

**MEMORÁNDUM DE ENTENDIMIENTO ENTRE EL  
DEPARTAMENTO DEL TRANSPORTE DE TEXAS Y LA  
CIUDAD DE HOUSTON  
ACERCA DEL  
PROYECTO DE MEJORA NORTH HOUSTON IDGHWAY<sup>1</sup>**

Este Memorándum de Entendimiento (“MdE”) se celebra entre el Departamento del Transporte de Texas, una agencia del Estado de Texas (el “TxDOT”) y la Ciudad de Houston, un municipio autónomo (la “Ciudad”) (en conjunto las “Partes”).

**CONSIDERANDOS**

CONSIDERANDO QUE, el Corredor Norte IH 45 desde la Circunvalación 8 Norte hacia y alrededor del Centro de Houston crea una conexión entre los residentes y empresas dentro de la región de Houston-Galveston y con destinos fuera del Estado de Texas.

CONSIDERANDO QUE, los tramos del Corredor Norte IH 45 entre la Circunvalación 8 Norte y el Distrito Central de Negocios de Houston no cumplen con los estándares actuales de diseño y requieren mejoras para la seguridad, la salud y la prosperidad tanto de la región como de quienes viven, trabajan y viajan a lo largo del corredor.

CONSIDERANDO QUE, desde el periodo de 2002 a 2005, la Autoridad Metropolitana de Tránsito del Condado de Harris (“METRO”), el TxDOT y el Consejo del Área de Houston-Galveston (“HGAC”) llevaron a cabo los Estudios de planificación de North- Hardy (los “estudios de planificación”) para identificar y abordar las necesidades de transporte en el Corredor North- Hardy. Los estudios de planificación contemplaron la totalidad del corredor del norte de Houston y concluyeron en que ni las mejoras de tránsito ni la autopista podrían resolver todas las necesidades de viaje y que se requería una mayor capacidad en el IH 45. Desde entonces, el alcance del proyecto NHHIP se ha reflejado consistentemente en los planes de transporte regional aprobados, propios de HGAC, y más recientemente en 2019 con el Plan de transporte regional 2045 y el Informe de la decisión de conformidad sobre la calidad del aire.

---

<sup>1</sup> Traducción: La Ciudad de Houston traduce materiales a otros idiomas para ayudar a las personas con conocimiento limitado del idioma Inglés. De haber diferencias entre lo dicho en Inglés y en otro idioma, la versión en Inglés será la oficial.

CONSIDERANDO QUE, en el Proyecto de mejora de la autopista del norte de Houston (“NHHIP” o “Proyecto”) tiene el propósito de realizar mejoras para el transporte al Corredor Norte IH 45. El NHHIP se divide en tres tramos, de los cuales el Tramo 1 abarca desde la Circunvalación 8 a 1-1-610, el Segmento 2 a lo largo del IH 45 desde IH 610 a IH 10, y el Tramo 3 que es el Circuito central, conformado por IH 45, IH 10 y US 59/IH 69.

CONSIDERANDO QUE, en consistencia con el alcance del proyecto, delimitado en los Planes de transporte regional de HGAC, el TxDOT evaluó las alternativas y los impactos ambientales para el NHHIP de conformidad con los requisitos de la Ley Nacional de la Política Ambiental (“NEPA”) de 1969 (42 USC 4321 y ss.). Los compromisos del TxDOT y las medidas de mitigación de conformidad con los procesos de la NEPA en la Declaración final de impacto ambiental (“FEIS”, en inglés) y el Registro de decisiones (“ROD”, en inglés) para el Proyecto. Nada en este MdE tiene el fin, o tendrá el efecto de, modificar los objetivos, acciones u obligaciones creadas por, o que se hallen dentro de la FEIS. Las obligaciones legales del TxDOT bajo los procesos de la NEPA permanecen sin cambios, y nada en este MdE compromete ni obliga a ninguna de las partes a ninguna acción ajena a dichas obligaciones.

CONSIDERANDO QUE, el TxDOT prepara una FEIS de conformidad con la NEPA y otras leyes para estudiar los impactos que pudiera ocasionar el Proyecto. El Proyecto analizado en la FEIS del TxDOT se basa en el alcance y la escala del Proyecto según se describe en los planes regionales descritos a continuación. El TxDOT completó el proceso de revisión ambiental para el Proyecto, al firmar el ROD el 3 de febrero de 2021.

CONSIDERANDO QUE, las Partes reconocen que el NHHIP dará numerosos beneficios a los residentes de la Ciudad de Houston, que incluyen los siguientes: hacer que IH 45, IH 10, e IH 69 cumplan con los estándares de diseño actuales para mejorar la seguridad y las operaciones; al abordar la demanda de viaje, cuyo incremento se proyecta con la creciente población; al mejorar la movilidad de cargas en camiones; al mejorar la resiliencia contra eventos climáticos y al reducir las probabilidades de inundación tanto en la carretera como en los vecindarios circundantes; al distribuir y fomentar el tránsito, los vehículos de alta ocupación, y la transición a vehículos eléctricos y autónomos; y bien, al mejorar tanto la accesibilidad como la seguridad de los ciclistas y peatones.

CONSIDERANDO QUE, la FEIS para el Proyecto identifica impactos potencialmente adversos para los vecindarios dentro de la huella del Proyecto junto con los esfuerzos de mitigación.

CONSIDERANDO QUE, a la fecha de este MdE, el Segmento 3 del NHHIP se incluye en el

Programa de mejora al transporte de 2021 a 2024 y que ha avanzado al punto de una planificación y diseño significativos. Los Tramos 1 y 2 aún no están en esta etapa y están adecuados para el refinamiento continuo y para la participación de la comunidad antes de realizar avances.

CONSIDERANDO QUE, la Ciudad de Houston presenta comentarios detallados durante el proceso NEPA, que incluyen la publicación de la DEIS, la FEIS y el ROD.

CONSIDERANDO QUE, la Ciudad de Houston y otras agencias asociadas tienen un interés sustancial en la manera como se implementa el NHHIP, han involucrado a sus partes interesadas, y han articulado sus metas para el proyecto en varias cartas dirigidas al TxDOT.

CONSIDERANDO QUE, este MdE documenta los compromisos de la Ciudad y el TxDOT para cooperar según lo aquí descrito, respecto a los esfuerzos de planeación e implementación del NHHIP. AHORA, POR LO TANTO, las Partes están de acuerdo de la manera siguiente:

#### TÉRMINOS

1. El TxDOT llevará a cabo los compromisos de mitigación delimitados en FEIS y ROD, según lo resumido en esta sección.
  - a. **Vivienda y cohesión comunitaria.** El TxDOT toma en cuenta que las interrupciones asociadas con la mudanza, pueden afectar el acceso de un residente a la estructura social de un vecindario. El objetivo del TxDOT es ayudar a que los hogares y los individuos mantengan sus redes existentes de apoyo social durante y después del proceso de reubicación. Para aquellos que serán desplazados debido al Proyecto, el TxDOT realiza un esfuerzo holístico para asistir a los individuos afectados y a minimizar la interrupción a los negocios y comunidades. El TxDOT realizará todo el esfuerzo para reubicar a los individuos desplazados a viviendas comparables dentro de sus comunidades. Además, el uso que el TxDOT le ha dado a la adquisición temprana por derecho de vía en muchas parcelas, le da una ventaja en tiempo al propietario/ocupante para planificar y realizar la adquisición de una nueva propiedad.
    - i. Entre las estrategias específicas de mitigación para abordar el impacto directo ocasionado por el desplazamiento de viviendas debido al Proyecto propuesto, se incluyen las siguientes:
      1. Brindar una compensación justa para todas las reubicaciones y desplazamientos conforme a la Ley de Reubicación Uniforme y

Políticas para la Adquisición de Bienes Inmuebles de 1970, según la enmienda; 49 CFR Parte 24, Subpartes de la C a la F; y las políticas y procedimientos del TxDOT,

2. Brindar apoyo de reubicación focalizado y servicios de traducción para desplazamientos residenciales (tanto de propietarios como de inquilinos) y desplazamientos no residenciales, como lo son negocios, escuelas, lugares de trabajo e instalaciones sin fines de lucro, y
  3. Ofrecer adquisición por adelantado para minimizar los estragos en desplazamientos residenciales y no residenciales para acelerar los procesos de mitigación y brindar asistencia focalizada para la reubicación.
  4. El TxDOT se compromete a asegurar que todas las personas desplazadas tengan acceso a una vivienda “digna, segura e higiénica”, y, para dicho fin, ha celebrado un contrato con la HHA para asegurar que puedan reemplazar las Unidades desplazadas Clayton y Kelly. Además, el TxDOT se compromete a ir incluso más allá, al destinar \$30 millones a iniciativas de vivienda asequible, que ayudarán a reemplazar las unidades de vivienda tomadas por el proyecto.
- ii. Mientras un residente impactado podría en última instancia elegir la ubicación de su nueva residencia, el TxDOT se ha comprometido a compensar a los individuos desplazados de manera tal que puedan reubicarse en una nueva residencia en sus comunidades actuales.
  - iii. *Servicios de reubicación mejorados.* El TxDOT también se compromete para brindar servicios de reubicación mejorada a manera de consultas para trabajar con los residentes afectados, uno a uno durante cada paso del proceso. Esto incluye servicios de consultoría individualizada para ayudar a los residentes a comprender los beneficios de la reubicación y los programas de asistencia. El TxDOT se asocia con organizaciones de la comunidad local para ayudar a implementar estos programas educativos y de divulgación.
    1. Además del valor justo de mercado para la propiedad adquirida, los propietarios que cualifiquen recibirán un suplemento de compra así como

asistencia con costes incidentales necesarios para comprar una vivienda comparable de reemplazo, digna, segura e higiénica. El suplemento de compra incluye la cantidad por la que una vivienda comparable de reemplazo excede el costo de adquisición de la vivienda de desplazo y ciertos costos y tarifas relacionados con el crédito. La asistencia complementaria brinda la oportunidad a un residente desplazado para reubicarse en una residencia comparable en la misma comunidad, aunque el costo de la vivienda de reemplazo pueda ser mayor que el costo de adquisición de la vivienda del desplazamiento. Entre algunos ejemplos de los tipos de compensación que podrían otorgarse en distintos casos de desplazamiento, se incluyen los siguientes:

- a. A un propietario de una propiedad residencial que vive en una casa impactada: se le compensa por la tierra, las mejoras y los costos de mudanza.
  - b. A un propietario de una propiedad residencial que le renta a un inquilino: se le compensa por la tierra y las mejoras.
  - c. A un inquilino que renta una propiedad residencial a su propietario: se le compensa por la diferencia entre el alquiler actual y el alquiler nuevo, durante 42 meses más los costos de mudanza.
  - d. A un propietario de una unidad multifamiliar: se le compensa por la tierra y las mejoras.
  - e. A un inquilino en una propiedad multifamiliar: se le compensa por la diferencia entre el alquiler actual y el alquiler nuevo, durante 42 meses más los costos de mudanza.
2. El suplemento de compra que el TxDOT le brinda a los inquilinos y a los dueños de las propiedades se puede usar como anticipos para nuevas propiedades, pago de impuestos, alquiler u otros gastos. No hay un suplemento específico para impuestos a la propiedad. Sin embargo, como parte de los programas educativos que estarán disponibles para aquellos que sean desplazados, el manejo de impuestos a la propiedad y la disputa de valuaciones son temas que se cubrirán como conocimiento esencial para los

propietarios de vivienda. Además, los individuos que sean desplazados recibirán asesoría individualizada sobre estos asuntos.

*iv. Programa de revitalización de vivienda asequible del NHHIP.*

1. El TxDOT ha documentado su compromiso para otorgar \$30 millones en asistencia financiera directa a los vecindarios afectados para apoyar las iniciativas específicas de vivienda asequible. Las iniciativas elegibles incluyen la construcción de vivienda unifamiliar o multifamiliar asequible y programas de apoyo que brinden asistencia y divulgación relacionadas con la vivienda asequible. Actualmente el TxDOT sostiene un diálogo con la Corporación de vivienda asequible del Estado de Texas, para administrar los fondos y trabaja activamente para establecer las particularidades de la implementación de este programa de subsidios, conocido como el Programa de revitalización de vivienda asequible del NHHIP.
2. El TxDOT acepta ajustad el monto de los fondos destinados para las iniciativas de vivienda asequible en proporción con el cambio en el Precio indexado al consumidor entre la fecha en que este MdE se ejecuta y la fecha en que los fondos se dispersarán.
3. Para facilitar el diálogo sobre las particularidades del Programa de revitalización de vivienda asequible del NHHIP, el TxDOT articuló el Grupo de discusión para las comunidades y la vivienda de NHHIP del 1H 45, que consiste de los líderes de la comunidad, los representantes de la agencia relacionada (entre los que se incluye de manera no limitativa a las divisiones de Planificación, Vivienda y Obras públicas de la Ciudad de Houston), influenciadores sobre decisiones y defensores comprobados para las comunidades impactadas. El Grupo de discusión ayudará a revisar, desarrollar y, cuando sea adecuado, expandir los programas del TxDOT para la mitigación y los esfuerzos relacionados con la vivienda y los impactos a la comunidad. El TxDOT cree que tendrá la oportunidad de abordar asuntos relacionados con la comunidad/vivienda a través del Grupo de discusión sobre vivienda y comunidades, y al escuchar a aquellos que serán impactados directamente por el Proyecto, esto con la sensibilidad

adecuada y de manera culturalmente compatible.

4. La asistencia brindada a través del programa de Revitalización de vivienda asequible del NHHIP, será prioritaria para los vecindarios más impactados por el NHHIP. Independence Heights; Near Northside; Greater Fifth Ward; y Greater Third Ward.

v. *Autoridad de la Vivienda de Houston, (HHA)*: Las acciones realizadas para mitigar los impactos a Clayton Homes y Kelly Village se enfocan en asegurar que los residentes desplazados de ambas comunidades cuenten con varias opciones de reubicación cuya disrupción en sus vidas sea mínima. Para facilitar la responsabilidad de reubicar residentes que vivan en propiedades de la HHA que serán impactadas directamente por el Proyecto, el TxDOT realiza esfuerzos de la siguiente manera:

1. que el 100 por ciento de las 296 unidades en Clayton Homes sean reubicadas, lo que incluye 112 unidades que han sido inhabitables desde que el Huracán Harvey las inundó.
2. Los residentes de Clayton Homes no tendrán que reubicarse hasta que la tierra actualmente ocupada por Clayton Homes sea necesaria para la construcción del NHHIP.
3. El TxDOT y HHA han celebrado un acuerdo en el que HHA, con fondos del TxDOT, construirá vivienda de reemplazo para residentes desplazados de Clayton Homes.
4. El 80 por ciento de las unidades de vivienda de reemplazo se construirán dentro de dos millas de la ubicación actual de Clayton Homes para preservar la cohesión de la comunidad.
5. Los actuales residentes de Clayton Homes tienen los primeros derechos para reubicarse en las unidades nuevas construidas.
6. A los residentes desplazados de Kelly Village se les asignarán especialistas en reubicación, que se hallarán en el sitio para evaluar las necesidades de cada residente y para brindar una transición suave a las otras opciones de vivienda.
7. A los residentes de Kelly Village se les ofrecerán Vales de elección de

vivienda o se les dará prioridad para residir en otras unidades de HHA.

8. El TxDOT comprará propiedades adicionales de Kelly Village para dar espacio abierto adicional para aquellos residentes que permanezcan en Kelly Village.

vi. *Pérdida de vivienda.* Además de las mitigaciones y compromisos antes descritos bajo la sección que trata sobre la Vivienda y la Cohesión comunitaria, el TxDOT se compromete además con las siguientes medidas enfocadas en minimizar la pérdida neta de vivienda en relación al Proyecto:

1. Consistente con la Sección a.v. anterior, el TxDOT está comprometido con el remplazo de unidades de vivienda pública por el NHHIP, cuyo resultado sea una pérdida de vivienda cero de unidades de vivienda pública a lo largo del corredor **NHHIP**.
2. Consistente con la Sección a. iv. anterior, el TxDOT está comprometido para trabajar con la Corporación de vivienda asequible del Estado de Texas para desarrollar los criterios del programa de subsidios para incentivar a los solicitantes a aprovechar sus contribuciones financieras de manera tal que se maximice la contribución de \$30 millones a la que el TxDOT se comprometió, lo que resultaría en la construcción de tantas unidades de vivienda asequibles como sea posible.
3. El TxDOT está preparado para dialogar con la Ciudad sobre el uso de porciones del futuro derecho de vía excedente del Proyecto para vivienda asequible y/o de trabajadores según sea desarrollado por terceros en una sociedad potencial con la Ciudad.

b. **Drenaje y mitigación de inundaciones.** El NHHIP recolectará, conducirá y detendrá, donde sea necesario, las aguas pluviales evacuadas no solo desde las autopistas, sino desde propiedades adyacentes dentro de los límites del Proyecto que actualmente drenen hacia las autopistas, con base en los datos aplicables sobre precipitaciones que estuvieran disponibles al momento del ROD. El TxDOT comprende que la infraestructura de carreteras está integrada en el patrón de drenaje general de la ciudad. El TxDOT trabaja en relación estrecha con la Ciudad de Houston y el Distrito de control de inundaciones del Condado de Harris para identificar las oportunidades al desarrollo de sociedades que



aprovecharán los roles y responsabilidades, así como los recursos de cada entidad para entregar mejoras al drenaje dentro de la vecindad del Proyecto. Trabajando con nuestros socios de la localidad, el TxDOT desarrolla mejoras que reducirán las elevaciones de agua dentro del bayou, de manera que la evacuación de agua de pueda distribuir con resiliencia e incorporarse al sistema. Como ejemplo, dos derivaciones a lo largo del Bayou Buffalo en el distrito comercial central se hallan en desarrollo y podrían distribuir más evacuación durante eventos con precipitaciones de alta intensidad. El TxDOT se compromete específicamente con las siguientes medidas de mitigación de inundaciones:

- i. El TxDOT usará los Datos sobre precipitaciones del nuevo Atlas 14 en el diseño del drenaje del Proyecto.
- ii. Las vías principales y las vías controladas (que incluyen las secciones deprimidas) están diseñadas para distribuir el modelo actual de tormenta con periodo de 500 años y conforme a las pautas y criterios más recientes que exige el Distrito de control de inundaciones del Condado de Harris.
- iii. El TxDOT ha realizado un diseño ingenieril significativo para identificar las mejoras al drenaje en todos los tramos del NHHIP. Entre estas mejoras se incluyen nuevas estaciones de bombeo, nuevos estanques de captación y la conversión de alcantarillas existentes con puentes.
- iv. El TxDOT es un socio ingenieril y financiero en los canales norte y sur de la circunvalación del Bayou Buffalo, dirigido por la ciudad, en el Distrito comercial central de Houston. El TxDOT y la Ciudad actualmente desarrollan un acuerdo en el que el TxDOT brindará \$20 millones a la Ciudad para la implementación de canales de derivación, lo que es una iniciativa posterior al Huracán Harvey, por parte de la Agencia federal de gestión de emergencias.
- v. El TxDOT tiene interés en hallar más oportunidades para aprovechar nuestras mejoras con aquellos por la Ciudad y el Distrito de control de inundaciones del Condado de Harris en las cuencas del Bayou Little White Oak y del Bayou Halls.

**c. Reducir la huella del NHHIP durante el diseño de detalle.**

- i. Consistente con los requisitos de toda la ley estatal y federal, lo que incluye a la NEPA y al Título IV, y consistente con las acciones establecidas en el ROD y la FEIS, el TxDOT mantiene su compromiso para evaluar oportunidades razonables

para reducir la huella del proyecto de maneras que no comprometan la integridad y funcionalidad del propósito y la necesidad del Proyecto, según está descrito en el ROD. El TxDOT está de acuerdo en que las solicitudes para reducir la huella del Proyecto deberían evaluarse con un enfoque en lo siguiente:

1. Fortalecer la economía de Houston;
2. Reducir las inundaciones en y fuera de la autopista;
3. Hacer que viajar sea algo más seguro para todos los usuarios de la autopista;
4. Brindar una capacidad de largo plazo para todos los usuarios de la autopista, lo que incluye automóviles, fletes y tránsito;
5. Servir y preservar los vecindarios a lo largo del corredor, y a su vez, mejorar la conectividad entre vecindarios;
6. Mitigar los impactos a los parques y espacios al aire libre existentes mientras se crean oportunidades adicionales para el espacio al aire libre; y
7. Asegurar que las rutas de evacuación sean asequibles.

- ii. El TxDOT acepta ejercer el derecho de vía en la menor medida posible según lo permita y lo defina la ley, tras la evaluación de la huella del proyecto, descrita en la Sección I .c.i.
- iii. Es importante tomar en cuenta que cualesquiera propuestas para reducir la huella del Proyecto no deben comprometer la seguridad, la mitigación de inundaciones, los estándares de diseño, los costos de transporte y la efectividad de la evacuación.

d. **Tránsito y Carriles MaX.** El NHHIP ha sido diseñado para ser compatible con la infraestructura de tránsito actual en el área y el TxDOT sigue coordinando con METRO, El NHHIP abordará los problemas identificados en los estudios para las carreteras. Las provisiones a continuación, son consistentes con el alcance del proyecto según lo comprometido en la FEIS y el ROD. Las mejoras propuestas a la autopista del NHHIP incorporarán el servicio de autobús urbano METRO tanto actual como futuro:

- i. Los carriles MaX propuestos tendrán una huella flexible de dos direcciones, las 24 horas del día, los 7 días de la semana para operaciones que incluirán la alta ocupación vehicular (HOV), el autobús y el tránsito sobre neumáticos de goma de alta capacidad (por ej. Autobús de tránsito rápido [BRT]) y los futuros vehículos

autónomos. El TxDOT seguirá trabajando con METRO para abordar las futuras necesidades de la región, respecto al tránsito.

- ii. El TxDOT trabajará con METRO para hallar una solución mutuamente aceptable para abordar impactos a corto y largo plazo a las instalaciones de tránsito existentes en el Tramo 3 en el Centro de tránsito Wheeler.
- iii. El TxDOT trabajará con METRO para hallar una solución mutuamente aceptable que se requiera para abordar el reemplazo de la Rampa de conexión del centro.
- iv. Consistente con la FEIS y el ROD, los vehículos de transporte de un solo ocupante tendrán prohibido usar los Carriles MaX I-45.
- v. Con las principales metas de movilizar el máximo número de personas y de mantener la consistencia con las políticas de la localidad, el TxDOT se compromete a colaborar con METRO y otras partes interesadas en la región, interesadas en el diseño, la construcción y cualesquiera cambios potenciales en el uso permitido de los Carriles MaX I-45, y se compromete para asegurar que la construcción inicial del proyecto NHHIP incorporará las operaciones de tránsito seguro/BRT y ninguna reconstrucción o modificaciones al NHHIP/ los Carriles MaX se requerirá para lo mismo.
- vi. El TxDOT seguirá coordinándose con METRO durante la fase final de diseño del NHHIP para incorporar otros elementos del plan METRONext, como la Línea Universitaria BRT, el servicio exores de autobús de 2 direcciones a lo largo de I 69, y a mantener el diálogo sobre las paradas intermedias a lo largo de I-45.
- vii. El TxDOT trabajará con METRO para mantener al mínimo las interrupciones temporales al tren ligero y a los servicios de tránsito en autobús durante la construcción del NHHIP, y mantendrá el diálogo sobre las medidas de mitigación para interrupción a los servicios de tránsito existentes.
- viii. El TxDOT evaluará las oportunidades para refinar la huella del derecho de vía durante el diseño de detalle. El TxDOT considerará opciones adicionales para distribuir la demanda multimodal de manera consistente con el Artículo 2 referente a las comunicaciones y las líneas abiertas de comunicación.

**e. Conectividad.**

- i. El TxDOT analizará las operaciones del tráfico y los impactos en calles

importantes de la Ciudad, con base en los cambios generados por NHHIP y mantendrá el diálogo sobre las medidas de mitigación de impactos en las calles relevantes de la Ciudad.

- ii. Incluso aunque hay algunos cierres permanentes, que son inevitables en algunas calles, habrá nuevas conexiones locales entre calles; esto mejorará la conectividad del vecindario. Estos cierres permanentes solo son posibles debido al Proyecto.

Estas incluyen:

1. Áreas peatonales y para ciclistas en cruces de calles a través de las autopistas;
2. La extensión de la calle Hamilton Street detrás del Centro de convenciones George R. Brown;
3. La reconexión de la calle Andrews Street en Fourth Ward;
4. La conexión de Lamar Street, McKinney Street y Walker Street con Hamilton Street;
5. La calle Blue Bell a través de IH 45; y
6. La distribución de una envolvente para la futura extensión de San Jacinto, bajo IH 10.

- iii. Consistente con los requisitos de toda la ley estatal y federal, incluyendo la NEPA y el Título VI, y consistente con las acciones establecidas por el ROD y la FEIS, el TxDOT permanece comprometido con la evaluación de la viabilidad de las solicitudes de la Ciudad de Houston para mejorar la conectividad del vecindario, a través de lo siguiente:

1. Nueva salida de Ill 10 en dirección este hacia Gregg Street en Fifth Ward;
2. Nueva carretera en dirección oeste IH 10 a través de Ill 69 en Fifth Ward;
3. Mantenimiento de la calle Cleburne a través de Ill 69 en Third Ward;
4. Mantenimiento de la calle Runnels Street a través de Ill 69 en EaDo;
5. Nueva rampa de salida de Ill 45 en dirección sur hacia North Main Street en Heights y Historic Northside;
6. Modificación de las rampas de Ill 69 hacia Jackson Street y Chenevert Street;
7. Provisión de 3 carriles de circulación de Jackson a Congreso;
8. Evaluación del abandono ocasionado por la ciudad de "Viejo" Hamilton, de

Commerce Street a Texas Avenue; y

9. Mantenimiento de la conexión vehicular y peatonal hacia el Centro a través del Conector de Av. Houston.

10. Evaluación de la adición de un nuevo puente peatonal/ciclista en North Street sobre IH 45 entre Heights e Historic Northside.

**f. Espacio de parques y Diseño urbano**

- i. El Proyecto no impediría las actividades, características o atributos de cualesquiera parques públicos. Aun así, se han realizado esfuerzos para dar mantenimiento al espacio abierto existente y las áreas de captación de aguas pluviales propuestas se evalúan como espacios abiertos potenciales. El TxDOT se coordinará con los grupos locales y las agencias para dar lugar a las mejoras conforme a los estándares de paisajismo y uso recreativo del espacio abierto, en las áreas de captación de aguas pluviales y alrededor de estas, cuando sea viable.
- ii. Solicitudes para modificar la colocación de estanques de captación y/o para modificar los bancos de las vías pluviales de los bayou, se evaluarán dentro del contexto de, y tomando en cuenta, el trabajo significativo para el que TxDOT, la Ciudad y el Distrito de control de inundaciones del Condado de Harris han colaborado hasta la fecha.
- iii. El TxDOT se coordinará con la Ciudad y los miembros de la comunidad vecina para identificar usos secundarios para el espacio abierto público alrededor de las áreas de captación y para identificar las rutas de senderismo, mientras se preserva la principal función del drenaje de las áreas de destino.
- iv. El TxDOT trabajará en conjunto con la Ciudad para identificar oportunidades para nuevos espacios abiertos y conexiones de senderos. El TxDOT se ha comprometido a:
  1. Diseñar y construir nuevos componentes de autopista con un tema neutral, de modo que los elementos de la autopista retrocedan visualmente y que los componentes verdes del paisaje tengan más presencia, en la medida de lo posible.
  2. Mantener el espacio abierto existente y evaluar las áreas propuestas para captación de agua pluvial como espacios abiertos potenciales. Donde la

- perturbación del espacio público sea inevitable, el TxDOT trabajará junto con la Ciudad para buscar y desarrollar espacios abiertos adicionales, siempre que sea posible.
3. Coordinar con los grupos locales y las agencias para dar lugar a las mejoras conforme a los estándares de paisajismo y uso recreativo del espacio abierto, en las áreas de captación de aguas pluviales y alrededor de estas, cuando sea viable.
  4. Colaborar con la Ciudad y otras partes interesadas para crear espacios recreativos alrededor de las áreas de captación de agua pluvial.
  5. Colaborar sobre nuevas conexiones de senderos a lo largo de los bancos de Buffalo Bayou, White Oak Bayou, Little White Oak Bayou, y Halls Bayou.
  6. Colaborar para identificar amenidades para las secciones de autopista cubiertas.
  7. Identificar oportunidades para reconocer y fortalecer la historia y las culturas de los vecindarios circundantes. Una de esas oportunidades es Emancipation Trail (el sendero de la emancipación), que queda muy cerca del proyecto y lo cruzaría. El TxDOT trabajará con las entidades que están en las etapas tempranas de evaluación de las conexiones de senderos e incorporará tantos elementos como sea viable en el NHHIP.
2. El TxDOT acepta seguir participando en el proceso del Grupo de Facilitación dirigido por la Ciudad para mantener abiertas las vías de entrada y comunicación con los residentes de la Ciudad y las partes interesadas.
  3. La Ciudad reconoce los esfuerzos realizados por el TxDOT para mitigar los impactos y desarrollar un Proyecto de alta calidad que beneficiará a la Ciudad y sus residentes. La Ciudad apoya al TxDOT para cumplir con sus compromisos según se resumen en este MdE y asistirá al TxDOT al trabajar con las partes interesadas en el proyecto, con el fin de avanzar en las actividades del proyecto NHHIP aquí descritas junto con el apoyo a los esfuerzos del TxDOT para implementar las medidas de mitigación requeridas, según se le solicitan.
  4. Este MdE representa el acuerdo entre las partes, seguido de los intentos de buena fe para abordar las inquietudes presentadas por la ciudad con respecto al **NHHIP**. Con el compromiso del TxDOT con los términos enumerados en este acuerdo, las partes comprenden que las

inquietudes de la ciudad quedan satisfechas y que la Ciudad apoya el proyecto.

5. Si se cancela la construcción de cualquier tramo del **NHHP**, se extinguirán las responsabilidades de cada una de las partes en virtud del presente MdE en lo que respecta a dicho segmento.

EN FE DE LO CUAL, las Partes han dispuesto que el presente MdE se ejecute debidamente en la forma que se indica a continuación.

● \_\_\_\_\_ *Seun*  
● \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Fecha: December 19, 2022

**TEXAS DEPARTMENT OF TRANSPORTATION**

By: *M. Williams*  
Marc D. Williams, P.E. Director ejecutivo del TxDOT

Fecha: December 16, 2022