



CENTRO DE INFORMACIÓN PÚBLICA, PUENTES DE LAS RUTA 46 SOBRE LA RUTA 17

1. Introducción

Bienvenido al centro virtual de información pública para el proyecto Puentes de la Ruta 46 sobre la Ruta 17 ubicado en el municipio de Hasbrouck Heights en el condado de Bergen, Nueva Jersey.

El Departamento de Transportación de Nueva Jersey, NJDOT por sus siglas en inglés, comprometido a proveer mejoras de transportación que equilibren las necesidades de transportación, el medio ambiente, la opinión de la comunidad. Este Centro Virtual de Información Pública, que está abierto a todo el público, se lleva a cabo para brindar información sobre el proyecto a residentes locales, oficiales, empresas y público en general.

2. Orden del día

Los siguientes temas se cubrirán durante este Centro Virtual de Información Pública:

- una revisión general del proyecto
- una explicación del propósito y las necesidades del proyecto, y otras metas y objetivos
- una descripción detallada de las mejoras propuestas que se conoce como la alternativa preferida preliminar o PPA por sus siglas en inglés
- Y al final de la presentación, compartiremos un cronograma estimado del proyecto y se le invita al público a participar proveyendo comentarios y hacer preguntas sobre el proyecto.

3. Ubicación del proyecto

El proyecto está ubicado dentro del municipio de Hasbrouck Heights en el condado de Bergen, Nueva Jersey, como lo identifican los marcadores de ubicación rojos. Si bien el enfoque principal del proyecto son los puentes en Hasbrouck Heights, los municipios vecinos, incluidos el municipio de Teterboro y la ciudad de Hackensack, están muy cerca de los puentes.

4. Mapa del proyecto

El sitio del proyecto de los puentes de la ruta 46 sobre la ruta 17 está ubicado aproximadamente a 0.7 millas al Sur del intercambio de la ruta 80 y la ruta 17 y al Noroeste del Aeropuerto de Teterboro. Los límites del proyecto son, principalmente, con comunidades residenciales al Oeste y negocios comerciales al Este, incluido el centro comercial Teterboro Landing.

5. Información de transfando y límites del proyecto

El proyecto se centra en los siguientes tres puentes que se han identificado que necesitan rehabilitación o reemplazo:

- El puente de la ruta 46 sobre la ruta 17 en dirección Sur
- El puente de la ruta 46 sobre la ruta 17 en dirección Norte
- El puente de la ruta 46 en dirección Este (rampa A) sobre la ruta 17 en dirección Norte



CENTRO DE INFORMACIÓN PÚBLICA, PUENTES DE LAS RUTA 46 SOBRE LA RUTA 17

La ruta 46 es una arteria principal urbana con un límite de velocidad de 50 millas por hora y consta de dos carriles de 12 pies en dirección Este y Oeste. El tráfico en sentido contrario está separado por una barrera mediana de concreto y tiene arcenes interiores de 1 pie y ningún arcén exterior. El bordillo se ubica a lo largo del borde exterior del pavimento. Los puentes originales incluían aceras en los lados Norte y Sur, proporcionando acceso peatonal a través de estas estructuras; sin embargo, las aceras no continúan a lo largo de ninguno de los lados de la ruta 46 y trabajos recientes de mantenimiento del puente han eliminado las aceras en el puente de la ruta 46 sobre la ruta 17 en dirección Norte.

Los puentes se extienden sobre la ruta 17 en dirección Sur y Norte. Esta sección de la ruta 17 es una arteria principal urbana con un límite de velocidad de 50 millas por hora. La ruta 17 en dirección Norte consta de tres carriles pasantes de 11 pies con arcenes izquierdo y derecho de aproximadamente 3 pies desde la intersección señalizada en Williams Avenue hasta debajo de los puentes. Los carriles pasantes se reducen a dos carriles inmediatamente al Norte de los puentes.

La ruta 17 en dirección Sur tiene dos carriles de paso de 12 pies mientras el tráfico viaja hacia el Sur hacia el puente. Antes del puente, el tráfico de la ruta 46 en dirección Oeste (Rampa D) y el tráfico de la Rampa de Terrace Avenue se unen con el tráfico de la línea principal. Sólo se mantienen dos carriles debajo del puente de la ruta 46, lo que crea una condición de embotellamiento. Pasado el puente, la carretera proporciona cuatro carriles directos hasta la intersección señalizada con Williams Avenue.

Para acceder a la ruta 46 en dirección Este desde la ruta 17, el tráfico en dirección Sur sale a la izquierda hacia la Rampa A y el tráfico de la ruta 17 en dirección Norte utiliza la Rampa B. Antes del puente de la Rampa A, el tráfico de la Rampa B cede al tráfico de la Rampa A y el tráfico incorporado usa la Rampa A. Puente que atravesará la ruta 17 en dirección Norte para acceder a la Ruta 46 en dirección Este. Este tráfico ingresa a la ruta 46 en dirección Este por su propio carril. El puente Rampa A incluye secciones de acera de 1 pie y 6 pulgadas de ancho en el lado izquierdo y 6 pies de ancho en el lado derecho, pero no hay aceras fuera del puente.

El tráfico de la ruta 46 en dirección Oeste puede acceder a la Ruta 17 en dirección Norte a través de la Rampa C. También hay una rampa de salida desde la ruta 46 en dirección Este hasta Longworth Avenue, pero no hay carril de desaceleración. El tráfico de Longworth Avenue también puede acceder a la ruta 46 en dirección Este a través de una rampa de entrada, con una condición de alto antes de incorporarse a la carretera en dirección este.

Los límites de la carretera y el puente a lo largo de la ruta 46 se extienden desde el puente de la ruta 46 existente sobre Terrace Avenue y continúan hacia el Este hasta el puente de la ruta 46 existente sobre Green Street y la línea de NJTransit.

Además, el intercambio de la ruta 46 y Green Street también se incluye en el área de estudio para las instalaciones peatonales propuestas.



CENTRO DE INFORMACIÓN PÚBLICA, PUENTES DE LAS RUTA 46 SOBRE LA RUTA 17

Los límites de la ruta 17 se extienden hacia el Sur desde la ruta 46 hasta Williams Avenue y continúan hacia el Norte hasta aproximadamente donde el puente de Terrace Avenue cruza la ruta 17.

6. Información del puente existente

El puente de la ruta 46 sobre la ruta 17 en dirección Sur es una estructura de tres tramos construida en 1936. El puente está en malas condiciones con un deterioro avanzado de los miembros de concreto y acero, la superestructura y la subestructura. El puente proporciona un ancho de vía deficiente para la ruta 46 sobre la estructura y para la ruta 17 en dirección Sur debajo del puente. Se recomienda el reemplazo de la estructura para corregir las deficiencias observadas.

7. Información del puente existente

El puente de la ruta 46 sobre la ruta 17 en dirección norte es una estructura de un solo tramo construida en 1936. El puente está en buenas condiciones; sin embargo, la plataforma de concreto se encuentra en mal estado con deterioro avanzado. El puente proporciona un ancho deficiente para la carretera de la ruta 17 en dirección norte debajo de la estructura. Se recomienda el reemplazo de la estructura para corregir las deficiencias observadas.

8. Existing Bridge Information

El puente de la rampa de entrada (Ramp A) de la ruta 46 en dirección Este sobre la ruta 17 en dirección Norte es una estructura de un solo tramo construida en 1964. El puente está en condiciones satisfactorias; sin embargo, la plataforma de concreto se encuentra en mal estado con deterioro avanzado. El puente proporciona un ancho deficiente para la carretera de la ruta 17 en dirección Norte debajo de la estructura. Como mínimo, se recomienda reemplazar la plataforma para corregir las deficiencias observadas.

9. Propósito y necesidad

El propósito del proyecto Puentes de la Ruta 46 sobre la Ruta 17 es rehabilitar o reemplazar los tres puentes existentes, estructuralmente deficientes, de la ruta 46 y de rampa sobre la ruta 17 en dirección Norte y Sur, y abordar mejoras operativas de seguridad y tráfico dentro de los límites del proyecto.

10. Metas y objetivos

Se evaluaron una variedad de alternativas para abordar el propósito y la necesidad del proyecto. Estas alternativas consideraron otras metas y objetivos para el proyecto. Los más destacados son:

- Atender la congestión del tráfico dentro de los límites del estudio.
- Minimizar o eliminar elementos de diseño deficientes.
- Minimizar los impactos al tráfico vehicular y peatonal durante la construcción.



CENTRO DE INFORMACIÓN PÚBLICA, PUENTES DE LAS RUTA 46 SOBRE LA RUTA 17

- Mejorar las instalaciones para peatones y ciclistas para que cumplan con la Ley de Estadounidenses con Discapacidades.
- Minimizar los impactos en los derechos de vía, los servicios públicos y el medio ambiente.
- y abordar las inquietudes del condado, el municipio y las partes interesadas.

11. Alternativa Preferida Preliminar

Este plan muestra la alternativa preferida preliminar recomendada en general. El plan propuesto describe lo siguiente:

- Nuevos puentes en naranja
- Pavimento de carretera propuesto en gris
- Nueva superestructura del puente con escotilla transversal naranja
- Aceras en azul claro
- Humedales en azul oscuro
- e instalaciones de aguas pluviales en verde

Estos mismos elementos y colores se reflejarán en las siguientes diapositivas donde se analizan con más detalle las mejoras a cada carretera.

12. Alternativa Preferida Preliminar- Mejoras a la Ruta 46

El proyecto reemplazará los dos puentes de la línea principal de la ruta 46 sobre la ruta 17 en dirección Norte y Sur que se muestran en color naranja sólido. La ruta 46 se ampliará para incluir arcones completos y carriles de aceleración y desaceleración a lo largo de la ruta 46 en la mayor medida posible. Una acera con cruces peatonales se extenderá desde el puente de la ruta 46 sobre Terrace Avenue y continuará a lo largo de la ruta 46 en dirección Este hasta que se encuentre con la acera existente en el puente de la ruta 46 sobre Green Street y NJ Transit. La nueva acera continuará hacia el Este a lo largo de la rampa hacia Green Street, donde brindará conectividad a la estación NJ Transit de Teterboro y las aceras peatonales existentes cerca del centro comercial Teterboro Landing.

Para dar cabida a los puentes más largos y abordar los espacios verticales deficientes, el grado de la ruta 46 se incrementará hasta cinco pies entre los dos puentes principales.

13. Alternativa Preferida Preliminar- Mejoras en la rampa de la Ruta 46

Para dar cabida a una ruta 46 más amplia, el puente Rampa A sobre la ruta 17 en dirección Norte se realineará hacia el sur ampliando los estribos existentes y reemplazando la superestructura del puente.

La rampa de la ruta 17 en dirección Norte hasta la ruta 46 en dirección Este (Rampa B) se realineará para cumplir con el nuevo diseño de la Rampa A. Se construirá una nueva acera desde Williams Avenue hasta la nueva acera de la ruta 46 a lo largo de las Rampas A y B.



CENTRO DE INFORMACIÓN PÚBLICA, PUENTES DE LAS RUTA 46 SOBRE LA RUTA 17

La rampa de la ruta 46 en dirección Oeste hasta la ruta 17 en dirección Norte (Ramp C) permanecerá en su ubicación actual.

La rampa de la ruta 46 en dirección Oeste hasta la ruta 17 en dirección Sur (Ramp D) se construirá a una pendiente más alta para que coincida con la carretera más alta de la ruta 46. Esta rampa también se reconfigurará para mejorar la curvatura horizontal al final de la rampa e incluirá una plataforma para camiones a lo largo del interior de la rampa, como se muestra en marrón.

Los cambios propuestos a las rampas de entrada y salida de Longworth Avenue incluirán un aumento de nivel para adaptarse a la elevación más alta a lo largo de la ruta 46. Se proponen carriles de desaceleración y aceleración para las rampas como se señaló anteriormente.

14. Alternativa Preferida Preliminar- Mejoras a la Ruta 17 en Dirección Sur

La ruta 17 en dirección Sur se ampliará para abordar la condición de embotellamiento existente, lo que mejorará la seguridad y el flujo de tráfico. La nueva carretera más amplia incluye dos carriles principales, arceles más anchos y un camino colector-distribuidor que reducirá el tránsito entre carriles con el tráfico que viaja hacia la rampa de la ruta 46 en dirección este y el tráfico desde la rampa de la ruta 46 en dirección Oeste. Esta carretera colectora-distribuidora estará separada del tráfico principal de la ruta 17 en dirección Sur por una isla mediana de concreto resaltada en rojo.

La rampa de Terrace Avenue hacia la ruta 17 en dirección sur se realineará para coincidir con la carretera más amplia de la ruta 17 en dirección Sur. El carril de esta rampa se mantendrá a lo largo de la ruta 17 en dirección Sur hasta la intersección de Williams Avenue para proporcionar capacidad adicional y reducir la congestión del tráfico a lo largo de la ruta 17 en dirección Sur.

El puente de la ruta 46 sobre la ruta 17 en dirección Sur se diseñará para cumplir con los espacios libres horizontales y verticales estándar y con el contrafuerte occidental para dar cabida a un carril pasante adicional en el futuro.

15. Alternativa Preferida Preliminar- Mejoras a la Ruta 17 en Dirección Norte

La ruta 17 en dirección Norte se ampliará para dar cabida a arceles completos y mejorar los espacios libres horizontales y verticales debajo de los puentes.

16. Alternativa Preferida Preliminar: Impactos en el derecho de vía

Se anticipan impactos en el derecho de vía con la alternativa preferida preliminar. La mayoría de los impactos en el derecho de vía se deben a la carretera más ancha de la ruta 17 en dirección Sur y la realineación de la rampa de Terrace Avenue. También se anticipan impactos a lo largo de la ruta 46, la ruta 17 en dirección Norte y la Rampa C. El derecho de vía aproximado y las áreas de servidumbre están resaltados en rosa.



CENTRO DE INFORMACIÓN PÚBLICA, PUENTES DE LAS RUTA 46 SOBRE LA RUTA 17

17. Alternativa Preferida Preliminar- Permisos y Drenaje

El proyecto está ubicado al norte de Berrys Creek y Berrys Creek Tributary. Debido a que estos están regulados por el Departamento de Protección Ambiental de Nueva Jersey, conocido como NJDEP, y hay reconstrucción del pavimento dentro del área de riesgo de inundación, se requerirá un Permiso de Área de Riesgo de Inundación del NJDEP. El proyecto también impacta los humedales de agua dulce existentes; por lo tanto, se anticipa un Permiso General de Humedales de Agua Dulce para impactos por debajo del umbral máximo.

Dado que el proyecto califica como un “desarrollo importante” según las reglas de gestión de aguas pluviales del NJDEP, se identificaron tres ubicaciones potenciales para la instalación de cuencas de bioretención para cumplir con los requisitos de gestión de aguas pluviales junto con la reconstrucción de una cuenca de detención existente.

La realineación de la carretera y la adición de medidas de gestión de aguas pluviales requerirán mejoras en el sistema de drenaje y una posible reconstrucción del emisario para cumplir con los últimos estándares de diseño de drenaje del NJDOT.

18. Calendario estimado del proyecto

El proyecto se encuentra actualmente en la fase de Desarrollo Conceptual, cuya finalización está prevista entre Enero y Marzo de 2025. La siguiente fase del trabajo es la fase de Ingeniería Preliminar en la que se perfecciona aún más el PPA y se prepara el Documento Ambiental. El Diseño Final y la Construcción seguirán la fase de Ingeniería Preliminar. Tenga en cuenta que NJDOT no puede proporcionar ninguna información sobre el plazo de construcción o el costo final.

19. Comentarios

Gracias por tomarse el tiempo para conocer el proyecto Puentes de la Ruta 46 sobre la Ruta 17.

Regrese al sitio web para completar la encuesta del proyecto y sumita sus comentarios sobre el proyecto.

20. Comentarios

Si tiene alguna pregunta o comentario sobre el proyecto, puede enviarlo utilizando los campos de comentarios de la encuesta o por correo electrónico a Rt46BridgesOverRt17@dewberry.com, o comunicarse con la Sra. Shivon Harris de la Oficina de Relaciones Comunitarias y Constituyentes de NJDOT en shivona.harris@dot.nj.gov. El



CENTRO DE INFORMACIÓN PÚBLICA, PUENTES DE LAS RUTA 46 SOBRE LA RUTA 17

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