

# Por qué estamos aquí



## Compartir lo que estamos estudiando

Seguridad, tráfico y cómo funcionan juntos los intercambiadores.



## Mostrar las ideas iniciales

Hay varios conceptos en curso para la US-75 y sus intercambiadores.



## Escuchar su opinión

¿Qué cosas funcionan? ¿Qué cosas son frustrantes? ¿Qué concesiones parecen correctas?

Estamos estudiando cómo mejorar la seguridad y el tránsito por la US-75 desde la N-370 hasta la I-80. Su opinión **nos guiará a medida que perfeccionamos las alternativas** y desarrollamos una recomendación. **No se han tomado decisiones.** Gracias por estar aquí.

### Lo que aún no **está sucediendo**:

Diseño final, compra de propiedades, o decisiones de construcción

Aprender

Reaccionar

Informar

*La revisión medioambiental, la consulta y demás acciones requeridas por las leyes ambientales federales vigentes para este proyecto son, o han sido, llevadas a cabo por el NDOT de conformidad con el artículo 327 del Título 23 del Código de los Estados Unidos (United States Code, U.S.C.) y un Memorando de Entendimiento con fecha del 23 de febrero de 2026, celebrado entre la Administración Federal de Carreteras (Federal Highway Administration, FHWA) y el NDOT.*



# A partir de estudios previos

Este corredor se ha estudiado anteriormente. **El Estudio de mejora del tránsito del área metropolitana** (Metro Area Travel Improvement Study, MTIS) de 2019 creó una visión regional de las autopistas, incluidos conceptos de alto nivel para la US-75. Este estudio utiliza datos actuales para obtener una mirada más detallada, como se muestra a continuación.

## Qué hicieron los estudios anteriores

## Qué analiza este estudio



### Enfoque en el corredor

Establecieron conceptos de gran alcance para futuras necesidades del sistema.

Revisión detallada de la seguridad, el zigzaguo, la distancia entre rampas y el acceso local utilizando los datos de choques actuales y las previsiones de tráfico para 2050.



### Distancia entre rampas

Identificaron problemas, pero no los analizaron en detalle.

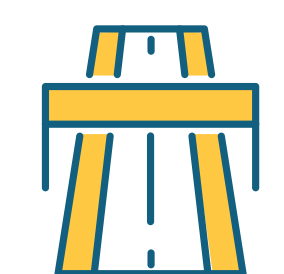
Identificar dónde el zigzaguo y la corta distancia conducen a un gran número de choques, especialmente al norte de L Street.



### Necesidades de los peatones

No abordado.

Priorizar los cruces y las opciones de desvío de la fase de construcción cerca de las calles Q, L, y F y de Cornhusker Road.



### Calles Q, L, y F

Recomendaron cambios importantes en Q y L, y el cierre completo del intercambiador de F Street.

Estudiar opciones para mejorar la seguridad, simplificar el acceso y abordar el espaciamiento entre intersecciones. **Estamos explorando opciones para mantener el acceso parcial o total al intercambiador de F Street.**



### Chandler Road

Identificaron problemas de crecimiento y capacidad en el intercambiador.

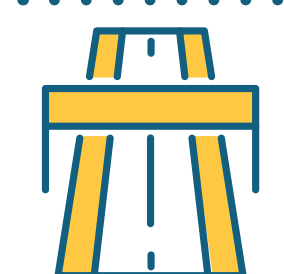
Evaluar los diseños para mejorar las operaciones de incorporación al tránsito, zigzaguo y rampa.



### Cornhusker Road

Recomendaron un intercambiador de diamante divergente (DDI).

Volver a evaluar el DDI y compararlo con otras opciones para mejorar la seguridad y el acceso.



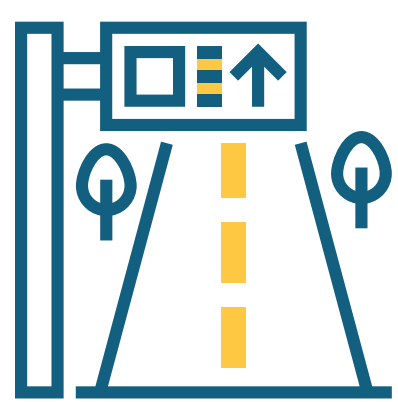
### N-370

Recomendaron expandir la N-370 a seis carriles a través del intercambiador.

Mejorar las operaciones de rampa con ensanchamiento en la N- 370.



# Un análisis más detallado del área de estudio



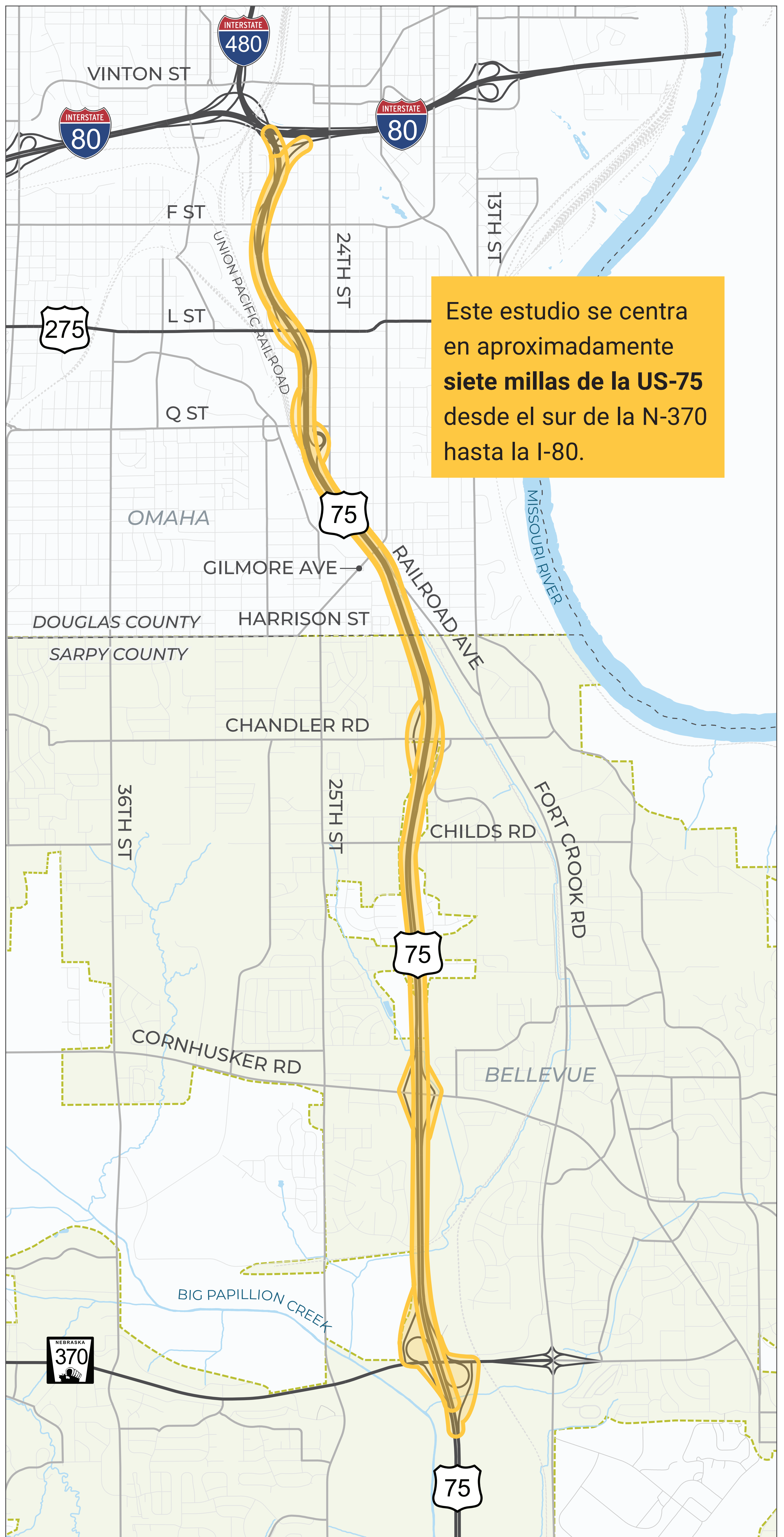
Incluye los intercambiadores de la US-75 con la N-370, Cornhusker Road, Chandler Road, Q Street, L Street, y F Street.



No incluye el intercambiador I-80/I-480/US-75 en el extremo norte del área del estudio.

**Leyenda**

- Ubicación del proyecto
- Límites de la ciudad de Bellevue



# Qué está **analizando** este estudio


Este estudio nos ayudará a comprender qué se debe construir y cuándo. El NDOT prevé llevar a cabo mejoras como varios proyectos durante la próxima década, pendiente de financiación y trabajo de diseño futuro.

## Este estudio incluye:

 **Análisis de seguridad:** dónde y por qué ocurren choques en la US-75 y sus intercambiadores.

 **Análisis del tráfico:** identificar los recuentos de tráfico y las ubicaciones de congestión actuales y evaluar cómo se espera que ambos crezcan para 2050.

 **Conceptos relacionados con los intercambiadores:** borradores de diseños que reducen el zigzagado y mejoran el espaciado entre intercambios.

 **Detección temprana:** cómo se ajustan las alternativas a las calles cercanas, las posibles necesidades de terreno, y las estimaciones aproximadas de costos y fases

Todo este trabajo, junto con su aporte, nos ayudará a dar forma a una alternativa para llevar a cabo la revisión medioambiental e incluirla en el informe final del estudio.



# Lo que hemos hecho hasta el momento

El NDOT inició este estudio reuniéndose con agencias locales y partes interesadas de la comunidad para comprender mejor las preocupaciones y prioridades.



## Lo que dijeron

- Quieren una US-75 más confiable y menos estresante.
- Difusión más dirigida.
- Preocupaciones sobre el acceso al intercambiador de F Street.
- La seguridad de los peatones es una preocupación importante.



## Qué está haciendo el NDOT como resultado

- Estudiar cómo hacer que la US-75 sea más fácil de transitar.
- Ampliar las estrategias de difusión.
- Mantener parte del acceso en el intercambiador de F Street.
- Priorizar los cruces de peatones.

## Cómo puede mantenerse involucrado



### Puesto en la Feria de Salud del Cinco de Mayo

Sábado 16 de mayo

10:30 a.m. a 3:30 p.m.

South 24th Street y N Street en Omaha

Traeremos la misma información de la jornada de puertas abiertas de esta noche. ¿Conoce a alguien que no pudo venir esta noche? ¡Dígale que se acerque!

También ofreceremos una variedad de oportunidades de participación adicionales, incluidas reuniones individuales con las partes interesadas y debates en grupos pequeños, además de otra jornada pública de puertas abiertas en la primavera de 2027.

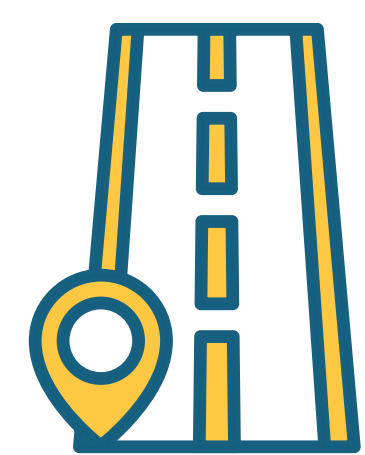


# Lo que hemos oído **hasta ahora**

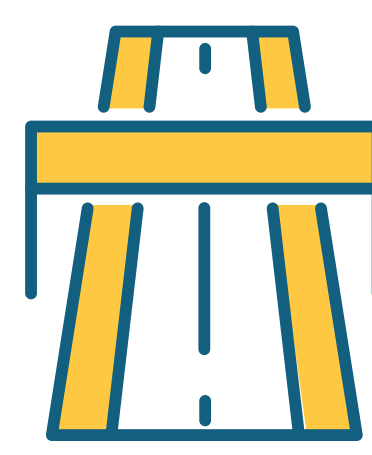
El estudio comenzó con una encuesta a la comunidad **del 10 de noviembre al 12 de diciembre de 2025**. Estos primeros comentarios dieron forma a nuestra comprensión de las necesidades del corredor e informaron las alternativas que se muestran en otros tableros.

 **1,412**  
respuestas en total

 más **411** comentarios adicionales sobre el mapa



Durante la **encuesta a la comunidad**, los participantes podían colocar un alfiler en cualquier lugar del corredor para **identificar ubicaciones específicas** donde hayan **tenido problemas de seguridad** o **problemas de congestión**.



Las áreas seleccionadas con **mayor frecuencia** de **las calles Q, L, y F**, así como **Gilmore Avenue** y **Cornhusker Road**, se alinean estrechamente con los **principales problemas identificados** en la encuesta y son **ubicaciones clave** donde nuestro equipo **recomienda mejoras**.

Los tres elementos principales que más le gustaría ver mejorados a lo largo del corredor:

- 1** Mayor capacidad/más carriles
- 2** Capacidad de incorporarse al tráfico
- 3** Mejora de la señalización de carriles

¿Qué problemas cree que afectan más su experiencia de viaje?

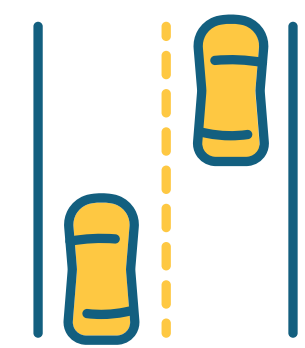
- 1** Congestión
- 2** Exceso de velocidad
- 3** Diseño de intercambiadores



# Por qué es **importante este estudio**

La US-75 es **vital** para las empresas locales, los trabajadores, el transporte y los visitantes. **Mejorar la seguridad y la confiabilidad** dentro de este corredor podría mejorar el tránsito diario, fortalecer el acceso a puestos de trabajo y destinos, y apoyar la reinversión en la comunidad. También podría **fomentar** el turismo, los eventos y el crecimiento económico regional a largo plazo.

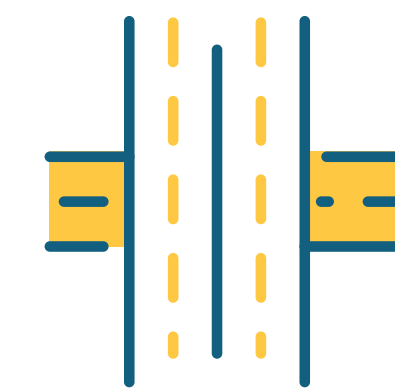
## Nuestro propósito



**Mejorar la seguridad y reducir la congestión** en el corredor



Gestionar el **tránsito actual y futuro** y **mejorar la confiabilidad** en la US-75



Corregir la infraestructura antigua y **cumplir con estándares de diseño modernos**



**Mejorar los intercambiadores** para que entrar y salir de la US-75 sea más fácil

## ¿Qué sucede si no actuamos?

- Se espera que la congestión **empeore sustancialmente para 2050**, especialmente en dirección norte por la US-75.
- Los patrones de choques vinculados al **zigzaguo corto** y a **las rampas muy juntas** pueden continuar.
- Los retrasos y los costos de construcción aumentarán a medida que aumenten los volúmenes de tráfico.

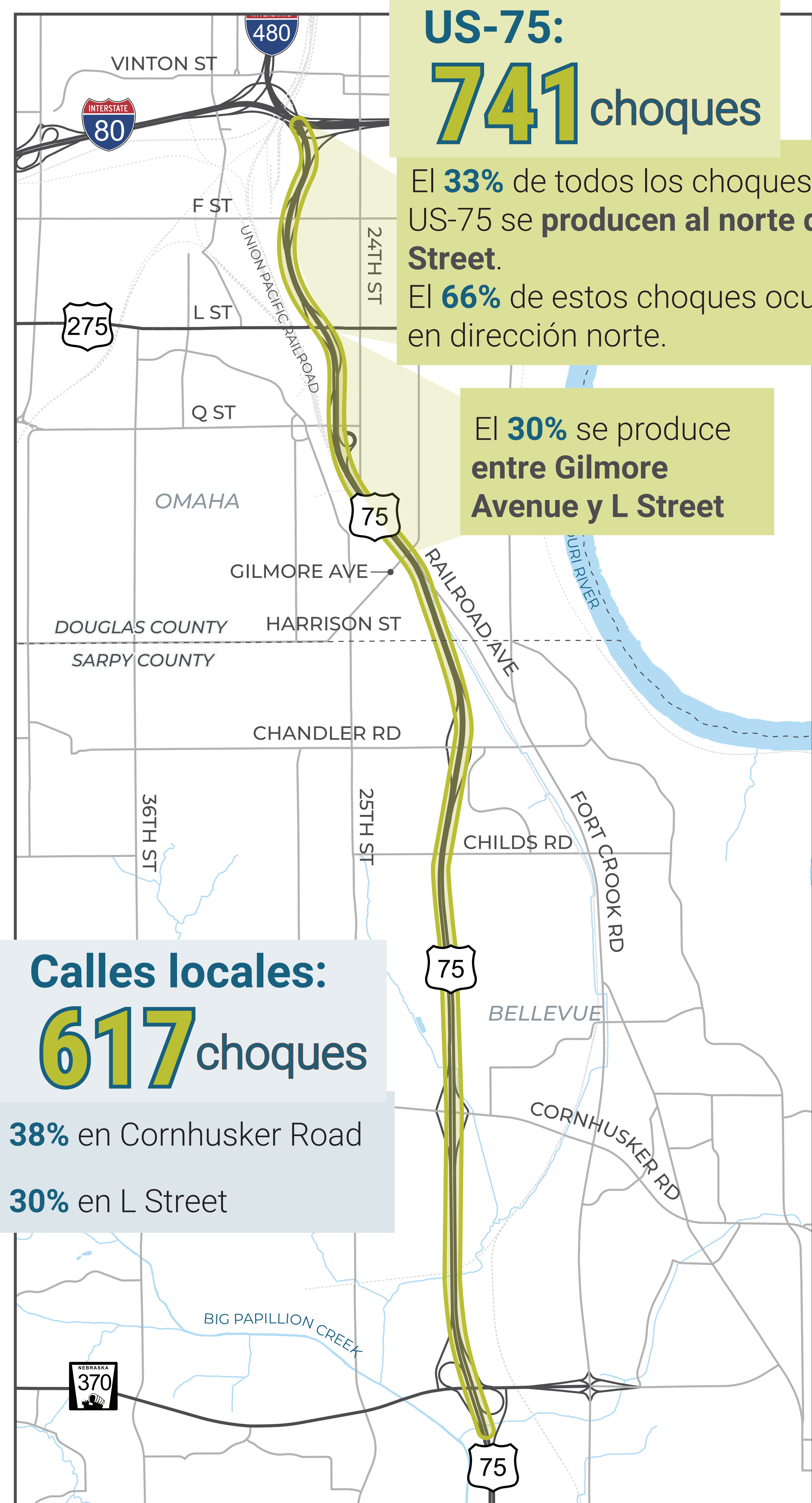


# Lo que impulsa la **necesidad de mejoras**

## Historial de choques en el área del estudio (2021-2023)

**1,358** choques en total a lo largo del corredor

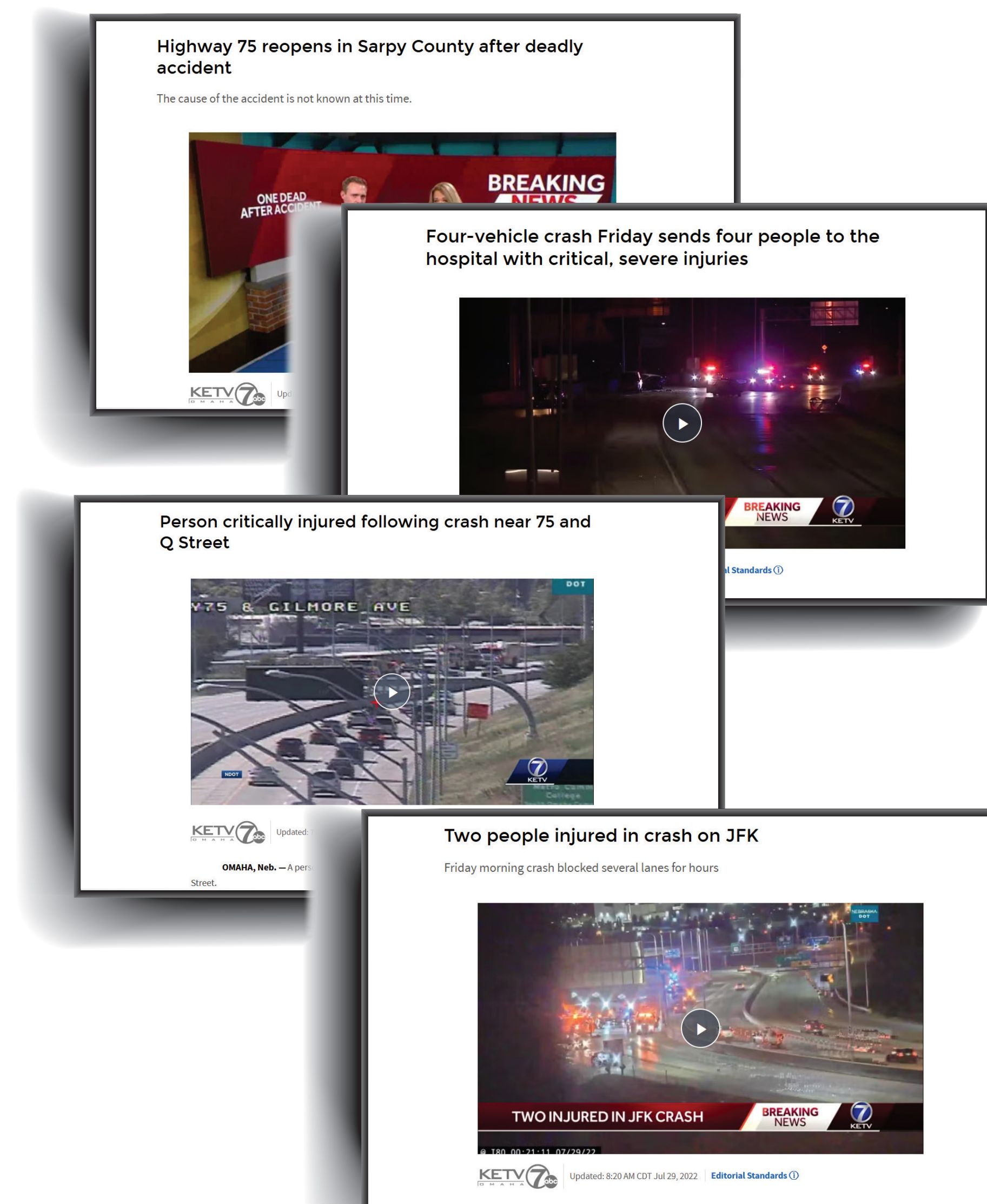
**5** muertes **27** lesiones graves



El 63% de los choques en autopistas ocurren en solo el 30% del corredor desde Gilmore Avenue hasta el sur de la I-80.

4 de 5 choques fatales ocurrieron en la propia autopista, y no en las calles locales.

## Impactos de los choques en nuestra comunidad



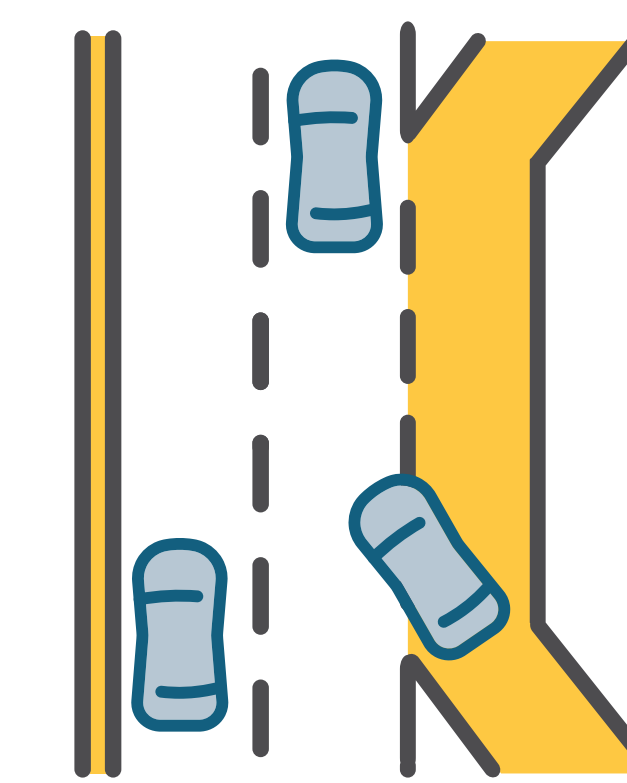
**INFORMACIÓN CONFIDENCIAL:** Los datos de seguridad y choques contenidos en este documento son información confidencial, protegida y privilegiada. La ley federal (artículo 407 del Título 23 del USC) prohíbe la presentación de este documento o su contenido en etapas de producción de pruebas o su uso como prueba en un tribunal estatal o federal. El estado de Nebraska no ha renunciado a ningún privilegio que pueda hacer valer según lo dispuesto por esa ley a través de la difusión de este documento y no ha autorizado la distribución de este documento o su contenido a nadie que no sea el destinatario original.

## Infraestructura y estándares

**Gran parte de la US-75 se construyó entre las décadas de 1970 y 1990.**

Si bien cumplía con los estándares en ese entonces, muchas características ya no coinciden con las pautas de diseño moderno, lo que incluye el ancho de la banquina, la altura de paso por puentes, las curvas, la distancia de visión, y la distancia entre rampas. Estas condiciones pueden afectar la seguridad, el flujo de tráfico y el mantenimiento a largo plazo.

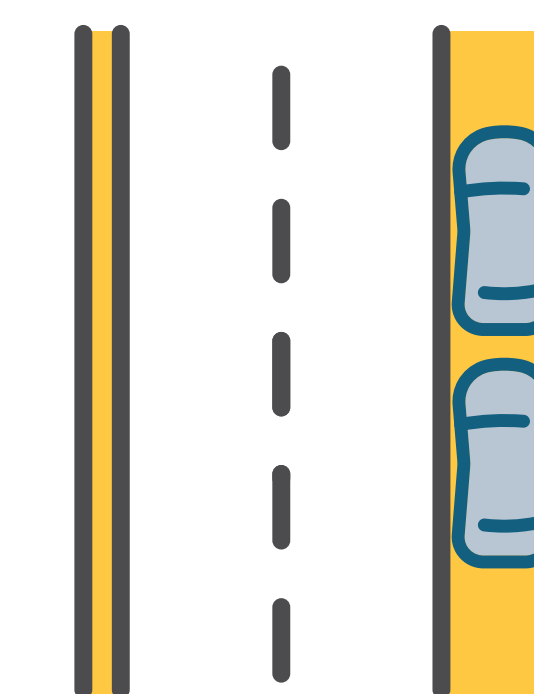
### Distancia entre rampas



A lo largo del corredor, hay muchas rampas de entrada y salida que están muy cerca. Debido a que el tráfico se mueve muy rápido en la US-75, los vehículos que entran o salen de ella deben realizar movimientos rápidos para incorporarse al tránsito (lo que se denomina zigzag). Los altos volúmenes de tráfico empeoran los problemas de seguridad causados por las áreas estrechas de zigzag.

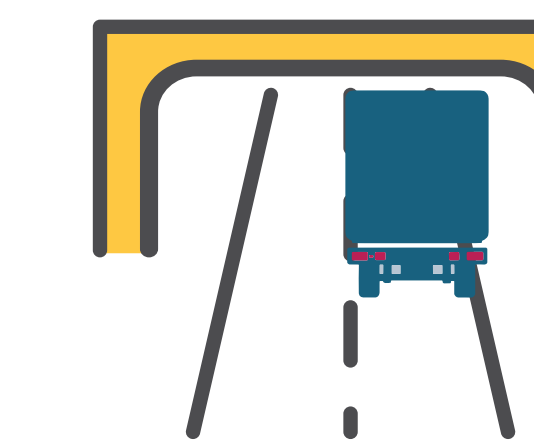
Las rampas muy juntas afectan al ingreso a la autopista, a la salida y a los cambios de carril. En el área de las calles Q-L-F, las rampas están mucho más cerca que lo recomendado hoy. Los resultados incluyen cambios repentinos de carril y tráfico intermitente.

### Ancho de las banquetas



Las autopistas modernas usan banquetas de 12 pies para averías y emergencias. Los tramos más viejos de la US-75 tienen banquetas mucho más angostas, lo que significa que los vehículos de emergencia pueden tener problemas para pasar.

### Altura de paso por puentes



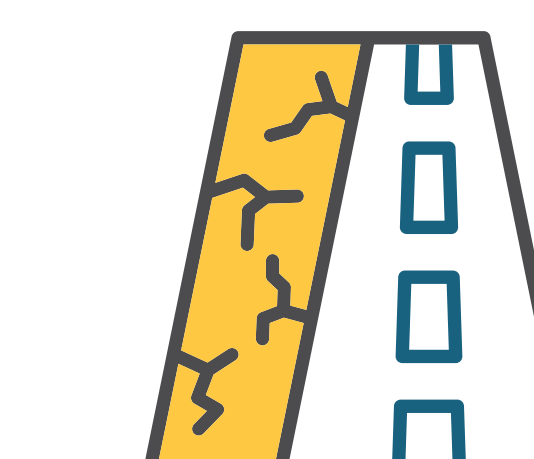
Algunos puentes sobre la US-75 son más bajos que los estándares preferidos, y algunos incluso han sido golpeados por camiones grandes.

### Curvas y distancias de visión



El diseño de curva más antiguo y las banquetas angostas pueden dificultar que los conductores vean lo que tienen por delante. La distancia de visión limitada combinada con velocidades más altas puede provocar colisiones traseras e impactos laterales.

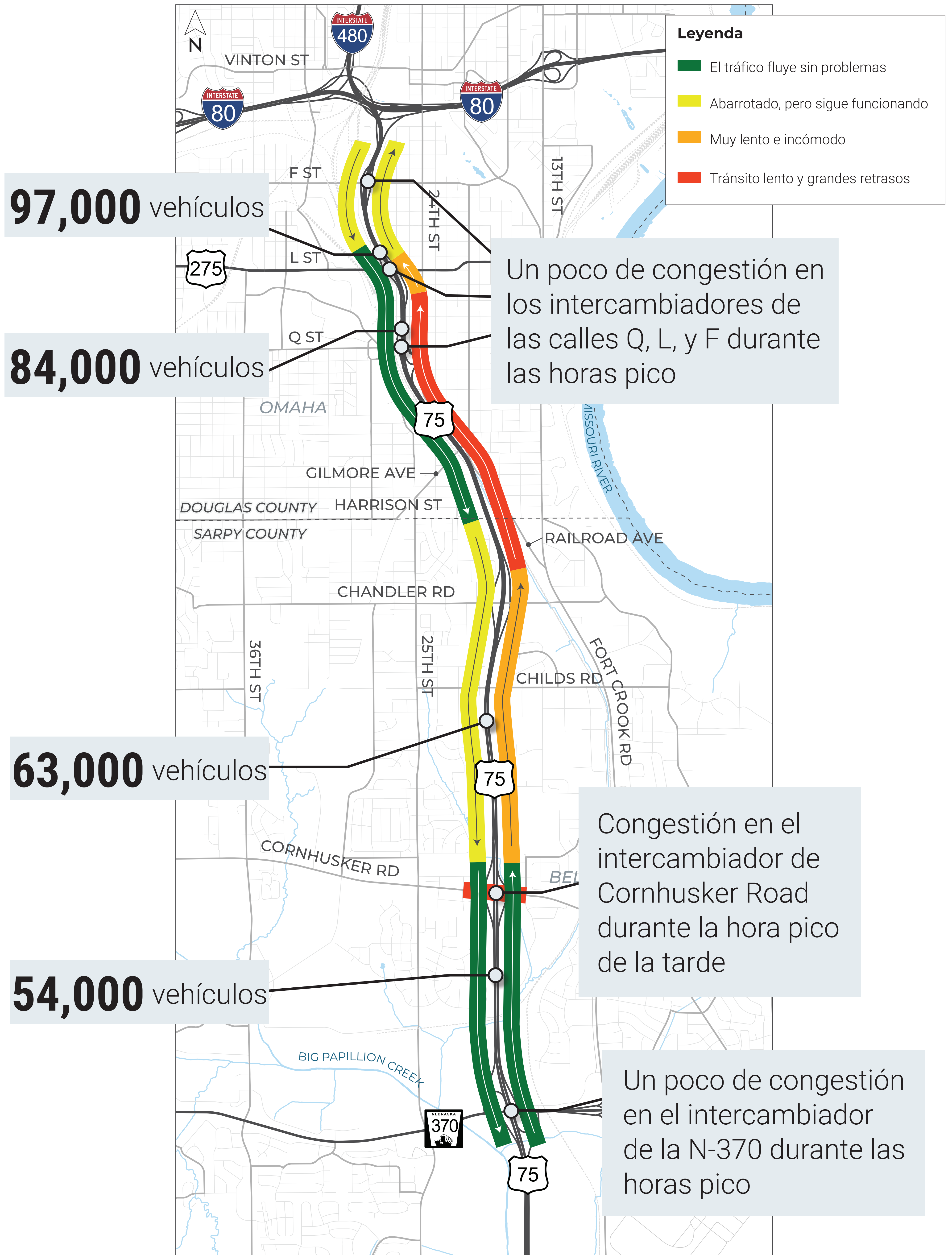
### Pavimento y puentes antiguos



El pavimento y los puentes construidos entre las décadas de 1970 y 1990 están llegando al final de su vida útil. Esto significa más reparaciones, más cierres y costos más altos si no se actualizan.

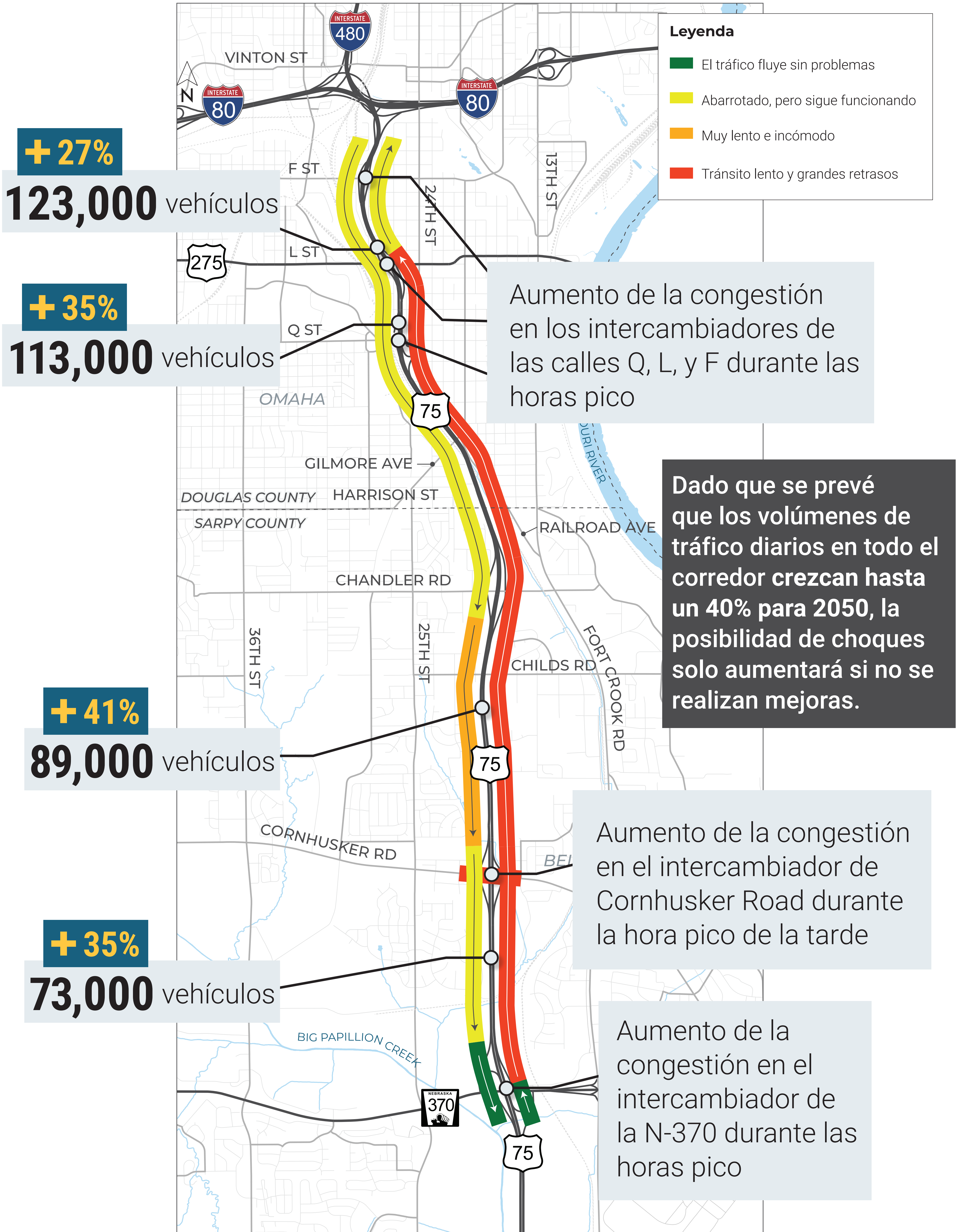
# Flujo de tráfico diario actual de (2025)

El siguiente mapa destaca la congestión típica en la US-75 si **no se realizan mejoras**. Muestra el tráfico **en dirección norte** durante la **hora pico de la mañana** y el tráfico de la US-75 **en dirección sur** durante la **hora pico de la tarde**.

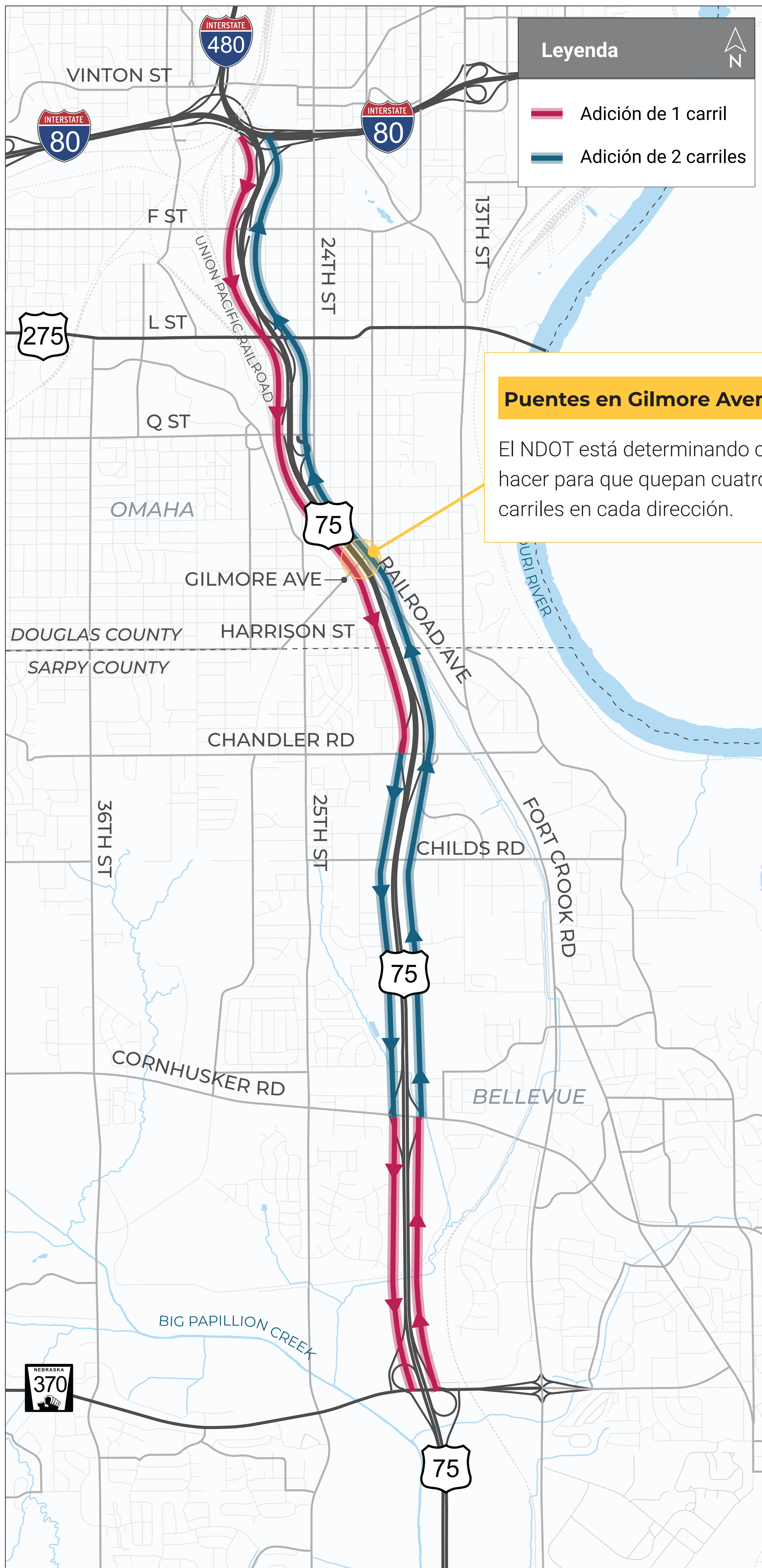


# Flujo de tráfico diario futuro (2050)

El siguiente mapa destaca la congestión futura en la US-75 para el tráfico **en dirección norte** durante la **hora pico de la mañana** y el futuro tráfico **en dirección sur** de la US-75 durante la **hora pico de la tarde** si no se realizan mejoras.



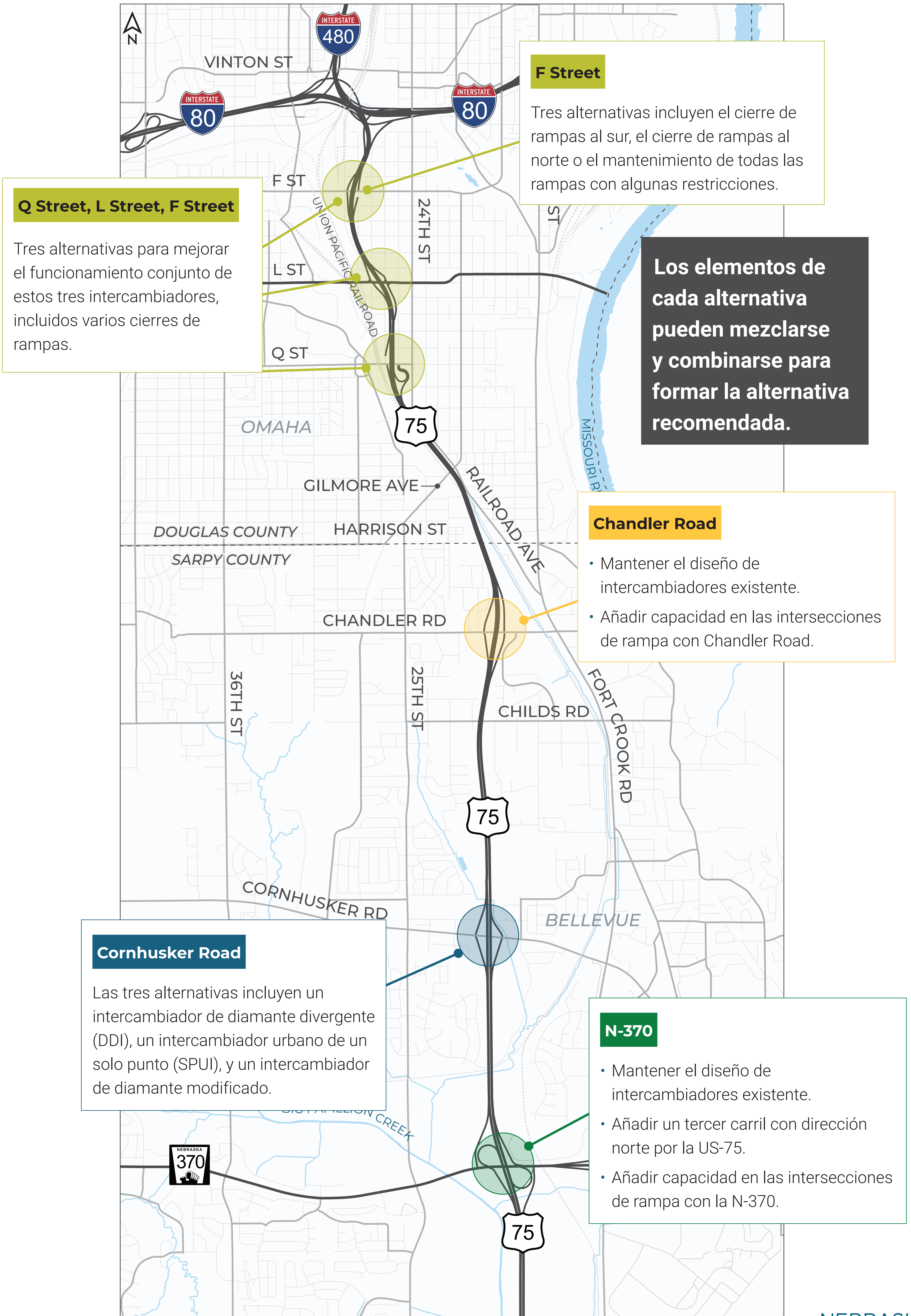
# Alternativas de ensanchamiento de la US-75



### Puentes en Gilmore Avenue

El NDOT está determinando cómo hacer para que quepan cuatro carriles en cada dirección.

# Alternativas de intercambiadores que **estamos considerando**



# Acceso de **peatones** y mejoras de **seguridad**

Las alternativas que se están estudiando mantendrían la mayoría de los cruces peatonales actuales de la US-75 y mejorarían las aceras y cruces existentes. Las aceras nuevas o reconstruidas cumplirían con los estándares actuales de la **Ley de Estadounidenses con Discapacidades (Americans with Disabilities Act, ADA)**.

## Mantenimiento del acceso peatonal durante la construcción

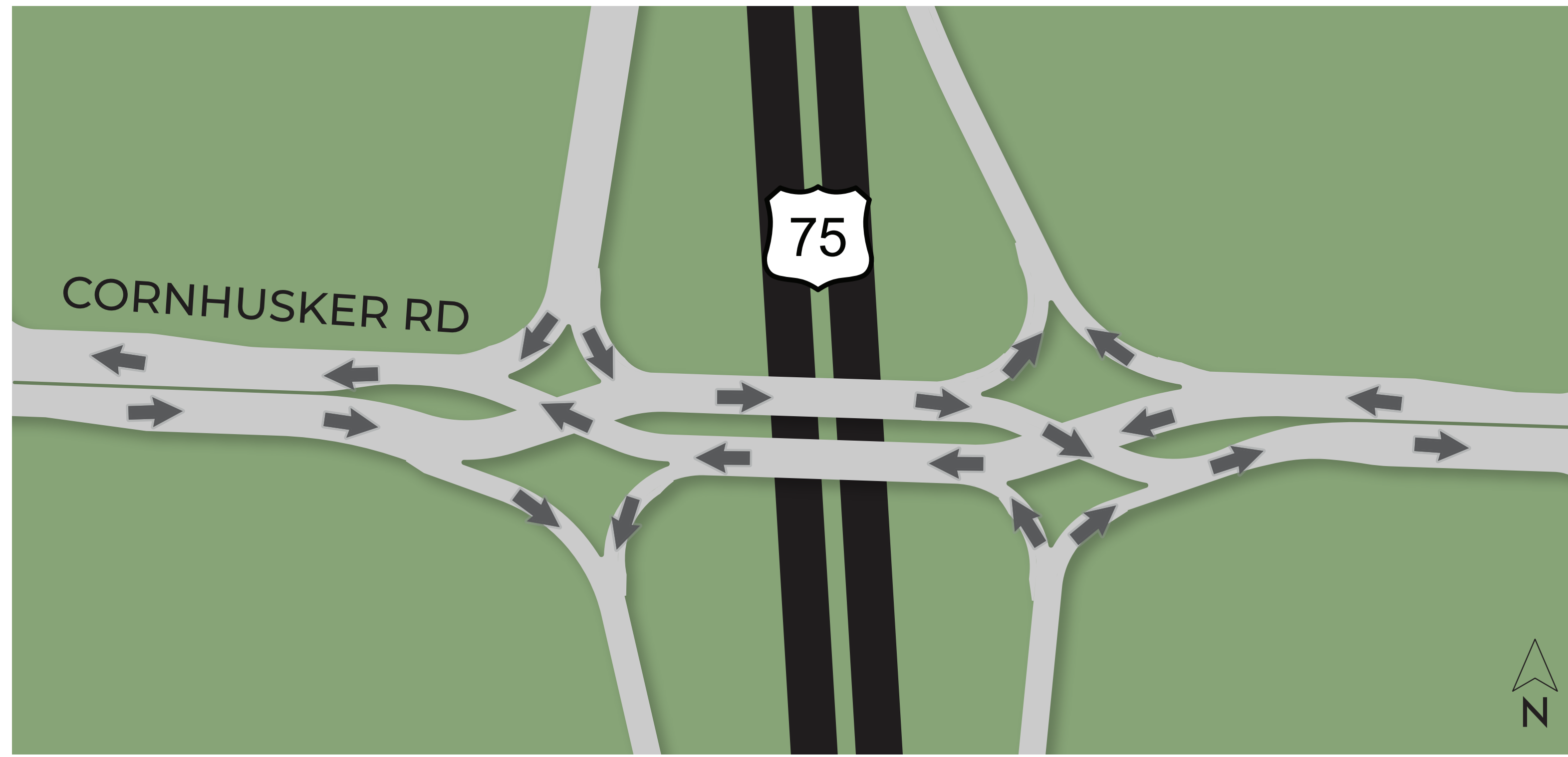
En el momento en que se realice la obra, **el NDOT mantendrá el acceso peatonal** a lo largo de todo el corredor.



# Alternativas para Cornhusker Road

Estos modelos son solo para fines de visualización.

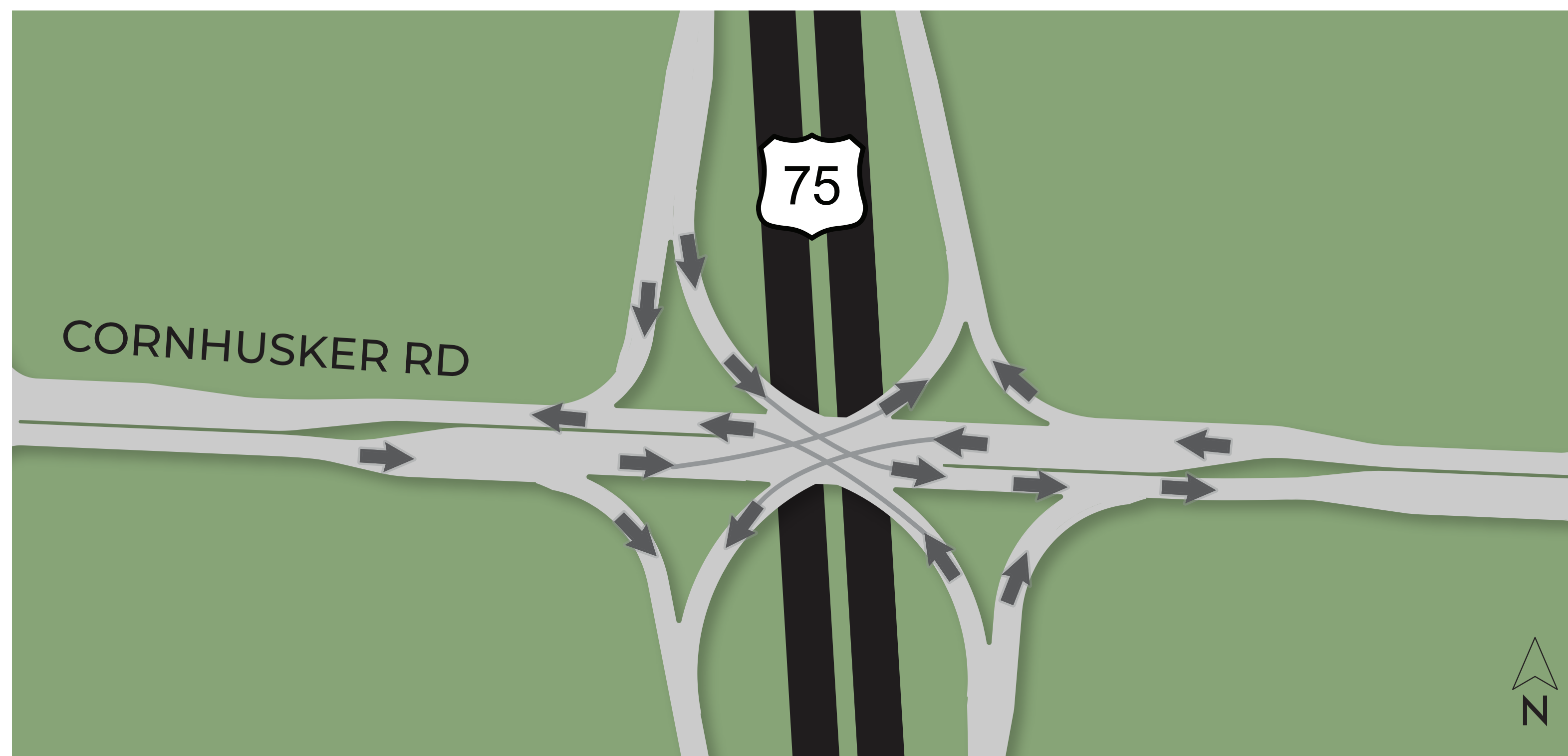
## A Intercambiador de diamante divergente (DDI)



- El tráfico cruza brevemente al otro lado para mejorar la seguridad y facilitar los giros.
- Cornhusker Road se convierte en seis carriles cerca del intercambiador.
- El puente actual transporta tráfico hacia el este; un nuevo puente transporta tráfico hacia el oeste.
- Camino peatonal entre el tráfico en dirección este y oeste por la US-75.



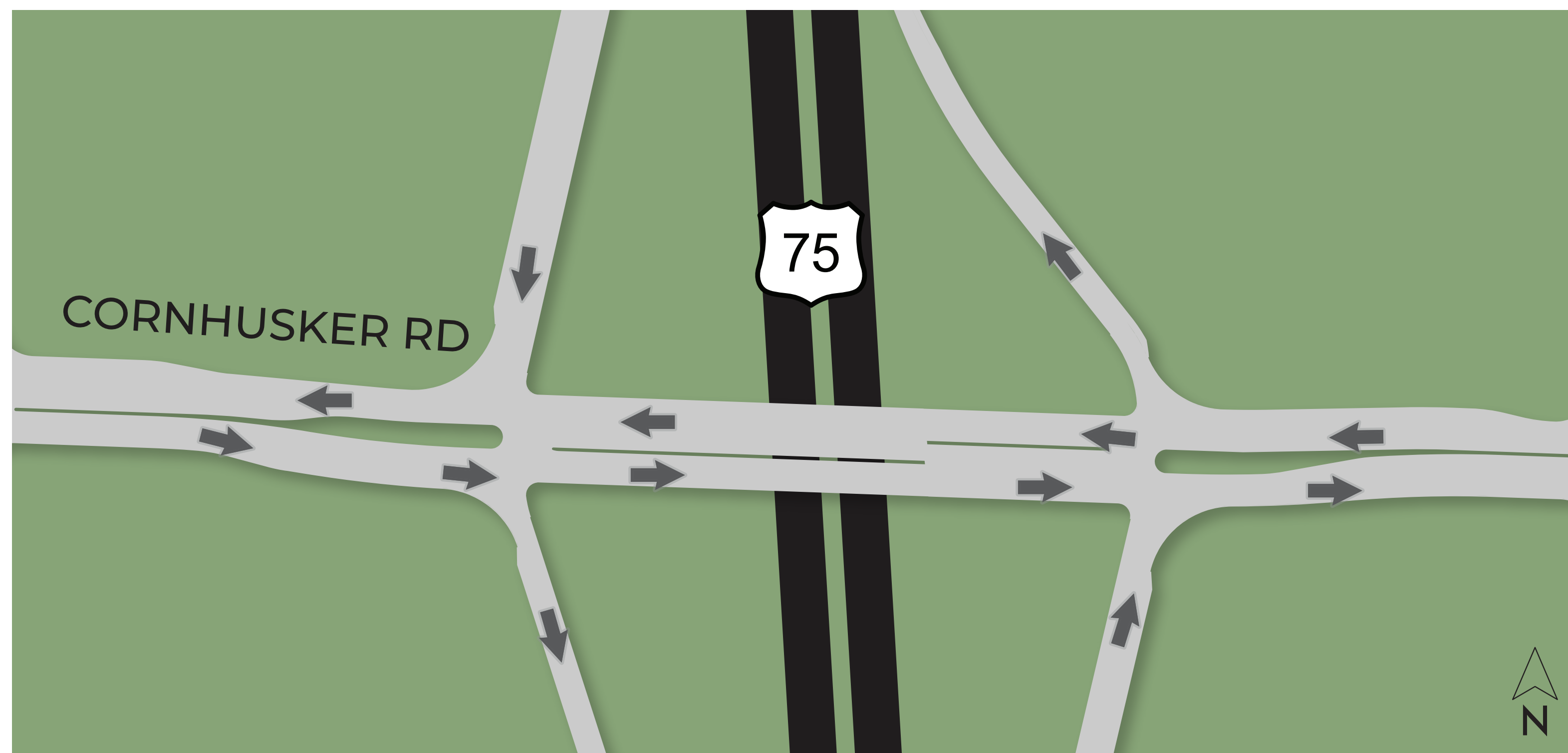
## B Intercambiador urbano de un solo punto (SPUI)



- Todos los giros se producen en un solo semáforo.
- Cornhusker Road mantiene cuatro carriles.
- Aumenta la distancia entre las intersecciones al oeste y al este de la US-75.
- Dos carriles para todos los giros a la izquierda y los giros a la derecha hacia la rampa de salida.



## C Intercambiador de diamante ensanchado

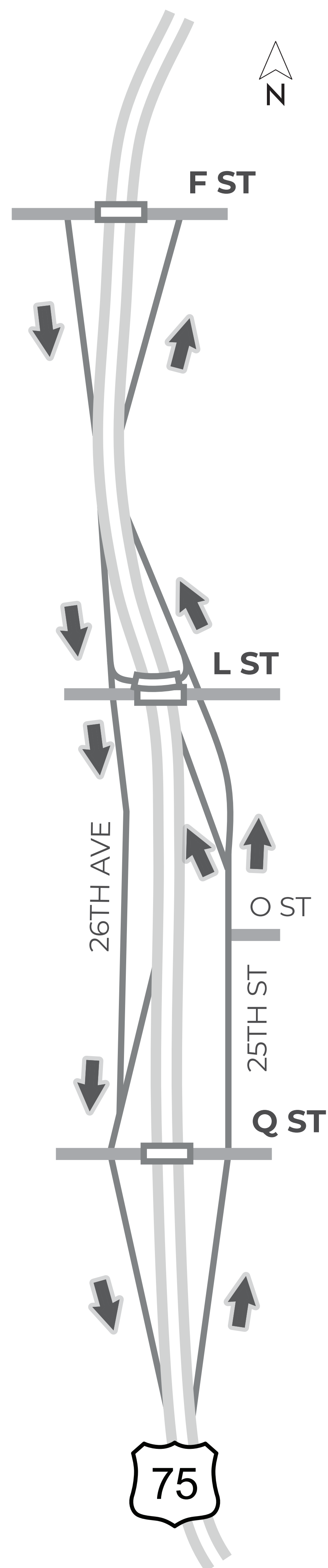


- Actualiza el diseño de diamante actual sin reemplazarlo por completo agregando carriles de giro y capacidad.
- Cornhusker Road se convierte en seis carriles alrededor del intercambiador.
- Dos carriles para todos los giros a la izquierda y un carril para girar a la derecha hacia la rampa de salida con dirección sur.

# Alternativas de intercambiador en las calles Q, L, y F

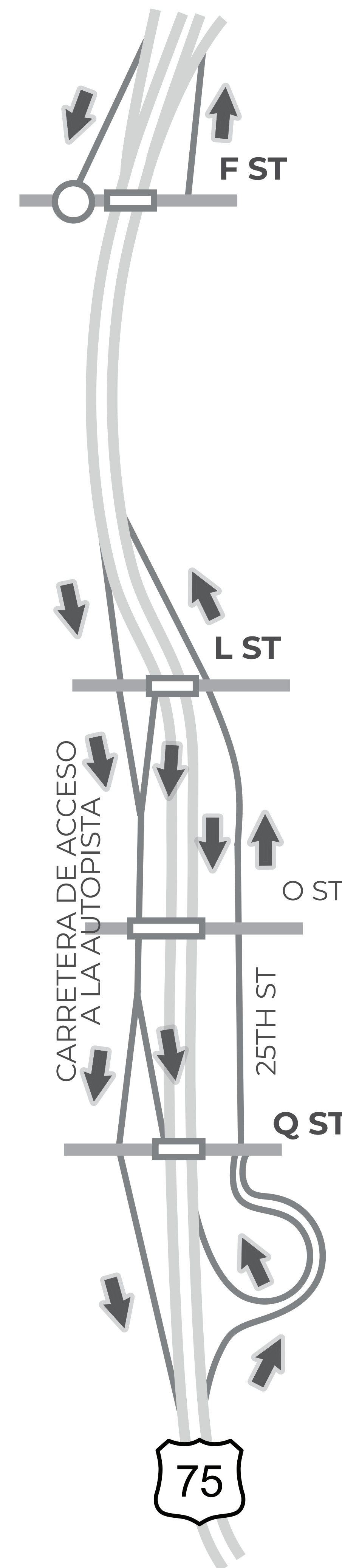
Estos modelos son solo para fines de visualización.

## Alternativa A



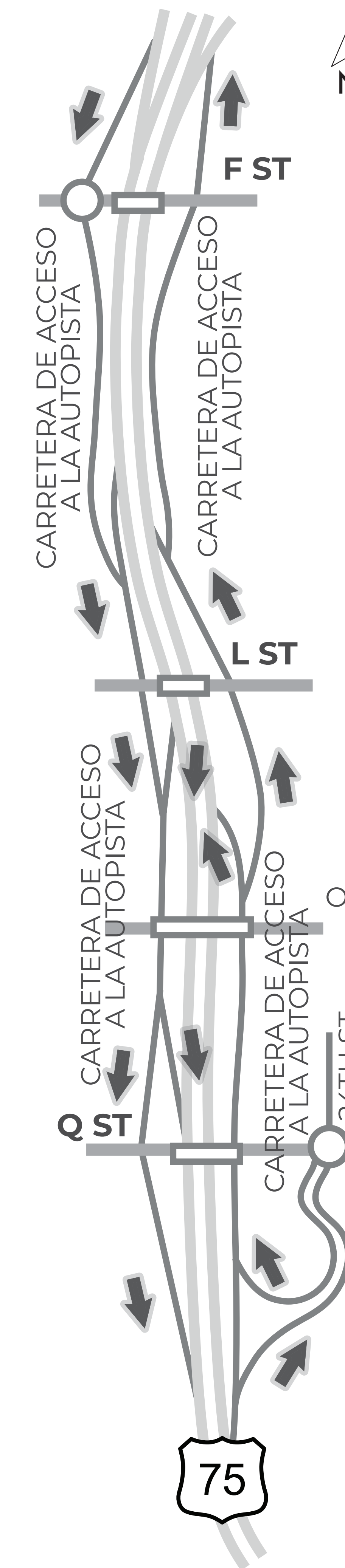
- Acceso parcial en F Street
- Retorno dedicado en L Street para proporcionar acceso a la I-480/I-80
- Acceso parcial en L Street
- Carreteras de servicio a lo largo de 26th Avenue y 25th Street entre Q Street y L Street
- Eliminación del puente de O Street
- Acceso total en Q Street

## Alternativa B



- Acceso parcial en F Street
- Una isla central permitiría el acceso hacia o desde la I-80 solo en dirección este y oeste
- Acceso parcial en L Street
- Entre Q Street y L Street
- Carretera de acceso a la autopista con dirección sur al oeste de la US-75
- 25th Street para acceso local al este de la US-75
- Acceso total en Q Street

## Alternativa C



- Acceso parcial en F Street
- Una isla central permitiría el acceso hacia o desde la I-80 solo en dirección este y oeste
- La carretera de acceso a la autopista también se utilizaría para dirigir el tráfico hacia o desde F Street
- Acceso total en L Street
- Carreteras de acceso a la autopista entre Q Street y L Street
- Acceso total en Q Street

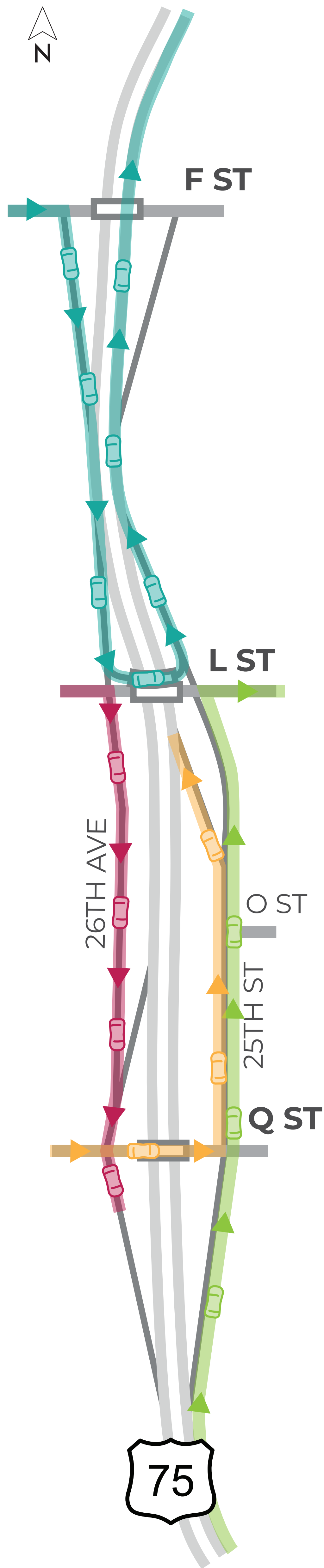
▬ Puente  
○ Rotonda

# Navegar por los intercambiadores de las calles Q, L, y F

Estos modelos son solo para fines de visualización.

Vea cómo el tráfico fluiría a través de los intercambiadores para cada alternativa.

## Alternativa A



### De F Street a la US-75 en dirección norte

- Dirigirse al sur por F Street hacia la US-75
- Salir en L Street y "girar en U" en un puente de retorno dedicado
- Ingresar a la US-75 en dirección norte en L Street

### De L Street a la US-75 en dirección sur

- Dirigirse al sur en el intercambiador hacia la carretera de servicio de 26th Avenue
- Atravesar la intersección de Q Street
- Ingresar a la US-75 en dirección sur en el intercambiador de Q Street

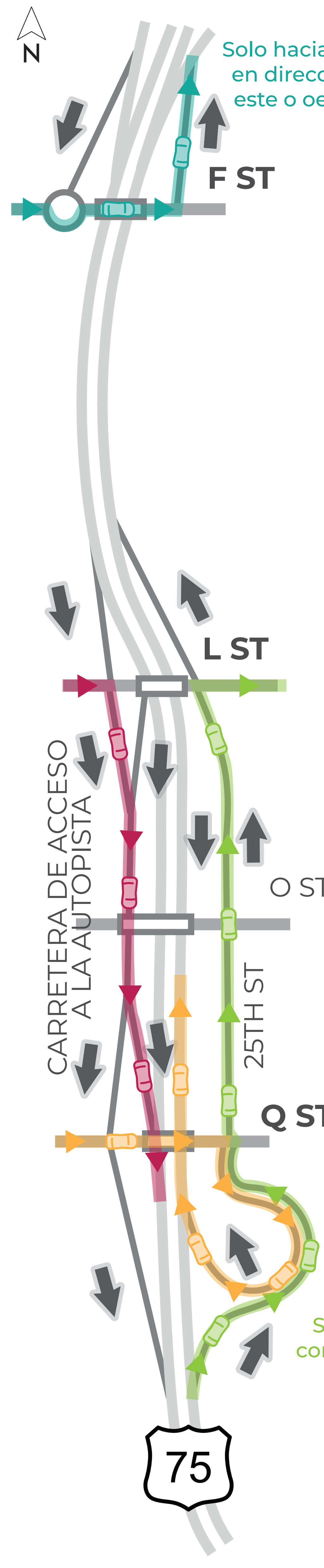
### De la US-75 en dirección norte a L Street

- Tomar la salida al sur de Q Street
- Atravesar la intersección de Q Street hacia la carretera de servicio de 25th Street
- Dirigirse al norte por la carretera de servicio de 25th Street hasta L Street

### De Q Street a la US-75 en dirección norte

- Girar en la carretera de servicio de 25th Street
- Dirigirse al norte por la carretera de servicio de 25th Street hasta O Street
- Ingresar a la US-75 en dirección norte por una rampa de entrada

## Alternativa B



### De F Street a la US-75 en dirección norte

- Dirigirse al norte en la rampa de entrada de F Street

### De L Street a la US-75 en dirección sur

- Dirigirse al sur en el intercambiador hacia una carretera de acceso a la autopista
- Zigzaguear en el tráfico que sale hacia Q Street
- Ingresar a la US-75 en dirección sur

### De la US-75 en dirección norte a L Street

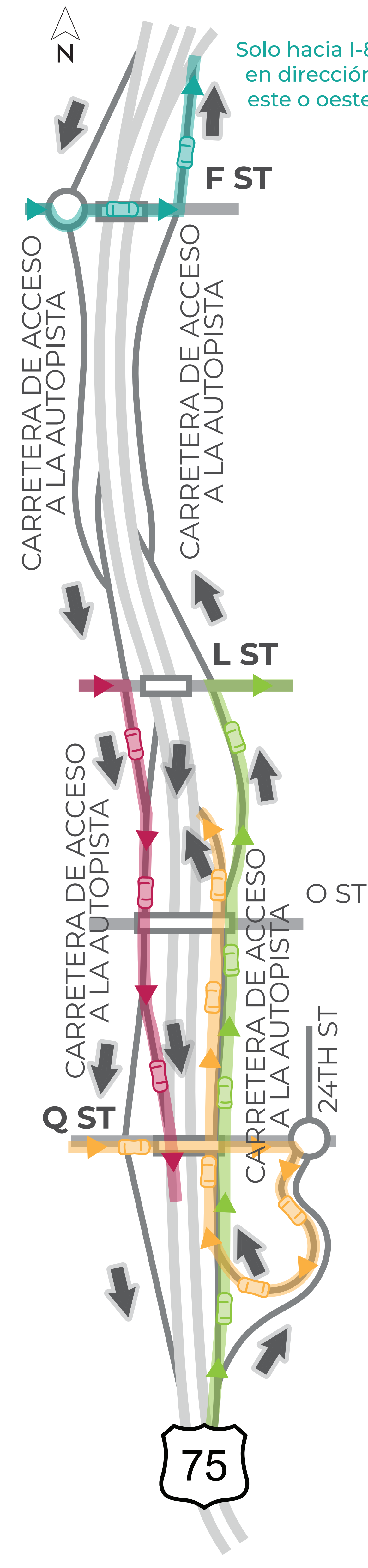
- Tomar la salida al sur de Q Street
- Atravesar la intersección de Q Street hacia 25th Street
- Dirigirse al norte por 25th Street hasta L Street

### De Q Street a la US-75 en dirección norte

- Tomar la rampa de entrada en bucle

Similar a la configuración actual

## Alternativa C



### De F Street a la US-75 en dirección norte

- Dirigirse al norte en la rampa de entrada de F Street

### De L Street a la US-75 en dirección sur

- Dirigirse al sur en el intercambiador hacia una carretera de acceso a la autopista
- Zigzaguear en el tráfico que sale hacia Q Street
- Ingresar a la US-75 en dirección sur

### De la US-75 en dirección norte a L Street

- Tomar la salida al sur de Q Street hacia una carretera de acceso a la autopista
- Zigzaguear en el tráfico que entra desde Q Street
- Tomar la salida en L Street

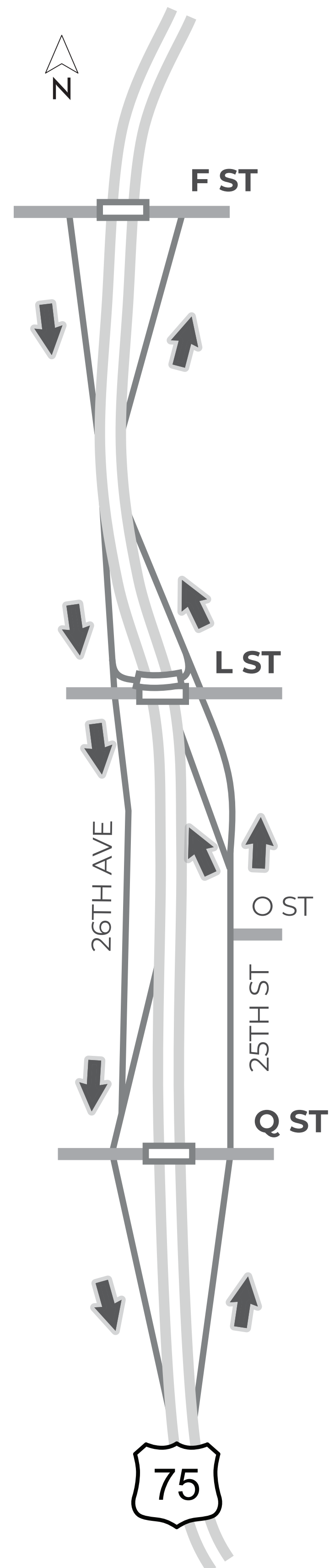
### De Q Street a la US-75 en dirección norte

- Tomar la rampa de entrada en bucle en la rotonda de 24th Street
- Ingresar a una carretera de acceso a la autopista
- Zigzaguear en el tráfico que sale hacia L Street
- Ingresar a la US-75 en dirección norte

▬ Puente  
○ Rotonda

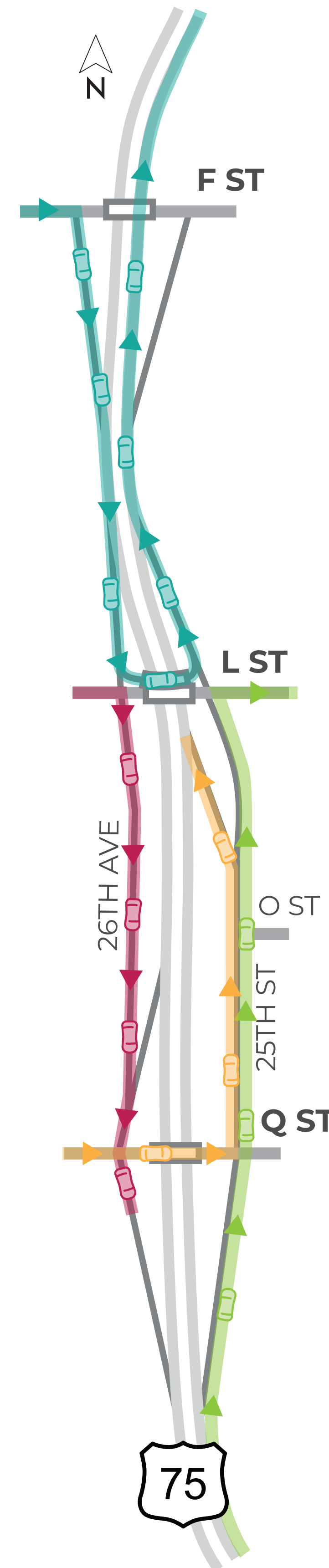
# Intercambio de Las Calles Q, L, y F: Alternativa A

Estos modelos son solo para fines de visualización.



- Acceso parcial en F Street
- Retorno dedicado en L Street para proporcionar acceso a la I-480/I-80
- Acceso parcial en L Street
- Carreteras de servicio a lo largo de 26th Avenue y 25th Street entre Q Street y L Street
- Eliminación del puente de O Street
- Acceso total en Q Street

▬ Puente  
○ Rotonda



## De F Street a la US-75 en dirección norte

- Dirigirse al sur por F Street hacia la US-75
- Salir en L Street y “girar en U” en un puente de retorno dedicado
- Ingresar a la US-75 en dirección norte en L Street

## De L Street a la US-75 en dirección sur

- Dirigirse al sur en el intercambiador hacia la carretera de servicio de 26th Avenue
- Atravesar la intersección de Q Street
- Ingresar a la US-75 en dirección sur en el intercambiador de Q Street

## De la US-75 en dirección norte a L Street

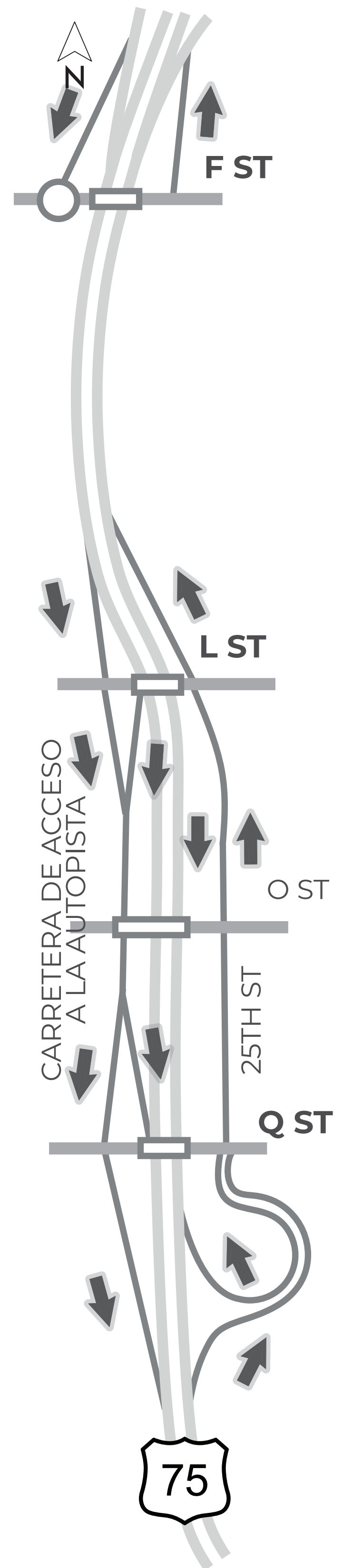
- Tomar la salida al sur de Q Street
- Atravesar la intersección de Q Street hacia la carretera de servicio de 25th Street
- Dirigirse al norte por la carretera de servicio de 25th Street hasta L Street

## De Q Street a la US-75 en dirección norte

- Girar en la carretera de servicio de 25th Street
- Dirigirse al norte por la carretera de servicio de 25th Street hasta O Street
- Ingresar a la US-75 en dirección norte por una rampa de entrada

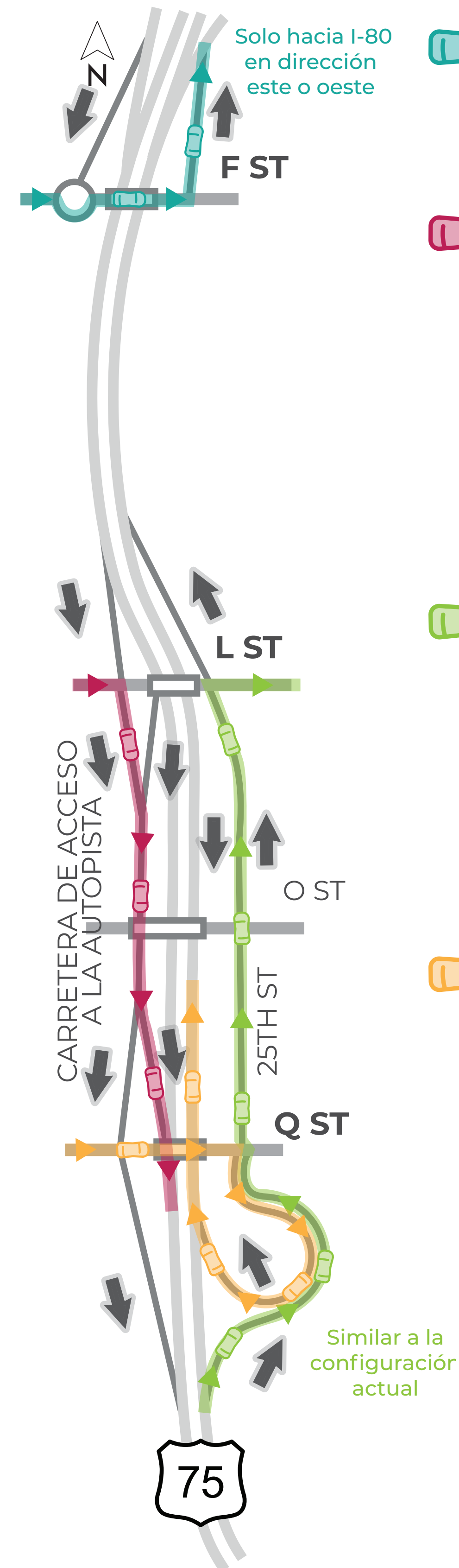
# Intercambio de Las Calles Q, L, y F: Alternativa B

Estos modelos son solo para fines de visualización.



- Acceso parcial en F Street
- Una isla central permitiría el acceso hacia o desde la I-80 solo en dirección este y oeste
- Acceso parcial en L Street
- Entre Q Street y L Street
- Carretera de acceso a la autopista con dirección sur al oeste de la US-75
- 25th Street para acceso local al este de la US-75
- Acceso total en Q Street

▬ Puente  
○ Rotonda



## De F Street a la US-75 en dirección norte

- Dirigirse al norte en la rampa de entrada de F Street

## De L Street a la US-75 en dirección sur

- Dirigirse al sur en el intercambiador hacia una carretera de acceso a la autopista
- Zigzaguar en el tráfico que sale hacia Q Street
- Ingresar a la US-75 en dirección sur

## De la US-75 en dirección norte a L Street

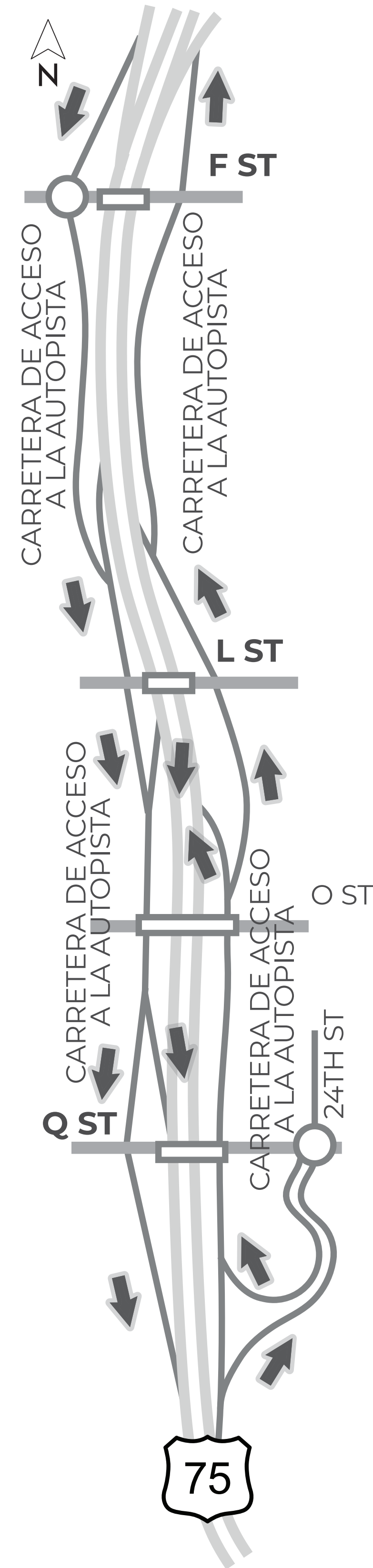
- Tomar la salida al sur de Q Street
- Atravesar la intersección de Q Street hacia 25th Street
- Dirigirse al norte por 25th Street hasta L Street

## De Q Street a la US-75 en dirección norte

- Tomar la rampa de entrada en bucle

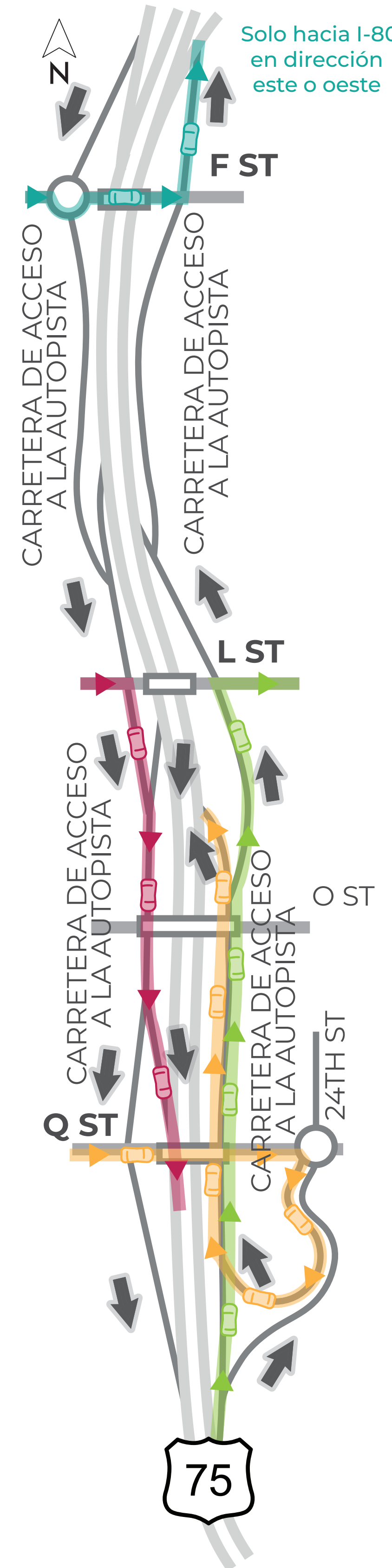
# Intercambio de Las Calles Q, L, y F: Alternativa C

Estos modelos son solo para fines de visualización.



- Acceso parcial en F Street
- Una isla central permitiría el acceso hacia o desde la I-80 solo en dirección este y oeste
- La carretera de acceso a la autopista también se utilizaría para dirigir el tráfico hacia o desde F Street
- Acceso total en L Street
- Carreteras de acceso a la autopista entre Q Street y L Street
- Acceso total en Q Street

▬ Puente  
○ Rotonda



## De F Street a la US-75 en dirección norte

- Dirigirse al norte en la rampa de entrada de F Street

## De L Street a la US-75 en dirección sur

- Dirigirse al sur en el intercambiador hacia una carretera de acceso a la autopista
- Zigzaguar en el tráfico que sale hacia Q Street
- Ingresar a la US-75 en dirección sur

## De la US-75 en dirección norte a L Street

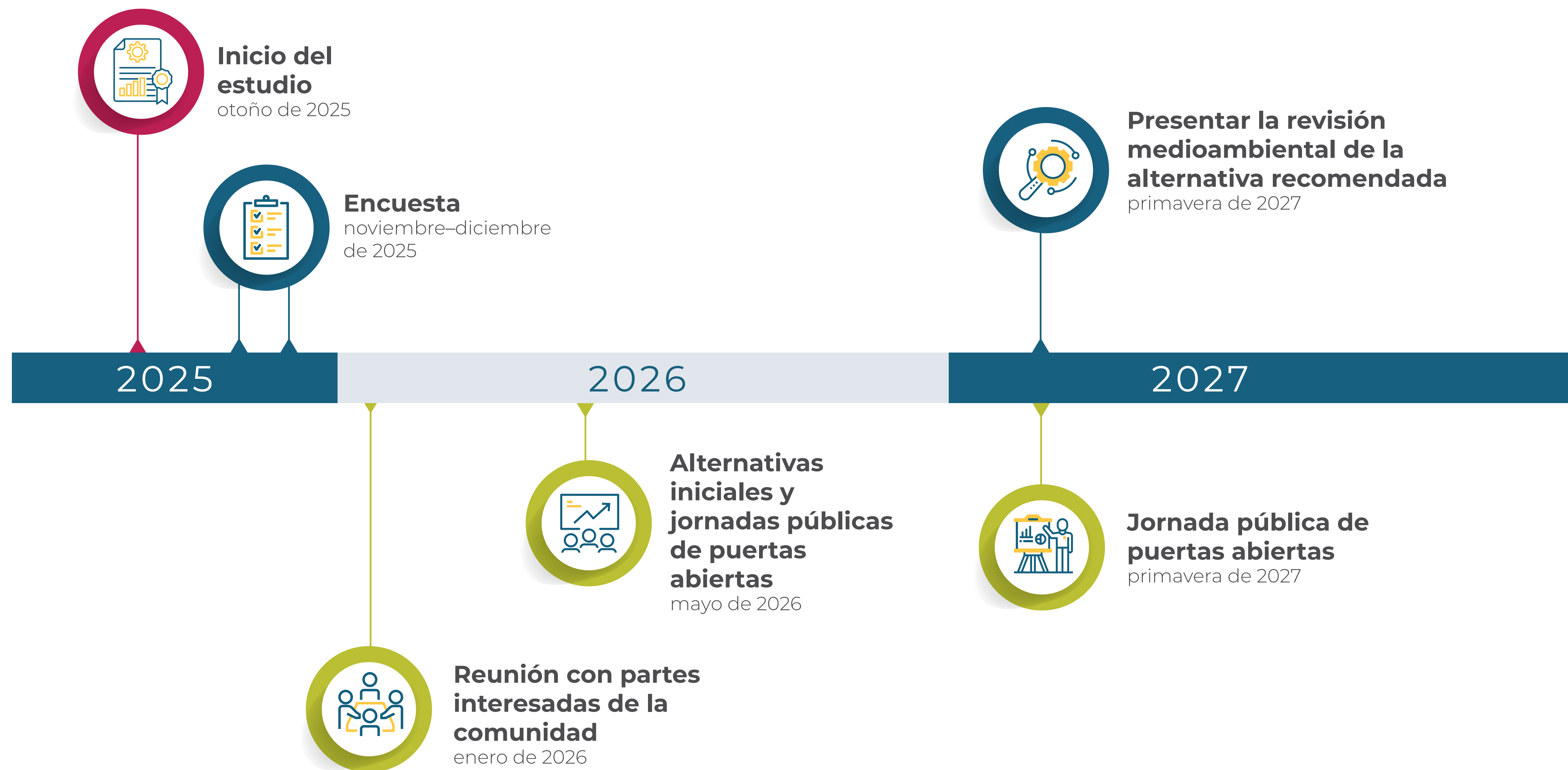
- Tomar la salida al sur de Q Street hacia una carretera de acceso a la autopista
- Zigzaguar en el tráfico que entra desde Q Street
- Tomar la salida en L Street

## De Q Street a la US-75 en dirección norte

- Tomar la rampa de entrada en bucle en la rotonda de 24th Street
- Ingresar a una carretera de acceso a la autopista
- Zigzaguar en el tráfico que sale hacia L Street
- Ingresar a la US-75 en dirección norte

# Qué es lo que sigue

La construcción está sujeta a financiación. Este estudio de planificación ayuda a identificar cuáles son las cosas que deberían avanzar; las fases posteriores buscarán financiación antes de que comience la obra.





# Comparta sus comentarios

## Formas de comentar



### En línea

Escanee el código QR o visite:  
**[ndot.info/22953](https://ndot.info/22953)**



### Teléfono o correo electrónico

#### Emily Schweitzer

Especialista en participación pública  
[emily.schweitzer@nebraska.gov](mailto:emily.schweitzer@nebraska.gov)  
402-318-1324

#### Tom Goodbarn

Ingeniero del Distrito 2  
[thomas.goodbarn@nebraska.gov](mailto:thomas.goodbarn@nebraska.gov)  
402-595-2534



### En persona o por correo

**NDOT**, 4425 S 108th St, Omaha, NE 68145

**Envíe sus comentarios antes del 22 de mayo de 2026** para incluirlos en el registro oficial del proyecto. El NDOT acepta preguntas y comentarios en cualquier momento.

### ¡Todo lo que ve hoy está en línea!

Visite nuestra jornada virtual de puertas abiertas a través del código QR o del sitio web entre el **7 de mayo y el 22 de mayo de 2026**.