



McGuinness Blvd

Całkowita przebudowa ulicy
4 maja 2023 r.



Informacje ogólne

18 maja 2021 roku w wypadku na McGuinness Blvd zginęła 3rd osoba w ciągu 10 lat.

Członkowie społeczności i samorządowcy zażądali ograniczenia ruchu drogowego na McGuinness Blvd

Działania prowadzone przez NYC DOT:

- Warsztaty publiczne: 8/4/2021, 9/29/2021, 11/11/2021 (z tłumaczeniem na j. polski)
- Komisja ds. Transportu Community Board 1 6/30/2022
- Ratusz: 11/14/2022
- Działania, które prowadzi NYC DOT Street Ambassador (249 skrzyżowań, 403 komentarze)
- Mapa opinii online (750+ komentarzy)
- Ankieta wśród handlowców (w ankiecie udział wzięło 46 firm)
- Spotkania z firmami przemysłowymi, teatralnymi, rzecznikami bezpieczeństwa

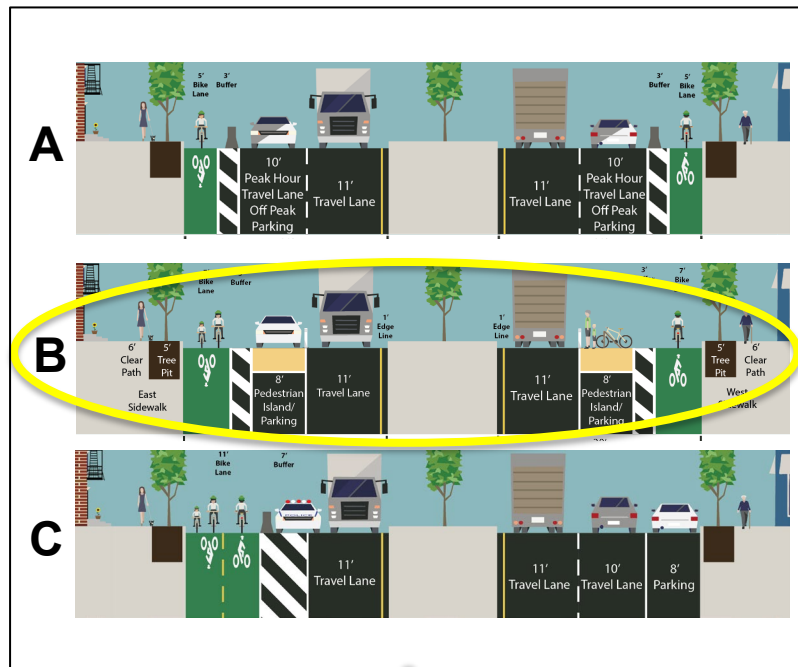
Tymczasowe poprawki dotyczące bezpieczeństwa na skrzyżowaniach utworzonych pod koniec 2022 r.

Duże zainteresowanie wariantem B, ścieżkami rowerowymi zabezpieczonymi przed parkowaniem z wysepkami dla pieszych:

AM Gallagher, CM Restler, BP Reynoso, US

Congresswoman Velázquez, i uczestnicy spotkania

- Skrócenie odległości do przejść
- Zniechęcenie do jazdy na skróty
- Zmniejszenie prędkości pojazdów na zakrętach
- Zachowanie większości miejsc parkingowych



Najbardziej preferowanym projektem jest wariant B

McGuinness Boulevard dziś



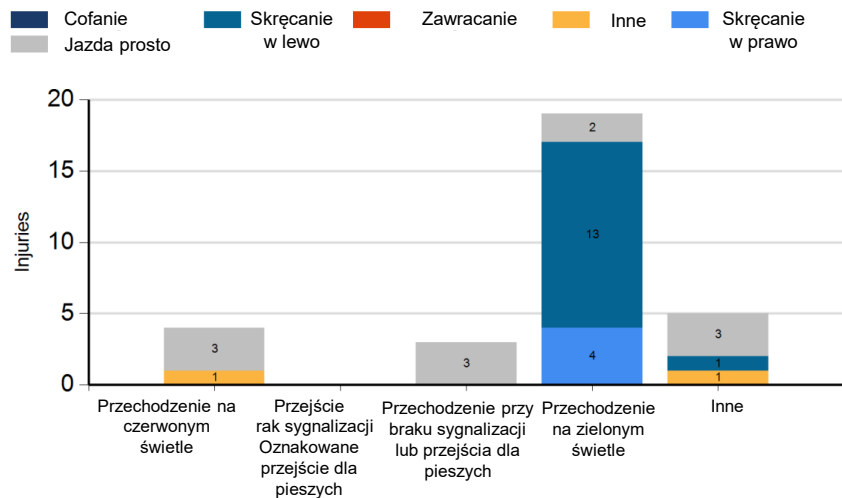
Wskazówki dotyczące bezpieczeństwa

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

W latach 2015–2019 miało miejsce **229 wypadków z uszkodzeniem ciała**

Najczęściej piesi odnosili obrażenia podczas **przekraczania jezdni z sygnalizacją**

Zdarzenia z udziałem pojazdów w stosunku do zdarzeń z pieszymi, 2016–2020 (okres 5 lat)



Lista przypadków uszkodzenia ciała, 2016–2020 (5 lat)

	Łączna liczba rannych	Poważne uszkodzenie ciała	Ofiary śmiertelne	KSI
Piesi	34	6	0	6
Rowerzyści	20	1	1	2
Osoby przebywające w pojazdach silnikowych	176	6	0	6
Łącznie	230	13	1	14

Ofiary śmiertelne, 01/01/2012 – 02/02/2023: 3

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”.

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”.

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”.

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



Widok na Oakland Street (obecnie McGuinness Blvd) przy PS 34



1924: widok z lotu ptaka na Greenpoint w pobliżu przyszłej południowej McGuinness Blvd South i BQE



Fotografia archiwalna z lat czterdziestych XX wieku, z widokiem na południe z północnowschodniego rogu Norman i Oakland Street

Aktualizacje projektów

2

Ankieta przeprowadzona wśród handlowców na McGuinness Blvd

Latem 2022 r. NYC DOT Street Ambassadors przeprowadzili ankietę wśród 46 firm

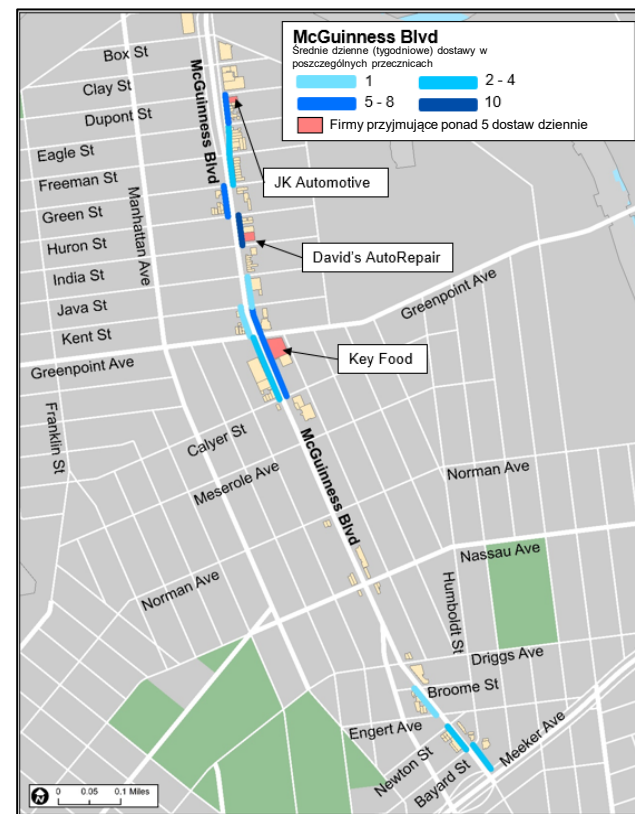
- Większość firm zamawia dostawy tylko wtedy, kiedy ich zapasy są niewielkie, i nie mają ustalonego harmonogramu dostaw przychodzących.
- Większość firm na McGuinness Blvd nie realizuje dostaw wychodzących.
- Niektórzy właściciele firm obawiają się utraty klientów, ponieważ wielu z nich porusza się samochodem.

Treść ankiety:

- Dostawy przychodzące
- Dostawy wychodzące
- Wielkość pojazdu
- Harmonogram dostaw
- Obserwacje dotyczące zastawiania zaparkowanych pojazdów
- Godziny szczytu klientów



Street Ambassador przeprowadzający badanie w David's AutoRepair



Średnia częstotliwość dostaw w dni powszednie

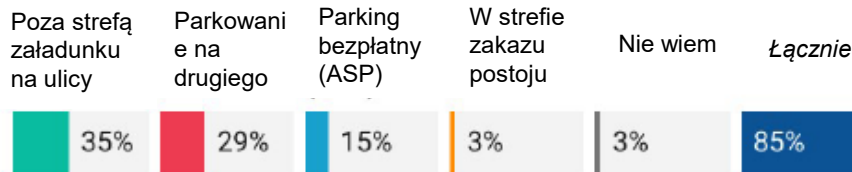
Ankieta przeprowadzona wśród handlowców na McGuinness Blvd

- 59% firm odbiera swoje dostawy na ulicy, a nie w strefie załadunku poza ulicą.
- “Ciężarówki muszą parkować na drugiego, jeśli miejsce jest niedostępne”.
– przedsiębiorstwo z branży medycznej
- “Podwójne i potrójne parkowanie wczesnym rankiem przy rogu Dunkin Donuts”. – Detaliczne przedsiębiorstwo spożywcze

Zgłoszona lokalizacja parkowania pojazdów dostawczych



Przed firmą



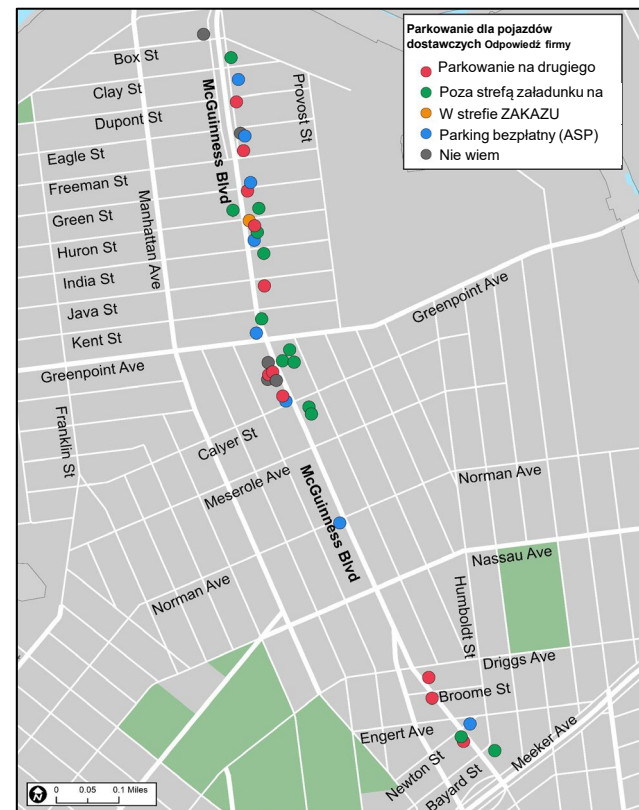
Wzdłuż przecznicy



Za rogiem



Miejsca parkingowe zgłoszonych dostaw do przedsiębiorców



Miejsca parkingowe zgłoszonych dostaw do przedsiębiorców

Działania poprawiające bezpieczeństwo wprowadzone pod koniec 2022 r.

- **Zakazano mało używanych lewych skrętów** z McGuinness Blvd na Nassau Ave, Driggs Ave i Engert Ave.
- Wprowadzono malowane **poszerzenia krawędzi środkowej** w miejsce odpowiednich pasów do skrętu w lewo.
 - 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
- **Oczyszczony parking i/lub zamontowane barierki dla rowerów** przy skrętach w prawo z McGuinness Blvd na India St, Java St, Greenpoint Ave, Calyer St, Meserole St, Norman Ave, Nassau Ave, Broome St, Engert Ave, Newton St i Bayard St
 - Korzyści: **poprawa widoczności** na rogach i zapewnienie **parkingu rowerowego**

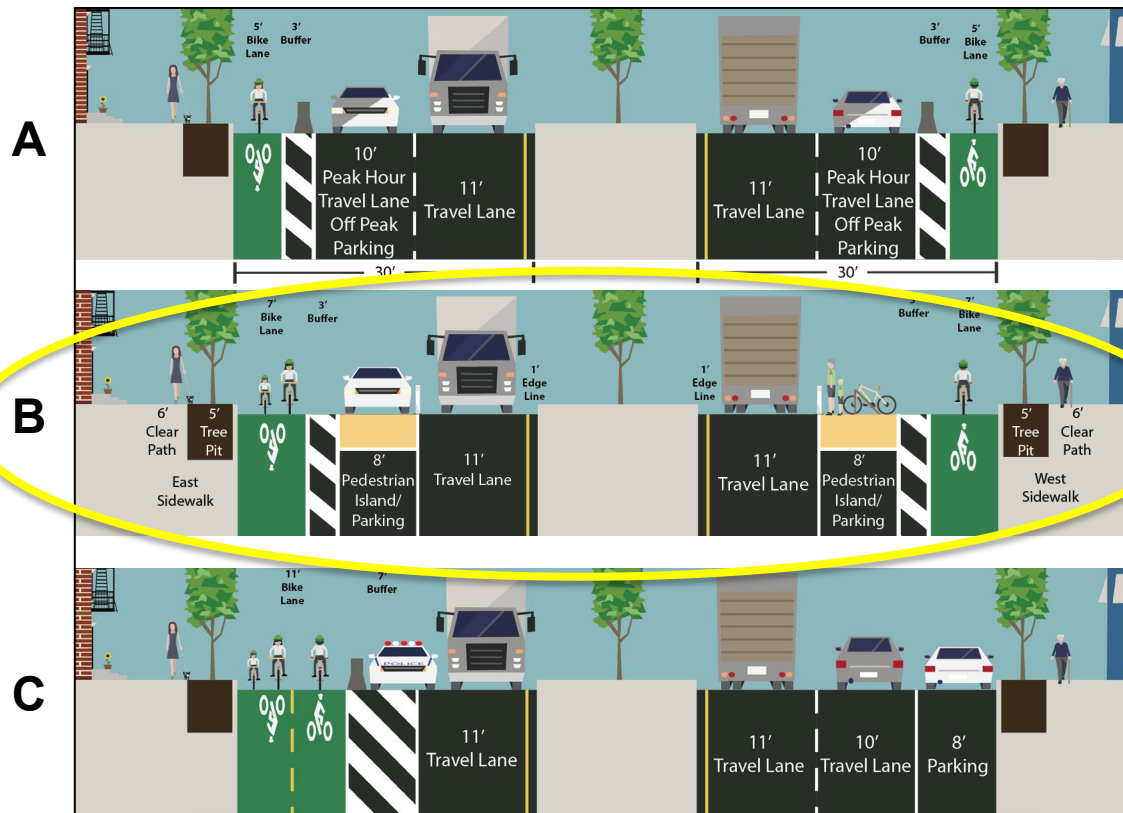


Driggs Ave na McGuinness Blvd



Nassau Ave przy McGuinness Blvd

Alternatywy przedstawione CB 1 w czerwcu 2022 r.



Podwójny pas dzienny z parkowaniem w godzinach nocnych

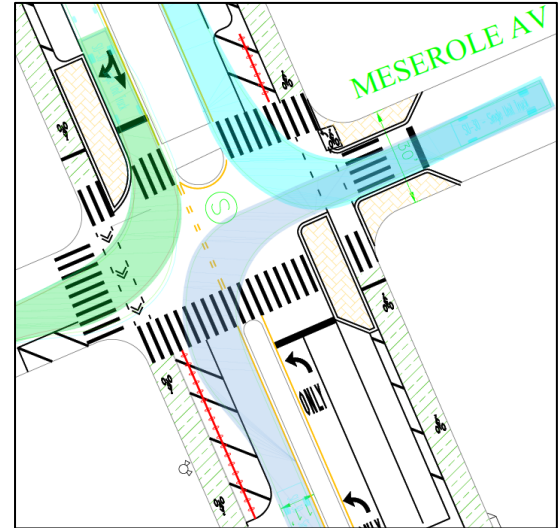
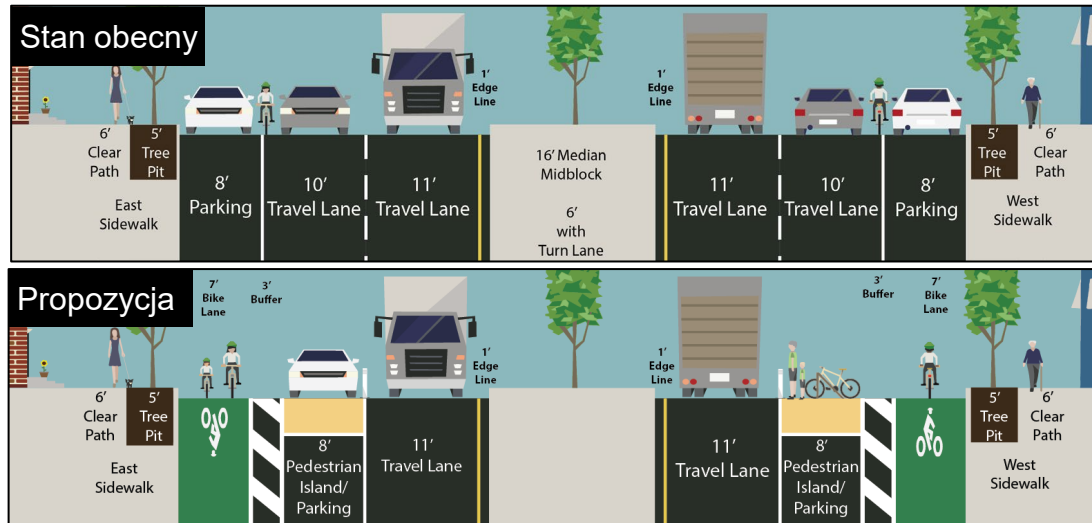
Usunięcie pasa w każdym kierunku

- Najbardziej popierany projekt

Usunięcie pasa w kierunku południowym

Preferowany projekt jezdni na McGuinness Blvd

- **Zmniejszenie liczby pasów ruchu do jednego pasa w każdym kierunku; zachowanie istniejących zatok do skrętu w lewo.**
- **Zapewnienie pasów rowerowych zabezpieczonych przed parkowaniem** wzdłuż obu krawężników
- **Skrócenie 25 przejść przez ulicę McGuinness Blvd o ponad 20% dzięki malowanym wyspom dla pieszych**
- **Spowolnienie skrętów pojazdów** na i z McGuinness Blvd
- **Utrzymanie dostępu ciężarówek do North Brooklyn Industrial Business Zone**
- **Stworzenie strefy załadunku** na każdej przecznicy
- **Zbadanie możliwości wprowadzenia płatnego parkowania na wybranych przecznicach**, aby zapewnić klientom parking.
- **Usunięcie średnio 2 miejsc parkingowych na przecznicy**, aby poprawić widoczność i zachować prześwit dla skręcających pojazdów.



Wdrożenie projektu

3

Skutki dla ruchu drogowego

- DOT spodziewa się wzrostu opóźnień w ruchu i wydłużenia czasu podróży dla prywatnych pojazdów na McGuinness Blvd podczas początkowego okresu dostosowawczego.
- Oczekuje się, że nadmiar ruchu zostanie skierowany na trasy alternatywne (BQE, LIE, ulice lokalne).
 - Na podstawie danych zebranych w 2021 roku wymagane byłoby zmniejszenie liczby pojazdów o 30% do 40% w godzinach szczytu AM i PM do utrzymania istniejącego poziomu usług (lub przepływu ruchu) po usunięciu pasa na McGuinness Blvd.
- Ruch przelotowy (niemający początku ani celu w Greenpoint) stanowi ponad 30% ruchu samochodowego na McGuinness Blvd.
- DOT będzie monitorował warunki i w razie potrzeby wprowadzał poprawki.



Monitorowanie i łagodzenie skutków

W miarę jak wzorce ruchu i załadunku w okolicy będą ewoluować w odpowiedzi na nowy układ 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 związanych z bezpieczeństwem 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/wysadzania pasażerów, artykuły spożywcze itp;
- komercyjne pojazdy dostawcze do dostaw indywidualnych i komercyjnych;
- taksówki i pojazdy wynajmowanie do odbierania/wysadzania pasażerów.

Aktualne lokalizacje:

280 stref NLZ w całym mieście. **Obecnie trwa rozszerzanie na nowe osiedla w całej piątej dzielnicy.**



Freeman St i Pulaski Bridge

- **Sygnalizacja Freeman St**, dodanie przejść przez McGuinness Blvd
- **Instalacja wysepki dla autobusów** zjeżdżających z mostu w kierunku południowym, co usprawni ruch rowerowy, autobusowy i samochodowy.
- **Reorganizacja** ruchu samochodów, autobusów, pieszych i rowerów.



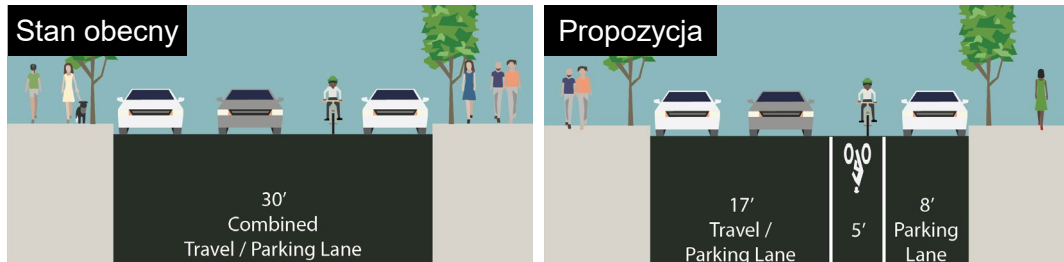
Widok na Freeman St, widok na zachód przez McGuinness Blvd



Widok na McGuinness Blvd, widok na północ w kierunku Pulaski Br

Połączenia sieci rowerowej

- Utworzenie standardowych pasów rowerowych na ulicy Freeman (od Provost St do McGuinness Blvd), Green St (od West St do Provost St) oraz na jezdni McGuinness Blvd przylegającej do mostu (od Freeman St do Ash St).
- Utworzenie dwukierunkowego chronionego pasa rowerowego wzdłuż zachodniego krawężnika McGuinness Blvd (Green St do Pulaski Bridge).
- Poprawa połączeń rowerowych na wschód do Provost St i na północ do Ash St
- Poprawa połączeń rowerowych do Pulaski Bridge z punktów południowych poprzez zapewnienie bardziej bezpośredniej trasy niż istniejące połączenie z Eagle St
- Pomoc w rozwiązaniu problemu częstego pojawiania się rowerów w ruchu przeciwnym na McGuinness Blvd na południe od Pulaski Bridge



Bayard St do Meeker Ave

- **Dodanie miejsca dla pieszych i rowerów** po zachodniej stronie McGuinness Blvd, zabezpieczonego betonowym murkiem
- **Spowolnienie pojazdów** skręcających na rampę BQE
- **Jeden pas ruchu w kierunku południowym** może zostać usunięty między Engert Ave a Meeker Ave, aby stworzyć miejsce dla pieszych i rowerów



Widok na rampę BQE pomiędzy Bayard St i Meeker Ave

Podjazdy

Problematyczne podjazdy oraz przejścia dla pieszych i rowerowe zostaną zmodyfikowane w celu zapewnienia bezpiecznej możliwości przeprowadzania załadunku.

„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



Plany dostępu awaryjnego

- Pojazdy służb ratowniczych zachęca się do korzystania z chronionych ścieżek rowerowych w celu ominięcia zatorów drogowych.
- Projekty dróg są konsultowane z FDNY przed utworzeniem, aby zapewnić dostęp.



FDNY korzysta z chronionego pasa rowerowego na Amsterdam Ave, Manhattan

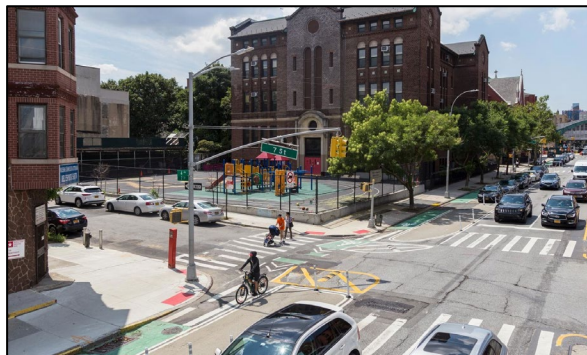
Projekty wewnętrzne a projekty kapitałowe

Dziś DOT przedstawia projekt wewnętrzny

- Natychmiastowe korzyści dla bezpieczeństwa przy krótkim czasie realizacji
- Projekt prowadzony przez DOT
- Tymczasowe materiały
- 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

Kolejne kroki

- Wysłuchanie opinii rady osiedlowej, urzędników i lokalnych firm
- Dopracowanie projektu na podstawie uwag
- 2023: instalacja projektu wewnętrznego
- 2023/2024: uruchomienie projektu kapitałowego



Dziękujemy!

Pytania?



NYCDOT



nyc_dot



nyc_dot



NYCDOT