I-45 NHHIP

Actualización general del Segmento 3

Para más información sobre el proyecto, visítenos en línea en: **www.txdot.gov/nhhip**

To view this exhibit in other languages, please scan the QR code here:
Para ver estapresentación en otros idiomas, por favor escanee el código QR aquí:

DESCRIPCIÓN

El Segmento 3 del Proyecto de Mejora de la Autopista I-45 del Norte de Houston (NHHIP) construiría todos los intercambiadores existentes en el sistema de bucle del centro de Houston y desviaría la I-45 para quesea paralela a la I-10 en el lado norte del centro y paralela a la US 59/69 en el lado este del centro. El acceso al lado oeste del centro de la ciudad se realizaría mediante un conjunto de «conectores del centro» que consistirían en rampas de entrada y salida de varias calles del centro. La calzada elevada I-45 existente a lo largo de los lados oeste y sur del centro de la ciudad dejará de cumplir una función de transporte y podría ser trasladada. Para mejorar la seguridad y la fluidez del tráfico en las partes norte y este del Segmento 3, se enderezarían partes de la I-10 y de la US 59/69 para eliminar la curvatura actual de la calzada.

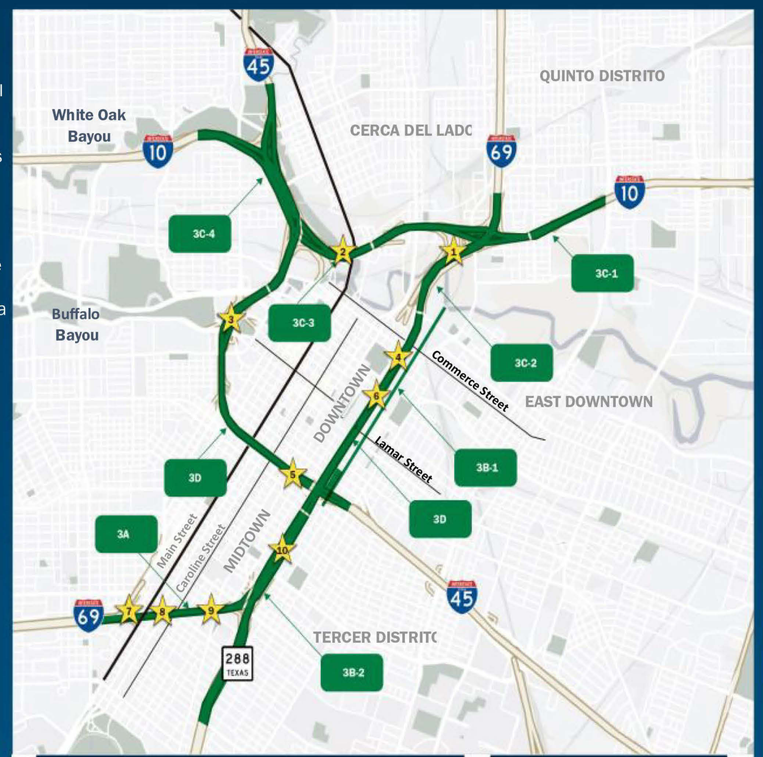
El Segmento 3 proporcionará mejoras más allá de las mejoras de movilidad. Su construcción proporcionaría una **mitigación de las inundaciones** al añadir capacidad mediante la construcción de **nuevos sistemas de drenaje y mejoraría la conectividad** en los lados oeste y este del centro de Houston. Las obras en este segmento también podrían ofrecer oportunidades de espacios verdes y embellecimiento.

ESTADO DEL SEGMENTO 3

- El proyecto del Segmento 3 del NHHIP reconstruirá en última instancia partes de la I-10, I-45, I-69 y SH 288 alrededor del centro de Houston
- El contrato de construcción del paquete 3B 1 se adjudicó en junio de 2024
- El contrato de construcción del paquete 3B 2 se adjudicó en septiembre de 2024

Escanee el código QR para ver el Arte de lo posible: Folleto de construcción de puentes.

MAPA DE LA HUELLA DEL SEGMENTO 3



INFORMACIÓN

1. Enderezar la I-69 y ampliarla de 8 a 10 ó 12 carriles en cada sentido.
2. Enderezar y añadir dos carriles exprés en cada sentido que los automovilistas puedan utilizar para atravesar el centro de la ciudad.
3. Sustituir Pierce Elevated por conectores al centro
4. Aumentar el acceso entre el centro y el este de la ciudad mediante la construcción de una nueva calle en dirección sur entre Commerce y Leeland.
5. Pierce Elevated ya no cumpliría una función de transporte y podría eliminarse/reutilizarse.

TAPAS Y PUENTES

6. La construcción de una tapa sobre la sección rebajada de la I-69 desde Lamar hasta Commerce junto a George R. Brown podría ser desarrollada por otros.
7. La construcción de una tapa sobre la sección rebajada de la I-69 desde METRO LRT hasta Fannin St. podría ser desarrollada por otros.
8. La construcción de una tapa sobre la sección rebajada de la I-69 desde la calle Main hasta Caroline podría ser desarrollada por otros.
9. La construcción de una tapa sobre el tramo rebajado de la I-69 desde Almeda hasta la calle Cleburne podría ser desarrollada por otros.
10. Reconfiguración de calles transversales para puentes de arco en Elgin, Tuam y McGowen

*Para más detalles, consulte el folleto El arte de lo posible

FASES DE CONSTRUCCIÓN

- La fase 3B1 se inicia antes que la 3B porque los elementos de drenaje de la 3B tienen que estar construidos y operativos para recibir el drenaje de la 3B-2.
- La fase 3C2 se inicia antes que la 3D porque la propuesta I-69 en la 3C2 tiene que estar construida y operativa para recibir la propuesta I-69 en la 3D. (I69 propuesta en 3D no puede conectarse con I-69 existente en 3C2)

FINANCIACIÓN DEL PROYECTO

PROYECTOS INDEPENDIENTES	COSTO ESTIMADO DEL CONTRATO
3A	$639,360,000
3B-1	$121,800,000 *
3B-2	$695,500,000
3C-1	$150,000,000
3C-2	$1,358,790,000
3C-3	$250,000,000
3C-4	$848,875,000
3D	$1,785,000,000

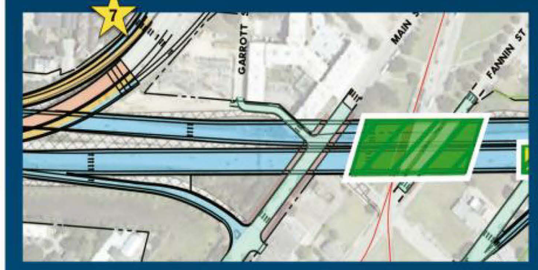
*Coste real basado en la adjudicación

TOTAL= $5,703,825,000

TAPAS Y PUENTES

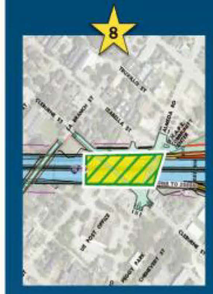
Tapa George R. Brown Convention Center/East Downtown

Bajar la autopista cerca del George R. Brown separa eficazmente el tráfico con destino al centro de la ciudad del tráfico de paso. Este ajuste estratégico disminuye significativamente la necesidad de que los conductores naveguen por complejos cambios de carril, agilizando sus desplazamientos. Más allá de la mera funcionalidad, la autopista rebajada introduce el concepto de tapas.



Tapa en Wheeler Transit Center/Fannin Street

Existe la posibilidad de aumentar la longitud de la tapa de la IH-69 en la línea roja de METRO a la altura de Fannin Street. TxDOT, la ciudad de Houston y METRO se han estado coordinando para evaluar las oportunidades de apoyar posibles ampliaciones de la tapa, así como el futuro desarrollo de servicios en esta tapa.



Tapa en Almeda Road/Cleburne Street

Existe la posibilidad de una tapa basada en la ampliación prevista de la calle Cleburne a través de la IH-69. Basándose en el gran ángulo de la calle Cleburne a través de la IH-69, existe la posibilidad de construir las vigas del puente perpendiculares a la IH-69, lo que podría dar lugar a la oportunidad de proporcionar una pequeña zona de tapas a ambos lados de la calle Cleburne.
TxDOT y la ciudad de Houston han estado coordinando con la Autoridad de Reurbanización de los Corredores OST/Almeda; la TIRZ nº 7; la Autoridad de Reurbanización de Midtown; y el Distrito de Gestión del Gran Sureste para evaluar las oportunidades de apoyo a posibles ampliaciones del límite, así como al futuro desarrollo de servicios en esta tapa.

Tapa en Wheeler Avenue/Cleburne Street

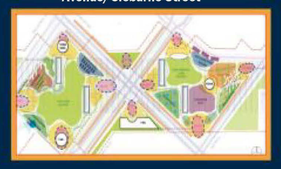
Existe la posibilidad de aumentar la longitud de la tapa de la IH-69 en Caroline y Wheeler Avenue. TxDOT y la ciudad de Houston se han estado coordinando con la Autoridad de Reurbanización de Midtown para evaluar las oportunidades de apoyo a posibles ampliaciones del límite, así como el futuro desarrollo de servicios en esta estructura de tapas.

Puentes de arco en las calles Elgin Road/Tuam Street/ McGowen

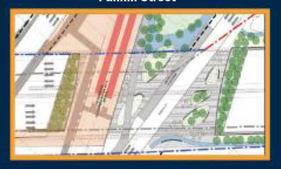
La reconfiguración de las calles transversales de la IH-69 en Elgin, Tuam y McGowen proporciona un paso seguro sobre la autopista y una oportunidad para reconectar las comunidades del núcleo urbano.

TAPAS: EL ARTE DE LO POSIBLE

Tapa en Wheeler Avenue/Cleburne Street



Tapa en Wheeler Transit Center/ Fannin Street



Tapa en Almeda Road/ Cleburne Street

¿QUÉ ES UNA TAPA?

Un a tapa es la infraestructura de hormigón necesaria para construir una calzada a nivel del suelo natural sobre una carretera que está por debajo del nivel del suelo. La tapa también brinda la oportunidad del "Arte de lo posible". A través de asociaciones de financiación pública y privada, la tapa puede convertirse en un destino emblemático para la comunidad. Las exposiciones que figuran a continuación muestran posibles características de las tapas que pueden emplearse para definir cómo puede la comunidad reutilizar el espacio.

TxDOT se compromete a financiar el diseño, la construcción, el funcionamiento y el mantenimiento de las infraestructuras críticas. En un esfuerzo de colaboración, TxDOT se comprometerá con terceros para incorporar la experiencia. Sin embargo, la realización de este lugar de destino requiere una combinación de financiación pública y privada.

POSIBLES CARACTERÍSTICAS Y COMODIDADES DE UN A TAPA

- ZONA DE BIENVENIDA
- PLAZA
- PULMÓN VERDE
- CÉSPED FLEXIBLE
- JARDÍN DE JUEGOS
- PARQUE PARA PERROS
- EDIFICIO
- EXPERIENCIA BOTÁNICA
- APARCAMIENTO EN LA CALLE
- CIRCULACIÓN PEATONAL
- ACUAPONÍA
- APIARIOS
- ESPACIO FLEXIBLE
- PASEO