



SAN RAFAEL TRANSPORTATION CENTER



Relocation Analysis, Environmental Clearance, and Preliminary Design

Descripción de Alternativas y Resumen de Concesiones Noviembre de 2020



SAN RAFAEL
THE CITY WITH A MISSION





Elementos del Centro de Transporte Público propuesto

(Común a todas las alternativas)

- 17 espacios para autobuses
 - La misma capacidad que el actual centro de transporte público, totalmente utilizado durante las horas pico (incluso durante la pandemia)
- Estaciones de SMART existentes
- Seguridad
- Máquinas de Clipper
- Áreas de espera techadas y asientos para pasajeros
- Estacionamiento para bicicletas
- Acabados ecológicos (LEED)
- Orientación
- Servicio al cliente e información sobre el transporte público
- Iluminación
- Plantas y espacios públicos
- Espacios para tiendas auxiliares
- Estacionamiento para mantenimiento
- Espacio para recoger/dejar pasajeros
- Espacio para taxis y servicios *shuttle* de transporte
- Instalaciones para cambio de chofer
- Baños públicos



SAN RAFAEL TRANSPORTATION CENTER

Análisis de Reubicación, Autorización Ambiental y Diseño Preliminar



Opciones de ubicación

 Alternativa de la Entrada de la Calle 4a

 Debajo de la Autopista  Cuadra de Whistlestop



SAN RAFAEL TRANSPORTATION CENTER

Análisis de Reubicación, Autorización Ambiental y Diseño Preliminar



Alternativa de la Entrada de la Calle 4a (4th Street Gateway)



SAN RAFAEL TRANSPORTATION CENTER

Análisis de Reubicación, Autorización Ambiental y Diseño Preliminar



Condiciones actuales

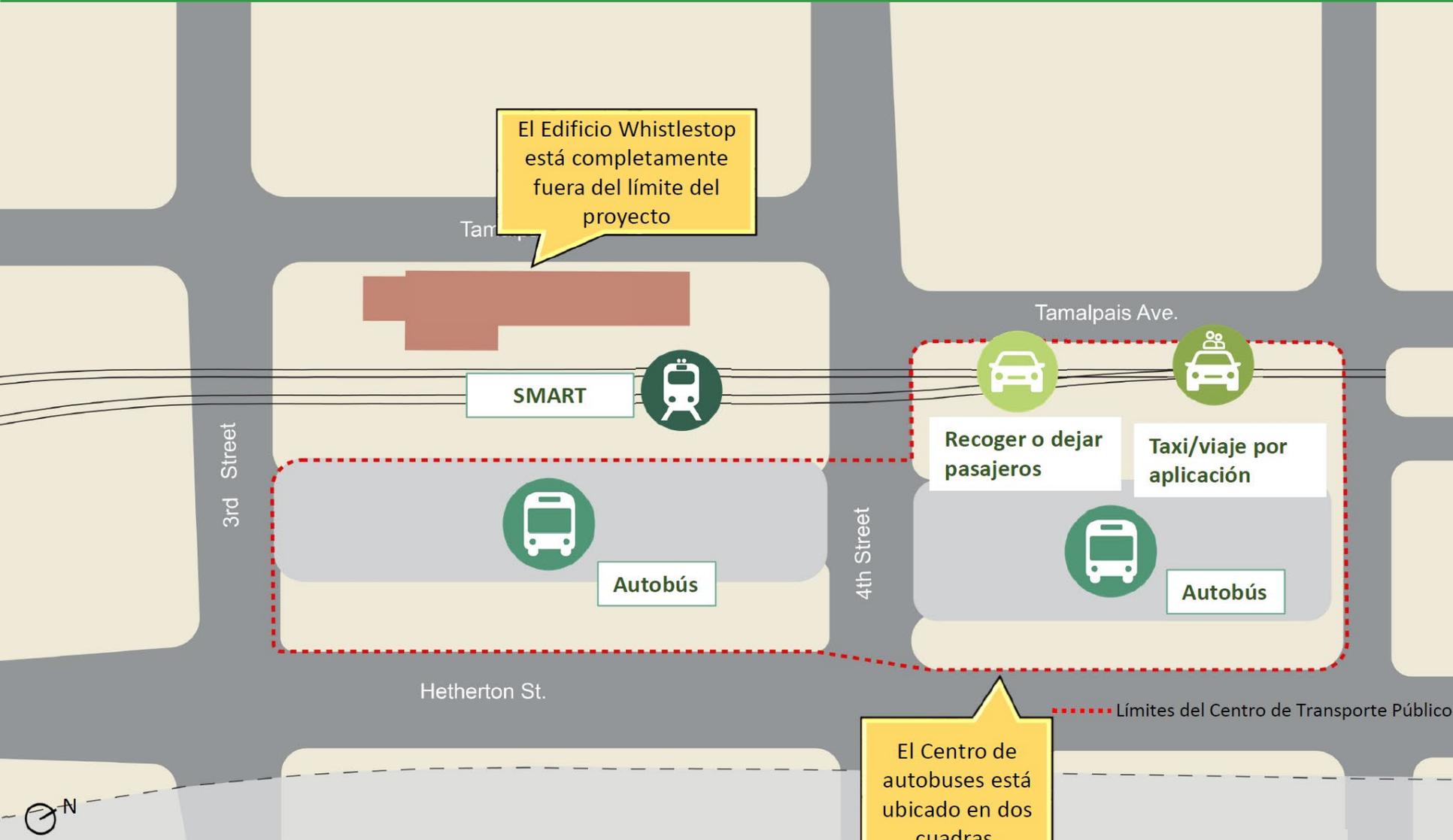


Alternativa de la Entrada de la Calle 4a (4th Street Gateway)



SAN RAFAEL TRANSPORTATION CENTER

Análisis de Reubicación, Autorización Ambiental y Diseño Preliminar

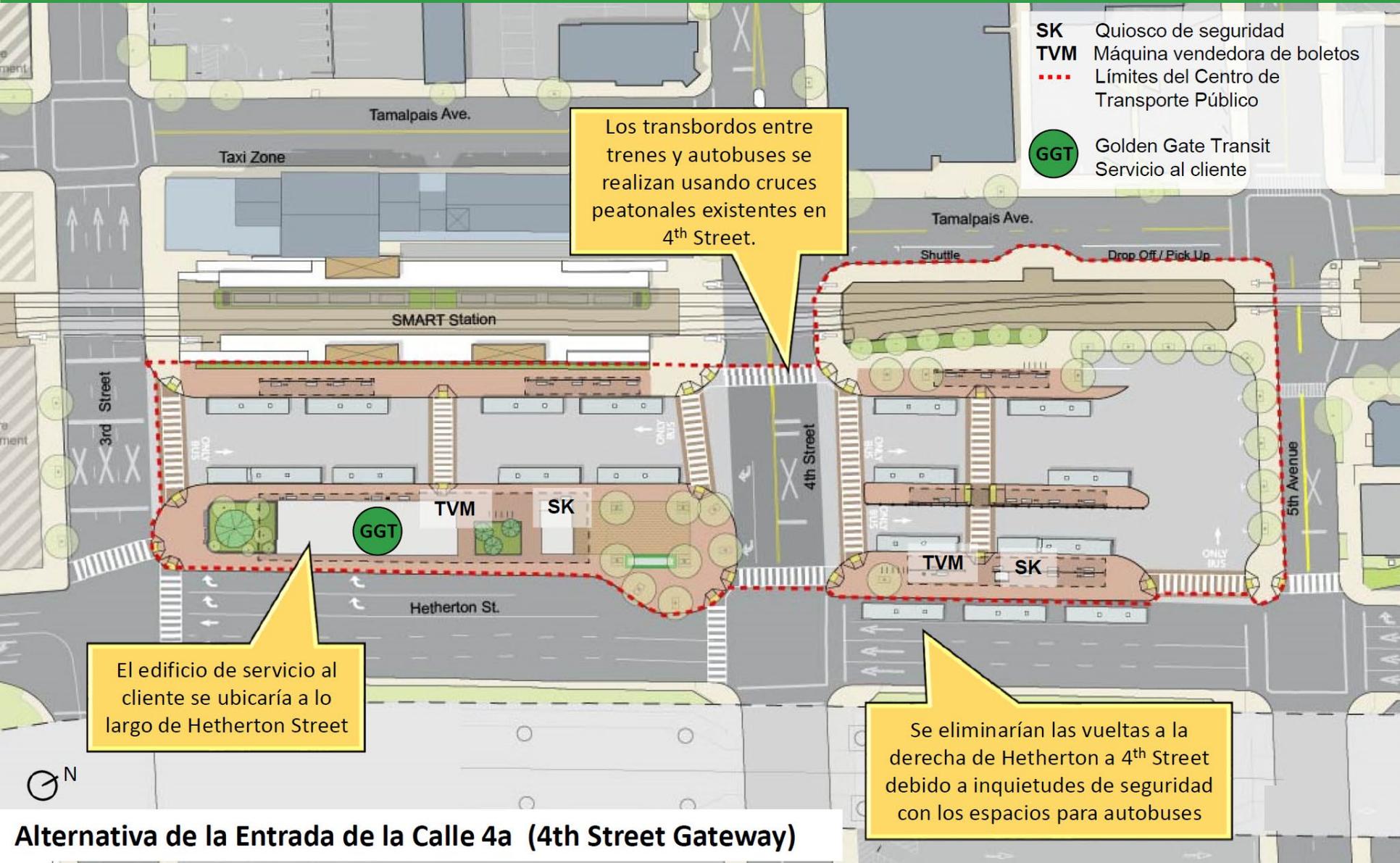


Alternativa de la Entrada de la Calle 4a (4th Street Gateway)



SAN RAFAEL TRANSPORTATION CENTER

Análisis de Reubicación, Autorización Ambiental y Diseño Preliminar



- SK** Quiosco de seguridad
- TVM** Máquina vendedora de boletos
- Límites del Centro de Transporte Público
- GGT** Golden Gate Transit Servicio al cliente

Los transbordos entre trenes y autobuses se realizan usando cruces peatonales existentes en 4th Street.

El edificio de servicio al cliente se ubicaría a lo largo de Hetherton Street

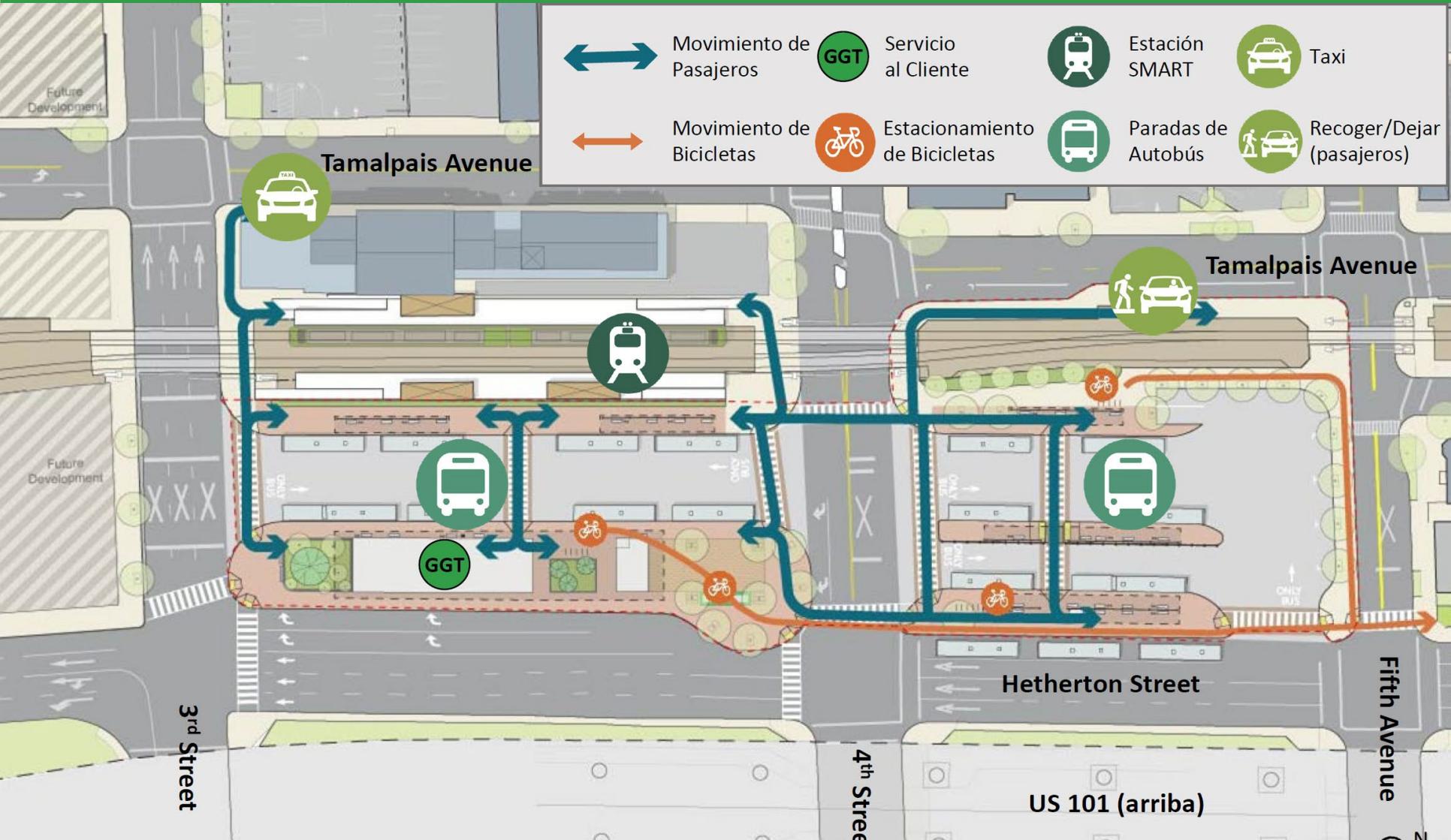
Se eliminarían las vueltas a la derecha de Hetherton a 4th Street debido a inquietudes de seguridad con los espacios para autobuses

Alternativa de la Entrada de la Calle 4a (4th Street Gateway)



SAN RAFAEL TRANSPORTATION CENTER

Análisis de Reubicación, Autorización Ambiental y Diseño Preliminar



Alternativa de la Entrada de la Calle 4a | Circulación del Sitio

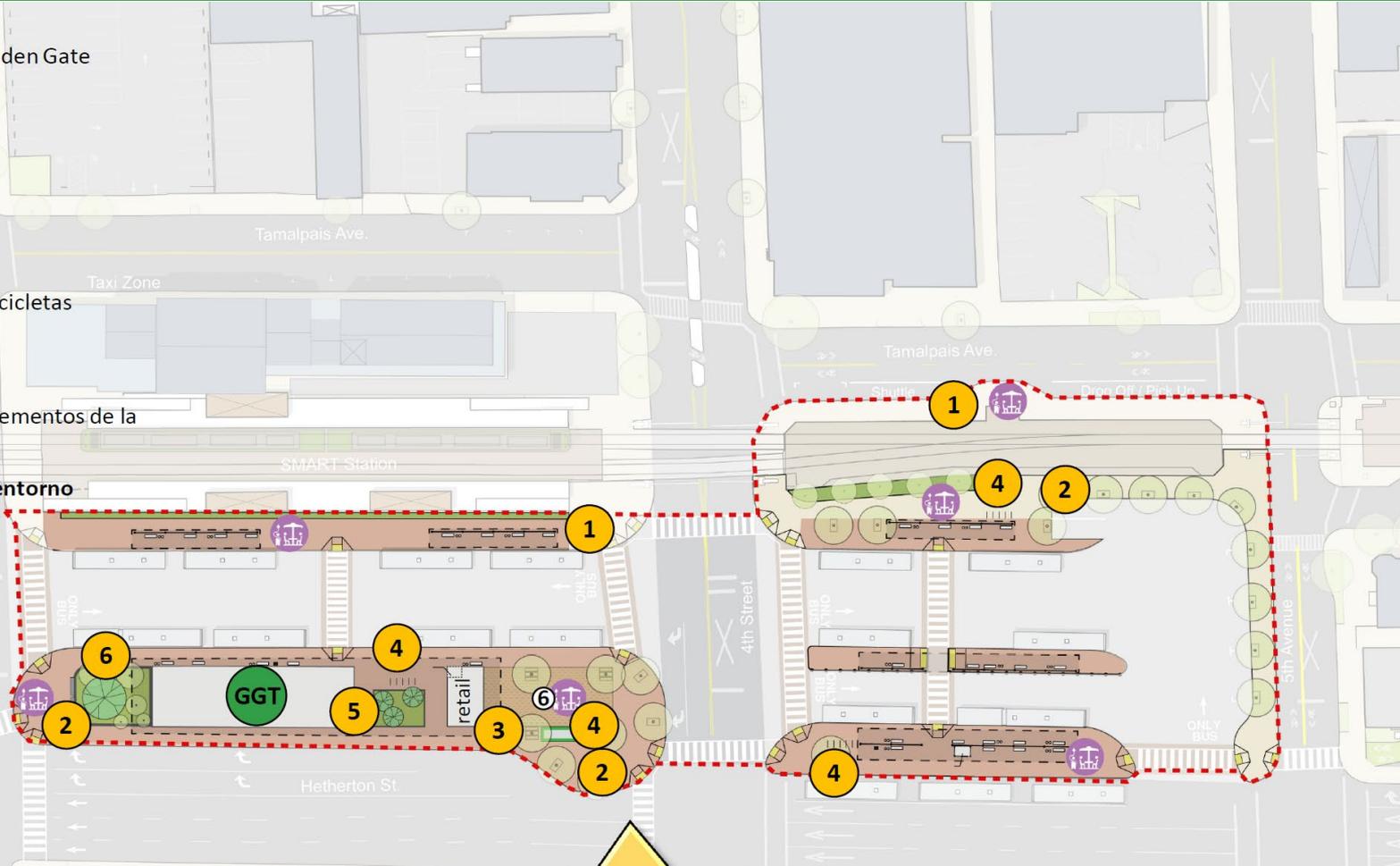


SAN RAFAEL TRANSPORTATION CENTER

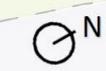
Análisis de Reubicación, Autorización Ambiental y Diseño Preliminar



- Servicio al cliente de Golden Gate Transit
- Mejora a la acera
- Macetas y árboles
- Asientos
- Estacionamiento para bicicletas
- Actividades
- Enlosado de la plaza y elementos de la entrada
- Oportunidades para el entorno público



Oportunidades para crear la sensación de pertenecer a un lugar enfocadas en las calles 4th y Hetherton





SAN RAFAEL TRANSPORTATION CENTER

Análisis de Reubicación, Autorización Ambiental y Diseño Preliminar



Concepto únicamente ilustrativo — el diseño final en la siguiente fase del proyecto



Alternativa de la Entrada de la Calle 4ª (3rd Street & Hetherton Street Mirando al Noroeste)



Experiencia de pasajeros

- Ofrece acceso práctico al centro de San Rafael para los usuarios del transporte público
 - Comparado con el actual centro de transporte público, los pasajeros que acceden a la mayoría de los destinos en el centro de la ciudad ya no tendrían que cruzar la muy transitada 3rd Street.
- Algunas personas que hagan transbordos entre autobuses tendrían que cruzar 4th Street, lo cual despierta ciertas inquietudes sobre la seguridad
 - Con base en los patrones actuales de transbordos y en la configuración de espacios para autobuses planificada en esta alternativa, 93 pasajeros tendrían que cruzar 4th Street durante la hora pico de la mañana y 112 pasajeros tendrían que cruzar durante la hora pico de la tarde para hacer transbordos entre rutas de autobuses. El tiempo y distancia máximos de transbordos es comparable entre todas las alternativas de Construir.
- Muchos espacios para autobuses estarían en la misma cuadra que SMART; solo los pasajeros que vienen de la parte norte de 4th Street tendrían que cruzar para hacer un transbordo de SMART o a SMART.
 - Con base en los patrones actuales de transbordos, 29 pasajeros tendrían que cruzar 4th Street durante la hora pico de la tarde para hacer transbordos entre un autobús y SMART. Esto representa un beneficio considerable relativo a las condiciones de No Construir (actuales) en las que todos los transbordos entre autobuses y SMART tienen que cruzar 3rd Street, una calle mucho más transitada.
- Un mayor número de cruces generalmente despierta inquietudes sobre la seguridad, especialmente para transbordos, porque crea más conflicto entre peatones y vehículos



Operaciones de tránsito

- La ubicación de tres espacios para autobuses a lo largo de Hetherton Street al norte de 4th Street (de manera similar a la distribución de los espacios de autobuses a lo largo de Hetherton Street con el centro de transporte público existente) requiere que se prohíba la vuelta a la derecha rumbo al sur de Hetherton Street a 4th Street.
 - En lugar de eso se necesitaría usar Fifth Avenue o 3rd Street para esos movimientos
 - Para reducir el impacto en 3rd Street, se incluiría en el proyecto un segundo carril para voltear a la derecha de Hetherton Street a 3rd Street.
 - Con esta alternativa no se propone ningún otro cambio a la red de calzadas
- Comparado con las condiciones existentes, la alternativa produce un aumento pequeño a moderado en el retraso por vehículo tanto en la hora pico de la mañana (<20%) como en la hora pico de la tarde (<10%) para las condiciones existentes
- Se proyecta que bajo las condiciones futuras del año 2040, el aumento general neto del retraso en la hora pico de la mañana sea mayor. El incremento del retraso en la hora pico de la mañana se debe principalmente a los efectos del retiro de la vuelta a la derecha rumbo al sur a 4th Street



Operaciones de Transporte Público

- Cada alternativa ofrece el mismo número de espacios para autobuses que el actual centro de transporte público. La configuración de espacios para autobuses con cada alternativa de Construir mejora la accesibilidad para las rutas de autobuses y reduce cuánto deben circular los autobuses en las calles locales para acceder a sus espacios.
 - Ofrece flexibilidad operacional adicional y tiene el potencial de reducir los costos de operación del transporte público al hacer que el transporte público sea más eficiente y fiable
 - La flexibilidad operacional para las alternativas de Construir también permitirá que sea más fácil hacer cambios futuros al servicio y horarios del transporte público que lo que se ofrece en el actual centro de transporte público
- Comparado con las condiciones actuales, la alternativa resulta en una reducción pequeña (<5%) del tiempo de circulación del transporte público en el área del centro de la ciudad en las horas pico de la mañana y de la tarde para las condiciones existentes. También dará como resultado una mejora en la fiabilidad del transporte público.
- Bajo condiciones futuras del año 2040, se prevé que el tiempo de viaje en autobús en la hora pico de la mañana aumente relativo a las condiciones de No Construir debido al aumento de la congestión causado por la alternativa del proyecto



Conexiones para ciclistas y peatones

- Accesible directamente por el sendero Puerto Suello y también se conectaría a la red de ciclismo de la Ciudad mediante instalaciones planificadas (no parte de la alternativa) en Tamalpais Avenue.
- Ubicadas a lo largo de la ruta del Conector Comercial planificado a lo largo de 4th Street.
- Retira el segmento existente entre 4th Street y Fifth Avenue del sendero Puerto Suello y en lugar de eso hace que las bicicletas circulen por Fifth Avenue a Tamalpais Avenue, que está incluida en la lista de instalaciones mejoradas para bicicletas en el Plan Maestro para Ciclistas y Peatones de la Ciudad.
- Crea nuevas entradas y salidas de autobuses a lo largo de ambos lados de 4th Street entre Hetherton Street y las vías de SMART. 4th Street es el principal corredor peatonal hacia el centro de la ciudad



Uso del suelo y cómo crear una sensación de pertenecer a un lugar

- Los sitios propuestos para esta alternativa están zonificados como “Oficina Hetherton” en el Plan del Área la Estación de la Ciudad. Si se coloca el centro de transporte público en este lugar, se descartaría ese desarrollo urbano.
 - El Sitio de Oportunidad D está dentro de la huella de la alternativa
- Al ubicar el centro de transporte público en cada lado de 4th Street, esta alternativa crea una oportunidad para proporcionar elementos arquitectónicos o de diseño que funcionan como una entrada a la Ciudad. Esto incluye plazas y otras oportunidades para crear una sensación de pertenecer a un lugar a lo largo de 4th Street.
- Hay varios negocios activos que actualmente están operando dentro de la huella de esta alternativa



SAN RAFAEL TRANSPORTATION CENTER

Análisis de Reubicación, Autorización Ambiental y Diseño Preliminar



Consideraciones ambientales

- Sería necesario reubicar dos inmuebles de estilo victoriano ubicados en 5th Avenue en el sitio norte de esta alternativa. Estos son recursos potencialmente históricos.
- Es posible que la alternativa requiera retirar o reubicar los árboles existentes en la calle.

4th Street Gateway (Entrada de 4th Street)



SAN RAFAEL TRANSPORTATION CENTER

Análisis de Reubicación, Autorización Ambiental y Diseño Preliminar



Costo capital del proyecto

- Estimación del costo total de construcción, adquisición de propiedades y reubicación (en dólares de 2022): **\$40 millones-\$55 millones**

4th Street Gateway (Entrada de 4th Street)



SAN RAFAEL TRANSPORTATION CENTER

Análisis de Reubicación, Autorización Ambiental y Diseño Preliminar



Alternativa Debajo de la Autopista (Under the Freeway)



SAN RAFAEL TRANSPORTATION CENTER

Análisis de Reubicación, Autorización Ambiental y Diseño Preliminar



Condiciones actuales



1



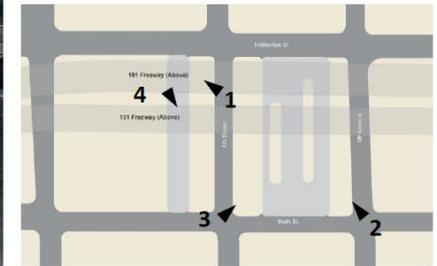
2



3



4



Debajo de la Autopista (Under the Freeway)



SAN RAFAEL TRANSPORTATION CENTER

Análisis de Reubicación, Autorización Ambiental y Diseño Preliminar



El Centro de autobuses está separado del Tren SMART - los trasbordos requieren caminar debajo de la autopista

101 Freeway (Above)

Hetherton St.



Recoger o dejar pasajeros

101 Freeway (Above)

4th Street

El centro para autobuses está ubicado debajo de la autopista en ambos lados de 4th Street



Autobús



Autobús

5th Avenue



Taxi/viaje por aplicación

Irwin St.

..... Límites del Centro de Transporte Público



Debajo de la Autopista (Under the Freeway)



SAN RAFAEL TRANSPORTATION CENTER

Análisis de Reubicación, Autorización Ambiental y Diseño Preliminar



	Movimiento de Pasajeros		Servicio al Cliente
	Movimiento de Bicicletas		Estacionamiento de Bicicletas
	Estación SMART		Taxi
	Paradas de Autobús		Recoger/Dejar (pasajeros)



Debajo de la Autopista | Circulación del Sitio





SAN RAFAEL TRANSPORTATION CENTER

Análisis de Reubicación, Autorización Ambiental y Diseño Preliminar



Servicio al cliente de Golden Gate Transit



Mejora a la acera



Macetas y árboles



Asientos



Estacionamiento para bicicletas



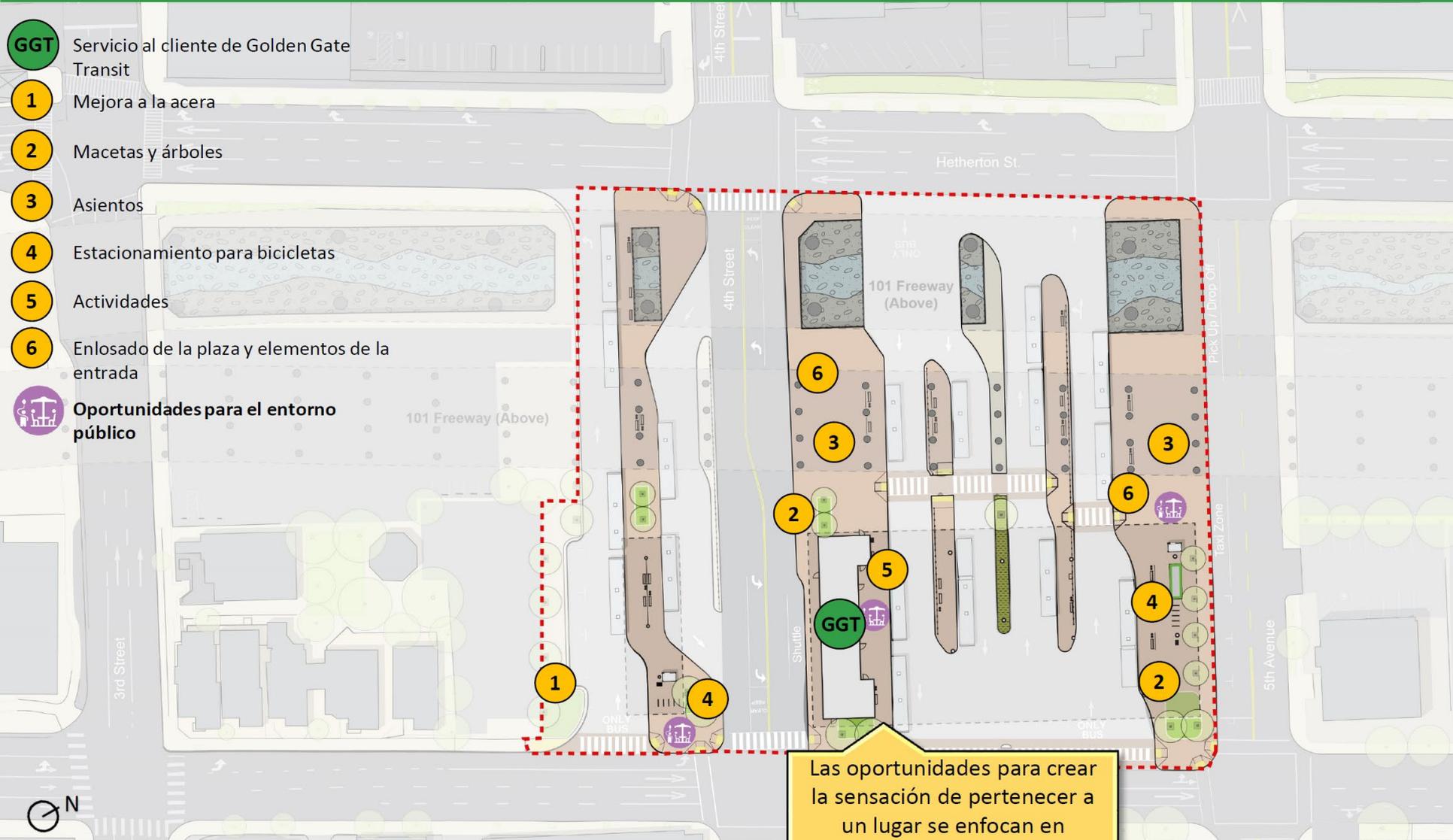
Actividades



Enlosado de la plaza y elementos de la entrada



Oportunidades para el entorno público



Las oportunidades para crear la sensación de pertenecer a un lugar se enfocan en estructuras en Irwin Street



Debajo de la autopista | Oportunidades para el

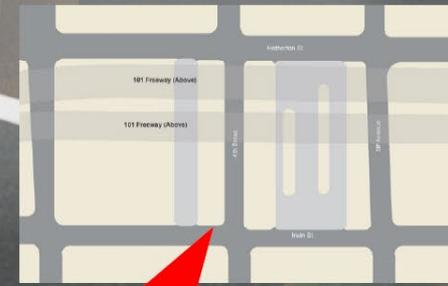


SAN RAFAEL TRANSPORTATION CENTER

Análisis de Reubicación, Autorización Ambiental y Diseño Preliminar



Concepto únicamente ilustrativo — resolución del diseño en la siguiente fase del proyecto



Debajo de la Autopista (5th Avenue & Irwin Street mirando hacia el noroeste)



SAN RAFAEL TRANSPORTATION CENTER

Análisis de Reubicación, Autorización Ambiental y Diseño Preliminar



Concepto únicamente ilustrativo — resolución del diseño en la siguiente fase del proyecto



Debajo de la Autopista (Espacios para autobuses debajo de la autopista mirando hacia el este)



Experiencia de los pasajeros

- Las columnas que soportan la autopista bloquearían parcialmente la visibilidad; la visibilidad es uno de los componentes del enfoque de Prevención de la Delincuencia Mediante el Diseño Ambiental (Crime Prevention through Environmental Design o CPTED) para crear un entorno seguro y acogedor para los pasajeros.
- Las partes del centro de transporte público debajo de la autopista no podrán tener ninguna estructura permanente, como albergues para esperar autobuses; Caltrans no permite estructuras cerca de la estructura de la autopista en caso de que necesiten hacer reparaciones.
- Los pasajeros que acceden a la mayoría de los destinos en el centro de la ciudad ya no tendrían que cruzar la muy transitada 3rd Street. Sin embargo, los pasajeros que viajan al centro de San Rafael y al área de empleos de BioMarin ahora tendrían que cruzar Hetherton Street.



Experiencia de los pasajeros (continuación)

- Algunas personas que hacen transbordos entre autobuses tendrían que cruzar 4th Street
 - Con base en los patrones actuales de transbordos y en la configuración de espacios para autobuses planificada en esta alternativa, 32 pasajeros tendrían que cruzar 4th Street durante la hora pico de la mañana y 39 pasajeros tendrían que cruzar durante la hora pico de la tarde para hacer transbordos entre rutas de autobuses.
- Todos los pasajeros que van o vienen de SMART tendrían que cruzar Hetherton Street y muchos también tendrían que cruzar 4th Street para hacer transbordos de un autobús o a un autobús.
 - Con base en los patrones actuales de transbordos, 34 pasajeros tendrían que cruzar Hetherton Street durante la hora pico de la tarde para hacer transbordos entre un autobús y SMART.
- Un mayor número de cruces generalmente despierta inquietudes sobre la seguridad, especialmente para transbordos, porque crea más conflicto entre peatones y vehículos



Operaciones de tránsito

- La alternativa instalaría nuevas entradas y salidas en Hetherton Street, Irwin Street y 4th Street, pero no cambiaría la red de circulación del tránsito de otra manera
- Comparado con las condiciones actuales, la alternativa produce una reducción pequeña a moderada del retraso por vehículo en las horas pico de la mañana (<5%) y de la tarde (<10%).
- Daría beneficios similares, es decir, una reducción de menos del 10% en retrasos por vehículo bajo las condiciones proyectadas para el año 2040, de forma relativa a No Construir.
 - Los beneficios tienen que ver con reducir el tránsito de autobuses en varias calles congestionadas, como 2nd Street y 3rd Street.



Operaciones de Transporte Público

- Cada alternativa ofrece el mismo número de espacios para autobuses que el actual centro de transporte público. La configuración de espacios para autobuses con cada alternativa de Construir mejora la accesibilidad para las rutas de autobuses y reduce cuánto deben circular los autobuses en las calles locales para acceder a sus espacios.
 - Ofrece flexibilidad operacional adicional y tiene el potencial de reducir los costos de operación del transporte público al hacer que el transporte público sea más eficiente y fiable
 - La flexibilidad operacional para las alternativas de Construir también permitirá que sea más fácil hacer cambios futuros al servicio y horarios del transporte público que lo que se ofrece en el actual centro de transporte público
- Comparado con las condiciones actuales, daría como resultado una reducción considerable a moderada del tiempo de circulación en las horas pico de la mañana (<20%) y de la tarde (<10%). También produciría una mejora significativa en la fiabilidad del transporte público en la hora pico de la mañana.
- Bajo las condiciones futuras del año 2040, se obtendrían beneficios similares relativos a la de No Construir, aunque con una pequeña reducción en fiabilidad del transporte público en la hora pico de la tarde



SAN RAFAEL TRANSPORTATION CENTER

Análisis de Reubicación, Autorización Ambiental y Diseño Preliminar



Conexiones para ciclistas y peatones

- Ubicada a lo largo de la ruta propuesta del Conector Comercial a lo largo de 4th Street, que está incluida en la lista de instalaciones mejoradas para bicicletas en el Plan Maestro para Ciclistas y Peatones de la Ciudad. No se conectaría con otras rutas de bicicleta ni las modificaría como está designado en el Plan.
- Crea nuevas entradas y salidas de autobuses a lo largo del lado sur de 4th Street entre Hetheron Street e Irwin Street. 4th Street es el principal corredor peatonal hacia el centro de la ciudad

Debajo de la Autopista



Uso del suelo y cómo crear una sensación de pertenecer a un lugar

- Los sitios propuestos para esta alternativa están zonificados como “Comercial/Oficinas” o “Residencial/Distritos de Oficinas” en el Plan del Área la Estación de la Ciudad. Si se coloca el centro de transporte público en este lugar, se descartaría ese desarrollo urbano.
 - El Sitio de Oportunidad E está dentro de la huella del alternativa
 - El área debajo de la autopista no tiene una zonificación en el Plan del Área la Estación
- Hay por lo menos cuatro negocios activos que actualmente están operando dentro de la huella de esta alternativa al este de la autopista.
- El espacio debajo de la autopista es usado actualmente como un lugar para estacionar y abordar (Park-and-Ride) de Caltrans
 - Se calcula que esta alternativa afectará por lo menos 72 espacios de estacionamiento
 - Park-and-Ride tiene mucho uso y los espacios de estacionamiento tendrán que ser reemplazados totalmente como parte de esta alternativa en un lugar práctico y cercano.



Uso del suelo y cómo crear una sensación de pertenecer a un lugar (continuación)

- Caltrans es actualmente dueña de una gran parte de la propiedad que esta alternativa necesita
 - Golden Gate Transit se verá limitada a arrendar el terreno de la propiedad y no podrá adquirir la propiedad de la parte de Caltrans. Caltrans retendrá el derecho de desalojar a Golden Gate Transit sin compensación si es necesario hacer reparaciones a la US 101
 - Requeriría que el transporte público se reubique a un lugar diferente no determinado y pagar el costo de otro nuevo centro.
- Se ofrecerían oportunidades para crear la sensación de pertenecer a un lugar cerca de Irwin Street en la proximidad de las intersecciones con 4th Street y Fifth Avenue



SAN RAFAEL TRANSPORTATION CENTER

Análisis de Reubicación, Autorización Ambiental y Diseño Preliminar



Consideraciones ambientales

- Requeriría cubrir con tres puentes partes del arroyo existente debajo de la autopista para poder ofrecer conexiones entre Hetherton Street y los espacios para autobuses
 - Cubrir el arroyo desencadenaría impactos ambientales temporales y permanentes. Será necesario mitigar estos impactos mediante proyectos de mitigación ambiental en otros lugares.
 - Para modificar el arroyo se necesitarían permisos del Consejo Regional de Control de Calidad del Agua (Regional Water Quality Control Board), Army Corp, USFWS y NOAA.
- Es posible que la alternativa requiera retirar o reubicar los árboles existentes en la calle

Debajo de la Autopista



SAN RAFAEL TRANSPORTATION CENTER

Análisis de Reubicación, Autorización Ambiental y Diseño Preliminar



Costo capital del proyecto

- Estimación del costo de construcción, adquisición de propiedades y reubicación (en dólares de 2022): **\$60 millones-\$85 millones**



SAN RAFAEL TRANSPORTATION CENTER

Análisis de Reubicación, Autorización Ambiental y Diseño Preliminar



Whistlestop Block Alternative



SAN RAFAEL TRANSPORTATION CENTER

Análisis de Reubicación, Autorización Ambiental y Diseño Preliminar



Alternativa de la Cuadra de Whistlestop (Whistlestop Block)



SAN RAFAEL TRANSPORTATION CENTER

Análisis de Reubicación, Autorización Ambiental y Diseño Preliminar



Tamalpais Ave es rediseñada para el uso exclusivo de autobuses, vehículos de transporte tipo shuttle y bicicletas



Autobús

Tamalpais Ave.

Oportunidad de integrar los usos del transporte público con el edificio Whistlestop



Whistlestop



SMART



Recoger o dejar pasajeros



Taxi/viaje por aplicación

3rd Street

4th Street



Autobús

Hetheron St.

Tamalpais Ave.

..... Límites del Centro de Transporte Público



Cuadra de Whistlestop (Whistlestop Block)

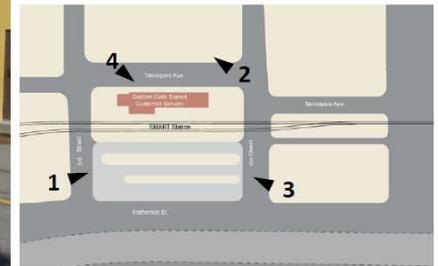


SAN RAFAEL TRANSPORTATION CENTER

Análisis de Reubicación, Autorización Ambiental y Diseño Preliminar



Condiciones actuales



Cuadra de Whistlestop (Whistlestop Block)



SAN RAFAEL TRANSPORTATION CENTER

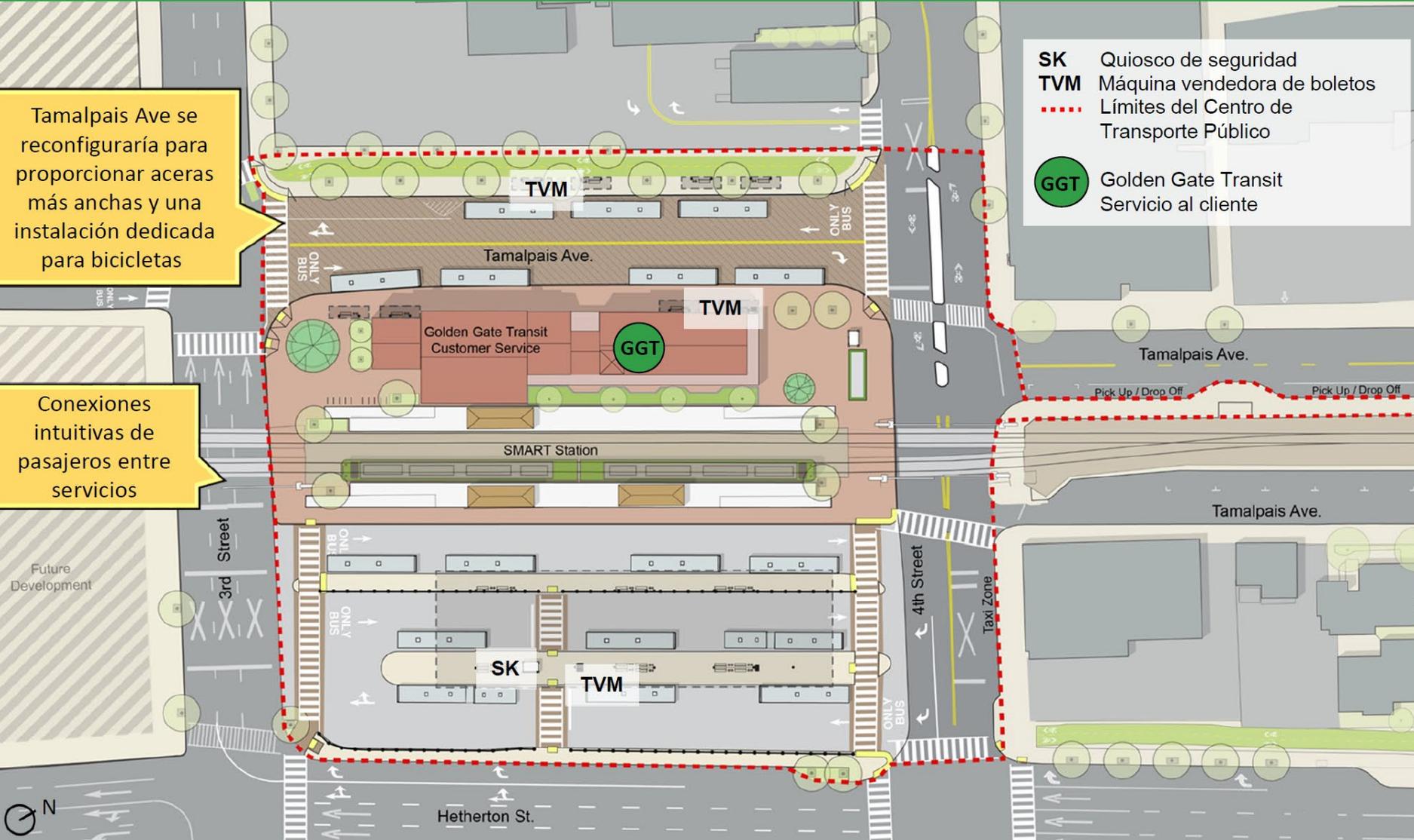
Análisis de Reubicación, Autorización Ambiental y Diseño Preliminar



Tamalpais Ave se reconfiguraría para proporcionar aceras más anchas y una instalación dedicada para bicicletas

Conexiones intuitivas de pasajeros entre servicios

- SK** Quiosco de seguridad
- TVM** Máquina vendedora de boletos
- Límites del Centro de Transporte Público
- GGT** Golden Gate Transit Servicio al cliente

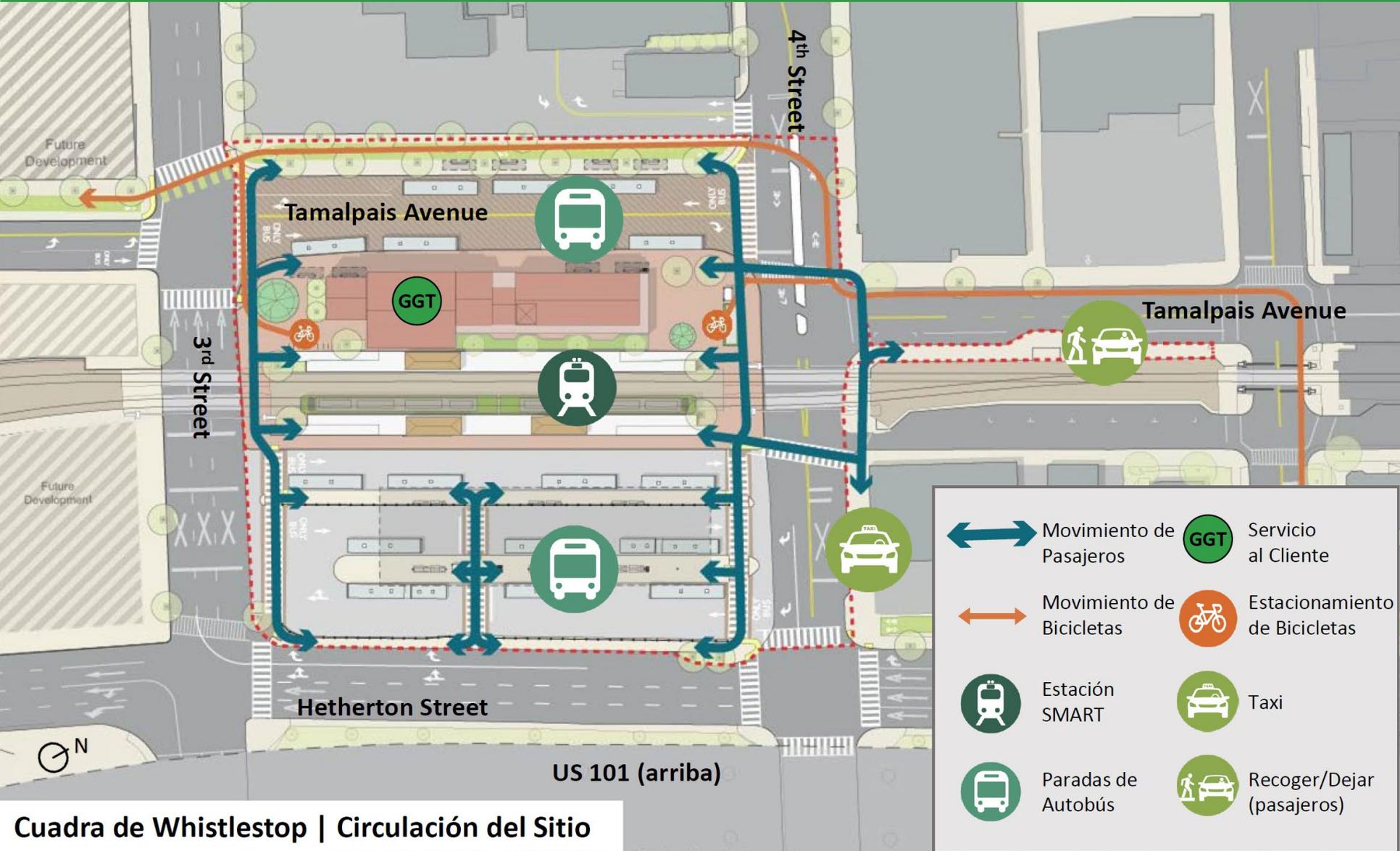


Cuadra de Whistlestop (Whistlestop Block)



SAN RAFAEL TRANSPORTATION CENTER

Análisis de Reubicación, Autorización Ambiental y Diseño Preliminar

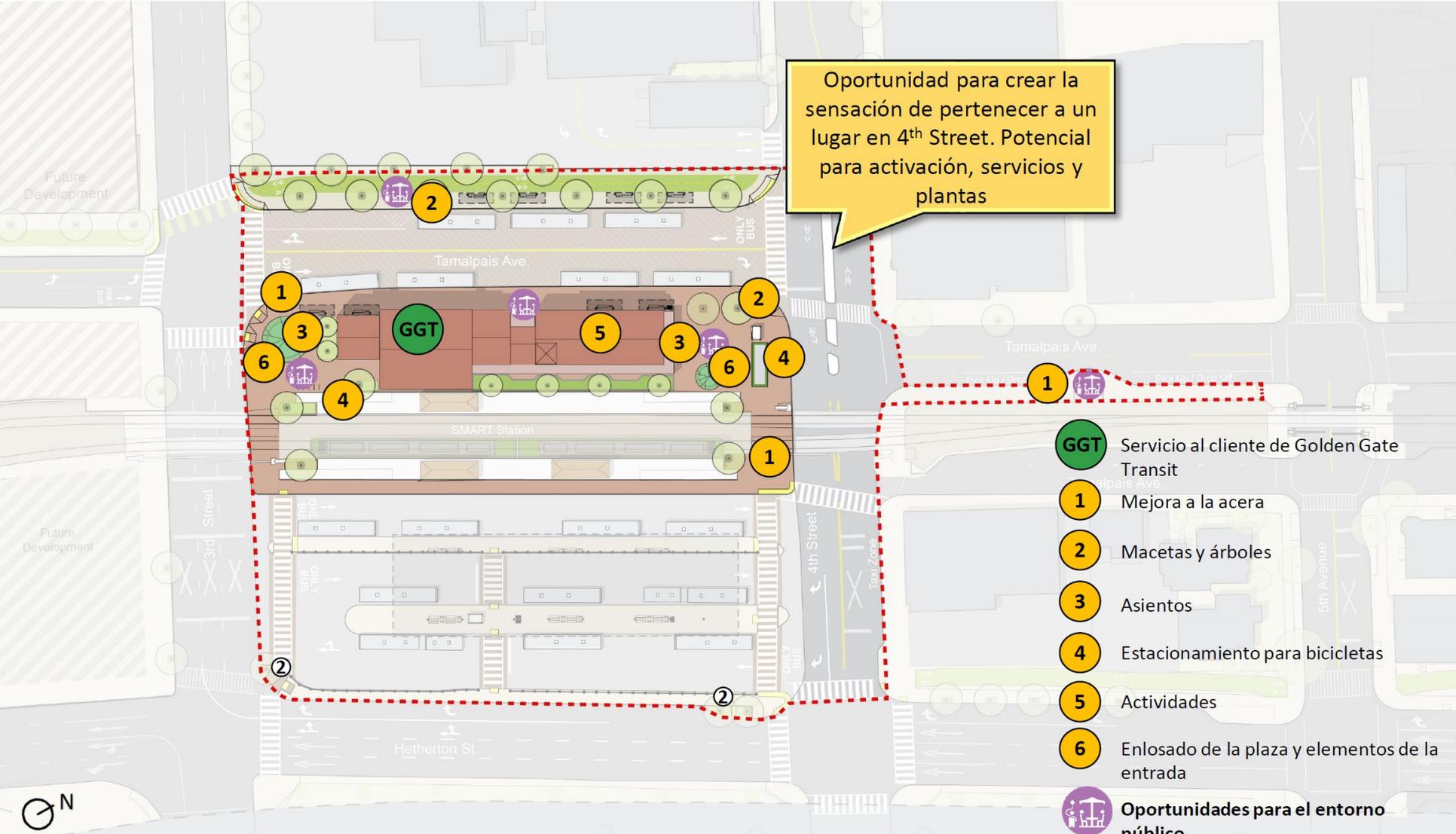


Cuadra de Whistlestop | Circulación del Sitio



SAN RAFAEL TRANSPORTATION CENTER

Análisis de Reubicación, Autorización Ambiental y Diseño Preliminar



Oportunidad para crear la sensación de pertenecer a un lugar en 4th Street. Potencial para activación, servicios y plantas

-  Servicio al cliente de Golden Gate Transit
-  Mejora a la acera
-  Macetas y árboles
-  Asientos
-  Estacionamiento para bicicletas
-  Actividades
-  Enlosado de la plaza y elementos de la entrada
-  Oportunidades para el entorno público

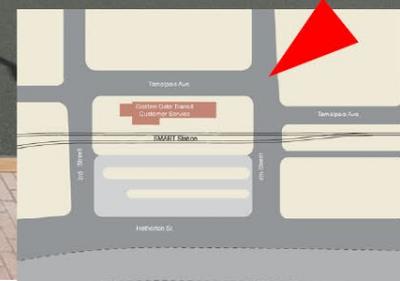


SAN RAFAEL TRANSPORTATION CENTER

Análisis de Reubicación, Autorización Ambiental y Diseño Preliminar



Concepto únicamente ilustrativo — el diseño final en la siguiente fase del proyecto



Cuadra de Whistlestop (4th Street & Tamalpais Avenue mirando hacia el sur)

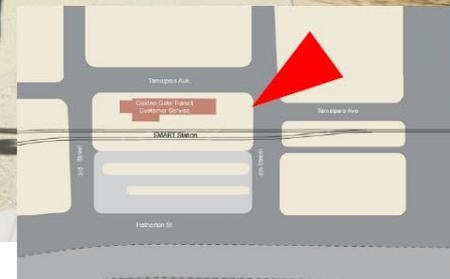


SAN RAFAEL TRANSPORTATION CENTER

Análisis de Reubicación, Autorización Ambiental y Diseño Preliminar



Concepto únicamente ilustrativo — el diseño final en la siguiente fase del proyecto



Cuadra de Whistlestop (4th Street & Tamalpais Ave mirando hacia el suroeste)

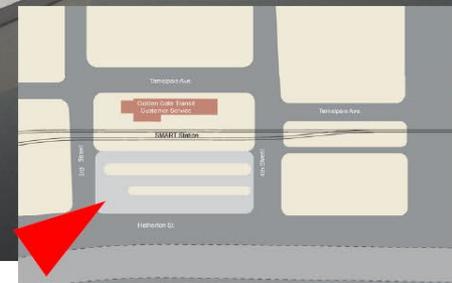


SAN RAFAEL TRANSPORTATION CENTER

Análisis de Reubicación, Autorización Ambiental y Diseño Preliminar



Concepto únicamente ilustrativo — el diseño final en la siguiente fase del proyecto



Cuadra de Whistlestop (4th Street & Hetherton Ave mirando hacia el noroeste)



SAN RAFAEL TRANSPORTATION CENTER

Análisis de Reubicación, Autorización Ambiental y Diseño Preliminar



Concepto únicamente ilustrativo — el diseño final en la siguiente fase del proyecto



Cuadra de Whistlestop (Alternativa – Reubicar a Whistlestop; 4th Street & Tamalpais Ave mirando hacia el sur)



SAN RAFAEL TRANSPORTATION CENTER

Análisis de Reubicación, Autorización Ambiental y Diseño Preliminar



Experiencia de los pasajeros

- La gran ventaja de esta alternativa es que ubica toda la actividad de transporte público en una cuadra contigua
 - El resultado es mayor comodidad y seguridad para los peatones
 - No requiere que los pasajeros crucen ninguna calle de la Ciudad ya sea para hacer transbordos entre autobuses o transbordos entre autobuses y SMART
 - Crea una identidad cohesiva de transporte público y simplifica la orientación para los usuarios del transporte público

Cuadra de Whistlestop



Operaciones de tránsito

- Coloca los espacios para autobuses a lo largo de ambos lados de Tamalpais Avenue entre 3rd Street y 4th Street y hace que esa cuadra sea exclusiva para autobuses
 - Se movería a 4th Street la entrada existente al nivel más bajo de la estructura de estacionamiento para el Edificio ClockTower en 960 Lincoln Avenue
 - El tránsito que actualmente usa Tamalpais Avenue pasaría a Lincoln Avenue u otras calles con dirección norte-sur
 - La Ciudad está planificando actualmente modificaciones considerables a Tamalpais Avenue, como modificar esta cuadra de Tamalpais Avenue para que sea de un solo sentido rumbo al norte.
- Comparado con las condiciones actuales, la alternativa produce un cambio insignificante en el retraso por vehículo en la hora pico de la mañana y una reducción moderada (<10%) en la hora pico de la tarde.
- Generaría una reducción de menos del 10% en retrasos por vehículo bajo las condiciones proyectadas para el año 2040 relativa a No Construir para ambas horas pico
 - Los beneficios tienen que ver con reducir el tránsito de autobuses en varias calles congestionadas, como 2nd Street y 3rd Street.



Operaciones de Transporte Público

- Cada alternativa ofrece el mismo número de espacios para autobuses que el actual centro de transporte público. La configuración de espacios para autobuses con cada alternativa de Construir mejora la accesibilidad para las rutas de autobuses y reduce cuánto deben circular los autobuses en las calles locales para acceder a sus espacios.
 - Ofrece flexibilidad operacional adicional y tiene el potencial de reducir los costos de operación del transporte público al hacer que el transporte público sea más eficiente y fiable
 - La flexibilidad operacional para las alternativas de Construir también permitirá que sea más fácil hacer cambios futuros al servicio y horarios del transporte público que lo que se ofrece en el actual centro de transporte público
- Comparado con las condiciones actuales, la alternativa produce una reducción moderada a considerable del tiempo de circulación en las horas pico de la mañana (<15%) y de la tarde (<10%). También produciría una mejora moderada en la fiabilidad del transporte público en la hora pico de la mañana.
- En proyecciones para el futuro año 2040, se obtienen incluso mayores beneficios, obteniendo beneficios moderados a considerables tanto con el tiempo de viaje en transporte público como en la fiabilidad en ambas horas pico



Conexiones para ciclistas y peatones

- Directamente accesible por el sendero Puerto Suello y el sendero Mahon Creek
- Construiría un enlace clave en la red para bicicletas planificada por la Ciudad al construir una ciclovía elevada en doble sentido en Tamalpais Avenue entre 2nd Street y 4th Street, conectando de esa manera los senderos Puerto Suello y Mahon Creek.
 - Crearía una instalación continua de buena calidad y ofrecería un mejor acceso al centro de transporte público para ciclistas y peatones.
 - También ubicada a lo largo de la ruta planificada del Conector Comercial a lo largo de 4th Street.
- La alternativa crearía nuevas entradas y salidas de autobuses a lo largo del lado sur de 4th Street entre Hetherton Street y las vías de SMART. 4th Street es el principal corredor peatonal hacia el centro de la ciudad.



Uso del suelo y cómo crear una sensación de pertenecer a un lugar

- Los sitios propuestos para esta alternativa están zonificados como “Oficina Hetherton” en el Plan del Área la Estación de la Ciudad. Si se coloca el centro de transporte público en este lugar, se descartaría ese desarrollo urbano.
 - Una pequeña parte del Sitio de Oportunidad A está dentro de la huella de la alternativa
- Crearía una oportunidad para usar el actual edificio Whistlestop para funciones de transporte público (como servicio al cliente y baños)
 - Sería necesario hacer ciertas modificaciones al edificio para actualizarlo de conformidad con los códigos actuales y alinearlos con las necesidades actuales de transporte público
- Sin contar a Whistlestop, que tiene planeado mudarse, dos empresas activas están operando actualmente dentro de la huella de esa alternativa. También abarcaría una parte de los estacionamientos fuera de la calle para una empresa adicional
- Esta alternativa implementaría un componente clave del Plan del Área de la Estación, el cual es una plaza pública al norte del Edificio Whistlestop a lo largo de 4th Street. A lo largo de 3rd Street se ofrecerán oportunidades adicionales de crear una sensación de pertenecer a un lugar.



SAN RAFAEL TRANSPORTATION CENTER

Análisis de Reubicación, Autorización Ambiental y Diseño Preliminar



Consideraciones ambientales

- Es posible que la alternativa requiera retirar o reubicar los árboles existentes en la calle



SAN RAFAEL TRANSPORTATION CENTER

Análisis de Reubicación, Autorización Ambiental y Diseño Preliminar



Costo capital del proyecto

- Estimación del costo de construcción, adquisición de propiedades y reubicación (en dólares de 2022): **\$40 millones-\$55 millones**



SAN RAFAEL TRANSPORTATION CENTER

Análisis de Reubicación, Autorización Ambiental y Diseño Preliminar



Variante que reubica a Whistlestop

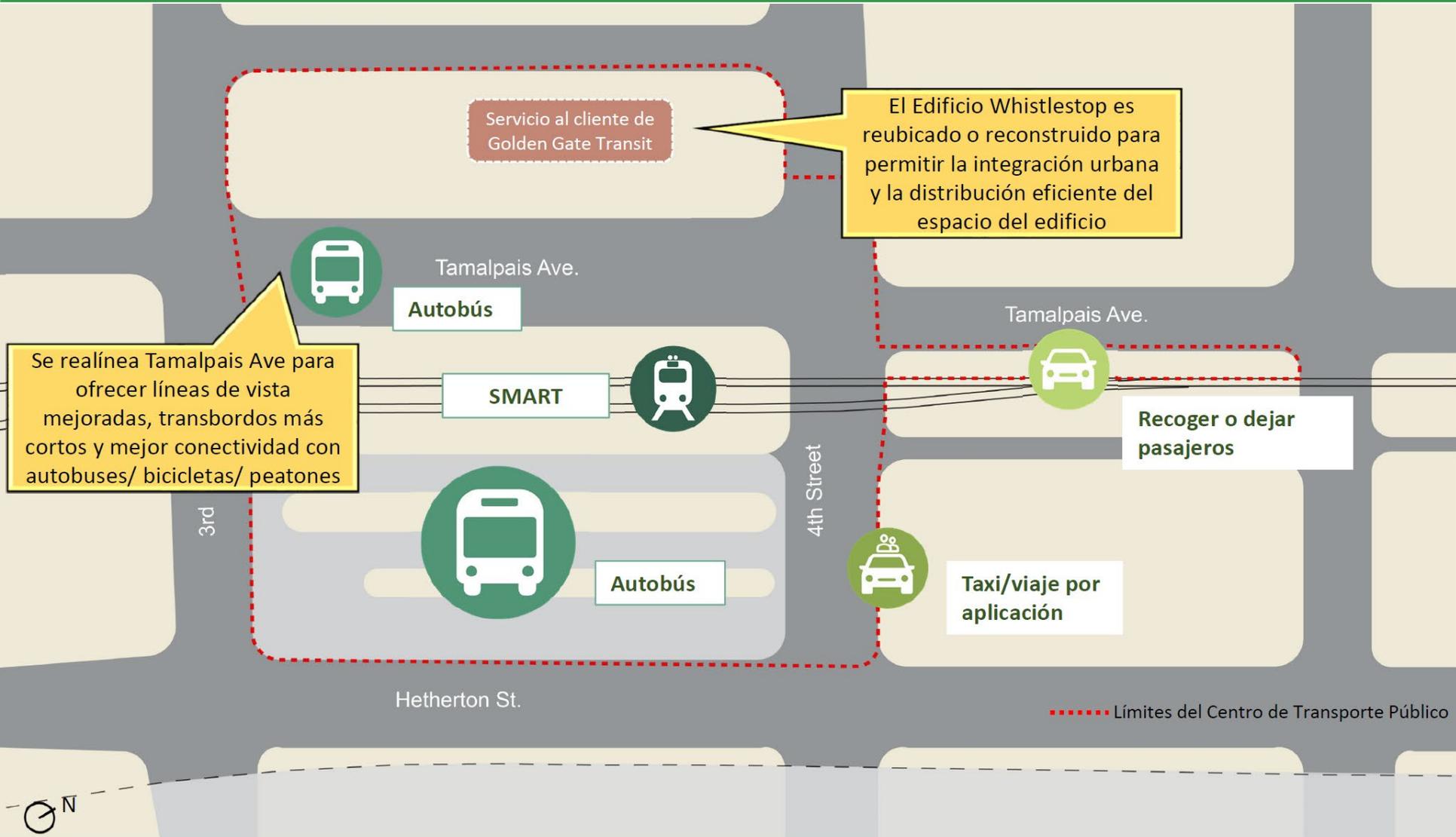
- Una subalternativa a la alternativa de la cuadra de Whistlestop que tiene la misma configuración al este de las vías de SMART, pero cambia la ubicación del edificio Whistlestop y Tamalpais Avenue al oeste de las vías

Cuadra de Whistlestop (Alternativa – Reubicar a Whistlestop)



SAN RAFAEL TRANSPORTATION CENTER

Análisis de Reubicación, Autorización Ambiental y Diseño Preliminar

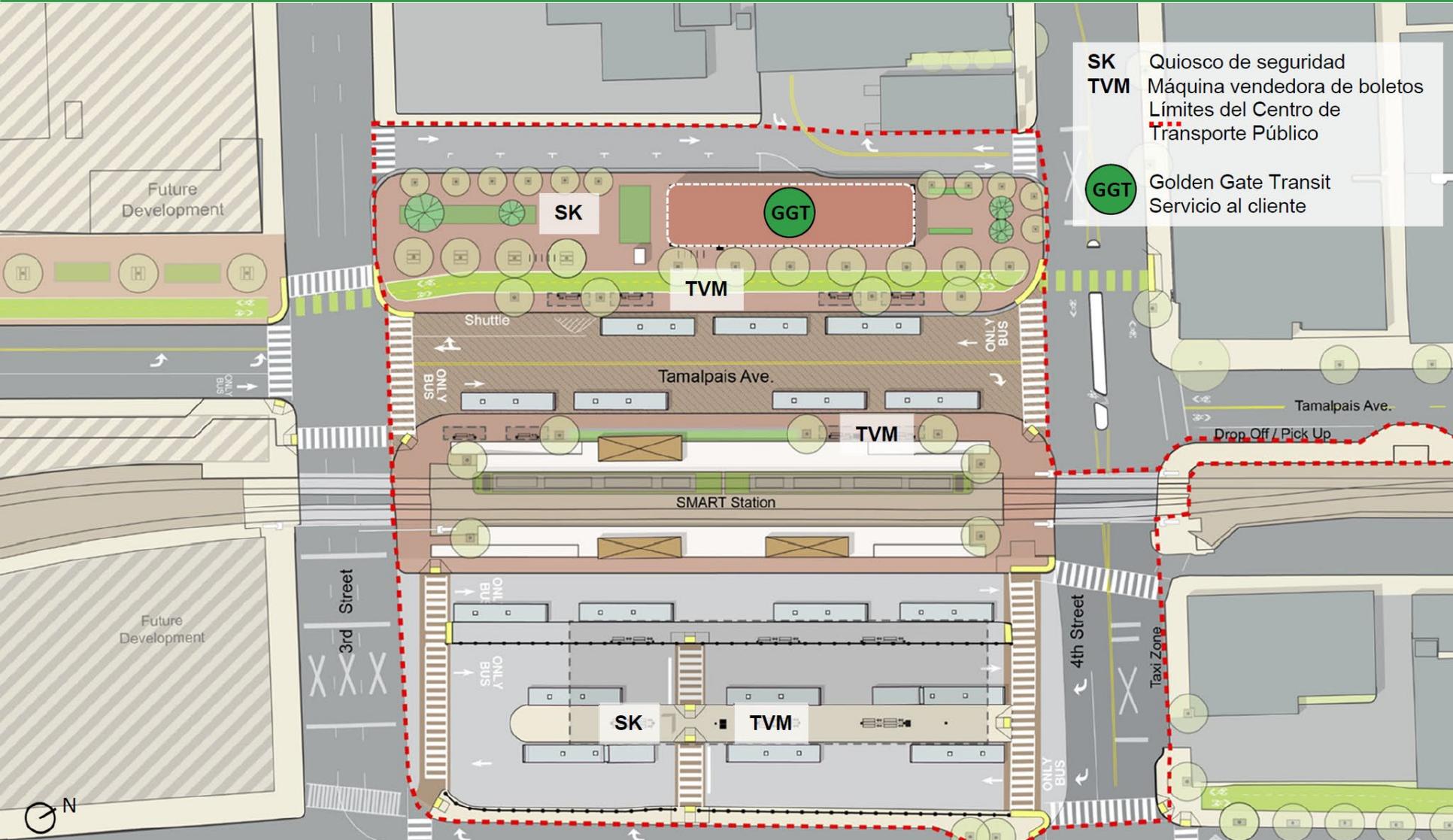


Cuadra de Whistlestop (Alternativa – Reubicar a Whistlestop)



SAN RAFAEL TRANSPORTATION CENTER

Análisis de Reubicación, Autorización Ambiental y Diseño Preliminar



SK Quiosco de seguridad
TVM Máquina vendedora de boletos
Límites del Centro de Transporte Público

GGT Golden Gate Transit
Servicio al cliente

Cuadra de Whistlestop (Alternativa – Reubicar a Whistlestop)



SAN RAFAEL TRANSPORTATION CENTER

Análisis de Reubicación, Autorización Ambiental y Diseño Preliminar



Cuadra de Whistlestop (Alternativa – Reubicar a Whistlestop) | Oportunidades para el



Beneficios de la variante que reubica a Whistlestop

- El Edificio Whistlestop no serviría de barrera visual en el medio de los servicios de transporte públicos.
 - Ofrece una línea de vista entre todos los usos de transporte público, como autobuses, trenes y vehículos *shuttle* de transporte
 - Hace que sea más fácil orientarse y permite a los pasajeros entender mejor los caminos para hacer transbordos
- Reduce la distancia de transbordos al mover los espacios para autobuses en Tamalpais Avenue más cerca de los espacios para autobuses al este de SMART
- Permite que el Edificio Whistlestop reubicado sea una transición visual de los usos de transporte al oeste de la 101 al corazón del centro de la ciudad de San Rafael. Proporciona una estructura agradable estéticamente como entrada a lo largo de 4th Street al centro de la ciudad.



Beneficios de la variante que reubica a Whistlestop (continuación)

- Al mover el edificio se enfatiza el lado este del Edificio Whistlestop que es más distintivo (y que ha sido modificado menos) y que actualmente es opacado por las plataformas elevadas de SMART.
 - De forma alternativa, reemplazar el Edificio Whistlestop con una nueva estructura al oeste de Tamalpais permitiría tener mayor flexibilidad en la configuración y diseño del edificio, ahorrando costos y mejorando las oportunidades para atraer nuevos usos de venta minorista.
- Alinea mejor a Tamalpais Avenue entre 2nd Street y 4th Street con segmentos al norte y al sur, creando una ruta norte-sur más directa para ciclistas y peatones y mejorando el corredor de vistas
- Crea espacio en el lado oeste de Tamalpais Avenue para medidas adicionales que creen un sentido de pertenecer al lugar y de diseño urbano



Consideraciones de la variante que reubica a Whistlestop

- Modificaciones menores a la huella del proyecto
- No afecta considerablemente el tránsito o las operaciones de transporte público
- Los caminos de circulación y las consideraciones de transporte activo serían similares, pero con menores distancias de transbordo entre algunos servicios de transporte público
- Pequeño incremento en el costo capital (aproximadamente 5%-10%)



SAN RAFAEL TRANSPORTATION CENTER

Análisis de Reubicación, Autorización Ambiental y Diseño Preliminar



Costo capital del proyecto

- Estimación del costo de construcción, adquisición de propiedades y reubicación (en dólares de 2022): **\$40 millones-\$60 millones**

Cuadra de Whistlestop (Alternativa – Reubicar a Whistlestop)