

OUTER LOOP

TRANSPORTATION STUDY KENTUCKY TRANSPORTATION CABINET

ITEM # 580203

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

I-65 SB OFF-RAMP

N

KY-1065

KY-1065

McDONALD'S

MINOR LN

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.

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).

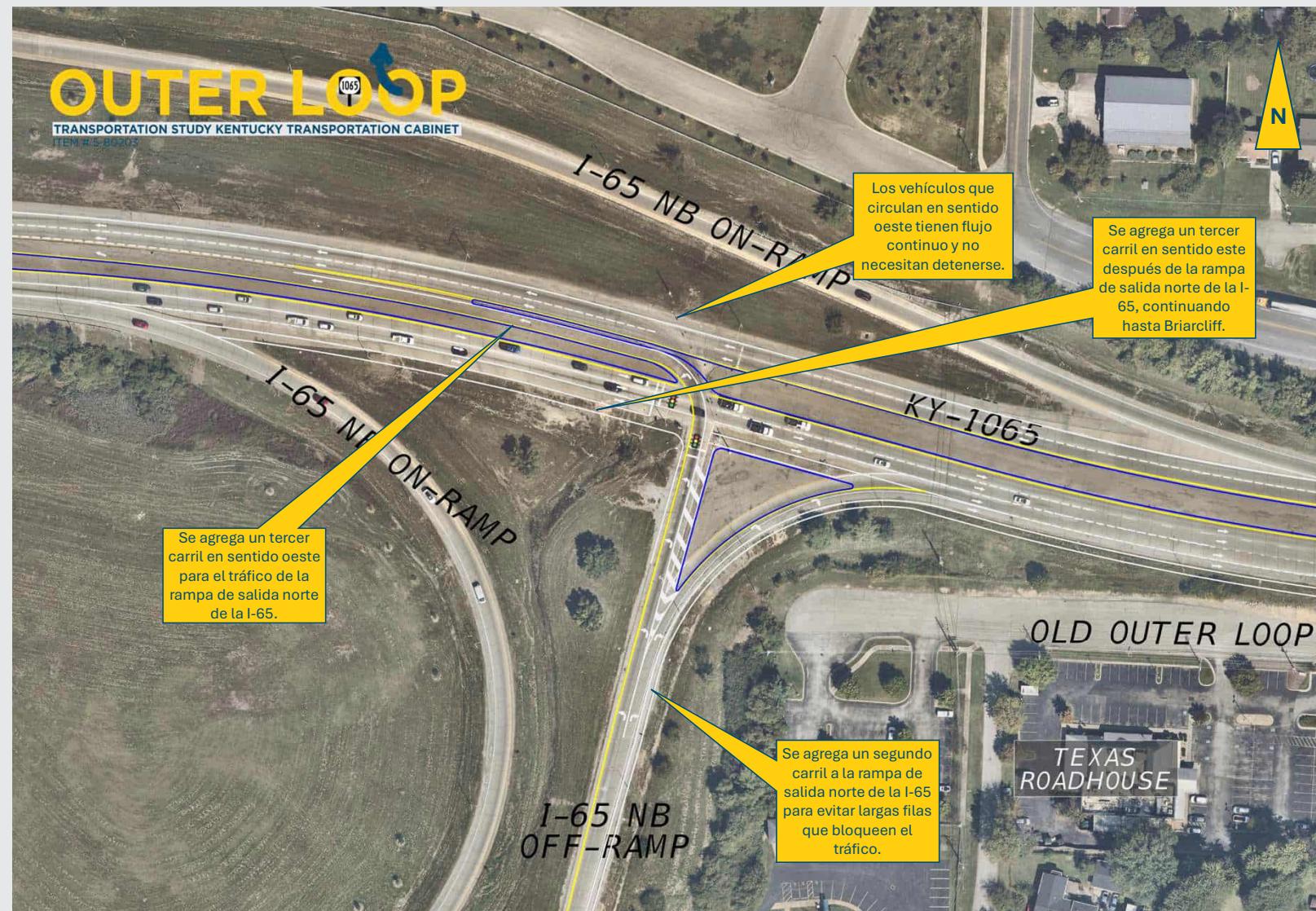
Estos conceptos podrían implementarse de manera conjunta como un solo proyecto de construcción.

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

OUTER LOOP

TRANSPORTATION STUDY KENTUCKY TRANSPORTATION CABINET

ITEM # S-80-03



¿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

¿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.



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.

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



CONCEPTO H – KY 61 – Desplazamiento Parcial Izquierdo

¿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



¿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 repaintado 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 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



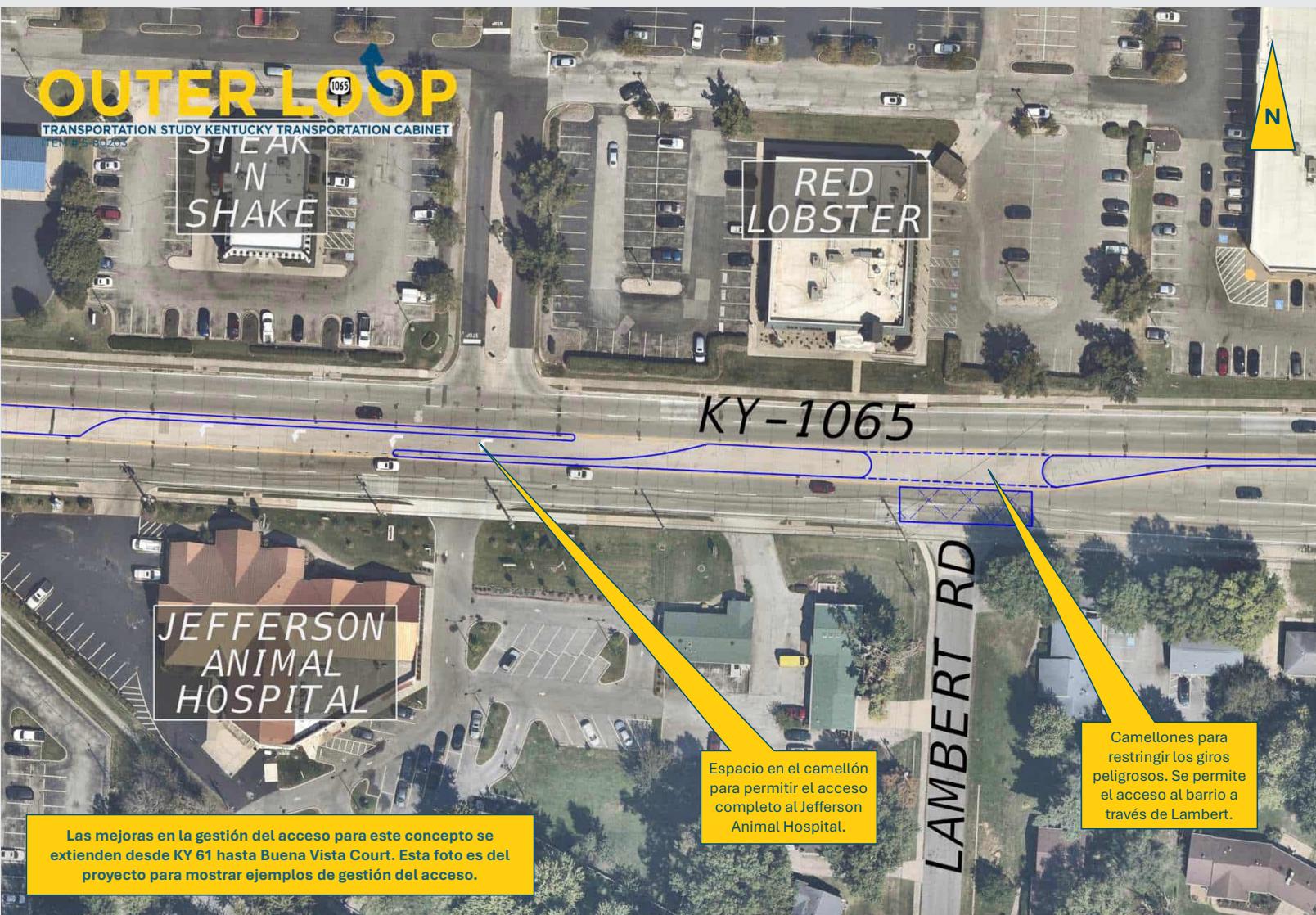
¿Qué es una Mejora Convencional?

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 repaintado 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



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”.

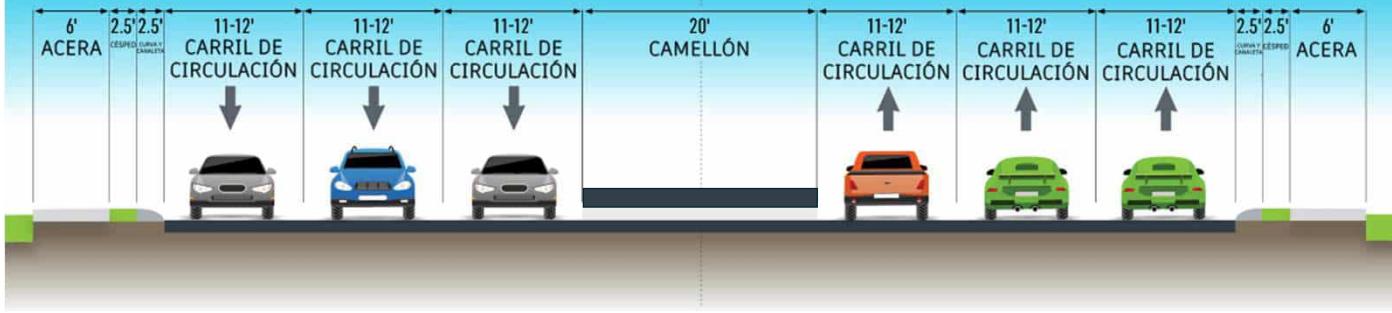
KY 1065: CERCA DE NOLTEMEYER WYNDE COURT (EXISTENTE)

LÍNEA CENTRAL EXISTENTE



KY 1065: CERCA DE NOLTEMEYER WYNDE COURT (PROPIUESTA)

LÍNEA 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.



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

Dos tipos de Vías

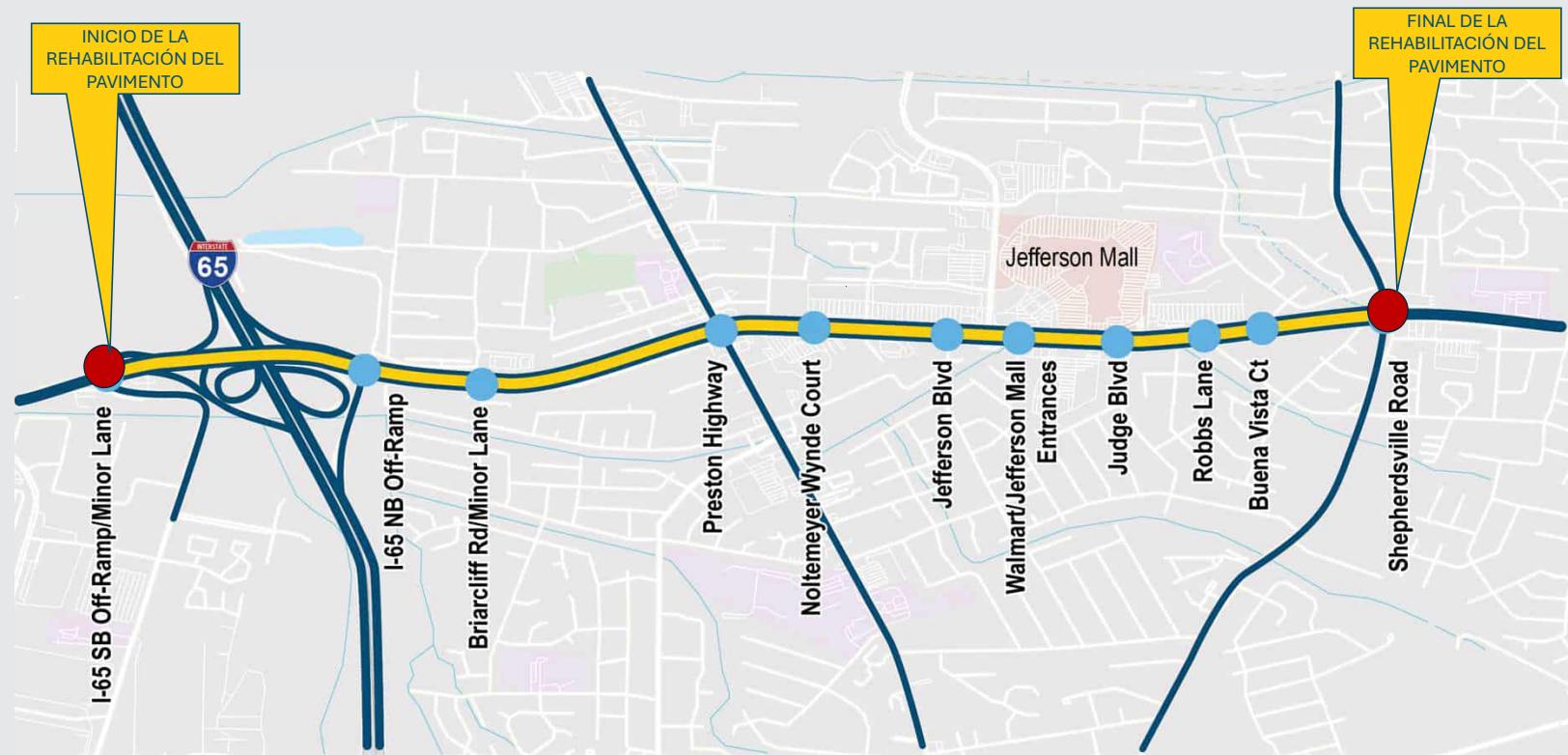
Las aceras proporcionan una zona alejada de los carriles de circulación para dar cabida a peatones, sillas de ruedas, carriolas, etc. Los caminos de uso compartido son más anchos y están diseñados para dar cabida también a las bicicletas.

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.

OUTER LOOP

TRANSPORTATION STUDY KENTUCKY TRANSPORTATION CABINET
ITEM # 5-80203



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.

CONCEPTO U – KY 1065 – Rehabilitación de Pavimento

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

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



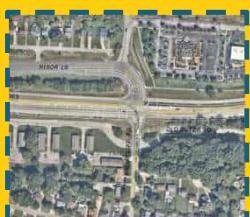
ESTACION 1 CONCEPTOS A, C, & E



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