

N 148번가 차 없는 다리

사람들을 주변 지역 및 지역 대중교통과 연결하는 보행자/자전거 전용 다리

프로젝트 개요

쇼어라인 시는 성장과 함께 변화하고 있습니다. 사운드 트랜짓(Sound Transit) 경전철 개통, 경전철 및 버스 환승을 위한 새로운 쇼어라인 사우스/145번가 역(Shoreline South/145th Station) 건축 그리고 그 밖의 발전으로 주민들은 이런 증가하는 서비스 및 시설과 확장되는 보행자 및 자전거 네트워크에 연결하는 새로운 방법이 필요합니다. 이런 필요성을 충족시키기 위해 시는 N 148번가(N 148th Street)에 주간 고속도로 5(I-5) 위를 지나는 새로운 보행자 및 자전거용 육교를 건설할 계획입니다.

이 다리는 I-5 위를 지나는 중요한 새로운 보행자/자전거 연결로를 제공하고, 안전을 향상시키며, 이동 시간을 줄이고, 향후 쇼어라인 사우스/145번가 역에서 지역 대중 교통으로의 접근성을 높일 것입니다.

2016년과 2017년에 시 직원들은 I-5 위를 지나는 이 연결로의 위치를 평가하고 추천하는 연구를 수행했습니다. 그들은 N 148번가 역의 위치가 건설 비용이 가장 적게 들며, 가장 많은 이용자가 이용할 수 있고, 가능한 경로들 중에서 쇼어라인 사우스/145번가 역까지 가장 짧고 직접적인 접근로를 제공할 것으로 예상했습니다.



위치

이 새로운 다리는 N 148번가에서 I-5를 가로지르며, 보행자와 자전거 이용자들을 수용할 수 있도록 충분히 넓고, ADA(미국 장애인법) 표준을 준수할 것입니다.

교량 설계와 함께 서쪽의 트레일 연결부와 교량 동쪽의 진출입부가 어떤 형태로 만들어지고 기능하며, I-5 양쪽의 지역사회와 어떻게 통합되어야 하는가에 대한 주민 의견이 필수적입니다. 시는 다음 세 가지 요소의 설계에 대하여 지역사회의 의견을 구할 것입니다.

- ▶ **I-5를 횡단하는 다리 길이:** 어떤 종류의 다리가 만들어집니까?
- ▶ **교량 동쪽 진출입부:** 다리는 I-5 동쪽의 새로운 환승 센터와 어떻게 연결됩니까?
- ▶ **서쪽 트레일 연결:** 다리는 1번 대로 NE(1st Avenue NE)와 어떻게 연결됩니까?



교량 옵션

동서쪽 연결. 다리는 보행자와 자전거 이용자들을 수용할 수 있도록 충분히 넓을 것이며, ADA(미국 장애인법) 표준을 준수하여 건설될 것입니다. 각 설계는 주로 부지 밖에서 제작할 수 있으므로 I-5에 대한 공사의 영향은 최소화됩니다.



옵션 1: 복합 아치교

이 옵션은 I-5 위를 지나는 주 아치와 다리 서쪽의 보다 작은 아치로 이루어집니다. 아치에는 상공에 강철 지지부가 있고, 케이블 또는 강철로 된 수직 지지부가 있습니다. 방벽 난간이 수직 지지부의 내부에 설치되어 물건이 아래의 주간 고속도로에 떨어지는 것을 방지합니다.



옵션 2: 연결 아치교

나란히 놓인 2개의 아치교가 서로를 향해 기울어진 형태로 설치되고 지지 케이블이 연결됩니다. 이 케이블은 다른 옵션들보다 더 많은 공간과 조명을 제공할 것입니다. 방벽 난간이 케이블의 양쪽에 설치되어 물건이 주간 고속도로에 떨어지는 것을 방지합니다.



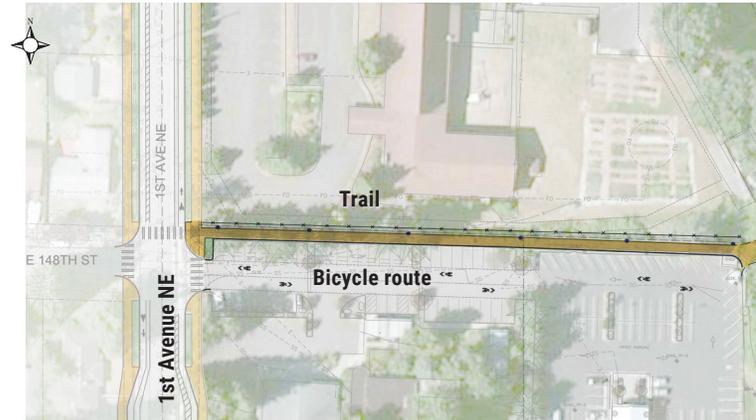
옵션 3: 트러스교

트러스교는 삼각형의 "트러스"를 형성하는 연결 부분들로 이루어집니다. 가장 높은 지점에서 이 다리는 다른 옵션들보다 약간 낮습니다. 물건이 아래의 주간 고속도로에 떨어지는 것을 방지하기 위해 트러스 내부에 방벽 난간이 설치됩니다.

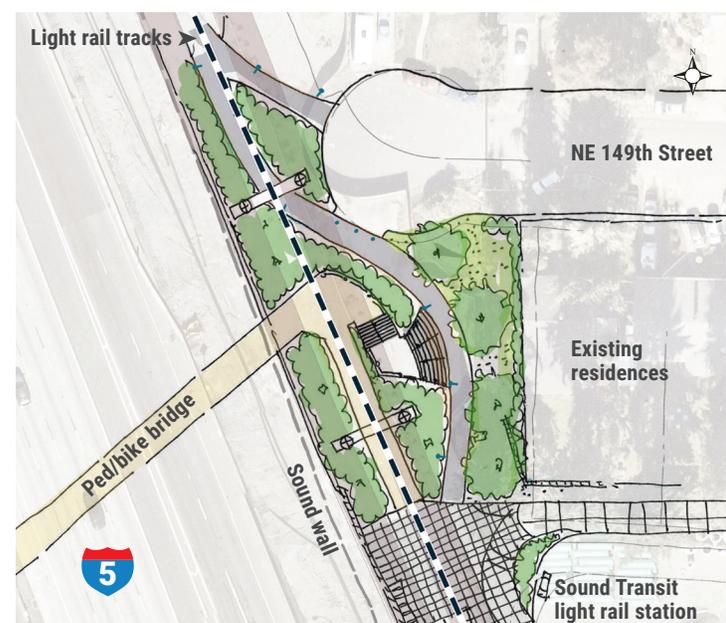
설계 옵션

서쪽 트레일 연결 옵션

인근 지역 연결. 서쪽 접근방식은 다리와 1번 대로 NE를 연결하는 보행자/자전거 연결로를 개선할 것입니다. 두 가지 옵션 모두에서는 혼란을 최소화하기 위해 인근 지역과의 긴밀한 조정이 이루어질 것입니다.



다리 동쪽 진출입부 옵션



옵션 1: A-프레임 램프

사운드 트랜짓 경전철 트랙은 경사로와 계단 위를 지나서 역으로 연결됩니다. 가장 낮은 지점에서 다리와 경전철 트랙 사이의 간격은 약 8피트(약 2.4m)입니다.

프로젝트 설계의 각 부분에서 프로젝트 팀은 여러 가지 옵션을 검토하고 있습니다. 팀은 올해 늦은 봄에 기술 요구 사항과 지역사회 의견을 바탕으로 선호 대안을 선택할 것입니다.

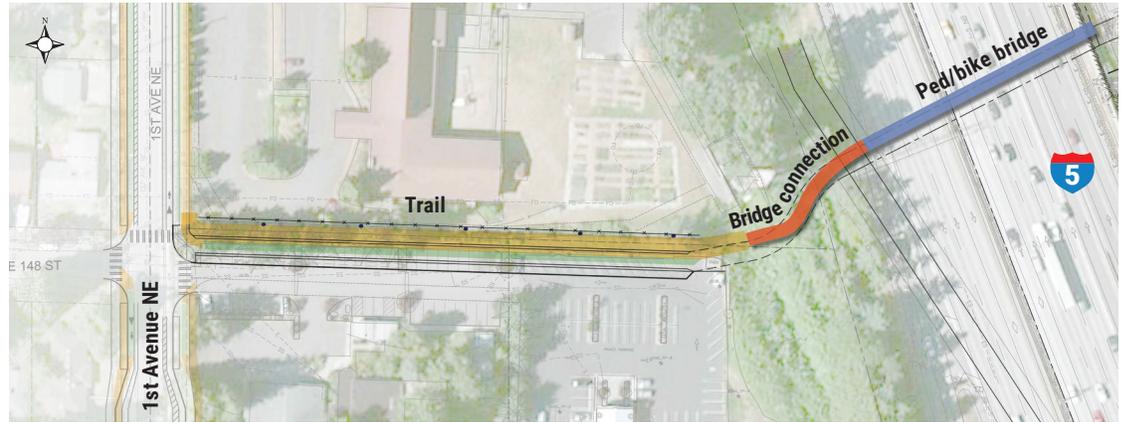
**옵션 1:
최소 건설**

이 옵션에는 1번 대로 NE와 다리를 연결하는 폭 8피트(약 2.4m)의 트레일이 포함됩니다. 이것은 교회 부지의 기존 주차 공간을 보존합니다.

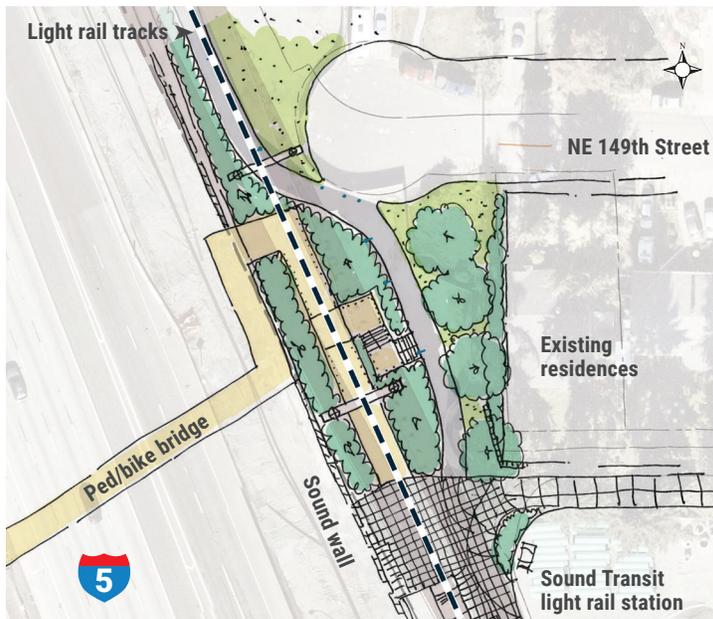


**옵션 2:
전면 건설**

폭 16피트(약 4.8m)의 공유 도로 및 완충 녹지가 개선된 1번 대로 NE를 다리와 연결합니다. 이 옵션은 시가 인접 교회들의 토지를 추가로 이용해야 함을 의미합니다.



새로운 대중 교통 이용. 동쪽의 진출입부는 경전철 트랙 밑을 지나서 새로운 역과 미래의 트레일 얼롱 더 레일 (Trail Along the Rail)로 연결됩니다. 모든 옵션에는 I-5를 따라 영구적인 방음벽이 포함됩니다.



옵션 2: 스위치백 램프

보다 완만한 경사로(경사도 약 4%)와 계단이 경전철역으로 연결되는 지그재그형 램프. 가장 낮은 지점에서 다리와 경전철 트랙 사이의 간격은 9피트(약 2.7m)를 약간 넘습니다.



옵션 3: 다이렉트 램프

이 설계는 경전철역과 미래의 트레일 얼롱 더 레일로 보다 직접적인 접근을 제공합니다. 가장 낮은 지점에서 다리와 경전철 트랙 사이의 간격은 8.5 - 9피트(약 2.7m)입니다.