



HISTORIC SOUTH DOWNTOWN

透過電子郵件

WSBLE 環境影響聲明草案評議
c/o Lauren Swift
Sound Transit
401 S. Jackson St.
Seattle, WA 98104

事由：對西雅圖西部和巴拉德輕軌延長線專案環境影響聲明草案（DEIS）的評議

親愛的 Swift 女士：

先驅者廣場國際區社區保護與發展局（商業名稱 **Historic South Downtown**，以下簡稱 **HSD**）的董事會和工作人員很高興就 2022 年 1 月 28 日發佈的西雅圖西部和巴拉德輕軌延長線專案（「專案」）的環境影響報告草案（「DEIS」）提供這些意見。

2022 年 4 月 26 日，HSD 董事會以 10 票贊成，2 票棄權的表決結果批准了以下信函和附錄的內容。

HSD 支持將輕軌延伸到西雅圖西部和巴拉德，履行選民在 2016 年批准的 **Sound Transit 3** 號計畫的一個關鍵部分。**WSBLE** 專案將改變該區域的輕軌系統和中國城-國際區（**CID**）以及先驅者廣場（**PSQ**）。本專案有可能在南市中心（**South Downtown**）建立一個更連通而方便的區域交通樞紐，改善使用輕軌、**Sounder**、**Amtrak**、西雅圖有軌電車、**Metro**、灰狗巴士、社區捷運和 **Pierce** 縣公車以及 **WSDOT** 渡輪的通勤者的交通便利。HSD 支持這個願景。

我們在下文將概述對第五大道南（**CID-2a** 和 **2a** 對角線）選項對 **CID** 造成嚴重永久性損害的顧慮，以及第四大道南淺層（**CID-1a**）路線開發一個充滿活力的區域交通樞紐的潛力。我們要求 **Sound Transit** 董事會將重心放在南市中心尋求公平的有色人種社區的優先事項和需求上。我們的意見函包括本說明函以及三個附錄。

HSD 和南市中心歷史區指定

華盛頓州立法機構在 2007 年建立了 **HSD**，目的是保護、恢復和促進西雅圖的歷史性 **PSQ** 和 **CID** 社區。**HSD** 的存在是為了幫助 **PSQ** 和 **CID** 的社區緩解大型公共專案的影響並從中恢復。我

們由一個來自社區的董事會管理，成員代表了當地企業、居民、政府、藝術組織、非營利組織，以及兩個社區的歷史和文化組織。

這兩個社區都包含一個被列入國家歷史遺跡名錄的核心區域，以及一個有所重疊、受當地歷史街區指定和相關保護條例保護的稍大區域。國家名錄（NR）的邊界顯示，聯合車站、現有的 ID/C 輕軌站和 ID/C 廣場都在先驅者廣場 NR 區的範圍內。當地歷史區的地圖顯示，這些地區都包含在先驅者廣場保護區和國際特別審查區中。此外，聯合車站另列入全國歷史遺跡名錄。

南市中心 – 多元化的歷史社區

PSQ 和 CID 是原住民、非英語家庭、移民和少數民族的家園，這些人口比例高於西雅圖的其他社區，也高於擬議的巴拉德或西雅圖西部沿線的其他任何社區。這兩個社區都支持高比例的小型本地企業，這些企業促使社區欣欣向榮，並吸引了來自世界各地的遊客。中國城歷史區的核心區域與移民的中國人、日本人和菲律賓人社區緊密相連。2020 年末對歷史區的企業進行的一項調查發現，超過 67% 的企業符合多種「小企業」的定義，其中 88% 由黑人、原住民或有色人種（BIPOC）擁有。

這兩個社區在 100 多年的歷史中目前處於一個特別脆弱的階段。COVID-19 疫情、2020 年對種族不公正和員警暴力的抗議，以及反亞裔事件的氾濫，對我們的社區產生了極嚴重的影響。影響整個西雅圖和區域的遊民危機在我們的社區尤其嚴重，特別是在服務提供者的集中程度不成比例的 PSQ。

這兩個社區都經歷了幾十年來高度破壞性的公共基礎設施專案。這些專案有一個一致性的主題，那就是它們在區域產生效益，但是主要由本地承受負面影響。近年來，這些專案包括兩個體育場的建設和營運、SR99 深孔隧道、First Hill 和 Center City 快線有軌電車、海堤、西雅圖海濱和阿拉斯加路高架橋拆除，以及公用事業升級。所有這些專案都耗費我們的資源，使我們比以往更容易受到流離失所和城市化的侵蝕。

儘管 PSQ 和 CID 社區面臨諸多挑戰，但是我們的社區依然充滿韌性。雖然 COVID-19 疫情和種族暴力阻礙了小企業的發展，而且迫使居民留在室內長達兩年以上，但是目前我們看到了一個悠久社區復甦的曙光。餐廳和咖啡館的顧客重新回籠。鄰居再次聚集在慶喜公園，練習太極拳或打乒乓球。傑克遜中心概念計劃（Jackson Hub Concept Plan）的落實工作仍在持續中，這是一項由社區主導的工程，目的是在第二大道南和第五大道南之間的傑克遜街，亦即兩個社區的交匯處，建立一個溫馨、安全的區域。

雖然一月份的 Omicron 病毒變種延遲了農曆新年的傳統慶典，但是社區成員和全區域的民眾將在 4 月 30 日一同慶祝。長期關閉的樓上店家正在返回 PSQ，西方公園（Occidental Park）高大的倫敦梧桐樹和歷史建築之間曾經空蕩蕩的桌子旁，重新坐滿了吃午餐或喝咖啡的人。本地企業、居民、遊客、雇員以及各種慶祝活動、傳統、節日、季節韻律和各種故事，共同打造了兩個充滿了無形文化遺產的獨特社區。

在專案的早期規劃中，西雅圖市和 Sound Transit 將 CID 確定為代表路線半英里範圍內有色人種集中度高於全市平均水準的唯一社區，因此需要透過種族平等工具組（RET）給予具體關注和支持。我們的社區——歷史性、標誌性，多代同堂、多語言、社會經濟多元化的西雅圖人以此為家——值得這種保護和支持。

種族公平和環境正義

如同全國各地的有色人種社區一樣，CID 和 PSQ 受到一個多世紀來的公共專案和政策所傷害，這些專案和政策充其量沒有優先考慮有色人種社區和低收入居民的利益，最壞的情況則是將種族主義政策烙印在南市中心的基礎設施中。

Sound Transit 和西雅圖市聯手在專案的規劃和建設中使用 RET。關於 CID，RET 指出這些公共實體的聯合意圖是：1) 限制專案的有害影響，並與受影響的社區合作，以識別修復過去傷害的機會；2) 為所有用戶提供最大的連通；3) [確保]社區透過自決和對於未來世代的百年願景，形成影響他們的決策。

雖然《國家環境政策法》（NEPA）並不要求像 RET 這樣詳盡的努力，但是確實要求評估專案是否會對少數民族和低收入人群造成不成比例的不利影響，並要求 Sound Transit 與這些人群接觸，鼓勵他們積極參與規劃過程。RET 也符合 12898 號行政命令，因此符合環境正義分析的目的。

為了確保 RET/環境正義分析適當承認一個半世紀以來基於系統性種族主義的公共政策和基礎設施專案所造成的累積傷害，HSD 彙編了一份案例清單，作為本函的附錄 A。請注意，如同許多系統性種族主義的例子，其中一些事件的初衷是為了產生積極和保護性的影響，但是出現了意想不到的後果，為 BIPOC 社區帶來新的障礙或嚴重的問題。

另請注意，雖然環境正義分析在敘述中提到了這些影響，但是並未將這些影響包括在導致環境正義結論（亦即沒有不成比例的高度和不利影響）的分析文件中（附錄 G，表 5-4，第 5-31 至 5-66 頁）。這個結論顯然是錯誤的，並在本文件的分析中明確指出。請見下文和隨附的附錄 A。

瞭解過去的傷害和違背的承諾

RET 和 DEIS 的環境正義附錄都試圖解決過去的傷害，並幫助社區參與規劃，以避免對有色人種社區產生不成比例的影響。我們認為，必須闡明這些過去的傷害，並認清更多的現代專案如何允許系統性種族主義侵害原定的積極目標、忽視社區的優先事項，以及違背對有色人種社區的承諾。為此，我們列出了一個多世紀以來增加了障礙的種族主義做法、攻擊、事件、經濟歧視，甚至是立意良善的政策。請見附錄 A。

聯合車站建於 1911 年，將俄勒岡和華盛頓鐵路公司的區域鐵路帶入南市中心。它一直服務到 1971 年 Amtrak 整合到國王街車站為止。1973 年的早期規劃開始研究如何利用一種旨在運送數千名乘客的多式聯運的設施，然後在 1985 年、1989 年、1992 年、1998 年再度研究，在 1998 年成為新成立的 Sound Transit 的總部。即使經過近 50 年的研究，該建築仍未得到充分利用。雖然由於施工中斷和部分財產收購，客運鐵路重新接入建築在 DEIS 中被列為不利影響，但是我們相信，作為西雅圖市中心的入口和兩個歷史區的交叉點，深思熟慮的改造可以還原這個標誌性建築的使用、感覺和聯想的完整性。

在 WSBLE 專案過程中的許多推廣活動中，Sound Transit 的工作人員都讓社區參與願景規劃，以凸顯社區的優先事項和目標。在這個雄心勃勃的公共交通專案中，這些宣傳工作是有必要的。然而，對於南市中心的許多人來說，卻有舊話重提的強烈感覺。

在 2019 年，西雅圖市、Sound Transit 和金縣應南市中心利益相關者聯盟的要求，同意與我們合作，審查過去的宣傳成果，並整合社區成員在過去 20 年來對我們的利益、需求、關注和優先事項的意見。這次審查顯示了數十年來明顯的一致性。市政府、Sound Transit 和金縣也同意將這些社區自定的優先事項納入未來影響我們社區的專案計畫中，包括本專案在內。這些優先事項是：

1. 保留或增加社區對財產的所有權
2. 改善公共安全
3. 增強社區的活力和永續發展
4. 鼓勵經濟發展
5. 提高公眾健康和福祉
6. 承認並解決曾經並繼續影響社區的歷史性種族主義問題
7. 儘量減少對現有企業、居民和非營利組織的累積傷害和/或流離失所
8. 活化公共區域
9. 增加企業和居民的經濟多元化
10. 改善交通便利和連通
11. 保留歷史和文化特色
12. 支持小企業環境
13. 確保整個西雅圖和區域的民眾在施工期間也能繼續光臨這些社區

近年來，西雅圖、金縣和 Sound Transit 工作人員與 PSQ 和 CID 的利益相關者合作，實施 2019 年發佈的傑克遜樞紐概念計劃。這是政府單位努力以社區優先事項為中心，完成共同目標的一個例子。然而，概念計劃仍然沒有可行的結果。RET 是另一個機會，讓我們的政府合作夥伴闡明支持尋求公平的社區，並表明會履行承諾。

DEIS 必須植基於 CID 民眾的價值觀和優先事項，以確保 Sound Transit 和西雅圖市實現其所宣稱的以下結果：1) 限制專案的有害影響，並與受影響的社區合作，以識別修復過去傷害的機會；2) 為所有用戶提供最大的連通；3) [確保]社區透過自決和對於未來世代的百年願景，形成影響他們的決策。

第五大道南影響

擬議的第五大道南路線（CID-2a、CID-2b 和 CID-2a 對角線），將打破 RET 的承諾和既定目標。對四到六座符合國家登記標準/列入清單的建築產生直接、永久的影響，對另外四座以上的建築產生額外的間接和施工影響，並對兩個列入國家登記標準的歷史區構成重大不利影響。增加公園後，它還會導致 4(f)項下的使用影響顯著增加（1 個資源相比 3-4 個資源）。

關於第五大道南的長期、直接和間接影響，還有一個懸而未決的問題。無形文化遺產的損失可以用金錢彌補嗎？緩解方案能否在可預見的時間內完成目標？HSD 並不認為如此。反之，這個專案需要的設計是可以避免分割 CID 兩個街區所帶來的災難性影響。

第四大道南路線將區域交通系統的影響和利弊取捨轉移到一個以經濟歧視方式存在的脆弱、歷史性、民族性的街區之外。在第四大道上設站而影響的一些實體，一般而言有更強大的金融基礎設施來承受負擔。選擇第四大道南將公平分攤整個區域的影響（主要是經濟影響），並適合目前的緩解準則。

此外，在現有的交通選項之間建造一個車站，可能使乘客在換乘不同交通模式的體驗更加順暢。第四大道南路線將支持實施傑克遜中心概念計劃的重要部分，特別是在社區和交通之間的連接方面。它將增加行人基礎設施並調整交通號誌，以優先考慮這個重要走廊的行人和公交乘客的體驗，這將對 PSQ 和 CID 都有持久的好處。

不應該推進深層車站選項

在仔細審查了 WSBLE DEIS 後，HSD 董事會認為 CID-1b 或 CID-2b 這兩個深層隧道選項都不符合在聯合車站和國王街車站周圍建立一個使用者友好的大眾交通系統和相互連接的交通樞紐的既定目標。它們也不符合公共交通與 CID 和 PSQ 社區之間連通的社區目標。

我們認為，這些深層選項（僅可透過電梯進出以及更長的換乘時間）不會促進社區或區域的發展。即使有八部電梯，在重大活動期間（如橄欖球、足球或棒球比賽，或農曆新年）或出現機械故障時，將無法及時疏散人群。僅靠電梯通行也非可行之道，如果再出現一次全球性的疫情，與非家庭成員一起搭乘電梯將變得不安全。我們擔心純電梯通道會導致人們前往換乘較不繁瑣的其他車站下車或換乘，因此削弱了新車站功能的多重目標。深層隧道選項也會使輕軌交通對 PSQ 和 CID 的居民造成不便。由於這些種種挑戰，我們認為 CID-1b 或 CID-2b 削弱了專案的目的和需要，因此應從進一步考慮中刪除。

第五大道南備選方案的直接、間接、短期和長期影響

在 2022 年，如果您站在位於南國王街的國際區/中國城（ID/C）的輕軌站廣場上，您將同時處於 CID 和 PSQ 歷史區。

ID/C 車站廣場的周圍既有聯合車站的 20 世紀初磚瓦建築，也有 21 世紀初的鋼鐵玻璃建築。1990 年代的 ID/C 廣場有磚塊鋪路和鋼架上層建築，藝術和詩歌元素巧妙地融入廣場，使人難以覺察。在車站南面和西面的一些鋼鐵玻璃建築內，開設了這兩個歷史街區內唯一的一些連鎖食品企業。玻璃帷幕映襯了第五大道南對面的歷史性建築。

東邊是中國城的核心，以一座歷史悠久的中國城大門作為入口。這是一個蓬勃的商業區，但是尚未從新冠疫情和隨之而來的反亞裔暴力事件中完全恢復。

第五大道南沿面的店面，特別是南國王街以北的店面，由於缺乏通勤者和日間商業客流而受到影響，但是南國王街沿線的小店面仍然生意興隆。街角的 Joe's Bar 是一個當地的小酒館，至少可以追溯到 1938 年，也就是禁酒令結束後的五年，當時它是 Ko Nishiyama 女士的啤酒屋。南國王街上再過幾家店面則是 Seattle's Best Tea，這是一家在 1996 年開張的臺灣茶葉和奶茶店，此處曾是撞球廳和泰國市場，但現在是奶茶愛好者的天堂。這些主力店鋪為 Chung Chun Rice Dogs 之類的新商家提供了客流支援，它在其中一個空間較小、價格便宜的店鋪開張，並在 Instagram 引起轟動。

在中國城大門南面的 Publix 是一個 21 世紀的成功故事，從早期的單間酒店格局改造成市價的出租公寓，南邊有一棟新的公寓樓，與歷史性建築相得益彰。這兩座 Publix 建築以及北面的商業建築都有底層零售店和當地小企業，為 CID 充滿活力的創業社群做出貢獻。

Publix 的後面有一個停車場和一幢帶有醒目藍瓦屋頂的棕色灰泥低矮建築，它在過去是 Uwajimaya 雜貨店，現在稱為 Nagomi 廣場。在 Nagomi 廣場後面則是新的 Uwajimaya，這是一座多層建築，上層是公寓，下層則是雜貨店、美食廣場和其他一些活化街邊的小企業。

此地的大部分建築都是由當地的少數民族家庭擁有或居住，他們在此建立企業，教育孩子，並傳遞對 CID 社區的承諾。

這個社區在 2042 年會是什麼光景？

根據 DEIS，如果興建 CID-2a 或 CID-2a 對角線，當地擁有的地塊將被 Sound Transit 收購。一個通風塔和緊急出口結構將座落於昔日 Nagomi 廣場停車場的中間。Publix 後面與第六大道南和 S. Weller 街之間的其餘街區部分將處於空置狀態。車站入口將位於對街另一塊幾乎完全空置的土地上，該街區的對角則是自行車庫和另一塊空地。社區將努力確定接下來的情況。屆時，潛在的 TOD 計劃將如何採納社區長期宣稱的優先事項？一旦歷史性的中國城大門四周成為空地，Sound Transit 將如何恢復隨著建築和商業一起消失的無形文化遺產？

中國城的經濟和文化習俗相互交織

DEIS 承認 CID 具有很強的社會凝聚力，也有很高的搬遷風險，將鄰里凝聚力定義為「居民對鄰里的歸屬感程度……考慮居民與鄰里資源之間的互動」（DEIS 4.3.4.1.1；4.3.4.3.3）。

中國城一直是在經濟上參與白人文化，同時作為該主流文化之外的庇護。對於一個永遠被視為「他類」的族群而言，調解這種關係的空間充滿了無形文化遺產：傳統、表現形式和現存文化、知識和技能的生動表達，包括語言和節日。

西雅圖的 CID 獨特地將中國、日本、菲律賓、越南和柬埔寨的移民聚集在一個由其「他類」特性定義的空間中，並將這種身份融入社區認同的力量。不同於 WSBLE 走廊上的任何其他社區，CID 透過熟諳文化的社會服務、娛樂和文化空間以及與文化相關的小企業提供了一個歸屬空間。

CID 擁有移民創業的傳統，往往世代相傳，創造了亞裔移民無法透過其他方式獲得的家庭財富和穩定。在這個社區中，經濟和文化的影響不可分開考慮。

CID-1A，第四大道南淺層選項與社區優先事項一致，避免對有色人種社區的有害影響

第四大道南淺層選項 CID-1a，是一個避免而非試圖緩解無法緩解的文化影響的備選方案。更重要的是，第四大道南淺層選項允許 Sound Transit 和西雅圖市攜手合作，建立一個繁榮的區域交通樞紐，並且推動周圍社區受到長期拖延的重要優先事項，包括傑克遜樞紐概念計劃中提出的構想。

第四大道南淺層選項的好處將會真正實現百年願景，造福社區和區域。它將：

1. **改善交通便利和連通：**淺層選項意味著輕軌線路之間更容易和更方便換乘，而且更容易採取其他交通模式。第四大道南路線提供了與 CID 和 PSQ 社區的直接交通連接，以及與 Sounder、Amtrak 和體育場的最直接連通。人行地下通道將會改善準備搭乘輕軌或只想穿過第四大道南的民眾的步行體驗。

2. **活化公共區域：CID-1a** 將活化聯合車站，恢復它作為火車站的初衷。復甦的聯合車站作為新的輕軌車站入口，以及現有和擬議車站之間的連接，將為進一步成功繁榮做好準備。然而，任何選項的啟動都必須有充分的資金。
3. **改善公共安全：**進一步活化聯合車站、S. Weller 街行人天橋，以及第四大道南和南傑克遜街的行人交叉口，將有助於提升公共安全。透過增加 CID 和 PSQ 社區之間的行人安全和連通，將有助於提高公眾健康和福祉。市政府的車站規劃進展報告也確定將在車站周圍進行行人交通改造，將會進一步強化上述好處。
4. **儘量減少對現有企業、居民和非營利機構的累積傷害和（或）搬遷：**這個社區優先事項也符合 RET 的結果目標。第四大道南路線選項將使沿第五大道南、南國王街、第六大道南和 S. Weller 街的 19-27 家小企業避免搬遷。此外，將核心建築移出這個脆弱的民族社區，將由全區域共同承擔專案的影響，而非本地由少數族裔擁有、資本不足的小企業獨立承擔。

增加企業和居民的經濟多元性，鼓勵經濟發展，保留/增加社區的財產所有權，這些都是應當根據累積傷害情況審核的額外目標，因為 CID 和 PSQ 的經濟和文化生活是相互交織的。上述優先事項將要求 Sound Transit 與社區和市政府合作，確認改善西雅圖這些重要歷史街區的長期永續發展和生存能力的需求、障礙與機會。

HSD 力圖支持小企業環境，並要求 Sound Transit 和市政府與我們一起實現這個目標，提高社區的活力和永續發展，並在同時保留歷史和文化特色。儘管開發方式不同，但是 PSQ 和 CID 都是由小型本地創業企業開發的社區，具有混合用途的建築，商業店鋪後面和上層所住的居民既是員工也是顧客。

5. **確保整個西雅圖和區域的民眾在施工期間也能繼續光臨這些社區：**透過避免第五大道南、南國王街以及 S. Weller 街受到施工影響，CID 將得到保護，免受大型施工的干擾，使企業、非營利組織和文化凝聚力得以延續，並且不斷吸引當地民眾和世界各地遊客來參觀。同樣的，PSQ 也不會遭受他們在近期專案中所面臨的同等施工影響。施工緩解計畫的設計將是實現這個目標的關鍵，社區應該積極參與。
6. **承認並解決曾經並繼續影響社區的種族主義歷史遺毒。**附錄 A 有一個起始清單，承認政府行為過去對這些社區的影響。解決這些問題應被納入累積效應一節的 FEIS，以及試圖讓社區在專案建成後獲得更多公平而設計的專案緩解措施。

需要額外研究來解決第四大道南選項的影響

為改善我們區域公共交通網絡的每一項努力都會涉及取捨問題。如上所述，HSD 認為對第五大道南選項的取捨並不能提供足夠的好處，也不能得到有效緩解。

這不意味著 CID-1a 第四大道南路線沒有實質性影響。還有許多懸而未決的問題在 DEIS 中仍未得到解答。HSD 要求 Sound Transit 董事會承諾對第四大道南選項進行額外研究並保持透明，回答許多其餘的問題，並考慮制定一項徹底的緩解計畫。一些具體的要點如下：

- 要求額外的研究並不是延遲 WSBLE 時間表。反之，HSD 要求 Sound Transit 的工作人員繼續與社區接觸，回答下列問題（和其他出現的問題），以便社區可以參與未來的發展方向，而不是在明年被動地接受 EIS 定稿。
- 其中最令人擔憂的是預計的成本超支。Sound Transit 已經在擬議路線的其他部分主動進行成本調整。此外，還必須對第四大道南淺層選項進行積極調整。HSD 要求 Sound Transit 在預算範圍內對第四大道南路線和車站進行規模調整，並採取設計策略來縮減成本。運用同樣的創新思維、創造力和工作投入，制定第五大道南對角線備選方案（Sound Transit 提議的車站，以解決他們在 CID-2a 發現的挑戰），對 CID-1a 進行改進和完善。
- Sound Transit 和西雅圖市可以利用什麼施工方法或設計改進來管理繞道、交通分流，並儘量減少封路？
- 公車路線在施工期間需要保持暢通。在施工期間，可以優先考慮第四大道其餘部分的公車和公共交通嗎？
- 對 S. Weller 街行人天橋會有什麼影響？
- 能否進一步減少對 Ryerson 公車站的影響？
- 是否可將工程物料運輸路線設定在 CID 和 PSQ 社區以外，行人較少、位置偏僻、歷史建築不多、民眾服務集中度不高的地方？
- Sound Transit 應該解決如何管理施工期間的激增事件。此外，FEIS 應解決新的 CID 車站設計如何因應營運中的激增事件。

如果推進第五大道南備選方案，需要進行額外研究

如果 Sound Transit 董事會決定推進第五大道南路線的研究，則必須考慮進行更多研究和估算重大轉型緩解措施的成本。這些包括：

- 對任何指定用於公平公共交通開發的地塊，承諾給予社區所有權。例如，調查社區土地信託或其他非傳統模式以及新穎的社區所有權的可行性。
- 在國際特別審查區條例的背景下，考慮社區容量和融資，對 TOD 的經濟可行性進行額外研究。TOD 的目的是增加交通樞紐周圍的密度，但 CID 和 PSQ 已是高密度街區，能否根據歷史區的規定再提高密度？
- 必須瞭解小企業所有權和小型非官方育成空間的文化重要性，以便為受影響的小企業制定適當的緩解和搬遷選項。在 CID 這樣的小企業區，企業是存在於其他小企業的網路中。搬遷會產生連鎖反應。Sound Transit 需要評估這些影響，或支持社區組織研究這些影響，然後再確定緩解選項。
- 資助英語非母語的本地小企業主，做好根據《統一搬遷法案》進行搬遷的準備，包括登記和法律援助，並充分借鑒 Rainier Valley 企業處理 ST1 緩解措施的經驗教訓。
- 資助 CID 和 PSQ 的社區組織雇用額外的工作人員和（或）承包商，制定計劃協助當地選民和遊客充分瞭解施工影響、應對施工期，以及宣傳社區願景，直到完成承諾的 TOD。
- 若將新車站設在第五大道南，任何活化聯合車站的措施都應該考慮緩解資金，以便保證聯合車站的營運和管理，直到可以獨立營運為止。
- 文化結構的損失是一個問題，需要創意的努力來緩解。有可能建立社區定義的指標來衡量 CID 和 PSQ 中持續的多元化和生活的活力。應注意促進城市化及流離失所的力量，包括住宅和商業房地產的租金中位數、本地所有權的百分比，以及其他指標。要定義適當

的研究、定期重新評估（最初每年一次，然後也許每五年一次，在 TOD 完成後總共 20 年），以及為專案啟動和未來的長期、間接影響提供補救措施，都需要資金支持。

此外，鑒於專案的 CID 部分存在獨特的歷史街區，我們建議關於累積效應的額外分析，以顯示西雅圖市有史以來最大的公共基礎設施專案對該市兩個最古老街區的影響。社區之前的基礎設施專案所造福的區域交通網絡不利於這些追求公平的社區。我們讚揚 Sound Transit 修復之前不利影響的州目標，並支持確保實現上述承諾的一切努力。

結論

在審查目前的資訊後，我們認為 CID-1a 第四大道南淺層選項最有可能實現社區優先事項、建立 PSQ 和 CID 社區之間直接連通，並改善各種交通模式之間的公交接駁。然而，有必要澄清第四大道南的成本、交通和運輸影響、分段和分期施工，以及施工管理計畫，並在完成 FEIS 之前再次與社區接洽。我們認為 CID-1a 是最佳方案，能在造福本地和區域的同時，保護 CID 社區不可取代的文化核心。

HSD 很榮幸有此機會對 DEIS 提出意見，並對 Sound Transit 工作人員為瞭解我們多元社區所做的努力表示感謝。我們期待繼續與 Sound Transit 董事會和工作人員通力合作，以確保成功完成西雅圖史上最雄心而且最昂貴的公共專案。

此致，

Kathleen Barry Johnson
執行董事

Dana Phelan
董事會主席

附件：

附錄 A：過去含有種族主義或種族影響的政策、專案和事件列表

附錄 B：DEIS 評論和問題的詳細清單

附錄 C：社區優先事項和待定選項的影響表格

抄送：Sound Transit 董事會、西雅圖市議會、金縣議會、市長 Bruce Harrell 和縣長 Dow Constantine、眾議員 Sharon Tomiko Santos、眾議員 Kristen Harris-Talley、參議員 Rebecca Saldaña、參議員 Maria Cantwell、參議員 Patty Murray、美國眾議員 Pramila Jayapal、美國眾議員 Adam Smith