



I-45 NHHIP Segmento 1 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:

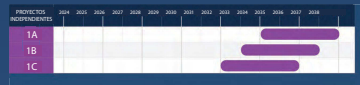
INFORMACIÓN CLAVE

Este segmento mejorará la I-45 entre la I-610 y Beltway 8 ampliando la carretera para dar cabida a cuatro carriles conocidos como carriles Max. La vía tendrá:

- Cuatro carriles de uso general en cada sentido con carriles auxiliares.
- Dos carriles Max en cada sentido que funcionen 24 horas al día, 7 días a la semana y que transporten tráfico HOV (vehículos de alta ocupación) y autobuses METRO.
- Adición de arcenes de anchura completa
- Adición de elementos ciclistas/peatonales en las vías principales
- Mejora de las características ciclistas/peatonales en las calles que cruzan la I-45

El drenaje en este segmento se mejorará para los residentes y negocios a lo largo de la I-45 con la adición de 11 nuevos estanques de detención, incluyendo una instalación de estanque de detención regional conjunta con el Distrito de Control de Inundaciones del Condado de Harris (HCFCD) en Halls Bayou justo al este de la I-45, y con el uso de tuberías de alcantarillado pluvial de mayor tamaño para proporcionar detención en línea.

FASES DE CONSTRUCCIÓN



FINANCIACIÓN DEL PROYECTO

PROYECTOS INDEPENDIENTES	COSTO ESTIMADO DEL CONTRATO	FINANCIACIÓN ACTUAL
1A	\$296,800,000	-
1B	\$386,400,000	-
1C	\$224,000,000	-

COSTO TOTAL = \$907,200,000

Los proyectos del Segmento 1 no tienen financiación y no están en fase de diseño detallado.

El proyecto tendrá importantes repercusiones económicas en el área de Houston y mejorará la seguridad de una de las autopistas más congestionadas del estado. El proyecto creará unos 92,000 empleos directos y otros 89,000 indirectos. El impacto económico global del NHHIP en todo el estado se estima en \$19,200 millones.

El futuro del transporte está cambiando y las infraestructuras de la cuarta ciudad más grande del país deben cambiar con él. Algunas partes del corredor de la I-45 no han cambiado desde su construcción hace más de 50 años. El proyecto de mejora de la I-45 no solo adapta estas autopistas a los estándares actuales, sino que también las prepara para el futuro mejorando su resistencia a los fenómenos meteorológicos y proporcionando unos desplazamientos más seguros y eficientes que podrían adaptarse a la transición a los vehículos eléctricos y de conducción autónoma. Y lo que es más importante, aumentará las oportunidades para el tránsito y los vehículos de alta ocupación como una opción de modo para aquellos que viajan a lo largo del corredor I-45 Norte de Houston. Además, los barrios de la zona del proyecto verán muchos beneficios específicos más allá de las mejoras económicas y de seguridad.

INDEPENDENCE HEIGHTS

Independence Heights es el primer municipio afroamericano de Texas y se encuentra en el Área del Proyecto de Mejora de la Autopista I-45 North Houston (NHHIP) de TxDOT.

Control de Inundaciones

REDUCCIÓN DEL RIESGO DE INUNDACIONES
TxDOT trabajó con HCFCD y la ciudad de Houston para desarrollar un plan de drenaje que se extiende desde el centro de la ciudad por Little White Bayou hasta Independence Heights y que mejora los estandarizamientos hidrológico y el drenaje hacia el oeste (con más capacidad procedente de White Oak).
APOYO PARA SERVIDOS
La comunidad apoya en cierta medida el sendero para peatones y ciclistas, siempre que no provoque nuevos desplazamientos de residentes.

Historia

SE DESTACA LA HISTORIA AFROAMERICANA
Se ha actualizado el informe sobre el estudio de los recursos históricos para incluir un debate sobre Independence Heights como primera ciudad afroamericana de Texas y documentar su historia.
SEÑALIZACIÓN COMUNITARIA
Proporcionar financiación adicional para las puertas de entrada a la comunidad, señalización de orientación en el barrio, y los topes de señalización de las calles.

Programa de Climatización

MITIGAR EL IMPACTO DEL POLVO Y EL RUIDO
Para las minorías y hogares residenciales unifamiliares de bajos ingresos que califiquen, para mitigar los impactos de polvo y ruido durante la construcción.

Espacios Verdes / Calidad del Aire / Estética

PEQUEÑO PARQUE ACCESIBLE
Parque de bolsillo cerca de la Iglesia Bautista Missioner Greater Mount Olive.
CALIDAD DE AIRE MEJORADA
Durante la construcción, TxDOT controlará las PM2.5, NOx, CO y los contaminantes MSAT prioritarios.
MINIMIZAR LOS CONTAMINANTES Y LA ESCORRENTÍA
Protección de vegetación autóctona a lo largo de la autopista tras la construcción.

Proceso de Planificación Cultural

DOCUMENTACIÓN DEL PATRIMONIO HISTÓRICO
TxDOT controló a un consultor para que trabajara en los procesos de planificación, entre los que se incluía una encuesta parbaritas y la documentación de los bienes históricos de la comunidad, que se incluyeron en el Sendero Histórico Nacional Emancipación.

Mitigación del Ruido

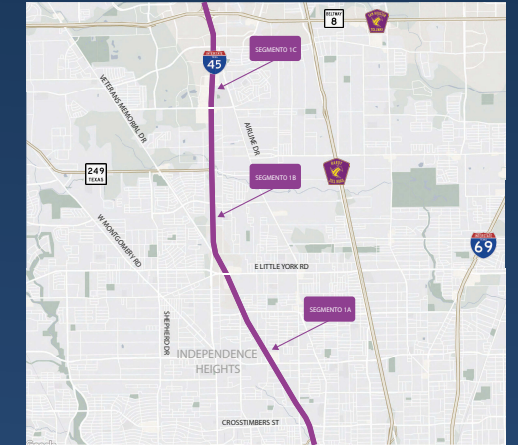
PAREDES ACÚSTICAS
Se proporciona a nivel específico de la propiedad y ofreciendo paredes acústicas adicionales.



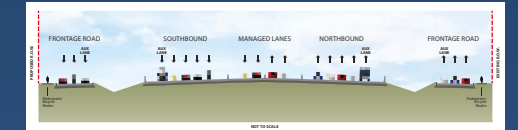
CONSIDERACIONES CLAVES DE DISEÑO

1. Evaluar puentes más anchos en el cruce de Halls Bayou y otros lugares identificados con el HCFCD para acomodar futuras ampliaciones del canal.
2. Evaluar nuevos senderos a lo largo del cruce del canal bajo la I-45.
3. Nuevo paso elevado propuesto, tal y como se muestra en los esquemas del FEIS, en Blue Bell Road, de acuerdo con el MOU entre TxDOT y la ciudad de Houston.
4. Mejora de las zonas peatonales y ciclistas a lo largo de todas las calles que cruzan la I-45.
5. Proporcionar 12 pies de carriles de carretera con acera y amortiguador para peatones y ciclistas.
6. Proporcionar vías de acceso continuas de dos carriles con carriles auxiliares entre las rampas.
7. Propuesta de Carriles I-45 Max en el centro para proporcionar dos carriles en cada dirección con operaciones 24 horas 7 días a la semana incluyendo vehículos de alta ocupación (HOV), autobuses METRO y tránsito de alta capacidad con llantas de goma, y futuros vehículos autónomos.
8. Adaptar todos los anchos de carril, anchos de arcén y geometría a las normas de diseño actuales.
9. Conectividad del carril I-45 Max con los conectores directos de la autopista Beltway 8.
10. Entrada a la I-45 en dirección sur y salida en dirección norte desde los carriles Max de la I-45 directamente a las carreteras de acceso entre West Road y Aldine Bender Road.
11. (KI y K2) Acceso al carril de uso general de la I-45 desde y hacia los carriles Max de la I-45 entre W. Mount Houston Road y West Road; y entre Tidwell Road y Parker Road.
12. Proporcionar acceso al carril I-45 Max al METRO Park and Ride Shepherd existente y Veterans Memorial Drive.
13. Reconstruir los conectores directos hacia y desde Shepherd Road a los carriles de uso general de la I-45.

SEGMENTO 1 LÍMITES DEL PROYECTO



SECCIÓN TÍPICA PROPUESTA



SOLICITUD DE DISEÑO Y RESPUESTA

SOLICITUD	RESPUESTA
<ol style="list-style-type: none"> 1. Reconectar Blue Bell Rd. a través de la I-45. 2. Evaluar el impacto en el centro de calle Little White Bayou. 3. Para los anchos de carril y anchos de arcén, consultar con el HCFCD y la ciudad de Houston para determinar los estándares de diseño de los carriles de alta capacidad (HOV) y autobuses METRO y tránsito de alta capacidad con llantas de goma, y futuros vehículos autónomos. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Reconectar Blue Bell Rd. a través de la I-45 para permitir una intersección en ángulo agudo en el centro de calle Little White Bayou. 2. Diseñar medidas para evitar el tráfico en calle Little White Bayou. 3. Los carriles de la ciudad que cruzan y conectan con el HOV y los carriles de alta capacidad de la ciudad de Houston y los estándares de diseño de los carriles de alta capacidad (HOV) y autobuses METRO y tránsito de alta capacidad con llantas de goma, y futuros vehículos autónomos. Para la propuesta de reconectar Blue Bell Rd. con la I-45, consultar con el HCFCD y la ciudad de Houston para determinar los estándares de diseño de los carriles de alta capacidad (HOV) y autobuses METRO y tránsito de alta capacidad con llantas de goma, y futuros vehículos autónomos.
<ol style="list-style-type: none"> 1. Todas las intersecciones deben ser diseñadas para cruzar seguros y accesibilidad para los peatones, especialmente con respecto a las aceras de ancho METRO. 2. Todas las carreteras de las calles de la ciudad, las carreteras de acceso deben cumplir con los estándares de diseño de las calles de la ciudad. Muchas calles se han remodelado con bordes, pero no todos, al proyecto debe mejorar estos estándares. 3. Definir qué intersecciones se programen con señalización y control de peatones en todas las secciones. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. TxDOT consultó con el CDR el diseño específico de la red de calles subterráneas y que cruzan el HOV. TxDOT también consultó con el CDR para mejorar el Plan de Diseño del CDR y las intersecciones diseñadas para bicicletas/peatones en las calles de la ciudad. Los diseños de las intersecciones se perfeccionarán durante el diseño detallado, en colaboración con el CDR y METRO. 2. El diseño de las calles futuras, desde el punto de partida de las intersecciones actuales, las zonas peatonales. Los carriles peatonales y los estándares de diseño de las calles de la ciudad de Houston y los estándares de diseño de las calles de la ciudad de Houston y los estándares de diseño de las calles de la ciudad de Houston y los estándares de diseño de las calles de la ciudad de Houston. 3. La señalización de las intersecciones se determinará durante la fase final de diseño.
<ol style="list-style-type: none"> 1. La intersección de Aldine Drive, Victoria Drive y la I-45 en dirección sur debe ser diseñada para los peatones que viajan en cualquier modo de transporte. 2. Considerar la ampliación y conexión directa de los carriles Max de la I-45 a Green Road. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. TxDOT realizó la intersección de Aldine Drive (Victoria Drive) 45, pero no se realizó la ampliación y el diseño de la intersección, por lo que se puede mejorar el proyecto. TxDOT también consultó con el CDR para mejorar el Plan de Diseño del CDR y las intersecciones diseñadas para bicicletas/peatones en las calles de la ciudad. Los diseños de las intersecciones se perfeccionarán durante el diseño detallado, en colaboración con el CDR y METRO. 2. La adición de una conexión desde los carriles Max de la I-45 y Green Road puede ser un proyecto en el futuro. El estudio de North Houston y Green Road se está realizando actualmente.



Escanee para completar la encuesta