



McGuinness Blvd

Informacja na temat przyszłych projektów ulic
30 czerwca 2022 r.



McGuinness Boulevard dziś

1

Projekty wewnętrzne a projekty kapitałowe

Dziś DOT przedstawia projekt wewnętrzny

- Natychmiastowe korzyści dla bezpieczeństwa przy krótkim czasie realizacji
- Projekt prowadzony przez DOT
- Oznaczenia ulic
- Szybka modyfikacja

Projekt kapitałowy zostanie zaprezentowany i zaprojektowany po zainstalowaniu projektu wewnętrznego

- Finansowanie przydzielone przez Mayor DeBlasio
- Koordynacja wieloagencyjna
- Przebudowa całej jezdni
- Dłuższy przedział czasu



4th Ave, Brooklyn – projekt wewnętrzny



Queens Blvd, Queens – projekt wewnętrzny



Allen St i Pike St, Manhattan – projekt wewnętrzny



Allen St i Pike St, Manhattan – projekt kapitałowy

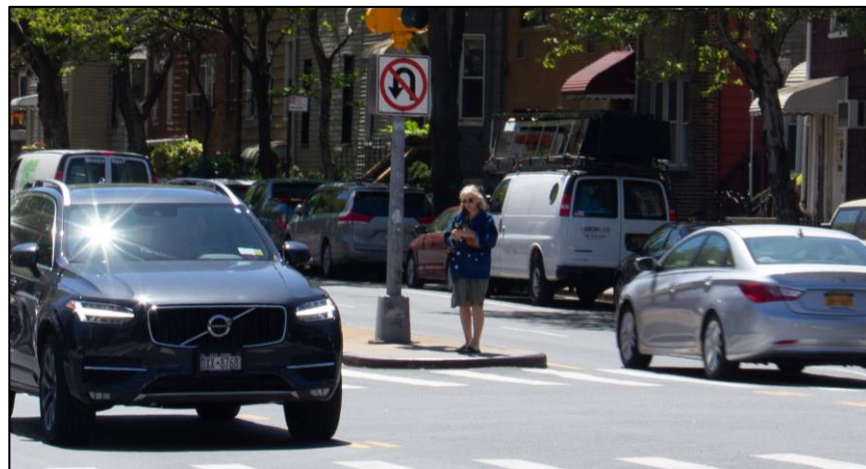
Informacje ogólne

Na przestrzeni ostatnich 10 lat w wypadkach na McGuinness Blvd zginęły 3 osoby

W latach 2015–2019 zdarzyło się 217 wypadków z uszkodzeniem ciała

2021: natychmiastowe zabezpieczenia

- Nowe przejście dla pieszych i sygnalizacja dla pieszych zainstalowana po południowej stronie Bayard St
- Długość sygnału nocnego zmniejszona ze 120 sekund do 90 sekund
- Zainstalowano [ograniczenie natężenia ruchu dla skręcających w lewo](#)
 - Green St, Huron St, India St, Java St, Kent St, Greenpoint Ave, Calyer St, Messerole Ave, Norman Ave, Nassau Ave, Humboldt St/Bayard St (skręt w prawo)
- Instalacja ścieżki pieszko-rowerowej wzdłuż Meeker Ave



Wykaz przypadków uszkodzenia ciała, 2015–2019 (5 lat)

	Łączna liczba rannych	Poważne uszkodzenia ciała	Ofiary śmiertelne	Zgony i poważne uszkodzenia ciała
Piesi	35	7	0	7
Rowerzyści	19	1	1	2
Osoby przebywające w pojazdach silnikowych	163	5	0	5
Łącznie	217	13	1	14

Ofiary śmiertelne, 1.01.2012 – 30.06.2022: 3

Historia działań informacyjnych

Warsztaty prowadzone przez AM Gallagher i DOT

- 4 sierpnia 2021 r. (106 uczestników, 177 komentarzy)
- środa, 29 września 2021 r. (84 uczestników, 158 komentarzy)
- 11 listopada 2021 r. z tłumaczeniem na jęz. polski (30 uczestników)

Działania informacyjne ambasadorów ulicznych

(249 interakcji, 403 komentarze)

Spotkanie biznesowe w Greenpoint Industrial

- 11 lutego 2022 r.

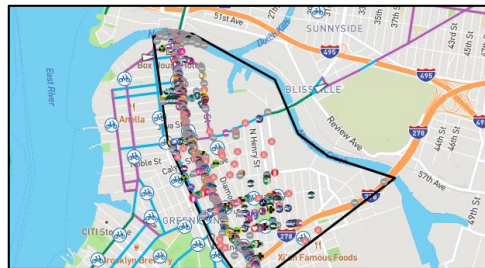
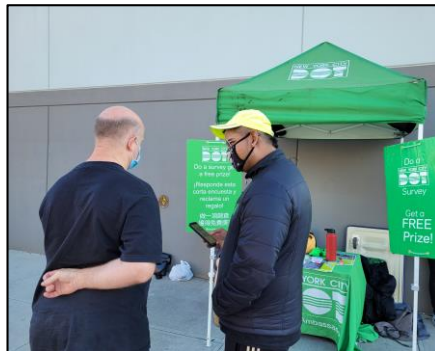
Spotkanie biznesowe w Theatrical Industrial

- 8 marca 2022 r.

Prezentacja Make McGuinness Safe Coalition dla DOT

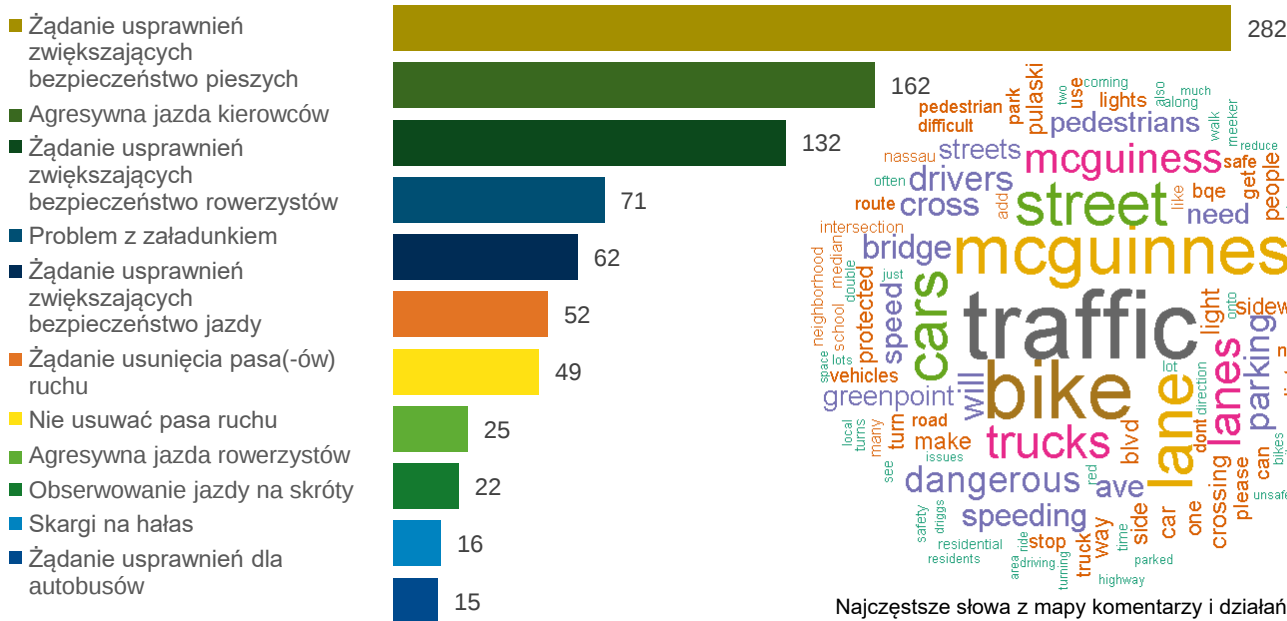
- 7 marca 2022 r.

Mapa opinii online z obecnie 742 komentarzami

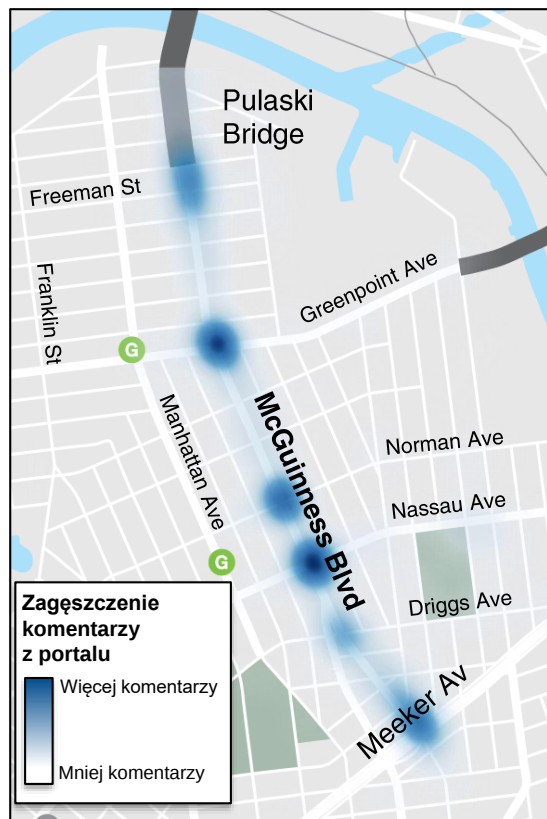


Komentarze były skoncentrowane wokół niekomfortowych skrzyżowań, takich jak przy Freeman St, Greenpoint Ave, Nassau Ave i Bayard St/Meeker Ave.

Główne tematy komentarzy z portalu



Najczęstsze słowa z mapy komentarzy i działań informacyjnych ambasadorów ulicznych



Chodzenie i korzystanie z urządzeń wspomagających mobilność

Co usłyszeliśmy

- **Sprawia wrażenie granicy sąsiedztwa**
- **Poczucie zagrożenia**
- **Obserwowanie i uczestniczenie w sytuacjach grożących wypadkiem**
- **Trudna dla osób poruszających się wolniej**

„Zawsze przechodzę na pasach; wtedy mam czas uciekać, jeżeli pojawią się samochody. Na skrzyżowaniach jest zbyt niebezpiecznie!”

„McGuinness nie jest bardziej niebezpieczna niż inne ulice. Trzeba poczekać na światło i rozejrzeć się, zanim wejdzie się na jezdnię”.

„McGuinness to dość szeroka ulica, więc czuję motywację, żeby przejść przez nią jak najszybciej”.

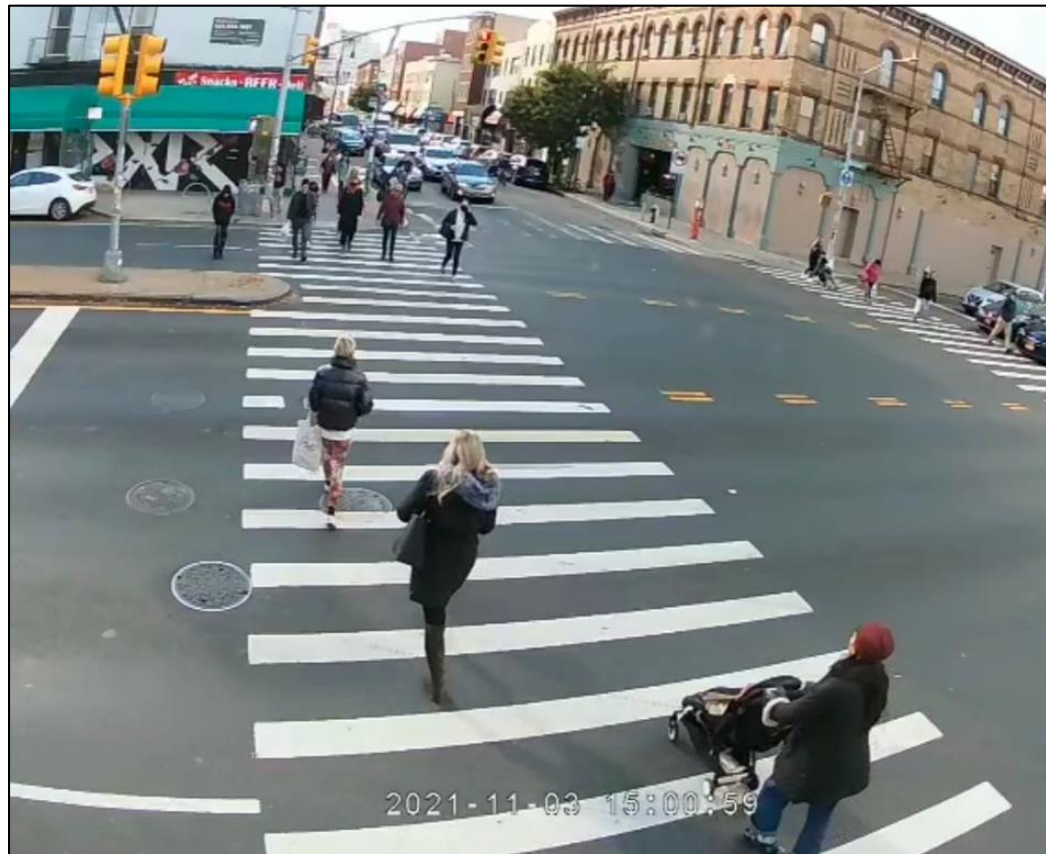
„Unikam McGuinness jak ognia. Nie jest bezpieczna. Za dużo sytuacji o włos od wypadku”.

„Na McGuinness Boulevard jest ostro”.

Chodzenie i korzystanie z urządzeń wspomagających mobilność

Obecne problemy

- Długie przejścia
- Adekwatny czas na przejście, ale długi czas oczekiwania
- Większość przejść przez McGuinness Blvd nie ma wysepki dla pieszych
- Główny rodzaj wypadków, w których poszkodowani są piesi, wynika z nieustąpienia pierwszeństwa



Samochody i ciężarówki

Co usłyszeliśmy

- **Ważna trasa dla biznesu i mieszkańców**
- **Nadmierna prędkość**
- **Problemy z widocznością**

„Ten odcinek drogi to kluczowa arteria dla ruchu komercyjnego do i z Long Island City of Brooklyn. Brooklyn Queen Expressway w kierunku Queens RFK Bridge lub w stronę Varrazanos narrows bridge”.

„Mnóstwo przekraczających prędkość na tym odcinku McGuinness w północnym kierunku. Kierowcy zjeżdżający z BQE myślą, że są na autostradzie!”

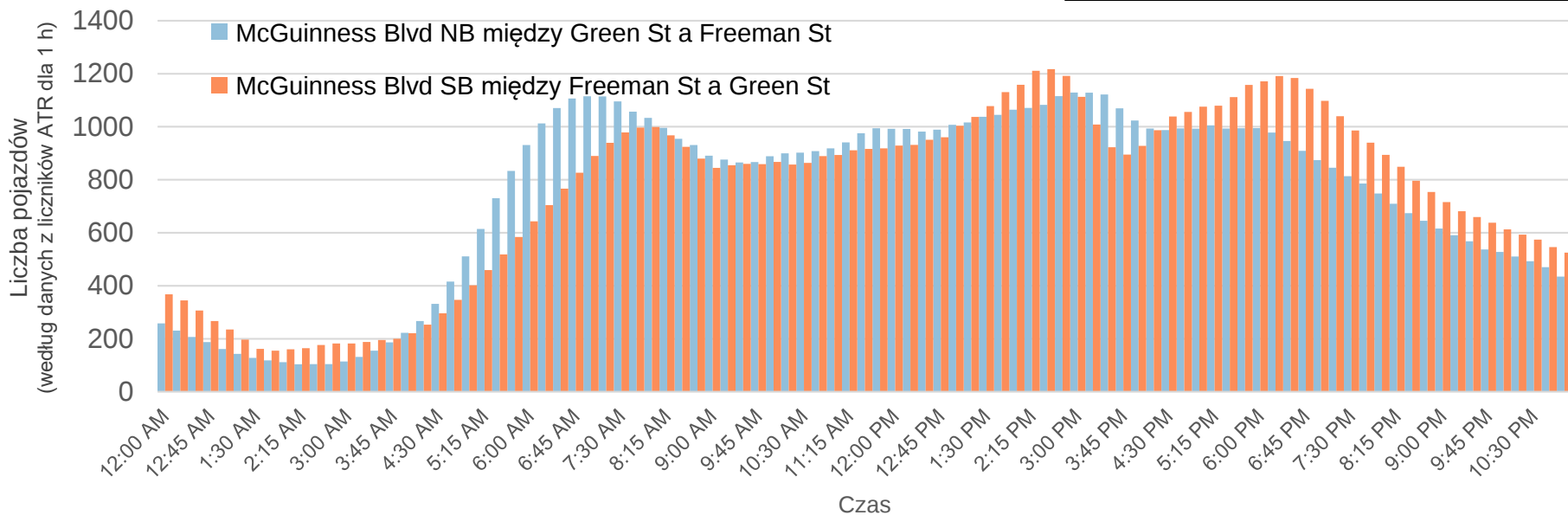
„Kierowcy zjeżdżający z mostu Pulaski bridge przekraczają prędkość i zwalniają tylko wtedy, gdy zmusza ich do tego światło. Czy możemy dodać progi spowalniające albo cokolwiek, co spowoduje spowolnienie lub ograniczy interwał zielonego światła?”

„[McGuinness] blvd był i zawsze będzie drogą komercyjną. Dopóki wszyscy rozumieją, że jeżdżą tu głównie ciężarówki przewożące żywność, [urządzenia], ubrania, meble po całym naszym mieście. [Ta ulica] musi zostać taka, jaka jest”.

Samochody i ciężarówki

Natężenie ruchu i prędkość

- Natężenie ruchu jest duże, a prędkość spada około 6AM i 8PM
- Potencjał przekraczania prędkości wzrasta nocą, gdy spada natężenie ruchu



Jazda rowerem

Co usłyszeliśmy

- **Jazda rowerem po ulicy nie jest bezpieczna**
- **Potrzebne jest oddzielenie od samochodów i ciężarówek**
- **Trudności przy wjeździe na Pulaski Bridge**

„Przydałyby się ścieżki rowerowe na McGuinness, ponieważ rowerzyści często jeżdżą chodnikami”.

„Jakakolwiek trasę rowerową wybierzemy, jest ona powiązana z mostem Pulaski Bridge. Gdyby na zachodniej stronie McGuinness była dwukierunkowa ścieżka rowerowa, można byłoby z niej korzystać, żeby dojechać do Pulaski Bridge”.

„Jeżdżę po chodniku – i zatrzymuję się, kiedy chodnikiem idzie pieszy – nigdy nie jechałbym ulicą McGuinness”

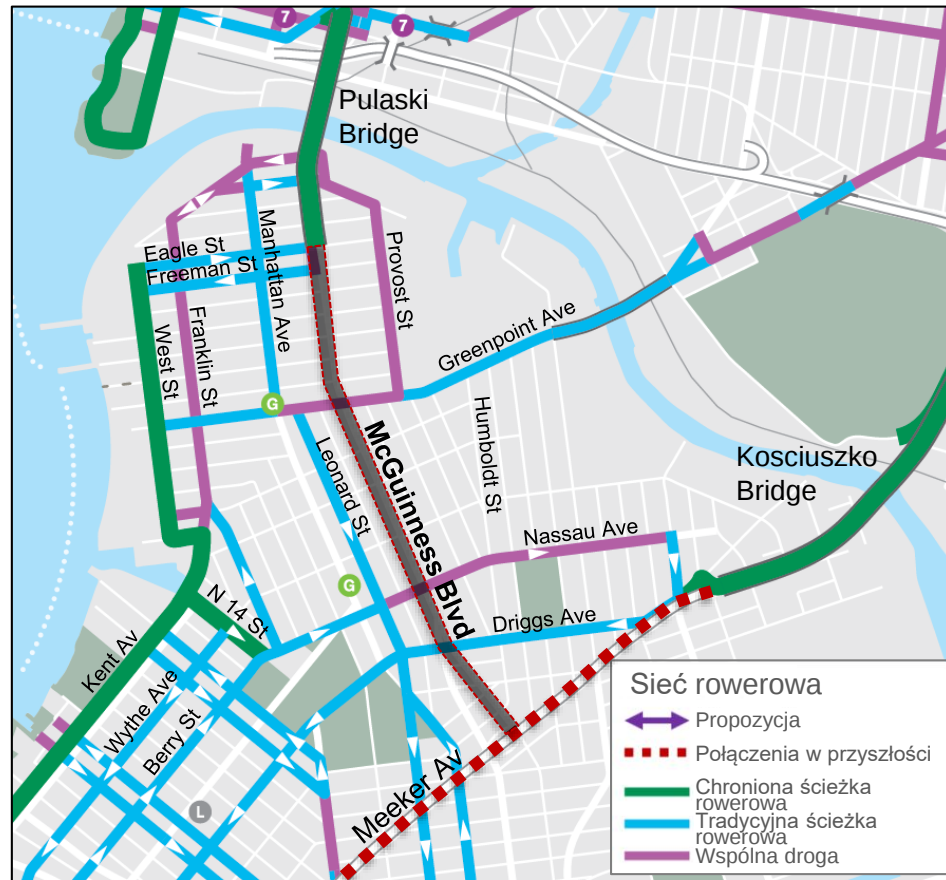
„Chętnie jeździłbym rowerem po McGuinness, bo to najbardziej bezpośrednia trasa z północy na południe w okolicy, ale teraz jest zdecydowanie zbyt niebezpieczna”.

„Jazda rowerem po ulicy nie powinna już być dozwolona, ponieważ rowerzyści nie stosują się do przepisów ruchu drogowego, wjeżdżają na czerwonym świetle i skręcają bez sygnalizowania. Jeżeli jest taka ogromna potrzeba dla rowerzystów, powinni jeździć chodnikami, co pozwoli uniknąć ryzyka kolizji”.

Jazda rowerem

Obecne problemy

- Brak udogodnień dla rowerów na McGuinness Blvd i brak bezpośredniego połączenia północ-południe z Meeker Ave
- Brak dobrego połączenia rowerowego między planowaną chronioną ścieżką rowerową na Meeker Ave a Pulaski Bridge
- Brak ciągłości tras rowerowych North-South na wschód od Franklin St
- Trudne i okrężne trasy do wjazdu na Pulaski Bridge



Obecne warunki: problemy ze skrzyżowaniami

Freeman St / Pulaski Bridge

- Brak sygnalizacji świetlnej lub przejść łączących przystanki autobusowe ze ścieżką na most
- Skomplikowane interakcje rower/autobus
- Nadmierna prędkość pojazdów / agresywne zachowanie kierowców
- Połączenie między dzielnicami przyciąga duże natężenie ruchu pieszych i rowerzystów
- Wysokie natężenie ruchu rowerzystów przeciwnego do ruchu drogowego na północ
- Skomplikowane połączenie między rowerzystami zjeżdżającymi z mostu a pojazdami jadącymi na południe na drodze technicznej

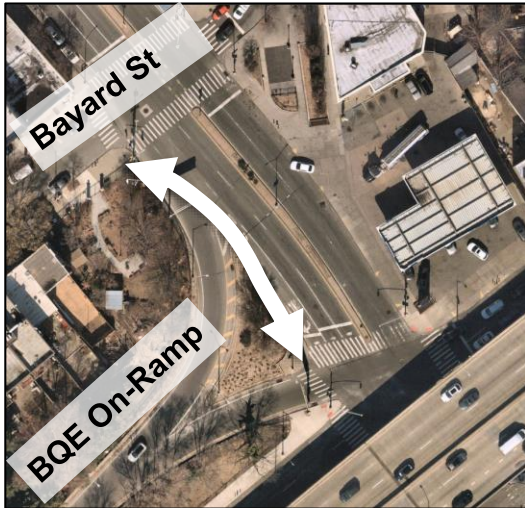


Obecne warunki: problemy ze skrzyżowaniami

Bayard St, BQE Ramp, Meeker Ave

W obecnym projekcie uprzywilejowany jest ruch pojazdów, brakuje projektu z uwzględnieniem skali ruchu ludzi, droga jest traktowana jak autostrada mimo przebiegu w środku gęsto zaludnionego terenu w NYC

- Brak zachodniego chodnika między Bayard St a Meeker Ave
- Pojazdy przekraczające prędkość przy dojeździe do BQE



Zarys historii McGuinness Blvd/Oakland St

Przed 1954

- Oakland Street była niewielką ulicą w okolicy mieszkalnej

1954

- Otwarcie mostu Pulaski Bridge

1950s

- Poszerzenie Oakland St

1963

- Zmiana nazwy Oakland St na McGuinness Blvd



Propozycja przeprojektowania McGuinness Boulevard

2

Analiza usunięcia pasa ruchu

- Często komentowana / często wnioskowana podczas warsztatów społecznościowych i na portalu internetowym, często jest to cenne narzędzie w procesie przeprojektowania ulicy
- Obecne natężenie ruchu wynosi 1000–1300 pojazdów na godzinę w każdym kierunku, co przekracza pojemność jednego pasa wynoszącą około 700 pojazdów na godzinę

W 2021 roku Wydział Transportu miasta Nowy Jork zebrał dane i przeanalizował zwężenie drogi poprzez usunięcie pasa w ramach wstępnego badania ruchu drogowego.

Dokonano następujących ustaleń :

- DOT oczekuje wzrostu ruchu drogowego na Manhattan Ave, wraz ze znacznym zagęszczeniem na McGuinness Blvd
- Ograniczona możliwość zmiany czasu w sygnalizacji w celu skrócenia czasu oczekiwania pieszych na przejście przez McGuinness Blvd bez wpływu na obsługę pojazdów
- Utrzymanie parkowania mogłoby nasilić zwięźnienie drogi w godzinach szczytu przy usunięciu pasa ruchu i stworzyć zator w przypadku zablokowania pozostałego pasa ruchu

Procent pojazdów, który należy odprowadzić z McGuinness Blvd, aby redukcja pasa była możliwa

0% pojazdów

Ponad 10%

Ponad 20%

Ponad 30%



Około 1200 pojazdów na godzinę wieczorem, poniżej 100 ciężarówek

Około 1300 pojazdów na godzinę rano, poniżej 100 ciężarówek

Około 900 pojazdów na godzinę rano, około 100 ciężarówek

Około 1000 pojazdów na godzinę wieczorem, poniżej 100 ciężarówek

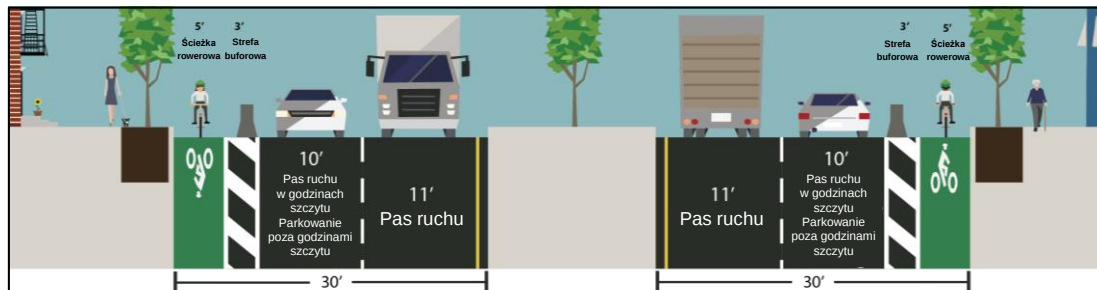
Ciężarówki i natężenie ruchu

- **Okolo 100 ciężarówek na godzinę** spośród 900-1300 pojazdów przejeżdżających tym korytarzem w godzinach szczytu
- **Większość ruchu wzdłuż McGuinness Blvd ma charakter lokalny**, przy czym więcej pojazdów kierujących się na północ wjeżdża lub zjeżdża lokalnymi ulicami Greenpoint niż pojazdy kierujące się na południe (na podstawie liczników ruchu drogowego i danych z telefonów komórkowych)
- **Istnieje bardzo mało alternatywnych tras dla samochodów i ciężarówek**, tylko BQE i LIE dla dłuższych przejazdów lub lokalne ulice dla krótszych przejazdów

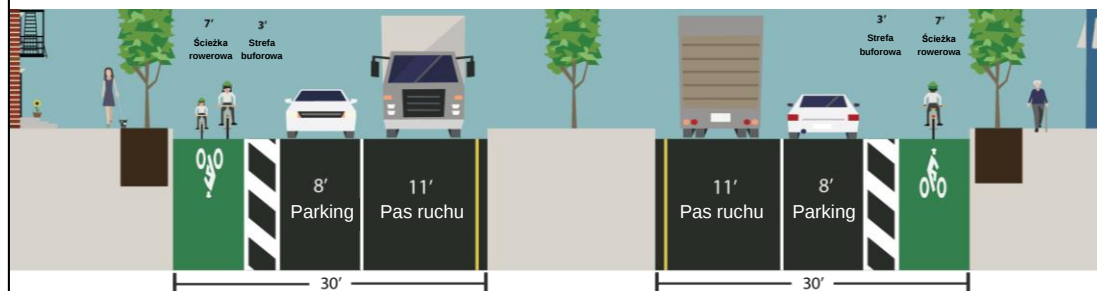


Rozpatrywane projekty

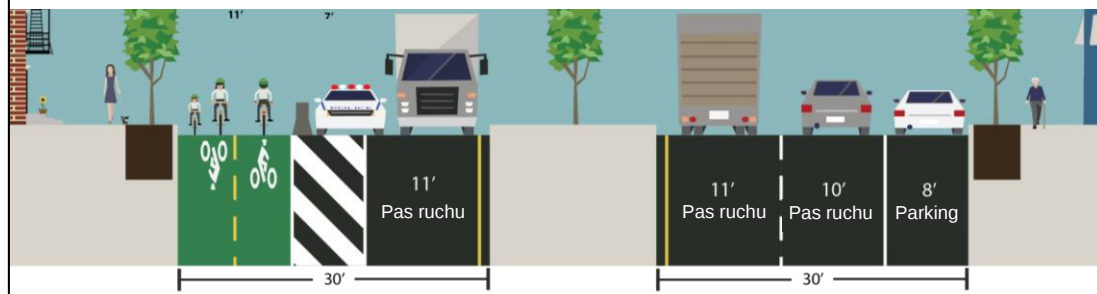
A



B



C



Podwójny pas dzienny z parkowaniem w godzinach nocnych

- Możliwy do realizacji na podstawie przeprowadzonej analizy

Usunięcie pasa w każdym kierunku

- Przeprowadzenie analizy wymaga więcej czasu

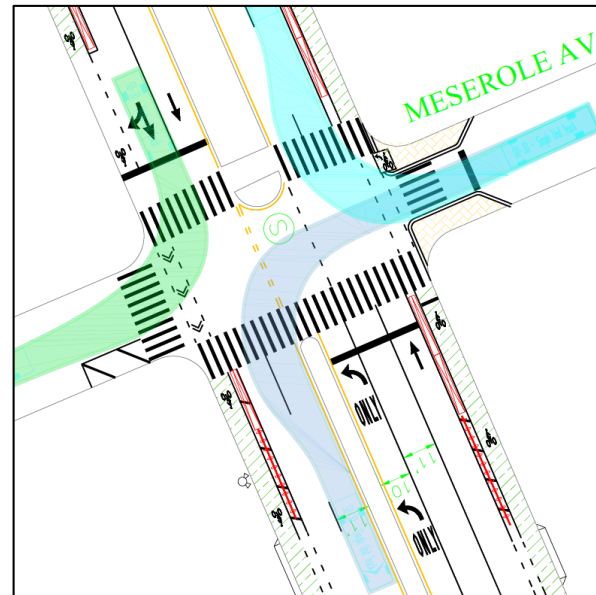
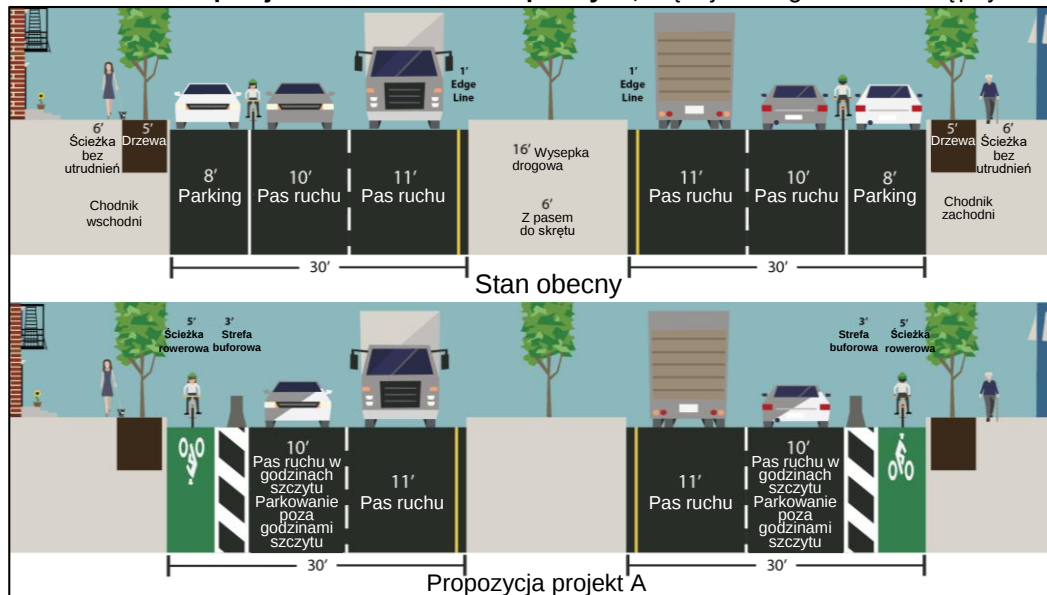
Usunięcie pasa w kierunku południowym

- Przeprowadzenie analizy wymaga więcej czasu

Proponowany projekt A – podwójny pas dzienny z parkowaniem w godzinach nocnych

Projekt A jest gotowy do realizacji

- **Uniknięcie zatłoczenia lub wzrostu ruchu objazdowego w okolicy** poprzez utrzymanie dotychczasowych pasów ruchu w godzinach dziennych
- Utrzymanie większości miejsc parkingowych w godzinach nocnych
- **Kontynuacja możliwości parkowania w godzinach nocnych i w weekendy**, zmiana zasad parkowania na zakaz postoju w godzinach 7:00–19:00
- **Zniechęcenie do przekraczania prędkości w godzinach nocnych**, jeden pas ruchu w każdym kierunku zwęzi drogę w porze niskiej widoczności
- **Stworzenie ścieżki rowerowej chronionej barierami** z połączeniem różnych materiałów stosowanych do zapobiegania blokowaniu
- **Współpraca z lokalnymi firmami** w celu ustalenia stref załadunku w pobliżu korytarza
- **Skrócenie czasu przejścia/oczekiwania dla pieszych**, więcej szczegółów na następnym slajdzie



Proponowany projekt A

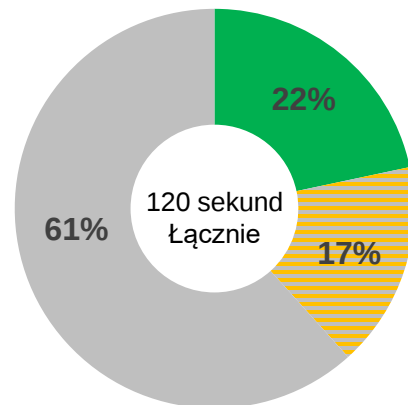
Usprawnienia faz sygnalizacji

- **Zmiana czasu sygnalizacji** w celu zapewnienia mniej więcej podobnego czasu z zielonym światłem dla McGuinness Blvd, jak i przecznic wschód-zachód
 - **Wydłużenie czasu na przejście dla pieszych**
 - **Skrócenie czasu oczekiwania i opóźnienia dla pieszych**
 - **Usprawnienie pracy autobusów** na liniach przekraczających McGuinness Blvd (B24, B48)
 - **Dostosowanie skali McGuinness Blvd do ludzi**
- **Zainstalowanie i/lub zwiększenie interwałów dla pieszych** na McGuinness Blvd



Wydłużenie czasu na przejście dla pieszych o 54%!

Typowe
Obecnie

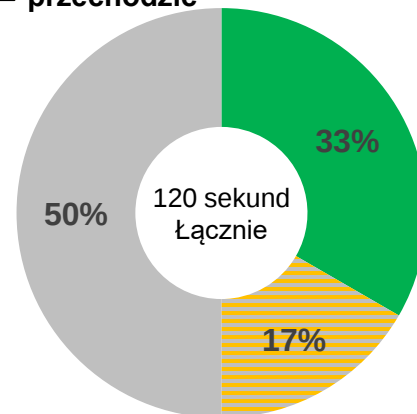


Czas na przejście

Światło migające – nie przechodzić

Nie wchodzić na ulicę

Typowe
Proponowane



Potencjalny projekt B – usunięcie pasa w każdym kierunku

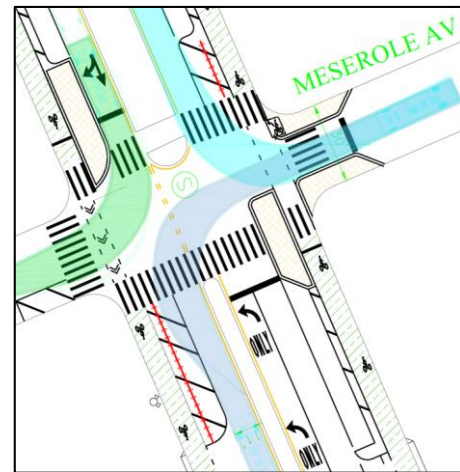
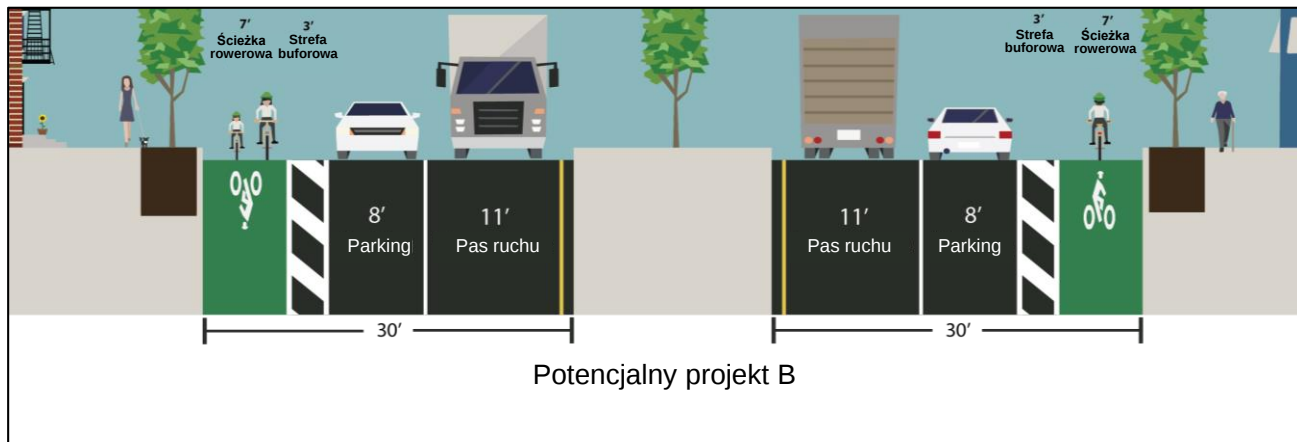
Wymaga dodatkowej analizy w celu zrozumienia zmian w ruchu

ZALETY

- **Jedna wysepka dla pieszych przy każdym przejściu** ogranicza każde przejście o 23%
- **Utrzymanie większości miejsc parkingowych / do załadunku**
- **Chroniona ścieżka rowerowa**, o szerokości 8–11 stóp, wystarczająco szeroka dla pojazdów służb ratowniczych
- **Prosta organizacja czasowa sygnalizacji** z jedną ścieżką rowerową biegnącą w tym samym kierunku, co samochody osobowe i ciężarowe po każdej stronie ulicy
- **Przejścia z podziałem**, oddzielenie rowerów, samochodów osobowych i ciężarowych, skręt w prawo

WADY

- **Wymagana jest dodatkowa analiza ruchu drogowego i czasów przejazdu.** Potrzeba redukcji ruchu samochodów o ponad 30–40% w obu kierunkach, z potencjalnym znalezieniem innych tras dla pojazdów. Wydział Transportu będzie dążył do wdrożenia ulepszeń w jak największej liczbie miejsc na ulicach równoległych.
- **Kwestia zwężenia ulic musi zostać omówiona z FDNY**
- **Brak miejsc do zatrzymania, jeżeli zachowany zostanie parking**, podwójny parking/załadunek całkowicie zablokuje pas przejazdu i może zachęcać do rozładunku na ścieżce rowerowej
- **Czas przejścia/oczekiwania dla pieszych pozostaje bez zmian**



Potencjalny projekt C – usunięcie pasa w kierunku południowym

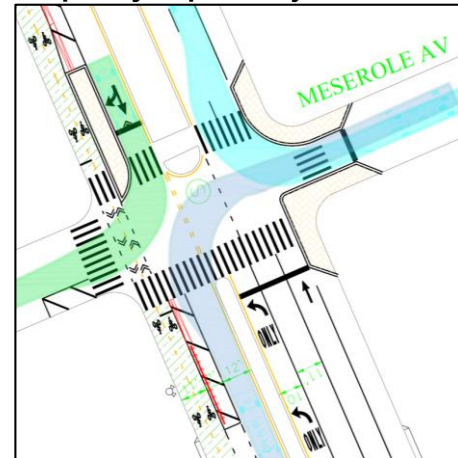
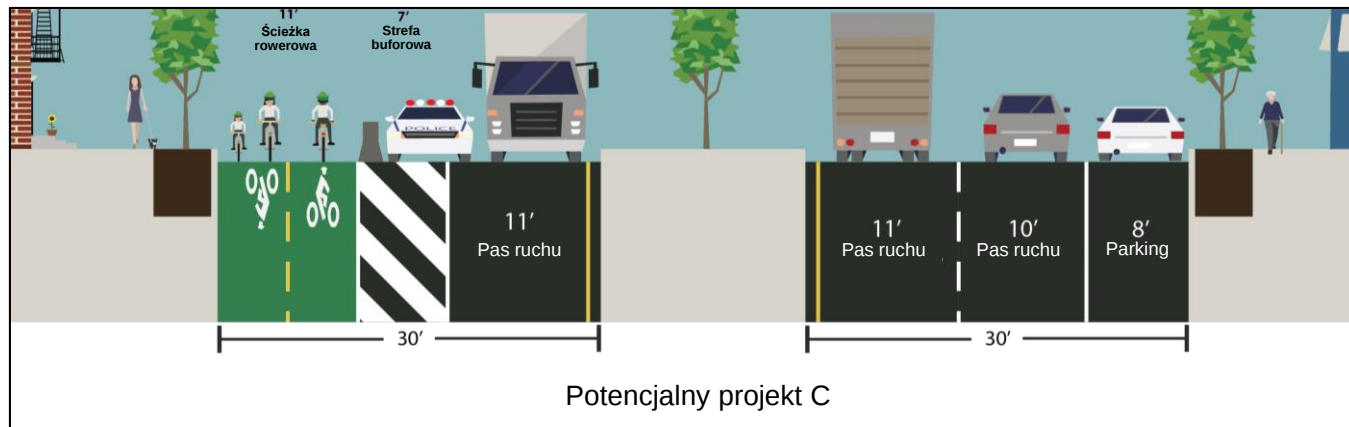
Wymaga dodatkowej analizy w celu zrozumienia zmian w ruchu

ZALETY

- **Jedna malowana wysepka dla pieszych i malowane przedłużenia krawężników** to ograniczenie każdego przejścia o 10–35%
- **Zachowanie parkingu po stronie w kierunku północnym** z odcinkami do załadunku
- **Dwukierunkowa, chroniona ścieżka rowerowa**, o szerokości 8–11 stóp, wystarczająco szeroka dla pojazdów służb ratowniczych
- **Miejsce do zatrzymania na stronie w kierunku południowym**, 7–10 stóp
- **Uniknięcie powodowania nagromadzenia po stronie z większym natężeniem ruchu**, do BQE
- **Przejścia z rozdziałem / chronione skrzyżowania**, oddzielenie rowerów, samochodów osobowych i ciężarowych, skręt w prawo

WADY

- **Wymagana jest dodatkowa analiza ruchu drogowego i czasów przejazdu.** Dojdzie do przekierowania ponad 20% ruchu pojazdów, najprawdopodobniej na sąsiednie ulice. Wydział Transportu będzie dążył do wdrożenia ulepszeń w jak największej liczbie miejsc na ulicach równoległych. **Ograniczone ułożenie wysepki dla pieszych ze względu na kolizyjność skrzyżowania**, niektóre przejścia bez wysepki
- **Usunięcie parkingu ze strony ulicy w kierunku południowym**
- **Potrzebna skomplikowana organizacja czasu sygnalizacji dla dwukierunkowej ścieżki rowerowej**, chronionych skrętów w lewo w kierunku północnym, i dłuższy czas oczekiwania dla wszystkich użytkowników drogi
- **Czas przejścia/oczekiwania dla pieszych pozostaje bez zmian**



Proponowany projekt – dodatkowe modernizacje

Rozbudowa wysepki

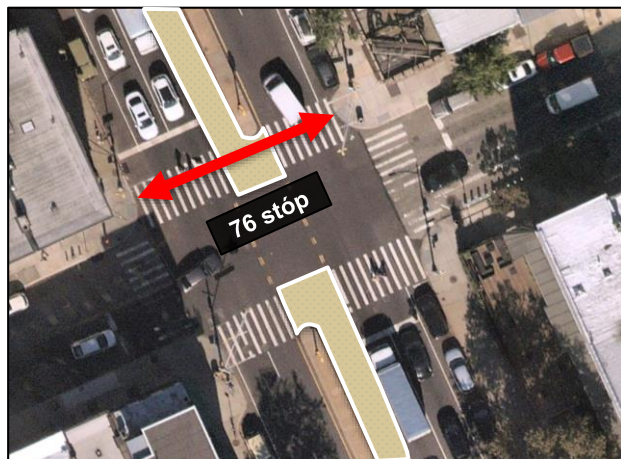
Nassau Ave/McGuinness Blvd: priorytetowe skrzyżowanie Vision Zero

Driggs Ave/McGuinness Blvd i Engert Ave/McGuinness Blvd: zakrzywienie skrzyżowań skutkuje bardzo długim przejściem

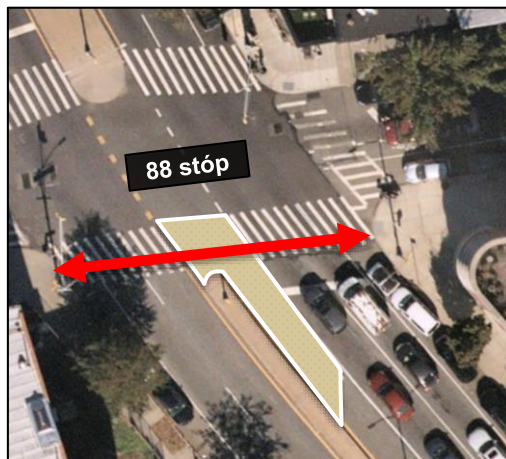
Wysokie natężenie skarg dotyczących jakości przejścia przez McGuinness Blvd przy Nassau Ave i przy Driggs Ave

Propozycja: zakaz dla nieodpowiednio wykorzystywanych skrętów w lewo przy Nassau Ave (na północ i na południe), Driggs Ave (na północ) i Engert Ave (na południe) oraz rozbudowa środkowej wysepki

Korzyści: dodatkowa rozbudowa wysepki zapewni schronienie dla osób przekraczających McGuinness Blvd, które nie są w stanie przejść całej ulicy, oraz spowolni ruch pojazdów skręcających w McGuinness Blvd z bocznych ulic



Nassau Ave przy McGuinness Blvd



Driggs Ave przy McGuinness Blvd

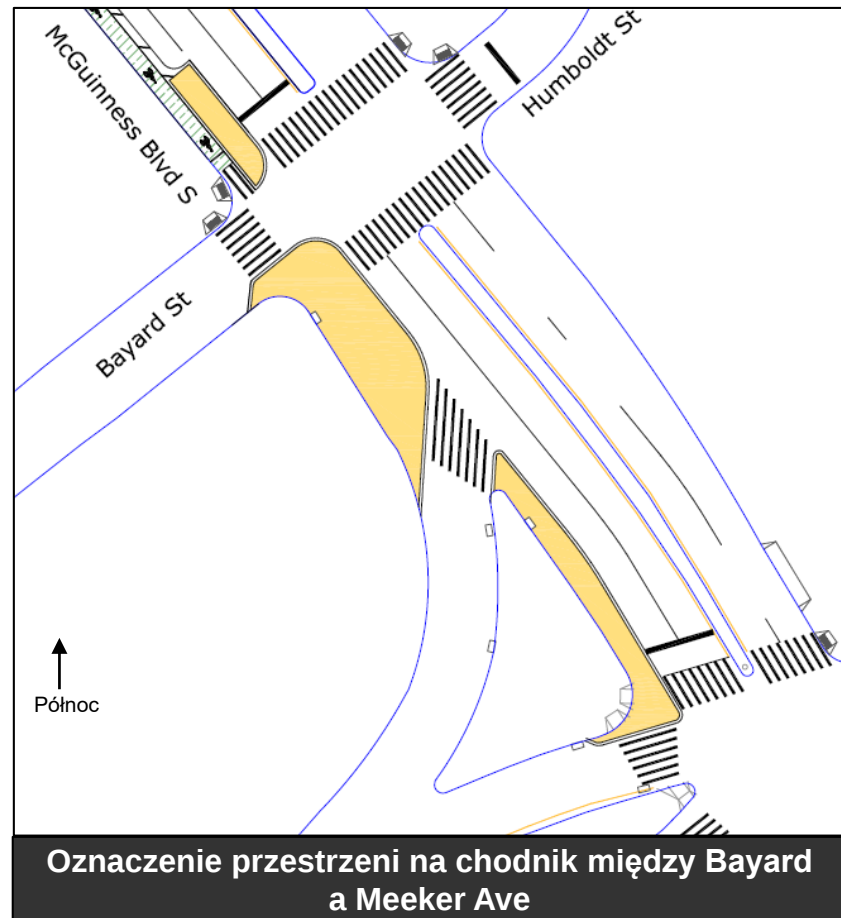


Engert Ave przy McGuinness Blvd

Bayard St do Meeker Ave

- **Dodanie miejsca dla pieszych i rowerów** do zachodniej strony McGuinness Blvd
- **Spowolnienie pojazdów** zbliżających się do wjazdu na BQE
- **Jeden pas ruchu w kierunku południowym** może zostać usunięty między Engert Ave a Meeker Ave, aby stworzyć miejsce dla pieszych i rowerów

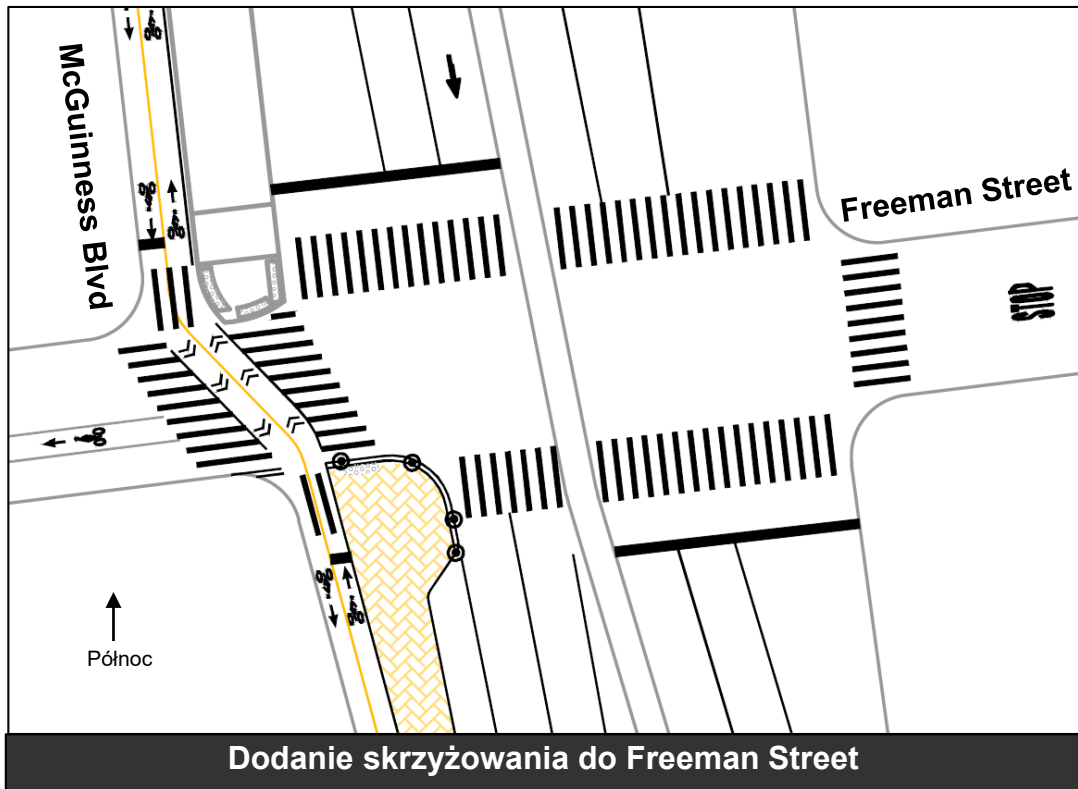
Projekt bieżący



Freeman St

- **Sygnalizacja Freeman St**, z dodaniem przejść przez McGuinness Blvd
- **Instalacja wysepki dla autobusów** w celu uproszczenia interakcji rower/autobus/samochód
- **Reorganizacja ruchu** samochodów, autobusów, pieszych i rowerów

Projekt bieżący



Potencjalne usprawnienia kapitałowe

Długofalowo

- Poszerzenie chodnika
- Zmiany wysepek
- Podwyższone ścieżki rowerowe
- Badanie ruchu drogowego dla całego obszaru



Przykład rozbudowy kapitałowej na Flushing Avenue z rozbudową chodnika i podwyższeniem ścieżek rowerowych oraz wysepek

Kolejne kroki

- Ulepszenie propozycji na podstawie uzyskanych dzisiaj informacji zwrotnych oraz dodatkowego badania ruchu.
 - Prezentacja aktualizacji jesienią
- 2022: zmiany wewnętrznego projektu skrzyżowania
 - Rozbudowa wysepki
- 2023: instalacja projektu wewnętrznego
- 2023: uruchomienie projektu kapitałowego



Dziękujemy!

Pytania?



NYCDOT



nyc_dot



nyc_dot



NYCDOT