



Proyecto de Mejoramiento de Autopista I-45 North Houston

CAMBIADO PARA MEJOR



¿Qué Cambios se Han Realizado?

El Departamento de Transporte de Texas (TxDOT) diseñó el Proyecto de Mejoramiento de Carreteras de North Houston (NHHIP, por sus siglas en inglés) para que aumente la seguridad de los conductores, ciclistas y peatones, mejorando la movilidad de las autopistas y las calles locales. El diseño general es una colaboración entre TxDOT y una variedad de partes interesadas incluyendo la Ciudad de Houston, el Distrito de Control de Inundaciones del Condado de Harris, METRO, la Autoridad de Vivienda de Houston, distritos de administración, superbarrios, asociaciones cívicas y residentes de áreas afectadas y otros individuos y grupos interesados. A través de más de 300 reuniones públicas y de partes interesadas durante los últimos nueve años, TxDOT ha recibido valiosos comentarios que ha incorporado en el diseño del NHHIP.

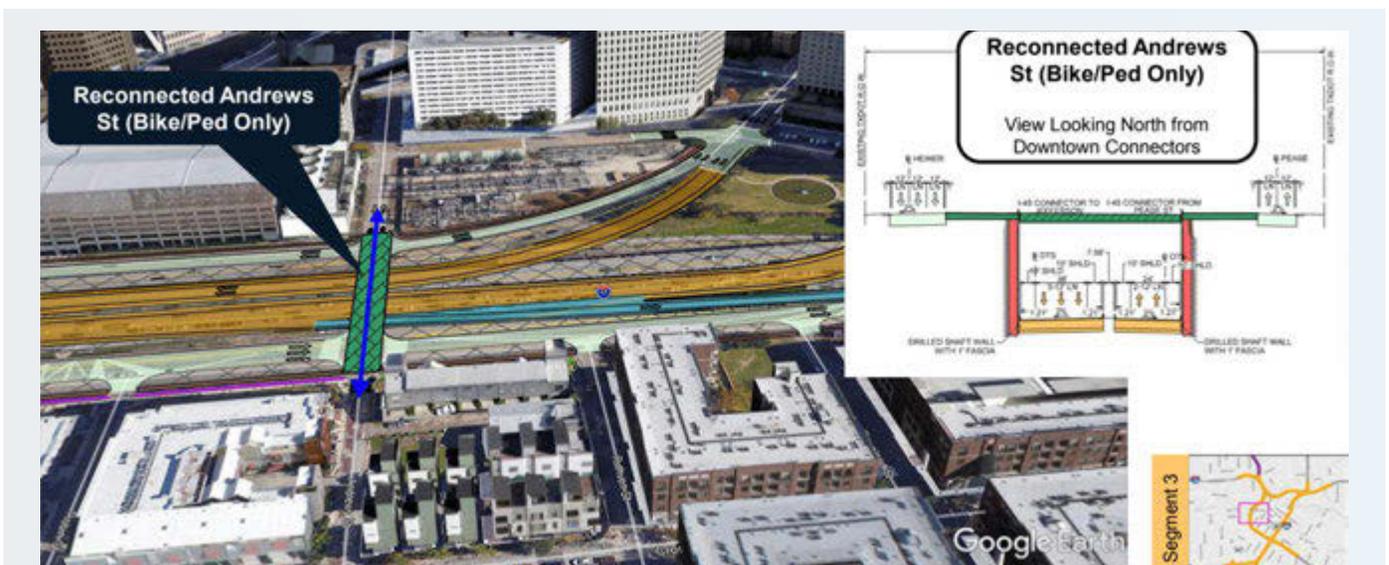
En los últimos años, el público y las partes interesadas han planteado una variedad de cuestiones. Esta hoja informativa ofrece una visión general de cómo se han evaluado y abordado esos problemas en el diseño esquemático. A continuación se describen los cambios seleccionados que se realizaron, lo que aún se está evaluando y lo que no se pudo acomodar, y por qué.

Nueva conectividad

Algunos de los cambios incluyen nuevas conexiones en carreteras que no existían antes en lugares como Blue Bell Road bajo la I-45 y una nueva carretera de acceso en dirección norte I-45 entre Quitman y North Main Streets. Debido a la información recibida, el intercambio I-610/I-45 incluirá una conexión con Melbourne Street en la carretera de acceso I-45 North. Además, la carretera de acceso SH 288 en dirección norte tendrá una conexión con Hutchins Street.

Las conexiones de bicicleta y peatón nuevas y restauradas fueron incorporadas en los esquemas revisados. Por favor vea la Hoja Informativa de *Adaptaciones Para Peatones y Ciclistas* para más detalles sobre las adaptaciones adicionales que pueden ser incorporadas, cuando sea posible.

Otra petición especial que recibió TxDOT fue volver a conectar Andrews Street con el Centro, pero como una conexión dedicada para bicicletas y peatones. Andrews Street estaba originalmente conectado con el Centro de la Ciudad antes de que la I-45 fuera construida en la década de 1950. Esto requirió que TxDOT hiciera cambios sustanciales en los esquemas de Downtown Connector para que pudieran pasar por debajo de las calles Dallas y Andrews. Consulte la figura siguiente.



Andrews Street reconectada a Downtown como una instalación para bicicletas y peatones.

Conectividad Restaurada

Además de las nuevas conexiones, el diseño del proyecto se ha revisado sobre la base de la información del público para restaurar las conexiones cuando sea posible. A continuación se muestran algunos ejemplos de estas revisiones:

Segmento	Diseño Original	Cambios realizados de forma selectiva, o que se están evaluando en función de los comentarios del público o de las partes interesadas	Estado de Revisión
2	Se ha retirado una rampa de entrada en dirección oeste de Fulton Street a la I-610.	Se agregó una rampa de entrada en dirección oeste desde Irvington Boulevard hasta la I-610 en dirección oeste, la cual será elevada para abarcar las vías de tren ligero de METRO existentes a lo largo de Fulton Street.	Incluido en el esquema actual.
3	Se ha retirado la rampa de entrada sur de la calle San Jacinto a la US 59/I-69 norte.	Se ha añadido una rampa de entrada cerca de la intersección de la calle San Jacinto y la calle Blodgett que acoge los cruces de calles en las calles Caroline y Austin.	Incluido en el esquema actual.
3	Hamilton Street (SH 288 y US 59/I-69 calle Frontage road) no conectaba con Calle Stuart	Se agregó una conexión entre Stuart Street y Hamilton Street.	Incluido en el esquema actual.
3	Se reubicó la rampa de salida existente I-10 en dirección este hacia Jensen Drive más al oeste.	La rampa de salida fue reubicada al oeste en el área de McKee Street para permitir la mejora del intercambio I-10/US 59/I-69. Esta rampa reubicada mantiene el acceso directo a Jensen y el tráfico en dirección este entre Jensen Drive y Main Street tendrá un cruce de grado separado sobre Union Pacific y Houston Belt Terminal Road.	Incluido en el esquema actual.
Todos los Segmentos	14' de 15' carriles exteriores compartidos en carreteras de acceso para acomodar bicicletas.	Carriles de uso compartido eliminados. Se añadió un nuevo Reino peatonal en calles transversales que incluye carriles dedicados para bicicletas y peatones separados de carriles vehiculares por una zona de protección de 5'. Para obtener más información, consulte la hoja informativa de NHHIP: <i>Arreglos para peatones y ciclistas.</i>	Incluido en el esquema actual.

Peticiones Especiales

La Ciudad de Houston pidió a TxDOT que acomodara un proyecto futuro de paso subterráneo de ferrocarril propuesto para Navigation Boulevard y Commerce Street en el plan de NHHIP. Como resultado, el NHHIP fue modificado para realinear una porción de la calle San Emanuel, de modo que el proyecto de paso subterráneo de la ciudad pudiera construirse con cambios mínimos a San Emanuel. Además, la reconstrucción de la calle San Emanuel se ha ampliado para mejorar el sistema de drenaje y hacer mejoras para las operaciones de una sola vía.

Una propuesta para convertir el puente de Walker Street sobre la I-45 entre las calles Hamilton y San Emanuel en un puente sólo para bicicletas y peatones es posible y ahora está incluido en el diseño. Además, un carril de giro a la izquierda de Elgin Street a Hamilton Street fue añadido al diseño revisado, y Congress Street ha sido devuelto a un sentido con el tráfico que fluye hacia el centro de la ciudad.

Durante la audiencia pública, se solicitó la retirada de las conexiones desde la rampa de salida de la I-45 en dirección sur hacia y desde Wrightwood Street. La rampa rediseñada a Quitman ahora restringe el tráfico de girar a la derecha en Wrightwood Street.

Reducción de Impactos

Muchos comentarios públicos señalaron los impactos que esperaban que pudieran evitarse. A continuación se muestran algunos ejemplos de dónde se revisó el diseño para reducir los impactos:

- El plan revisado ahora no afectará al Unity Spirit Missionary Worship Center.
- Se ha eliminado la infracción del derecho de vía en American Statesmanship Park.
- Woodland Park ya no será impactado a través de un ajuste en la alineación de la I-45 hacia el sur con el conector I-10 hacia el oeste.
- En el diseño inicial, el acceso a la calle Garrott desde la Calle Principal afectaría a un complejo de apartamentos sin fines de lucro para veteranos. Una intersección revisada en Garrott y Main Streets ahora elimina este impacto.
- El puente Montrose estaba programado para la reconstrucción con un derecho de paso propuesto en el lado sur de Montrose. Ese plan se ha revisado en respuesta a la petición del público. El esquema original requería la reconstrucción del puente Montrose para permitir un carril adicional en la I-69, pero a través de comentarios públicos y trabajando con METRO en relación con sus planes de tránsito futuros, el esquema FEIS fue revisado para aplazar la reconstrucción del puente Montrose a un proyecto futuro.

Otras Opciones Consideradas

TxDOT consideró y evaluó la retroalimentación del público y de los partes interesadas y los incorporó donde era posible. Desafortunadamente, no todas las sugerencias podrían ser incorporadas porque están en conflicto con otras sugerencias, no cumplen con los estándares o requisitos de diseño de seguridad, o no cumplirían con el propósito y la necesidad del proyecto. Tres áreas principales de interés público han sido el puente de North Street, Polk Street y la Runnels Street.

Polk Street

El desenmarañamiento de los sistemas de autopistas alrededor del Centro de la Ciudad para lograr la reducción de accidentes y las mejoras de movilidad del plan NHHIP requirió que el equipo de diseño coloque US 59/I-69 e I-45 debajo del suelo entre Commerce Street y Spur 527. Uno de los desafortunados resultados de esto fue no poder mantener Polk Street como una calle continua entre EaDo/East Downtown y Downtown. Para restaurar la conectividad en esta área, una calle continua de la ciudad en dirección sur (Hamilton Street) que fue previamente cortada cuando se construyó el Centro de Convenciones George R. Brown, ahora se restaura con el NHHIP. Polk Street se conectará a esta restaurada calle Hamilton y permitirá el flujo continuo de regreso a Polk Street utilizando el paso elevado de la calle Lamar.

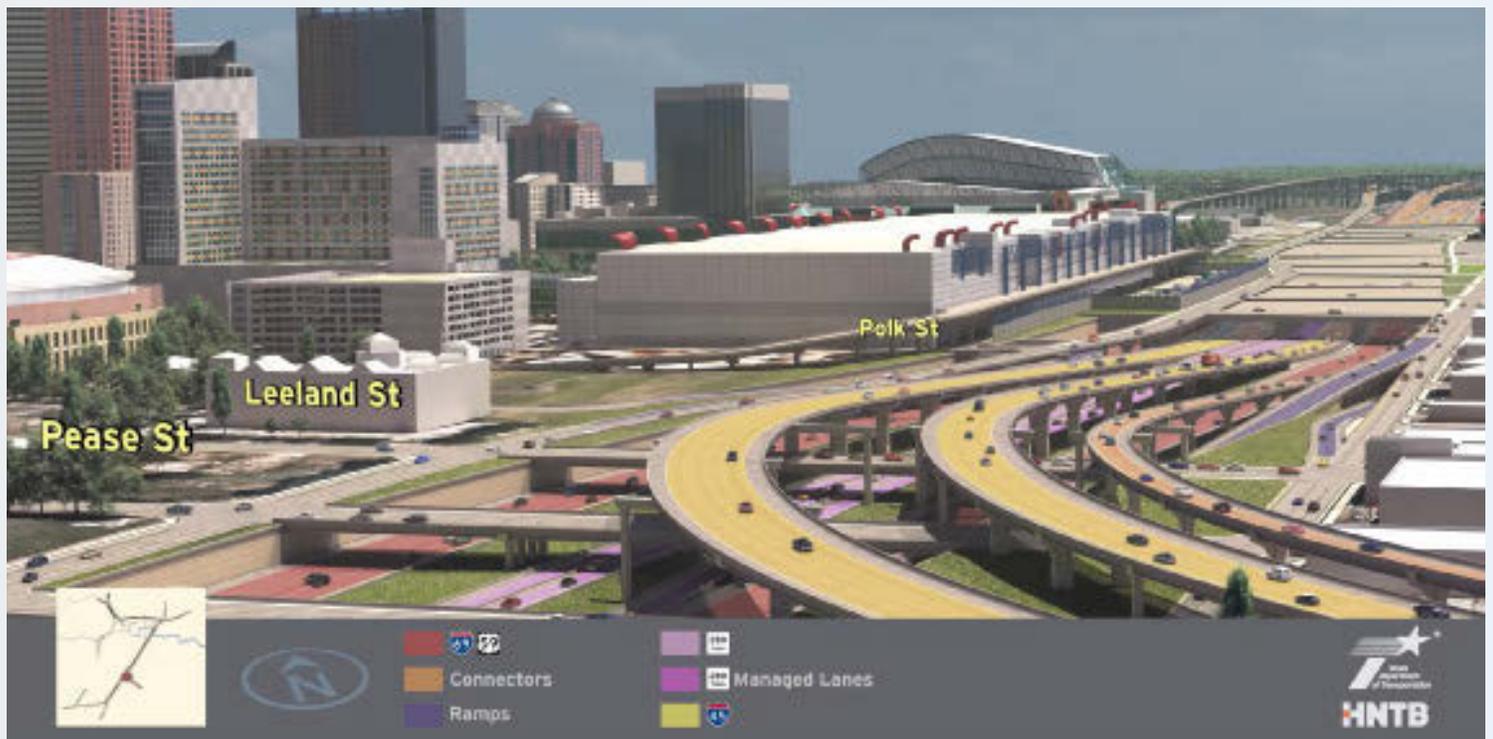
Runnels Street

Una petición similar para conectar Runnels Street a través de la NHHIP cerca de Buffalo Bayou no pudo ser implementado porque Runnels tendría que ser un túnel para ir bajo la autopista y estaba demasiado cerca de Buffalo Bayou. Esta conexión también bloquearía el acceso del Marquis Downtown Lofts a Runnels. La conexión existente a través del NHHIP será a través del paso subterráneo del ferrocarril Navigation Boulevard. El NHHIP está diseñado para acomodar la mejora planificada de la ciudad a este paso subterráneo para mejorar aún más el acceso.

Puente de North Street

A lo largo del desarrollo de alternativas, TxDOT examinó todas las opciones para retener el puente North Street sobre la I-45. Sin embargo, las mejoras necesarias para elevar la I-45 fuera de la llanura aluvial y para proporcionar el acceso mejorado solicitado desde la calle Quitman entraron en conflicto con la elevación del puente.

TxDOT entiende la importancia del puente de North Street para las comunidades locales para el acceso a la Escuela Primaria Travis y para el acceso al White Oak Music Hall. Para mejorar la circulación entre el este y el oeste de la I-45 sin el Puente de la Calle Norte, se ha añadido una nueva vía de acceso hacia el norte entre las calles Quitman y North Main. Esto permitirá a los vecindarios del lado este acceder a los puntos de interés del lado oeste usando North Main Street hasta Houston Avenue y regresar usando Quitman Street y la nueva vía de acceso hacia el norte sin tener que entrar en la I-45 en Quitman Street y salir poco después en North Main Street como lo hace hoy. Las calles North Main y Quitman habrán mejorado los arreglos para peatones y bicicletas que separan estos movimientos del tráfico vehicular. Además, levantar la I-45 por encima de la planicie de inundación crea la oportunidad de hacer una primera conexión entre Woodland Park y Moody Park.



Segmento 3 visualización de las mejoras propuestas cerca de Polk Street.

Al trabajar junto con el público, grupos y agencias, el NHHIP ha mejorado mucho. TxDOT sabe que los usuarios de estos caminos, bicicletas y caminos peatonales tendrán mayor acceso y uso beneficioso de este sistema de transporte.

El diseño de la NHHIP sigue abierto a futuros cambios en el diseño y mejoras después de que se logre el despeje ambiental, que se documenta en el Registro de Decisión (ROD). El proceso federal para obtener la autorización ambiental se basa en un diseño de nivel esquemático que explica el derecho de vía de huella en una “instantánea en el tiempo” específica necesaria para

el análisis de impacto e identificación de la mitigación de impactos adversos que no pueden evitarse según el diseño de nivel actual. La obtención de la autorización ambiental es un requisito previo para llevar un proyecto a un diseño detallado en el que se puedan realizar mejoras adicionales y mejoras en el diseño. En consecuencia, cualquier cambio en el diseño después de la aprobación ambiental será evaluado a fondo y el desarrollo adicional del diseño será conducido y examinado con el público. TxDOT mantendrá al público comprometido a lo largo de las fases de diseño y construcción a través de un programa de extensión integral.



Segmento 3 visualización de las mejoras propuestas cerca del Centro de Convenciones de George R. Brown.



Escanee este código QR con su teléfono o dispositivo móvil para ver una simulación de este proyecto.

Contenido preparado y distribuido por:

TxDOT Houston District
7600 Washington Avenue
Houston, TX 77007

Para obtener más información sobre NHHIP, escanee o haga clic en el código QR y mire el cambio para mejor video.



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.