



I-45 NHHIP Segmento 2 Actualización General

Para más información sobre el proyecto, visite nuestra página web: www.txdot.gov/nhhip

To view this exhibit in other languages, please scan the QR code here:

Para ver esta presentación en otros idiomas, por favor escanee el código QR aquí:



INFORMACIÓN CLAVE

Este segmento mejorará las vías principales y las carreteras secundarias de la I-45 desde la I-10 norte hasta la I-610 y reconstruirá el enlace I-45/I-610.

- Ensanchar la I-45 en esta zona para dar cabida a cuatro carriles MaX (Managed Express). La vía propuesta incluirá 10 carriles de uso general (cinco en cada sentido), cuatro carriles MaX (dos en cada sentido) y de dos a tres carriles de servicio en cada sentido.
 - Los carriles MaX aumentarían el espacio para vehículos de alta ocupación (High Occupancy Vehicle) en medio de las vías principales de la I-45 de un carril a cuatro. Sólo los autobuses y los vehículos con dos o más personas dentro podrían circular por los carriles MaX.
- Las vías de servicio propuestas para la I-45 y la I-610 serían continuas en el enlace I-45/I-610.
- Los carriles principales se depirimirán entre las calles Cottage y N. Main, lo que brindará la oportunidad de construir una cubierta estructural que podría ser financiada y desarrollada por terceros.
- TxDOT está estudiando cómo reducir potencialmente la huella de la carretera de este proyecto.
 - El NHHIP de la I-45 propone importantes mejoras del drenaje de acuerdo con las nuevas normas del Atlas 14 publicadas por la NOAA.

REDUCCIÓN POTENCIAL DE LA HUELLA

TxDOT sigue comprometido a evaluar oportunidades razonables para reducir la huella del proyecto de manera que no comprometa el Propósito y la Necesidad del proyecto, como se describe en el Registro de Decisión (ROD). En el Segmento 2, TxDOT está evaluando si se puede reducir la huella del proyecto a lo largo de la I-45 en dirección norte entre North Street y North Main Street.

METODOLOGÍA/ DIRECTRICES PARA LA REDUCCIÓN DEL ROW

- Cumplir el objetivo y la necesidad del proyecto tal y como se establece en el Registro de Decisiones (ROD)
 - Sin excepciones de diseño
 - No se reduce la capacidad
- Considerar rampas trenzadas cuando proceda
 - Las rampas trenzadas son aquellas en las que las rampas de salida/entrada se encuentran en el mismo espacio, una sobre la otra.
- Sin carriles MaX elevados
- Anchura mínima de los bordes de las vías de acceso de 6 metros
 - Todas las vías de acceso deben incluir instalaciones para bicicletas/peatones (no se permiten instalaciones para bicicletas en la calle)
 - Posibles ubicaciones de muros acústicos
- Evaluar las diferentes envolventes de las rampas (se trata de la distancia necesaria entre el borde interior de la carretera y los carriles de uso general para las rampas).

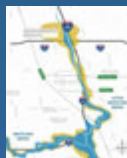
MEJORAS DE SEGMENTO

INDEPENDENCE HEIGHTS

La zona amarilla oscura del mapa muestra los lugares donde Independence Heights se ha inundado habitualmente.

I-45 El NHHIP propone sustituir las alcantarillas de drenaje por puentes, lo que mejoraría el drenaje.

Esta zona se eliminará de la zona inundable.



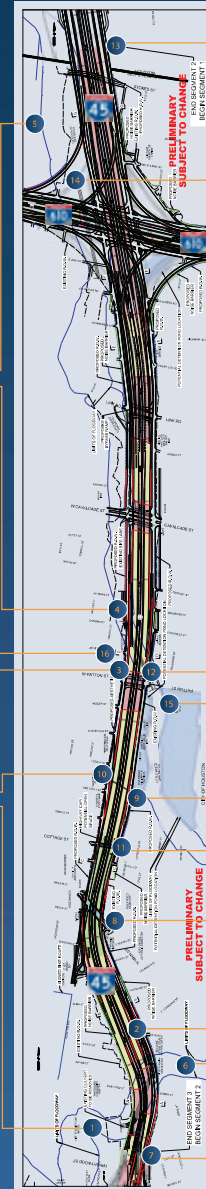
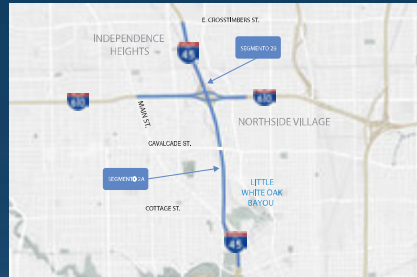
MEJORAS DE DRENAJE

14 estanques de detención adicionales, un 42% más de capacidad de la requerida.

Aumento de la capacidad de las tuberías subterráneas para conducir el agua de las inundaciones a los estanques de detención y a las estaciones de bombeo.

Las mejoras a lo largo de White Oak Bayou y Little White Oak Bayou eliminarán las inundaciones de la zona amarilla del mapa.

SEGMENTO 2 LÍMITES DEL PROYECTO



FASES DE CONSTRUCCIÓN



FINANCIACIÓN DEL PROYECTO

PROYECTOS INDEPENDIENTES	COSTO ESTIMADO DEL CONTRATO	FINANCIACIÓN ACTUAL
2A	\$604,800,000	\$100,000,000
2B	\$1,015,400,000	-
TOTAL = \$1,620,200,000		

Los proyectos del Segmento 2 carecen principalmente de financiación y no se encuentran activamente en fase de diseño detallado.

CONSIDERACIONES CLAVES DE DISEÑO

BICICLETA/PEATONES

- Mejoras en el canal y sendero para bicicletas a lo largo del canal que se está incorporando (al norte de Wrightwood St.)
- Se está evaluando un posible puente peatonal sobre North St.
- Se están evaluando mejoras en el canal y un sendero para bicicletas a lo largo del canal (en dirección norte y sur antes de Patton St.)
- Se están incorporando mejoras en el canal y un sendero para bicicletas (en dirección sur desde Link St hasta Coronado St.)
- Se están incorporando mejoras en el canal y un sendero para bicicletas a lo largo del canal (a lo largo de Little White Oak Bayou justo al norte de I-610)
- Se están incorporando mejoras en el canal y un sendero para bicicletas (al este de la I-45)

MOVILIDAD

- Se está evaluando la posibilidad de que el conector directo de la I-10 en dirección este pase a la I-45 en dirección norte en lugar de a la carretera de circunvalación.
- Se está evaluando la posibilidad de un giro en U desde la carretera I-45 en dirección norte a la altura de N. Main St.
- Se está evaluando la rampa de entrada de la I-45 en dirección norte desde N. Main St.
- Se está evaluando la rampa de salida de la I-45 en dirección sur hacia N. Main St.
- Se está evaluando el cierre de Cottage St. debido a problemas de seguridad si se proporcionan rampas de entrada/salida a N. Main St.
- Puente sobre Patton St. ligeramente extendido hacia el norte
- Se está evaluando extender el límite del Segmento 2 al norte de Airline Drive por motivos de fases de construcción y drenaje

MITIGACIÓN DE INUNDACIONES

- Sustituir la alcantarilla existente por puentes, proporcionando mejoras de drenaje
- Añadir nuevos estanques de detención a lo largo de la carretera I-45 en dirección norte antes de Patton St.
- Sustituir la alcantarilla existente por un puente, proporcionando mejoras de drenaje



Escanee para completar la encuesta