



Grand St, Metropolitan Ave, Morgan Ave Taller de mejoras de seguridad vial

30 de marzo de 2023



Introducción

1

Descripción general del taller

I. Presentación (30 min.)

1. Descripción general y objetivos del taller
2. Antecedentes
3. Áreas de enfoque para la discusión
4. Propuestas para la mejora vial

II. Grupos de trabajo (45 min.)

1. Discusión y comentarios facilitados

III. Aportaciones grupales (15 min.)

IV. Conclusión (5 min.)



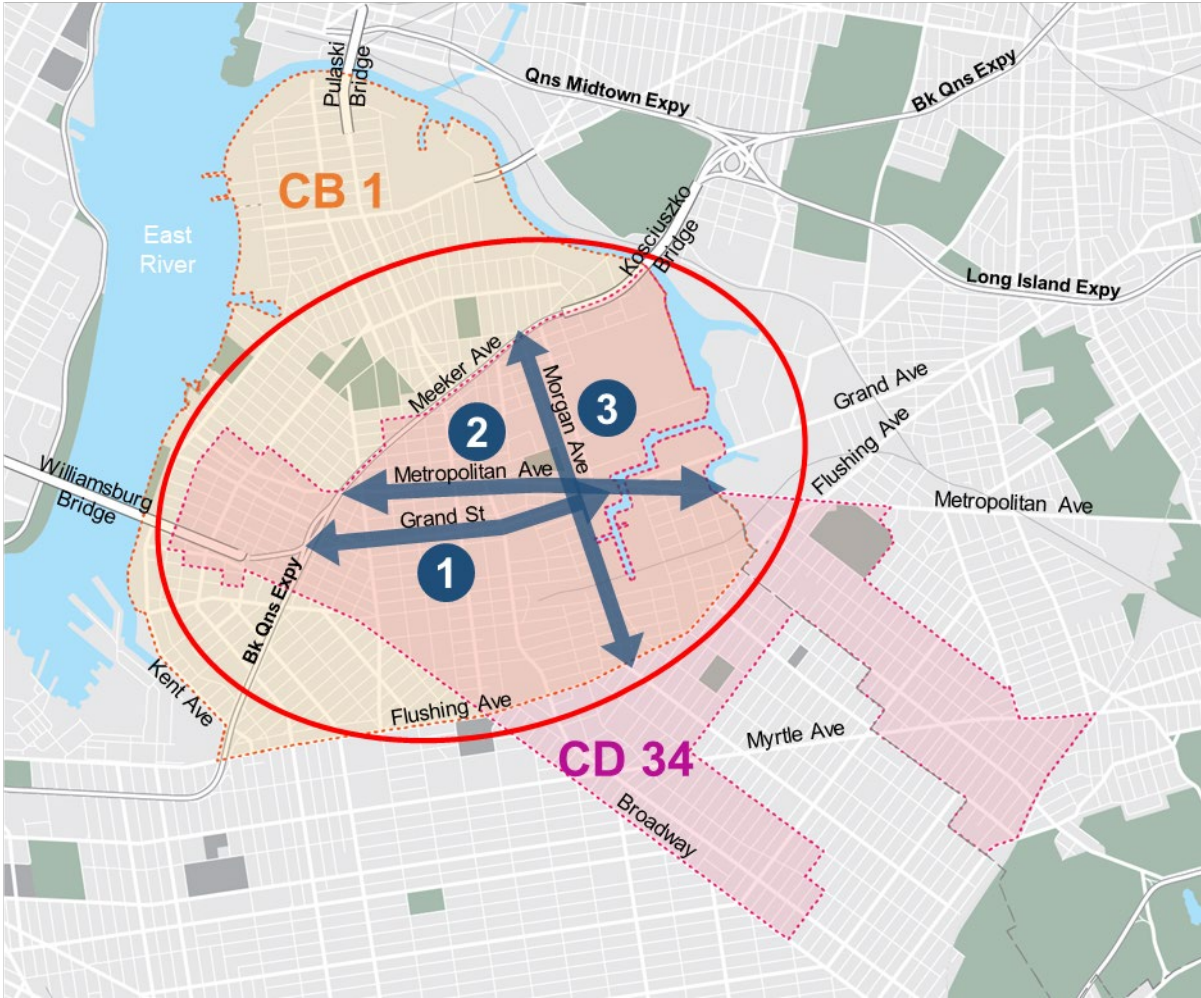
Área del taller

El taller se centrará en los problemas de transporte en el área de solapamiento:

- **City Council District 34:** CM Jennifer Gutiérrez
- **Brooklyn Community Board 1**

Áreas de discusión:

- 1 Grand St
- 2 Metropolitan Ave
- 3 Morgan Ave



Objetivos del taller

El objetivo de este taller es **recopilar comentarios** que ayudarán al DOT a:

- **mejorar la seguridad y la circulación** dentro del área de enfoque del taller,
- **comprender las preferencias de la comunidad** sobre los diseños de mejora vial.

Los comentarios recopilados en el taller se utilizarán en futuros trabajos del DOT en esta área.

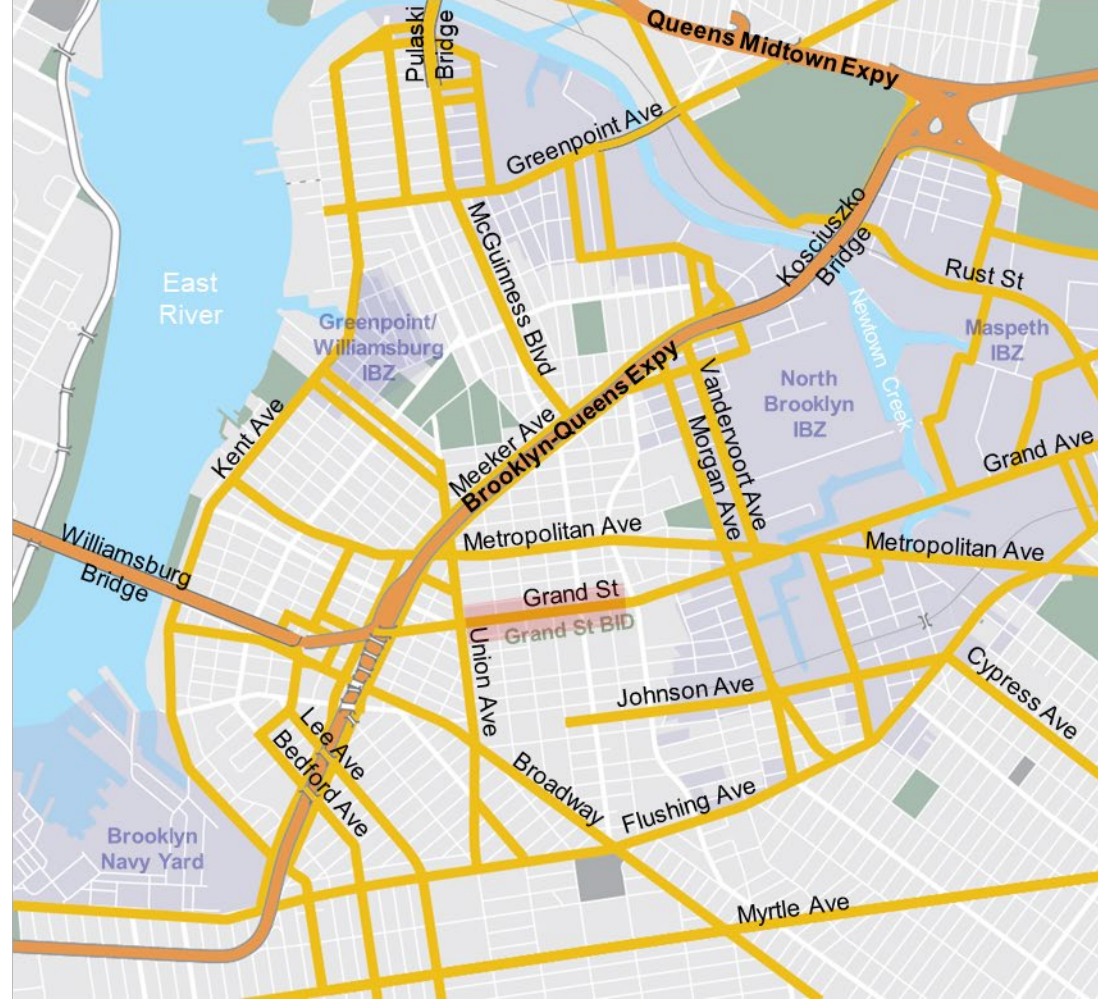
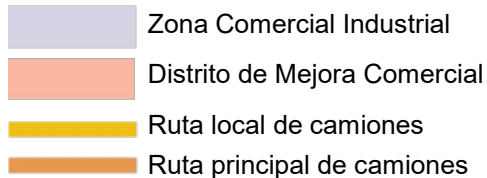


Antecedentes

2

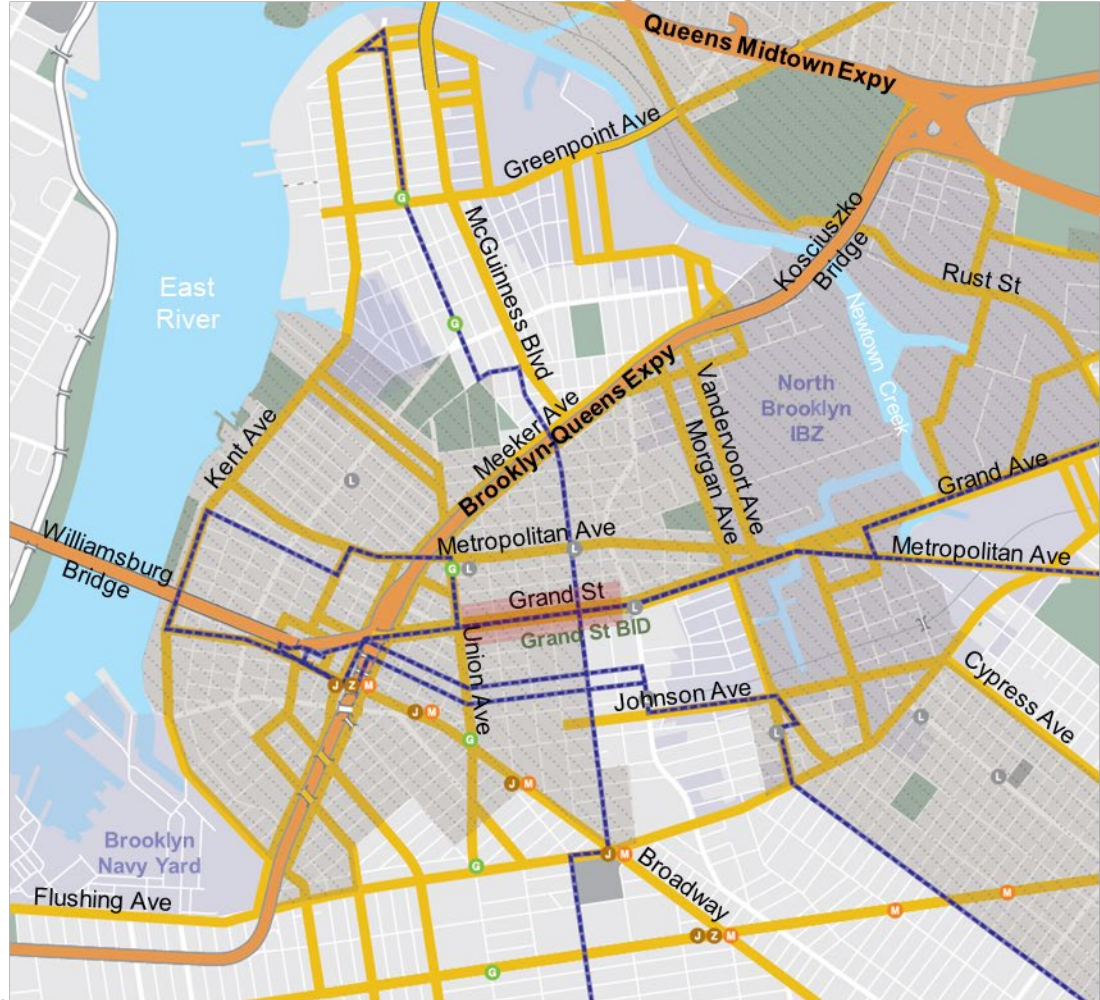
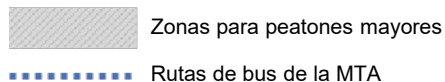
Condiciones existentes

- Alta concentración de **empresas industriales: North Brooklyn IBZ entre las 3 primeras IBZ de las 21 existentes**, en términos de actividad de flete
- **Corredores comerciales y vida nocturna**
- La red vial proporciona **conexiones limitadas para el tránsito de paso.**
- Altos **volúmenes de camiones** que entregan y recogen mercancía dentro de la IBZ.
- **Demanda** para entregas comerciales: Para 2045 se prevé un **aumento del 68% en el flete.**



Condiciones existentes

- **Área prioritaria “Vision Zero” y zonas para peatones mayores**
- **Generadores de viajes:** escuelas, casas, trabajos y recreo a lo largo de los **corredores comerciales**
- **Transporte público:**
 - Líneas de metro L, G, J/M
 - Líneas de bus hasta/desde Queens Q54, Q59, B24
 - B43 y B48 hasta/desde Central BK
- **Las entregas, los compradores y los residentes locales** priorizan las horas de carga durante el día y el estacionamiento por la tarde/noche.



Condiciones existentes

- **Expansión de la red para ciclistas en North Brooklyn**
 - Acceso al Williamsburg Bridge (2017)
 - Carril protegido para ciclistas de Grand Street (2018)
 - Red de carriles para ciclistas de Bushwick y Ridgewood (2014-2018)
- **Proyecto en curso y futuro:** en los proyectos de mejora vial de Meeker Ave y McGuinness Blvd
- **El número de ciclistas ha crecido en respuesta**
 - **1.8 millones** de viajes en Citi Bike con origen en BK CB1 en 2022
 - Williamsburg Bridge: **la mayoría de los cruces diarios de ciclistas** del East River; **+11%** 2019-2021



Condiciones existentes

El solapamiento de demandas revela tensiones en la red vial:



Personas de todas las edades y capacidades



Usuarios de bicicletas y microdispositivos de movilidad



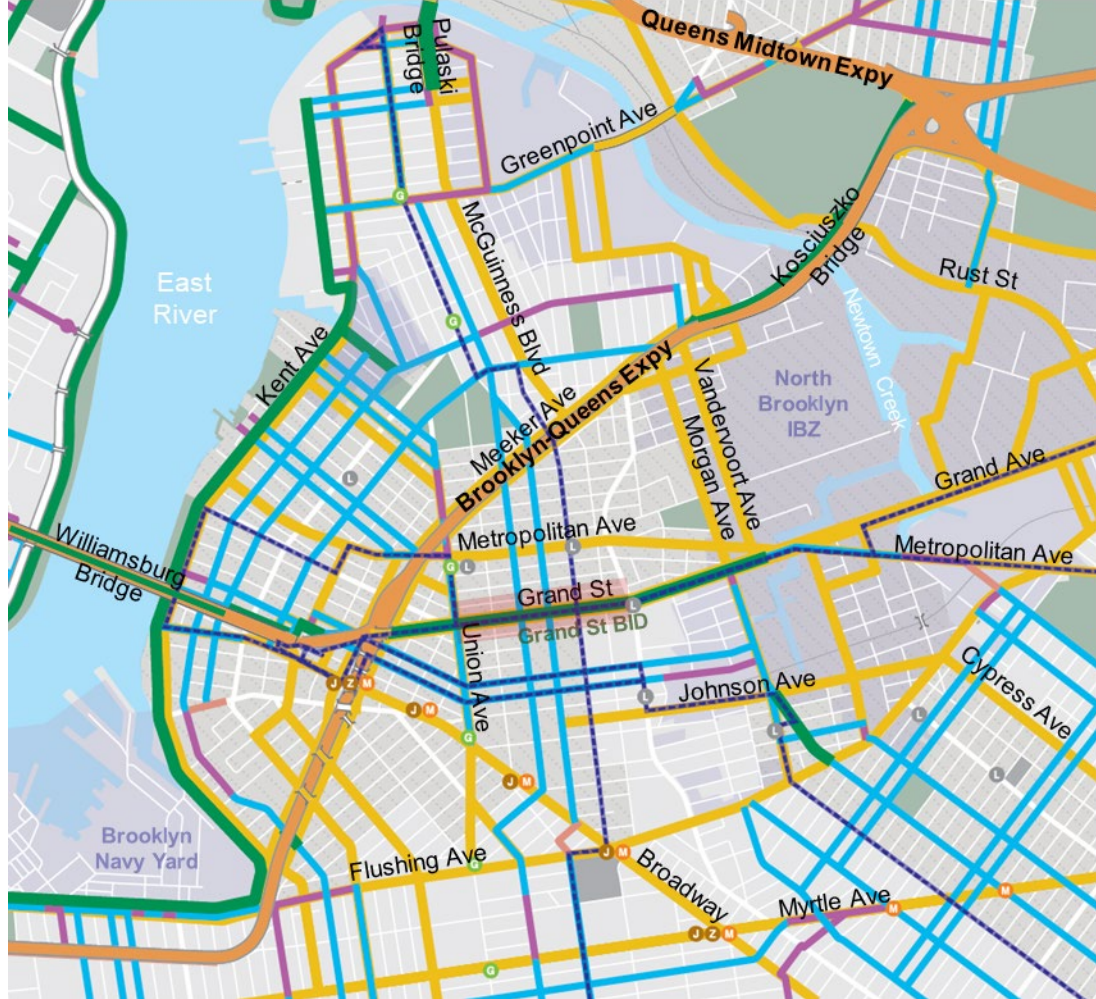
Usuarios de metro y bus



Generadores de camiones, rutas críticas de camiones que dan servicio a la IBZ



Entregas comerciales e industriales locales



“Vision Zero”

Los principales corredores este-oeste y norte-sur son rutas de camiones que ocupan **el tercio superior de los corredores con alto número de choques** en Brooklyn.

- **Grand St:**
Corredor prioritario “Vision Zero” y corredor de seguridad prioritario para camiones
22 heridos graves (2016-2020), 7 muertos (2016-2023)
- **Metropolitan Ave:**
Corredor prioritario “Vision Zero” y corredor de seguridad prioritario para camiones
15 heridos graves (2016-2020), 3 muertos (2016-2023)
- **Morgan Ave:**
17 heridos graves (2016-2020), 4 muertos (2016-2023). Ocupa el 33% superior en BK



Preocupaciones de la comunidad

La comunidad a expresado su preocupación por la falta de espacio de carga, por los carriles para ciclistas, paradas de bus y aceras bloqueados, y por la seguridad de los empleados de los negocios comerciales/industriales.

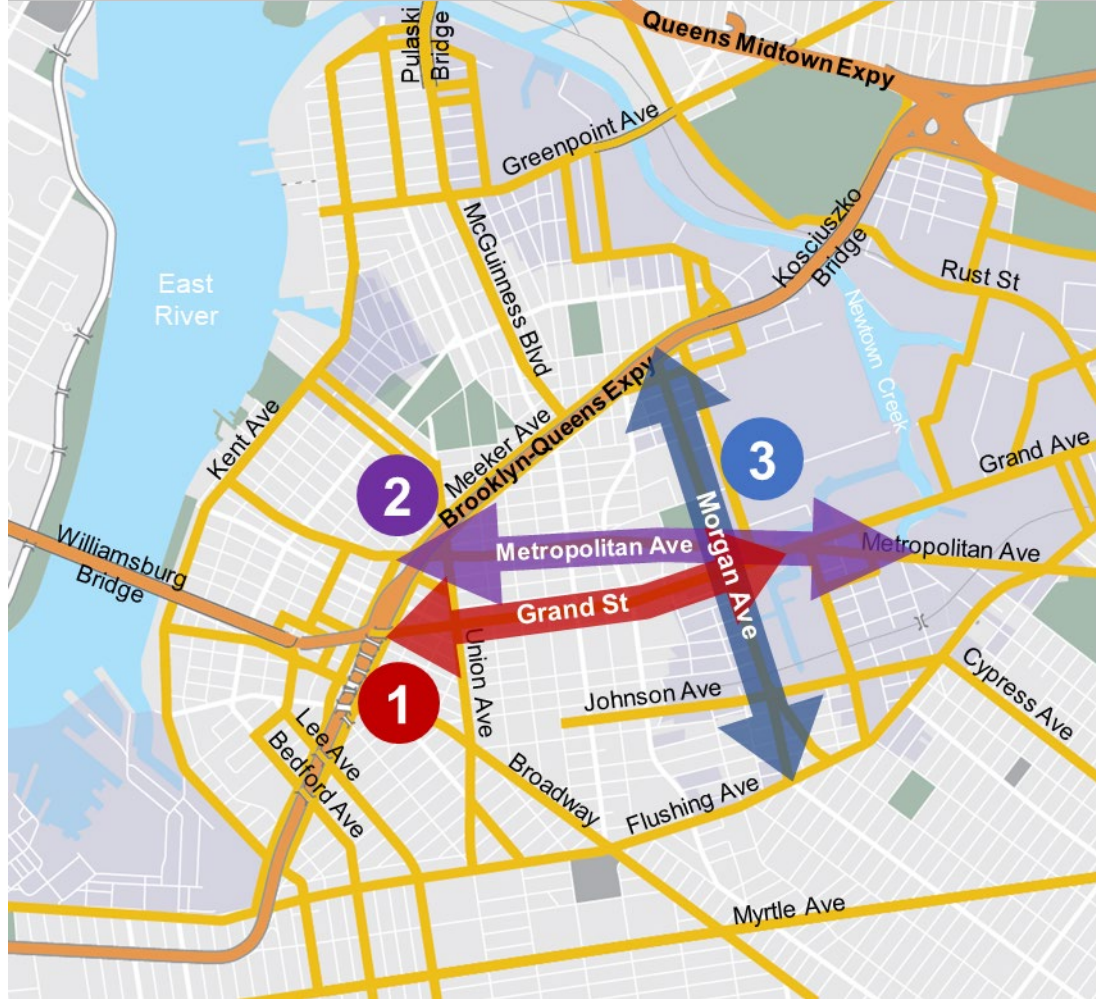


Áreas de enfoque para la discusión

3

Áreas identificadas para la discusión

- 1 Grand St
- 2 Metropolitan Ave
- 3 Morgan Ave



Problemas principales



Área prioritaria “Vision Zero,”
zonas para peatones
mayores; alto número de
peatones muertos o
gravemente heridos



**Carriles para ciclistas
bloqueados; brecha de la red**
norte-sur a través de la IBZ



**Rutas críticas de bus este-
oeste** incluyendo Q54, Q59,
B24, conexiones a B43 y B48
con **velocidades lentas**



Red vial problemática, con
**conexiones limitadas para
el tránsito de paso**



Problemas de acceso a la acera
para entregas comerciales,
visitantes y residentes



Grand St



Metropolitan Ave



Morgan Ave



Grand St

1 Grand St

- **Conecta** Western Queens y Bushwick con Brooklyn; Manhattan **mediante puentes y la BQE**
- **Una de las pocas calles que cruza** los cursos de agua de "Newtown Creek," "Maspeth Creek" y "English Kills" a través del **puente de Metropolitan Ave**
- **Ruta local de camiones** que presta servicio a áreas comerciales e industriales, **generando altos volúmenes de camiones y demanda de carga**
- **La ruta más directa al puente de Williamsburg** desde Ridgewood, Maspeth y el centro de Queens
- **>18.000 usuarios diarios de bus** dependen de **Q54** hacia/desde Jamaica; de **Q59** hacia/desde Rego Park



1 Grand St

Antecedentes:

2008:

Carriles de
circulación
amplios, sin
separación



2018-2019:

Carriles para ciclistas junto
a la acera, protegidos
contra estacionamiento



2009:

Carriles estándar
para ciclistas,
carriles estrechos



2022:

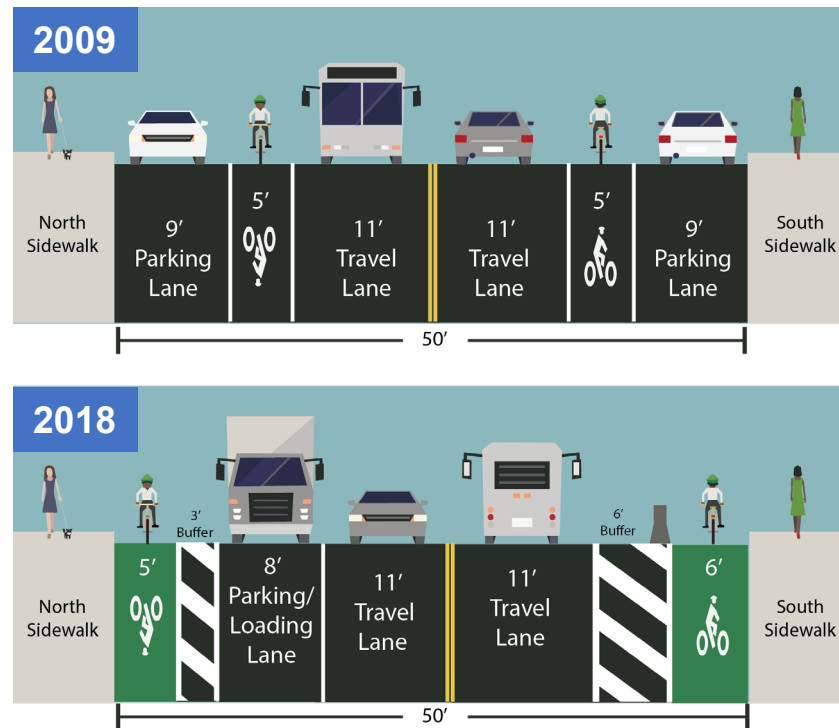
Barrera de
protección
agregada



1 Grand St

Consideraciones del diseño

- **Seguridad peatonal:** “Vision Zero” corredor prioritario, zona para peatones mayores, alto tránsito peatonal
- **Corredor de ciclismo:** Seguridad para los ciclistas con carriles suficientemente anchos para mantenerlo limpio
- **Ruta de bus:** El corredor debe mantener el flujo de tránsito para que los buses no se queden atascados
- **Distrito comercial:** Estacionamiento en la calle valorado por los propietarios de negocios; zonas de carga necesarias para las entregas
- **Ruta de camiones:** Importante ruta de camiones este-oeste; el diseño debe acomodar vehículos grandes.



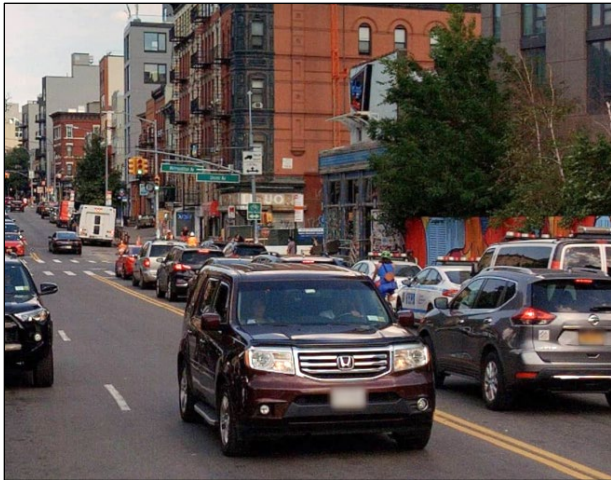
2 Metropolitan Ave

Antecedentes:

- Las rutas locales y principales de camiones **que conecta el norte de Brooklyn y el centro de Queens** transporta tránsito hacia/desde la BQE
- Una de las pocas calles que cruzan **"Newtown Creek"** a través del **punto de Metropolitan Ave**
- Ruta crítica para **camiones industriales y entregas** que conecta con la BQE, "Western Queens," las IBZs
- El este del puente de **Metropolitan Ave**, es un importante **corredor de tránsito** y ciclismo dada la **limitada red vial**



Metropolitan Ave



Oeste del puente

Se estrecha a 40' de ancho, sin estacionamiento en el sentido más transitado durante las horas pico.

- Ruta en bicicleta a Union Ave y N 5 St/6 St, cerca de la BQE



Metropolitan Ave Bridge

El "lazo" crea un punto de estrechamiento con altos volúmenes de vehículos.

- 1,700 vehículos en las horas pico de la mañana
- 1,400 vehículos en las horas pico de la tarde



Este del puente

Ancho, separado por mediana con carril estándar para ciclistas hacia Onderdonk St en Queens.

- La vía se estrecha a 40' en Queens.

2 Metropolitan Ave

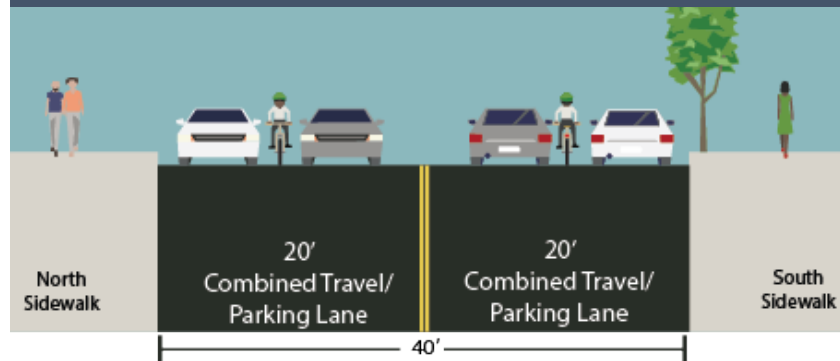
Consideraciones del diseño

- **Seguridad peatonal:** “Vision Zero” Corredor prioritario, zona para peatones mayores, alto tránsito peatonal
- **Ruta de bicicletas:** Único cruce sobre Newtown Creek, que conecta los barrios y los centros de trabajo de Brooklyn y Queens
- **Ruta de bus:** El corredor debe mantener el flujo de tránsito para que los buses no se queden atascados; varias paradas de metro.
- **Distrito comercial:** Estacionamiento en la calle valorado por los propietarios de negocios; zonas de carga necesarias para las entregas
- **Ruta de camiones:** Importante ruta de camiones este-oeste; el diseño debe acomodar vehículos grandes.

Metropolitan Ave Bridge “lazo”



Metropolitan Ave (entre Union y Vandervoort)
Sección del diseño existente



3 Morgan Ave

Antecedentes:

- **Calle de paso y ruta de camiones locales** desde Meeker Ave hasta Flushing Ave; **se conecta a la BQE y presta servicio a la IBZ**
- **Una de las pocas calles norte-sur** de Williamsburg que cruzan **Grand St** y **Metropolitan Ave**
- **Carril para ciclistas junto a la acera de Morgan Ave**, instalado en 2018 desde Grand St hasta Grattan St **como medida de seguridad**
- **Mapa de la red para ciclistas:** Al norte de Grand St hacia Meeker Ave hay falta de rutas norte-sur, **Queens** a través del **"Kosciusko Bridge"** o **"Pulaski Bridge"**



3 Morgan Ave

Antecedentes:

2017:
Carriles de
circulación
amplios, sin
separación



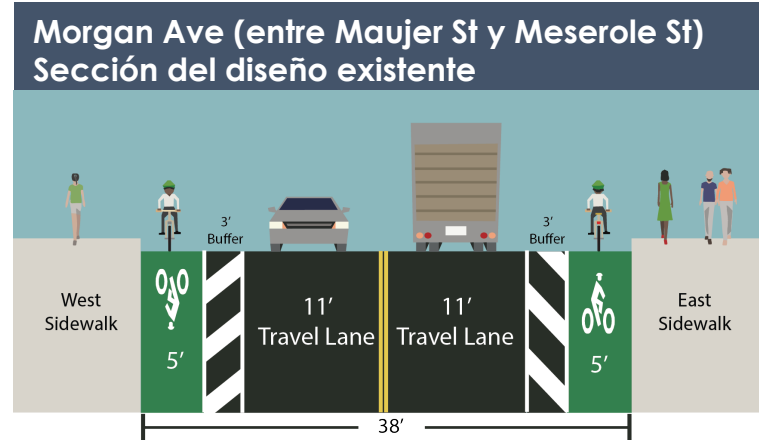
2018:
Instalación de
carriles junto a
la acera para
ciclistas con
amortiguador



3 Morgan Ave

Consideraciones del diseño

- **Corredor de ciclismo:** Carriles junto a la acera al sur de Maujer St, ruta directa al camino del puente de Kosciusko
- **Zona comercial industrial (IBZ):** Generador de camiones, grandes entradas para vehículos. Los carriles para ciclistas y aceras bloqueados indican necesidad de zonas de carga.
- **Ruta de camiones:** Importante vía para camiones norte-sur que conecta con la BQE. El diseño debe acomodar vehículos grandes.
- **Restricciones geométricas:** La carretera se estrecha a 30'; única calle de paso al sur de Grand St.



Propuestas para la mejora vial

4

Propuestas: Mejoras generales para la seguridad

Las marcaciones organizan las vías para aumentar su seguridad

Cruces peatonales de alta visibilidad



Extensiones de los bordillos



Carriles para ciclistas



Las calles completas y los rediseños viales mejoran la seguridad de *todos* los usuarios de las vías, incluyendo a ciclistas, peatones, automovilistas y pasajeros de buses.

Propuestas: Mejoras en intersecciones

Cuadros de giro lento



Islas de refugio peatonal



"Daylighting" con corral para estacionamiento de bicicletas



Señales de control de tráfico



Carriles de giro con fase de señal



Señales de control del tránsito

Propuestas: Movilidad de carga

Mejora de la seguridad, la conectividad y el acceso a la acera



Administración de las rutas de camiones



Zonas de carga de los barrios - "Neighborhood Loading Zones" (NLZ)



Reducción de los conflictos de giro

Propuestas: Carriles protegidos para ciclistas

Ventajas

- **Método más adecuado en áreas con actividad comercial e industrial**
- **Maximiza la calma del tráfico** estrechando físicamente las carreteras
- **Aumenta la seguridad para todos los usuarios de la vía** acortando las distancias de cruce para los peatones y separando a los automovilistas de los ciclistas
- Anima a **una gama más amplia de personas** a desplazarse en bicicleta

Los carriles protegidos para ciclistas proporcionan un espacio exclusivo para los ciclistas

Los carriles de circulación de ancho estándar desalientan el exceso de velocidad



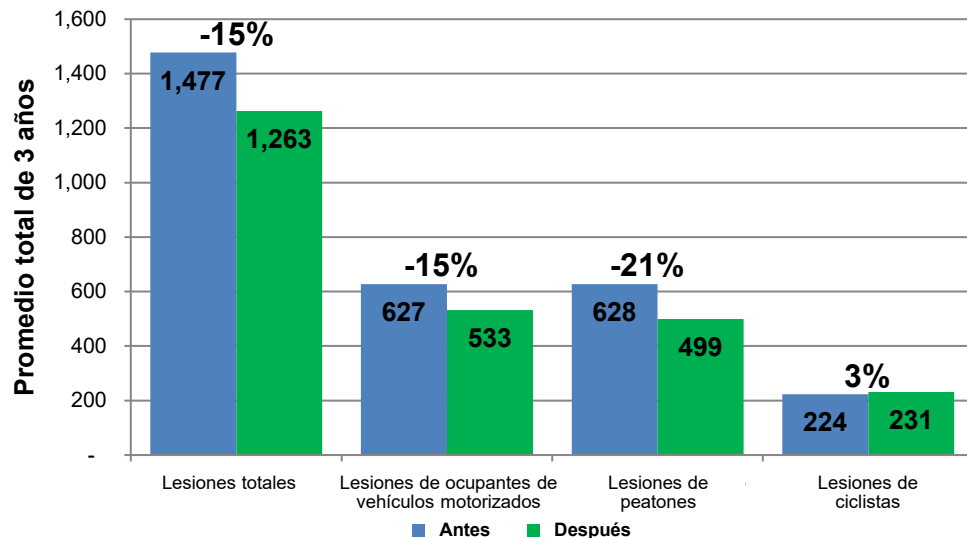
Las islas peatonales pintadas reducen las distancias de cruce y mejoran la visibilidad

Ventajas de seguridad de los carriles protegidos para ciclistas

Se ha demostrado que los diseños de carriles protegidos para ciclistas mejoran la seguridad de todos los usuarios de las vías.

Carriles protegidos para ciclistas

Datos de choques antes y después, 2007-2017



Datos de 25 proyectos distintos de carriles protegidos para ciclistas 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 tramos de proyectos que incluían carriles protegidos para ciclistas. Fuente: NYPD AIS/TAMS Crash Database

Los carriles protegidos para ciclistas benefician a todos los usuarios de las vías:

Choques con lesiones:
reducción del 15%

Lesiones de automovilistas:
reducción del 15%

Lesiones de peatones:
reducción del 21%



VISION ZERO

Esfuerzo interagencias para reducir las muertes y lesiones de tránsito

Seguridad de peatones y Neoyorquinos mayores (2022)

Hallazgos principales:

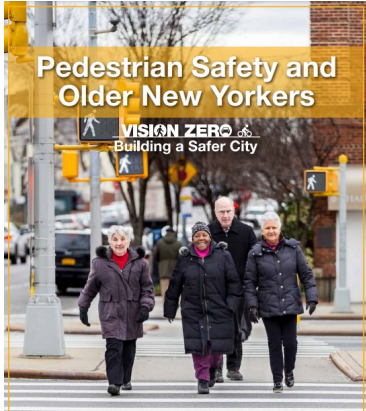
- Los adultos mayores son menos del 15% de la población de New York City, pero representan más del 45% de las muertes de peatones.

Carriles protegidos para ciclistas:

- En las calles con carriles protegidos para ciclistas, los adultos mayores tuvieron una **reducción del 39% en las “KSI” (muertes y lesiones graves) y una reducción del 22% en las lesiones totales.** Los adultos no mayores tuvieron una **reducción del 24% en las “KSI” y una reducción del 9% en las lesiones totales.**
- Los tratamientos de carreteras de uso común beneficia a todos los adultos, especialmente mejora las condiciones para las personas mayores.

Análisis de choques

- Alrededor del 90% de las lesiones de adultos de todas las edades ocurren en intersecciones; el 72% de los choques con lesiones ocurren en intersecciones señalizadas.



Eficacia del tratamiento de seguridad

Nombre del tratamiento y características de seguridad	Lesiones de peatones mayores	“KSI” de peatones mayores	Lesiones de peatones adultos no mayores	“KSI” de peatones adultos no mayores
Carriles protegidos para ciclistas 	 22%	 39%	 9%	 24%

Propuestas: Restricciones geométricas

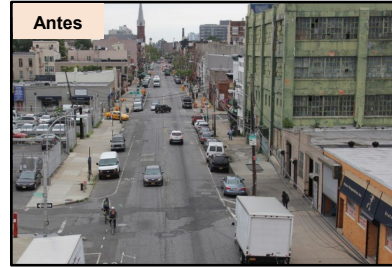
¿Cuál es la mejor manera de obtener más espacio para todos los usuarios de la vía?



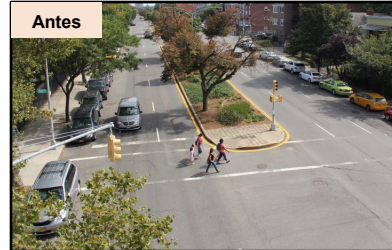
A. Conversión a un solo sentido
Ejemplo: Loring Ave, Brooklyn, 2017



B. Eliminación de un carril de estacionamiento
Ejemplo: Vernon Blvd, Queens, 2013



C. Reducción de los carriles de circulación
Ejemplo: 111th St, Queens, 2017



Mejoras viales en zonas industriales



Kent Ave
Brooklyn
2008-2010



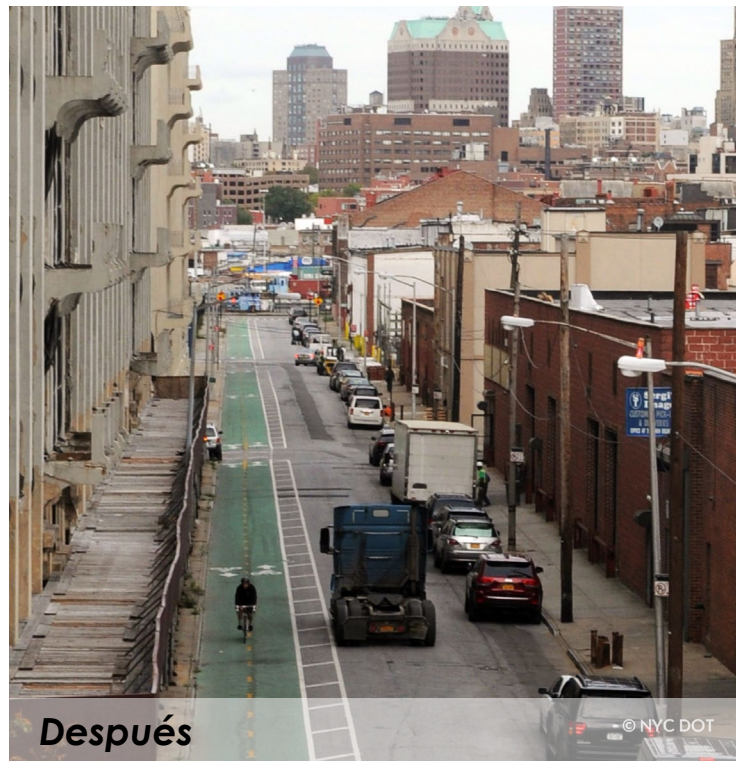
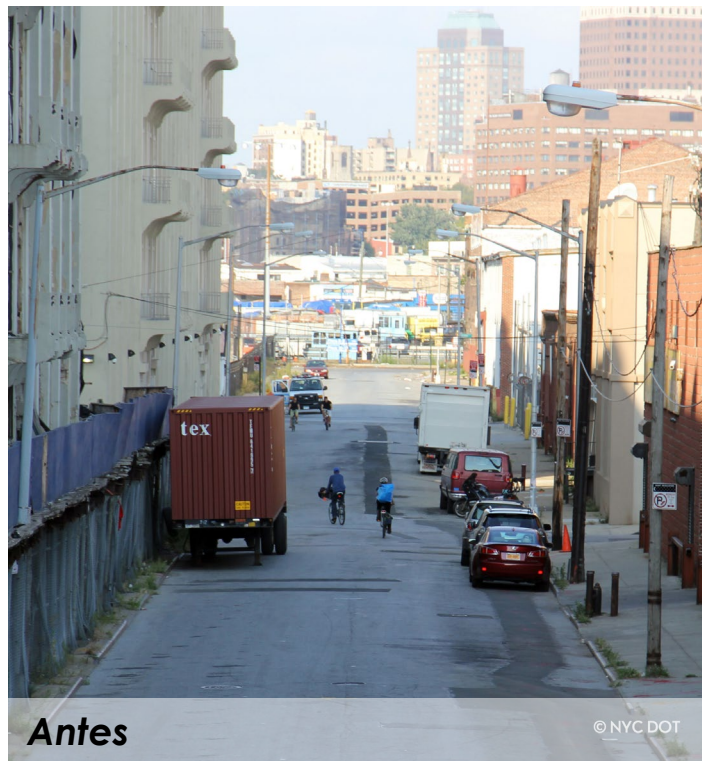
Mejoras viales en zonas industriales

St Ann's Ave
Bronx
2017



Mejoras viales en zonas industriales

Imlay St
Brooklyn
2013



Grupos de trabajo del taller

5

Programa del taller

Grupos para discutir áreas temáticas:

1. Grand Street (15 minutos)
2. Metropolitan Ave (15 minutos)
3. Morgan Ave (15 minutos)

Después de la discusión, cada grupo seleccionará un representante que compartirá las aportaciones. (15 minutos en total)

Recordatorios:

- Conversen de manera respetuosa, incluso si no están de acuerdo con un vecino.
- Asegúrense de que todos los participantes de cada mesa tengan la oportunidad de hablar.

Aportaciones y conclusión

6

Próximos pasos

Planificación de corto tiempo

Seguimiento del compromiso con la comunidad

- *Compartan los comentarios del taller y los hallazgos del estudio*
- *Proyectos de mejora vial propuestos actualmente*

Planificación de largo tiempo

Implementación de los proyectos de mejora vial propuestos

¡Gracias!

¿Tienen alguna pregunta?



NYCDOT



nyc_dot



nyc_dot



NYCDOT