



23 de septiembre de 2019

ESTACIÓN SAN JOSÉ DIRIDON

Taller de Diseño de Grandes Movimientos

Acuerdo de cooperación

- Trabajo como grupo cohesivo
- Visión compartida de un aspecto audaz y fresco
- Creación conjunta de un proyecto *integrado* (es decir, vías, estación, desarrollo)
- Recursos y compromisos de los Socios (financiamiento, subvenciones, etc.)
- “¡No obtendrá todo lo que desea, pero obtendrá más de lo que espera!”

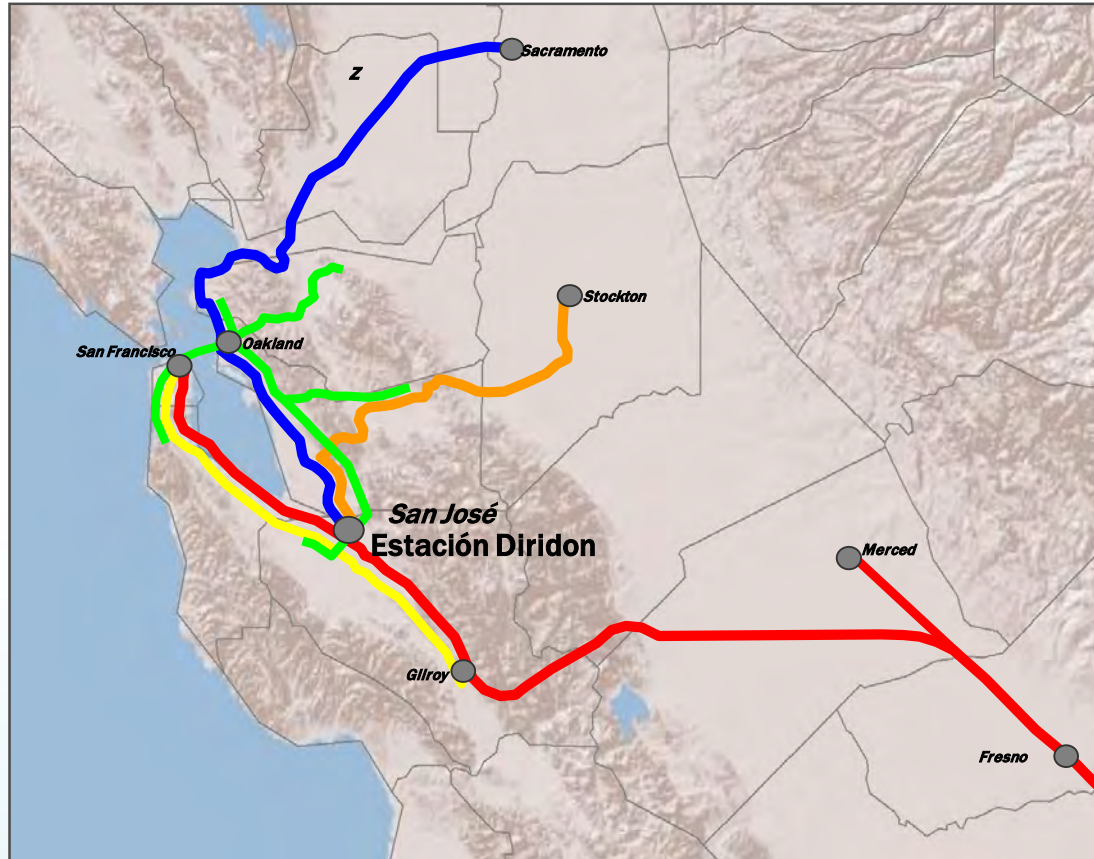


Agenda de hoy

- Antecedentes del proyecto
- Actualización del diseño
- Más sobre los grandes movimientos de trenes
- Beneficios para la comunidad y concesiones
- Taller de pequeños grupos

Ampliación del servicio de trenes en Diridon

Principales servicios de trenes regionales planificados de San José Diridon



Trenes de alta velocidad



BART



Caltrain



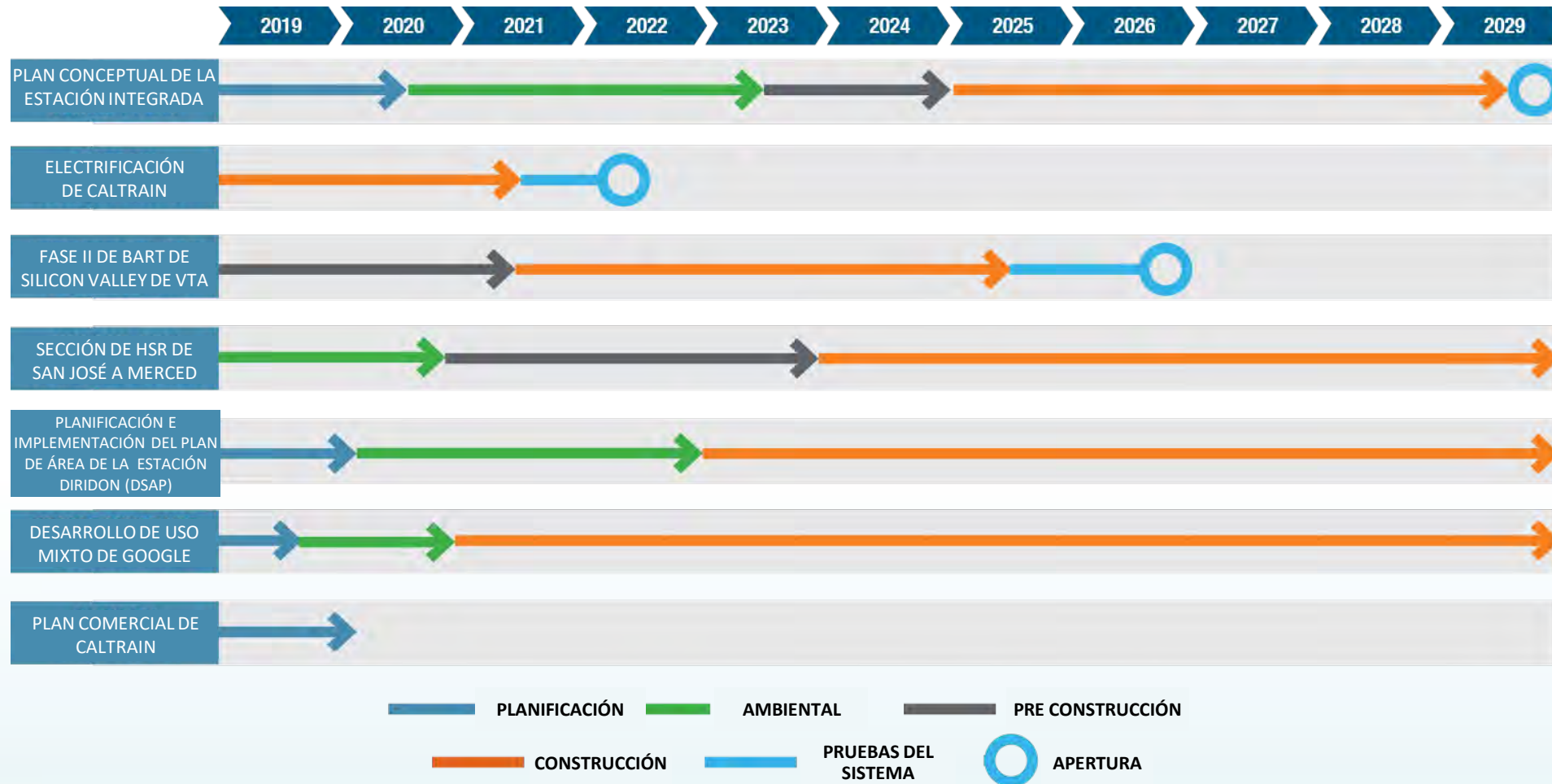
ACE



Capitol Corridor

Hay muchos planes que contemplan el crecimiento considerable de los servicios de trenes de pasajeros en California y en la Estación San José Diridon, incluyendo el Plan de Trenes del Estado de California de 2018, el Plan Comercial de Caltrain y también la introducción de BART y los Trenes de Alta Velocidad de California.

Proyectos y Cronograma



Este cronograma ilustra cuántos proyectos se están llevando a cabo en el área de la estación de Diridon y muestralo importante que es la coordinación y la colaboración entre todas las partes interesadas.



PLAN CONCEPTUAL DE LA ESTACIÓN DIRIDON INTEGRADA

El Plan Conceptual establecerá:

- Conexiones fluidas entre los distintos modos de transporte
- Una relación armoniosa entre la estación y sus alrededores
- Una estructura organizativa eficaz que proporcionará la visión

Objetivos claves



Una estación centrada en las personas, integrada, multimodal



La estación como catalizadora para el entorno urbano



La estación como destino



Una visión convincente para el futuro de la Estación Diridon



Una estación innovadora, adaptada, flexible y con garantía de futuro



Organización de asociación

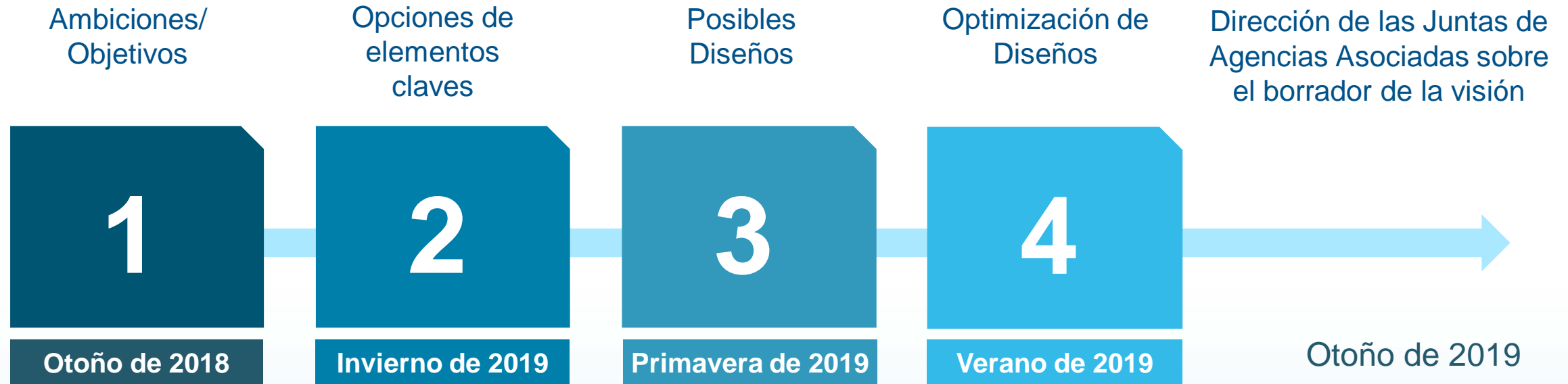


Partes interesadas internas y externas



Objetivos de financiamiento y gestión de riesgos

Proceso y rondas de participación de la fase I



Proceso iterativo

Ejemplos:



Comprensión de los requisitos



Escuchar las ambiciones



Oír las voces de la comunidad

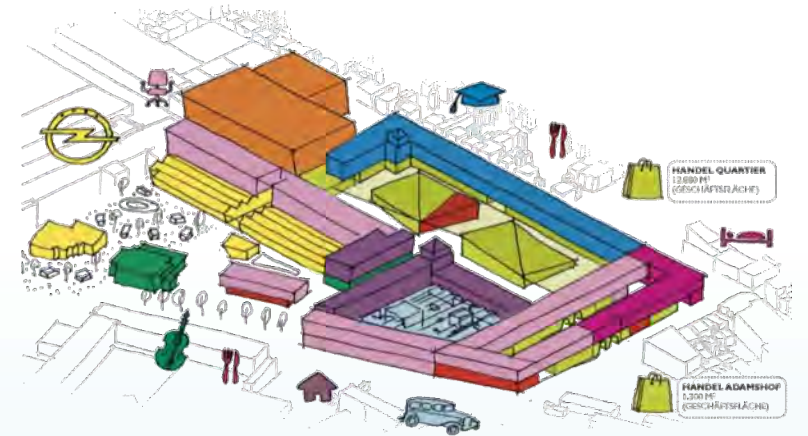


Iteración de ideas

Evaluado por:

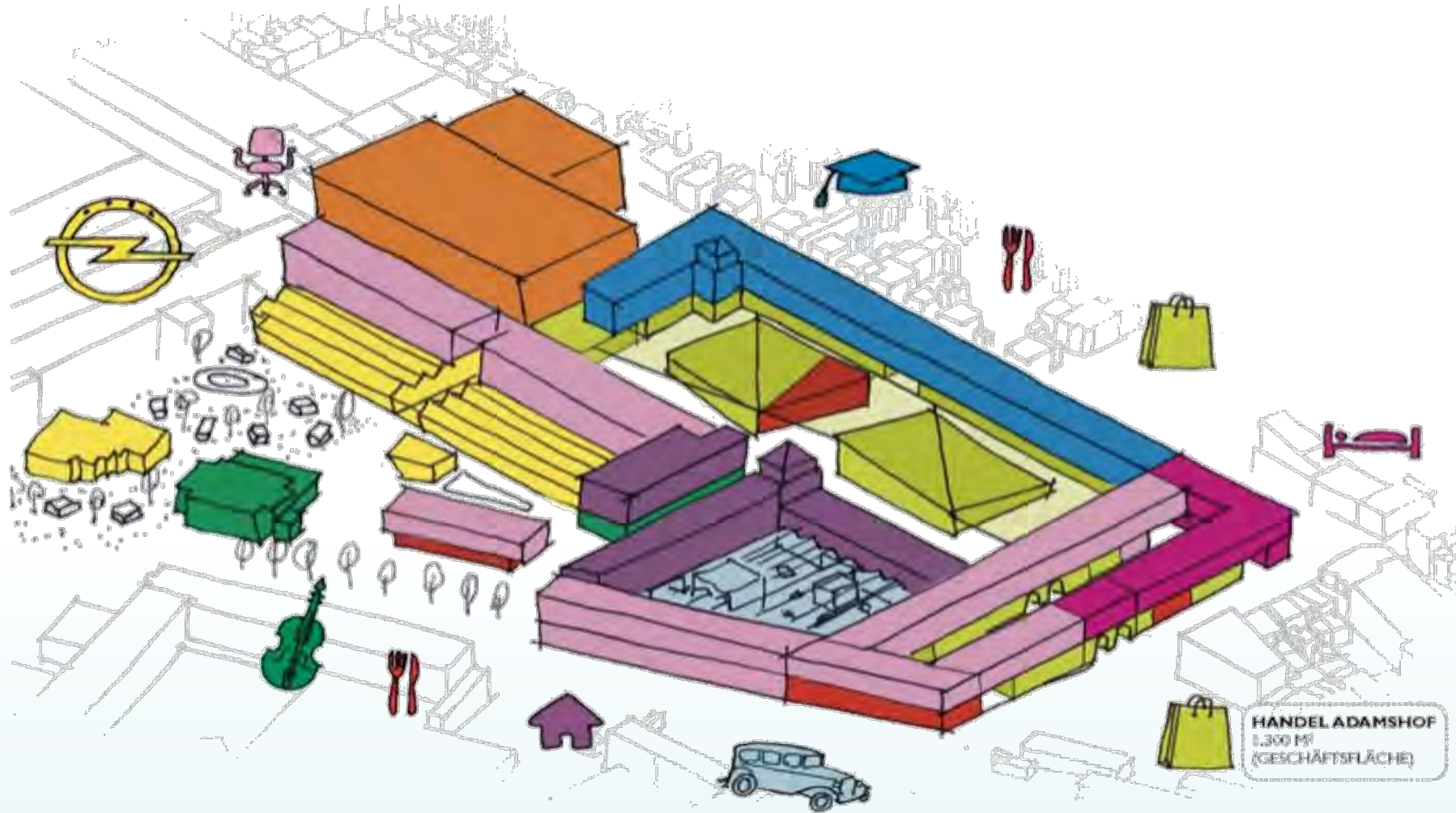


Ideas que prometen



**GRANDES MOVIMIENTOS Y EL
CONJUNTO DE PARTES**

ESTACIÓN SAN JOSÉ DIRIDON



Este es un ejemplo de un proyecto holandés para ilustrar la idea del “conjunto de partes”. Estos son los “legos”, los bloques, que se juntan para formar una organización espacial para los Grandes Movimientos y el Conjunto de Partes.

Grandes Movimientos

Posición de la plataforma vertical

- Al nivel del suelo
- Elevada

Ubicación de la estación

- San Fernando Street
- Santa Clara Street
- Stover Street

Alineación norte

- Corredor norte existente
- Nuevo corredor norte

Alineación sur

- Corredor sur existente
- I-280 y corredor sur existente

El conjunto de partes

- Peatones
- Bicicletas
- Trenes ligeros
- Autobús de VTA
- BART
- Autobuses interurbanos
- Conector del aeropuerto
- Taxis, Transportation Network Company (TNC), vehículos autónomos, áreas de ascenso y descenso para shuttles de empresas
- Estacionamiento

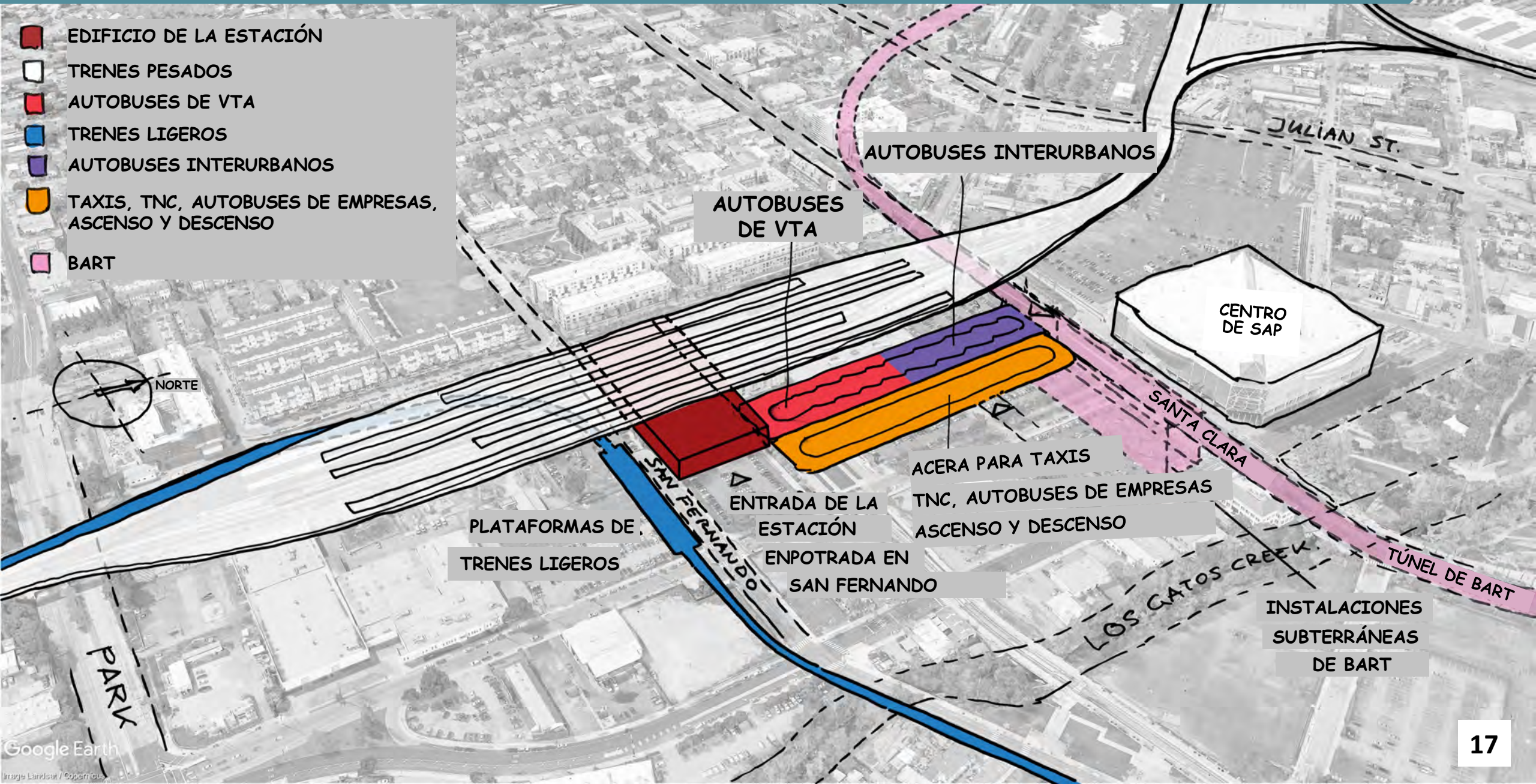
Glosario de términos

- **Centro multimodal:** lugar centralizado donde se conectan distintos modos de transporte
- **Grandes movimientos:** decisiones de larga duración que informan la creación de infraestructura importante
- **Conjunto de partes:** elementos de acceso más pequeños y flexibles de una estación como, por ejemplo, la ubicación de autobuses
- **Diseño:** combinación de elementos de la estación y del centro intermodal
- **Preparado para el futuro:** construido para adaptarse al crecimiento de la demanda en los próximos 100 años
- **Viaducto:** puente construido para vías ferroviarias elevadas
- **Paso elevado:** pasarela que cruza sobre otra carretera o vía para proporcionar un grado de separación entre los distintos modos de transporte

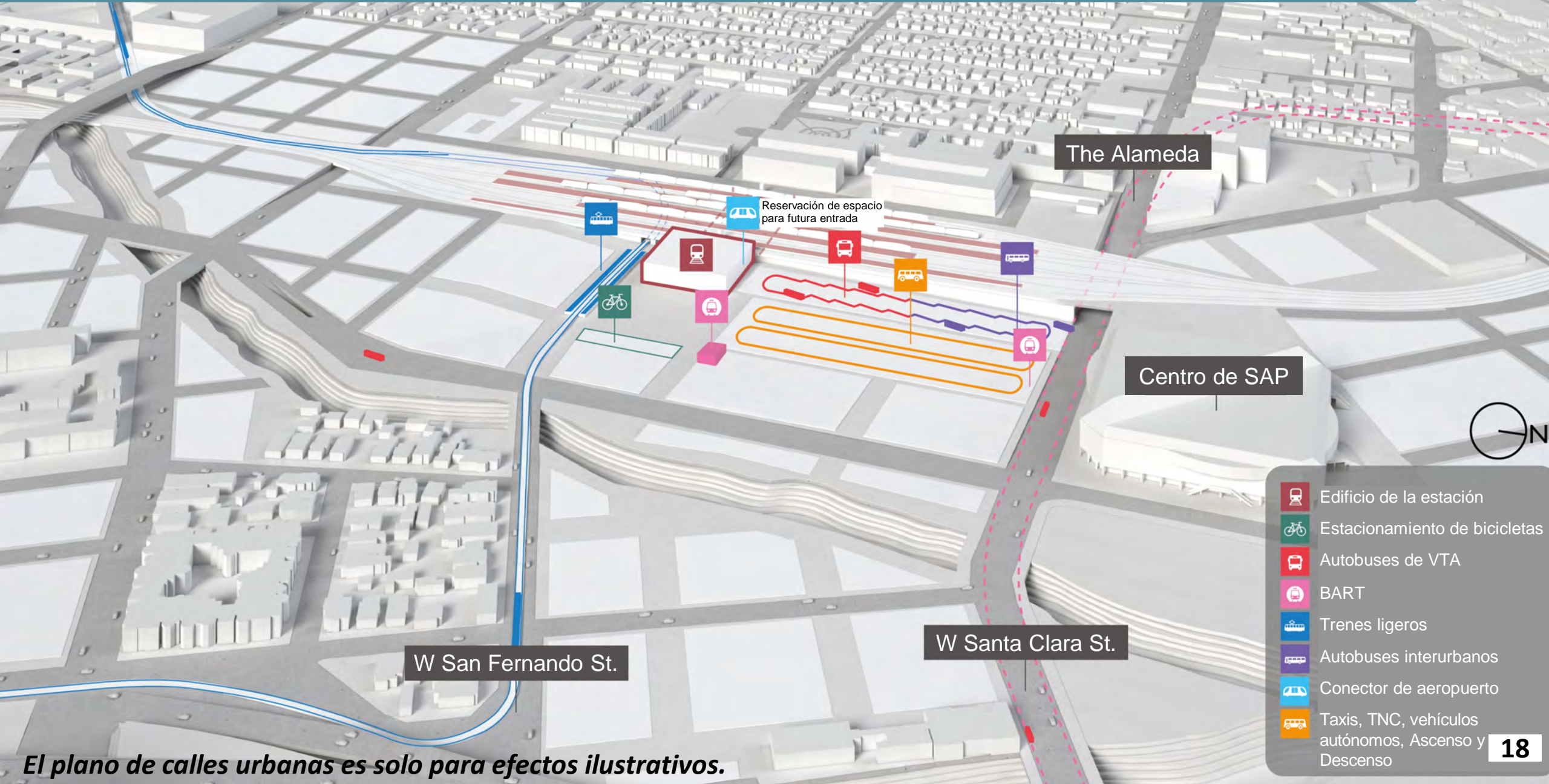
Las siguientes diapositivas muestran los tres posibles diseños presentados a la comunidad durante la reunión de junio de 2019. Estos son las combinaciones de los Grandes movimientos y el Conjunto de partes sobre los que las Agencias Asociadas pidieron comentarios.

DISEÑO 1: SAN FERNANDO STREET

A NIVEL DEL SUELO: SAN FERNANDO - TODOS LOS MODOS DE ACCESO



A NIVEL DEL SUELO: SAN FERNANDO - TODOS LOS MODOS DE ACCESO



The Alameda

Reservación de espacio para futura entrada

Centro de SAP

W San Fernando St.

W Santa Clara St.

- Edificio de la estación
- Estacionamiento de bicicletas
- Autobuses de VTA
- BART
- Trenes ligeros
- Autobuses interurbanos
- Conector de aeropuerto
- Taxis, TNC, vehículos autónomos, Ascenso y Descenso

El plano de calles urbanas es solo para efectos ilustrativos.

DISEÑO 2: SANTA CLARA STREET

ELEVADO: SANTA CLARA – TODOS LOS MODOS DE ACCESO

- EDIFICIO DE LA ESTACIÓN
- TRENES PESADOS
- AUTOBUSES DE VTA
- TRENES LIGEROS
- AUTOBUSES INTERURBANOS
- TAXIS, TNC, AUTOBUSES DE EMPRESAS, ASCENSO Y DESCENSO
- BART



2DA ENTRADA

INSTALACIONES SUBTERRANEAS DE BART

SAP

PLATAFORMAS DE TRENES LIGEROS

ESTACION

SANTA CLARA

AUTOBUSES DE VTA

TUNEL DE BART

ACERAS PARA TAXI, TNC, AUTOBUSES DE EMPRESAS, ASCENSO Y DESCENSO

ACERAS PARA AUTOBUSES INTERURBANOS

ELEVADO: SANTA CLARA – TODOS LOS MODOS DE ACCESO





The Alameda

Reservación de espacio para futura entrada

Centro de SAP

W San Fernando St.

W Santa Clara St.

-  Edificio de la estación
-  Estacionamiento de bicicletas
-  Autobuses de VTA
-  BART
-  Trenes ligeros
-  Autobuses interurbanos
-  Conector de aeropuerto
-  Taxis, TNC, vehículos Autónomos, Ascenso y Descenso

El plano de calles urbanas es solo para efectos ilustrativos.

DISEÑO 3: STOVER STREET

ELEVADO: STOVER – TODOS LOS MODOS DE ACCESO

- EDIFICIO DE LA ESTACIÓN
- TRENES PESADOS
- AUTOBUSES DE VTA
- TRENES LIGEROS
- AUTOBUSES INTERURBANOS
- TAXIS, TNC, AUTOBUSES DE EMPRESAS, ASCENSO Y DESCENSO
- BART



ACERAS PARA TAXI, TNC,
AUTOBUSES DE EMPRESAS,
ASCENSO Y DESCENSO

ACERA PARA
AUTOBUSES
INTERURBANOS

CENTRO
DE SAP

JULIAN ST.

SANTA CLARA

PLATAFORMAS
DE TRENES LIGEROS

ESTACIÓN EN
STOVER STREET

AUTOBUSES DE VTA

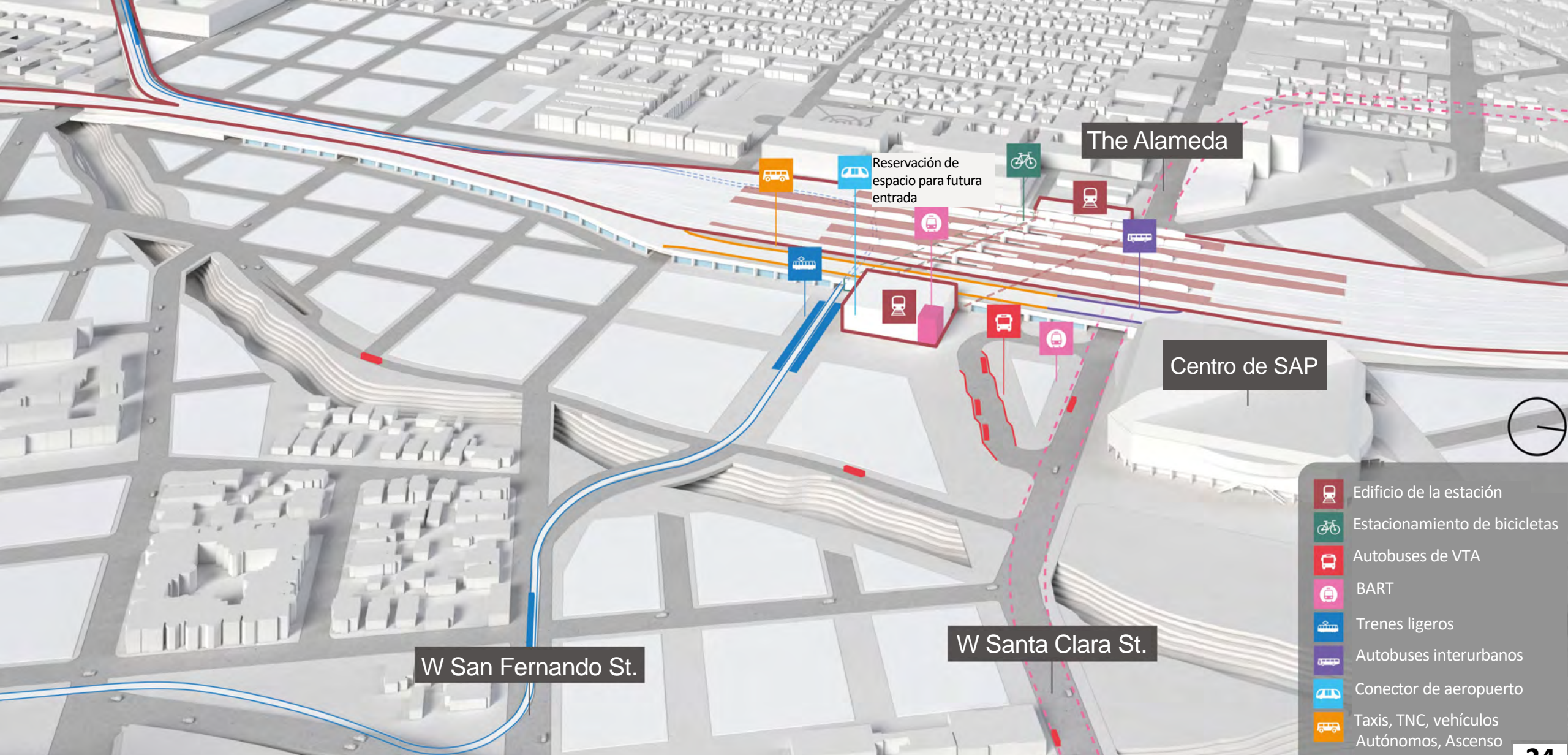
SAN FERNANDO

INSTALACIONES
SUBTERRÁNEAS
DE BART









TÚNEL DE BART

PARK

ELEVADO: STOVER – TODOS LOS MODOS DE ACCESO



El plano de calles urbanas es solo para efectos ilustrativos.

-  Edificio de la estación
-  Estacionamiento de bicicletas
-  Autobuses de VTA
-  BART
-  Trenes ligeros
-  Autobuses interurbanos
-  Conector de aeropuerto
-  Taxis, TNC, vehículos Autónomos, Ascenso y Descenso

EN CURSO: OPTIMIZACIÓN DE DISEÑOS

Las siguientes diapositivas ofrecen un resumen de los comentarios que las Agencias Asociadas recibieron en junio de 2019. Esto fue usado para refinar las ideas de los Diseños.

El Proceso

- Agencias Asociadas evalúan los diseños
- Incorporación de los aportes del público en la combinación
- Identificación de las oportunidades para la combinación
- Búsqueda de comentarios adicionales del público
- Desarrollo de un único diseño completo
- Presentación ante las juntas de políticas de las Agencias Asociadas

Lo que aprendimos

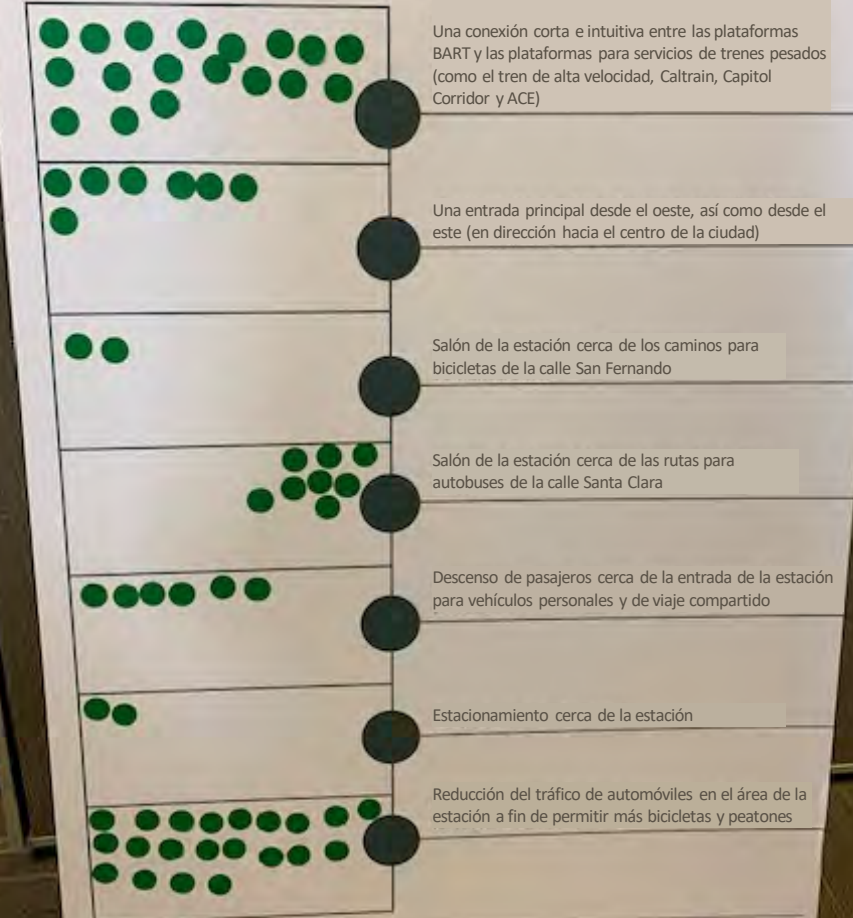
Prioridad principal

Conexiones fáciles y bien coordinadas entre los modos de transporte, en particular una conexión corta, directa e intuitiva entre BART y los servicios de trenes pesados

¿Cuáles son sus prioridades relacionadas con el acceso?

Al pensar en la futura estación, ¿cuáles son los aspectos más importantes de esta lista?

Coloque un punto junto a sus 3 prioridades principales



Lo que aprendimos

Aspiraciones generales de la comunidad

- Mejora del transporte público que atiende a la estación
- Una estación altamente visible e icónica
- Espacios de reunión
- Tráfico reducido de automóviles
- Mejor acceso a pie o en bicicleta a la estación
- Puntos centrales de descenso de automóviles
- Uso eficiente del terreno

¿Cuáles son sus prioridades relacionadas con la integración urbana?

Al pensar en la futura estación, ¿cuáles son los aspectos más importantes de esta lista?

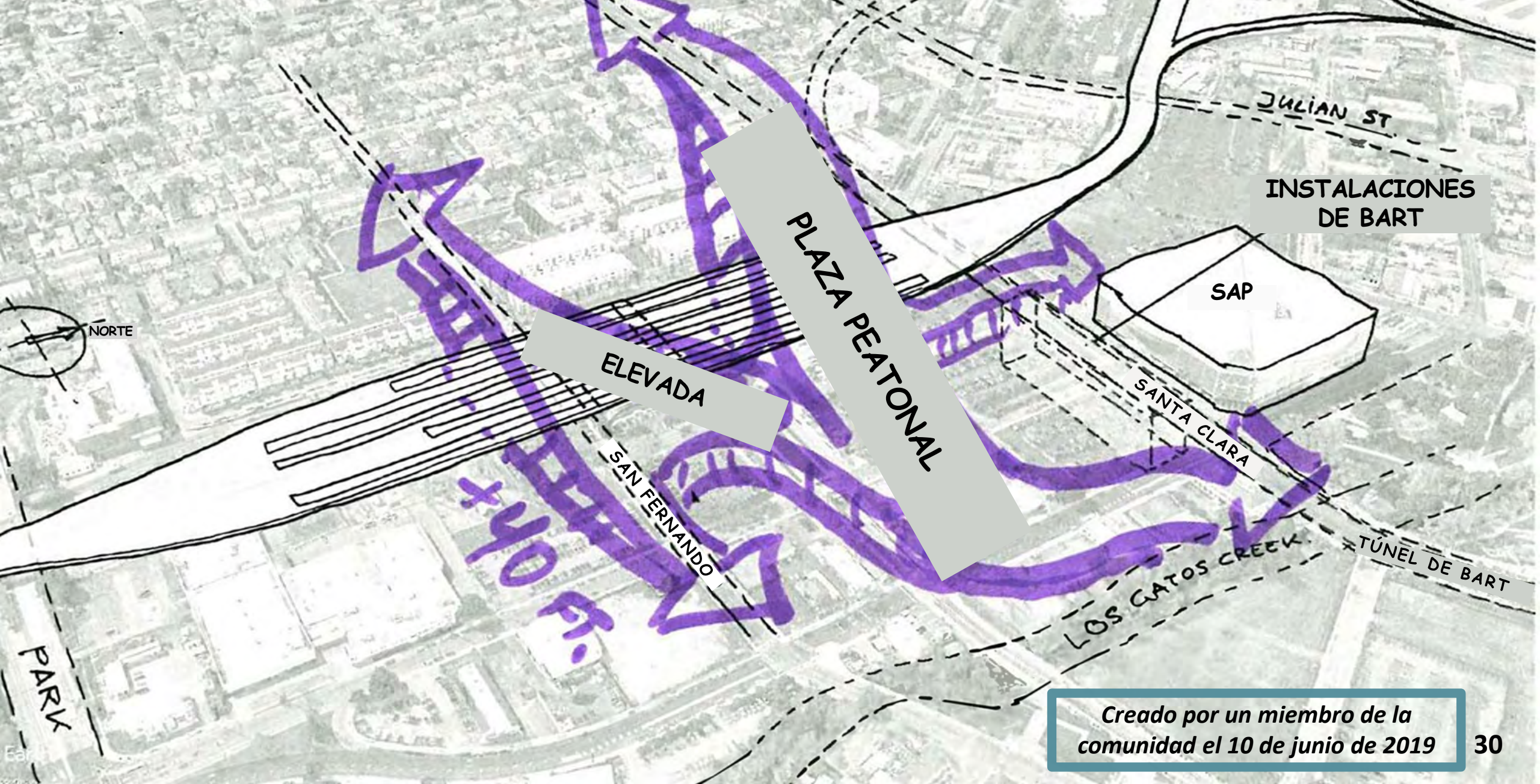
Coloque un punto junto a sus 3 prioridades principales

Handwritten note: moved to Central Board

	<input type="checkbox"/>	Una estación altamente visible e icónica
	<input type="checkbox"/>	Proximidad a los lugares de interés y comercios en Santa Clara Street
	<input type="checkbox"/>	Una variedad de espacios de reunión y actividades dentro y fuera del salón de la estación
	<input type="checkbox"/>	Una plaza peatonal cerca de la entrada de la estación
	<input type="checkbox"/>	Más caminos que recorran el área de la estación
	<input type="checkbox"/>	La posibilidad de caminar de un lado al otro de las vías sin pasar por un paso subterráneo
	<input type="checkbox"/>	Más vitalidad y actividad a lo largo de Santa Clara Street
	<input type="checkbox"/>	Más vitalidad y actividad a lo largo de San Fernando Street

Logos: CTA, MTA, NYCTA, NYCTA, NYCTA

OPINIONES DE LA COMUNIDAD ACERCA DE LAS TRES DISPOSICIONES



PLAZA PEATONAL

ELEVADA

INSTALACIONES DE BART

SAP

NORTE

PARK

SAN FERNANDO

SANTA CLARA

LOS GATOS CREEK

TÚNEL DE BART

Creado por un miembro de la comunidad el 10 de junio de 2019

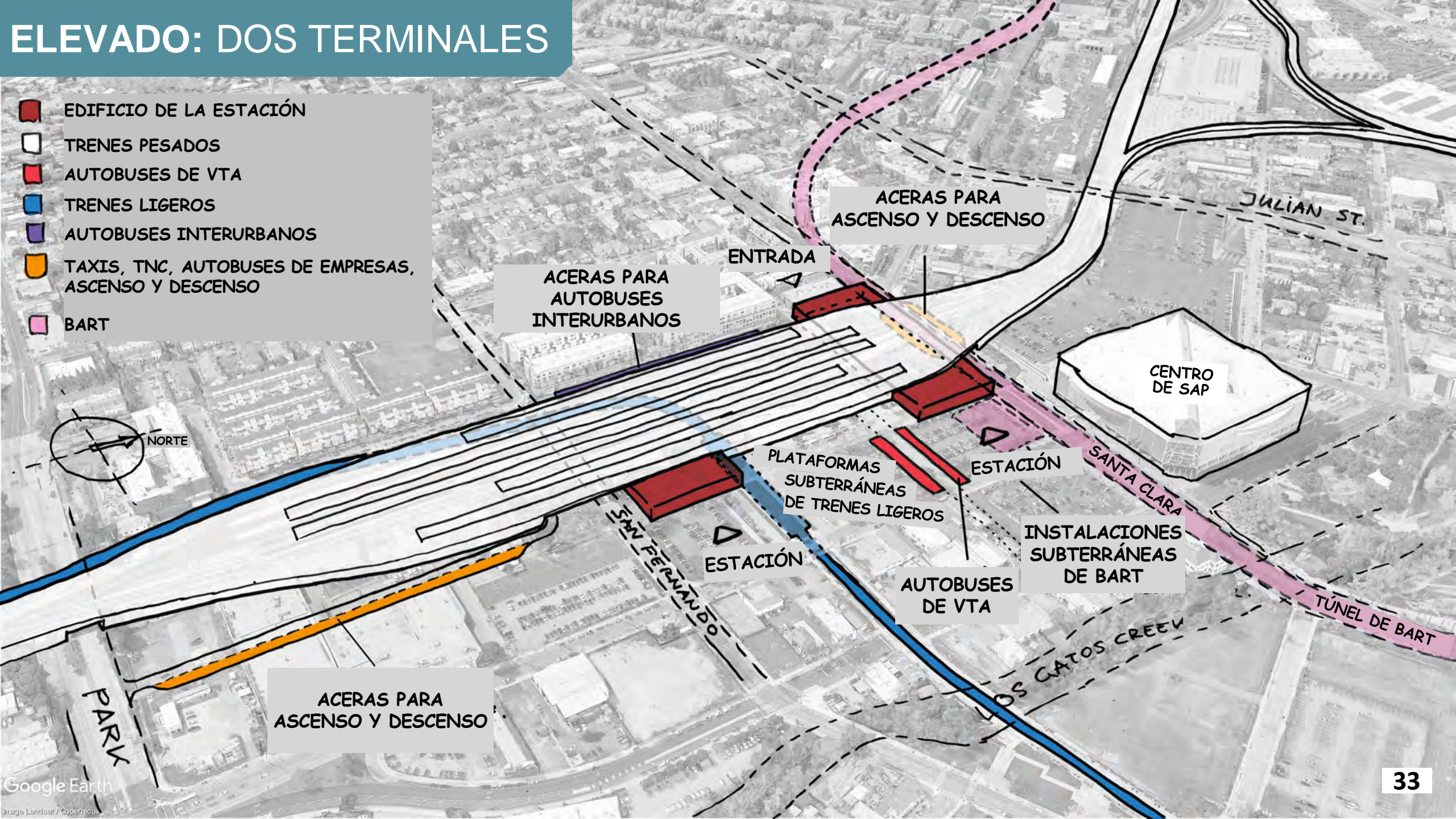
Preguntas y comentarios de la comunidad

- Mayor volumen de trenes relacionados con el posible impacto sobre los inmuebles y preocupaciones por la circulación/seguridad en cruces a nivel del suelo
- Estacionamiento adyacente a la estación, ruido, impacto visual y el posible trastorno a los vecindarios cercanos como resultado de la construcción y del aumento de actividad
- Desplazamiento de residentes cercanos
- Los miembros de la comunidad preguntan con frecuencia acerca del proyecto de trenes de alta velocidad, estacionamiento, estación histórica, proyecto de Google y una conexión directa con el aeropuerto.

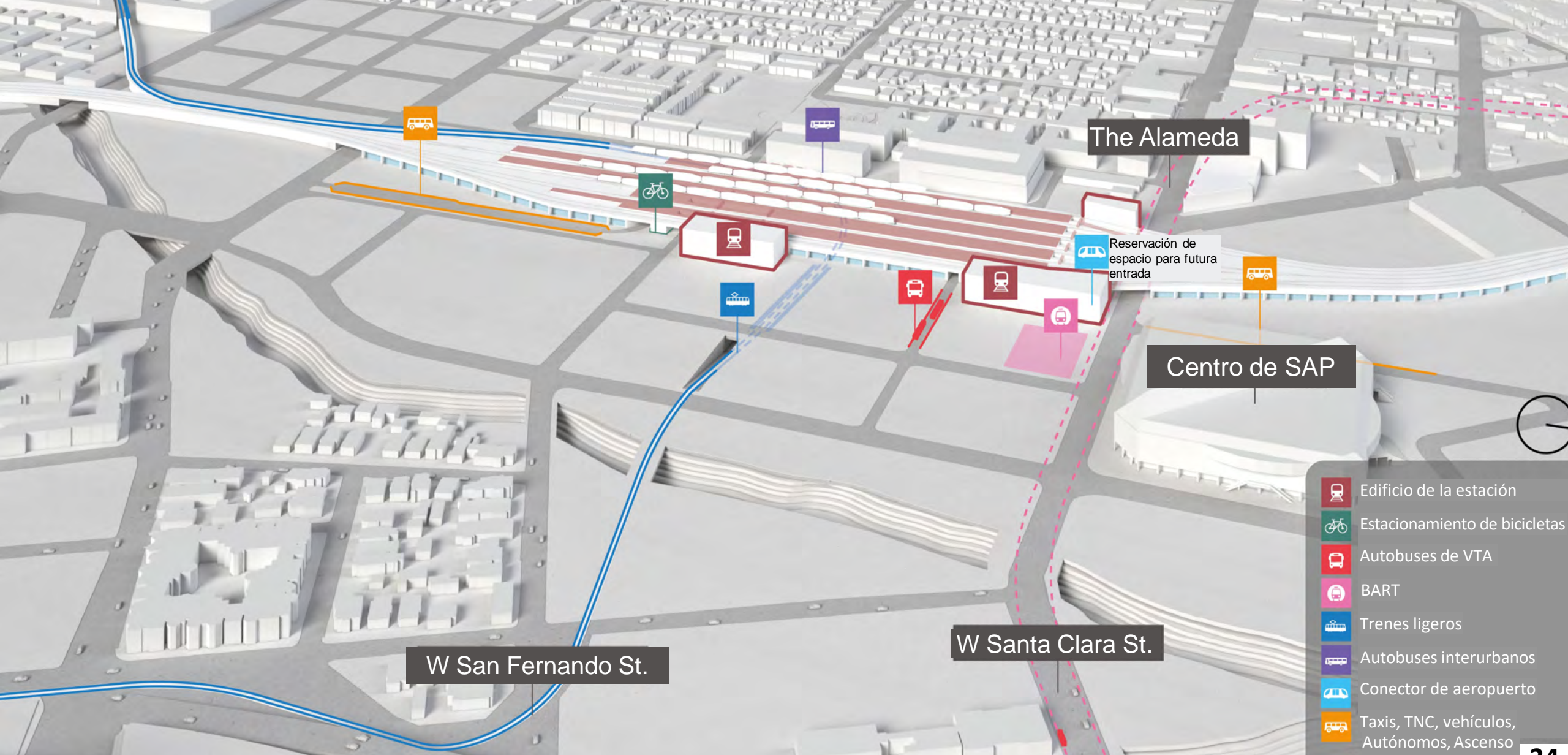
La combinación de las opiniones de la comunidad con el proceso de refinamiento de las Agencias Asociadas surgió la nueva idea de un cuarto Diseño que se presenta en las siguientes diapositivas. Lo hemos llamado “Diseño Elevado de Dos Terminales”.

ELEVADO: DOS TERMINALES

- EDIFICIO DE LA ESTACIÓN
- TRENES PESADOS
- AUTOBUSES DE VTA
- TRENES LIGEROS
- AUTOBUSES INTERURBANOS
- TAXIS, TNC, AUTOBUSES DE EMPRESAS, ASCENSO Y DESCENSO
- BART



ELEVADO: DOS TERMINALES



The Alameda

Reservación de espacio para futura entrada

Centro de SAP

W San Fernando St.

W Santa Clara St.

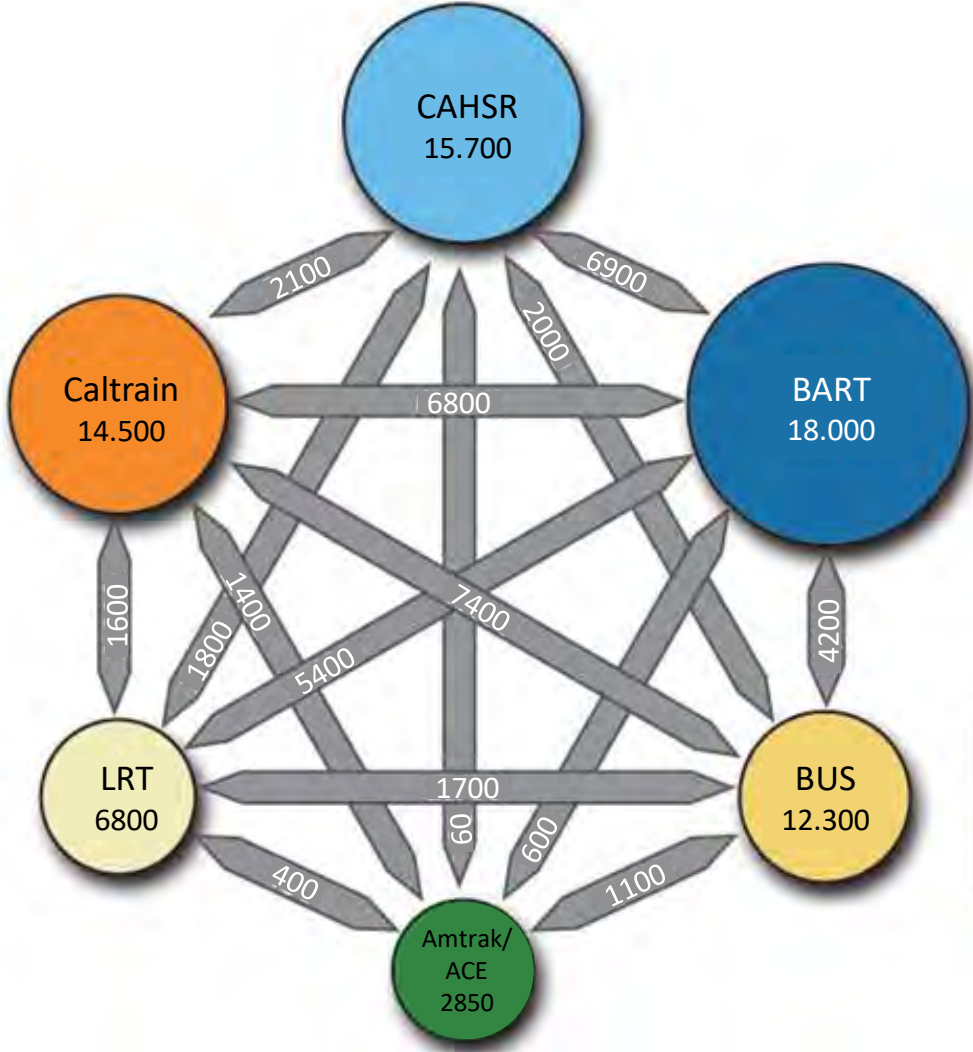
- Edificio de la estación
- Estacionamiento de bicicletas
- Autobuses de VTA
- BART
- Trenes ligeros
- Autobuses interurbanos
- Conector de aeropuerto
- Taxis, TNC, vehículos, Autónomos, Ascenso y Descenso

El plano de calles urbanas es solo para efectos ilustrativos.

COMPARACIÓN DE LOS CUATRO DISEÑOS DE LA ESTACIÓN

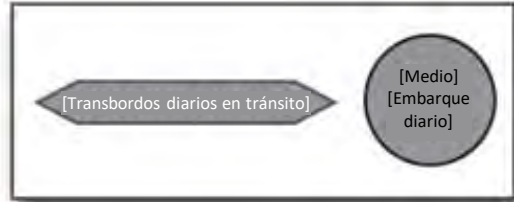
	Diseño 1: San Fernando St.	Diseño 2: Santa Clara St.	Diseño 3: Slover St.	Diseño 4: Dos Terminales
Posición de la plataforma vertical	Al nivel del suelo	Elevada	Elevada	Elevada
Alineación norte	Corredor existente	Corredor norte	Corredor norte	Corredor existente
Alineación sur	Corredor existente	I-280 y corredor existente	Corredor existente	Corredor existente
Terminal	En el túnel	Al nivel del suelo	Al nivel del suelo	Al nivel del suelo
Autobúses de VTA	En las plataformas en Cahill St.	Debajo del edificio en Autumn St.	Debajo de las vías y del edificio en W Santa Clara St.	Debajo de las vías en la red de calles
Autobuses Interurbanos				En las aceras en White St
Taxis		En las aceras en Autumn St	En el paso elevado entre San Carlos/Julian	En las aceras en Santa Clara St y al sur de Cahill St
TNC y AV				
Ascenso y Descenso				

COMPARACIÓN DE DISEÑOS: volúmenes de transbordos



Esta gráfica representa los volúmenes proyectados de transbordos de un medio de transporte a otro para el año 2040 en la Estación Diridon. Estos datos sirven para que las Agencias Asociadas planifiquen el espacio necesario para la estación.

Nota: La cantidad proyectada de embarques diarios para 2040 es de 140.000



Nota: Los transbordos en transporte público diarios muestran la suma del flujo de pasajeros en ambas direcciones; el embarque diario muestra el total de embarques para todos los medios en, y no en, transporte público

COMPARACIÓN DE DISEÑOS: tiempos para transbordos

Medio a medio	Diseño 1: San Fernando	Diseño 2: Santa Clara	Diseño 3: Stover	Diseño 4: Dos Terminales
Tren pesado a BART	7 – 9	4 – 6	4 – 6	4 – 6
Tren ligero a BART	6 - 8	6 - 8	3 - 5	6 - 8
Autobús de VTA a BART	5 - 7	2 - 4	3 - 5	2 - 5
Tren pesado a Autobús de VTA	2 - 4	4 - 6	3 - 5	4 - 6

Nota: El tiempo a pie está en minutos. La velocidad a pie es de 4 pies por segundo.

Esto presenta los tiempos a pie a nivel del plan conceptual entre los medios para los cuatro diseños. Esto sirve para que las Agencias Asociadas planeen la organización del espacio en la estación para poder lograr conexiones integradas, fáciles y bien coordinadas.

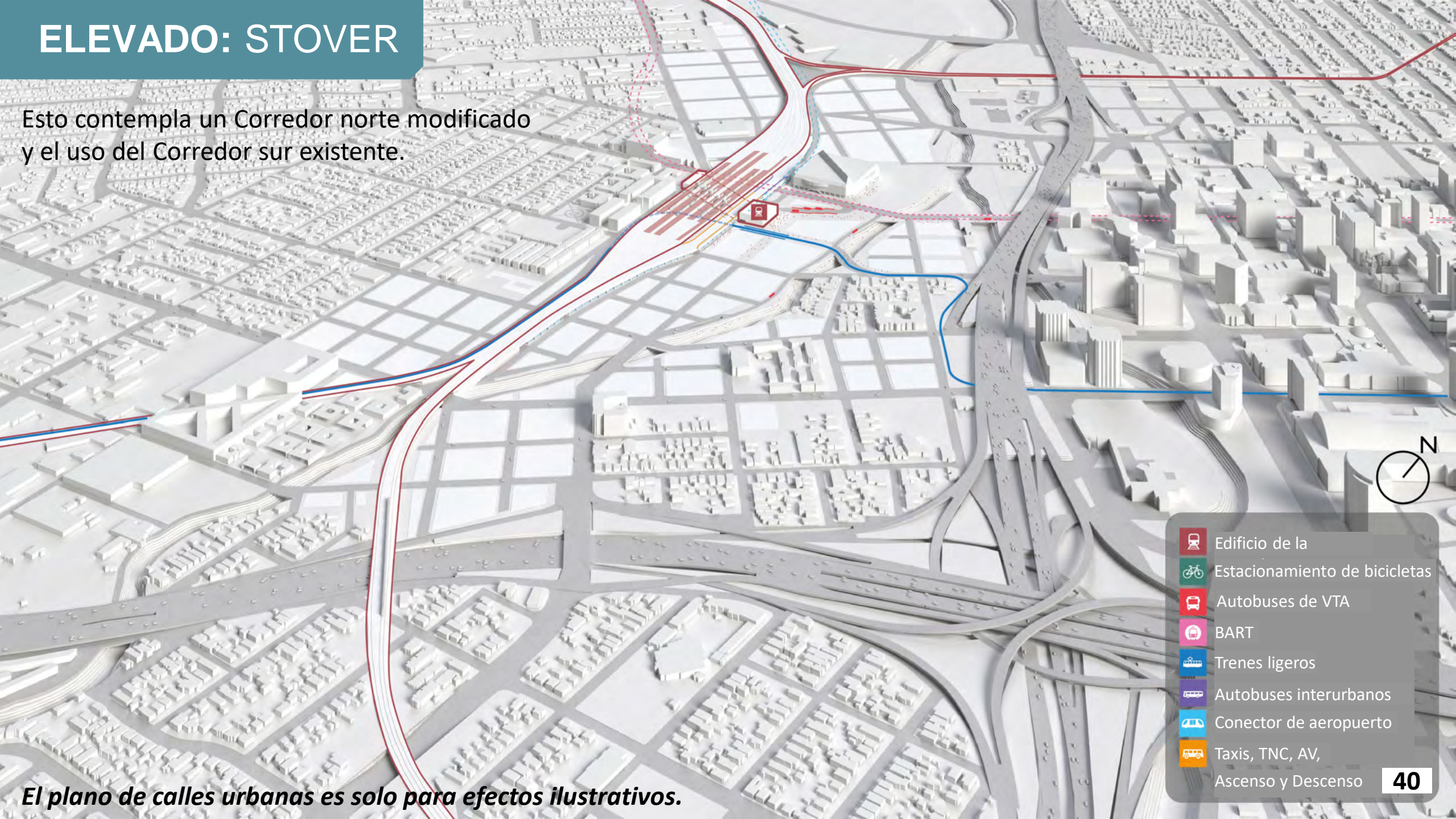
INVESTIGACIÓN DE LOS GRANDES MOVIMIENTOS DE TRENES









Las Agencias Asociadas, junto con el equipo ABC de consultores, analizaron diversas ideas para los Grandes Movimientos, incluidas las ideas que contemplan el objetivo principal de preparar el plan conceptual para el futuro.

Debe tenerse en cuenta que el equipo ABC elaboró los diseños presentados aquí, y que estos son conceptuales.

ELEVADO: STOVER

Esto contempla un Corredor norte modificado y el uso del Corredor sur existente.

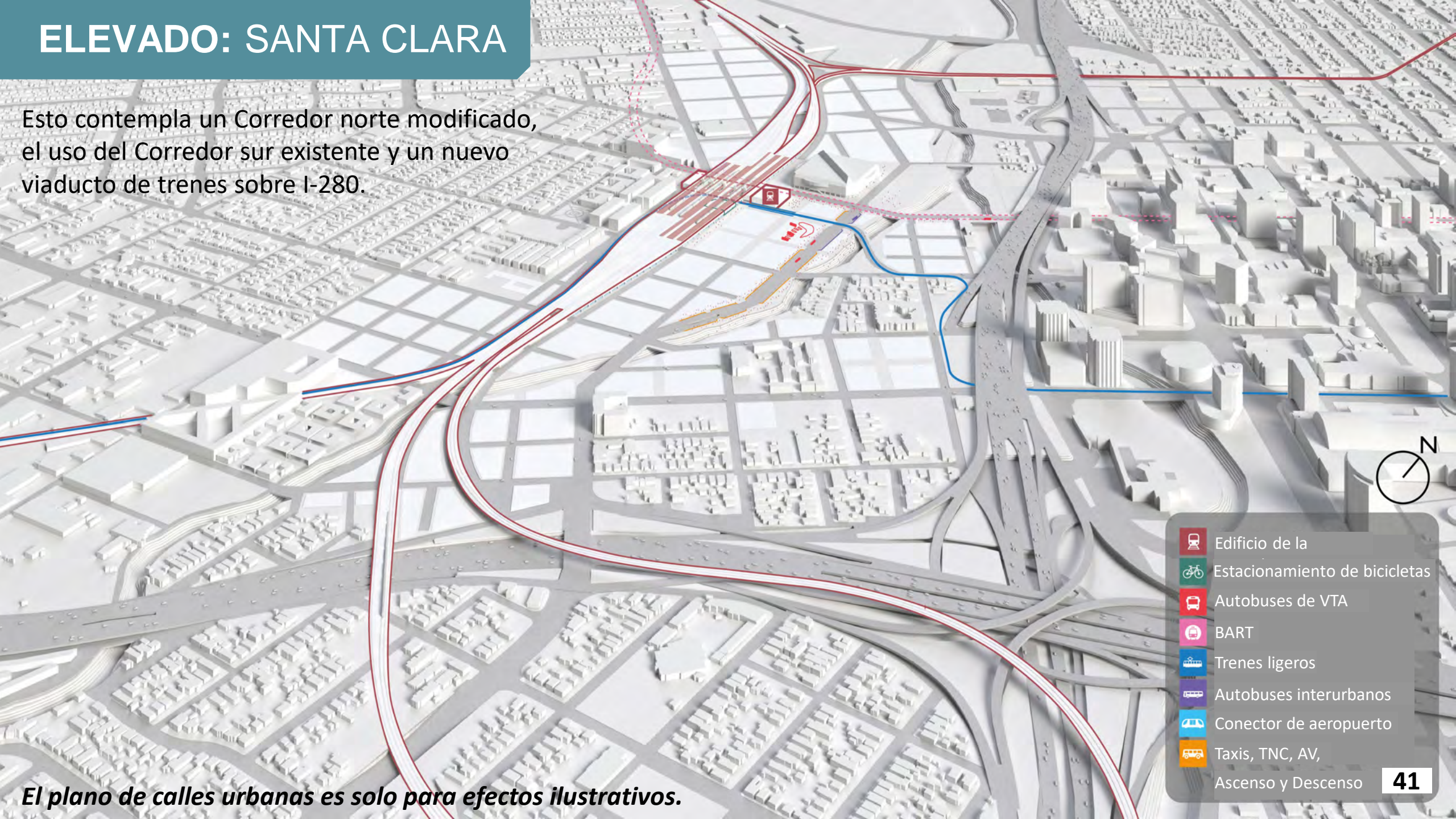











-  Edificio de la
-  Estacionamiento de bicicletas
-  Autobuses de VTA
-  BART
-  Trenes ligeros
-  Autobuses interurbanos
-  Conector de aeropuerto
-  Taxis, TNC, AV,
Ascenso y Descenso

El plano de calles urbanas es solo para efectos ilustrativos.

ELEVADO: SANTA CLARA

Esto contempla un Corredor norte modificado, el uso del Corredor sur existente y un nuevo viaducto de trenes sobre I-280.



-  Edificio de la
-  Estacionamiento de bicicletas
-  Autobuses de VTA
-  BART
-  Trenes ligeros
-  Autobuses interurbanos
-  Conector de aeropuerto
-  Taxis, TNC, AV,
-  Ascenso y Descenso

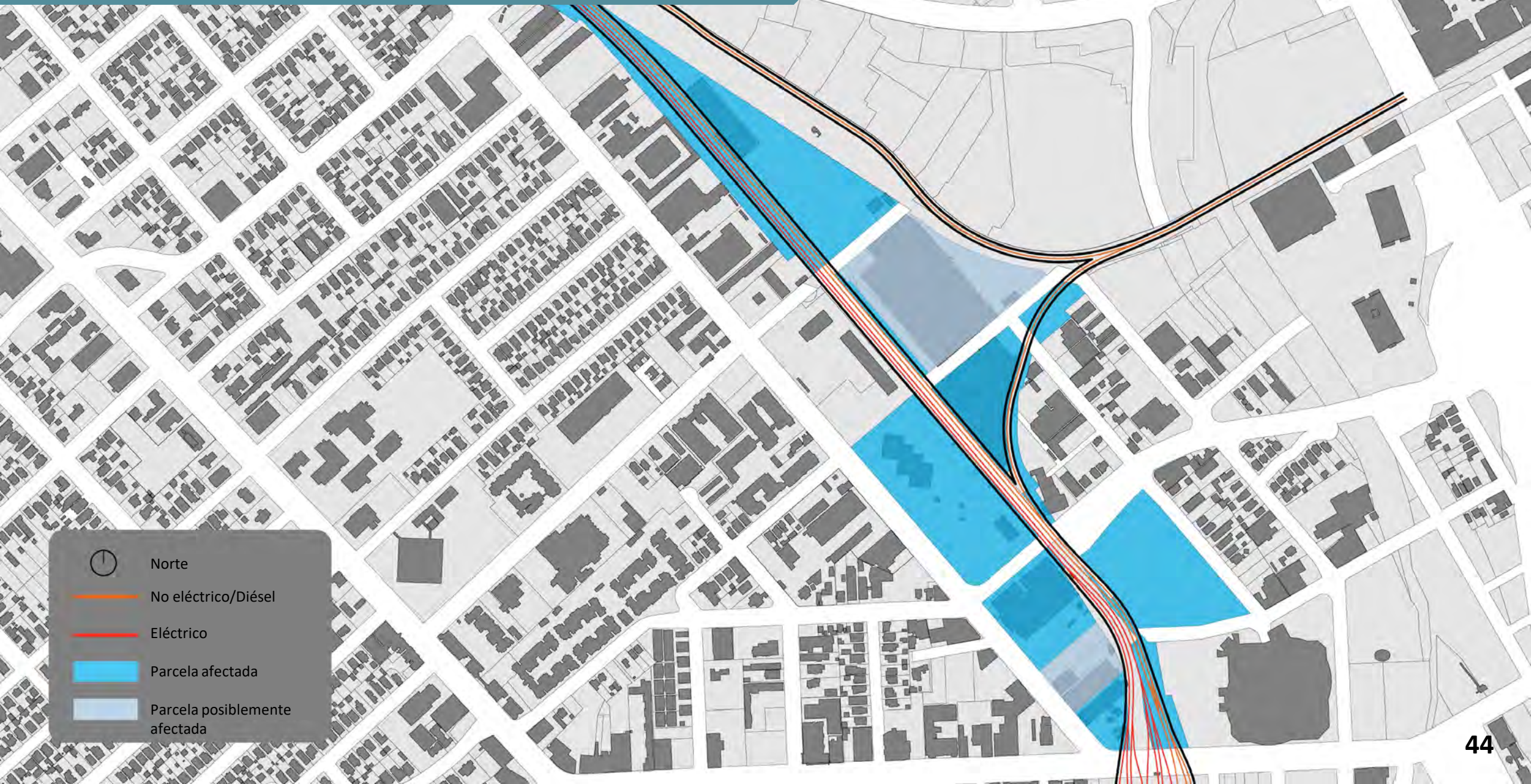
El plano de calles urbanas es solo para efectos ilustrativos.




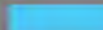
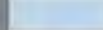
**PREPARAR EL CORREDOR DE
TRENES PARA EL FUTURO**

Los siguientes diseños contemplan la mejor manera de preparar para el futuro las Alineaciones sur y norte de los trenes al examinar los posibles efectos mínimos y máximos sobre las parcelas adyacentes. Las siguientes imágenes muestran toda la parcela, pero el efecto podría darse en la totalidad o en parte de la parcela, solo una franja, o un acceso. El propósito es ayudar a las Agencias Asociadas a examinar las contrapartidas relativas entre las distintas opciones de corredores.

CORREDOR NORTE DE TRENES: MÍNIMO

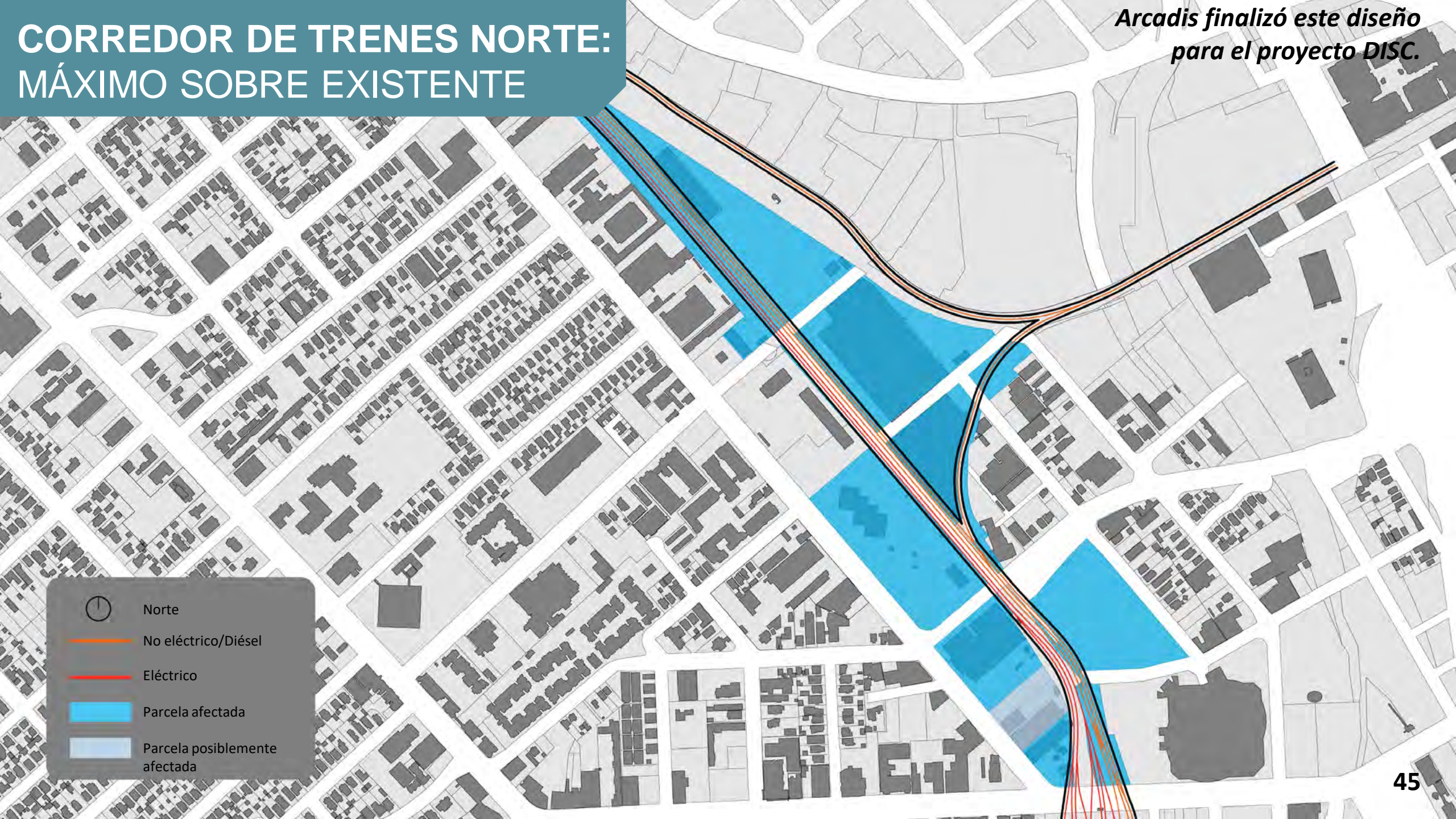
Arcadis finalizó este diseño para el proyecto DISC.




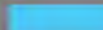
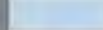


-  Norte
-  No eléctrico/Diésel
-  Eléctrico
-  Parcela afectada
-  Parcela posiblemente afectada

CORREDOR DE TRENES NORTE: MÁXIMO SOBRE EXISTENTE

*Arcadis finalizó este diseño
para el proyecto DISC.*



-  Norte
-  No eléctrico/Diésel
-  Eléctrico
-  Parcela afectada
-  Parcela posiblemente afectada

CORREDOR NORTE DE TRENES: MÁXIMO



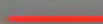
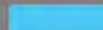

Arcadis finalizó este diseño para el proyecto DISC.



CORREDOR NORTE DE TRENES: MÍNIMO

Arcadis finalizó este diseño para el proyecto DISC. Esto contempla la posibilidad de construir tres vías.



-  Norte
-  No eléctrico/Diésel
-  Eléctrico
-  Parcela afectada
-  Parcela posiblemente afectada

CORREDOR SUR DE TRENES: MÁXIMO

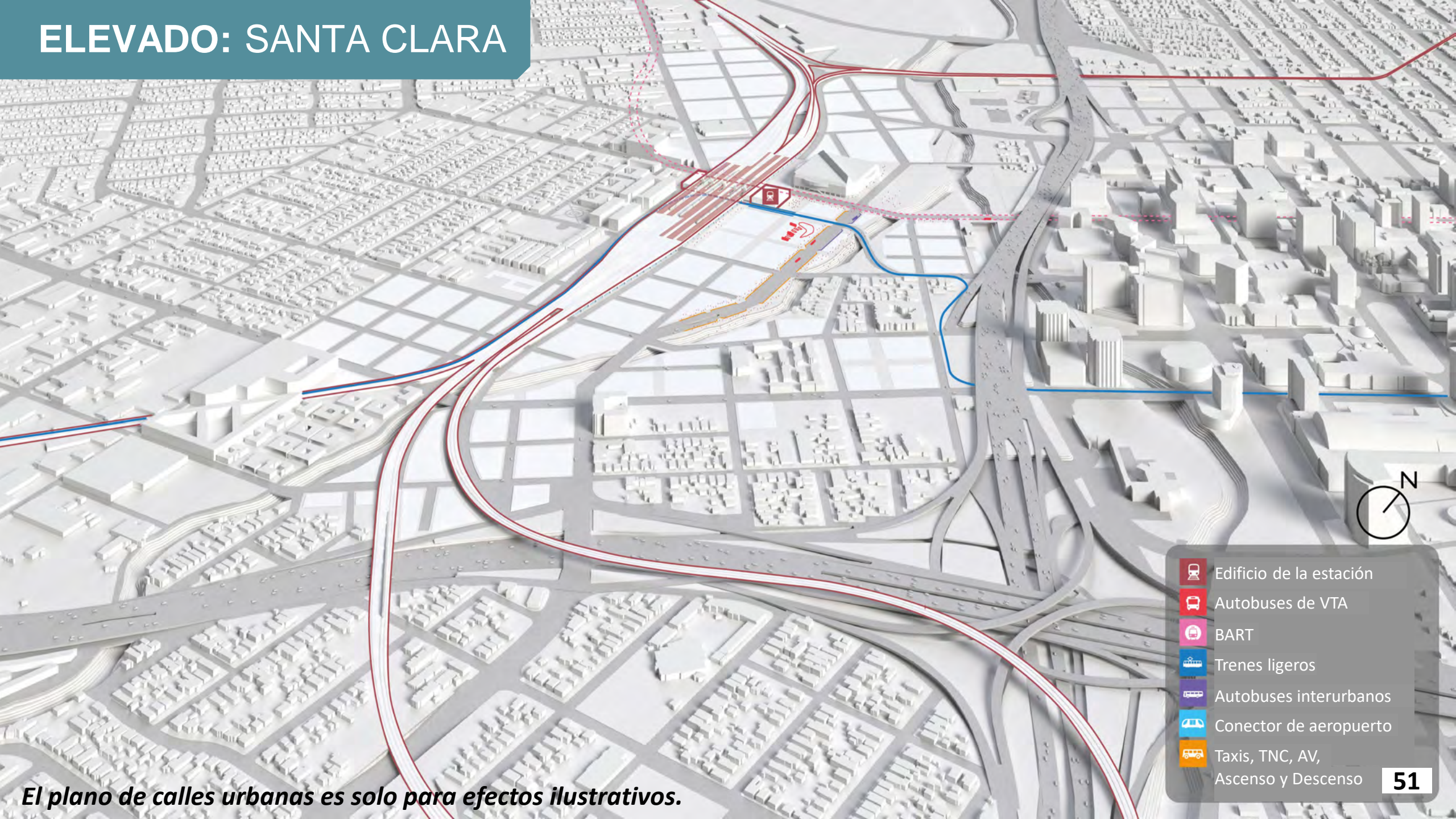
Arcadis finalizó este diseño para el proyecto DISC. Esto contempla la posibilidad de construir cuatro vías.








CONSIDERACIÓN DE UN VIADUCTO SOBRE I-280

El equipo ABC y las Agencias Asociadas analizaron muchas opciones para la construcción de un nuevo viaducto para trenes sobre I-280 en respuesta a las ideas promovidas por la comunidad para reducir la cantidad de trenes en el corredor existente. Los siguientes diseños muestran el trabajo realizado a fin de hallar una opción para un nuevo viaducto para trenes que sería viable desde la perspectiva de un operador ferroviario.

ELEVADO: SANTA CLARA

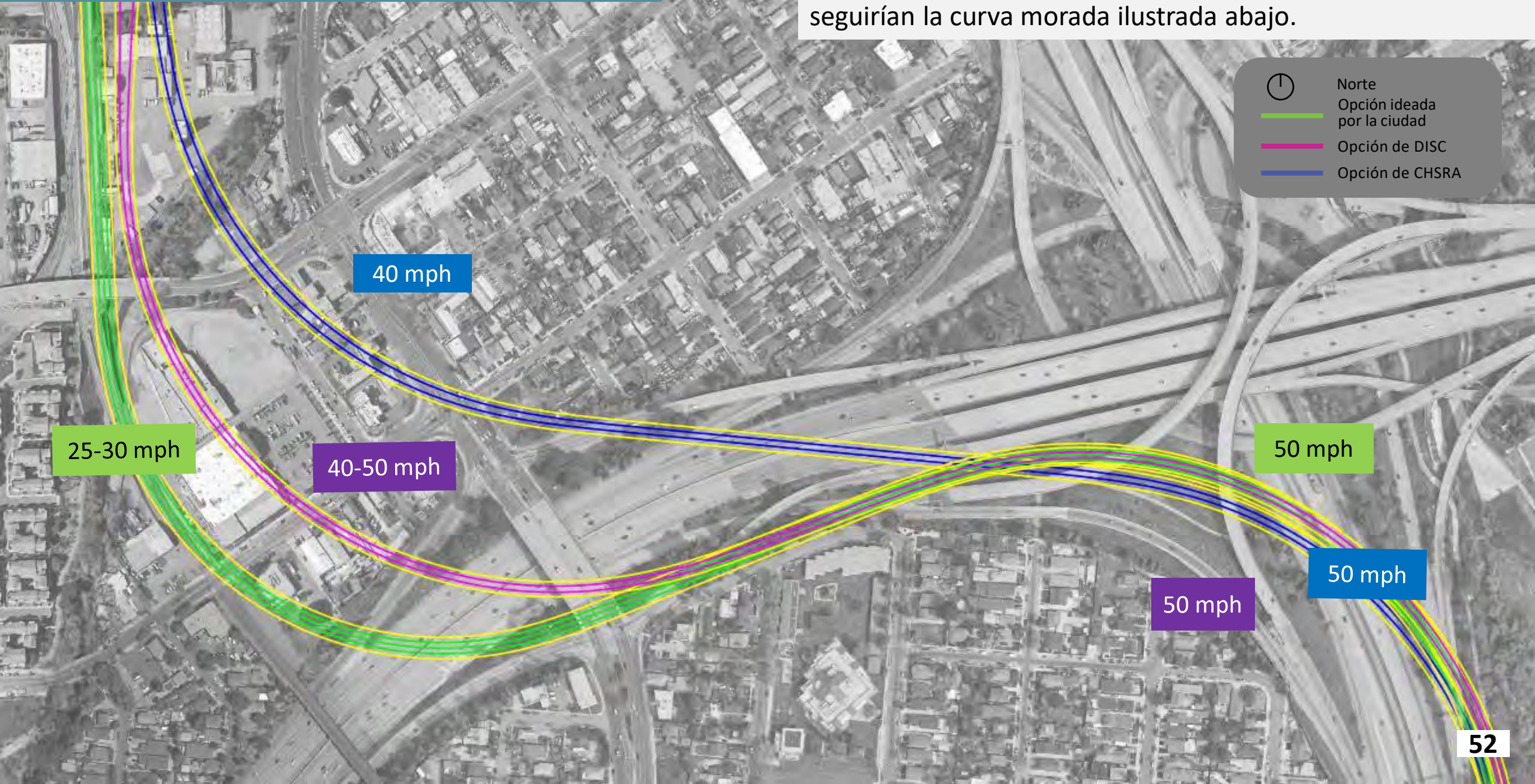


-  Edificio de la estación
-  Autobuses de VTA
-  BART
-  Trenes ligeros
-  Autobuses interurbanos
-  Conector de aeropuerto
-  Taxis, TNC, AV,
Ascenso y Descenso

El plano de calles urbanas es solo para efectos ilustrativos.

POSIBLES PASAJES DE I-280

Estudiamos tres posibles pasajes para una nueva alineación de I-280 y generamos un supuesto en el cual los trenes seguirían la curva morada ilustrada abajo.



⌚ Norte
— Opción ideada por la ciudad
— Opción de DISC
— Opción de CHSRA

25-30 mph

40 mph

40-50 mph

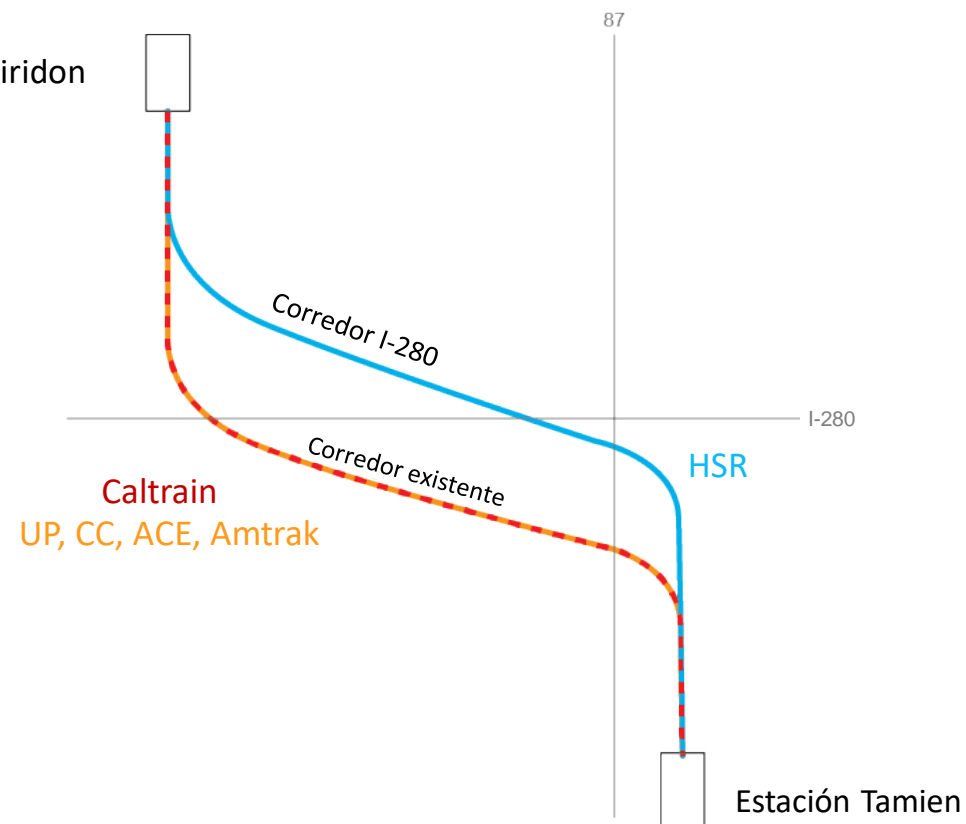
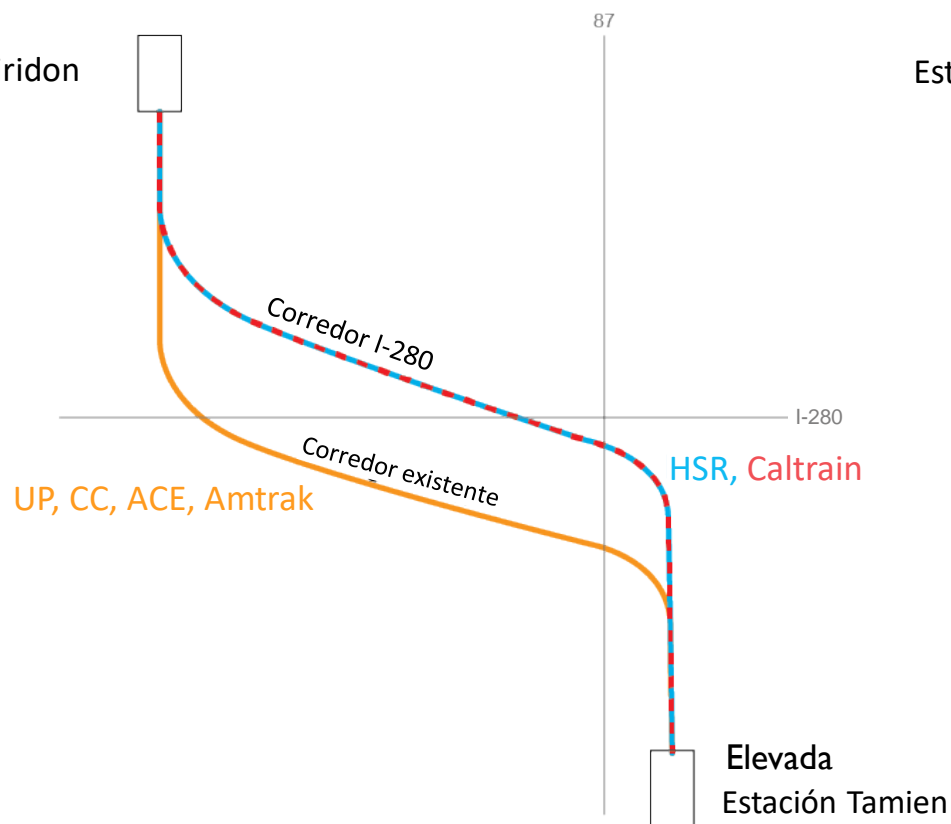
50 mph

50 mph

50 mph

ALINEACIÓN I-280 - TAMIEN

Esta gráfica ilustra lo que podría suceder con la Estación Tamien si todos los trenes electrificados (es decir, Caltrain y los trenes de alta velocidad [HSR] de California) usaran un nuevo viaducto de trenes. La consecuencia es que la Estación Tamien debería construirse y elevarse por completo para que Caltrain pueda continuar prestando servicios allí.



Todos los servicios de trenes electrificados sobre I-280:

Caltrain debería elevarse para poder seguir prestando servicios a la Estación Tamien

Solo HSR sobre I-280:

Si algunos servicios de Caltrain continuaran en la Alineación sur existente, la Estación Tamien podría continuar a nivel del suelo.

ESTACIÓN SAN JOSÉ DIRIDON

Con la opción del viaducto sobre I-280, es necesario un paso elevado para alinear correctamente las líneas de trenes electrificados en la estación y para el cruce de las vías existentes de diésel usadas para trenes de carga. Este paso elevado tendría que situarse al norte (sobre la línea de carga de Warm Springs) o al sur (sobre la línea de carga de Vasona). Los siguientes diseños ilustran las diversas opciones para el nuevo paso elevado que permitiría la construcción del viaducto sobre I-280.

OPCIÓN 1 PASO ELEVADO PARA CORREDOR NORTE

Esta opción permite que tanto Caltrain como CHSRA usen el carril de I-280, pero esto requeriría que se elevara la Estación Tamien

Plataformas:

Las plataformas de CHSRA están entre las plataformas de Caltrain

Los trenes no eléctricos están ahora del lado oeste de la estación

Paso elevado norte:

Los trenes electrificados pasan por las vías diésel



Norte



UP, CC, ACE, Amtrak



Caltrain



CHSRA

El plano de calles urbanas es solo para efectos ilustrativos.

OPCIÓN 2 PASO ELEVADO PARA CORREDOR NORTE

Esta opción permite que CHSRA use el carril de I-280, por lo que no se requieren modificaciones a la Estación Tamien

Plataformas:

Las plataformas de CHSRA están en el lado este. Esto permite una estructura de carril sur más pequeña

Paso elevado norte:

Los trenes electrificados pasan por las vías diésel

- ⊖ Norte
- UP, CC, ACE, Amtrak
- Caltrain
- CHSRA

El plano de calles urbanas es solo para efectos ilustrativos.

PASO ELEVADO PARA CORREDOR SUR

Esta opción permite que CHSRA use el carril de I-280
Caltrain y los operadores de trenes no electrificados utilizan el Corredor sur existente, por lo que no se requieren modificaciones a la Estación Tamien

Paso Elevado Sur:
Los trenes electrificados pasan por las vías diésel



Norte



UP, CC, ACE, Amtrak



Caltrain

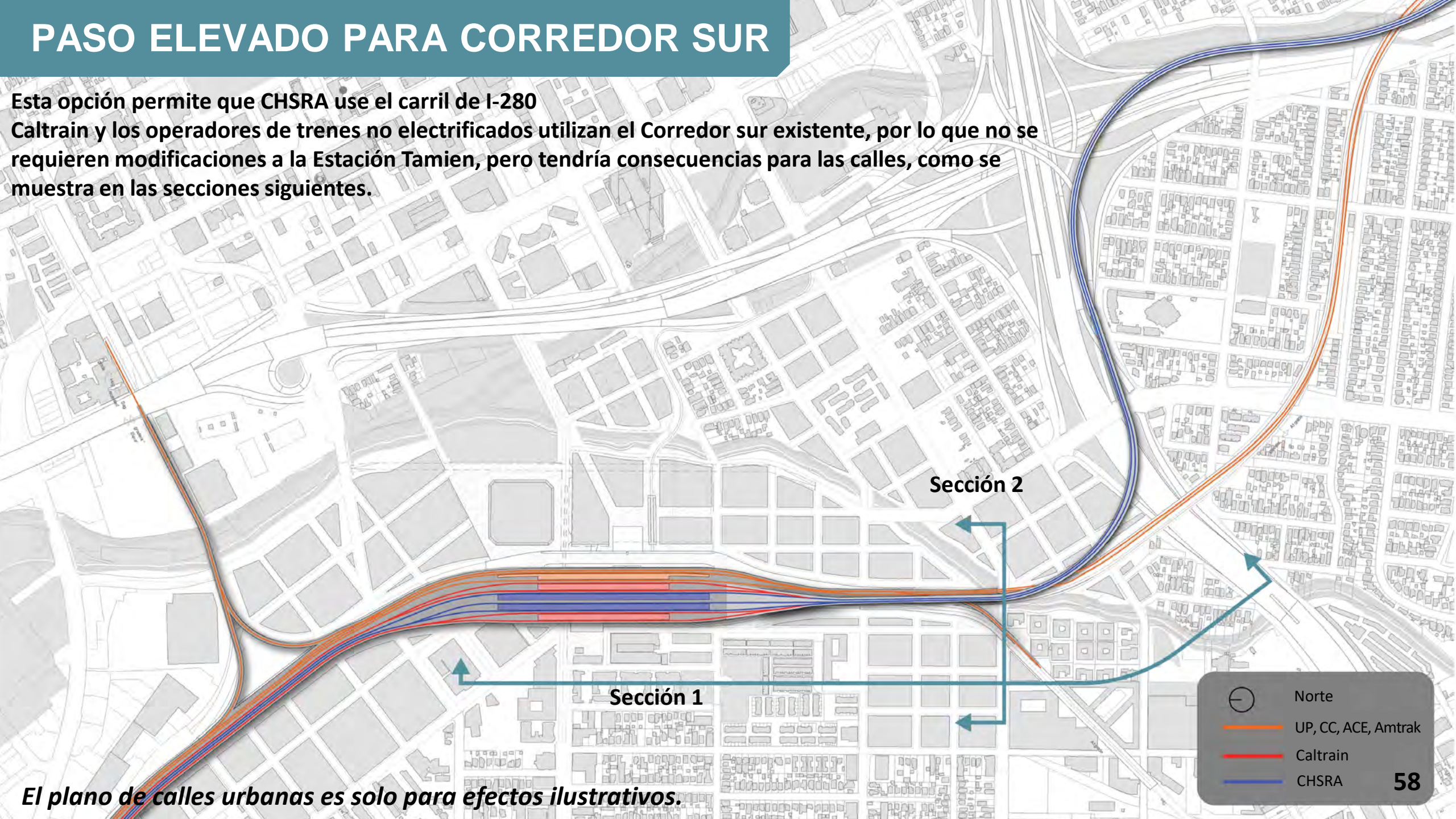


CHSRA

El plano de calles urbanas es solo para efectos ilustrativos.

PASO ELEVADO PARA CORREDOR SUR

Esta opción permite que CHSRA use el carril de I-280. Caltrain y los operadores de trenes no electrificados utilizan el Corredor sur existente, por lo que no se requieren modificaciones a la Estación Tamien, pero tendría consecuencias para las calles, como se muestra en las secciones siguientes.



Sección 2

Sección 1



Norte



UP, CC, ACE, Amtrak



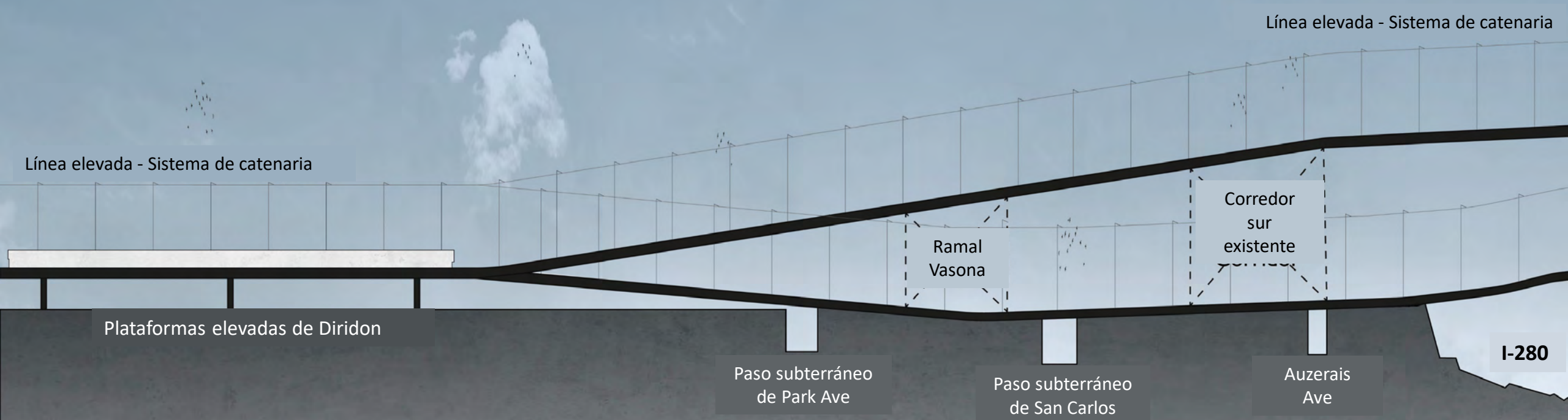
Caltrain



CHSRA

El plano de calles urbanas es solo para efectos ilustrativos.

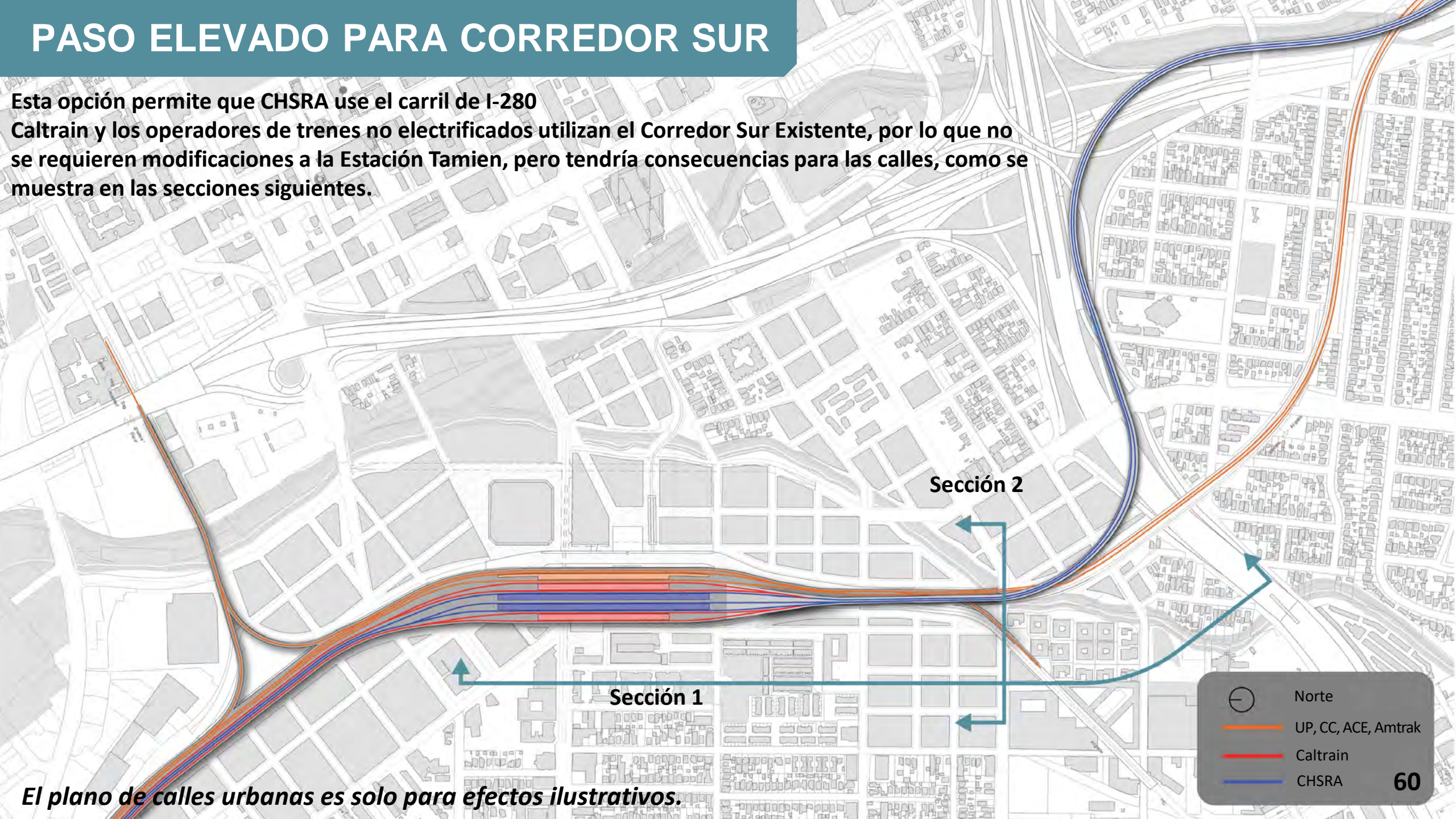
PASO ELEVADO PARA CORREDOR SUR: SECCIÓN 1



Se comprimió la sección longitudinal para mostrar toda la longitud.

PASO ELEVADO PARA CORREDOR SUR

Esta opción permite que CHSRA use el carril de I-280
Caltrain y los operadores de trenes no electrificados utilizan el Corredor Sur Existente, por lo que no se requieren modificaciones a la Estación Tamien, pero tendría consecuencias para las calles, como se muestra en las secciones siguientes.



Sección 2

Sección 1



Norte

UP, CC, ACE, Amtrak

Caltrain

CHSRA

60

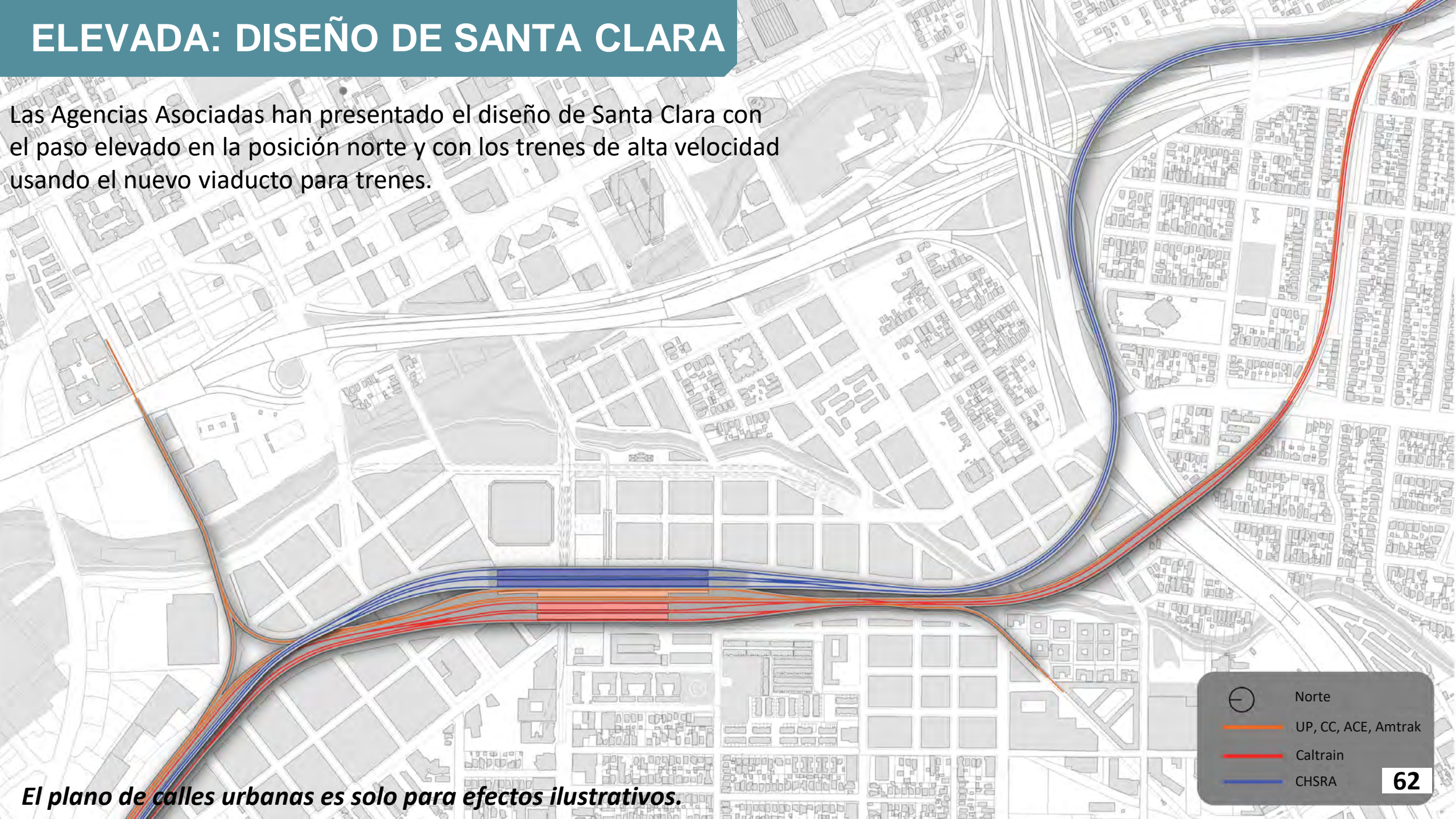
El plano de calles urbanas es solo para efectos ilustrativos.

PASO ELEVADO PARA CORREDOR SUR: SECCIÓN 2



ELEVADA: DISEÑO DE SANTA CLARA

Las Agencias Asociadas han presentado el diseño de Santa Clara con el paso elevado en la posición norte y con los trenes de alta velocidad usando el nuevo viaducto para trenes.



- ⊖ Norte
- UP, CC, ACE, Amtrak
- Caltrain
- CHSRA

El plano de calles urbanas es solo para efectos ilustrativos.

PASAJE DE I-280

Esto ilustra la envergadura necesaria para el nuevo viaducto ferroviario



Esta es una foto de un tipo de viaducto parecido para un proyecto de transporte público similar en los Países Bajos



**CORREDOR DE VÍAS A NIVEL DEL SUELO:
MEJORES PRÁCTICAS**

Se le pidió al equipo del proyecto que explorara las mejoras posibles al corredor existente, ya que no todos los trenes usarían o podrían usar el nuevo viaducto ferroviario. Las siguientes diapositivas presentan las mejores prácticas en EE. UU. y en el interior. Hay tratamientos físicos (es decir, paredes o vegetación) además de tecnología ferroviaria moderna que puede usarse para reducir los efectos adversos de las operaciones y la infraestructura de trenes sobre las comunidades aledañas. Estos muestran las ideas iniciales hasta el momento.

SONIDO Y VISIBILIDAD



SONIDO Y VISIBILIDAD



SONIDO Y VISIBILIDAD



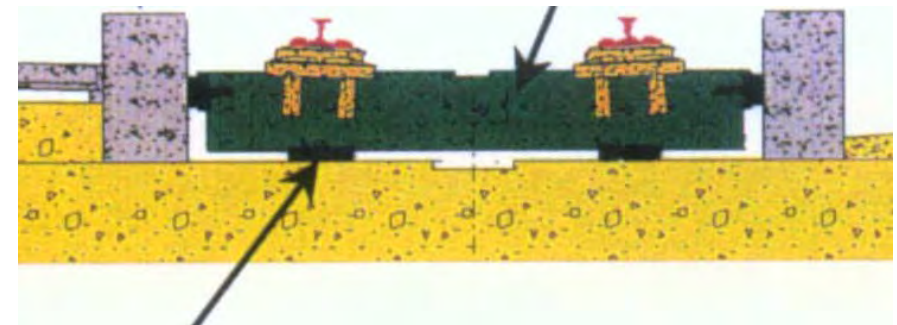
SONIDO Y VISIBILIDAD



SONIDO Y VISIBILIDAD: TECNOLOGÍA FERROVIARIA



TECNOLOGÍA FERROVIARIA PARA SONIDO Y VISIBILIDAD

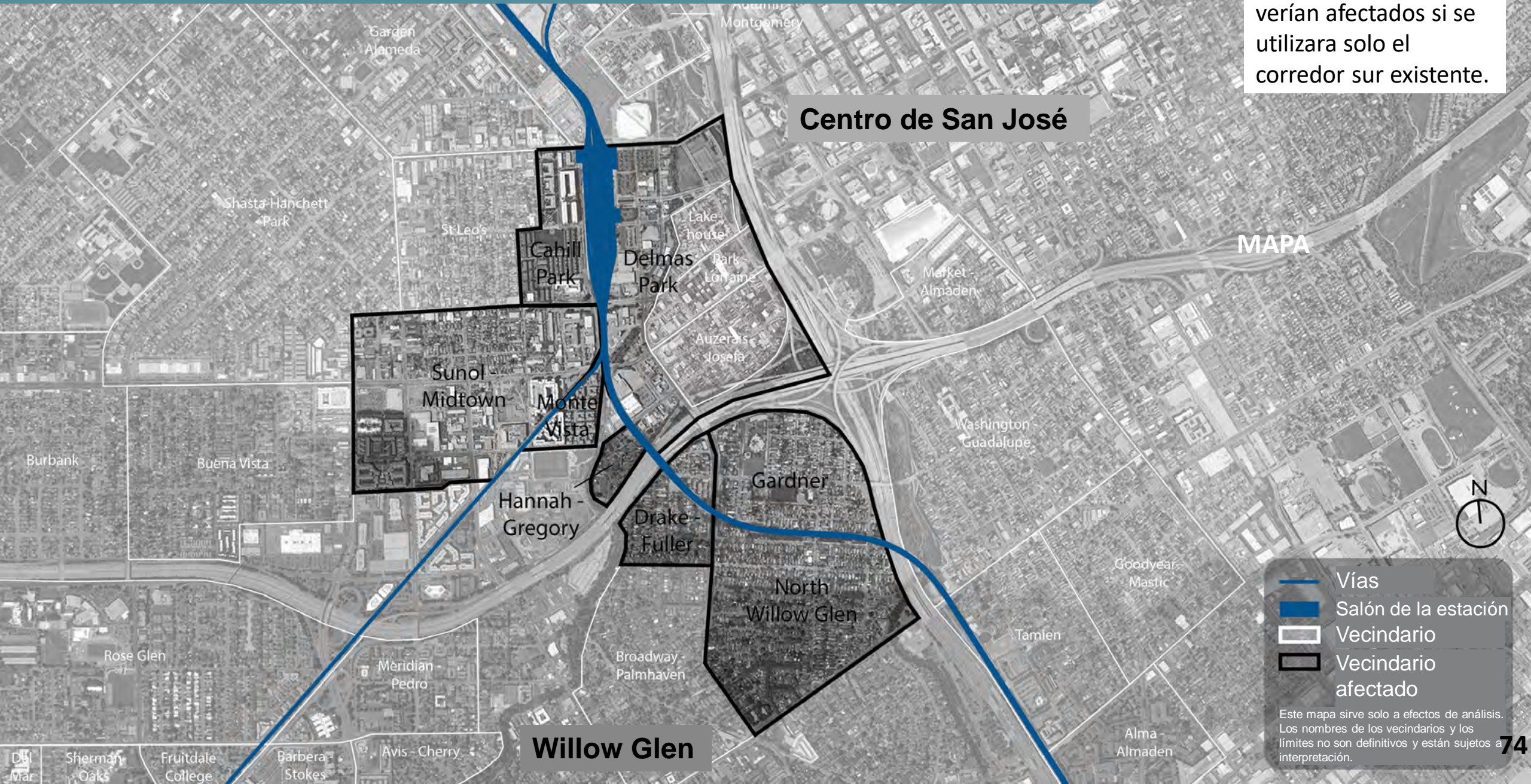


Rodamientos de goma

BENEFICIOS Y CONTRAPARTIDAS

Vecindarios afectados por el Corredor sur existente

Esta diapositiva resalta los vecindarios que se verían afectados si se utilizara solo el corredor sur existente.



Centro de San José

Willow Glen

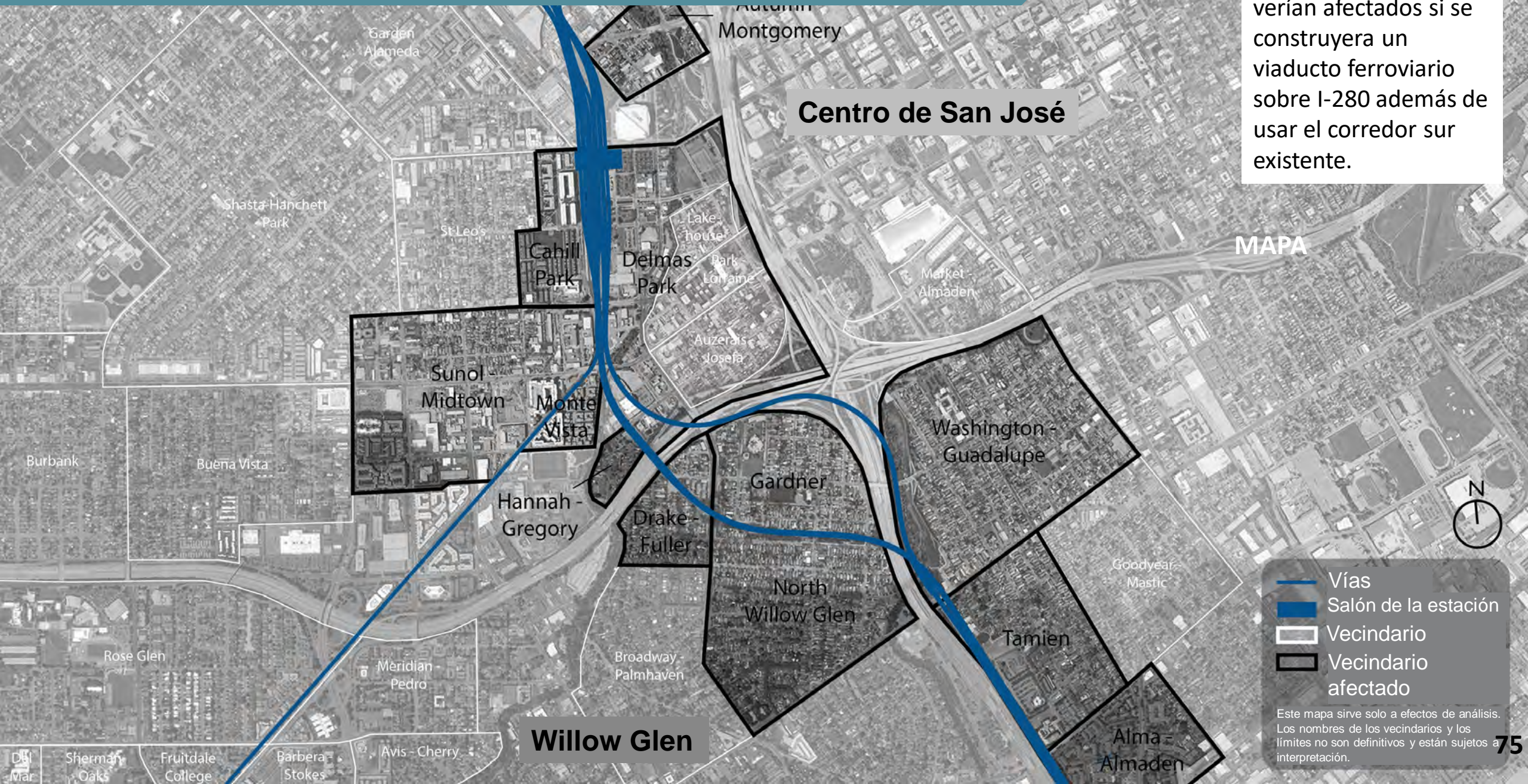
MAPA

- Vías
- Salón de la estación
- Vecindario
- Vecindario afectado

Este mapa sirve solo a efectos de análisis. Los nombres de los vecindarios y los límites no son definitivos y están sujetos a interpretación.

Vecindarios afectados por la Alineación de vías con I-280

Esta diapositiva resalta los vecindarios que se verían afectados si se construyera un viaducto ferroviario sobre I-280 además de usar el corredor sur existente.



— Vías
— Salón de la estación
▭ Vecindario
▭ Vecindario afectado

Este mapa sirve solo a efectos de análisis. Los nombres de los vecindarios y los límites no son definitivos y están sujetos a interpretación.

Illinois Avenue dirección norte



GARDNER
ELEMENTARY
SCHOOL
(ESCUELA PRIMARIA
GARDNER)

Posible vista del viaducto sobre I-280 - Illinois Avenue dirección norte



GARDNER
ELEMENTARY
SCHOOL
(ESCUELA PRIMARIA
GARDNER)

BNTHMCRWL
BENTHEM CROUWEL ARCHITECTS

ARCADIS

Esta imagen ilustra cómo se vería un nuevo viaducto ferroviario en los vecindarios.

Esquina de las calles Brown y Willis dirección norte

GARDNER ELEMENTARY
SCHOOL
(ESCUELA PRIMARIA
GARDNER)



BNTHMCRWL
BENTHEM CROUWEL ARCHITECTS

ARCADIS

Posible vista del viaducto sobre I-280 - Esquina de las calles Brown y Willis dirección norte

GARDNER ELEMENTARY
SCHOOL
(ESCUELA PRIMARIA
GARDNER)



BNT|HMC|RWL
BENTHEM CROUWEL ARCHITECTS

ARCADIS

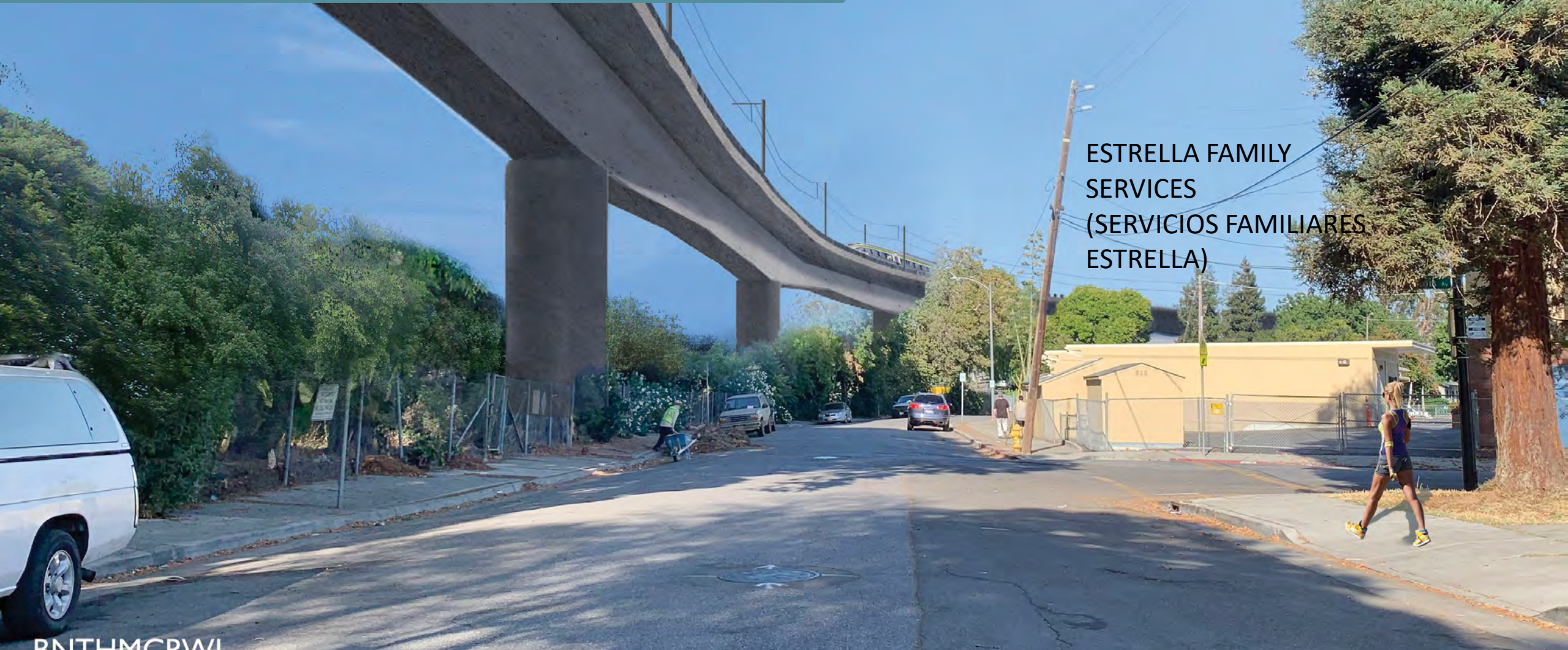
Esta imagen ilustra cómo se vería un nuevo viaducto ferroviario en los vecindarios.

West William Street dirección noreste



ESTRELLA FAMILY
SERVICES
(SERVICIOS FAMILIARES
ESTRELLA)

Posible vista del viaducto sobre I-280 - West William Street dirección noreste



ESTRELLA FAMILY
SERVICES
(SERVICIOS FAMILIARES
ESTRELLA)

BNTMCRWL
BENTHEM CROUWEL ARCHITECTS

ARCADIS

Esta imagen ilustra cómo se vería un nuevo viaducto ferroviario en los vecindarios.

**TALLER COMUNITARIO:
Elija una mesa y únase a la conversación**

Actividad del taller

Elija una mesa

- Analice su modelo
- Únase a un debate sobre los beneficios y las contrapartidas

Rote cada 15 minutos

Próximos pasos

Jornada de Puertas Abiertas para la Comunidad sobre el Borrador de la Visión, otoño de 2019

- Compartir la dirección del borrador de la visión diseñado durante la Fase I del Plan Conceptual de DISC

Reuniones de Juntas y Consejos, otoño de 2019

- Compartir los avances durante la Fase I del Plan Conceptual de DISC
- Buscar orientación para el borrador de la visión

¡GRACIAS!

Para obtener más información, consulte este sitio
web: www.diridonsj.org/disc