



SAN RAFAEL TRANSPORTATION CENTER

Análisis de Reubicación, Autorización Ambiental y Diseño Preliminar



CONCEPTOS PRELIMINARES BAJO CONSIDERACIÓN DEL CENTRO DE TRÁNSITO

Información del Proyecto

El Puente Golden Gate, el Distrito de Carreteras y Transportación, en coordinación con la Ciudad de San Rafael, Tránsito del Condado de Marín, la Autoridad de Transportación de Marín (TAM) y Tránsito Ferroviario Sonoma-Marín (SMART) están trabajando para planificar para el futuro Centro de Transportación de San Rafael. Este proyecto incluye la identificación y evaluación de sitios potenciales, un proceso de autorización ambiental y preliminar.

Manténgase en Contacto

Email: SRTC@goldengate.org

TEL: (415) 257-4444

Las actualizaciones están disponibles en el sitio web del proyecto GoldenGate.org/SRTC

facebook.com/GoldenGateTransit

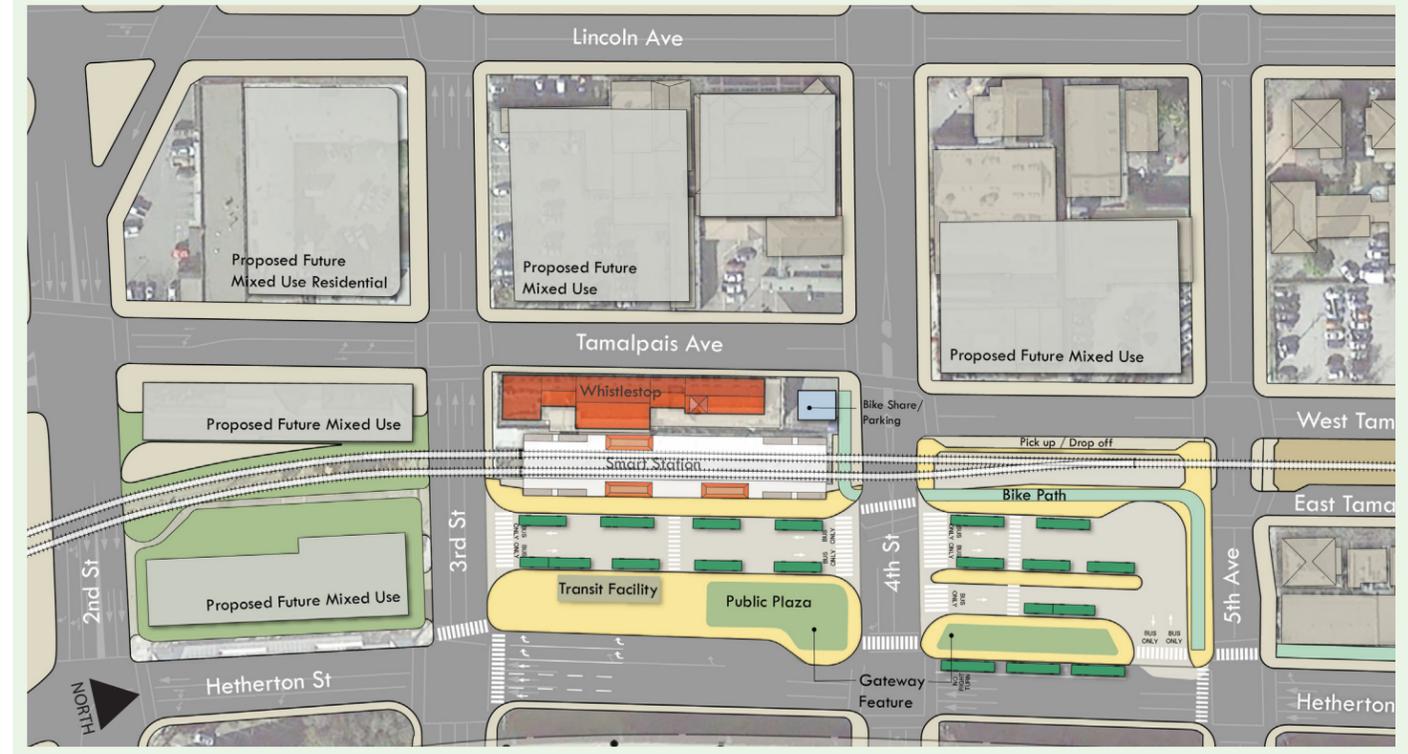
@GoldenGateBus

¡Estamos solicitando su opinión sobre estos conceptos!
Favor de responder a nuestra encuesta en: bit.ly/SRTCsurvey

Concepto de la Cuadra Whistlestop



Concepto de la Entrada de la Calle 4a



Puntos a favor

- Consolida la mayoría de los desembarques en una sola manzana de calles de la Ciudad
- Permite que las transferencias entre la mayoría de los autobuses y SMART ocurran sin cruzar las calles de la Ciudad
- Crea una oportunidad para integrar el edificio Whistlestop al centro de tránsito
- Proporciona un acceso peatonal conveniente a la Calle 4a para la mayoría de los puntos de desembarque

Puntos en contra

- Añade una actividad significativa de autobuses a la Calle 4a, incrementando la congestión y probablemente requiriendo cambios a las operaciones de señalización de tránsito
- Distancias más largas para los clientes de autobuses entre algunas rutas
- Crea entradas anchas frente a las Calles 4a y 3a
- Se necesitan puntos de desembarque adicionales en las calles de la Ciudad (Calle 3a) para facilitar las operaciones de autobuses

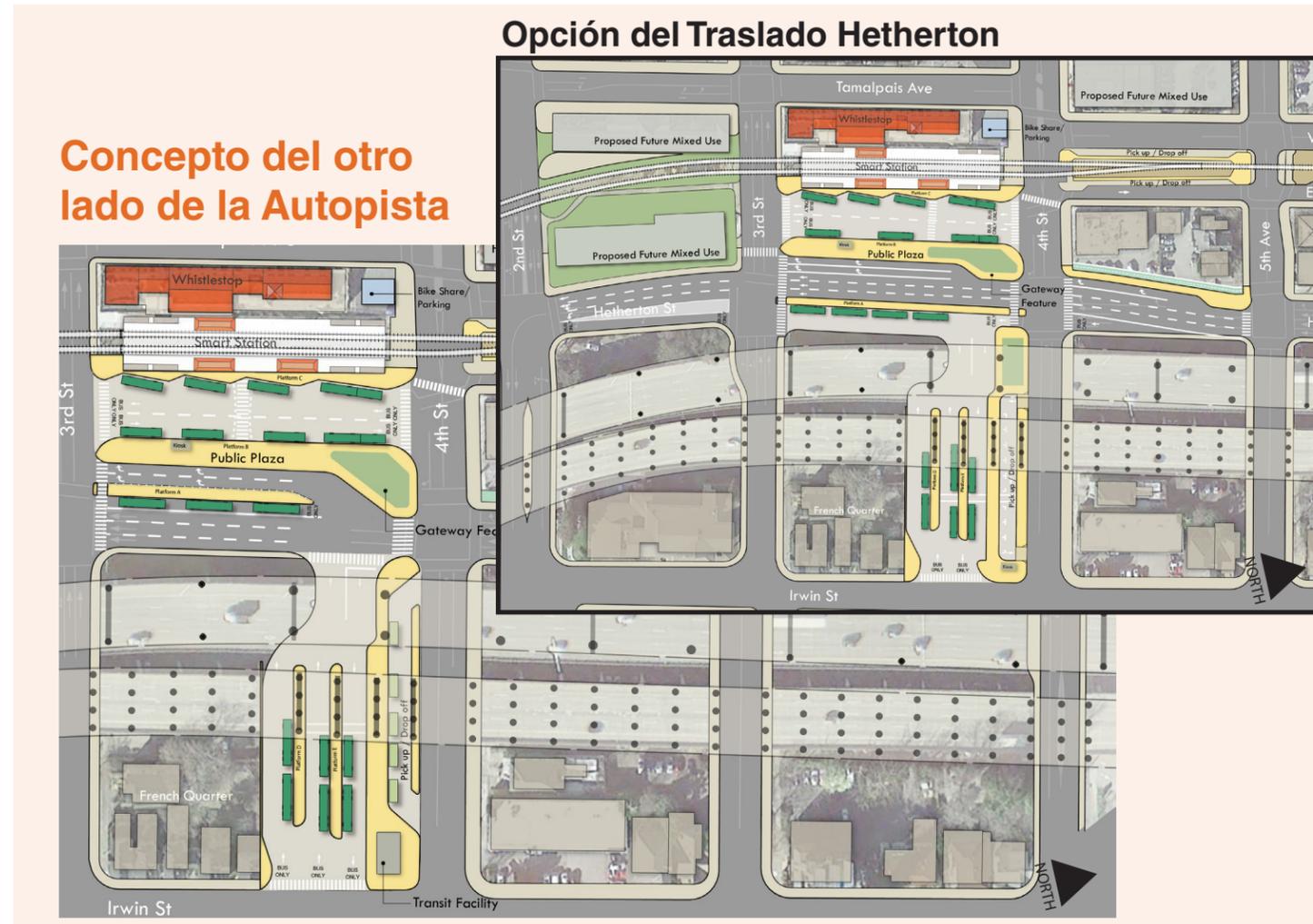
Puntos a favor

- Acceso peatonal conveniente a lo largo de la Calle 4a hasta el centro de la ciudad
- Incluye espacio para usos de apoyo al tránsito, espacios públicos o elementos de entrada al centro de la ciudad
- Las transferencias entre los autobuses y SMART están a una breve distancia caminando
- Rutas eficientes de los autobuses minimizan el uso de las calles de la Ciudad para la circulación de autobuses

Puntos en contra

- Elimina las vueltas a la derecha en dirección sur de la Calle Hetherton a la Calle 4a
- La actividad de transferencias aumentará los cruces peatonales de la Calle 4a
- Crea entradas de autobuses frente a ambos lados de la Calle 4a

CONCEPTOS PRELIMINARES BAJO CONSIDERACIÓN DEL CENTRO DE TRÁNSITO



Puntos a favor

- Proporciona un acceso peatonal conveniente a la Calle 4a para la mayoría de los puntos de desembarque
- Crea la oportunidad para las mejoras en la Calle 4a al pasaje al Centro al este y oeste de la autopista
- Eficiente desde el punto de vista operativo para los autobuses que llegan desde la autopista
- Los autobuses que prestan servicio debajo de la instalación de la autopista pueden estar menos impactados por la operación del paso a nivel

Puntos en contra

- Elimina una serie de espacios de estacionamiento del “park-and-ride” on alta congestión de Caltrans
- El espacio debajo de la autopista es menos agradable para la comodidad y para que los usuarios encuentren el camino
- Aumenta los cruces peatonales a través de la Calle Hetherton
- Las medianas de tránsito pueden hacer sentir incómodos a los peatones, y alientan el cruce no autorizado por los carriles exclusivos de autobuses o de vueltas a la derecha
- Largas caminatas entre algunos puntos de desembarque de autobuses y SMART pueden ocasionar que los clientes pierdan la conexión al autobús o al tren
- Requeriría cubrir una porción del arroyo, introduciendo problemas ambientales

Puntos a favor

- Permite que ocurran todas las transferencias entre todos los autobuses y SMART sin cruzar las calles de la Ciudad
- Solamente requiere la adquisición de una parcela y menos impacto comercial
- Todos los puntos de desembarque de los autobuses están fuera de la calle
- Menor número de entradas de autobuses

Puntos en contra

- Podría ser estéticamente indeseable
- Would create a tunnel effect on 3rd Street
- La estructura aérea incrementa significativamente el costo del centro de tránsito
- Una instalación en la planta baja podría ser no apetecible para los clientes debido al ruido y la calidad del aire
- Sin campo visual entre todos los desembarques hace que sea más difícil para mantener la seguridad y para que los pasajeros circulen entre los autobuses
- Probablemente afectaría las operaciones de tránsito en la 3a y Heatherton, aumentando la congestión
- Conduce a operaciones ineficaces de los autobuses