

TRANSCRIPCIÓN DEL CENTRO VIRTUAL DE INFORMACIÓN AL PÚBLICO

Enlace Viario de la Ruta 3 y 495

Diapositiva 1 – Diapositiva título

Bienvenido al Centro Virtual de Información al Público del proyecto del enlace viario de la Ruta 3 y 495. El objetivo general de este proyecto es aumentar la seguridad y mejorar las operaciones en el enlace viario. Este Centro de Información al Público pretende compartir los avances realizados hasta la fecha en este proyecto, que actualmente está por finalizar la fase de desarrollo conceptual y solicita la opinión del público para mejorar el proyecto a medida que avanza a través del Proceso de Ejecución de Proyectos del Departamento de Transporte de Nueva Jersey (NJDOT, por sus siglas en inglés).

Diapositiva 2 – Descripción general de la presentación

Esta presentación comenzará con una discusión sobre el propósito y la necesidad del proyecto, las condiciones existentes y las mejoras propuestas y cómo las mismas mejorarán la calidad de vida del público afectado y las partes interesadas. A continuación, presentaremos una breve descripción general del proceso de ejecución del proyecto y el cronograma. Por último, compartiremos información sobre cómo usted – el público – puede proporcionarnos sus valiosos comentarios.

Diapositiva 3 – Ubicación del proyecto

El proyecto del enlace viario de la Ruta 3 y 495 se encuentra en la ciudad de North Bergen en el Condado de Hudson. Los límites del proyecto se extienden a lo largo de la Ruta 495 desde la NJ Turnpike hasta el viaducto de la Ruta 495, el cual eventualmente lleva al túnel Lincoln. Este proyecto también se extiende a lo largo de la Ruta 3 sobre el ferrocarril de Nueva York y Susquehanna. El área de estudio incluye primordialmente instalaciones comerciales hacia el norte y el este y zonas con vegetación hacia el sur. Cabe notar que el NJ Park and Ride está ubicado al norte y al sur del enlace viario y debajo del Viaducto.

Diapositiva 4 – Propósito y necesidad

El propósito general de este proyecto es mejorar la seguridad y mejorar las operaciones en el enlace viario de la Ruta 3 y la Ruta 495. El proyecto también incluye la rehabilitación o reemplazo de la Estructura No. 0916-150 que lleva la Ruta 495 en dirección este y las Rampas B y J sobre la Ruta 3; el reemplazo del tablero de la Estructura No. 0908-152, que lleva la Ruta 3 en dirección este y la calle South Service sobre la Rampa J y la seguridad y mejoras operacionales de las rampas del enlace viario (a las que se referirá como Rampas A, B, C, D, F, G, H, J y U).

Diapositiva 5 – Condiciones existentes (descripción general)

Las Rutas 3 y 495 dentro de los límites del proyecto están divididas en arterias urbanas principales y autopistas de cuatro a seis carriles con un límite de velocidad indicado de 50 mph. La Ruta 3 en dirección este y oeste está separada por una de barrera de hormigón mientras que las vías de servicio adyacentes están separadas de la vía principal de la Ruta 3 mediante un terraplén de césped de 10 pies de ancho. La Ruta 495 en dirección este y oeste está separada por una de barrera de hormigón. Las Rutas 3 y 495 forman un enlace viario al este de la NJ Turnpike con acceso desde y hacia la Turnpike, el túnel Lincoln, las Rutas 1&9 y rutas locales varias.

Cabe notar, que en este enlace viario se da una mezcla jurisdiccional e interinstitucional de vías principales y rampas. La jurisdicción de la PANYNJ se extiende a través del corredor de la Ruta 495, como por ejemplo el carril exclusivo de buses en sentido contrario (XBL) y el túnel Lincoln. La jurisdicción de la Autoridad de

la Turnpike de Nueva Jersey (NJTA, por sus siglas en inglés) también se extiende a través de una porción del corredor de la Ruta 495 y a lo largo de 3 rampas del enlace viario. PANYNJ le alquila el área debajo del viaducto de la Ruta 495 a NJ Transit para el Park and Ride actual. El enlace viario también está situado dentro del Distrito de Praderas de Hackensack y por consiguiente está bajo la jurisdicción de la Autoridad de Deportes y Exhibiciones de Nueva Jersey (NJSEA, por sus siglas en inglés), previamente llamada Comisión de Praderas de Nueva Jersey (NJMC, por sus siglas en inglés).

Diapositivas 6 – Condiciones existentes (Ruta/Puente)

Las dos rutas presentan varias condiciones deficientes, las cuales incluyen la distancia de visibilidad de parada en curvas verticales y horizontales, longitudes de carril de aceleración y desaceleración (hacia / desde las rampas), radio mínimo de curva (vía principal y rampas) y anchura dentro y fuera del hombro. Mientras que estos elementos de diseño son considerados deficientes porque no reúnen el criterio de diseño establecido, esto no implica que la geometría actual de la ruta no sea segura (seguridad nominal vs seguridad actual).

La Estructura No. 0916-150 en la Ruta 495 y la Estructura No. 0908-152 en la Ruta 3 reciben un calificación de 1 en el Sistema de Administración de Puentes (BMS, por sus siglas en inglés) en una escala del 1 al 5 donde 1 indica la prioridad más alta. Las dos son estructuralmente deficientes y funcionalmente obsoletas con una calificación de suficiencia debajo de 50. Cabe notar el hecho de que un puente sea "estructuralmente deficiente" no implica que es probable que colapse o que no es seguro. Lo que significa es que el puente debe ser monitoreado, inspeccionado y que se le debe dar mantenimiento y que posiblemente deba ser rehabilitado o reemplazado.

Diapositiva 7 – Condiciones existentes (Seguridad/Operaciones)

Basado en datos de colisiones desde enero de 2013 hasta diciembre de 2015. El tipo más frecuente de colisiones a lo largo de la carretera fueron colisiones de extremo trasero en la misma dirección y colisiones de lado. Las representaciones excesivas también incluían objetos fijos, superficies húmedas o heladas y horas no diurnas. (Cabe destacar que la iluminación de torre junto con otras mejoras de iluminación se han agregado a lo largo del enlace viario después del análisis de choque). Las tasas reales de colisiones a lo largo de cada segmento de las Rutas 3 y 495 estuvieron por debajo del promedio estatal de 2015.

La Ruta 3 y la Ruta 495 tienen una puntuación general de "mediano-alto" y "alto", respectivamente, en el Sistema de Gestión de Congestión (CMS, por sus siglas en inglés) de NJDOT. La Ruta 3 se considera "moderadamente congestionada", mientras que la Ruta 495 se considera "muy congestionada". Ambas secciones están en corredores listados en Corredores del Viajero Congestionados en Autopistas Estatales. El nivel de servicio (LOS, por sus siglas en inglés) existente, o qué tan bien está operando una instalación, va generalmente de C a F en las horas pico durante la mañana y la tarde. Para entender el contexto, un LOS A indica la menor cantidad de retraso o las mejores operaciones, mientras que un LOS F indica la mayor cantidad de retraso o las peores operaciones. Además, los retrasos en porciones de la Ruta 495 más al este pueden exacerbar el problema.

Diapositiva 8 – Condiciones existentes (restricciones ambientales)

El área de estudio se encuentra dentro del Distrito de Praderas de Hackensack. Se identificaron pantanos al suroeste de los límites del proyecto. El afluente de Penhorn Creek y Cromakill Creek están muy cerca del proyecto. Ambos arroyos tienen clasificación de agua dulce, no contienen truchas, son considerados estuarino salino (FW2-NT/SE2) en los estándares de calidad de agua superficial de NJ y tienen flujos de marea. No se anticipa que en la ubicación del proyecto haya especies en peligro de extinción, refugios de

vida silvestre ni criaderos de peces. En el lugar del proyecto se pueden encontrar 30 especies de aves migratorias de interés para la conservación. El documento anticipado de la Ley de Política Ambiental Nacional (NEPA, por sus siglas en inglés) para este proyecto es un Documento de Exclusión Categórica (CED, por sus siglas en inglés).

Diapositiva 9-13 – Alternativa Preferente Preliminar (PPA, por sus siglas en inglés)

En general, todas las alternativas evaluadas durante el Desarrollo Conceptual incluyeron la reducción del número de puntos de conflicto, la mejora de la expectativa del conductor, el reemplazo de las estructuras dentro de los límites del proyecto y el cumplimiento con SWM. Los objetivos incluían eliminar las salidas y entradas a la mano izquierda, minimizar el tejido, priorizar la continuidad de la ruta sobre los patrones de tráfico y proporcionar equilibrio de carril, cuando sea posible.

El PPA resultante propone realinear las vías principales de la Ruta 3 y la Ruta 495 en dirección este a lo largo de sus contrapartes hacia el oeste. Se cambiarán la salida a la izquierda de la Rampa J y la tortuosa continuación a la derecha de la Ruta 3 en dirección este, proporcionando una continuación de dos carriles de la Ruta 3 paralela a la alineación existente de la Ruta 3 hacia el oeste y alineando la Rampa J con una salida a la derecha. El acceso a la Rampa B se proporcionará a través de una sección entretejida con el tráfico de la calle South Service bajo los pasos elevados de la Ruta 495 y la Rampa J. La Ruta 495 en dirección este se dividirá desde la NJ Turnpike (NJTP) en carreteras locales y expresas. La rampa existente desde la NJTP en dirección norte hasta la Ruta 495 en dirección este se reducirá a un carril y se utilizará para obtener acceso a la carretera expresa. Se construirá una nueva rampa al sur de la rampa de la NJTP en dirección sur para conectar la rampa de la NJTP en dirección norte con la carretera local. La rampa existente desde la NJTP hacia el sur hasta la Ruta 495 en dirección este se dividirá en carreteras locales y expresas cerca de su punto de fusión actual con la rampa de la NJTP en dirección norte.

La carretera expresa continuará hacia el este, tangente al alineamiento en dirección oeste y se unirá al carril extremo izquierdo del viaducto. Todos los carriles se fusionarán con los 4 carriles existentes en dirección este en el Viaducto de la Ruta 495. La carretera expresa prestará servicios a los puntos al este del viaducto de la Ruta 495, como el túnel Lincoln. La carretera local prestará servicios a los puntos inmediatamente al este del enlace viario, como la calle 30, el bulevar JFK, la calle Paterson Plank, etc. La Ruta 495 en dirección oeste también se ampliará para proporcionar una sección de 3 y 4 carriles al oeste de las rampas D y C, respectivamente.

La Rampa C se reemplazará con una rampa de bucle estándar sobre la Rampa D y el estacionamiento existente de NJ Transit Park and Ride a través de una estructura de 6 tramos. Las rampas B, H y J se realinearán para dar cabida a las carreteras locales y expresas en dirección este. La rampa H se ampliará para proporcionar una salida de dos carriles utilizando los carriles sobrantes la carretera local. La Rampa J, que permanecerá con dos carriles, se ensanchará para proporcionar un hombro exterior estándar y se unirá al viaducto en los carriles medio-izquierdo y medio-derecho entre las carreteras locales y expresas de la NJTP. La Rampa G también se realinearán como la Ruta 495 en dirección este local y se fusionará con la Rampa B en la nueva estructura sobre la Ruta 3 antes de unirse al viaducto en el carril extremo derecho. La Rampa de la Ruta 3 a la calle South Service (SSR) se reducirá a un carril y se reemplazará la estructura que lleva la misma sobre la Rampa J. No se prevén mejoras significativas para las rampas A o U.

Se proporcionará una salida de 2 carriles en la salida a la calle 30 / Avenida Columbia y el bulevar JFK con un carril de decisión para ir hacia la rampa o para continuar por la Ruta 495 en dirección este. La Avenida Columbia será ensanchada y reconfigurada en su intersección con la calle Paterson Plank para mejorar las operaciones. La PPA también incluye el reemplazo de las Estructuras Nos. 0916-150, 0908-152, E112.58B y E112.58C; la construcción de 2 nuevos puentes para la Ruta 495 en dirección este sobre la Rampa J y la Ruta 3; y la construcción de un nuevo puente para la Rampa C sobre la Rampa D. Además, se construirán nuevas estructuras pórtico tipo puente y banderola para la reconfiguración del enlace viario.

El nivel de servicio (LOS, por sus siglas en inglés) propuesto, o qué tan bien está operando una instalación, generalmente varía de B a D en las horas pico de la mañana y de la tarde. Un análisis de las operaciones de tejido indica que las mismas mejoran en la PPA con la condición sin construcción. De manera similar, las fusión de las rampas también mejora, con la excepción de la Rampa C, la cual permanece sin cambios con la condición sin construcción.

Diapositiva 14 – Duración de Recorrido

Esta tabla presenta la duración de recorrido promedio (min) estimado por un modelo de simulación de demanda de recorrido a través de varias rutas en enlace viario durante las horas pico de la mañana y de la tarde. La tabla compara los tiempos de recorrido estimados entre la alternativa sin construcción en el futuro y dos alternativas con construcción (en el año 2043). En la PPA con construcción, los tiempos de recorrido promedio entre la NJ Turnpike y la Ruta 495 en JFK Boulevard se reducen significativamente y las combinaciones de origen y destino restantes tienen tiempos de viaje similares o más cortos que la alternativa sin construcción en el futuro. Esto se cumple en todas las rutas de viaje a través del enlace viario durante las horas pico de la mañana y la tarde.

En general, se prevé que la PPA reducirá la frecuencia de los retrasos y las turbulencias al mejorar la expectativa del conductor.

Diapositiva 15 – Proceso de ejecución del proyecto

El proceso de ejecución del proyecto consta de cuatro fases distintas. La primera fase es la fase de Desarrollo Conceptual que es la fase actual de este proyecto. En esta fase, se recoge y analiza información sobre las condiciones existentes, se determina el propósito y la necesidad del proyecto, se investigan alternativas y sus impactos, y se selecciona una Alternativa Preferente Preliminar en esta fase. A esto le sigue la Ingeniería Preliminar donde la Alternativa Preliminar Preferente se desarrolla hasta el punto necesario para obtener la aprobación de las excepciones de diseño que se requieran junto con el documento ambiental. La fase final en el diseño es Diseño Final durante la cual se obtienen todos los permisos necesarios, se adquiere la servidumbre de paso y se ultiman los documentos de construcción. Después del Diseño Final, el proyecto pasa a Construcción. El proyecto está a punto de finalizar la fase de Desarrollo Conceptual.

Diapositiva 16 – Comentarios del público

Si tiene alguna pregunta, comentario o sugerencia, llene el formulario de encuesta del sitio web o póngase en contacto con la Oficina de Relaciones Comunitarias de NJDOT antes del 31 de agosto de 2021. Los detalles se proporcionan en esta diapositiva. ¡Gracias por su interés en este proyecto y por tomarse el tiempo para ver esta presentación!