

Ballard Link 擴展項目

專案更新

International Special Review District

1/14/25



為什麼我們今天在這裡

- Ballard Link Extension 概述
- 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

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



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

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。”





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
- 路軌
- 隧道入口



激活聯合車站和改進
Jackson Hub
(南市中心樞紐計劃)*

最大限度地減少/消
除施工影響並
縮短施工工期*

最大限度地提高區域和
當地聯繫交通方式

*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Ballard Link擴展項目《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Ballard Link擴展項目《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：

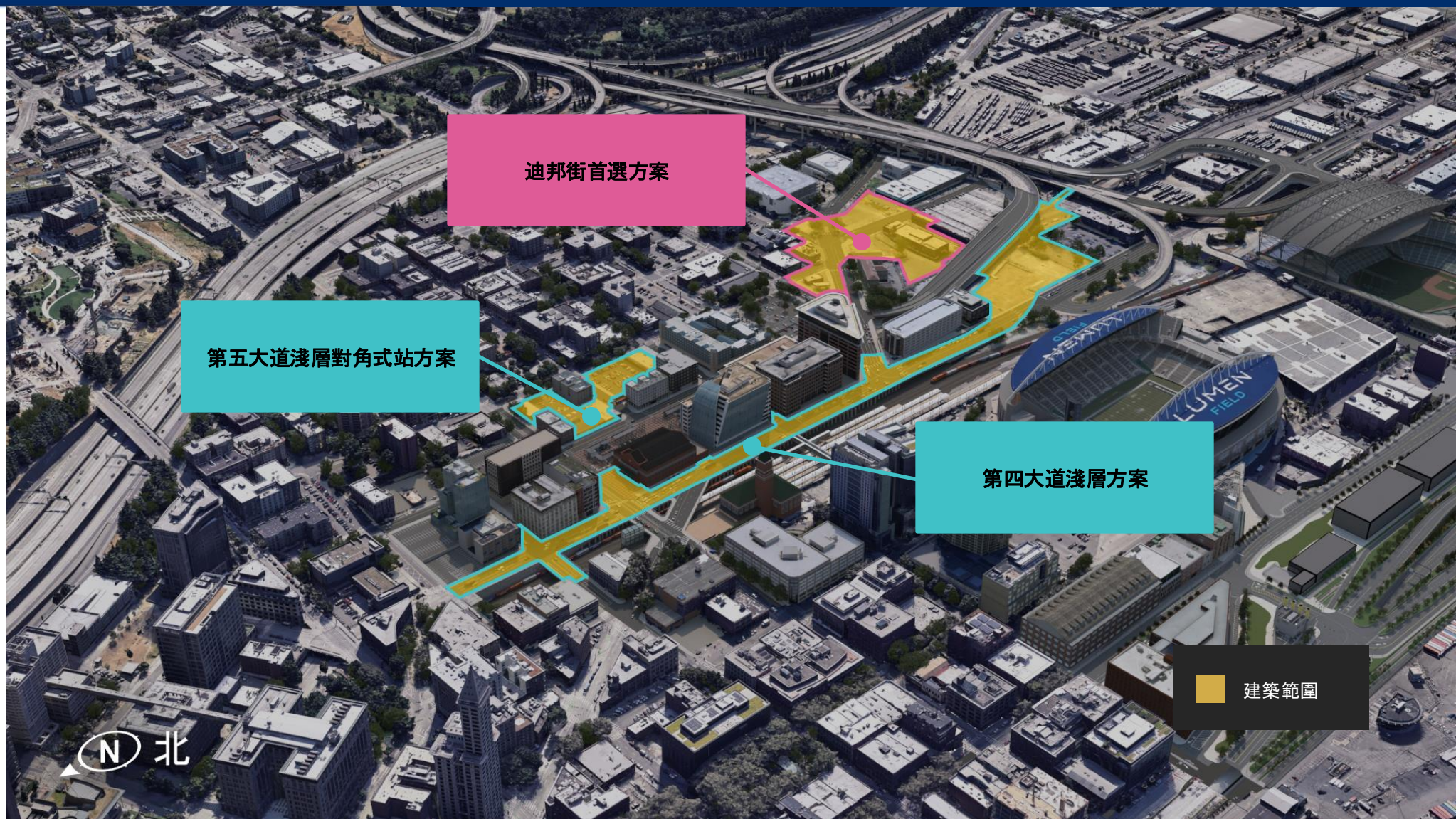
- ✓ **2022 年秋季和 2023 年初**進行了廣泛的**進一步研究**，包括透過研討會、顧問和機構合作夥伴推動社區參與。
- ✓ 與 Sound Transit 委員會的**獨立顧問**合作，審查改良想法，特別是第四大道淺層方案，並收集其他概念。
- ✓ **召集了一個獨立的專家小組**來審查 CID 唐人街/國際區方案的設計、施工方法和工期，並就如何以縮短施工工期和潛在風險的方式，來提供興建第四大道淺層方案的新想法。
- ✓ **改進了設計和施工方法，納入任何**可能減少施工工期和/或相關影響的**有希望的改良概念**。



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

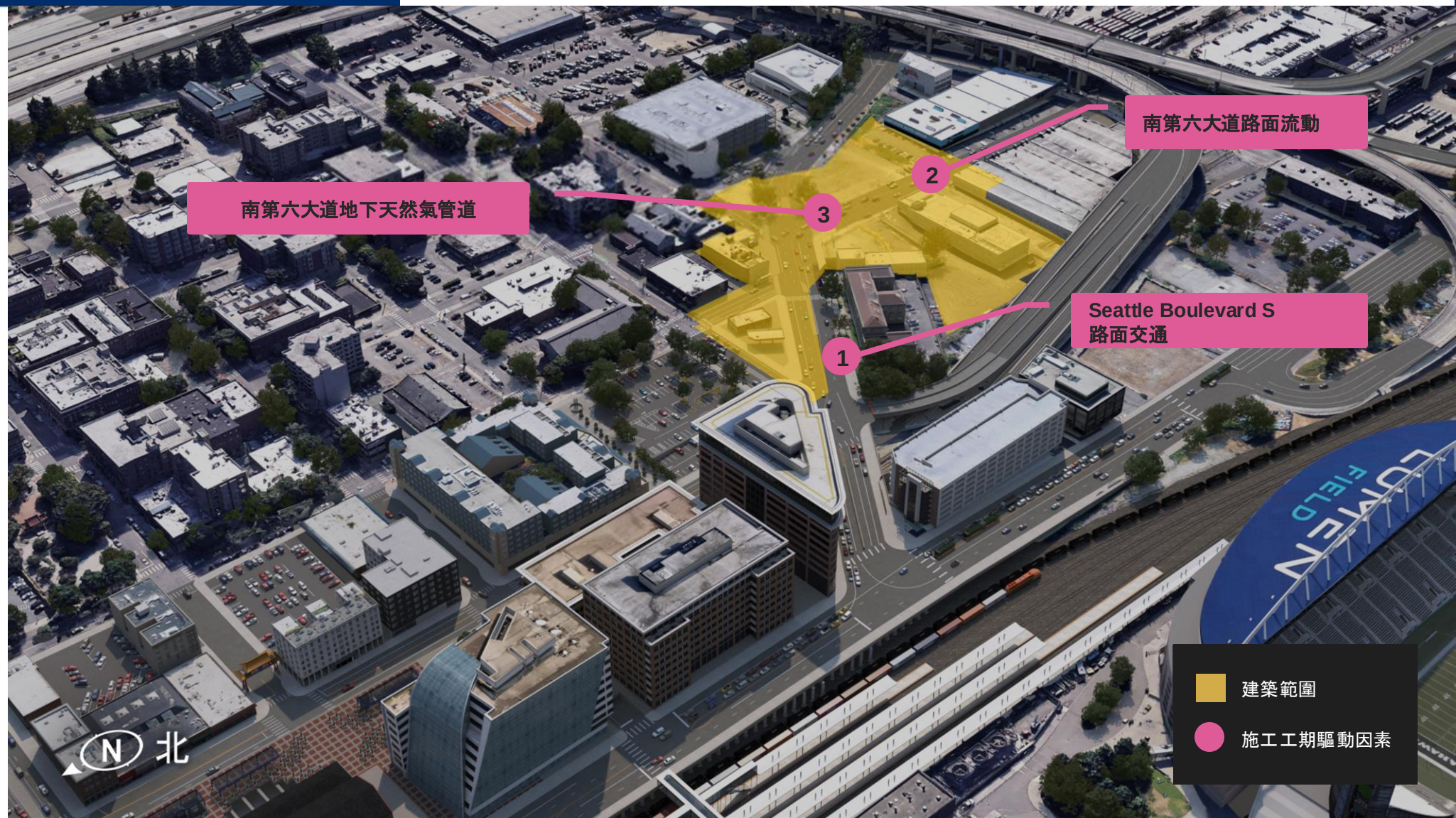


迪邦街首選方案





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



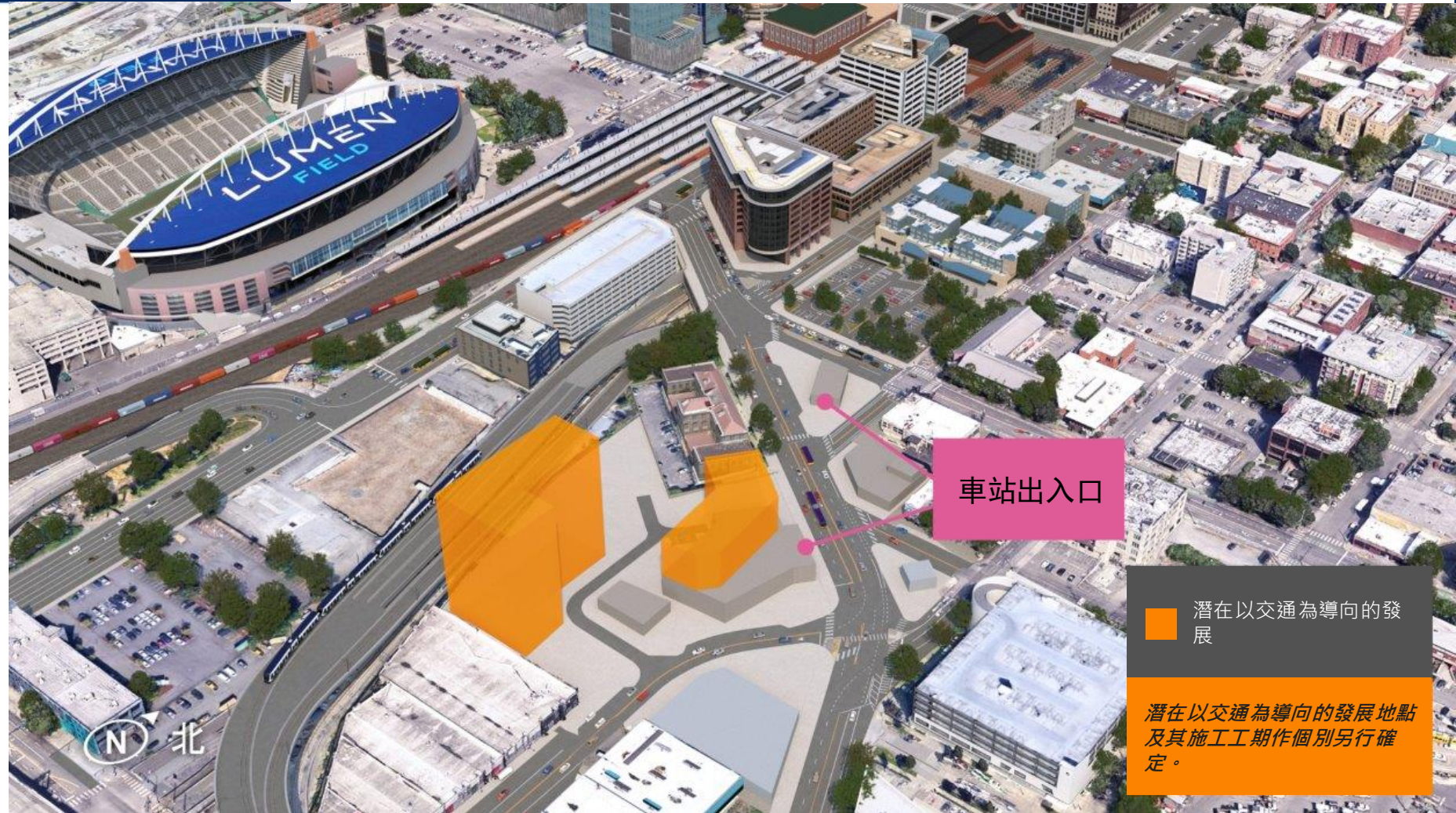
建構定序和方法

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。



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

1

2

3

4

5

6

7

第五大道淺層對角式站方案



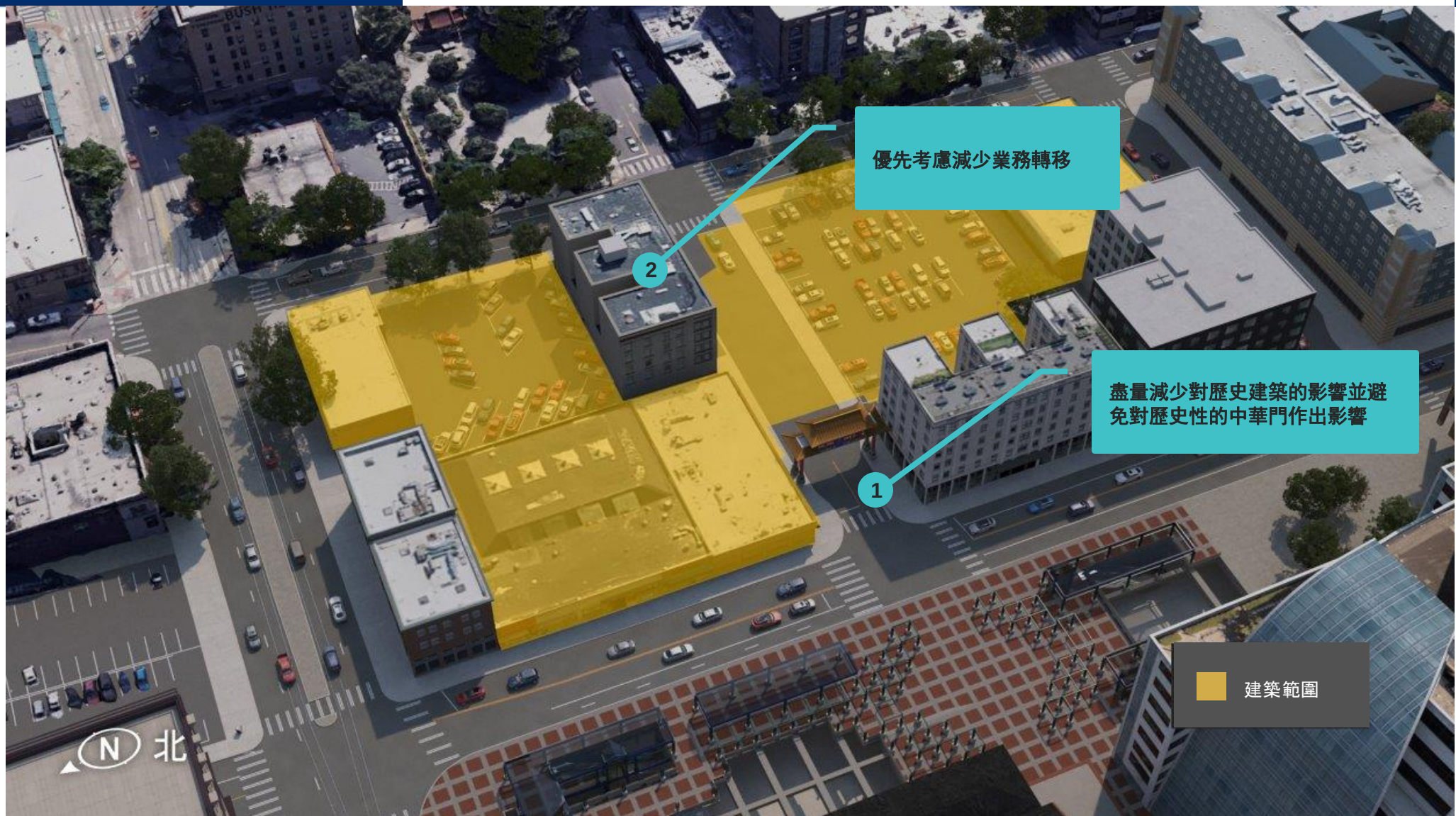
第五大道淺層對角式站方案

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。



建設年份

1

2

3

4

5

6



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

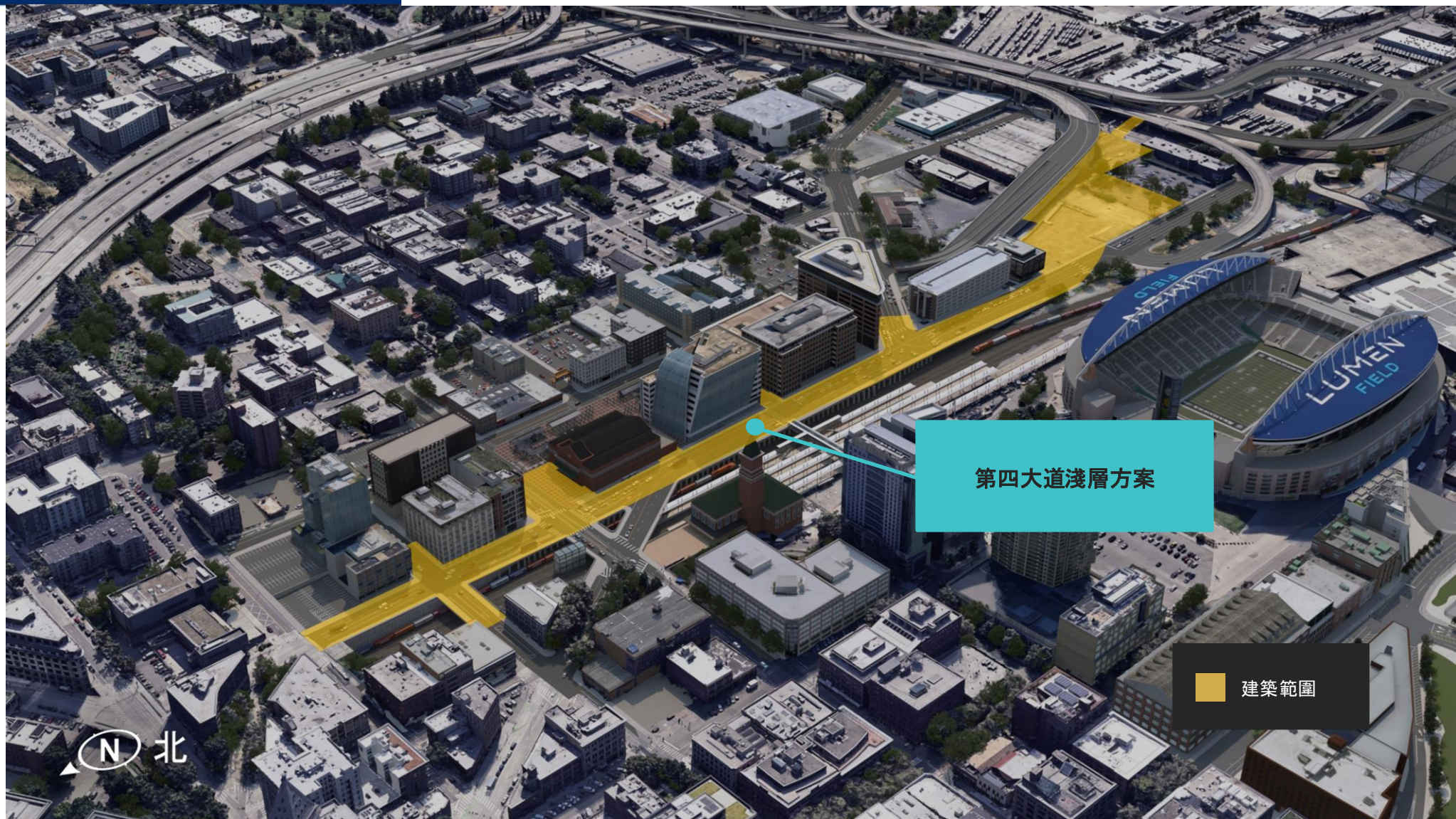
在此階段，將安裝車站內設施，包括：

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。



第四大道淺層方案

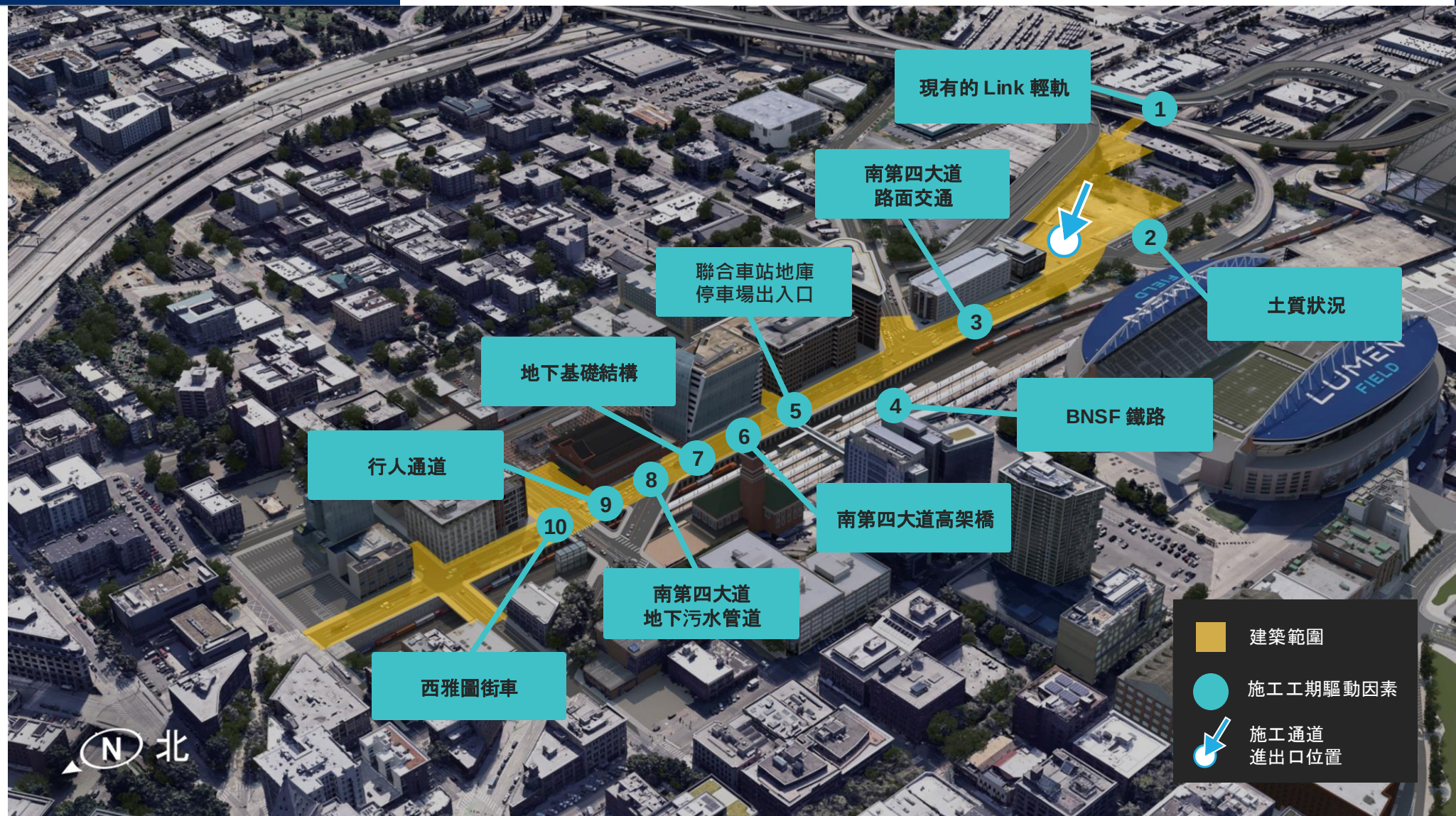


第四大道淺層方案

建築範圍



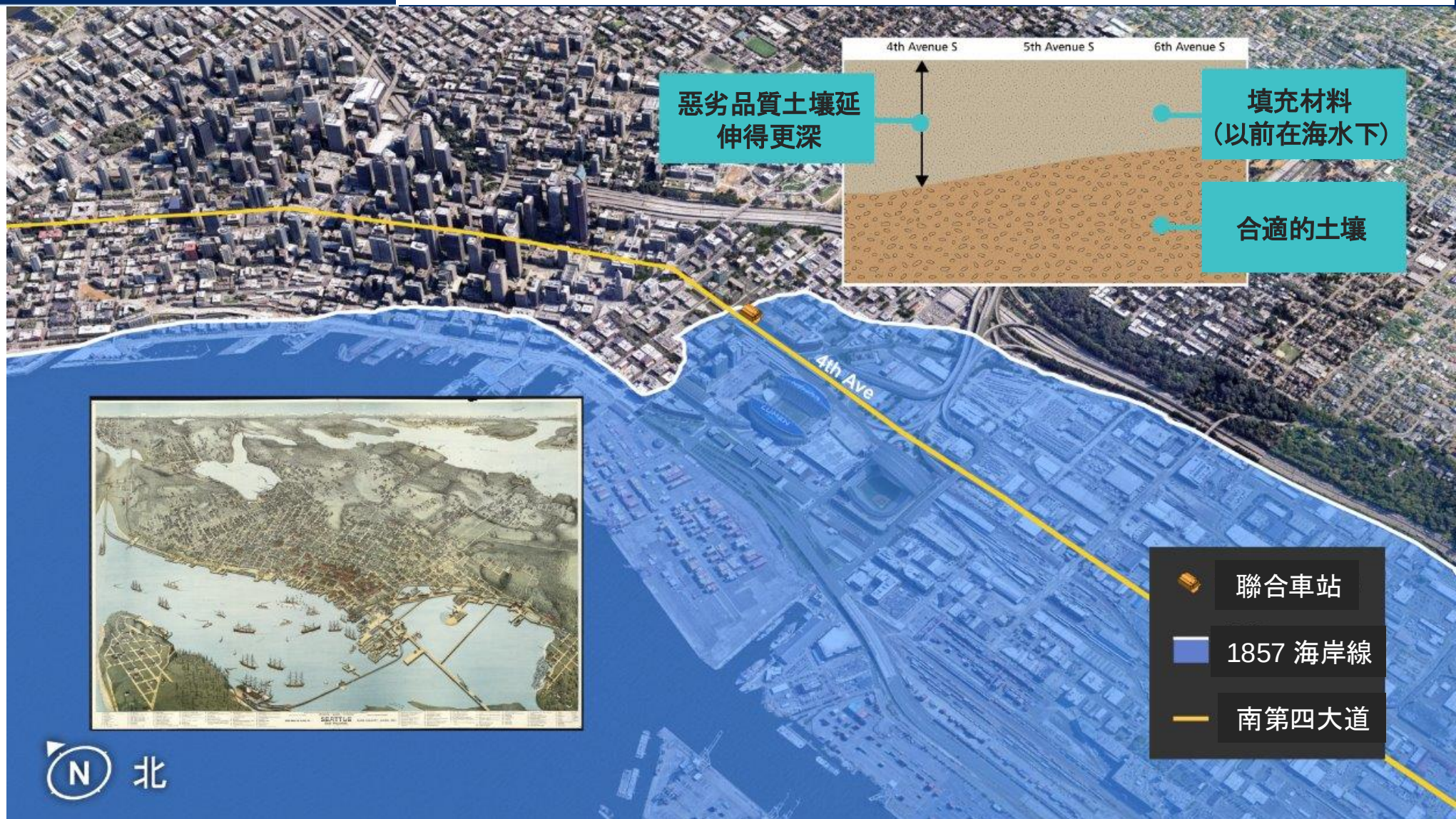
施工工期驅動因素





施工工期驅動因素

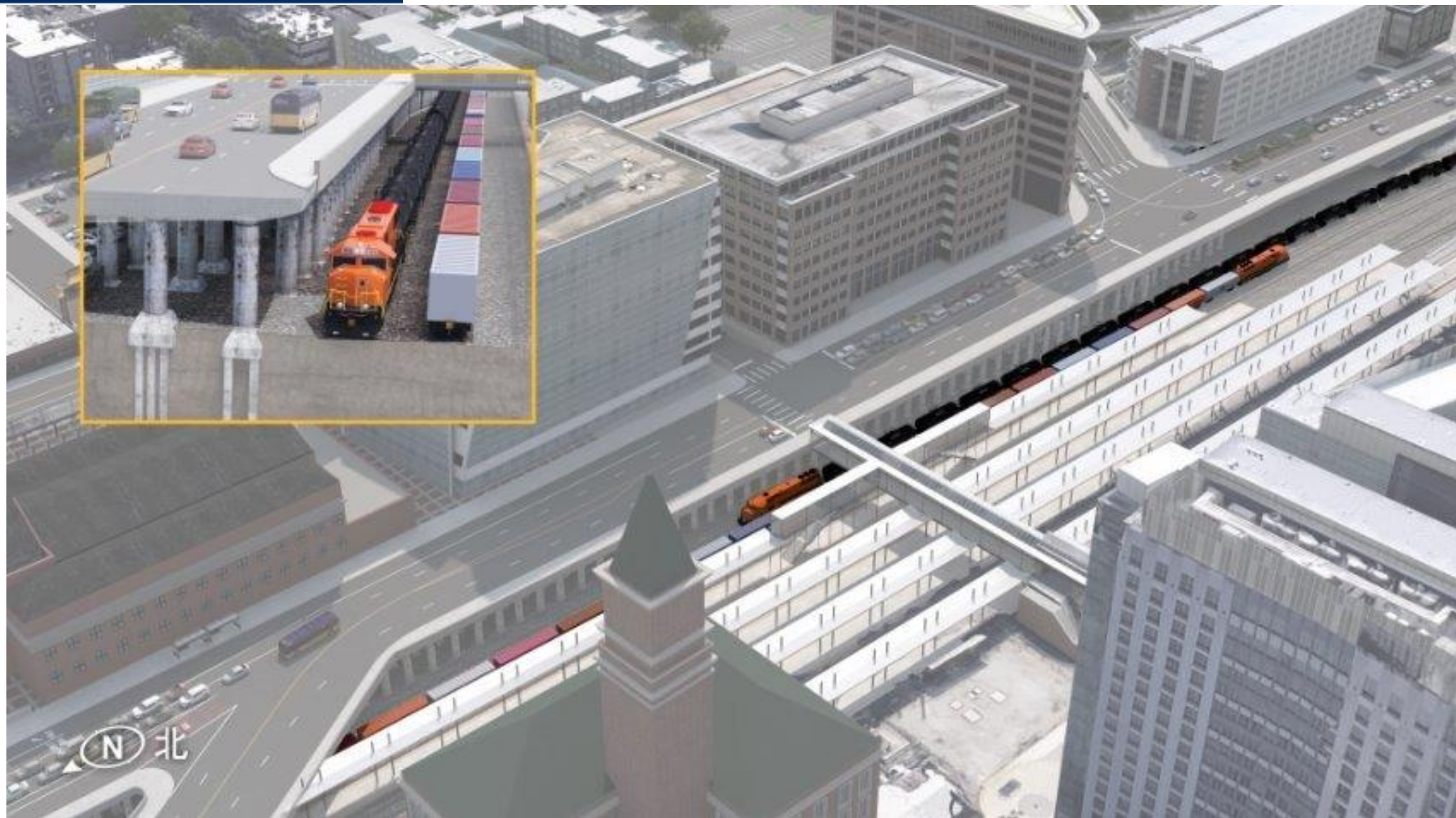
- 土質狀況





施工工期驅動因素

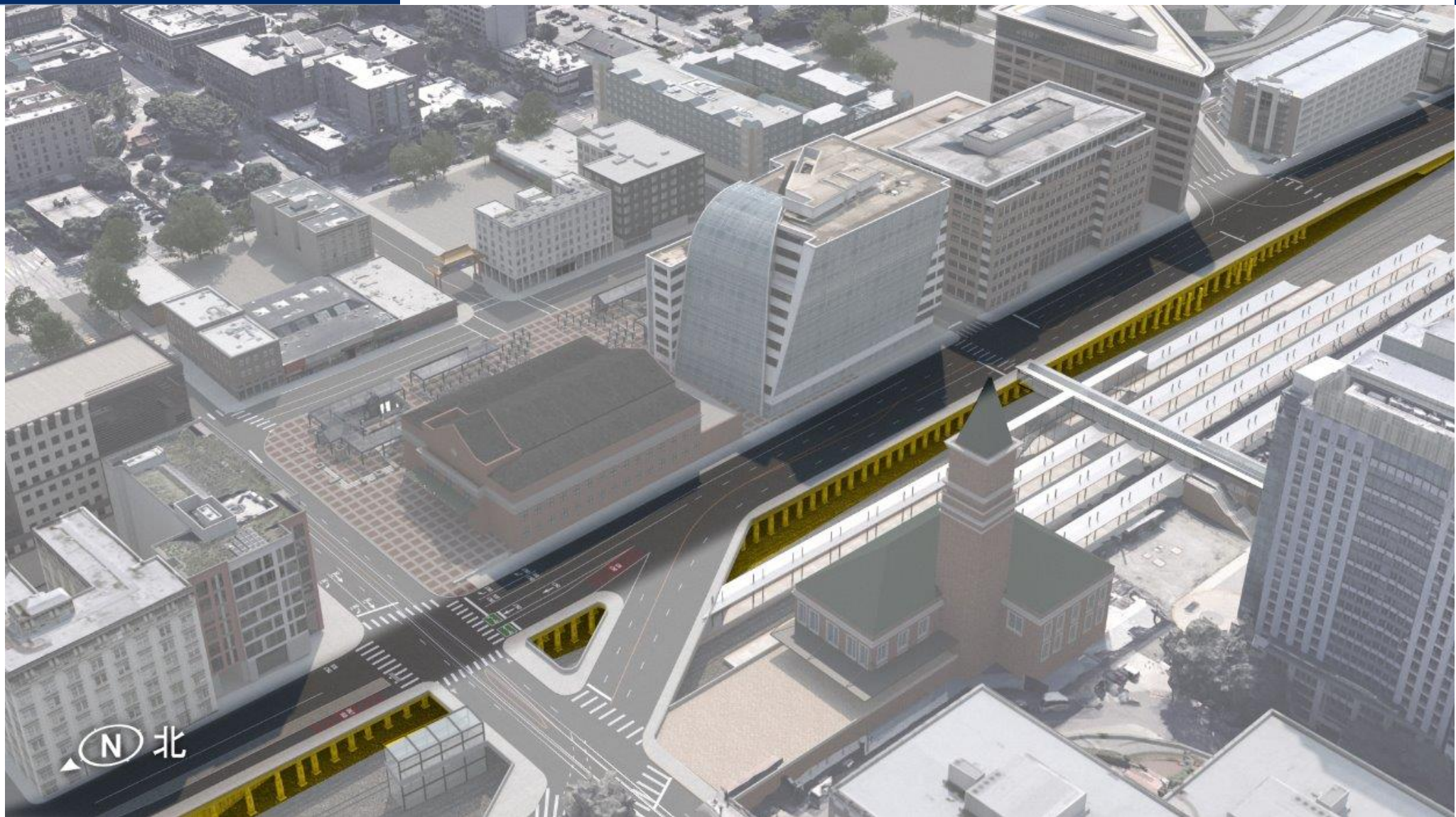
- BNSF 鐵路





施工工期驅動因素

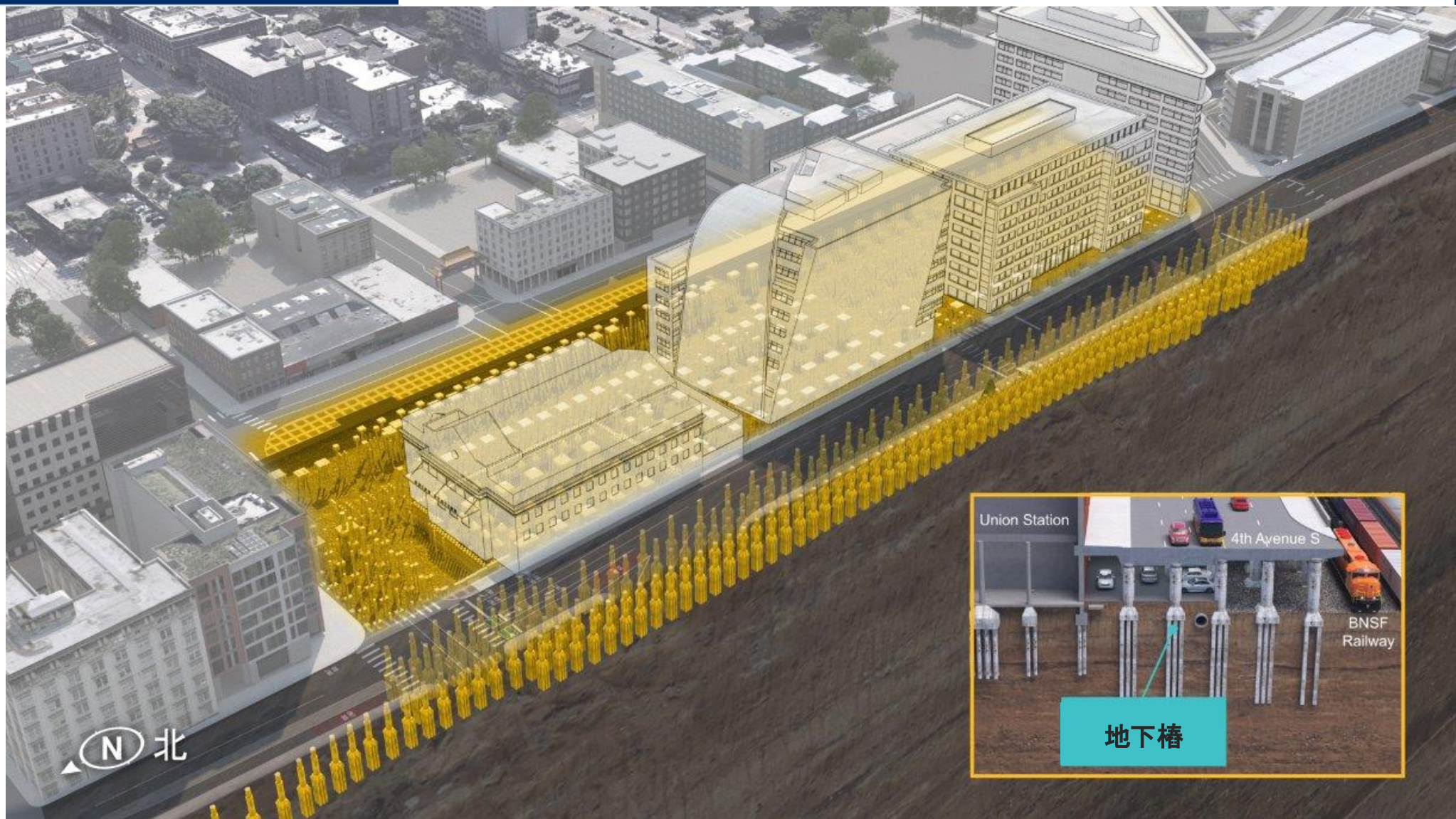
- 南第四大道高架橋





施工工期驅動因素

- 地下基礎結構



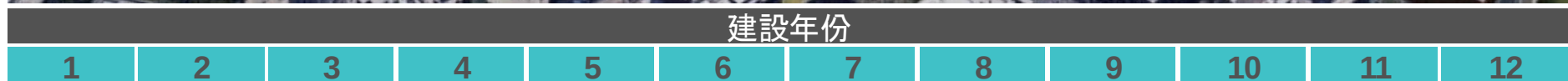
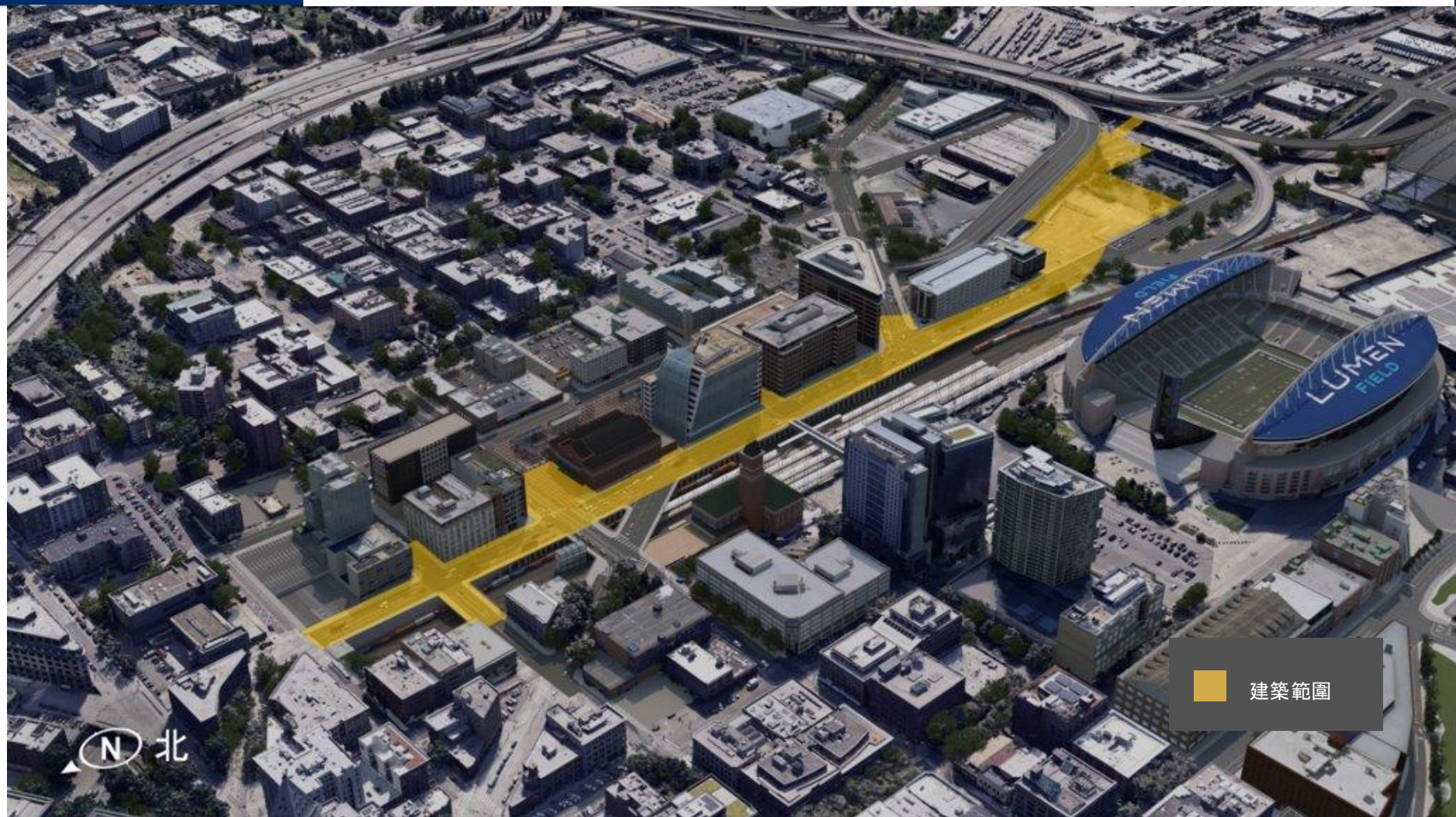
第四大道淺層方案 建構定序和方法



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

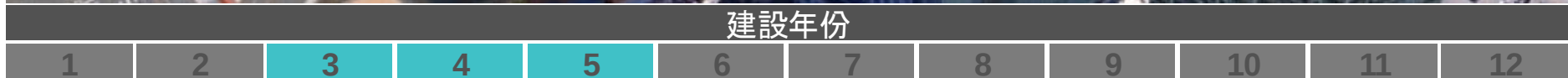
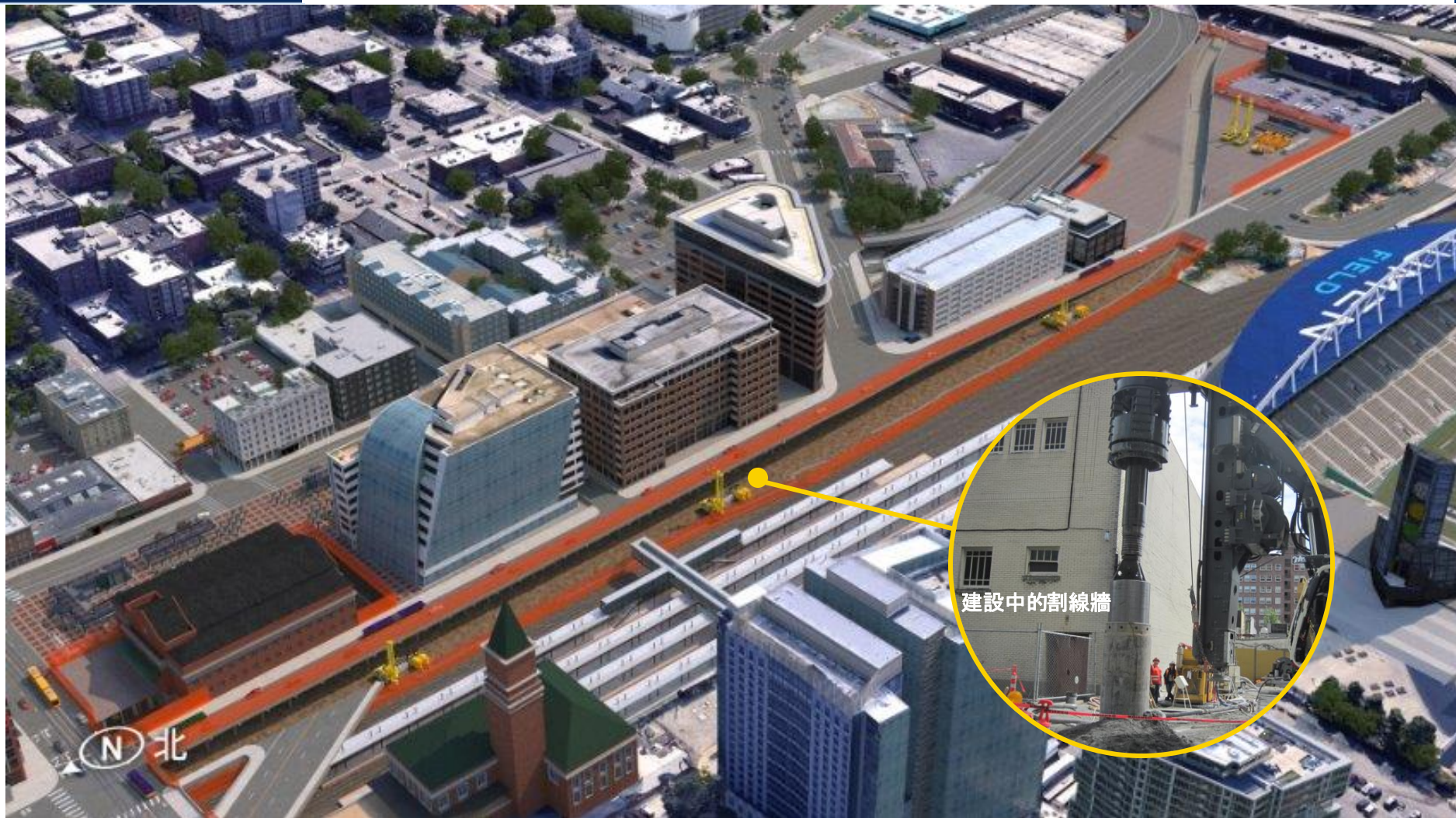


建構定序和方法

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。



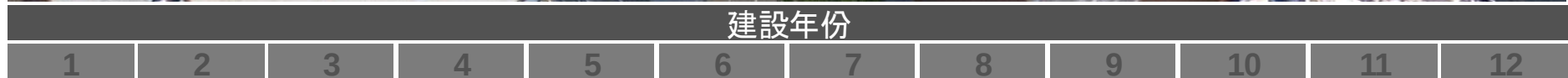
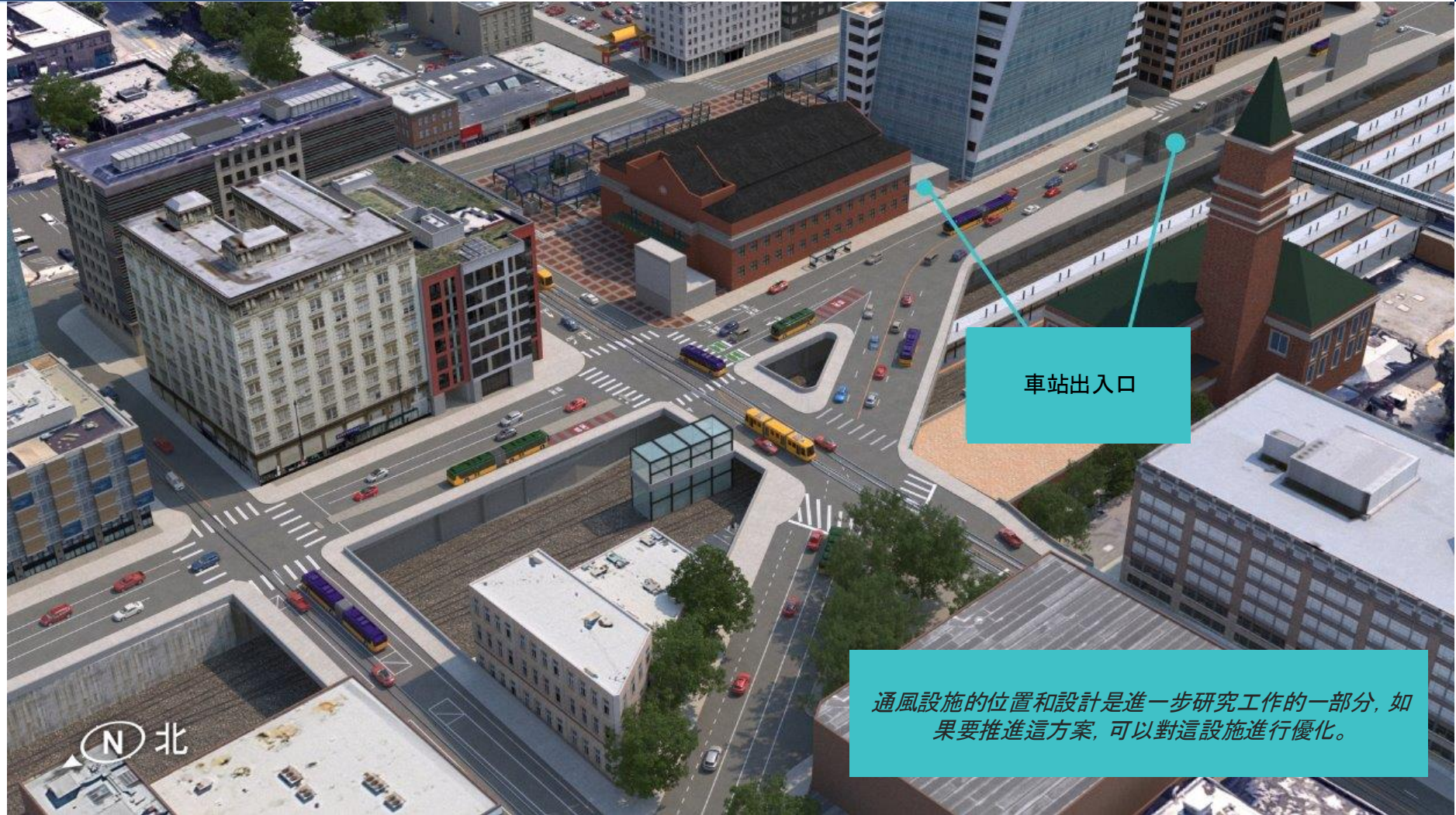


建構定序和方法

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。





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。



**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 *Ballard Link* 擴展項目 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

CID 唐人街/國際區方案研究結果

了解更多關於CID 唐人街/國際區車站方案施工方法和工期、最大限度地提高區域和當地聯繫和可及性的工作，包括透過南市中心樞紐規劃流程改善項目進展和公共交通連接的機會。

➤ ballardlink.participate.online



關於 環境評審 備選方案 額外研究 2022年WSBLE《環境影響報告草案》 物業持有者 資源庫

唐人街-國際區 (CID) 附加研究結果 (2023 - 2024 年)

2023 年 3 月，Sound Transit委員會通過了M2023-18號動議，該動議確定了Ballard Link Extension項目的首選替代方案。作為動議的一部分，委員會還指示工作人員進一步研究如何最大限度地減少或消除施工對 唐人街/國際區 (CID) 的影響，並顯著減少施工的持續時間和影響，並最大限度地提高區域和當地聯繫交通方式。這些額外研究的資料如下。

施工方法及工期

- 簡報 - 系統擴展委員會研討會 (2024 年 11 月 14 日) [\[英文\]](#) [\[繁體中文\]](#) [\[簡體中文\]](#) [\[越南語\]](#)
- CID唐人街/國際區 施工點擊學習活動 [\[英文\]](#) [\[繁體中文\]](#) [\[簡體中文\]](#) [\[越南語\]](#)
- 關於 CID唐人街/國際區車站替案的施工方法和工期的備忘錄 [\[英文\]](#) [\[繁體中文\]](#) [\[簡體中文\]](#) [\[越南語\]](#)

最大限度地提高區域和當地聯繫交通方式

- 簡報 - 系統擴展委員會研討會 (2024 年 11 月 14 日) [\[英文\]](#) [\[繁體中文\]](#) [\[簡體中文\]](#) [\[越南語\]](#)
- CID唐人街/國際區區域和當地聯繫交通方式視頻 [\[英文\]](#) [\[廣東話\]](#) [\[普通話\]](#)
- 最大限度地提高區域和當地聯繫交通方式資源包 [\[英文\]](#) [\[繁體中文\]](#) [\[簡體中文\]](#) [\[越南語\]](#)

此外，委員會還指示Sound Transit工作人員與西雅圖市和金縣合作，並與社區合作，探索透過南市中心樞紐計畫推動改善項目和公共交通連接的機會。查看南市中心中心網上諮詢會以了解更多資訊。

在2025 年Ballard Link Extension環境影響報告 (EIS)草案發布之前，提供CID 唐人街/國際區額外的研究資料，以供參考，並作為Sound Transit委員會和公眾的資源，隨後將進入收集公眾意見期，委員會可能會採取動議確認或修改首選方案。

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Ballard Link擴展項目《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Ballard Link擴展項目《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

概述

- ❑ 美國國王郡西雅圖海灣運輸署 (Sound Transit) 與社區的合作關係邁向可實施計劃。
- ❑ 透過系列參與活動，對街道與公共空間的潛在投資進行展望與優先排序，助力連通街區與區域運輸模式。
- ❑ 在過往基於社區的計劃、同步項目與規劃舉措的基礎之上構建與擴展。

SOUTH 樞南 DOWN 紐市 TOWN 規中 HUB 劃心



謝謝



 soundtransit.org



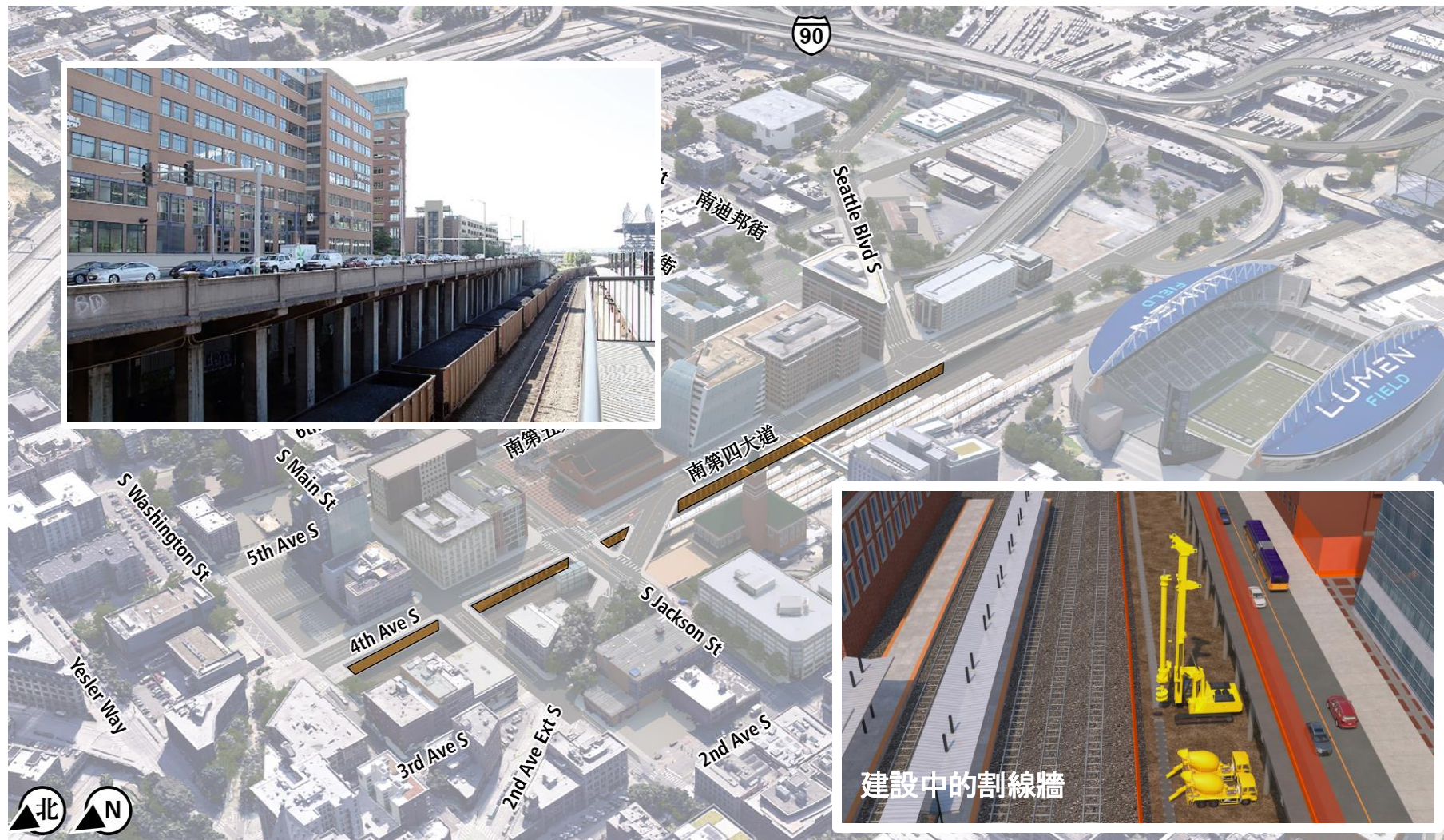
附錄

第四大道淺層方案 改良過程



鄰近 BNSF 鐵路

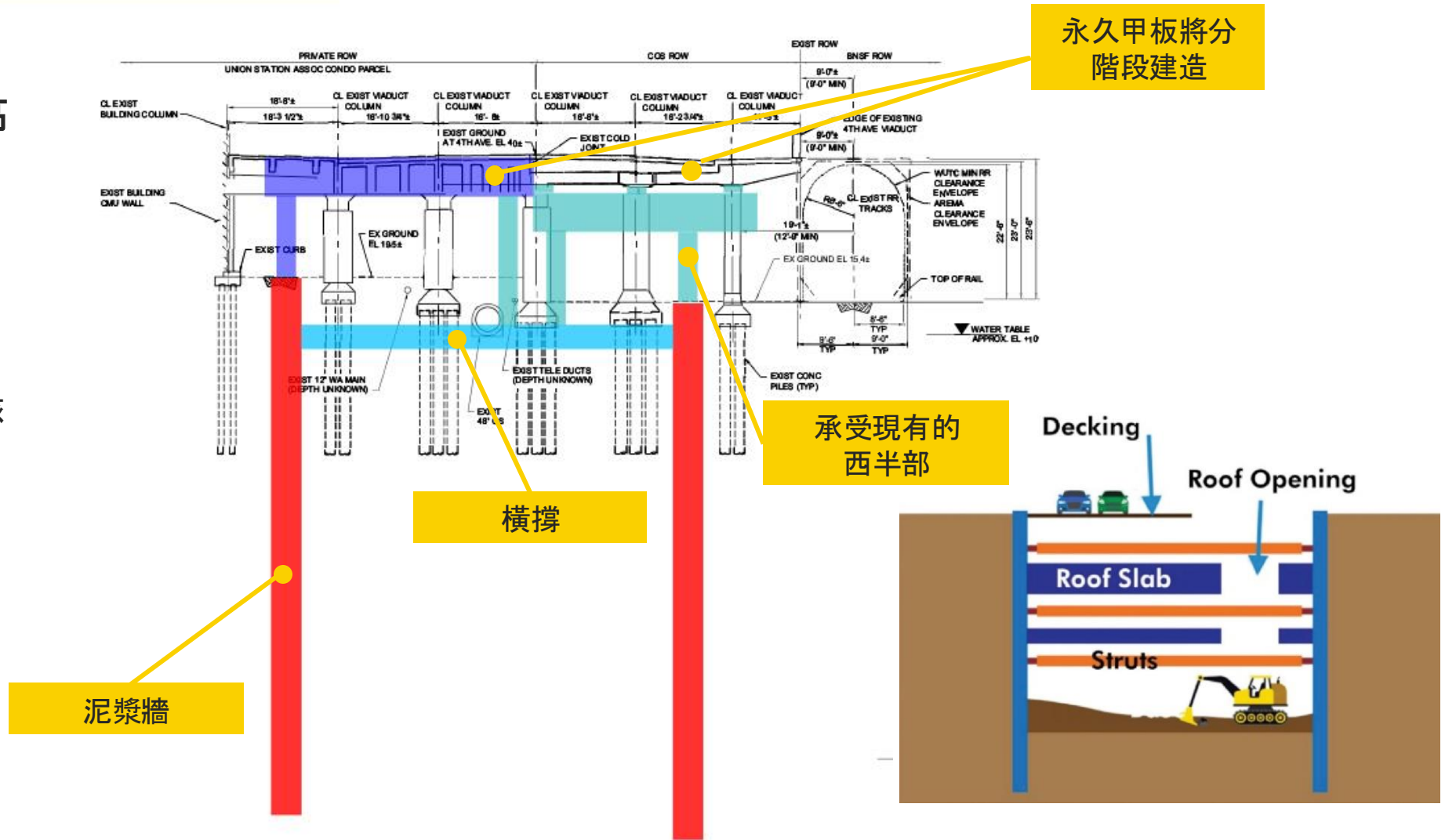
- 修改了施工方法，以解決 BNSF 對施工接近繁忙貨運業務的擔憂
- 在 BNSF 旁的建設，使用割線牆而不使用泥漿牆
- 導致施工工期延長一年
- 無法解決與 BNSF 旁的建設相關的所有風險





「由上而下」建造新的永久性高架橋

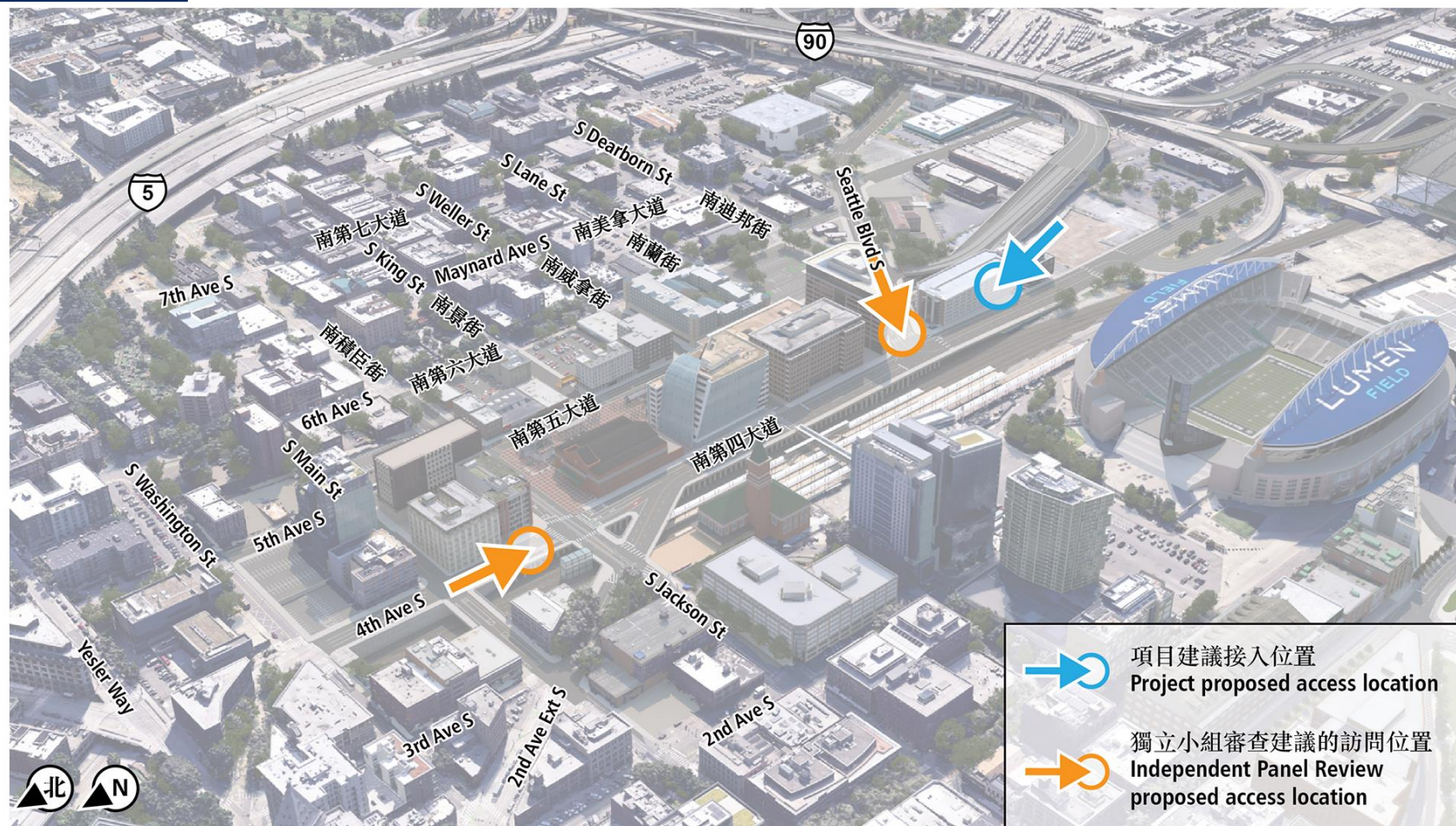
- 永久而非臨時甲板
- 影響交通的時間縮短一年
- ✓ 作為 2022 年底和 2023 年初進一步研究工作的一部分，該想法已納入設計





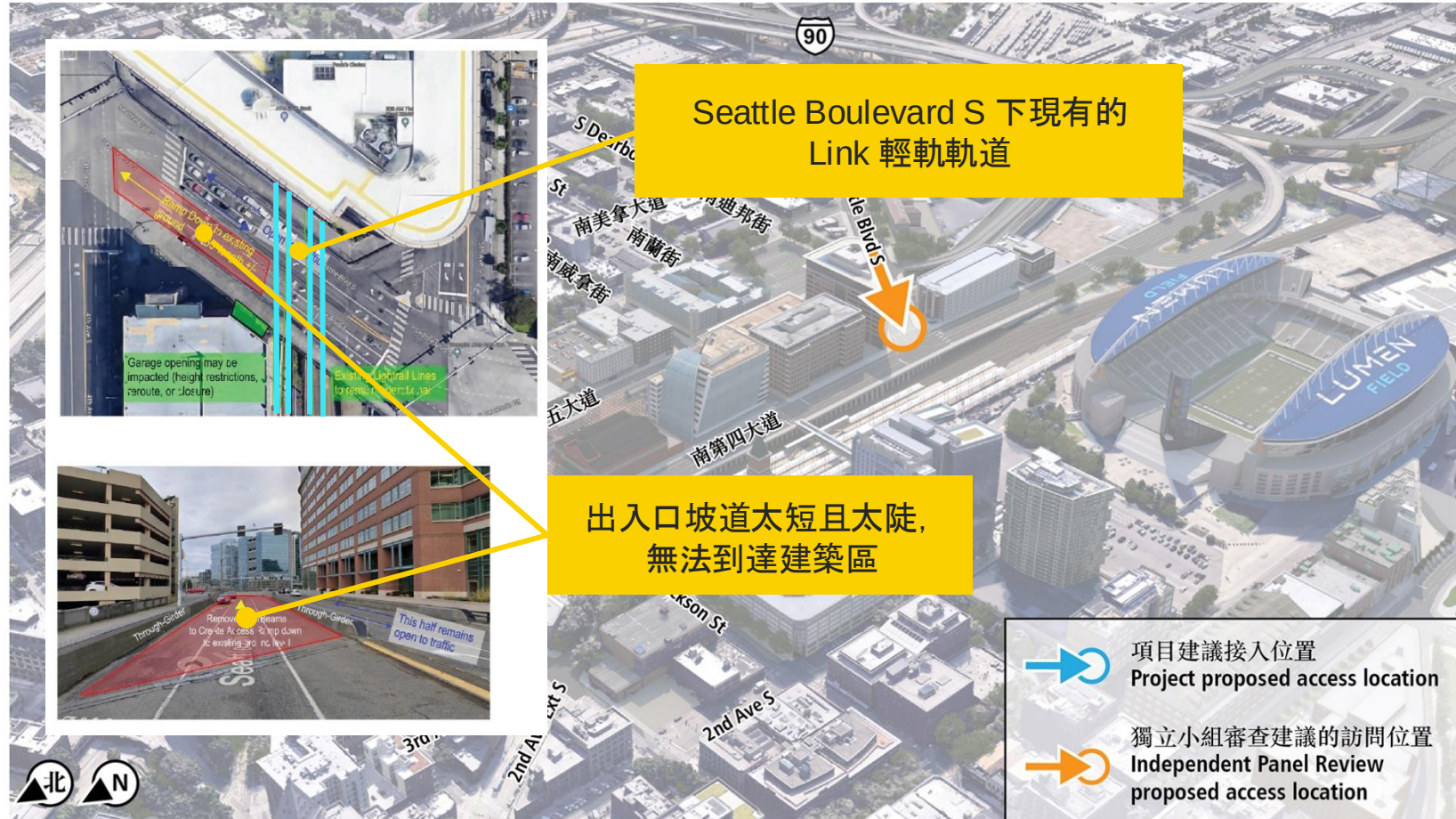
多個施工通道進出口位置

- 專家小組建議施工車輛進出入車站施工區域的數量，以減少施工工期



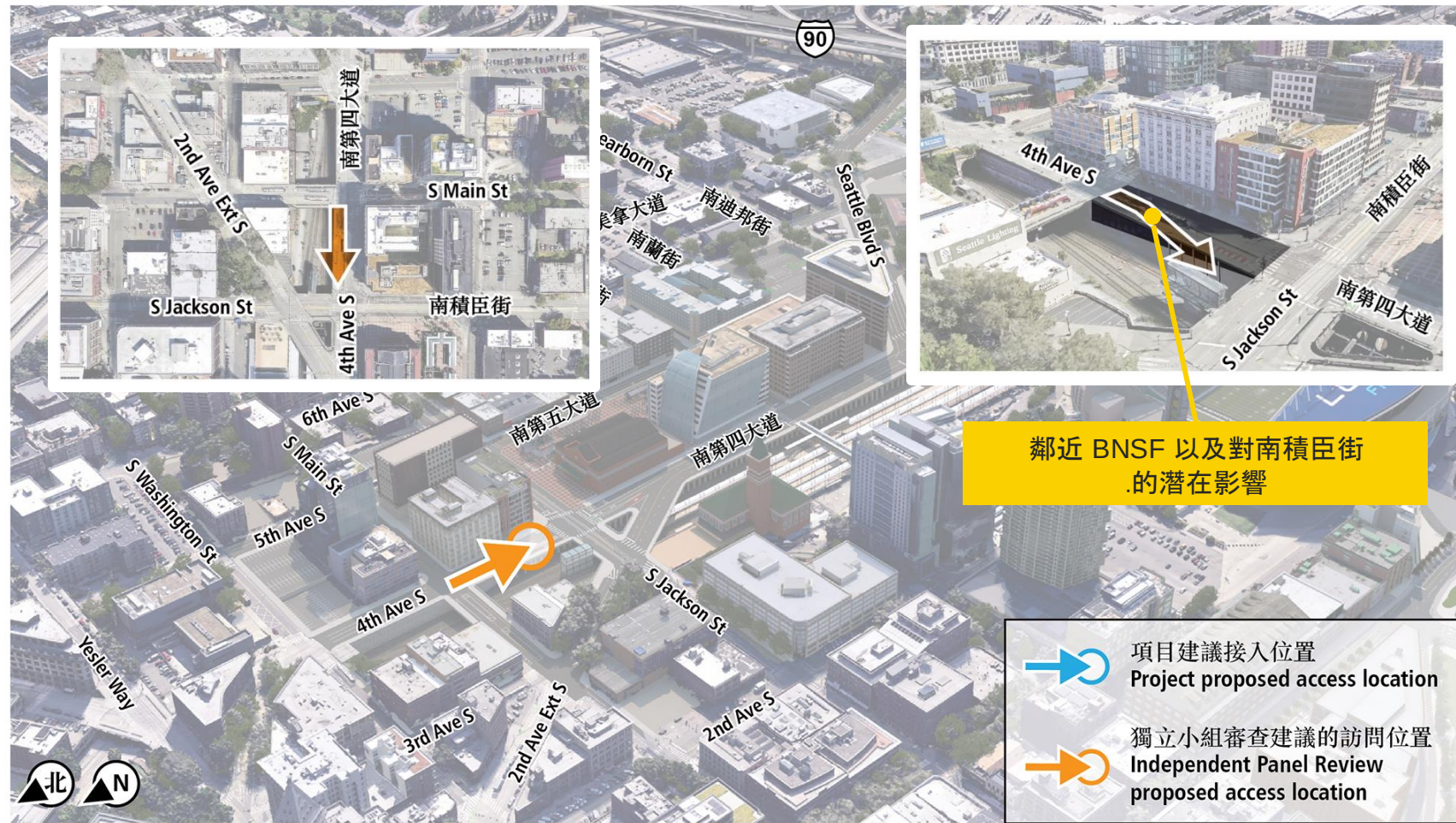
多個施工通道進出口位置

- 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



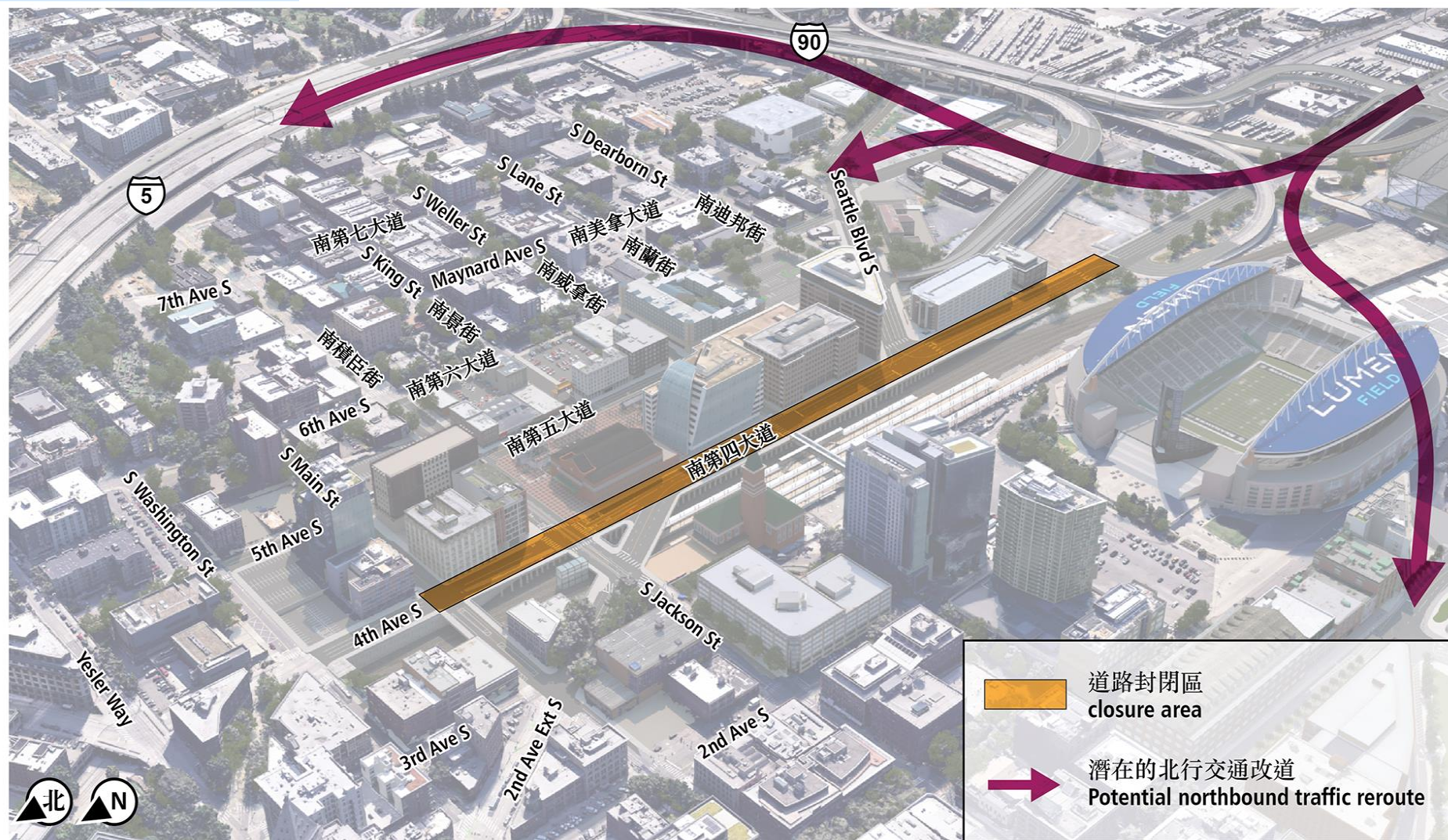
多個施工通道進出口位置

- 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



全面封閉路面交通

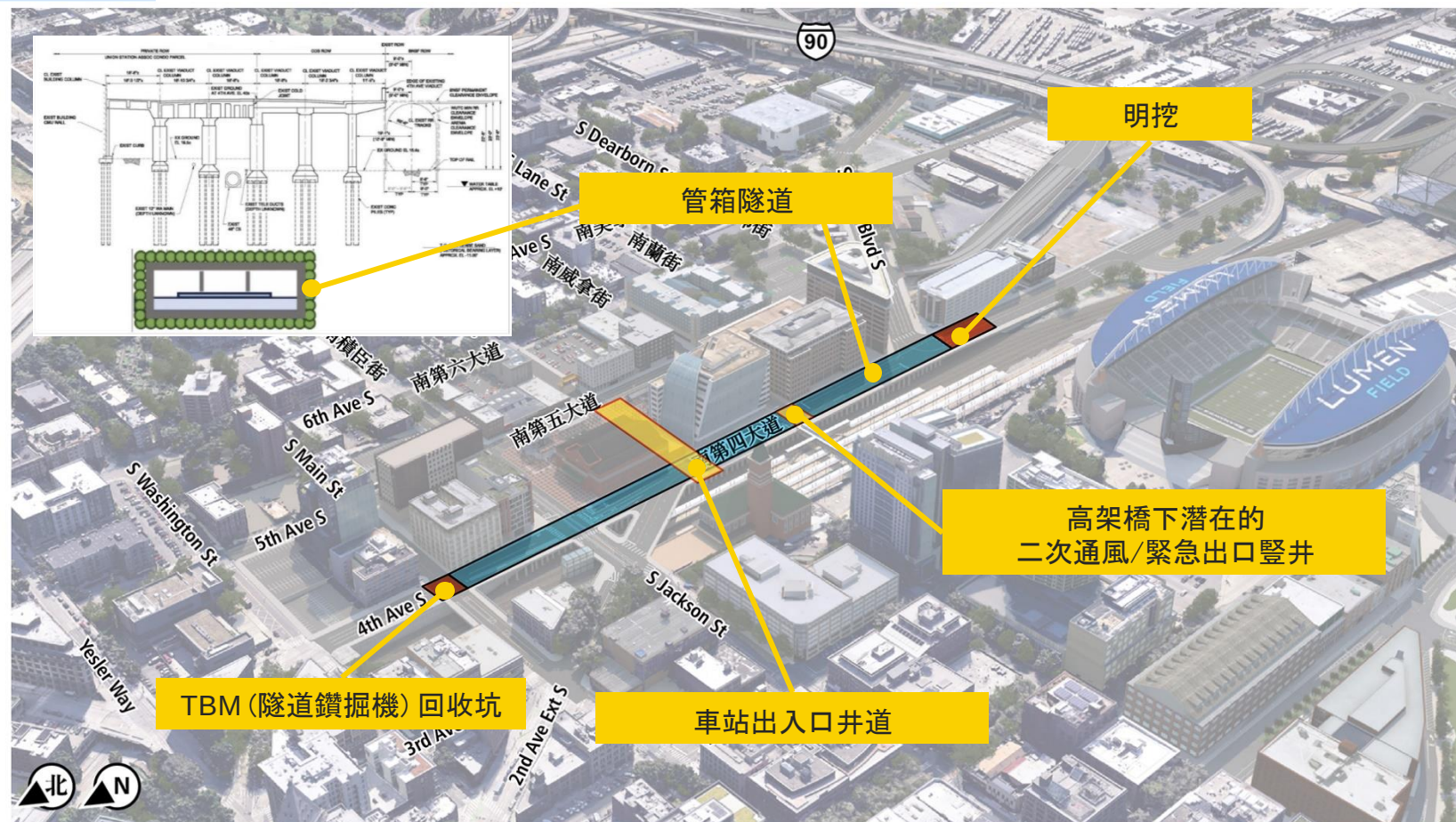
- 建議全面封閉第四大道長達四年
- 可以將整體施工工期縮短三年半
- 可能會導致進入 CID唐人街/國際區和Pioneer Square社區的交通量和公車繞道量大幅增加
- 部分交通可以繞道至區域交通設施例如I-5和 SR 99
- 未納入設計中





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



總結

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

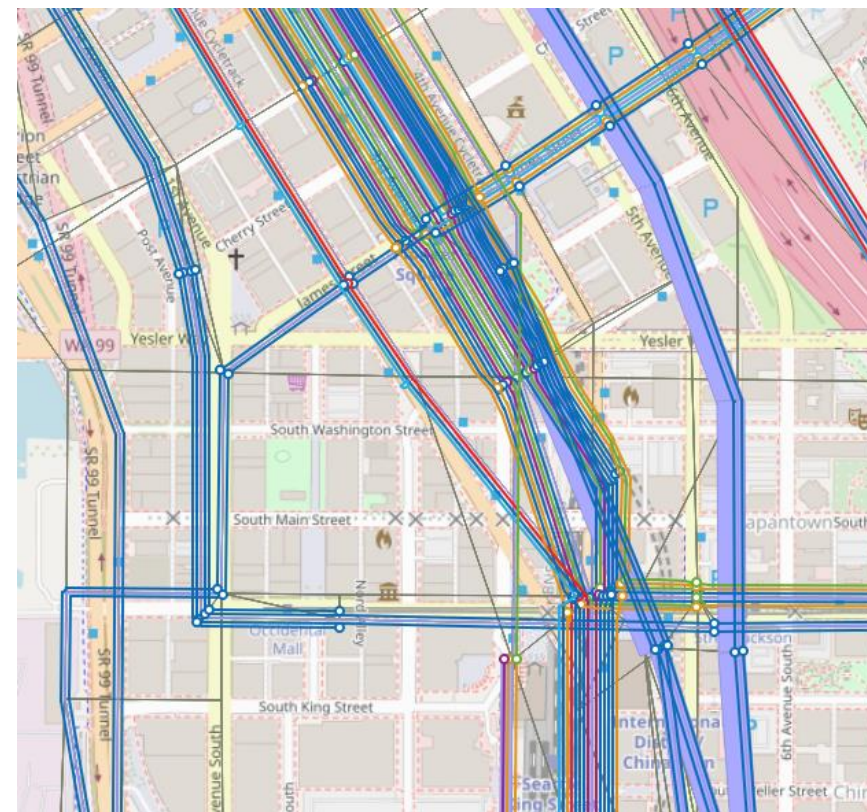
**最大限度地提高區域和
當地聯繫交通方式**

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 *Ballard Link* 擴展項目 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

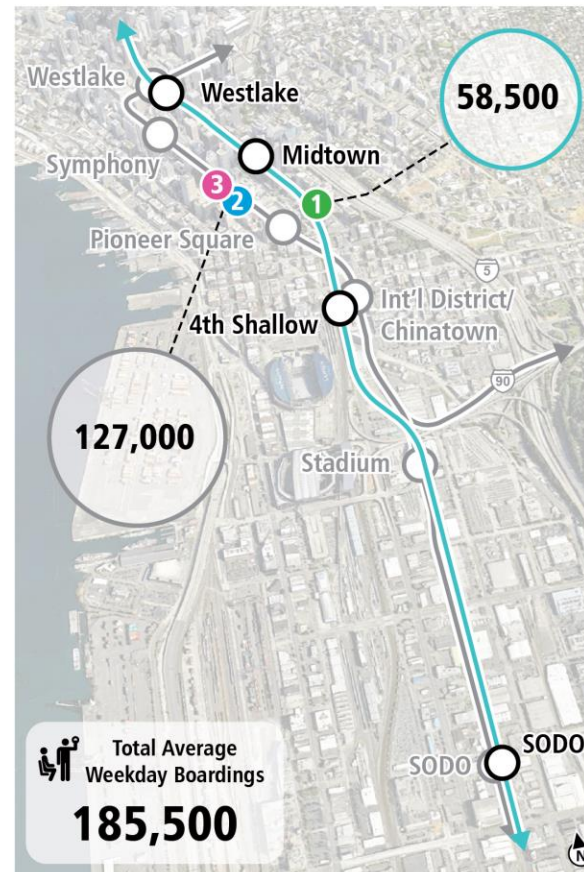
客流量建模結果:2046

Westlake 和 SODO 之間的整體 Link 登車量

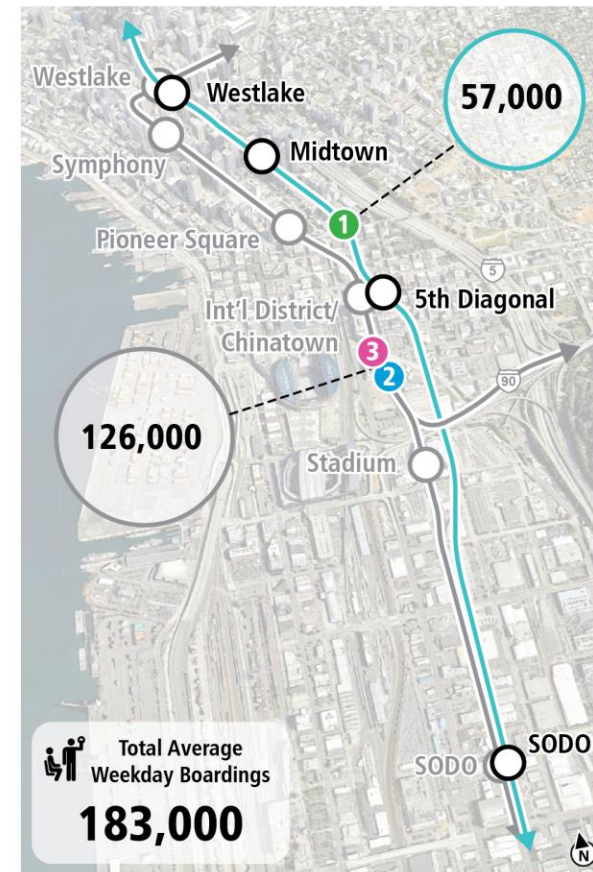
各方案之間類似



迪邦街首選方案



第四大道淺層方案



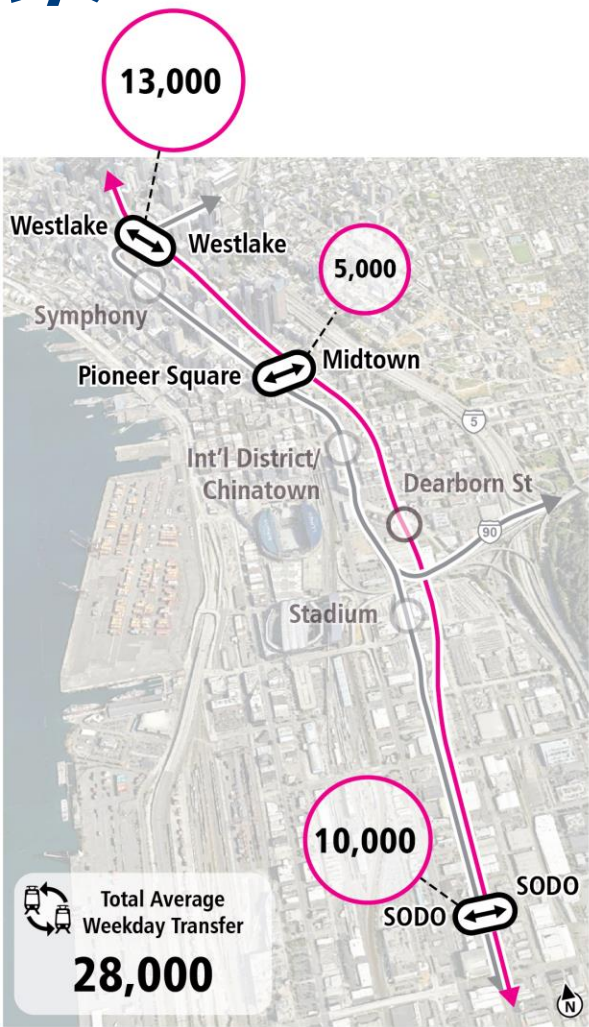
第五大道淺層對角式站方案

客流量建模結果:2046

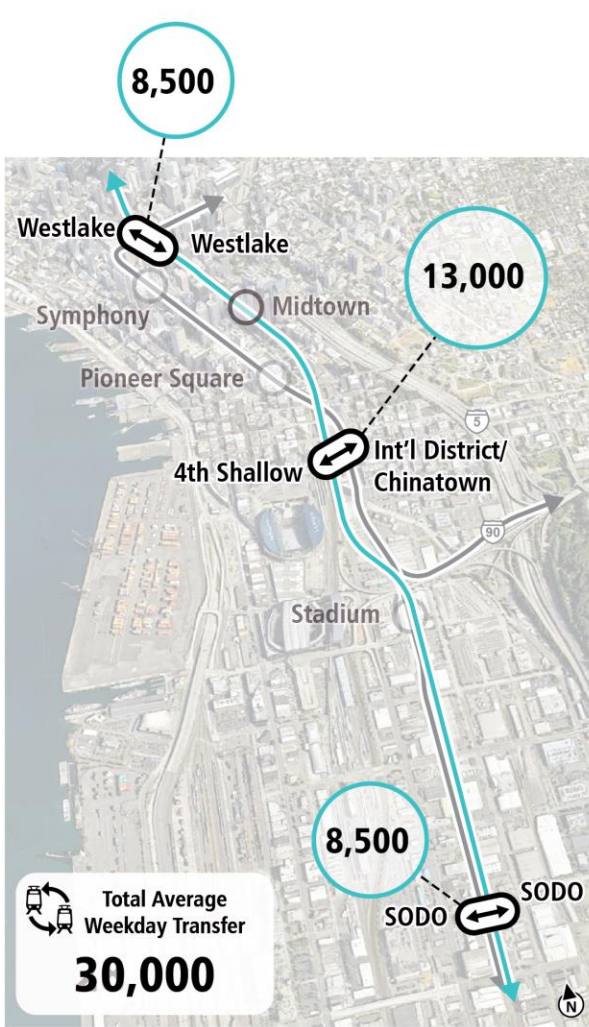
Link - Link 轉乘

不同方案之間的平均工作日總轉乘量相似

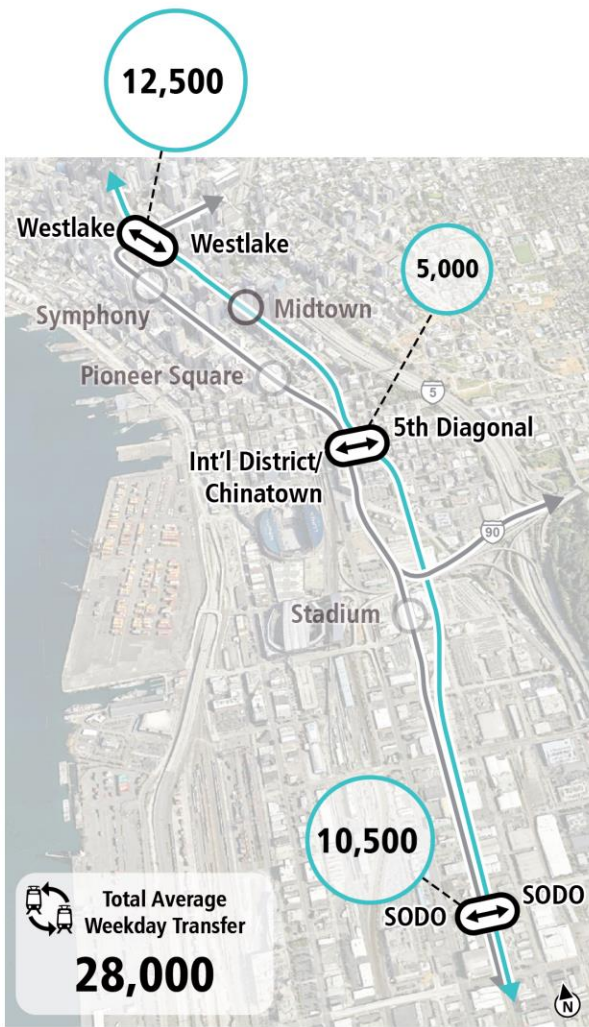
- 在迪邦街首選方案和第五大道淺層對角式站方案中, 更多人選擇使用 Westlake 站和 SODO 站轉乘
- 在第四大道淺層方案中, 更多人選擇使用 CID 唐人街/國際區車站轉乘



迪邦街首選方案



第四大道淺層方案

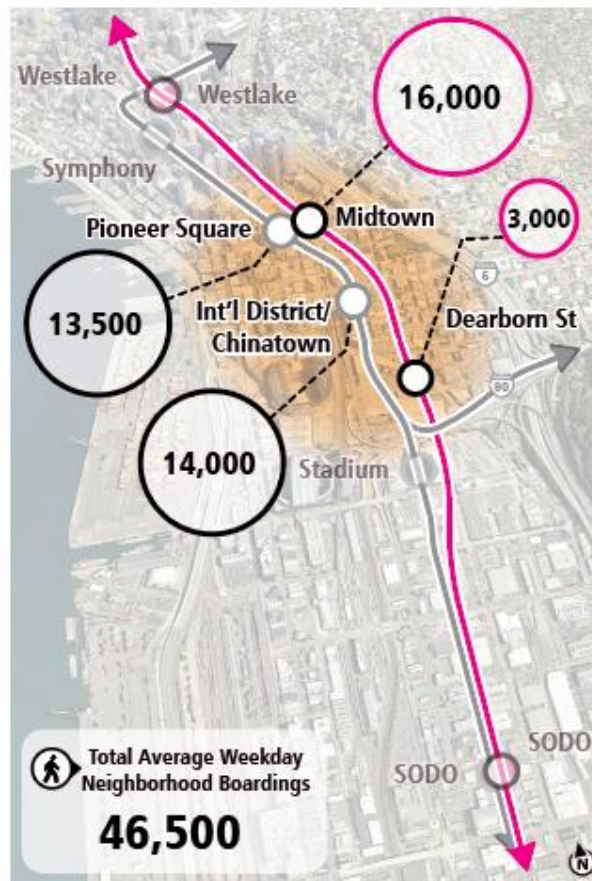


第五大道淺層對角式站方案

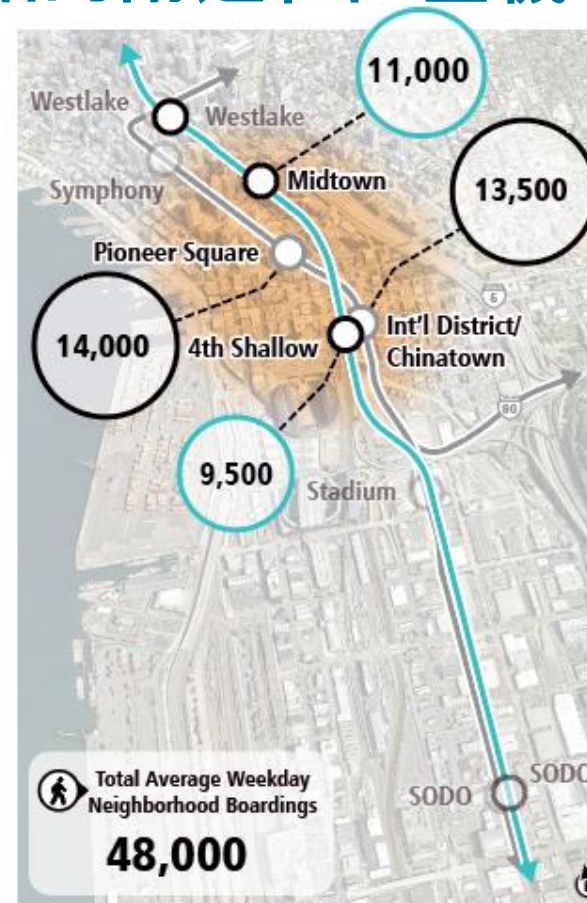
客流量建模結果:2046

CID 唐人街/國際區和 Midtown 車站的附近社區登機車量

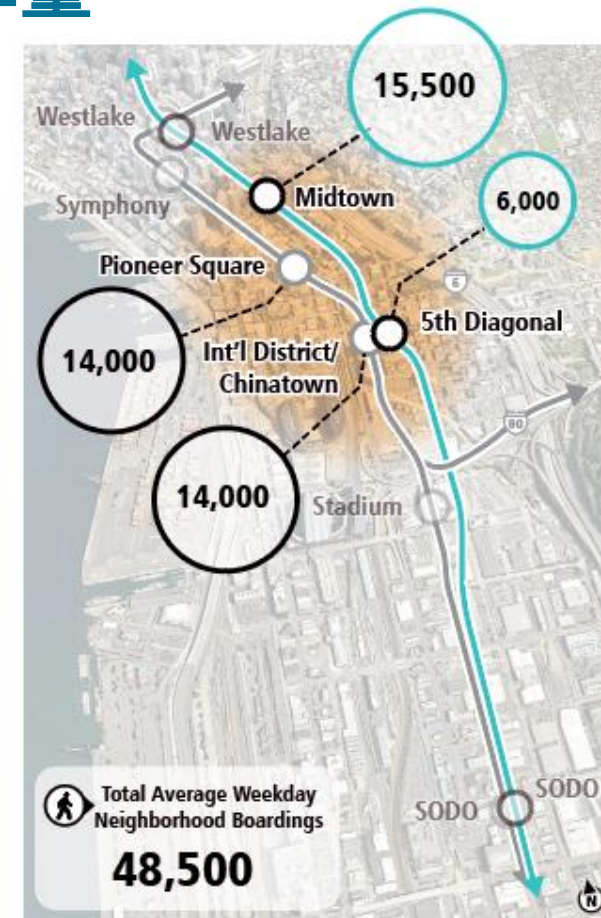
方案之間類似，選擇在第四大道和第五大道方案的登車率稍高(可能是由於市中心商業區的人轉移選擇的登車地點)



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 (Sonder) 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***

*采取 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)

	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

車站內的通道 CID 唐人街-國際區迪邦街站

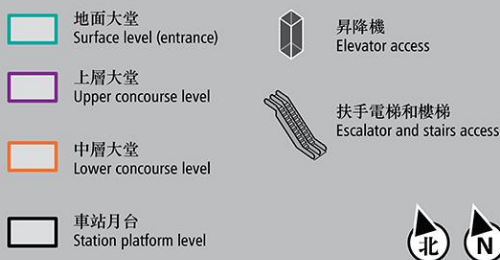
月台和出入口向北移，
更靠近 CID 唐人街-國際區

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



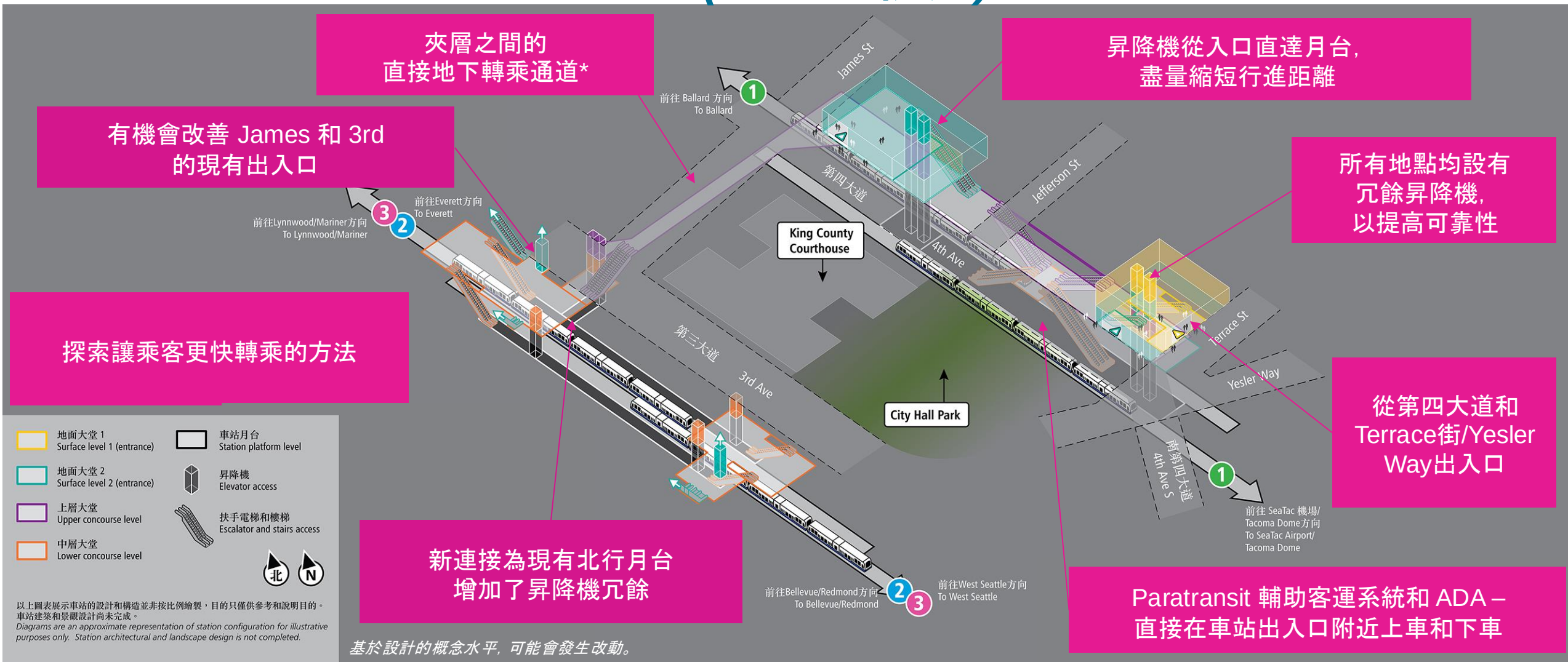
以上圖表展示車站的設計和構造並非按比例繪製，目的只僅供參考和說明目的。
車站建築和景觀設計尚未完成。
Diagrams are an approximate representation of station configuration for illustrative purposes only. Station architectural and landscape design is not completed.

基於設計的概念水平，可能會發生改動。

DRAFT

車站內的通道

Midtown James Street 站 (James 隧道)



DRAFT

車站內的通道

Midtown James Street 站 (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

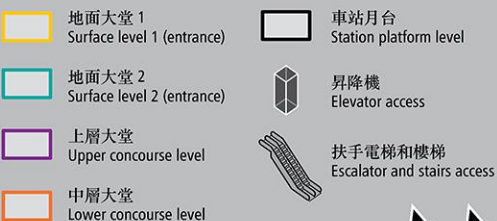
從第四大道和
Terrace街/Yesler
Way出入口

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。

DRAFT



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 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

北

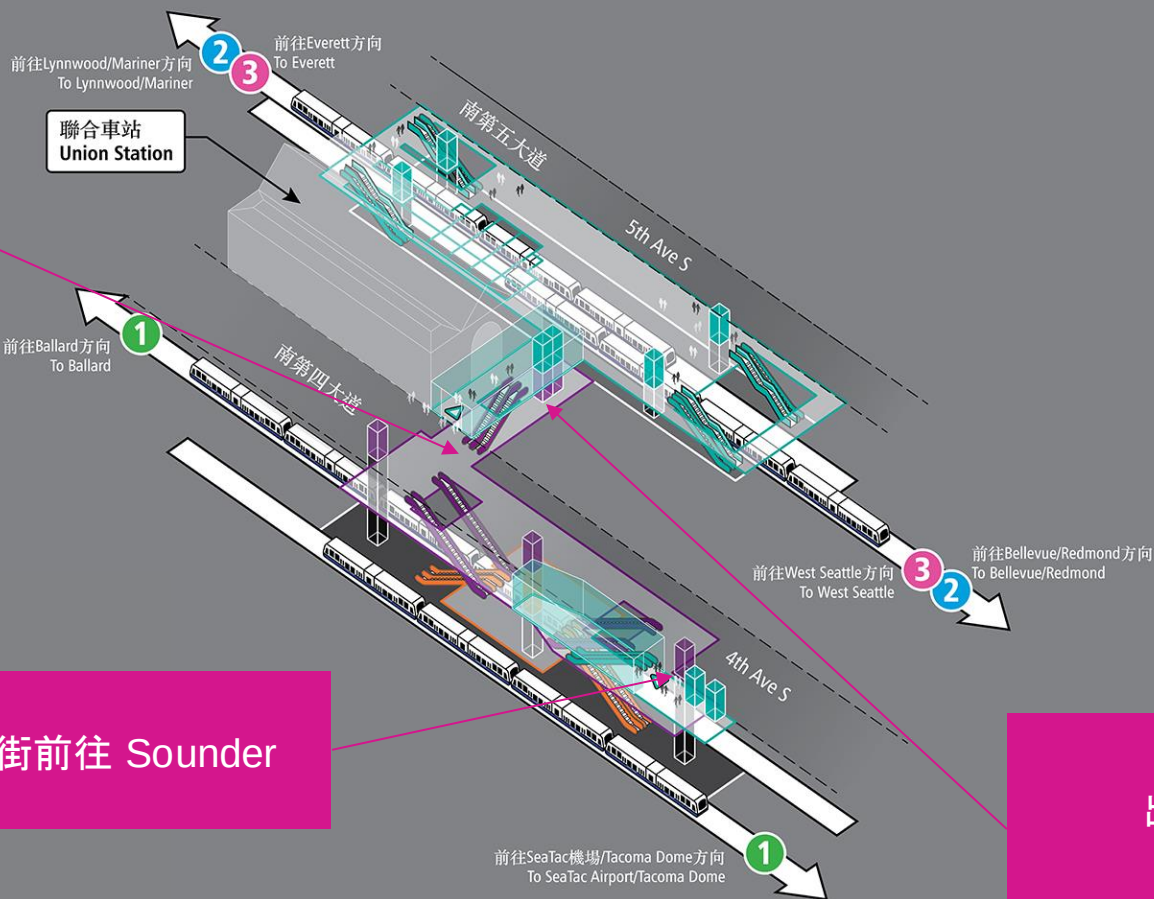
N

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。

DRAFT