



STATE OF NEW YORK | EXECUTIVE CHAMBER

ANDREW M. CUOMO | GOVERNOR

Para su publicación inmediata: 29 de octubre de 2013

EL GOBERNADOR CUOMO Y EL PRESIDENTE DE LA MTA PRENDERGAST DETALLAN LOS ESFUERZOS PARA REFORZAR Y PROTEGER LA INFRAESTRUCTURA DE TRÁNSITO DE NUEVA YORK DESPUÉS DE SANDY

Vistas de las demostraciones de resiliencia en las estaciones Whitehall St. y South Ferry Subway Stations forman parte de la visita de resiliencia de Sandy

Hay proyectos en proceso para evitar la incursión de agua en el sistema de la MTA durante una futura tormenta

El Gobernador Andrew M. Cuomo y el Presidente y Director Ejecutivo de la MTA Thomas F. Prendergast, acompañados por el Secretario del departamento U.S. Department of Housing and Urban Development Shaun Donovan y otros funcionarios visitaron el día de hoy el sur de Manhattan para ver de primera mano algunas de las tecnologías emergentes que la autoridad Metropolitan Transportation Authority (MTA, por sus siglas en inglés) está considerando como parte de los esfuerzos de fortalecimiento y resiliencia integrales del organismo para proteger el sistema ante futuras tormentas. La MTA también ha estado sondeando e investigando sistemas existentes de mitigación y resiliencia ante inundaciones utilizados a nivel mundial para su posible adaptación en Nueva York.

La MTA está diseñando soluciones para evitar totalmente la incursión de agua en los aproximadamente 600 puntos de entrada en el sur de Manhattan, así como en plantas y aberturas de ventilación vulnerables en otras áreas propensas a inundaciones. La autoridad New York City Transit de la MTA también está analizando todos los locales de trenes subterráneos para asegurar que los puntos críticos por donde pueda entrar agua al sistema estén protegidos.

“La devastación de la súper tormenta Sandy afectó a millones de pasajeros que dependen del sistema de la MTA todos los días y si bien la rápida restauración del servicio fue una hazaña increíble, el logro real a largo plazo será reforzar la red contra futuras tormentas”, dijo el Gobernador Cuomo. “El día de hoy vemos de primera mano algunas de las tecnologías de última generación que la MTA está explorando para evitar que el sistema de tránsito se inunde, como parte de muchos proyectos que se encuentran en proceso para proteger mejor nuestros trenes, trenes subterráneos, autobuses, puentes y túneles durante un clima extremo. Un año después de Sandy, me complace ver el progreso de la MTA para hacer esta red más fuerte y más resiliente, de tal forma que podamos mantener a los neoyorquinos moviéndose hacia el futuro”.

Spanish

“El desafío después de Sandy fue establecer rápidamente una protección efectiva contra oleajes por tormentas y la MTA está venciendo este desafío de frente, desplegando rápidamente métodos que podemos lograr con nuestras fuerzas existentes”, dijo el Presidente Prendergast. “Al mismo tiempo, bajo el liderazgo del Gobernador Cuomo, estamos piloteando varias estrategias alternativas para ver si funcionan dentro de los diversos confines de nuestro sistema”. Nos estamos reconstruyendo mejor, más fuertes y más resilientes”.

El Gobernador y los funcionarios vieron un prototipo de cubierta de entrada en la estación Whitehall St. desarrollado por RSA Protective Technologies para proteger por lo menos 13 pozos de escaleras vulnerables en el sur de Manhattan. Esta cubierta de pozos de escaleras podrán instalarse rápidamente sin la necesidad de un equipo mecanizado.

La visita también llevó al Gobernador y a los funcionarios a la nueva estación de tren subterráneo South Ferry, cerrada desde que la súper tormenta Sandy llenó toda la estación con más de 14 millones de galones de agua salada corrosiva, para ver una conexión de túnel en proceso por parte de ILC Dover, un vendedor del departamento Department of Homeland Security y proveedor de la NASA, para proteger portales donde las vías a desnivel conectan con los trenes subterráneos. Aunque la conexión de túnel mostrada dentro de la estación no está diseñada para ser utilizada dentro de un sistema de trenes subterráneos, es un ejemplo del diseño innovador que está desarrollando ILC para el portal de la calle 207th Street en Inwood, el cual sufrió de inundaciones durante Sandy. En la calle 207 Street, está en proceso el desarrollo temprano de una “cortina tensada” (la cual es un derivado de la tecnología de conexión) para cubrir ese desafío. Se está desarrollando un prototipo similar para una entrada al pozo de escalera de una calle típica. De ser exitosamente modelada y probada, la MTA espera que la tecnología pueda aplicarse a los portales y pozos de escalera de todo el sistema.

Para ver fotos de los daños ocasionados por Sandy en la nueva estación de trenes subterráneos South Ferry, diríjase a:

<http://www.flickr.com/photos/mtaphotos/8139707633/>

<http://www.flickr.com/photos/mtaphotos/8158486054/>

<http://www.flickr.com/photos/mtaphotos/8139738850/>

<http://www.flickr.com/photos/mtaphotos/8152151223/>

Para ver una foto de la antigua estación de trenes subterráneos South Ferry reabierto después de Sandy, diríjase a:

<http://www.flickr.com/photos/mtaphotos/8620172538/>

Para ver fotos de la resiliente conexión de túnel en demostración en la nueva estación South Ferry, diríjase a:

<http://www.flickr.com/photos/mtaphotos/10557932864/>

<http://www.flickr.com/photos/mtaphotos/10557873216/>

Otro vendedor, FloodBreak, está produciendo un dispositivo implantable en forma permanente debajo

Spanish

de las rejillas de ventilación de las aceras, los cuales pueden cerrarse fácilmente y en forma inmediata, sellando la ventilación de las aguas de inundaciones. Se está colocando un prototipo bajo una rejilla en la calle Rector Street. De ser exitoso, podrán utilizarse varios cientos de unidades en rejillas en los lugares más vulnerables de la ciudad.

En toda la MTA, más de 70 proyectos en diseño están valorados en aproximadamente \$4.500 millones. Cinco proyectos totalizando \$75 millones se encuentran en adquisición y 16 proyectos, valorados en \$575 millones, ya se encuentran en construcción. En la autoridad New York City Transit de la MTA, se ha comenzado el diseño para reparar seis trenes subterráneos, incluyendo trabajos de señalización, en salas de bombas, energía y comunicaciones, iluminación de túneles y ductos. Más de un millón de usuarios utilizan estos seis trenes subterráneos en un día de semana promedio. Además del diseño de los sistemas de señalización y otros, la autoridad New York City Transit está construyendo dos nuevos trenes de bombeo que reducirán el tiempo necesario para bombear agua fuera del sistema de trenes subterráneos.

Un nuevo diseño a escala completa para reparaciones permanentes en la estación South Ferry se encuentra en proceso y se están realizando diseños para reparaciones y medidas de protección de Clifton Shop y St. George Terminal de Staten Island Railway, los cuales también se vieron seriamente dañados durante Sandy. Este trabajo es parte del esfuerzo de la autoridad New York City Transit para identificar la mejor forma de proteger depósitos de trenes subterráneos vulnerables. Las medidas incluirán barreras y un sistema de drenaje y bombeo mejorado.

Los proyectos en construcción de la autoridad New York City Transit incluyen los trenes subterráneos Montague R entre Brooklyn y Manhattan, cerrados por 14 meses mientras que los sistemas dañados de ventilación, iluminación, control de bombas y señalización son reparados y fortalecidos. El intenso trabajo en los trenes subterráneos Greenpoint G para reemplazar los componentes dañados entre Brooklyn y Queens comenzaron en julio. El trabajo se encuentra en proceso durante los cierres los fines de semana, cuando se ofrece servicio de autobús sustituto.

Se vienen realizando extensos trabajos para proteger y fortalecer las vías férreas de la MTA. Se han adjudicado contratos para reparar y elevar dos de las tres subestaciones dañadas a lo largo del ramal Long Beach Branch de la vía férrea Long Island Rail Road. El diseño para los trabajos de resiliencia que protegerán a la estación Penn Station se encuentra en proceso, los cuales probablemente incluyan barreras contra las inundaciones en portales de túneles, protección perimetral en el depósito West Side Yard y mejoras de las bombas y drenaje.

Metro-North Railroad ha comenzado el trabajo de diseño para nuevos componentes de energía y comunicaciones a lo largo de las 30 millas de la línea Hudson Line y otras áreas propensas a inundaciones. Los equipos se elevarán o reubicarán cuando sea posible.

MTA Bridges and Tunnels está desarrollando diseños para realizar reparaciones integrales a sus túneles vehiculares, incluyendo trabajos en sistemas eléctricos, mecánicos, de iluminación y comunicaciones, dispositivos de control de tráfico, reparaciones estructurales, paneles y edificios de ventilación. Los

Spanish

diques de presa inflados con agua son una herramienta de respuesta en casos de emergencia por tormenta que se viene considerando con el propósito de proteger los portales del túnel de fuertes oleajes por tormenta. Cada tubería llena de agua tiene 85 pies de largo y se eleva hasta cuatro pies de altura cuando es inflada por el agua alimentada por mangueras contra incendios.

En el túnel Hugh L. Carey Tunnel, la cerca abierta del enrejado/poste en Morris Street, donde ingresó agua por inundación durante Sandy, ahora está asegurado con un sistema de muro temporal con puntales de acero, el cual permanecerá en su lugar hasta que se construya un muro de contención permanente. Los trabajos de mitigación en curso incluirán la extensión y elevación permanente de los muros de contención en las plazas del túnel, la instalación de muros y puertas contra inundaciones permanentes, generadores de emergencia adicionales y la reubicación de equipos eléctricos y de comunicaciones adicionales en elevaciones más altas.

###

Noticias adicionales disponibles en www.governor.ny.gov
Estado de Nueva York | Executive Chamber | press.office@exec.ny.gov | 518.474.8418