



西雅圖市第一號詢測議案 地面車道-隧道混合方案

官方選票標題

西雅圖 (Seattle) 第一號詢測選票議案是關於以一個「地面車道-隧道混合方案」取代「阿拉斯加路高架橋」(Alaskan Way Viaduct)。此議案僅作為詢測之用。如果您投贊成票, 您即表示, 您選擇由一條四線車道的隧道取代「阿拉斯加路高架橋」。此隧道有加寬的路肩以供高峰時段交通使用, 並附加路面車道及公共交通改良。預計費用是\$3,410,000,000, 此費用可能由州及聯邦政府經費\$2,800,000,000, 市政府用於因此工程造成的必要公用事業重新安置的公用事業經費\$500,000,000, 及對特殊受益的地產所有人徵收的一項地區性徵稅\$250,000,000來共同支付。州長聲明, 州及聯邦政府經費可能不會超過\$2,800,000,000。

..... 贊成, 我選擇「地面車道-隧道混合方案」
..... 反對, 我不選擇「地面車道-隧道混合方案」

贊成意見

阿拉斯加路高架橋既危險, 又難看。它是西雅圖和海灣之間的一道大牆, 同時它把遊人從我們的海濱地帶趕走, 及把居民從市中心趕走。

用一條隧道來取代高架橋是一項龐大的工程, 過去幾年一直在研究不同的設計。為了維持99號高速公路的容量—每天超過十萬輛車及卡車—西雅圖提議建設一條「從地面挖掘再封頂」的隧道, 並加強公共交通選擇方案。

好消息是, 現在我們有了一個可以支付得起的隧道方案。此方案降低費用和風險, 同時改善公共交通, 減低噪音和污染, 並且把海濱地帶還給市民。地面車道/隧道混合方案是最佳解決方案, 有幾個原因:

安全: 在地震發生時, 隧道比高架高速公路更為安全。

降低費用和風險: 地面車道/隧道混合比其他隧道設計要少十億元以上, 包括減少風險, 而且工程所需資金也被指明。

更多公共交通選擇: 地面車道/隧道混合綜合了隧道和地面街道方案最好的因素—維持現有交通容量的隧道, 對公共交通服務和地面街道的極大改善, 使所有居民都有益處, 而不僅僅只是使用99號高速公路的人。

維持重要的交通容量, 同時鼓勵更好地使用土地: 地面車道/隧道混合在非高峰時段有四條車道, 在高峰時段有六條車道, 保持南北大道並敞開了海濱地帶。

保護我們的環境: 地面車道/隧道混合將通過投資在更多的公共交通, 並拆除目前損害我們海濱地帶的高架高速公路, 來減低噪音, 和空氣及水污染。

經濟利益: 研究表明, 敞開我們的海濱地帶並使其與市中心重新連通, 將會因就業, 新的商業, 旅遊和稅收而受益, 從長遠來看將會遠遠超過支出的費用。

「從地面挖掘再封頂」: 隧道不是地下挖掘的隧道, 而是「從地面挖掘再封頂」—與麻沙島I-90封頂隧道相似—使隧道建設省錢, 快速及安全。

此解決方案符合我們最重要的需求: 以一個相宜的價錢, 這條隧道把我們和海濱地帶相連, 並保持交通容量。

我們可以付得起地面車道/隧道混合, 此方案可行。請加入前州長Dan Evans, 西雅圖市中心協會、其它多個環保、商業、勞工及民間組織, 以及遍佈西雅圖的選民, 對第一號詢測議案投贊成票。

提案說明

此詢測議案如獲通過的影響:

這是一項詢測議案, 其本身不改變任何法律。而選民可以建議州長, 州議會, 市長及市議會, 他們是否選擇以一條有四條普通用途車道的隧道取代現有的「阿拉斯加路高架橋」(Alaskan Way Viaduct)。隧道的路肩可在高峰時段作車道使用(地面車道/隧道混合方案)。

此「地面車道/隧道混合方案」是西雅圖市在2007年1月提出的新方案。此方案並不包括在州長2006年12月的「取代阿拉斯加路高架橋及防護堤」的報告內。此方案基於「阿拉斯加路高架橋項目小組」所做的工作。小組包括華盛頓州交通部(WSDOT), 西雅圖市及私人顧問。此「地面車道/隧道混合方案」與州長2006年12月的報告中所描述的「隧道方案」有所不同。「地面車道/隧道混合方案」有四條車道(每個方向兩條), 並有加寬路肩以供高峰時段作車道使用。而「隧道方案」建議六條車道, 路肩並不用作車道。另外, 「地面車道/隧道混合方案」直接與現有的Battery Street隧道相連接, 而「隧道方案」因更深入地下而需要對Battery

反駁反對意見

不要相信大謊言。事實如下:

波士頓(Boston)的「大挖掘」比提議的地面車道/隧道混合長十三倍有多。如果波士頓的隧道在同一個地方開始—體育運動場附近—它會一直延伸到史諾夸米須(Snohomish)郡。

讓我們繼續集中注意西雅圖海濱地帶。西雅圖「從地面挖掘再封頂」的隧道短過一英里, 將維持現有的交通容量, 並包括改善的地面街道及公共交通選擇。

建設隧道比建另一個高架結構更快。建一條新的雙層的高速公路要多花2-5年。

地面車道/隧道混合比其他隧道方案要少十億元以上, 風險更少。

地面車道/隧道混合將大大減低我們海濱地帶的噪音, 以空氣和水污染。

這個決定將會持續影響一代人。為我們的海濱地帶投資將有益於整個西雅圖。

我們的海濱地帶應屬於人民, 而不是汽車。
投票贊成第一號議案。

聲明撰寫人:

前州長, Gary Locke
前市長, Charley Royer
Futurewise, 主席, Mary McCumber

更好的海濱地帶之友

網址: www.tunnelyes.com

電郵: info@tunnelyes.com

電話: 206-601-0437

PO Box 9100

Seattle, WA 98019

西雅圖市第一號詢測議案 地面車道/隧道混合方案



提案說明 (繼續)

Street隧道的西端進行改建。除此之外，「地面車道/隧道混合方案」還可將Third Avenue改建成永久性以公共交通為主的道路，並為額外的巴士服務時間提供經費。

直至2007年1月25日，項目小組根據目前階段的設計，初步估計「地面車道/隧道混合方案」將需耗資約三十四億元。華州的專家審核小組認為，在確定預算費用之前，最好進行項目下一階段的設計。此初步估計尚未通過華盛頓州交通部程序，或華州的專家審核小組的驗證。

州及聯邦政府最近確定了二十四億元的經費，作為取代「阿拉斯加路高架橋」之用，而且州長要求議會為此項目另外撥出三億七千一百萬元。

州長表示西雅圖的居民將必須負擔起隧道所需的額外費用，包括任何超支的費用。

假設「地面車道/隧道混合方案」得到州及聯邦政府的二十八億元經費，本市計劃用以下的方式來填補州及聯邦經費與「地面車道/隧道混合方案」的預算費用之間的差額：

五億元用於因工程造成的必要公用事業重新安置費用，將由西雅圖市電力公司及西雅圖公用事業的用戶共同支付；及

二億五千萬元來自在西雅圖市中心建立一個地區性改良區。地區性改良區是一個特殊的稅區，在一個有限地區內、向在此工程項目中獲得特殊利益的地產所有人徵稅，所收稅款協助支付工程項目的費用。此地區的建立必須獲得受影響的地產所有人的通過。

此提案說明中的資料是以本市律政司在2007年1月25日所有的資料為依據。這些資料在選舉前可能有所改變。

反對意見

投票反對第一號議案 - 大挖掘=大費用，大推遲，大風險

Nickels市長作最後一次嘗試來挽救他的隧道計劃，是太冒險，令我們支出太多。

大費用

為建設市長提議的市中心隧道，將花費西雅圖市電力和西雅圖公用事業用戶們五億元 (\$500,000,000)。

從Denny Way到Spokane Street的產業所有人將必須繳納\$250,000,000的附加稅，以支付市長未經試驗的隧道。

除去將近十億元的額外費用外，為這個他們看不見，也沒有經過全面驗證的低於海平線隧道計劃，西雅圖市居民和納稅人還被陷入圈套，來支付任何費用的超支。

大風險

波士頓 (Boston) 大挖掘的費用從四十億升到一百四十億。由於華盛頓州交通部只是剛開始研究市長較新的隧道方案，沒有人知道費用將是多少。

“城市對建設時間，安全問題，搬遷公用事業費用，以及其他問題的假設過於樂觀。”——華盛頓州交通部城市通道行政官Dave Dye, 1/25/07, 有關新的隧道計劃。

大推遲

• 在計劃設計時，「最後的溝」隧道比高架結構晚了幾年。在每天有十一萬人在不安全的高速公路上駕駛時，第一號議案卻意味著更多年的推遲。

• 華盛頓州的工程師們說，隧道將全部關閉高架橋和海濱地帶道路三年，損害我們僱用了37,000人的海事經濟。

• 新隧道將減少33%的車道，意味著更多交通阻塞。

“選民需要仔細關注，因為有人在做漂亮的手腳，從隧道方案的名稱開始，地面車道/混合隧道”——西雅圖時報，1/24/07

Nickels市長提議的隧道不是一個交通解決方案。而是一個巨大的市區土地開發計畫。開發商們將建築新的公寓，以提供數百套有奧林匹克山景色的新公寓，而使用隧道的人卻沒有進入市區的出入口坡道。市長拙劣構思的方案將由公共事業用戶和西雅圖居民來支付，而他們將被阻於市區更多的交通阻塞，還要失去普捷灣的景色。

支持者，西雅圖市議員David Della

反駁贊成意見

投票否決第一號議案隧道

大挖掘=大費用：

新隧道的預算費用還沒有被驗證。

華州交通部說 “有可能低至三十四億元，但是很可能更高。”

州長專家審核小組說 “隧道超級項目的平均費用超支，通常超過最初預算的三分之一。”

華州交通部說 “對計劃的質量分析要花三至四個月時間。”

隧道費用

將要求西雅圖居民支付隧道的超額費用。

安全

華州交通工程師表明，西雅圖斷層的地震如造成海嘯，隧道會部分被水淹沒。車輛和卡車會被阻於水淹的隧道。

沒有公共交通撥款

不要被誤導：在隧道建議裏沒有給新的公共交通撥款。

支持者：第36號選區眾議員Mary Lou Dickerson，第34號選區眾議員Eileen Cody

聲明撰寫人：

西雅圖市議員Nick Licata,
第34號選區前州參議員Phil Talmadge,
第36號選區州眾議員Helen Sommers

不要隧道聯盟

1900 W. Nickerson St.

Suite 116-195

Seattle, WA 98119

電話: 206-235-6464

www.notunnelalliance.com

電郵: info@notunnelalliance.com



西雅圖市第一號詢測議案

將第一號詢測議案列入選票的 決議案全文

一項關於取代阿拉斯加路高架橋 (Alaska Way Viaduct) 和防護堤 (Seawall) 的決議案。此決議案要求景郡記錄及選舉處處長宣佈在2007年3月13日舉行一次特別市級選舉，向西雅圖市 (City of Seattle) 合資格的選民提呈一項詢測議案，此詢測議案乃關於選民對以一個隧道方案取代現有高架橋的選擇；並要求西雅圖市律政司考慮按此決議案所提議的選票標題而為此議案撰寫一個選票標題；授權並指令西雅圖市秘書長採取必要的行動，向西雅圖市選民提呈此詢測議案，包括向景郡記錄及選舉處處長確證由市律政司撰寫的詢測選票議案的全文，並要求舉行一次全部以郵寄方式投票的選舉；並要求西雅圖道德操守及選舉委員會執行處長，採取必要的行動將有關此詢測議案的資料納入2007年3月的選民手冊中。

鑒於，阿拉斯加路高架橋（「高架橋」）是一個在破損的建築物，在2001年的Nisqually地震中經受了嚴重的損壞；及

鑒於，高架橋有遭受地震毀壞的危險，而且工程師們估計在未來的十年中，高架橋有二十分之一的機會在地震中損毀；及

鑒於，鄰近的防護堤也是一個在破損的建築物，其支撐木料持續受到「蝕船蟲」和水底海洋鑿木蟲的破壞；及

鑒於，由於防護堤毗鄰高架橋，其中之一一旦損毀，很可能會導致另一個也損毀；及

鑒於，阿拉斯加路通道每天擔負著100,000車次的流量，即在出入口有限的高速公路上通過西雅圖市中心車流量的四分之一；及

鑒於，高架橋和防護堤的繼續破損，威脅著我們地區的公共安全和經濟。其中之一的損毀將會危害公共安全和經濟；及

鑒於，有關取代高架橋和防護堤的決定，將影響本市未來的一百年，並深遠地決定本地區未來的公共交通網絡；及

鑒於，西雅圖的海濱地帶是我們社區的獨特財產，取代高架橋和防護堤必須確保海濱地帶得以保存並和我們城市的其餘部分連接在一起；及

鑒於，為了人們和貨物的不斷流動，取代高架橋必須保存我們地區的交通網絡的容量；及

鑒於，取代高架橋，還必須保存西雅圖西區、巴雷 (Ballard)、安妮皇后 (Queen Anne)、馬爾諾尼亞 (Magnolia) 和其它社區居民重要的南北連接；及

鑒於，自2001年地震以來，西雅圖市和華盛頓州交通部 ("WSDOT") 以及聯邦高速公路管理局 (統稱「合作機構」) 一起，已經完成了對工程、規劃、和環境的深入分析，包括撰寫了環境影響說明草案 ("DEIS")，比較了取代高架橋和防護堤的五個方案，以及一份DEIS補充草案，進一步分析了高架結構 (「高架結構方案」) 或隧道 (「隧道方案」) 的影響，包括在施工期間關閉此交通通道的影響；及

鑒於，公眾一直積極參與合作機構所從事的規劃和分析工作，包括參加了二百多個公開會議、簡報會和聽証會；編寫並呈遞了數以千計的書面和口頭評議；參與了市中心海濱地帶的規劃工作，和參與了市議會主持的一個公眾參與程序；及

鑒於，州長的阿拉斯加路高架橋和防護堤取代工程研究結果和結論，要求西雅圖市舉行一次詢測選舉，請求西雅圖選民就決定採用隧道方案和高架結構方案之間作出選擇；及

鑒於，西雅圖市議會和Nickels市長，經由第122246號法例表明，隧道方案是本市所傾向以取代現有高架橋的方案；及

鑒於，高架結構方案和隧道方案都將為公眾交通提供同等的地震安全保護，因為它們各自都將建造以抵抗二千五百年一遇的大地震而不會倒塌；及

鑒於，高架結構方案和隧道方案都將具備同等的交通容量，高架結構方案和隧道方案對5號州際高速公路 (I-5) 和本地區其它交通道路都有同樣的影響；及

鑒於，高架結構方案和隧道方案將為進出西雅圖市中心提供不同但類似的途徑；及

鑒於，高架結構方案和隧道方案都將以一個長期的解決方案取代破損中的防護堤，以服務本地區的世代代；及

鑒於，在州長的阿拉斯加路高架橋和防護堤取代工程研究結果和結論中州長表明，從對社區和環境的價值方面考慮，她個人贊成沿海濱地帶建築隧道；及

鑒於，州長認為，隧道方案將為改善環境，及大幅度降低中區海濱地帶的交通噪音提供更多的機會；及

鑒於，州長認為，隧道方案將通過提供額外的公共空地，街道設施，園藝美化，人行道，單車道及擴大了的有軌電車系統，以及通過開放愛麗葉 (Elliott) 灣的視野，為把西雅圖市中心改善成一個民眾生活，工作和享受海濱地帶的地方而提供了更大的機會；及

鑒於，州長認為，隧道方案可將中區海濱地帶改善為一個現有和新來的商家，居民，用戶和遊客的一個目的地；及

鑒於，州長認為，隧道方案可為海濱地帶附近地區的產業業主和商家在經濟收益方面提供更多的機會，也使西雅圖市獲得附屬稅收收益；及

鑒於，地面車道/隧道混合方案 (「混合地面車道/隧道」) 是一個較小型的從地面挖掘再封頂的並列隧道，有四條普通用途車道，並有加寬路肩，以供高峰時段作為車道使用，並包括對市中心街道和公共交通的重大改善，同時可維持西雅圖西區和巴雷居民的通行；及

鑒於，混合地面車道/隧道比現有的隧道方案節省費用，著眼解決負擔能力的問題；及

鑒於，混合地面車道/隧道在增加對地面車道改善的

將第一號詢測議案列入選票的 決議案全文（繼續）

同時，壓縮了隧道的規模，因而比隧道方案節省將近十二億元；及

鑒於，採用其它高架橋取代方案所用的同樣預測方法來估測，混合地面車道/隧道的費用現在估計為三十四億一千萬元；及

鑒於，高架橋取代工程（「工程」）已得到二十四億一千五百萬元的確認資金；及

鑒於，州長於今年州立法年度會議要求州議會另外撥款三億七千一百萬元，以實現她的承諾，由州政府為工程提供二十八億元；及

鑒於，西雅圖市已經承諾將為因隧道方案工程而必須重新安置公用事業設施提供的撥款增加到五億元；及

鑒於，西雅圖市承諾在西雅圖市中心實施一個地區性改良區(LID)，提供高達二億五千萬元的資金，作為工程的一部分；及

鑒於，這樣就有三十五億三千六百萬元來支付費用預計為三十四億一千萬元的混合地面車道/隧道，及因隧道工程而造成必要的公用事業重新安置；及

鑒於，混合地面車道/隧道與在2030年的現有高架橋相比，這條通道將能承受同樣的車流量；及

鑒於，混合地面車道/隧道通過更為有效地使用現有地面道路，即將一萬三千輛汽車從99號高速公路（SR99）轉移到地面街道，阿拉斯加路，來達到此目的；及

鑒於，混合地面車道/隧道包括對公共交通服務和其它交通調節計劃的重大投資，包括為預計將在工程期間增加的兩萬一千名乘客加強巴士服務；及

鑒於，還將進行其它的交通改進措施，改進巴士進出市中心的運轉，增加巴士的服務密度，以及更好地管理市內街道，使公共交通的速度和準點率得到優先保障；及

鑒於，在工程和高架橋關閉期間，作為西雅圖西區到市中心交通調節策略的一部分，混合地面車道/隧道將為從Spokane Street高架橋到Fourth Avenue South修築一條新的出入口坡道，專設公共交通優先車道；及

鑒於，混合地面車道/隧道包括對公共交通服務的重大投資，每年將提供超過十萬小時新的公共交通服務時間，平衡公共巴士(Metro)新設的到西雅圖西區，巴雷和奧羅拉(Aurora)通道沿線的快車(RapidRide)服務，這些投資項目預計將可為兩萬一千名額外的巴士乘客提供服務；及

鑒於，專家審核小組在2007年1月16日的一封信中指出，由於混合隧道設計採用較窄的隧道，而更多地改善地面交通和公共交通狀況，因而能夠為華盛頓州交通部和本市節省經費；及

鑒於，Gregoire州長在阿拉斯加路高架橋研究結果

和結論中聲明，“無行動”不是一種選擇。為了遵守州長的聲明，西雅圖市將在2007年3月13日向選民提呈一項詢測議案，包括隧道方案和高架結構方案；及

鑒於，2007年3月13日的選舉結果，將用於向市、州和聯邦政府的領導人告知西雅圖居民對貫穿他們城市的這一重要樞紐的願望；

故現今，

由西雅圖市市議會決議，並經市長同意：

第一節。 特此要求作為選舉當然督導的景郡記錄及選舉處處長，宣佈在2007年3月13日，以全部郵寄方式，舉行一次市級特別選舉，就有關以混合地面車道/隧道取代現有的阿拉斯加路高架橋的選擇問題，向西雅圖市合資格選民提呈一項詢測選票議案。這一選票議案須以西雅圖市律政司所準備的選票標題為格式撰寫。本市要求景郡以全部郵寄方式來舉行該次選舉。

第二節。 要求市律政司為此詢測議案撰寫一個選票標題。

第三節。 授權並指令西雅圖市秘書長採取任何必要的行動，在2007年3月13日的選舉中，向西雅圖市選民提呈此詢測議案，包括，但不限於，向景郡記錄及選舉處處長確證由市律政司所撰寫的選票議案全文。

第四節。 要求市道德操守及選舉委員會執行處長採取那些必要的行動，將有關此詢測議案的資料納入2007年3月13日的選民手冊。

第五節。 西雅圖市議會特此要求市律政司，為此議案考慮如下的選票標題：

西雅圖第一號詢測選票議案是關於取代阿拉斯加路高架橋及防護堤。此議案僅作為詢測之用。

如果您投票贊成混合地面車道/隧道，您即表示，您選擇由一條目前估計費用為三十四億一千萬元的混合地面車道/隧道取代現有的阿拉斯加路高架橋。

如果您投票反對混合地面車道/隧道，您即表示，您不選擇由一條混合地面車道/隧道取代現有的阿拉斯加路高架橋。

.....我選擇一條混合地面車道/隧道

.....我不選擇一條混合地面車道/隧道