

**Amortiguamiento con elementos elevados** Al oeste de Rhode Island, donde la calle se angosta, y al este de Rhode Island, en el lado donde no se estaciona, los carriles para bicicletas de lado del bordillo están separados del carril adyacente mediante amortiguadores pintados y postes de seguridad con bordillos plásticos.

**Modificación del color de los bordillos** Este proyecto propone cambios en el estacionamiento y lugares de carga para adecuarse al uso de la tierra y las necesidades comerciales actuales, según lo informado en la difusión. El color de los bordillos se usa para designar los espacios de carga comercial y de pasajeros, así como para el estacionamiento de corto plazo.



**Tratamiento para esquinas con elementos elevados** Los tratamientos para esquinas con elementos elevados tienen lomos negros y amarillos en muchas intersecciones a lo largo del corredor. Estos tratamientos hacen disminuir la velocidad a los conductores que están doblando y brindan más separación entre los vehículos y la ciclovía.



**Nuevo control de STOP** Actualmente, 17th/Carolina es la única intersección en la zona del proyecto con cruce de peatones marcado, pero sin señal de stop en 17th. Agregar señales de stop en 17th y Carolina hacen que esta intersección sea igual que las del resto del corredor.



**Separación de los carriles para bicicletas (siguiendo hasta la intersección)** En vez de que los vehículos ingresen al carril para bicicletas antes de doblar a la derecha, este diseño mantiene el carril para vehículos separado de los ciclistas siguiendo hasta la intersección en muchos lugares. En combinación con los tratamientos para esquinas, esta separación hace reducir la velocidad de los vehículos que están doblando y hace que los vehículos crucen el paso de los ciclistas a un ángulo más recto.



**Cruces peatonales recién marcados** Cuatro intersecciones tendrán los cruces peatonales recién marcados, todos con señales de stop (Texas, Missouri, Connecticut y Wisconsin). Estos elementos ayudan a los conductores a saber dónde puede haber peatones, y hacen posible caminar en la ciudad.

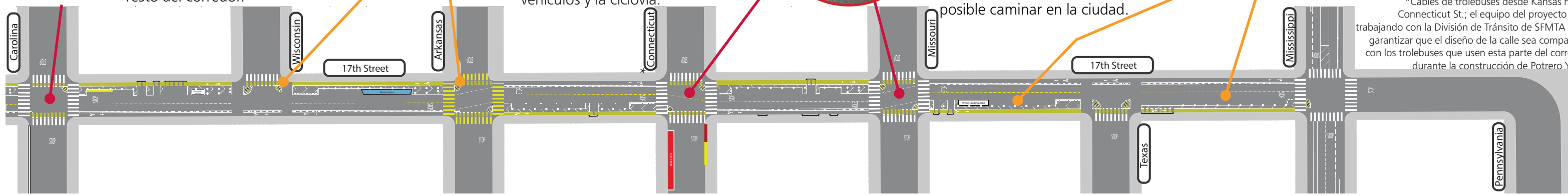
**"Cruces de bicicletas" siguiendo en las intersecciones** Las marcas de cruces en las intersecciones indican que hay un paso para ciclistas. Guían a quienes andan en bicicleta en un pasaje directo al pasar por las intersecciones. Ofrecen un límite claro entre el paso de los ciclistas que siguen y los vehículos que siguen o cruzan en el carril adyacente.



**Carriles de estacionamiento flotante** Los carriles de estacionamiento flotante son beneficiosos para los automovilistas como para los ciclistas. Esto permite una mayor separación para los ciclistas, reduce el riesgo de chocar contra la puerta de algún automóvil que alguien esté abriendo, limita el doble estacionamiento en el carril de tránsito y significa que los ciclistas ya no tienen que desviarse hacia el tráfico mixto y a la vez preserva el estacionamiento en la acera y las actividades de carga



\*Cables de trolebuses desde Kansas hasta Connecticut St.; el equipo del proyecto está trabajando con la División de Tránsito de SFMTA para garantizar que el diseño de la calle sea compatible con los trolebuses que usen esta parte del corredor durante la construcción de Potrero Yard.



El proyecto de construcción rápida en 17th Street tiene como objetivo implementar mejoras para la seguridad y la comodidad de los usuarios viales de 17th Street entre las avenidas Potrero y Pennsylvania. Esta parte de la calle es un enlace clave en la red de bicicletas de San Francisco, que conecta las zonas del este—como Dog-patch y Mission Bay—con los vecindarios del oeste, como Mission y Lower Haight. El proyecto priorizará la seguridad de los ciclistas y peatones, y tendrá en cuenta las distintas necesidades de este vecindario mixto, que incluye grandes construcciones con múltiples viviendas, lugares para comer, parques, pequeños negocios, comercios, fábricas, servicios y vida nocturna.