3rd Avenue (Prospect Ave a 62nd St)

Taller de visión para mejorar la seguridad

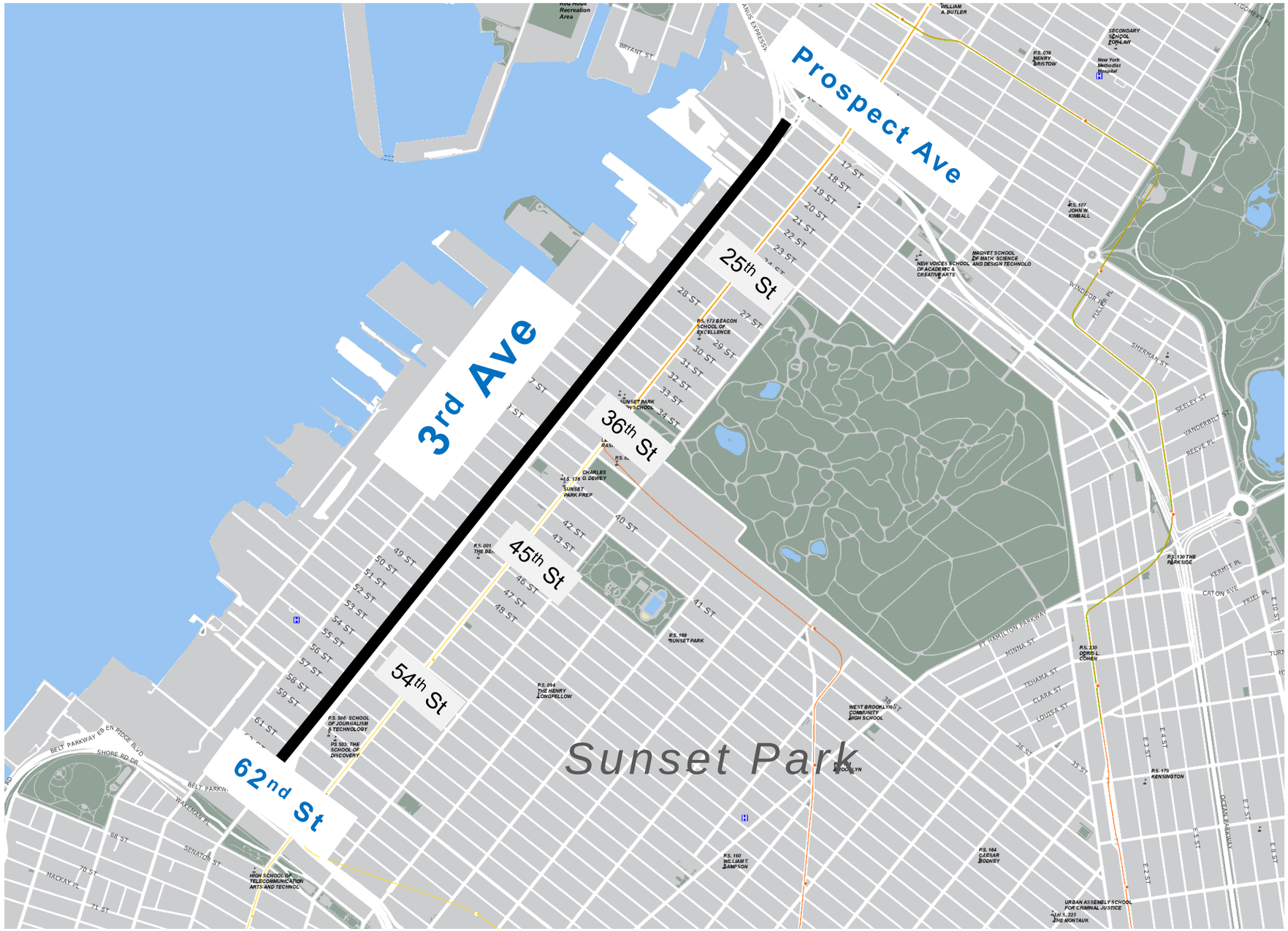
Primavera 2023

Programa del taller

1. Contexto del área del proyecto
2. Resumen de proyectos recientes/en desarrollo
3. Condiciones actuales/asuntos de seguridad
4. Lo que podemos hacer/herramientas
5. Prioridades y soluciones intermedias
6. Debate/hacer un mapa
7. Informar al grupo

Límites del proyecto

- 3rd Ave entre Prospect Ave y 62nd St
- El área de estudio incluye el tramo de calzada debajo de Gowanus Expressway/BQE

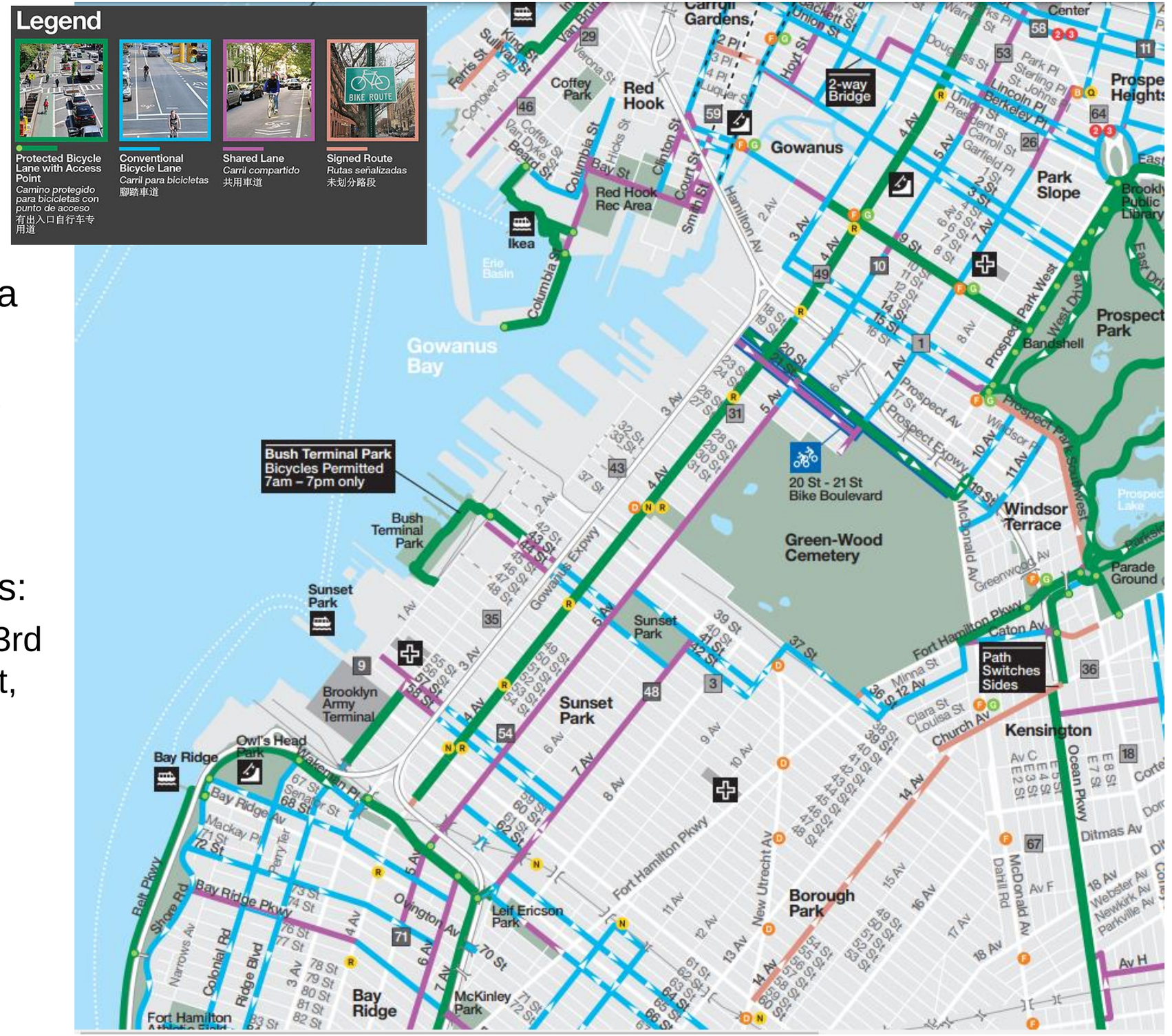


Mapa para camiones en Brooklyn

- 3rd Ave es una ruta local para camiones
- Gowanus Expressway es la ruta de paso de los camiones
- 20th St, 39th St, 43rd St, 58th St y 60th St son rutas locales para camiones cuando se cruzan con 3rd Ave

Mapa para bicicletas en Brooklyn

- 3rd Ave no tiene marcada una ruta para bicicletas
- Carriles protegidos para bicicletas en 4th Avenue
- Carriles convencionales y compartidos en la intersección de las calles:
  - 20th St, 21st St, 43rd St, 44th St, 57th St, 58th St



Mapa para autobuses en Brooklyn

- El autobús B37 recorre 3rd Ave
  - Con servicio cada 20 minutos durante las horas pico de la semana
- Varios autobuses expresos recorren Gowanus Expressway
- Los autobuses B11, B35, y B70 cruzan 3rd Avenue
- Nuevo diseño del servicio de autobuses de MTA de Brooklyn
  - Se propuso agregar el servicio del autobús B70 en 3rd Ave entre 36th St y 30th St
  - Se propuso agregar el servicio del autobús B64 en 60th St

Proyectos pasados, en curso y futuros

Proyectos pasados/completados

Mejoras en el paisaje urbano en 3rd Ave y 36th St

- Se completo en 2021
- Construcción de camellones de hormigón y ampliación de bordillos
- Instalación de iluminación de prueba completada en 2018

Proyectos de mejora de las calles: 59th St

- Se completo en 2020
- Nuevo paso de peatones señalizado y nuevas acotaciones en los camellones

Proyectos en desarrollo

Waterfront Greenway Hamilton Ave/ Gowanus Connector

- Límites: 29th St – Hamilton Ave
- Construcción de un carril para bicicletas de dos vías y una acera en el lado oeste de 3 Ave

Infraestructura de NYCEDC-Sunset Park

- Límites: 37th St a 39th St
- Eliminar las vías del ferrocarril que no se usan y otras mejoras de las infraestructuras

Mejoras de las rampas para peatones

- Mejoras en desarrollo de las rampas para peatones a lo largo del corredor según los estándares de ADA (varios lugares)

Debajo del estacionamiento con parquímetro El

- Situado debajo de las instalaciones del estacionamiento con parquímetro desde 43rd St a 29th St
- Planes de ampliación en el futuro (dependiendo de la construcción de DDC y de que se quiten los adoquines)

Estudio sobre la visión para BQE

- Comunicación continua para desarrollar un plan de previsión para el futuro del corredor BQE

Talleres de BQE: Lo que escuchamos

NYC DOT está pidiendo comentarios sobre 3rd Avenue como parte del proceso de la visión para el futuro de BQE:

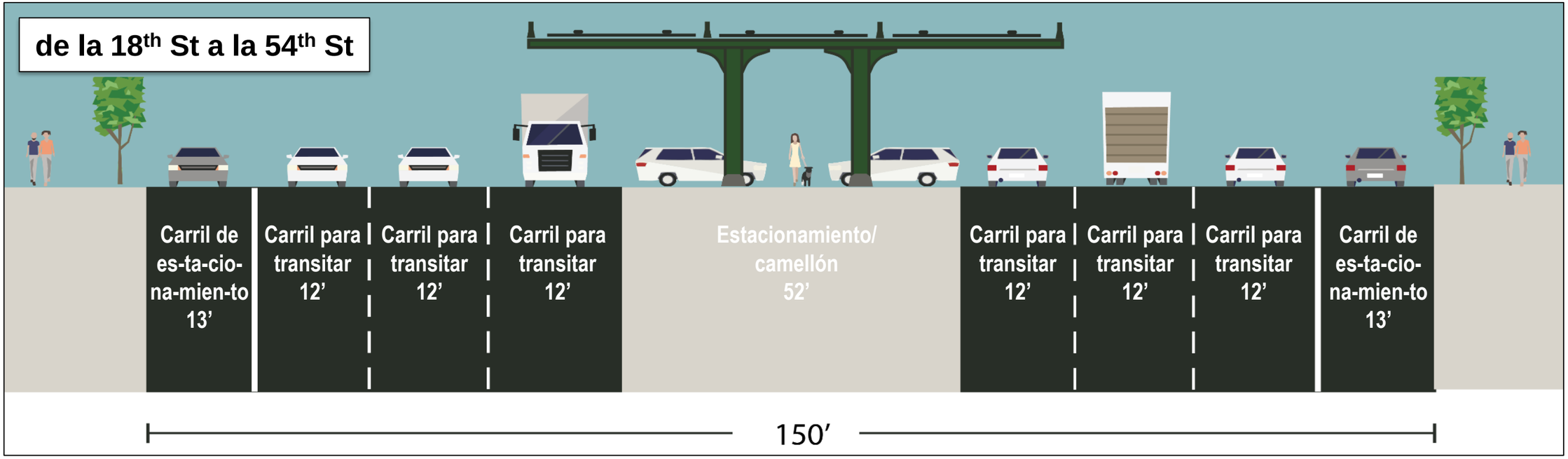
Problemas/retos de 3rd Ave:

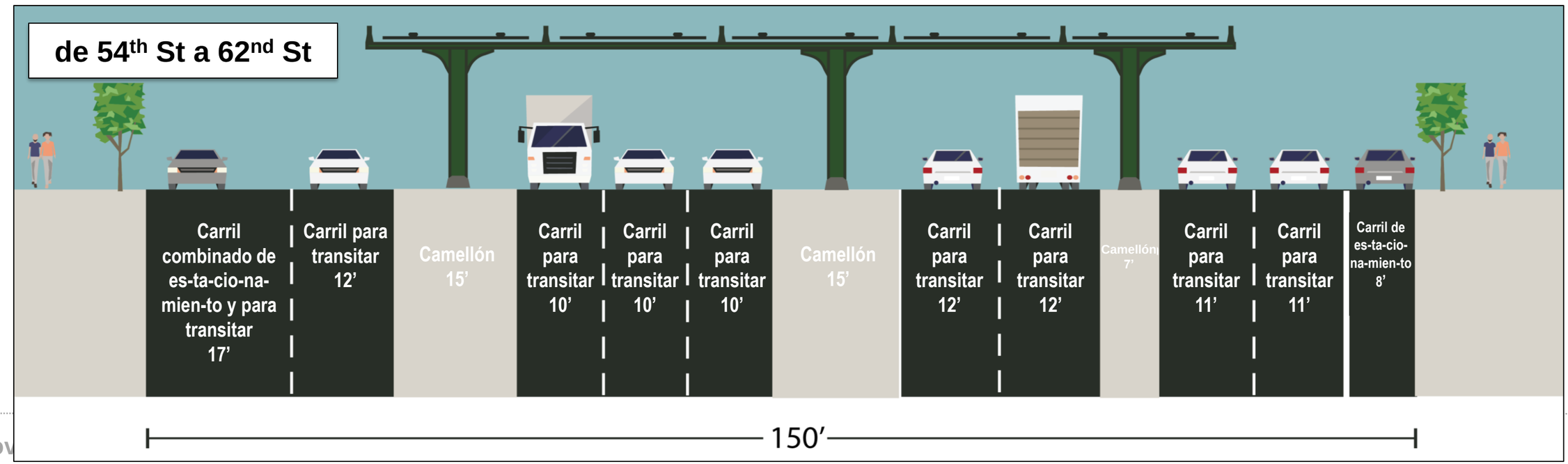
- Se necesitan mejoras de seguridad en las intersecciones
  - Centrarse en el área alrededor de 60th St, 36th St
- Problemas de iluminación/visibilidad y accesibilidad
- Falta de instalaciones para bicicletas/no es seguro para ir en bicicleta
- Impacto del tránsito de carga en las comunidades locales, carretera usada como ruta alternativa para la autopista

Oportunidades y comentarios de 3rd Ave:

- Buscar maneras de reducir el exceso de velocidad
- Buscar la manera de activar las áreas debajo del viaducto para hacerlas más atractivas/accesibles
- Ser claros sobre equilibrar y separar a los distintos usuarios de la carretera
- Ser transparentes sobre los conceptos de diseño
- La coordinación con NYSDOT es importante

Condiciones actuales: Trazado de las calles





Condiciones actuales: Problemas de seguridad

Altas velocidades de los vehículos

Falta de infraestructura peatonal

Conflictos entre peatones y vehículos

Cantidades/giros de camiones pesados

Largas distancias de cruce, calzada ancha

Mala visibilidad e iluminación

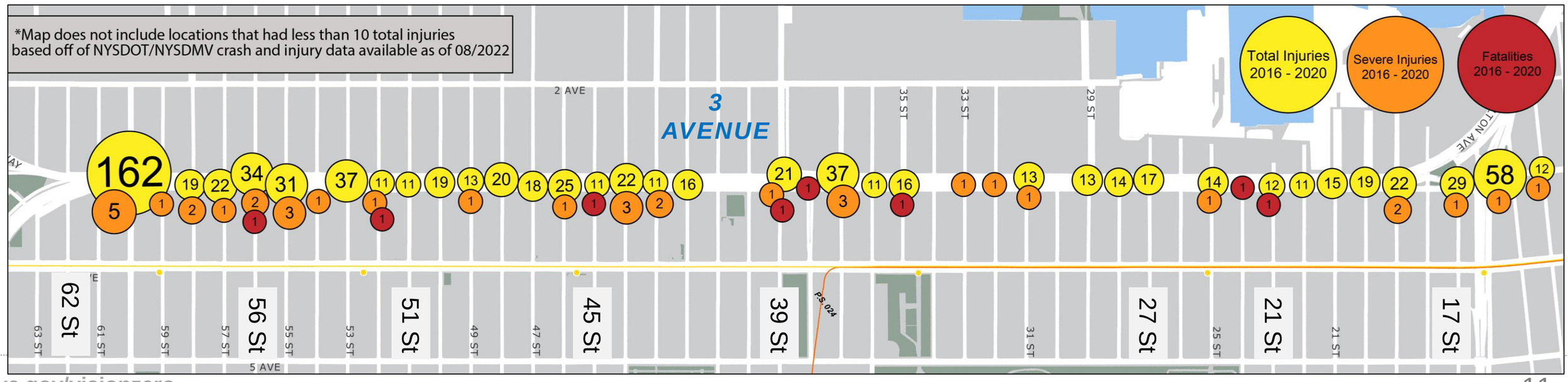
Datos sobre accidentes y lesiones

- Intersección de prioridad Vision Zero en 60th St
- 13 víctimas mortales (2016-actualidad):
  5 peatones, 4 ciclistas y 3 conductores de automóviles
- 11 lesiones graves de peatones/ciclistas,
  24 lesiones graves de automóviles a lo largo del corredor de 2.3 millas entre 2016-2020
- Los choques por la parte de atrás y en ángulo recto ocasionaron casi todas las lesiones de los pasajeros de los automóviles

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

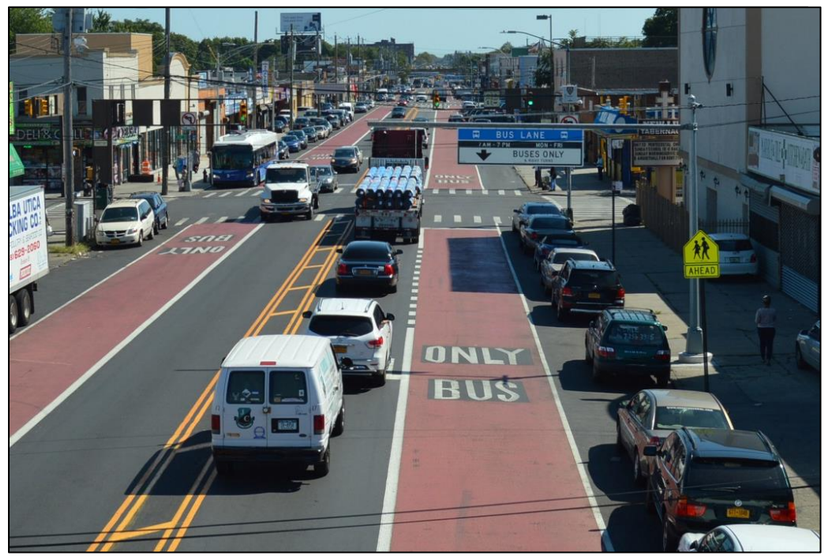


Herramientas de señalización

Ampliaciones del bordillo pintadas

Espacio de la acera pintado

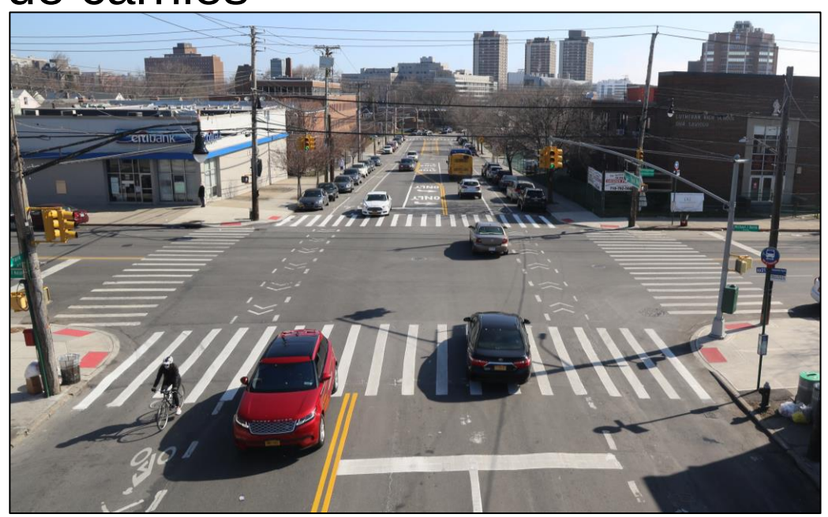
Carril exclusivo para autobuses



Organización de los estacionamientos

Carril protegido para bicicletas

Régimen de carreteras/reducción de carriles



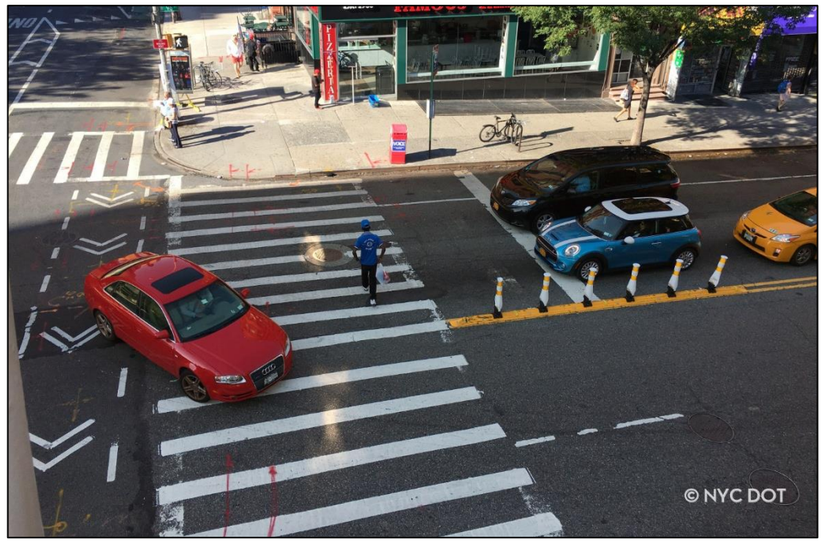
Herramientas para regular el tránsito

Intervalos entre una señal y otra que dan a los peatones ventaja para cruzar

Nueva señales/temporizador de semáforos

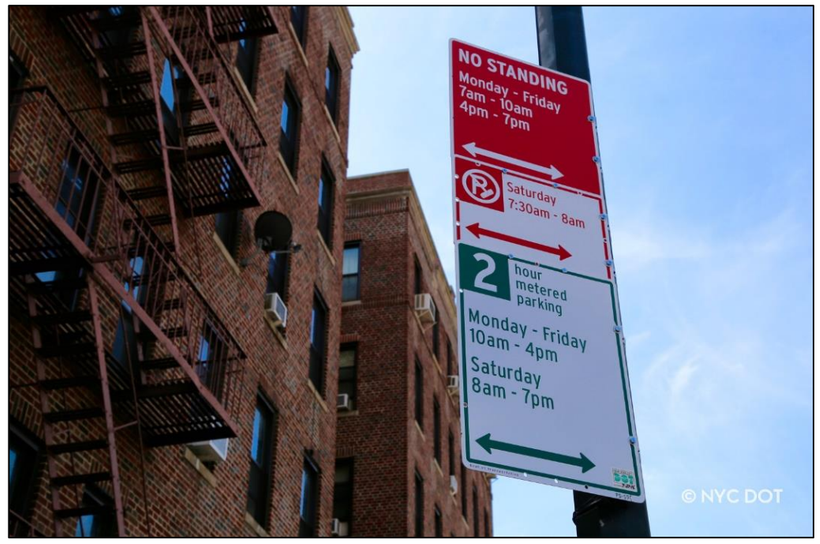
Áreas de carga para los camiones

Reducir giros



Prohibición de viraje

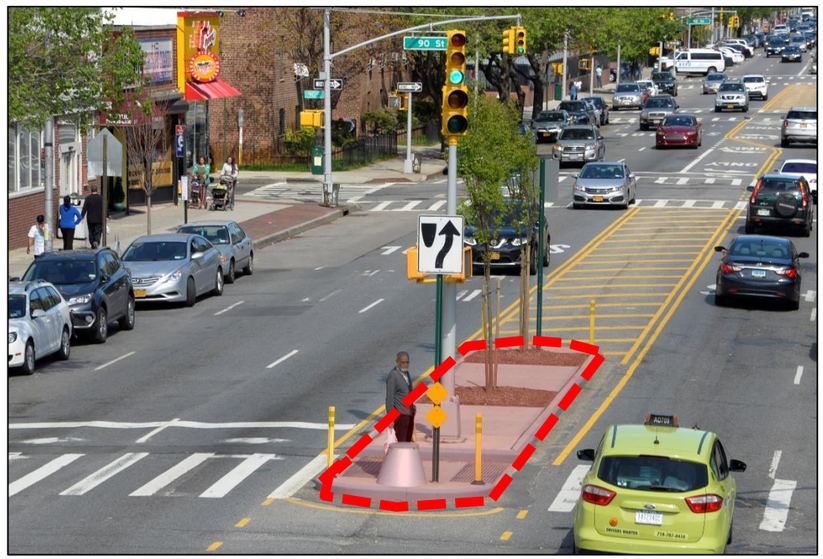
Reglamentación de bordillos



Bloques de hormigón/herramientas de accesibilidad

Ampliación de los bordillos

Islas de refugio peatonal



Mejoras del acceso en las banquetas

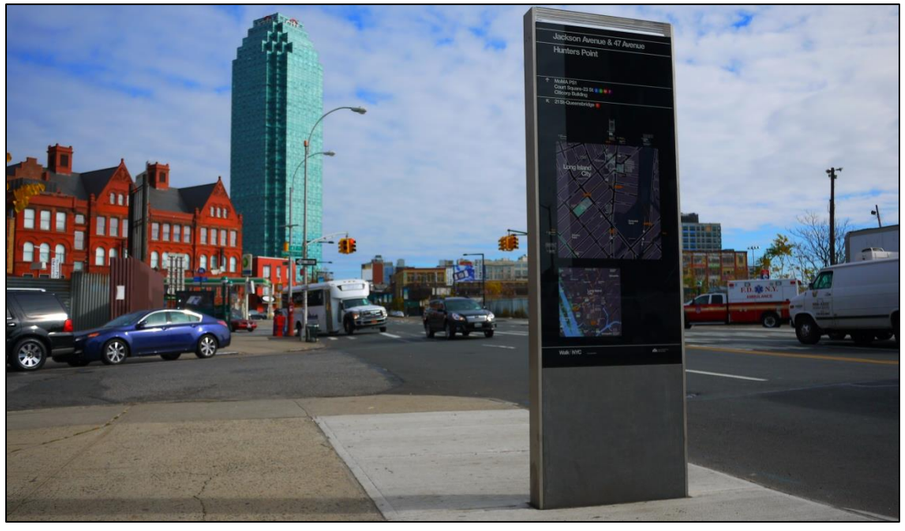
Camellones de hormigón

Extensión para autobuses

Herramientas para el espacio público

Calles/plazas abiertas

Rótulos de orientación

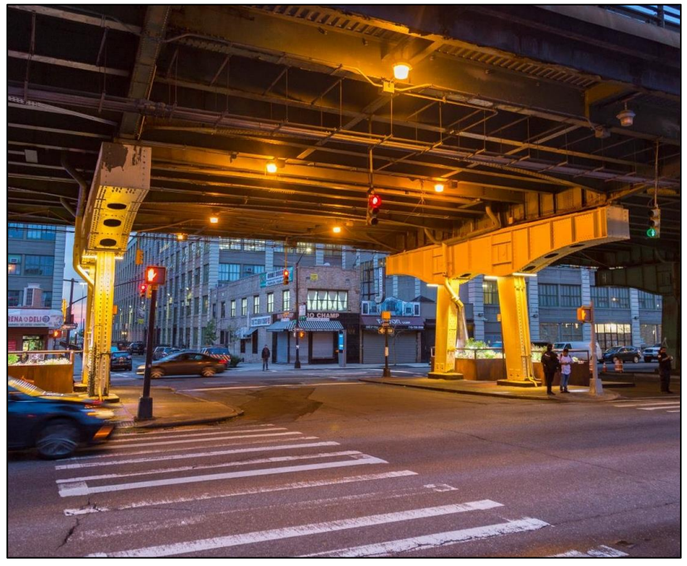


Arte público

Bancas en la ciudad

Espacios para bicicletas/ estacionamiento para bicicletas

Mejoras en la iluminación



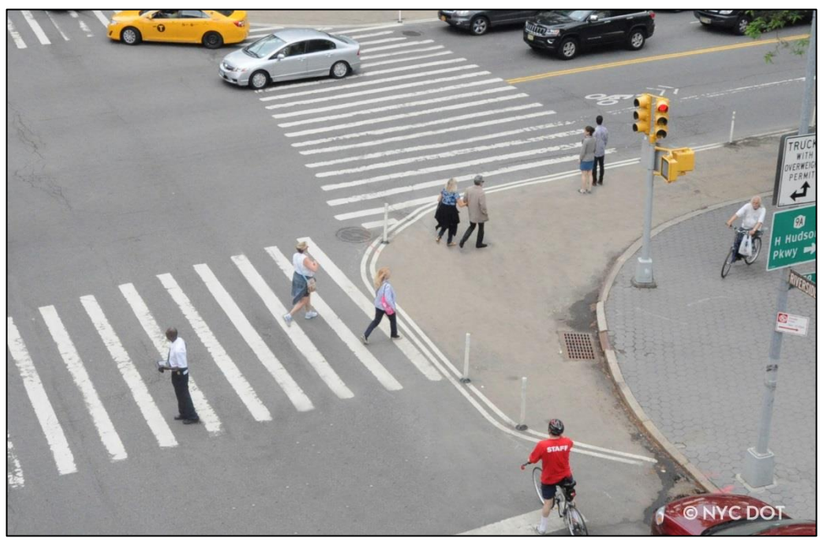
Eficacia del tratamiento de seguridad

- Un estudio publicado en 2022 analizó más de 1,000 proyectos de mejoramiento de calles para determinar la efectividad relativa a los tratamientos para reducir las lesiones

Tratamiento	Cambio en las lesiones	Cambio de KSI	Cambio en las lesiones de los peatones	Cambio en KSI de los peatones
Régimen de la carretera	↓ 17 %	↓ 30 %	↓ 13 %	↓ 32 %
Carriles convencionales para bicicletas	↑ 1 %	↓ 15 %	↓ 1 %	↓ 16 %
Carril protegido para bicicletas	↓ 15 %	↓ 18 %	↓ 18 %	↓ 29 %
Isla para peatones	↓ 15 %	↓ 36 %	↓ 10 %	↓ 34 %
Ampliación de bordillos y aceras	↓ 10 %	↓ 34 %	↓ 17 %	↓ 45 %
Reducción de giros	↓ 0 %	↓ 16 %	↓ 18 %	↓ 33 %
Intervalos entre una señal y otra que dan a los peatones ventaja para cruzar (LPI)	↓ 14 %	↓ 30 %	↓ 18 %	↓ 34 %

Prioridades y soluciones intermedias

Ampliación de bordillos/aceras



Carril protegido para bicicletas

Régimen de la carretera

Beneficios	• Reduce las distancias de los cruces, disminuir la velocidad al virar • Quita 1-2 espacios de estacionamiento en la acera por lugar	• Disuade el exceso de velocidad, organiza la calzada • Espacio exclusivo para ciclistas, incluye tratamientos que acortan las distancias de cruce para los peatones	• Disuade el exceso de velocidad, organiza la calzada • Da espacio en la calzada para regular el tránsito (islas de peatones, ampliación de los bordillos, carriles protegidos para bicicletas)
Soluciones intermedias	• Las ampliaciones de los bordillos de hormigón son difíciles de instalar con recursos propios • Las ampliaciones de los bordillos pintados pueden dar lugar al estacionamiento ilegal	• Habitualmente se quitan de 5-6 espacios de estacionamiento en la acera por cuadra • Habitualmente se combina con un régimen vial u otra reconfiguración de capacidad de los carriles	• Puede aumentar el tiempo de viaje (generalmente se puede disminuir con la sincronización de los semáforos, ajustes de diseño)

Prospectiva y comentarios

Fecha:

Tabla:

¿Cómo quiere que se vea 3rd Avenue en el futuro? ¿Qué tratamientos de las herramientas le gustaría que se implementen? Use el mapa grande para identificar los lugares específicos donde DOT debería centrar las acciones de mejora. Como grupo, seleccionen los problemas y los lugares principales para compartir con el taller.

Los 5 problemas de seguridad principales

(Lugares o problemas del corredor)

★ _____

★ _____

★ _____

★ _____

★ _____

Las 5 herramientas principales para una solución

★ _____

★ _____

★ _____

★ _____

★ _____

¡Gracias!

VISION ZERO
Building a Safer City

NEW YORK CITY DOT