

Reconstrucción de Northpark Drive

Desde el Este de Russell Palmer Road hasta el Este de Woodland Hills Drive



7 de marzo de 2024

Datos breves

Ubicación del Proyecto:

Northpark Drive

Condados de Harris y Montgomery

Longitud del Proyecto:

Aproximadamente una (1) milla de largo

Límites del Proyecto:

Desde 750 pies al este de Russell Palmer Road hasta 800 pies al este de Woodland Hills Drive

Costo Estimado y Financiación:

Costo estimado del proyecto: \$69,6 millones.

El proyecto cuenta con financiación federal y local.

Números de Referencia del Proyecto:

0912-37-245 & 0912-72-618

Necesidades de Derecho de Vía:

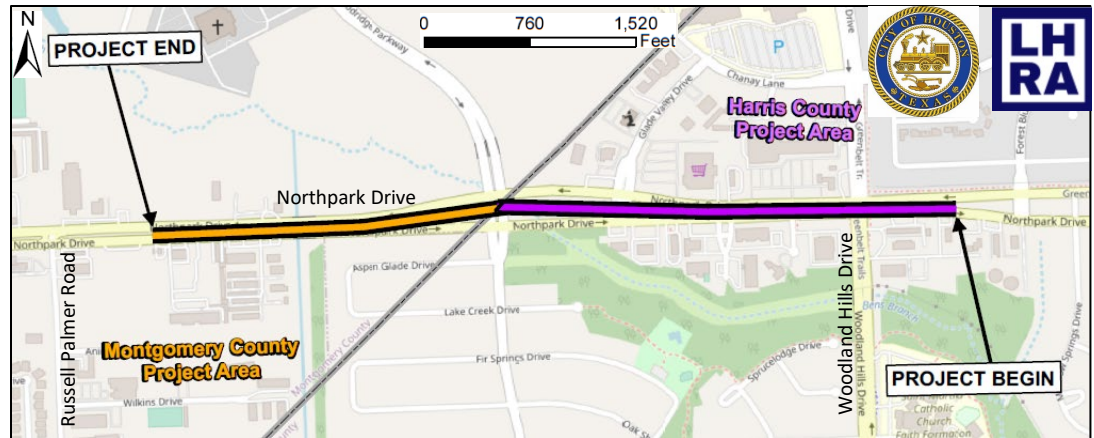
3.7 acres de ROW adicional

Desplazamientos Potenciales:

Sin desplazamientos

34 adquisiciones parciales

La revisión ambiental, la consulta y otras acciones requeridas por las leyes ambientales federales aplicables para este proyecto están siendo, o han sido, llevadas a cabo por TxDOT de conformidad con 23 U.S.C. 327 y un Memorando de Entendimiento de fecha 9 de diciembre de 2019, y ejecutado por FHWA y TxDOT.



Bienvenidos a la Reunión Pública

El Departamento de Transporte de Texas (TxDOT, por sus siglas en inglés) le da la bienvenida a la reunión pública. Esta reunión pública se está llevando a cabo tanto virtualmente como en persona. Ambas opciones le brindan la oportunidad de ver una presentación pregrabada en inglés y español y dar su opinión del proyecto propuesto. El objetivo de la reunión pública es comprometerse con la comunidad y recabar opiniones sobre el proyecto propuesto. Su opinión es importante en el proceso de desarrollo del proyecto. En la página siguiente encontrará detalles sobre cómo hacer comentarios.

Descripción del Proyecto

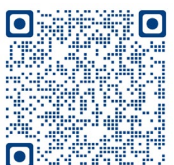
Durante esta reunión pública, le invitamos a revisar los materiales para las mejoras propuestas para Northpark Drive, desde 750 pies al este de Russell Palmer Road hasta 800 pies al este de Woodland Hills Drive, en los condados de Harris y Montgomery. El proyecto incluiría la reconstrucción y ampliación de aproximadamente una (1) milla de Northpark Drive de una carretera de cuatro carriles a una de seis carriles. La carretera reconstruida incluiría tres carriles de 12 pies de ancho en cada dirección, acotamientos exteriores/interiores de 1 pie de ancho y carriles de giro a la izquierda y a la derecha. La zona que hoy ocupa la mediana de césped se reutilizaría como carriles de giro o carriles adicionales. La reconstrucción también puede incluir nuevas señales en las intersecciones de Woodland Hills Drive y Hidden Pines Drive, a la espera de los estudios de tráfico en ambos lugares. Para el drenaje, el proyecto también propone nuevas características de drenaje, incluyendo zanjas abiertas, aceras y cunetas, y una cuenca de detención de aguas pluviales en una ubicación aún por determinar.

Historia del Proyecto

En mayo de 2015, la Autoridad de Reurbanización de Lake Houston (LHRA, por sus siglas en Inglés) encargó el Estudio de Movilidad del Área de Kingwood, que incluyó varias reuniones y talleres con las partes interesadas. Las conclusiones y comentarios de este estudio dieron lugar al Proyecto del Corredor de Northpark Drive en dos fases, que dio prioridad a las mejoras del flujo de tráfico y el drenaje. También determinó la necesidad de que Northpark Drive sea una ruta de evacuación segura para los residentes, empresas y viajeros de la zona de Kingwood.



Para más información, visite : www.txdot.gov/projects/hearings-meetings.html o escanee el código QR aquí. Síguenos en Twitter en @TxDOTHouston

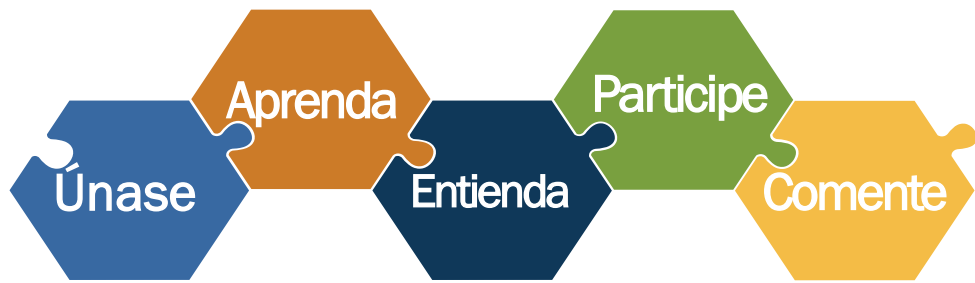


¿Por qué se propone este proyecto?

La finalidad de este proyecto es reducir la congestión del tráfico, mejorar la conducción de las aguas pluviales, aumentar la seguridad de peatones y ciclistas y elevar la vía por encima de los niveles de inundación por precipitaciones durante las inclemencias del tiempo en Northpark Drive.

Preguntas o Necesita Ayuda

Gabriel Adame
Coordinador de Participación Pública
(713) 802-5199
Gabriel.Adame@TxDOT.gov



Cómo Involucrarse

Le invitamos a participar en el desarrollo de este proyecto revisando los materiales y aportando comentarios.

Puede presentar sus comentarios en cualquier idioma de las siguientes maneras:

- Deposite la tarjeta de comentarios en el Buzón de Comentarios en la reunión de puertas abiertas en persona
- Envíe su comentario por correo postal antes del viernes 22 de marzo de 2024:
TxDOT Houston District
Advanced Project Development Director
P.O. Box 1386
Houston, Texas 77251-1386
- Envíe su comentario por correo electrónico a:
HOU-PIOwebmail@txdot.gov

Todos los comentarios deben recibirse o estar enviados el 22 de marzo de 2024, a más tardar, para que se tengan en cuenta en el informe resumido oficial de la reunión pública.

La documentación de esta reunión pública estará disponible en línea en la página web del proyecto cuando se haya completado. Este informe contendrá las respuestas a todos los comentarios recibidos dentro del plazo.

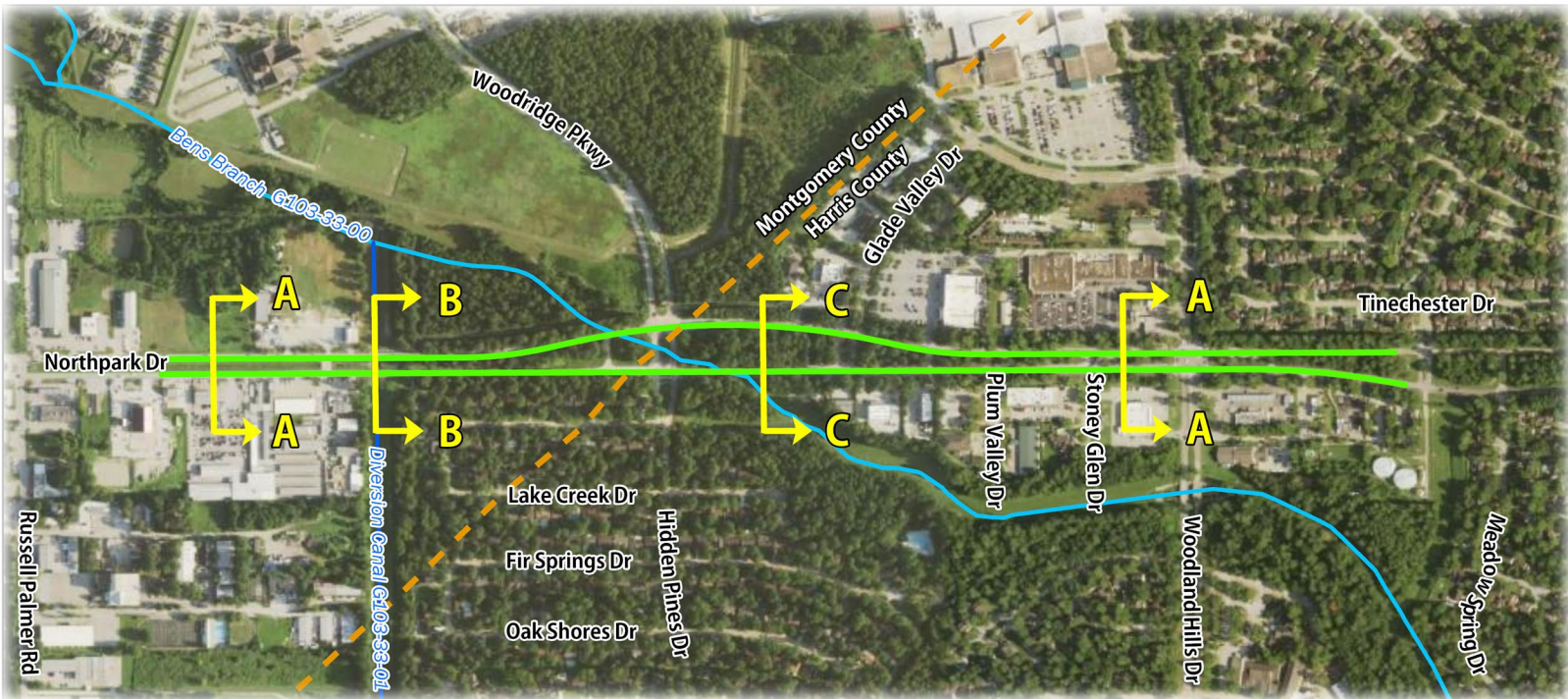
Por favor, haga referencia al número de proyecto que aparece en la primera página en todas las comunicaciones.

Próximos Pasos



* Este calendario es aproximado y está sujeto a cambios.

Ubicación Actual de las Secciones A-C



El diseño actual de Northpark Drive puede dividirse en distintas secciones. Las diferentes configuraciones de estas secciones se ilustran mediante secciones tipo, que son cortes transversales del aspecto actual de la carretera.

La sección típica existente A abarca dos límites distintos del corredor del proyecto:

- 1) Desde el este de Russell Palmer Road hasta Kingwood Diversion Ditch
- 2) Desde el este de Stoney Glen Drive hasta el este de Woodland Hills Drive

La sección típica existente B comienza en el cruce de Kingwood Diversion Ditch y termina al oeste de Glade Valley Drive.

La sección típica existente C comienza al oeste de Glade Valley Drive y se extiende hasta justo al este de Stoney Glen Drive.

Sección Típica A

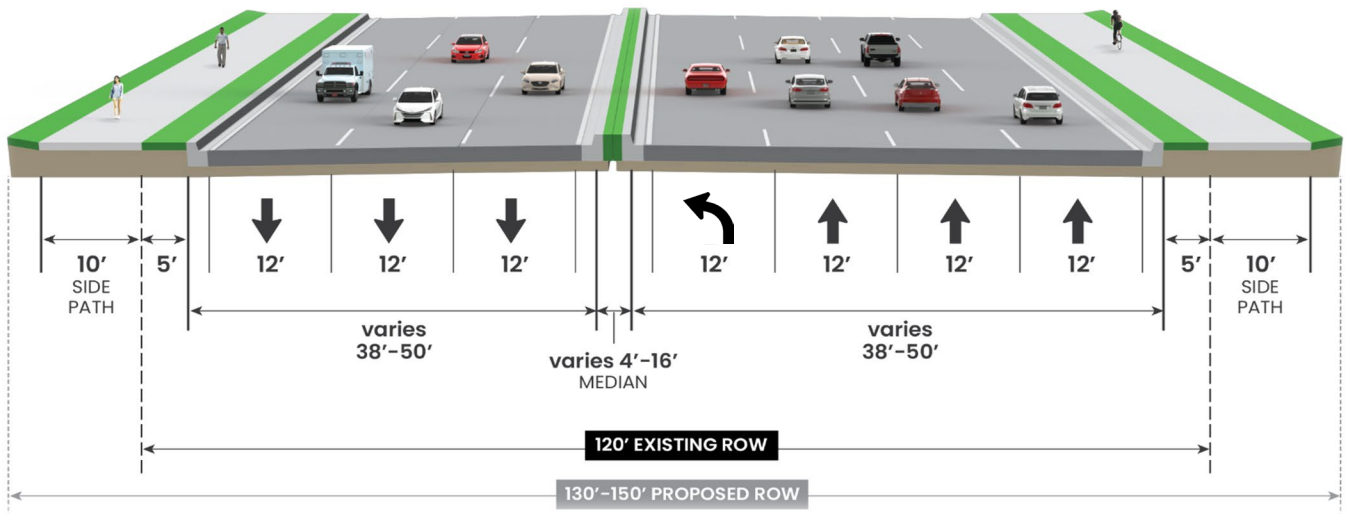
Desde el este de Russell Palmer Rd. hasta Kingwood Diversion Ditch y
Desde el este de Stoney Glen Drive hasta el este de Woodland Hills Drive

Sección A Existente



La sección típica existente A tiene actualmente cuatro carriles de circulación de 11 pies de ancho, con una mediana de zanja de césped de anchura variable entre 54 y 72 pies de ancho. El derecho de vía (ROW) existente tiene una anchura aproximada de 120 pies.

Sección A Propuesta

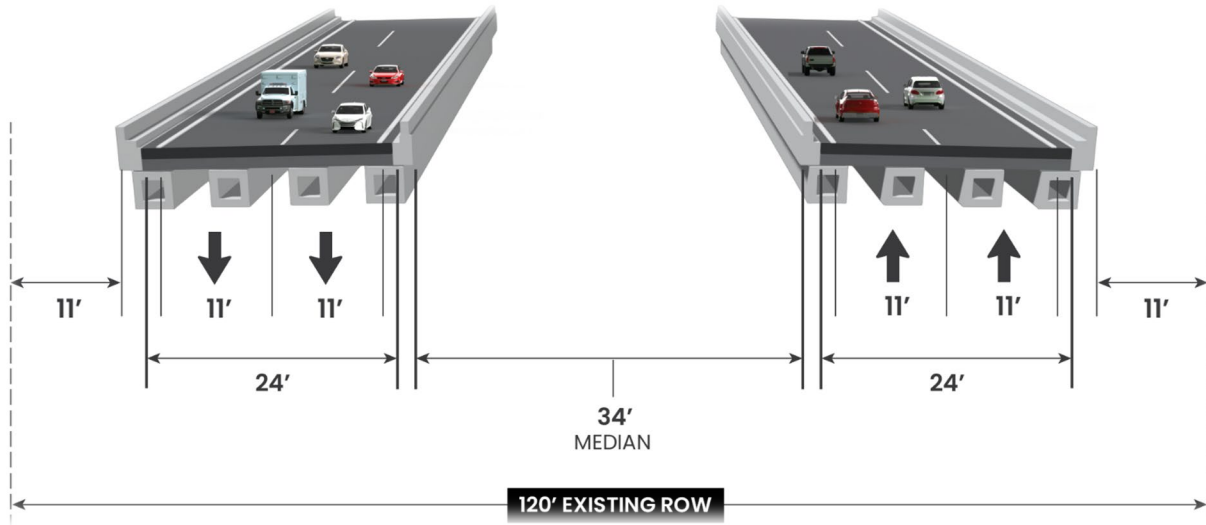


La sección típica propuesta A tendría seis carriles de circulación de 12 pies de ancho, un carril de giro de 12 pies de ancho, dos carriles laterales de 10 pies de ancho y una anchura del derecho de paso variable de 130 a 150 pies de ancho.

Sección Típica B

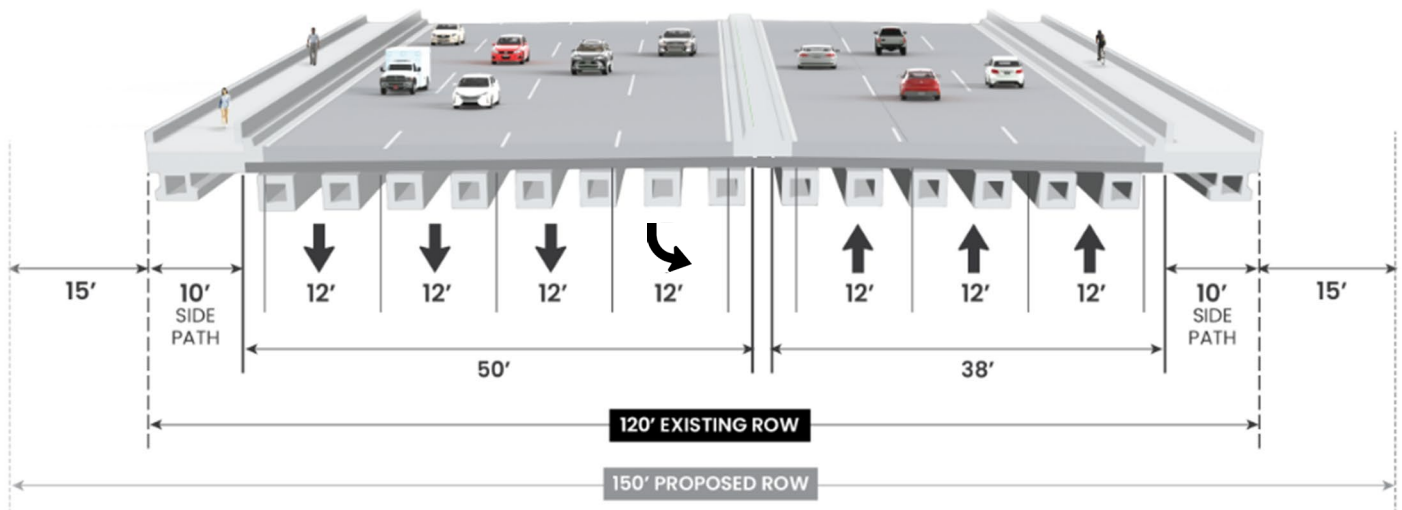
En Kingwood Diversion Ditch hasta el oeste de Glade Valley Drive

Sección B Existente



La sección típica existente B consta de dos puentes de 32 pies de ancho. Cada puente incluye dos carriles de circulación de 11 pies de ancho.

Sección B Propuesta



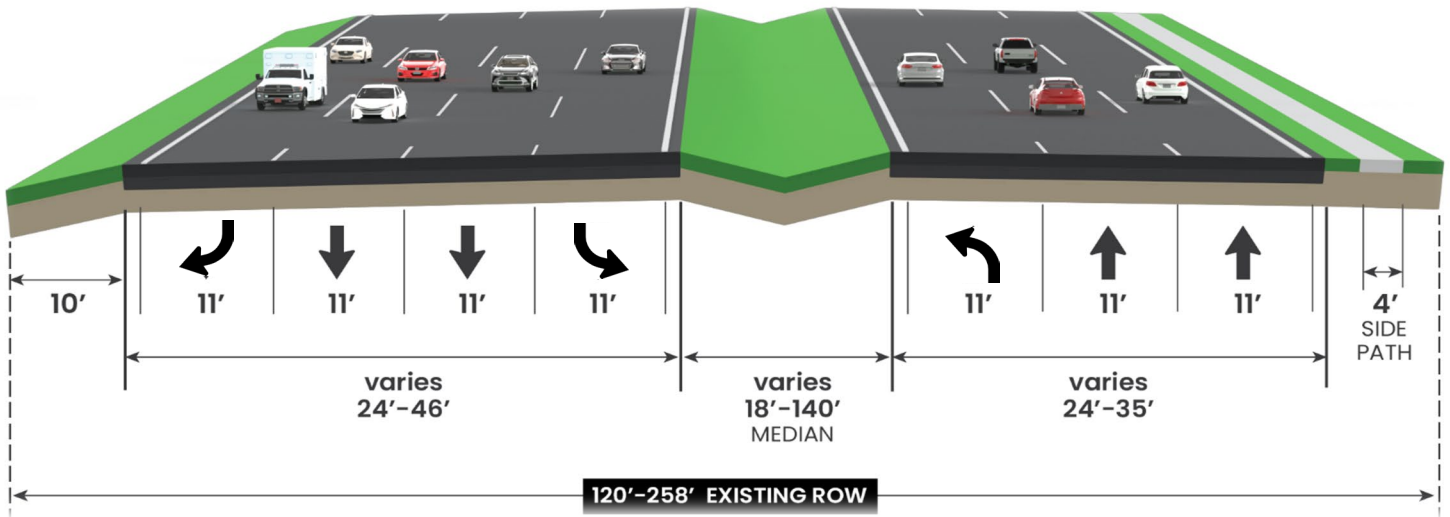
La sección típica propuesta B constaría de un puente de 116 pies de ancho que cruzaría Kingwood Diversion Ditch. Esta sección también incluiría seis carriles de circulación de 12 pies de ancho y un carril de giro a la izquierda en dirección oeste.

También habría topes exteriores de dos pies de ancho, caminos laterales de 10 pies de ancho y medianas de 4 pies de ancho. El derecho de paso mínimo propuesto aumentaría a 150 pies de ancho.

Sección Típica C

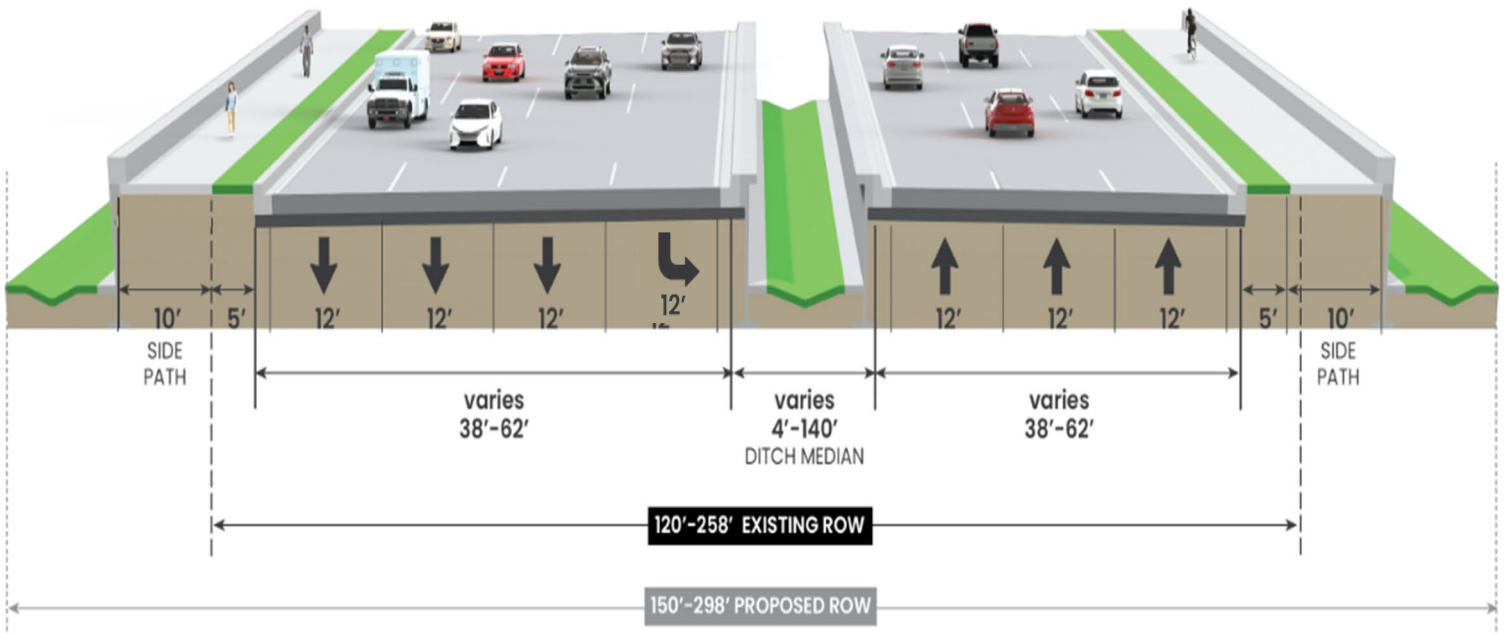
Desde el oeste de Glade Valley Drive hasta el este de Stoney Glen Drive

Sección C Existente



La sección C típica existente tiene cuatro carriles de circulación de 11 pies de ancho y carriles de giro a la izquierda y a la derecha de 11 pies de ancho en las calles transversales. Hay medianas de césped de entre 18 y 140 pies de ancho, con un acotamiento de césped de 10 pies de ancho en dirección oeste fuera de los carriles y una acera de 4 pies de ancho en dirección este. El derecho de paso existente en este tramo varía en anchura entre 120 y 258 pies.

Sección C Propuesta



La sección típica C propuesta tendría seis carriles de circulación de 12 pies de ancho y carriles de giro a la izquierda de 12 pies de ancho en las calles transversales. También habría toques exteriores de 5 pies de ancho y caminos laterales de 10 pies de ancho en cada dirección. Las medianas de zanja propuestas se incluirían con muros de contención construidos para separar los carriles de circulación y reducir el impacto sobre los árboles existentes.