



Proyecto de Construcción Rápida de Evans Avenue

Cómo mejorar la seguridad del transporte en Evans Avenue de César Chávez Street a 3rd Street

Visión general del proyecto

Evans Avenue, entre las calles César Chávez y 3rd, consta de dos carriles de circulación tanto rumbo al este como rumbo al oeste. El tráfico promedio en un día de semana varía de aproximadamente 12,000 vehículos al día (cerca de 3rd Street) a 23,000 (cerca de César Chávez Street). El autobús de Muni 19 Polk presta servicio a este corredor y conecta a líneas adicionales de Muni como: T Third, 15 Bayview Hunters Point Express, 44 O'Shaughnessy y 91 3rd/19th Avenue Owl. Evans Avenue también es una ruta de bicicletas en este tramo, conectando a los carriles de bicicleta al sur de 3rd Street y en César Chávez Street.

Este segmento de Evans Avenue está en el vecindario de Bayview y es la sede de actividades comerciales minoristas, industriales ligeras y pesadas y actividades de departamentos de la ciudad. También, hay seis nuevos proyectos de desarrollo urbano lo largo del corredor que ya están planificados, se están construyendo o han sido inaugurados recientemente.

Seguridad en Evans Avenue

Además de un aumento en la actividad dentro del área, Evans Avenue es parte de [la Red de Alta Incidencia de Lesiones de Visión Cero de San Francisco](#) (High Injury Network o HIN de Visión Cero), lo que significa que el 75% de las lesiones y muertes por tránsito en la ciudad ocurren en solo el 13% de las calles de San Francisco. De 2015 a 2020, se reportaron 81 colisiones de tránsito en Evans Avenue entre las calles César Chávez y 3rd. Tres de estas tuvieron que ver con un ciclista, dando como resultado una lesión grave. 12 tuvieron que ver con un peatón, dando como resultado cinco lesiones graves y una muerte.

La iniciativa de Construcción Rápida de Visión Cero es un esfuerzo de la SFMTA para abordar las lesiones y muertes de peatones y ciclistas que ocurren en la HIN de Visión Cero. Los proyectos de Construcción Rápida incluyen mejoras a la seguridad vial que se pueden instalar rápidamente, son ajustables y reversibles, y la intención es revisarlos y evaluarlos dentro de los 24 meses de su construcción. Las mejoras típicas de construcción rápida podrían incluir una reducción de la calzada, pintura, delineadores de tránsito, cambios a semáforos y ajustes al estacionamiento y a las zonas de carga.

Beneficios del proyecto

Las mejoras dentro del área del proyecto aumentarán la seguridad para todos los usuarios de Evans Avenue ya sea que manejen, caminen, monten bicicleta o viajen en Muni, y apoyan el objetivo de Visión Cero de la Ciudad de eliminar las muertes por tránsito.

Divulgación e interacción con la comunidad

- Abril a junio de 2021: se celebraron reuniones con las partes interesadas y se hizo campaña en el área de proyecto.



Manténgase informado

Visite [SFMTA.com/EvansQuickBuild](https://www.sfmta.com/EvansQuickBuild) para informarse más sobre el proyecto e inscribirse para recibir actualizaciones. Si tiene preguntas o quiere dar sus impresiones sobre el proyecto, por favor contacte a Adrienne Heim, Planificadora de Transporte, en Adrienne.Heim@sfmta.com, 415.646.2564

- Mayo de 2021: se distribuyeron encuestas que incluyeron tres opciones de diseño conceptual.
- Septiembre a octubre de 2021: revisión del diseño recomendado con las partes interesadas de la comunidad.

Opción de diseño recomendada

Con base en las visitas al sitio y a las impresiones de las partes interesadas, se crearon las siguientes recomendaciones potenciales para Construcción Rápida, con el fin de abordar los problemas de seguridad vial que se encuentran en el proyecto.

Recomendaciones



Una **reducción de la calzada** elimina carriles de circulación para reducir el exceso de velocidad, mejorar la visibilidad y mejorar la calidad de vida para conductores, peatones y ciclistas.

Las mejoras a semáforos como **Intervalos de Ventaja para Peatones** (Leading Pedestrian Intervals o LPI), dan a los peatones una ventaja para empezar a cruzar antes de que los conductores vean una luz verde, haciéndolos más visibles a los conductores que voltean.



Las mejoras a semáforos como **Intervalos de Ventaja para Peatones** (Leading Pedestrian Intervals o LPI), dan a los peatones una ventaja para empezar a cruzar antes de que los conductores vean una luz verde, haciéndolos más visibles a los conductores que voltean.



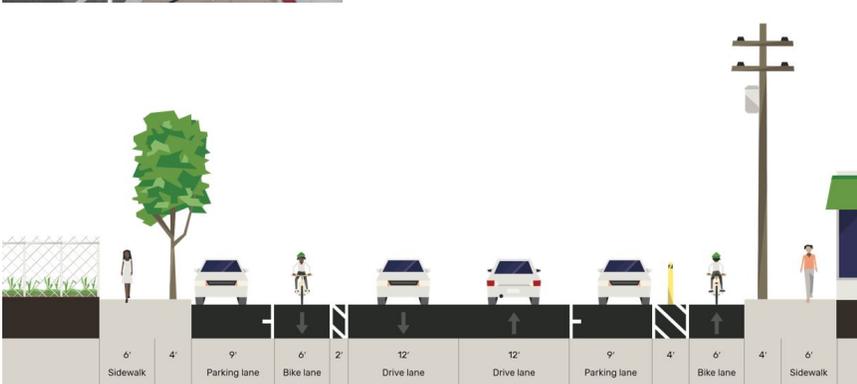
Los **cruces peatonales de gran visibilidad** resaltan a los conductores por dónde se prevé que los peatones crucen la calzada.



Las **islas de abordaje al transporte público** permiten a los autobuses recoger pasajeros de forma segura y eficiente.



Las **zonas de seguridad pintadas** en Evans Avenue y Napoleon Street mantienen libres las esquinas de las intersecciones y alientan a los conductores a voltear a velocidades más seguras. La **instalación de zonas rojas** en las esquinas de las intersecciones mejora la visibilidad entre conductores y peatones que cruzan la calzada.



Dos carriles para bicicleta (uno en cada dirección) incluirán un carril protegido para bicicletas con estacionamiento flotante rumbo al oeste (con dirección a Cesar Chávez) y un carril para bicicletas con separación rumbo al este (con dirección a 3rd Street). Se harán **ajustes al estacionamiento y a las zonas de carga** para garantizar que el carril de bicicletas pueda operar de manera eficiente y segura.

Pasos siguientes

El personal de la SFMTA está recopilando actualmente las impresiones de la comunidad sobre el diseño recomendado. Se presentarán ante el Consejo de la SFMTA para la aprobación del diseño final en noviembre de 2021.