Antecedentes del estudio y el desarrollo de objetivos y necesidades

Vídeo 2 de 4

Estudio de planificación y conexiones medioambientales (PEL, por sus siglas en inglés) de la Gulf Freeway:

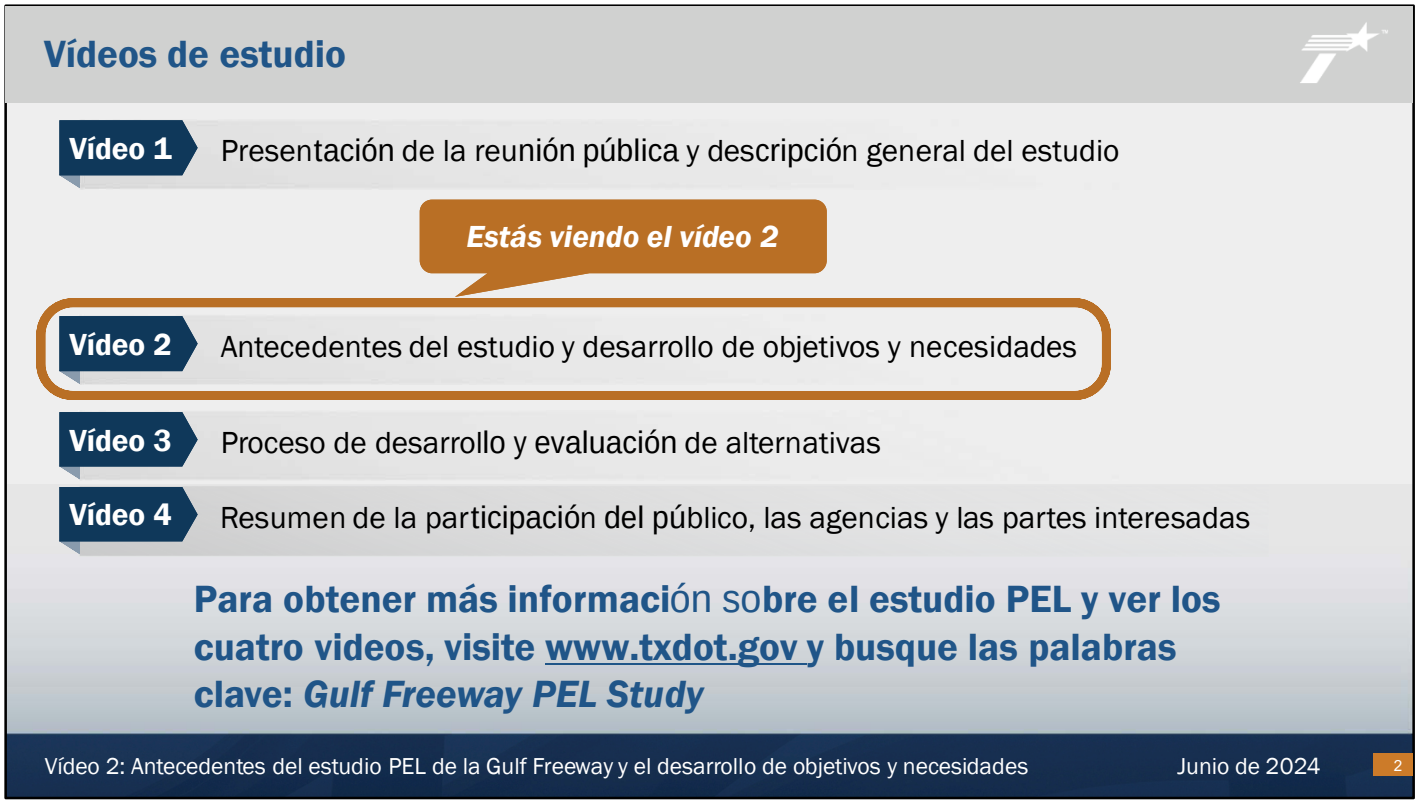
I-45 Sur desde I-69 / US 59 (Centro) hasta Beltway 8 Sur

Condado de Harris
CSJ: 0500-03-633

Junio de 2024

Gui: ĀĀ

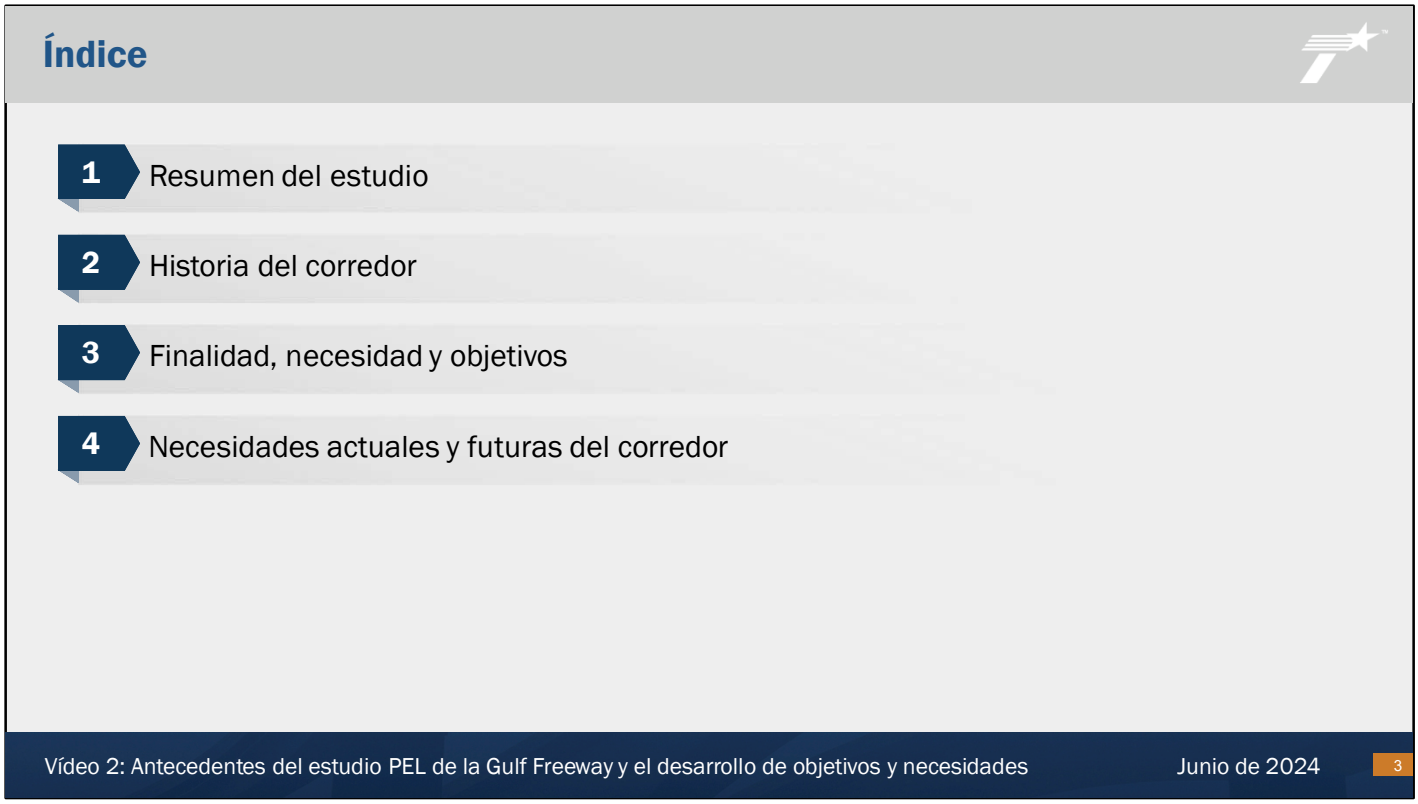
El Departamento de Transporte de Texas, Distrito de Houston está llevando a cabo un Estudio de planificaci ĀĀy conexiones ambientales, también conocido como Estudio PEL, a lo largo de la Interstate 45 Sur desde la Interstate 69 / US 59 en el Centro de Houston hasta la Beltway 8 Sur. Este video discutirá los antecedentes del estudio PEL de la Gulf Freeway y el desarrollo del propĀsito y la necesidad.



Gui: ĀĀ

Usted está viendo el segundo vídeo de una serie de 4 videos que proporcionarán más informaci ĀĀsobre el Estudio PEL de la Gulf Freeway. Este video, vídeo 2, se centra en los antecedentes del estudio y el desarrollo del propĀsito y la necesidad. El video 1 proporciona una descripci ĀĀgeneral del estudio PEL de la Gulf Freeway, el vídeo 3 describe el desarrollo de alternativas y el proceso de evaluaci, ĀĀy el vídeo 4 resume la participaci ĀĀ del pĀĀlico, las agencias y las partes interesadas llevada a cabo hasta la fecha.

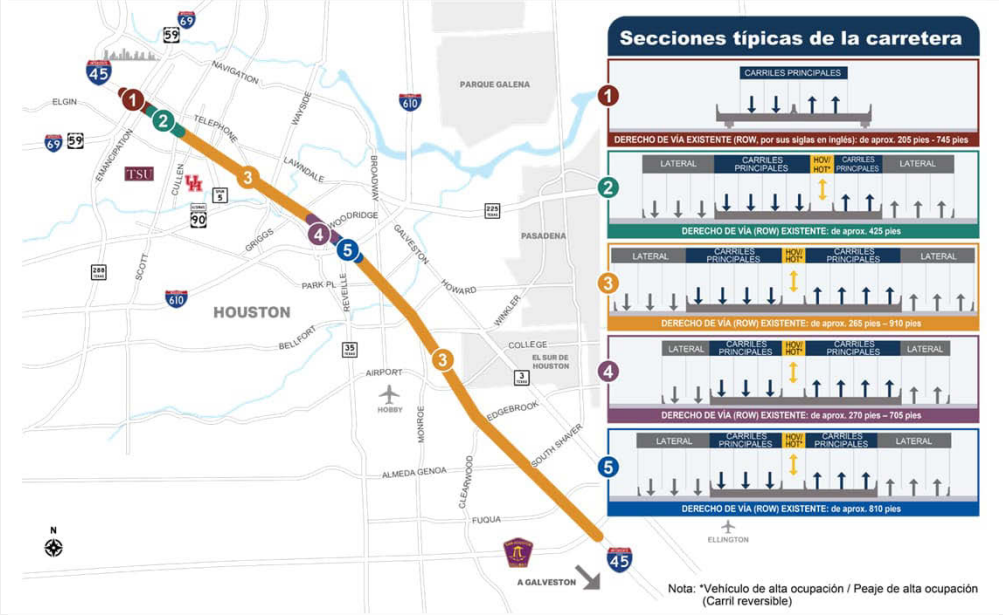
Para obtener más informaci ĀĀsobre el estudio PEL y ver los cuatro vídeos, visite www.TxDOT.gov y busque las palabras clave Gulf Freeway PEL Study



Gui: ĀĀ

En este vídeo ofreceremos una descripci ĀĀgeneral del estudio, hablaremos de la historia del corredor, del propĀsito y la necesidad, de los objetivos del corredor y de las necesidades existentes y futuras del corredor.

Secciones típicas existentes (2019)



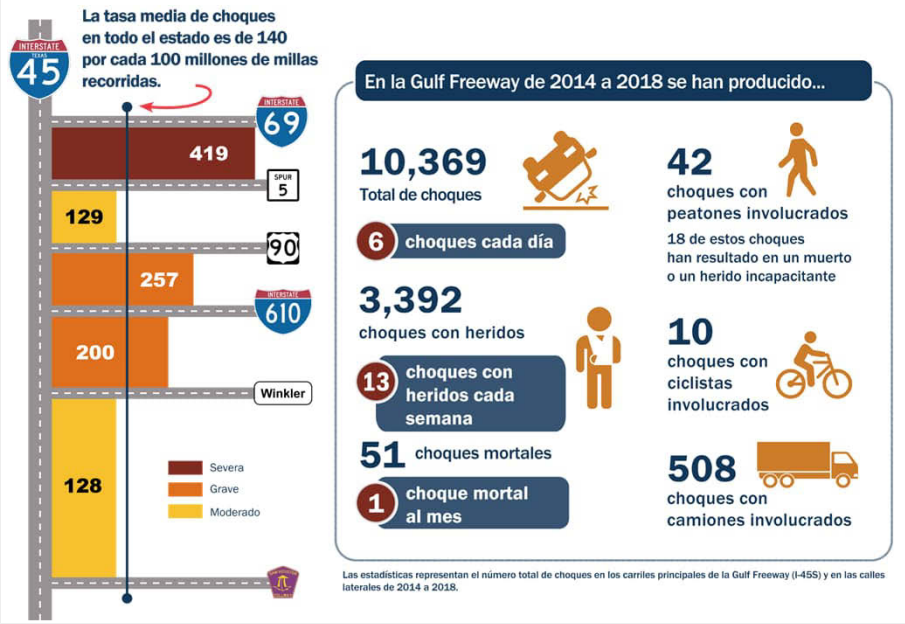
Gui: ĀĀ

En esta diapositiva se muestran las secciones típicas existentes para la secciĀn de 14 millas de la Gulf Freeway. Una secci ĀĀtípica pretende mostrar una secci ĀĀtransversal de la carretera vista desde el centro de la carretera en un lugar determinado. Como se ilustra aquí, hay variaciones en el nero ĀĀ de carriles tanto en los carriles principales como en las calles transversales a lo largo del corredor.

En general, la Gulf Freeway cuenta hoy con cuatro carriles principales y tres calles laterales en cada direcci, ĀĀademás de un carril reversible para vehículos de alta ocupaci ĀĀo un carril de peaje de alta ocupaci, ĀĀtambién conocidos como carriles HOV/HOT. Esta configuraci ĀĀse muestra aquí como nerĀĀ o 3. El nerĀĀ o de carriles principales en los otros segmentos varía entre 2 y 3 carriles en cada direcci, ĀĀcomo se muestra aquí.

La anchura del derecho de vía a lo largo de la autopista Gulf Freeway varía entre una anchura mínima de aproximadamente 200 pies y una anchura máxima de aproximadamente 900 pies.

Seguridad: Condiciones generales



Fuente: Base de datos CRIS
5 años (2014-2018)

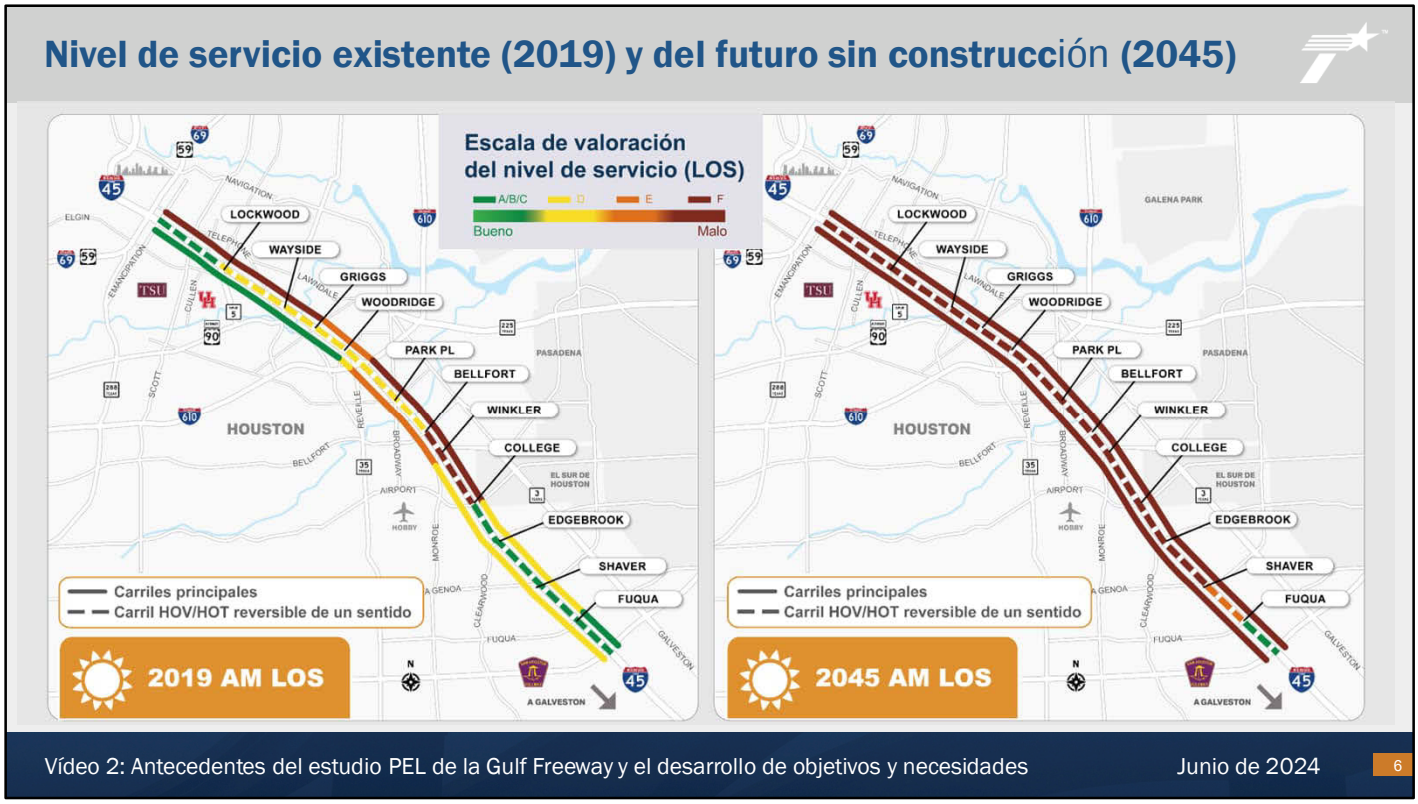
Gui: ĀĀ

Recopilamos y analizamos 5 as ĀĀde datos de choques para identificar los problemas de seguridad a lo largo del corredor. El gráfico de la izquierda compara los índices de colisiones de cada segmento del corredor con el índice medio de colisiones de todo el estado para instalaciones similares. Tres segmentos tienen una tasa de choques superior a la media estatal, con el segmento entre I-69/US 59 y Spur 5 con una tasa casi 3 veces superior a la media estatal.

A lo largo de las carreteras principales y las calles laterales del corredor había, por término medio:

- Seis choques al día,
- 13 choques con heridos por semana, y
- Un choque mortal al mes.

También se produjeron 42 choques con peatones, 10 con ciclistas y 508 con camiones.



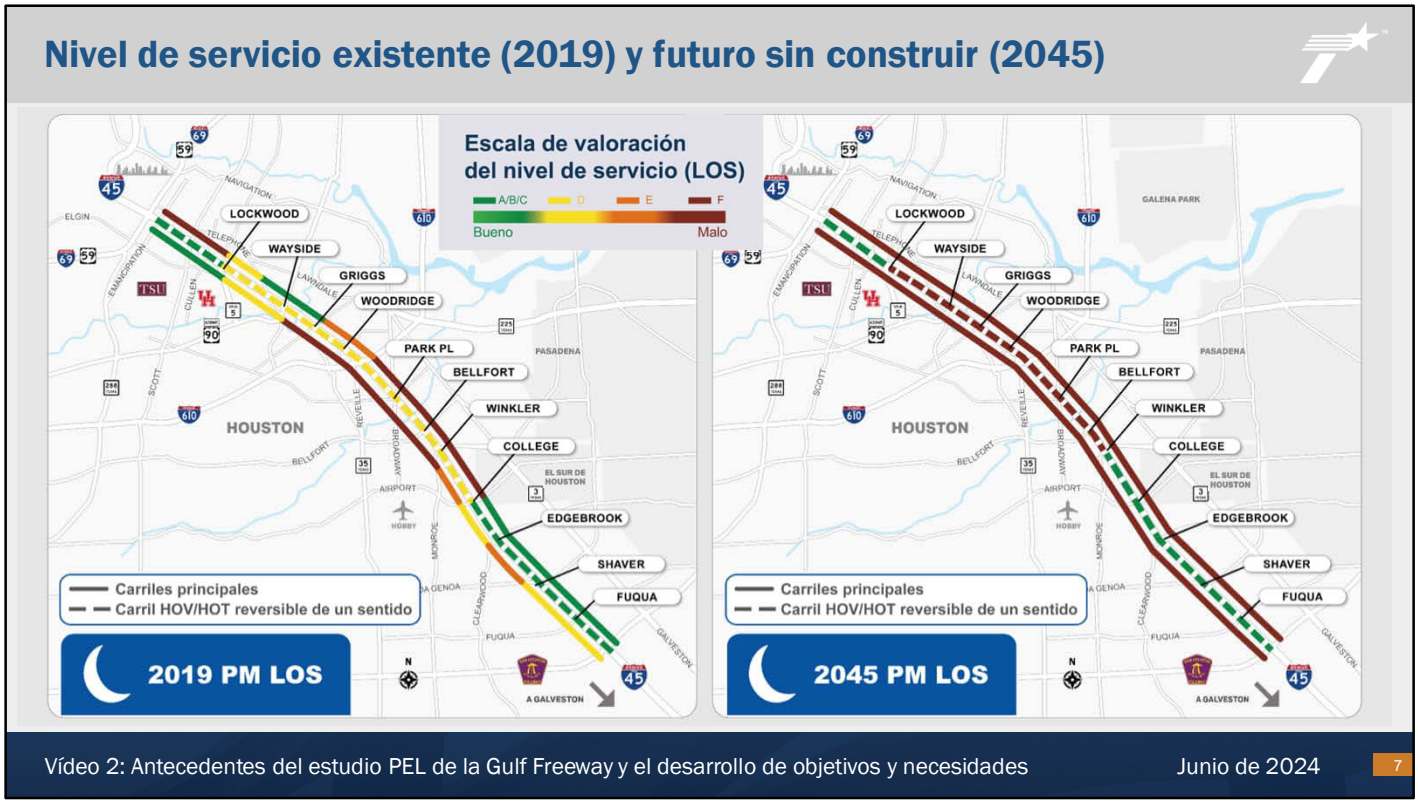
Gui: ĀĀ

Analizamos las operaciones de tráfico durante los periodos pico (es decir, por la mana ĀĀ entre las 5 AM y las 10 AM y por la tarde entre las 2 PM y las 7 PM) a lo largo de los carriles principales y el carril reversible HOV/HOT. Las cifras de esta diapositiva muestran el peor nivel de servicio durante el periodo pico de la mana ĀĀen el a ĀĀ2019 y en el futuro a ĀĀ 2045 sin construir.

El nivel de servicio describe el grado de congestiĀn de una carretera y los retrasos que sufren los usuarios. El nivel de servicio oscila entre A (tráfico fluido, en verde) y F (tráfico muy congestionado, en rojo). Los niveles de servicio de A a D se consideran aceptables, y los niveles de servicio E o F se consideran inaceptables.

Analizamos las operaciones de tráfico existentes durante los periodos pico de la mana ĀĀ entre las 5 AM y las 10 AM a lo largo de los carriles principales y el carril reversible HOV/HOT. El nivel de servicio de los carriles principales está representado por una línea continua y el nivel de servicio del carril reversible HOV/HOT está representado por una línea discontinua.

Para el a 2019ĀĀ, durante el periodo pico de la mana, los ĀĀcarriles principales en direcci ĀĀ norte experimentaron la mayor congestiĀĀ. Se anticipa que las operaciones de tráfico empeoren con el tiempo. Durante el periodo pico de la mana ĀĀde 2045 sin construcci, ĀĀ se espera que la mayoría del corredor del estudio de la Gulf Freeway tenga alta congestiĀn.



Gui: ĀĀ

Del mismo modo, se analizaron las operaciones de tráfico existentes durante los períodos pico de la tarde entre las 2 PM y las 7 PM a lo largo de los carriles principales y reversible HOV / HOT carril. Las cifras de esta diapositiva muestran el peor nivel de servicio durante el período punta de la tarde en el a Ā 2019 y el futuro a ĀĀ2045 sin construcci. ĀĀ

El nivel de servicio de los carriles principales dentro del periodo pico está representado por una línea continua y el nivel de servicio del carril reversible de HOV/HOT está representado por una línea discontinua.

En 2019, el periodo pico de la tarde experimentĀĀcongesti ĀĀtanto en direcci Ā norte como en direcci ĀĀsur. Para el a 2045ĀĀ, el periodo punta de la tarde experimentará una fuerte congesti ĀĀen todo el corredor.

Demografía y conexiones multimodales

	Área del estudio (1 milla de amortiguación de los límites del estudio.)	City of Houston
Población minoritarian*	88%	75%
Hogares sin carro	11%	8%
Desplazamientos en transporte público, a pie o en bicicleta	12%	9%

* Las poblaciones minoritarias se definen como grupos raciales y étnicos que no son blancos hispanos.

14 de 18

Intersecciones de Gulf Freeway tienen instalaciones para peatones*.

*incluye paso de peatones y rampas ADA

1 de 18

Las intersecciones de la Gulf Freeway tienen carril para bicicletas

4

Puentes/carriles para peatones y bicicletas

5

Las rutas de autobús de Park-and-Ride sólo prestan servicio durante las horas pico

Vídeo 2: Antecedentes del estudio PEL de la Gulf Freeway y el desarrollo de objetivos y necesidades Junio de 2024 8

Gui: ĀĀ

Con el fin de identificar las necesidades de conexiones multimodales a lo largo de la Gulf Freeway, el equipo del estudio evalulĀĀa demografía del corredor, incluyendo la justicia ambiental, que identifica a las poblaciones de bajos ingresos, minorías y personas con inglés limitado. De las 172.000 personas que viven en el área dle estudio, el 88% están clasificadas como poblaci ĀĀde justicia medioambiental, el 11% son hogares con cero carros y el 12% se desplazan en transporte pbĀlico, a pie o en bicicleta. Estos porcentajes son superiores a los de la ciudad de Houston. Estas poblaciones suelen depender en mayor medida del transporte multimodal.

El equipo del estudio evalulĀĀas adaptaciones multimodales existentes y planificadas, incluyendo adaptaciones para tránsito, bicicletas y peatones. De las 18 intersecciones a lo largo del corredor del estudio, 14 tienen instalaciones para peatones y 1 tiene carriles para bicicletas. También hay 4 puentes para bicicletas y peatones o senderos que cruzan el corredor. Hay 5 rutas de autob ĀĀde Park and Ride que prestan servicio so ĀĀdurante las horas pico.

Condiciones de las infraestructuras

Vídeo 2: Antecedentes del estudio PEL de la Gulf Freeway y el desarrollo de objetivos y necesidades Junio de 2024 9

Gui: ĀĀ

Además, TxDOT revisĀĀel estado de las infraestructuras actuales, incluidos el pavimento y los puentes.

La evaluaci ĀĀidentificĀĀmalas condiciones del pavimento en las vías principales y en las carreteras de acceso en varias secciones.

La evaluaci ĀĀdel puente se centró en el espacio vertical, que puede limitar la circulaci ĀĀ de camiones de gran tama. ĀĀLa Gulf Freeway es un corredor principal de transporte de mercancías utilizado por camiones de gran tama. ĀĀ Tres puentes del corredor tienen una altura libre vertical inferior a 18 pies y medio, lo que está por debajo de las normas de dise ĀĀy puede limitar el movimiento de mercancías a lo largo de la Gulf Freeway.

Gui: ĀĀ

El objetivo y la necesidad son los fundamentos de un estudio de transporte sobre los que se construyen las alternativas. Una necesidad es un problema documentado que existe en el corredor. El propito defĀĀne lo que hay que hacer para satisfacer las necesidades.

A través del análisis realizado hasta ahora, y las aportaciones recibidas durante las mtipĀĀes reuniones plicas ĀĀy de las partes interesadas, TxDOT identificcuatro ĀĀecesidades a lo largo de la Gulf Freeway, Seguridad, Movilidad Inadecuada, Conectividad Limitada y Deficiencias de Infraestructura:

- La primera necesidad es la seguridad: El análisis de seguridad identificĀĀltos índices de colisiones en los carriles principales, calles laterales e intersecciones. Además, las lagunas en la red multimodal plantean condiciones inseguras para peatones y ciclistas.
- La segunda necesidad es la movilidad inadecuada de personas y mercancías: actualmente se producen atascos y retrasos excesivos tanto en los carriles principales como en las calles laterales, y se prevé que esta situaci ĀĀempeore en el futuro.
- La tercera necesidad es la conectividad multimodal limitada: El análisis identificuna ĀĀ accesibilidad limitada a las opciones multimodales y una infraestructura existente desconectada.
- La cuarta necesidad se refiere a las deficiencias de las infraestructuras viarias: el pavimento de las carreteras principales y las calles laterales está en mal estado y algunos puentes sobre las carreteras principales tienen una altura libre vertical baja y por debajo de la norma.

El objetivo del estudio es mejorar la seguridad, mejorar la movilidad y reducir la congesti, ĀĀ mejorar las conexiones multimodales y mejorar las infraestructuras deficientes.

Gui: ĀĀ

Los objetivos se utilizan para dar forma a las soluciones de transporte. Los objetivos del estudio guían el proceso de desarrollo y evaluaci ĀĀde alternativas y equilibran los valores rectores.

Los objetivos se elaboraron a partir de los comentarios recibidos del pĀĀlico, las partes interesadas y los organismos durante el proceso de divulgaci ĀĀdel estudio.

Se han identificado un total de 10 objetivos, que son los siguientes:

- Involucrar activamente a las partes interesadas y al plico ĀĀa lo largo de todo el estudio.
- Mejorar los distribuidores viales entre sistemas
- Desarrollar soluciones econĀmicas
- Minimizar el impacto en el ambiente natural y construido
- Apoyar la resiliencia lo largo del corredor
- Mejorar la accesibilidad a los centros de actividad y empleo
- Apoyar las necesidades de transporte de la comunidad
- Adaptarse a las tecnologías del futuro
- Utilizar un enfoque innovador para aprovechar al máximo el derecho de vía para el transporte de personas y mercancías
- Mejorar el corredor para fomentar el desarrollo econĀmico

Gui: ĀĀ

Lamentablemente, el 7 de noviembre de 2000 fue el timo ĀĀdía sin muertos en las carreteras de Texas. Eso significa que durante casi 24 as ĀĀha muerto al menos una persona cada día. Todos tenemos un papel que desemper ĀĀpara cambiar esta situaci. ĀĀ Este mensaje es ese recordatorio: acabar con la racha de muertes en las carreteras de Texas. Necesitamos que los conductores y pasajeros actn ĀĀde manera más responsable y nos ayuden a alcanzar nuestro objetivo de cero muertes para 2050. Los texanos pueden desemper ĀĀun papel importante para poner fin a los accidentes mortales con unos sencillos hábitos de conducciĀĀ: llevar puesto el cintur Ā de seguridad, conducir respetando el límite de velocidad, dejar a un lado el teléfono y otras distracciones, y no conducir nunca bajo los efectos del alcohol o las drogas. Así que, por favor, haz tu parte y comparte este mensaje con tus amigos y familiares.

Escanee el cigo ĀĀQR de esta pantalla o busque #EndTheStreakTX para obtener más informaci ĀĀsobre la campa ĀĀ#EndTheStreakTX.

Gui: ĀĀ

Gracias por ver este video sobre los antecedentes del estudio PEL de la Gulf Freeway, su propitĀĀo y su necesidad.

Para obtener más informaci ĀĀsobre el estudio PEL de la Gulf Freeway, para acceder a la encuesta en línea, o para proporcionar comentarios sobre las alternativas razonables, por favor visite la página web de TxDOT y busque las palabras clave "Gulf Freeway PEL Study". Por favor complete la encuesta en línea y envíe sus comentarios con sello postal a más tardar el viernes 28 de junio de 2024.

Vea los demás vídeos breves de la página web del estudio para saber más sobre el proceso de desarrollo y evaluaci ĀĀde alternativas, así como sobre la participaci ĀĀdel pĀĀlico, las agencias y las partes interesadas.