



# I-45 NHHIP Segmento 2 Actualización General

Para más información sobre el proyecto, visite nuestra página web: [www.txdot.gov/nhhip](http://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 incluiría 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 deprimirán 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

- Cumple 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

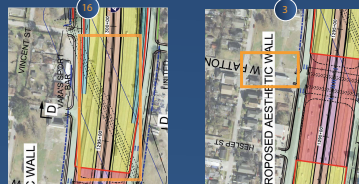
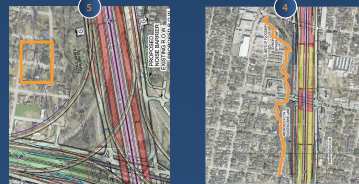
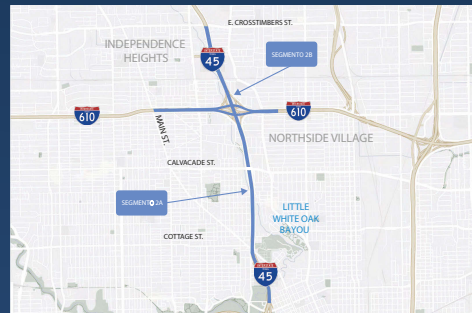


La zona amarilla oscura del mapa muestra los lugares donde Independence Heights se ha inundado habitualmente.

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

Esta zona se eliminaría de la zona inundable.

## SEGMENTO 2 LÍMITES DEL PROYECTO

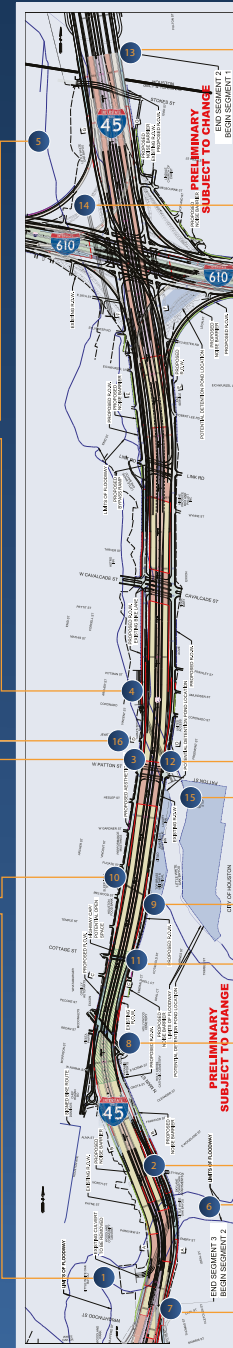
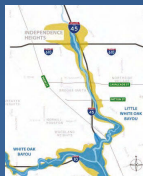


### MEJORAS DE DRENAJE

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.



## 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