

Para recopilar comentarios sobre los conceptos de diseño para cada ubicación dentro del área de estudio, se invita a los miembros del público a enviar sus comentarios, votar por los conceptos que prefieran y proporcionar

retroalimentación al equipo del proyecto. Sus respuestas e ideas se utilizarán para continuar desarrollando el diseño de cada una de las áreas de mejora del proyecto Reconectando el Centro de Portland con la Ribera del Río.

La encuesta lo guiará a través de las áreas del proyecto en el mismo orden en que aparecen en el mapa de arriba. Seleccione “Siguiente” para continuar después de completar cada sección. Puede regresar al mapa o a la pantalla anterior, y sus respuestas se guardarán. Asegúrese de seleccionar “Finalizar” al final cuando haya terminado.

1A - 22ND Street / I-64 Interchange – Portland Ave to Northwestern Pkwy

Las intersecciones actuales de Portland Ave., Northwestern Parkway y las rampas de la Interestatal 64 en N. 22nd Street son amplias y pueden resultar confusas para los usuarios de la vía. Los accidentes vehiculares y el exceso de velocidad hacen que estos espacios sean peligrosos para todos los usuarios, especialmente para los peatones.

Las rampas actuales de entrada y salida en Portland Avenue son direccionales y no permiten giros en ambas direcciones en la calle 22.

Además, el espacio debajo del paso elevado es oscuro y poco acogedor.

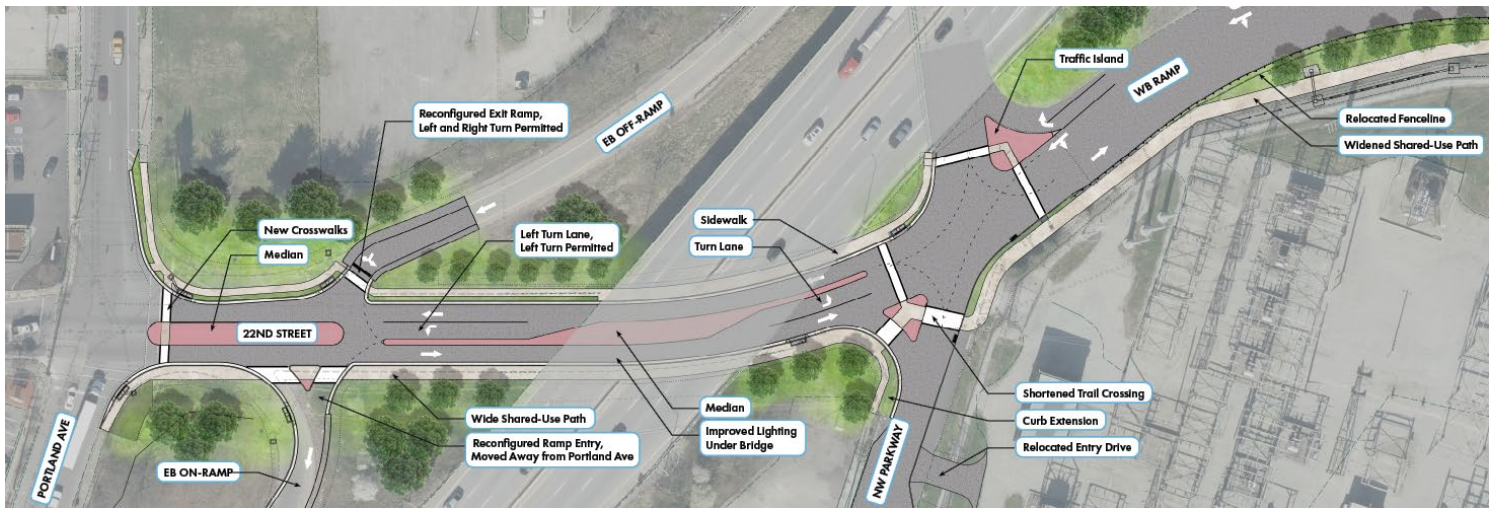
Con base en las respuestas de encuestas anteriores y los comentarios recibidos durante la Jornada de Puertas Abiertas n.º 1 (Open House #1), se han preparado los conceptos refinados que se presentan a continuación para recibir sus comentarios.

Concepto A – Modificaciones de las rampas en la calle 22**

Características principales:

- Las rampas en dirección este se dividen para permitir giros tanto a la izquierda como a la derecha en la calle 22, mientras que los separadores centrales (medianas) impiden maniobras de giro no deseadas.

- La intersección con Northwestern Parkway se reduce y se realinea para mejorar la seguridad de los cruces peatonales y los movimientos vehiculares.
- Las rampas en dirección oeste se reconfiguran para proporcionar una conexión más segura y cómoda con el sendero hacia la ribera del río, incluyendo la ampliación del sendero y la reubicación de la cerca perimetral.
- Se agrega iluminación debajo del puente de la interestatal; además, se incorporan elementos de paisajismo y embellecimiento para crear una “puerta de entrada” al vecindario.

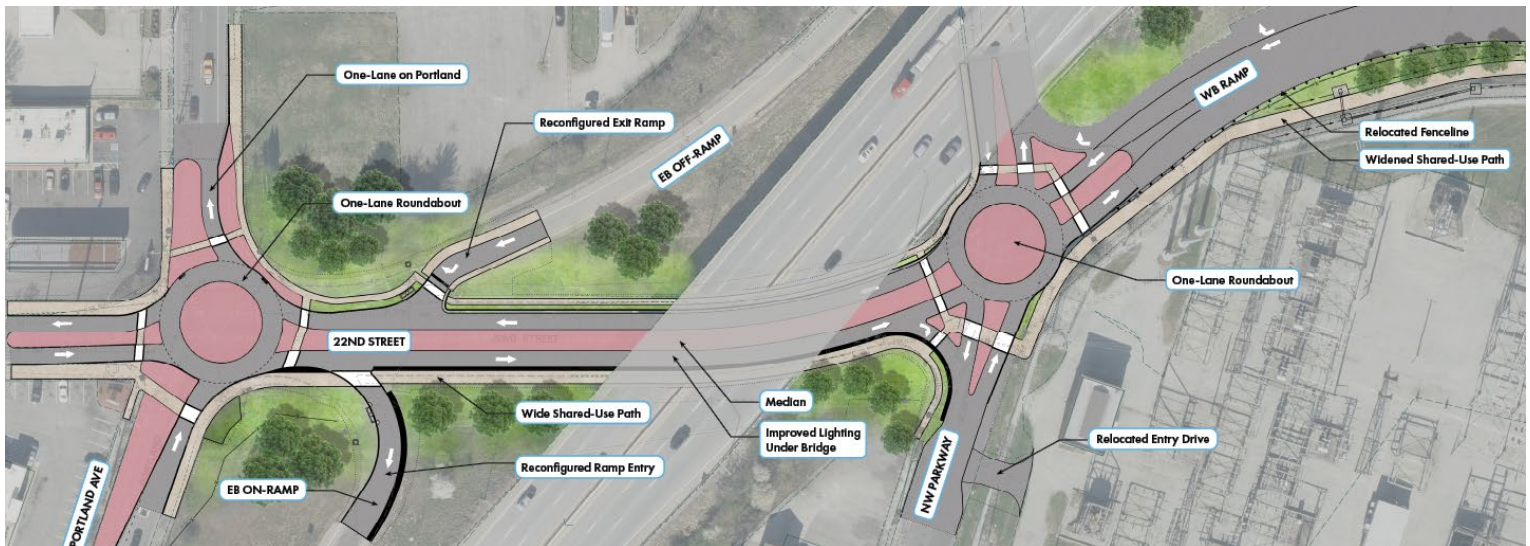


Concepto B – Rotondas en la calle 22

Características principales:

- Una rotonda de un solo carril en Portland integra las rampas en dirección este a la intersección. Para dirigirse hacia Northwestern Parkway, los conductores deberán pasar por la rotonda.

- Una rotonda de un solo carril en Northwestern Parkway simplifica la intersección y permite una mejor conexión peatonal y de senderos hacia la ribera del río.
- Las rotondas tienen un impacto mínimo en los flujos de tráfico propuestos y están diseñadas para acomodar camiones y vehículos de emergencia.
- Se agrega iluminación debajo del puente de la interestatal; además, se incorporan elementos de paisajismo y embellecimiento para crear una “puerta de entrada” al vecindario.



Qué concepto prefiere para la reducción de velocidad y el control del tráfico en la calle 22, desde Bank Street hasta Portland Avenue?

Seleccione uno de los siguientes conceptos para indicar su preferencia.

- Modificaciones de las rampas
- Rotondas

Tiene algún comentario adicional sobre esta ubicación?

1B - 22nd Street – Bank St to Portland Ave

La calle North 22nd Street, entre Portland Avenue y Bank Street, fue identificada durante el proceso de planificación debido al exceso de velocidad y a la frecuencia de accidentes, especialmente aquellos que involucran lesiones a peatones.

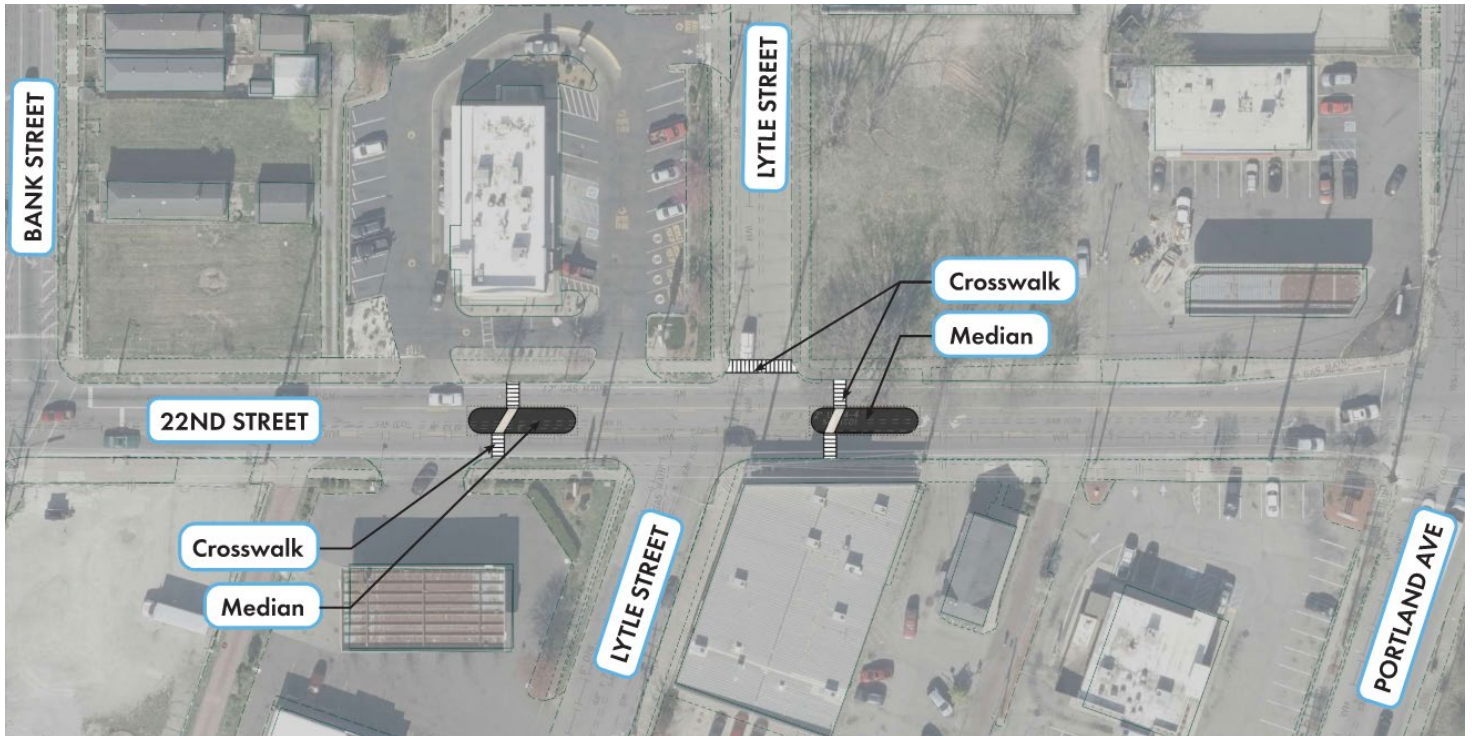
Actualmente, la calle está configurada con dos carriles de circulación y un carril central para giros, el cual da servicio a varios negocios ubicados a lo largo del corredor. Las maniobras de giro y los cruces peatonales se realizan de manera desordenada, y los conductores con frecuencia utilizan el carril central de giros como carril de adelantamiento, lo que contribuye a los problemas de seguridad.

Con base en las respuestas de encuestas anteriores y los comentarios recibidos durante la Jornada de Puertas Abiertas n.º 1 (Open House #1), se han preparado los conceptos refinados que se presentan a continuación para recibir sus comentarios.

Concepto A – MEDIANA DIVIDIDA**

Características principales:

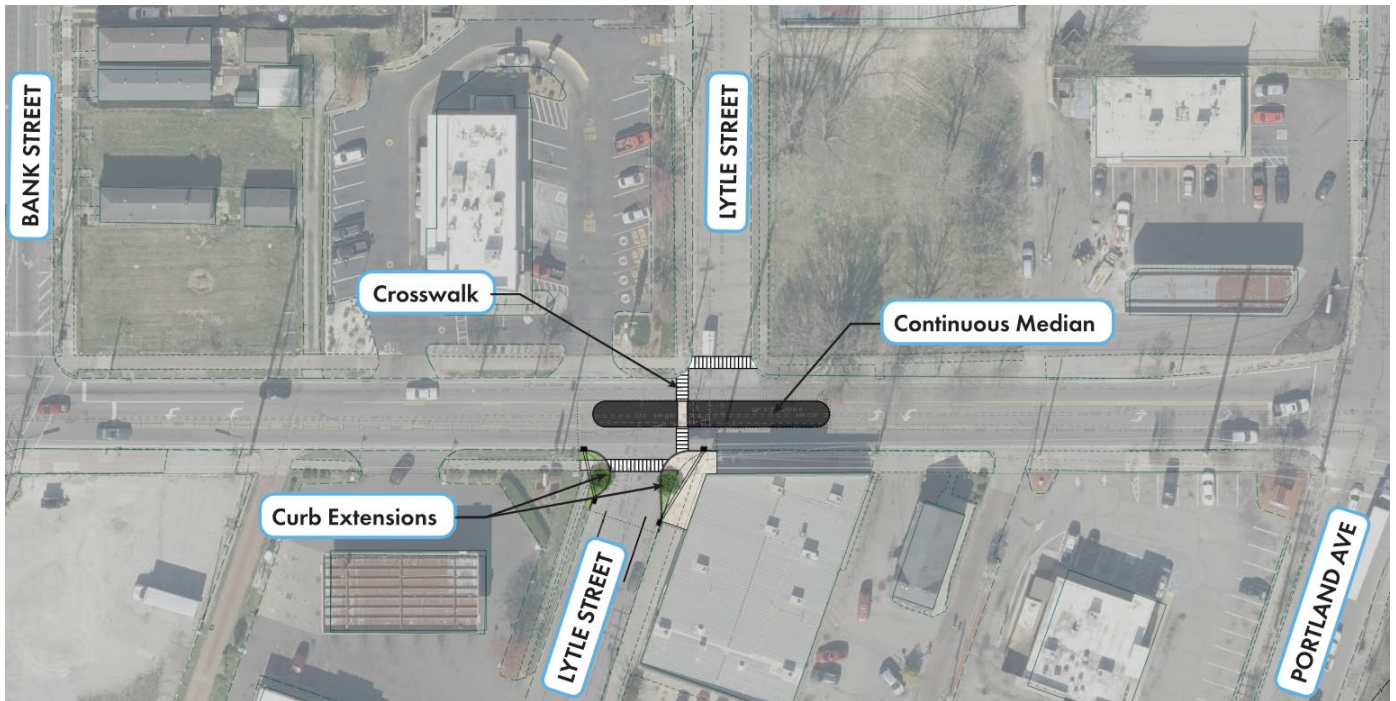
- Se instalan medianas elevadas en el carril central de giros existente cerca de la intersección con Lytle Street.
- Las medianas impiden que los vehículos circulen a través del carril de giros, al tiempo que mantienen el acceso a los negocios.
- Las medianas pueden permitir cruces peatonales a mitad de cuadra con islas de refugio para peatones.



Concepto B – Intersección Elevada

Características principales:

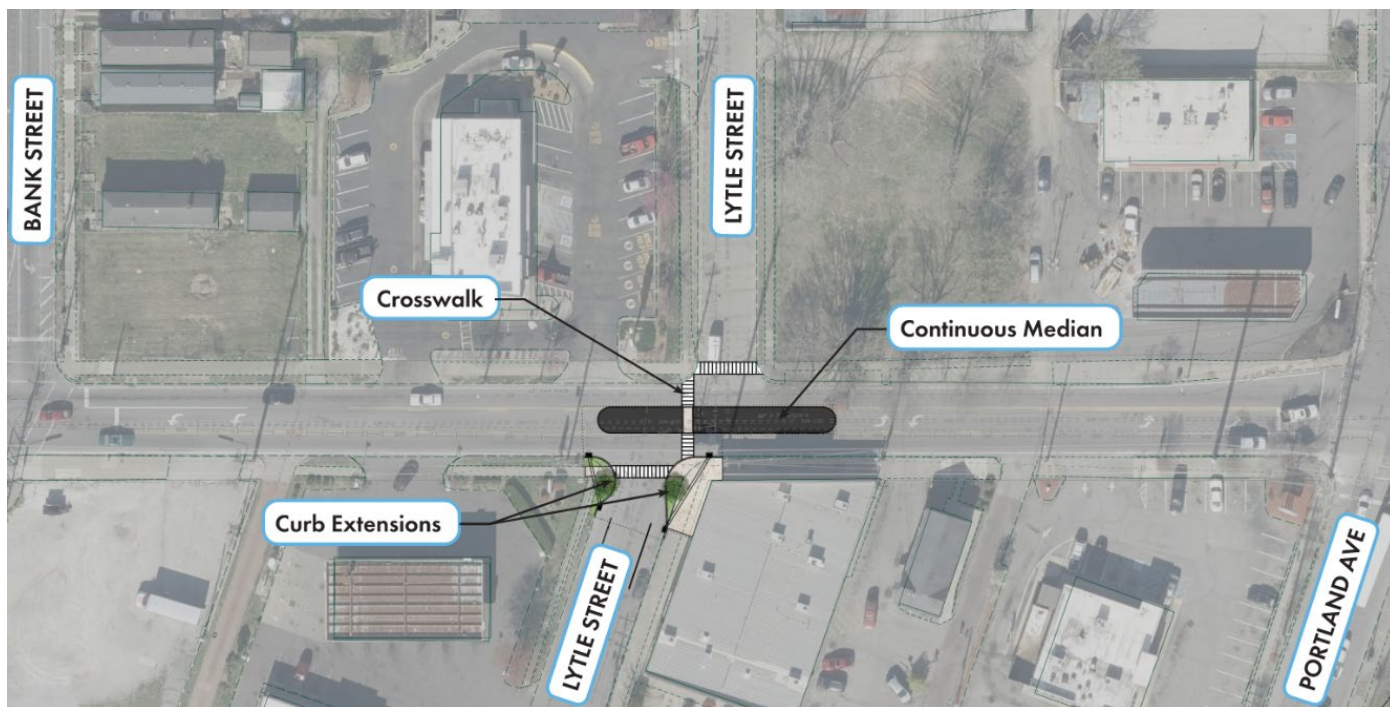
- La intersección de Lytle Street y 22nd Street se eleva mediante una plataforma de 3 pulgadas de altura.
- La plataforma elevada reduce la velocidad del tráfico hasta el límite de velocidad indicado, al tiempo que permite un alto nivel de acceso para los servicios de emergencia.
- Se incorporan pasos peatonales elevados en la plataforma, lo que aumenta aún más la visibilidad y la atención de los conductores hacia los peatones.



Concepto C – Mediana continua

Características principales:

- Se instala una mediana continua en el carril de giro existente en la intersección de Lytle Street, evitando el paso directo por dicho carril, al mismo tiempo que se mantienen los accesos a los negocios.
- La intersección oblicua de Lytle es un punto frecuente de choques vehiculares. La mediana continua elimina este conflicto al impedir el flujo de tráfico de paso en sentido norte-sur a lo largo de Lytle Street al cruzar 22nd Street. Los conductores pueden realizar giros a la izquierda hacia 22nd Street y a la derecha hacia Lytle Street.
- La mediana permite un cruce peatonal más corto a mitad de cuadra.



Qué concepto prefiere para la calma del tráfico en 22nd Street desde Bank Street hasta Portland Avenue? Por favor seleccione un concepto a continuación para indicar su preferencia.

- a. Mediana dividida
- b. Intersección elevada
- c. Mediana continua

Tiene algún comentario adicional sobre esta ubicación?

2 - Lannan/McAlpine Locks Access Improvements

La entrada existente al Parque Lannan en N. 27th Street y Northwestern Parkway es difícil de localizar y poco acogedora. El derecho de vía adyacente de KYTC a lo largo de la I-64 está subutilizado y cubierto de vegetación, lo que obstruye las vistas y fomenta el vertido ilegal de basura. Las áreas bajo la autopista a lo largo del camino del parque también presentan problemas significativos de drenaje y erosión.

Las conexiones peatonales dedicadas al parque y al Louisville Loop están en malas condiciones, mal iluminadas o completamente ausentes.

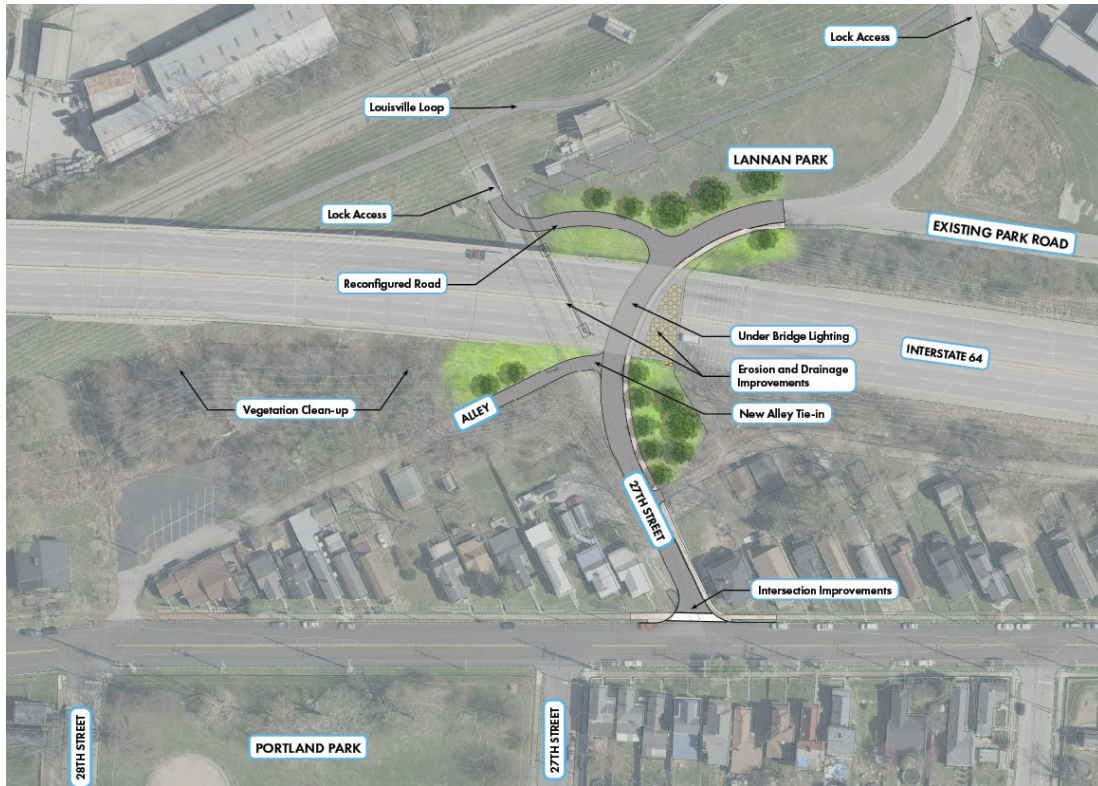
La vía también sirve como acceso a las instalaciones de McAlpine Locks y MSD. Se debe mantener el acceso al túnel existente.

Basándose en las respuestas de la encuesta anterior y en los comentarios recibidos durante la Jornada de Puertas Abiertas #1, se han preparado los siguientes conceptos refinados para su retroalimentación.

Concepto A – Concepto de entrada en 27th Street**

Características principales:

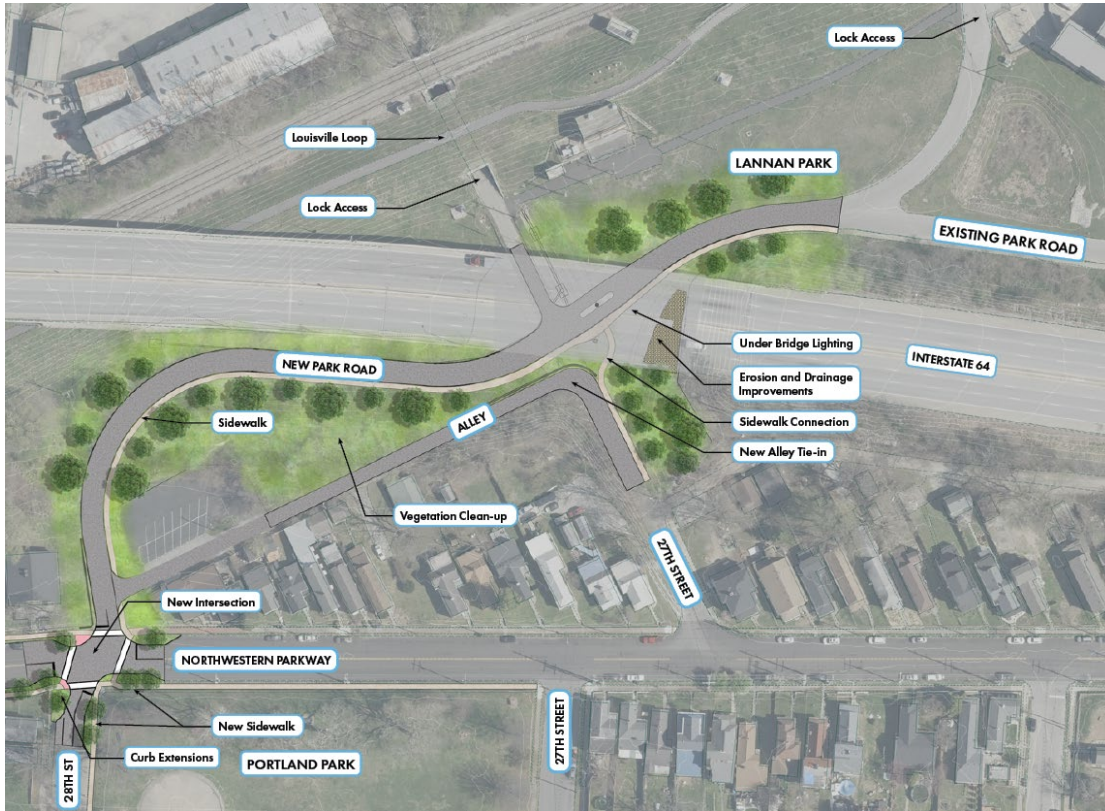
- La vía de acceso al parque en N. 27th Street se mejora mediante la ampliación de la acera, mejoras en el drenaje y la nivelación del terreno, así como iluminación mejorada bajo el puente para crear una entrada más acogedora.
- El camino de conexión al túnel de las instalaciones de MSD/Locks se separa de la intersección de N. 27th Street y el callejón para clarificar la entrada. The alley and land adjacent and under the overpass is cleared of overgrowth and debris.



Concepto B – Concepto de entrada en 28th Street

Características principales:

- La vía de acceso al parque se realinea con la intersección de N. 28th Street y Northwestern Parkway, creando una entrada más acogedora al parque y utilizando terrenos subutilizados de KYTC para ampliar efectivamente el parque.
- Se crea acceso peatonal directo a Portland Park hacia el sur, y se agregan aceras adicionales dentro del parque, mientras se mantiene un sendero peatonal desde N. 27th Street.
- Se cierra el acceso vehicular de N. 27th Street hacia el parque y se conecta con un callejón mejorado, mientras se mantiene el acceso a las instalaciones de Locks y MSD mediante la nueva vía del parque.
- Las áreas adyacentes y bajo el paso elevado de la autopista serán despejadas de vegetación y escombros, se mejorará el drenaje y se instalará iluminación.



Qué concepto prefiere para la entrada al Parque Memorial Lannan / acceso a McAlpine Locks? Por favor seleccione un concepto a continuación para indicar su preferencia.

- a. Entrada por 27th Street
- b. Entrada por 28th Street

Tiene algún comentario adicional sobre esta ubicación?

3 - Highway Edge Treatments

A lo largo del corredor del proyecto, los bordes de la Interestatal 64 están definidos principalmente por cercas de malla ciclónica, lo que ofrece poca privacidad a las viviendas, un control mínimo para evitar el acceso a la autopista y está cubierto de vegetación.

Los tratamientos propuestos para los bordes se componen de varias estrategias destinadas a crear un corredor más definido, seguro y acogedor para los usuarios de los parques adyacentes, las instalaciones peatonales y los conductores en la I-64. Los tratamientos consideran la proximidad a las viviendas, el derecho de vía abierto existente de KYTC y la visibilidad en puntos clave.

Basándose en las respuestas de la encuesta anterior y en los comentarios recibidos durante la Jornada de Puertas Abiertas #1, el concepto a continuación ha sido actualizado, con ubicaciones refinadas para muros de concreto de 6 pies de altura, nuevas cercas y áreas de limpieza de bordes/paisajismo



Por favor, proporcione cualquier comentario que tenga sobre el concepto propuesto.

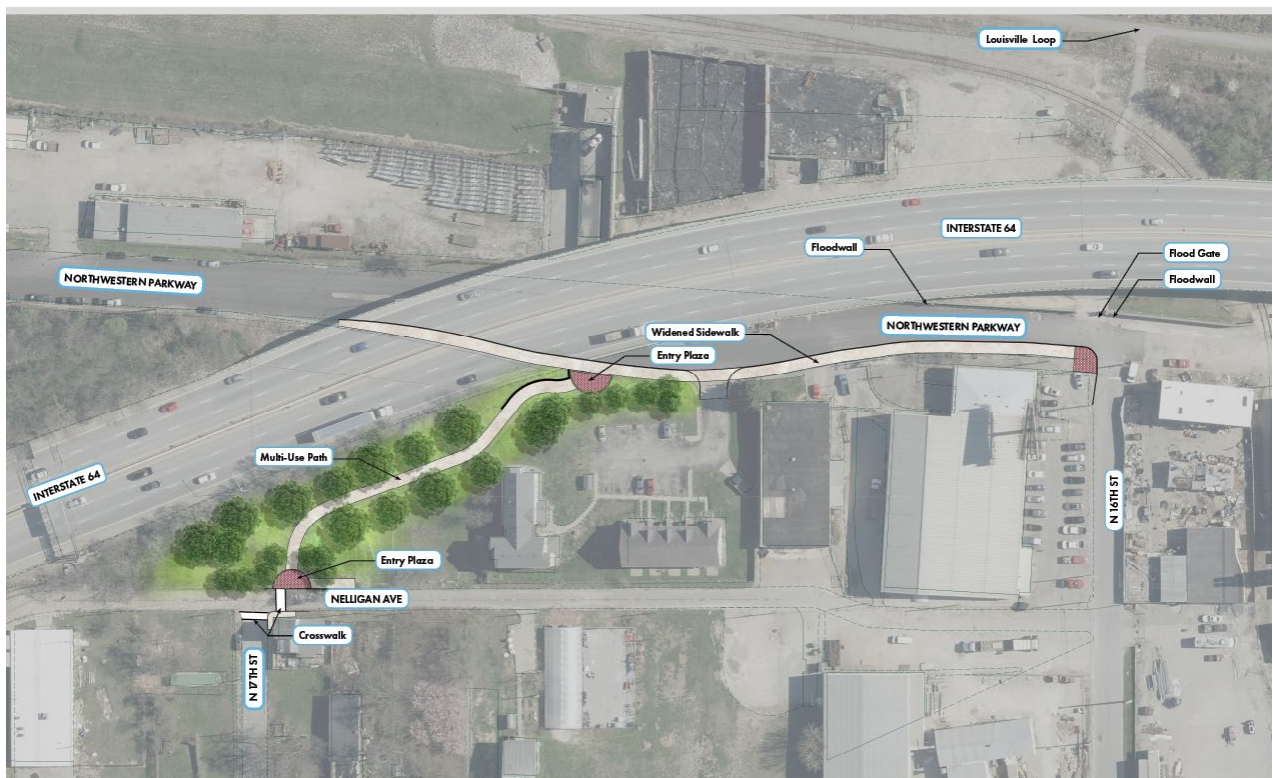
3A - 17th Street Access

El acceso peatonal está limitado por la autopista en esta área a 22nd Street, el puente peatonal de 19th Street y 16th Street. Para permitir un mejor acceso a Northwestern Parkway y al acceso de 16th Street al Louisville Loop, se ha propuesto una conexión de sendero de uso múltiple entre 17th Street y Northwestern Parkway a lo largo del derecho de vía de KYTC y de Northwestern Parkway.

Basándose en las respuestas de la encuesta anterior y en los comentarios recibidos durante la Jornada de Puertas Abiertas #1, se ha preparado el siguiente concepto para su retroalimentación.

Características principales:

- Conexión de sendero de uso múltiple entre 17th Street en Nelligan Avenue y Northwestern Parkway a lo largo del derecho de vía de KYTC, incluyendo iluminación y paisajismo.
- Ampliación de la acera a lo largo de Northwestern Parkway hasta 16th Street para mejorar la conectividad con el acceso del muro de inundación en 16th Street.



Por favor, proporcione cualquier comentario que tenga sobre el concepto propuesto.

4A -Pedestrian Bridge at 19th Street

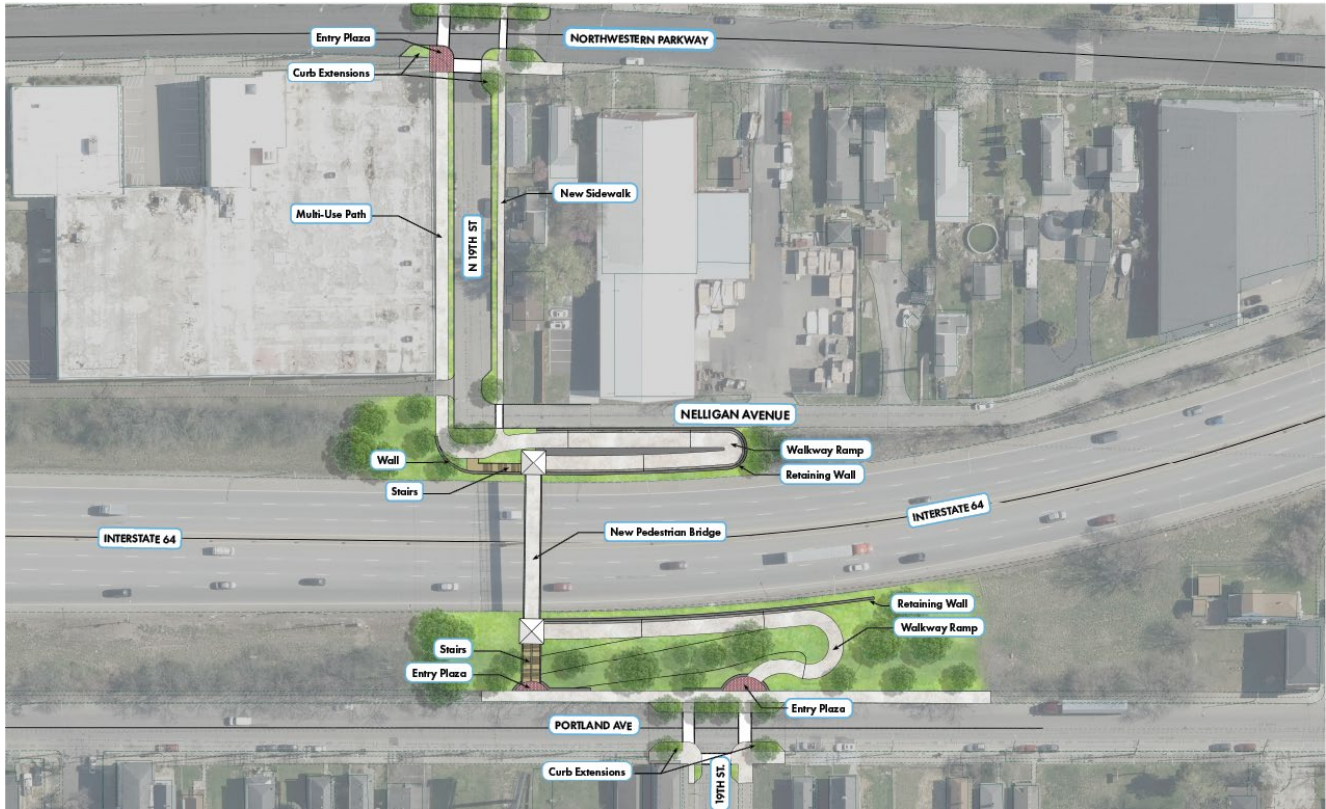
El actual Puente de la Calle 19 es estrecho y cuenta con varias curvas cerradas en zigzag, lo que dificulta el paso cómodo de bicicletas y sillas de ruedas, además de impedir que dos peatones se crucen cómodamente. Los barandales y cercados se encuentran en mal estado y generan una sensación de encierro para los usuarios.

En Portland Avenue, el acceso al puente es difícil de localizar debido al abundante crecimiento de vegetación a lo largo del derecho de vía del KYTC. En la Calle N. 19, al norte, el puente desemboca detrás de varios negocios en un área con visibilidad limitada.

Los conceptos propuestos buscan proporcionar un puente más ancho, mejorar los accesos y ofrecer una experiencia más cómoda para los usuarios.

Características principales:

- Un nuevo acceso y plaza de entrada en Portland Avenue, que incorpora un paisaje con pendiente hacia la torre del puente, generando una sensación más similar a un parque.
- Un puente más ancho y abierto con una estructura moderna.
- Una rampa más ancha y de pendiente más suave en el lado norte de la autopista, con escaleras desde la torre del puente.
- Sendero de uso múltiple con mejoras en el paisaje urbano a lo largo de North 19th Street para mejorar la conectividad con Northwestern Parkway.



Por favor, proporcione cualquier comentario que tenga sobre el concepto propuesto.

4B – Pedestrian Bridge at 23rd St and Lannan Park

El puente peatonal existente entre Northwestern Parkway en 23rd Street y Lannan Park es estrecho, incómodo y difícil de transitar en bicicleta o silla de ruedas. El acceso sur es difícil de localizar y poco acogedor, mientras que el acceso norte dentro del parque es funcional, pero no está bien conectado con los senderos internos del parque.

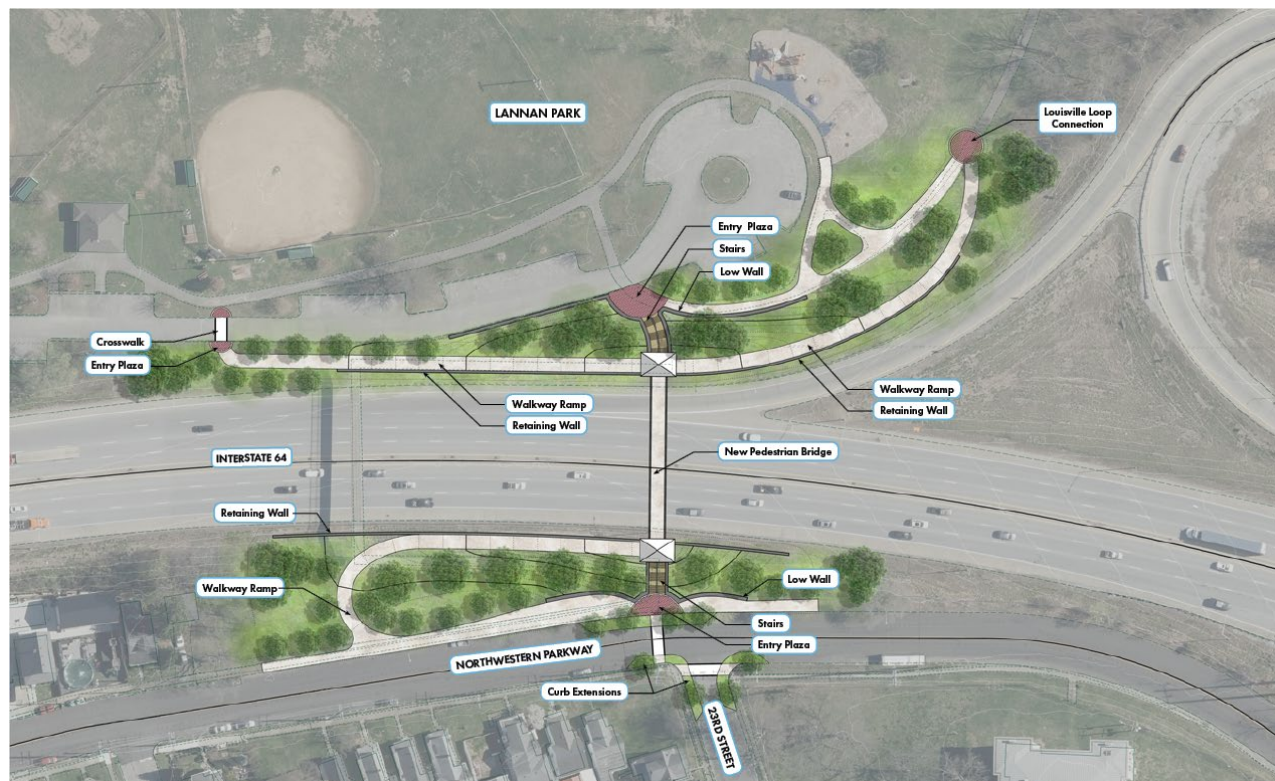
En el puente, los usuarios se sienten “encerrados” por cercas de malla ciclónica en mal estado.

Estos conceptos contemplan un puente de acceso universal y de usos múltiples, que funcione como una entrada acogedora al parque desde Northwestern Parkway y como una puerta de entrada a la ciudad para los conductores en la I-64.

Basándose en las respuestas de la encuesta anterior y en los comentarios recibidos durante la Jornada de Puertas Abiertas #1, se ha preparado el siguiente concepto refinado para su retroalimentación.

Características principales:

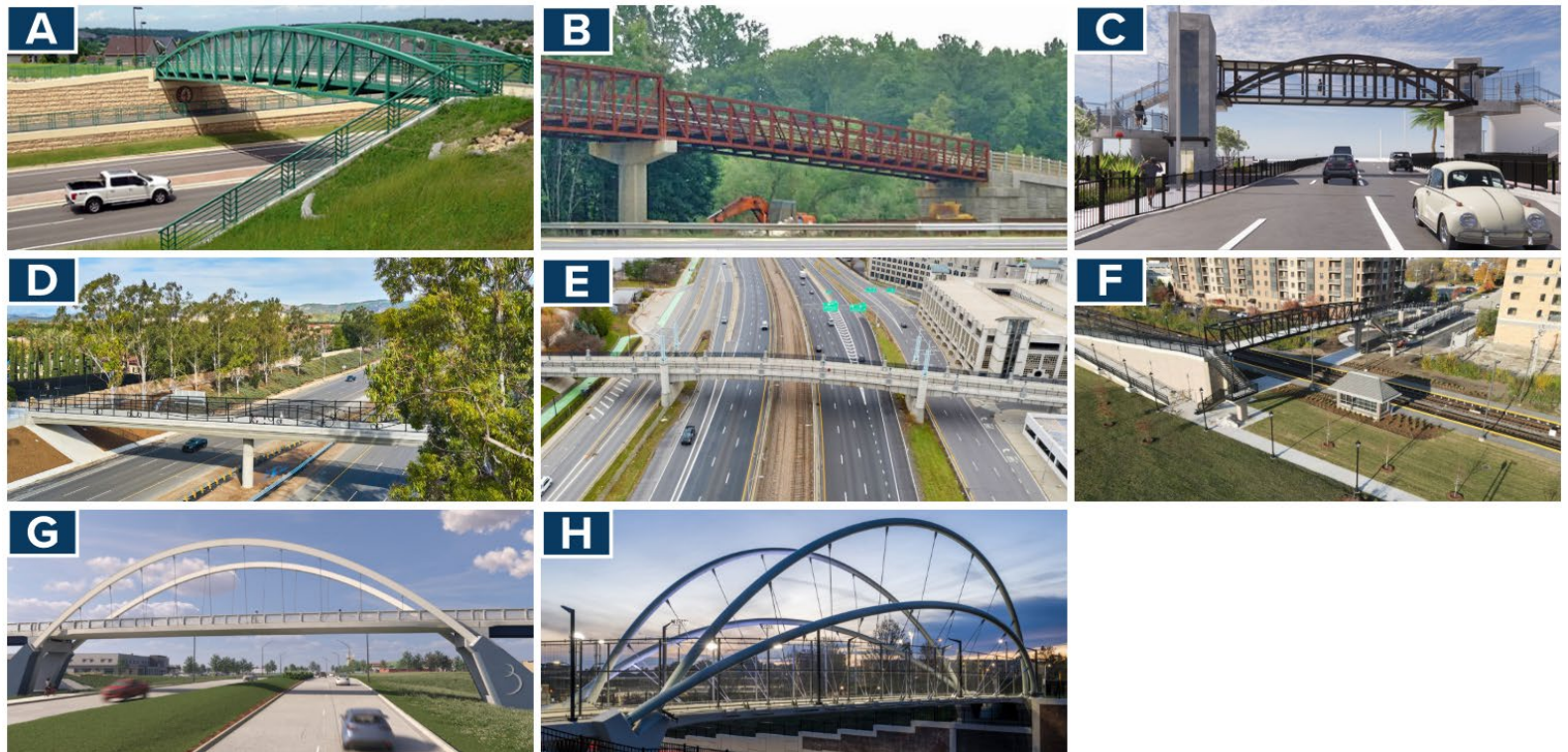
- Un puente tipo “puerta de entrada” que da la bienvenida a los conductores a Louisville y crea un acceso accesible, atractivo y de usos múltiples al parque.
- El acceso sur en Northwestern Parkway incluye una plaza de entrada y pendientes ajardinadas que hacen que el parque parezca extenderse hacia el lado sur de la autopista.
- El acceso norte se divide en rampas dobles que proporcionan un acceso más intuitivo hacia el Louisville Loop (a la derecha) y hacia el corazón del parque.
- Las torres del puente funcionan como un elemento visual destacado, al tiempo que ofrecen escaleras como opción alternativa a las rampas.



El proyecto eliminaría el puente peatonal existente sobre la I-64 y lo reemplazaría con un nuevo puente que proporcione un mejor acceso peatonal y en bicicleta entre el barrio Portland y el Parque Memorial Lannan. Para conectar el nuevo puente con las instalaciones existentes del parque, es posible que se reconstruyan y realineen partes de los senderos peatonales dentro del parque. Se espera que las instalaciones del parque permanezcan accesibles durante toda la construcción.

Tiene algún comentario o inquietud respecto a los posibles impactos en el Parque Memorial Lannan?

4C – Lannan Park Bridge Replacement



Si están dentro de las directrices estatales y federales y del presupuesto del proyecto, los puentes peatonales pueden incluir elementos artísticos y/o arquitectónicos adicionales.

Alguno de los tipos de puente mencionados anteriormente sería adecuado o deseable en esta ubicación?

Tiene otras ideas para las estructuras?

