Proyecto del puente del río Hackensack de la Ruta 4
Centro de Información Pública
Transcripción de la presentación

Número de diapositiva de presentación	Transcripción
1	Hola y bienvenido al Centro de información pública para la fase final de diseño del proyecto del puente sobre el río Hackensack de la Ruta 4 del Departamento de Transporte de Nueva Jersey, ubicado entre la ciudad de Hackensack y el municipio de Teaneck en el condado de Bergen en Nueva Jersey. Este Centro virtual de información pública está abierto desde el 27 de enero hasta el 7 de febrero para que todos los miembros del público pueden aprender sobre el proyecto en cualquier momento. La presentación en video estará disponible para ver en www.rt4hackensackriverbridge.comdurante el período de comentarios públicos que termina el 28 de febrero de 2025. Explicaremos cómo enviar preguntas y comentarios al final de la presentación. Las respuestas a las preguntas frecuentes se publicarán en este sitio web después del 7 de febrero de 2025.
2	En esta presentación, brindaremos información sobre los antecedentes del proyecto, identificaremos los límites de los hitos del proyecto, describiremos el estado del proyecto y el cronograma actual. Luego, se presentarán los componentes del diseño final, incluidos los planes de diseño del puente y la carretera, los planes de gestión de acceso, las características de diseño cerca de la propiedad de FDU, la ruta Hackensack futura del condado de Bergen y el proceso de permisos de recursos ambientales para el proyecto. Finalmente, brindaremos los esquemas de etapas de construcción e información de contacto para aquellos interesados en enviar preguntas o comentarios.
3	Ahora revisaremos los antecedentes del proyecto.
4	El Puente del Río Hackensack de la Ruta 4 cruza el río Hackensack, como se identifica dentro del rectángulo rojo, y conecta la ciudad de Hackensack con el municipio de Teaneck en el condado de Bergen de Nueva Jersey. El corredor del proyecto tiene aproximadamente media milla de longitud y se extiende más allá del puente a cada lado del río desde el poste de milla 5,69 de la Ruta 4 hasta el poste de milla 6,22. Junto al puente, dentro del corredor del proyecto, se encuentran The Shops at Riverside, el campus de la Universidad Fairleigh Dickinson, o FDU, siglas en inglés, además de muchos negocios y áreas residenciales en ambos municipios. Hay viajeros locales y regionales que viven, trabajan y se recrean dentro del corredor del proyecto y dependen de esta importante conexión del puente.
5	El puente se construyó en 1931 y tiene 94 años. Las calificaciones actuales del Informe de inspección de puentes del Departamento de Transporte de Nueva Jersey, o NJDOT, fueron malas para la calificación general de la cubierta y regulares para la calificación general de la estructura. Estas calificaciones indican que el puente tiene deficiencias estructurales. El puente tiene inspecciones programadas regularmente y es seguro para viajar. Tener deficiencias estructurales significa que se requiere un mantenimiento adicional para mantener el puente en buen estado. El propósito de este proyecto es reemplazar el puente con uno nuevo que elimine las deficiencias, cumpla con los estándares de diseño actuales y mejore la seguridad para los automovilistas y peatones.
6	Las condiciones actuales en el corredor del puente del río Hackensack de la Ruta 4 incluyen tres carriles de circulación de 11 pies de ancho en cada dirección. El ancho del arcén central, que es de 1 pie a cada lado de la barrera central, es insuficiente para

Número de diapositiva de presentación	Transcripción
	los estándares de diseño actuales. La acera existente de 3 pies está presente en ambos lados del puente, pero no en los accesos al puente. El diseño de la barandilla de protección no cumple con los estándares actuales. La velocidad indicada es de 50 millas por hora y el tráfico bidireccional promedio diario anual en 2020 fue aproximadamente 138,000 vehículos por día.
7	Las deficiencias de la carretera que este proyecto mejorará son el mal estado del pavimento, la barandilla de protección subestándar y la geometría deficiente de la carretera. El ancho de la acera es inadecuado a lo largo del puente y no existen instalaciones para peatones fuera de los límites del puente a lo largo de las vías de acceso. También hay rampas en las paradas de autobús existentes que no cumplen con los estándares establecidos en la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (ADA, sigla en inglés). Las deficiencias del puente incluyen que el puente es estructuralmente deficiente, con una cubierta en mal estado, un ancho de carril y arcenes deficientes y barandilla de puente subestándar. El puente tiene inspecciones programadas regularmente y es seguro para el tránsito. Las mejoras de diseño abordarán estas preocupaciones.
8	Este proyecto se encuentra en la fase final de diseño, FD, sigla en inglés, en el proceso de entrega de proyectos del Departamento de Transporte de Nueva Jersey. La primera fase fue el desarrollo del concepto, que incluyó la evaluación de las condiciones existentes; la evaluación de los impactos ambientales; el desarrollo de alternativas; la participación de la comunidad; y la selección de una alternativa preferida preliminar, conocida como PPA en inglés. La fase de desarrollo del concepto se completó en 2017. La siguiente fase fue la ingeniería preliminar, o PE, que incluyó actividades como ingeniería de carreteras, estructural, de derecho de paso y de servicios públicos; la participación de la comunidad; la preparación del diseño preliminar y las estimaciones de construcción; y la aprobación del documento ambiental. La fase de PE se completó en 2022. La fase actual, el diseño final, avanzará y completará los planes de diseño de ingeniería y se espera que se complete en el otoño de 2025. Se prevé que la fase de construcción comience en el invierno de 2026 y se completará en el verano de 2031.
9	La participación del público es un aspecto importante de cada proyecto y ha ocurrido a lo largo del desarrollo de este proyecto, desde la fase del desarrollo de concepto hasta las fases de ingeniería preliminar y diseño final. Para la fase actual de diseño final, se llevó a cabo una reunión informativa para funcionarios locales en otoño, y este Centro de información pública en línea está disponible para que el público lo consulte cuando lo desee hasta el 7 de febrero.
10	Ahora revisaremos los componentes del Diseño Final del proyecto.
11	Las mejoras finales del diseño incluyen el reemplazo y ampliación del Puente de la Ruta 4 y mejoras relacionadas en la carretera para abordar las preocupaciones de tráfico y seguridad, y aumentar la seguridad de los peatones con la construcción de aceras a lo largo de los límites del proyecto
12	El diseño aumenta el ancho de los carriles de 11 pies a 12 pies para los tres carriles de viaje existentes en cada dirección.
13	

Número de diapositiva de presentación	Transcripción
	En el medio de la carretera, habrá un arcén de 2 pies a cada lado con una barrera de 2,5 pies de ancho entre el tráfico en dirección este y oeste, mejorando el ancho del arcén en 1 pie con respecto al ancho actual.
14	El diseño agrega un carril auxiliar de 15 pies a cada lado del puente. El carril auxiliar proporciona un carril exclusivo para ingresar y salir de la Ruta 4 entre Hackensack Avenue y las rampas hacia la propiedad de FDU.
15	El diseño también mejora el ancho de la acera de 3 pies a 6 pies en cada lado e incluye una barrera de separación de 1,5 pies entre los peatones y el tráfico. Esto proporciona un espacio peatonal adecuado y una mayor protección contra el tráfico.
16	El nuevo puente más ancho cumplirá con los estándares de diseño actuales, mejorará las condiciones del pavimento, mejorará la geometría y la seguridad de la carretera y eliminará muchas de las deficiencias identificadas en la condición del puente actual.
17	Para comparar, esta diapositiva muestra las secciones transversales del puente existente y futuro que hemos discutido en las diapositivas anteriores.
18	Este gráfico muestra el diseño en una vista en planta, o vista aérea, mirando desde arriba. El futuro puente se muestra en rojo.
19	Además de mejorar las aceras del puente, el diseño agrega conectividad de aceras desde el campus de Fairleigh Dickinson hasta The Shops at Riverside y Hackensack Avenue.
20	También mejorará el acceso a las tres paradas de autobús existentes dentro del corredor del proyecto al proporcionar aceras de conexión.
21	El diseño mejora la geometría de la rampa en dirección oeste hacia Hackensack Avenue para crear un carril de salida separado para que los vehículos ingresen a The Shops at Riverside.
22	El diseño también incluye la adición de una cuenca de aguas pluviales en el campus de Fairleigh Dickinson para gestionar la escorrentía de aguas pluviales.
23	Durante la fase de construcción, el proyecto mantendrá el acceso a todas las propiedades con algunos impactos temporales para el acceso de construcción. El gráfico muestra los impactos en las propiedades de Hackensack, al oeste del puente.
24	Este gráfico muestra los impactos en las propiedades de Teaneck, al este del puente. Los propietarios con derechos de paso afectados en sus propiedades han sido notificados por carta del Departamento de Transporte a medida que avanza el proyecto.
25	La gestión de acceso se refiere al proceso de identificación de impactos en los puntos de acceso o caminos de acceso de acuerdo con el Código de Gestión de Acceso de Carreteras Estatales de Nueva Jersey o Código de Acceso. La coordinación con los propietarios afectados y la administración del proceso de acceso se han llevado a cabo durante el diseño final.
26	Cerca de la Universidad Fairleigh Dickinson, las características del diseño incluyen la adición de dos nuevas estructuras de señalización aérea, un acceso para botes de uso exclusivo en emergencias, la adición de aceras, mejoras en las paradas de autobús y la nueva cuenca de aguas pluviales mencionada en una imagen anterior.

Número de diapositiva de presentación	Transcripción
27	El diseño del puente y las mejoras de la carretera que lo acompañan se han coordinado con la Universidad Fairleigh Dickinson. Esto incluye la coordinación con su administración en relación con los planes de desarrollo propuestos para el campus; el mantenimiento de la vía verde del río Hackensack a través de Teaneck; y la gestión de los posibles impactos en la propiedad del campus. Los impactos temporales incluyen la preparación de la construcción en la propiedad del campus y las servidumbres relacionadas, el mantenimiento del acceso a Cove Road con cierres a corto plazo, desvíos de fin de semana para facilitar prácticas de construcción seguras y la gestión de los impactos del ruido debido a la construcción. Los impactos permanentes incluyen servidumbres de mantenimiento y pendiente, la cuenca de gestión de aguas pluviales, las estructuras de señalización y el acceso al río para botes de uso exclusivo en emergencias.
28	El Departamento de Parques del Condado de Bergen tiene como objetivo a largo plazo construir un nuevo sendero a lo largo de la orilla oeste del río Hackensack, junto a The Shops at Riverside en Hackensack. Este diseño de reemplazo del puente permitirá el paso del futuro sendero del río Hackensack debajo del puente cuando el Condado de Bergen avance con el proyecto del sendero.
29	Durante la fase actual de Diseño Final (FD), se han presentado todas las solicitudes de permisos estatales y federales a las agencias reguladoras, incluido el Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos, la Guardia Costera de los Estados Unidos, el Servicio Nacional de Pesquerías Marinas, el Departamento de Protección Ambiental de Nueva Jersey (NJDEP, sigla en inglés), el programa Green Acres coordinado por el NJDEP y la Oficina de Preservación Histórica del Estado de Nueva Jersey. Se prevé que los permisos se aprueben en marzo de 2025 y deben ser aprobados por las agencias estatales y federales antes de que el proyecto pueda continuar con la construcción.
30	Ahora revisaremos los esquemas de preparación y acceso de la construcción.
31	Los objetivos durante la fase de construcción son promover la seguridad de los conductores, peatones y personal de construcción, mantener tres carriles de circulación en cada dirección excepto por períodos cortos, mantener el acceso a los negocios locales y a las tres paradas de autobús existentes, y mantener una pasarela peatonal a lo largo del puente durante la construcción. El objetivo es evitar desvíos a largo plazo y reducir la duración de la construcción en la medida de lo posible.
32	El método de construcción utiliza una técnica de construcción acelerada de puentes, llamada deslizamiento de puentes o “bridge slide”. Antes de que comience la Etapa 1, los trabajadores construirán una sección del nuevo puente al sur de los carriles existentes en dirección este. Esto permite que el puente permanezca abierto durante la construcción y minimiza la interrupción para el público que viaja. La acera existente en el lado en dirección este se demolerá durante esta fase. Esta actividad de construcción previa a la Etapa 1 durará aproximadamente 16 meses.
33	Durante la Etapa 1, el tráfico en dirección este se trasladará a la sección del puente recién construida. El tráfico en dirección oeste utilizará los carriles originales en dirección este, mientras se demuelen dos de los carriles originales en dirección oeste y la acera en dirección oeste. Una vez que se demuelen, se construirá otra sección de

Número de diapositiva de presentación	Transcripción
	la nueva estructura del puente hacia el norte. La acera en dirección este recién construida estará abierta durante esta fase. Esta fase durará aproximadamente 21 meses.
34	Durante la Etapa 2, los carriles en dirección este, permanecerán en la misma ubicación que en la Etapa 1. Los carriles en dirección oeste se trasladarán a la nueva sección del puente construida durante la Etapa 1. Esto significa que la zona de construcción, donde se demolerán los carriles restantes del puente original y se construirá la sección final del nuevo puente, estará entre los carriles de viaje. Las nuevas aceras de 6 pies de ancho estarán abiertas a ambos lados del puente durante esta etapa.
35	La etapa 3 es cuando ocurrirá el deslizamiento del puente o “bridge slide”. Durante esta etapa, el puente estará limitado a dos carriles en cada dirección durante una duración aproximada de 3 semanas y el tráfico se ubicará en la sección del puente hacia el norte para que la sección sur del puente pueda trasladarse a su lugar junto a la sección norte. Las etapas 2 y 3 durarán aproximadamente 14 meses en conjunto.
36	Esta diapositiva muestra el diseño final tanto en sección transversal como en vista aérea.
37	El cronograma previsto para el proyecto es el siguiente: permisos obtenidos en marzo de 2025. Planos, especificaciones y presupuestos (documentos del contrato de construcción) presentados en julio de 2025. Disponibilidad del derecho de paso completada en agosto de 2025, la fase de diseño final completada en el otoño de 2025 y la construcción comenzará en el invierno de 2026. La duración de la construcción se estima entre 3 y 3 años y medio. Este cronograma depende de la financiación de la construcción, que actualmente está programada para el año fiscal federal 2025.
38	Los próximos pasos incluyen el período de comentarios públicos de 30 días, en el que el Departamento de Transporte de Nueva Jersey agradece las aportaciones del público. Los comentarios y las preguntas se pueden enviar hasta el 28 de febrero de 2025 a rt4hackensackriverbridge@gmail.com. Las preguntas frecuentes recibidas y las respuestas a esas preguntas se publicarán en esta página web después del 7 de febrero de 2025 para que se puedan consultar durante el resto del período de comentarios públicos.
39	Gracias por tomar el tiempo para ver esta presentación sobre la fase de diseño final del proyecto del puente sobre el río Hackensack de la Ruta 4. Envíe sus preguntas o comentarios antes del 28 de febrero de 2025 a rt4hackensackriverbridge@gmail.como por correo postal a Shivon Harris, coordinadora regional de la Oficina de Relaciones Comunitarias del Departamento de Transporte de Nueva Jersey. La dirección postal es PO Box 600, Trenton, NJ 08625-0600. Después del 28 de febrero, puede comunicarse con Shivon Harris por correo electrónico a Shivona.Harris@dot.nj.gov o por teléfono al 609-963-1982. El Departamento de Transporte de Nueva Jersey agradece su participación y sus comentarios.