



# SAN FRANCISCO PLANNING DEPARTMENT

## ANUNCIO DE PREPARACIÓN DE INFORME DE IMPACTO AMBIENTAL Y AVISO DE REUNIÓN PÚBLICA DE ALCANCE DE PROYECTO

1650 Mission St.  
Suite 400  
San Francisco,  
CA 94103-2479

Reception:  
**415.558.6378**

Fax:  
**415.558.6409**

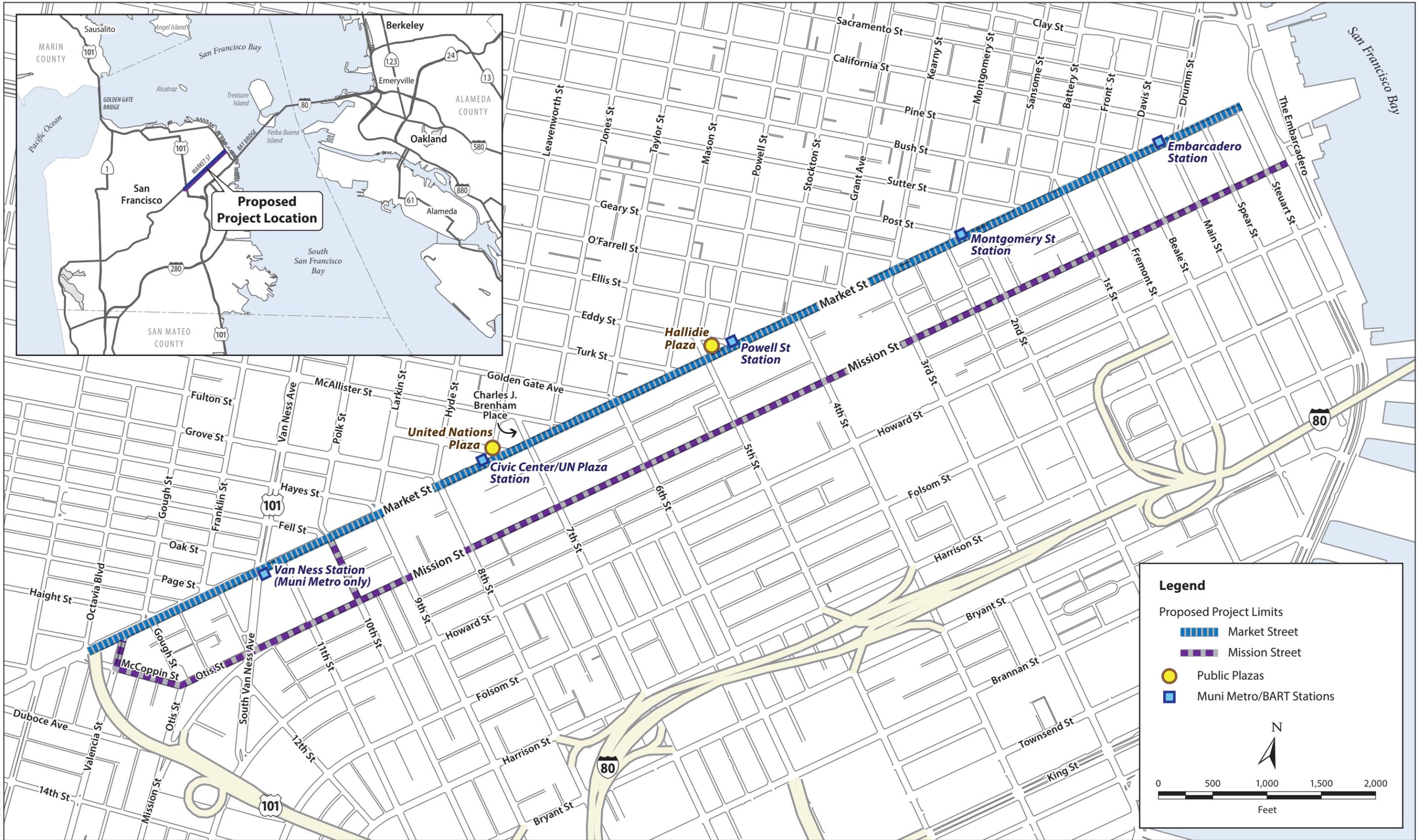
Planning  
Information:  
**415.558.6377**

*Fecha:* 14 de enero de 2015  
*Caso No.:* **2014.0012E**  
*Título*  
*del proyecto:* **Proyecto de Mejora de Market Street**  
*Zonificación:* Varios –Market Street entre Octavia Boulevard y The Embarcadero  
Mission Street entre Valencia Street y The Embarcadero y Valencia Street  
entre calles Market y McCoppin streets y 10<sup>th</sup> Street entre las calles Market y  
Mission  
*Cuadra/Lote:* Varios  
*Tamaño del lote:* Varios  
*Patrocinador*  
*del proyecto:* Departamento de Obras Públicas de San Francisco  
Simon Bertrang – 415-558-4045  
simon.bertrang@sfdpw.org  
*Entidad directora:* Departamento de Planificación de San Francisco,  
División de Planificación Ambiental (CEQA)  
*Contacto*  
*de personal:* Wade Wietgreffe – 415-575-9050  
wade.wietgreffe@sfgov.org

### GENERALIDADES DEL PROYECTO

El patrocinador del proyecto, el Departamento de Obras Públicas (Obras Públicas) de San Francisco, en coordinación con la División de Planificación Urbana del Departamento de Planificación de San Francisco y la Agencia de Transporte Municipal de San Francisco (SFMTA, por sus siglas en inglés), propone rediseñar y proporcionar varias mejoras en el transporte y estética de las calles al segmento de 2.2 millas de Market Street entre Octavia Boulevard y The Embarcadero (Market Street) y potencialmente al segmento de 2.3 millas de Mission Street entre Valencia Street y The Embarcadero, así como Valencia Street entre las calles McCoppin y Market y 10<sup>th</sup> Street entre las calles Market y Mission (Mission Street) como parte del Proyecto de Mejora de Market Street que se ha propuesto (Proyecto Propuesto). Los elementos del Proyecto Propuesto comprenden mejoras tanto en el transporte como en la estética de las calles incluyendo cambios de la configuración de la dirección de la calzada y del acceso de vehículos particulares; semáforos, tránsito de superficie, incluyendo carriles de tránsito exclusivo, distancias entre paradas, servicio, ubicación de paradas, características e infraestructura de parada, infraestructura para bicicletas; infraestructura para peatones; estética de las calles; carga comercial y de pasajeros; estacionamiento para vehículos; plazas; y servicios públicos.

El EIR analizará tres alternativas posibles para el Proyecto Propuesto. Las alternativas 1 y 2 consisten en el rediseño y mejora de Market Street solamente, mientras que la alternativa 3 rediseñaría y mejoraría Mission Street además de proveer las mejoras a Market Street de la alternativa 1. Las alternativas 1 y 2 cada una tienen dos opciones de diseño para las vías para bicicletas en Market Street. Las tres alternativas del Proyecto Propuesto y las opciones de diseño se describen más completamente bajo *Descripción del Proyecto*. La **figura 1** muestra la ubicación del Proyecto Propuesto.



*Esta página se dejó intencionalmente en blanco.*

El fin del Proyecto Propuesto es:

1. Brindar un mejor servicio a los usuarios de transporte público implementando mejoras en la prioridad para el transporte público y aumentando la capacidad, la velocidad, la fiabilidad y la accesibilidad del tránsito de superficie;
2. Apoyar el crecimiento planificado y el desarrollo económico de la Ciudad de San Francisco con el rediseño de Market Street para enriquecer su función como centro cultural, cívico y comercial de la Ciudad;
3. Mejorar la accesibilidad, la seguridad y la movilidad para peatones en Market Street;
4. Alentar el crecimiento continuo del uso de bicicletas brindando una infraestructura para bicicletas más segura a lo largo de una de las principales sendas para bicicletas en la Ciudad; y
5. Mantener el acceso para taxis y transporte para discapacitados y acomodar entregas por parte de vehículos comerciales dentro del corredor del Proyecto.

## DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

El Proyecto Propuesto rediseñaría y brindaría diferentes mejoras al transporte y a la estética de la calle en Market Street y potencialmente en Mission Street.

El EIR analizará tres alternativas. Basándose en el EIR y otro análisis y comentario, se propondrá un proyecto dentro del margen de estas alternativas para su consideración y aprobación:

- Alternativa 1: Market Street (Mejoras completas en la calle y en la prioridad del transporte público)
- Alternativa 2: Market Street - Alternativa moderada (Mejoras completas en la calle y moderadas en la prioridad del transporte público)
- Alternativa 3: Market Street + Mission Street (Mejoras completas en la calle y en la prioridad del transporte público en Market, además de mejoras en infraestructura para bicicletas en Mission)

Las alternativas 1 y 2 incluyen dos diseños para la infraestructura de bicicletas en Market Street, opción de diseño A y opción de diseño B. Bajo la opción de diseño A de las alternativas 1 y 2, se proporcionaría una versión mejorada del carril compartido por vehículos y bicicletas con señales de circulación compartida en el pavimento ("sharrows") en lugares donde no haya presente una senda dedicada para bicicletas. Bajo la opción de diseño B de las alternativas 1 y 2, se proporcionaría una nueva vía elevada para bicicletas (una senda para uso exclusivo de bicicletas que está físicamente separada del tránsito motorizado y que es distinta de la acera para el uso exclusivo o primario de bicicletas) en toda la extensión de Market Street, excepto en lugares donde los accesos del Transporte Rápido del Área de la Bahía (BART, por sus siglas en inglés)/Muni u otras obstrucciones no lo permitirían. La alternativa 3 incluye la infraestructura para bicicletas propuesta en Market Street descrita en la opción de diseño A de la alternativa 1 y agrega una vía para bicicletas en ambas direcciones en Mission Street.

La **tabla 1** resume los elementos de las tres alternativas y sus opciones de diseño, incluyendo cambios a la configuración de la calzada; acceso de vehículos particulares; semáforos; tránsito de superficie incluyendo carriles de tránsito exclusivo, distancia entre paradas, servicio, lugares de parada, características de las paradas e infraestructura; infraestructura para bicicletas; infraestructura para peatones; estética de las calles; carga comercial y de pasajeros; estacionamiento vehicular; plazas; y servicios públicos. La **figura 2** ilustra los diseños conceptuales para cada alternativa y opción de diseño.

**TABLA 1. RESUMEN DE ALTERNATIVAS DEL PROYECTO PROPUESTO<sup>1</sup>**

Elemento de Proyecto Propuesto	Alternativa 1: Market Street (Mejoras completas en la calle y en la prioridad de transporte público)		Alternativa 2: Market Street - Alternativa moderada (Mejoras completas en la calle y moderadas en la prioridad de transporte público)		Alternativa 3: Market Street + Mission Street (Mejoras completas en la calle y en la prioridad del transporte público en Market, además de mejoras en la infraestructura para bicicletas en Mission) <i>(Importante: Esta columna describe solo las mejoras en Mission Street. Las mejoras en Market Street serían las mismas que en la opción A de la alternativa 1.)</i>
	Opción de diseño A	Opción de Diseño B	Opción de diseño A	Opción de diseño B	
<b>Configuración de calzada</b>	Generalmente, dos carriles centrales y dos carriles junto al bordillo entre las calles Franklin y Main (más de cuatro carriles al oeste de Franklin Street y solamente tres carriles al este de Main Street).	Igual que en opción de diseño A, excepto por vías para bicicletas elevadas de un solo sentido en cada dirección entre los carriles del lado del bordillo y las aceras.	Igual que en la opción de diseño A de la alternativa 1.	Igual que en la opción de diseño B de la alternativa 1.	Generalmente, dos carriles de circulación de vehículos con espacios para doblar en las intersecciones. Vías separadas para bicicletas en ambas direcciones y un carril flotante para estacionamiento (ubicado entre el carril de circulación la nueva de bicicleta nueva) en un lado de la calle.
<b>Acceso de vehículos particulares</b>	Restricciones completas para vehículos particulares: Transporte público, taxis, vehículos de servicios de emergencia, vehículos comerciales, vehículos para discapacitados bicicletas tendrían acceso completo a los carriles junto al bordillo pero otros vehículos particulares estarían prohibidos entre Steuart Street y Van Ness Avenue en dirección oeste y entre las calles 10 <sup>th</sup> y Main en dirección este. Las regulaciones existentes para doblar a la derecha en Market Street también permanecerían.		Restricciones moderadas para vehículos particulares: Todos los vehículos particulares continuarían teniendo permiso para circular por la mayor parte de Market Street. Podrían añadirse nuevas restricciones para doblar y regulaciones de giros a la derecha obligatorio a los giros a la derecha obligatorios existentes en las calles 6 <sup>th</sup> y 10 <sup>th</sup> .		Ninguna restricción nueva a vehículos particulares en Mission Street.

<b>Semáforos</b>	Modificaciones en la duración y reemplazos de semáforos, los cuales podrían incluir nuevas señales de giro y señales para bicicletas.			Modificaciones en la duración de las luces de los semáforos, las cuales podrían incluir nuevas señales de giro y nuevas señales para bicicletas.	
<b>Tránsito de superficie (carriles de tránsito exclusivo)</b>	Los carriles de tránsito exclusivo se extenderían entre las calles 12 <sup>th</sup> y Davis en la dirección oeste (desde el centro) y entre las calles 12 <sup>th</sup> y Main en la dirección este (hacia el centro); solo se permitirían transporte público y vehículos de emergencia en los carriles de tránsito exclusivo.			Se eliminarían los carriles existentes para tránsito exclusivo en Mission Street.	
<b>Tránsito de superficie (distancia entre paradas y servicios)</b>	Modificación en la distancia de paradas de transporte público y nuevos lugares de paradas para brindar tanto servicio rápido con las rutas limitadas de autobuses de parada/express de parada/express (por ej., 5L, 9L, 16X, 38L, 71L) y la línea F como el servicio local a través de las rutas de autobuses locales (por ej., 2, 5, 6, 9, 19, 21, 31, 38).			Todo el servicio de transporte de Muni, Golden Gate Transit y SamTrans se trasladaría a Market Street (excepto durante los días de eventos en Market Street y durante eventos no anticipados que cierran Market Street y esas rutas tendrían a la nueva Terminal Transbay).	
<b>Tránsito de superficie (Ubicación de paradas)</b>	Paradas del lado del bordillo nuevas y reubicadas y nuevas islas centrales de abordaje de transporte público. Las paradas modificadas consistirían en 16 paradas en bordillo (en bordillo o cerca del bordillo) (7 de entrada, 9 de salida) y 13 paradas en las islas centrales de abordaje (8 de entrada y 5 de salida).	Nuevas islas de abordaje de transporte público cerca del bordillo adyacentes a la nueva vía de bicicletas y nuevas islas centrales de abordaje. Las paradas modificadas consistirían en 16 paradas en bordillo (en bordillo o cerca del bordillo) (7 de entrada, 9 de salida) y 13 paradas en islas centrales de abordaje (8 de entrada y 5 de salida).	Igual que la opción de diseño A de la alternativa 1.	Igual que la opción de diseño B de la alternativa 1.	Eliminar las paradas de autobús existentes, excepto como se describe arriba para dar acceso a la nueva Terminal Transbay; proveer paradas de autobús transitorias para el servicio de transporte desviado a Mission Street durante los días de eventos en Market Street y durante cierres no anticipados de Market Street.

<b>Tránsito de superficie (Características de paradas)</b>	Mejoras y expansión (largo y ancho) de las islas de abordaje de transporte público.			Eliminar las paradas de autobús existentes; proveer paradas de autobús transitorias para el servicio de transporte desviado a Mission Street durante los días de eventos en Market Street y durante cierres no anticipados de Market Street.	
<b>Tránsito de superficie (Infraestructura)</b>	Reemplazo completo de las existentes vías férreas del tranvía de Muni para mantenerlas en buenas condiciones; ajuste menor a ubicación de las vías existentes de tranvía en limitados lugares; reemplazo del sistema de tracción eléctrica y sistema de catenaria (por ej., cables aéreos) para mantenerlos en condiciones y brindar capacidad adicional; construcción de la vía de la Línea F de Muni que se extiende en una sola dirección oeste por McAllister Street entre Market Street y Charles J. Brenham Place y una sola dirección sur por Charles J. Brenham Place entre las calles McAllister y Market.			Mantenimiento y ajuste del sistema de catenaria en Mission Street para permitir el uso durante los días de eventos en Market Street y durante cierres no anticipados de Market Street.	
<b>Infraestructura para bicicletas</b>	Mejoras en el carril compartido con señales pintadas en el pavimento o "sharrows" (por ej., las bicicletas comparten carriles ampliados junto al bordillo con el tránsito vehicular) excepto en lugares donde sendas existentes separadas ya existen (por ej., sendas para bicicletas existentes con defensas [postes] y carriles para bicicletas se mantendrían).	Nueva senda elevada para bicicletas: las bicicletas estarían separadas verticalmente del tránsito vehicular (por ej., la nueva senda para bicicletas sería ligeramente más alta que el nivel de la calzada para el tránsito vehicular).	Igual que la opción de diseño A de la alternativa 1.	Igual que la opción de diseño B de la alternativa 1.	Nueva senda para bicicletas con defensas en Mission Street: las bicicletas estarían separadas horizontalmente del tránsito vehicular por una defensa pintada o física. Nueva senda para bicicletas con defensas en McCoppin Street y nuevo carril de bicicletas en sentido contrario al tránsito en Otis Street en la dirección este para proporcionar una conexión de la red de bicicletas entre las calles Valencia y Mission. Nueva conexión de sendas de bicicletas en las calles Valencia y 10 <sup>th</sup> para conectar las vías para bicicletas en las calles Market y Mission.
<b>Infraestructura para peatones (Ancho de acera)</b>	Generalmente mantener el ancho de las aceras, excepto	Aceras más angostas (por ej., moviendo el bordillo existente)	Igual que la opción de diseño	Igual que la opción de diseño	Cambios limitados al ancho de las aceras, excepto entre las calles 5 <sup>th</sup> y 3 <sup>rd</sup> donde se puede haber una ampliación.

	donde se estrecharían las aceras (por ej., moviendo el bordillo existente) en lugares para permitir islas centrales de abordaje de transporte más anchas o un carril compartido más ancho; aceras más anchas en algunos lugares.	según sea necesario para acomodar una nueva senda elevada para bicicletas e islas centrales de abordaje de transporte más anchas; aceras más anchas en algunos lugares.	A de la alternativa 1.	B de la alternativa 1.	.
<b>Estética de las calles (Elementos)</b>	Principalmente zonas de 15 a 20 pies de ancho de paso libre para peatones en las aceras (a excepción de zonas de paso de 10 pies de ancho al oeste de Van Ness Avenue); nueva pavimentación general, incluyendo el completo reemplazo de ladrillos; bancos de asiento adicionales, paisajismo, señales de orientación para peatones, arte público y otros elementos junto al bordillo dentro de Streetlife Zones y Streetlife Hubs.				Cambios limitados a la estética de la calle, excepto para la instalación de nuevos aparcamientos de bicicletas.
<b>Estética de las calles (Árboles)</b>	Eliminación o reubicación de árboles limitada a lugares donde se estrecharía la acera.	Eliminación o reubicación de árboles donde se estrechará la acera para acomodar la nueva senda elevada para bicicletas.	Igual que la opción de diseño A de la alternativa 1.	Igual que la opción de diseño B de la alternativa 1.	Los árboles de calle sanos permanecerían mientras que se reemplazarían los árboles de calle enfermos. Plantar nuevos árboles de calle en lugares donde haya alcorques y espacios vacíos.
<b>Estética de las calles (Path of Gold Light Standards)</b>	Reubicación de los postes de luz en lugares limitados donde se estrecharía la acera.	Reubicación de los postes de luz donde se estrecharía la acera para acomodar la nueva senda elevada para bicicletas.	Igual que la opción de diseño A de la alternativa 1.	Igual que la opción de diseño B de la alternativa 1.	No aplicable.
<b>Carga comercial y ascenso de pasajeros</b>	No se permitiría carga en Market Street a excepción de ascenso de usuarios de vehículos para discapacitados. Serían eliminadas todas las zonas de carga en Market Street, y se crearían nuevas zonas de carga activa comercial y de		Se permitiría una carga limitada en Market Street. Algunas zonas de carga en Market Street permanecerían, y se crearían algunas zonas de carga activa y ascenso de pasajeros en calles		Carga limitada permitida en un lado de Mission Street en el carril flotante de estacionamiento (ubicado entre el carril de circulación y la nueva senda para bicicletas).

	pasajeros en calles transversales y callejones adyacentes.	transversales y callejones adyacentes. Se continuaría permitiendo el ascenso de usuarios de vehículos para discapacitados.	Creación de algunas zonas nuevas de carga comercial y de pasajeros en calles transversales y callejones adyacentes.
<b>Estacionamiento vehicular</b>	No se permite el estacionamiento en Market Street (por ej., se eliminarían los espacios de estacionamiento al oeste de Franklin Street y al este de Spear Street); eliminación de algunos espacios de estacionamiento en forma temporal o permanente en calles transversales y callejones para acomodar las zonas de carga reubicadas.		Un carril flotante de estacionamiento (ubicado entre el carril de circulación y la nueva senda para bicicletas) en la mayoría de las cuadras de Mission Street. En las calles Valencia, McCoppin, Otis y 10 <sup>th</sup> se eliminaría el estacionamiento para acomodar la nueva senda para bicicletas.
<b>Plazas</b>	Plaza de las Naciones Unidas - Los planes conceptuales contemplan el llenado de la fuente existente y la creación de un nuevo pabellón al aire libre con asientos, un nuevo escenario y nuevos árboles y otros elementos de estética de las calles. Hallidie Plaza – Los planes conceptuales contemplan reconstruir toda la zona elevando el sector hundido para conectar la plaza al grado de la calle y repavimentar la plaza para añadir un nuevo pabellón al aire libre, un centro de información al turista y asientos al aire libre. El área debajo de la Hallidie Plaza elevada nueva continuaría proveyendo acceso de transporte a Powell Station para el servicio subterráneo de Metro de Muni y BART.		No aplicable.
<b>Servicios públicos</b>	Reemplazo de las alcantarillas sanitarias existentes debajo de Market Street; reemplazo orientado de tuberías de agua y tuberías auxiliares del sistema de suministro de agua según se requiera para mantener en buen estado de conservación; reemplazo orientado de infraestructura eléctrica y de otros servicios para mantener un buen estado de conservación.		Ningún cambio en los servicios existentes.
Fuente: Obras públicas, División de Planificación Urbana del Departamento de Planificación de San Francisco, SFMTA. 2014. <sup>1</sup> La tabla resume las tres alternativas y sus opciones de diseño. Sírvase consultar el texto subsiguiente y la <b>figura 2</b> para obtener una descripción más detallada de los cambios y definiciones de términos.			



## CONDICIONES EXISTENTES

### *Configuración de la calzada y acceso de vehículos particulares*

En el sur de la zona de Market, las calles que corren en sentido noroeste/sudeste (por ej., las calles 2<sup>nd</sup>, 3<sup>rd</sup> y 4<sup>th</sup>) se consideran generalmente calles norte-sur, mientras que las calles que corren en sentido sudoeste/nordeste (por ej., las calles Market y Mission) se consideran generalmente calles este-oeste.

#### Market Street

En general, existen cuatro carriles de circulación en Market Street entre Van Ness Avenue y Main Street. Las cuadras entre las calles Main y Steuart tienen tres carriles de circulación. Al oeste de Van Ness Avenue, Market Street se amplía a una cantidad de siete carriles de circulación para permitir carriles de giro a la izquierda al norte hacia Franklin Street y al sur hacia Valencia Street.

Los vehículos particulares que circulan en la dirección este por Market Street tienen que girar a la derecha en las calles 10<sup>th</sup> y 6<sup>th</sup>. A excepción de los carriles de tránsito exclusivo (ver la sección *Tránsito de Superficie* a continuación por más detalles), actualmente se les permite a los vehículos particulares que circulen por Market Street. Los giros a la izquierda desde Market Street están prohibidos para los vehículos particulares, excepto en Valencia Street en dirección oeste y las calles Franklin y Drumm en dirección este.

La infraestructura existente para bicicletas en Market Street incluye carriles dedicados y carriles compartidos marcados con "sharrows" (marcas en el pavimento que indican que el carril de circulación es compartido con ciclistas), según la ubicación (ver la sección *Infraestructura para bicicletas* a continuación por más detalle).

#### Mission Street

El corredor de Mission Street, tal como se explica en este documento, incluye porciones de las calles McCoppin, Otis, Valencia y 10<sup>th</sup>. McCoppin Street termina en la Central Freeway al oeste y en Mission Street al este. McCoppin tiene dos carriles de circulación y dos carriles de estacionamiento. Otis Street termina en el oeste y al este en Mission Street. Otis Street tiene cuatro carriles de circulación y dos carriles de estacionamiento. Valencia Street entre las calles Market y McCoppin tiene dos carriles de circulación y un carril de estacionamiento en cada dirección. Entre las calles Market y Mission, 10<sup>th</sup> Street tiene cuatro carriles de circulación (de sentido único hacia el sur) y un carril de estacionamiento. En general, existen cuatro carriles de circulación y dos carriles de estacionamiento en Mission Street. Excepto por los carriles de tránsito exclusivo (ver la sección *Tránsito de superficie* por más detalle), los vehículos particulares tienen permitido actualmente circular por Mission Street. Los giros a la izquierda desde Mission Street están prohibidos para los vehículos particulares, salvo a las calles Steuart, Spear, Main y Beale.

La infraestructura para bicicletas existente en Mission Street incluye un carril compartido marcado con "sharrows" en algunos lugares (ver la sección *Infraestructura para bicicletas* a continuación para más detalle). Las calles McCoppin y Otis tienen un carril para bicicletas en el sentido oeste. Valencia Street tiene un carril para bicicletas en cada dirección entre las calles Market y McCoppin. No existen sendas para bicicletas en 10<sup>th</sup> Street entre las calles Market y Mission.

### *Semáforos*

Las calles Market y Mission tienen semáforos en la mayoría de las intersecciones.

## *Tránsito de superficie*

### Market Street

Existen carriles centrales de tránsito exclusivo para el transporte público de superficie, taxis y vehículos de emergencias entre 8<sup>th</sup> Street y Van Ness Avenue en el sentido oeste (de salida) y entre las calles 12<sup>th</sup> y 5<sup>th</sup> en el sentido este (entrada). Los carriles de tránsito exclusivo operan las 24 del día, los 7 días de la semana. Existen vías de tranvía en ambas direcciones en Market Street, pasando por los carriles centrales entre Octavia Boulevard y Steuart Street.

Muni opera 18 rutas de autobuses y una línea de tranvía (Línea F) por la superficie de Market Street dentro del área del Proyecto Propuesto (importante: algunas rutas de autobuses pasan, pero no paran en Market Street). La mayoría de estas rutas de transporte y la línea única pasan por al menos una de las 17 paradas junto al bordillo (8 de entrada, 9 de salida) y 23 paradas en islas centrales de abordaje (12 de entrada, 11 de salida) dentro del área del Proyecto Propuesto.

### Mission Street

Los carriles de tránsito exclusivo se encuentran generalmente en el carril junto al bordillo en ambas direcciones en Mission Street, pero varían según el lugar y la hora del día. El estacionamiento en las porciones de Mission Street con carriles de tránsito exclusivo está prohibido durante las horas pico especificadas. Fuera de las horas pico, los vehículos de transporte comparten los dos carriles exteriores con vehículos particulares y el estacionamiento junto al bordillo generalmente está permitido.

Muni opera tres rutas de autobuses (14, 14L y 14X) por Mission Street entre San Jose Avenue y Steuart Street. Además, el Distrito de Carretera y Transporte del Puente Golden Gate (Golden Gate Transit) opera cuatro rutas y el Distrito de Transporte del Condado de San Mateo (SamTrans) opera tres rutas a lo largo de Mission Street dentro del área del Proyecto Propuesto. Cada una de estas rutas de transporte pasa por al menos una de las 24 paradas junto al bordillo (11 de entrada, 13 de salida) dentro del área del Proyecto Propuesto.

## *Infraestructura para bicicletas*

### Market Street

La infraestructura existente para bicicletas en Market Street incluye vías exclusivas para bicicletas, las cuales pueden variar de una senda para bicicletas con postes a un carril para bicicletas, entre Gough Street y mitad de camino entre las calles 9<sup>th</sup> y 8<sup>th</sup> en la dirección este y entre 8<sup>th</sup> Street y Octavia Boulevard en la dirección oeste. Hay "sharrows" pintadas en los carriles junto al bordillo en todas las demás secciones de Market Street para indicar que las bicicletas y los vehículos comparten estos carriles. Hay puestos de Nine Bay Area Bike Share a lo largo de Market Street. También hay aparcamientos de bicicletas en varios lugares a lo largo de Market Street.

### Mission Street

Las calles McCoppin y Otis tienen actualmente un carril para bicicletas en la dirección oeste. Valencia Street tiene un carril para bicicletas en cada dirección entre las calles Market y Mission. No existen vías de bicicletas en 10<sup>th</sup> Street entre las calles de Market y Mission. Mission Street tiene "sharrows" entre 11<sup>th</sup> Street y South Van Ness Avenue y entre The Embarcadero y Steuart Street en la dirección oeste. Hay aparcamientos para bicicletas en muchos lugares a lo largo de Mission Street.

## *Infraestructura para peatones y estética de las calles*

### Market Street

Las aceras actuales en Market Street generalmente son más anchas (entre 25 pies y 35 pies) al este de Van Ness Avenue y más angostas (cerca de 15 pies) al oeste de Van Ness Avenue. Las aceras de Market Street están construidas de ladrillos rojos y tienen un bordillo de granito de 18 pulgadas que las separa de la calzada. Muchos cruces en las aceras no tienen rampas en los bordillos conformes a ADA.

Varios de los objetos que se encuentran en las aceras existentes, incluyendo árboles, señales, kioscos de periódicos y casillas, puestos de flores, arte público, aparcamientos para bicicletas, baños autolimpiadores, carteles de publicidad, balizas con cadenas en varios cruces de intersecciones y el Path of Gold Light Standards. El Path of Gold Light Standards consiste en postes de luz decorativos con una parte superior que consta de tres partes, cada una de las cuales contiene una lámpara. El Path of Gold Light Standards es un punto de referencia histórico designado que está identificado bajo el artículo 10 del Código de Planificación (Punto de referencia No. 200) y está ubicado entre 1 Market Street y 2490 Market Street.

### Mission Street

Las aceras existentes en Mission Street son más estrechas que en Market Street (alrededor de 9 a 15 pies de ancho dentro del área del Proyecto Propuesto) y generalmente están construidas de bloques de hormigón preparado en el lugar.

## *Carga comercial y de pasajeros*

### Market Street

Market Street tiene una cantidad limitada de bahías designadas de carga comercial y de pasajeros en la calle. Una cantidad limitada de cortes de bordillo existe en Market Street, lo que permite el acceso a estacionamiento fuera de la calzada y a instalaciones de carga.

### Mission Street

Mission Street tiene zonas designadas según la hora del día para carga comercial y de pasajeros. Algunos accesos para automóviles existen actualmente a lo largo de Mission Street, lo que permite el acceso a estacionamiento fuera de la calzada o a instalaciones de carga.

## *Estacionamiento vehicular*

El estacionamiento en la calle con medidor actualmente está limitado a unos pocos lugares en Market Street y está disponible en la mayoría de las cuadras a lo largo del corredor de Mission Street.

## *Plazas*

Dos plazas públicas actuales están ubicadas adyacentes al lado norte del derecho de paso de Market Street: la Plaza de las Naciones Unidas se halla entre Hyde Street y Charles J. Brenham Place; Hallidie Plaza se halla entre las calles Cyril Magnin y Powell.

## *Servicios públicos*

Los servicios públicos existentes a lo largo de Market Street que pudieran ser afectados por el Proyecto Propuesto incluyen un alcantarillado de ladrillo debajo de Market Street, componentes eléctricos para la catenaria del tranvía, tuberías de conducción eléctrica para el Path of Gold Light Standards y semáforos, y

otros servicios subterráneos debajo del derecho de paso de Market Street. Las bocas de incendios, incluyendo las bocas grandes de incendio que son parte del sistema auxiliar de suministro de agua (AWSS, por sus siglas en inglés) instalado después del terremoto de 1906, también podrían verse afectadas por el Proyecto Propuesto.

## ALTERNATIVA 1

### *Configuración de la calzada*

En general, la alternativa 1 continuaría proveyendo cuatro carriles de circulación por Market Street (dos carriles centrales y dos carriles junto al bordillo entre las calles Franklin y Main). Se proporcionarían más de cuatro carriles al oeste de Franklin Street y solamente dos o tres carriles al este de Main Street. La alternativa 1 podría incluir una reconfiguración de algunas intersecciones, incluyendo la adición de nuevas extensiones de acera.

Con la opción de diseño A, la vía separada existente para bicicletas en Market Street permanecería igual. A lo largo del resto de Market Street en el área del Proyecto, el carril compartido existente pintado con "sharrows" sería ampliado en todos los lugares posibles, excepto donde no sea factible debido a obstrucciones como los portales de BART.

Con la opción de diseño B, se construiría una nueva senda elevada para bicicletas en una sola dirección entre los carriles junto al bordillo y las aceras a cada lado de Market Street, excepto donde no sea factible debido a obstrucciones como los portales de BART. La **figura 2** ilustra la configuración típica de la calzada bajo ambas opciones de diseño.

### *Acceso de vehículos particulares*

Los vehículos de transporte público tendrían el acceso permitido en toda la extensión de Market Street dentro del corredor del Proyecto. Además de los vehículos de transporte público, solamente los vehículos comerciales, los taxis, los vehículos de emergencias, los vehículos para discapacitados y las bicicletas tendrían el acceso permitido a Market Street entre las calles 10<sup>th</sup> y Main en la dirección este y entre Steuart Street y Van Ness Avenue en la dirección oeste. Los conductores de otros vehículos particulares (por ej., todos los vehículos particulares a excepción de vehículos comerciales, taxis, vehículos para discapacitados y bicicletas) serían desviados a otras calles en el área. Estas restricciones se aplicarían las 24 horas del día, los 7 días de la semana.

Se alertaría a los conductores acerca de las restricciones vehiculares a través de varios medios, incluyendo educación, indicaciones de orientación (por ej., señales) y ejecución de las regulaciones. Los cambios en la circulación en las calles cerca de Market Street desviarían el tránsito. Los cambios de circulación podrían incluir la conversión de porciones de las calles transversales a Market Street de sentido único a doble sentido, cambiando la dirección de una de las calles de sentido único y/o el cierre parcial de calles.

Permanecerían las regulaciones obligatorias existentes de giro a la derecha sobre Market Street.

### *Semáforos*

Bajo cualquiera de las opciones de diseño, la alternativa 1 modificaría, sustituiría y potencialmente agregaría semáforos en las intersecciones de Market Street. Las modificaciones incluirían ajustes a la duración de los semáforos para Market Street y podrían incluir nuevas luces de giro a la derecha y luces

para ciclistas. También se requeriría el reemplazo de los postes de los semáforos. Podrían añadirse nuevos semáforos en las intersecciones donde no hay semáforos actualmente (por ej., 11<sup>th</sup> Street, Steuart Street).

### *Tránsito de superficie*

Bajo cualquiera de las opciones de diseño, la alternativa 1 incluiría múltiples cambios al tránsito de superficie en Market Street a fin de dar mayor prioridad al transporte público. Los carriles centrales de tránsito exclusivo en Market Street se extenderían (como se indica a continuación en la descripción de *Carriles de tránsito exclusivo*); estos carriles estarían reservados para el transporte público de superficie y vehículos de emergencia solamente. A continuación se describen los carriles de tránsito exclusivo, la distancia entre paradas y servicios de paradas, ubicación de paradas, características de las paradas e infraestructura.

- **Carriles de tránsito exclusivo:** Bajo ambas opciones de diseño, la alternativa 1 extendería los carriles centrales de tránsito exclusivo entre las calles 12<sup>th</sup> y Davis en la dirección oeste (de salida) y entre las calles 12<sup>th</sup> y Main en la dirección este (de entrada). Se reservarían los carriles de tránsito exclusivo existentes y extendidos para transporte público de superficie y vehículos de emergencia solamente (por ej., no se permitirían taxis en los carriles de tránsito exclusivo a lo largo de Market Street).
- **Distancia entre paradas y servicio de paradas:** Bajo ambas opciones de diseño, la alternativa 1 modificaría las paradas de transporte existentes en Market Street. Se instituiría un nuevo sistema para fijar la distancia entre paradas de transporte y la ubicación de las mismas para crear una serie de paradas rápidas en los carriles de tránsito exclusivo y una serie de paradas locales en los carriles junto al bordillo. Las paradas rápidas serían usadas para limitadas rutas de autobuses stop/express 5L, 9L, 16X, 38L y 71L y la Línea F; las paradas locales serían usadas por las rutas de autobuses locales 2, 5, 6, 9, 19, 21, 31 y 38. Los servicios rápidos solo pararían en las nuevas islas de abordaje de transporte ubicadas cerca de las actuales estaciones de Metro de Muni y BART en Market Street entre Van Ness Avenue y Fremont Street. Las rutas locales pararían con más frecuencia que las rutas rápidas.
- **Ubicación de paradas:** Bajo la opción de diseño A de la alternativa 1, las rutas de transporte público y la Línea F pasarían por al menos una de las 16 paradas junto al bordillo nuevas o reubicadas (7 de entrada, 9 de salida) y las 13 paradas nuevas en las islas centrales de abordaje (8 de entrada y 5 de salida) a lo largo de Market Street.

Bajo la opción de diseño B de la alternativa 1, las rutas de transporte y la línea F pasarían por la misma cantidad de paradas a lo largo de Market Street que bajo la opción de diseño A; no obstante, las paradas junto al bordillo serían paradas de *isla* de abordaje de transporte junto al bordillo porque la nueva vía elevada para bicicletas se construiría entre las nuevas islas de bordillo y la acera.

- **Características de las paradas:** Bajo cualquiera de las opciones de diseño de la alternativa 1, se aumentaría la longitud y la amplitud de las islas centrales de abordaje de transporte reubicadas o reemplazadas a lo largo de Market Street para satisfacer los criterios de accesibilidad de la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (ADA, por sus siglas en inglés). Esto incluiría el añadido de rampas de acceso para sillas de ruedas para la línea F. La alternativa 1 añadiría servicios como marquesinas de autobús para las islas centrales de ascenso de pasajeros.

**Infraestructura:** Bajo ambas opciones de diseño de la alternativa 1, se cambiaría la infraestructura del tránsito de superficie. Los cambios consistirían en el reemplazo y/o mejora de las actuales vías de tranvía, el sistema de tracción eléctrica y el sistema de catenaria (por ej., cables aéreos) en Market Street para mantenerlo en buenas condiciones y brindar capacidad adicional. El reemplazo del sistema de tracción eléctrica y el sistema de catenaria comprendería reemplazar y actualizar todo el equipo de subestación, tuberías de conducción y transformadores, y circuitos eléctricos. Además, el Proyecto Propuesto construiría un nuevo trayecto de vías para la Línea F que correría con sentido único oeste a lo largo de McAllister Street entre Market Street y Charles J. Brenham Place y en sentido único sur a lo largo de Charles J. Brenham Place entre las calles McAllister y Market. Ninguna de las alternativas del Proyecto Propuesto haría cambios a las líneas de BART ni de Metro de Muni por debajo de Market Street.

### ***Infraestructura para bicicletas***

Bajo la opción de diseño A de la alternativa 1, la actual vía separada para bicicletas permanecería. En los lugares donde no existe actualmente una vía por separado, el carril actualmente compartido pintado con "sharrows" será ampliado a 15 pies donde sea factible.

Bajo la opción de diseño B de la alternativa 1, se construiría una nueva senda para bicicletas de aproximadamente 5 a 7 pies de ancho en Market Street en cada dirección entre los carriles junto al bordillo y la acera. La nueva senda para bicicletas estaría ligeramente más alta que los carriles adyacentes junto al bordillo y podría tener diferentes patrones de pavimento o material para ayudar a identificar el espacio designado para bicicletas. En las paradas del transporte junto al bordillo, la nueva senda para bicicletas estaría ubicada entre una isla de abordaje de transporte junto al bordillo y la acera. La **figura 2** ilustra la infraestructura para bicicletas considerada bajo cada opción de diseño.

Bajo cualquiera de las opciones de diseño, la alternativa 1 incluiría la instalación de nuevos aparcamientos para bicicletas en las aceras a lo largo de Market Street (por ej., dentro de las áreas de Streetlife Zone, descritas en la sección de *Estética de las calles*). También podrían proveerse instalaciones de aparcamiento o guardado de bicicletas en áreas donde las aceras sean más amplias, como en Streetlife Hubs.

### ***Pedestrian Facilities***

- **Ancho de aceras:** Bajo la alternativa 1 se harían varios cambios a las aceras de Market Street. En la opción de diseño A de la alternativa 1 se retendría la mayor parte del ancho actual de las aceras a lo largo de Market Street, con estrechamiento limitado de la acera para permitir la construcción de islas de abordaje de transporte público más amplias y carriles compartidos más amplios adyacentes a las paradas de autobús junto al bordillo. La opción de diseño B haría más angosta la acera en Market Street para permitir la construcción de islas de abordaje de transporte público más anchas y la nueva senda elevada para bicicletas, la cual requeriría mover el bordillo actual hacia adentro.

Se agregarían rampas en los bordillos que cumplan con los requisitos de ADA. Se agregarían numerosas extensiones peatonales a las aceras en las intersecciones a lo largo y adyacentes a Market Street para acortar las distancias de los cruces peatonales y mejorar la visibilidad de los peatones. La alternativa 1 también agregaría, reubicaría y eliminaría ciertas sendas peatonales en los lugares adecuados.

### *Estética de las calles*

- **Elementos:** Bajo ambas opciones de diseño, en la alternativa 1 se diseñarían las aceras al este de Van Ness Avenue para proporcionar generalmente una zona sin obstrucciones de 15 pies de ancho, dondequiera que sea posible. En algunos lugares de la acera (por ej., las cuadras entre 5<sup>th</sup> Street y Grant Avenue), esta zona sin obstrucciones podría ser de hasta 20 pies de ancho. Al oeste de Van Ness Avenue, la acera por la zona estaría diseñada para ser aproximadamente de 10 pies de ancho.

La porción junto al bordillo de la acera sería diseñada como Streetlife Zones. Las Streetlife Zones estarían ubicadas a lo largo de toda la extensión de Market Street entre la zona de paso y el bordillo. Las Streetlife Zones serían más amplias al este de Van Ness Avenue donde las aceras son más amplias. Las Streetlife Zones concentrarían los objetos (por ej., mobiliario de calles, árboles, aparcamientos para bicicletas, señales de orientación urbana e iluminación) en la acera dentro de una banda cerca del bordillo, dejando el espacio adyacente a los edificios como zona de paso de peatones. Los Streetlife Hubs estarían ubicados dentro de las Streetlife Zones en áreas donde la acera es más amplia y en las cuales los elementos del paisaje de las calles (por ej., kioscos, cafés, arte público o instalaciones interactivas) podrían destacarse.

Las aceras actuales de ladrillo de Market Street serían reemplazadas con un nuevo material o nuevos materiales de pavimentación.

- **Árboles:** Bajo la opción de diseño A de la alternativa 1, los árboles serían eliminados o trasplantados en áreas limitadas donde se haría la acera más angosta para permitir la construcción de islas de abordaje de transporte público más amplias y carriles compartidos más amplios adyacentes a las paradas de autobús junto al bordillo. Bajo la opción de diseño B de la alternativa 1, se eliminarían o trasplantarían los árboles se haría más angosta la acera para permitir la construcción de la nueva senda elevada para bicicletas. Bajo cualquiera de las opciones de diseño, se eliminarían o reemplazarían los árboles considerados enfermos, peligrosos o en conflicto con el Proyecto Propuesto.
- **Path of Gold Light Standards:** Bajo la opción de diseño de la alternativa 1, el Path of Gold Light Standards sería reubicado cerca de los actuales lugares de postes de luces en la acera en limitadas áreas donde se haría más angosta la acera para permitir la construcción de islas de abordaje de transporte público más amplias y carriles compartidos más amplios adyacentes a las paradas de autobús junto al bordillo. Bajo la opción de diseño B de la alternativa 1, el Path of Gold Light Standards sería reubicado donde se haría más angosta la acera para permitir la construcción de la nueva senda elevada para bicicletas.

### *Carga comercial y de pasajeros*

Bajo cualquiera de las opciones de diseño de la alternativa 1 se prohibiría la carga comercial y de pasajeros en Market Street, con algunas excepciones. Donde sea posible, las zonas de carga comercial y de pasajeros se establecerían en la primera mitad de la cuadra de las calles transversales al norte y sur de Market Street y serían designadas como zonas de carga activa solamente (por ej., un vehículo puede estar detenido en la zona de carga solamente durante la carga activa de bienes comerciales y de pasajeros). Los vehículos de transporte de personas discapacitadas podrían recoger y dejar pasajeros en Market Street. Según el lugar, se consideraría una bahía de carga en Market Street para edificios sin acceso a callejones ni un punto de entrada dentro de 250 pies de una zona de carga en una calle transversal.

### *Estacionamiento vehicular*

Bajo ambas opciones de diseño de la alternativa 1 se eliminaría el estacionamiento actual sobre la calle en Market Street (por ej., actuales espacios de estacionamiento al oeste de Franklin Street y al este de Spear Street). Las zonas de carga adicional en las calles transversales y callejones descritos en la sección *Carga comercial y de pasajeros* podría resultar en la eliminación permanente o temporal (por ej., restricción según la hora del día) de espacios para estacionar.

### *Plazas*

Bajo ambas opciones de diseño de la alternativa 1 se incluiría la opción de reconstruir la Plaza de las Naciones Unidas (UN Plaza) y Hallidie Plaza. Los planes conceptuales para la UN Plaza contemplan llenar la fuente existente y crear un nuevo pabellón al aire libre con asientos; un nuevo escenario; y nuevos árboles y otros elementos de paisajismo urbano. Los planes conceptuales para la Hallidie Plaza contemplan la reconstrucción de toda el área elevando el área hundida para conectar la plaza al nivel de la calle y repavimentar la plaza para añadir un nuevo pabellón al aire libre, un centro de información turística y asientos al aire libre. El área debajo de la Hallidie Plaza elevada nueva continuaría proveyendo acceso de transporte a Powell Station para el servicio subterráneo de Metro de Muni y BART. Además, se podrían proporcionar nuevos elementos de paisaje urbano en Hallidie Plaza.

### *Servicios Públicos*

Bajo cualquiera de las opciones de diseño de la alternativa 1, se incluiría el reemplazo y/o traslado de las actuales cloacas debajo de Market Street. Las alternativas también incluirían el reemplazo y/o traslado orientado de tuberías de agua, bocas de incendios y de las tuberías del sistema auxiliar de suministro de agua (AWSS, por siglas en inglés), incluyendo las bocas de incendio de AWSS, a lo largo de Market Street, e infraestructura eléctrica y de otros servicios públicos para mantenerlos en buenas condiciones. Las nuevas conexiones de servicios públicos de reemplazo serían del mismo tamaño que las actuales conexiones y no se proporcionaría capacidad adicional. La alternativa 1 también reubicaría servicios subterráneos para permitir las diversas mejoras.

## **ALTERNATIVA 2**

Los cambios a la configuración de la calzada, los semáforos, el tránsito de superficie, la infraestructura para bicicletas, la infraestructura para peatones, la estética de las calles, el estacionamiento vehicular, las plazas y los servicios públicos en Market Street tendrían las mismas características que las descritas bajo la alternativa 1. Los cambios al acceso de vehículos particulares y carga comercial y de pasajeros bajo la alternativa 2 se describen a continuación.

### *Acceso de vehículos particulares*

La alternativa 2 tendría menos restricciones para vehículos particulares circulando por Market Street que la alternativa 1. El acceso del transporte público de superficie permanecería a lo largo de Market Street en su totalidad. Todos los vehículos particulares continuarían permitiéndose en la mayor parte de la extensión de Market Street excepto en lugares donde se proponen regulaciones de giro obligatorio a la derecha o donde están presentes regulaciones de giro obligatorio a la derecha (por ej., calles 6<sup>th</sup> y 10<sup>th</sup>). En estos lugares, todo el tránsito de superficie y taxis podrían continuar circulando por Market Street, mientras que todo el tránsito de vehículos particulares sería desviado de Market Street.

### *Carga comercial y de pasajeros*

Bajo la alternativa 2, una cantidad limitada de zonas de carga activa comercial y de pasajeros permanecería sobre Market Street. La alternativa 2 incluiría las mismas zonas adicionales en las calles transversales y callejones provistas en la alternativa 1. Se aplicarían las mismas excepciones descritas bajo la alternativa 1 relacionadas con los vehículos que proveen servicios de acceso y con los negocios sin acceso a callejones ni a una calle transversal.

## **ALTERNATIVA 3**

Los cambios de configuración de la calzada, el acceso de vehículos particulares, los semáforos, el tránsito de superficie, la infraestructura para bicicletas, la infraestructura peatonal, la estética de las calles, la carga comercial y de pasajeros, el estacionamiento vehicular, las plazas y los servicios públicos en Market Street tendrían las mismas características que las descritas bajo la opción de diseño A de la alternativa 1. Los cambios a Mission Street bajo la alternativa 3 se describen a continuación.

### *Configuración de la calzada*

Mission Street sería reconfigurada para incluir un carril de circulación en cada dirección con espacios para girar en las esquinas de las intersecciones. Además, se construiría una senda protegida para bicicletas en cada dirección. Se construiría un carril flotante de estacionamiento en un lado de la calle por cuadra (por ej., el carril de estacionamiento estaría ubicado entre el carril de circulación y la nueva senda para bicicletas), alternando entre los lados norte y sur de la calle según sea adecuado. Otis Street entre South Van Ness Avenue y Gough Street generalmente tendrían dos carriles de circulación en sentido oeste, un carril de tránsito exclusivo en sentido oeste, el carril actual para bicicletas en sentido oeste y una senda nueva para bicicletas protegida con estacionamiento en sentido contrario, en dirección este. McCoppin Street generalmente tendría un carril de circulación en cada dirección, el carril actual para bicicletas en sentido oeste y una nueva senda para bicicletas en sentido este. Valencia Street entre las calles McCoppin y Market mantendría dos carriles de circulación en cada dirección, con una nueva conexión de sendas para bicicletas entre las sendas de las calles Market y Mission. Cuatro carriles de circulación permanecerían en 10<sup>th</sup> Street entre las calles Market y Mission y también se agregaría una nueva conexión de sendas para bicicletas para conectar las vías de bicicletas en las calles Market y Mission. La **figura 2** ilustra la típica configuración de la calzada para la alternativa 3 en Mission Street.

### *Acceso de vehículos particulares*

No se aplicarían nuevas restricciones para vehículos particulares en Mission Street.

### *Semáforos*

La alternativa 3 agregaría nuevos carriles de giro desde Mission Street en determinadas intersecciones. Se instalarían nuevas luces de giro como soporte en los nuevos giros y en los existentes. La alternativa 3 también incluiría modificaciones a la duración de las luces de los semáforos para las bicicletas en la nueva senda protegida a lo largo de Mission Street y podría incluir nuevos semáforos para bicicletas y nuevas luces para girar.

### *Tránsito de superficie*

- **Carriles de tránsito exclusivo:** Bajo la alternativa 3, se eliminarían los actuales carriles de tránsito exclusivo de Mission Street.
- **Distancia entre paradas y servicios de paradas:** La alternativa 3 trasladaría la mayor parte del servicio de transporte actual provisto por Muni, Golden Gate Transit y SamTrans en Mission Street a Market Street. Algunos de los servicios de transporte podrían permanecer sobre Mission Street al este 1<sup>st</sup> Street para que pasen por la nueva Terminal Transbay y para que funcionen como escala o lugar de cambio de dirección para algunas de las rutas de transporte por Market Street. Cuando Market Street esté cerrada al tránsito vehicular (como cuando porciones de Market Street estén cerradas para eventos especiales o no anticipados), las rutas de transporte operarían a lo largo de Mission Street. Los ejemplos de eventos especiales anuales que cierran Market Street incluyen New Year's Eve, Gay Pride Parade, Chinese New Year Parade y Bay to Breakers, así como las manifestaciones y marchas periódicas como Walk for Life y May Day March and Rally. Se estima que Market Street está cerrada aproximadamente 10 días en un año promedio.
- **Ubicación de paradas:** Se eliminarían todas las paradas de autobús en Mission Street, a excepción de aquellas rutas de transporte que pasan por la nueva Terminal Transbay y escalas para algunas rutas de transporte en Market Street. Se proporcionarían paradas de autobús transitorias cuando el servicio de transporte sea desviado de Market Street a Mission Street cuando Market Street esté cerrada por eventos especiales y sin anticipación.
- **Características de las paradas:** Como se describe arriba, todas las paradas actuales de autobús en Mission Street se eliminarían, con la excepción de aquellas rutas de transporte que pasan por la nueva Terminal Transbay y escalas para algunas de rutas de transporte por Market Street. Se proporcionarían paradas de autobús transitorias cuando el servicio de transporte sea desviado de Market Street a Mission Street cuando Market Street esté cerrada por eventos especiales y sin anticipación.
- **Infraestructura:** El mantenimiento y el ajuste del sistema de catenaria en Mission Street tendría lugar para acomodar el uso de transporte cuando Market Street esté cerrada por eventos especiales y sin anticipación.

### *Infraestructura para bicicletas*

La alternativa 3 proporcionaría una nueva senda para bicicletas en cada dirección en Mission Street. La nueva senda para bicicletas estaría separada de los carriles de circulación adyacentes o separada del carril flotante de estacionamiento por una defensa que consiste de una medianera pintada, una medianera de hormigón u otros tratamientos. De un lado de la calle, la nueva defensa separaría la nueva senda para bicicletas de un carril flotante nuevo de estacionamiento y ofrecería espacio para que se abran las puertas de los autos. Del otro lado de la calle, se crearía una nueva defensa entre la nueva senda para bicicletas y el carril de circulación. Las nuevas vías para bicicletas en las calles McCoppin y Otis (además de los carriles existentes para bicicletas en sentido oeste) proporcionarían una conexión de red de vías de bicicletas hacia las calles Valencia y Market y desde ellas. Sobre McCoppin Street, la nueva vía de bicicletas comprendería una senda para bicicletas en dirección este. En Otis Street, la nueva vía para bicicletas consistiría en una vía para bicicletas en sentido contrario con dirección este entre Gough Street y Van Ness Avenue. Sentido

contrario se refiere a una configuración en la que un carril para bicicletas se dirige en sentido contrario al del tránsito vehicular (por ej., el carril para bicicletas en sentido contrario por Polk Street entre las calles Market y Grove). También se añadirían nuevas conexiones de las sendas para bicicletas en Valencia Street entre las calles McCoppin y Market y en la calle 10<sup>th</sup> Street entre las calles Market y Mission para conectar las vías para bicicletas en las calles Market y Mission. La **figura 2** indica la infraestructura para bicicletas en Mission Street (incluyendo las calles McCoppin y Otis) bajo la alternativa 3.

Los aparcamientos para bicicletas podrían reinstalarse en la zona de mobiliario de la acera a lo largo de Mission Street.

### ***Infraestructura para peatones***

La acera en Mission Street entre las calles 5<sup>th</sup> y 3<sup>rd</sup> podría ampliarse y la medianera central plantada entre las calles 4<sup>th</sup> y 3<sup>rd</sup> podría eliminarse. En la alternativa 3 también podrían eliminarse árboles. La alternativa 3 también podría agregar una senda peatonal señalizada a mitad de cuadra en la cuadra entre Yerba Buena Lane y 3<sup>rd</sup> Street en Mission Street.

### ***Estética de las calles***

- **Elementos:** Se instalarían nuevos aparcamientos para bicicletas en limitados lugares a lo largo de Mission Street.
- **Árboles:** Se evaluarían los árboles en Mission Street en cuanto a su salud; los árboles de calle sanos permanecerían, mientras que los árboles de calle enfermos serían reemplazados. También se plantarían árboles en lugares donde hay alcorques y espacios vacíos.

### ***Carga comercial y de pasajeros***

La alternativa 3 reduciría la cantidad de zonas de carga comercial y de pasajeros a lo largo de Mission Street para acomodar la nueva senda protegida para bicicletas. Algunos espacios de carga designados actuales que serían eliminados podrían reubicarse al carril flotante de estacionamiento, como se describe en la sección de *Estacionamiento vehicular*. Algunas zonas nuevas de carga comercial y de pasajeros podrían crearse en calles transversales adyacentes y callejones.

### ***Estacionamiento vehicular***

Bajo la alternativa 3, el estacionamiento en la calle actual con medidores sobre Mission Street se reduciría de dos carriles de estacionamiento a un carril flotante de estacionamiento para acomodar la nueva senda protegida de bicicletas. El carril único flotante de estacionamiento estaría ubicado entre el carril de circulación vehicular y la nueva senda protegida para bicicletas y alternaría entre los lados norte y sur de Mission Street según sea adecuado. El estacionamiento en la calle sobre Valencia Street entre las calles McCoppin y Market y sobre 10<sup>th</sup> Street entre las calles Market y Mission sería eliminado para acomodar las nuevas conexiones de sendas de bicicletas. La **figura 2** ilustra la configuración de estacionamiento propuesta en Mission Street bajo la Alternativa 3.

### ***Plazas***

No se han propuesto cambios a las plazas adyacentes a Mission Street.

### ***Servicios públicos***

No se han propuesto cambios a los servicios públicos actuales en Mission Street.

## CONSTRUCCIÓN

El Proyecto Propuesto incluiría extenso trabajo de construcción dentro del derecho de paso público para acomodar las diferentes mejoras de transporte, estética de la calle, plazas y servicios públicos. Bajo las alternativas 1 y 2, se anticipa que la construcción a lo largo de Market Street ocurrirá en 4 o 5 fases geográficas a lo largo de un período de 3 a 5 años. Bajo la alternativa 3, la construcción a lo largo de Mission Street se anticipa que ocurra en un período más corto que en Market Street debido a que comprende menos actividades de construcción (1 a 2 años). La construcción sobre Mission Street ocurriría después de que se complete la construcción a lo largo de Market Street.

Cada fase geográfica incluiría múltiples cuadras a lo largo de Market Street entre Octavia Boulevard y The Embarcadero, con actividades de construcción programadas para reducir trastornos a negocios, residentes, visitantes y al sistema de transporte. Cada fase geográfica estaría dividida en tres subfases de construcción. La primera subfase comprendería el cierre de carriles junto al bordillo para permitir la reubicación y reconstrucción del bordillo junto con el traslado concomitante de árboles, bocas de incendios, postes de luz, colectores de lodo y otros servicios. Esta subfase también permitiría la construcción de las nuevas islas centrales de abordaje de transporte público y la demolición de las islas antiguas. Los carriles centrales permanecerían abiertos al transporte público mientras se complete el trabajo en el carril junto al bordillo. Una vez que se completen los carriles junto al bordillo, la segunda subfase consistiría en cerrar los carriles centrales para los reemplazos de las vías férreas y las cloacas. Durante esta segunda subfase, los nuevos carriles junto al bordillo permanecerían abiertos al transporte público. Por último, durante la tercera subfase, se cerrarían las aceras para su reconstrucción, con los carriles junto al bordillo accesibles para desvíos peatonales y los carriles centrales disponibles para el transporte público. Los vehículos particulares serían desviados a Mission Street durante la construcción en Market Street.

No se ha identificado financiación para las mejoras de las plazas en este momento; la construcción de las mejoras de las plazas podría ocurrir en un momento futuro o podría suceder en forma concurrente con la construcción en las calles Market y/o Mission.

## TEMAS DE REVISIÓN AMBIENTAL

El Proyecto Propuesto podría resultar en efectos ambientales potencialmente significativos. La División de Planificación Ambiental del Departamento de Planificación actúa como la Entidad Líder local y preparará un Informe de Impacto Ambiental (EIR, por sus siglas en inglés) bajo las disposiciones de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA, por sus siglas en inglés) para evaluar los efectos ambientales del Proyecto Propuesto. Tal como se requiere en la Sección 15063 de las Pautas de la CEQA, se preparará un Estudio Inicial para identificar cualquier efecto ambiental que se determine como no significativo y para concentrar la preparación del EIR en aquellos efectos que se determine que son potencialmente significativos. Tal como lo requiere CEQA, el EIR examinará los efectos que se determinó que son significativos, identificará medidas de mitigación y analizará si las medidas de mitigación reducirían el impacto ambiental a un nivel menor que significativo. El impacto acumulativo también será tratado bajo cada una de las secciones de temas ambientales examinadas. El EIR incluirá un análisis a nivel de proyecto en un nivel igual de detalle para las alternativas 1, 2 y 3 del Proyecto Propuesto, así como para una Alternativa de No Proyecto. Las alternativas pueden refinarse si fuera necesario para reducir o evitar algún impacto significativo en el EIR. El EIR incluirá un análisis de nivel programático de cambios conceptuales propuestos para las plazas.

El Estudio Inicial incluirá la evaluación de tipos de impacto ambiental relacionados con los temas a continuación e identificará qué temas se tratarán en el EIR debido a los efectos potencialmente significativos:

- Uso de la tierra y planificación del uso de la tierra
- Estética
- Población y vivienda
- Recursos culturales y paleontológicos
- Recreación
- Transporte y circulación
- Ruido
- Calidad del aire
- Emisiones de gas de efecto invernadero
- Viento y sombra
- Servicios públicos y sistemas de servicios
- Prestaciones públicas
- Recursos biológicos
- Geología y suelos
- Hidrología y calidad del agua
- Peligros y materiales peligrosos
- Recursos minerales y energéticos
- Recursos agrícolas y forestales

## APROBACIONES REQUERIDAS

La implementación del proyecto propuesto requeriría gran cantidad de revisiones, permisos y aprobaciones federales, estatales y locales. En este momento, se anticipan las aprobaciones de los siguientes organismos.

- Administración Federal de Tránsito
- Departamento de Transporte de California
- Comisión Metropolitana de Transporte
- Distrito de Transporte Rápido del Área de la Bahía
- Junta de Supervisores de San Francisco
- Comisión de Planificación de San Francisco
- Autoridad de Transporte del Condado de San Francisco
- Departamento de Obras Públicas de San Francisco
- Agencia de Transporte Municipal de San Francisco
- Comisión de Servicios Públicos de San Francisco
- Comisión de Preservación Histórica de San Francisco
- Comisión de Artes de San Francisco
- División de Bienes Raíces de San Francisco
- Distrito de Carretera y Transporte del Puente Golden Gate
- Distrito de Transporte del Condado de San Mateo

## HALLAZGOS

**Este Proyecto Propuesto puede tener un efecto significativo en el ambiente y se requiere un Informe de Impacto Ambiental.** Esta determinación se basa en los criterios de las Pautas Estatales de CEQA, Secciones

15063 (Estudio Inicial), 15064 (Determinación de efectos significativos) y 15065 (Hallazgos obligatorios de significación).

## PROCESO DE EVALUACIÓN PÚBLICA DEL ALCANCE DEL PROYECTO

Conforme a la Sección 21083.9 del Código de Recursos Públicos del Estado de California y a la Sección 15206 de las Pautas de la Ley de Calidad Ambiental de California, tendrá lugar una reunión pública de evaluación de alcance del proyecto para recibir comentarios orales en relación al alcance del EIR. La reunión se realizará **el miércoles 4 de febrero de 2015; las puertas de abrirán a las 5:30 pm seguido de la presentación y comentario público a las 6:00 pm en 1455 Market Street, Ground Floor Lobby Conference Room, San Francisco.** También se aceptarán comentarios por escrito en esta reunión y hasta las 5:00 p.m. el **viernes 13 de febrero de 2015.** Los comentarios por escrito deben enviarse a Sarah B. Jones, San Francisco Planning Department, 1650 Mission Street, Suite 400, San Francisco, CA 94103. Para solicitar un intérprete de idiomas o acomodar a personas con discapacidades en la reunión de alcance del proyecto, sírvase comunicarse con el contacto de personal incluido en la página 1 de este anuncio al menos 72 horas antes de la reunión.

Si usted trabaja para un organismo estatal responsable, necesitamos conocer las opiniones de su organización sobre el alcance y el contenido de la información ambiental que es relevante para las responsabilidades reglamentarias de su organización en relación con el Proyecto Propuesto. Es posible que su organismo necesite usar el EIR al considerar un permiso u otra aprobación para este Proyecto Propuesto. Por favor, incluya el nombre de la persona de contacto en su organización.

No se requiere a los miembros del público que proporcionen información personal identificatoria cuando se comuniquen con la Comisión de Planificación ni el Departamento de Planificación. Todas las comunicaciones orales o por escrito, incluyendo la información de contacto personal enviada, puede ponerse a disposición del público para inspección y copia a pedido y puede aparecer en el sitio web del Departamento de Planificación o en otros documentos públicos.

---

Fecha

---

Sarah B. Jones  
Funcionaria de revisión ambiental