



McGuinness Blvd Aktualizacja

Brooklyn Community Board 1 Aktualizacja

14 kwietnia 2026 r.



Tło historyczne



Oakland St i Norman Ave, widok
na południe (w pobliżu PS 34)

Zdjęcia podatkowe z lat 40. XX wieku



Ulica poszerzona w latach 50. XX wieku

W 1963 roku zmieniono nazwę
na McGuinness Blvd

Zdjęcie wykonane w 2021 r.

Harmonogram

2021

- Członkowie społeczności i wybrani urzędnicy zwrócili się o poprawę bezpieczeństwa po ciężkich obrażeniach i zgonach

2021–2022

- Cykl warsztatów, spotkań, działań informacyjnych dla społeczeństwa i prezentacji
- Pod koniec 2022 roku Departament Transportu wprowadził tymczasowe ulepszenia bezpieczeństwa na wybranych skrzyżowaniach

2023

- Maj: Zaprezentowano fazę 1, od ulicy Calyer do mostu Pulaski
- Październik: Faza 1 zainstalowana, chroniona bariera Jersey, projekt pasa ruchu w godzinach szczytu

2024

- Lato: Instalacja przejścia dla pieszych na ulicy Freeman
- Jesień: Kontynuacja instalacji na południe od ulicy Calyer – Projekt parkingu chronionego i ulepszenia w pobliżu Meeker Ave z betonem

2025

- Prace związane z listą poprawek na trasie McGuinness i w sieci dodatkowych konwencjonalnych pasów ruchu



Harmonogram

2021

- Członkowie społeczności i wybrani urzędnicy zwrócili się o poprawę bezpieczeństwa po ciężkich obrażeniach i zgonach

2021–2022

- Cykl warsztatów, spotkań, działań informacyjnych dla społeczeństwa i prezentacji
- Pod koniec 2022 roku Departament Transportu wprowadził tymczasowe ulepszenia bezpieczeństwa na wybranych skrzyżowaniach

2023

- Maj: Zaprezentowano fazę 1, od ulicy Calyer do mostu Pulaski
- Październik: Faza 1 zainstalowana, chroniona bariera Jersey, projekt pasa ruchu w godzinach szczytu

2024

- Lato: Instalacja przejścia dla pieszych na ulicy Freeman
- Jesień: Kontynuacja instalacji na południe od ulicy Calyer – Projekt parkingu chronionego i ulepszenia w pobliżu Meeker Ave z betonem

2025

- Prace związane z listą poprawek na trasie McGuinness i w sieci dodatkowych konwencjonalnych pasów ruchu



3. stycznia 2026 r. –
Ogłoszenie burmistrza o zakończeniu
przeprojektowania

Istniejące warunki

1



Przegląd korytarza



Freeman St do Calyer St
zainstalowany pod koniec 2023 roku
Temat tej prezentacji



Od ulicy Calyer do alei Meeker
zainstalowano pod koniec 2024 r.



Czasy podróży

Wczesne obawy wyrażano w związku z tym, że usunięcie pasów ruchu spowoduje paraliż okolicy

Po zainstalowaniu projektu na południe od ulicy Calyer, czas podróży wydłużył się o mniej niż jeden cykl świateł.

Czas podróży w kierunku północnym:

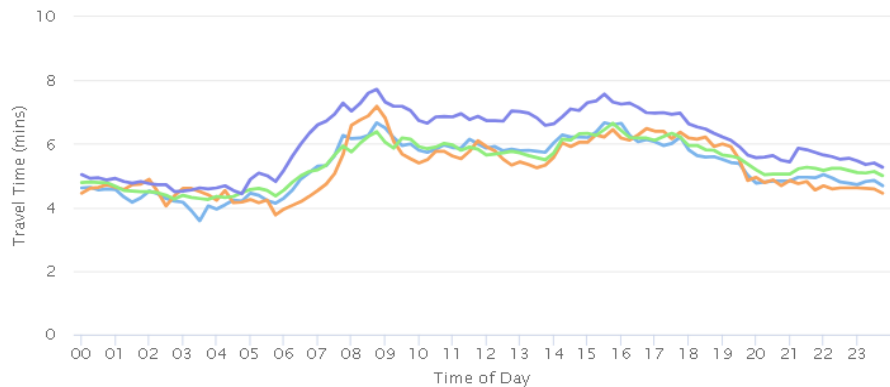
- O 40–70 sekund dłużej niż w latach ubiegłych

Czas podróży na południe:

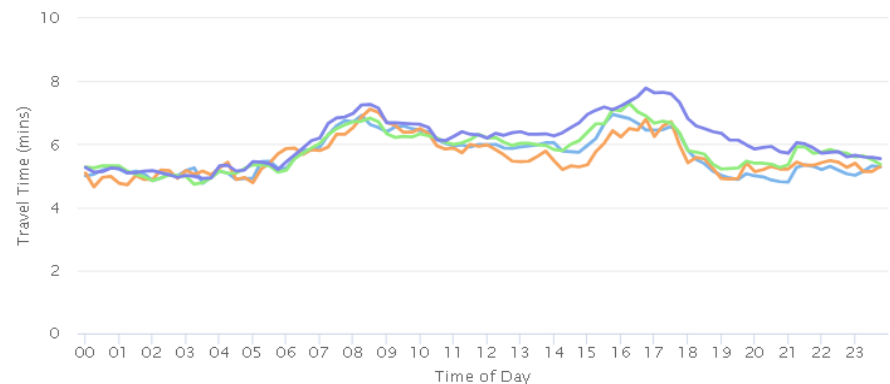
- O 5–60 sekund dłużej niż w latach ubiegłych



McGuinness NB



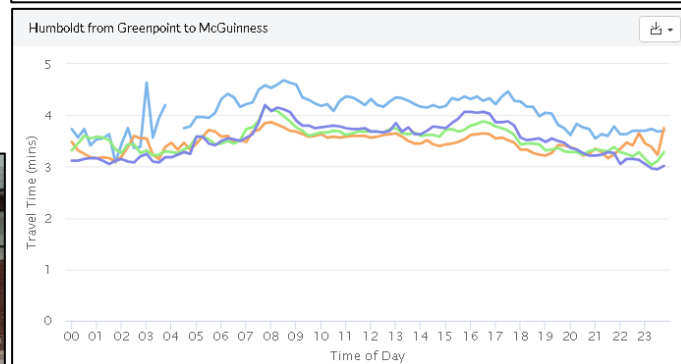
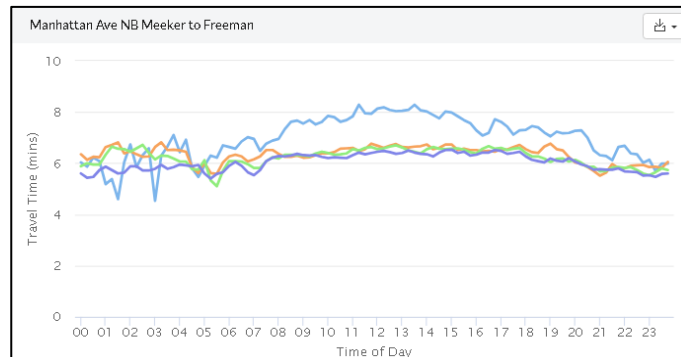
McGuinness SB



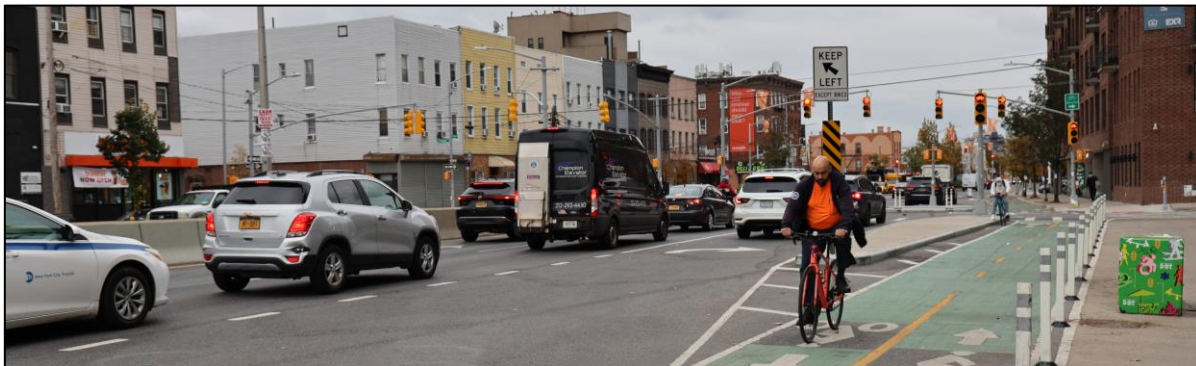
- 2019 – przed Covidem
- 2023
- 2024 – Zainstalowano na północ od ulicy Calyer
- 2025 – projekt zainstalowany

Badanie czasu podróży – korytarze otaczające

- **Departament Transportu Nowego Jorku zbadał czas przejazdu wieloma korytarzami**, które wskazano podczas kampanii społecznej jako potencjalne alternatywne trasy, na które pojazdy mogą skierować się po zwężeniu pasa na McGuinness.
- **Wszystkie badane korytarze wykazały czasy podróży zbliżone do lat ubiegłych:**
 - Manhattan Ave
 - Greenpoint Ave
 - 11 St (Queens)
 - Apollo St
 - Humboldt St
 - Kingsland Ave
 - Driggs Ave
 - BQE
 - LIE
 - Queens Midtown Tunnel



- 2019 – przed Covidem
- 2023
- 2024
- 2025 – projekt w większości zrealizowany



Objętość ruchu

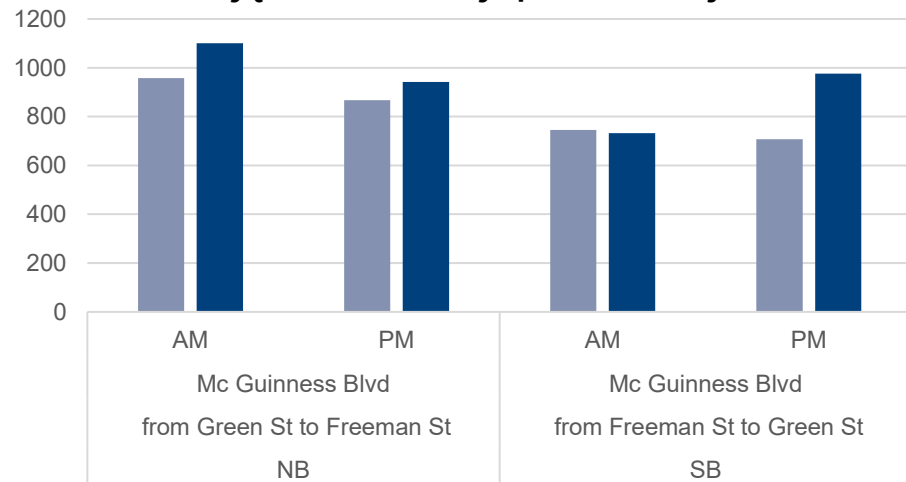


McGuinness Blvd w pobliżu Kent St podczas instalacji, przed zainstalowaniem barier Jersey

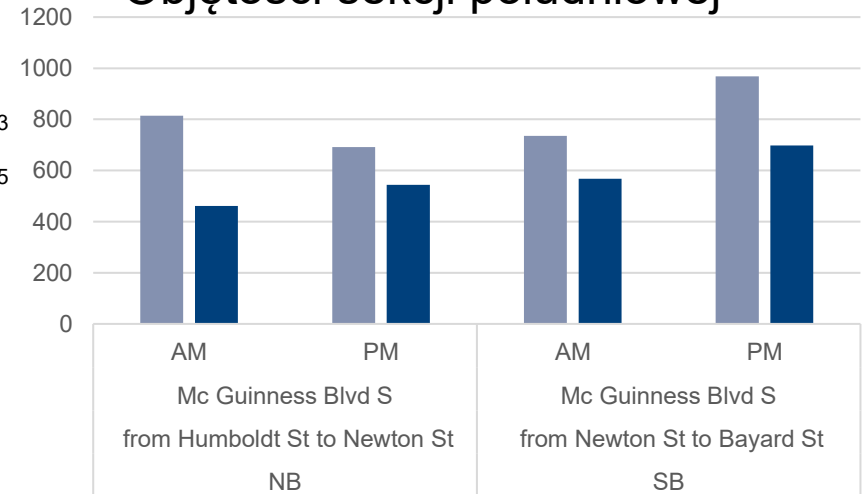
Objętości ruchu

- Na McGuinness Blvd na południe od Greenpoint Ave w godzinach szczytu liczba pojazdów spada o 100 do 400
- Wzrosła liczba pojazdów na północ od Greenpoint Ave
- Natężenie ruchu na Manhattan Ave nie uległo zmianie
- Na ulicach Leonard i Humboldt odnotowano wzrost ruchu, ale nadal mieszczą się one w granicach przepustowości ulicy

Objętości sekcji północnej



Objętości sekcji południowej

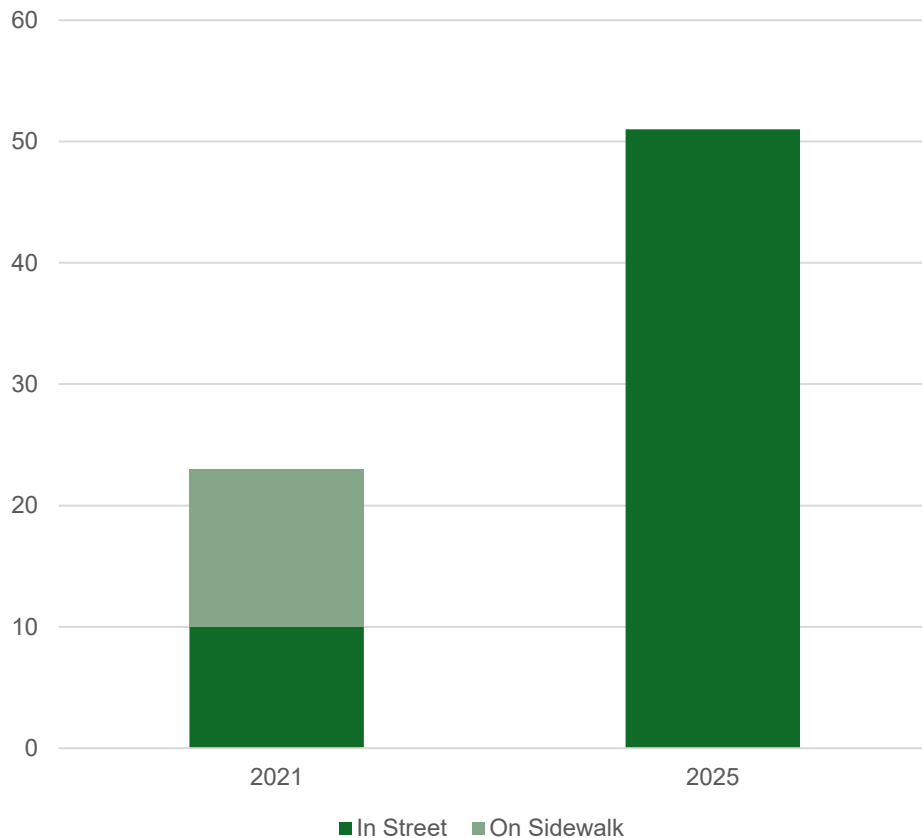


Wzrost liczby rowerzystów

- **Zwiększono** liczbę przejazdów rowerowych na moście Pulaski o **11%**, 123 000 przepraw w latach 2025–2026
- Całkowita liczba rowerów na McGuinness Blvd wzrosła ponad dwukrotnie
- W porównaniu z rokiem 2021 na ulicach jeździ aż 5 razy więcej osób
 - Odzwierciedla to niedawne badanie przeprowadzone w Hunter College, które wskazuje na mniejszą liczbę rowerzystów jeżdżących po chodnikach na ulicach z wydzielonymi ścieżkami rowerowymi ¹



Wolumen rowerów na McGuinness Blvd przy Greenpoint Ave w ciągu godziny



Przekrój użytkowników ścieżek rowerowych

- Przeszliśmy transformację z rowerów przeznaczonych dla pracujących rowerzystów i doświadczonych rowerzystów na rowery bardziej przyjazne dla osób w każdym wieku: wolniejszych rowerzystów, rowerów miejskich, rodzin, większej liczby kobiet jeżdżących na rowerach itp.



Trudności w jeździe na rowerze i mikromobilności

- Obecny projekt na północ od ulicy Calyer nie zapewnia separacji między pojazdami skręcającymi a osobami na rowerach
- Bariery na Jersey mają ograniczoną liczbę opcji rozmieszczenia i ograniczają dostęp dla pieszych
- Jeśli nie ma miejsca na załadunek, to głównymi opcjami dostaw i rozładunek są ścieżki rowerowe lub podwójne parkingi.



Bezpieczeństwo pieszych i dostępność



Ulica Freeman przed dodaniem nowego przejścia

Bezpieczeństwo pieszych i dostępność



Ulica Freeman po dodaniu nowego przejścia

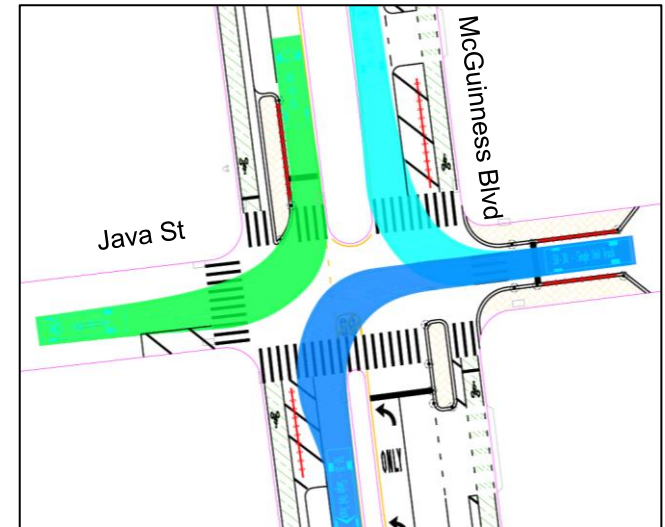
Dostęp dla pieszych



- Projekt pasów ruchu na godziny szczytu nie uwzględnia wysepek dla pieszych pomiędzy pasem rowerowym a pasem ruchu.
- Nie wszystkie obszary posiadają pasy rozdzielające, na których można czekać
- Przejście o długości 70 stóp jest za długie dla osób poruszających się powoli

Projekt drogi McGuinness Blvd

- Zredukować liczbę pasów ruchu przez cały dzień do jednego w każdym kierunku, zachowując istniejące zatoki do skrętu w lewo
- Zapewnienie pasów rowerowych zabezpieczonych przed parkowaniem wzdłuż obu krawężników
- Skrócić 7 przejść dla pieszych na McGuinness Blvd o ponad 20% dzięki pomalowanym wysepkom dla pieszych
- Spowolnienie skrętów pojazdów na i z McGuinness Blvd
- Utrzymanie dostępu ciężarówek do strefy biznesowej North Brooklyn Industrial Business Area
- Zainstalować parking na każdym bloku, z miejscami do załadunku i bardziej ogólnym parkowaniem naprzemiennym
- Zbadać możliwość wprowadzenia płatnego parkowania na wybranych przecznicach, aby zapewnić klientom parking.



Ulepszona organizacja dróg



Przegląd ruchu

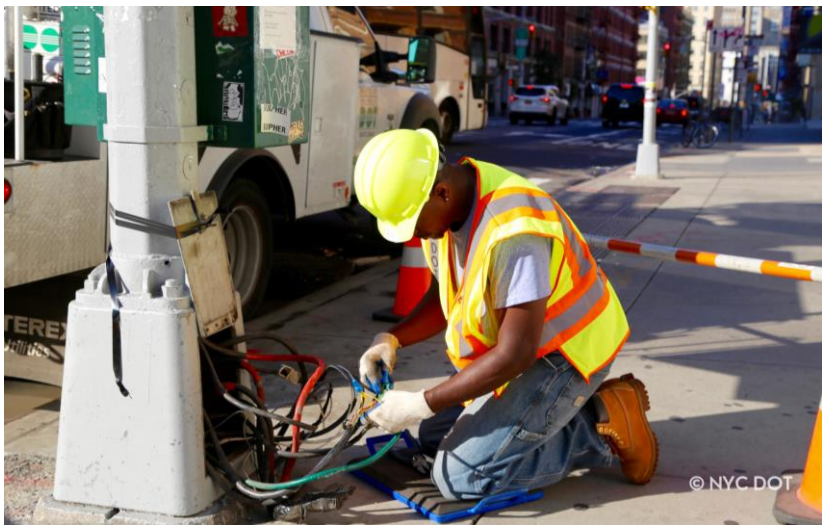
- Departament Transportu spodziewa się zwiększenia opóźnień w ruchu i wydłużenia czasu podróży pojazdów prywatnych na McGuinness Blvd w *początkowym okresie dostosowawczym*
- Oczekuje się, że nadmiar ruchu zostanie skierowany na trasy alternatywne (BQE, LIE, ulice lokalne).
 - Na podstawie danych zebranych w latach 2021–2025 ustalono, że w celu utrzymania obecnego poziomu usług (lub przepływu ruchu) po usunięciu pasa na McGuinness Blvd konieczne będzie zmniejszenie natężenia ruchu pojazdów o 30–40% w godzinach szczytu porannego i popołudniowego.
- Ruch przelotowy (niemający początku ani celu w Greenpoint) stanowi ponad 30% ruchu samochodowego na McGuinness Blvd.
- Departament Transportu będzie nadal monitorować warunki i dostosowywać działania w razie potrzeby



Monitorowanie i łagodzenie skutków

W miarę jak wzorce ruchu i załadunku w okolicy będą ewoluować w odpowiedzi na nowe ułożenie pasów ruchu na McGuinness Blvd, DOT będzie monitorował warunki na drodze i wprowadzał zmiany operacyjne w terenie:

- Stopniowe modyfikowanie i koordynacja sygnalizacji drogowej
- Strefy załadunku samochodów ciężarowych, pobliskie strefy załadunku, zmiany w przepisach dotyczących krawężników
- Oznakowanie i inne elementy projektu drogi.



Przegląd pobliskich stref załadunku

Cel:

Zmniejszenie opóźnień i problemów bezpieczeństwa wynikających z podwójnego parkowania poprzez zapewnienie wydzielonej przestrzeni dla pojazdów do załadunku i rozładunku towarów i pasażerów, zwłaszcza na ulicach osiedli mieszkalnych.

Użytkownicy docelowi:

- Pojazdy osobowe do szybkiego odbioru/wysadzenia pasażerów, artykuły spożywcze itp.
- Komercyjne pojazdy dostawcze do dostaw indywidualnych i komercyjnych.
- Taksówki i pojazdy wynajmowane do odbierania/wysadzania pasażerów

Aktualne lokalizacje:

950 Strefy NLZ rozlokowane w całym mieście, **obecnie rozszerzające się na nowe dzielnice we wszystkich pięciu dzielnicach.**

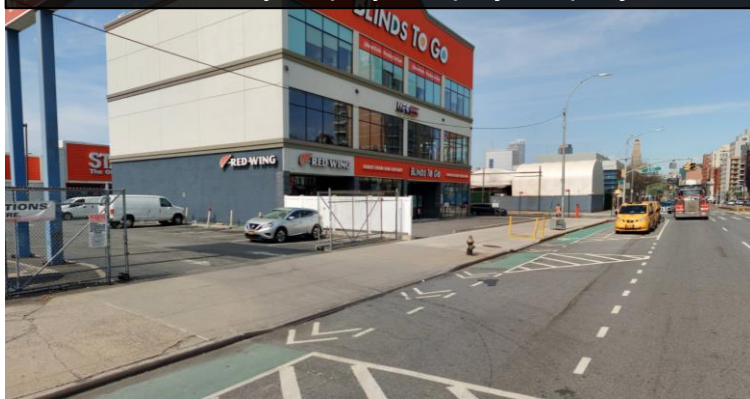


Podjazdy

Podjazdy o dużym natężeniu ruchu zostaną poddane zabiegom mającym na celu umożliwienie bezpiecznego wjazdu, a także przejścia dla pieszych i rowerzystów

„To jest obszar załadunku ciężarówek dla mojego sklepu spożywczego Key Food. Co się stanie, jeśli umieścicie tam pas rowerowy? McGuinness jest trasą dla ciężarówek”.

4th Ave, Brooklyn – przykład projektu podjazdu



Zatoka przeładunkowa Key Food: Obecne warunki



Zatoka przeładunkowa Key Food: Proponowany widok



Dostęp awaryjny

- Pojazdy służb ratowniczych zachęca się do korzystania z chronionych ścieżek rowerowych w celu ominięcia zatorów drogowych.
- Projekty dróg są sprawdzane z FDNY przed utworzeniem, aby zapewnić dostęp.
- Strefy załadunku, znaki zakazu postoju i oczyszczone miejsca parkingowe przed hydrantami zapewnią dodatkowe miejsca do zatrzymywania się pojazdów.



FDNY korzysta z chronionego pasa rowerowego na Amsterdam Ave, Manhattan

Streszczenie

- Ruch nie został przeniesiony na sąsiednie ulice osiedlowe
- Ruch rowerów wzrósł ponad dwukrotnie
- Projekt chronionego pasa rowerowego zapewnia
 - Krótsze odległości przechodzenia
 - Miejsce do załadunku i parkowania
 - Niższe prędkości
 - Wygodniejsza konstrukcja roweru



Kolejne kroki

- Departament Transportu Nowego Jorku będzie nadal współpracować z wybranymi urzędnikami i społecznością w celu wprowadzenia ulepszeń na McGuinness Blvd
- Instalacja wiosną/latem 2026 r.
- Kontynuacja rozwoju kapitałowego



Dziękujemy! Pytania?



NYCDOT



nyc_dot



nyc_dot



NYCDOT