

OUTER LOOP

TRANSPORTATION STUDY KENTUCKY TRANSPORTATION CABINET
ITEM # 15-80203

Aplanar la curva de la rampa sur de I-65 (I-65 SB) para permitir un mejor desplazamiento de camiones.

TSMO (Transportation Systems Management and Operations) significa Administración y Operación de los Sistemas de Transporte. Las mejoras de TSMO implementadas en este concepto incluyen placas reflectantes en los semáforos, señalización actualizada, bandas sonoras (alertadoras) y demarcación vial actualizada.

I-65 SB OFF-RAMP



KY-1065

KY-1065

McDONALD'S

MINOR LN

CONCEPTO A – I-65 Rampa de salida Sur – Mejora

Opciones de mejora

Las mejoras en la rampa pueden incluir el alineamiento de la curva, la mejora de la superelevación de la rampa (peralte) o la incorporación de los giros a la derecha al semáforo, mediante un giro a la derecha más convencional. Todas las opciones podrían incluir mejoras de TSMO.

Agrupación de Proyectos

Conceptos A, C, y E se consideran distintos métodos para mejorar la KY 1065 (Outer Loop).

Estos conceptos podrían implementarse de manera conjunta como un solo proyecto de construcción.

OUTER LOOP

TRANSPORTATION STUDY KENTUCKY TRANSPORTATION CABINET

ITEM # 5-20-2013

I-65 NB ON-RAMP

Los vehículos que circulan en sentido oeste tienen flujo continuo y no necesitan detenerse.

Se agrega un tercer carril en sentido este después de la rampa de salida norte de la I-65, continuando hasta Briarcliff.

I-65 NB ON-RAMP

Se agrega un tercer carril en sentido oeste para el tráfico de la rampa de salida norte de la I-65.

KY-1065

I-65 NB OFF-RAMP

Se agrega un segundo carril a la rampa de salida norte de la I-65 para evitar largas filas que bloqueen el tráfico.

OLD OUTER LOOP

TEXAS ROADHOUSE



¿Qué es una Verde Continua en T?

Una intersección Verde Continua en T es un tipo de intersección innovadora. Permite que el tráfico en una dirección fluya libremente, utilizando un carril de aceleración/incorporación para los giros a la izquierda desde la calle perpendicular.

Agrupación de Proyectos

Conceptos A, C, y E se consideran distintos métodos para mejorar la KY 1065 (Outer Loop). Estos conceptos podrían implementarse de manera conjunta como un solo proyecto de construcción.

CONCEPTO C – I-65 Rampa de salida Norte– Verde Continua en T

OUTER LOOP

TRANSPORTATION STUDY KENTUCKY TRANSPORTATION CABINET

ISSUE #5-20203

MINOR LN

KY-1065

CHEDDAR'S
SCRATCH
KITCHEN

N

OLD OUTER LOOP

BRIARCLIFF RD

Se añadirá un tercer carril en el circuito exterior desde la salida de la I-65 NB hasta Briarcliff Road.

Se añade un carril exclusivo para girar a la izquierda en Briarcliff Road.

CONCEPTO E – Briarcliff Road – Mejora Convencional

¿Qué es una Mejora Convencional?

Las mejoras convencionales mejoran la funcionalidad de las carreteras con métodos de mejora “estándar”. Algunos ejemplos de estos métodos son la adición de carriles, la reconfiguración de carriles y el repintado de líneas.

Agrupación de Proyectos

Conceptos A, C, y E se consideran distintos métodos para mejorar la KY 1065 (Outer Loop). Estos conceptos podrían implementarse de manera conjunta como un solo proyecto de construcción.

OUTER LOOP

TRANSPORTATION STUDY KENTUCKY TRANSPORTATION CABINET

Se ha añadido un tercer carril a lo largo de la KY 1065 en dirección oeste después de la intersección para recibir los giros a la derecha desde la KY 61 en dirección sur.

Se añadirá un carril de giro a la derecha en el tramo este de la intersección.

Se aumentará la longitud de los carriles de giro en todos los tramos de la intersección.

Se agregará camellones en los tramos norte, este y sur para mejorar la seguridad.

Se añadirá un tercer carril a lo largo de la KY 1065 en dirección este, desde Lone Oak Dave hasta Noltemeyer Wynde Court.

CLASIFICADO COMO EL QUE MÁS NECESITA MEJORAS EN EL ÁMBITO DEL ESTUDIO A TRAVÉS DE LA PARTICIPACIÓN PÚBLICA PREVIA.

¿Qué es una Mejora Convencional?

Las mejoras convencionales mejoran la funcionalidad de las carreteras con métodos de mejora “estándar”. Algunos ejemplos de estos métodos son la adición de carriles, la reconfiguración de carriles y el repintado de líneas.

Camellones para aumentar la seguridad

Los camellones reducen los puntos de conflicto, es decir, los lugares en los que dos vehículos pueden cruzarse y provocar un accidente. Según la FHWA, los camellones reducen los accidentes en un 23 %.

CONCEPTO G – KY 61 – Mejora Convencional

OUTER LOOP

TRANSPORTATION STUDY KENTUCKY TRANSPORTATION CABINET

Ampliación a lo largo de la KY 61 para dar cabida al PDL.

Reconstruye la intersección como una intersección con giro a la izquierda parcialmente desplazada.

Ampliación a lo largo de la KY 61 para dar cabida al PDL.

CLASIFICADO COMO EL QUE MÁS NECESITA MEJORAS EN EL ÁMBITO DEL ESTUDIO A TRAVÉS DE LA PARTICIPACIÓN PÚBLICA PREVIA.

¿Qué es un desplazamiento parcial hacia la izquierda?

Una intersección parcialmente desplazada a la izquierda (PDL) es un tipo de intersección innovadora en la que los vehículos que giran a la izquierda cruzan al otro lado del tráfico contrario antes de llegar a la intersección. Esto mejora considerablemente la seguridad de los giros a la izquierda.

Ventajas y desventajas

En comparación con una intersección convencional, un PDL:

- Aumenta el tiempo verde
- Reduce el tiempo de desplazamiento
- Reduce la congestión

- Mayor impacto en la propiedad
- Mayores costos de construcción y mantenimiento

CONCEPTO H – KY 61 – Desplazamiento Parcial Izquierdo

OUTER LOOP

TRANSPORTATION STUDY KENTUCKY TRANSPORTATION CABINET



¿Qué es una Mejora Convencional?

Las mejoras convencionales mejoran la funcionalidad de las carreteras con métodos de mejora “estándar”. Algunos ejemplos de estos métodos son la adición de carriles, la reconfiguración de carriles y el repintado de líneas.

Añadir carriles de giro

Añadir carriles de giro puede ayudar a reducir la congestión y mejorar la seguridad. Un carril exclusivo para girar reduce la acumulación de tráfico que gira en la carretera principal.

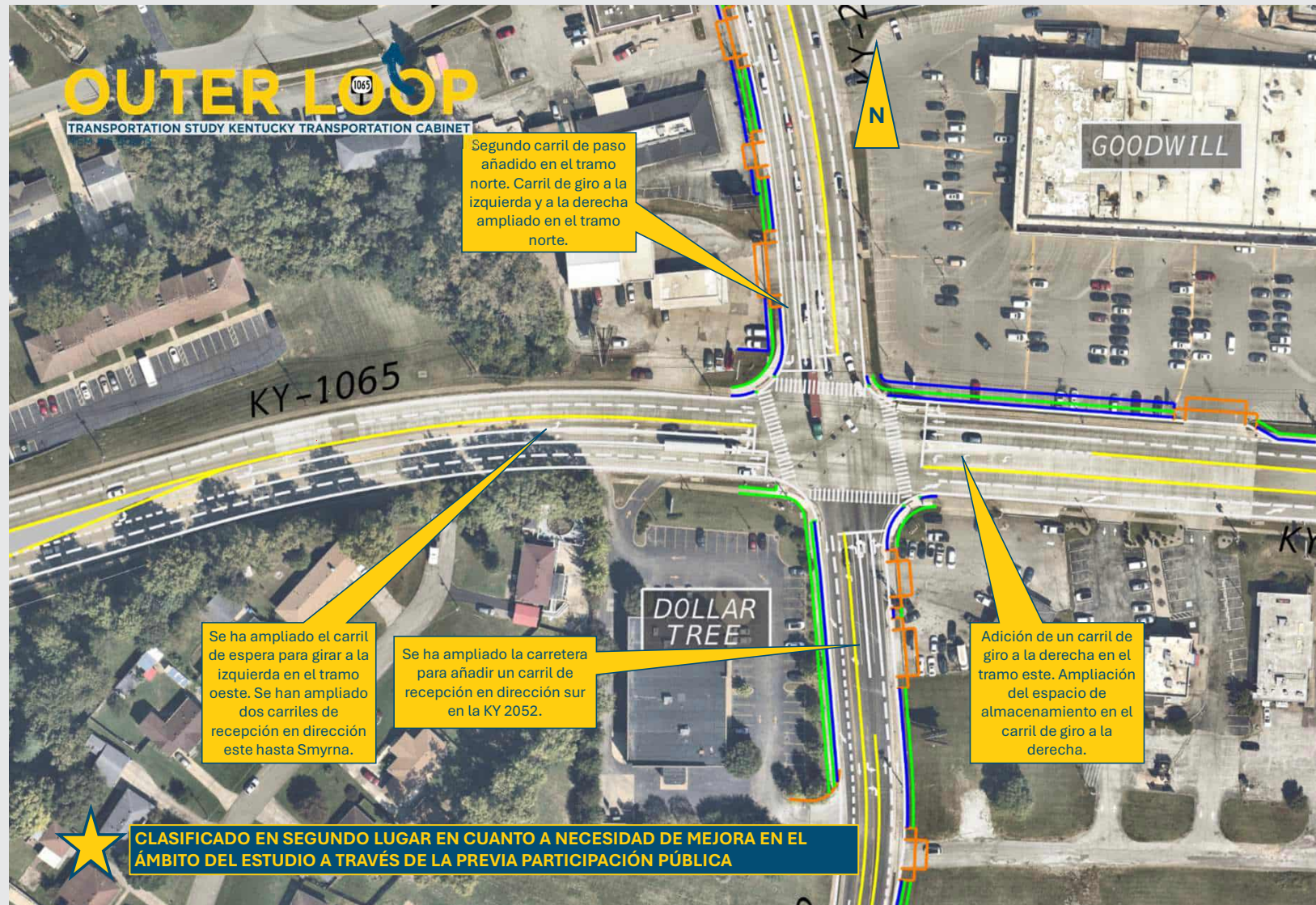
CONCEPTO M – Robbs Lane – Mejora Convencional

¿Qué es una Mejora Convencional?

Las mejoras convencionales mejoran la funcionalidad de las carreteras con métodos de mejora “estándar”. Algunos ejemplos de estos métodos son la adición de carriles, la reconfiguración de carriles y el repintado de líneas.

Acumulación de filas

En la primera reunión pública se señaló que la acumulación de filas era un problema en la KY 2052. El aumento de la capacidad de almacenamiento de los carriles de giro y la adición de carriles de paso reducirán la congestión y los tiempos de espera en las filas.



CONCEPTO Q – KY 2052 – Mejora Convencional



¿Qué es una Mejora Convencional?

Las mejoras convencionales mejoran la funcionalidad de las carreteras con métodos de mejora “estándar”. Algunos ejemplos de estos métodos son la adición de carriles, la reconfiguración de carriles y el repintado de líneas.

Acumulación de filas

En la primera reunión pública se señaló que la acumulación de filas era un problema en la KY 2052. El aumento de la capacidad de almacenamiento de los carriles de giro y la adición de carriles de paso reducirán la congestión y los tiempos de espera en las filas.

CONCEPTO Q – KY 2052 – Mejora Convencional

OUTER LOOP

TRANSPORTATION STUDY KENTUCKY TRANSPORTATION CABINET

STEAK 'N SHAKE

RED LOBSTER

KY-1065

JEFFERSON ANIMAL HOSPITAL

LAMBERT RD



Las mejoras en la gestión del acceso para este concepto se extienden desde KY 61 hasta Buena Vista Court. Esta foto es del proyecto para mostrar ejemplos de gestión del acceso.

Espacio en el camellón para permitir el acceso completo al Jefferson Animal Hospital.

Camellones para restringir los giros peligrosos. Se permite el acceso al barrio a través de Lambert.

CONCEPTO S – KY 1065 – Gestión de Acceso

¿Qué es la gestión de accesos?

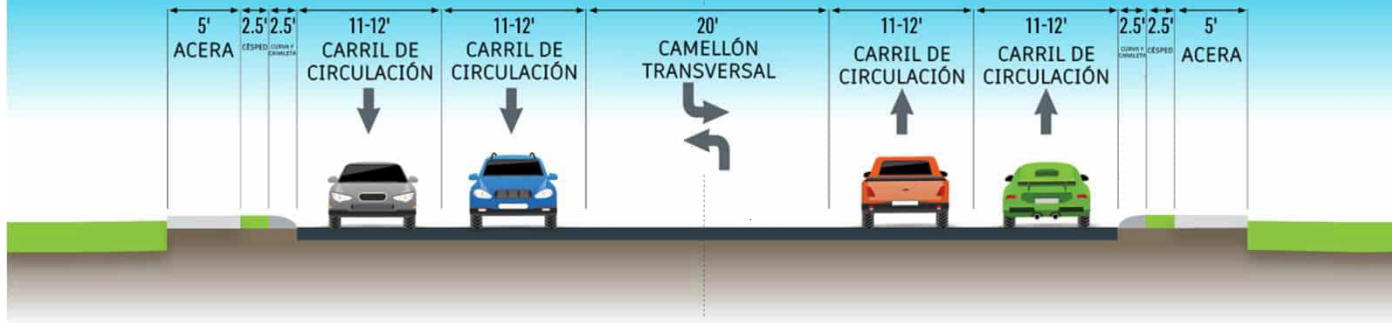
Los accidentes aumentan drásticamente en los “puntos de acceso”, es decir, las zonas por las que los vehículos pueden entrar o salir de la carretera. Una buena gestión del acceso permite equilibrar el acceso a la carretera y el mayor riesgo asociado a los puntos de acceso.

Métodos de gestión de acceso

Las herramientas para la gestión del acceso incluyen la eliminación de entradas repetitivas, camellones intransitables y la implementación de restricciones de acceso en las entradas. Un ejemplo de restricción de acceso son las entradas de “entrada y salida por la derecha”.

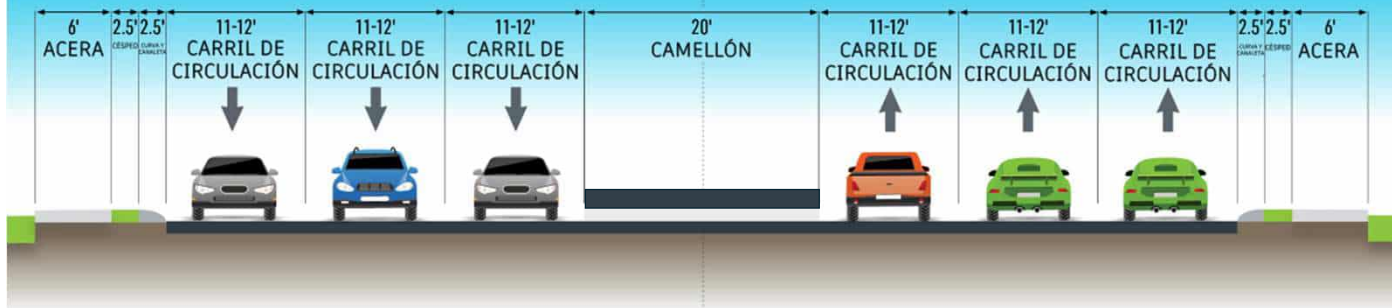
KY 1065: CERCA DE NOLTEMEYER WYNDE COURT (EXISTENTE)

LINEA CENTRAL EXISTENTE



KY 1065: CERCA DE NOLTEMEYER WYNDE COURT (PROPUESTA)

LINEA CENTRAL EXISTENTE



CONCEPTO T – KY 1065 – Ampliación

¿Qué es la ampliación de carreteras?

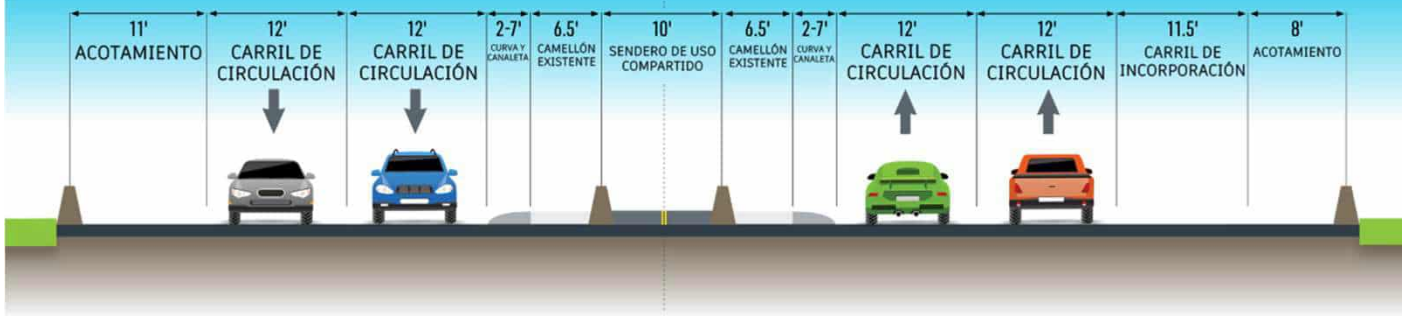
La ampliación de las carreteras es una de las mejoras más comunes para reducir la congestión. La ampliación de las carreteras aumenta la capacidad, lo que reduce la congestión y el tiempo total de desplazamiento.

Riesgos de la ampliación de carreteras

La ampliación de la calzada puede reducir la seguridad de los peatones y aumentar los tiempos de espera de estos en los puntos de cruce. La ampliación de la calzada puede fomentar el aumento de la velocidad de los vehículos.

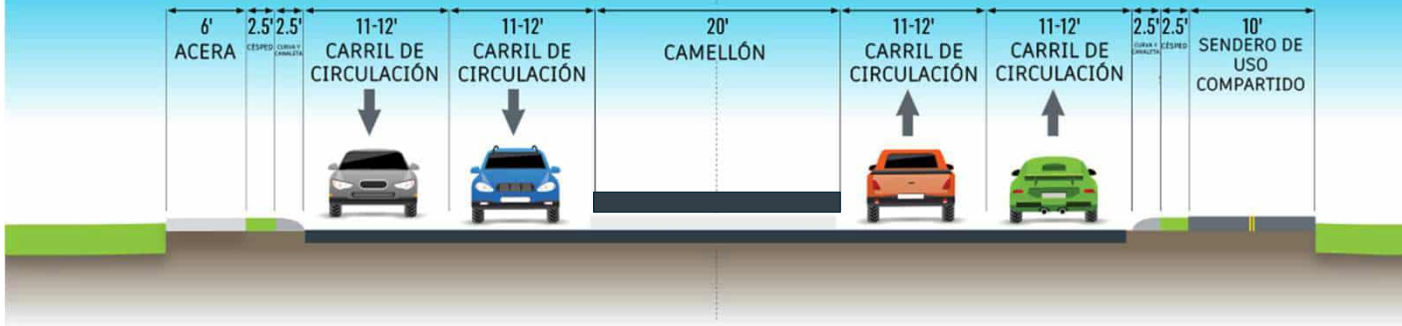
KY 1065: CAMELLON CON SENDERO DE USO COMPARTIDO - CRUCE DE PUENTES (PROPUESTA)

LINEA CENTRAL EXISTENTE



KY 1065: SENDERO DE USO COMPARTIDO Y MEJORAS DE ACERA A LO LARGO DE LA CARRETERA (PROPUESTA)

LINEA CENTRAL EXISTENTE



Dos tipos de Vías

Las aceras proporcionan una zona alejada de los carriles de circulación para dar cabida a peatones, sillas de ruedas, carriolas, etc. Los caminos de uso compartido son más anchos y están diseñados para dar cabida también a las bicicletas.

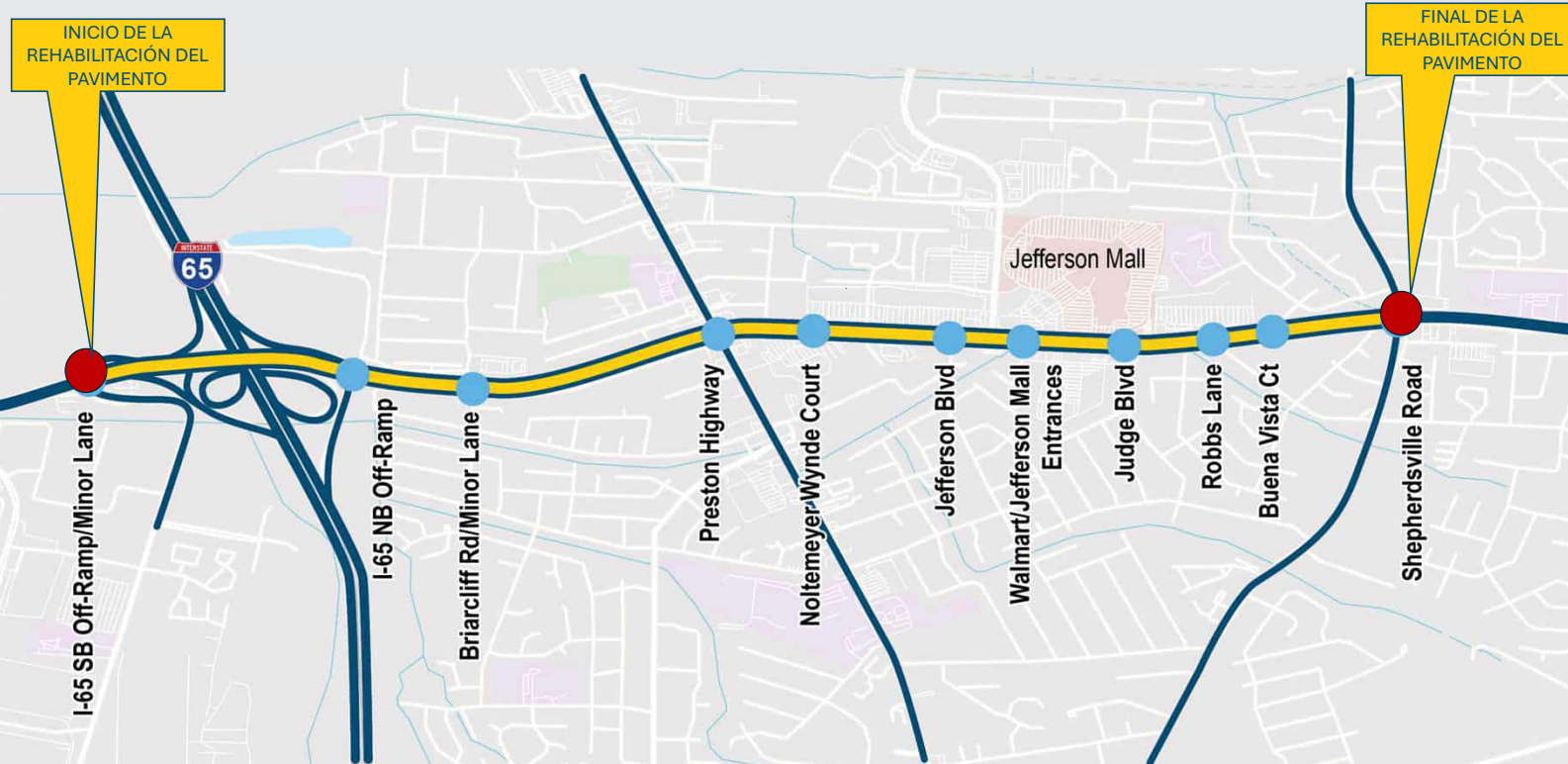
Seguridad Peatonal

Las aceras mejoran la seguridad de los peatones al crear un paso separado para su desplazamiento. Las aceras desalientan comportamientos peligrosos, como caminar por los acotamientos de las carreteras, y fomentan los paseos recreativos.

CONCEPTO V – KY 1065 – Acera y Camino de Uso Compartido

OUTER LOOP

TRANSPORTATION STUDY KENTUCKY TRANSPORTATION CABINET
ITEM # 5-80203



CONCEPTO U – KY 1065 – Rehabilitación de Pavimento

La Importancia del Mantenimiento

La rehabilitación periódica del pavimento es importante para garantizar la seguridad vial. La rehabilitación del pavimento permite gestionar los peligros de la carretera, como los baches, reducir el desgaste de la superficie y garantizar unas condiciones de conducción fluidas.

Concreto a Asfalto

La rehabilitación del pavimento se incorporará a cualquier concepto de mejora que avance hacia la construcción. Este concepto rehabilitará el pavimento cambiando el concreto por asfalto en todo el corredor.

OUTER LOOP

TRANSPORTATION STUDY KENTUCKY TRANSPORTATION CABINET

OUTER LOOP REUNIÓN PÚBLICA

South Central Regional
Library
4 de Febrero de 2026
5:00 PM to 7:00 PM

ENCUESTA PÚBLICA

¡Escanee el código QR para
acceder al sitio web de nuestro
proyecto! ¡Envíenos sus
comentarios y sugerencias sobre
el Proyecto Outer Loop!



ESTACION 1 CONCEPTOS A, C, & E



A – SALIDA SUR DE LA I-65
– MEJORA



C – SALIDA NORTE DE
LA I-65 – VERDE
CONTINUA EN T



E – BRIARCLIFF ROAD
– CONVENCIONAL

ESTACION 2 CONCEPTOS G & H



G – KY 61
– CONVENCIONAL



H – KY 61–
DESPLAZAMIENTO
PARCIAL IZQUIERDO

ESTACION 3 CONCEPTOS M & S



M – ROBBS LANE
– CONVENCIONAL



S – KY 1065
– GESTIÓN DE ACCESOS

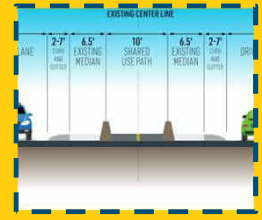
ESTACION 4 CONCEPTOS Q, T, V & U



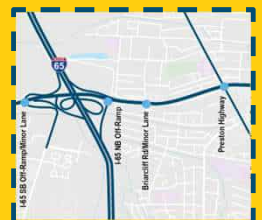
Q – KY 2052 – CONVENCIONAL



T – KY 1065 – AMPLIACION



V – KY 1065 – ACERA Y SENDERO
DE USO COMPARTIDO



U – KY 1065 – REHABILITACION
DE PAVIMENTO

COMPARACIONES DE COSTOS POR CONCEPTOS

CONCEPTO	DESCRIPCIÓN	COSTO TOTAL DEL PROYECTO
A	SALIDA SUR DE I-65 - MEJORA	\$1,300,000
C	SALIDA NORTE DE I-65 – VERDE CONTINUA EN T	\$3,930,000
E	BRIARCLIFF ROAD - CONVENCIONAL	\$2,580,000
G	KY 61 – CONVENCIONAL	\$8,950,000
H	KY 61 – DESPLAZAMIENTO PARCIAL IZQUIERDO	\$14,250,000
M	ROBBS LANE – CONVENCIONAL	\$1,820,000
Q	KY 2052 – CONVENCIONAL	\$8,370,000
S	KY 1065 – GESTIÓN DE ACCESO	\$3,450,000
T	KY 1065 - AMPLIACIÓN	\$40,275,000
U	KY 1065 – REHABILITACIÓN DE PAVIMENTO	\$28,250,000
V	KY 1065 – ACERA Y SENDERO DE USO COMPARTIDO	\$11,275,000