

Script for MLK Way PBL Presentation

Guion para la presentación sobre el PBL de MLK Way

1. MLK Way Protected Bike Lane Early Design Drop-in Session **Carril ciclista protegido (PBL) de MLK Way Sesión abierta sobre el** **diseño inicial**

Le damos la bienvenida al segmento pregrabado de la sesión abierta de hoy.

Puede descargar el guion de la presentación en otros idiomas en el sitio web del proyecto para que le sea más fácil seguir la presentación.

Si escucha esta grabación en otro momento, puede enviar cualquier pregunta o comentario por correo electrónico a MLKWay@seattle.gov.

2. Our vision, mission and core values **Nuestra visión, misión y valores fundamentales**

En el SDOT, queremos llevar a cabo proyectos que contribuyan a que la comunidad sea próspera y equitativa y cuente con el impulso de un sistema de transporte confiable.

Queremos que el sistema de transporte brinde a las personas acceso seguro y asequible a lugares y oportunidades, y nos guiamos con nuestros valores de equidad, seguridad, movilidad, sostenibilidad, habitabilidad y excelencia.

3. Presentation Overview **Descripción general de la presentación**

Empezaremos con la información básica del proyecto, incluido lo que escuchamos durante el proceso de difusión al público en primavera.

Después, abordaremos el diseño actual en cuatro puntos cruciales del corredor. Y, por último, hablaremos de los próximos pasos antes de iniciar la sección de preguntas.

4. Project Background **Antecedentes del proyecto**

El propósito del proyecto es mejorar la seguridad de los peatones, ciclistas y conductores, así como crear mejores conexiones con el sistema de transporte público y con los destinos entre la estación Mt. Baker y la futura estación Judkins Park. Vamos a centrarnos en la sección de MLK Jr. Way S entre Rainier Ave S y S Judkins St, con la meta de concluir las mejoras para 2023.

5. Project needs

Necesidades del proyecto

Este proyecto arrancó a principios de este año, después del proceso de difusión del plan maestro de implementación para ciclistas en 2019. Tenemos claro que se necesitan más conexiones en el sureste de Seattle, especialmente hacia el norte y hacia el sur.

Una vez que el proyecto haya concluido, los ciclistas podrán desplazarse con seguridad y comodidad entre Mt. Baker y el centro de Seattle, así como en los vecindarios del área, por medio de una ruta con carriles ciclistas protegidos, la vía ciclista de la autopista I-90 y las vías verdes de los vecindarios.

Si ha pasado por 23rd Ave o la autopista I-90, es probable que haya visto la construcción de la nueva estación de tren ligero Judkins Park de Sound Transit, que va muy avanzada y se prevé que abra en 2023.

El SDOT está trabajando en varios proyectos que mejorarán el acceso a esta estación para los peatones y ciclistas, de modo que más pasajeros puedan trasladarse a sus empleos y otros destinos en un medio de transporte de alta calidad y confiable. Seattle también está trabajando con el propósito de mejorar la seguridad vial con una meta Visión cero para terminar con las muertes y lesiones graves por accidentes de tránsito.

En varios puntos, MLK se asemeja más a una autopista que a una calle de ciudad, con vehículos a exceso de velocidad, colisiones por salirse del camino, choques en vueltas a la izquierda, atropellos y demás accidentes que pueden abordarse con un mejor diseño.

Queremos que este proyecto mejore la seguridad del transporte para todos los usuarios.

6. Project analysis so far

Análisis del proyecto hasta ahora

Hasta ahora, el proyecto ha analizado distintas opciones.

Esto ayudó a determinar el diseño que se desarrollaría con base en la capacidad de brindar seguridad y conectividad sin salirse del presupuesto y evitando afectaciones viales y de otro tipo. También hemos trabajado con otros proyectos del SDOT en el área, como las mejoras en la ruta de autobuses 7 de Metro y la iniciativa Mt. Baker Accesible. Y la pandemia está afectando a todos, incluso la forma en la que la comunidad participa en el proyecto.

Cedo la palabra a Lisa para que explique lo que hemos aprendido hasta ahora gracias a la participación del público en el proceso de difusión.

7. Project outreach

Difusión del proyecto

Gracias, Jonathan.

Desde las etapas iniciales del diseño, hemos interactuado con el público de forma remota, a través de correspondencia, correos electrónicos, entrevistas telefónicas con comercios y organizaciones, y publicaciones en redes sociales. También realizamos una encuesta en línea durante varias semanas de

abril y mayo, la cual recibió 439 respuestas de toda la ciudad, con una gran participación de la zona con código postal 98144 en el área del proyecto y sus vecinos inmediatos.

8. What we heard – Top 3 Reasons People Travel Along MLK

Lo que escuchamos - Las 3 razones principales por las que la gente utiliza MLK

Nos enteramos de que la recreación y los trámites son las razones principales para utilizar la calle, quizás en parte debido a los varios parques, el centro de tenis y la parcela agrícola, así como el centro comercial y los negocios pequeños que se encuentran en el área.

Los traslados de rutina también son una razón común para transitar por esta calle, con destinos que incluyen empleos tanto en el centro como en zonas residenciales.

Asimismo, muchas personas señalaron que utilizan MLK para ir a visitar a familiares y amigos, o asistir a eventos y actividades religiosas.

9. What we heard—Top Modes of Travel

Lo que escuchamos - Las modalidades de transporte más comunes

La mayoría de los encuestados conduce por la calle, pero muchas personas indicaron que también usan bicicleta. Además, esta parte de MLK alberga la ruta 4 y la ruta 8 de Metro que emplean los usuarios del transporte público. Las aceras a lo largo de todo MLK, a excepción de una cuadra, brindan acceso a los peatones.

10. What we heard – Top issues experienced when traveling along MLK

Lo que escuchamos - Problemas más frecuentes al desplazarse por MLK

Los dos problemas más importantes que se notificaron con respecto a la funcionalidad actual de la calle son las condiciones inadecuadas para peatones y ciclistas, así como el exceso de velocidad.

No hay infraestructura ciclista en esta área de MLK y, en muchos puntos, la acera está justo al lado de los vehículos en circulación. Esta área es de alta velocidad, aunque es posible que esto haya disminuido con el reciente cambio en el límite de velocidad en primavera. Muchos de los accidentes por perder el control y salirse del camino y las colisiones de un solo vehículo pueden ser consecuencia del exceso de velocidad.

También hubo notificaciones de percances con vehículos al dar vuelta en las intersecciones y en las entradas para automóviles, así como de puntos donde es necesario reparar el pavimento de la calle o acera.

11. What we heard – Improvements along MLK that respondents would most like to see

Lo que escuchamos - Mejoras en MLK que los encuestados quieren ver

Los elementos más populares del proyecto fueron los nuevos carriles ciclistas protegidos, las reparaciones del pavimento y acera, y los nuevos cruces peatonales. Estos resultados nos ayudarán a guiar el proyecto conforme desarrollamos el diseño.

12. What we heard – Respondents favored Alternative 3

Lo que escuchamos - Los encuestados prefirieron la alternativa 3

También preguntamos cómo debería ser el carril ciclista protegido. Los carriles ciclistas de un sentido protegidos fueron la preferencia de 2/3 de los encuestados, en comparación con cerca de 1/3 que apoya el formato de un carril ciclista de dos sentidos, ya sea del lado este u oeste de la calle. Nuestro análisis también favoreció esta opción de un carril de un sentido protegido con base en el rendimiento esperado en cuestión de seguridad, viabilidad y conectividad. Hemos trabajado desde la finalización de la encuesta para desarrollar este concepto de carril ciclista de un sentido protegido, y ahora Jonathan compartirá en qué consiste a la fecha.

13. Current Design – MLK Way and S Massachusetts St

Diseño actual - MLK Way y S Massachusetts St

Ahora vamos a mostrar cómo se verá este diseño en cuatro puntos a lo largo del corredor. Podemos volver a mostrar las imágenes en la pantalla durante la sesión de preguntas y respuestas si hay preguntas específicas al respecto.

El primer punto se ubica en MLK y S Massachusetts St, y es la ubicación 1 en el mapa cerca del parque Sam Smith y la cubierta de la autopista I-90. Ahí, la calle tiene un aire residencial y lleva directamente a los hogares, y ya se ha beneficiado con algunas mejoras en materia de seguridad. Actualmente, la calle cuenta con un carril en cada sentido, un carril central para dar vuelta que se convierte en un carril de vuelta a la izquierda en S Massachusetts Street y estacionamiento disponible a ambos lados. Hay aceras, pero no carriles ciclistas.

El diseño actual incorpora carriles ciclistas protegidos a cada lado de la calle, separados con postes flexibles del tránsito y de los lugares de estacionamiento.

Se conservarían los carriles de circulación en cada dirección y el carril de vuelta a la izquierda, así como un carril de estacionamiento en el lado oeste de la calle. Se eliminaría un carril de estacionamiento y se reduciría un poco la amplitud de los carriles con el fin de crear espacio para el carril ciclista. Se usan marcas verdes en el pavimento en las paradas de autobús, en las entradas para automóviles y en las intersecciones para ayudar a visualizar el espacio de los ciclistas, y se implementarán zonas de espera delimitadas para ayudar a los ciclistas a dar vuelta a la izquierda sin tener que incorporarse a los carriles de tránsito general. Estos detalles de diseño se incluyen no solamente en esta ubicación, sino en toda la extensión del proyecto.

También se muestran las paradas de autobuses compartidas, que están presentes a lo largo de toda el área y donde los autobuses ocupan el carril ciclista para recoger y dejar a los pasajeros, de manera similar a los carriles ciclistas protegidos de S Alaska St y S Myrtle St en Beacon Hill.

14. Current Design – MLK Way and S Plum St

Diseño actual - MLK Way y S Plum St

El siguiente punto es cerca de Plum St y Hill St, del lado contrario del Amy Yee Tennis Center, la ubicación 2 en el mapa.

La calle aquí tiene cuatro carriles de circulación y un carril central para dar vuelta. Hay aceras, pero no hay infraestructura ni para estacionamiento ni para ciclistas.

La propuesta de diseño en este punto reemplaza dos de los carriles de circulación con carriles ciclistas protegidos, separados de nuevo con postes flexibles del tránsito. Esto es lo que denominamos reducción vial o redistribución del tránsito, que no solamente introduce espacio exclusivo para ciclistas, sino que también facilita conducir a una velocidad de 25 millas por hora, en comparación con el diseño actual de la calle de cuatro carriles.

Estamos considerando agregar una nueva área de estacionamiento al norte de S Plum St, del lado oeste de la calle, para quienes visiten el vecindario, y con lo cual se reemplazarán algunos espacios que se eliminaron cerca de la ubicación previa. Esto también incluye un nuevo cruce peatonal en S Plum St, que se conectará con una nueva acera que se construirá aproximadamente cuando abra la estación Judkins Park. Dicho cruce peatonal incluiría una luz intermitente que señalará a los conductores y ciclistas cuando alguien quiera cruzar la calle. También solucionará una de las mayores carencias en los cruces del área del proyecto. Asimismo, incorporará rampas nuevas para las personas que se desplacen en silla de ruedas o que lleven una carriola.

15. Current Design—MLK Way and S Bayview St

Diseño actual - MLK Way y S Bayview St

Después tenemos la ubicación 3, al centro de los dos segmentos de S Bayview Street. Eso es cerca de Lowe's y de las instalaciones de Pepsi.

Esta parte del corredor sigue teniendo cuatro carriles de circulación y un carril central para dar vuelta. Hay aceras, a excepción del lado este de la calle entre S Bayview y McClellan, y no hay infraestructura

ciclista. El diseño es similar a la ubicación anterior, pero el carril ciclista en dirección norte se diseñará como vía de usos múltiples tanto para peatones como para ciclistas.

Escuchamos el deseo de separar a los peatones y ciclistas, así que el espacio de la vía sería exclusivo para los ciclistas que vayan rumbo al norte y los peatones que transiten en ambas direcciones. Esto soluciona la última carencia, la falta de aceras en el corredor, lo cual mejora el acceso y ya no es tan necesario cruzar la calle para caminar en la acera. También agrega un nuevo cruce peatonal en el lado sur de la intersección de Bayview con MLK, donde actualmente no existe ningún cruce debido a que no hay acera, y remodela las rampas de la acera en esta intersección para facilitar la movilidad de las personas en sillas de ruedas o con carriolas.

Si bien esperamos que el diseño ayude a que sea más normal conducir por debajo del nuevo límite de 25 mph, históricamente, los vehículos a exceso de velocidad y las colisiones han sido más frecuentes en esta parte de MLK. Por ello, tenemos previsto añadir una barrera de concreto que separe el tránsito vehicular y el carril ciclista en puntos esenciales.

16. Current Design—MLK Way and S McClellan St

Diseño actual - MLK Way y S McClellan St

El último punto está más cerca de la estación Mt. Baker sobre McClellan St, y está marcado en el mapa como ubicación 4. Se encuentra del lado opuesto a la gasolinera y a los complejos de viviendas asequibles previstos de Mt. Baker.

Actualmente, la calle tiene cuatro carriles de circulación y un carril central para dar vuelta que se convierte en carril para vuelta a la izquierda en McClellan. Los autobuses de Metro también utilizan este punto para acceder a la ubicación actual del centro de tránsito de Mt. Baker. El diseño reemplaza un carril en cada sentido con el carril ciclista protegido, que en general está separado del tránsito vehicular con una barrera de concreto al norte de McClellan y con postes flexibles al sur de McClellan. Se incluyen aberturas en el carril ciclista con el fin de conservar el acceso a los comercios y al centro de tránsito, a pesar de que las viviendas asequibles que actualmente se encuentran en la etapa de planeación cambiarán pronto la apariencia del extremo este de la calle. Esta parte del proyecto también incluirá algunas mejoras de transporte de la iniciativa Mt. Baker Accesible.

17. Accessible Mt Baker Walking/Biking Improvements

Mejoras de Mt. Baker Accesible para peatones/ciclistas

Es posible que conozca la iniciativa Mt. Baker Accesible, que está ayudando a orientar las mejoras de transporte en esta parte del vecindario.

Varios de esos proyectos están en revisión para evaluar si se construirán como parte del proyecto de MLK junto con los nuevos carriles ciclistas. Al construir varios de ellos al mismo

tiempo, las mejoras tardan menos tiempo en completarse, se reduce el impacto por la construcción de varios proyectos y ayuda a disminuir los costos.

Los proyectos en consideración son aumentar el espacio para los peatones que esperan para cruzar la calle en Rainier y MLK, ampliar y reparar la acera y el cruce peatonal en Rainier, agregar un nuevo cruce peatonal por debajo del puente actual y mejorar los cruces peatonales de S McClellan Street.

18. Next Steps

Próximos pasos

En unos momentos, empezaremos la sesión de preguntas y respuestas para quienes vean esta presentación en vivo, y durará media hora o hasta que hayamos respondido todas las preguntas que recibamos. Después de eso, compartiremos una breve encuesta en línea sobre algunos temas de los que nos gustaría recibir retroalimentación o ideas. La encuesta estará abierta por una semana.

Para mantenerse al tanto, visite el sitio web del proyecto o suscríbase a las actualizaciones por correo electrónico.

Analizaremos lo que aprendimos hoy y los resultados de la encuesta para seguir desarrollando nuestro diseño, y presentaremos de nuevo los avances en otoño. Conforme avancemos con el desarrollo del diseño, podremos proporcionar información más específica, como dónde tendrán lugar las reparaciones del pavimento y cómo funcionará la intersección de Rainier con MLK una vez que esté listo el nuevo cruce peatonal.

19. Questions

Preguntas

En breve, encenderemos nuestras pantallas para responder las preguntas que el público haya enviado mediante la función de preguntas y respuestas. Puede seguir enviando sus preguntas y haremos lo posible por responder todas. Recopilaremos todas las preguntas y las publicaremos en el sitio web junto con las respuestas. También puede enviar sus preguntas en cualquier momento a la bandeja de correo electrónico del proyecto en MLKWay@Seattle.gov