



# 7<sup>TH</sup> AVE & 8<sup>TH</sup> AVE, 39<sup>TH</sup> ST – 66<sup>TH</sup> ST

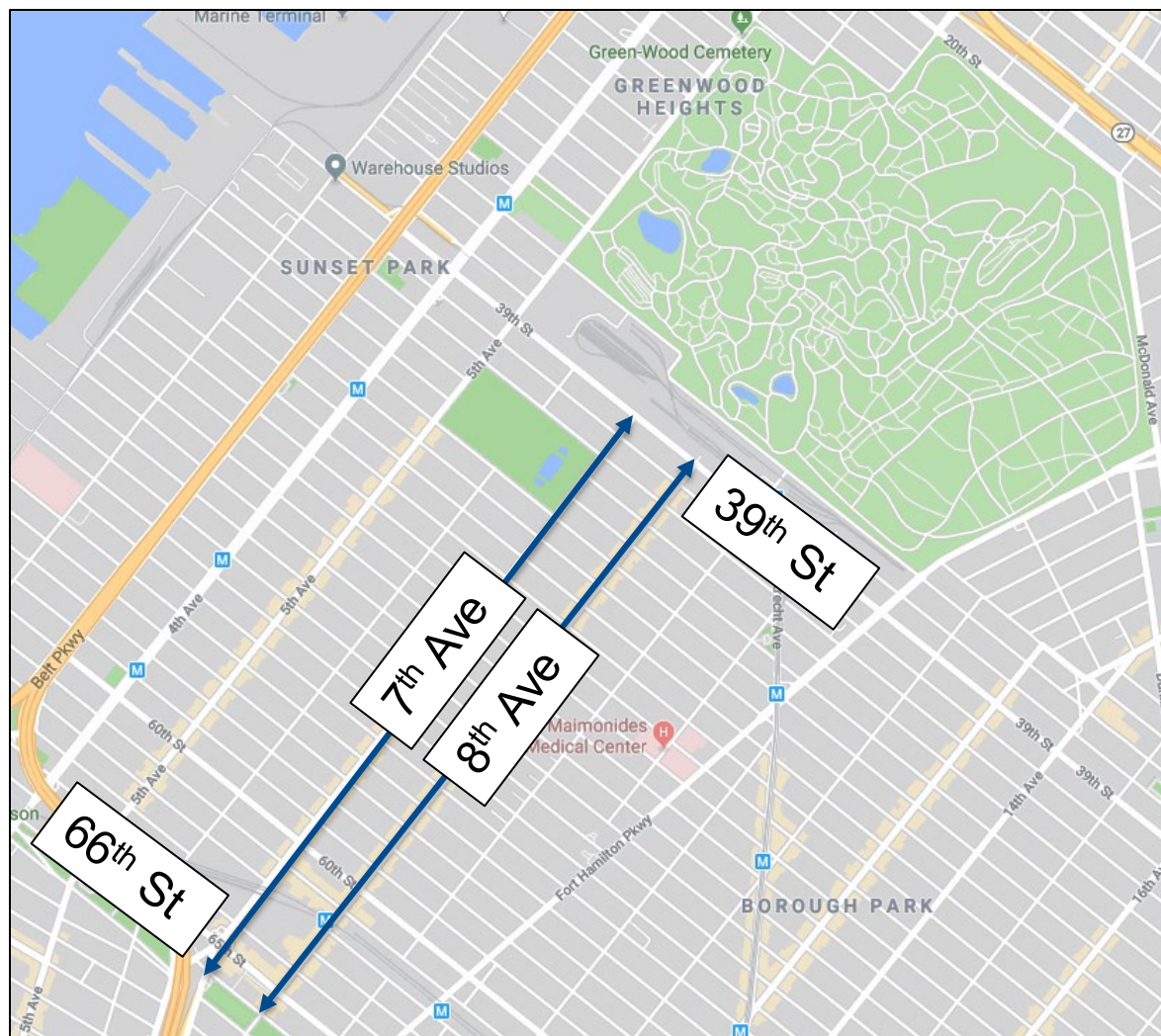
社区咨询委员会

2021年5月26日



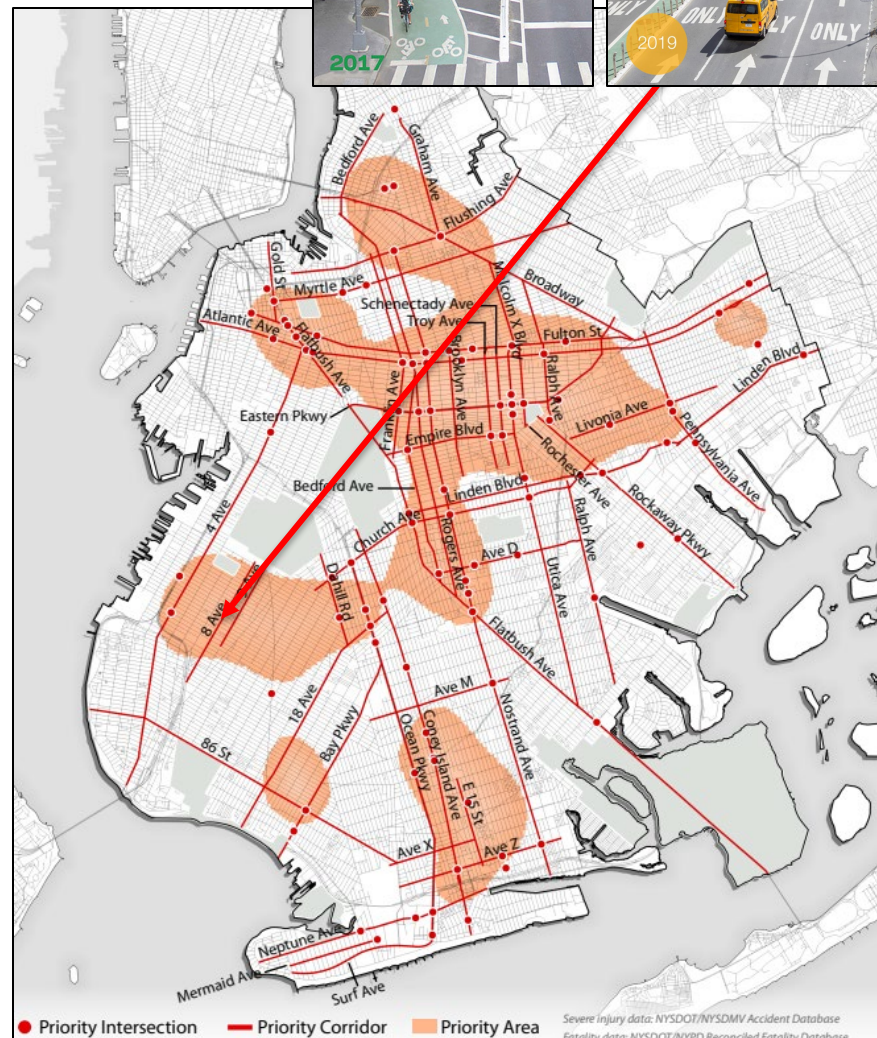
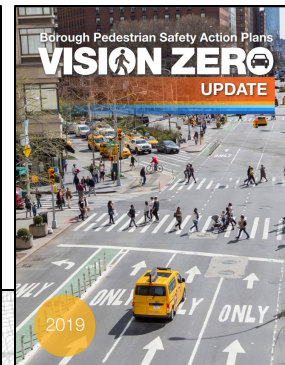
# 地点

- 7<sup>th</sup> Ave – 66<sup>th</sup> St 至 39<sup>th</sup> St
- 8<sup>th</sup> Ave – 66<sup>th</sup> St 至 39<sup>th</sup> St
- 日落公园中国城商业中心
- 沿8th Avenue 行驶得B70公共汽车
- 7<sup>th</sup> Ave 上的现有双向共享自行车道



# 背景

- 8<sup>th</sup> Ave 是 Vision Zero 项目优先道路
- 7<sup>th</sup> Ave 有相似的事故和受伤数据
- 位于 Borough Park 老年人行人关注区，该区域同时也是 Vision Zero 项目优先区域
- 8<sup>th</sup> Ave 位于自行车优先区域内 (CB 12)
- 项目范围在 Community Boards 7、10 和 12 内
- Community Board 7 在 2003 年和 2015 年要求转换为单向道路



# 当前街道使用情况

## 中国城商业中心

- 并排停车、频繁装载和众多卡车导致车道堵塞，道路经常仅剩一条行驶车道，导致不可预测的移动、拥堵，公共汽车行驶速度缓慢 (<4.0 MPH)

## 人行通道

- 行人流量大、人行道狭窄和街头摊贩导致人行道拥堵，行人被迫走到街道上

## 自行车骑行活动

- 日落公园的南/北连接线。通勤、休闲和商业自行车骑行者



在 8<sup>th</sup> Ave 上行人、汽车、卡车、自行车骑行者和公共汽车彼此争道

# 事故类型/分析

- 街道拥挤狭窄造成车辆乘员受伤
  - 与布鲁克林其他地区相比，这些通道的擦边和正面碰撞的频率要高出 50%
- 由于拥堵导致的障碍，引发无法预测的违规行为，从而导致行人受伤
  - 由于拥堵，许多冲突点很难通行
- 缺乏足够的骑行设施，影响自行车骑行者在通道上的安全
  - 高频率的不让路导致事故，尤其是在右转时
  - 在道路中间骑行自行车并受伤的人数较多



狭窄的双向街道和行人流量大是 7th Ave 和 8th Ave - 第七大道和第八大道

# 通道受伤事故

- 行人和自行车骑行者受伤事故占通道总受伤事故和重伤事故的一半以上
- 通道上发生的儿童和老年人交通受伤事故比行政区平均水平高出40%（35%与25%）
- 在39th和66th St之间，8th Avenue是Community Boards - 在三十九街和六十六街之间，第八大道是整个社区委员会

Injury Summary, 2014-2018 (5 Years)

	Total Injuries	Severe Injuries	Fatalities	KSI
Pedestrian	233	17	1	18
Bicyclist	32	2	0	2
Motor Vehicle Occupant	242	15	0	15
Total	507	34	1	35

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



8<sup>th</sup> Ave 上的一条拥挤的人行道

# 现场调查

- 2020年2月, 纽约市交通运输部 (DOT) 街道大使在附近进行了**391**次有关日落公园安全和流动性的民意调查
  - 与布鲁克林华人协会、华人策划协会和日落公园娱乐中心合作最大的安全隐患是超速行驶的车辆, 不让行人横穿的车辆, 违章停放的车辆以及交通拥堵
- **78%** 的受访者认为人行道总是太拥挤
- 部分受访者对人行道上骑自行车的频率表示担忧



纽约市交通运输部街道大使正在进行民意调查。上：日落公园娱乐中心；下：布鲁克林华人协会

# 调查结果

88% 的受访者步行或乘坐公共交通工具到达目的地

43% 的行人觉得在 7th 和 8th Ave 上行走非常不安全或有点不安全

54% 的自行车骑行者觉得在 7th Ave 和 8th Ave 上骑自行车不安全

在调查的所有受访者中，有一半要求改善公共交通





# 纽约市交通运输部商家调查

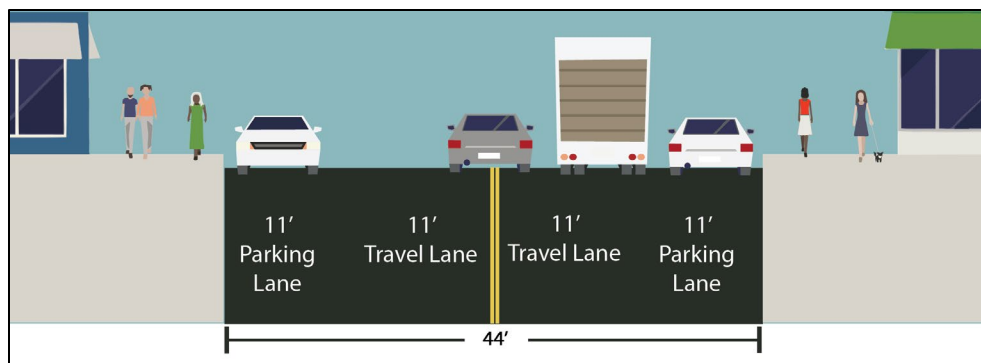
## 街道大使

- 2019年11月，纽约市交通运输部街道大使在三天内走访了**340家**位于第七大道和第八大道沿线的商家
- 纽约市交通运输部 向商家询问了关于收货时间、车辆停车模式、并排停车观察和其他装载问题
- **58%** 的商家表示在收货方面有困难，最常见的原因是缺乏专用的路边空间



# 当前安全改善的局限性

- 两条街道都是 44 英尺宽的双向街道，两侧都可停车
- 作为双向行驶街道，第七大道和第八大道在改善道路安全性方面有局限性
- 纽约市交通运输部对此类道路的整改方法通常为缩小移动车道以解决超速问题，但这并非导致 7<sup>th</sup> Ave 或 8<sup>th</sup> Ave 受伤事故的原因



上图：车辆绕过一辆并排停车的卡车行驶，减慢各个方向的车流速度。  
下图：简图展示街道狭窄的宽度

# 道路两边的相关问题

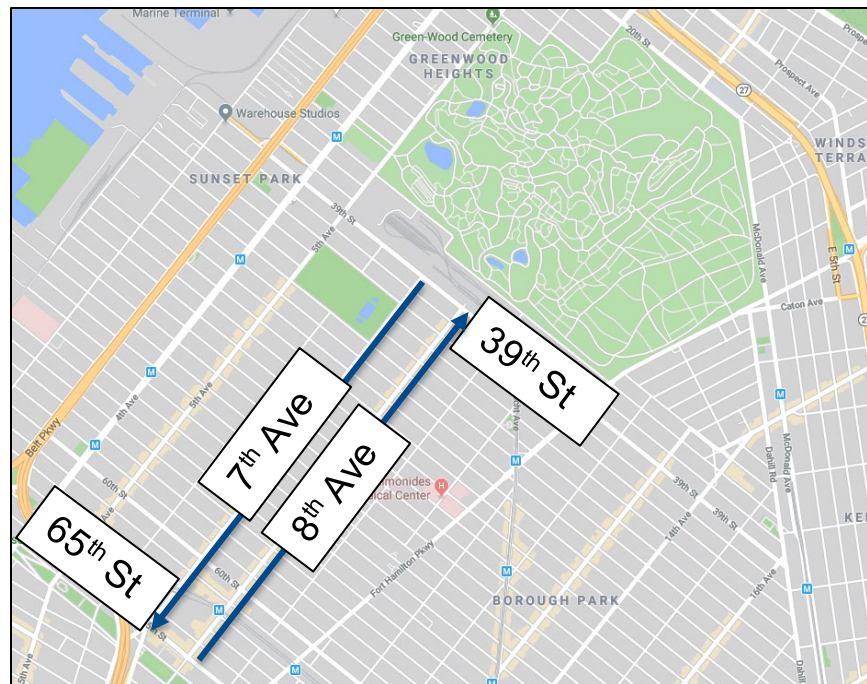
- 装载
  - 许多送货卡车随时都在上/下车活动。  
集中在第50街的第8大街
- 公共汽车
  - B70 和租赁巴士每 400 到 700 英尺 停靠一次。低于 MTA 平均间距准则
- 停车
  - 密集的过道——人口普查区内 66% 的家庭没有汽车
- 行人
  - 8<sup>th</sup> Ave & 57<sup>th</sup> St 上一小时内共有 5,070 名行人经过（2019年9月）
- 自行车骑行者
  - 2019年秋季，每天有 600 至 800 名自行车骑行者
- 通勤货车
  - 在 8<sup>th</sup> Ave 的不同地点出现



卡车装载和行人通行是造成第七大道和第八大道有限的路边空间过度拥挤的两大主要原因

# 提案

- 将三十九街和六十五街之间的第七大道路段改为向南行驶
- 将六十五街和三十九街之间的第八大道路段改为向北行驶
- 在每条街道设置受保护的自行车道
- 增加额外的步行空间和添加管理更完善的路边计划
- 为北行的自行车骑行者，在第七大道和第八大道之间的六十六街增加一条逆向自行车道



在 Skillman Ave, QN 实施的类似设计

# 单向道路转换

- 大幅提升通道安全性，解决 7<sup>th</sup> Ave 和 8<sup>th</sup> Ave 上的事故问题
- 消除双向交通以此增强车辆的可预测性，减少车流量，降低车辆、行人和自行车之间的冲突
- 能够为自行车骑行者增加安全，专用的空间，并为行人扩大空间，减小道路宽度以减少超速
- 信号协调提高了车辆和大众运输的流动性



现有状况（上图）以及在 Skillman Ave, QN 实施的类似设计（下图）

# 提案一道路边改造方式

- 扩大步行空间
  - 交货高峰期，在关键地点增加商业装载区
- 新的装载和停车规定
  - 交货高峰期，在关键地点增加商业装载区
  - 纽约市交通管理部利用延时视频、利益相关者对话和商业调查数据完成了一项全面的路边研究，用以决定相关法规变更
- 大众运输
  - 重新设置南行的B70公共汽车，并整合第八大道和第七大道的汽车公交站点
- 流动性问题
  - 增加路边停车保护型自行车道



在 45 St 的 8 Ave，B70 公共汽车经过两辆同时装载的卡车

# 保护型自行车道

- 包括保护型自行车道的街道设计可提高街上所有人的安全性

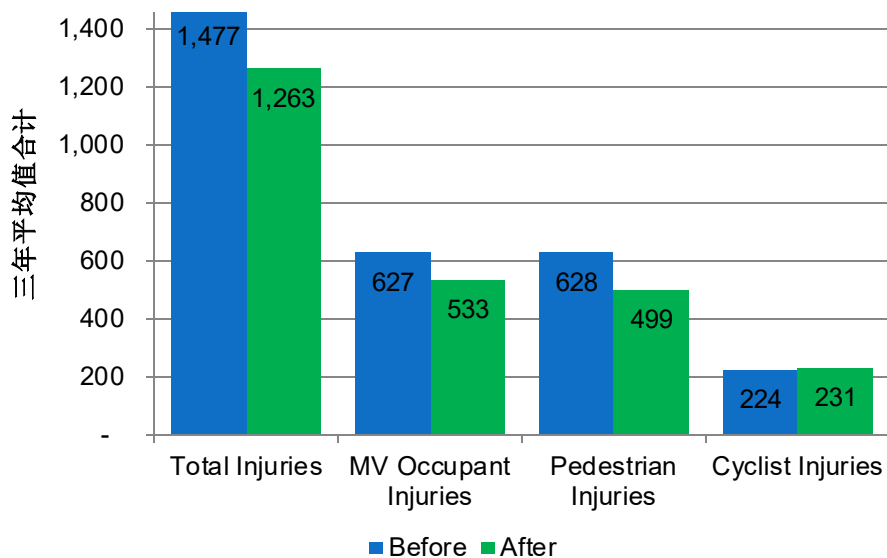
- 车祸受伤事故发生率降低 **15%**
- 行人受伤事故发生率降低 **21%**

根据在 2007-2017 年间设置了保护型自行车道的街道的数据

- 尽管自行车流量增加了 **61%**，但自行车骑行者的受伤事故发生率只增加了 **3%**

## 保护型自行车道

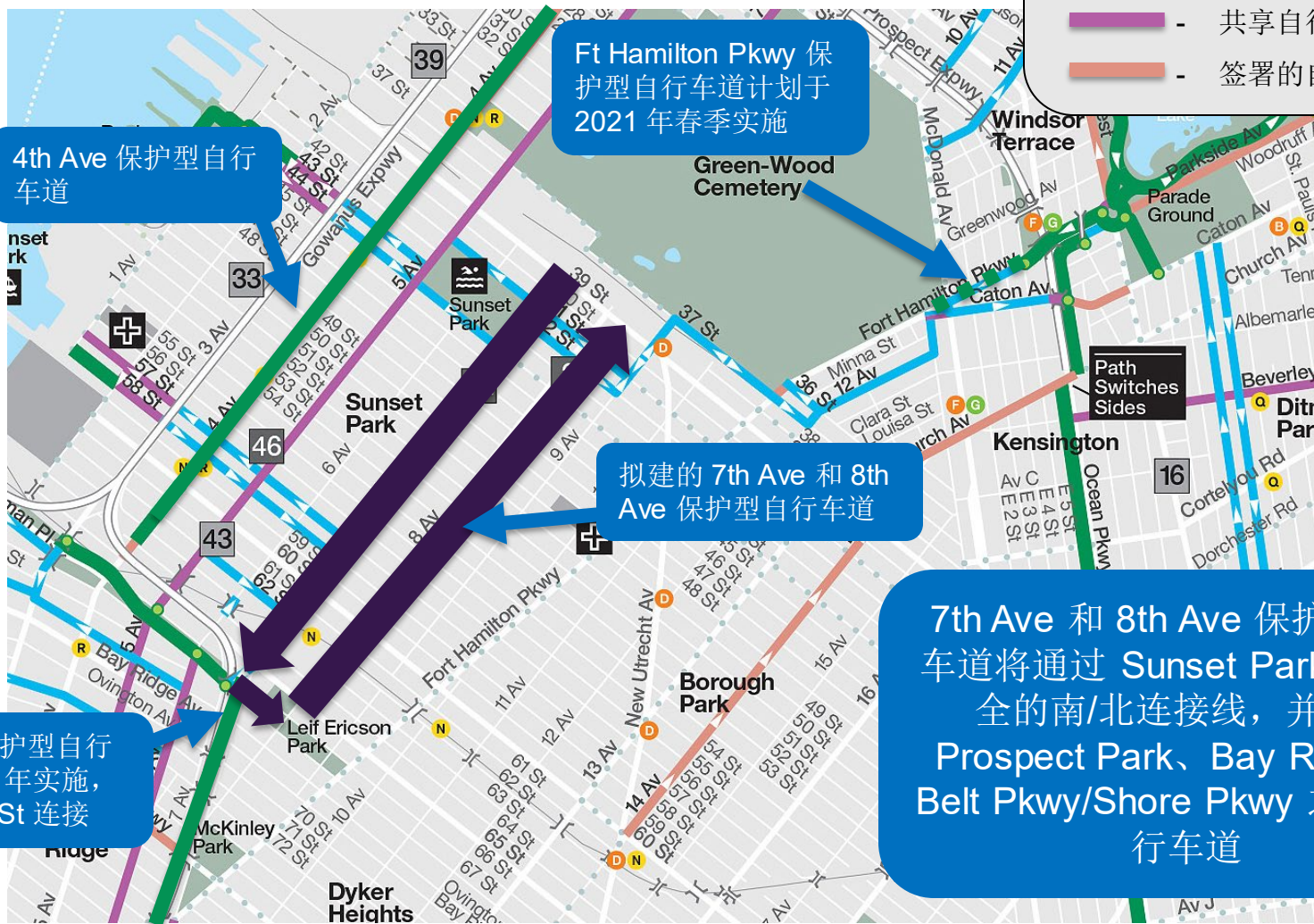
之前和之后的事故数据，2007 - 2017



Skillman Ave, QN - 技工大道，皇后区

# 自行车道网络图

- 拟建自行车道
- 保护型自行车道
- 标准自行车道
- 共享自行车道
- 签署的自行车路线



4th Ave 保护型自行车道

Ft Hamilton Pkwy 保护型自行车道计划于 2021 年春季实施

拟建的 7th Ave 和 8th Ave 保护型自行车道

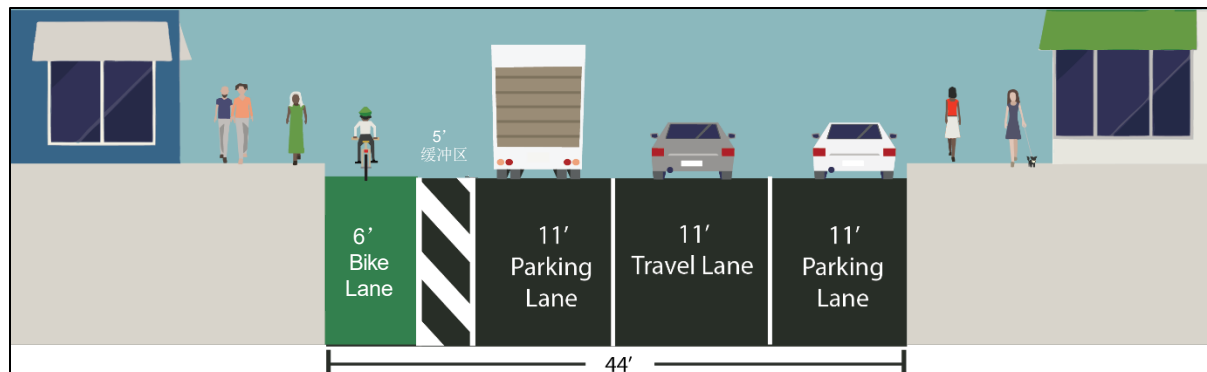
7th Ave 和 8th Ave 保护型自行车道将通过 Sunset Park 提供安全的南/北连接线，并连接 Prospect Park、Bay Ridge 和 Belt Pkwy/Shore Pkwy 之间的自行车道

7th Ave S 保护型自行车道于 2019 年实施，并通过 66th St 连接

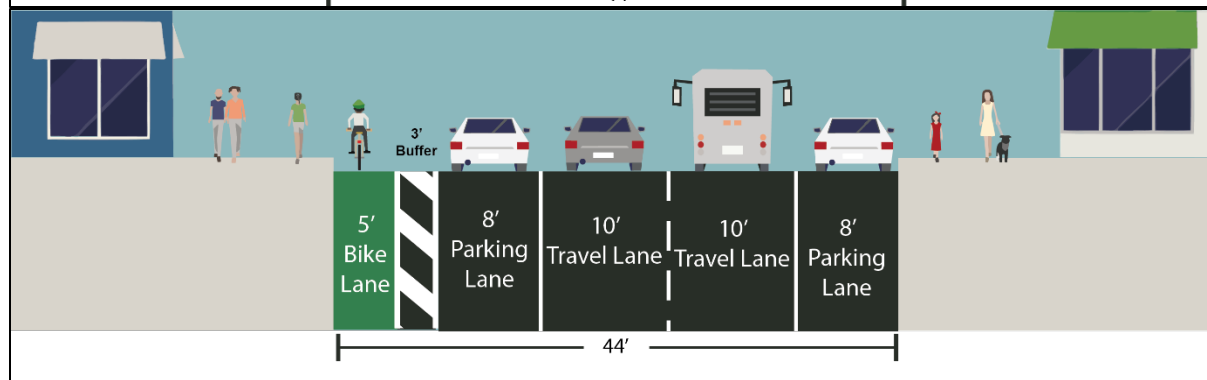


# 设计提案- 7<sup>TH</sup> AVE & 8<sup>TH</sup> AVE

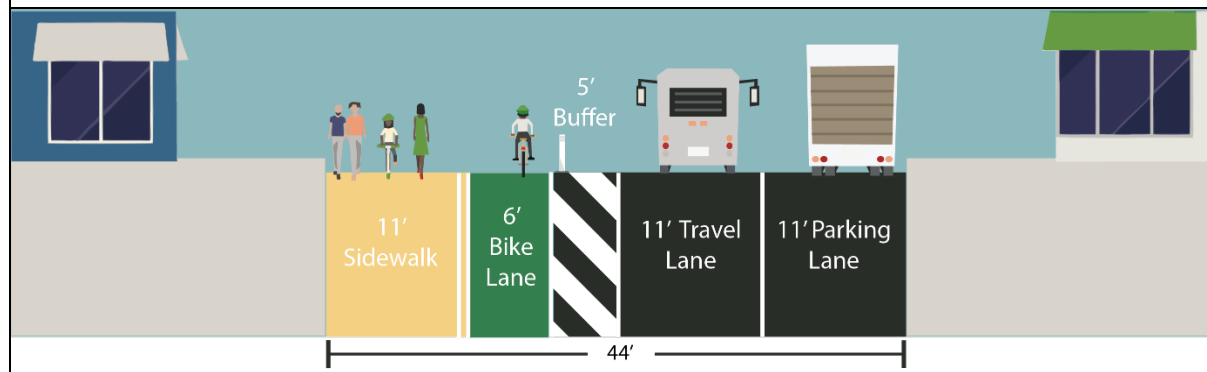
初步设计 – 7<sup>th</sup> Ave & 8<sup>th</sup> Ave:  
一条行驶车道和保护型自行车道



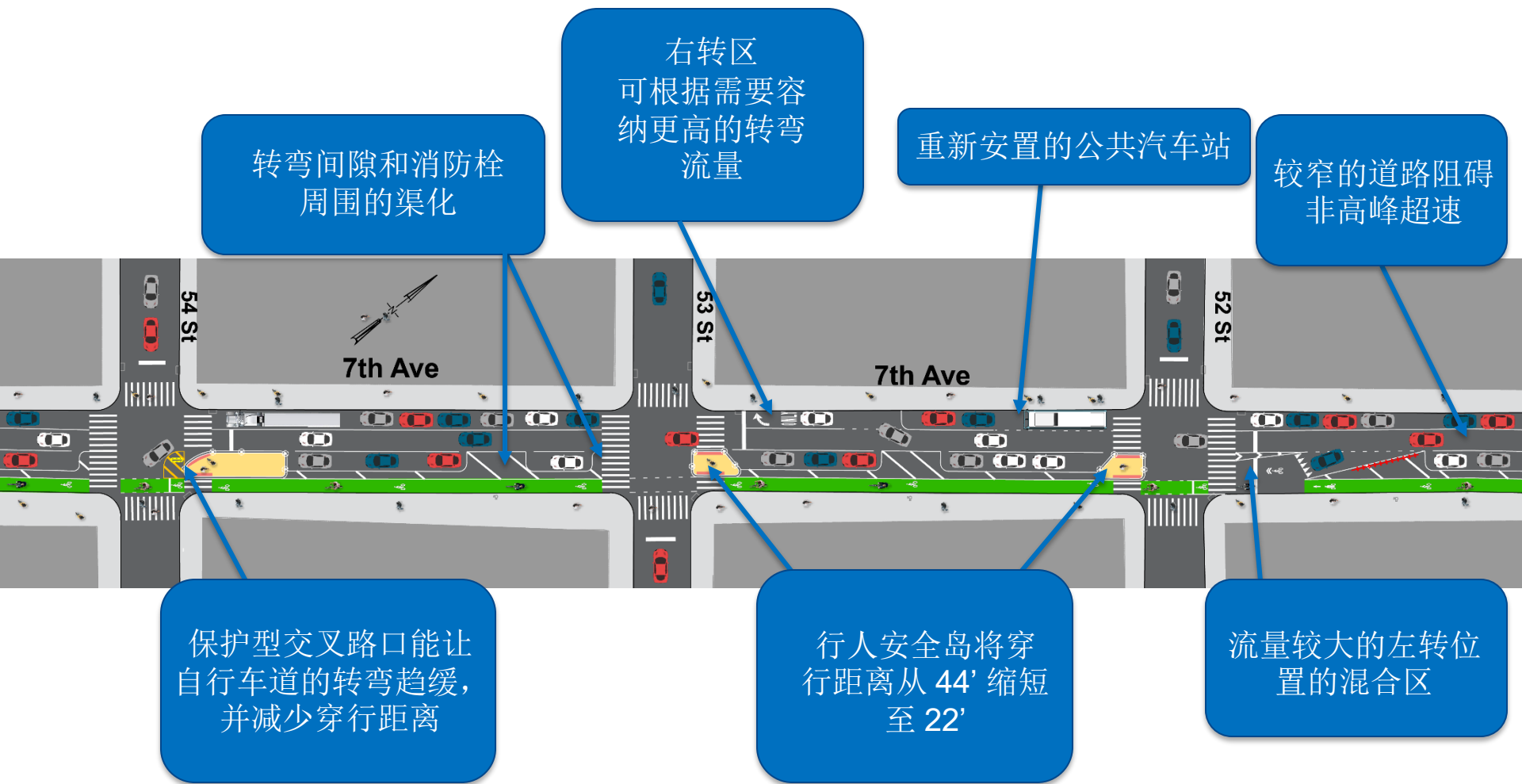
双车道设计  
(65<sup>th</sup> St 至 60<sup>th</sup> St)  
7<sup>th</sup> Ave & 8<sup>th</sup> Ave:  
两条行驶车道和保护型自行车道



人行道设计  
8<sup>th</sup> Ave, 60<sup>th</sup> St 至  
51<sup>st</sup> St: 一条行驶车道、  
保护型自行车道、  
人行道扩建

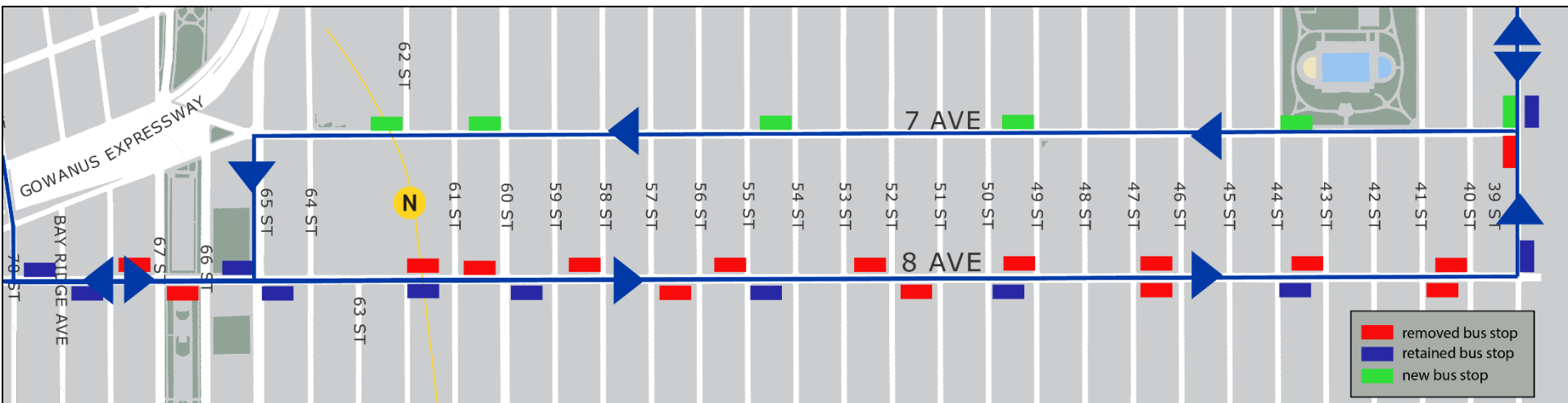


# 总平面图 - 典型街区



# B70 改线和公共汽车站整合

- NYC DOT 和 MTA 就改善 7<sup>th</sup> 和 8<sup>th</sup> Ave 上的 B70 公共汽车服务的计划进行了密切协调
- 南行的公共汽车将改线至 7<sup>th</sup> Ave
- 改善两个方向的停车间距将有助于加快通道沿线的服务
- 7<sup>th</sup> Ave 和 62<sup>nd</sup> St 的新交通信号将确保 B70 公共汽车和 N 线列车 8<sup>th</sup> Ave 站之间保持无缝连接



地图显示 B70 已取消的公共汽车站、保留的公共汽车站以及新的公共汽车站

# 提案 - 65<sup>TH</sup> ST, 66<sup>TH</sup> ST, 67<sup>TH</sup> ST

## 65<sup>th</sup> St

- 在 8<sup>th</sup> Ave 的 65<sup>th</sup> Street 增加东行至北行左转区，以容纳更高的转弯流量

## 66<sup>th</sup> St

- 增加一条从 7<sup>th</sup> Ave 至 8<sup>th</sup> Ave 的保护型逆流自行车道，将北行自行车骑行者连接至 8<sup>th</sup> Ave

## 67<sup>th</sup> St

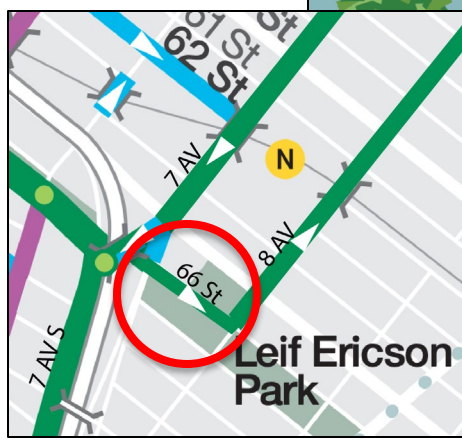
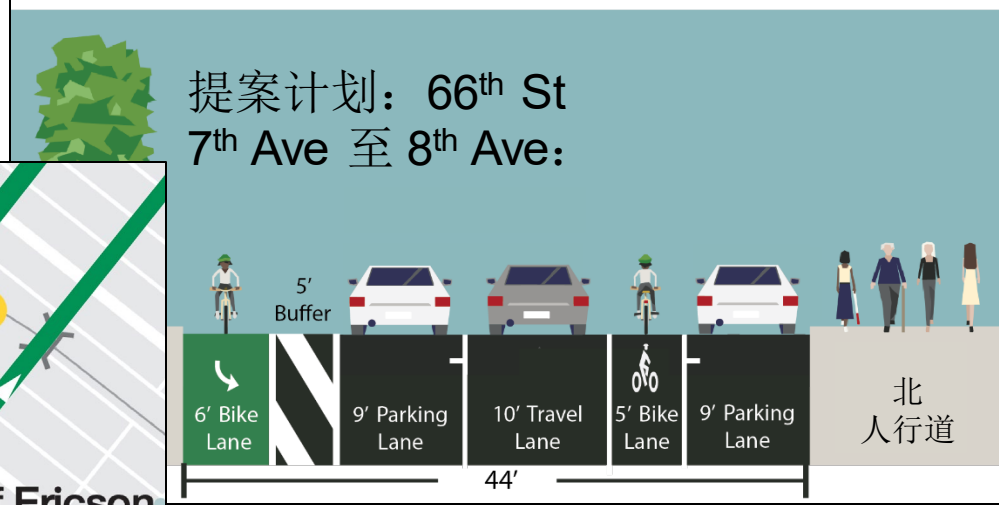
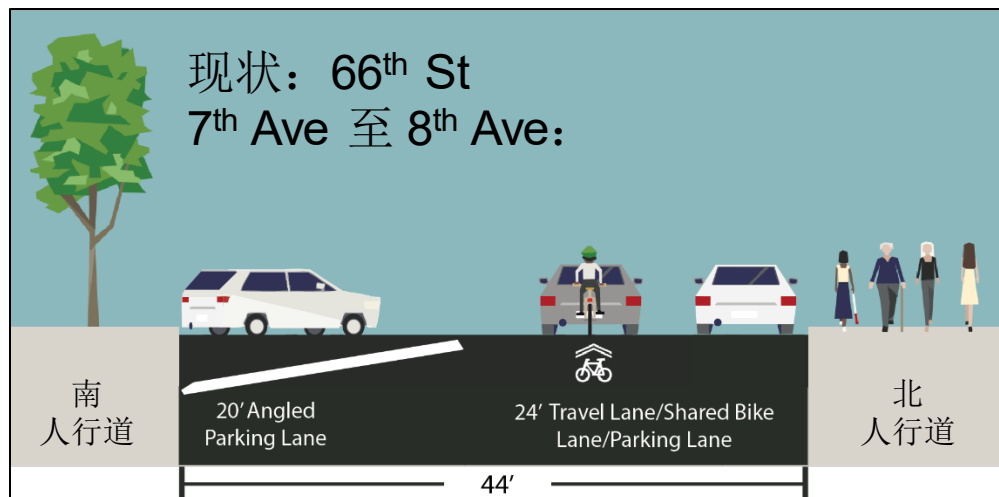
- 在 7<sup>th</sup> Ave & 9<sup>th</sup> Ave 之间的 Leif Ericson Park 附近的北侧增加斜角停车位



7<sup>th</sup> Ave & 8<sup>th</sup> Ave 之间的 66<sup>th</sup> St 的现有斜角停车位

# 66<sup>TH</sup> ST – 设计提案

- 北行的自行车骑行者将从 7<sup>th</sup> Ave 和 66<sup>th</sup> St 现有的保护型自行车道通过 66<sup>th</sup> St 连接
- 设计将用浮动平行停车取代 66<sup>th</sup> St 南侧公园附近的斜角停车
- 设计在 7<sup>th</sup> Ave 和 8<sup>th</sup> Ave 之间增加了一条东行逆流停车保护型自行车道



上图：66<sup>th</sup> St 截面图  
左：自行车地图上的 66<sup>th</sup> St 连接线

# 保护型自行车道和停车

- 为了提高可见性、减少所有道路使用者的冲突及确保安全高效运行，在交叉路口附近重新规划停车

横过自行车道的左转要求清除接近交叉路口的停车，以确保驾驶员在横过自行车道前对自行车道的视线无障碍

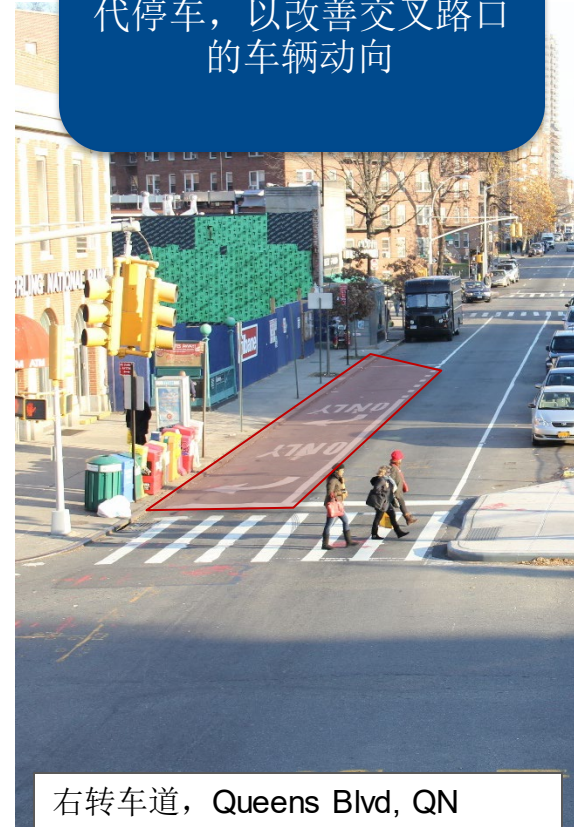


安全左转：6<sup>th</sup> Ave, MN



混合区，2<sup>nd</sup> Ave, MN

路边右转车道用转弯区取代停车，以改善交叉路口的车辆动向



右转车道，Queens Blvd, QN

# 装载区

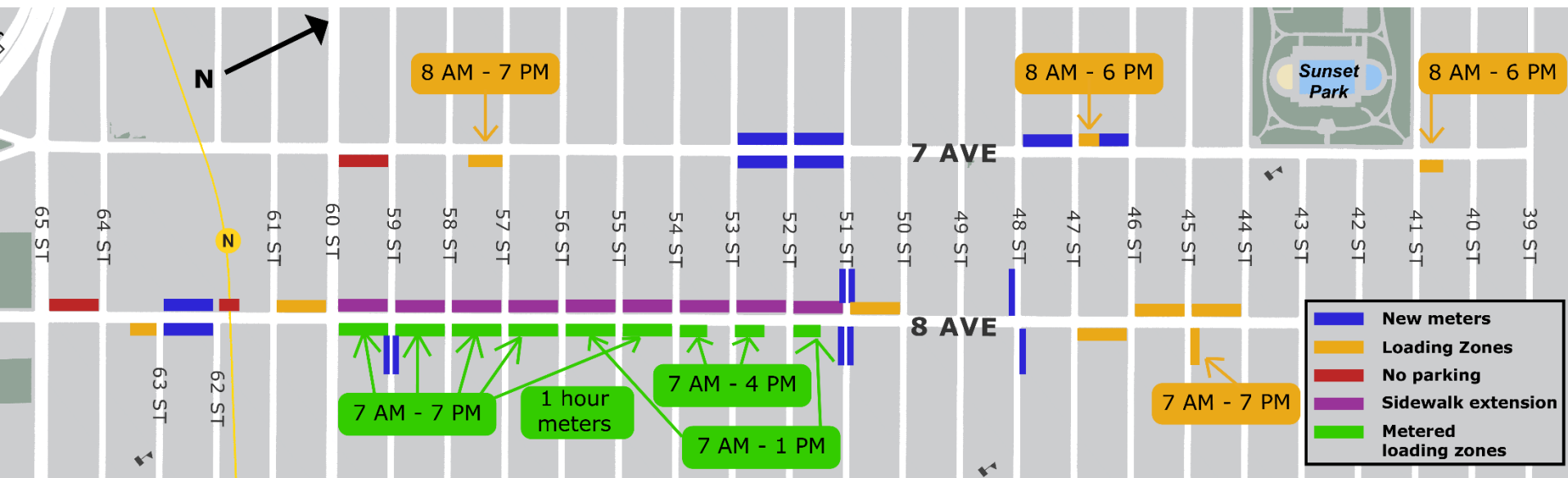
- NYC DOT 将沿通道设置装载区
- 装载区专门为每天特定时间内送货的卡车和货车提供路边空间
- 在装载区工作时间结束后，可停放客运车辆
- 通过商业调查、延时视频和利益相关者对话确定装载区的位置
- DOT为送货卡车安装免费/付费停车位



卡车使用装载区进入路边进行交货，不会阻碍交通

# 装载、并排停车、停车计时器

- NYC DOT 将更新通道周围的停车规定，以减少卡车并排停车，提供专用的装载空间，并增加车辆周转率
- 在商业通道周围提供大约 95 个新的 2 小时计时停车位，以改善客运车辆的通行
- 从早上 7 点至上午 10 点提供新的商业装载区（下文另有说明的情况除外）
- 在人行道扩建部分附近，将仪表从 2 小时更新为 1 小时，并安装计时装载区





# 停车影响

- 作为街道改造项目的一部分，设计将导致被影响的 3.3 英里街道沿线约 185 个点进行重新规划
- 在 39th St 和 67th St 之间以及 7th 和 8th Ave - 在三十九街和六十七街之间以及第七大道和第八大道

元素	停车变更
保护型自行车道设计（保护型左转、混合区、行人岛等）	- 122
从 60th St 到 51st St, 8th Ave 西侧- 从六十街到五十一街，第八大道西侧	- 69
右转车道	- 52
公共汽车站变更和重新安置	+ 25
65 <sup>th</sup> St、66 <sup>th</sup> St 和 67 <sup>th</sup> St 的停车变更	+ 35
总计	净损失 <b>183</b> 个停车位

# 时间表

## 2021 年 6 月

- 向 CB7、10 和 12 提交计划

## 2021 年夏初

- 继续向社区利益相关者提交计划，征求反馈，并相应地调整计划

## 2021 年夏季/秋季

- 项目分阶段实施，社区持续参与

## 2021 年秋季之后

- 项目监控和必要的调整



57<sup>th</sup> St 的 8<sup>th</sup> Ave

# 总结

- 通过街道的转换和设计，直接解决 Vision Zero 项目优先道路 的事故问题
- 在 布鲁克林中国城 中心地带提供急需的步行空间，改善行人安全
- 在 日落公园 为自行车骑行者提供安全、直接的连接线
- 提升 B70 公共汽车的可靠度
- 项目规划反映了当地企业和居民的需求
- 符合 NYC DOT Green Wave 和 NYC Master Transportation 扩大 Protected Bike Lane 网络的计划 - 符合纽约市交通运输部绿色浪潮和纽约市中心运输计划扩大受保护自行车道路网的计划



# 谢谢！

有任何疑问吗？



NYCDOT



nyc\_dot

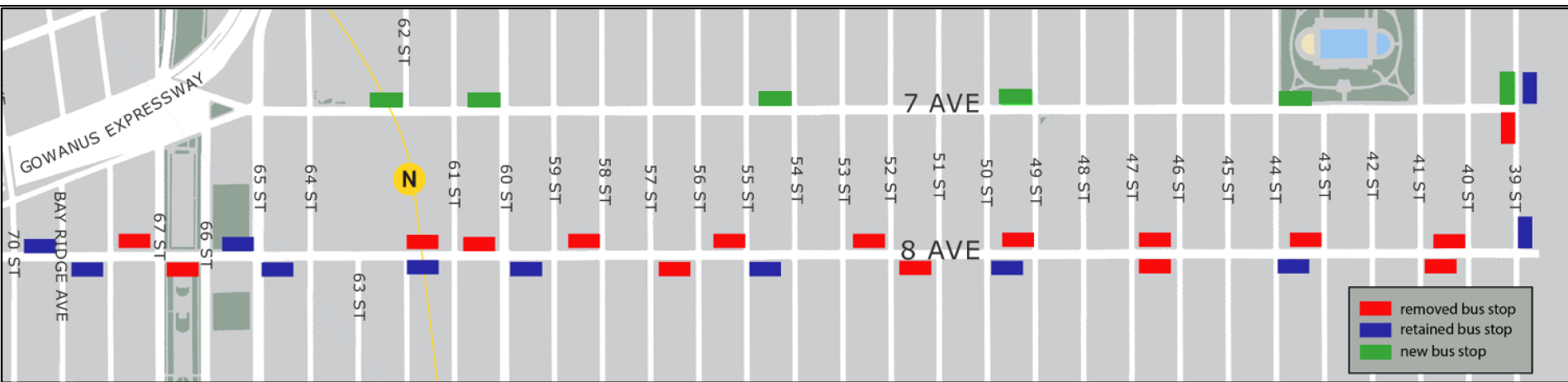


nyc\_dot



NYCDOT

# B70 公共汽车站整合提案



**Northbound B70**

- 8<sup>th</sup> Ave/Bay Ridge Ave
- 8<sup>th</sup> Ave/67<sup>th</sup> St
- 8<sup>th</sup> Ave/65<sup>th</sup> St
- 8<sup>th</sup> Ave/62<sup>nd</sup> St
- 8<sup>th</sup> Ave/60<sup>th</sup> St
- 8<sup>th</sup> Ave/57<sup>th</sup> St
- 8<sup>th</sup> Ave/55<sup>th</sup> St
- 8<sup>th</sup> Ave/52<sup>nd</sup> St
- 8<sup>th</sup> Ave/50<sup>th</sup> St
- 8<sup>th</sup> Ave/47<sup>th</sup> St
- 8<sup>th</sup> Ave/44<sup>th</sup> St
- 8<sup>th</sup> Ave/41<sup>st</sup> St
- 39<sup>th</sup> St/8<sup>th</sup> Ave
- 39<sup>th</sup> St/7<sup>th</sup> Ave

**Southbound B70**

- 39<sup>th</sup> St/7<sup>th</sup> Ave
- 8<sup>th</sup> Ave/40<sup>th</sup> St
- 7<sup>th</sup> Ave/43<sup>rd</sup> St
- 8<sup>th</sup> Ave/46<sup>th</sup> St
- 7<sup>th</sup> Ave/49<sup>th</sup> St
- 8<sup>th</sup> Ave/52<sup>nd</sup> St
- 7<sup>th</sup> Ave/54<sup>th</sup> St
- 8<sup>th</sup> Ave/55<sup>th</sup> St
- 8<sup>th</sup> Ave/58<sup>th</sup> St
- 7<sup>th</sup> Ave/60<sup>th</sup> St
- 7<sup>th</sup> Ave/62<sup>nd</sup> St
- 8<sup>th</sup> Ave/65<sup>th</sup> St
- 8<sup>th</sup> Ave/67<sup>th</sup> St
- 8<sup>th</sup> Ave/Bay Ridge Ave

# 转换详细信息

- 第七大道和第八大道转换为单行道路将会对 第七大道和第八大道之间的六十五街和周边街道产生影响
- 由于 BQE 出口、六十五街现有的拥堵以及进出邻近街道的原因，六十五街和第七大道会是一个非常拥挤的交叉路口
- NYC DOT 的提案将包括设计元素，以尽量减少对街道网络的影响，同时改进车辆动向
  - 单向转换允许在 7<sup>th</sup> 和 8<sup>th</sup> Aves 上进行信号协调，以改进车辆动向



# 拟议转换的好处



7th Ave 的北行车辆有多种选择，可在 65<sup>th</sup> St 之前改道至 8<sup>th</sup> Ave 北行

- 设计提案将减少六十五街和第七大道的北向行驶的总流量第七大道的北行车辆在六十五街之前改道至第八大道，可有多种选择
  - 7<sup>th</sup> Ave 的北行车辆有多种选择，可在 65<sup>th</sup> St 之前改道至 8<sup>th</sup> Ave
- 设计提案提高 7<sup>th</sup> Ave 和 65<sup>th</sup> St 交叉路口的安全性
  - 取消北行直行、东行左转和西行右转，减少车辆行驶总量、减少冲突及提高安全性
- 设计提案将影响降至最低
  - 三分之二的现有北行车辆已经在 65<sup>th</sup> St 和 7<sup>th</sup> Ave 转弯

# 拟议转换的好处



许多北行车辆在 7<sup>th</sup> Ave 上并道、变道、穿过自行车道，并在接近 65<sup>th</sup> St 做出不可预测的移动

- 提案简化了 7<sup>th</sup> Ave 的 65<sup>th</sup> St 的北行路线
  - 只有两条可能的北行路线和两条北行车道，这种设计减少了冲突，提高了车辆的可预测性
- 提案消除了北行自行车骑行者的冲突
  - 北行自行车骑行者不再继续进入 7<sup>th</sup> Ave，消除了右转车辆穿过自行车道的冲突



# 替代转换面临的挑战



- 7th Ave 北行和 8th Ave - 第七大道北行和第八大道
- 将 7th Ave - 将第七大道 65th St 和 7th Ave - 六十五街和第七大道
- 7th Ave 和 65th St 的车辆流量和冲突增加
  - 8th Ave 上的所有北行车辆都必须改道至 7th Ave & 65th St
  - 车流量和转弯量的增加将增加车辆和行人之间的冲突

箭头显示如果 7th Ave 成为北行街道，增加的转弯将改道至 7th Ave & 65th St

# 替代转换面临的挑战



7th Ave 上 65th St 的西行拥堵现状

- 65<sup>th</sup> St 和 7<sup>th</sup> Ave 的流量增加导致额外的安全和拥堵问题
  - 增加西行到南行的左转将导致额外的冲突，这是目前交叉路口最危险的车辆移动
  - 西行流量和左转的增加需要额外的信号时间，从而缩短北行路线的时间，加剧拥堵