Puente sobre el río Hackensack en la Ruta 4
Fase de construcción
Centro Virtual de Información Pública ▪ Del 7 al 24 de julio de 2026
Ciudad de Hackensack y Municipio de Teaneck
Condado de Bergen, Nueva Jersey
rt4hackensackriverbridge.com

TRANSCRIPCIÓN DE LA PRESENTACIÓN

# de diapositiva	Título de la diapositiva	Transcripción
1	Portada	Hola y bienvenidos al Centro de Información Pública para la fase de diseño final del proyecto del puente sobre el río Hackensack en la Ruta 4, a cargo del Departamento de Transporte de Nueva Jersey y situado entre la ciudad de Hackensack y el municipio de Teaneck, en el condado de Bergen, Nueva Jersey. Este Centro de Información Pública virtual estará abierto del **7 al 24 de julio** para que el público pueda informarse sobre el proyecto en cualquier momento. La presentación en video estará disponible para su visualización en el sitio web www.rt4hackensackriverbridge.com durante el periodo de comentarios públicos, el cual finaliza el 25 de agosto de 2026. Al final de la presentación, explicaremos cómo enviar preguntas y comentarios. Las respuestas a las preguntas frecuentes se publicarán en este sitio web después del **24 de julio de 2026**.
2	Agenda de la presentación	En esta presentación, ofreceremos información sobre los antecedentes del proyecto, identificaremos los límites de los mojones del mismo y describiremos su estado actual y el calendario vigente. A continuación, se expondrán las mejoras propuestas, incluidos los planos de diseño del puente y la calzada, los planes de gestión de accesos, las características de diseño en las inmediaciones de la propiedad de la FDU, el futuro sendero Hackensack Pathway del condado de Bergen y el proceso de obtención de permisos relacionados con los recursos ambientales. Por último, presentaremos los esquemas de las fases de construcción y la información de contacto para quienes deseen enviar preguntas o comentarios.
3	Antecedentes del proyecto	Ahora revisaremos el contexto del proyecto.
4	Ubicación del proyecto	El puente de la Ruta 4 sobre el río Hackensack – señalado dentro del rectángulo rojo – conecta la ciudad de Hackensack con el municipio de Teaneck, en el condado de Bergen, Nueva Jersey. El corredor del proyecto tiene una longitud aproximada de media milla y se extiende más allá del puente, a ambos lados del río, desde el mojón 5.69 hasta el 6.22 de la Ruta 4. Junto al puente, dentro del corredor del proyecto, se encuentran el centro comercial The Shops at Riverside y el campus de la Universidad Fairleigh Dickinson, además de numerosos negocios y zonas residenciales de ambos municipios. Hay usuarios locales y regionales que viven, trabajan y realizan actividades recreativas en el corredor del proyecto y dependen de esta importante conexión que ofrece el puente.

Puente sobre el río Hackensack en la Ruta 4
Fase de construcción

5	Condiciones existentes	El puente se construyó en 1931 y tiene 95 años de antigüedad. Según las calificaciones actuales del informe de inspección de puentes del Departamento de Transporte de Nueva Jersey (NJDOT), el estado general del tablero se clasificó como deficiente y el de la estructura general como regular. Estas calificaciones indican que el puente presenta deficiencias estructurales. El puente se somete a inspecciones periódicas programadas y es seguro para el tránsito. La condición de deficiencia estructural implica que se requiere un mayor mantenimiento para conservar el puente en buen estado de conservación. El objetivo de este proyecto es reemplazar el puente por uno nuevo que elimine dichas deficiencias, cumpla con las normas de diseño actuales y mejore la seguridad de automovilistas y peatones.
6	Condiciones existentes	Las condiciones actuales en el corredor del puente sobre el río Hackensack en la Ruta 4 incluyen tres carriles de circulación de 11 pies de ancho en cada dirección. El ancho del arcén central – de 1 pie a cada lado de la barrera central – resulta insuficiente según las normas de diseño vigentes. Existe una acera de 3 pies de ancho a ambos lados del puente, pero no en los accesos al mismo. El diseño de las barreras de seguridad no cumple con las normas actuales. El límite de velocidad establecido es de 50 millas por hora y el tráfico promedio diario anual en ambos sentidos fue de aproximadamente 138,000 vehículos por día en 2020.
7	Condiciones existentes	Las deficiencias viales que este proyecto mejorará incluyen el mal estado del pavimento, así como barreras de seguridad y una geometría vial que no cumplen con las normas establecidas. El ancho de la acera a lo largo del puente es insuficiente y no existen instalaciones para peatones fuera de los límites del puente, a lo largo de las vías de acceso. Asimismo, las rampas en las paradas de autobús actuales no cumplen con los estándares establecidos por la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (ADA, por sus siglas en inglés). En cuanto al puente, este presenta deficiencias estructurales, tales como el mal estado del tablero, un ancho de carriles y arcenes inferior a lo reglamentario y barandillas que no cumplen con la normativa. El puente se somete a inspecciones periódicas programadas y es seguro para la circulación. Las mejoras de diseño abordarán estas cuestiones.
8	Estado del proyecto	Este proyecto se encuentra en la fase de construcción dentro del proceso de ejecución de proyectos del NJDOT. La primera fase fue la de desarrollo del concepto, la cual incluyó la evaluación de las condiciones existentes, el análisis preliminar de impactos ambientales, el desarrollo de alternativas, la participación de la comunidad y la selección de una alternativa preferida preliminar (conocida como PPA, por sus siglas en inglés). La fase de desarrollo del concepto concluyó en 2017. La siguiente etapa fue la de ingeniería preliminar (PE, por sus siglas en inglés), que abarcó actividades como la ingeniería de carreteras, estructuras, derecho de vía y servicios públicos; la participación comunitaria; la preparación del diseño preliminar y de las estimaciones de construcción; y la aprobación del documento ambiental. La fase de ingeniería preliminar finalizó en 2022. La fase de diseño final desarrolló y completó los componentes del diseño iniciados en la etapa de ingeniería preliminar y preparó los documentos contractuales;

Puente sobre el río Hackensack en la Ruta 4
Fase de construcción

		esta fase concluyó en 2025. La fase de construcción comenzó en la primavera de 2026 y finalizará en el otoño de 2030.
9	Estado del proyecto – Participación de la comunidad	La participación pública es un aspecto importante de todo proyecto y se ha llevado a cabo a lo largo de su desarrollo, comenzando en la fase de diseño conceptual (CD) y continuando a través de las fases de diseño preliminar (PE) y diseño final (FD). Para la actual fase de construcción, se ha habilitado este Centro de Información Pública en línea para que el público pueda consultarlo a su conveniencia hasta el **24 de julio**.
10	Diseño de reemplazo de puentes	Ahora revisaremos las mejoras propuestas para el proyecto.
11	Condiciones existentes	Habrá proyectos de construcción cercanos de NJDOT y del condado de Bergen, cuya construcción se solapará parcialmente con este proyecto. Se trata del proyecto de Palisade Avenue del NJDOT, situado aproximadamente a tres cuartos de milla al este del proyecto de la Ruta 4 sobre el río Hackensack, y del proyecto de East Anderson Street del condado de Bergen, ubicado a cerca de una milla al sur del sitio de este proyecto, a lo largo del río Hackensack. Todos los proyectos mantendrán el tráfico durante la construcción.
12	Diseño de reemplazo de puente – Sección transversal propuesta de la carretera	Las mejoras propuestas incluyen la sustitución y ampliación del puente de la Ruta 4 y las mejoras de las carreteras relacionadas para abordar los problemas de tráfico y seguridad, y para aumentar la seguridad de los peatones con aceras que se están construyendo a lo largo de los límites del proyecto.
13	Diseño de reemplazo de puente – Sección transversal propuesta de la carretera	El diseño aumenta la anchura de carril de 11 a 12 pies para los tres carriles de circulación existentes en cada dirección.
14	Diseño de reemplazo de puente – Sección transversal propuesta de la carretera	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 hacia el este y el oeste, mejorando el ancho de los arcenes desde el ancho actual en 1 pie.
15	Diseño de reemplazo de puente – Sección transversal propuesta de la carretera	Las mejoras del proyecto añaden un carril auxiliar de 15 pies a cada lado del puente. El carril auxiliar proporciona una vía exclusiva para entrar y salir de la Ruta 4 entre Hackensack Avenue y las rampas de acceso a la propiedad de la FDU.
16	Diseño de reemplazo de puente – Sección transversal	El proyecto también amplía las aceras de 3 a 6 pies a cada lado e incluye una barrera de separación de 1.5 pies entre los peatones y el tráfico. Esto

Puente sobre el río Hackensack en la Ruta 4
Fase de construcción

	propuesta de la carretera	proporciona un espacio adecuado para los peatones y una mayor protección frente al tráfico.
17	Diseño de reemplazo de puente – Sección transversal propuesta de la carretera	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 de la condición del puente existente.
18	Diseño de reemplazo de puente – Sección transversal propuesta de la carretera	Para comparar, esta diapositiva muestra las secciones transversales existentes y futuras de puentes que hemos discutido en las diapositivas anteriores.
19	Diseño de reemplazo de puentes	Este gráfico muestra las mejoras del proyecto en una vista en planta, o vista aérea, desde arriba. El puente del futuro se muestra en rojo.
20	Diseño de reemplazo de puentes	Además de mejorar las aceras del puente, las mejoras del proyecto añaden conectividad por aceras desde el campus de Fairleigh Dickinson hasta The Shops at Riverside y Hackensack Avenue.
21	Diseño de reemplazo de puentes	También mejorará el acceso a las tres paradas de autobús existentes dentro del corredor del proyecto proporcionando aceras de conexión.
22	Diseño de reemplazo de puentes	El proyecto mejora la geometría de la rampa en dirección oeste hacia Hackensack Avenue para crear un carril de salida separado que permita a los vehículos entrar a Shops at Riverside.
23	Diseño de reemplazo de puentes	El proyecto también incluye la adición de una cuenca de aguas pluviales en el campus de Fairleigh Dickinson para gestionar el escurrimiento pluvial.
24	Gestión de accesos e impactos en el derecho de vía	Durante la fase de construcción, el proyecto mantendrá el acceso a todas las propiedades, aunque habrá algunas afectaciones temporales relacionadas con los accesos de obra. El gráfico muestra las afectaciones a las propiedades en Hackensack, al oeste del puente.
25	Gestión de accesos e impactos en el derecho de vía	Este gráfico muestra los impactos de la propiedad en Teaneck, al este del puente. Los propietarios con impactos en el derecho de paso en sus propiedades han sido notificados mediante carta del NJDOT.
26	Características de diseño cerca de la Universidad Fairleigh Dickinson	Cerca de la Universidad Fairleigh Dickinson, las mejoras del proyecto incluyen la adición de dos nuevas estructuras de señalización aérea, un acceso de barco solo para uso de emergencia, la adición de aceras, mejoras en las paradas de autobús, así como la nueva cuenca de aguas pluviales señalada en una imagen anterior.

Puente sobre el río Hackensack en la Ruta 4
Fase de construcción

27	Aspectos destacados de la coordinación de diseño	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 respecto a los planes de desarrollo propuestos para el campus, el mantenimiento de la vía verde (Greenway) del río Hackensack a su paso por Teaneck y la gestión de los posibles impactos en los terrenos del campus. Los impactos temporales abarcan la ubicación de instalaciones y equipos de obra en terrenos del campus y servidumbres de paso relacionadas, el mantenimiento del acceso a Cove Road mediante cierres de corta duración, desvíos los fines de semana para garantizar la seguridad durante la construcción y la gestión del ruido derivado de las obras. Los impactos permanentes incluyen servidumbres de mantenimiento y de taludes, la cuenca de gestión de aguas pluviales, las estructuras de señalización y el acceso exclusivo para embarcaciones de emergencia al río.
28	Aspectos destacados de la coordinación de diseño	El Departamento de Parques del Condado de Bergen tiene el objetivo a largo plazo de construir un nuevo sendero a lo largo de la orilla oeste del río Hackensack, junto a The Shops at Riverside en Hackensack. Este proyecto acomodará el futuro sendero del río Hackensack (Hackensack River Pathway) bajo el puente cuando el condado de Bergen avance con dicho proyecto.
29	Aprobación y coordinación de permisos	Durante la fase final de diseño, todas las solicitudes de permisos estatales y federales han sido aprobadas por las agencias reguladoras, incluyendo el Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos, la Guardia Costera de los Estados Unidos, el Servicio Nacional de Pesca Marina, el Departamento de Protección Ambiental de Nueva Jersey, el programa Green Acres coordinado por el NJDEP y la Oficina de Preservación Histórica del Estado de Nueva Jersey. Los permisos fueron aprobados en **marzo** de 2025.
30	Organización y acceso a la obra	Ahora revisaremos las fases de construcción y los esquemas de acceso.
31	Organización y acceso a la obra	Los objetivos durante la fase de construcción son promover la seguridad de los conductores, peatones y personal de construcción, mantener tres carriles de viaje en cada dirección excepto por períodos cortos, mantener el acceso a los negocios locales y a las tres paradas de autobús existentes, y mantener un paso peatonal a través del puente durante toda la construcción. El objetivo es evitar desvíos a largo plazo y reducir la duración de la construcción en la medida de lo posible.
32	Organización de la obra: Estado previo a la Fase 1	El método de construcción utiliza una técnica de construcción acelerada de puentes, llamada deslizamiento de puentes. Antes de que comience la fase 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 las interrupciones para el público que viaja. La acera existente en el lado este será demolida durante esta fase. Esta actividad de construcción previa a la fase 1 durará unos 18 meses.
33	Organización de la obra: Fase 1	Durante la fase1, el tráfico hacia el este se moverá a la sección del puente recién construido. El tráfico hacia el oeste utilizará los carriles originales hacia el este, mientras que dos de los carriles originales hacia el oeste y la

Puente sobre el río Hackensack en la Ruta 4
Fase de construcción

		acera hacia el oeste son demolidos. Una vez demolidos, se construirá otra sección de la nueva estructura del puente hacia el norte. La acera recién construida hacia el este estará abierta durante esta fase. Esta fase durará unos 12 meses.
34	Organización de la obra: Fase 2	Durante la fase 2, los carriles hacia el este permanecerán en la misma ubicación que la fase 1. Los carriles hacia el oeste se desplazarán hacia la nueva sección del puente construida durante la fase 1. Esto significa que la zona de construcción, donde será demolida 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 fase. Esta fase durará unos 14 meses.
35	Organización de la obra: Fase 3	La fase 3 es cuando ocurrirá el deslizamiento del puente. Durante una parte de esta fase, el puente se limitará a dos carriles en cada dirección por una duración aproximada de 3 semanas con tráfico ubicado en la sección del puente hacia el norte para que la sección sur del puente pueda ser trasladada a su lugar junto a la sección norte. La fase 3 durará aproximadamente 2 meses.
36	Nueva configuración de puente	Esta diapositiva muestra las mejoras propuestas tanto en sección transversal como en vista aérea.
37	Costos e hitos del calendario de construcción	El contrato de construcción fue adjudicado a IEW Construction Group. El calendario de construcción previsto es el siguiente: La construcción comenzó en la primavera de 2026 y tiene una duración estimada de entre 3 y 3 años y medio.
38	Próximos pasos	Los próximos pasos incluyen el período de comentarios públicos de 30 días en el que NJDOT recibe la opinión del público. Los comentarios y preguntas pueden ser enviados hasta el **25 de agosto** de 2026 en rt4hackensackriverbridge@gmail.com. Las preguntas más frecuentes recibidas y las respuestas a esas preguntas se publicarán en esta página web después del **25 de agosto** de 2026 para verlas durante el resto del período de comentarios públicos.
39	Preguntas y comentarios	Gracias por dedicar tiempo a ver esta presentación sobre la fase final de diseño del proyecto del puente del río Hackensack de la Ruta 4. Por favor, envíe sus preguntas o comentarios antes del **25 de agosto** de 2026 a través del formulario disponible en el sitio web del proyecto (rt4hackensackriverbridge.com), por correo electrónico a rt4hackensackriverbridge@gmail.com o 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 **25 de agosto**, puede comunicarse con Shivon Harris por correo electrónico a Shivon.Harris@dot.nj.gov o por teléfono al 609-963-1982. El Departamento de Transporte de Nueva Jersey agradece su participación y sus comentarios.