

Ballard Link擴展項目

唐人街/國際區 (CID) 附加研究結果和 南市中心樞紐進展

系統擴展委員會

11/14/24



為什麼我們今天在這裡

- Ballard Link Extension 的唐人街/國際區 (CID) 附加研究
- 南市中心樞紐進展更新

今天沒有任何動議

議程

- I. 項目概述
- II. 唐人街/國際區 (CID) 附加研究結果
 - a. 施工方法及工期審查
 - b. 最大限度地提高區域和當地聯繫交通方式
- III. 南市中心樞紐進展
- IV. 討論 & 後續步驟

項目概述



Ballard Link擴展項目

- ✓ 包含在 Sound Transit 3 (Sound Transit 3 號議案) 選民核准的計劃中。
- ✓ 增加將近八英里的輕軌服務，包括僅通行新輕軌的市區隧道。
- ✓ 包括九個自 CID 唐人街/國際區到 Ballard 的新車站。

Ballard Link擴展項目 (BLE)

項目時間表



2016年



規劃



2017年至2023年

備選方案研擬

- ✓ 2018年：初步選址
- ✓ 2019年：選址
- ✓ 2019年：委員會確定首選方案和其他備選方案

環境評審

- ✓ 2022年：公布WSBLE《環境影響報告草案》
- ✓ 2023年：委員會確認或修改首選方案

2024年至2026年

環境評審

2024年秋季：NEPA選址

2025年：公布BLE《環境影響報告草案》

公眾諮詢期

委員會確認或修改首選方案

2026年：公布BLE《環境影響報告終案》

委員會選擇即將建設的項目

聯邦決議紀錄

公眾參與

種族平等工具包報告 (RET): 推動社區意見

- 認識到**過去**的基礎設施項目和政策對社區造成的**眾多傷害**，這些傷害至今仍在**持續影響**。
- 強烈關注 **CID 唐人街-國際區**中的居民和企業遷移，這些企業被視為聚集和建設社區財富的地方，並且**可能失去文化認同**和土地的社區所有權。
- 希望看到**社區和機構合作夥伴之間進行更多的短期接觸**，以共同解決剩餘問題，最大限度地減少潛在影響並最大限度地提高社區利益，無論是作為設計的一部分，或透過緩解方法，還是作為更廣泛的夥伴關係的一部分。
- “支持對**公共空間的投資**，以促進 CID 唐人街-國際區和 Pioneer Square 之間的聯繫，提升安全和歸屬感，並支持**改善乘客使用交通服務的體驗**。”





規劃



2017年至2023年

備選方案研擬

- ✓ 2018年：初步選址
- ✓ 2019年：選址
- ✓ 2019年：委員會確定首選方案和其他備選方案

環境評審

- ✓ 2022年：公布WSBLE《環境影響報告草案》
- ✓ 2023年：委員會確認或修改首選方案

2024年至2026年

環境評審

2024年秋季：NEPA選址

2025年：公布BLE《環境影響報告草案》

公眾諮詢期

委員會確認或修改首選方案

2026年：公布BLE《環境影響報告終案》

委員會選擇即將建設的項目

聯邦決議紀錄

Ballard Link 擴展項目 備選方案

- 首選方案
- 其他《環境影響報告》備選方案

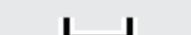


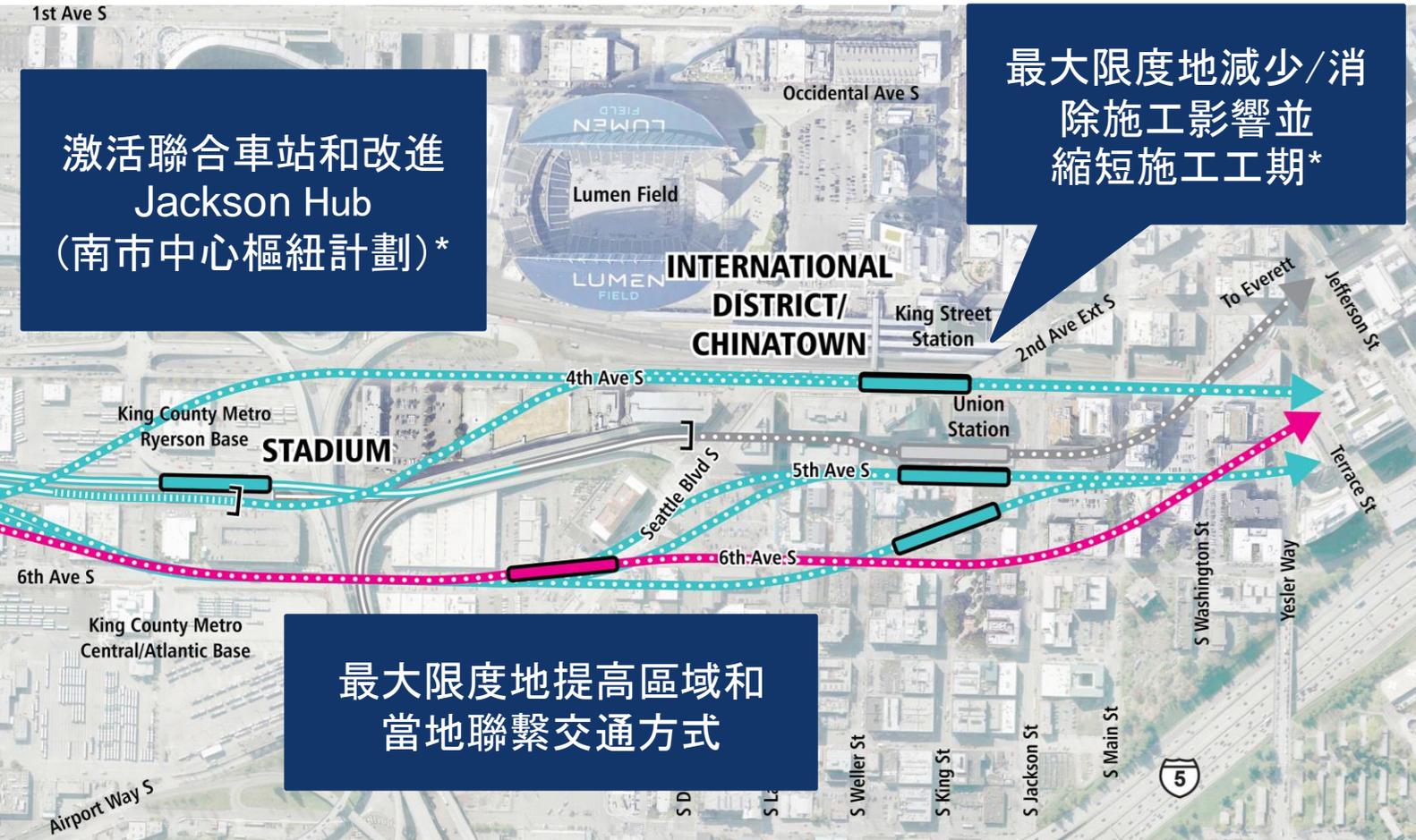
《環境影響報告草案》備選方案 CID唐人街/國際區 / SODO

《環境影響報告草案》備選方案

- █ 首選方案
- █ 其他備選方案
- █ 現有Link
-  行車天橋

路線和車站剖面圖

-  /  地面 / 隧道
-  /  路斬 / 隧道入口



***2023年3月起的委員會動議中確定的關鍵地區需要進一步研究**

注意：國際區/唐人街站第四大道淺層和第四大道更淺層方案將需要重建現有的體育場(Stadium)站。

大概畫像車站配置圖和施工順序是基於概念設計，僅供說明之用。

2016年



規劃



2017年至2023年

備選方案研擬

- ✓ 2018年：初步選址
- ✓ 2019年：選址
- ✓ 2019年：委員會確定首選方案和其他備選方案

環境評審

- 2022年：公布WSBLE《環境影響報告草案》
- ✓ 2023年：委員會確認或修改首選方案

2024年至2026年

環境評審

2024年秋季：NEPA選址

2025年：公布BLE《環境影響報告草案》

公眾諮詢期

委員會確認或修改首選方案

2026年：公布BLE《環境影響報告終案》

委員會選擇即將建設的項目

聯邦決議紀錄

公眾參與

施工方法與工期研究結果

施工方法與工期研究結果

根據社區回饋和 Sound Transit 委員會的要求，Sound Transit 技術團隊進行了以下活動來優化 CID 唐人街/國際區方案：

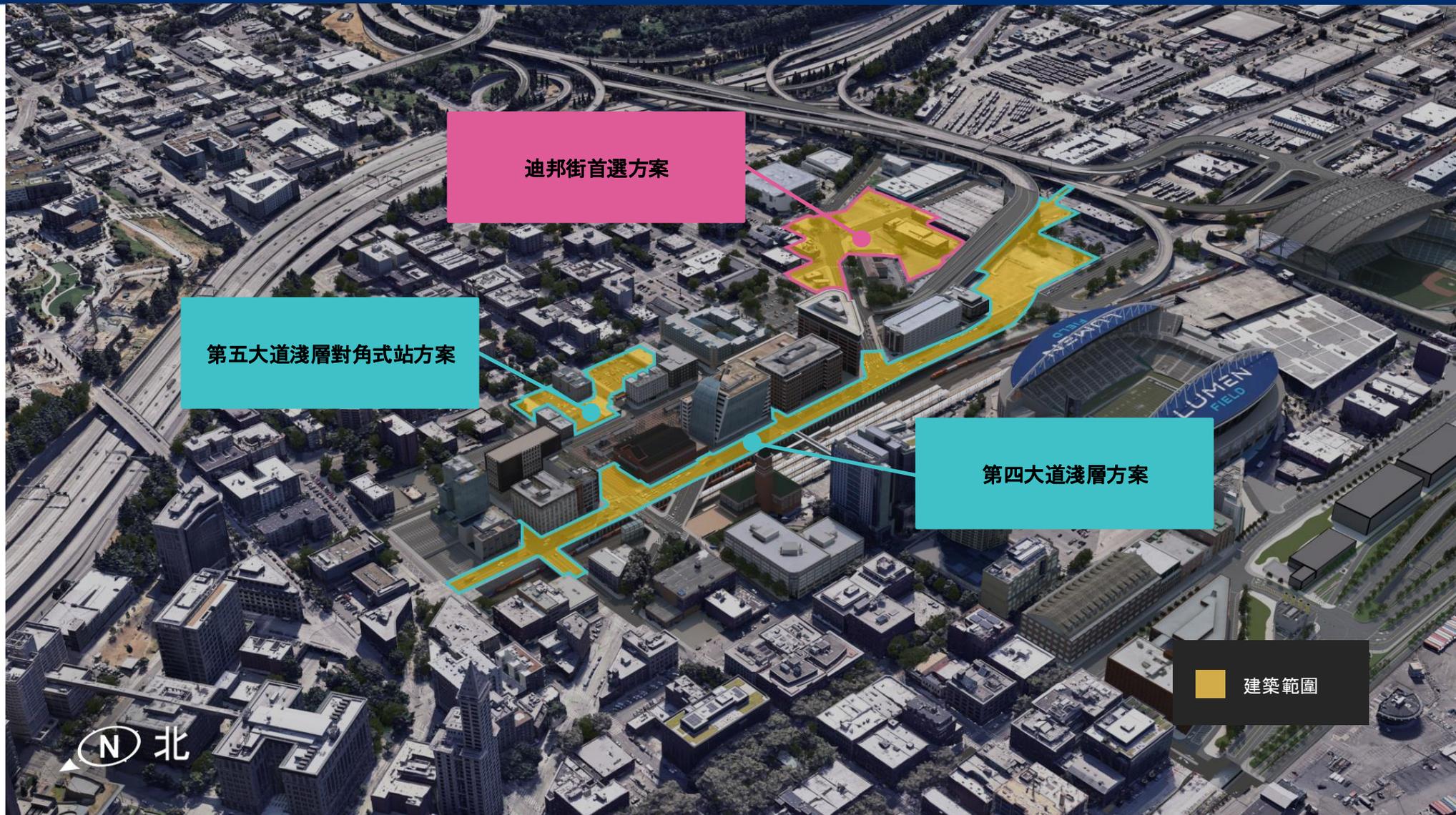
- ✓ **2022 年秋季和 2023 年初**進行了廣泛的**進一步研究**，包括透過研討會、顧問和機構合作夥伴推動社區參與。
- ✓ 與 Sound Transit 委員會的**獨立顧問**合作，審查改良想法，特別是第四大道淺層方案，並收集其他概念。
- ✓ **召集了一個獨立的專家小組**來審查 CID 唐人街/國際區方案的設計、施工方法和工期，並就如何以縮短施工工期和潛在風險的方式，來提供興建第四大道淺層方案的新想法。
- ✓ **改進了設計和施工方法**，納入任何可能減少施工工期和/或相關影響的**有希望的改良概念**。



車站方案

以下提供 CID 唐人街/國際區車站方案相關的施工工期驅動因素和施工活動的資訊:

- 第四大道淺層方案
- 第五大道淺層對角式站方案
- 迪邦街首選方案

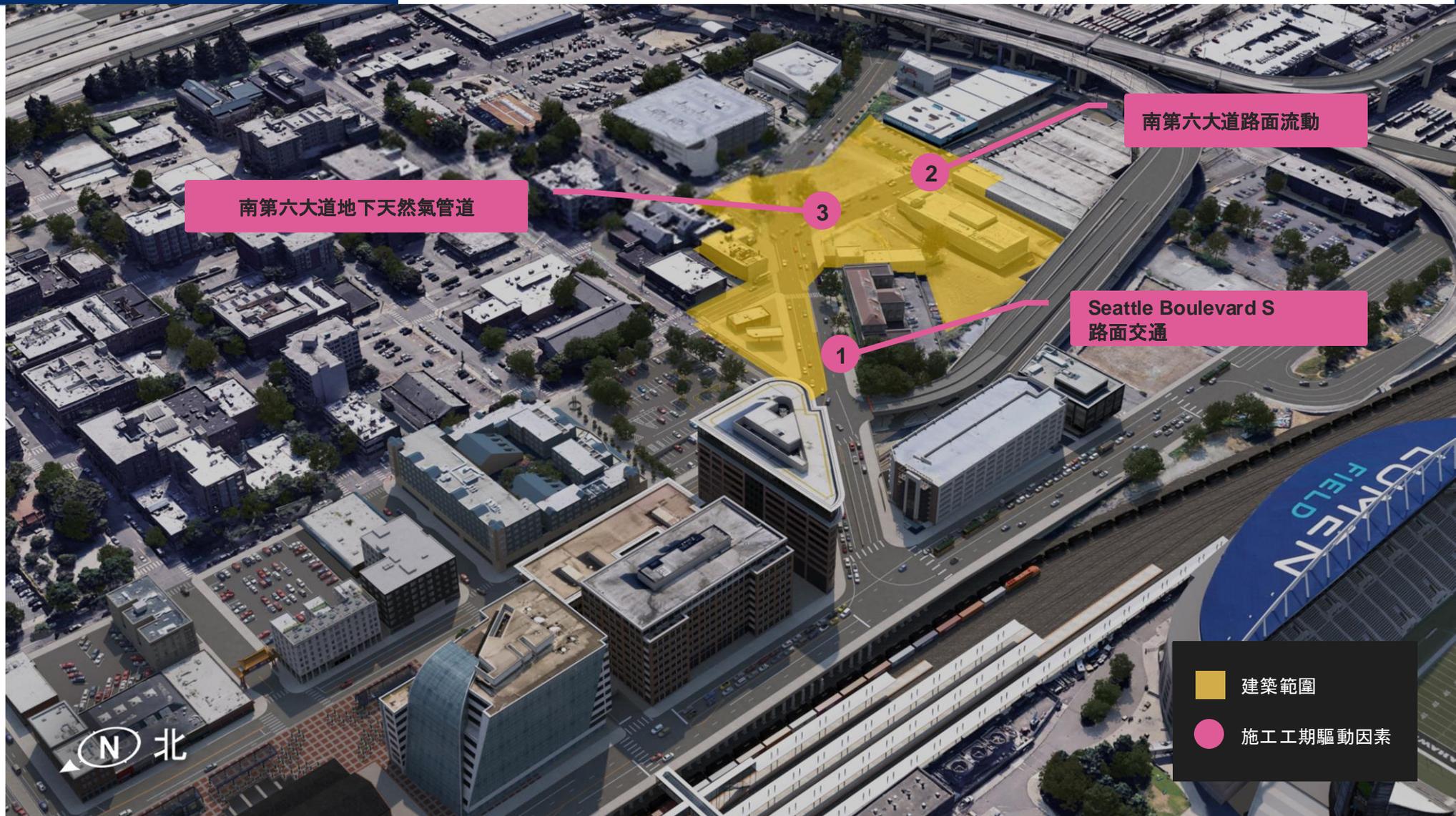


迪邦街首選方案





施工工期驅動因素





建構定序和方法

第一階段：車站開挖

這階段的主要施工工作包括：

1. 拆除現有建築物
2. 重新安置天然氣管道(如果確定無法就地保護)
3. 臨時甲板來維持 Seattle Boulevard S 路面交通
4. 興建車站牆體
5. 開挖車站

這些工作預計需要大約三年時間。



建設年份

1

2

3

4

5

6

7



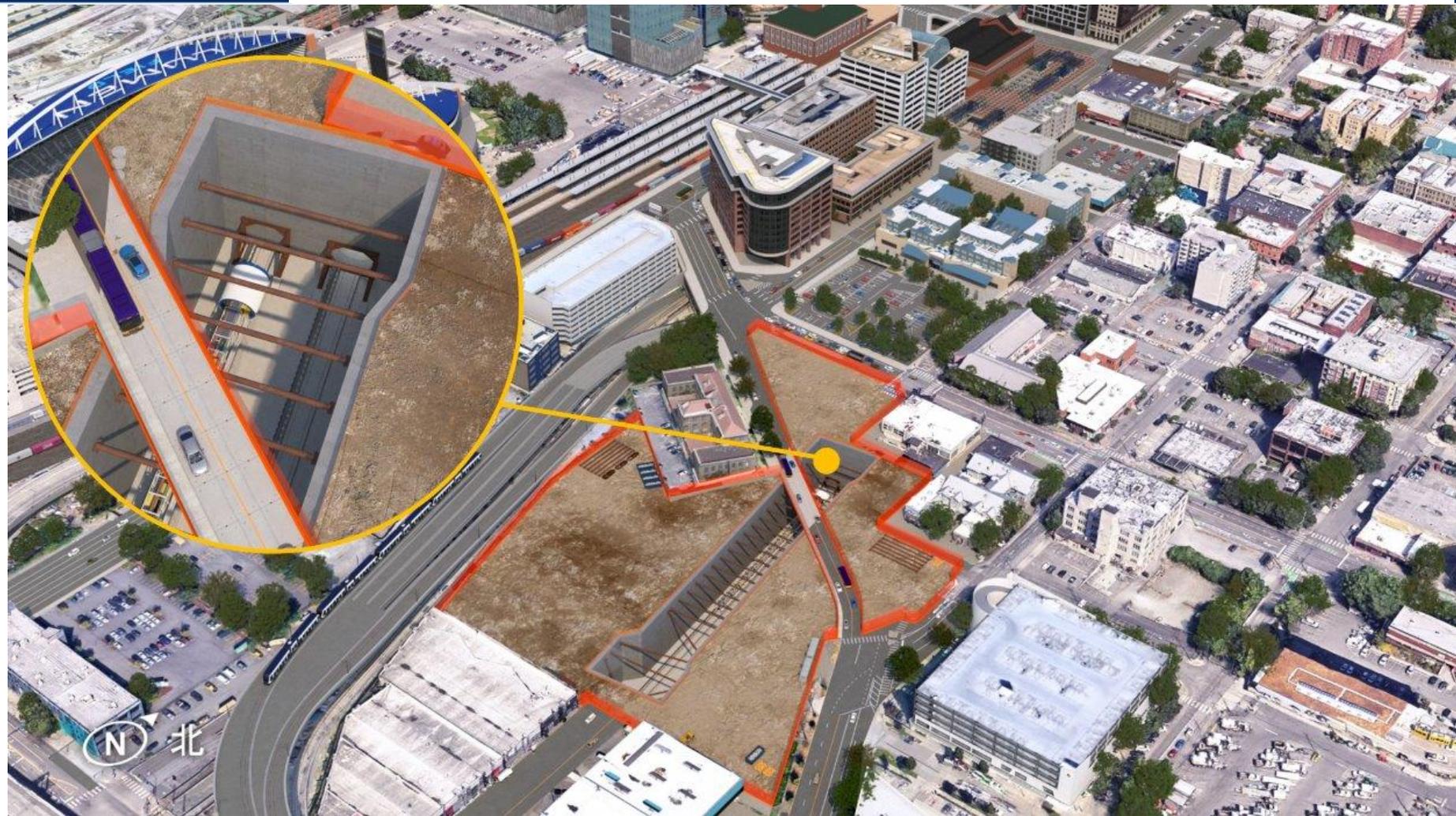
建構定序和方法

第二階段：隧道鑽掘機 (TBM) 抵達/出發

這階段的主要施工工作包括：

1. TBM 到達車站
2. TBM 維修保養和重新啟動 TBM 至下一站

這些工作預計需要大約一年的間歇性施工活動。



建設年份

1

2

3

4

5

6

7



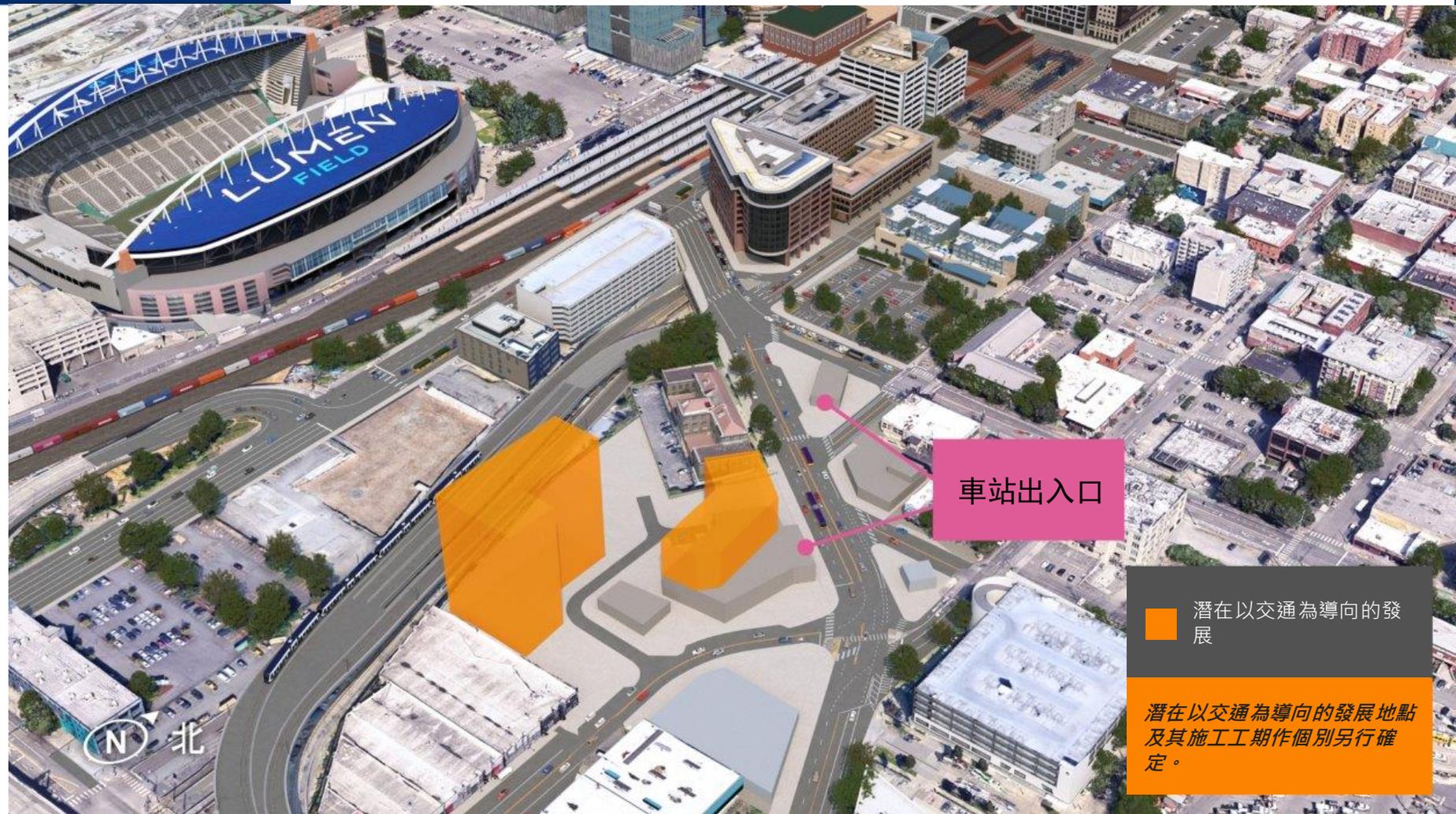
建構定序和方法

第三階段：車站內部結構

在此階段，將安裝車站內設施，包括：

1. 車站月台、扶手電梯、電梯和車站出入口
2. 軌道、訊號、機械和電動系統
3. 更換 Seattle Boulevard S 甲板並重新配置南第六大道
4. 施工完成

這些工作預計大約需要兩到三年。



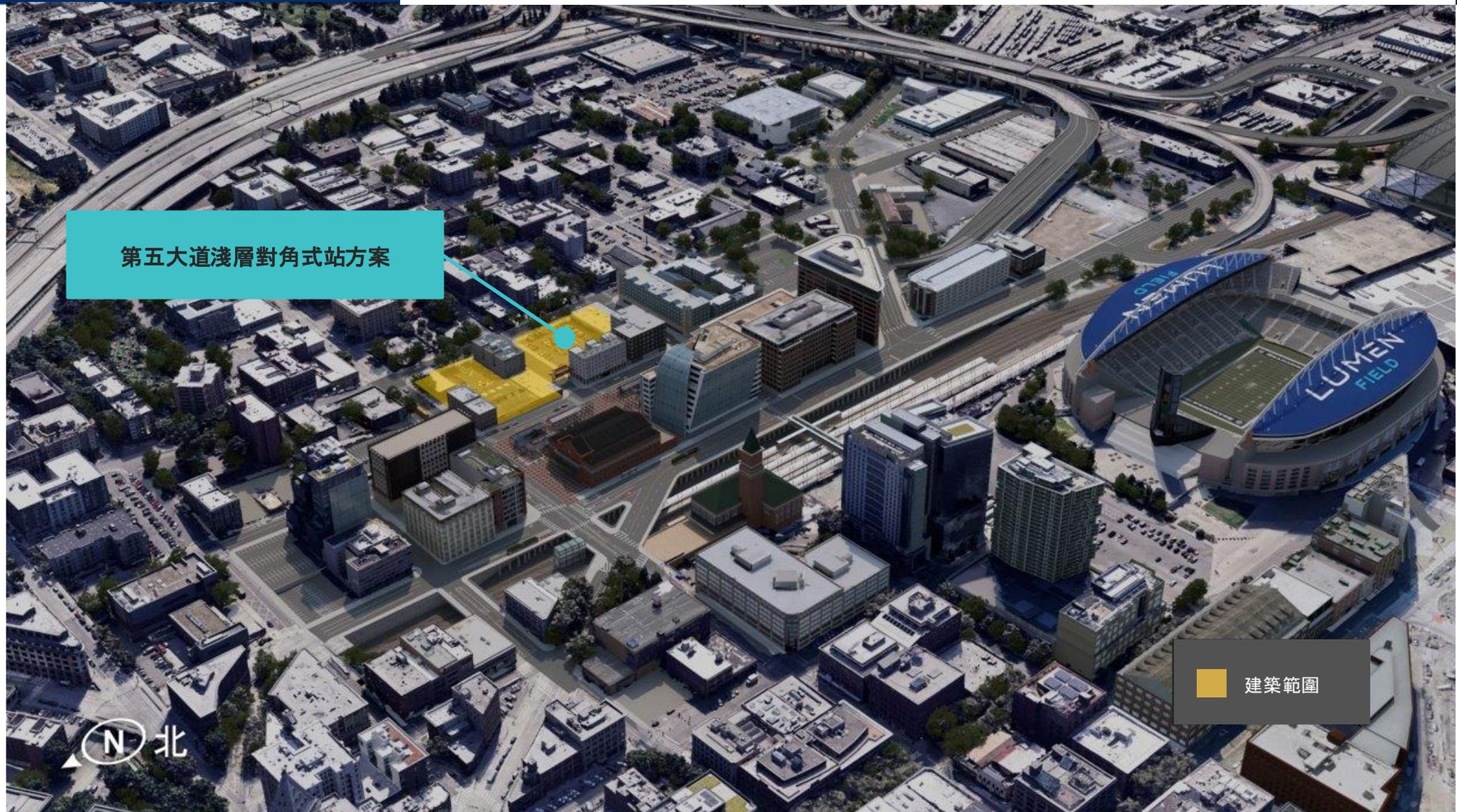
車站出入口

潛在以交通為導向的發展

潛在以交通為導向的發展地點及其施工工期作個別另行確定。



第五大道淺層對角式站方案

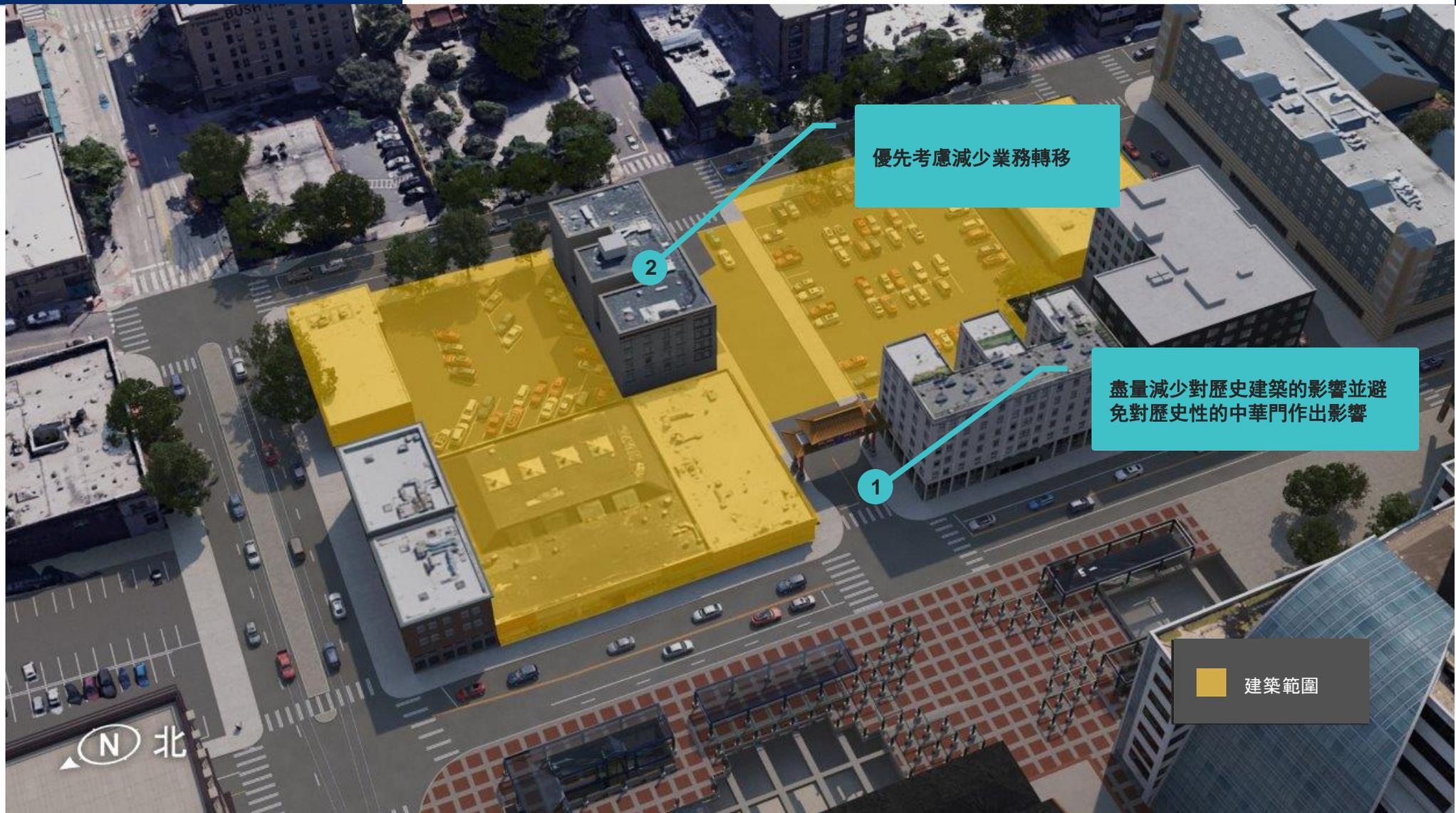


第五大道淺層對角式站方案

建築範圍



施工工期驅動因素





建構定序和方法

第一階段：車站開挖

這階段的主要施工工作包括：

1. 保護具歷史性的中華門
2. 拆除建築區域內所確定的某些現有建築物
3. 興建車站牆體
4. 開挖和開採車站

這些工作預計需要大約兩年時間。





建構定序和方法

第二階段：隧道鑽掘機 (TBM) 抵達

這階段的主要施工工作包括：

1. TBM 到達車站
2. TBM 從現場拆除和搬離現場

這些工作預計需要大約一年的間歇性施工活動。



建設年份

1

2

3

4

5

6



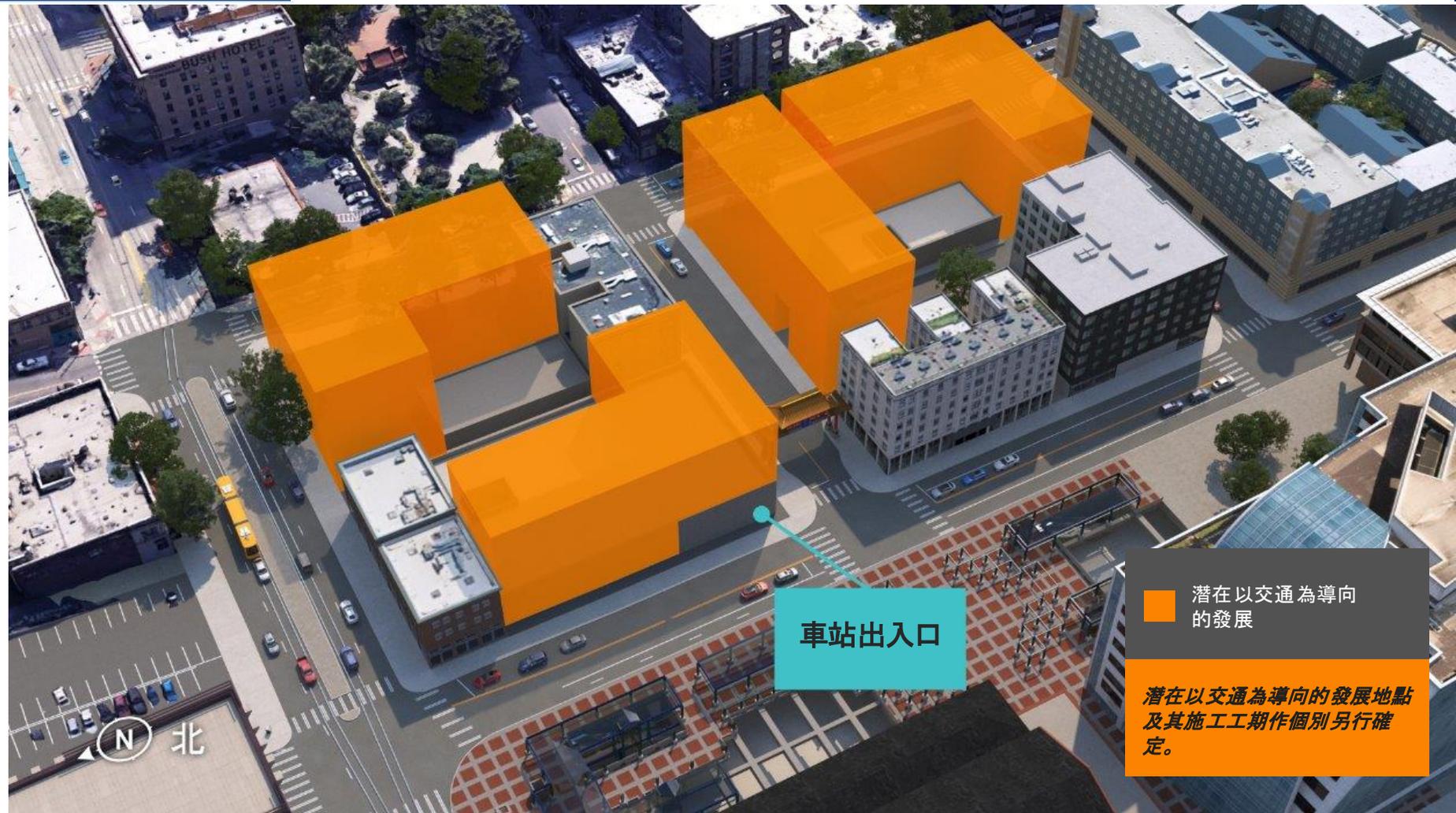
建構定序和方法

第三階段：車站內部結構

在此階段，將安裝車站內設施，包括：

1. 車站月台、扶手電梯、電梯和車站出入口
2. 與現有 CID 國際區/唐人街車站的地下客運連接隧道
3. 軌道、訊號、機械和電動系統
4. 施工完成

這些工作預計大約需要兩到三年。



■ 潛在以交通為導向的發展
 潛在以交通為導向的發展地點及其施工工期作個別另行確定。

建設年份



第四大道淺層方案

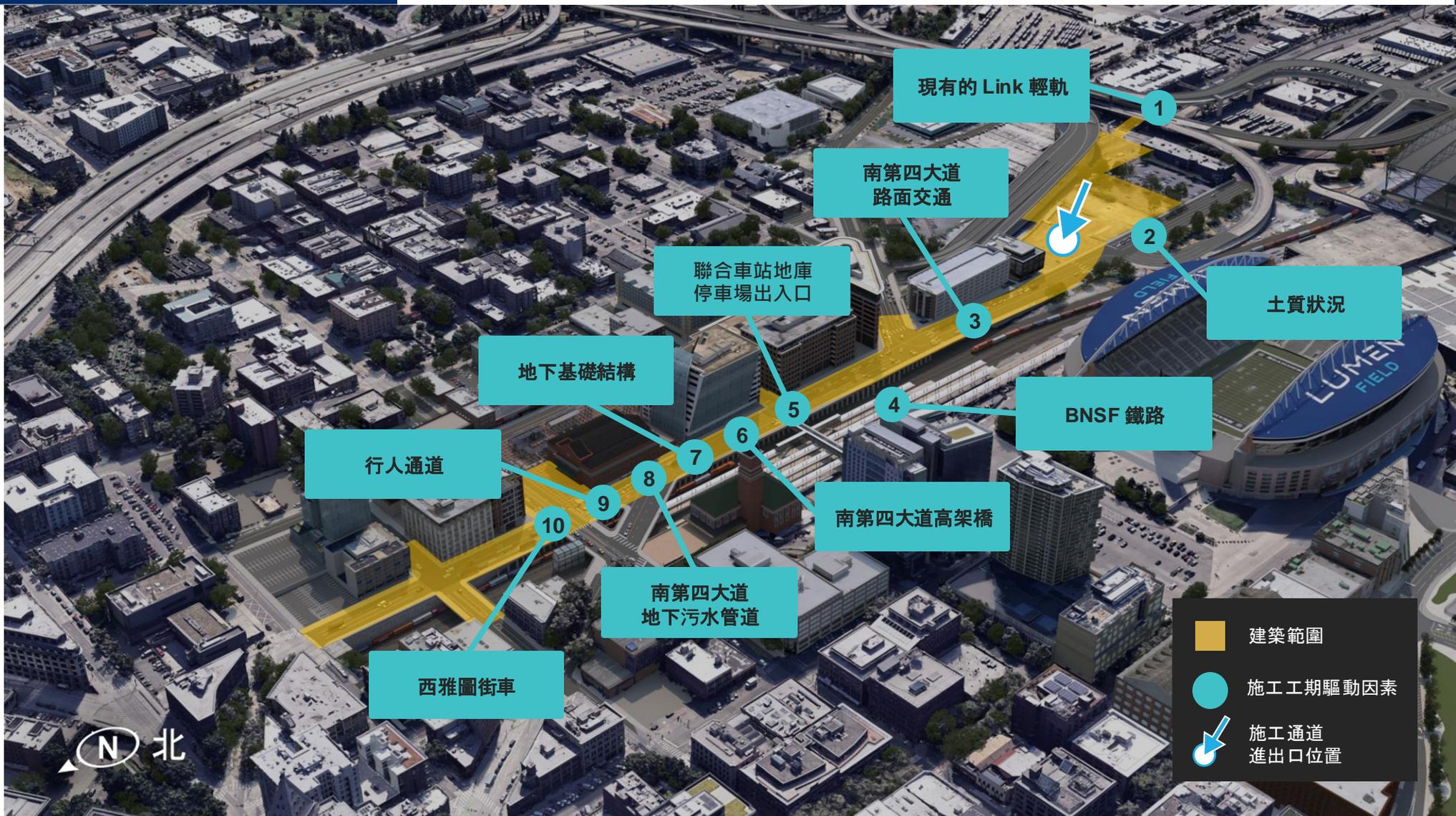


第四大道淺層方案

建築範圍



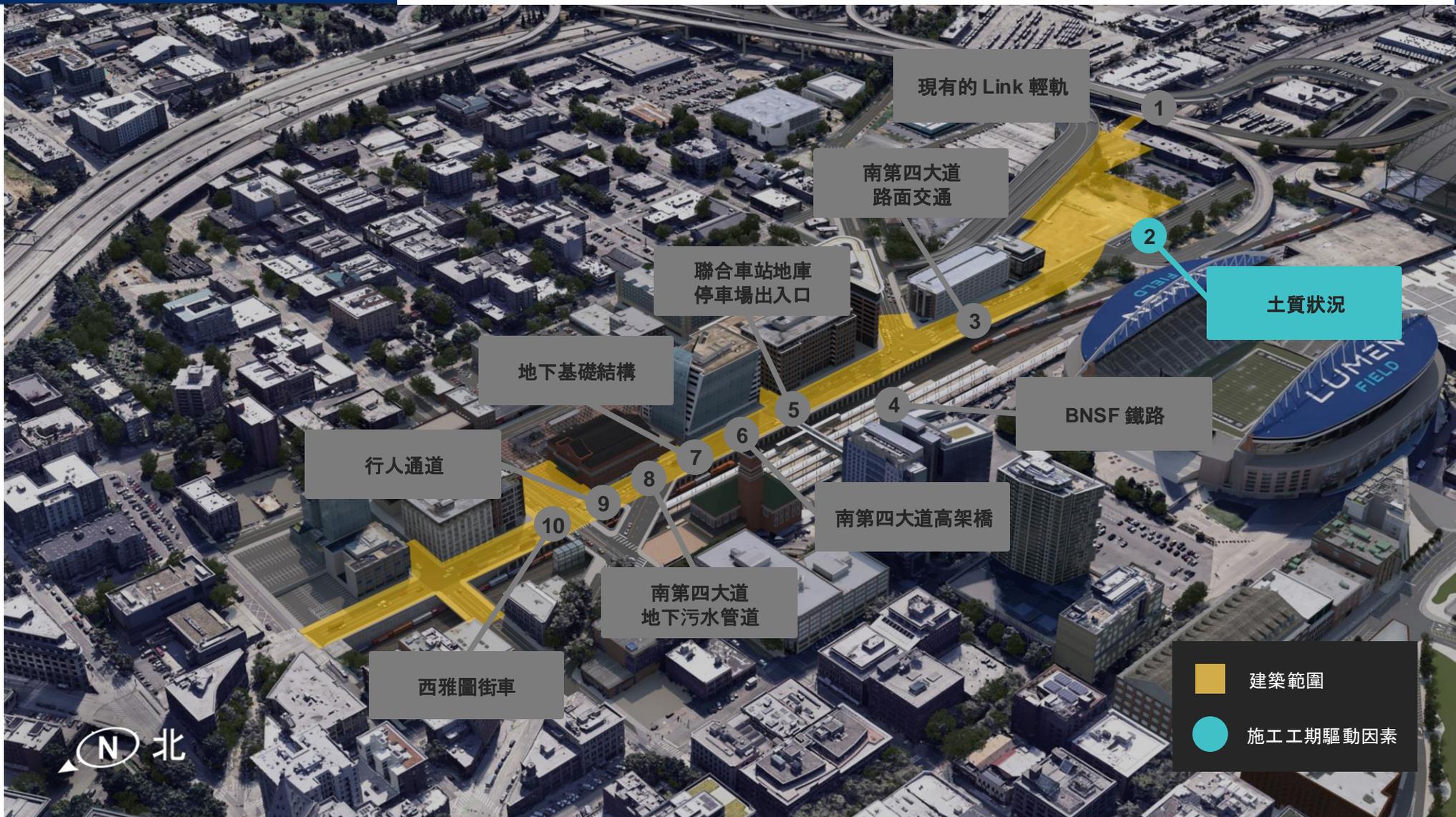
施工工期驅動因素





施工工期驅動因素

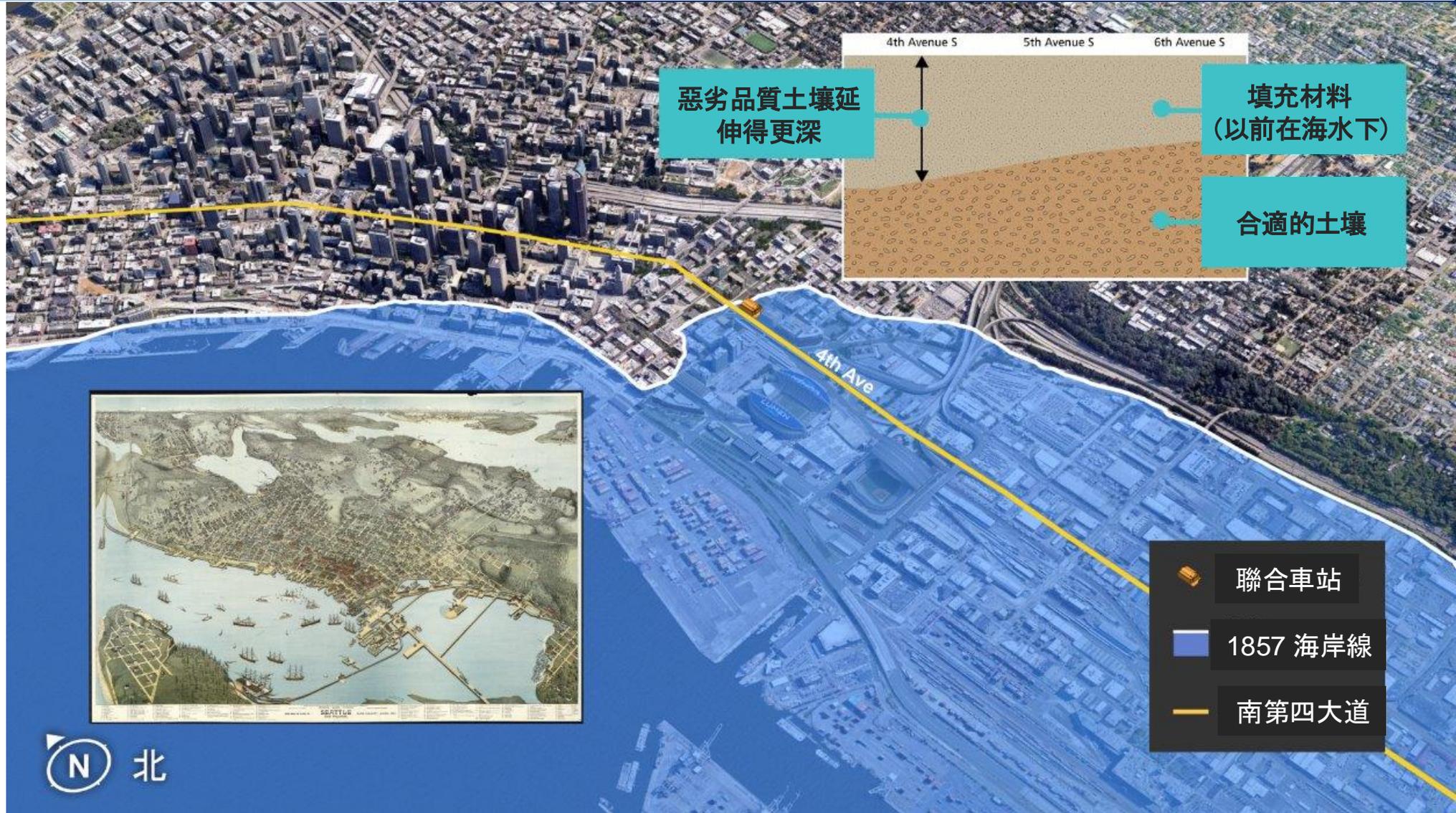
- 土質狀況





施工工期驅動因素

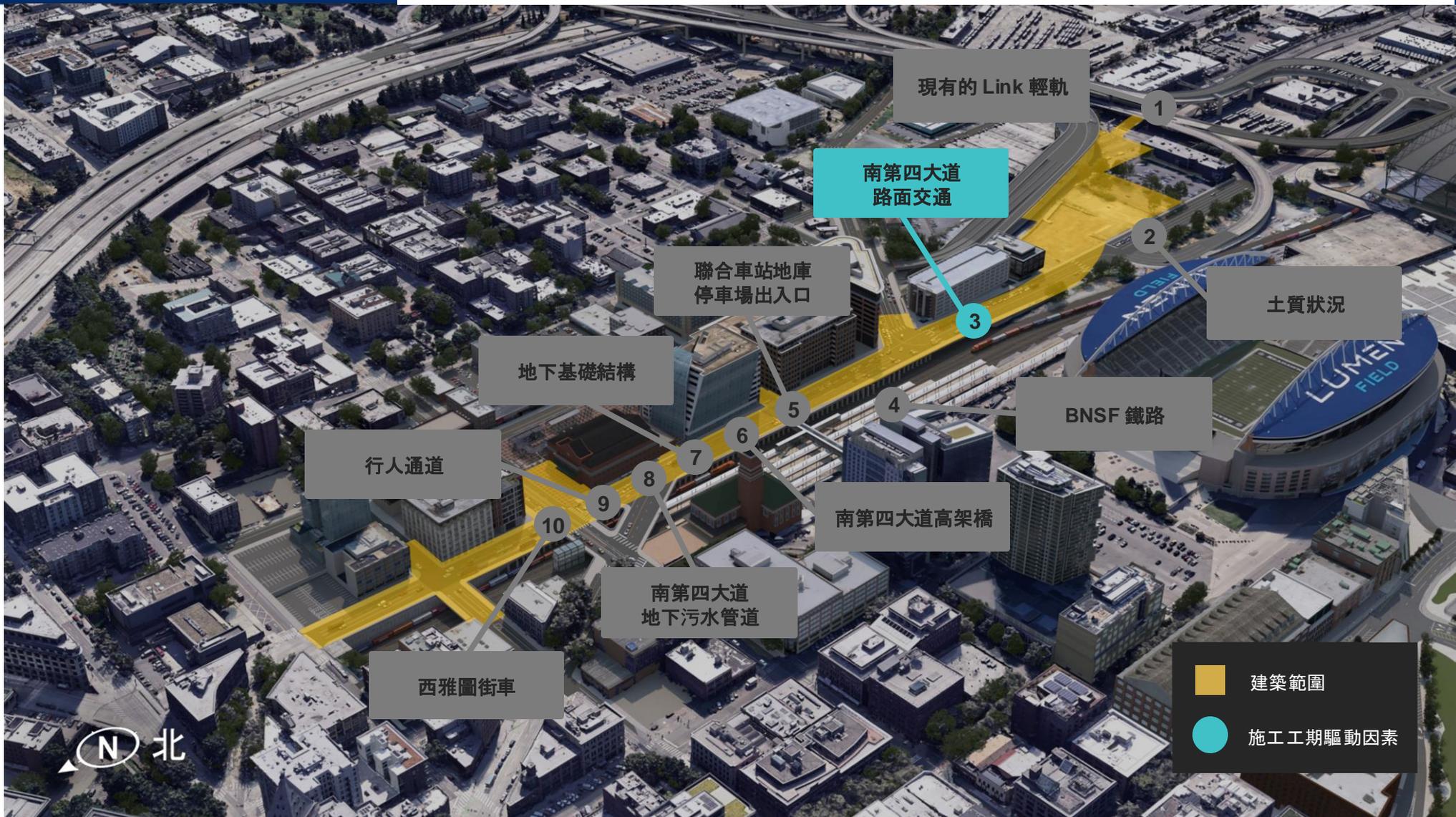
- 土質狀況





施工工期驅動因素

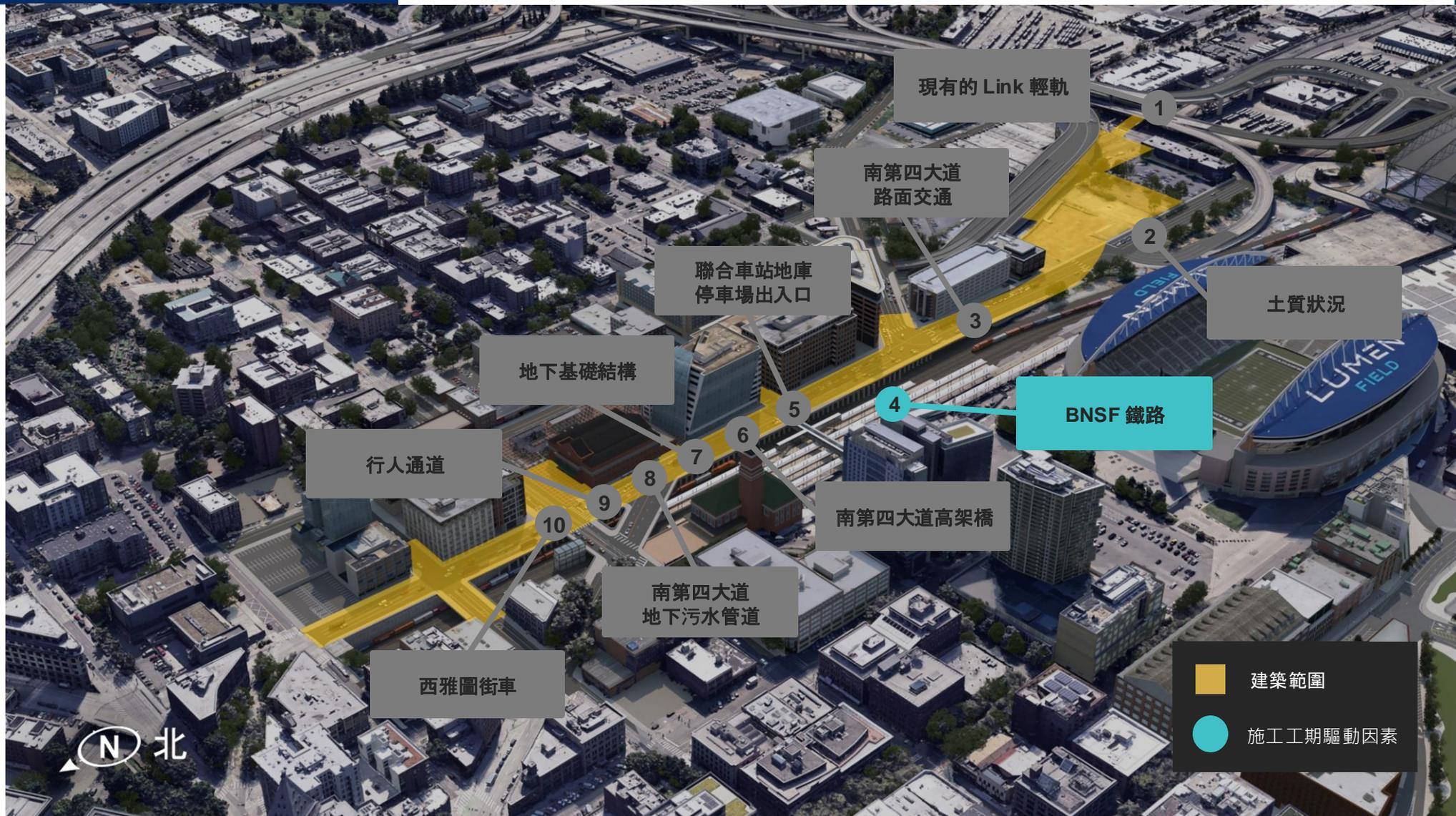
- 南第四大道路面交通





施工工期驅動因素

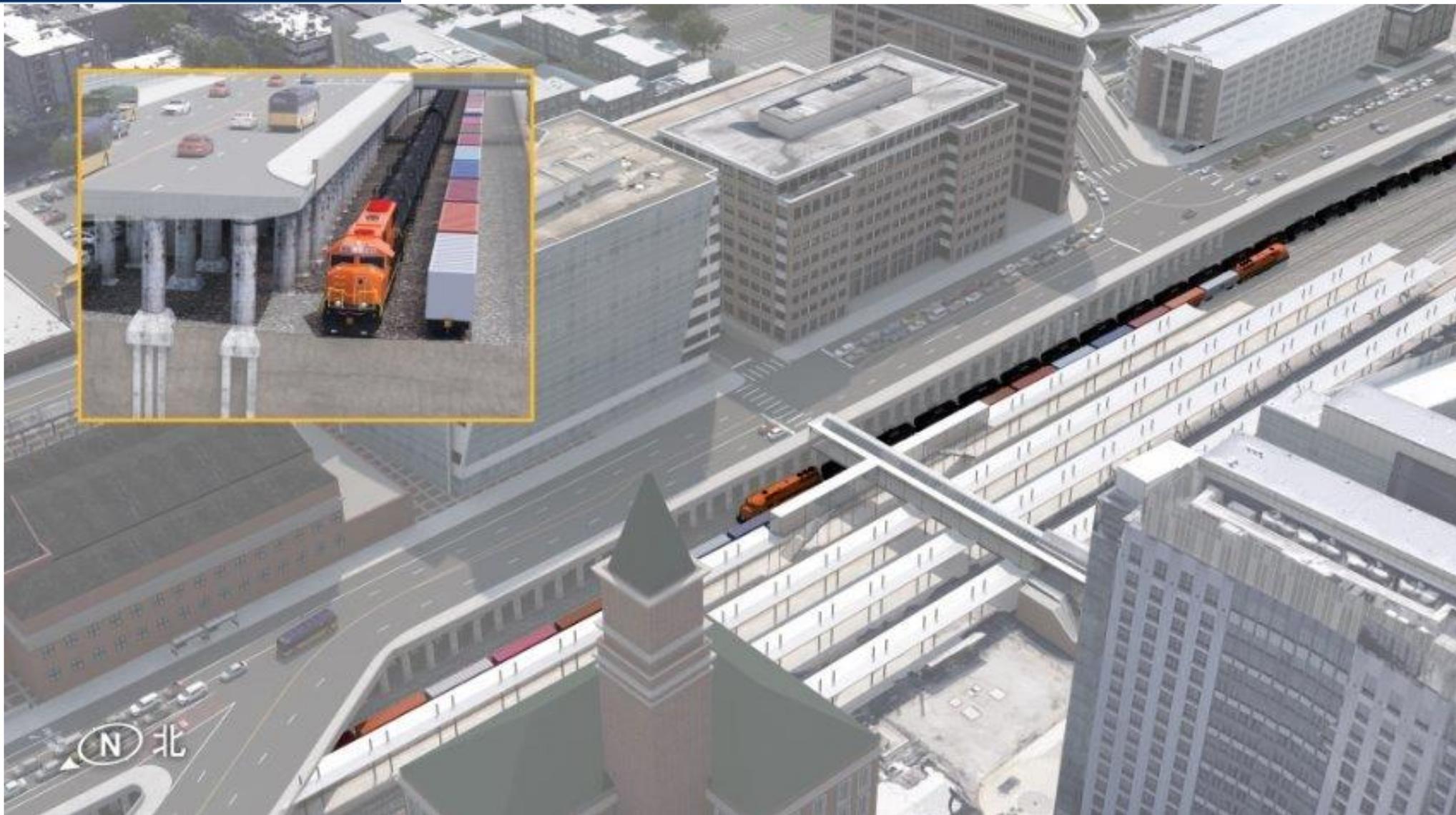
- BNSF 鐵路





施工工期驅動因素

- BNSF 鐵路





施工工期驅動因素

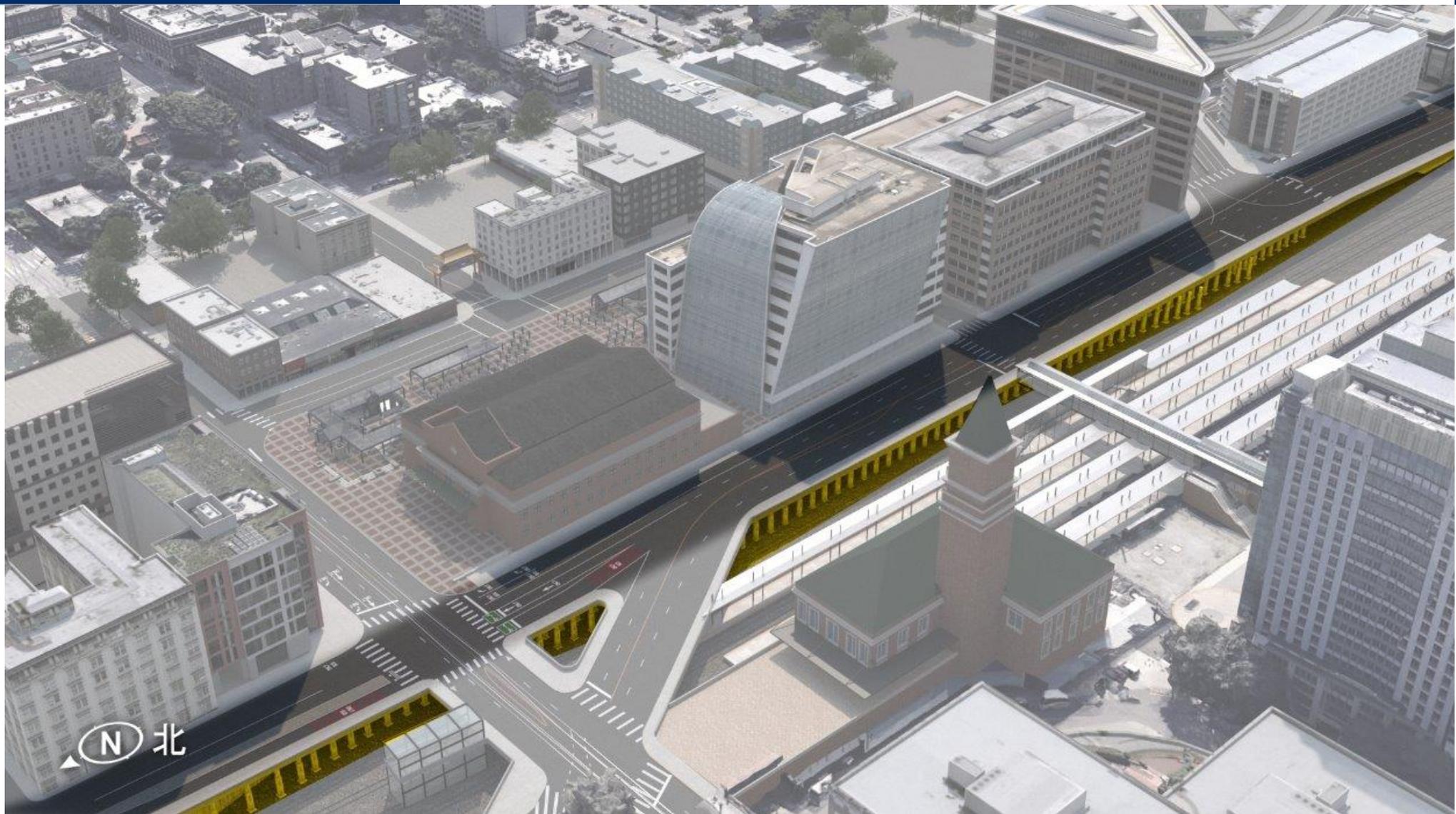
- 南第四大道高架橋





施工工期驅動因素

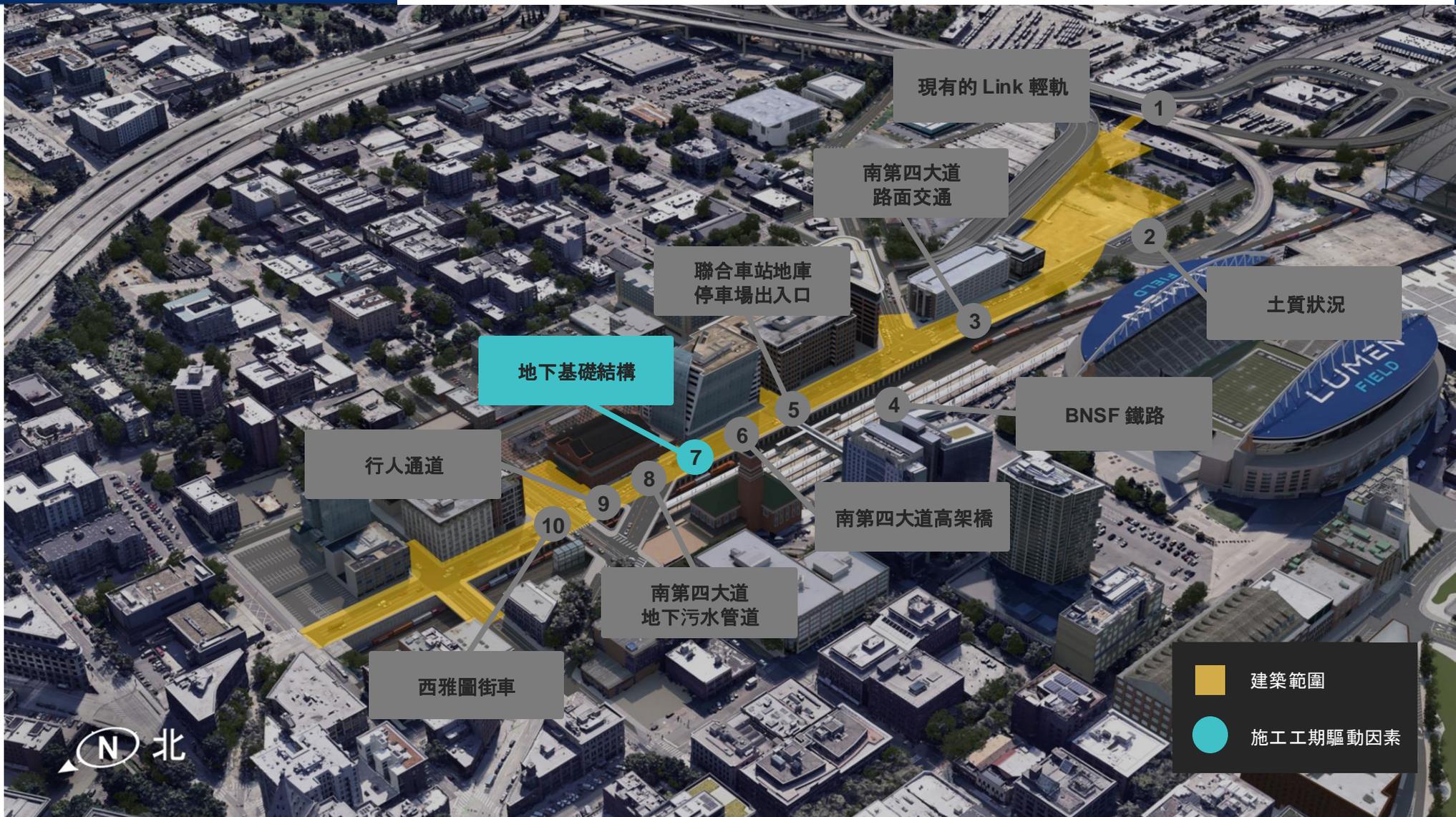
- 南第四大道高架橋





施工工期驅動因素

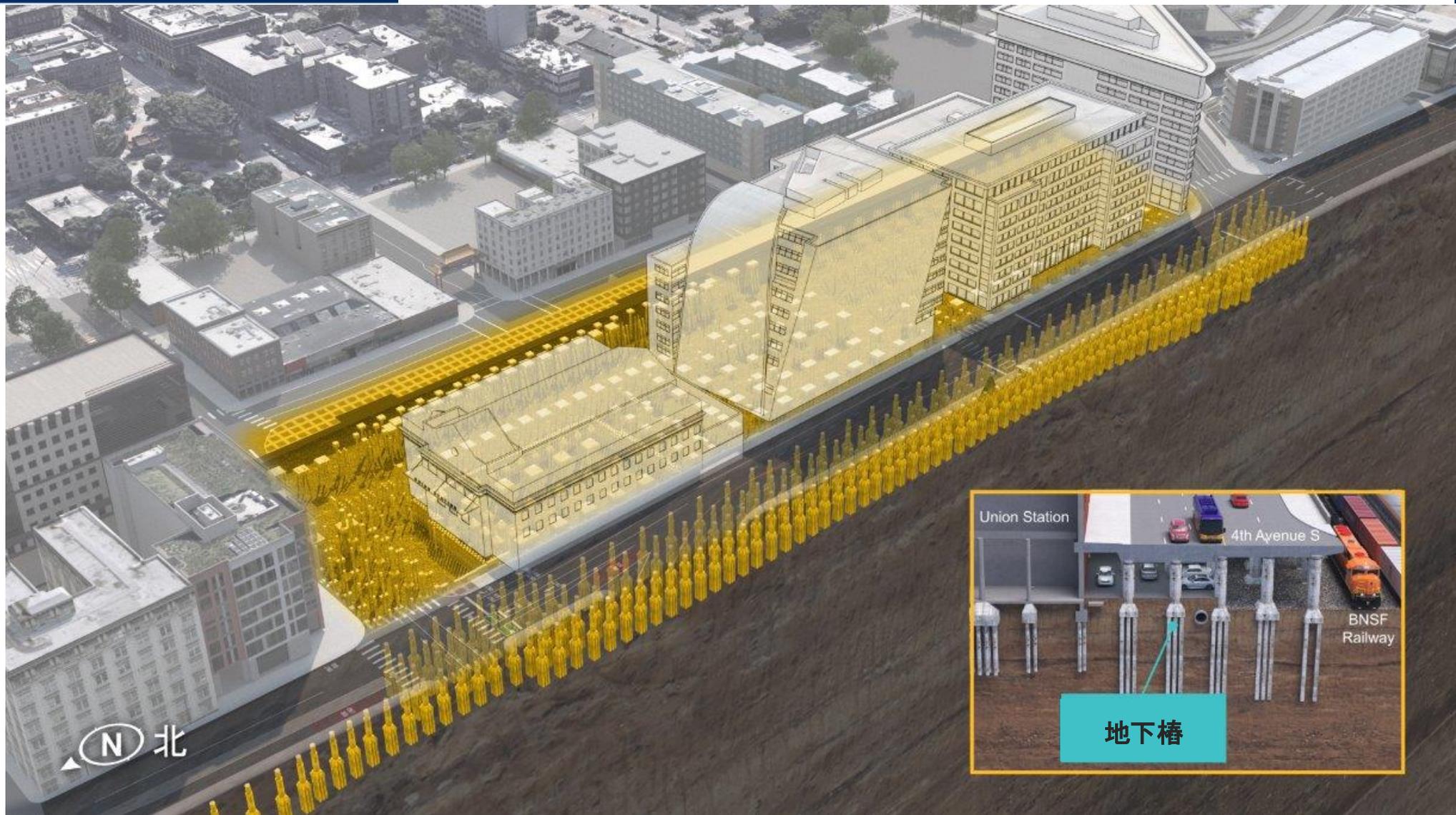
- 地下基礎結構





施工工期驅動因素

- 地下基礎結構

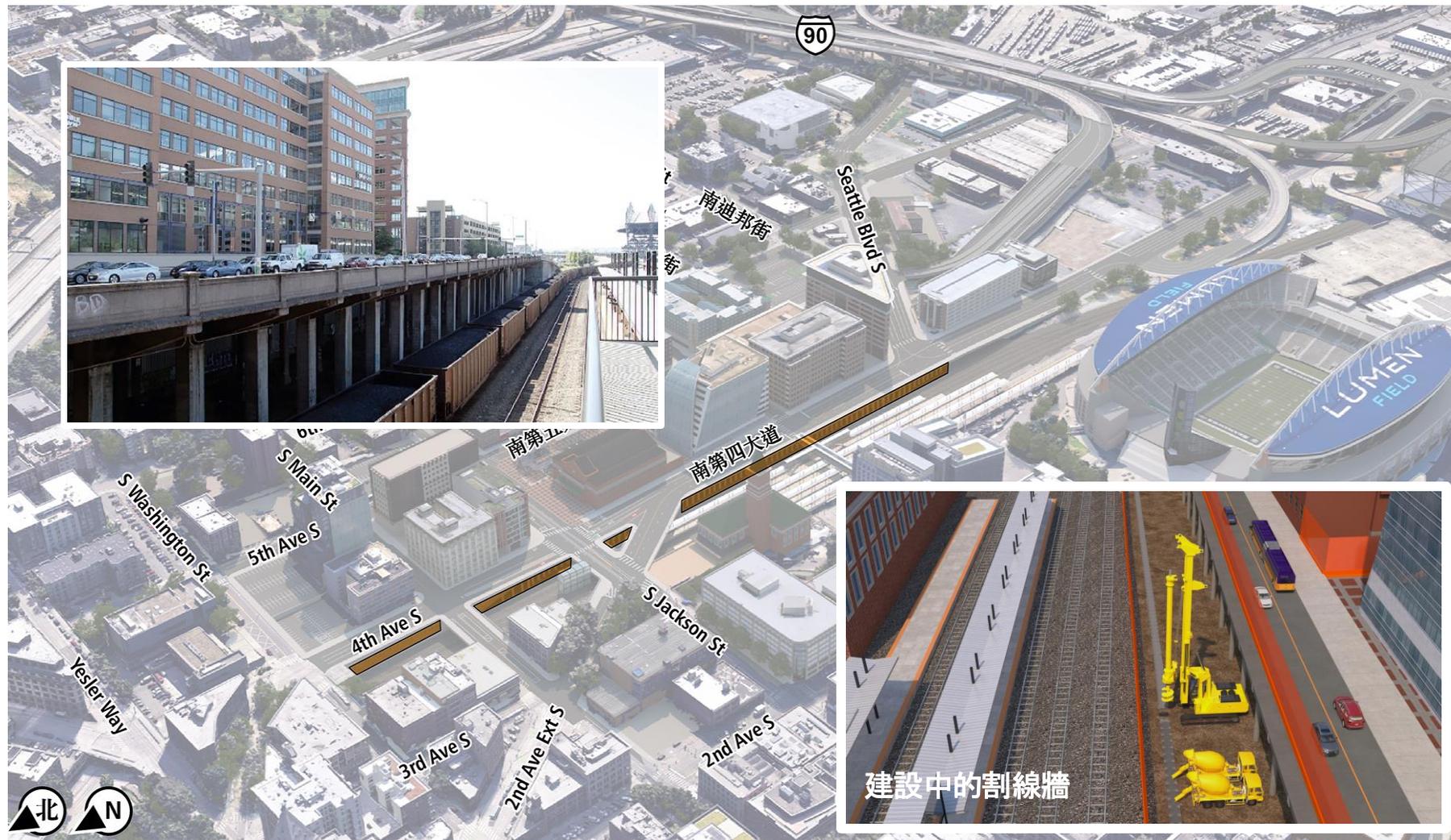


第四大道淺層方案 改良過程



鄰近 BNSF 鐵路

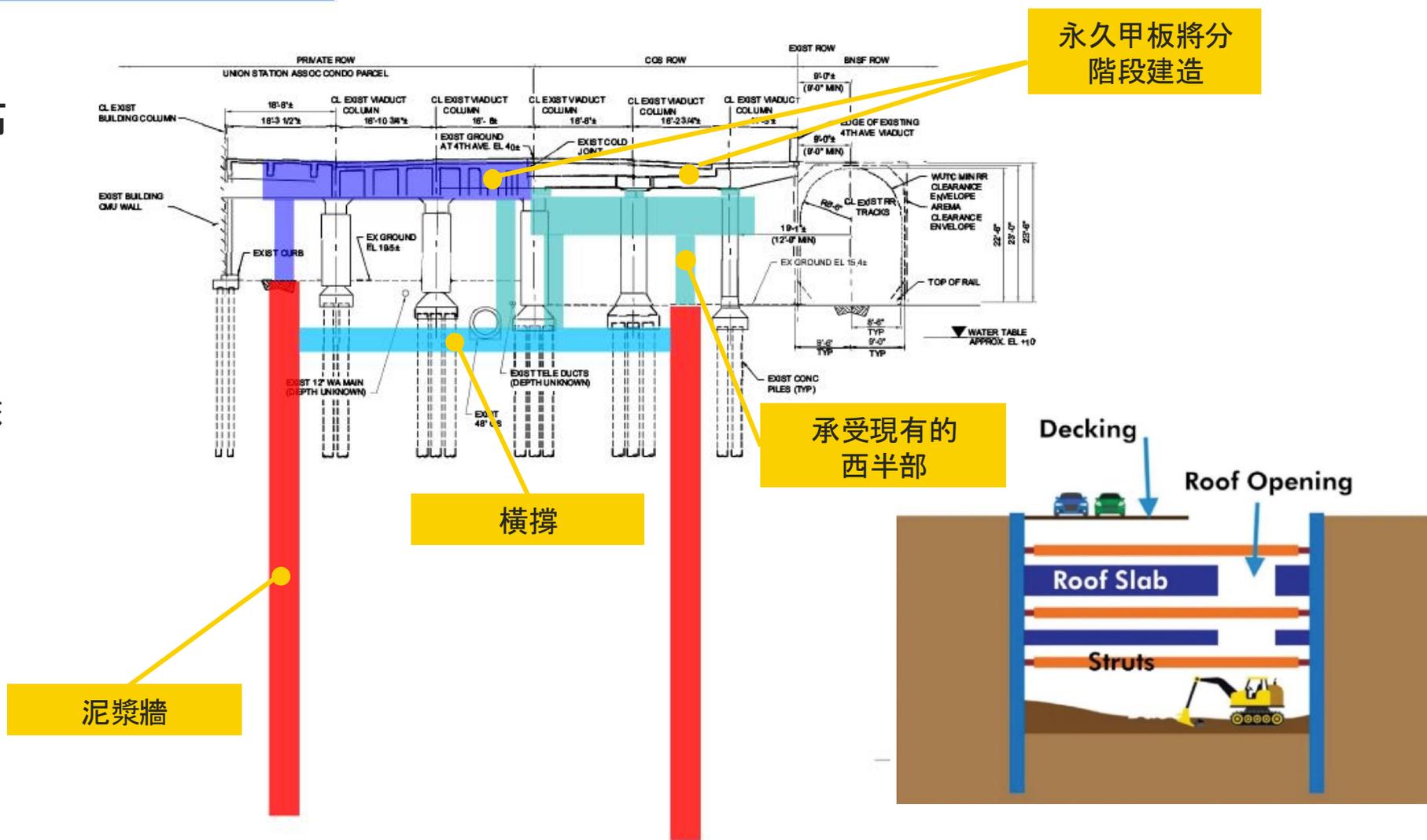
- 修改了施工方法，以解決 BNSF 對施工接近繁忙貨運業務的擔憂
- 在 BNSF 旁的建設，使用割線牆而不使用泥漿牆
- 導致施工工期延長一年
- 無法解決與 BNSF 旁的建設相關的所有風險





「由上而下」建造新的永久性高架橋

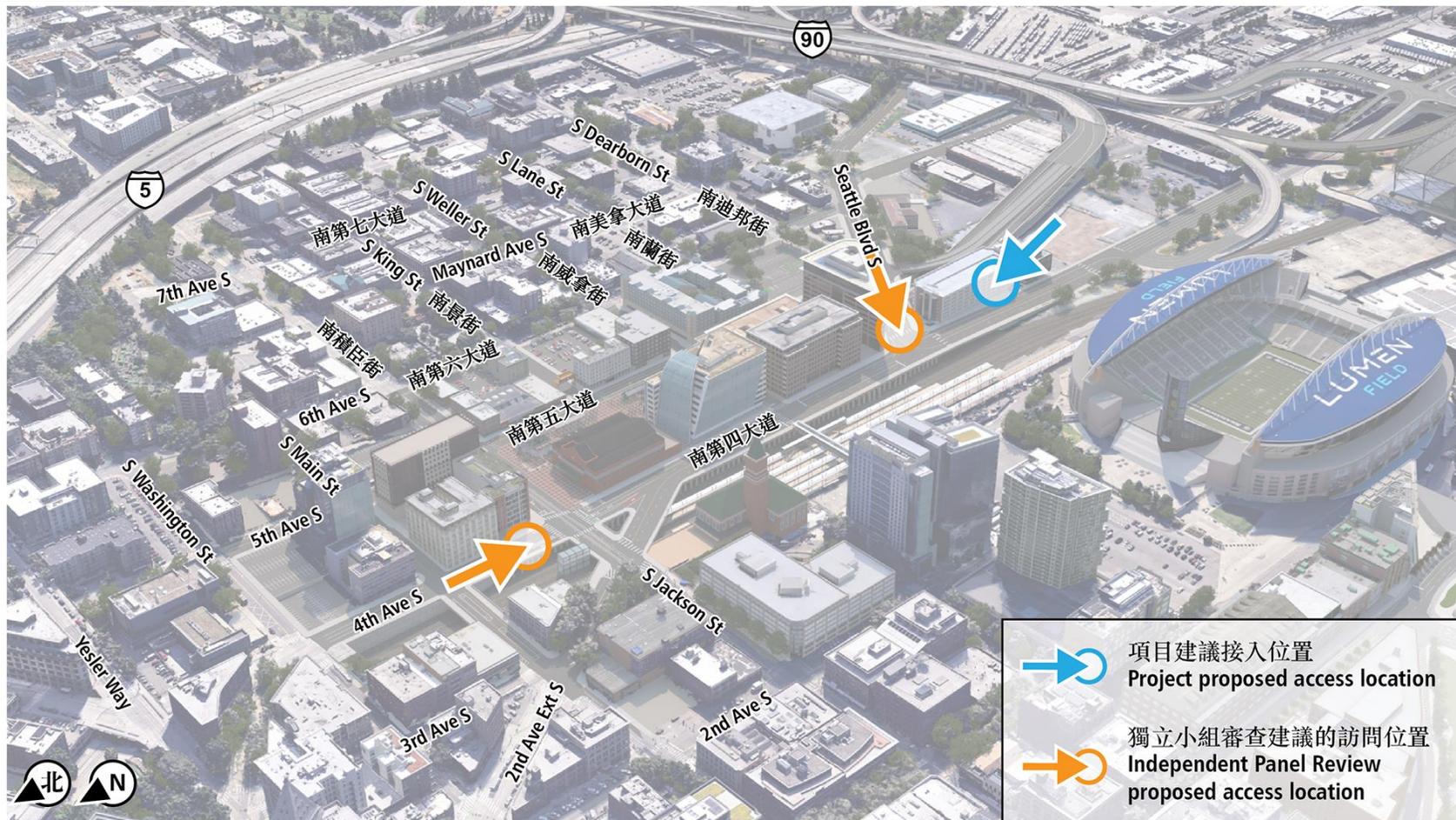
- 永久而非臨時甲板
- 影響交通的時間縮短一年
- ✓ 作為 2022 年底和 2023 年初進一步研究工作的一部分，該想法已納入設計





多個施工通道進出口位置

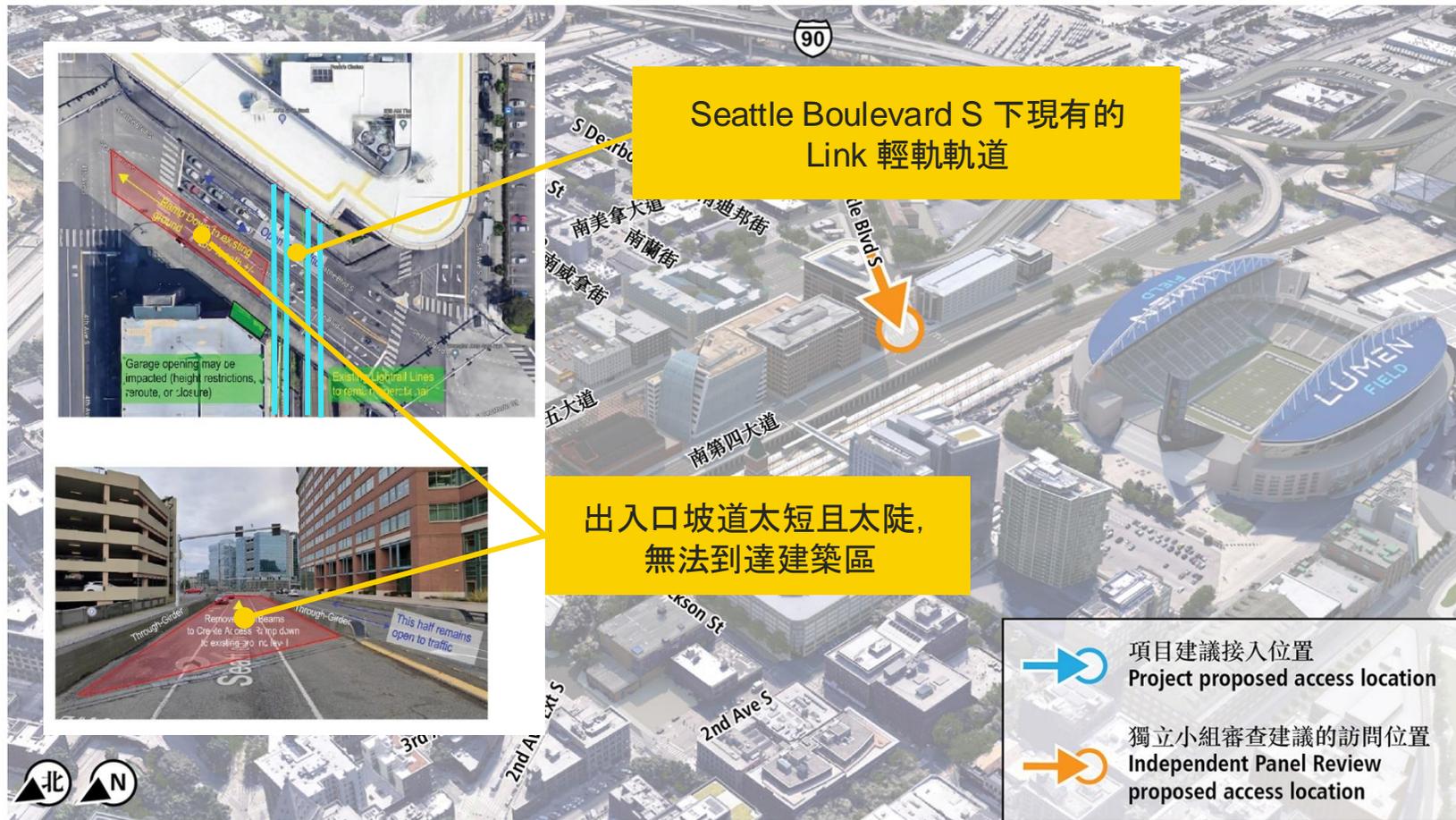
- 專家小組建議施工車輛進出車站施工區域的數量，以減少施工工期





多個施工通道進出口位置

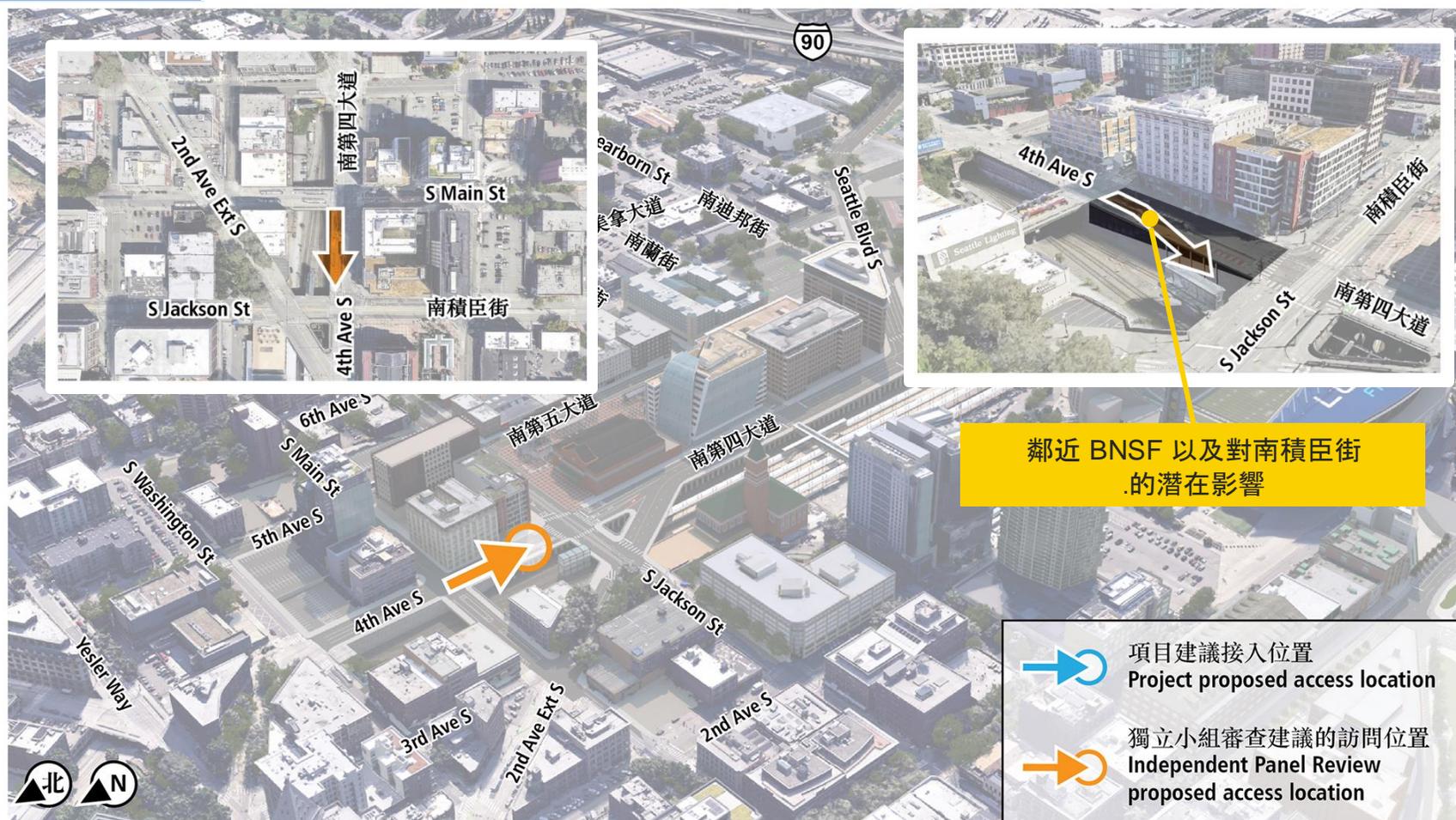
- 建議在 Seattle Boulevard 添加額外的工車輛進出入通道位置
- 沒有足夠的空間容納坡道，坡度太斜，施工設備機器無法進出駕駛
- 未納入設計中





多個施工通道進出口位置

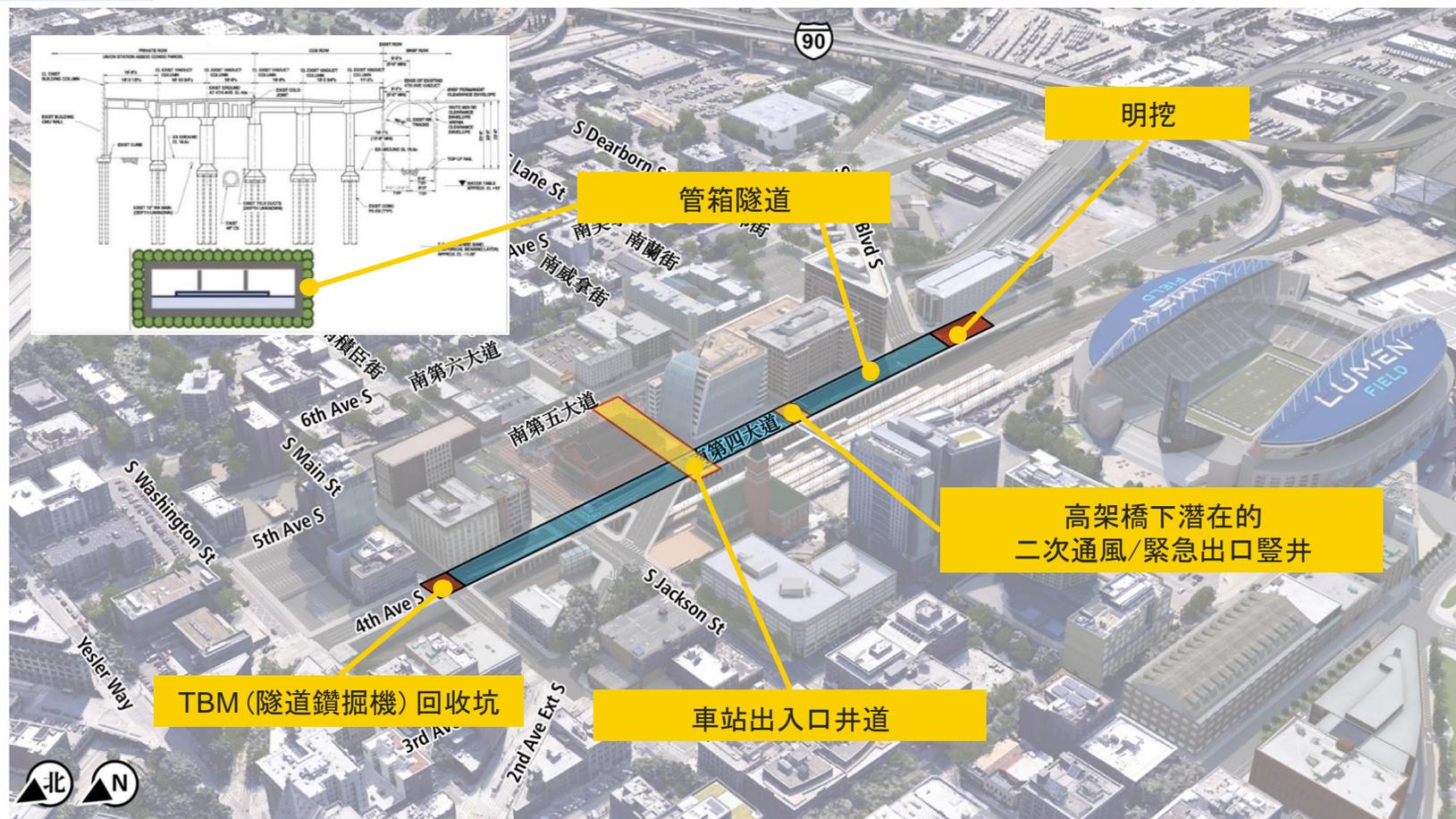
- 建議在 Main Street 添加額外的工車輛進出入通道位置
- 靠近 BNSF 鐵路，與現有擋土牆衝突，極少可用空間
- 未納入設計中





管箱

- 史無前例: 長度將超過迄今為止這種施工方法所達到的長度, 構成巨大風險
- 有可能避免拆除第四大道高架橋, 並將施工工期縮短四年
- 車站需要非常深, 而且將是一個只有昇降機的車站出入口
- 至少部分高架橋仍需要重建以容納垂直施工豎井
- 未納入設計中



其他第四大道淺層改良想法

改良想法	發現	包括在環境影響報告書草案 (DEIS) 的設計中
在不拆除現有高架橋的情況下建造隧道站	<ul style="list-style-type: none"> 在高架橋下方建造的低淨空, 需要的專用低淨空施工設備機器可能會降低生產力 高架橋下方的繁忙輕軌站所需的保養或維修帶來潛在挑戰 	否
帶有天篷的保留切割式車站	<ul style="list-style-type: none"> 可能不被視為露天車站 不可能為新高架橋提供必要的結構支撐, 也無法透過分階段施工來維持部分路面交通 需要乘客從月台下層離開車站 	否
地面站, 避免地下施工	<ul style="list-style-type: none"> 沒有足夠的空間來提供通風設施和緊急出口樓梯 需要進行地下施工, 以便提供進出月台的乘客流通 不能夠為新高架橋提供必要的結構支撐並提供分階段施工以維持部分路面交通 可能需要 BNSF 火車軌道旁的防撞牆, 從而增加了成本和複雜性 	否
輸送帶	<ul style="list-style-type: none"> 是承包商經常使用的標準行業慣例; 已經可能被使用 (不會節省任何額外的時間) 	未來階段確定
多班制	<ul style="list-style-type: none"> 目前的施工假設施工活動以每週 6 天、每天 10 小時進行, 而地下隧道內施工以每週 7 天、每天全天候 24 小時進行。額外班制將很難實現。 任何額外的班次和工期節省將適用於任何 CID 唐人街/國際區的方案 	未來階段確定

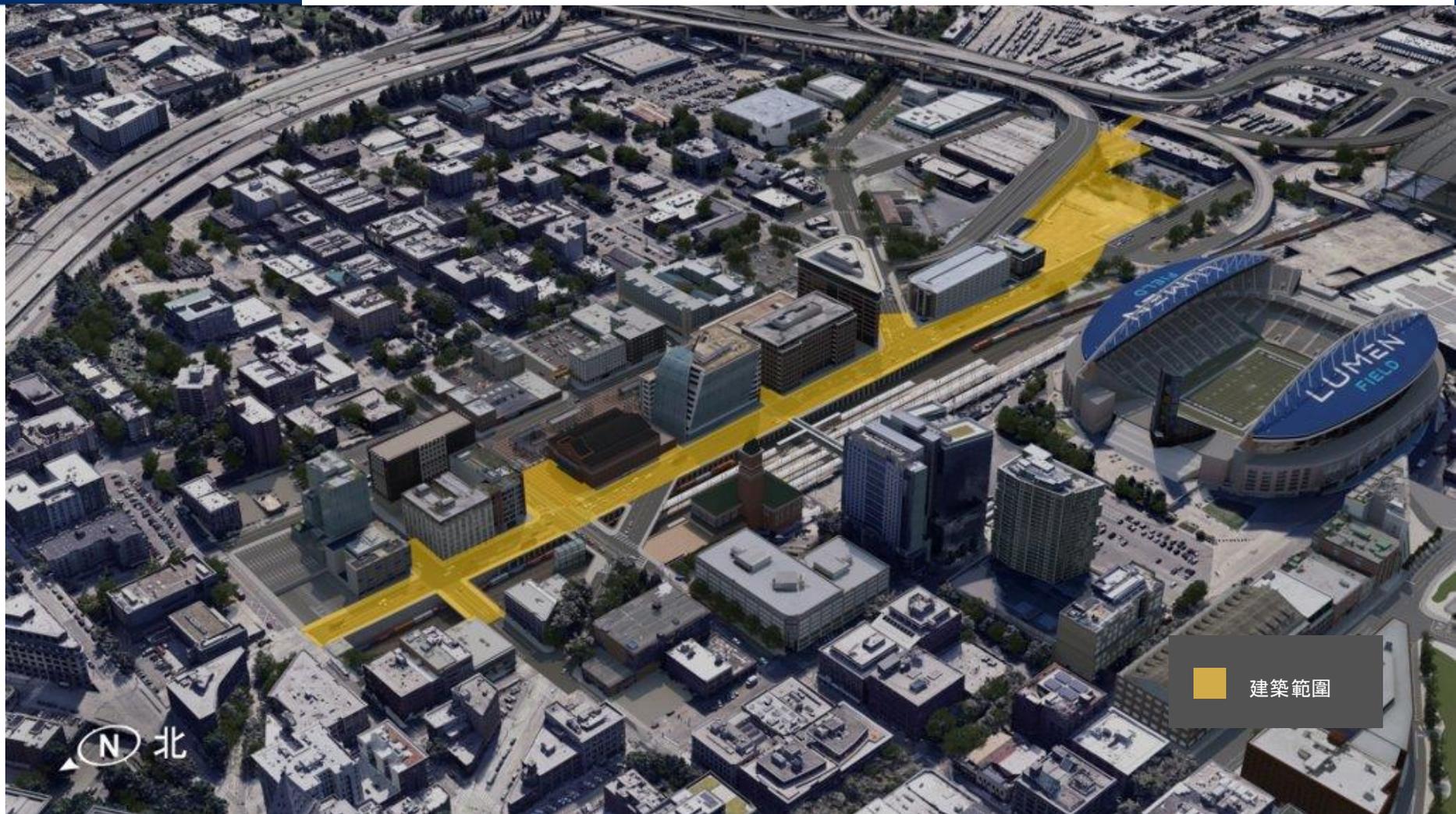
第四大道淺層方案 建構定序和方法



建構定序和方法

建築施工活動

- 3 個階段, 跨越 10 至 12 年
- 活動包括從改良過程中可以納入設計的想法



■ 建築範圍



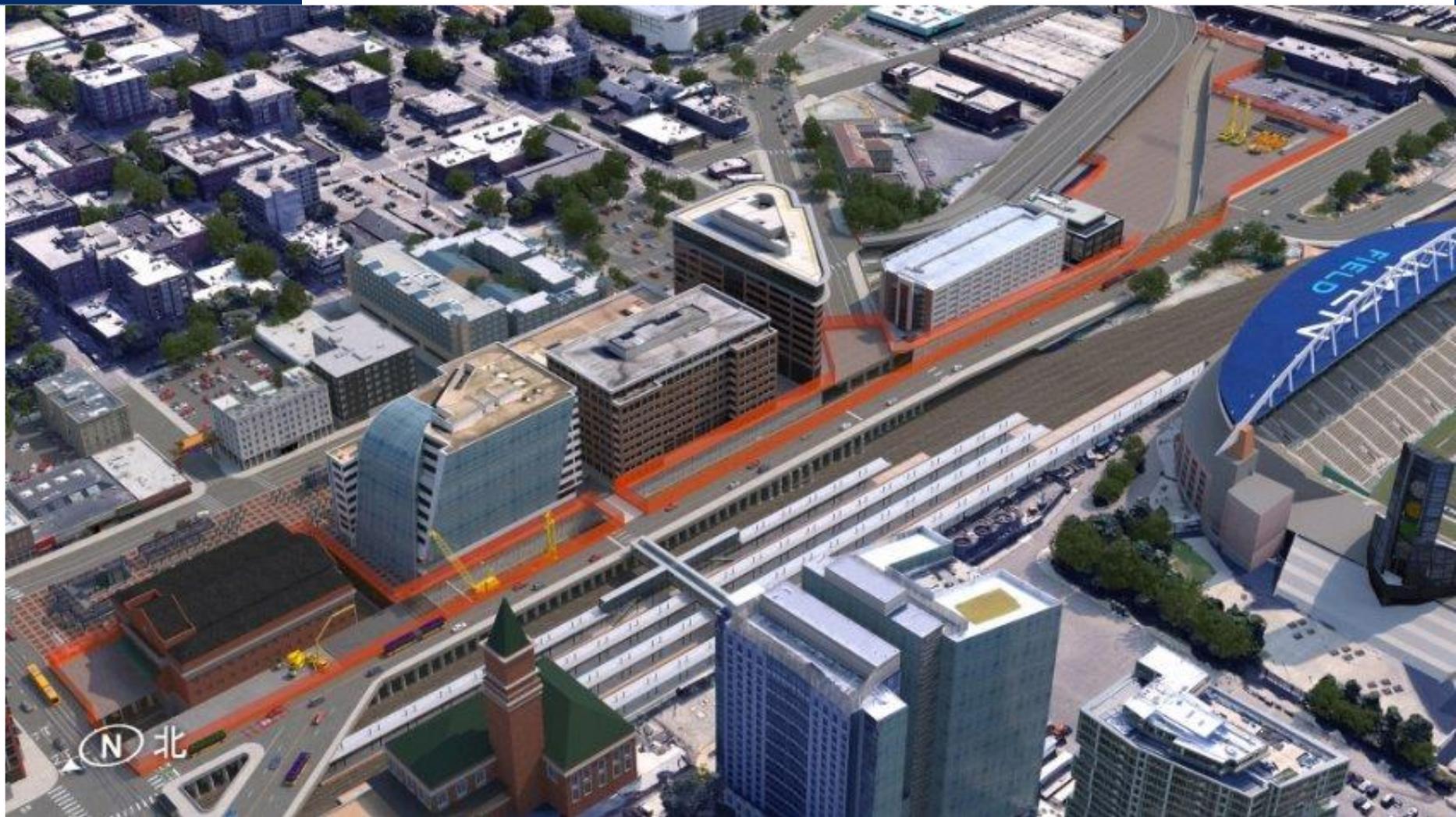


建構定序和方法

第一階段：I-90 至南積臣街，南
第四大道東側

1. 拆除南第四大道高架橋
2. 明挖回填隧道
3. 興建新的永久 南第四大道高
架結構和道路

預計這階段需要大約兩年的時間。



建設年份

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

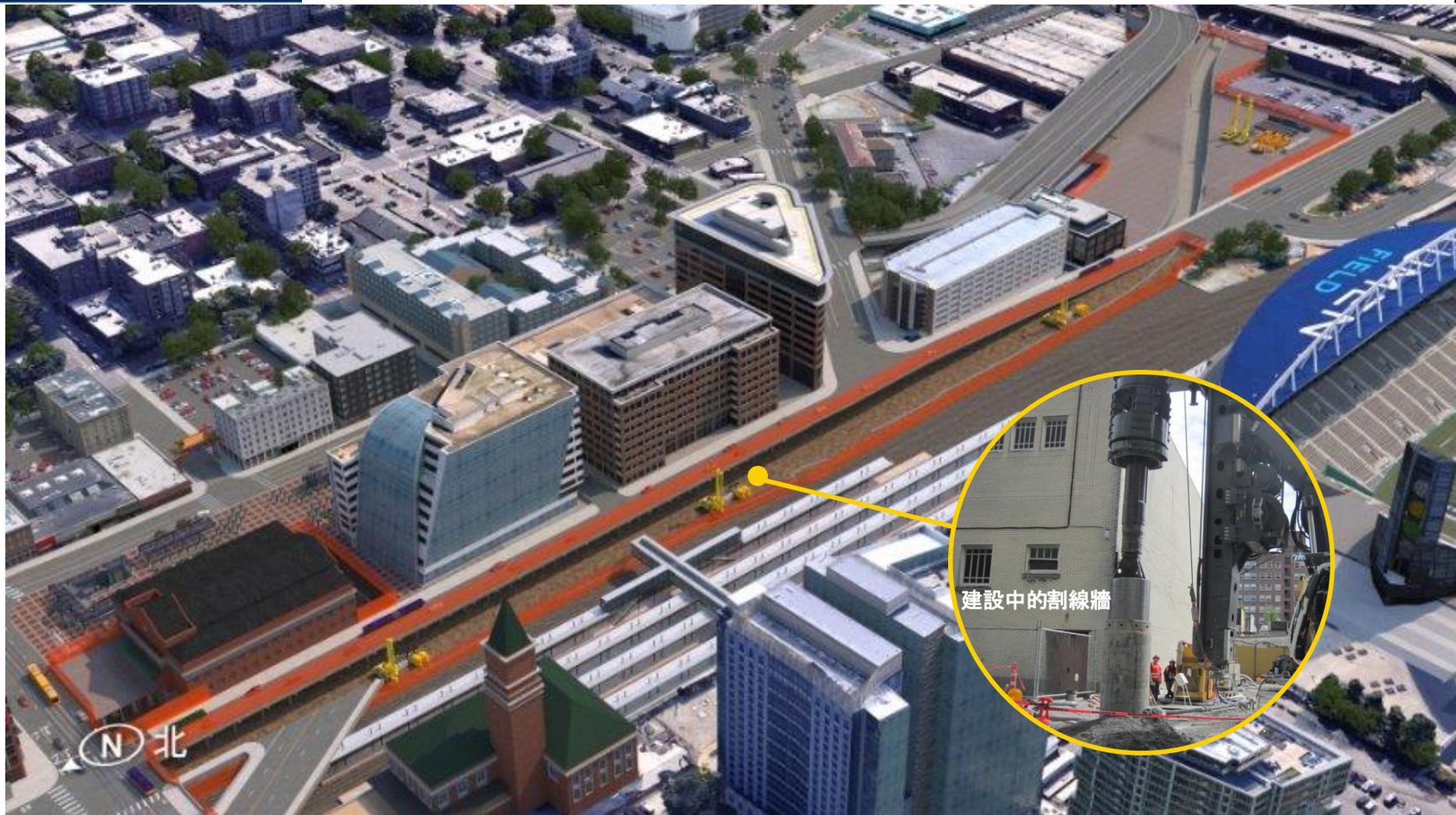


建構定序和方法

第二階段：I-90 至南積臣街，南
第四大道西側

1. 拆除南第四大道高架橋
2. 明挖回填隧道
3. 興建新的永久 南第四大道高架結構和道路
4. 就地保護或重新安置和更換地下污水管道
5. 開挖在新第四大道南高架橋下的車站和隧道

預計這階段需要大約三年的時間。



建設中的割線牆





建構定序和方法

第三階段：南積臣街至 S Main 街

1. ICON 公寓大樓的臨時甲板
2. 拆除 BNSF 火車軌道上的 S Main 街橋樑
3. 拆除南第四大道高架橋
4. 拆除 BNSF 火車軌道附近的擋土牆系統
5. 明挖回填隧道
6. 興建新的永久 南第四大道高架結構和道路
7. 重建位於南第四大道以東的南積臣街大橋

預計這階段需要大約四年的時間。



建設年份

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

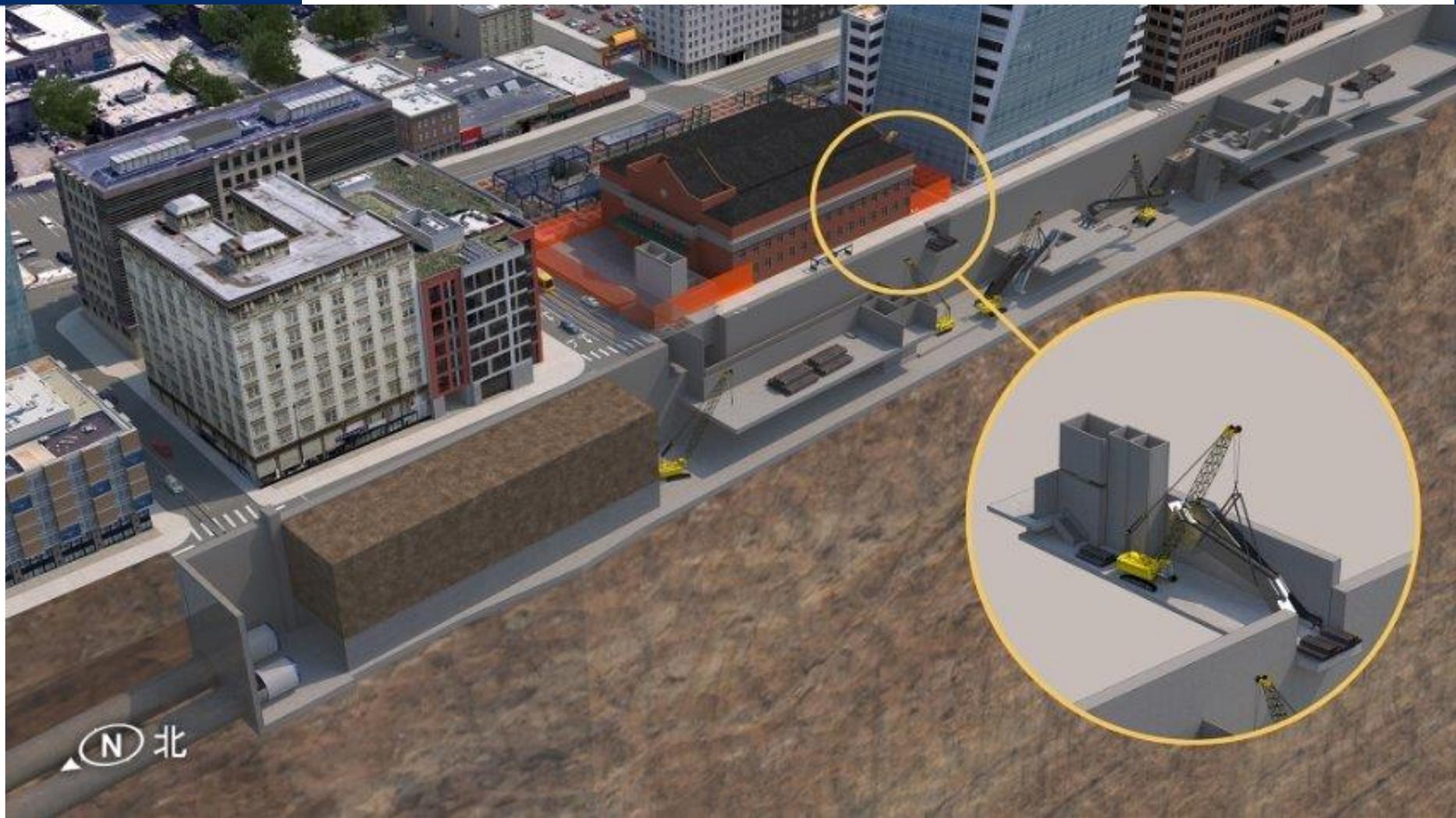


建構定序和方法

第四階段：車站建設

1. 車站月台、扶手電梯、電梯和車站出入口
2. 與現有 CID 國際區/唐人街車站的地下客運連接隧道
3. 軌道、訊號、機械和電動系統
4. 施工完成

預計這階段需要大約五至七年的時間，並將與第三階段重疊。



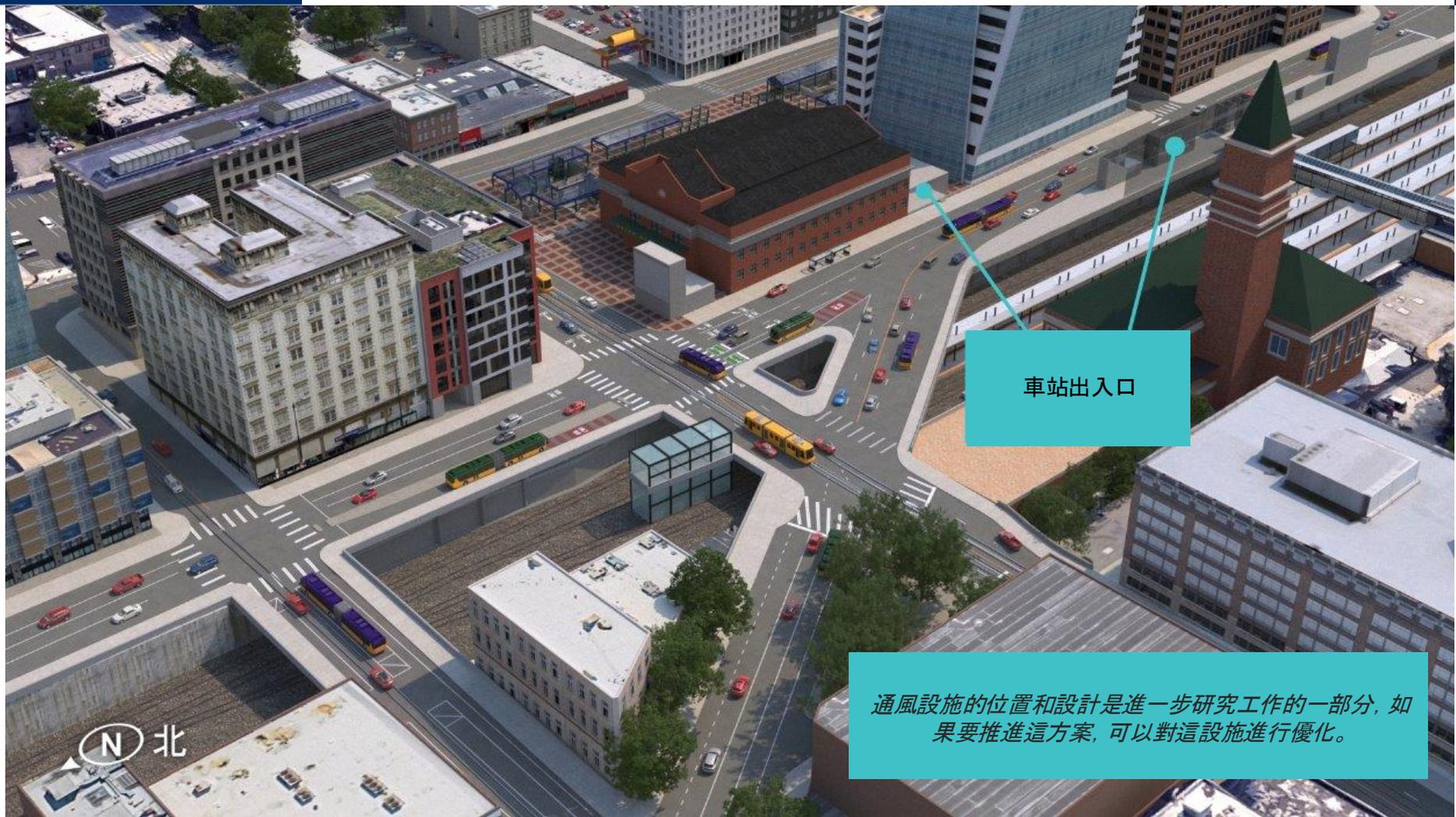


建構定序和方法

第四階段：車站建設

1. 車站月台、扶手電梯、電梯和車站出入口
2. 與現有 CID 國際區/唐人街車站的地下客運連接隧道
3. 軌道、訊號、機械和電動系統
4. 施工完成

預計這階段需要大約五至七年的時間，並將與第三階段重疊。



通風設施的位置和設計是進一步研究工作的一部分，如果要推進這方案，可以對這設施進行優化。

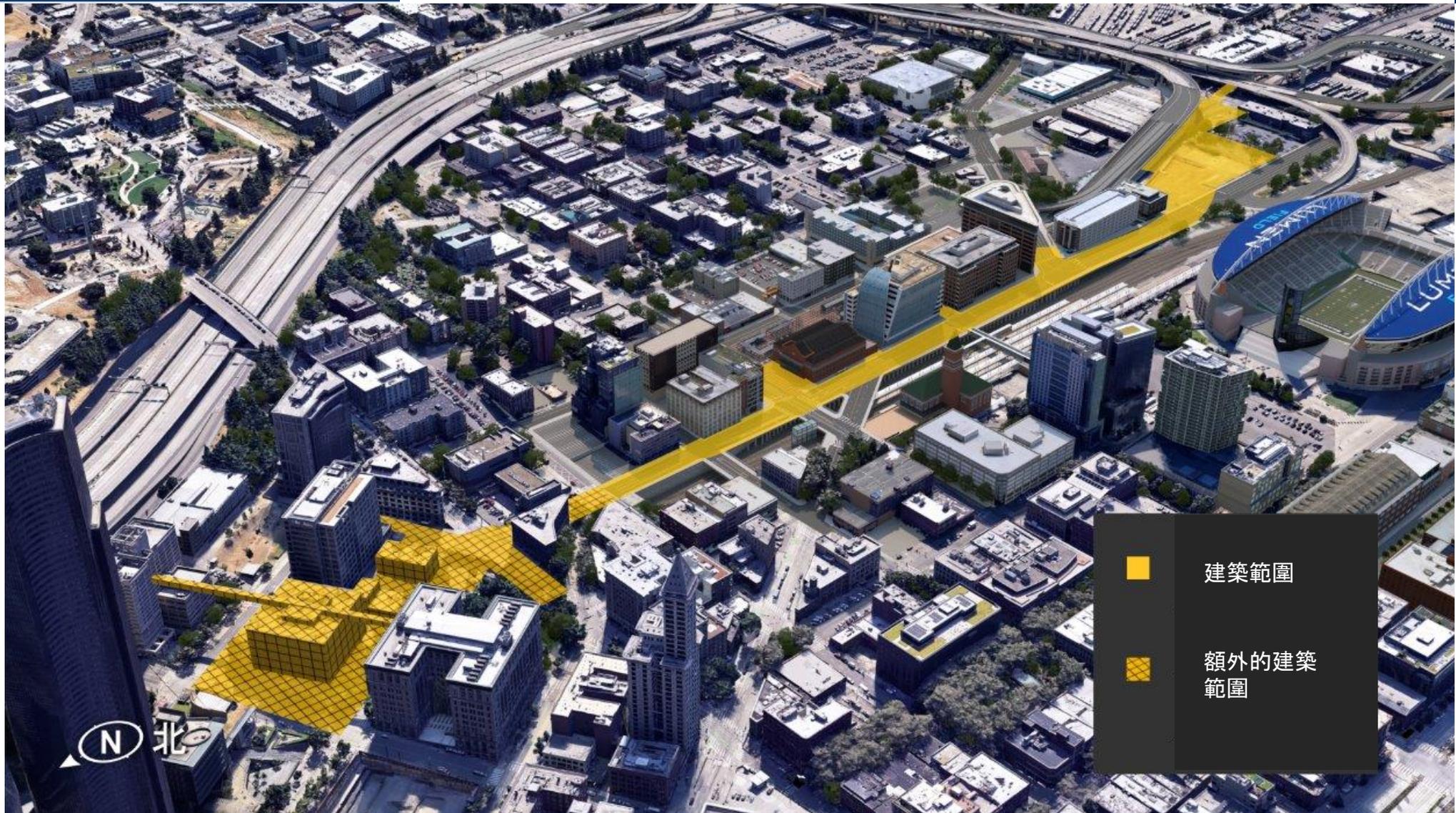




其他額外主要工作包括：

- S Main 街與 Jefferson 街 之間的明挖回填隧道
- 重建 S Main 街 與 Jefferson 街之間 BNSF 火車軌道附近的擋土牆
- 重建 Yesler Way 橋樑 (BNSF 火車軌道上的 S Main 街 橋樑不會拆除和重建)

這些工作將在第三階段進行，其施工時間與第四淺層方案第三階段的施工時間相約。



總結

- 迪邦街首選方案預計需要大約 6-7 年的時間來建設，數量有限的施工工期驅動因素(天然氣管道、Seattle Blvd 和第六大道)
- 第五大道淺層對角式站方案預計需要大約 5-6 年的時間來建設，施工工期驅動因素包括優先考慮減少業務轉移、盡量減少對歷史建築的影響並避免對具歷史性的中華門作出影響
- 第四大道淺層和更淺層方案預計需要 10-12 年的時間來建設，施工工期驅動因素包括施非常有限的施工通道進出口、靠近 BNSF 鐵路、土壤條件較差、複雜的地下基礎結構等
 - 諮詢了獨立專家，以製定進一步減少施工工期和影響的想法
 - 對想法進行了審查和整合，以減少工期和社區影響(納入環境影響報告 EIS草案設計的想法最終未能減少總體施工工期)
 - 想法之一的完全關閉南第四大道可能會將施工工期縮短多達 3.5 年，但會導致當地和區域內的交通繞道大幅增加，從而增加社區影響
 - 改良想法並未解決與鄰近 BNSF 鐵路相關的施工工期風險

成本驅動因素與風險：第四大道淺層

- **施工工期風險：**
 - 由於嚴格的安全要求和在繁忙的 BNSF 鐵路主線軌道附近施工的其他限制，有進一步延長施工期限(超過 10 至 12 年)的風險；延誤可能會影響整個 BLE 項目進度
- **工作範圍增長：**
 - 重建第四大道高架橋是額外工作範圍
- **施工複雜性：**
 - 在繁忙的 BNSF 鐵路主幹線軌道旁和上方進行施工
 - 由於缺乏施工通道進出口，同時又要維持該南第四大道受限區域的交通和行人通道，導致施工定序複雜
 - 施工期間維持交通和社區通道
- **市場狀況：**
 - 該工作的風險狀況將限制競爭並增加成本加價
 - 隧道站橋樑結構施工經驗及隧道施工經驗可能影響競爭

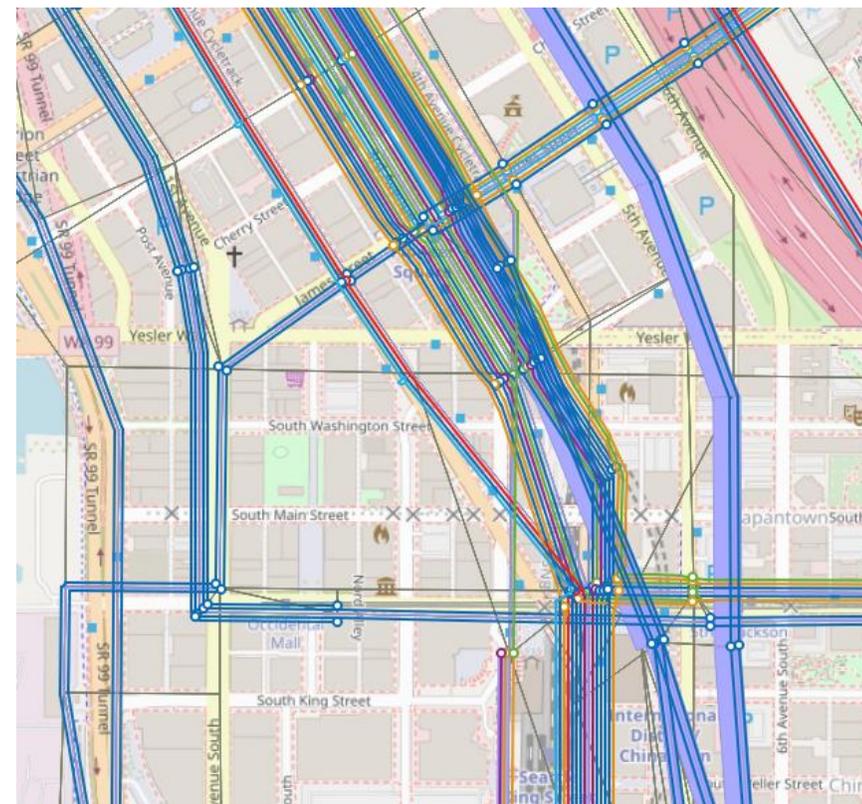
**最大限度地提高區域和
當地聯繫交通方式**

最大限度地提高區域和當地聯繫交通方式

- 開發乘客量評估，以了解不同方案之間本地和區域交通旅程的差異
- 評估區域和當地交通旅程的差異（檢查樣本旅程、更新旅程時間並評估旅程可能有何不同以及誰會經歷這些差異）
- 透過南部市中心樞紐和 BLE 規劃流程改善行人和大眾運輸通道
- 探索車站和轉乘路徑的改進，以改善通道和乘客體驗
- 即將推出：制定尋路和標誌建議，以提高系統和車站出入通道的易讀性

客流量建模背景

- 客流量建模提供了系統和車站使用的**潛在規模和運用程度**
- 西雅圖核心區的大量交通選擇使得建模結果對微小變化產生高度敏感(例如車站出入時間)
- 建模不能預測乘客個人行為表現(例如, 乘客根據許多不同的因素選擇對他們有意義的旅程選擇)

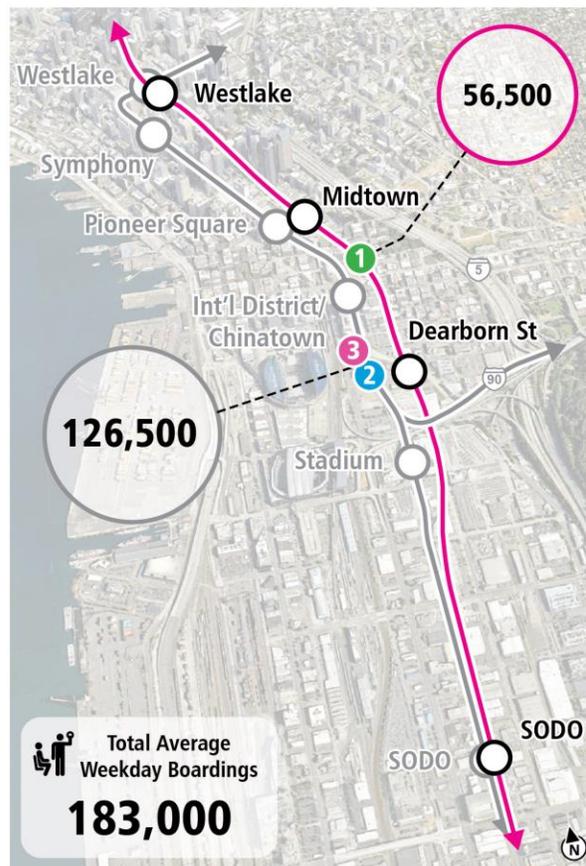


客流量模型中的交通網絡範例

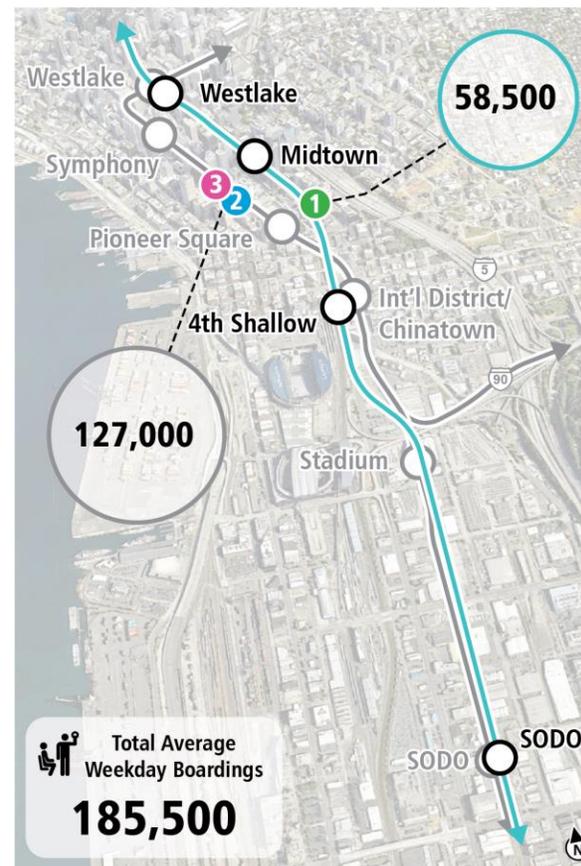
客流量建模結果:2046

Westlake 和 SODO 之間的整體 Link 登車量

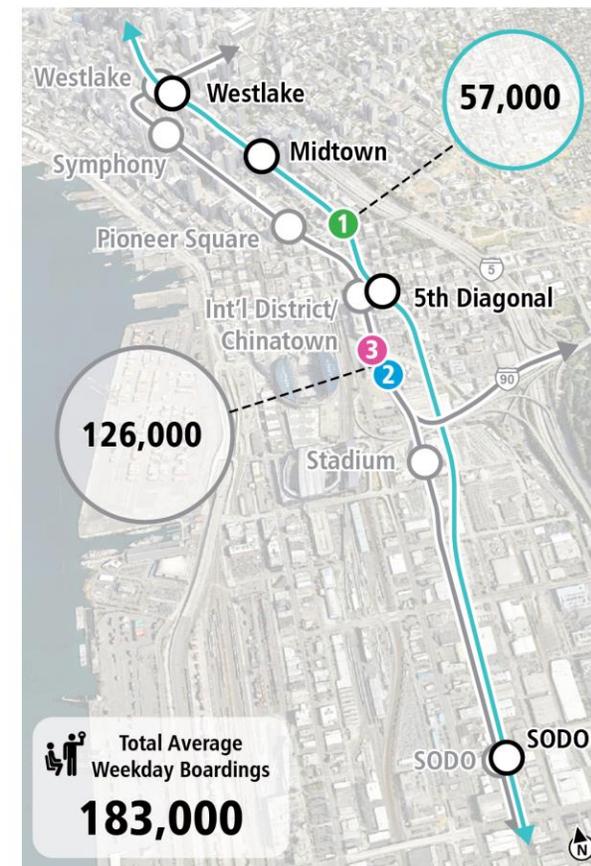
各方案之間類似



迪邦街首選方案



第四大道淺層方案



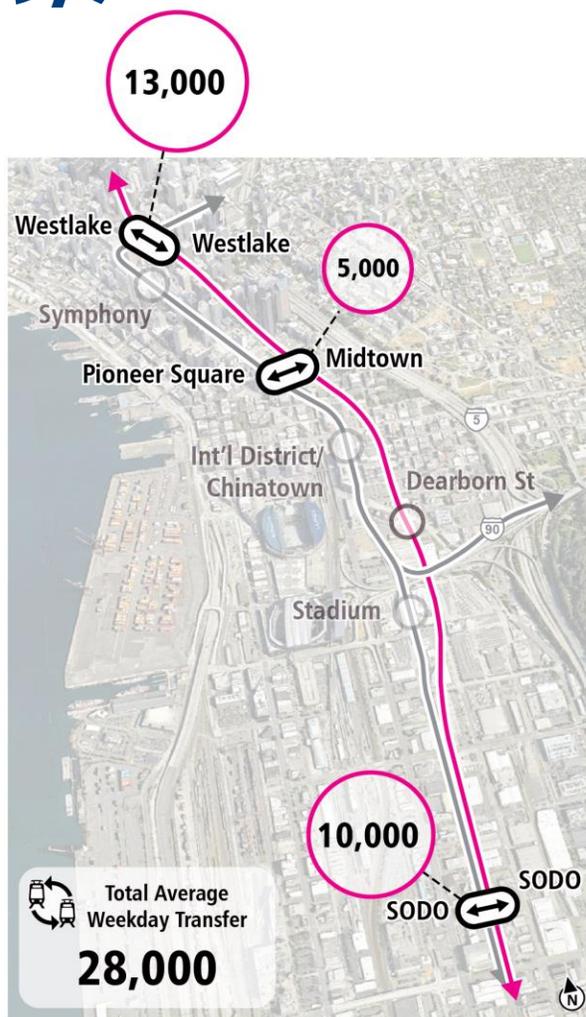
第五大道淺層對角式站方案

客流量建模結果:2046

Link - Link 轉乘

不同方案之間的平均工作日總轉乘量相似

- 在迪邦街首選方案和第五大道淺層對角式站方案中，更多人選擇使用 Westlake 站和 SODO 站轉乘
- 在第四大道淺層方案中，更多人選擇使用 CID 唐人街/國際區車站轉乘



迪邦街首選方案



第四大道淺層方案

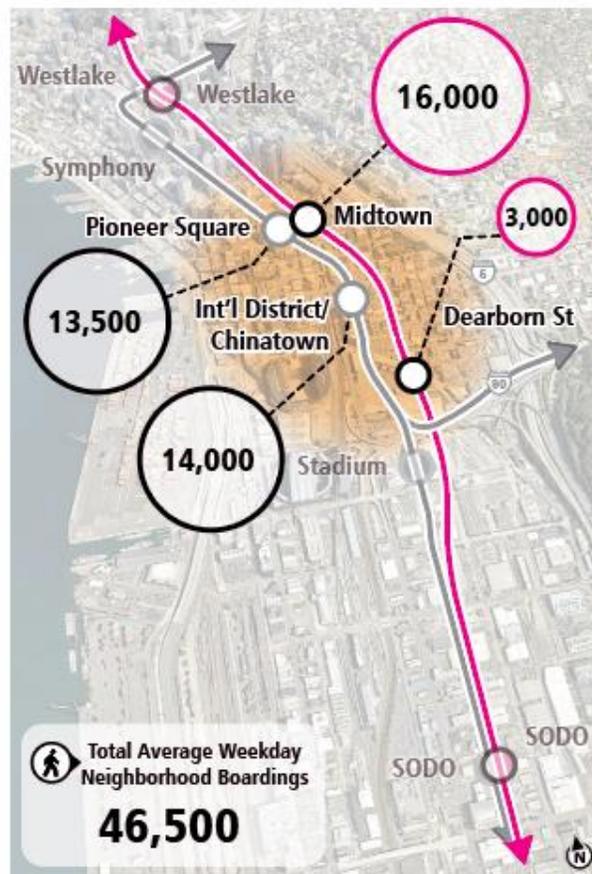


第五大道淺層對角式站方案

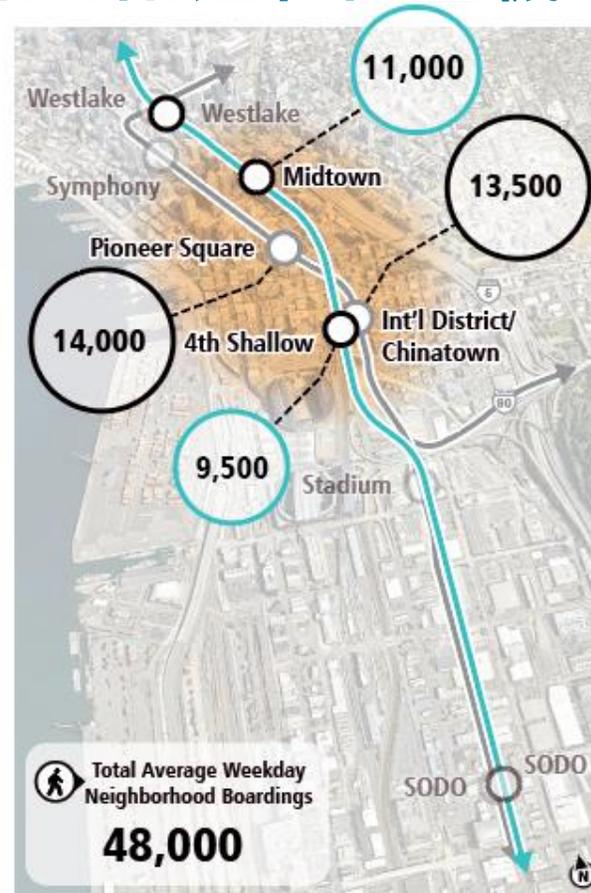
客流量建模結果:2046

CID 唐人街/國際區和 Midtown 車站的附近社區登機車量

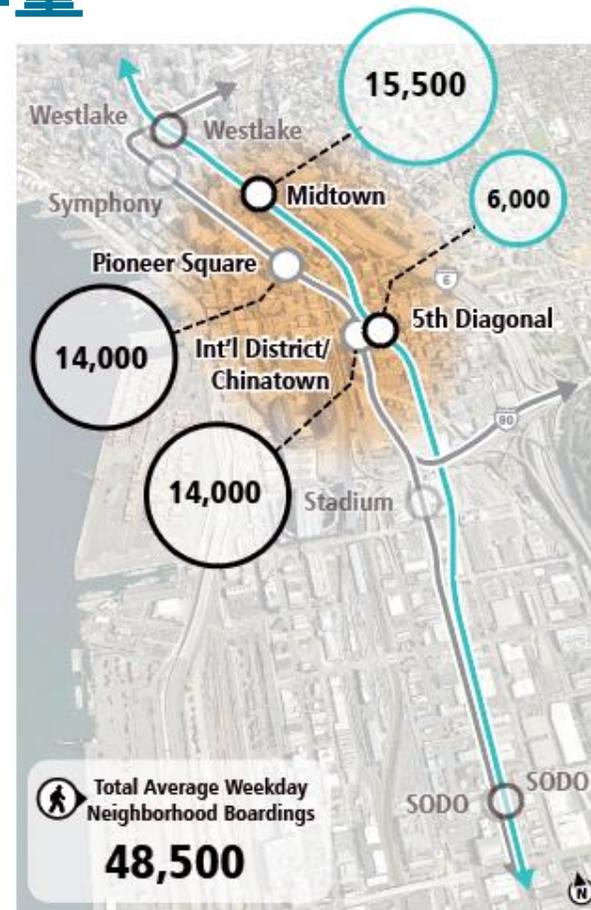
方案之間類似，選擇在第四大道和第五大道方案的登車率稍高(可能是由於市中心商業區的人轉移選擇的登車地點)



迪邦街首選方案



第四大道淺層方案



第五大道淺層對角式站方案

地區和當地旅程時間

	迪邦街 (首選方案)	第四大道淺層*	第五大道淺層 (對角式)
區域目的地之間的旅程時間(分鐘)：			
慶喜公園到 SeaTac 機場	45	44	43
唐人街/國際區圖書館到 SeaTac 機場	47	53	52
胡進培社區花園到 SeaTac 機場	52	48	47
Occidental Square 到 SeaTac 機場	50	52	53
Bellevue Transit Center 到 SeaTac 機場**	70	65	66
Kent (Sounder) 到 South Lake Union	57	55	59
SeaTac 機場到 Harborview Medical Center (醫療中心)	54	54***	54***
SeaTac 機場到 Swedish Hospital (醫院)	63	59***	59***

*採取 CID 唐人街/國際區中的第四大道淺層配置。更淺層的配置將節省約一分鐘。

** 乘客還可以從 Bellevue Transit Center 搭乘 STRIDE BRT 前往 SeaTac 機場, 需 44-49 分鐘。

*** 乘客如果不想步行或從 Midtown 車站搭乘金縣巴士, 也可以在未來的 CID 唐人街/國際區車站下車, 然後搭乘西雅圖街車前往 Harborview 醫療中心(總共 68-69 分鐘)或 Swedish 醫院(總共70-72 分鐘)

步行到最近的 1 號線車站*：

0-5 分鐘

6-10 分鐘

11+ 分鐘

	迪邦街 (首選方案)	第四大道淺層	第五大道淺層 (對角式)
慶喜公園	4 分鐘	3 分鐘	2 分鐘
Little Saigon (小西貢)	15 分鐘	13 分鐘	12 分鐘
Yesler Terrace	9 分鐘	13 分鐘	12 分鐘
Occidental Square	6 分鐘	8 分鐘	9 分鐘
Lumen Field (體育場)	6 分鐘	4 分鐘	7 分鐘
T-Mobile Park (體育場)	10 分鐘	11 分鐘	14 分鐘
Central Library (中央圖書館)	7 分鐘	2 分鐘	2 分鐘
Seattle City Hall (西雅圖市政廳)	2 分鐘	2 分鐘	2 分鐘
Harborview (醫療中心)	8 分鐘	9 分鐘	9 分鐘
Virginia Mason (醫療診所)	13 分鐘	8 分鐘	8 分鐘
Fry Art Museum (博物館)	9 分鐘	8 分鐘	8 分鐘
Sounder 站	6 分鐘	2 分鐘	4 分鐘
Amtrak 站	7 分鐘	2 分鐘	5 分鐘
Colman Dock	10 分鐘	8 分鐘	8 分鐘

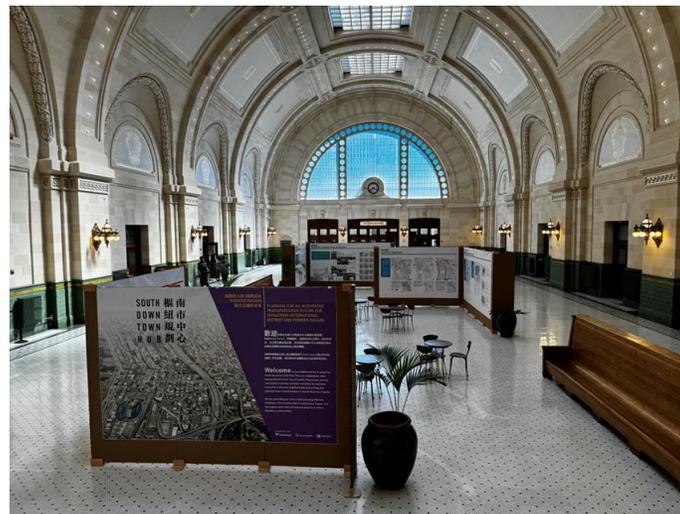
SOUTH 樞南 DOWN 紐市 TOWN 規中 HUB 劃心

- ❑ Sound Transit、西雅圖市、金縣和社區合作制定一項可實施的計劃。
- ❑ 透過一系列的參與，致力於對街道和公共空間的潛在投資進行願景和優先排序，以幫助連接社區和區域交通模式。
- ❑ 建立並擴大過去社區為基礎的計劃以及並行項目和規劃倡議。

我們目前處於規劃過程中的階段

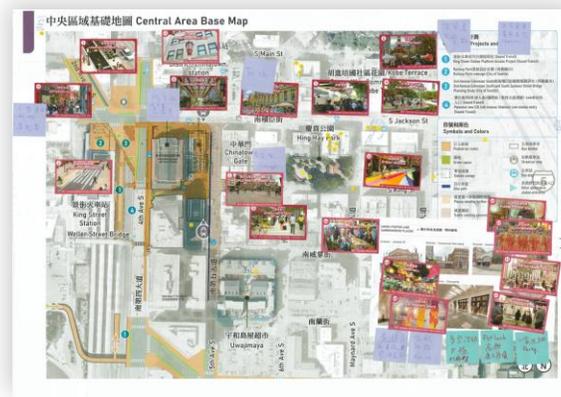
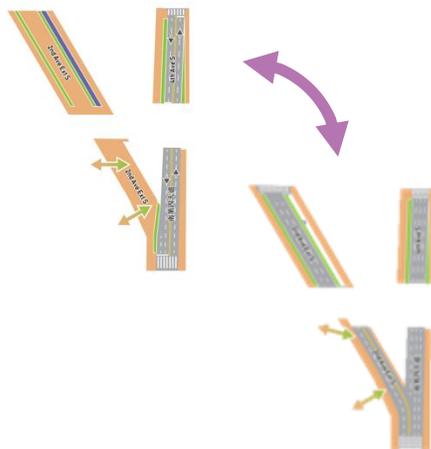
- 由西雅圖市和 ST 組成的核心團隊工作人員經常會面，以推進協調和規劃內容，以及與金縣的持續協調
- 社區參與總體概念和重點概念於 2024 年 9 月完成
- 目前正在推動由社區驅動概念的設計和機構間的協調
- 計劃於 2025 年 3 月為研討會三更新並擴展展覽，以改良的設計向社區報告

2023 年 11 月	2024 年 2 月	2024 年 7 月	2025 年 3 月	2025 年待定
現場諮詢會 <ul style="list-style-type: none"> • 回答提問 • 社區主題 	研討會一 <ul style="list-style-type: none"> • 遠景計劃 • 制定社區和車站連接的整體概念 	研討會二 <ul style="list-style-type: none"> • 特定區域的機會與問題 • 評估連接和地點的概念 	研討會三 <ul style="list-style-type: none"> • 特定區域的細化概念 • 確認連接和地點的概念 	研討會四/五 <ul style="list-style-type: none"> • 將項目概念組合並確定優先順序 • 制定並認可計劃



外展和參與

- ❑ 迄今為止，在規劃過程中已取得近 1000 次瀏覽量
- ❑ 舉辦了 15 場現場活動，其中包括 3 場大型公共活動以及 12 次與社區團體的會議
- ❑ 涵蓋 2024 年夏季舉辦的研討會一和二概念的線上調查
- ❑ 涵蓋規劃背景和研討會一 回饋的展覽於 2024 年 7 月在聯合車站大廳啟動；將保持開放並於 2025 年 3 月更新



150 位與會者
參加啟動現場諮詢會

210 位研討會
參與者

170 位參與者
參加研討會和社區會議

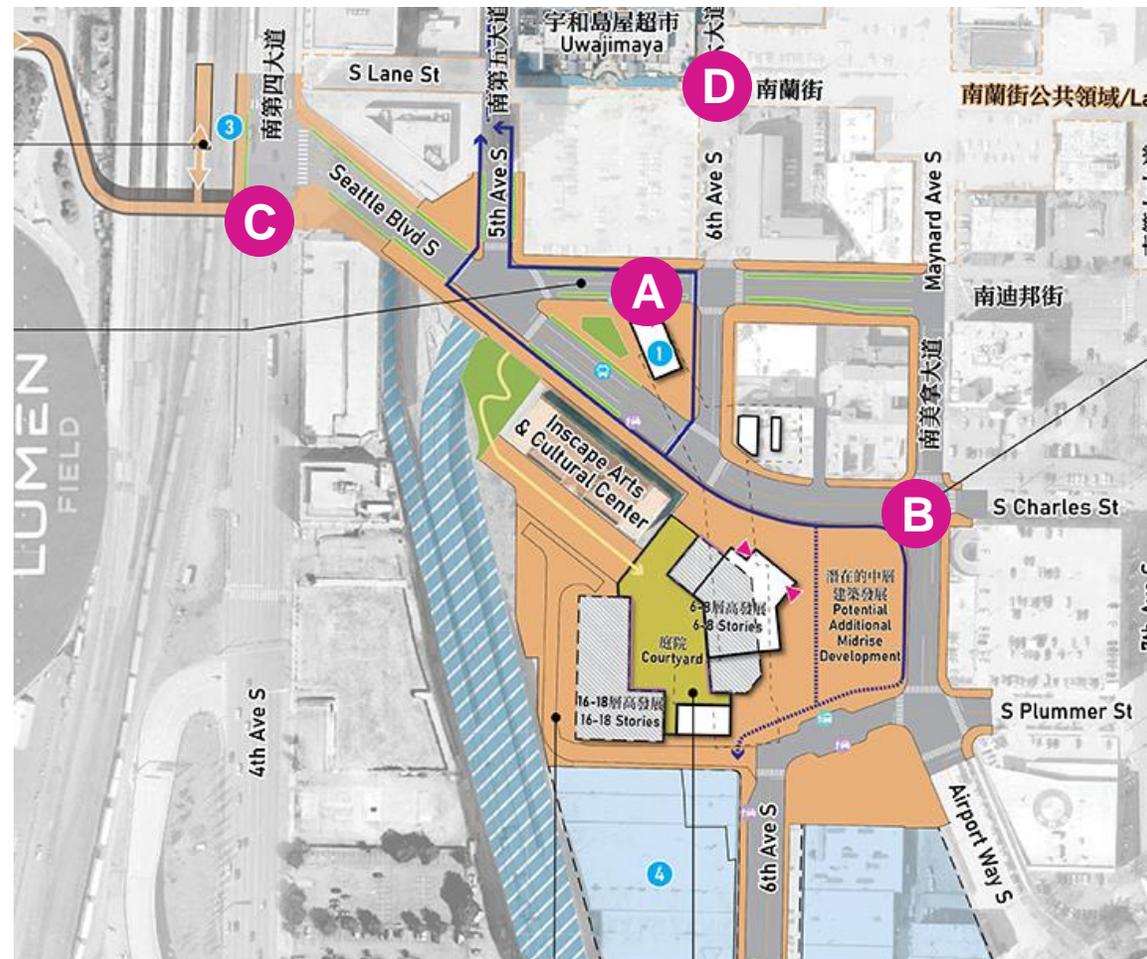
463 人完成了
第一份線上調查

前往車站的通道

評估不同的設想，透過南市中心樞紐* 和非機動車通行津貼改善交通和流動性。

CID 唐人街/國際區迪邦街車站包括：

- A** 迪邦街收窄並緩行交通
- B** 收窄並重新調整 Seattle Boulevard
- C** 往 Sounder 的新通道和 跨越 BNSF 鐵路
- D** 通過走廊和地點改進的無障礙通道



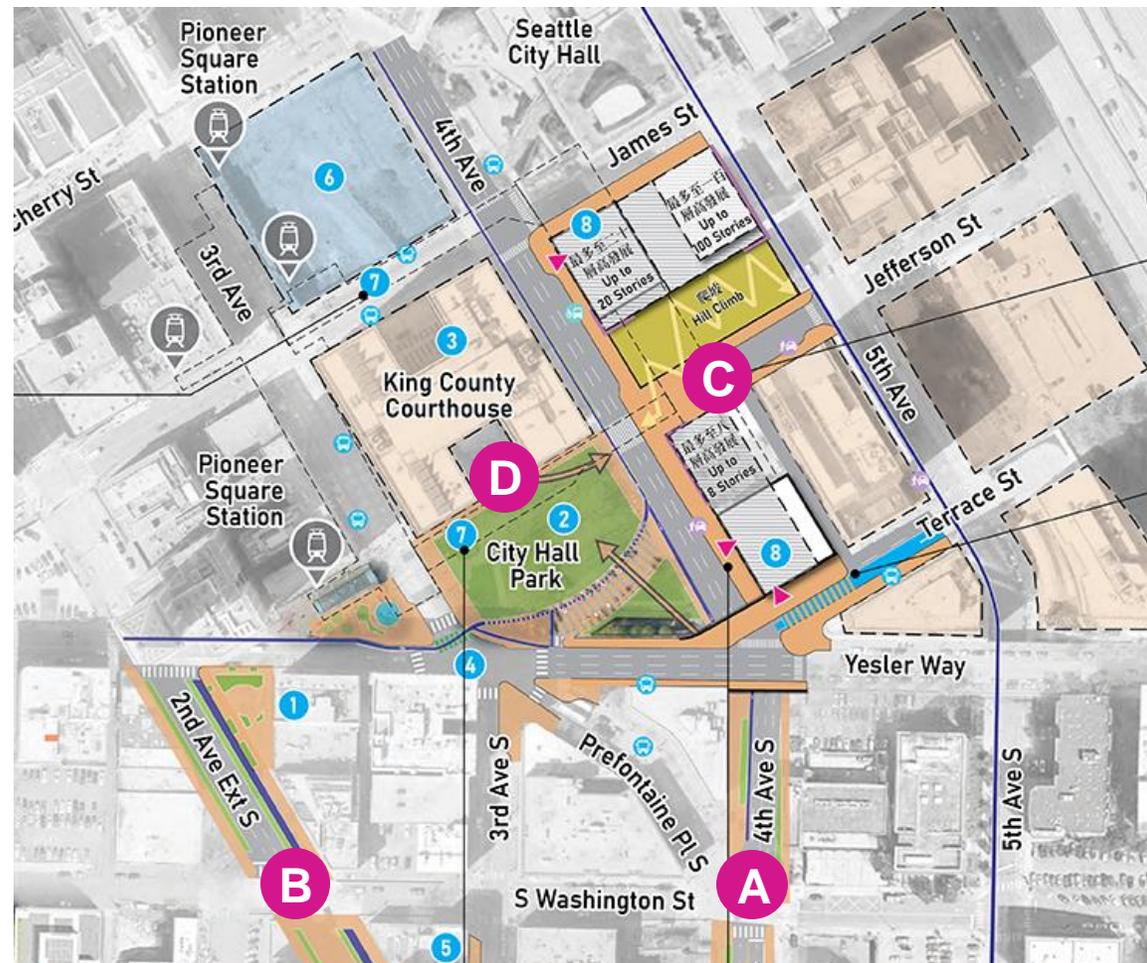
南市中心樞紐研討會二的代表性圖片。
根據社區反饋正在進行改良。

前往車站的通道

評估不同的設想，透過南市中心樞紐* 和非機動車通行津貼改善交通和流動性。

Midtown James Street 車站包括：

- A** 第四大道沿線街道走廊改進
- B** 2nd Avenue Ext 的主要行人改善工程
- C** 車站附近的行人徒步區
- D** 與 City Hall Park 改善項目相結合



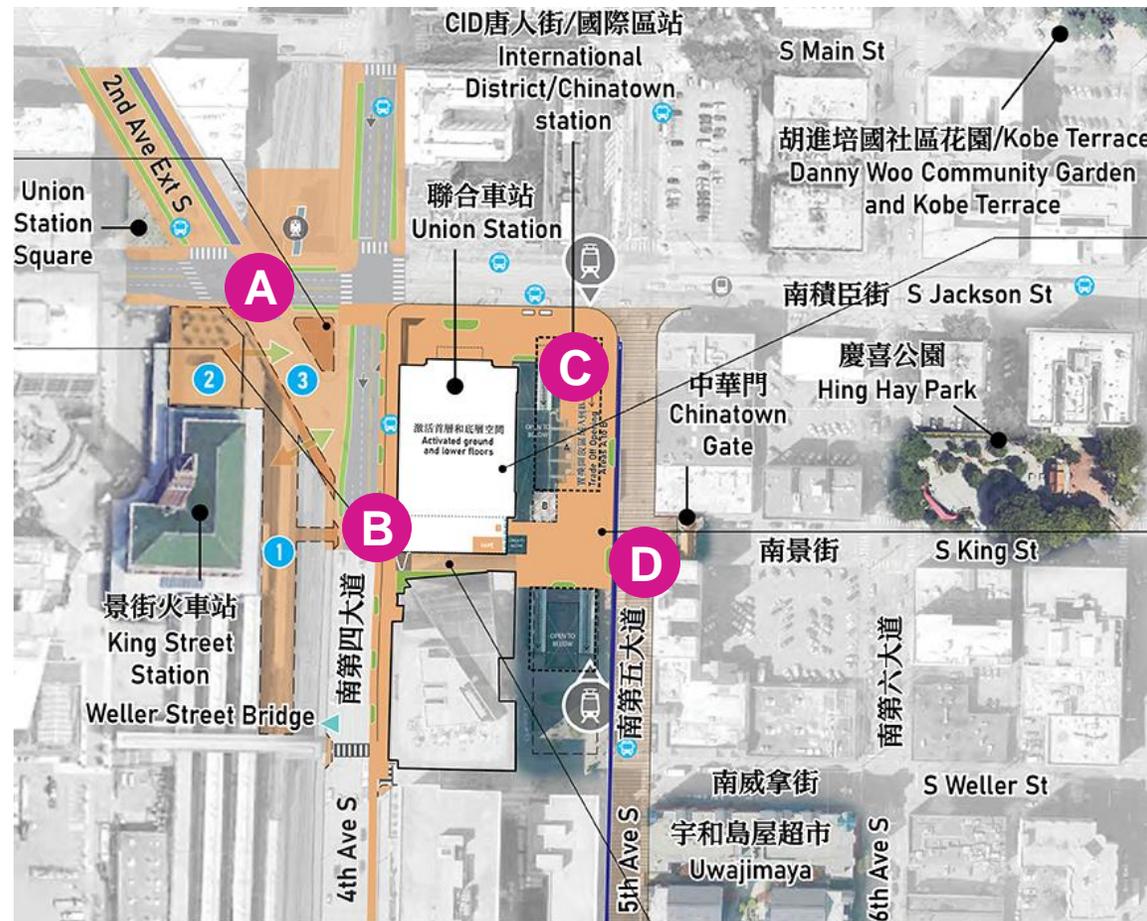
南市中心樞紐研討會二的代表性圖片。
根據社區反饋正在進行改良。

前往車站的通道

評估不同的設想，透過南市中心樞紐* 和非機動車通行津貼改善交通和流動性。

聯合車站周圍**，包括：

- A** 第四大道/2nd/積臣街十字路口的大型改進
- B** 第四大道和景街的十字路口改進
- C** 現有 Link 車站的廣場改進
- D** 第五大道沿線的行人改善措施



南市中心樞紐研討會 二的代表性圖片。
根據社區反饋正在進行改良。

車站內的通道 CID 唐人街-國際區 (迪邦街)

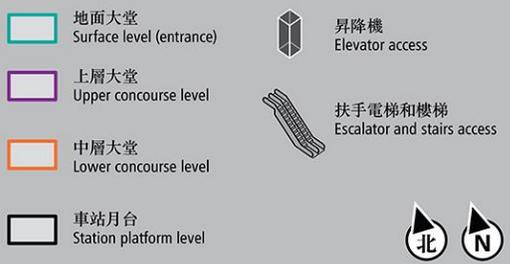
月台和出入口向北移，
更靠近 CID 唐人街-國際區

所有地點均設有冗餘升降機，
以提高可靠性

升降機從入口直達月台，
盡量縮短行進距離

Paratransit 輔助客運系統和 ADA -
直接在車站出入口附近上車和下車

車站深度從 115 英尺
減少至 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.

基於設計的概念水平，可能會發生改動。

車站內的通道 Midtown (James 隧道)

夾層之間的
直接地下轉乘通道*

升降機從入口直達月台，
盡量縮短行進距離

有機會改善 James 和 3rd
的現有出入口

所有地點均設有
冗餘升降機，
以提高可靠性

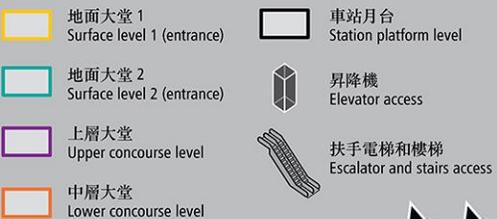
探索讓乘客更快轉乘的方法

從第四大道和
Terrace街/Yesler
Way出入口

新連接為現有北行月台
增加了升降機冗餘

Paratransit 輔助客運系統和 ADA –
直接在車站出入口附近上車和下車

基於設計的概念水平，可能會發生改動。



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.

車站內的通道 Midtown (Jefferson 隧道)

夾層之間更直接的地下轉乘通道*

升降機從入口直達月台，
盡量縮短行進距離

所有地點均設有
冗餘升降機，
以提高可靠性

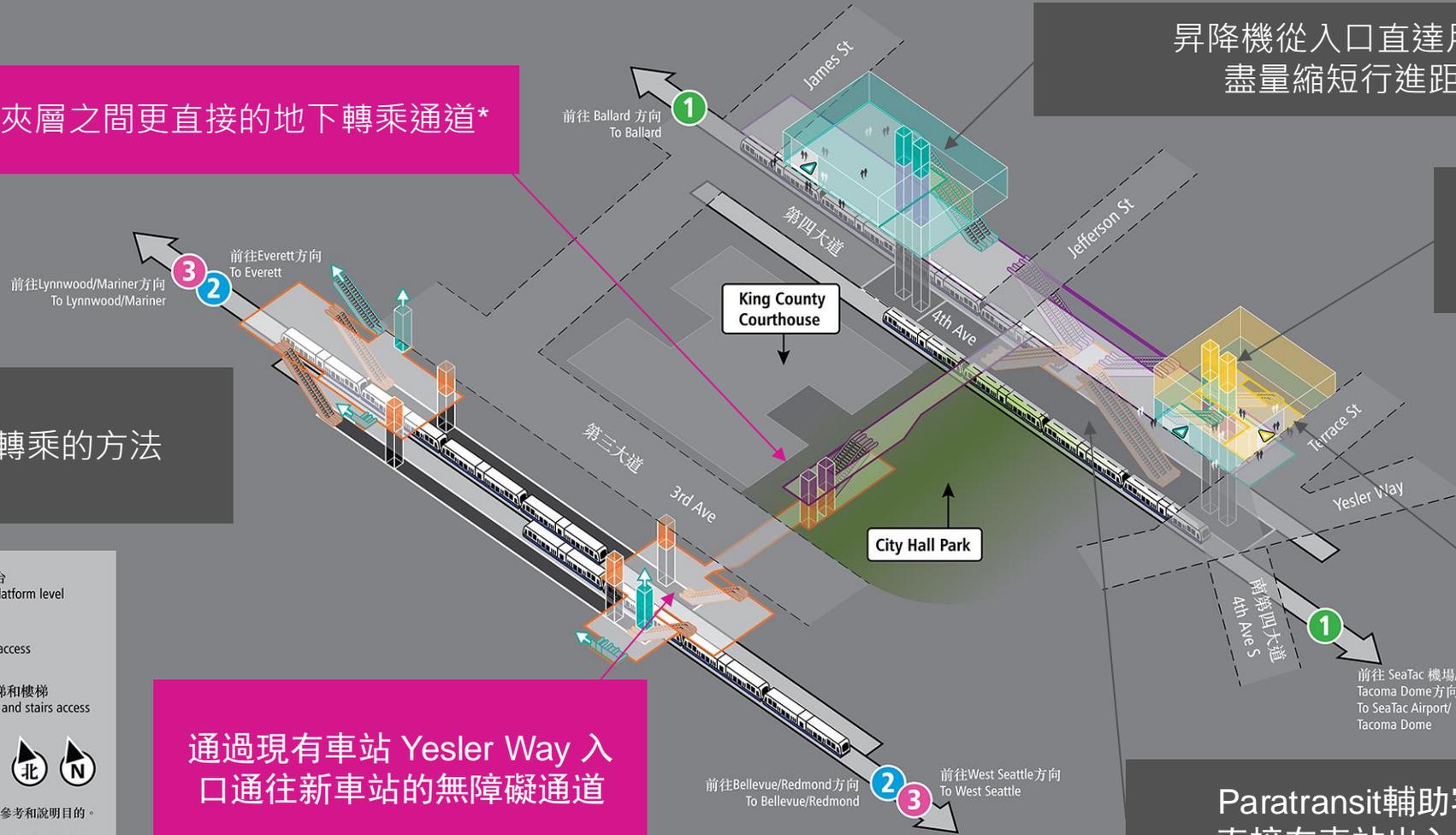
探索讓乘客更快轉乘的方法

從第四大道和
Terrace街/Yesler
Way出入口

通過現有車站 Yesler Way 入口
通往新車站的無障礙通道

Paratransit輔助客運系統和 ADA —
直接在車站出入口附近上車和下車

基於設計的概念水平，可能會發生改動。



- 地面大堂 1
Surface level 1 (entrance)
- 地面大堂 2
Surface level 2 (entrance)
- 上層大堂
Upper concourse level
- 中層大堂
Lower 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.

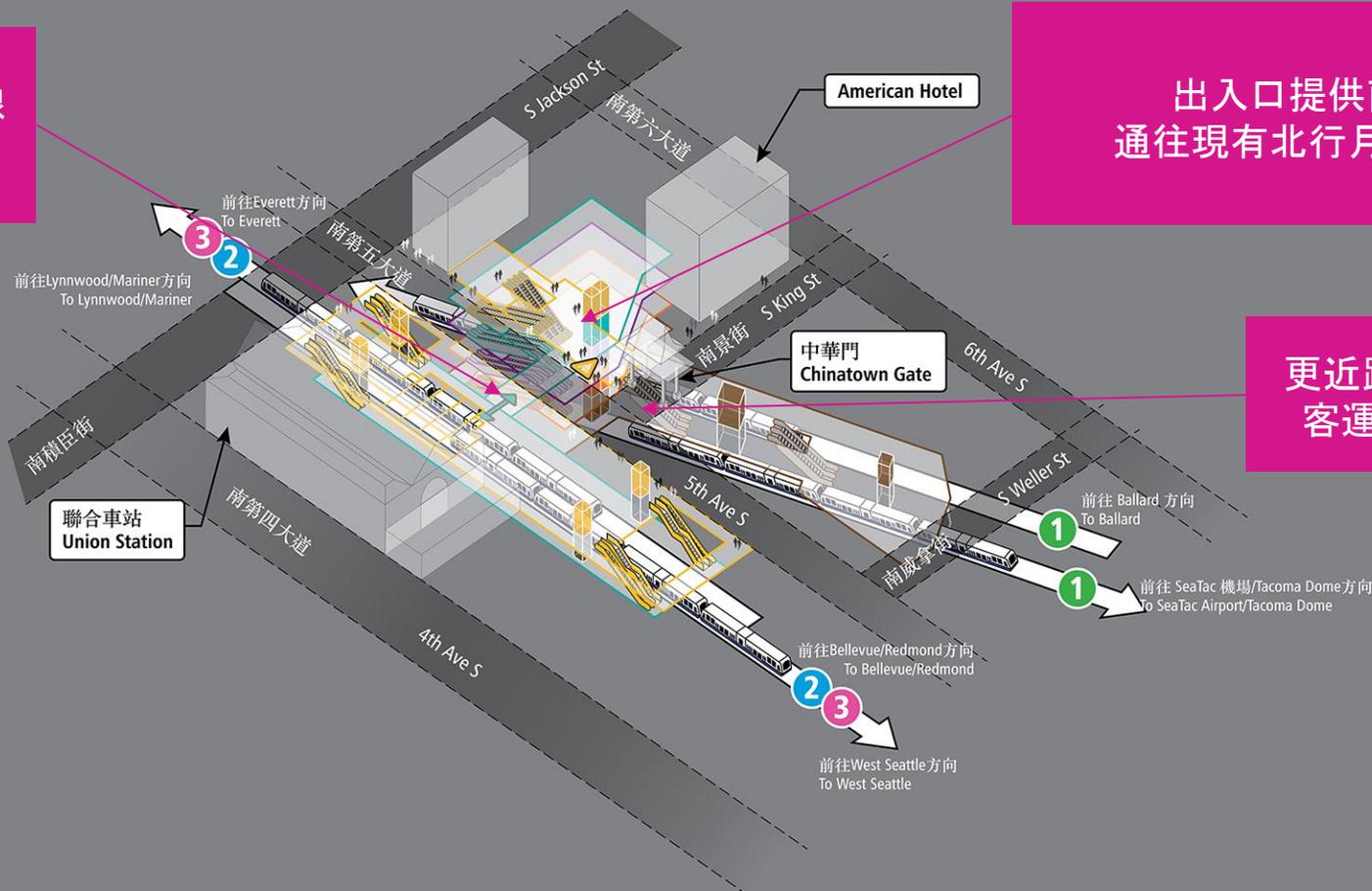
*在 CID 唐人街/國際區的 1 號線和 2/3 號線之間換乘其他方案需要在現有的國際區/唐人街站廣場單嚮往返 (取決於替代方案)

車站內的通道 CID 唐人街-國際區第五大道淺層對角式站

靠近 1 號線和 2/3 號線
之間的轉乘

出入口提供直接冗餘電梯
通往現有北行月台和新車站大廳

更近距離的 Paratransit 輔助
客運系統和 ADA 接送服務



- 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

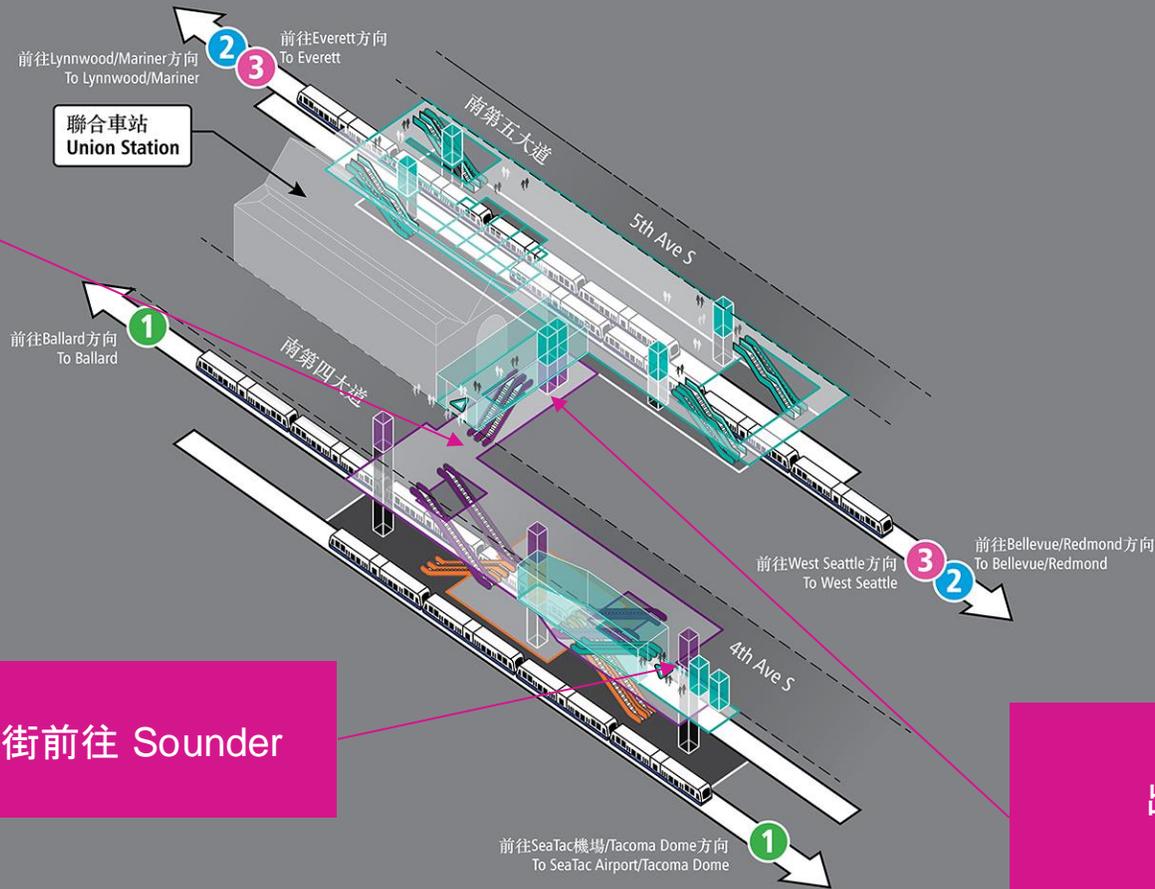


以上圖表展示車站的設計和構造並非按比例繪製，目的只供參考和說明目的。車站建築和景觀設計尚未完成。
Diagrams are an approximate representation of station configuration for illustrative purposes only. Station architectural and landscape design is not completed.

基於設計的概念水平，可能會發生改動。

車站內的通道 CID 唐人街-國際區第四大道淺層

靠近 1 號線和 2/3 號線
之間的轉乘



經過威拿街前往 Sounder

出入口提供直接冗餘電梯
通往現有南行月台

基於設計的概念水平，可能會發生改動。

-  地面大堂
Surface level (entrance)
-  上層大堂
Upper concourse level
-  中層大堂
Lower 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.

討論和後續步驟

2016年



規劃



2017年至2023年

備選方案研擬

- ✓ 2018年：初步選址
- ✓ 2019年：選址
- ✓ 2019年：委員會確定首選方案和其他備選方案

環境評審

- 2022年：公布WSBLE《環境影響報告草案》
- ✓ 2023年：委員會確認或修改首選方案

2024年至2026年

環境評審

2024年秋季：NEPA選址

2025年：公布BLE《環境影響報告草案》

公眾諮詢期

委員會確認或修改首選方案

2026年：公布BLE《環境影響報告終案》

委員會選擇即將建設的項目

聯邦決議紀錄

公眾參與

謝謝



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

