



**AUDIENCIA PÚBLICA DE DISEÑO VIRTUAL**

**9 DE JUNIO DE 2026**

**PARA LA PROPUESTA**

**SUSTITUCIÓN DE SMITHS LANE SOBRE LA RUTA ESTATAL 3 (K-01-04)**

**Proyecto No. 608615**

**Proyectos importantes**

**EN LA CIUDAD DE KINGSTON, MASSACHUSETTS**

**ESTADO DE MASSACHUSETTS  
DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE DE MASSACHUSETTS  
DIVISIÓN DE CARRETERAS**

**JONATHAN GULLIVER  
ADMINISTRADOR DE CARRETERAS**

**CARRIE E. LAVALLEE, PE  
INGENIERA JEFA**

EL ESTADO DE MASSACHUSETTS  
DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE DE MASSACHUSETTS – DIVISIÓN DE CARRETERAS  
AVISO DE AUDIENCIA PÚBLICA  
Número de expediente del proyecto: 608615

Se llevará a cabo una audiencia pública virtual en vivo en el sitio web de MassDOT que se indica a continuación para presentar el diseño propuesto para el reemplazo de Smiths Lane sobre la Ruta Estatal 3 (K-01-04), en Kingston, Massachusetts.

CUÁNDO: 6:30PM, martes 9 de junio de 2026

OBJETIVO: El propósito de esta audiencia es brindar al público la oportunidad de familiarizarse completamente con la propuesta de reemplazo de Smiths Lane sobre la Ruta Estatal 3 (K-01-04) y las mejoras a las intersecciones adyacentes. Todas las opiniones y comentarios presentados en respuesta a la audiencia serán revisados y considerados en la mayor medida posible.

PROPUESTA: El proyecto propuesto consiste en la sustitución completa del puente que cruza la Ruta Estatal 3 por Smiths Lane y la conversión de dos intersecciones actualmente señalizadas, Smiths Lane/Rampas de la Ruta 3 en dirección norte y Smiths Lane/Rampas de la Ruta 3 en dirección sur/Kingston Collection Way, en rotondas modernas. Se propone que el nuevo puente sea una estructura de dos tramos con una altura libre sobre la Ruta 3 de 16 pies y 6 pulgadas, cumpliendo así con las normas vigentes para esta carretera. Se utilizaría una construcción por etapas para permitir que el tráfico continúe circulando sobre la Ruta 3 durante el proyecto de sustitución. Además de la conversión de las dos intersecciones en ambos extremos del puente en rotondas modernas, se propone ampliar Smiths Lane entre las intersecciones de Smiths Lane/Independence Mall Way y Smiths Lane/Rampas de la Ruta 3 en dirección norte para dar cabida a futuras operaciones de tráfico e incorporar un sendero de uso compartido y una acera, elementos que actualmente no existen.

Para este proyecto es necesario contar con un derecho de paso seguro. Podría requerirse la adquisición de terrenos en propiedad plena y servidumbres permanentes o temporales. El Estado de Massachusetts es responsable de adquirir todos los derechos necesarios sobre terrenos privados o públicos. La política del Departamento de Transporte de Massachusetts (MassDOT) sobre adquisiciones de terrenos se presentará en la audiencia.

Las consultas sobre el proyecto, las declaraciones escritas y demás documentación relativa a la iniciativa propuesta pueden enviarse a Carrie E. Lavalley, PE, Ingeniera Jefa, por correo electrónico a [massdotmajorprojects@dot.state.ma.us](mailto:massdotmajorprojects@dot.state.ma.us) o por correo postal estadounidense a Suite 7550, 10 Park Plaza, Boston, MA 02116, Atención: Proyectos Principales, Archivo de Proyecto No. 608615. Las declaraciones y los anexos destinados a ser incluidos en la transcripción de la audiencia pública deben enviarse por correo electrónico o tener matasellos a más tardar diez (10) días hábiles (14 días calendario) después de que la audiencia se celebre en el sitio web de MassDOT que se indica a continuación.

Esta audiencia es accesible para personas con discapacidades. MassDOT proporciona adaptaciones razonables y/o asistencia lingüística sin cargo a solicitud (por ejemplo, intérpretes en lenguaje de señas americano y otros idiomas además del inglés, subtítulos en vivo, videos, dispositivos de asistencia auditiva y formatos de material alternativos), según disponibilidad. Para solicitar adaptaciones o asistencia lingüística, comuníquese con el Director de Diversidad y Derechos Civiles de MassDOT por teléfono (857-368-8580), TTD /TTY al (857) 266-0603, fax (857) 368-0602 o por correo electrónico ([MassDOT.CivilRights@dot.state.ma.us](mailto:MassDOT.CivilRights@dot.state.ma.us)). Las solicitudes deben hacerse lo antes posible y antes de la audiencia, y para servicios más difíciles de organizar, como lenguaje de señas, CART o traducción o interpretación de idiomas, las solicitudes deben hacerse al menos diez días hábiles antes de la audiencia.

Esta audiencia se llevará a cabo, o se publicará un anuncio de cancelación, en Internet en <https://www.mass.gov/orgs/highway-division/events>.

JONATHAN GULLIVER  
ADMINISTRADOR DE CARRETERAS

CARRIE E. LAVALLEE, PE  
INGENIERA JEFA



Estimado ciudadano:

El Departamento de Transporte de Massachusetts (MassDOT) se compromete a construir y mantener una infraestructura de transporte que sea segura y eficiente para todos aquellos que utilizan nuestras carreteras, puentes, instalaciones para bicicletas y senderos peatonales, al tiempo que preserva la integridad del medio ambiente.

Como parte del proceso de diseño de este proyecto, estamos llevando a cabo esta audiencia pública para explicar las mejoras propuestas, escuchar sus comentarios y responder a cualquier pregunta que puedan tener. Al concluir la audiencia, MassDOT revisará todos sus comentarios y, cuando sea factible, los incorporará al diseño del proyecto.

Reconocemos que la construcción de carreteras y puentes puede ocasionar inconvenientes al público. MassDOT pone un gran énfasis en minimizar los efectos disruptivos temporales de la construcción.

MassDOT fomenta la participación de las comunidades locales y valora sus opiniones. Tenga la certeza de que no emprenderemos ningún proyecto sin atender las inquietudes de la comunidad.

Atentamente,

Carrie Lavalley, P. E.  
Ingeniera Jefa

## **¿QUÉ ES UNA AUDIENCIA PÚBLICA?**

### **¿POR QUÉ UNA AUDIENCIA PÚBLICA?**

Proporcionar un método seguro para que el Estado de Massachusetts pueda brindar información pública sobre sus propuestas de construcción de carreteras y ofrecer a cada residente interesado la oportunidad de expresar su opinión sobre cualquier proyecto propuesto. Asimismo, las audiencias permiten al Estado obtener información de fuentes locales que le será útil para tomar decisiones finales sobre el diseño que se debe impulsar para el desarrollo.

### **¿POR QUÉ NO UNA VOTACIÓN SOBRE LOS PLANES DE CARRETERAS?**

Estas audiencias no pretenden ser un referéndum popular para determinar la naturaleza de una mejora propuesta por mayoría de los presentes. No eximen a los funcionarios debidamente constituidos del departamento de carreteras del estado de la obligación de tomar decisiones en asuntos relacionados con las carreteras estatales, de las cuales son plenamente responsables.

### **¿QUÉ SE LOGRA EN UNA AUDIENCIA PÚBLICA?**

Su objetivo es garantizar la oportunidad o la disponibilidad de un foro para proporcionar información fáctica pertinente para la determinación de la alternativa final que el estado considere que mejor sirve al interés público, y sobre la cual se proponen emprender proyectos de mejora.

Es importante que los habitantes de la zona expresen sus opiniones sobre la propuesta presentada, para que estas queden debidamente registradas en las actas de la reunión. Dichas actas se estudiarán detenidamente y se tendrán en cuenta para la elaboración del diseño final.

## PREOCUPACIONES SOBRE EL DERECHO DE PASO

El Estado es responsable de obtener el derecho de vía para este proyecto. Si su propiedad, o una parte de ella, debe ser adquirida por el Estado para la construcción de una carretera en beneficio de todos los habitantes del Estado, sus derechos están plenamente protegidos por la ley. A continuación, encontrará algunas respuestas a preguntas frecuentes.

### 1. ¿QUIÉN SE PONE EN CONTACTO CONMIGO?

Representantes de la Oficina de Derecho de Vía de la División de Carreteras del Departamento de Transporte de Massachusetts. Explicarán las repercusiones y sus derechos, protegidos por el Capítulo 79 de las Leyes Generales de Massachusetts.

### 2. ¿CUÁL ES UN PRECIO JUSTO PARA MI PROPIEDAD?

Cada oferta se realiza para garantizar que se le otorgue un valor equitativo por la propiedad, o para evaluar el "daño" a la propiedad como resultado de la adquisición. Los tasadores de MassDOT, los tasadores independientes, los "tasadores revisores" de MassDOT y una Junta de Revisión de Tasaciones de Bienes Raíces pueden contribuir a llegar a una indemnización por daños. El Estado también paga una parte proporcional del impuesto sobre bienes raíces del año en curso por honorarios, expropiaciones e intereses desde la fecha de adquisición de la propiedad hasta la fecha de pago, sobre todos los impactos.

### 3. ¿DEBO ACEPTAR LA OFERTA DEL DEPARTAMENTO?

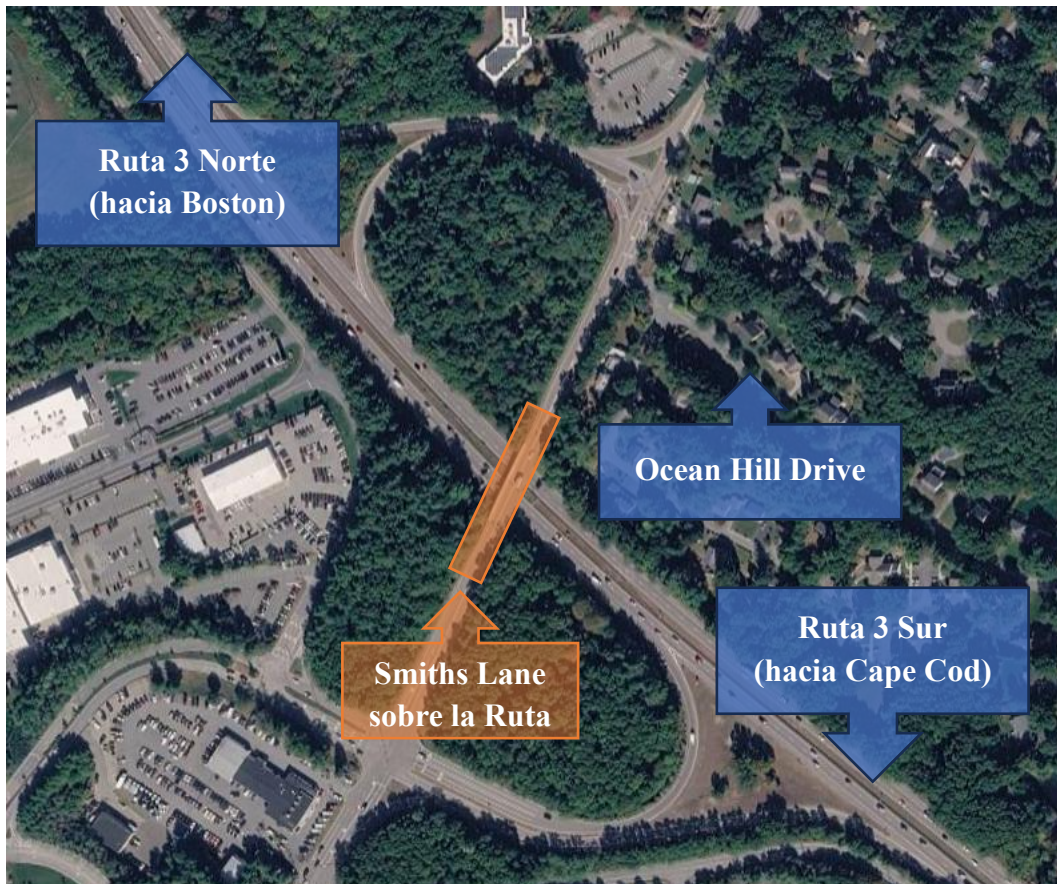
No. Si, tras ofrecerse al propietario la cifra establecida como valor de mercado, este considera que no se le está ofreciendo un precio justo, tiene derecho, en un plazo de tres años, a interponer un recurso ante los tribunales. Mientras se resuelve la decisión judicial, se le podrá abonar una cantidad prorrateada (o "por el momento") que no perjudique en modo alguno el recurso.

### 4. ¿QUÉ PASARÁ CON MI CASA?

El propietario tendrá la oportunidad de recomprar su casa, siempre que disponga de un terreno donde trasladarla y de los permisos necesarios para su remoción. Si el propietario no desea recomprarla, la casa se subastará. El mejor postor, que también deberá contar con un terreno y los permisos para el traslado, se adjudicará la casa. De lo contrario, la estructura será demolida.

### 5. ¿QUÉ SUCEDE SI TENGO QUE MUDARME?

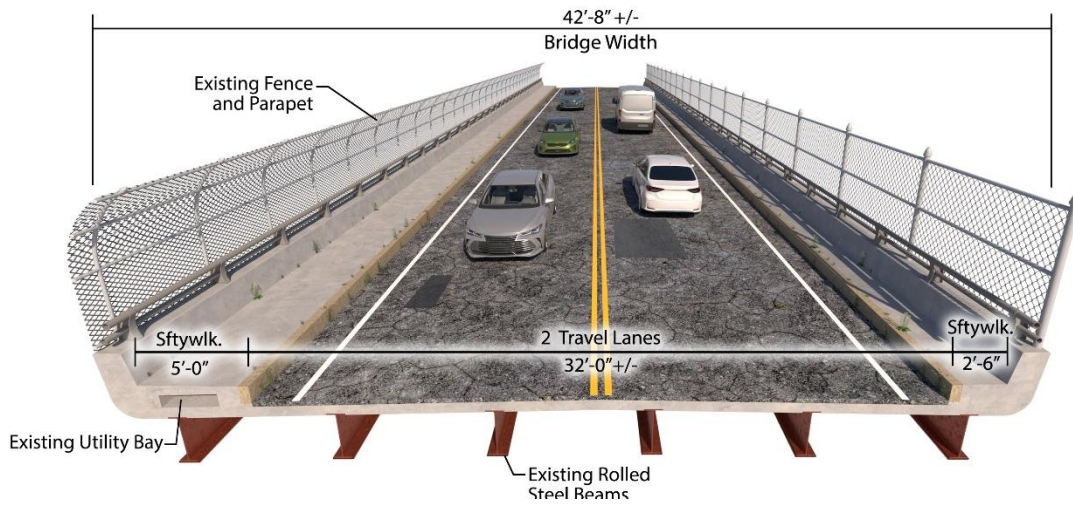
Además del valor de mercado de la propiedad, el Departamento otorga ciertos beneficios de reubicación tanto a propietarios como a inquilinos de viviendas y negocios adquiridos que cumplan con los requisitos de elegibilidad. También se brinda asistencia para la reubicación. Para obtener más información sobre estos beneficios, consulte los folletos del Departamento.



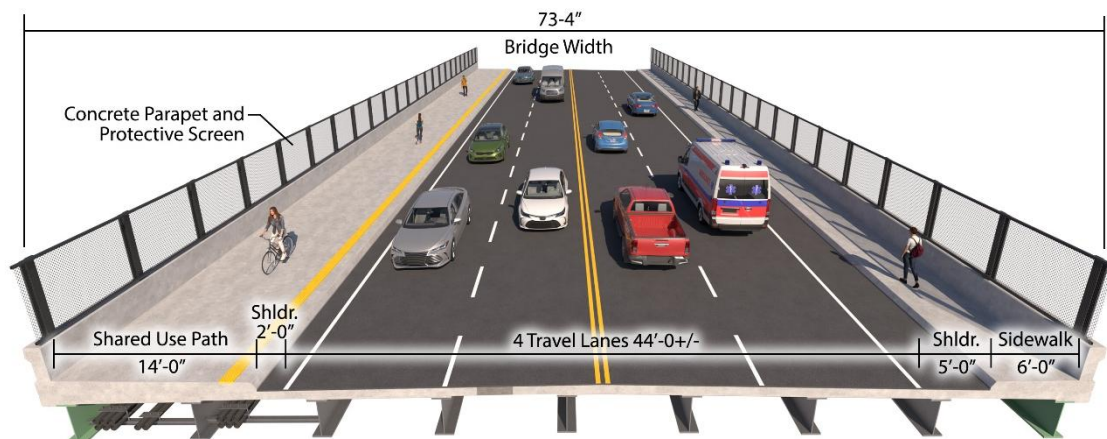
**Figura 1: Mapa de locus**



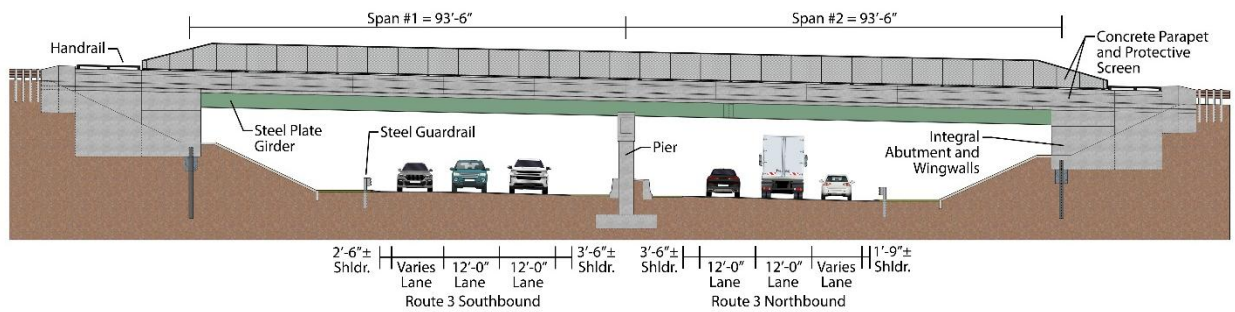
**Figura 2: Situación actual mirando hacia el norte desde el puente hacia Ocean Hill Drive.**



**Figura 3: Condiciones existentes – dimensiones**



**Figura 4: Sección transversal propuesta**



**Figura 5: Elevación propuesta desde la Ruta 3**



**Figura 6: Proyecto propuesto visto desde el aire**

**Ubicación del proyecto:**

El proyecto se ubica en Kingston, cerca del concurrido centro comercial Kingston Collection y a seis décimas de milla de la estación de Kingston, a la que sirven el tren de cercanías MBTA y el servicio de autobuses local GATRA (Autoridad Regional de Tránsito de Greater Attleborough Taunton). La estructura actual consta de cuatro tramos, tiene aproximadamente 189 pies de largo y data de 1958, período durante el cual se construyó la Ruta 3 a través del área de Kingston.

El puente de Smiths Lane es una importante vía de conexión para la comunidad de Kingston y sus alrededores. Hacia el norte, el uso del suelo es residencial a lo largo de calles como Ocean Hill Drive y Gray Avenue, antes de convertirse en zona comercial mixta a lo largo del corredor de la Ruta 3A. Hacia el sur se encuentran el centro comercial Kingston Collection, varios concesionarios de automóviles y una tienda Lowes Home Improvement.

El proyecto incluye el puente que transporta Smiths Lane por encima de la Ruta 3, aproximadamente 2.280 pies de Smiths Lane alrededor del puente y las intersecciones de las

rampas de Smiths Lane/Ruta 3 en dirección norte y las rampas de Smiths Lane/Ruta 3 en dirección sur/Kingston Collection Way.

### **Propósito del proyecto:**

El puente actual no cumple con los estándares modernos de altura libre sobre la Ruta 3, ni cuenta con arcones adecuados para el drenaje o la acumulación de nieve. El proyecto propone reemplazar el puente. Esto permitirá al Departamento de Transporte de Massachusetts (MassDOT) aumentar su altura libre sobre la autopista, proporcionar arcones estándar, ofrecer carriles exclusivos para ciclistas y peatones para mejorar el acceso multimodal a los centros comerciales y de transporte público cercanos, y reducir el número de tramos sobre la Ruta 3 de cuatro a dos, eliminando así un obstáculo para una posible futura ampliación de la Ruta 3.

El proyecto también propone convertir las intersecciones actualmente señalizadas de las rampas de Smiths Lane/Ruta 3 en dirección norte y de Smiths Lane/Ruta 3 en dirección sur/Kingston Collection Way en rotondas modernas para abordar las colas de tráfico observadas durante las horas punta de la tarde y el mediodía del sábado, así como los choques por alcance y los accidentes angulares documentados.

### **Condiciones existentes**

El puente actual se construyó en 1958. Consta de pilares y estribos de hormigón armado que sostienen una plataforma de hormigón apoyada sobre vigas de acero. El puente tiene aproximadamente 189 pies de largo, ofrece una altura libre vertical insuficiente de 14 pies y 7 pulgadas sobre la Ruta 3 y, con sus cuatro tramos, representa un cuello de botella para una posible futura ampliación de la Ruta 3 en esta zona. La calzada consta de dos carriles de 14 pies de ancho con un arcén de dos pies a cada lado. Si bien el ancho de los carriles cumple con los estándares modernos, los arcones no. Hay aceras de seguridad a ambos lados del puente, pero solo para que los automovilistas salgan de sus vehículos averiados y salgan del puente a esperar asistencia. No hay carriles para ciclistas. En 2023, el puente registró un volumen de tráfico diario promedio de 10.486 vehículos en ambas direcciones.

Las intersecciones contiguas de las rampas de Smiths Lane/Ruta 3 en dirección norte y las rampas de Smiths Lane/Ruta 3 en dirección sur/Kingston Collection Way están actualmente señalizadas. En 2023, un volumen diario promedio combinado de 7.211 vehículos pasó por las rampas de Smiths Lane/Ruta 3 en dirección norte y 8.280 por las rampas de Smiths Lane/Ruta 3 en dirección sur/Kingston Collection Way. En ambas intersecciones se han observado problemas de congestión vehicular. Se ha observado que las rampas de Smiths Lane/Ruta 3 en dirección norte se forman hasta bloquear la intersección con Ocean Hill Drive durante las horas pico de la tarde de los días laborables y del mediodía de los sábados. Durante los mismos períodos, las rampas de Smiths Lane/Ruta 3 en dirección sur/Kingston Collection Way presentan congestiones que se extienden hasta el punto donde el acceso en dirección sur se amplía a dos carriles. No existen instalaciones exclusivas para ciclistas o peatones en las vías contiguas.

### **El proyecto propuesto**

En la elaboración de este diseño del 25%, MassDOT analizó y descartó varios tipos de puentes

de reemplazo y varias mejoras en las intersecciones adyacentes. De estas, las rotondas fueron las que mejor se desempeñaron en términos de evitar impactos ambientales, minimizar los impactos en el derecho de vía y los servicios públicos, al tiempo que cumplían con los objetivos de MassDOT para la operación del tráfico y permitían la continuación de las instalaciones para ciclistas y peatones más allá del propio puente. También se consideraron varios tipos de puentes. De estos, un puente continuo de vigas de placa de acero con un tablero compuesto de hormigón vertido in situ fue el que mejor se desempeñó en términos de permitir una mayor altura libre sobre la Ruta 3, al tiempo que minimizaba el cambio de pendiente necesario en Smiths Lane, minimizaba la profundidad de la estructura sobre la Ruta 3 y permitía cimientos más pequeños.

Según el proyecto propuesto, el puente de Smiths Lane sobre la Ruta 3 sería reemplazado por completo, incluyendo cimientos, estribos, pilares y superestructura. El nuevo puente tendría dos tramos sobre la Ruta 3, una longitud aproximada de 190 pies y constaría de:

- 4 carriles de circulación de 3,35 metros (11 pies), dos en cada dirección.
- Dos arcenes de 1,5 metros de ancho, uno a cada lado del puente.
- Un sendero de uso compartido de 3 metros de ancho en el lado norte del puente.
- Una acera de 1,8 metros de ancho en el lado sur del puente.

La acera y el sendero de uso compartido se extenderían desde un punto adyacente a la intersección con William C. Gould Jr. Way hasta un punto adyacente a la intersección con Frank Street. La sección transversal de cuatro carriles del puente se mantendría entre las dos rotondas y se iría estrechando hasta coincidir con la sección transversal de dos carriles existente más allá de ellas.

La mejora propuesta para las rampas de Smiths Lane/Ruta 3 en dirección norte transforma la intersección semaforizada en una rotonda de tres ramales con dos carriles en dirección norte, dos en dirección este y uno en dirección sur. Las rampas de Kingston Collection Way/Ruta 3 en dirección sur se convierten en una rotonda de cuatro ramales con dos carriles de entrada y salida en cada acceso. Las rampas de conexión hacia y desde la Ruta 3 se reconstruirían para alinearse con las rotondas.

Cabe destacar que las rotondas modernas están diseñadas para permitir una circulación lenta y constante, gracias al ángulo de entrada de los vehículos a la parte circular de la intersección. Esto contrasta con las rotondas más antiguas, como la del aeropuerto de Hyannis, que permiten una velocidad mucho mayor y se consideran extremadamente difíciles de transitar con seguridad para ciclistas y peatones. El diseño propuesto incluye plataformas transitables alrededor de las isletas centrales para facilitar el paso de camiones de reparto de gran tamaño o vehículos de emergencia.

En el tramo donde se ensancha Smiths Lane entre las rotondas, la vía se ensanchará hacia el norte para minimizar el impacto en las propiedades. Se construirá un muro de contención de aproximadamente 90 metros (300 pies) desde el puente a lo largo del lado sur del corredor para minimizar el impacto en las viviendas que dan a Anderson Avenue.

La revisión preliminar del sitio no ha revelado ningún elemento de importancia histórica o cultural que pudiera verse afectado por el proyecto. No se prevé que se modifiquen los patrones de drenaje ni que se alteren los humedales. No se cree que haya materiales peligrosos en el sitio, aunque, dada la antigüedad del puente, es posible que se haya utilizado pintura con plomo en su estructura de acero. Se realizarán trabajos de demolición para contener cualquier fragmento de pintura y retirarlo de forma segura del sitio.

### **Cronograma del proyecto**

Los planos del proyecto expuestos se encuentran en la etapa de diseño preliminar del 25%. Los comentarios de la audiencia pública se incorporarán a los planos de diseño final en la mayor medida posible. Actualmente, se prevé que este proyecto tardará aproximadamente tres años en completarse. Los hitos previstos del proyecto son los siguientes:

1. Publicitar para posibles contratistas: Primavera/verano 2028
2. Inicio de la construcción: Otoño de 2028
3. El nuevo puente se abrirá completamente al tráfico: Otoño de 2030
4. Glorietas en funcionamiento: Otoño de 2031

### **Costo del proyecto**

El costo total estimado del proyecto es de aproximadamente \$29,9 millones de dólares. La financiación para la construcción correrá a cargo del Estado de Massachusetts y la Administración Federal de Carreteras.



Por favor, doble y pegue con cinta adhesiva.



\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Por favor,  
coloque el  
franqueo  
correspondiente  
aqu.

Carrie E. Lavalley, P.E., Chief Engineer  
MassDOT – Highway Division  
10 Park Plaza, Suite 7550  
Boston, MA 02116-3973

RE: Virtual Public Hearing  
SMITHS LANE OVER ROUTE 3 (K-01-04)  
KINGSTON, MA  
Project File No. 608615  
Attn: Major Projects

