

南城中心枢纽

唐人街/国际区和Pioneer Square一体化交通运输规划





- 致謝

項目團隊

Sound Transit

HNTB

Jacobs

Framework

LMN Architects

西雅圖市

King County Metro

Pencil on Paper

Mode Urban Consulting

Underhill

Fehr & Peers

Ott Sakai
- 特別感謝

CID聯盟

SCIDpda

Interim CDA

宇和島屋超市UWAJIMAYA

公寓

Publix公寓

Inscape藝術文化中心

Alliance for Pioneer Square

Wing Luke Museum

Ocean Star Restaurant

Theatre Off Jackson

目錄

01 簡介

執行摘要	6
研究地區	7
定義樞紐	8
人口統計資料	10
引導式社區主題	11
全面協作	12
過往計劃帶來的機會	13
過往計劃帶來的機會：各地區	14

02 地區分析

立足優勢	16
參與情況摘要	17
傾聽意見：整體主題	19
公共安全	20
綠色公共空間	26
平衡延續與變革	28

03 外展與分析

Stitch重點地區：意見回饋摘要	32
中央重點地區：意見回饋摘要	33
南部重點地區：意見回饋摘要	34
北部重點地區：意見回饋摘要	35
轉型考量	36
初步情境比較	37
路面交通分析調查發現	38
調整與轉型的綜合建議	39

04 框架計劃

SDH計劃和計劃項目	41
定義Stitch	42
Stitch重點地區改善作業	44
Stitch重點地區：願景	45
Stitch重點地區：藍圖計劃	46
其他考量：進一步轉型	49
中央重點地區	51
中央重點地區：願景	52

中央重點地區：藍圖計劃	53
其他考量：聯合車站活化	54
南部重點地區	57
南部重點地區：願景	58
南部重點地區：藍圖計劃	59
北部重點地區	62
北部重點地區：願景	63
北部重點地區改善作業	64

05 實施

實施概覽	67
項目清單和時間表	68
Stitch重點地區	69
Stitch重點地區項目	70
中央重點地區	73
中央重點地區項目	74
南部重點地區	76
南部重點地區項目	77
北部重點地區	80
北部重點地區項目	81

06 附錄

過往計劃摘要	84
路面交通分析調查發現	87
SDH轉型	88
Stitch重點地區	89
景街節慶街	90
聯合車站廣場向西望	91
聯合車站穿堂咖啡廳	92
聯合車站大廳	93
聯合車站花園層	94
南積臣街與南第五大道路口向南望	95
南積臣街與南第四大道路口向東望	96
南西雅圖大道向東望	97
市政廳公園向東北望	98
術語表	99



SOUTH DOWN TOWN HUB

图表目录

01 简介

1.01	ID/C和联合车站广场可视化	6
1.02	南城中心枢纽研究区域	7
1.03	界定枢纽的脉络地图	8
1.04	景街站和联合车站	8
1.05	城中心隧道	8
1.06	Colman码头	8
1.07	Pioneer Square	9
1.08	唐人街/国际区	9
1.09	市政园区	9
1.10	体育馆区	9
1.11	西雅图市及街区人口统计数据	10
1.12	SCIDpda合影	11
1.13	社区主题	11
1.14	机构间协作	12
1.15	南城中心枢纽同步项目和规划	12
1.16	南城中心枢纽机遇	13
1.17	北部重点区域	14
1.18	中心重点区域	14
1.19	南部重点区域	14

02 区域分析

2.01	步行审计照片	16
2.02	公众拓展和参与活动	17, 18
2.03	研讨会主题卡	19
2.04	公共安全:非活跃区域	20
2.05	交通流量和行人碰撞事故	21
2.06	当前土地用途	22
2.07	已报告的犯罪事件	23
2.08	街道激活和公共用途	24
2.09	公共安全:可能采取的策略	25
2.10	开放空间的可达性	26
2.11	西雅图市树冠覆盖率目标	27
2.12	树冠覆盖率	27
2.13	Occidental Square和Jade Garden	28
2.14	历史区域与地标建筑	29
2.15	文化保护	30

03 公众参与及分析

3.01	“Stitch”街道选项叠加图	32
3.02	中心重点区域转型	33
3.03	南部重点区域转型	34
3.04	北部重点区域转型	35
3.05	交通限制	36
3.06	交通情景比较	37
3.07	网络转型	38
3.08	推荐的网络变更	39

04 框架规划

4.01	南城中心枢纽重点区域	41
4.02	“缝合区”社区定义	42
4.03	城市设计街道元素	42
4.04	重新构想的ID/C站及广场	43
4.05	“缝合区”重点区域社区意见	44
4.06	“缝合区”重点区域改善措施概览	45
4.07	“缝合区”重点区域:AA’剖面	46
4.08	“缝合区”重点区域:BB’剖面	46
4.09	“缝合区”重点区域放大平面图	46
4.10	向联合车站方向的第二大道南延段	47
4.11	联合车站北广场改善	48
4.12	“缝合区”重点区域:进一步转型	49
4.13	南积臣街的重新构想街景	50
4.14	中心重点区域社区意见	51
4.15	中心重点区域改善措施概览	52
4.16	中心重点区域:AA’剖面	53
4.17	中心重点区域:BB’剖面	53
4.18	中心重点区域放大平面图	53
4.19	联合车站东翼及可视化	54
4.20	联合车站南翼及分阶段时间表	54
4.21	联合车站楼层配置	54
4.22	IDS广场可视化	55
4.23	南景街节日街	56
4.24	南部重点区域社区意见	57
4.25	南部重点区域改善措施概览	58
4.26	南部重点区域:AA’剖面	59



SOUTH DOWN TOWN HUB

图表目录

04 框架规划

4.27	南部重点区域:BB'剖面	59
4.28	南部重点区域放大平面图	59
4.29	迪邦区域可视化	60, 61
4.30	北部重点区域社区意见	62
4.31	北部重点区域改善措施概览	63
4.32	北部重点区域:AA'剖面	64
4.33	北部重点区域放大平面图	64
4.34	市政厅公园往中城区车站方向视图	65

05 实施

5.01	并行项目时间线	67
5.02	实施协调	67
5.03	项目清单和时间线	68
5.04	“缝合区”重点区域改善措施概览	69
5.05	“缝合区”重点区域项目(5年内)	70
5.06	“缝合区”重点区域项目(5-15年)	71
5.07	“缝合区”重点区域改善措施(15年以上)	72
5.08	中心重点区域改善措施概览	73
5.09	中心重点区域项目(5-15年)	74
5.10	中心重点区域项目(5-15年)	75
5.11	南部重点区域改善措施概览	76
5.12	南部重点区域项目(5-15年)	77
5.13	南部区域改善措施(5-15年以上)	78
5.14	南部区域改善措施(15年以上)	79
5.15	北部重点区域改善措施概览	80
5.16	北部重点区域项目(5-15年)	81
5.17	北部重点区域项目(15年以上)	82

06 附录

6.01	现有公车网络	87
6.02	未来公车网络	87
6.03	SDH转型可视化关键地图	88
6.04	SDH转型现状视图	88
6.05	SDH转型可视化	88
6.06	“缝合区”重点区域可视化关键地图	89
6.07	“缝合区”重点区域现状视图	89

6.08	“缝合区”重点区域可视化	89
6.09	景街节日街可视化关键地图	90
6.10	景街节日街现状视图	90
6.11	景街节日街可视化	90
6.12	联合车站广场可视化关键地图	91
6.13	联合车站广场现状视图	91
6.14	联合车站广场可视化	91
6.15	联合车站联运大厅可视化位置	92
6.16	联合车站联运大厅现状视图	92
6.17	联合车站联运大厅可视化	92
6.18	联合车站大厅可视化位置	93
6.19	联合车站大厅现状视图	93
6.20	联合车站大厅可视化	93
6.21	联合车站花园层可视化位置	94
6.22	联合车站花园层现状视图	94
6.23	联合车站花园层可视化	94
6.24	ID/C和联合车站可视化关键地图	95
6.25	ID/C和联合车站现状视图	95
6.26	ID/C和联合车站可视化	95
6.27	联合车站北广场可视化关键地图	96
6.28	联合车站北广场现状视图	96
6.29	联合车站北广场可视化	96
6.30	南部重点区域可视化关键地图	97
6.31	南部重点区域现状视图	97
6.32	南部重点区域可视化	97
6.33	市政厅公园可视化关键地图	98
6.34	市政厅公园现状视图	98
6.35	市政厅公园可视化	98

01

简介



执行摘要

南城中心枢纽计划 (South Downtown Hub, SDH) 由Sound Transit委员会 M2023-18号动议发起, 凝聚多个公共机构和社区的力量, 旨在改善南城中心的公共空间、街道和交通衔接。南城中心枢纽区域横跨西雅图市区南端, 涵盖一片人口密集且历史悠久的城区, 其中分布着唐人街/国际区 (Chinatown-International District, CID)、拓荒者广场和体育馆区街区之间的主要街道和连接路径。南城中心枢纽坐落于5号州际公路和Elliott海湾之间, 以历史悠久的景街和联合车站为依托, 连接着现有和规划中的公共交通枢纽, 是集交通、文化和社区生活于一体的城中心节点。Sound Transit的Ballard Link扩展项目等重大交通公共投资与社区长期以来的优先诉求相融合, 为西雅图城中心带来独特机遇, 有望打造一个更加互联、包容和充满活力的公共空间。

在Sound Transit、西雅图市政府、金郡和社区合作伙伴的协调制定下, 本计划为未来在街道、公共空间和多模式交通衔接方面的投资提供了一个共同框架。这些项目当前处于构思阶段, 且随着规划的推进, 仍需进一步的分析、设计优化及机构间协作。Ballard Link扩展项目在南城中心枢纽的站点位置尚未确定, 这可能会影响项目的进度和设计, 因此持续的合作和社区参与对于实现该计划的愿景至关重要。

项目目标

南城中心枢纽计划提出一项为期20年的综合愿景, 期望打造一个互联互通、包容各方的公共空间, 同时落实社区重点诉求, 强化机构间协作。这项工作不是从头开始, 而是建立在数十年来以社区为主导的规划之上, 力求落实已经听到的诉求和巩固现有基础, 将交通、文化和社区联系起来, 并确保各项投资能够回馈并惠及那些世代塑造南城中心的民众。

最终敲定的计划将提供一个共同框架, 通过Sound Transit、西雅图市政府和金郡之间的深入合作, 以及唐人街/国际区 (CID)、拓荒者广场、体育馆区和周边街区的居民、工作者、游览者以及与这些地方有渊源者的高度参与, 使公共投资与社区的优先诉求和价值观保持一致。



图1.01. ID/C与联合车站广场可视化。南积臣街国际区/唐人街车站与联合车站广场升级工程渲染图

研究区域

南城中心是西雅图的历史、文化和交通枢纽。该区域从樱桃街延伸至南皇家布鲁厄姆路，以Waterfront和5号州际公路为界，囊括标志性街区、市政机构和区域交通中心。在这片更大的区域内，以三个重点枢纽构建出一个便于理解机遇与挑战的框架：围绕联合车站和景街站的中央枢纽、连接拓荒者广场和金郡市政园区的北部枢纽，以及向体育馆区延伸的南部枢纽。

南城中心具有西雅图最显著的人口和社会经济多样性。超过一半的居民认为自己属于有色人种社区，英语水平有限和外国出生人口的比例是全市平均水平的两到三倍。残障人口几乎是全市平均水平的两倍，而且此地年轻人较少，老年人较多，进而凸显出无障碍、适老设计的重要性。

经济差距也十分明显：家庭收入较低，贫困率较高，尽管教育程度与全市平均水平相当。家庭特征进一步加剧了这些挑战：许多居民没有私家车，且社区的居住者以租户为主。这些情况表明，此社区非常依赖公共交通、步行便利性和经济适用房。

在这里投资不仅仅意味着改善基础设施：它还意味着支持文化活力、无缝连接，以及为这些需求最迫切的民众打造公共空间。



图1.02. 南城中心枢纽研究区域。南城中心枢纽鸟瞰图。东西边界为5号州际公路 (Interstate 5, I-5) 到南阿拉斯加路；南北边界为樱桃街到90号州际公路 (Interstate 90, I-90)。

枢纽的定义

南城中心作为西雅图最早的枢纽，长期以来一直是城市活动和交通联络的中心。由于靠近Salish海，南城中心成为一代又一代人的汇聚交流之地，孕育出西雅图一些最具历史意义和文化价值的街区，包括拓荒者广场、唐人街、日本城，以及后来的体育馆区。

这片地区原本是Duwamish河和Elliott海湾沿岸的潮汐沼泽，曾作为部落的搬运通道，并支撑着多达八座Duwamish长屋，数千年来一直是社区生活的中心。潮滩不仅物产丰饶，还有独木舟航线纵横其间，将周边各地的村落彼此相连。

殖民化后，这片地区经历了大规模的平整和填埋，以支持铁路建设，而这一工程在很大程度上依赖的是移民劳工。1889年西雅图大火促使人们采用新的建筑方法，而Klondike淘金热期间的重建工作又推动了一轮繁荣发展，彻底改变了这片地区。虽然1909年和1962年举办的世界博览会使全民倍感自豪，但后来发生的一系列事件，例如大萧条、二战期间日裔美国人被监禁，以及建设5号州际公路和体育馆等重大基础设施项目，却导致社区居民流离失所，文化传承就此断裂。



图1.03. 界定枢纽的脉络地图。叠加数字编号的南城中心鸟瞰图。有关1-3区域的更多背景信息，请参阅此页面；有关4-7区域的更多背景信息，请参阅下一页。

1 景街火景车站



图1.04. 景街站和联合车站。从左到右。顶部：朝北拍摄的联合车站旧照；朝南拍摄的联合车站现状照片。中间：西雅图历史手绘鸟瞰图；景街站现状照片。底部：在修建第二大道南延线之前，从Smith Tower向南眺望；在修建第二大道南延线之后的相同视角。资料来源：西雅图市政档案馆；Nitze-Stagen档案馆；《每日商业日报》(Daily Journal of Commerce)。

2 城中心隧道



图1.05. 城中心隧道。上面两张图：建设中的唐人街/国际区车站广场和隧道。下面两张图：近期运行中的交通隧道。资料来源：西雅图市政档案馆；Sound Transit。

3 COLMAN码头



图1.06. 科尔曼码头。顶部：科尔曼码头原址的历史照片。底部：新建的科尔曼码头设施。资料来源：Seattle Now & Then；NBBJ Photography。

枢纽的定义

如今，南城中心承担着重要的市政职能，并作为一个重要的交通枢纽，拥有Amtrak和Sound Transit通勤铁路、Link轻轨车站以及广泛分布的公交服务。在研究区域外不远处的科尔曼码头，连接着本市与普吉特海湾的区域渡轮航线。环绕着这些市政与交通中心的街区（拓荒者广场和唐人街/国际区），依然充满活力。这些街区汇聚众多文化机构、历史建筑、小型企业、艺术场所和社区活动，在弘扬多元文化传统的同时，也在适应新的发展。随着不断的变革，本计划旨在从这段丰富的历史中汲取经验，并为那些使南城中心变得与众不同的社区提供支持。

4 PIONEER SQUARE



图1.07. 拓荒者广场。顶部横排：拓荒者广场旧照。底部两排：一组拓荒者广场的现状照片。资料来源：华盛顿大学特藏；西雅图艺术委员会 (Seattle Arts Commission)；Coasting with Culture。

5 唐人街/国际区



图1.08. 唐人街/国际区。顶部横排：西雅图唐人街旧图。底部两排：一组唐人街/国际区和 Little Saigon 的现状照片。资料来源：华盛顿大学特藏 (UW Special Collections)；西雅图唐人街/国际区商业促进区 (Seattle Chinatown-International District Business Improvement Area)；History Link。

6 市政园区



图1.09. 市政园区。左侧两张图：市政建筑和市政厅公园旧照。右侧两张图：当代市政厅和市政厅公园。资料来源：Museum of History & Industry；Alliance for Pioneer Square；Bohlin Cywinski Jackson；Bassetti Architects。

7 体育馆区



图1.10. 体育馆区。左上角：印有旧Kingdome体育馆的明信片。右上角和底排：一组当代影像，显示如今的体育馆，以及活动人群，其中部分人乘坐列车前来。资料来源：《西雅图时报》；Smith-Western Co.；流明球场。

人口统计数据

SDH研究区域边界 (从Cherry Street到South Royal Brougham Way, 从Alaskan Way到I-5) 是本次分析的地理参照范围。为了筛选数据, 计划团队审查了与边界重叠的人口普查区和区块组, 并明确这些结果仅为近似值。本次分析以拓荒者广场和唐人街/国际区/日本城等街区分区的数据为基础, 并以西雅图市作为全市基准进行比较。

与整个城市相比, 南城中心枢纽项目区域呈现出明显的人口结构差异。该区域一半以上的居民来自少数族裔, 其中相当一部分人的英语水平有限, 比全市平均比例高出两到三倍。外国出生居民的比例也呈现出同样的特征。自我认为有残障状况的人口比例约为全市平均水平的两倍。

其他显著特点包括年轻人较少, 而老年人口比例较高。从社会经济状况来看, 家庭收入中位数存在很大差异, 这与生活在贫困线以下的人口比例较高相吻合。拥有大学或专业学位的居民比例与全市平均水平几乎相同。

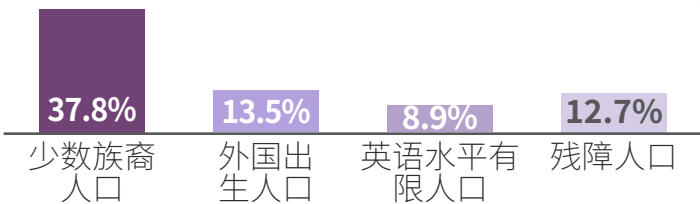
其他主要差异体现在家庭特征方面。研究区域内约有60%的居民没有车辆, 这与全市8.4%的平均水平形成鲜明对比。此外, 街区居民以租户为主, 约占总人口的90%。

图1.11. 西雅图市及街区人口统计数据。右图: 并排信息图, 对比显示西雅图市的人口统计数据与构成南城中心枢纽区域的各街区人口统计数据。数据细分为人口来源、家庭特征、年龄和社会经济状况。

数据来源包括美国人口普查局 (U.S. Census Bureau) 十年一次的人口普查结果 (2020年) 及其美国社区调查 (American Community Survey, ACS) 的5年预估数据 (约2020年), 这些数据通过气候和经济正义筛选工具 (Climate and Economic Justice Screening Tool, CEJST) 和美国政府以前维护的弱势社区指数获得。

西雅图市

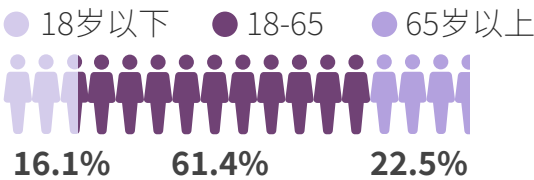
总体构成



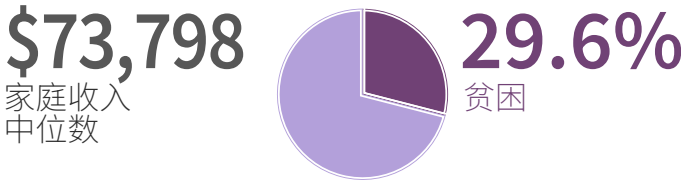
家庭特征



年龄

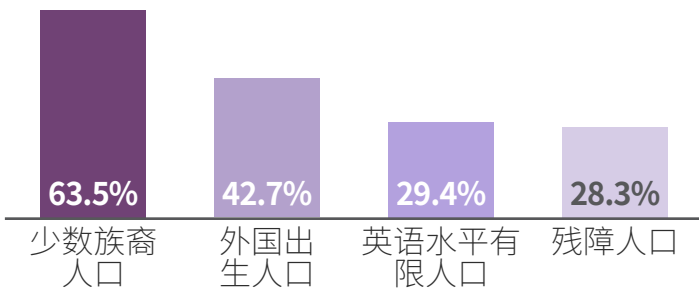


社会经济状况



街区

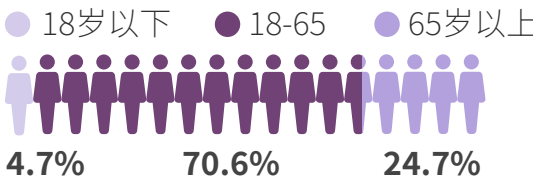
总体构成



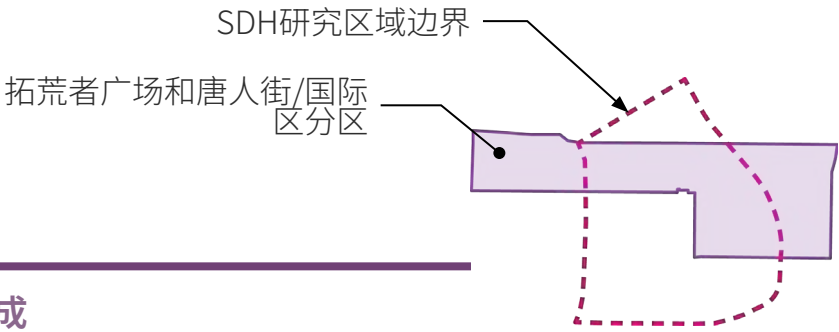
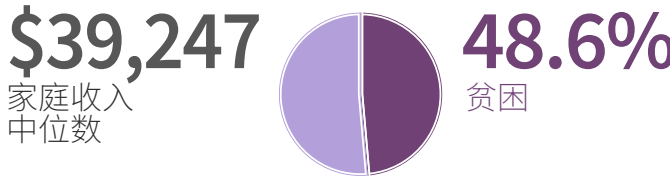
家庭特征



年龄



社会经济状况



引导性社区主题

2021年,西雅图市政府对各市政府部门和社区组织所开展的计划工作进行了调查,以了解既往规划中提出的各类愿景、目标和策略。本页图表综合说明了社区计划提炼出的八大社区主题,这些主题是一条贯穿大部分(若不是全部)计划始终的主线。此项分析工作审查了现有的社区计划和市政府摘要文件,以确保了解共同的优先事项和策略,从而确定可推进的项目。分析摘要见附录。在南城区中心规划过程中收到的反馈意见大致证实了这些社区主题的准确性和持续关联性,以及如何通过有意义的投资和项目体现主题思路。



图1.12. SCIDpda合影。照片由西雅图唐人街国际区保护与发展管理局 (Seattle Chinatown International District Preservation and Development Authority, SCIDpda) 提供。

公共空间

改善公共空间、街道、小巷和开放空间,以提高安全性、促进社交联系并增加体育活动



公平发展

最大限度地减少累积性伤害和/或迁置(小型企业、居民和非营利组织)并鼓励公平发展



公共安全

提升公共安全体验和认知



社区利益

最大化社区利益和土地所有权



历史与文化

保留历史与文化特色



解决遗留的种族主义问题

正视并解决过往及当下持续影响社区的遗留种族主义问题



连通性

改善流动性和连通性,特别是社区与景街站和联合车站之间的流动性和连通性



经济

通过扶持现有企业和培育新企业来促进经济健康发展。



图1.13. 社区主题。从社区制定的社区计划中提炼出的八大社区主题。

全面协作

在既往社区规划工作奠定的基础上，Sound Transit委员会在其2023年的行动中呼吁推进南城中心枢纽计划，以确定Ballard Link扩展项目的首选方案。第M2023-18号动议指出：

“委员会确认，无论CID车站位于何处，南城中心都可以从联合车站激活和积臣枢纽改造项目中获益。在近期进一步研究工作和既往社区及机构规划工作的基础上，委员会指示工作人员与西雅图市、金郡和其他潜在合作伙伴协作，并通过参与社区工作来明确此类改造项目的潜在范围和时间安排，以及资金和合作机会。积臣枢纽的改造项目范围应从CID延伸至相邻车站和转乘点，以提升可达性。”——第14页

这一指示为Sound Transit提供了所需的工作范围和资源，使其能够与其他公共机构及社区协作，以规划南城中心枢纽社区的协调改造项目。如右侧地图所示，各部门正在南城中心枢纽规划区域内推进或规划多个项目。通过整合资源和专业知识，并改善协调和沟通机制，各机构可以更快推进社区愿景落地，并减少连续性影响。南城中心枢纽的协调作用如图1.14所示。

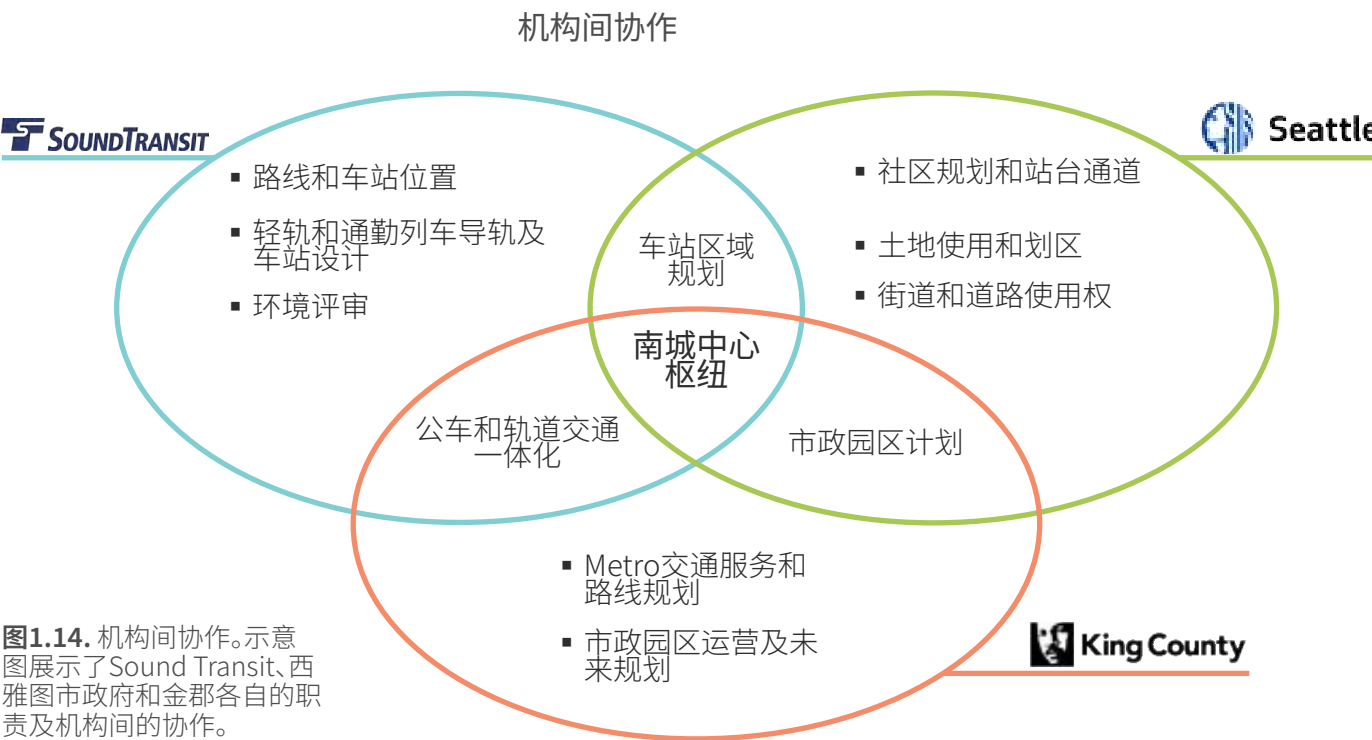


图1.14. 机构间协作。示意图展示了Sound Transit、西雅图市政府和金郡各自的职责及机构间的协作。

同步项目和计划

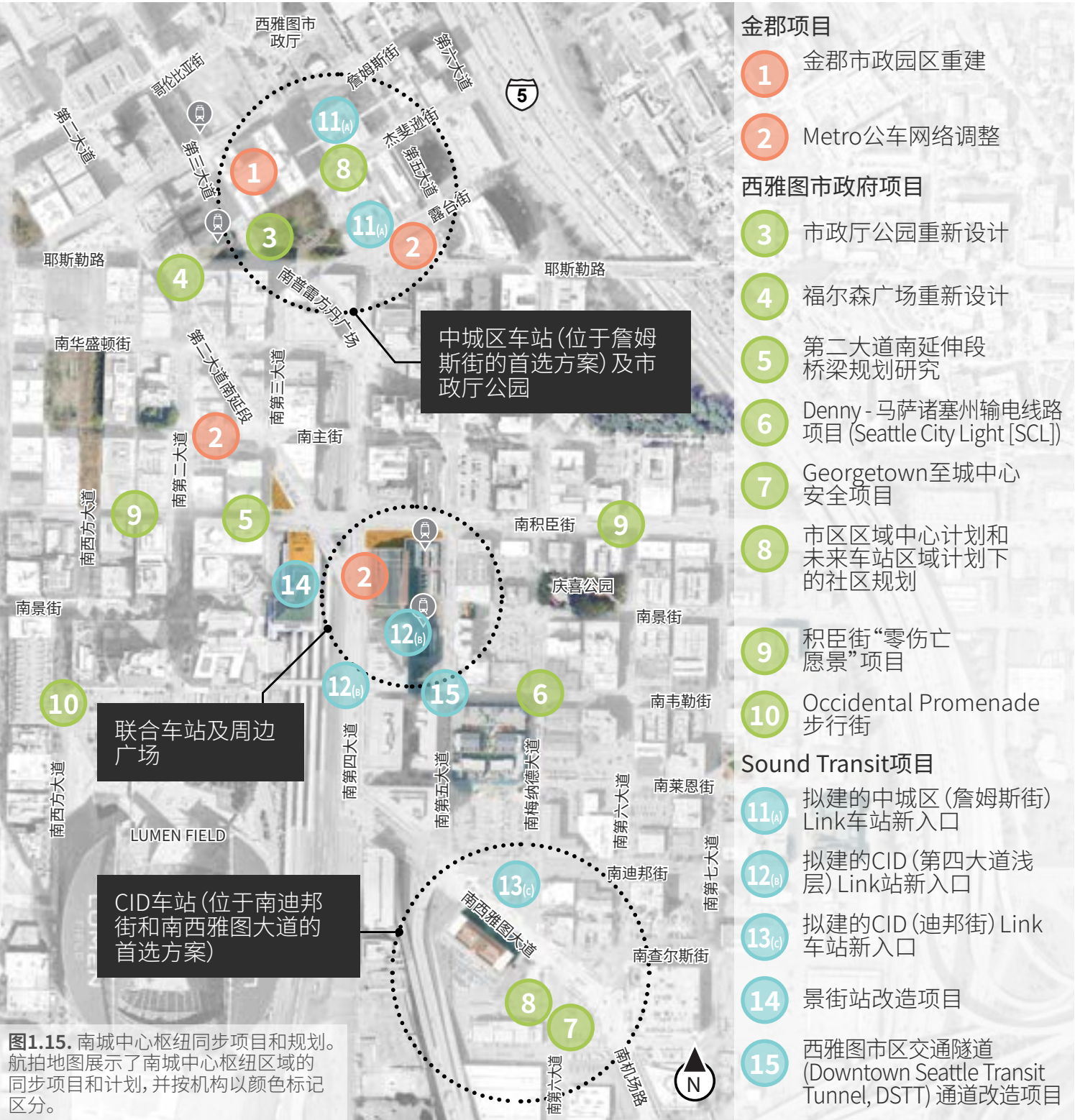


图1.15. 南城中心枢纽同步项目和规划。航拍地图展示了南城中心枢纽区域的同步项目和计划，并按机构以颜色标记区分。

既往规划带来的机遇

既往规划和Sound Transit的Ballard Link扩展项目进一步研究阶段确定了社区中大量需要改造的地理和主题领域。作为预备研究的一部分，我们梳理了社区认为存在机遇的关键思路及地点，以了解这些思路如何才能更有条不紊地与同步项目和计划协同发挥作用。图1.16展示了南城中心枢纽规划区域整体范围内，以及该区域内现有和拟建的交通站点周边重点区域的关键连接思路。

拟建场所维护管理及营造思路 (源于进一步研究和既往规划工作)

- ① 改善第二大道南延段的街景，打造更安全的人行横道，并加强东西方向之间的连接
- ② 在南景街新建一条横跨南第四大道的人行通道连接路线，旨在为拟建的景街区域列车新入口，以及国际区/唐人街轻轨现有及拟建的车站提供服务。
- ③ 探索在列车轨道上方增设或改进构造，以改善人行通道的连接路线和公共空间
- ④ 加强与周边社区的连接，方便人们步行、骑行和乘坐公共交通工具
- ⑤ 改造社区主要街道沿线的人行道
- ⑥ 从南迪邦街拟建的新轻轨车站地点修建通往CID和体育馆的人行通道连接路线。
- ⑦ 延伸CID核心区域的街景特色(红灯笼与艺术装置)
- ⑧ 通过铺设植被、拓宽人行道、增设长凳、照明设施及艺术装置等行人配套设施来改善交叉路口环境
- ⑨ 沿南华盛顿街连接拓荒者广场和日本城
- ⑩ 提高交叉路口通行效率，并改善连接街角广场和市政厅公园的人行横道
- ⑪ 增设设施(如扶手、长凳等)，便于各类使用者能够舒适且无障碍地通行陡坡路段
- ⑫ 将历史悠久的小巷改造为公共空间
- ⑬ 保护及促进有利于步行、无障碍、行人优先的环境



图1.16. 南城中心枢纽机遇。南城中心枢纽的航拍地图，叠加交通动线及功能优化规划机遇，以数字标注呈现，左侧配有图例。

既往规划带来的机遇：区域

北部重点区域



图1.17. 北部重点区域。金郡市政园区鸟瞰图，图中标注现有地标和拟议的改进方案。

- ① 融入社区认同与归属感
- ② 改善拓荒者广场现有车站入口处的喷泉和广场
- ③ 改善公园设计，打造多功能用途的空间，确保光线充足、空气流通，并且可以明确看到车站入口
- ④ 启用市政厅公园周围街道的建筑物
- ⑤ 为现有的拓荒者广场车站及拟建轻轨车站提供便捷清晰的通道
- ⑥ 与金郡及其他机构合作，寻求新的开发机遇来服务社区，包括经济适用房和商业空间
- ⑦ 保护海滨景观

中心重点区域



图1.18. 中心重点区域。唐人街/国际区鸟瞰图，图中标注现有地标和拟议的改进方案。

- ① 设计和选址反映社区和连续性的新街景元素
- ② 启用联合车站，便于社区使用
- ③ 更新广场设计，以简化高架结构，提供更多的聚集空间，为供应商和社区活动提供空间，并融入公共艺术
- ④ 改善社区人行道照明
- ⑤ 鼓励对历史建筑进行适应性再利用，提供符合历史街区特色的街道层面设施
- ⑥ 改善进入联合车站南端的通行条件
- ⑦ 在列车轨道上建造顶盖，用于公共空间、行人设施和景观美化
- ⑧ 与景街改进协调，以便更好地连接景街站

南部重点区域



图1.19. 南部重点区域。迪邦区域鸟瞰图，图中标注现有地标和拟议的改进方案。

- ① 鼓励精细化开发，将急需的住房和底层激活相结合，同时与历史悠久的社区形态相衔接
- ② 打造彰显并赞扬唐人街/国际区的社区特色的友好公共空间
- ③ 探索新开发地点的社区参与机遇，融入经济适用房与各种住房选项
- ④ 改善交叉路口，以提高安全性和流动性
- ⑤ 鼓励新建建筑设置便于行人通行的临街面
- ⑥ 尽可能避免迁置居民和传统企业
- ⑦ 增强照明，兼顾安全和特色；融入能够体现CID文化特色的路灯设计

02

区域分析



立足优势

南城中心枢纽计划提供了一套统筹协调框架，整合多个机构的重叠项目，简化实施流程并最大限度地发挥影响力。通过评估拓荒者广场和CID数十年的规划成果和公众反馈，南城中心枢纽计划致力于在这些社区已有的愿景基础上持续推进。

通过整合既往规划要素、现有状况及重大基础设施项目的经验教训，南城中心枢纽计划构建了一套以社区为中心的弹性发展路线图，以适应南城中心持续演变的未来发展需求。这种方法能够适应新形势，包括Sound Transit Ballard Link扩展项目的拟建轻轨车站地点、COVID后土地使用与出行模式的转变，以及居民、工作者和企业不断演变的需求。同时这种方法还充分利用了各类新兴机遇，例如金郡市政园区总体计划、Sound Transit的景街站月台改造项目，以及持续收集的社区反馈意见。

关键问题和数据验证

尽管既往规划为南城中心枢纽奠定了坚实的基础，但仍存在关键信息缺口与矛盾问题需要解决。例如，技术清单涵盖了大部分基础设施，但并未完全反映近期的改造项目、更新的数据或近年获批的新资本项目。此外，COVID-19带来的形势变化、商业活动变化以及机构优先事项的演变，都给社区情绪带来了新的动态，需要更深入的了解。针对这种情况，规划团队采取了迭代工作模式，通过社区参与和情景规划来验证问题，开展技术分析，并将调查结果反馈给社区以确认发展方向。

在现场咨询会和研讨会上，参会者根据现有条件对地图进行标注，并评估街道和开放空间方案。由于此前工作已听取大量反馈意见，因此该过程着重强调收集社区的优先事项，以了解哪些改造措施仍能契合需求。这有助于结合生活体验与技术分析，做到统筹兼顾、贴合实际。社区意见揭示了仅靠数据无法显现的些许细微差别，例如存在安全隐患的人行横道或设想的社区活动。这些活动将南迪邦街、南西雅图大道和第二大道南延伸段等沿线地区列为优先投资区域。社区提出的意见（例如增设行人照明设施、新建公共广场、破除障碍完善通行连接路线），均与技术数据反复核对，以确认优先事项并指导设计理念。



图2.01. 步行审计照片。四张照片拍摄于2023年12月8日的步行审计期间。从左上角开始顺时针排列：南迪邦街与南梅纳德大道交叉口的空置建筑、南机场路的南第六大道、位于南迪邦街与查尔斯街之间朝东的南梅纳德大道，位于南西雅图大道的Inscape艺术中心私人车道。

参与情况摘要

拓展活动概述

南城中心枢纽规划过程已执行多种策略, 以促进研究区域内各社区、社区组织和当地利益相关者的广泛参与。

大型公共研讨会收集了多元观点, 并通过互动材料鼓励就社区愿景、利益和优先事项进行开放式对话。

社区会议

与社区组织和合作伙伴举行的小型会议能够更深入地了解当地观点, 并根据具体的社区需求调整讨论内容。在线问卷调查为居民、工作者及参观者提供了便捷的意见反馈渠道, 同时还提供繁体中文、简体中文、越南语及英语版的信息材料, 帮助扩大线上与线下的参与力度。

额外拓展活动

最终, 计划团队于规划过程的关键节点在联合车站重新开放的大厅举办了两场大型展览, 便于社区成员和参观者随时到场参观并分享反馈意见。

这种持续的参与体现了打造更具活力、更具连接性的南城中心的坚定承诺, 而整个过程始终以社区的意见与体验为指导方向。



截至目前, 通过研讨会和调查实现的参与人次已超过**1600**次, 不包括非正式参观展览的人次



2024年7月及2025年4月在联合车站大厅的举办**2**场展览, 包括为附近居民和老年人提供的粤语导览服务



共举办**15**场现场活动: 3场大型公共活动, 以及12场社区会议



图2.02. 1) 参与者在联合车站查看现场咨询会材料。向150名参与者介绍项目构想、解答疑问, 并讨论社区主题。



图2.02. 2) 中城区-先锋广场车站枢纽拟议概念图, 以及用于在线问卷调查的越南语和英语版同步项目和计划。共记录463名参与者。



图2.02. 3) 参观者在第1期研讨会展览现场查看轻轨站选址方案。

参与情况摘要

南城中心枢纽规划流程以系列循序渐进的公众参与活动有序推进，逐步明确社区优先事项，并制定项目理念。

参与流程概述



现场咨询会(2023年11月)和第1期研讨会(2024年2月)
现场咨询会介绍了南城中心枢纽研究相关信息，并邀请参与者审核和确定既往规划的主题优先事项，并确定第1期研讨会的重点领域。第1期研讨会探讨了各类设计方案，参与者围绕安全性、交通出行、公共空间及初期理念缺失要素制作愿景规划图以明确优先事项。后续社区会议沿用相同的愿景规划材料，以收集更多意见。

图2.02. 公众拓展和参与活动(续)。
4) 第1期研讨会活动桌旁的一群参与者，通过宏观愿景视角制定社区与车站连接路线的整体理念。共有210名参会者。



第2期探讨会和展览(2024年7月)
根据此前收集的意见制定更详细的场景方案。参与者对各项规划要素进行排序、权衡利弊，并制作28份形成SDH概念的愿景示意图。后续社区会议沿用相同的愿景规划流程。与研讨会同期举办的公众展览将延续至2024年12月，这不仅延长了公众参与时间，也促使联合车站大厅向公众重新开放。展览汇总了现状条件、既往规划和第1期研讨会的研讨成果，并通过评论板和二维码调查收集反馈意见。

图2.02. 5) 参加第2期研讨会的六组参与者。



展览及现场咨询会(2025年4月)
展示附有交互式地图和展板的概念草案。参会者确定优先事项，并在展示协同工作的市政机构展台旁探讨实施策略。展览持续开放两个月，其中包括面向居民开放的参观活动和规划与社区发展办公室 (Office of Planning and Community Development, OPCD) 互动式会议。

图2.02. 6) 设于联合车站大厅的第2期研讨会的展板。展板内容侧重于区域特定的机遇和问题，并连接路线和场所相关理念进行评估。已记录170名研讨会和社区会议参会者。

倾听意见：整体主题

社区意见揭示了既定社区主题中的几项优先事项。以下这些关键议题为现状条件分析奠定了基础，该分析将核查南城中心的物质环境与社会环境是否契合社区诉求，以及明确需要追加投入的领域。该分析得出的结果为以下各节中提出的南城中心枢纽理念和整体建议提供了依据。

公共安全

安全成为最优先事项，众多参与者强调需要改善照明设施、加强监管并做好持续维护，为公共空间营造安全感和舒适感。这些顾虑事项促使我们对南城中心公共区域的行人通行状况、照明覆盖范围及支持能见度与舒适度的设计要素提供了分析依据。社区成员建议，新增任何公共空间都应考虑规划和维护需求。

绿色公共空间

希望在南城中心增设更多绿色与开放空间是反复出现的主题。参与者设想打造一处铺设更多的树木、景观，并有机会在城市环境中亲近自然的社区。这些愿景指导了本次研究调查树冠覆盖率、公园无障碍通行，以及可开展新绿植栽种和公共空间改造的拟建街道沿线地区。

平衡延续与变革

参与者表示需在保持社区稳定与持续革新之间保持平衡。众多小型企业和居民仍持续受到COVID-19疫情和大型基础设施施工项目带来的干扰。与此同时，针对以车辆为中心的街道过渡至以人为中心的空间，公众抱有乐观的态度。这些反馈有助于分析发展模式、交通网络和划区条件，以更好地了解可在哪些方面巩固延续性，以及在哪些方面通过革新为社区创造新机遇。

研讨会主题卡

公共廣場 / 公園
PUBLIC PLAZA / PARK



例子 / Example: Moore Square, Raleigh, NC

- 促進社區聯繫，同時推動本地經濟
Connects community while boosting local economy
- 透過非營利機構活化公園
Non-profits activate park with services
- 社區運動服務
Community exercise services

公平發展
EQUITABLE DEVELOPMENT

社區效益
COMMUNITY BENEFIT

公共場所
PUBLIC SPACE

步行街
PEDESTRIANIZED STREET



例子 / Example: Ximen Pedestrian District, Taipei, Taiwan

- 推動店舖人流
Promotes walking and activity at shops
- 提供小販空間和景觀空間
Space for small vendors and plantings
- 提供行人照明和指示
Lighting and signs for pedestrians

安全
SAFETY

連接性
CONNECTIVITY

社區經濟
ECONOMICS

公園 / 綠地
PARK / GREEN SPACE



例子 / Example: Klyde Warren Park, Dallas, TX

- 大片草坪空間和步行小徑
Large lawn spaces and walking trails
- 公共藝術裝置
Public art installations
- 橋上設置景觀/公共空間
Bridge with landscape/public space on top

公共場所
PUBLIC SPACE

行人照明
PEDESTRIAN LIGHTING



例子 / Example: Chinatown, San Francisco, CA

- 燈光提供人行道的可見度以確保安全
Light provides visibility of faces and sidewalk for safety
- 提供一個愉快、安全的環境
Provide pleasant, safe environment

安全
SAFETY

連接性
CONNECTIVITY

高樓與開放空間
TALL BUILDINGS WITH OPEN SPACE



例子 / Example: Salesforce Transit Center, San Francisco, CA

- 交通連接中心
Transit connection hub
- 通過一站式零售和辦公空間促進公共交通使用
Promotes transit use with one-stop retail and office space
- 把綠色空間整合為目的地或休憩場所
Integrated green space as a destination or respite

公共場所
PUBLIC SPACE

連接性
CONNECTIVITY

社區經濟
ECONOMICS

以行人為主的十字路口
PEOPLE FIRST INTERSECTION



例子 / Example: Pike Place; 1st and Pike, Seattle, WA

- 提高行人安全性
Improved pedestrian safety
- 輕鬆穿越
Ease of crossing

安全
SAFETY

連接性
CONNECTIVITY

图2.03. 研讨会主题卡。工作坊1和2的桌面活动中使用的特色卡片示例。

公共安全

分析

以下分析有助于确定以安全为重点的街景改造将产生最大影响的地点。该分析通过叠加三大关键数据集实现：

- 交通流量和行人碰撞记录
- 底层土地使用和业态激活模式
- 犯罪事件高发区域

这种综合方法着重强调了交通通行难题、不活跃的临街面和公共安全问题的沿线地区和节点，以及通过针对性干预措施能够最大程度地显著改善安全性和街道活力的区域。

值得注意的是，仅靠未来的公共交通便利并不能激活街道活力。为了营造充满活力和热情好客的南城中心枢纽，改造措施必须将出行安全措施与公共空间改善和底层积极业态相结合，确保车站区域规划能够同时兼顾连通性和活力。

右侧图片展示了南城中心枢纽繁忙街道沿线部分需要改造的非活跃区域示例。

1 金郡法院



金郡法院历史悠久的主入口目前被用作后勤服务入口、装卸码头和囚犯押送通道。2024年市政园区倡议战略计划 (Civic Campus Initiative Strategic Plan) 提议，新建一个面向市政厅公园、采用玻璃幕墙的接待中心和法院主入口。该计划还提议将杰斐逊街路权和Dilling Way从服务车道和应急车辆停车场改造为公园部门管理的用地和步道。将该区域与耶斯勒路连通后，绿地面积将扩大一倍以上。

2 普雷方丹广场



普雷方丹广场面临能见度低、座位数有限、临街面缺乏活力以及紧邻车流等问题，导致缺乏吸引人群驻足的条件。2020年公共生活行动计划 (Public Life Action Plan) 建议增设行人基础设施、拆除第三大道的辅道，拓宽耶斯勒路人行道，重新调整Sound Transit隧道入口方向，并应用通过环境设计预防犯罪 (Crime Prevention Through Environmental Design, CPTED) 原则来提升安全性和能见度。这项改造为目前正在进行的同步项目。

3 第二大道南延伸段和第三大道南段



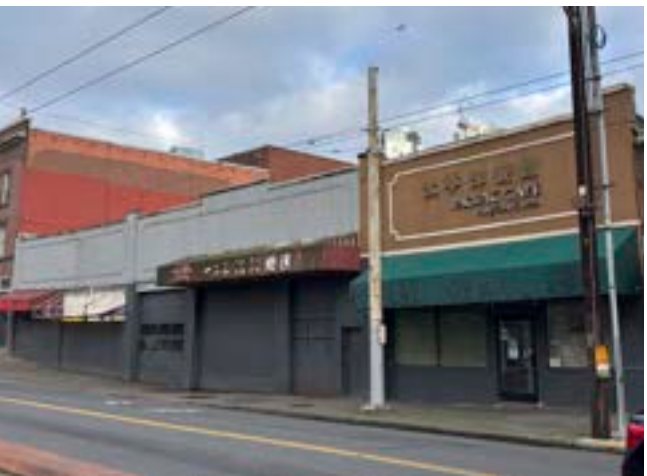
尽管该区域紧邻多家画廊，但从南第三大道至南华盛顿街之间的第二大道南延伸段却鲜有商业活动。停车场、空置的建筑物和窗户被遮挡的建筑物削弱了街道活力。激活底层空间将改善整体街道层面活动，并增强非正式/社区巡查的感知力度。

4 南积臣街和南第四大道



拓荒者广场和唐人街/国际区的零售和商业商铺空置问题依然令人堪忧，反映了COVID-19带来的持续影响和逐步复苏进程。尽管人流量和活跃度有所改善，但部分商铺仍然空置，尤其是在受需求减少和持续安全问题影响的沿线地区。

5 南第五大道



与西雅图城中心核心区一样，唐人街/国际区和拓荒者广场在COVID-19疫情期间的商铺空置数量持续攀升。因到访该街区的参观者和顾客人数减少，昔日繁华的商铺与餐厅就此受到冲击。

6 南第五大道和南莱恩街



南莱恩街旁的南第五大道的主要建筑为办公楼，临街面的业态活跃度匮乏。窗户要么被遮挡，要么明显呈现空置状态。



图2.04. 公共安全：非活跃区域。上图：展示南城中心区域内六个现有的非活跃地点的关键地图。右图：上述地点的实景图片。

公共安全

交通与碰撞

该地图展示了现有的交通流量，着重强调了第二大道南延段和南第四大道的车流繁忙，以机动车通行为主的街道导致行人和骑行者在CID和拓荒者广场之间的出行受阻。

图中的圆圈表示2019年至2024年间在南城中心枢纽研究区域内所记录的车辆与行人碰撞事故的简易热力分布图。每个圆圈均对应华盛顿州碰撞数据库中报告的碰撞事故；圆圈越大表示碰撞事故数量越多。地图展示了行人碰撞事故高发区域为靠近联合车站和景街站的南积臣街，以及南第四大道沿线的多个交叉路口。另有多处事故聚集于南Royal Brougham Way附近，以及南第五大道东侧的高速匝道附近区域。

这些地点同时也属于人流密集、交通路况复杂的区域。数据显示需增设更安全的人行过街设施、更完善的照明设施和改善信号灯时长，以在这些主要沿线地区打造更舒适、更便捷的步行环境。

交通流量和行人碰撞事故高发区域



公共安全

了解阻碍因素

考虑到COVID-19疫情及其后续复苏阶段带来的各种干扰和模式转变,我们也致力于更新我们对南城中心的社区现有状况和区域空间使用的认知。以下数据表明,主要街道以及公共和私人建筑的用途会形成持久的边界和障碍,从而阻碍了安全通行、出行无障碍性和区域活力发展。

当前土地用途



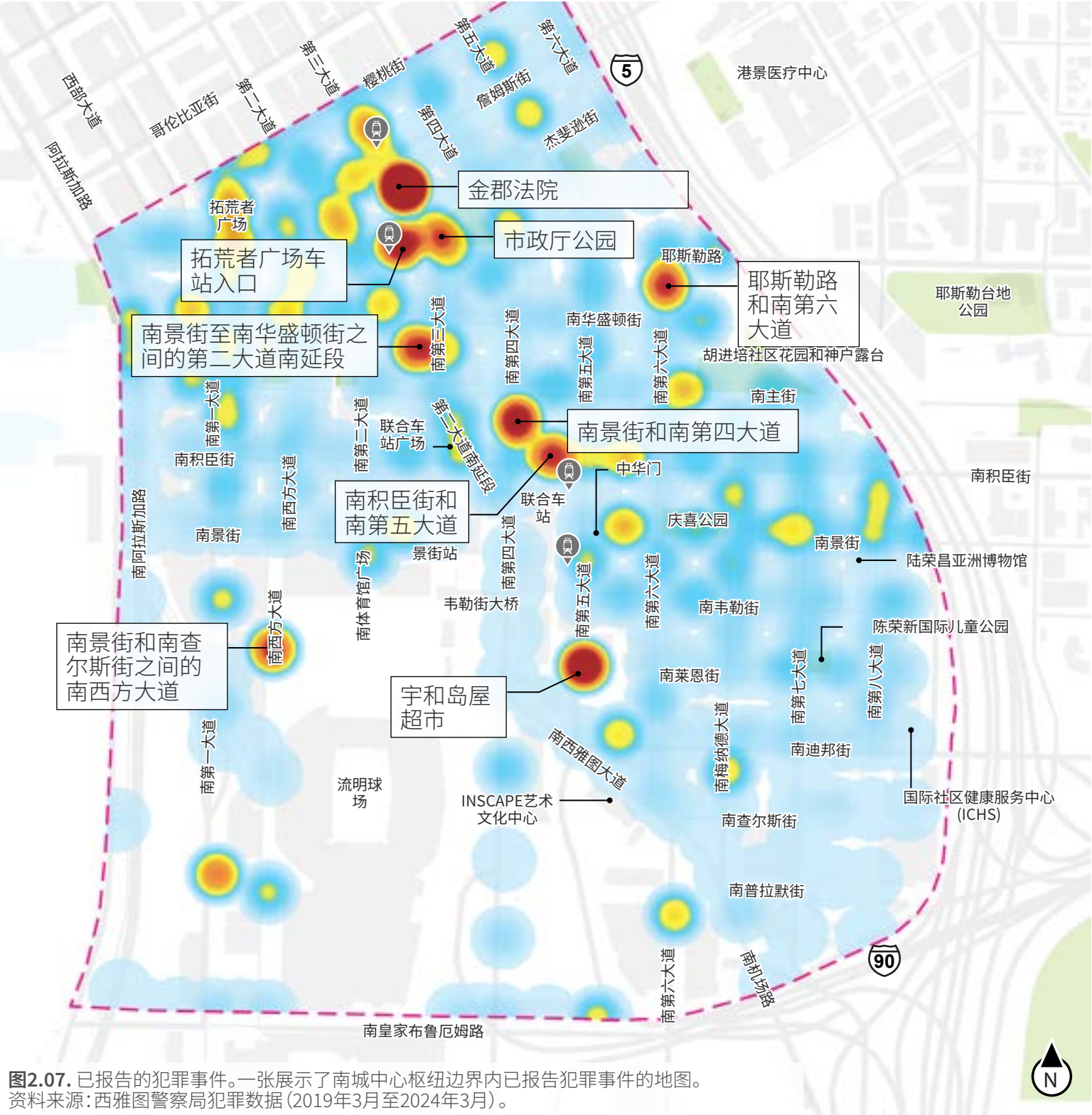
公共安全

犯罪数据

该图表汇总了2019年3月至2024年3月期间南城中心研究区域内报告的犯罪案件，数据源自西雅图警察局犯罪数据门户网站 (Seattle Police Department Crime Data Portal)。为重点关注人身安全和公共区域状况，研究排除了伪造、欺诈和其他仅涉及财产的非暴力和非人身侵害类犯罪，着重强调主要与暴力 and 人身侵害类事件有关的模式，包括袭击、抢劫、违规使用武器和其他更直接影响公众公共空间安全感的犯罪行为。

该综合地图说明报告的犯罪事件呈现出集中分布的稳定态势，主要集中在市政厅公园附近、南主街至南华盛顿街之间的第二大道南延段、第六大道和耶斯勒路、南第四大道和第五大道附近的积臣街、宇和岛屋超市停车场附近的南第五大道及体育馆西侧多处区域。案件集中发生的区域表明该区域的公共安全问题最为突出，且环境条件可能导致治安风险。

2019年3月至2024年3月报告的犯罪案件



商铺活力

这些社区拥有丰富的文化景点、繁华的零售业与餐饮业，但各区域之间仍需建立更紧密的联系。图2.08展示了底层商铺最活跃的区域，该分析参考了2024年开展的实地观察，以临街窗户密度及公共通行出入口数量为测量依据。蓝色阴影部分表示活跃的底层区域用途，例如商铺和社区场所，渐变色越深，区域活力越高。蓝色线条表示公共入口集中区域。蓝色区域显示了现有的活力，并着重强调了可以增强活力的不足之处。

与犯罪地图相比，低活跃度区域和犯罪事件高发区域之间存在明显重合。这类区域可通过改善街景和采取活跃策略来最有效地提升安全性。

图2.08. 街道激活和公共用途。本研究地图展示了南城区域临街底层公共出入口与临街窗口的分布密集度，同时结合公私临街界面，并叠加犯罪高发区域。

图2.08. 街道激活和公共用途。本研究地图展示了南城区域临街底层公共出入口与临街窗户的分布密集度,同时结合公私临街界面,并叠加犯罪高发区域。

公共安全

可能采取的策略

通过对交通流量和行人碰撞、土地利用、犯罪模式和底层激活缺失情况开展综合分析,可说明南城中心枢纽内交通出行风险、公共安全问题和不活跃临街面的关键交叉区域。这些叠加分析结果着重强调了环境条件最不利于安全性和活力的区域,以及有针对性干预措施将产生最大影响的区域。

有四处区域被确定为街道风貌改造与活力提升策略的重点优先整治区域。

- 北部枢纽 – Pioneer Square车站和市政厅公园周边的街道和空间。
- “缝合区” – 第二大道南延段、南第四大道和南积臣街的交汇处。
- 中部枢纽 – 国际区/唐人街车站 (International District/Chinatown Station, IDS) 和联合车站建筑及周边连接路线。
- 南部枢纽 – 靠近宇和岛屋超市停车场的南西雅图大道、南第五大道和南迪邦街。

这些沿线地区面临多重叠加难题:交通流量和交通碰撞事故率高,暴力犯罪或人身侵害类犯罪集中,以及底层用途活力缺失。解决这类问题需采取双重措施,例如改善人行设施、照明设施、信号灯时长等通行安全措施,同时又推行公共空间建设与街道活力策略,包含没有遮挡物的临街面、功能性活跃业态以及行人友好型设计。

未来的轻轨车站将提升交通连接性,但仅仅提高交通便利性无法带动活力。为打造安全且充满活力的南城中心枢纽,各项改造措施需按照本计划的拟议方案,即融合交通通行、街区活化及公共空间升级建设。



图2.09. 公共安全:可能采取的策略。街道活力地图(公共和私人临街面),其中包含南城中心枢纽计划提出的各个重点区域及机遇地点,这些地点可能包括新建轻轨车站、以公共交通为导向的开发或建筑物再利用,以此提升街道层面活力。

绿色公共空间

可达性

在前一节概述的安全和街道活化策略的基础上，南城中心枢纽计划还处理了社区对绿色公共空间的优先事项。树木和公园不仅能带来环境效益，还能改善公共区域的舒适度、能见度和安全感认知。以下分析将考察现有的树冠覆盖率和公园无障碍性、辨别缺口，并概述打造更绿色、更适宜居住的南城中心的相关策略。

西雅图市的目标是让所有住宅用地地块位于步行5分钟可达公园范围内。2024年公园和开放空间计划 (Parks and Open Space Plan) 将该社区列为开放空间公平性和无障碍性方面最优先考虑的区域之一。图2.10以紫色标示研究区域内步行5分钟能够抵达的现有绿色公园空间，揭示了绿色空间无障碍性存在缺口。黄色星号表示拟议的南城中心枢纽改造项目，该项目将改造高需求步行覆盖区域内的现有公园空间，在某些情况下还将扩大步行覆盖范围(以黄色标示)，覆盖现有住宅用地地块。虚线星号表示拟建的绿地空间，此类空间需联合南城中心枢纽以外的利益相关者协调推进，例如华盛顿州交通局 (Washington State Department of Transportation, WSDOT) 及车站区域外的私人业主，以进一步改善五分钟的步行覆盖范围。

开放空间的可达性

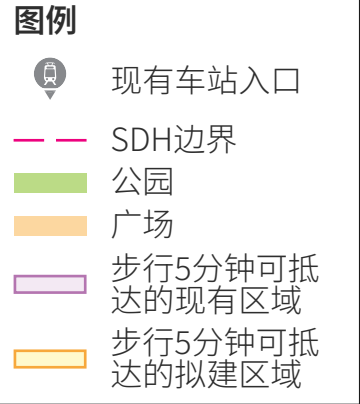


图2.10. 无障碍抵达开放空间。从公园步行5分钟可抵达的现有区域以紫色标示；从拟建绿地步行5分钟可抵达的区域以黄色标示。其他机遇地点均以星号标示。

绿色公共空间

树冠覆盖率

除了改善公园无障碍性外，南城中心枢纽计划还推进了西雅图市政府的目标，即根据2020年城市森林管理计划 (Urban Forest Management Plan)，将市区城市中心的树冠覆盖率提升至12%。如今，该研究区域的树冠覆盖率仅为8%，远低于预期目标值。2021年树冠覆盖率评估报告指出，唐人街/国际区是一个树冠覆盖率较低、极易受热岛效应影响的社区，将其列为西雅图环境正义优先区域。

枢纽区域的关键树冠覆盖策略

- **街道树木扩建:**在南四大道和南迪邦街等主要行人及交通沿线地区种植树木，可提高步行的便利性和舒适度。
- **绿色基础设施区域:**将未充分利用的道路用地和路边区域改造成树木种植枢纽，尤其是在交通枢纽和人行道附近区域。
- **在通道和桥梁上放置高架式花箱:**在具历史性的道路和桥梁结构上方合理放置高架式花箱，为无法进行地面种植的区域增添绿植，在硬质景观主导的区域打造视觉延续性并提供遮荫作用。
- **发展激励措施:**利用分区和设计指南，鼓励在新混合用途开发项目中保留树木和屋顶绿化。

图2.12以浅绿色标示社区内现有的公共绿地和绿化街道，并叠加了树冠覆盖层。SDH绿色街景的重点区域以绿色圆圈标示，拟种植的树木位置以深绿色标示，用于说明这类改造措施可以增加遮荫效果、连通性和环境公平性。



树冠覆盖率



亮点:

- 在SDH区域已发现370个拟建树木种植地点。
- 提升公共交通乘客和行人的遮荫覆盖率。
- 增强暴雨管理能力并改善空气质量。
- 打造更适宜居住、更适应气候变化的城中心核心区。

图例

- SDH边界
- 公园
- 广场
- 拟种植树木的地点
- 拟建绿色街道
- 现有树冠区域
- SDH绿色重点区域

平衡延续与变革

维护企业发展

随着南城中心枢纽的不断发展,社区的优先事项不再局限于安全性和绿地建设,而是强调在推动积极变革的同时尊重文化遗产的重要性。唐人街/国际区和拓荒者广场是具有深厚文化底蕴和独特风貌的历史社区。两大片区受COVID-19疫情、经济转型及开发压力变化影响,面临的挑战日益加剧。以下分析探讨了这些发展动态并制定策略,在维系文化延续性的同时增强韧性、促进发展。

重要历史文化区

CID拥有超过125家餐厅、提供全面服务的杂货店,以及各类零售业和专业服务场所,吸引了众多居民和参观者。其文化活力是核心优势,但与疫情相关的损失威胁着具历史性的企业和社区的存续。在支持经济复苏的同时,守护文化特色是核心要点。

拓荒者广场保留了充满活力的艺术创意氛围,众多画廊和工作室构筑起其文化特色。该地区的历史建筑风格独特,增添了社区的步行氛围。为这些空间提供支持,对于保留社区独特风貌和培育创意经济机遇至关重要。

这两个社区均被列为商业改善区 (Business Improvement Area, BIA), 当地利益相关者携手合作, 为改善、营销和商业支持提供资金和管理。这些BIA可在振兴工作中发挥关键作用, 为解决经济复苏、文化延续和公共领域改善问题搭建平台。这两个社区都聚集了大量的商业和文化资源。社区要求保留这种特色, 并维持街道低车流量的通行状态。

共同障碍

这两个社区在疫情期间均遭受严重经济冲击, 包括企业倒闭、人流量减少和空置率上升。拓荒者广场区域市场研究发现, 截至2022年, 拓荒者广场的办公场所人流量下降到2019年1月水平的26%, 这对依赖办公人群的零售业和餐厅造成重大影响。在CID, 利润微薄的企业遭受严重打击, 多家店铺因经济压力及周边公共区域治安隐患停业或搬迁。

此外还面临地价高昂和重建开发受限等难题。在上一轮以COVID结束的房地产周期中, 市场力量更倾向于开发办公楼和豪华住宅, 而非保障性住房, 这种情况未来可能会再次出现。受西雅图市长期稳健的房地产市场及该市出台的土地容积率上调举措影响, 市场对房产估值预期偏高是主要原因。严格的历史保护法规, 加上可持续性发展、经济适用房以及抗震相关要求, 也增加了重建工作的难度和成本, 对于老旧且维护不善的建筑而言尤为明显。尽管这些举措维护了文化与建筑的完整性, 同时也为适应性改造和修缮带来了资金阻碍。



图2.13. 西方广场和翠苑。右上图: 西方广场, 由Olivia Brent拍摄。右下图: 唐人街的翠苑餐厅, 由Keoke Silvano拍摄。

平衡延续与变革

保护历史风貌

南城中心枢纽项目的大部分区域位于历史社区范围内,承载着西雅图市最早期的发展和多元文化。保护这些社区不仅是保护单个地标建筑,更是维系具历史性的文化构造,以此留存拓荒者广场与唐人街/国际区独有的地域特质。

成立于1970年5月的拓荒者广场保护区是西雅图首个具历史性的社区,位于该市最古老的社区。该区委员会负责审核并推荐批准证书申请,改建任何建筑物或公共空间均需获得该证书。此外,委员会还针对拓荒者广场保护区的土地利用向市长、市议会和其他机构提供建议。同样,1973年设立的国际特别审查区旨在保护该社区独有的亚裔美国人文化特色。该委员会审核拟议改造项目,就土地利用及社会事务提供建议,旨在推动修缮改造并保留片区文化特色。

虽然像史密斯塔、熨斗大厦、巴拿马酒店、东方酒店和华人社区公告栏等指定地标建筑是核心支柱,而拓荒者广场和唐人街/国际区的特色同样是由其街景、小型企业、艺术工作室和社区空间共同构筑。对于维系这些地区独有的活力和原生风貌,保护这种更广泛的文化背景至关重要。

为了确保与保护目标保持一致,南城中心枢纽团队在关键节点分别向拓荒者广场保护委员会和国际特别审查区委员会进行了工作汇报。这些简报旨在提供有关计划进展的最新信息,收集有关设计理念的反馈意见,并确认交通、活力营造和绿地策略均尊重每个地区的文化和建筑完整性。这种方法确保城市更新举措能够巩固而非弱化这些历史街区的独有风貌。

历史区域与地标建筑



图2.14. 历史区域与地标建筑。上图:地图展示了拓荒者广场保护区和国际特别审查区(该区向东延伸数个街区)。这两个区域内以及南城中心枢纽边界内的地标被特别标出;侧边为对应的图片。

侧边:1) 史密斯塔。来源:Christopher S. Malloney, 维基媒体。2) 主街学校附属楼。来源:Joe Mabel, HistoryLink。3) 巴拿马酒店与桥立汤浴场。来源:《西雅图时报》。4) 熨斗大厦。来源:Michael Ostrogorsky摄影。5) 东方酒店公寓。来源:David Koch, HistoryLink。6) 华人社区公告栏。来源:Atlas Obscura。



平衡延续性与转型

保护文化

更强的连通性将带来更多步行人流和穿行交通,从而振兴历史悠久的零售业、激活小巷并支持文化机构,但如果管理不善,也可能面临稀释特色、造成路缘冲突以及加剧施工疲劳的风险。反馈意见强调,需要减少施工影响、保持通往文化目的地的可达性,并在不损害历史特色的前提下提高安全性。

现有条件,如狭窄的街道、活跃的底层商业用途和高步行人流量,影响了本规划的交通分析,并指导了平衡保护与转型的策略,确保连通性增强而非削弱社区特色。旁边的图片通过展示这些社区的活力,并想象它们如何通过本规划探讨的策略共同发展,同时尊重其文化独特性,来体现这一愿景。

主要建议策略

- **保护历史街景和地标**,同时升级基础设施以满足现代需求。
- **协调施工**时间表并打包项目,以尽量减少干扰并避免长期影响。
- **进行敏感性设计**,确保植树、照明和公用设施升级等改善措施增强而非掩盖历史特色。
- 通过以文化为主导的艺术、照明和双语导览标识, **激活车站附近的过渡空间和连接节点**,打造富有特色的门户。
- 实施针对特定走廊的**交通与运输管理策略**,将过境交通保持在指定的连接道路上,防止其分流到历史街道上。
- **监测并适应**,跟踪步行人流量、路缘使用情况和商业活力,以调整运营并维持通行与场所之间的平衡。

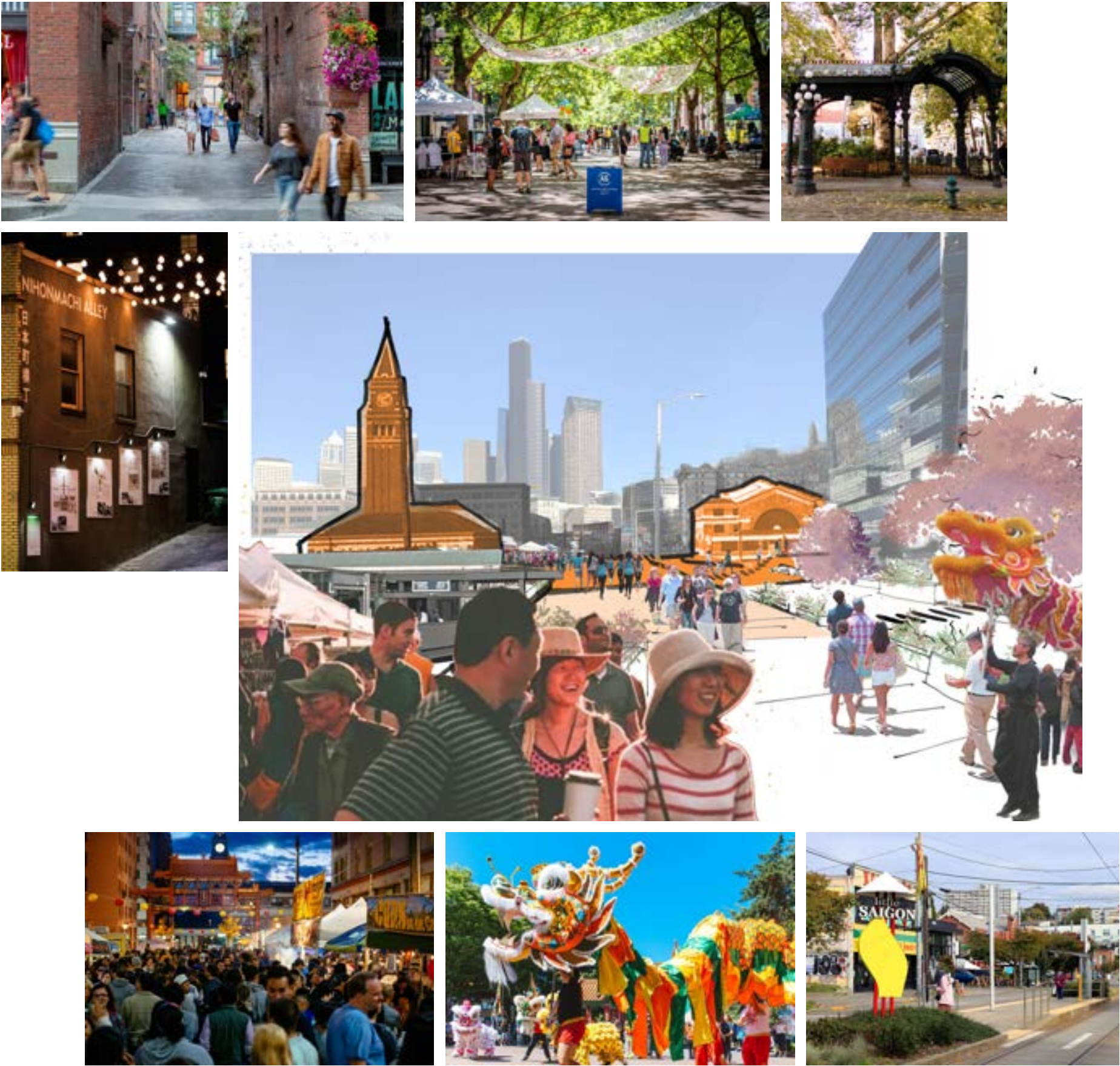


图2.15(右侧)。保护文化。一组当代照片,展示了社区的活力、需要保护的元素以及需要尽量减少的干扰。中间的图像是一个概念图,展示了随着可达性和连接性的增强,该区域转型的潜力。来源:西雅图-唐人街/国际区商业改进区、History Link、西雅图艺术委员会和Coasting with Culture。

03

公众参与及分析



“缝合区”重点区域:反馈摘要

南第四大道、第二大道南延段和南积臣街的交叉口是历史上乘火车进入西雅图市区的入口点。景街站建在曾经养育了海岸萨利希人世代人民的潮滩之上,至今仍提供着活跃的区域和城际铁路服务,而联合车站则毗邻国际区/唐人街站的轻轨服务。尽管这些美丽的历史建筑近在咫尺且气势恢宏,但由于道路设计、车辆运行模式和老化的基础设施等因素,该区域难以通行。过往的众多社区规划都指出该区域需要安全改进和更好的城市设计,但都没有深入探讨进行改变所带来的影响和相互依存关系。

通过社区参与活动,该重点区域产生了一个共同的名称“缝合区”,这反映了其历史性和持久性的角色——作为跨越城市物质与社会结构缝隙的连接之地。

2024年和2025年的社区对话揭示了对中心枢纽区域街道和公共空间进行变革性改变的广泛兴趣。这一变革性改变的核心包括将第二大道南延段改造成广场。

活动中选出的概念(结果)

社区主题

公共安全

通过改善照明、提高能见度和增强街道过街设施,这些项目营造了更安全的街道和过街环境。

连通性

拓宽的人行道、受保护的自行车道,以及更开放、清晰的车站入口,加强了唐人街/国际区、拓荒者广场及邻近区域之间及其内部的连接。

公共空间

新的绿化空间、扩大的文化场所营造区域,以及改善的步行环境,有助于打造一个充满活力和韧性的社区。

历史与文化

设计元素和艺术装置将反映当地历史和文化,增强场所感和归属感。

南积臣街改善措施

100%

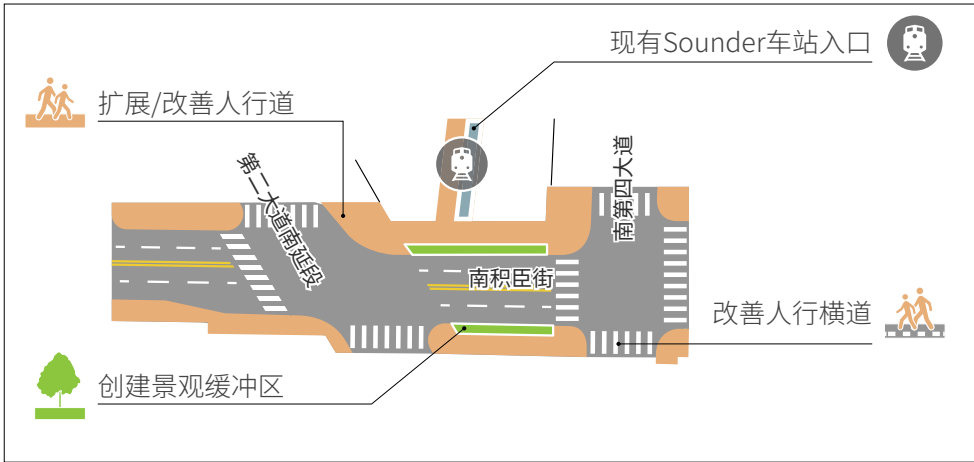
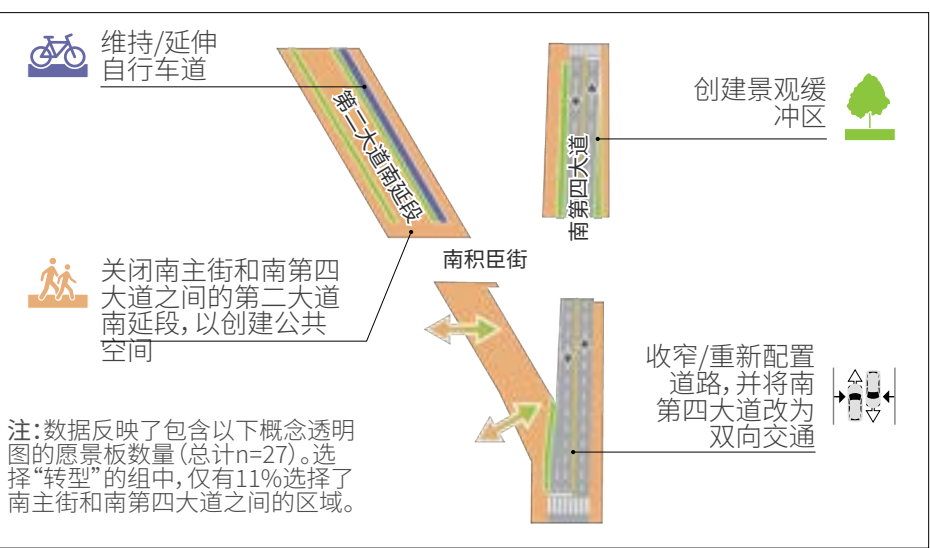


图3.01. “缝合区”街道选项叠加图。向每个研讨会活动小组展示了两张透明图叠加选项。上方的图示显示了对南积臣街干扰较小的改善措施。右侧的图示展示了一个转型选项:关闭第二大道南延段禁止车辆通行,并将南第四大道改为双向交通。所有参与者都赞成探索该区域交叉口过街和街道横断面的改善措施;许多人表示希望在这些改善措施的定义中加入有利于行人的信号配时调整。

转型

71%



注:数据反映了包含以下概念透明图的愿景板数量(总计n=27)。选择“转型”的组中,仅有11%选择了南主街和南第四大道之间的区域。

关键特征



人行尺度照明



完全分离或受保护的自行车道及改善的连接



行人优先的街道过街设施及缩短过街距离



改善后的人行道,为绿化、艺术和活动提供空间

中心重点区域:反馈摘要

联合车站和现有的国际区/唐人街站轻轨站定义了西雅图唐人街社区的东侧边缘。一座建于2005年、备受喜爱的中华门横跨社区的主要街道南景街,这条街道连接着该社区许多深受珍视的餐厅、咖啡馆以及西雅图泛亚社区的聚会场所。与邻近的拓荒者广场一样,唐人街和更广泛的国际区在COVID-19大流行期间,其商业和社区生活也受到了破坏性影响。在2024年的社区对话中,走出危机时期的我们听到了大家普遍希望对该中心枢纽重点区域的街道和公共空间进行再投资和积极变革的兴趣。但这也因对大规模建设带来的重大影响的担忧而有所缓和,这也是拟在唐人街核心区新建的轻轨站未能成为Sound Transit Ballard Link扩展项目项目首选方案的原因之一。

该区域改善的热门想法包括:

- 翻新联合车站和唐人街/国际区车站广场,包括更新车站雨棚、铺装、景观绿化和公共艺术。
- 扩大联合车站重新开放的范围,将其转变为一个社区服务空间,提供室内聚会、展览和表演区域,以及一间咖啡馆。
- 将南景街升级为连接联合车站与庆喜公园的社区节日街。

右侧内容总结了活动结果(选定的概念、特征和主题)。

活动中选出的概念(结果)

社区主题

公共安全

激活以及自行车道提高了区域安全性。

历史与文化

融入当地艺术和设计元素以反映文化

连通性

受保护的自行车道和更清晰的车站入口加强了唐人街/国际区、景街站及邻近区域之间的连接。

公共空间

新的绿化空间、扩大的文化场所营造区域,以及改善的步行环境,有助于打造一个充满活力和韧性的社区。

经济

改善通往商业区的可达性、南景街上连续的底层商业激活,以及通过规划的节日街改善和开发为小型摊贩空间提供机会。

规划概念



关键特征



节日街



以人为本的交叉口



活跃且开放的公共广场,配有绿化、聚会场所和易于找到的车站入口



以大型艺术装置凸显文化中心

多数:转型

对南城中心枢纽概念的反馈显示,人们强烈倾向于更具变革性的选项,但也担心应避免给社区街道增加额外交通量,并尽量减少长期施工的影响。

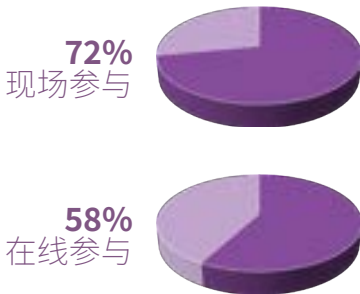


图3.02. 中心重点区域转型。第二大道南延段和南第四大道转型选项叠加在航拍底图之上,同时显示了联合车站广场的改造。想法源自积臣枢纽概念规划(2019)和Ballard Link扩展项目进一步研究(2023)。

34

北部重点区域:反馈摘要

随着COVID-19大流行后办公生活日常节奏的持续中断,以及考虑到提供服务的新方式,构成金郡市政园区的许多建筑要么未被充分利用、功能上已过时,要么面临昂贵的维护和维修,这些费用在财务上可能难以持续。金郡市政园区总体规划提议在该区域进行新的开发和土地用途变更,以增加住房、就业和其他服务,并作为Sound Transit Ballard Link扩展项目拟建新轻轨站的补充。

社区反馈强调,再开发需要整合经济适用房、通过零售和社区用途激活底层空间,并将市政厅公园和普雷方丹广场重新构想为安全、友好且充满活力的公共空间。参与者表示支持一种再开发方法,该方法能平衡市政功能与服务于居民和游客的住房及便利设施。

活动中选出的概念(结果)

社区主题

公共安全

通过改善照明、激活和增强街道过街设施,这些项目营造了更安全的街道和公共空间。

连通性

通过拓宽的人行道、受保护的自行车道和多种换乘选择,该区域的项目增强了本地和区域的连通性。

公共空间

对现有公共空间的改善,结合更便捷的可达性和爬坡通道以应对东侧陡峭的地形,支持了增强公共空间的目标。

公平发展

该规划支持高密度混合用途开发,重点是经济适用房和适合家庭居住的住房,并提供在临街层面设立服务社区的零售空间的机会。

规划概念



关键特征



行人优先的街道过街设施



受保护的自行车道及改善的连接



毗邻公园和交通枢纽的高密度混合用途开发



爬坡通道融入混合用途开发,并配有照明和绿化

多数:转型

对南城中心枢纽概念的反馈显示,人们强烈倾向于更具变革性的选项,但也担心应避免给社区街道增加额外交通量,并尽量减少长期施工的影响。



图3.04. 北部重点区域转型。拟议的中城区车站区域的转型方案,考虑了金郡市政园区。想法源自市政厅公园重新设计(西雅图市)和市政园区规划(金郡)。

转型的考量因素

社区生成的愿景板显示,人们对转型举措普遍感兴趣,尽管许多参与者表达了对交通模式变化、施工影响的担忧,并质疑是否能成功规划和管理新增的公共空间。这些主题与旁边图示中显示的现有挑战相呼应:复杂的街道网络、公交运营的压力、步行和自行车连接的空白,以及通常感觉零散的公共领域。

这些问题突显了评估街道设计和交通可达性变更可能如何影响更广泛的交通模式和运营可靠性的重要性。首要关切是交通问题,这被确定为推进整体愿景方案以进行进一步研究的一个门槛条件。许多人也表达了对施工影响的担忧,以及随着愿景推进实施,新建和现有公共空间将如何管理。

目标与方法

为了回应这些社区识别出的挑战,团队进行了交通分析,以了解拟议项目可能如何影响汽车交通和公交流通。使用一个对未来运营参数采用不同假设的交通分析模型,团队测试了两种情景的性能:转型情景和调整情景。

- **转型情景** - 对街道和公共空间进行大胆的重新配置,以提高行人安全、公交可靠性和多模式交通连接性。
- **调整情景** - 有针对性的、渐进式的改变,在保持现有交通模式的同时提高安全性和连接性。

对于每种情景,都根据Sound Transit 2022-2023年Ballard Link扩展项目进一步研究阶段收到的反馈、对同期项目和未来规划的评估,以及对现有条件的分析,将过往规划中的项目概念“缝合”在一起。这些情景为测试概念和理解大胆变革与渐进式改进之间的权衡提供了一个框架。



图3.05. 交通限制。南城中心的航拍地图,数字标出了对交通具有挑战性的特定区域。下方的对应地图详细说明了交通限制因素。



第二大道南延段与南第四大道
这两条街道主要承载进出城中心的交通流,在唐人街/国际区和拓荒者广场之间形成了快速交通屏障。



I-5与99号州道 (State Route 99, SR 99)/阿拉斯加路
I-5是社区间一道巨大的屏障,高速公路结构下方事故频发,而SR 99在2019年被拆除前,历史上一直将城市与海滨隔离开来。



BNSF铁路与体育馆
主要铁路线提供了重要的南北向货运和客运连接,但也起到了屏障作用,同时大型体育馆在赛事期间堵塞街道,而在其他时间则使该区域缺乏活力,进一步影响了社区。



市政与工业用地
随着主要雇主的离开和金郡市政园区的变化,大型单一功能区域限制了活力和适应性,制约了增加住房、就业和服务的机会。

交通分析结果

我们进行了交通分析，以了解调整情景和转型情景中定义的拟议街道变更可能如何重塑整个南城中心的交通流。总体而言，分析结果表明，转型性干预措施将改变车辆和公车在该区域的通行方式。

南第四大道和第二条大道南延段构成的一对平行道路是高交通量的主干道，旨在引导车辆进出西雅图市区，其中包括King County Metro的许多公交线路。正是这一功能使得这条街道对行人来说极难穿越。为了实现这对平行道路的变更：

- 南第四大道需要在南华盛顿街至南积臣街之间改为双向交通。
- 大约三分之二的南行车辆需要在南华盛顿街处改行南第四大道，这可能会导致各个方向的行程时间增加至多11分钟。
- 步行与骑行之间的一些冲突将会消除，但可能会导致车辆在人行横道上转弯的交通量增加，尤其是在南第四大道和南积臣街交叉口。

随着Link轻轨扩展项目的建成，区域公交线路将进行重组，这些潜在变化可能会伴随着公交服务路径的更广泛转变而发生，但需要仔细安排修订顺序，以避免交通堵塞和严重的公交服务延误。

在南迪邦街上，交通分析表明，过境交通有分流至CID的潜在可能，这是社区参与活动中提出的主要关切之一。同时，重新调整南西雅图大道并未对货运、公交和普通交通的通行能力或交通流产生重大影响。这两个路段的变更不像南第四大道和第二条大道南延段那样相互依赖，可以分阶段进行，但重新调整南西雅图大道的几何形态将因需要迁改电车触线而变得复杂。

我们研究的网络转型方案



图3.07. 网络转型。进一步的交通分析显示了对整体网络状况的影响。

调整与转型的拟议综合方案

经过进一步的设计和交通研究，并回应社区反馈，规划团队建议侧重于调整与转型情景的综合方案，以反映复杂的环境、分阶段实施的条件和资金需求。

- 1

在Ballard Link扩展项目开通以及随之而来的当地公车网络变更(这可能会减少进入市区的驾车量)之前,重点关注南第四大道和南积臣街的“缝合区”的调整。
- 2

考虑在Ballard Link扩展项目和全市公车网络变更之后,对“缝合区”区域推行更具变革性的改善。
- 3

结合潜在新轻轨站的建设,探索南西雅图大道、南机场路、南第六大道、南普拉默街和南查尔斯街周边的街道网络变更,并重点关注南迪邦街的车道重新配置和街景改善。

推荐的南城中心枢纽网络变更

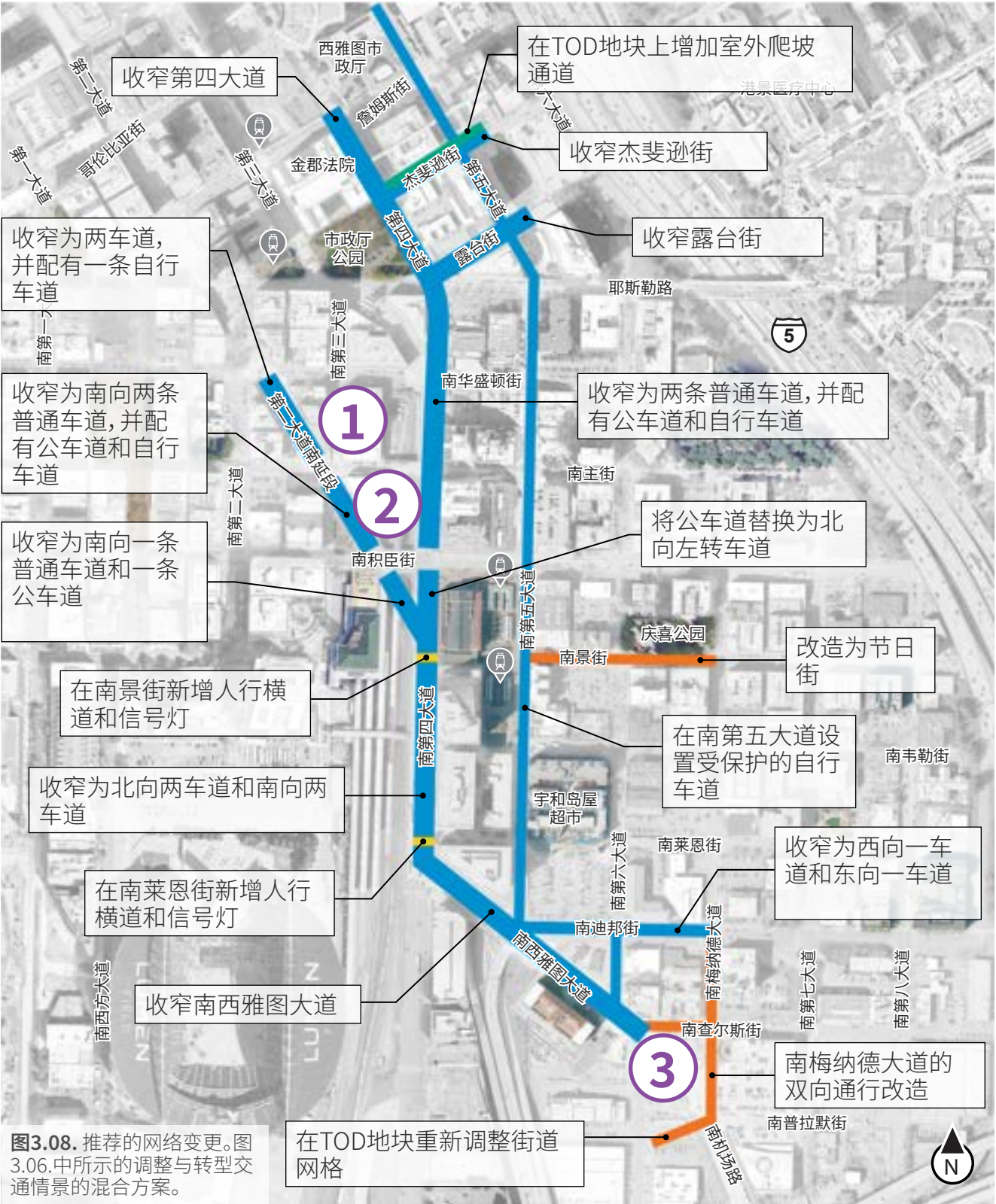


图3.08. 推荐的网络变更。图3.06.中所示的调整与转型交通情景的混合方案。

04

框架规划



SDH规划及计划项目

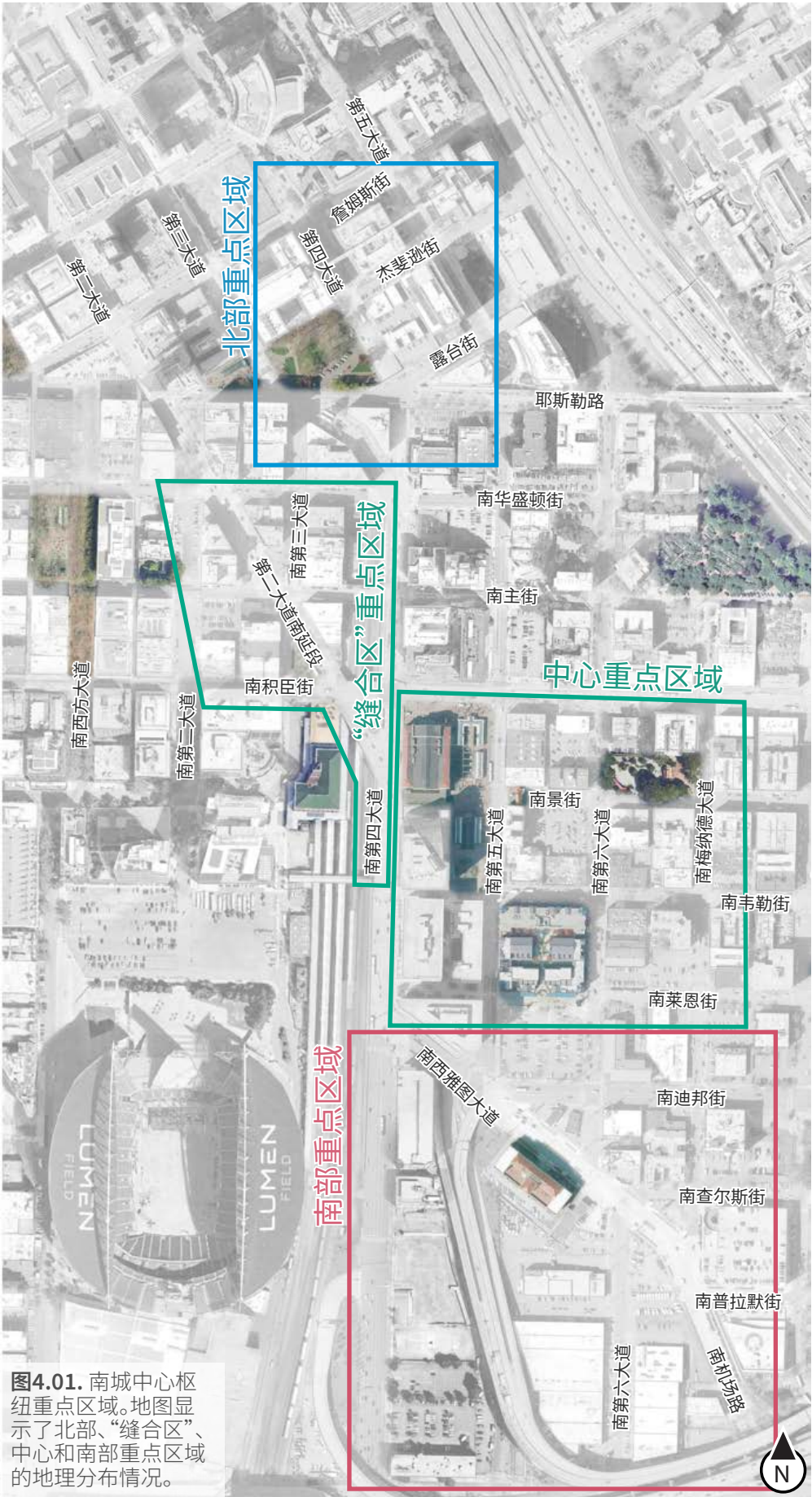
“南城中心枢纽”研究区域最初针对现场咨询会被划分为三个重点区域。经过进一步分析，中心区域被细化为两个不同的重点区域，以更好地解决其独特问题，最终形成四个重点区域。这些区域在整个文档中使用彩色编码分区显示，有关“缝合区”的更多细节将在后续跨页中提供。

北部重点区域以金郡市政园区及杰斐逊街附近的周边街区为中心。该区域在连接拓荒者广场与现有及潜在的新区交通设施方面发挥着关键作用，并为改善政府及机构周边的可达性、安全性和公共空间提供了机会。

“缝合区”重点区域是该规划的核心，通过联合车站和景街站连接拓荒者广场与唐人街/国际区。它被设想为一个更适宜步行、以人为本的环境，通过升级广场、改善过街设施和激活街道边缘来联合两个社区。

中心重点区域包括南景街和南积臣街周边的街区。它着重于改善措施，以加强现有及潜在的新区交通连接、创造新的聚会空间，并提升车站入口与附近目的地之间的整体步行体验。

南部重点区域延伸至南迪邦街及体育馆区的边缘。该区域蕴含加强多模式交通接驳、改善街景，以及支持现有及潜在新区交通设施周边潜在再开发的机会。



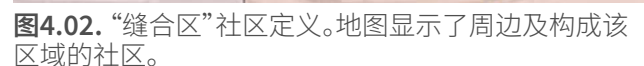
正如缝线将布料缝合在一起一样,围绕第二大道南延段、南第四大道和南积臣街区域的设计理念旨在加强整个南城中心各社区之间的联系,这就是我们称之为“缝合区”的原因。

南城中心有潜力成为一个可步行城市的入口,并提供多种出行方式选择,但这需要与现有交通系统互动,并乐于改变该系统的运作方式。这必须以最大的谨慎并在社区的指导下进行。通过专注于以社区为中心、由社区驱动的解决方案,我们可以改善南城中心各社区及其周边的可达性,并保护那些使它们成为城市和地区中重要且独特之处的特质。

图4.02展示了我们去年在社区研讨会上探讨的改善后的连接和公共空间如何有助于将南城中心各社区“缝合”在一起,并改善区域交通服务的可达性。

“缝合区”包括一系列改善措施，将南城中心的历史火车站、交通设施及周边社区紧密联系在一起。照明、树木、街道家具和公共艺术将既作为功能性增强元素，又作为欢迎门户。这些元素共同创造出一种独特的特质，引导人们进入并穿行于各个社区。

通过将令人难忘的设计特色与日常便利设施相结合,“缝合区”可以欢迎乘坐火车、轻轨或公车抵达的访客,然后将他们无缝分流至周边的街道和广场。其成果是构成一个连接社区、改善导览标识并建立起反映社区风貌的第一印象的公共空间。



King K56
红色灯具
[CID]

三球式路
灯
[PSQ]

悬链线灯
[缝合区]

桥梁照明
[缝合区]

杆式灯
[缝合区]

灯光投影
[缝合区]

皂莢樹
[CID]

Green Vase
Zelkova (光
葉樣品種)
[CID]

倫敦
梧桐
[PSQ]

定制鑄鐵
花盆
[PSQ]

Autumn
Brilliance
Serviceberry
(秋輝唐棣)
[縫合區]

Wilshire
花盆
[縫合區]

The image displays six circular thumbnails of urban furniture and infrastructure designs, arranged in a 2x3 grid. Each thumbnail is accompanied by a text label in Chinese and a reference code in brackets.

- Top Left:** A woman sitting on a red metal bench. Label: Freesia钢制长椅 [CID]
- Top Middle:** A custom bicycle rack. Label: 定制自行车架 [PSQ]
- Top Right:** A wooden bench. Label: 木质长椅 [PSQ]
- Middle Left:** A Sinus wave shaped bench. Label: Sinus波形座椅 [缝合区]
- Middle Middle:** A mobile street furniture. Label: 可移动街道家具 [缝合区]
- Middle Right:** A Sinus wave shaped bench. Label: Sinus波形座椅 [缝合区]

图4.03. 城市设计街道元素。缝合区”重点区域潜在城市设计街道元素示例,以及在唐人街/国际区 (CID) 和拓荒者广场 (Pioneer Square, PSQ) 发现的元素。



图4.04. 重新构想的国际区/唐人街 (International District/Chinatown, ID/C) 站及广场。概念视图展示了现有国际区/唐人街站重新设计的入口亭、南第五大道和南积臣街的街景改善, 以及翻新后的南第五大道广场入口。

“缝合区”重点区域改善措施

汽车的出现及随后的快速发展重塑了西雅图这座城市，早期城市密集街道网格和多山地形屈服于经济发展和扩张的力量。其中一个项目便是第二大道南延线的开发，该项目旨在将汽车交通与景街站和联合车站的城际铁路服务更好地结合起来。该项目于1928年切穿了南城中心第二唐人街所在地的街道网格和多栋建筑。随着5号I-5和I-90的引入，汽车主导的转变加速了，这削弱了南城中心作为通过历史火车站进入城市的宏伟入口的角色，并进一步分割了各个社区。

如今，由于街道的配置和设计优先考虑车辆通行能力，在社区之间步行和接驳区域交通的体验大打折扣。“缝合区”拟议的项目概念旨在通过街道重新渠化、街景改善、绿色基础设施和公共空间激活来纠正这种情况。目标是提高安全性、增强交通可达性、改善体验以支持社区和经济活力。



研究区域以绿色高亮显示

参考规划

- SCIDpda社区照明研究;积臣枢纽概念规划
- 积臣枢纽概念规划;ST第二阶段Ballard Link扩展项目车站规划进展报告;ST街景概念规划;西雅图步行总体规划-2017
- 拓荒者广场街景概念规划、耶斯勒新月街公共生活行动计划、宜居南城中心 (2009)
- 积臣枢纽概念规划 (2019)



图4.05. “缝合区”重点区域社区意见。航拍图像，向东南方向望向南第四大道和第二大道南延段交叉口。绿色标注引用了研讨会期间分享的反馈意见。图像左上角圆圈内为研讨会桌图片。

“缝合区”重点区域:愿景

社区主题

公共安全

拟议项目应通过改善照明、提高能见度和增强街道交叉口来营造更安全的街道和过街环境。

连通性

拓宽的人行道、受保护的自行车道,以及更开放、清晰的车站入口,应能加强唐人街/国际区、拓荒者广场及邻近区域之间及其内部的连接。

历史与文化

设计元素和艺术装置应反映当地历史和文化,增强场所感和归属感。

公共空间

新的绿化空间、扩大的文化场所营造区域,以及改善的步行环境,应有助于打造一个充满活力和韧性的社区。

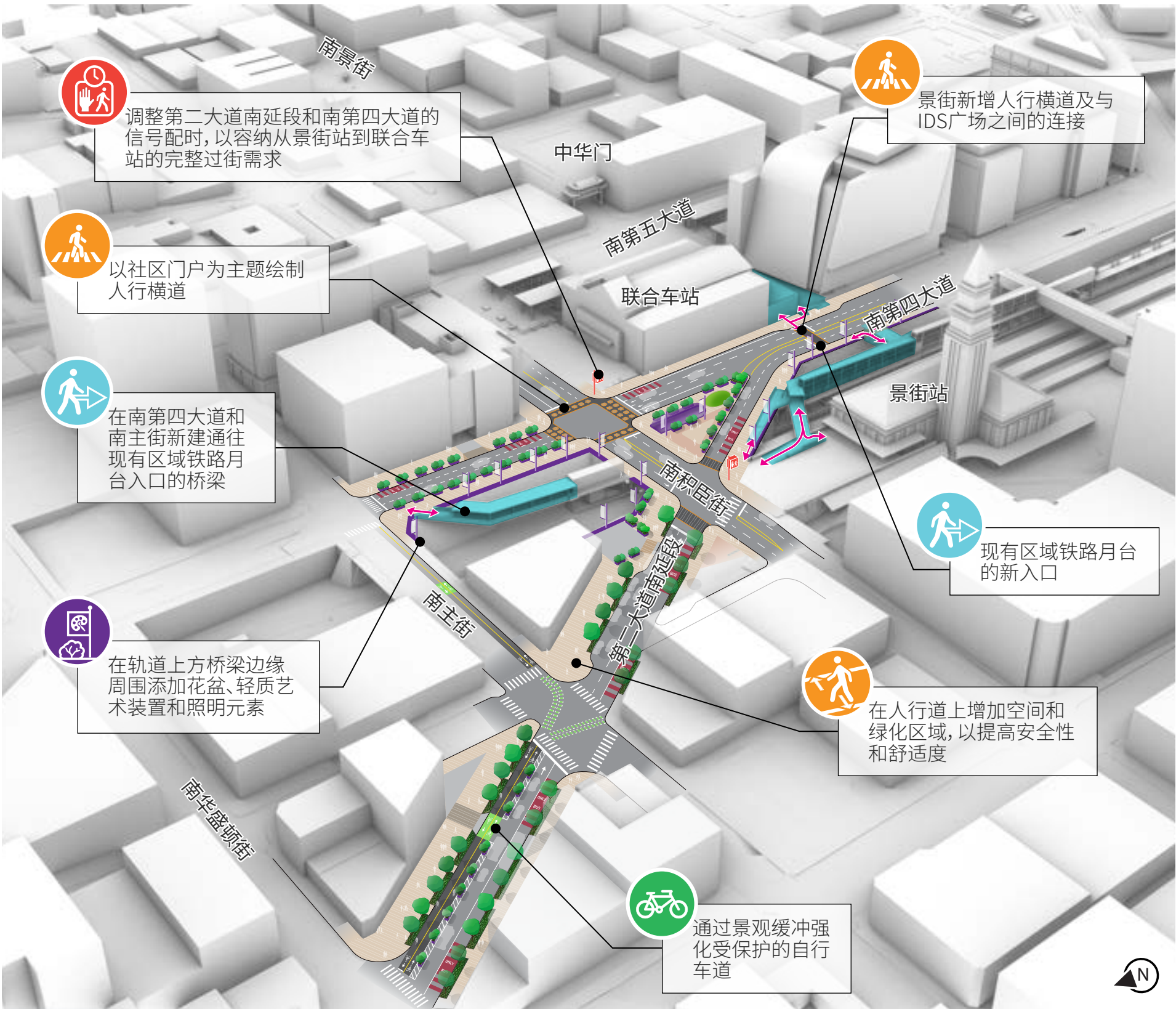


图4.06. “缝合区”重点区域改善措施概览。示意图,向东南方向望向南第四大道和第二大道南延段交叉口,展示了潜在的改善措施。注:设计和实施细节需与第二大道南延段和南积臣街桥梁研究进行持续协调。

“缝合区”重点区域:蓝图规划

主要改善措施

- 1

将南华盛顿街至南主街之间的第二大道南延线缩减为两车道，以扩展路边绿化区域并为行人和骑行人员提供受保护空间。
- 2

将南主街至南积臣街之间的第二大道南延线缩减为三车道，以扩展并为行人和骑行人员提供受保护空间。
- 3

将第二大道南延线至南积臣街之间的南第三大道改为仅供本地通行，以更好地连接并鼓励激活联合车站广场及相邻的商铺门面。
- 4

将南积臣街至南第四大道之间的第二大道南延线缩减为南向两车道、北向一车道，以增加步行空间，并与未来扩展的Sonder列车接驳进行协调。
- 5

将第二大道南延线至耶斯勒街之间的南第四大道缩减为三车道，以增加步行空间、减少过街距离，并在南主街以北设置受保护的自行车道，与未来的公车网络和服务变更进行协调。
- 6

通过人行横道处理、信号配时、绿化和艺术装置，改善南积臣街上的东西向步行连接。

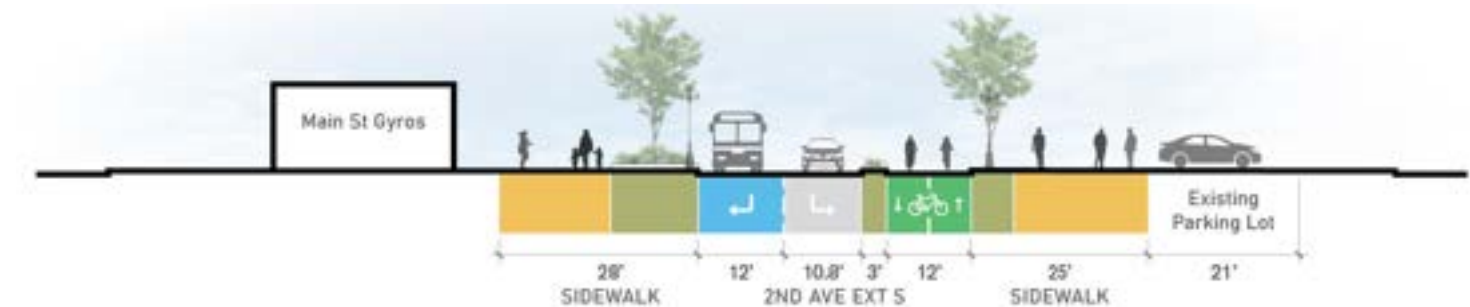


图4.07. “缝合区”重点区域:AA’剖面。第二大道南延段处的示意性街道剖面图，展示了拟议的多模式交通改善措施，包括独立的自行车设施、拓宽的人行道、行道树和雨水管理设施。

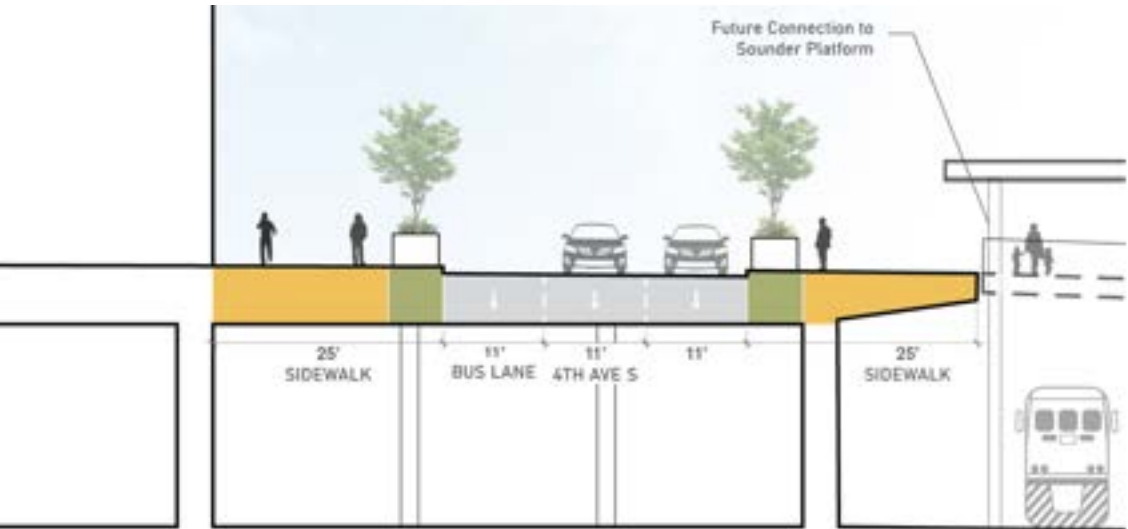


图4.08. “缝合区”重点区域:BB’剖面。南第四大道处的示意性街道剖面图，此处拟建一条通往现有Sonder月台的新步行连接通道，包括拓宽的人行道和绿化缓冲带。

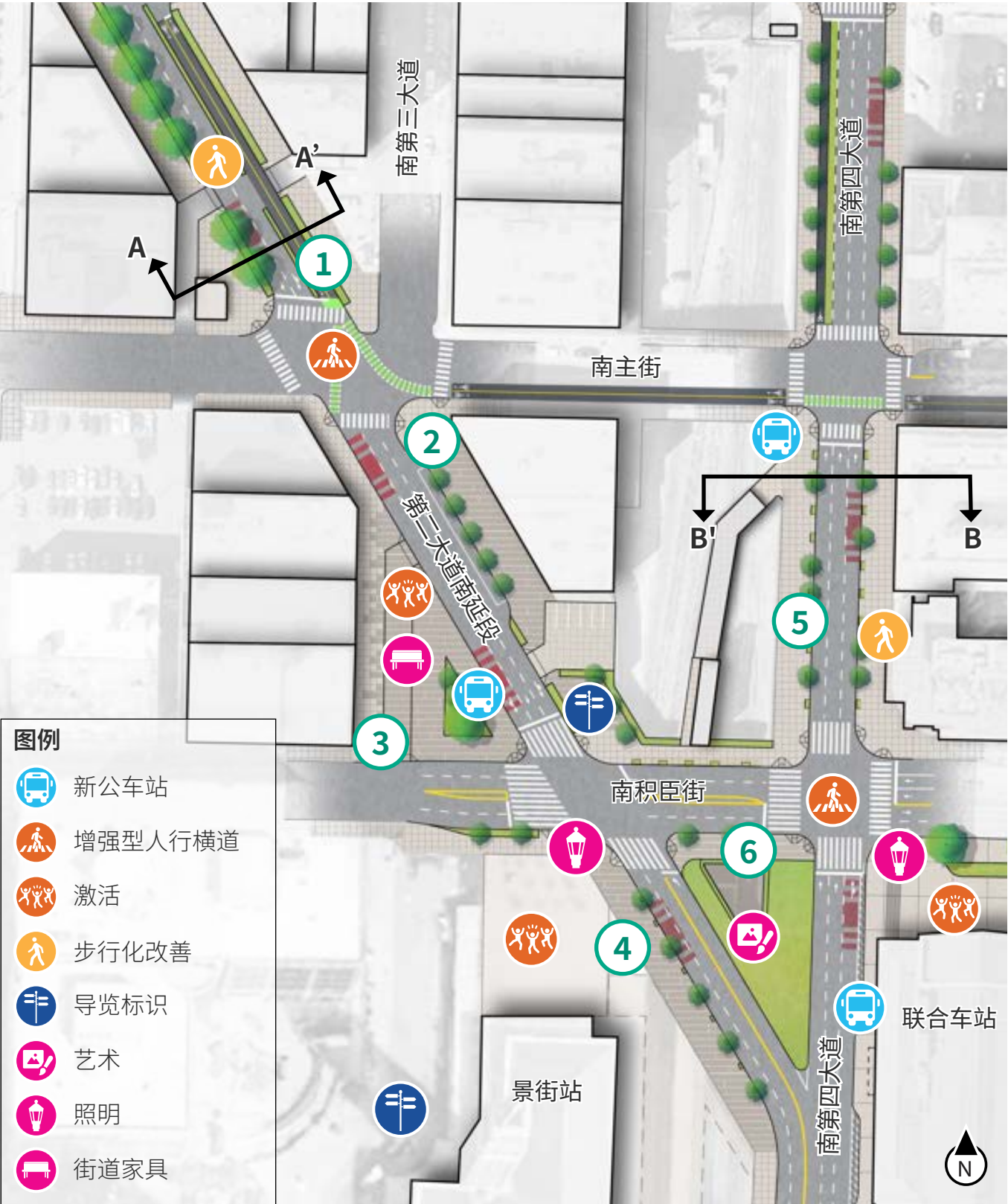


图4.09. “缝合区”重点区域放大平面图。平面图展示了潜在的改善措施。注:设计和实施细节需与第二大道南延段和南积臣街桥梁研究以及景街可达性改善措施进行持续协调。



图4.10. 向联合车站方向的第二大道南延段。概念视图展示了第二大道南延段收窄，公共空间得到增强，且仅限本地通行。与街道西侧现有公园相邻的无路缘南第三大道。



图4.11. 联合车站北广场改善。概念视图展示了IDS和联合车站沿南积臣街的广场、公车站和雨棚改善。

其他考虑因素:进一步转型

在2024年和2025年的公众参与活动中,社区对南城中心枢纽“缝合区”重点区域的街道和公共空间进行变革性改变表达了浓厚兴趣。图4.12描绘了这些变革性变化的未来愿景。

然而,经过深入分析,规划团队得出结论,在观察到交通和公交服务模式发生持续转变之前,这里最具变革性的改变很可能因诸多物理和运营挑战而难以实现。先前几页中提出的“缝合区”重点区域规划方案,已审慎地实现了许多相同的益处和目标,例如通过更安全、更人性化的过街设施实现社区间更紧密的连接。合作机构仍致力于实现这些目标,并正在探索能为社区带来良好成果的想法。

机遇

1 进一步的交通稳静化

如果车辆交通模式和地面公交线路发生变化或减少,可探索将现有的单向街道(如南第四大道街道)改为双向交通。

2 街道网络修复

如果车辆交通模式和地面公交线路发生变化或减少,可探索重新调整第二大道南延段,以帮助在南积臣街沿线形成更长的街区并减少交叉口数量。

3 新公共空间

如果像第二大道南延段桥梁这样的结构未来需要重建,可考虑在铁路上方加盖以创建新的社区公共空间。

关键挑战

4 街道运营

禁止车辆通行第二大道南延段将对所有交通方式产生显著的负面影响。这将影响步行、骑行、乘坐公交和驾驶的人群,并造成交通挑战,例如交通分流以及在该街道以外的多个街区交叉口产生更多车辆转弯。

5 桥梁结构

该区域的桥梁结构未来可能需要更换或改造,以继续为出行公众服务;这些改善的确切性质将决定街道几何形态更广泛变更的时机。

6 平衡变革与干扰

社区希望看到现状得到改善,但对施工造成的重大干扰的担忧仍是首要问题。

7 铁路协调

对主要铁路线上方及周边的结构进行变更,需要与包括私人 and 公共实体在内的该设施复杂的所有权和监管方进行协商。这增加了本页所描绘愿景的复杂性和成本。

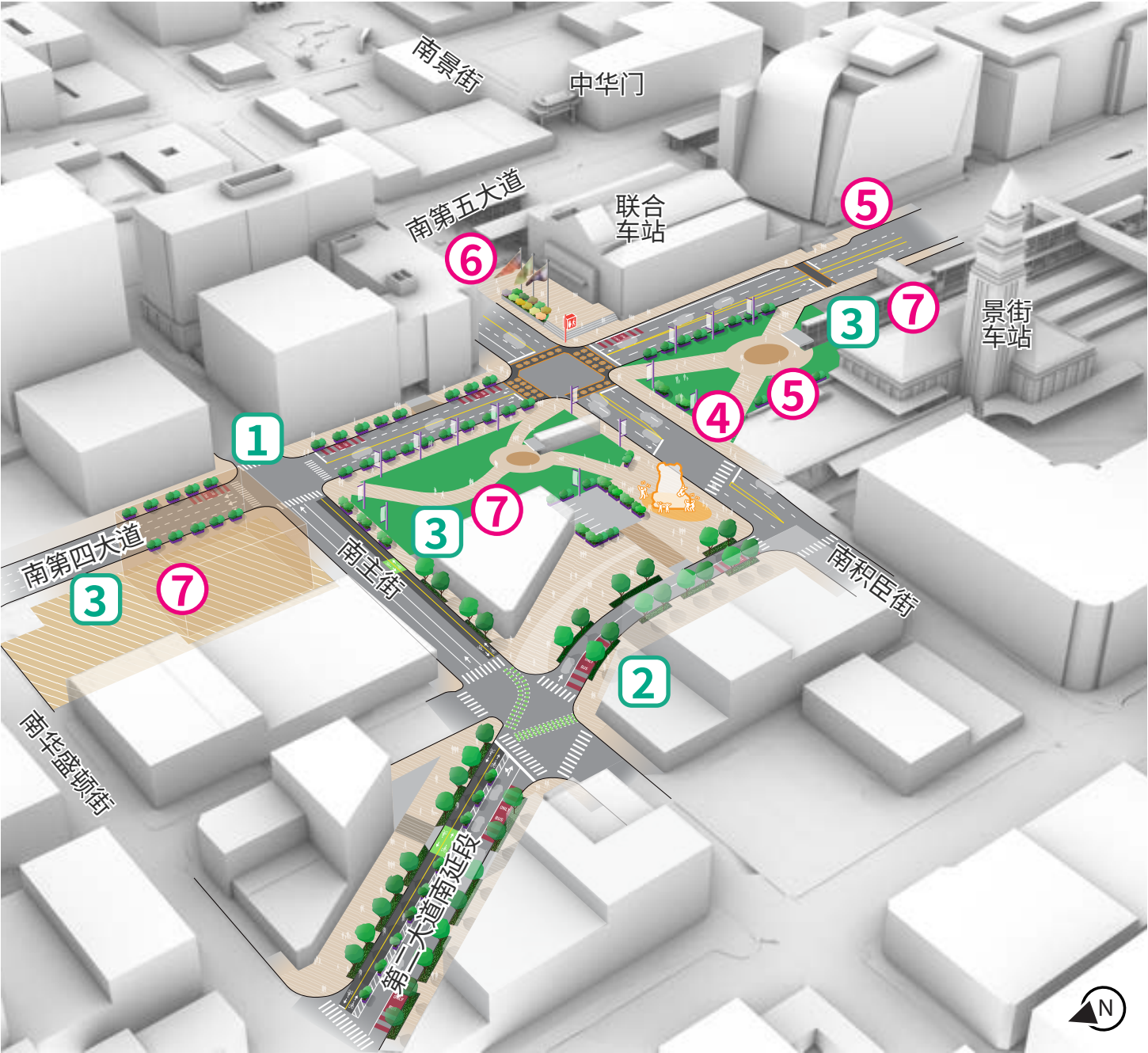


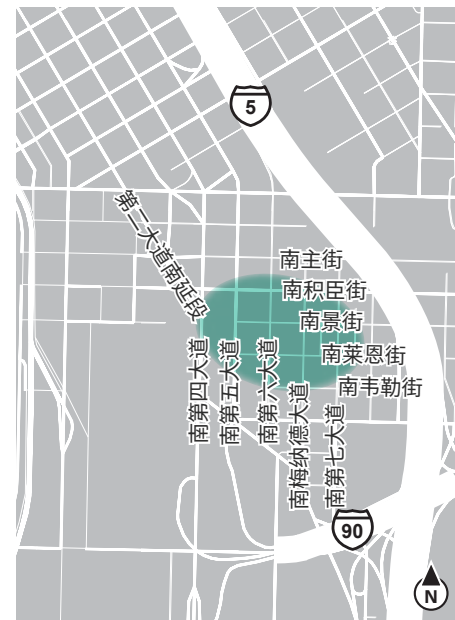
图4.12. “缝合区”重点区域:进一步转型。示意性图示,向东南方向望向南第四大道和第二大道南延段交叉口,展示了潜在的变革性改善措施。彩色数字代表机遇与挑战,左侧提供更多细节。注:设计和实施细节需持续推进和协调。



图4.13. 重新构想的南积臣街街景。概念视图展示了通过封闭第二大道南延段来实现南积臣街上重新构想的公共空间，创建一个以步行为中心的广场，该广场设有通往Sounder月台的新垂直连接（作为景街站月台项目的一部分）、穿过南景街至南第四大道上联合车站的增强型过街设施，以及用于公共艺术、非正式聚会和日常城市生活的灵活空间。

中心重点区域

COVID-19疫情导致联合车站对公众关闭,但早在此前,CID和拓荒者广场社区就一直在倡导该历史建筑的更便捷使用和激活。为回应公众的关注,南城中心枢纽项目为Sound Transit提供了重新开放大厅并与社区团体试点进一步激活的机会。为中心重点区域提出的愿景规划正是借助这一势头,旨在振兴联合车站及其周边公共空间,创造一个充满活力、安全且文化丰富的环境。该规划包括改善车站广场、步行基础设施和公共活动策划,以支持社区认同感和交通可达性,并通过拟议的节日街(从南第五大道延伸至南梅纳德街)以及穿过南第四大道通往景街站的公共通道和过街设施,来完善景街轴线。



研究区域以绿色高亮显示

参考规划

- SCIDpda社区照明研究;积臣枢纽概念规划
- 积臣枢纽概念规划;ST第二阶段车站规划报告;拓荒者广场街景概念规划;西雅图步行总体规划-2017
- 拓荒者广场街景概念规划、耶斯勒新月街公共生活行动计划、宜居南城中心 (2009)
- 积臣枢纽概念规划 (2019)



图4.14. 中心重点区域社区意见。航拍图像，向西望向联合车站。绿色标注引用了研讨会期间分享的反馈意见。

中心重点区域:愿景

社区主题

公共安全

公共空间的设计和活动策划应提升社区和公交乘客的安全。

连通性

受保护的自行车道和更清晰的车站入口将有助于加强唐人街/国际区、景街站及邻近区域之间的连接。

历史与文化

设计元素和艺术装置应反映社区和文化。

公共空间

新的绿化空间、改善的步行环境, 以及扩大的文化场所营造和维护区域, 将有助于打造一个充满活力和韧性的社区。

经济

街道改善应支持通往商业区的可达性, 并为社区节庆活动期间的小型零售和摊贩空间提供机会。

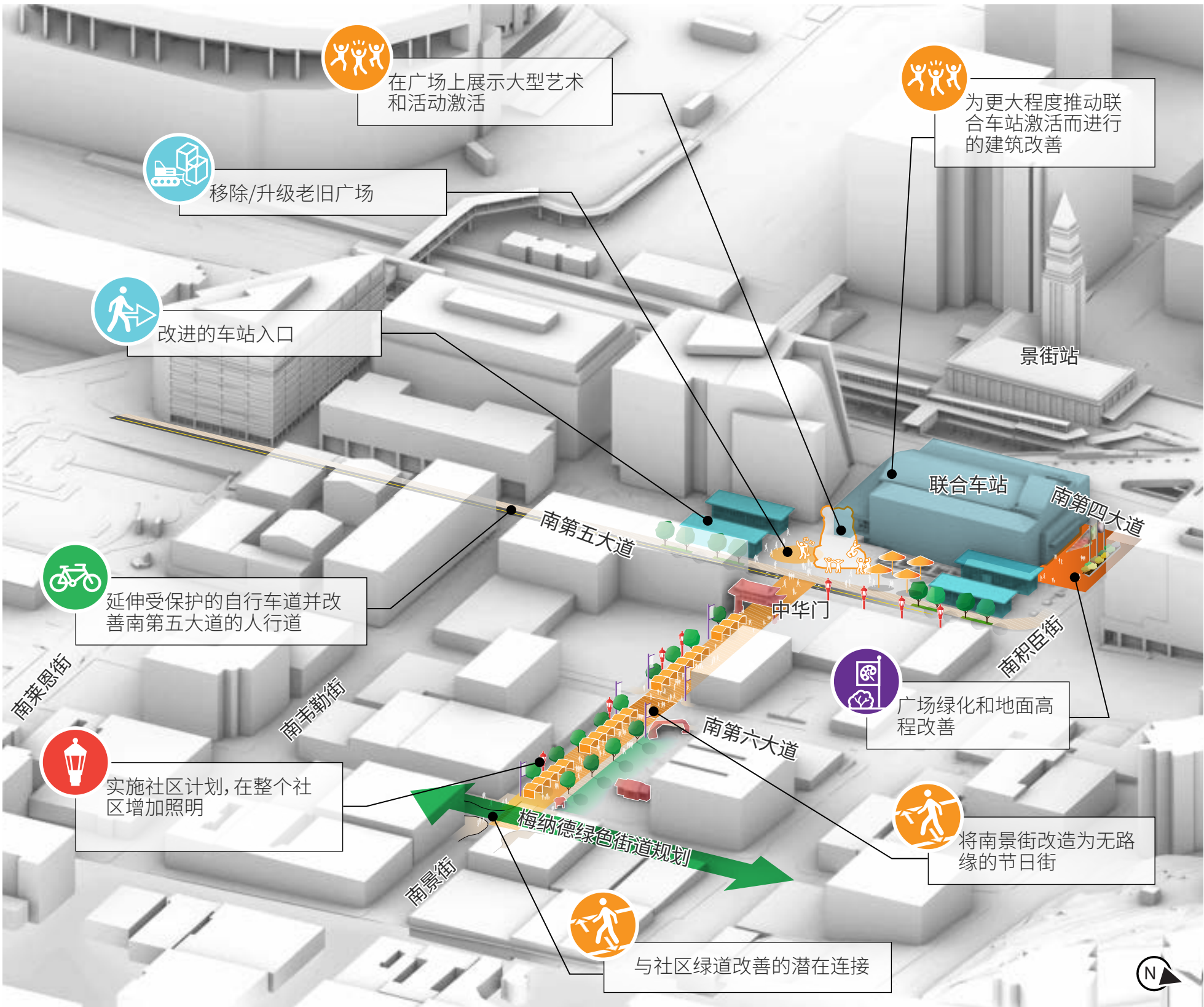


图4.15. 中心重点区域改善措施概览。航拍图像, 向西南方向望向联合车站, 展示了潜在的改善措施。注: 设计和实施细节需由公共机构和社区持续推进和协调。

中心重点区域:蓝图规划

主要改善措施

- 1

在南第四大道上,与南景街对齐处提供信号灯控制交叉口,并通过重新开放的联合车站联运大厅公共通道连接至南第五大道广场。
- 2

将联合车站大厅和地面层房间定位为增强公共用途,并通过专门的活动激活计划或合作伙伴关系提供支持。
- 3

延伸南第五大道上的受保护自行车道。
- 4

将南景街重新设计为节日街,以创建行人优先的环境,并支持社区活动和夜市。
- 5

翻新IDS的入口结构以及联合车站周边的广场空间,增强雨棚、铺装、导览标识、照明和公共艺术。
- 6

全面改善该区域的导览标识和照明。

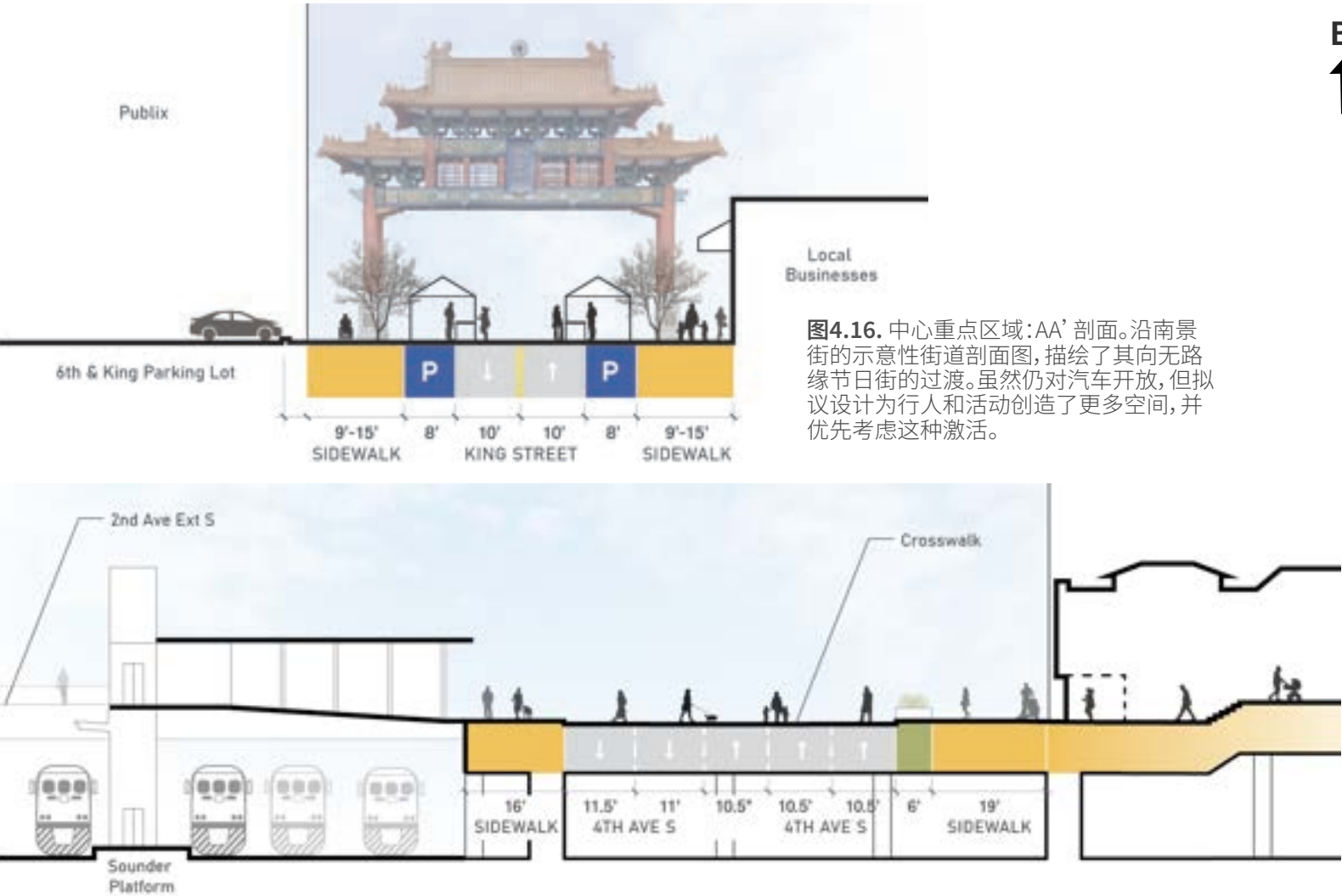


图4.16. 中心重点区域:AA' 剖面。沿南景街的示意性街道剖面图,描绘了其向无路缘节日街的过渡。虽然仍对汽车开放,但拟议设计为行人和活动创造了更多空间,并优先考虑这种激活。

图4.17. 中心重点区域:BB' 剖面。沿南第四大道的示意性街道剖面图,展示了拟建的人行横道连接,该连接位于规划中的通往现有月台的步行通道与联合车站联运大厅建筑之间。

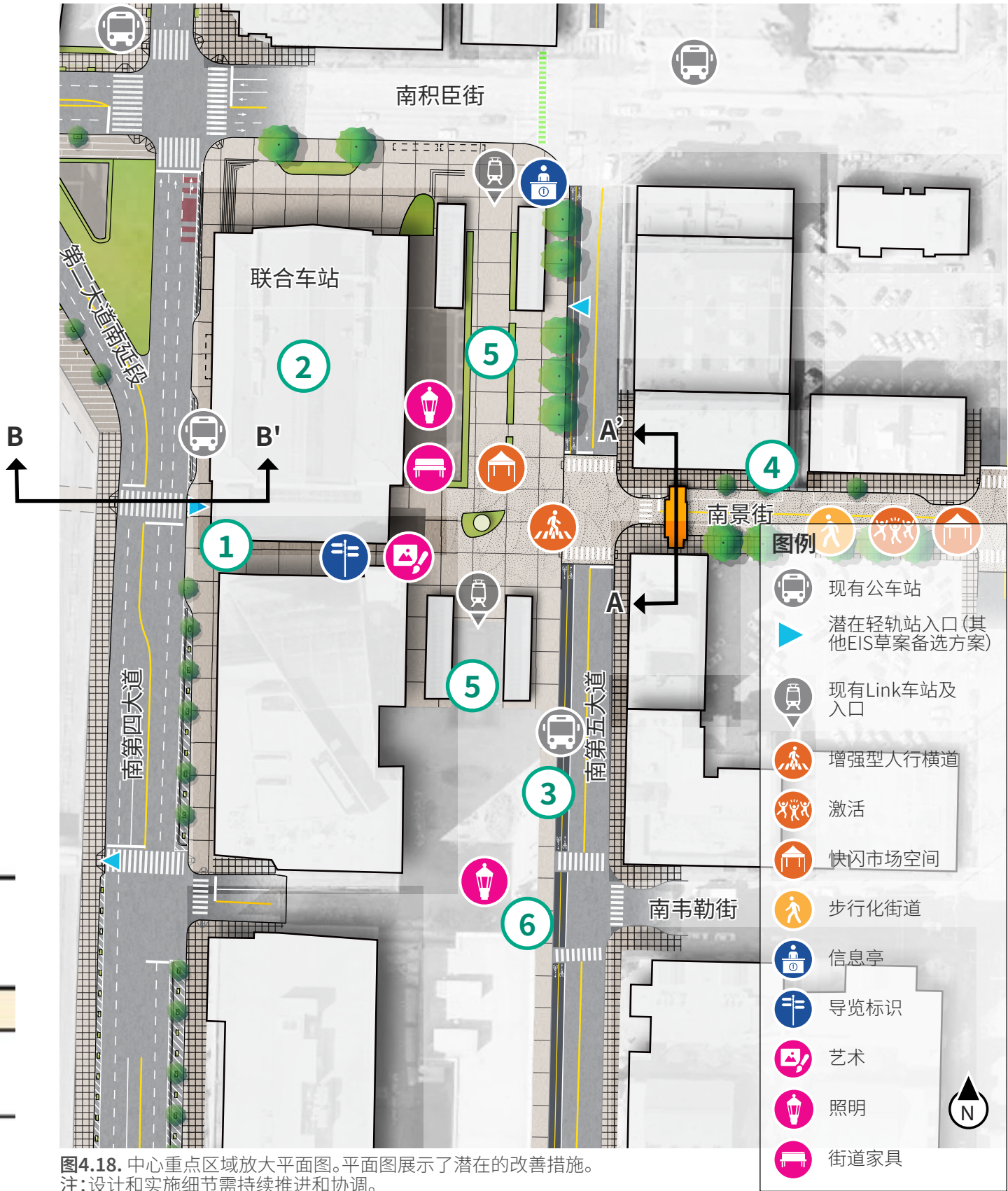


图4.18. 中心重点区域放大平面图。平面图展示了潜在的改善措施。
注:设计和实施细节需持续推进和协调。

其他考虑因素:联合车站激活

在COVID-19疫情的前几年,社区就呼吁激活联合车站,其灵感来自全国各地其他历史火车站的适应性再利用模式,这些模式以更高水平的公众活动策划为特色。作为2024年夏季系列研讨会和展览的一部分,规划团队向社区询问了他们希望在联合车站看到的使用类型和活动。基于这些意见,开展了额外的设计和技术研究,以确定翻新及配套工程的范围、成本和分阶段实施概念。



① 大厅灵活的社区空间



② 花园层快闪活动空间



③ 联运大厅咖啡馆和穿行通道

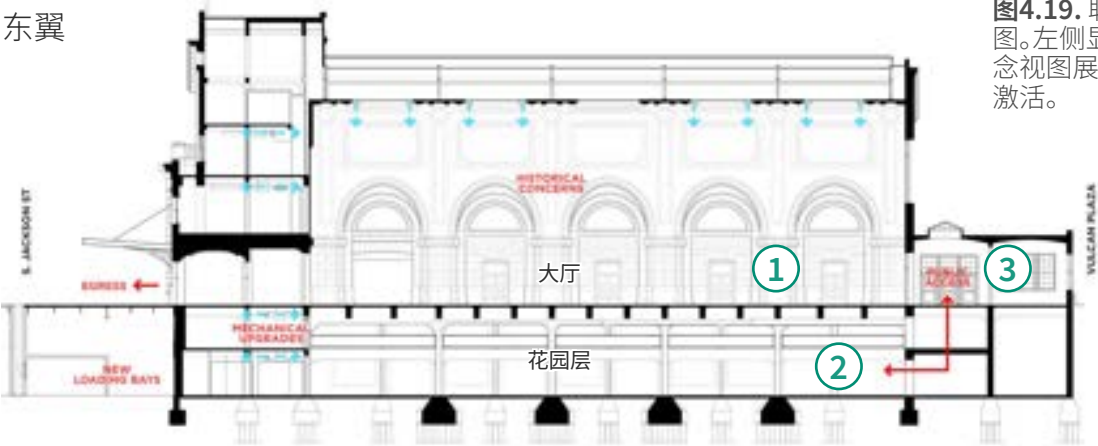


图4.19. 联合车站东翼及可视化效果图。左侧显示联合车站建筑东翼,概念视图展示了上方翻新空间的社区激活。

随时间推移的联合车站激活阶段

目前,联合车站为Sound Transit提供面向公众的功能和办公功能,机构员工办公室占据上层和花园层(地下室)。联合车站适应性再利用的时机和范围将由Sound Transit对联合车站空间的持续使用需求决定。认识到这一点,规划团队确定了一个灵活的分阶段实施策略,可以随着时间的推移逐步实施,第一阶段建立在2024年大厅重新向公众开放的基础上。此阶段将通过管理日程和预订系统来支持面向社区的活动策划。后续激活阶段将需要资本投资和更正式的活动策划合作伙伴关系。

南翼



时间	第一阶段	第二阶段	第三阶段
	向公众重新开放大厅和洗手间——已于2024年夏季完成。	装卸区和可达性的建筑改善,以及运营计划和人员配置——预计5-15年。	建筑机械系统升级以及进一步的可达性和内部空间改善,以激活较低楼层供社区使用——预计未来15年以上远景。

图4.20. 联合车站南翼及分阶段时间表。联合车站建筑南翼,显示了社区激活随时间推移的潜在分阶段实施情况。

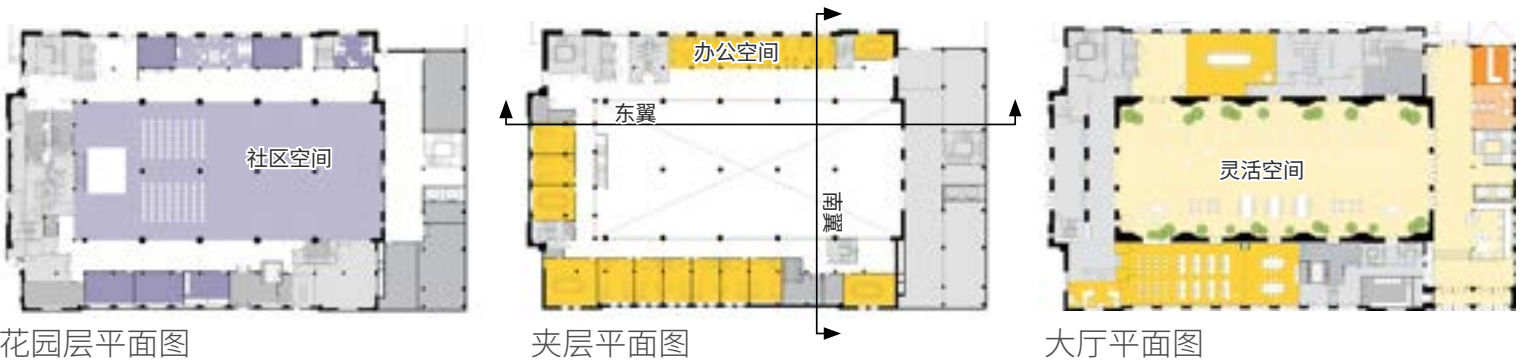


图4.21. 联合车站楼层配置。联合车站建筑的概念性楼层平面图,展示了为以社区为中心的使用而可能进行的重新配置。



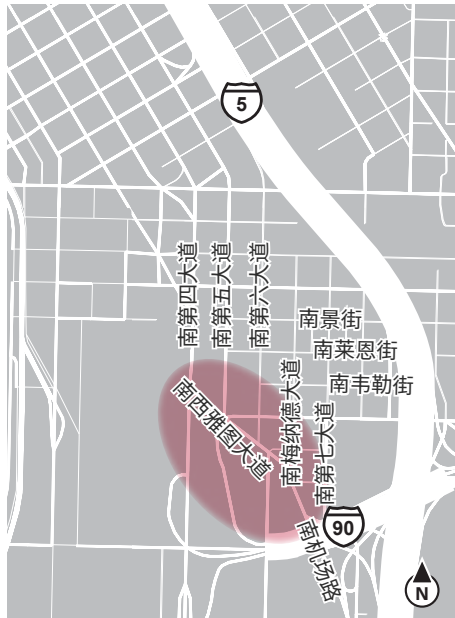
图4.22. IDS广场可视化效果图。概念视图展示了从南第五大道看到的IDS站更新后的广场和雨棚，设有公共艺术装置和活跃的街头市场。并非反映实际艺术效果。



图4.23. 南景街节日街。南景街上节日街的可视化效果图，从南景街和南梅纳德大道的东南角向西望向联合车站。

南部重点区域

南迪邦街作为唐人街/国际区和城中心以南 (South of Downtown, SODO) 工业区之间的边界。过去的社区规划曾设想弱化这一边界, 通过向南延伸的街景和照明, 将 Inscape 艺术文化中心以及更多社区发展的机会囊括进来。该地区潜在的新轻轨站可能会加速这一愿景的实现, 并推动南迪邦街和南西雅图大道周边地区转变为一个更安全、更绿色、连接性更强的社区。为南部重点区域提出的愿景规划包括: 开发包含住宅、零售和社区服务功能的新建筑、自行车基础设施、增加绿化的公共空间和广场, 以及一座连接体育馆区关键目的地的新步行桥。



研究区域以红色高亮显示

参考规划

- SCIDpda社区照明研究; 积臣枢纽概念规划
- 积臣枢纽概念规划; ST第二阶段车站规划报告; 拓荒者广场街景概念规划; 西雅图步行总体规划-2017
- 拓荒者广场街景概念规划、耶斯勒新月街公共生活行动计划、宜居南城中心 (2009)
- 积臣枢纽概念规划 (2019)



图4.24. 南部重点区域社区意见。航拍图像, 向西望向南西雅图大道和南迪邦街交叉口。红色标注引用了研讨会期间分享的反馈意见。图像左上角圆圈内为研讨会桌图片。

南部重点区域:愿景

社区主题

公共安全

改善照明、增强街道交叉口和受保护的自行车道将有助于营造更安全的公共领域和街道环境。

连通性

街道改善和新结构应有助于加强唐人街/国际区、拓荒者广场和体育馆区之间及其内部的连接。

社区利益

未来潜在轻轨站附近的开发应寻求提供社区利益,例如经济适用房和商业空间,以及/或可由社区管理的空间。

公共空间

融入未来开发项目的新建和改善的街道、公共空间,或可公开进入的庭院和广场,应创造社区使用和聚会的机会。

经济

增加的居民和步行人流将支持新老商业。

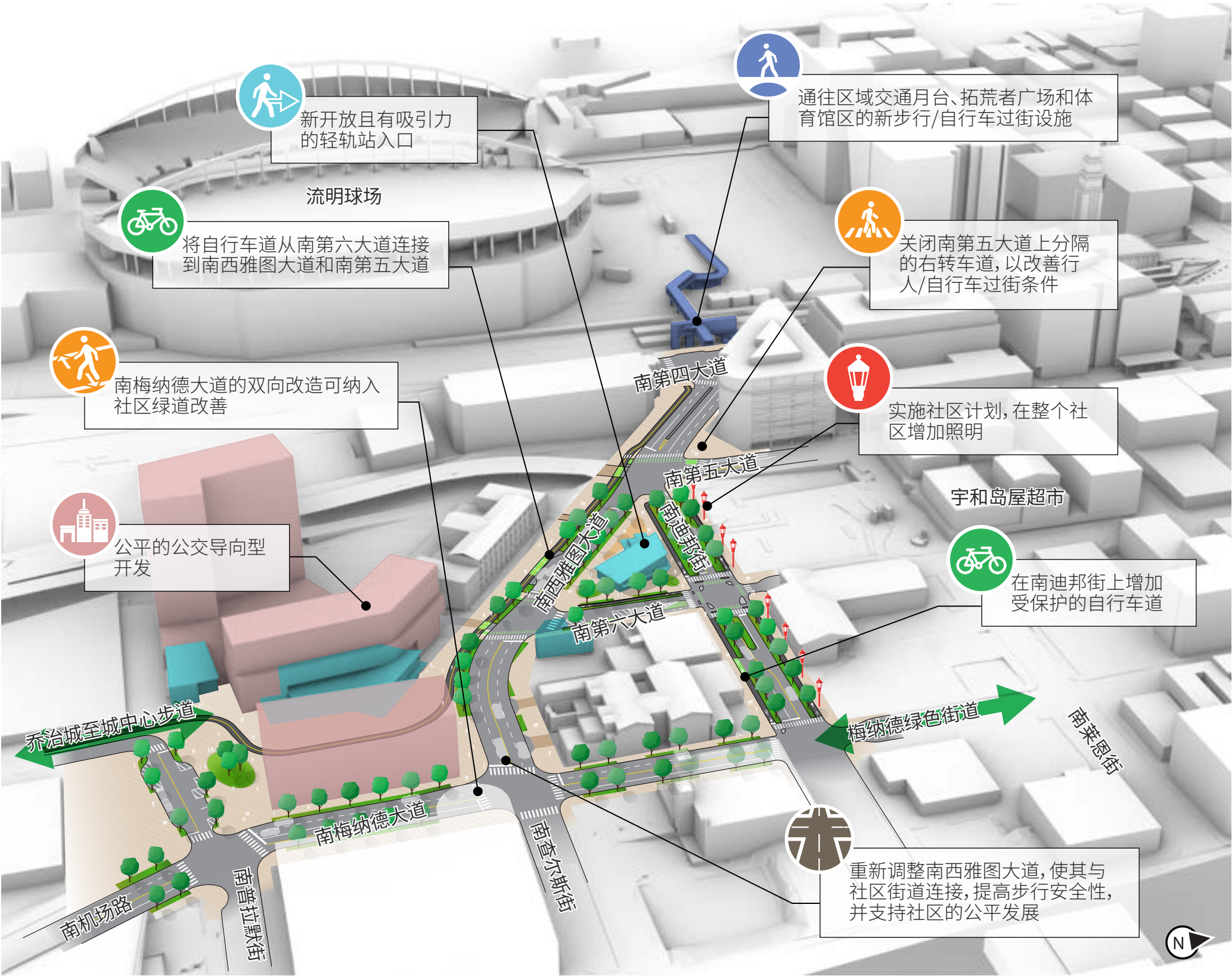


图4.25.南部重点区域改善措施概览。南部重点区域在南迪邦街和南西雅图大道处的概念示意视图,展示了潜在的改善措施。注:设计和实施细节需与体育馆区、Ballard Link扩展项目以及当地土地使用/区划工作持续协调。

南部重点区域:蓝图规划

主要改善措施

- 1

在整个区域添加或升级步行照明和景观, 特别集中在南迪邦街、南西雅图大道和南梅纳德大道周边。
- 2

在南迪邦街和南西雅图大道增加受保护的自行车道并拓宽人行道。
- 3

开发未来潜在轻轨站周边的空置和未充分利用的地产, 包括住宅、零售、酒店和社区服务功能。
- 4

建造一座步行桥, 连接唐人街/国际区至流明球场和拓荒者广场, 该桥与计划中位于南第四大道和南西雅图大道的新 Sounder 列车接驳点相连。
- 5

关闭从南第五大道至南西雅图大道的右转车道。
- 6

重新调整南西雅图大道, 以平稳交通并支持新开发项目周边行人友好的环境。



图4.26. 南部重点区域:AA’ 剖面。沿南迪邦街的示意性街道剖面图。

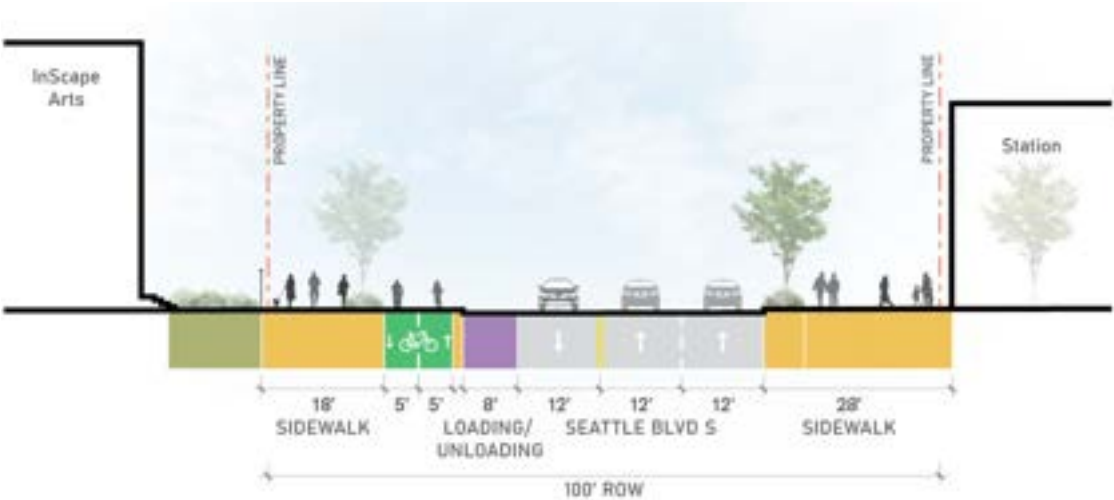


图4.27. 南部重点区域:BB’ 剖面。沿南西雅图大道的示意性街道剖面图。



图4.28. 南部重点区域放大平面图。平面图展示了潜在的改善措施。注:设计和实施细节需与体育馆区、Ballard Link扩展项目以及当地土地使用/区划工作持续协调。



图4.29. 迪邦区域可视化。南迪邦街和南西雅图大道交叉口的重新构想透视图展示了一种可能的愿景，收窄的车道宽度为步行和骑行创造了宽敞空间，并包含一个潜在的新轻轨站和公交导向型开发。需注意，车站的决策和设计仍在发展中，无论最终配置如何，以人为本的意图将引导最终结果。



图4.29. 迪邦区域可视化。南迪邦街和南西雅图大道交叉口的重新构想透视图展示了一种可能的愿景，收窄的车道宽度为步行和骑行创造了宽敞空间，并包含一个潜在的新轻轨站和公交导向型开发。需注意，车站的决策和设计仍在发展中，无论最终配置如何，以人为本的意图将引导最终结果。

北部重点区域

金郡市政园区以历史悠久的金郡法院和市政厅公园为中心，位于景街和联合车站以北仅三个街区处。随着郡级服务和办公需求的覆盖范围及位置发生变化，该地区正蓄势待发，迎接新的发展机遇。认识到这一点，郡政府在COVID-19疫情期间启动了一项总体规划工作，计划对几个关键地块进行重新开发，使其融合住房、办公、零售和其他用途。拟建的新轻轨车站及其与现有拓荒者广场站的换乘站，可能会促进此类发展，加之许多房产已经归公共所有。西雅图市政府计划在市政厅公园及周边公共空间进行配套投资。北部重点区域的拟议愿景规划包括改善行人基础设施、提供新的住房机会和升级公共空间，以支持公平发展和更好地整合公共交通。



研究区域以蓝色高亮显示

参考规划

- SCIDpda社区照明研究;积臣枢纽概念规划
- 积臣枢纽概念规划;ST第二阶段车站规划报告;拓荒者广场街景概念规划;西雅图步行总体规划-2017
- 拓荒者广场街景概念规划、耶斯勒新月街公共生活行动计划、宜居南城中心 (2009)
- 积臣枢纽概念规划 (2019)



图4.30. 北部重点区域社区意见。从空中向西拍摄的市政厅公园照片。蓝色标注文字引自研讨会期间分享的反馈意见。图像左上角圆圈内为研讨会桌图片。

北部重点区域:愿景

社区主题

公共安全

改善照明、激活街道以及设置安全过街设施,将有助于营造更安全的街道和公共空间。

连通性

拓宽人行道、增设带保护设施的自行车道以及提供多种换乘选择,将提升本地与区域的连通性。

社区利益

该区域的混合用途开发应包含经济适用房和适合家庭居住的户型,并在临街层提供服务社区的零售商业机会。

公共空间

应该对现有的公共空间进行改进,在战略位置建设新的公共爬坡道,以应对陡坡,改善街区之间以及与邻近社区之间的连通性。

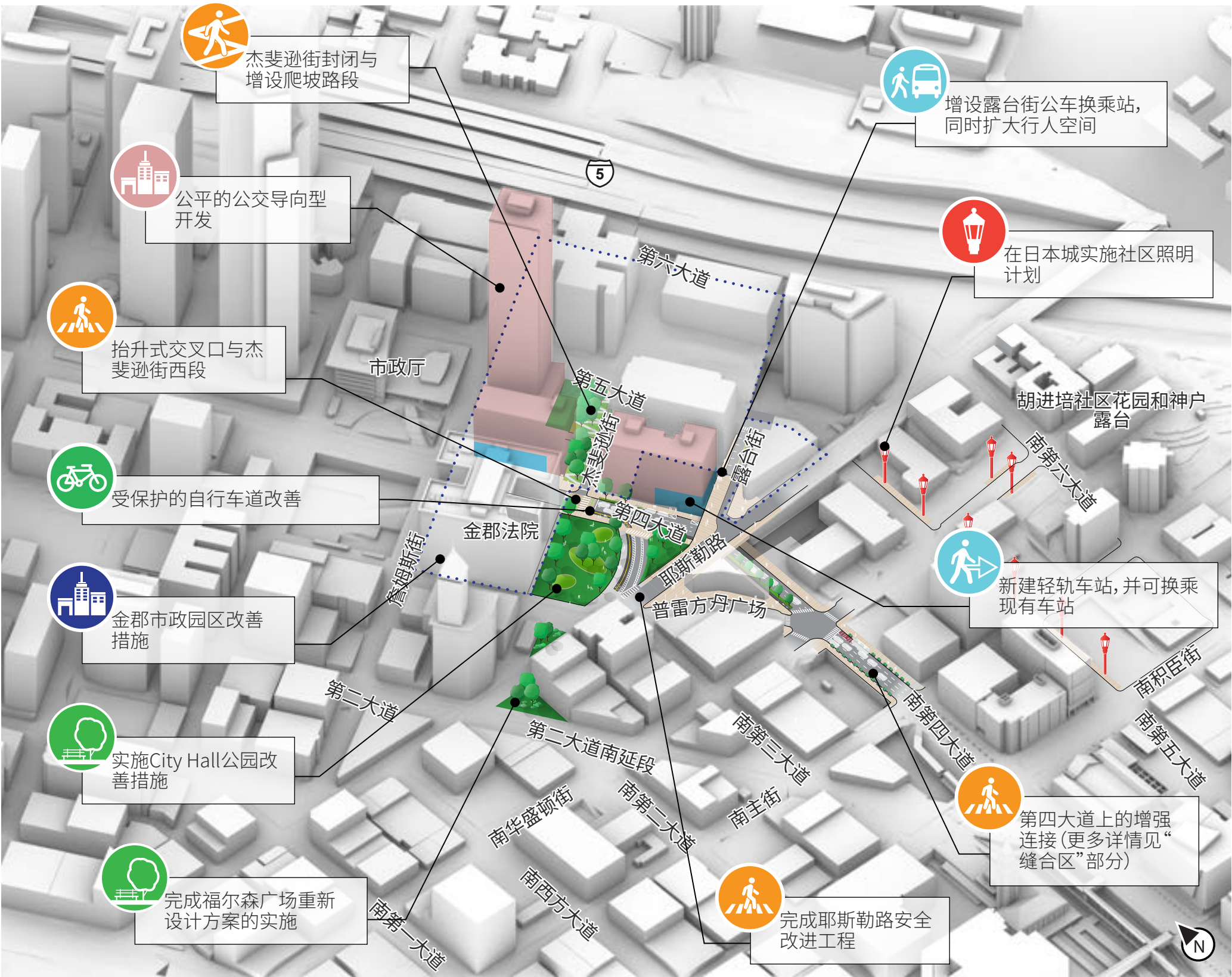


图4.31. 北部重点区域改善措施概览。以市政厅公园为中心,展示北部重点区域设计概念的鸟瞰图,并说明了潜在的改善措施。注:设计和实施细节需与体育馆区、Ballard Link扩展项目以及当地土地使用/区划工作持续协调。

北部重点区域改善措施

主要改善措施

- 1

在第四大道和杰斐逊街设置抬高式人行横道,改善从东面前往市政厅公园的行人通道。
- 2

增设一条与杰斐逊街平行的公共爬坡道,协调衔接市政厅公园。
- 3

将第四大道从詹姆斯街至南积臣街路段的人行道拓宽,并增设受保护的自行车道和景观缓冲区。
- 4

支持在金郡市政园区核心地块上进行高密度、混合用途开发,并配套建设经济适用房。
- 5

通过照明、街道家具和导向设施来改善公共空间 and 安全性。
- 6

在Dilling Way上设立一条无路缘石、方便当地居民通行和维护的道路。
- 7

重新规划第五大道和耶斯勒路之间的露台街,优先保障行人和公交通行。

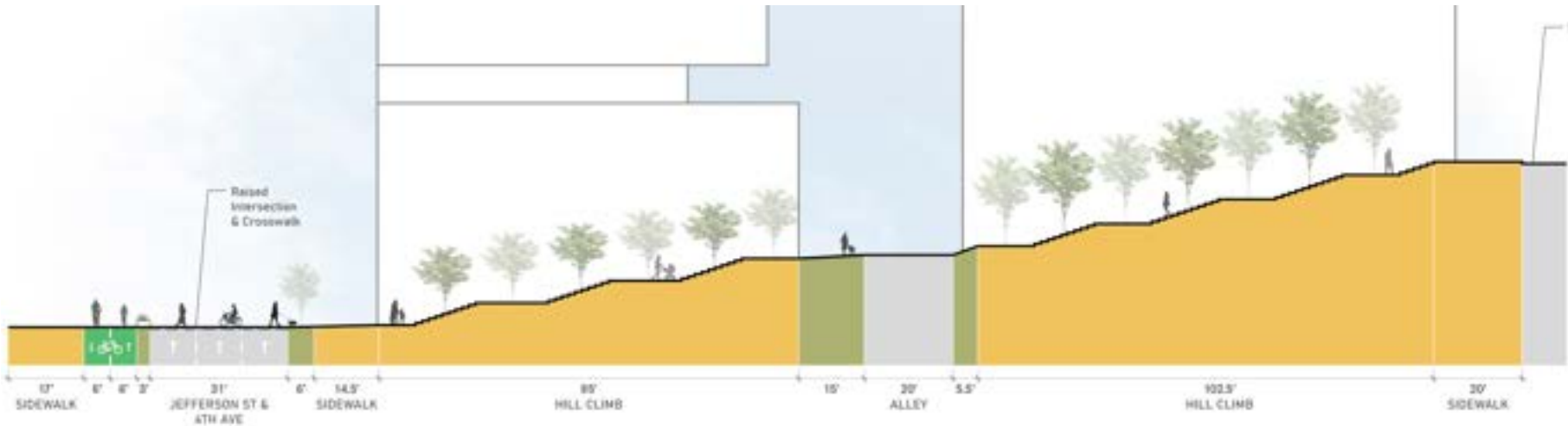


图4.32. 北部重点区域:AA' 剖面。图上为一条概念性爬坡道,用于帮助行人通过第四大道和第五大道之间的陡坡。

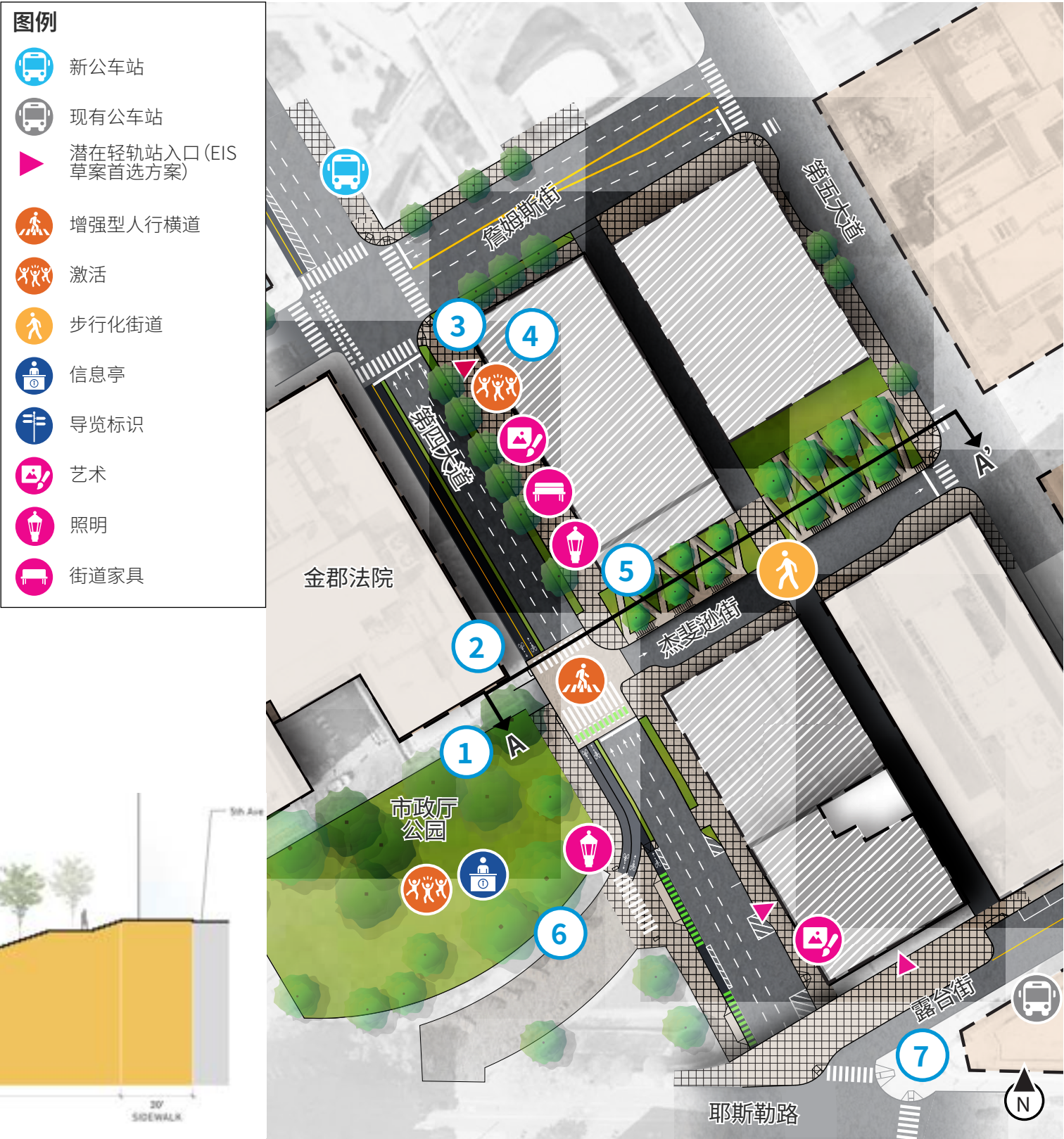


图4.33. 北部重点区域放大图。展示北部区域潜在改进方案的概念规划图。注意:设计和实施细节还需与金郡市政园区倡议、市政厅公园改造和Ballard Link扩展项目持续协调。



图4.34. 市政厅公园往中城区车站方向视图。此概念图展示出潜在的中城区轻轨车站入口、以公共交通为导向的综合开发成果，以及改造后的市政厅公园公共爬坡道。

05

实施



实施概述

本章将框架规划细化为一系列实施项目，通过合理安排顺序，以尽量减少干扰、利用同期进行的资本工程，并体现社区在安全、活力、绿色空间以及平衡保护与发展方面的优先诉求。图5.01中的时程表显示了重点区域的并行项目，这些项目为下页图5.03所示的南城中心枢纽项目的时程表提供了依据，以便在施工时间线和协调方面提高效率。项目按重点区域和时间范围划分，以体现与相关机构计划及资金周期的契合情况。前面几章已全面阐述了愿景背景，本章则聚焦于：可以建设什么、为何重要，以及哪个机构或实体最适合推进后续工作。每个项目都包含一个大致的成本估算范围。

以下几页中介绍的项目都已发展到概念设计阶段，其中大多数还需要进一步分析、设计开发以及各机构之间就实施细节达成一致。此外，在发布框架规划时，关于在南城中心枢纽区域新建Ballard Link扩展项目轻轨车站的选址和布局尚未敲定。这些因素可能会改变本框架规划文件中所示的时间线、优先事项或设计细节。持续的交流沟通将帮助社区和项目发起人应对未来可能出现的任何此类变化，以确保实施的项目与本框架规划的愿景保持一致。

依据并行项目与计划制定的时程表



图5.01. 并行项目时间线。

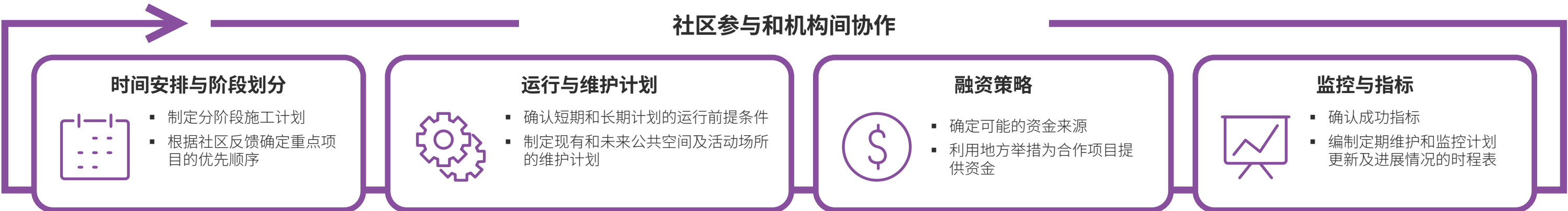


图5.02. 实施协调。说明在协同资金、共享资源、协调项目时间和持续开展社区参与活动的共同支持下，综合规划如何实现高效的施工排序，充分利用公共投资，并助力在南城中心枢纽成功实施复杂、跨机构的资本、运营和长期改进工程。

项目清单和时间线

0-5 年	5-15 年	15年以上
社区人行横道 1.1		Sounder北入口改造 1.9
近期街道景观改善 1.2		第二大道南延段和南积臣街重建 1.8
行人信号灯改进 1.3	第二大道南延段车道缩减:第二阶段 1.5	
第二大道南延段车道缩减:第一阶段 1.4	景街站本地自行车道增设工程 1.6	
“缝合区”重点区域	南第四大道改造	1.7
	IDS广场翻新 2.1	
	南景街的南第四大道人行横道增设工程 2.2	
	联合车站激活 2.3	
	景街节日街 2.4	
	南第五大道自行车道延伸 2.5	
中心重点区域	南第四大道改造 2.6	
	南迪邦街车道缩减和街道景观增设 3.1	
	南第六大道街道景观增设 3.2	
	南西雅图大道路网重新调整	3.3
	南西雅图大道土地用途变更	3.4
南部重点区域		南西雅图大道自行车道延伸 3.6
		南西雅图大道行人桥增设 3.7
	露台街步行空间扩增 4.1	
	第四大道自行车道改善工程 4.2	
北部重点区域		杰斐逊街街道景观改善 5.1
		金郡市政园区再开发 5.2

图5.03. 项目清单和时间线。

Stitch重點地區

願景概覽

Stitch重點地區將由Sound Transit推動景街火車站Sunder通道改善項目，並由西雅圖市政府推動第二大道南延段與南積臣街橋梁結構的潛在補強或重建。地區街道與公共空間改善項目則規劃在上述投資前後分階段進行，並依各機關主辦單位最終決策進一步調整。短期措施著重於安全性、辨識性，以及低干擾的升級項目。中期工程則包括拓寬人行道、自行車道，以及完成廣場與街景改善。長期工程將配合橋梁補強/重建與Sunder通道改善項目同步推動。

項目實施

9

總預估成本*

\$3,000萬

所有成本均以2025年美元計價，並包含硬成本與軟成本。用地取得費用不包含在內，並假設將由其他資本計畫承擔或無需支出。上述成本估算屬於高層級概算，且可能隨設計細節的發展而調整。

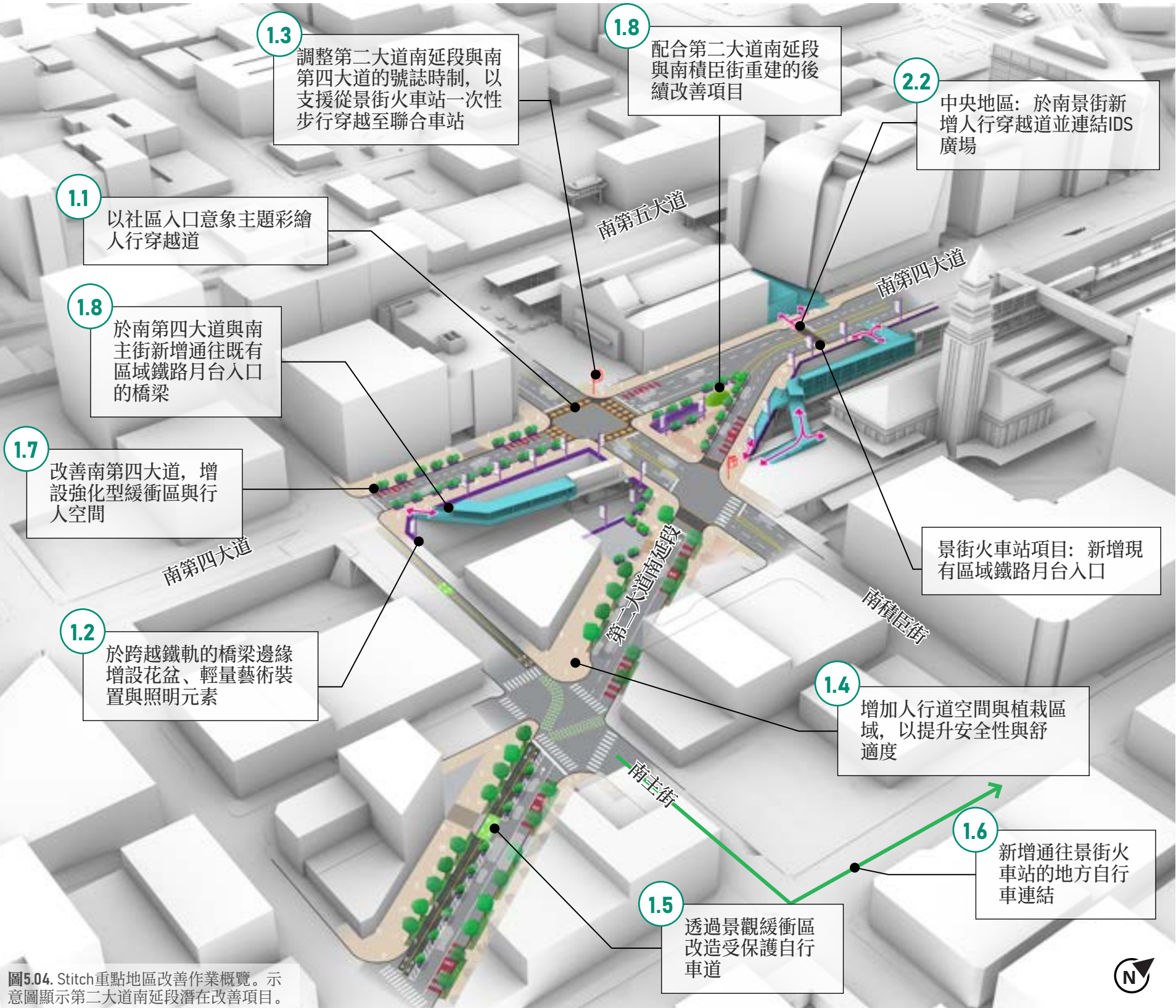


圖5.04. Stitch重點地區改善作業概覽。示意圖顯示第二大道南延段潛在改善項目。

“缝合区”重点区域项目

未来5年内的项目:快速取胜

1.1 社区人行横道

内容:拓宽人行横道,并采用体现CID与拓荒者广场社区特色的装饰性图案,同时提升该区域最繁忙换乘点的辨识度。

原因:这项旨在提高辨识度、快速建设的措施,可与更广泛的安全工作相辅相成;同时配合零伤亡愿景/积臣走廊的相关规划(以及全球性活动的时间节点)。

后续步骤:西雅图交通局 (Seattle Department of Transportation, SDOT) 负责进行设计和交付,并与正在进行的项目和计划协调合作。

预估成本:少于\$100万。

1.3 行人信号灯改进

项目内容:调整信号配时,缩短景街与联合车站间的行人过街等待时间。

原因:无需重大土建施工即可减少换乘不便,并强化“缝合区”以人为本的宗旨。

后续步骤:SDOT负责项目开发和交付;有可能在现行SDOT征税计划内实施。

预估成本:未单独计算成本。

1.2 近期街道景观改善

项目内容:在横跨BNSF铁路的桥梁边缘设置轻型花盆、照明设施和艺术作品,以营造精心维护的环境并柔和硬质景观。

原因:在长期结构性决策推进过程中,解决感知到的安全性和舒适性差距。

后续步骤:SDOT负责进行设计和交付,并可能与艺术文化办公室协调;由商业改善区 (BIA) (首选合作伙伴) 负责管理。

预估成本:少于\$100万。

1.4 第二大道南延段改造:第一阶段

项目内容:延伸路缘和人行道、重新规划街道走向、改善街道景观;为骑行者引入保护性空间,并拓宽人行道,同时保障必要的公交及一般车辆通行。

原因:能立即获得安全与活力提升方面的效益;在推进长期基础设施投资的同时,为步行、骑行及搭乘公共交通工具的人群构建中期网络。

设计依据:新建路段设有专用公交车道,以及更宽的人行道(约27英尺/25英尺),并新建一条12英尺宽的双向自行车道,且设有缓冲带;路缘转弯半径及坡道满足公交需求及《美国残障人士法案》(Americans with Disabilities Act, ADA) 要求。

后续步骤:SDOT负责项目开发和交付;资金来源包括利用现有SDOT项目争取配套补助金。

预估成本:\$500万至\$2000万之间。

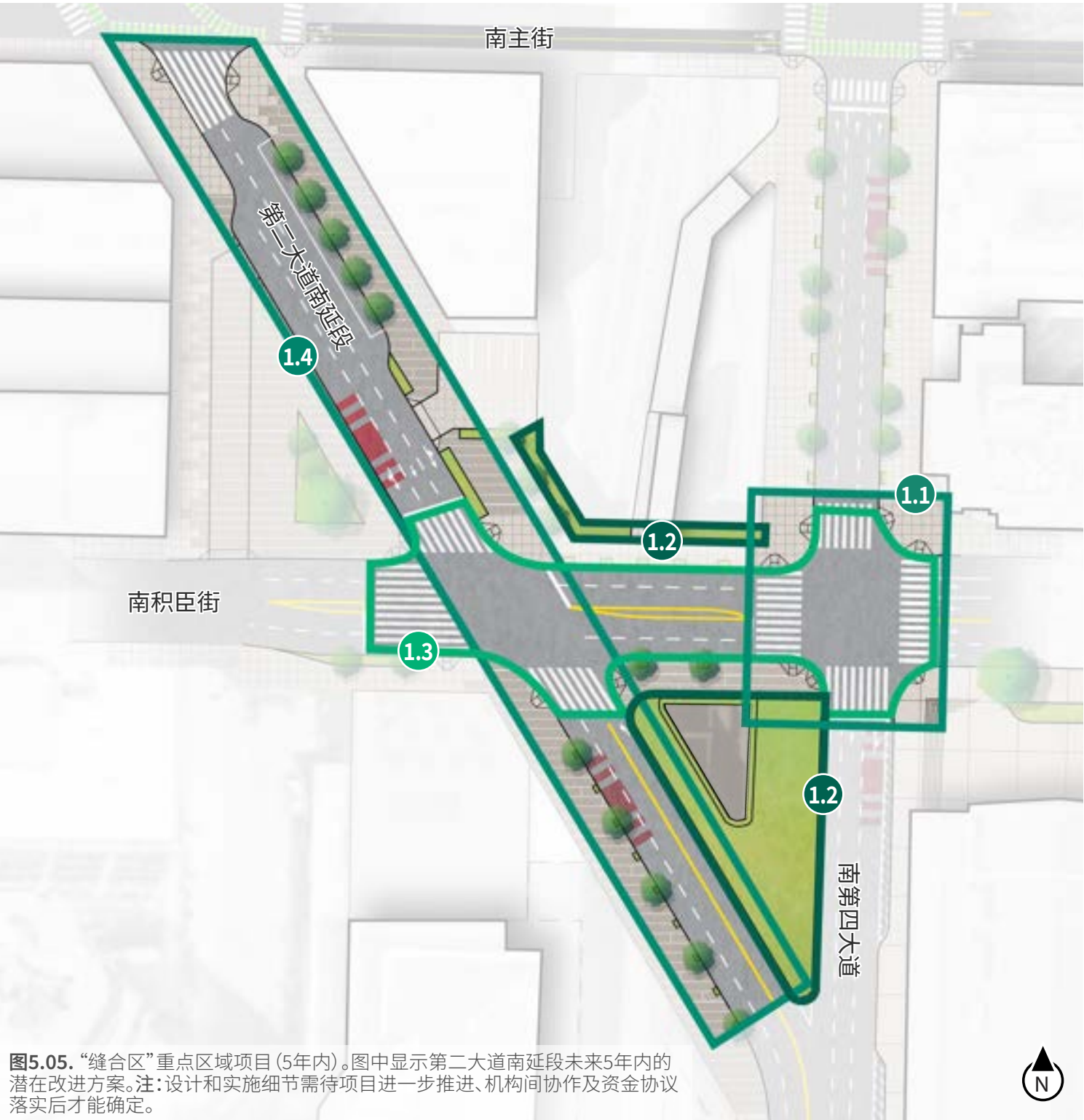


图5.05. “缝合区”重点区域项目 (5年内)。图中显示第二大道南延段未来5年内的潜在改进方案。注:设计和实施细节需待项目进一步推进、机构间协作及资金协议落实后才能确定。

“缝合区”重点区域项目

未来5-15年的项目：与未来的SDOT和SOUND TRANSIT项目同步进行

1.5 第二大道南延段改造：第二阶段

项目内容：将第一阶段的街道和人行道改造工程向北延伸，并重建联合广场/南第三大道临街面，以改善行人空间，明晰车站周边的交通流线，并整合新的自行车设施和广场设计。

原因：旨在打造一个连续且直观的换乘环境；将在近期调整工作及公车网络重组之后分步实施。

后续步骤：SDOT负责项目开发；实施时间取决于King County Metro (KCM) 在Ballard Link扩展项目 (Ballard Link扩展项目, BLE) 项目后的公车网络重组，并将与第二大道南延段桥梁的后续工作相协调；潜在资金来源为未来的征税计划，KCM也可能提供部分资金。

预估成本：\$500万至\$2000万之间。

1.7 南第四大道改造工程（未来5-15年以上）

项目内容：延伸路缘，重新规划车道，并新建一个适合所有年龄段和能力的自行车连接通道，将南主街自行车道与南华盛顿街以北的自行车道网络连接起来。

原因：将车辆主导的缝隙地带转变为更安全的过街通道和连续的自行车主干道，以支持车站换乘。

后续步骤：由SDOT牵头设计和交付；时间安排取决于KCM市中心公车重组和BLE项目；潜在资金来源于未来的税收计划、Sound Transit 3号议案非机动车通行补贴或KCM出资。

预估成本：\$100万至\$500万之间。

1.6 景街站本地自行车道增设工程

项目内容：重铺路面，重新规划车道，并新建一个适合所有年龄段和能力的自行车设施。该自行车设施将通过南主街、第二大道南延段和景街站，将南景街处第二大道南延段上的自行车道连接至景街站。

原因：为希望前往景街站主要乘客入口的骑行者提供最后一公里的连接路线。

后续步骤：SDOT负责项目开发；可能通过现有或未来的税收计划筹集资金。

预估成本：\$100万至\$500万之间。



“缝合区”重点区域项目

15年以上项目：未来重大资本项目或开发

1.8 第二大道南延段和南积臣街重建

内容：作为SDOT最终修复或更换第二大道南延段和南积臣街桥梁结构的一部分，实施永久性街景升级。

原因：修复或更换桥梁结构的努力可能带来重新分配街道和人行道空间的机会。

后续步骤：SDOT将选择方案并推进设计和交付计划；SDOT先前的工作表明，更换桥梁可能需要更高的桥梁轮廓，从而影响相邻的引道和施工分期。

预估成本：计入未来桥梁项目。

1.9 SOUNDER北入口改造

内容：新建一座桥梁，连接南第四大道和南主街与位于南积臣街以北的现有Sunder入口楼梯。

原因：为Sunder乘客增加一条直接通道，缓解积臣街的拥堵点，并支持“缝合区”“轨道到轨道”的清晰导向。

后续步骤：由Sound Transit牵头项目开发；可作为非机动车 (Non-Motorized, NM) 无障碍通行费或州/联邦补助资金的候选项目。

预估成本：\$500万至\$2000万之间。

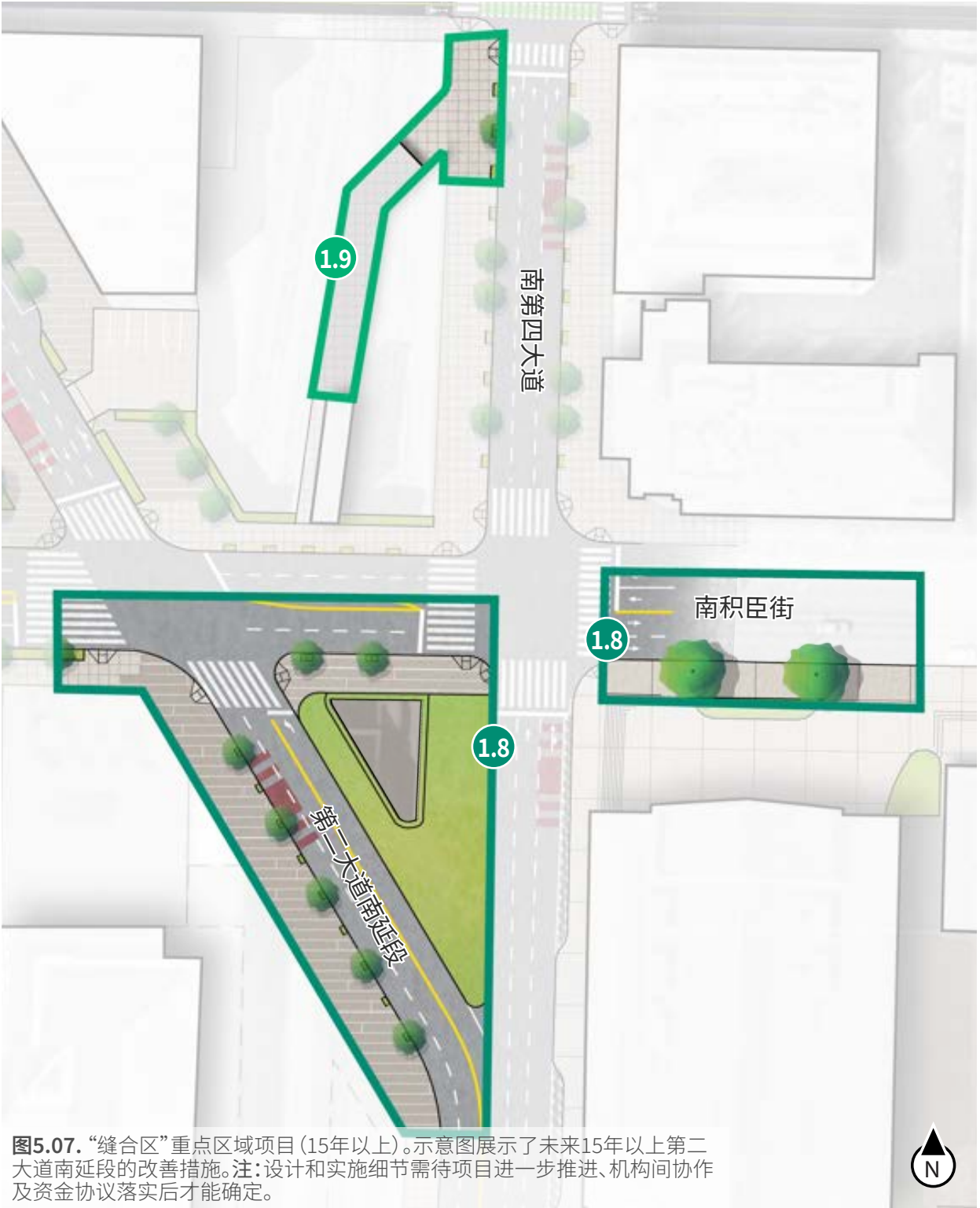


图5.07. “缝合区”重点区域项目（15年以上）。示意图展示了未来15年以上第二大道南延段的改善措施。注：设计和实施细节需待项目进一步推进、机构间协作及资金协议落实后才能确定。

中央重點地區

願景概覽

如果Ballard Link擴展項目在北部與南部重點地區採用首選方案的車站位置，則中央重點地區中大部分改善項目均可作為獨立項目推進。雖然實施時程不依賴其他規劃中的大型資本工程，但仍需新增資本項目，才能推進設計與執行。中央地區著重於聯合車站與國際區車站 (International District Station, IDS) 廣場升級改造、南景街節慶街，以及南第四大道與南景街更安全的過街設施，藉此在樞紐核心打造一致且深具文化特色的空間體驗。

項目實施

6

總預估成本*

\$7900萬

所有成本均以2025年美元計價，並包含硬成本與軟成本。用地取得費用不包含在內，並假設將由其他資本計畫承擔或無需支出。上述成本估算屬於高層級概算，且可能隨設計細節的發展而調整。

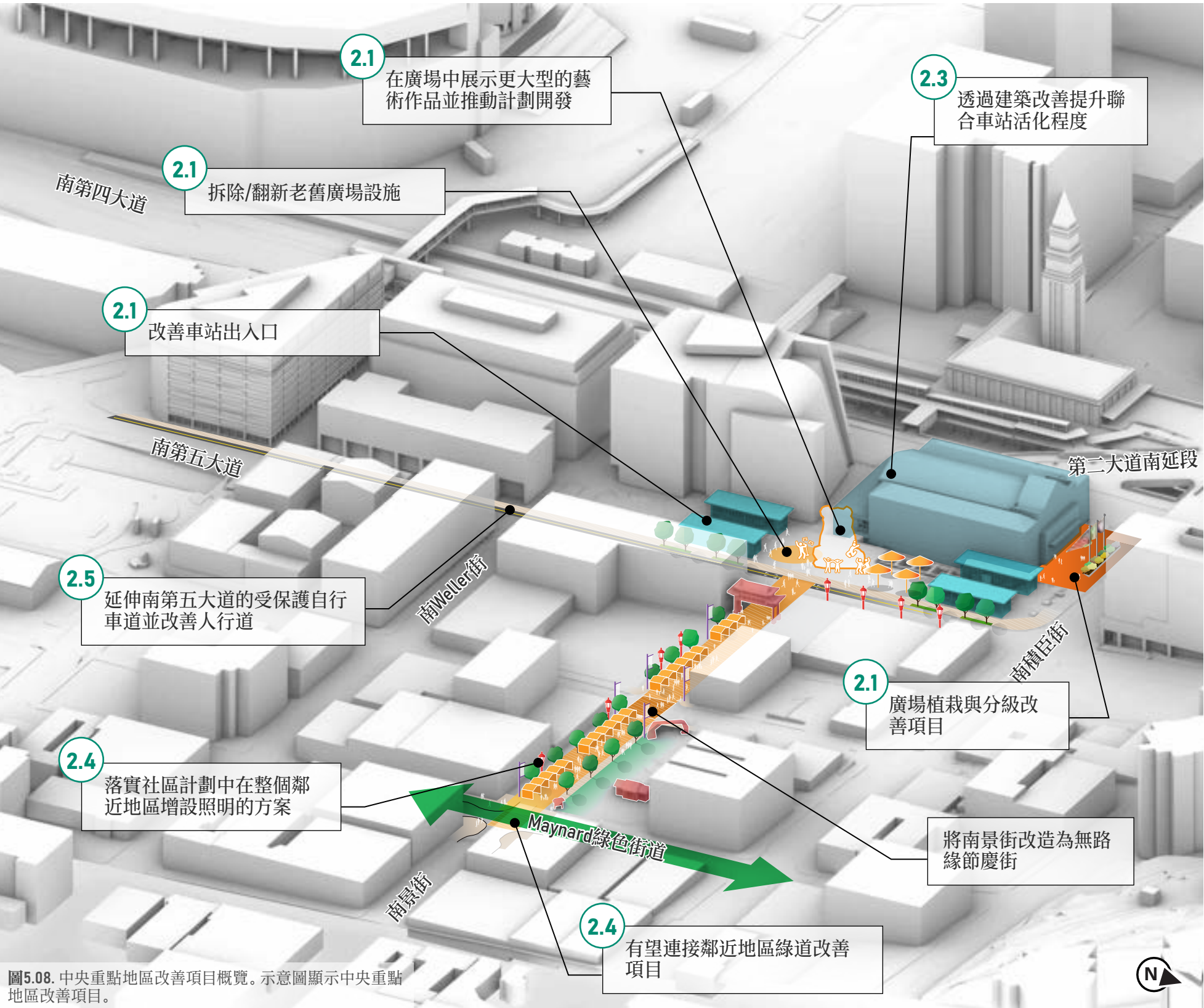


圖5.08. 中央重點地區改善項目概覽。示意圖顯示中央重點地區改善項目。

中心重点区域项目

5-15年项目：与未来SDOT和SOUND TRANSIT项目同步进行

2.1 IDS广场翻新

内容：拆除老旧结构；更换铺装和车站入口雨棚；增加照明、绿化、艺术装置、街道家具，以及一条通往南第四大道的室外步行连接通道。

原因：该广场是Link和该片区的“前门”——此次改造将使其重新成为一个友好、清晰的公共空间，并支持联合车站激活。

后续步骤：由Sound Transit牵头项目开发；时间安排需与联合车站激活项目协调，以确保材料和导览标识的一致性；潜在资金来源于联邦补助金和/或与功能性升级相关的设施基金。

预估成本：超过\$2000万。

2.2 南第四大道位于南景街的人行横道

内容：一条新的、直接的过街通道，将景街站的Sunder入口与联合车站联运大厅连接起来。

原因：缩短最常被需求的换乘路径；支持南景街节日街和广场的清晰导向。

后续步骤：由SDOT牵头项目开发；时间安排需与Sound Transit 3号议案景街站 (King Street Station, KSS) 规划、联合车站激活设计以及未来税收计划的潜在资金进行协调。

预估成本：\$100万至\$500万之间。

2.3 联合车站激活

内容：适应性再利用，重点改造大厅（冬季花园/公共活动）、联运大厅（咖啡馆、礼宾服务、垂直连接）、夹层（社区办公室/会议室）和花园层（灵活的青少年娱乐/表演空间）；分阶段实施，以尽量减少对现有机构职能的干扰。

原因：社区长期以来的优先事项；重新开放一个历史性的公共大厅，恢复日常公共生活，并增加包容性的活动策划，与室外广场形成互补。

后续步骤：由Sound Transit牵头项目开发；时间安排需与IDS广场翻新项目协调，以保持一致的公共区域设计。外部变更需要国际特别审查区和拓荒者广场保护委员会的审查，并可能需要获得州和联邦历史保护主管部门的同意。潜在资金来源包括州和联邦补助金和/或与功能性升级相关的设施基金。

预估成本：超过\$2000万。

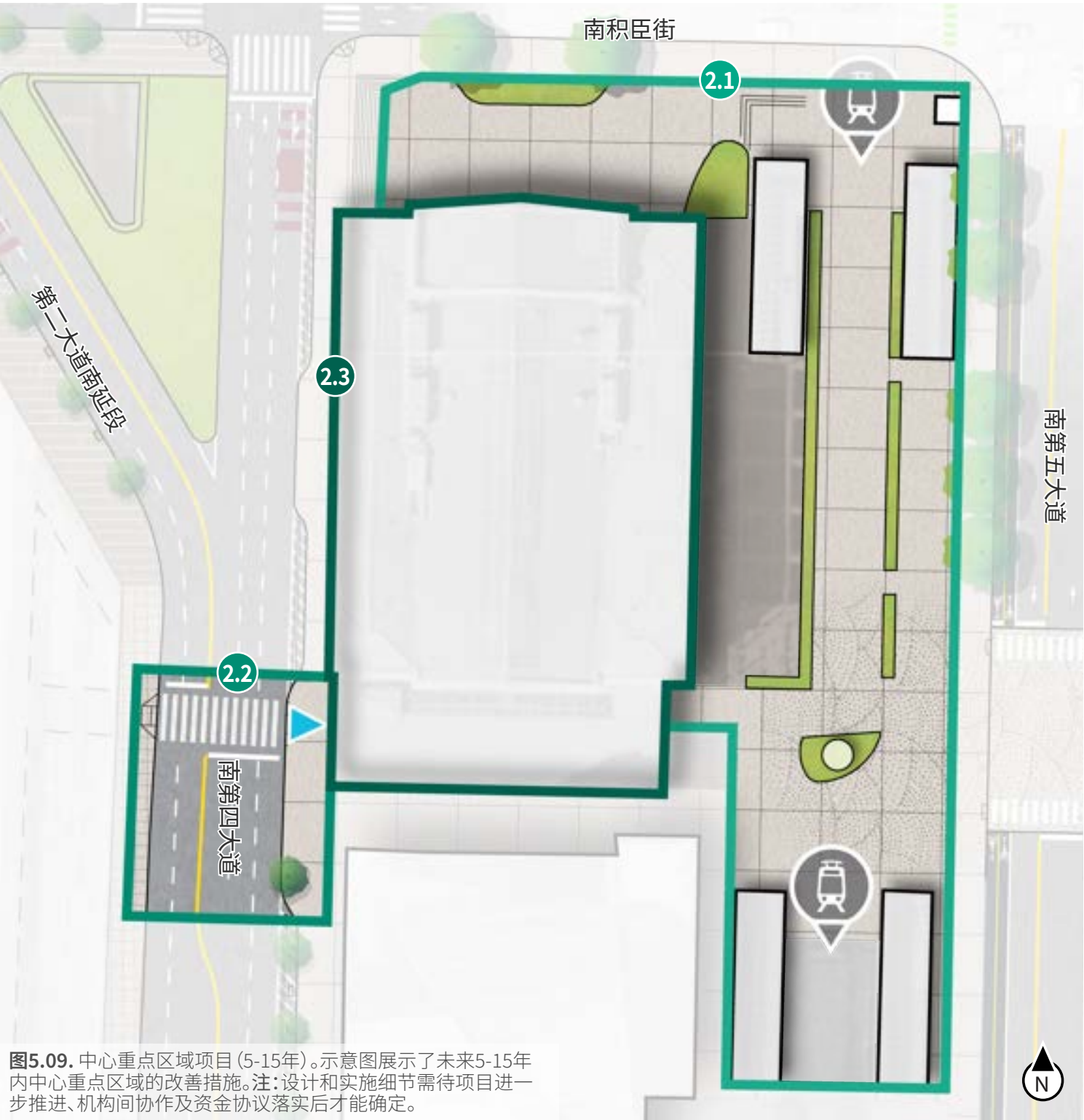


图5.09. 中心重点区域项目（5-15年）。示意图展示了未来5-15年内中心重点区域的改善措施。注：设计和实施细节需待项目进一步推进、机构间协作及资金协议落实后才能确定。

中心重点区域项目

5-15年项目：与未来SDOT和SOUND TRANSIT项目同步进行

2.4 南景街节日街

内容：将南景街改造成一个灵活的、行人优先的走廊，设有抬高的过街设施、特殊铺装，并可因活动需要而封闭街道禁止过境交通通行。该设计将把联合车站广场连接到庆喜公园和社区活动。

原因：将最被需求的“以人为本”的东西向连接变为现实；使得集市和文化活动无需为每次街道封闭单独申请许可即可举办。

后续步骤：由SDOT牵头项目开发；时间安排与设计需与联合车站激活项目和IDS广场翻新项目协调，以实现统一的公共区域。潜在资金来源于州和联邦补助金，或未来的税收计划。

预估成本：\$100万至\$500万之间。

2.5 南第五大道自行车道延伸

内容：将现有的受保护设施向南延伸；关闭从南第五大道到南西雅图大道的右转匝道以减少冲突。

原因：通过枢纽提供一条连接城中心自行车网络与通往乔治城和中心区连接线的、连续的全年龄段和适用性通道。

后续步骤：由SDOT牵头项目开发；时间安排需与BLE和SCL Denny-Mass输电工作窗口期协调。

预估成本：低于\$100万。

2.6 南第四大道改善措施

内容：车道配置调整和东侧缓冲区步行区域，为在各项服务之间换乘的人员提供快速、低影响的清晰度和舒适度升级。

原因：在评估长距离走廊变更的同时，改善短期安全性和步行友好性。

后续步骤：由SDOT牵头设计和交付。时间安排需与BLE项目后KCM公车重组以及KSS可达性改善进行协调。潜在资金来源于未来的税收计划。

预估成本：\$100万至\$500万之间。



图5.10. 中心重点区域项目（5-15年）。示意图展示了未来5-15年内中心重点区域的改善措施。
注：设计和实施细节需待项目进一步推进、机构间协作及资金协议落实后才能确定。

南部重點地區

願景概覽

南部重點地區未來可能透過Ballard Link擴展項目與景街火車站Sunder通道改善項目計劃獲得Sound Transit投資。與西雅圖市合作的區域街道與公共空間改善項目，大多擬議在上述投資完成後推動，或作為其一部分整合實施，並依Sound Transit委員會最終決策調整。該工程將重新整頓南西雅圖大道、南第六大道及南迪邦街周邊的街道，打造更安全的多模式連結，為潛在新輕軌車站與周邊再開發預作準備，並透過潛在行人橋連接Stadium District。

項目實施

7

總預估成本* \$7700萬

所有成本均以2025年美元計價，並包含硬成本與軟成本。用地取得費用不包含在內，並假設將由其他資本計畫承擔或無需支出。上述成本估算屬於高層級概算，且可能隨設計細節的發展而調整。

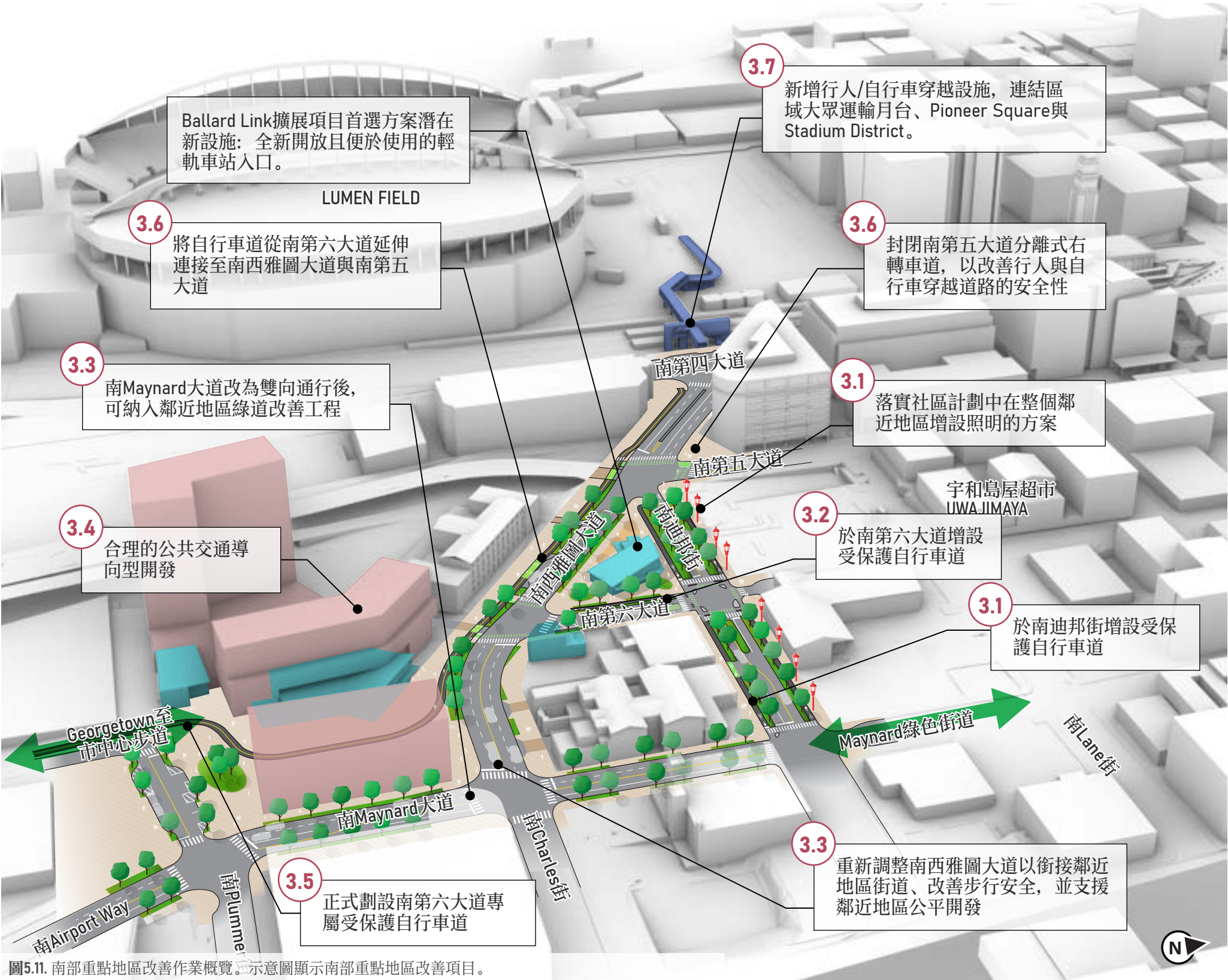


圖5.11. 南部重點地區改善作業概覽。示意圖顯示南部重點地區改善項目。

南部重点区域项目

5-15年项目：与未来SDOT和SOUND TRANSIT项目同步进行

3.1 南迪邦街车道重新配置与街景改造

内容：道路收窄和车道重新配置，包括全年龄段和适用性受保护的自行车道、路缘/人行道扩展、高可见度过街设施、新绿化种植以及人行尺度照明。

原因：解决一个高优先级的安全缺口；支持CID、Inscape与未来潜在轻轨站区域之间全年龄段的可达性。

后续步骤：由SDOT牵头设计，并可能与ST共同交付。作为BLE（首选方案）恢复工程的一部分，ST将负责南第五大道和南第六大道之间街道的南半部分。由市政府通过未来的税收计划或补助金交付或资助剩余路段。

预估成本：\$500万至\$2000万之间。

3.2 南第六大道街景

内容：完整街道升级，包括路缘/人行道扩展、受保护的自行车道以及更绿色的临街区域。

原因：打造一条舒适的南北向主干道，连接SODO步道、南西雅图大道自行车道和南迪邦街的改善措施。

后续步骤：由ST在SDOT的指导下进行设计；作为BLE（首选方案）恢复工程的一部分，ST牵头交付。

预估成本：\$100万至\$500万之间。



图5.12. 南部重点区域项目（5-15年）。示意图展示了未来5-10年内南部重点区域的改善措施。注：设计和实施细节需待项目进一步推进、机构间协作及资金协议落实后才能确定。

南部重点区域项目

5-15年以上项目：与未来SDOT和SOUND TRANSIT项目同步或在其之后进行

3.3 南西雅图大道街道网格重新调整

内容：重新调整南西雅图大道，以平稳交通、提高安全性，并在潜在新轻轨站附近促进额外的公平的公交导向型开发 (Transit-Oriented Development, TOD) 机会；包括受保护的自行车设施和步行升级。

原因：修复长期存在的交通不连续问题，并为公平增长和更安全的交通接驳创建框架。

后续步骤：由SDOT牵头项目策略和开发；时间安排需与西雅图大道土地使用变更 (由OPCD负责) 密切协调。

预估成本：超过\$2000万。

3.4 南西雅图大道土地使用变更

内容：探索区划变更、开发协议和物业收购，以支持潜在新轻轨站周边实现公平的TOD成果。

原因：将物理性的网格变更与能带来社区利益的政策/合作伙伴关系相结合。

后续步骤：由OPCD牵头；与ST和物业所有者协调。

预计成本：(未计算成本；人员/法律费用)。



图5.13. 南部重点区域项目 (5-15年以上)。示意图展示了未来5-15年以上南部重点区域的改善措施。注：设计和实施细节需待项目进一步推进、机构间协作及资金协议落实后才能确定。

南部重点区域项目

15年以上项目：未来重大资本项目或开发

3.5 南第六大道步道

内容：重建/规范南第六大道步道路段，与自行车道和网格重新调整相协调，将SODO步道向北连接。

原因：填补连接城中心与SODO和乔治城的连贯受保护自行车网络的最后一个缺失环节。

后续步骤：由SDOT牵头项目开发；交付可能与ST通过BLE（首选方案）恢复工程和潜在的私人开发共同完成。

预估成本：\$100万至\$500万之间。

3.6 南西雅图大道自行车道

内容：沿南西雅图大道设置双向受保护设施，完成通往SODO步道的走廊。

原因：使自行车网络对所有年龄段清晰易懂且安全，并与南第五大道的扩展项目相吻合。

后续步骤：由SDOT牵头项目开发；交付可能与ST通过BLE（首选方案）恢复工程共同完成。潜在资金来源于Sound Transit 3号议案非机动车通行补贴或之后的税收计划。

预估成本：\$100万至\$500万之间。

3.7 南西雅图大道步行桥

内容：新建一座步行/自行车桥，连接位于南第四大道/南西雅图大道的Sunder公共接驳平台与横跨BNSF铁路的流明球场入口广场。

原因：一个长期、高影响力的连接，减少对冲突平面交叉口的依赖，并将该枢纽与体育馆区连接起来。

后续步骤：由ST牵头项目开发，并与Stadium管理局/SDOT协调；交付方式待定。潜在资金来源于补助金、贷款和/或公私合作伙伴关系。

预估成本：超过\$2000万。

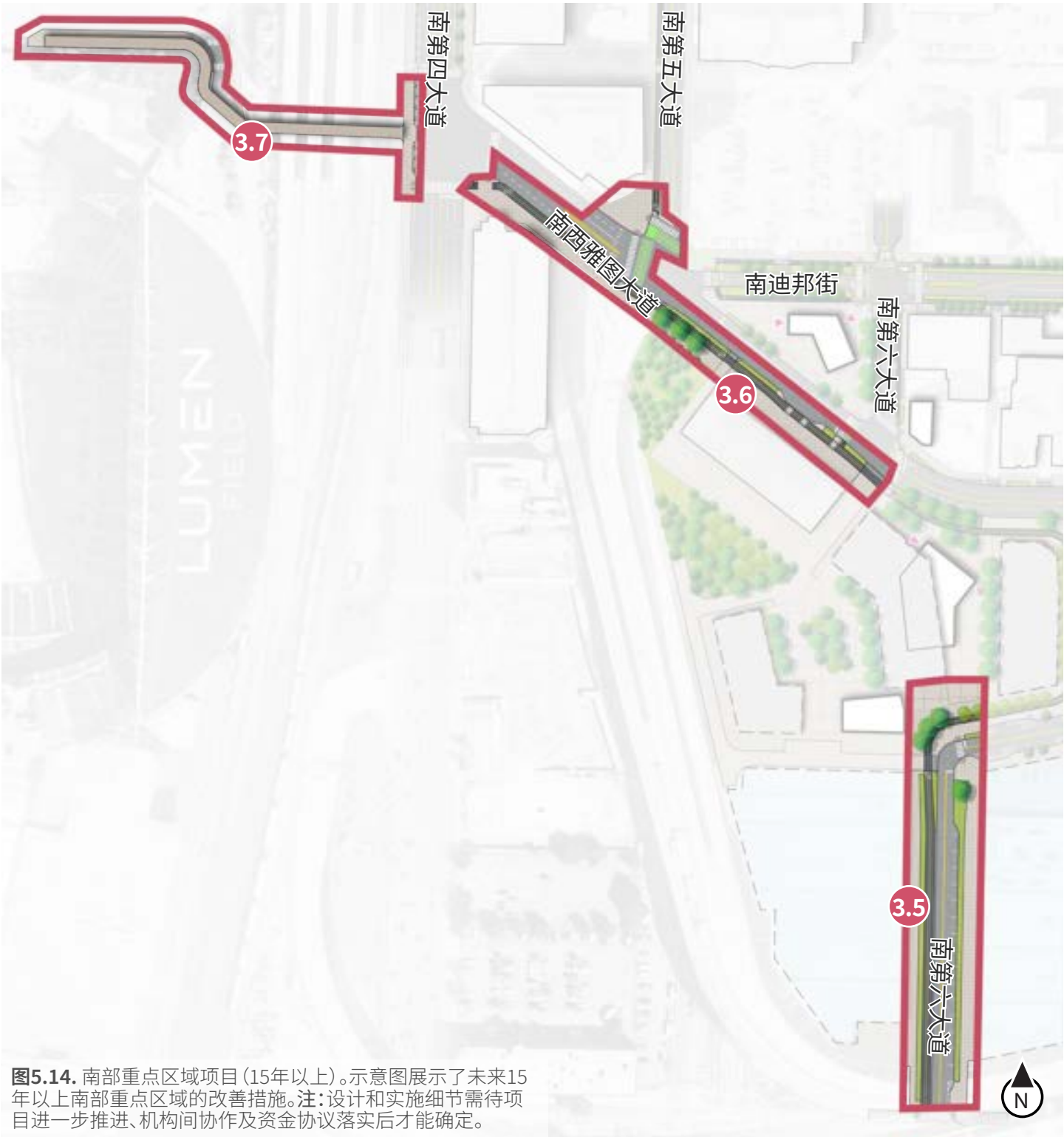


图5.14. 南部重点区域项目（15年以上）。示意图展示了未来15年以上南部重点区域的改善措施。注：设计和实施细节需待项目进一步推进、机构间协作及资金协议落实后才能确定。

北部重點地區

願景概覽

北部重點地區未來可能透過ST的Ballard Link擴展項目，以及金縣的金縣Civic Campus計劃獲得投資。地區內大部分街道與公共空間改善，均擬議在上述投資完成後或作為其一部分推動，並依各機關委員會最終決策調整。北部地區將升級Civic Campus邊界與重要東西向路線 (Jefferson/Terrace)，提升市政廳公園與未來潛在輕軌車站以及周邊再開發區域的安全性與辨識性，同時維持與歷史公共空間的相容性。

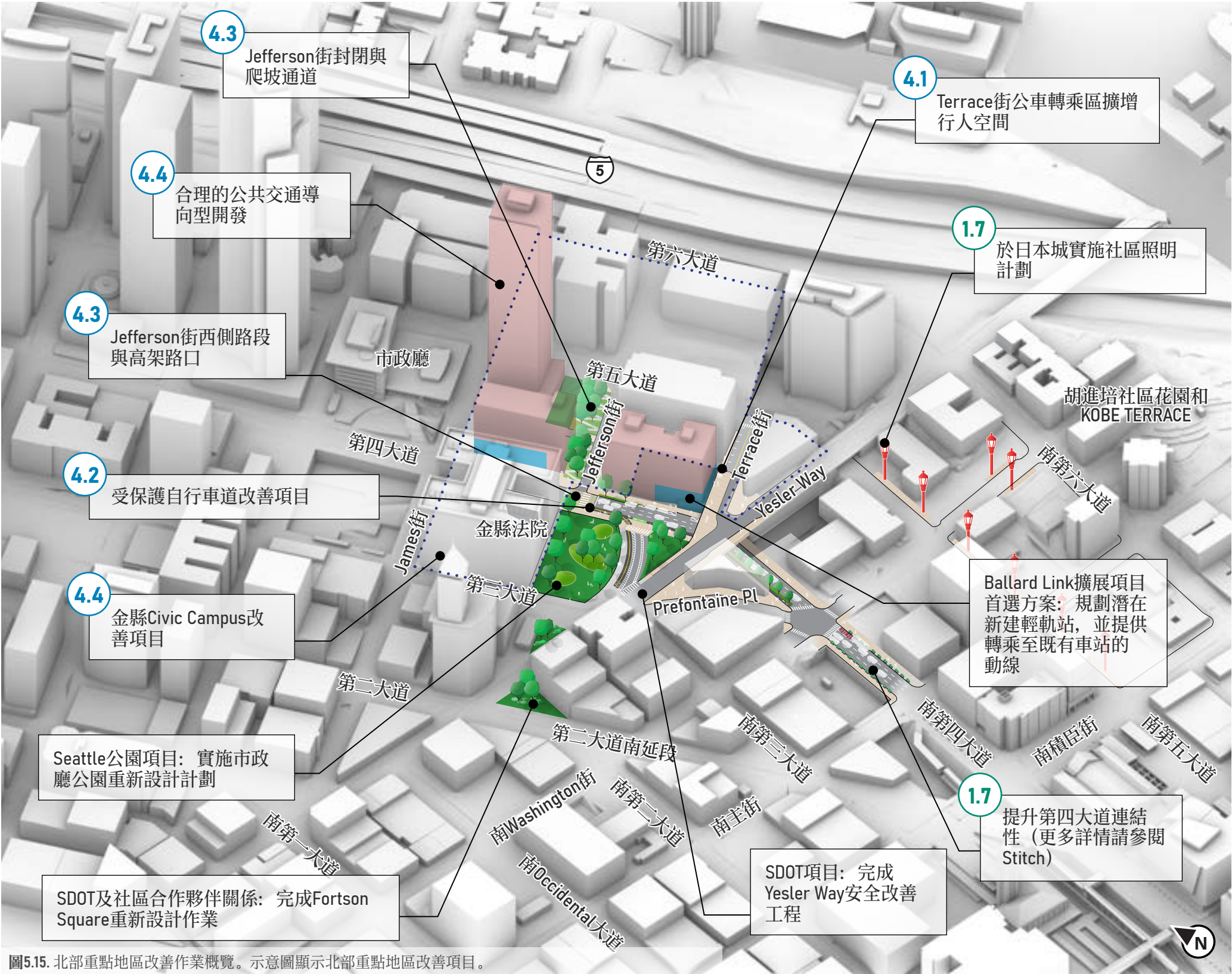
項目實施

4

總預估成本*

\$150萬

所有成本均以2025年美元計價，並包含硬成本與軟成本。用地取得費用不包含在內，並假設將由其他資本計畫承擔或無需支出。上述成本估算屬於高層級概算，且可能隨設計細節的發展而調整。



北部重点区域项目

5-15年项目：与未来SDOT和SOUND TRANSIT项目同步进行

4.1 露台街步行化

内容：街景改善，包括路缘扩展和东向公交专用车道重新配置，优先考虑通往园区/车站边缘的安全通道。

原因：为当前BLE首选方案的中城区车站创建更清晰的车站入口；与市政厅公园的改善措施能很好地结合。

后续步骤：由SDOT牵头设计和交付。潜在资金来源于金郡、Sound Transit 3号议案非机动车站台通道补贴或公交整合补贴。

预估成本：低于\$100万。

4.2 FOURTH AVENUE自行车道改善

内容：自行车道升级和西侧车道重新配置，以减少冲突并与南侧的Fourth Avenue改善措施相连接。

原因：将全年龄段和适用性自行车及微型交通的可达性延伸至市政园区和车站区域。

后续步骤：由SDOT牵头设计和交付。时间安排需与耶斯勒路以南的南第四大道改善措施以及市政厅公园改善措施进行协调。

预估成本：低于\$100万。

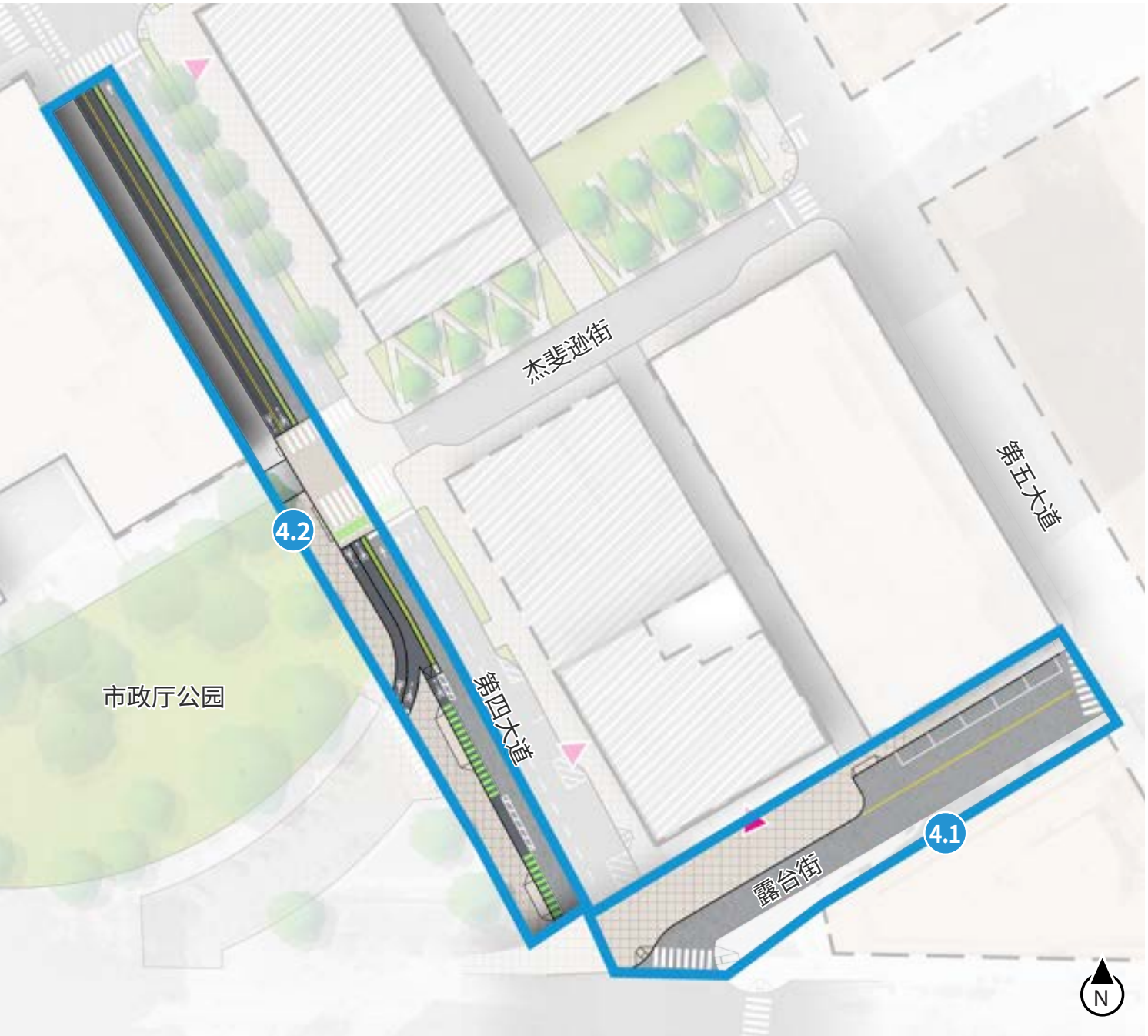


图5.16. 北部重点区域项目 (5-15年)。示意图展示了未来5-15年内北部重点区域的改善措施。
注：设计和实施细节需待项目进一步推进、机构间协作及资金协议落实后才能确定。

北部重点区域项目

15年以上项目：未来重大资本项目或开发

5.1 杰斐逊街街景改善

项目内容：街景重建，包括路缘扩展和通往市政厅公园的抬升式过街设施；整合无障碍爬坡通道。

原因：打造公众所要求的、连接拓荒者广场、市政园区和区域交通的清晰、舒适的纽带。

后续步骤：由SDOT牵头设计；交付可能与ST通过BLE（首选方案）恢复工程和潜在的未来私人开发共同完成。潜在资金来源于金郡、Sound Transit 3号议案非机动车通行补贴或之后的税收计划。

预估成本：\$100万至\$500万之间。

5.2 金郡市政园区再开发

内容：将未充分利用的市政物业进行长期远景转型，打造一个以公共空间为核心的、混合用途、混合收入的社区。

原因：通过交通枢纽旁的公平住房和激活，补充交通和安全方面的升级。

后续步骤：由金郡牵头；早期阶段可能与中城区车站的综合TOD相结合。

预估成本：（此处未计算成本；多年分阶段实施）。

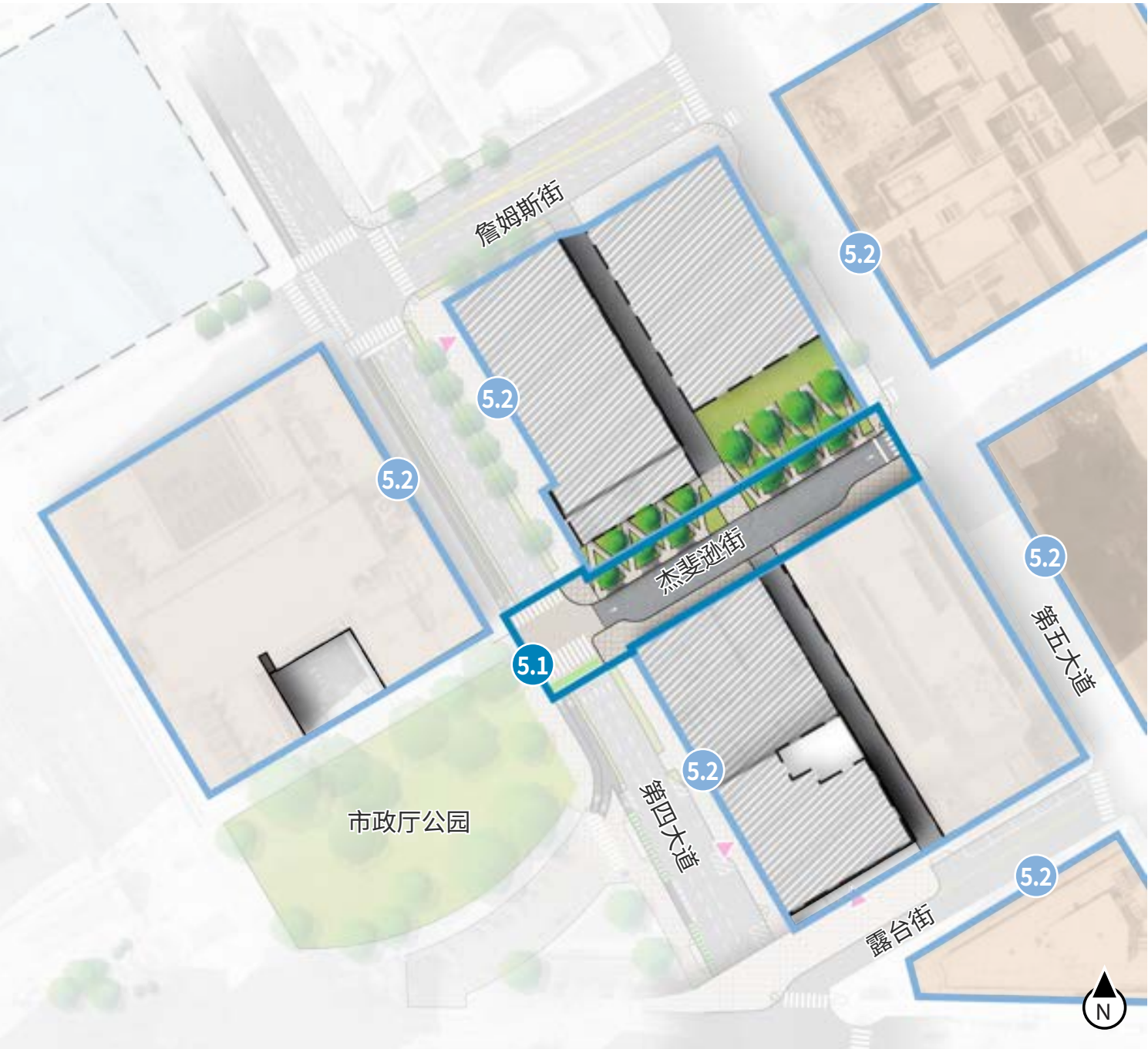


图5.17. 北部重点区域项目（15年以上）。示意图展示了未来15年以上北部重点区域的改善措施。
注：设计和实施细节需待项目进一步推进、机构间协作及资金协议落实后才能确定。

06

附录



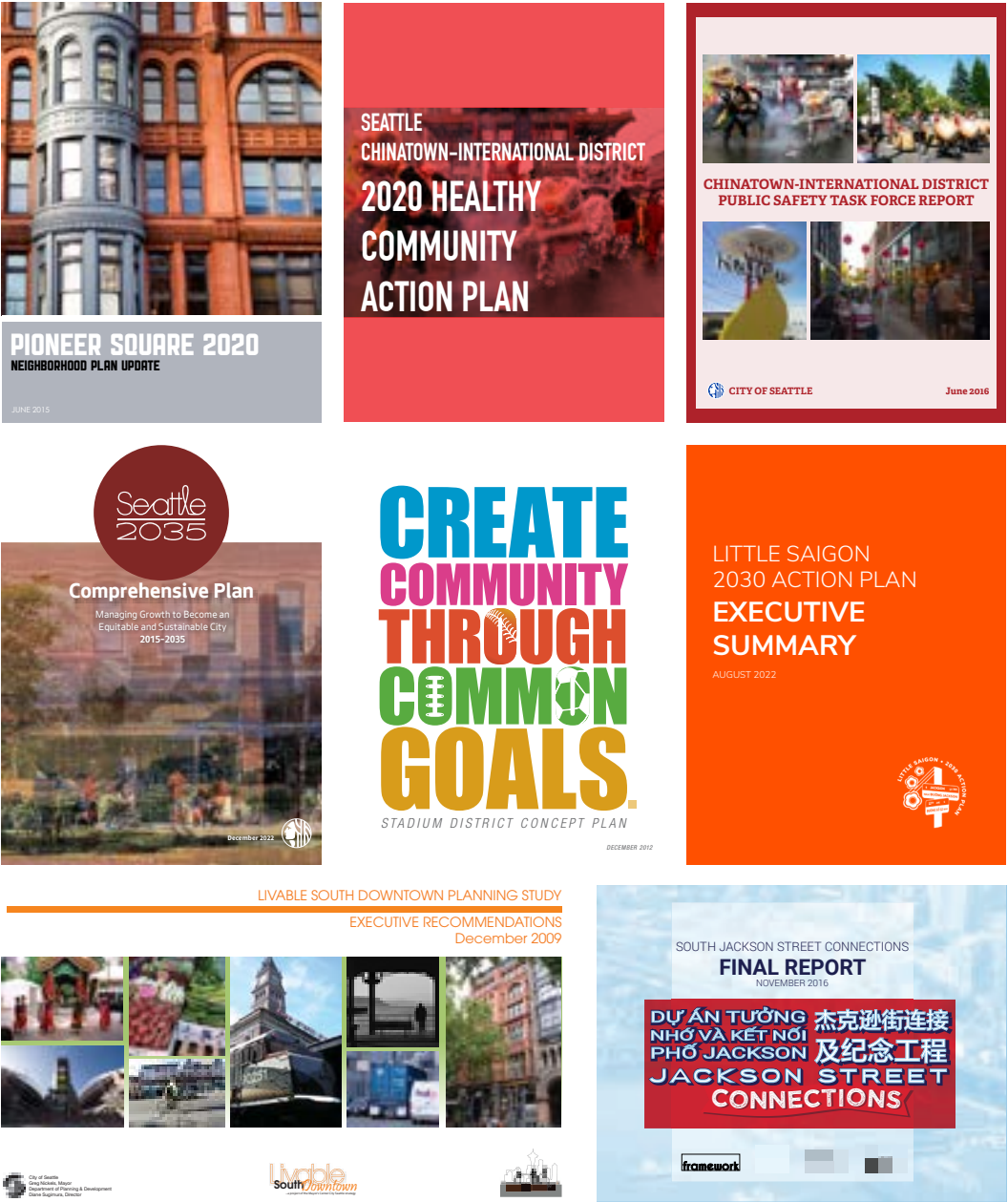
过往规划摘要

本节并非旨在提供详尽清单，也未总结所有已审阅的规划。重点列出的规划捕捉了西雅图市前期工作、Sound Transit过往研究反馈以及为指导本任务的董事会动议提供信息的其他工作所形成的主要主题。

本审阅考虑了附录A中列出的所有规划中的策略。对较新的规划(2018年及之后) 以及与本研究中交通导向的指令有更直接关系的文件提供了更详细的摘要。其意图是利用前期工作、社区反馈，并与正在进行的 举措保持一致，以确保有效的协调和连续性，建立在已付出的巨大努力之上。以下是从中汲取经验教训的部分近期规划。

现状和过往规划分析技术备忘录旨在为推进南城中心枢纽研究区的概念走向实施准备提供强大的信息数据库。南城中心枢纽的定义为：以历史悠久的景街和联合车站为中心的现有及规划的Link轻轨连接站、城际和通勤铁路站、西雅图街车和公交服务的综合服务区域，以及唐人街/国际区、日本城、拓荒者广场和体育馆区等周边社区。南城中心枢纽的边界范围大致为：北至樱桃街，南至南皇家布鲁厄姆路，西至阿拉斯加路/海滨，东至I-5。

南城中心优先事项审阅 (2019)



作者：
Historic South Downtown

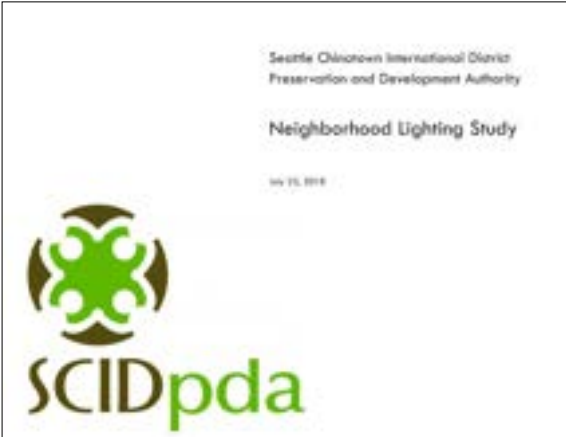
项目合作伙伴：
西雅图市规划与社区发展办公室 (OPCD)、Sound Transit、金郡以及PSQ和C-ID的其他组织

Historic South Downtown与拓荒者广场和唐人街/国际区 (C-ID) 的社区成员及组织合作，以确定共同的社区优先事项，并与参与West Seattle Ballard Link扩展项目 (West Seattle Ballard Link扩展项目，WSBLE) 项目的Sound Transit、西雅图市和金郡等机构进行接触。他们以二十年来社区主导的倡议 (包括定义社区价值和优先事项的出版物) 为基础，通过与社区组织举办研讨会来确立共同的价值观和目标。本摘要包括以下出版物的高层次概要：

- Pioneer Square 2020 (2016)
- 西雅图唐人街国际区2020健康社区行动计划9月版 (2016)
- 唐人街国际区公共安全工作组报告 (2016)
- 南城中心高管建议 (2009)
- 南积臣街连接最终报告 (2016)
- 公园和开放空间规划 (2016)
- 西雅图2035总体规划 (2014)
- 体育馆区概念规划 (2012)
- 小西贡、日本城和C-ID 2030愿景 (2022)
- WSBLE社区优先事项研讨会 (2019年6月24日)

过往规划摘要

社区照明研究 (2018)

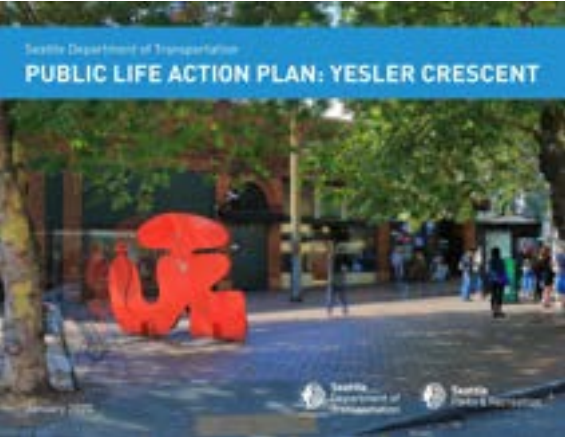


作者：
SCIDpda

项目合作伙伴：
SparkLab, 西雅图市经济发展办公室

本研究重点关注解决西雅图唐人街/国际区的照明问题，包括在缺乏人行尺度照明的区域全面部署灯具，以及更好地连接小西贡与核心区域的需求。该研究旨在制定改善社区照明的行动计划，该计划应能提高安全性、鼓励夜间活动，并有助于营造该社区友好、安全的形象。

耶斯勒新月街公共生活行动规划 (2019)



作者：
西雅图交通局

项目合作伙伴：
西雅图公园与娱乐局, Berk Consulting

该行动计划通过收集人们体验和需求的数据，专注于改善拓荒者广场 耶斯勒新月街区域的公共空间。这种数据驱动的方法识别了在这些公共空间进行积极转型的机会，并旨在指导战略投资决策。

积臣枢纽概念规划 (2019)



作者：
Framework

项目合作伙伴：
西雅图市区协会, Historic South Downtown等；详见规划第4页

国际区/唐人街站和景街站位于一个主要交通枢纽内，关键的公交换乘点位于南第四大道、南积臣街以及位于两者之间的联合车站。然而，该区域目前缺乏步行便利设施和导览标识，造成社区与目的地之间的脱节。轻轨扩展的早期规划促使社区努力优先考虑步行改善，并设想一个更友好的积臣枢纽，纳入社区和各利益相关者的反馈，以指导未来的规划和设计。

唐人街/国际区社区战略规划 (2022)



作者：
CID愿景咨询小组

项目合作伙伴：
西雅图市, Tu Consulting和Mary Murray, MEMconsultants等；详见规划第2页

该规划确立了愿景、目标、目的和公平参与结构，以指导和支持唐人街/国际区的公共和私人投资。它呼吁在社区发展的决策中实现公平参与和社区赋权，并在未来保留社区的亚洲特性。

过往规划摘要

东北拓荒者广场框架规划 (2022)



作者：
Alliance for Pioneer Square

项目合作伙伴：
西雅图市、Historic South Downtown、MIG、Broadview Planning

该框架规划概述了一个10年以上的愿景，涉及协作、长期项目规划、预算优先事项和公众参与流程。该规划重点关注东北拓荒者广场的独特方面，包括公共空间、政府服务、居民、小企业和开发潜力，并强调该区域作为通往西雅图市门户的重要性。

拓荒者广场区域市场研究 (2023)



作者：
ECONorthwest

项目合作伙伴：
Alliance for Pioneer Square

该市场研究旨在评估拓荒者广场商业和房地产市场、就业趋势和访客模式的当前状况。目标是制定支持该区域经济发展和韧性的战略行动提供信息依据。

交通分析结果

公车网络

随着未来十年区域快线服务被Link扩展项目所取代,途经SDH区域的公交路线也可能会有所变化,公交服务也将随之改变。

- 1. 当前的公车网络中,大量公车从第二大道南延段驶向南积臣街和南第四大道。
- 2. 2025年至2032年间的网络变化——随着区域路线被Link南北向扩展的后续阶段所取代——可能会导致在南第四大道、南积臣街以南运营的公交线路减少。
- 3. Ballard Link开通后,公交服务可能会发生更大的变化,在南第四大道、南积臣街以南运营的公交线路很可能会进一步减少。

现有公车网络状况



图6.01. 现有公车网络。

当前公交线路主要运行在Third Avenue以及配对的Second Avenue(南行)和Fourth Avenue(北行)上。

未来向本地网络的过渡



图6.02. 未来公车网络。

随着区域交通随着新轻轨的到来,南第四大道上的区域公车将减少,而东西向的本地服务将增加。

SDH转型

现状与拟议情况透视
本节将现状与未来改善的渲染愿景进行对比，规划图标识了照片的位置和方向。

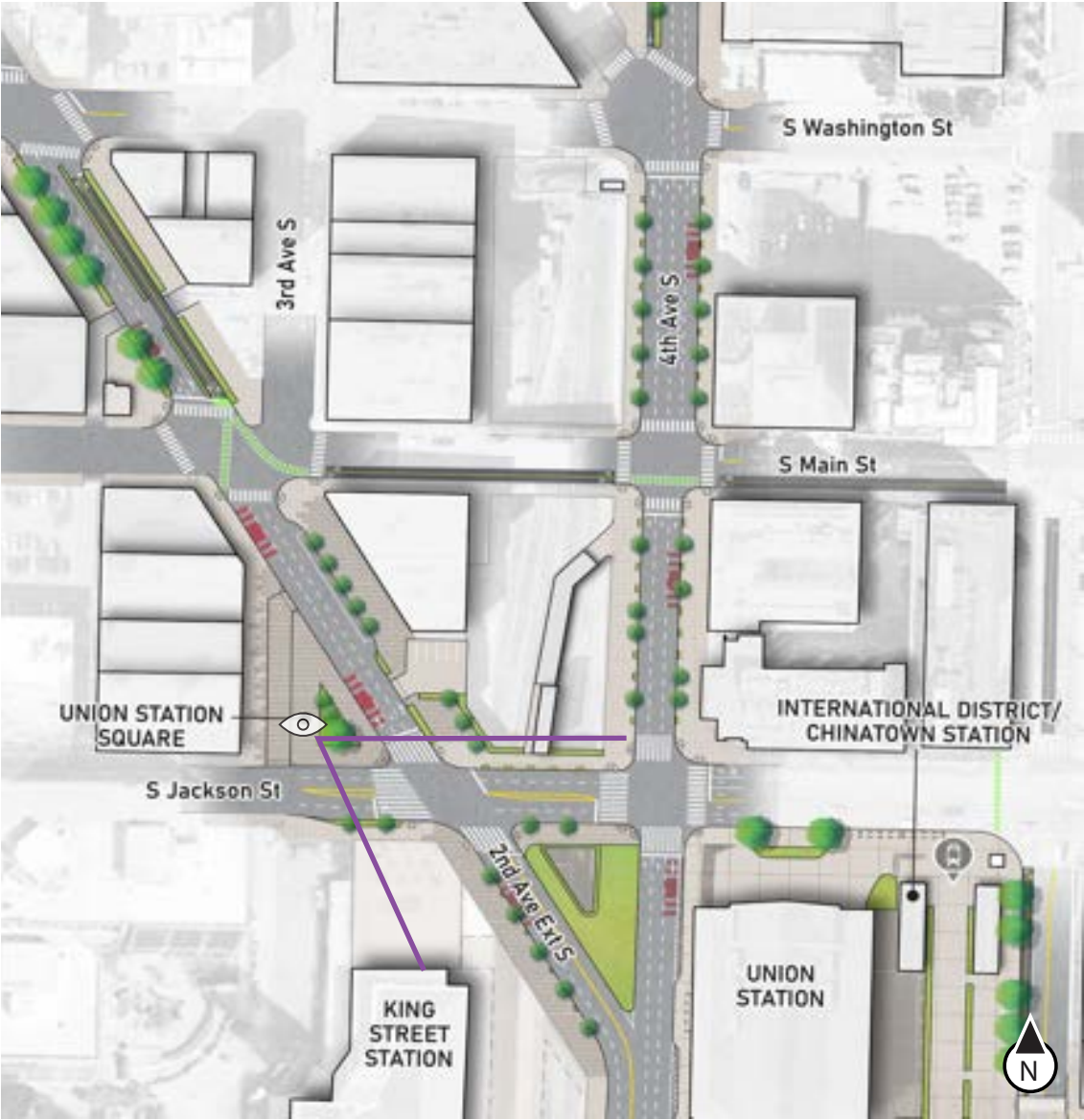


图6.03. SDH转型可视化关键地图。



图6.04. SDH转型现状视图。从第二大道南延段和南积臣街的角落拍摄的联合车站现状照片。



图6.05. SDH转型可视化。从第二大道南延段和南积臣街的角落渲染的联合车站旁拟议广场。

“Stitch”重点区域

现状与拟议情况透视
本节将现状与未来改善的渲染愿景进行对比，规划图标识了照片的位置和方向。



图6.06. “缝合区”重点区域可视化关键地图。



图6.07. “缝合区”重点区域现状视图。向东北方向望向联合车站的第二大道南延段现状照片。



图6.08. “缝合区”重点区域可视化。拟议的第二大道南延段改善措施渲染图。

南景街节日街

现状与拟议情况透视

本节将现状与未来改善的渲染愿景进行对比，规划图标识了照片的位置和方向。



图6.09. 南景街节日街可视化关键地图。



图6.10. 南景街节日街现状视图。南景街面向欢喜公园和中华门的现状照片。



图6.11. 南景街节日街可视化。拟议的南景街改善措施渲染图。

联合车站广场向西看

现状与拟议情况透视
本节将现状与未来改善的渲染愿景进行对比，规划图标识了照片的位置和方向。



图6.12. 联合车站广场可视化关键地图。



图6.13. 联合车站广场现状视图。从南第五大道向西拍摄的联合车站广场现状照片。



图6.14. 联合车站广场可视化。联合车站广场沿南第五大道的拟议改善措施渲染图。

联合车站联运大厅咖啡馆

现状与拟议情况透视

本节将现状与未来改善的渲染愿景进行对比，规划图标识了照片的位置和方向。



图6.15. 联合车站联运大厅可视化位置。上下图像显示了侧边可视化内容的平面和剖面位置。

东翼

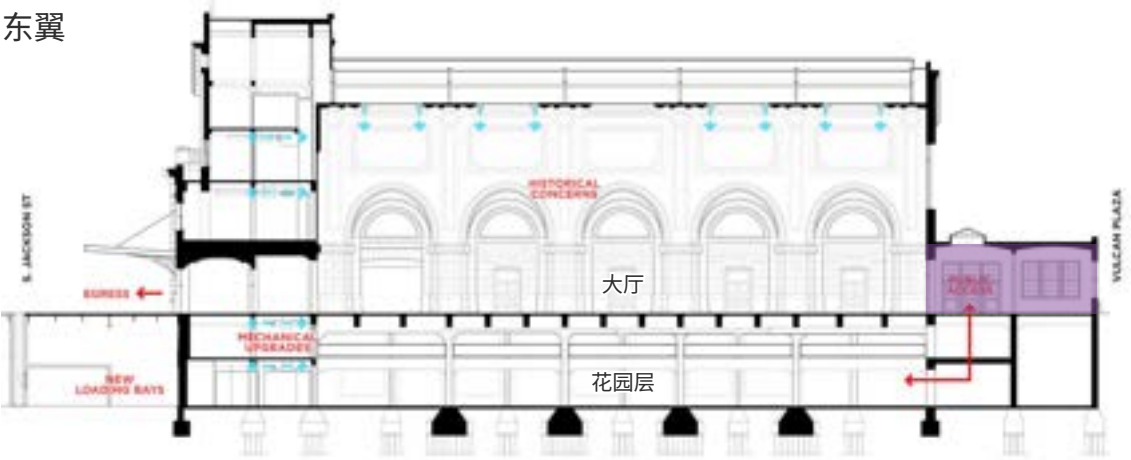


图6.16. 联合车站联运大厅现状视图。联合车站联运大厅面向东的现状照片。



图6.17. 联合车站联运大厅可视化。面向中华门的拟议联合车站联运大厅(带咖啡馆)渲染图。

联合车站大厅

现状与拟议情况透视

本节将现状与未来改善的渲染愿景进行对比，规划图标识了照片的位置和方向。



图6.18. 联合车站大厅可视化位置。上下图像显示了侧边可视化内容的平面和剖面位置。

东翼

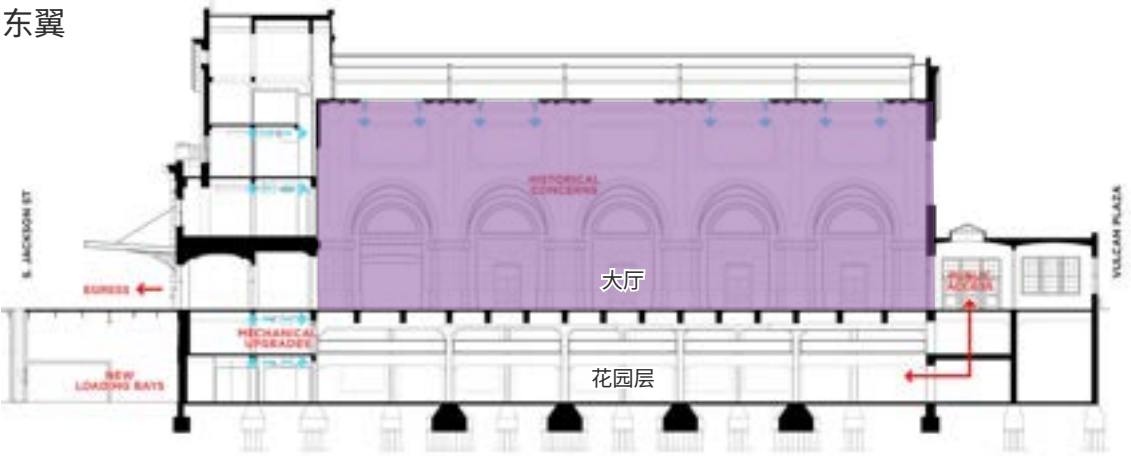


图6.19. 联合车站大厅现状视图。带有SDH展板的联合车站大厅现状照片。



图6.20. 联合车站大厅可视化。带有拟议改善措施和活动示例的联合车站大厅渲染图。

联合车站花园层

现状与拟议情况透视

本节将现状与未来改善的渲染愿景进行对比，规划图标识了照片的位置和方向。



图6.21. 联合车站花园层可视化位置。上下图像显示了侧边可视化内容的平面和剖面位置。

东翼

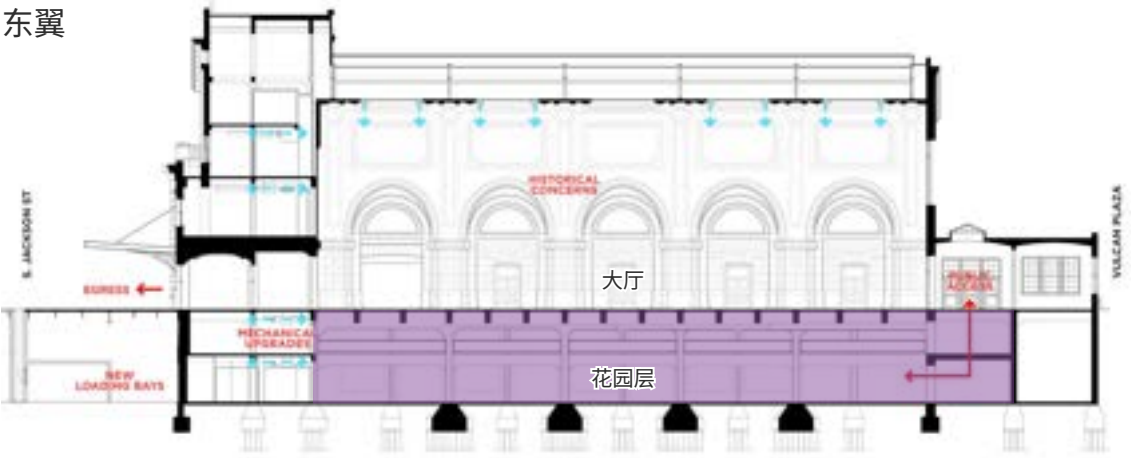


图6.22. 联合车站花园层现状视图。联合车站底层空间使用现状照片。



图6.23. 联合车站花园层可视化。拟议的联合车站花园层活动安排与用途渲染图。

南积臣街和南第五大道向南看

现状与拟议情况透视
本节将现状与未来改善的渲染愿景进行对比，规划图标识了照片的位置和方向。



图6.24. ID/C和联合车站可视化关键地图。



图6.25. ID/C和联合车站现状视图。从南积臣街和南第五大道向南拍摄的ID/C和联合车站现状照片。



图6.26. ID/C和联合车站可视化。从南积臣街和南第五大道向南渲染的拟议ID/C和联合车站。

南积臣街和南第四大道向东看

现状与拟议情况透视
本节将现状与未来改善的渲染愿景进行对比，规划图标识了照片的位置和方向。



图6.27. 联合车站北广场可视化关键地图。



图6.28. 联合车站北广场现状视图。从南积臣街和南第四大道向东拍摄的联合车站现状照片。



图6.29. 联合车站北广场可视化。从南积臣街和南第四大道向东渲染的拟议联合车站。

南西雅图大道向东看

现状与拟议情况透视

本节将现状与未来改善的渲染愿景进行对比，规划图标识了照片的位置和方向。



图6.30. 南部重点区域可视化关键地图。



图6.31. 南部重点区域现状视图。南迪邦街和南西雅图大道交叉口现状照片。



图6.32. 南部重点区域可视化。拟议的南迪邦街和南西雅图大道交叉口渲染图。

City Hall公园向东北看

现状与拟议情况透视

本节将现状与未来改善的渲染愿景进行对比，规划图标识了照片的位置和方向。



图6.33. 市政厅公园可视化关键地图。



图6.34. 市政厅公园现状视图。向东北方向拍摄的市政厅公园现状照片。



图6.35. 市政厅公园可视化。从拓荒者广场站以北向东北方向渲染的拟议市政厅公园。



南城中心樞紐

術語表

首字母縮略詞	縮寫
詞目	定義
ACS	美國社區問卷調查
BIA	商業改進區域
BLE	Ballard Link擴展項目
BNSF	Burlington Northern Santa Fe鐵路
CEJST	氣候與經濟正義篩查工具
CID	唐人街/國際區
COS	西雅圖市
CPTED	透過環境設計預防犯罪
DEIS	環境影響報告草案
DSTT	西雅圖市中心公共運輸隧道
EIS	環境影響報告
IDS	國際區西雅圖唐人街
KC	金縣
KCM	King County Metro
KISS	景街火車站
OPCD	規劃與社區開發辦公室
PSQ	Pioneer廣場
QR	快速回覆
SCIDpda	西雅圖唐人街國際區保護與發展管理局
SDH	南城中心樞紐
SODO	南城中心
SDOT	西雅圖交通管理局
SCL	Seattle City Light
ST	Sound Transit
TBD	待定
TOD	公共運輸導向型開發
UW	University of Washington
WSDOT	華盛頓州交通部