Ruta 46, rampa de salida de la Ruta 80 hacia la Ruta 53
Centro Virtual de Información Pública de PE, octubre de 2026
Guion

Diapositiva 1 — Diapositiva del título
Bienvenidos al Centro Virtual de Información Pública del proyecto de mejora de la Ruta 46, desde la rampa de salida de la Ruta 80 hasta la Ruta 53. El Departamento de Transporte de Nueva Jersey se compromete a desarrollar mejoras en el transporte que logren el mejor equilibrio entre las necesidades de transporte, el medio ambiente, las inquietudes de la comunidad y los costos. Te presentamos este centro virtual de información pública para que puedas conocer más sobre el proyecto. Al finalizar, podrás llenar un cuestionario donde podrás hacer preguntas y dar tu opinión sobre el proyecto. Este Centro de Información Pública y el plazo para presentar comentarios estarán abiertos al público del 12 de octubre de 2026 al 26 de octubre de 2026.

Diapositiva 2 – Agenda
Esta presentación empezará con la ubicación y el estado del proyecto. A continuación, se explicará el propósito del proyecto y la necesidad de mejorar la seguridad y la circulación en el lugar donde se llevará a cabo. Vamos a describir las mejoras del proyecto y el alcance de los trabajos, y a analizar con más detalle los aspectos clave del proyecto, como el nuevo semáforo y el muro de contención. Vamos a hablar brevemente sobre los impactos ambientales, de drenaje y de servicios públicos que generará el proyecto, y vamos a repasar las etapas de construcción para llevarlo a cabo. Por último, te daremos el cronograma previsto del proyecto y te explicaremos cómo enviar preguntas, comentarios y opiniones al equipo del proyecto.

Diapositiva 3 – Ubicación del proyecto
El proyecto propuesto se encuentra en el municipio de Denville, en el condado de Morris. El área del proyecto abarca un tramo de aproximadamente ¼ de milla (0,4 km) de la Ruta 46 en dirección al este, desde un poco más al este del semáforo de West Main Street hasta el paso elevado de la Ruta 53. Se propone ampliar la rampa actual que va de la Ruta 46 en dirección este a la Ruta 53 en dirección sur. También habrá mejoras en la Ruta 53, desde el semáforo de Bloomfield Avenue hasta el semáforo de Indian Road y Hall Avenue. La rampa de acceso de la Ruta 80 en la salida 39 hacia la Ruta 46 en dirección al este está dentro de los límites del proyecto. El proyecto se encuentra muy cerca y dentro de la llanura aluvial de Den Brook, que el Departamento de Protección Ambiental de Nueva Jersey (NJDEP) considera un curso de agua de categoría 1 con un valor excepcional como recurso.

Diapositiva 4 – Ubicación del proyecto
El proyecto se enfoca en mejorar la rampa que va de la Ruta 46 en dirección este a la Ruta 53 en dirección sur, conocida como la Rampa A. La rampa que va de la Ruta 80 en dirección oeste a la Ruta 46 en dirección este está dentro de los límites del proyecto y también se le harán algunas modificaciones menores para mejorar su funcionamiento. A esta rampa de la Ruta 80 se le conoce como Rampa F.

Diapositiva 5 — Estado actual del proyecto
El proyecto sigue el proceso de ejecución de proyectos de inversión del NJDOT, que se divide en 5 fases. Las fases de evaluación del problema y desarrollo del concepto del proyecto ya se han completado, y el proyecto se encuentra actualmente en la fase de ingeniería preliminar. Después de desarrollar el diseño hasta el nivel preliminar y coordinarlo con las partes interesadas del proyecto, la fase de ingeniería preliminar se completará con un informe de ingeniería preliminar y un documento ambiental aprobado. Después, el proyecto pasará a la etapa de diseño final y, a continuación, a la construcción.

Diapositiva 6 — Propósito y necesidades del proyecto

El objetivo del proyecto es mejorar la seguridad y la circulación dentro de los límites del proyecto. El proyecto se enfocará en la frecuencia de los choques por alcance en la rampa de la Ruta 46 en dirección al este hacia la Ruta 53. La Ruta 53 en dirección sur, dentro de los límites del proyecto, también se mejorará con la incorporación de carriles de giro a la izquierda para la rampa de la Ruta 46 en dirección este y la muy transitada rampa de acceso a la Ruta 80 en dirección este. El proyecto también abordará la corta distancia de tejido entre la I-80 en dirección oeste en rampa a la Ruta 46 en dirección este y la rampa A de salida.

Diapositiva 7 – Objetivo y necesidades
Las tasas de accidentes en la Ruta 46 en dirección al este y en la Ruta 53 en dirección al sur, dentro de los límites del proyecto, están por encima de los promedios estatales para carreteras similares. La escasa distancia de visibilidad al final de la rampa A hace que sea difícil para los autos encontrar un hueco para incorporarse a la Ruta 53 en dirección sur. Esto provoca que los embotellamientos de la rampa A se extiendan hasta la Ruta 46 en dirección al este durante las horas pico, lo que ha causado choques por alcance.

Diapositiva 8 – Objetivo y necesidad
Al final de la rampa F, la distancia de visibilidad es limitada debido a la curva de la Ruta 53 y al puente de la Ruta 46 que cruza sobre la Ruta 53 y bloquea la vista, como puedes ver en la foto de la izquierda. La foto de la derecha muestra una vista mientras vas por la Ruta 53 en dirección sur, pasando por debajo del paso elevado de la Ruta 46, donde el estribo del puente te tapa la vista del final de la rampa A. Fíjate que la Ruta 53 en dirección sur tiene dos carriles, sin acotamiento ni carril para girar a la izquierda y entrar a la rampa hacia la Ruta 46 en dirección este.

Diapositiva 9 – Objetivo y necesidad
En la Ruta 46 en dirección al este, hay muy poca distancia entre la rampa de acceso desde la Ruta 80 en dirección al oeste (o la rampa F) y la rampa A, y el tráfico de la rampa F se ve obligado a ceder el paso para incorporarse a la Ruta 46, ya que no hay espacio para un carril de aceleración. Del mismo modo, la rampa A no tiene un carril de desaceleración y los autos tienen que frenar para reducir la velocidad antes de entrar a la rampa. Los embotellamientos en la rampa A agravan los posibles puntos de conflicto y el riesgo de accidentes en este lugar.

Diapositiva 10 – Alcance del trabajo
Para cumplir con el objetivo y la necesidad del proyecto, el alcance de los trabajos incluye ampliar la rampa A para que cuente con dos carriles y un acotamiento interior, además de una nueva intersección con semáforos al final de la rampa, en la Ruta 53 en dirección sur. La Ruta 46 también se ampliará para agregar un carril de incorporación adicional y un acotamiento exterior entre la rampa F y la rampa A. El final de la rampa F se reajustará ligeramente para aumentar la distancia entre la rampa F y la rampa A. A lo largo de la Ruta 53 en dirección sur, se volverán a trazar las líneas de tráfico para crear carriles de giro a la izquierda que permitan ingresar a las rampas de acceso a la Ruta 46 y la Ruta 80. Se mejorarán las condiciones de las aceras en la Ruta 53 para que cumplan con la ADA, y se modernizarán los semáforos existentes en Bloomfield Avenue y en la intersección de Indian Road con Hall Avenue para que cumplan con las normas más recientes.

Diapositiva 11 — Alcance del trabajo
El mapa que se muestra aquí presenta las mejoras propuestas para el proyecto. Vamos a ampliar algunas zonas del mapa para explicarte mejor las mejoras.

Diapositiva 12 — Alcance del trabajo
La ampliación de la rampa A a dos carriles aumentará el número de vehículos que pueden hacer fila en la rampa y mejorará el flujo del tráfico. La instalación de un semáforo al final de la rampa A permitirá que el tráfico de la rampa se incorpore a la Ruta 53 en dirección sur, lo que mejorará la seguridad y el flujo del tráfico.

Diapositiva 13 — Alcance del trabajo
En el nuevo semáforo que está al final de la rampa A, las luces que dan hacia la Ruta 53 en dirección sur estarán alineadas horizontalmente para que los conductores puedan verlas bien mientras pasan por debajo del paso elevado de la Ruta 46. En la rampa A habrá letreros aéreos que indicarán la asignación de carriles: el carril interior estará destinado al giro a la izquierda desde la Ruta 53 en dirección sur hacia la Ruta 80 en dirección este, y el carril exterior, para el tráfico que quiera seguir recto por la Ruta 53 en dirección sur. El diseño de la señalización incluirá marcas de pavimento punteadas para doble giro a la derecha, restricciones de «Prohibido girar en rojo» y cruces peatonales de alta visibilidad en las rampas. En este lugar no habrá cruces peatonales de la Ruta 53, ya que el semáforo solo controla el tráfico de la Ruta 53 en dirección sur y no el de dirección norte. La sincronización de este nuevo semáforo se coordinará con los semáforos existentes cercanos en la avenida Bloomfield y en Indian Road/Hall Avenue.

Diapositiva 14 — Alcance del trabajo
Además de la ampliación de la rampa A, se propone ampliar la Ruta 46 en dirección al este entre las rampas F y A con un nuevo carril y un acotamiento exterior. En esta pantalla, el hombro exterior aparece en color naranja. Se está reajustando ligeramente el extremo de la rampa F para maximizar la distancia entre las dos rampas. Para ampliar la Ruta 46 y la rampa A, se necesita un muro de contención que sostenga el talud del lado de la carretera actual, que desciende hacia Den Brook. En este plano, el muro de contención aparece marcado en rojo.

Diapositiva 15 – Alcance del trabajo
La sección transversal de la Ruta 46 en dirección al este, tal como se muestra aquí arriba, muestra la ampliación de la calzada para agregar un carril y un acotamiento adicionales. El muro está resaltado en amarillo. La sección transversal de abajo muestra la zona de la rampa A con el muro de contención necesario para ampliarla a dos carriles. El muro de contención será del tipo de paneles, lo que permitirá instalarlo con un menor impacto en la pendiente de Den Brook, y tendrá una barrera de concreto tipo Jersey en la parte superior para proteger el tráfico.

Diapositiva 16 — Alcance del trabajo
Las mejoras en la Ruta 53 incluyen el repintado de las marcas viales en el sentido sur de la Ruta 53 para crear carriles de giro a la izquierda hacia las rampas de acceso a la Ruta 46 en dirección este y a la Ruta 80 en dirección este. Esto mejorará la seguridad y el funcionamiento de la Ruta 53 sin necesidad de ensanchar la calzada. También se mejorarán los semáforos en la intersección de Bloomfield Avenue con Indian Road/Hall Avenue para que cumplan con las normas más recientes del NJDOT y del Manual de dispositivos uniformes de control de tráfico. Se mejorarán las aceras en la Ruta 53 para hacerles denuncia ADA y para reemplazar condiciones deterioradas.

Diapositiva 17 – Impactos ambientales, de drenaje y de servicios públicos
El proyecto necesitará permisos ambientales del NJDEP debido a la proximidad de Den Brook, que está clasificado como un curso de agua de categoría 1 con un valor excepcional como recurso. Los permisos necesarios incluirán un permiso individual de riesgo de inundación y un permiso para humedales de agua dulce, y se obtendrán en la etapa de diseño final.

En la Ruta 46, en dirección al este, hay que hacer trabajos de drenaje por la ampliación de la carretera. El sistema de drenaje se diseñará y mejorará en la medida de lo posible. Se mejorará el drenaje en la Ruta 53. Para cumplir con las normas de gestión de aguas pluviales, se propone construir un depósito en la zona interior de la rampa de la Ruta 46 en dirección este hacia la Ruta 53 en dirección norte.

La ampliación de la Ruta 46 implicará el reubicación de algunas instalaciones aéreas. La instalación de un nuevo sistema de drenaje en la Ruta 46 y la Ruta 53, así como la instalación de nuevas barreras de seguridad,

hará necesario reubicar algunas instalaciones de servicios públicos subterráneas. En este momento se está trabajando con las empresas de servicios públicos para definir todos los planes de reubicación.

En este proyecto, el impacto en los derechos de paso se limita a unas pocas servidumbres de acera y servidumbres temporales de construcción. Durante la etapa de diseño final, nos pondremos en contacto con los propietarios para obtener los derechos de paso necesarios.

Diapositiva 18 – Etapas de la construcción
Está previsto que el proyecto se construya en tres etapas. En la preetapa 1, se desviará el tráfico hacia el exterior de la rampa F y la rampa A para construir el nuevo trazado de la rampa F y para instalar un pavimento temporal en el interior de la rampa A. En la etapa 1, se desviará el tráfico hacia el interior de las rampas, usando el pavimento que se construyó en la preetapa 1. Esto dejará espacio para construir el nuevo muro de contención y ampliar la Ruta 46 en dirección este y la rampa A. Una vez terminada la ampliación, el tráfico se desviará a esta zona recién construida en la Etapa 2 para terminar el interior de la Ruta 46 y la rampa A. En esta etapa se completarán los trabajos en la Ruta 53, incluyendo la acera, el repintado de las marcas viales y la instalación y puesta en funcionamiento del nuevo semáforo al final de la rampa A. Los cierres de carriles en la Ruta 53 y la Ruta 46, que reducirán el tráfico a un solo carril, solo se llevarán a cabo fuera de las horas pico. Se mantendrá abierto al tráfico un carril de 11’ (3,35 m) para las rampas F y A durante todas las etapas, pero podría ser necesario cerrar brevemente estas rampas durante la noche, con desvíos, para instalar dispositivos de control de tráfico entre una etapa y otra. En el diseño final se desarrollarán más detalles sobre las etapas de construcción del proyecto.

Diapositiva 19 – Cronograma previsto del proyecto
La programación de los trabajos de construcción depende del cronograma de la fase de diseño final, así como de la autoridad encargada de la programación. La fase de estudios preliminares del proyecto está a punto de concluir, y se espera que la fase de diseño final comience en la primavera de 2027 y dure casi dos años, hasta la primavera de 2029. Se espera que la construcción del proyecto comience en el verano de 2029 y que termine en el otoño de 2030.

Diapositiva 20 — Datos de contacto
Si tienes alguna pregunta, comentario o sugerencia, envíalos a través del formulario que aparece en el sitio web del proyecto o también puedes comunicarte con Shivon Harris usando la información de contacto del proyecto que se muestra a continuación.

Gracias por asistir al Centro de Información Pública sobre el proyecto de mejora de la Ruta 46 y la rampa de la Ruta 80 hacia la Ruta 53.