

要使州水利專案現代化，需要在薩克拉門托聖華金三角洲北部的部分地區進行施工活動。這類專案的施工活動必然需要轉移工人和材料。三角洲的一個重要目標是在主要道路上為遊客和居民提供可靠和暢通的流動交通。三角洲輸送設計和施工管理局 (DCA) 在水資源部 (DWR) 的指導下工作，正在為擬議三角洲輸送專案制定詳細的交通管理方法，目的是保持現有道路的可靠性和流動性。

三個施工活動中心

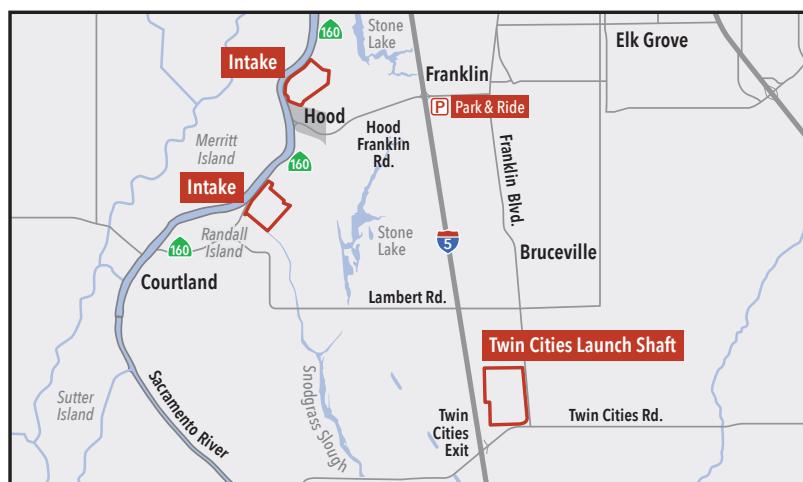
在北三角洲，擬議三角洲輸送專案將沿著 Sacramento River 建造兩個新的進水口，分別位於 Hood 社區的北部和南部。在 Interstate 5 以東建造一個 150 英尺深的豎井，將能夠向北部的進水口和南部的加利福尼亞輸水道發射隧道掘進機。

交通管理：保持三角洲流動性

在建設大型基礎設施專案的同時保持地區的交通流動性需要兩個基本管理策略：減少總出行行程，同時避免或儘量減少使用關鍵的三角洲動脈。擬議三角洲輸送專案的交通管理計畫在多個方面都仰賴這些策略。例如，除了需要連續澆築混凝土的有限時間，與進水口地點有關的施工交通將限制在工作日。

施工交通避開 Highway 160 和主要支線

- 除了施工開始和結束的大約一周時間，以及將高速公路遷離進水口地點與將直接居住在這些道路上的工人轉移到專案現場的臨時工作，State Route 12 和 Cosumnes River Boulevard 之間的 Highway 160 計畫上不會有施工車輛。
- 將避開連接 Highway 160 和 Interstate 5 的主要道路 Cosumnes River Boulevard。
- Hood-Franklin Road 的交通使用將僅限於員工班車、小型皮卡和多功能卡車。Twin Cities Road 上的施工交通將被限制在 Interstate 5 的立交道。

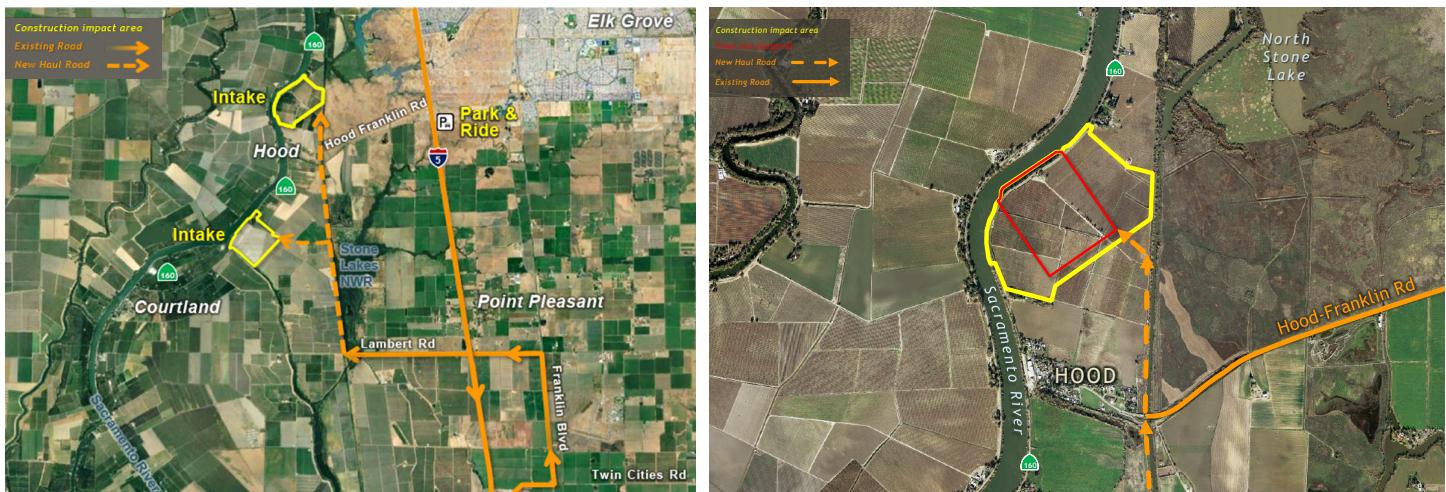


將施工交通引導到 Interstate 5 和較少使用的道路

選擇靠近 Interstate 5 和 Twin Cities Road 的隧道發射場可避免任何三角洲社區內的相關交通影響。前往進水口的車流將使用這個該立交出口，但作為 Sacramento River 擬議專案的一部分，要避開這條路。相反，前往進水口的交運輸將使用一條較少使用的北部道路，即 Lambert Road，該道路沒有高速公路立交道。

新進水口運輸道路——隔離施工交通

作為擬議專案的一部分，將興建一條轉供建築相關車輛使用的新道路，該道路由 Lambert Road 北通至兩個進水口地點。將這條新路上的施工交通與現有道路系統分開將有助於保持三角洲居民和遊客的流動性。



沒有工人通勤到北三角洲



要求參與兩個進水口施工的工人使用作為擬議項目一部分建造的新停車換乘設施，該設施位於 Interstate 5 和 Hood Franklin Road 立交道附近。



每天將有 150 至 400 名建築工人乘坐電動貨車和巴士前往施工地點。



為進一步減少交通擁堵，將為拼車到停車換乘場的員工提供經濟獎勵，目的是減少通勤相關交通。

為加州建造可靠的供水系統

DCA 的任務是規劃、許可、設計以及在提議專案得到 DWR 批准的情況下建立一個現代化、頂尖、永續、具復原性、具環保行動力、具有成本效益的三角洲輸送專案，以解決長期以來的需求，確保可負擔州水利專案的可靠性，以尊重三角洲作為一個地方的獨特性及其社區的方式服務於加利福尼亞的子孫後代。

facebook.com/deltaconveyance

twitter.com/dcdcainfo

bit.ly/3CILgIX

WWW.DCDCA.ORG