



Proyecto de Mejoramiento de Autopista I-45 North Houston

BAJAR LAS AUTOPISTAS



¿Por qué TxDOT propone bajar las autopistas en el segmento 3?

La decisión de bajar o elevar una autopista se basa en varios factores. Las consideraciones principales incluyen cómo abordar de manera más eficaz los problemas de evacuación de huracanes también fue un factor clave. La capacidad de mantener esta carretera abierta durante eventos meteorológicos extremos fue fundamental en el proceso de análisis.

Durante el transcurso del proyecto, el Departamento de Transporte de Texas (TxDOT) ha analizado numerosas alternativas para responder al propósito y la necesidad del proyecto. El objetivo general es aumentar tanto la movilidad de las calles locales y reducir los choques, a la vez que se minimiza el impacto en los barrios y negocios adyacentes. Reconocer que la I-45 es una ruta primaria de evacuación de huracanes también fue un factor clave. La capacidad de mantener esta carretera abierta durante eventos meteorológicos extremos fue fundamental en el proceso de análisis.

El enfoque principal para las mejoras fue la eliminación de las secciones del tejido donde los conductores tienen que cambiar de carril una o más veces para hacer una conexión de autopista a autopista o para llegar a su rampa de salida. Esto fue particularmente desafiante con las cuatro autopistas que convergen alrededor del centro de Houston: I-45, I-10, US 59/ I-69, Y SH 288.

El análisis de alternativas para el proyecto incluyó una actualización integral del Estudio de Tráfico del Corredor I-45/Hardy. Esta actualización destacó lo siguiente:

1. Se prevé que el volumen de tráfico en cada una de las autopistas del centro supere en el futuro la capacidad de los intercambiadores existentes en el centro.
2. Más del 50% del tráfico que pasa por el centro desde el lado norte de la I-45 desea ir a la US 59/I-69 en comparación con la SH 288 o continuar por la I-45; el 70% de los conductores que entran al centro en la US 59/I-69 quieren continuar por la US 59/I-69.
3. De los tres intercambiadores completamente direccionales en el sistema del centro, el estudio de tráfico mostró que el intercambiador I-45/US 59/I-69/SH 288 al sur del centro es la principal razón de la congestión diaria en todo el sistema del centro.
4. La configuración existente del intercambiador I-45/US 59/I-69/ SH 288 requiere que los conductores que viajen al sur por la US 59/I-69 desde el lado norte del centro de la ciudad se desplacen por al menos un carril.



Representación artística de cubierta/espacio abierto sobre IH-45 y US 59/I-69 requeriría desarrollo y financiamiento adicional por entidades distintas de TxDOT.

Para resolver los problemas de choques, conectividad y congestión, tuvimos que pensar en grande. Las alternativas tenían que dar a los conductores la opción de ir a través del o al centro de la ciudad, a la vez que dar suficiente aviso previo para tomar la decisión y evitar lo que sucede hoy: Los conductores que toman decisiones de última hora para salir o cambiar de carril.

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

Esta configuración proporciona una separación eficaz del tráfico destinado al centro de la ciudad del tráfico que va de paso; y elimina drásticamente las secciones en las que los conductores necesitan entrar y salir de los carriles para llegar a donde necesitan ir.

Nuestro análisis muestra que esta configuración reducirá los accidentes en al menos un 30% y hasta un 59% en comparación con la alternativa de no construir, aumentará la fiabilidad del tiempo de desplazamiento y aumentará las velocidades de desplazamiento en 20-25 mph durante los períodos de máxima actividad.¹

¹ Administración Federal de carreteras (FHWA) NHHIP segmentos 2 y 3 Informe de justificación de acceso Interestatal (IAJR), agosto de 2020.

¿Este proyecto de vías empeorará las inundaciones?

No. Este proyecto recogerá, conducirá y detendrá la corriente de agua de tormenta que vaya hacia los corredores viales sino también hacia las propiedades adyacentes que actualmente drenan hacia las carreteras. Las secciones descendidas del proyecto propuesto serán diseñadas para manejar eventos climáticos extremos con niveles de lluvia similares a los tres eventos de inundación más recientes de la región: (Huracán Harvey en 2017, Tax Day en 2016 y Memorial Day en 2015). Además, el proyecto estará diseñado para cumplir y/o superar las directrices más recientes establecidas por el Distrito de Control de inundaciones del Condado de de Harris (HCFCD). En algunos casos, puede haber agua en la carretera durante un evento de lluvias extremas, pero la vía está diseñada para ser transitable. Para más información, por favor consulte el documento del NHHIP sobre *Abordar Inundaciones*.

Contenido preparado y distribuido por:

TxDOT Houston District
7600 Washington Avenue
Houston, TX 77007

Para obtener más información sobre el NHHIP, escanee el código QR y vea el video *Cambios para Mejor*.



Para obtener más información sobre el proyecto, visite: www.ih45northandmore.com
También, obtenga más información sobre TxDOT en www.txdot.gov, o Contáctenos por correo electrónico a: HOU-PIOWebmail@txdot.gov y Síguenos en Facebook, Twitter y/o Instagram @TxDOTHouston.