

# *Ballard Link 扩展项目*

*唐人街/国际区 (CID) 附加研究结果和  
南市中心枢纽进展*

系统扩展委员会

11/14/24



# 为什么我们今天在这里

- Ballard link Extension 的唐人街/国际区 (CID)
- 附加研究
- 南市中心枢纽进展更新

**今天没有任何动议**

# 议程

- I. 项目概述和背景
- II. 唐人街/国际区 (CID) 附加研究结果
  - a. 施工方法及工期审查
  - b. 最大限度地提高区域和当地联系交通方式
- III. 南市中心枢纽进展
- IV. 讨论 & 后续步骤

# 項目概述



# Ballard Link 扩展项目

- ✓ 包含在 Sound Transit 3 (Sound Transit 3 号议案) 选民核准的计划中
- ✓ 增加将近八英里的轻轨服务，包括仅通行新轻轨的市区隧道
- ✓ 包括九个自 CID 唐人街/国际区到 Ballard 的新车站。

# Ballard Link 扩展项目 (BLE)

## 项目时间表



Sound Transit 3  
号议案  
获准

2016年



# 规划



## 2017年至2023年

### 备选方案研拟

- ✓ 2018年：初步选址
- ✓ 2019年：选址
- ✓ 2019年：委员会确定首选方案和其他备选方案

### 环境评审

- ✓ 2022年：公布WSBLE《环境影响报告草案》
- ✓ 2023年：委员会确认或修改首选方案

## 2024年至2026年

### 环境评审

2024年秋季：NEPA选址

2025年：公布BLE《环境影响报告草案》

公众咨询期

委员会确认或修改首选方案

2026年：公布BLE《环境影响报告终案》

委员会选择即将建设的项目

联邦决议纪录

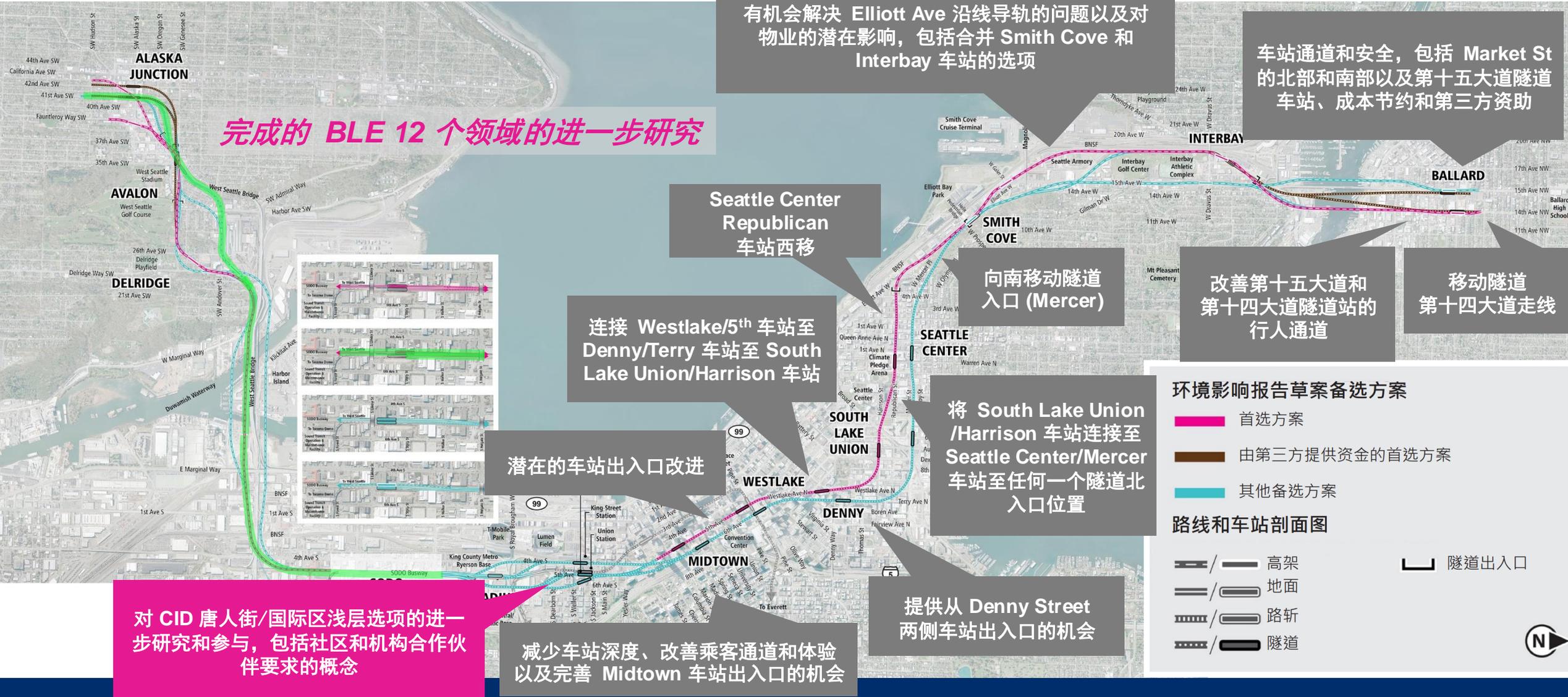
公众参与

# 种族平等工具包报告 (RET): 推动社区意见

- 认识到过去的基础设施项目和政策对社区造成的众多伤害，这些伤害至今仍在持续影响。
- 强烈关注 CID 唐人街/国际区中的居民和企业迁移，这些企业被视为聚集和建设社区财富的地方，并且可能失去文化认同和土地的社区所有权。
- 希望看到社区和机构合作伙伴之间进行更多的短期接触，以共同解决剩余问题，最大限度地减少潜在影响并最大限度地提高社区利益，无论是作为设计的一部分，或透过缓解方法，还是作为更广泛的伙伴关系的一部分。
- 支持对公共空间的投入，以促进 CID 唐人街-国际区和 Pioneer Square 之间的联系，提升安全和归属感，并支持改善乘客使用交通服务的体验。



# 已完成的 BLE 进一步研究领域 (2022-2023)



2016年



# 规划



## 2017年至2023年

### 备选方案研拟

- ✓ 2018年：初步选址
- ✓ 2019年：选址
- ✓ 2019年：委员会确定首选方案和其他备选方案

### 环境评审

- ✓ 2022年：公布WSBLE《环境影响报告草案》
- ✓ 2023年：委员会确认或修改首选方案

## 2024年至2026年

### 环境评审

2024年秋季：NEPA选址

2025年：公布BLE《环境影响报告草案》

公众咨询期

委员会确认或修改首选方案

2026年：公布BLE《环境影响报告终案》

委员会选择即将建设的项目

联邦决议纪录

公众参与

# Ballard Link 扩展项目 备选方案

- 首选方案
- 其他《环境影响报告》备选方案

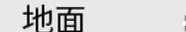


# 《环境影响报告草案》 备选方案 CID唐人街/国际区 / SODO

《环境影响报告草案》备选方案

- █ 首选方案
- █ 其他备选方案
- █ 现有Link
-  行车天桥

路线和车站剖面图

-  /  地面
-  /  隧道
-  /  路斩
-  隧道入口

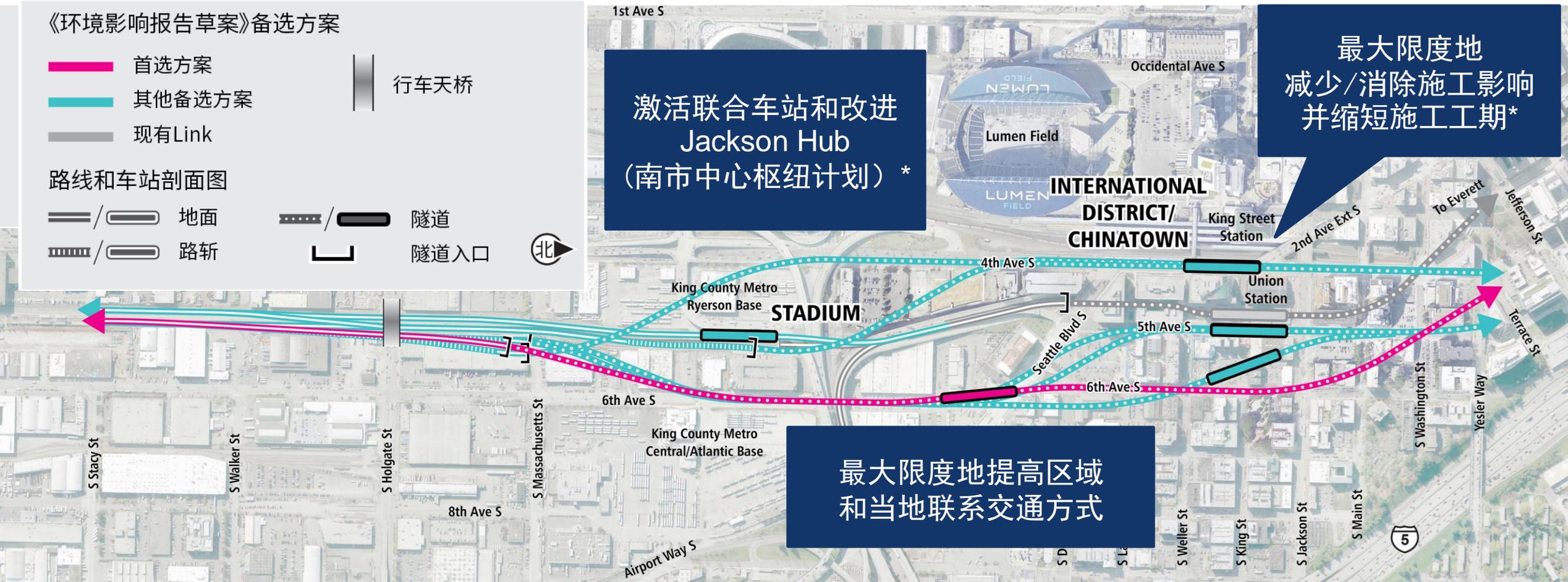


1st Ave S

激活联合车站和改进  
Jackson Hub  
(南市中心枢纽计划) \*

最大限度地  
减少/消除施工影响  
并缩短施工工期\*

最大限度地提高区域  
和当地联系交通方式



**\*2023年3月起的委员会动议中确定的关键地区需要进一步研究**

注意：国际区/唐人街站第四大道浅层和第四大道更浅层方案将需要重建现有的体育场(Stadium)站。

大概画像车站配置图和施工顺序是基于概念设计，仅供说明之用。

Sound Transit 3  
号议案  
获准

2016年



# 规划



## 2017年至2023年

### 备选方案研拟

- ✓ 2018年：初步选址
- ✓ 2019年：选址
- ✓ 2019年：委员会确定首选方案和其他备选方案

### 环境评审

- ✓ 2022年：公布WSBLE《环境影响报告草案》
- ✓ 2023年：委员会确认或修改首选方案

## 2024年至2026年

### 环境评审

2024年秋季：NEPA选址

2025年：公布BLE《环境影响报告草案》

公众咨询期

委员会确认或修改首选方案

2026年：公布BLE《环境影响报告终案》

委员会选择即将建设的项目

联邦决议纪录

公众参与

# 施工方法与工期研究结果

# 施工方法与工期研究结果

根据社区回馈和 Sound Transit 委员会的要求，Sound Transit 技术团队进行了以下活动来优化 CID 唐人街/国际区方案：

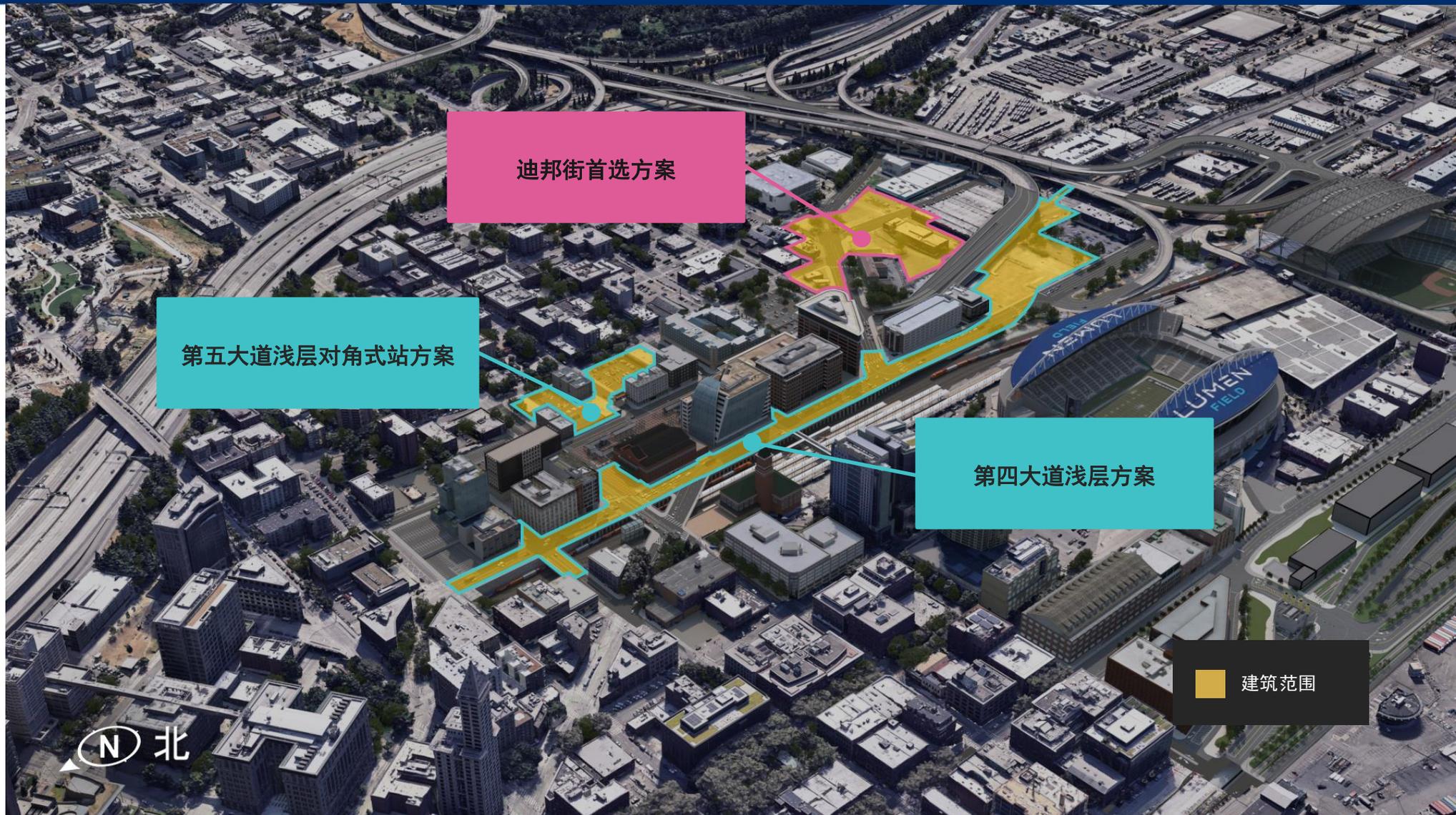
- ✓ **2022 年秋季和 2023 年初**进行了广泛的**进一步研究**，包括透过研讨会、顾问和机构合作伙伴推动社区参与。
- ✓ 与 Sound Transit 委员会的**独立顾问**合作，审查改良想法，特别是第四大道浅层方案，并收集其他概念。
- ✓ **召集了一个独立的专家小组**来审查 CID 唐人街/国际区方案的设计、施工方法和工期，并就如何以缩短施工工期和潜在风险的方式，来提供兴建第四大道浅层方案的新想法。
- ✓ **改进了设计和施工方法，纳入任何**可能减少施工工期和/或相关影响的**有希望的改良概念**。



## 车站方案

以下提供CID唐人街/国际区  
车站方案相关的施工工期驱动  
因素和施工活动的资讯：

- 第四大道浅层方案
- 第五大道浅层对角式站方案
- 迪邦街首选方案

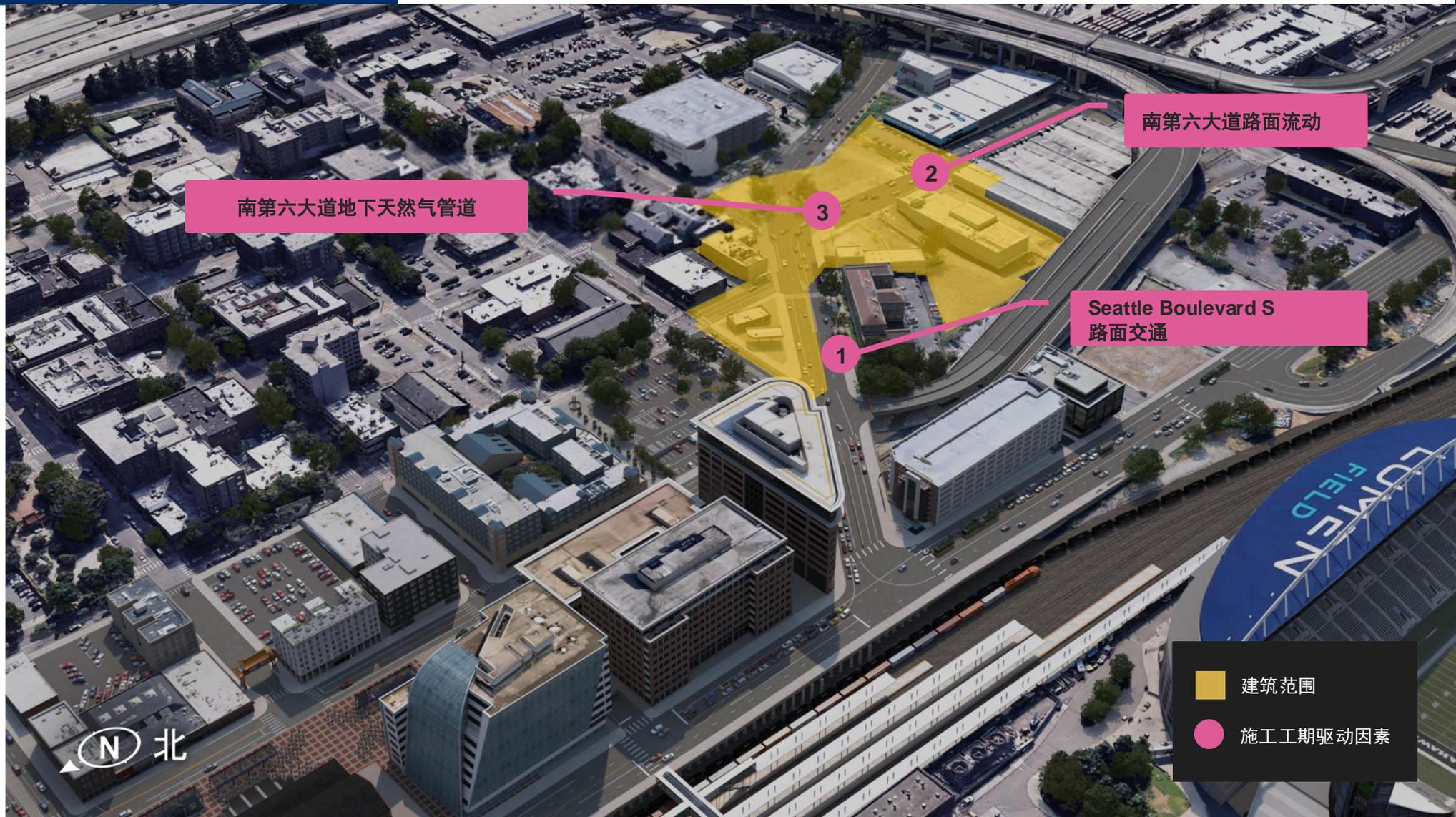


# 迪邦街首选方案





### 施工工期驱动因素





### 建构定序和方法

#### 第一阶段：车站开挖

这阶段的主要施工工作包括：

1. 拆除现有建筑物
2. 重新安置天然气管道（如果确定无法就地保护）
3. 临时甲板来维持 Seattle Boulevard S 路面交通
4. 兴建车站墙体
5. 开挖车站

这些工作预计需要大约三年时间。



建设年份

1

2

3

4

5

6

7



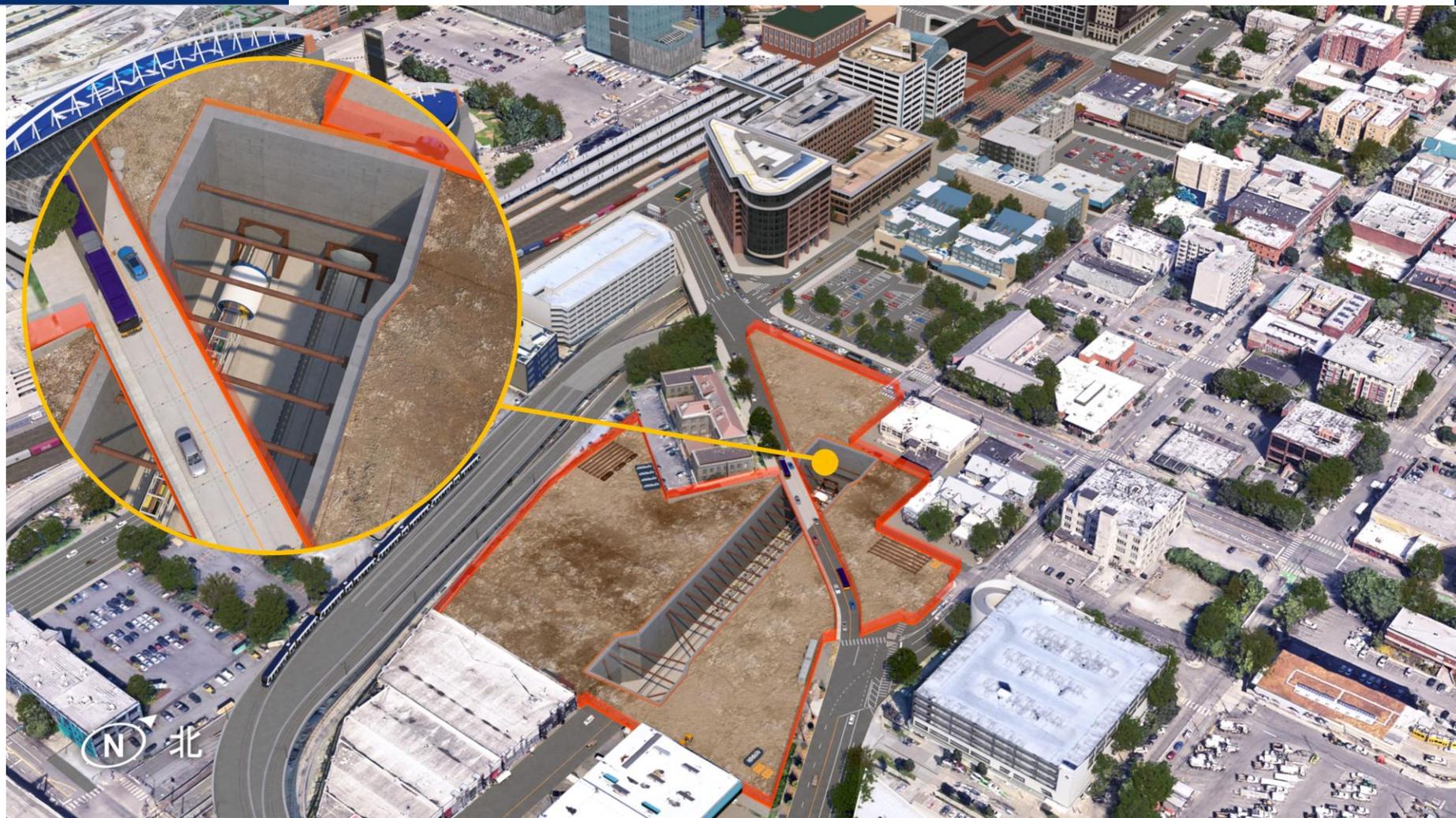
### 建构定序和方法

#### 第二阶段：隧道钻掘机 (TBM) 抵达/出发

这阶段的主要施工工作包括：

1. TBM 到达车站
2. TBM 维修保养和

这些工作预计需要大约一年的间歇性施工活动。



建设年份

1

2

3

4

5

6

7



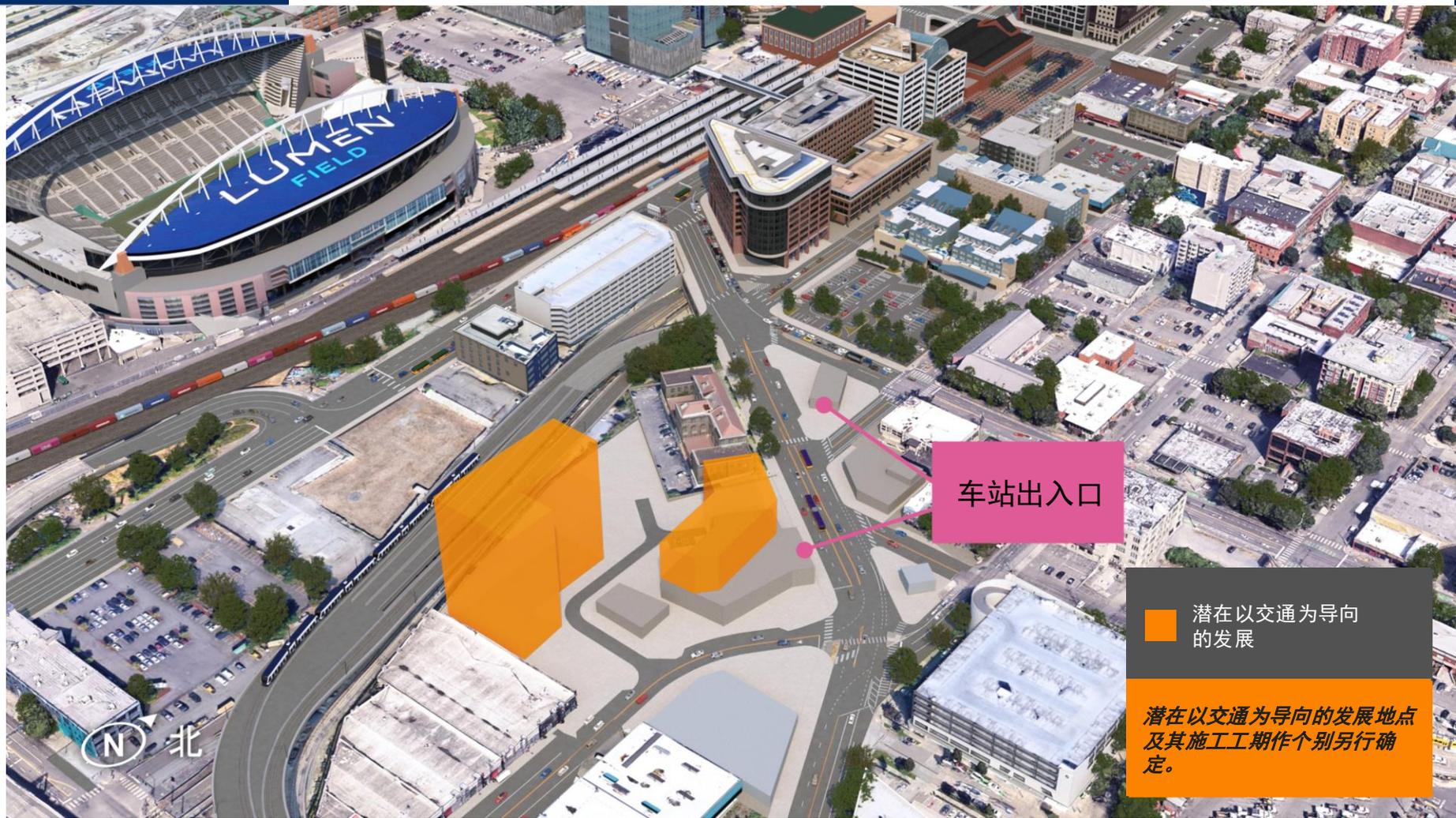
### 建构定序和方法

#### 第三阶段：车站内部结构

在此阶段，将安装车站内部设施，包括：

1. 车站月台、扶手电梯、电梯和车站出入口
2. 轨道、讯号、机械和电动系统
3. 更换 Seattle Boulevard S 甲板并重新配置南第六大道
4. 施工完成

这些工作预计大约需要两到三年。



车站出入口

潜在以交通为导向的发展

潜在以交通为导向的发展地点及其施工工期作个别另行确定。

建设年份



# 第五大道浅层对角式站方案



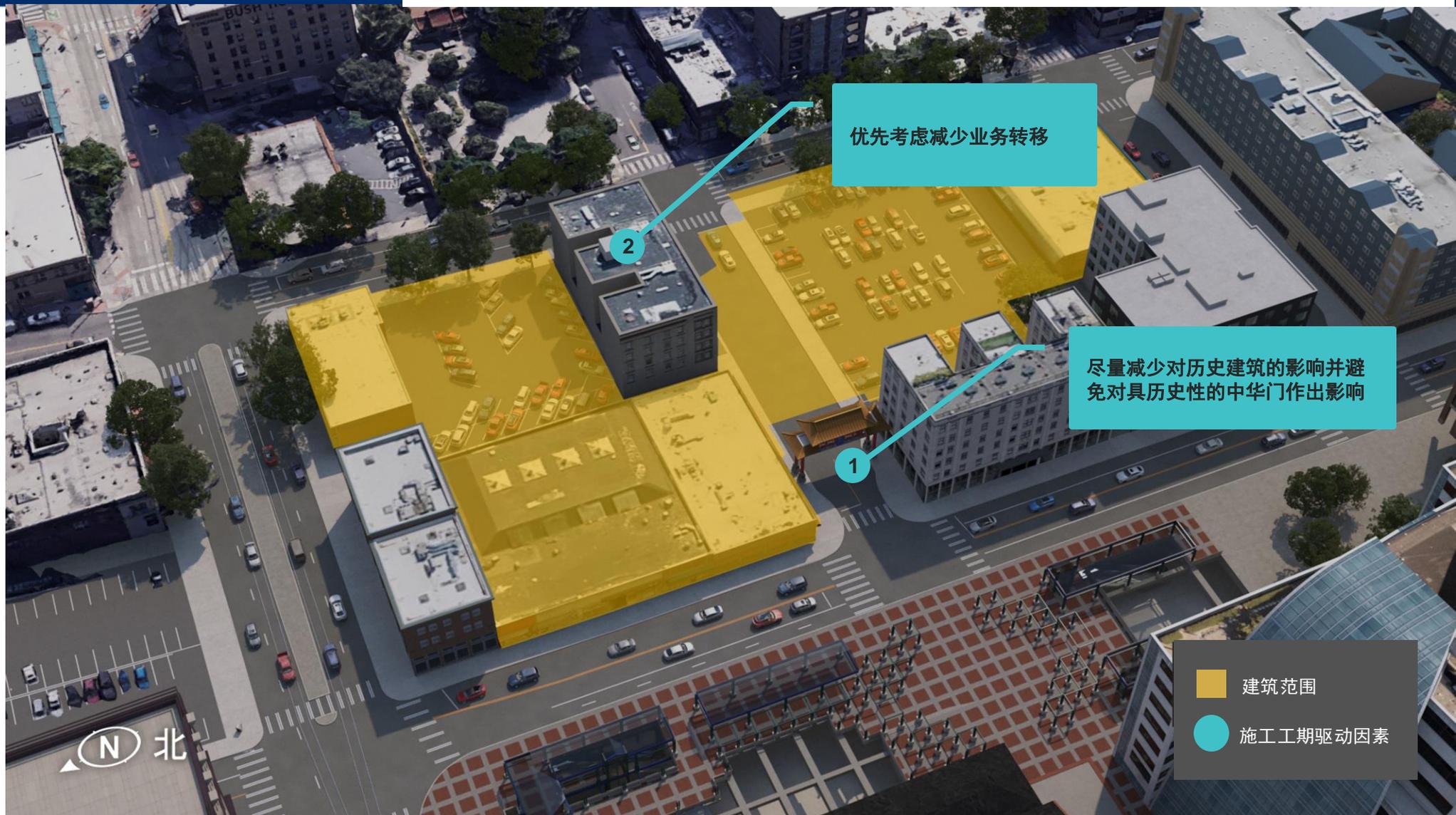
第五大道浅层对角式站方案

建筑范围





### 施工工期驱动因素





### 建构定序和方法

#### 第一阶段：车站开挖

这阶段的主要施工工作包括：

1. 保护具历史性的中华门
2. 拆除建筑区域内所确定的某些现有建筑物
3. 兴建车站墙体
4. 开挖和开采车站

这些工作预计需要大约两年时间。





### 建构定序和方法

#### 第二阶段：隧道钻掘机 (TBM) 抵达

这阶段的主要施工工作包括：

1. TBM 到达车站
2. TBM 从现场拆除和搬离现场

这些工作预计需要大约一年的  
间歇性施工活动。



建设年份

1

2

3

4

5

6



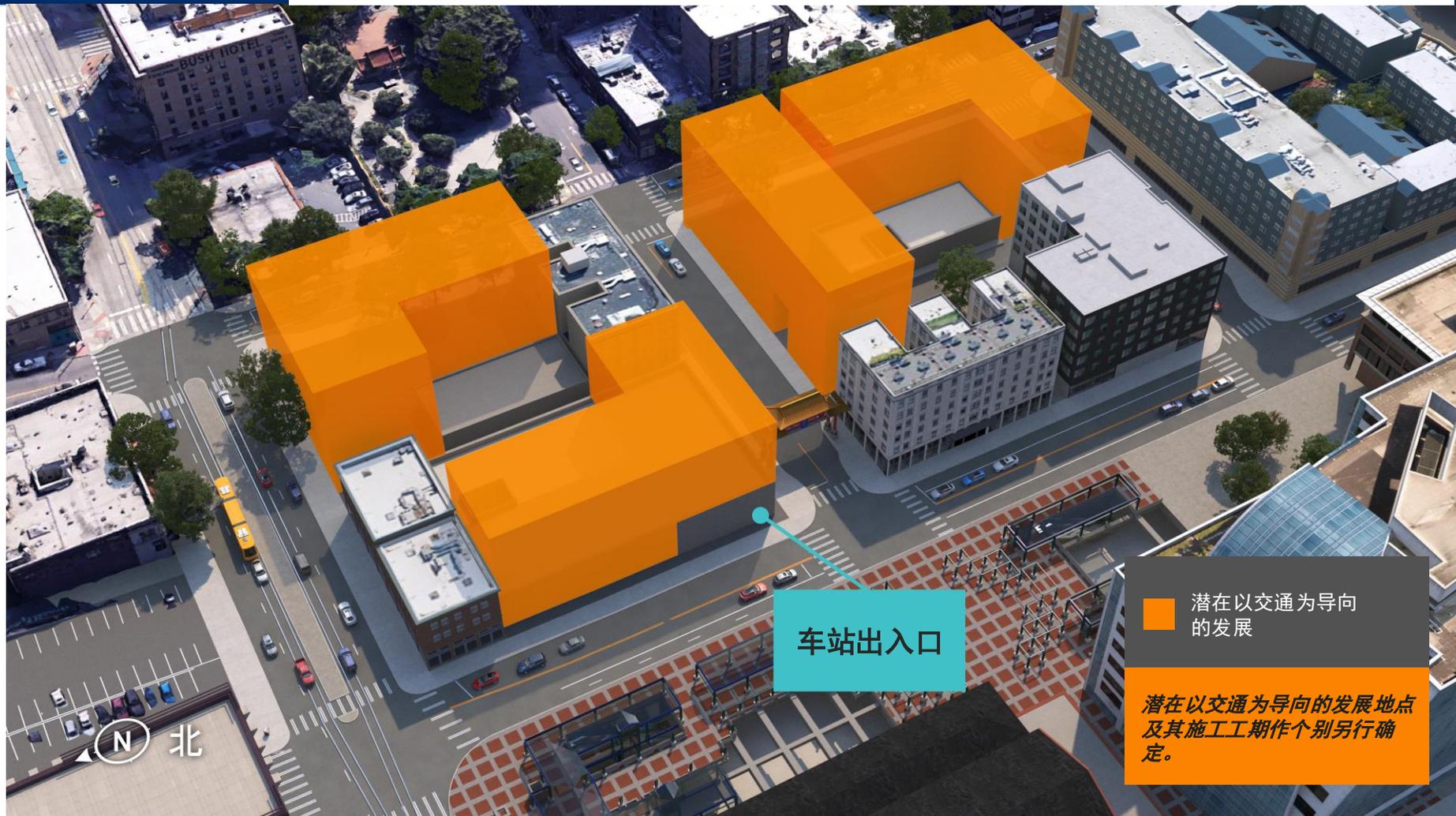
### 建构定序和方法

#### 第三阶段：车站内部结构

在此阶段，将安装车站设施，包括：

1. 车站月台、扶手电梯、电梯和车站出入口
2. 与现有 CID 国际区/唐人街车站的地下客运连接隧道
3. 轨道、讯号、机械和电动系统
4. 施工完成

这些工作预计大约需要两到三年。



潜在以交通为导向的发展

潜在以交通为导向的发展地点及其施工工期作个别另行确定。

建设年份



# 第四大道浅层方案

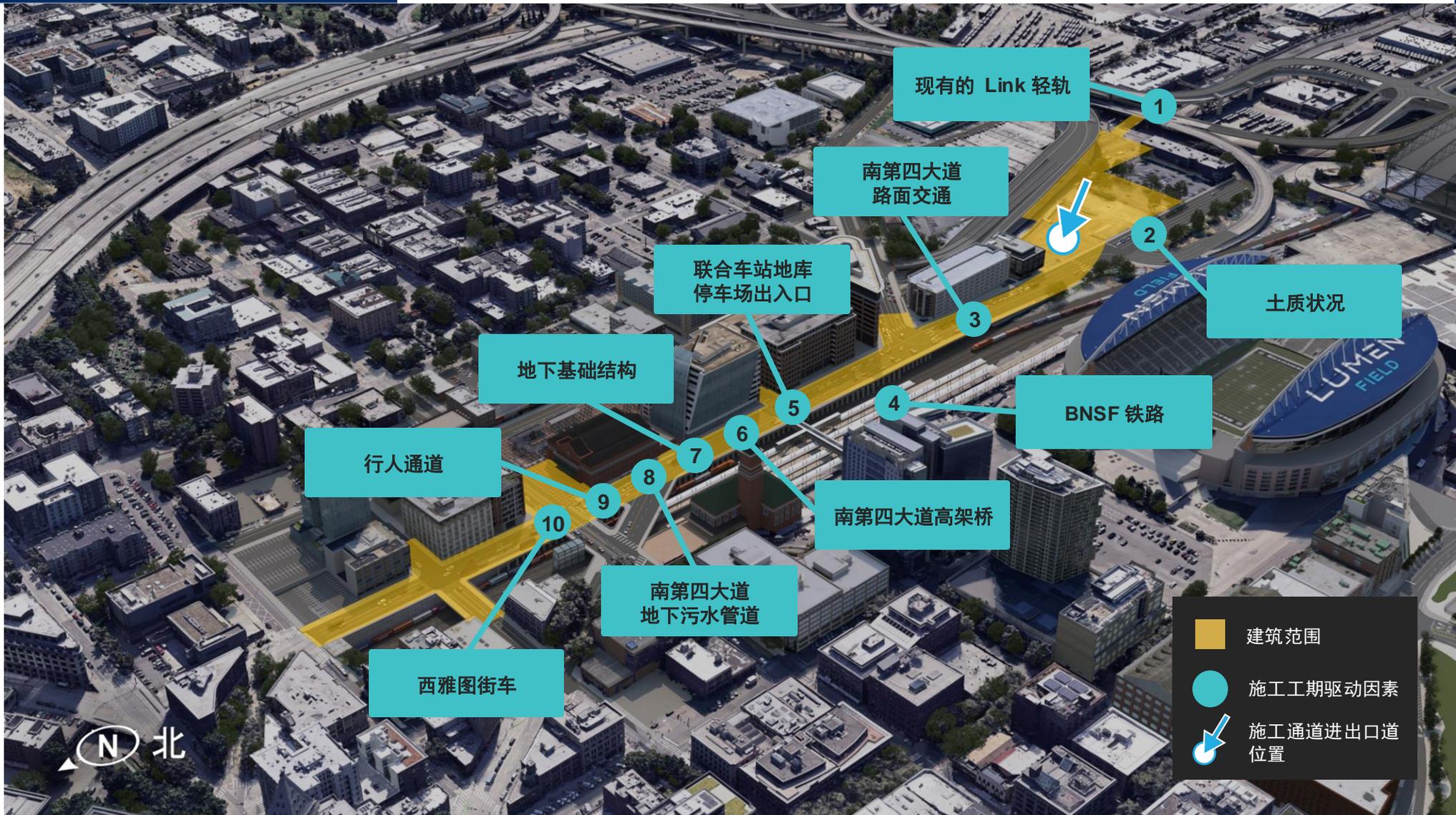


第四大道浅层方案

建筑范围



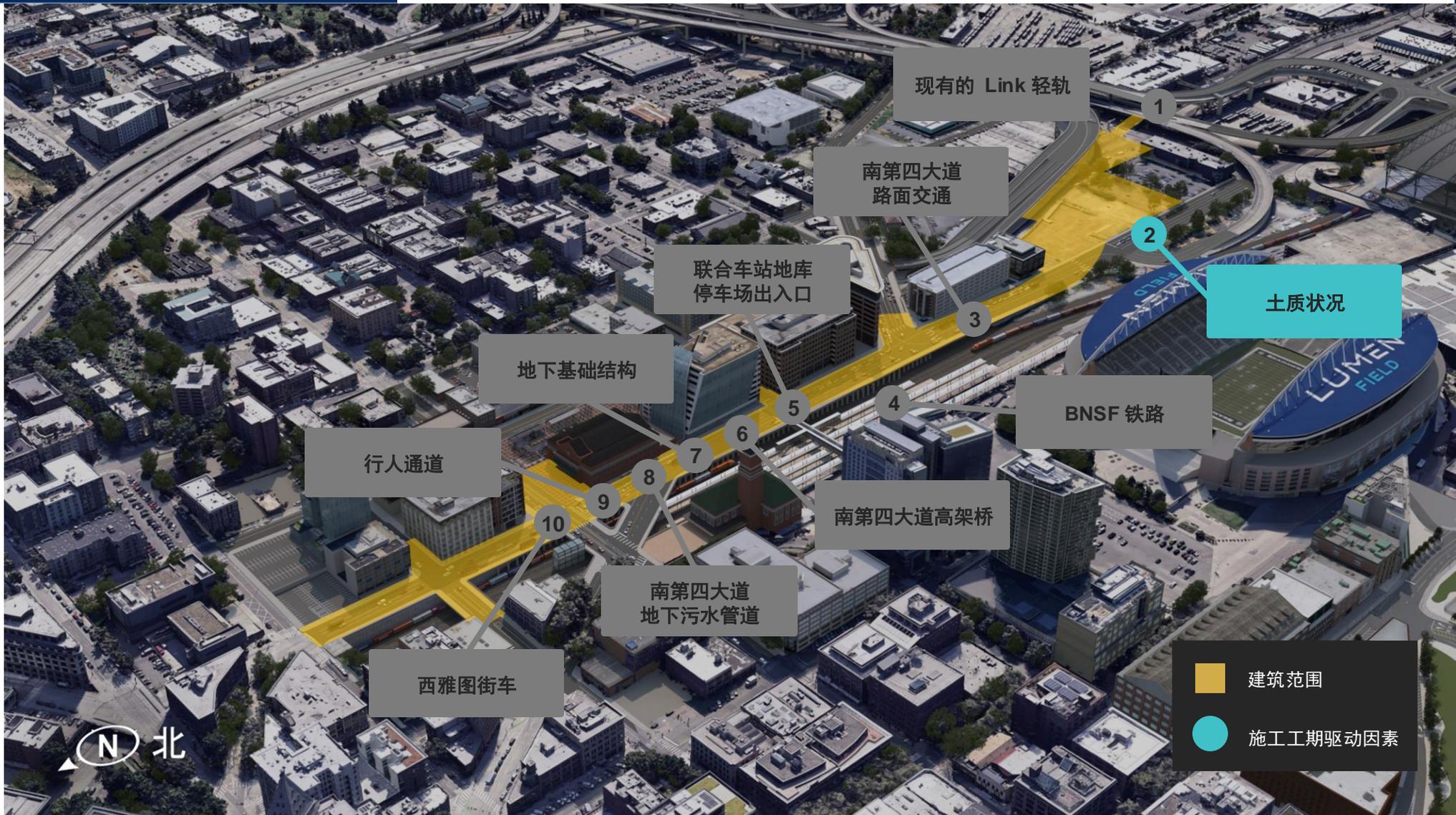
### 施工工期驱动因素





### 施工工期驱动因素

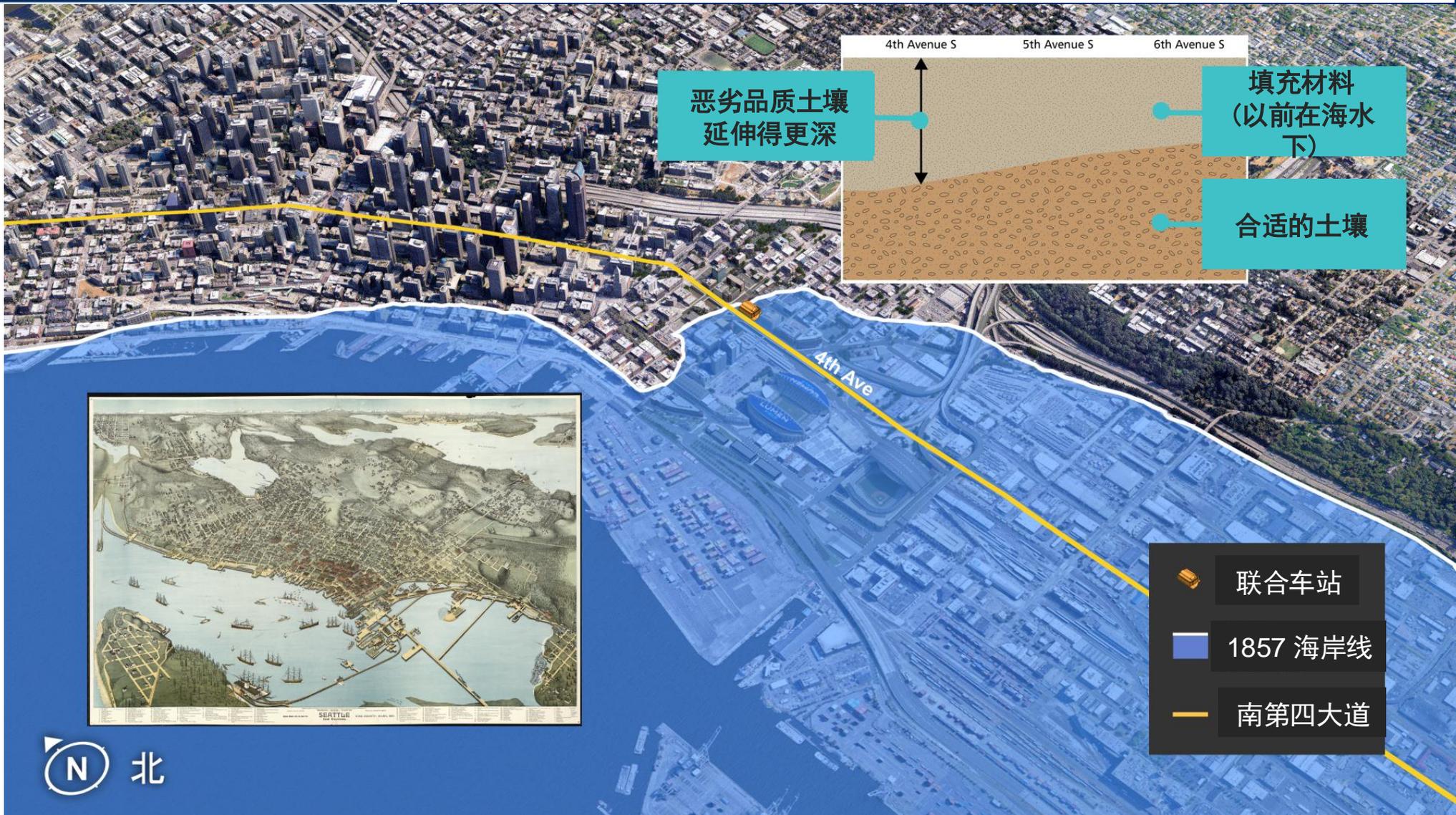
- 土质状况





### 施工工期驱动因素

- 土质状况





### 施工工期驱动因素

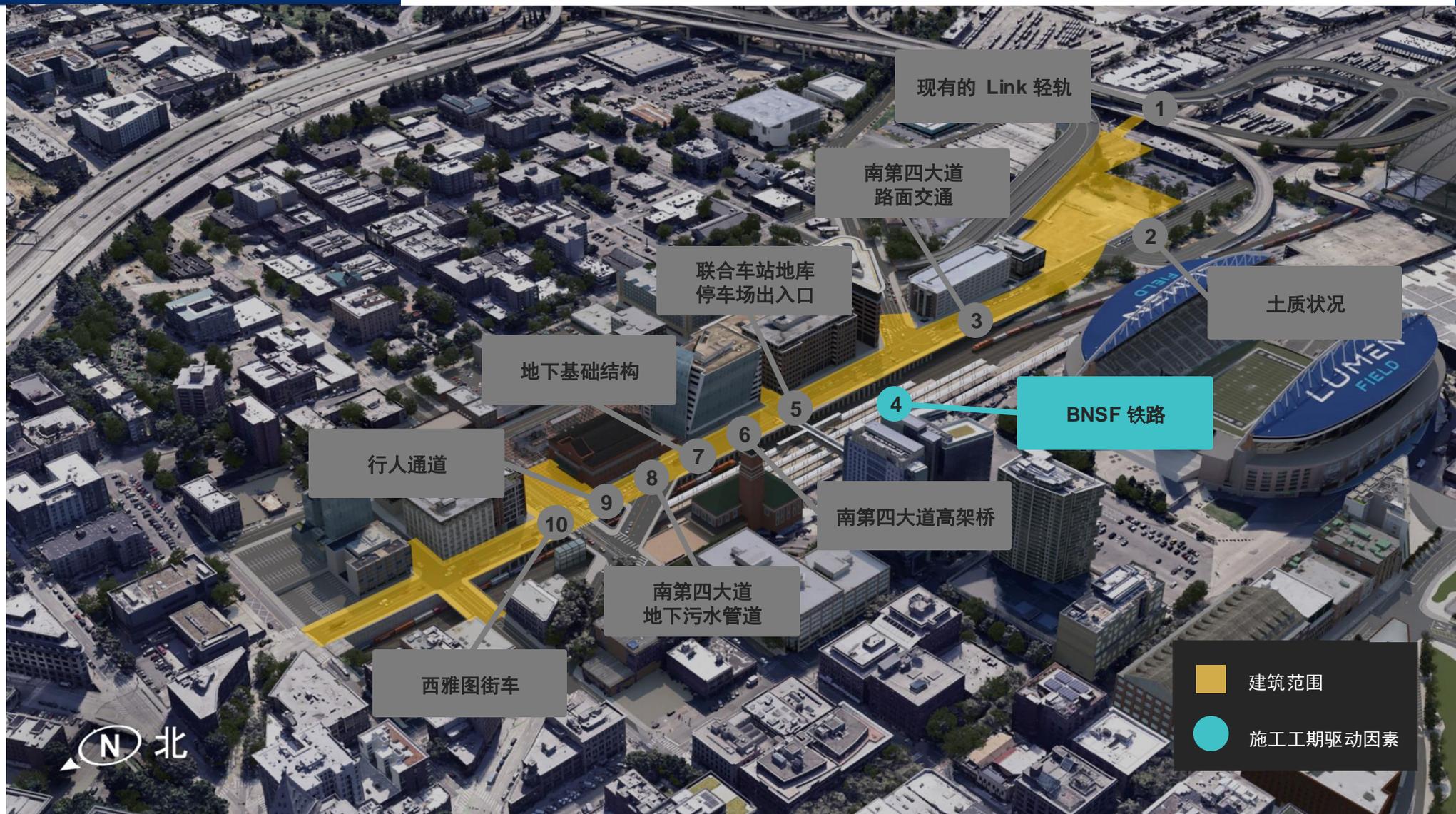
- 南第四大道路面交通





### 施工工期驱动因素

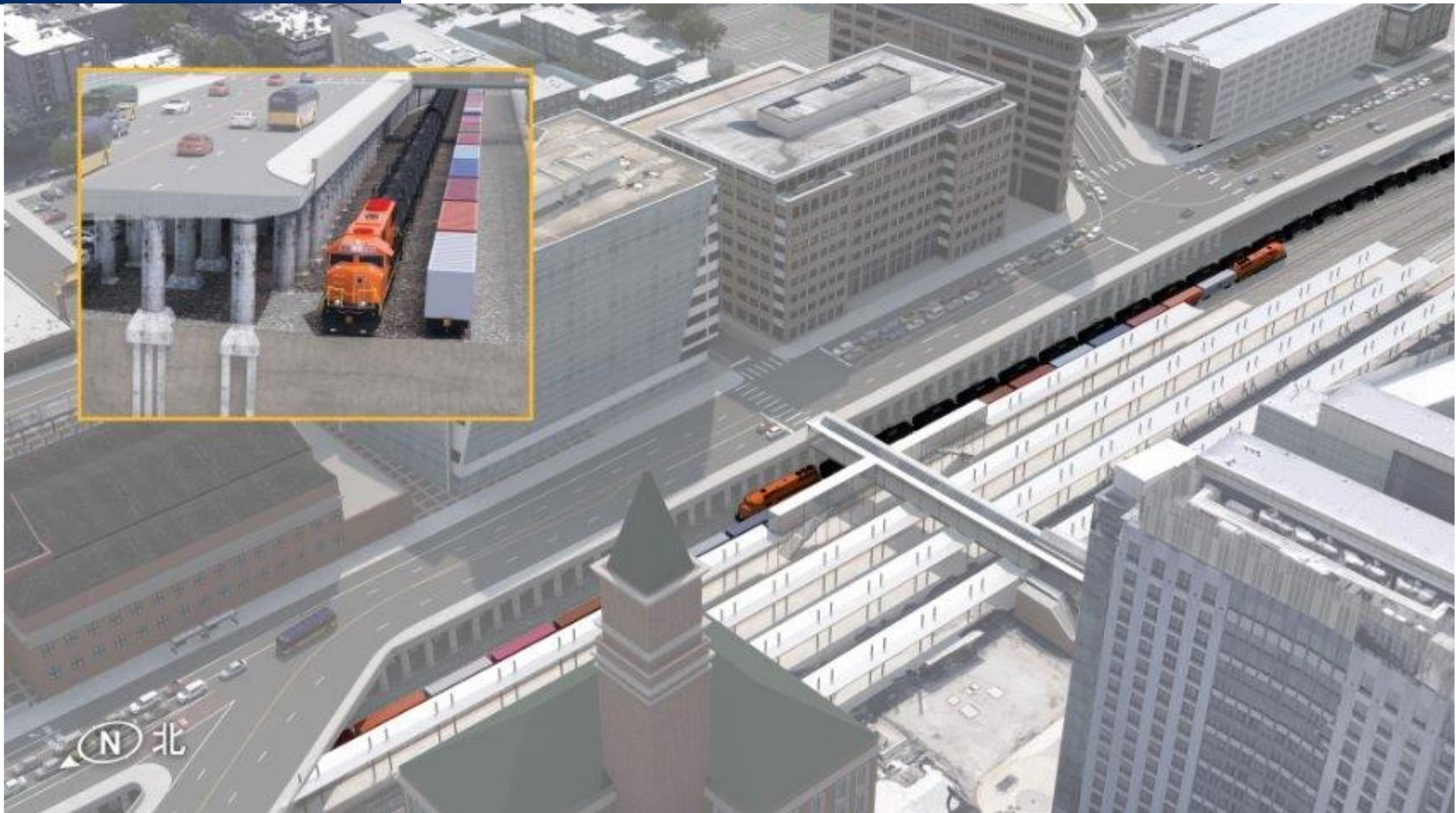
- BNSF 铁路





### 施工工期驱动因素

- BNSF 铁路





### 施工工期驱动因素

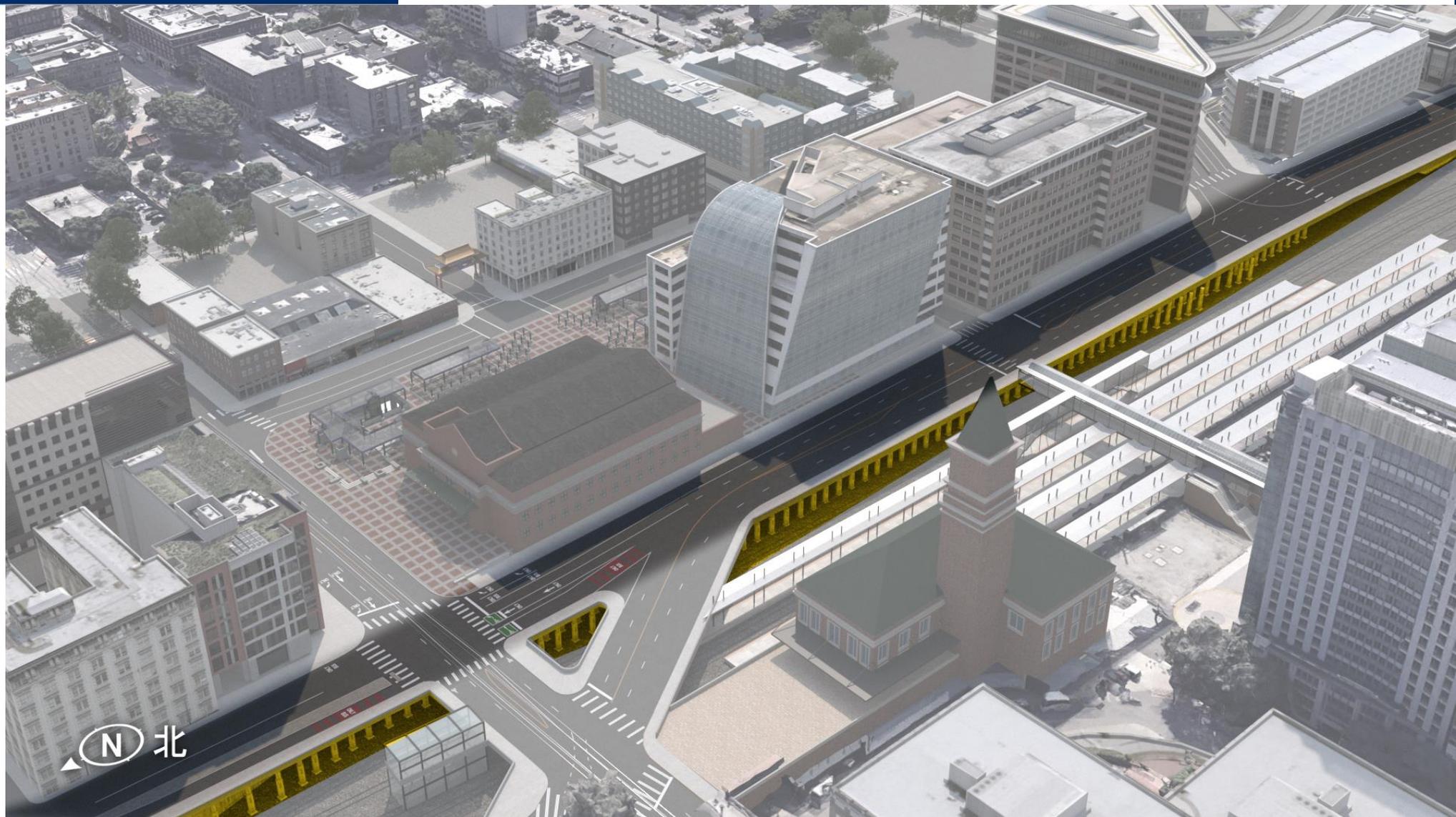
- 南第四大道高架桥





### 施工工期驱动因素

- 南第四大道高架桥





### 施工工期驱动因素

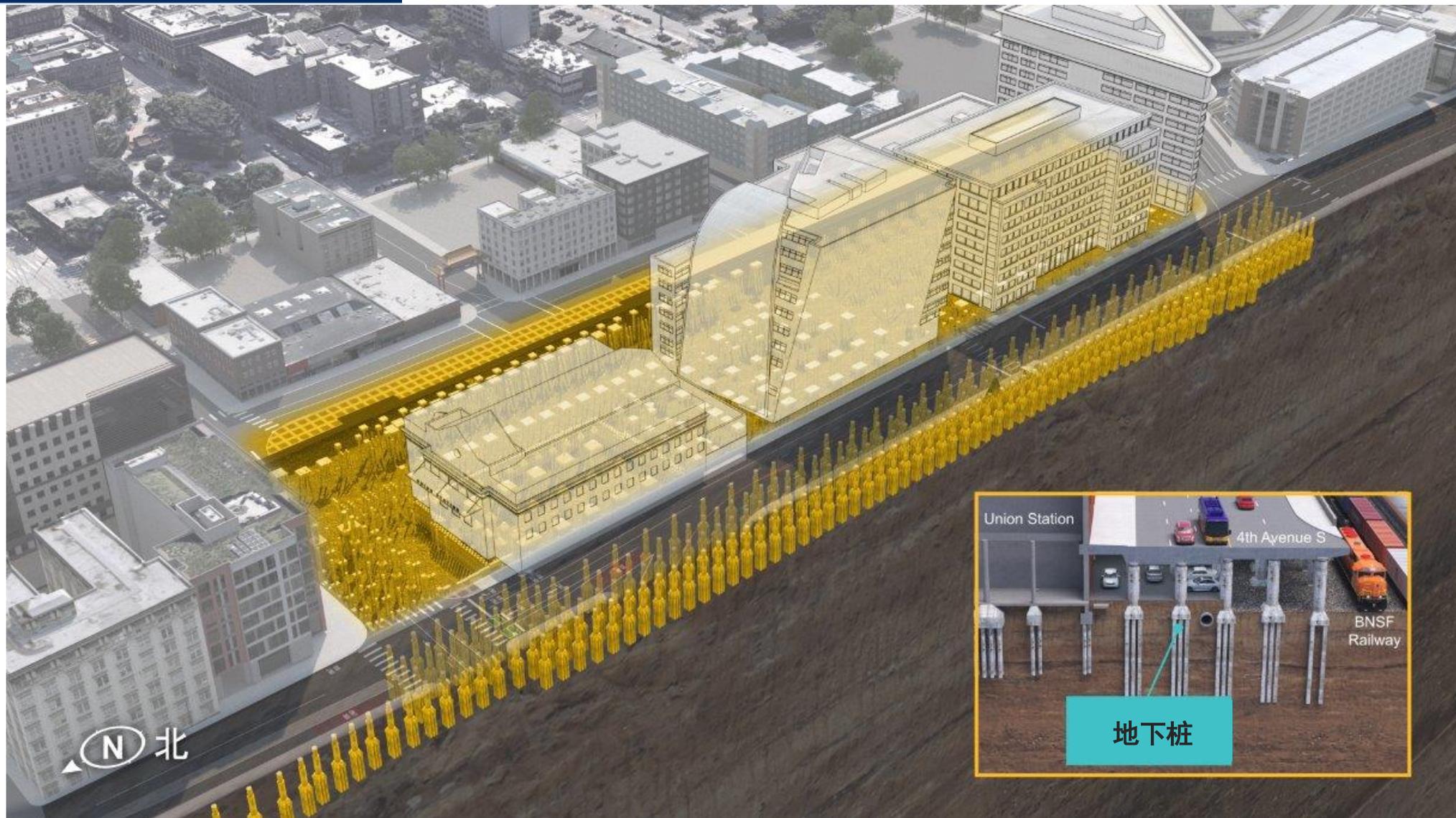
- 地下基础结构





### 施工工期驱动因素

- 地下基础结构

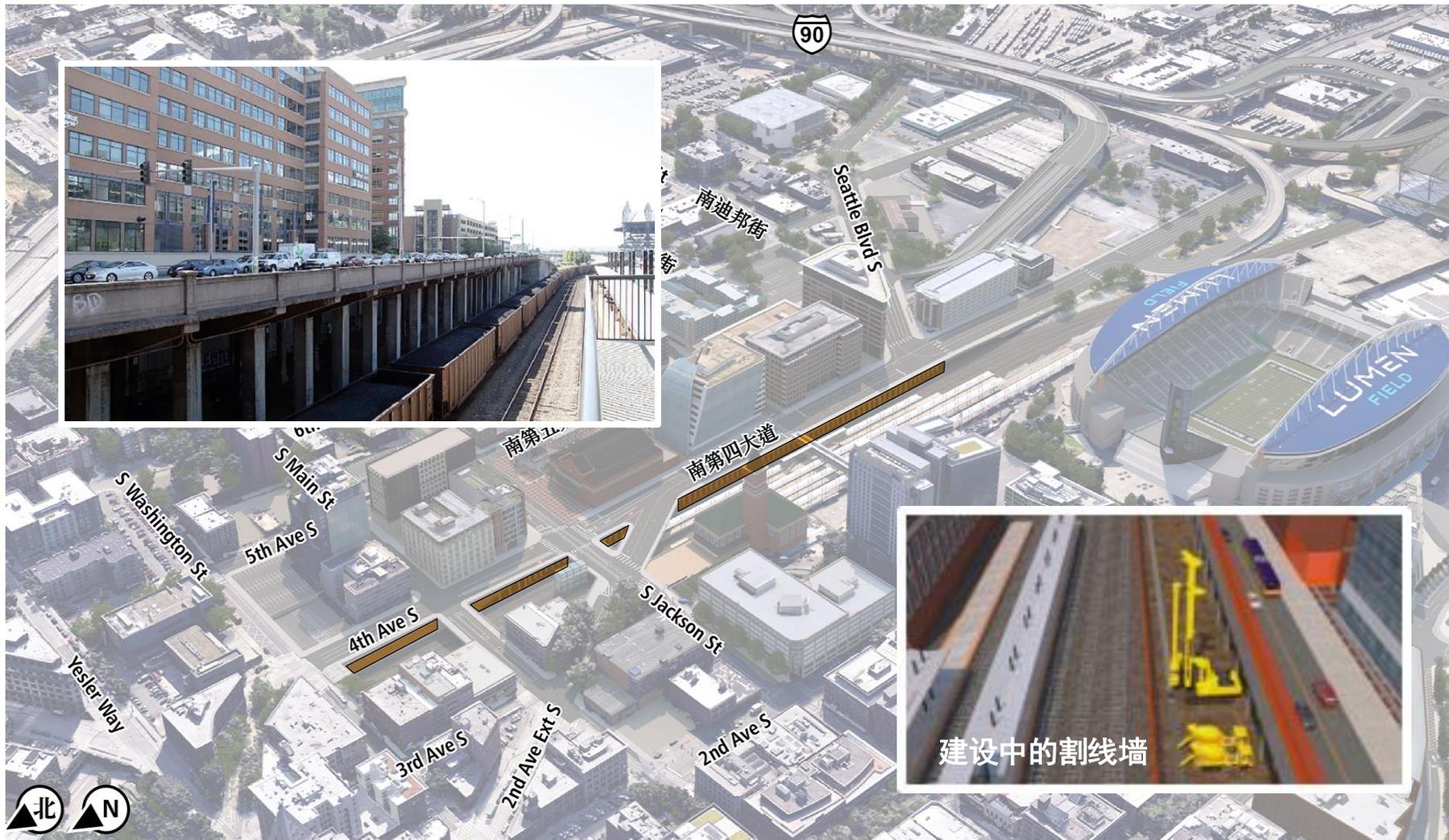


# 第四大道浅层方案 改良过程



### 邻近 BNSF 铁路

- 修改了施工方法，以解决 BNSF 对施工接近繁忙货运业务的担忧
- 在 BNSF 旁的建设，使用割线墙而不使用泥浆墙
- 导致施工工期延长一年
- 无法解决与 BNSF 旁的建设相关的所有风险

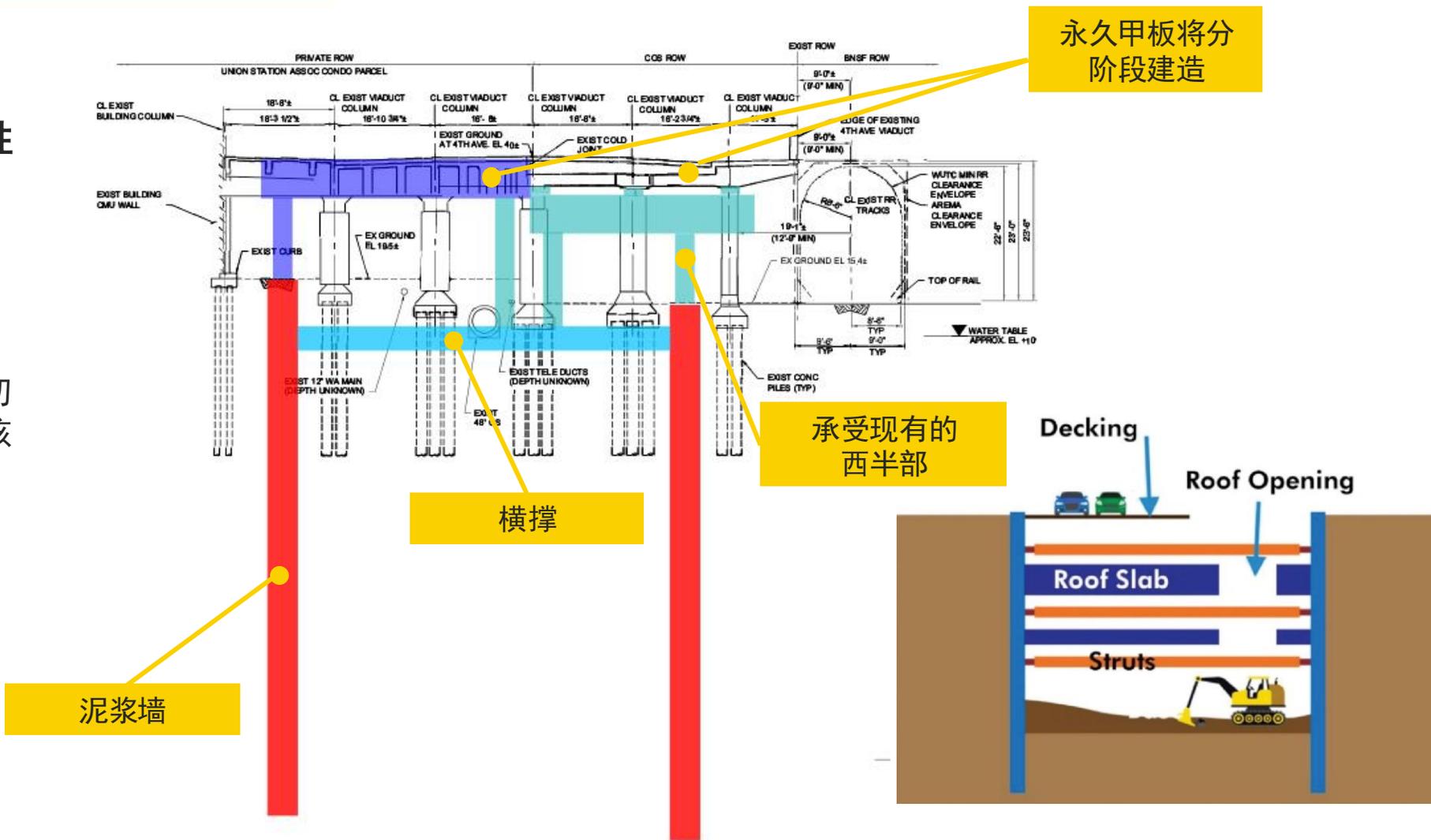


建设中的割线墙



### 「由上而下」建造新的永久性高架桥

- 永久而非临时甲板
- 影响交通的时间缩短一年
- ✓ 作为 2022 年底和 2023 年初进一步研究工作的一部分，该想法已纳入设计

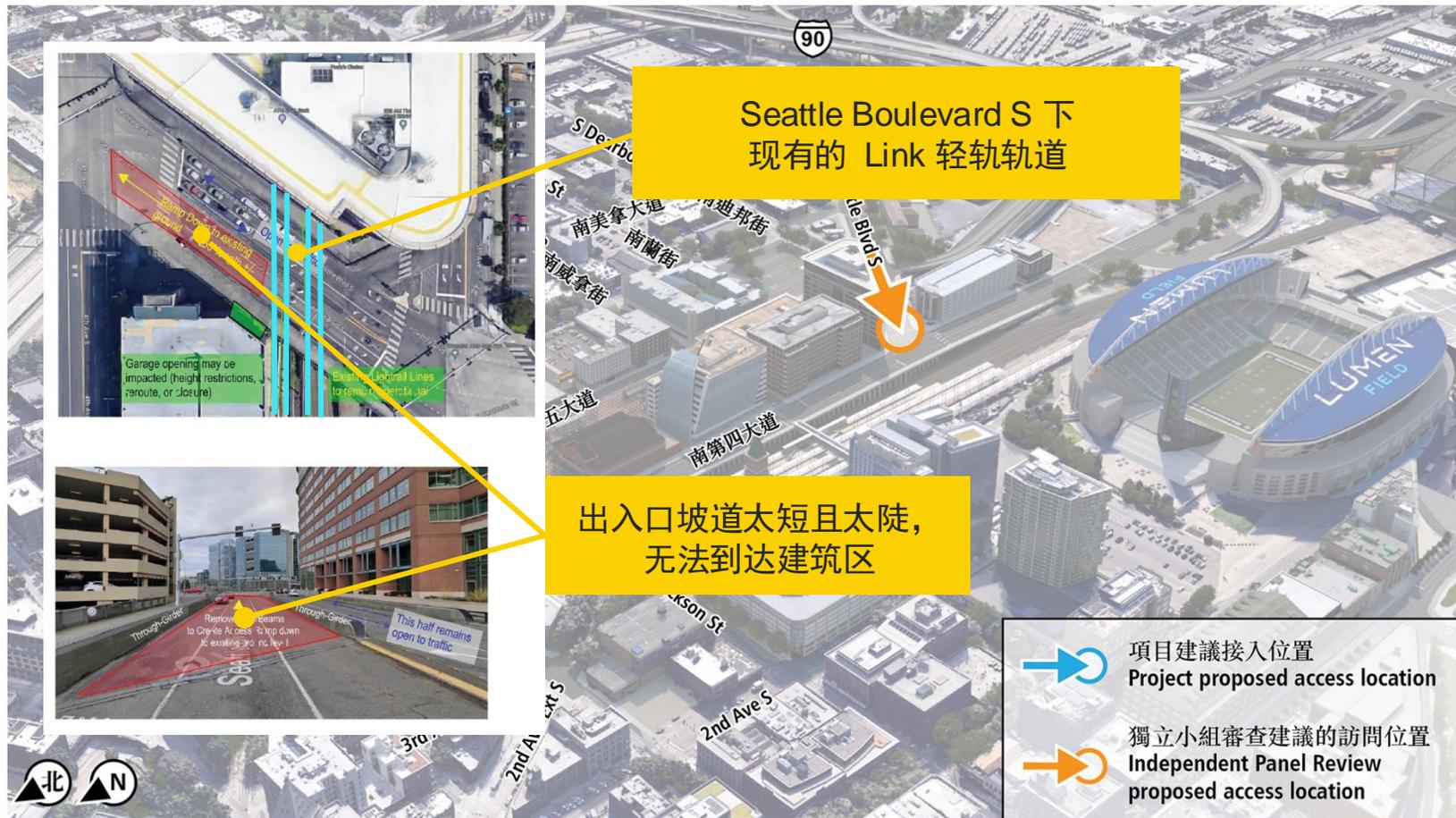






### 多个施工通道进出口道位置

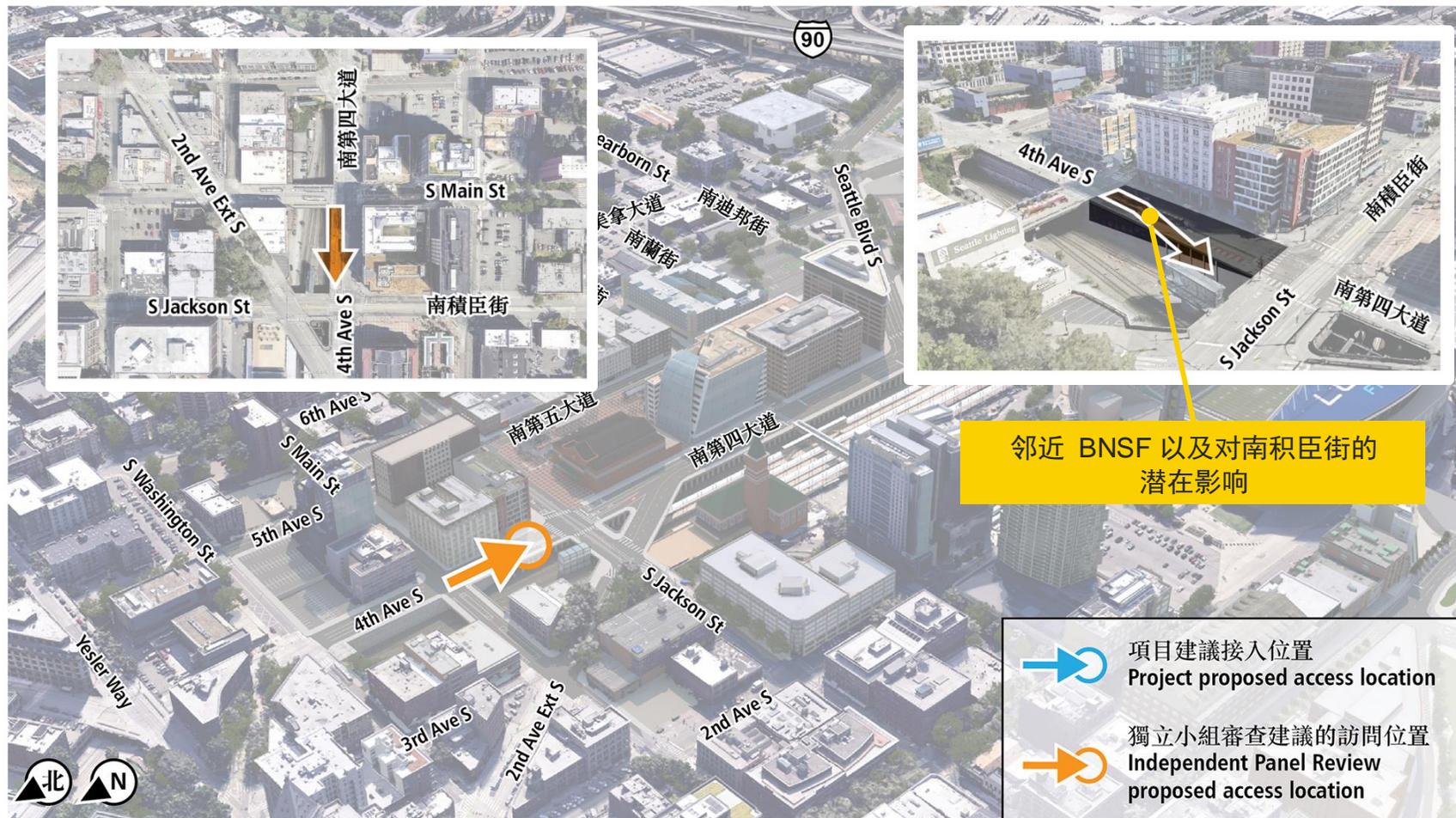
- 建议在 Seattle Boulevard 添加额外的工车辆进出通道位置
- 没有足够的空间容纳坡道，坡度太斜，施工设备机器无法进出驾驶
- 未纳入设计中





### 多个施工通道进出口道位置

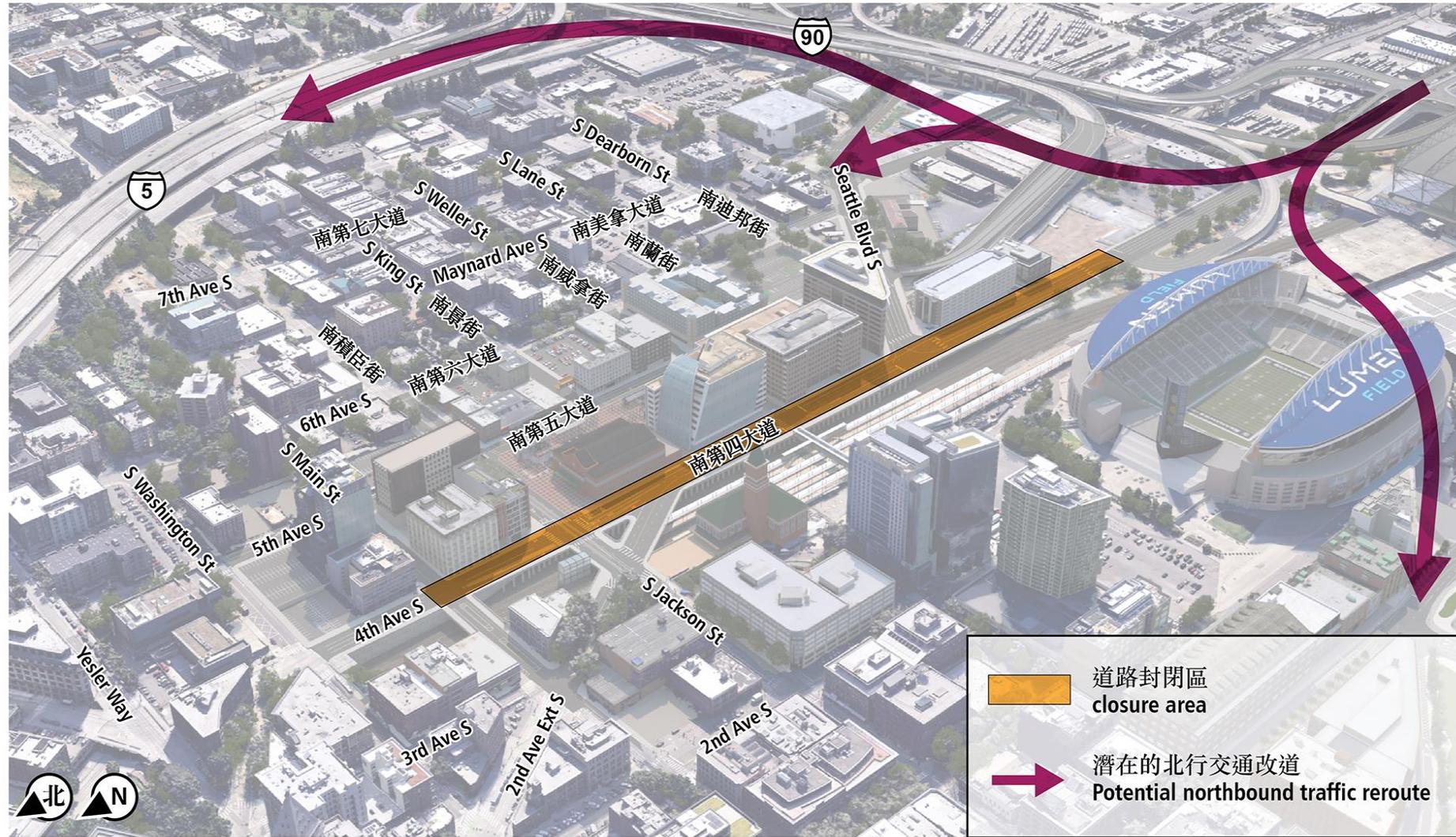
- 建议在 Main Street 添加额外的工车车辆进出通道位置
- 靠近 BNSF 铁路，与现有挡土墙冲突，极少可用空间
- 未纳入设计中





### 全面封闭路面交通

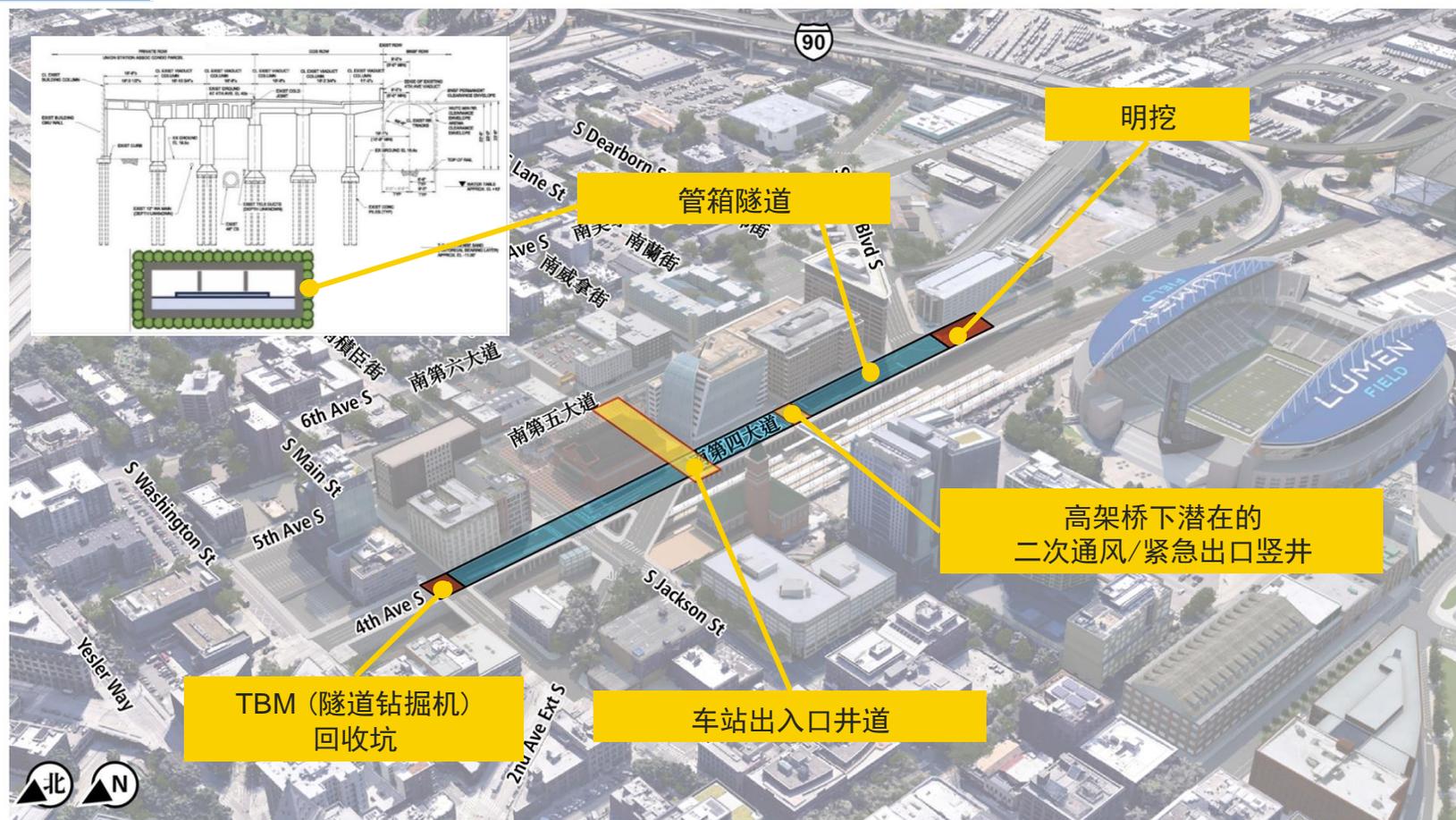
- 建议全面封闭第四大道长达四年
- 可以将整体施工工期缩短三年半
- 可能会导致进入 CID 唐人街/国际区和 Pioneer Square 社区的交通量和公车绕道量大幅增加
- 部分交通可以绕道至区域交通设施例如 I-5 和 SR 99
- 未纳入设计中





### 管箱

- 史无前例：长度将超过迄今为止这种施工方法所达到的长度，构成巨大风险
- 有可能避免拆除第四大道高架桥，并将施工工期缩短四年
- 车站需要非常深，而且将是一个只有升降机的车站出入口
- 至少部分高架桥仍需要重建以容纳垂直施工竖井
- 未纳入设计中



# 其他第四大道浅层改良想法

改良想法	发现	包括在环境影响报告书草案 (DEIS) 的设计中
在不拆除现有高架桥的情况下建造隧道站	<ul style="list-style-type: none"> <li>在高架桥下方建造的低净空，需要的专用低净空施工设备机器可能会降低生产力</li> <li>高架桥下方的繁忙轻轨站所需的保养或维修带来潜在挑战</li> </ul>	否
带有天篷的保留切割式车站	<ul style="list-style-type: none"> <li>可能不被视为露天车站</li> <li>不可能为新高架桥提供必要的结构支撑，也无法透过分阶段施工来维持部分路面交通</li> <li>需要乘客从月台下层离开车站</li> </ul>	否
地面站，避免地下施工	<ul style="list-style-type: none"> <li>没有足够的空间来提供通风设施和紧急出口楼梯</li> <li>需要进行地下施工，以便提供进出月台的乘客流通</li> <li>不能够为新高架桥提供必要的结构支撑并提供分阶段施工以维持部分路面交通</li> <li>可能需要 BNSF 火车轨道旁的防撞墙，从而增加了成本和复杂性</li> </ul>	否
输送带	<ul style="list-style-type: none"> <li>是承包商经常使用的标准行业惯例；已经可能被使用（不会节省任何额外的时间）</li> </ul>	未来阶段确定
多班制	<ul style="list-style-type: none"> <li>目前的施工假设施工活动以每周 6 天、每天 10 小时进行，而地下隧道内施工以每周 7 天、每天全天候 24 小时进行。额外班制将很难实现。</li> <li>任何额外的班次和工期节省将适用于任何 CID 唐人街/国际区的方案</li> </ul>	未来阶段确定

# 第四大道浅层方案 建构定序和方法



### 建构定序和方法

#### 建筑施工活动

- 3 个阶段，跨越 10 至 12 年
- 活动包括从改良过程中可以纳入设计的想法



■ 建筑范围

建设年份



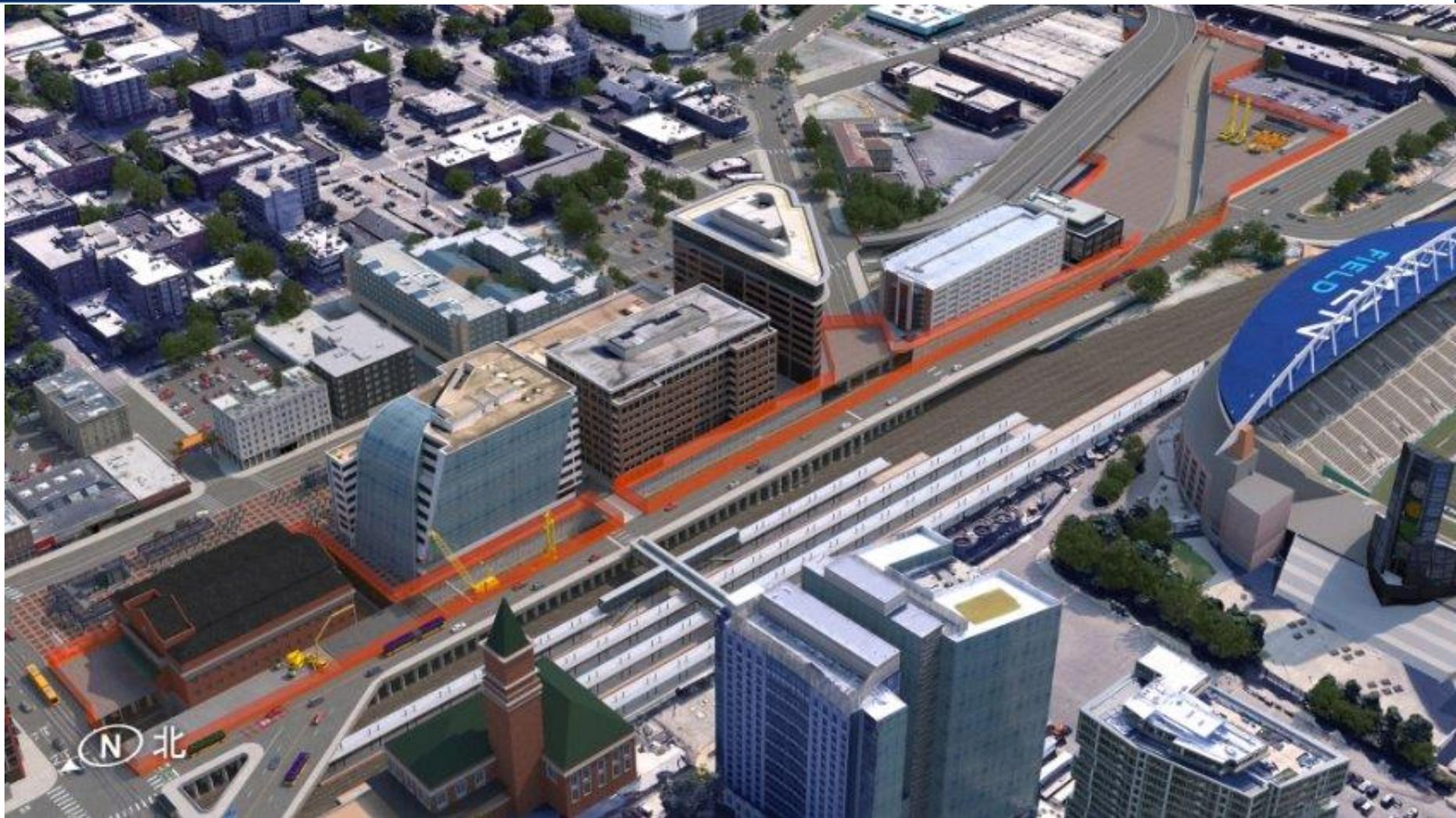


### 建构定序和方法

第一阶段：I-90 至南积臣街，南第四大道东侧

1. 拆除南第四大道高架桥
2. 明挖回填隧道
3. 兴建新的永久南第四大道高架结构和道路

预计这阶段需要大约两年的时间。



建设年份

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

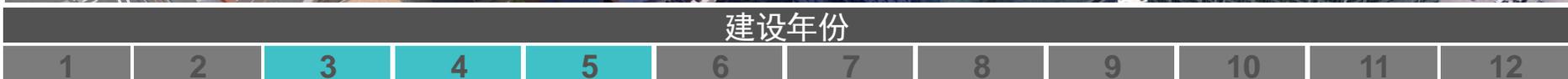
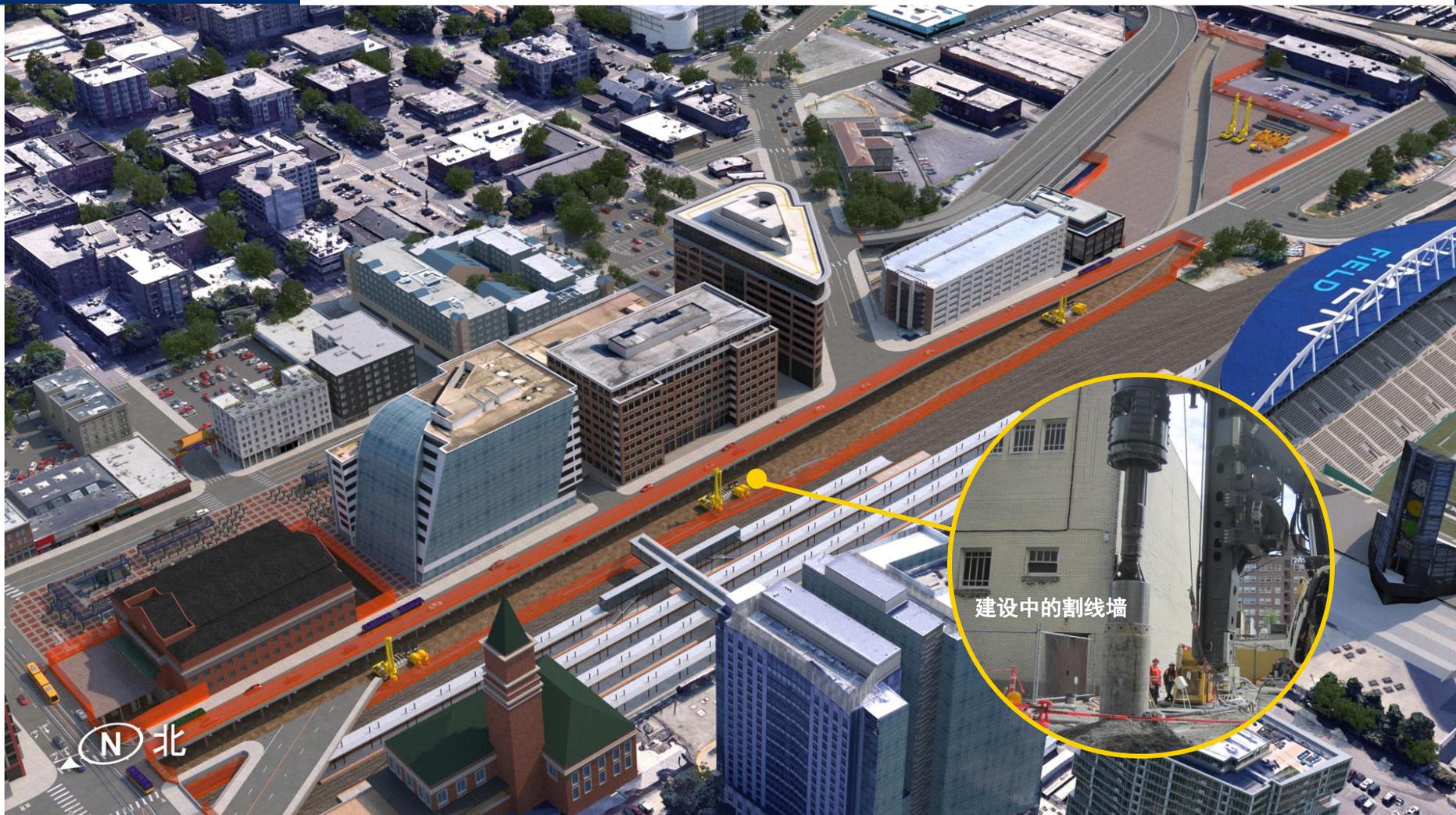


### 建构定序和方法

第二阶段：I-90 至南积臣街，南第四大道西侧

1. 拆除南第四大道高架桥
2. 明挖回填隧道
3. 兴建新的永久南第四大道高架结构和道路
4. 就地保护或重新安置和更换地下污水管道
5. 开挖在新第四大道南高架桥下的车站和隧道

预计这阶段需要大约三年的时间。





### 建构定序和方法

#### 第三阶段：南积臣街至 S Main 街

1. ICON 公寓大楼的临时甲板
2. 拆除 BNSF 火车轨道上的 S Main 街桥梁
3. 拆除南第四大道高架桥
4. 拆除 BNSF 火车轨道附近的挡土墙系统
5. 明挖回填隧道
6. 兴建新的永久南第四大道高架结构和道路
7. 重建位于南第四大道以东的南积臣街大桥

预计这阶段需要大约四年的时间。



建设年份

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

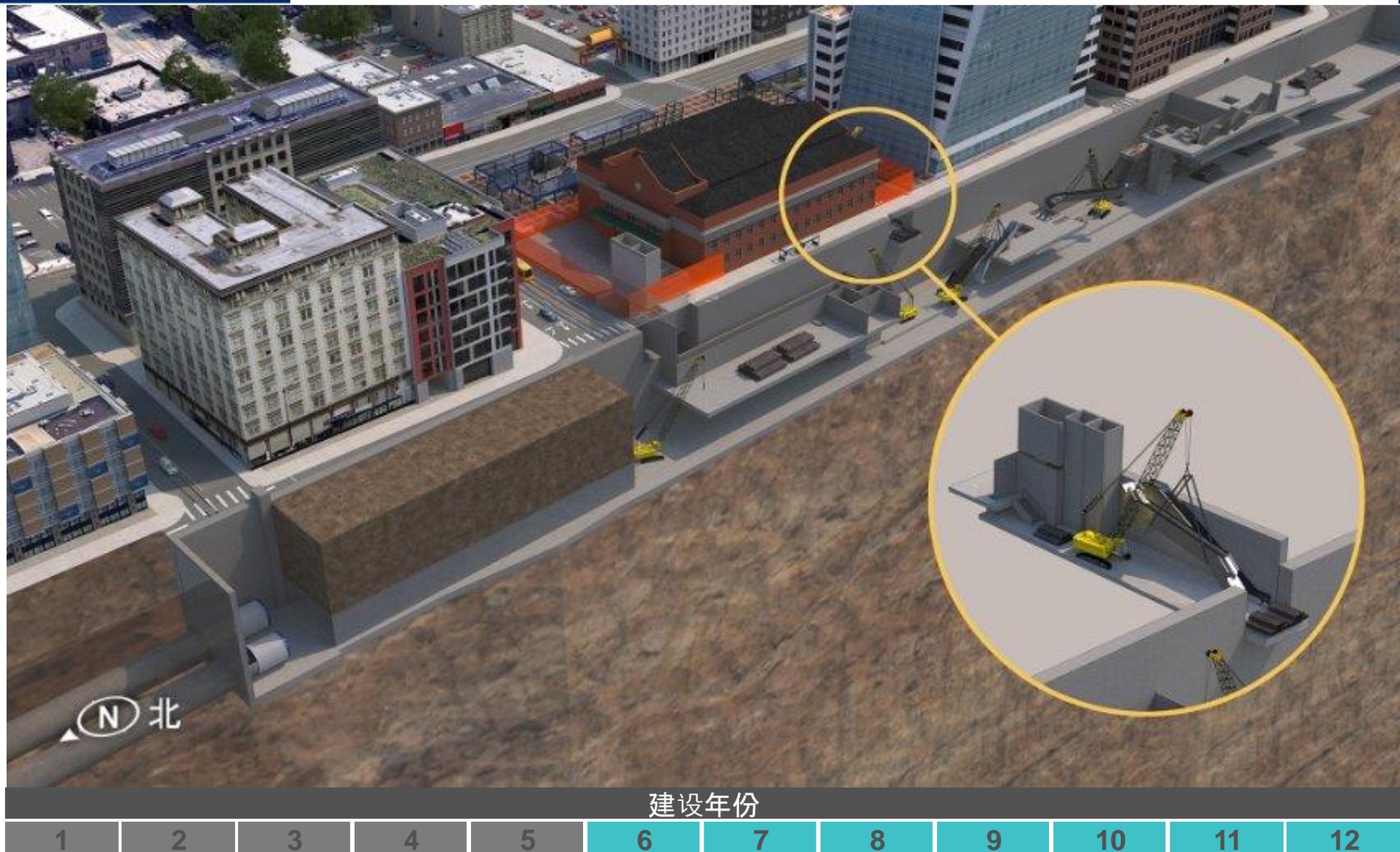


### 建构定序和方法

#### 第四阶段：车站建设

1. 车站月台、扶手电梯、电梯和车站出入口
2. 与现有 CID 国际区/唐人街车站的地下客运连接隧道
3. 轨道、讯号、机械和电动系统
4. 施工完成

预计这阶段需要大约五至七年的时间，并将与第三阶段重叠。





### 建构定序和方法

#### 第四阶段：车站建设

1. 车站月台、扶手电梯、电梯和车站出入口
2. 与现有 CID 国际区/唐人街车站的地下客运连接隧道
3. 轨道、讯号、机械和电动系统
4. 施工完成

预计这阶段需要大约五至七年的时间，并将与第三阶段重叠。



车站出入口

通风设施的位置和设计是进一步研究工作的一部分，如果要推进这方案，可以对这设施进行优化。

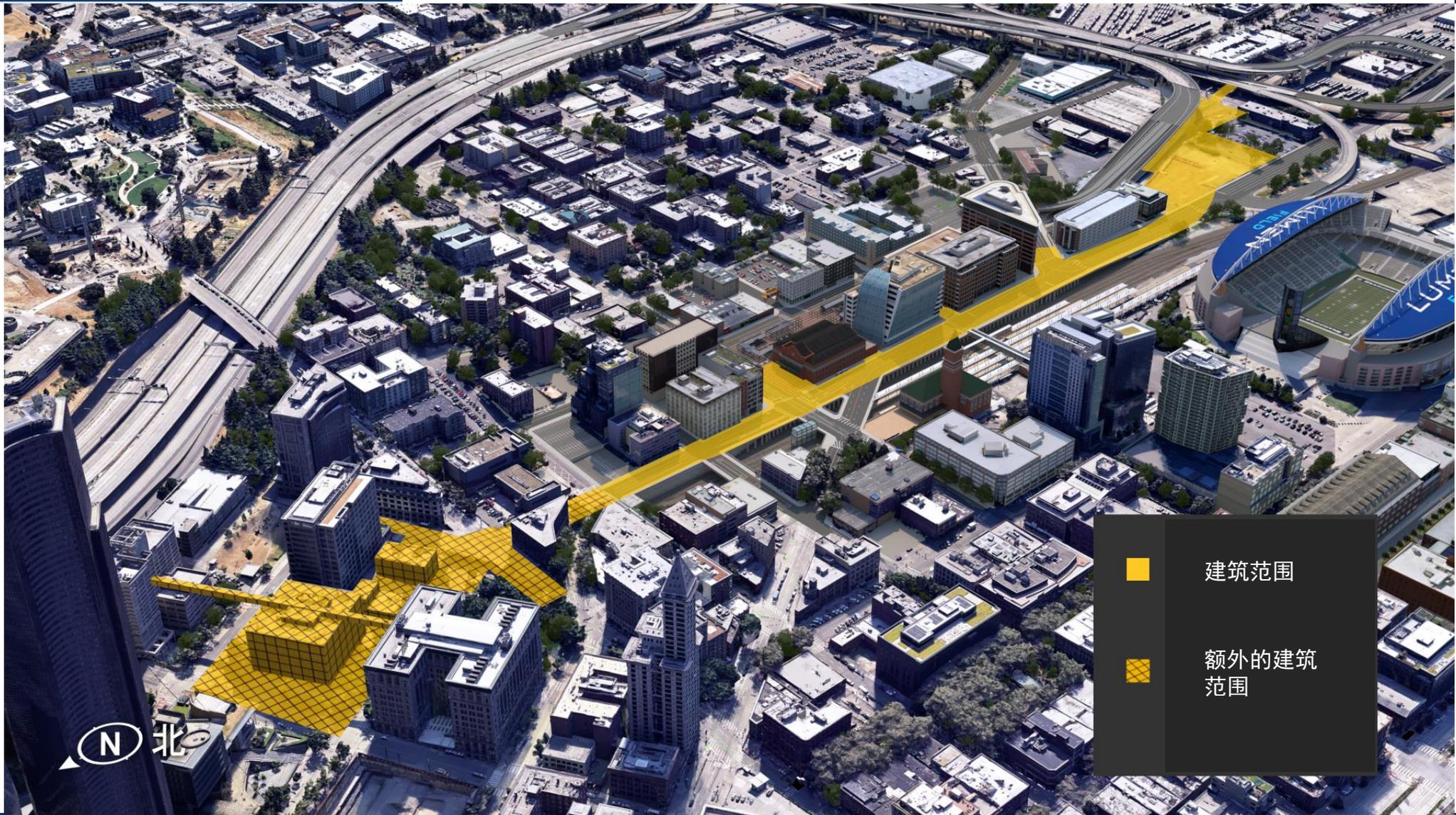




其他额外主要工作包括：

- S Main 街与 Jefferson 街之间的明挖回填隧道
- 重建 S Main 街与 Jefferson 街之间 BNSF 火车轨道附近的挡土墙
- 重建 Yesler Way 桥梁 (BNSF 火车轨道上的 S Main 街桥梁不会拆除和重建)

这些工作将在第三阶段进行，其施工时间与第四浅层方案第三阶段的施工时间相约。



# 总结

- **迪邦街首选方案**预计需要大约 **6 - 7 年**的时间来建设，数量有限的施工工期驱动因素（天然气管道、Seattle Blvd 和第六大道）
- **第五大道浅层对角式站方案**预计需要大约 **5 - 6 年**的时间来建设，施工工期驱动因素包括优先考虑减少业务转移、尽量减少对历史建筑的影响并避免对具历史性的中华门作出影响
- **第四大道浅层和更浅层方案**预计需要 **10 - 12 年**的时间来建设，施工工期驱动因素包括施非常有限的施工通道进出口、靠近 BNSF 铁路、土壤条件较差、复杂的地下基础结构等
  - 咨询了独立专家，以制定进一步减少施工工期和影响的想法
  - 对想法进行了审查和整合，以减少工期和社区影响（纳入环境影响报告 EIS草案设计的想法最终未能减少总体施工工期）
  - 想法之一的完全关闭南第四大道可能会将施工工期缩短多达 **3.5 年**，但会导致当地和区域内的交通绕道大幅增加，从而增加社区影响
  - 改良想法并未解决与邻近 BNSF 铁路相关的施工工期风险

# 成本驱动因素与风险：第四大道浅层

- **施工工期风险：**
  - 由于严格的安全要求和在繁忙的 BNSF 铁路主线轨道附近施工的其他限制，有进一步延长施工期限（超过 10 至 12 年）的风险；延误可能会影响整个 BLE 项目进度
- **工作范围增长：**
  - 重建第四大道高架桥是额外工作范围
- **施工复杂性：**
  - 在繁忙的 BNSF 铁路主干线轨道旁和上方进行施工
  - 由于缺乏施工通道进出口，同时又要维持该南第四大道受限区域的交通和行人通道，导致施工定序复杂
  - 施工期间维持交通和社区通道
- **市场状况：**
  - 该工作的风险状况将限制竞争并增加成本加价
  - 隧道站橋樑結構施工經驗及隧道施工經驗可能影響競爭

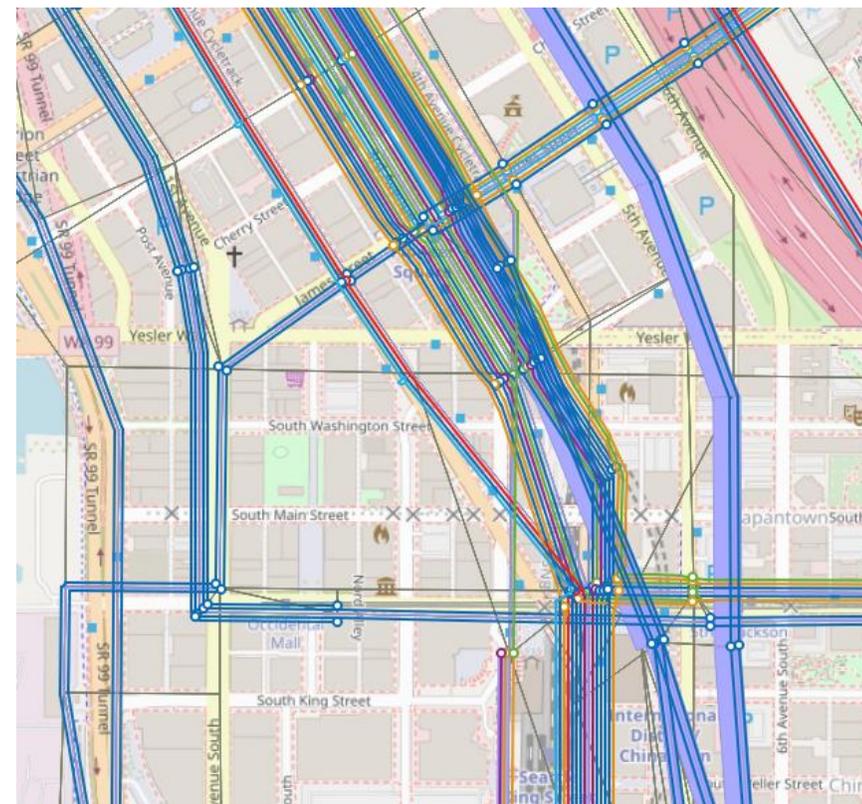
**最大限度地提高区域和  
当地联系交通方式**

# 最大限度地提高区域和当地联系交通方式

- 开发乘客量评估，以了解不同方案之间本地和区域交通旅程的差异
- 评估区域和当地交通旅程的差异（检查样本旅程、更新旅程时间并评估旅程可能有何不同以及谁会经历这些差异）
- 透过南部市中心枢纽和 BLE 规划流程改善行人和大众运输通道
- 探索车站和转乘路径的改进，以改善通道和乘客体验
- 即将推出：制定寻路和标志建议，以提高系统和车站出入通道的易读性

# 客流量建模背景

- 客流量建模提供了系统和车站使用的**潜在规模和运用程度**
- 西雅图核心区的大量交通选择使得建模结果对微小变化产生高度敏感（例如车站出入时间）
- 建模不能预测乘客个人行为表现（例如，乘客根据许多不同的因素选择对他们有意义的旅程选择

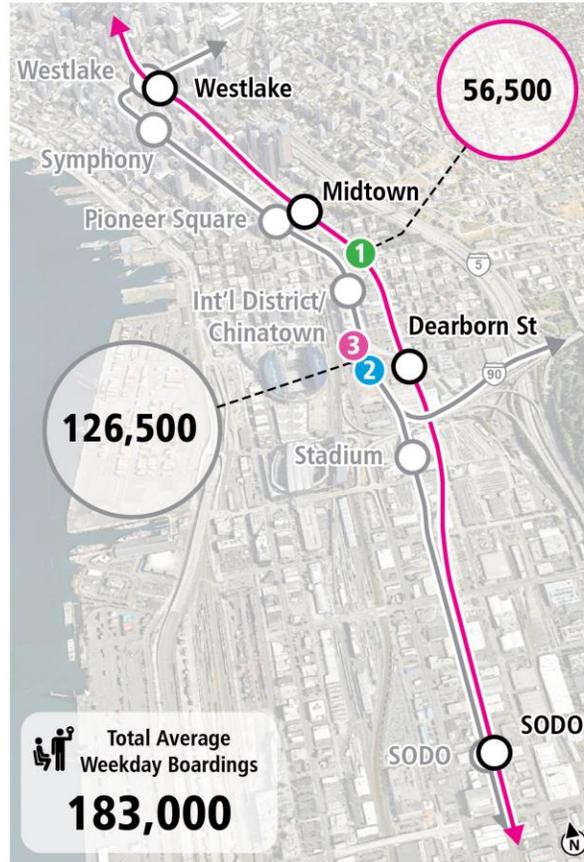


客流量模型中的交通网络范例

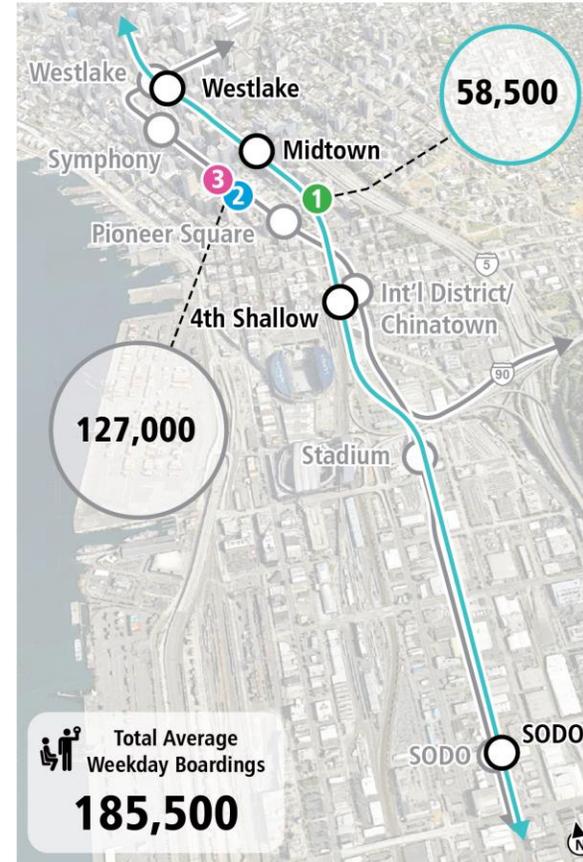
# 客流量建模结果：2046

## Westlake 和 SODO 之间的整体 Link 登车量

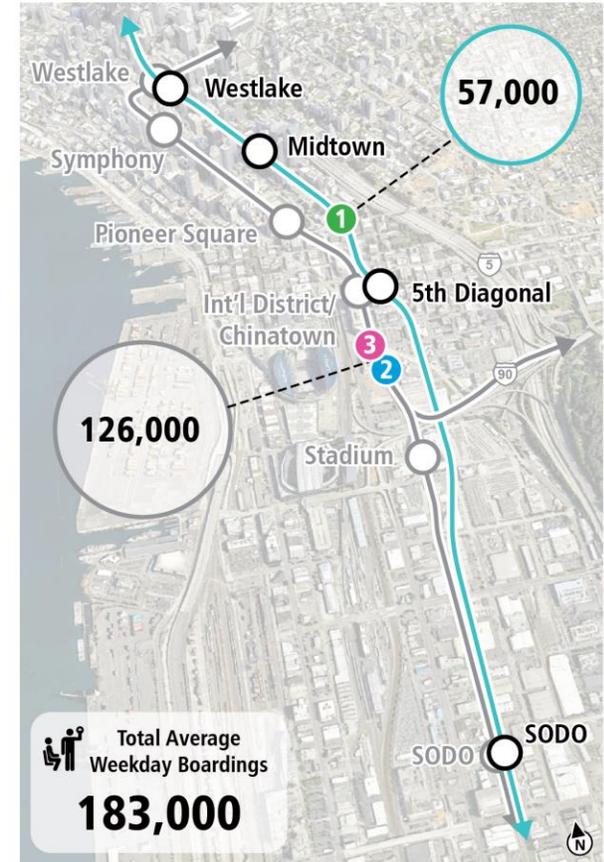
各方案之间类似



迪邦街首选方案



第四大道浅层方案



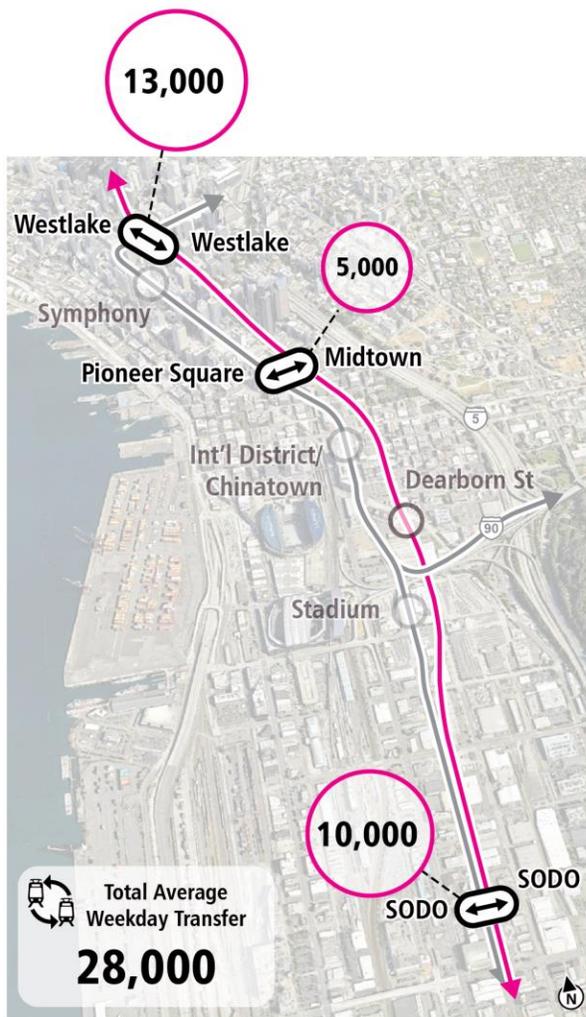
第五大道浅层对角式站方案

# 客流量建模结果：2046

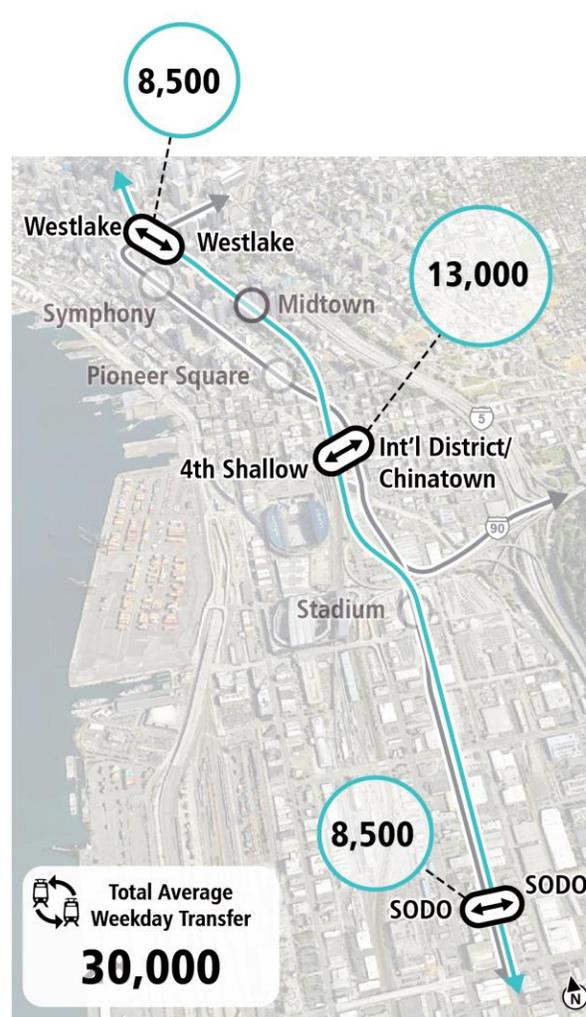
## Link - Link 转乘

不同方案之间的平均工作日总转乘量相似

- 在迪邦街首选方案和第五大道浅层对角式站方案中，更多人选择使用 Westlake 站和 SODO 站转乘
- 在其方案中，更多人选择使用 CID 唐人街/国际区车站转乘



迪邦街首选方案



第四大道浅层方案

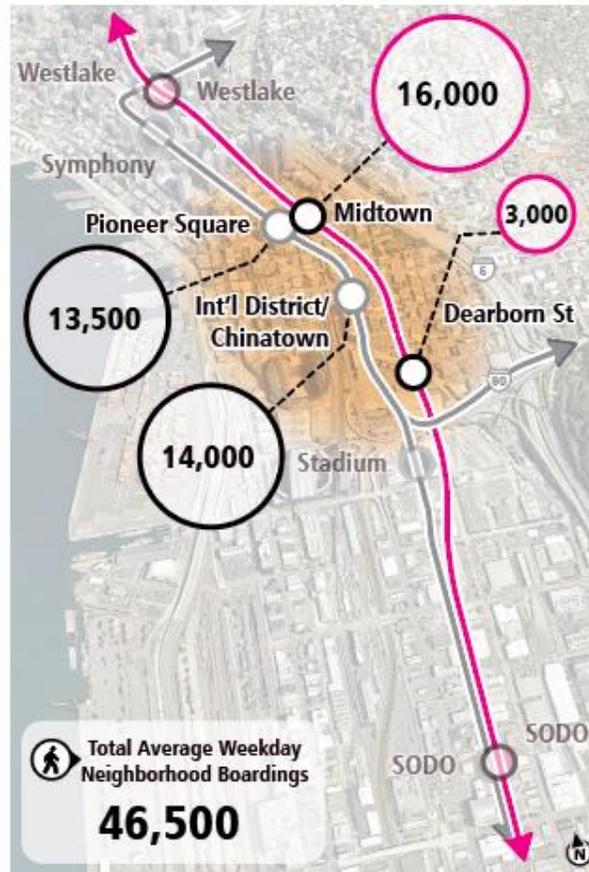


第五大道浅层对角式站方案

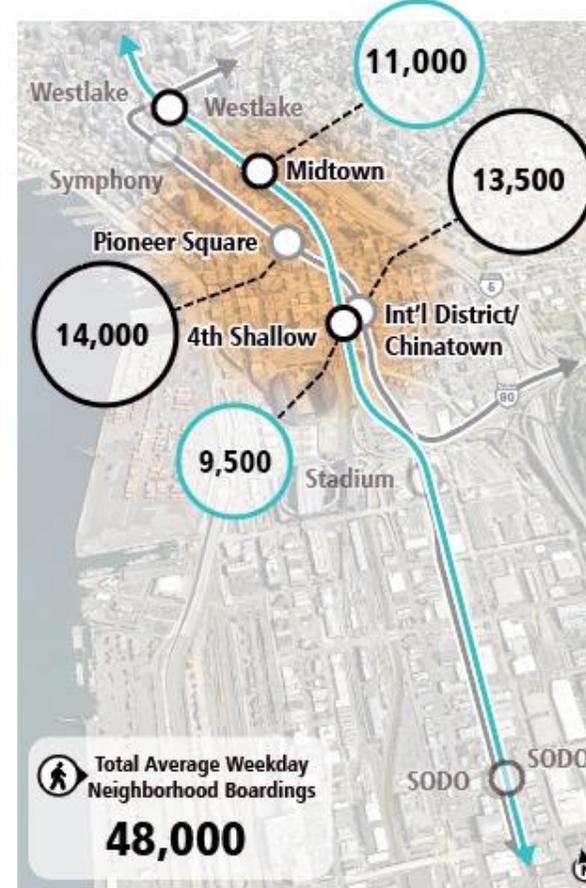
# 客流量建模结果：2046

## CID 唐人街/国际区和 Midtown 车站的附近社区登机车量

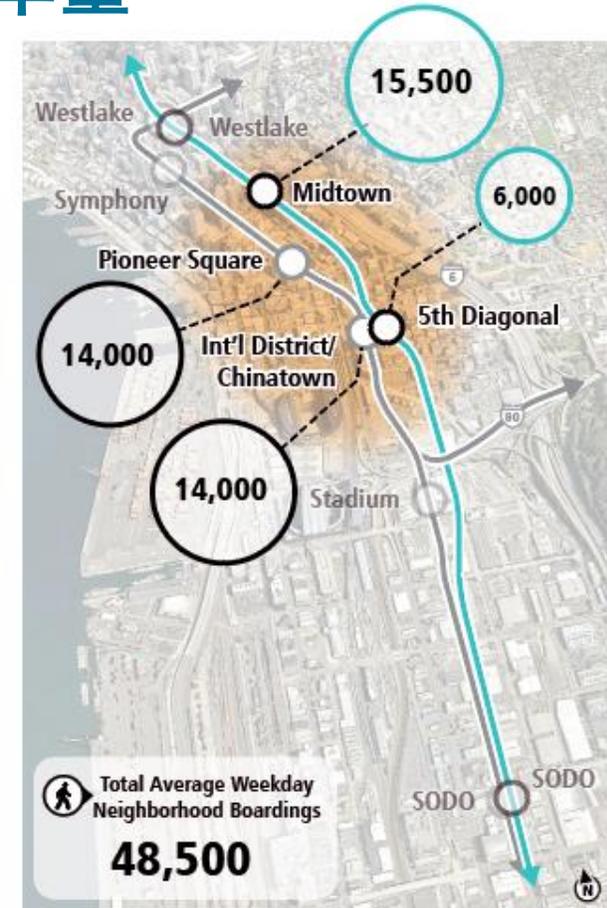
方案之间类似，选择在第四大道和第五大道方案的登车率稍高（可能是由于市中心商业区的人转移选择的登车地点）



迪邦街首选方案



第四大道浅层方案



第五大道浅层对角式站方案

# 地区和当地旅程时间

	迪邦街 (首选方案)	第四大道浅层*	第五大道浅层 (对角式)
<b>区域目的地之间的旅程时间 (分钟) :</b>			
庆喜公园到 SeaTac 机场	45	44	43
唐人街/国际区图书馆到 SeaTac 机场	47	53	52
胡进培社区花园到 SeaTac 机场	52	48	47
Occidental Square 到 SeaTac 机场	50	52	53
Bellevue Transit Center 到 SeaTac 机场**	70	65	66
Kent (Sounder) 到 South Lake Union	57	55	59
SeaTac 机场到 Harborview Medical Center (医疗中心)	54	54***	54***
SeaTac 机场到 Swedish Hospital (医院)	63	59***	59***

\*采取 CID 唐人街/国际区中的第四大道浅层配置。更浅层的配置将节省约一分钟。

\*\* 乘客还可以从 Bellevue Transit Center 搭乘 STRIDE BRT 前往 SeaTac 机场, 需 44-49 分钟。

\*\*\* 乘客如果不想步行或从 Midtown 车站搭乘金县巴士, 也可以在未来的 CID 唐人街/国际区车站下车, 然后搭乘西雅图街车前往 Harborview 医疗中心 (总共 68-69 分钟) 或 Swedish 医院 (总共 70 -72 分钟)

# 步行到最近的 1 号线车站\*：

0-5 分钟

6-10 分钟

11+ 分钟

	迪邦街 (首选方案)	第四大道浅层	第五大道浅层 (对角式)
"庆喜公园"	4 分钟	3 分钟	2 分钟
"Little Saigon (小西贡)"	15 分钟	13 分钟	12 分钟
Yesler Terrace	9 分钟	13 分钟	12 分钟
Occidental Square	6 分钟	8 分钟	9 分钟
Lumen Field (体育场)	6 分钟	4 分钟	7 分钟
T-Mobile Park (体育场)	10 分钟	11 分钟	14 分钟
Central Library (中央图书馆)	7 分钟	2 分钟	2 分钟
Seattle City Hall (西雅图市政厅)	2 分钟	2 分钟	2 分钟
Harborview (医疗中心)	8 分钟	9 分钟	9 分钟
Virginia Mason (医疗诊所)	13 分钟	8 分钟	8 分钟
Fry Art Museum (博物馆)	9 分钟	8 分钟	8 分钟
Sounder 站	6 分钟	2 分钟	4 分钟
Amtrak 站	7 分钟	2 分钟	5 分钟
Colman Dock	10 分钟	8 分钟	8 分钟

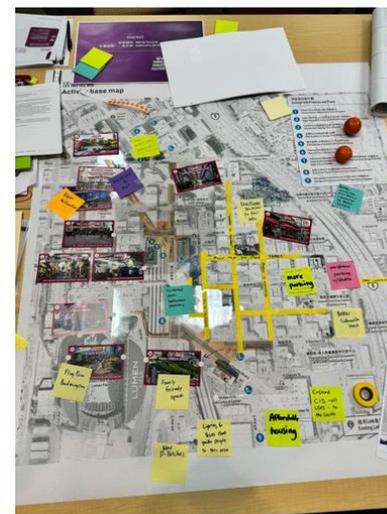
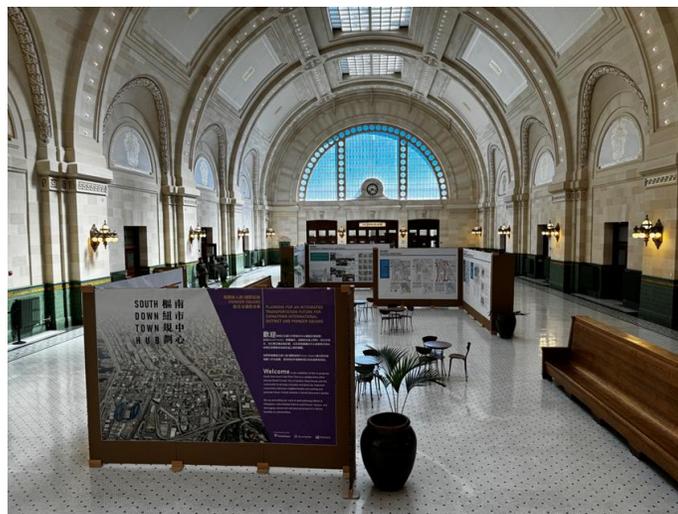
# SOUTH 樞南 DOWN 紐市 TOWN 規中 HUB 劃心

- ❑ Sound Transit、西雅图市、金县和社区合作制定一项可实施的计划。
- ❑ 透过一系列的参与，致力于对街道和公共空间的潜在投资进行愿景和优先排序，以帮助连接社区和区域交通模式。
- ❑ 建立并扩大过去社区为基础的计划以及并行项目和规划倡议。

# 我们目前处于规划过程中的阶段

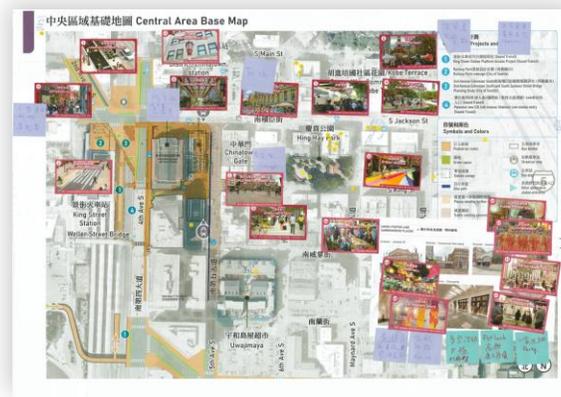
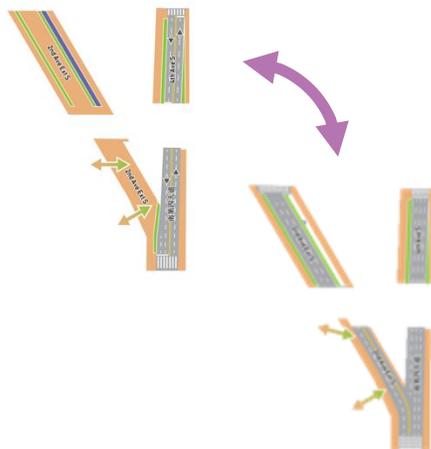
- 由西雅图市和 ST 组成的核心团队工作人员经常会面，以推进协调和规划内容，以及与金县的持续协调
- 社区参与总体概念和重点概念于 2024 年 9 月完成
- 目前正在推动由社区驱动概念的设计和机构间的协调
- 计划于 2025 年 3 月为研讨会三更新并扩展展览，以改良的设计向社区报告

2023 年 11 月	2024 年 2 月	2024 年 7 月	2025 年 3 月	2025 年待定
<b>现场咨询会</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 回答提问</li> <li>• 社区主题</li> </ul>	<b>研讨会一</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 远景计划</li> <li>• 制定社区和车站连接的整体概念</li> </ul>	<b>研讨会二</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 特定区域的机会与问题</li> <li>• 评估连接和地点的概念</li> </ul>	<b>研讨会三</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 特定区域的细化概念</li> <li>• 确认连接和地点的概念</li> </ul>	<b>研讨会四/五</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 将项目概念组合并确定优先顺序</li> <li>• 制定并认可计划</li> </ul>



# 外展和参与

- 迄今为止，在规划过程中已取得近 1000 次浏览量
- 举办了 15 场现场活动，其中包括 3 场大型公共活动以及 12 次与社区团体的会议
- 涵盖 2024 年夏季举办的研讨会一和二概念的线上调查
- 涵盖规划背景和研讨会一回馈的展览于 2024 年 7 月在联合车站大厅启动；将保持开放并于 2025 年 3 月更新



150 位与会者参加启动现场咨询会

210 位研讨会参与者

170 位参与者参加研讨会和社区会议

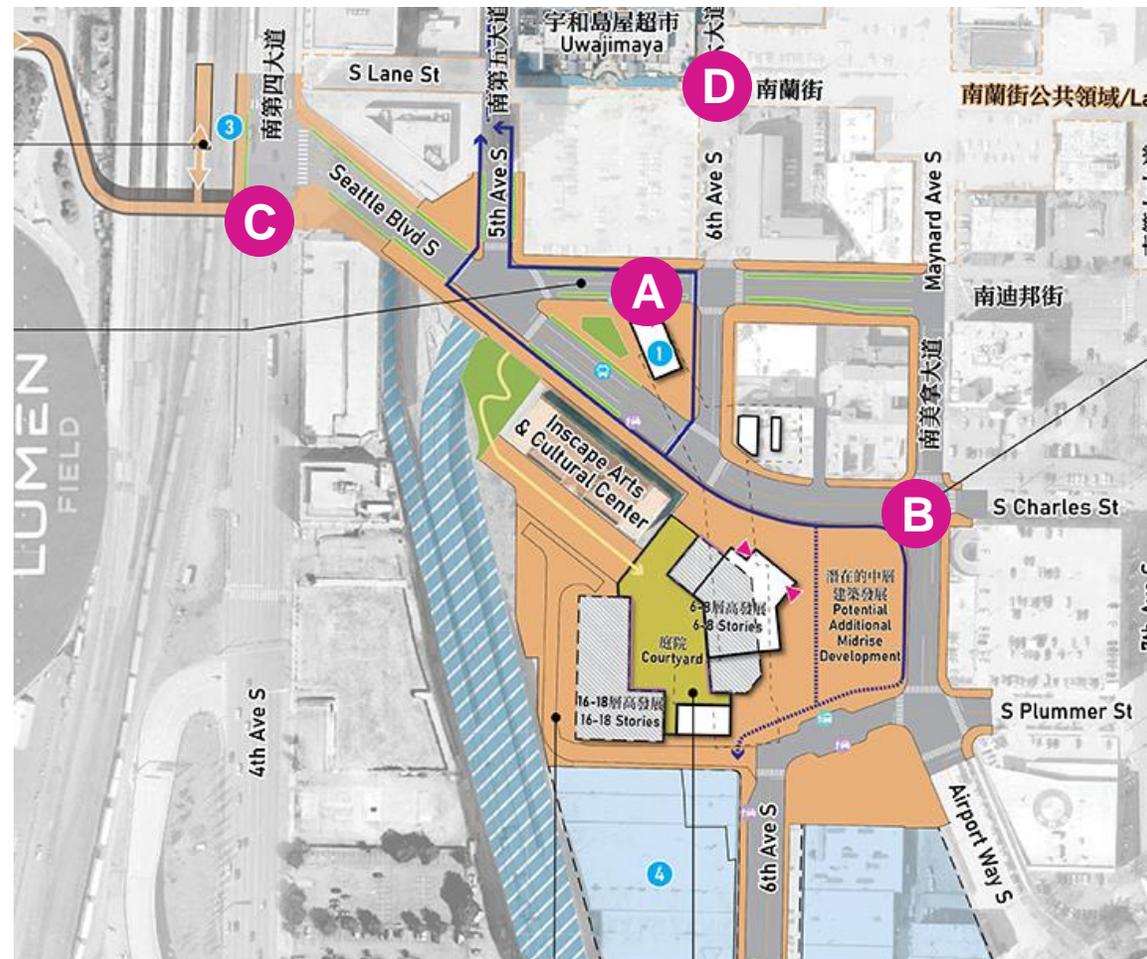
463 人完成了第一份线上调查

# 前往车站的通道

评估不同的设想，透过南市中心枢纽\*和非机动车通行津贴改善交通和流动性。

CID 唐人街/国际区迪邦街车站包括：

- A** 迪邦街收窄并缓行交通
- B** 收窄并重新调整 Seattle Boulevard
- C** 往 Sounder 的新通道和跨越 BNSF 铁路
- D** 通过走廊和地点改进的无障碍通道



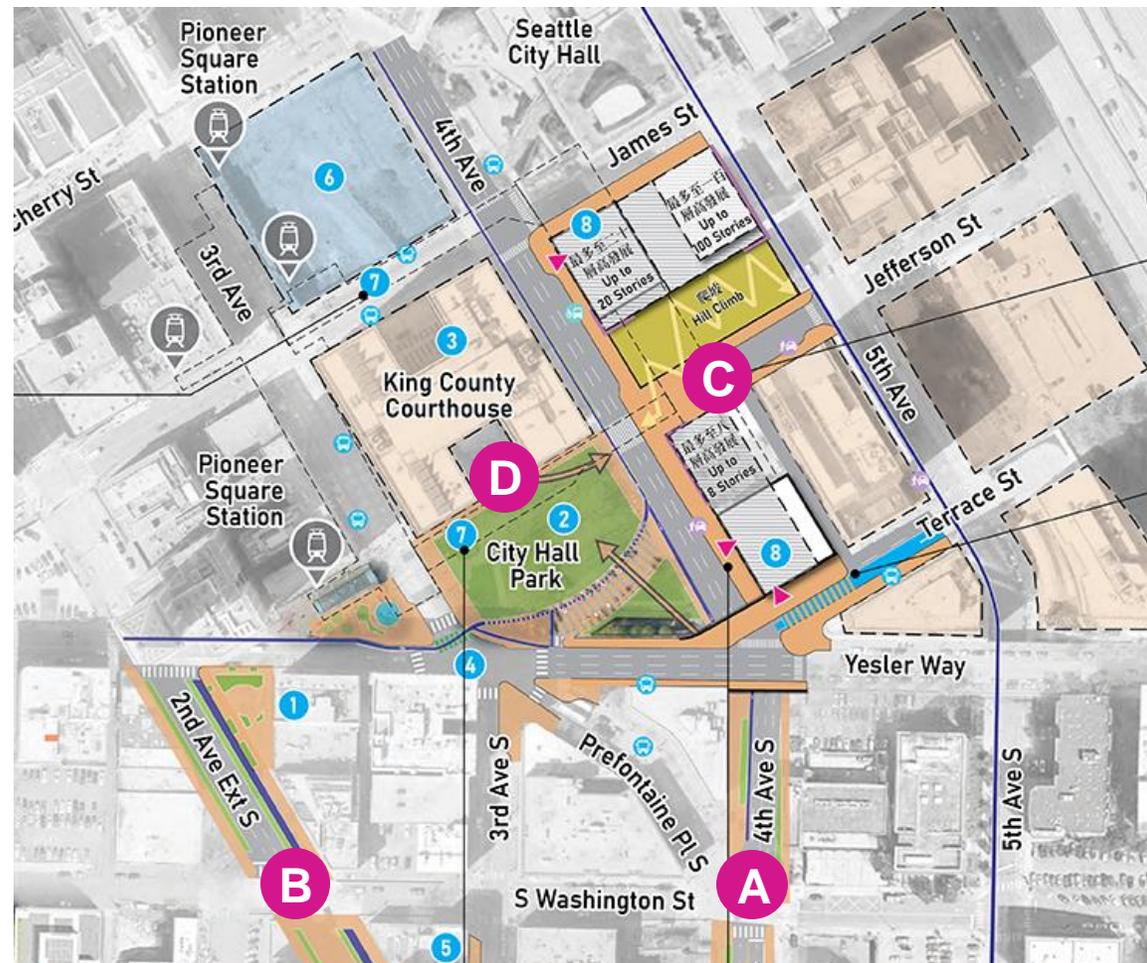
南市中心枢纽研讨会二的代表性图片。  
根据社区反馈正在进行改良。

# 前往车站的通道

评估不同的设想，透过南市中心枢纽\*和非机动车通行津贴改善交通和流动性。

Midtown James Street 车站包括：

- A** 第四大道沿线街道走廊改进
- B** 2nd Avenue Ext 的主要行人改善工程
- C** 车站附近的行人徒步区
- D** 与 City Hall Park 改善项目相结合



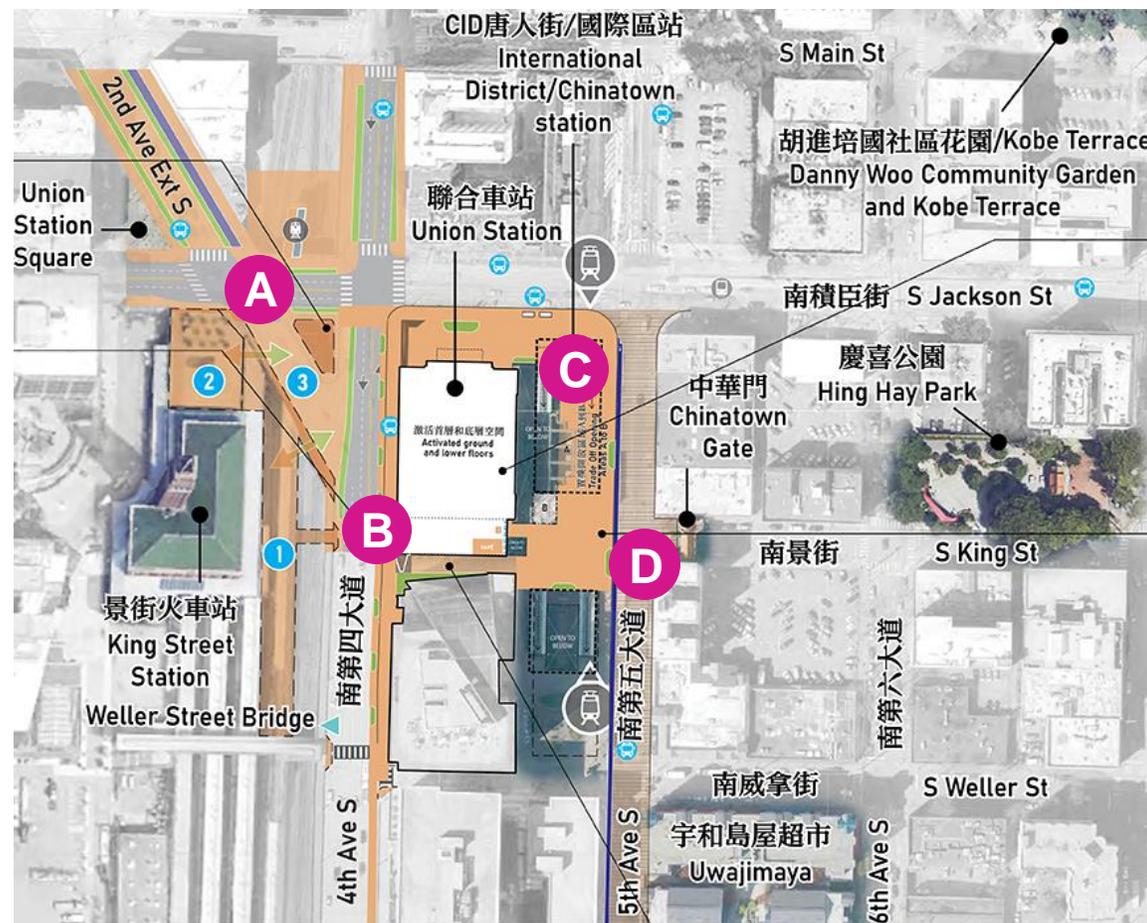
南市中心枢纽研讨会二的代表性图片。  
根据社区反馈正在进行改良。

# 前往车站的通道

评估不同的设想，透过南市中心枢纽\*和非机动车通行津贴改善交通和流动性。

联合车站周围\*\*，包括：

- A** 第四大道/2nd/积臣街十字路口的大型改进
- B** 第四大道和景街的十字路口改进
- C** 现有 Link 车站的广场改进
- D** 第五大道沿线的行人改善措施



南市中心枢纽研讨会二的代表性图片。  
根据社区反馈正在进行改良。

\*南市中心枢纽规划是 Sound Transit、西雅图市和金县之间的合作伙伴项目

\*\*靠近现有的国际区/唐人街站和 BLE CID 唐人街/国际区第四大道和第五大道方案

# 车站内的通道 CID 唐人街-国际区 (迪邦街)

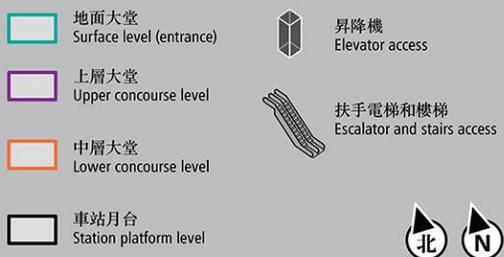
月台和出入口向北移，  
更靠近 CID 唐人街/国际区

所有地点均设有冗余升降机，  
以提高可靠性

升降机从入口直达月台，  
尽量缩短行进距离

Paratransit 辅助客运系统和 ADA -  
直接在车站出入口附近上车和下车

车站深度从 115 英尺减少  
至 85 英尺



以上圖表展示車站的設計和構造並非按比例繪製，目的只僅供參考和說明目的。  
車站建築和景觀設計尚未完成。  
Diagrams are an approximate representation of station configuration for illustrative purposes only. Station architectural and landscape design is not completed.

基于设计的概念水平，可能会发生改动。

# 车站内的通道 Midtown (James 隧道)

夹层之间的  
直接地下转乘通道\*

升降机从入口直达月台，  
尽量缩短行进距离

有机会改善 James 和 3rd  
的现有出入口

"所有地点均设有  
冗余升降机，  
以提高可靠性"

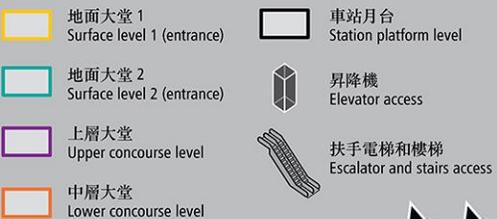
探索让乘客更快转乘的方法

从第四大道和  
Terrace街/Yesler  
Way出入口

新连接为现有北行月台  
增加了升降机冗余

Paratransit 辅助客运系统和 ADA —  
直接在车站出入口附近上车和下车

基于设计的概念水平，可能会发生改动。



以上图表展示车站的设计和构造并非按比例繪製，目的只供参考和說明目的。  
車站建築和景觀設計尚未完成。  
Diagrams are an approximate representation of station configuration for illustrative  
purposes only. Station architectural and landscape design is not completed.

# 車站內的通道 Midtown (Jefferson 隧道)

夹层之间更直接的地下转乘通道\*

升降机从入口直达月台，  
尽量缩短行进距离

所有地点均设有  
冗余升降机，  
以提高可靠性

探索让乘客更快转乘的方法

从第四大道和  
Terrace 街/Yesler  
Way 出入口

通过现有车站 Yesler Way 入口  
通往新车站的无障碍通道

Paratransit 辅助客运系统和 ADA –  
直接在车站出入口附近上车和下车

基于设计的概念水平，可能会发生改动。

-  地面大堂 1  
Surface level 1 (entrance)
-  地面大堂 2  
Surface level 2 (entrance)
-  上层大堂  
Upper concourse level
-  中层大堂  
Lower concourse level
-  车站月台  
Station platform level
-  升降机  
Elevator access
-  扶手电梯和楼梯  
Escalator and stairs access



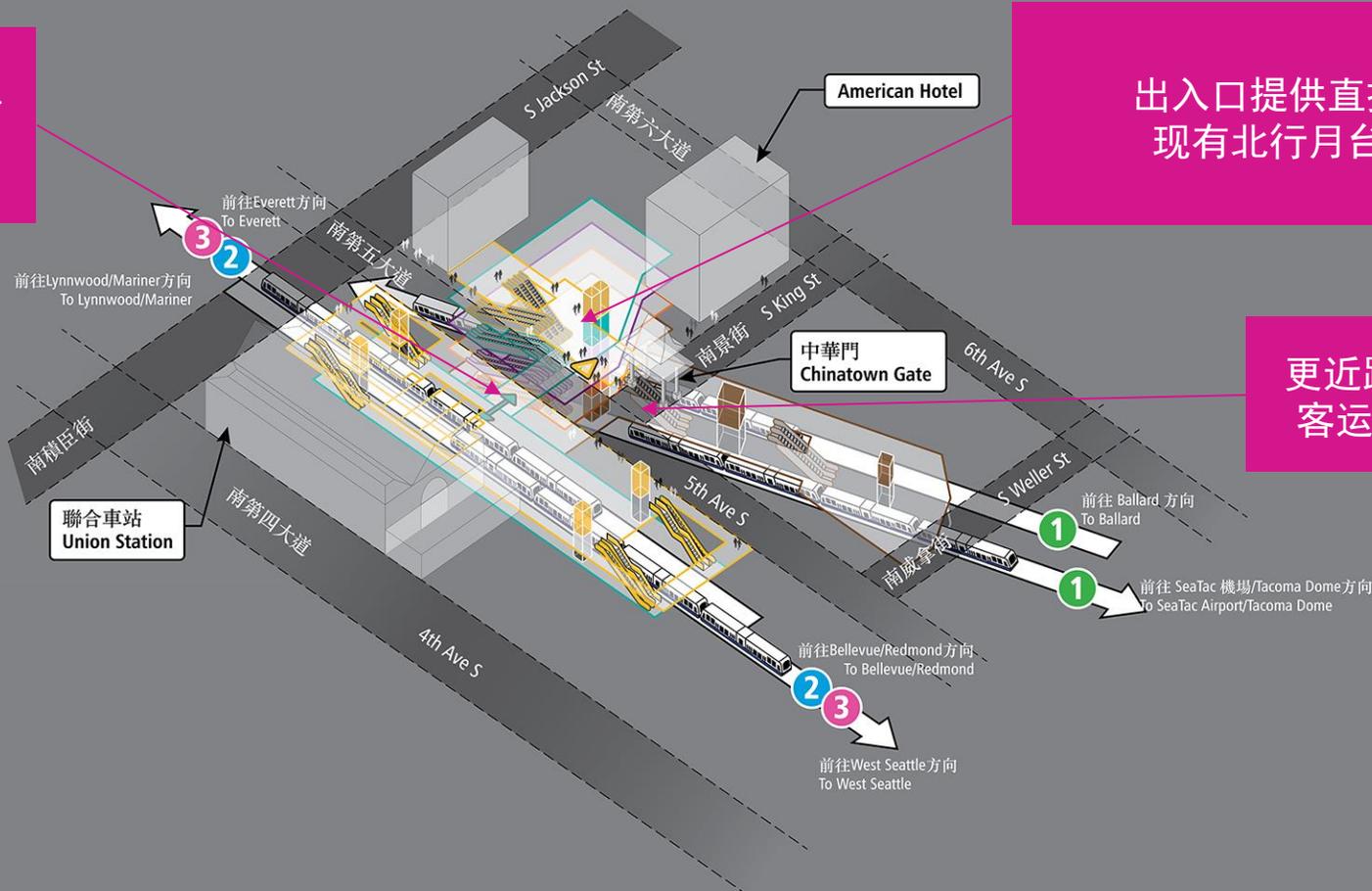
以上圖表展示車站的設計和構造並非按比例繪製，目的只僅供參考和說明目的。  
車站建築和景觀設計尚未完成。  
Diagrams are an approximate representation of station configuration for illustrative  
purposes only. Station architectural and landscape design is not completed.

# 车站内的通道 CID 唐人街/国际区第五大道浅层对角式站

靠近 1 号线和 2/3 号线之间的转乘

出入口提供直接冗余电梯通往  
现有北行月台和新车站大厅

更近距离的 Paratransit 辅助  
客运系统和 ADA 接送服务



- 地面大堂 (出入口)  
Surface level (entrance)
- 地下層 1  
Basement level 1
- 地下層 2  
Basement level 2
- 地下層 3  
Basement level 3
- 地下大堂  
Concourse level
- 車站月台  
Station platform level
- 升降機  
Elevator access
- 扶手電梯和樓梯  
Escalator and stairs access

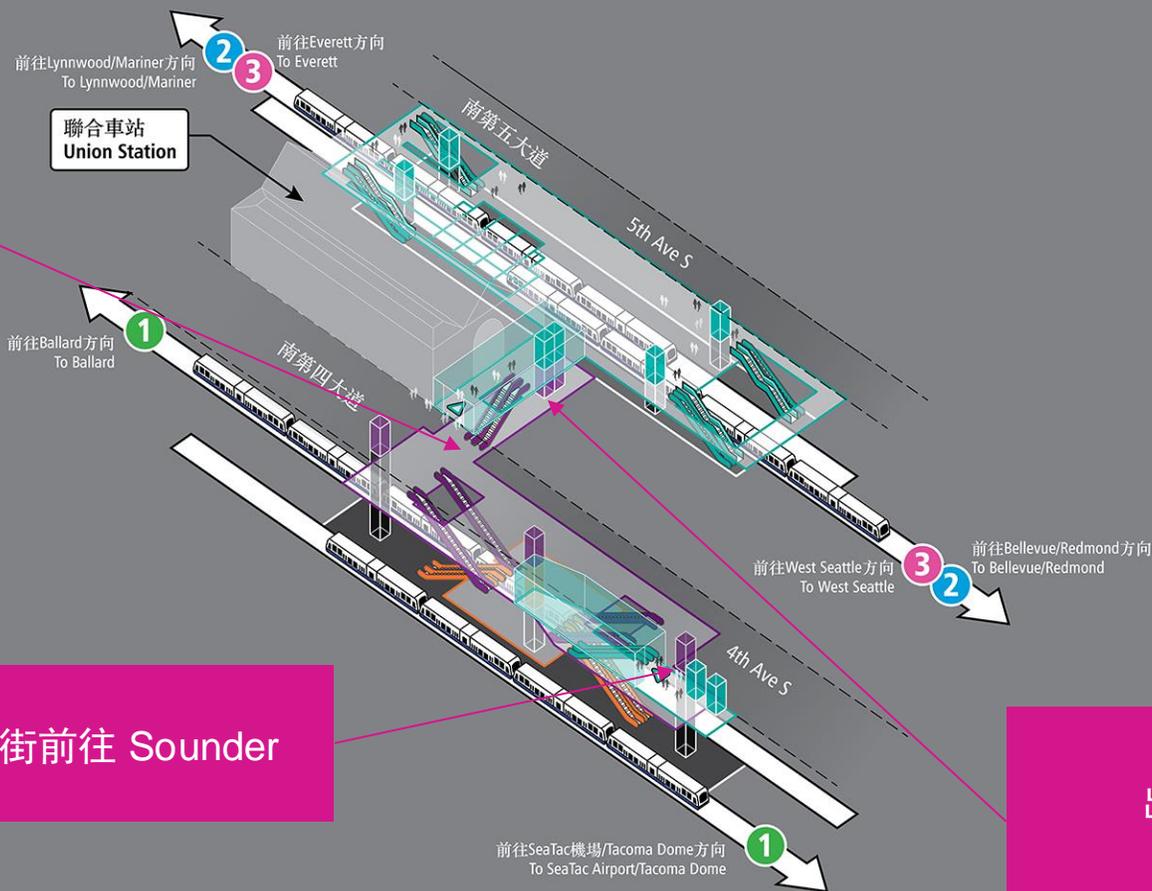


以上圖表展示車站的設計和構造並非按比例繪製，目的只僅供參考和說明目的。  
車站建築和景觀設計尚未完成。  
Diagrams are an approximate representation of station configuration for illustrative purposes only. Station architectural and landscape design is not completed.

基于设计的概念水平，可能会发生改动。

# 车站内的通道 CID 唐人街-国际区第四大道浅层

靠近 1 号线和 2/3 号线  
之间的转乘



经过威拿街前往 Sounder

出入口提供直接冗余电梯  
通往现有南行月台

基于设计的概念水平，可能会发生改动。

-  地面大堂  
Surface level (entrance)
-  上层大堂  
Upper concourse level
-  中层大堂  
Lower concourse level
-  车站月台  
Station platform level
-  升降機  
Elevator access
-  扶手電梯和樓梯  
Escalator and stairs access

以上圖表展示車站的設計和構造並非按比例繪製，目的只供參考和說明目的。  
車站建築和景觀設計尚未完成。  
Diagrams are an approximate representation of station configuration for illustrative purposes only. Station architectural and landscape design is not completed.

# 讨论和后续步骤

2016年



# 规划



## 2017年至2023年

### 备选方案研拟

- ✓ 2018年：初步选址
- ✓ 2019年：选址
- ✓ 2019年：委员会确定首选方案和其他备选方案

### 环境评审

- ✓ 2022年：公布WSBLE《环境影响报告草案》
- ✓ 2023年：委员会确认或修改首选方案

## 2024年至2026年

### 环境评审

2024年秋季：NEPA选址

2025年：公布BLE《环境影响报告草案》

公众咨询期

委员会确认或修改首选方案

2026年：公布BLE《环境影响报告终案》

委员会选择即将建设的项目

联邦决议纪录

公众参与

谢谢



 [soundtransit.org](https://www.soundtransit.org)

