

Calle lenta Cayuga

Cayuga Avenue es una calle lenta muy utilizada, es paralela a varias arterias con mucho tráfico y brinda acceso a escuelas, parques y paradas de transporte público importantes. Por ello, es una buena candidata para recibir más inversiones en seguridad vial y áreas verdes.



SFMTA propone mejorar las medidas de seguridad actuales como las zonas de visibilidad (daylighting) y el desviador de tráfico en Geneva mediante la instalación de nuevas islas de concreto, algunas con jardines. Otros cambios propuestos son cruces peatonales elevados y la reducción del límite de velocidad a 15 mph.



Infraestructura verde

Mientras tanto, la Comisión de Servicios Públicos de San Francisco (San Francisco Public Utilities Commission, SFPUC) está trabajando para mejorar la gestión del agua de lluvia en la cuenca Upper Islais Creek, debido a problemas de inundaciones aguas abajo. Esta zona incluye Cayuga Avenue y las calles cercanas como Alemany Blvd y el corredor I-280, que se ubican sobre el antiguo cauce del arroyo y sus afluentes, hoy redirigidos al sistema conjunto de alcantarillado de la ciudad.

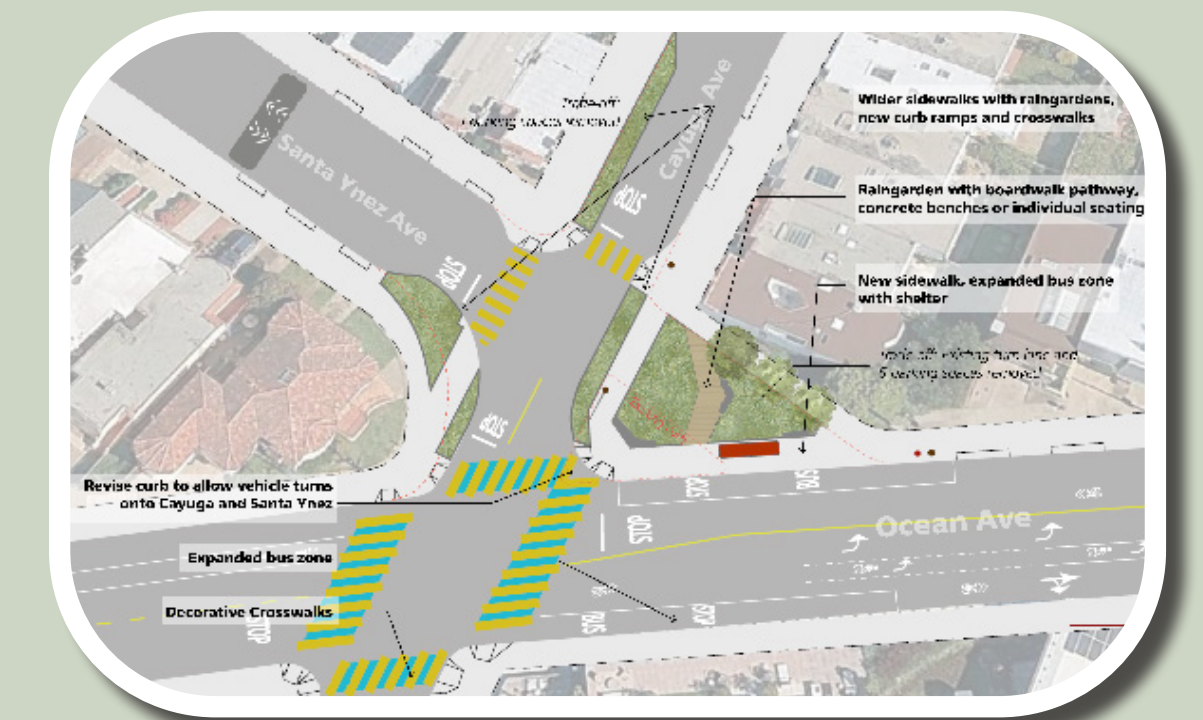
Además, SFMTA y SFPUC identificaron dos ubicaciones principales de instalación de infraestructura verde para embellecer más el corredor: una en la intersección de Ocean Ave y Santa Ynez Ave y la otra en frente de Balboa High School, en el cruce con Oneida Ave.

Objetivos del diseño

- 1 Mejorar las medidas existentes de seguridad de las calles lentas para que sean más duraderas y efectivas, e incorporar vegetación cuando sea posible.
- 2 Mejorar el control del agua de lluvia en la cuenca Upper Islais Creek mediante infraestructura verde, dimensionada para evacuar el volumen de agua esperado.
- 3 Mejorar la seguridad vial reduciendo velocidades, acortando cruces peatonales y evitando crear problemas entre los distintos modos de transporte.
- 4 Evitar conflictos importantes con los servicios públicos existentes, el estacionamiento y la circulación vehicular.

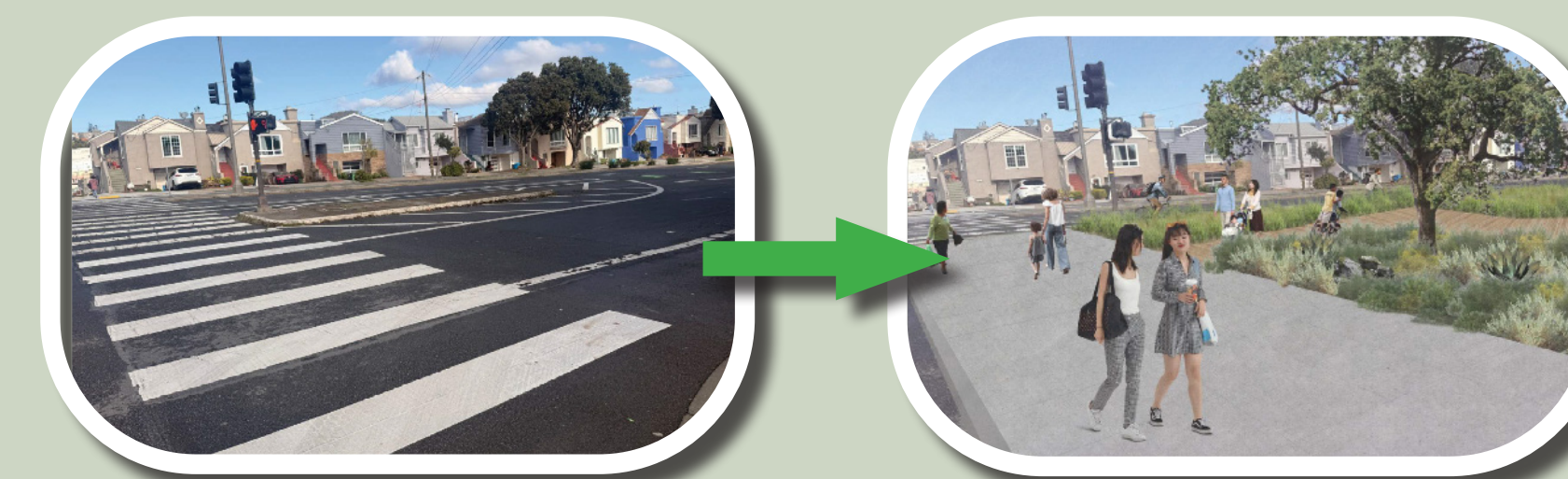


Condiciones actuales (izquierda) y las condiciones propuestas (derecha) en Cayuga/Ocean/Santa Ynez

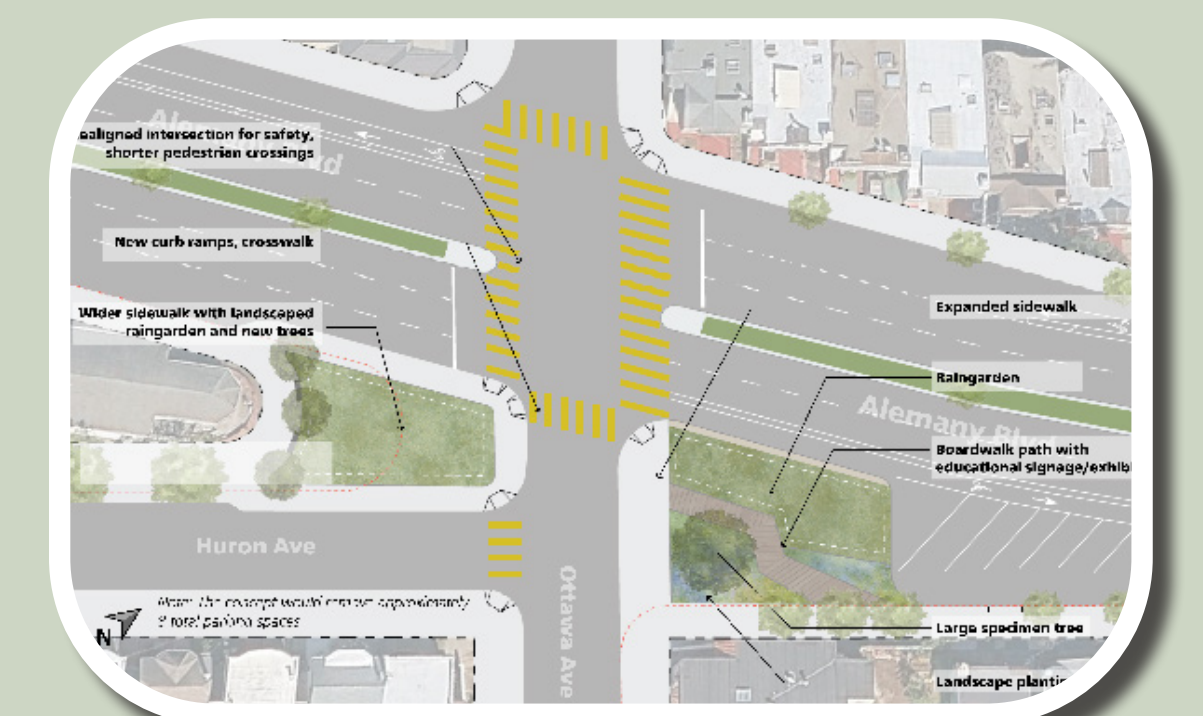


Imágenes de las mejoras propuestas en Cayuga/Ocean/Santa Ynez

Debido a que Cayuga es una calle relativamente estrecha, existen limitaciones por falta de lugar para incorporar más infraestructura verde dentro del corredor. Por ello, algunas intervenciones se hacen en calles cercanas o rutas peatonales y de bicicletas conectadas, y en las zonas próximas a las escuelas que tienen posibilidades.



Condiciones actuales (izquierda) y las condiciones propuestas (derecha) en Alemany/Huron/Ottawa



Imágenes de las mejoras propuestas en Alemany/Huron/Ottawa

Cayuga Avenue Slow Street: A Brief History



2021

SFMTA incorporó Cayuga Avenue al programa de calles lentas, que consiste en crear una red de rutas de transporte compartido y tranquilas en las calles residenciales. En estas calles se permite el tráfico motorizado, pero se priorizan los desplazamientos a pie, en bicicleta u otras maneras de movilizarse.

2023

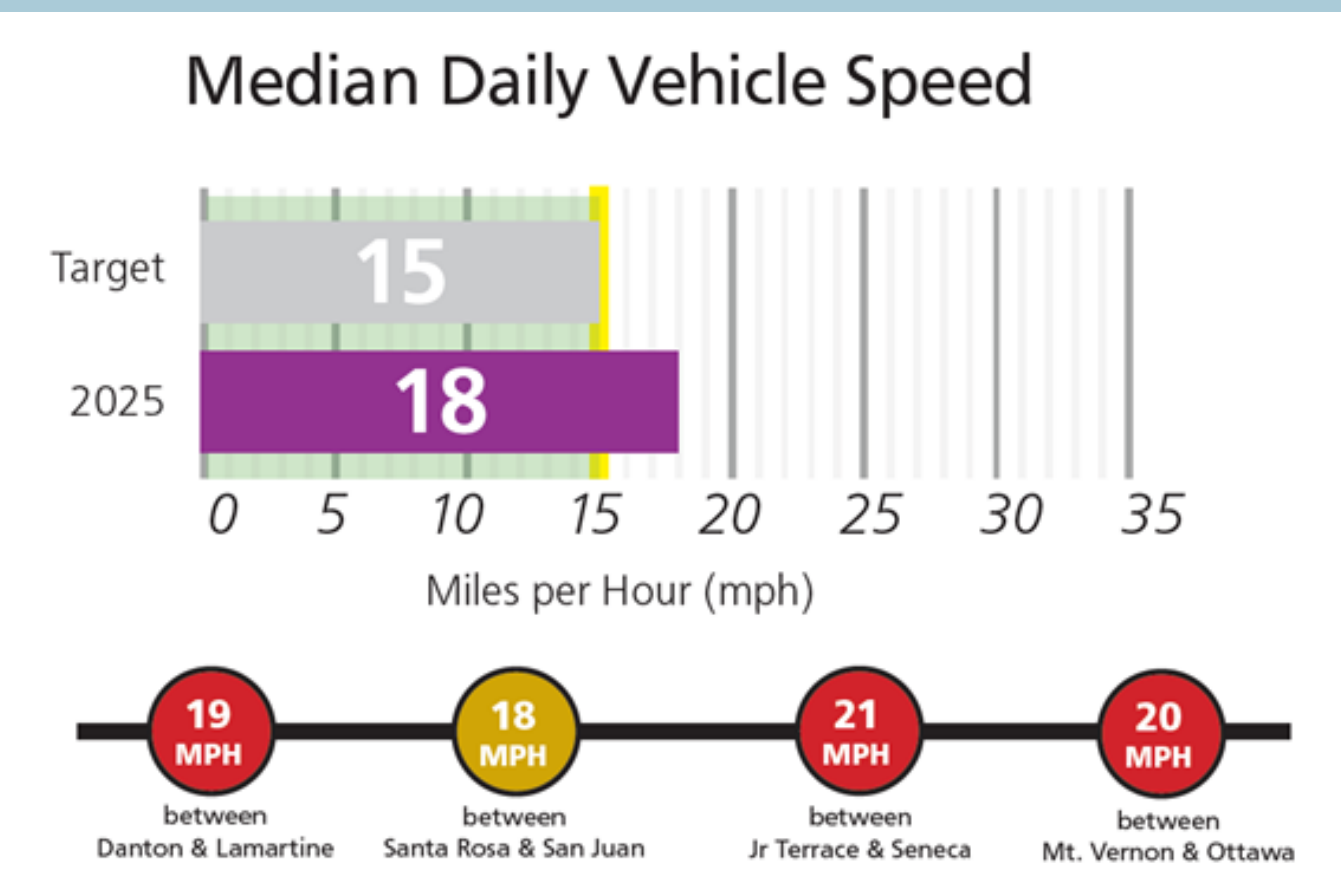
SFMTA implementó nuevas medidas para apaciguar el tráfico, instalar señalización y restricciones de giro (en Geneva Avenue) a lo largo del corredor de Cayuga para fomentar menores volúmenes y disminuir la velocidad del tráfico.

2025

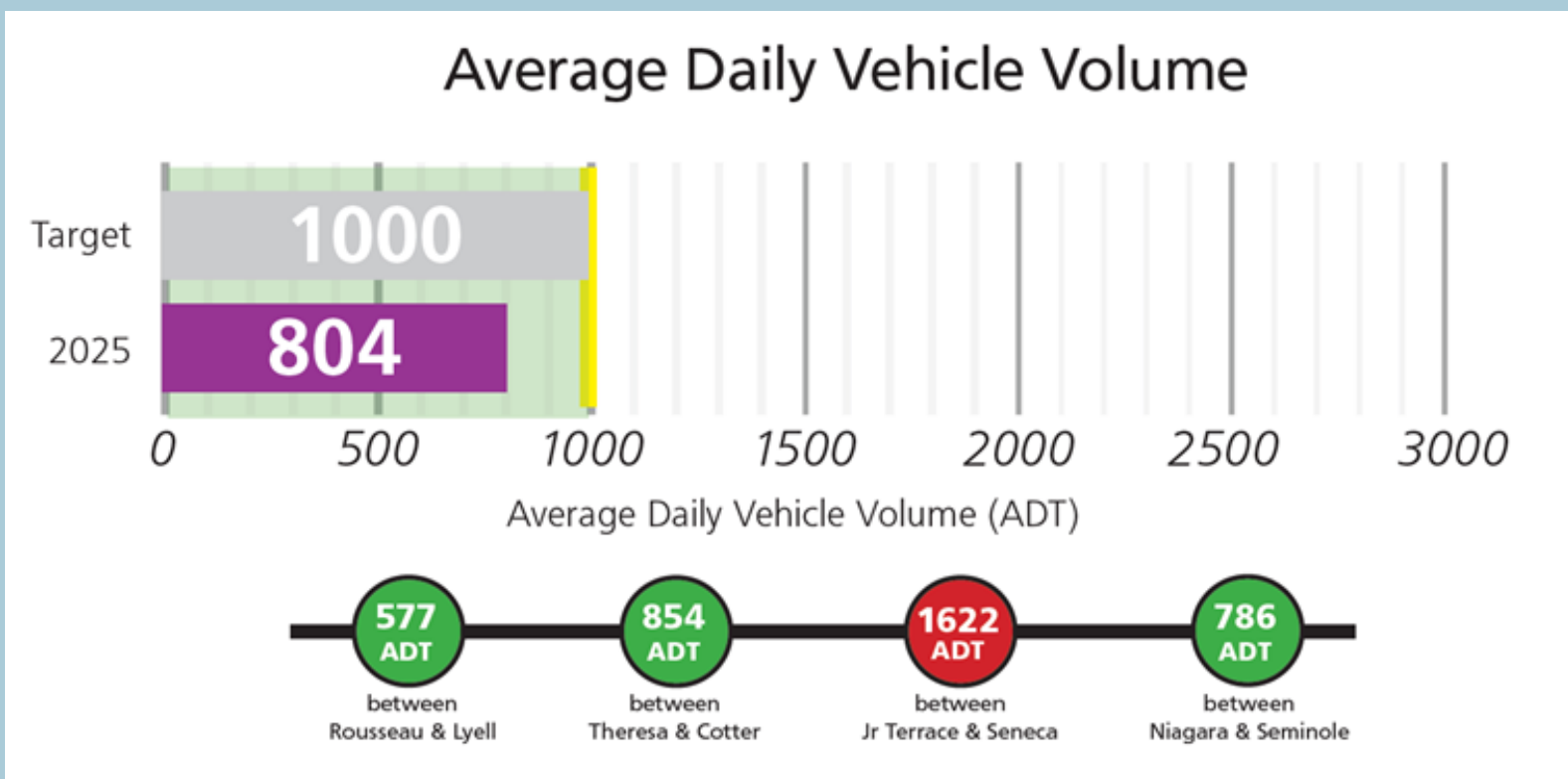
En 2025, se añadieron más zonas rojas de "daylighting" (restricción de estacionamiento cerca de intersecciones) para mejorar la seguridad peatonal. Si bien estas medidas están funcionando en general como se esperaba, aún persisten problemas relacionados con el tráfico en las calles transversales y en las zonas de las escuelas. SFMTA también ha identificado preocupaciones respecto al cumplimiento y el control de las zonas de visibilidad ("daylighting"), así como la constante necesidad de mantenimiento de la señalización y los materiales del programa de calles lentas.

Slow Street Evaluation

SFMTA recopiló datos del tráfico a lo largo de la Avenida Cayuga para evaluar el funcionamiento del corredor de esta calle lenta y contar con información para futuras propuestas de diseño.



Las velocidades promedio son relativamente bajas, pero no cumplen con el objetivo del Programa de Calles Lentas, que es de 15 mph (24 km/h) o menos.



En general, Cayuga Ave. cumple con los objetivos de volumen de tráfico de las calles lentas, excepto en la zona cercana a Balboa High School.

Participación comunitaria

Desde principios de 2025, SFMTA y SFPUC han trabajado conjuntamente en actividades con participación comunitaria para desarrollar una propuesta integrada de seguridad vial y zonas verdes a lo largo de Cayuga Avenue y varias intersecciones cercanas. Las propuestas que se presentan hoy se basan en los comentarios públicos

Participación

Oficina de la supervisora Chen, NMTIA, Slowyuga, CNIA, Excelsior Collaborative, PODER, A Living Library, SFUSD, Daring Faith Centre y muchos más.

- Community Meetings
- School outreach with focus on Balboa-Denman-San Miguel schools
- Jóvenes PODER-osos Youth Program Rides & Skillshares
- Door to Door near green infrastructure locations
- Tabling/pop-up events along or nearby Cayuga
- Online Survey & Mailers



Photo Credit: PODER

Paseos del programa juvenil Jóvenes
PODER-osos Bici Del Pueblo
2025 Watershed Ride



Puesto informativo en James
Denman Middle School

Los comentarios

En general, en los comentarios la gente estaba en favor de medidas más estrictas de seguridad y la incorporación de más vegetación en las

- Preocupación por el impacto en el estacionamiento de los cambios propuestos
- Eliminación del carril de giro libre en Cayuga y Ocean
- Patrones de tráfico en calles transversales (velocidad, volumen y control)
- Factibilidad de infraestructura verde y posibilidad de lugares para sentarse o moverse
- Tráfico escolar y futura construcción en el campus Denman/Balboa

“Por favor, pongan una barrera permanente de concreto en Geneva y Cayuga, los autos siguen girando ilegalmente hacia Cayuga”.

“Tengo una gran preocupación por la seguridad de los alumnos y peatones. La mala visibilidad causada por el estacionamiento en doble fila, quienes conducen agresivamente y la congestión hacen que las condiciones para cruzar sean inseguras”.

“Ya sacamos el pavimento y lo reemplazamos con tierra y plantas en el frente y la parte trasera de nuestra casa; ¡nos encantaría que hicieran lo mismo en todo el vecindario!”

“La infraestructura verde en Cayuga y Ocean me parece bien para las personas que esperan el autobús. La parada del MUNI debería ser más cómoda y activar el espacio, al igual que las alegres paradas de autobús de San Miguel Leadership School y City High School”.

Herramientas de mejoras para la calle lenta Cayuga Avenue

Islas centrales son espacios protegidos en el centro de la calzada para que quienes cruzan la calle puedan hacerlo con más seguridad y comodidad.



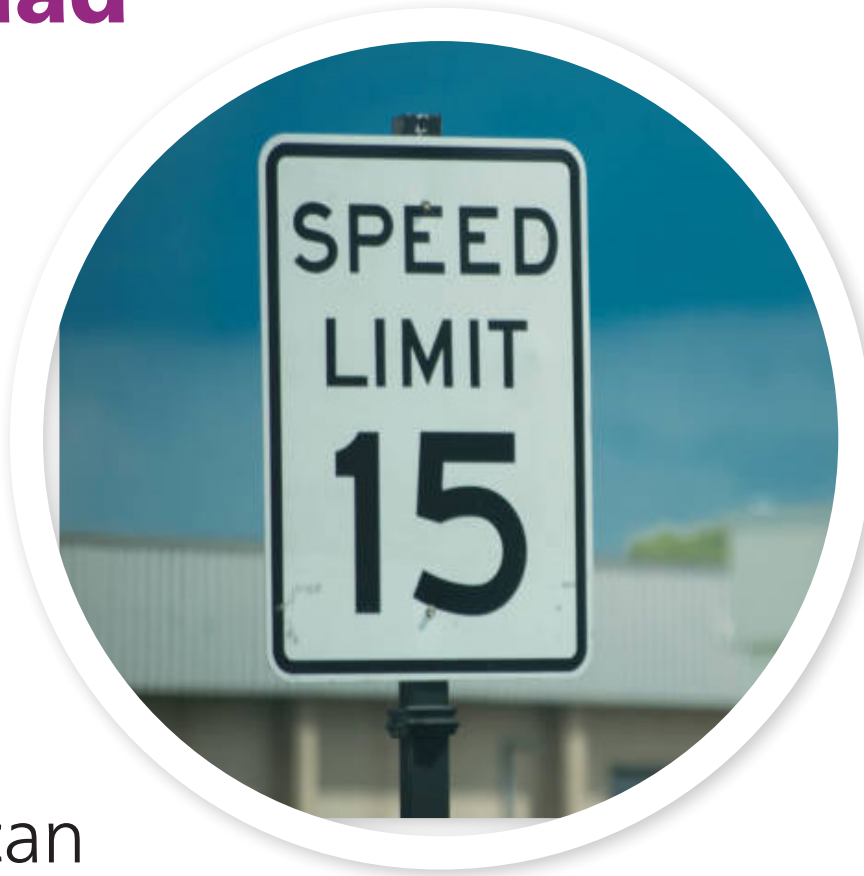
Cruces peatonales elevados

son similares a los reductores de velocidad y ayudan a reducir la velocidad de los vehículos y aumentar la visibilidad de las personas que cruzan la calle.



Reducción de velocidad

la disminución del límite de velocidad en algunas calles lentas forma parte del esfuerzo que se está haciendo en toda la ciudad para lograr que las calles sean más seguras para todos, ya sea que caminen, anden en bicicleta o conduzcan un automóvil.



Desviador reforzado

es una isla de concreto en la intersección que reduce el tráfico de paso, mejora la visibilidad y crea un espacio más cómodo para las personas que se desplazan en bicicleta u otros medios de movilidad.



Zonas de seguridad pintadas

son ampliaciones de vereda pintadas que aumentan la visibilidad de los peatones, acortan la distancia de cruce y hacen que la velocidad de giro sea más lenta en las intersecciones.



Islas de visibilidad (daylighting)

son islas de concreto ubicadas en los accesos a los cruces peatonales para mejorar la visibilidad y que ofrecen la oportunidad de incorporar vegetación.



Infraestructura verde

pavimento permeable

este tipo de pavimento permite que el agua de lluvia se infiltre en el suelo reduciendo la escorrentía hacia el sistema de alcantarillado.



ensanches verdes de vereda

son ensanchamientos de la vereda para reducir la velocidad del tráfico, acortar los cruces peatonales, mejorar la visibilidad y captar y tratar el agua de lluvia.



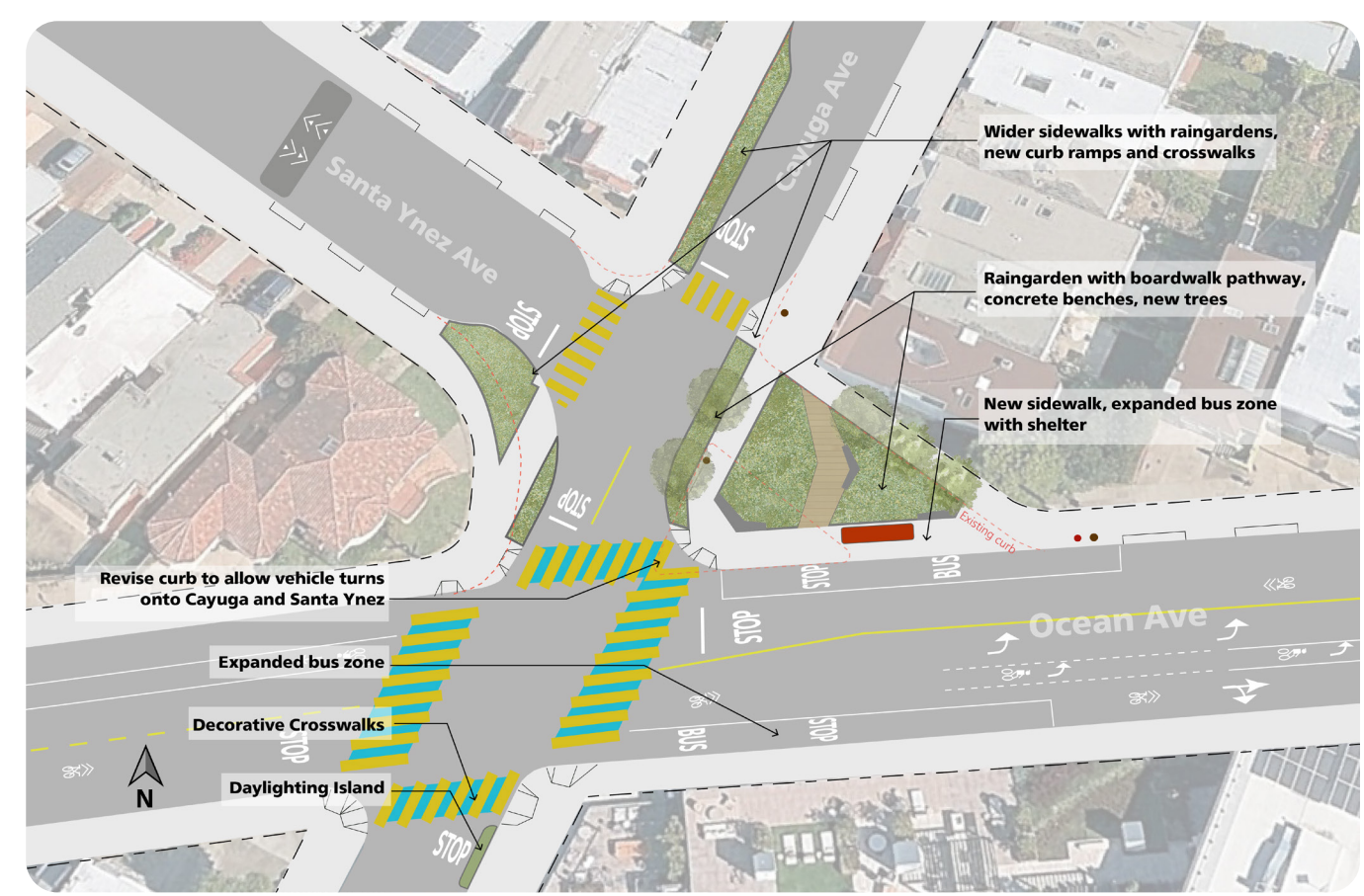
jardines de lluvia

en estos jardines se utilizan plantas y tierra para absorber el agua de lluvia proveniente de calles, techos y lugares de estacionamiento, y reducir la escorrentía hacia el sistema de alcantarillado.

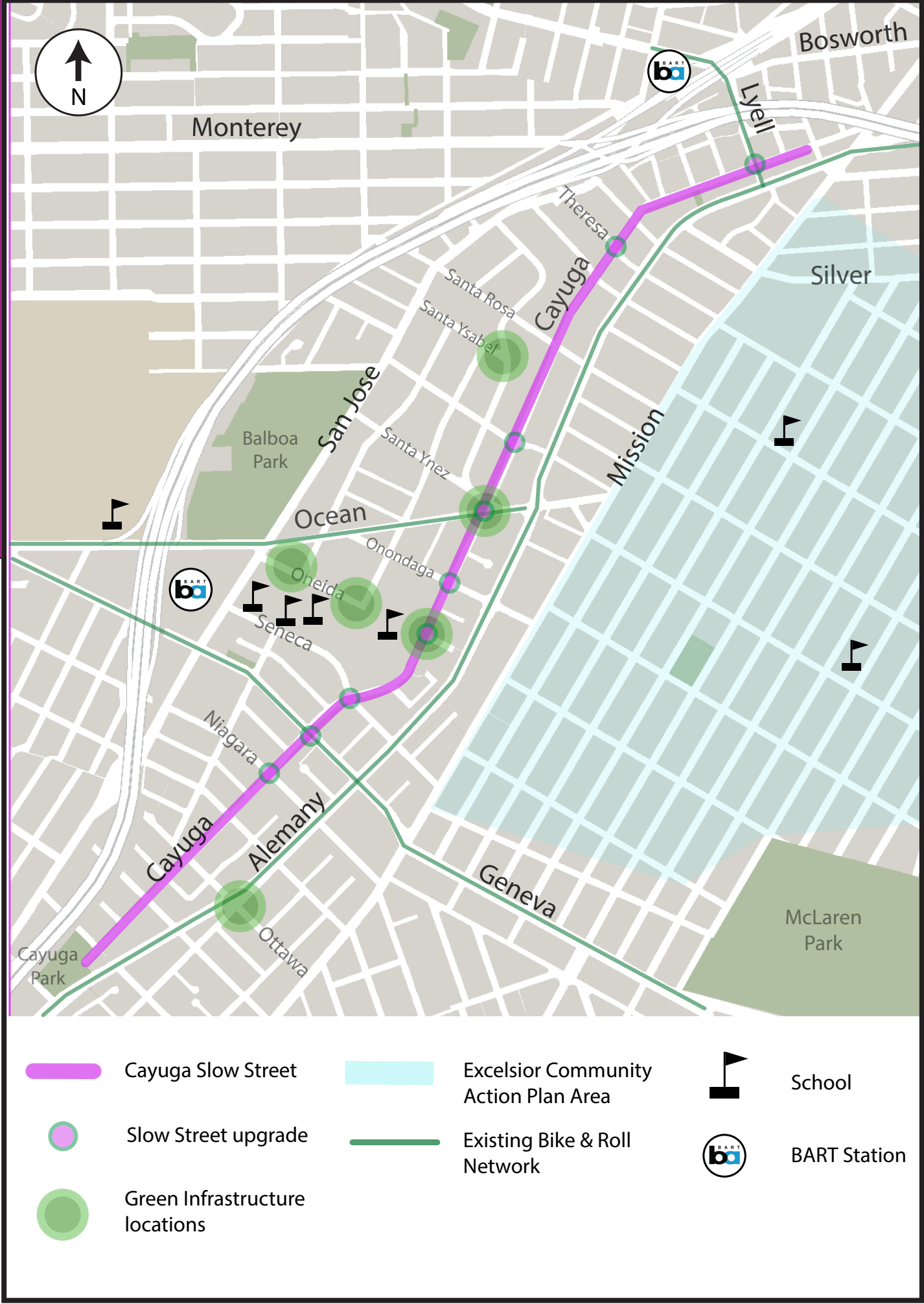


¿Los cambios propuestos le brindarían más seguridad y comodidad al desplazarse por la calle lenta Cayuga?

Cayuga en Ocean Ave/ Santa Ynez Ave



Cerrar el carril de giro rápido (“slip lane”) en Santa Ynez Ave., al este de Cayuga, para crear un gran jardín de lluvia y ampliar la zona de parada de los autobuses 29 Sunset y 49 Van Ness/Mission; ampliar y transformar las zonas de visibilidad (daylighting) para incorporar jardines de lluvia en la vereda y cruces peatonales más cortos y accesibles.



Medidas existentes



señalización de las calles lentas



zonas de seguridad pintadas y maceteros comunitarios



zonas de visibilidad



señalización de las calles lentas

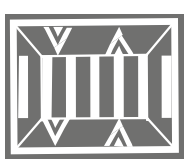
Cayuga desde Ocean a Lyell



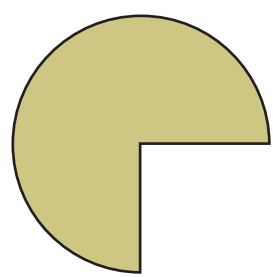
Medidas propuestas



reducir el límite de velocidad
(a 15mph) para exigir velocidades vehiculares más bajas a lo largo de la calle lenta Cayuga



cruces peatonales elevados
similares a los reductores de velocidad y ayudan a reducir la velocidad de los vehículos y aumentar la visibilidad de las personas que cruzan la calle



zonas de seguridad pintadas
ampliaciones de vereda pintadas que aumentan la visibilidad de los peatones, acortan la distancia de cruce y hacen que la velocidad de giro sea más lenta en las intersecciones



zonas rojas de visibilidad
superficies pintadas que mejoran la seguridad en las intersecciones al crear una mejor línea de visión entre conductores y peatones en los cruces peatonales

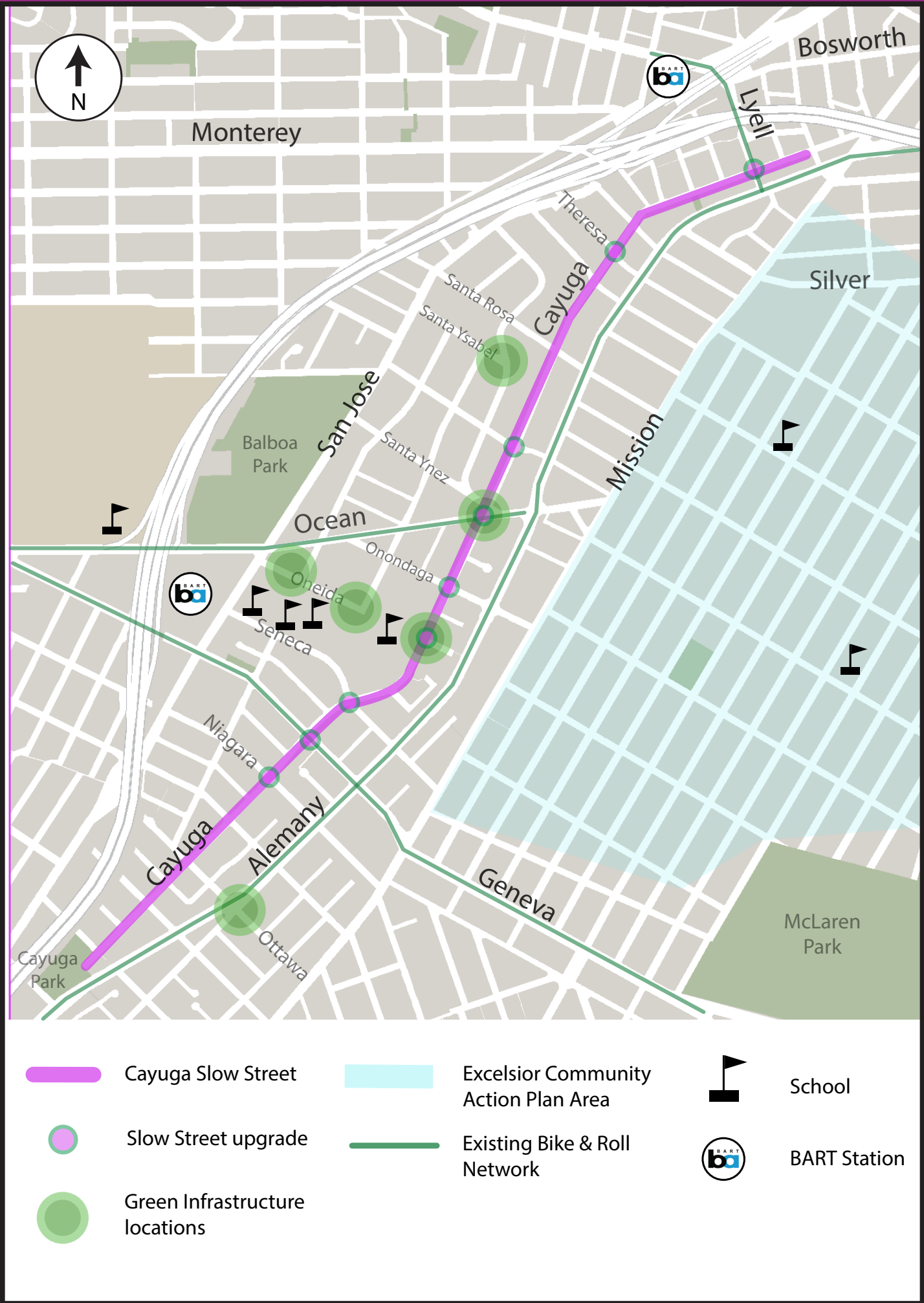
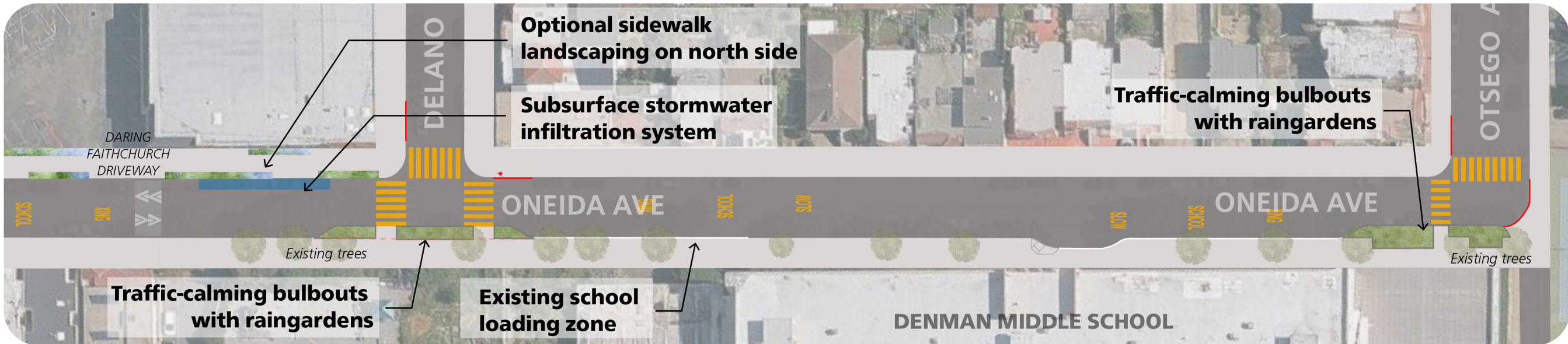


islas de visibilidad
son islas de concreto ubicadas en los accesos a los cruces peatonales para mejorar la visibilidad y que ofrecen la oportunidad de incorporar vegetación

¿Los cambios propuestos le brindarían más seguridad y comodidad al desplazarse por la calle lenta Cayuga?

Oneida Ave - Denman Zona de Escuela

Ampliar y transformar las zonas de visibilidad existentes (daylighting) en veredas más anchas en los cruces de Delano y Otsego; reconstruir secciones de la vereda para incorporar almacenamiento subterráneo de agua de lluvia..



Medidas existentes



sistema de orientación de calles lentas



señalización de las calles lentas

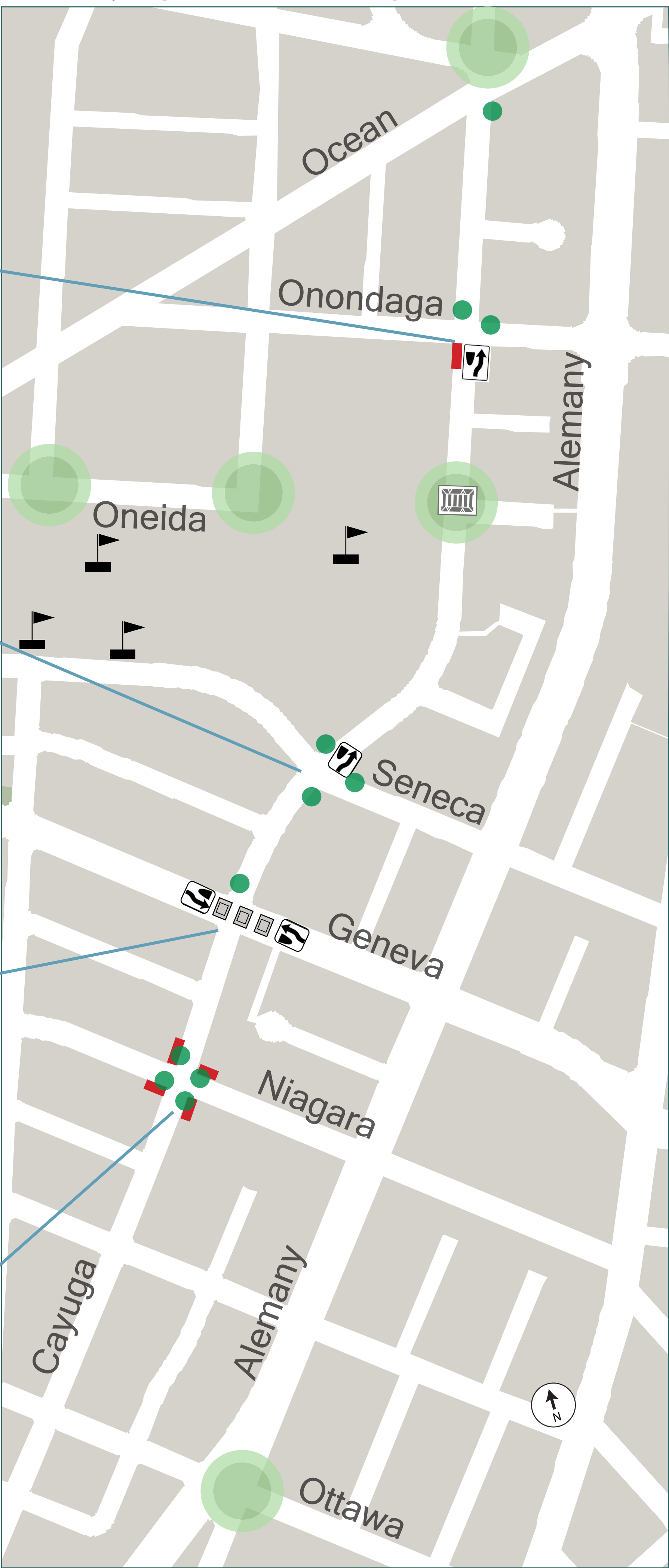


desviador de tráfico con postes flexibles



señalización de las calles lentas

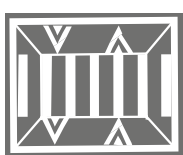
Cayuga desde Niagara a Ocean



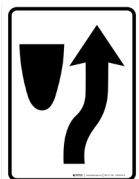
Medidas propuestas



reducir el límite de velocidad
(a 15mph) para exigir velocidades vehiculares más bajas a lo largo de la calle lenta Cayuga



Cruces peatonales elevados
similares a los reductores de velocidad y ayudan a reducir la velocidad de los vehículos y aumentar la visibilidad de las personas que cruzan la calle



islas de visibilidad
son islas de concreto ubicadas en los accesos a los cruces peatonales para mejorar la visibilidad y que ofrecen la oportunidad de incorporar vegetación



Desviador reforzado
una isla de concreto en la intersección que reduce el tráfico de paso, mejora la visibilidad y crea un espacio más cómodo para las personas que se desplazan en bicicleta u otros medios de movilidad

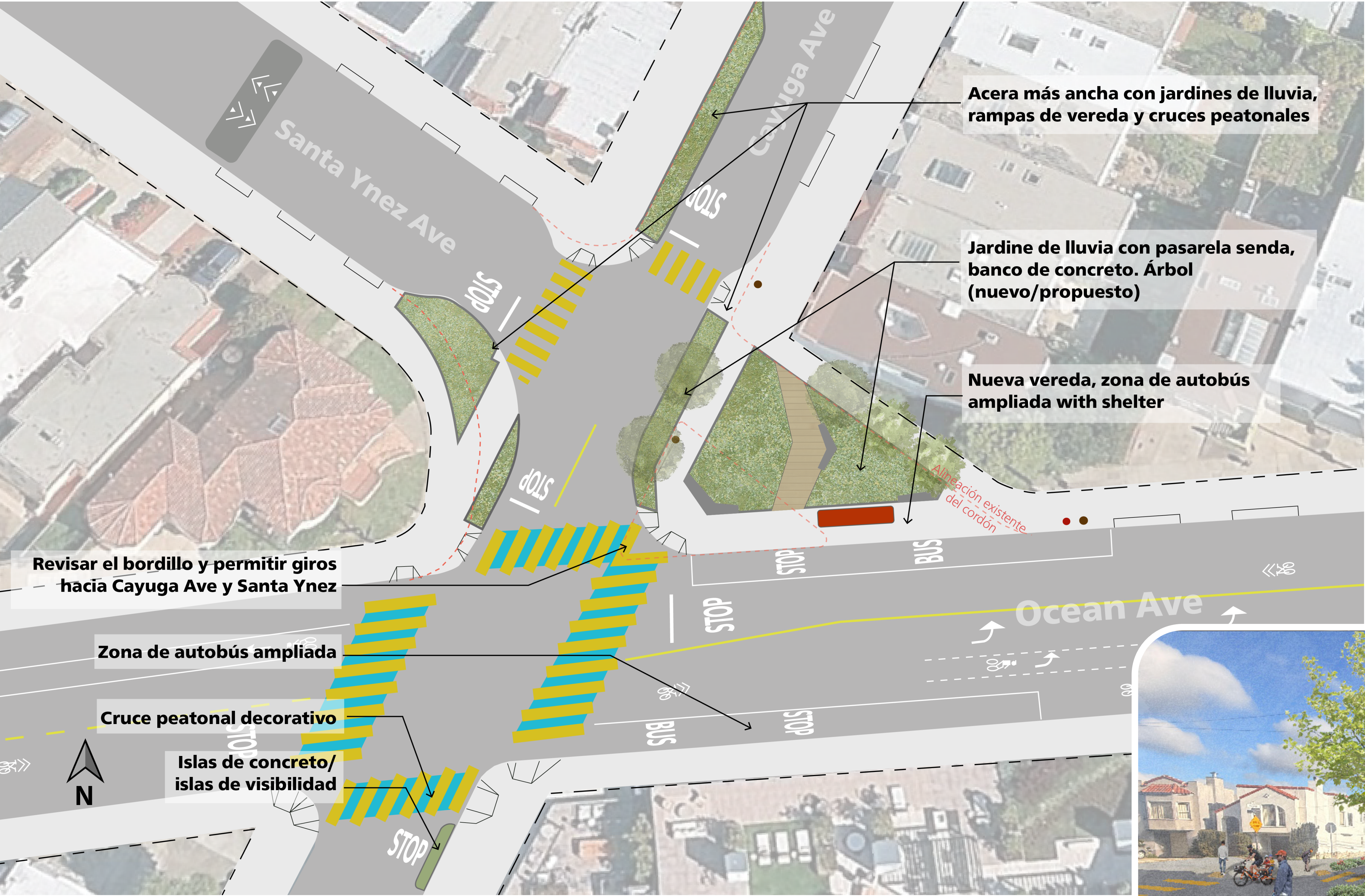


Zonas rojas de visibilidad
superficies pintadas que mejoran la seguridad en las intersecciones al crear una mejor línea de visión entre conductores y peatones en los cruces peatonales



islas de visibilidad
islas de concreto ubicadas en los accesos a los cruces peatonales para mejorar la visibilidad y que ofrecen la oportunidad de incorporar vegetación.

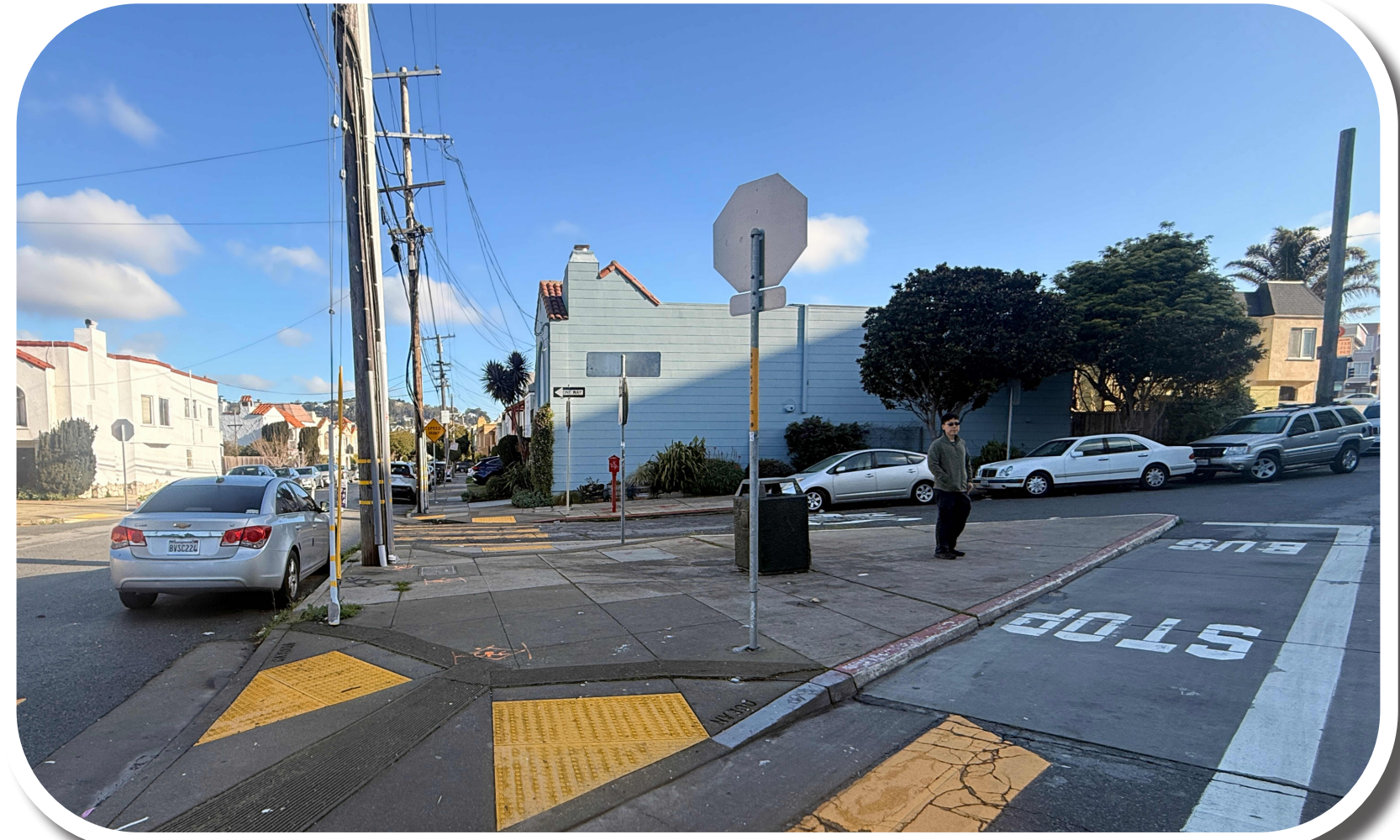
Cayuga Ave en Ocean Ave / Santa Ynez Ave



SFMTA and SFPUC estan proponiendo cerrar el carril de giro rápido ("slip lane") en Santa Ynez Ave., al este de Cayuga, para crear un gran jardín de lluvia y ampliar la zona de parada de los autobuses 29 Sunset y 49 Van Ness/Mission. Cerrar el carril de giro rápido (slip lane) permite reutilizar un gran espacio de la calzada actual, lo que permite captar un gran volumen de escorrentía pluvial proveniente de Ocean Avenue.



Condiciones actuales, hacia oeste desde Ocean Avenue a Santa Ynez/Cayuga



Condiciones actuales, hacia norte desde Ocean Avenue a Cayuga/Santa Ynez

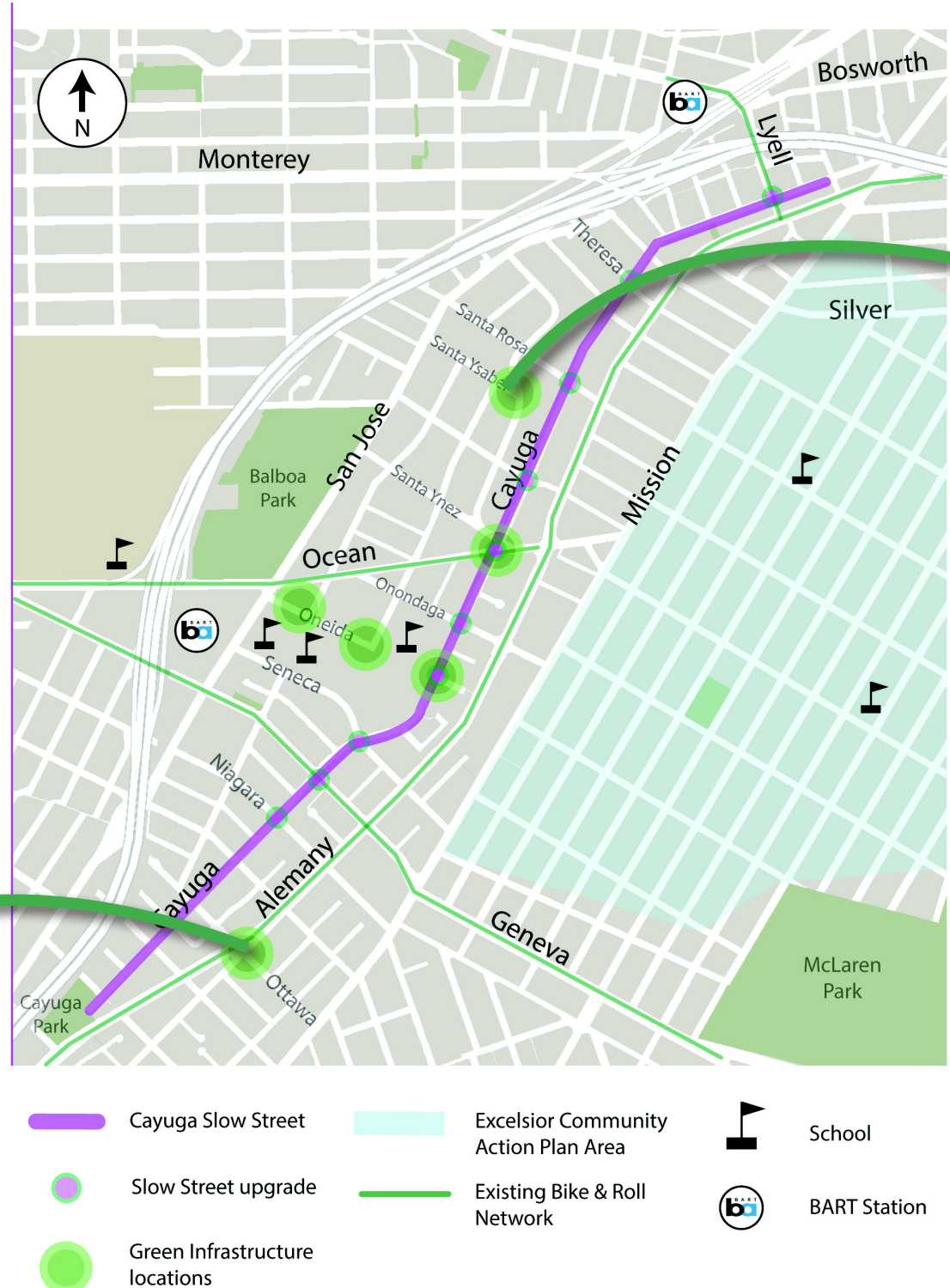
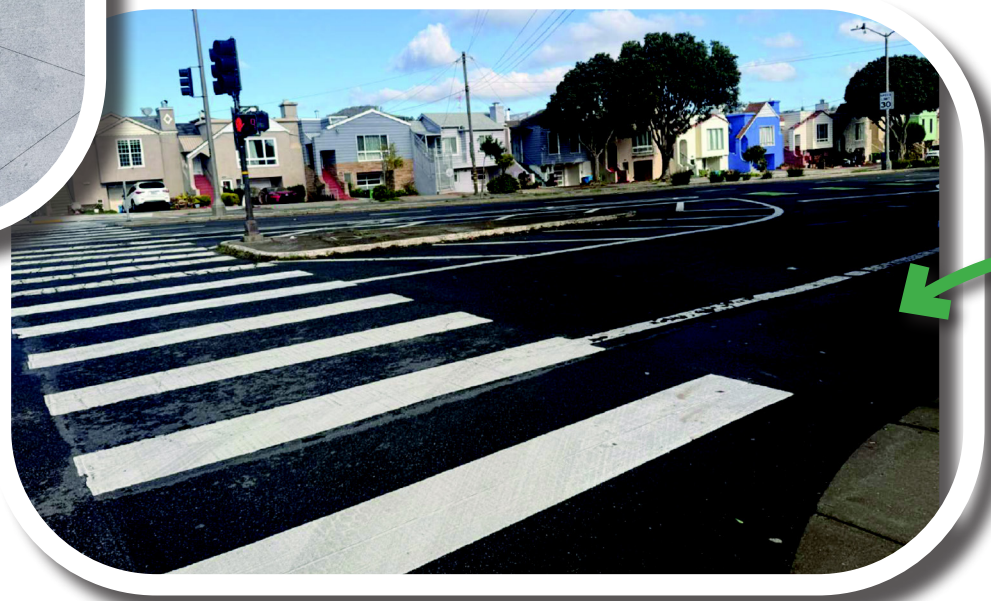


Ilustraciones del proyecto hacia norte desde Ocean Ave a Cayuga Ave/Santa Ynez Ave

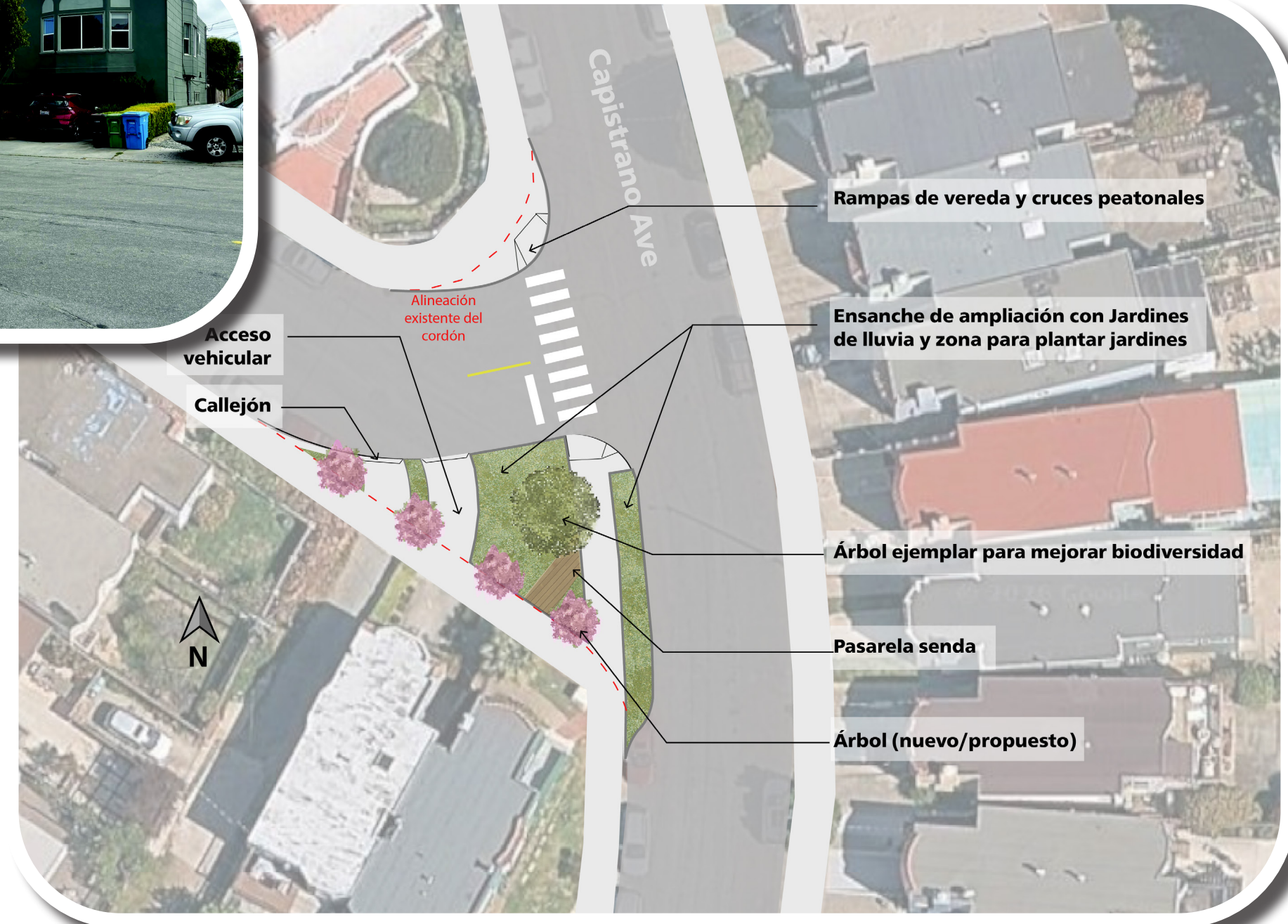
Infraestructura verde



Propuesto plan conceptual para una nueva acera con terreno, diseñada con plantas, jardín de lluvia, arboles y otros equipamiento en la intersección de Alemany/Huron/Ottawa (Option 3)



Santa Ysabel Ave at Capistrano Ave



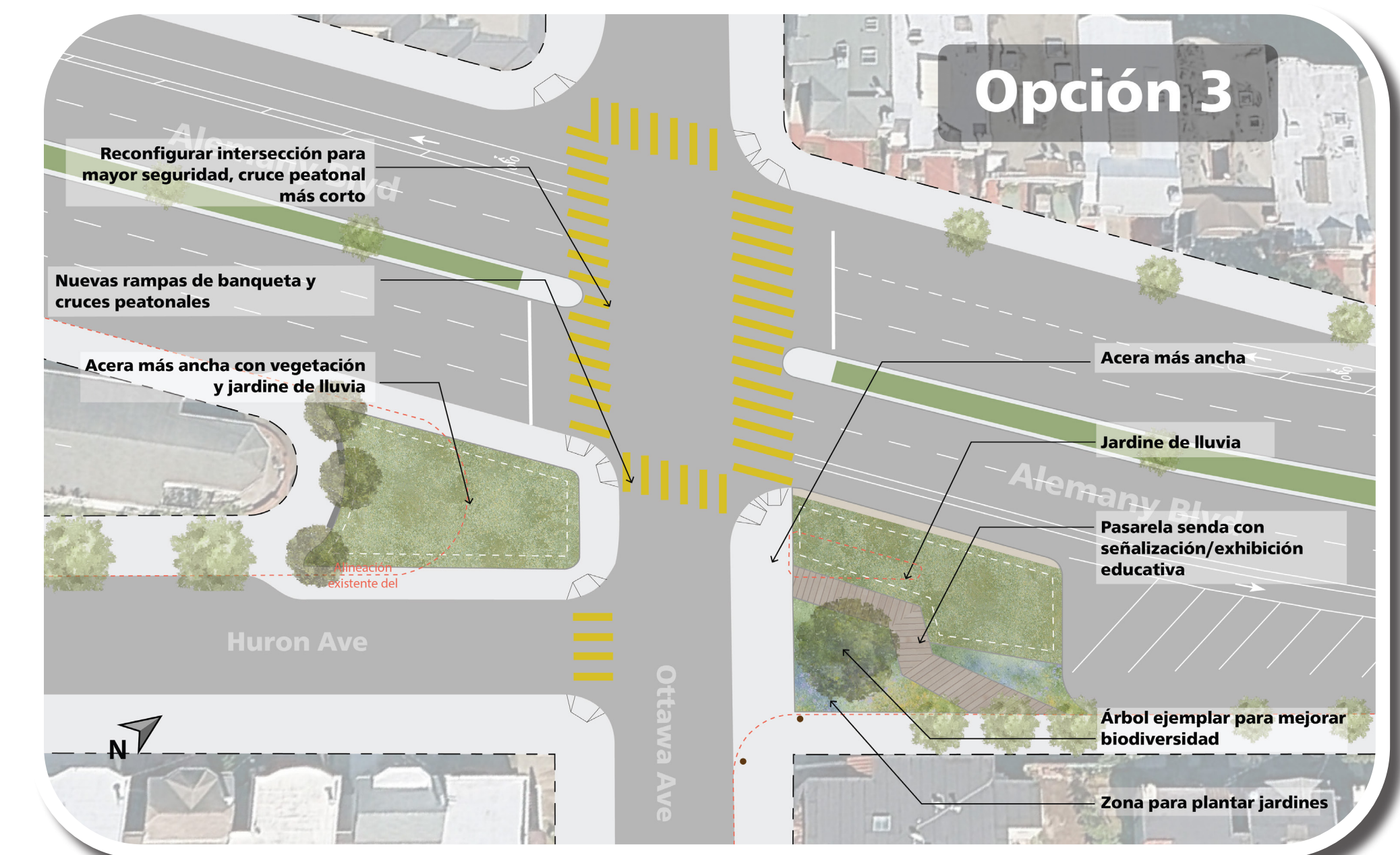
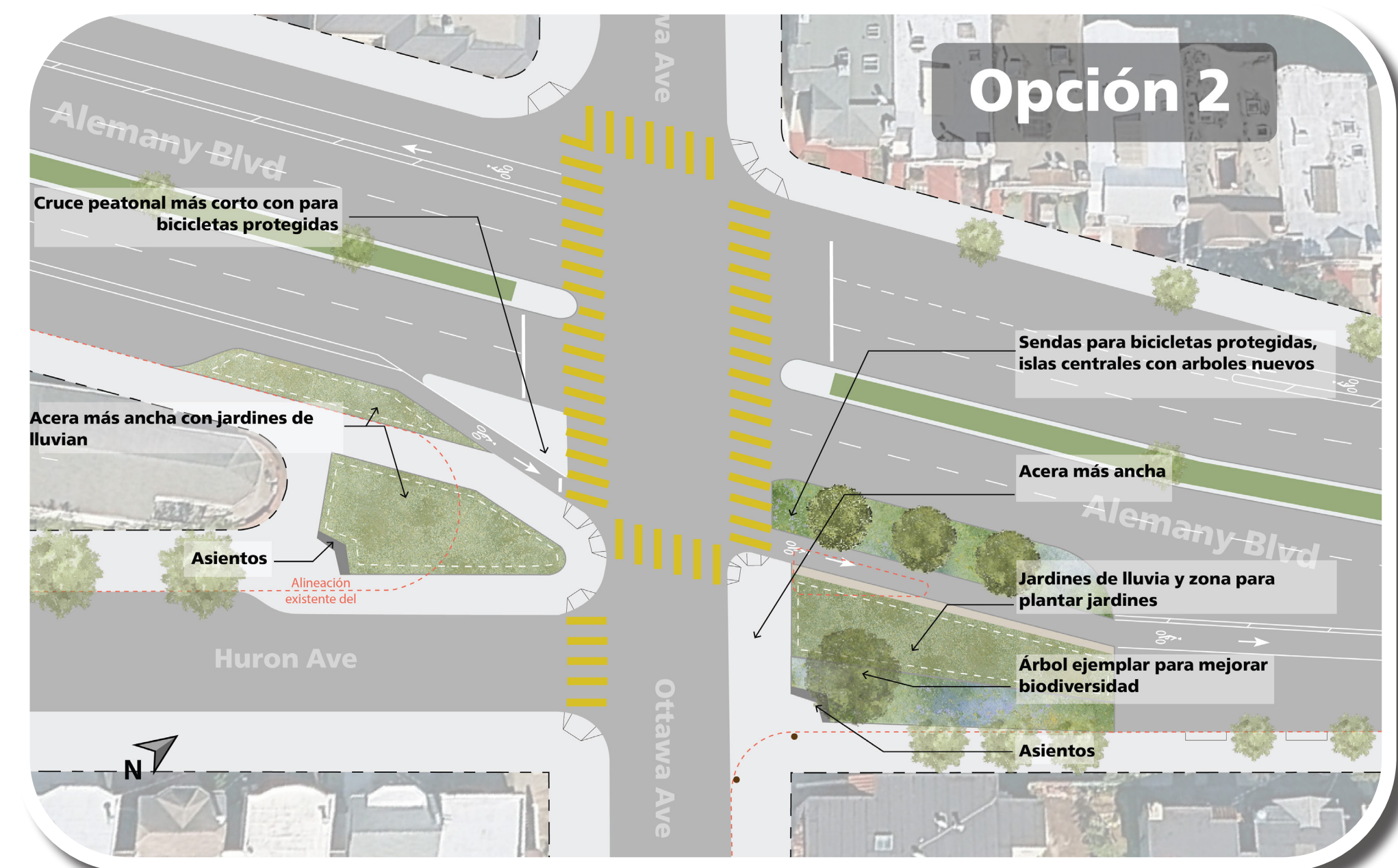
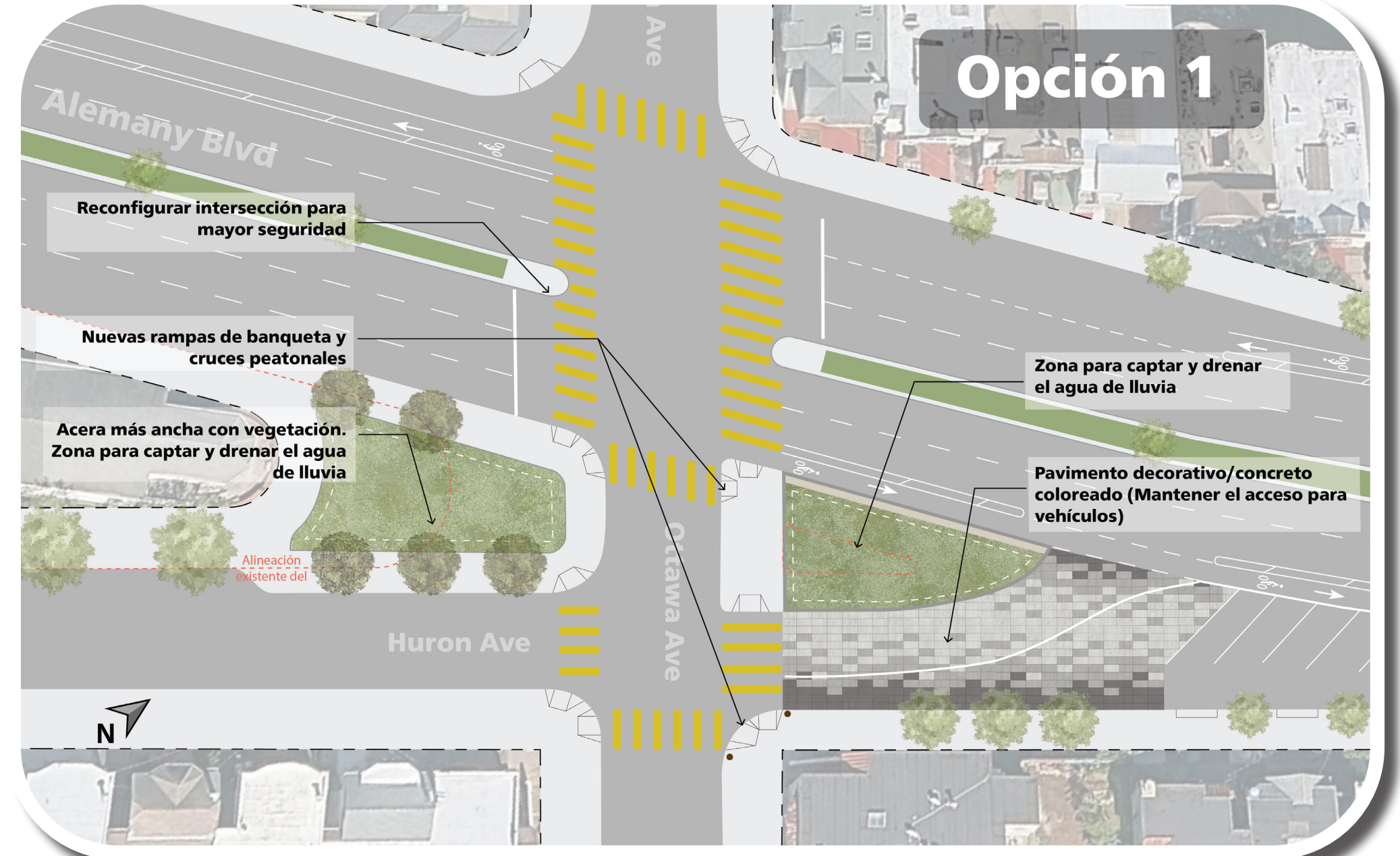
Pr plan conceptual en Santa Ysabel Ave and Capistrano Ave

Alemany Blvd at Ottawa Ave/ Huron Ave



Alemany/Ottawa/Huron: rediseñar la intersección para reemplazar el pavimento excedente por cruces peatonales más cortos y accesibles, jardines de lluvia y más árboles. Opciones para cerrar o mantener el carril de giro rápido ("slip lane") en Huron Ave y mejorar la infraestructura para las bicicletas en Alemany Blvd. Esta intersección irregular representa una oportunidad para desviar un gran volumen de escorrentía pluvial del sistema de alcantarillado de la ciudad hacia jardines de lluvia.

The SFMTA and SFPUC están proponiendo ensanche de vereda/ ampliación con jardines de lluvia en la intersección amplia de Santa Ysabel/Capistrano Avenue.



¡Envíenos sus comentarios!

¿Tiene preguntas o inquietudes sobre los lugares propuestos para la instalación de infraestructura verde?

¿Apoya los esfuerzos para mejorar la gestión del agua de lluvia mediante infraestructura verde en Cayuga Avenue y sus alrededores?

¿Qué preferiría?

Coloque un punto o nota autoadhesiva en la escala a continuación

¿Lugares para pasar, no necesariamente para detenerse o reunirse?

¿Lugares para descansar y reunirse o lugares para detenerse y sentarse?



¿Zonas con jardines con poco o ningún equipamiento?

¿Amenities, such as seating, tables, or art features?



¿Jardines de lluvia con césped y plantas pequeñas?

¿Jardines de lluvia con árboles y arbustos más grandes?



¿Qué preferiría?

Coloque un punto o nota autoadhesiva en las imágenes que le gustan

Opciones de asientos



Opciones de pavimentos



Rejilla decorativa de drenaje

Pasarela de madera

Adoquines de concreto

Concreto coloreado

Opciones de tratamiento de los bordes

Gravito o piedra reciclada

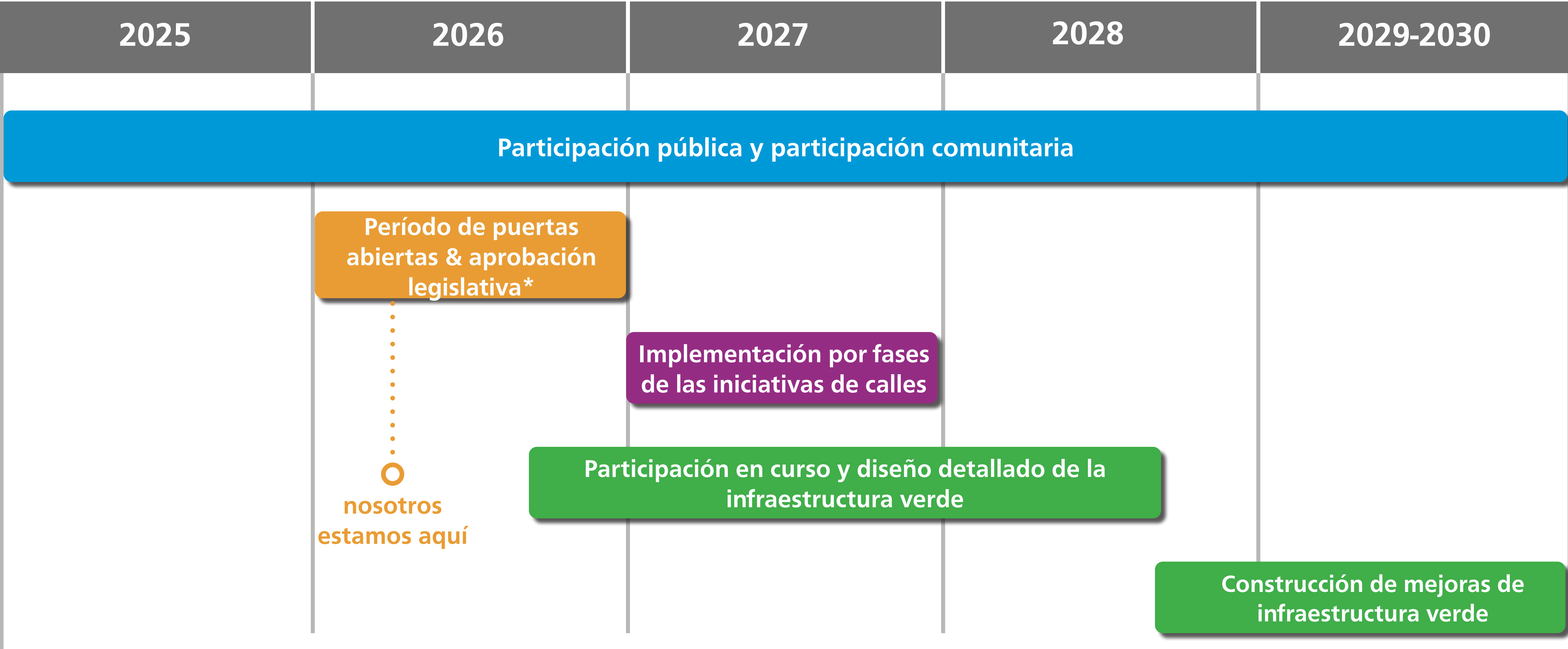
Pasarela de metal

Muro de asiento de concreto

Baranda

Muro con asiento de concreto con disuasorios de patinetas

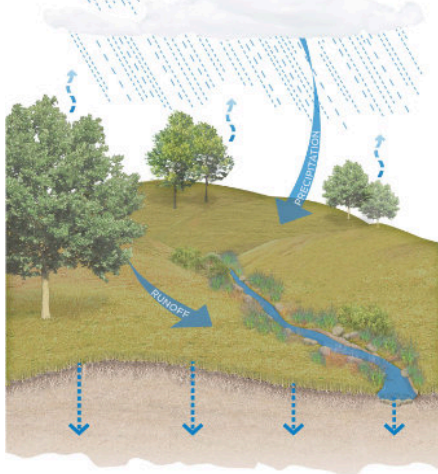
Cronograma y próximos pasos



**La Junta de SFMTA tiene jurisdicción sobre los cambios de estacionamiento y tráfico que serán necesarios para hacer estas mejoras, mientras que SFPUC gestionará los diseños finales y los detalles de las ubicaciones de la infraestructura verde, en coordinación con el Departamento de Obras Públicas de San Francisco.*

¿Qué es la infraestructura verde?

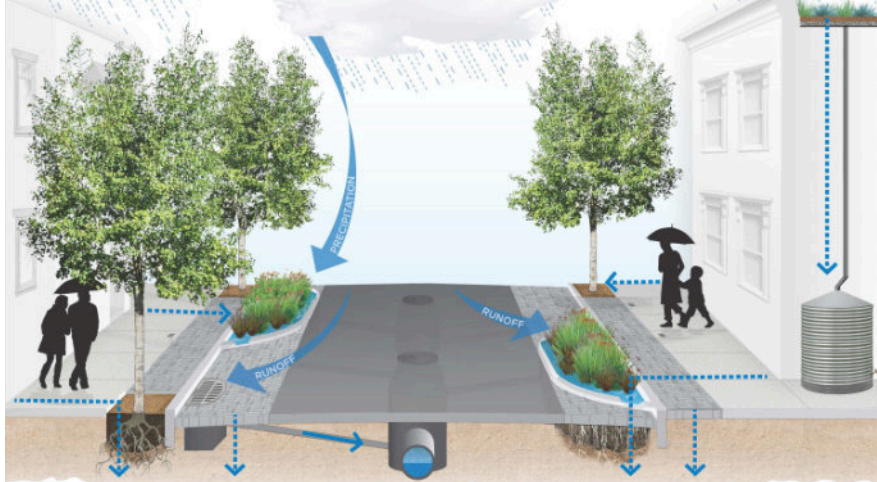
Los paisajes naturales permiten que el agua se filtre en el suelo.



Los edificios y el pavimento reducen la permeabilidad del paisaje.



La **infraestructura verde** restablece los procesos naturales de los suelos y las plantas para desacelerar, limpiar y dirigir las aguas pluviales, evitando que excedan la capacidad de nuestro sistema de alcantarillado.



¿Lo sabía? Los vecindarios con árboles, espacios verdes y jardines de lluvia son más resilientes a los impactos del cambio climático, como las inundaciones provocadas los eventos de lluvia más intensos. Si se implementa en toda nuestra ciudad, la infraestructura verde puede apoyar a las comunidades para que se adapten al cambio climático y promuevan los objetivos de la justicia ambiental.