



3rd Avenue (Prospect Ave 至 62nd St)

安全改进愿景研讨会

2023 年春

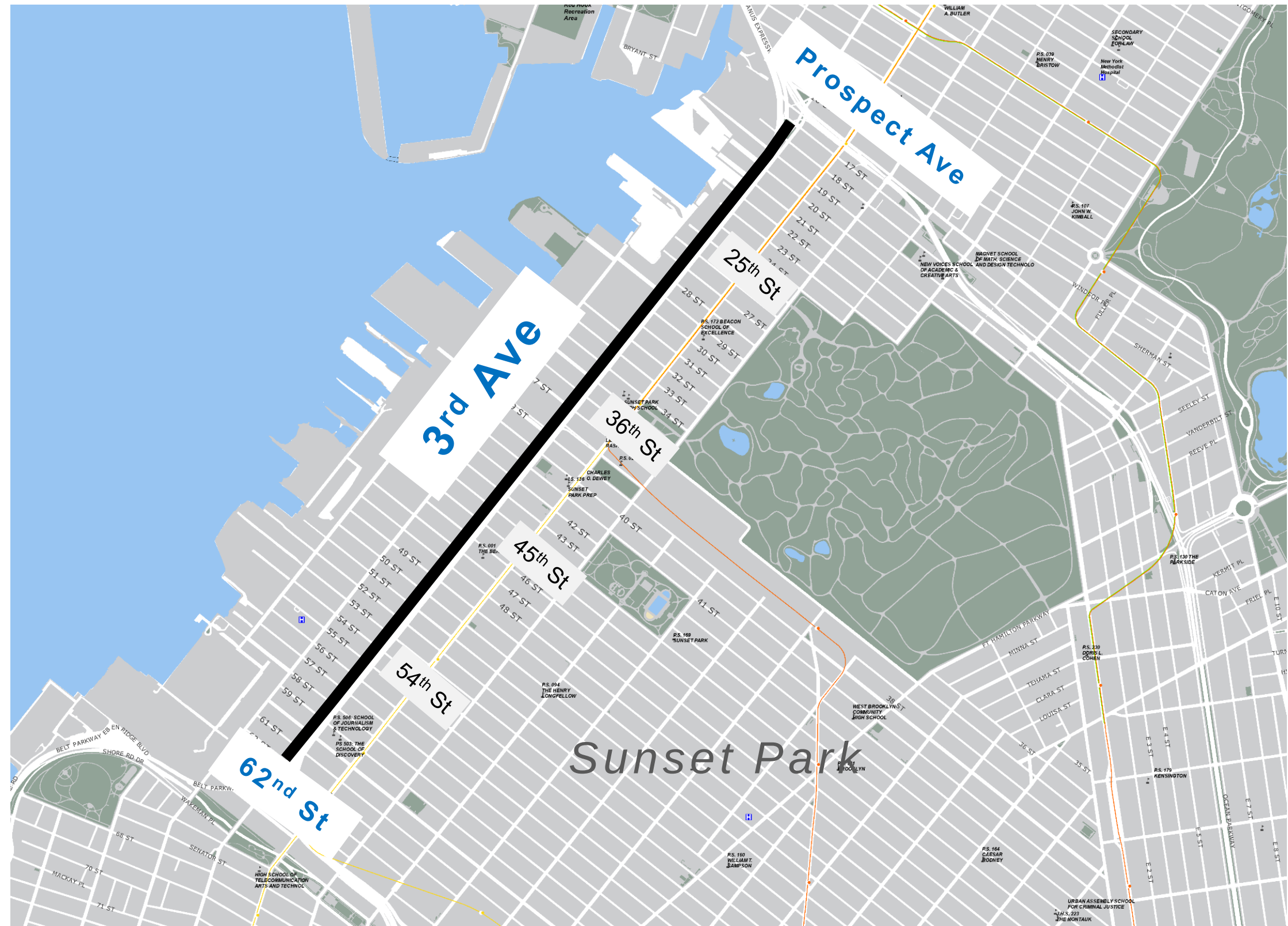
研讨会议程

1. 工程区域情况
2. 最近/正在进行的工程概述
3. 现状/安全问题
4. 我们能做什么/工具包
5. 重点事项和权衡
6. 讨论/详细安排
7. 向团队汇报



工程界限

- Prospect Ave 与 62nd St 之间的 3rd Ave
- 研究区域包括 Gowanus Expressway/ BQE 下的路段



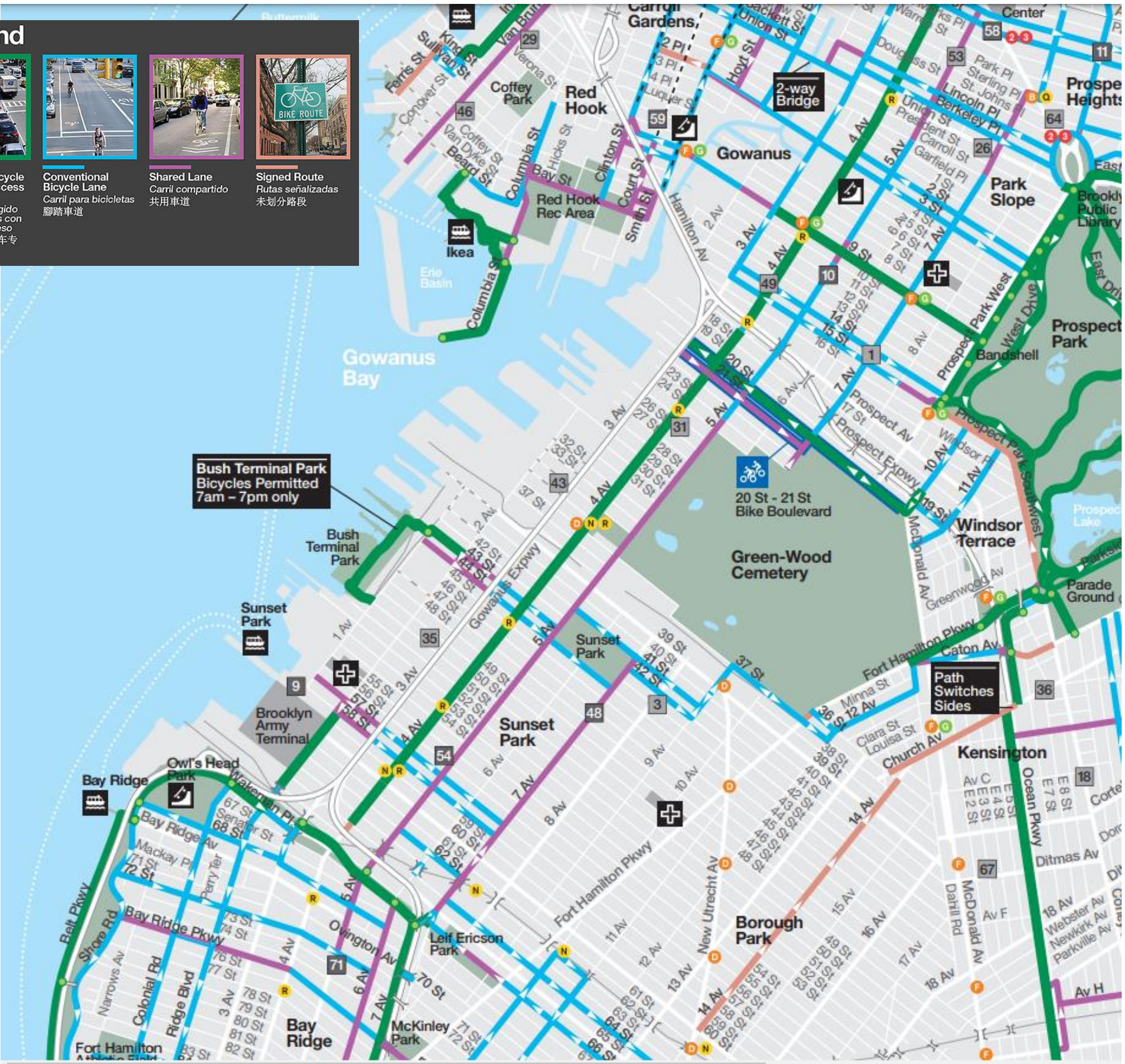
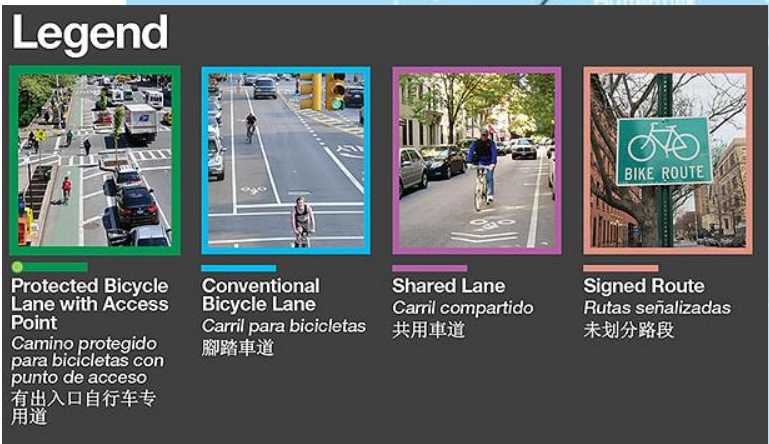
Brooklyn 货车 路线图

- 3rd Ave 为当地货车路线
- Gowanus Expressway 为
直通货车路线
- 20th St、39th St、43rd St、
58th St 和 60th St 当与 3rd
Ave 相交时为当地货车路线



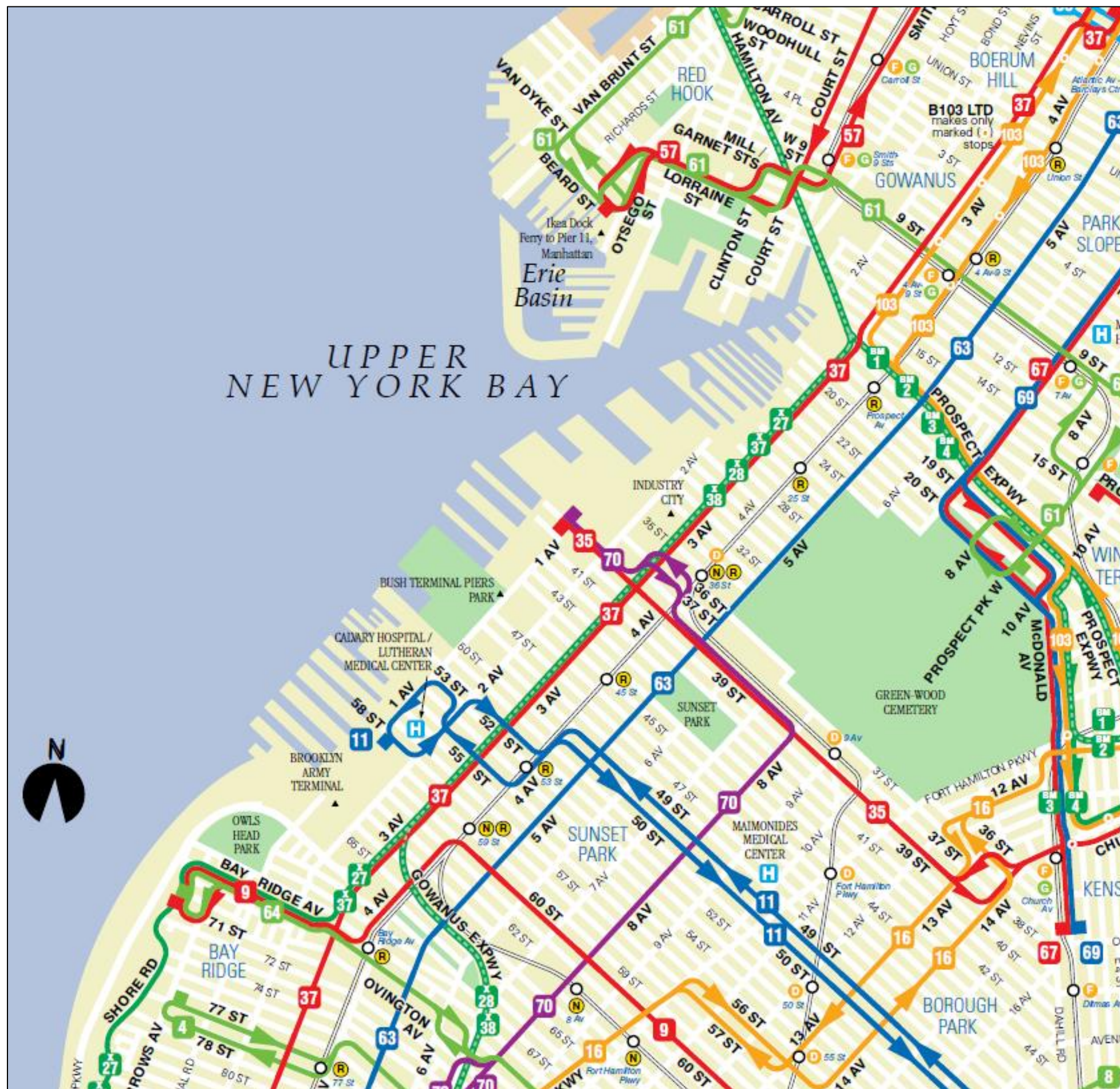
Brooklyn 自行车 路线图

- 3rd Ave 没有有标记的自行车路线
- 现有受保护的自行车车道位于 4th Avenue
- 交叉街道上现有的传统和共享车道：
 - 20th St、21st St、43rd St、44th St、57th St、58th St



Brooklyn 公交线路图

- B37 公交在 3rd Ave 上行驶
 - 在平日高峰时段，每 20 分钟一班
- 有数条直达快速公交路线在 Gowanus Expressway 上运行
- B11、B35 和 B70 穿过 3rd Avenue
- MTA Brooklyn 公交重新设计
 - 拟议在 36th St 和 30th St 之间的 3rd Ave 上增添 B70 服务
 - 拟议在 60th St 上增添 B64 服务



过去、正在进行和未来工程

过去/已完成工程

3rd Ave & 36th St 街景改进

- 已于 2021 年完成
- 兴建了混凝土中间带和路缘延伸区
- 标灯安装已于 2018 年完成

街道改进工程：59th St

- 已于 2020 年完成
- 新设有信号的行人过路处及新设中间带安全岛

正在进行的工程

海滨 Greenway Hamilton Ave/ Gowanus Connector

- 界限：29th St – Hamilton Ave
- 3 Ave 西侧兴建双向自行车道及人行道

NYCEDC-Sunset Park 基础设施

- 界限：37th St 至 39th St
- 拆除未使用的铁路轨道并进行其他基础设施升级

人行坡道升级

- 持续提升走廊沿线人行坡道至 ADA 标准（多个地点）

EI 计时停车场下方

- 位于 43rd St 至 29th St 的 EI 计时停车场下方
- 未来扩建计划（取决于 DDC 建设和鹅卵石清除）

BQE 愿景研究

- 持续拓展，为 BQE 走廊的未来制定愿景计划

BQE 研讨会：我们所闻

NYC DOT 正在征询有关 3rd Avenue 的反馈意见，这是 BQE 建构未来愿景过程的一部分：

3rd Ave 所面临的问题/挑战：

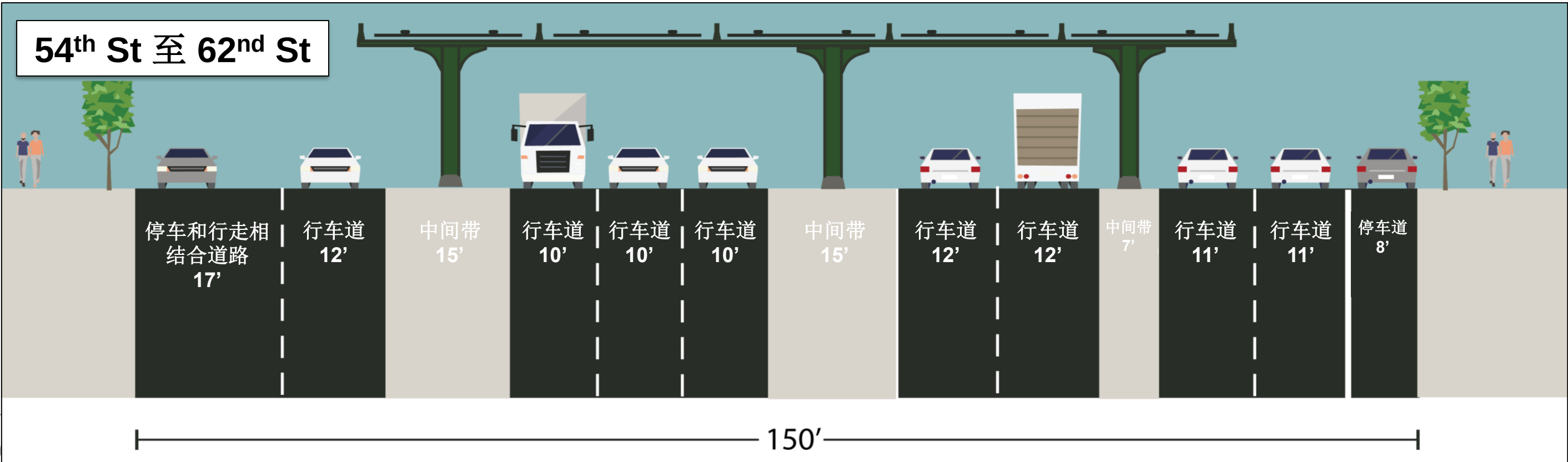
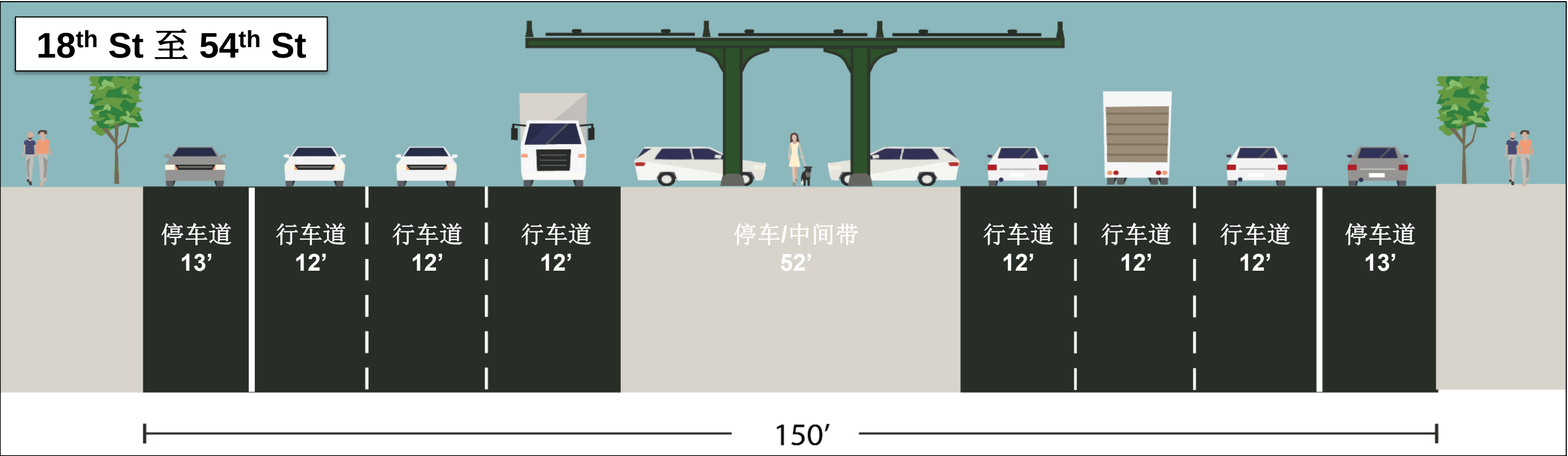
- 需要提高十字路口安全性
 - 重点关注 60th St、36th St 的附近区域
- 照明/能见度和可及性问题
- 缺乏自行车设施/骑自行车不安全
- 货物运输对当地社区的影响，道路被用作高速公路的备用路线

3rd Ave 机遇与反馈：

- 寻求减速的方法
- 想办法激活高架桥下面的区域，让它更吸引人/更便于使用
- 明确平衡，区分不同的道路使用者
- 对设计概念的优缺点保持透明
- 与 NYSDOT 协调的重要性



现状：街道布局



现状：安全问题



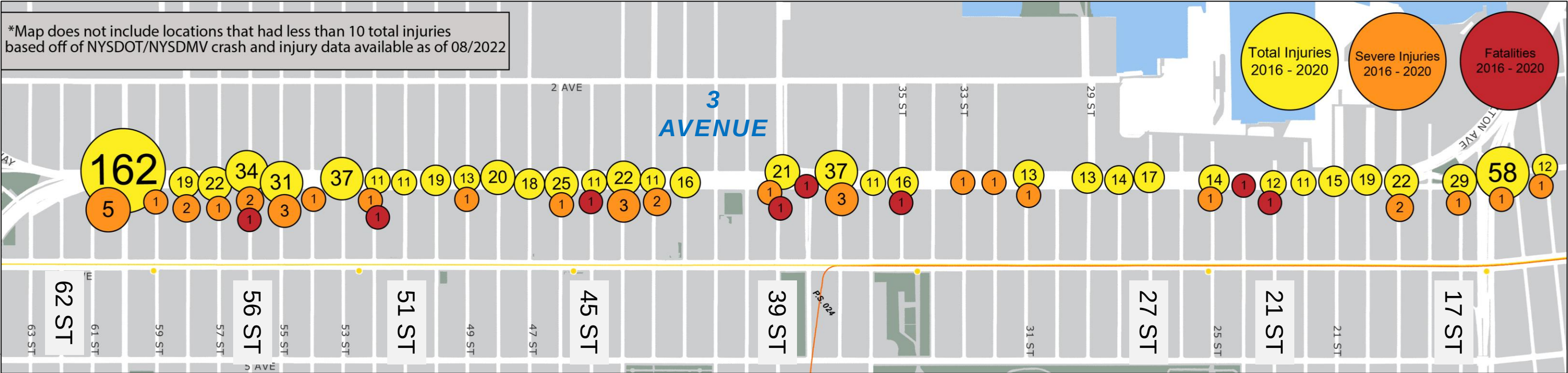
车祸及受伤数据

- 60th St 的 Vision Zero 优先交叉路口
- 13 人死亡（2016 年至今）：5 名行人，4 名骑自行车者，3 名机动车乘客
- 从 2016 年到 2020 年，2.3 英里路廊沿线发生了 11 起严重的行人/骑自行车者受伤，24 起严重的机动车事故
- 追尾和直角碰撞几乎是所有机动车乘客受伤的原因

Injury Summary, 2016-2020 (5 Years)

Mode	Total Injuries	Severe Injuries	Fatalities	KSI
Pedestrian	78	6	3	9
Bicyclist	58	5	4	9
Motor Vehicle Occupant	751	24	1	25
Other Motorized	0	0	0	0
Total	887	35	8	43

Source: Fatalities: NYCDOT, Injuries: NYSDOT KSI: Persons Killed or Severely Injured



标志线工具包

喷漆路缘延伸区



喷漆人行道空间



公交专用车道



停车管理



受保护的自行车道



道路瘦身/车道减少



交通管制工具包

行人信号提前



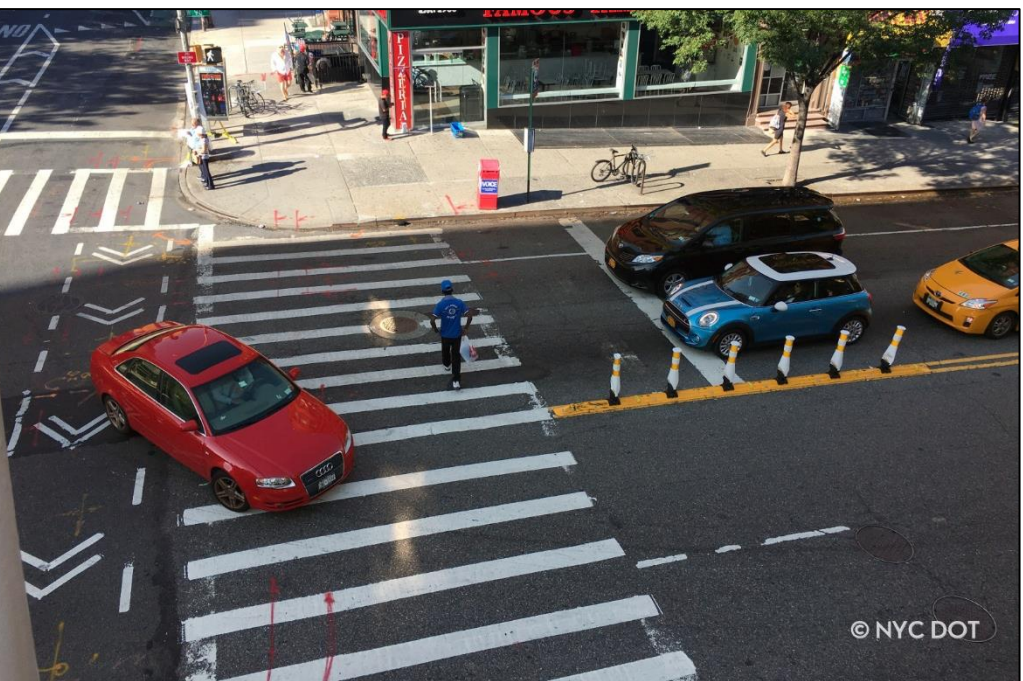
新信号/信号定时



卡车装卸货物区



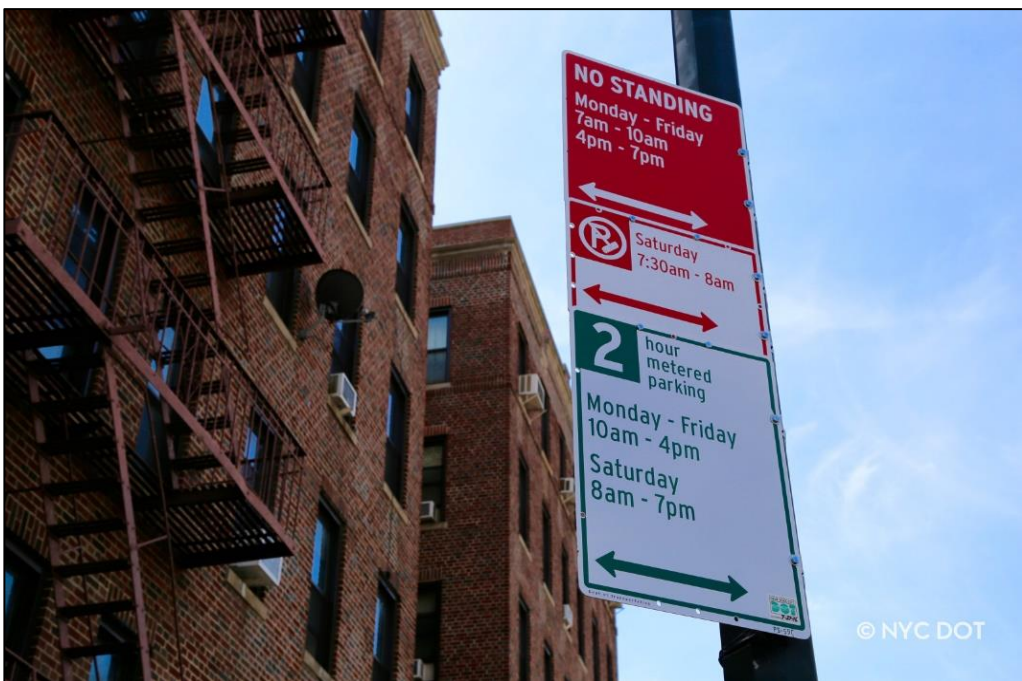
拐弯减速带



禁止转向



路缘管制法规

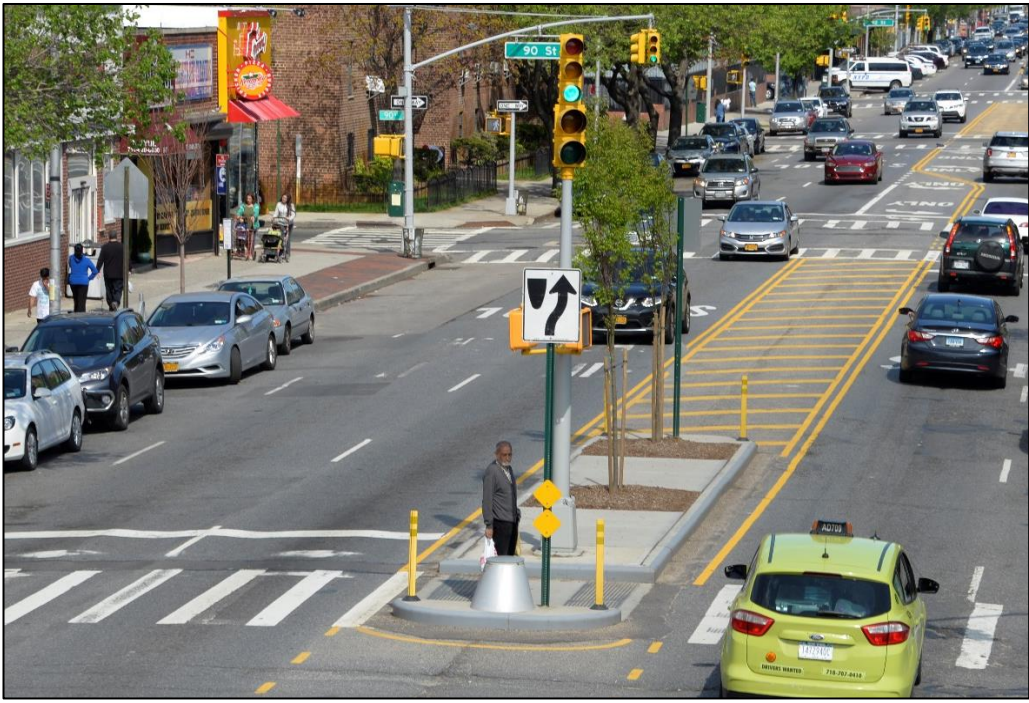


混凝土/无障碍工具包

路缘延伸区



行人安全岛



无障碍改进



混凝土中间带



凸出式公交车站台



公共领域工具包

开放街道/广场



导向标识



公共艺术品



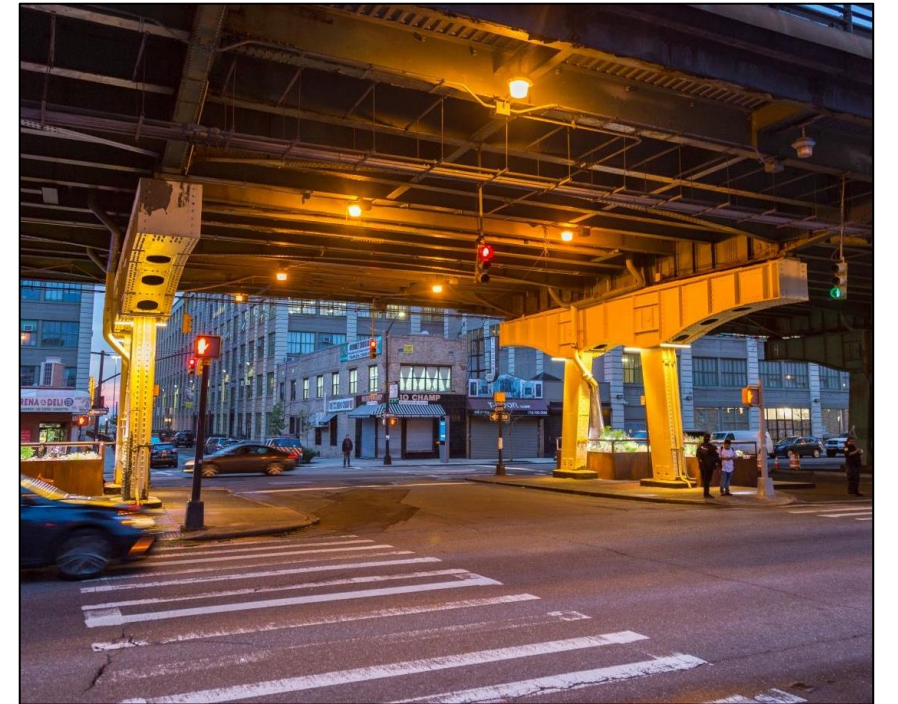
城市长椅



自行车围栏/自行车停车场



照明改进



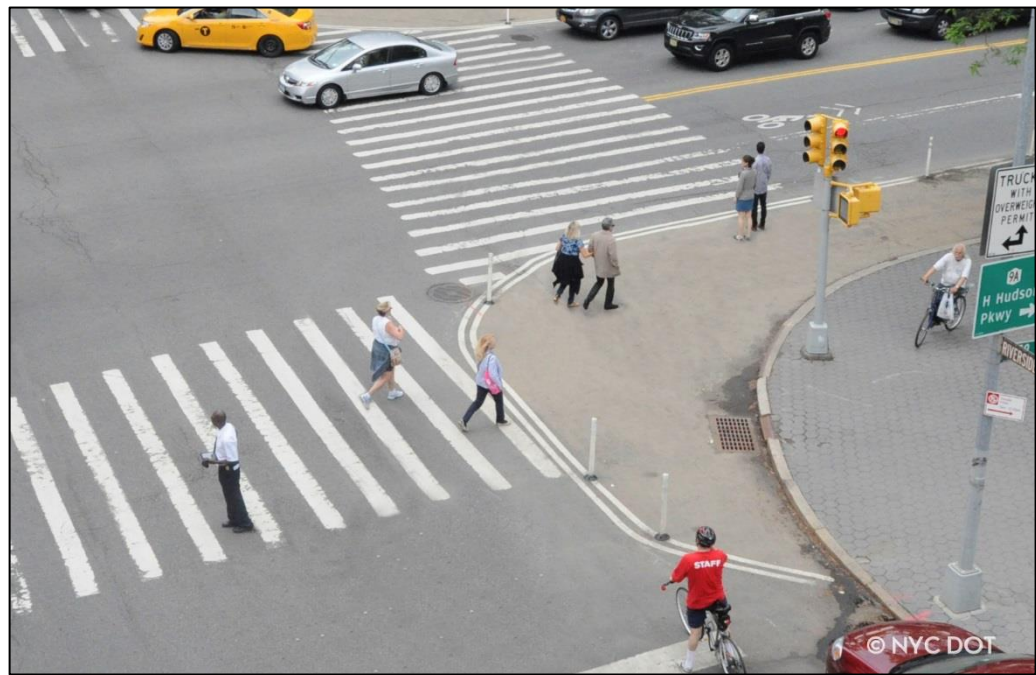
安全处理效果

- 2022 年发布的一项研究分析了 1,000 多个街道改进项目，以确定管理在减少受伤事件方面的相对有效性

处理方法	受伤事件变化	KSI 变化	行人受伤事件变化	行人 KSI 变化
道路瘦身	 17%	 30%	 13%	 32%
传统自行车道	 1%	 15%	 1%	 16%
受保护的自行车道	 15%	 18%	 18%	 29%
行人安全岛	 15%	 36%	 10%	 34%
路缘和人行道延伸区	 10%	 34%	 17%	 45%
拐弯减速带	 0%	 16%	 18%	 33%
行人信号提前 (LPI)	 14%	 30%	 18%	 34%

好处和权衡

路缘/人行道延伸区



受保护的自行车道



道路瘦身



好处

- 缩短过马路距离，减缓车辆转弯速度
- 每个地点减少 1-2 个路边停车位

- 阻止超速，道路整理
- 自行车专用空间，包括缩短行人穿行距离的处理

- 阻止超速，道路整理
- 为交通舒缓区提供道路空间（行人安全岛、路缘延伸区、受保护的自行车道）

权衡

- 使用内部资源很难安装混凝土路缘延伸区
- 刷漆标示路缘延伸区很容易出现非法停车的情况

- 每个街区通常减少 5-6 个路边停车位
- 通常与道路瘦身/其他车道容量重新配置相结合

- 可能会增加行走时间（通常可以通过信号定时、设计调整来缓解）

愿景和反馈

日期：
表格：

您希望 **3rd Avenue** 未来变成什么样子？您希望实现工具包中的哪些处理方法？使用较大的地图标出 DOT 应重点改进的地点。以小组的形式选择您最想改进的位置和问题，与研讨会讨论。

5 大安全问题 （地点和/或路廊问题）











5 大工具包解决方案











谢谢！

