



ROUTE US 40/ROUTE NJ 50 BRIDGE OVER GREAT EGG HARBOR RIVER CENTRO DE INFORMACIÓN PÚBLICA

TRANSCRIPCIÓN EN ESPAÑOL

Diapositiva 1 - Introducción

00:00 Bienvenido al Centro Virtual de Información Pública del proyecto del Puente de la Ruta 40/Ruta 50 Sobre el Río Great Egg Harbor. El Departamento de Transportación de Nueva Jersey (NJDOT por sus siglas en inglés) se compromete a implementar mejoras de transporte que equilibren las necesidades de transportación, el medio ambiente, la opinión de la comunidad y el costo. Este Centro Virtual de Información Pública, el cual está abierto a todo el público, se está llevando a cabo para brindar información sobre el proyecto a residentes locales, funcionarios, empresas y al público en general.

Diapositiva 2 – Agenda de la Presentación

00:36 Durante este Centro Virtual de Información Pública se cubrirán los siguientes temas:

- Una visión general del área de estudio del proyecto
- Las condiciones existentes
- El propósito y la necesidad del proyecto, y otras metas y objetivos del proyecto
- Un resumen de las alternativas estudiadas
- Una descripción detallada de la Alternativa Preliminar Preferida, referida como la PPA, por sus siglas en inglés; y
- El programa anticipado del proyecto
- Al final de la presentación, se le proveerá información sobre cómo enviar comentarios y hacer preguntas sobre el proyecto.

Diapositiva 3 - Mapa de la Ubicación del Proyecto

01:12 El puente de la Ruta 40/Ruta 50 sobre el Río Great Egg Harbor se encuentra en Mays Landing, dentro del municipio de Hamilton, en el condado de Atlantic. La Ruta 40 y la Ruta 50 se unen en la intersección con la Ruta del Condado 616, cerca del lado izquierdo del mapa, y continúan como una vía doble de oeste a este hasta la intersección con la Ruta del Condado 559, a la derecha del mapa. Esta carretera se conoce localmente como Carretera Harding, y el puente en cuestión está resaltado en rojo. El área de estudio del proyecto se extiende desde la Avenida Central hasta River Drive (CR 617) por una distancia total de aproximadamente 1,700 pies.

El puente se encuentra en un entorno urbano con propiedades residenciales y comerciales que bordean el corredor de la Ruta 40. Inmediatamente al este del puente se encuentra Mays Landing Marina, la cual se accede por River Drive.

Diapositiva 4 – Información del Puente Existente

02:08 El puente existente se construyó en 1928 y lleva la Ruta 40 y la Ruta 50 sobre el Río Great Egg Harbor, el cual es influenciado por las mareas. Es una estructura de un solo tramo con una largo de 73'-0" y un ancho total de 54'-11".



ROUTE US 40/ROUTE NJ 50 BRIDGE OVER GREAT EGG HARBOR RIVER CENTRO DE INFORMACIÓN PÚBLICA

La superestructura consiste de tres vigas de acero revestidas de hormigón de 96" de profundidad con vigas de piso de acero revestidas de hormigón de 30" de profundidad que sostienen una losa de hormigón de 8.5" de grosor.

La subestructura consiste de estribos de gravedad de hormigón y muros laterales apoyados sobre pilotes de madera de 12" de diámetro.

Diapositiva 5 – Información del Puente Existente

02:49 El puente existente provee una vía de 40'-9" entre bordillos. Hay aceras a ambos lados del puente, sostenidas por ménsulas voladizas montadas sobre las vigas de acero del tablero. La acera del lado norte del puente tiene un ancho de 3'-6", detrás de una barandilla montada en el puente, pero no hay aceras presentes en las vías de acceso al puente. La acera en el lado sur del puente es de 5'-0" de ancho.

Conductos de Verizon, debajo de la acera norte, son los únicos servicios públicos que soporta el puente.

Diapositiva 6 – Información de la Carretera Existente

03:25 La Ruta 40/Ruta 50 es clasificada como una Arteria Principal Urbana dentro del área de estudio del proyecto, con un volumen de Tráfico Diario Promedio de alrededor de 26,000 vehículos por día.

Los límites de velocidad posteados son de 40 millas por hora en dirección oeste y 30 millas por hora en dirección este.

Diapositiva 7 – Información de la Carretera Existente

03:48 Al oeste del puente hay dos carriles con ambos carriles en dirección este y oeste con anchos que varían entre 12 y 14 pies de ancho. El arcén en dirección oeste varía entre 7 y 9 pies de ancho, y el arcén en dirección este, entre 4 y 7 pies.

Diapositiva 8 – Información de la Carretera Existente

04:06 Al este del puente, hay dos carriles para dirección directa y un carril para vehículos que giran a la derecha hacia River Drive desde el puente.

El carril en dirección oeste es de 16 pies de ancho. El carril de paso en dirección este y el carril de giro a la derecha son ambos de 10 pies de ancho. El arcén en dirección oeste varía entre 4 y 6 pies de ancho, y no hay arcén en dirección este.

Diapositivas 9 y 10 – Intersección Existente

04:30 Hay una intersección con semáforo de cuatro vías entre la Ruta 40/Ruta 50, River Drive y la Avenida Taylor al este del puente. El carril de giro a la derecha entre el puente y la intersección con River Drive es de aproximadamente 120 pies de largo. El ancho del arcén en dirección este cambia a lo largo del puente para dar cabida al carril de giro a la derecha.

ROUTE US 40/ROUTE NJ 50 BRIDGE OVER GREAT EGG HARBOR RIVER CENTRO DE INFORMACIÓN PÚBLICA

Diapositiva 11 – Utilidades

04:53 Entre las empresas de servicios públicos que poseen y operan instalaciones aéreas a lo largo de la Ruta 40/Ruta 50 se incluyen Comcast Cable, Atlantic City Electric y Crown Castle Fiber. Verizon Communications posee instalaciones telefónicas aéreas y subterráneas a lo largo de este tramo de la carretera. La Autoridad de Servicios Públicos del Municipio de Hamilton opera las instalaciones de alcantarillado y agua potable al este del puente.

Diapositiva 12 – Elementos de Diseño Deficientes

05:21 Durante este estudio, se identificaron dos condiciones que no cumplen con los requisitos actuales de diseño de carreteras. Primero, el estrechamiento del carril en dirección este que conduce al carril de giro a la derecha en River Drive es de solo 120 pies de largo, mientras que las normas de diseño actuales exigen un mínimo de 180 pies. Y segundo, el arcén en dirección oeste varía de 4 a 9 pies de ancho, mientras que las normas actuales exigen un mínimo de 8 pies.

Diapositivas 13 a 15 – Intersección Existente

05:49 En este proyecto se proponen mejoras a la intersección entre la Ruta 40/Ruta 50 con River Drive y Taylor Avenue debido a su proximidad al puente.

El radio del bordillo existente para el giro a la derecha hacia River Drive es estrecho, lo que provoca que camiones grandes se suban al bordillo y a la acera al tomar el giro.

Hay un poste de señal de tráfico nuevo en la esquina suroeste de la intersección porque el anterior fue golpeado por un camión que intentaba girar hacia River Drive en 2017.

Diapositiva 16 – Instalaciones Peatonales

06:24 Hay una acera a lo largo del lado sur de la Ruta 40/Ruta 50, pero no continúa más allá de la intersección. En la intersección hay un cruce peatonal con botones en los semáforos para los peatones que cruzan la Ruta 40/Ruta 50. Sin embargo, no hay aceras ni rampas en los extremos del cruce peatonal.

La ruta de autobús 553 de NJ Transit opera dentro del área de estudio del proyecto. Hay una parada de autobús a lo largo de la Ruta 40/Ruta 50, cerca de la intersección con Central Avenue, aproximadamente un cuarto de milla al oeste del puente.

Diapositiva 17 – Medio Ambiente en el Proyecto

07:01 El Río Great Egg Harbor es una vía fluvial de marea, y el proyecto se ubica en una zona costera, sombreada en rosa en la figura de la derecha. Por lo tanto, se espera que el proyecto obtenga los permisos necesarios según la Ley de Revisión de Instalaciones para Áreas Costeras (CAFRA por sus siglas en inglés) y las regulaciones de Desarrollo Costero.



ROUTE US 40/ROUTE NJ 50 BRIDGE OVER GREAT EGG HARBOR RIVER CENTRO DE INFORMACIÓN PÚBLICA

El área de estudio del proyecto también está situada dentro del Bosque de Pinos (Pinelands en inglés), y la carretera divide el Área de Manejo del Bosque de Pino de Nueva Jersey al norte y la Reserva Nacional de Pinos al sur.

Diapositiva 18 – Medio Ambiente en el Proyecto

07:31 El río está clasificado como Pineland Waters al norte del puente y Saline Waters al sur del puente.

El área de estudio del proyecto se encuentra dentro de un área de peligro de inundaciones por mareas.

Esta sección del Río Great Egg Harbor está clasificada como un Río Salvaje y Escénico y también está catalogada como un Hábitat Esencial Para Peces.

Varias especies amenazadas y en peligro de extinción catalogadas a nivel federal y estatal tienen hábitat potencial dentro del área del proyecto.

Diapositiva 19 – Recursos Culturales

08:00 El Distrito Histórico de Mays Landing está incluido en el Registro Nacional y en el Registro Estatal.

El puente existente no es un recurso que contribuya al Distrito Histórico.

Diapositiva 20 – Propósito y Necesidad

08:13 El propósito de este proyecto es reemplazar el puente con una estructura costo efectiva y de bajo mantenimiento.

El diseño del proyecto también considerará varias metas y objetivos además de abordar el Propósito y la Necesidad del proyecto, entre ellos:

- Aumentar la resiliencia del puente ante eventos extremos,
- Mantener el tráfico vehicular, peatonal y ciclista durante la construcción,
- Elevar la viga inferior del puente para cumplir con los requisitos de diseño actuales,
- Evitar o minimizar los impactos ambientales, a los servicios públicos y al derecho de paso,
- Acomodar a usuarios multimodales y garantizar el cumplimiento de la ADA,
- Acomodar proyectos futuros de ITS del NJDOT, así como mejoras MUA de la Municipalidad de Hamilton,
- Y, por último, minimizar o eliminar los elementos de diseño deficientes.

Diapositiva 21 – Alternativas para el Reemplazo del Puente

09:06 En este estudio se consideró una alternativa de “No-Construir” y cinco alternativas de construcción. La opción de “No-Construir” sirve como base para la evaluación de las alternativas de construcción. Al inicio del estudio, la Alternativa 2 - Rehabilitar el Puente Existente, fue eliminada para consideración detallada debido al estado de la subestructura. Las cuatro alternativas de construcción restantes que se estudiaron en detalle son:



ROUTE US 40/ROUTE NJ 50 BRIDGE OVER GREAT EGG HARBOR RIVER CENTRO DE INFORMACIÓN PÚBLICA

- Alternativa 3 – Desplazar la Alineación del Puente Hacia el Norte con tres fases de construcción
- Alternativa 4 – Desplazar la Alineación del Puente hacia el Norte con cuatro fases de construcción
- Alternativa 5 – Mantener la Alineación del puente existente y mantener el tráfico con un desvío o con un carril de tráfico alternante.
- Alternativa 6 – Mantener la alineación del puente existente con el uso de un puente temporero para mantener ambos carriles de tráfico, la cual fue seleccionada como la Alternativa Preliminar Preferida (PPA por sus siglas en inglés)

Diapositiva 22 – Mantener la Alineación Existente con un Puente Temporero – Alternativa Preliminar Preferida

10:05 La Alternativa Preferida Preliminar ofrece una estructura de un solo tramo de 73'-6" de largo. La superestructura propuesta consistirá de vigas NEXT de hormigón pretensado, y la subestructura estará compuesta por estribos hormigonados in situ apoyados sobre pilotes hincados.

El nuevo puente se construirá en la huella de la estructura existente para mantener la alineación de la carretera actual y elevará la viga inferior de la estructura aproximadamente cuatro pies y medio.

La construcción se completará en cuatro fases y se mantendrán ambas direcciones de tráfico durante la construcción de un puente temporero ubicado inmediatamente al norte del puente existente.

Diapositivas 23 y 24 – Sección del Puente Propuesto

10:46 El puente propuesto proporciona un camino libre de 52 pies entre bordillos, que es 11'-3" más ancho que el puente existente.

La sección propuesta proporciona dos carriles de 12 pies, un carril de giro a la derecha de 12 pies, circulado en rojo, dos arcenes de 8 pies y una acera de 6 pies a lo largo del lado sur de la carretera.

Diapositivas 25 a 30 – Plan y Perfil

11:09 El puente y los muros de contención propuestos se muestran en azul en la vista en planta en la mitad superior de este dibujo, y el perfil de la carretera que muestra la parte superior de la carretera se muestra en la parte inferior.

La PPA mantendrá el largo del tramo actual de aproximadamente 74 pies. La ubicación del puente actual se muestra en naranja, lo que indica que el nuevo puente estará en la misma ubicación que el puente existente y mantendrá la misma apertura de paso del río entre los estribos.

En la intersección, se instalarán nuevas señales de tráfico y se proporcionarán cruces peatonales en los cuatro tramos de la intersección para cumplir con los estándares actuales.

ROUTE US 40/ROUTE NJ 50 BRIDGE OVER GREAT EGG HARBOR RIVER CENTRO DE INFORMACIÓN PÚBLICA

Se mejorará el radio de giro a la derecha hacia River Drive, lo que requerirá un muro de contención a lo largo de la propiedad de Mays Landing Marina para limitar los impactos a la propiedad.

Y finalmente, el perfil de la carretera muestra que el nuevo puente no cambiará la elevación de la superficie de la carretera.

Diapositivas 31 y 32 – Alternativa Preferida Preliminar

12:13 La estructura propuesta será aproximadamente 6 pies más ancha que la existente. Se conservará la línea de fascia sur cerca de la propiedad de Mays Landing Marina y se ensanchará el puente hacia el norte.

La superestructura propuesta es menos profunda que la existente y se anticipa que el espacio libre debajo del puente aumentará aproximadamente cuatro pies y medio.

Diapositivas 33 a 36 – Plan de Fase de Construcción – Fase 1

12:39 La siguiente serie de diapositivas mostrará las fases de construcción y el control del tráfico para el proyecto. En cada diapositiva, la demolición se muestra en la mitad superior y la construcción propuesta en la inferior. Secciones transversales del puente orientadas al este hacia River Drive, enseñando la demolición y la construcción, se muestran en el lado izquierdo del dibujo. Estos esquemas de las fases de construcción utilizan la siguiente paleta de colores, como se muestra en la leyenda en la esquina inferior derecha:

- La fase actual de demolición se muestra en naranja.
- La fase actual de construcción se muestra en rojo.
- La construcción de la fase anterior se muestra en azul.
- Las estructuras temporales construidas en fases anteriores se muestran en verde.

En la Fase 1 se construye un puente peatonal temporero. Primero, el tráfico se desvía hacia el lado norte del puente como lo muestran las flechas de tráfico.

Luego, se demolerán parcialmente los muros laterales existentes del lado sur.

A continuación, se construirá un puente peatonal temporero para mantener el acceso peatonal a través del río en fases posteriores. Los servicios públicos aéreos y subterráneos se reubicarán en el puente peatonal temporero. El acceso peatonal se mantendrá en la estructura existente durante la construcción del puente peatonal temporero.

Diapositivas 37 a 40 – Plan de Fase de Construcción – Fase 2

14:04 En la Fase 2 se construye el puente vehicular temporero.

La Fase 2 comienza con la apertura del puente peatonal temporero y el desplazamiento del tráfico hacia el lado sur del puente existente.

En esta fase se demolerá la acera norte del puente para dar cabida al puente vehicular temporero.



ROUTE US 40/ROUTE NJ 50 BRIDGE OVER GREAT EGG HARBOR RIVER CENTRO DE INFORMACIÓN PÚBLICA

Luego, se construirá un puente vehicular temporero y una carretera de desvío al norte de la estructura existente.

Diapositivas 41 a 44 – Plan de Fase de Construcción – Fase 3

14:40 La construcción del nuevo puente comienza en la Fase 3.

Ambos carriles de tráfico se desplazan al puente temporero.

El resto de la estructura existente es entonces demolida.

Luego se construirá un puente con el ancho suficiente para dos carriles de tráfico en la siguiente fase.

Diapositivas 45 a 48 – Plan de Fase de Construcción – Fase 4

15:09 En la Fase 4, se eliminan ambos puentes temporeros y se construye la parte restante del puente propuesto.

El tráfico vehicular y peatonal se traslada a la parte del puente construida en la Fase 3.

Después del cambio de tráfico, se retirará el puente vehicular temporero y se demolerá el resto de la subestructura existente.

Posteriormente, se construirá el resto de la estructura propuesta y los muros de contención, y los servicios públicos aéreos y subterráneos se trasladarán a sus ubicaciones finales. Una vez reubicados los servicios públicos, se retirará el puente peatonal temporero y se establecerá el patrón de tráfico final.

Diapositiva 49 – Programa del Proyecto y Próximos Pasos

15:57 El proyecto se encuentra actualmente en la fase de Desarrollo Conceptual, cuya finalización está prevista para el otoño de 2025. La siguiente fase del trabajo es la de Ingeniería Preliminar, en la que se refina la PPA y se prepara el Documento Ambiental. Esta fase se anticipa que comience en la primavera de 2027. Los planos y documentos del contrato se completarán en la fase de Diseño Final, que comenzará en el otoño de 2028. Se anticipa que la construcción se ocurra entre la primavera de 2031 y la primavera de 2033.

Diapositiva 50 – Comentarios del Público

16:32 Gracias por tomarse el tiempo para conocer sobre el proyecto del Puente de la Ruta 40/Ruta 50 sobre el Río Great Egg Harbor.

Si tiene alguna pregunta o comentario sobre el proyecto, puede enviarlo utilizando los campos de comentarios en la encuesta o por correo electrónico a Rt4050Bridge@dewberry.com, o comuníquese con Sandra Opoku de la Oficina de Relaciones Gubernamentales y Comunitarias del NJDOT a SandraO.Opoku@dot.nj.gov.

El Departamento de Transportación de Nueva Jersey agradece su participación y comentarios.

Gracias.