BRONXDALE AVE
MEJORAS PARA LA SEGURIDAD

Bronx Community Board 11

Marzo de 2021

VISION ZERO
nyc.gov/visionzero

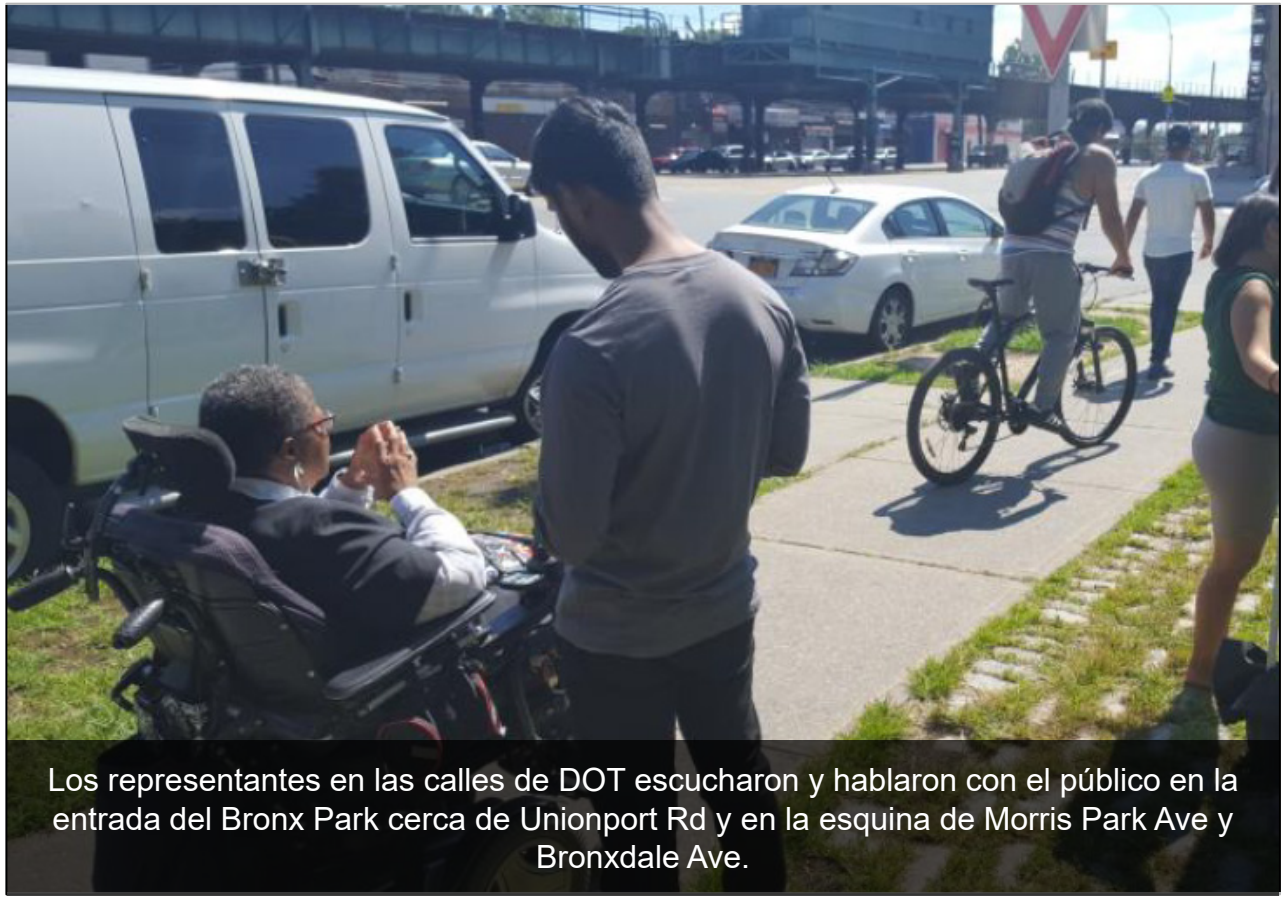
NEW YORK CITY DOT

Trabajo anterior

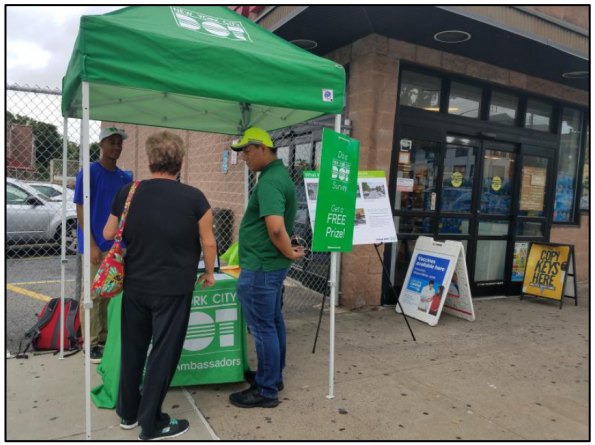
Mejoras en la intersección en construcción en Bronx Park E/White Plains Rd

- En junio de 2018, NYC DOT se presentó ante el Comité de Transporte CB 11 por problemas existentes en el corredor de Bronxdale Ave, pidiendo comentarios sobre las intersecciones atípicas.
- En febrero de 2020, NYC DOT presentó una propuesta al Comité de Transporte CB 11 para hacer mejoras para la seguridad de la intersección de Bronx Park E/White Plains Rd/Bronxdale Ave/Unionport Rd, incluyendo carriles protegidos para bicicletas que llevan a Bronx Park Greenway.
  - Instalación en el otoño de 2020

Proyección comunitaria

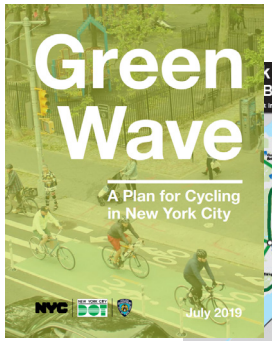


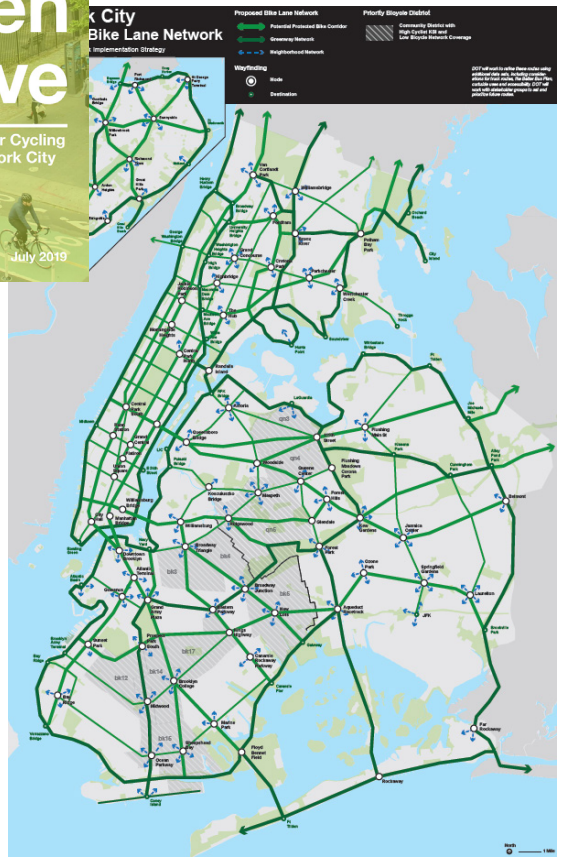
Los representantes en las calles de DOT escucharon y hablaron con el público en la entrada del Bronx Park cerca de Unionport Rd y en la esquina de Morris Park Ave y Bronxdale Ave.



- Septiembre de 2018: los representantes en las calles de NYC DOT visitaron dos lugares de Bronxdale Ave para escuchar a la gente que usa la calle.
- Un grupo de usuarios de diferentes edades dijo que pasan con frecuencia por Bronxdale Ave.
- Las principales preocupaciones eran los vehículos que no cedían el paso y los vehículos a alta velocidad.

Green Wave: Un plan para el ciclismo en New York City





Análisis de los factores clave que contribuyen a las fatalidades (2014-presente):

- **El 60 % de las fatalidades ocurrió en las intersecciones**; en el 23 % hubo un vehículo que giraba; en el 16 % un conductor no cedió el paso al conductor que venía por la derecha.
- Aproximadamente el **90 % de las fatalidades** ocurrió en **calles sin carriles para bicicleta.**

Red de carriles protegidos para bicicletas (Protected Bicycle Lane, PBL) en toda la ciudad

- **Construir 30 millas de carriles protegidos para bicicletas al año**, con la orientación de un documento sobre la visión de PBL.

Mejor diseño:

- Implementar **nuevos estándares de diseño** basados en prácticas recomendadas nacionales e internacionales **para mejorar la seguridad en las intersecciones.**
- Seguir **probando nuevos diseños con un análisis de seguridad riguroso.**

Educación y proyección:

- Lanzar **la fase siguiente de la campaña de concientización pública Vision Zero** para educar a los conductores con el enfoque puesto en la seguridad de los ciclistas, y **expandir la campaña "Get There"** para fomentar el uso de las bicicletas y enseñar las reglas de tránsito.
- **Educar a todas las personas que circulan en la vía pública** sobre el funcionamiento seguro de los camiones por las calles de la ciudad.
- Aumentar la cantidad de cascos que se entregan y alentar su uso.

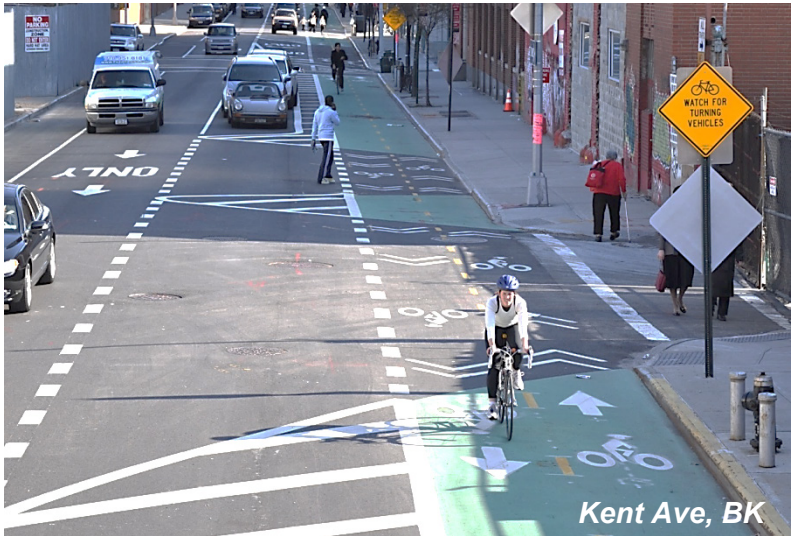
Seguridad Carriles protegidos para bicicletas

Los diseños de las calles que incluyen carriles protegidos para bicicletas dan más seguridad a todos los usuarios

Una reducción de 15 % **en todos los tipos de choques con lesiones**
Una reducción del 21 % **en las lesiones de los peatones**

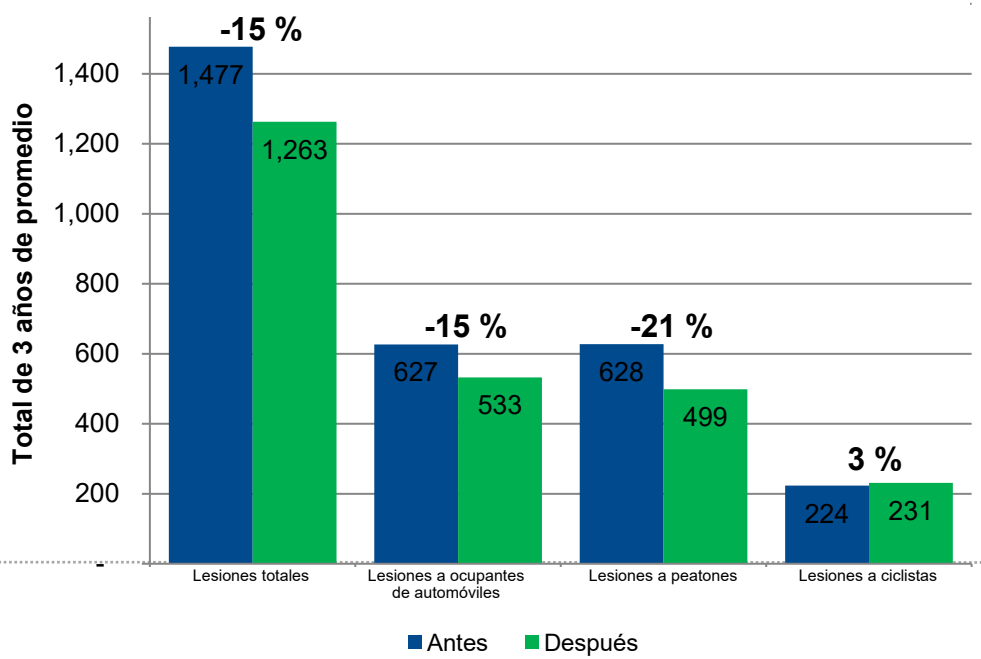
en calles con carriles protegidos para bicicletas desde 2007-2017

Las lesiones a ciclistas aumentaron solo un 3 %,
a pesar de haber un ***aumento del 61 % en la cantidad de bicicletas***



Carriles protegidos para bicicletas

Datos de choques antes y después, 2007 - 2017



Datos de 25 proyectos separados de carriles protegidos para bicicletas, instalados entre 2007 y 2014 con 3 años de datos posteriores. Incluye partes de 1 Ave, 2 Ave, 8 Ave, 9 Ave, Broadway, Columbus Ave, Hudson St, Lafayette St/4 Ave, Sands St, Allen/Pike St, Kent Ave, Prospect Park West, Flushing Ave, Bruckner Blvd & Longfellow Ave, Imlay St/Conover St, Paerdegat Ave. Solo se analizaron las secciones de los proyectos que incluían carriles protegidos para bicicletas.
Fuente: NYPD AIS/TAMS Crash Database

Descripción de la presentación

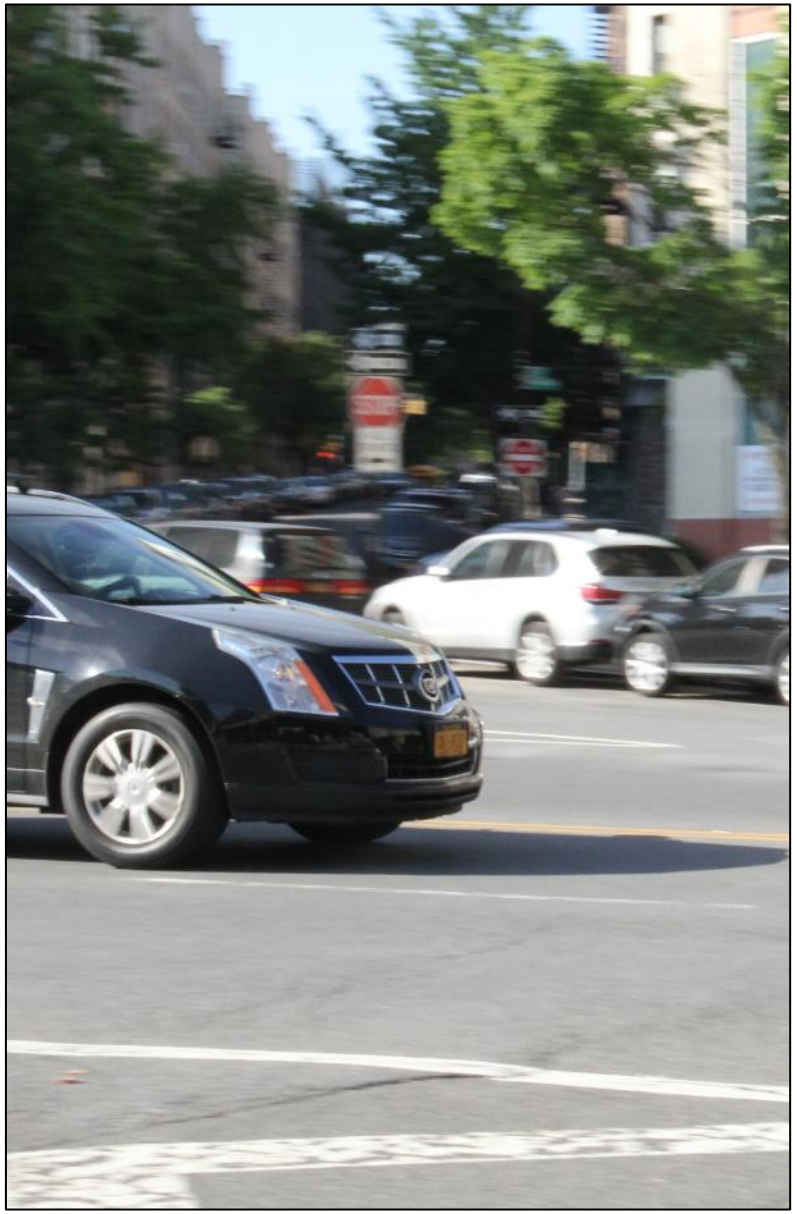
1. Condiciones existentes
2. Cambios propuestos para el corredor
3. Cambios propuestos para la intersección

Condiciones existentes

1

Seguridad

- 179 lesiones en Bronxdale Ave entre 2014 y 2018.
- El ancho excesivo de la carretera y las intersecciones complicadas crean cruces peatonales largos que son un reto.



Bronxdale Ave (E Tremont Ave hacia Bronx Park E, BX)

Resumen de lesiones, 2014-2018 (5 años)

	Total de lesiones	Lesiones graves	Fatalidades	KSI
Peatón	29	6	1	7
Ciclistas	8	0	0	0
Ocupante de un automóvil	142	10	0	10
Total	179	16	1	17

Fatalidades, 01/01/2014 – 12/26/2020: 1

Fuente: Muertes: NYCDOT, Lesiones: NYSDOT. KSI: Personas fallecidas o con lesiones graves

Condiciones existentes

Bronxdale Ave en Antin Pl

Problemas existentes

1. Poca cantidad de vehículos y problemas ocasionados por la velocidad

2. Asignación de los carriles poco precisa

3. Problemas de acceso para peatones

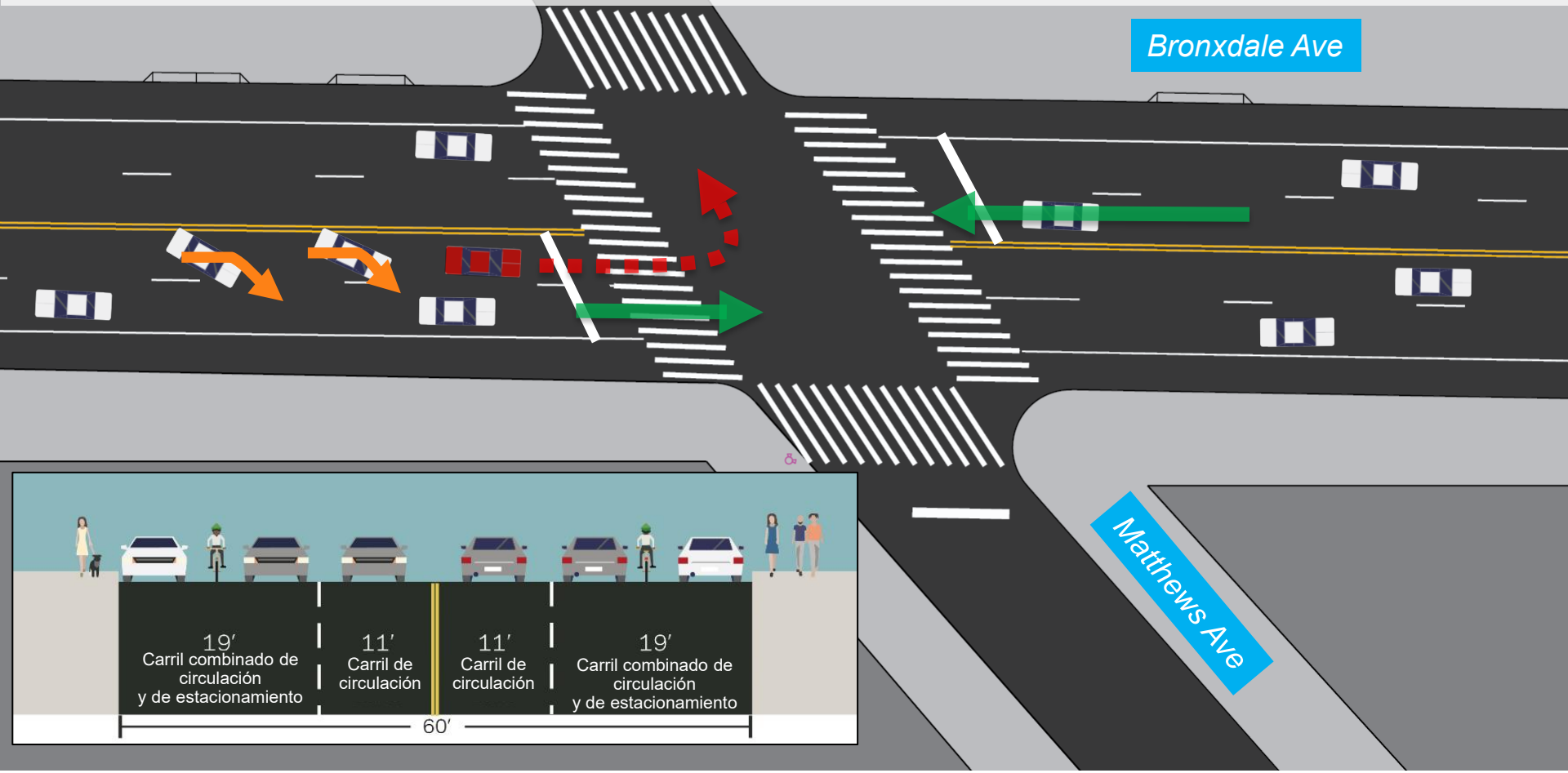
4. Falta de conexiones del barrio con Bronx Park para la circulación con bicicletas

Volumen de vehículos relativamente bajo

- La calle ancha combinada con la poca cantidad de vehículos fomenta el exceso de velocidad
- El 84 % de los vehículos observados exceden el límite de velocidad
- El 46 % de estos vehículos iban a más 5 mph por encima del límite de velocidad

Asignación de los carriles poco precisa

- Los vehículos que siguen pasan por el costado de los que giran a la izquierda
- Los vehículos que giran a la izquierda tienen la presión de los autos que los pasan



Problemas de acceso para los peatones

- Bronxdale Ave es una calle diagonal
- Las intersecciones complejas tienen cruces peatonales complicados

Neill Ave/Antin Pl/Hunt Ave/Wallace Ave

Rhinelander Ave/Muliner Ave

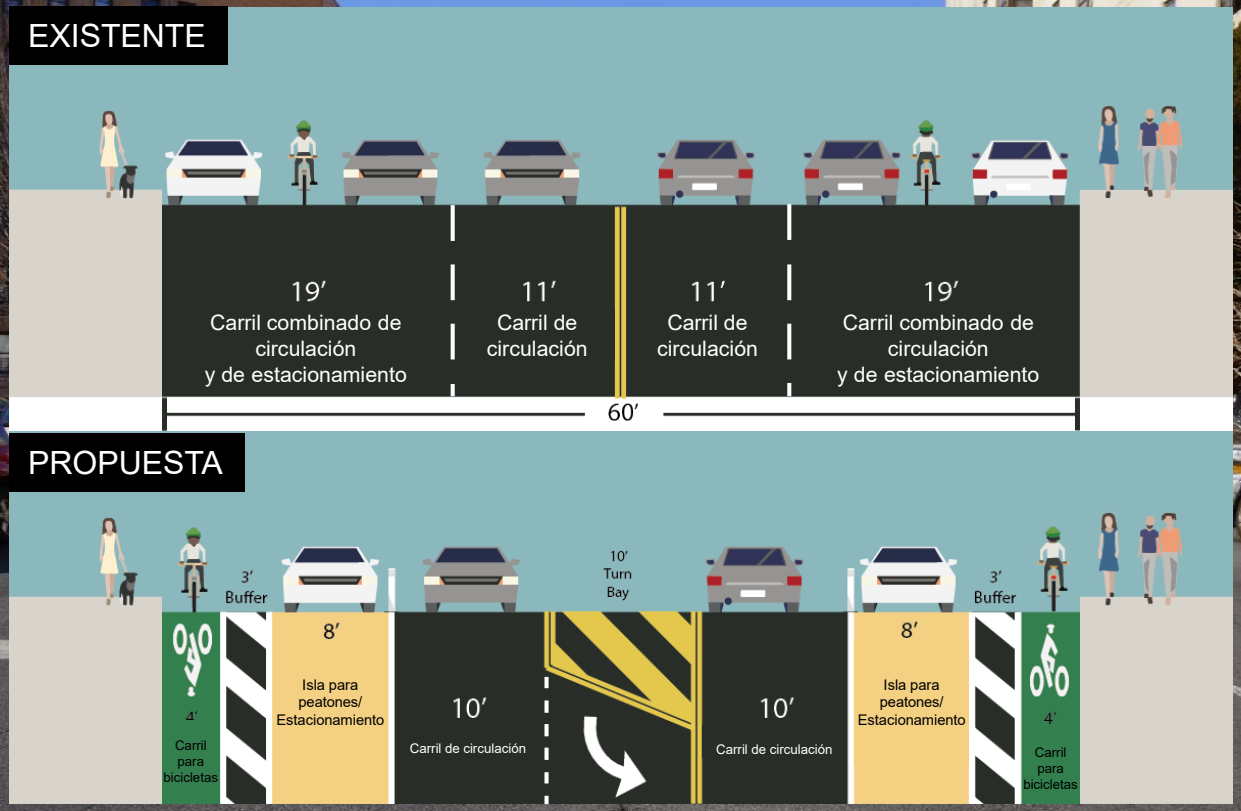
Bronxdale Ave en Antin Pl

Falta de caminos locales que conecten con Bronx Park para la circulación de las bicicletas

Cambios propuestos para el corredor

2

Cambios propuestos para el corredor



- Instalar un carril de circulación por dirección más bahías para girar a la izquierda.
- Instalar carriles para bicicletas protegidos para el estacionamiento con isla para peatones pintadas, cuando sea posible.
- Readaptar los 5 lugares de estacionamiento por cuadra para mejorar la visibilidad en las intersecciones (60 lugares en total).
- Acortar las distancias de los cruces peatonales.
- Reducir el exceso de velocidad.
- Organizar el tráfico.

Ejemplo de proyecto similar: 9th Street, Brooklyn

- Las islas para peatones pintadas acortan las distancias para cruzar y son un espacio para los usuarios lentos.
- Los carriles exclusivos para giro organizan el tráfico y reducen la “presión por los vehículos de atrás”.
- Los carriles protegidos para bicicletas son más cómodos para las familias y para los ciclistas con menos experiencia.
- La carretera angosta no fomenta el exceso de velocidad.

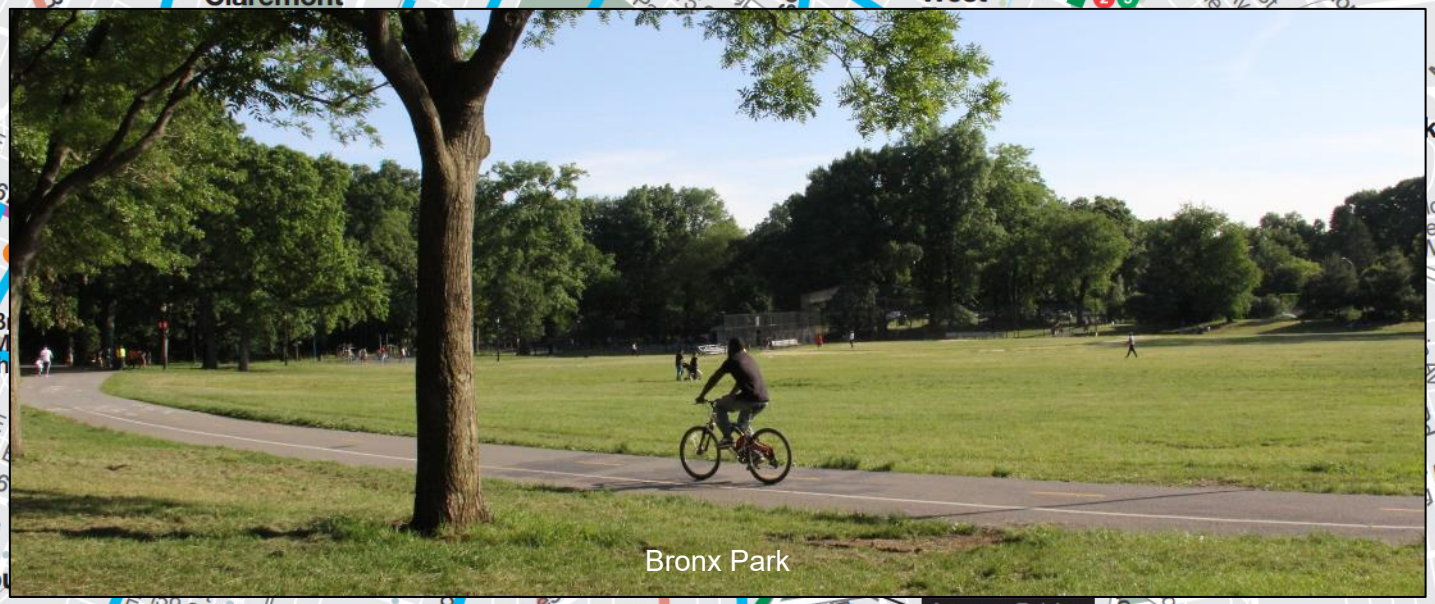
Diseño típico de intersecciones

- Islas para peatones pintadas.
- Bahías exclusivas de giro izquierdo.
- Carriles protegidos para bicicletas.
- Carreteras más angostas.

Beneficios para la red local de bicicletas

Los carriles para bicicletas de Bronxdale Ave podrían conectar:

- Bronx Park
- Pelham Pkwy Greenway
- Bronx River Greenway
- Carriles para bicicletas de Castle Hill Ave (y Soundview Ferry Terminal)



Bronx Park

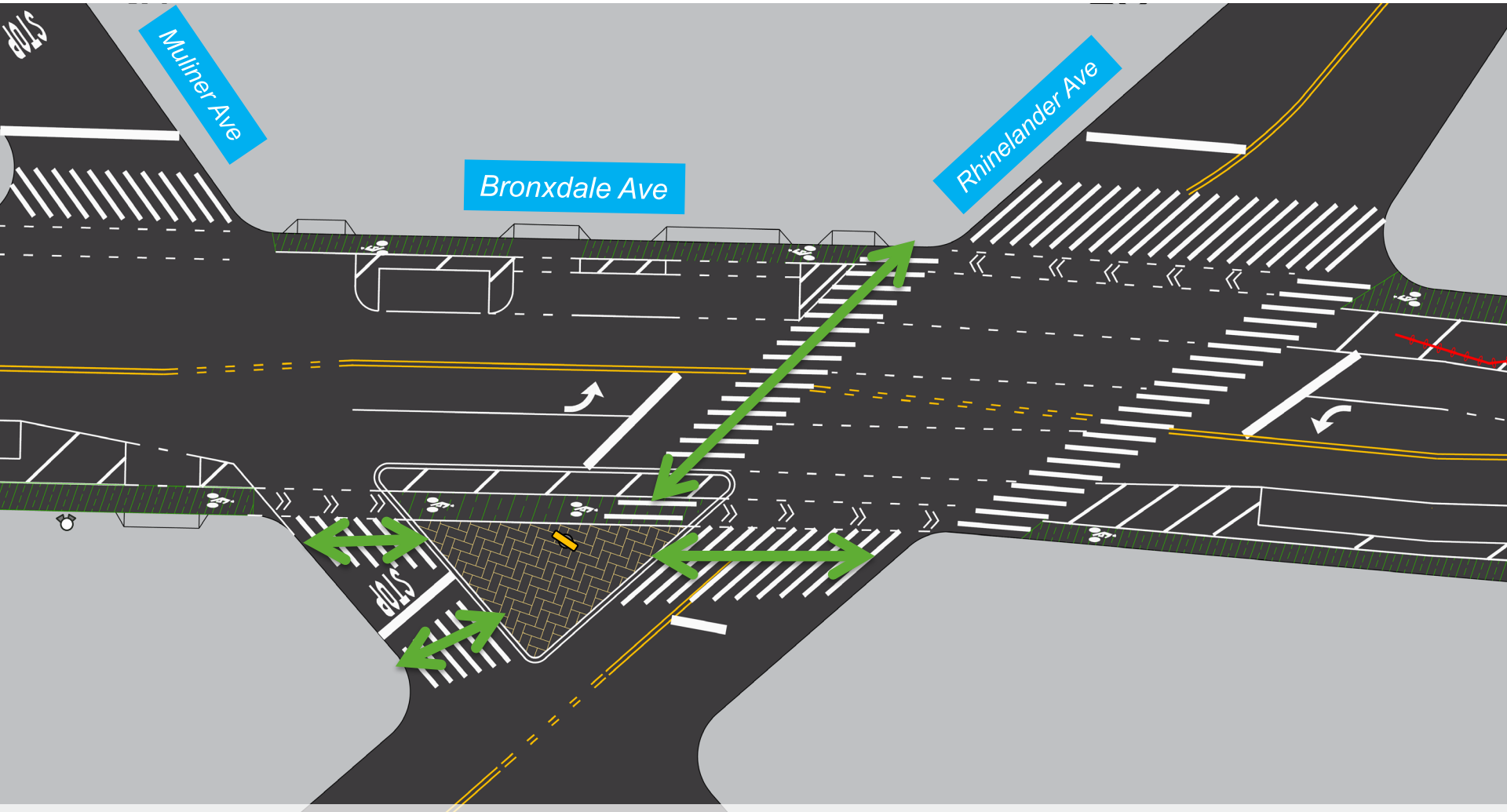
Cambios propuestos para la intersección

3

Condiciones existentes en Bronxdale Ave/Rhinelander Ave/Muliner Ave

- El cruce de peatones al norte de Rhinelander Ave es de 140 pies de largo
- El cruce de peatones al sur de Bronxdale Ave es de 120 pies de largo
- Rhinelander Ave está señalizada; Muliner Ave tiene señal de detención

Condiciones propuestas para Bronxdale Ave/Rhinelander Ave/Muliner Ave



- Instalar una isla triangular pintada para peatones para acortar las distancias para cruzar.
- Investigar futuras mejoras de infraestructura para cerrar el carril de enlace y ampliar la esquina.

Condiciones existentes en Neill Ave, Hunt Ave, Antin Pl, Wallace Ave

- Mezcla confusa de intersecciones señalizadas y señales de detención, carriles de enlace.
- Poca visibilidad debajo de la estructura elevada del tren.
- Los peatones prefieren las líneas sin sendas peatonales: del lado sur de Bronxdale Ave cruzando la estructura elevada del tren, del lado este de Antin Pl cruzando Bronxdale Ave.

Bronxdale Ave/Antin Pl/Holland Ave

Bronxdale Ave

Antin Pl

- Agregar cruces peatonales por Bronxdale Ave.
- Quitar el carril de enlace de Bronxdale Ave que obliga a los conductores a volver a Bronxdale Ave.
- Acortar las distancias para cruzar.

Bronxdale Ave/Hunt Ave

- Reemplazar el carril largo de enlace que va hacia el este hasta Hunt Ave.
- Agregar un cruce para peatones por el lado sur de Bronxdale Ave.
- Mejorar la circulación alrededor de la estructura elevada del tren y las columnas.

Bronxdale Ave/Neill Ave/Hunt Ave

Neill Ave

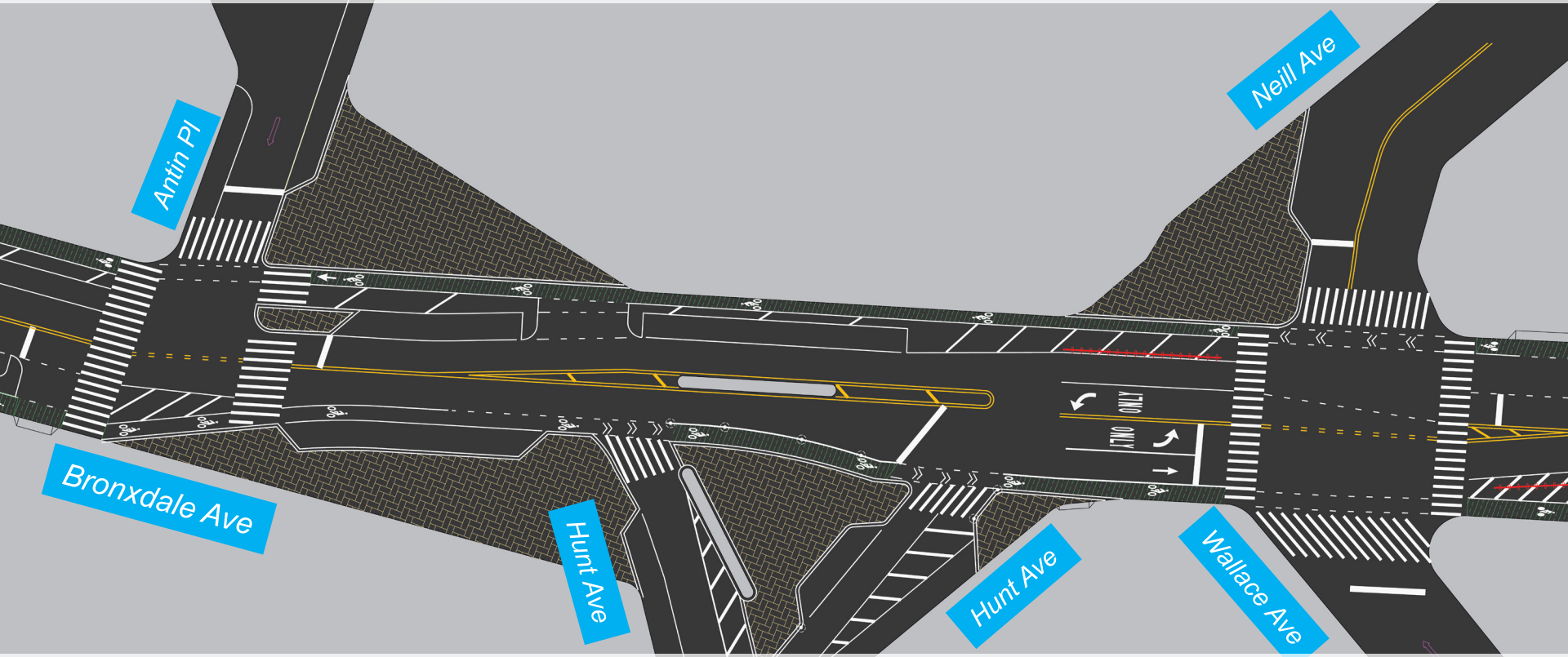
Bronxdale Ave

ONLY

ONLY

- Cerrar el carril de enlace que no es necesario con la señal de detención desde Neill Ave hasta Hunt Ave.
- Quitar las señales de tránsito y señales de detención que son confusas.
- Acortar la senda peatonal del norte de 100 pies a 30 pies.

Condiciones propuestas para Antin Pl/Hunt Ave/Neill Ave/Wallace Ave



- Cerrar los carriles de enlace de giro a la derecha y reemplazarlos con espacios amplios para peatones:
  - Neill Ave hacia el sur en Bronxdale Ave.
  - Bronxdale Ave hacia el oeste en Antin Pl.
  - Bronxdale Ave hacia el este en Hunt Ave.
- Instalar nuevos cruces peatonales:
  - Antin Pl del lado este por Bronxdale Ave.
  - Bronxdale Ave del lado sur por Hunt Ave.
- Instalar lugares para estacionamiento y para peatones en Hunt Ave y Holland Ave

Resumen de los cambios propuestos

- Reducir el exceso de velocidad haciendo carreteras más estrechas y quitando la capacidad de vehículos en exceso.
- Mejorar la organización de los carriles con carriles de giro a la izquierda y carriles para bicicletas.
- Reducir las distancias para cruzar con islas pintadas para peatones.
- Instalar carriles protegidos para bicicletas aptos para familias hacia Bronx Park.
- Simplificar las intersecciones irregulares y mejorar el acceso para los peatones instalando nuevos espacios y cruces para peatones.

¡GRACIAS!

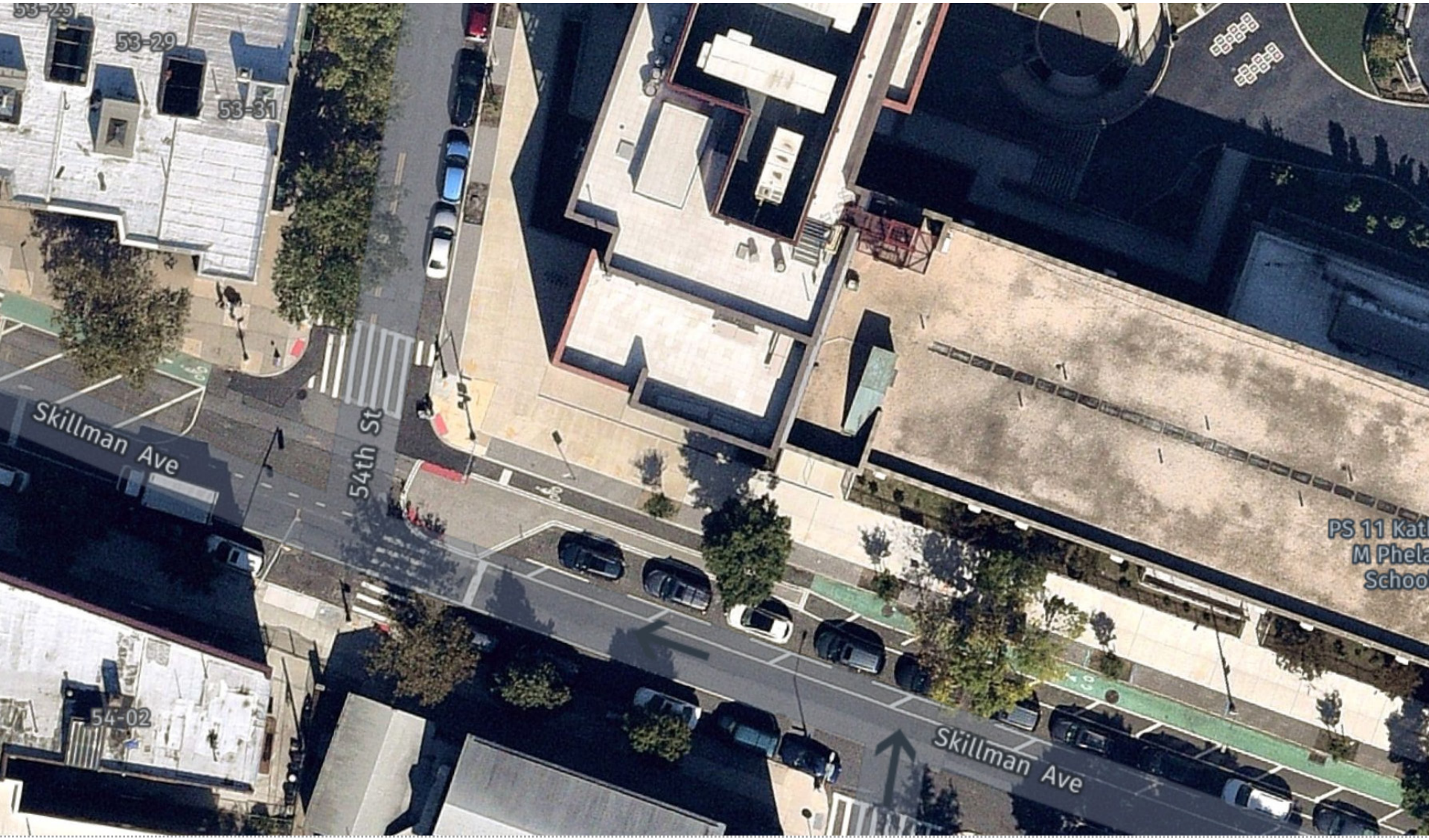
¿Tiene alguna pregunta?

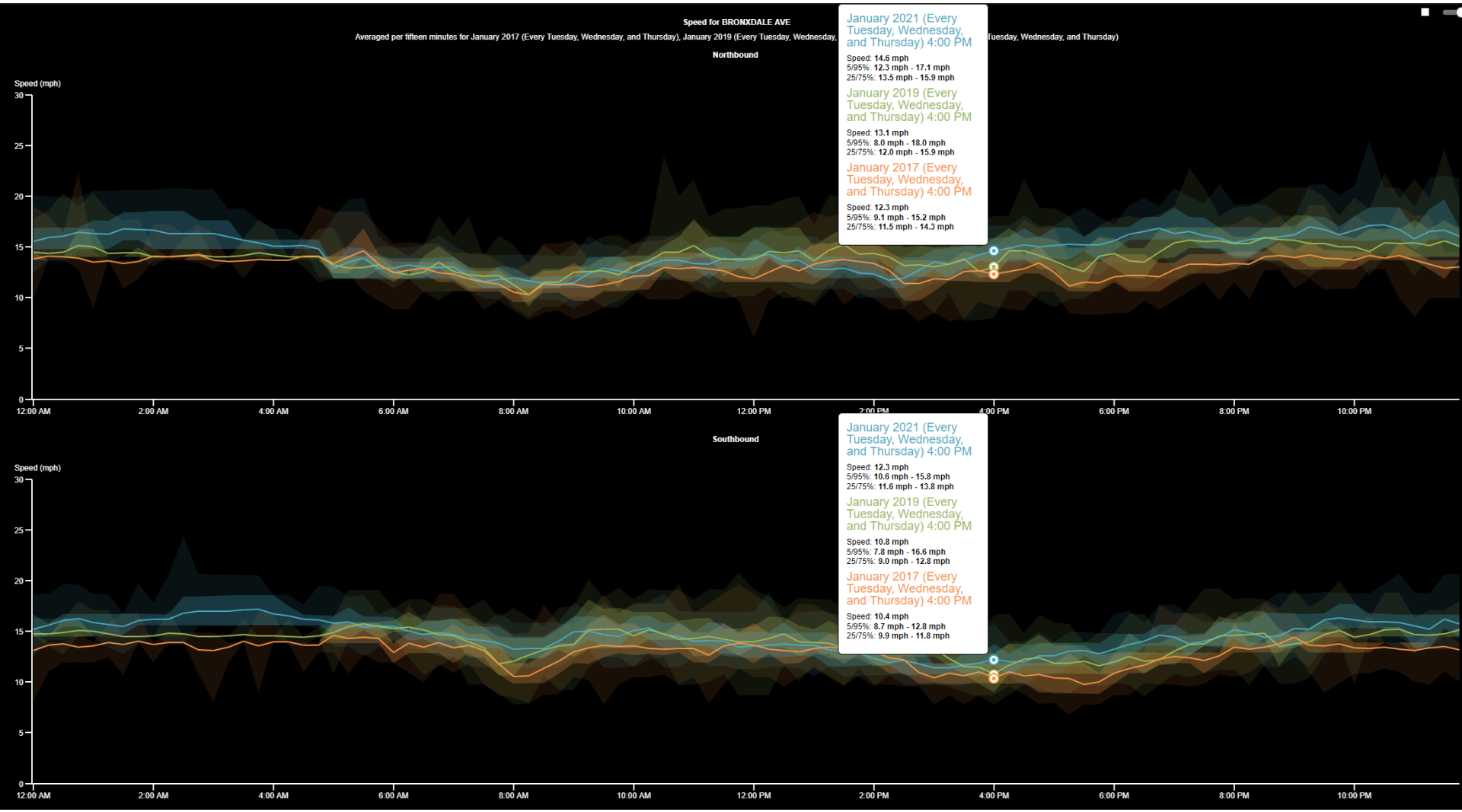
VISION ZERO
nyc.gov/visionzero

NEW YORK CITY DOT

NYC DOT NYC DOT nyc_dot NYC DOT

TRATAMIENTO PARA LAS ESCUELAS



HUNT AVE Y HOLLAND AVE

VELOCIDADES DE LOS VEHÍCULOS