

Folleto de análisis de las alternativas en formato de boceto del Plan de Seguridad y Circulación de Brotherhood Way



San Francisco
County Transportation
Authority

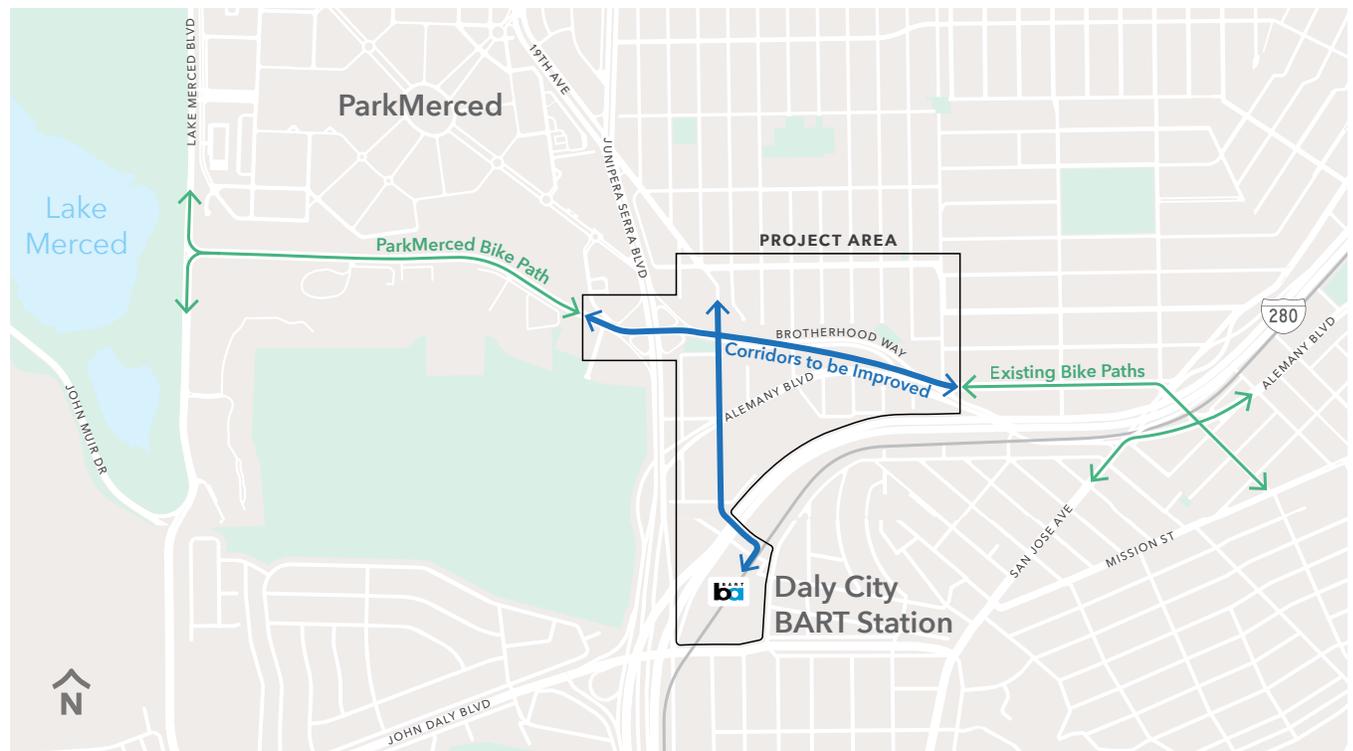
Introducción

El Plan de seguridad y circulación de Brotherhood Way tiene como objetivo hacer que Brotherhood Way, Alemany Boulevard y las calles aledañas sean más seguras y fáciles de transitar para todos, ya sea a pie, en dispositivos de movilidad, en el transporte público o conduciendo un auto.

Objetivos del proyecto

1. **Priorizar la seguridad** – Hacer las calles más seguras para caminar, andar en bicicleta, utilizar el transporte público y conducir.
2. **Mejorar la conectividad** – Facilitar el acceso a los parques, al transporte público y a los negocios, especialmente sin necesidad de usar un automóvil, para lograr un mejor equilibrio entre las necesidades de la comunidad local y el tránsito de vehículos que solo cruzan la zona.
3. **Promover los servicios e instalaciones comunitarios y los espacios** – Mejorar el acceso a los servicios e instalaciones locales y las áreas verdes.
4. **Prepararnos para el futuro** – Recomendar cambios que satisfagan las necesidades del vecindario ahora y en el futuro, y que al mismo tiempo fomenten la resiliencia climática y reduzcan las emisiones.
5. **Garantizar la rendición de cuentas** – Asegurarnos de que nuestra voz influya en la definición de mejoras reales y alcanzables.

Las siguientes páginas presentan tres alternativas para mejorar el transporte en la zona del proyecto y avanzar hacia el logro de los objetivos del estudio. Para cada alternativa en formato de boceto, se incluye información sobre el análisis realizado en cada área de objetivos.





Intersección con Highway 1
Mejoras en las rampas por parte de los desarrolladores de Parkmerced

Puente para ciclistas y peatones

Brotherhood Way
Dos carriles en cada dirección
Carriles para bicicletas separados

Marcas viales compartidas

Intersección protegida y fase protegida de vuelta a la izquierda

Semáforo peatonal en el parque para perros

Intersección de Orizaba Ave / Sagamore St / Alemany Blvd
Reconfigurar Alemany para que desemboque en forma de "T" en la nueva intersección. Orizaba solo en dirección norte

Marcas viales compartidas

Cierre de entrada y salida hacia la derecha

Alemany Boulevard
Un carril en cada dirección
Carriles para bicicletas separados

Nuevo semáforo y cruces en la intersección reubicada

Vía de acceso local

Intersección elevada

Intersección elevada

Leyenda

- Carril vehicular en dirección oeste/sur
- Carril vehicular en dirección este/norte
- Instalación ciclista
- Paso peatonal
- Nuevo espacio abierto
- Cierre de rampa

Priorizar la seguridad

- Seguridad

Mejorar la conectividad

- A pie
- En bicicleta
- Tiempo de viaje vehicular
- Desvío vehicular

Promover los servicios e instalaciones comunitarios y los espacios verdes

- Proporcionar acceso peatonal/ciclista de bajo estrés
- Espacio abierto continuo

Prepararse para el futuro

- Resiliencia climática

Rendición de cuentas

\$25 - 30M
De 4 a 5 años para concluir el proyecto una vez asegurado el financiamiento



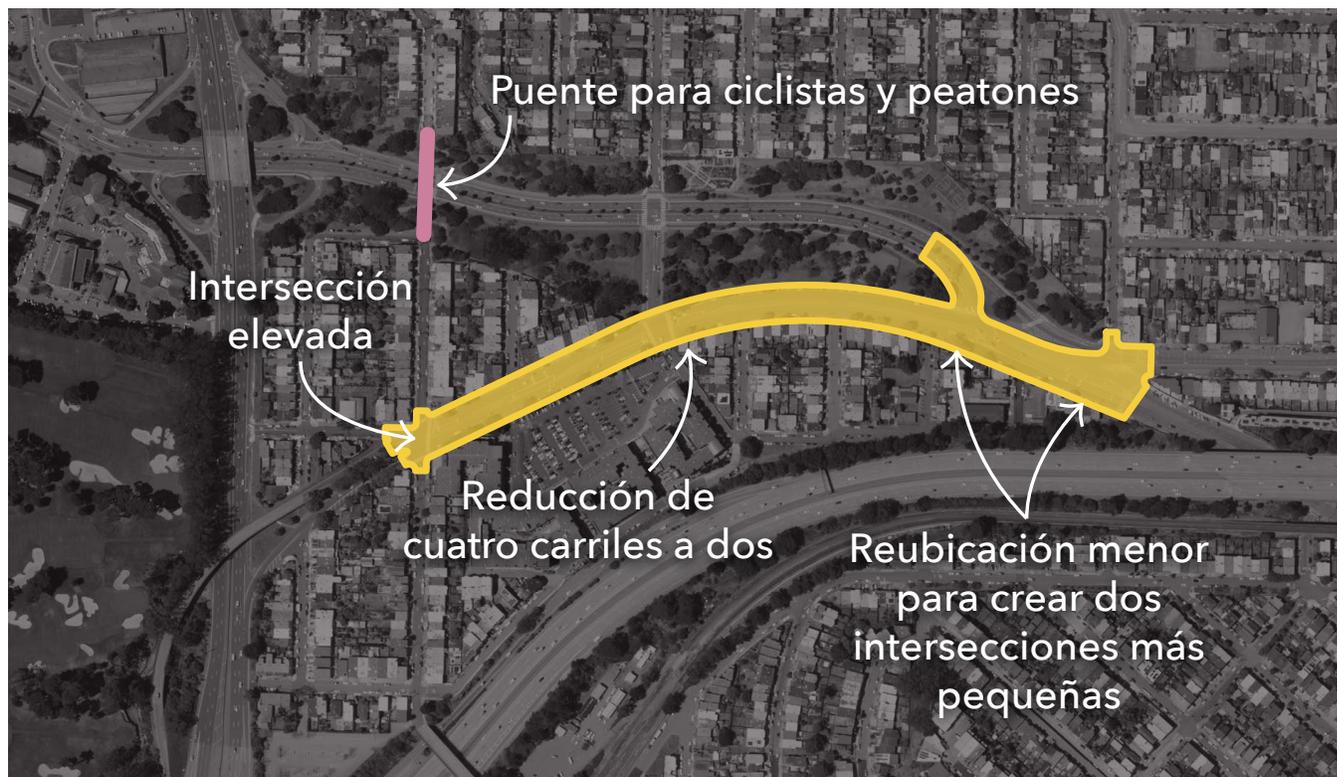
Descripción de la alternativa A (boceto)

La **alternativa A (boceto)** se centraría en las mejoras en Alemany Boulevard y St. Charles Avenue para que sean más cómodas y seguras para todos. Se rediseñaría Alemany Blvd entre St. Charles Ave y Brotherhood Way con menos carriles vehiculares a fin de limitar el exceso de velocidad. Se instalaría un puente peatonal sobre Brotherhood Way y se construiría una intersección elevada en Alemany y St. Charles. Una reubicación menor de Brotherhood Way crearía dos intersecciones más pequeñas y seguras en la unión de Brotherhood Way y Alemany Blvd.

Para las personas que se desplazan a pie o con dispositivos de movilidad, el puente sobre Brotherhood Way en St. Charles Ave transformaría el sendero inclinado y las curvas pronunciadas existentes en una conexión fluida, lo que haría que cruzar Brotherhood Way sea más cómodo y seguro. Se agregarían carriles para bicicletas separados a lo largo de Brotherhood Way y Alemany Boulevard. Cruzar Brotherhood Way aún podría ser difícil al este del nuevo puente para las personas que se desplazan a pie o con dispositivos de movilidad.

Para los conductores, las reducciones de carriles cuidadosamente diseñadas a lo largo de Alemany Blvd disminuiría la velocidad del tráfico sin causar demoras significativas. Una reubicación menor de Brotherhood Way haría que la intersección con Alemany Blvd sea más segura y más fácil de transitar. El rediseño de la intersección podría introducir hasta 30 segundos de retraso debido a la adición de una nueva señal.

Los habitantes que viven a lo largo de Alemany Blvd experimentarían una calle que se siente más como una calle vecinal que un paso a otras áreas. Caminar por Alemany Blvd sería más seguro y agradable con cruces peatonales mejorados.



Seguridad

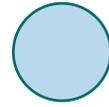
Lo que hicimos

Aplicamos el Marco de Alineación de Proyectos conforme al Modelo del Sistema Seguro desarrollado por la Administración Federal de Carreteras para evaluar alternativas a través de una perspectiva de sistema seguro.



Obtenga más información sobre el Marco de Alineación conforme al Modelo del Sistema Seguro

Resultados



La alternativa A aplica de manera efectiva los principios del sistema seguro y contribuye de forma significativa al objetivo del estudio de mejorar la seguridad.



Conectividad: A pie

Lo que hicimos

Se analizó cuán lejos podría caminar una persona en el vecindario sin encontrar condiciones estresantes, considerando factores como el volumen y la velocidad del tráfico, la separación respecto a los vehículos en movimiento, el ancho de las aceras y los tratamientos para cruces viales.

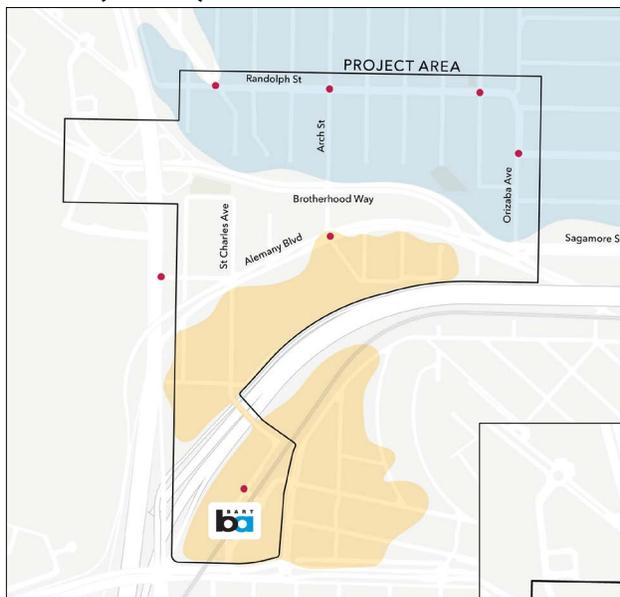
Resultados



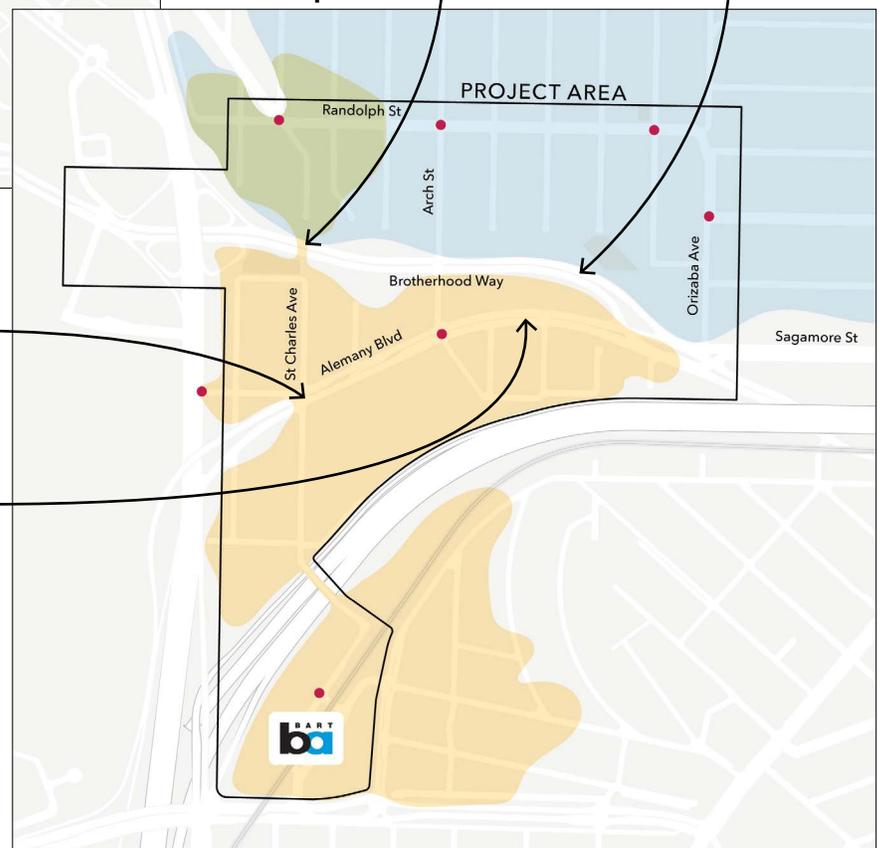
La alternativa A contribuye parcialmente al objetivo del estudio de mejorar las conexiones seguras y accesibles para los peatones

La red peatonal de bajo estrés se amplía, pero Brotherhood Way sigue siendo una barrera.

Antes (actual)



Después



Mejoras en la intersección de St. Charles

Alemany con menor velocidad y más fácil de cruzar

Brotherhood sigue siendo una barrera para las caminatas de bajo estrés.

Conectividad: Ciclismo

Lo que hicimos:

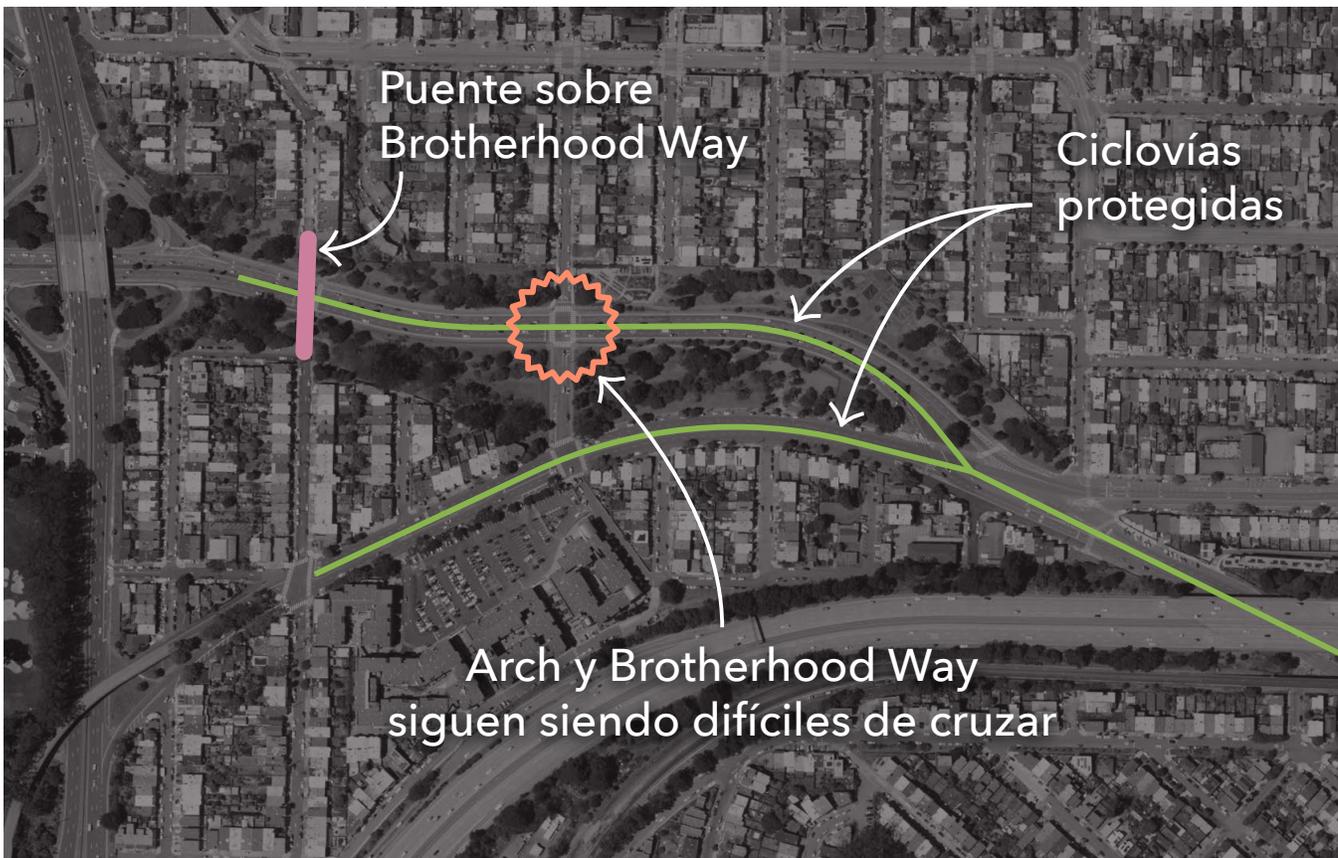
Se analizó cómo esta alternativa ampliaría el ciclismo de bajo estrés en el vecindario, considerando factores como el tipo de instalaciones para bicicletas, la pendiente, los volúmenes de vehículos, las velocidades de los vehículos y las condiciones de cruce en las intersecciones.

Resultados:



La alternativa A contribuye parcialmente al logro del objetivo del estudio de mejorar la conectividad para los ciclistas

Se expande la red de bajo estrés para ciclistas, pero Brotherhood Way sigue siendo una barrera.

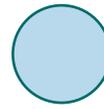


Conectividad: Tiempo de viaje vehicular

Lo que hicimos:

Se aplicó un análisis de microsimulación para comprender los cambios en el tiempo de viaje en cuatro rutas diferentes a través del área del proyecto durante las horas pico de la tarde

Resultados:



La alternativa A contribuye de manera significativa al logro del objetivo de mejorar las conexiones seguras y fáciles, al tiempo que evita retrasos o filas difíciles de controlar

Los vehículos se moverán ligeramente más despacio a través del área del proyecto durante las horas pico

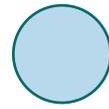


Conectividad: Análisis de desviaciones

Lo que hicimos:

Se analizaron las posibles desviaciones durante las horas pico de la mañana y la tarde

Resultados:



La alternativa A contribuye de manera significativa al logro del objetivo del estudio de equilibrar mejor las necesidades locales con las necesidades del tráfico de paso

Entre una cuarta parte y la mitad de los vehículos que utilizan Brotherhood y Alemany como rutas de atajo optarán por otras alternativas.

Pocos conductores modificarán sus rutas a las calles vecinales; la mayoría de estas calles recibiría aproximadamente un vehículo adicional cada dos minutos

Las desviaciones más intensas serán hacia John Daly Boulevard, San Jose Ave y la I-280



Promover los servicios e instalaciones comunitarios y los espacios verdes

Lo que hicimos:

Se analizó cómo cada alternativa mejoró el acceso peatonal y ciclista de bajo estrés a los servicios e instalaciones comunitarios identificadas durante nuestra primera ronda de divulgación, como los jardines Sisterhood, el centro comunitario IT Bookman, el mini parque Head/Brotherhood, el área de juegos para perros en Brotherhood y Alemany, y el H Mart.

Se midió el aumento del espacio abierto continuo creado por cada alternativa

Resultados:

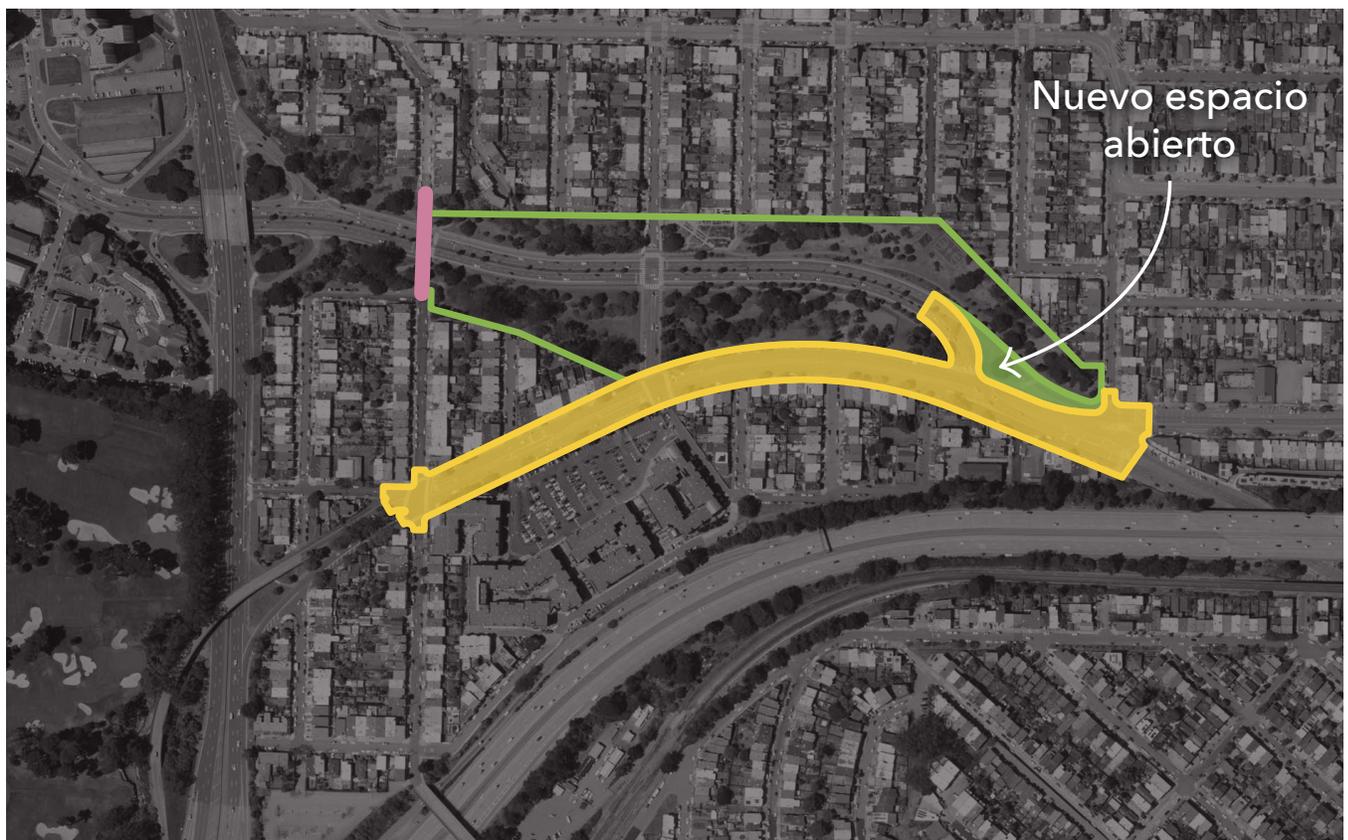
Acceso de bajo estrés

 La alternativa A contribuye parcialmente al logro del objetivo de mejorar el acceso con bajo estrés para peatones y ciclistas a los servicios e instalaciones comunitarios; sin embargo, Brotherhood Way sigue siendo una barrera (ver página 10)

Espacio abierto continuo

 La alternativa A contribuye parcialmente al logro del objetivo del estudio de aumentar el espacio abierto en el vecindario.

La Alternativa A genera 0.7 acres de nuevo espacio disponible



Prepararse para el futuro: Resiliencia

Lo que hicimos:

Se analizó el potencial de cada alternativa para implementar mejoras en la resiliencia climática

Resultados:



La alternativa A contribuye parcialmente al logro del objetivo del estudio de prepararse para el futuro mediante la implementación de medidas de resiliencia climática.

La alternativa A podría instalar jardines pluviales en espacios nuevos y existentes a fin de recolectar escorrentía de aproximadamente 3 acres de calles adyacentes, captando 1.8 millones de galones de aguas pluviales anualmente y aumentando la recarga de aguas subterráneas.



Foto de jardines pluviales en Sunset Ave por la Comisión de Servicios Públicos de San Francisco

Alternativa B (boceto): Reducción de carriles dual



Leyenda

- Carril vehicular en dirección oeste/sur
- Carril vehicular en dirección este/norte
- Instalación ciclista
- Paso peatonal
- Nuevo espacio abierto
- Cierre de rampa

Priorizar la seguridad

- Seguridad

Mejorar la conectividad

- A pie
- En bicicleta
- Tiempo de viaje vehicular
- Desvío vehicular

Promover los servicios e instalaciones comunitarios y los espacios verdes

- Proporcionar acceso peatonal/ciclista de bajo estrés
- Espacio abierto continuo

Prepararse para el futuro

- Resiliencia climática

Rendición de cuentas

\$25 - 30M
De 4 a 5 años para concluir el proyecto una vez asegurado el financiamiento



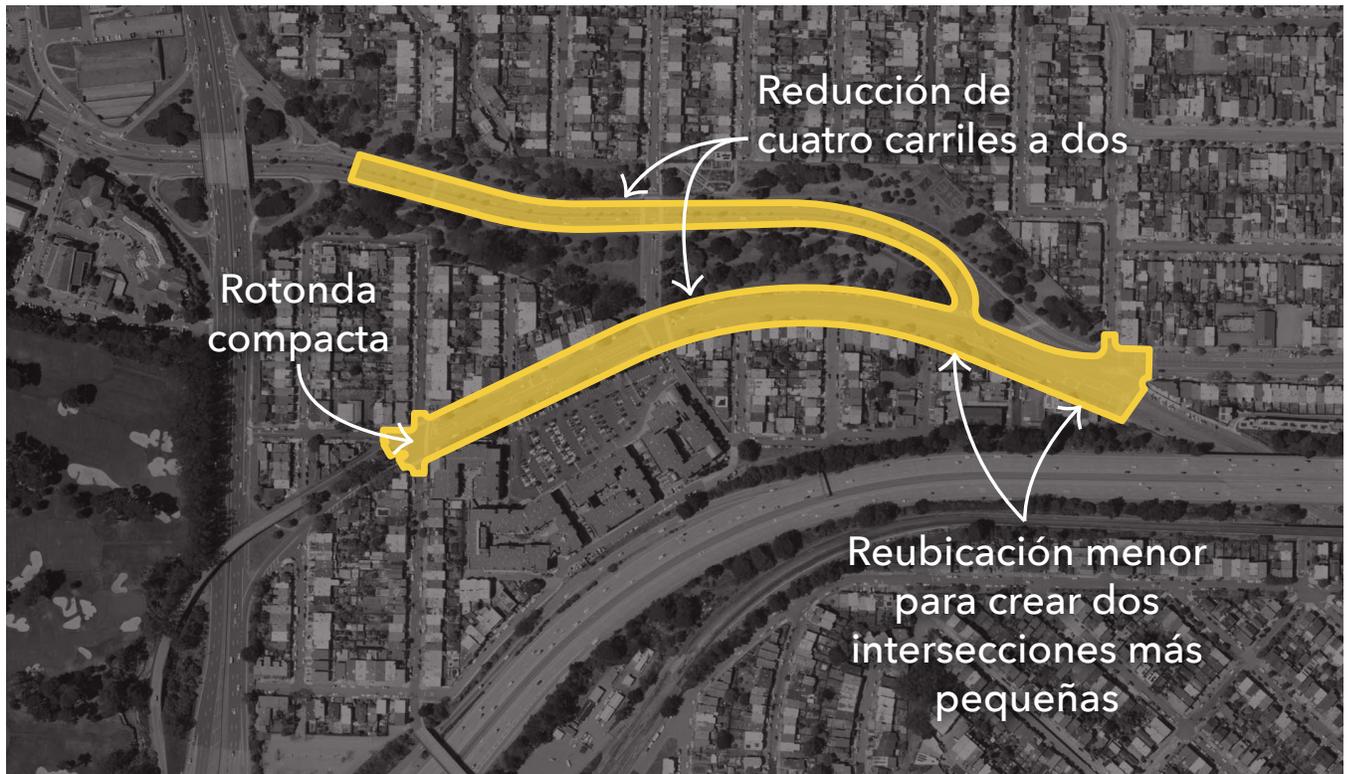
Descripción de la alternativa B (boceto)

La **Alternativa B (boceto)** reduciría de cuatro a dos los carriles para automóviles, tanto en Alemany Boulevard como en Brotherhood Way, lo que las convertiría en corredores viales más orientados al vecindario. Esto cambiaría la sensación actual del área de ser una ruta de conexión para el tráfico de alta velocidad y priorizaría, en cambio, la seguridad y la experiencia de cruce de los habitantes. Una reubicación menor de Brotherhood Way crearía dos intersecciones más pequeñas y seguras en la unión de Alemany Boulevard y Brotherhood Way. Se instalaría una rotonda compacta en la intersección de Alemany Blvd y St. Charles.

Para las personas que se desplazan a pie o con dispositivos de movilidad, cruzar Alemany Blvd y Brotherhood Way sería menos estresante gracias a la reducción de la velocidad del tráfico y a cruces más cortos. Carriles para bicicletas separados a lo largo de Alemany Blvd y un sendero para bicicletas de doble sentido a lo largo de Brotherhood Way garantizan rutas seguras para las personas que andan en bicicleta en el vecindario.

Para los conductores, Alemany Blvd se sentiría más como una calle vecinal, mientras que una Brotherhood Way de dos carriles fomentaría velocidades de conducción más lentas. La reubicación menor de Brotherhood Way haría que la intersección de Brotherhood Way y Alemany Blvd sea más segura y más fácil de transitar. Los tiempos de viaje aumentarían alrededor de 30 segundos dependiendo de la ruta y la dirección.

Los habitantes experimentarán un vecindario con menos vehículos que circulan a alta velocidad y donde es más fácil caminar o andar en bicicleta hasta las paradas de transporte público y los servicios e instalaciones locales. El vecindario tendrá menos personas que pasen conduciendo por él sin dirigirse a algún lugar dentro de la zona.



Seguridad

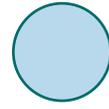
Lo que hicimos

Aplicamos el Marco de Alineación de Proyectos conforme al Modelo del Sistema Seguro desarrollado por la Administración Federal de Carreteras para evaluar alternativas a través de una perspectiva de sistema seguro.



Obtenga más información sobre el Marco de Alineación conforme al Modelo del Sistema Seguro

Resultados



La alternativa B aplica de manera efectiva los principios de un sistema seguro y contribuye de manera significativa al logro del objetivo del estudio de mejorar la seguridad



Conectividad: A pie

Lo que hicimos:

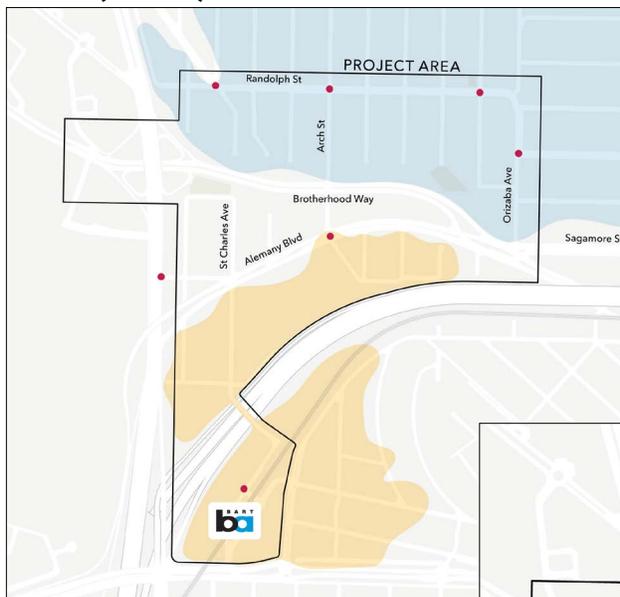
Se analizó cuán lejos podría caminar una persona en el vecindario sin encontrar condiciones estresantes, considerando factores como como el volumen y la velocidad del tráfico, la separación respecto a los vehículos en movimiento, el ancho de las aceras y tratamientos para cruces viales

Resultados:

La alternativa B contribuye de manera significativa al logro del objetivo del estudio de mejorar las conexiones seguras y fáciles para los peatones

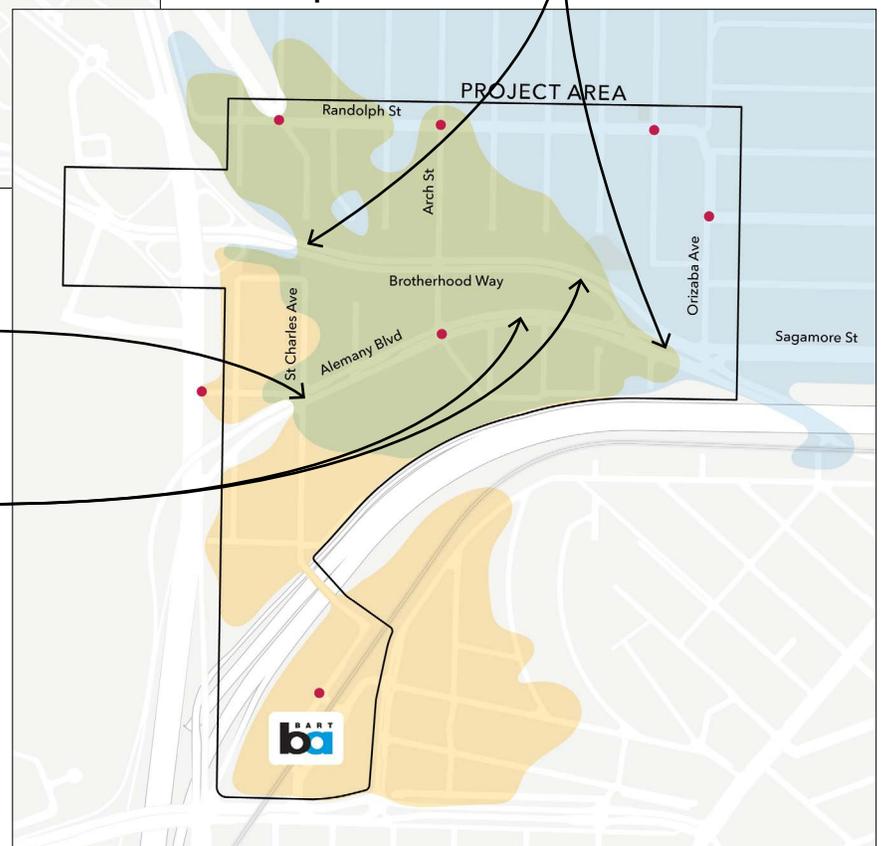
La red peatonal de bajo estrés se amplía considerablemente a medida que Brotherhood y Alemany se vuelven más fáciles de cruzar

Antes (actual)



Los cruces más cortos y el tráfico más lento hacen que cruzar donde se encuentran los semáforos peatonales actuales y nuevos sea más cómodo

Después



Mejoras en la intersección de St. Charles

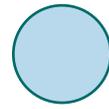
Alemany y Brotherhood, con menor velocidad y más fáciles de cruzar

Conectividad: Ciclismo

Lo que hicimos:

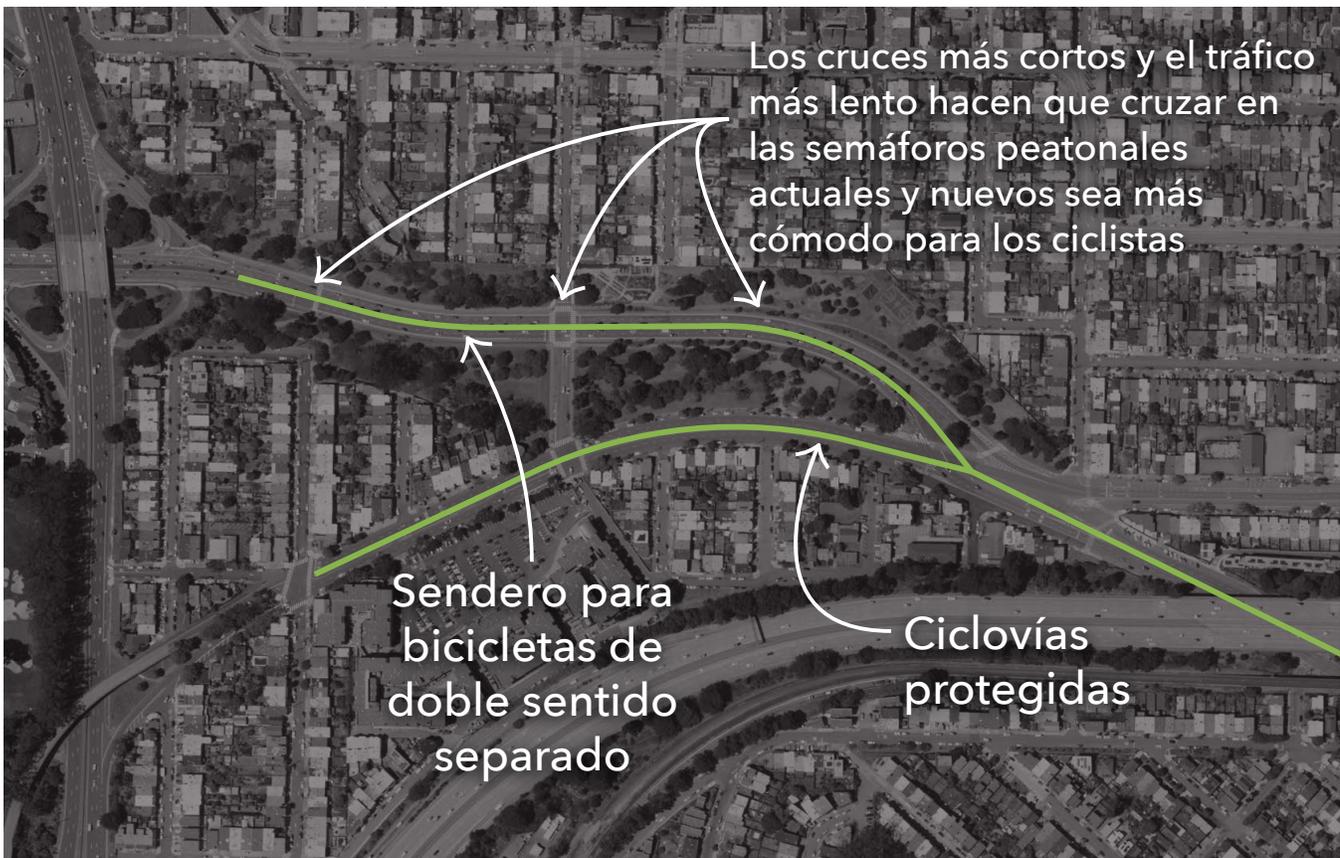
Se analizó cómo esta alternativa ampliaría el ciclismo de bajo estrés en el vecindario, considerando factores como el tipo de instalaciones para bicicletas, la pendiente, los volúmenes de vehículos, las velocidades de los vehículos y las condiciones de cruce en las intersecciones.

Resultados:



La alternativa B contribuye de manera significativa al logro del objetivo del estudio de mejorar la conectividad con bajo estrés para los ciclistas

Se expande la red de bajo estrés para ciclistas

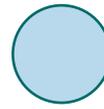


Conectividad: Tiempo de viaje vehicular

Lo que hicimos:

Se aplicó un análisis de microsimulación para comprender los cambios en el tiempo de viaje en cuatro rutas diferentes a través del área del proyecto durante las horas pico de la tarde

Resultados:



La alternativa B contribuye de manera significativa al logro del objetivo de mejorar las conexiones seguras y fáciles, al tiempo que evita retrasos o filas difíciles de controlar

Los vehículos se moverán ligeramente más despacio a través del área del proyecto durante las horas pico

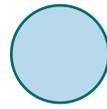


Conectividad: Análisis de desviaciones

Lo que hicimos:

Se analizaron las posibles desviaciones durante las horas pico de la mañana y la tarde

Resultados:



La alternativa B contribuye de manera significativa al logro del objetivo del estudio de equilibrar mejor las necesidades locales con las necesidades del tráfico de paso

Hasta la mitad de los vehículos que utilizan Brotherhood y Alemany como rutas de atajo optarán por otras alternativas.

Pocos conductores modificarán sus rutas a las calles vecinales; la mayoría de estas calles recibiría aproximadamente un vehículo adicional cada dos minutos

Las desviaciones más significativas serán hacia John Daly Boulevard, San Jose Ave y la I-280



Promover los servicios e instalaciones comunitarios y los espacios verdes

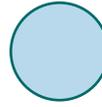
Lo que hicimos:

Se analizó cómo esta alternativa mejoró el acceso peatonal y ciclista de bajo estrés a los servicios e instalaciones comunitarios identificadas durante nuestra primera ronda de divulgación, como los jardines Sisterhood Gardens, el centro comunitario IT Bookman, el mini parque Head/Brotherhood, el área de juegos para perros en Brotherhood y Alemany, y el H Mart.

Se midió el aumento del espacio abierto continuo creado por cada alternativa

Resultados:

Acceso de bajo estrés



La alternativa B contribuye de manera significativa al logro del objetivo del estudio de mejorar el acceso peatonal y ciclista de bajo estrés a los servicios e instalaciones comunitarios (ver página 20)

Espacio abierto continuo



La alternativa B contribuye parcialmente al logro del objetivo del estudio de mejorar el acceso a espacios verdes en el vecindario

La alternativa B podría aumentar la cantidad de terreno público continuo en hasta 1.7 acres, alcanzando un total de 5.3 acres



Prepararse para el futuro: Resiliencia

Lo que hicimos:

Se analizó el potencial de cada alternativa para implementar mejoras en la resiliencia climática

Resultados:



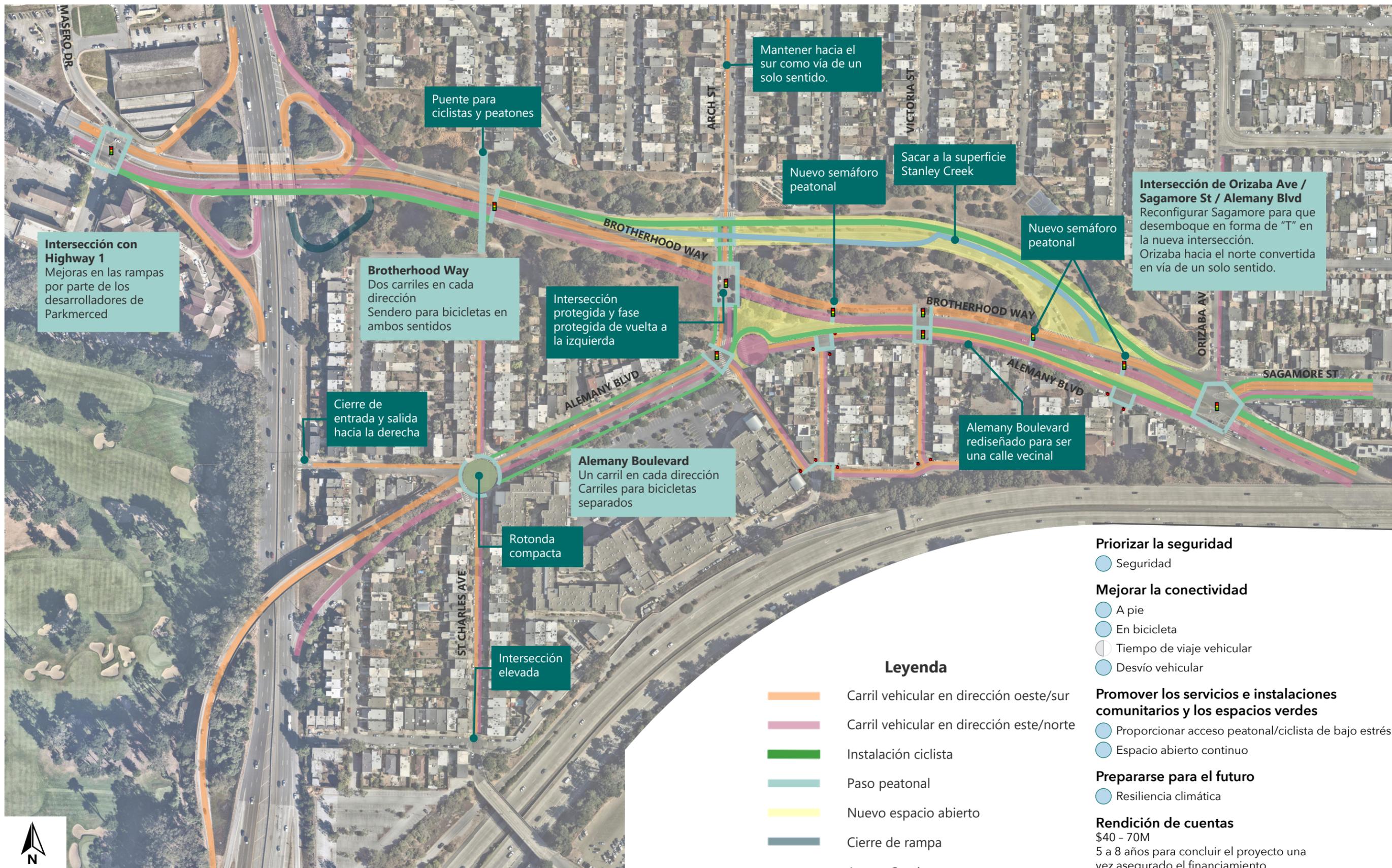
La alternativa B contribuye parcialmente al logro del objetivo del estudio de prepararse para el futuro mediante la implementación de medidas de resiliencia climática.

La alternativa B podría instalar jardines pluviales dentro de los espacios verdes actuales y nuevos a fin de recolectar escorrentía de aproximadamente 3 acres de calles adyacentes, captando 1.8 millones de galones de aguas pluviales anualmente y aumentando la recarga de aguas subterráneas.



Foto de jardines pluviales en Sunset Ave por la Comisión de Servicios Públicos de San Francisco

Alternativa C (boceto): Reconfiguración de Brotherhood



Leyenda

- Carril vehicular en dirección oeste/sur
- Carril vehicular en dirección este/norte
- Instalación ciclista
- Paso peatonal
- Nuevo espacio abierto
- Cierre de rampa
- Arroyo Stanley

Priorizar la seguridad

- Seguridad

Mejorar la conectividad

- A pie
- En bicicleta
- Tiempo de viaje vehicular
- Desvío vehicular

Promover los servicios e instalaciones comunitarios y los espacios verdes

- Proporcionar acceso peatonal/ciclista de bajo estrés
- Espacio abierto continuo

Prepararse para el futuro

- Resiliencia climática

Rendición de cuentas

\$40 - 70M
5 a 8 años para concluir el proyecto una vez asegurado el financiamiento



Descripción de la alternativa C (boceto)

La **alternativa C (boceto)** reduciría los carriles de cuatro a dos en Boulevard Alemany y lo haría discontinuo para eliminar a los conductores que lo utilizan para atravesar el vecindario. Al este de Arch Street, Alemany Blvd se rediseñaría como una calle vecinal con velocidades lentas. Se instalaría un puente peatonal sobre Brotherhood Way. Se instalaría una rotonda compacta en la intersección de Alemany Blvd y St. Charles.

Una reubicación importante de Brotherhood Way remodelaría el área de modo que el espacio abierto existente ya no esté dividido por la vía de tránsito. Un espacio abierto continuo podría tener importantes beneficios de hábitat para la vida silvestre local y las aves migratorias. Stanley Creek, que quedó enterrado cuando se construyó la vía, podría descubrirse para mejorar la captación de aguas pluviales y reducir el riesgo de inundaciones en el vecindario circundante.

La alternativa C (boceto) es la más transformadora de las tres opciones, pero también sería la más costosa y la que tomaría más tiempo implementar.

Para las personas que se desplazan a pie y con dispositivos de movilidad, un puente exclusivo en St. Charles Avenue brindaría una conexión directa y segura a través de Brotherhood Way. Los senderos exclusivos para bicicletas, incluido un amplio sendero ajardinado a lo largo de Alemany Blvd, separarían a los ciclistas de los peatones y los automóviles.

Los conductores que transitan por el vecindario circularían a menor velocidad y probablemente se toparían con al menos un semáforo en rojo. Según la ruta, atravesar el barrio en automóvil podría llevar entre 1 y 2 minutos más de lo que lleva hoy. A los conductores que recorren Alemany Blvd se les presentará una calle angosta y de baja velocidad que fomenta conductas de conducción apropiadas para un vecindario.

Los habitantes que viven a lo largo de Alemany Blvd. ya no vivirían junto a una vía de tránsito de alta velocidad de cuatro carriles. En su lugar, las casas darían a una calle vecinal tranquila. Alemany Blvd estaría separado de Brotherhood Way por árboles, una franja central ajardinada y un amplio sendero de usos múltiples.



Seguridad

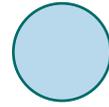
Lo que hicimos

Aplicamos el Marco de Alineación de Proyectos conforme al Modelo del Sistema Seguro desarrollado por la Administración Federal de Carreteras para evaluar alternativas a través de una perspectiva de sistema seguro.



Obtenga más información sobre el Marco de Alineación conforme al Modelo del Sistema Seguro

Resultados



La alternativa C aplica efectivamente los principios de un sistema seguro y contribuye de manera significativa al logro del objetivo del estudio de mejorar la seguridad.



Conectividad: A pie

Lo que hicimos:

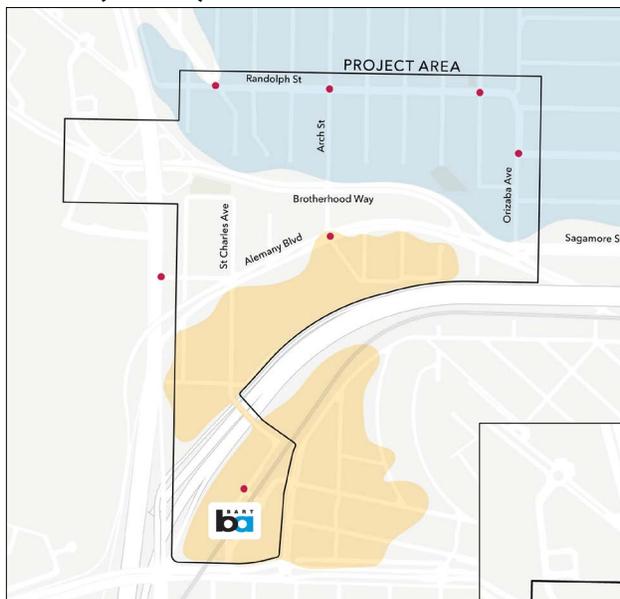
Se analizó cuán lejos podría caminar una persona en el vecindario sin encontrar condiciones estresantes, considerando factores como los volúmenes de vehículos, las velocidades de los vehículos, la separación respecto a los vehículos en movimiento, ancho de las aceras y tratamientos para cruces viales.

Resultados:

La alternativa C contribuye de manera significativa al logro del objetivo del estudio de mejorar las conexiones seguras y fáciles para los peatones

La red peatonal de bajo estrés se amplía considerablemente a medida que Brotherhood y Alemany se vuelven más fáciles de cruzar

Antes (actual)



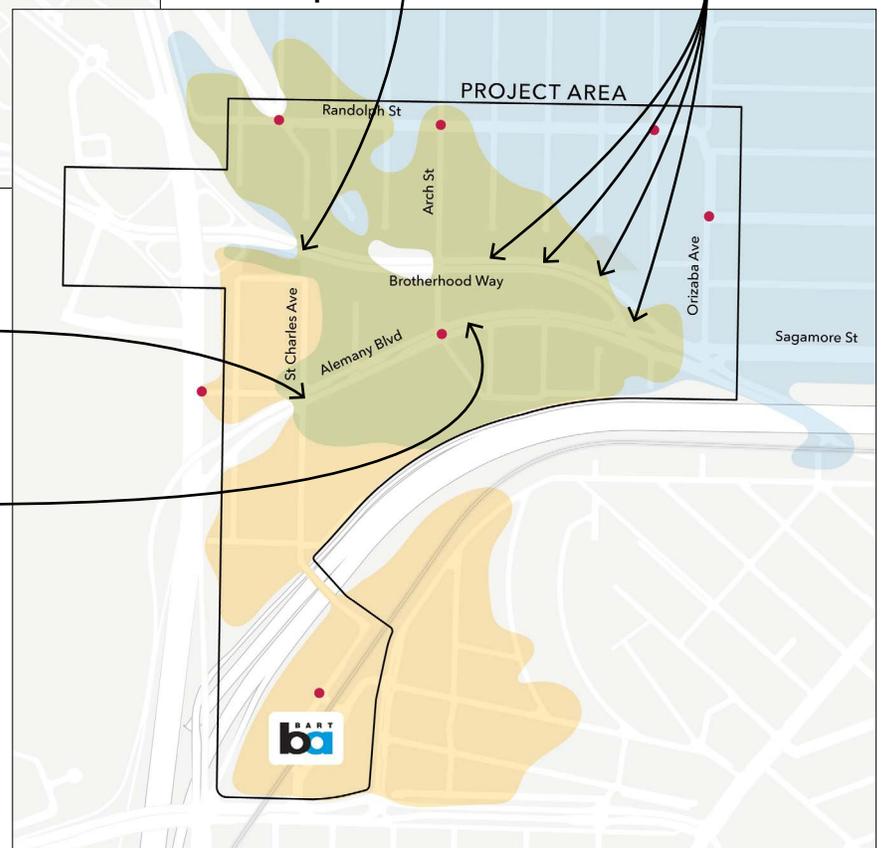
Después

Puente peatonal

Nuevos semáforos peatonales y cruce totalmente señalizado con semáforo en Victoria

Mejoras en la intersección de St. Charles

Alemany transformada en una tranquila calle vecinal

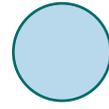


Conectividad: En bicicleta

Lo que hicimos:

Se analizó cómo esta alternativa ampliaría el ciclismo de bajo estrés en el vecindario, considerando factores como el tipo de instalaciones para bicicletas, la pendiente, los volúmenes de vehículos, las velocidades de los vehículos y las condiciones de cruce en las intersecciones.

Resultados:



La alternativa C contribuye de manera significativa al logro del objetivo del estudio de mejorar la conectividad con bajo estrés para los ciclistas



Conectividad: Tiempo de viaje vehicular

Lo que hicimos:

Se aplicó un análisis de microsimulación para comprender los cambios en el tiempo de viaje en cuatro rutas diferentes a través del área del proyecto durante las horas pico de la tarde

Resultados:

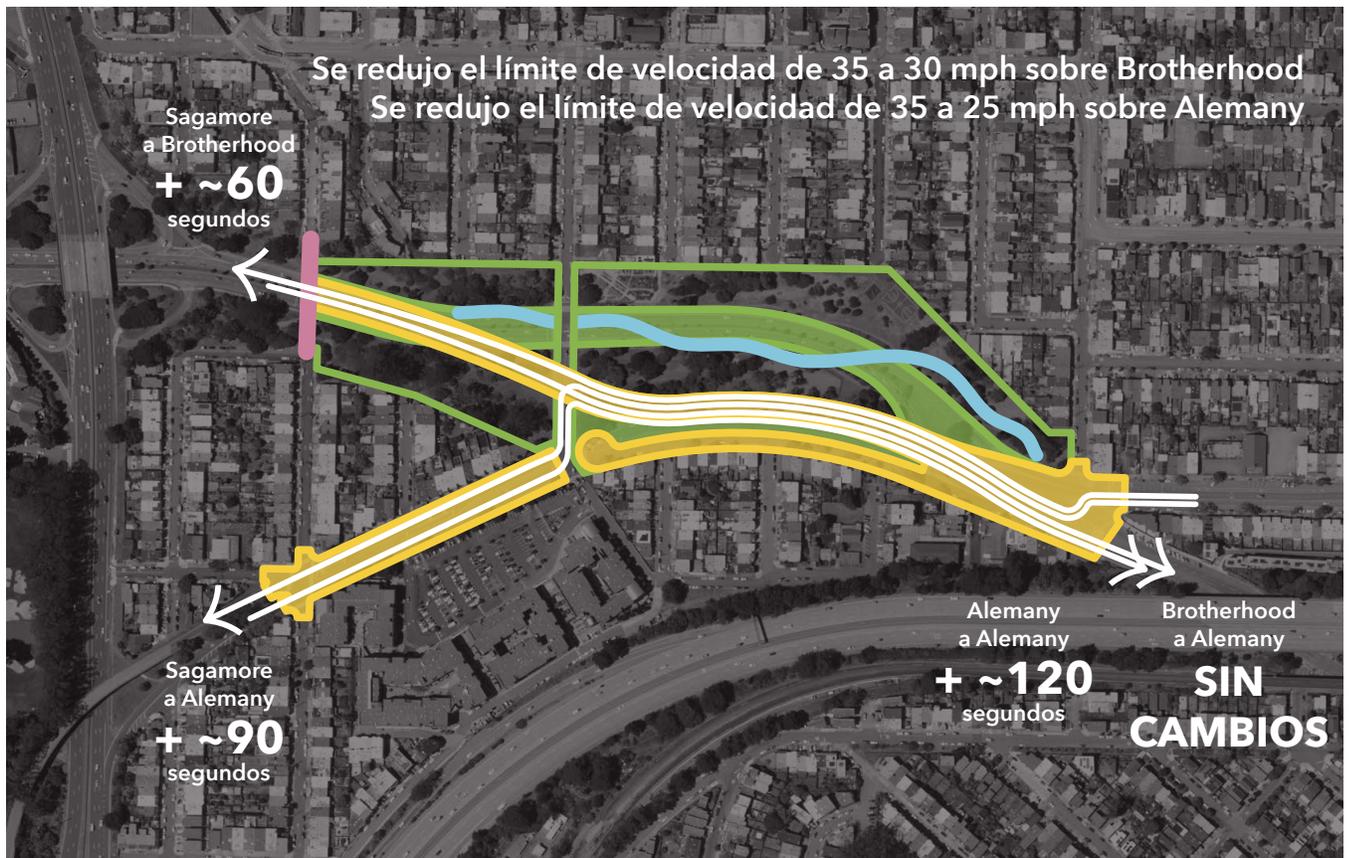


La alternativa C contribuye parcialmente al logro del objetivo de mejorar las conexiones seguras y fáciles, al tiempo que evita retrasos o filas difíciles de controlar

Los vehículos se moverán más lentamente a través del área del proyecto durante las horas pico

Conducir hacia el este desde la salida de Highway 1 durante las horas pico de la tarde se sentiría similar a conducir por Divisadero St. al sur de Geary Blvd.

Conducir desde Sagamore St. hasta la rampa de acceso hacia el sur de Highway 1 se sentiría similar a conducir por South Van Ness Ave. entre 13th St. y Cesar Chavez St.

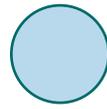


Conectividad: Análisis de desviaciones

Lo que hicimos:

Se analizaron las posibles desviaciones durante las horas pico de la mañana y la tarde

Resultados:



La alternativa C contribuye de manera significativa al logro del objetivo del estudio de equilibrar mejor las necesidades locales con las necesidades del tráfico de paso

Entre una cuarta parte y la mitad de los vehículos que utilizan Brotherhood y Alemany como rutas de atajo optarán por otras alternativas.

Pocos conductores modificarán sus rutas a las calles vecinales; la mayoría de estas calles recibiría aproximadamente un vehículo adicional cada dos minutos

Las desviaciones más intensas serán hacia John Daly Boulevard, San Jose Ave y la I-280



Promover los servicios e instalaciones comunitarios y los espacios verdes

Lo que hicimos:

Se analizó cómo esta alternativa mejoró el acceso peatonal y ciclista de bajo estrés a los servicios e instalaciones comunitarios identificadas durante nuestra primera ronda de divulgación, como los jardines Sisterhood Gardens, el centro comunitario IT Bookman, el mini parque Head/Brotherhood, el área de juegos para perros en Brotherhood y Alemany, y el H Mart.

Se midió el aumento del espacio abierto continuo creado por cada alternativa

Resultados:

Acceso de bajo estrés

La alternativa C contribuye de manera significativa al logro del objetivo del estudio de mejorar el acceso con bajo estrés para peatones y ciclistas a los servicios e instalaciones comunitarios (ver página 30)

Espacio abierto continuo

Los ajustes aumentarían la cantidad de terreno público continuo en hasta 4.8 acres, para un total de aproximadamente 8.8 acres

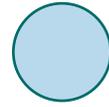


Prepararse para el futuro: Resiliencia

Lo que hicimos:

Se analizó el potencial de cada alternativa para implementar mejoras en la resiliencia climática

Resultados:



La alternativa C contribuye de manera significativa al logro del objetivo del estudio al implementar medidas de resiliencia climática.

La alternativa C llevaría a Stanley Creek a la superficie, que originalmente fluía hacia Lake Merced a lo largo del sendero que ahora es Brotherhood Way. Esto podría captar escorrentía de aguas pluviales de hasta 8 acres de calles adyacentes, captando 4.5 millones de galones de aguas pluviales anualmente y aumentando la recarga de aguas subterráneas.

La alternativa C mejoraría la biodiversidad, el dosel arbóreo y el hábitat de la fauna silvestre.



Representación del proyecto de restauración a cielo abierto de Yosemite Creek en McLaren Park por la Comisión de Servicios Públicos de San Francisco.

Para obtener más información,
visite sfcta.org/brotherhood



San Francisco
County Transportation
Authority