



7TH AVE & 8TH AVE, 39TH ST – 66TH ST

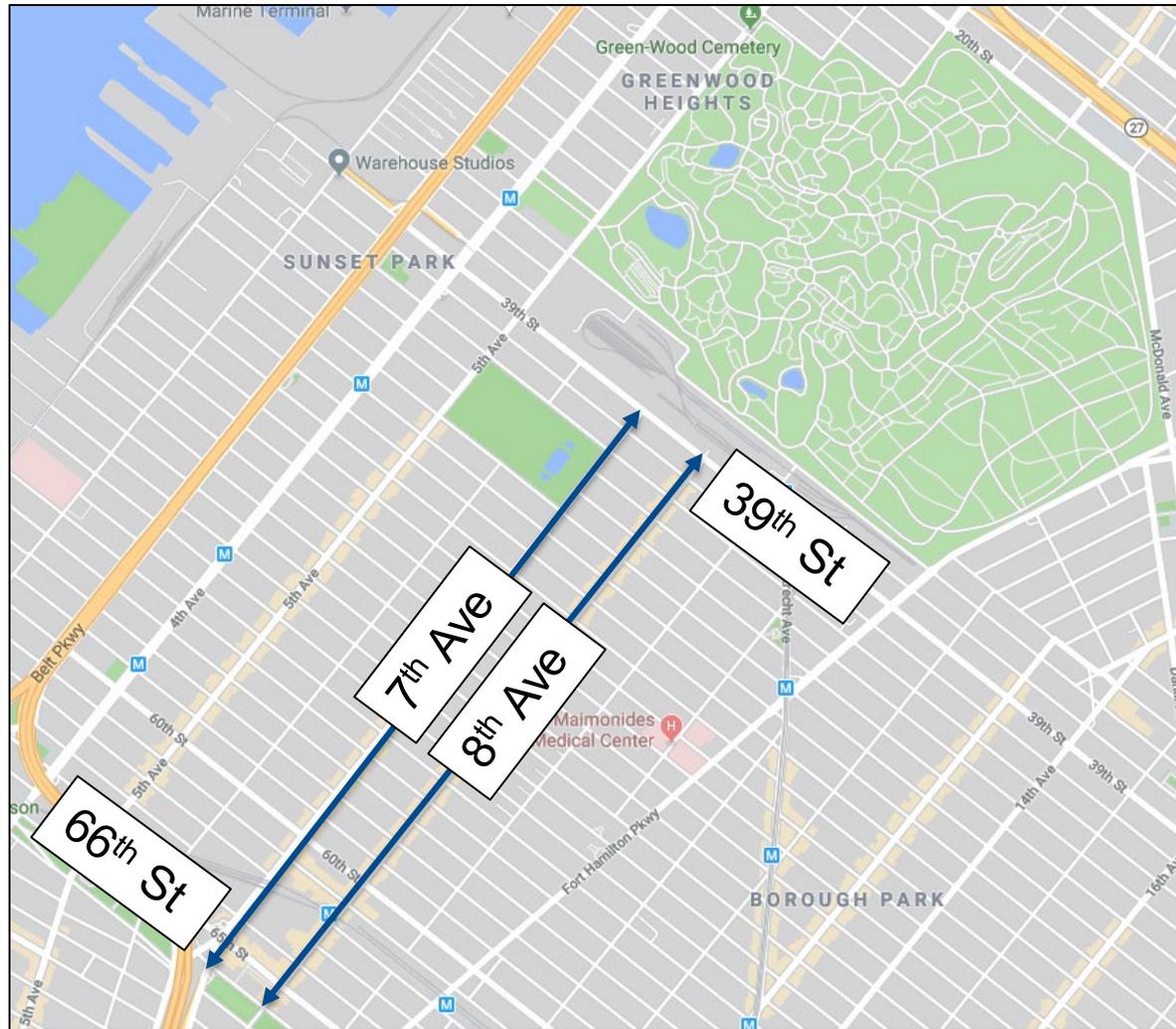
Propuesta de proyecto

Junio 14, 2021



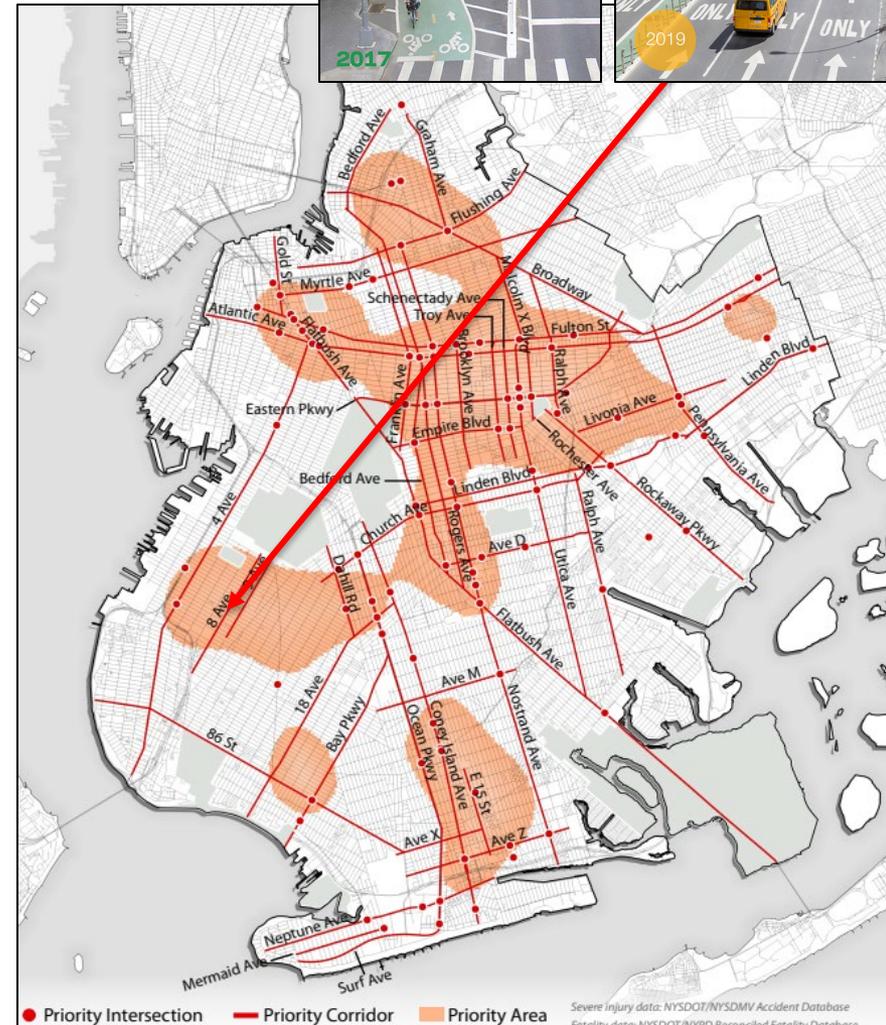
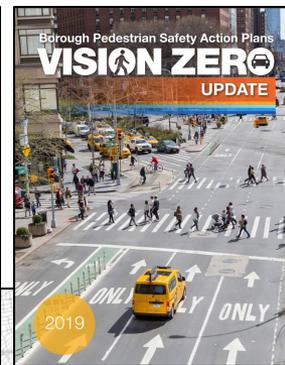
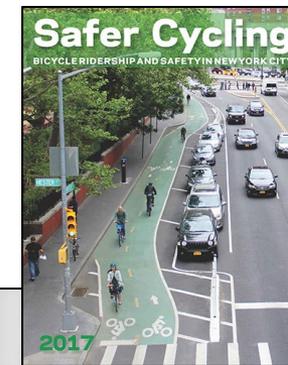
UBICACIÓN

- Desde 7th Ave – 66th St hasta 39th St
- Desde 8th Ave – 66th St hasta 39th St
- Centro comercial de Sunset Park's Chinatown
- El autobús B70 circula por 8th Avenue
- Carril compartido para bicicletas de doble sentido actual en 7th Ave.



ANTECEDENTES

- 8th Ave es un Vision Zero Priority Corridor
- 7th Ave tiene datos comparables de choques y lesiones
- Está en la Borough Park Senior Pedestrian Focus Area y en una Vision Zero Priority Area
- 8th Ave está en un distrito de prioridad para bicicletas (CB 12)
- El área del proyecto está en las Juntas Comunitarias 7, 10 y 12
- La Junta Comunitaria 7 solicitó investigaciones para convertir las calles a sentido único en 2003 y 2015.



USO ACTUAL DE LA CALLE

Centro comercial de Chinatown

- El estacionamiento en doble fila, la carga frecuente y los numerosos camiones provocan el bloqueo de los carriles, lo que frecuentemente reduce el tránsito por la calle a un solo carril de circulación y provoca movimientos imprevisibles, congestión y baja velocidad de los autobuses (<4.0 MPH)

Corredor para peatones

- La gran cantidad de peatones, las aceras estrechas y los vendedores ambulantes hacen que las aceras estén llenas de personas y que los peatones tengan que caminar por la calle

Actividad de ciclistas

- Conexión norte/sur en Sunset Park. Ciclistas recreativos, que hacen entregas o van a trabajar



Peatones, autos, camiones, ciclistas y autobuses compiten por el espacio en 8th Ave.

TIPOS/ANÁLISIS DE CHOQUES

- Las lesiones de los ocupantes de vehículos son consecuencia de calles congestionadas y estrechas
 - Los choques laterales y frontales son un 50% más frecuentes en estos corredores comparados con el resto de Brooklyn
- El colapso por la congestión produce imprevisibilidad y el incumplimiento de normas, que causan lesiones a los peatones
 - Muchos puntos de conflicto son difíciles de transitar por la congestión
- La falta de instalaciones adecuadas para ciclistas compromete la seguridad de los ciclistas en los corredores
 - Hay una alta frecuencia de choques por no ceder el paso, especialmente en los giros a la derecha
 - Se produce una cantidad desproporcionada de lesiones a ciclistas a mitad de cuadra



Las calles estrechas de doble sentido y la gran cantidad de peatones son algunas de las causas más frecuentes de choques en 7th Ave y 8th Ave.

LESIONES EN CORREDORES

- Las lesiones a peatones y ciclistas representan más de la mitad del total de lesiones y heridas graves en los corredores
- Las lesiones de tránsito en corredores a niños y adultos mayores son un 40% más frecuentes que la media del borough (35% vs 25%)
- Entre 39th y 66th St, 8th Avenue está empatada con la mayor cantidad de peatones muertos o lesiones graves de todas las calles del norte/sur de las Juntas Comunitarias

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



Una acera concurrida en 8th Ave.

DIFUSIÓN EN LA CALLE

- En Febrero 2020, NYC DOT Street Ambassadors hicieron 391 encuestas en el barrio sobre la seguridad y la movilidad en Sunset Park
 - Se asociaron con Brooklyn Chinese-American Association, Chinese-American Planning Council y Sunset Park Recreation Center
- Los mayores problemas de seguridad son el exceso de velocidad, los vehículos que no ceden el paso, los vehículos estacionados ilegalmente y la congestión vehicular
- El 78% de los encuestados considera que las aceras están siempre demasiado concurridas
- Algunos encuestados expresaron su preocupación por la frecuencia con la que los ciclistas circulan por la acera



NYC DOT Street Ambassadors haciendo encuestas. Arriba: Sunset Park Recreation Center; abajo: Brooklyn Chinese American Association.

LO QUE HEMOS DESCUBIERTO

El 88% de los encuestados llegó a pie o en transporte público

El 43% de los peatones se siente muy inseguro o un poco inseguro cuando caminan por 7th Ave y 8th Ave

El 54% de los ciclistas se siente inseguro cuando va en bicicleta por 7th Ave y 8th Ave.

La mitad de los encuestados que quieren cambios en las calles pidieron mejoras en el transporte público.



DIFUSIÓN DEL NYC DOT EN EMPRESAS

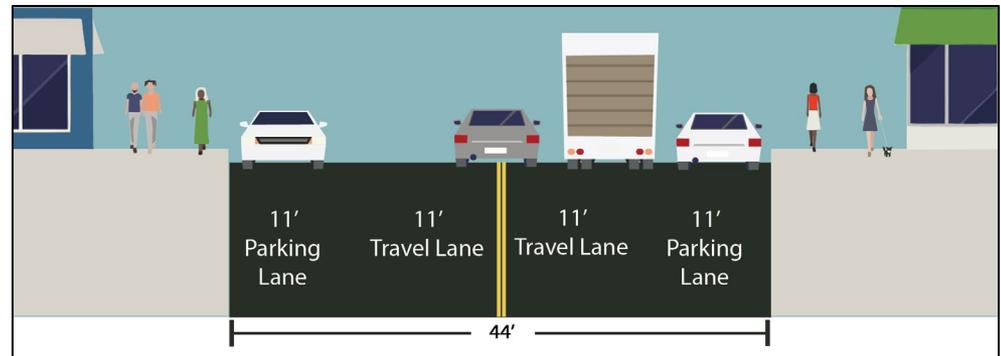
Street Ambassadors

- Los NYC DOT Street Ambassadors visitaron 340 empresas en 7th Ave y 8th Ave en tres días en November 2019
- El NYC DOT conversó con los comerciantes sobre el horario en que reciben entregas, los patrones de estacionamiento de vehículos, sus observaciones sobre el estacionamiento en doble fila y otros problemas de carga
- El 58% de las empresas informó de que tenía dificultad para recibir entregas, lo que, la mayoría de las veces, se debe a la falta de espacio exclusivo en el bordillo



LIMITACIONES ACTUALES PARA LA MEJORA DE LA SEGURIDAD

- Ambas calles son de doble sentido, miden 44' de ancho y tienen estacionamiento permitido en ambos lados
- Al ser calles de doble sentido, tanto 7 Ave como 8 Ave tienen posibilidades limitadas para la mejora de la seguridad en el corredor
- Los tratamientos del NYC DOT de estas calles consisten en el estrechamiento de los carriles de circulación para hacer frente al exceso de velocidad, que no es la causa de lesiones en 7th Ave ni en 8th Ave



Arriba: Vehículos esquivan un camión estacionado en doble fila, lo que reduce la velocidad del tránsito en ambas direcciones. Abajo: En el diagrama se muestra el ancho limitado de la calle.

CONSIDERACIONES SOBRE LAS ACERAS

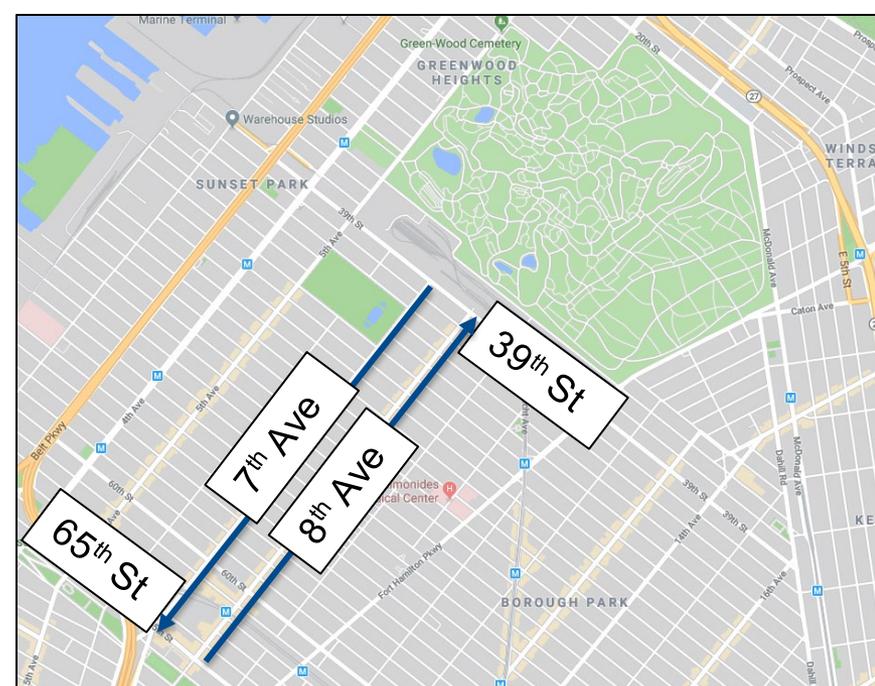
- Carga
 - Mucha actividad de carga en todo momento. Concentrada en 8th Ave en los 50s
- Autobuses
 - Paradas del autobús B70 y charter cada 400 a 700'. Por debajo de las directrices de distancia promedio de la MTA
- Estacionamiento
 - Corredores muy densos: el 66% de las familias en las áreas de censo no tiene auto
- Peatones
 - Se contaron 5,070 peatones en una hora en 8th Ave y 57th St (9/2019)
- Ciclistas
 - Se registraron 600 – 800 ciclistas por día en Fall 2019
- Camionetas para transporte suburbano
 - Se observaron en varios lugares de 8th Ave



La actividad de carga y la circulación de peatones son dos de los usos más frecuentes que compiten por el espacio limitado de la acera en 7th Ave y 8th Ave.

PROPUESTA

- Modificar 7th Avenue a dirección sur entre 39th St y 65th St
- Modificar 8th Avenue a dirección norte entre 65th St y 39th St
- Agregar un carril protegido para bicicletas en cada calle
- Agregar espacio extra para los peatones y un plan dinámico de gestión del borde de la calle
- Agregar un carril para bicicletas en sentido contrario en 66th St entre 7th Ave y 8th Ave para la conexión de los ciclistas que circulan en dirección norte



Un diseño similar implementado en Skillman Ave, QN.

MODIFICACIONES A SENTIDO ÚNICO

- Mejoras importantes en la seguridad del corredor para encarar los antecedentes de choques de 7th Ave y 8th Ave
- Eliminar el tránsito de doble sentido mejora la previsibilidad de los vehículos y reduce posibles movimientos y conflictos entre vehículos, peatones y ciclistas
- Permitir que se agregue un espacio seguro y exclusivo para los ciclistas y un espacio ampliado para los peatones que estreche la calle para reducir el exceso de velocidad
- La sincronización de los semáforos mejora la movilidad de los vehículos y del transporte público



Condiciones actuales (arriba) y un diseño similar implementado en Skillman Ave, QN (abajo).

PROPUESTA: INFORMACIÓN SOBRE EL BORDE

- Espacio Peatonal Amplificado
 - Ampliación de la acera oeste de 8th Ave desde 60th St hasta 51st St
- Reglamentos nuevos sobre carga y estacionamiento
 - Agregar zonas de carga comercial en lugares clave durante las horas pico de entrega.
 - El NYC DOT hizo un estudio integral del borde de la calle mediante videos en cámara rápida, conversaciones con las partes interesadas y datos de encuestas a empresas para determinar los cambios en los reglamentos.
- Tránsito
 - Reubicar el autobús B70 en dirección sur desde 8th Ave hasta 7th Ave y consolidar las paradas de autobús.
- Movilidad
 - Agregar carriles protegidos para bicicletas



Autobús B70 pasando dos camiones cargando al mismo tiempo en 8 Ave a la altura de 45 St.

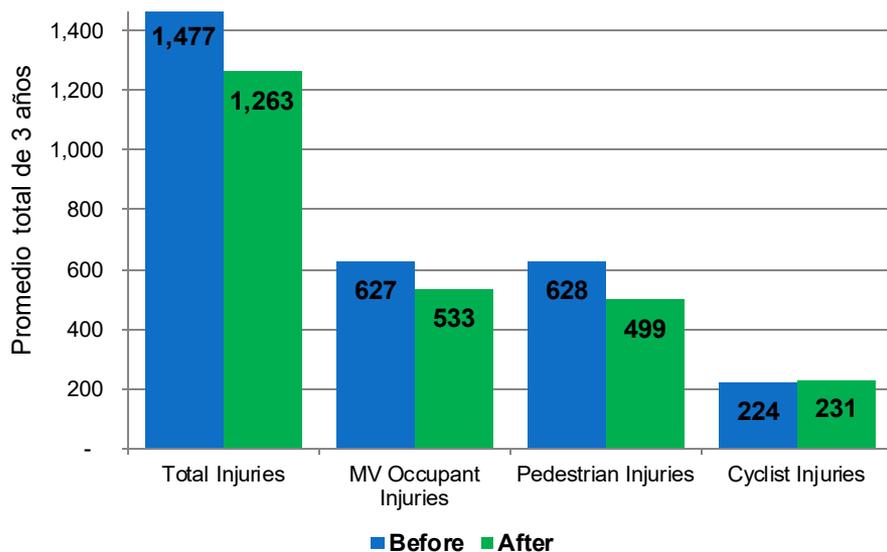
CARRILES PROTEGIDOS PARA BICICLETAS

- Los diseños de calles que incluyen carriles protegidos para bicicletas aumentan la seguridad de todos los usuarios.
 - -15% menos choques con lesiones.
 - -21% menos lesiones a peatones.

En las calles donde se instalaron carriles protegidos para bicicletas entre 2007-2017.
- Las lesiones a ciclistas aumentaron solo un 3%, aunque la cantidad de bicicletas aumentó un 61%.

Carriles protegidos para bicicletas

Datos de choques, antes y después, 2007 - 2017



Carril protegido para bicicletas: Skillman Ave, QN.

RED DE CARRILES PARA BICICLETAS

-  - Carril para bicicletas propuesto
-  - Carril protegido para bicicletas
-  - Carril estándar para bicicletas
-  - Carril compartido para bicicletas
-  - Ruta señalizada para bicicletas



Carril protegido para bicicletas de 4th Ave.

Carril protegido para bicicletas de Ft Hamilton Pkwy (implementación esta ocurriendo actualmente)

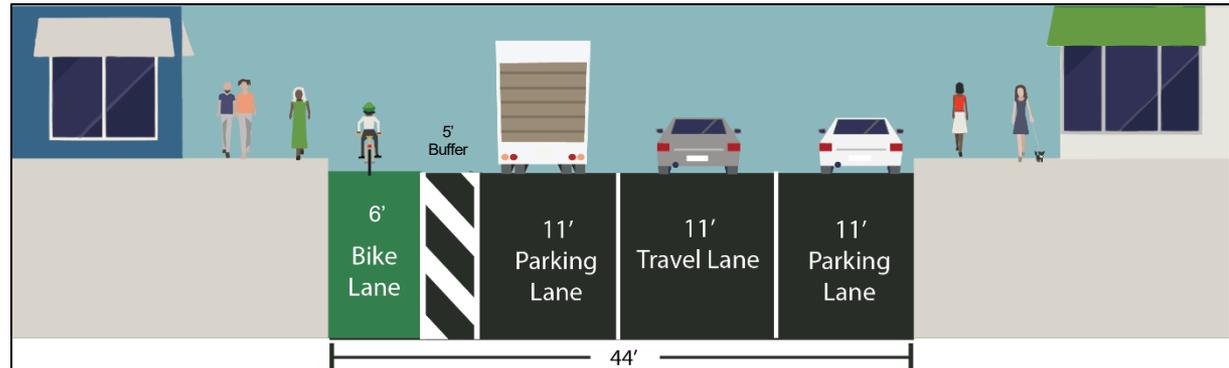
Carriles protegidos para bicicletas propuestos para 7th Ave y 8th Ave.

Carril protegido para bicicletas de 7th Ave S instalado en 2019 y con conexión a través de 66th St.

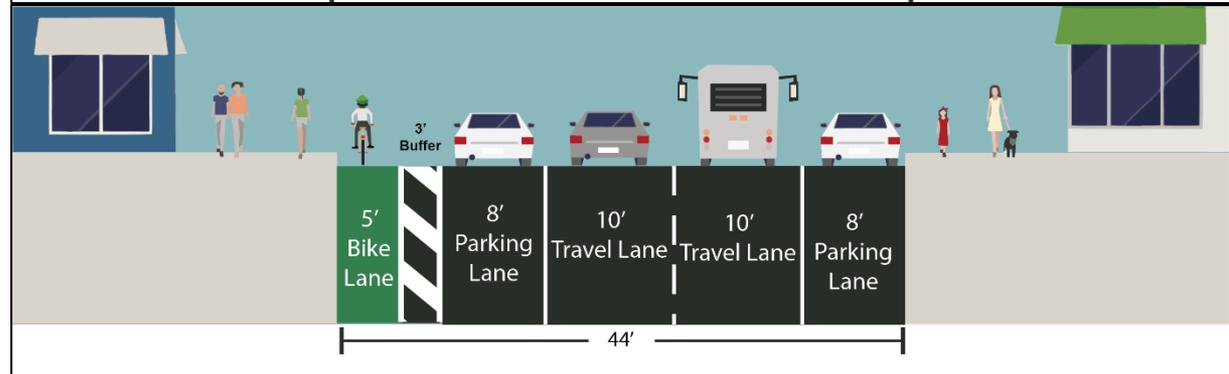
Los carriles protegidos para bicicletas de 7th Ave y 8th Ave facilitarían una conexión norte/sur segura a través de Sunset Park y una conexión entre Prospect Park, Bay Ridge y el carril para bicicletas de Belt Pkwy/Shore Pkwy.

DISEÑO PROPUESTO: 7TH AVE & 8TH AVE

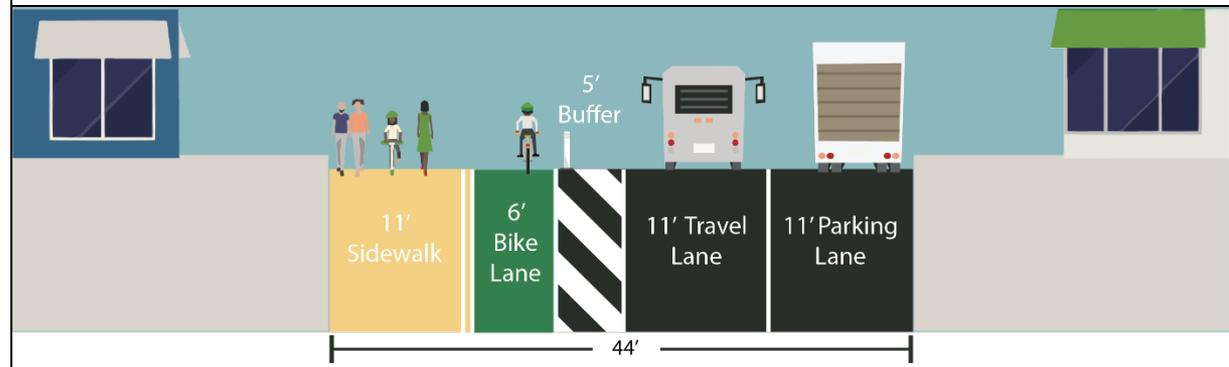
Diseño principal para 7th Ave y 8th Ave: un carril de circulación y un carril protegido para bicicletas.



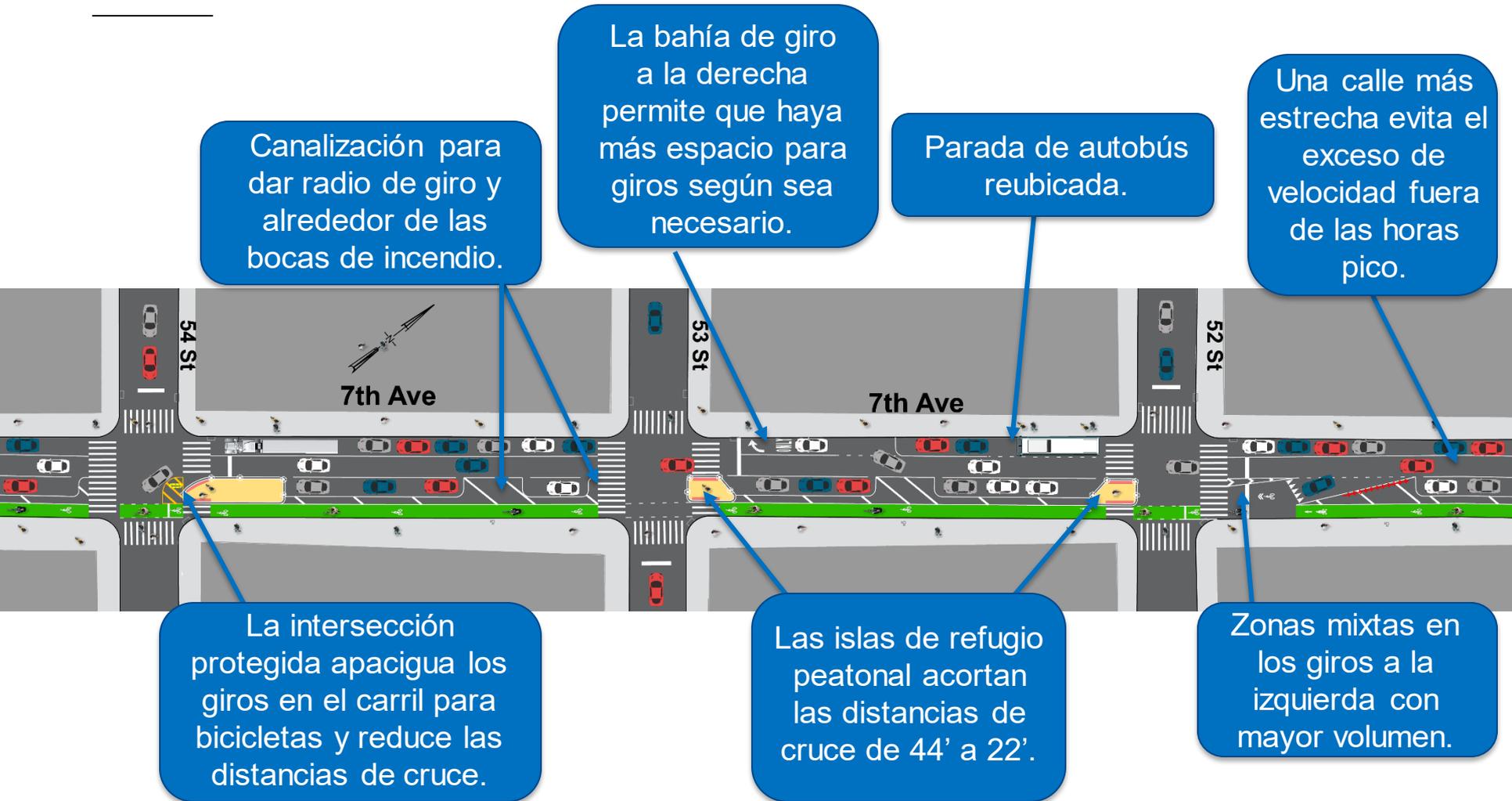
Diseño de dos carriles (desde 65th St hasta 60th St) para 7th Ave y 8th Ave: dos carriles de circulación y un carril protegido para bicicletas.



Diseño para peatones para 8th Ave, desde 60th St hasta 51st St: un carril de circulación, un carril protegido para bicicletas y una ampliación para peatones.

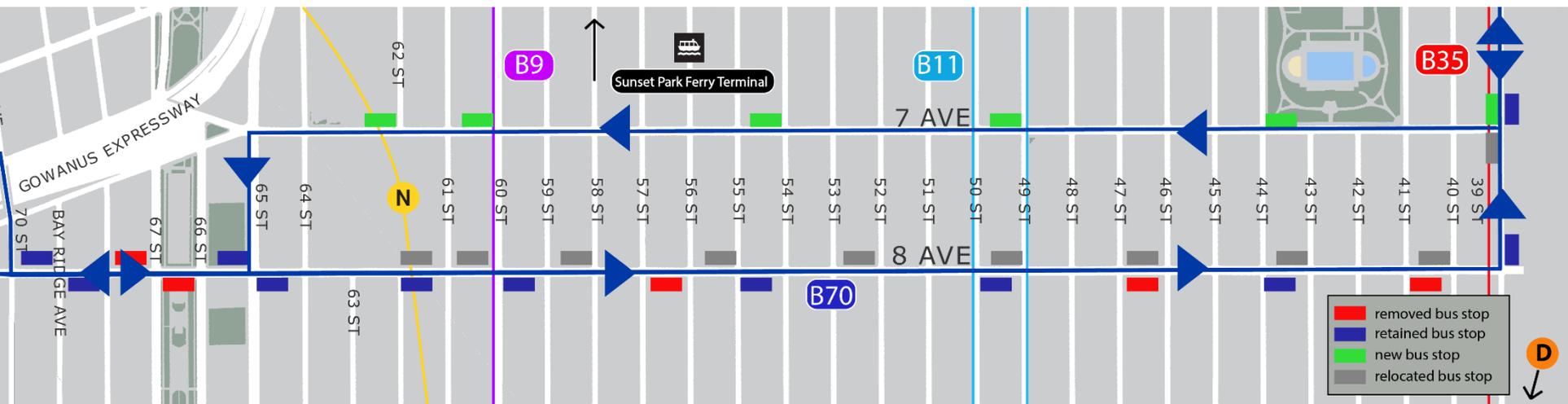


PLANO DEL SITIO: CALLE TÍPICA



REDIRECCIÓN Y CONSOLIDACIÓN DE PARADAS DEL B70

- El NYC DOT y la MTA han coordinado un plan para mejorar el servicio del autobús B70 en 7th y 8th Aves.
- El autobús en dirección sur se desviará a 7th Ave.
- La mejora de la distancia de las paradas en ambas direcciones ayudará a acelerar el servicio por los corredores.
- Un nuevo semáforo en 7th Ave y 62nd St mantendrá una conexión fácil entre el autobús B70 y la estación del tren N de 8th Ave.



Mapa en el que se muestran las paradas de autobús que se eliminaron, las que se conservaron y las paradas nuevas para el B70.

PROPUESTA: 65TH ST, 66TH ST, 67TH ST

65th St

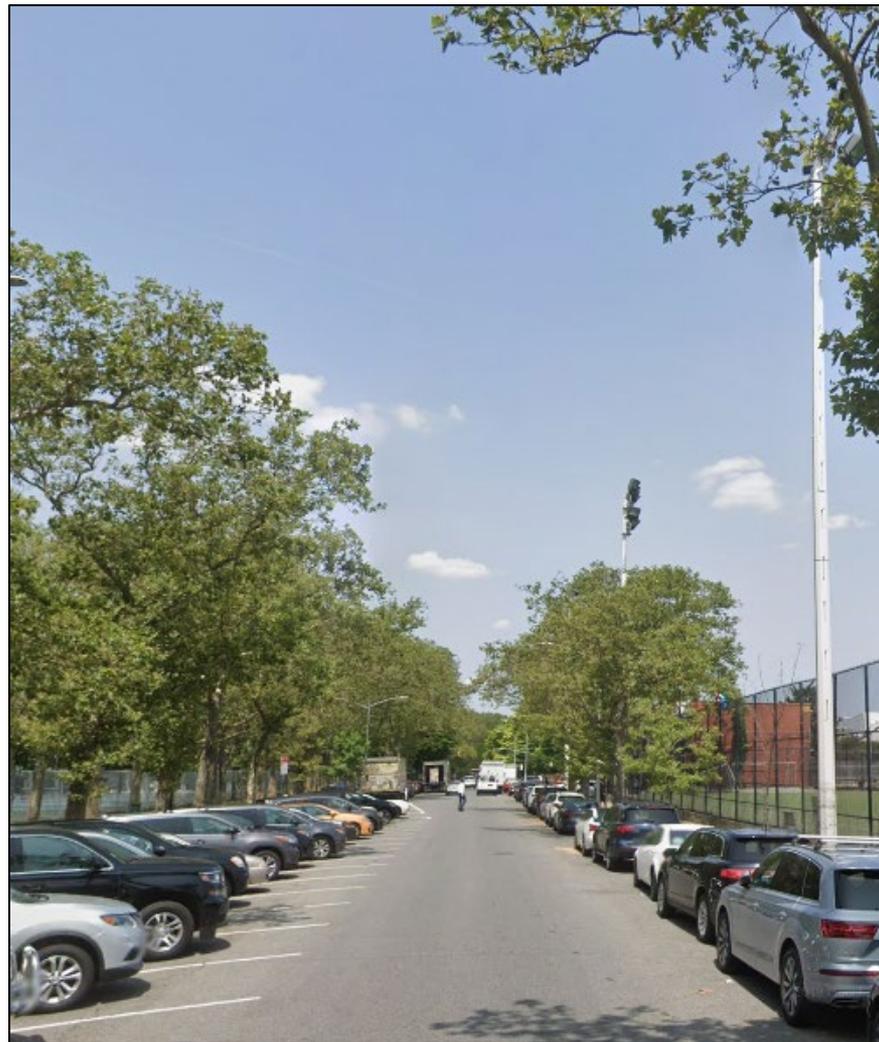
- Agregar una bahía de giro a la izquierda en dirección este a norte en 65th Street a la altura de 8th Ave para acomodar los volúmenes aumentados del giro

66th St

- Agregar un carril protegido para bicicletas en sentido contrario que vaya desde 7th Ave hasta 8th Ave para conectar a los ciclistas que circulen en dirección norte a 8th Ave.

67th St

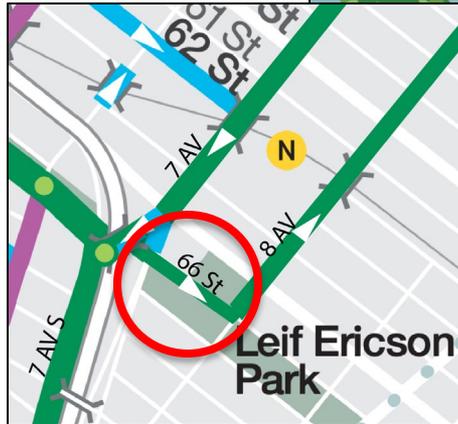
- Agregar estacionamiento en ángulo en el lado norte junto al Leif Ericson Park entre 7th Ave & 9th Ave.



Estacionamiento actual a 45° en 66th St entre 7th Ave & 8th Ave.

66TH ST: DISEÑO PROPUESTO

- Los ciclistas que circulen en dirección norte se conectarán desde el carril protegido para bicicletas actual en 7th Ave y 66th St a través de 66th St.
- El diseño reemplazará el estacionamiento en ángulo junto al parque en el lado sur de 66th St por estacionamiento paralelo flotante.
- El diseño agrega una cuadra de carril protegido para bicicletas con estacionamiento en sentido contrario hacia el este entre 7th Ave y 8th Ave.



Arriba: Cortes transversales de 66th St.
Izquierda: Conexión de 66th St en el mapa de carriles para bicicletas.

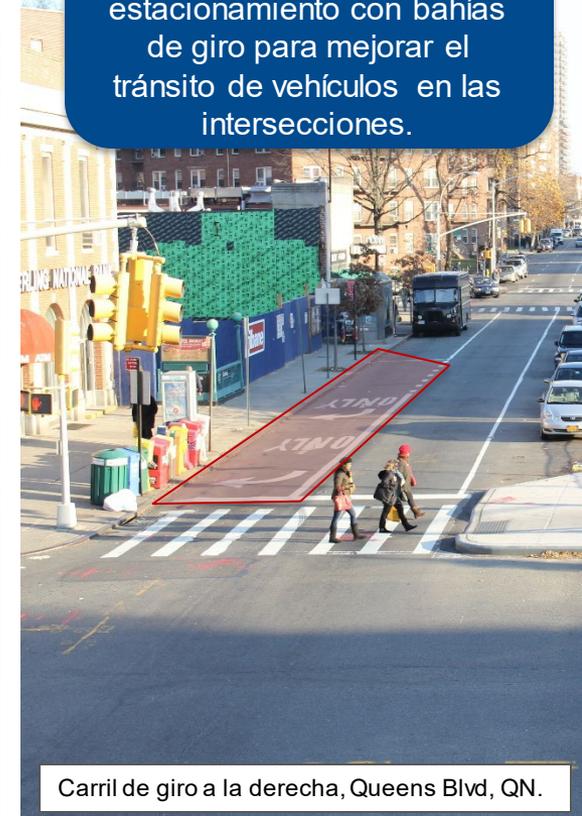
ESTACIONAMIENTO Y CARRILES PROTEGIDOS PARA BICICLETAS

- Para aumentar la visibilidad, reducir conflictos entre todos los usuarios de la calle y garantizar un funcionamiento seguro y eficiente, el estacionamiento se reubicará cerca de las intersecciones.

Los giros a la izquierda que pasen sobre el carril para bicicletas requieren la eliminación del estacionamiento más cercano a la intersección para garantizar que los conductores tengan una visión sin obstáculos del carril para bicicletas antes de cruzarlo.



Los carriles de giro a la derecha en el borde de la calle reemplazan el estacionamiento con bahías de giro para mejorar el tránsito de vehículos en las intersecciones.



ZONAS DE CARGA

- El NYC DOT instalará zonas de carga en los corredores
- En las zonas de carga, se reserva un espacio en el borde para los camiones y las camionetas que hacen entregas en determinadas horas del día
- Otros vehículos podrán seguir estacionando después del horario de carga
- Las decisiones sobre la zona de carga se tomaron mediante encuestas a empresas, videos en cámara rápida y conversaciones con las partes interesadas
- El DOT instalará una combinación de zonas de carga con y sin parquímetros según sea necesario



Los camiones usarán las zonas de carga para acceder a la acera y hacer entregas sin bloquear el tránsito.

CARGA, ESTACIONAMIENTO EN DOBLE FILA Y PARQUÍMETROS

- El NYC DOT actualizará las normas sobre estacionamiento en los corredores para reducir la cantidad de camiones que estacionan en doble fila, crear un espacio de carga exclusivo y aumentar la circulación de vehículos.
- Crear aproximadamente 95 nuevas áreas de estacionamiento con parquímetro de 2-hour alrededor de los corredores comerciales para mejorar el acceso de los vehículos de transporte de pasajeros.
- Crear Zonas de Carga nuevas de 7 AM – 10 AM (excepto donde se indica abajo).
- Actualizar los parquímetros de 2-hour a 1-hour e instalar Zonas de Carga con parquímetro junto a la ampliación de la acera.



EFECTOS SOBRE EL ESTACIONAMIENTO

- El diseño derivará en la reutilización de aproximadamente 185 áreas en las 3.3 millas de calles que se verán afectadas como parte del Street Improvement Project.
- Más del 90% de los lugares de estacionamiento en todas las calles entre 39th St y 67th St y entre 7th y 8th Ave permanecerán libres.

Elemento	Cambios en el estacionamiento
Diseño de carril protegido para bicicletas (giros protegidos, zonas de mezclas, islas peatonales, etc.)	- 122
Ampliación de la acera (acera oeste, desde 8 th Ave-60 th St hasta 51 st St)	- 69
Carriles de giro a la derecha	- 52
Cambios y reubicaciones de paradas de autobús	+ 25
Cambios en el estacionamiento en 65 th St, 66 th St y 67 th St	+ 35
Total	Pérdida neta de 183 áreas de estacionamiento

CRONOGRAMA

Junio 2021

- Presentar el plan a CB7, 10 y 12.

Principios del Summer 2021

- Proceder a presentar el plan a las partes interesadas de la comunidad, pedir comentarios y modificar el plan según corresponda.

Summer/Fall 2021

- Implementación del proyecto en fases con la participación continua de la comunidad.

A partir del Fall 2021

- Monitoreo del proyecto y modificaciones según sea necesario.



8th Ave a la altura de 57th St.

RESUMEN

- Aborda directamente los antecedentes de choques del Vision Zero Priority Corridor mediante la modificación y el diseño de las calles
- Crea un espacio peatonal muy necesario y mejora la seguridad de los peatones en el corazón de Brooklyn's Chinatown
- Crea una conexión segura y directa para ciclistas en Sunset Park
- Mejora la confiabilidad del autobús B70
- La planificación del proyecto refleja las necesidades de las empresas y de los residentes de la zona
- Coincide con los planes NYC DOT Green Wave y NYC Master Transportation para expandir la red de Protected Bike Lane



¡GRACIAS!

¿Preguntas?



NYCDOT



nyc_dot

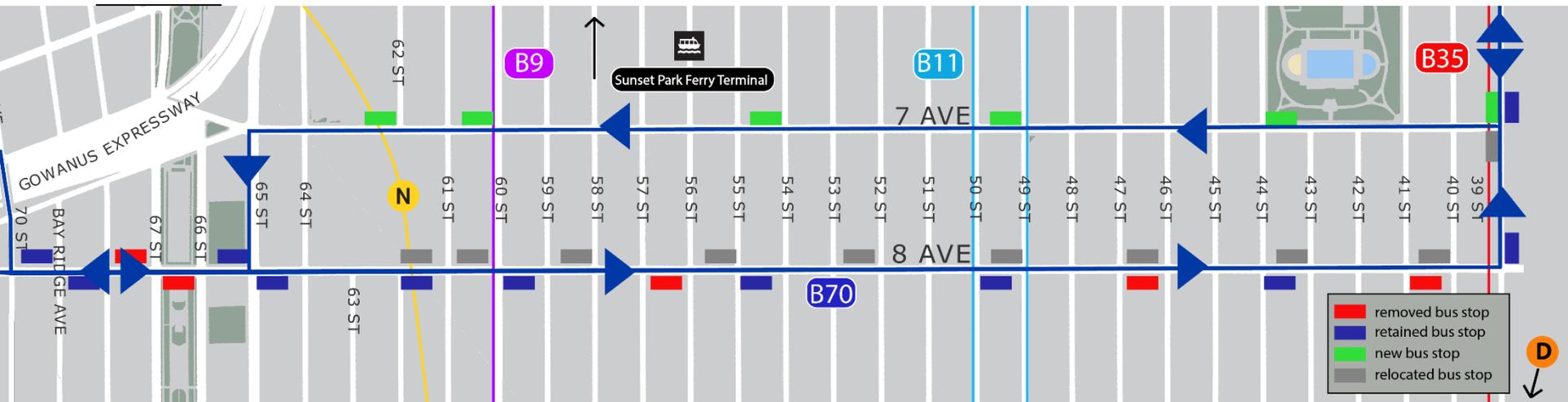


nyc_dot



NYCDOT

PROPUESTA DE CONSOLIDACIÓN DE PARADAS DEL AUTOBÚS B70



B70 en dirección norte

B70 en dirección sur

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

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

DATOS SOBRE COLISIONES Y LESIONES

- 8th Avenue, entre 39th St y 66th St, está entre el 10% de calles en Brooklyn con mayor tasa de personas fallecidas o gravemente lesionadas por milla. 7th Ave está entre el 33% con mayor tasa.
- La intersección de 8th Avenue y 60th Street es la que tiene la tasa más alta de lesiones graves a peatones (3 lesiones graves dentro del período de 5 años del estudio).
- En cada intersección del área del proyecto han ocurrido lesiones a peatones o ciclistas (con excepción de 7th Ave y 46th St).

Injury Summary, 2014-2018 (5 Years)

	Total Injuries	Severe Injuries	Fatalities	KSI
Pedestrian	128	11	0	11
Bicyclist	15	1	0	1
Motor Vehicle Occupant	112	7	0	7
Total	255	19	0	19

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

Datos de lesiones para 8th Ave (desde 39th St hasta 66th St)

Injury Summary, 2014-2018 (5 Years)

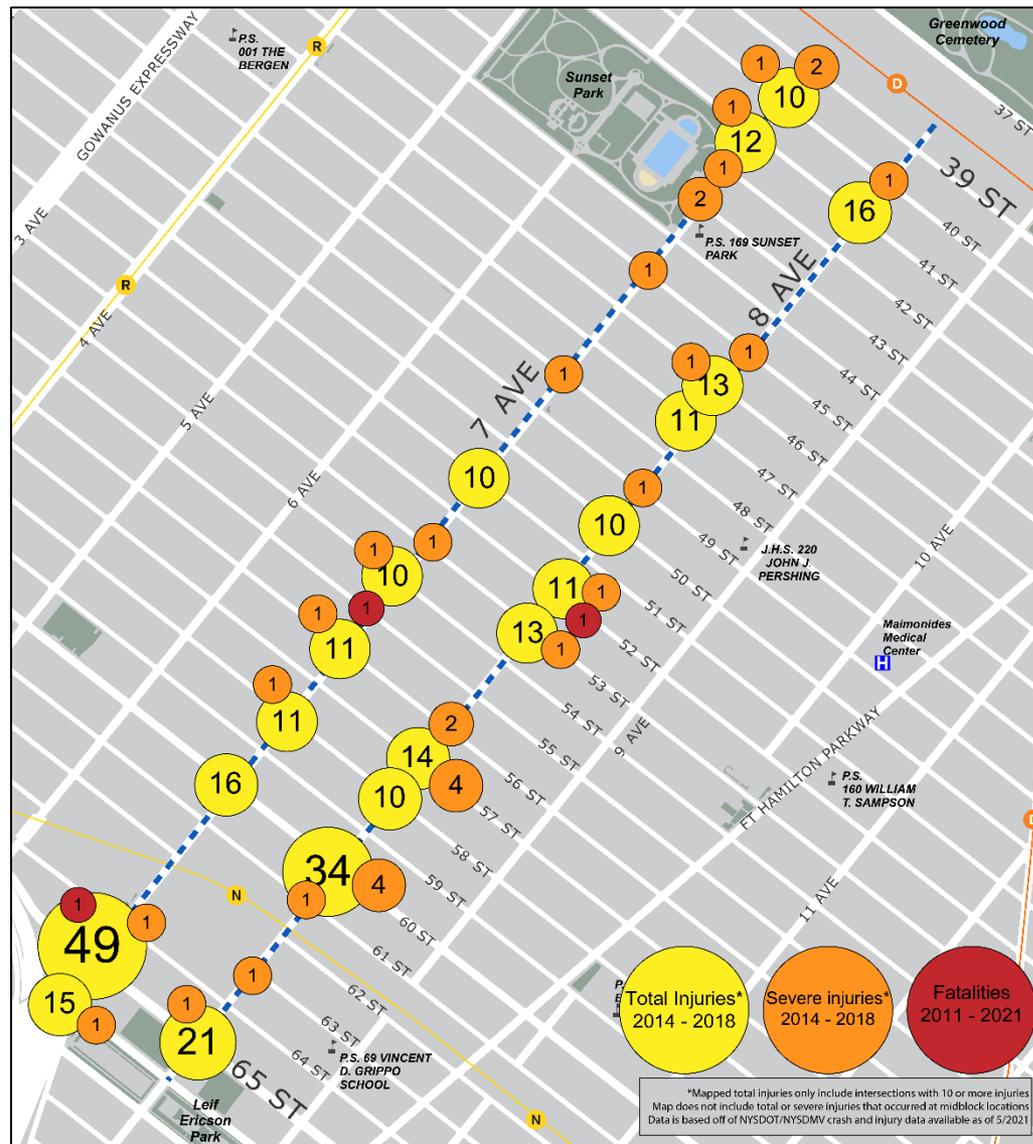
	Total Injuries	Severe Injuries	Fatalities	KSI
Pedestrian	105	6	1	7
Bicyclist	17	1	0	1
Motor Vehicle Occupant	130	8	0	8
Total	252	15	1	16

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

Datos de lesiones para 7th Ave (desde 39th St hasta 66th St)

DATOS SOBRE COLISIONES Y LESIONES (CONTINÚA)

- La distribución de lesiones por corredor muestra que hay lesiones en todos los corredores con intersecciones en todas las partes habiendo múltiples lesiones y lesiones graves repartidas por toda el área.
- El mapa no muestra las intersecciones que tuvieron menos de 10 lesiones en el período del estudio.



DATOS SOBRE COLISIONES Y LESIONES (CONTINÚA)

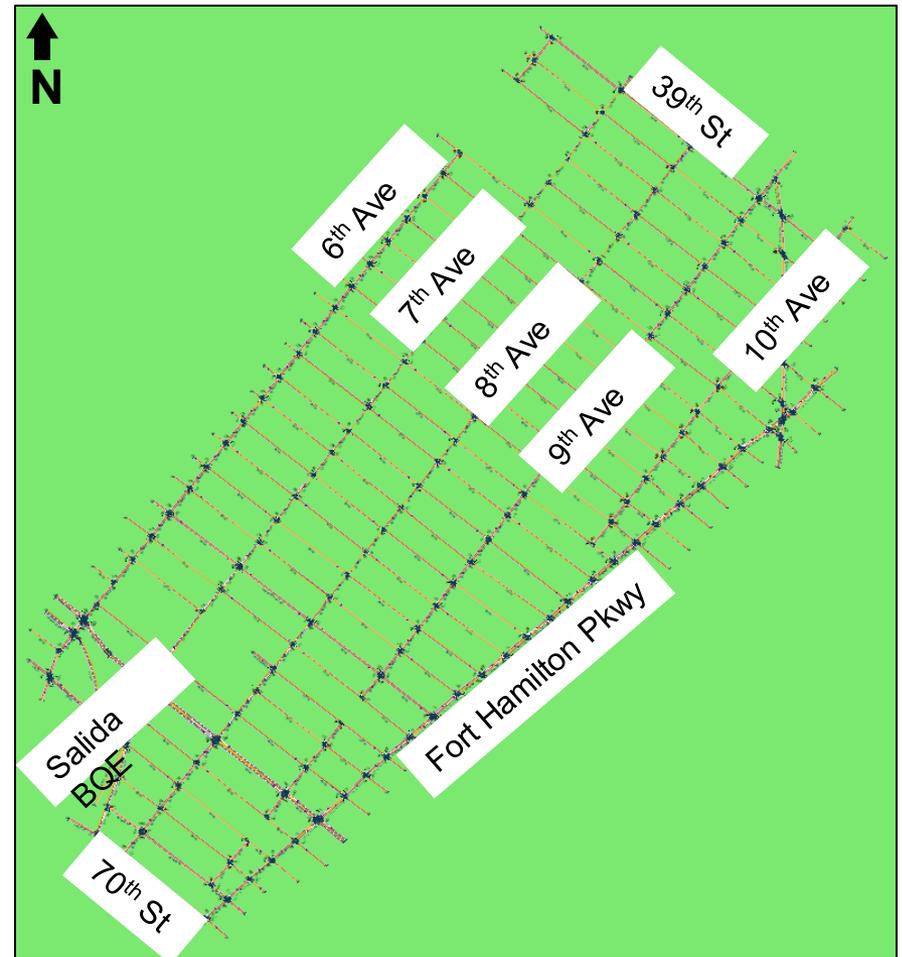
- Las tres acciones principales de los peatones causantes de lesiones
 1. Atravesar por el cruce peatonal con el semáforo (47%)
 2. Atravesar contra el semáforo (15%)
 3. Atravesar en un lugar sin semáforo/cruce peatonal (13%)
- Las tres acciones principales de los vehículos causantes de lesiones a los peatones
 1. Seguir de largo (38%)
 2. Girar a la izquierda (31%)
 3. Girar a la derecha (12%)
- Las tres acciones principales de los ciclistas causantes de lesiones*
 1. Otras acciones/sin definir (22%)
 2. Colisiones a mitad de la cuadra (16%)
 3. Atravesar con el semáforo (9%)

* 53% de las lesiones de ciclistas no tienen clasificación de los datos de NYSDMV.

MODELO DE TRÁNSITO

Metodología

- El NYC DOT construyó un modelo completo y detallado de tránsito que incluye todas las calles desde la 6th Ave hasta Ft Hamilton Pkwy y de la 39th St hasta 70th St.
- El modelado incluyó todas las calles con cruces de este a oeste entre 39th St y 70th St.
- El DOT usó un software de rastreo de recorridos de origen y destino (Streetlight) para determinar los patrones de recorrido actuales y aplicarlos a las condiciones propuestas.



Mapa del modelo que el DOT creó para analizar los impactos del proyecto

MODELO DE TRÁNSITO (CONTINÚA)

Volúmenes de tránsito

- El NYC DOT recopiló las cifras de tránsito de varios días en septiembre de 2019 y sacó el promedio del volumen para análisis.
 - Las cifras de tránsito incluyeron las Cifras de movimientos de giro para análisis de capacidad en horas pico, las Grabadoras automáticas de tránsito para características de patrones de tránsito de 24 horas y las observaciones de campo hechas por el personal del DOT.
- Se identifica la hora pico AM, de 7:30 a 8:30, y la hora pico PM, de 5:15 a 6:15, en un día hábil normal.
- Los volúmenes más intensos son entre 60th St y 65th St, con un volumen pico de 341 vehículos SB en 8th Ave en la hora pico PM.
- Al norte de 60th St, ninguna intersección tiene más de 250 vehículos por hora en una dirección.



Captura de pantalla de la cámara de tránsito usada para recopilar datos; 8th Ave y 57th St

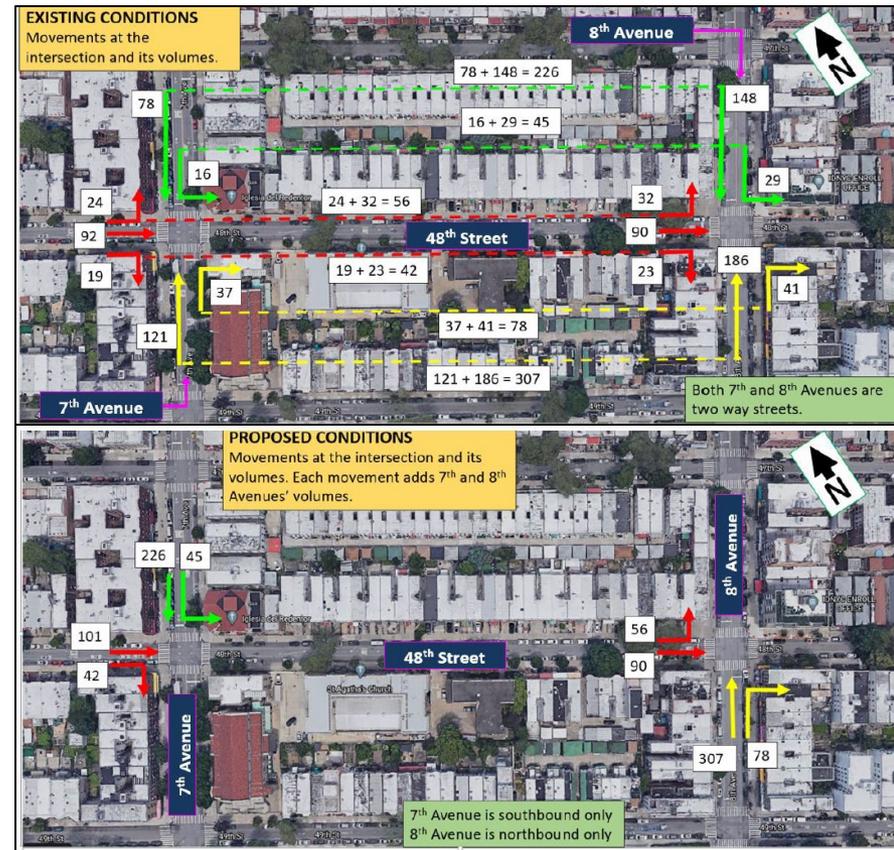
MODELO DE TRÁNSITO (CONTINÚA)

- NYC DOT sumó los movimientos de todas las intersecciones para analizar las condiciones propuestas.

- Todos los volúmenes hacia el norte de 7th y 8th Ave se asignan a 8th Ave, y los volúmenes hacia el sur se asignan a 7th Ave.
- El modelo supone que los volúmenes existentes se conservan dentro de la red de calles existente (7th y 8th Ave, desde 39th St hasta 67th St).

- El diseño del NYC DOT adapta los desvíos proyectados.

- Hay bahías para girar a la derecha y zonas de combinación agregadas en lugares selectos para garantizar el procesamiento más eficiente de vehículos.
- Se agrega una bahía para girar a la izquierda en 7th Ave y 64th St debido a los patrones de circulación existentes y proyectados.
- Se agrega una bahía para girar a la izquierda a 65th St en 8th Ave para adaptar el aumento del recorrido con rumbo al norte en 8th Ave.
- Se agregan dos carriles a 7th Ave, entre 59th St y 65th St, y a 8th Ave, entre 65th St y 60th St., para tener capacidad de volúmenes de tráfico mayores.



Ejemplo de metodología: los volúmenes pico existentes en 7th Ave y en 8th Ave en 48th St se mantuvieron y reasignaron según la conversión.

RESULTADOS DEL ANÁLISIS

- El diseño optimiza las avenidas 7th y 8th Ave, a la vez que acomoda las exigencias de tránsito proyectado agregando bahías para girar, zonas de combinación y otros carriles, combinado con cambios de tiempos en semáforos.
- Las conversiones a una vía mejoran el movimiento del tránsito al permitir un avance más simplificado en los semáforos y el manejo de la velocidad durante períodos de horas pico y no pico.
- Debido al gran número de opciones este/oeste, no se prevé que ninguna calle con cruce reciba un número desproporcionadamente grande de vehículos redirigidos/desviados.



Un recorrido para ciclistas y vehículos en 7th Ave, entre 44th y 43rd St.

INFORMACIÓN DE LAS CONVERSIONES

- Las modificaciones de 7th Ave y 8th Ave para que sean de sentido único afectarán a 65th Street entre 7th Ave y 8th Ave y a las calles que las rodean.
- 65th Street y 7th Ave es una intersección muy congestionada por la salida de BQE, la congestión actual en 65th Street y al acceso desde y hacia las calles del barrio.
- La propuesta del NYC DOT incluirá artículos de diseño para minimizar los efectos sobre la red de calles y mejorar el tránsito de vehículos.
 - Las modificaciones a sentido único permiten la sincronización de los semáforos en 7th y 8th Aves para mejorar el tránsito de vehículos.



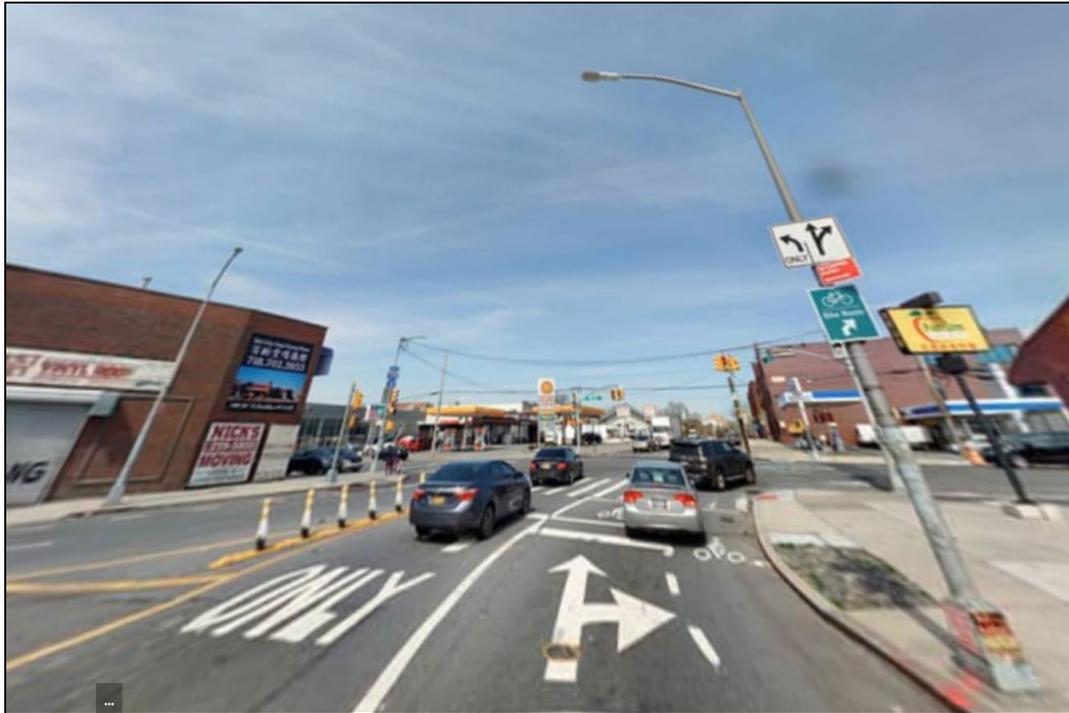
BENEFICIOS DE LAS MODIFICACIONES PROPUESTAS



Varias opciones para los vehículos que circulan por 7th Ave NB para desviarse a 8th Ave NB antes de 65th St.

- El diseño propuesto reduce el volumen total en dirección norte a la altura de 65th St y 7th Ave.
 - Los vehículos que circulan en dirección norte de 7th Ave tienen varias opciones para desviarse a 8th Ave antes de 65th St.
- El diseño propuesto mejora la seguridad en la intersección de 7th Ave y 65th St.
 - La eliminación de tres movimientos (directo en dirección norte, giro a la izquierda en dirección este, giro a la derecha en dirección oeste) reduce la circulación total de vehículos, y así se disminuyen los conflictos y se mejora la seguridad.
- El diseño propuesto reduce los impactos
 - Dos tercios de los vehículos que actualmente circulan en dirección norte ya están doblando en 65th St y 7th Ave.

BENEFICIOS DE LAS MODIFICACIONES PROPUESTAS



Muchos vehículos NB que circulan por 7th Ave se amontonan, cambian de carriles, cruzan un carril para bicicletas y hacen movimientos imprevisibles al llegar a 65th St.

- La propuesta simplifica la circulación hacia el norte hasta 65th St en 7th Ave.
 - Con solo dos movimientos posibles en dirección norte y dos carriles en dirección norte, el diseño reduce los conflictos y mejora la previsibilidad para los vehículos.
- La propuesta elimina el conflicto de los ciclistas que circulen en dirección norte.
 - Los ciclistas que circulen en dirección norte ya no seguirán hasta 7th Ave y se evitará el conflicto de los vehículos que giren a la derecha cruzando el carril para bicicletas.

DIFICULTADES CON LA MODIFICACIÓN ALTERNATIVA



Las flechas muestran más giros que desviarían hacia 7th Ave & 65th St si 7th Ave fuera una calle de circulación en dirección norte.

- La posibilidad alternativa de que en 7th Ave se circule en dirección norte y en 8th Ave se circule en dirección sur provoca nuevas congestiones y preocupaciones de seguridad.
- Hacer que en 7th Ave se circule en dirección norte requeriría que todos los vehículos que circulen en dirección norte pasen por la intersección de 65th St y 7th Ave.
- Mayor volumen de vehículos y más conflictos en 7th Ave y 65th St.
 - Todos los vehículos que circulen en dirección norte por 8th Ave deberían desviarse a 7th Ave & 65th St.
 - El aumento de vehículos y del volumen de giro hace que haya más conflictos entre vehículos y peatones.

DIFICULTADES CON LA MODIFICACIÓN ALTERNATIVA



Congestión actual en dirección oeste en 65th St a la altura de 7th Ave.

- El aumento del volumen en 65th St y 7th Ave provoca más problemas de seguridad y congestión.
 - El aumento de los giros a la izquierda en dirección oeste a sur causaría más conflictos para lo que actualmente es la circulación vehicular más peligrosa en la intersección.
 - El aumento de volumen en dirección oeste y los giros a la izquierda exigirían más tiempo en los semáforos, lo que derivaría en menor cantidad de tiempo de circulación hacia el norte, y aumentaría la congestión.