

**Junio 2022** 

# Plan Comunitario Del Transporte Vecindario Canal













FEHR PEERS



# Tabla de Material Contenido

Agradecimientos	3
Comité de Representantes del Vecindario Canal	3
Ciudad de San Rafael	3
Equipo Consultor y Socios de la Comunidad	3
Resumen Ejecutivo	
Descripción General Del CBTP Del Vecindario Canal	2
Capítulo 1 Introducción	5
Actualización del Plan Comunitario del Transporte – Vecindario Canal	6
Capítulo 2 Perfil de la Comunidad	€
Uso del Suelo	
Características Socioeconómicas	
Infraestructura y Servicio de Transporte	11
Capítulo 3 Estudios e Informes Relevantes	17
Estudios del Vecindario	
Estudios de la Ciudad de San Rafael	
Estudios Regionales y del Condado	21
Capítulo 4: Participación de la Comunidad	22
Metodología de la Participación Comunitaria	22
Cuestiones Claves y Puntos Importantes de la Participación de la Comunidad	
Resumen de los Comentarios Públicos:	31
Capítulo 5 Soluciones de Transporte	32
Soluciones	33
Capítulo 6 Implementación	45
Fondos	
Seguimiento del Progreso	
Esfuerzos Paralelos	47
Apéndices	50

# Tabla de Figuras

Figura 1: Área de Estudio	
Figura 2: Tramos Censales en el Vecindario Canal	
Figura 3: Rutas de Autobuses Locales	14
Figura 4: Instalaciones para Ciclistas	16
Figura 5: Mapa de Rutas de la Iluminación	27
Figura 6: Resultados de la Encuesta del Estudio de Voces del Canal	28
Figura 7: Rutas de Iluminación	38
Figura 8: Nivel de Prioridad de la Comunidad y Nivel de Complejidad de Implementación	44

# **Agradecimientos**

### Comité de Representantes del Vecindario Canal

Aurelia Vargas Rosa Vásquez

Blanca Salinas Rosaura Ríos

Isabel Recendiz Zoila Ríos

María Salinas

### **Comité Asesor Técnico**

Aida Banihashemi, Robert Betts, and Rodolfo Saldaña, Marín Transit

David Davenport, Golden Gate Transit

Derek McGill and Scott McDonald, TAM

**Emily Betts, SMART** 

Kate Powers, San Rafael BPAC

Stephanie Plante, East San Rafael Working Group

### Ciudad de San Rafael

Bill Guerin, Director de Obras Publicas

Lauren Davini, Senior Traffic Engineer, San Rafael Departamento de Obras Publicas

Rafat Raie, Deputy Director de Obras Publicas

### **Equipo Consultor y Socios de la Comunidad**

Bob Grandy, Grasi Diaz, and Taylor McAdam, Fehr & Peers

Cristina Parra and Rose Costello, Canal Alliance

Voces del Canal

Councilmember Maika Llorens Gulati

Financiamiento proporcionado por una subvención de la Metropolitan Transportation Commission, de la Transportation Authority de Marín, y la Ciudad de San Rafael. Presentado al Consejo de la Ciudad de San Rafael el 21 de junio del 2022, y presentado al Comité Ejecutivo del Transportation Authority de Marín el 11 de julio del 2022.

# **Resumen Ejecutivo**

La Comisión de Transporte Metropolitano (MTC) inició el programa de Planificación de Transporte Basado en la Comunidad (CBTP) en el 2002 para identificar y crear un plan de acción para abordar las necesidades de movilidad de las comunidades de bajos ingresos a través de un esfuerzo colaborativo de residentes, organizaciones comunitarias y agencias de transporte. Este plan documenta los esfuerzos y resultados del proceso de planificación comunitaria para el vecindario Canal de la ciudad de San Rafael. Este es el segundo CBTP preparado para el vecindario del Canal; el primer CBTP se completó en el 2006. Los antecedentes del estudio se describen en el Capítulo 1. El Capítulo 2 destaca las características demográficas y de viaje del vecindario. El Capítulo 3 resume los planes anteriores relacionados con el vecindario y enumera las recomendaciones específicas del Canal. El Capítulo 4 documenta el proceso de participación y los problemas de transporte identificadas por la comunidad, y el Capítulo 5 incluye soluciones para abordar los problemas de transporte. Finalmente, el Capítulo 6 analiza las consideraciones para la implementación y las posibles fuentes de financiamiento.

### **Descripción General Del CBTP Del Vecindario Canal**

El equipo de CBTP trabajó con un Comité de Representantes (SC), compuesto por residentes, y un Comité Asesor Técnico (TAC) para desarrollar el plan de transporte basado en la comunidad. Tanto el SC como el TAC se reunieron con el equipo de CBTP tres veces durante un período de seis meses para discutir problemas clave de transporte, soluciones y proyectos en curso en el vecindario del Canal y para ayudar a quiar el proceso de planificación.

### Problemas y Asuntos Claves

- La proporción de residentes Latinos en el vecindario del Canal y la proporción de residentes que hablan español en casa ha aumentado desde 2006. Traducir los materiales del proyecto al español fue fundamental para el éxito del CBTP y será fundamental para todos los esfuerzos de planificación futuros.
- Más de un tercio de los residentes del vecindario Canal viven en la pobreza. Los costos de transporte son una parte sustancial de su presupuesto familiar.
- El vecindario del Canal está físicamente aislado de otras partes de San Rafael por el Arroyo/Canal de San Rafael y las autopistas Carretera 101 y la Interestatal 580. Es especialmente difícil entrar y salir del vecindario Canal a pie o en bicicleta. Muchos residentes no tienen acceso a un automóvil y, como resultado, el tránsito es un servicio vital para los residentes.
- Los residentes del vecindario Canal utilizan el transporte público con más frecuencia que otros residentes de San Rafael y el condado de Marín, e incluso con los aumentos en el servicio durante la última década, la demanda aún supera los niveles de servicio en ciertos momentos del día y en ciertas rutas.
- Las conexiones oportunas a las escuelas tanto para los estudiantes como para los padres son una preocupación para muchos padres.
- La seguridad y la protección se encuentran entre las principales preocupaciones del vecindario, ya que los residentes mencionan la delincuencia, las calles mal iluminadas, las altas velocidades de los vehículos, la basura y las condiciones sucias en las calles y en las paradas de autobús, y las aceras angostas con numerosas barreras para peatones.

### Soluciones Recomendadas

Se recomiendan las siguientes soluciones de transporte para el vecindario Canal para abordar los problemas de transporte identificadas por la comunidad. Las mejoras enumeradas a continuación se revisaron y priorizaron según el nivel de apoyo de la comunidad y se describen con más detalle en el Capítulo 5.

Soluciones de mayor prioridad

- #1 Puente para Peatones y Ciclistas / Cruce por Puente del Canal a la 3rd Street
- #3 Moderación de Trafico y Mejoras de Cruces Peatonales
- #7 Rutas de Iluminación (Alumbrado Público)
- #8 Mejoras en las Paradas de Autobús
- #9 Mantenimiento de Las Paradas de Autobús
- #10 Servicio Adicional de Transporte Público
- #11 Transporte a las Escuelas

Soluciones de Prioridad Media

#2 Acceso a Bicicletas / Scooters, Estacionamiento Seguro para Bicicletas, y Educación Sobre Bicicletas

Soluciones de Menor Prioridad

- #4 Mejoras en Cruces de Bicicletas y Peatones
- #5 Equipo de Calles y Programa de Embajadores de Transporte Público
- #6 Inspección de Aceras, Mejoras en las Aceras y el Paisaje Urbano

Se han identificado algunos componentes de las soluciones anteriores para una implementación rápida, lo que significa que se pueden implementar materiales temporales o arreglos a corto plazo mientras se identifican las fuentes de financiamiento y se preparan diseños formales para la implementación permanente. Los proyectos de construcción rápida brindarán muchos de los mismos beneficios de los proyectos permanentes y permitirán que la comunidad brinde comentarios antes de la instalación permanente.

Soluciones de Construcción Rápida

(parte del #3) Cruces de peatones y extensiones de aceras (parte del #7) Actualizaciones a accesorios existentes

(parte del #8) Islas temporales de embarque para autobuses

# Capítulo 1 Introducción

La Comisión de Transporte Metropolitano (MTC) inició el programa de Planificación de Transporte Basado en la Comunidad (CBTP) en el 2002 para identificar y crear un plan de acción para abordar las necesidades de movilidad de las comunidades de bajos ingresos a través de un esfuerzo colaborativo de residentes, organizaciones comunitarias y agencias de transporte.

Los CBTP incluyen un análisis demográfico del área, una lista de problemas y barreras de transporte priorizadas por la comunidad, estrategias y/o soluciones para abordar estos problemas, identificación de posibles fuentes de financiamiento, una lista de agencias para implementar el plan y los resultados documentados de la participación comunitaria. Desde el 2002, más de 30 comunidades de bajos ingresos en los nueve condados del Área de la Bahía han desarrollado CBTPs.

El vecindario del Canal en San Rafael es un Área de Desarrollo Prioritario (PDA) propuesto por la Ciudad de San Rafael, así como una Comunidad de Prioridad de Equidad (EPC) según lo identificado por MTC, lo que lo convierte en un candidato para un CBTP. Debido a su designación de PDA, el vecindario Canal requerirá que se adopte un Plan Específico o Preciso para el 2025 para abordar las necesidades de la comunidad y hacerlo elegible para las fuentes de financiamiento de PDA. Las soluciones identificadas en este documento se incorporarán a los esfuerzos futuros de un plan específico.

### Actualización del Plan Comunitario del Transporte – Vecindario Canal

En el 2018, la agencia MTC proporcionó fondos de planificación complementarios "Agencia de Administración de la Congestión" (CMA) a las agencias CMA para actualizaciones de los CBTP y modificó el acuerdo de planificación de la CMA para realizar actualizaciones o nuevos CBTP. En el 2019, la Autoridad de Transporte de Marín (TAM) recibió fondos para actualizar el CBTP del vecindario Canal del 2006 y pasó la función de administración de fondos y proyectos a la Ciudad de San Rafael. La Ciudad, a su vez, contrató a los consultores de transporte de Fehr & Peers y a Canal Alliance, una organización comunitaria local, para liderar el esfuerzo de planificación comunitaria.

# Capítulo 2 Perfil de la Comunidad

El Plan General de San Rafael 2040 identifica el vecindario del Canal, como se muestra en la Figura **1**, como el área al sur del Canal de San Rafael, al este de la Carretera 101 y la Interestatal 580, al norte del corredor de Bellam Boulevard (incluyéndolo), y al oeste de Spinnaker Point y las lagunas de Baypoint. Las lagunas de Spinnaker Point y Bay Point están incluidas en el área de estudio, pero se componen de instalaciones de carreteras privadas y, por lo tanto, fueron un enfoque secundario del CBTP.

Figura 1: Área de Estudio

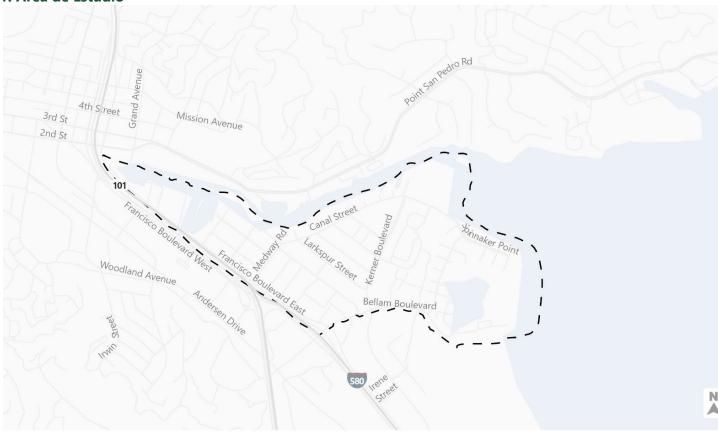


Figura 1



Área de Estudio

El vecindario Canal incluye un vecindario residencial de alta densidad, un distrito comercial, Pickleweed Park, el Centro Comunitario Albert J. Boro y la Escuela Primaria Bahía Vista. El área del vecindario Canal tiene aproximadamente 230 acres y alberga a aproximadamente 13,000 residentes. Aproximadamente uno de cada cinco residentes de San Rafael vive en el vecindario Canal, pero el vecindario representa solo el 2% de la superficie terrestre de la ciudad. El área residencial del vecindario Canal fue el enfoque principal de este Plan Comunitario del Transporte del Vecindario Canal. Este capítulo resume las condiciones existentes en el área de estudio.

### **Uso del Suelo**

El vecindario Canal tiene más viviendas de alta densidad que el resto de San Rafael. La mayoría de las viviendas consisten en complejos de apartamentos de dos y tres pisos construidos en las décadas de 1960 y 1970. Más de dos tercios de todas las unidades de vivienda ocupadas cumplen con la definición del Censo de "sobrepoblado". Las viviendas se han vuelto cada vez más inasequibles para muchos residentes, creando un alto riesgo de desplazamiento con pocas opciones de reubicación.

La parte norte del vecindario Canal incluye terrenos naturales que incluyen el Canal de San Rafael, el Parque Starkweather Shoreline, un segmento de Bay Trail y parques y escuelas como Pickleweed Park y la Escuela Primaria Bahía Vista. La parte sur del vecindario incluye una combinación de usos comerciales locales, edificios de oficinas, negocios de reparación y venta de automóviles y servicios comerciales e industriales diversos. La parte sur de la red de calles del vecindario Canal está dispuesta en un modelo de cuadrícula paralela a Francisco Boulevard East.

### Características Socioeconómicas

El vecindario Canal está dividido en tres tramos censales en la ciudad de San Rafael: 1122.02, 1122.03 y 1122.04. En la Figura **2** se proporciona un mapa de las secciones del censo. Esta sección incluye una descripción de las características de edad, étnicas, económicas, laborales y de viaje de la comunidad.

Tabla 1: 2020 Características Socioeconómicas del Barrio del Canal

Atributo	Tramo Censal 1122.02	Tramo Censal 1122.03	Tramo Censal 1122.04
Tamaño del Área (millas cuadradas)	1.5	0.042	0.1
Tamaño de la Población	5,658	2,461	4,806
Edad Media	28	25	27
Etnicidad	73% Latino	91% Latino	89% Latino
Idioma	63% español	78% español	76% español
Tamaño del Hogar (personas por hogar)	3.9	4.6	4.1
Ingreso Familiar Medio	\$70,870	\$56,974	\$40,000
Nivel de Pobreza (personas por debajo de la línea de pobreza)	9.6%	36.4%	39%
Unidades Ocupadas por el Propietario o el Inquilino	70% Ocupado por Inquilino	87% Ocupado por Inquilino	95% Ocupado por Inquilino

Origen: Census Reporter, ACS 2020 5-Year Data, 2022.

Mission Avenue 3rd St 2nd St Woodland Avenue

Figura 2: Tramos Censales en el Vecindario Canal

Figura 2



Tramos Censales en el Vecindario Canal

### Población

Según los perfiles de datos de cinco años de la "Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense" de 2020, el vecindario Canal tiene 12,925 residentes. Esto representa el 22% de la población total de la ciudad de San Rafael. Del total de la población, hay un mayor porcentaje de varones en el vecindario Canal (54%) que en San Rafael (49%). Además, la población del vecindario Canal es generalmente más joven que la población de la ciudad de San Rafael. La edad media en el vecindario Canal es de 27 años frente a 43 en San Rafael.

### Etnicidad e Idioma

El vecindario Canal tiene una población Latina significativa (89%) en comparación con la población de San Rafael (30%). En el vecindario Canal, el español se menciona como el idioma principal que se habla en el hogar en el 76% de los hogares, en comparación con la ciudad de San Rafael, que menciona el inglés como el idioma principal en el 67% de los hogares.

### Hogares

El vecindario Canal tiene un tamaño de hogar promedio significativamente más grande (casi un 50% más grande) que el que se encuentra en San Rafael. Los hogares en el vecindario Canal promedian 4.1 personas por hogar mientras que en San Rafael promedian 2.4 personas por hogar. La mayoría de los hogares del vecindario de Canal incluyen niños en edad escolar.

### Niveles de Ingresos y Pobreza

Los residentes del vecindario Canal tienen ingresos familiares más bajos y niveles de pobreza más altos que los residentes de la ciudad de San Rafael en su conjunto. El ingreso medio para el vecindario Canal en el 2020 fue de \$56,974, mientras que para la ciudad de San Rafael el ingreso medio fue de \$97,009. De los hogares en el vecindario Canal, el 36% de los residentes viven por debajo del nivel de pobreza, en comparación con menos del 11% en todo San Rafael.

### Tenencia y Costos del Hogar

Más del 87% de las unidades de vivienda en el vecindario Canal son unidades ocupadas por inquilinos, en comparación con el 51% en toda la ciudad de San Rafael. En el vecindario Canal, la mayoría de los residentes se mudaron a sus casas entre 2010 y 2014; el 31% ha vivido en sus casas desde la década del 2000 y solo el 9% ha estado en sus casas desde la década de 1990. Este número es comparable al de San Rafael en su conjunto, donde el 27% de los residentes se mudaron a sus hogares entre 2010 y 2014, el 26% desde la década del 2000 y el 11% desde la década de 1990.

### Empleo

La población de al menos 16 años de edad del vecindario Canal tiene una mayor proporción de residentes en la fuerza laboral y una tasa de desempleo más baja que la ciudad en su conjunto. El vecindario Canal tiene el 74.1% de su población de 16 años y más en la fuerza laboral en comparación con el 65.9% de San Rafael. La tasa de desempleo en toda la ciudad es del 5% mientras que en el barrio Canal es del 3.6%. Aproximadamente un tercio de los residentes del vecindario Canal trabajan en ocupaciones de servicios y el 17% de los residentes trabajan en industrias de ventas. Esto difiere de San Rafael en su conjunto, donde

el 48.7% de los residentes trabajan en ocupaciones administrativas y el 20.3% trabajan en las industrias de servicios educativos o atención médica.

### Viajar para Trabajar

Cuando se pregunta sobre los viajes al trabajo, el Censo pregunta qué modo se usa con más frecuencia. La siguiente información no incluye a los trabajadores que tienen viajes que involucran más de un método, como caminar o andar en bicicleta para realizar un viaje compartido o para tomar un autobús.

A pesar de que hay un alto porcentaje de los trabajadores del vecindario Canal que conducían solos (47.4%), este porcentaje es muy inferior al 61.5% reportado para todo San Rafael. Los trabajadores del vecindario Canal también tenían más probabilidades de compartir el viaje (24.6%) y usar el transporte público (10.8%) en comparación con todos los residentes de San Rafael (9.1% compartir el viaje, 8.2% usar el transporte público).

Cuando se les preguntó sobre la disponibilidad de vehículos, solo el 1% de los residentes del vecindario Canal no tenían acceso a un vehículo en comparación con el 3% de todo San Rafael. En el vecindario Canal, el 38% de los vecinos tenía acceso a al menos dos vehículos frente al 42.3% de todo San Rafael. Sin embargo, estas estadísticas de acceso de vehículos no coincidían con los comentarios de los miembros de la comunidad; muchos residentes compartieron que no tenían acceso a un vehículo a pesar de que alguien en su hogar tenía un vehículo. Esto puede atribuirse a la confusión con la forma en que está redactada la pregunta del Censo.

El lugar donde trabajan las personas afectará la duración del viaje y los modos disponibles. Aproximadamente el 88% de los residentes del vecindario Canal trabajan dentro del condado de Marín. Estos números son algo más altos en comparación con San Rafael en su conjunto, con un 70.4 % de los encuestados trabajando en el condado de Marín. El tiempo de viaje al trabajo se refiere a la cantidad total de minutos que normalmente le toma a una persona ir de su casa al trabajo cada día. 20% de los residentes del Canal mencionaron un viaje de 15 a 19 minutos, seguido por un 16% que citó un viaje de 30 a 34 minutos y un 15% que citó un viaje de más de 60 minutos. Los tiempos de viaje son muy similares para San Rafael en general.

### Infraestructura y Servicio de Transporte

Esta sección describe la red vial en el vecindario Canal, los servicios de tránsito, las instalaciones para bicicletas y peatones, y las nuevas tendencias de movilidad.

### Red Vial

El acceso regional al vecindario Canal está disponible a través de las autopistas Carretera 101 y la Interestatal 580. La autopista 101 proporciona una conexión de norte a sur con los condados de San Francisco, Marín y Sonoma. La Interestatal 580 proporciona una conexión este-oeste sobre el puente San Rafael-Richmond hacia el Este de la Bahía a través de los condados de Contra Costa y Alameda. El acceso a las autopistas está disponible desde el intercambio de Bellam Boulevard en el vecindario del Canal.

Las conexiones de las calles locales entre el vecindario del Canal y el resto de la ciudad están limitadas por las restricciones del camino acuático del Canal de San Rafael, la autopista 101 y la interestatal 580. El acceso para vehículos está disponible en dos ubicaciones: Francisco Boulevard East/Grand Avenue hacia el

norte y Bellam Boulevard/Anderson Drive hacia el oeste. Las principales calles arteriales del vecindario incluyen Bellam Boulevard, Francisco Boulevard East, Canal Street, Medway Road y Kerner Boulevard. Las calles del vecindario dentro del vecindario Canal son generalmente más angostas que otras calles en San Rafael. El estacionamiento ocupa una gran parte del espacio de la calle, pero la demanda de estacionamiento es muy alta y encontrar un espacio es extremadamente difícil. La mayoría de las calles en el vecindario Canal son de dos carriles con excepción de Bellam Boulevard y Francisco Boulevard East. Bellam Boulevard incluye de 4 a 6 carriles y Francisco Boulevard East incluye de 3 a 4 carriles.

Actualizaciones recientes o los cambios previstos en la red incluyen:

- Reemplazo del puente en la Grand Avenue
- Repintado de Medway Road y Mill Street
- Repintado de Medway Road y Front Street
- Repintado de Bellam Boulevard y Vista Del Mar
- Mejoras en el alumbrado público en Bellam Boulevard y Windward Way
- Isla central en Spinnaker Point y cambios de estacionamiento
- Reemplazo de la Estación de Bomberos 54 (en curso)
- Reemplazo del puente de la rampa de salida de San Rafael central en dirección norte de la US-101 (Caltrans) (en curso)

### Transporte Público

El servicio de transporte público en el condado de Marín está disponible para viajes regionales y locales. El servicio regional, que incluye conexiones a los condados de Sonoma, San Francisco y Contra Costa, es operado por Golden Gate Transit. El servicio de tránsito local en todo San Rafael y otras ciudades del condado de Marín es operado por Marín Transit. Marín Transit tiene un contrato con Golden Gate Transit para operar el servicio de autobús local dentro del condado de Marín y el vecindario del Canal. El servicio de autobús escolar para estudiantes de primaria e intermedias se brinda directamente a través del servicio de autobús amarillo del Distrito Escolar de la Ciudad de San Rafael, mientras que el servicio de autobús para estudiantes de secundaria se brinda a través de rutas complementarias ofrecidas por Marín Transit.

La participación comunitaria para el CBTP se llevó a cabo durante la pandemia de COVID-19, momento en el que hubo una disminución en el servicio en las rutas de Golden Gate Transit que atienden a San Rafael. Marín Transit mantuvo en gran medida los niveles de servicio en las rutas locales durante la pandemia. A lo largo de los últimos años, se han realizado muchas mejoras de capital en el vecindario Canal a las paradas de autobús, incluidas actualizaciones conforme con La Acta de Americanos con Discapacidades (ADA) y aumentos en la frecuencia de las rutas.

El Centro de Tránsito de San Rafael es un centro de tránsito regional ubicado a media milla al noroeste del vecindario Canal. El Centro de Tránsito brinda conexiones de autobús coordinadas/programadas entre las rutas de autobús locales y el servicio de autobús regional, servicio de aeropuerto a los aeropuertos de San Francisco y Oakland, servicio de taxi y conexiones de tren SMART.

Marín Transit y la Ciudad están diseñando actualmente una nueva parada de autobús hacia el este en East Francisco Boulevard en Medway Road. El objetivo es permitir que los pasajeros que se dirijan a la parte oeste del vecindario Canal se bajen del autobús cerca de su destino sin dar la vuelta completa.

### Rutas

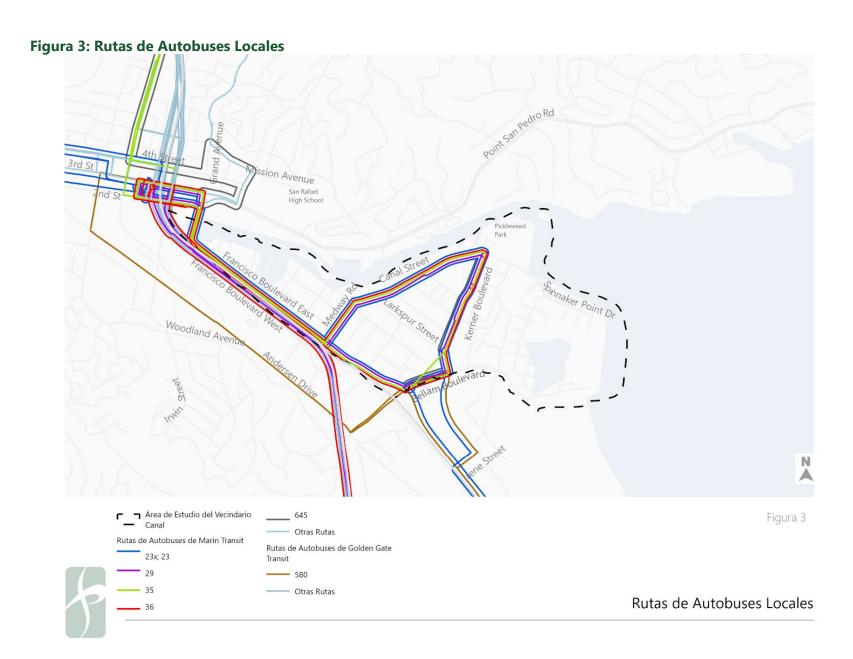
Desde el 2006, no ha habido muchos cambios en la ruta de Golden Gate Transit que da servicio al vecindario Canal; la ruta 580 (anteriormente ruta 40) conecta el vecindario Canal con el Este de la Bahía a través del puente Richmond. Marín Transit ha introducido nuevas conexiones directas al vecindario de Canal desde 2006 y ha experimentado muchos cambios en el servicio. A fines de la década del 2000, Marín Transit agregó las líneas 23, 23x y 29 en el vecindario Canal. Estas líneas brindan mayores frecuencias y capacidad de servicio de tránsito al vecindario Canal. La Ruta 645 ofrece un servicio complementario que conecta el vecindario Canal con la Escuela Secundaria San Rafael y la Escuela Secundaria Terra Linda.

El servicio de autobús local en el vecindario Canal está disponible en las rutas 23, 23x, 29, 35 y 36. Las líneas 23 y 23x brindan acceso a Fairfax, la línea 29 brinda acceso a los centros de salud de Marín, la línea 35 brinda acceso a Novato y la línea 36 proporciona acceso a Marín City. Las rutas de autobuses locales se muestran en la Figura **3**.

Tabla 2: Resumen del Servicio de Tránsito del Vecindario Canal

		Días Laborables Fines		Fines de	Semana
Línea	Ruta	Horario	Frecuencia	Horario	Frecuencia
23	Canal a Downtown Fairfax	5:51 AM a 9:51 AM	1 hora	7:06 AM a 9:06 PM (sábados) 7:06 AM a 8:06 PM (domingos)	1 hora
23X	Canal a Fairfax Manor	7:15 AM a 6:16 PM	2 viajes por la mañana – 1 hora, 4 viajes por la tarde – 1 hora	N/A	N/A
29	Canal a Centros de Salud de Marín	6:46 AM a 5:46 AM	3 viajes por la mañana - 1 hora, 4 viajes por la tarde - 1 hora	N/A	N/A
35	Canal a Novato	5:08 AM a 2:08 AM	15 – 30 minutos	5:08 AM a 2:08 AM	30 minutos
36	Canal a Marín City	6:01 AM a 8:01 PM	30 minutos	7:23 AM a 6:23 PM	30 minutos
645	Canal a Terra Linda High School	7:34 AM (norte) 3:55 PM (sur los lunes, martes y jueves) 3:05 PM (sur los miércoles y viernes)	N/A	N/A	N/A
580 (Golden Gate Transit)	San Rafael a El Cerrito Del Norte BART Station	6:30 AM a 9:30 PM	30 minutos (antes del mediodía); 1 hora (tarde)	7:30 AM a 7:30 PM	1 hora

Origen: Marín Transit, 2022; Golden Gate Transit, 2022.



### Instalaciones Peatonales

Aunque la mayoría de las calles en el vecindario Canal tienen aceras, hay pocos lugares donde las aceras son lo suficientemente anchas para el acceso de sillas de ruedas y cochecitos de niños. Por lo general, las aceras son relativamente angostas y el ancho de la acera está más limitado por postes, mobiliario urbano u otras obstrucciones. Hay intersecciones sin rampas en las aceras y lugares donde las aceras y las rampas no cumplen con los requisitos de la ADA. La Actualización del Plan Maestro para Bicicletas y Peatones de San Rafael (BPMP, 2018) identificó la falta de conexiones de puentes para bicicletas/peatones a otras partes de San Rafael desde el vecindario Canal. En el BPMP de 2018 se identificaron ubicaciones específicas que necesitan mejoras para los peatones dentro del vecindario del Canal. Estas ubicaciones incluyen:

- El cruce bajo del I-580 en Bellam Boulevard y la I-580
- Francisco Boulevard East cerca de Bay Street
- La intersección en Belvedere y Tiburón Street

El BPMP ha propuesto recomendaciones para proyectos peatonales específicos. Estos proyectos incluyen componentes tanto físicos como programáticos. Muchos de los proyectos mejorarían las condiciones para los peatones, incluidos cruces de caminos mejorados o adicionales, moderación del tráfico, cumplimiento de leyes de movilidad, alumbrado público y eliminación de barreras para viajar. Estos proyectos se describen en el Capítulo 3. Algunas intersecciones en el vecindario Canal recientemente recibieron mejoras en las rampas de las aceras, iluminación y/o Diamantes con Advertencia Parpadeante (RRFB, por sus siglas en inglés):

- Bellam/Vista del Mar
- Medway/Front
- Medway/Mill
- Kerner/Sonoma
- Canal-Spinnaker/Bahía
- Belvedere/Vivian
- Bellam/Windward

### Instalaciones para Ciclistas

Desde la adopción por parte de la Ciudad del Plan de Ciclistas y Peatones de 2011, la Ciudad de San Rafael ha progresado hacia sus metas. La Ciudad ha implementado el 26% de sus proyectos de bicicletas propuestos (por millas), que incluyen 0.43 millas de senderos de usos múltiples Clase I, 3.05 millas de ciclocarriles Clase II, 3.85 millas de rutas para bicicletas Clase III y 0.15 millas de ciclovías protegidas Clase IV. Las instalaciones para bicicletas existentes en el área de estudio del vecindario Canal, como se muestra en la Figura 4, incluyen:

- Senderos de Clase I a lo largo de Pickleweed Park, Bay Trail Shoreline Path y Starkweather Path
- Carril para bicicletas Clase II en Baypoint Village Drive que conecta Bellam Boulevard con el Bay Trail Shoreline Path
- Rutas para bicicletas Clase III a lo largo de Canal Street, Bellam Boulevard, Medway Road y Francisco Boulevard East

El BPMP de 2018 ha propuesto recomendaciones para proyectos ciclistas específicos. Estos proyectos ayudan a abordar las brechas de red existentes en la red de bicicletas y se describen en el Capítulo 3.



Desde el último CBTP en el 2006, ha habido muchas nuevas tendencias de movilidad en toda el Área de la Bahía. Específicamente, San Rafael ha visto un aumento en los viajes al trabajo solos y un aumento en el acceso a los vehículos.

A principios de la década del 2010, la crecida de las empresas de redes de transporte (TNCs) comenzó a ofrecer opciones de transporte compartido (ridehailing) a los viajeros. Los servicios de transporte compartidos ahora están disponibles a través de muchas aplicaciones de teléfonos celulares, pero más comúnmente a través de Uber o Lyft. Transporte compartido ofrece una alternativa a conducir solo o compartir coche para aquellos que viajan. Los miembros de la comunidad indicaron que el uso de servicios de transporte compartido es poco común en el vecindario de Canal. Una excepción es el programa piloto de TAM GetSMART. El programa GetSMART funcionó de 2018 a 2019 a través de una asociación con TAM, Lyft y Whistlestop. El programa brindó servicios de primera milla/última milla para los pasajeros que utilizan el servicio de tren suburbano SMART en el condado de Marín. A los usuarios se les ofrecieron códigos de cupón de \$5 para usar en viajes compartidos de Lyft hacia y desde las estaciones SMART. La estación SMART del centro de San Rafael y el Centro de Tránsito fueron identificados como los lugares de tránsito más utilizados. El destino de viaje más popular para los viajes que se originaron en el Centro de Tránsito fue el sureste de San Rafael, incluidos los distritos comerciales a lo largo de Francisco Boulevard East y Kerner Boulevard.

El trabajo desde casa se ha vuelto más común desde que comenzó la pandemia de COVID-19 en el 2020. Más personas trabajan desde casa hoy que antes, y se mantiene una opción híbrida para los trabajadores de oficina a medida que el mundo regresa a una nueva normalidad. Esta opción no está disponible para empleados de servicio o ventas.

En 2013, se lanzó el servicio de bicicletas compartidas (bikeshare) en el Área de la Bahía, que brinda a los residentes del Área de la Bahía acceso a bicicletas para alquilar por períodos cortos de tiempo, brindando soluciones de primera y última milla. El servicio de bicicletas compartidas ha evolucionado muchas veces desde entonces, y scootershare también está disponible en algunas ciudades del Área de la Bahía. TAM está en proceso de lanzar un programa piloto de bicicletas compartidas en los condados de Marín y Sonoma.

Los vehículos eléctricos también se han convertido en una opción popular y una alternativa a un vehículo de motor de combustión interna o un vehículo a gasolina. Muchas empresas de equipos de suministro de vehículos eléctricos ofrecen opciones de carga pública para vehículos eléctricos a través de garajes de estacionamiento o cargadores en la acera. La ciudad de San Rafael actualmente cuenta con carga gratuita para vehículos eléctricos disponible en cuatro estacionamientos en el centro de San Rafael.

# **Capítulo 3 Estudios e Informes Relevantes**

Se han completado muchos estudios desde el CBTP del 2006 que planifican el futuro del área de estudio del vecindario Canal. Este capítulo resume informes recientes para comprender el impacto de estos estudios en la planificación del transporte pasada, actual y futura para el vecindario del Canal y la ciudad de San Rafael. Esta revisión de estudios e informes relevantes también ayudó a reconocer lo que ya se ha logrado y qué problemas son preocupaciones de larga data de los residentes y funcionarios públicos. Los estudios e informes completados se revisan a continuación, mientras que los esfuerzos paralelos o futuros se describen en el Capítulo 6.

### **Estudios del Vecindario**

### Plan Comunitario del Transporte (2006)

El CBTP del 2006 es el predecesor de esta actualización del plan. El plan del 2006 identificó barreras de movilidad y soluciones para el transporte en el vecindario del Canal a través de un proceso de planificación basado en la comunidad. Los proyectos clave destacados por el plan incluyen los siguientes proyectos, muchos de los cuales continúan siendo puntos débiles para la comunidad en la actualidad:

- Coordinación con el servicio de transporte público
- Mejoras en los cruces de peatones y la iluminación
- Cruce de canal desde el vecindario Canal hasta el centro, la preparatoria San Rafael y el Centro Comercial Montecito
- Mejoras en Rutas Seguras a la Escuela (SR2S)
- Proyecto de Mejoramiento del Paisaje Urbano y Seguridad Vecinal del Canal
- Cruce de autopista entre el Canal, la Interestatal 580/Autopista 101 y Andersen Drive
- Programa de educación de seguridad vial
- Programa de viajes a la escuela para padres
- Quiosco de información de transporte del vecindario
- Paseo frente al canal
- Tarifa de transporte público modificada para acceder al centro
- Programa de coche compartido

### Estudio de Iluminación del Grupo Voces Del Canal

En colaboración con la Universidad Dominicana y Canal Alliance, los miembros de Voces del Canal se asociaron en el desarrollo de un proyecto para abogar por mejoras en el alumbrado público en el vecindario del Canal. Voces del Canal es una recopilación de padres, trabajadores esenciales y líderes comunitarios dedicados a mejorar la salud y el bienestar económico de los residentes del vecindario del Canal. Voces del Canal identificó la seguridad pública como una preocupación importante que podría abordarse aumentando el alumbrado público. Voces del Canal identificó siete rutas que necesitan mejoras de iluminación en el barrio. Las recomendaciones del grupo incluyen:

- Aumento de la iluminación a lo largo de las siete rutas identificadas
- Mejorar la seguridad de los peatones, incluida la instalación de luces para peatones y Diamantes con Advertencia Parpadeante en los cruces peatonales
- Aumentar la disponibilidad de estacionamiento
- Instalar cámaras de seguridad
- Incrementar la comunicación y colaboración con la policía para desarrollar un Comité Vecinal de Seguridad
- Proporcionar un espacio seguro para que los niños jueguen al aire libre aumentando la iluminación alrededor de Pickleweed Park

### **Estudios de la Ciudad de San Rafael**

Plan General 2040 (2021)

El *Plan General de San Rafael 2040* fue aprobado en agosto de 2021 por el Ayuntamiento. El Plan General proporciona una guía de políticas y acciones para que la Ciudad de San Rafael planifique su desarrollo futuro. El Plan General 2040 no incluía un elemento de vivienda, pero la actualización del elemento de vivienda está actualmente en curso. El Plan General recomienda las siguientes mejoras de transporte para el vecindario del Canal:

- PolíticaM-6.1 Animar el Caminar y el Ciclismo
  - Programa M-6.1C: Plan Comunitario del Transporte (CBTP, por sus siglas en inglés) del Vecindario Canal – actualizar el CBTP para el vecindario del Canal, incluidas las disposiciones para mejorar caminar y andar en bicicleta dentro de las comunidades del Canal y el este de San Rafael, explorar el transporte acuático y mejor conectar el área del Canal al centro de la ciudad, la costanera y el resto de la comunidad.
- Política M-6.2: Seguridad Peatonal y Ciclística
  - Programa M-6.2A: Implementación de medidas de seguridad incluyendo las descritas en el BPMP 2018.
- Política M-6.3: Conectividad
  - Programa M-6.3A: Implementación de mejoras en las vías, incluido un cruce mejorado del Canal San Rafael.

### Actualización del Plan Maestro para Bicicletas y Peatones de San Rafael (2018)

El BPMP del 2018 es una actualización del Plan para Ciclistas y Peatones del 2011. El BPMP actualizado reunió aportes del Comité de Ciclistas y Peatones de San Rafael (BPAC), y partes y residentes interesados para desarrollar una visión para andar en bicicleta y caminar. Este plan resultó en 537 respuestas de encuestas en línea y en persona sobre las condiciones existentes para andar en bicicleta y caminar. El plan proporcionó recomendaciones para las mejoras tanto para peatones como para ciclistas que se describen a continuación:

Mejoras peatonales recomendadas en o adyacentes al vecindario del Canal:

- Proyecto D-13 Intersección de la calle Anderson Drive: Crear un camino diagonal a través de la intersección para conectar el Conector de Mahon Creek con el Albert Park Path.
- Proyecto D-14 Intersección de la calle Lindaro: Agregar cruces peatonales de alta visibilidad en la escuela intermedia Davidson.
- Proyecto F-3 Second Street: Mejoras en aceras y banquetas, y reconfiguración de intersecciones y entradas de vehículos en Second Street y Grand Avenue.
- Proyecto F-4 Montecito Plaza Waterfront Trail: Sendero peatonal y mejoras de paisajismo en Montecito Plaza Waterfront Trail (también llamado Canal Paseo).
- Proyecto F-13 Bellam Boulevard: Mejorar las condiciones de los peatones.

Mejoras recomendadas para ciclistas en o adyacentes al vecindario del Canal:

- Proyecto D-1 Conexión Centro Este-Oeste: Estudiar la factibilidad de una ciclovía este-oeste a través del centro de San Rafael.
- Proyecto D-3 Sendero de la Escuela Intermedia Davidson: Estudiar la viabilidad de un sendero de usos múltiples de Clase I.

- Proyecto D-4 Camino de la Fourth Street: Estudiar la factibilidad de caminos de usos múltiples Clase I de este a oeste y de norte a sur que atraviesan los campos de juego de la Escuela Secundaria San Rafael.
- Proyecto D-5 Ciclocarril en la Third Street: Crear un sendero de usos múltiples Clase I a lo largo de Third Street.
- Proyecto F-2 Grand Avenue: Estudio de factibilidad de ciclovía protegida de dos sentidos Clase IV en dirección norte.
- Proyecto F-5 Cruce del Canal: Estudio de un posible puente para ciclistas y peatones sobre el Canal San Rafael en Third Street.
- Proyecto F-6 Conector Yacht Club Drive: Estudiar el acceso mejorado para bicicletas desde el vecindario Canal hasta Beach Park a través de la ruta para bicicletas Clase III y la adición de estacionamiento para bicicletas a corto plazo en Beach Park.
- Proyecto F-7 Conector de Harbor Street: Crear una ruta para bicicletas Clase III en Harbor Street, incorporando marcas en el pavimento para bicicletas, señalización de orientación y elementos para calmar el tráfico.
- Proyecto F-9 Conector de Canal Street: Estudio de mejorar la ruta para bicicletas Clase III existente a un ciclocarril para bicicletas Clase III, ciclocarril Clase II o carriles de asesoramiento para bicicletas.
- Proyecto F-10 Canal Street: Cerrar la brecha entre la ruta para bicicletas de Clase III en Canal Street con Sorrento Way y el camino de usos múltiples Clase I existente en Pickleweed Park.
- Proyecto F-11 Ruta de Bahía Place Creek: Estudio de factibilidad de pavimentación del sendero del arroyo.
- Proyecto F-12 Bellam Boulevard/Baypoint Village Drive: Estudio de factibilidad de instalaciones para bicicletas protegidas de Clase IV en Bellam Boulevard y el corredor de Baypoint Village Drive que conecta con San Francisco Bay Trail.
- Proyecto F-14 Kerner Boulevard: Estudio de factibilidad de ciclovía protegida con estacionamiento Clase IV, ciclocarriles Clase II o ruta para bicicletas Clase III.
- Proyecto F-15 Ruta de Kerner Boulevard: Estudio de factibilidad del camino de usos múltiples Clase I.
- Proyecto F-16 Kerner Boulevard: Estudio de factibilidad de ciclovía protegida Clase IV en Kerner Boulevard
- Proyecto F-17 San Francisco Bay Trail: Cerrar la brecha en el sendero de usos múltiples Clase I existente.
- Proyecto F-18 Cruce de Peatones y Ciclistas: Estudiar la factibilidad de un cruce de peatones y ciclistas sobre la Carretera 101 para conectar el vecindario Canal con Francisco Boulevard West.
- Proyecto F-19 Estacionamiento de Bicicletas: Instalar estacionamiento de bicicletas en el vecindario Canal.

### Proyectos Activos del Programa de Mejoras de Capital

El Programa de Mejoras de Capital (CIP) es una herramienta de planificación de varios años que se utiliza para identificar e implementar las necesidades de capital de la Ciudad durante el próximo período de 3 años. El documento CIP resume los proyectos de capital e infraestructura planificados de la Ciudad y sus fuentes de financiamiento y prioriza los proyectos después del análisis y la coordinación con otros departamentos de la Ciudad. Los siguientes son proyectos activos o recientemente terminados en la ciudad de San Rafael:

Mejoras en la seguridad de los peatones en el vecindario del Canal

- Instalar rampas en las aceras accesibles según la ADA en las intersecciones de Kerner Boulevard y Sonoma Street y en Vivian Street y Belvedere Street
- Remarcado de los cruces peatonales en Canal Street Spinnaker Point Drive y Bahía Way
- Remarcado de cruces peatonales con nuevas franjas de alta visibilidad en Vivian Street y Belvedere Street
- Mejoras en las Aceras de Francisco Boulevard East
  - Ampliación de la acera a lo largo de Francisco Boulevard East para mejorar el uso de peatones y bicicletas
  - Proporcionar conectividad entre Grand Avenue Bridge y una acera más ancha al sur de Vivian Street

### **Estudios Regionales y del Condado**

### Tránsito de Corto Plazo de Marín Transit (2020)

El Plan de Tránsito de Corto Plazo de Marín Transit se actualiza cada dos años de acuerdo con el plan de gastos de la Medida AA para responder de manera efectiva a las cambiantes necesidades de tránsito de los viajeros del Condado de Marín. El plan evalúa el desempeño de todo el sistema, el desempeño a nivel de corredor, el desempeño a nivel de ruta y el desempeño del distrito, y establece metas para niveles de desempeño futuros.

En respuesta a preocupaciones previas de la comunidad, el *Plan de Tránsito de Corto Plazo de Marín Transit (2020)* recomendó varios ajustes a su servicio de tránsito.

- Para garantizar servicios confiables, Marín Transit tiene un objetivo de puntualidad del 90% en las principales paradas y centros de transferencia y un objetivo de puntualidad del 80% en paradas menores para operaciones de ruta fija. El Distrito también tiene como objetivo que los viajes de ruta fija que se pierdan o se eliminen del horario diario sean menos del 1%.
- Aumentar el servicio en las rutas que sirven al vecindario del Canal para proporcionar una capacidad de asientos comparable para la transición de autobuses articulados a autobuses estándar de 40 pies que impactan las rutas 23X, 29 y 35. Este cambio proporcionaría frecuencias de servicio de 8 a 10 minutos durante las horas punta.

### Plan de Tránsito a Corto Plazo de Golden Gate Transit (2019)

El Golden Gate Bridge and Highway and Transportation District (GGBHTD) opera el servicio de autobús Golden Gate Transit en los condados de San Francisco, Marín, Sonoma, Napa, Mendocino y Del Norte. Golden Gate Transit ofrece rutas de transporte regionales, de viaje diario al trabajo y de viajes en autobuses pequeños para viajar al trabajo. El Plan de Tránsito a Corto Plazo establece metas, objetivos, medidas de desempeño y estándares por servicio de tránsito del GGBHTD. El plan exige modificar los niveles de servicio para complacer con el servicio ferroviario SMART, mejorar los niveles de servicio de autobús y crear un nuevo servicio de autobús recreativo.

### Estudio de Reubicación del Centro de Tránsito de San Rafael (2017)

El Estudio de Reubicación del Centro de Tránsito de San Rafael buscó identificar soluciones de centros de tránsito para abordar las necesidades a corto y largo plazo de los pasajeros, operadores y agencias de

tránsito. La solución provisional determinada por el estudio modifica la avenida Tamalpais para proporcionar tres bahías de autobuses a lo largo de la avenida Tamalpais en dirección norte entre las calles Second y Third y dos bahías de autobuses a lo largo de la avenida Tamalpais en dirección sur entre las calles Third y Fourth. Se elimina todo el estacionamiento en estos dos bloques. Las nuevas bahías de autobuses incluirán marquesinas, bancas, elementos de seguridad y plataformas de cemento. Se necesitan modificaciones en los semáforos en Tamalpais Avenue y Second Street para adaptarse a los cambios en las banquetas y en la alineación de los carriles, y en Tamalpais Avenue y Third Street para adaptarse a una fase de solo autobús y un cambio en la alineación de los carriles. También se exploraron mejoras a largo plazo que requieren más análisis ambientales.

# Capítulo 4: Participación de la Comunidad

La participación con la comunidad del vecindario Canal fue fundamental para el proceso de planificación basado en la comunidad. Fue importante discutir las necesidades de transporte, las deficiencias y las soluciones con los miembros de la comunidad del Canal para involucrar las voces de la comunidad de principio a fin. La participación del Plan Comunitario del Transporte en el Vecindario Canal incluyó la coordinación con un Comité Asesor Técnico (TAC, Comité Técnico) y un Comité de Representantes de residentes, una breve encuesta de Facebook y WhatsApp, una serie de grupos de enfoque y un evento comunitario. En este capítulo, se describen los esfuerzos para la participación comunitaria seguidos de un resumen de los comentarios recibidos a través de los foros descritos anteriormente. Los materiales, resultados de las cartulinas, y las fotos del proceso se pueden encontrar en el **Apéndices.** 

### Metodología de la Participación Comunitaria

### Comité de Representantes

El Comité de Representantes fue compuesto por residentes del vecindario y representantes de organizaciones y coaliciones comunitarias. Las reuniones del Comité se llevaron a cabo en español para los miembros del comité quien son hispanohablantes. El Comité se reunió tres veces durante el proceso de planificación para supervisar la preparación del CBTP. Muchos miembros del Comité participaron en el Taller de Grupos Focales y organizaron estaciones en el Evento Comunitario. Las reuniones del Comité de Representantes se llevaron a cabo en línea a través de Zoom. Cada documento preparado como parte del CBTP fue examinado y revisado por el Comité. Los miembros del Comité fueron compensados por el tiempo que dedicaron a las reuniones, la promoción del Evento Comunitario, y por estar a cargo de las estaciones en el Evento Comunitario. Las reuniones del Comité de Representantes incluyeron:

- Reunión 1: Introducción a la Actualización del Plan Comunitario del Transporte del Vecindario Canal (CBTP), descripción del proceso del plan, funciones y responsabilidades de los miembros del Comité de Representantes, y deliberación de temas principales para discusiones en el Taller de Grupos Focales.
- Reunión 2: Discusión del Taller del Grupo de Enfoque, soluciones de transporte posibles, priorizar las soluciones de transporte para su implementación, y planear para el Evento Comunitario.
- Reunión 3: Revisar y comentar en el Plan Preliminar.

### Comité Asesor Técnico (TAC)

El Comité Técnico fue compuesto por varias agencias a nivel local y del condado enfocadas en el transporte, incluidos representantes de TAM, Marín Transit, Golden Gate Transit, SMART, el Departamento

de Obras Publicas de la Ciudad de San Rafael, el Comité de Ciclistas y Peatones de San Rafael, y el grupo de la Cámara de Comercio del Este de San Rafael. El TAC se reunió tres veces durante el proceso de planificación para supervisar la preparación del CBTP y escuchar y responder a los comentarios realizados por el Comité de Representantes. Las reuniones del TAC se llevaron a cabo en línea a través de Zoom y el TAC reviso cada documento preparado como parte del CBTP.

### Encuestas de Facebook y WhatsApp

En enero 2022, Canal Alliance realizó una encuesta en español entre los residentes del Canal y los miembros de Voces del Canal sobre los principales puntos débiles del transporte en el Canal. La encuesta preguntó: "¿Cuáles son los tres mayores desafíos de transporte en el Canal?", y permitió a los encuestados elegir hasta tres de nueve categorías, incluyendo:

- 1. Insuficiente estacionamiento
- 2. Alumbrado público inadecuado
- 3. Falta de cruces peatonales y aceras seguras
- 4. Falta de señalización de tráfico
- 5. Falta de conexiones peatonales y ciclistas con otras partes de San Rafael y el condado de Marín
- 6. Falta de conexiones de vehículos a otras partes del condado de San Rafael y Martin
- 7. Conexiones inseguras con las escuelas
- 8. Comportamiento de conducción inseguro
- 9. Servicio e infraestructura de transporte público inadecuados

Esta lista se armó en base a los comentarios recientes de la comunidad recolectados para la Actualización del Plan General de San Rafael y las opiniones de los empleados de la Ciudad. La encuesta se distribuyó en español a través de Facebook y en WhatsApp en el grupo de Voces del Canal. Se registraron un total de 34 respuestas: 18 de Facebook y 16 de WhatsApp. Los resultados de la encuesta se usaron para determinar los temas de los grupos de enfoque con el Comité de Representantes.

### Taller del Grupo de Enfoque

El Taller del Grupo de Enfoque se llevó a cabo el 28 de febrero del 2022 a través de Zoom, para identificar problemas de transporte y posibles soluciones. El Taller discutió tres temas en tres sesiones separadas. La primera sesión incluyó a todos los participantes, mientras que la segunda y la tercera se realizaron simultáneamente en salas separadas. Este formato dio a los participantes la oportunidad de participar en al menos dos sesiones. Los temas para los grupos de enfoque fueron los que recibieron más votos a través de las encuestas de Facebook y WhatsApp:

- Sesión 1: Conexiones con el trabajo y la escuela (a través del transporte público, andar en bicicleta o caminar)
- Sesión 2: Paradas de Transporte Público (ubicaciones, servicios y seguridad)
- Sesión 3: Mejoras en la iluminación y rutas seguras para caminar

El taller se llevó a cabo con una póliza de asistencia flexible para permitir a los participantes cierta flexibilidad en cuanto tiempo asistir. El Comité de Representantes consideró que el formato del Taller (que incluye tres sesiones en un taller) encajaría mejor con los horarios ocupados de los asistentes. Los materiales de presentación se prepararon en español y las discusiones se llevaron a cabo en español con traducción al inglés disponible para los empleados de la ciudad y la agencia de Marín Transit. Los asistentes de la comunidad fueron compensados por su tiempo.

### Anuncio para el Evento Comunitario

Para asegurar una buena participación, Canal Alliance y Voces del Canal distribuyeron aproximadamente 700 volantes 2-3 semanas antes del Evento Comunitario. El volante del Evento Comunitario incluía información sobre la fecha del evento e invitaba a la comunidad a participar en la recomendación de soluciones de transporte para el vecindario Canal. El volante y la información del evento se distribuyeron a través de:

- Alcance puerta a puerta
- Volantes en los centros comunitarios
- Correos electrónicos para los asistentes del Taller del Grupo de Enfoque
- Divulgación digital en la página de Facebook y WhatsApp de Canal Alliance





### Evento Comunitario

La Ciudad organizó un Evento Comunitario con Canal Alliance y los miembros del Comité de Representantes en la Alto Street en el vecindario Canal el sábado 23 de abril de 2022 de 1pm – 4pm. Asistieron más de 100 vecinos e interesados. El formato del evento comunitario se basó en las recomendaciones de mejoras/soluciones del transporte tanto del Comité de Representantes y de los participantes del grupo de enfoque, lo que resulto en cuatro estaciones:

- Estación 1: Mejoras y Acceso para Ciclistas y Peatones
- Estación 2: Iluminación
- Estación 3: Paradas y Servicio de Transporte Público
- Estación 4: Priorización final de todos los temas



Hubo cinco estaciones adicionales presentes para el evento. Estos incluyeron:

- Actividades para niños: proporcionando juegos y actividades de transporte
- Inscripciones para la vacuna COVID-19
- Marín Transit: proporcionando información sobre sus servicios de transporte público
- SMART: Proporcionando información sobre sus servicios de transporte público
- Canal Alliance: Proporcionando información sobre su organización

Cada estación tenía facilitadores en español e inglés disponibles para explicar las recomendaciones de mejoras y cómo el Comité de Representantes llegó a estas posibles mejoras. La información de las cartulinas se presentó en español e inglés con imágenes de los tipos de mejora. Se pidió a los miembros de la comunidad que votaran sobre las mejoras específicas identificadas en cada estación temática y que votaran sobre los dos temas principales que serían más beneficiosos para su comunidad. Había notas adhesivas disponibles en cada estación para cualquier mejora específica a una ubicación o preguntas adicionales.

### Estación 1: Mejoras y Acceso para Ciclistas y Peatones

Se exhibieron cuatro cartulinas en la estación que mostraban recomendaciones de mejoras del Comité de Representantes y el Grupo de Enfoque. Estos incluyeron:

- Cartulina 1: Mejoras peatonales
- Cartulina 2: Mejoras para ciclistas

- Cartulina 3: Puente que conecta el Canal con la Calle Tercera/Punto San Pedro
- Cartulina 4: Mapa del Canal para recomendaciones específicas de ubicación

Se pidió a los participantes que usaran dos pegatinas (por persona) para colocar en cualquiera de las mejoras de las cartulinas 1 a 3 que fueran más importantes para ellos. Los participantes podían colocar ambas pegatinas en un tipo de mejora si ese era el más importante para ellos o colocar las pegatinas en tipos de mejora separados.



Tabla 3: Resultados de Conteo de la Estación 1 (Mejoras y Acceso para Peatones y Bicicletas)

Categoría de Mejora	Descripción	Cuentas
Bicicletas	Ciclocarriles	5
	Estacionamiento de Bicicletas	0
	Sistema de Bicicletas Publicas	2
	Letreros para Direcciones en Bicicleta	0
	Moderación de Trafico	23
Peatones	Cruces de Peatones y Diamantes con Advertencia Parpadeante (RRFBs)	35
	Letreros de Límite de Velocidad	1
Conexiones de Puente	Cruce por Puente al Canal	45

Origen: Fehr & Peers, 2022.

Estación 2: Iluminación (Alumbrado Público)

Los miembros del Comité de Representantes presentaron los resultados de una encuesta y recomendaciones previas sobre mejoras en las rutas de iluminación basadas en un estudio conjunto con la Universidad Dominicana. Se proporcionó una cartulina que mostraba un mapa de las rutas de iluminación como referencia. En una segunda cartulina los participantes votaron qué rutas eran las más importantes para ellos. Los participantes recibieron dos pegatinas para colocar en las dos rutas de iluminación superiores que eran más importantes para ellos. Los participantes también tuvieron la capacidad de escribir otras mejoras de iluminación específicas con ubicación en notas adhesivas.

San Rafael High School

Son Rafael High School

Picklemed

Picklemed

Picklemed

Picklemed

Picklemed

Picklemed

A

Picklemed

Figura 5: Mapa de Rutas de la Iluminación

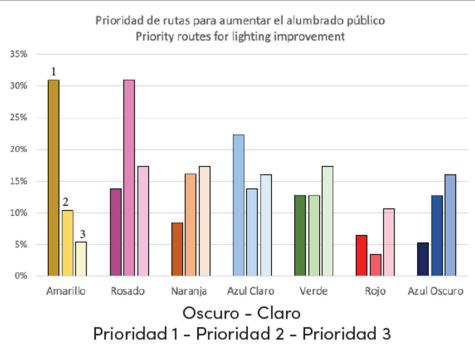
Tabla 4: Resultados de Conteo de la Estación 2 (Iluminación)

Rutas de Iluminación <sup>1</sup>	Ubicación	Cuentas
Ruta #1 (Amarillo)	Cuadro de Harbor y Hoag hasta Mi Rancho	11
Ruta #2 (Rosado)	Comenzando en el área de picnic alrededor de Pickleweed y el Campo de Fútbol	11
Ruta #3 (Naranja)	Comenzando en Playa del Rey atrás de Bahía Vista y saliendo a la calle Canal	4
Ruta #4 (Azul Claro)	Las calles Kerner, Novato, y Canal	20
Ruta #5 (Verde)	Las calles Kerner, Larkspur, y Canal	17
Ruta #6 (Rojo)	Las calles Fairfax, Elaine, Sonoma, y Canal	16
Ruta #7 (Azul Oscuro)	Bay Trail	18

Origen: Fehr & Peers, 2022.

Figura 6: Resultados de la Encuesta del Estudio de Voces del Canal

# Encuesta: Experencia de Noche en el Canal



Dark - Light

Estos resultados de la Tabla 4 se combinaron con actividades de priorización realizadas previamente por Voces del Canal y la Universidad Dominicana, los resultados se encuentran en la Figura 6.

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Se realizaron solicitudes adicionales de iluminación de calles específicas a través de notas adhesivas en: The Bay Trail (4 notas), Larkspur St (5), Canal St (3), Fairfax St (7), Novato St (7), Pickleweed Park (3), calles con talleres de carrocería (2).

### Estación 3: Paradas y Servicio de Transporte Público

Los miembros del Comité de Representantes presentaron tres cartulinas a la comunidad. Estos incluyeron:

- Cartulina 1: Mejoras de Paradas de Transporte Público
- Cartulina 2: Mejoras de Frecuencia en Rutas de Transporte Público
- Cartulina 3: Mapa del Condado de Marín preguntando, "¿Cual es un lugar donde quisieran ir si era más fácil con el transporte público?

Se pidió a los participantes que usaran dos pegatinas para las mejoras de las paradas de autobús, una pegatina para las recomendaciones de frecuencia de las rutas de tránsito y una pegatina para la actividad del mapa. A los participantes también se les entregaron notas adhesivas para cualquier recomendación de mejora de la parada de autobús específica a una ubicación o describiendo los lugares a los que les gustaría viajar.

Tabla 5: Resultados de Conteo de la Estación 3 (Paradas y Servicio de Transporte Público)

Categoría de Mejora <sup>2</sup>	Descripción	Cuentas
Paradas de Autobús	Marquesinas de Autobús	16
	Marquesinas de Autobús con Alumbrado Publico	25
	Mantenimiento de Las Paradas de Autobús	27
	Pases de Descuento	9
	Llegadas en Tiempo Real	8
	Información de Autobús	1
Rutas de Transporte Público	#23 Canal – Downtown Fairfax vía San Rafael, San Anselmo	2
	#23X Canal – Fairfax Manor vía San Rafael, Fairfax	10
	#29 Canal – Marín Health vía Larkspur Landing, COM	1
	#35 Canal – Novato vía San Rafael, Civic Center, Northgate	12
	#36 Canal – Marín City vía San Rafael, Hwy 101	3
	#645 Canal – Terra Linda HS vía Civic Center	6
	GGT #580 San Rafael – El Cerrito Del Norte BART Station vía I-580	0
	Nueva Ruta – Circulador del Canal al Centro de Transporte Público	6

Origen: Fehr & Peers, 2022.

Estación 4: Priorización final de todos los temas

Se agradeció a los participantes por asistir y se les pidió que participaran en una selección final de priorización. Los participantes recibieron dos pegatinas para colocar en las dos categorías de mejora más importantes para ellos, de los cuatro temas en las estaciones. Si no se cubría un tema que era importante para ellos, había una cartulina adicional para escribir lo que las estaciones no cubrieron. Las estaciones 1 a

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Lugares adicionales identificados como "¿Dónde le gustaría ir en tránsito?" fueron identificados a través de notas adhesivas. Esto incluye ubicaciones como: Civic Center en San Francisco (3 notas), Corte Madera (3), Greenbrae (4), San Anselmo (2), entre Marín Civic Center y Marinwood (8) y Novato (9).

3 tuvieron mucha participación, pero la estación 4 no fue visitada con tanta frecuencia y proporciona información utilizable limitada.

### Cuestiones Claves y Puntos Importantes de la Participación de la Comunidad

Muchos problemas de transporte discutidos en estudios de planificación anteriores también fueron mencionados a través de las reuniones actuales del Comité de Representantes, el Taller de Grupos de Enfoque y el Evento Comunitario. Estos problemas de transporte recurrentes incluyen:

Acceso a Lugares Inmediatamente Aledaños al Vecindario del Canal

El canal y las carreteras crean barreras entre el vecindario del Canal y otras áreas de San Rafael. Como resultado, viajar a lugares fuera del Canal puede tomar mucho tiempo y estar extremadamente congestionado. El tráfico denso, las altas velocidades del tráfico, el transporte público infrecuente y las aceras angostas dificultan el viaje para los residentes locales. El Centro de Tránsito de San Rafael, la Escuela Primaria San Pedro, la Escuela Secundaria San Rafael y la Escuela Intermedia Davidson se notaron con mayor frecuencia como de difícil acceso a pie, en bicicleta o en transporte público.

### Seguridad y Comodidad

La falta de alumbrado público, el mantenimiento de las paradas de tránsito, la basura y el crimen por la noche contribuyen a la falta de seguridad y comodidad para muchos residentes. La falta de iluminación pública se citó como una posible causa de delincuencia en las calles del vecindario y en las áreas recreativas que impiden que los residentes caminen de noche o usen el área de picnic y las canchas de fútbol en Pickleweed Park.

Los residentes mencionaron que hay basura tirada en o cerca de las paradas de tránsito que resulta en botes de basura desbordados, alimañas y una experiencia de tránsito desagradable. Las paradas de tránsito a menudo estaban descuidadas y no tenían suficiente iluminación o espacio de espera cómodo. La parada de Medway/Mill se notó con mayor frecuencia como incómoda.

### Dificultades en Caminar Dentro del Vecindario del Canal

Caminar por el barrio era una preocupación para muchos residentes. Se citaron aceras angostas, falta de cruces peatonales seguros, alumbrado público inadecuado en las rutas peatonales y comportamiento inseguro de los conductores. Hubo una preocupación general sobre la velocidad de los conductores en las calles de los vecindarios, el hecho de que los automovilistas no se detuvieran en las señales de alto o cedieran el paso a los peatones en los cruces peatonales o intersecciones, y la falta de iluminación a escala peatonal por la noche. Se recomendó que se implementara iluminación adicional en las calles del vecindario y en las áreas recreativas, agregando Diamantes con Advertencia Parpadeante (RRFB), mejorando los cruces peatonales y agregando elementos para calmar el tráfico en el vecindario del Canal.

### Acceso de Tránsito Entre el Vecindario del Canal y Otros Lugares en el Área de la Bahía

El transporte público continúa siendo una barrera para los residentes del vecindario del Canal, según lo citado por el último CBTP. Aunque seis rutas brindan servicio frecuente al vecindario de Canal, los residentes identificaron varias áreas en las que el servicio no satisface la demanda. Las paradas de autobús con mayor cantidad de pasajeros se encuentran en Medway & Mill y Kerner & Larkspur. Los

residentes identificaron autobuses extremadamente concurridos (particularmente en la mañana) y autobuses que no seguían los horarios anunciados, lo que resultó en transferencias perdidas y llegadas tardías a sus destinos. Además, los residentes solicitaron un servicio más frecuente temprano en la mañana y tarde en la noche para viajes esenciales al trabajo y la escuela.

Los lugares desatendidos mencionados con más frecuencia incluyen escuelas (primaria San Pedro, escuela secundaria San Rafael, escuela intermedia Davidson y escuela secundaria Terra Linda) y las rutas a Fairfax y Novato. Muchos residentes solicitaron rutas adicionales a la escuela secundaria Terra Linda en las mañanas y una ruta rápida a Novato.

En el proceso de participación comunitario hubo numerosas observaciones y comentarios que indicaron que la comunidad del Canal no tiene suficiente conocimiento sobre las opciones de tránsito disponibles y los descuentos de tránsito. Proporcionando programas adicionales de educación y participación comunitaria contribuirían en gran medida a conectar las necesidades actuales con los servicios y programas existentes.

### Resumen de los Comentarios Públicos:

### Con Respecto al Transporte Público:

- Se necesitan viajes gratuitos para personas mayores o personas con discapacidades
- Mejorar la parada de autobús en Medway/Mill para proteger a los pasajeros del sol o la lluvia
- Todas las paradas de autobús del vecindario Canal y el Centro de Tránsito de San Rafael necesitan más iluminación y limpieza
- Se necesitan rutas de transporte público a Sausalito y San Gerónimo
- El Canal necesita servicio priorizado por las mañanas
- La ruta #35 necesita un servicio más frecuente en las mañanas
- Se necesita un servicio más frecuente en el vecindario del Canal para abordar el exceso de capacidad de los autobuses
- Las rutas #35 y #23X, en particular, necesitan un servicio más frecuente y tal vez un servicio exprés
- Se necesitan más autobuses de ruta escolar para que los niños no lleguen tarde a la escuela
- Educación sobre el acceso a las rampas de autobuses y una mejor comunicación entre pasajeros y conductores

### Con Respecto a Caminar:

- Las aceras no son lo suficientemente anchas para sillas de ruedas, cochecitos de niños, o carritos de compras en muchos lugares
- Las calles Alto y Larkspur necesitan un cruce peatonal con RRFBs
- Son necesarios RRFBs cerca de las paradas de autobús
- Todas las aceras necesitan reparaciones
- Muchos conductores pasan a toda velocidad en los semáforos rojos y en las señales de alto
- Muchos conductores aceleran en las calles del vecindario

### Con Respecto a la Iluminación:

- Se necesita seguridad en la mañana para las personas que caminan en el Canal
- La Orilla de la Bahía (Bay Trail) es muy oscura
- La iluminación es muy importante para algunas personas porque deben trabajar de noche
- Se necesita iluminación en todos los espacios públicos

### Con Respecto a las Bicicletas:

- Las clases para aprender a andar en bicicleta ayudarían a aumentar el uso de la bicicleta y brindarían un espacio seguro para aprender y practicar cómo andar en bicicleta.
- El ciclocarril detrás de la escuela primaria Bahía Vista no es un ciclocarril bien conectado para ir al trabajo (nota: este es un camino en propiedad privada)

### Con Respecto a la Conducción

- La calle Alto tiene muchos autos estacionados en doble fila por las mañanas
- La calle Alto necesita más control de estacionamiento
- El vecindario del Canal está realmente congestionado

# **Capítulo 5 Soluciones de Transporte**

Se recomiendan once soluciones de transporte para abordar los problemas de transporte identificados por la comunidad durante el proceso CBTP. Las soluciones se priorizan al final del capítulo según el nivel relativo de apoyo de la comunidad.

La agencia principal, el costo estimado, y el plazo para la implementación se indican para cada solución. Las soluciones incluyen tanto mejoras físicas como mejoras operativas o programáticas. El marco de tiempo para la implementación se describe como a corto plazo (1 a 3 años), mediano plazo (3 a 8 años) o largo plazo (8 años o más) y se basa en una combinación de dificultad de implementación y prioridad de la comunidad. Otra categoría de marco de tiempo es "Quick-Build", lo que significa que una solución que utiliza materiales temporales se puede implementar dentro de un año (Construcción Rápida). Las soluciones recomendadas (no en orden de prioridad) incluyen:

- 1. Puente para Peatones y Ciclistas / Cruce por Puente del Canal a la Third Street
- 2. Acceso a Bicicletas / Scooters, Estacionamiento Seguro para Bicicletas, y Educación Sobre Bicicletas
- 3. Moderación de Trafico y Mejoras de Cruces Peatonales
- 4. Mejoras en Cruces de Bicicletas y Peatones
- 5. Equipo de Calles y Programa de Embajadores de Transporte Público
- 6. Inspección de Aceras, Mejoras en las Aceras y el Paisaje Urbano
- 7. Rutas de Iluminación (Alumbrado Público)
- 8. Mejoras en las Paradas de Autobús
- 9. Mantenimiento de Las Paradas de Autobús
- 10. Servicio Adicional de Transporte Público
- 11. Transporte a las Escuelas

### **Soluciones**

1. Puente para Peatones y Ciclistas / Cruce por Puente del Canal a la Third Street

Agencia Principal: Ciudad de San Rafael

Costo Estimado: \$5-10 millones

Periodo de Tiempo: Corto plazo (estudio de factibilidad, financiamiento), mediano plazo

(diseño, autorización ambiental), mediano a largo plazo (construcción)

Un puente para cruzar al norte del vecindario Canal ha sido una solicitud de la comunidad desde el primer CBTP en el 2006. Esta idea de mejora recibió más votos en el Evento Comunitario que cualquier otra mejora. Actualmente, la única manera de caminar o andar en bicicleta al Centro Comercial Montecito, la Escuela Secundaria San Rafael y la Escuela Primaria San Pedro es caminando por Francisco Boulevard East hasta el puente en la calle Grand Avenue. Recientemente la Ciudad aumento el tamaño de las aceras por la Francisco Boulevard East para acomodar mejor a los peatones y ciclistas. Sin embargo, esta ruta es larga para ciclistas y peatones y puede agregar hasta una milla (o 20 minutos) al viaje a los destinos de la Third Street, incluyendo escuelas, tiendas, restaurantes y servicios comunitarios. La Actualización del Plan Maestro de Peatones y Bicicletas de San Rafael 2018 también identifica la necesidad de un cruce de puente para mejorar el acceso a la Third Street.

Para determinar el mejor tipo de puente/opción de cruce, se debe realizar lo siguiente:

- 1. Estudio de Factibilidad para analizar varias opciones de puentes para bicicletas/peatones sobre el Canal de San Rafael. El puente debe permitir que los barcos atraviesen el canal. El estudio de factibilidad identificaría y compararía posibles opciones de puentes, proporcionaría un plan conceptual, posibles impactos ambientales, consideraciones preliminares de ingeniería, y costos estimados para la construcción y operación.
- 2. Conceptos de Ingeniería y Diseño para conceptualizar el puente e iniciar la implementación del proyecto.
- 3. Construcción del cruce del Canal. El plazo y el costo de la construcción dependerán del tipo de cruce seleccionado.
- 2. Acceso a Bicicletas / Scooters, Estacionamiento Seguro para Bicicletas, y Educación Sobre Bicicletas

Agencia Principal: Autoridad de Transporte de Marín, la Ciudad de San Rafael,

Organizaciones comunitarias locales **Costo Estimado:** \$300,000 - \$500,000

Periodo de Tiempo: Corto plazo (programa piloto TAM) a mediano plazo

Muchos residentes del Canal expresaron la necesidad de bicicletas o scooters compartidos y clases de educación sobre bicicletas. Esta es una necesidad entre todos los grupos de edad, pero sería particularmente útil para los estudiantes de secundaria que intentan acceder a la escuela y al trabajo fuera del Canal. Los residentes que ya tienen acceso a bicicletas luchan por llevar sus bicicletas en el transporte público debido a la cantidad limitada de portabicicletas en cada autobús y la imprevisibilidad de su disponibilidad. Los residentes también compartieron preocupaciones sobre el estacionamiento seguro de

bicicletas personales; el robo y daño de bicicletas son desafíos comunes en el Canal. Las recomendaciones de estacionamiento seguro para bicicletas se explican con más detalle en la *Actualización del Plan Maestro de Bicicletas y Peatones de San Rafael 2018*.

Un programa de bicicletas o scooters compartidos para los jóvenes y proporcionando estaciones adyacentes al transporte público para viajes de primera a última milla ayudaría a la mayor cantidad de residentes del Canal a superar los desafíos de transporte. Agregar estacionamiento seguro para bicicletas en el Canal para bicicletas compartidas y bicicletas personales es otro componente importante de este programa. La Autoridad de Transporte de Marín lanzará un programa piloto de bicicletas compartidas en el condado de Marín y con el condado de Sonoma en el 2022, con estaciones de bicicletas compartidas propuestas en el vecindario Canal cerca de Pickleweed Park y Mercado Cárdenas. El programa inicialmente no estará disponible para menores de 18 años. Después de que este sistema complete un período de prueba piloto, la ciudad y el condado deben volver a evaluar la necesidad para opciones adicionales de bicicletas y scooters compartidos.

Una opción para complementar un programa de bicicletas compartidas del condado es un sistema local/biblioteca de bicicletas o scooters compartidos. La ciudad de Richmond tiene un programa similar con la organización "Rich City Rides", y la Ciudad de Oakland comenzará un programa en el 2022, los cuales podrían emularse. El sistema de bibliotecas podría ser operado por la Ciudad de San Rafael o TAM con un socio local sin fines de lucro para supervisar las operaciones diarias y las salidas de bicicletas/scooters. La Ciudad de San Rafael o TAM también podrían asociarse con una organización sin fines de lucro basada en bicicletas para ofrecer clases de educación sobre bicicletas para aquellos interesados en usar el sistema de bibliotecas.

### 3. Moderación de Trafico y Mejoras de Cruces Peatonales

Agencia Principal: Ciudad de San Rafael

**Costo Estimado:** \$100,000-\$200,000 para extensiones de aceras, señalización, y pintado líneas de manera construcción rápida;

\$500,000-\$1M para mejoras permanentes en cruces hasta en 10 intersecciones;

\$250,000-\$350,000 para mejoras en la moderación del tráfico y campaña educativa en hasta

10 ubicaciones

**Periodo de Tiempo:** Construcción rápida (extensiones de aceras, señalización y pintado líneas), a corto plazo (mejoras permanentes en cruces y mejoras para calmar el tráfico)

Las mejoras en los cruces de peatones recibieron la segunda mayor cantidad de votos en el Evento Comunitario. Los miembros de la comunidad apreciaron los cruces peatonales de mayor visibilidad y los Diamantes con Advertencia Parpadeante (RRFB, por sus siglas en inglés) que se instalaron recientemente en el Canal y solicitaron que estas y otras mejoras en los cruces se instalen en más lugares. Además de los cruces peatonales de alta visibilidad y los RRFB, las mejoras en la seguridad de los cruces podrían incluir radios de esquina más amplios, extensiones de aceras para peatones, y eliminación de obstrucciones de la línea de visión (automóviles estacionados, árboles, etc.) en las esquinas. Todos los proyectos de mejoramiento de cruces cumplirían con ADA. Las extensiones de aceras se pueden implementar como proyectos de construcción rápida usando pintura, bolardos, y jardinerías. Los RRFB son un tipo de tratamiento más nuevo y deben combinarse con señalización educativa cuando se instalan por primera vez. Debido a que no todos los tratamientos son compatibles con los vehículos de transporte público y

los cruces adicionales pueden causar demoras en los servicios, los tratamientos de diseño específicos en cada ubicación deben evaluarse de forma independiente. La iluminación en los cruces peatonales es otra mejora importante que se aborda en la solución #7.

La comunidad identificó los siguientes lugares para mejoras en los cruces:

- Larkspur & Canal
- 125 Larkspur (nuevo cruce a mitad de cuadra)
- Larkspur & Alto
- Larkspur & Kerner
- Canal & Medway
- Canal & Larkspur/Novato/Fairfax/Sonoma (agregar cruce a la tercera etapa)
- Junto del Supermercado Mi Tierra

Junto con las mejoras en los cruces, las soluciones para la moderación del tráfico pueden reducir la velocidad de los vehículos en todo el Canal y mejorar los niveles de comodidad para los peatones y ciclistas. Los miembros de la comunidad compartieron que las mejoras en el diseño físico parecen más efectivas para reducir la velocidad de conducción que las señales o el tratamiento de pintura por sí solos. La plantación de árboles adicionales es otra medida efectiva para calmar el tráfico que la Ciudad podría considerar. Para obtener los mejores resultados, los tratamientos para calmar el tráfico deben combinarse con una campaña educativa sobre velocidad segura dirigida a los conductores del vecindario del Canal. Canal Street, Larkspur Street y Belvedere Street fueron identificadas como prioridades de la comunidad para los tratamientos de moderación del tráfico.

### 4. Mejoras en Cruces de Bicicletas y Peatones

**Agencia Principal:** Ciudad de San Rafael, Autoridad de Transporte de Marín, Caltrans (Departamento de Transporte de California)

Costo Estimado: \$150,000 - \$200,000 (estudio de factibilidad)

\$Por determinar (los costos de construcción se desconocen en esta etapa dada la variedad de opciones; las estimaciones de costos se realizarían como parte del estudio de factibilidad)

Periodo de Tiempo: Mediano plazo (estudio y diseño), Largo plazo (construcción)

Las dos entradas hacia/desde el Canal, Bellam Boulevard y Grand Avenue, son rutas muy congestionadas y de alto estrés para peatones y ciclistas. Uno de los senderos regionales más importantes, el sendero de usos múltiples SMART, es un paseo en bicicleta de cinco minutos y de 10 minutos a pie desde el Canal, pero requiere cruzar Francisco Boulevard East, las rampas de entrada y salida del I-580 y Andersen Drive, todo lo cual son rutas de alta velocidad y muy transitadas. Del otro lado del Canal, los ciclistas y peatones pueden acceder rápidamente al Centro, al Centro de Tránsito ya otra entrada al sendero de usos múltiples SMART, pero se enfrentan a las opciones igualmente concurridas de Grand Avenue a la Second Street, Third Street, y Fourth Street. Dados los volúmenes de vehículos y las velocidades en estos accesos, las opciones de cruce protegidas o incluso completamente separadas mejorarían la seguridad y la comodidad de los ciclistas y peatones. Esta solución amplía la recomendación en la *Actualización del Plan Maestro de Ciclistas y Peatones de San Rafael de 2018* para estudiar un cruce entre el vecindario Canal y Francisco Boulevard West.

Para determinar cuál de las dos entradas ofrece la mejor opción de cruce se debe realizar lo siguiente:

- 1. Estudio de factibilidad para analizar varias opciones de cruces protegidos, incluidas opciones en la calle, fuera de la calle y cruces elevados. Este estudio de factibilidad debe completarse como parte del proyecto de intercambio I-580/US-101. El estudio de factibilidad identificaría y compararía opciones en ambas entradas, identificaría un concepto preferido, proporcionaría un plan conceptual, identificaría impactos ambientales potenciales, señalaría consideraciones preliminares de ingeniería y calcularía los costos estimados para la construcción y operación.
- 2. Conceptos de Ingeniería y Diseño para llevar la facilidad conceptual a la ejecución del proyecto.
- 3. Construcción de la instalación protegida. El periodo de tiempo y el costo de la construcción dependerán del tipo de instalación seleccionada y la coordinación con la construcción del intercambio I-580/US-101.

# 5. Equipo de Calles y Programa de Embajadores de

Agencia Principal: Ciudad de San Rafael, Marín Transit

**Costo Estimado:** \$30,0000-\$60,000/al año (Programa Combinado de Embajadores de Tránsito y Equipo do Calles)

Tránsito y Equipo de Calles)

Periodo de Tiempo: A corto plazo / En curso

Muchos residentes expresaron sentirse inseguros al caminar en el vecindario Canal, particularmente hacia y desde las paradas de autobús temprano en la mañana y en la noche, debido a la actividad ilegal. Las conversaciones comunitarias también destacaron los problemas de basura y limpieza en las calles y en las paradas de autobús. La ciudad ha trabajado con un Equipo de Calles del Centro de San Rafael compuesto por vecinos sin hogar o en riesgo para embellecer y limpiar el centro de San Rafael desde el 2013. En los últimos años se amplió el programa para cubrir el núcleo comercial del vecindario Canal. Los participantes del Equipo de Calles reciben acceso a administración de casos, navegación del sistema y servicios de colocación laboral de parte de gerentes de casos capacitados y especialistas en empleo mientras participan en proyectos de limpieza.

El equipo actual de Canal Streets lucha por mantener los problemas de basura en el vecindario de Canal y actualmente no cubre las paradas de autobús en la parte residencial norte del vecindario de Canal. Una asociación entre una organización de embellecimiento (como el Equipo de Calles del Centro de San Rafael) y Marín Transit podría financiar un equipo de embajadores de tránsito/limpieza de doble función que cubra todas las paradas de autobús del vecindario del Canal. En la medida de lo posible, el programa debe seleccionar miembros de la comunidad que hablan español para este equipo. A lo largo del proceso de participación comunitario del CBTP hubo numerosas observaciones y comentarios que indicaron que la comunidad del Canal no tiene suficiente conocimiento sobre las opciones de tránsito disponibles y los descuentos de tránsito. Además de mantener las aceras limpias y despejadas, el equipo de paradas de autobús podría recibir informes periódicos sobre los cambios en el servicio, las tarifas y las políticas para que puedan responder preguntas y compartir actualizaciones con los pasajeros. Esta solución también podría abordar la recomendación del grupo Voces del Canal en su reporte de iluminación para "desarrollar un Comité de Seguridad Vecinal".

**Agencia Principal:** Ciudad de San Rafael

**Costo Estimado:** \$100,000-\$200,000 (encuesta)

\$Por determinar (las recomendaciones se desconocen en este momento; el diseño y la estimación de la construcción seguirían la encuesta)

Periodo de Tiempo: Mediano plazo (estudio), medio plazo a largo plazo (diseño y

construcción)

Muchos residentes compartieron sus frustraciones por las aceras angostas y la falta de servicios para peatones, como botes de basura y árboles de sombra. Estos son temas difíciles de abordar en el Canal, que se caracteriza por calles angostas y derecho de paso público limitado. Los árboles de la calle y los botes de basura no deben agregarse a las aceras angostas si bloquearan el paso de los peatones o restringirían el uso de sillas de ruedas, cochecitos u otros carros. Ampliar las aceras en propiedad privada es costoso y requiere mucho tiempo. La ampliación de una acera hacia la calle pública generalmente requeriría la eliminación del estacionamiento, lo cual es una preocupación en el Canal, donde el estacionamiento tiene una gran demanda. A pesar de estos desafíos, se recomienda reemplazar y/o ampliar las aceras donde sea factible como una estrategia para mejorar el entorno peatonal en el vecindario del Canal.

Todas estas piezas (aceras, espacio en las aceras, y elementos del paisaje urbano) deben considerarse para comprender las ventajas y desventajas y las opciones disponibles. Esta es también una oportunidad para que el vecindario del Canal prepare una estrategia de estaciones de carga para vehículos eléctricos, incluida la designación de cierta cantidad de espacio público en las aceras para la infraestructura de carga y el estacionamiento de vehículos eléctricos. La estrategia recomendada tiene tres etapas:

- 1. Inspección de aceras, espacio en las aceras (oferta y demanda de estacionamiento), elementos del paisaje urbano y derecho de paso disponible.
- 2. Decisión impulsada por la comunidad sobre cómo mejor utilizar el espacio limitado de la calle.
- 3. Diseño, ingeniería y construcción de cambios en el paisaje urbano.

## 7. Rutas de Iluminación (Alumbrado Público)

**Agencia Principal:** Ciudad de San Rafael

**Costo Estimado:** \$50,000 (construcción rápida: actualizaciones de accesorios); \$1.5M - \$2.5M (nuevos accesorios) más costos continuos de electricidad y mantenimiento, que pueden ser más bajos si se usan accesorios solares, especialmente a lo largo de los senderos frente a la bahía

**Periodo de Tiempo:** Construcción rápida (actualizaciones a accesorios existentes), a corto y mediano plazo (nuevas ubicaciones de postes y accesorios)

Los miembros de la comunidad identificaron la necesidad de iluminación nueva y mejorada en varios lugares dentro del vecindario. Los miembros del grupo Voces del Canal trabajaron en un plan de iluminación, con la Universidad Dominicana y Canal Alliance, para identificar siete rutas prioritarias (Figura 7) para mejorar la iluminación en el Canal. Durante su proyecto, el grupo Voces del Canal recopiló testimonios de residentes del Canal que describían su experiencia con la iluminación en el Canal y utilizó datos de encuestas para priorizar rutas. A lo largo de ambos procesos, los residentes describieron

preocupaciones de seguridad pública durante las primeras horas de la mañana y la noche mientras caminaban por el vecindario o accedían a parques públicos y senderos recreativos.

Figura 7: Rutas de Iluminación



Sobre la base del plan de iluminación de Voces del Canal, el Departamento de Obras Públicas de la Ciudad (DPW) ha identificado 45 ubicaciones en cinco de los siete caminos para instalar nuevos accesorios de iluminación. El DPW también identificó 65 ubicaciones donde las lámparas existentes se pueden hacer más brillantes. DPW trabajará con la compañía Pacific Gas & Electric (PG&E) para buscar aprobación para implementar estas soluciones en cinco rutas. Las mejoras de iluminación están ubicadas a lo largo de los bloques, así como en las intersecciones. Se dará prioridad a las mejoras de iluminación cerca de las paradas de tránsito y los cruces de peatones. De acuerdo con la Póliza del Plan General CDP-4.11, los proyectos de iluminación tendrán como objetivo mejorar la seguridad y la protección al tiempo que evitan el exceso de luz y el deslumbramiento.

Dos de los otros caminos, Bahía Way y Starkweather Path, y un área más grande de Pickleweed Park requerirán aprobaciones adicionales antes de que la ciudad pueda proceder con las mejoras de iluminación. Bahía Way es una calle de mantenimiento privado y los caminos costeros de Starkweather y Pickleweed están regulados por la Comisión de Desarrollo y Conservación de la Bahía (BCDC). La Ciudad trabajará con estas entidades para buscar la aprobación de mejoras de iluminación adicionales.

# 8. Mejoras en las Paradas de Autobús

Agencia Principal: Ciudad de San Rafael, Marín Transit, Golden Gate Transit

**Costo Estimado:** \$100,000 - \$300,000

**Periodo de Tiempo:** Construcción Rápida (islas de embarque temporales), de corto a mediano plazo (actualizaciones a las paradas)

El vecindario del Canal es el área con la mayor cantidad de pasajeros para el servicio de Marín Transit en el condado<sup>3</sup>. Los miembros de la comunidad del Canal han compartido la necesidad de mejoras en las paradas de tránsito desde el primer CBTP en el año 2006. Se han implementado muchas mejoras desde 2006, incluida la adición de más marquesinas y tableros de información de llegada en tiempo real. Las solicitudes adicionales para esta actualización incluyen más marquesinas a lo largo de las rutas de alto número de pasajeros, mejoras en la iluminación de las marquesinas/paradas de autobús e información precisa de llegada en tiempo real. En algunos lugares, las marquesinas de autobuses existentes son inadecuadas debido a su pequeño tamaño, falta de iluminación o problemas de limpieza, o faltan por completo. Esta recomendación está enfocada a las paradas en sentido contrario a las manecillas del reloj en el vecindario Canal.

Con base en los datos de cantidad de pasajeros a nivel de parada, Marín Transit y la Ciudad acordaron enfocar los esfuerzos de construcción rápida y a corto plazo en Medway & Mill y Kerner Boulevard. En Kerner Boulevard, las oportunidades de consolidación de paradas se evaluarán con más detalle con el objetivo de ofrecer una parada/marquesina de alta calidad en lugar de distribuir recursos. La consolidación de paradas en este tramo corto también mejoraría los tiempos de viaje y la confiabilidad del autobús. La Ciudad también buscará soluciones de isla de abordaje de construcción rápida en estos lugares para ampliar el área de espera disponible en la acera. Se implementarán mejoras en todas las paradas del Canal a medida que haya fondos disponibles. Todas las paradas se beneficiarían de mejoras en la señalización del servicio de autobús y los números de atención al cliente (incluida la información bilingüe en español), información de llegadas en tiempo real, capacidad adicional de asientos y recipientes de basura.

#### 9. Mantenimiento de Las Paradas de Autobús

Agencia Principal: Ciudad de San Rafael, Marín Transit, Golden Gate Transit

**Costo Estimado:** \$5,000 - \$10,000 (para aproximadamente duplicar las visitas de limpieza y

servicio)

Periodo de Tiempo: A corto plazo / En curso

Además de las mejoras capitales, la comunidad solicitó un mantenimiento más regular de las paradas de tránsito en todas las paradas de tránsito del Canal. Los miembros de la comunidad mencionaron el exceso de basura y el vertido ilegal en/cerca de las paradas de tránsito, problemas de roedores, luces tenues o apagadas y tableros de llegada en tiempo real que no funcionan. El estado actual de las paradas de autobús crea una experiencia de espera desagradable.

La estrategia recomendada es determinar un horario regular de limpieza y servicio para las paradas de autobús, una solución de basura para las paradas de transporte público y un programa de basureros en la comunidad para evitar el vertido ilegal. Esta solución se combina con la solución #5 para abordar este desafío desde múltiples ángulos: debe ser un esfuerzo combinado de la agencia, la ciudad y la comunidad.

<sup>3</sup> Los tramos del censo del Canal obtienen una puntuación media-alta o alta en el índice de propensión al tránsito de Marín Transit. Marín Transit, Plan de Tránsito de Corto Plazo 2020 – 2029, 2020, p I-19.

#### 10. Servicio Adicional de Transporte Público

Agencia Principal: Marín Transit

**Costo Estimado:** \$1.6M-\$2M (costo de capital para autobuses nuevos), \$150/hora de ingresos adicionales con el número exacto de horas de ingresos adicionales de ser determinado

Periodo de Tiempo: De corto a mediano plazo

La demanda para el servicio de transporte público en el Canal es alta tanto durante como fuera de las horas punta de viaje. Aunque los autobuses de alta ocupación se utilizan durante la mayor parte del día, muchos autobuses que sirven al Canal están llenos.

Los miembros de la comunidad informan que el hecho de que los autobuses vayan llenos en los períodos punta a veces les impide abordar, que las transferencias en el Centro de Tránsito de San Rafael no siempre se programan adecuadamente, lo que hace que las estimaciones del tiempo de viaje no sean confiables, y que el servicio temprano en la mañana y tarde en la noche es muy poco frecuente dado que muchos residentes del Canal trabajan turnos temprano y tarde.

Varios miembros de la comunidad solicitaron el siguiente servicio adicional:

- Servicio más frecuente y conveniente a Novato. Los miembros de la comunidad expresaron su preocupación de que la ruta 35 existente a Novato no es lo suficientemente frecuente. Esto puede requerir la compra de un nuevo autobús.
- Servicio más conveniente a Fairfax Manor en la ruta 23X. La ruta 23X fue la segunda opción clasificada de la comunidad para aumentar las frecuencias. Esto puede requerir la compra de un nuevo autobús.
- Salidas de rutas más tempranas y mayor frecuencia temprano en la mañana y en la noche en todas las rutas, pero especialmente en la ruta 35.

Los detalles de estas solicitudes no se exploraron como parte de este proceso y deben determinarse a través de encuestas a bordo de estas rutas realizadas tanto en inglés como en español.

## 11. Transporte a las Escuelas

Agencia Principal: Marín Transit, Distrito Escolar de la Ciudad de San Rafael

**Costo Estimado:** Servicio ampliado de la ruta 645: \$800,000-\$1 millón (capital), \$45,000 (operación anual);

Servicio de transporte y taxi subsidiado: \$ 30,000-\$60,000/año

Periodo de Tiempo: A corto plazo / En curso

Proporcionar un servicio de autobús adicional a las escuelas fue una de las principales necesidades identificadas por los miembros de la comunidad del Canal. La comunidad citó la necesidad de un servicio de autobús adicional específicamente a la Escuela Secundaria San Rafael, la Escuela Secundaria Terra Linda, la Escuela Primaria San Pedro y la Escuela Intermedia Davidson, tanto para los estudiantes como para los padres. Las solicitudes de servicios escolares suplementarios fueron las siguientes:

- Viajes adicionales en las mañanas para la ruta 645 a San Rafael HS y Terra Linda HS
- Nuevo descuento para personas de bajos ingresos en el servicio de autobús escolar
- Nuevo servicio de transporte público o servicio de autobús amarillo ampliado a la Escuela Intermedia Davidson
- Opciones de transporte escolar para que los padres asistan a eventos especiales, conferencias de padres y maestros y sean voluntarios en las escuelas, especialmente en la Escuela Primaria San Pedro y la Escuela Intermedia Davidson

El aumento de los viajes en la ruta 645 por la mañana ayudarían a los estudiantes a llegar a la escuela a tiempo y brindarían múltiples opciones de transporte directo. Marín Transit ofrece otros servicios de autobús de transferencia, pero la comunidad los citó como demasiado complicados y lentos y que requieren un largo camino a pie para muchos estudiantes. Es probable que este servicio adicional requiera que Marín Transit compre un autobús adicional.

Existe un servicio de autobús amarillo para los estudiantes en la mayoría de las escuelas primarias e intermedias, pero los miembros de la comunidad de Canal mencionaron que el costo de usar el autobús amarillo no es asequible para todos los padres. El Distrito Escolar de la Ciudad de San Rafael ofrece un descuento de escala móvil para usar el servicio de autobús amarillo elegible para familias y estudiantes de bajos ingresos que califican para almuerzo gratis o reducido. Para solicitar el servicio de autobús amarillo, las familias deben completar un formulario de solicitud y pagar una tarifa de solicitud de \$40. Reducir o renunciar a la tarifa de solicitud ayudaría a resolver la carga de costos de las familias que califican para el descuento de escala móvil. El distrito escolar y Marín Transit tienen cada uno su propio formulario de solicitud de transporte para estudiantes; estos deben consolidarse en un solo formulario de admisión y las familias deben estar informadas de todas las opciones de transporte disponibles para su estudiante, ya sea por Marín Transit o el autobús amarillo.

Hasta que la pandemia de COVID-19 canceló los eventos escolares, las escuelas individuales organizaban viajes escolares especiales para los padres proporcionando transporte especial o servicio de taxi. Los residentes solicitaron específicamente que se recuperen y promocionen los servicios de transporte para grandes eventos escolares en la escuela primaria San Pedro, como noches de padres, eventos para la comunidad, actuaciones escolares y celebraciones navideñas. Para eventos más pequeños en las escuelas, como conferencias de padres y maestros o eventos de voluntarios en los que la asistencia varía, el Distrito Escolar de la Ciudad de San Rafael puede asociarse con un servicio de taxi o de Marín Transit para proporcionar viajes subsidiados entre el Canal y las escuelas. El servicio a pedido de Marín Transit se puede programar por teléfono o la aplicación Uber. Los viajes subsidiados a la Escuela Primaria San Pedro han estado disponibles durante muchos años con fondos de una subvención Lifeline del distrito Golden Gate Bridge. Durante el año escolar 2021-22, 94 familias recibieron un viaje en taxi subsidiado hacia o desde la Escuela Primaria San Pedro. La introducción de vehículos compartidos en el vecindario del Canal podría ser una solución de movilidad alternativa para los padres que intentan acceder a las escuelas para eventos de vez en cuando. Se necesitará una fuente de financiación sostenible para mantener estos servicios a largo plazo.

#### Priorización comunitaria de soluciones

La priorización de las soluciones de transporte se desarrolló en base a los aportes de la comunidad recopilados durante el proceso de participación de CBTP y escuchados a través de esfuerzos paralelos.

**Tabla 6: Priorización Comunitaria de Soluciones** 

#	Solución	Nivel de Apoyo de la Comunidad
1	Puente para Peatones y Ciclistas / Cruce por Puente del Canal a la Third Street	Н
2	Acceso a Bicicletas / Scooters, Estacionamiento Seguro para Bicicletas, y Educación Sobre Bicicletas	М
3	Moderación de Trafico y Mejoras de Cruces Peatonales	Н
4	Mejoras en Cruces de Bicicletas	L
5	Equipo de Calles y Programa de Embajadores de	L
6	Inspección de Aceras, Mejoras en las Aceras y el Paisaje Urbano	L
7	Rutas de Iluminación (Alumbrado Público)	Н
8	Mejoras en las Paradas de Autobús	Н
9	Mantenimiento de Las Paradas de Autobús	Н
10	Servicio Adicional de Transporte Público	Н
11	Transporte a las Escuelas	Н

Notas: H = la solución recibió mucho apoyo (25 o más puntos, comentarios, y reacciones del Comité de Representantes o Grupo de enfoque), M = la solución recibió algo de apoyo (15-24 puntos, comentarios, y reacciones del Comité de Representantes o Grupo de enfoque), L = la solución recibió poco apoyo (menos de 15 puntos, comentarios, y reacciones del Comité de Representantes o Grupo de enfoque).

Origen: Fehr and Peers, 2022.

Según el nivel relativo de apoyo de la comunidad, las soluciones se priorizan de la siguiente manera:

# Soluciones de Mayor prioridad

- #1 Puente para Peatones y Ciclistas / Cruce por Puente del Canal a la 3rd Street
- #3 Moderación de Trafico y Mejoras de Cruces Peatonales
- #7 Rutas de Iluminación (Alumbrado Público)
- #8 Mejoras en las Paradas de Autobús
- #9 Mantenimiento de Las Paradas de Autobús
- #10 Servicio Adicional de Transporte Público
- #11 Transporte a las Escuelas

#### Soluciones de Prioridad Media

#2 Acceso a Bicicletas / Scooters, Estacionamiento Seguro para Bicicletas, y Educación Sobre Bicicletas

#### Soluciones de Menor Prioridad

- #4 Mejoras en Cruces de Bicicletas y Peatones
- #5 Equipo de Calles y Programa de Embajadores de Transporte Público
- #6 Inspección de Aceras, Mejoras en las Aceras y el Paisaje Urbano

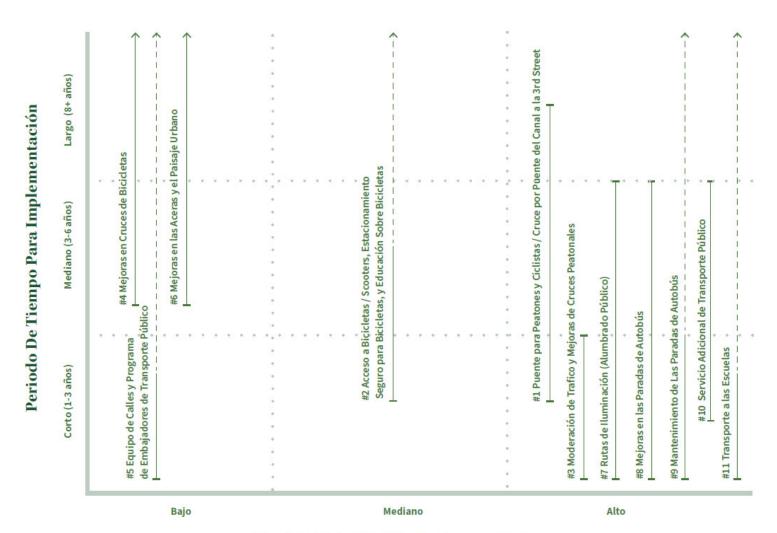
Se han identificado algunos componentes de las soluciones anteriores para una implementación rápida, lo que significa que se pueden implementar materiales temporales o arreglos a corto plazo mientras se identifica la financiación y se preparan diseños formales para la implementación permanente. Los proyectos de construcción rápida brindarán muchos de los mismos beneficios de los proyectos permanentes y permitirán que la comunidad brinde comentarios antes de la instalación permanente.

## Soluciones de Construcción Rápida

(parte del #3) Cruces de peatones y extensiones de aceras (parte del #7) Actualizaciones a accesorios existentes (parte del #8) Islas temporales de embarque para autobuses

Las soluciones están programadas para su implementación a lo largo del tiempo, según el nivel relativo de prioridad de la comunidad y su nivel de complejidad de implementación. Esto se ilustra en la siguiente **Figura 8**.

Figura 8: Nivel de Prioridad de la Comunidad y Nivel de Complejidad de Implementación



Nivel De Prioridad De La Comunidad

# Capítulo 6 Implementación

#### **Fondos**

Este Plan de Transporte Comunitario proporciona una lista de soluciones para apoyar los esfuerzos de la Ciudad de San Rafael, TAM y las agencias de tránsito locales para buscar fondos federales, estatales, regionales y locales para implementar los proyectos y programas recomendados. Las siguientes fuentes de financiación se identificaron como recursos potenciales para la implementación de las soluciones CBTP propuestas. Para competir por los fondos, un proyecto debe estar bien definido, incluido en los planes locales de la jurisdicción y contar con el apoyo de la comunidad y las agencias públicas. Todas las soluciones definidas en esta Actualización de CBTP cuentan con el apoyo de la comunidad y de las agencias del Comité Técnico. Se resumen las fuentes de financiación apropiadas para cada solución en la **Tabla 7**.

# Federal - Nuevos Programas Competitivos

La Ley de Inversión en Infraestructura y Empleos (IIJA, por sus siglas en inglés) firmada a la ley en noviembre de 2021 proporciona fondos para \$570 mil millones en inversiones de transporte durante cinco años, incluidos \$274 mil millones en nuevos gastos únicos. IIJA proporciona alrededor de \$120 mil millones en programas nacionales de subvenciones competitivas, incluidos los siguientes programas relevantes.

- Programa de Autobuses e Instalaciones de Autobuses
- Programa Calles Saludables
- Programa de subvenciones RAISE
- Programa de resiliencia PROTECT
- Programa Piloto Reconectando Comunidades
- Programa Calles y Caminos Seguros para Todos (SS4A)

#### Estatal

- Subsidios de planificación de comunidades sostenibles de Caltrans
- Programa de Transporte Activo (ATP)
- Asistencia Estatal de Tránsito (STA)
- Programa Estatal de Mejoramiento del Transporte (STIP)
- Programa de Seguridad Vial (HSIP)

## Regional/Local

- Fondo de Transporte para Aire Limpio (TFCA)
- Programa de subvenciones One Bay Area (OBAG) de MTC
- Programa de Transporte Lifeline de MTC
- Programa de Capital de Bicicletas Compartidas de MTC
- Medida Regional 3 Reserves en el norte de la Bahía
- Medida AA
- Medida B
- Fondo General de la Ciudad de San Rafael
- Tarifas de impacto de desarrollo de la Ciudad de San Rafael

# No Tradicional

- Opciones de movilidad limpia (CMO) de CALSTART
- Cuerpo de Conservación de California (CCC)
- Fundación de la Comunidad de Marín (MCF)

Tabla 7: Fuentes de Financiación por Solución

#	Solución	Fuentes de Financiación
1	Puente para Peatones y Ciclistas / Cruce por Puente del Canal a 3rd Street	Programa de Transporte Activo (ATP), Subvenciones de Planificación de Comunidades Sostenibles de Caltrans (solo subvención de planificación), Programa de Transporte Lifeline de MTC, Programa de subvenciones RAISE, Programa Piloto Reconectando Comunidades, Tarifas de impacto de desarrollo de la Ciudad de San Rafael
2	Acceso a Bicicletas / Scooters, Estacionamiento Seguro para Bicicletas, y Educación Sobre Bicicletas	Programa de Capital de Bicicletas Compartidas de MTC, Fondo de Transporte para Aire Limpio (TFCA), Programa de Transporte Lifeline de MTC, Programa de Opciones de Movilidad Limpia (CMO), Fondo General de la Ciudad de San Rafael
3	Moderación de Trafico y Mejoras de Cruces Peatonales	Programa de Transporte Activo (ATP), Programa de Transporte Lifeline de MTC, Medida AA, Programa de subvenciones RAISE, Programa Calles y Caminos Seguros para Todos (SS4A), Programa de Seguridad Vial (HSIP)
4	Mejoras en Cruces de Bicicletas	Programa de Transporte Activo (ATP), Fondo de Transporte para Aire Limpio (TFCA), Programa de Transporte Lifeline de MTC, Medida AA, Programa de subvenciones RAISE, Programa Piloto Reconectando Comunidades, Programa Calles y Caminos Seguros para Todos (SS4A), Programa de Seguridad Vial (HSIP), Tarifas de impacto de desarrollo de la Ciudad de San Rafael
5	Equipo de Calles y Programa de Embajadores de Público	Fondo de Transporte para Aire Limpio (TFCA), Medida AA, Medida B, Programa de subvenciones RAISE, Marín Transit, Fondo General de la Ciudad de San Rafael
6	Inspección de Aceras, Mejoras en las Aceras y el Paisaje Urbano	Programa de Transporte Activo (ATP), Programa de Transporte Lifeline de MTC, Medida AA, Programa Calles Saludables, Programa Calles y Caminos Seguros para Todos (SS4A), Programa de Seguridad Vial (HSIP), Fondo General de la Ciudad de San Rafael
7	Rutas de Iluminación (Alumbrado Público)	Programa de Transporte Activo (ATP), Medida AA, Programa de resiliencia PROTECT, Programa Calles y Caminos Seguros para Todos (SS4A), Programa de Seguridad Vial (HSIP), Fondo General de la Ciudad de San Rafael
8	Mejoras en las Paradas de Autobús	Fondo de Transporte para Aire Limpio (TFCA), Programa de Transporte Lifeline de MTC, Programa de subvenciones RAISE
9	Mantenimiento de Las Paradas de Autobús	Programa de Transporte Lifeline de MTC, Medida AA, Programa de subvenciones RAISE, Fondo General de la Ciudad de San Rafael
10	Servicio Adicional de Público	Asistencia de Tránsito Estatal (STA), Fondo de Transporte para Aire Limpio (TFCA), Programa de Transporte Lifeline de MTC, Medida AA, Programa de Autobuses e Instalaciones de Autobuses, Programa de subvenciones RAISE, Programa de resiliencia PROTECT, Medida Regional 3 – Reserves en el norte de la Bahía
11	Transporte a las Escuelas	Programa de Transporte Activo (ATP), Programa de Transporte Lifeline de MTC, OBAG de MTC, Medida AA, Programa de subvenciones RAISE, Programa de resiliencia PROTECT

Origen: Fehr & Peers, 2022.

# Seguimiento del Progreso

Las metas de cinco años identificadas en la **Tabla 8** están destinadas a mantener a la comunidad y las agencias líderes encaminadas para abordar estos problemas de manera oportuna. Muchas de las soluciones tardarán más de cinco años en completarse, pero se puede esperar que todas las soluciones vean algún progreso para 2027. La Ciudad de San Rafael debe evaluar el progreso en el CBTP cada año con la meta de cinco años en mente como objetivo a medio plazo. En la marca de cinco años, la Ciudad debe actualizar el CBTP con una nueva meta de cinco años para cada solución que aún no esté completa. Informes anuales de progreso deben compartirse con los miembros del TAC y a través de los canales comunitarios más apropiados, como los canales de comunicación de Canal Alliance y Voces del Canal.

# Capacidad de los Empleados

Dado el nivel de inversión descrito anteriormente, este reporte también recomienda asegurar fondos para la capacidad adicional de administración de proyectos y/o programas en la Ciudad de San Rafael, que se identifica como una de las agencias líderes, si no la única, en la mayoría de las soluciones de transporte.

#### **Esfuerzos Paralelos**

Las jurisdicciones locales y regionales están trabajando en esfuerzos paralelos a la actualización del Canal CBTP. Algunos de los esfuerzos recientes se enumeran a continuación.

- Descuento para jóvenes de Marín Transit: Tarifa gratis para jóvenes menores de 18 años para el verano de 2022 (del 12 de junio al 14 de agosto). Paratránsito y viajes dial-a-ride, Muir Woods Shuttle no están incluidos.
- Golden Gate Transit: Restauración del servicio que anteriormente estaba suspendido debido a la pandemia. Restauración del servicio al Centro de Tránsito de San Rafael para proporcionar conexiones con el vecindario del Canal, aumentando el servicio punta en la Ruta 101 a cada 30 minutos.
- Programa piloto de bicicletas compartidas de TAM: Propuesto lanzamiento para el verano de 2022 en los condados de Sonoma y Marín. Incluirá estaciones de bicicletas compartidas y bicicletas en el vecindario del Canal.
- Grupo de Estacionamiento del Este de San Rafael: La Ciudad convoca un grupo de trabajo comunitario para abordar las necesidades de estacionamiento de la comunidad.
- Actualización del Elemento de Viviendas: El Elemento de Viviendas es parte del Plan General de San Rafael y describe los planes de la Ciudad para satisfacer las necesidades de vivienda de los residentes actuales y futuros. La ley estatal requiere que todas las ciudades y condados del Área de la Bahía actualicen las pólizas de vivienda para fines de 2022.
- Plan Maestro de Parques y Recreación de la Ciudad: La Ciudad está desarrollando un plan maestro para guiar el desarrollo de parques y programas recreativos, crear y mantener fuentes de financiamiento y establecer prioridades para el futuro.
- Conector Directo del US-101 en dirección norte al I-580 en dirección este: El proyecto del
  Conector Directo del US-101 en dirección norte al I-580 en dirección es un proyecto de TAM,
  Caltrans y las ciudades de San Rafael y Larkspur. El proyecto construirá una conexión directa de
  autopista a autopista desde el US-101 en dirección norte hasta el I-580 en dirección este. El
  conector será de dos carriles con la posible adición de un tercer carril para el desvío de vehículos
  de alta ocupación (HOV). Los beneficios adicionales del proyecto incluyen:

- Reemplazo del cruce subterráneo (bajo del US-101 y I-580) de Bellam Boulevard en dirección este
- o Mejoras en la infraestructura para bicicletas y peatones a lo largo de Bellam Boulevard
- o Adición de un carril auxiliar en dirección este en la I-580

Tabla 8: Objetivos a Cinco Años para Soluciones de Transporte

#	Solución	Descripción	Tipo de Proyecto	Agencia Principal	Objetivo de Cinco Años (antes del 2027)
1	Puente para Peatones y Ciclistas / Cruce por Puente del Canal a 3rd Street	Conexión de puente desde Canal/Harbor hasta Third Street	Multimodal	Ciudad de San Rafael	Financiamiento seguro y estudio de factibilidad completo. Financiamiento seguro para el diseño y la ingeniería.
2	Acceso a Bicicletas / Scooters, Estacionamiento Seguro para Bicicletas, y Educación Sobre Bicicletas	Programa de Bicicletas o Scooters Compartidos en el Canal para adultos y jóvenes, estacionamiento seguro y clases de educación en bicicleta para adultos y jóvenes	Bicicleta	Ciudad de San Rafael, Organizaciones Comunitarias, Organizaciones Comunitarias Locales	Evaluar el éxito del programa piloto de bicicletas compartidas de TAM con aportes de la comunidad y ajustar el programa de TAM y/o asegurar la financiación para lanzar un programa complementario.
3	Moderación de Trafico y Mejoras de Cruces Peatonales	Varias ubicaciones en el Canal	Seguridad, Peatonal	Ciudad de San Rafael	Todos los proyectos de cruces de construcción rápida implementados por completo y los programas de moderación del tráfico implementados en las calles identificadas en este informe.
4	Mejoras en Cruces de Bicicletas	Mejoras en el cruce de bicicletas en Bellam/US- 101/I-580, Grand/ Second Street, Grand/ Third Street	Bicicleta, Peatonal	Ciudad de San Rafael, TAM, Caltrans	Identificar socios de estudio e interactuar con el proyecto 101/580 Conector. Financiamiento asegurado y estudio de factibilidad completo.
5	Equipo de Calles y Programa de Embajadores de Público	Abordar la limpieza del vecindario y proporcionar información de tránsito	Multimodal	Ciudad de San Rafael, Marín Transit	Lanzar un programa piloto que combina el Equipo de Calles y el Programa de Embajadores de Tránsito.
6	Inspección de Aceras, Mejoras en las Aceras y el Paisaje Urbano	Varias ubicaciones en el Canal	Peatonal	Ciudad de San Rafael	Financiamiento asegurado para la inspección de aceras, espacio en las aceras y paisajes urbanos.

7	Rutas de Iluminación (Alumbrado Público)	Mejoras de iluminación en todo el vecindario del Canal	Seguridad	Ciudad de San Rafael	Actualizar los accesorios existentes y agregar accesorios a todos los postes de servicios públicos existentes en las cinco rutas de propiedad de la Ciudad identificadas por la comunidad. Solidificar un plan para instalar nuevos postes y accesorios en los espacios restantes. Solidificar un plan para las dos rutas de propiedad privada y obtener fondos para instalar iluminación en esas rutas.
8	Mejoras en las Paradas de Autobús	Actualizaciones de marquesinas en las paradas de autobús e información de llegada en tiempo real	Transporte Público	Ciudad de San Rafael, Marín Transit	Implementar mejoras en Medway/Mill y Kerner/Larkspur o reubicar la parada de Kerner. Asegurar financiamiento y comenzar a implementar mejoras en otras paradas.
9	Mantenimiento de Las Paradas de Autobús	Abordar la basura y los vertidos ilegales en las paradas de tránsito, abordar los problemas de roedores	Transporte Público	Ciudad de San Rafael, Marín Transit, Golden Gate Transit	Establecer un proceso de mantenimiento simplificado entre todas las agencias responsables y aumenten el programa de mantenimiento.
10	Servicio Adicional de Público	Proporcionar un servicio frecuente, ampliar el servicio temprano en la mañana y tarde en la noche, proporcionar horarios precisos	Transporte Público	Marín Transit	Llevar a cabo una encuesta de cantidad de pasajeros enfocada en el 35 y el 23x para establecer mejoras en la ruta y mejoras de frecuencia. Identificar el financiamiento para las compras de capital requeridas y el financiamiento operativo.
11	Transporte a las Escuelas	Brindar servicio adicional a las escuelas secundarias por las mañanas, promoción de descuentos de escala móvil para el servicio de autobús escolar amarillo a las escuelas primarias e intermedias, brindar transporte para los padres a los eventos escolares	Multimodal	Marín Transit, Distrito Escolar de la Ciudad de San Rafael	Asegurar el financiamiento y agregar un recorrido adicional a la ruta 645 por las mañanas. Identificar una fuente de financiamiento sostenible para las necesidades de transporte de los padres y proporcionar viajes subsidiados para necesidades únicas y transporte para grandes eventos.

Origen: Fehr & Peers, 2022.