

## Pasos Siguintes

Se realizarán reuniones regionales desde el 13 de julio hasta el 19 de julio a lo largo del estado. Luego de esas reuniones, el Departamento de Carreteras de Nebraska revisará las opiniones recibidas y comenzará a seleccionar el próximo ciclo de proyectos de mejorías capitales.

Si bien cierto que el nuevo proceso de priorización de proyectos es importante para ayudar a que el Departamento seleccione los proyectos, no es el factor principal que afecta la toma de decisiones. Además de considerar cuál es la calificación del proyecto utilizando como base la ingeniería de ejecución y desempeño económico, junto con la opinión de las partes interesadas, el Departamento de Carreteras de Nebraska tiene que tomar en cuenta muchas otras consideraciones importantes, tales como la inclusión geográfica, finalización del corredor vial y la disponibilidad de fondos suplementarios.

También es importante tener cierto grado de flexibilidad para maximizar las inversiones en el área de transporte. Debemos reconocer que las necesidades de transporte y la tecnología cambian con el paso del tiempo y muchos factores como la condición económica del Estado, costos de materiales, rangos de inflación e ingresos también cambian con el tiempo. El Departamento de Carreteras de Nebraska planea anunciar un grupo inicial de proyectos seleccionados este otoño. Es probable que se seleccione menos de menos de \$1 billón en proyectos para que algunos fondos permanezcan disponibles en años futuros para poder enfrentar las necesidades posteriores de proyectos de mejorías capitales. Esto permite que el Departamento de Carreteras de Nebraska cree un proceso de evaluación continuo para identificar grupos de proyectos que satisfacen de mejor manera las necesidades de Nebraska.



**PUEDE OBTENER MÁS INFORMACIÓN EN:**  
**[www.roads.nebraska.gov/projects/grow-ne](http://www.roads.nebraska.gov/projects/grow-ne)**

**BUILD NEBRASKA ACT**  
**THE NEXT 10 YEARS**

**NEBRASKA**  
Good Life. Great Journey.  
DEPARTMENT OF ROADS

**TRANSPORTATION**  
**INNOVATION ACT**

**BUILD NEBRASKA ACT**  
**THE NEXT 10 YEARS**

**NEBRASKA**  
Good Life. Great Journey.  
DEPARTMENT OF ROADS

**TRANSPORTATION**  
**INNOVATION ACT**

WE WANT TO HEAR FROM

# You.

## Desarrollando a Nebraska: Priorizando Proyectos de Mejora de Capital

Bienvenidos, y gracias por atender. El foco de atención para la junta de hoy es dar las más recientes noticias en nuestro proceso de priorización de proyectos, compartir información sobre el análisis de la lista de proyectos candidatos y, más importante, escuchar de ustedes sobre sus prioridades para inversiones en transportación para la región.

### Agenda de Hoy

Bienvenida & Resumen (5 min)

Resumen (3 min)

Proceso de Priorización de Proyectos (10 min)

Proyectos Candidatos, Rango de Inversiones, y Rendimiento (10 min)

Breve Reseña del Ejercicio (10 min)

Discusión Facilitada en Grupos (40 min)

Reportar a cabo (40 min)

Siguientes Pasos (5 min)

### La lista extendida de proyectos nominados refleja las opiniones y opciones

El Departamento de Carreteras de Nebraska [NDOR, por sus siglas en inglés] continúa utilizando la ingeniería de ejecución durante su proceso de priorización de proyectos para mejorías capitales y está expandiendo el proceso para que refleje de manera más apropiada el vínculo entre las inversiones en el área de transporte y la economía, así como para incluir más la opinión de las partes interesadas. Los proyectos de mejorías capitales son aquellos proyectos que tienen mayor impacto en la economía y nos permiten hacer que Nebraska crezca. Algunos ejemplos incluyen agregar nuevos carriles de tránsito, construir nuevas intersecciones o viaductos y mejorar el sistema de vías expresas o corredores de gran prioridad designados por el gobierno federal.

En enero, el Departamento de Carreteras de Nebraska realizó reuniones a lo largo del estado y escuchó claramente que las partes interesadas respaldan la inclusión de un análisis de impacto económico y mayor cantidad de opiniones de las partes interesadas durante el proceso de priorización. Las partes interesadas además están de acuerdo en que se mantenga la ingeniería de ejecución como parte del proceso de priorización. Además conversamos acerca de los proyectos de mejorías nominados:

- El Departamento de Carreteras de Nebraska presentó una lista de alrededor de 60 proyectos de mejorías capitales nominados, por un total de \$3 billones.
- Como resultado de la opinión pública, esa lista creció a más de 100 proyectos, con un total de más de \$8 billones.
- Al reconocer que es más importante construir un gran sistema de carreteras para el estado en vez que unos cuantos grandes proyectos, la directora del Departamento de Carreteras de Nebraska, Kyle Schneweis, dio instrucciones al personal del Departamento para que desarrollen un rango de posibles proyectos (u opciones) para que los proyectos sean dirigidos de manera más apropiada a áreas de necesidad específica y para que se pueda brindar una mayor cantidad de mejorías a lo largo del estado. Al crear nuevas opciones y dividir proyectos de corredores viales en segmentos de construcción, en vez de evaluar solamente corredores de tramo largo, más de 160 opciones para proyectos están listas para ser discutidas. Para más información sobre las opciones del ámbito, continúa a la siguiente página.

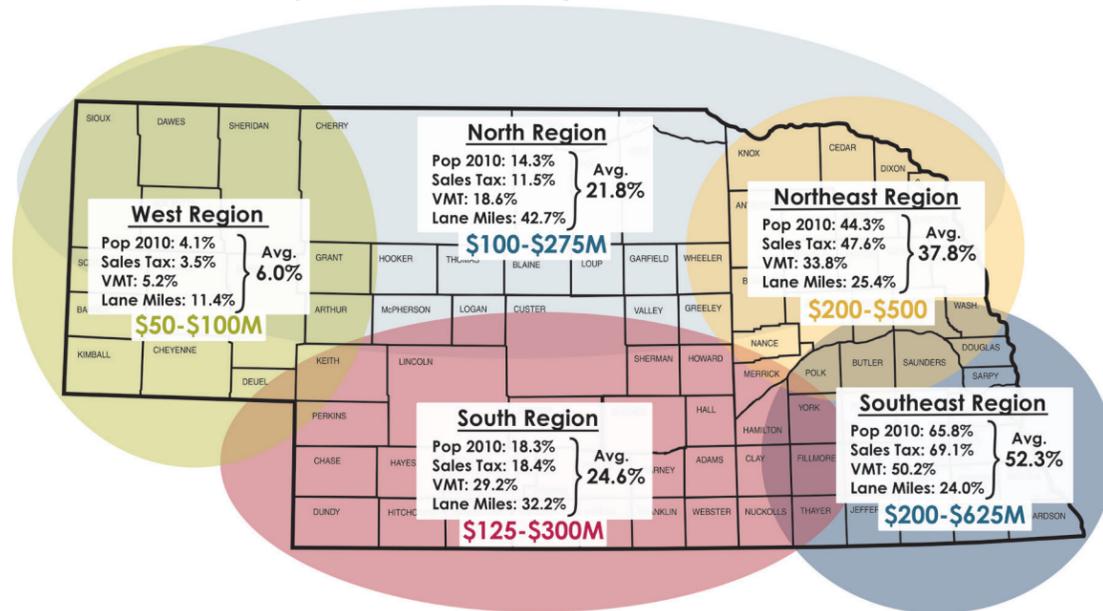
## El enfoque regional y rangos de inversión ayudan a que las conversaciones sean más reales

El reconocimiento de la inversión y los beneficios en el área de transporte no se detienen en una línea en el mapa, el Departamento de Carreteras de Nebraska está enfocándose en la inversión regional. Una ilustración de esas regiones se muestra en el mapa en la parte de abajo. Usted se dará cuenta que la regiones se superponen, lo cual hace evidente el enfoque sistemático o en red que está tomando el Departamento de Carreteras de Nebraska.

Como parte de este enfoque regional, y para ayudar a guiar las conversaciones acerca de las prioridades del proyecto, el Departamento de Carreteras de Nebraska creó un rango de gastos o inversiones para cada región. Estos rangos se basan en la población promedio de la región, impuestos de venta generados, millas recorridas por los vehículos y millas de carriles automovilísticos. Los promedios exceden el 100 por ciento porque algunos condados han sido incluidos en más de una región.

A pesar que el límite máximo de los rangos combinados para gastos en la inversión excede el presupuesto de inversión actual de aproximadamente \$1 billón, conforme a los fondos de la Ley de Construcción de Nebraska [Build Nebraska Act] y la Ley de Innovación de Transporte [Transportation Innovation Act], eso no debe convertirse en una distracción. El propósito de los rangos es agregar realismo y motivar a que se avance al siguiente paso en las conversaciones con las partes interesadas: dando prioridad a los proyectos nominados.

### Los Rangos de Inversiones para Crear Conversación



*Acerca de los rangos de gastos: los rangos de gastos han sido desarrollados solamente para propósitos de debate. Estos rangos no tienen la intención de indicar niveles de programa para regiones específicas. Por lo contrario, estos rangos de gastos ayudarán a que el Departamento de Carreteras de Nebraska pueda entender mejor las prioridades regionales.*

### Rango de Opciones

El costo estimado de los proyectos nominados es mucho mayor al presupuesto disponible. Para expandir nuestra habilidad de brindar más mejoras en el área de transporte, el personal del Departamento de Carreteras de Nebraska desarrolló un rango de opciones para los proyectos donde se podrían brindar alternativas. Por ejemplo, diversos corredores viales de tramo largo están incluidos en la lista, así que hemos dividido esos corredores viales de tramo largo en segmentos más pequeños para poder analizarlos. Además, en la lista existen muchas opciones de desarrollo de carreteras de cuatro carriles, así que estamos explorando alternativas tales como una súper carretera de 2 carriles [Super 2 highway] y opciones de 2+2, para brindar mejoras sin tener que construir una carretera estándar más cara de 4 carriles. Eso no significa que no tengamos en mente la construcción de corredores de tramo largo o carreteras de cuatro carriles; si no por lo contrario, significa que estamos expandiendo las opciones para que sean consideradas por los ingenieros y las comunidades. Las opciones incluyen:

- **Una carretera dividida de 4 carriles** – Una carretera de cuatro carriles con acceso controlado. Las intersecciones podrían ser al nivel de la superficie o tener rampas de ingreso y salida.
- **Una vía expresa de 4 carriles** – Igual a la carretera dividida de 4 carriles pero en el sistema de vías expresas designadas de
- **Carretera de Circunvalación** – Una carretera que va alrededor de una área poblada, permitiendo que el tránsito mantenga velocidades de autopista.
- **Súper Carretera de 2 carriles** – Una vía de dos carriles con vías auxiliares pavimentadas de mejor manera y carriles de sobrepaso adicionales.
- **2 + 2** – Una carretera que utiliza los dos carriles existentes de la carretera y agrega dos carriles más para formar una carretera dividida de 4 carriles.

## Proceso de Priorización de Proyectos

El proceso actualizado para la priorización de proyectos incluye tres componentes principales:

**1. Ingeniería de ejecución** – el proceso actualizado continúa utilizando los mismos factores de ingeniería de ejecución utilizados en el proceso de priorización previo, incluyendo: seguridad, la cantidad de tránsito, porcentaje de carros y camiones, congestión vehicular, ahorros en tiempo de viaje, costos de operación vehicular, costo de las mejoras y costos de mantenimiento y operación del camino.

**2. Desempeño económico** – el Departamento de Carreteras de Nebraska está analizando el desempeño económico de los proyectos propuestos por tres razones importantes:

- Para asegurarse que las inversiones en el área de transporte respalden la meta del estado de hacer crecer a Nebraska
- Para ayudar a diferenciar entre proyectos aparentemente similares
- Para entender mejor cómo se perciben las inversiones en el área de transporte en la economía más amplia

El Departamento de Carreteras de Nebraska está utilizando TREDIS, un modelo económico reconocido a nivel nacional para el planeamiento de proyectos de transporte, para analizar el desempeño económico de los proyectos nominados. El desempeño se mide a través del aumento de empleos, ingresos y producto estatal bruto.

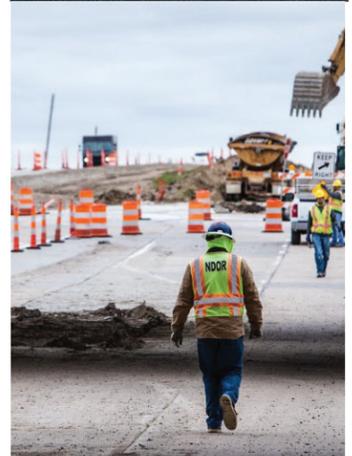
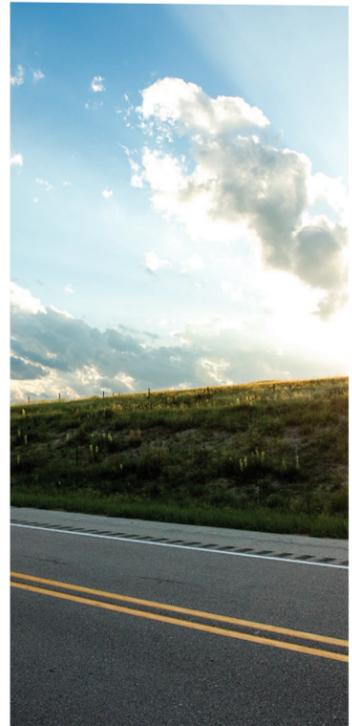
**3. Opiniones de las partes interesadas** – la participación de las partes interesadas conlleva a la toma de decisiones mejores y más informadas. El Departamento de Carreteras de Nebraska está contactando activamente a las partes interesadas a lo largo del estado para que participen en el debate acerca de la priorización de proyectos y cómo esos proyectos respaldan la visión comunitaria para el crecimiento y seguridad. El nuevo proceso cumple con el modelo del Departamento de Carreteras de Nebraska para incrementar la opinión pública.

### El desempeño general brinda mejor información para las decisiones de inversión

Como usted podrá apreciar en la siguiente página, el desempeño general refleja la ingeniería de ejecución y el desempeño económico. El Departamento de Carreteras de Nebraska considerará el desempeño así como las opiniones de las partes interesadas, junto con otros factores delineados en la página posterior, cuando se realice la selección de proyectos de mejoras capitales.

### Tomando en Cuenta las Diferencias Urbanas y Rurales

NDOR sabe que hay una diferencia en desarrollo económico en áreas urbanas y rurales, y tomamos las diferencias en cuenta en el proceso de priorización en varias maneras. Primero, miramos a la data específica de cada condado, como cuales industrias están localizadas en cada condado y como responderán esas industrias a las inversiones en transportación. También aplicamos modelos de desarrollo urbano en áreas urbanas y modelos de desarrollo económico rural en áreas rurales. Los condados, Cass, Douglas, Lancaster, Sarpy, Saunders, Seward, y Washington son considerados áreas urbanas, y el resto de los condados son considerados rurales. Lo más importante, porque reconocemos las diferencias en áreas urbanas y rurales-las puntuaciones de ingeniería y rendimiento económico se desarrollaron por separado para los proyectos urbanos y rurales, según el lugar donde se ubica proyecto.



## Súper 2 Carreteras en Nebraska

### ¿Qué es una Súper 2?

Una Súper 2 es una carretera de dos-carriles la cual tiene arcenes más amplios y carriles de adelantamiento aproximadamente cada cinco millas, o como sea necesario en base de las condiciones específicas de la carretera. La determinación de la longitud y espacio de los carriles de adelantamiento requiere la consideración de diferentes características de la carretera, incluyendo el volumen de tránsito, número de camiones, el terreno, tipo de puntos de acceso a través de la carretera. Los carriles de adelantamiento generalmente se alternan entre las dos direcciones de tránsito.

Muchas veces Súper 2 son encontradas in áreas rurales y tienen algún nivel de control de acceso, que significa que hay un número limitado de entradas de coche y caminos conectados directamente a la carreta.

### ¿Porque considerar una Súper 2?

**Mejor operaciones de tránsito.** Modernizar una carretera de dos carriles proporciona más oportunidades convenientes para rebasar que no había antes. Una Súper 2 puede ser una gran mejora para carreteras donde hay oportunidades limitadas para rebasar o hay mucho tránsito lento.

**Mejorar rentabilidad.** Súper 2 proporciona una solución alternativa para confrontar el reto de transportación. En muchos casos, construir una Súper 2 puede proporcionar mejoras sustanciales para una comunidad o región a un costo reducido. Al ver las muchas necesidades a través del estado, construyendo una Súper 2 puede maximizar las mejoras en transportación que se pueden hacer a través del estado.

Carreteras a la Vista	
Super 2 Carretera	Carretera de 4-Carriles
Carriles de adelantamiento ≈ cada 5 millas, o como sea necesario	2 carriles de tránsito en cada dirección
Arcenes pavimentados de anchura variable	Arcenes pavimentados de 3-8 pies de ancho
\$15M para construir 10 millas	\$40M para construir 10 millas

**Se puede construir más que doble la cantidad de millas por la misma inversión.**

Por ejemplo, por alrededor de \$10 millones:

- Puedes construir aproximadamente **2.5 millas** de carretera de 4-carriles.
- Puedes construir aproximadamente de **6 a 7** millas de carretera Súper 2.

### Una carretera Super 2



A modo de ilustración. Cada carretera será evaluada por sus necesidades específicas en basada en el terreno, puntos de acceso y otras condiciones específicas del lugar.

# Carreteras 2+2 en Nebraska

## ¿Qué es una carretera 2+2?

Un proyecto de carretera 2+2 usa los 2-carriles de una carretera existente y le agrega dos nuevos carriles para crear una carretera dividida de 4-carriles. Los 2-carriles existentes son repavimentados para un viaje suave en los 4-carriles.

## ¿Porque considerar una carretera 2+2?

Si la infraestructura existente está en buena condición y tiene la geometría para servir como 4-carriles, es una manera de conseguir el beneficio de una carretera dividida de 4-carriles a menos costo. También puede reducir el tiempo de construcción, lo cual es más conveniente para viajeros.

## Ejemplo Heartland Autopista

Recientemente, NDOR tuvo éxito implementando el Proyecto 2+2 en una parte de la Heartland Autopista. Esto incluyó un tramo de aproximadamente 25-millas de la Carretera U.S. 385 empezando justo al sur de Angora hacia el norte hasta Alliance. Costaría \$87 millones para construir 4 nuevos carriles en este tramo de carretera, algo que los ingresos de NDOR no permitirían. Sin embargo, el personal de NDOR determinó que la carretera existente de 2-carriles aun estando en buenas condiciones la estrategia de usar el 2+2 era una posibilidad. Al utilizar los 2-carriles existentes, el proyecto costaría \$56 millones o un ahorro de \$31 millones. También reducirá el tiempo en construcción por dos años. Gracias a su diseño práctico, este proyecto, el cual mejora movilidad y promoverá desarrollo económico a través del estado, pudo moverse adelante.

## Ejemplo Heartland Autopista

carretera 2+2	nueva carretera de 4-carriles
25 millas carretera de 4-carriles	25 millas de carretera de 4-carriles
\$56 millones para construir	\$87 millones para construir
4 años para construir	6 años para construir

## Cuándo no es una opción un 2+2:

Algunas veces la infraestructura no permite este método. Estas son unas de las razones porque:

- La carretera existente está deteriorada y necesita ser reemplazada.
- Hay desarrollo al lado de la carretera que haría el área muy angosta para una carretera 2+2.
- Hay una intersección donde la diferencia en elevación crearía problemas.

## ¿Que sigue después de 2+2?

El método de 2+2 muchas veces puede ser usado como una fase de transición a una carretera de 4-carriles. Cuando el pavimento de la carretera existente eventualmente necesita ser reemplazado, NDOR entonces convertiría el segmento 2+2 a una carretera de 4-carriles.



Esta es una carretera 2+2 en Nebraska.

# Transportación y la Economía

*Una vista a los cambios en la economía debido a las inversiones en la infraestructura de transporte*

## Evaluando el Impacto Económico

NDOR se esfuerza en proveer el mejor sistema de transporte estatal posible para el movimiento de personas y bienes. El impacto de un proyecto se calcula en base a las industrias que experimentan las mejoras; como turismo, agricultura, manufactura, y viajeros. Estas mejoras pueden incluir ahorros en tiempo de viaje, ahorros de combustible, o reducción de choques.

En general, los impactos económicos de un proyecto de carretera pueden ayudar a los usuarios del sistema de transporte al proveer **Beneficios de Viaje** que resultan en **Ahorros** que pueden ser aplicados hacia el **Desarrollo Económico**.



### Inversiones en proyectos de carretera

Un proyecto de ensanchamiento de carretera mejora el viaje para un fabricante de equipamiento de granja y sus proveedores.



### Inversión en Proyecto de Carretera



#### Beneficios de Viaje

Inversiones resultan en mejor rendimiento de viaje para cosas como velocidad de tránsito, congestión, y seguridad que genera beneficios de viaje:



Ahorros en tiempo



Costos reducidos de operación de vehículos.



Aumento en la fiabilidad de vehículos.



Menos choques



#### Reacción a los Ahorros

Esos beneficios resultan en ahorros y pueden ser dirigidos hacia otros usos.



Familias pueden gastar más en viviendas, menudeo, comida, entretenimiento y otras cosas discrecionales.



Negocios pueden reducir los costos de su producto, mantener ganancias, o invertir en el negocio - todo puede incrementar el Producto Estatal Bruto

El próximo año, el fabricante de equipamiento de granja ve costos de transportación reducidos a través del tiempo ahorrado y menos congestión.



El fabricante usa los ahorros para invertir en equipamiento, lo cual incrementa productividad. Los ahorros también habilitan una reducción en precios que aumenta ventas y ayuda crecer la economía.



El aumento en ventas provocan la compra de mas suministro y contratacion de nuevos empleados. Estos nuevos empleados gastan sus nuevos salaros estimulando ventas adicionales y crecimiento economico.



#### Economic Growth



Negocios contratan más empleados



Negocios compran más suministros



Empleados gastan dinero localmente y regionalmente

## Actualización del Proceso de Priorización de Proyectos

El Departamento de Carreteras de Nebraska está comprometido en incorporar la aportación de los depositarios y considerar el impacto económico del acrecentamiento de transportación. El proceso actualizado de priorización refleja ese compromiso.

El proceso actualizado tendrá tres componentes primarios:

1. Rendimiento de Ingeniería – El proceso actualizado continúa usando la misma fundación que el previo proceso de priorización.



## 2. Rendimiento Económico – Analizando el rendimiento económico de los proyectos propuestos ayudara asegurar que las inversiones en trasportación del estado ayuden a crecer la economía de Nebraska.

3. Aporte de los Depositarios – Participación de los depositarios dará mejores y más informadas decisiones. El nuevo proceso seguirá el modelo de NDOR para aumentar el aporte público.

El nuevo proceso de priorización es un primer paso importante en seleccionar la próxima ronda de proyectos de mejora de capital. Estos son proyectos que agregan nuevos carriles o construyen nuevas autopistas o viaductos. Mientras este proceso de priorización de proyectos será importante en ayudar la agencia elegir proyectos, no es el factor decisivo. A demás de ver el puntaje de un proyecto basado en rendimiento de ingeniería, rendimiento económico, y aporte de los depositarios, NDOR tiene que balancear muchas otras importantes consideraciones, como inclusión geográfica, terminación de pasillo, y la disposición de fondos suplementales.

## Incorporando Rendimiento Económico

El análisis económico de mejora de transportación de NDOR es específico de sitio. NDOR utiliza data de nivel de condado para el análisis. Esto no es un aseso genérico, cada proyecto es revisado individualmente.

NDOR planea usar los siguientes factores para medir el rendimiento económico de un proyecto:

- Desarrollo de trabajo e ingresos: La estimación del desarrollo de trabajos permanentes e ingresos que resultan de un proyecto de transportación.
- Crecimiento en Producto Estatal Bruto: Calcula el aumento neto en actividad de negocios en total que resulta en el estado debido al proyecto.
- Diferencias entere áreas rurales y urbanas serán tomadas en cuenta.



## ¿Que data es usada para analizar el rendimiento económico de un proyecto?

La data incluye empleo, ventas de negocio e ingresos salariales por industria, también cuantos ingresos de un negocio son usados en trasportación. La data viene de recursos como la Oficina del Censo de EE.UU., la Oficina de Análisis Económico de EE.UU., la Oficina de Estadísticas Laborales, el Departamento de Comercio de EE.UU., la Administración Federal de Carreteras, Agencia de Protección Ambiental de EE.UU., el Departamento de Energía de EE.UU. e Implan.

Esta data es usada en TREDIS, un modelo económico reconocido nacionalmente para la planeación de transportación, para determinar el rendimiento económico de los proyectos propuestos.



## ¿Qué otros factores consideran las empresas al decidir reubicarse o expandir?

Mientras inversiones en transportación pueden estimular nuevo desarrollo, es solo un factor. Adicionalmente, negocios buscan cosas como fuerza laborar disponible, lugar apropiado para construir, acceso a mercados, y acceso a otros modos de transportación.

**Para más información sobre los esfuerzos de NDOR para actualizar su proceso de priorización de proyectos visita [www.roads.nebraska.gov/projects/grow-ne](http://www.roads.nebraska.gov/projects/grow-ne)**

# NDOR Nivel Estatal Lista de Proyectos Candidatos

Julio 2016

ID	Descripcion	opciones de ambito	costo del proyecto (millones)	Longitud del proyecto (millas)	transito diario proyectado (2035)	indice de colision	Rendimiento de ingenieria	Rendimiento economico	Rendimiento global
<b>Proyectos interestatales</b>									
1	I-80 Auxiliary Lanes from 126th St to N-50	añadir carril auxiliar	\$9	1	50,210	1.331	●	◐	●
2	I-80 from Giles Road to Harrison St	añadir carril auxiliar	\$15	1	119,315	0.775	◐	●	●
3	I-80 from Pleasant Dale to NW 56th St	Interestatal de 6 carriles	\$76	8	60,415	0.285	◐	●	●
4	I-80 from "Q" St to Harrison St (westbound) in Omaha	añadir carril en direccion oeste	\$3	1	82,950	1.284	●	●	●
5	I-80 from Seward to Pleasant Dale	Interestatal de 6 carriles	\$92	10	43,380	0.408	◐	●	◐
6	I-80 from Waco West to West of Beaver Crossing	Interestatal de 6 carriles	\$85	9	35,520	0.311	◐	●	◐
7	I-80 from West of Beaver Crossing to West of Seward	Interestatal de 6 carriles	\$80	9	34,770	0.329	○	◐	◐
8	I-80 from York West to West of Waco	Interestatal de 6 carriles	\$67	8	35,945	0.250	◐	◐	◐
9	I-680 from Fort St to Irvington in Omaha	Interestatal de 6 carriles	\$29	1	84,080	0.285	●	●	●

La Ingeniería, el Rendimiento Económico y Global refleja la relatividad de la puntuación de un proyecto a todos los otros proyectos en todo el estado.

- Proyecto anoto aproximadamente en el top 25 por ciento
- ◐ Proyecto anoto aproximadamente en la media medidad.
- Proyecto anoto aproximadamente en el último 25 por ciento.

Tanto para la ingeniería y el rendimiento económico, las puntuaciones fueron desarrollados por separado para los proyectos rurales y urbanos.

### Rango de Choques

El rango de choques vehiculares refleja en promedio cuántos choques ocurren por cada 100 millones de millas vehiculares recorridas.

### Ingeniería de Ejecución

Este rango toma en consideración la seguridad, cantidad de tránsito, porcentaje de carros y camiones, congestión vehicular, ahorro en tiempo de viaje, costos de operación vehicular, costos de las mejoras y mantenimiento, y costo de operación del camino.

### Desempeño Económico

El rango es determinado al medir el crecimiento en empleos creados, monto de ingresos y producto estatal bruto.

### Desempeño en General

El desempeño en general es calculado al combinar el rango de ingeniería con un valor de 60% con el rango de impacto económico con un valor de 40%.

ID	Descripcion	opciones de ambito	costo del proyecto (millones)	Longitud del proyecto (millas)	Flujo de tránsito anual de tránsito diario proyectado (2035)	indice de colision	Rendimiento de ingenieria	Rendimiento economico	Rendimiento global
<b>Proyectos de via de intercambios</b>									
10	I-80 Kearney West Interchange	construccion de nueva via de intercambio	\$38	4	18,700	0.451	●	●	●
11	I-80 and N-31 Interchange	mejoramientos de via de intercambio	\$14	1	11,310	0.392	●	○	●
12	I-80 and N-50 Interchange	mejoramientos de via de intercambio	\$12	1	27,130	2.107	●	●	●
13	I-80 Newberry Interchange	mejoramientos de via de intercambio	\$11	1	9,050	5.253	●	●	●
14	I-80 North Platte West Interchange	construccion de nueva via de intercambio	\$21	2	2,480	0.291	●	○	●
15	I-80 Ogallala West Interchange	construccion de nueva via de intercambio	\$27	1	5,440	0.849	●	●	●
16	I-80 Pflug Road Interchange	construccion de nueva via de intercambio	\$14	1	2,180	0.268	●	○	●
17	I-80 and 162nd Street Interchange in Waverly	construccion de nueva via de intercambio	\$17	1	5,970	0.210	●	○	○
18	I-80 and 192nd Street Interchange in Omaha	construccion de nueva via de intercambio	\$16	1	6,630	0.344	●	○	●
19	I-80/I-180 Interchange in Lincoln	mejoramientos de via de intercambio	\$41	4	52,210	1.005	●	●	●
20	US 6 at 192nd St and West Dodge Road in Omaha	mejoramientos de via de intercambio	\$17	1	68,060	0.336	●	●	●
21	US 34 and Fletcher Ave Interchange in Lincoln	construccion de nueva via de intercambio	\$25	1	28,940	3.241	●	●	●
<b>Proyectos de 4-carriles y 2-carriles</b>									
22	Lincoln East Beltway	carretera dividida de 4 carriles	\$247	13	24,070	1.510	●	●	●
23	L56G from Platte River to US 30 in North Platte	carretera dividida de 4 carriles	\$11	2	9,245	2.020	●	●	●
24	N-9 and N-35 from Wakefield to Dakota City	Super 2	\$40	27	3,905	0.509	●	●	●
25	N-13 from Pierce to US 81	carretera dividida de 4 carriles	\$38	9	4,810	0.674	●	●	●
		Super 2	\$13				○	●	●
26	N-15 In Seward and South	carretera dividida de 4 carriles	\$30	5	9,230	0.992	○	●	●
27	N-15 from Wayne South	Super 2	\$23	15	2,820	0.587	○	●	○
28	N-35 from Norfolk to Wakefield	Super 2	\$56	37	4,105	0.789	●	●	●
29	N-36 from Bennington to N-133	carretera dividida de 4 carriles	\$24	4	16,240	1.059	●	●	●
30	N-36 from N-31 Junction to Bennington	carretera dividida de 4 carriles	\$24	4	12,340	1.171	●	●	●
31	N-36 from N-133 to I-680	carretera dividida de 4 carriles	\$40	6	12,280	1.592	●	●	●
32	N-50 from Louisville to Springfield	carretera dividida de 4 carriles	\$63	9	8,655	1.201	○	●	●
32A	N-50 from Springfield South	carretera dividida de 4 carriles	\$27	6	9,190	0.932	●	●	●
32B	N-50 from Louisville North	carretera dividida de 4 carriles	\$30	1	9,235	1.571	○	○	○
32C	N-50 in and South of Louisville	carretera dividida de 4 carriles	\$7	2	6,320	1.802	●	○	●

ID	Descripcion	opciones de ambito	costo del proyecto (millones)	Longitud del proyecto (millas)	annual de transito diario proyectado (2035)	indice de colision	Rendimiento de ingenieria	Rendimiento economico	Rendimiento global
33	N-64 from I-680 to N-133	carretera de 6 carriles	\$25	4	23,380	5.055	●	●	●
34	N-64 from N-31 to I-680	carretera de 6 carriles	\$51	8	30,140	2.094	●	●	●
35	N-71 from Kimball South	Super 2	\$23	15	1,795	0.474	◐	◐	◐
36	N-92 from Mead to Yutan	carretera dividida de 4 carriles	\$23	5	6,620	0.584	○	◐	○
37	N-92/US 275 East of Yutan	carretera dividida de 4 carriles	\$64	10	12,555	1.014	◐	◐	◐
37A	N-92 from Yutan to Platter River	carretera dividida de 4 carriles	\$10	2	10,255	1.416	◐	○	○
37B	N-92 from Platte River East	carretera dividida de 4 carriles	\$26	3	9,770	1.429	◐	○	○
37C	US 275 from L-28B to US 6 / N-31	autopista dividida de 4 carriles	\$28	4	15,790	0.505	◐	◐	◐
38	N-370 from Gretna East to I-80	carretera dividida de 6 carriles	\$7	4	23,820	1.732	●	●	●
39	N-370 from I-80 to Bellevue	carretera dividida de 6 carriles	\$21	12	45,770	1.483	●	●	●
40	US 6 from Waverly to N-31	Super 2	\$44	19	7,815	0.656	◐	○	○
41	US 6 from West O St to Cornhusker Hwy	carretera dividida de 4 carriles	\$16	2	23,150	1.673	◐	◐	●
42	US 20 from US 81 to Jackson	Super 2	\$86	50	3,260	0.450	●	●	●
43	US 26 from Minatare to US 385	carretera dividida de 4 carriles	\$80	18	4,114	0.683	○	◐	◐
44	US 26 from Wyoming State Line to Morrill	carretera dividida de 4 carriles	\$38	8	5,495	1.079	◐	◐	◐
		Super 2	\$12				◐	◐	◐
45	US 30 from Fremont to Blair	carretera dividida de 4 carriles	\$104	21	8,675	0.965	◐	●	◐
		Super 2	\$37				◐	◐	◐
45A	US 30 from Fremont to N-31	carretera dividida de 4 carriles	\$54	11	5,200	0.461	○	◐	○
45B	US 30 from N-31 to Blair	carretera dividida de 4 carriles	\$50	11	12,300	1.489	◐	●	◐
46	US 30 from Grand Island to Columbus	carretera dividida de 4 carriles	\$242	58	5,495	0.660	◐	●	●
		Super 2	\$87				●	●	●
46A	US 30 from Grand Island to Chapman	carretera dividida de 4 carriles	\$33	8	7,240	0.594	◐	◐	◐
46B	US 30 from Chapman to Central City	carretera dividida de 4 carriles	\$42	10	7,055	0.940	◐	◐	◐
46C	US 30 from Central City to Clarks	carretera dividida de 4 carriles	\$47	11	4,465	0.630	◐	◐	◐
46D	US 30 from Clarks to Silver Creek	carretera dividida de 4 carriles	\$46	11	4,655	0.434	◐	◐	◐
46E	US 30 from Silver Creek to Duncan	carretera dividida de 4 carriles	\$46	11	4,625	0.517	◐	◐	◐
46F	US 30 from Duncan to Columbus	carretera dividida de 4 carriles	\$28	7	5,525	1.060	◐	◐	◐

ID	Descripcion	opciones de ambito	costo del proyecto (millones)	Longitud del proyecto (millas)	anual de transito diario proyectado (2035)	indice de colision	Rendimiento de ingenieria	Rendimiento economico	Rendimiento global
<b>47</b>	<b>US 30 from Kearney to Grand Island</b>	carretera dividida de 4 carriles	\$150	36	7,825	0.667			
		Super 2	\$62						
47A	US 30 from Kearney to Gibbon	carretera dividida de 4 carriles	\$36	9	10,135	0.509			
47B	US 30 from Gibbon to Wood River	carretera dividida de 4 carriles	\$59	14	6,755	0.533			
47C	US 30 from Wood River to Grand Island	carretera dividida de 4 carriles	\$55	13	7,895	0.908			
<b>48</b>	<b>US 30 from Kearney West</b>	carretera dividida de 4 carriles	\$27	7	8,650	0.523			
<b>49</b>	<b>US 34 from Aurora to York</b>	Super 2	\$41	20	3,125	0.601			
<b>50</b>	<b>US 34 from East of Eagle to Union</b>	Super 2	\$42	24	2,355	0.534			
<b>51</b>	<b>US 34 from Lincoln to Eagle</b>	carretera dividida de 4 carriles	\$56	12	9,645	0.558			
		4 carriles y Super 2	\$39						
51A	US 34 from Lincoln East	carretera dividida de 4 carriles	\$29	5	14,650	0.646			
51B	US 34 from Eagle East and West	carretera dividida de 4 carriles	\$27	7	5,740	0.489			
		Super 2	\$10						
<b>52</b>	<b>US 34 Malcolm Spur East and West</b>	carretera dividida de 4 carriles	\$12	3	9,580	1.242			
<b>53</b>	<b>US 34 from Seward to NW 126th St</b>	Super 2	\$18	11	5,520	1.060			
<b>54</b>	<b>US 75 at Chandler Road North (northbound) in Omaha</b>	añadir carril en direccion norte	\$10	3	47,310	1.967			
<b>55</b>	<b>US 75 from Douglas County Line to Blair</b>	autopista dividida de 4 carriles	\$61	13	6,580	1.653			
		Super 2	\$20						
<b>56</b>	<b>US 75 from Homer to Dakota City</b>	autopista dividida de 4 carriles	\$25	6	9,610	0.310			
		Super 2	\$8						
<b>57</b>	<b>US 75 from Kansas State Line to N-128</b>	Super 2	\$74	42	5,320	0.529			
<b>58</b>	<b>US 75 from Nebraska City to Murray</b>	autopista dividida de 4 carriles	\$79	17	5,825	0.452			
58A	US 75 South of Union	autopista dividida de 4 carriles	\$49	10	5,400	0.485			
58B	US 75 from Union to Murray	autopista dividida de 4 carriles	\$30	7	6,390	0.380			
<b>59</b>	<b>US 77 / Fremont Southeast Beltway</b>	autopista dividida de 4 carriles	\$26	4	11,480	3.688			
<b>60</b>	<b>US 77 Wahoo to Fremont</b>	autopista dividida de 4 carriles	\$68	16	5,990	0.462			
60A	US 77 from Wahoo East	autopista dividida de 4 carriles	\$27	6	7,565	0.446			
60B	US 77 from Mead North	autopista dividida de 4 carriles	\$21	5	4,615	0.284			
60C	US 77 from Fremont South	autopista dividida de 4 carriles	\$20	5	5,450	0.791			
<b>61</b>	<b>US 81 from Norfolk to South Yankton</b>	Super 2	\$78	52	5,045	0.345			

ID	Descripcion	opciones de ambito	costo del proyecto (millones)	Longitud del proyecto (millas)	anual de transito diario proyectado (2035)	indice de colision	Rendimiento de ingenieria	Rendimiento economico	Rendimiento global
<b>62</b>	<b>US 81 from York North</b>	autopista dividida de 4 carriles	\$214	43	5,265	0.489	●	●	●
62A	US 81 from York North	autopista dividida de 4 carriles	\$32	7	5,655	0.483	●	●	●
62B	US 81 from Stromsburg South	autopista dividida de 4 carriles	\$23	6	4,905	0.043	●	●	●
62C	US 81 from Stromsburg North	autopista dividida de 4 carriles with bypass	\$37	5	4,075	0.796	●	●	●
		autopista dividida de 4 carriles, no bypass	\$18				●	●	●
62D	US 81 from Osceola East and West	autopista dividida de 4 carriles with bypass	\$47	8	4,540	0.524	●	●	●
		autopista dividida de 4 carriles, no bypass	\$31				●	●	●
62E	US 81 from Shelby East and West	autopista dividida de 4 carriles with bypass	\$36	6	5,255	0.587	●	●	●
		autopista dividida de 4 carriles, no bypass	\$23				●	●	●
62F	US 81 East Junction of N-92 North	autopista dividida de 4 carriles	\$39	10	6,415	0.491	●	●	●
<b>63</b>	<b>US 83 from McCook to North Platte</b>	carretera dividida de 4 carriles	\$248	60	2,545	0.791	●	●	●
		Super 2	\$92				●	●	●
63A	US 83 from McCook to Frontier County Line	carretera dividida de 4 carriles	\$39	9	2,580	0.503	●	●	●
63B	US 83 from Frontier County Line to Road 736	carretera dividida de 4 carriles	\$41	10	2,310	0.844	●	●	●
63C	US 83 from Road 736 to N-23	carretera dividida de 4 carriles	\$49	12	2,135	1.373	●	●	●
63D	US 83 from N-23 South Junction to North Junction	carretera dividida de 4 carriles	\$57	14	2,755	0.991	●	●	●
63E	US 83 from N-23 to Lone Star Road	carretera dividida de 4 carriles	\$25	6	2,530	0.289	●	●	●
63F	US 83 from Lone Star Road to North Platte	carretera dividida de 4 carriles	\$36	9	3,190	0.321	●	●	●
<b>64</b>	<b>US 275 from O'Neill to Norfolk</b>	Super 2	\$103	64	3,450	0.588	●	●	●
<b>65</b>	<b>US 275 from Pilger to Scribner</b>	autopista dividida de 4 carriles	\$297	50	7,390	0.646	●	●	●
65A	US 275 from Pilger West	autopista dividida de 4 carriles	\$43	9	7,390	0.193	●	●	●
65B	US 275 from Pilger to Wisner	autopista dividida de 4 carriles with bypass	\$53	9	7,105	0.877	●	●	●
		autopista dividida de 4 carriles, no bypass	\$29	8			●	●	●
65C	US 275 from Wisner to Beemer	autopista dividida de 4 carriles	\$30	7	6,310	0.519	●	●	●
65D	US 275 from Beemer to West Point	autopista dividida de 4 carriles	\$26	6	6,630	0.639	●	●	●
65E	US 275 from West Point North and South	autopista dividida de 4 carriles with bypass	\$89	11	8,915	0.925	●	●	●
65F	US 275 from Scribner North and South	autopista dividida de 4 carriles with bypass	\$56	9	7,730	0.7	●	●	●
		autopista dividida de 4 carriles, no bypass	\$43				●	●	●
<b>66</b>	<b>US 281 from St. Paul South</b>	carretera dividida de 4 carriles	\$18	8	4,935	0.825	●	●	●

ID	Descripcion	opciones de ambito	costo del proyecto (millones)	Longitud del proyecto (millas)	anual de transito diario proyectado (2035)	indice de colision	Rendimiento de ingenieria	Rendimiento economico	Rendimiento global
67	US 385 from Alliance to South Dakota State Line	carretera dividida de 4 carriles	\$327	78	2,710	0.702			
		Super 2	\$117						
67A	US 385 from Alliance to Chadron	carretera dividida de 4 carriles	\$247	59	2,660	0.837			
		Super 2	\$89						
67B	US 385 from Chadron to South Dakota State Line	carretera dividida de 4 carriles	\$80	19	2,855	0.342			
		Super 2	\$28						
<b>Proyectos de carrteras de circunvalacion</b>									
68	US 6 / N-66 Ashland Bypass	carretera dividida de 4 carriles	\$14	2	6,580	0.864			
69	US 30 Blair East Bypass	carretera dividida de 4 carriles	\$20	2	15,060	2.144			
70	US 30 Columbus West Bypass	carretera dividida de 4 carriles	\$47	9	3,450	2.907			
71	US 30 Grand Island East Bypass	carretera dividida de 4 carriles	\$42	6	8,830	4.234			
<b>Proyectos de viaductoos</b>									
72	L40C Alda Viaduct	reconstruir viaductoo	\$6	1	1,592	1.448			
73	L51A Brule Viaduct	viaducto	\$11	2	1,080	2.774			
74	L51B Roscoe Viaduct	viaducto	\$13	3	520	2.879			
75	L51C Paxton Viaduct	viaducto	\$6	1	1,685	2.160			
76	L79E Melbeta Viaduct	viaducto	\$9	2	1,990	1.641			
77	L79E Minatare Viaduct	viaducto	\$8	2	1,965	1.807			
78	L80F Utica Viaduct	viaducto	\$10	2	1,365	4.151			
79	N-4 Davenport Viaduct	viaducto	\$6	1	775	0.000			
80	N-11 Cairo Viaduct	viaducto	\$8	1	3,375	1.816			
81	N-74 Fairfield Viaduct	viaducto	\$10	2	1,320	1.010			
82	N-91 Blair Viaduct	viaducto	\$14	2	2,675	0.000			
83	N-92 Lewellen Viaduct	viaducto	\$6	1	580	0.000			
84	US 26 Bayard South Viaduct	viaducto	\$14	3	1,330	1.717			
85	US 26 Bayard Viaduct	viaducto	\$9	2	2,290	0.822			
86	US 34 Union Viaduct	viaducto	\$17	3	1,525	1.996			
87	US 136 Auburn Viaduct	viaducto	\$5	1	3,320	0.000			
88	US 283 Lexington Viaduct	ensanchar viaducto	\$13	1	14,520	2.800			

ID	Descripcion	opciones de ambito	costo del proyecto (millones)	Longitud del proyecto (millas)	anual de transito diario proyectado (2035)	indice de colision	Rendimiento de ingenieria	Rendimiento economico	Rendimiento global
<b>Otros Proyectos</b>									
<b>89</b>	<b>N-2 from Lincoln to Nebraska City</b>	asender a categoria autopista	\$175	40	14,425	0.338	●	○	○
89A	N-2 from Lincoln to Palmyra	asender a categoria autopista	\$35	9	17,505	0.361	●	○	●
89B	N-2 to Palmyra to Syracuse	asender a categoria autopista	\$49	12	14,375	0.275	●	○	●
89C	N-2 from Syracuse to Dunbar	asender a categoria autopista	\$44	8	14,290	0.289	●	○	●
89D	N-2 from Dunbar to Nebraska City	asender a categoria autopista	\$47	11	12,700	0.419	●	○	●
<b>90</b>	<b>N-2 Underpass in Alliance</b>	paso subterraneo	\$9	<1	12,055	0.994	●	●	●
<b>91</b>	<b>N-2 and N-67 Intersection in Dunbar</b>	mejoramientos de intersecciones	\$6	<1	13,225	3.721	●	○	○
<b>92</b>	<b>N-4 from Beatrice West</b>	mejorar y reubicar carretera de 2 carriles	\$9	3	2,120	1.386	●	●	●
<b>93</b>	<b>N-7 from Bassett to Springview</b>	modernizacion de carretera de 2 carriles	\$2	2	495	1.715	●	○	●
<b>94</b>	<b>N-18 from Orafino to US 283</b>	modernizacion de carretera de 2 carriles	\$22	16	125	7.532	●	○	○
<b>95</b>	<b>N-50 In Syracuse</b>	carretera de 3 carriles	\$1	1	7,290	2.503	●	●	●
<b>96</b>	<b>N-85 from Papillion South</b>	Nueva conexión de carretera de 2-carriles	\$50	11	6,100	1.856	○	●	●
<b>97</b>	<b>N-87 from Rushville to White Clay</b>	modernizacion de carretera de 2 carriles	\$34	21	950	1.527	●	○	●
<b>98</b>	<b>Platte River Bridge connecting N-31 to N-66</b>	Nueva conexión de carretera de 2-carriles	\$33	2	2,550	1.714	○	○	○
<b>99</b>	<b>N-91 from Lindsay to US 81 Junction</b>	modernizacion de carretera de 2 carriles	\$16	12	3,830	0.403	●	●	●
<b>100</b>	<b>US 6 and Harrison St Intersection Improvements</b>	mejoramientos de intersecciones	\$0.4	1	27,380	0.492	●	○	●
<b>101</b>	<b>US 20 and US 385 East Junction in Chadron</b>	mejoramientos de intersecciones	\$1	1	12,290	0.516	●	○	●

# NDOR Región Norte Lista de Proyectos Candidatos

Julio 2016

Paquete	ID	Descripcion	opciones de ambito	costo del proyecto (millones)	Longitud del proyecto (millas)	Promedio anual de transito diario proyectado (2035)	indice de colision	Rendimiento de ingenieria	Rendimiento economico	Rendimiento global
<b>Proyectos de 4-carriles y 2-carriles</b>										
B	1	N-9 and N-35 from Wakefield to Dakota City	Super 2	\$40	27	3,905	0.509	●	●	●
A	2	N-13 from Pierce to US 81	carretera dividida de 4 carriles	\$38	9	4,810	0.674	●	●	●
B			Super 2	\$13				○	●	●
	3	N-15 from Wayne South	Super 2	\$23	15	2,820	0.587	○	●	○
	4	N-35 from Norfolk to Wakefield	Super 2	\$56	37	4,105	0.789	●	●	●
A	5	US 20 from US 81 to Jackson	Super 2	\$86	50	3,260	0.450	●	●	●
	6	US 26 from Minatare to US 385	carretera dividida de 4 carriles	\$80	18	4,114	0.683	○	●	●
			carretera dividida de 4 carriles	\$38				●	●	●
	7	US 26 from Wyoming State Line to Morrill	carretera dividida de 4 carriles	\$80	8	5,495	1.079	●	●	●
			Super 2	\$12				●	●	●

### Ejemplos de Paquetes con un total de \$275 millones o menos

Los paquetes A y B son ejemplos de una combinación de proyectos y son brindados solamente para propósitos ilustrativos. Estos paquetes tienen la intención de fomentar el debate acerca de las opciones para seleccionar los proyectos. El Departamento de Carreteras de Nebraska está interesado en escuchar sus opiniones acerca de estos paquetes y sus ideas sobre la combinación de proyectos.

Paquete	Costo	Millas Completadas
A	\$275	146
B	\$273	178

La Ingeniería, el Rendimiento Económico y Global refleja la relatividad de la puntuación de un proyecto a todos los otros proyectos en todo el estado.

- Proyecto anoto aproximadamente en el top 25 porciento
- ◐ Proyecto anoto aproximadamente en la media mediatad.
- Proyecto anoto aproximadamente en el último 25 porciento.

Tanto para la ingeniería y el rendimiento económico, las puntuaciones fueron desarrollados por separado para los proyectos rurales y urbanos.

#### Rango de Choques

El rango de choques vehiculares refleja en promedio cuántos choques ocurren por cada 100 millones de millas vehiculares recorridas.

#### Ingeniería de Ejecución

Este rango toma en consideración la seguridad, cantidad de tránsito, porcentaje de carros y camiones, congestión vehicular, ahorro en tiempo de viaje, costos de operación vehicular, costos de las mejoras y mantenimiento, y costo de operación del camino.

#### Desempeño Económico

El rango es determinado al medir el crecimiento en empleos creados, monto de ingresos y producto estatal bruto.

#### Desempeño en General

El desempeño en general es calculado al combinar el rango de ingeniería con un valor de 60% con el rango de impacto económico con un valor de 40%.

Paquete	ID	Descripcion	opciones de ambito	costo del proyecto (millones)	Longitud del proyecto (millas)	Promedio anual de transito diario proyectado (2035)	indice de colision	Rendimiento de ingenieria	Rendimiento economico	Rendimiento global
A	8	US 75 from Homer to Dakota City	autopista dividida de 4 carriles	\$25	6	9,610	0.310			
			Super 2	\$8						
A	9	US 81 from Norfolk to South Yankton	Super 2	\$78	52	5,045	0.345			
B	10	US 275 from O'Neill to Norfolk	Super 2	\$103	64	3,450	0.588			
	11	US 275 from Pilger to Scribner	autopista dividida de 4 carriles	\$297	58	7,390	0.646			
	11A	US 275 from Pilger West	autopista dividida de 4 carriles	\$43	9	7,390	0.193			
	11B	US 275 from Pilger to Wisner	autopista dividida de 4 carriles with bypass	\$53	9	7,105	0.877			
			autopista dividida de 4 carriles, no bypass	\$29	8					
	11C	US 275 from Wisner to Beemer	autopista dividida de 4 carriles	\$30	7	6,310	0.519			
	11D	US 275 from Beemer to West Point	autopista dividida de 4 carriles	\$26	6	6,630	0.639			
	11E	US 275 from West Point North and South	autopista dividida de 4 carriles with bypass	\$89	11	8,915	0.925			
	11F	US 275 from Scribner North and South	autopista dividida de 4 carriles with bypass	\$56	9	7,730	0.7			
			autopista dividida de 4 carriles, no bypass	\$43						
B	12	US 385 from Alliance to South Dakota State Line	carretera dividida de 4 carriles	\$327	78	2,710	0.702			
			Super 2	\$117						
	12A	US 385 from Alliance to Chadron	carretera dividida de 4 carriles	\$247	59	2,660	0.837			
			Super 2	\$89						
	12B	US 385 from Chadron to South Dakota State Line	carretera dividida de 4 carriles	\$80	19	2,855	0.342			
			Super 2	\$28						
<b>Proyectos de viaductos</b>										
	13	L79E Melbeta Viaduct	viaducto	\$9	2	1,990	1.641			
	14	L79E Minatare Viaduct	viaducto	\$8	2	1,965	1.807			
A	15	N-92 Lewellen Viaduct	viaducto	\$6	1	580	0.000			
A	16	US 26 Bayard South Viaduct	viaducto	\$14	3	1,330	1.717			
A	17	US 26 Bayard Viaduct	viaducto	\$9	2	2,290	0.822			
<b>Otros Proyectos</b>										
	18	N-2 Underpass in Alliance	paso subterraneo	\$9	<1	12,055	0.994			
A	19	N-7 from Bassett to Springview	modernizacion de carretera de 2 carriles	\$2	2	495	1.715			
A	20	N-87 from Rushville to White Clay	modernizacion de carretera de 2 carriles	\$34	21	950	1.527			
	21	US 20 and US 385 East Junction in Chadron	mejoramientos de intersecciones	\$1	1	12,290	0.516			

# NDOR Región Noreste Lista de Proyectos Candidatos

Julio 2016

Paquete	ID	Descripcion	opciones de ambito	costo del proyecto (millones)	Longitud del proyecto (millas)	Promedio anual de transito diario proyectado (2035)	indice de colision	Rendimiento de ingenieria	Rendimiento economico	Rendimiento global
<b><u>Proyecto interestatales</u></b>										
	1	I-680 from Fort St to Irvington in Omaha	Interestatal de 6 carriles	\$29	1	84,080	0.285	●	●	●
<b><u>Proyecto de via de intercambios</u></b>										
	2	US 6 at 192nd St and West Dodge Road in Omaha	mejoramientos de via de intercambio	\$17	1	68,060	0.336	◐	●	◐
<b><u>Proyectos de 4-carriles y 2-carriles</u></b>										
<b>A</b>	3	N-9 and N-35 from Wakefield to Dakota City	Super 2	\$40	27	3,905	0.509	◐	◐	◐
			carretera dividida de 4 carriles	\$38				◐	◐	◐
<b>B</b>	4	N-13 from Pierce to US 81	Super 2	\$13	9	4,810	0.674	○	◐	◐

### Ejemplos de Paquetes con un total de \$500 millones o menos

Los paquetes A y B son ejemplos de una combinación de proyectos y son brindados solamente para propósitos ilustrativos. Estos paquetes tienen la intención de fomentar el debate acerca de las opciones para seleccionar los proyectos. El Departamento de Carreteras de Nebraska está interesado en escuchar sus opiniones acerca de estos paquetes y sus ideas sobre la combinación de proyectos.

Paquete	Costo	Millas Completadas
<b>A</b>	\$500	156
<b>B</b>	\$500	235

La Ingeniería, el Rendimiento Económico y Global refleja la relatividad de la puntuación de un proyecto a todos los otros proyectos en todo el estado.

- Proyecto anoto aproximadamente en el top 25 porciento
- ◐ Proyecto anoto aproximadamente en la media mediatad.
- Proyecto anoto aproximadamente en el último 25 porciento.

Tanto para la ingeniería y el rendimiento económico, las puntuaciones fueron desarrollados por separado para los proyectos rurales y urbanos.

#### **Rango de Choques**

El rango de choques vehiculares refleja en promedio cuántos choques ocurren por cada 100 millones de millas vehiculares recorridas.

#### **Ingeniería de Ejecución**

Este rango toma en consideración la seguridad, cantidad de tránsito, porcentaje de carros y camiones, congestión vehicular, ahorro en tiempo de viaje, costos de operación vehicular, costos de las mejoras y mantenimiento, y costo de operación del camino.

#### **Desempeño Económico**

El rango es determinado al medir el crecimiento en empleos creados, monto de ingresos y producto estatal bruto.

#### **Desempeño en General**

El desempeño en general es calculado al combinar el rango de ingeniería con un valor de 60% con el rango de impacto económico con un valor de 40%.

Paquete	ID	Descripcion	opciones de ambito	costo del proyecto (millones)	Longitud del proyecto (millas)	Flujo anual de transito diario proyectado (2035)	indice de colision	Rendimiento de ingenieria	Rendimiento economico	Rendimiento global
	5	N-15 from Wayne South	Super 2	\$23	15	2,820	0.587	○	◐	○
B	6	N-35 from Norfolk to Wakefield	Super 2	\$56	37	4,105	0.789	●	◐	●
	7	N-36 from Bennington to N-133	carretera dividida de 4 carriles	\$24	4	16,240	1.059	●	◐	◐
	8	N-36 from N-31 Junction to Bennington	carretera dividida de 4 carriles	\$24	4	12,340	1.171	●	◐	◐
A	9	N-36 from N-133 to I-680	carretera dividida de 4 carriles	\$40	6	12,280	1.592	●	◐	●
	10	N-64 from I-680 to N-133	carretera de 6 carriles	\$25	4	23,380	5.055	●	●	●
	11	N-64 from N-31 to I-680	carretera de 6 carriles	\$51	8	30,140	2.094	●	●	●
	12	N-92 from Mead to Yutan	carretera dividida de 4 carriles	\$23	5	6,620	0.584	○	◐	○
	13	N-92/US 275 East of Yutan	carretera dividida de 4 carriles	\$64	10	12,555	1.014	◐	◐	◐
	13A	N-92 from Yutan to Platter River	carretera dividida de 4 carriles	\$10	2	10,255	1.416	◐	○	○
	13B	N-92 from Platte River East	carretera dividida de 4 carriles	\$26	3	9,770	1.429	◐	○	○
	13C	US 275 from L-28B to US 6 / N-31	autopista dividida de 4 carriles	\$28	4	15,790	0.505	◐	◐	◐
	14	US 20 from US 81 to Jackson	Super 2	\$86	50	3,260	0.450	●	●	●
	15	US 30 from Fremont to Blair	carretera dividida de 4 carriles Super 2	\$104 \$37	21	8,675	0.965	◐ ◐	● ◐	◐ ◐
	15A	US 30 from Fremont to N-31	carretera dividida de 4 carriles	\$54	11	5,200	0.461	○	◐	○
	15B	US 30 from N-31 to Blair	carretera dividida de 4 carriles	\$50	11	12,300	1.489	◐	●	◐
A B	16	US 30 from Grand Island to Columbus	carretera dividida de 4 carriles Super 2	\$242 \$87	58	5,495	0.660	◐ ●	● ●	● ●
	16A	US 30 from Grand Island to Chapman	carretera dividida de 4 carriles	\$33	8	7,240	0.594	◐	◐	◐
	16B	US 30 from Chapman to Central City	carretera dividida de 4 carriles	\$42	10	7,055	0.940	◐	◐	◐
	16C	US 30 from Central City to Clarks	carretera dividida de 4 carriles	\$47	11	4,465	0.630	◐	◐	◐
	16D	US 30 from Clarks to Silver Creek	carretera dividida de 4 carriles	\$46	11	4,655	0.434	◐	◐	◐
	16E	US 30 from Silver Creek to Duncan	carretera dividida de 4 carriles	\$46	11	4,625	0.517	◐	◐	◐
	16F	US 30 from Duncan to Columbus	carretera dividida de 4 carriles	\$28	7	5,525	1.060	◐	◐	◐
A	17	US 75 at Chandler Road North (northbound) in Omaha	añadir carril en direccion norte	\$10	3	47,310	1.967	●	●	●
	18	US 75 from Douglas County Line to Blair	autopista dividida de 4 carriles Super 2	\$61 \$20	13	6,580	1.653	◐ ◐	◐ ◐	◐ ◐
	19	US 75 from Homer to Dakota City	autopista dividida de 4 carriles Super 2	\$25 \$8	6	9,610	0.310	◐ ●	◐ ◐	◐ ●
A	20	US 77 / Fremont Southeast Beltway	autopista dividida de 4 carriles	\$26	4	11,480	3.688	●	●	●

Paquete	ID	Descripcion	opciones de ambito	costo del proyecto (millones)	Longitud del proyecto (millas)	anual de transito diario proyectado (2035)	indice de colision	Rendimiento de ingenieria	Rendimiento economico	Rendimiento global
	<b>21</b>	<b>US 77 from Wahoo to Fremont</b>	autopista dividida de 4 carriles	\$68	16	5,990	0.462	○	●	●
	21A	US 77 from Wahoo East	autopista dividida de 4 carriles	\$27	6	7,565	0.446	○	●	○
	21B	US 77 from Mead North	autopista dividida de 4 carriles	\$21	5	4,615	0.284	○	○	○
<b>B</b>	21C	US 77 from Fremont South	autopista dividida de 4 carriles	\$20	5	5,450	0.791	○	●	○
<b>B</b>	<b>22</b>	<b>US 81 from Norfolk to South Yankton</b>	Super 2	\$78	52	5,045	0.345	●	●	●
	<b>23</b>	<b>US 81 from York North</b>	autopista dividida de 4 carriles	\$214	43	5,265	0.489	●	●	●
	23A	US 81 from York North	autopista dividida de 4 carriles	\$32	7	5,655	0.483	●	●	●
	23B	US 81 from Stromsburg South	autopista dividida de 4 carriles	\$23	6	4,905	0.043	●	●	●
	23C	US 81 from Stromsburg North	autopista dividida de 4 carriles with bypass	\$37	5	4,075	0.796	●	●	●
			autopista dividida de 4 carriles, no bypass	\$18				●	●	●
	23D	US 81 from Osceola East and West	autopista dividida de 4 carriles with bypass	\$47	8	4,540	0.524	●	●	●
			autopista dividida de 4 carriles, no bypass	\$31				●	●	●
	23E	US 81 from Shelby East and West	autopista dividida de 4 carriles with bypass	\$36	6	5,255	0.587	●	●	●
			autopista dividida de 4 carriles, no bypass	\$23				●	●	●
	23F	US 81 East Junction of N-92 North	autopista dividida de 4 carriles	\$39	10	6,415	0.491	●	●	●
	<b>24</b>	<b>US 275 from O'Neill to Norfolk</b>	Super 2	\$103	64	3,450	0.588	●	●	●
<b>A</b>	<b>25</b>	<b>US 275 from Pilger to Scribner</b>	autopista dividida de 4 carriles	\$297	58	7,390	0.646	●	●	●
	25A	US 275 from Pilger West	autopista dividida de 4 carriles	\$43	9	7,390	0.193	●	●	●
	25B	US 275 from Pilger to Wisner	autopista dividida de 4 carriles with bypass	\$53	9	7,105	0.877	●	●	●
			autopista dividida de 4 carriles, no bypass	\$29				8	●	●
	25C	US 275 from Wisner to Beemer	autopista dividida de 4 carriles	\$30	7	6,310	0.519	●	●	●
	25D	US 275 from Beemer to West Point	autopista dividida de 4 carriles	\$26	6	6,630	0.639	●	●	●
<b>B</b>	25E	US 275 from West Point North and South	autopista dividida de 4 carriles with bypass	\$89	11	8,915	0.925	●	●	●
<b>B</b>	25F	US 275 from Scribner North and South	autopista dividida de 4 carriles with bypass	\$56	9	7,730	0.7	●	●	●
			autopista dividida de 4 carriles, no bypass	\$43				●	●	●
<b><u>Proyectos de carreteras de circunvalacion</u></b>										
	<b>26</b>	<b>US 6 / N-66 Ashland Bypass</b>	carretera dividida de 4 carriles	\$14	2	6,580	0.864	○	○	○
<b>B</b>	<b>27</b>	<b>US 30 Blair East Bypass</b>	carretera dividida de 4 carriles	\$20	2	15,060	2.144	●	●	●
	<b>28</b>	<b>US 30 Columbus West Bypass</b>	carretera dividida de 4 carriles	\$47	9	3,450	2.907	●	○	●
<b><u>Proyectos de viaductos</u></b>										
	<b>29</b>	<b>N-91 Blair Viaduct</b>	viaducto	\$14	2	2,675	0.000	○	○	○
<b><u>Otros Proyectos</u></b>										
<b>B</b>	<b>30</b>	<b>N-91 from Lindsay to US 81 Junction</b>	modernizacion de carretera de 2 carriles	\$16	12	3,830	0.403	●	●	●

# NDOR Región Sur Lista de Proyectos Candidatos

Julio 2016

Paquete	ID	Descripcion	opciones de ambito	costo del proyecto (millones)	Longitud del proyecto (millas)	Promedio anual de transito diario proyectado (2035)	indice de colision	Rendimiento de ingenieria	Rendimiento economico	Rendimiento global	
<b>Proyectos interestatales</b>											
	1	I-80 from Waco West to West of Beaver Crossing	Interestatal de 6 carriles	\$85	9	35,520	0.311	●	●	●	
	2	I-80 from York West to West of Waco	Interestatal de 6 carriles	\$67	8	35,945	0.250	●	●	●	
<b>Proyectos de via de intercambios</b>											
	3	I-80 Kearney West Interchange	construccion de nueva via de intercambio	\$38	4	18,700	0.451	●	●	●	
A	B	4	I-80 Newberry Interchange	mejoramientos de via de intercambio	\$11	1	9,050	5.253	●	●	●
B		5	I-80 North Platte West Interchange	construccion de nueva via de intercambio	\$21	2	2,480	0.291	●	○	●
		6	I-80 Ogallala West Interchange	construccion de nueva via de intercambio	\$27	1	5,440	0.849	●	●	●

### Ejemplos de Paquetes con un total de \$300 millones o menos

Los paquetes A y B son ejemplos de una combinación de proyectos y son brindados solamente para propósitos ilustrativos. Estos paquetes tienen la intención de fomentar el debate acerca de las opciones para seleccionar los proyectos. El Departamento de Carreteras de Nebraska está interesado en escuchar sus opiniones acerca de estos paquetes y sus ideas sobre la combinación de proyectos.

Paquete	Costo	Millas Completadas
A	\$300	74
B	\$299	147

La Ingeniería, el Rendimiento Económico y Global refleja la relatividad de la puntuación de un proyecto a todos los otros proyectos en todo el estado.

- Proyecto anoto aproximadamente en el top 25 porciento
- ◐ Proyecto anoto aproximadamente en la media medidad.
- Proyecto anoto aproximadamente en el último 25 porciento.

Tanto para la ingeniería y el rendimiento económico, las puntuaciones fueron desarrollados por separado para los proyectos rurales y urbanos.

#### Rango de Choques

El rango de choques vehiculares refleja en promedio cuántos choques ocurren por cada 100 millones de millas vehiculares recorridas.

#### Ingeniería de Ejecución

Este rango toma en consideración la seguridad, cantidad de tránsito, porcentaje de carros y camiones, congestión vehicular, ahorro en tiempo de viaje, costos de operación vehicular, costos de las mejoras y mantenimiento, y costo de operación del camino.

#### Desempeño Económico

El rango es determinado al medir el crecimiento en empleos creados, monto de ingresos y producto estatal bruto.

#### Desempeño en General

El desempeño en general es calculado al combinar el rango de ingeniería con un valor de 60% con el rango de impacto económico con un valor de 40%.

Paquete	ID	Descripcion	opciones de ambito	costo del proyecto (millones)	Longitud del proyecto (millas)	anual de transito diario proyectado (2035)	indice de colision	Rendimiento de ingenieria	Rendimiento economico	Rendimiento global
<b>Proyectos de 4-carriles y 2-carriles</b>										
B	7	L56G from Platte River to US 30 in North Platte	carretera dividida de 4 carriles	\$11	2	9,245	2.020	◐	◐	◐
B	8	US 30 from Kearney to Grand Island	carretera dividida de 4 carriles	\$150	36	7,825	0.667	◐	●	●
			Super 2	\$62				●	●	●
	8A	US 30 from Kearney to Gibbon	carretera dividida de 4 carriles	\$36	9	10,135	0.509	◐	◐	◐
	8B	US 30 from Gibbon to Wood River	carretera dividida de 4 carriles	\$59	14	6,755	0.533	◐	●	◐
	8C	US 30 from Wood River to Grand Island	carretera dividida de 4 carriles	\$55	13	7,895	0.908	◐	◐	◐
	9	US 30 from Kearney West	carretera dividida de 4 carriles	\$27	7	8,650	0.523	○	◐	◐
B	10	US 34 from Aurora to York	Super 2	\$41	20	3,125	0.601	◐	◐	◐
A	11	US 83 from McCook to North Platte	carretera dividida de 4 carriles	\$248	60	2,545	0.791	◐	●	◐
			Super 2	\$92				●	●	●
	11A	US 83 from McCook to Frontier County Line	carretera dividida de 4 carriles	\$39	9	2,580	0.503	◐	◐	◐
	11B	US 83 from Frontier County Line to Road 736	carretera dividida de 4 carriles	\$41	10	2,310	0.844	◐	◐	◐
	11C	US 83 from Road 736 to N-23	carretera dividida de 4 carriles	\$49	12	2,135	1.373	◐	◐	◐
	11D	US 83 from N-23 South Junction to North Junction	carretera dividida de 4 carriles	\$57	14	2,755	0.991	◐	◐	◐
	11E	US 83 from N-23 to Lone Star Road	carretera dividida de 4 carriles	\$25	6	2,530	0.289	◐	◐	◐
	11F	US 83 from Lone Star Road to North Platte	carretera dividida de 4 carriles	\$36	9	3,190	0.321	◐	◐	◐
A B	12	US 281 from St. Paul South	carretera dividida de 4 carriles	\$18	8	4,935	0.825	●	◐	●
<b>Proyecto de carrteras de circunvalacion</b>										
	13	US 30 Grand Island East Bypass	carretera dividida de 4 carriles	\$42	6	8,830	4.234	●	●	●
<b>Proyectos de viaductos</b>										
	14	L40C Alda Viaduct	reconstruir viaductoo	\$6	1	1,592	1.448	◐	○	○
	15	L51A Brule Viaduct	viaducto	\$11	2	1,080	2.774	○	○	○
A	16	L51B Roscoe Viaduct	viaducto	\$13	3	520	2.879	○	○	○
	17	L51C Paxton Viaduct	viaducto	\$6	1	1,685	2.160	○	○	○
	18	N-4 Davenport Viaduct	viaducto	\$6	1	775	0.000	○	○	○
B	19	N-11 Cairo Viaduct	viaducto	\$8	1	3,375	1.816	○	○	○
A	20	N-74 Fairfield Viaduct	viaducto	\$10	2	1,320	1.010	○	○	○
B	21	US 283 Lexington Viaduct	ensanchar viaducto	\$13	1	14,520	2.800	○	◐	○
<b>Otros Proyectos</b>										
B	22	N-18 from Orafino to US 283	modernizacion de carretera de 2 carriles	\$22	16	125	7.532	◐	○	○

# NDOR Región Sudeste Lista de Proyectos Candidatos

Julio 2016

Paquete	ID	Descripcion	opciones de ambito	costo del proyecto (millones)	Longitud del proyecto (millas)	Promedio anual de transito diario proyectado (2035)	indice de colision	Rendimiento de ingenieria	Rendimiento economico	Rendimiento global
<b>Proyectos interestatales</b>										
	1	I-80 Auxiliary Lanes from 126th St to N-50	añadir carril auxiliar	\$9	1	50,210	1.331	●	○	●
	2	I-80 from Giles Road to Harrison St	añadir carril auxiliar	\$15	1	119,315	0.775	○	●	●
A B	3	I-80 from Pleasant Dale to NW 56th St	Interestatal de 6 carriles	\$76	8	60,415	0.285	○	●	●
	4	I-80 from "Q" St to Harrison St (westbound) in Omaha	añadir carril en direccion oeste	\$3	1	82,950	1.284	●	●	●
	5	I-80 from Seward to Pleasant Dale	Interestatal de 6 carriles	\$92	10	43,380	0.408	○	●	○
	6	I-80 from Waco West to West of Beaver Crossing	Interestatal de 6 carriles	\$85	9	35,520	0.311	○	●	○
	7	I-80 from West of Beaver Crossing to West of Seward	Interestatal de 6 carriles	\$80	9	34,770	0.329	○	○	○
	8	I-80 from York West to West of Waco	Interestatal de 6 carriles	\$67	8	35,945	0.250	○	○	○
	9	I-680 from Fort St to Irvington in Omaha	Interestatal de 6 carriles	\$29	1	84,080	0.285	●	●	●

### Ejemplos de Paquetes con un total de \$600 millones o menos

Los paquetes A y B son ejemplos de una combinación de proyectos y son brindados solamente para propósitos ilustrativos. Estos paquetes tienen la intención de fomentar el debate acerca de las opciones para seleccionar los proyectos. El Departamento de Carreteras de Nebraska está interesado en escuchar sus opiniones acerca de estos paquetes y sus ideas sobre la combinación de proyectos.

Paquete	Costo	Millas Completadas
A	\$598	83
B	\$597	143

La Ingeniería, el Rendimiento Económico y Global refleja la relatividad de la puntuación de un proyecto a todos los otros proyectos en todo el estado.

- Proyecto anoto aproximadamente en el top 25 porciento
- Proyecto anoto aproximadamente en la media mediatad.
- Proyecto anoto aproximadamente en el último 25 porciento.

Tanto para la ingeniería y el rendimiento económico, las puntuaciones fueron desarrollados por separado para los proyectos rurales y urbanos.

#### Rango de Choques

El rango de choques vehiculares refleja en promedio cuántos choques ocurren por cada 100 millones de millas vehiculares recorridas.

#### Ingeniería de Ejecución

Este rango toma en consideración la seguridad, cantidad de tránsito, porcentaje de carros y camiones, congestión vehicular, ahorro en tiempo de viaje, costos de operación vehicular, costos de las mejoras y mantenimiento, y costo de operación del camino.

#### Desempeño Económico

El rango es determinado al medir el crecimiento en empleos creados, monto de ingresos y producto estatal bruto.

#### Desempeño en General

El desempeño en general es calculado al combinar el rango de ingeniería con un valor de 60% con el rango de impacto económico con un valor de 40%.

Paquete	ID	Descripcion	opciones de ambito	costo del proyecto (millones)	Longitud del proyecto (millas)	anual de transito diario proyectado (2035)	indice de colision	Rendimiento de ingenieria	Rendimiento economico	Rendimiento global
<b>Proyectos de via de intercambios</b>										
	10	I-80 and N-31 Interchange	mejoramientos de via de intercambio	\$14	1	11,310	0.392	●	○	◐
	11	I-80 and N-50 Interchange	mejoramientos de via de intercambio	\$12	1	27,130	2.107	●	◐	●
	12	I-80 Pflug Interchange	construccion de nueva via de intercambio	\$14	1	2,180	0.268	●	○	◐
	13	I-80 and 162nd Street Interchange in Waverly	construccion de nueva via de intercambio	\$17	1	5,970	0.210	◐	○	○
	14	I-80 and 192nd Street Interchange in Omaha	construccion de nueva via de intercambio	\$16	1	6,630	0.344	●	○	●
B	15	I-80/1-180 Interchange in Lincoln	mejoramientos de via de intercambio	\$41	4	52,210	1.005	●	◐	●
A	16	US 6 at 192nd St and West Dodge Road in Omaha	mejoramientos de via de intercambio	\$17	1	68,060	0.336	◐	●	◐
	17	US 34 and Fletcher Ave Interchange in Lincoln	construccion de nueva via de intercambio	\$25	1	28,940	3.241	◐	◐	◐
<b>Proyectos de 4-carriles y 2-carriles</b>										
A	18	Lincoln East Beltway	carretera dividida de 4 carriles	\$247	13	24,070	1.510	●	●	●
	19	N-15 In Seward and South	carretera dividida de 4 carriles	\$30	5	9,230	0.992	○	◐	◐
	20	N-36 from Bennington to N-133	carretera dividida de 4 carriles	\$24	4	16,240	1.059	●	◐	◐
	21	N-36 from N-31 Junction to Bennington	carretera dividida de 4 carriles	\$24	4	12,340	1.171	●	◐	◐
A B	22	N-36 from N-133 to I-680	carretera dividida de 4 carriles	\$40	6	12,280	1.592	●	◐	●
B	23	N-50 from Louisville to Springfield	carretera dividida de 4 carriles	\$63	9	8,655	1.201	○	◐	◐
	23A	N-50 from Springfield South	carretera dividida de 4 carriles	\$27	6	9,190	0.932	◐	◐	◐
	23B	N-50 from Louisville North	carretera dividida de 4 carriles	\$30	1	9,235	1.571	○	○	○
	23C	N-50 in and South of Louisville	carretera dividida de 4 carriles	\$7	2	6,320	1.802	◐	○	◐
	24	N-64 from I-680 to N-133	carretera de 6 carriles	\$25	4	23,380	5.055	●	●	●
	25	N-64 from N-31 to I-680	carretera de 6 carriles	\$51	8	30,140	2.094	●	●	●
	26	N-92 from Mead to Yutan	carretera dividida de 4 carriles	\$23	5	6,620	0.584	○	◐	○
	27	N-92/US 275 East of Yutan	carretera dividida de 4 carriles	\$64	10	12,555	1.014	◐	◐	◐
	27A	N-92 from Yutan to Platter River	carretera dividida de 4 carriles	\$10	2	10,255	1.416	◐	○	○
	27B	N-92 from Platte River East	carretera dividida de 4 carriles	\$26	3	9,770	1.429	◐	○	○
B	27C	US 275 from L-28B to US 6 / N-31	autopista dividida de 4 carriles	\$28	4	15,790	0.505	◐	◐	◐
	28	N-370 from Gretna East to I-80	carretera dividida de 6 carriles	\$7	4	23,820	1.732	●	●	●
B	29	N-370 from I-80 to Bellevue	carretera dividida de 6 carriles	\$21	12	45,770	1.483	●	●	●
	30	US 6 from Waverly to N-31	Super 2	\$44	19	7,815	0.656	◐	○	○
	31	US 6 from West O St to Cornhusker Hwy	carretera dividida de 4 carriles	\$16	2	23,150	1.673	◐	◐	●

Paquete	ID	Descripcion	opciones de ambito	costo del proyecto (millones)	Longitud del proyecto (millas)	anual de transito diario proyectado (2035)	indice de colision	Rendimiento de ingenieria	Rendimiento economico	Rendimiento global
A B	32	US 30 from Fremont to Blair	carretera dividida de 4 carriles	\$104	21	8,675	0.965			
			Super 2	\$37						
	32A	US 30 from Fremont to N-31	carretera dividida de 4 carriles	\$54	11	5,200	0.461			
	32B	US 30 from N-31 to Blair	carretera dividida de 4 carriles	\$50	11	12,300	1.489			
	33	US 34 from East of Eagle to Union	Super 2	\$42	24	2,355	0.534			
A B	34	US 34 from Lincoln to Eagle	carretera dividida de 4 carriles	\$56	12	9,645	0.558			
			4 carriles y Super 2	\$39						
	34A	US 34 from Lincoln East	carretera dividida de 4 carriles	\$29	5	14,650	0.646			
	34B	US 34 from Eagle East and West	carretera dividida de 4 carriles	\$27	7	5,740	0.489			
			Super 2	\$10						
	35	US 34 Malcolm Spur East and West	carretera dividida de 4 carriles	\$12	3	9,580	1.242			
B	36	US 34 from Seward to NW 126th St	Super 2	\$18	11	5,520	1.060			
	37	US 75 at Chandler Road North (northbound) in Omaha	añadir carril en direccion norte	\$10	3	47,310	1.967			
A B	38	US 75 from Douglas County Line to Blair	autopista dividida de 4 carriles	\$61	13	6,580	1.653			
			Super 2	\$20						
	39	US 75 from Kansas State Line to N-128	Super 2	\$74	42	5,320	0.529			
	40	US 75 from Nebraska City to Murray	autopista dividida de 4 carriles	\$79	17	5,825	0.452			
	40A	US 75 South of Union	autopista dividida de 4 carriles	\$49	10	5,400	0.485			
	40B	US 75 from Union to Murray	autopista dividida de 4 carriles	\$30	7	6,390	0.380			
A	41	US 77 / Fremont Southeast Beltway	autopista dividida de 4 carriles	\$26	4	11,480	3.688			
	42	US 77 from Wahoo to Fremont	autopista dividida de 4 carriles	\$68	16	5,990	0.462			
	42A	US 77 from Wahoo East	autopista dividida de 4 carriles	\$27	6	7,565	0.446			
	42B	US 77 from Mead North	autopista dividida de 4 carriles	\$21	5	4,615	0.284			
	42C	US 77 from Fremont South	autopista dividida de 4 carriles	\$20	5	5,450	0.791			

Paquete	ID	Descripcion	opciones de ambito	costo del proyecto (millones)	Longitud del proyecto (millas)	anual de transito diario proyectado (2035)	indice de colision	Rendimiento de ingenieria	Rendimiento economico	Rendimiento global
<b>B</b>	<b>43</b>	<b>US 81 from York North</b>	autopista dividida de 4 carriles	\$214	43	5,265	0.489	●	●	●
	43A	US 81 from York North	autopista dividida de 4 carriles	\$32	7	5,655	0.483	●	●	●
	43B	US 81 from Stromsburg South	autopista dividida de 4 carriles	\$23	6	4,905	0.043	●	●	●
	43C	US 81 from Stromsburg North	autopista dividida de 4 carriles with bypass	\$37	5	4,075	0.796	●	●	●
			autopista dividida de 4 carriles, no bypass	\$18				●	●	●
	43D	US 81 from Osceola East and West	autopista dividida de 4 carriles with bypass	\$47	8	4,540	0.524	●	●	●
			autopista dividida de 4 carriles, no bypass	\$31				●	●	●
	43E	US 81 from Shelby East and West	autopista dividida de 4 carriles with bypass	\$36	6	5,255	0.587	●	●	●
			autopista dividida de 4 carriles, no bypass	\$23				●	●	●
	43F	US 81 East Junction of N-92 North	autopista dividida de 4 carriles	\$39	10	6,415	0.491	●	●	●
<b>Proyectos de carreteras de circunvalacion</b>										
	<b>44</b>	<b>US 6 / N-66 Ashland Bypass</b>	carretera dividida de 4 carriles	\$14	2	6,580	0.864	○	○	○
<b>A</b>	<b>45</b>	<b>US 30 Blair East Bypass</b>	carretera dividida de 4 carriles	\$20	2	15,060	2.144	●	●	●
<b>Proyectos de viaductos</b>										
	<b>46</b>	<b>L80F Utica Viaduct</b>	viaducto	\$10	2	1,365	4.151	○	○	○
	<b>47</b>	<b>N-4 Davenport Viaduct</b>	viaducto	\$6	1	775	0.000	○	○	○
	<b>48</b>	<b>N-91 Blair Viaduct</b>	viaducto	\$14	2	2,675	0.000	○	○	○
	<b>49</b>	<b>US 34 Union Viaduct</b>	viaducto	\$17	3	1,525	1.996	○	○	○
	<b>50</b>	<b>US 136 Auburn Viaduct</b>	viaducto	\$5	1	3,320	0.00	○	○	○
<b>Otros Proyectos</b>										
	<b>51</b>	<b>N-2 from Lincoln to Nebraska City</b>	asender a categoria autopista	\$175	40	14,425	0.338	●	○	○
	51A	N-2 from Lincoln to Palmyra	asender a categoria autopista	\$35	9	17,505	0.361	●	○	●
	51B	N-2 to Palmyra to Syracuse	asender a categoria autopista	\$49	12	14,375	0.275	●	○	●
	51C	N-2 from Syracuse to Dunbar	asender a categoria autopista	\$44	8	14,290	0.289	●	○	●
	51D	N-2 from Dunbar to Nebraska City	asender a categoria autopista	\$47	11	12,700	0.419	●	○	●
	<b>52</b>	<b>N-2 and N-67 Intersection in Dunbar</b>	mejoramientos de intersecciones	\$6	<1	13,225	3.721	●	○	○
<b>A</b>	<b>53</b>	<b>N-4 from Beatrice West</b>	mejorar y reubicar carretera de 2 carriles	\$9	3	2,120	1.386	●	●	●
	<b>54</b>	<b>N-50 In Syracuse</b>	carretera de 3 carriles	\$1	1	7,290	2.503	●	●	●
	<b>55</b>	<b>N-85 from Papillion South</b>	Nueva conexión de carretera de 2-carriles	\$50	11	6,100	1.856	○	●	●
	<b>56</b>	<b>Platte River Bridge connecting N-31 to N-66</b>	Nueva conexión de carretera de 2-carriles	\$33	2	2,550	1.714	○	○	○
	<b>57</b>	<b>US 6 and Harrison St Intersection Improvements</b>	mejoramientos de intersecciones	\$0.4	1	27,380	0.492	●	○	●

# NDOR Región Oeste Lista de Proyectos Candidatos

Julio 2016

Paquete	ID	Descripcion	opciones de ambito	costo del proyecto (millones)	Longitud del proyecto (millas)	Promedio anual de transito diario proyectado (2035)	indice de colision	Rendimiento de ingenieria	Rendimiento economico	Rendimiento global					
<b>Proyectos de 4-carriles y 2-carriles</b>															
<b>B</b>	1	N-71 from Kimball South	Super 2	\$23	15	1,795	0.474	●	●	●					
<b>A</b>	2	US 26 from Minatare to US 385	carretera dividida de 4 carriles	\$80	18	4,114	0.683	○	●	●					
<b>B</b>	3	US 26 from Wyoming State Line to Morrill	carretera dividida de 4 carriles	\$38	8	5,495	1.079	●	●	●					
			Super 2	\$12				●	●	●					
<b>B</b>	4	US 385 from Alliance to South Dakota State Line	carretera dividida de 4 carriles	\$327	78	2,710	0.702	●	●	●					
			Super 2	\$117				●	●	●					
			4A	US 385 from Alliance to Chadron				carretera dividida de 4 carriles	\$247	59	2,660	0.837	●	●	●
			Super 2	\$89				●	●	●					
<b>B</b>	4B	US 385 from Chadron to South Dakota State Line	carretera dividida de 4 carriles	\$80	19	2,855	0.342	○	●	●					
			Super 2	\$28				●	●	●					

### Ejemplos de Paquetes con un total de \$100 millones o menos

Los paquetes A y B son ejemplos de una combinación de proyectos y son brindados solamente para propósitos ilustrativos. Estos paquetes tienen la intención de fomentar el debate acerca de las opciones para seleccionar los proyectos. El Departamento de Carreteras de Nebraska está interesado en escuchar sus opiniones acerca de estos paquetes y sus ideas sobre la combinación de proyectos.

Paquete	Costo	Millas Completadas
<b>A</b>	\$98	20
<b>B</b>	\$99	49

La Ingeniería, el Rendimiento Económico y Global refleja la relatividad de la puntuación de un proyecto a todos los otros proyectos en todo el estado.

- Proyecto anoto aproximadamente en el top 25 porciento
- ◐ Proyecto anoto aproximadamente en la media mediatad.
- Proyecto anoto aproximadamente en el último 25 porciento.

Tanto para la ingeniería y el rendimiento económico, las puntuaciones fueron desarrollados por separado para los proyectos rurales y urbanos.

<p><b><u>Rango de Choques</u></b> El rango de choques vehiculares refleja en promedio cuántos choques ocurren por cada 100 millones de millas vehiculares recorridas.</p>	<p><b><u>Ingeniería de Ejecución</u></b> Este rango toma en consideración la seguridad, cantidad de tránsito, porcentaje de carros y camiones, congestión vehicular, ahorro en tiempo de viaje, costos de operación vehicular, costos de las mejorías y mantenimiento, y costo de operación del camino.</p>	<p><b><u>Desempeño Económico</u></b> El rango es determinado al medir el crecimiento en empleos creados, monto de ingresos y producto estatal bruto.</p>	<p><b><u>Desempeño en General</u></b> El desempeño en general es calculado al combinar el rango de ingeniería con un valor de 60% con el rango de impacto económico con un valor de 40%.</p>
---	---	--	--

Paquete	ID	Descripcion	opciones de ambito	costo del proyecto (millones)	Longitud del proyecto (millas)	Promedio anual de transito diario proyectado (2035)	indice de colision	Rendimiento de ingenieria	Rendimiento economico	Rendimiento global	
<b>Proyectos de viaductos</b>											
A	B	5	L79E Melbeta Viaduct	viaducto	\$9	2	1,990	1.641	○	○	○
	B	6	L79E Minatare Viaduct	viaducto	\$8	2	1,965	1.807	○	○	○
		7	N-92 Lewellen Viaduct	viaducto	\$6	1	580	0.000	○	○	○
		8	US 26 Bayard South Viaduct	viaducto	\$14	3	1,330	1.717	○	○	○
	B	9	US 26 Bayard Viaduct	viaducto	\$9	2	2,290	0.822	○	◐	○
<b>Otros Proyectos</b>											
A	B	10	N-2 Underpass in Alliance	paso subterraneo	\$9	<1	12,055	0.994	◐	◐	◐
		11	N-87 from Rushville to White Clay	modernizacion de carretera de 2 carriles	\$34	21	950	1.527	◐	○	◐
	B	12	US 20 and US 385 East Junction in Chadron	mejoramientos de intersecciones	\$1	1	12,290	0.516	◐	○	◐