

10區

自2014年1月以來，1區有28人死於交通事故
自2014年1月以來，1區有2,355人在交通事故中受傷

十個最危險路口

- Bay Shore Blvd at Industrial St at Industrial St onramp■
- 3rd St at Evans Ave
- Arleta Ave at Bay Shore Blvd at San Bruno Ave
- 3rd St at Mendell St at Palou Ave
- Evans Ave at Phelps St◆
- 17th St at Potrero Ave◆
- 3rd St at Cesar Chavez St
- 3rd St at Gilman Ave at Paul Ave
- Loomis St at Oakdale Ave
- 3rd St at Carroll Ave



車禍致傷高發路段: 24

- 3rd
- 16th (◆Church to Potrero)
- 22nd
- 25th
- Armstrong
- Bayshore (■Silver to Jerrold)
- Carroll
- Cesar Chavez (■Hampshire to Kansas)
- Evans (◆3rd to Cesar Chavez)
- Geneva
- Gilman
- Hunters Point (◆3rd to Innes)
- Innes (◆Hunters Point to Arelious Walker)
- Ingalls
- Lane St
- Mansell (◆Visitation to Brazil)
- Middle Point
- Oakdale (■Keith to Bayshore)
- Palou (◆Barneveld to Crisp)
- Paul (◆3rd to Bayshore)
- Phelps
- Potrero (◆25th to 21st)
- Silver
- Vermont

◆ 表示已經進行了重大的永久性安全改進。

■ 表示計劃進行重大的永久性安全改進。

研究方法：上述路口和路段的車禍致傷和/或致死總人數最多（包括所有類型的車禍受害者：行人、騎自行車者、騎機車者；駕車者；乘車者）。

來源：資料來自TransBASE（由三藩市公共衛生局、三藩市交通局和三藩市警局收集）以及三藩市公共衛生局的最新Vision Zero 月度總結報告。

2023年2月發佈。截至2022年9月的傷亡總數
監管區邊界街道發生的死亡人數包括在兩個區的總數中。

交通安全報告卡

 <p>人行橫道涂有条纹以提高可见度。 95% 的交叉路口已完成</p>	 <p>信号灯重新定时，以便行人有更多时间过马路。 83% 有交通信號燈的交叉路口已經變更</p>	 <p>旨在让驾驶人左转时放慢速度。 7 個交叉路口已完成</p>	 <p>交通信号为行人提供“步行”标志，让他们在驾驶人获得绿灯之前开始过马路。 57% 有交通信號燈的交叉路口已經變更</p>
 <p>旨在保护穿越人行横道的行人。 未知</p>	 <p>路口亮化：距離路口20英尺內禁止停車 撤销十字路口周围的停车位以提高可见度。 90% 的高事故傷亡交叉路口已完成</p>	 <p>驾驶人不得红灯转弯。 Tenderloin 社區已完成 100%。正在開發其他社區的擴展計畫。</p>	 <p>行人通行信号是可听的发声信号。 全市 40% 有交通信號燈的交叉路口</p>

全市車禍致傷高發道路網基本行人安全設施改善狀況

高可見度的人行橫道斑馬線使司機禮讓行人的可能性增加 **30-40%**。

據三藩市交通局統計，2019年有**40%**的交通死亡事故與司機左轉有關。在紐約市，實施**左轉降速**的十字路口，行人受傷減少 **20%**。

行人優先過路間隔讓行人早於汽車獲得綠燈放行，可減少高達**60%**的人車碰撞

行人安全區使用油漆和立柱在車輛和行人之間建立緩衝區。安全區縮短行人過街距離，另可提高司機和行人的可見度。司機通常會將轉彎速度減慢**55%**。這個方法廉價、快捷，其作用如同突出的混凝土行人等候區。

路口「亮化」(Daylighting) 透過在路口提供清晰視線，可以減少多達**30%**的撞車事故。

禁止紅燈轉彎給行人和司機專用過街時間，避免在人行橫道上發生危險衝突。紅燈轉彎的司機造成了交通事故的**20%**(三藩市交通局資料)。

無障礙行人訊號燈為盲人或弱視者提供有聲訊號，提示「行」和「停」。

查看所有分區的報告卡請訪問walksf.org/reportcards