



Proceso de desarrollo y evaluación de alternativas

Vídeo 1 de 2

Estudio de planificación y conexiones ambientales (PEL, por sus siglas en inglés) de Gulf Freeway:
I-45 Sur desde la I-69 / U.S.59 (centro) hasta Beltway 8 Sur

Condado de Harris
CSJ: 0500-03-633

Guion:

El Departamento de Transporte de Texas, Distrito de Houston, está llevando a cabo un Estudio de planificación y conexiones ambientales, también conocido como Estudio PEL, a lo largo de la Interestatal 45 Sur, desde la Interestatal 69 / US 59 en el centro de Houston hasta la Beltway 8 Sur. Este vídeo analizará el proceso de desarrollo y evaluación de alternativas para el Estudio PEL de Gulf Freeway.

Vídeos de estudio

Está viendo el vídeo 1

Vídeo 1 Proceso de desarrollo y evaluación de alternativas

Vídeo 2 Resumen de la participación del público, las agencias y las partes interesadas

Esta es la última ronda de participación pública de esta fase del estudio. Para obtener más información sobre el estudio PEL, visite www.txdot.gov y use la búsqueda por palabra clave: Gulf Freeway PEL Study

2

Guion:

Está viendo el primero de dos vídeos que proporcionarán información sobre el Estudio PEL de Gulf Freeway. Este vídeo, el primero, resume el proceso de desarrollo y evaluación de alternativas. El segundo vídeo se centra en la participación del público, las agencias y las partes interesadas.

Esta es la última ronda de divulgación de esta fase del estudio. Para obtener más información sobre el estudio PEL, visite www.TxDOT.gov y utilice la búsqueda por palabra clave «Gulf Freeway PEL Study».

Agenda

- 1 Proceso de selección de alternativas
- 2 Descripción general de alternativas razonables
- 3 Alternativas recomendadas
- 4 Mejoras suplementarias recomendadas
- 5 ¿Qué sucede a continuación?

3

Guion:

En este vídeo proporcionaremos información sobre el proyecto relacionada con:

- El proceso de selección de alternativas
- La descripción de alternativas razonables y resultados de la evaluación
- Alternativas recomendadas
- Mejoras suplementarias recomendadas
- Y concluiremos con una descripción general de los próximos pasos del estudio.

Proceso de selección de alternativas



Guion:

Utilizamos un proceso de selección de varios niveles para pasar del universo de alternativas a las alternativas recomendadas. El universo de alternativas se desarrolló a partir de los comentarios del público, el equipo de estudio, las agencias, los gobiernos locales y los funcionarios electos. Se utilizó el análisis de fallos fatales para seleccionar y eliminar las alternativas que no abordaban al menos una de las necesidades del estudio. Las alternativas restantes se identificaron como alternativas razonables.

A continuación, las alternativas razonables se evaluaron mediante análisis de ingeniería y medioambientales, tanto cuantitativos como cualitativos. La evaluación de las alternativas razonables se basa en las necesidades y objetivos establecidos, con comentarios del público y las partes interesadas.

En esta reunión pública presentamos las alternativas recomendadas basadas en los resultados de la evaluación de las alternativas razonables. Solicitamos comentarios sobre las alternativas recomendadas para finalizar las recomendaciones del estudio PEL. Una vez completado el estudio PEL, las alternativas recomendadas se utilizarán en un futuro proceso de revisión medioambiental.

Puede encontrar más información sobre los pasos anteriores del proceso de selección de alternativas visitando www.TxDOT.gov y utilizando la búsqueda por palabra clave «Gulf Freeway PEL Study», o escaneando el código QR que aparece en la pantalla.

Descripción general de alternativas razonables

En la reunión pública de junio de 2024 se proporcionó una descripción general de las alternativas razonables para destacar las diferencias entre ellas.

Escanee el código QR para acceder a los materiales de la tercera reunión pública (junio de 2024).

		REFERENCIA						
		Sin construcción	Alt A	Alt B	Alt C	Alt D	Alt E	Alt F
Reconstrucción	Sin reconstrucción	■	■					
	Reconstrucción			■	■	■	■	■
Opciones para bicicletas/peatones	Sin cambios	■	■					
	Adición de aceras continuas					■		
	Adición de rutas de uso compartido			■	■		■	■
Opciones de carril de uso general (GP por sus siglas en inglés)	Sin cambios	■	■	■				
	Convertir un carril GP en carril HOV en la dirección contraria a las horas pico		■					
	Eliminar un carril GP en cada sentido					■		
	Añadir un carril GP en cada sentido						■	■
Opciones de carriles administrados (ML, por sus siglas en inglés)	Mantener el carril reversible HOV/HOT existente	■						
	Proporcionar un carril gestionado a nivel del suelo en cada sentido		■					
	Proporcionar un carril gestionado elevado en cada sentido			■			■	
	Proporcionar dos carriles gestionados elevados en cada sentido				■	■		■
Calles laterales	Mantener el número actual de carriles	■	■	■	■	■	■	■



5

Guion:

La descripción general de las alternativas razonables resume cómo cada alternativa, presentada en junio de 2024 en la tercera reunión pública, aborda diversos elementos de infraestructura, en comparación con la referencia de no construir. Solo la alternativa de sin construcción y la alternativa A no requieren reconstrucción, todas las demás alternativas requieren la reconstrucción completa del corredor. La reconstrucción de esta carretera de 60 años de antigüedad cumpliría con los últimos estándares de diseño y seguridad de TxDOT.

En cuanto a las opciones para bicicletas y peatones, las alternativas B, C, E y F añaden carriles de uso compartido y la alternativa D añade aceras continuas. La alternativa de sin construcción y la alternativa A mantienen las instalaciones existentes.

En cuanto a las opciones de carriles de uso general, la alternativa sin construcción, la alternativa B y la alternativa C mantienen el número actual de carriles. La alternativa A convertiría un carril de uso general en un carril HOV en la dirección contraria a las horas punta. La alternativa D eliminaría un carril de uso general en cada dirección y las alternativas E y F añadirían un carril de uso general en cada dirección.

En cuanto a las opciones de carriles administrados, la alternativa sin construcción mantendría el carril reversible para vehículos con alta ocupación (HOV, por sus siglas en inglés) y de pago (HOT, por sus siglas en inglés) existente, la alternativa A proporcionaría un carril administrado a nivel del suelo en cada sentido, las alternativas B y E proporcionarían un carril administrado elevado en cada sentido y las alternativas C, D y F proporcionarían dos carriles administrados elevados en cada sentido.

Todas las alternativas mantendrían el número actual de carriles en las calles laterales.

Se puede encontrar información detallada sobre las alternativas razonables en los materiales de la reunión pública 3, a los que se puede acceder escaneando el código QR situado en la parte superior izquierda de la pantalla.

Evaluación de alternativas razonables

La evaluación de las alternativas razonables se basa en las necesidades y objetivos establecidos, con los comentarios del público.

Escanee el código QR para acceder a los materiales de la tercera reunión pública (junio de 2024).

		REFERENCIA						
		Futuro sin construcción	Alt A	Alt B	Alt C	Alt D	Alt E	Alt F
Necesidades	Mejorar la seguridad	○	○	●	●	●	○	○
	Mejorar la movilidad y reducir la congestión	○	○	○	●	○	○	●
	Mejorar la conectividad multimodal	○	○	●	●	○	●	●
	Mejorar la infraestructura deficiente	○	○	●	●	○	●	●
Objetivos	Mejorar los distribuidores viales entre sistemas, incluyendo la red de carreteras	○	○	○	○	○	○	○
	Minimizar el impacto en el entorno construido y natural	○	○	○	○	○	○	○
	Minimice los impactos sobre el derecho de vía	●	●	○	○	○	○	○
	Desarrollar soluciones rentables	●	●	○	○	○	○	○
	Apoyar la resiliencia a lo largo del corredor	○	○	●	●	○	●	●
	Promover el desarrollo económico	○	○	●	●	●	●	●
	Adaptarse a las tecnologías futuras	○	○	●	●	●	●	●
	Comentarios de las partes interesadas	○	○	○	●	○	○	●
Comentarios del público	●	○	○	○	○	○	○	



● Más favorable

○ Favorable

○ Menos favorable

● Alternativas recomendadas

Las alternativas recomendadas se evaluarán más a fondo en el Proceso de Revisión Ambiental.

6

Guion:

La evaluación de alternativas razonables resume cómo cada alternativa aborda las necesidades y objetivos del estudio, en comparación con la referencia de no construir.

Cada alternativa se evaluó utilizando un conjunto de necesidades y objetivos que se identificaron al inicio del estudio. Los resultados de la encuesta recopilados entre las partes interesadas y el público durante la tercera reunión pública celebrada en junio de 2024 se utilizaron para completar la matriz de evaluación. Las alternativas C y F fueron las mejor valoradas por las partes interesadas. Las alternativas A y D fueron las mejor valoradas por el público.

Para resumir cada evaluación, se aplicó una escala de calificación de tres niveles a los resultados generales de cada una de las alternativas razonables: más favorable, favorable y menos favorable. Estos se muestran como círculos en la tabla.

Un círculo sólido representa el resultado más favorable, lo que indica que la alternativa satisface completamente una necesidad u objetivo.

Un círculo medio lleno representa un resultado favorable, lo que indica que la alternativa satisface parcialmente una necesidad u objetivo.

Un círculo vacío representa el resultado menos favorable, lo que indica que la alternativa no satisface una necesidad u objetivo.

Las alternativas C y F recibieron el mayor número de calificaciones «Más favorable» en todos los criterios. Esto indica que son las más eficaces para cumplir tanto los requisitos técnicos como las prioridades de la comunidad. Estas dos alternativas han sido identificadas como las alternativas recomendadas y se recomienda que se evalúen más a fondo durante el proceso de revisión medioambiental.

Alternativa C



- Convertir el carril reversible HOV/HOT existente en cuatro carriles elevados administrados (dos carriles en cada sentido).
- Mantener el número actual de carriles de uso general y carriles de la calle lateral.
- Convertir la acera existente no continua en un camino de uso compartido continuo a lo largo de las calles laterales.
- Se requiere derecho de vía adicional. La cantidad de derecho de vía adicional necesario se analizará durante el proceso de revisión medioambiental.
- Actualizar el corredor a los estándares de diseño actuales - mejorando la seguridad del corredor.

Las alternativas recomendadas al final del estudio PEL pueden convertirse en proyectos futuros y estarían sujetas a modificaciones durante el proceso de desarrollo del proyecto

Guion:

Las mejoras propuestas para la Alternativa C incluirían la reconstrucción de toda la instalación, la provisión de cuatro carriles elevados administrados, el mantenimiento del mismo número de carriles de uso general y carriles laterales, y la provisión de un nuevo camino continuo de uso compartido para peatones y ciclistas a ambos lados del corredor. Esta alternativa actualizaría la instalación a los estándares actuales de diseño y seguridad y requeriría algunos derechos de vía adicionales.

Alternativa F



- Convertir el carril reversible HOV/HOT existente en cuatro carriles elevados administrados (dos carriles en cada sentido).
- Proporcionar dos carriles adicionales de uso general (un carril en cada sentido).
- Convertir la acera existente no continua en un camino de uso compartido continuo a lo largo de las calles laterales.
- Se requiere derecho de vía adicional. La cantidad de derecho de vía adicional necesario se analizará durante el proceso de revisión medioambiental.
- Actualizar el corredor a los estándares de diseño actuales - mejorando la seguridad del corredor.

Las alternativas recomendadas en la conclusión del estudio PEL pueden convertirse en proyectos futuros y estarían sujetas a modificaciones durante el proceso de desarrollo del proyecto.

8

Guion:

Las mejoras propuestas para la Alternativa F incluirían la reconstrucción de toda la instalación, la creación de cuatro carriles elevados administrados, la adición de un carril de uso general en cada sentido, el mantenimiento del mismo número de carriles en las calles laterales y la creación de un nuevo carril continuo de uso compartido para peatones y ciclistas. Esta alternativa actualizaría la instalación a los estándares actuales de diseño y seguridad y requeriría derechos de vía adicionales.

La diferencia entre las alternativas C y F es que la alternativa C mantiene el número actual de carriles de uso general y la alternativa F añade un carril de uso general en cada sentido. Se prevé que la alternativa F requiera más derecho de vía que la alternativa C.

Calendario de implementación de las alternativas recomendadas

El calendario y la duración estimados de cada proyecto dependen de la complejidad y el coste.

Finalización del Estudio PEL



Nota:
El calendario refleja la duración estimada desde la fecha de inicio del proyecto: a corto plazo (de 5 a 10 años), medio plazo (de 10 a 20 años) y largo plazo (más de 20 años).

Proyectos a corto plazo (5-10 años)

Tratamientos de baja complejidad y bajo coste que son fáciles de implementar



Proyectos a medio plazo (10-20 años)

Complejidad variable, tratamientos de costo variable que requieren más coordinación o pequeñas cantidades de derecho de vía.



Proyectos a largo plazo (más de 20 años)

Tratamientos de alta complejidad y alto costo que requieren una coordinación significativa y pueden necesitar mayores cantidades de derecho de vía.



Año +5 años +10 años +15 años +20 años

Calendario aproximado



Evaluación medioambiental



Diseño



Construcción

9

Guion:

El calendario refleja que las alternativas recomendadas pueden avanzar en el proceso de desarrollo del proyecto como proyectos individuales y potenciales para el futuro que proponen mejorar la Gulf Freeway. Cada proyecto se sometería a un diseño esquemático, una revisión medioambiental y un diseño final antes de que se iniciara la construcción. El calendario y la duración de cada proyecto futuro dependerían de la complejidad y el coste de las mejoras. Probablemente habría tres tipos de proyectos:

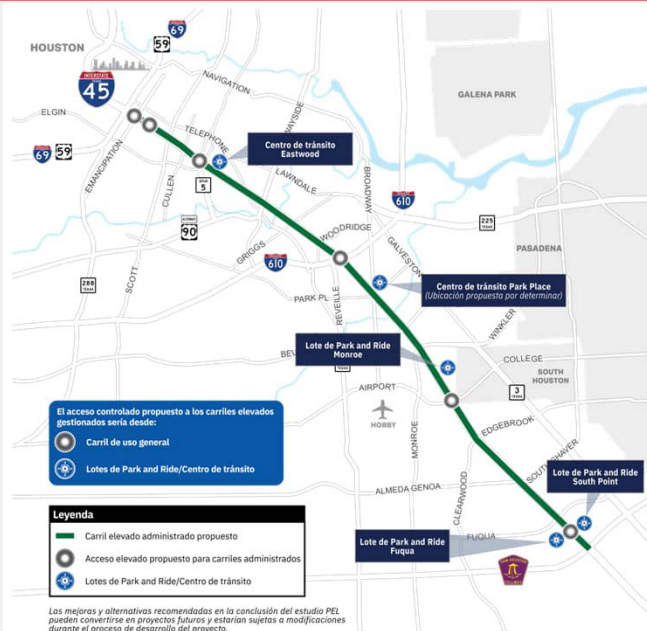
Los proyectos a corto plazo serían mejoras puntuales de bajo coste y baja complejidad, con un impacto potencialmente menor y una construcción completada en un breve periodo de tiempo.

Los proyectos a medio plazo requieren más tiempo debido al mayor potencial de impacto y a la complejidad del diseño.

Los proyectos a largo plazo suelen tener un coste más elevado, un impacto potencial mayor y una construcción más prolongada, que se extendería a lo largo de varios años.

Los elementos de cada una de las alternativas recomendadas se han clasificado en proyectos a corto, medio o largo plazo en función de la complejidad y el coste previstos. El calendario de cada mejora refleja la duración estimada desde la fecha de inicio de la evaluación medioambiental hasta la finalización de la construcción.

Mejoras suplementarias a largo plazo (más de 20 años)



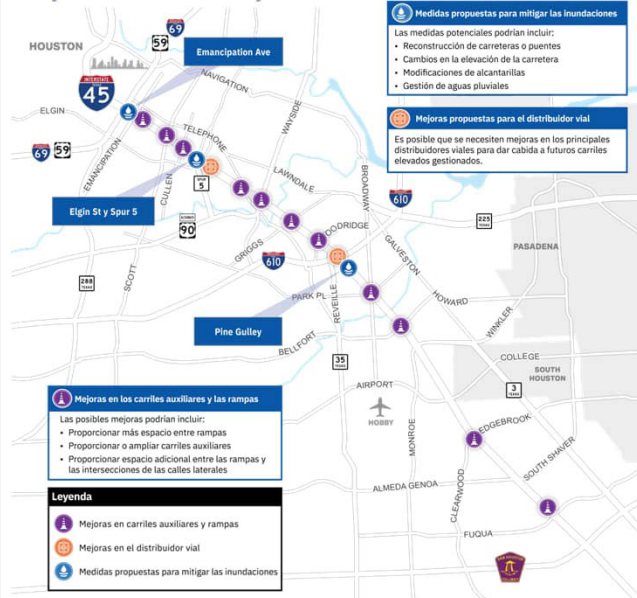
10

Guion:

Además de las mejoras suplementarias a largo plazo incluidas en las alternativas C y F, se recomiendan otras mejoras puntuales a largo plazo.

Las mejoras suplementarias a largo plazo incluyen el acceso controlado a los carriles elevados administrados desde los carriles de uso general y los aparcamientos disuasorios/centros de tránsito en las ubicaciones que se muestran en el mapa con iconos de color azul claro.

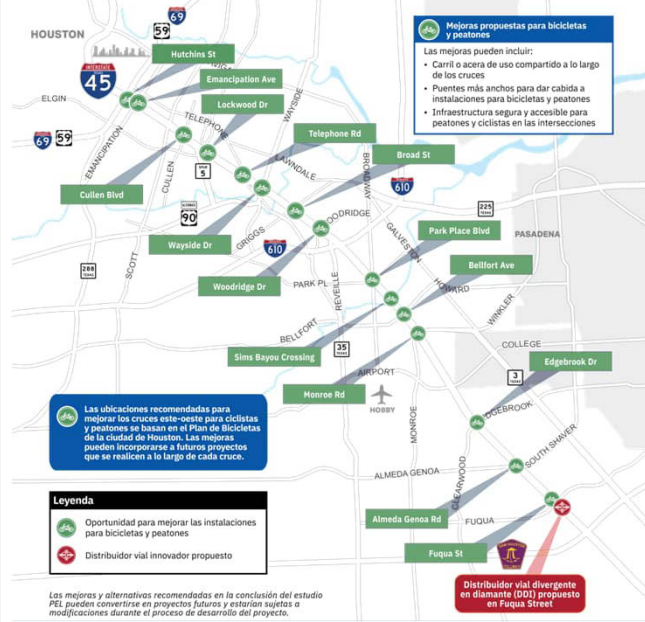
Mejoras suplementarias a largo plazo (más de 20 años)



Guion:

Además, las mejoras suplementarias a largo plazo incluyen medidas de mitigación de inundaciones, que se muestran en azul en el mapa, mejoras propuestas en los distribuidores viales, que se muestran en naranja en el mapa, y mejoras en los carriles auxiliares y las rampas, que se muestran en morado en el mapa.

Mejoras suplementarias a medio plazo (10-20 años)



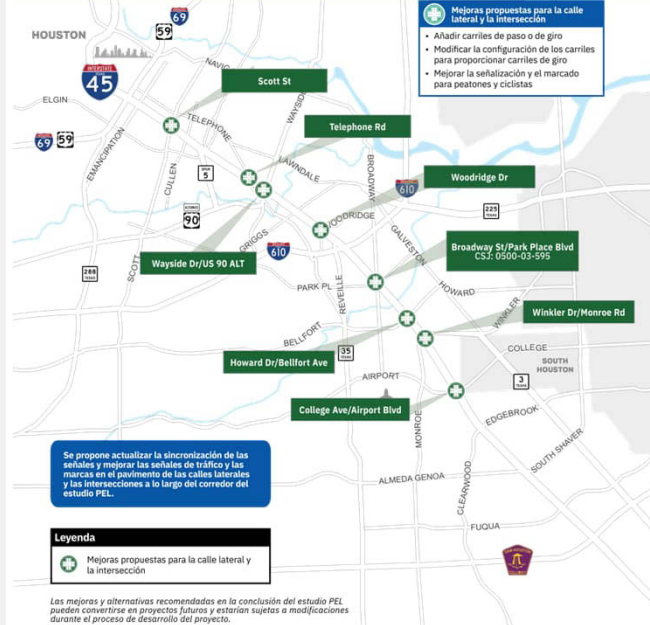
12

Guion:

Las mejoras suplementarias a medio plazo incluyen: mejoras en las instalaciones para bicicletas y peatones en los lugares señalados en verde en el mapa y un innovador distribuidor vial en Fuqua Street, señalado en rojo en el mapa.

Las mejoras propuestas para bicicletas y peatones pueden incluir: carril compartido o acera a lo largo de los cruces, puentes más anchos para dar cabida a las instalaciones para bicicletas y peatones, e infraestructura segura y accesible para peatones y ciclistas en las intersecciones.

Mejoras suplementarias a corto plazo (5-10 años)



Guion:

Las mejoras suplementarias a corto plazo incluyen la propuesta de una calle lateral y mejoras en las intersecciones en los lugares marcados en verde en el mapa.

¿Qué pasa después?

Las alternativas y mejoras recomendadas pueden entrar en diferentes plazos de ejecución de proyectos futuros en función de la complejidad y el coste de las mejoras propuestas.

Los posibles proyectos futuros pueden ser patrocinados por TxDOT u otra agencia/jurisdicción

Estos proyectos pueden estar sujetos a la Ley Nacional de Política Ambiental (NEPA) y al proceso de desarrollo del proyecto, que incluye:

Áreas de recursos para la revisión ambiental (NEPA)

- Calidad del aire
- Recursos históricos y culturales
- Impactos en la comunidad
- Materiales peligrosos
- Recursos naturales
- Ruido del tráfico
- Parques
- Humedales y aguas de los Estados Unidos
- Evaluación del impacto visual
- Recursos indirectos y acumulativos (si es necesario)

Desarrollo del proyecto

- Ingeniería preliminar
- Alineación final determinada
- Necesidades de derecho de vía evaluadas
- Identificación de fuentes de financiación
- Evaluación de las necesidades de drenaje



Participación pública y de las partes interesadas

14

Guion:

Tras el periodo de participación pública, el equipo del estudio utilizará los comentarios recibidos de las partes interesadas y del público para finalizar las recomendaciones del estudio. Los resultados del estudio PEL se documentarán en un informe final del Estudio PEL. Una vez concluido el estudio PEL, las alternativas y mejoras recomendadas propuestas podrán convertirse en proyectos futuros. Cada alternativa y mejora recomendada se evaluará con mayor detalle durante el proceso de desarrollo del proyecto. Las alternativas y mejoras recomendadas podrían ser proyectos independientes, una combinación de varios en un solo proyecto o añadirse a otro proyecto ya planificado. Estos proyectos podrían ser financiados y patrocinados por el TxDOT u otra agencia o jurisdicción. Cada uno de estos proyectos pasaría por el proceso de desarrollo del proyecto, que consiste en la ingeniería preliminar, la revisión medioambiental y el diseño final, antes de que se iniciara la construcción. La participación del público y las partes interesadas continuaría a lo largo de cada etapa del proceso de desarrollo del proyecto.

¡Gracias!

Visite www.txdot.gov

Búsqueda por palabra clave: Gulf Freeway PEL Study

Envíe sus comentarios antes del viernes 3 de octubre de 2025, con matasellos anterior a esa fecha.



15

Guion:

Gracias por ver este vídeo sobre el proceso de desarrollo y evaluación de alternativas del estudio PEL de la Gulf Freeway.

Para obtener más información sobre el estudio PEL de la Gulf Freeway o para enviar comentarios sobre las alternativas recomendadas, visite la página web de TxDOT y utilice la búsqueda por palabra clave «Gulf Freeway PEL Study», o escanee el código QR que aparece en la pantalla. Envíe sus comentarios antes del viernes 3 de octubre de 2025, con sello postal anterior a esa fecha.

Le recordamos que no olvide ver el otro vídeo breve en la página web del estudio para obtener más información sobre la participación del público, las agencias y las partes interesadas.

DRIVE *like a* **TEXAN**™

Kind. Courteous. Safe.

