

KING COUNTY METRO 36 号路线改善研究

社区参与情况总结

Updated: Nov. 8, 2023

简介

King County Metro (Metro) 与 Seattle Department of Transportation (SDOT) 合作，确定了 Route 36 沿线的改进措施，这些措施将缩短公车的行驶时间并提高可靠性。Metro 与 Route 36 沿线的主要社区进行了接触，分享了早期设计的考虑因素。社区意见有助于我们更了解在 Beacon Hill 和其他邻近社区生活、工作和旅行的人们需求。Metro 致力于让社区参与到项目中来，以确保运用社区的需求和视角来帮助未来的设计决策。

参与方式概述

项目团队致力于将社区成员纳入研究过程，强调要接触到受潜在变化直接影响的群体以及历来在规划过程中代表性不足的群体。本摘要中概述的参与活动和意见征集将为研究团队改善 Route 36 公交车路线的设计决策提供指导，从而满足 Beacon Hill 社区及其他地区的需求。

在参与的第一阶段，Metro 通过情况介绍会和 Metro Matters 博客上发布信息的方式，与社区代表和社区组织分享了初步设计。以下团体参加了早期的讨论：Beacon Hill Council Seattle、Beacon Hill Safe Streets 和 El Centro de la Raza。

在下一个设计时间 (30%)，未来的参与工作将扩展到本摘要中已明确的组织和更广泛的社区。

关键主题

在这一外联阶段（规划和 10% 设计）征集意见的关键主题包括：

- 考虑不同社区人口的需求至关重要。这包括残疾人、依赖公交车的人群和非英语群体，尤其是在公交车站点合并方面。
- 停车位削减是该社区一个发展变化中的问题。虽然有一些人支持削减停车位，但社区中的大部分人希望清楚地了解附近停车位的使用情况可能会发生怎样的变化，以及相关的权衡。
- **Business Access and Transit (BAT) 车道**方便社区内的驾驶人和骑车人使用，一般都会受到鼓励。
- 必须继续与 SDOT 就 Beacon Ave S 和 15 Ave S 安全项目进行协调

- 该社区有许多依赖公交车的人口。
- 安全性和可及性是公交车乘客最关心的问题，这也是公交车可靠性如此重要的原因。

社区回馈

2023 年 7 月至 9 月期间，Metro 与研究区域内的三个主要社区团体举行了情况介绍会：Beacon Hill Council、Beacon Hill Safe Streets 和 El Centro de la Raza。每个社区团体都有机会进一步了解提议的设计，提出问题并发表意见。这些对话有助于团队深入了解他们的体验。

在这些对话中分享的意见包括以下内容：

- 社区对 Route 36 公交车路线的体验及使用情况如何，
- 现有条件和挑战，以及
- 潜在解决方案的想法和考虑

每次活动的主要回馈总结如下。

Beacon Hill Council Seattle

- 参与者依赖 Seattle VA Medical Center 附近的公交车站，这对社区非常重要。
- 在 Seattle VA Medical Center 附近旅行和使用 Route 36 的身体残疾人士通常较多。
- 停车位削减在社区中是一个非常有争议的话题。

Beacon Hill Safe Streets

- 限制公交车专用时间的 BAT 车道并不能为社区带来明显的好处。
- 在早晚尖峰时段优先限制公交车专用，并不总是能满足那些全天乘坐公交车出行和/或有其他工作安排的乘客的需求。
- 在车道内设置公交车站有助于提高人行道的安全性。
- Beacon Ave S 上位于 S Lander St 和 S McClellan St 之间的街道中央分隔带是一个非正式的街区中段过街点，供社区居民横穿马路。
- 公交车过度拥挤会延误发车时间，原因如下：
 - 乘客需要上下车以便其他人下车，以及

- 需要更多时间在拥挤的公交车上移动。
- 该团体并不担心停车位削减的问题。汽车通常只能容纳一到两名乘客，而公交车可以运送更多的乘客。
- 建议探讨如何让公交车的上下车更加方便和有效率。
- 建议在 Beacon Ave S 从 14th 到 15th Ave S 之间优先设定交通信号灯。
- 建议在 Beacon Ave S 和 S Orcas St 设置 BAT 车道，而不是在交叉口设置交通信号灯（目前为全向停车控制）。
- 赞赏与 Beacon Ave S 和 15 Ave S 安全项目的持续协调。

El Centro de la Raza

- 游客要么每天定期乘坐 Route 36，要么开车前往目的地。
- Route 36 为社区提供了许多便利的公交车站。
- 出于候车时的安全考虑，有些游客会开车而不是搭乘公交车。
- BAT 车道便于驾驶人导航。
- 停车位削减在社区内引起了不同程度的担忧。有些社区成员依赖公交车，对停车问题不太关心；有些人则只开车，对削减停车位表示担忧。
- 建议在 Hilltop Red Apple Market 前增设交通信号灯和 BAT 车道，因为交通拥堵会造成出行困难和混乱。

常见问题

以下是与会者提出的常见问题以及 Metro 团队的答案。

- 车道内设置公交车站是否比让公交车停靠在公交车区内更好？
 - 车道内设置公交车站比传统的公交车区更快。在车道内设置公交车站，可以省去像传统公交车区一样把车停在路边再并入车流的时间。车道内的公交车站还能减少公交车与车辆之间的冲突点，因为公交车不必再回到车流中。
- 这些变化会发生在 Seattle 市中心还是 Beacon Hill？
 - 我们正在考虑改善 Beacon Hill 社区的交通，那里的交通延误一直是个问题。

- BAT 车道对路边停车有何影响？
 - 设置 BAT 车道需要以某种形式削减路边停车位。在继续设计过程中，我们正在量化可能改变的停车位数量，我们将在了解更多情况后通报我们的结果。
- 关闭公交车站背后的逻辑是什么？
 - 我们通常会根据以下两个标准关闭公交车站：靠近不符合我们服务准则的其他公交车区；或只有一个方向的公交车区，而没有相反方向的公交车区。
- Metro 规定的公交车站之间的最长街区数是多少？
 - 对于大多数 Metro 服务而言，平均每四分之一英里或大约每五个街区就有一个车站。
- 考虑到 Beacon Ave S 和 15 Ave S 安全项目，Metro 和 SDOT 是否计划进行更直接的合作？
 - Metro 和 SDOT 正在密切合作，对 Beacon Hill 社区进行交通改造。随着工作的进展，我们将继续与 SDOT 协调，确保两个项目相互配合。
- 大 Beacon Hill 社区何时能了解这项工作的更多细节？
 - 在不久的将来，我们将为下一阶段的项目进行更广泛的社区外联活动。
- Metro 增加客流量的目标是否有具体指针？
 - 虽然没有具体指标，但 Metro 正根据乘客资料趋势和不断增长的人口，竭尽全力增加客流量。
- Metro 的准点率目标从何而来？
 - 准点率目标由《Metro 服务指南 (Metro Service Guidelines)》决定。我们目前的目标是让公交车到站时间落在提前两分钟和延后五分钟之间。考虑到可能影响可靠性的外部因素，公交车应至少有 84% 的时间准时到达。
- 本简报中概述的改进类型（BAT 车道、转弯限制/豁免、车道内公交车站、交通信号灯或交叉口改造以及插队）是否构成了考虑中的所有变更？
 - 上述五种是本项目最常见的设计方案，考虑中的其他设计方案对社区的影响极小。
- 你方目前从公众那里获知了哪些关于 Route 36 和本项目的信息？

- 我们正处于该项目的初期阶段。在最初的参与阶段，**Metro** 通过虚拟情况介绍会与研究区域内主要社区组织的代表分享了初步设计概念。我们获知的情况证实，**Route 36** 是一条乘客较多的公交车线路，在行车时间和可靠性方面长期存在问题。我们希望通过这项工作采取措施，积极主动地改善这条线路，并将随着改善工作的进展，与更广泛的社区接触。
- 各个改进方案是否同样有助于路线达成准点率目标？
 - 我们正在进行测试，评估这些改进对可靠性和准点率目标的影响。我们将在二级筛检中进一步考察其有效性。我们期待与社会各界分享成果，并听取进一步意见。

后续步骤

Metro 和设计工程团队将继续分析设计概念，以确定可能的改进措施。该团队修改了 **Beacon Ave S** 和 **S Orcas St** 的提议概念，以保留现有的全向停车控制，并双向增加 **BAT** 车道，而不是按照 **Beacon Hill Safe Streets** 的建议将交叉口设置为交通信号灯路口。

在接下来的几个月中，**Metro** 将最终确定项目改进清单，为 10% 的设计准备概念，制定初步成本估算，并发布最终报告，为下一阶段的设计和社区回馈提出建议。