



BELL STREET

概念设计反馈意摘要





执行摘要

Bell Street 项目的目标是提高从 Belltown 到滨水区的连通性，特别是沿 Bell St 街道在 1st Avenue 和 Elliott Avenue 之间这段路的连通性。在 2023 年 1 月和 2 月，滨水区和公民项目办公室 (Office of the Waterfront and Civic Projects) 举办了一场虚拟开放日活动，并在 Belltown 社区委员会上做情况介绍，以收集 Belltown 社区对 Bell St 这段路的改进重点的意见。

出席人数

- 在 2023 年 1 月 31 日至 2 月 12 日期间，有 1,097 名独立用户访问了在线开放日活动
- 511 人回复了在线开放日调查
- 51 人参加了 Belltown 社区委员会 (18 人亲自到场参加，33 人通过 Zoom 参加)

主要反馈

- 绝大多数受访者希望 Bell St 这段路优先考虑行人和骑自行车的人，而不是汽车，他们希望这些改进措施能够重点关注以下出行方式：68.9% 的人选择步行/坐轮椅，25.8% 的人选择骑自行车/踏板车，5.3% 的人选择开车。
- 人们希望创建一个安全、干净和愉快的空间，让大家在此聚集和逗留。
- 社区希望通过标志和视觉元素，为居民和游客在 Belltown 往返滨水区提供一条温馨的、畅通的通道，以吸引人们来到这个地区。



简介

Waterfront Seattle 的目标之一是为沿走廊的所有出行方式打造立更易通行、更舒适的東西向连通性，包括与 Belltown、市中心核心区和 Pioneer Square 的连通性。

一条新的街道 Elliott Way 将为 Belltown 与滨水区之间带来全新的连通性，并将在 Elliott Avenue 和 Western Avenue 与 Bell St 相连。这条新连通的街道包括受保护的自行车道、人行道和景观美化。Bell St 以南两个街段的 Lenora St 将带来另一种直接通往新 Elliott Way 的连通性，包括一个最新的人行桥和电梯，以帮助使 Belltown 往返滨水区的步行、骑自行车和/或坐轮椅出行更便捷。

Bell Street 项目的目标是提高从 Bell St 到滨水区的连通性，特别是从 1st Ave 到 Elliott Ave 的连通性。作为这个项目的一部分，Waterfront Seattle 有机会扩大公共空间，增加新的景观美化和其他便利设施，使这段 Bell St 成为一条单行道。项目的总预算（包括设计、许可和施工）是 330 万美元。

设计过程中第一阶段的外联活动包括于 2023 年 1 月 31 日至 2 月 12 日开放的在线开放日活动，以及于 2023 年 2 月 8 日在 Belltown 社区委员会举行的情况介绍会。其目的是在制定设计概念之前，听取社区的重点事项。

外联和通知工具

此次参与机会通过以下通知方式进行推广：

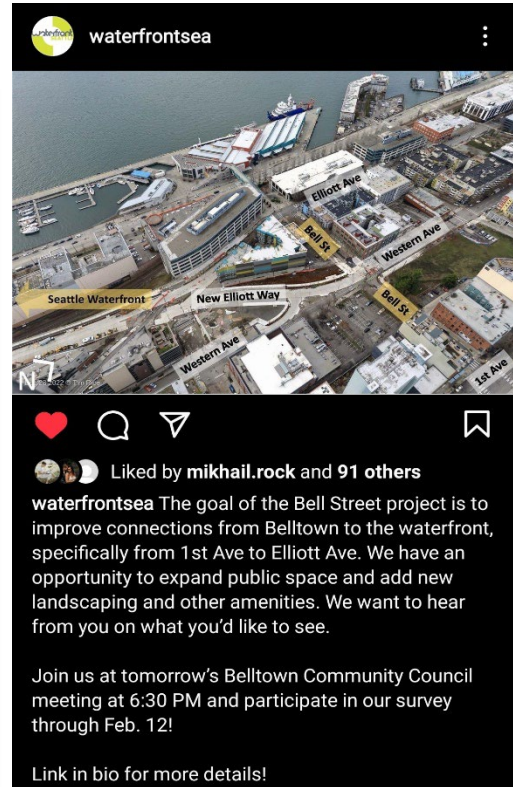
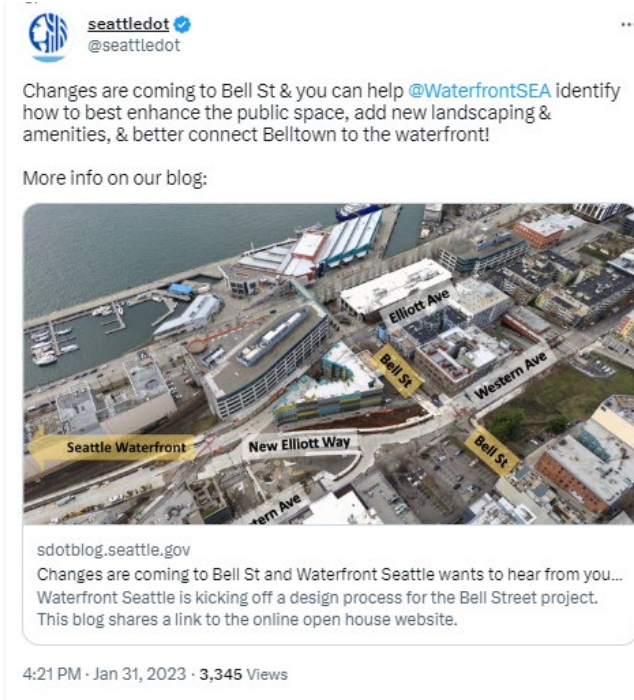
- 在 Bell St 和 First Ave 以及 Bell St 和 Elliott Ave 的交叉路口放置宣传在线开放日活动的 A 型支架。
- 向 Waterfront Seattle 计划电子邮件列表的 11,124 名订阅者发送电子邮件通讯。
- 向主要的利益相关者和项目邻居发送电子邮件，以帮助宣传此次反馈的机会。
- 在[西雅图运输部 \(SDOT\) 博客](#)上共享关于参与机会的**博客帖子**。
- 与 Belltown 社区委员会、Belltown United 和 Downtown Seattle Association (西雅图市中心协会) 共享**通讯推荐广告**。



带有二维码的 A 型支架放置在 Bell St 的主要路口，引导人们参与在线调查。



- 社交媒体推荐广告发布在 Waterfront Seattle 的社交媒体账户上，包括 Instagram、Twitter 和 Facebook。



在社交媒体平台上共享反馈的机会。



Belltown 社区委员会情况介绍会意见

51 人于 2023 年 2 月 8 日参加了 [Belltown 社区委员会情况介绍会](#)，其中有些人是亲自到场参加，有些人是通过 Zoom 参加。

以下是这次谈话的一些关键点：

- 人们希望改进骑自行车和行人基础设施，使 Belltown 直接与新 Elliott Way 和海滨长廊连通。
- 这个地区的商业地产在夏季依靠游轮交通，因此将 Belltown 打造为一个适合步行的街区可能对他们更有利。
- 居民和企业主希望改进导向标识和标志，引导游客从滨水区到 Belltown 的零售核心区。参与者还建议在空间中增加一个视觉提示，将人们吸引到街区，而且大家对过去的高架桥标志桥的位置很感兴趣。
- 沿 Bell St 有一些小巷，需要进行改进以提供便利。
- 社区成员希望项目能够利用现有的元素，如树木覆盖率、自然光和体现 Belltown 特性的历史建筑材料。
- 有一些人担心所期望的改进范围无法在为这个项目分配的预算内得到满足。
- 还有人担心创建了一个会接受不必要的活动并且难以维护的空间。
- 安全是重中之重。

在线调查结果

有 511 人在 2023 年 1 月 31 日至 2 月 12 日期间回复了在线开放日调查。以下是调查的关键要点；请查看附录中的完整调查结果。

**您目前沿 Bell St 在 Elliott Ave 和 1st Ave 之间使用哪种出行方式？
请选择所有适用项。**

在线参与者主要沿 Bell St 步行/坐轮椅出行和骑自行车/踏板车。

- 21.6% 的受访者开车
- 87.6% 的受访者步行/坐轮椅出行
- 52.8% 的受访者骑自行车/踏板车
- 6.5% 的受访者不使用 1st Avenue 和 Elliott Avenue 之间的这段 Bell St
- 1.8% 的受访者表示他们使用以上所有的交通运输方式

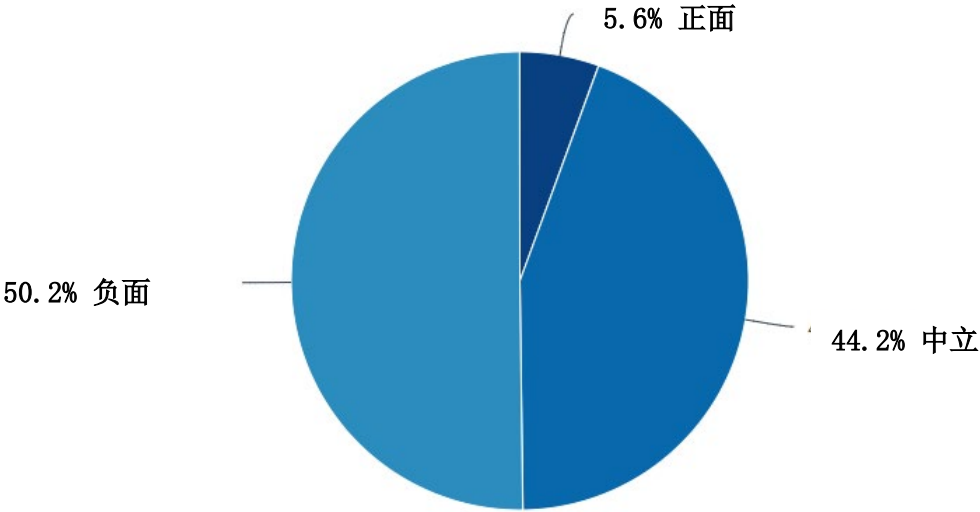


I drive	21.6%	<div style="width: 21.6%;"></div>
I walk/roll	87.4%	<div style="width: 87.4%;"></div>
I bike/scooter	52.8%	<div style="width: 52.8%;"></div>
I don't use that section of Bell St	6.5%	<div style="width: 6.5%;"></div>
All of the above	1.8%	<div style="width: 1.8%;"></div>

您目前对 Elliott Ave 和 1st Ave 之间这段 Bell Street 的印象如何?

几乎 96% 的参与者表示，他们对目前的 Bell St 持负面或中立看法。

- 50.2% 负面
- 44.2% 中立
- 5.6% 正面



参与者有机会详细说明他们选择正面、负面或中立的原因。以下是这些回复中的一些关键点。

目前的街道设计过于以汽车为中心，对骑自行车的人来说感觉不安全。

- “没有自行车设施，Bell 的人行道相对狭窄。1st Ave 上需要设有人行道路缘展宽。”
- “作为一个骑自行车的人，沿着这条街向前骑行很危险，因为有很多迎面而来的汽车在 2nd Ave 和 1st Ave 之间的这段 Bell St. 上行驶（这段路是“封闭的”）。在下坡时，坡道很陡峭，而且很颠簸，在接近 Western Ave 时感觉不安全。”
- “根本没有受保护的/隔离的自行车基础设施，路边停车，一般都是汽车优先（与零伤亡愿景不相符）”
- “我每天骑车上班，使用 Bell St 健康街道。虽然我住在 Western，但我不得不在 2nd Ave 转弯，因为 Bell St 和 Western 在过了 1st Ave 就不提供保护措施。”

行人也感到不安全，因为人行横道的能见度有限，路面凹凸不平，汽车飞驰而过。Bell St 走廊沿线的一些居民担心，新 Elliott Way 增加的汽车流量会使 Bell St 对行人和骑自行车的人不太安全。

- “这条路设有合理的人行道，虽适合步行，但如果人行道更宽，路面没有那么多凸块/中断，情况会好很多。由于双向交通且两边有停车位，行人在过马路时能见度不高，而且在车道上骑自行车也不安全。树木使本来很沉闷的地方变成了一个令人愉悦的空间。”
- “汽车下山时开得太快了。在 Bell 和 Western 的拐角处，已经发生了多起事故。作为一个行人和居民，我觉得穿过 Bell 和 Western 之间的任何一个交叉路口都不安全。汽车很少注意到该地区目前的停车标志，有几次试图过马路时差点被撞。”
- “我住在这条街上 (Western Ave)，而新 Elliott Way 将为这条密集的住宅街道带来更多的汽车流量，我们绝对需要为在这个地区步行和骑自行车的人提供便利。”

您希望在 Elliott Ave 和 1st Ave 之间的这段 Bell Street 沿线看到以下哪些改进措施？请将这些选择从 1（最不重要）到 5（最重要）排列

参与者可以对各种元素从 1 到 5 进行排列，其中 5 是最重要的，需要优先考虑。然后计算得分，1 表示后端的数字更高，从而将其按优先顺序排列。

受访者按重要性顺序选择了艺术品、文化和自然历史的表现、无障碍、绿化和安全。换句话说，艺术品被认为是最重要的，安全是最不重要的。



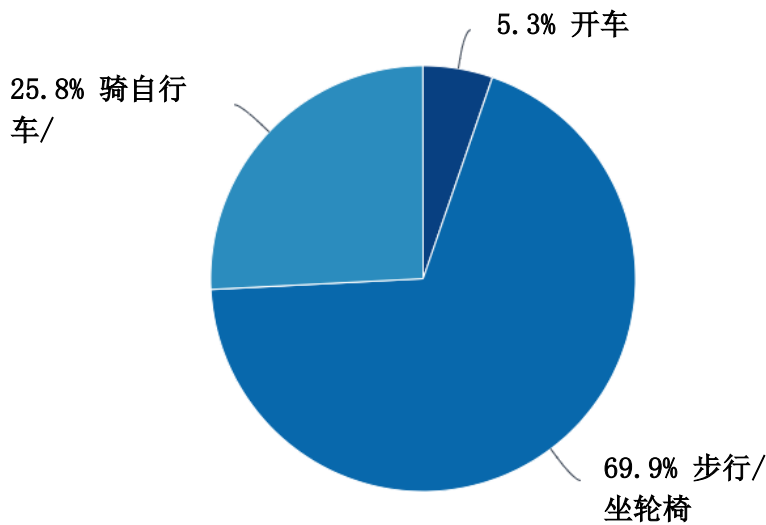
Item	Overall Rank	Rank Distribution
Artwork	1	
Representation of cultural and natural history	2	
Accessibility	3	
Greenery	4	
Safety	5	

Legend: Lowest Rank (dark blue), Low (medium blue), Mid (light blue), High (light green), Highest Rank (dark green)

随着街道的改进，您希望看到哪种出行方式得到优先考虑？

参与者希望看到以下出行方式得到优先考虑：

- 68.9% 步行/坐轮椅
- 25.8% 骑自行车/踏板车
- 5.3% 开车



您是否有任何具体的改进措施希望我们予以考虑？



受访者很高兴看到对 Bell St 这段路的改进。反馈主要集中在优先考虑行人和自行车道，创造一个令人愉悦的公共空间来让人们在此聚集并逗留，确保安全和清洁的空间，以及将这条路打造成一条供居民和游客在 Belltown 和滨水区之间通行的温馨的、易通行的、畅通的通道。

优先考虑行人和骑自行车的人，而不是汽车

大多数受访者赞成行人和自行车优先，并赞成完全禁止汽车。特别是，一条受保护的双向自行车道和更宽的人行道经常被认为是这个空间的首选用途。

一些关于行人优先的意见：

- “让 2300 Elliot Apartment 车库入口以东的所有地方仅供行人通行。市中心以汽车为中心的项目已经过时了，让我们为未来而建设。”
- “这是通往滨水区的通道。请让行人成为优先考虑的对象。”
- 一位参与者特别希望改进，以建立一条更安全的、往返于游轮乘坐地点的行人路线。
- “步行的游客才需要这条街道能够提供更多便利。这条路很陡峭，没有休息的地方，直到他们奋力前行到 1st（也许有长椅可中途休息）。”

一些关于自行车优先的意见：

- 一些受访者建议修建一条更大的上坡自行车道，为骑行较慢的人提供空间。
- “双向受保护的自行车道。请把 EB 建得特别宽，以便电动自行车在上坡时能够并排通过。”
- “如果能有一个自行车自动扶梯，可让自行车上行并通往市中心，以及一条让坐轮椅的人更加无障碍通行的路，那就太棒了。”
- 对于为骑自行车的人提供比现在的人行道更光滑的地面，人们感到有些兴奋。

大多数受访者倾向于取消路边的停车位，一些人提到附近的地面停车场为需要的人提供了停车位。有些人不同意，特别是表示他们住在附近并且需要无障碍停车位或装载区的人。

- “请取消所有停车位。由于那里没有企业，所以完全没有必要，而且只会给实际驶过的车辆造成拥堵。”
- “取消停车位，改为自行车道和更宽的人行道。这会使城市交通更高效、更安全、更安静、更清洁，而且对每个人来说都更加令人愉悦。”
- “至少留出 Bell Street 的一侧供来宾和访客停车。”
- “也希望看到除了我们大楼前的卸货区外，没有停车位。”



- “不要再取消任何停车位了。我已经厌倦了西雅图针对汽车之战。您不能指望消除街道上的所有停车位后，还能让人们兴奋地来到市中心。这是不可行的。”

创造一个温馨的、充满活力的公共空间

许多受访者希望 Bell Street 这段路成为一个安全和充满活力的公共空间，人们可以在此聚集并逗留，包括更多的绿化、座椅、照明和艺术品。一些人建议增加小公园，以便开展季节性的社区活动，还有人建议增加健身器材或其他设施供公众使用。

- “关注于有树木、灌木和绿色植物围绕的生活之美，这种绿化会吸引野生动物，包括蝴蝶和蜜蜂等昆虫。”
- “增加更多的色彩或装饰元素，使街道有生气。”
- “能否在 Bell 和 Western 的交叉路口附近的某个地方放一个长椅？我希望那里能有一个没有围栏的小型公园，您可以坐在那里欣赏风景。我花了很多时间在人行道上闲逛看风景，这是附近最不受欢迎的看山地点之一。”
- “增加阶梯式的生态湿地，用于雨水管理，并为行人提供长椅，可供爬山途中坐下来休息并观察生态湿地。”
- “若有一个社区花园，那就太令人惊喜了！”

人们对保持该地区的清洁和安全有一些担忧，特别是如果设计中包括了座椅。

- 人们希望能定期维护，包括捡拾垃圾和清除涂鸦。
- “Bell 到 East 的低矮种植区效果不佳。”一些受访者表示，低矮种植会导致乱扔垃圾，而且维护不够频繁。
- 有人担心座椅和非活动的公共空间会招致破坏行为和其他不受欢迎的活动进入空间。

确保安全和无障碍的体验

如果保留车辆通道，一些受访者希望确保行人和骑自行车的人与车辆分开，并实施减缓机动车车速措施。有人担心，由于山坡的坡度太大，车辆会开得太快。他们提出了一些建议，包括用红灯传感器检测穿过路口的骑行者、闪烁的人行横道灯、减速带和尽量缩小 Bell St 入口处的转弯半径。

- “请考虑在小巷的前面设置减速带。汽车有时会迅速冲到行人区和自行车区。”

有几个问题是关于为什么 First Avenue 和 Elliott Avenue 之间这段 Bell St 的单向方向是对着的。有人担心，这将导致 Western Avenue 出现混乱和危险的互动。



许多受访者希望看到这个地区更便于行人通行，例如实施措施以减缓陡峭的坡度，并增加照明。

- “我也希望看到对人行道的具体处理，在 Western 和 1st Ave 之间有些陡峭的路段铺设不太光滑的路面，以便带来更安全和更愉快的步行体验。”
- “考虑增加台阶和扶手（类似于 Vine St）。也许每一段阶梯都是之字形的？另外，请优先考虑恢复 Lenora St 的电梯。总的来说，1st Ave 和滨水区、Sculpture Park 等之间的陡坡是一个无障碍问题。”
- “考虑为人行道提供额外的道路宽度，使人行道可以蜿蜒曲折，增加行进的长度，使其不那么陡峭。”
- “有幼儿且推婴儿车的家庭需要更多的空间和更平坦的地形。”

Belltown 与滨水区的连通

几位受访者表示，这段 Bell St 是将 Belltown 与滨水区连通的路段，因此应该吸引人们进入，让所有人都能无障碍通行，并支持寻路。

- “包括标志、导向标识、视觉提示等，通过使用增强的行人连通过路线，清楚地指明连通过路线、机会，特别是对那些可能不熟悉本市街区的游客。”