

Ruta 9: Indian Head Road hasta Central Ave/Hurley Ave, pavimento

Centro Virtual de Información Pública

Guion

Diapositiva 1 – Diapositiva de Título

Bienvenido al centro de información pública virtual para el proyecto de construcción de PAVIMENTO DE LA RUTA 9: INDIAN HEAD ROAD HACIA CENTRAL AVE/HURLEY AVE. El Departamento de Transporte de New Jersey se compromete a desarrollar mejoras de transporte que equilibren mejor las necesidades de transporte, el medio ambiente, las preocupaciones de la comunidad y los costos. Este centro virtual de información pública se presenta para brindarle información sobre el proyecto de Arora and Associates, P.C. para el Departamento de Transporte de Nueva Jersey. Al finalizar esta presentación, podrá responder un cuestionario de encuesta donde puede hacer preguntas y comentar sobre el proyecto.

Diapositiva 2 – Contenido de la Presentación

Esta presentación comenzará con una descripción de la ubicación del proyecto y la necesidad del mismo. A continuación, proporcionaremos una descripción general del trabajo propuesto en todo el corredor, incluida la repavimentación propuesta del pavimento, las señales de tráfico y las mejoras para peatones, los nuevos sistemas de drenaje y la gestión de aguas pluviales, los desvíos y la reubicación de los servicios públicos. Revisaremos las mejoras en las intersecciones en cada intersección principal y discutiremos los dos nuevos semáforos. Luego, discutiremos el control del tráfico y la puesta en escena, el cronograma de construcción y el costo del proyecto.

Diapositiva 3: Ubicación del Proyecto

El proyecto está ubicado dentro de los municipios de Toms River y Lakewood, en el condado de Ocean. En Toms River, el proyecto comienza en la milla 95.01, justo al norte de Indian Head Road en la intersección de Swain Avenue. En Lakewood, el proyecto termina en la milla 101.89, entre 2nd Street y 3rd Street. Dentro de los límites del proyecto, la Ruta 9 es una arteria principal urbana con una velocidad indicada de entre 35 y 50 mph, que varía entre dos y cuatro carriles. El corredor es en gran parte comercial a lo largo del frente de la Ruta 9, con muchos vecindarios ubicados justo al lado de la carretera. Esta carretera muy transitada conecta el transbordador Cape May-Lewes en Cape May, Nueva Jersey, con la autopista de peaje de Nueva Jersey que se dirige a la ciudad de Nueva York.

Diapositiva 4: Antecedentes y Necesidades del Proyecto

El pavimento existente se encuentra en malas condiciones y necesita refuerzo y repavimentación. Lakewood Township ha sido una de las comunidades de más rápido crecimiento en Nueva Jersey durante años, y Toms River Township también está experimentando un rápido crecimiento. En ambos municipios, el desarrollo del sitio continúa a un ritmo elevado, de modo que la configuración existente de la Ruta 9 ya no satisfacía las necesidades del público automovilista. El Departamento de Transporte identificó la necesidad de mitigar la congestión del tráfico y aumentar la capacidad vial de manera segura en esta área. Diversos estudios revelaron necesidades adicionales que deben

cumplirse, incluido el tratamiento de las altas tasas de accidentes en ciertas ubicaciones de los corredores, la actualización de las instalaciones para peatones y ciclistas, el cumplimiento de las normas de gestión de aguas pluviales, la mejora de los servicios públicos en el área y más.

Diapositiva 5: Descripción General del Proyecto: Introducción y Repavimentación del Pavimento

El objetivo principal del proyecto es abordar las necesidades de infraestructura de estas dos comunidades en crecimiento. Primero, presentaremos las mejoras generales que se aplicarán en todo el corredor, seguido de una revisión de las mejoras en cada intersección señalizada:

La Ruta 9 recibirá fresado y repavimentación, reconstrucción de pavimento o pavimento nuevo en todos los límites del proyecto, coronado por una capa delgada de alto rendimiento. En total se colocarán poco más de 64,000 TONELADAS de asfalto nuevo.

Diapositiva 6: Descripción General del Proyecto: Carriles de Giro y Desvíos de Autobuses

La adición de carriles para dar vuelta a lo largo del corredor permitirá que los vehículos salgan del flujo de tráfico de manera segura y puedan dar vuelta. La ampliación de las carreteras para aumentar el almacenamiento y el rendimiento en los semáforos, junto con tiempos de semáforos optimizados, producirá un flujo de tráfico más fluido. Se agregarán desvíos de autobuses aprobados por New Jersey Transit en múltiples ubicaciones para permitir que los vehículos pasen por alto los autobuses detenidos. Se espera que estas medidas mejoren considerablemente la velocidad promedio de viaje a través del corredor y reduzcan la congestión en los puntos de estrangulamiento.

Diapositiva 7: Descripción General del Proyecto: Alojamiento Para Peatones

Se mejorarán las instalaciones para peatones agregando nuevas aceras donde actualmente hay caminos gastados o huecos y reconstruyendo la acera existente deteriorada, más de 18,700 yardas cuadradas en total. Se construirán cientos de nuevas rampas en las aceras que cumplan con la ADA, junto con cruces peatonales y barras de parada en las intersecciones. En las intersecciones señalizadas, se agregarán o actualizarán cabezales de cuenta regresiva para peatones, botones y señalización. Se reconstruirán cientos de plataformas de acceso y se instalarán más de 65,000 pies lineales de bordillo nuevo.

Diapositiva 8: Descripción General del Proyecto: Mejoras de Seguridad Adicionales

La seguridad se abordará aún más mediante la adición de más de 430,000 pies lineales de nuevas franjas y 2,600 pies cuadrados de señalización reglamentaria y de advertencia, la incorporación de arcones más anchos en ubicaciones seleccionadas para mejorar la seguridad de las bicicletas y la instalación de más de 2,100 pies lineales de rieles guía que cumplen con los estándares de choque actuales. con tratamientos finales asociados. Se instalará iluminación nueva o reconfigurada en todas las intersecciones señalizadas. Los semáforos se actualizarán y todos los semáforos tendrán semáforos de 12 pulgadas para mejorar la visibilidad de los semáforos para los automovilistas que se aproximan, lo que mejorará la seguridad en las intersecciones.

Diapositiva 9: Descripción General del Proyecto: Drenaje, Gestión de Aguas Pluviales y Permisos Ambientales

Se construirán cuatro nuevas cuencas de gestión de aguas pluviales para detener la escorrentía de la carretera, tratarla para eliminar los contaminantes e infiltrar una parte de ella nuevamente en los acuíferos debajo de la superficie del suelo. Además, se construirá un sistema de infiltración de aguas pluviales en la acera en Lakewood para ayudar con el almacenamiento de aguas pluviales. Estas medidas son necesarias para que el proyecto cumpla con las normas del Departamento de Protección Ambiental de Nueva Jersey para la escorrentía de aguas pluviales.

Los sistemas de drenaje de las carreteras existentes se actualizarán con nuevas tuberías, entradas y bocas de acceso según sea necesario para capturar el agua de las carreteras y dirigirla hacia las cuencas y otras salidas. Todo el drenaje propuesto cumplirá con los últimos estándares de NJDOT. En total, se instalarán más de 43,000 pies lineales de tubería nueva y 450 estructuras de drenaje. Los permisos ambientales ya se obtuvieron del Departamento de Protección Ambiental de Nueva Jersey en la forma de un Permiso individual para áreas de riesgo de inundación, un Permiso General No. 11, para humedales de agua dulce y una Exención de Área de Transición para Desarrollo Lineal.

Diapositiva 10: Descripción General del Proyecto: Servicios Públicos e ITS

Esta área del proyecto cuenta con extensas redes de servicios públicos de diez compañías de servicios diferentes. Estos incluyen instalaciones subterráneas de electricidad, teléfono, gas, alcantarillado sanitario, televisión por cable y agua, así como instalaciones eléctricas, telefónicas, de fibra óptica y de televisión por cable montadas en postes. Se deben reubicar partes de las redes de servicios públicos para dar paso a la nueva construcción, y pueden ocurrir breves interrupciones en el servicio. Los propietarios serán notificados por adelantado de cualquier interrupción del servicio. Los servicios públicos se reubicarán en sus nuevas ubicaciones permanentes al comienzo de cada etapa de construcción, antes de que se realice la pavimentación para esa etapa. El proyecto también incluirá la colocación de bocas de acceso y conductos del sistema de transporte inteligente (ITS) para facilitar las futuras operaciones de ITS.

Diapositiva 11: Descripción General del Proyecto: Intersección de Whitty Road

Ubicado en Toms River, cerca del límite sur del proyecto. La ampliación a lo largo del acceso en dirección norte a la intersección de Whitty Road nos permite agregar un carril exclusivo para girar a la derecha hacia Whitty Road en dirección este. Si bien la aproximación hacia el sur a la intersección seguirá siendo prácticamente la misma con un carril directo más un carril para girar a la izquierda, la aproximación hacia el oeste a la intersección agregará un carril, de modo que los vehículos que giren hacia el norte y hacia el sur en la Ruta 9 tendrán cada uno su propio giro. carril. Whitty Road tendrá una flecha para girar a la derecha que se superpondrá con la fase dedicada para girar a la izquierda en dirección sur de la Ruta 9. El carril de giro a la derecha en dirección norte de la Ruta 9 también tendrá una flecha de giro a la derecha que se superpondrá con la fase de la señal verde de Whitty Road.

Diapositiva 12: Descripción General del Proyecto: Intersección de Church Road

Ubicado en Toms River, aproximadamente 0.65 millas al norte de Whitty Road. De manera similar a Whitty Road, la ampliación a lo largo del acceso hacia el norte nos permite agregar un carril exclusivo para girar a la derecha para los vehículos que giran hacia Church Road hacia el este. Church Road en dirección oeste seguirá teniendo dos carriles, pero se agregarán franjas para mostrar un carril para girar a la izquierda y un carril para girar a la derecha. El enfoque hacia el sur de la intersección utilizará un cambio de carril y un arcén más angosto para permitir la adición de un carril dedicado para girar a la izquierda hacia Church Road en dirección este, que recibirá una fase dedicada para girar a la izquierda en el tiempo de la señal. Se proporcionará una flecha de giro a la derecha para la Ruta 9 en dirección norte, que se superpondrá con el horario verde de Church Road. Church Road tendrá una flecha para girar a la derecha que se superpondrá con la fase de giro a la izquierda en dirección sur de la Ruta 9.

Diapositiva 13: Descripción General del Proyecto: Intersección de Locust Street

Locust Street está ubicada a poco menos de 450 pies del centro del intercambio de la Ruta 70 en Lakewood. Ambos accesos de la Ruta 9 a la intersección y el acceso hacia el este en Honey Locust Drive seguirán siendo las mismas que las condiciones existentes. El acceso hacia el oeste en Locust Street agrega un carril exclusivo para girar a la derecha.

Diapositiva 14: Descripción General del Proyecto: Intersección de Chestnut Street y Cross Street

Ubicado a 0.44 millas al norte de la intersección de Locust Street en Lakewood. Los accesos existentes de la Ruta 9 a la intersección siguen siendo los mismos, con un carril exclusivo para girar a la izquierda y un carril directo/girar a la derecha en cada dirección. Los accesos a Cross Street y Chestnut Street ganan un tercer carril, de modo que cada uno tiene un carril dedicado para girar a la izquierda, a través y a la derecha. La isleta existente en la Ruta 9 se reconstruirá con un nuevo bordillo. Tanto los accesos de la Ruta 9 como Chestnut/Cross Street tendrán fases dedicadas para girar a la izquierda con una superposición de giro a la derecha para Chestnut/Cross durante la fase de giro a la izquierda de la Ruta 9.

Diapositiva 15: Descripción General del Proyecto: Intersección de Chateau Drive y Broadway

Ubicado a 0.57 millas al norte de Chestnut Street y Cross Street en Lakewood. Chateau Drive se realineará para encontrarse con la Ruta 9 justo enfrente de Broadway, y se agregará una nueva señal en esta intersección. Actualmente, la intersección tiene un carril en cada dirección que se encuentra con la Ruta 9. La condición propuesta agrega un carril exclusivo para girar a la izquierda en cada uno de los cuatro accesos. Los giros a la izquierda de la Ruta 9 tendrán una fase de giro a la izquierda dedicada en los tiempos de los semáforos.

Diapositiva 16: Descripción General del Proyecto: Intersección de Oak Street

Ubicado a 0.30 millas al norte de Chateau Drive realineado en Lakewood. Oak Street crea una intersección en T con la Ruta 9, y cada tramo tiene actualmente un carril. Se agregará un nuevo semáforo en esta intersección y toda la intersección se ampliará para permitir la adición de carriles exclusivos para girar a la izquierda y para girar a la derecha en el acceso hacia el norte, un carril

exclusivo para girar a la izquierda en el acceso hacia el sur y un carril exclusivo para girar a la izquierda. carril de giro a la derecha en el acceso hacia el oeste. Los giros a la izquierda de la Ruta 9 tendrán una fase de giro a la izquierda dedicada en los tiempos de los semáforos.

Diapositiva 17: descripción general del proyecto: intersección de Prospect Street

Ubicado a 0.50 millas al norte de la nueva señal en Oak Street en Lakewood. Mostramos un ensanchamiento sustancial en la intersección, lo que permite agregar un carril de giro a la derecha en dirección sur desde la Ruta 9 hasta Prospect Street en dirección oeste. El diseño actual se coordinó con el condado de Ocean para proporcionar un diseño que pudieran vincular fácilmente con un futuro proyecto de carretera a lo largo de Prospect Street. Los giros a la izquierda en la Ruta 9 hacia el norte tendrán una fase dedicada y los giros a la derecha en la Ruta 9 hacia el sur tendrán una fase superpuesta durante el tiempo verde de Prospect Street. Se instalarán señales y marcas en el pavimento de "No bloquear la caja" en el carril norte de la Ruta 9 frente a Sherwood Drive para evitar que los vehículos en fila bloqueen el acceso a Sherwood Drive.

Diapositiva 18: Descripción General del Proyecto: Intersección de Pine Street y James Street

Ubicado a 0.36 millas al norte de Prospect Street en Lakewood. Los accesos a la Ruta 9 siguen siendo los mismos, con un carril para girar a la izquierda y un carril para girar a la derecha en cada dirección. El enfoque de James Street agrega un carril exclusivo para girar a la izquierda. El acceso a Pine Street mantiene su configuración actual, pero desplaza la calzada un poco hacia el sur para aplanar la curva horizontal deficiente existente justo antes de la intersección. Tanto los accesos a la Ruta 9 como a James/Pine Street tendrán fases dedicadas para girar a la izquierda.

Diapositiva 19: Descripción General del Proyecto: Intersección de Central Avenue y Hurley Avenue

Ubicada a 0.50 millas al norte de Pine Street y James Street en Lakewood, esta intersección ha sido un importante cuello de botella para el tráfico dentro de este corredor. Después de una cuidadosa consideración, el carril de giro a la izquierda en dirección norte hacia Central Avenue en dirección oeste y el carril de giro a la izquierda en dirección sur hacia Hurley Avenue en dirección este fueron eliminados para que se pudiera agregar un segundo carril directo en dirección norte. Los vehículos en dirección norte pueden acceder al área hacia el oeste girando a la izquierda en James Street, y los vehículos en dirección sur pueden acceder al área hacia el este girando a la izquierda en Main Street/Ruta 88. Hurley Avenue en dirección oeste mantendrá su configuración actual de carril exclusivo para girar a la izquierda, carril de paso y carril de paso/giro a la derecha. Estos carriles directos hacia el oeste se han ampliado después de cruzar el puente hacia Central Avenue por varios cientos de pies antes de que uno de los carriles se caiga. El acceso a Central Avenue mantendrá sus carriles actuales para girar a la izquierda y para girar a la derecha. Los extremos de South Lake Drive y Caranetta Drive se modifican para mejorar la seguridad y las operaciones cerca de la intersección.

Diapositiva 20: Descripción General del Proyecto: Intersección de Main Street (Ruta 88)

Ubicado a 0.25 millas al norte de Central Avenue y Hurley Avenue en Lakewood. Los accesos a la Ruta 9 mantienen su sección actual de 3 carriles, con carriles exclusivos para girar a la izquierda y dos

carriles directos en cada dirección. Main Street en dirección oeste también mantiene sus carriles para girar a la izquierda y girar a la derecha. La longitud actual de almacenamiento del carril de giro a la izquierda para los vehículos en dirección sur que giran a la izquierda en Main Street/Ruta 88 en dirección este es significativamente menor, de modo que los vehículos retroceden hacia el carril de paso en dirección sur en First Street y hacia el norte. La condición propuesta aumenta el almacenamiento de vehículos dentro de este carril de giro a la izquierda en aproximadamente doscientos pies para aliviar este problema.

Diapositiva 21: Descripción General del Proyecto: Intersecciones de First Street y Second Street

Ubicado a 380 pies al norte de Main Street (Ruta 88) en Lakewood. Extender el carril de giro a la izquierda hacia el sur en la intersección de Main Street requiere que se eliminen todos los giros a la izquierda desde la Ruta 9 hacia First Street. Se construirá una isla elevada de hormigón para evitar estos giros a la izquierda. Las aproximaciones a la Ruta 9 en First Street se harán girando a la derecha únicamente. Los vehículos en dirección sur pueden girar a la izquierda en las intersecciones de Second Street o Main Street, y los vehículos en dirección norte pueden girar a la izquierda en North Lake Drive o Second Street. La intersección señalizada de Second Street con la Ruta 9 se actualizará e incluirá flechas para girar a la izquierda para las fases dedicadas a girar a la izquierda desde la Ruta 9 hasta Second Street.

Diapositiva 22: Control de Tráfico y Puesta en Escena

Debido a la duración del proyecto y en un esfuerzo por limitar los impactos al tráfico, este proyecto se divide geográficamente en seis etapas: las etapas 1 a 3 están en Toms River y las etapas 4 a 6 están en Lakewood. Los cambios de tráfico que permiten que dos direcciones de viaje permanezcan abiertas son el método preferido de control de tráfico cuando sea factible. Cualquier trabajo que no se pueda realizar con cambios de tráfico se realizará mediante cierres de un solo carril que alternan el tráfico con banderilleros o desvían una dirección del tráfico alrededor de la zona de construcción. Los cierres de un solo carril (desvíos en una dirección o tráfico alterno) solo se permitirán por la noche, con restricciones adicionales en el verano.

Diapositiva 23 – Control de Tráfico y Puesta en Escena

Se han propuesto doce desvíos, uno para cada dirección de viaje durante cada una de las seis etapas. Se permitirá la construcción simultánea en Toms River y Lakewood, siempre que los desvíos de tráfico concurrentes no se superpongan. Durante la construcción, se mantendrá el acceso a todos los hogares y negocios, y todas las aceras permanecerán abiertas o desviadas a una Ruta continua alrededor de la construcción.

Habrá varios desafíos para el control del tráfico y las operaciones de preparación en este proyecto. Se requerirá coordinación con los proyectos en curso en el área que incluyen el desarrollo del sitio, el trabajo en las carreteras del condado de Ocean y las actualizaciones de la compañía de servicios públicos. La gran población Judía en el área requiere que todas las Rutas peatonales permanezcan abiertas durante la construcción, y muchos negocios a lo largo del corredor necesitarán acceso

continuo. Quizás lo más importante es que la coordinación con el Monmouth Medical Center es imprescindible para garantizar que los servicios de emergencia estén disponibles las 24 horas.

Diapositiva 24 - Estado del Proyecto

Este proyecto ha entrado en la fase de construcción y el NJDOT ha seleccionado un contratista. Se espera que la construcción comience en septiembre de 2022 y finalice durante el verano de 2025. El costo total del proyecto se estima en aproximadamente \$76 millones.

Diapositiva 25 – Información de Contacto

Para obtener más información sobre el proyecto, póngase en contacto con:

Vanessa J. Meades | Ingeniera Principal | Coordinadora Regional

Departamento de Transporte de Nueva Jersey

Oficina de Relaciones Gubernamentales y Comunitarias

1035 Avenida Parkway | Apartado de correos 600 | Trenton, Nueva Jersey 08625

Teléfono: 609.963.1982 | Fax: 609.530.2010

Correo electrónico: Vanessa.Meades@dot.nj.gov

Todos los demás comentarios se pueden enviar de forma anónima a través del enlace de la encuesta a continuación.

Gracias por su atención e interés en el proyecto de pavimento de la **Ruta 9: Indian Head Road hasta Central Ave/Hurley Ave.**