

Información para el Votante

Requisitos para el Registro

- Ser ciudadano de los Estados Unidos
- Ser residente legal del Estado de Washington
- Tener mínimo 18 años de edad hasta el día de la elecciones
- Si usted ha sido declarado culpable de un crimen en el estado de Washington, en otro estado, o en un tribunal federal, usted pierde el derecho a votar en Washington hasta que sus derechos civiles sean restituidos.

Fechas Límite

Puede Ud. registrarse para votar en cualquier momento, tenga presente que existen fechas límite para registrarse antes de cada elección. La oficina de Elecciones y Registros del Condado de King debe recibir su ficha de registro por lo menos 30 días antes de una elección (10 de febrero de 2007), si se registra por correo. Para cambio de nombre y dirección hacerlo por medio del Programa de Votante Motorizado. Los votantes nuevos en el Estado de Washington tienen hasta 15 días antes de una elección (26 de febrero de 2007) para registrarse para votar; sin embargo, deben registrarse en persona y votar por medio de una balota de votante ausente para esta Elección Especial.

Como registrarse

Complete el formulario de registro y envíela por el correo. Los formularios se encuentran disponibles en la oficina de Elecciones y Registros del Condado de King, bibliotecas públicas, escuelas y otras oficinas de gobierno o en la página de internet: www.metrokc.gov/elections.

Mantenga su Registro de Votante al Día

Si en su registro de votante no aparece su nombre o domicilio actual, puede afectar su situación de votante. Revise las fechas límite para hacer cambios. Los cambios de nombre y dirección del votante deben ser hechos hasta 30 días antes de la elección para tener el derecho legal de votar usando su nuevo nombre o para votar en el distrito electoral asociado con su nueva dirección. Utilice el formulario de registro como votante por correo para enviar su cambio de nombre o dirección a la oficina de Elecciones y Registros del Condado de King.

Balotas de votante ausente/Balotas por Correo

La elección especial del 13 de marzo de 2007, de la Ciudad de Seattle será conducida enteramente por correo.

Usted puede registrarse para recibir una balota de votante ausente para todas las futuras elecciones. Solamente debe marcar el recuadro de "SI" en la sección de Registro de Ausencia en la Ficha de Registro de Votante por Correo, o si es que ya está registrado para votar, complete y envíe firmado un formulario de petición de balota por correo/ de votante ausente. (Esta formulario también está disponible en la página de internet: www.metrokc.gov/elections/absentee.htm.)

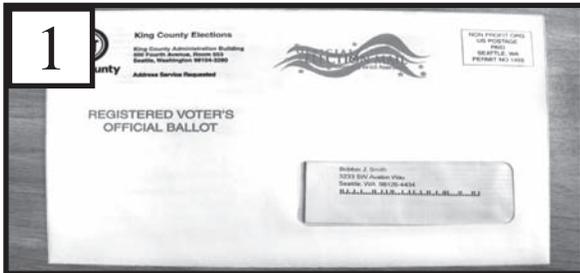
Servicios e Información Adicionales

Para obtener mayor información acerca de cómo registrarse para votar, votación de ausentes permanentes, ubicación de los lugares para votación o información sobre formatos alternativos de folletos del votante, comuníquese con la oficina de King County Elections ubicada en la 500 Fourth Avenue, Room 553, Seattle, WA 98104; 206-296—8683, 1-800-325-6165 o TTY 206—296-0109; visite www.metrokc.gov/elections o e-mail elections@metrokc.gov. Si tiene preguntas sobre estas medidas de la Ciudad favor de comunicarse con la Comisión de Etica y Elecciones de la Ciudad de Seattle al 206-684-8500.

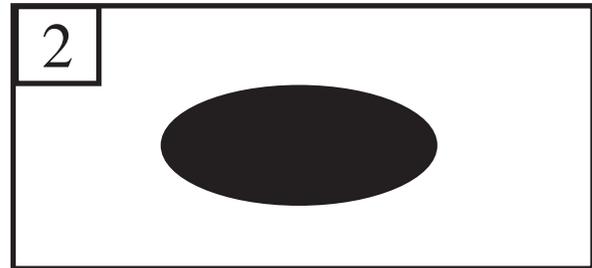
Contenido

Medida de Sugerencia No 1	4
Medida de Sugerencia No 2	6
Texto Completo de las Medidas.....	8
Ejemplo de la Balota de Votación	11
Lugares de Entrega del Voto	12

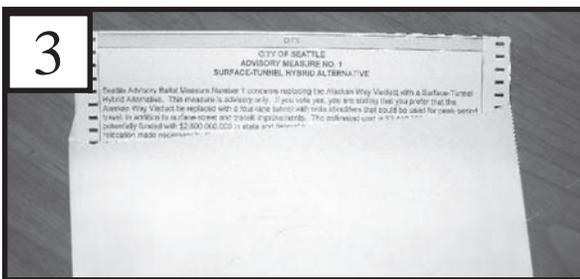
COMO VOTAR CON SU BALOTA DE VOTANTE POR CORREO



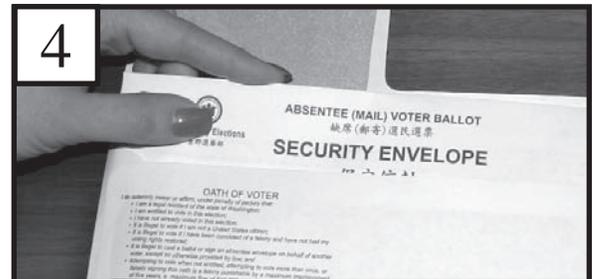
Así es como lucirá su balota cuando llegue por correo.



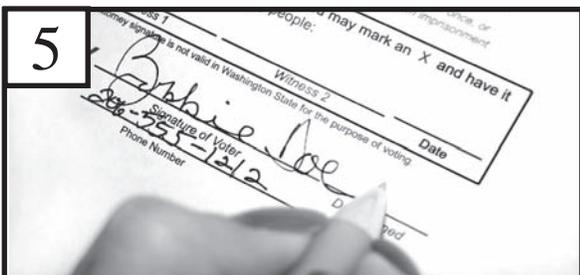
Utilice un lapicero de tinta oscura para rellenar el óvalo al lado de su opción de voto. Rellene el óvalo totalmente.



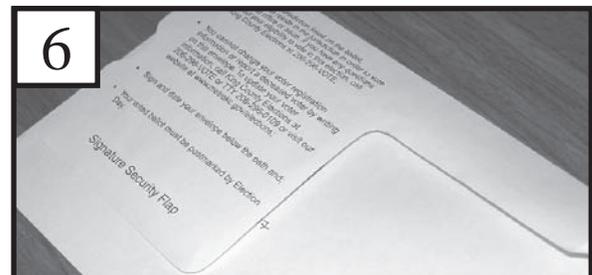
Ponga su balota con su opción marcada dentro del sobre de seguridad y ciérrelo bien.



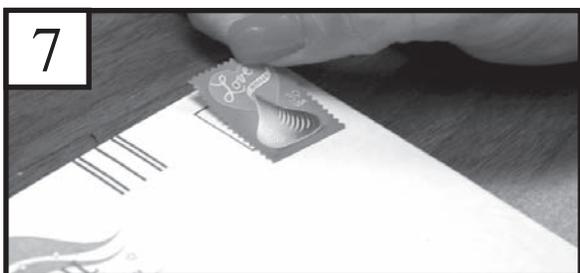
Coloque su sobre de seguridad bien cerrado dentro del sobre de retorno.



Firme su sobre de retorno.



Siga las instrucciones de su sobre de retorno para doblarlo y sellarlo.



Ponga una estampilla de primera clase en el sobre de retorno conteniendo la balota y envíela por correo a más tardar el 13 de marzo.



**King County
Elections**

Su balota debe llevar el sello del correo con fecha de hasta el 13 de marzo de 2007, para ser contada. También puede entregar su balota en cualquier lugar autorizado. Para lugares y horarios de entrega, por favor vaya a la última página. La votación será accesible y estará disponible para todos los votantes desde el 21 de febrero en la oficina de Elecciones y Registros del Condado de King ubicada en la 500 Fourth Ave, Room 553, Seattle 98104. Para información llame al 206-296-VOTE (8683).



Ciudad de Seattle-Medida de Preferencia No.1 Alternativa de Híbrido Superficie/Túnel

Título Oficial de la Balota

La balota de la Medida de Preferencia Número 1 de Seattle se refiere al reemplazo del Viaducto Alaskan Way con una Alternativa de Híbrido Superficie/Túnel. Esta medida es sólo de consulta. Si usted vota por el Sí, usted dice que prefiere que el Viaducto Alaskan Way sea reemplazado por un túnel de cuatro carriles para uso general de tráfico y con amplios carriles laterales de emergencia que podrían usarse como carriles de tráfico vehicular en horas punta, además se mejorarán las calles y el tránsito superficial. El costo estimado es de \$3,410,000,000, podrían ser financiados con \$2,800,000,000 de fondos del gobierno federal y estatal, \$500,000,000 de fondos de los servicios públicos de la ciudad, para reubicación y mejoramiento de los servicios necesarios para el proyecto; y \$250,000,000 de impuestos específicamente de contribuyentes dueños de propiedades especialmente beneficiados. La Gobernadora ha manifestado que puede que los fondos no superen a los \$2,800,000,000.

..... Si, prefiero la Alternativa de Híbrido Superficie-Túnel

..... No, yo no prefiero la Alternativa de Híbrido Superficie-Túnel

Argumento a favor

El Viaducto Alaskan Way es peligroso y poco atractivo. Es una gran barrera entre Seattle y la Bahía del Puget Sound, aleja a los visitantes del disfrute de nuestra costa marina "Waterfront" y lo mismo que a los residentes del centro.

Reemplazar el viaducto con un túnel es un proyecto enorme, y los últimos años se han empleado en realizar estudios y proyectos de diseño. A fin de mantener la capacidad de la autopista State Highway 99 (más de 100,000 autos y camiones diariamente) Seattle ha propuesto la construcción de un túnel de "corte y cubierta" y mejorar las opciones del tráfico.

La buena noticia es que ahora tenemos la opción del túnel de "corte y cubierta" que podemos financiar y el cual reduce el costo y el riesgo a la vez que mejora el transporte público, reduciendo el ruido y la contaminación, y devuelve la costa marina "Waterfront" a los ciudadanos. La solución del híbrido Superficie/Túnel es la mejor solución por varias razones:

Seguridad: Los túneles son más seguros en un terremoto que una autopista elevada.

Costo y riesgo reducido: El híbrido Superficie/Túnel es más de un billón de dólares más barato que otros diseños de túneles, involucra menos riesgos y el financiamiento para el proyecto ya ha sido determinado.

Más opciones de tránsito: El híbrido Superficie/Túnel combina los mejores elementos de las opciones de túnel y las vías de superficie; un túnel que mantiene la capacidad existente de flujo de tráfico y mejoras sustanciales para los servicios de tránsito y calles en superficie que beneficiarán a todos los residentes, no sólo a aquellos que usan la Highway 99.

Mantiene la capacidad esencial mientras promueve un mejor uso del terreno: Con cuatro carriles para las horas normales y seis carriles para las horas punta, el híbrido Superficie/Túnel preserva el flujo vehicular de norte a sur y abre la costa marina "Waterfront" para su disfrute.

Protege nuestro medio ambiente: El Híbrido Superficie/Túnel reducirá el ruido, la contaminación del aire y del agua a través de mayores inversiones en el transporte público y retirando la autopista elevada que actualmente obstruye y daña nuestra costa marina "Waterfront".

Beneficios económicos: Los estudios han demostrado que abrir nuestra costa marina "Waterfront" y reconectarla al centro de la ciudad retribuirá con empleos, nuevas compañías, turismo y ganancias de impuestos que a largo plazo sobrepasarán su costo.

"Corte y Cubierta": El túnel no es túnel profundamente perforado, se hará con "corte y cubierta" (similar al túnel cubierto de Mercer Island I-90) haciéndolo más barato, rápido y seguro de construir.

Esta solución cumple adecuadamente con nuestras necesidades más importantes: nos conecta a la costa marina "Waterfront" y preserva la capacidad de tráfico a un buen precio.

Podemos costear el Híbrido Superficie/Túnel y funciona. Por favor, únase al ex-gobernador Dan Evans, la Asociación del Centro de Seattle y a las varias organizaciones ambientales, de negocios, laborales y cívicas y a los votantes en todo Seattle votando Sí por la Balota de la Medida de Preferencia Uno.

Declaración Explicativa

El efecto de esta medida de preferencia si fuera aprobada:

Esta es una medida de consulta y por sí misma no cambia las leyes. Más bien, los votantes podrían sugerir a la Gobernadora, a la Legislatura del estado, al Alcalde y Concejales de la ciudad si prefieren reemplazar el Viaducto existente de Alaskan Way por un túnel de cuatro carriles para uso general, y carriles de emergencia que podrían usarse también para el tráfico durante las horas punta (Alternativa de Híbrido Superficie/Túnel).

La Alternativa de Híbrido Superficie/Túnel es una nueva alternativa propuesta por la Ciudad de Seattle en enero de 2007. No está descrita en el reporte de la Gobernadora de diciembre de 2006 de Reemplazo del Viaducto y el Rompeolas. Se sustenta en el trabajo realizado por el Equipo del Proyecto del Viaducto Alaskan Way, que incluye al Departamento de Transporte del Estado de Washington (WSDOT), la Ciudad de Seattle y

Refutación al argumento en contra

No crea las Grandes Mentiras. Aquí están los hechos:

La "Gran Excavación" de Boston es superior a 13 veces el largo propuesto del Híbrido Superficie/Túnel. Si el túnel de Boston hubiera empezado en el mismo lugar - cerca a los estadios - se extendería hasta el Condado de Snohomish.

Mantengamos nuestra atención en la costa marina "waterfront" de Seattle. El corte y la cubierta del túnel de Seattle es menos de una milla de largo, mantendrá la capacidad actual de flujo de tráfico e incluirá mejoras de superficie de calles y de alternativas de tránsito.

El túnel será más rápido de construir que otra estructura elevada. Una nueva autopista de dos niveles tomaría de 2 a 5 años más.

El Híbrido de Superficie/Túnel es más de \$1 billón más barato y de menor riesgo que otras opciones de túnel.

El Híbrido de Superficie/Túnel reduciría significativamente el ruido, la contaminación de agua y aire en nuestra costa marina o "waterfront".

Esta decisión durará por una generación. Invertir en nuestra costa marina "waterfront" beneficiará a Seattle.

Nuestra costa marina "waterfront" debería ser para las personas, no para los vehículos.

Vote por el SI sobre esta Medida 1.

Argumentos preparado por:

Gary Locke, ex- Gobernador
Charley Royer, ex- Alcalde
Mary McCumber, Presidente, Futurewise

Friends for a Better Waterfront
Website: www.tunnelyes.com
Email: info@tunnelyes.com
Teléfono: 206-601-0437
PO Box 9100
Seattle, WA 98019

Ciudad de Seattle-Medida de Preferencia No.1 Alternativa de Híbrido Superficie/Túnel



Declaración Explicativa (viene de la página 4)

consultores privados. Esta Alternativa de Híbrido Superficie/Túnel difiere de la Alternativa de Túnel descrita en el reporte de la Gobernadora de diciembre de 2006. La Alternativa de Híbrido Superficie/Túnel tiene cuatro carriles (dos carriles en cada sentido) con carriles de emergencia a usarse como carriles para el tráfico durante las horas punta, mientras que la Alternativa de Túnel propone seis carriles y otros carriles de emergencia que no se usarán para el tráfico en las horas punta. Además, la Alternativa de Híbrido Superficie/Túnel se conecta directamente con el túnel existente de la calle Battery, mientras que la Alternativa de Túnel era más profunda y hubiera requerido que se reconfigure la entrada oeste del túnel de la calle Battery. La Alternativa de Híbrido Superficie/Túnel, entre otras cosas, configuraría permanentemente la Tercera Avenida como una ruta principal de tránsito, y brindaría fondos para horas adicionales de servicio de buses.

Hasta el 25 de enero de 2007, el Equipo del Proyecto ha estimado de forma preliminar que la Alternativa de Híbrido Superficie/Túnel costaría aproximadamente \$3.4 billones, basado en el nivel de diseño actual. El Panel Experto de Revisión del Estado ha manifestado que es preferible llevar un proyecto al siguiente nivel de diseño antes de fijar un costo definitivo para asuntos de presupuesto. Este estimado preliminar no ha sido aún validado en el procedimiento del WSDOT o por el Panel Experto de Revisión del Estado.

(continúa en la página 8)

Argumento en contra

Vote No sobre la Medida 1 – Gran Excavación = Grandes Costos, Grandes Retrasos, Grandes Riesgos

El intento de último minuto del alcalde Nickels para salvar su proyecto del túnel es demasiado riesgoso y cuesta demasiado.

Grandes Costos

Costará medio billón de dólares (\$500,000,000) a los usuarios del Seattle City Light y del Seattle Public Utility construir el túnel propuesto por el Alcalde para el centro de la ciudad.

Los dueños de propiedades desde la Denny Way hasta Spokane Street tendrán que pagar \$250,000,000 en impuestos adicionales para el túnel del Alcalde que no ha sido debidamente examinado o probado.

Además del casi billón de dólares en costos extras, los residentes de Seattle y los contribuyentes están forzados a pagar cualquier exceso en los costos para el plan de un túnel submarino que no pueden ver y que no ha sido examinado en su totalidad.

Grandes Riesgos

Los costos del Big Dig de Boston subieron de \$4 billones a \$14 billones. Debido a que el Departamento de Transporte del Estado de Washington recién ha empezado a investigar sobre el nuevo túnel del Alcalde, nadie sabe cuánto costará.

“Las suposiciones de la ciudad sobre el tiempo de construcción, temas de seguridad, costos de reubicación de servicios públicos, y otros temas son demasiado optimistas”.— Dave Dye, administrador de corredores urbanos, Departamento de Transporte del Estado de Washington 1/25/07, dice sobre el nuevo plan del túnel.

Grandes Retrasos

• La ‘última zanja’ de túnel está años atrás de una Estructura elevada en relación al planeamiento del diseño. La Medida 1 significa años de más demora mientras 110,000 personas manejan en una autopista insegura todos los días.

• Los ingenieros del Estado de Washington dicen que el túnel cerraría completamente la ruta del viaducto y la del waterfront por 3 años, dañando nuestra economía marítima que emplea a 37,000 personas.

• Un nuevo túnel tendría 33% menos carriles, lo que significa más embotellamientos.

“Los votantes necesitan prestar mucha atención porque algo está ocurriendo, empezando con el nombre de la opción de túnel: Híbrido Superficie/Túnel”.—SeattleTimes 1/24/07

El túnel propuesto por el alcalde Nickels no es una solución al transporte, es un enorme artificio de desarrollo del centro urbano. Los promotores construirán nuevos condominios ofreciendo cientos de nuevos apartamentos con vistas Olímpicas mientras que a los usuarios del túnel se les prohibirá el acceso a las rampas hacia el Centro. El gasto para este plan mal concebido del Alcalde será pagado por los usuarios de los servicios públicos y los residentes de Seattle, quienes estarán atorados en más tráfico en el centro y perderán sus vistas del Sound.

Respaldo por David Della Concejal de la Ciudad de Seattle

Refutación al argumento a favor

Vote No sobre la Medida 1 El Túnel

Gran Excavación = Gran Costo:

Los estimados de costo para el nuevo túnel no han sido verificados.

Departamento de Transporte del Estado: “Podría costar menos de \$3.4 billones, pero también el costo podría ser mayor”.

Panel del Gobernador de Expertos para Revisión: “el exceso del costo promedio para mega proyectos de túneles es más de un tercio del estimado original”.

Departamento de Transporte del estado: “Tomaría de tres a cuatro meses hacer un análisis de calidad sobre el plan”.

Costo del Túnel

Los residentes de Seattle se verán obligados a pagar los costos extras del túnel.

Seguridad

Un ingeniero del Departamento de Transporte declaró que el túnel podría inundarse parcialmente en el caso de un tsunami como resultado de un terremoto sobre la Falla de Seattle. Los autos y camiones quedarían atrapados en el inundado túnel.

No Hay Fondos Para Tránsito

No se dejen engañar: no hay nuevos fondos para tránsito en la propuesta del túnel.

Respaldo por : Representantes Mary Lou Dickerson Distrito 36, Eileen Cody Distrito 34

Argumentos preparados por:

Nick Licata, Seattle City Councilmember
Phil Talmadge, ex- Senador del Estado por el Distrito 34
Representante Helen Sommers, Distrito 36

No Tunnel Alliance
1900 W. Nickerson St.
Suite 116-195
Seattle, WA 98119
Preguntas: 206-235-6464
www.notunnelalliance.com
email: info@notunnelalliance.com



Ciudad de Seattle-Medida de Preferencia No. 2 Alternativa de Estructura Elevada

Título Oficial de la Balota

La medida de Preferencia Número 2 se refiere al reemplazo del Viaducto Alaskan Way con una Alternativa de Estructura Elevada. Esta medida es sólo de consulta. Si usted vota por el Sí, usted dice que prefiere que el Viaducto Alaskan Way sea reemplazado por una estructura elevada de seis carriles, aumentando a cuatro carriles más en doble sentido entre la calle South King y las nuevas rampas de las calles de Seneca y Columbia. El costo estimado es de \$2,800,000,000 que podría ser financiado con \$2,800,000,000 de fondos del gobierno federal y estatal.

.... Sí, prefiero la Alternativa de Estructura Elevada.

.... No, yo no prefiero la Alternativa de Estructura Elevada.

Argumento a favor

Vote Sí por la Medida 2 – No podemos esperar más tiempo – ¡Hagámoslo!

Han pasado seis años desde que el terremoto de Nisqually dañó el Viaducto Alaskan Way. La alternativa de la Estructura Elevada es la única que nos permitirá que consigamos movernos inmediatamente para reemplazar esta peligrosa autopista a un costo razonable.

La Estructura Elevada no dejará a los contribuyentes de Seattle en deuda. El costo de \$2.8 billones para el proyecto se ha asegurado y las valoraciones de costos se han revisado a fondo.

No tendremos que arriesgar millones en Excavaciones Enormes (Big Dig) para luego encontrar sobrecostos que podrían significar más millones en cortes de presupuesto a programas críticos, alzas de tarifas de servicios públicos o aumentos en los impuestos a la propiedad que serían pagados enteramente por los residentes de Seattle, o esperar para encontrar más dinero.

"El plan de financiamiento para el proyecto de la Estructura Elevada es factible y suficiente para completar el proyecto". – Governor Gregoire's Path Forward to Action

La Estructura Elevada logrará que Seattle avance. Seattle ya tiene uno de los peores problemas de tráfico de la nación. El nuevo Viaducto reconstruido tendrá seis-carriles (33% más que un túnel de cuatro-carriles) y podrá permitir a la gente, a los viajeros y a las mercancías moverse y proteger nuestra economía portañera que emplea a 37,000 personas. Con un diseño más moderno, tendremos un ruta más segura, con menos atolladeros de tráfico y mantener una magnífica vista panorámica del Sound.

"La editorial de esta página apoya la reconstrucción (Elevada) como solución práctica y de precio razonable para un problema acuciante del transporte". – Seattle Times, 21 Enero, 2007

La Estructura Elevada se puede construir ahora. Mientras que los planes para un túnel de cuatro carriles recién están comenzando, el Departamento de Transporte del Estado de Washington ha estado trabajando en este diseño Elevado por cuatro años. Ya no podemos permitirnos arriesgar la seguridad de las 110,000 personas que conducen diariamente en este Viaducto.

Es por esto que los líderes de la Cámara de Representantes del Estado de Washington han manifestado su apoyo por un reemplazo de Estructura Elevada.

"Con el dinero a disposición, el estado debe empezar y reconstruir el viaducto antes que un terremoto lo haga caer."-Seattle PI Columnist Joel Connelly

Vote Si por la Medida 2 para poner a Seattle en movimiento

Respaldo por el Concejal de la Municipalidad de Seattle Nick Licata

Declaración Explicativa

El efecto de la medida de preferencia si fuera aprobada:

Esta es una medida de consulta u opinión y por sí misma no cambia las leyes. Más bien, los votantes podrían sugerir a la Gobernadora, a la Legislatura del estado, al Alcalde y Concejales de la Ciudad si prefieren reemplazar el Viaducto existente de Alaskan Way con una estructura elevada.

Como se describió en el reporte de la Gobernadora del mes de diciembre de 2006 del Reemplazo del Viaducto de Alaskan Way y del Rompeolas, la Alternativa de Estructura Elevada reemplazaría el viaducto existente con una estructura aérea de dos niveles a lo largo de la costanera central (waterfront). La nueva estructura tendría tres carriles en cada sentido, con carriles de emergencia más anchos que las del viaducto existente. Entre la calle S. King y las rampas en las calles Columbia y Seneca, la nueva

Refutación al argumento en contra

SI a la Medida 2 – La Alternativa Segura para Mantener a Seattle en Movimiento

El Gobierno Paga el Costo Total

Un reemplazo elevado - incluyendo excesos en cualquier costo – será cubierto por el Estado de Washington. **A los residentes de Seattle se les pedirá que paguen un dinero extra por un túnel pero no para el Elevado.**

Facilidad para Conductores

El Viaducto Elevado puede construirse inmediatamente, para servir diariamente a 110,000 conductores. Un Viaducto de seis carriles mantiene la capacidad actual, un túnel de cuatro carriles reduce la capacidad.

Protegiendo Nuestros Empleos

Seattle tiene 37,000 empleos con sueldos para familias en esta área portuaria (waterfront) que dependen de un Viaducto Elevado para mover los productos. **"Si"** a la Medida 2 apoya el movimiento de la carga y protege estos empleos.

Diseño Moderno y Seguro

- Es menos ruidoso debido a los avances en tecnología de reducción de ruidos y materiales que absorben sonido.
- Barandas protectoras más bajas que permitan mayores visuales.

La Alianza para Jubilados Americanos del Estado de Washington respalda la Reconstrucción del Viaducto

Respaldo por: Representantes Mary Lou Dickerson, Distrito 36 y Eileen Cody, Distrito 34.

Argumentos preparados por:

David Della, Concejal de la Ciudad de Seattle
Phil Talmadge, Ex Senador del Distrito 34
Helen Sommers, Representante Estatal del Distrito 36
Citizens for an Elevated Solution, affiliated with the No Tunnel Alliance
1900 W. Nickerson St.
Suite 116-195
Seattle, WA 98119
Teléfono: 206-235-6464
www.notunnelalliance.com
email: info@notunnelalliance.com

Ciudad de Seattle-Medida de Preferencia No. 2

Alternativa de Estructura Elevada



Declaración Explicativa (viene de la página 6)

estructura tendría ocho carriles, cuatro en cada sentido. Las rampas existentes en las calles Columbia y Seneca y las avenidas Elliot y Western serían reconstruidas. La nueva estructura desde el sur de la calle S. King hasta la calle Unión sería de 11.5 a 35 pies más ancha que el viaducto existente. Desde la calle S. King hasta la parte sur de la calle S. Main, la nueva estructura sería de 54 a 74 pies más ancha que el viaducto existente a medida que la pista cambia de una pista de lado a lado en el sur a una nueva estructura elevada de doble nivel.

Hasta el 25 de enero de 2007, el Equipo del Proyecto de Reemplazo del Viaducto Alaskan Way, que incluye al Departamento de Transporte del Estado de Washington, a la Ciudad de Seattle, y a consultores particulares, han estimado de forma preliminar que la Alternativa de Estructura Elevada costaría aproximadamente \$2.8 billones, basados en el nivel de diseño actual. Este estimado preliminar ha sido validado a través del procedimiento de WSDOT y por el Panel Experto de Revisión del estado. El Panel Experto de Revisión del estado ha manifestado que es preferible llevar un proyecto al siguiente nivel de diseño antes de fijar un costo más preciso para el presupuesto. El gobierno federal y estatal actualmente tienen identificado \$2.4 billones de fondos para el reemplazo del Viaducto Alaskan Way, y la Gobernadora a pedido a la legislatura que destine otros \$371 millones para el proyecto.

La información en esta explicación está basada en la información disponible del 25 de enero de 2007 recibida por el Abogado municipal de la Ciudad. Esta información puede cambiar antes de la votación.

Argumento en contra

Dígale NO a Otro Viaducto Elevado.

Por más de 50 años, el Viaducto Alaskan Way ha significado una pared o barrera entre la ciudad y el "waterfront".

Eso fue bueno en su momento. En aquella época, el "waterfront" era un lugar peligroso y sucio, y tenía sentido para nosotros los de Seattle manejar por encima del Viaducto.

Sin embargo, desde la década de los cincuenta, la mayor parte de los terminales de embarque se mudó hacia el sur y abrió espacio y vistas que nunca se habían apreciado. Los parques y museos están creciendo donde una vez sólo hubo actividad industrial, y la gente viene de todo el mundo a disfrutar nuestra ciudad, la bahía y las montañas.

Y justo en el centro de esa experiencia se encuentra una ruidosa y sucia autopista que ya se cae.

Retirar el viaducto del "waterfront" y devolver el "waterfront" a la Ciudad para uso público, es un gran regalo para las futuras generaciones.

También a nuestra economía y medio ambiente. Hoy en día los negocios de la zona portuaria de Seattle son tiendas, restaurantes y turismo, y un atractivo "waterfront" traerá gente y empleos a Seattle y áreas circundantes. Más áreas verdes en el centro también alentarán a los residentes a vivir en el centro y reducir la expansión urbana.

No somos la primera ciudad en enfrentar este desafío. Las ciudades portuarias en todo el mundo, incluyendo San Francisco, Baltimore y Barcelona, están destruyendo sus autopistas elevadas, redescubriendo sus áreas frente al mar y encontrando nuevas fuentes de ganancia y empleos.

No hay esperanza de construir un viaducto elevado. Debido a terremotos y otros requerimientos de seguridad, una nueva autopista elevada sería mucho más grande y mucho más ancha que el viaducto existente - por lo menos cincuenta por ciento más ancha con carriles de emergencia y muros que cubrirían la hermosa vista que nuestros conductores disfrutaban. Esta enorme autopista de dos niveles aún más pondría permanentemente una mayor área del "waterfront" del centro de la ciudad bajo sombra.

Sabemos cuanto pueden los problemas urgentes obligar a tomar soluciones apresuradas. No hay duda que el Viaducto Alaskan Way debe ser demolido, y pronto. Pero si reconstruimos la estructura elevada (la cual será más grande, ancha y ruidosa), perderemos mucho: valioso espacio abierto, la oportunidad de mejorar el medio ambiente de Elliot Bay y de Puget Sound, y los beneficios económicos de un "waterfront" de calidad mundial.

Hay formas alternativas para manejar nuestras necesidades de transporte sin construir un viaducto más grande y ruidoso en nuestro "waterfront". Por razones económicas, ambientales y de calidad de vida, vote NO en su balota por la Medida de Preferencia Número 2, y dígame NO a otro viaducto elevado.

Refutación al argumento a favor

Seattle es una de las pocas ciudades del mundo que tiene una de las más hermosas vistas al mar (waterfront). Sin el viaducto, podríamos tener un lugar limpio y espacioso del que todos podríamos disfrutar, y no un lugar donde las personas simplemente transiten con sus autos. ¿Por qué debemos construir otra autopista en ese lugar?

Tampoco sería simplemente otro viaducto. **Sería más grande y más ruidoso y usted no podría contemplar las vistas que le agradan disfrutar ahora.**

El Departamento de Transporte del Estado de Washington dice lo siguiente acerca de una nueva estructura elevada:

"(Esta) sería entre 11.5 y 35 pies más ancha que el viaducto existente (y) tres pies más alto del viaducto existente ... Como la estructura existente, la nueva estructura continuaría obstruyendo las vistas; cubriendo con sombra una extensa área; limitando el futuro desarrollo de parques, caminos y veredas; generando ruido de tráfico sobre nosotros..." (Anteproyecto Suplementario de Declaración del Impacto Ambiental, 2006)

No empeemos un viejo error. **Vote NO en la balota de la Medida de Preferencia 2.**

Argumentos preparados por:

Ron Sims, Ejecutivo de King County
Jessyn Farrell, Director Ejecutivo, Transportation Choices Coalition
Kathy Fletcher, Director Ejecutivo, People for Puget Sound

Not Another Elevated Viaduct
Website: www.noelevated.org
Email: info@noelevated.org
Teléfono: 206 601-0641
PO Box 9100
Seattle, WA 98109



Ciudad de Seattle-Medida de Preferencia No. 1

Declaración Explicativa (viene de pág.5)

El gobierno federal y estatal actualmente han considerado \$2.4 billones como fondo que financiará el reemplazo del Viaducto Alaskan Way, y la Gobernadora a pedido a la legislatura que destine otros \$371 millones para el proyecto.

La Gobernadora ha manifestado que los ciudadanos de Seattle tendrán que pagar el costo adicional de un túnel, incluyendo cualquier costo excedente.

Asumiendo que los \$2.8 billones del fondo federal y estatal estuvieran disponibles para la Alternativa de Híbrido Superficie/Túnel, la Ciudad planea cubrir la diferencia entre los fondos federal y estatal y el costo estimado de la Alternativa de Híbrido Superficie/Túnel, de la siguiente manera:

\$500 millones para la reubicación de los servicios públicos requerido por la construcción, que serán pagados por los usuarios del Seattle City Light y del Seattle Public Utility; y

\$250 millones provenientes de un distrito mejorado, creado en el centro de Seattle. Un distrito mejorado es un distrito especial, en un área limitada, con impuestos específicos para los dueños de propiedades quienes reciben beneficios especiales de un proyecto; éstos impuestos son usados para ayudar a pagar un proyecto. La creación de dicho distrito requeriría la aprobación de los propietarios afectados.

La información en esta explicación está basada en la información disponible del 25 de enero de 2007 que posee el Abogado municipal de la Ciudad. La información puede cambiar antes de la votación.

La información en esta explicación está basada en la información disponible del 25 de enero de 2007 que posee el Abogado municipal de la Ciudad. La información puede cambiar antes de la votación.

Texto de la resolución que establece la Medida de Preferencia No. 1 en la balota

RESOLUCIÓN en referencia al reemplazo del Viaducto Alaskan Way y el Rompeolas; solicitando al Director del Departamento de Registros y Elecciones del Condado de King a convocar a una elección municipal especial el 13 de marzo de 2007, y entregar a los electores calificados de la Ciudad de Seattle una medida de evaluación sobre su preferencia en relación a la alternativa de un túnel para reemplazar al actual Viaducto; solicitando al Abogado municipal de la Ciudad de Seattle a que prepare el título de la balota para dicha medida y al hacerlo, considere el título de balota propuesto en esta resolución; autorizando e instruyendo al Secretario municipal de la Ciudad de Seattle a tomar las acciones necesarias para hacer llegar esta medida de preferencia a los votantes de la Ciudad de Seattle, incluyendo la certificación del Director del Departamento de Registros y Elecciones del Condado de King del texto de una balota de una medida de preferencia y solicitando a convocar a una elección enteramente por correo; y solicitar al Director Ejecutivo de la Comisión de Ética y Elecciones hacer lo necesario para difundir la información concerniente a esta medida de preferencia en el folleto del votante de marzo de 2007.

CONSIDERANDO que el Viaducto ("el Viaducto") es una estructura en deterioro que ha sido dañada significativamente en el terremoto de Nisqually del 2001; y

CONSIDERANDO que el Viaducto está en riesgo sísmico y los ingenieros estiman que existe la probabilidad de 1 a 20 de que no resista a un terremoto en los próximos diez años; y

CONSIDERANDO que el Rompeolas cercano es también una estructura en deterioro cuyos maderos de soporte siguen siendo dañados por los diversos insectos y otras especies marinas que se adhieren y se alimentan de madera y que viven debajo del agua; y

CONSIDERANDO que debido a que el Rompeolas y el Viaducto están muy cerca uno del otro, es muy probable que la falla de uno de ellos provoque la falla del otro; y

CONSIDERANDO que el corredor de Alaskan Way que soporta el tráfico de más de 100,000 vehículos al día, o una cuarta parte del tráfico que atraviesa el área del centro de Seattle lo hace en autopistas con acceso limitado; y

CONSIDERANDO que el continuo deterioro del Viaducto y el Rompeolas representa una amenaza a la seguridad pública y economía de nuestra región, y la falla de cualquiera afectaría la seguridad pública y la economía; y

CONSIDERANDO que las decisiones concernientes al reemplazo del Viaducto y el Rompeolas afectarán a la Ciudad por los próximos 100 años modificando profundamente la red de transporte futura de la región; y

CONSIDERANDO que el "Waterfront" de Seattle es un atractivo único para nuestra comunidad y el reemplazo del Viaducto y el Rompeolas debe asegurar que nuestro "Waterfront" o Costanera se conserve y conecte con el resto de nuestra ciudad; y

CONSIDERANDO que para el movimiento continuo de la gente y transporte de carga, el reemplazo del Viaducto debe conservar la capacidad para la red de transporte de nuestra región; y

CONSIDERANDO que el reemplazo del Viaducto debe también preservar las conexiones vitales de norte a sur para los residentes de West Seattle, Ballard, Queen Anne, Magnolia y otras comunidades; y

CONSIDERANDO que desde el terremoto de 2001, la Ciudad de Seattle y el Departamento de Transporte del Estado de Washington ("WSDOT") y la Administración Federal de Carreteras (colectivamente "agencias asociadas") en conjunto han completado un análisis substancial de ingeniería, planificación y entorno, incluyendo la preparación de un Estimado o Borrador del Impacto Ambiental ("DEIS") comparando cinco alternativas para el reemplazo del Viaducto y el Rompeolas y además otro Borrador de DEIS analizando los impactos de una estructura elevada ("Alternativa de Estructura Elevada") y de un túnel ("Alternativa de Túnel") incluyendo los impactos al clausurar el corredor durante la construcción; y

CONSIDERANDO que el público en general ha sido activamente involucrado en la planificación y análisis reliazadas por las agencias asociadas, incluyendo la participación en más de 200 reuniones públicas, reportes y audiencias; la preparación y presentación de miles de comentarios escritos y verbales; la participación del público y el proceso de Planificación de la Costanera "Waterfront" Central de la Ciudad ha sido promovido por los Concejales de la Ciudad; y

CONSIDERANDO que los Informes y Conclusiones de la Gobernadora del Proyecto de Reemplazo del Viaducto y el Rompeolas llevaron a la Ciudad de Seattle a presentar una balota de consulta o preferencia en la que se pediría a los votantes de Seattle decidir entre una Alternativa de Túnel y una Alternativa de Estructura Elevada; y

CONSIDERANDO que los Concejales de la ciudad de Seattle y el Alcalde Nickels, a través de la Ordenanza 122246, manifestaron que la Alternativa de Túnel es la alternativa preferida por la Ciudad para el reemplazo del actual Viaducto; y

CONSIDERANDO que tanto la Alternativa de Estructura Elevada como la Alternativa de Túnel brindarían a la gente igual seguridad ante un daño por terremoto, debido a que cualquier alternativa sería construida para resistir un terremoto hasta el año 2,500 sin colapsar; y

CONSIDERANDO que la Alternativa de Estructura Elevada y la Alternativa de Túnel tendrían igual capacidad de tráfico, la Alternativa de Estructura Elevada y la Alternativa de Túnel tendrían los mismos efectos en la autopista de la I-5 y otras rutas de transporte en el área; y

CONSIDERANDO que la Alternativa de Estructura Elevada y la Alternativa de Túnel brindarían comparable pero diferente acceso al centro de la Ciudad de Seattle; y

CONSIDERANDO que la Alternativa de Estructura Elevada y la Alternativa de Túnel reemplazarían el deteriorado Rompeolas con una solución a largo plazo que serviría a la región por muchas generaciones; y

CONSIDERANDO que de acuerdo a los Informes y Conclusiones de la Gobernadora del Proyecto de Reemplazo del Viaducto y el Rompeolas, la Gobernadora manifiesta su preferencia por un Túnel a lo largo del waterfront debido a sus ventajas para la comunidad y el medio ambiente; y

CONSIDERANDO que la Gobernadora a concluido que una alternativa de túnel brindaría mayores oportunidades para mejoras ambientales reduciendo significativamente los niveles de ruido del tráfico a lo largo del



Texto de la resolución que establece la Medida de Preferencia No. 1 en la balota (viene de la página 8)

“waterfront” central; y

CONSIDERANDO que la Gobernadora a concluido que una alternativa de túnel brindaría una mayor oportunidad para mejorar el área del centro de la Ciudad de Seattle como un lugar donde vivir, trabajar y disfrutar del “waterfront” brindando espacio adicional para el público, amenidades externas, ambientación de jardines, veredas, rutas para bicicletas, y un sistema expandido de transporte público y una mejor vista a Elliott Bay; y

CONSIDERANDO que la Gobernadora a concluido que la alternativa de túnel mejoraría el área central del “waterfront” como un destino para las empresas, residentes, usuarios y visitantes; y

CONSIDERANDO que la Gobernadora a concluido que la alternativa de túnel brinda una mayor oportunidad de beneficios económicos a los dueños de propiedades y empresas en las áreas cerca del “waterfront” con beneficios tributarios complementarios para la Ciudad de Seattle; y

CONSIDERANDO que una alternativa de Híbrido Superficie/Túnel es un túnel de dos lados con corte y cubierta, que tiene cuatro carriles de uso general con amplios carriles de emergencia que se usarán para el tráfico durante las horas punta e incluye grandes mejoras a las calles y tránsito a la vez que mantiene el acceso para los residentes de West Seattle y Ballard; y

CONSIDERANDO que el Híbrido Superficie/Túnel, que es menos costoso que la actual Alternativa de Túnel, responde el problema del costo asequible; y

CONSIDERANDO que el Híbrido Superficie/Túnel ahorra \$1.2 billones en relación a la Alternativa de Túnel por ser el tamaño del túnel en menor escala pero con mejoras de superficie adicionales; y

CONSIDERANDO que usar la misma técnica de estimación que se usó para otras alternativas de reemplazo del Viaducto, el costo estimado actual del Híbrido Superficie/Túnel es de \$3.41 billones; y

CONSIDERANDO que los fondos de \$2.415 billones ya se han asegurado para el reemplazo del Viaducto (“el proyecto”); y

CONSIDERANDO que la Gobernadora ha solicitado \$371 millones adicionales en esta sesión Legislativa para cumplir el compromiso del Estado de proveer \$2.8 billones para el proyecto, y

CONSIDERANDO que la Ciudad de Seattle está comprometida a gastar \$500 millones en la reubicación de los servicios públicos necesarios para la construcción de una alternativa de túnel; y

CONSIDERANDO que la Ciudad de Seattle está comprometida a implementar un distrito de mejora local (LID) en el centro de la Ciudad de Seattle y contribuirá al proyecto con \$250 millones; y

CONSIDERANDO que esto procura fondos en un total de \$3.536 billones para cubrir los costos estimados de \$3.41 billones para el Híbrido Superficie/Túnel y para la reubicación de los servicios públicos necesarios para la construcción de un túnel; y

CONSIDERANDO que el Híbrido Superficie/Túnel permitirá el tránsito del mismo número de vehículos en el corredor, comparado al Viaducto actual en el año 2,030; y

CONSIDERANDO que el Híbrido Superficie/Túnel logra esto a través de un uso más eficiente de la superficie actual de la calle cambiando 13,000 vehículos del SR99 a la superficie de la calle Alaskan Way; y

CONSIDERANDO que el Híbrido Superficie/Túnel incluye grandes inversiones en el servicio de tránsito y otras mitigaciones del transporte, incluyendo un mejorado servicio de buses que está proyectado para servir unos 21,000 pasajeros adicionales durante la construcción; y

CONSIDERANDO que otras mejoras en transporte se harán para facilitar el tráfico hacia y desde el centro de la ciudad, aumentar la frecuencia del servicio de buses, y mejor control de las calles de la ciudad priorizando velocidad y confiabilidad del tráfico; y

CONSIDERANDO que el Híbrido Superficie/Túnel ayudará a una nueva rampa a la Fourth Avenue South desde el Spokane Street Viaduct presentando un carril de prioridad, como parte de la estrategia para aliviar el corredor de West Seattle al centro durante la construcción y la clausura

del Viaducto; y

CONSIDERANDO que el Híbrido Superficie/Túnel incluye grandes inversiones en el servicio de tránsito, brindando más de 100,000 nuevas horas de servicio de tránsito al año, y aprovechando al máximo los nuevos servicios del Metro de RapidRide de West Seattle, Ballard y a lo largo del corredor de Aurora, cuyas inversiones están proyectadas para servir a unos 21,000 pasajeros adicionales; y

CONSIDERANDO que el Panel Experto de Revisión manifestó en una carta con fecha 16 de enero de 2007 que un diseño de híbrido de túnel que emplea un túnel más estrecho y más mejoras en el tránsito y tráfico en superficie, puede ahorrar dinero al WSDOT y a la Ciudad; y

CONSIDERANDO que tomando en cuenta los Informes y Conclusiones de la Gobernadora sobre el Viaducto Alaskan Way, en las cuales la Gobernadora Gregoire manifiesta que la “no acción” no es una opción, la ciudad de Seattle presentará propuestas de medidas de consulta o preferencia ante los votantes el 13 de marzo de 2007 que incluyen una Alternativa de Túnel y una Alternativa de Estructura Elevada; y

CONSIDERANDO que los resultados de la elección del 13 de marzo de 2007 se usarán para informar a los líderes de la ciudad, gobierno federal y del estado sobre los deseos de los residentes de Seattle en relación a esta importante conexión vial urbana de su ciudad;

POR LO TANTO,

EL CONCEJO MUNICIPAL DE LA CIUDAD DE SEATTLE Y EL ALCALDE RESUELVEN QUE:

Sección 1. Por medio de la presente, se solicita al Director del Departamento de Registros y Elecciones del Condado de King, como supervisor de elecciones ex officio, convocar a una elección municipal especial el 13 de marzo de 2007, a llevarse a cabo mediante una balota de voto por correo, enviando a los votantes calificados de la Ciudad de Seattle una balota de medida de consulta sobre la preferencia del elector de una Alternativa Híbrido Superficie/Túnel para reemplazar al Viaducto Alaskan Way existente. Esta medida será en la forma de un Título de Balota a ser preparada por el Abogado municipal de la Ciudad de Seattle. La Ciudad solicita al Condado de King que la elección sea conducida enteramente por correo.

Sección 2. Se solicita al Abogado municipal prepare el Título de Balota para esta medida de evaluación.

Sección 3. Se autoriza y ordena al Secretario municipal a llevar a cabo las acciones necesarias para hacer llegar esta medida de consulta o preferencia a los electores votantes para la elección del 13 de marzo de 2007, incluyendo, pero no limitada a, la certificación ante el Director del Departamento de Registros y Elecciones del Condado de King el texto de la medida de balota, en forma de un Título de Balota preparado por el Abogado municipal.

Sección 4. Se solicita al Director Ejecutivo de la Comisión de Ética y Elecciones que tome las acciones necesarias para publicar la información necesaria sobre esta balota de medida de consulta o preferencia en el folleto del votante del 13 de marzo de 2007.

Sección 5. El Concejo municipal de la Ciudad de Seattle solicita al Abogado municipal que considere el siguiente título de balota para esta medida:

La Balota de la Medida de Consulta Número 1 se refiere al reemplazo del Viaducto Alaskan Way y el Rompeolas. Esta medida es sólo de evaluación.

Si usted vota sí, por la Alternativa Híbrido Superficie/Túnel, usted está manifestando que prefiere que el actual Viaducto Alaskan Way sea reemplazado con un Híbrido Superficie/Túnel a un costo actual aproximado de \$3.41 billones.

Si usted vota no, por la Alternativa Híbrido Superficie/Túnel, usted está manifestando que no prefiere que el actual Viaducto Alaskan Way sea reemplazado con un Híbrido Superficie/Túnel.

..... Prefiero un Híbrido Superficie/Túnel

..... No prefiero un Híbrido Superficie/Túnel



Ciudad de Seattle-Medida de Preferencia No. 2

Texto de la resolución que establece la Medida de Preferencia No. 2 en la balota

RESOLUCIÓN en referencia al reemplazo del Viaducto Alaskan Way y el Rompeolas; solicitando al Director del Departamento de Registros y Elecciones del Condado de King a convocar a una elección municipal especial el 13 de marzo de 2007, y entregar a los electores calificados de la Ciudad de Seattle una medida de evaluación sobre su preferencia en relación a la alternativa de estructura elevada para reemplazar al actual Viaducto; solicitando al Abogado municipal de la Ciudad de Seattle que prepare un título para la balota para dicha medida y al hacerlo, considere el título de balota propuesto en esta resolución; autorizando e instruyendo al Secretario municipal de la Ciudad de Seattle a tomar las acciones necesarias para hacer llegar esta medida de preferencia a los votantes de la Ciudad de Seattle, incluyendo la certificación del Director del Departamento de Registros y Elecciones del Condado de King del texto de una balota de una medida de preferencia para votación y solicitando a convocar a una elección enteramente por correo; y solicitar al Director Ejecutivo de la Comisión de Ética y Elecciones hacer lo necesario para difundir la información concerniente a esta medida de preferencia en el folleto del votante de marzo de 2007.

CONSIDERANDO que el Viaducto Alaskan Way ("the Viaduct") es una estructura en deterioro que ha sido dañada significativamente en el terremoto de Nisqually del 2001; y

CONSIDERANDO que el Viaducto está en riesgo sísmico y los ingenieros estiman que existe la probabilidad de 1 a 20 de que no resista a un terremoto en los próximos 10 años; y

CONSIDERANDO que el Rompeolas cercano es también una estructura en deterioro cuyos maderos de soporte siguen siendo dañados por los diversos insectos y otras especies marinas que se adhieren y se alimentan de madera y que viven debajo del agua; y

CONSIDERANDO que debido a que el Rompeolas y el Viaducto están muy cerca uno del otro, es muy probable que la falla de uno de ellos provoque la falla del otro; y

CONSIDERANDO que el corredor de Alaskan Way que soporta el tráfico de más de 100,000 vehículos al día, o una cuarta parte del tráfico atraviesa el área del centro de Seattle lo hace en autopistas con acceso limitado; y

CONSIDERANDO que el continuo deterioro del Viaducto y el Rompeolas representa una amenaza a la seguridad pública y economía de nuestra región, y la falla de cualquiera afectaría la seguridad pública y la economía; y

CONSIDERANDO que las decisiones concernientes al reemplazo del Viaducto y el Rompeolas afectarán a la Ciudad por los próximos 100 años modificando profundamente la red de transporte futura de la región; y

CONSIDERANDO que el "Waterfront" de Seattle es un atractivo único para nuestra comunidad y el reemplazo del Viaducto y el Rompeolas debe asegurar que nuestro "Waterfront" o Costanera se conserve y conecte con el resto de nuestra ciudad; y

CONSIDERANDO que para el movimiento continuo de la gente y transporte de carga, el reemplazo del Viaducto debe conservar la capacidad para la red de transporte de nuestra región; y

CONSIDERANDO que el reemplazo del Viaducto debe también preservar las conexiones vitales de norte a sur para los residentes de West Seattle, Ballard, Queen Anne, Magnolia y otras comunidades; y

CONSIDERANDO que desde el terremoto de 2001, la Ciudad de Seattle y el Departamento de Transporte del Estado de Washington ("WSDOT") y la Administración Federal de Carreteras (colectivamente "agencias asociadas") en conjunto han completado un análisis substancial de ingeniería, planificación y entorno, incluyendo la preparación de un Estimado o Borrador del Impacto Ambiental ("DEIS") comparando cinco alternativas para el reemplazo del Viaducto y el Rompeolas y además otro Borrador de DEIS analizando los impactos de una estructura elevada ("Alternativa de Estructura Elevada") y de un túnel ("Alternativa de Túnel") incluyendo los impactos al clausurar el corredor durante la construcción; y

CONSIDERANDO que el público en general ha sido activamente involucrado en la planificación y análisis realizadas por las agencias asociadas, incluyendo la participación en más de 200 reuniones públicas, reportes y audiencias; la preparación y presentación de miles de comentarios

escritos y verbales, la participación del público y el proceso de Planificación de la Costa "Waterfront" Central de la Ciudad ha sido promovido por los Concejales de la Ciudad; y

CONSIDERANDO que los Informes y Conclusiones de la Gobernadora del Proyecto de Reemplazo del Viaducto y el Rompeolas llevaron a la Ciudad de Seattle a presentar una balota de consulta o preferencia en la se pediría a los votantes de Seattle decidir entre una Alternativa de Túnel y una Alternativa de Estructura Elevada; y

CONSIDERANDO que los Concejales de la Ciudad de Seattle y el Alcalde Nickels, a través de la Ordenanza 122246, manifestaron que la Alternativa de Túnel es la alternativa preferida por la Ciudad para el reemplazo del actual Viaducto; y

CONSIDERANDO que tanto la Alternativa de Estructura Elevada como la Alternativa de Túnel brindarían a la gente igual seguridad ante un daño por terremoto, debido a que cualquier alternativa sería construida para resistir un terremoto hasta el año 2,500 sin colapsar; y

CONSIDERANDO que la Alternativa de Estructura Elevada y la Alternativa de Túnel tendrían igual capacidad de tráfico, la Alternativa de Estructura Elevada y la Alternativa de Túnel tendrían los mismos efectos en la autopista de la I-5 y otras rutas de transporte en el área; y

CONSIDERANDO que la Alternativa de Estructura Elevada y la Alternativa de Túnel brindarían comparable pero diferente acceso al centro de la ciudad de Seattle; y

CONSIDERANDO que la Alternativa de Estructura Elevada y la Alternativa de Túnel reemplazarían el deteriorado rompeolas con una solución a largo plazo que serviría a la región por muchas generaciones; y

CONSIDERANDO que de acuerdo a los Informes y Conclusiones de la Gobernadora del Proyecto de Reemplazo del Viaducto y el Rompeolas, la Gobernadora observó que la Alternativa de Estructura Elevada cuesta menos que la Alternativa de Túnel; y

CONSIDERANDO que los Informes y Conclusiones de la Gobernadora reportan que el plan de financiamiento para la Alternativa de Estructura Elevada como se describe en el reporte preliminar de impacto ambiental es suficiente y posible para completar la Alternativa de Estructura Elevada; y

CONSIDERANDO que a la fecha \$2.415 billones se han asegurado como fondos requeridos para el posible costo de \$2.82 billones para reemplazar el Viaducto con una Alternativa de Estructura Elevada; y

CONSIDERANDO que tanto la Alternativa de Estructura Elevada como la Alternativa de Túnel brindarían una equivalente seguridad de tránsito para los usuarios debido a que ambas alternativas añadirían carriles de emergencia, aumentarían el ancho de los carriles y mejorarían las rampas de salida e ingreso de acuerdo a los estándares de diseño actuales; y

CONSIDERANDO que la Gobernadora ha solicitado \$371 millones adicionales en esta sesión Legislativa para cumplir el compromiso del Estado de proveer \$2.8 billones para el reemplazo del Viaducto; y

CONSIDERANDO que la Alternativa de Estructura Elevada tendría tres carriles en cada dirección, con carriles de emergencia más anchas que el Viaducto existente; y

CONSIDERANDO que la Alternativa de Estructura Elevada sería de 11.5 a 35 pies más ancha que el Viaducto existente desde el sur de la calle South Main hasta la calle Unión; y cerca de la calle South King hasta el sur de la calle Main la Alternativa de Estructura Elevada sería de 54 a 74 pies más ancha que el Viaducto existente; y

CONSIDERANDO que la Alternativa de Estructura Elevada aumentaría la sombra debido a su estructura elevada más ancha; y

CONSIDERANDO que la Gobernadora ha llegado a la conclusión que la Alternativa de Estructura Elevada permitiría a los conductores y pasajeros en la ruta SR 99 disfrutar de la vista de Elliot Bay; y

CONSIDERANDO que tomando en cuenta los Informes y Conclusiones de la Gobernadora sobre el Viaducto Alaskan Way, en las cuales la Gobernadora Gregoire manifiesta que la "no acción" no es una opción, la Ciudad de Seattle presentará propuestas de medidas de preferencia ante los votantes el 13 de marzo de 2007 que incluyen una Alternativa de Túnel y una Alternativa de Estructura Elevada; y

CONSIDERANDO que los resultados de la elección del 13 de marzo de

¹⁰ El texto precedente es una reproducción exacta del texto que ha presentado el patrocinador. La Comisión de Ética y Elecciones no tiene autoridad editorial.

Ciudad de Seattle-Medida de Preferencia No. 2



Texto de la resolución que establece la Medida de Preferencia No. 2 en la balota

(viene de la página 10)

2007 se usarán para informar a los líderes de la ciudad, gobierno federal y del estado sobre los deseos de los residentes de Seattle en relación a esta importante conexión vial urbana de su ciudad;

POR LO TANTO,

EL CONCEJO MUNICIPAL DE LA CIUDAD DE SEATTLE Y EL ALCALDE RESUELVEN QUE:

Sección 1. Por medio de la presente, se solicita al Director del Departamento de Registros y Elecciones del Condado de King, como supervisor de elecciones *ex officio*, convocar a una elección municipal especial el 13 de marzo de 2007, a llevarse a cabo mediante una balota de voto por correo, enviando a los votantes calificados de la Ciudad de Seattle una balota de medida de consulta sobre la preferencia del elector de una Alternativa de Estructura Elevada para reemplazar al Viaducto Alaskan Way existente. Esta medida será en la forma de un título de balota a ser preparada por el Abogado municipal de la Ciudad de Seattle. La Ciudad solicita al Condado de King que la elección sea conducida enteramente por correo.

Sección 2. Se solicita al Abogado municipal prepare el título de balota para esta medida de consulta o preferencia.

Sección 3. Se autoriza y ordena al Secretario municipal a llevar a cabo las acciones necesarias para hacer llegar esta medida de preferencia a los electores votantes para la elección del 13 de marzo de 2007, incluyendo, pero no limitada a, la certificación ante el Director del Departamento de

Registros y Elecciones del Condado de King el texto de la medida de balota, en forma de un Título de Balota preparado por el Abogado municipal.

Sección 4. Se solicita al Director Ejecutivo de la Comisión de Ética y Elecciones hacer lo necesario para difundir información necesaria sobre esta balota de medida de consulta o preferencia en el folleto del votante del 13 de marzo de 2007.

Sección 5. El Concejo municipal de la Ciudad de Seattle solicita al Abogado municipal que considere el siguiente título de balota para esta medida:

La Balota de la Medida de Consulta Número 2 se refiere al reemplazo del Viaducto Alaskan Way y el Rompeolas. Esta medida es sólo de evaluación.

Si usted vota sí por la Alternativa de Estructura Elevada, usted está manifestando que prefiere que el Viaducto Alaskan Way sea reemplazado con una estructura elevada a un costo actual aproximado de \$2.82 billones.

Si usted vota no para la Alternativa de Estructura Elevada, usted está manifestando que no prefiere que el Viaducto Alaskan Way sea reemplazado con una estructura elevada.

..... Prefiero una estructura elevada

..... No prefiero una estructura elevada

EJEMPLO DE LA BALOTA OFICIAL

BALOTA OFICIAL – KING COUNTY, WASHINGTON ELECCION ESPECIAL, 13 de MARZO de 2007

INSTRUCCIONES A LOS VOTANTES: Use un lapicero de tinta oscura para rellenar el óvalo al lado de su opción. VOTAR ASI: Rellene el óvalo totalmente.

A menos que sea permitido específicamente por la ley, no se permite más de un voto para un puesto o una medida de balota. Caso contrario se le considerará inválido, y no se contará ningún voto para ese puesto o medida de balota.

Si usted comete un error en la votación, marque una "X" sobre el error y rellene el óvalo correcto. No firme, ni ponga sus iniciales, ni haga ninguna marca adicional en la balota.

CIUDAD

Ciudad de Seattle Medida de Preferencia No. 1 Alternativa de Híbrido Superficie/Túnel

La balota de la Medida de Consulta o Preferencia Número 1 de Seattle se refiere a reemplazar el Viaducto Alaskan Way con una Alternativa de Híbrido Superficie/Túnel. Esta medida es sólo de consulta. Si usted vota por el Sí, usted dice que prefiere que el Viaducto Alaskan Way sea reemplazado por un túnel de cuatro carriles de tráfico vehicular y amplios carriles laterales de emergencia que podrían usarse como carriles de tráfico vehicular en horas punta, además se mejorarán las calles y el tránsito superficial. El costo estimado es de \$3,410,000,000, podrían ser financiados con \$2,800,000,000 de fondos del gobierno federal y estatal, \$500,000,000 de fondos de los servicios públicos de la ciudad, para reubicación y mejoramiento de los servicios necesarios para el proyecto; y \$250,000,000 de impuestos específicamente de contribuyentes dueños de propiedades especialmente beneficiados. La Gobernadora ha manifestado que puede que los fondos no superen a los \$2,800,000,000.

- SÍ, PREFIERO LA ALTERNATIVA DE HÍBRIDO DE SUPERFICIE-TUNEL
 NO, YO NO PREFIERO LA ALTERNATIVA DE HÍBRIDO SUPERFICIE - TUNEL

Ciudad de Seattle Medida de Preferencia No. 2 Alternativa de Estructura Elevada

La balota de la Medida de Consulta o Preferencia Número 2 de Seattle se refiere a reemplazar el Viaducto Alaskan Way con una Alternativa de Estructura Elevada. Esta medida es sólo de consulta. Si usted vota por el Sí, usted dice que prefiere que el Viaducto Alaskan Way sea reemplazado por una estructura elevada de seis carriles de tráfico vehicular, aumentando a cuatro carriles en los dos sentidos entre la calle South King y las nuevas rampas de las calles Seneca y Columbia. El costo estimado es de \$2,800,000,000 que podrían ser financiados con \$2,800,000,000 de fondos federales y estatales.

- SÍ, PREFIERO LA ALTERNATIVA DE ESTRUCTURA ELEVADA
 NO, YO NO PREFIERO LA ALTERNATIVA DE ESTRUCTURA ELEVADA

March 13, 2007

City of Seattle Special Election

For more information,
visit metrokc.gov/elections
or call 206-296-VOTE (8683).



King County
Elections

La Ciudad de Seattle ha solicitado que la Elección Especial del 13 de marzo de 2007 sea conducida enteramente por correo. Todos los votantes recibirán una balota de votante por correo sólo para esta elección.

Los lugares de votación en Seattle no estarán abiertos. Por favor siga las instrucciones de la balota cuidadosamente, y recuerde firmar el juramento en el sobre de retorno antes de enviar su balota. Su firma será comparada (para ver la semejanza) con la firma en su archivo del registro de votante.

Los votantes pueden enviar inmediatamente su balota por correo o entregar su balota con su voto en el local de entrega autorizado desde el 8 de marzo hasta el 13 de marzo de 2007.

La información del folleto para los votantes y las instrucciones de cómo votar en balota por correo están disponibles en la www.metrokc.gov/elections.

Lugares donde Ud. puede entregar su balota:

King County Administration Building

500 4th Ave. Room 553, Seattle 98104

- Lunes a viernes de 8:30 a.m. a 4:30 p.m.
- 13 de marzo de 7 a.m. a 8 p.m.

Otros lugares con diferente horario:

- 8, 9, 12, y 13 de marzo de 7 a.m. a 8 p.m.
- Sábado, 10 de marzo de 11 a.m. a 3 p.m.

High Point Community Center

6920 34th Ave. SW, Seattle 98126

Rainier Community Center

4600 38th Ave. S, Seattle 98118

North Seattle Community Center

9600 College Way N, Seattle 98103

Interbay Evangelical Covenant Church

3233 15th Ave. W, Seattle 98119

Folleto Local para el Votante

Seattle Ethics and Elections Commission
PO Box 94729
Seattle, WA 98124



Ciudad de Seattle



Elección Especial 13 de Marzo de 2007

★ Se enviará balotas de votante por correo a **TODAS los votantes a partir del 21 de febrero de 2007.**

★ Recuerde que la balota con su voto **tenga el sello del correo con fecha del 13 de marzo de 2007 o antes.**

★ ¿Necesita ayuda? Llame al 206-296-VOTE.