

Script for MLK Way PBL Presentation

MLK Way PBL 演示文稿讲稿

1. MLK Way Protected Bike Lane Early Design Drop-in Session

MLK Way 有保护设施的自行车道早期设计咨询来访会

欢迎您收看今晚线上咨询来访会提前录制的部分。演示文稿的讲稿已被翻译成其他语言，并可从项目网站下载，以便于您理解。如果您是在未来的某个时间收听这段录音，您可以将任何问题或意见电邮至 MLKWay@seattle.gov。

2. Our vision, mission and core values

我们的愿景、使命和核心价值观

SDOT 希望其项目能够提供可靠的交通运输服务，并以此促进社会的繁荣与公平。我们遵循公平、安全、移动性、可持续性、宜居性和追求卓越的价值观念，并希望我们的交通运输系统以安全、实惠的方式将民众与各个地方和各种机会连接起来。

3. Presentation Overview

演示文稿概述

我们首先讲一下项目的基本情况，包括我们今年春天在公众外联工作中听到的意见。接下来我们会谈到项目沿线四个重要地点的当前设计方案随后我们将谈到后续步骤，最后是问答部分

4. Project Background

项目背景

本项目的目的是改善步行、骑行和驾车人士的出行安全，并在 Mt. Baker 车站和未来的 Judkins Park 车站之间建立更好的公交和目的地连接。

我们的侧重点是位于 Rainier Ave S 和 S Judkins St 之间的 MLK Jr. Way S 路段，并致力于在 2023 年完成改进措施。

5. Project needs

对于本项目的需求

本项目继 2019 年全市范围内的 Bicycle Master Plan Implementation Plan（自行车总体规划实施计划）外联工作之后于今年早些时间开始。我们听到了促进东南西雅图连通性的强烈呼声，特别是北向和南向的连接。这一社区流程有助于将这段 MLK 和 Beacon Ave 确定为全市范围内的首要任务。项目完成以后，I-90 自行车通道（有保护设施的自行车路线）和社区绿道将在 Mt. Baker 和西雅图市中心之间，以及其间的社区提供安全舒适的自行车连接。

如果您经过 23rd Ave 或 I-90, 您可能已经看到 Sound Transit (海湾公共交通局) 新建 Judkins Park 轻轨车站的工程正在顺利进行, 该车站预计将于 2023 年开通。SDOT 正在开展的几个项目旨在改善该车站对行人和自行车的可达性, 帮助更多乘客搭乘优质可靠的交通工具前往工作岗位和其他目的地。西雅图改进交通安全的另一个举措是结束交通死亡和重伤的 Vision Zero (零伤亡) 愿景。在很多地段, MLK 更像是一条高速公路, 而不是城市街道。我们可以通过改进道路设计来解决高发性超速、偏离车道撞车事故、左转、行人和其他撞车事故。我们希望这个项目能够改善所有使用者的交通安全。

6. Project analysis so far

截止至目前的项目分析

至今为止, 项目对不同方案进行了分析。此类分析根据安全性和连通性、保持预算开支, 以及避免交通和其他方面影响的能力来确定应该进一步开发的设计方案。我们也在与本地区其他 SDOT 的项目进行合作, 例如 Metro Route 7 公交车改进项目, 以及 Accessible Mt. Baker 计划。疫情大流行对所有人都造成了影响, 包括项目与社区合作的方式。

下面由 Lisa 来谈一谈我们至今为止通过公众外联了解的情况。

7. Project outreach

项目外联

谢谢你, Jonathan。

在早期设计工作中, 我们一直通过信件、电子邮件、与商家和机构的电话访谈, 以及社交媒体帖文与您保持远程合作。我们还在 4 月和 5 月开展了一个几周的线上调查。全市收到的 439 份回复中, 有很多来自于项目所在地 (邮政编码 98144) 和邻近地区。

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

我们听到的反馈意见 – 民众使用 MLK 的 3 大主要原因

我们了解到, 娱乐和办事是人们使用这条街的最主要原因, 这可能是由于沿途的多个公园、网球中心和 p-patch 社区蔬果园。此外还有位于该地区的购物中心和小型商家。通勤也是使用这条街的一个常见原因, 包括前往位于市中心和本地区的工作岗位。还有很多人说探亲访友、参加活动或前往宗教场所也是他们使用 MLK 的原因。

9. What we heard—Top Modes of Travel

我们听到的反馈意见 – 主要出行方式

调查受访者使用这条街的最常见方式是开车, 但也有很多人说他们在这条街上骑自行车。这段 MLK 还是 Metro Route 4 和 Route 8 的途经之处, 因此也吸引公交乘客。除一条街区以外, MLK 沿途都设有供行人使用的人行道。

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

我们听到的反馈意见 – MLK 沿途的主要出行问题

根据民众反映，目前这条街最主要的两个问题是步行和骑行条件不佳，以及超速现象。这一地段的 MLK 没有任何自行车设施，很多地方的人行道紧挨着行驶中的车流。这里的车速很快，但最近的限速变化自春季以来可能已经降低了车速。很多偏离车道的撞车事故和单一车辆撞车事件都可能与车速有关。我们还听说有车辆在路口和私家车道转弯时几乎发生事故，以及有些地方的街道或人行道路面需要维修。

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

我们听到的反馈意见 – 受访者最希望在 MLK 沿途看到的改进措施

项目中最受欢迎的部分是新建有保护设施的自行车道、修复路面和人行道，以及增设人行横道。这些发现将在设计开发工作中起到指导项目的作用。

12. What we heard – Respondents favored Alternative 3

我们听到的反馈意见 – 受访者最偏好第 3 种备选方案

我们还询问民众，如果修建有保护设施的自行车道的话，则应该采取什么方式。三分之二的调查受访者首选有保护设施的单向自行车道，而三分之一的受访者首选在街道的东侧或西侧修建一条有保护设施的双向自行车道。因其在安全、可行性和连通性方面的预期效果，我们的分析结果也更支持有保护设施的单向自行车道。自调查结束以来，我们一直在继续开发这种有保护设施的单向自行车道概念，现在 Jonathan 将为您介绍至今为止的设计方案。

13. Current Design – MLK Way and S Massachusetts St

目前的设计方案 – MLK Way 和 S Massachusetts St

现在我们将为您展示这个设计方案在道路沿线四个不同地点的示意图。如果您在报告后的问答部分提出具体问题，我们可以在屏幕上再次展示这些示意图。

第一个地点是 MLK 和 S Massachusetts St 的交汇处，地图上位于 Sam Smith Park 和 I-90 附近。这段街道颇有邻里特色，直接连接路边的住宅，也已经看到了一些安全方面的改进。

目前这条街的每个方向各有一条机动车道，另有一条中间左转车道，后者在 S Massachusetts Street 成为左转车道。街道两侧都设有停车位。有人行道，但没有自行车道。目前的设计方案将在街道两侧增设保护设施的自行车道，并通过弹性交通分隔柱将自行车道与机动车道以及停车道隔开。两个方向的机动车道、中间左转车道以及街道西侧的停车道都将保留。一条停车道将被取消，其他车道将略微变窄，以便为自行车道创造空间。公交车站、私家车道和路口处将使用绿

色道路标线来突出强调骑行人士的所在，路口处的自行车专用转弯区（turn boxes）让骑行人士无需并入普通车流即可左转。这些设计细节不仅在这里，也在整个项目地区得到普遍的应用。除此之外，展示在这里但遍及整个地区的还有共享公交车站（shared bus stops），即公交车并入自行车道以供乘客上下车，类似于目前 Beacon Hill 地区 S Alaska St 和 S Myrtle St 上有保护设施的自行车道。

14. Current Design – MLK Way and S Plum St

目前的设计方案 – MLK Way 和 S Plum St

下一个地点在 Plum St 和 Hill St 附近，Amy Yee 网球中心对面，地图上的地点 2。目前这一路段有四条机动车道和一条中间左转车道。有人行道，但没有停车或自行车设施。有人行道，但没有停车或自行车设施。

在这里，设计提案将用有保护设施的自行车道取代两条机动车道，同样使用弹性交通分隔柱将其与车流隔开。这实际上是一种我们称之为“道路瘦身”或车道重新规划的措施。与目前的四车道设计相比，它不仅提供了专用自行车空间，更便于车辆保持 25 英里的时速。我们正在考虑在 S Plum St 以北的街道西侧增设停车位，以便人们前往附近的目的地，并恢复一些之前在上一个地点附近被取消的停车位。这个方案还包括在 S Plum St 增设一条新的人行横道，并将其与计划在 Judkins Park 车站开通时修建的新人行道连接起来。这条人行横道将包括一个闪烁信号灯，提醒开车和骑车人士有人想要过街。这将填补项目区域内改进后的过街设施之间的一个最长的间隔。它还包括新的路沿斜坡，以便人们使用轮椅或婴儿推车。

15. Current Design—MLK Way and S Bayview St

目前的设计方案 – MLK Way 和 S Bayview St

接下来是位于两段 S Bayview Street 的地点 3。在 Lowe’s 和 Pepsi 公司附近。

目前这一路段仍然有四条机动车道和一条中间左转车道。除了位于 S Bayview 和 McClellan 之间的东侧路段以外，其他地方都设有人行道，但没有自行车设施。此处的设计类似于上一个地点，但北向的自行车道将被设计成一个供步行和骑行人士共享的多功能通道。我们听到希望将通道上的行人和自行车分开的呼声。因此这条通道上将有北向自行车和双向步行各自的专用空间。这将填补沿途的最后一个人行道空缺、促进可达性，并避免人们为了使用人行道而穿越街道。本设计还将在 Bayview 和 MLK 交汇处的南侧街道新建一条人行横道。目前这里因为缺乏人行道而没有人行横道。设计还将更新该路口的路沿斜坡，以方便人们使用轮椅和婴儿推车等工具。

尽管我们预期这个设计方案能让开车人士更易于接受 25 英里的新时速，但一直以来，这段 MLK 上的车速和撞车发生频率都更高。有鉴于此，我们计划在重要地段的机动车道和自行车道之间设置混凝土护栏，以提供更多分隔。

16. Current Design—MLK Way and S McClellan St

目前的设计方案 – MLK Way 和 S McClellan St

最后一个地点是在 Mt. Baker 车站附近的 McClellan St 上，地图上的地点 4。这个地点位于加油站和计划开发的可负担住房项目的对面。

目前此路段有四条机动车道和一条中间左转车道，后者在 McClellan 变成左转车道。Metro 公交车也使用这一路段前往 Mt. Baker 公交中心目前的所在地。在这个设计中，有保护设施的自行车道将取代各方向的一条机动车道。大致上在 McClellan 以北采用混凝土护栏，在 McClellan 以南采用弹性交通分隔柱将自行车道和机动车道隔开。自行车道上将留有通往商家和公交中心的出入口，但目前正在规划新建的可负担住房很快会改变街道东侧的景观。这一部分项目还将包括一些 Accessible Mt. Baker 交通运输改进措施。

17. Accessible Mt Baker Walking/Biking Improvements

Accessible Mt Baker 步行/自行车改进措施

您可能已经熟悉帮助指导本地区交通改善措施的 Accessible Mt. Baker 计划。其中的几个项目正在接受审查，以决定是否将它们与新自行车道一起作为 MLK 项目的一部分来开展。同时进行多个项目有助于更快改善交通现状，减少多个项目施工造成的影响，并有助于降低成本。目前正在考虑的项目包括：在 Rainier 和 MLK 交汇处为等候过街信号的行人提供更多空间、Rainier 沿线人行道和人行横道的加宽与修复，在现有人行天桥下方增设一条新的人行横道、改善 S McClellan Street 的行人过街情况。

18. Next Steps

后续步骤

如果您是在收看直播，我们很快将开始回答问题，问答部分会持续半小时，或是直到我们回答了今晚提出的所有问题为止。之后我们将公布一个简短的线上调查，其中包括一些我们想了解反馈意见和想法的问题。您有一周的时间访问这个线上调查。

您可以浏览项目网站或注册订阅更新电子邮件来了解项目最新动态。

我们将采纳今晚会议和调查中了解到的意见和想法，用来指导未来的设计工作，并将于今年秋天再次与您联系。随着设计工作的进一步开展，我们将可以提供更多详细情况，例如在哪里修复路面，以及在增设新人行横道后，Rainier 和 MLK 交汇处将如何运作。

19. Questions

问题

我们现在将打开屏幕，回答您通过问答功能提交的问题。您可以继续提问，我们会尽力回答所有问题。我们将收集所有问题，并与我们的回复一起公布在网站上。您也可以随时通过 MLKWay@Seattle.gov 将您的问题发送到我们的项目电子邮箱