

SAN RAFAEL TRANSIT CENTER

JORNADA DE PUERTAS ABIERTAS - DICIEMBRE 2023

INFORME DE LO QUE OÍMOS

06 DE DICIEMBRE, 2023



Prepared by
DIALOG

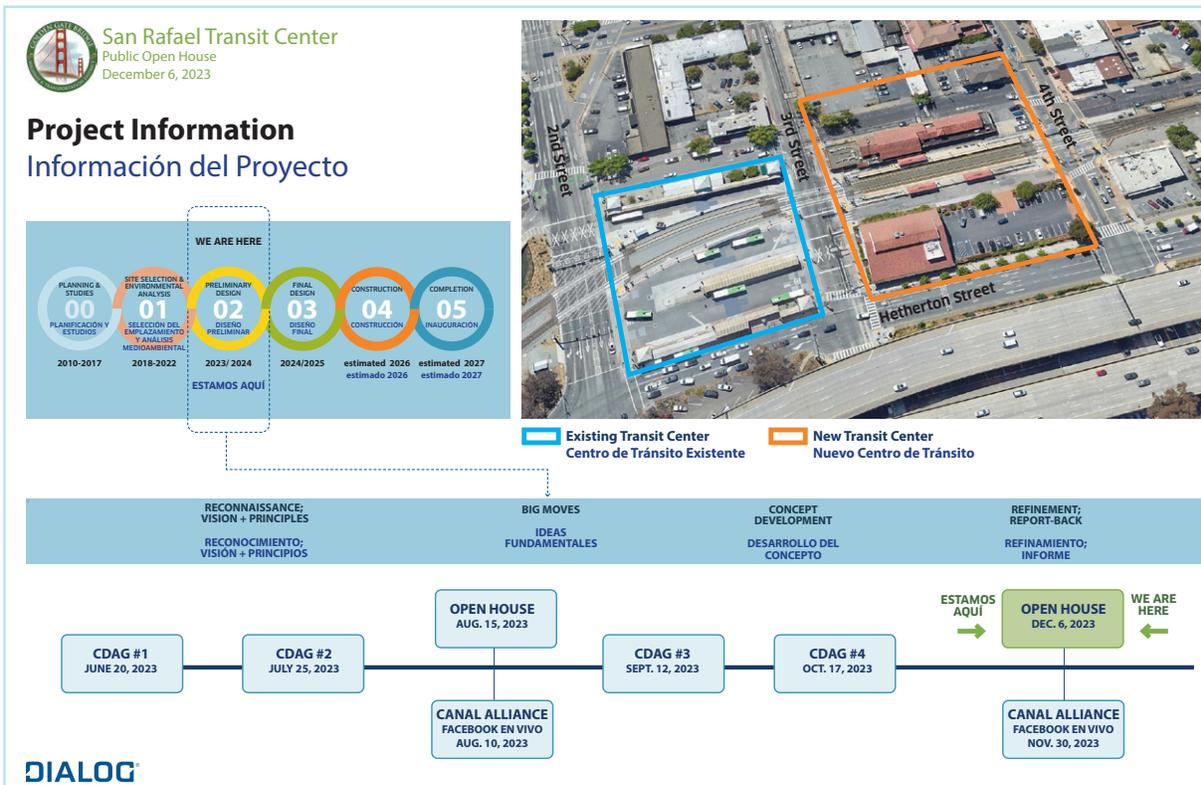
Resumen de la Jornada de Puertas Abiertas

El 6 de diciembre de 2023, el Golden Gate Bridge, Highway and Transportation District (GGBHTD) organizó una jornada de puertas abiertas para escuchar las opiniones de la comunidad sobre las oportunidades de diseño para el proyecto de reubicación del Centro de Tránsito de San Rafael. Se celebró en el Centro Comunitario de San Rafael de 17:30 a 19:30 horas. Alrededor de 60 personas asistieron a lo largo de la tarde y proporcionaron sus comentarios en tabloncillos impresos utilizando pegatinas de puntos de colores y notas post-it. Todo el material se facilitó en inglés y español, con servicios de interpretación disponibles. Las actividades de divulgación paralelas incluyeron un evento de Canal Alliance Facebook Live celebrado el 30 de noviembre de 2023; esto se describe al final de este documento.

Los tableros del proyecto están disponibles para su descarga en la página de Reuniones Públicas y Jornadas de Puertas Abiertas en: <https://goldengate.org/SRTC>

En la jornada de puertas abiertas se colocaron tabloncillos con el proyecto para que los asistentes pudieran consultarlos. La información presentada incluía:

- Calendario del proyecto y proceso de participación comunitaria
- Grupo Consultivo de Diseño Comunitario
- Recapitulación de las actividades de divulgación pública de agosto de 2023
- Informe de impacto ambiental de la alternativa "Move Whistlestop" - Plano del emplazamiento y elementos del proyecto
- Diseño conceptual del edificio de atención al cliente
- Incorporación de elementos del edificio original del ferrocarril Northwestern Pacific
- Diseño de la plaza y configuración del carril bici
- Diseño conceptual de la marquesina
- Historia del edificio Northwestern Pacific Railroad Depot
- Edificio Whistlestop en la actualidad



Tablón de información del proyecto tal como se presentó. Todos los paneles pueden descargarse en <https://goldengate.org/SRTC>

Demografía

Se preguntó a los participantes “dónde vivían, trabajaban y pasaban el tiempo habitualmente”, lo que ayudó al GGBHTD a comprender quiénes asistieron a la jornada de puertas abiertas.

¿Dónde vive, trabaja y pasa el tiempo habitualmente?

En un mapa aéreo impreso de San Rafael, los participantes colocaron puntos de distintos colores que indicaban dónde viven (rojo), trabajan (azul), van al colegio (naranja) y otros lugares a los que acuden diaria o semanalmente (verde).

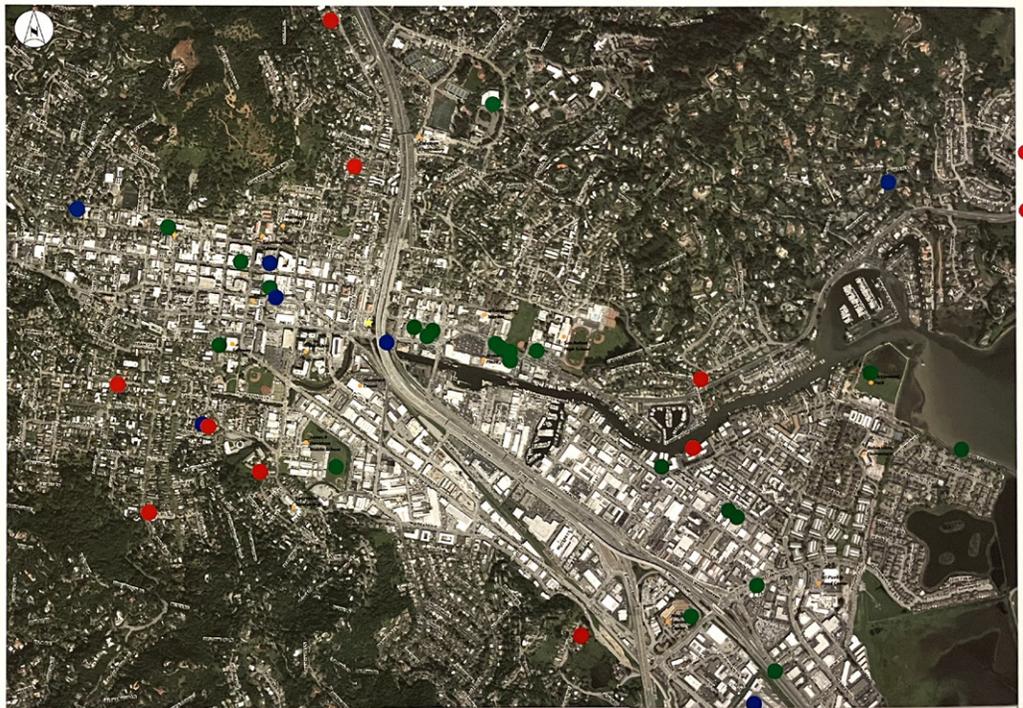
Del total de puntos (56), el 41% (23 puntos) representaban lugares visitados diaria o semanalmente, y el 36% (20 puntos) representaban hogares. El 23% restante (13 puntos) representan los lugares donde trabajan los participantes.



San Rafael Transit Center
Public Open House
December 6, 2023

Where Do You Live/Work? ¿Dónde vive/trabaja?

- Place a ● where you live
Ponga un punto ● donde vive
- Place a ● where you work
Ponga un punto ● donde trabaja
- Place a ● where you go to school
Ponga un punto ● donde estudia
- Place a ● for other places you go daily or weekly
Ponga un punto ● en los lugares que va diariamente o semanalmente



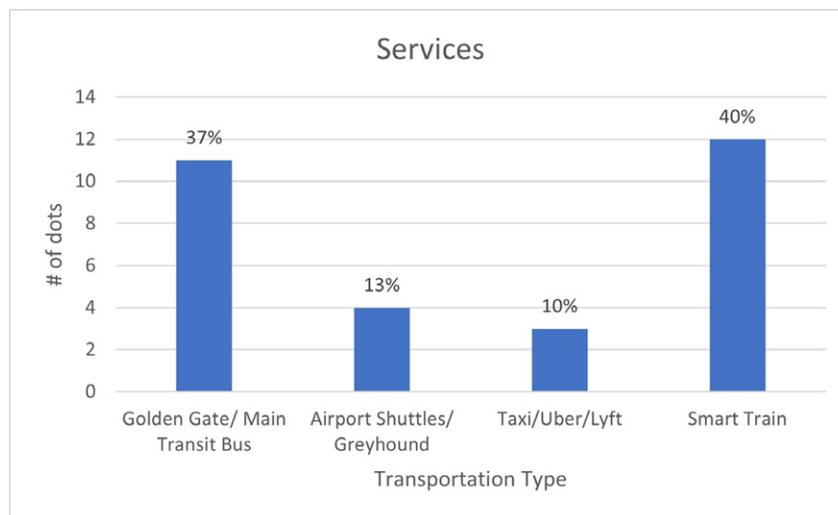
If you live outside the area shown, place a dot in this box.
Si vive fuera de la zona indicada, ponga un punto en esta casilla.

DIALOG

En el tablero “Dónde vives/trabajas” se pedía a los participantes que pusieran un punto rojo donde viven; un punto azul donde trabajan; un punto naranja donde iban a la escuela; y un punto verde para otros lugares a los que fueran diaria o semanalmente.

¿Qué servicios de transporte utiliza?

Se preguntó a los participantes qué servicios de transporte utilizaban y con qué frecuencia. La respuesta más común fue Golden Gate o Marin Transit Buses, mientras que la menos común fueron los programas de coche compartido (Uber o Lyft) y los taxis. De los participantes que aportaron respuestas, el autobús y el tren SMART son los más utilizados, mientras que las lanzaderas del aeropuerto y Greyhound son menos frecuentes.



Respuestas a la pregunta "¿Qué servicios de transporte utiliza en el centro de tránsito o cerca de él?"

FRECUENCIA	SERVICIOS			
	Autobús Golden Gate o Main Transit	Transporte al aeropuerto/ Greyhound	Taxi/Uber/Lyft	Tren SMART
Varias veces a la semana	2	0	0	3
Una o dos veces por semana	3	0	0	0
Mensualmente	5	0	1	3
A veces, pero rara vez	1	4	2	6

Respuestas a la pregunta "¿Qué servicios de transporte utiliza en el centro de tránsito o cerca de él?"

Actividades de divulgación pública de agosto de 2023: Jornadas de puertas abiertas, Facebook Live y encuesta

Actividades de divulgación pública de agosto de 2023: Jornadas de puertas abiertas, Facebook Live y encuesta

Se preguntó a los participantes si habían asistido a alguno de los anteriores programas de divulgación pública. Los participantes utilizaron puntos de colores para responder a las dos preguntas.

De los 9 encuestados para las Jornadas de puertas abiertas de agosto, 6 asistieron, mientras que 3 no lo hicieron. De los 6 encuestados para el evento de Facebook Live de agosto, 2 asistieron, mientras que 4 no lo hicieron.

San Rafael Transit Center
Public Outreach
November 6, 2023

August 2023 Public Outreach Activities: Open House, Facebook Live, & Survey
Sesión de Puertas Abiertas de Agosto

Public Open House, August 17, 2023 (100+ participants) | Jornada de Puertas Abiertas, 17 de Agosto de 2023 (más de 100+ participantes)

Facebook Live Event, August 16, 2023 (1100+ viewers)
Evento en directo en Facebook, 16 de Agosto de 2023 (más de 1100+ espectadores)

Example Survey Questions, August 16-31, 2023 (117 respondents)
Ejemplo de preguntas de la encuesta, 16-31 de Agosto de 2023 (117 encuestados)

What We Heard | Lo que escuchamos

The community was asked for input on a number of issues related to program, amenities, plaza design, and bus shelters. Feedback was largely consistent between participants in the Facebook Live event, the Open House, and the Survey. Community interests have largely been included in the Preliminary Design. Some items will be addressed during the Final Design phase. Se pidió a la comunidad su opinión sobre una serie de cuestiones relacionadas con el programa, los servicios, el diseño de la plaza y los paradas de autobús. Los participantes en el evento de Facebook Live, las jornadas de puertas abiertas y la encuesta coincidieron en gran medida en sus comentarios. Los intereses de la comunidad se han incluido en gran medida en el diseño preliminar; algunos puntos se abordarán durante la fase de diseño final.

PLAZA PROGRAM PROGRAMA DE LA PLAZA	PLAZA AND LANDSCAPE CHARACTER PLAZA Y CARÁCTER PAISAJÍSTICO	PLAZA OPTIONS - RETAIL AND SEATING OPCIONES DE PLAZA - VENTA AL POR MENUDO Y ASIENTOS	BUILDING & PLAZA LOCATION EDIFICIO Y PLAZA	BUS SHELTER SIZE & APPROACH TAMAÑO Y ENFOQUE DE LA PASADERILLA
Participants prioritized the following amenities: • Maps • Digital real time signage • Long-term bike parking • Shade trees	About half of participants favored an equal mix of plantings and pavings, with some favoring more paved areas such as courtyards. The Community Design Advisory Group identified five tree species of interest. Of these, London plane trees were the most popular.	More than half of participants favored a cafe option for the retail space, with grab and go food as the second choice. Participants expressed interest in multiple styles of seating including a classic, historic, bench style and benches with planters. Amenity were also favored.	Most participants preferred a plaza that borders on 4th St. and a Customer Service Building that borders on 3rd St. The route and traffic make 3rd St. less favorable. A corner building with smaller plazas on both 3rd and 4th Streets were also favored.	Most participants favored larger bus shelters, particularly east of the SMART tracks. New shelters on Tamaguan Ave. be smaller so as to not overtake the building elements that will become part of the Customer Service Building.
Los participantes dieron prioridad a los siguientes servicios: • Mapas • Señalización digital en tiempo real • Aparcamiento para bicicletas de larga duración • Árboles de sombra	Aproximadamente la mitad de los participantes se mostraron a favor de una combinación equilibrada de plantaciones y pavimentos, y algunos prefirieron más zonas pavimentadas, como los patios. El Grupo Consultivo de Diseño Comunitario identificó cinco especies arbóreas de interés. De ellas, los plátanos de Londres fueron las más populares.	Más de la mitad de los participantes se inclinaron por una cafetería para el espacio comercial, mientras que la comida para llevar fue la segunda opción. Los participantes se mostraron interesados en varios estilos de asientos, como el clásico, histórico o banco, así como bancos con jardineras. También se prefirieron los amenidades.	La mayoría de los participantes prefieren una plaza que limita con la calle 4 y un edificio de atención al cliente que limita con la calle 3. El ruido y el tráfico hacen que la calle 3 sea menos favorable. También se prefirió un edificio central con plazas más pequeñas tanto en la calle 3 como en la 4.	La mayoría de los participantes se mostraron a favor de pasadereñas más grandes, especialmente al este de las vías del SMART. Las nuevas paradas en Tamaguan Ave. serían más pequeñas para no sobrepasar los elementos arquitectónicos que formarán parte del nuevo edificio de atención al cliente.

DIALOG



Diseño del emplazamiento propuesto

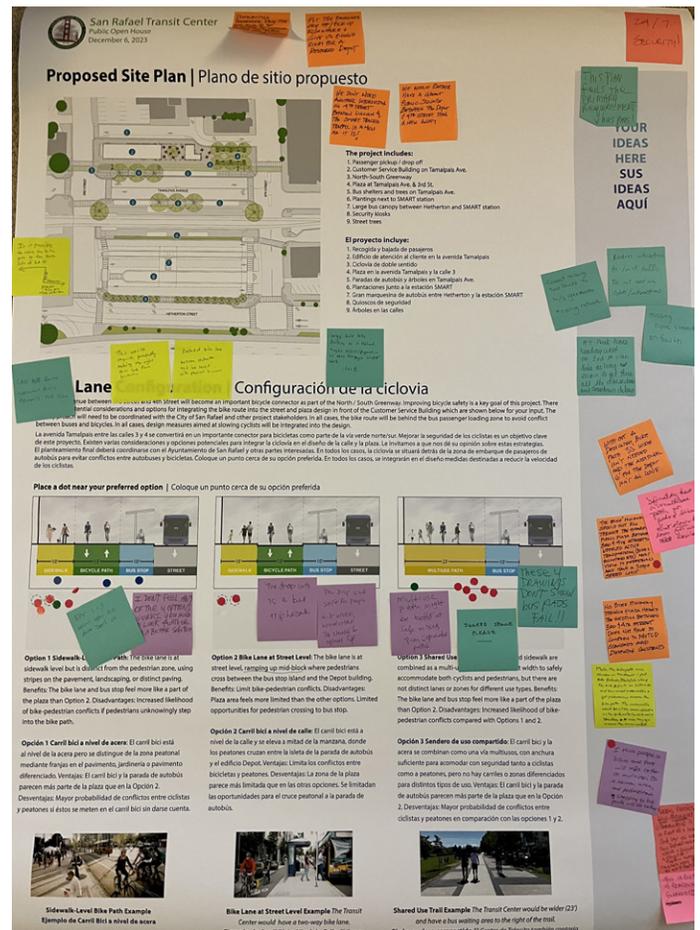
Los participantes completaron un ejercicio de colocación de puntos para indicar su opción preferida para la configuración del carril bici. Las tres (3) opciones son las siguientes:

- Opción 1: Carril bici a nivel de acera
- Opción 2: Carril bici a nivel de calle
- Opción 3: Sendero de uso compartido

De los encuestados, el 50% prefirió la Opción 1 Carril bici a nivel de acera. El 40% de los participantes seleccionó la Opción 3 Sendero de Uso Compartido, mientras que el 10% prefirió la Opción 2.

La siguiente lista representa los comentarios proporcionados en inglés a través de notas post-it o en español a través de un traductor. Los asteriscos representan personas adicionales que estuvieron de acuerdo con los comentarios. Los comentarios en español están marcados con el símbolo "+".

- *Distribuir la bajada y recogida de pasajeros en varias ubicaciones alrededor del centro de tránsito puede mejorar el tráfico frente a una única ubicación. Esto debería modelarse.*
- *Poner la bajada/recogida de pasajeros en otro lugar y darnos suficiente espacio para un depósito restaurado.*
- *No necesitamos otra intersección en la calle 4 entre Lincoln y las vías de smart.*
- *Preferiríamos tener una gran plaza pública entre el Depot y la calle 4 que un nuevo callejón.*
- *¿Es posible trasladar el carril bici al lado sur de la calle 3? ¿Un carril bici protegido a lo largo de Hetherton? [El boceto indica la ruta potencial]*
- *Esto requeriría potencialmente tomar el carril de giro a la derecha de Hetherton*
- *¿Podemos dirigir las bicicletas alrededor del T.C.?*
- *Carril bici protegido entre Hetherton y los carriles bus con barreras físicas*



- *Aparcamiento de bicicletas a gran escala como en Holanda. Tal vez el acceso / pago se realiza a través de la tarjeta clipper*
- *¡Seguridad 24/7!*
- *Este plan frustra el requisito principal. Mostrar paradas de autobús.*
- *Conectar las dos manzanas que faltan con la vía verde N/S. Red ciclista*
- *Reducir las intersecciones para limitar el tráfico. No añadir sólo semáforos/ intersecciones*
- *En horas punta, ir hacia el oeste por la 3ª calle puede llevar hasta 20 minutos para pasar por todas las intersecciones y retrasos de smartrain.*
- *Falta una conexión ciclista en la Cuarta*
- *Sin un carril bici dedicado, no se necesitan 33' de ancho y los 6' adicionales para el Depot no son un problema.*
- *Definitivamente hay que tener un carril multiusos para peatones y bicicletas - que ralentiza las bicicletas para los peatones con facilidad*

- La "autopista" para bicicletas no debería atravesar la plaza pública compartida entre las calles 3 y 4. El transporte activo con ruedas (bicicletas, patinetes, etc.) debe ceder el paso a los peatones y tener un límite de velocidad de 8 km/h.
- La ausencia de autopista para bicicletas a través de la plaza significa que la sección entre las calles 3ª y 4ª no tiene que ajustarse a las normas MUTCD ni a las limitaciones de dimensiones.
- Hacer que el carril bici esté a la misma altura que la calle: colocar bolardos, plantas, etc. a ambos lados del carril bici y pasos de peatones elevados para que los peatones crucen el carril bici. Los pasos de peatones estarían a la misma altura que la acera. Los ciclistas reducirían la velocidad al cruzar los pasos de peatones.
- Creo que las personas en bicicleta y a pie se mezclarán mejor en la zona multiusos. Es una zona estrecha, y los peatones que se acerquen a las paradas de autobús irán mejor.
- Por favor, considere los pocos miles de hogares (=commuters) que viven en SR Este y tienen SÓLO 3ª calle como una salida a los servicios de San Rafael, el trabajo, la entrada a la autopista. La congestión del tráfico (semáforos) provoca retrasos muy largos para salir de San Rafael Este.
- Esto incluye a todos los residentes de Peacock Gap y Glenwood.
- +Sendero para bicicletas: no es tan necesario, pero me gustaría verlo integrado en una red de

senderos para bicicletas.

- +Cal Trans debería integrar carriles bici
- +Señalización de rutas de autobús - es una prioridad
- +Las conexiones peatonales son una prioridad dentro del centro de tránsito y con las zonas urbanas adyacentes
- +Me gusta el diseño, ya que está pensado desde la perspectiva de los pasajeros

Los siguientes comentarios se colocaron debajo de las tres (3) opciones para la configuración del carril bici:

Opción 1 Carril bici a nivel de acera

- Opt 1 y 3 no son muy diferentes y eso está bien
- No creo que ninguna de las 4 opciones funcione, tienen que buscar una solución mejor.

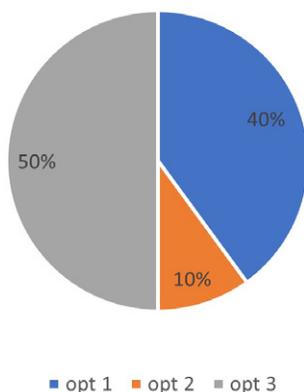
Opción 2 Carril bici a nivel de la calle

- El bordillo es un peligro de tropiezo
- La bajada no es segura para personas con andadores o sillas de ruedas. No debería aprobarse.

Opción 3 Sendero de uso compartido

- La vía multiusos podría ser mejor para compartir que las vías separadas
- Espacio compartido, por favor
- Estos 4 dibujos no muestran paradas de autobús. ¡Fallo!

Bike Lane Configuration



Respuestas a la opción preferida para configuración del carril bici



Concepto de edificio de atención al cliente

Los asistentes a la jornada de puertas abiertas hicieron comentarios sobre un concepto preliminar para el Edificio de Atención al Cliente. La siguiente lista resume los temas comunes representados a través de múltiples comentarios

- Baños públicos
- Personal de seguridad y cámaras
- Restaurar/recrear parte(s) del edificio original

La siguiente lista representa todos los comentarios realizados a través de notas post-it. Los asteriscos representan a otras personas que estuvieron de acuerdo con los comentarios. Los comentarios en español están marcados con el símbolo "+".

- *Restaurar el depósito de 1929 - es un monumento cívico memorable que proporcionará un gran lugar y puerta de entrada.*
- *No separar el edificio con un patio interior - bonita idea pero arruina la huella del edificio.*
- *¿Dónde están los paneles solares?*
- *+El personal bilingüe es importante*
- *Los baños públicos son diminutos y totalmente inadecuados. Proporcionar salas públicas más grandes que no requieran una puerta cerrada. Mucha gente hizo comentarios en la última jornada de puertas abiertas. Por favor, ¡no nos ignoren!*
- *Me encanta el patio con árboles junto a la tienda. Hagan un lugar estupendo para tomar café o comer y la gente vendrá.*
- *Seguridad 24 horas al día, 7 días a la semana.*
- *No creo que haya suficiente espacio público. Demasiada oficina.*
- *Asegúrense de que los puestos de trabajo del personal de Relaciones con los Clientes sean lo suficientemente grandes como para acomodar cómodamente a todos los trabajadores.*
- *+Poner más de un baño para mujeres y hombres.*
- *+Cámaras para mantenernos seguros*

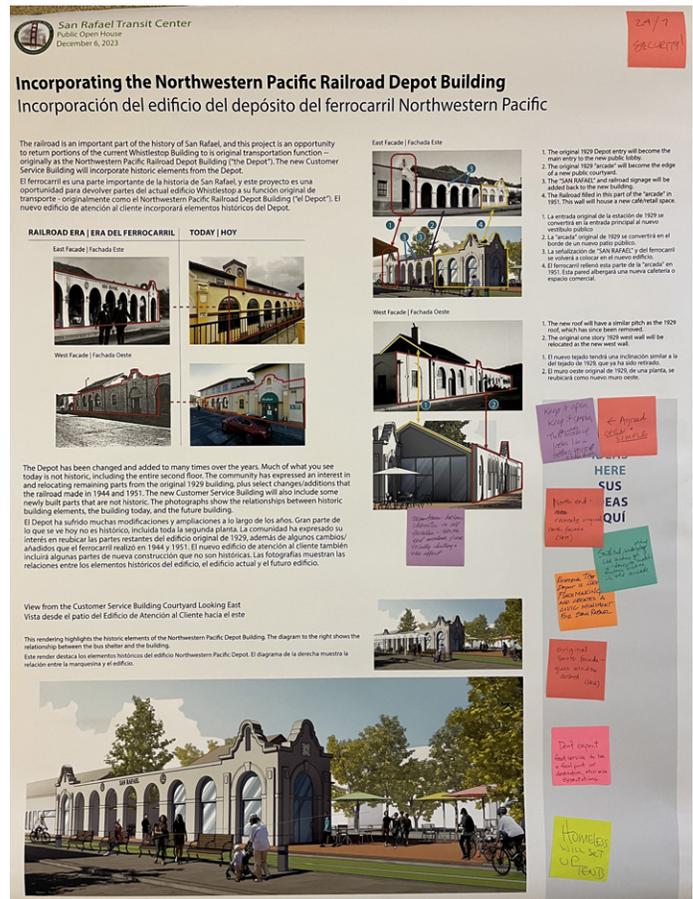
- *+Cargadores para bicicletas eléctricas*
- *Que el quiosco de seguridad esté más cerca del acceso al público.*
- *Más baños. Uno no es suficiente. Segregados masculino/femenino.*
- *Considerar en el diseño los impactos de la subida del nivel del mar.*
- *¿Estarán abiertos los baños por la noche y los fines de semana? Es difícil ir de SF a Santa Rosa o West Marin sin ir al baño.*
- *En cuanto a la historia del tren de San Rafael, manténgase la "escala" completa del depósito histórico y ciérrase el espacio que se muestra como patio. Mantener la arcada original.*
- *¿Cómo te aseguras de que no atraerá a las tiendas de campaña de los sin techo?*
- *Es mejor que creas que los sin techo se instalarán y tienen más derechos.*
- *+Los lavabos no deben ser de género neutro, sino femenino/masculino. Cuantos más lavabos, mejor. Se necesita agua caliente en los lavabos. Necesita 3 puestos como mínimo*

Incorporación del edificio del depósito del ferrocarril Northwestern Pacific

El proyecto es una oportunidad para devolver partes del actual edificio de Whistlestop a su función original de transporte. El concepto de incorporar los elementos históricos del edificio original al nuevo edificio de atención al cliente se presentó al público durante la jornada de puertas abiertas.

La siguiente lista representa todos los comentarios proporcionados a través de notas post-it. Los asteriscos representan a otras personas que se mostraron de acuerdo con los comentarios. Los comentarios en español están marcados con el símbolo "+".

- *Mantener el carácter histórico en todas las fachadas - La pieza moderna del extremo norte destruye totalmente el efecto.*
- *Manténgalo abierto. Que sea sencillo. Esta maqueta (extremos volados) parece un edificio gótico de una serie de terror.*
- *De acuerdo. Abierto + Simple.**
- *Extremo norte - recrear la fachada norte original (SRH)*
- *Extremo sur, bajo el tejado a dos aguas, añadir arcos para las ventanas que coincidan con los arcos históricos de la arcada.*
- *Restaurar el Depot es una buena forma de crear espacio y un monumento cívico para San Rafael.*
- *Fachada sur original - ventana de cristal arqueada (SRH)*
- *No esperes que el servicio de comidas sea un punto focal o un destino. Minimizar las expectativas.*
- *Los sin techo montarán tiendas.*
- *Seguridad 24/7.*



Propuesta de diseño de la plaza

El concepto de diseño de la Plaza se presentó en la jornada de puertas abiertas, con temas clave derivados de los comentarios previos de la comunidad y del CDAG: crear un espacio acogedor, seguro e integrador que atienda a necesidades

La siguiente lista representa todos los comentarios realizados a través de notas post-it. Los asteriscos representan a otras personas que estuvieron de acuerdo con los comentarios. Los comentarios en español están marcados con el símbolo "+".

- *¡Seguridad 24/7!*
- *Entrada y salida de la 4ª no funcionará con el tráfico ya atascado. Acceso/salida sólo desde la 3ª. Proporcionar la bajada en otro lugar*
- *Quitar Extreme Pizza y 2 apartamentos asequibles para un parque que será ocupado por personas sin hogar.*
- *+Cargadores de teléfono para que las familias se comuniquen entre sí.*
- *Necesidad de separar la bajada pública de la bajada de taxis y uber/lyft.*
- *+Fuentes de agua potable*
- *Fuentes de agua potable*
- *La entrada/salida de la calle 4 propuesta para el callejón de bajada de pasajeros es absurda y no funcionará. Bloqueará el tráfico en la calle y apilará coches en el callejón.*
- *Están tomando el edificio de Extreme Pizza para una plaza que no será más que un gran dolor de cabeza. Olvídense de las mamás con sus bebés. ¡Serán indigentes con sus tiendas de campaña!*
- *Esta tabla no tiene información útil sobre el # de posibilidades de aparcamiento de bicicletas - inútil*
- *Por favor, asegúrese de que nuestros estudiantes y todo el mundo está protegido de la lluvia, el viento y el sol*
- *Gracias por el almacenamiento seguro de*

- *bicicletas. ¿Cuántas zonas de almacenamiento se ofrecerán?*
- *Garantizar que los bancos y los materiales desalienten la actividad de los sin techo*
- *Más árboles y zonas de plantación*
- *Plaza pública compartida/zona de reunión. Más grande*
- *Descarte el patio. Restaurar nuestro Depot y proporcionar más espacio útil para los inquilinos. El patio es un desperdicio de espacio alquilable y una pesadilla de mantenimiento.*
- *Alojamiento para el futuro uso compartido de bicicletas en la estación smart*
- *+Árboles de sicomoro*
- *¿De verdad va a funcionar?*
- *¿Qué? ¿Se puede meter más aquí?*
- *Las secuoyas estarían muy bien*
- *+Sí, plátanos de Londres.*



- *Agujas, heces, basura de vagabundos*
- *Tiendas de campaña*
- *+Se necesitan fuentes de agua para beber (hay muchos trabajadores que terminan el día aquí y no tienen acceso a agua potable)*
- *+Relojes integrados en las zonas de espera*
- *+Cargadores de teléfono*
- *+Cargadores para bicicletas eléctricas*
- *+Las zonas de asientos deben ser abundantes y accesibles para personas de talla grande y personas mayores.*
- *+Árboles -Sicómoro (London Plane) - conocido por ser bueno en zonas urbanas*
- *+Utilizar taquillas públicas*
- *+Arte público/murales sería bueno. The Canal Art es un buen grupo.*
- *+Las aceras pueden incorporar arte y conmemorar la historia a través del diseño.*

- *Seguridad: se necesita personal de seguridad (bilingüe) y cámaras de seguridad..*

Concepto de marquesina propuesto - Tablero nº 1

Dos tableros mostraron conceptos para el diseño de la marquesina al este de las vías del SMART. El primer tablero mostraba materiales de construcción y otros conceptos de diseño considerados por el CDAG y otras inspiraciones de diseño.

La siguiente lista recoge todos los comentarios realizados a través de notas adhesivas. Los asteriscos representan a otras personas que estuvieron de acuerdo con los comentarios. Los comentarios en español están marcados con el símbolo "+".

- *Se necesitan árboles a lo largo de la 4ª.*
- *Añadir curvatura al refugio en Tam. Avenue a la altura del Depot/ Service Bldg.*
- *Estas estructuras orgánicas de madera son geniales. (Aunque no la de arriba). Las curvas reflejan el Centro Cívico.*
- *Es mejor que la marquesina cubra todas las paradas de autobús, especialmente la zona más grande (la del banco).*
- *Poner grandes árboles en el lado norte de la 4ª y en el lado sur de la 3ª para completar un marco sólido para el centro de tránsito.*
- *Tomar como referencia los arcos del Centro Cívico FLW.*
- *Seguridad 24 horas al día, 7 días a la semana.*

San Rafael Transit Center
Public Open House
December 6, 2023

Proposed Canopy Concept | Diseño de Marquesina Propuesto

What We Heard | Lo Que escuchamos

Key Themes from Community Engagement:

- Focus on a positive passenger experience – weather protection, shade, safety, signage. Signage to include real time departures.
- Larger shelters are preferred over smaller ones, but there is also a desire for light and air.
- Frame with trees along adjacent streets. Trees are important, but bus shelters better protect from sun and rain.
- "More than just a bus shelter" – gateway to San Rafael.

Temas clave de la participación comunitaria:

- Centrarse en la experiencia positiva para el pasajero: protección contra la intemperie, sombra, seguridad, señalización. Señalización que incluya salidas en tiempo real.
- Se prefieren las estructuras grandes a los cobijos pequeños, pero también se busca luz y aire.
- Árboles a lo largo de las calles adyacentes. Los árboles son importantes, pero las marquesinas de autobús protegen mejor del sol y la lluvia.
- "Más que una marquesina de autobús": puerta de entrada a San Rafael.

Shelter Materials | Materiales de la Marquesina

The Community Design Advisory Group (CDAG) reviewed several types of materials and design strategies for the bus shelters. The group gravitated towards a large, organic timber structure that is light and airy. The images above were selected as the preferred direction, with the following discussion.

- Wood is reflective of Marin culture and history, fitting with San Rafael.
- Wood is humanizing and fosters connections with nature.
- Light and airy during the daytime, with electric lighting at night.
- Wood to be used where practical; other materials are also needed, e.g. at person level and where exposed to rain.
- Fire resistance should be considered. Mass timber has natural fire resistive properties.
- The image on the left is more appropriate for Tamalpais Avenue, while the other two are more appropriate for the canopy east of the SMART station.

El Grupo Consultivo de Diseño Comunitario (CDAG) estudió varios tipos de materiales y estrategias de diseño para las marquesinas. El grupo se inclinó por una estructura de madera grande y orgánica, ligera y ventilada. Las imágenes de arriba fueron seleccionadas como la opción preferida, con el siguiente debate:

- La madera refleja la cultura y la historia de Marin. Encaja con San Rafael.
- La madera es humanizadora y fomenta las conexiones con la naturaleza.
- Luminoso y aireado durante el día, con iluminación eléctrica por la noche.
- La madera se utilizará siempre que sea práctico; también se necesitan otros materiales, por ejemplo, a nivel de las personas y donde está expuesta a la lluvia.
- Debe tenerse en cuenta la resistencia al fuego. La madera maciza tiene propiedades naturales de resistencia al fuego.
- La imagen de la izquierda es más apropiada para Tamalpais Avenue, mientras que las otras dos son más apropiadas para la marquesina al este de la estación SMART.

Bus Canopy Inspiration | Inspiración para las Marquesinas

Once the CDAG identified wood as the preferred material, the design team looked to local influences to help guide the project. Nearby ridge lines and ocean waves both have gently curving forms that inspired the canopy roof design. Marin County & San Rafael's agrarian and logging history inspire tree-like columns to support the canopy roof.

Una vez que el CDAG determinó que la madera era el material preferido, el equipo de diseño se fijó en las influencias locales para orientar el proyecto. Las líneas de cresta cercanas y las olas del océano tienen formas suavemente curvadas que inspiraron el diseño del tejado. Las columnas están inspiradas en la historia agraria y la maderera del condado de Marin y San Rafael.

YOUR IDEAS HERE SUS IDEAS AQUÍ

IDEAS

Se necesitan árboles a lo largo de la 4ª

Añadir curvatura al refugio en Tam. Avenue a la altura del Depot/ Service Bldg.

Estas estructuras orgánicas de madera son geniales. (Aunque no la de arriba). Las curvas reflejan el Centro Cívico.

Es mejor que la marquesina cubra todas las paradas de autobús, especialmente la zona más grande (la del banco).

Poner grandes árboles en el lado norte de la 4ª y en el lado sur de la 3ª para completar un marco sólido para el centro de tránsito.

Tomar como referencia los arcos del Centro Cívico FLW.

Seguridad 24 horas al día, 7 días a la semana.

Concepto de marquesina propuesto - Tablero nº 2

El segundo tablero conceptual de la marquesina propuesta mostraba un concepto de diseño basado en los comentarios del CDAG, con una cubierta de madera fluida sobre columnas arborescentes. El plano de la cubierta y un estudio de evaluación de la sombra describen enfoques para la protección contra los elementos, lo que supone un reto dada la orientación de la calle. El concepto seguirá evolucionando a lo largo de la fase de diseño preliminar.

La siguiente lista recoge todos los comentarios enviados a través de notas adhesivas. Los asteriscos representan a otras personas que se mostraron de acuerdo con los comentarios. Los comentarios en español están marcados con el símbolo "+".

- *Gran mejora con respecto a la anterior*
- *Sí - dosel emblemático*
- *Asegurar grandes árboles a lo largo de Hetherton*
- *+Seguridad en todo momento*
- *+Asistencia para discapacitados*
- *La cubierta es una gran idea para esperar bajo la lluvia, como una buena marquesina de autobús. Las aberturas deberían ser sólo para la luz, (¿las claraboyas?)*
- *+Cámaras para sentirse seguro*
- *¡Seguridad 24/7!*
- *+Terminal es utilizado por los estudiantes que necesitan protección contra la intemperie (lluvias, sol, viento). También los mayores*



San Rafael Transit Center
Public Open House
December 6, 2013

2A / 7
SELECT!

Proposed Canopy Concept | Propuesta de Diseño de las Marquesinas

The design concept integrates a flowing wood roof over tree-like columns. It curves gracefully over the bus bays, with openings to let in daylight. The project includes new street trees along Hetherton Ave, new vegetation along the SMART station, electronic signage, and bicycle and pedestrian crossings.

The structure will continue to be refined through the Preliminary Design phase.

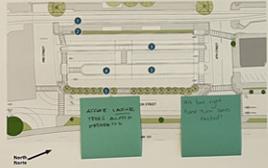
El concepto de diseño integra un tejado fluido de madera sobre columnas arborescentes. Se curva con gracia sobre las dársenas de autobuses, con aberturas para dejar entrar la luz del día. El proyecto incluye nuevos árboles en las calles de la avenida Hetherton, nueva vegetación a lo largo de la estación "SMART", señalización electrónica y pasos para bicicletas y peatones.

La estructura seguirá perfeccionándose durante la fase de diseño preliminar.



View of Transit Canopy - Hetherton and 4th | Vista de las marquesinas de tránsito - Hetherton y Cuarta

Roof Plan | Plano de Techos



1. SMART Station
2. New plants at the base of the SMART platform
3. Bus platform
4. Security kiosk (exact location to be determined)
5. Street trees

1. Estación SMART
2. Nuevas plantas en la base de la plataforma SMART
3. Plataforma de autobuses
4. Quioscos de seguridad (ubicación exacta por determinar)
5. Arbolado urbano

Shade Evaluation | Diagramas de Sombras

Overlapping Shadows June 1
Sombras Superpuestas 1 de Junio

The design team has undertaken several studies to understand sun position and strategy for shading as much of the bus platforms as reasonably possible. Based on preliminary studies, parts of the passenger waiting areas are expected to be protected, but some areas may be more exposed. The design team will continue to look at ways to improve coverage as the project continues through the Preliminary Design phase.

Los ciudadanos concuerdan en que la protección contra los elementos es una necesidad importante y que prefieren marquesinas más grandes. La marquesina debe ser lo suficientemente alta para que los autobuses puedan pasar por debajo. Esta altura es más difícil de proteger de la lluvia que el cielo. Proporcionar sombra a primera hora de la mañana y a última hora de la tarde - horas típicas de los desplazamientos al trabajo - es especialmente difícil cuando los andenes de los autobuses cruzan en dirección norte-sur.

El equipo de diseño ha realizado varios estudios para comprender la posición del sol y la estrategia para dar sombra a la mayor parte de las plataformas de autobuses. Según los estudios preliminares, se espera que algunas partes de las zonas de espera de pasajeros estén protegidas, pero otras pueden quedar más expuestas. El equipo de diseño seguirá buscando formas de mejorar la cobertura a medida que el proyecto avance por la fase de diseño preliminar.

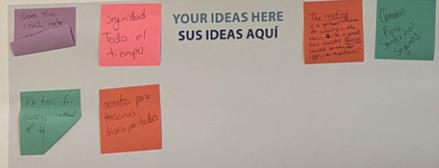
Estos diagramas de sombra de una marquesina de tránsito son representaciones visuales que ilustran la distribución e intensidad de la sombra proporcionada por la estructura sobre unas zonas concretas durante diferentes momentos del día.



June 21, 10 am | 21 de Junio, 10 am

June 21, 4 pm | 21 de Junio, 4 pm

**YOUR IDEAS HERE
SUS IDEAS AQUÍ**



Historia del depósito del ferrocarril Northwestern Pacific

El Northwestern Pacific Railroad Depot Building, a menudo conocido hoy como Whistlestop Building, tiene una historia cambiante, ya que ha sufrido varias ampliaciones y renovaciones a lo largo de las últimas nueve décadas. Fue construido por primera vez en 1929 por el ferrocarril Northern Pacific con una sala de espera, una zona de equipajes y una galería al aire libre junto a las vías. Con el tiempo, el ferrocarril fue ampliando el edificio, que pasó a tener dos plantas. El edificio se vendió a nuevos propietarios en la década de 1980, que continuaron renovándolo y ampliándolo, dando como resultado el edificio que se ve hoy en día.

La siguiente lista recoge todos los comentarios realizados a través de notas adhesivas. Los asteriscos representan a otras personas que estaban de acuerdo con los comentarios. Los comentarios en español están marcados con el símbolo "+".

¿Qué le gusta del edificio, hoy o en otro momento de la historia? ¿Qué parte o partes le gustaría que se conservaran y trasladaran al nuevo emplazamiento?

- ¡Restauren esto!
- Esto no es 1929. Sed realistas
- Seguridad 24/7
- El falso tejado histórico da miedo con las ventanas en blanco. Háganlo sencillo y abran líneas de visión, por favor.
- Como historiador, me encanta toda la historia del ferrocarril NWP del edificio. Mantener los arcos y el tejado de tejas; incluir un museo del ferrocarril NWP y una tienda de regalos para vender productos NWP/SMART.
- Ecos de la herencia española

San Rafael Transit Center
Public Office

This isn't 1929
Get real

24/7
SECURITY

What do you like about the building, either today or from another time in history? What part(s) would you like to see kept and moved to the new site?
¿Qué le gusta del edificio, ya sea de la actualidad o de otra época de la historia? ¿Qué parte o partes le gustaría que se conservaran y trasladaran al nuevo emplazamiento?

RESTORE THIS!

Road Depot History

Historia del Depósito

Original east and north sides of the building in the 1930's
Primeros días del este y norte originales del edificio en la década de 1930

This building is the second railroad depot at this location; the original Northern Pacific Railroad Depot was built in 1884, adjacent to the current Whistlestop location, and taken down once the newer depot was in use.

Edificio de la Estación
El edificio Whistlestop fue construido por primera vez por el ferrocarril Northern Pacific en 1929, con una sala de espera, una zona de equipajes y una galería al aire libre junto a las vías. Con el tiempo, el ferrocarril fue añadiendo y modificando el edificio, que finalmente se convirtió en uno mucho más grande, de dos plantas. Proprietarios posteriores continuaron renovando y ampliando el edificio en los años 80 y 90, dando como resultado el edificio que se ve hoy en día.

Este es el segundo edificio del ferrocarril en esta ubicación; el original del ferrocarril Northern Pacific se construyó en 1884, junto a la ubicación actual de Whistlestop, y se derribó una vez que el edificio más nuevo estuvo en uso.

Later railroad era -- east side of the building with renovations/additions
Últimos días del ferrocarril -- lado este del edificio con renovaciones/adiciones

West side of the building - after 1951 addition, before 1978
Lado oeste del edificio - después de la ampliación de 1951, antes de 1978

YOUR IDEAS HERE SUS IDEAS AQUÍ

The faux "historic" roof is scary - use the black shingles. Make it simple and open up the place.

As an Historian, I love all the NWP Railroad history of the building. Keep the Archway. The Roof. Include a NWP Railroad Museum Gift Shop to sell NWP/SMART Merchandise.

EMG's on the SPANISH HERITAGE

DIALOG

Whistlestop Building Hoy

Del mismo modo, se pidió a los participantes que consideraran el edificio Whistlestop tal y como existe en la actualidad.

En la siguiente lista figuran todos los comentarios realizados mediante notas adhesivas. Los asteriscos representan a otras personas que estaban de acuerdo con los comentarios. Los comentarios en español están marcados con el símbolo "+".

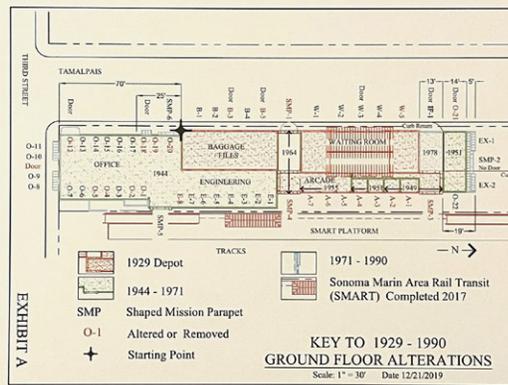
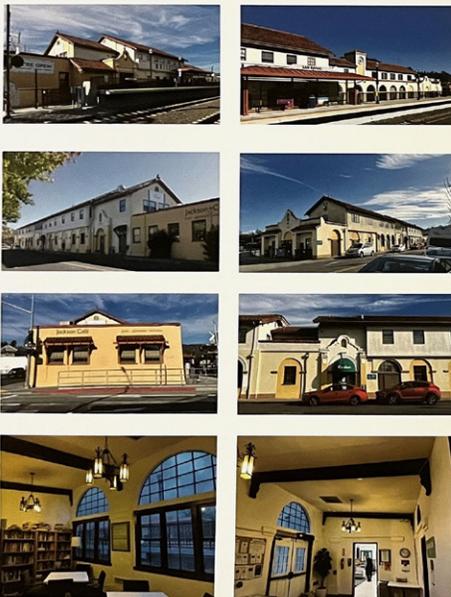
¿Qué le gusta del edificio, hoy o en otro momento de la historia? ¿Qué parte o partes le gustaría que se conservaran y trasladaran al nuevo emplazamiento?

- Construir de nuevo
- Carácter histórico
- Necesitamos más sentido histórico del edificio conservando más partes del mismo, no sólo trozos.

- Derribarlo todo
- Por favor, conserven todo el edificio
- Seguridad 24/7
- Deshacerse de este adefesio
- Que un contratista examine el edificio para instalar antenas. La comunicación por radiofrecuencia será esencial
- +Seguridad: se necesita personal de seguridad (bilingüe) y cámaras de seguridad.

 San Rafael Transit Center
Public Open House
December 6, 2023

Whistlestop Building Today Edificio del Whistlestop en la Actualidad



Whistlestop Building
This floor plan shows the sequence of additions to the original 1929 Whistlestop Building.

Edificio Whistlestop
Este plano muestra la secuencia de adiciones al edificio Whistlestop original de 1929.

What do you like about the building, either today or from another time in history? What part(s) would you like to see kept and moved to the new site?
¿Qué le gusta del edificio, ya sea de la actualidad o de otra época de la historia? ¿Qué parte o partes le gustaría que se conservaran y trasladaran al nuevo emplazamiento?

**YOUR IDEAS HERE
SUS IDEAS AQUÍ**

24/7 SECURITY!

Just build new

Get rid of this eyesore

HISTORIC CHARACTER

Get rid of this building for another location. RF communication has increased. Mike Foster PE

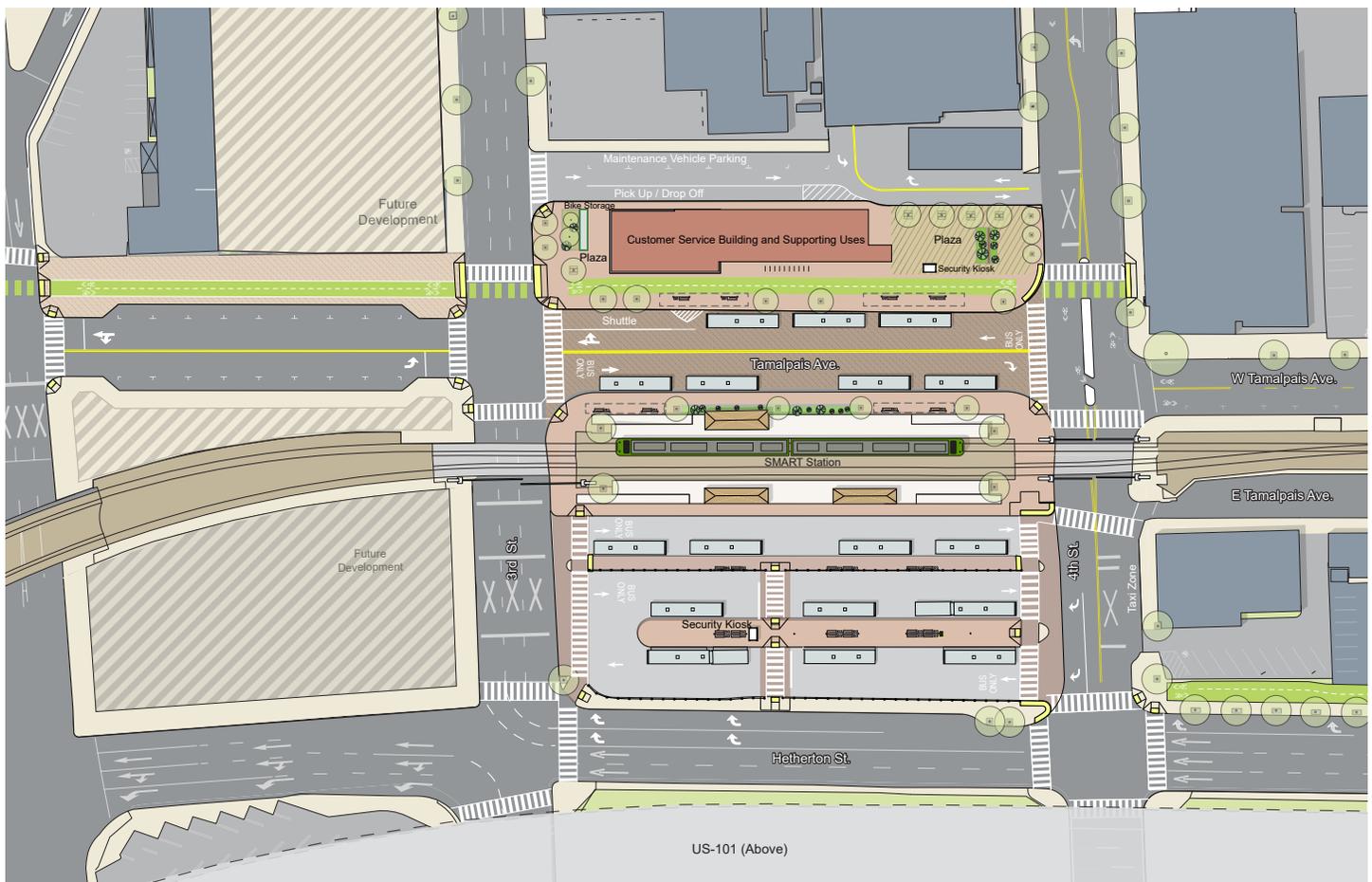
We need to preserve some of the building by keeping the flow of it, not just pieces

Tear it all down

Please keep the main building

Próximos Pasos

El diseño preliminar continuará en los próximos meses. Se prevé que el diseño final comience en 2024, a la espera de los trámites reglamentarios. Visite <https://goldengate.org/SRTC> para futuras actualizaciones.



La Alternativa Move Whistlestop descrita en el Informe Final de Impacto Ambiental



Los participantes utilizaron puntos de colores para responder a las preguntas y notas post-it con comentarios escritos.

Evento en directo en Facebook de Canal Alliance

Paralelamente a la jornada de puertas abiertas, el GGBHTD colaboró con la Canal Alliance para organizar un Facebook Live en español el 30 de noviembre de 2023. Los participantes pudieron asistir al evento en directo y también ver la grabación después desde el canal de Facebook de la Canal Alliance. La grabación puede verse en

<https://www.facebook.com/CanalAlliance.SanRafael> bajando hasta la publicación del 30 de noviembre de 2023.

En el chat de Facebook Live se hicieron los siguientes comentarios. Las respuestas del equipo se resumen en azul.

Pregunta:

Una mejora de la estación de tránsito conllevará más uso de la red de transportes públicos, hay previsto un aumento de los servicios, tiendas, etc?

Response:

En el nuevo edificio está prevista una zona de aseos públicos, así como tiendas como una cafetería.

Pregunta:

A los usuarios nos preocupa la seguridad de la estación. ¿Qué se va a hacer al respecto?

Respuesta:

La seguridad es una de nuestras mayores prioridades para el centro de tránsito. Sí, habrá cámaras de seguridad. Definitivamente habrá iluminación por la noche - en las marquesinas de autobús más grandes al este de SMART, en los refugios más pequeños en Tamalpais, y en el edificio de servicio al cliente. Además, el proyecto incluirá dos pequeños quioscos de seguridad, de unos 5' por 7' - uno en la plaza de Tamalpais Ave. y otro bajo las grandes marquesinas de autobús al este de SMART.

El diseño también incluirá estrategias conocidas como "Prevención de la delincuencia mediante el diseño ambiental", en las que incluimos estrategias de diseño que hacen que la delincuencia resulte incómoda o poco práctica para los posibles delincuentes. Por ejemplo, mantendremos la visibilidad a través de la estación de tránsito en la medida de lo posible mediante medidas como limitar el uso de muros en las paradas de autobús y mantener la vegetación a poca altura del suelo.

Por supuesto, nada es infalible y animamos a los ciudadanos a estar atentos a su entorno..

Pregunta:

Sería bueno tener buses más seguido o directos ya que cuesta mucho poder llegar a los trabajos.

Respuesta:

Sería útil una solicitud más específica. En su caso, pueden remitirse a Marin Transit.

Pregunta:

Buenas tardes disculpen yo te go una pregunta no es referente a la nueva terminal de buses, pero porque han cortado demasiadas rutas y otras, y otras rutas es muy largo el tiempo de espera, también el el área de Smith ranch road los buses son cada hora pienso que no está bien porque el único que entra a esta calle es el 245 y pasa a cada hora es mucho tiempo que hay que esperar debería de ser a cada media hora.

Respuesta:

Podemos remitir las solicitudes de Canal a Smith Ranch Rd a Marin Transit.

Pregunta:

Sería bueno que les den a los chóferes unas clases de relaciones humanas pique hay unos que uno los saluda por respeto y ni siquiera contestan no se si es racismo o mala de educación de parte de ellos gracias. Cualquier ruta que uno sube pero eso sucede más con los de raza morena y unos cuantos americanos.

Respuesta:

Nos centramos en el diseño y no en el comportamiento de los conductores. Este comentario se transmitirá al nuevo personal responsable de los conductores. Esperamos que un nuevo centro de tránsito contribuya a que los conductores de autobús

estén más contentos. Tenemos un nuevo empleado que supervisa a los conductores. Este comentario será compartido con él.

Pregunta:

¿Cómo se trasladará o escalonará la estación de autobuses de un emplazamiento a otro?

Respuesta:

Seguiremos utilizando el emplazamiento actual, y la construcción se llevará a cabo al otro lado de la calle 3. Cuando el nuevo centro de tránsito esté terminado, trasladaremos todo al nuevo centro.

Pregunta:

¿Esta remodelación/actualización ha recibido la ciudad fondos. O los usuarios tendrán que pagar por ello?

Response:

Todavía estamos preparando un paquete de financiación. Hemos conseguido algo de dinero de lo que se llama Medida Regional 3 de Peajes de Puentes. Estamos buscando subvenciones federales. Venderemos el terreno del actual centro de tránsito para utilizarlo en el coste del nuevo centro. Todo está muy avanzado. El proyecto está siendo financiado en parte por los peajes del puente.

Pregunta:

¿Qué va a pasar con el Smart, esta provocando mucho congestionamiento, y con esta nueva terminal, me imagino que será un caos, deberían de subir esas vías del tren.

Respuesta:

Una de las motivaciones del proyecto era mejorar el funcionamiento de los autobuses. Con la reubicación, se reducirán parcialmente y se solucionarán en cierta medida algunos de los atascos e ineficiencias que existen ahora. Dicho esto, la congestión del tráfico surge cuando crece la población. Mejorar el transporte público y sus infraestructuras, como el Centro de Tránsito, fomentará su uso y reducirá la congestión y las ineficiencias. Además, el equipo está trabajando para mejorar el acceso peatonal y en bicicleta al Centro de Tránsito y minimizar así los problemas de congestión.

Pregunta:

Los horarios de los autobuses se quedara a como esta?

Respuesta:

Si

Pregunta:

Disculpe en donde va a ser la Nueva sentral

Respuesta:

En las manzanas donde se encuentran el actual edificio Whistlestop y el Citibank, al otro lado de la calle Tercera, donde está el actual centro de tránsito..

Pregunta:

¿Y qué pasará con Whistlestop, lo botarán

Respuesta:

Los servicios de Whistlestop (ahora conocidos como Vivalon) se trasladan a un nuevo emplazamiento en San Rafael. Las partes históricas del edificio se trasladarán al nuevo edificio de atención al cliente.

Pregunta:

¿Se mantendrán los horarios de los autobuses? ¿Qué ocurrirá con la estación durante las obras?

Respuesta:

El equipo de diseño no tiene jurisdicción sobre los horarios de los autobuses, sin embargo se espera que con el nuevo Centro de Tránsito los horarios mejoren a medida que las rutas de los autobuses sean más eficientes. En cuanto a la pregunta sobre el funcionamiento durante las obras, el tránsito seguirá funcionando en la ubicación actual antes de trasladarse a la nueva una vez finalizadas las obras.

Comentarios adicionales:

- *El espacio central es una buena oportunidad para realizar actividades abiertas al público!*
- *¡¡¡¡Es un poco difícil con este frío!!!!*
- *Gracias por la información*
- *Cámaras de seguridad*
- *A veces tiene sentido conservar la estética original de los edificios históricos (como los arcos). Sin embargo, incluir elementos similares en edificios nuevos no tiene sentido desde un punto de vista histórico; colocar una placa de bronce en ese lugar sí lo tiene. Las nuevas estructuras deben diseñarse y construirse siguiendo principios que maximicen la función y la economía. Esto se consigue evitando la inclusión de elementos hechos a medida, como los arcos. A esta misma conclusión se llegó durante la sustitución de las estructuras del campus del College of Marin en Kentfield. Los proyectos de vanidad no tienen cabida en proyectos que se sufragan con fondos públicos. Todos los materiales utilizados para construir el centro de transportes deberían ser materiales de construcción de producción masiva y fácilmente disponibles. La sensatez de hacerlo así se hace evidente cuando se necesitan reparaciones, mantenimiento y elementos de sustitución (especialmente vidrio).*



SAN RAFAEL TRANSPORTATION CENTER

Relocation Analysis, Environmental Clearance, and Preliminary Design



Bienvenida y Presentaciones

comentario que acaba de hacer Cris,

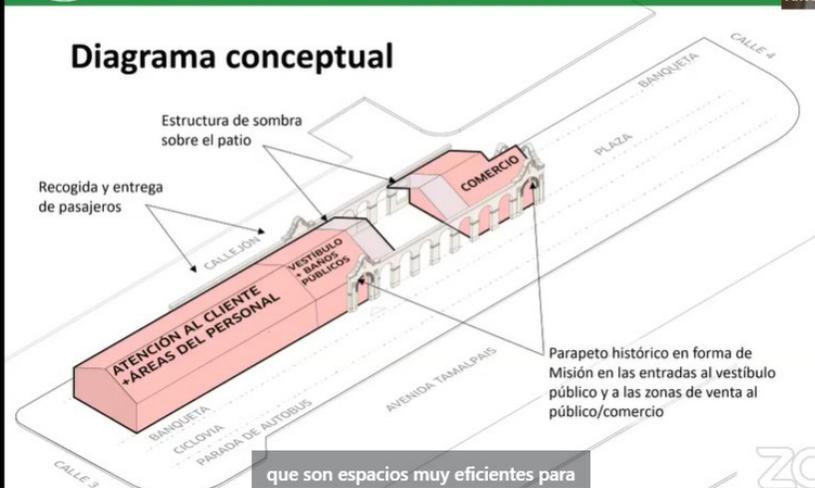


SAN RAFAEL TRANSPORTATION CENTER

Relocation Analysis, Environmental Clearance, and Preliminary Design



Diagrama conceptual



que son espacios muy eficientes para



SAN RAFAEL TRANSPORTATION CENTER

Relocation Analysis, Environmental Clearance, and Preliminary Design



Temas clave de la participación comunitaria en el diseño de la plaza

- La plaza debe ser activa, con una cafetería y otros usos comerciales
- Espacios para pasar tiempo con amigos y familiares
- Bancas y otro tipo de asientos
- Árboles de sombra y diversidad de plantas
- Acceso para bicicletas con estacionamientos de corta y larga duración
- Inclusivo y accesible
- Materiales cálidos, como la madera y el ladrillo



bien utilizada sino por este



