Panahon ng Proyekto

Pinili ang mga panghalili para sa pagsusuri ng kapaligiran

Kahuli-hulihang EIS

Umpisa ng Pagpapatayo

2001	2002	2004	2006	2007	2008	2010
Lindol ng Nisqually inuga ang Puget Sound	2002-2005 Umpisa ng gawaing pagdisenyo		• Mga tantiyang halaga • Karagdagang Draft na EIS • Paghayag sa napili at takdang pagpapatayo		• Talaan ng Desisyon • Umpisa ng paglilipat sa palingkuran	

Pagpapaabot sa Komunidad

Ang Inyong Kagampanan

Ang lahat ay apektado sa pagpapatayo, subali't ang inyong komentaryo ay makakatulong sa mas pagpapabuti ng pagpapatayo. Kailangan namin ang inyong mga kuru-kuro kung papaano natin haharapin ang pagsasara ng mga daanan, ang ingay at pagyayanig, at pagkaabala sa mga negosyo at sa mga naninirahan.

Sabihin sa amin kung paano sa pamamagitan ng:

Pagdalaw sa: www.wsdot.wa.gov/projects/viaduct

Pag-email sa: viaduct@wsdot.wa.gov

Pagtawag sa: linyang impormasyon ng proyekto sa 206-269-4421

Pagsulat sa: Alaskan Way Viaduct and Seawall Replacement Project

Impormasyon ukol sa Americans with Disabilities Act & Title IV

Imporamasyon ukol sa Americans with Disabilities Act (ADA): Mga babasahin ay maaring ilaan sa iba't ibang ayos: malaking imprenta, Braille, cassette tape, o computer disk para sa mga taong may kapansanan kung tatawagan si Molly Edmonds sa 206-267-3841 / EdmondsM@wsdot.wa.gov. Mga taong bingi o mahina ang pandinig ay maaring humingi ng ibang kaayusan ng lathala mula sa Washington Relay Service sa 7-1-1.

Title VI: Ang WSDOT ay tinitiyak ang ganap na pag-alinsunod sa Title VI ng Batas ng ukol sa Mga Karapatang Pangmamamayan ng 1964 (Civil Rights Act of 1964) sa pamamagitan ng pagbabawal ng diskriminasyon sa sino man batay sa kanyang lahi, kulay, pinanggalingang bayan o kasarian sa pagdudulot ng mga benepisyo at serbisyo kaugnay sa mga programa at gawain nito na suportado ng gobyernong pederal. Sa anumang mga katanungan ukol sa Programa ng Title VI ng WSDOT, maaring tumawag sa Tagapag-ugnay sa Title VI ng Departamento sa (360) 705-7098.

Ang Alaskan Way Viaduct at Ang Proyektong Pagpapalit sa Pader ng Dagat

Pagpapalit ng Viaduct at Pader ng Dagat: Mga Katotohanan

Mangilan-ngilang mga taon ng pagdidisenyo at pagsusuri ng kapaligiran kasama ang libo-libong komentaryo mula sa publiko ang isinagawa hanggang umigsi ang 76 na listahan ng mga ideya at naging dalawa para sa pagpapalit ng viaduct, isang daan sa ilalim ng lupa o isang bagong itinaas na istraktura.

Ang Alaskan Way Viaduct ay kumakarga ng may 110,000 na mga sasakyan sa bawa't araw.

Ganito ang pagkakahawig nila:

Mamamalagi ang Kapasidad ng Mga Sasakyan sa Parehong Mga Panghalili

Ang dalawa ay may parehong dami ng daanan at kakarga ng hanggang sa 135,000 sasakyan bawa't araw sa panghinaharap. Kahit alin sa panghalili ang isasagawa, pareho nitong ipinapalagay na ang pagsasakay pampubliko ng mga tao na patungong kabayanang Seattle ay dodoble sa taong 2030.

Parehong Ligtas ang Dalawang Panghalili

Ang alinman sa panghalili ay gagawin batay sa makabagong pamantayan ng kaligtasan at lindol. Parehong magkakaroon ng mas malawak na linya at daanan sa tabi kaysa sa kasalukuyang viaduct.

Kasalungat sa iyo mang pag-akala, ang daan sa ilalim ng lupa sa katotohanan ay isa sa mga pinakaligtas na pook kung may lindol, dahil ito ay gumagalaw kasama ng lupa. Lahat ng mga daan sa ilalim ng lupa sa kapaligiran ng Seattle ay kinayanan ang Lindol ng Nisqually. Ang itinaas na istraktura ay magiging ligtas din kung magkakaroon ng lindol.

Ang koponan ng proyekto ay gumagamit ng pinakamahusay na impormasyon na makukuha ukol sa pag-init ng mundo upang idisenyo ang daanan sa ilalim ng lupa o ang itinaas na istraktura upang maging ligtas ang mga ito sa tsunami at protektado sa anumang pagtataas ng katubigan.

Ang Dalawang Mapagpipilian na Panghalili ay May Parehong Petsa sa Umpisa ng Pagpapatayo

And pagdisenyo sa alinmang panghalili ay isang malaking gawain, at nangangailangan ito ng may pagkamahirap intindihin na pamamaraan kaugnay ng kapaligiran at pagsasagawa ng permiso. Kahit alinman sa dalawang panghalili ang isasagawa, kinakailangang ilipat ang mga palingkuran bago umpisahan ang pagpapatayo. Nakatakdang ilipat ang mga palingkuran sa 2008.

Ang pangkaraniwang pagpapasaayos sa tumatandang viaduct ay kakailanganin upang ito ay maging ligtas. Ito ay matanda na, unti-unting nasisira na, at kailangan ay palitan na.

Paghahambing ng Daan sa Ilalim ng Lupa at ang Itinaas na Istraktura

Ganito ang kanilang pagkakapareho:

Ang Parehong Panghalili ay May Magkasing-timbang na Pakikipagsapalaran Sa Pagpapatayo

Ang viaduct ay dumadaan sa isang pook sa lungsodna may kasikipan. Ang kapuwang mga panghalili ay kailangang harapin ang mga parehong natatanging mga hamon---napakaliit na pook ng paggawa, mahinang klase ng lupa na kailangang tanggalin, at ang kahirapan sa pangangasiwa ng trapiko. Sa kadahilanang ang pader ng kadagatan ay humihina na at maaring maging sanhi ng pagkaguho ng viaduct, kinakailangan din itong palitan.

Dagdag pa, ang dalawang mga panghalili ay may halos magka-parehong pagkahanay. Ang nasa dulong timog sa pagitan ng Holgate at King, ang koneksiyon sa Battery Street Tunnel, at ang pagsasaayos sa Aurora Avenue ay talagang magkapareho.

Ang Parehong Panghalili Ay Gagambala sa Trapiko Habang Ito ay Ginagawa

Sa alinman sa panghalili, malaki-laki ang magiging epekto na pagkagambalang idudulot ng pagpapatayo. Ang ilang mga rampa ay isasara nang matagalan, at sa pinakakaunti, isang direksyon ng daloy ng trapiko ay malilipat sa haliling mga ruta sa buong panahon ng pagpapatayo.

Ang WSDOT, ang Siyudad ng Seattle, mga gumagamit ng SR 99, at ang mga negosyante at mga naninirahan sa tabing-tubig ay kinakailangang magsama-sama upang timbangin ang mga katangiang napagkasunduan ukol sa pagpapatayo. Para sa alinmang panghalili, maaring isara nang lubusan ang SR 99, na ibig sabihin ay mas maikling panahon ng paggawa at posibleng mas matipid na gastos. Gayunman, magkakaroon ito ng makabuluhang epekto sa 110,000 na mga sasakyang dadaan sa viaduct araw-araw. Maaari rin na pananatilihing bukas ang SR 99 sa kahit isang direksyon sa katagalan ng paggawa (pinakamaikling tantiyang tatlo o apat na buwan ang kakailanganin upang lubusang isarado), gayunman, tatagal ito at malamang na mas magastos. Batay sa pipiliing panghalili, ang paggawa ay inaasahang tumagal ng pito hanggang labing-dalawang taon.

May isang milya lamang sa bawa't panghalili na nasa sentral ng tabing-tubig ang may pagkakaiba ng hanay.

Narito ang kanilang pagkakaiba:

Halaga

Ang koponan ng proyekto ay sinusuri ang halaga ng paggawa sa tulong ng mga malayang dalubhasa taon-taon. Ang pinakahuling pagsusuri ay ginawa noong Disyembre 2005. Ang mga halaga ay tinatantiya sa sumusunod:

Daan sa Ilalim ng Lupa:
$3.0 hanggang $3.6 bilyon para sa 'ubod' ng daan sa ilalim ng lupa
$3.7 hanggang $4.5 bilyon para sa buong daan sa ilalim ng lupa

Itinaas na Istraktura:
$2.0 hanggang $2.4 bilyon para sa 'ubod' ng itinaas na istraktura
$2.7 hanggang $3.1 bilyon para sa buong itinaas na istraktura

Maka-ekonomiyang Kapakinabangan

Daan sa Ilalim ng Lupa: Ang daan sa ilalim ng lupa ay inaasahang magbabayad para sa kanyang karagdagang gastos sa loob ng 25 taon matapos ang paggawa. Sa pagkakaroon ng bagong bukas na pook pampubliko sa tabing tubig, ang mga ekonomista ay hinuhulaang magkakaroon ng mas maraming paggastos ng mga bisita at pagtaas ng halaga ng mga pag-aari.

Itinaas na Istraktura: Dahil walang pagkakaiba sa kasalukuyang tabing-tubig, sinasabi ng mga dalubhasa sa amin na walang magbabago sa dami ng mga turista at sa halaga ng mga pag-aari.

Ang Alaskan Way sa University sa Daan sa Ilalim ng Lupa

Mga Tanawin at Pagpunta sa Tabing-tubig

Daan sa Ilalim ng Lupa: Ang mga taong naglalakad ay magkakaroon ng tanawin sa Puget Sound, at kanilang aabutin nang mas madali ang pook ng sentral na tabing-tubig. Ang mga nasa sasakyan na dadaan sa ilalim ng lupa ay mawawalan ng tanawing Puget Sound, subali't makikita pa rin nila ang ilang tanawin bago sila pumasok sa Battery Street Tunnel.

Itinaas na Istraktura: Ang bagong istraktura ay magiging mas malawak at bahagyang mas mataas na may mga tabi. Ang mga tanawin ng tubigan at mula sa dakong silangan ng istraktura ay bahagyang mas matatabingan kaysa sa ngayon dahil sa matatag na pader ng trapiko. Ang tabing daanan sa sentral na tabing-tubig ay kikipot ng limang talampakan upang magkaroon ng lugar para sa ibabaw ng kalyeng Alaskan Way malapit sa Colman Dock.

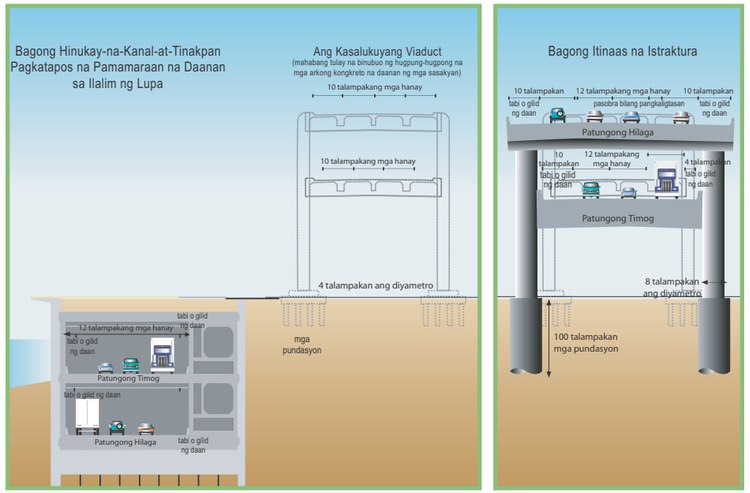
Ang Alaskan Way sa University sa Itinaas na Istraktura

Ang Sukat ng Istraktura Kahambing Sa Kasalukuyan

Sa parehong mga panghalili, ang dulo ng katimugang pasilyo at ang hilaga ng Battery Street Tunnel ay mamamalagi ang anyo na halos katulad ng sa ngayong SR 99. Bawa't panghalili ay dinidisenyo na may mas malawak ang mga hanay at mga tabi upang mapabuti ang kaligtasan.

Daan sa Ilalim ng Lupa: Dahilan ang daan ay nasa ilalim ng lupa, lilikha ito ng makabagong nakabukas na kalawakang pampubliko sa sentral na tabing-tubig.

Itinaas na Istraktura: Ang bagong itinaas na istraktura ay magiging mas malawak kaysa sa kasalukuyang istraktura sa kalagitnaan ng bayan, kung saan ay may pang-apat na hanay para sa panglabas na rampa, at dodoble ang lapad sa pook ng Pioneer Square, kung saan ay gagawa ng pagpapalit sa magkaka-hanay na daang bayan.



Ang mga panghalili ay ipinakikita sa Madison Street kasama ang kasalukuyang viaduct na nakalilim sa likuran. Sa pook na ito, mayroong pang-apat na hanay upang magbigay lugar sa panglabas na rampa sa Seneca Street para sa Intinaas na Istraktura.