

# Northpark Drive Reconstruction

From East of Russell Palmer Road to East of Woodland Hills Drive



March 7, 2024

## Quick Facts

**Project Location:**  
Northpark Drive  
Harris and Montgomery Counties

**Project Length:**  
Approximately one (1) mile long

**Project Limits:**  
From 750 feet east of Russell Palmer Road to 800 feet east of Woodland Hills Drive

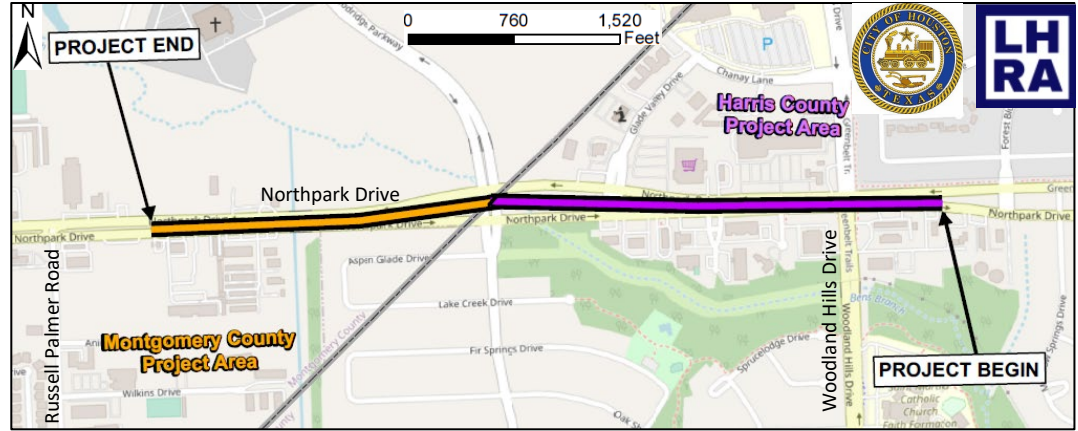
**Estimated Cost & Funding:**  
Estimated project cost: \$69.6 million  
The project is federally and locally funded.

**Project Reference Numbers:**  
0912-37-245 & 0912-72-618

**Right of Way Needs:**  
3.7 acres of additional ROW

**Potential Displacements:**  
No displacements  
34 partial acquisitions

The environmental review, consultation, and other actions required by applicable Federal environmental laws for this project are being, or have been, carried-out by TxDOT pursuant to 23 U.S.C. 327 and Memorandum of Understanding dated December 9, 2019, and executed by FHWA TxDOT.



## Welcome to the Public Meeting

The Texas Department of Transportation (TxDOT) welcomes you to the public meeting. This public meeting is being conducted both virtually and in-person. Both options provide an opportunity to view a pre-recorded presentation in English and Spanish and provide your feedback on the proposed project. The purpose of the public meeting is to engage with the community and gather feedback on this proposed project. Your input is important in the project development process. Details on how to comment are on the following page.

## Project Description

During this public meeting, you are invited to review materials for the proposed improvements to Northpark Drive, from 750 feet east of Russell Palmer Road to 800 feet east of Woodland Hills Drive, in Harris and Montgomery Counties. The project would include the reconstruction and widening of approximately one (1) mile of Northpark Drive from a four-lane to a six-lane roadway. The reconstructed roadway would include three 12-foot-wide lanes in each direction, 1-foot-wide outside/inside shoulders, and left and right turning lanes. The area where the grassy median is today would be repurposed to use as turning lanes or additional travel lanes. The reconstruction may also include new signals at the Woodland Hills Drive and Hidden Pines Drive intersections, pending traffic studies at both locations. To provide drainage, the project also proposes new drainage features, including open ditches, curb-and-gutter, and one stormwater detention basin in a location yet to be determined.

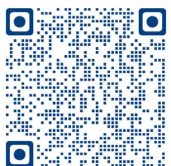
## Project History

In May 2015, the Lake Houston Redevelopment Authority (LHRA) commissioned the Kingwood Area Mobility Study, which included several stakeholder meetings and workshops. The findings and feedback from this study resulted in the two-phased Northpark Drive Corridor Project, which prioritized traffic flow and drainage improvements. It also determined the need for Northpark Drive to be a safe evacuation route for Kingwood area residents, businesses and commuters.



For more information, go to: [www.txdot.gov/projects/hearings-meetings.html](http://www.txdot.gov/projects/hearings-meetings.html) or scan the code here.

Follow us on Twitter at @TxDOTHouston

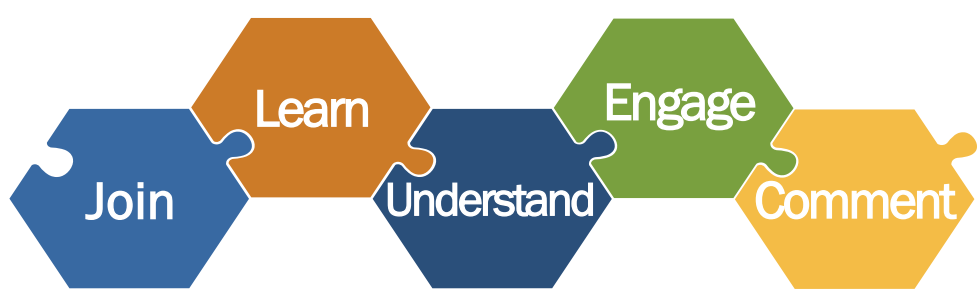


# Why is this project proposed?

The purpose of this project is to reduce traffic congestion, improve stormwater conveyance, increase safety for pedestrians and bicyclists, and to elevate the road above rainfall inundation levels during inclement weather on Northpark Drive.

## Questions or Need Help

Gabriel Adame:  
NEPA Public Engagement  
Coordinator  
(713) 802-5199  
[Gabriel.Adame@TxDOT.gov](mailto:Gabriel.Adame@TxDOT.gov)



## How to Get Involved

You are invited to participate in the development of this project by reviewing the materials and providing comments.

You may submit comments in any language in the following ways:

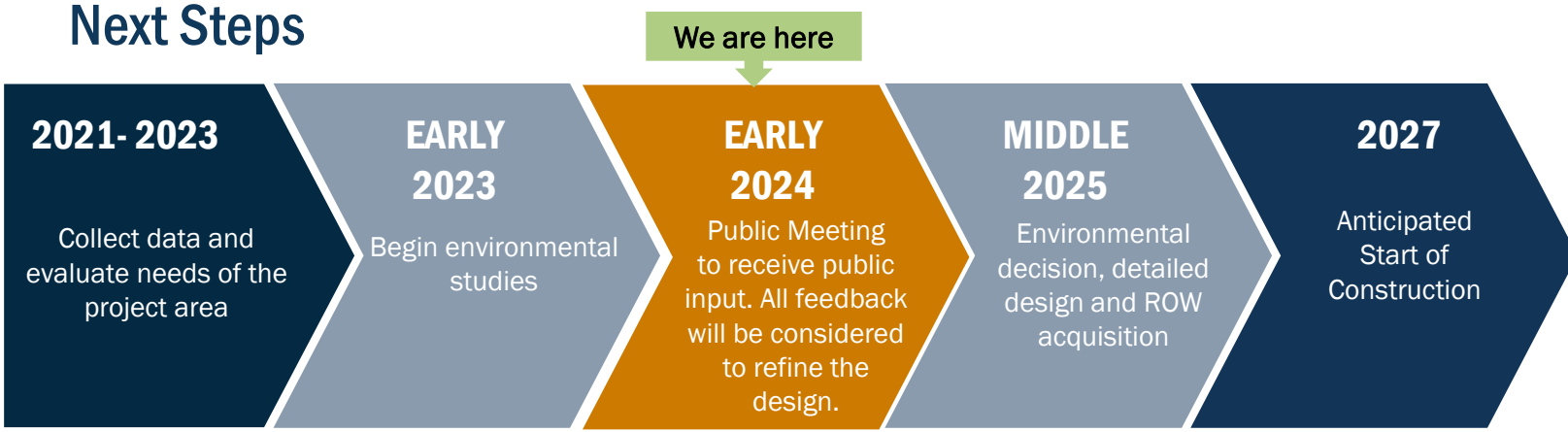
- Place the comment card in the Comment Box at the in-person open house.
- Send your comment via U.S. Mail postmarked by Friday, March 22, 2024:  
TxDOT Houston District  
Advanced Project Development Director  
P.O. Box 1386  
Houston, Texas 77251-1386
- Send your comment via email to:  
[HOU-PIOwebmail@txdot.gov](mailto:HOU-PIOwebmail@txdot.gov)

All comments must be received or postmarked by Friday, March 22, 2024, to be considered in the official public meeting summary report.

Documentation of this public meeting will be available online at the project webpage when completed. This report will contain responses to all comments received by the deadline.

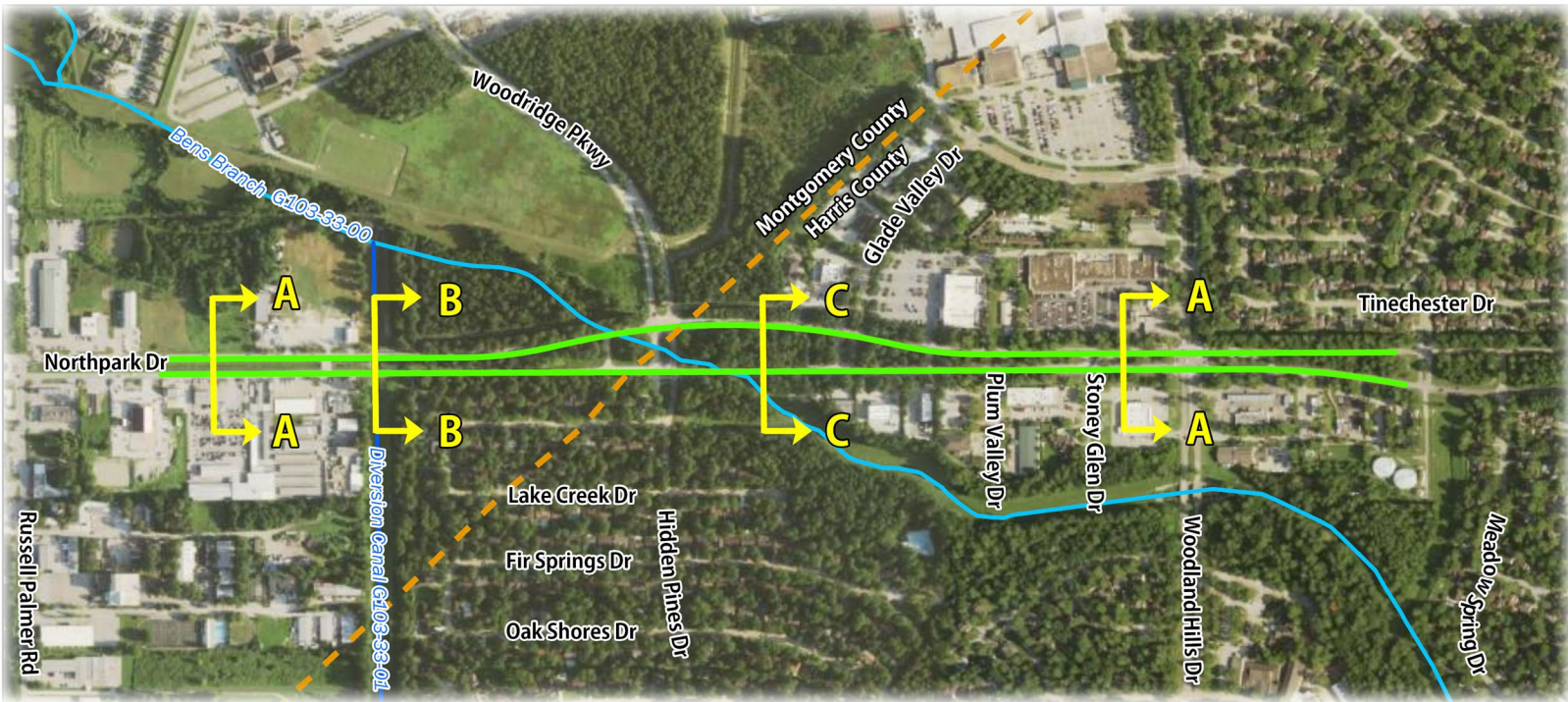
Please reference the project number shown on the first page in all communication.

## Next Steps



\* This schedule is approximate and subject to change

## Existing Location of Sections A-C



The current layout of Northpark Drive can be separated into distinct sections. The different configurations of these sections are illustrated using typical sections, which are cross-sections of how the roadway looks today.

Existing typical section A covers two separate limits of the project corridor:

- 1) From just east of Russell Palmer Road to the Kingwood Diversion Ditch
- 2) From just east of Stoney Glen Drive to just east of Woodland Hills Drive

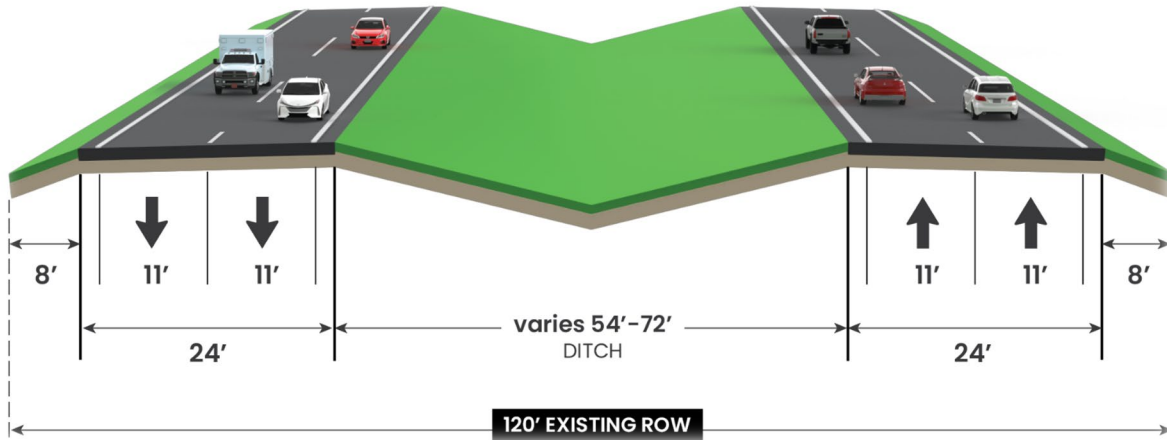
Existing typical section B begins at the Kingwood Diversion Ditch crossing and ends west of Glade Valley Drive.

Existing typical section C begins west of Glade Valley Drive and extends to just east of Stoney Glen Drive.

## Typical Section A

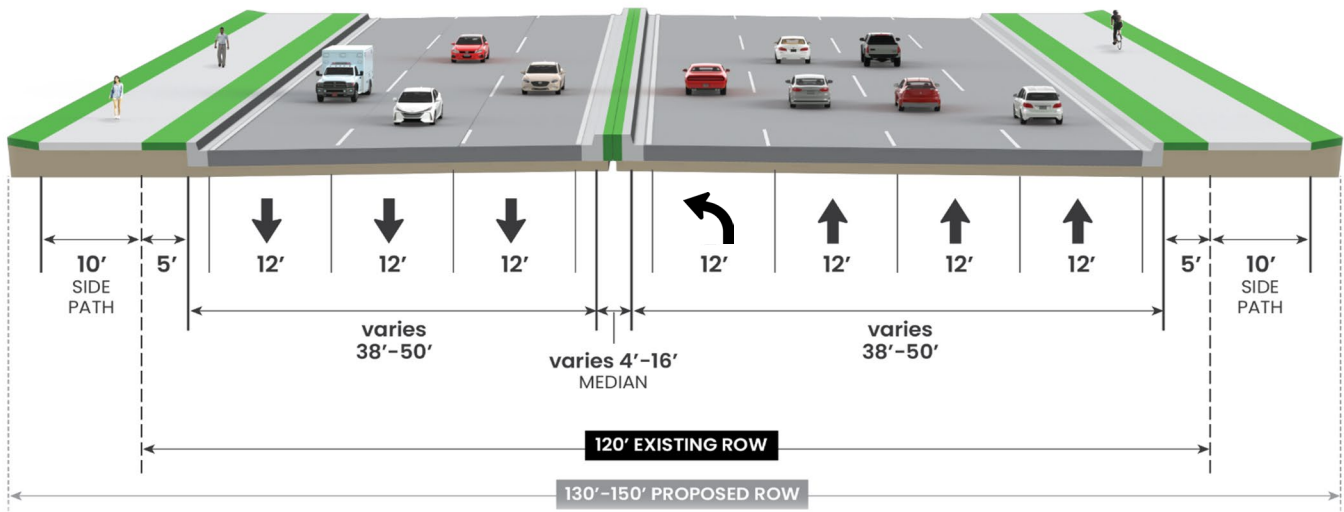
From east of Russell Palmer Rd. to Kingwood Diversion Ditch and  
From east of Stoney Glen Dr. to east of Woodland Hills Dr.

### Existing Section A



Existing typical section A currently has four, 11-foot-wide travel lanes, with a grass ditch median varying in width between 54 and 72-feet-wide. The existing right of way (ROW) extends approximately 120-feet-wide.

### Proposed Section A

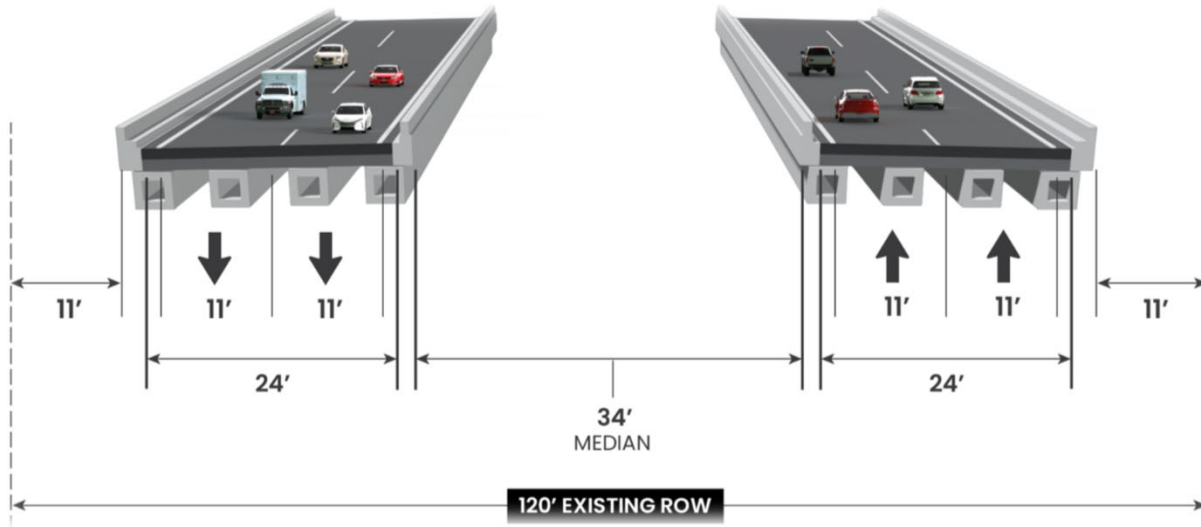


Proposed typical section A would have six 12-foot-wide travel lanes, one 12-foot-wide turning lane, two 10-foot-wide side paths and varying right of way width from 130 to 150-feet-wide.

## Typical Section B

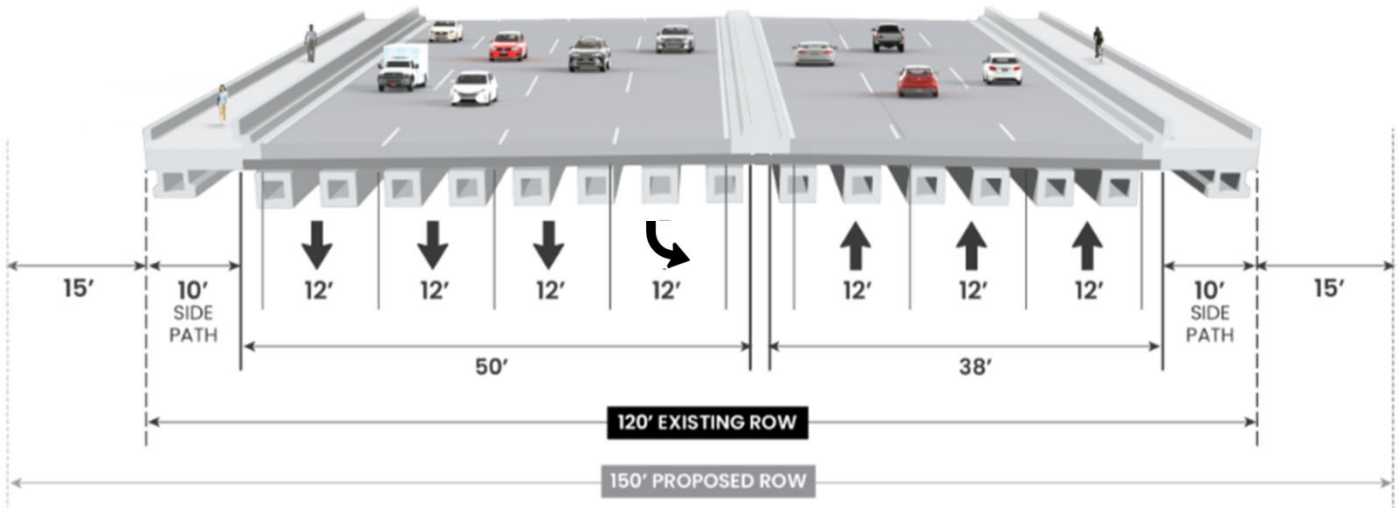
At Kingwood Diversion Ditch to west of Glade Valley Dr.

### *Existing Section B*



Existing typical section B is comprised of two 32-foot-wide bridges. Each bridge includes two 11-foot-wide travel lanes.

### *Proposed Section B*



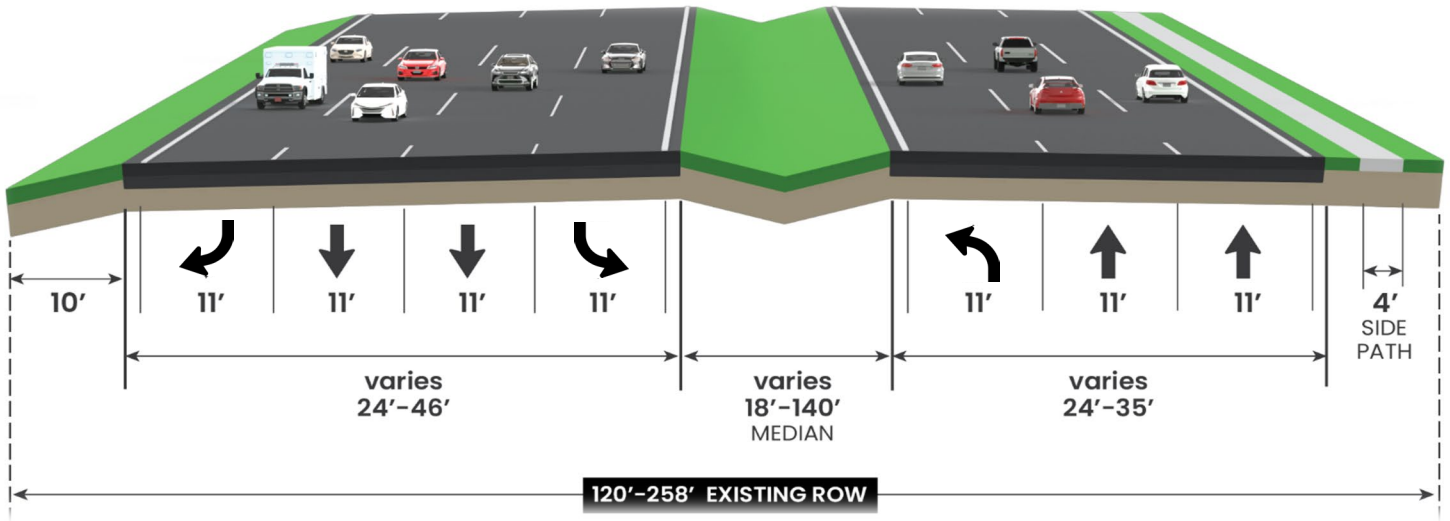
Proposed typical section B would be comprised of a 116-foot-wide bridge spanning across the Kingwood Diversion Ditch. This section would also include six 12-foot-wide travel lanes and a left turning lane running westbound.

There would also be two-foot-wide outside buffers, 10-foot-wide side paths, and 4-foot-wide medians. The proposed minimum right of way would increase to 150-foot-wide.

## Typical Section C

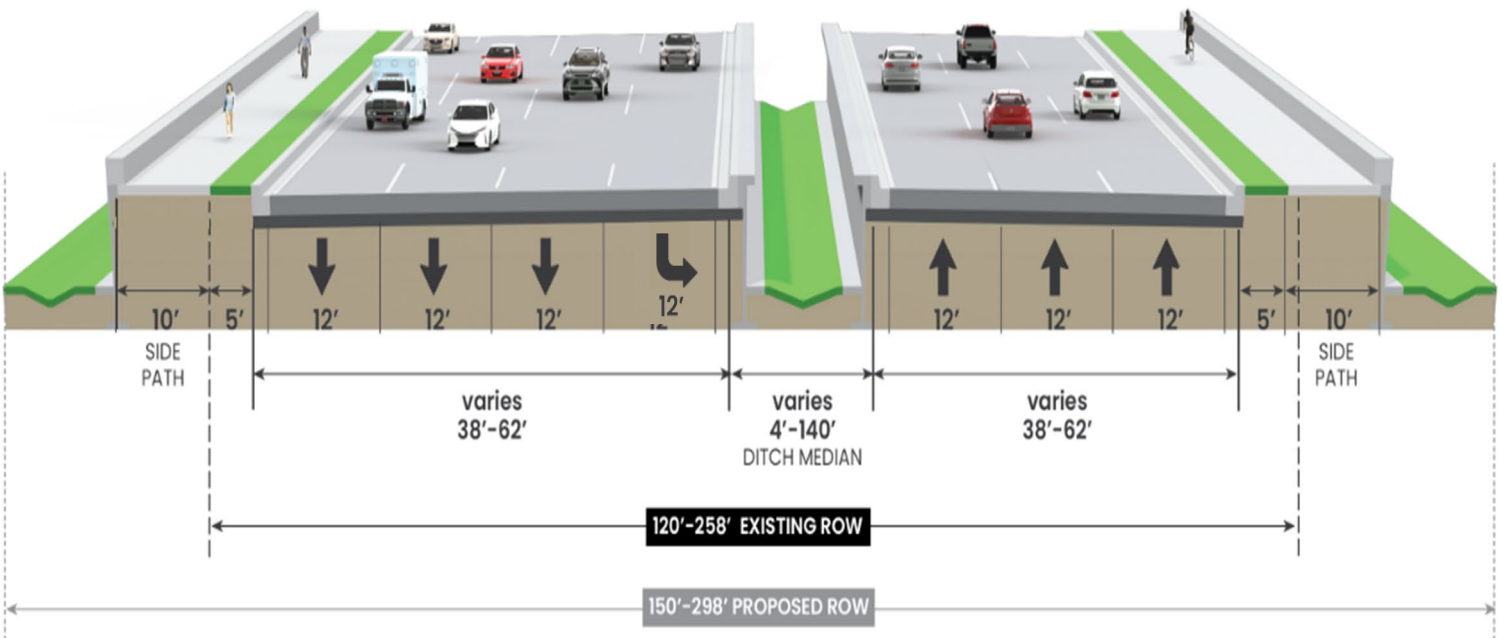
From west of Glade Valley Dr. to east of Stoney Glen Dr.

### Existing Section C



The existing typical section C has four 11-foot-wide travel lanes and 11-foot-wide left and right-turning lanes at cross streets. There are grassy medians between 18 and 140-feet-wide, with a 10-foot-wide grassy shoulder running westbound outside of the lanes and a 4-foot-wide sidewalk running eastbound. The existing right of way in this section varies in width between 120 and 258-feet-wide.

### Proposed Section C



Proposed typical section C would have six 12-foot-wide travel lanes and 12-foot-wide left turning lanes at cross streets. There would also be 5-foot-wide outside buffers and 10-foot-wide side paths in each direction. Proposed ditch medians would be included with retaining walls constructed to separate the travel lanes and to reduce the impact on existing trees.

# Reconstrucción de Northpark Drive

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



7 de marzo de 2024

## Datos breves

**Ubicación del Proyecto:**  
Northpark Drive  
Condados de Harris y Montgomery

**Longitud del Proyecto:**  
Aproximadamente una (1) milla de largo

**Límites del Proyecto:**  
Desde 750 pies al este de Russell Palmer Road hasta 800 pies al este de Woodland Hills Drive

**Costo Estimado y Financiación:**  
Costo estimado del proyecto: \$69,6 millones.

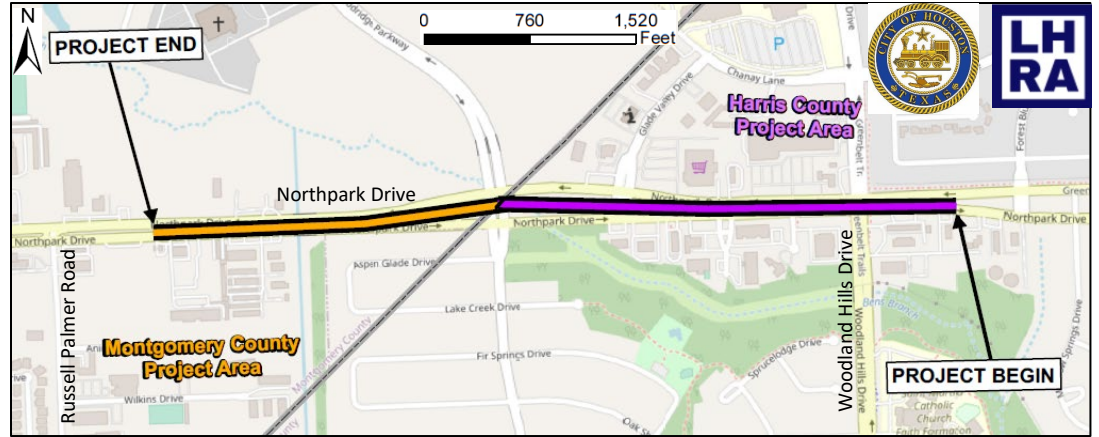
El proyecto cuenta con financiación federal y local.

**Números de Referencia del Proyecto:**  
0912-37-245 & 0912-72-618

**Necesidades de Derecho de Vía:**  
3.7 acres de ROW adicional

**Desplazamientos Potenciales:**  
Sin desplazamientos  
34 adquisiciones parciales

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



## Bienvenidos a la Reunión Pública

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

## Descripción del Proyecto

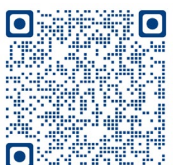
Durante esta reunión pública, le invitamos a revisar los materiales para las mejoras propuestas para Northpark Drive, desde 750 pies al este de Russell Palmer Road hasta 800 pies al este de Woodland Hills Drive, en los condados de Harris y Montgomery. El proyecto incluiría la reconstrucción y ampliación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

## Historia del Proyecto

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



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

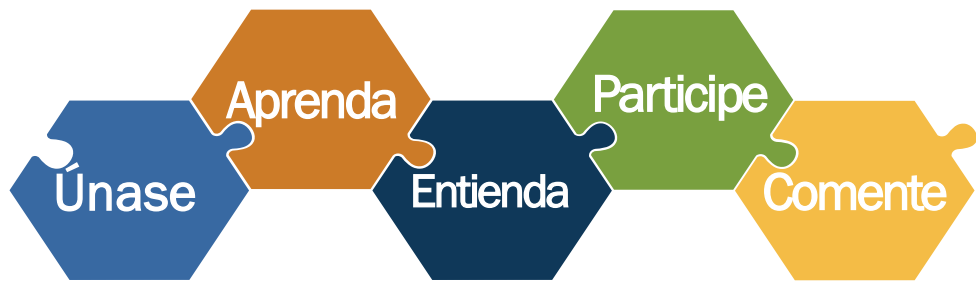


# ¿Por qué se propone este proyecto?

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

## Preguntas o Necesita Ayuda

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



## Cómo Involucrarse

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

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

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

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

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

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

## Próximos Pasos

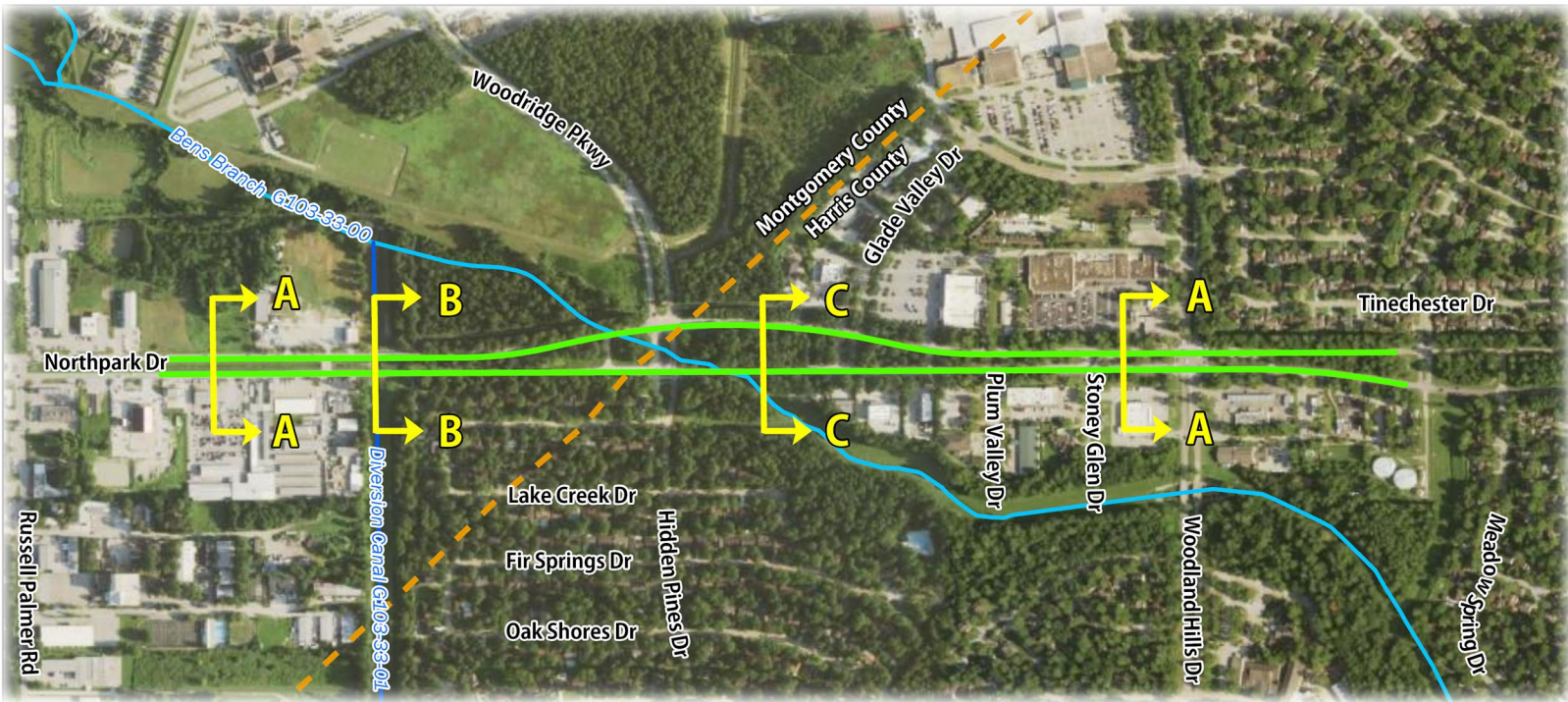
Estamos aquí



\* Este calendario es aproximado y está sujeto a cambios.



## Ubicación Actual de las Secciones A-C



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

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

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

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

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

## Sección Típica A

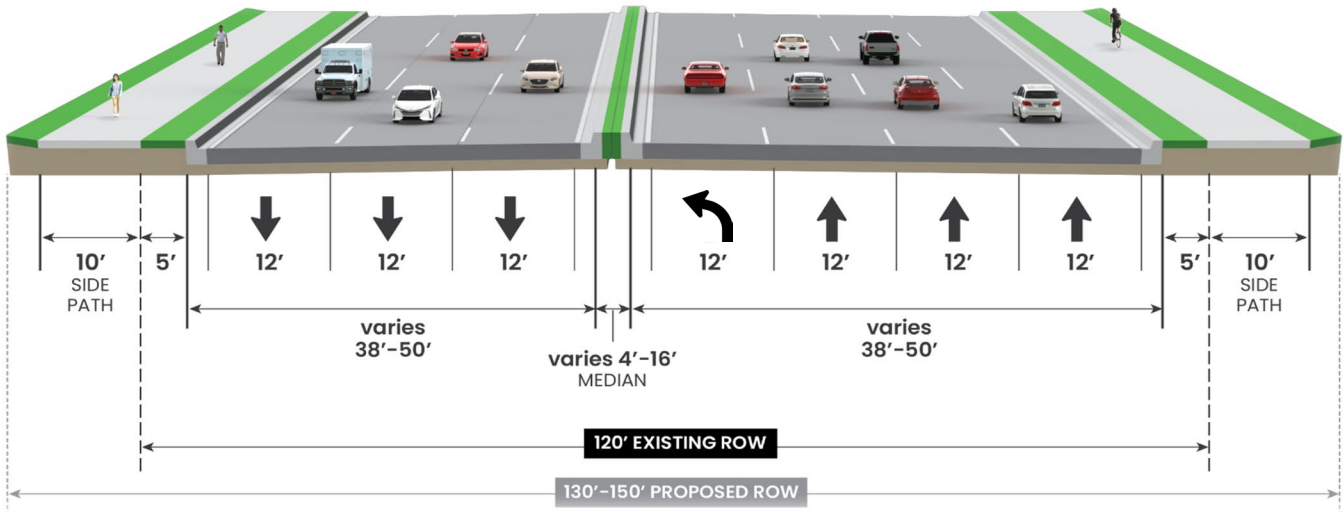
Desde el este de Russell Palmer Rd. hasta Kingwood Diversion Ditch y  
Desde el este de Stoney Glen Drive hasta el este de Woodland Hills Drive

### Sección A Existente



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

### Sección A Propuesta

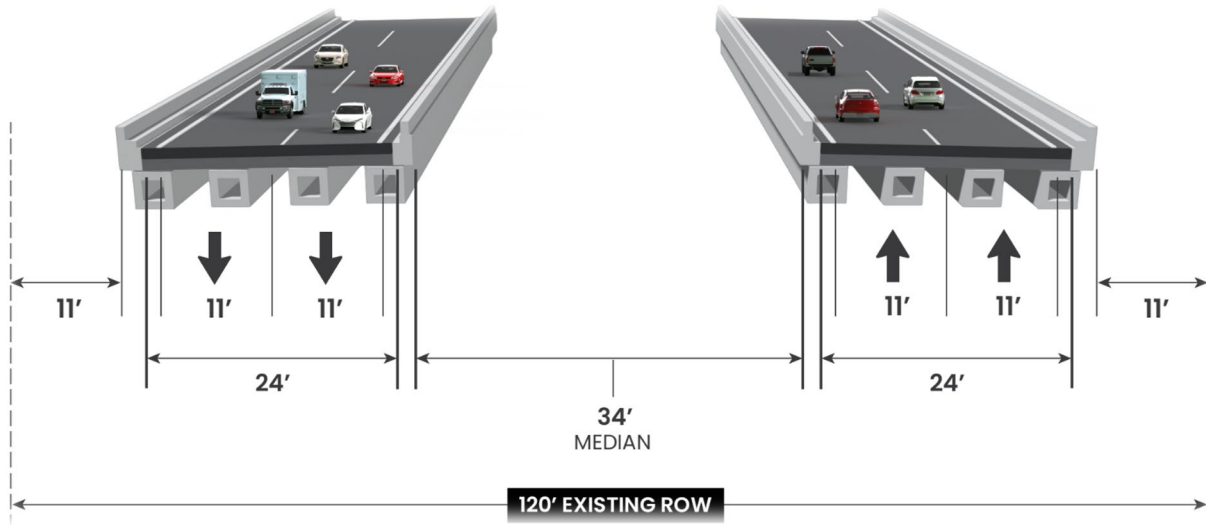


La sección típica propuesta A tendría seis carriles de circulación de 12 pies de ancho, un carril de giro de 12 pies de ancho, dos carriles laterales de 10 pies de ancho y una anchura del derecho de paso variable de 130 a 150 pies de ancho.

## Sección Típica B

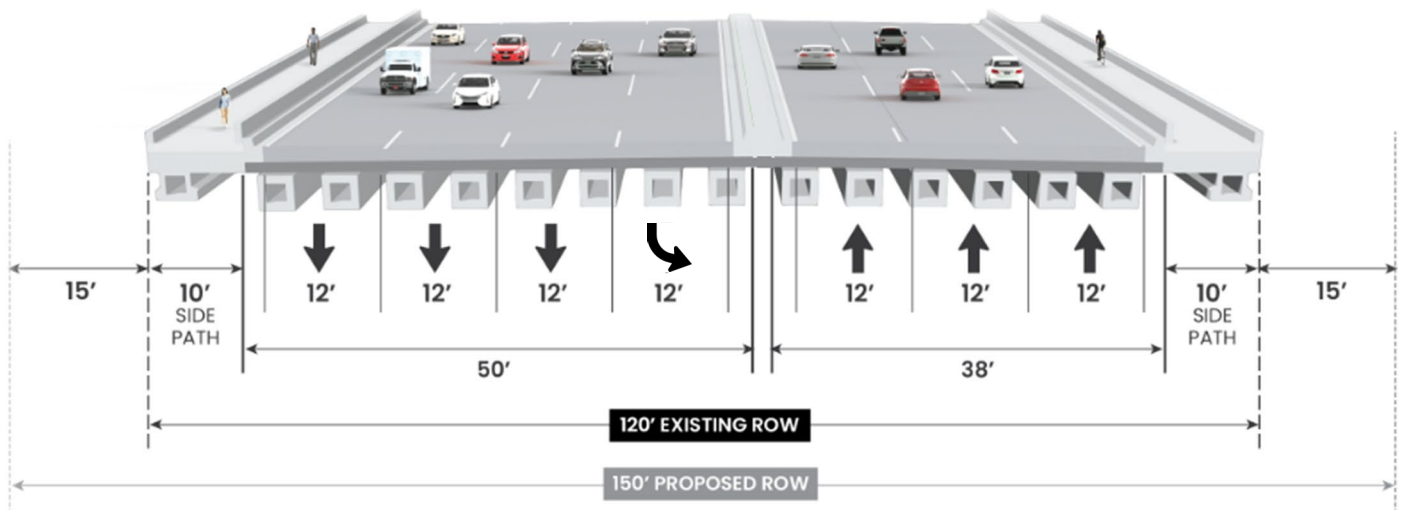
En Kingwood Diversion Ditch hasta el oeste de Glade Valley Drive

### *Sección B Existente*



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

### *Sección B Propuesta*



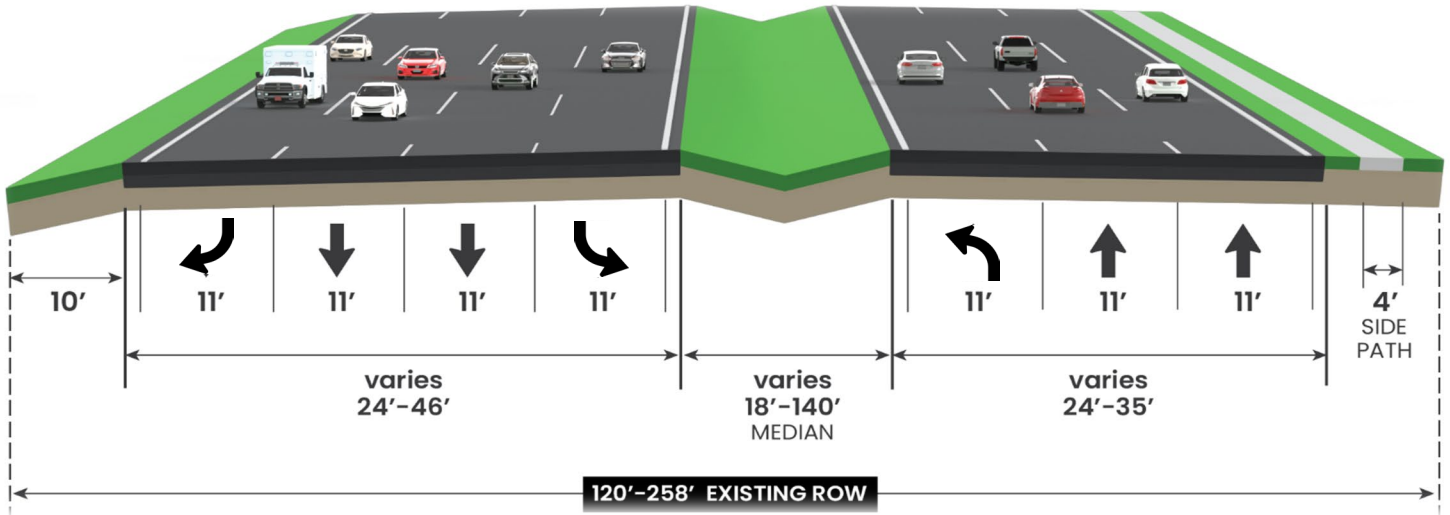
La sección típica propuesta B constaría de un puente de 116 pies de ancho que cruzaría Kingwood Diversion Ditch. Esta sección también incluiría seis carriles de circulación de 12 pies de ancho y un carril de giro a la izquierda en dirección oeste.

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

## Sección Típica C

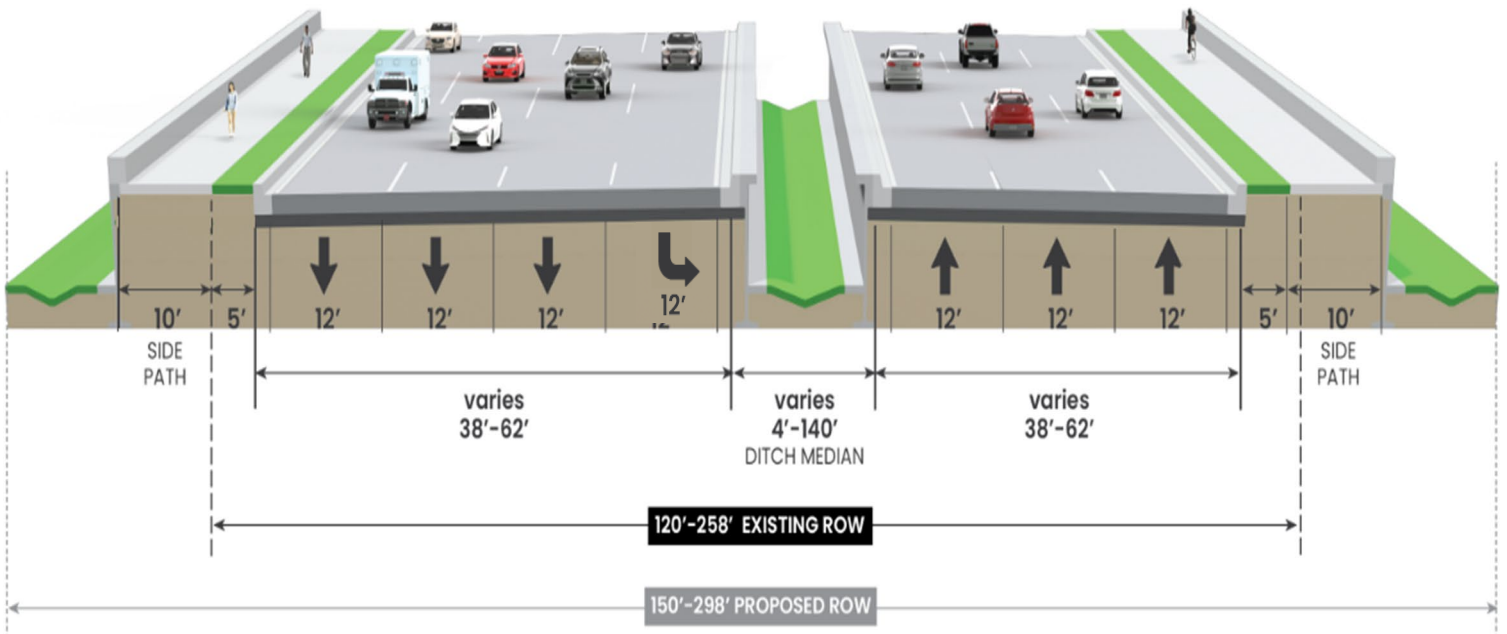
Desde el oeste de Glade Valley Drive hasta el este de Stoney Glen Drive

### Sección C Existente



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

### Sección C Propuesta



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