

ONLINE PUBLIC INFORMATION CENTER TRANSCRIPT
Route 9/35, Main Street Bridge

Slide 1 – Title Slide

Welcome to the online Public Information Center for the Route 9/35, Main Street Bridge project. The overall purpose of this project is to enhance safety and improve operations at the interchange. This Public Information Center is intended to share the progress to date on this project, and to solicit feedback from the public to enhance the project as it progresses through NJDOT's Project Delivery Process. Note the Project is in the Preliminary Engineering Phase.

Bienvenido al Centro de información pública en línea para el proyecto del puente de Main Street de la ruta 9/35. El propósito general de este proyecto es mejorar la seguridad y las operaciones en el cruce de ambas vías. Este Centro de Información Pública tiene como objetivo compartir el estado actual del proyecto y solicitar comentarios del público con el fin de ayudar a mejorar las metas del proyecto, mientras que el mismo avanza a través del Proceso de Diseño implementado por el Departamento de Transporte de Nueva Jersey. Tenga presente, que el Proyecto se encuentra actualmente en la Fase Preliminar de Diseño.

Slide 2 – Presentation Overview

This presentation will begin with a discussion of the project's Purpose and Need, existing conditions, and the proposed improvements and how they will improve the operation of the highway. This presentation will additionally provide information on the project schedule and the NJDOT project delivery process.

Esta presentación comenzará con una descripción sobre el Propósito y la Necesidad del proyecto, las condiciones actual de la infraestructura, las mejoras recomendadas a la infraestructura y cómo las mismas ayudan las operaciones de la carretera. Esta presentación además proporcionará información sobre el cronograma del proyecto y el proceso implementado por el Departamento de Transporte de New Jersey para la ejecución del Diseño.

Slide 3 – Project Location

The Route 9/35, Main Street Bridge Project is located in Middlesex County, mainly in South Amboy with a small portion in Sayreville (near Route 9/Main Street). The project limits extend from Route 9/Main Street to Route 9/35 at Structure No. 1208-153, which carries Route 9/35 northbound over Conrail. The project area includes commercial facilities and densely vegetated areas. Residential properties are also located adjacent to the Route 9 and Route 35 interchange. Additionally, the Saint Mary's Cemetery is located in the northwest quadrant of the Route 9 and Route 35 Interchange.

El proyecto del puente de la Ruta 9/35, Main Street está ubicado en el condado de Middlesex, principalmente en el pueblo de South Amboy con una pequeña porción en el pueblo de Sayreville (cerca de la Ruta 9/Main Street). Los límites del proyecto se extienden desde la Ruta 9/Main Street hasta la Ruta 9/35 en la Estructura No. 1208-153, la cual lleva la Ruta 9/35 en dirección norte sobre los rieles de Conrail. El área abarcada por el proyecto incluye instalaciones comerciales, áreas densamente forrestadas al igual que propiedades residenciales las cuales están ubicadas junto en el cruce de la Ruta 9 y la Ruta 35. Además, el cementerio de Santa María está ubicado en el cuadrante noroeste del cruce de la ruta 9 y la ruta 35.

Slide 4 – Purpose and Need

The overall purpose of this project is to enhance safety and improve operations at the interchange of Route 9 and Route 35 from Route 9/Main Street to Route 9/35 at Structure No. 1208-153. The calculated safety score for this project segment is 7 and 10, depending on mile post location. The scale is based on 0 to 10 with 0 and 10 representing no crashes in the area and the worst score, respectively. A summary of crash data is presented for the years (2016 – 2021) for the project site.

El propósito general de este proyecto es mejorar la seguridad y las operaciones en el cruce de la Ruta 9 y la Ruta 35 desde la Ruta 9/Main Street hasta la Ruta 9/35 en la Estructura No. 1208-153. La seguridad vial para este segmento de la carretera es de 7 y 10, dependiendo de la ubicación exacta en la Carretera. La escala de evaluación se basa en una puntuación de 0 a 10, donde 0 representa ningún accidente en el área y 10 la peor puntuación. A continuación es presentado, un resumen de las cantidad de accidentes en los años (2016 – 2021) en el área del proyecto.

Slide 5 – Existing Conditions

The Project area is between Structure No. 1208-153 (at the North Limit) and extends just south of the Loop Ramp entering Route 9/35 NB. There are (3) bridges within the project site: Main Street Overpass (1208-150), Washington Ave Overpass (1208-151), and Structure 1208-152 over an abandoned rail line. There are Two Lanes in each direction on the Mainline and are separated by a Concrete Median Barrier.

Route 9 and Route 35 run north independently up to the Route 9 and Route 35 interchange where they merge and run north concurrently as Route 9/35 through to and beyond the northerly project limit. The ramp from Route 9 northbound to Route 9/35 northbound is known as the Loop Ramp, which is controlled by a yield sign. The interchange also provides access to Route 9 southbound from Route 9/35 southbound and to Washington Road from Route 9/35 northbound. The roadway within the project limit has inadequate stopping sight distance on both vertical and horizontal curves, substandard curve radius, narrow shoulder width, inadequate lengths for acceleration and deceleration lanes, and fails to meet the required minimum grades.

El área del Proyecto se encuentra entre la Estructura No. 1208-153 (en el Límite Norte) y se extiende justo al sur de la Rampa circular ingresando a la Ruta 9/35 en dirección norte. Hay (3) puentes dentro del área del proyecto: El paso elevado de Main Street (1208-150), el paso elevado de Washington Avenue (1208-151) y la Estructura 1208-152 sobre rieles abandonada. Hay dos carriles en cada dirección en la carretera principal los cuales están separados en el medio por una barrera de concreto.

La Ruta 9 y la Ruta 35 corren hacia el norte de forma independiente hasta que se unen en el cruce de la Ruta 9 y la Ruta 35, donde se conectan y corren hacia el norte de forma paralela como la Ruta 9/35 hasta un poco después del límite norte del proyecto. La rampa desde la Ruta 9 en dirección norte hasta la Ruta 9/35 en dirección norte se conoce como la rampa circular y está controlada por una señal de ceda el paso. Este cruce también brinda acceso a la Ruta 9 en dirección sur desde la Ruta 9/35 en dirección sur y a Washington Road desde la Ruta 9/35 en dirección norte. Dentro del límite del proyecto, la distancia para observar un objeto en la carretera y detenerse de una manera segura es actualmente ineficiente, las curvas de carretera verticales y horizontales son inadecuadas, un radio de curvatura de Carretera deficiente, un carril al costado para emergencias estrecho, longitudes inadecuadas para los carriles de aceleración y desaceleración y la Carretera no cumple con las pendientes mínimas requeridas.

Slide 6- Existing Conditions (Cont.)

The (2) existing ramps have heavy truck usage and heavy traffic volumes. The Loop ramp has a tight curvature with a minimum radius of 75 ft and a substandard Stopping Sight Distance. The Loop Ramp has virtually no acceleration lane and as such merging onto the NB Mainline is very difficult for motorists and in turn causes queuing along the Loop Ramp and backing up of traffic on Route 9 NB causing queues to idle in front of residents' homes frequently during the day. The existing exit ramp from 9/35 NB will be removed in order to provide an acceleration lane from the Loop Ramp to the mainline. On the SB side, the exit to Route 9 SB has a large volume of vehicles (more than a single-lane ramp can handle in the peak hours), a substandard radius (tight curvature) limited sight distance, and a substandard deceleration lane.

Las (2) rampas existentes son utilizadas por muchos camiones pesados y tienen un alto volúmen de tráfico vehicular. La rampa circular tiene una curvatura cerrada con un radio mínimo de 75 pies y la distancia requerida para una parada segura, deficiente. La Rampa circular prácticamente no tiene carril de aceleración y por esta razón, incorporarse a la carretera principal en dirección norte es muy difícil para los automovilistas. Esta condición provoca congestión vehicular a lo largo de la rampa circular y atascos de tráfico en la Ruta 9 en dirección norte, lo que provoca congestión frente a las propiedades residenciales, con frecuencia, durante el día. La rampa de salida actual de la ruta 9/35 en dirección norte se eliminará para proporcionar un carril de aceleración desde la rampa circular hasta la carretera principal. Al lado de la carretera por la salida a la Ruta 9 en dirección sur hay un gran volumen de vehículos (por encima de la capacidad de una rampa de un solo carril, durante las horas pico), con un radio de curvatura deficiente (curvatura cerrada), una distancia de visibilidad limitada y un carril de desaceleración deficiente.

Slide 7 – Existing Conditions (Cont.)

Three (3) bridges are located within the project limits: Structure No. 1208-150, which carries Route 9/35 over Main Street; 1208-151, which carries Route 9/35 over Washington Avenue, and 1208-152, which carries Route 9/35 over an abandoned rail line. These bridges were originally constructed in the 1930s and are in fair to satisfactory condition with some deficiencies. The structures are in overall fair to satisfactory condition, with two of the three bridges (1208-150 and 1208-152) anticipated to be historically significant. Structure Nos. 1208-150 and 1208-151 also have substandard vertical clearance for the roadway underneath.

Tres (3) puentes están ubicados dentro de los límites del proyecto: la Estructura No. 1208-150, que lleva la Ruta 9/35 sobre Main Street; 1208-151, que lleva la Ruta 9/35 sobre Washington Avenue, y 1208-152, que lleva la Ruta 9/35 sobre una línea de rieles abandonada. Estos puentes se construyeron originalmente en la década de los 1930s y se encuentran en condiciones de aceptables a satisfactorias, con algunas deficiencias. Las estructuras se encuentran en condiciones generales entre aceptables y satisfactorias, y se prevé que dos de los tres puentes (1208-150 y 1208-152) podrían ser de importancia histórica. Las Estructuras Nos. 1208-150 y 1208-151 también tienen un espacio libre vertical deficiente para la carretera que se encuentra debajo.

Slide 8 – Environmental Constraints

The project will utilize federal funds and will require an approved environmental document through the National Environmental Policy Act (NEPA). It is anticipated that the environmental document for this project will be a Categorical Exclusion Document (CED). Several environmental technical studies are underway to support the CED, including Section 106 Consultation through the National Historic Preservation Act (NRHP), Section 4(f) Individual Evaluation, coordination with the United States Fish and Wildlife Service (USFWS), as well as Noise and Air studies.

As part of the Section 106 process, the e New Jersey State Historic Preservation Office approved the Area of Potential Effects (APEs) for architecture and archeology. Additionally, as part of the Section 106 process, a Cultural Resource Report was prepared which identified Structure 1208-152 as being located within the Raritan River Railroad Historic District. Route 9/35 Bridge over Conrail is recommended as a NRHP eligible contributing element to the Raritan River Railroad Historic District (RRRRHD). Furthermore, Route 9/35 Interchange is recommended individually eligible for listing in the NRHP. The Cultural Resources Report findings indicate adverse effects to the NRHP RRRHD and Route 9/35 Interchange. Coordination with the SHPO is ongoing. Due to the adverse impact to NRHP, a Section 4(f) Individual Evaluation is anticipated.

A bat survey was conducted for all three bridges within the project limits. No bat indicators were observed during the visual surveys for Structure Nos. 1208-151 and 1208-150. Additionally, the emergence survey for Structure No. 1208-152 did not result in the positive observation of bats exiting any portion of the bridge. However, acoustic devices determined that there is potential habitat for the tricolored bat (a federally proposed endangered species) in the adjacent forested areas. Results of the bat survey were submitted to the USFWS NJ Field Office.

Tree clearing is required for the project and a schedule for tree clearing will be established with the NJDEP before construction. Coordination with NJDEP to determine tree mitigation under the No Net Loss Compensatory Reforestation Act is ongoing. There is a potential for involvement with regulated material or contaminated sites due to historic fill and the railroad property.

Due to the State Open Water impacted by the loop ramp, there will be two NJDEP Permits required for the project.

Este proyecto utilizará fondos federales y requerirá un documento ambiental aprobado de acuerdo a la Ley de Política Ambiental Nacional (NEPA). Se prevé que el documento ambiental para este proyecto sea un Documento de Exclusión Categórica (CED). Además, se están llevando a cabo varios estudios técnicos ambientales para apoyar el CED, incluyendo la consulta de la Sección 106 de acuerdo con la Ley Nacional de Preservación Histórica (NRHP), la Evaluación Individual de la Sección 4(f), la coordinación con el Servicio de Pesca y Vida Silvestre de los Estados Unidos (USFWS), así como estudios de ruido y el aire.

Como parte del proceso de la Sección 106, la Oficina de Preservación Histórica del Estado de New Jersey aprobó el Área de Efectos Potenciales (APE) para arquitectura y arqueología. Además, como parte también de este proceso, se preparó un Informe de Recursos Culturales que identificó la Estructura 1208-152 como ubicada dentro del Distrito Histórico del Ferrocarril del Río Raritan. Se recomienda el puente de la Ruta 9/35 sobre los rieles de Conrail como elemento contribuyente y elegible del NRHP al Distrito Histórico del Ferrocarril del Río Raritan (RRRRHD). Además, se recomienda que el cruce de la Ruta 9/35 sea elegible para inclusión en el NRHP. Los hallazgos en el Informe de Recursos Culturales indican efectos adversos para el NRHP RRRHD y el cruce de la Ruta 9/35. Al igual la coordinación con el SHPO está en curso. Debido al impacto adverso para NRHP, se anticipa una evaluación individual de la Sección 4(f).

También se realizó un estudio de murciélagos en los tres puentes dentro de los límites del proyecto. No se observaron indicadores de murciélagos durante las investigaciones visuales de las Estructuras Nos. 1208-151 y 1208-150. Además, el estudio de emergencia para la Estructura No. 1208-152 no resultó en la observación positiva de murciélagos saliendo de ninguna parte del puente. Sin embargo, los dispositivos acústicos determinaron que existe el potencial de una hábitat para el murciélago tricolor (una especie en peligro de extinción de acuerdo a el gobierno federal) en las áreas boscosas adyacentes. Los resultados de la encuesta sobre murciélagos se enviaron a la oficina de campo del USFWS en New Jersey.

Aparte de las actividades mencionadas, se requiere también la tala de árboles para el proyecto y se establecerá un cronograma para la tala de árboles con el NJDEP antes de la construcción. La coordinación con el NJDEP para determinar la mitigación de árboles bajo la Ley de Reforestación Compensatoria sin Pérdida Neta está en curso. Existe la posibilidad de que se involucre material regulado o sitios contaminados debido al relleno histórico y la propiedad del ferrocarril.

Debido al impacto de aguas abiertas estatales por la rampa circular, se requerirán dos permisos del NJDEP para el proyecto.

Slide 9 – Project Overview

This slide shows the proposed project. The proposed Mainline alignment is shifted to the east to allow extra width for the proposed two-lane Ramp E (Route 9 SB) and to avoid impacts to the private properties along the west side, including the St Mary's cemetery. The proposed two-lane Ramp E becomes Route 9 SB Mainline lanes and Main Street becomes a stopped condition as it merges onto Route 9 SB. The existing loop ramp is replaced with a larger loop ramp that increases storage capacity and has its own exclusive exit lane from Route 9 NB. The new loop ramp has a standard acceleration lane as it merges onto Route 35 NB. The exit ramp to Washington Avenue is removed from Route 9/35 NB. With this ramp closure, traffic will use Raritan Street or Catherine Street to access Washington Avenue. The bridges at Main Street and Washington Avenue are replaced with new bridges and Structure 1208-152 will be removed and backfilled with embankment fill. There are (7) proposed retaining walls to minimize impacts to adjacent properties. A proposed noise wall will be located along the loop ramp on top of the retaining wall and also along Route 9/35 NB from the new Main Street Bridge to the Active Rail overpass bridge (Structure 1208-153) on top of its retaining wall.

The project also includes two proposed cantilever sign structures, new guide rail, areas of new sidewalks, and the construction of three bio-retention basins to comply with NJDEP Stormwater Management (SWM) Rules. Partial right-of-way takings, as well as permanent and temporary easements, are anticipated for this project.

En esta hoja de la presentacion se muestra el proyecto. La propuesta para la alineación de la carretera principal consiste con el desplazo de la Carretera hacia el este para permitir anchar la carretera y hacer la Rampa E de dos carriles (Ruta 9 en direccion sur) y para evitar impactos a las propiedades privadas a lo largo del lado oeste, incluido el cementerio de St Mary. Los dos carriles de la rampa E se convierten en la línea principal de la Ruta 9 en direccion sur y la Main Street operara con letreros de "PARE" al incorporarse a la Ruta 9 en direccion sur. La rampa circular actual se reemplazara con una rampa circular más grande que aumentara la capacidad vehicular y tendra su propio carril de salida exclusivo a la Ruta 9 en direccion norte. La nueva rampa circular tiene un carril de aceleración estándar cuando se incorpora a la Ruta 35 en direccion norte. La rampa con salida a Washington Avenue se eliminara de la Ruta 9/35 en direccion norte. Con este cierre de rampa, el tráfico utilizará Raritan Street o Catherine Street para acceder a Washington Avenue. Los puentes en Main Street y Washington Avenue se reemplazarán con puentes nuevos y la Estructura 1208-152 se eliminará y se rellenarán. Hay (7) muros de contención propuestos para minimizar

los impactos a las propiedades adyacentes. Se ubicará un muro de ruido a lo largo de la rampa circular en la parte superior del muro de contención y también a lo largo de la Ruta 9/35 en dirección norte desde el nuevo puente de Main Street hasta el puente del paso elevado de rieles activo (Estructura 1208-153) en la parte superior de su muro de contención.

El proyecto también incluye dos estructuras de letreros sobre la carretera, nuevos rieles de guía, áreas con nuevas aceras y la construcción de tres cuencas de bio-retención para cumplir con las Reglas de Gestión de Aguas Pluviales (SWM) del NJDEP. Para este proyecto se prevén tomas parciales de propiedades, así como derecho de acceso a propiedad permanentes y temporales.

Slide 10 – Northbound Ramp/Loop Ramp

The existing loop ramp will be replaced with a larger loop ramp (RAMP F) , which will enhance storage capacity and include its own dedicated exit lane from Route 9 NB. The new loop ramp will feature a standard acceleration lane as it merges onto Route 35 NB. The exit ramp leading to Washington Avenue will be eliminated from Route 9/35 NB. In addition, the existing bridge at Main Street will be replaced with a new bridge that will provide standard vertical clearance over Main Street. The proposed abutments will be positioned further back to ensure optimal visibility and accommodate a proposed sidewalk. Furthermore, two drainage basins are proposed in the vicinity of the loop ramp. The proposed noise walls will be located along the loop ramp on top of the retaining wall.

La rampa circular existente será reemplazada por una rampa circular más grande (RAMP F), que mejorará la capacidad vehicular e incluirá su propio carril de salida exclusiva de la Ruta 9 en dirección norte. La nueva rampa circular contará con un carril de aceleración estándar cuando se incorpore a la Ruta 35 en dirección norte. La rampa de salida que conduce a Washington Avenue se eliminará de la Ruta 9/35 en dirección norte. Además, el puente actual en Main Street será reemplazado por un puente nuevo que brindará espacio vertical estándar sobre Main Street. Los estribos propuestos se ubicarán más atrás para garantizar una visibilidad óptima y acomodar una acera. Además, se proponen dos cuencas de drenaje en las proximidades de la rampa circular. Los muros de ruido se ubicarán a lo largo de la rampa circular en la parte superior del muro de contención.

Slide 11 – Northbound Ramp/Ramp E

The proposed two-lane Ramp E (Route 9 SB Mainline lanes) will continue with two lanes and Main Street becomes a stopped condition as it merges onto Route 9 SB. A Proposed retaining wall helps to avoid impacts to the adjacent cemetery.

La propuesta de dos carriles (carriles de la carretera principal de la Ruta 9 en direccion sur) para la Rampa E continuará con dos carriles y Main Street se convierte en una condición de parada a medida que se une a la Ruta 9 en direccion sur. La recomendacion de un muro de contención ayudara a evitar impactos al cementerio adyacente.

Slide 12 – Northern Limit of Project

The proposed work stops before the active rail bridge (1208-153) and the proposed NB right shoulder tapers out just south of the bridge. On the SB side, a proposed standard single-lane deceleration lane is provided that opens up to two lanes at the Washington Ave overpass for Ramp E. Proposed retaining walls are on both sides of the Mainline, the north side also has a noise wall located on top of the retaining wall. A proposed drainage basin is proposed as indicated. The orange area indicates paving and the proposed walls in these areas are built to accommodate a future widening of Route 9/35.

Las actividades de construccion del proyecto se termina antes del puente sobre rieles activo (1208-153) y el carril de emergencia derecho en direccion norte que se extiende justo hasta el sur del puente. En el lado sur, se propone una rampa de desaceleración estándar de un solo carril que se abre a dos carriles en el paso elevado de Washington Ave para la rampa E. Los muros de contención están propuestos en ambos lados de la carretera principal, el lado norte también tiene un muro de ruido ubicado encima del muro de contención. Se propone una cuenca de drenaje como se indica. El área naranja indica pavimentación y los muros propuestos en estas áreas se construiran para dar cabida a una futura ampliación de la Ruta 9/35.

Slide 13 – Construction Staging

The construction of the project will occur in two main phases. In Stage 1, the traffic on Route 9/35 will be redirected to the west side, while the construction of the widened Route 9/35 will take place on the East side. Once Stage 1 is finished, the traffic will be shifted to the newly constructed eastern section of the roadway, and the remaining construction on the west side will commence. Throughout the process, there will be several short-term stages before and after each phase to install necessary traffic devices and facilitate the traffic shift. Furthermore, Ramp E, Ramp F, and Main Street will have overnight detours implemented as part of the project to install traffic control devices for different phases. The detours may also occur during the removal of the existing bridge, the installation of new bridge beams, and traffic shift operations. It is important to note that there are no long-term detours planned for this project.

La construcción del proyecto se desarrollará en dos fases principales. En la Etapa 1, el tráfico de la Ruta 9/35 será redirigido hacia el lado oeste, mientras que la construcción de la Ruta 9/35 se llevará a cabo en el lado este. Una vez que finalice la Etapa 1, el tráfico se trasladará a la sección este de la carretera recién construida y comenzará la construcción restante en el lado oeste. A lo largo de este proceso, habrán varias etapas de corta duración antes y después de cada fase para instalar los dispositivos de tráfico necesarios y facilitar el cambio de tráfico. Además, se implementarán desvíos nocturnos en la rampa E, la rampa F y Main Street como parte del proyecto para instalar dispositivos de control de tráfico para las diferentes fases. Los desvíos también podrían ocurrir durante la demolición del puente actual, la instalación de nuevas vigas del puente y las operaciones de cambio de tráfico. Es importante señalar que no se prevén desvíos de largo plazo para este proyecto.

Slide 14 – Pedestrian Accommodation During Construction

Pedestrian access will be available on Washington Avenue during the construction period. A 4-foot pedestrian path will be established on Washington Avenue, with Construction Barriers on both sides . A temporary crosswalk will be equipped with temporary lighting on the south side of the Washington Bridge, while pedestrians on the north side will be able to use the existing crosswalk at Cedar Street.

El acceso peatonal estará disponible en Washington Avenue durante el período de construcción. Se establecerá un camino peatonal de 4 pies en Washington Avenue, con barreras de construcción en ambos lados. Un cruce de peatones temporal estará equipado con iluminación temporal en el lado sur del Puente Washington, mientras que los peatones en el lado norte podrán usar el cruce de peatones existente en Cedar Street.

Slide 15 – Project Schedule

The project's Final Design Phase is estimated to be completed in May 2027. Construction is expected to commence in July 2027, with a 33-month construction duration.

Se estima que la fase de diseño final del proyecto se completará en mayo de 2027. Se espera que la construcción comience en julio de 2027, con una duración de 33 meses.

Slide 16 – Project Delivery Process

The Project Delivery Process is comprised of four distinct phases. The initial phase, known as Concept Development, has already been completed for this project, and a preliminary preferred Alternative has been chosen. Subsequently, the project moved on to Preliminary Engineering, which is the current phase, where the Preliminary Preferred Alternative has progressed to the point where approval for any required design exceptions, as well as the environmental document, can be obtained. The final phase in the design process is the Final Design, during which all necessary permits are acquired, the right of way is obtained, and the construction documents are finalized. Following the Final Design, the project proceeds to Construction. Currently, the project is approaching the completion of the Preliminary Engineering Phase.

El proceso de desarrollo del proyecto se compone de cuatro fases distintas. La fase inicial, conocida como Desarrollo del Concepto, ya se completó para este proyecto y se eligió una alternativa preferida preliminar. Posteriormente, el proyecto pasó a Diseño Preliminar, que es la fase actual, donde la Alternativa Preferida Preliminar ha avanzado al punto en que se puede obtener la aprobación de las excepciones de diseño requeridas, así como los documentos de estudio ambiental. La fase final del proceso de diseño es el Diseño Final, durante el cual se adquieren todos los permisos necesarios, se obtiene el derecho de vía y se finalizan los documentos de construcción. Luego del Diseño Final, el proyecto pasa a la Construcción. Actualmente, el proyecto se acerca a la finalización de la Fase de Diseño Preliminar.

Slide 17 – Public Feedback

If you have any questions, comments, or suggestions, please fill out the website survey form or contact the NJDOT Office of Community Relations by June 28, 2024. Details are provided on this slide. Thank you for your interest in this project and for taking the time to view this presentation!

Si tiene alguna pregunta, comentario o sugerencia, complete el formulario de encuesta del sitio web o comuníquese con la Oficina de Relaciones Comunitarias del Departamento de Transporte de New Jersey antes 28 de junio del 2024. Los detalles se proporcionan en esta diapositiva. ¡Gracias por su interés en este proyecto y por tomarse el tiempo de ver esta presentación!