

# Sesión de Información Abierta al Público

Auditorium de la Ciudad de Hastings, 400 North Hastings Avenue, Hastings, NE 68901  
Martes, 25 de Julio del 2023; 4:00-6:00 p. m.

S-6-4(1022) **Hastings Southeast**; C.N. 41086

## UBICACIÓN



Identificado como "Hastings Southeast", el proyecto propuesto reconstruiría aproximadamente 2.38 millas de la Autopista US 6 (US-6) empezando aproximadamente a 0.77 millas al este del cruce de la Autopista US-6 y la Autopista US 281/Autopista 34 (US-281/US-34) en el marcador de milla (MM) 212.71, extendiéndose hacia el norte en Elm Avenue, luego hacia el este en la South Street hasta el MM 215.05, aproximadamente 0.24 millas al este de Showboat Boulevard. La construcción empezaría y/o terminaría aproximadamente 1,000 pies antes o más allá de los límites reales del proyecto para acomodar la superficie de capa temporal a utilizarse en las diferentes fases de construcción. El proyecto también incluiría trabajos en carreteras adyacentes.

## PROPÓSITO Y NECESIDAD



El propósito de este proyecto es mejorar la seguridad, reducir la congestión, mejorar la fiabilidad del sistema de transporte y perpetuar la movilidad del público viajero. La necesidad del proyecto se basa en la condición actual de la carretera existente.

## ALCANCE DE TRABAJO



Las mejoras propuestas en este proyecto incluirían la remoción del pavimento y la rasante existentes, construcción de pavimento rígido (concreto) de juntas espigadas con bordillos y cunetas nuevas sobre base de cemento en rasante preparada. La nueva sección de pavimento rígido consistiría en una carretera de tres carriles con un carril central de giro a la izquierda de doble sentido. La curva horizontal existente se eliminaría entre la "B" Street y la 1st Avenue, realineándose la US-6 hacia una nueva rotonda en la intersección en la Elm Avenue y la South Street. La intersección señalizada existente en la US-6 y Showboat Boulevard se reconstruiría para incluir carriles adicionales de giro hacia la derecha en la US-6 y carriles exclusivos de giro a la izquierda en la Showboat Boulevard. Se construiría un nuevo sistema de alcantarillado de recolección pluvial en la parte urbana del proyecto. Se construirían nuevas aceras peatonales con rampas bajo estándares federales y estatales actuales, además de muros de contención. Trabajos adicionales incluirían el repavimentado o reconstrucción de accesos privados e intersecciones existentes. Se aplicarían marcas viales permanentes en la superficie del pavimento. Se construirían balizas de cruce de peatones, además de la remoción y reemplazo de las luminarias viales de las calles existentes cuando sea necesario.

## CALENDARIO DE CONSTRUCCIÓN



La construcción está programada tentativamente para empezar en la primavera del año 2026 anticipándose su conclusión en el verano del año 2028.

## DERECHO DE VÍA



El proyecto propuesto requeriría la adquisición de derechos de propiedad adicionales, que podrían incluir nuevos Derechos de Vía (ROW), Control de Acceso (CA), Servidumbres Temporales (TE) y/o Servidumbres Permanentes (PE). Se anticipan múltiples reubicaciones de locales comerciales y residenciales. Si su propiedad se viera afectada por este proyecto, un representante se comunicará con su persona una vez se haya establecido el diseño principal. El acceso a las propiedades adyacentes se mantendría durante la construcción, pero serán estas limitadas en ocasiones debido a requerimientos de tráfico en las distintas fases de construcción.

## ACOMODACION DE TRÁFICO



Parte de este proyecto se construiría bajo tráfico vehicular con cierres de carriles controlados con dispositivos y prácticas de control de tráfico aprobado. Partes del proyecto se construirían bajo un cierre total con desvío de tráfico. Se requeriría la construcción de una calzada temporal. Se establecería una ruta de desvío asignada para el tráfico en la US-6 durante la construcción del proyecto. La ruta de desvío utilizaría la J Street y la Showboat Boulevard.

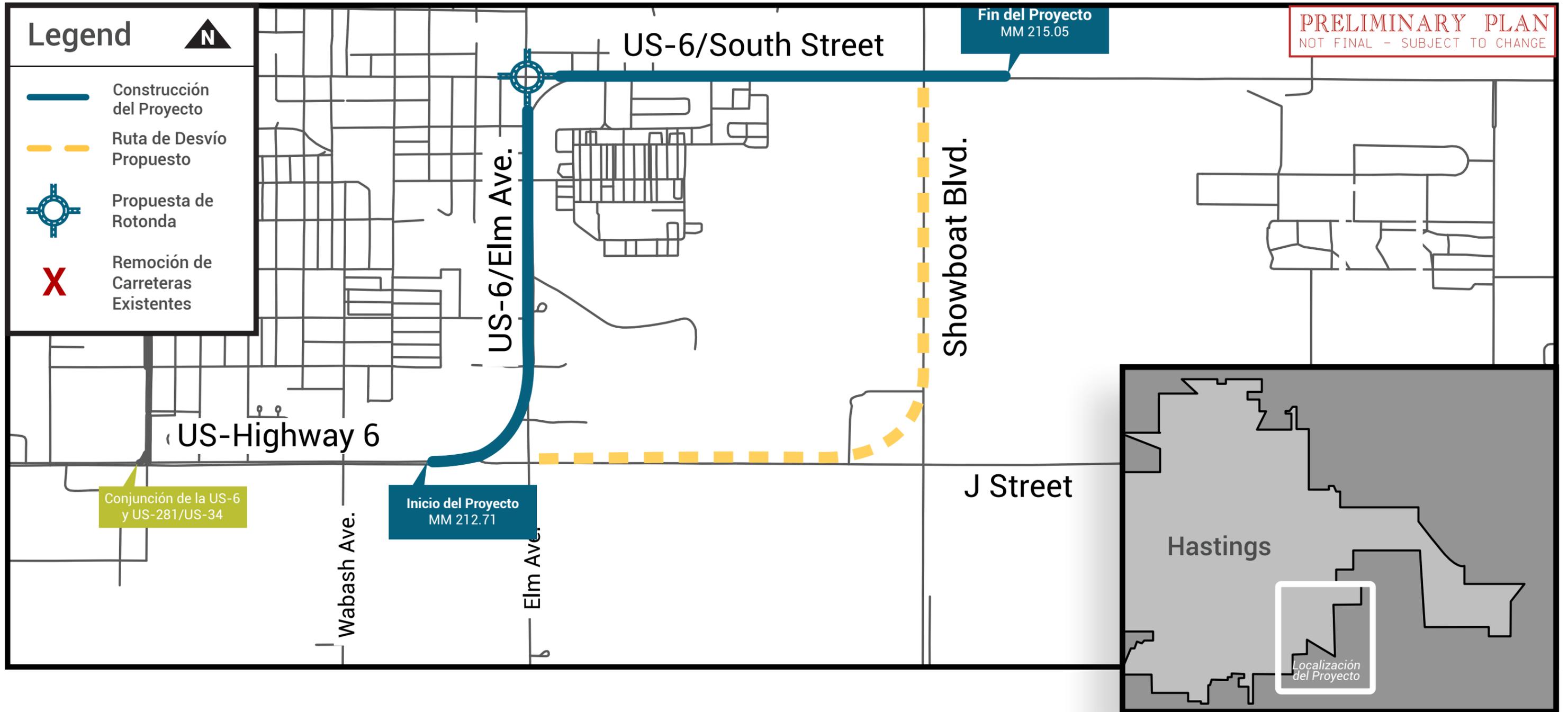
## IMPACTOS POTENCIALES



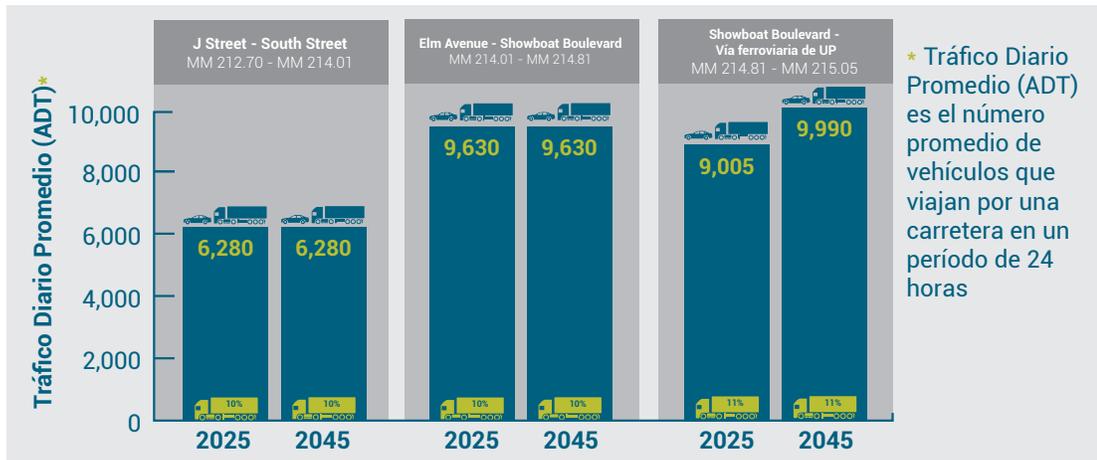
Durante la reconstrucción de las rampas de aceras, se desviaría a los peatones usando las aceras y los cruces de las calles adyacentes. Actualmente se están evaluando los impactos potenciales en Duncan Field, Harm Park y Good Samaritan Society. Se han identificado propiedades históricas a lo largo de este proyecto, pero estos no se verían afectadas negativamente por el proyecto propuesto. Se anticipan impactos en los humedales los cuales serán mitigados según sean necesarios.

S-6-4(1022) Hastings Southeast; C.N. 41086

# Mejoras Propuestas a la Autopista US 6



# Volúmenes de Tráfico en la Autopista US 6



## Costo Estimado del Proyecto

El costo estimado de este proyecto es de aproximadamente \$36 millones. El financiamiento para el proyecto propuesto derivaría de fuentes de financiamiento estatal y local e incluiría fondos de la Ley de Edificación de Nebraska.

## Preguntas Frecuentes

### P. ¿Qué medidas se están tomando para minimizar el impacto a la Good Samaritan Village?

R: El proyecto tendría un impacto mínimo en la propiedad de Good Samaritan Village a lo largo de Elm Avenue. El proyecto incluye la reconstrucción de una porción de la East D Street y Spencer Avenue adyacentes inmediatas a la propiedad de la Good Samaritan Village. Este trabajo consistiría en el reemplazo del pavimento y acomodaría la construcción de un nuevo alcantarillado pluvial. La construcción requeriría el cierre de la East D Street al lado este de Elm Avenue, y de la Spencer Avenue al lado sur de D Street. Durante este lapso de tiempo se mantendría el acceso a la guardería infantil, ubicada en la esquina noreste de la intersección de Elm Avenue. Se requeriría la construcción de un acceso temporal para proveer ingreso a dicha guardería. El acceso a negocios y residencias al lado este del cierre de la D Street se mantendría utilizando la South 1st Avenue desde el norte. El proyecto también reconstruiría una porción de la East C Street, al lado este de la 5th Avenue. El trabajo en esta área incluye la construcción de un sistema nuevo de drenaje al lado sur de la C Street, adyacente a la propiedad de Good Samaritan.

### P. ¿Qué medidas se están tomando para minimizar el impacto en los negocios afectados en el área del proyecto?

R: El proyecto ha sido modificado de una carretera con 5 carriles a una carretera de 3 carriles. Esto reduce significativamente los impactos en los negocios y residencias privadas adyacentes a lo largo del proyecto. En adición, en la intersección de Elm Avenue y South Street, se evaluó la posibilidad de una rotonda y se determinó que era el tipo de intersección ideal preferido para esta ubicación. El diseño de la rotonda permitió minimizar los impactos en las propiedades circundantes y eliminar la necesidad de adquirir el edificio Schroer Building en la esquina sureste de la intersección, identificado en el proyecto anterior de 5 carriles. La geometría del estacionamiento en la reconstrucción de Big Dally's Deli y Eldon's Automotive fue desarrollado con la intención de permitir la circulación de vehículos alrededor de los edificios en consecuencia minimizando los impactos.

### P. ¿Cómo aborda el proyecto el tema del transporte vehicular pesado?

R: El proyecto proporcionaría una calzada con carriles de 14 pies de ancho en cada dirección y un carril de giro central también de 14 pies para acomodar el tráfico de camiones pesados lo largo del proyecto. Además la propuesta de diseño de la rotonda proporciona una plataforma montable/elevada de 3" para acomodar el paso de camiones pesados a través de la intersección. Para alentar al transporte vehicular pesado a utilizar el desvío local, el carril exterior de la carretera de 5 carriles con tráfico en dirección este cambiaría a un carril de giro a la derecha al acercarse a la intersección de Elm Avenue y J Street. Esto contribuiría a dirigir el tráfico directo de camiones pesados hacia la vía de circunvalación a lo largo de J Street y Showboat Boulevard.

### P. ¿Qué hace que la ubicación de la nueva rotonda propuesta sea la ideal?

R: El diseño de la rotonda fue desarrollado con el propósito de proveer un servicio de tráfico eficiente y seguro basado en información de volúmenes de tráfico actual y futuro. La preferencia del diseño mostrado acomoda tanto a camiones pesados como vehículos de pasajeros además de minimizar impactos en las propiedades adyacentes. Múltiples opciones de tamaño y ubicación de la rotonda fueron evaluadas durante el proceso de diseño para determinar el diseño final en la intersección de la Elm Avenue y South Street. El diseño final evita la adquisición de la propiedad de Schroer, al mismo tiempo mantiene la circulación alrededor de los edificios existentes circundantes en Big Dally's Deli y Eldon's Automotive. La decisión de utilizar una rotonda en la intersección de Elm Avenue y South Street se basó en conceptos de operación de tráfico, seguridad y minimización de los impactos del proyecto. Es posible que conductores de transporte pesado frecuentes opten por la utilización de la carretera de circunvalación en desmedro de la rotonda evitando también de esta manera el área urbana.



## Contactos del Proyecto

**Sarah Fisher**, Participación Pública de NDOT  
402-479-3832 | sarah.fisher@nebraska.gov

**Wes Wahlgren**, Ingeniero de Distrito 4 de NDOT  
308-385-6265 | wes.wahlgren@nebraska.gov

Sitio web:

[ndot.info/41086](http://ndot.info/41086)

Los comentarios serán  
recolectados hasta  
el 9 de Agosto del 2023.

