



Proyecto de Mejoramiento de Autopista I-45 North Houston

SOLICITUDES ESPECÍFICAS DE DISEÑO Y RESPUESTAS POR SEGMENTO NHHIP



A través de más de 300 reuniones con el público, incluyendo residentes del área del proyecto, partes interesadas, dueños de negocios y otras partes interesadas, el Departamento de Transporte de Texas (TxDOT) ha escuchado atentamente y reunido numerosas ideas y solicitudes con respecto al diseño del proyecto. Cada uno ha sido considerado. Algunos recibieron luz verde y ahora forman parte del plan. Otros recibieron luz roja y no pudieron ser incorporados en el diseño por razones de seguridad o porque no cumplían las directivas de Propósito y Necesidades. El resto recibió luz amarilla y todavía están en consideración y requieren estudio adicional durante la fase de diseño detallado a seguir.

El Proyecto de Mejoramiento de Autopista I-45 de North Houston (NHHIP) continuará siendo objeto de cambios y mejoras una vez que comience la fase de diseño detallado. Siempre se tendrán en cuenta y revisarán las ideas que mejoren este importante proyecto.



El proyecto se construirá a partir del Segmento 3 que redirecciona a la I-45 alrededor del Centro de la Ciudad comenzando donde se encuentra con la US 59/I-69. La nueva ruta sigue la US 59/I-69 pasando el Centro de Convenciones George R. Brown hasta llegar a la I-10 y luego sigue la I-10 hacia el oeste hasta llegar a la I-45 continuando hacia el norte. Como punto de partida del proyecto, este segmento ha recibido la mayor cantidad de solicitudes y sugerencias que TxDOT ha revisado. La construcción continuará con el segmento 2 que se extiende desde la I-10 hasta la I-610. El Segmento 3 sigue la I-45 desde la I-610 hasta la Beltway 8. A medida que avanza el proyecto y se crean los diseños finales, se alentará al público a revisar los planes y proporcionar más información.

SEGMENT 3 MAP



Mapa ubicado en página 3

SEGMENT 2 MAP



Mapa ubicado en página 4

SEGMENT 1 MAP



Mapa ubicado en página 6

SEGMENTO 3

**A menos que se indique lo contrario, todas las solicitudes vinieron del público y otras partes interesadas durante las reuniones*

SOLICITUDES

1. Reemplazar la rampa de la calle San Jacinto que fue removida.
2. Sustituir la salida en dirección este a Jensen Drive por la I-10 que fue retirada.
3. Acomodar el proyecto de mejoramiento de intersección de la ciudad de Houston para la intersección de Navigation Boulevard y Commerce Street.
4. Mejorar los conectores del centro, incluyendo: Líneas de interés, bajar los conectores, y hacer Andrews Street peatonal solo a través de los conectores.
5. Quitar la conexión propuesta SH 288 a Chenevert en Midtown.
6. No se muestran los senderos peatonales.
7. El acceso a Garrott Street desde Main Street afectará al complejo de apartamentos para veteranos Midtown Terrace Suites.
8. SH 288 en dirección norte tendrá que continuar hasta la intersección de la calle Blodgett y luego girar al este hacia la calle Hutchins.
9. Hamilton Street no se conecta con Stuart Street.
10. Elgin necesita una bahía de giro a la izquierda en Hamilton Street.
11. No se muestra el camino desde Webster Street hasta la gasolinera Shell. ¿Se ha retirado o bloqueado el camino de entrada?
12. Brechas de reconstrucción a lo largo de San Emanuel.
13. Congress Street debe ser convertido de nuevo a un solo sentido.
14. Conectar Province Street a Main Street en la carretera de acceso I-10 hacia el oeste
15. Mover la rampa de salida desde los conectores hacia el sur del centro hasta Bagby Street para reducir el ruido en la zona residencial.
16. No impactar al American Statesmanship Park. No cerrar el acceso al sendero peatonal de la calle Spring a la calle Hogan.
17. No cerrar el acceso al sendero peatonal de la calle Spring a la calle Hogan.
18. Revisar las conexiones hacia/desde Wrightwood Street hasta la rampa de salida en dirección sur.
19. Retirar la derecha de camino cerca de la carretera de acceso I-10 y la Buck Street.

RESPUESTAS

1. Diseño revisado para incluir una rampa de entrada desde la calle San Jacinto hasta la US 59/I-69 en dirección norte.
2. La rampa de salida hacia el este a Jensen Drive fue reubicada al oeste a la zona de McKee Street para permitir mejoras en los cruces de la I-10/I-69; se añadieron pasos subterráneos entre la rampa reubicada y Jensen Drive para permitir un flujo continuo.
3. Se realineó la calle St. Emanuel para acomodar el futuro proyecto de paso subterráneo de ferrocarril de la ciudad de Houston Navigation/Commerce.
4. Se revisaron las elevaciones del pavimento de Downtown Connector para pasar bajo Dallas y Andrews Street. Esto no sólo mejora las líneas de vista entre Fourth Ward y Downtown, sino que permite que Andrews Street se vuelva a conectar con el centro de la ciudad como una instalación dedicada para bicicletas y peatones. Esto incluyó el rediseño de la salida de Bagby Street de Downtown Connectors para la reducción de ruido a Forth Ward adyacente (solicitudes de COH/ Downtown Management District/Fourth Ward).
5. Se han revisado los conectores SH 288 Managed Lanes para que ya no se conecten directamente a la calle Chenevert (petición pública).
6. Se añadieron senderos peatonales (15 a 17 pies de ancho) en múltiples cruces de calles a lo largo del proyecto.
7. Se ha revisado la intersección de Garrott Street y Main Street para minimizar el impacto a Midtown Terrace Suites (alojamiento para veteranos).
8. Conexión añadida desde SH 288 fachada norte a Hutchins Street (petición pública).
9. Se reconectó Stuart Street a Hamilton Street (petición pública).
10. Se añadió vuelta a la izquierda desde la bahía de Elgin Street a Hamilton Street (petición pública).
11. La entrada no se verá afectada. El acceso no está bloqueado.
12. Se revisó el esquema para incluir la reconstrucción de la calle San Emanuel entre W. Gray Street y Commerce para mejorar el sistema de drenaje y permitir que la Ciudad de Houston se convierta en operaciones de una sola vía (solicitud COH).
13. Se revirtió Congress Street a operaciones de sólo una vía (Solicitud COH).
14. Se reconectó Province Street a Main Street (petición pública).
15. Se reubicó en dirección norte de Heiner Street al lado oeste de Downtown Connectors (petición COH/CHI).
16. Revisión del derecho de vía para evitar el impacto en el Parking de Estadistas de Americanos.
17. No se confirmó ningún impacto en el acceso existente a la Ruta Ciclista Heights entre las calles Spring y Hogan (petición de la Junta de Parques de Houston).
18. Rediseño de la rampa de salida I-45 dirección sur a Quitman Street para restringir las vueltas a la derecha en Wrightwood Street desde la rampa y añadido un segundo carril en Wrightwood para permitir que el tráfico entre en rampa desde Wrightwood Street.
19. Se retiraron las necesidades de derecho de paso cerca de la calle frontal I-10 hacia el este y Buck Street.

SOLICITUDES

1. Agregar una rampa de salida de Gregg Street hacia el este desde la I-10.
2. Cerrar McKinney Street al otro lado de la autopista (solicitud del Concejal Gallegos).
3. Convertir Walker Street en una instalación peatonal/sólo para bicicletas sobre carriles de autopista (solicitud del Concejal Gallegos).
4. Conectar Cleburne Street a través de la US 59/I-69.
5. Eliminar reconstrucción de Puente Montrose del plan.
6. Retirar impacto sobre White Oak Park.

RESPUESTAS

1. Añadir esta rampa parece ser factible y se explorará más a fondo durante la próxima fase de diseño detallado.
2. TxDOT no tiene ninguna objeción a cerrar la calle McKinney por la autopista, pero la decisión está en la Ciudad de Houston. Esto puede decidirse después de ROD e incorporarse durante la fase de diseño detallado.
3. TxDOT no tiene ninguna objeción a convertir Walker Street en una instalación para peatones/ bicicletas sobre la autopista, pero la decisión está en la Ciudad de Houston. Esto puede decidirse después de ROD e incorporarse durante la fase de diseño detallado.
4. Hemos completado una evaluación preliminar y el restablecimiento de esta conexión parece factible. Estudiaremos con más detalle durante la fase de diseño detallado.
5. Reconstrucción del Puente Montrose eliminada del plan.
6. Diseño revisado del conector directo entre la I-45 en dirección sur a la I-10 oeste para evitar el impacto en el Freed Art & Nature Park (señalado en los comentarios recibidos como White Oak Park).

SOLICITUDES

1. Reconectar Polk Street al otro lado de la autopista.
2. Reconectar la calle Runnels al otro lado de la autopista.
3. Blodgett Street se muestra como eliminado.

RESPUESTAS

1. 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, se restaura con el plan 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.
2. 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 de Navigation Boulevard.
3. Desafortunadamente, no somos capaces de volver a conectar la calle Blodgett a Main Street, ya que crearía una peligrosa intersección sesgada cerca de la línea de tren ligero del METRO.



SEGMENTO 2

SOLICITUDES

1. Reemplazar la rampa de entrada existente en dirección oeste desde Irvington Boulevard hasta la I-610 y la I-45 que fue removida.
2. Hacer una conexión desde el sendero para peatones/bicicletas Little White Oak Bayou existente a un nuevo sendero paralelo al lado oeste de la I-45 camino de frente hacia el sur.
3. Proporcionar la oportunidad de la conexión de senderos bajo la I-45 a lo largo de Little White Oak Bayou entre Moody Park y Woodland Park.

SOLICITUDES

1. Reemplazar la rampa de salida hacia el sur hacia North Main Street que fue removida.
2. Proporcionar acceso desde North Street a la nueva vía de acceso norte.

SOLICITUDES

1. Reemplazar la rampa de salida existente en dirección este desde la I-610 hasta Irvington Boulevard que fue removida.
2. Mantener North Street a través de la I-45.



RESPUESTAS

1. Se agregó una rampa de entrada en dirección oeste desde Irvington Boulevard hasta la I-610 en dirección oeste y se elevó esta rampa sobre las vías del tren ligero METRO en Fulton Street para permitir un flujo ininterrumpido hasta la I-610.
2. Sección reconstruida del sendero para peatones/bicicletas Little White Oak Bayou adyacente a la carretera I-45 de frente hacia el sur entre Link Road y Cavalcade Street.
3. El diseño propuesto incluye la sustitución Little White Oak Bayou Culvert al sur de North Street con un puente; esto crea la oportunidad de extender el paso peatonal y de bicicletas de Little White Oak Bayou bajo la I-45 y conectar Woodland Park y Moody Park (no conecta hoy).

RESPUESTAS

1. La rampa de salida existente en dirección sur hacia North Main Street no podría mantenerse sin una FILA adicional y el cierre de Cottage Street para el tráfico de vehículos a través de la I-45. Se está revisando el diseño preliminar de una rampa de salida hacia el sur cerca de Patton Street. Se explorará en mayor profundidad el añadir esta rampa durante una fase detallada de diseño.
2. Se ha revisado la nueva carretera de acceso I-45 NB para proporcionar conexión con North Street.

RESPUESTAS

1. La rampa existente debía reubicarse más al oeste como parte de las mejoras de intercambio de la I-45/I-610. TxDOT estudió la adición de un paso elevado de la rampa en dirección este de la línea de tren ligero de METRO en la calle Fulton, pero hacerlo tendría importantes impactos en las residencias a lo largo de la carretera de acceso I-610 en dirección este.
2. Se estudiaron opciones para mantener el paso elevado de North Street, pero debe ser removido para elevar la I-45 por encima de la llanura aluvial de 100 años en Little White Oak Bayou.

SEGMENTO 1

SOLICITUDES

1. Reconectar Blue Bell Road a través de la I-45.
2. Evitar los impactos al Centro de Adoración Misionera del Espíritu de Unidad.
3. Para caminos de acceso en áreas urbanas: Centrarse en todos los usuarios de carreteras con velocidades de automóvil bajas; usar la Guía de Diseño de Calles Urbanas de la Asociación Nacional de Funcionarios de Transporte de la Ciudad (NACTO) como referencia; y conformarse al Manual de Diseño de Infraestructura de la Ciudad de Houston y hacer coincidir el diseño existente en ambos extremos.
4. Reconfigurar el diseño de la red local a la nueva vía de acceso I-610 e I-45 en el lado noreste del cruce. Crear una intersección en T de dos vías a Reid Road y extender Melbourne Street hasta la I-45 North Frontage Road.

SOLICITUDES

1. Todas las intersecciones deben estar diseñadas para cruces seguros y accesibilidad para los peatones, especialmente con respecto a las paradas de autobús de METRO.
2. Todos los carriles en las calles de la ciudad y las carreteras de acceso deben cumplir con los estándares de carriles de 11' de la Ciudad de Houston. Se han mostrado varias calles con giros de gran radio y barrido; el proyecto debe minimizar estos problemas.
3. Definir qué intersecciones se proponen con las señales de tráfico y control de parada en todos los sentidos.

RESPUESTAS

1. Reconectado Blue Bell Road a través de la I-45 para permitir una circulación más segura desde el este al oeste de la I-45.
2. Diseño revisado para evitar el Unity Spirit Missionary Worship Center.
3. Las calles de la ciudad que cruzan o conectan con NHHIP seguirán los estándares de diseño de la Ciudad de Houston y las pautas Sensibles al Contexto. Se consideraron los criterios de la NACTO para este proyecto, y como tales, instalaciones de bicicletas de alto confort (conocidas como "reinos peatonales" para el NHHIP) se están implementando en el diseño donde sea posible. Además, TxDOT coordinó con el COH en cuanto al diseño específico de la red de calles de la ciudad adyacente y que cruza el NHHIP. TxDOT coordinó con el COH para incorporar el Plan de Bicicletas COH y los arreglos deseados para bicicletas y peatones en las calles de la ciudad. Los diseños de intersección se perfeccionarán durante el diseño detallado, en coordinación con el COH.
4. Se ha revisado el diseño de las carreteras de acceso de intercambio I-610/I-45 para mantener el acceso bidireccional a Reid Road y una nueva conexión a Melbourne Street.

RESPUESTAS

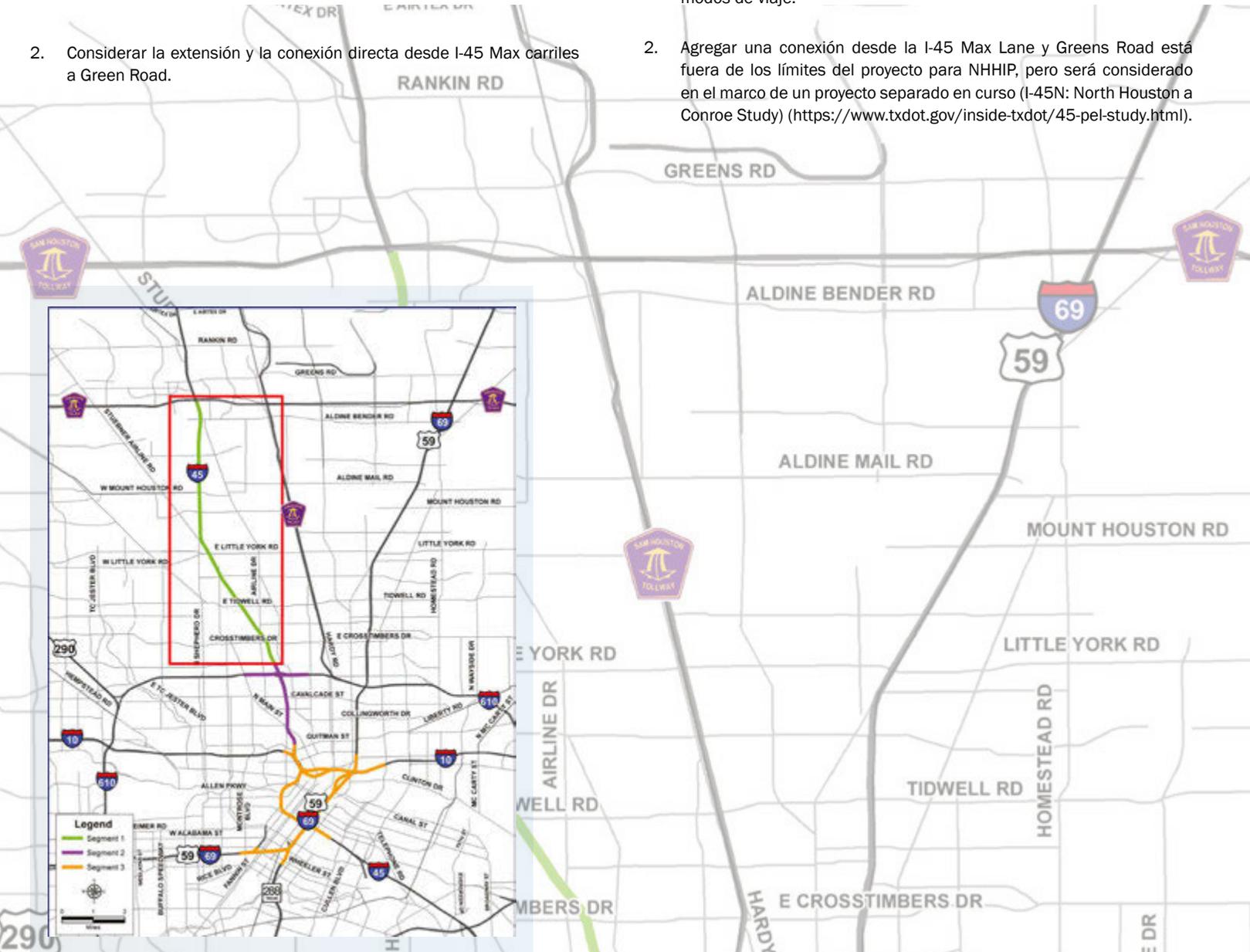
1. TxDOT coordinó con el COH en cuanto al diseño específico de la red de calles de la ciudad adyacente y que cruza el NHHIP. TxDOT coordinó con el COH para incorporar el Plan de bicicletas COH y los arreglos deseados para bicicletas y peatones en las calles de la ciudad. Los diseños de intersección se perfeccionarán durante el diseño detallado, en coordinación con el COH y METRO.
2. El diseño de la carretera de frente acomodará giros de gran radio y las intersecciones evitarán las islas peatonales. Las calles paralelas a la autopista en los Segmentos 2 y 3 seguirán los estándares de la Ciudad de Houston y los carriles tendrán 11' de ancho. Las vías de acceso en el Segmento 1 funcionan como una transición entre la autopista y los negocios locales y necesitan mantener los estándares de diseño de TxDOT de carriles de 12'.
3. La señalización de la intersección de la carretera de acceso se determinará durante la fase de diseño final.

SOLICITUDES

1. Airline Drive, Victoria Drive y la intersección de la I-45 en dirección norte deben operar con seguridad para las personas que viajan en cualquier modo de transporte.
2. Considerar la extensión y la conexión directa desde I-45 Max carriles a Green Road.

RESPUESTAS

1. TxDOT estudió la intersección de Airline Drive/Victoria Drive/I-45, pero debido a la complejidad y el ángulo severo de la intersección, no pudo ser revisada sin impactos importantes a negocios adyacentes. El enfoque de TxDOT al evaluar esta intersección fue mejorar la seguridad y mantener el acceso. A esta intersección se añadirán instalaciones de aceras y bicicletas, y se detallarán durante el diseño final, junto con el diseño de señales de tráfico, para garantizar la seguridad de todos los modos de viaje.
2. Agregar una conexión desde la I-45 Max Lane y Greens Road está fuera de los límites del proyecto para NHHIP, pero será considerado en el marco de un proyecto separado en curso (I-45N: North Houston a Conroe Study) (<https://www.txdot.gov/inside-txdot/45-pel-study.html>).



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