



McGuinness Blvd

Rediseño completo de la calle
30 de junio de 2022



McGuinness Boulevard hoy



Proyectos internos vs proyectos de capital

Hoy DOT presenta el proyecto interno

- Ganancias de seguridad inmediatas con un programa de implementación corto
- Proyecto de ejecución DOT
- Líneas y marcas
- Modificado rápidamente

El proyecto de capital se presentará y diseñará después de que se instale el proyecto interno

- Financiamiento asignado por el Mayor DeBlasio
- Coordinación entre varias agencias
- Reconstrucción de todo el derecho de paso
- Plazo más prolongado



4th Ave, Brooklyn: proyecto interno



Queens Blvd, Queens: proyecto interno



Allen St y Pike St, Manhattan: proyecto interno



Allen St y Pike St, Manhattan: proyecto de capital

Antecedentes

en los últimos 10 años 3 personas murieron en accidentes en McGuinness Blvd

217 accidentes con lesiones entre 2015 y 2019

Disposiciones de seguridad inmediatas para 2021

- Nuevo cruce peatonal y señal de peatones instalada en el lado sur de Bayard St
- La duración del ciclo de la señal nocturna disminuyó de 120 segundos a 90 segundos
- Instalación [de reductores de tráfico al girar a la izquierda](#)
 - Green St, Huron St, India St, Java St, Kent St, Greenpoint Ave, Calyer St, Messerole Ave, Norman Ave, Nassau Ave, Humboldt St/Bayard St (vuelta a la derecha)
- Instalación de un sendero para caminar y andar en bicicleta a lo largo de Meeker Ave en marcha



Resumen de lesiones, 2015a 2019 (5 años)

	Lesiones totales	Lesiones graves	Muertes	KSI
Peatones	35	7	0	7
Ciclistas	19	1	1	2
Ocupante de automóvil	163	5	0	5
Total	217	13	1	14

Muertes, 01/01/2012 – 6/30/2022: 3

Historia de difusión

AM Gallagher y DOT organizan talleres

- 4 de agosto de 2021 (106 asistentes, 177 comentarios)
- 29 de septiembre de 2021 (84 asistentes, 158 comentarios)
- 11 de noviembre de 2021 con traducción al polaco (30 asistentes)

Difusión de embajadores de la calle

(249 interacciones, 403 comentarios)

Reunión de negocios industriales de Greenpoint

- 11 de febrero de 2022

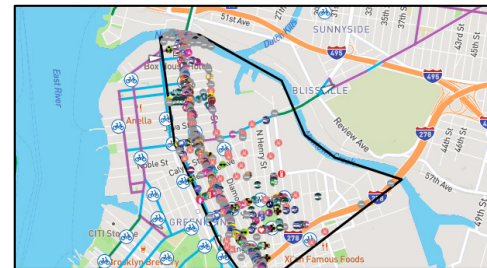
Encuentro empresarial industrial teatral

- 8 de marzo de 2022

Hacer la presentación de Make McGuinness Safe Coalition a DOT

- 7 de marzo de 2022

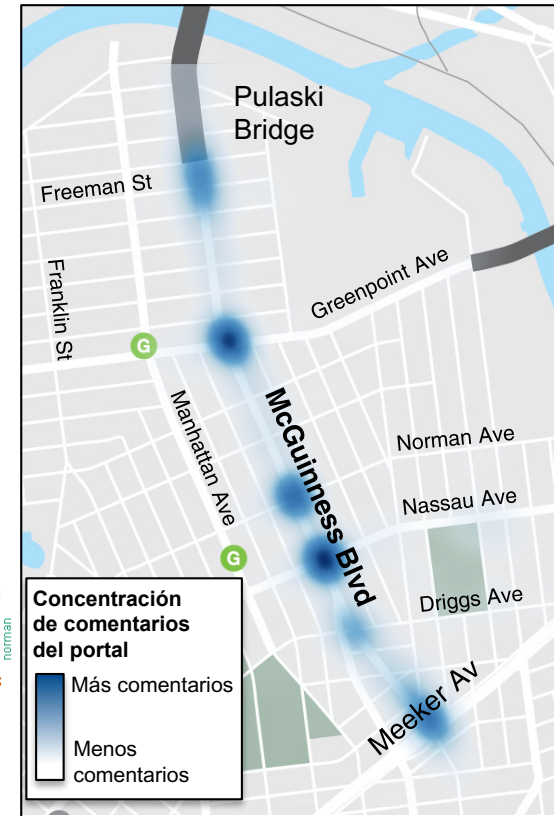
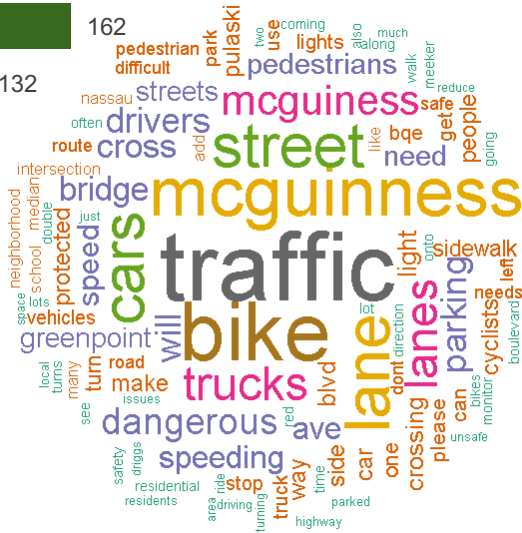
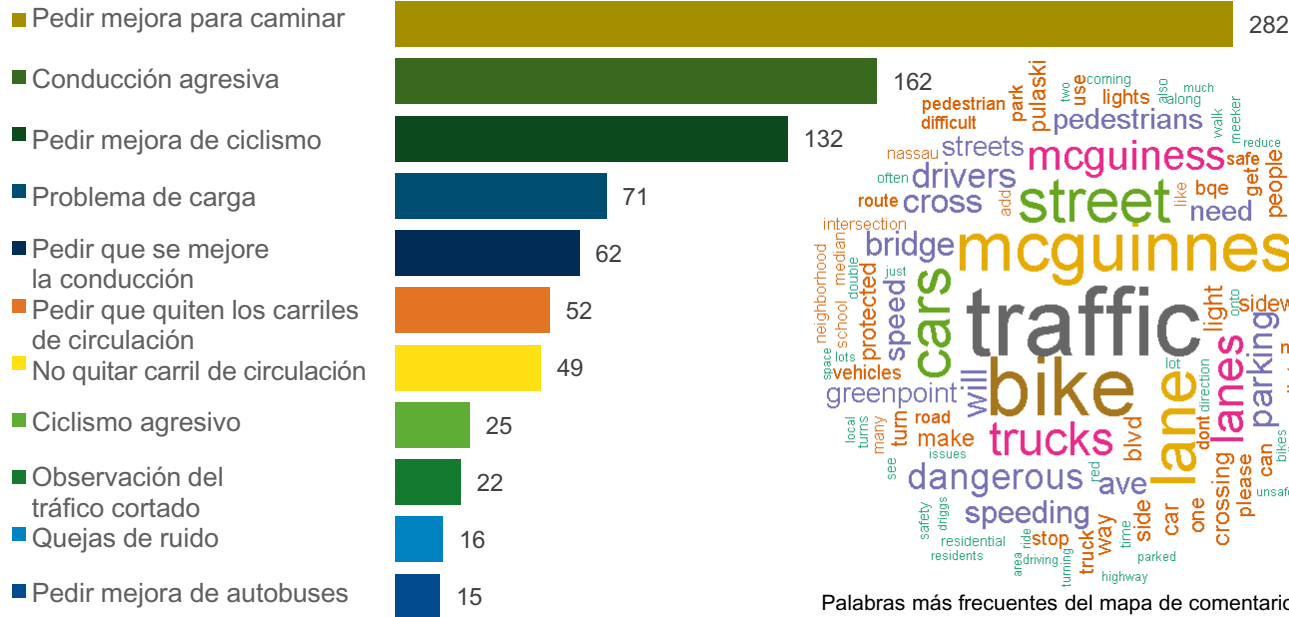
Mapa de comentarios en línea con 742 comentarios actualmente



Lo que escuchamos

Los comentarios se concentraron en intersecciones incómodas como en Freeman St, Greenpoint Ave, Nassau Ave y Bayard St/Meeker Ave.

Principales temas de comentarios del portal



Caminar y usar aparatos de movilidad

Lo que escuchamos

- **Se siente como un límite de barrio**
- **Se siente inseguro**
- **Ser testigo y ser parte de posibles problemas**
- **Difícil para las personas que se mueven más despacio**

“Siempre cruzo a mitad de la cuadra; me da tiempo para correr si los autos se me acercan. ¡Es demasiado peligrosa en las intersecciones!”

“McGuinness no es más peligrosa que cualquier otra calle. Espere la luz y mire antes de cruzar”...

“McGuinness es una calle bastante ancha para cruzar, así que me siento incentivado a cruzar lo más rápido posible”.

“Evito McGuinness como la peste. No es seguro, demasiados sustos”.

“McGuinness Boulevard es peligroso”.

Caminar y usar aparatos de movilidad

Problemas existentes

- Cruces largos
- Tiempo de cruce adecuado, pero largo período de espera
- La mayoría de los cruces peatonales a través de McGuinness Blvd no tienen islas peatonales
- El tipo de accidente que más lesiones causa a los peatones es el de no ceder el paso



Autos y camiones

Lo que escuchamos

- **Ruta importante para empresas y residentes**
- **Acelerar**
- **Problemas de visibilidad**

“Este tramo de carretera es una arteria vital para el tráfico comercial que se dirige hacia y desde la ciudad de Long Island city a Brooklyn. Brooklyn Queen Expressway para dirigirse hacia Queens RFK Bridge o hacia el Varrazanos narrows bridge”.

“Mucho exceso de velocidad en este tramo de McGuinness en dirección norte. ¡Los conductores que salen de BQE piensan que están en una autopista!”

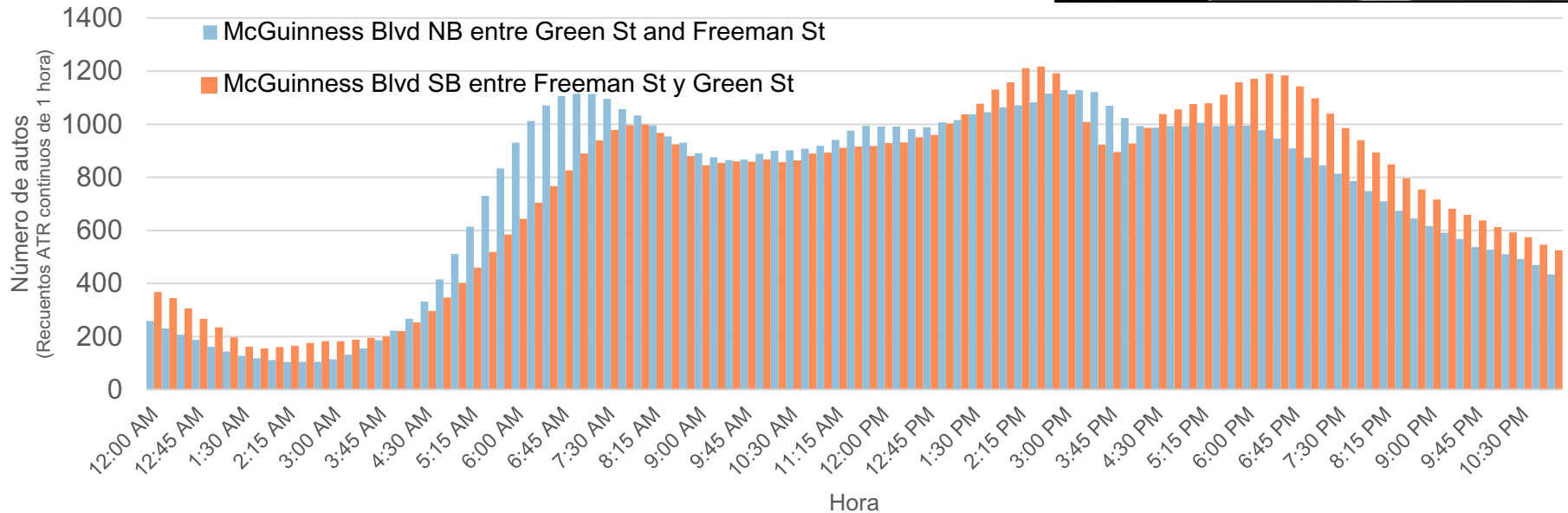
“Los conductores que salen del Pulaski bridge aceleran regularmente y solo disminuyen la velocidad si el semáforo los obliga a hacerlo. ¿Podríamos agregar reductores de velocidad o algo para frenar las cosas o reducir el intervalo de luz verde?”

“[McGuinness] Blvd fue y siempre será una calzada comercial. Siempre y cuando todos entiendan que son principalmente camiones que mueven comida [electrodomésticos], ropa, muebles por toda nuestra ciudad. Necesitamos que esta [calle] siga siendo como es”...

Autos y camiones

Volúmenes y velocidad

- Los volúmenes son altos y las velocidades se reducen entre las 6AM y 8PM
- El potencial de exceso de velocidad aumenta por la noche cuando los volúmenes bajan



Ciclismo

Lo que escuchamos

- **Inseguro para andar en bicicleta en la calle**
- **Se necesita separación de autos y camiones**
- **Dificultad en la entrada de Pulaski Bridge**

“Me gustaría ver carriles para bicicletas en McGuinness porque los ciclistas andan mucho en las aceras”.

“Cualquiera que sea la ruta en bicicleta que decidamos, realmente tiene que vincularse con Pulaski Bridge. Si hubiera un carril para bicicletas de 2 vías en el lado oeste de McGuinness, podría usarlo para llegar a Pulaski Bridge”.

“Voy por la acera y me detengo cuando un peatón camina por la acera, nunca manejaría en McGuinness”

“Me encantaría andar en bicicleta en McGuinness, ya que es la ruta más directa de norte a sur en el barrio, pero en este momento es demasiado peligrosa”

“A los ciclistas ya no se les debe permitir andar en la calle porque no siguen las leyes de tránsito, se pasan los semáforos en rojo y hacen giros sin señalización. Si hay una necesidad tan excesiva de ciclistas, entonces deben circular en las aceras, lo que evitará cualquier posibilidad de colisión”.

Ciclismo

Problemas existentes

- No hay lugares para bicicletas en McGuinness Blvd y no hay conexión directa de norte a sur con Meeker Ave
- No hay una conexión sólida para bicicletas entre el carril para bicicletas protegido planificado de Meeker Ave y Pulaski Bridge
- Falta de rutas continuas de bicicletas North-South al este de Franklin St
- Ruta desafiante y tortuosa a la entrada de Pulaski Bridge



Condiciones existentes: Problemas de intersección

Freeman St / Pulaski Bridge

- No hay señal de tráfico ni cruces peatonales que conecten las paradas de autobús con el camino del puente
- Interacciones complejas entre bicicletas/autobuses
- Autos a exceso de velocidad/comportamiento agresivo al conducir
- La conexión entre los distritos municipales atrae a grandes volúmenes de personas que caminan y van en bicicleta
- Alta incidencia de circulación en bicicleta contra el tráfico en dirección norte
- Fusión compleja entre el puente existente para ciclistas y los autos en dirección sur en la vía de servicio



Condiciones existentes: Problemas de intersección

Bayard St, Rampa BQE, Meeker Ave

El diseño actual da prioridad a los movimientos de los autos, carece de diseño a escala humana, se trata como una autopista a pesar de estar en medio de un denso barrio de NYC

- No hay acera oeste entre Bayard St y Meeker Ave
- Autos que aceleran al acercarse a BQE



Breve historia de McGuinness Blvd/Oakland St

Antes de 1954

- Oakland Street era una pequeña calle residencial

1954

- Se abre Pulaski Bridge

1950s

- Ampliación de Oakland St

1963

- Oakland St pasó a llamarse McGuinness Blvd



Viendo a través de Oakland Street (ahora McGuinness Blvd) en PS 34



1924 Aérea de Greenpoint cerca del futuro McGuinness Blvd South y BQE



Foto de archivo de la década de 1940 viendo hacia el sur desde la esquina noreste de Norman y Oakland Street

Propuesta de rediseño de McGuinness Boulevard

2

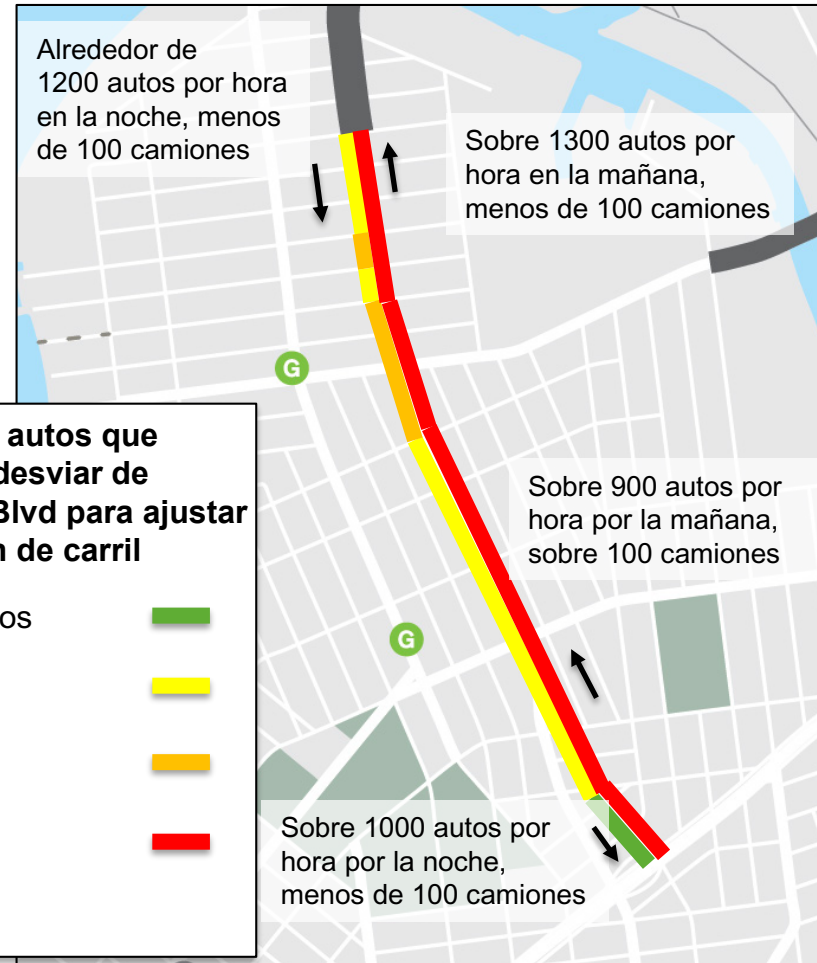
Análisis de eliminación de carriles de circulación

- **Se comenta/pide con frecuencia** en talleres de la comunidad y en el portal en línea y a menudo es una herramienta valiosa en los rediseños de calles
- **Los volúmenes actuales son de 1,000 a 1,300 autos por hora en cada dirección**, excediendo la capacidad sobre 700 vehículos por hora en un solo carril

En 2021, DOT recopiló datos y analizó la eliminación de carriles como un estudio de tráfico inicial.

Se determinó lo siguiente:

- **DOT espera que haya algún aumento en el tráfico** en Manhattan Ave, junto con una congestión significativa en McGuinness Blvd
- **Capacidad reducida para cambiar los tiempos de las señales para acortar el tiempo de espera de los peatones** para cruzar McGuinness Blvd sin impactar aún más a los autos tratados
- **Mantener el estacionamiento podría empeorar el cuello de botella** en la hora pico al quitar el carril de circulación y crear un punto muerto si el carril de circulación restante se bloquea

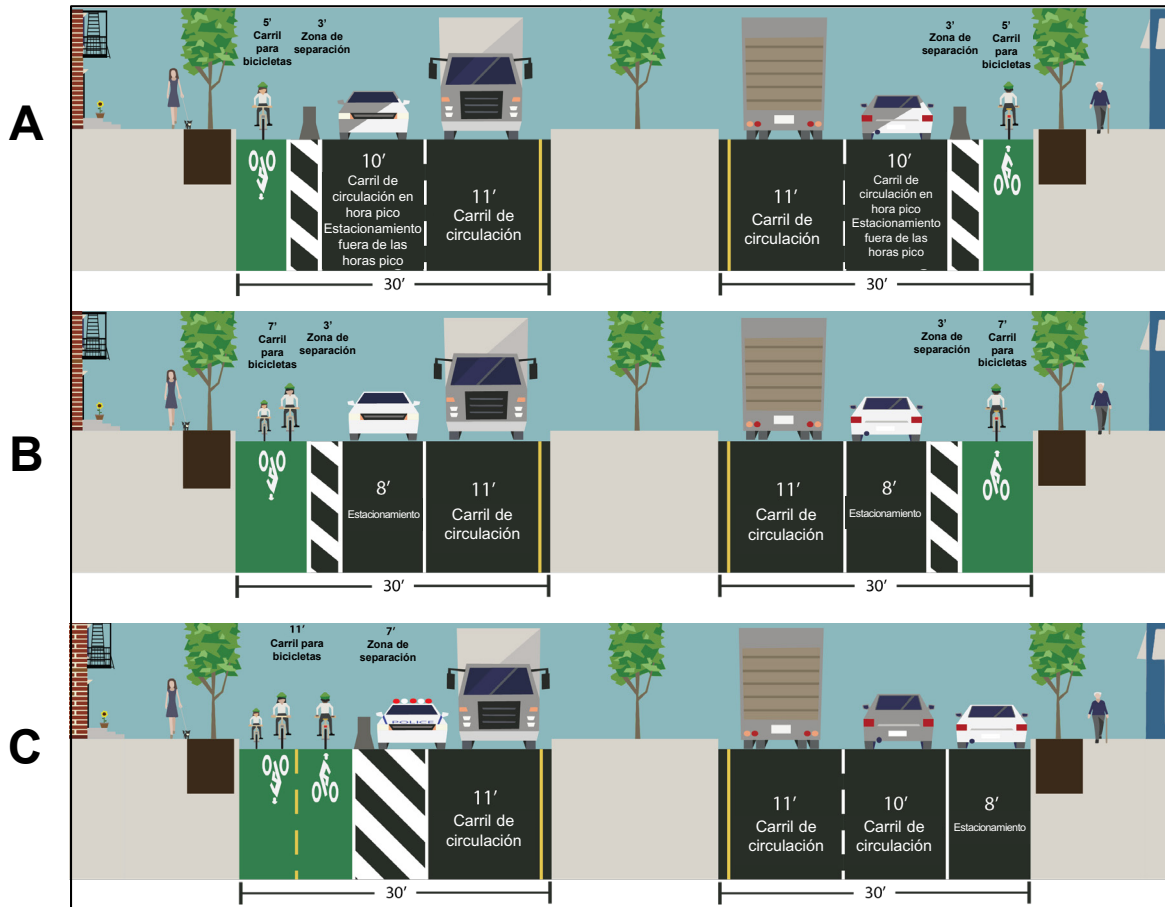


Camiones y patrones de tráfico

- De los 900 a 1,300 autos que circulan en el corredor durante las horas pico **hay unos 100 camiones por hora**
- **La mayor parte del tráfico a lo largo de McGuinness Blvd es local** con más autos en dirección norte que entran o salen de las calles locales de Greenpoint que los autos en dirección sur (usando recuentos de tráfico y datos de teléfonos celulares)
- **Existen muy pocas rutas alternas para autos y camiones**, solo BQE y LIE para viajes más largos o tomar calles locales para viajes más cortos



Diseños posibles bajo consideración



Doble carril diurno con estacionamiento nocturno

- Podría implementarse con el análisis actual

Quitar carriles en cada dirección

- Requiere más tiempo para el análisis

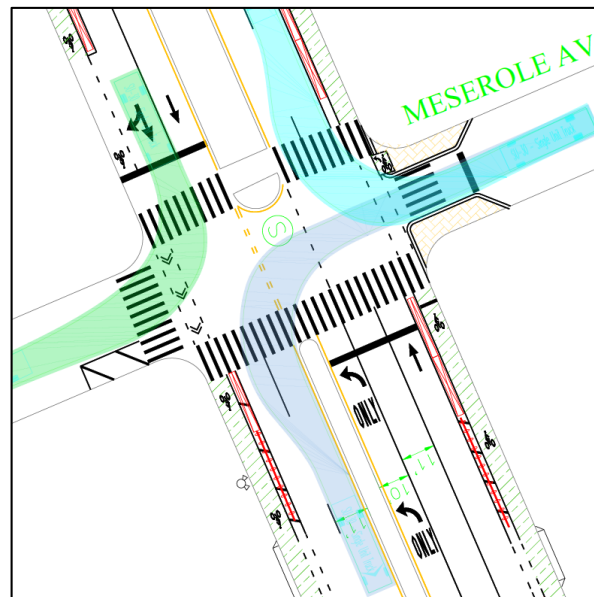
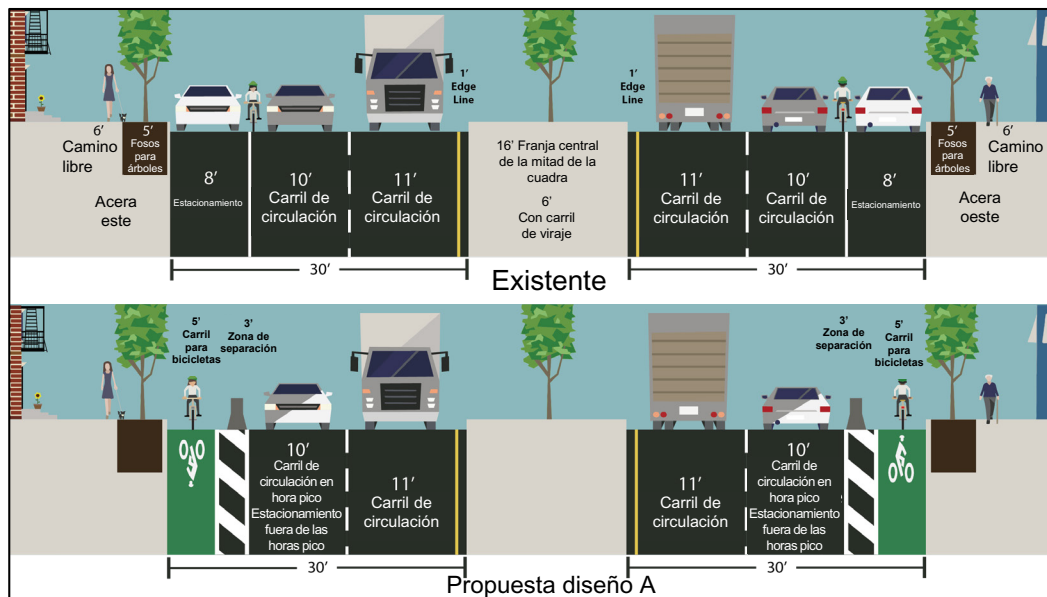
Quitar carriles en dirección sur

- Requiere más tiempo para el análisis

Posible diseño A: doble carril diurno con estacionamiento nocturno

El diseño posible A se puede instalar sin más estudios

- **Evita la congestión o el aumento del tráfico cortado** del barrio al mantener los carriles de circulación existentes durante el día
- Mantener la mayoría del estacionamiento nocturno
- **Mantener la mayoría de los estacionamientos nocturnos y de fin de semana**, cambiar las reglamentaciones de estacionamiento a “No permanente” de 7:00 a. m. a 7:00 p. m.
- **Desalienta el exceso de velocidad nocturno**, un carril de circulación por dirección estrechará la carretera durante las horas de baja visibilidad
- **Crea un carril para bicicletas protegido** con barrera con combinación de material usado para evitar bloqueo
- **Trabaja con empresas locales** para dar lugares de carga adyacentes al corredor
- **Acortar el tiempo de cruce/espera de peatones**, más información en la siguiente diapositiva



Posible diseño A

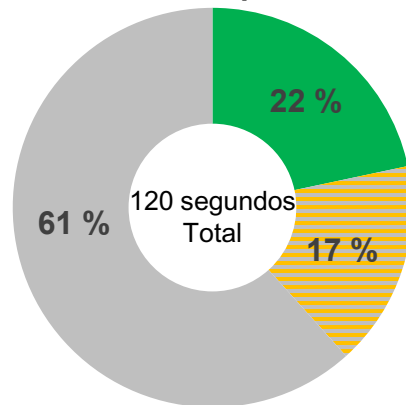
Mejoras en la fase de señalización

- **Cambiar el tiempo de la señal** para dar aproximadamente una cantidad igual de tiempo verde a McGuinness Blvd y las calles que cruzan de este a oeste
 - **Aumentar el tiempo de cruce de peatones**
 - **Disminuir el tiempo de espera y el retraso de los peatones**
 - **Mejorar las operaciones de autobuses** en las líneas que cruzan McGuinness Blvd (B24, B48)
 - **Humanizar la escala de McGuinness Blvd**
- **Instalar o aumentar los intervalos para peatones principales** en McGuinness Blvd



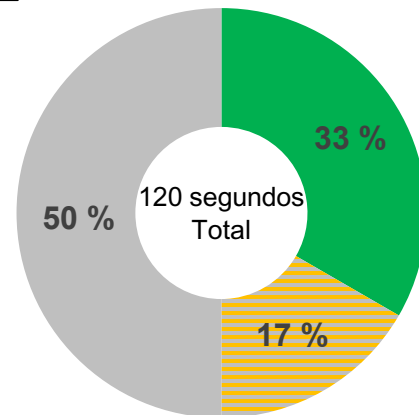
¡Aumento del 54 % en el tiempo de cruce de peatones!

Típico Existente



■ Tiempo de caminata ■ Intermitente no camine ■ No cruzar

Propuesta típica



Posible diseño B : quitar carriles en cada dirección

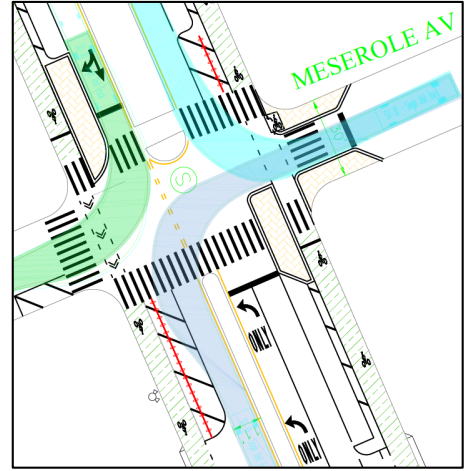
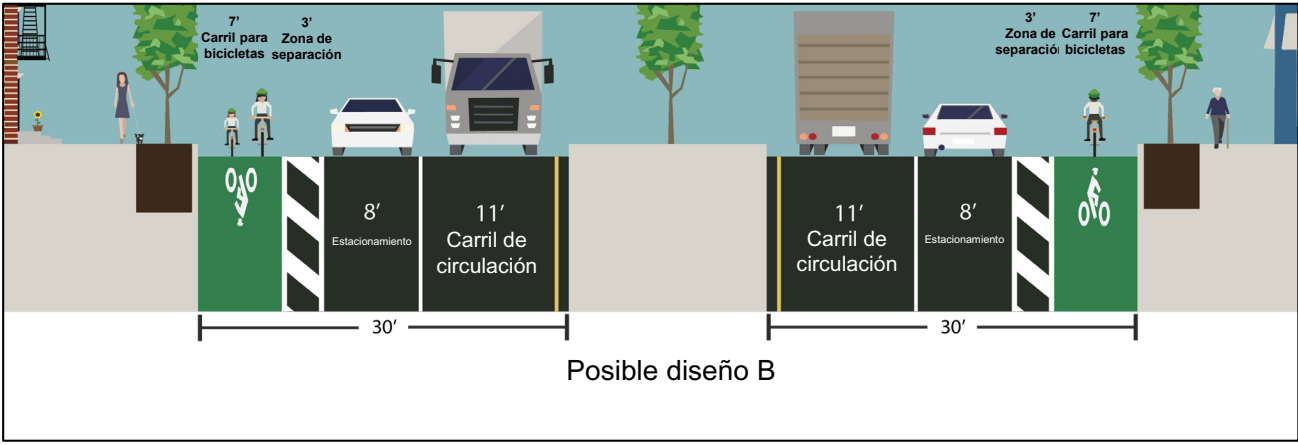
Requiere análisis adicional para entender las desviaciones de tráfico

VENTAJAS

- Una isla para peatones en cada cruce de peatones reduce cada paso de peatones en un 23 %
- Mantiene la mayor parte del espacio de estacionamiento/carga
- Carril para bicicletas protegido por estacionamiento, de 8 a 11 pies de ancho, lo suficientemente ancho para autos de emergencia
- Sincronización de señal simple con un carril para bicicletas que va en la misma dirección de los autos y camiones a cada lado de la calle
- Cruces de intersección separación de bicicletas, autos, camiones, giros a la derecha

DESVENTAJAS

- Requiere un análisis adicional del tiempo de viaje y del tráfico en toda el área. Entre el 30% y el 40% del tráfico se desviará y los vehículos posiblemente encontrarán otras rutas. DOT buscará implementar mejoras donde sea posible en calles paralelas.
- El ancho reducido requiere debate con FDNY
- No hay espacio para maniobrar si se mantiene el estacionamiento, cualquier estacionamiento/carga doble bloqueará completamente el carril y puede fomentar que la carga se haga en el carril para bicicletas
- El tiempo de paso/espera de peatones sigue siendo el mismo



Posible diseño C : quitar carriles en dirección sur

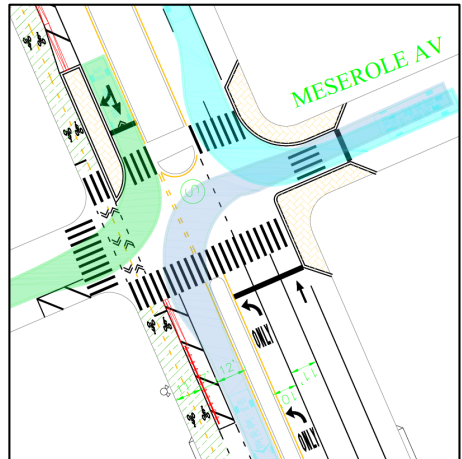
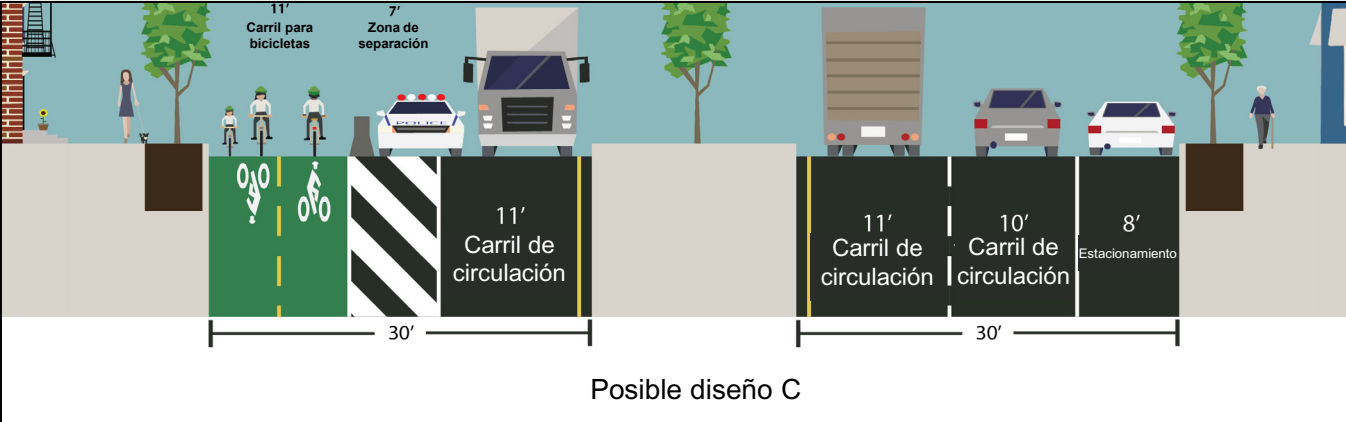
Requiere análisis adicional para entender las desviaciones de tráfico

VENTAJAS

- Las islas peatonales pintadas y las extensiones de bordillo pintadas reducen cada cruce de peatones en un 10 a 35 %
- Mantiene el estacionamiento en el lado norte con secciones que se usan para cargar
- Carril para bicicletas protegido con barreras de dos vías, de 8 a 11 pies de ancho, lo suficientemente ancho para autos de emergencia
- Espacio para maniobrar en el lado sur, de 7 a 10 pies
- Evita causar atascos en el lado del tráfico más pesado, en el BQE
- Cruces de intersección/giros protegidos, separación de bicicletas, autos, camiones, giros a la derecha

DESVENTAJAS

- Requiere un análisis adicional del tiempo de viaje y del tráfico en toda el área. Más del 20% del tráfico se desviará y los vehículos posiblemente encontrarán otras calles del barrio. DOT buscará implementar mejoras donde sea posible en calles paralelas.
- Localización limitada de islas para peatones debido a conflictos de giro, algunos cruces peatonales sin islas
- Se quitó el estacionamiento del lado sur de la calle
- Se necesita sincronización compleja de señalización para carriles para bicicletas de dos vías, giros a la izquierda protegidos hacia el norte y más esperas para todos los usuarios de la vía
- El tiempo de paso/espera de peatones sigue siendo el mismo



Diseño propuesto: más actualizaciones

Extensiones de la punta de la franja central

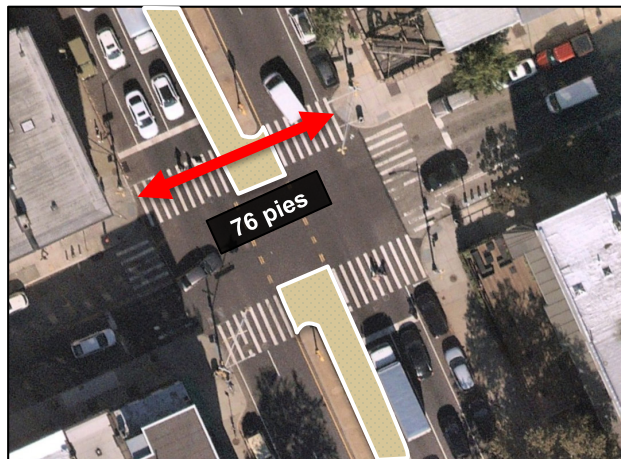
Nassau Ave/McGuinness Blvd: Intersección de prioridad Vision Zero

Driggs Ave/McGuinness Blvd y Engert Ave/McGuinness Blvd: las intersecciones sesgadas dan como resultado cruces peatonales más largos

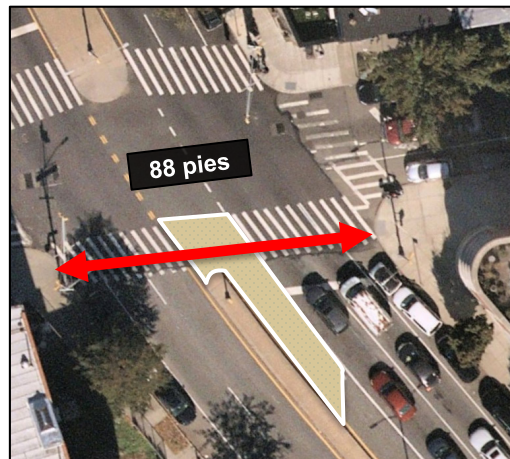
Alta concentración de quejas sobre la experiencia de caminar cruzando McGuinness Blvd en Nassau Ave y en Driggs Ave

Propuesta: prohibir los giros a la izquierda ligeramente usados en Nassau Ave (hacia el norte y hacia el sur), Driggs Ave (hacia el norte) y Engert Ave (hacia el sur) y construir extensiones de la punta de la franja central

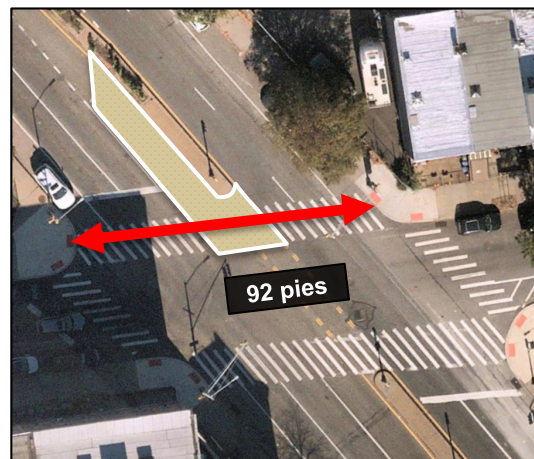
Beneficios: la mayor extensión de la punta de la franja central da refugio a las personas que cruzan McGuinness Blvd que no logran cruzar todo el camino y los autos lentos que giran hacia McGuinness Blvd desde las calles laterales



Nassau Ave en McGuinness Blvd



Driggs Ave en McGuinness Blvd

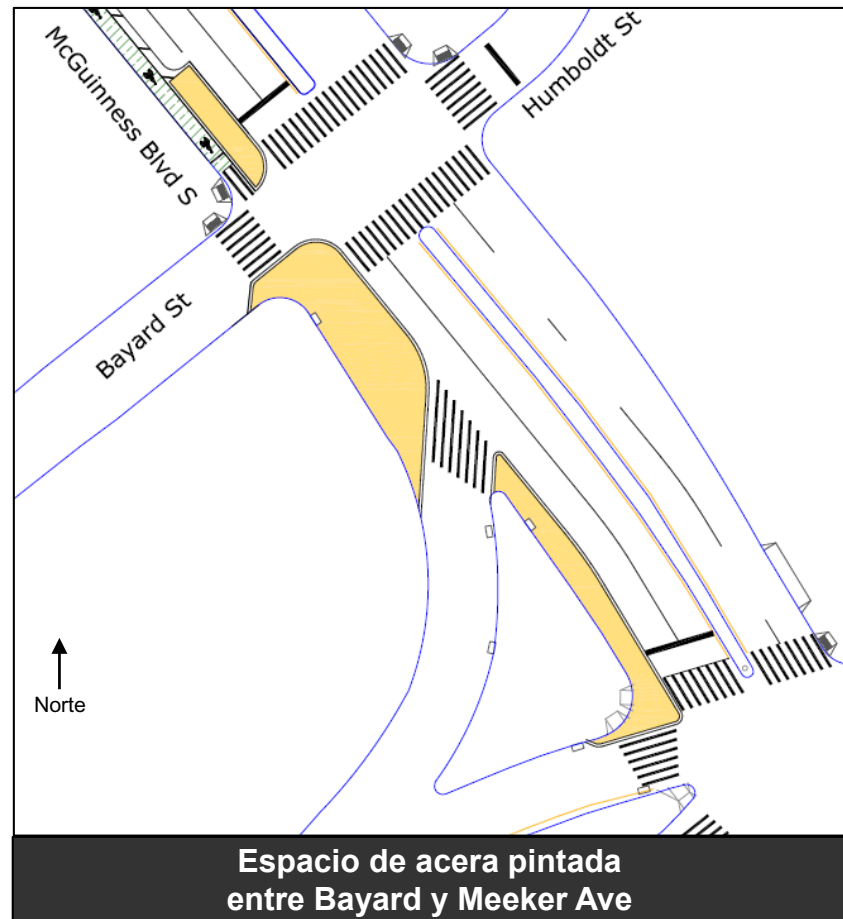


Engert Ave en McGuinness Blvd

Bayard St a Meeker Ave

- **Agregar espacio para peatones y bicicletas** al lado oeste de McGuinness Blvd
- **Autos lentos** que se acercan a la entrada de BQE
- **Se puede quitar un carril de tráfico en dirección sur** entre Engert Ave y Meeker Ave para dar espacio para caminar y andar en bicicleta

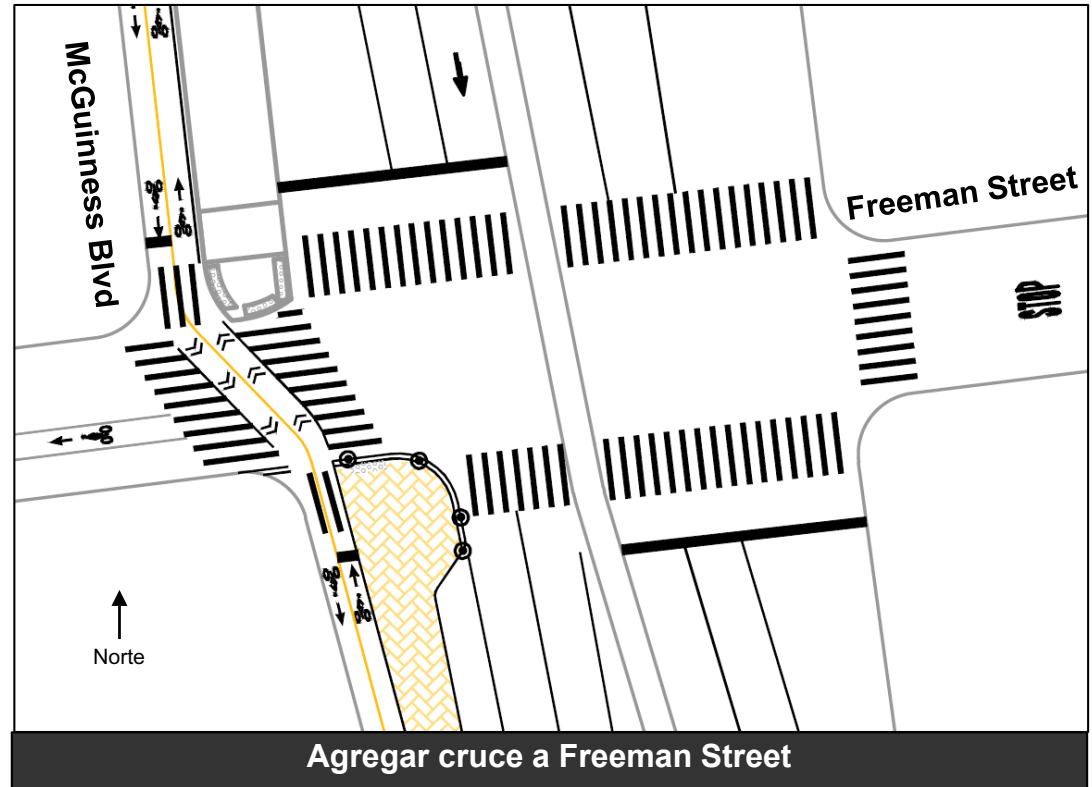
Este diseño está en curso



Freeman St

- **Señalizar Freeman St**, agregando cruces peatonales a través de McGuinness Blvd
- **Instalar una isla de abordaje de autobuses** para simplificar las interacciones entre bicicletas/autobuses y autos
- **Reorganizar los** movimientos de autos, autobuses, peatones y bicicletas

Este diseño está en curso



Posibles mejoras de capital

A largo plazo

- Ampliación de aceras
- Alteraciones de la franja central
- Carriles elevados para bicicletas
- Estudio de tráfico en toda el área



Ejemplo de Capital Build de Flushing Avenue con acera ampliada y carriles elevados para bicicletas e islas

Próximos pasos

- Perfeccionar la propuesta según los comentarios de esta noche y el análisis de tráfico adicional.
 - Presentar actualizaciones en otoño
- 2022 - Cambios de intersección de proyectos internos
 - Extensiones de la punta de la franja central
- 2023 instalación del proyecto interno
- 2023 inicio del proyecto de capital



¡Gracias!

¿Preguntas?



NYCDOT



nyc_dot



nyc_dot



NYCDOT