



# I-45 NHHIP Segmento 3 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:

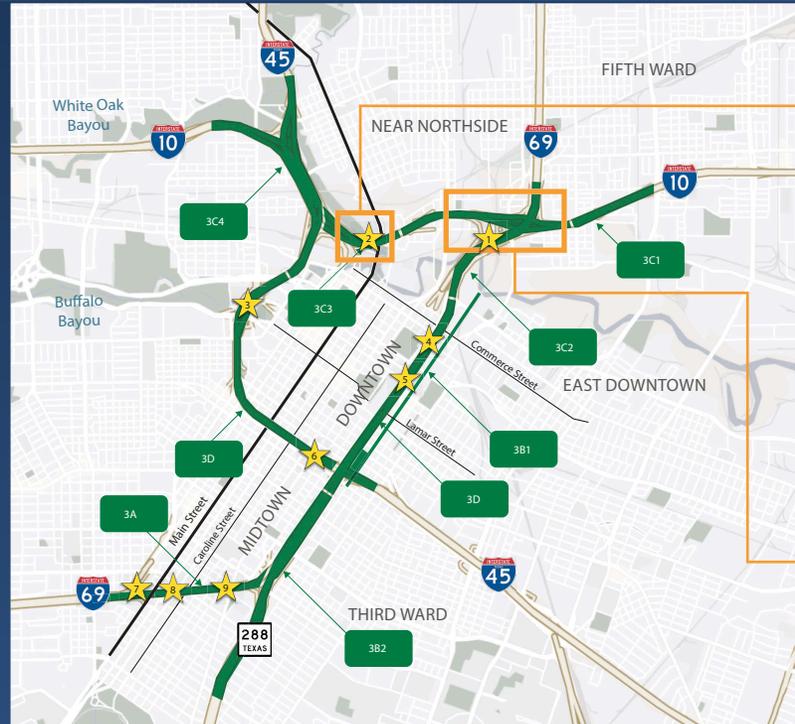
## PANORAMA GENERAL

El segmento 3 del Proyecto de Mejora de la Autopista I-45 North Houston (NHHIP) reconstruiría todos los enlaces existentes en el sistema de bucle del centro de Houston y desviaría la I-45 para que fuera paralela a la I-10 en el lado norte del centro y paralela a la US 59/I-69 en el lado este del centro. El acceso a la parte oeste del centro se realizaría mediante un conjunto de "Conectores del Centro" que consistirían en rampas de entrada y salida para varias calles del centro. La actual vía elevada de la I-45 a lo largo de los lados oeste y sur del centro dejaría de cumplir una función de transporte y podría eliminarse. Para mejorar la seguridad y la fluidez del tráfico en las zonas norte y este del Segmento 3, se enderezarían partes de la I-10 y de la US 59/I-69 para eliminar la actual curvatura de la vía.

El Segmento 3 proporcionaría mejoras más allá de las mejoras de movilidad. Su construcción proporcionaría mitigación de inundaciones mediante la adición de capacidad a través de la construcción de nuevos sistemas de drenaje, y mejoraría la conectividad en ambos lados oeste y este del centro de Houston. Las obras en este segmento también podrían proporcionar espacios verdes y oportunidades de embellecimiento.

## INFORMACIÓN CLAVE

- ★ Enderezar la I-69 y ampliarla de 8 a 10 ó 12 carriles en cada sentido.
- ★ Enderezar y añadir dos carriles expresos en cada sentido que los automovilistas puedan utilizar para atravesar el centro de la ciudad.
- ★ Sustituir el Elevado de Pierce por el Conector del Centro.
- ★ Aumentar el acceso entre el Centro y el Centro Este mediante la construcción de una nueva calle en dirección sur entre Commerce St. y Leeland St.
- ★ La cubierta estructural construida sobre el segmento deprimido de la I-69 desde la calle Lamar hasta la calle Commerce, junto al GRB, podría ser desarrollada por otros.
- ★ El Elevado de Pierce dejaría de cumplir una función de transporte y podría suprimirse.
- ★ La cubierta estructural construida sobre el segmento deprimido de la I-69 desde Metro LRT hasta Fannin St. podría ser desarrollada por otros.
- ★ La cubierta estructural construida sobre el segmento deprimido de la I-69 desde Main St. hasta Caroline St. podría ser desarrollada por otros.
- ★ La cubierta estructural construida sobre el segmento deprimido de la I-69 desde Almeda hasta Cleburne St. podría ser desarrollada por otros.



## CAMBIOS PROPUESTOS PARA EL SEGMENTO 3C3 \*

Aprobado por FEIS



La mayoría de estos cambios de diseño propuestos mejorarían las conexiones en torno a la I-10 al norte del centro de la ciudad.

Cambios Propuestos\*



- 1 Prolongar la calle San Jacinto Norte para conectar con las calles Naylor y Providence a lo largo de la nueva alineación I-10. Respuesta a una petición de la comunidad
- 2 Convertir Naylor St. en una calle de doble sentido desde North Main St. hasta North San Jacinto St. y unir Naylor St. con Providence St.
- 3 Prolongar Naylor St. al oeste de North Main St. para que enlace con el aparcamiento de la Universidad de Houston-Downtown (UHD).
- 4 Proporcionar oportunidades de aparcamiento bajo los puentes de las carreteras para mitigar el impacto en el aparcamiento de la UHD.
- 5 Construir un nuevo estante de detención.
- 6 Todas las cameteras de la zona pasarán por encima de las vías de ferrocarril existentes para evitar la elevación y realineación de las vías. En coordinación con Union Pacific Railroad
- 7 Añadir camino de uso compartido a lo largo del lado oeste de White Oak Bayou.

## CAMBIOS PROPUESTOS PARA EL SEGMENTO 3C2 \*

Aprobado por FEIS



Cambios Propuestos \*



- 8 Construir la salida de la I-10 en dirección este hacia Gregg St. bajo el conector directo de la I-69 en dirección norte a la I-10 en dirección este. Respuesta a una petición de la comunidad
- 9 Ampliar la carretera I-10 en dirección oeste desde Meadow St. hasta Jensen Dr. Respuesta a una petición de la comunidad
- 10 Construir una conexión desde Narco St. hacia el este hasta Rothwell St., proporcionando acceso a Jensen Dr. Respuesta a una petición de la comunidad

## HISTORIA DEL SEGMENTO 3

- El proyecto del Segmento 3 del NHHIP reconstruirá partes de las carreteras I-10, I-45, I-69 y SH 288 alrededor del centro de Houston.
- El Segmento 3, excluyendo el 3A, estaba originalmente planeado para ser de Diseño-Construcción (DB). En la actualidad, los Segmentos 3B, 3A y otras partes del Segmento 3 se construirán como proyectos tradicionales de Diseño-Licitación-Construcción (D3B), en los que los planes de diseño se desarrollan antes de que los contratistas de construcción presenten sus ofertas.

- TxDOT estudió carriles elevados, carriles deprimidos, túneles subterráneos y combinaciones de los tres. La única alternativa que tuvo un impacto significativo y positivo fue deprimir la US 59/I-69 entre Commerce St y Spur 527, y desplazar la I-45 de la alineación actual a lo largo del Elevado Pierce y hacerla paralela a la I-10 en el lado norte del Downtown y a la US 59/I-69 en el lado oeste del Downtown.

## FASES DE CONSTRUCCIÓN

PROYECTOS INDEPENDIENTES	COMPONENTES CLAVE	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
3A	Carriles elevados para el segmento deprimido de la I-69 entre Commerce St y Spur 527, y desplazar la I-45 de la alineación actual a lo largo del Elevado Pierce y hacerla paralela a la I-10 en el lado norte del Downtown y a la US 59/I-69 en el lado oeste del Downtown.															
3B-1	Carretera de Orin para I-10															
3B-2	Carretera de Orin para I-69															
3C-1	Conector del Centro															
3C-2	Conector del Centro															
3C-3	Conector del Centro															
3C-4	Conector del Centro															
3D	Conector del Centro															

## FINANCIAMIENTO DEL PROYECTO

PROYECTOS INDEPENDIENTES	COSTO ESTIMADO DEL CONTRATO
3A	\$439,348,000
3B-1	\$132,144,270
3B-2	\$456,848,188
3C-1	\$138,000,000
3C-2	\$1,338,798,000
3C-3	\$236,000,000
3C-4	\$848,875,000
3D	\$1,785,000,000
TOTAL: \$4,838,457,000	

## TERRAZA DE GEORGE R. BROWN (GRB) (SEGMENTO 3D)



### No Solo un Parque... sino un Lugar

La bajada de la autopista cerca del PSG separa eficazmente el tráfico en dirección al Centro del tráfico de paso. Este ajuste estratégico reduce significativamente la necesidad de que los conductores realicen complejos cambios de carril, aplicando sus desplazamientos. Más allá de la mera funcionalidad, la autopista rebajada introduce el concepto de un cuarto tope estructural y la oportunidad de hacer realidad el "Arte de lo Posible". No se limita a ofrecer la posibilidad de otro parque en la superficie de la carretera, sino que prevé un espacio transformador donde la comunidad pueda prosperar, proporcionando un destino icónico para el trabajo, el juego y las celebraciones.

TxDOT se ha comprometido a financiar el diseño, la construcción, la explotación y el mantenimiento de la infraestructura crítica. En un esfuerzo de colaboración, TxDOT se comprometerá con terceros para incorporar servicios en las cubiertas estructurales, mejorando la experiencia global. Sin embargo, la realización de este lugar de destino requiere una combinación de financiación pública y privada.



- TxDOT financia con \$20M el Proyecto del Canal Norte de la Ciudad de Houston, que reduce el riesgo de inundaciones.
- El Canal Sur se construirá en el NHHIP

- Se prevé que la zona indicada en amarillo ya no se inundará en una crecida de 100 años.



- Se prevé que las zonas verdes indicadas experimenten menos encharcamientos durante los episodios de lluvia

## SEGMENTOS 3C Y 3D ÁREAS PROPUESTAS DE REDUCCIÓN DE HUELLA \*

Carretera I-10 en Dirección Este



Estos cambios de diseño propuestos eliminarían o reducirían la huella de la vía a lo largo de la carretera I-10 en dirección este al oeste de la I-69, y al oeste del centro de la ciudad cerca de un conjunto de los conectores propuestos para el centro de la ciudad.

Conectores del Centro en Walker Street



TxDOT sigue buscando oportunidades para reducir la huella a medida que avanza el diseño final.

PROYECTO	PARALELA	SECCIONES	TIPO DE REDUCCIÓN	TIPO DE REDUCCIÓN	TIPO DE REDUCCIÓN
3	024	01 02 03: Chap St a Brighthouse St	2,111	1,361	0
3	026	01 02 03: Brighthouse St a Bush St	387	0	0
3	028	01 02 03: Brighthouse St a Bush St	259	0	0
3	031	01 02 03: Brighthouse St a Bush St	259	0	0
3	032	01 02 03: Brighthouse St a Bush St	110	0	0
3	033	01 02 03: Brighthouse St a Bush St	44	0	0
3	034	01 02 03: Brighthouse St a Bush St	672	0	0
3	035	01 02 03: Brighthouse St a Bush St	202	0	0
3	040	01 02 03: Bush St a Providence St	561	0	0
3	041	01 02 03: Bush St a Providence St	949	0	0
3	042	01 02 03: Bush St a Providence St	899	0	0
3	705	01 02 03: En Main St a Fannin St	6,007	3,325	0
3	706	01 02 03: En Main St a Fannin St	419	261	0
3	714*	01 02 03: En Naylor St	52	0	0
3	718*	01 02 03: Naylor St a Naylor St	2,841	2,374	0
3	72	Conectores del Centro en el lado norte de Walker Street	13,016	0	0
3	2334C	Desplazamiento de Pierce St a Leeland St	0	0	Eliminado
3	2334D	Desplazamiento de Pierce St a Leeland St	0	0	Eliminado

\* Se realizarán reevaluaciones de la NEPA según sea necesario cuando los cambios propuestos se devían de FEIS.