



CITY OF HOUSTON

Office of the Mayor

Sylvester Turner

Mayor

P.O. Box 1562
Houston, Texas 77251-1562

Telephone – Dial 311
www.houstontx.gov

12 de mayo de 2020

Comisionada Laura Ryan
Comisión de Transporte de Texas
125 E. 11th Street
Austin, TX 78701

Re: Proyecto de Mejoramiento de Autopistas del Norte de Houston

Estimada Comisionada Ryan,

El Consejo de Política de Transporte del Consejo del Área (The Transportation Policy Council) de Houston-Galveston Area Council (H-GAC) votará en breve para adoptar el Programa de Mejoramiento de Transporte 2021-2024 (2021-2024 Transportation Improvement Program), incluyendo fondos para el Segmento 3 del Proyecto de Mejoramiento de Autopistas del Norte de Houston (North Houston Highway Improvement Project, NHHIP). Antes de esta acción, le agradezco la oportunidad de recibir los siguientes comentarios.

El proyecto NHHIP es un proyecto potencialmente transformador que puede proporcionar más opciones para las personas y transporte de mercancías, y proporcionar flexibilidad para el futuro. Durante muchos años, TxDOT ha trabajado con sus socios para desarrollar un proyecto con beneficios significativos y duraderos para la ciudad. La Ciudad de Houston espera que continúe su colaboración con TxDOT para diseñar y construir el proyecto NHHIP de tal manera que promueva las metas y objetivos identificados por la Fuerza de Tarea Asesora del Alcalde (Mayor's Advisory Task Force), grupos de negocios, comunidad y defensores, y las miles de personas que participaron en varias reuniones de participación comunitaria. Si se realiza correctamente, este proyecto puede avanzar los objetivos de TxDOT y traer mejoras significativas a la IH-45 en su configuración actual, mientras mejora la calidad de vida de quienes viven y trabajan a lo largo del corredor IH-45. Para expresarlo mejor, creo que todos podemos estar de acuerdo en que esta es una inversión única que dará forma a la Ciudad de Houston en las próximas décadas. Esta es nuestra oportunidad de enfrentar el desafío y trazar un nuevo rumbo para el transporte en la región. Es crucial que se tome cada oportunidad para diseñar y construir el mejor proyecto posible.

Mis objetivos para este proyecto están descritos a continuación y se centran en el tema principal de reducir el impacto ambiental y la interrupción de los vecindarios, mientras se lleva a cabo el crecimiento:

- Fortalecer la economía de Houston.
- Reducir las inundaciones dentro y fuera de la autopista.
- Hacer los viajes más seguros para todos los usuarios de la autopista.
- Proporcionar capacidad a largo plazo para todos los usuarios de la carretera, incluyendo los autos, el transporte de mercancías, y de tránsito.

-
- Servir y preservar los vecindarios a lo largo del corredor mientras se mejora la conectividad entre los vecindarios.
 - Mitigar los impactos a los parques y espacios verdes existentes y crear oportunidades adicionales de espacios verdes.
 - Limitar el derecho de paso en la medida necesaria para cumplir con los objetivos del proyecto, es decir, reducir la huella del plan propuesto.
 - Asegurar rutas de evacuación accesibles.

Para que el proyecto cumpla con nuestros objetivos, establecí un grupo asesor de ciudadanos de Houston para revisar el proyecto. Además, le pedí al Departamento de Planificación y Desarrollo de la Ciudad de Houston que recomendará formas de mejorar el proyecto.

Durante el año pasado, el grupo asesor se reunió mensualmente y el Departamento de Planificación escuchó al público organizando nueve reuniones públicas y leyendo 1,130 comentarios escritos recibidos por la Ciudad y TxDOT.

Con estos objetivos en mente, hemos trabajado con todos los departamentos de la Ciudad y socios en el condado y METRO, para desarrollar una visión de diseño para el proyecto. Los elementos de esta visión están descritos con detalle en las páginas adjuntas.

La coordinación entre la Ciudad, TxDOT, y nuestros socios ha identificado oportunidades para mejoras cívicas en los vecindarios alrededor del Segmento 3. Estos se muestran en el Apéndice Técnico y se relacionan con conexiones mejoradas, espacios en parques adicionales, mejoras de diseño urbano, oportunidades de desarrollo en el futuro, reutilización del derecho de paso y mejoras de tránsito. Es fundamental continuar esta coordinación con TxDOT a través de las adquisiciones, el diseño y la construcción para permitir la realización de estas mejoras cívicas altamente deseadas que harán el NHHIP un proyecto emblemático.

También quisiera señalar que esta lista de mejoras en el Segmento 3 incluye varios elementos críticos necesarios para mantener la funcionalidad del Centro de Convenciones George R. Brown, que también se describen en las páginas adjuntas. La Ciudad recomienda que el Segmento 3 se construya para acomodar las mejoras anotadas.

Para los Segmentos 1 y 2, incorporamos el Apéndice Técnico en esta carta y lo adjuntamos para su referencia. Le pedimos que considere lo siguiente:

- Diseñar una configuración de carriles alternativa para los Segmentos 1 y 2 que reduzca de manera considerable el derecho de paso requerida.
- Trabajar con METRO para determinar cómo el autobús expreso regional y el Sistema de Transporte Rápido (BRT) pueden operar de manera confiable en el corredor como parte del plan METRONext aprobado por los votantes, incluyendo las paradas que sirven a las comunidades circundantes.
- Estudiar como los puentes y otros elementos de autopista pueden ser diseñados para acomodar la mitigación de inundaciones en el futuro y los proyectos de espacio abierto el de los Bayous Halls y Little White Oak.
- Estudiar cómo se pueden diseñar las rutas laterales para mejorar la seguridad y acomodar a todos los usuarios de las rutas.
- Retener y expandir la conectividad de las calles locales, particularmente para las personas caminando y andando en bicicleta.
- Identificar formas de mejorar la acústica de la autopista, especialmente con árboles y paisajismo.

Además, solicitó que TxDOT trabaje con la Ciudad para desarrollar programas que garanticen que todos los residentes desplazados puedan reubicarse en sus vecindarios y que no se reduzca el suministro de viviendas asequibles.

Juntos, estos elementos contribuyen significativamente a los objetivos de la Ciudad. Proponemos coordinar con TxDOT para evaluar cómo se pueden incorporar estos elementos en el diseño final de los Segmentos 1 y 2. Para permitir una revisión suficiente a medida que se propongan e incorporen revisiones, sugiero que los Segmentos 1 y 2 se construyan a través de un proceso de Diseño-Oferta-Construcción, en lugar del proceso de Diseño-Construcción planificado actualmente.

Aprecio el compromiso continuo de TxDOT con la Ciudad durante todo el proceso de diseño y espero trabajar con usted para diseñar un proyecto con impactos positivos para la comunidad, de la Ciudad de Houston, y la región en general.

Sinceramente,

Sylvester Turner
Alcalde, Ciudad de Houston

Proyecto de Mejoramiento de Autopistas del Norte de Houston

Apéndice Técnico a la carta del alcalde Turner



**PLANNING &
DEVELOPMENT
DEPARTMENT**

Huella

Segmentos 1 y 2

Los comentarios del público resultaron en un concepto de diseño para los Segmentos 1 y 2 del proyecto North Houston Highway Improvement Project. La huella y la configuración de los carriles de esta visión siguen a continuación:

- Reconstruir la autopista dentro de la huella actual todo lo que sea posible.
- Sin agregar carriles de tránsito principales.
- Reemplazar el carril de alta ocupación (HOV) actual con carriles dedicados al tránsito bidireccionales.
- Excepciones de diseño, la anchura del carril, y acotamiento requeridas para mantener la huella dentro del derecho de paso actual.
- Reconstrucción de cruces de autopistas y rampas de entradas y salidas.

La Ciudad solicita colaborar con TxDOT para estudiar esto y otras configuraciones alternativas para los Segmentos 1 y 2. Este estudio incluiría:

- Una confirmación de las metas y objetivos entre TxDOT, el Condado de Harris, METRO, y la Ciudad de Houston.
- El desarrollo de una nueva alternativa como se describe, junto con cualquier alternativa que TxDOT pueda identificar.
- Simulación de tráfico de la nueva alternativa con un acuerdo de los parámetros de la simulación.
- Aporte del público significativo.

Segmento 3

No hay cambios significativos a la configuración o huella del diseño actual de la autopista. Algunas modificaciones a las rampas y estructuras para permitir los mejoramientos descritos en otras secciones. Asegurar una transición fluida con la nueva alternativa para el Segmento 2.

Tránsito

Este proyecto debería expandir las opciones de tránsito, aumentando la confiabilidad de tránsito, y apoyar el plan de METRONext, aprobado por los votantes.

Segmentos 1 y 2

Los Segmentos 1 y 2 deberían ser diseñados para acomodar servicio de tránsito bidireccional durante todo el día, según lo previsto en el plan de METRONext. La Ciudad cree que esto se logrará mejor con carriles dedicados al tránsito, separados con barreras de los carriles principales y los demás carriles de acceso controlado, que serían usados por el servicio de METRO del Sistema de Transporte Rápido (BRT) al Norte y otros servicios de transporte regional por otras agencias.

TxDOT debería trabajar con METRO para integrar el servicio de BRT al Norte en el diseño de este proyecto. Esto debería incluir estaciones dentro de la autopista, incluyendo un estudio de planificación paralelo hecho por METRO y coordinación con TxDOT para identificar la ubicación de las estaciones. Esto debería incluir una conexión directa de la IH-45 al centro de tránsito en Greenspoint, que sería implementada por METRO como un proyecto coordinado.

Segmento 3

La conexión actual de los carriles de alta ocupación (HOV) del Katy Freeway debe ser conservada, o una conexión nueva debe ser construida para el uso de autobuses de BRT y servicios de transporte regional. Esto debería ser diseñado para integrar con el proyecto de Inner Katy de METRO, fundado y aprobado por los contribuyentes.

Todos Los Segmentos

En todos los segmentos, donde el proyecto NHHIP incluya la reconstrucción de los carriles de alta ocupación (HOV) actuales o rampas existentes a los carriles de alta ocupación actuales, debe ser diseñado para permitir la conversión de esos carriles a una operación bidireccional todo el tiempo como parte de METRO Next. La Ciudad de Houston está interesada en encontrar oportunidades para acelerar estas conversiones junto con este proyecto. Las facilidades de tránsito pueden ser parte de una estrategia de Administración de Demanda de Transporte multijurisdiccional más amplia.

Transporte de Mercancía

Este proyecto debe ser parte de una estrategia regional para el transporte de mercancía que apoya la economía regional mientras minimiza los impactos en los vecindarios.

Todos los Segmentos

TxDOT, H-GAC, y la Ciudad deben unirse para evaluar las mejores formas de satisfacer la demanda del transporte de mercancía a través del corredor. Esto debería incluir toda la capacidad disponible (tanto en carretera como ferrocarril) y técnicas de administración, con el objetivo de desplazar los volúmenes de camiones fuera del centro a menos que estén destinados al centro, y fuera del tráfico de automovilista más intensos a la hora pico. Esto también debería analizar los impactos del movimiento de mercancía en los vecindarios e identificar formas de minimizar esos impactos.

Viviendas

Este proyecto deberá dejar a los residentes y las comunidades complet. Eso significa asegurar que todos los residentes desplazados puedan reubicarse en sus vecindarios y que no se reduzca el suministro de viviendas asequibles.

Todos los Segmentos

El mejor resultado para los residentes es minimizar el desplazamiento, y es por eso que la Ciudad de Houston está a favor de permanecer dentro del derecho de paso en los Segmentos 1 y 2.

TxDOT debe proveer asistencia más allá de lo requerido por la ley estatal y federal para los residentes desplazados por este proyecto. Los pagos a los propietarios por su propiedad deben cubrir el costo de propiedades similares a la propiedad de ellos mismos dentro del vecindario, no solo el valor de mercado de la propiedad que se vea afectada. Para los inquilinos, estos pagos deben cubrir el depósito, el alquiler del primer/último mes y otros cargos. Todos los residentes afectados deben tener acceso a navegadores que entiendan las comunidades locales. TxDOT debería considerar trabajar con organizaciones sin fines de lucro para lograr esto. Los residentes afectados deben ser notificados claramente de sus derechos, opciones y responsabilidades, por lo menos 180 días de anticipación en lugar de los 90 días legalmente requeridos. La ciudad solicita que coordinen con los designados en los departamentos de Planificación y Vivienda para lograr estas normas más estrictas.

Le urgimos a TxDOT que evite la condena de los desarrollos de viviendas asequibles actuales. Cuando la condena es inevitable, se debe proveer una compensación adecuada a los propietarios para proveer opciones de vivienda de reemplazo para los residentes vulnerables de la ciudad. La Ciudad encomia los esfuerzos proactivos de TxDOT para garantizar el reemplazo completo de las unidades afectadas por el

desplazamiento de Clayton Homes y Kelly Village, que consideramos que resultará en una condición mejorada para los residentes. Sin embargo, seguimos preocupados por el hecho de que el desplazamiento de viviendas en los Segmentos 1 y 2 puede agravar aún más la crisis actual de viviendas asequibles. Por lo tanto, la Ciudad solicita que TxDOT contribuya a otorgar fondos para la construcción de viviendas para reemplazar las unidades desplazadas por el proyecto. Para asegurar de que los residentes se tengan que mudar solo una vez, esto debe estar completo antes del comienzo de la construcción de la autopista, como se está haciendo con las propiedades del HHA cerca del Centro.

Inundaciones

Este proyecto no solo debe reducir la incidencia de inundaciones en la autopista, sino también reducir el riesgo de inundación en los vecindarios circundantes.

Todos los Segmentos

La Ciudad de Houston está interesada en trabajar con el Condado de Harris, el Distrito de Control de Inundaciones del Condado de Harris y TxDOT para estar de acuerdo con el esquema general sobre cómo estas agencias pueden colaborar en la adquisición de propiedades y la construcción de proyectos de transporte para que estos proyectos puedan ser parte de una estrategia de reducción del riesgo de inundación en toda la cuenca y maximizar la efectividad del dinero de los contribuyentes.

TxDOT debe colaborar con la Ciudad de Houston, el Condado de Harris, y el Distrito de Control de Inundaciones del Condado de Harris para determinar la viabilidad de aumentar la elevación de las rutas laterales por Halls Bayou para reducir la inundación de las rutas laterales y diseñar puentes para permitir un proyecto de control de inundaciones en el futuro que podría reducir las inundaciones en la cuenca. Estos puentes deben ser diseñados para permitir la creación de un camino peatonal / de bicicleta a lo largo del bayou que cruza debajo de las rutas laterales y la autopista.

TxDOT debe colaborar con la Ciudad de Houston, el Condado de Harris, y el Distrito de Control de Inundaciones del Condado de Harris para completar un estudio exhaustivo de Little White Oak Bayou y sus afluentes, con oportunidades extensivas de aporte del público antes de adoptar un plan.

TxDOT debe trabajar con las mismas agencias para implementar un proyecto de reducción del riesgo de inundación que reducirá significativamente el riesgo de inundación en los vecindarios circundantes. La autopista debe ser diseñada para habilitar este proyecto, incluyendo puentes en vez de alcantarillas en todos los cruces y mejoramientos a los afluentes que cruzan la autopista. La mitigación de inundaciones para los proyectos de autopistas debería ser integrada y coordinada con un sistema de control de inundaciones en toda la cuenca, y el derecho de paso para la autopista y la reducción del riesgo de inundaciones deberían ser coordinadas.

No se debería realizar ninguna construcción en la autopista o el proyecto de control de inundaciones hasta que haya un plan completo para la cuenca.

TxDOT debería instalar tecnología de alerta de inundaciones e infraestructura de cierre controlado a distancia a lo largo de las autopistas construidas en este proyecto para que el tráfico se pueda desviar de los segmentos de la autopista que están inundados o en riesgo inmediato de inundación.

TxDOT debería diseñar según los estándares de control de inundaciones que el Distrito de Control de Inundaciones del Condado de Harris ha solicitado, incluyendo las medidas de lluvia ATLAS 14, y la criteria más reciente del Distrito de Control de Inundaciones del Condado de Harris — MAAPnext. La Ciudad de Houston consultará al Distrito de Control de Inundaciones del Condado de Harris para revisar y aprobar todos los diseños de drenaje.

Conectividad y Calles Locales

Este proyecto debe retener y expandir la conectividad de los vecindarios, adaptarse al movimiento de transporte de mercancía, y hacer que el viaje sea más seguro para todos, ya sea en la autopista o en una calle local, a pie, en bicicleta, o en auto.

Todos los Segmentos

La ciudad de Houston no ha visto un estudio de tráfico que analice los impactos del proyecto propuesto en las calles locales. TxDOT debe hacer un estudio para identificar donde el proyecto está aumentando el tráfico vehicular en las calles locales debido a cambios en las rampas de entrada y salida y a la conectividad de las calles locales, y proponer mitigación de tráfico, fundada como parte del proyecto para abordar estos impactos. Antes de completar este trabajo, a la Ciudad de Houston le gustaría trabajar con TxDOT para crear una caja de herramientas para la mitigación de tráfico.

Las rutas laterales y las intersecciones de las rutas laterales deberían ser diseñadas como calles locales, y no como autopista. El ancho de los carriles y la geometría de las intersecciones deberían seguir los estándares de la ciudad.

Un camino separado de la calle o un camino compartido de peatones / ciclistas debe ser proporcionado. Se deben sembrar árboles a ambos lados de las calles. Los muros acústicos de protección deben estar situados entre las rutas laterales y los carriles principales. La Ciudad solicita un proceso de diseño colaborativo para estas carreteras y una aprobación final del diseño. La Ciudad proveerá una hoja de cálculos de las secciones transversales de carreteras solicitadas en las calles transversales.

Segmentos 1 y 2

No deben haber rutas laterales desde la vía del ferrocarril BNSF hasta IH-610 en Independence Heights.

Las rampas de entrada y salida deben ser incluidas en la calle North Main en el proyecto.

TxDOT debería construir un puente amplio en la calle North Main, con aceras amplias de plaza, para crear un cruce peatonal más seguro y agradable sobre la autopista. TxDOT también debería proporcionar cruces peatonales al nivel de la calle en las calles Dell y Norma, y cruces adecuadamente señalizados en las rutas laterales.

Para mitigar la pérdida de conectividad peatonal debido al cierre de la calle North, TxDOT debería construir un puente peatonal en la calle North y un camino peatonal con conexiones a las calles circundantes que cruce por debajo de la autopista a lo largo de Little White Oak Bayou.

Segmento 3

La Ciudad de Houston tiene la intención de trabajar con TxDOT para identificar fondos para la extensión de la calle San Jacinto al vecindario de Near North Side para que esta conexión se pueda construir al mismo tiempo que el proyecto NHHIP. La autopista se debería diseñar para acomodar esta conexión.

La Ciudad de Houston cree que la reubicación de partes de la subdivisión de la Terminal (Terminal Subdivision) tendría beneficios significativos para mejorar el tráfico dentro y fuera de la autopista, mejorando el tráfico, aumentando la resiliencia a las inundaciones, mejorando la seguridad, disminuyendo los impactos del transporte de carga en ferrocarril en los vecindarios ya impactados por el proyecto NHHIP, y aumentando la capacidad regional y la confiabilidad del transporte de carga en ferrocarril. La Ciudad también piensa que este proyecto solo puede ser implementado si el proyecto NHHIP está diseñado de acuerdo, y que la implementación coordinada permitiría un ahorro de costos significativos en comparación con el costo de la reubicación del transporte de carga en ferrocarril. Por lo tanto, a la Ciudad le gustaría trabajar con TxDOT, UP, y H-GAC para estudiar esta oportunidad completamente — con aporte del público — para encontrar una manera de financiar e implementar esta reubicación de ferrocarril como parte de el NHHIP, y al menos incluir disposiciones para ello en el diseño.

Un paso subterráneo debería ser incluido en el proyecto para mantener a la calle Runnels en su alineación actual, pasando por debajo de las vías del ferrocarril y la autopista. El ancho de los carriles y la geometría de las intersecciones deberían seguir los estándares de la ciudad.

Se han asignado fondos federales, y la Ciudad ha identificado fondos iguales para la separación de grado las calles Commerce y Navigation en las vías del ferrocarril del West Belt.

Sin embargo, estos fondos no son suficientes para construir esto como un proyecto independiente. La Ciudad cree que tendría más sentido incorporar este proyecto como parte de la construcción de el NHHIP, y que las economías de escala resultantes pueden eliminar esta diferencia. El ancho de los carriles y la geometría de las intersecciones deberían seguir los estándares de la ciudad.

TxDOT debe mitigar la eliminación del cruce de la calle Polk, una conexión clave entre el vecindario East End y el Centro, con la creación de una conexión de ciclovía de alta comodidad de el Centro al Columbia Tap para reemplazar la ciclovía existente en la calle Polk, trabajando con la Ciudad y METRO para implementar medidas prioritarias de autobuses para las rutas 40 y 41 de METRO, y estudiando la construcción de separación de grado en las calles Leeland y Cullen, y en las vías del ferrocarril del West Belt.

Rampas de Conexión al Noreste: la Ciudad pide que TxDOT se ocupe del mantenimiento de la rampa de la IH-69 con conexiones a las calles Jackson y Chenevert en lugar de la conexión a la calle Hamilton propuesta en el DEIS para aliviar la congestión en las rutas laterales hacia el sur.

- Coordinar con los 3 carriles de giro de HPW de la calle Jackson a la calle Congress.
- Coordinar con la Ciudad para eliminar la calle Hamilton para ampliar bloques de desarrollo al este de Minute Maid Park de la calle Commerce a la avenida Texas.
- Coordinar los sitios de detención de la autopista en Frostown Park con rampas de entrada/salida más amplias.

Conexión en la avenida Houston: la Ciudad pide que TxDOT preserve las conexiones vehiculares y peatonales a el Centro y los parques del área con lo siguiente:

- Apoyar el movimiento peatonal y ciclista debajo de la nueva autopista, preservando o reconstruyendo caminos existentes.
- Diseñar doblajes en la extensión hacia el sur de la avenida Houston para facilitar los cruces peatonales a Buffalo Bayou y Sam Houston Park.
- Eliminar las columnas de la autopista y las estructuras del dique de la vía del bayou.
- Espaciar las columnas para nuevos componentes de autopista para reducir o eliminar las columnas dentro de la vía fluvial.

Puentes y Plataformas de la calle Cleburne: la Ciudad pide que TxDOT preserve la continuidad de la calle Cleburne y su conexión al futuro centro de innovación en Midtown con conexión a Third Ward, TSU, y UH con lo siguiente:

- Extender la calle Cleburne a través de la futura trinchera de la IH-69.
- Responder a los solicitudes de la comunidad de plataformas que flanquean el puente de la calle Cleburne
- Proporcionar impermeabilización y material de relleno para las áreas de las plataformas.

Salida en la calle Gregg: en base de la participación de la comunidad de TxDOT, la Ciudad pide que TxDOT proporcione una salida de la IH-10 hacia el este hacia la calle Gregg para acceder a los vecindarios de Fifth Ward y East End.

- Para la conectividad al vecindario de Fifth Ward, la Ciudad pide que TxDOT proporcione una extensión hacia el oeste de las rutas laterales de la IH-10 desde la calle Meadow hasta la calle Jensen
- Para proporcionar intersecciones seguras para todos los usuarios, la Ciudad pide que TxDOT proporcione señalización en las rutas laterales en las calles Rothwell y Providence en las calles North San Jacinto, McKee, Hardy, Jensen, y Meadow.

Espacio de Parques y Diseño Urbano

Este proyecto debería minimizar los impactos a los parques y facilitar la creación de espacios verdes nuevos, y el diseño del proyecto debería reconocer la historia y el carácter de los vecindarios circundantes.

Segmentos 1 y 2

TxDOT debería colaborar con la Ciudad de Houston, el Condado de Harris, y el Houston Parks Board en una red continua de senderos fuera de la vía pública y vía verde que conecta todos los vecindarios a lo largo de Little White Oak Bayou. Este proyecto usará el derecho de paso adquirido para la autopista y por el control de inundaciones, y la autopista sería diseñada para acomodarlo. TxDOT debería mitigar los impactos al White Oak Bayou Greenway financiando porciones de esta vía verde para proporcionar un espacio recreativo, accesible, y similar para los residentes del Near North Side.

Finalmente, mejoras de la estética del corredor de la autopista con paisajismo mejorado y árboles son esenciales por que la IH-45 es una entrada significativa a Houston.

Segmento 3

El NHHIP debería minimizar impactos en los parques y facilitar la creación de nuevos espacios verdes. El diseño del NHHIP debería reconocer la historia y el carácter de los vecindarios circundantes y esforzarse por minimizar los impactos adversos en la mayor medida posible.

Tema Central de la Ciudad (Green Ribbon 2.0): la Ciudad pide que TxDOT adopte, diseñe y construya nuevos componentes de autopistas con un tema neutro para que los elementos de la autopista retrocedan visualmente y los componentes verdes ajardinados sean más prominentes.

Puentes Ajardinados: la Ciudad pide que TxDOT reconstruya puentes de la Ciudad de Houston en base de los documentos COH Street Standards y COH Walkable Places proporcionando lo siguiente:

- Árboles y elementos que dan sombra
- Carril de bicicleta
- Faroles
- Luces de la calle
- Adoquines decorativos
- Cercas con el tema Central de la Ciudad (Green Ribbon 2.0)

Jardín de Detención de White Oak: TxDOT debería trabajar con la Ciudad de Houston e interesados locales para minimizar los impactos al espacio abierto, visuales, de sonido, ecológicos, y de seguridad pública de la autopista en la vía verde del White Oak Bayou y los vecindarios Near North Side y First Ward con las siguientes estrategias:

- Refinando la geometría de la autopista
- Reconstruyendo la topografía
- Creando nuevas conexiones de caminata y bicicleta
- Ubicando las columnas más separadas para resultar en menos columnas y menos obstrucciones visuales.
- Adoptando el estándar Green Ribbon 2.0 para que las columnas retrocedan visualmente.
- Diseñando los áreas de detención para ser utilizados como parques con como parques con plantas y senderos (parecido al Sabine Street Promenade existente)
- Desarrollando un sistema de senderos para caminatas y bicicletas en el lado suroeste de la vía fluvial.

Entrada al Fourth Ward: la ciudad pide que TxDOT reconecte el vecindario Fourth Ward y el Centro con lo siguiente:

-
- Proporcionando un cruce peatonal mejorado en el nuevo puente de la calle Andrews para acomodar la instalación de adoquines históricos que reflejan el patrimonio y el carácter de las calles del vecindario Fourth Ward.
 - Creando una vía verde más generosa a lo largo de la calle Heiner que se puede usar para peatones, ciclistas y eventos programados, desde Midtown hasta Buffalo Bayou Park.
 - Ampliando el puente de la calle Andrews de 36' a 66' para permitir eventos comunitarios programados y crear un impacto visual más fuerte, señalando la importancia de esta comunidad histórica.
 - Conciliar el Estadiaje de Autobuses de METRO, la detención, y la entrada al Pierce Skypark, que están propuestos en la misma ubicación al sur de las rampas de conexión al Centro.

El Paseo del Buffalo Bayou: la Ciudad pide que TxDOT mantenga y mejore el impacto visual/beneficio recreativo de este corredor con lo siguiente:

- Reemplazando los espacios ajardinados y de caminos de concreto por debajo y a lo largo del Buffalo Bayou dentro del derecho de paso de TxDOT.
- Trabajando con representantes de la Ciudad de Houston para rescatar la obra de arte de Paul Kittleson en la IH-45 sobre el Buffalo Bayou
- Demoliendo los terraplenes bajo la IH-45 para permitir su uso en el futuro, como una plaza peatonal o un estacionamiento. Minimizar nuevos terraplenes para permitir espacios altos bajo la conexión nueva al Centro y las estructuras de rampas asociadas.

Parque Frostown: la Ciudad pide que TxDOT cree un espacio de recreativo utilizable en el centro de detención, también conocido como el "South Canal", entregando lo siguiente:

- Un banco del bayou amplio, dimensionado para un campo de fútbol u otros campos de recreación.
- Preservando el caballete del ferrocarril debajo de la IH-69, para ser utilizado como una conexión peatonal a través del Buffalo Bayou.
- Colaborando en la instalación de nuevas conexiones de senderos a lo largo de las orillas al norte y sur del Buffalo Bayou.

Tanque de Detención del Third Ward: la Ciudad pide que TxDOT mitigue el impacto visual del tanque de detención propuesto con lo siguiente:

- Obscurecer el tanque en la mayor medida posible con plantas e inmersión en el grado.
- Contribuir a la adquisición e instalación de obras de arte que pueden mejorar la apariencia del área.

Parque de Detención Four Corners: la Ciudad pide que TxDOT determine la ubicación de oportunidades de detención/recreación en los vecindarios de Third Ward y EaDo con lo siguiente:

- Proporcionando aceras en el sotobosque y conexiones para ciclovías entre Third Ward, Midtown, EaDo y el Centro.
- Esculpiendo terreno para usos recreativos.
- Colaborando con los distritos de administración adyacentes para los sitios de detención de la Ciudad.

Puentes en Third Ward: la Ciudad pide que TxDOT proporcione puentes arqueados diseñados en base de los documentos COH Street Standards y COH Walkable Places proporcionando lo siguiente:

- Árboles y elementos que dan sombra
- Carril de bicicleta
- Faroles
- Luces de la calle
- Adoquines decorativos
- Barreras paisajistas
- Iluminación distintiva

Todos Los Segmentos

Como se anotó anteriormente, las rutas laterales deben estar completamente ajardinadas.

TxDOT debería trabajar con la Ciudad de Houston, el Condado de Harris, el Houston Parks Board, y demás para diseñar áreas de detención que estén completamente ajardinadas y que puedan ser utilizados como parques y espacios verdes.

TxDOT debería trabajar con los vecindarios para identificar oportunidades para reconocer y fortalecer la historia y las culturas de los vecindarios circundantes. Esto podría incluir diseño urbano y obras de arte en las entradas donde coinciden la autopista y las calles locales, y en futuros corredores en donde cruzan la autopista.

Calidad de Aire

Deberíamos encontrar todas las formas posibles para reducir y mitigar los impactos significativos a la calidad de aire de las autopistas a nivel regional y en los vecindarios que las rodean.

Todos los Segmentos

La ciudad de Houston quisiera continuar trabajando con TxDOT para encontrar formas de abordar la calidad del aire, incluyendo monitores de calidad del aire y mitigación para poblaciones sensibles como alumnos escolares.

Coordinación de Desarrollo

El proyecto NHHIP debería apoyar la restauración y el desarrollo de la zona de la plataforma "Cap" en el vecindario EaDo porque tiene el mayor impacto económico para la Ciudad.

Segmento 3

Centro de Convención George R. Brown (GRBCC): La Ciudad pide que TxDOT colabore con la Corporación Houston First (HFC) para abordar operaciones necesarias de infraestructura a lo largo de el lado Este del GRBCC y considerar los impactos de la nueva alineación de autopista relativos a la expansión de desarrollo del GRBCC en el futuro.

- Preservar el Área de Operación del GRBCC y zona de clasificación durante y después de la construcción
- Desarrollar planes administrativos para reducir el ruido, la vibración, la calidad del aire, el drenaje y los impactos de ventilación del túnel durante y después de la construcción.
- Considerar oportunidades con el uso del terreno dentro del derecho de paso existente y de exceso.
- Apoyar los planes del GRBCC para una entrada al este y un salón de baile.
- Apoyar los planes del GRBCC para una expansión de la sala de exposición del lado sur, incluyendo una rampa de acceso de las calles Hamilton, Leeland, y Bell a los muelles de carga del nivel superior.

La Plataforma (Cap) en EaDo: la Ciudad pide que TxDOT complete la plataforma a un nivel base de seguridad para la comunidad con lo siguiente:

- Impermeabilización sobre estructuras de vigas para proteger los carriles debajo de la autopista.
- Proporcionar material de relleno adecuado (suelos y geofoam) sobre la impermeabilización para permitir la instalación del césped, con disposiciones para el drenaje del sitio y el riego.
- Proporcionar árboles de calle al perímetro de las cuadras y otra infraestructura requerida por los Estándares de Calle de la Ciudad de Houston en todas las calles que cruzan y los límites completos de las "nuevas" calles Hamilton y St. Emanuel.

Exceso de Derecho de Paso del diseño de TxDOT

Este proyecto debería maximizar las oportunidades de la Ciudad para restaurar conexiones a la cuadrícula de la calle que fomenten nuevos desarrollos.

Segmento 3

La Disposición de derecho de Paso de la I-10 en la I-45 la Ciudad pide que TxDOT reconecte las calles locales en esta área con lo siguiente:

- Transmitir el derecho de pasó excedente a la Ciudad.
- Trabajar con los Departamentos de Planificación y Desarrollo para replantar el área para desarrollo público y privado, incluyendo un nuevo derecho de paso de las calles e infraestructura para el almacenamiento de autobuses de METRO.
- Trabajar con el departamento de Obras Públicas de Houston y los Distritos de Administración/TIRZ para apoyar conectividad adicional e infraestructura para las calles locales incluyendo:
- La avenida Lyons – Conexiones del vecindario Fifth Ward al Centro
- Las reconstrucciones y extensiones de las calles Nance, Dart, y Burnett.

La Disposición de derecho de paso en la porción elevada de la calle Pierce (Pierce Elevated): la Ciudad pide que TxDOT apoye el futuro desarrollo del corredor de la Calle Pierce (Pierce Elevated) con lo siguiente:

- Preservando la estructura elevada para alternativas de conectividad para el uso recreacional y para desarrollo privado adyacente.
- Transmitir el derecho de paso excedente a la Ciudad.

Rampas de Entrada/Salida de la SH-288: la Ciudad pide que TxDOT transmita el derecho de paso excedente a la Ciudad en donde las rampas de entrada/salida de la SH-288 serán abandonadas al sureste del vecindario de Midtown por la construcción del NHHIP.

- El área será replanteada por la Ciudad para infraestructura de calles bidireccionales y sitios de desarrollo.
- TxDOT dispondrá del derecho de paso excedente para el desarrollo privado.

Midtown diseño-licitación-construcción (Design-Bid-Build): la Ciudad pide que TxDOT siga trabajando con interesados del área y METRO en el desarrollo de proyectos de los proyectos de mejoras capitales (Capital Improvement Projects), puentes de calles, y puentes de servicios públicos en este área.

Coordinación de Diseño

Segmentos 1 y 2

Para permitir una revisión del proyecto suficiente a medida que se propongan e incorporan revisiones, la Ciudad pide que los Segmentos 1 y 2 sean construidos por el método diseño-licitación-construcción (design-bid-build), en lugar de el método diseño-construcción (design-build) que está actualmente planificado.

Segmento 3

La Ciudad pide que TxDOT establezca el mecanismo por el cual los departamentos de la Ciudad, METRO, Control de Inundaciones de Houston, y los Distritos de Administración/TIRZ afectados colaboren en el proceso de diseño y construcción con TxDOT y el contratista del diseño-construcción que será elegido, incluyendo la revisión de la agencia del desarrollo del diseño y un plan de comunicaciones públicas.

Construcción

Todos los Segmentos

La Ciudad también está preocupada por los impactos durante la construcción. La ciudad quiere asegurarse de que se minimicen los impactos en los vecindarios y en la habilidad de moverse por la ciudad en auto, a pie, en bicicleta o en tránsito.

La Ciudad piensa que la escala de este proyecto requerirá nuevos enfoques, como un servicio de tránsito adicional durante la construcción, TDM, y mejoramientos en las conexiones peatonales/de bicicleta como parte de la mitigación de la construcción. La Ciudad tendrá comentarios sobre la construcción, y quiere ser parte de una colaboración significativa junto a TxDOT, METRO, y el Condado de Harris sobre la construcción.