



McGuinness Blvd

Rediseño completo de la calle
4 de mayo de 2023



Antecedentes

El 18 de mayo de 2021, la 3rd persona en un periodo de 10 años murió en un accidente en McGuinness Blvd

Miembros de la comunidad y funcionarios electos solicitaron una reducción de calzada en McGuinness Blvd

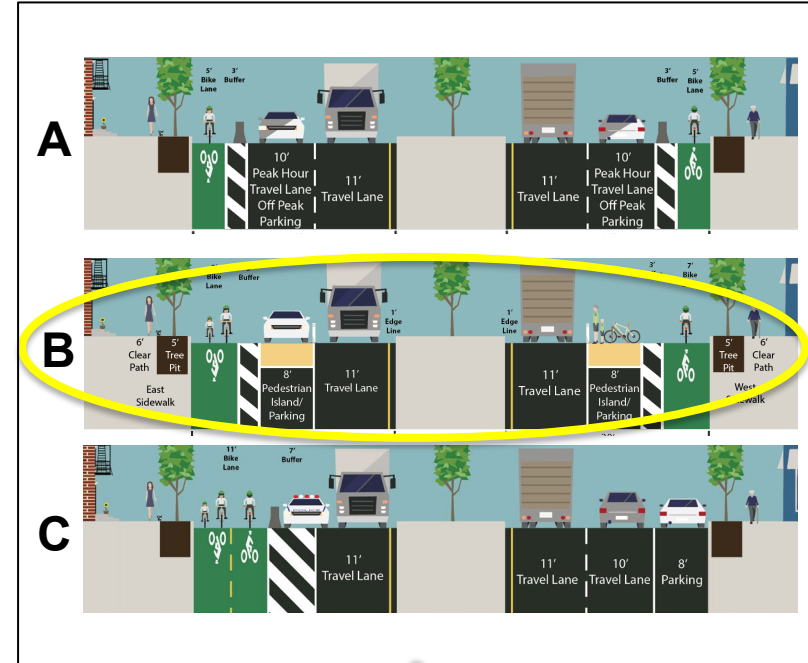
Difusión del NYC DOT:

- Talleres comunitarios: 8/4/2021, 9/29/2021, 11/11/2021 (con traducción al polaco)
- Comité de Transporte Community Board 1 6/30/2022
- Ayuntamiento: 11/14/2022
- Difusión del NYC DOT Street Ambassador (249 interacciones, 403 comentarios)
- Mapa de comentarios en línea (750+ comentarios)
- Encuesta para comerciantes (46 empresas encuestadas)
- Reuniones con negocios industriales, teatrales y defensores de la seguridad

Mejoras provisionales de seguridad en las intersecciones instaladas a finales de 2022

Gran interés por la opción B, ciclovías con estacionamiento protegido e islas peatonales, por parte de AM Gallagher, CM Restler y asistentes de la reunión.

- Reducir las distancias para cruzar
- Disminuir la velocidad de los autos al girar
- Desalentar el tráfico cortado
- Mantener la mayoría de los espacios de estacionamiento



La opción B fue el concepto de diseño más preferido

McGuinness Boulevard hoy



Problemas de seguridad

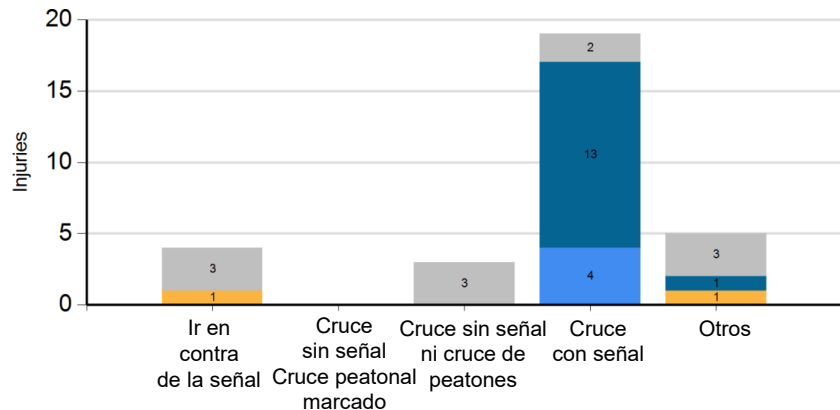
En los últimos 10 años **han muerto 3 personas** en accidentes en McGuinness Blvd.

229 accidentes con lesiones entre 2015 y 2019

Las lesiones más frecuentes de los peatones se producen al **cruzar con la señal**

Acción de los autos frente a peatones, 2016-2020 (5 años)

■ Retroceder
 ■ Girar a la izquierda
 ■ Hacer giros en U
 ■ Otro
 ■ Girar a la derecha
 ■ Seguir derecho



Resumen de lesiones, 2016-2020 (5 años)

	Lesiones totales	Lesiones graves	Muertes	KSI
Peatones	34	6	0	6
Ciclistas	20	1	1	2
Ocupante de automóvil	176	6	0	6
Total	230	13	1	14

Muertes, 01/01/2012 – 02/02/2023: 3

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”.

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”...

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”.

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

1950

- Ampliación de Oakland St

1963

- Oakland St pasó a llamarse McGuinness Blvd



Actualizaciones del proyecto

2

Encuesta para comerciantes de McGuinness Blvd

NYC DOT Street Ambassadors encuestaron a 46 empresas en el verano de 2022

- La mayoría de las empresas solo piden suministros cuando su inventario es bajo y no tienen un calendario establecido para las entregas que llegan.
- La mayoría de los negocios en McGuinness Blvd no hacen entregas salientes.
- A algunos empresarios les preocupa perder clientes, ya que muchos de ellos conducen.

Contenido de la encuesta:

- Entregas entrantes
- Entregas salientes
- Tamaño del auto
- Calendario de entregas
- Observaciones sobre el estacionamiento en doble fila
- Horas pico de los clientes



Un Street Ambassador encuesta David's AutoRepair



Frecuencia promedio de entregas diarias en días laborales

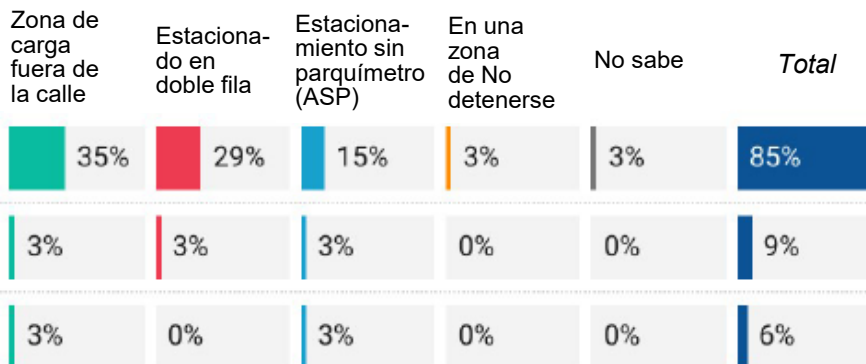
Encuesta para comerciantes de McGuinness Blvd

- El 59% de los negocios reciben sus entregas en la calle, en lugar de en una zona de carga fuera de la calle.
- “Los camiones tienen que estacionar en doble fila si no hay un lugar disponible”.
 - Empresa médica
- “Estacionamiento doble y triple a primera hora de la mañana junto al Dunkin Donuts de la esquina”. - Tienda de comida

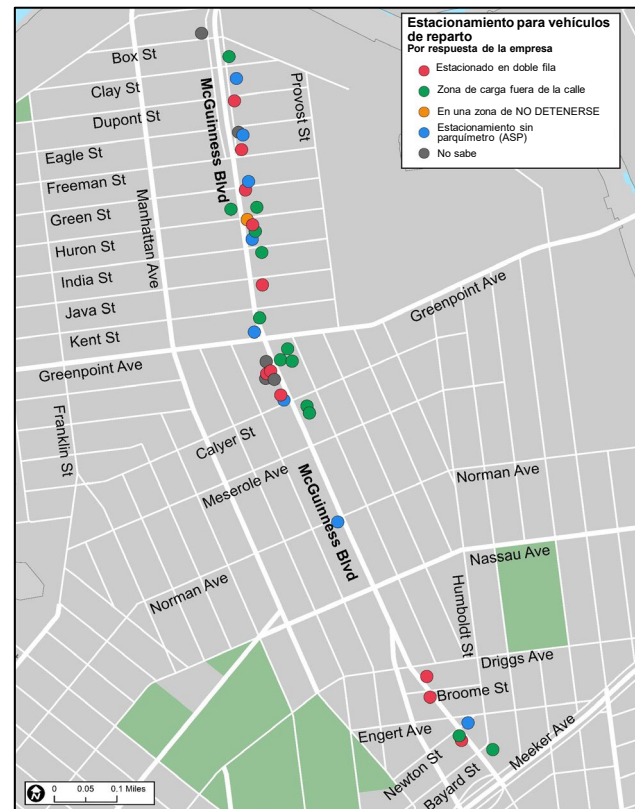
Lugar de estacionamiento para vehículos de reparto denunciado



En frente del negocio



Lugar de estacionamiento de entregas comerciales denunciadas



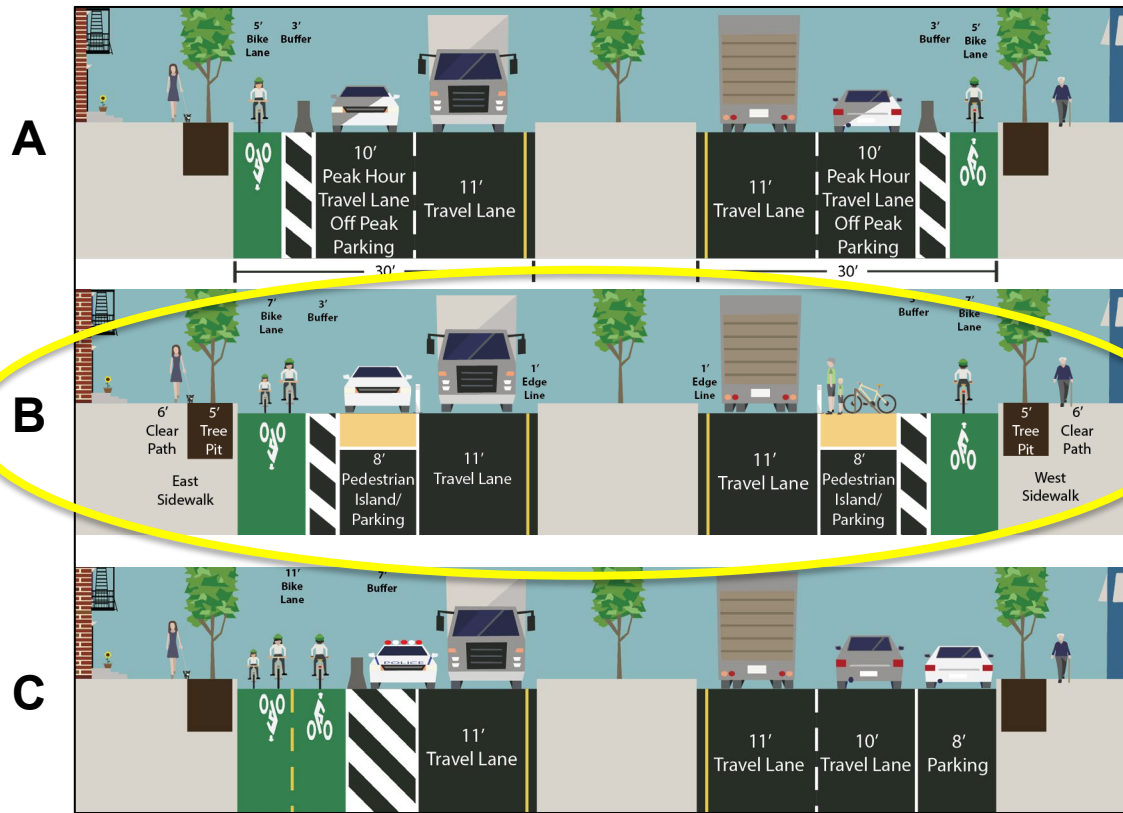
Lugar de estacionamiento de entregas comerciales denunciadas

Mejoras en la seguridad instaladas a finales de 2022

- **Prohibición de giros a la izquierda poco usados** en McGuinness Blvd en Nassau Ave, Driggs Ave y Engert Ave.
- Instalación de **extensiones de la punta de la franja central** pintadas en lugar de carriles para girar hacia la izquierda correspondientes.
 - Beneficios: **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.
- **Estacionamiento despejado o instalación de anclajes para bicicletas** en los giros hacia la derecha de McGuinness Blvd en India St, Java St, Greenpoint Ave, Calyer St, Meserole St, Norman Ave, Nassau Ave, Broome St, Engert Ave, Newton St y Bayard St.
 - Beneficios: **mejora de la visibilidad** en las esquinas y **da estacionamiento para bicicletas**.



Alternativas presentadas al CB 1 en junio de 2022



Doble carril diurno con estacionamiento nocturno

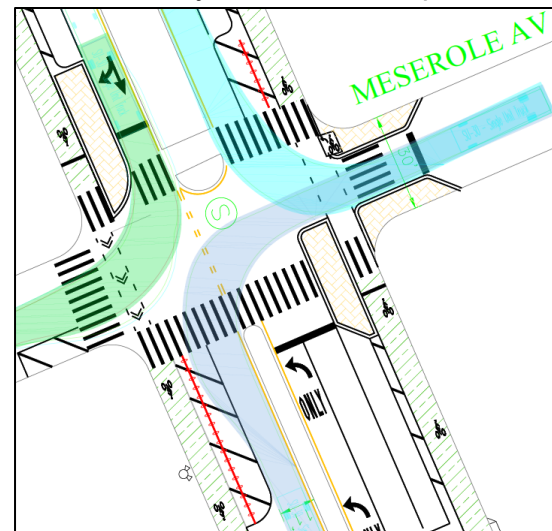
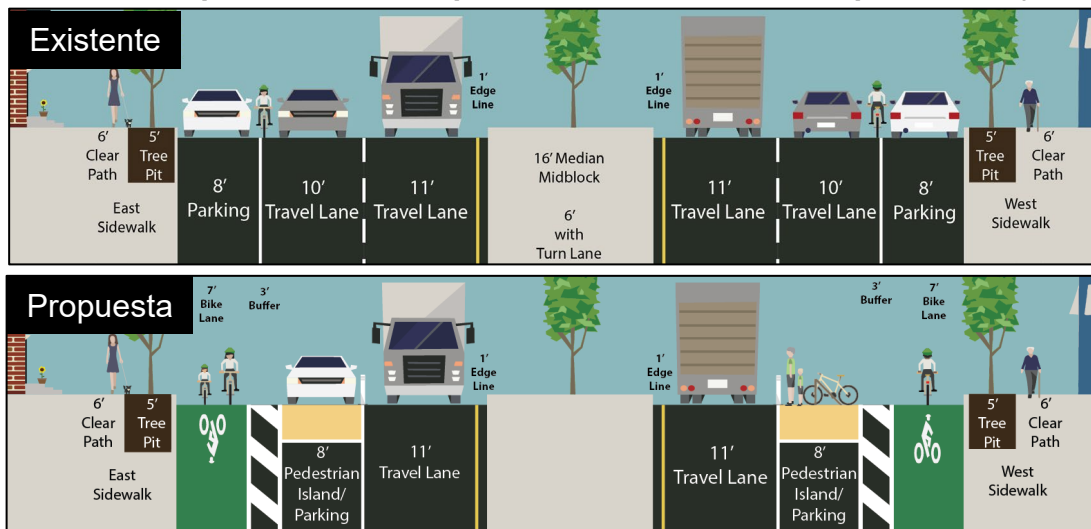
Quitar carriles en cada dirección

Diseño más preferido

Quitar carriles en dirección sur

Diseño preferido de la calzada de McGuinness Blvd

- Reducir el número de carriles de circulación a uno por sentido; mantener las bahías de viraje a la izquierda existentes
- Instalar ciclovías con estacionamiento protegido a lo largo de ambos bordillos
- Acortar 25 cruces de peatones a través de McGuinness Blvd en más de un 20% con islas peatonales pintadas
- Disminuir la velocidad de los autos al girar en y fuera de McGuinness Blvd
- Mantener el acceso de camiones a North Brooklyn Industrial Business Zone
- Instalar zonas de carga del barrio en cada cuadra
- Estudiar la posibilidad de poner estacionamientos con parquímetro en algunas cuadras para facilitar el estacionamiento a los clientes.
- Quitar un promedio de 2 espacios de estacionamiento por cuadra para mejorar la visibilidad y mantener el espacio libre



Cómo hacer que funcione

3

Efectos del tráfico

- El DOT espera un aumento de los retrasos de tráfico y del tiempo de viaje para los autos privados en McGuinness Blvd durante un periodo de ajuste inicial.
- Se espera que los volúmenes excesivos se desvíen a rutas alternativas (BQE, LIE, calles locales).
 - Según los datos recopilados en 2021, se requerirían reducciones del volumen de autos del 30% al 40 % durante las horas pico de la mañana y la tarde para mantener el nivel de servicio existente (o el flujo de tráfico) después de quitar el carril en McGuinness Blvd.
- El tráfico cortado (sin origen ni destino en Greenpoint) representa más del 30% del tráfico de vehículos en McGuinness Blvd.
- El DOT controlará las condiciones y hará los ajustes necesarios.



Supervisión y mitigación

A medida que el tráfico del barrio y los patrones de carga evolucionan en respuesta a la nueva alineación de carriles en McGuinness Blvd, el DOT supervisará las condiciones de la calzada y hará cambios operativos en el campo:

- Fases y coordinación de las señales de tráfico
- Zonas de carga de camiones, zonas de carga en barrios, cambios en las reglamentaciones de los bordillos
- Señalización y otros elementos de diseño de la calzada



Descripción general de la zona de carga en barrios

Meta:

Reducir la cantidad de retrasos y los problemas de seguridad debidos al estacionamiento en doble fila dando espacio exclusivo para que los vehículos carguen y descarguen mercancías y pasajeros, especialmente en las calles residenciales.

Usuarios a los que va dirigido:

- Autos personales para subir/bajar rápidamente pasajeros, tiendas de comestibles, etc.
- Vehículos comerciales de reparto para entregas residenciales y comerciales.
- Taxis y FHV para subir/bajar pasajeros

Lugares actuales:

280 NLZ en toda la ciudad, **que actualmente se están ampliando a nuevos barrios de los cinco distritos municipales.**



© NYC DOT

Freeman St y Pulaski Bridge

- **Señalizar Freeman St**, agregando cruces de peatones a través de McGuinness Blvd
- **Instalar una isla para abordaje de autobuses** que van en dirección sur y que salen del puente para simplificar las interacciones entre bicicletas/autobuses y autos
- **Reorganizar** los movimientos de autos, autobuses, peatones y bicicletas



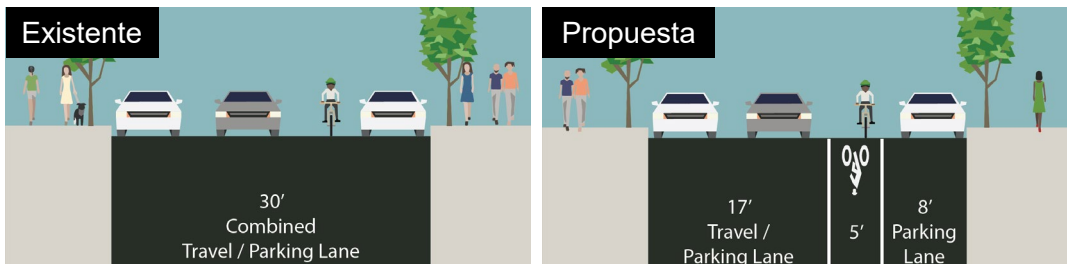
Representación de Freeman St, mirando hacia el oeste a través de McGuinness Blvd



Representación de McGuinness Blvd, mirando al norte hacia Pulaski Br

Conexiones para bicicletas

- Instalar ciclovías convencionales en Freeman St (Provost St a McGuinness Blvd), Green St (West St a Provost St) y las calzadas de McGuinness Blvd adyacentes al puente (Freeman St a Ash St).
- Instalar una ciclovía protegida de 2 vías a lo largo del bordillo oeste de McGuinness Blvd (Green St a Pulaski Bridge).
- Mejorar las conexiones para bicicletas al este de Provost St y al norte de Ash St.
- Mejorar las conexiones para bicicletas con Pulaski Bridge desde los puntos del sur al ser una ruta más directa que la actual conexión con Eagle St.
- Ayudar a tratar la alta incidencia del ciclismo en sentido contrario en McGuinness Blvd al sur del Pulaski Bridge.



Bayard St a Meeker Ave

- **Agregar espacio para peatones y bicicletas** al lado oeste de McGuinness Blvd, protegido por una barrera tipo New Jersey.
- **Disminuir la velocidad de los autos** que giran en la rampa de acceso a BQE.
- **Se puede quitar un carril de tráfico en dirección sur** entre Engert Ave y Meeker Ave para dar espacio a los peatones y ciclistas.



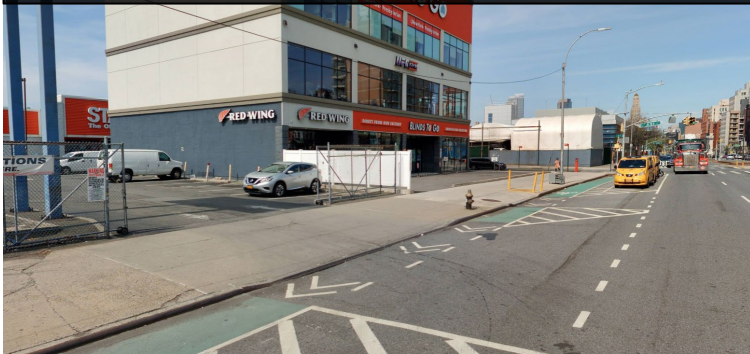
Representación de la rampa de acceso a BQE entre Bayard St y Meeker Ave

Entradas de vehículos

Las entradas de vehículos problemáticas recibirán tratamientos para permitir una carga segura junto con cruces para ciclistas y peatones.

“Esta es una zona de carga de camiones para mi tienda de comestibles Key Food, ¿qué pasará si se pone una ciclovía ahí? McGuinness es una ruta de camiones”.

Ejemplo de diseño de una entrada en
4th Ave, Brooklyn



Área de carga de Key Food: Condición actual



Área de carga de Key Food: Propuesta de representación



Accesos de emergencia

- Se anima a los vehículos de emergencia a usar las ciclovías protegidas cuando sea necesario para evitar la congestión del tráfico.
- Los diseños de las calzadas se revisan con el FDNY antes de la instalación para garantizar el acceso.



El FDNY usando una ciclovía protegida en Amsterdam Ave, Manhattan

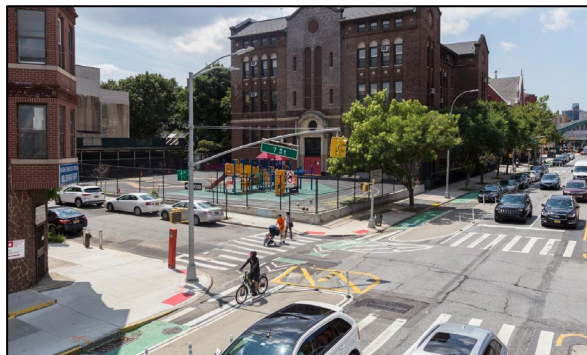
Proyectos internos vs proyectos de capital

Hoy DOT presenta el proyecto interno

- Ganancias de seguridad inmediatas con un programa de implementación corto
- Proyecto de ejecución DOT
- Material temporal
- 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

Próximos pasos

- Escuchar los comentarios de la junta comunitaria, los funcionarios electos y las empresas locales
- Finalizar el diseño en base a los comentarios
- 2023 - Instalación interna de corredores
- 2023/2024 - Inicio del proyecto de capital



¡Gracias!

¿Preguntas?



NYCDOT



nyc_dot



nyc_dot



NYCDOT

Apéndice

4

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%