Bienvenidos. Mi nombre es Mariana Raschke, en representación de la Autoridad de Reurbanización de Memorial Heights para el Proyecto de Inversión Principal de la Shepherd y la Durham. En nombre de la Autoridad de Reurbanización de Memorial Heights, MHRA, la Ciudad de Houston, y el Departamento de Transporte de Texas, Distrito de Houston, TxDOT, me gustaría darle la bienvenida a la audiencia pública virtual para el proyecto Shepherd y Durham.

Este proyecto está patrocinado por MHRA. TxDOT está realizando la revisión ambiental. Esta Audiencia Pública Virtual sigue el formato establecido por las pautas de TxDOT.

Durante la audiencia pública virtual, puede pausar la presentación y navegar hacia adelante o hacia atrás usando su reproductor de video. Esta presentación está disponible para su visualización a partir del 14 de enero de 2021.

Gracias por su interés en este proyecto y esperamos recibir sus comentarios.

Esta Audiencia Pública Virtual se lleva a cabo para presentar el proyecto propuesto, presentar la alternativa preferida y recopilar la opinión pública de las partes interesadas. Esta audiencia es requerida bajo el Código Administrativo de Texas Título 43, Capítulo 2, Subcapítulo E, Regla 2.107 debido a la adición de carriles para bicicletas como parte del proyecto propuesto, que se considera bajo el código estatal como un "cambio sustancial en la función.“ Aunque la audiencia es requerida según el código estatal debido a las mejoras en las bicicletas, este proyecto tiene muchos otros elementos de alcance valiosos que nos complace describir en esta presentación.

Se le anima a enviar comentarios sobre el proyecto propuesto después de revisar los materiales de la audiencia y escuchar esta presentación.

AGENDA DE LA SHEPHERD Y LA DURHAM

- Bienvenidos
- Descripción del proyecto
- Descripción ambiental
- Pasos siguientes del proyecto
- Proceso de comentario público
- Aplazar

Esta Audiencia Pública Virtual se lleva a cabo para presentar el proyecto propuesto, presentar la alternativa preferida y recopilar la opinión pública de las partes interesadas. Esta audiencia es requerida bajo el Código Administrativo de Texas Título 43, Capítulo 2, Subcapítulo E, Regla 2.107 debido a la adición de carriles para bicicletas como parte del proyecto propuesto, que se considera bajo el código estatal como un "cambio sustancial en la función."

Se le solicita enviar comentarios sobre el proyecto propuesto después de revisar los materiales de la audiencia y escuchar esta presentación.

PREGUNTAS E INQUIETUDES DE LA AUDIENCIA PÚBLICA

Por favor llame al 832-429-6237 si tiene:

- Problemas para acceder a la información de audiencias públicas en línea
- Solicitudes de adaptaciones especiales
- Necesidades de traducción a otro idioma o interpretación que no sean inglés y español

La discusión con el personal del proyecto no se incluirá en el registro oficial de la audiencia pública.

Si tiene dificultades técnicas con la audiencia pública virtual, comuníquese con Sherry Weesner, Presidenta de la Autoridad de Reurbanización de Memorial Heights, al 832-429-6237.

También puede solicitar adaptaciones especiales, asistencia para acceder a información y materiales de audiencias públicas, y necesidades de interpretación de otros idiomas además del inglés y el español.

Tenga en cuenta que la discusión con el personal del proyecto no se incluirá en el registro oficial de esta audiencia pública. Si los miembros del público desean enviar un comentario para que forme parte del registro oficial de esta audiencia pública, pueden hacerlo de la manera que se describe en la siguiente diapositiva.

¿CÓMO PUEDO HACER COMENTARIOS?

Todos los comentarios verbales y escritos deben recibirse o enviarse con matasellos antes del 29 de enero de 2021.

Envíe sus comentarios:

- Verbalmente llamando al 832-429-6237 y dejando un mensaje de voz
- Por escrito en línea mediante el enlace del formulario de comentarios web en la sección Comentarios públicos en: memorialheightstirz5.com/projects/shepherd-and-durham-major-investment-Project
- Por correo electrónico a: Comments@memorialheightstirz5.com
- Por correo postal a: 1980 Post Oak Blvd., Suite 1380 Houston, TX 77056

Las respuestas a los comentarios verbales y escritos recibidos antes del **29 de enero de 2021** estarán disponibles en línea en memorialheightstirz5.com/projects/shepherd-and-durham-major-investment-project una vez que se haya aprobado el informe final.

Todos los comentarios verbales y escritos deben recibirse o enviarse con matasellos antes de que se cierre el período de comentarios el 29 de enero de 2021.

Los comentarios se pueden enviar de varias formas, que incluyen:

- Verbalmente llamando al 832-429-6237 y dejando un mensaje de correo de voz;
- Por escrito en línea utilizando el enlace del formulario web en la página web del proyecto;
- Por correo electrónico a Comments@memorialheightstirz5.com; o
- Por correo postal a 1980 Post Oak Blvd., Suite 1380 Houston, TX 77056.

Las respuestas a los comentarios verbales y escritos recibidos estarán disponibles en la página web del proyecto una vez que se haya aprobado el informe final. Tenga en cuenta que, según los requisitos de TxDOT, la MHRA no puede responder a los comentarios recibidos antes de que se complete el resumen oficial de la audiencia.

AUDIENCIA PÚBLICA VIRTUAL EN RESPUESTA A PREOCUPACIONES DE SALUD PÚBLICA

TxDOT cambió la tradicional audiencia pública en persona a un formato en línea en respuesta a la Brote de COVID-19

Esta audiencia pública virtual e información sobre la MHRA El sitio web del proyecto proporciona la misma información que una audiencia en persona debería incluir:

- » Información del proyecto
- » Presentación grabada
- » Esquema propuesto
- » Plazo estimado del proyecto
- » Proceso de envío de comentarios
- » Contactos clave

Shepherd & Durham Major Investment Project January 14, 2021 6

Dadas las circunstancias únicas de la pandemia COVID-19, junto con el compromiso de proteger la salud pública durante esta emergencia nacional, MHRA, la Ciudad de Houston, y TxDOT están llevando a cabo esta Audiencia Pública Virtual para evitar el contacto en persona. En este momento, se está llevando a cabo una audiencia pública en línea en lugar de una audiencia pública en persona.

Esta presentación cubre la misma información que MHRA, la Ciudad de Houston, y TxDOT habrían presentado en una audiencia pública en persona. El proceso de comentarios para la Audiencia Pública Virtual se repetirá al final de esta presentación.

Todos los materiales de la audiencia se pueden encontrar en la página web del proyecto de la MHRA en memorialheightstirz5.com/projects/shepherd-and-durham-major-investment-project.

MEMORANDO DE ENTENDIMIENTO

Asignación de la Ley Nacional de Política Ambiental (NEPA) al Departamento de Transporte de Texas

La revisión ambiental, la consulta y otras acciones requeridas por las leyes ambientales federales aplicables para este proyecto están siendo realizadas o han sido realizadas 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 la Administración Federal de Carreteras y TxDOT.

El proyecto de inversión principal de la Shepherd y la Durham está recibiendo fondos federales y, debido al componente federal, se requiere que TxDOT evalúe los posibles efectos ambientales del proyecto propuesto de acuerdo con los estándares federales. El proceso que se sigue se denomina proceso de la Ley de Política Ambiental Nacional, también conocido como NEPA. El proceso de la NEPA proporciona análisis de los impactos potenciales en el medio ambiente natural y artificial y ayuda al tomador de decisiones a tomar una decisión informada sobre si continuar o no con el proyecto. El 9 de diciembre de 2019, TxDOT recibió un Memorando de Entendimiento firmado de la Administración Federal de Carreteras que le permite a TxDOT asumir la responsabilidad de la Administración Federal de Carreteras para revisar y aprobar ciertos proyectos NEPA asignados. El proceso de revisión y aprobación de asignaciones de NEPA se aplica a este proyecto.

DIFUSIÓN PÚBLICA Y NOTIFICACIONES

- Los avisos de audiencia pública virtual se publicaron en:
  - The Houston Chronicle December 30, 2020
  - La Voz December 27, 2020
  - The Leader December 26, 2020
  - Community Impact January 8, 2021
- Las cartas oficiales electas se enviaron por correo electrónico el 17 de diciembre de 2020
- El aviso se publicó en el sitio web de TxDOT el 23 de diciembre de 2020
- Los avisos se enviaron por correo directamente a los propietarios adyacentes el 21 de diciembre de 2020
- La información se publicó en el sitio web de la Autoridad de Reurbanización de Memorial Heights a partir de noviembre de 2020

Los avisos para esta audiencia pública virtual se publicaron en el Houston Chronicle el 30 de diciembre de 2020; La Voz el 27 de diciembre de 2020; The Leader el 26 de diciembre de 2020; y en la edición de Heights de Community Impact el 8 de enero de 2021. Las cartas a los funcionarios electos se enviaron por correo electrónico el 17 de diciembre de 2020. El aviso se publicó en el sitio web de TxDOT el 23 de diciembre de 2020. Los avisos se enviaron por correo a los propietarios adyacentes el 21 de diciembre de 2020. La información sobre el proyecto se publicó en el sitio web de la MHRA a partir de noviembre de 2020.

A continuación, proporcionaré una descripción general del proyecto.

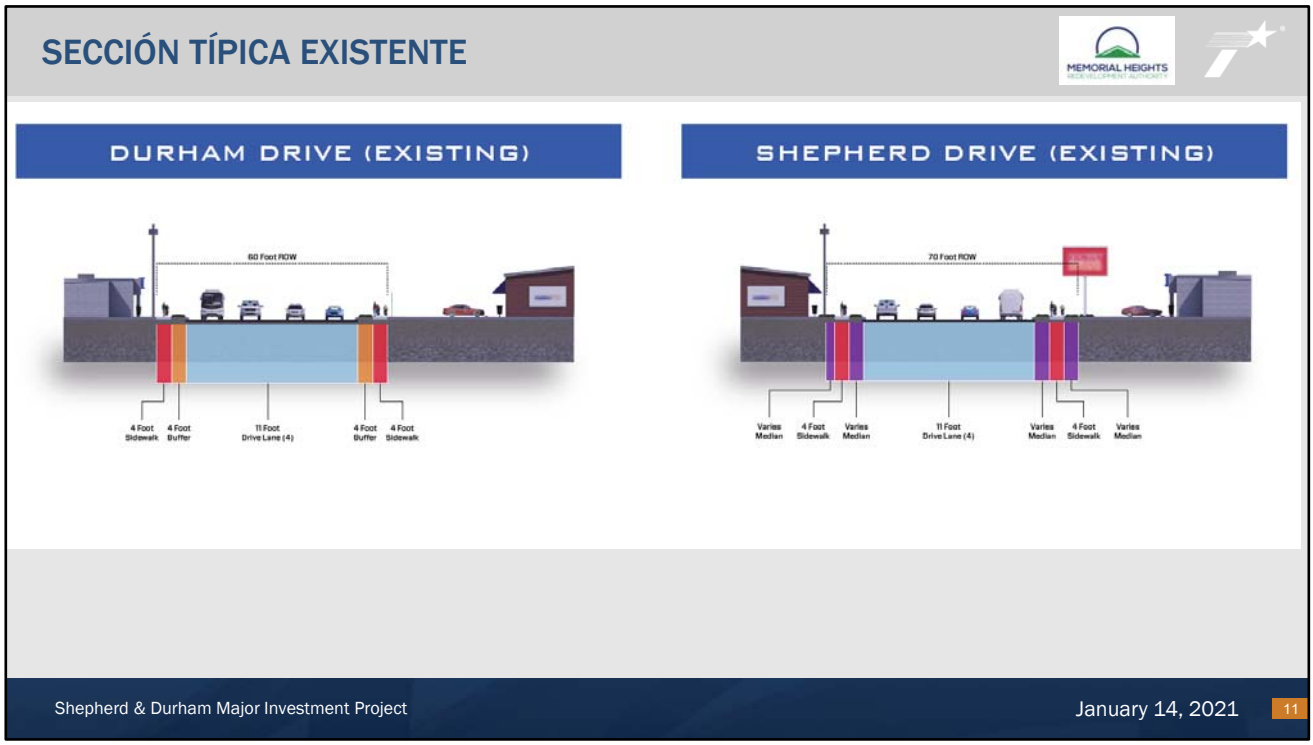
El proyecto Shepherd y Durham se inició en 2014 como parte del Programa de Mejoras de Capital de la MHRA. En un análisis de 2016 de los proyectos de capital de MHRA, se identificó que el proyecto propuesto generaba el mayor beneficio para la ciudad de Houston y la región de Houston-Galveston.

Al inicio del proyecto, se recopilaron y evaluaron datos sobre las condiciones existentes para identificar las necesidades del corredor. Una vez que se identificaron las necesidades, el equipo del proyecto comenzó a desarrollar alternativas.

En 2018 se llevó a cabo una reunión pública donde se presentaron tres alternativas de diseño a las partes interesadas. Todas las alternativas incluyeron la reconstrucción del corredor, modificaciones en las intersecciones señalizadas, la remoción de un carril vehicular en cada dirección, mejoras para peatones y mejoras de drenaje y servicios públicos. El análisis de alternativas se centró en la mejora de la bicicleta. La alternativa 1 incluía un carril de bicicletas bidireccional en la Shepherd Drive. La alternativa 2 incluía carriles para bicicletas en las afueras de la Shepherd y la Durham Drives. La alternativa 3 incluía carriles para bicicletas en el interior de la Shepherd y la Durham Drives.

Después de la reunión pública, el equipo del proyecto revisó los comentarios recibidos, evaluó más las opciones de diseño y refinó el diseño a una alternativa propuesta, que se convirtió en la Alternativa 4, carriles para bicicletas en el lado este de la Shepherd y la Durham Drives.

Si está interesado en la información presentada en la reunión pública de 2018, puede encontrarla en el sitio web de la MHRA en memorialheightstirz5.com/projects/shepherd-and-durham-major-investment-project.



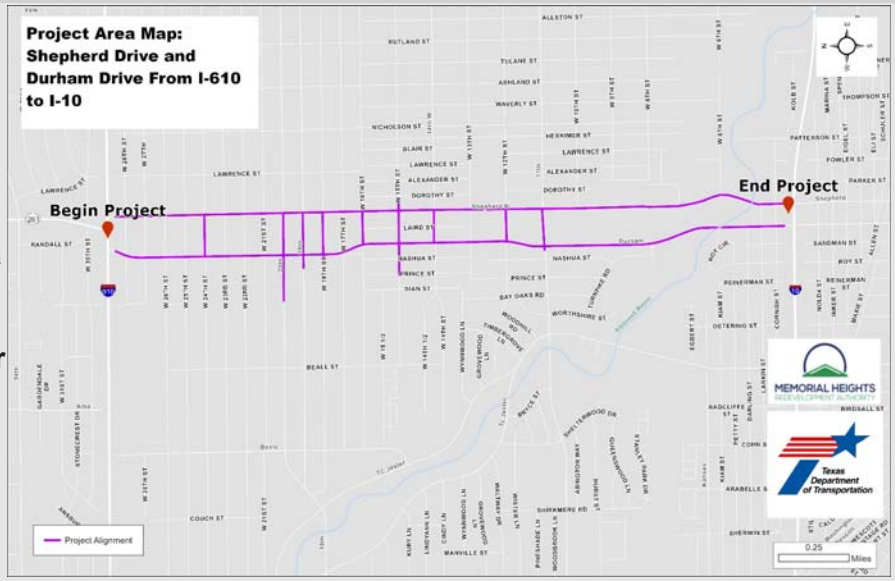
Una sección típica es un término técnico para el diseño de carreteras. La sección típica de la Shepherd existente está dentro de un derecho de vía de 70 pies de ancho; la sección típica de la Durham se encuentra dentro de un derecho de paso de 60 pies de ancho. Ambas carreteras consisten actualmente en cuatro carriles de circulación de 11 pies de ancho que viajan en una dirección. El tráfico en la Shepherd viaja hacia el norte y el tráfico en la Durham viaja hacia el sur. La Durham generalmente tiene amortiguadores de cuatro pies, o franjas de plantación, y aceras de cuatro pies a cada lado de la carretera. La Shepherd tiene aceras de cuatro pies y medianas, o franjas de concreto, de diferentes anchos a cada lado de la calzada. Las aceras, amortiguadores y medianas son intermitentes en ambas carreteras.

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

Ubicación
Condado de Harris

Limits
Desde la I-610 hasta la I-10

Longitud del corredor
2.4 millas



Como parte del proceso de desarrollo del proyecto, MHRA llevó a cabo estudios ambientales para comprender los impactos potenciales que podrían ocurrir como resultado de la implementación del proyecto propuesto.

La MHRA está buscando la autorización ambiental para las mejoras propuestas por la Shepherd Durham. Lograr la autorización ambiental es un requisito en el proceso de desarrollo del proyecto para permitir que la MHRA lo construya.

Los límites del estudio del proyecto se extienden sobre la Shepherd y la Durham Drives desde la I-610 hasta la I-10, por una distancia de aproximadamente 2.4 millas. El proyecto también incluiría el trabajo en varias calles transversales que conectan las partes paralelas de un solo sentido de la Shepherd y la Durham, incluidas las calles West 24, 20, 19, 18, 16, 15, 14, 12 y 11. Las mejoras propuestas en la Shepherd y la Durham modernizarían la calzada y reducirían el número de carriles de cuatro a tres. El proyecto propuesto instalaría instalaciones para peatones y bicicletas, nuevas señales de tráfico, paisajismo, señalización y franjas de cruce de peatones. Además, el proyecto propuesto implementaría mejoras en las aguas pluviales y reemplazaría y mejoraría las líneas sanitarias y de agua.

¿POR QUÉ SE NECESITAN MEJORAS?

Necesidad del proyecto:

- Alta tasa de accidentes
- La carretera se encuentra en muy mal estado / sin mejoras significativas desde la década de 1950
- Falta de acceso multimodal y regional
- Inundación
- Congestión

Propósito del proyecto:

El propósito de este proyecto es abordar las prioridades regionales relacionadas con la seguridad, el buen estado, el acceso multimodal, la mitigación de las aguas pluviales y el alivio de la congestión.

El objetivo del proyecto es abordar la seguridad, la superficie de la carretera, el acceso multimodal, las inundaciones y las preocupaciones de movilidad a lo largo de la Shepherd y la Durham Drives entre la I-610 y la I-10.

Primero, este corredor tiene una tasa de accidentes aproximadamente cuatro veces mayor que el promedio de Texas para carreteras urbanas divididas de cuatro carriles.

En segundo lugar, se abordaría el mal estado general de la carretera. Esta sección de la Shepherd y la Durham no se ha rehabilitado significativamente desde la década de 1950 y ha sobrevivido a su vida útil. La Ciudad de Houston ha designado la condición del pavimento como "impactando la capacidad de conducir a las velocidades indicadas" en partes de la carretera.

En tercer lugar, se abordaría la falta de acceso regional y multimodal. Actualmente no hay instalaciones para bicicletas en la Shepherd o la Durham entre la I-610 y la I-10, y las aceras son intermitentes. El proyecto proporcionaría conexiones a la I-10 y la I-610; una conexión a la estación regional propuesta de tránsito rápido de autobuses de Inner-Katy en la Shepherd y la I-10; una conexión al proyecto de tren de alta velocidad Houston-Dallas actualmente en desarrollo; y conexiones para bicicletas y peatones con los senderos Buffalo Bayou, MKT / Heights y White Oak.

Las inundaciones también se abordarían mediante mejoras en la mitigación de las aguas pluviales. Aproximadamente 1,300 estructuras dentro de ½ milla de los límites del proyecto se inundaron durante el huracán Harvey en 2017. Este proyecto proporcionaría capacidad adicional de aguas pluviales para ayudar en el manejo de eventos de lluvia severa.

Finalmente, el proyecto proporcionaría alivio de la congestión a nivel del corredor al proporcionar mejoras en las intersecciones en las calles 11 y 20. Calles. Dos análisis de tráfico independientes concluyeron que estas mejoras reducirían los retrasos en el tráfico incluso con la reducción del número total de carriles de circulación.

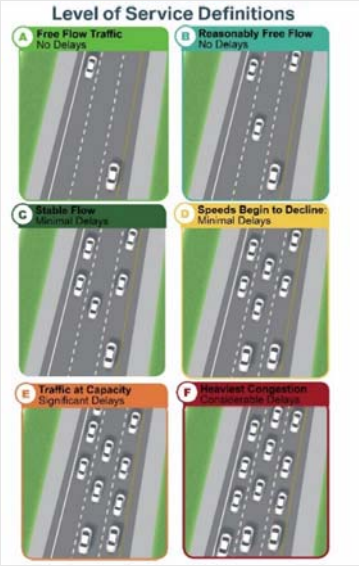
El propósito de este proyecto es abordar las prioridades regionales relacionadas con la seguridad, el estado de la reparación de las carreteras, el acceso multimodal, la mitigación de las aguas pluviales y el alivio de la congestión.

NIVEL DE SERVICIO 2040 - CONFIGURACIÓN EXISTENTE

Capacity Analysis – 2040 Projected Conditions

Intersection	AM Peak Hour (LOS (delay))					PM Peak Hour (LOS (delay))				
	EB	WB	NB	SB	Int	EB	WB	NB	SB	Int
Signalized Intersections*										
Shepherd Drive at W 20th St	C (29.9)	D (37.3)	A (8.8)		B (18.1)	D (59.1)	D (36.7)	B (12.2)		C (20.9)
Durham Drive at W 20th St	C (30.1)	E (58.5)		C (20.3)	C (25.3)	C (23.6)	F (97.4)		B (18.9)	C (30.2)
Shepherd Drive at W 11th St	D (36.8)	F (146.4)	C (22.3)		E (63.4)	E (56.0)	F (121.0)	E (77.0)		E (79.7)
Durham Drive at W 11th St	E (55.6)	D (40.6)		F (111.0)	F (87.3)	D (39.6)	C (29.1)		D (43.9)	D (38.9)

*Signal timing cycle lengths and split timings were optimized



Shepherd & Durham Major Investment Project January 14, 2021 14

Ahora hablemos de los volúmenes de tráfico diarios y el nivel de servicio en la Shepherd y la Durham Drives. El nivel de servicio se ilustra en el gráfico de la derecha. El nivel de servicio varía desde A, tráfico fluido como se muestra en verde claro, hasta F, que está muy congestionado como se muestra en rojo.

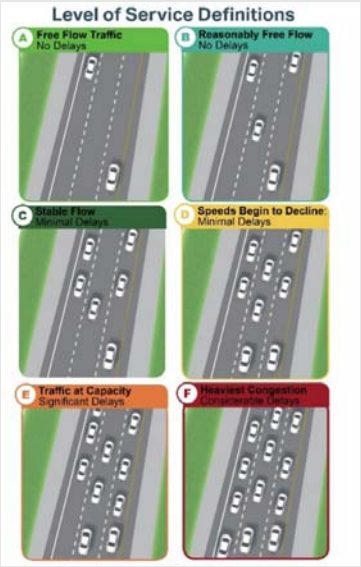
Los modelos indican que si no se construyen las mejoras propuestas, en 2040 la Shepherd y la Durham no tendrían niveles aceptables de servicio en las intersecciones de las calles 11 y 20. Varios movimientos en estas intersecciones operan a un nivel de servicio de F, lo que indica un gran retraso en el tiempo de viaje.

NIVEL DE SERVICIO 2040 - CONFIGURACIÓN PROPUESTA

Capacity Analysis – 2040 Projected Conditions - Scenario

Intersection	AM Peak Hour (LOS (delay))					PM Peak Hour (LOS (delay))				
	EB	WB	NB	SB	Int	EB	WB	NB	SB	Int
Signalized Intersections*										
Shepherd Drive at W 20th St	D (45.4)	D (37.3)	A (9.8)		C (21.1)	D (35.5)	D (36.7)	C (29.4)		C (31.2)
Durham Drive at W 20th St	D (46.3)	D (40.3)		C (30.6)	C (32.8)	D (50.5)	D (42.3)		C (23.3)	C (30.5)
Shepherd Drive at W 11th St	C (31.5)	D (53.9)	C (23.3)		C (34.6)	D (49.0)	E (60.8)	D (54.6)		D (54.3)
Durham Drive at W 11th St	D (54.9)	D (48.8)		D (48.3)	D (49.6)	D (54.8)	C (33.4)		C (29.4)	D (37.9)

*Signal timing cycle lengths and split timings were optimized

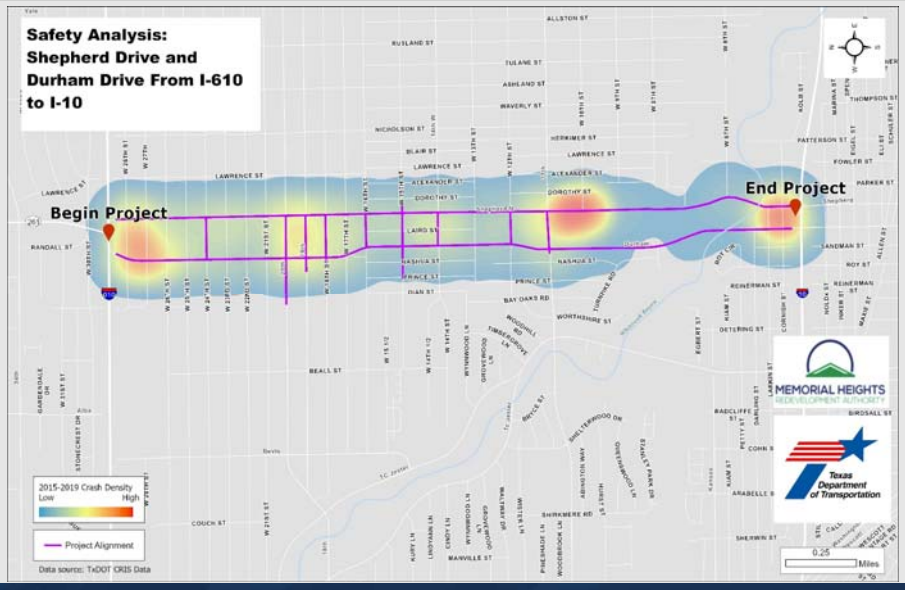


Shepherd & Durham Major Investment Project January 14, 2021 15

El proyecto propuesto elimina un carril de paso tanto en la Shepherd como en la Durham, y mejora las intersecciones en las calles 11 y 20. Estas mejoras se proponen para facilitar los movimientos de giro mejorados al agregar carriles de giro a la izquierda dedicados en estas intersecciones. En el esquema o diagrama del proyecto, en la parte inferior izquierda de la diapositiva, se muestra un ejemplo de cómo se vería el carril de giro a la izquierda adicional dedicado.

La introducción de estas mejoras, junto con las reducciones de los carriles de circulación, permitiría que el proyecto logre un escenario en el que se proyecta que todas las intersecciones señalizadas a lo largo del corredor operen a un nivel de servicio aceptable para las condiciones previstas para 2040. En otras palabras, en comparación con el escenario mostrado anteriormente, las mejoras propuestas en la intersección facilitarían el alivio de la congestión y reducirían el número de carriles a lo largo del corredor.

ANÁLISIS DE ACCIDENTES (2015 - 2019)



Shepherd & Durham Major Investment Project January 14, 2021 16

Con respecto a la seguridad, el equipo del proyecto analizó los datos de accidentes para el corredor del proyecto para los años 2015 a 2019. Las ubicaciones de los accidentes se colocaron en un mapa y se codificaron por colores donde ocurrieron múltiples accidentes en la misma ubicación general; estos se denominan "puntos calientes" y se muestran en el mapa en rojo. La tasa de accidentes del corredor del proyecto es aproximadamente cuatro veces el promedio de Texas para carreteras urbanas divididas de cuatro carriles y la tasa de accidentes ha sido constante a lo largo del tiempo. Dos muertes ocurrieron en abril de 2019 en una sección de la Shepherd Drive.

El proyecto propuesto incluye mejoras para reducir la tasa de choques, incluidas nuevas marcas y señales en el pavimento, líneas de visión despejadas, mejoras en la infraestructura de la Ley de Estadounidenses con Discapacidades y la eliminación de un carril de tráfico para reducir la distancia de cruce.

Uno de los objetivos del proyecto es reducir los choques a lo largo del corredor.

PROYECTO PROPUESTO

Mejoras propuestas para la Shepherd y la Durham:

- Modernizar la carretera y reducir el número de carriles de cuatro a tres
- Construir instalaciones para peatones y bicicletas
- Instale nuevas señales de tráfico
- Instalación de jardinería
- Instalación y señalización y franjas de paso de peatones
- Construir mejoras para las aguas pluviales
- Reemplazar y actualizar las líneas sanitarias y de agua

El proyecto propuesto modernizaría la calzada, instalaría tratamientos de gestión de acceso como calzadas consolidadas, modificaría la geometría de la intersección, incluida la construcción de nuevos carriles para dar vuelta a la izquierda y reduciría el número de carriles de paso de cuatro a tres para mejorar la seguridad de todos los usuarios. Dos análisis de tráfico independientes concluyeron que estas mejoras reducirían las demoras en el tráfico incluso con una reducción en el número total de carriles de circulación.

El proyecto propuesto también construiría instalaciones para peatones y bicicletas. Habría aceras de seis a diez pies de ancho a ambos lados de la Shepherd y la Durham Drives. Habría carriles para bicicletas de dos metros de ancho detrás de la acera en el lado este de la Shepherd y la Durham Drives. El trabajo en las calles conectadas incluiría la reconstrucción de la carretera, aceras y servicios públicos subterráneos. El proyecto propuesto también instalaría nuevas señales de tráfico y paisajismo. Este proyecto también instalaría señalización y franjas de paso de peatones por seguridad, incluso en cuatro cruces escolares dentro de los límites del proyecto.

El proyecto se construiría en dos fases: la Fase I desde la I-610 hasta West 15th Street se construiría primero. La Fase II desde West 15th Street hasta la I-10 se construiría en segundo lugar.

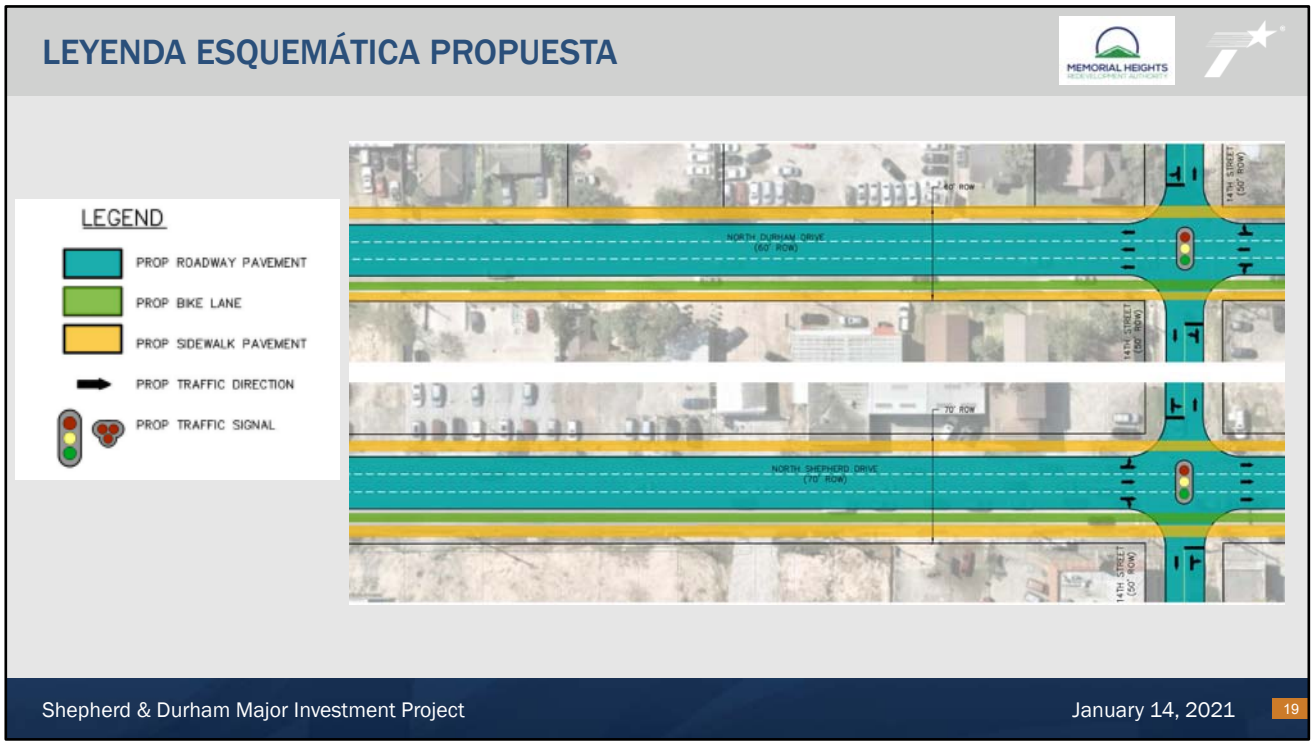
SECCIÓN TÍPICA PROPUESTA

Esta diapositiva muestra la sección típica propuesta para el proyecto.

La sección típica permite aceras de seis a diez pies de ancho a ambos lados de la Shepherd y la Durham, tres carriles de circulación de 10 a 11 pies de ancho y un carril para bicicletas de un solo sentido de seis pies de ancho en el lado este de cada calzada. El trabajo en la conexión de calles incluiría la reconstrucción de la sección existente para incluir aceras y servicios públicos subterráneos.

Las carreteras y otras mejoras de administración de acceso se incorporarían a través del proceso de diseño para retener el acceso a la propiedad mientras se mejora la seguridad para los usuarios de vehículos, peatones y bicicletas.

Las líneas de alcantarillado sanitario, las líneas de agua y la infraestructura de aguas pluviales también serían mejoradas o reemplazadas.



Aquí hay una captura de pantalla de la leyenda de los esquemas que puede encontrar en el sitio web. Estas leyendas se incluyen en cada página de los esquemas para que pueda consultarlas mientras revisa los esquemas. La captura de pantalla muestra los colores que llenan el diseño propuesto. Estos colores identifican los límites y los aspectos principales del proyecto. Repasemos ellos.

El pavimento propuesto para la calzada se muestra en verde azulado. Los carriles para bicicletas propuestos son de color verde oscuro. El pavimento de acera propuesto es amarillo. Una flecha negra indica la dirección del tráfico propuesta. Las señales de tráfico propuestas se muestran mediante símbolos que se parecen a las señales.

FACILIDADES PROPUESTOS PARA BICICLETAS Y PEATONES

- Aceras de seis a diez pies de ancho a ambos lados de la Shepherd y la Durham (el ancho varía según el espacio disponible)
- Aceras en calles transversales
- Carriles para bicicletas de seis pies de ancho detrás de la acera en el lado este de la Shepherd y la Durham Drives
- Nuevos semáforos
- Señalización y franjas de paso de peatones

El proyecto propuesto construiría aceras de seis a diez pies de ancho a ambos lados de la Shepherd y la Durham Drives. También construiría carriles para bicicletas de seis pies de ancho detrás de la acera en el lado este de la Shepherd y la Durham Drives. Las mejoras en las calles conectadas dentro del alcance de este proyecto incluirían aceras.

El proyecto propuesto también proporcionaría nuevas señales de tráfico, así como señalización y franjas de paso de peatones para la seguridad del usuario. Cuatro cruces escolares están ubicados dentro de los límites del proyecto.

EVALUACIÓN DE ALTERNATIVAS DE CONSTRUCCIÓN

	Impactos a la propiedad	Costo ROW	Línea de tiempo de construcción	Mitigación	Costo de construcción	Conectividad	Bicicleta	Tránsito	Diseño urbano/ Paisajismo
Alternativa 1 Pista para bicicletas en la Shepherd	Adquisición requerida para todas las opciones	$300,000 para todas las opciones	Cinco años para todas las opciones	Mitigación requerida para todas las opciones	$117 milliones	Conexiones mejoradas a senderos	Seguridad mejorada	Menos conflictos entre autobuses y bicicletas	Más propicio para un entorno de uso mixto; más espacio para paisajismo
Alternativa 2 Carriles para bicicletas en las afueras de la Shephard y la Durham					$115 milliones	Mejor acceso a los recursos de tránsito, bicicleta, pedicura y comunidad	Seguridad mejorada	Acceso entre autobuses, bicicletas y peatones más directos	Potencial de reurbanización en los bordes del corredor
Alternativa 3 Carriles para bicicletas en el interior dela Shepherd yla Durham					$115 milliones	Acceso mejorado al interior del corredor del proyecto	Acceso mejorado	Menos conflictos entre autobuses y bicicletas	Potencial de reurbanización entre Shepherd y Durham
Alternativa 4 Carriles para bicicletas en el lado este de la Shepherd y la Durham					$115 milliones	Mejor acceso al tránsito, bicicleta, ped, recursos comunitarios, carreteras; mejor acceso a los senderos	Seguridad mejorada	Acceso mejorado	Potencial de reurbanización en los bordes de Shepherd y el interior de Durham

Shepherd & Durham Major Investment Project January 14, 2021 21

Como se mencionó anteriormente, en 2018 se realizó una reunión pública donde se presentaron tres alternativas de diseño. La alternativa 1 era una pista para bicicletas en la Shepherd Drive. La alternativa 2 eran carriles para bicicletas en las afueras de la Shepherd y la Durham Drives. La alternativa 3 eran carriles para bicicletas en el interior de la Shepherd y la Durham Drives. Según los comentarios públicos de esa reunión y el refinamiento adicional del diseño, la Alternativa 4 con carriles para bicicletas en el lado este de la Shepherd y la Durham se evaluó más a fondo en el Informe del concepto de diseño 2020. La tabla que se muestra aquí resume cómo se evaluaron las cuatro alternativas de construcción para determinar los impactos potenciales de cada alternativa e identificar una alternativa preferida.

Los criterios de evaluación fueron:

- impactos a la propiedad;
- costo del derecho de paso;
- costo de construcción;
- itinerario de construcción;
- requisitos de mitigación;
- conectividad;
- acceso y seguridad para bicicletas;
- acceso y seguridad en tránsito; y
- diseño urbano y paisajismo.

El análisis determinó que la Alternativa 4 es la alternativa preferida, ya que minimizaría los conflictos con las paradas de transporte público a lo largo de la Durham al tiempo que maximizaría la seguridad para todos los usuarios y minimizaría la adquisición de derechos de paso.

PLANIFICACIÓN Y FINANCIACIÓN DE PROYECTOS

- El proyecto propuesto es consistente con el plan de transporte a largo plazo del Consejo del Área de Houston-Galveston:
  - Regional Transportation Plan 2045
  - FY 2021-2024 Transportation Improvement Program
- Costo total estimado del proyecto: aproximadamente $115 millones

El proyecto propuesto es consistente con el Plan de Transporte Regional 2045 del Consejo del Área de Houston-Galveston para la región de ocho condados de Houston-Galveston y el Programa de Mejora del Transporte 2021-2024. El proyecto se financia a través de una combinación de fondos federales, H-GAC y MHRA por un costo total del proyecto de aproximadamente 115 millones de dólares.

RESUMEN AMBIENTAL

Ahora discutiré los estudios ambientales completados para el proyecto propuesto.

ESTUDIOS AMBIENTALES

- Recursos biológicos, incluidas especies y hábitats amenazados y en peligro de extinción Impactos comunitarios
- Recursos hidrológicos
- Materiales peligrosos
- Recursos arqueológicos
- Propiedades Históricas No Arqueológicas
- 4(f) Recursos (parques y áreas de recreación)

El equipo del proyecto identificó y evaluó los impactos ambientales potenciales que podrían ocurrir como resultado de la construcción de las mejoras propuestas. Los informes técnicos están disponibles en línea en la página web del proyecto para su revisión pública.

Como parte del cumplimiento de la NEPA del proyecto, la MHRA consideró los recursos biológicos, los impactos comunitarios, los recursos hidrológicos, los materiales peligrosos, los recursos arqueológicos e históricos, y las áreas de parques y recreación. El proyecto fue diseñado para evitar o minimizar los impactos en la mayor medida posible. En general, los impactos a los recursos ambientales como resultado de las mejoras propuestas a los corredores Shepherd y Durham serían mínimos.

RECURSOS BIOLOGICOS

No se prevén impactos adversos sobre especies o hábitats

Primero, discutiré el Estudio de Recursos Biológicos.

Se completaron Informes Técnicos de Análisis de Especies y “Tier One” para el área del proyecto propuesto para identificar cualquier impacto potencial a las especies o al hábitat. Si bien hay especies en peligro de extinción y hábitats críticos en el condado de Harris, el área del proyecto es urbana y desarrollada. No se anticipan impactos adversos a las especies o al hábitat.

IMPACTOS COMUNITARIOS

No se anticipan impactos adversos a los recursos comunitarios

- Cambios menores de acceso
  - El acceso al camino de entrada modificado reduciría los conflictos y retendría el acceso a la propiedad
- Adición de carriles exclusivos para bicicletas
- Adición/reemplazo de aceras
- Adición de paisajismo
- Se requerirían aproximadamente 0.046 acres de derecho de via adicional
- No se prevén desplazamientos
- No se anticipan impactos desproporcionadamente altos y adversos sobre el dominio limitado del inglés (LEP) y las poblaciones minoritarias
- Mayor seguridad y movilidad

Shepherd & Durham Major Investment Project January 14, 2021 26

A continuación, discutiré los impactos en la comunidad.

Los cambios menores en el acceso resultarían de las consolidaciones de las entradas para reducir los conflictos entre los usuarios. Las calzadas y otras mejoras de administración de acceso se incorporarían a través del proceso de diseño para retener el acceso a la propiedad mientras se mejora la seguridad para los usuarios de vehículos, peatones y bicicletas. Los caminos de entrada se diseñarían de acuerdo con los requisitos del código actual de la Ciudad de Houston y se abordaría cualquier invasión en el derecho de paso público. La MHRA notificaría a los propietarios afectados por correo como un componente del proceso de diseño final.

Aunque se adquiriría un derecho de vía limitado, no se anticipan desplazamientos como resultado del proyecto propuesto.

A las personas con dominio limitado del inglés se les brindó, y se les seguirá brindando, la oportunidad de participar de manera significativa en el proceso de la NEPA para el proyecto propuesto.

Aunque las poblaciones minoritarias están presentes en toda el área del proyecto, el proyecto propuesto no tendría un impacto desproporcionadamente alto y adverso en las poblaciones minoritarias porque el proyecto no dividiría ni separaría más a ninguna comunidad.

Los elementos de diseño para las mejoras propuestas incluyen aceras, carriles exclusivos para bicicletas, cruces peatonales, paisajismo y señalización mejorada.

En general, las características de diseño propuestas mejorarían la movilidad y el acceso, reducirían la congestión y mejorarían la seguridad en las geografías censales de minorías y no minorías.

RECURSOS HÍDRICOS

No se anticipan impactos adversos a los recursos hídricos

- El área del proyecto cruza el White Oak Bayou (un “Water of the U.S.”)
- El extremo sur del proyecto propuesto se encuentra en la zona de inundación de 100 años.

A continuación, hablaré sobre los recursos hídricos.

El proyecto cruza el White Oak Bayou en el extremo sur del proyecto. El proyecto propuesto cruza el pantano en un puente y no se realizaría ninguna construcción en el puente. No se realizaría ningún trabajo en el pantano. Por lo tanto, no se anticipan impactos adversos en los humedales.

El extremo sur del proyecto se encuentra en la zona de inundación de los 100 años. Las mejoras a las aguas pluviales propuestas para el proyecto tendrían un impacto positivo en las inundaciones en el área.

MATERIALES PELIGROSOS

La ciudad de Houston designó el corredor del proyecto propuesto como un área potencialmente contaminada por petróleo (PPCA)

- Dos condiciones ambientales reconocidas
- 18 Condiciones ambientales históricas reconocidas
- 17 áreas históricas de condiciones ambientales reconocidas

A continuación, hablaré sobre materiales peligrosos.

Se realizó una evaluación ambiental del sitio de la "Fase 1" el proyecto a fin de identificar cualquier lugar donde haya habido potencialmente escapes de materiales peligrosos en el pasado. El borrador de la "Fase 1" identificó varias condiciones ambientales reconocidas y condiciones ambientales históricas reconocidas, lo que significa que la contaminación está o podría estar presente debido a operaciones de alto riesgo, como tintorerías o estaciones de servicio en el área del proyecto. Con base en las recomendaciones de la Ciudad de Houston, la "Fase 1." Final identificó los corredores del proyecto la Shepherd y la Durham como Áreas Potencialmente Contaminadas por Petróleo porque la extensión de los sitios históricos peligrosos incluía la mayor parte de la alineación del proyecto. Esta designación significa que durante la construcción del proyecto, el suelo y el agua subterránea deben manipularse y eliminarse asumiendo que son peligrosos.

RECURSOS ARQUEOLOGICOS

No se anticipan impactos adversos a los recursos arqueológicos

- No se identificaron sitios arqueológicos, cementerios conocidos u otros indicadores de la presencia de recursos arqueológicos dentro de los 150 pies del área de posibles efectos del proyecto
- Existe una fuente de agua históricamente confiable a 500 pies del área de efectos potenciales del proyecto (White Oak Bayou)

A continuación, abordaré los recursos arqueológicos.

Se llevó a cabo la coordinación con la división de Arqueología de la Comisión Histórica de Texas para el proyecto. El Área de Efectos Potenciales abarca los límites del derecho de vía existente; derecho de vía propuesto para el nuevo proyecto; servidumbres permanentes y temporales; y cualquier ubicación específica del proyecto y reubicación de servicios públicos. No hay sitios arqueológicos, cementerios conocidos u otros indicadores de la presencia de recursos arqueológicos dentro de los 150 pies del área de posibles efectos del proyecto. La zona se ha visto afectada en gran medida por la construcción moderna de carreteras y edificios. El trabajo se produciría en gran parte en el derecho de vía perturbado existente. Si bien hay sitios prehistóricos a lo largo del White Oak Bayou, según el diseño del proyecto, no se anticipan impactos adversos a los recursos arqueológicos.

PROPIEDADES HISTÓRICAS NO ARQUEOLÓGICAS

No se anticipan impactos adversos a propiedades históricas no arqueológicas

- La parte norte del proyecto se encuentra dentro del Área de Recursos Múltiples del Registro Nacional de Houston Heights
- Más de 250 propiedades potencialmente elegibles como históricas se encuentran dentro del Área de Efectos Potenciales de 150 pies
- No hay propiedades históricas designadas ubicadas dentro del área de efectos potenciales de 150 pies

A continuación, hablaré de las propiedades históricas.

Debido a que se prevé que puede ser necesario algún nuevo derecho de paso a lo largo de la carretera existente, se determinó que el Área de efectos potenciales para los propósitos de esta revisión, según la guía del TxDOT, es de 150 pies a cada lado de las carreteras. La parte norte de la alineación del proyecto se encuentra dentro del Área de Recursos Múltiples de Houston Heights del Registro Nacional. La única propiedad del Registro Nacional en el área del proyecto, David A. Carden House en 718 West 17th Street, está aproximadamente a 200 pies de la North Shepherd Drive y aproximadamente a 250 pies de la West 16th Street, fuera del Área de Efectos Potenciales de 150 pies y separada de la Shepherd Drive por dos edificios de estilo industrial.

Aunque más de 250 propiedades potencialmente elegibles como históricas están ubicadas dentro del Área de Efectos Potenciales de 150 pies de la alineación del proyecto, la Oficina Estatal de Preservación Histórica determinó que no hay propiedades históricas presentes o que se verían afectadas por el proyecto según lo propuesto.

PARQUES Y AREAS DE RECREO, 4(f) RECURSOS

No se anticipan impactos adversos a los recursos 4(f)

- Conexión de senderos en el White Oak Bayou Bike Path
- 4(f) excepción que está siendo considerada por el Departamento de Parques y Recreación de Houston

Ahora hablaré sobre parques y áreas recreativas, también conocidas como recursos 4(f).

El proyecto incluye una conexión desde el carril bici propuesto de la Shepherd Drive hasta el carril bici White Oak Bayou. La conexión sería desde la intersección de la Shepherd Drive y Larkin Street hasta una "Y" existente en el sendero para bicicletas White Oak. Una encuesta determinó que el sendero para bicicletas White Oak Bayou en el que se construiría el carril para bicicletas tiene importancia según los requisitos de 23 CFR 774.13 para los recursos 4 (f). Para calificar para una excepción de la Sección 4 (f), se estableció que las actividades del proyecto cumplen con las siguientes condiciones:

- el sendero, camino, ciclovía o acera es parte de un sistema de transporte local y funciona principalmente con fines de transporte; y
- el sendero, sendero, carril para bicicletas o acera ocupa parte de una instalación de transporte y se mantiene la continuidad del sendero, sendero, carril para bicicletas o acera.

El Departamento de Parques y Recreación de Houston brindó su consentimiento sobre la excepción 4 (f).

REQUISITOS ADICIONALES DE DERECHO DE PASO

Se requerirían aproximadamente 0.046 acres de derecho de paso adicional para el proyecto propuesto

- "Corner clips"
  - 810 pies cuadrados en la esquina suroeste de la Shepherd en West 20th
  - 460 pies cuadrados en la esquina NE de la Durham en West 19th
  - 730 pies cuadrados en la esquina NE de la Durham en West 11th
- Sin impactos en estructuras / desplazamientos

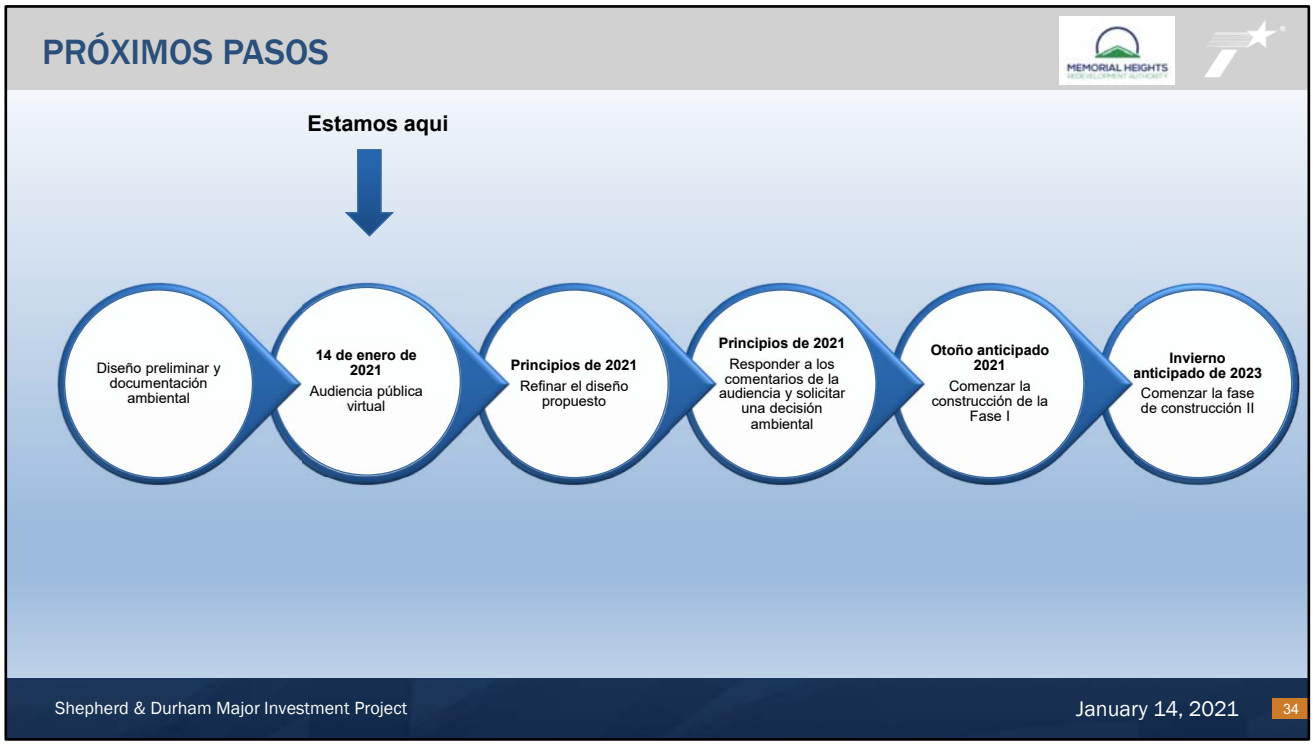
Aproximadamente 0.046 acres, o 2,000 pies cuadrados, de derecho de vía adicional serían necesarios para el proyecto propuesto.

No se anticipan impactos a estructuras o desplazamientos.

MHRA se pondría en contacto con los propietarios afectados para coordinar la adquisición. Los requisitos de la Ley de Asistencia Uniforme para la Reubicación y Adquisición de Bienes Inmuebles de 1970 se cumplirán durante el proceso de adquisición.

ITINERARIO DEL PROYECTO

Ahora discutiré el itinerario del proyecto.



Busque la flecha "Estamos aquí" en la parte superior de la diapositiva. Esta Audiencia Pública Virtual se lleva a cabo para presentar la alternativa preferida para el proyecto propuesto y recopilar las opiniones del público y las partes interesadas. Una vez que se cierre el período de comentarios, MHRA, la Ciudad de Houston, y TxDOT revisarán los comentarios recibidos y prepararán un informe resumido de la audiencia pública virtual. El informe resumido se publicará en el sitio web del proyecto aproximadamente tres meses después del cierre del período de comentarios. La autorización ambiental está prevista para la primavera de 2021. Los pasos posteriores a la autorización ambiental incluyen la preparación del diseño detallado y la realización de la adquisición del derecho de paso. La construcción se divide en dos fases. Se proyecta que la construcción de la Fase I desde la I-610 hasta la West 15th Street comenzará a fines de 2021. El equipo del proyecto anticipa que la construcción de la Fase I tardaría aproximadamente cuatro años en completarse. Se anticipa que la Fase II desde la West 15th Street hasta la I-10 comenzará en 2023 y tardaría aproximadamente tres años en completarse. Alguna construcción ocurriría al mismo tiempo.

MATERIALES DE AUDIENCIA PÚBLICA VIRTUAL

Los materiales de la audiencia pública virtual se proporcionan en el sitio web de la MHRA:

- Presentación de la audiencia pública virtual grabada en inglés y español
- Tableros de exhibición
- Tarjeta de comentarios en inglés y español
- Hoja informativa en inglés y español
- Esquema propuesto
- Mapa de limitaciones ambientales
- Informes técnicos ambientales

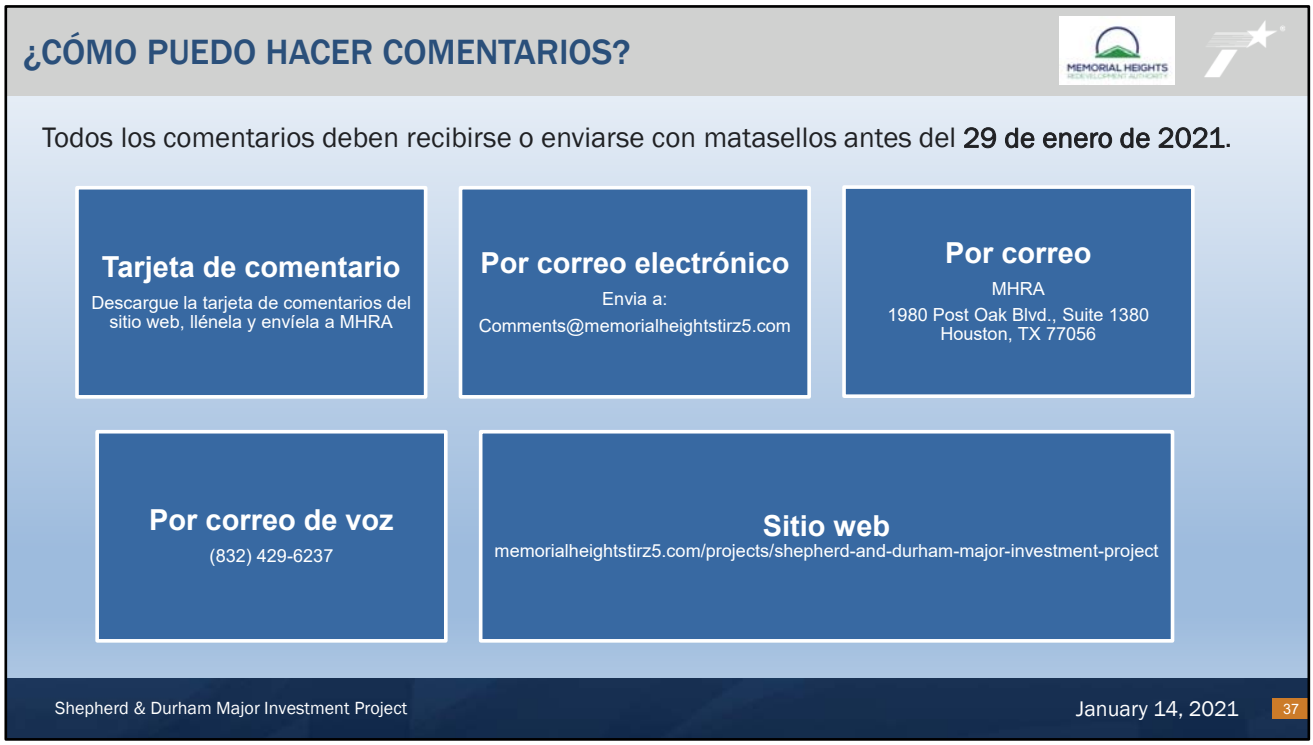
El sitio web del proyecto contiene todos los materiales presentados en esta Audiencia Pública Virtual, incluida esta presentación en inglés y español, paneles de exhibición, una tarjeta de comentarios, una hoja de datos del proyecto, diseños esquemáticos, el mapa de restricciones ambientales e informes técnicos ambientales. Los diseños esquemáticos brindan una visión más profunda de detalles como mejoras en las intersecciones, aceras y carriles para bicicletas.

Los archivos esquemáticos son grandes y pueden requerir más tiempo para descargar que los otros materiales del proyecto.

PERIODO DE COMENTARIOS PÚBLICOS

14 DE ENERO DEL 2021 - 29 DE ENERO DEL 2021

Con esto concluye la presentación de información del proyecto para la Shepherd y la Durham Major Investment Project. Las siguientes diapositivas describen las formas en que puede comentar sobre el proyecto propuesto y la información de contacto para preguntas generales del proyecto.



MHRA y TxDOT le solicitan a enviar comentarios sobre el proyecto propuesto, así que tómese el tiempo para brindar sus comentarios durante el período de comentarios. El formulario de comentarios se encuentra en la página web del proyecto. Los comentarios deben recibirse por correo electrónico o enviarse por correo postal con matasellos antes del 29 de enero del 2021 para que se incluyan en el informe resumido oficial de la Audiencia Pública Virtual.

Se pueden enviar comentarios:

- verbalmente llamando al 832-429-6237 y dejando un mensaje de voz;
- por escrito por correo electrónico a Comments@memorialheightstirz5.com;
- por escrito por correo a MHRA, 1980 Post Oak Blvd., Suite 1380 Houston, TX 77056; o
- por escrito en línea a través del cuadro de comentarios en la parte inferior de la página del proyecto.

Una vez más, las respuestas a los comentarios verbales y escritos recibidos durante el período de comentarios se incluirán en el informe Resumen de la audiencia pública virtual que se publicará en la página web del proyecto en aproximadamente tres meses.

INFORMACIÓN DEL CONTACTO

MEMORIAL HEIGHTS
REDEVELOPMENT AUTHORITY

MHRA

Sherry Weesner, President MHRA/TIRZ 5

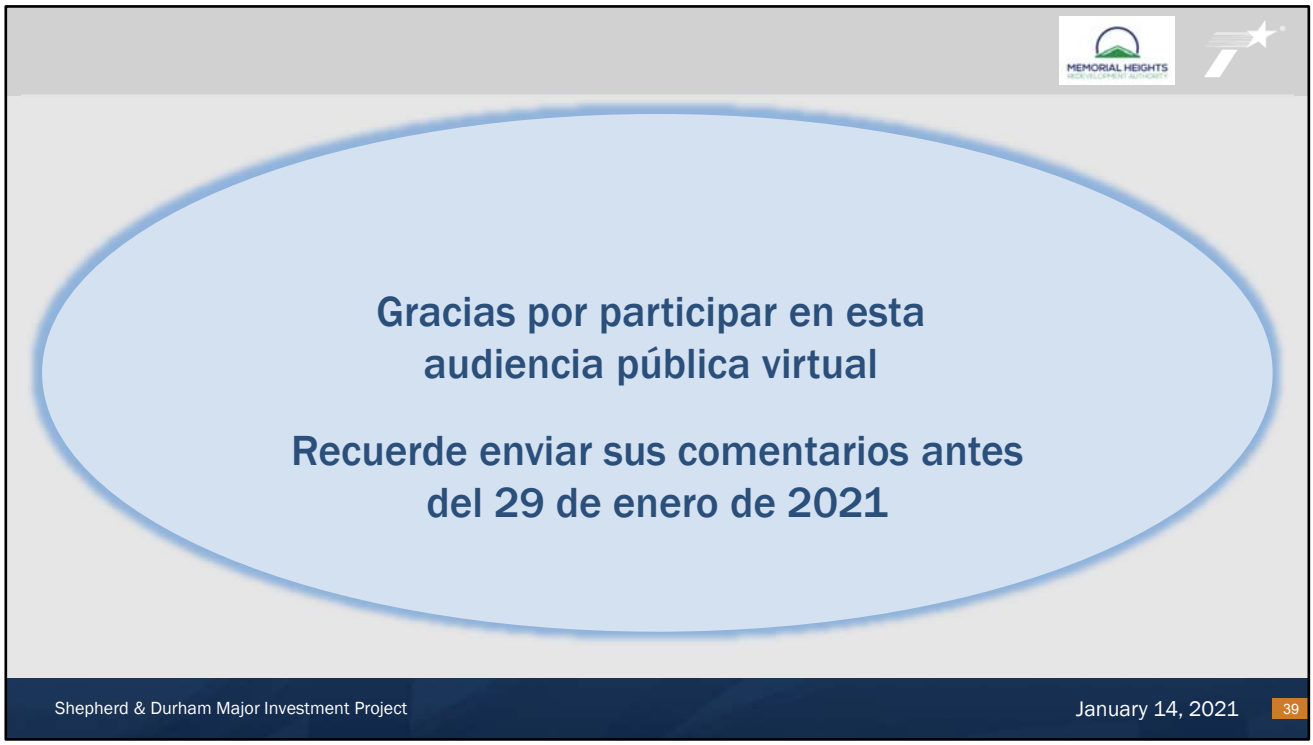
832-429-6237

Sherry@memorialheightstirz5.com

Project web site:
memorialheightstirz5.com/projects/shepherd-and-durham-major-investment-project

No dude en contactarnos si tiene alguna pregunta. Las preguntas y los comentarios se pueden enviar en cualquier momento durante el proceso de desarrollo del proyecto, pero los comentarios solo se incluirán como parte del Informe resumido oficial de la audiencia pública si se reciben durante el período de comentarios.

Para preguntas generales sobre proyectos que no sean específicas del proceso ambiental de la NEPA, no dude en comunicarse con Sherry Weesner con MHRA al 832-429-6237.



Con esto concluye la presentación de la audiencia pública virtual. Gracias por su interés y participación.