



Proyecto de Mejoramiento de Autopista I-45 del Norte de Houston

TXDOT ANUNCIA REGISTRO DE DECISIÓN



Visión General NHHIP

El futuro del transporte está cambiando y la infraestructura en la cuarta ciudad más grande del país necesita cambiar con él. Algunas partes del corredor del proyecto de Mejora de Autopistas del Norte de Houston (NHHIP, por sus siglas en inglés) no han cambiado desde que se construyó hace más de 50 años. El NHHIP no sólo eleva estas autopistas a los estándares actuales, sino que también se prepara para el futuro, mejorando la resistencia a eventos meteorológicos proporcionando viajes más seguros y eficientes, que podrían acomodar la transición a vehículos eléctricos y autoconducidos. Y, lo que es más importante, aumentará la oportunidad de tránsito y vehículos de alta ocupación como el modo predilecto para aquellos que viajan por las autopistas NHHIP. **Durante más de 15 años, el NHHIP ha sido apoyado por la Organización de Planificación Metropolitana de Houston-Galveston (MPO, por sus siglas en inglés).** La MPO ha comprometido \$490 millones al NHHIP y ha votado constantemente para incluir el proyecto como parte integral de los planes de transporte de la región y las determinaciones de conformidad de la calidad del aire.

“El NHHIP es un proyecto potencialmente transformador, que puede ofrecer más opciones tanto para las personas como para la carga y proporcionar flexibilidad para el futuro. Durante muchos años, TxDOT ha estado trabajando con sus socios para desarrollar un proyecto con beneficios significativos y duraderos para la ciudad”.

“Aprecio el compromiso continuo de TxDOT con la ciudad a lo largo del proceso de diseño, y espero trabajar con ustedes para diseñar un proyecto con impactos positivos para la comunidad, la ciudad de Houston y la región en general.”

- Alcalde Sylvester Turner, Ciudad de Houston
12 de mayo de 2020
Carta a la Comisionada Laura Ryan
Comisión de Transporte de Texas

El NHHIP será, en efecto, transformacional. Y hay que reconocer que estos beneficios transformacionales se extienden más allá del pavimento. Los componentes del NHHIP están dirigidos directamente a mejorar la calidad de vida en los barrios adyacentes. **Estos beneficios incluyen un mejor drenaje y una reducción de las inundaciones en las propiedades adyacentes, proporcionando barreras de ruido para los barrios donde actualmente no existen, mejorando el acceso y la seguridad para los peatones y ciclistas, y varias otras iniciativas de mitigación.** TxDOT estima que el valor de estos beneficios asciende a más de \$100 millones.

El Departamento de Transporte de Texas (TxDOT,

por sus siglas en inglés) ha propuesto medidas significativas en la Declaración Final de Impacto Ambiental (FEIS, por sus siglas en inglés) para evitar y/o minimizar el daño. Específicamente, los medios para evitar, minimizar y mitigar los efectos de la Alternativa Preferida se presentaron en el EIS Final y se han actualizado en respuesta a los comentarios recibidos y progresos realizados desde la finalización del EIS Final. El Apéndice A del Registro de Decisión (ROD, por sus siglas en inglés) es un resumen de estas medidas. El objetivo del NHHIP es implementar un sistema integrado de mejoras en el transporte que:

- Lleve a las autopistas I-45, I-10 y US 59/I-69 a los estándares de diseño actuales para mejorar la seguridad y las operaciones.
- Gestione la congestión de tráfico en la I-45 en el área de NHHIP, a través de capacidad adicional, carriles MaX, opciones para carriles de vehículos de ocupación única (SOV, por sus siglas en inglés) y mejores operaciones.
- Mejore la movilidad en la autopista I-45 entre US 59/I-69 y Beltway 8 North al acomodar el crecimiento demográfico proyectado y la demanda latente en el área del proyecto.
- Proporcione oportunidades ampliadas de tránsito y viajes compartidos.
- Mejore las capacidades de la autopista I-45 como ruta de evacuación de emergencia.

- Mejore el drenaje de agua de tormenta en la autopista I-45.
- Apoye el aumento significativo proyectado en los viajes en las autopistas regionales en el área de Houston-Galveston.

El NHHIP abordará las necesidades críticas, incluyendo la actualización de las autopistas a los estándares de diseño y seguridad actuales, el alivio de la congestión del tráfico, la mejora del drenaje de aguas pluviales y la mejora de la ruta de evacuación.

“Aunque es lamentable que algunos residentes y negocios necesiten trasladarse durante este proceso, me ha impresionado la sensibilidad que TxDOT ha demostrado al ir más allá de sus procesos normales de adquisición/reubicación para asegurar que los afectados sean asistidos de manera individualizada, realizando todos los esfuerzos para permitirles permanecer en sus comunidades, cerca de sus iglesias y escuelas”.

- Representante Garnet F. Coleman Cámara de Representantes de Texas, Distrito 147
18 de diciembre de 2020, Carta al Presidente J. Bruce Bugg, Jr
Comisión de Transporte de Texas



El NHHIP en el Proceso de Ley de Política Ambiental Nacional (NEPA)

Comenzando en 2011, TxDOT inició el proceso de desarrollo y evaluación de un rango completo de alternativas razonables de proyecto, como parte de un proceso de estudio ambiental y revisión. En 2017, se identificó una Alternativa Propuesta Recomendada por segmento de proyecto en el borrador del EIS. Sobre la base de la retroalimentación del público y los participantes del proyecto, el diseño del NHHIP fue revisado en 2017 y 2018. En 2020, se identificó una Alternativa Preferida por segmento de proyecto en el EIS Final. El ROD constituye la aprobación de TxDOT de la Alternativa Preferida descrita en el EIS Final, y ahora se llama la Alternativa Seleccionada. El ROD no repite toda la información que se encuentra en el EIS Final, sino que la incorpora de forma referencial.

A pesar de que el ROD completa el proceso de NEPA, TxDOT sigue comprometido con la participación continua con el público y los participantes del proyecto, y recibirá opiniones según progresa el desarrollo del NHHIP.

Mitigación de NHHIP para la Justicia Ambiental

TxDOT ha asumido varios compromisos para compensar los efectos adversos del proyecto en las poblaciones de justicia ambiental relacionadas con la reubicación de residencias e instalaciones, viviendas asequibles, acceso local, seguridad para peatones, ruido de tránsito, calidad del aire y personas sin hogar. En algunas de estas áreas, **habrá mejoras sobre las condiciones existentes** tales como nuevas instalaciones para los residentes de Clayton Homes y Kelly Village, restauración del acceso local en el área alrededor del intercambiador I-45/Loop 610, la oportunidad de colocar barreras de ruido, mejora del drenaje, y una mayor seguridad (por ejemplo, mejores alojamientos para peatones y ciclistas) en las calles transversales de los barrios. **En general, las mejoras propuestas a las actuales instalaciones de autopistas tendrán beneficios que se extienden a las poblaciones de justicia ambiental, incluyendo mejor seguridad, capacidad expandida de uso de tránsito y mejora del drenaje.** Tomando en cuenta las medidas propuestas para la minimización y mitigación, al igual que los beneficios añadidos, el proyecto propuesto no resultará en efectos adversos desproporcionadamente altos para las poblaciones de justicia ambiental.

“Aunque el NHHIP significa que varios de nuestros residentes y negocios serán impactados, tenemos una oportunidad de lograr resultados positivos trabajando juntos. La reubicación de la comunidad no es nuestra primera opción, pero hemos encontrado una manera de conseguir todo lo que necesitamos para preservar nuestro patrimonio y crear cohesión comunitaria. Podemos hacer que TxDOT rinda cuentas y dejar a la comunidad mejor que nunca.”

- Tanya Debose, Directora Ejecutiva Independence Heights Redevelopment Corporation, Periódico Houston Defender, 3 de diciembre de 2020

Mitigación de NHHIP de Impactos de Vivienda y Comunitarios

TxDOT ofrecerá asistencia financiera directa a proveedores de viviendas asequibles para apoyar iniciativas específicas de vivienda asequible. Las iniciativas elegibles incluyen la construcción de viviendas asequibles para una sola familia o para varias familias, y el apoyo de programas que proporcionan asistencia y alcance relacionado con viviendas asequibles. Este compromiso de mitigación de vivienda asequible está presupuestado para \$27 millones y se coordinará con los asociados locales para administrar esos fondos de manera eficaz. La asistencia se dirigirá hacia aquellos barrios más afectados por el NHHIP. **Es importante señalar que este compromiso de vivienda asequible de \$27 millones de dólares está separado y aparte de, y está por encima y más allá de, los fondos** para la adquisición, reubicación y servicios mejorados de reubicación para las propiedades residenciales directamente afectadas.

Además, se ofrecerá a los residentes desplazados una mayor asistencia en materia de reubicación en forma de servicios de asesoramiento individuales a los fines ubicar una propiedad de sustitución. Estos servicios serán

proporcionados por personal calificado empleado por, o contratado con, TxDOT. Al prestar **estos servicios, TxDOT considerará las necesidades de idiomas, las restricciones de movilidad y otras disposiciones especiales que podrían ser necesarias para comunicar estos servicios a los residentes desplazados.** Estos servicios tienen por objeto guiar a los residentes afectados a través del proceso y facilitar la transición a su nueva residencia.

“La NAACP está encantada de trabajar con TxDOT en este proyecto. No sólo mejorará la calidad de vida, proporcionará viviendas sostenibles y oportunidades de propiedad de viviendas, sino que ayudará a las poblaciones que tal vez no se hayan dado cuenta de ello”.

- Belinda Everette, Presidenta del Comité de Vivienda NAACP Houston Branch Periódico Houston Defender, 3 de diciembre de 2020

Mitigación de NHHIP para la Calidad del Aire

La Agencia de Protección Ambiental (EPA, por sus siglas en inglés) ha identificado nueve compuestos con contribuciones significativas de fuentes móviles. TxDOT realizó modelos de calidad del aire para estos nueve componentes tóxicos prioritarios, y encontró que las emisiones durante el período 2018-2040 están disminuyendo incluso mientras aumentan las millas de vehículos recorridas en el área de estudio. Esta tendencia positiva puede atribuirse principalmente a las mejoras en los estándares de combustible y la tecnología de motores de vehículos.

Incluso con esta tendencia positiva en la calidad del aire, **TxDOT está proponiendo financiar el monitoreo del aire ambiental por un mínimo de cinco años cerca del derecho de paso** en una ubicación cada uno, en el segmento 3 y segmento 2, durante la construcción. Los resultados del monitoreo se compararán con los límites y umbrales de riesgo tóxico aéreo aplicables en los Estándares Nacionales de Calidad del Aire Ambiental (NAAQS, por sus siglas en inglés). TxDOT está consultando con la Comisión sobre la Calidad Ambiental de Texas (TCEQ, por sus siglas en inglés) y la EPA sobre el desarrollo de este programa, incluyendo controles de riesgo, si es necesario.

Los resultados del monitoreo se proporcionarán en un sitio web accesible al público con la opción de que los miembros del público reciban notificaciones de datos de monitoreo. Los resultados del monitoreo se compararán con los límites NAAQS basados en la salud y los umbrales de riesgo para la salud de los tóxicos del aire de la EPA.

TxDOT también está desarrollando un programa para proporcionar climatización y eficiencia energética para las residencias unifamiliares de bajos ingresos que califican. La climatización se refiere a las mejoras de una residencia para hacerla más resistente a ciertos elementos al aire libre.

Mitigación de Ruido del NHHIP

Además de las paredes de ruido que están garantizadas según los criterios de gobierno, **TxDOT está proporcionando la oportunidad a los propietarios adyacentes en áreas de justicia ambiental para recibir mitigación de ruido para la que, de otra manera, no calificarían** bajo las pautas de ruido de TxDOT o los criterios de la Administración Federal de Autopistas (FHWA, por sus siglas en inglés). Estas paredes, descritas como “paredes estéticas”, serán similares a las barreras de ruido que TxDOT construye en el área de Houston. Las paredes propuestas también podrían servir como barreras visuales si los propietarios adyacentes quieren una pantalla visual entre la propiedad y la autopista. TxDOT está proponiendo esta mitigación para compensar aún más los efectos adversos en áreas de justicia ambiental. Estas paredes se proponen donde sean eficaces para la mitigación del ruido (reducir los niveles de ruido de tráfico en al menos 3 dB(A)) en lugares en el derecho de vía de TxDOT, donde no restringirán el acceso a la propiedad, no impedirán el drenaje, y puedan ser construidas. Las ubicaciones propuestas pueden cambiar durante la fase de diseño final del NHHIP. Al igual que con las barreras de ruido, la decisión de construir las paredes se decidirá por un voto de los propietarios adyacentes.

NHHIP Approach to Pedestrians and Bicyclists

TxDOT está proponiendo mejoras significativas a los elementos peatonales y ciclistas existentes en todos los cruces y conexiones dentro del NHHIP. Estas mejoras se desarrollaron en colaboración con el Departamento de Obras Públicas y el Departamento de Planificación de la Ciudad de Houston. Esta asociación produjo el concepto de diseño de un reino peatonal-ciclista, que se compone de todos o una combinación variable de tres elementos – un espacio de amortiguación, carril de bicicleta y acera – todos separados del carril de desplazamiento de vehículos y detrás de una acera protectora a ambos lados de la calle transversal. TxDOT y la ciudad han identificado la aplicación del reino peatonal-ciclista en las 44 calles del centro, que cruzan las carreteras en el segmento 3. TxDOT continuará esta asociación con la ciudad para la aplicación del reino peatonal-ciclista en las calles que cruzan las autopistas en los segmentos 1 y 2. **El mayor ancho proporcionado por el reino peatonal-ciclista creará una brecha de seguridad entre los ciclistas, los peatones, y el tráfico vehicular, lo cual es una importante característica de seguridad.**



La representación artística representa un carril de paso elevado para bicicletas detrás de la acera con una brecha entre los vehículos, peatones y bicicletas, lo que permite la plantación de árboles. La ilustración no es a escala y está sujeta a cambios.

Enfoque del NHHIP al Drenaje de Aguas de Tormenta, Llanuras de Inundación e Inundaciones

La Administración Nacional Oceánica y Atmosférica (NOAA, por sus siglas en inglés) publicó información actualizada sobre la profundidad de las precipitaciones en diciembre de 2018, contenida en el Atlas 14. La NOAA recopiló datos para el Atlas 14 en Texas hasta diciembre de 2017, e incluyó las precipitaciones del huracán Harvey. TxDOT utilizará los datos de precipitación del Atlas 14 para diseñar las mejoras de drenaje del NHHIP. Los elementos de drenaje del NHHIP acomodarán los niveles de precipitaciones más altos contenidos en el Atlas 14.

En 2019, el Distrito de Control de Inundaciones del Condado de Harris (HCFCD, por sus siglas en inglés), en asociación con la Administración Federal de Manejo de Emergencias (FEMA, por sus siglas en inglés), comenzó un esfuerzo de varios años para desarrollar la próxima generación de mapeo de inundaciones con el proyecto de Modelado, Evaluación y Concienciación del Condado de Harris (MAAPnext) usando Atlas 14. Una vez aprobado por FEMA, TxDOT aplicará MAAPnext a las mejoras de drenaje del NHHIP.

Este proyecto recogerá, transportará y detendrá, cuando sea necesario, el escurrimiento de agua de tormenta no sólo desde las autopistas sino también desde las propiedades adyacentes que actualmente drenan hacia las autopistas. Esta nueva infraestructura ayudará a abordar muchos problemas de drenaje en las cercanías del proyecto. TxDOT entiende que la infraestructura vial está integrada en el patrón general de drenaje de la ciudad. Estamos trabajando muy de cerca con la Ciudad

de Houston y el HCFCD para identificar oportunidades para desarrollar sociedades que sopesen las funciones y responsabilidades, así como los recursos de cada entidad para proporcionar mejoras de drenaje en todo el sistema. Trabajando con nuestros socios locales, estamos desarrollando mejoras que reducirán las elevaciones de agua dentro de los cebos para que se pueda acomodar mayores desbordes y el sistema se haga más resistente. Como ejemplo, la ciudad está desarrollando dos canales de derivación a lo largo de Buffalo Bayou en el distrito central de negocios. TxDOT está trabajando con la ciudad y el condado para integrar estos dos canales de derivación con las mejoras de drenaje del NHHIP, para que todas las mejoras trabajen juntas para acomodar mayores desbordes durante eventos de lluvia de alta intensidad.

“Sin exagerar, creo que todos podemos estar de acuerdo en que se trata de una inversión de una sola generación que dará forma a la ciudad de Houston durante décadas por venir. Esta es nuestra oportunidad de estar a la altura del desafío y trazar un nuevo rumbo para el transporte en la región”.

- Alcalde Sylvester Turner, Ciudad de Houston
12 de mayo de 2020, carta a la Comisionada Laura Ryan
Comisión de Transporte de Texas

Enfoque de NHHIP para el Tránsito, Viajes Compartidos y Tecnologías Futuras

El NHHIP ofrece opciones para incentivar el tránsito, promover los viajes compartidos y acomodar las futuras tecnologías con los cuatro carriles gestionados Express (MaX) propuestos (dos carriles en cada dirección) en la autopista I-45 de Beltway 8 Norte al centro, para uso de vehículos de tránsito, autobuses, viajes compartidos, y futuros vehículos autónomos. Esta mejora reemplazará el actual carril reversible de tránsito-HOV (abierto hacia el sur en las horas pico de la mañana y abierto hacia el norte en las horas pico de la tarde) con operaciones de dos vías continuas las 24 horas, siete días a la semana. Los carriles NHHIP MaX propuestos acomodarán y complementarán el servicio de autobuses de tránsito de la Autoridad de Tránsito Metropolitano del Condado de Harris (METRO) a través de una capacidad de carriles administrada adicional, opciones para carriles SOV y mejores operaciones.

El NHHIP está diseñado para mejorar la seguridad, gestionar la congestión, incentivar el tránsito y promover los viajes compartidos, así como mejorar la movilidad y la eficiencia operativa en el área del proyecto. La congestión del tráfico en las autopistas en el área del proyecto aumentará si no se realizan mejoras. La directiva de TxDOT es proporcionar soluciones de transporte de manera que proporcionen fiabilidad a los ciudadanos independientemente de su modo de transporte. La directiva sobre políticas de TxDOT no consiste en implementar soluciones que cambien por la fuerza el modo de transporte ni restrinjan la elección, sino en abordar la movilidad en un entorno en el que los ciudadanos sigan teniendo opciones de modos de transporte.

“La NHA ha estado siguiendo de cerca este proyecto desde que fue concebido en 2005, con la finalización del Estudio de Planificación de North Hardy... desde un punto de vista de seguridad, el NHHIP proporciona una solución al cuello de botella reconocido a nivel nacional de la autopista I-45... según lo clasificado por Popular Mechanics este agosto, la autopista I-45 es ahora el camino #1 más peligroso en América, con 56.5 accidentes mortales por cada 100 millas de camino. Es imperativo que aprovechemos esta oportunidad para abordar los problemas de seguridad mientras tenemos los fondos disponibles.”

- Marlisa Briggs, Presidenta de la Asociación del Norte de Houston
Reunión de la Comisión de Transporte, 12 de noviembre de 2020

NHHIP y el Proceso de Planificación de H-GAC (MPO)

El NHHIP es la inversión en autopistas de un esfuerzo conjunto de TxDOT, METRO y MPO para identificar y abordar las necesidades de transporte significativas del Corredor de North Hardy, el área entre el Centro de Houston y el Aeropuerto Intercontinental Bush. Uno de los principales resultados de inversión en tránsito de este esfuerzo conjunto fue la ampliación de METRO de la línea roja del tren ligero desde el Centro de Tránsito Northline en 2013. Con respecto a la autopista, las conclusiones de los estudios fueron que incluso con un mejor tránsito y extensión de la Autopista de Peaje Hardy al centro de Houston, se necesitaría capacidad adicional en la autopista I-45. El NHHIP atiende las necesidades de la autopista I-45 desde la I-10 hasta la autopista Beltway 8, así como las autopistas I-45, I-10, I-69 y SH 288 a través y alrededor del centro de Houston.

El Consejo de Políticas de Transporte (TPC), organismo normativo de la MPO, **ha adoptado coherentemente el NHHIP a lo largo de su desarrollo en los Planes Regionales de Transporte (RTPs) de la MPO y las Determinaciones Regionales de Conformidad de la Calidad del Aire.** Específicamente, el TPC ha adoptado el NHHIP en el RTP 2025 de la MPO en 2005, el RTP 2035 en 2007, el RTP 2040 en 2015 y el RTP 2045 en 2019. Además, el TPC ha comprometido fondos para porciones del NHHIP, \$390 millones en 2017 en el segmento 3 y \$100 millones en el segmento 2. **Este compromiso del MPO aprovecha los más de \$4.6 mil millones comprometidos por la Comisión de Transporte de Texas.** Además, el TPC ha adoptado partes del NHHIP en los planes de mejora del transporte (TIPs, por sus siglas en inglés) de cuatro años de la región, específicamente el TIP 2017-2020 en 2018, el TIP 2019-2021 en 2018 y el TIP de 2021-2024 en 2020.

En 2020, TxDOT recibió la aprobación de FHWA de la determinación de conformidad de nivel de proyecto NHHIP para el EIS Final. Esta determinación está respaldada y basada en la determinación de conformidad regional adoptada por la MPO para el RTP de 2045. Además de ser adoptado en los documentos formales de planificación de la MPO (RTPs, determinaciones de conformidad y TIPs) como se describió anteriormente, el análisis de tráfico de TxDOT en cuanto al NHHIP se basa en los modelos de demanda de viajes de la MPO.

"Debemos utilizar los fondos disponibles ahora para abordar estas cuestiones, no tenemos la garantía de financiación en el futuro".

- Andrea French, Directora Ejecutiva del Grupo de Defensa del Transporte (TAG) Reunión de la Comisión de Transporte de Houston, 12 de noviembre de 2020

Contacto Externo y Participación NHHIP

El transporte es una parte esencial de la vida diaria que conecta a las personas con casi todas las actividades de sus vidas. Esto requiere una comprensión de la relación entre los diferentes factores que afectan a las personas dentro de sus comunidades. Es por eso que la aportación que este proyecto ha recibido es tan valiosa. A través de más de 300 reuniones públicas y de partes interesadas durante la última década, TxDOT ha recibido valiosos comentarios que ha incorporado en el diseño del NHHIP. Desde 2011, TxDOT ha realizado múltiples rondas de reuniones públicas para presentar opciones para el NHHIP y obtener información directa sobre las alternativas más viables. Una audiencia pública celebrada en mayo de 2017 y la publicación en línea de los documentos brindaron oportunidades para revisar y comentar la alternativa recomendada y el borrador de EIS. Más de 460 personas hicieron comentarios sobre el proyecto de EIS.

Desde la audiencia, TxDOT se ha reunido con más de 100 grupos comunitarios, propietarios, funcionarios y agencias locales electas y otras partes interesadas para discutir inquietudes y tomar comentarios adicionales, todos los cuales fueron considerados en el desarrollo del EIS Final. **A través de reuniones con el público, incluyendo residentes del área del proyecto, participantes, dueños de negocios y otras partes interesadas, TxDOT ha escuchado atentamente y reunido numerosas ideas y solicitudes con respecto al proyecto.** Cada uno ha sido considerado y muchos recibieron la proverbial "luz verde" y ahora forman parte del plan. Otros no pudieron ser incorporados en el diseño por razones de seguridad, o porque no cumplían con las directivas de Propósito y Necesidad del proyecto, mientras que hay otros que requieren un estudio adicional durante la fase de diseño detallado a seguir. En consecuencia, TxDOT preparó una serie de documentos técnicos titulados 'NHHIP Project Facts & Highlights' para ayudar a transmitir información concisa y clave sobre asuntos de alta prioridad al público. La serie de un total de 12 hojas de datos es fácilmente accesible en el sitio web del proyecto en: http://ih45northandmore.com/NHHIP_Project_Facts_and_Highlights.aspx. Para obtener más información sobre el NHHIP, escanee el código QR y vea el video Cambios para Mejor.

Además, TxDOT reunió a un grupo de líderes comunitarios que se reúne regularmente para conocer los detalles de los planes de mitigación de TxDOT. Específicamente, el Grupo de Sondeo de Vivienda y Comunidades revisa los planes de desplazamiento y reubicación, las oportunidades para aprovechar los esfuerzos, programas y recursos existentes, y otros asuntos de justicia ambiental. Además, se formó el Comité Directivo de Gestión de Tráfico del NHHIP para apoyar la exploración, planificación, avance y ejecución de estrategias para apoyar iniciativas de gestión de tráfico durante la construcción. La meta principal del Comité compuesto por personal de TxDOT, Ciudad de Houston, H-GAC, Harris County Engineering, METRO, Central Houston Inc., y otras partes clave interesadas en el corredor, es explorar, planificar y ejecutar estrategias para apoyar iniciativas de gestión de tráfico sólidas, innovadoras y proactivas para la construcción del NHHIP, a fin de minimizar los impactos adversos para la comunidad. **TxDOT ha excedido consistentemente los requisitos federales para el alcance y compromiso público.**

El EIS Final fue puesto a disposición para la revisión de agencias y el público el 25 de septiembre de 2020 y enviado a la EPA para presentar el Aviso de Disponibilidad, que apareció en el Registro Federal el viernes 9 de octubre de 2020. El 30 de octubre de 2020 se publicó un aviso adicional en el Registro Federal, que amplía la fecha de vencimiento de los comentarios públicos del 9 de noviembre de 2020 al 9 de diciembre de 2020. Se recibieron más de 400 comentarios escritos de agencias, funcionarios electos, organizaciones, empresas, grupos e individuos. Todos los comentarios recibidos fueron revisados y considerados en el desarrollo del ROD.

A medida que el NHHIP avanza en el desarrollo, TxDOT sigue comprometido con la continua incorporación de los aportes para hacer del proyecto un éxito para las comunidades adyacentes y el público itinerante.

"Este no es TxDOT de nuestro abuelo, de 1956. Ellos están comprometidos con la comunidad y podemos crear una plantilla del siglo XXI en esta área para que todos los departamentos de transporte de todos los Estados Unidos la emulen."

- Dr. Robert Muhammad, Presidente del Comité de Transporte Southeast Management District
Periódico Houston Defender, 3 de diciembre de 2020

Contenido preparado y distribuido por:
TxDOT Houston District 7600 Washington Avenue
Houston, TX 77007

Contáctenos: HOU-PIOWebmail@txdot.gov

Para más información sobre el proyecto por favor visite: <https://www.ih45northandmore.com> también puede encontrar más información en [txdot.gov](https://www.txdot.gov) y seguirnos en Facebook y Twitter/TxDOTHoustonPIO.

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

