

Transcripción del Centro de Información Pública en Línea

Reconstrucción del Puente MC#140.9 (NJDOT #1100-055) que Lleva la Avenida Lincoln (CR 626) sobre la Línea Ferroviaria del Corredor Noreste, un Patio Ferroviario Inactivo y el Arroyo Assunpink

Diapositiva 1 -- Diapositiva de Título

Bienvenidos al Centro de Información Pública Virtual para la Reconstrucción del Puente de la Avenida Lincoln / Calle Chambers, que cruza la Avenida Lincoln / Calle Chambers sobre la Línea Ferroviaria del Corredor Noreste, un patio ferroviario inactivo y el Arroyo Assunpink, en la Ciudad de Trenton, en el Condado de Mercer. El objetivo general de este proyecto es reemplazar el puente con una solución a largo plazo y de bajo mantenimiento que elimine todas las deficiencias estructurales existentes; incorpore mejoras operativas, de seguridad y de acceso peatonal al puente; y minimice los impactos en la comunidad adyacente y el medio ambiente. Este Centro de Información Pública tiene como propósito compartir el progreso del proyecto, que actualmente se encuentra cerca del final de la fase de Diseño Final, y solicitar la retroalimentación del público con el fin de optimizar el proyecto mientras termina el diseño y hace la transición a la construcción.

Diapositiva 2 -- Resumen de la Presentación

Esta presentación comenzará con una introducción al Equipo del Proyecto, junto con una breve descripción del proceso de ejecución del proyecto, seguida por Mapas de Ubicación del Proyecto, discusión del Propósito y Necesidad del proyecto, las mejoras propuestas, las etapas de construcción, el desvío del proyecto y los impactos en el estacionamiento dentro del área. Y finalmente, discutiremos el cronograma del proyecto, el costo estimado y compartiremos información sobre cómo pueden proporcionarnos sus comentarios para este proyecto.

Diapositiva 3 -- Equipo del Proyecto

El equipo del proyecto, responsable de avanzar este proyecto a través del diseño y la construcción es el siguiente:

- El Condado de Mercer es el propietario del puente y el patrocinador del proyecto.
- El Departamento de Transporte de NJ, División de Ayuda Local y la Comisión de Planificación Regional del Valle de Delaware (o DVRPC) son responsables de la supervisión del diseño y la financiación de la construcción. Ellos aseguran que el

proyecto cumpla con los requisitos estatales y federales y proporcionan financiación para el diseño y la construcción.

- Greenman-Pedersen (o GPI), es la consultora de ingeniería de diseño responsable del diseño del proyecto.

Diapositiva 4 -- Proceso de Ejecución del Proyecto

El Proceso de Ejecución del Proyecto consta de cuatro fases distintas. La primera fase es la fase de Desarrollo del Concepto durante la cual se recopilan y analizan datos sobre las condiciones existentes, se determina el Propósito y Necesidad del proyecto, se investigan las alternativas y sus impactos, y se selecciona una Alternativa Preferida Preliminar. Esto es seguido por la Ingeniería Preliminar, donde la Alternativa Preferida Preliminar se avanza hasta el punto necesario para obtener la aprobación de cualquier excepción de diseño requerida junto con el documento ambiental. La fase final del diseño es el Diseño Final. Aquí es donde se preparan los planos y especificaciones del proyecto, se obtienen los permisos ambientales y se adquiere el derecho de vía para la construcción. Después del Diseño Final, el proyecto avanza a la Construcción. Este proyecto está actualmente cerca del final de la fase de diseño final.

Diapositiva 5 -- Mapa de Ubicación del Proyecto

Este es un mapa que muestra la ubicación del proyecto. El Puente de la Avenida Lincoln está ubicado en la Ciudad de Trenton en el Condado de Mercer. El puente está formalmente designado como Estructura del Condado de Mercer No.140.9, y cruza la Avenida Lincoln / Calle Chambers sobre las Líneas Ferroviarias del Corredor Noreste de Amtrak, un patio ferroviario inactivo y el Arroyo Assunpink.

También está ubicado inmediatamente al norte del Proyecto de Puentes Amtrak de Trenton del NJDOT, que está siendo dirigido por el Departamento de Transporte de NJ como un proyecto separado que involucra trabajo en los puentes de la Calle Monmouth, Calle East State y Calle Chestnut como se muestra en el mapa.

Aunque los dos proyectos no están en el mismo cronograma, es posible que la construcción de estos proyectos se superponga por un período de tiempo. Las rutas de desvío y los patrones de tráfico de cada proyecto se coordinaron durante el Diseño Final, y la coordinación continuará durante la construcción, para minimizar y mitigar los impactos adversos durante la construcción.

Diapositiva 6 -- Mapa de Ubicación del Proyecto -- Vista Cercana

Este es otro mapa que muestra una vista más cercana de los límites del proyecto y el puente existente. En general, las actividades de construcción y las mejoras propuestas se

limitarán a las áreas mostradas. El acceso del contratista al sitio del proyecto será desde North Cook Ave al norte, y desde la Calle Monmouth al sur.

Diapositiva 7 -- Propósito y Necesidad

Como se mencionó anteriormente, el objetivo general del proyecto es reemplazar la estructura con una solución a largo plazo de bajo mantenimiento que elimine todas las deficiencias estructurales existentes; incorpore mejoras operativas, de seguridad y de acceso peatonal al puente y las vías de acceso; y minimice los impactos a la comunidad adyacente y el medio ambiente. El puente existente fue construido originalmente en 1931 y el tablero fue reconstruido en la década de 1960. El puente está en condición seria debido a la condición de la superestructura, que exhibe corrosión de pesada a severa de los miembros de acero estructural con pérdidas significativas de sección. El puente actualmente se inspecciona en un ciclo de 12 meses, en lugar de cada 24 meses, debido a su condición.

Diapositiva 8 -- Puente Propuesto - Elevación

Esta diapositiva muestra una vista de elevación, o vista lateral, del puente propuesto superpuesto sobre el existente. El nuevo puente se está construyendo en una alineación similar al puente existente, aunque el nuevo puente se elevará ligeramente para proporcionar espacio vertical adicional sobre las líneas ferroviarias del Corredor Noreste de Amtrak. El nuevo puente será de cinco tramos que consisten en una superestructura de vigas múltiples de acero y tablero de hormigón armado, soportada por estribos y pilas de hormigón armado que están fundados en cimentaciones profundas.

Diapositiva 9 -- Puente Propuesto - Secciones Típicas

La sección transversal del puente propuesto estará compuesta por dos carriles de circulación, dos arcones y una acera en cada lado del puente que está separada del tráfico por un parapeto de hormigón con barandilla de acero. Los parapetos más externos variarán en altura a lo largo de la estructura, con los Tramos 1 a 3 (sobre Assunpink) usando una barrera más corta de 3'-6" de altura, mientras que los Tramos 4 y 5 (sobre las vías del ferrocarril) utilizarán una barrera de 6'-6" de altura con cerca de malla metálica de cadena con parte superior curva de 3' de altura, según los requisitos de Amtrak.

Diapositiva 10 -- Etapas de Construcción

La construcción del puente se completará en dos etapas principales. Durante toda la construcción, el tráfico vehicular en dirección este será desviado mientras que el tráfico vehicular en dirección oeste se mantendrá. El tráfico peatonal se mantendrá a través del puente durante toda la construcción. En la primera etapa, la porción sur del puente será

demolida y reconstruida mientras se mantiene el acceso vehicular y peatonal en la porción norte. En la segunda etapa, el tráfico vehicular y peatonal se trasladará a la porción sur recién construida del puente, mientras que la porción norte restante del puente existente se remueve y reconstruye.

Diapositiva 11 -- Tratamientos Arquitectónicos

El puente se considera un recurso contribuyente al Distrito Histórico del Ferrocarril de Pennsylvania, y por lo tanto, se están incluyendo varios tratamientos arquitectónicos en el puente propuesto. Los nuevos parapetos de hormigón en el exterior de la acera fueron diseñados para asemejarse a la apariencia del puente existente, e incluirán inserciones de árido expuesto a lo largo de las caras interior y exterior. Las nuevas pilas fueron diseñadas para asemejarse a la apariencia de las pilas existentes usando inserciones arquitectónicas. Los nuevos estribos y muros de ala tendrán ranurado horizontal, al igual que los estribos existentes. Por último, se instalarán accesorios de iluminación decorativos en el puente. El diseño del accesorio fue seleccionado para coincidir con iluminación similar a lo largo de Creekview Drive cercano y el centro de Trenton.

Diapositiva 12 -- Mejoras Viales Propuestas

Se realizarán mejoras importantes tanto en los accesos oeste como este del puente a lo largo de la Avenida Lincoln. En el acceso oeste desde la intersección de Creekview Drive, la calzada se ampliará, y se construirán nuevo pavimento de profundidad completa y acera para encontrarse con el puente propuesto. La calzada también se ampliará en el acceso este del puente para encontrarse con el puente propuesto, sin embargo, la ampliación de la calzada continuará por la Calle Chambers hasta la Calle E. State, llevando los anchos de carril a los Estándares del NJDOT. Se instalará nuevo pavimento de profundidad completa y acera a través de la intersección con la Calle Chambers. El semáforo existente en la intersección de la Calle E. State será reemplazado, y se instalarán rampas de acera ADA con botones pulsadores peatonales en todas las esquinas de la intersección. La Calle Chambers en el lado este de la intersección, así como la Calle E. State, serán repavimentadas una vez que se complete la construcción.

Diapositiva 13 -- Desvío e Impactos al Estacionamiento Durante la Construcción

Aquí hay un mapa que muestra la ruta de desvío propuesta que estará en vigor durante toda la construcción. Como se mencionó anteriormente, el tráfico vehicular en dirección este será desviado mientras que el tráfico vehicular en dirección oeste se mantendrá durante toda la construcción. Las rutas de desvío dirigen el tráfico en dirección este desde la intersección de la Avenida Lincoln/Calle Perry y la Avenida North Clinton alrededor del

sitio del proyecto a través de la Avenida North Clinton hasta la Avenida North Olden hasta la Calle East State.

Para acomodar el desvío y el patrón de tráfico temporal asociado, se eliminará algo de estacionamiento durante la construcción. Estos se muestran en este mapa con hachurado en rojo.

Además, también habrá impactos al estacionamiento y al patrón de tráfico existente a lo largo de Creekview Drive por períodos de tiempo durante la construcción. Por último, las paradas de autobús de NJ Transit dentro de los límites del desvío pueden cerrarse temporalmente o reubicarse durante la construcción, lo cual será determinado a discreción de NJ Transit.

Diapositiva 14 -- Cronograma del Proyecto y Estimación del Costo de Construcción

Este gráfico muestra la línea de tiempo del proyecto y señala cuándo se completaron las diversas fases del proceso de ejecución del proyecto. El proyecto está cerca de completar el Diseño Final y está casi listo para hacer la transición a la Construcción. Se anticipa que el diseño final concluirá en el otoño de 2025 y se anticipa que la construcción comenzará en la primavera de 2026 y continuará por aproximadamente 5 años hasta 2031. Tenga en cuenta que estos son marcos de tiempo estimados para la construcción y están sujetos a cambios. El costo estimado de construcción es de \$54 millones de dólares.

Diapositiva 15 -- Comentarios del Público

Gracias por su interés en este proyecto y por tomarse el tiempo para ver esta presentación. Si tiene alguna pregunta, comentario o desea ofrecer declaraciones de apoyo para este proyecto, visite nuestro sitio web en www.linavbr.com, haga clic en el banner "Queremos Escuchar de Usted" y complete el formulario de encuesta. También puede contactar directamente al Ingeniero del Condado de Mercer, usando la información de contacto proporcionada en esta diapositiva. Gracias nuevamente por su tiempo.