



THE SAN FRANCISCO-OAKLAND BAY BRIDGE SEISMIC SAFETY PROJECTS

CALTRANS

BAY AREA TOLL AUTHORITY

CALIFORNIA TRANSPORTATION COMMISSION

西線引橋

防震安全整修工程西線引橋的兩頭端點為第五街和比爾街 (Beale Street) 上的錨錠，工程涉及 80 號州際公路一英里長的路段以及 6 個上下公路的坡路段的徹底拆除與重建，施工過程中還要保障每日 280,000 次車流量。

西線引橋原只有一個基礎系統支撐從第三街到比爾街的上下雙層結構。現在每一層都有自己獨立的支柱和基礎支撐體系，這是西線引橋可以有效抗震的關鍵。從第三街到第五街之間的道路是平行混凝土路面，開往海灣大橋的西跨橋的車輛，就是從這裡進入上下雙層橋面。

對這個已有 72 年歷史架構的整修工程始於 2003 年，計劃 2009 年初完工。餘下的工程包括臨時性東向架構的拆除，以及哈里森街 (Harrison Street) 上下公路坡路段的通車。在人口稠密的商業繁榮的市場街 (Market Street) 南部施工，既要保證車輛暢通，又要使工程進行下去，可謂加州交通史上最複雜的工程之一，施工人員只能採用“更替整修”的作業方式。

為最大程度地減少對周圍居民的影響，保障大橋的交通，工程實施了六個精確階段的一系列施工方案，包括車道輪流開放、有規律地關閉車道和上下公路坡道，以及一次性關閉某段橋路等。

六個階段的每一個階段都要嚴格按照該階段的規則施工，以求達到抗震標準。臨時性的架構建好後，車流可轉向臨時性架構，老的架構就可以拆除，並在原來的位位置搭建新的架構。新架構建好後，車流可以轉回來，臨時性架構就可以拆除了。

東向通道於 2008 年 4 月的正式通車，標誌著該工程最近一個重要里程碑。有一年多時間，東向行駛的機動車要通過一個臨時性架構，這個架構設置在與海灣大橋相連的西向路面的下方。現在，這些東向行駛的機動車，在海灣大橋方向的大多數路段都能享受到沒有折扣的美景。承載東向交通的架構正式通車是西線引橋的最後一次大規模交通轉移——從臨時性架構轉上永久性架構。