



**Station 4:
Can I Walk or Bike Safer
Than Today?**

**Estación 4:
¿Puedo Caminar o Andar
en Bicicleta de Manera Más
Segura que Hoy?**



Nonmotorized Transportation Need/ Necesidad de Transporte No Motorizado

On average,

16%

of households



En promedio,

16%

de hogares

in areas within and near the study area do not have access to a motor vehicle and rely on other forms of travel.

en áreas dentro y cerca del área de estudio no tener acceso a un vehículo de motor y depender de otras formas de viajar.



CABQ Proposed Bikeways & Trail Network/ Red de Senderos y Ciclovías Propuesta por CABQ



2024 Albuquerque Bikeway and Trail Facilities Plan Draft–Spring 2024
Borrador del Plan de Instalaciones de Senderos y Ciclovías de Albuquerque 2024–Primavera de 2024



Silver Avenue Grade-Separated Crossing Evaluation

The study team considered pedestrian bridge and underpass options at Silver Avenue and put together a high-level design to see if either were feasible because of two reasons:

1 A previous version of the CABQ Bike Plan included a grade-separated crossing at Silver Avenue.

2 NMDOT requested that the study evaluate this in context of the planned adjacent project improvements.

Both options were dismissed during the Level 2A Screening for the following reasons:

Pedestrian Bridge

- The clearance needed for a bridge would require longer sloped paths for the user to come back to grade. Given the limited width to work within, it was not feasible.
- In meeting with the City, the team learned that existing grade-separated crossings throughout the City are not being fully utilized, with nonmotorized users choosing to instead cross at grade.

Underpass

- There is not enough clearance for an underpass of I-25, Oak Street, Locust Street, and the ramps combined. In order to achieve this, all profiles would need to be raised, cutting off access to adjacent businesses.
- Alternatively, the design team looked at an underpass only under I-25, which then creates user safety concerns crossing the frontage roads without a signal.
- Looking at the length needed for the underpass and in meetings with the City, there are concerns about user safety and the possibility of attracting illicit activities.



Evaluación del Cruce a Nivel de Silver Avenue

El equipo de estudio consideró opciones de puentes peatonales y pasos subterráneos en Silver Avenue y elaboró un diseño de alto nivel para ver si cualquiera de los dos era factible por dos razones:

1

Una versión anterior del CABQ Bike Plan incluía un cruce a desnivel en Silver Avenue.

2

NMDOT solicitó que el estudio evaluara esto en el contexto del plan adyacente mejoras del proyecto.

Ambas opciones fueron descartadas durante la Evaluación de Nivel 2A por las siguientes razones:

Puente Peatonal

- El espacio libre necesario para un puente requeriría caminos con mayor pendiente para al usuario volver a la calificación dado el ancho limitado para trabajar, no era factible.
- En la reunión con la Ciudad, el equipo aprendió que los sistemas de grados separados que existente en toda la Ciudad no están siendo totalmente utilizados, con no motorizado usuarios que eligen cruzar en su lugar calificación.

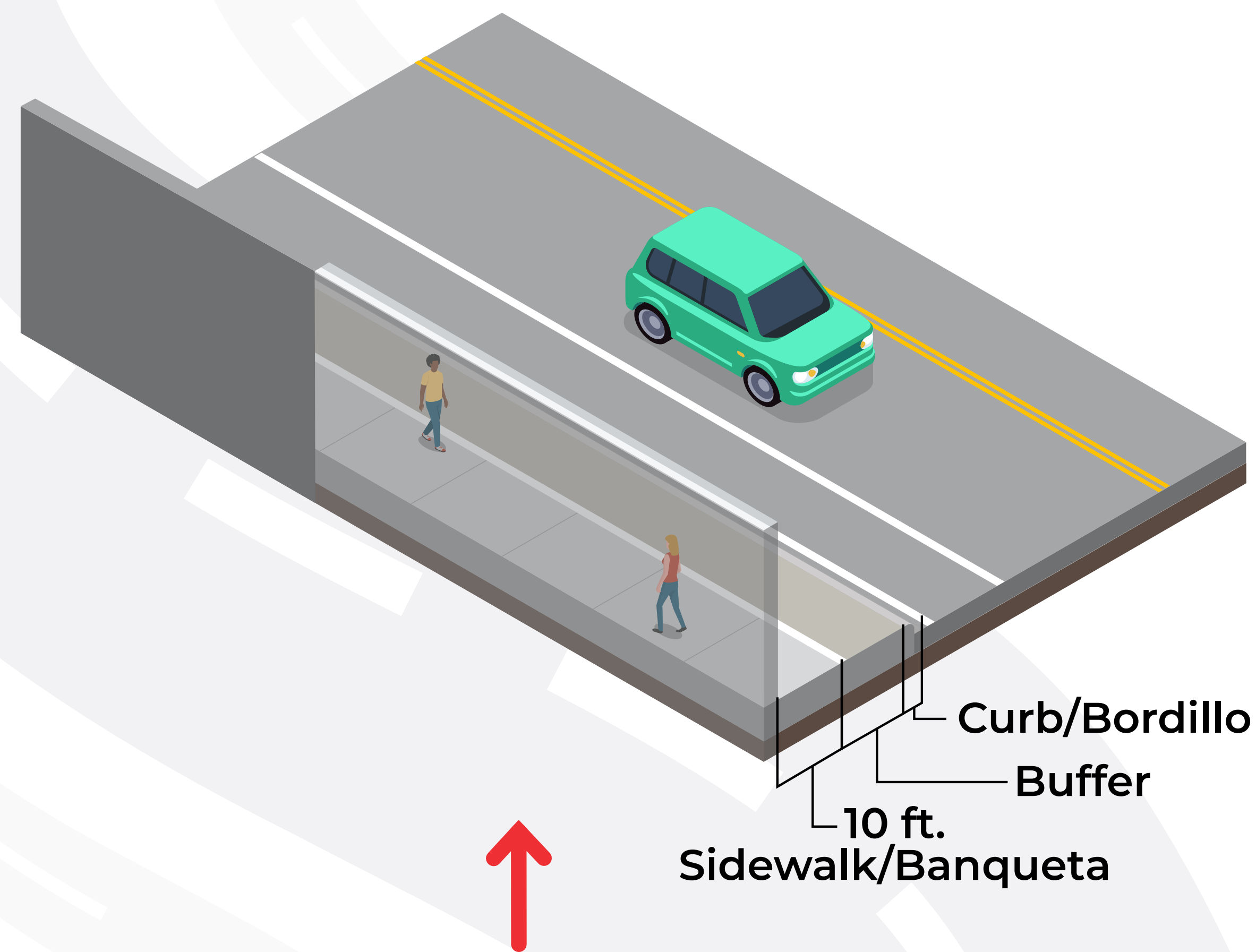
Paso Subterráneo

- No hay suficiente espacio libre para un paso subterráneo en la I-25, Oak Calle, Locust Calle, y las rampas combinadas. Para lograr eso, sería necesario elevar todos los perfiles, cortando el acceso a negocios adyacentes.
- Alternativamente, el equipo de diseño examinó únicamente un paso subterráneo. debajo de la I-25, lo que luego crea preocupaciones de seguridad para los usuarios al cruzar las vías secundarias sin señal.
- Mirando la longitud necesaria para el paso subterráneo y en reuniones con la Ciudad, hay preocupación por la seguridad de los usuarios y la posibilidad de atraer actividades ilícitas.

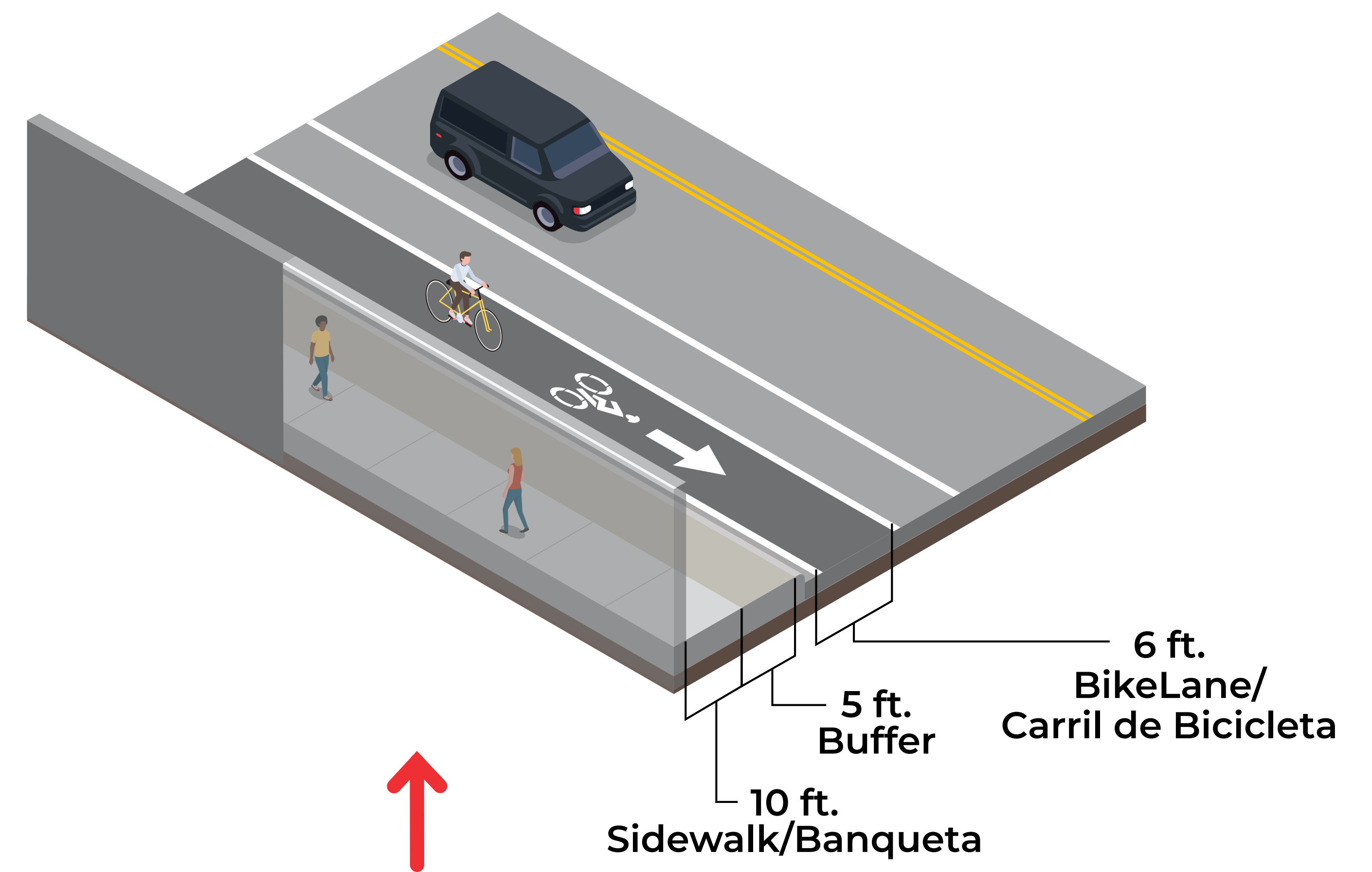


Barrier-Separated Shared-Use Paths/ Caminos de Uso Compartido Separados por Barreras

2016-Phase 1B Recommendations/ Recomendaciones de la Fase 1B



Dr. Martin Luther King Jr. Avenue, Lead Avenue, Coal Avenue, Avenida Cesar Chavez



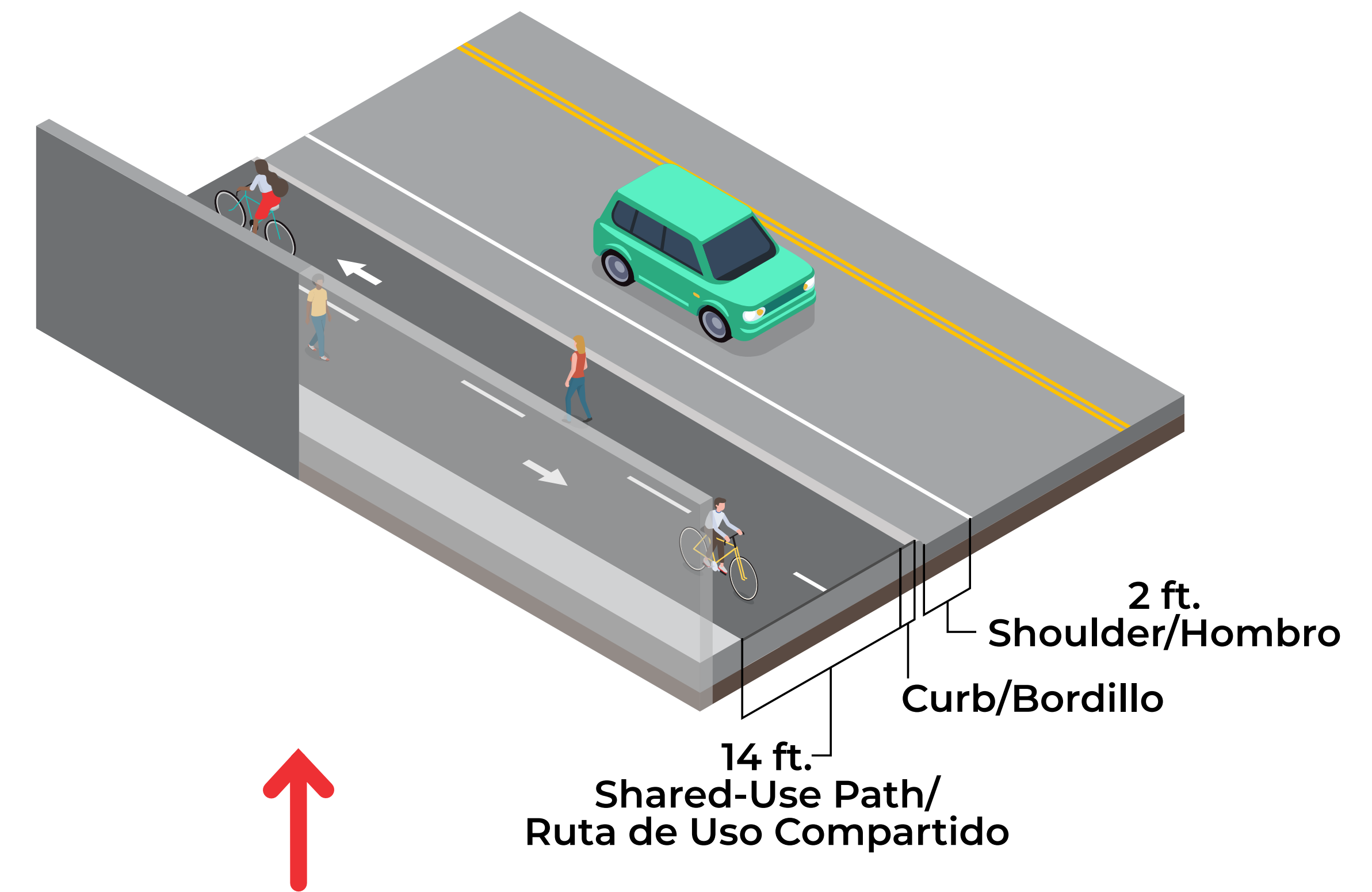
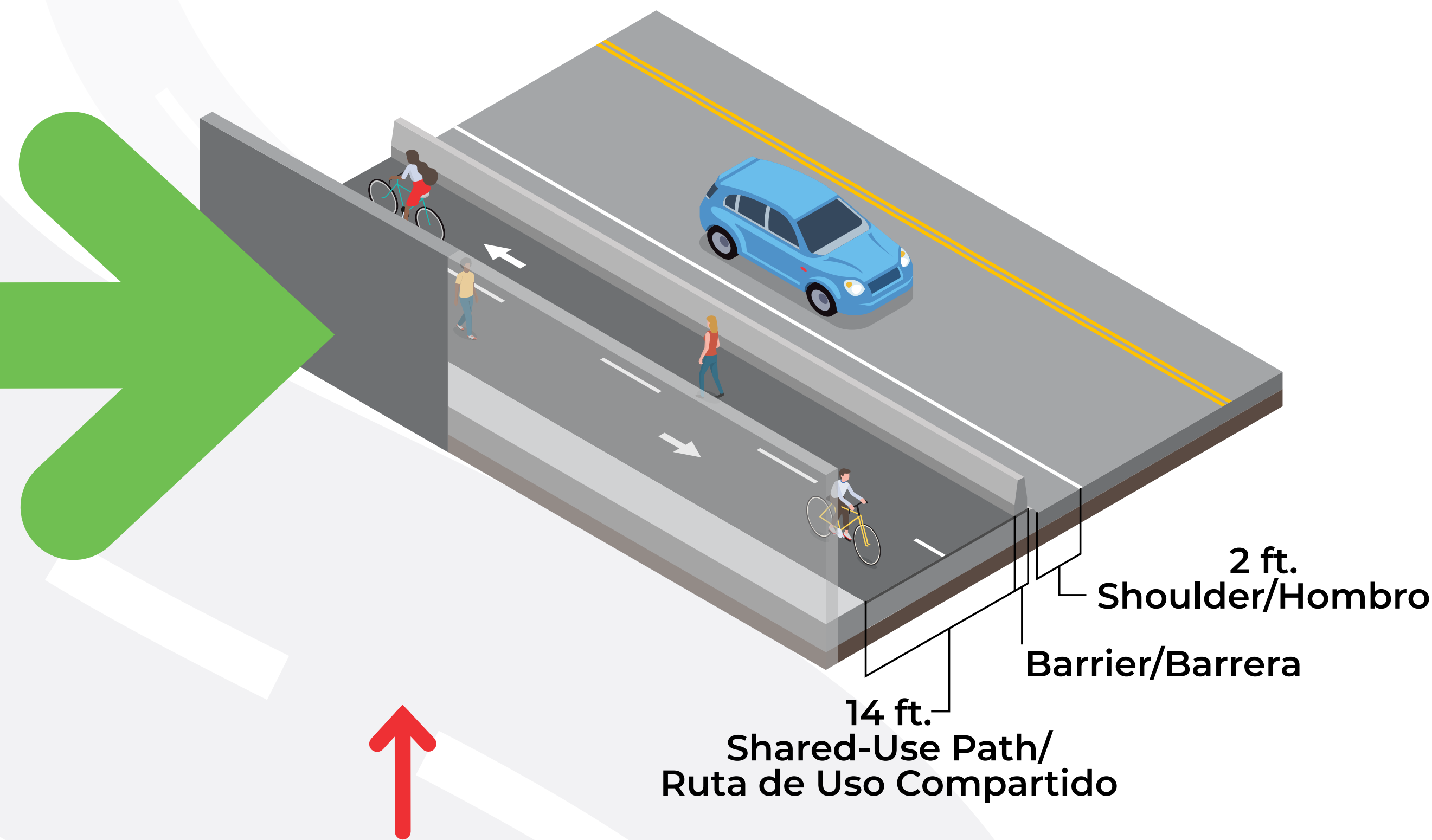
Central Avenue



Barrier-Separated Shared-Use Paths/ Caminos de Uso Compartido Separados por Barreras

2024-Proposed Phase 1B Recommendations/ Recomendaciones Propuestas para la Fase 1B

CABQ and
Public Input/
CABQ y Aporte
Público



- On all cross streets at I-25 and on both sides of the roadway
- En todas las calles transversales en I-25 y a ambos lados de la carretera

- Oak Street between Silver Avenue and Lead Avenue
- Locust Street between Dr. Martin Luther King Jr. Avenue and Gold Avenue
- Oak Street entre Silver Avenue y Lead Avenue
- Locust Street entre Dr. Martin Luther King Jr. Avenue y Gold Avenue



Safety Need/Necesidad de Seguridad

Converting traditional bike lanes to separated bike lanes can reduce crashes up to

Convertir carriles de bici tradicionales en carriles de bici separados pueden reducir los accidentes hasta

 **53%**



53%



for bike versus vehicle crashes.

para accidentes de bicicleta contra vehículo.

Data provided by the Federal Highway Administration (FHWA).
Datos proporcionados por la Administración Federal de Carreteras (FHWA).

Existing Bike and Pedestrian Facilities/ Instalaciones Existentes para Bicicletas y Peatones

Avenida Cesar Chavez at I-25



Southwest Corner Looking East/
Esquina Suroeste Mirando Hacia el Este

- Identified as current bike route
 - Bikes share road with vehicles
 - Inconsistent sidewalk at I-25 bridge
 - CABQ proposed adding separated bike lane on roadway as part of 2024 Albuquerque Bikeway and Trail Facilities Plan
-
- Identificada como ruta para los ciclista actual
 - Las bicicletas comparten carretera con el vehículos
 - Banquetas inconsistente en el puente I-25
 - CABQ propuso agregar un carril bici separado en la carretera como parte del Plan 2024 Albuquerque Instalaciones de Senderos y Ciclovías

Existing Bike and Pedestrian Facilities/ Instalaciones Existentes para Bicicletas y Peatones

Coal Avenue at I-25



Southwest Corner Looking East/
Esquina Suroeste Mirando Hacia el Este

- West side of I-25: Bike lane on south side of road
- East side of I-25: Buffered bike lane on south side of road
- Sidewalks on both sides of roadway

-
- Lado oeste de la I-25: carril para bicicletas en el lado sur de la carretera
 - Lado este de la I-25: carril para bicicletas con zona de separación en el lado sur de la carretera
 - Banquetas en ambos lados de la carretera

Existing Bike and Pedestrian Facilities/ Instalaciones Existentes para Bicicletas y Peatones

Lead Avenue at I-25



Southeast Corner Looking West/
Esquina Sureste Mirando Hacia el Oeste

- West side of I-25: Bike lane on south side of road
- East side of I-25: Buffered bike lane on south side of road
- Sidewalks on both sides of roadway

-
- Lado oeste de la I-25: carril para bicicletas en el lado sur de la carretera
 - Lado este de la I-25: carril para bicicletas con zona de separación en el lado sur de la carretera
 - Banquestas en ambos lados de la carretera

Existing Bike and Pedestrian Facilities/ Instalaciones Existentes para Bicicletas y Peatones

Oak Street between Silver Avenue and Lead Avenue



Southeast Corner Looking North/
Esquina Sureste Mirando Hacia el Norte

- Sidewalk on east side of the road
 - CABQ proposed adding side path on roadway as part of the 2024 Albuquerque Bikeway and Trail Facilities Plan
-
- Banqueta en el lado este de la carretera.
 - CABQ propuso agregar side path en carretera como parte del Plan 2024 Albuquerque Instalaciones de Senderos y Ciclovías

Existing Bike and Pedestrian Facilities/ Instalaciones Existentes para Bicicletas y Peatones

Locust Street between Dr. Martin Luther King Jr. Avenue and Gold Avenue



North Looking South/
Norte Mirando Hacia el Sur

- Sidewalk on west side of road between Dr. Martin Luther King Jr. Avenue and Central Avenue

- Banqueta en el lado oeste de la carretera entre el Dr. Martin Luther King Jr. Avenida y Avenida Central

Existing Bike and Pedestrian Facilities/ Instalaciones Existentes para Bicicletas y Peatones

Central Avenue at I-25



Southwest Corner Looking East/
Esquina Suroeste Mirando Hacia el Este

- Sidewalks on both sides of roadway
 - West side of I-25: Bike lane on south side of road
-
- Banquetas en ambos lados de la carretera
 - Lado oeste de I-25: Carril bici en el lado sur de la carretera

Existing Bike and Pedestrian Facilities/ Instalaciones Existentes para Bicicletas y Peatones

Dr. Martin Luther King Jr. Avenue at I-25



Southwest Corner Looking East/
Esquina Suroeste Mirando Hacia el Este

- Buffered bike lane on both sides of roadway
 - CABQ adding a separated bike lane on north side of roadway as part of the 2024 Albuquerque Bikeway and Trail Facilities Plan
-
- Carril para bicicletas protegido a ambos lados de calzada
 - CABQ agrega un carril bici separado en el lado norte de la carretera como parte del Plan 2024 Albuquerque Instalaciones de Senderos y Ciclovías



Weigh in on how the barrier-separated shared-use paths should connect to existing CABQ facilities!

¡Opina sobre cómo los senderos compartidos separados por barreras deben conectarse con las instalaciones existentes del CABQ!

Look at the scroll plot for zoomed-in images of the intersections, talk to our team, and fill out the survey with your ideas.

Mira el gráfico de desplazamiento para ver imágenes ampliadas de las intersecciones, habla con nuestro equipo y llena la encuesta con tus ideas.

Potential for Bike Boxes to Improve User Safety/Potencial de los 'Bike Boxes' para Mejorar la Seguridad de los Usuarios



- A bike box is a designated area at the head of a traffic lane at a signalized intersection that provides bicyclists with a visible way to get ahead of queuing traffic during the red signal phase.

- Un “bike box” es un área designada al frente de un carril de tráfico en una intersección con semáforo, que ofrece a los ciclistas una forma visible de adelantarse al tráfico que está en espera durante la fase de luz roja.