



西雅圖市第二號詢測議案 高架結構方案

官方選票標題

西雅圖 (Seattle) 第二號詢測選票議案是關於以一個「高架結構方案」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，您選擇由一個六線車道的高架結構取代「阿拉斯加路高架橋」。高架結構在南景街 (South King Street) 和在先力加街 (Seneca Street) 及哥倫比亞街 (Columbia Street) 的新出入口坡道之間，每個方向都增至四線車道。預計費用是 \$2,800,000,000，此費用有可能由 \$2,800,000,000 的州及聯邦政府經費支付。

..... 贊成，我選擇「高架結構方案」
..... 反對，我不選擇「高架結構方案」

贊成意見

投票贊成第二號議案—我們不能再等了

Nisqually 地震損壞了阿拉斯加路高架橋已有六年時間。高架結構方案是**唯一**能讓我們以對財政負責的態度馬上動工取代這條危險的高速公路的方案。

高架結構方案不會讓西雅圖納稅人陷入圈套。二十八億元的項目費用已經確定，而且費用估算已經過詳細的審核。

我們不用冒大挖掘造成費用超支數十億元的危險，這可能意味著對重要項目數以百萬計的預算削減，公用事業費率的飛漲，或者產業稅的增加，且全部由西雅圖居民來承擔；或者等候尋找更多的資金。

「高架結構方案的工程財政計劃是可行的，並且足以完成此工程。」-- Gregoire 州長的「通往行動之路」

這個高架結構將讓西雅圖暢行。西雅圖已經是全國交通最差的城市之一。重新建造的高架橋將有六條車道---比四條車道的隧道寬33%--可使人們、駕車上班者、和貨物暢行，並保護僱用了37,000人的海濱地帶經濟。

採用更現代的設計，我們將更安全地駕駛，更少交通堵塞，並保持我們的世界級普捷灣景色。

「本編輯版支持 (高架結構) 重建，因為這是一個切實可行和支付得起的解決方案，可以解決緊迫的交通問題。」-- 西雅圖時報，2007年1月21日

這個高架結構現在就可以建造。當四車道隧道的計劃剛剛開始，華盛頓州交通部的高架設計工作已經進行了四年。我們再也冒不起這個不安全風險，讓110,000人每天在現有的高架橋上駕駛。

這就是為甚麼華盛頓州眾議院的領導表示支持重新建造高架橋。

「手中有錢，本州應該在地震摧毀高架橋之前著手重新建造」。--- 西雅圖郵報專欄作家 Joel Connolly

請投票贊成第二號議案，以讓西雅圖暢行

支持者：西雅圖市議員 Nick Licata

提案說明

此詢測議案如獲通過的影響：

這是一項詢測議案，其本身並不改變任何法律。而選民可以建議州長，州議會，市長及市議會，他們是否選擇以一座新的高架結構取代現有的「阿拉斯加路高架橋」(Alaskan Way Viaduct)。

正如在州長2006年12月的「取代阿拉斯加路高架橋及海堤」的報告中所描述，「高架結構方案」將沿著中區海濱地帶，以一座雙層的空中高架結構取代現有的高架橋。新的結構在每個方向將有三線車道，車道和路肩都比現有的高架橋寬。新的結構在 S. King Street 和在 Columbia Street 及 Seneca Street 的出入口坡道之間，將有八條車道，每個方向四條車道。位於 Columbia Street 及 Seneca Street，以及 Elliott Avenue 及 Western Avenue 的現有出入口坡道將被重建。從 S. Main Street 以南至 Union Street，新的結構將比現

反駁反對意見

投票贊成第二號議案—保持西雅圖暢行的安全方案

州政府支付全部費用

重新建造一座高架結構—包括任何超支—將由華盛頓州政府支付。**西雅圖居民必須支付隧道的超支費用，但不用支付高架結構的超支費用。**

使駕車上班者暢行

高架結構可以馬上建造，為每天110,000的駕車者服務。一座六條車道的高架橋將保持現有的交通容量，而四條車道的隧道降低交通容量。

保護我們的就業

西雅圖的海濱地帶提供37,000個養家薪酬的工作。這些工作依賴一座高架橋輸送物資。投票「贊成」第二號議案，支持物資流動以保護這些工作。

安全和現代的設計

- 因為減低噪音技術和吸音材料有了新的發展，新的高架橋將更加安靜。
- 更低的欄杆保護我們的景色。

華盛頓州退休美國人聯盟支持重新建造高架橋

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

聲明撰寫人：

西雅圖市議員 David Della
第34選區前州參議員 Phil Talmadge
第36選區州眾議員 Helen Sommers

支持高架解決方案的市民，不要隧道聯盟附屬組織
1900 W. Nickerson St.
Suite 116-195
Seattle, WA 98119
電話：206-235-6464
網址：www.notunnelalliance.com
電郵：info@notunnelalliance.com

西雅圖市第二號詢測議案 高架結構方案



提案說明 (繼續)

有的高架橋寬11.5至35英尺。從S. King Street至S. Main Street以南，在車道從南端並排等高的車道進入到新的雙層高架結構處，新的結構將比現有的高架橋寬54至74英尺。

直至2007年1月25日，包括了華盛頓州交通部 (WSDOT)，西雅圖市及私人顧問的「取代阿拉斯加路高架橋項目小組」根據目前階段的設計，初步估計「高架結構方案」將需耗資約二十八億元。此初步估計已通過了華盛頓州交通部的程序及華州的專家審核小組的驗證。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。州及聯邦政府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。

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

對另一座高架橋說「不」。

50多年來，阿拉斯加路高架橋在本市和海濱地帶之間豎起了一堵牆。

這曾經是件好事。從前，海濱地帶是一個骯髒和危險的地方。所以西雅圖人在其上方駕駛情有可原。

然而，自50年代以來，多數的水運碼頭已搬遷到南面，騰出了空間並展現了人們以前未曾欣賞過的景色。在以前只有工業活動的地方，出現了公園和博物館。人們從世界各地前來欣賞我們的城市、普捷灣、和山脈。

但在這一美好經歷的正中央卻是一座嘈雜、骯髒、和破爛的高速公路。

從海濱地帶裏拆除這座高架橋，把本市的海濱地帶還給公眾使用，是給予未來世世代代的極好禮物。

這也將有助於我們的經濟和環境。如今，西雅圖海濱地帶的商業是商店、餐館、和旅遊業。有吸引力的海濱地帶將有助於給西雅圖和附近地區帶來人群和工作。更多的市中心綠色地帶也將鼓勵居民們在市中心居住，以減少無計劃的蔓延。

我們不是第一個面對這種挑戰的城市。全世界的港口城市，包括舊金山 (San Francisco)，巴爾的摩 (Baltimore)，和巴塞羅那 (Barcelona)，都正在拆除他們的高架高速公路，重新展現他們的海濱地帶，並發掘新的經濟和工作來源。

建造更好的高架橋是沒有希望的。由於地震和其它安全的規定，新的高架公路必須比現有的高架橋更大更寬—至少加寬百分之五十，並建有路肩和牆壁，這將讓駕車者也失去他們可以欣賞到的美麗景色。這座龐大的新的雙層公路，將永久地把大部分市中心海濱地帶置於陰影之中。

我們知道緊迫問題會導致草率的解決辦法。毫無疑問，阿拉斯加路高架橋必須拆除，且越快越好。但是如果我們重建這個高架結構（它將更大，更寬，更嘈雜），我們將失去太多：無價的開闊空間，改善愛麗葉灣 (Elliott Bay) 和普捷灣環境的機會，以及世界級海濱地帶的經濟收益。

解決我們的交通需要其他的辦法，可以不用在我們的海濱地帶建造更大、更嘈雜的高架橋。為了經濟、環境、和高質量生活的原因，投票反對第二號詢測選票議案。對另一座高架橋說不。

反駁贊成意見

西雅圖具有一些世界上最漂亮的海濱地產。如沒有高架橋，我們就可以有一片潔淨而開闊的空間供每個人欣賞，而不只是開車路過的人。我們為甚麼要在那裏再建一條高速公路？

而且，那不只是另一座高架橋。它將更大，更嘈雜，你不會有現在能夠欣賞的景色。

華盛頓州交通部對新的高架結構是這樣說的：

「（它）將比現在的高架橋寬11.5到35英尺，（並且）比現在的高架橋高3英尺。……像現在的高架橋一樣，新的高架結構將繼續遮擋景色；使大片區域被陰影遮蓋；限制未來的公園、步行小徑、和人行道的發展；製造高處的交通噪音……」（2006年環境影響說明補充草案）

讓我們不要使一個舊的錯誤變得更糟。投票反對第二號詢測議案。

聲明撰寫人：

Ron Sims, 景郡郡長

Jessyn Farrell, 交通選擇聯盟執行主任

Kathy Fletcher, 維護普捷灣人士執行主任

不要另一座高架橋

網址：www.noelevated.org

電郵：info@noelevated.org

電話：206-601-0641

PO Box 9100

Seattle, WA 98109



西雅圖市第二號詢測議案

將第二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高架結構取代現有高架橋的選擇；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、簡報會和聽證會；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的防護堤，以服務本地區的世世代代；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，州長表明高架結構方案的費用低於隧道方案；及

鑒於，州長的研究結果和結論中指出，在環境影響說明草案中所描述的高架結構方案財政計劃是可行的，足以完成高架結構方案；及

鑒於，至今，高架結構方案可能所需的二十八億二千萬元費用中的二十四億一千五百萬元已得到確認，作為以一個高架結構方案來取代高架橋的經費；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行車安全，因為兩個方案都將增加路肩，增加車道寬度，並根據目前的設計標準改良進出口坡道；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，州長認為高架結構方案的費用低於隧道方案；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，以實現她承諾的將由州政府將提供二十八億元用以取代高架橋；及

鑒於，高架結構方案每個方向都各有三條車道，且車道及路肩都比現有高架橋寬；及

鑒於，從South Main Street以南到Union Street，高架結構方案將比現有高架橋寬11.5至35英尺；在South King Street到South Main Street以南的附近，高架結構方案將比現有高架橋寬54至74英尺；及

鑒於，由於更寬的高架結構，高架結構方案將增加遮蔭面積；及

將第二號詢測議案列入選票的 決議案全文 (繼續)

鑒於，州長認為，高架結構方案將讓99號高速公路 (SR99) 上的駕車者和其他遊客欣賞愛麗葉(Elliott)灣的景色；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，就有關以高架結構方案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以市律政司所準備的選票標題為格式撰寫的選票議案的全文。

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，將有關此選票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：

西雅圖第二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。

如果您投票贊成高架結構方案，您即表示，您選擇由一個目前估計費用為二十八億二千萬元的高架結構取代阿拉斯加路高架橋。

如果您投票反對高架結構方案，您即表示，您不選擇由一個高架結構取代阿拉斯加路高架橋。

..... 我選擇一個高架結構

..... 我不選擇一個高架結構

官方選票樣本

華盛頓(Washington)州，景(King)郡 - 官方選票
二零零七年三月十三日特別選舉

選民投票說明指引： 請用深色原子筆，把你所選擇項目旁的橢圓形空檔填上如右圖 。請把橢圓形空檔完全填滿。除法律特別批准外，投給任何公職或議案超過一票時，將被裁定為超額投票，而且投給該公職或議案的票皆不會被計算。如填寫選票時出錯，請在錯處劃上一 [X] 然後填滿正確的橢圓形空檔。請勿在選票上簽名，簡寫姓名或塗上任何其它標記。

市

西雅圖 (SEATTLE) 市
第一號詢測議案
地面車道-隧道混合方案

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。如果您投票贊成票，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」

西雅圖 (SEATTLE) 市
第二號詢測議案
高架結構方案

西雅圖 (Seattle) 第二號詢測選票議案是關於以一個「高架結構方案」取代「阿拉斯加路高架橋」(Alaskan Way Viaduct)。此議案僅作為詢測之用。如果您投票贊成票，您即表示，您選擇由一個六線車道的高架結構取代「阿拉斯加路高架橋」。高架結構在南景街 (South King Street) 和在先力加街 (Seneca Street) 及哥倫比亞街 (Columbia Street) 的新出入口坡道之間，每個方向都增至四線車道。預計費用是\$2,800,000,000，此費用有可能由\$2,800,000,000的州及聯邦政府經費支付。

- 贊成，我選擇「高架結構方案」
 反對，我不選擇「高架結構方案」