



WELCOME

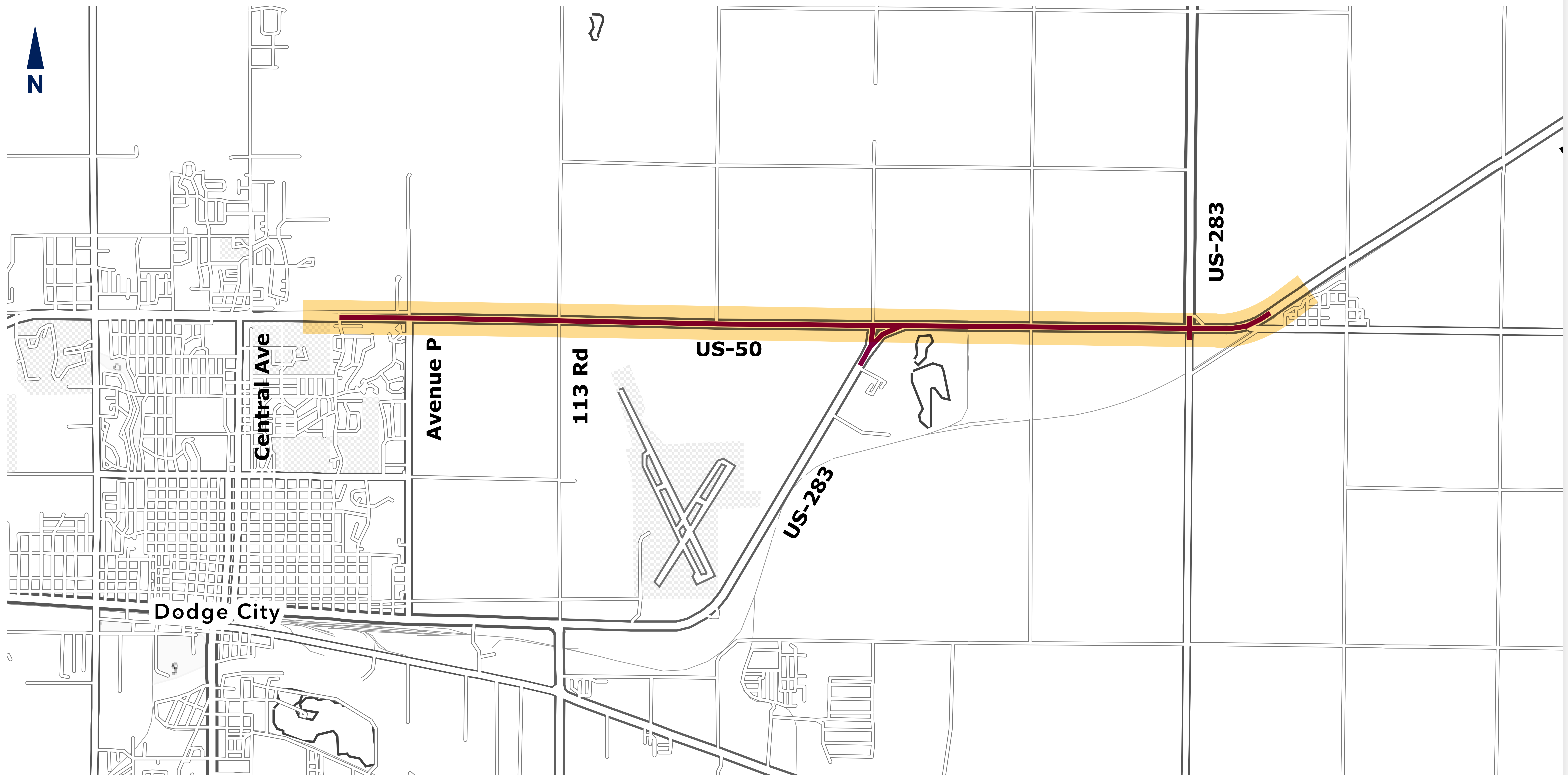
BIENVENIDOS

U.S. 50 EXPANSION DODGE CITY EAST PUBLIC MEETING

**REUNION PUBLICA DE LA EXPANSION U.S. 50
EN EL ESTE DE DODGE CITY**

PROJECT LIMITS

LÍMITES DEL PROYECTO



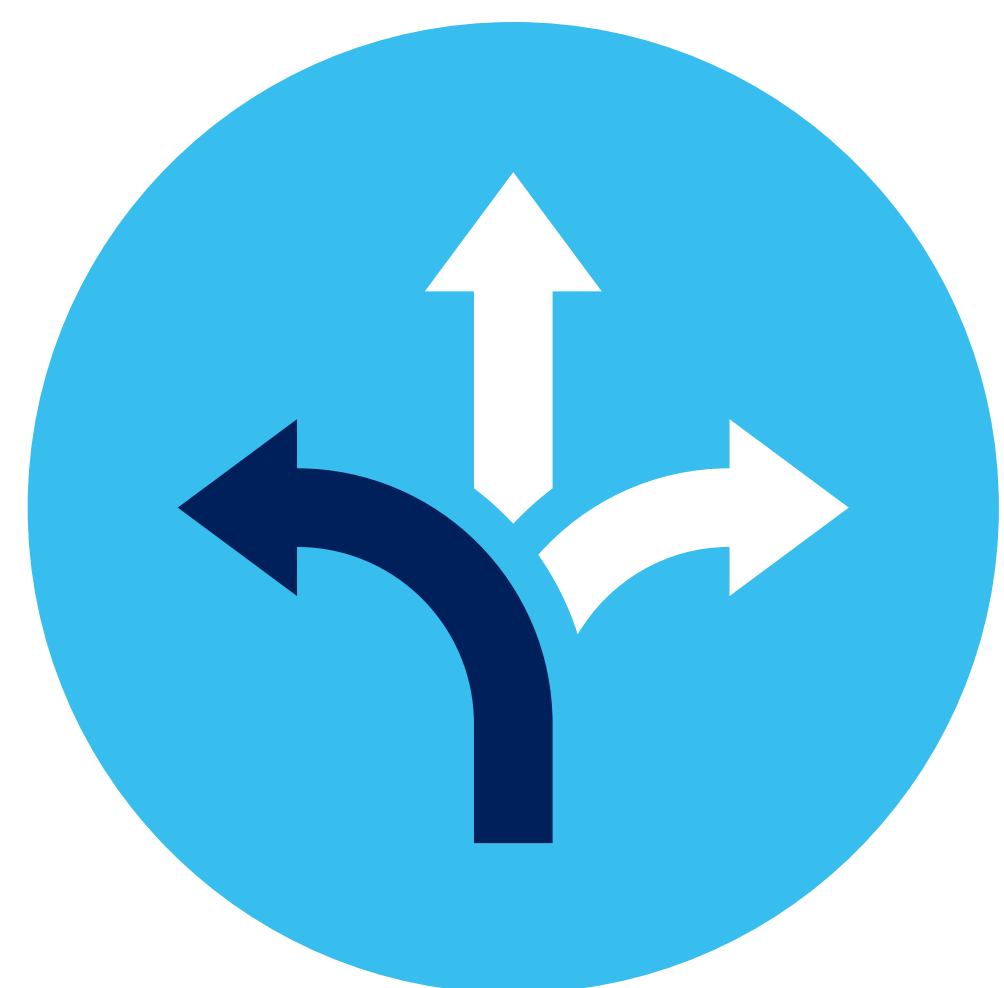
ABOUT THE PROJECT



U.S. 50 is a major east-west route in Kansas. The portion of the highway within the project area is a transportation artery for Dodge City and the surrounding areas, primarily used for residential and commercial access.



KDOT is looking into the possibility of expanding U.S. 50 to four lanes from Avenue P to U.S. 283 East Junction. The goal of this study is to explore potential solutions for enhancing safety and improving operations at both U.S. 50 and U.S. 283 junctions.



KDOT is proposing three alternatives at the two junctions – a traditional four-way intersection, a roundabout and a Restricted Crossing U-Turn (RCUT).

ACERCA DEL PROYECTO



La U.S. 50 es una ruta importante de este a oeste en Kansas. La parte de la carretera dentro del área del proyecto es un centro de transporte crucial para Dodge City y sus alrededores, utilizada principalmente para acceso residencial y comercial.



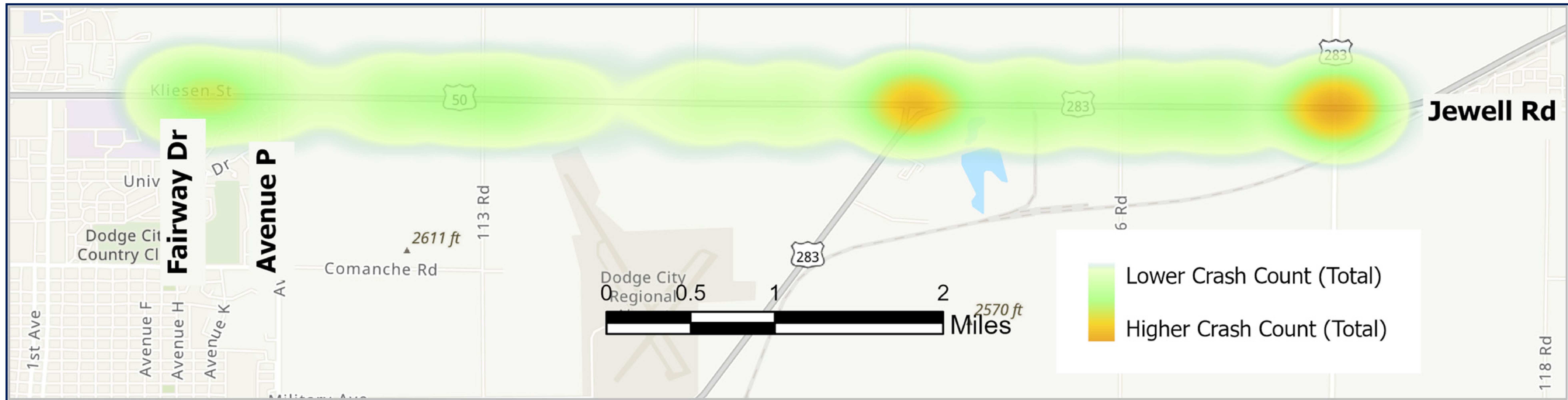
El objetivo de este estudio es explorar posibles soluciones para mejorar la seguridad y las operaciones en los cruces de la US 50 y la US 283.



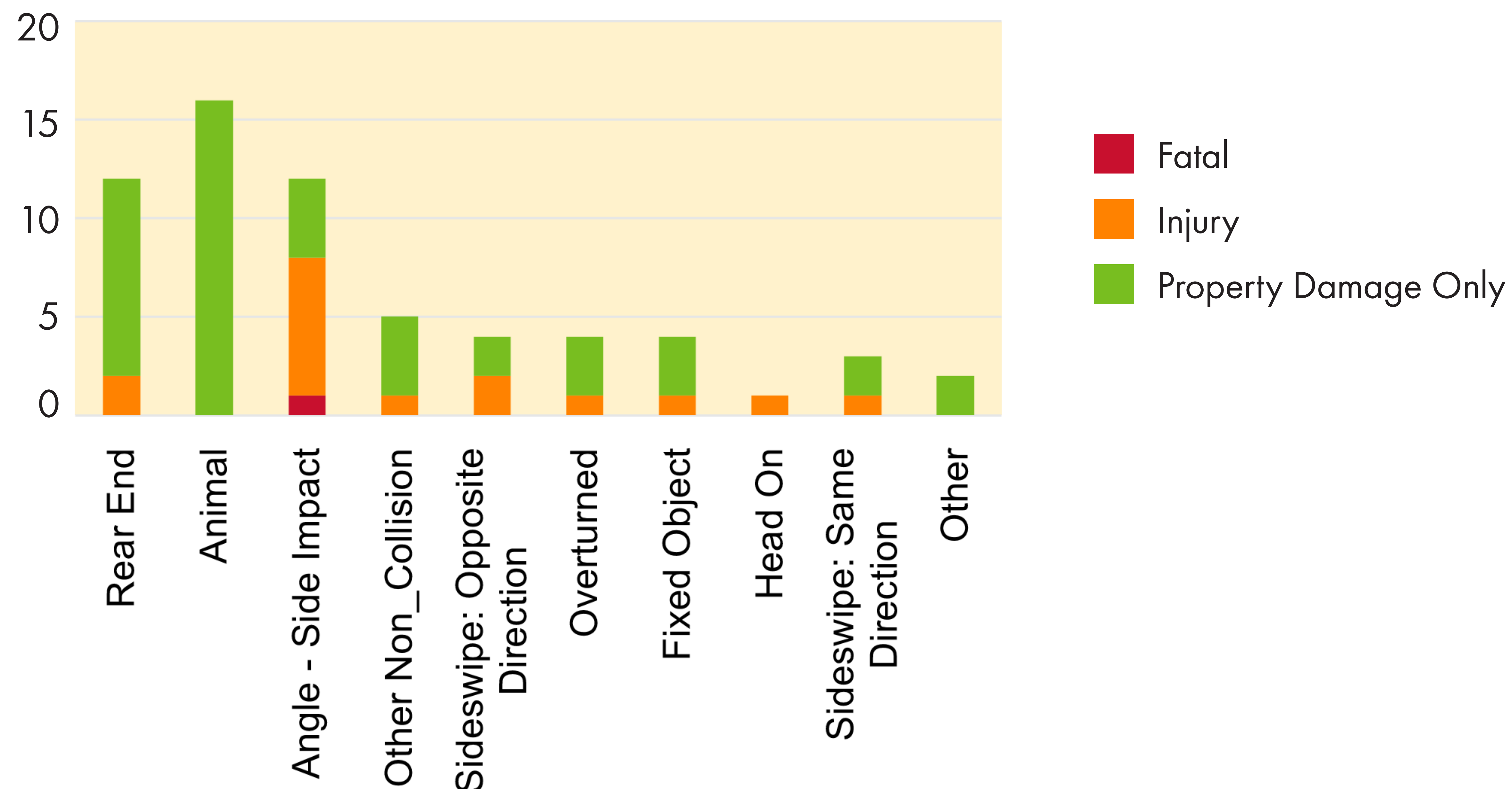
KDOT propone tres alternativas en los dos cruces: una intersección tradicional de cuatro vías, una rotonda y un giro en U de cruce restringido (RCUT).

SAFETY

Between 2017 and 2021, there were 53 crashes on the study corridor, resulting in 16 injuries and one fatality.

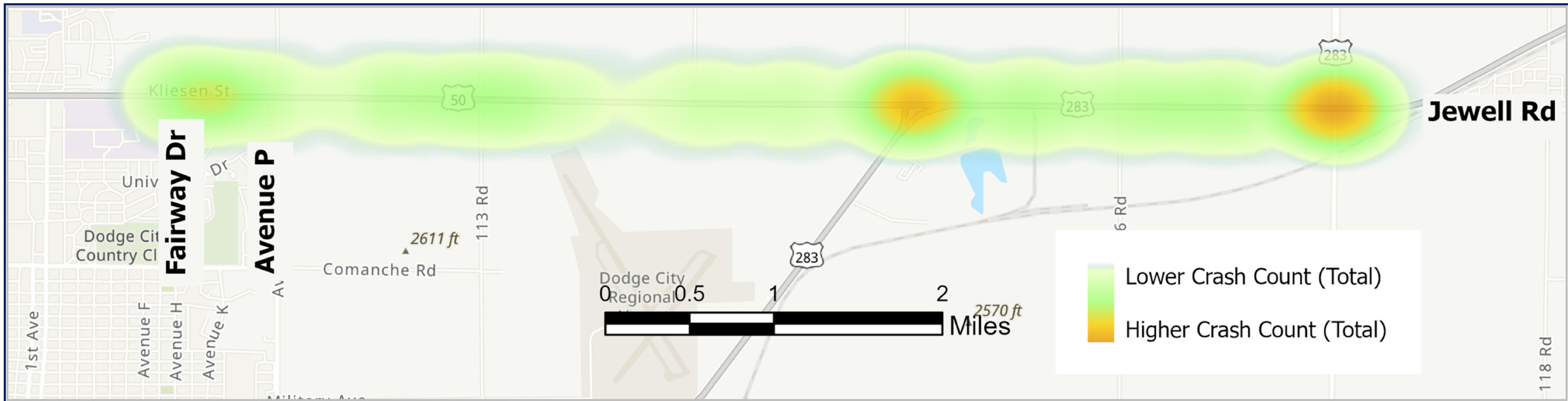


Crashes by collision types and severity:

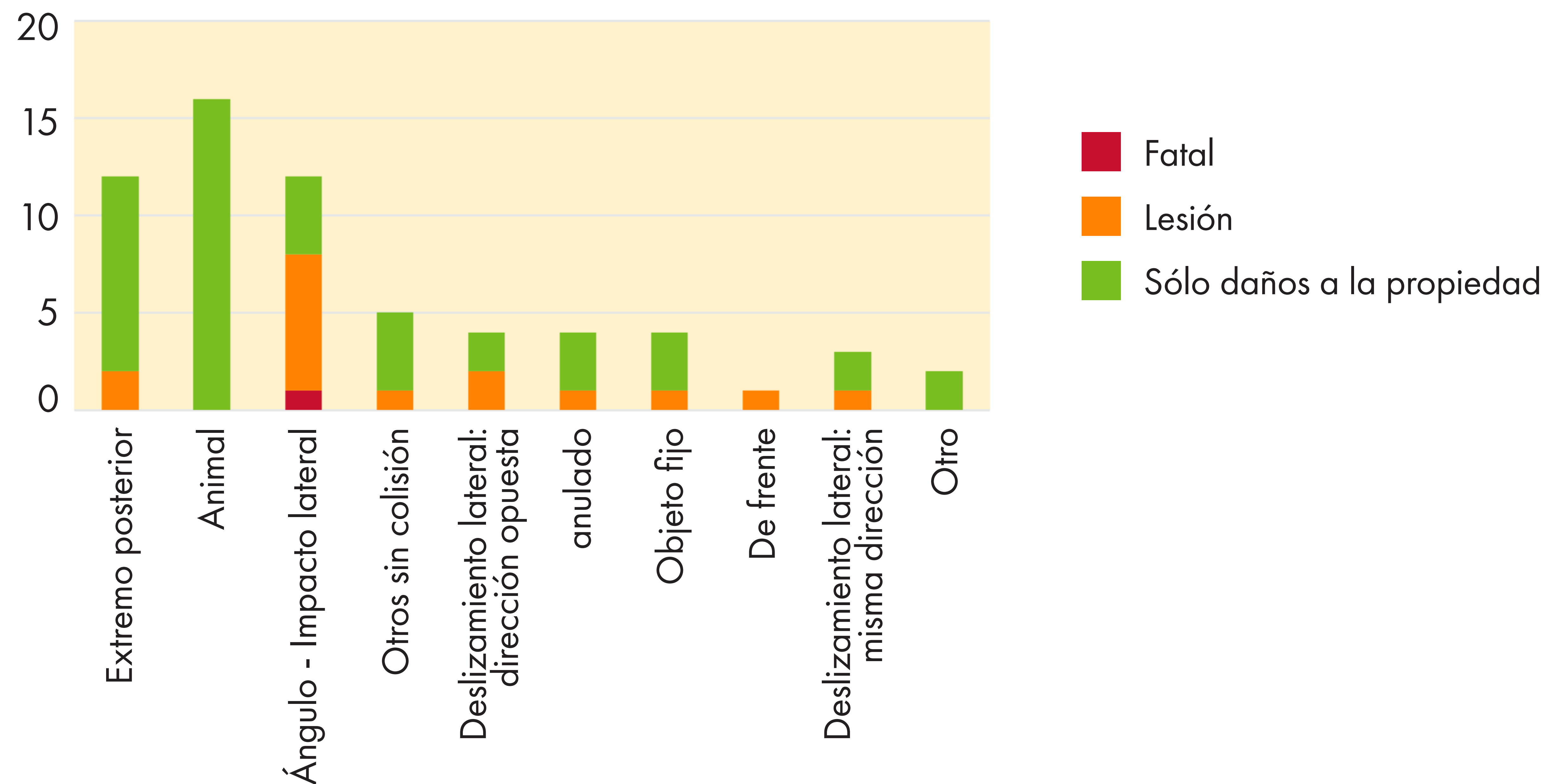


SEGURIDAD

Entre 2017 y 2021, hubo 53 choques en el corredor del estudio, que resultaron en 16 heridos y una muerte.



Choques por tipos de colisión y gravedad:



POTENTIAL DEVELOPMENTS

Dodge City is a rapidly growing community. The growth will only increase traffic levels.



POSIBLES DESARROLLOS

Dodge City es una comunidad en rápido crecimiento. El crecimiento sólo aumentará los niveles de tráfico.



ALTERNATIVE 1: TRADITIONAL 4-WAY INTERSECTIONS

ALTERNATIVA 1: INTERSECCIONES TRADICIONALES DE 4 TRAMOS

X = Loss of Access



Western End | Final de proyecto oeste



Eastern End | Final de proyecto este

ALTERNATIVE 1: TRADITIONAL 4-WAY INTERSECTIONS

Similar to the existing junctions, this alternative features four-way, signalized interchanges.

Pros:

- Provides standard turning movements for all directions
- Traditional intersection easily understood by motorists
- Fits within existing right-of-way

Cons:

- Future increasing delays for north-bound left turn movement
- Does not reduce angle crashes or crash severity
- Maintains high speeds at intersections, where most crashes occur

ALTERNATIVA 1: INTERSECCIONES TRADICIONALES DE 4 TRAMOS

Al igual que los cruces existentes, esta alternativa cuenta con intercambios señalizados de cuatro vías.

Ventajas:

- Proporciona movimientos de giro estándar para todas las direcciones
- Intersección tradicional fácilmente entendida por los conductores
- Se ajusta al derecho de vía existente

Contras:

- Futuras demoras crecientes para el movimiento de giro a la izquierda en dirección norte
- No reduce los choques en ángulo ni la gravedad del choque
- Mantiene altas velocidades en las intersecciones, donde ocurren la mayoría de los choques

ALTERNATIVE 2: ROUNDABOUTS

ALTERNATIVA 2: GLORIETAS

X = Loss of Access



Western End | Final de proyecto oeste



Eastern End | Final de proyecto este

ALTERNATIVE 2: ROUNDABOUTS

Roundabouts are circular intersections designed to direct movement counterclockwise.

Pros:

- Converts all left-turns to right turns, which reduces the number and severity of potential conflicts
- Provides lower, safer, consistent speeds for all movements at the intersection
- Provides an entry feature for the City
- Introduces a natural speed transition for the urban area
- Provides safety benefits as compared to a traditional intersection

Cons:

- Not a typical intersection for a high-speed facility (although KDOT has used roundabouts in high-speed areas in other parts of the state)
- Driver understanding can be an issue with multi-lane roundabouts (although a full multi-lane roundabout would likely not be needed here)
- Requires advanced curvature on the high-speed roadways approaching the intersection to gradually “step-down” speeds
- Additional cost for potential additional ROW

ALTERNATIVA 2: GLORIETAS

Las glorietas son intersecciones circulares diseñadas para dirigir el movimiento en sentido antihorario.

Ventajas:

- Convierte todos los giros a la izquierda en giros a la derecha, lo que reduce el número y la gravedad de posibles conflictos
- Proporciona velocidades más bajas, más seguras y consistentes para todos los movimientos en la intersección
- Proporciona una función de entrada para la ciudad
- Introduce una transición de velocidad natural para el área urbana
- Proporciona beneficios de seguridad en comparación con una intersección tradicional

Contras:

- No es una intersección típica para una instalación de alta velocidad (aunque KDOT ha utilizado rotondas en áreas de alta velocidad en otras partes del estado)
- La comprensión del conductor puede ser un problema con las rotondas de varios carriles (aunque aquí probablemente no sería necesaria una rotonda completa de varios carriles)
- Requiere una curvatura avanzada en las carreteras de alta velocidad que se acercan a la intersección para reducir gradualmente la velocidad.
- Costo adicional por posible derecho de vía adicional

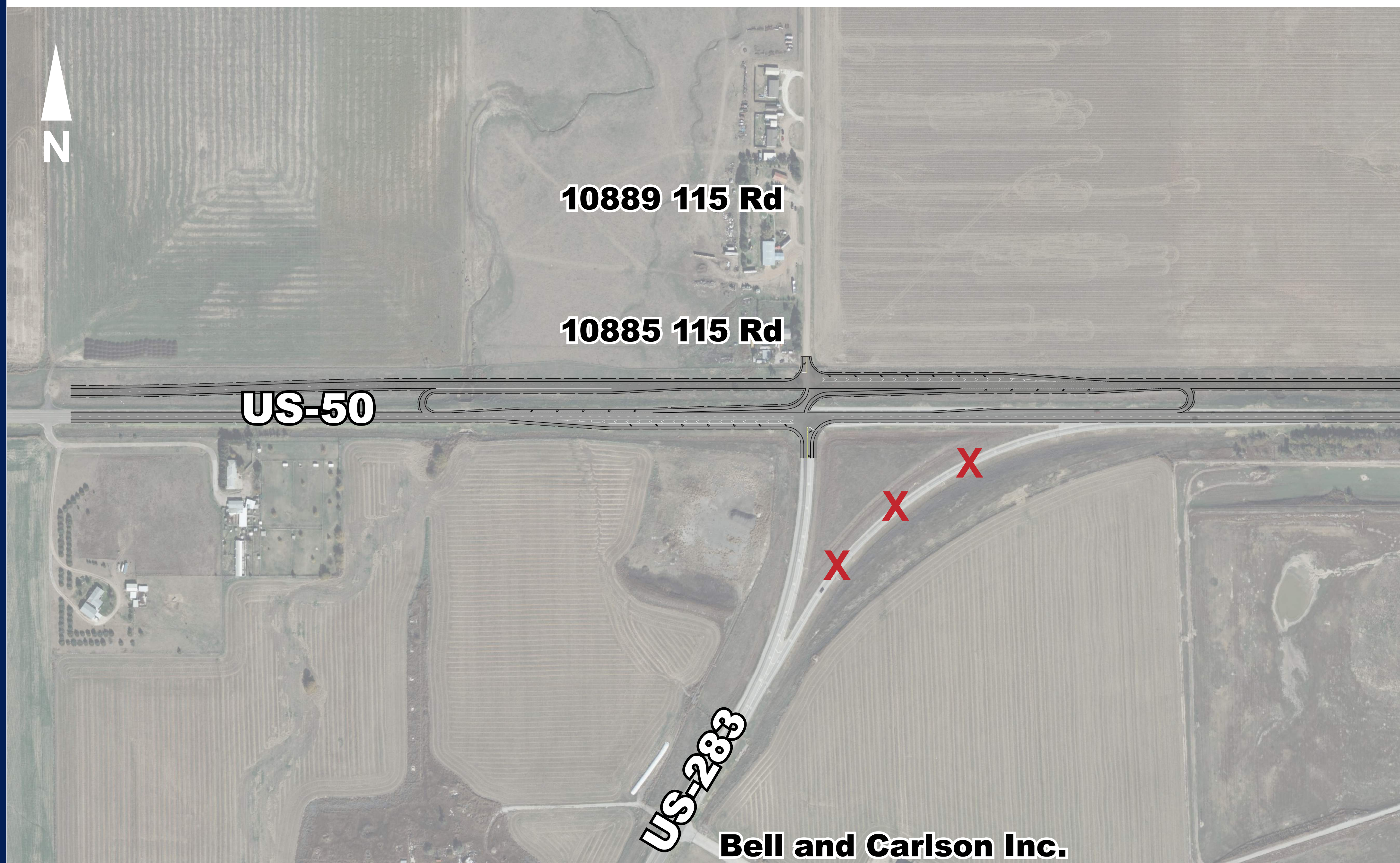
ALTERNATIVE 3:

R-CUTs

ALTERNATIVA 3:

CORTES R

X = Loss of Access



Western End | Final de proyecto oeste



Eastern End | Final de proyecto este

ALTERNATIVE 3: R-CUTs

Restricted Crossing U-Turn (RCUT) modifies how side road traffic crosses or turns left at the highway by re-routing left-turn and through vehicles from the side road.

Pros:

- Fits within existing right-of-way
- Converts left turns to right turns and simple U-turns
- Reduces number of intersection conflict points
- Reduces number of crashes and crash severity
- Addresses the poorest operating movement at the west junction (north-bound left-turn)
- Right-in/Right-out concept is easily understood by drivers

Cons:

- Adds out-of-direction and extra travel for side-street lefts and throughs
- Maintains high speeds at intersections (although most significant conflicts are eliminated)
- Introduces right-to-left “weave” with accelerations/decelerations
- Additional cost for increased pavement for acceleration/deceleration lanes

ALTERNATIVA 3: CORTES R

El giro en U de cruce restringido (RCUT) modifica la forma en que el tráfico lateral cruza o gira a la izquierda en la autopista desviando el giro a la izquierda y a través de vehículos desde el camino lateral.

Ventajas:

- Se ajusta al derecho de vía existente
- Convierte giros a la izquierda en giros a la derecha y giros en U simples
- Reduce el número de puntos de conflicto en las intersecciones
- Reduce el número de choques y su gravedad
- Aborda el movimiento operativo más deficiente en el cruce oeste (giro a la izquierda en dirección norte)
- Los conductores entienden fácilmente el concepto de entrada y salida

Contras:

- Agrega viajes fuera de dirección y adicionales para calles laterales a la izquierda y a través
- Mantiene altas velocidades en las intersecciones (aunque se eliminan los conflictos más importantes)
- Introduce un “inclinación” de derecha a izquierda con aceleraciones/desaceleraciones
- Costo adicional por aumento de pavimento para carriles de aceleración/desaceleración

NEXT STEPS

WE ARE HERE

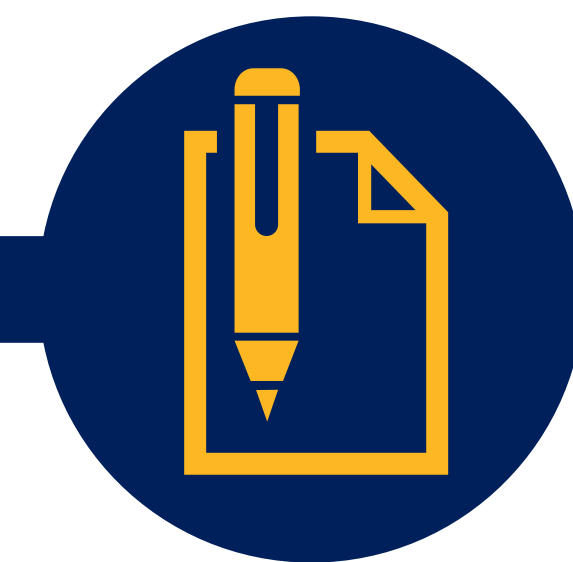


DISCOVERY PHASE

(February 2023 – March 2024)

KDOT is in the early stages of exploring the expansion of U.S. 50 to four lanes from the east city limits of Dodge City (Avenue P) to the U.S. 283 east junction.

KDOT is engaging with the public to discuss the purpose and need for the project. Three alternatives are being explored as solutions.



DESIGN & RIGHT-OF-WAY*

(2024 – 2028)

KDOT works to finalize the design and determine ROW needs, as well as highlight where public input has been used to improve the proposed solution.



LETTING**

(2028)

Contractors and interested parties are notified that the project is out for bid with selection and construction to begin soon.



CONSTRUCTION**

(2028 – 2030)

KDOT will continue to communicate information on road closures, detours, and other construction impacts with stakeholders throughout the construction.

* Pending approval for the IKE Construction Pipeline.

** This project is not yet funded for construction. A construction timeline would be provided once selected for the IKE Construction Pipeline.

PRÓXIMOS PASOS

ESTAMOS AQUÍ

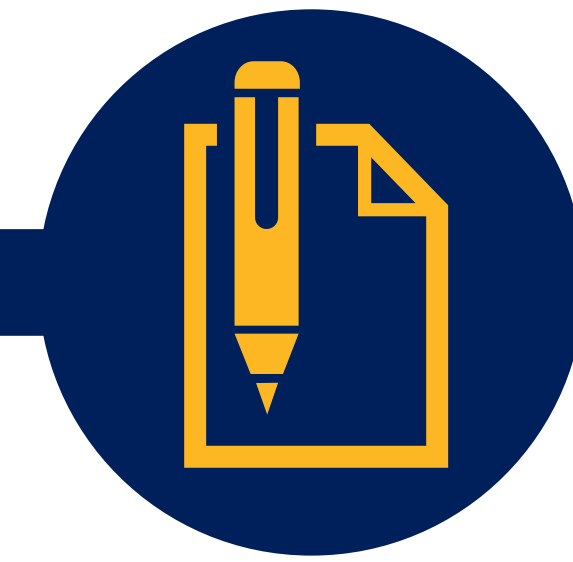


FASE DE DESCUBRIMIENTO

(febrero 2023 – marzo 2024)

KDOT se encuentra en las primeras etapas de exploración de la expansión de la US 50 a cuatro carriles desde los límites este de la ciudad de Dodge City (Avenue P) hasta el cruce este de la US 283.

KDOT está interactuando con el público para discutir el propósito y la necesidad del proyecto. Se están explorando tres alternativas como soluciones.



DISEÑO Y DERECHO DE VÍA*

(2024 – 2028)

KDOT trabaja para finalizar el diseño y determinar las necesidades de ROW, así como resaltar dónde se han utilizado los aportes del público para mejorar la solución propuesta.



LICITACIÓN PÚBLICA**

(2028)

Se notifica a los contratistas y a las partes interesadas que el proyecto está en licitación y que la selección y la construcción comenzarán pronto.



CONSTRUCCIÓN**

(2028 – 2030)

KDOT continuará comunicando información sobre cierres de carreteras, desvíos y otros impactos de la construcción con las partes interesadas durante toda la construcción.

* Pendiente de aprobación para el programa de Construcción IKE.

** Este proyecto aún no cuenta con fondos para su construcción. Se proporcionará un cronograma de construcción una vez seleccionado para el programa de Construcción IKE.



**THANK YOU
FOR COMING!**

¡GRACIAS POR VENIR!