

Поддерживая живую связь: Проект «Columbia River Crossing»

Columbia River CROSSING



Баржа с пролетом моста во время его строительства в 1917 году.
Историческое Общество Орегона, OrHi 101203

На каком мы этапе

Проект «The Columbia River Crossing» (Проект «Пересечение Реки Колумбия») продвигается вперед. Существует много способов высказаться по обсуждаемым вопросам и предложить собственные варианты решений (обратитесь к расписанию). Вы можете принять участие в этом процессе, посещая общественные собрания, через Интернет, работая в организационном комитете, или принимая участие в общественных обсуждениях предлагаемых вариантов. Занесите свой адрес в список почтовой рассылки, чтобы получать уведомления по обыкновенной или электронной почте о возможности личного участия в проекте. Посетите интернет страницу проекта или сообщите нам по почте свой адрес для пересылки вам материалов проекта. (Примечание: не все материалы могут быть переведены на ваш язык).

Моим приоритетным направлением является убеждение наших партнеров по региону о необходимости моста не только для машин, но и для пешеходов, велосипедистов и основных форм перевозки пассажиров.

График Проекта

Конгрессмен Орегона Эрл Блуменауер, газета «The Oregonian», 1 мая 2005 г.



Сейчас мы здесь

Мост на I-5 хорошо послужил развитию экономики региона. Тем не менее, в настоящем он является помехой эффективному передвижению грузов, развитию коммерции и движению рабочей силы, которые столь важны для дальнейшего развития экономики. Нам необходима инфраструктура 21го века для того, чтобы развитие продолжалось и именно этому и посвящен проект «Columbia River Crossing».

Барт Филлипс, Президент
Совета Экономического Развития реки Колумбия

Мост в Наше Общее Прошлое

Огромные заторы у парового парама через реку Колумбия во время проведения в Портланде Выставки «Lewis and Clark Centennial Exposition» в 1905 году стали причиной общественных дискуссий о необходимости строительства моста соединяющего Орегон и Вашингтон. В 1914 году совместными усилиями обоих штатов, законодательные собрания Орегона и Вашингтона одобрили продажу билетов государственного займа для финансирования строительства моста. Строительные работы начались годом позже. До этого момента, единственным способом переправы через реку был паром. Новый мост был открыт 14 февраля, 1917 года.

«Этот проект призван продемонстрировать каких достижений можно добиться объединенными усилиями».

—Руфус Холман, Председатель Комитета строительства моста и Совета округа Мултнома, 1917

На торжественной церемонии, посвященной открытию моста, Руфус Холман, Председатель Комитета строительства моста и Совета округа Мултнома заявил: «Необходимо отнестись к этому мосту не только как к важному и полезному объекту, но и как к монументу единения интересов Орегона и Вашингтона. Этот проект призван продемонстрировать, каких достижений можно добиться объединенными усилиями».

Новый мост получил название «последнего звена тихоокеанской автострады ... [создав] единую коммерческую

артерию, простирающуюся от Британской Колумбии до самых южных границ Соединенных Штатов ...» (газета «The Vancouver Columbian», 14 февраля 1917 г.).

В день Св. Валентина на торжественную церемонию по поводу открытия моста собралось более 40,000 гостей, включая известного предпринимателя Сэма Хилла, а также других представителей общественности, города и почетных граждан штата.

После открытия моста, стоимость проезда по нему составляла 5 центов. Трамвайные пути были проложены по соседству с двумя полосами дороги для машин и повозок. Мостом пользовались многие, и сборы за проезд помогли оплатить 85 процентов стоимости облигаций на сумму \$1,683,000.

Это произошло всего за 12 лет. В 1929 году права на владение мостом были переданы из округов Мултнома и Кларк в ведение обоих штатов, плата за проезд была упразднена и остаток долга выплачен из государственной казны.

В 1936 году по мосту проезжало до 13,100 машин в день; к 1950 году это число возросло до 30,747. Увеличение объема навигации требовало чаще разводить мост, тем самым, усугубляя ситуацию с автомобильным движением. Для улучшения пропускной способности трассы, параллельный

первому мосту был построен второй разводящийся мост. Строительство завершилось в 1958 году. После ремонта старого моста, к 1960 году была вновь введена оплата за проезд для выплат по новым облигациям. Стоимость проезда составляла 20 центов за машину, 40 центов за легкий грузовик, и 60 центов за тяжелые грузовики или автобусы. Заем в \$14.5 миллионов был погашен в 1967 году, и плата за проезд была вновь упразднена.

В настоящем, движение на мосту превышает 125,000 машин в сутки и его пропускная способность на пределе. Время вписать новую главу в историю этого легендарного сооружения.



ПРИНИМАЯ РЕШЕНИЕ

До конца 2007 года проект «Columbia River Crossing» пройдет через пять этапов принятия решений. На этих этапах потребуется общественное участие с целью нахождения «контекстуального решения», которое будет:

- Безопасным
- Финансово-обоснованным
- Отвечать общественным ценностям
- Бережливым по отношению к природным и общественным ресурсам

Кто примет участие?

Проект такого масштаба и сложности должен объединить усилия различных организаций с широкими сферами интересов. Каждая из этих групп выполняет уникальную роль в процессе принятия решений. Некоторые обеспечивают техническую информацию, необходимую для разработки и анализа альтернативных вариантов, другие помогают в изучении и отборе альтернативных вариантов.

Создание Проекта

Команда создателей проекта отвечает за его каждодневную работу. Рабочие группы будут помогать команде создателей по конкретным вопросам, включая вопросы перевозки грузов, а также общественного участия и финансирования проекта.

Региональные Партнеры

Дадут советы Команде Создателей Проекта и помогут в его создании. В их число входят крупные общественные организации, у которых есть транспортные интересы в зоне проекта:

- Управление Транспорта Штата Вашингтон (WSDOT)
- Управление Транспорта Орегона (ODOT)
- Региональный Транспортный Комитет Юго-Западного Вашингтона (RTC)
- Metro
- C-TRAN
- TriMet
- Администрация города Ванкувера
- Администрация города Портланда
- Округ Кларк
- Округ Мултнома
- Порт Ванкувера
- Порт Портланда

Рекомендации

Рабочая Группа

Группа из 39 представителей общественности Орегона и Вашингтона, включая общественные, деловые и гражданские организации, микрорайоны, а также агентства пассажирских и грузоперевозок и группы защиты окружающей среды. Они будут выработать рекомендации для Совета Финансирования Проекта.

Принятие Решений

Совет Финансирования Проекта

Принимает решения на каждом из этапов в соответствии с рекомендациями Рабочей Группы, общественности и Команды Создателей Проекта. Включает:

- WSDOT
- ODOT
- RTC
- C-TRAN
- Metro
- TriMet
- Администрацию города Ванкувера
- Администрацию города Портланда
- Федеральную Администрацию Автомагистралей (без права голоса)
- Федеральную Администрацию Транзитных Перевозок (без права голоса)

Утверждения

Объединенная группа нормативной и регуляторной поддержки

Координирует и содействует проведению регуляторных проверок и ревизий. В группу входят федеральные, краевые и местные управления, отвечающие за охрану воздуха, воды, дикой природы и памятники культуры.

Федеральную Администрацию Автомагистралей и Федеральную Администрацию Транзитных Перевозок

Руководящие структуры в рамках Закона о Национальной Политике в Вопросах Окружающей Среды (National Environmental Policy Act - NEPA) являются составляющими любого проекта требующего федеральное финансирование, разрешение или федеральное утверждение. Будет подписано Заявление Воздействия на Окружающую Среду и Регистрация Записи Решения.

1

Определение проблемы и критериев оценки

Команда проекта проанализирует информацию и при участии общественности определит проблему. Этот открытый диалог является частью процесса «обозначения проблемы» Национальной Политике в Вопросах Окружающей Среды (National Environmental Policy Act - NEPA). Команда выработает критерии, по которым будут оцениваться различные варианты. Критерии будут основаны на регуляторных требованиях, а также ценностях и интересах общественности.

2

Определение диапазона принимаемых к рассмотрению альтернативных вариантов

Для определения диапазона принимаемых к изучению вариантов коллективные рекомендации Торгово-Транспортного партнерства I-5, а также пожелания других заинтересованных организаций.

Общие положения относительно каждой транспортной составляющей: автодороги, грузоперевозка, общественный транспорт, велосипедное движение и пешеходное движение, а также варианты эффективного функционирования транспортной системы (например, поощрение кооперирования для проезда на работу). Каждый альтернативный вариант состоит из многих отдельных компонентов.

Оценка каждой составляющей, используя обозначенные критерии

Соединение лучших компонентов автодорог, грузоперевозка, общественный транспорт, велосипедное движение и пешеходное движение, а также вариантов эффективного функционирования транспортной системы в пакет различных альтернатив.

3

Определение вариантов для рассмотрения в предварительном EIS

Используя критерии оценки, группа проекта проанализирует альтернативные варианты, разработанные во время второго рубежа принятия решений (2-ой Этап Решений). Общественность и заинтересованные организации выскажут мнение о том, какие именно альтернативные варианты должны быть приняты к дальнейшему исследованию в ходе предварительного EIS.

Оценка альтернативных вариантов

Провести отбор альтернативных вариантов для дальнейшего рассмотрения в предварительном EIS

4

Выбор наиболее подходящего решения

Команда проекта подготовит технические характеристики и предварительный отчет, продолжив дальнейшее рассмотрение оставшихся вариантов. Предварительный отчет должен содержать описание положительных и отрицательных результатов, связанных с принятием альтернативных вариантов и имеющих отношение к природным ресурсам, общественным ресурсам. Общественность и заинтересованные организации выразят свое мнение по результатам проведенного анализа.

Наиболее предпочтительные варианты будут утверждены Советом Финансирования Проекта и руководящими органами на местах

5

Федеральное Одобрение

Группа сотрудников проекта документирует выбранное решение в окончательном отчете EIS и подает его на утверждение в Федеральную Администрацию Автомагистралей и Федеральную Администрацию Транзитных Перевозок – федеральные управления, руководящие структурами NEPA. Эти управления принимают окончательное решение по выбранной альтернативе.

На пути к каждому из которых должно стать:

и племенных советов и государственных организаций, четко сформулирует значения ракурса» и связан с тем, что деятельность регулируется Законом о National Policy Act – NEPA) и финансируется из федерального бюджета. После этого, варианты. Эти критерии станут эталоном оценки возникающих вариантов. Тревогах общества.

рению

з, работающий над проектом, руководствуется мнениями заинтересованных общественных и

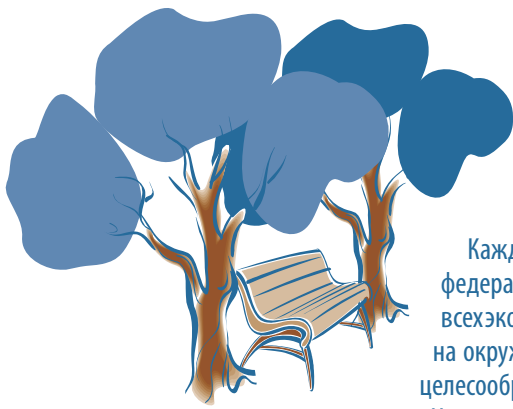
ые варианты, общественность альтернативы должны

EIS, чей EIS связанных и выскажут

ельном варианте магистралей и дующие процессом альтернативе.

◆ = Этап Решений

ПРЕДПОЧИТАЕМЫЕ АЛЬТЕРНАТИВЫ



Что такое «Заявление Воздействия на Окружающую Среду»?

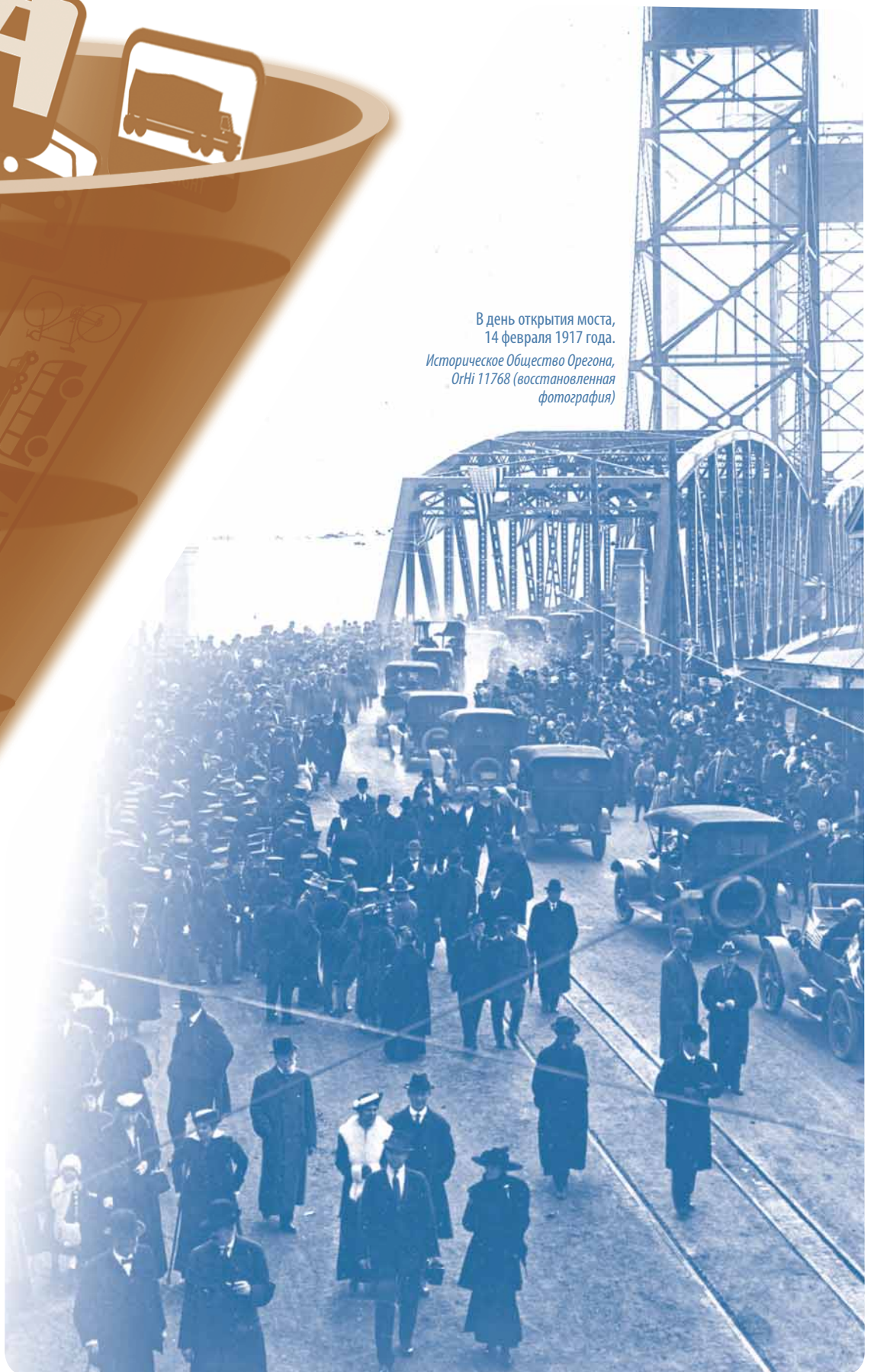
Каждый проект объекта инфраструктуры финансируемый из федеральной казны должен возводиться с поэтапным соблюдением всех экологических требований для снижения негативного воздействия на окружающую среду. В этой связи гарантируется рассмотрение всех целесообразных предложений. Этот процесс предусмотрен Законом о Национальной Политике в Вопросах Окружающей Среды (National Environmental Policy Act - NEPA) и включает систематический, технический анализ и общественное обсуждение вариантов решений, а также их положительное или отрицательное влияние на окружающую среду. Анализ включает оценку кратковременных и длительных эффектов проекта от начала его строительства до ввода в эксплуатацию. Также, он рассматривает последствия альтернативных вариантов, с которыми столкнутся люди, проживающие или работающие в зоне проекта, а также воздействие этих последствий на общество в целом. Подготавливаемые отчеты коснутся:

• Транспорта и интенсивности движения
• Населения микрорайонов
• Экономики
• Культурных и исторических памятников
• Визуальных ресурсов
• Качества воздуха
• Уровня шума
• Качества воды
• Рыбных запасов, флоры и фауны района
• Геологических запасов и почв
• Использования земельных угодий

Эти технические анализы обобщены в предварительном варианте «Заявления Воздействия на Окружающую Среду» (черновик EIS), который описывает последствия предлагаемых решений или альтернатив, а также способы снижения негативных последствий. Целью является выявление альтернативы, которая является лучшим решением существующей проблеме с меньшим количеством отрицательных последствий. Если негативные последствия неизбежны, то рассматриваются варианты их снижения или смягчения.



В день открытия моста, 14 февраля 1917 года. Историческое Общество Орегона, OгНі 11768 (восстановленная фотография)



Как вы можете проявить участие

С вашим мнением считаются. Следующим этапом станет сбор мнений для принятия решений. В начале следующего года вы узнаете о проведении общественных собраний.

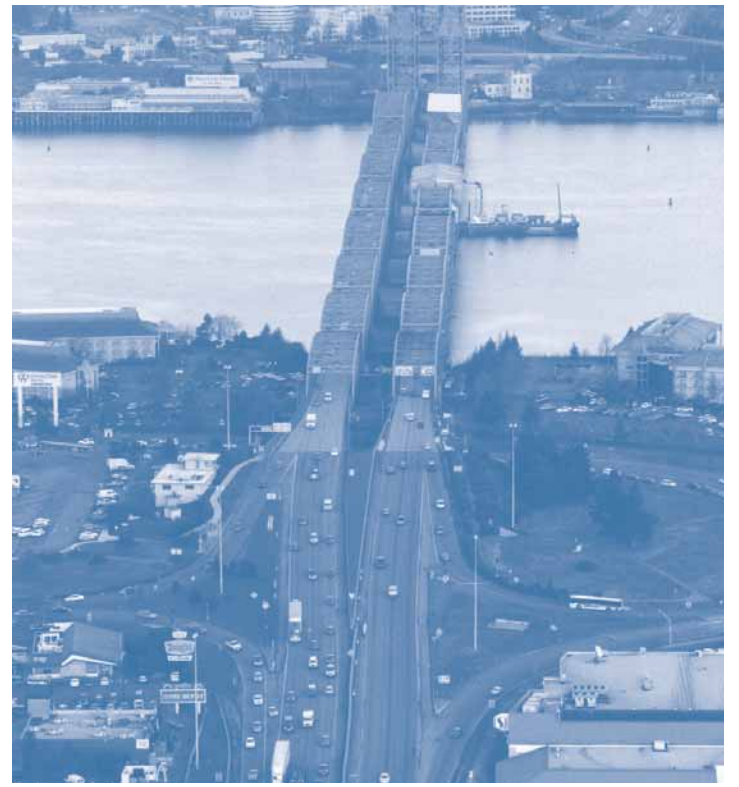
- Получайте регулярную информацию, подписавшись на автоматические рассылки через интернет. Вы будете оповещены о проведении собраний, получите копии документов и анкет общественного опроса (не все материалы будут переведены). Если вы еще этого не сделали, занесите свой адрес в список почтовой рассылки. Воспользуйтесь страницей Интернета проекта или вышлите свой адрес по почте в офис проекта с пометкой «Attention: Mailing List» («Внимание: Список Адресов Рассылки»).
- Попросите нас предоставить вам нашего сотрудника для участия в собрании группы или организации для обсуждения проекта (запрос можно послать через нашу страницу интернета или позвонив по номерам, указанным справа).

Наша Контактная Информация

Телефон: Вы можете поговорить с сотрудником на английском или оставить сообщение на русском, вьетнамском или испанском языках, позвонив по этим телефонам: (360) 737-2726 или (503) 256-2726.

Страница Интернета: www.columbiarivercrossing.org

Почтовый адрес: 700 Washington Street, Vancouver, WA 98660



Вид на I-5 и мост в направлении от Янтцен Бич, Орегон



700 WASHINGTON STREET
VANCOUVER, WA 98660

Как будут приниматься решения



Проект финансируется Управлением Транспорта Орегона и Государственным Управлением Транспорта Штата Вашингтон при партнерском участии Федеральной Администрации Автомагистралей и Федеральной Администрацией Транзитных Перевозок

Решения о заторе на мосту I-5: Что ВЫ думаете по этому поводу?

Пришло время заняться поиском путей устранения заторов на I-5 между Портлендом и Ванкувером. Именно для этой цели главные транспортные управления района объединили свои усилия. Проект «Columbia River Crossing» направлен на улучшение мобильности, надежности и доступности участка автомагистрали I-5 на участке от шоссе 500 в Ванкувере до, примерно, бульвара Колумбия в Портланде для автомобильного, грузового и транзитного транспорта, а также пешеходов и велосипедистов. В будущем данный проект укрепит региональную экономику и общественное развитие региона.

В течение следующего года мы создадим и рассмотрим альтернативные варианты, включающие направления развития автострады, ее высокой пропускной способности, грузоперевозок, транзитного транспорта, а также движения пешеходов и велосипедистов. Мы приглашаем вас стать участниками этого процесса. Данный бюллетень описывает шаги этого процесса, а также роли различных групп. Узнайте, как стать участником этого процесса и посетите страницу интернета для свежих новостей об этом интересном проекте.