



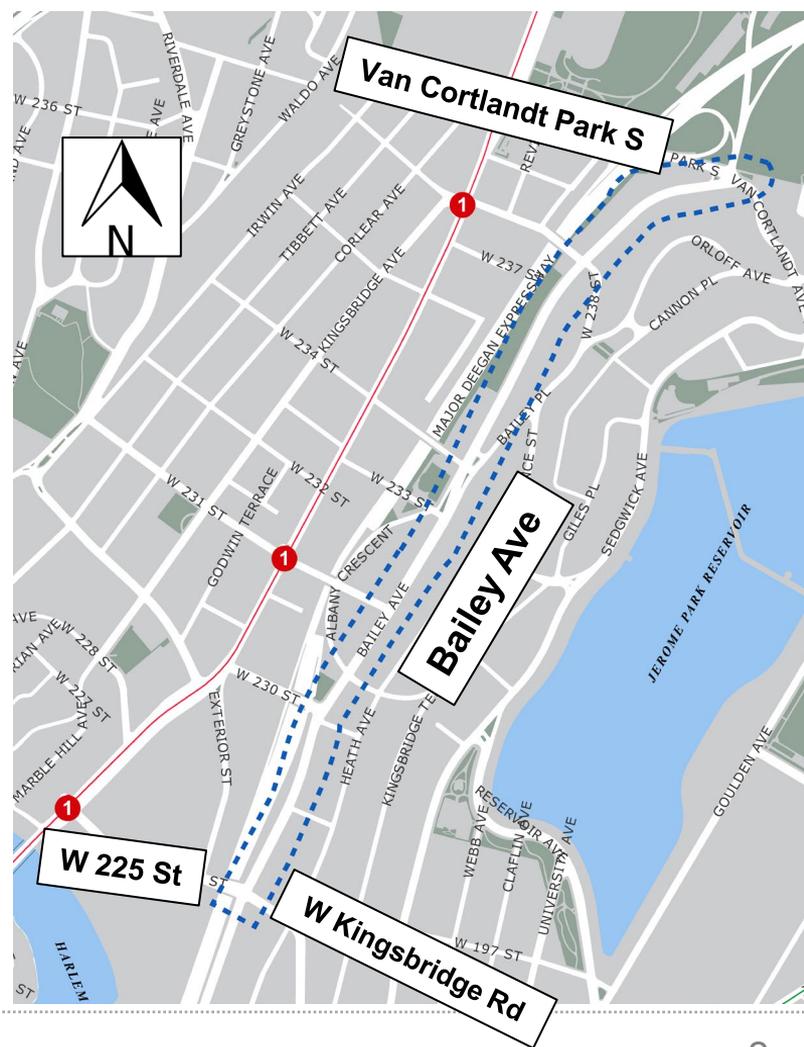
Bailey Ave, Van Cortlandt Park S a W 225 St

Junta Comunitaria 8 del Bronx

Abril de 2025

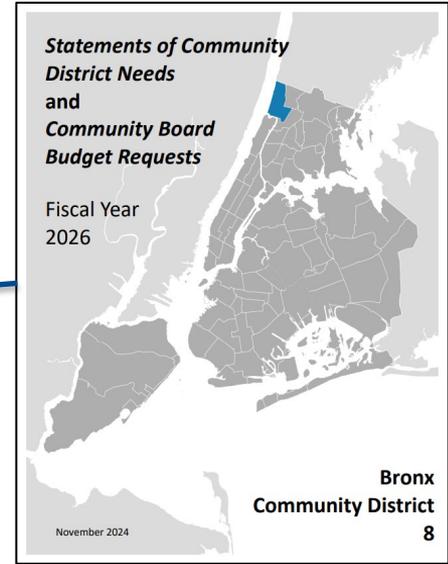
Lugar del proyecto

- Bailey Avenue entre Van Cortlandt Park S y W 225 St/W Kingsbridge Rd
- **1.1 millas** que conectan Kingsbridge Heights, Kingsbridge y Van Cortlandt Park
- Junto a **Major Deegan Expwy** y a una cuadra del **tren 1** y **Broadway**
- Combinación de usos **residenciales**, **comerciales** e **industriales** ligeros y algunos **parques** (Bailey Playground, Cooney Grauer Field)
- Rutas de **autobús Bx10 y Bx1** al norte de W 230 St
- Bailey Ave es una **ruta de camiones** local



Límites del proyecto: Bailey Ave, Van Cortlandt Park S a W 225 St

Solicitudes de la comunidad



3 / 22 DOT	Reconstruct streets	<p>Location: West 230th Street - Broadway & Bailey Avenue - West 230th Street & Broadway</p> <p><i>Realign & reconstruct the intersection from Broadway to Bailey Ave. on West 230th Street to create safer intersection for pedestrians, bicyclists and motorists, including traffic entering & exiting the Deegan Expressway</i></p>
---------------	----------------------------	--

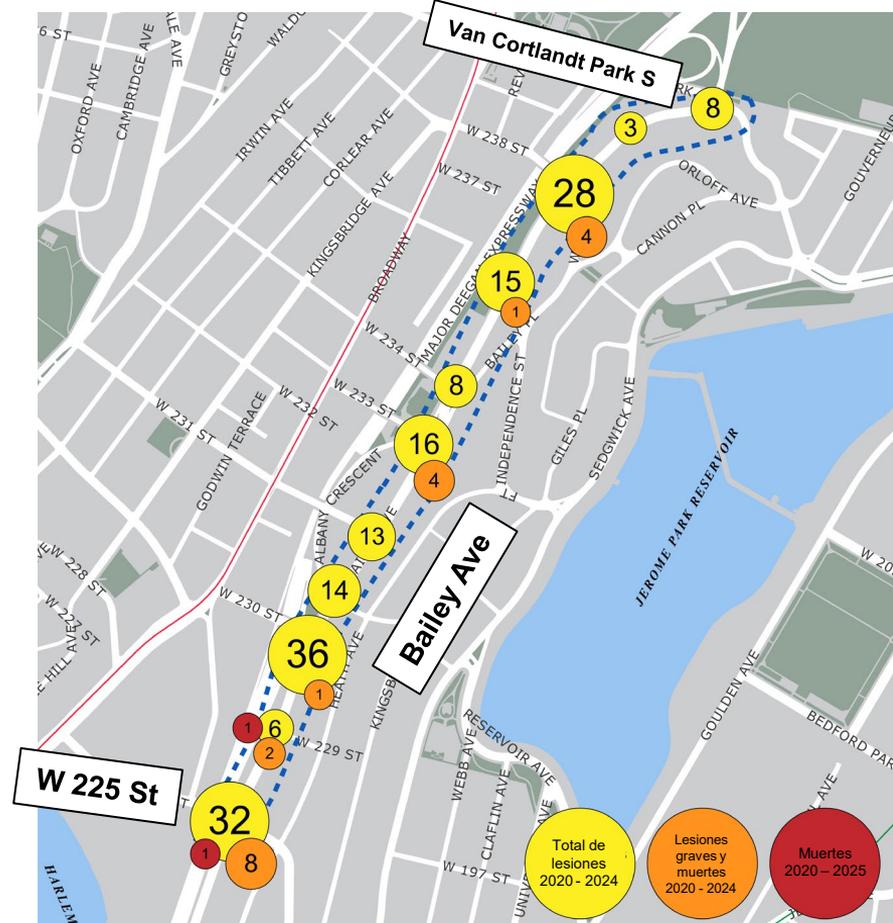
- CB8 del Bronx solicitó el rediseño de seguridad de W 230 St y Bailey en la FY26 Statement of Community Needs (Declaración de necesidades de la comunidad del año fiscal 2026)
- Varias solicitudes de los constituyentes en relación con el exceso de velocidad y la seguridad de los ciclistas

Request Details
Public Details
I know a great deal of work is now underway for the Harlem River Greenway but in the interim could DOT please repaint Bailey Ave from parking/4 travel lanes/parking to parking/2 travel lanes + turn lane/parking/bikeway? The status quo is an embarrassing joke with double parked cars blocking travel lanes 24/7, while bike riders risk their life on a street that is too wide and encourages speeding. This is an easy win, please get it done.
Request Details
Public Details
Coms speeding car we no signs or speed camera when highway is jammed cars use Bailey ave as a highway

Datos de choques y lesiones

- Entre 2020 y 2024, 179 personas se lesionaron en esta parte de Bailey Ave
- **18 fueron lesiones graves y otras 2 terminaron en muertes** (MVO de W 229 St en 2021, Peatones de W 225 St en 2022)
- W 238 St, W 230 St y W 225 St tienen el mayor número de lesiones

Resumen de lesiones, 2020-2024 (5 años)				
Modo	Total de lesiones	Lesiones graves	Muertes	KSI
Peatón	49	1	1	2
Ciclista	15	3	0	3
Pasajero en auto	106	12	1	13
Otro conductor	9	2	0	2
Total	179	18	2	20



Mapa de lesiones en Bailey Ave, Van Cortlandt Park S a W 225 St

Datos de choques y lesiones

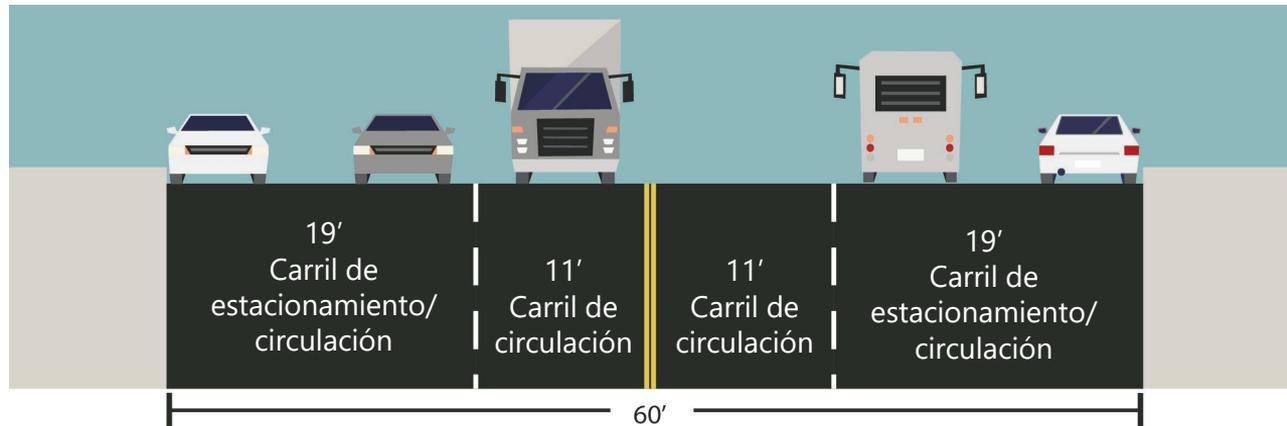
- Las lesiones más frecuentes de peatones (43 %) las causan los **conductores que giran y no ceden el paso** a los peatones que cruzan con el semáforo
- Las lesiones más frecuentes de conductores (36 %) las causan choques en parte trasera y en ángulo recto, lo que indica **índices altos de exceso de velocidad** y conducción agresiva
- La tasa de lesiones graves en esta parte de Bailey Ave la pone en el **10 % superior de las calles más peligrosas** del Bronx



Un peatón cruza a mitad de la cuadra frente a un auto y un autobús en W 233 St, arriba; un autobús escolar gira frente a un peatón que cruza Bailey Ave en W 230 St, abajo.

Condiciones existentes - Geometría

- Calle de 60' de ancho con dos carriles para transitar y estacionamiento en cualquier dirección
- Varias cuadras largas del bordillo oeste están en una “condición de borde”, con parques y autopistas al lado de la carretera, lo que da lugar a menos intersecciones
- Las cuadras largas entre las intersecciones fomentan el exceso de velocidad
- Distancias amplias de cruce para peatones en las intersecciones, sin espacio exclusivo para ciclistas



Sección transversal de Bailey Ave (existente)

Condiciones existentes

Conductores

- El **exceso de capacidad** con dos carriles de circulación da como resultado exceso de velocidad, estacionamiento en doble fila, acciones para esquivar y comportamiento impredecible
- El **exceso de velocidad** en las cuadras largas da lugar a un porcentaje alto de choques en la parte trasera, en ángulo recto y lesiones
- La **falta de bahías de giro** crea presión sobre los vehículos que giran a la izquierda fomentando giros repentinos y peligrosos, donde los vehículos que circulan con trayectoria recta deben esquivar la fila de vehículos que esperan para girar
- La calle ancha y las intersecciones fomentan **giros rápidos** en Bailey Ave en las áreas peatonales



Un auto estacionado en doble fila bloquea el cruce peatonal en W 230 St, arriba; Conductor girando mientras los peatones cruzan en W 238 St, abajo.

Condiciones existentes

Peatones

- **Largas distancias de cruce** en todas partes y gran volumen de peatones en lugares cercanos a las paradas del tren 1: W 238 St, W 231 St, W 225 St
- **Las intersecciones grandes y desalineadas** permiten que los conductores haga giros rápidos a Bailey Ave, poniendo en peligro a los peatones
- Los **vehículos que no ceden el paso** a los peatones que cruzan con la señal causan el 43 % de las lesiones a peatones en el corredor
- **Faltan cruces continuos de norte-sur** para peatones que caminan por Bailey Ave



Peatones cruzando Bailey Ave en W 225 St, arriba; peatón cruzando W 230 St sin un cruce peatonal marcado, abajo.

Condiciones existentes

Ciclistas

- Aunque no hay espacio exclusivo para bicicletas, aproximadamente **150 ciclistas al día** usan Bailey Ave
- **Van Cortlandt Park** y **Broadway Bridge** son destinos preferidos para los ciclistas
- La **falta de espacio exclusivo en la calle** da lugar a que los ciclistas compartan carriles de circulación con autobuses, camiones y vehículos personales que circulan rápido
- Con frecuencia los ciclistas tienen que esquivar vehículos estacionados en doble fila



Ciclista circulando en el cruce peatonal en Bailey Ave y W 225 St, arriba; ciclistas circulando en W 230 St y Bailey Ave, abajo.

Condiciones existentes

Ciclistas

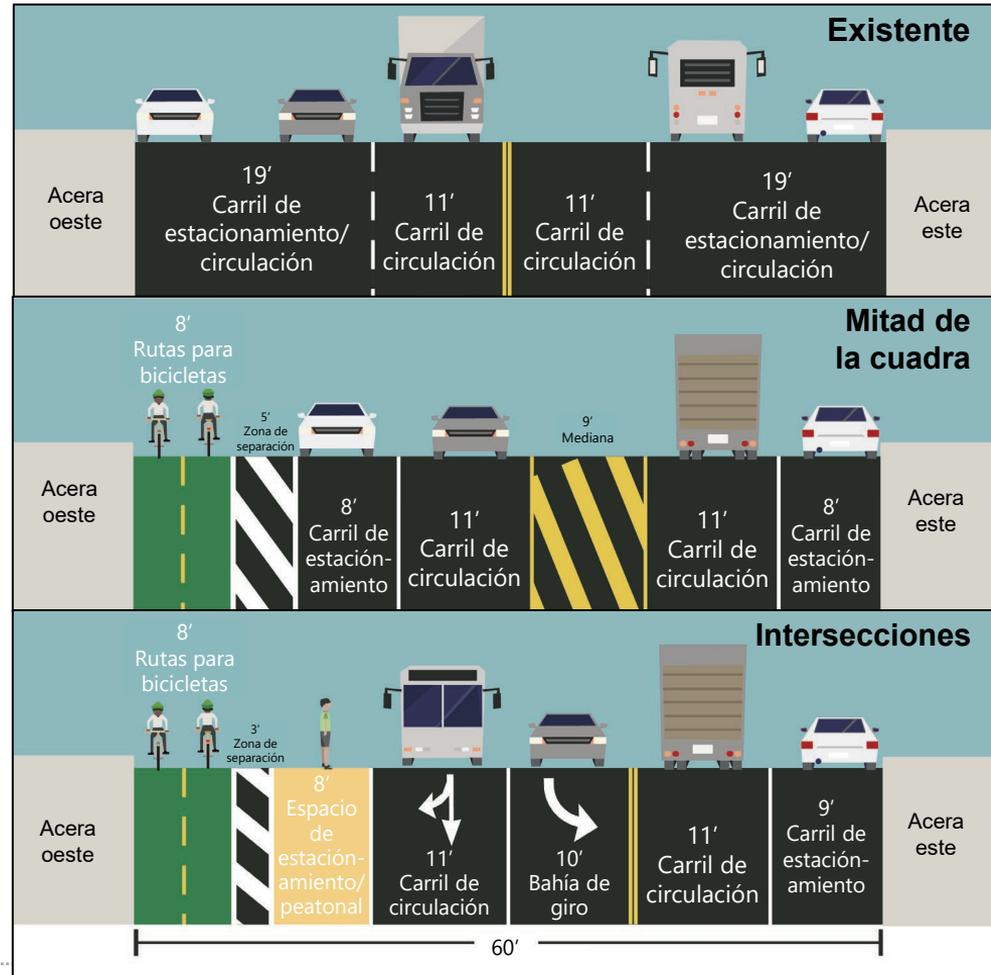
- No hay carriles protegidos para bicicletas en Kingsbridge y Kingsbridge Heights
- No hay conexiones para ciclistas norte-sur a Van Cortlandt Park, otras partes del Bronx o Manhattan

2024 NYC Bike Map (Mapa para ciclistas de la Ciudad de Nueva York de 2024) que no muestra carriles para bicicletas cerca de Bailey Ave



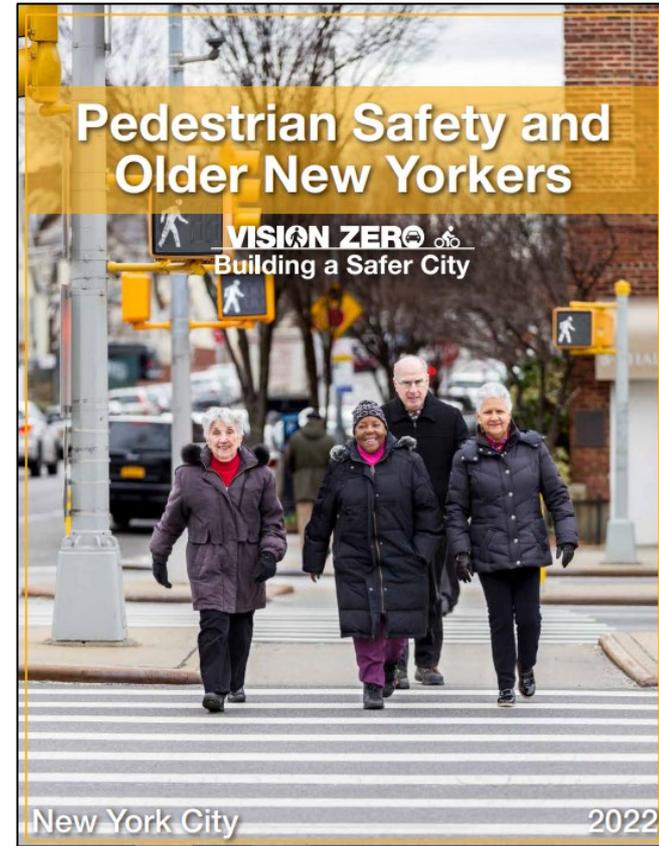
Propuesta – Ampliación de corredor

- **Quitar un carril de circulación en ambas direcciones, crear una mediana amplia y nivelada, y agregar bahías de giro en las intersecciones para fomentar velocidades de conducción más seguras y giros más seguros en Bailey Ave**
- En el bordillo oeste, agregar un **carril bidireccional protegido para bicicletas con estacionamiento** para construir una conexión segura para ciclistas en Bailey Ave
- **Agregar islas peatonales** en todos los lugares posibles para acortar las distancias de cruce y fomentar giros más lentos y seguros
- Agregar o mejorar las **islas de abordaje de autobuses** para los autobuses Bx10 en dirección sur para mejorar la accesibilidad de los pasajeros y el servicio de autobús



Seguridad en carril protegido para bicicletas

- Se demostró que los diseños de carriles protegidos para bicicletas calman el tráfico y mejoran la seguridad de todos los usuarios de la calle e incluyen beneficios de seguridad para peatones en cada intersección
- Las mejoras de seguridad asociadas con los carriles protegidos para bicicletas tienen mayor efecto para los usuarios más vulnerables de la calle
 - Todos los usuarios:
 - Reducción de lesiones del 14.8 %, reducción de KSI (fallecidos o lesionados gravemente) del 18.1 %
 - Peatones
 - Reducción de lesiones del 17.8 %, reducción de KSI del 29.2 %
 - Peatones mayores
 - Reducción de lesiones del 22 %, **reducción de KSI del 39 %**



Portada del Pedestrian Safety and Older New Yorkers Report (Reporte de seguridad peatonal) y neoyorquinos mayores del Departamento de Transporte de la Ciudad de Nueva York (New York City Department of Transportation, NYC DOT)

Información de la propuesta – Van Cortlandt Park S



El cierre del carril de giro libre reduce los conflictos para girar de los vehículos con los peatones

La parada de autobuses SB Bx10 se trasladó a una acera ampliada, mejorando la accesibilidad y el servicio de autobús

La rutas para bicicletas se conectan a un espacio ampliado y compartido para bicicletas/peatones

La nueva bahía de giro a la derecha en SB Bailey Ave mejora el flujo de tráfico y reduce los conflictos

El giro a la derecha en Van Cortlandt Ave W se modificó con una señal de pare para mejorar el flujo de tráfico

Las aceras nuevas y ampliadas mejoran la seguridad de peatones y ciclistas, y el acceso a Van Cortlandt Park

Se instaló nueva isla peatonal en 2024, reduciendo la distancia de cruce y mejorando la visibilidad



Información de la propuesta – W 238 St



Información de la propuesta – W 233 St, W 234 St

La isla de abordaje de autobús ampliada para SB Bx10 mejora la accesibilidad y reduce las distancias del cruce peatonal

El carril para bicicletas entra en el espacio compartido para peatones/bicicletas

Las islas de concreto fomentan giros más lentos y seguros en el carril de giro libre SB

La nueva extensión del bordillo pintado calma los giros y reduce la distancia del cruce peatonal

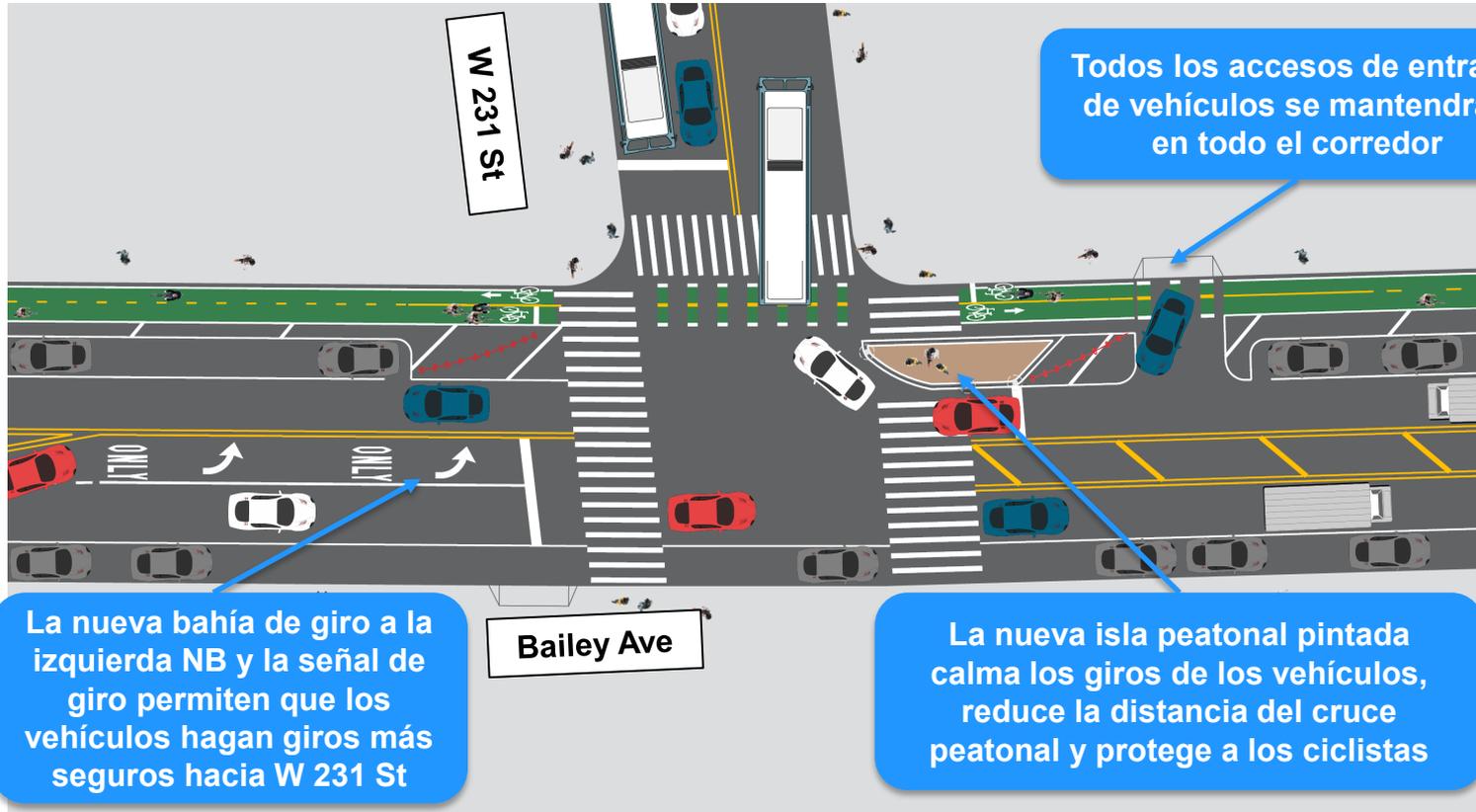
La nueva bahía de giro a la izquierda y la señal de giro permiten que los vehículos hagan giros más seguros hacia W 234 St

Las nuevas islas peatonales calman los giros, reducen los conflictos con los vehículos y protegen a los ciclistas

Carril de giro libre cerrado para mejorar la conectividad peatonal



Información de la propuesta – W 231 St



Todos los accesos de entrada de vehículos se mantendrán en todo el corredor

La nueva bahía de giro a la izquierda NB y la señal de giro permiten que los vehículos hagan giros más seguros hacia W 231 St

La nueva isla peatonal pintada calma los giros de los vehículos, reduce la distancia del cruce peatonal y protege a los ciclistas

Información de la propuesta – W 230 St, Albany Crescent

Las vallas peatonales garantizan un cruce seguro y predecible

La nueva extensión del bordillo de concreto y la acera ampliada permiten que los ciclistas y peatones tengan un acceso seguro al nuevo cruce de dos etapas en W 230 St

Estación de bomberos

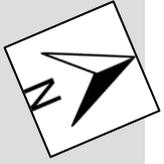
Albany Crescent

La gran extensión de bordillo de concreto calma los giros y reduce la distancia del cruce peatonal

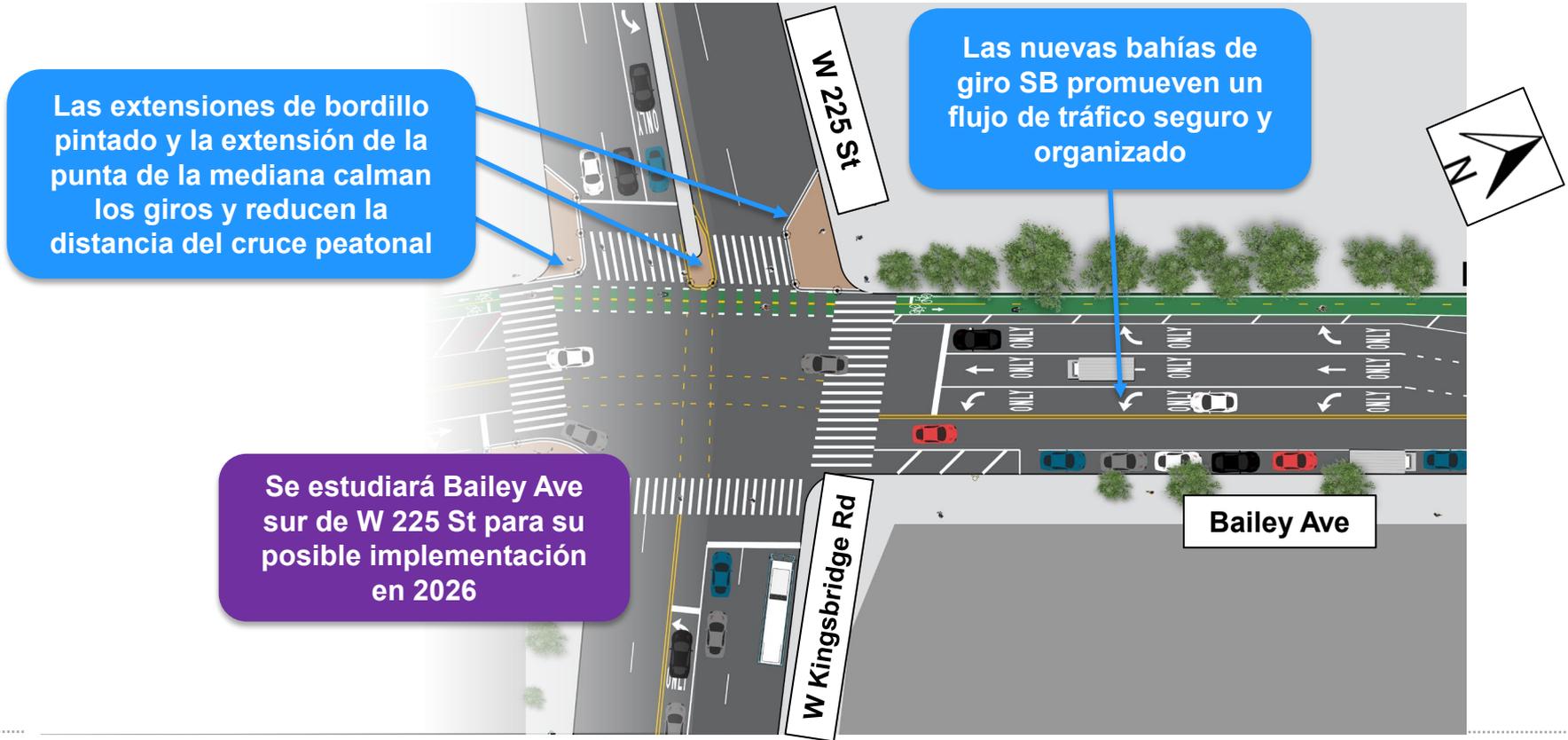
La nueva isla de concreto obliga a los vehículos que vienen de Major Deegan a hacer giros más lentos hacia Bailey Ave

La nueva isla para peatones/ciclistas facilita el nuevo cruce de dos etapas en W 230 St

Bailey Ave



Información de la propuesta – W 225 St/W Kingsbridge Rd



Efectos del estacionamiento

- En el corredor de 1.1 millas, se evaluó cada cuadra para determinar los efectos del estacionamiento
 - Reasignación de aproximadamente **46** espacios (puede cambiar según el diseño final)
- Motivos para la reasignación del estacionamiento:
 - Medidas para calmar los giros, mejoran la visibilidad y fomentan giros más lentos, lo que trata los choques en los giros a la izquierda y en ángulo recto
 - Nuevas islas peatonales y extensiones de bordillo que crean distancias de cruce más cortas y seguras para los peatones
 - Espacio para nuevas bahías de giro que permiten giros más seguros de vehículos, mejor flujo de tráfico y reducción de conflictos entre vehículos, peatones y ciclistas



Conexiones de la red para ciclistas

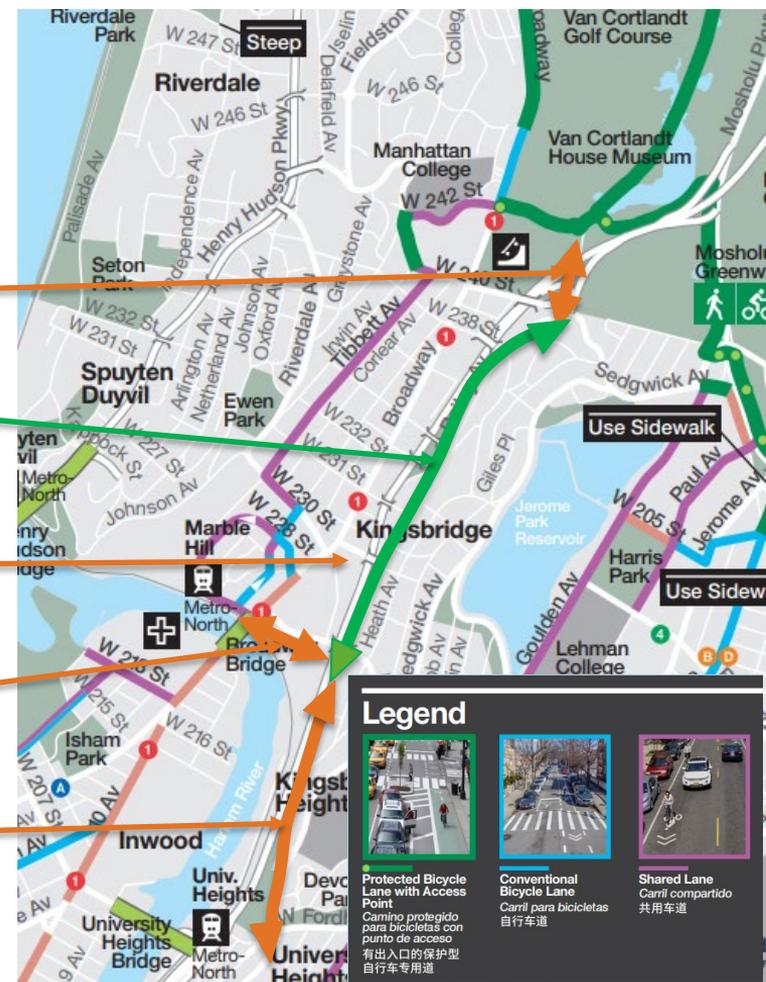
Proyecto en curso de DOT para construir conexión a Empire State Trail

Proyecto de 2025 propuesto para Bailey Ave

Posible conexión futura con la vía verde Tibbetts Brook en diseño

Posible conexión futura a Broadway Bridge en estudio

Posible conexión futura del corredor en estudio



Mapa para ciclistas 2024 con Bailey Ave y proyectos relacionados superpuestos

Vía verde de Harlem River

- Desde 2022, el DOT hizo más de 30 talleres públicos y eventos en la comunidad para recopilar comentarios sobre la propuesta de la vía verde de Harlem River
- La propuesta crearía una ruta continua y conectada de Van Cortlandt Park a Randall's Island
- La vía verde dará una nueva opción de recreación y desplazamiento conveniente y segura
- Bailey Ave es la fase más al norte en la calle de la vía verde de Harlem River



Possible route of the Harlem River Greenway

Vía verde de Harlem River

Lo que escuchamos: Bailey Ave

Bailey es la opción más directa y se percibe como una vía verde

¡Bailey es una joya en potencia! Las vistas del litoral son realmente bonitas, aunque está poco explotado y realmente necesita más vida.

Podría ser una conexión importante a VCP

El lado oeste de Bailey es un parque verde en toda su extensión - ¡una buena ruta norte-sur!

Las personas conducen demasiado rápido en Bailey - podría ser útil un rediseño para calmar el tráfico

Una vía verde en Bailey aportaría vida a la calle



*Taller de vía verde de Harlem River, 3/13/24
Bronx Community College*

Beneficios del proyecto

- La reducción de carriles en Bailey Ave **organiza la calle y calma el tráfico**; las nuevas bahías de giro y señales de giro **promueven un comportamiento vehicular predecible y más seguro**
- Mejoras sustanciales de seguridad peatonal en cada intersección, **reduciendo los puntos de conflicto** con los conductores, **aumentando la visibilidad** y **acortando la distancia del cruce**
- El carril protegido para bicicletas agrega 2.2 millas de **espacio exclusivo para ciclistas** en Kingsbridge/ Kingsbridge Heights, proporcionando conexiones seguras a Van Cortlandt Park y otros destinos del barrio
- **Mejoras en el servicio y accesibilidad de autobús** para los pasajeros de Bx10



Gerritsen Ave, BK

¡Gracias!

¿Preguntas?

VISION ZERO 
Building a Safer City



NYCDOT



nyc_dot



nyc_dot

YouTube

NYCDOT