



SAN FRANCISCO PLANNING DEPARTMENT

Aviso de disponibilidad de Estudio Inicial

Fecha: 30 de marzo del 2016
Caso No.: 2014.0012E
Título del proyecto: **Better Market Street Project**
Zonificación: Varios - Market Street entre Octavia Boulevard y The Embarcadero Mission entre Valencia Street y The Embarcadero, Valencia Street, entre las Calles Market y McCoppin y la Calle 10 y entre las Calles Market y Mission
Cuadra/Lote: Varios
Patrocinador del Proyecto: San Francisco Public Works
Simon Bertrang - 415-558-4045
Simon.bertrang@sfdpw.org
Personal de contacto: Chris Thomas - 415-575-9036
christopher.thomas@sfgov.org

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

Reception:
415.558.6378

Fax:
415.558.6409

Planning
Information:
415.558.6377

Este aviso es para informarle de la disponibilidad del documento de estudio ambiental referente al proyecto propuesto, como se describe a continuación. El documento es un estudio inicial que contiene información acerca de los posibles efectos ambientales del proyecto propuesto. El estudio inicial documenta la decisión del Departamento de Planificación ya que este proyecto puede tener un efecto significativo sobre el medio ambiente, y se requiere un documento llamado Informe de Impacto Ambiental (EIR). La preparación de un estudio inicial no indica una decisión por parte de esta ciudad de llevar a cabo o no llevar a cabo el proyecto propuesto.

Descripción del Proyecto: El patrocinador del proyecto, el San Francisco Public Works (Public Works), en coordinación con el Departamento de Planificación de San Francisco y la Agencia de Transporte Municipal de San Francisco (SFMTA), propone implementar el Better Market Street Project. El estudio inicial analiza tres alternativas posibles y dos opciones de diseño para el proyecto propuesto. Las alternativas 1 y 2 consiste en rediseñar y proporcionar varias mejoras en el transporte y el paisaje urbano en área general de 2.2 millas de largo que abarca las calles Market y Mission, The Embarcadero, Octavia Boulevard, y las Calles McCoppin y Valencia, incluyendo Hallidie y United Nations Plaza, y Charles J. Brenham Place. Las alternativas 1 y 2 tienen dos opciones de diseño de instalaciones para bicicletas en Market Street. La alternativa 3 sería rediseñar y proporcionar mejoras en el segmento de 2.3 millas de las Calles McCoppin, Otis, y Mission entre Valencia Street y The Embarcadero, así como la Calle 10 entre las Calles Market y Mission (Mission Street), además de proporcionar las mejoras de la alternativa 1 en Market Street. Cada alternativa consiste de mejoras de transporte y paisaje urbano, incluyendo cambios en la configuración de la calzada y el acceso de vehículos privados; señales de tránsito; tránsito de superficie, incluyendo carriles de tránsito solamente; espacio, ubicación y características de paradas de autobús, e infraestructura; instalaciones para bicicletas; instalaciones para peatones; paisajes urbanos; carga comercial y de pasajeros; estacionamiento vehicular; plazas; y servicios públicos.

El análisis proporciona una evaluación de los efectos ambientales de cada opción y diseño alternativo. Basándose en el estudio inicial, EIR, y otros análisis y comentarios, una de las alternativas y opciones de diseño, o alguna combinación de estas, serán propuestas para su análisis y aprobación.

- **Alternativa 1:** Market Street (Mejoras de tránsito y calle)

- *Alternativa 2:* Market Street - Alternativa Moderada (Mejoras completas de calle y prioridad de tránsito moderadas)
- *Alternativa 3:* Market Street + Mission Street (Mejoras de calle y tránsito en Market Street y mejoras de las instalaciones para bicicletas en Mission Street)

Las diferencias clave entre las alternativas 1 y 2 se refieren al acceso de vehículos privados y de carga comercial y de pasajeros. La alternativa 1 restringe los vehículos privados en Market Street entre Steuart Street y Van Ness Avenue en dirección hacia el oeste y entre las calles 10 y Main en la dirección hacia el este. La alternativa 1 además no permitiría carga o descarga comercial o descarga de pasajeros en Market Street, con la excepción de los usuarios de paratránsito. Las zonas de carga serían reubicadas de las áreas existentes a lo largo de Market Street en zonas de la vía pública a lo largo de las calles laterales adyacentes o callejones paralelos. La alternativa 2 pondría menos restricciones a los vehículos privados que viajan en Market Street, permitiendo a los vehículos privados en más secciones de Market Street que la alternativa 1. Además, un menor número de zonas de carga serían retiradas de Market Street en la alternativa 2.

Las alternativas 1 y 2 también incluyen dos opciones de diseño para las instalaciones de bicicletas en Market Street, bajo la opción de diseño A y la opción de diseño B. Bajo las alternativas 1 y 2, la opción de diseño A, una versión mejorada del carril de vehículos y bicicletas compartido existente junto con sharrow [flechas de carriles compartidos con bicicletas] pintadas (marcas en el pavimento de carriles compartidos) serían proporcionadas en aquellos lugares en que las instalaciones de bicicleta dedicadas no están ya presentes. Bajo las alternativas 1 y 2, la opción de diseño B, un nuevo carril para bicicletas elevada (es decir, una instalación para bicicletas que está separada verticalmente del tránsito de vehículos de motor y que es para el uso exclusivo o principal de las bicicletas) se proporcionaría por toda la longitud de Market Street, excepto en los lugares donde las entradas de BART/Muni u otras obstrucciones no lo permitan. Las alternativas 1 y 2, opción de diseño B también añadirían un nuevo carril de bicicletas protegido en Valencia Street entre las calles Market y McCoppin.

La alternativa 3 proporcionaría las mismas modificaciones a Market Street como se describe en la alternativa 1, opción de diseño A. Sin embargo, la alternativa 3 también incluiría modificaciones en Mission Street; Mission Street sería reconfigurada para incluir un carril de circulación en cada sentido (con carriles de vuelta a la derecha cuando fuera factible), así como un nuevo carril para bicicletas protegido en cada dirección. Un nuevo carril para bicicletas protegido en McCoppin Street y un nuevo carril para bicicletas en dirección contraria en Otis Street en la dirección hacia el este también se proporcionarían para conectar la red de bicicletas entre las calles Valencia y Mission. Una nueva conexión de carril para bicicletas protegido en la calle 10 también se incluiría para conectar instalaciones en las calles Market y Mission. La alternativa 3 también reubicaría todos los servicios de tránsito existentes proporcionados por Muni, Golden Gate Bridge Highway and Transportation District (Golden Gate Transit), y San Mateo County Transit District (SamTrans) sobre Mission Street al oeste del nuevo Centro de Tránsito Transbay a Market Street.

El estudio inicial está disponible para ver o descargar de la página web de Negative Declarations and EIRs del Departamento de Planificación (<http://www.sf-planning.org/sfceqadocs>). Copias en papel también están disponibles en el mostrador del Centro de Información de Planificación (PIC) en la planta baja de 1660 Mission Street, San Francisco.

Si tiene alguna pregunta sobre la revisión ambiental del proyecto propuesto, póngase en contacto con el personal del Departamento de Planificación mencionado anteriormente.

Información sobre Better Market Street Project también se puede encontrar en la siguiente página de Internet, <http://www.bettermarketstreetsf.org/>. Cualquier persona puede consultar el estudio inicial como un elemento informativo. Los comentarios públicos sobre el estudio inicial y el borrador del EIR serán aceptados después de la publicación del EIR. Los comentarios por escrito deben enviarse a Sarah B. Jones, San Francisco Planning Department, 1650 Mission Street, Suite 400, San Francisco, CA 94103 o por correo electrónico a sarah.b.jones@sfgov.org.