



ROUTE 1 & 9 OVER NYS&W RAILWAY CONCEPT DEVELOPMENT PHASE - PUBLIC INFORMATION CENTER TRANSCRIPT SPANISH

Slide 1 – Introducción

0:00

Bienvenido al centro de información pública virtual para el proyecto de reemplazo de puente, seguridad y mejoras operativas de la ruta 1 y 9 sobre New York Susquehanna and Western Railway. La mayor parte del proyecto está ubicado en el distrito de Fairview del condado de Bergen, con una pequeña sección de la parte sur del proyecto ubicada en el municipio de North Bergen en el condado de Hudson.

El Departamento de Transporte de Nueva Jersey (NJDOT) se compromete a proporcionar mejoras en el transporte que equilibren mejor las necesidades de transporte, el medio ambiente, las preocupaciones de la comunidad y los costos. Este Centro Virtual de Información Pública tiene objetivo de compartir información sobre este proyecto, el estado actual del proyecto y solicitar comentarios del público.

Slide 2 - Agenda

00:52

Cubriremos los siguientes temas durante este Centro Virtual de Información Pública:

- Una descripción general del proceso de entrega de proyectos del NJDOT
- El área de estudio del proyecto y las condiciones existentes
- Un resumen de los elementos de diseño de calidad inferior dentro los límites del proyecto
- El Propósito y Necesidad del proyecto y las Metas y Objetivos del proyecto
- Las Alternativas estudiadas
- Una descripción de la Alternativa Preferida Preliminar, denominada PPA
- Un resumen de la Secuencia de Construcción anticipada para el PPA
- El cronograma del proyecto y los próximos pasos
- Y finalmente, al final de la presentación, se le va a dar información sobre cómo enviar comentarios y hacer preguntas sobre el proyecto.

Slide 3 - Proceso de entrega de proyectos del NJDOT

01:49

Este proyecto se encuentra en la fase de desarrollo de concepto, o CD, en el proceso de entrega de proyectos del NJDOT. Esta fase incluye la evaluación de las condiciones existentes, la detección de impactos ambientales, el desarrollo de alternativas, la participación de la comunidad y la selección de una alternativa preferida preliminar. Se espera que la fase actual se complete a fines de 2022.

En la siguiente fase del proyecto, Ingeniería Preliminar, se refina más el PPA y se cuantifican los derechos de paso y los impactos ambientales y se aprueba el Documento Ambiental.

Slide 4 - Área de estudio del proyecto

02:30

El proyecto de reemplazo de puente, seguridad y mejoras operativas de la ruta 1 y 9 sobre New York Susquehanna and Western Railway está ubicado aproximadamente a 3 millas al norte de la Ruta 495 y aproximadamente a 1 milla y media al sur de la Ruta 46. Las Ruta 1 y 9 es un corredor muy transitado tanto para viajeros y residentes que actúa como la vía de conexión principal de la ruta 46 a la ruta 495 y a la ciudad de Nueva York.



ROUTE 1 & 9 OVER NYS&W RAILWAY CONCEPT DEVELOPMENT PHASE - PUBLIC INFORMATION CENTER TRANSCRIPT SPANISH

Slide 5 - Área de estudio del proyecto

Slide 6 - Área de estudio del proyecto

03:02

El proyecto comienza en 91st Street en North Bergen en el condado de Hudson y se extiende hasta Fairview Avenue en Fairview Borough en el condado de Bergen. Hay un semáforo existente en cada extremo del proyecto.

El área del proyecto está muy desarrollada con negocios comerciales e industriales a ambos lados de la carretera.

El límite de velocidad publicado es de 35 millas por hora, al norte de Division Street. El límite de velocidad es de 40 millas por hora al sur de Division Street.

Slide 7 - Área de estudio del proyecto

Slide 8 - Área de estudio del proyecto

03:39

Una mirada más cercana a la sección sur del proyecto muestra que el cementerio de Fairview está ubicado justo al este del puente y está bifurcado por el derecho de paso de New York Susquehanna y Western Railway. La instalación de transferencia de Waste Management está ubicada justo al norte del puente en el lado oeste de la Ruta 1 y 9.

La alineación de la carretera tiene una curva horizontal deficiente ubicada justo al norte del puente.

Slide 9 - Área de estudio del proyecto

Slide 10 - Área de estudio del proyecto

Slide 11 - Área de estudio del proyecto

04:10

En el extremo norte del proyecto, la alineación vial existente consiste en otra curva horizontal de calidad inferior ubicada en West Prospect Avenue.

Sedore Avenue es una calle de un solo sentido en dirección sur que se conecta con la Ruta 1 y 9 en un ángulo sesgado justo al norte de Prospect Avenue.

Slide 12 - Condiciones de las carreteras existentes

04:32

La ruta 1 y 9 consiste de cuatro carriles de 10 pies de ancho, dos en dirección norte y dos en dirección sur. Los carriles se amplían a 12 pies de ancho en los caminos al puente.

No hay carriles de emergencia presentes dentro de los límites del proyecto.

El área del borde de la carretera consta de aceras de ancho variable a ambos lados de la carretera con postes de servicios públicos y entradas de vehículos que acceden a las propiedades contiguas.



ROUTE 1 & 9 OVER NYS&W RAILWAY CONCEPT DEVELOPMENT PHASE - PUBLIC INFORMATION CENTER TRANSCRIPT SPANISH

Slide 13 - Información sobre carreteras existentes

05:05

No hay carriles exclusivos para girar a la izquierda desde la Ruta 1 y 9 hacia las calles laterales adyacentes.

Los muros de concreto de altura variable están ubicados a lo largo del lado oeste de las ruta 1 y 9 desde Division Street hasta la propiedad de Waste Management en Private Road.

Slide 14 - Volúmenes de tráfico

05:25

Las horas pico a lo largo de las Ruta 1 y 9 ocurren de 7 am a 8 am y de 5:30 pm a 6:30 pm, siendo el pico de la tarde la hora más ocupada del día. Los volúmenes de tráfico son pesados en ambas direcciones, con un poco más de vehículos viajando hacia el norte durante la hora pico de la tarde. Las intersecciones de la Ruta 1 y 9 y 91st Street y la Ruta 1 y 9 y Fairview Avenue operan con condiciones de tráfico generalmente aceptables. Existe un exceso de capacidad limitado en la Ruta 1 y 9, por lo tanto, se necesitan dos carriles de circulación en cada dirección para mantener condiciones de tráfico aceptables.

Slide 15 - Tráfico

06:08

Se realizó una evaluación del estudio de autorización de semáforos en el cruce de la Ruta 1 y 9 y Private Road a la propiedad de Waste Management. El estudio concluyó que la intersección no justifica la instalación de un semáforo. El análisis de autorización de señales de tráfico se revisará en la fase de ingeniería preliminar del proyecto.

Slide 16 - Datos de accidentes

06:33

La Oficina de Ingeniería de Tránsito y Programas de Seguridad del Departamento de Transporte de Nueva Jersey proporcionó datos de choques a lo largo de la Ruta 1 y 9.

Los accidentes real de 2018 a 2020 fue de 7.27 accidentes por millón de millas de vehículos, que es ligeramente inferior a los accidentes en todo el estado de 2019 de 7.82 accidentes por millón de millas de vehículos.

2019 se está utilizando como año de referencia debido a la pandemia de COVID-19 y los cambios en los patrones de viaje como resultado de los cierres en todo el estado.

Se reportaron 129 accidentes dentro de los límites del proyecto entre 2018 y 2020. Una evaluación detallada muestra que la mayoría de los accidentes ocurrieron en las intersecciones señalizadas. No ocurrieron choques en la curva justo al norte del puente o en Private Road.

Slide 17 - Servicios públicos existentes

07:35

Los servicios aéreos que consisten en líneas eléctricas, telefónicas y de cable están apoyados en postes de servicios públicos de madera ubicados a ambos lados de la Ruta 1 y 9. Hay un sistema de alcantarillado sanitario existente que corre debajo de la Ruta 1 y 9 que se encuentra en malas condiciones con evidencia de infiltración y posibles secciones de tubería rotas. Las instalaciones de agua y gas también existen dentro de los límites del proyecto.



ROUTE 1 & 9 OVER NYS&W RAILWAY CONCEPT DEVELOPMENT PHASE - PUBLIC INFORMATION CENTER TRANSCRIPT SPANISH

Slide 18 - Condiciones del puente existente

08:04

La ruta 1 y 9 sobre el puente New York Susquehanna y Western Railway consta de tres tramos de vigas de acero forradas en concreto que se construyó originalmente en 1927 y se reconstruyó en 1942.

El puente proporciona 19 pies de espacio libre vertical sobre las vías del tren inactivas, que es menos que el estándar NJDOT de 23 pies de espacio libre vertical. El puente está en buenas condiciones en general; sin embargo, la plataforma de concreto está en malas condiciones. El puente también tiene un ancho de carretera inferior al estándar.

Slide 19 - Condiciones del puente existente

08:41

El puente de la ruta 1 y 9 tiene dos carriles de 12 pies en dirección norte y sur separados por una barrera mediana de concreto de 2 pies de ancho.

Hay una acera existente de 4 pies y 10 pulgadas de ancho en el lado este.

Varios servicios públicos subterráneos se apoyan y están ubicados debajo del puente existente.

Slide 20 - Condiciones del puente existente

09:07

La plataforma de concreto está en malas condiciones, como lo demuestran los parches de reparación visuales que se muestran en la foto debajo del puente a la derecha.

Se pueden observar rajaduras anchas en los pilares y estribos existentes.

Slide 21 - Condiciones del puente existente

09:23

Un canal de drenaje de concreto existente y una alcantarilla se encuentran debajo del tramo sur y deberán mantenerse durante la reconstrucción del puente.

Slide 22 - Muros de contención existentes

09:33

Los muros de concreto existentes soportan la Ruta 1 y 9 a lo largo del lado oeste de la carretera.

Estos muros permiten el camino de acceso a la propiedad de self-storage.

Slide 23 - Elementos de diseño de calidad inferior

09:46

Los siguientes elementos de diseño de calidad inferior han sido identificados dentro del área del proyecto:

- La ruta 1 y 9 consisten en cuatro carriles de 10 pies de ancho, aunque los carriles de 11 pies de ancho son el mínimo requerido, mientras que los carriles de 12 pies de ancho son los preferidos.
- No hay carriles de emergencia dentro de los límites del proyecto. Y se requieren carriles de emergencia de 8 pies de ancho.



ROUTE 1 & 9 OVER NYS&W RAILWAY CONCEPT DEVELOPMENT PHASE - PUBLIC INFORMATION CENTER TRANSCRIPT SPANISH

- Hay una distancia visual de parada deficiente en la cima vertical de la curva del puente
- La condición existente es buena para 25 millas por hora mientras que la velocidad de diseño es de 40 millas por hora.
- Los radios horizontales de las curvas están por debajo de los estándares.
- El espacio libre vertical sobre el ferrocarril es de 19 pies, mientras que 23 pies es el estándar del NJDOT sobre una línea ferroviaria activa.
- Y, el ancho de la carretera del puente también es deficiente.

Slide 24 - Ambiental

10:50

Las condiciones ambientales del sitio se pueden resumir de la siguiente manera:

Será necesaria la coordinación de la Oficina Estatal de Preservación Histórica ya que este puente se encuentra sobre el Registro Nacional de Elegibilidad Individual de Nueva York Susquehanna y el Túnel y Corte del Ferrocarril Occidental.

Hay una gran población de minorías y una población significativa de bajos ingresos en el área del proyecto.

Este proyecto se encuentra en un área de Mantenimiento tanto de material particulado fino PM 2.5 como de Monóxido de Carbono. Sin embargo, debido a la naturaleza del proyecto, es poco probable que haya algún impacto en la calidad del aire.

Dentro del área del proyecto hay varios sitios con casos del Departamento de Protección Ambiental de Nueva Jersey y una vía férrea que presenta un potencial de involucramiento con material regulado o sitios contaminados.

Slide 25 - Ambiental

11:47

El afluente Wolf Creek está ubicado debajo del puente, justo al sur del ferrocarril en el poste de la milla 60.70

El afluente Wolf Creek está clasificado como agua abierta del estado, y la zanja existente ubicada en el lado noreste del puente está clasificada como un humedal de valor de recurso ordinario.

Slide 26 - Propósito

12:12

El propósito del proyecto de la Ruta 1 y 9 sobre New York Susquehanna y Western Railway es reemplazar el puente existente (Estructura No. 0201-150) y la alcantarilla, y mejorar la seguridad (incluidos los peatones), la geometría de la carretera y las operaciones de tráfico en el sección de la Ruta 1 y 9 desde el poste de la milla 60.58 en North Bergen Township, condado de Hudson hasta el poste de la milla 61.10 en Fairview Borough, condado de Bergen.



ROUTE 1 & 9 OVER NYS&W RAILWAY CONCEPT DEVELOPMENT PHASE - PUBLIC INFORMATION CENTER TRANSCRIPT SPANISH

Slide 27 - Metas y objetivos

12:50

Las metas y objetivos del proyecto son:

- Minimice o elimine los elementos de diseño deficientes, como la distancia visual vertical y horizontal y los anchos de los carriles.
- Minimizar los impactos de la construcción al movimiento de vehículos y peatones.
- Minimizar los impactos en el derecho de paso y en las entradas de acceso.
- Minimizar los impactos a los negocios y propiedades a lo largo de la Ruta 1 y 9 y las calles laterales.
- Mantener las aceras a lo largo de la Ruta 1 y 9 junto con las rampas en las aceras de la ADA para los cruces de peatones.

Slide 28 - Análisis alternativo

13:30

Las siguientes alternativas fueron evaluadas durante la fase de Desarrollo del Concepto:

Alternativa 1 - Sin construir:

Esta alternativa supone que no habrá mejoras en la Ruta 1 y 9 sobre el puente New York Susquehanna y Western Railway y la carretera de acceso, que se utiliza como referencia para comparar las otras alternativas.

Alternativa 2 - Puente nuevo con espacio libre vertical de 14 pies:

Esta alternativa mejoraría la alineación horizontal y vertical y construiría un nuevo puente de un solo vano y reduciría el espacio libre vertical existente de 19 pies a 14 pies para reducir los impactos en el derecho de paso y al mismo tiempo brindar acceso vehicular debajo del puente. Sin embargo, New York Susquehanna and Western Railway no aprobó esta alternativa.

Alternativa 3 - Puente nuevo con espacio libre vertical de 17.5 pies:

Esta alternativa mejoraría la alineación horizontal y vertical y construiría un nuevo puente de un solo tramo y reduciría el espacio libre vertical existente de 19 pies a 17 pies y medio. New York Susquehanna and Western Railway sugirió y aprobó esta alternativa.

Alternativa 4 - Puente nuevo con espacio libre vertical de 19 pies:

Esta alternativa construiría un nuevo puente de un solo tramo que coincida con el espacio libre vertical existente de 19 pies. Sin embargo, esta fue una opción de mayor costo que resultó en la mayor parte de los impactos en el derecho de paso. La reconstrucción del puente con un espacio libre vertical estándar de 23 pies no fue posible debido a los impactos significativos en el derecho de paso y los costos del proyecto.

Alternativa 5: reemplazo de la superestructura del puente existente con ampliación del puente:

Esta alternativa consideró reemplazar la superestructura existente y mantener los estribos y pilares existentes, y mantuvo la actual alineación horizontal y vertical deficiente. Esta opción no permite carriles de circulación adecuados durante la construcción.



ROUTE 1 & 9 OVER NYS&W RAILWAY CONCEPT DEVELOPMENT PHASE - PUBLIC INFORMATION CENTER TRANSCRIPT SPANISH

Slide 29 - Alternativa Preferida Preliminar

15:48

En base a consultas con NJDOT, funcionarios locales y New York Susquehanna and Western Railway, se eligió la Alternativa 3 para la Alternativa Preferida Preliminar, como se muestra en este plan.

Slide 30 - Alternativa Preferida Preliminar

16:05

Una vista de cerca de la sección sur del proyecto muestra que

- El puente sobre New York Susquehanna and Western Railway se reemplazará por completo con una nueva estructura que proporciona un espacio libre vertical de 17 pies y medio sobre el ferrocarril inactivo.
- La curva horizontal se aplanará en el cementerio de Fairview mientras se cambia la alineación hacia el oeste, alejándose del cementerio. Se construirán nuevos muros de contención a lo largo del lado oeste de la calzada para limitar los impactos a las propiedades adyacentes.
- Se requiere una demolición parcial del edificio en Division Street y para el edificio más cercano a la Ruta 1 y 9 en la propiedad de Waste Management. Una casa residencial y el edificio de oficinas en la propiedad de almacenamiento también se verán afectados por el proyecto.

Slide 31 - Alternativa Preferida Preliminar

16:56

- La carretera de acceso tendrá un reemplazo de pavimento de profundidad total y se ampliará a carriles interiores de 11 pies y carriles exteriores de 12 pies en cada dirección, sin carriles de emergencia.
- Se proporcionará un carril para dar vuelta a la izquierda en Private Road en la propiedad de Waste Management.
- Se proporcionará una acera de 10 pies de ancho a ambos lados de la carretera
- Se construirán nuevos sistemas de drenaje y alcantarillado sanitario en todas partes.

Slide 32 - Alternativa Preferida Preliminar

17:29

La sección norte del proyecto muestra que

- Sedore Avenue se realineará para encontrarse con la Ruta 1 y 9 en un ángulo recto.
- Se modificará el semáforo en Fairview Avenue.
- Se proporcionarán actualizaciones de ADA en intersecciones y entradas de vehículos, según sea necesario.

Slide 33 - Perfil de la carretera PPA

17:47

El perfil de la carretera se diseñará para proporcionar un espacio libre vertical de 17 pies y medio sobre el derecho de paso del ferrocarril según lo solicitado por New York Susquehanna and Western Railway. La sección norte del proyecto mantendrá las pendientes de la calzada existente.



ROUTE 1 & 9 OVER NYS&W RAILWAY CONCEPT DEVELOPMENT PHASE - PUBLIC INFORMATION CENTER TRANSCRIPT SPANISH

Slide 34 - Perfil de carretera PPA

18:05

El perfil de la calzada se elevará de tres a cinco pies en los accesos al puente para proporcionar la distancia visual de parada estándar para la velocidad de diseño de 40 millas por hora.

Slide 35 - PPA Drenaje / Permisos

18:17

Hay áreas de drenaje fuera del sitio significativamente grandes que descargan en esta sección de las ruta 1 y 9 y el uso de la tierra del área de drenaje está completamente desarrollado con una gran área ocupada por el Cementerio de Fairview.

El proyecto está sujeto a las Reglas de Manejo de Aguas del NJDEP basadas en exceder un acre de alteración de la tierra a pesar de una reducción general en la cubierta impermeable.

Los permisos del NJDEP requeridos para el proyecto incluyen áreas de riesgo de inundación y humedales de agua dulce, junto con el cumplimiento de la gestión de aguas pluviales.

Sin embargo, no anticipamos la necesidad de instalaciones de gestión de aguas para este proyecto.

Slide 36 - Construcción del escenario

19:07

La construcción del puente se completará en dos etapas mientras se mantienen dos carriles hacia el norte y un carril hacia el sur del tráfico de la Ruta 1 y 9 en todo momento.

Debido a la proximidad del semáforo en 91st Street, mantener solo un carril en dirección norte provocaría importantes retrasos en el tráfico.

Será necesaria una etapa de construcción previa a la Etapa 1 para reubicar las instalaciones subterráneas y aéreas fuera de la huella propuesta de la calzada y el puente.

Slide 37 - Construcción del escenario

19:41

En la Etapa 1, el tráfico se mantendrá en la parte este del puente existente mientras se demuele la parte oeste del puente existente. El tráfico de peatones se mantendrá en el lado este del puente.

Slide 38 - Etapa 1 Construcción

19:58

Durante la Etapa 1, la parte oeste del puente propuesto se construiría con el ancho suficiente para acomodar tres carriles de tráfico en la próxima etapa.



ROUTE 1 & 9 OVER NYS&W RAILWAY CONCEPT DEVELOPMENT PHASE - PUBLIC INFORMATION CENTER TRANSCRIPT SPANISH

Slide 39 - Etapa 2 Construcción

20:10

En la Etapa 2, los dos carriles de tráfico hacia el norte y el carril de tráfico hacia el sur se cambiarán a la parte del puente construida en la Etapa 1. Se proporcionará una acera de cinco pies de ancho en el lado oeste del puente.

La parte este del puente restante será demolida.

Slide 40 - Etapa 2 Construcción

20:30

Durante la Etapa 2, se construirá la parte este del puente propuesto.

Por último, la acera del puente del oeste se construirá con un ancho total de 10 pies y estará abierta al tráfico de peatones.

Slide 41 - Calendario del proyecto

20:47

Los próximos pasos y el calendario previsto del proyecto son los siguientes:

- Este Centro de Información Pública Virtual.
- Se preparará el Informe de desarrollo del concepto, que describe y resume el trabajo completado en la fase de Desarrollo del concepto, y la fase de Desarrollo del concepto se completará en el invierno de 2022.
- La próxima fase de trabajo será la fase de Ingeniería Preliminar, en la que se refinará aún más la Alternativa Preferida Preliminar y se preparará la Documentación Ambiental, se espera que la fase de Ingeniería Preliminar comience en la primavera de 2023.
- El cronograma de la fase de Diseño Final y Construcción aún no se ha determinado.
- El Costo de Construcción aproximado actual de la Alternativa Preferida Preliminar es de \$31.3 Millones, excluyendo los costos de adquisición del derecho de vía.

Slide 42 - Comentarios

21:47

The New Jersey Department of Transportation appreciates your participation and comments. Thank you.

Gracias por tomarse el tiempo para revisar esta presentación sobre la fase de desarrollo del concepto para el reemplazo del puente la ruta U.S. 1 y 9 sobre New York Susquehanna, seguridad y mejoras operativas del puente ferroviario occidental.

Regrese al sitio web para completar la encuesta del proyecto y proporcione sus comentarios sobre el proyecto. Si tiene preguntas o comentarios específicos sobre el proyecto, puede enviarlos como parte de la encuesta al equipo del proyecto utilizando los campos de comentarios en el formulario de la encuesta.

Las preguntas generales también se pueden enviar por correo electrónico a Meredith Hammond de la Oficina de Relaciones Comunitarias y Constituyentes del Departamento de Transporte de Nueva Jersey a Meredith.Hammond@dot.nj.gov.

El Departamento de Transporte de New Jersey agradece su participación y comentarios. Gracias.