



I-45 NHHIP 제3A부분 개요 스크립트

텍사스 교통부는 I-45 NHHIP 제3-A부분 재평가에 초점을 둔 본 공개회의에 오신 여러분을 환영합니다.

참석해 주셔서 감사합니다.

특별한 도움이 필요하거나, 영어, 스페인어 외의 언어를 쓰셔서 통역이 필요한 경우 Gabriel Adame(713-802-5199)에게 연락하시기를 바랍니다.

이번 공개회의는 2024년에 5회에 걸쳐 개최될 설명회 중 첫 회로, 대면회의 3회와 화상회의 2회가 진행되며 NHHIP 프로젝트의 제1, 2, 3부분의 진행 상황을 전해드립니다.

의견 제출 방법에 대한 자세한 내용은 본 프레젠테이션 후반부에 안내해 드릴 예정입니다.

회의는 텍사스 교통부와 연방 도로국 간의 자발적 해결 협약에 따라 진행됩니다.

본 프레젠테이션은 제3A부분에 대해 제안된 설계 변경 사항에 초점을 두고 있습니다.



NHHIP 제3A부분에는 연방환경영향성명서 및 결정기록에 제시된 설계를 수정한 내용이 포함되어 있습니다.

따라서 이번 공개회의는 대중이 제안된 변경 사항에 대해 피드백을 제공할 수 있는 기회가 됩니다.

텍사스 교통부는 연방 표준에 의거 제안된 변경 사항의 잠재적 영향을 평가해야 합니다. 이 표준은 국가환경정책법(NEPA)의 조항입니다.

NEPA 절차는 자연 및 인공 환경에 대한 잠재적 영향에 대한 분석을 제공하고, 의사 결정자가 제안된 프로젝트를 진행하는 방법을 알려줍니다.

2019년 12월 9일, 텍사스 교통부는 연방 도로국으로부터 특정 할당된 NEPA 프로젝트의 검토 및 승인을 교통부가 책임질 수 있도록 허용하는 서명이 담긴 양해각서를 받았습니다.

재평가는 연방환경영향 성명서 및 결정기록 발행 이후 개발된 프로젝트 설계를 변경하는 기능입니다.

변경 사항에는 결정기록 이후 계속되는 세부 설계 절차의 일부로 필요하다고 판단된 재구성 요소가 포함됩니다.

또는 지방 정부 기관 및 지역사회 단체와 협의한 결과 프로젝트에 중요하다고 결정된 요소도 포함됩니다.

이번 재평가의 초점은 재설계의 10가지 요소입니다.

여기에는 다음이 포함됩니다.

1. 메인 스트리트 펌프장 건설을 통한 배수 개선
2. I-69 주요 차선 공사의 영향으로 휠러 환승 센터의 메트로 시설을 지탱하기 위한 캡 재건
3. 프로젝트 기간 옹벽 토양 앵커를 수용하려면 공공 통행로가 추가로 필요
4. 공사 중 교통 흐름을 지원하는 임시 I-69 주요 차선 교량 건설
5. 휠러 애비뉴와 캐롤라인 스트리트에서 샌재신토와 오스틴 스트리트까지 캡 면적을 늘릴 수 있는 잠재적 도로 캡 개발 중
6. 라 브랜치와 알메다 로드 사이에 제안된 I-69 북행 측도 제거
7. 캐롤라인 스트리트가 아닌 클레번 스트리트에서 끝나도록 I-69 남행 측도 단축
8. 클레번 스트리트를 I-69까지 연장하여 제3지구와 미드타운 사이의 중요한 연결 유지
9. 클레번 캡과 관련된 추가 캡 기회 고려 중
10. 폭우 시 물을 퍼 올릴 수 있는 펌프장과 헤드박스를 기존 공공 통행로 내에 설치

본 프레젠테이션에서 이 숫자들은 프레젠테이션 지도에서 이러한 요소의 위치를 이해를 돕기 위한 것입니다.

본 프레젠테이션에서는 설명을 돕기 위해 관련 요소를 종합할 예정입니다.



이제 I-45 NHHIP 제3A부분과 재설계 시 고려되는 요소에 대해 자세히 살펴보겠습니다.

본 부분에는 미국 69번 주간 고속도로의 일부를 재건한 구간이 포함됩니다.

제3A부분 건설로 인한 통제는 I-69와 마운트 버넌 스트리트 교차로 근처의 스퍼 527 바로 서쪽에서 시작하여 288번 하이웨이 서쪽의 I-69 교차로에서 끝납니다.

프로젝트의 본 부분은 2026년 여름에 시작될 예정이며, 완공에는 5년이 걸릴 것으로 보입니다.

이 프로젝트 부분의 예상 비용은 6억 3,900만 달러입니다.

NHHIP 프로젝트의 일환으로, I-69의 이 구간은 지하에 재건될 예정입니다. 이번 재설계를 통해 휴스턴에서 가장 많이 사용되는 일부 지상 도로의 연결성이 개선될 것입니다.

던레이비, 맨델, 몬트로즈의 교차로 아래 지하에 있는 I-69의 기존 부분과 연속성을 만들어낼 것입니다.

고속도로 이 구간에서 북쪽과 남쪽에 위치한 지역사회는 도로축을 가로지르는 연결성 개선의 혜택을 누리게 됩니다.

메인 스트리트, 패닌, 샌재신토, 휠러, 캐롤라인, 오스틴, 라브랜치, 클레번, 알메다, 앨라배마 등의 지상 도로가 I-69를 지나 연결됩니다.

또한 새로운 인프라는 자전거 및 보행자 도로, 미술품 설치, 공원 공간 및 기타 시설물 등 다양한 잠재적 용도로 연결 및 지역사회 공간을 지원하는 인프라 요소인 고속도로에 대한 캡을 개발할 기회가 될 것입니다.

텍사스 교통부는 이러한 공간에 무엇을 둘지 결정하는 절차를 '가능성의 예술'이라고 부릅니다.

조명 및 그늘막 요소, 캡에 설치된 기타 기능 및 편의시설에는 제3자 펀딩이 매우 중요하다는 점을 기억해야 합니다.

텍사스 교통부의 재정은 고속도로 건설의 설계, 구축 및 무결성 보장에 사용됩니다.

텍사스 교통부는 다른 기관 및 지역 개발 조직과 협력하여 캡 위에 어떤 유형의 커뮤니티 편의시설이 자리할 수 있는지 결정합니다.

이 경우에는, 텍사스 교통부가 휴스턴시 및 지역 관리 지구와 협력하고 있습니다.

그리고 휴스턴시는 원래 디자인에 대한 구체적 변경 사항을 요청해 왔습니다.

예를 들어, 휴스턴시 당국은 클레번 스트리트를 확장하여 I-69로 연결해 달라고 요청했습니다.

클레번이 I-69를 가로지르는 각도 때문에 텍사스 교통부는 차량뿐만 아니라 자전거 및 보행자를 위한 연결성을 추가하기 위해 축구 경기장의 대략적 길이인 300피트 너비의 캡을 설계하고 있습니다.

클레번 캡을 연장할 수 있는 추가 기회 역시 고려되고 있습니다.

캡 공간과 관련된 제3A부분 재설계에 대한 추가 요청에는 힐러 애비뉴와 캐롤라인 스트리트를 샌재신토 스트리트에서 오스틴 스트리트까지 연결하는 캡 연장이 포함됩니다. 이렇게 연장하면 커뮤니티용 공간이 더 많이 확보됩니다.

미드타운의 LRT/패닝으로 알려진 또 다른 캡은 메트로의 통근 역 및 철도 개선 계획에 보탬이 될 수 있습니다.

제3A부분 재설계의 별도 부분에는 이전에 연방환경영향성명서에서 제안한 것보다 더 큰 공공 통행로 공간이 포함되어 있습니다.

이번 재설계에서는 3.3에이커의 공공 통행로를 추가로 확보할 것을 제안합니다.

이 지도에는 과거 요청한 공공 통행로 취득 요청이 노란색으로 표시되어 있습니다.

공공 통행로 추가 요청은 파란색입니다.



그리고 메트로의 도로축 재설계를 지탱하는 공공 통행로에 대한 추가 요청은 주황색입니다.

고속도로의 지하층을 보호할 옹벽과 벽면 앵커 시스템 등 기반 시설을 적절히 설치할 수 있는 공간을 확보하기 위해서는 공공 통행로의 확장이 필요합니다.

새로운 고속도로 시스템 개발은 시스템 무결성 유지를 위해 설계된 공학 개념으로 시작됩니다.

이러한 특징 중 하나는 I-69의 지하층 부분을 지탱하도록 건설되는 특수 옹벽입니다.

옹벽 앵커는 옹벽 뒤쪽의 토양에 설치되며 벽에 부착되어 벽의 움직임을 방지하거나 최소화할 수 있는 추가 고정력을 제공합니다.

상세한 공학적 분석 결과 벽에 대한 적절한 지지에는 공공 통행로를 따른 추가 폭이 필요함이 확인되었습니다.

공공 통행로의 추가적 필요성으로 인해 이전에 라브랜치와 알메다 사이 I-69 북행에 제안된 측도가 제거될 것입니다. 이 길이의 공공 통행로 근처에 위치한 이글 스트리트는 막다른 길로 개조될 것입니다.

앞서 언급했듯, 하이웨이의 이 부분을 완공하는 데에는 6년이 걸릴 것으로 예상됩니다. 재건축 과정에서 남북 통행을 더 잘 수용하기 위해 영구적인 공사가 완료될 때까지 차량 흐름을 지원하기 위해 임시 북행 및 남행 3차선 교량이 건설될 예정입니다. 교량 폭은 38피트로 12피트 길이의 3개 차선을 지탱할 수 있습니다.

우수 복원력을 지원하기 위해 텍사스 교통부는 도로에서 우수를 없애는 일을 지원할 목적으로 두 개의 펌프장을 제안하고 있습니다.

메인 스트리트 펌프는 현재 메인 스트리트 근처에 있는 기존 저류지로 물을 운반합니다. 288번 하이웨이와의 교차로 근처에 위치한 펌프는 헤드박스라고 알려진 지상 저장 시스템으로 물을 퍼 올립니다. 물은 이곳에 보관되었다가 지류가 강우 유출수를 처리할 수 있을 때 브레이스 지류로 비워집니다.

일각에서는 I-45를 재건하기 위해 설계된 프로젝트에 69번 하이웨이의 대폭적인 재설계가 포함된 이유에 의문을 가질 수 있습니다.

그 이유는 I-69의 이 부분을 재건하는 것이 288번 하이웨이와 I-69의 평행 구간을 따라 I-45를 오가는 교통량의 흐름을 개선하는 데 중요한 역할을 하기 때문입니다.



텍사스 교통부는 이번 공개회의에 참여해 주신 여러분께 감사를 전합니다.

텍사스 교통부의 I-45 NHHIP 프로젝트에 대해 자세히 알아보려면 웹사이트(txdot.gov/nhhip)를 방문해 보시기를 바랍니다.

제3A부분 재평가와 관련된 의견 제출 마감일은 10월 4일입니다. 프로젝트에 대한 피드백은 TxDOT-I45 NHHIP Ombudsman, TxDOT Houston District P.O. Box 1386, Houston, Texas 77251-1386 우편 제출하면 됩니다.

피드백을 nhhip.ombudsman@txdot.gov로 이메일 제출해도 됩니다.

모든 피드백은 2024년 10월 4일(금)까지 수신 또는 소인 날인 되어야 합니다.

참여해 주셔서 다시 한번 감사드립니다.