I-45 NHHIP Segmento 1

Consideraciones sobre la Reducción de la Huella Parte 1

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:

REDUCCIÓN POTENCIAL DE LA HUELLA DEL DERECHO DE VÍA (ROW)

Evaluación del ROW – Fundamento

En respuesta a las solicitudes de la Ciudad de Houston y el Condado de Harris, TxDOT ha avanzado en evaluaciones del derecho de vía (ROW) con el objetivo de reducir potencialmente la huella del proyecto en comparación con la aprobada en el Registro de Decisión (ROD). Este esfuerzo, descrito en los Memorandos de Entendimiento (MOU) con ambas entidades y en el Acuerdo de Resolución Voluntaria (VRA), resalta el compromiso de TxDOT de minimizar el impacto del proyecto.

De conformidad con los requisitos de todas las leyes estatales y federales, incluyendo la Ley Nacional de Política Ambiental (NEPA) y el Título VI, y en línea con las acciones establecidas por el ROD y la Declaración Final de Impacto Ambiental (FEIS), TxDOT mantiene su compromiso de evaluar oportunidades razonables para reducir la huella del proyecto de manera que no comprometa la integridad ni la funcionalidad del propósito y necesidad del proyecto, tal como se describe en el ROD. TxDOT acuerda que las solicitudes para reducir la huella del proyecto deben evaluarse con enfoque en lo siguiente:

- **Fortalecer la economía de Houston**
- **Reducir las inundaciones dentro y fuera de la autopista**
- **Viajes más seguros para todos los usuarios**
- **Proporcionar capacidad a largo plazo para todos los usuarios de la carretera, incluidos los automóviles, el transporte de mercancías y el tránsito**
- **Servir y preservar los vecindarios a lo largo del corredor, al tiempo que se mejora la conectividad entre ellos.**
- **Mitigar el impacto en los parques y espacios abiertos existentes y, al mismo tiempo, crear nuevas oportunidades de espacios abiertos.**
- **Garantizar rutas de evacuación accesibles**

Evaluación del Derecho de Vía - Nota Histórica

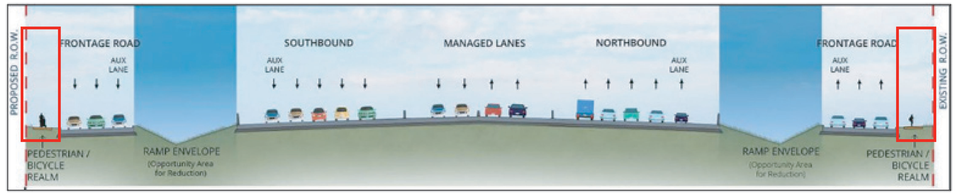
- **Durante el proceso del EIS, se consideraron los carriles administrados elevados como una alternativa viable, pero no fueron incluidos en el ROD aprobado.**
- **Dado que los carriles administrados elevados en los Segmentos 1 y 2 no son coherentes con el propósito y la necesidad del Proyecto I-45, no se consideraron como una oportunidad para reducir la huella del proyecto.**

El proceso para estudiar una posible reducción de la huella comenzó analizando tres áreas de la vía. Estas áreas fueron la zona peatonal/ciclista, el pavimento y el área de rampa. El área de rampa es el espacio entre la vía de servicio y los carriles principales.

Detalles de la Evaluación del Área de Rampa

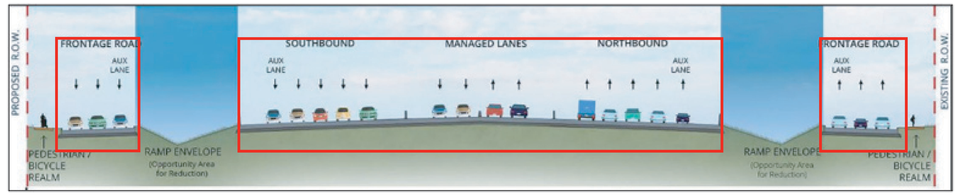
- **En las intersecciones, la vía de servicio generalmente se ensancha para añadir carriles de vuelta a la derecha, izquierda y en "U", con el fin de facilitar las operaciones de tráfico al aumentar la capacidad en la intersección.**
- **Debido a estos carriles adicionales, las áreas cercanas a una calle transversal son menos favorables para una posible reducción de la huella.**
- **Los segmentos de la I-45 entre calles transversales ofrecen oportunidades potenciales para la reducción de la huella.**

Métodos Potenciales Para Reducir La Huella Del ROW:



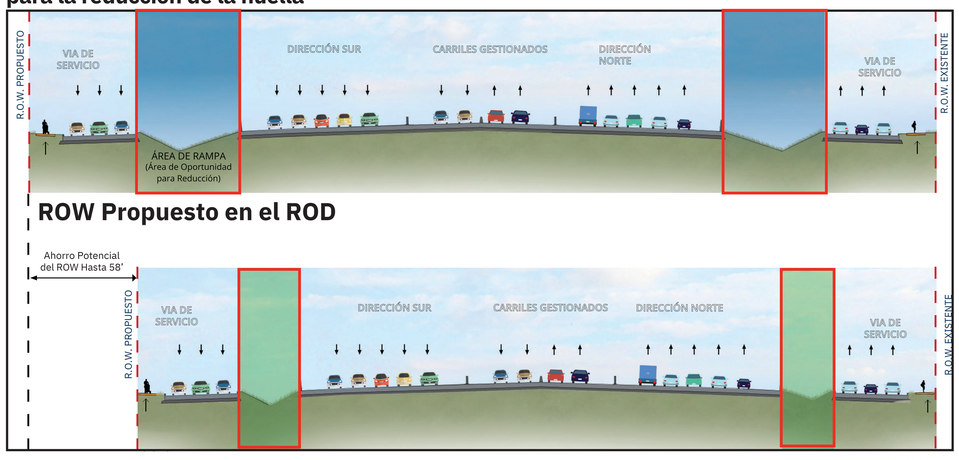
Zona Peatonal / Ciclista X

Como el espacio entre el derecho de vía y el pavimento de la calle lateral, señalado en rojo arriba, aloja elementos peatonales, señalización vial, servicios públicos subterráneos y aéreos, elementos de drenaje y posibles barreras de ruido, el espacio peatonal/bicicletas **no es deseable para la reducción de la huella**



Pavimento X

Con el fin de proporcionar un viaje seguro para todos los usuarios, reducir las inundaciones y garantizar rutas de evacuación accesibles, el área del pavimento de la carretera señalada en rojo **no es deseable para la reducción de la huella**



Reducir el Área de Rampa ✓

El gráfico del Derecho de Vía Propuesto en el ROD que aparece arriba muestra el área de rampa en azul. El Derecho de Vía podría conservarse potencialmente en el Segmento 1 en esta área, especialmente en los tramos entre las intersecciones. Debajo de ese gráfico, el área de rampa reducida se muestra en verde, y el posible ahorro de Derecho de Vía se indica en el espacio blanco al extremo izquierdo.