



# Actualización de McGuinness Blvd

Actualización de la Junta Comunitaria de Brooklyn 1

14 de abril de 2026



# Antecedentes históricos



Oakland St en Norman Ave  
mirando al sur (cerca de PS 34)  
Fotos fiscales de los años 40



Calle ampliada en los años 50

Renombrado como  
McGuinness Blvd en 1963

Foto tomada en 2021

# Cronología

2021

- Los miembros de la comunidad y los funcionarios electos solicitaron mejoras de seguridad tras lesiones graves y fallecimientos

2021-2022

- Serie de talleres, reuniones, actividades de divulgación pública y presentaciones
- El DOT instaló mejoras provisionales de seguridad en intersecciones específicas a finales de 2022

2023

- Mayo: Se presenta la Fase 1, Calyer St a Pulaski Bridge
- Octubre: Instalación de la Fase 1, Jersey Barrier Protected, Diseño de Carriles en Hora Punta

2024

- Verano: Instalación del cruce en Freeman St
- Otoño: Continuación de la instalación al sur de Calyer St – Aparcamiento protegido Diseño y mejoras cerca de Meeker Ave con semento

2025

- Trabajo de listas de acceso a lo largo de McGuinness y otra red de carriles convencionales



# Cronología

2021

- Los miembros de la comunidad y los funcionarios electos solicitaron mejoras de seguridad tras lesiones graves y fallecimientos

2021-2022

- Serie de talleres, reuniones, actividades de divulgación pública y presentaciones
- El DOT instaló mejoras provisionales de seguridad en intersecciones específicas a finales de 2022

2023

- Mayo: Se presenta la Fase 1, Calyer St a Pulaski Bridge
- Octubre: Instalación de la Fase 1, Jersey Barrier Protected, Diseño de Carriles en Hora Punta

2024

- Verano: Instalación del cruce en Freeman St
- Otoño: Continuación de la instalación al sur de Calyer St – Aparcamiento protegido Diseño y mejoras cerca de Meeker Ave con semento

2025

- Trabajo de listas de acceso a lo largo de McGuinness y otra red de carriles convencionales



3 de enero de 2026 –  
Anuncio del alcalde sobre la finalización del rediseño

# Condiciones existentes

# 1



# Resumen del corredor



De Freeman St a Calyer St  
 instalado a finales de 2023  
**Enfoque de esta presentación**



De Calyer St a Meeker Ave  
 instalado a finales de 2024



# Tiempos de viaje

Las primeras preocupaciones expresaron que eliminar los carriles de circulación atascaría el barrio

Tras la instalación del diseño al sur de Calyer St, los tiempos de viaje aumentaron en menos de un ciclo de luz.

Tiempo de viaje hacia el norte:

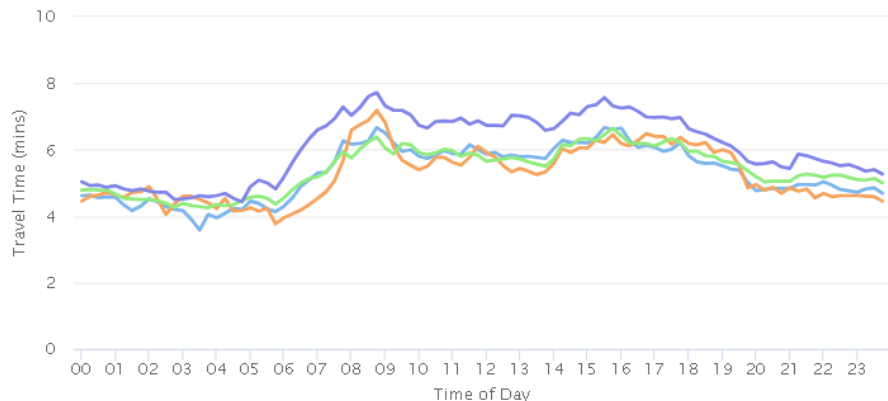
- 40 - 70 segundos más que años anteriores

Tiempo de viaje hacia el sur:

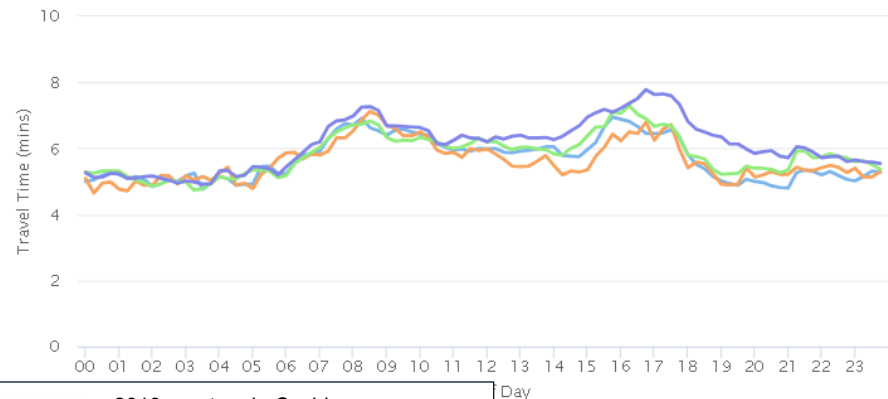
- 5 - 60 segundos más que en años anteriores



McGuinness NB



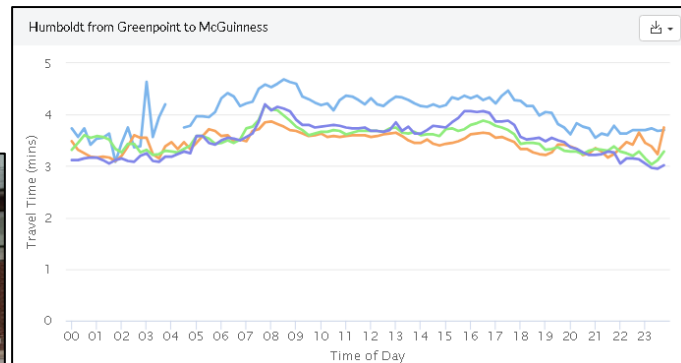
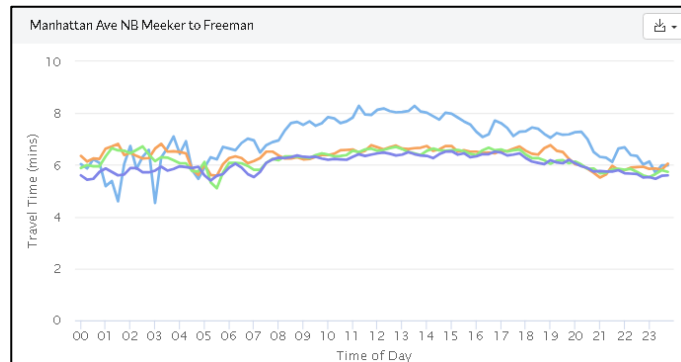
McGuinness SB



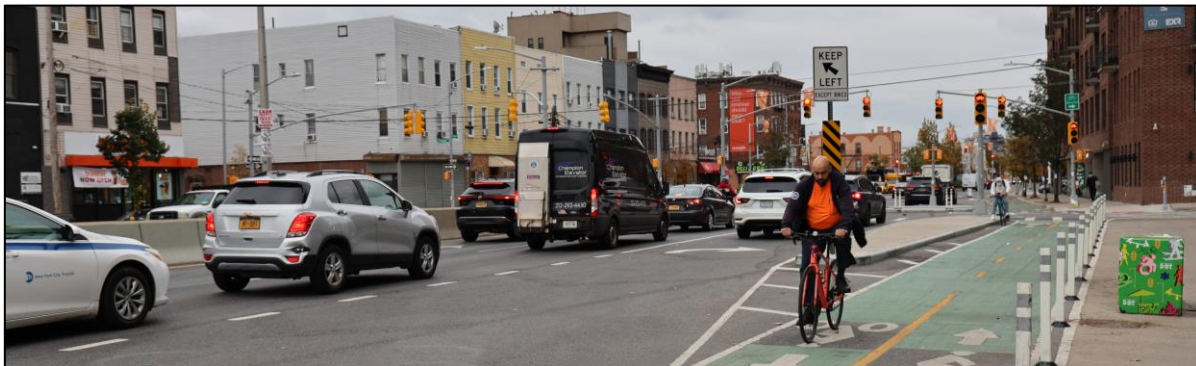
- 2019 – antes de Covid
- 2023
- 2024 – Instalación del norte de Calyer
- 2025 – proyecto instalado

# Estudio del tiempo de viaje – Corredores circundantes

- **NYC DOT estudió el tiempo de viaje a lo largo de múltiples corredores** identificados durante la divulgación comunitaria como posibles rutas alternativas para que los vehículos se desviaran tras la reducción de carril en McGuinness.
- **Todos los corredores estudiados mostraron tiempos de viaje similares a los de años anteriores:**
  - Manhattan Ave
  - Greenpoint Ave
  - 11 St (Queens)
  - Apollo St
  - Humboldt St
  - Kingsland Ave
  - Driggs Ave
  - BQE
  - LIE
  - Queens Midtown Tunnel



- 2019 – antes de Covid
- 2023
- 2024
- 2025 – proyecto mayormente instalado



# Volumen de tráfico

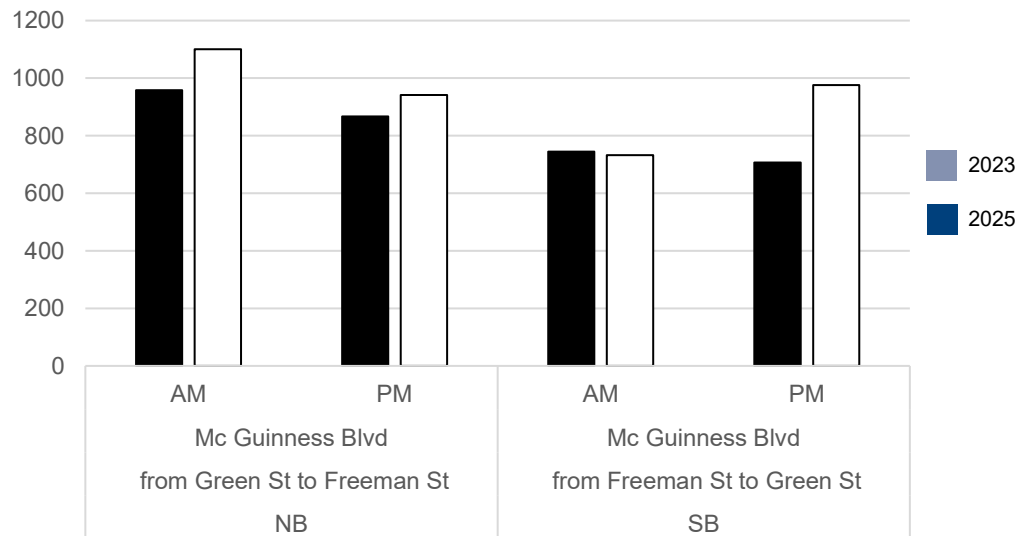


McGuinness Blvd, cerca de Kent St durante la instalación, antes de que se instalaran barreras Jersey

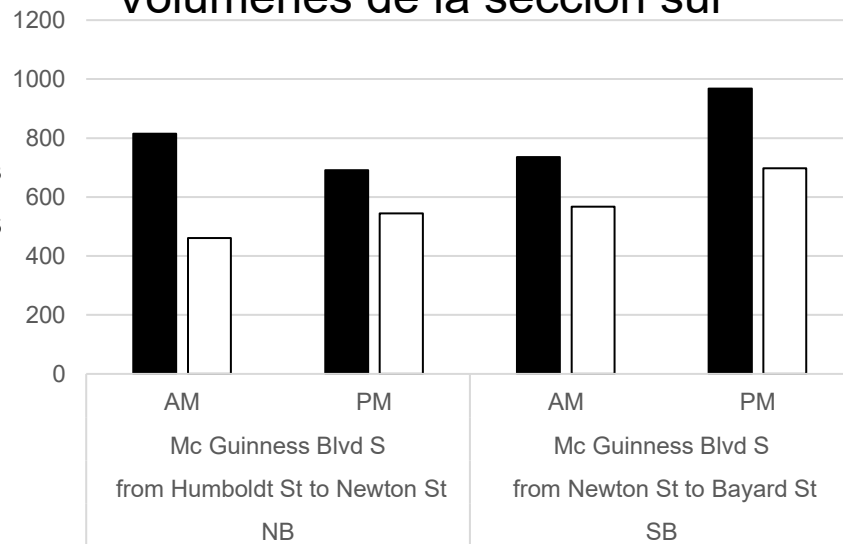
# Volúmenes de tráfico

- McGuinness Blvd, al sur de Greenpoint Ave, tiene una reducción de 100 a 400 vehículos durante las horas punta
- El volumen de vehículos aumentó al norte de Greenpoint Ave
- Los volúmenes en Manhattan Ave no han cambiado
- Leonard St y Humboldt St han experimentado aumentos de volumen, pero siguen dentro de la capacidad de las calles

## Volúmenes de la sección norte



## Volúmenes de la sección sur



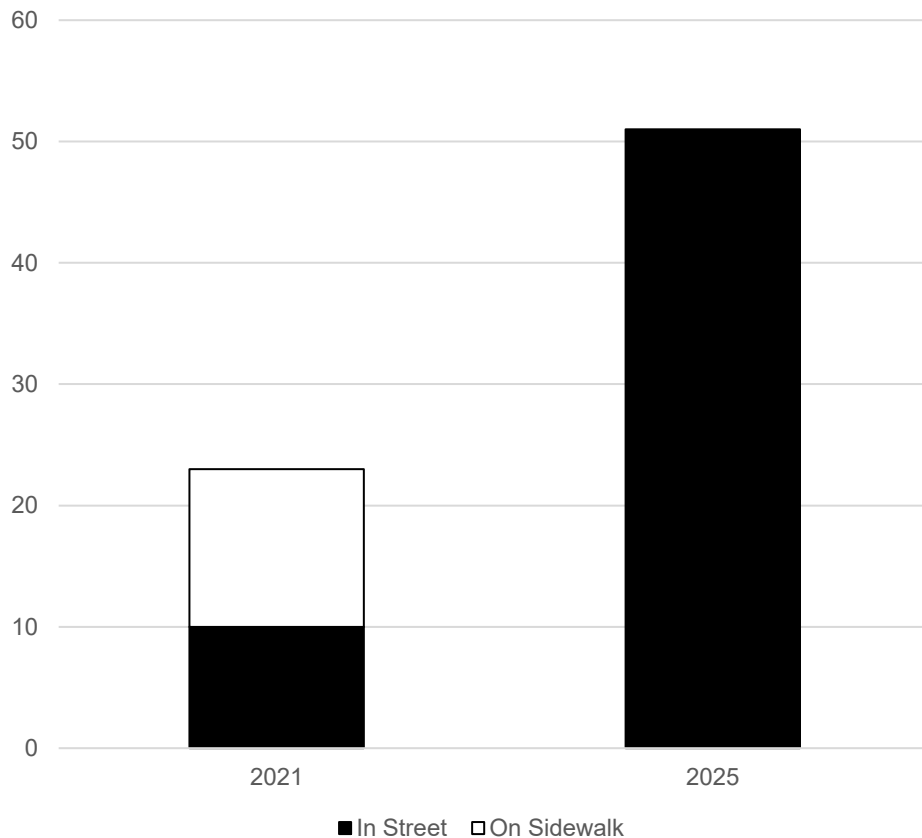
# Aumento del volumen de ciclismo

- Los pasos a nivel de bicicletas del puente de Pulaski **aumentaron un 11%**, 123.000 cruces entre 2025 y 2026
- El volumen total de bicicletas en McGuinness Blvd se ha más que duplicado
- Hasta cinco veces más personas van en bicicleta por la calle en comparación con 2021

Esto refleja un estudio reciente de Hunter College que señala que se reduce la circulación por la acera en calles con carriles bici protegidos<sup>1</sup>



Volumen de bicicletas en McGuinness Blvd con Greenpoint Ave en una hora



# Sección transversal de usuarios de carriles bici

- Transformados de ciclistas profesionales y experimentados a un diseño más amigable para todas las edades: ciclistas más lentos, bicicletas Citi, familias, más mujeres ciclistas, etc.



# Dificultades en ciclismo y micromovilidad

- El diseño actual al norte de Calyer St no permite separación entre los vehículos que giran y las personas en bicicleta
- Las barreras Jersey tienen opciones limitadas de colocación y reducen el acceso peatonal
- No ofrecer espacio para cargar deja el carril bici o el doble aparcamiento como las principales opciones para entregas y entregas.



# Seguridad y accesibilidad peatonal



Freeman St antes de que se añadiera un nuevo cruce

# Seguridad y accesibilidad peatonal



Freeman St tras la incorporación de un nuevo cruce

# Acceso peatonal



Distancia de cruce de 70 pies

- El diseño del carril en hora pico no proporciona islas peatonales entre el carril bici y los carriles de circulación.
- No todas las zonas tienen medianas adecuadas para esperar
- Un cruce de 70 pies es largo para quienes caminan despacio

# Propuesta

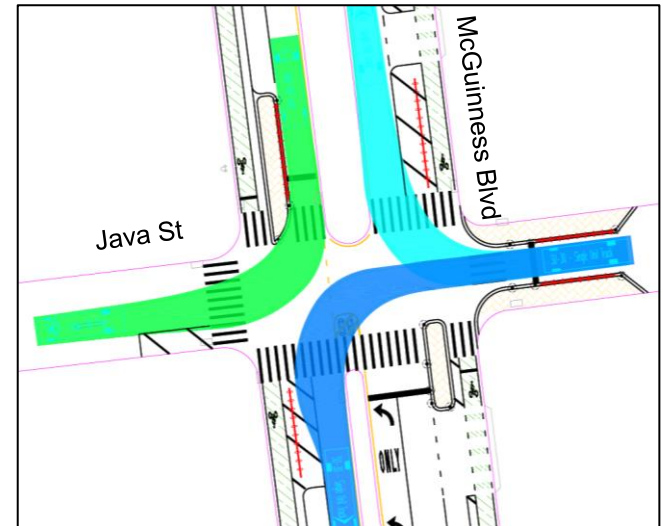
---

# 2



# Diseño de la carretera McGuinness Blvd

- Reducir el número de carriles de circulación durante todo el día a uno por dirección; manteniendo las bahías de giro a la izquierda existentes
- Instalar carriles bici protegidos para aparcamiento a lo largo de ambos bordillos
- Acortar 7 cebras en McGuinness Blvd en más de un 20% con islas peatonales pintadas
- Giros lentos para vehículos que entran y salen de McGuinness Blvd
- Mantener el acceso por camión a la Zona Industrial de Negocios del Norte de Brooklyn
- Instalar aparcamiento en cada manzana, con zonas para carga y aparcamiento alternativo en general
- Investigar el aparcamiento con parquímetro en bloques seleccionados para proporcionar aparcamiento a los clientes



# Mejora de la organización vial



# Resumen del tráfico

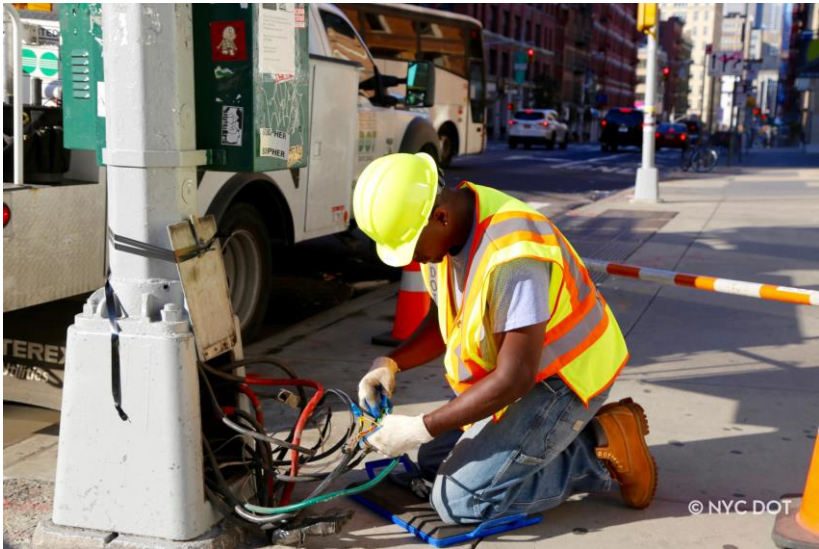
- El DOT espera un aumento en los retrasos de tráfico y en el tiempo de viaje de vehículos particulares en McGuinness Blvd *durante un periodo inicial de ajuste*
- Se espera que los volúmenes excedentes se desvíen hacia rutas alternativas (BQE, LIE, calles locales)
  - Según datos recogidos entre 2021 y 2025, se requerirían reducciones del volumen de vehículos del 30% al 40% durante las horas punta de la mañana y la tarde para mantener el nivel de servicio existente (o flujo de tráfico) tras la eliminación de carril en McGuinness Blvd
- El tráfico de travesía (sin origen ni destino en Greenpoint) representa más del 30% del tráfico vehicular en McGuinness Blvd
- El DOT seguirá monitorizando las condiciones y ajustando según sea necesario



# Monitorización y mitigación

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

- Faseado y coordinación de semáforos
- Zonas de carga de camiones, zonas de carga en el barrio, cambios en la normativa de los bordillos
- Marcas y otros elementos de diseño de carreteras



# Resumen de la zona de carga del barrio

## Objetivo:

Reducir la cantidad de retrasos y problemas de seguridad derivados del doble aparcamiento proporcionando espacio dedicado para que los vehículos carguen y descarguen mercancías y pasajeros, especialmente en calles residenciales.

## Usuarios objetivo:

- Vehículos personales para recogida y salida rápida de pasajeros, compras, etc.
- Vehículos comerciales de reparto para entregas residenciales y comerciales.
- Taxis y FHV para recogida/baja de pasajeros

## Ubicaciones actuales:

950 NLZ repartidas por toda la ciudad, **actualmente expandiéndose a nuevos barrios en los cinco distritos.**

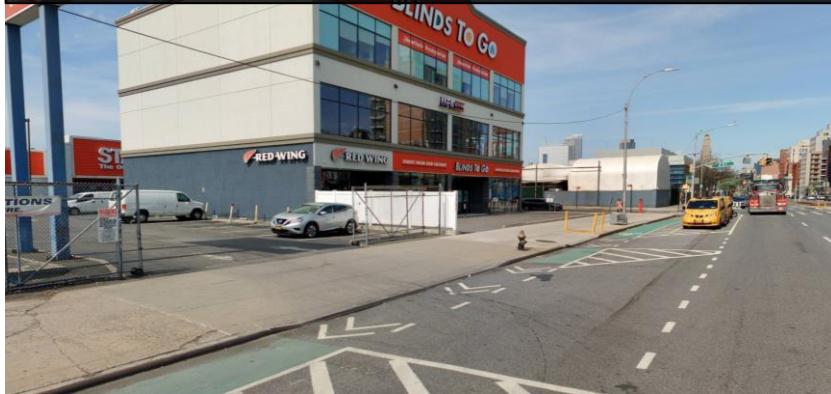


# Entradas de vehículos

Las entradas de vehículos de alta intensidad recibirán tratamientos para permitir la carga segura, junto con pasos de bicicletas y peatones

"Esta es una zona de carga de camiones para mi supermercado, Key Food. Que pasará si pones un carril bici allí, McGuinness, es una ruta para camiones."

Ejemplo de diseño de entrada de la 4ª Avenida, Brooklyn



Carga de alimentos de Key Food: Estado actual



Bahía de carga: de Key Food Renderizado propuesto



# Acceso de emergencia

- Se anima a los vehículos de emergencia a utilizar carriles bici protegidos según sea necesario para evitar la congestión del tráfico
- Los diseños de las carreteras se revisan con el FDNY antes de su instalación para garantizar el acceso
- Las zonas de carga, los carteles de Prohibido Estar En Pie en Cualquier Momento y el aparcamiento despejado delante de las bocas de incendios proporcionarán áreas adicionales para que los vehículos puedan detenerse.



# Resumen

- El tráfico no se ha desplazado a las calles vecinas
- Los volúmenes de bicicletas se han más que duplicado
- Un diseño de carril bici protegido para el aparcamiento proporciona
  - Espacio para carga y aparcamiento
  - Distancias de cruce más cortas
  - Velocidades más lentas
  - Diseño de bicicleta más cómodo



# Próximos pasos

- El Departamento de Transporte de Nueva York seguirá coordinándose con los representantes electos y la comunidad para realizar mejoras en McGuinness Blvd
- Instalación en primavera/verano de 2026
- Continuar desarrollando el diseño de capital



¡Gracias!  
¿Preguntas?



NYCDOT



nyc\_dot



nyc\_dot



NYCDOT