

# Giữ Liên Lạc huyết mạch: Dự Án Vượt Sông Columbia



## Columbia River CROSSING



Chiếc cầu nổi được đặt bằng xà lan trong thời gian kiến trúc cầu năm 1917  
Cầu Xuyên Bang Lịch Sử Xã Hội, OrHi 101203

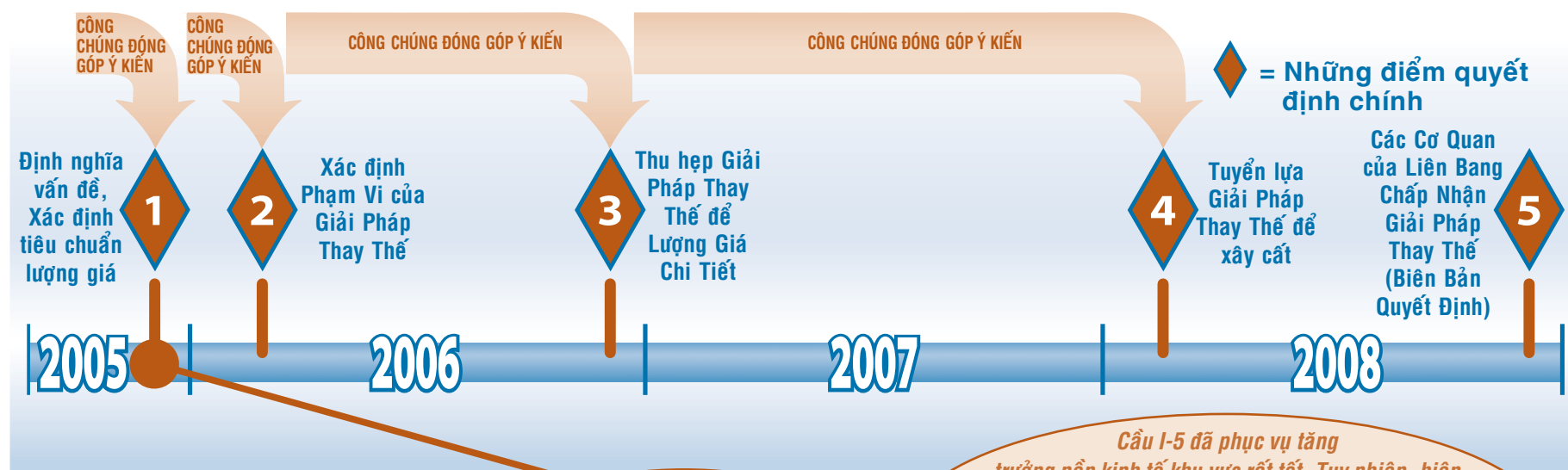
### Chúng ta đang ở đâu

Dự Án Vượt Sông Columbia đang được tiến hành. Có rất nhiều cơ hội để đóng góp ý kiến trên vấn đề để được cứu xét và đưa ra giải pháp như được ghi trong thời biểu dưới đây. Quý vị có thể đóng góp ý kiến qua những buổi họp công khai, trang điện toán (Web Site) của dự án, Lực Lượng Đặc Nhiệm (Task Force) của dự án, và điều trần công khai về giải pháp thay thế được lựa chọn. Ghi danh vào danh sách gửi thư của chúng tôi để được thông báo qua thư điện tử (e-mail) hoặc nhận được những tài liệu về thời gian và cách thức tham dự hoặc gửi cho chúng tôi những ý kiến của quý vị vào bất cứ lúc nào. Mỗi trang điện toán của dự án hoặc gửi địa chỉ của quý vị về văn phòng dự án được ghi trên trang cuối của bản tin này. (Xin ghi nhớ rằng không phải tất cả các tài liệu đã được phiên dịch sẽ được phiên dịch.)

*Ưu tiên của tôi là tìm những cộng tác viên khu vực của chúng ta để chấp nhận xây dựng một cây cầu không chỉ dành cho xe hơi, nhưng cho cả khách bộ hành, người đi xe đạp và những hình thức vận chuyển chính.*

Dân Biểu Oregon Earl Blumenauer  
The Oregonian, 1 tháng Năm, 2005

### Lịch trình dự án



Chúng ta đang ở đây

*Cầu I-5 đã phục vụ tăng trưởng nền kinh tế khu vực rất tốt. Tuy nhiên, hiện nay rõ ràng là một trở ngại đáng kể - ảnh hưởng đến lưu lượng hàng hóa, thương mại, và lực lượng lao động cần thiết cho nền kinh tế đẩy sức sống của vùng phụ cận. Chúng ta cần xây dựng hạ tầng cơ sở cho thế kỷ 21 đáp ứng những nhu cầu này và đó là dự án Vượt Sông Columbia.*

### Cây Cầu của Tập Thể Chúng Ta Trong Quá Khứ

Bart Phillips, Chủ Tịch Hội Đồng Phát Triển Kinh Tế Sông Columbia

Một sự tắc nghẽn giao thông lớn bằng phà chạy hơi nước trên Sông Columbia năm 1905 trong dịp Triển Lãm Một Trăm Năm Lewis và Clark tại Portland gây nên một cuộc tranh luận công khai về sự cần thiết có một cây cầu nối liền Oregon và Washington. Trong năm 1914, với sự hỗ trợ của hai Tiểu Bang, lập pháp của Oregon và Washington chấp thuận bán trái phiếu để có ngân khoản làm chiếc cầu này, và công tác xây dựng đã bắt đầu sau đó một năm.

Vào thời gian đó, cách duy nhất đi qua sông là phải dùng phà. Chiếc cầu mới được khánh thành vào ngày 14 tháng Hai, 1917, giữa nhiều hồi kèn:

“Chúng tôi nhận xét chiếc cầu này không chỉ là một phương tiện vĩ đại mà thôi, nhưng là một công trình kỷ niệm cùng chung sự quan tâm giữa Tiểu Bang Oregon và Washington,” Lời của Rufus C. Holman, Chủ Tịch Ủy Ban Xây Cầu Xuyên Bang và Nghị Viên Quận Hạt Multnomah. “Đây là một công trình chứng minh rằng chúng ta có thể thực hiện được bất cứ việc gì bằng sự hợp tác.”

Cây cầu mới đã được gán tên “đường nối liền sau cùng chưa hoàn tất trên xa lộ Pacific... một đường giao thông chính yếu thương mại chạy dài từ British

Columbia xuống phía nam của Hiệp Chúng Quốc Hoa Kỳ...” (Báo *The Vancouver Columbian*, ngày 14 tháng Hai, 1917).

Trong buổi lễ Ngày Tình Yêu (Valentine's Day) đã có hơn 40,000 quan khách tham dự, kể cả nhà doanh nghiệp nổi tiếng Sam Hill cùng những quan chức địa phương, thành phố, và Tiểu Bang.

**“Đây là một công trình chứng minh rằng chúng ta có thể thực hiện được bất cứ việc gì bằng sự hợp tác.”**  
Lời của Rufus C. Holman, Chủ Tịch Ủy Ban Xây Cầu Xuyên Bang và Nghị Viên Quận Hạt Multnomah, 1917

Khi Cầu Xuyên Bang mới khánh thành, khách qua lại phải trả lệ phí 5 xu để qua cầu. Một đường xe chạy trong thành phố (streetcar) cùng chạy chung hai làn dành cho xe hơi và xe ngựa. Cây cầu đã được sử dụng tối đa và lợi tức thu lệ phí qua cầu đã giúp trả được 85 phần trăm trong số tiền trái phiếu nguyên thủy \$1,683,000 chỉ trong vòng 12 năm.

Trong năm 1929, quyền sở hữu cây cầu được chuyển giao cho Quận Hạt Multnomah và Quận Hạt Clark trong hai Tiểu Bang; tiền lệ phí qua cầu được giải tỏa, và số tiền nợ còn lại được thanh toán do tiền thuế của dân chúng.

Trong năm 1936, có 13,100 xe cộ chạy qua cầu mỗi ngày; vào năm 1950, số lượng xe cộ lưu thông này đã nhẩy lên đến 30,747. Sự giao thông trên đường thủy

tăng lên rõ rệt cũng đòi hỏi phải tăng lượt dỡ cầu lên cho tàu bè qua lại, gây nên mạng giao thông càng tệ hại hơn. Một cây cầu thứ nhì dỡ lên cho tàu bè qua lại được xây cất vào năm 1958 để đáp ứng đòi hỏi tăng trưởng; và sau khi tân trang lại cây cầu cũ, lệ phí qua cầu được tái thiết lập vào năm 1960 để trả hết tiền trái phiếu mới (20 xu cho một xe hơi, 40 xu cho xe tải nhẹ, 60 xu cho xe tải nặng và xe buýt). Trái phiếu \$14 triệu 5 được trả hết vào năm 1967 và tiền lệ phí qua cầu một lần nữa được giải tỏa.

Hiện nay, với 125,000 xe cộ lưu thông hàng ngày, cây cầu một lần nữa bị quá tải. Đây là thời điểm để viết một trang sử mới về sự băng qua sông nổi tiếng này.



# ĐƯA RA QUYẾT ĐỊNH

Dự án Vượt Sông Columbia có năm điểm quyết định quan trọng trong khoảng từ bây giờ đến cuối năm. Điểm trong những quyết định này sẽ cần sự đóng góp ý kiến của công chúng, đưa đến kết quả “pháp” là:

- An toàn
- Tài chính khả thi
- Đáp ứng được giá trị của cộng đồng
- Nhạy cảm với tài nguyên thiên nhiên và cộng đồng

## Ai sẽ tham gia?

Một dự án tầm cỡ này rất phức tạp, cần thiết phải có nhiều nhóm tham gia với một phạm vi quan tâm rộng lớn. Mỗi một trong những nhóm này có nhiệm vụ duy nhất quyết định tiến hành. Một số đảm nhiệm những dữ kiện kỹ thuật cần thiết để phân tích những giải pháp thay thế trong khi những người khác giúp đỡ so sánh và chọn những giải pháp thay thế.

### Phát triển dự án

Một toán phát triển dự án chịu trách nhiệm quản lý dự án hàng ngày. Những toán làm việc sẽ trợ giúp nhóm này trong những vấn đề riêng biệt như hàng hóa, sự tham dự của công chúng, và tài chính của dự án.

### Cộng Tác Viên Khu Vực

Cố vấn cho Nhóm Phát Triển Dự Án và trợ giúp trong việc phát triển dự án. Kể cả những cơ quan công quyền chính với sự tài phán chuyển vận trong khu vực dự án:

- Bộ Giao Thông Vận Tải Washington (WSDOT)
- Bộ Giao Thông Vận Tải Oregon (ODOT)
- Hội Đồng Chuyển Vận Khu Vực (RTC - Regional Transportation Commission) Tây Nam Washington
- Vùng Phụ Cận
- C-TRAN
- TriMet
- Thành Phố Vancouver
- Thành Phố Portland
- Quận Hạt Clark
- Quận Hạt Multnomah
- Cảng Vancouver
- Cảng Portland

### Đề Nghị

#### Lực Lượng Đặc Nhiệm

Một nhóm 39 thành viên đại diện rộng rãi qua các cộng đồng Oregon và Washington bao gồm các cơ quan công quyền, các cơ sở thương mại, các tổ chức văn hóa, khu phố, hàng hóa, hành khách và những nhóm về môi trường. Đảm nhiệm đề nghị cho Hội Đồng Bảo Trợ Dự Án.

### Đưa Ra Quyết Định

#### Hội Đồng Bảo Trợ Dự Án

Đưa ra quyết định trong mỗi điểm quyết định dựa trên đề nghị của Lực Lượng Đặc Nhiệm, ý kiến của công chúng, và cố vấn của Toán Phát Triển Dự Án. Bao gồm:

- Bộ Giao Thông Vận Tải Washington (WSDOT)
- Bộ Giao Thông Vận Tải Oregon (ODOT)
- Hội Đồng Chuyển Vận Khu Vực (RTC)
- C-TRAN
- Vùng Phụ Cận
- TriMet
- Thành Phố Vancouver
- Thành Phố Portland
- Sở Xa Lộ Liên Bang (không bỏ phiếu)
- Cơ Quan Chuyển Vận Liên Bang (không bỏ phiếu)

### Chấp Thuận

#### Nhóm Phụ Trách Điều Lệ và Cấp Giấy Phép của Hai Tiểu Bang

Điều hợp và cộng tác trong việc tái duyệt để hợp lý hóa các quy định và phép tắc. Trong nhóm gồm có các cơ quan của Liên Bang, Tiểu Bang, và địa phương chịu trách nhiệm bảo vệ không khí, nước, thú hoang dã và tài nguyên văn hóa.

#### Sở Xa Lộ Liên Bang và Sở Chuyển Vận Liên Bang

Đồng lãnh đạo các cơ quan về Luật Điều Lệ Môi Trường Quốc Gia để điều hành những biện pháp đề nghị cần có ngân khoản của Liên Bang, giấy phép của Liên Bang hoặc sự chấp thuận của Liên Bang. Nhóm sẽ ký những Tuyên Cáo về Ảnh Hưởng Môi Trường và làm Biên Bản Quyết Định.

1

### Định Nghĩa Trở Ngại và Tiêu Chuẩn Lượng Giá

Toán phụ trách dự án duyệt xét dữ kiện và nhờ đến sự đóng góp ý kiến của công chúng để định nghĩa trở ngại. Sự đối thoại này của công chúng là một phần trong Luật Điều Lệ của Liên Bang. Sau đó toán sẽ triển khai tiêu chuẩn lượng giá trên nhiều giải pháp thay thế. Tiêu chuẩn sẽ được căn cứ trên quy định về nguyên tắc.

2

### Xác Định Phạm Vi Những Giải Pháp Thay Thế để Nghiên Cứu

Định nghĩa phạm vi những giải pháp thay thế để nghiên cứu, toán phụ trách dự án sẽ dựa trên đề nghị của Sự Cộng Tác Chuyển Vận Và Thương Mại xa lộ I-5 và những ý kiến của công chúng có quan liên hệ đóng góp.

Tạo ra những ý kiến về mỗi bộ phận chuyển vận: xa lộ, hàng hóa, chuyển vận, xe đạp và phương tiện cho khách bộ hành, cũng như những ý kiến ảnh hưởng đến hệ thống chuyển vận (thí dụ, khuyến khích đi xe chung). Một giải pháp thay thế gồm có nhiều bộ phận.

Sử dụng tiêu chuẩn để thanh lọc các bộ phận

Tập trung toàn bộ hồ sơ về xa lộ, hàng hóa, chuyển vận, xe đạp và phương tiện cho khách bộ hành và hệ thống chuyển vận tốt nhất của mỗi giải pháp thay thế khác nhau

3

### Xác Định Giải Pháp Thay Thế để được Lượng Giá theo Điểm Quyết Định

Toán phụ trách dự án sử dụng tiêu chuẩn lượng giá để kiểm tra giải pháp thay thế được đề nghị trong Điểm Quyết Định 2. Công chúng và những cơ quan liên hệ đóng góp ý kiến để chọn những giải pháp thay thế nào được đưa ra để nghiên cứu thêm trong bản Dự Thảo EIS.

Sử dụng tiêu chuẩn để kiểm tra những giải pháp thay thế

Lượng giá và chọn những giải pháp thay thế được đưa ra để lượng giá trong bản Dự Thảo EIS

4

### Xác định giải pháp thay thế được lựa chọn

Toán phụ trách dự án soạn thảo báo cáo kỹ thuật và một bản Dự Thảo EIS để lượng giá thêm những giải pháp thay thế còn lại. Dự Thảo EIS mô tả những tiêu cực của giải pháp thay thế trong cộng đồng và tài nguyên thiên nhiên, những lợi ích của chúng và những cơ quan liên hệ đóng góp ý kiến trên kết quả của sự phân tích.

Giải pháp thay thế được lựa chọn được Hội Đồng Bảo Trợ Dự Án và tài phán địa phương bảo trợ

5

### Bảo đảm sự chấp thuận của Liên Bang

Toán phụ trách dự án lập hồ sơ giải pháp thay thế được lựa chọn trong bản Dự Thảo EIS và nộp cho Sở Xa Lộ Liên Bang và Sở Chuyển Vận Liên Bang—những cơ quan của Liên Bang lãnh đạo tiến hành NEPA—để chấp thuận. Các cơ quan phổ biến của Liên Bang sẽ ký những Tuyên Cáo về Ảnh Hưởng Môi Trường và làm Biên Bản Quyết Định trên giải pháp thay thế được lựa chọn để xây dựng.

Đến năm 2007. Đạt được mỗi  
'bối cảnh nhạy cảm của giải

của công chúng, bộ lạc, và cơ quan để định nghĩa chi tiết những trở ngại  
Môi Trường Quốc Gia (NEPA) về sự tiến hành dự án với ngân khoản  
giải pháp thay thế; những tiêu chuẩn này sẽ là thước đo để đo những  
lợi ích và giá trị cũng như sự quan tâm của cộng đồng.

### Đánh Giá

Đánh giá dự án sẽ căn cứ vào những đề  
đề xuất kiến mới do công chúng và những

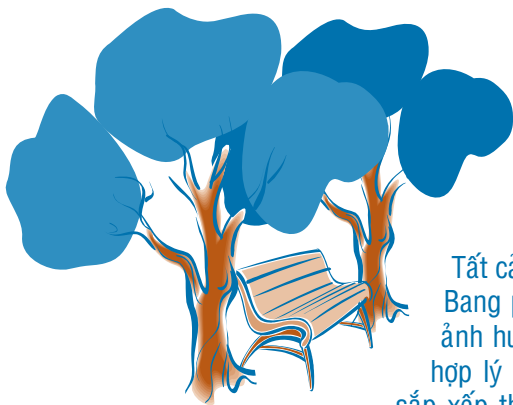
### Đánh Giá

Đánh giá thay thế khai  
đề xuất kiến về  
đánh giá EIS.

EIS, lượng  
chức và  
tiền. Công  
phân tích.

bản Chung Kết  
ng cơ quan Liên  
Biên Bản Quyết

◆ = Điểm Quyết Định



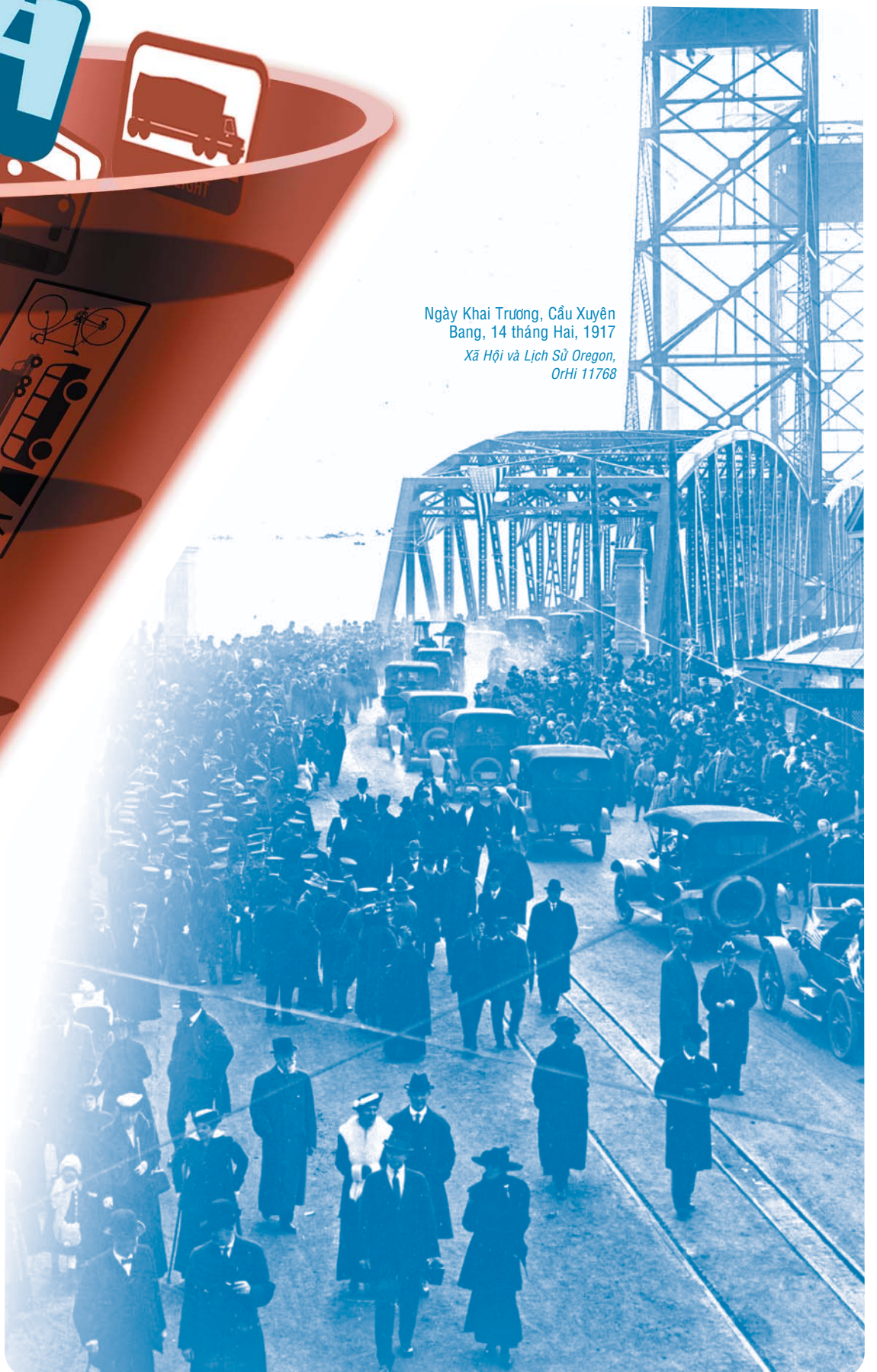
## “Tuyên Cáo về Ảnh Hưởng Môi Trường” là gì?

Tất cả những dự án cơ sở hạ tầng nhận ngân khoản của Liên Bang phải theo từng giai đoạn trong tiến trình để giảm thiểu ảnh hưởng về môi trường và bảo đảm những ý kiến chọn lựa hợp lý đều được cứu xét kỹ lưỡng. Tiến trình này, phải được sắp xếp theo Luật Điều Lệ Môi Trường Quốc Gia (NEPA), tham gia phân tích theo hệ thống kỹ thuật và qua thảo luận công khai về giải pháp và những ưu khuyết điểm ảnh hưởng thiên nhiên và tài nguyên cộng đồng. Sự phân tích cũng bao gồm cả sự cứu xét về ảnh hưởng trong thời gian dài hạn và ngắn hạn của dự án, trong suốt thời gian xây dựng và điều hành. Sự phân tích cũng chi tiết những ảnh hưởng của giải pháp thay thế đối với những người sinh sống hoặc làm việc trong khu vực dự án, những người sử dụng phương tiện, và tất cả cộng đồng. Báo cáo hồ sơ ảnh hưởng về:

- Giao thông và chuyển vận
- Cộng đồng
- Kinh Tế
- Tài nguyên văn hóa và lịch sử
- Tài nguyên về hình ảnh
- Chất lượng khí quyển
- Tiếng động
- Chất lượng nước
- Cá, thú hoang dã, và rau cỏ
- Địa chất và đất cát
- Sử dụng đất đai

Những phân tích kỹ thuật này được sơ lược trong bản dự thảo bản “Tuyên Cáo về Ảnh Hưởng Môi Trường,” hoặc Dự Thảo EIS, tuyên cáo này mô tả ảnh hưởng của những giải pháp được đề nghị hoặc được chọn lựa cũng như kế hoạch giảm thiểu ảnh hưởng tiêu cực. Mục đích là để xác định giải pháp thay thế được nêu lên định nghĩa trở ngại nhất trong khi nỗ lực phấn đấu để tránh những ảnh hưởng bất lợi; nếu không tránh được những ảnh hưởng bất lợi, ý kiến chọn lựa giải pháp thay thế thứ hai sẽ làm giảm nhẹ những ảnh hưởng này.

Ngày Khai Trương, Cầu Xuyên Bang, 14 tháng Hai, 1917  
Xã Hội và Lịch Sử Oregon,  
OrHi 11768



## Quý Vị Quan Trọng Như Thế Nào

Ý kiến của quý vị có tầm vóc quan trọng—giai đoạn tới sẽ thu thập các ý kiến về giải pháp. Đón coi thông cáo của phiên họp công khai đầu năm tới.

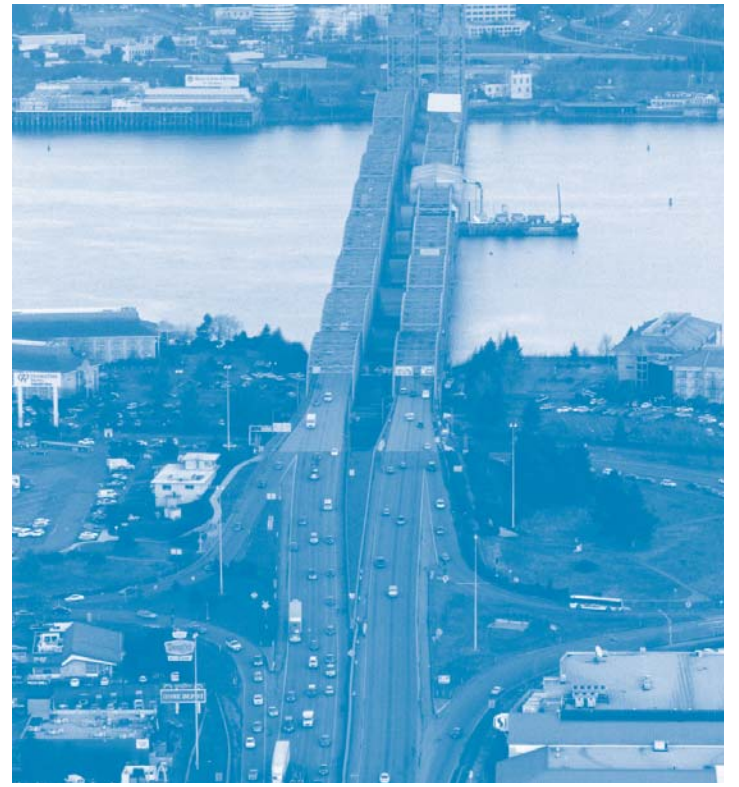
- Nhận được “thông báo” bằng cách ghi danh vào trang điện toán tự động về những thông báo hội họp, hồ sơ và thăm dò ý kiến mới sẵn sàng cho công chúng (tài liệu có thể được phiên dịch hoặc không được phiên dịch). Nếu quý vị chưa sẵn sàng, hãy ghi danh vào danh sách gửi thư của chúng tôi. Sử dụng trang điện toán của dự án hoặc gửi địa chỉ của quý vị về văn phòng dự án, “Attention: Mailing List” (Lưu ý: Danh Sách Gửi Thư).
- Yêu cầu một thuyết trình viên đến dự buổi họp cộng đồng hoặc nhóm thương mại của quý vị để thảo luận về dự án (ghi danh trên trang điện toán của chúng tôi hoặc gọi điện thoại cho văn phòng dự án).

## Liên Lạc với Chúng Tôi

**Điện Thoại:** Quý vị có thể nói chuyện với chúng tôi bằng Anh Ngữ hoặc để lời nhắn lại bằng tiếng Nga, tiếng Việt, hoặc tiếng Tây Ban Nha tại số điện thoại: (360) 737-2726 hoặc (503) 256-2726

**Trang Điện Toán (Web Site):** [www.columbiarivercrossing.org](http://www.columbiarivercrossing.org)

**Địa Chỉ Gửi Thư:** 700 Washington Street, Vancouver, WA 98660



Cầu Xuyên Sông xa lộ I-5 nhìn từ Jantzen Beach trong Tiểu Bang Oregon



700 WASHINGTON STREET  
VANCOUVER, WA 98660

### Cách Thức Sẽ Đưa Ra Quyết Định Như Thế Nào



Do Bộ Giao Thông và Vận Tải Oregon và Bộ Giao Thông và Vận Tải Washington bảo trợ với sự cộng tác của Sở Xa Lộ Liên Bang và Sở Vận Tải Liên Bang

## Giải pháp giải tỏa kẹt xe xa lộ I-5:

# Ý KIẾN quý vị như thế nào?

Đây là thời điểm để tìm ra giải pháp giải tỏa tắc nghẽn trên xa lộ I-5 giữa Portland và Vancouver—và những cơ quan chuyển vận chính trong khu vực phải gặp nhau để làm việc này. Dự án Vượt Sông Columbia là một nỗ lực cải tiến sự di chuyển, trách nhiệm và sự tiếp cận của xe cộ, hàng hóa, chuyển vận, xe đạp, và khách bộ hành sử dụng hành lang xa lộ I-5 từ Đường Tiểu Bang (State Route) 500 tại Vancouver cho đến khoảng đại lộ Columbia tại Portland. Dự án này sẽ đem lợi ích đến cho nền kinh tế khu vực và tốt cho cộng đồng chúng ta trong tương lai.

Vào năm tới, chúng ta sẽ phát triển và lượng giá những giải pháp thay thế gồm có xa lộ, năng suất cao, hàng hóa, chuyển vận, xe đạp, và bộ phận khách bộ hành. Chúng tôi trân trọng kính mời quý vị tham dự vào tiến trình chọn lựa những giải pháp thay thế tốt nhất. Bản tin này mô tả những giai đoạn trong quá trình cũng như những nhiệm vụ của những toán phụ trách dự án. Hãy tìm hiểu cách thức tham dự như thế nào, và xem trang điện toán của chúng tôi để kịp thời theo dõi những tin tức mới nhất về dự án hấp dẫn này.