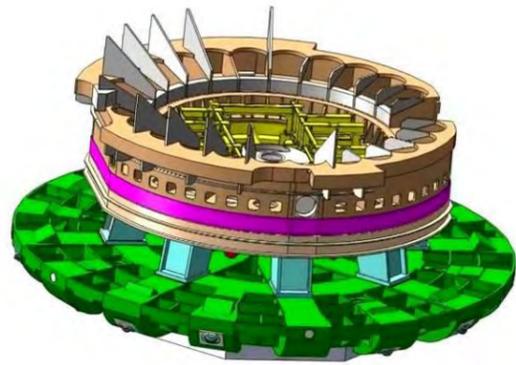


Seattle Tunnel Partners lleva a cabo reparaciones de la máquina de excavación

En diciembre de 2013, Seattle Tunnel Partners (STP) detuvo la excavación del túnel a unos 1,000 pies luego de medir temperaturas elevadas en la máquina de excavación. Mientras investigaba la causa de las temperaturas altas, STP descubrió daños en el sistema de sellado de la máquina y contaminación en el cojinete principal. STP construyó y excavó un foso de 120 pies de profundidad para que las cuadrillas pudieran acceder al túnel y reparar la máquina.



Además de realizar las reparaciones programadas al sistema de sellado y de reemplazar el cojinete principal, STP está implementando mejoras importantes en la máquina, entre las que se incluyen las siguientes:

- Ampliación de los orificios en el centro del cabezal de corte.
- Mejora del sistema de inyección del acondicionador de suelos.
- Instalación de acero resistente al desgaste y a las perforaciones en el cabezal de corte.
- Extensión de la longitud de los brazos del agitador en la cámara de mezclado.



El extremo delantero de la máquina es levantado del foso de acceso en marzo de 2015.



Vista aérea del foso de acceso al túnel.



Cuadrillas instalan parte del sistema de sellado recientemente rediseñado para proteger el nuevo cojinete principal de la máquina.



Un soldador reacondiciona la capa protectora exterior de la máquina de excavación.

Para obtener más información

Visite el sitio web www.AlaskanWayViaduct.org.

Llame a la línea directa 1-888-AWV-LINE.

Envíe un correo electrónico a viaduct@wsdot.wa.gov.

Siga la cuenta @BerthaDigsSR99.

Envíe una carta a la siguiente dirección:

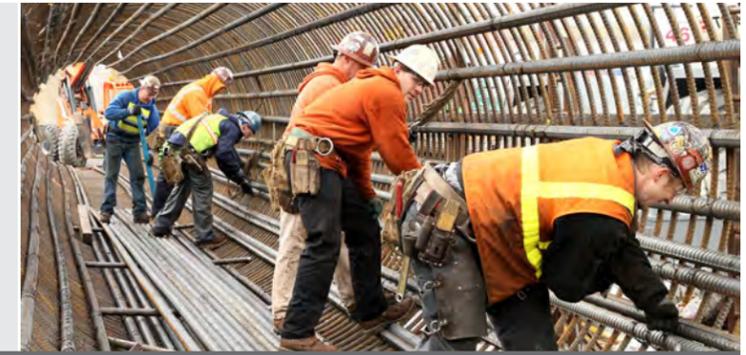
Alaskan Way Viaduct Replacement Program
Washington State Department of Transportation
999 Third Ave., Suite 2200
Seattle, WA 98104

Información sobre la ADA y el Title VI

Información sobre la Americans with Disabilities Act (ADA, Ley para Estadounidenses con Discapacidades): para obtener una copia de este material en un formato alternativo, envíe un correo electrónico a la oficina de Diversity/ADA Affairs (Asuntos de Diversidad/ADA) del WSDOT (Departamento de Transporte del Estado de Washington) a la dirección wsdotada@wsdot.wa.gov o llame al número gratuito 855-362-4ADA (4232). Las personas sordas o que tienen dificultades auditivas pueden solicitar el material a través del Washington State Relay (Servicio de Retransmisión del Estado de Washington) llamando al 711.

Title VI (Título VI): la política del WSDOT es garantizar que a ninguna persona se le niegue la participación en cualquiera de los programas y las actividades con financiación federal, o bien, los beneficios de dichas iniciativas, ni se la discrimine de cualquier otra forma en relación con ellas sobre la base de la raza, el color, la nacionalidad o el sexo, conforme al Title VI de la Civil Rights Act of 1964 (Ley de Derechos Civiles de 1964). Cualquier persona que considere que se han violado sus derechos conforme al Title VI puede presentar un reclamo ante la Office of Equal Opportunity (OEO, Oficina para la Igualdad de Oportunidades) del WSDOT. Si desea obtener información adicional sobre los procedimientos de reclamo conforme al Title VI, o bien, información relacionada con nuestras obligaciones de no discriminación, póngase en contacto con el coordinador del Title VI de la OEO al teléfono (360) 705-7082.

PROGRAMA PARA EL REEMPLAZO DEL VIADUCTO ALASKAN WAY



Julio de 2015

Construcción de la nueva carretera estatal 99 a través de Seattle

El viaducto Alaskan Way, una sección elevada de la carretera estatal 99 de Seattle, fue construido en los cincuenta y décadas de desgaste diario han dejado sus huellas en la estructura. Debido a la antigüedad del viaducto y su vulnerabilidad a los terremotos, reemplazarlo resulta fundamental para la seguridad pública. El Alaskan Way Viaduct Replacement Program (Programa para el Reemplazo del Viaducto Alaskan Way) incluye proyectos impulsados por el WSDOT, el Condado de King, la Ciudad de Seattle y el Puerto de Seattle. La Federal Highway Administration (FHWA, Administración Federal de Carreteras) también colabora en la realización de esta obra.

Entre los principales componentes del programa se incluyen los siguientes:

- Un túnel de dos millas (3.22 km) de largo por debajo del centro de Seattle.
- Un nuevo tramo de una milla (1.61 km) de largo de la carretera que se conecta con la entrada sur del túnel, cerca de los estadios de Seattle.
- Un nuevo paso elevado en el extremo sur del centro de la ciudad que permite al tránsito eludir los atascamientos ferroviarios cerca de la terminal portuaria de mayor actividad de Seattle.

Puntos clave

- Desde que comenzamos con nuestro primer proyecto relacionado con el viaducto en 2008, hemos concretado con éxito 21 proyectos impulsados o financiados por el Estado. Además, varios proyectos se encuentran en curso o se iniciarán pronto.
- La construcción del proyecto más ambicioso, el túnel SR 99 (carretera estatal 99), comenzó en el verano de 2011. Nuestro contratista, Seattle Tunnel Partners, tiene a su cargo el diseño y la construcción del túnel, como así también es responsable de proporcionar la máquina de excavación que actualmente se encuentra en reparación.
- En este momento, el Estado no puede asegurar una fecha de finalización del proyecto del túnel. STP es responsable de la reparación de la máquina y de reanudar la excavación del túnel. Dicha responsabilidad recae sobre STP conforme al contrato, diseñado para proteger a los contribuyentes de Washington.

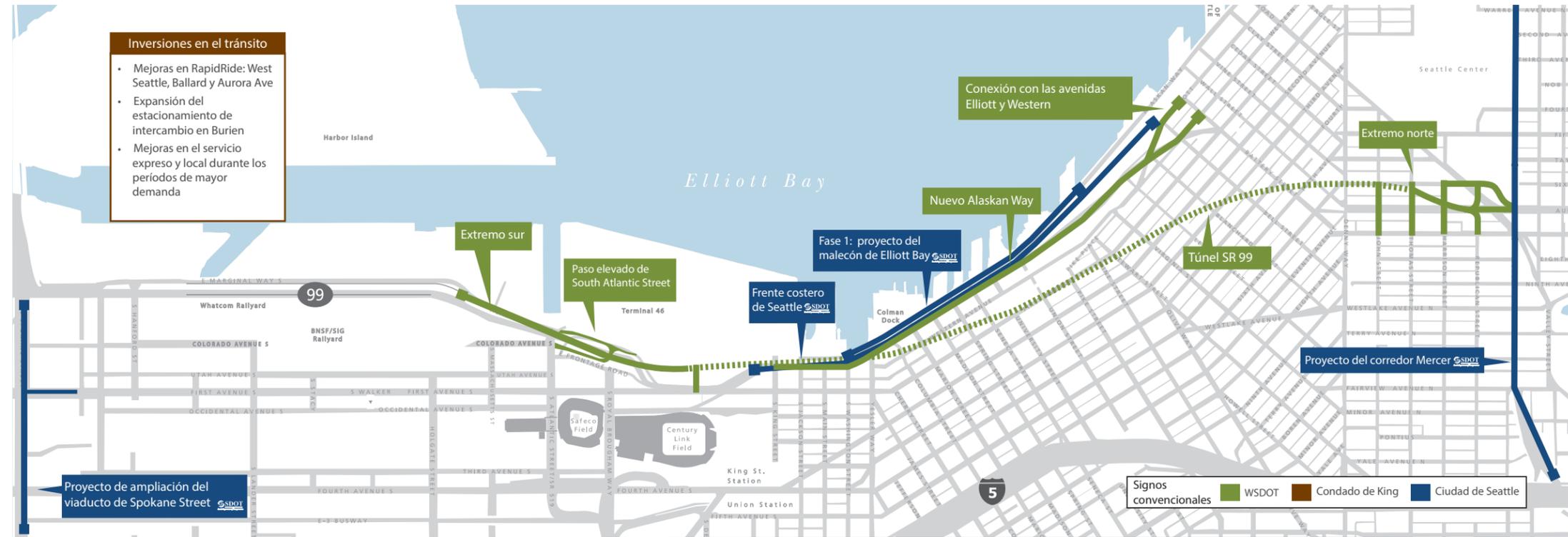


Cuadrillas construyen una sección de la futura calzada con dirección hacia el sur del túnel SR 99.

La función del WSDOT en el reemplazo del viaducto

El Estado es responsable de la dirección o la financiación de 30 de los proyectos que en conjunto reformarán el corredor SR 99. Se calcula que los proyectos de reemplazo del viaducto le costarán al Estado 3,100 millones de dólares. La financiación proviene de fuentes locales, estatales y federales, como así también del Puerto de Seattle y de los peajes. De esa suma, unos 2,000 millones se destinan al proyecto del túnel SR 99. STP tiene un contrato por 1,350 millones.

Como parte del programa para el reemplazo del viaducto, el Condado de King, la Ciudad de Seattle y el Puerto de Seattle están implementando mejoras en las calles, el tránsito, el malecón y el frente costero. La ciudad es responsable de la construcción de un nuevo espacio público abierto a lo largo del frente costero, el reemplazo del malecón Elliott Bay y la mejora de otras calles de la ciudad, como el viaducto Spokane Street y el corredor Mercer.



- Inversiones en el tránsito**
- Mejoras en RapidRide: West Seattle, Ballard y Aurora Ave
 - Expansión del estacionamiento de intercambio en Burien
 - Mejoras en el servicio expreso y local durante los periodos de mayor demanda

Extremo sur

El túnel cambiará el modo en que el tránsito utiliza la carretera SR 99 en Seattle. Los conductores que se acerquen al túnel desde cualquier dirección tendrán una opción que dependerá del destino que quieran tomar: utilizar el túnel para eludir el centro o salir a las calles de la ciudad y dirigirse hacia el centro. Desde el sur, nuevas rampas de entrada y salida cerca de los estadios conectarán la carretera SR 99 con una nueva calle superficial del frente costero. Esta conexión y las nuevas conexiones este-oeste entre la nueva calle del frente costero y el centro reemplazarán la función de las actuales rampas del viaducto en la periferia del centro de la ciudad y, además, brindarán mejor acceso al frente costero.



Extremo norte

En el extremo norte del túnel, el acceso al centro será similar al actual, con rampas de entrada y salida cerca del Seattle Center. Además, las calles John, Thomas y Harrison volverán a estar conectadas a través de Aurora Avenue North, lo que mejorará la circulación entre los vecindarios Lower Queen Anne y South Lake Union, así como el acceso a la carretera SR 99 y la salida de ella.



Cuadrillas construyen los futuros carriles con dirección hacia el norte en la entrada del túnel de la carretera SR 99 cerca de los estadios de Seattle. Esta sección del túnel tendrá 1,500 pies de largo y conectará la calle superficial con la sección subterránea del túnel.



El edificio de operaciones sur será visible a los conductores que se dirijan hacia el norte y se ubicará al norte de la entrada del túnel. Albergará vehículos de mantenimiento, turbinas de ventilación y una fuente de alimentación de energía de emergencia.



La carretera del interior del túnel va tomando forma en el futuro portal sur.



Continúa la construcción del foso de recepción donde la máquina de excavación del túnel finalizará su recorrido.



Cuadrillas pavimentaron la futura calzada con dirección hacia el sur a la altura del portal norte.



Cuadrillas construyen la conexión entre el túnel y la calle Aurora Avenue North, así como las nuevas rampas de entrada y salida en Republican Street.