

SAN RAFAEL TRANSIT CENTER COMMUNITY DESIGN ADVISORY GROUP

REUNIÓN #4
INFORME DE LO QUE HEMOS OÍDO

OCTUBRE 2023



Prepared by
DIALOG

Introducción y finalidad del CDAG

El Grupo Consultivo de Diseño Comunitario (CDAG) es un grupo de colaboración de partes interesadas seleccionadas con el mandato de contribuir a la arquitectura, el diseño y los servicios del nuevo centro de tránsito. Como grupo consultivo, el CDAG aporta valiosos conocimientos y perspectivas, pero no es un órgano decisorio. El grupo se basa en el consenso, con un facilitador que presta apoyo al proceso, y trata de aportar una amplia y diversa contribución al diseño. La formación del CDAG fue un esfuerzo de colaboración entre la ciudad de San Rafael (la ciudad) y el Golden Gate Bridge, Highway and Transportation District (GGBHTD).

El CDAG se reunió cuatro veces a lo largo de un periodo de seis meses durante el diseño conceptual; véase el calendario más abajo. La cuarta y última reunión se celebró en octubre de 2023, y fue una oportunidad para ampliar las conversaciones durante las tres reuniones anteriores, así como revisar los conceptos preliminares de diseño.

Parte de la intención del CDAG era reunir a diversas voces en torno a una misma mesa, incluidos aquellos que normalmente no participan en el proceso de diseño. Por ello, los debates y la comunicación fuera de las reuniones formales del CDAG no suelen considerarse parte del proceso del CDAG.

Cronología



Reunión #4

La Reunión #4 del CDAG se llevó a cabo el 17 de octubre de 2023 de manera virtual a través de Zoom de 5:30-7:30 pm. Los participantes revisaron los aspectos más destacados de la Reunión #3 del CDAG. DIALOG utilizó Miro, una herramienta de pizarra en línea, para hacer un seguimiento de los comentarios. El grupo discutió varios aspectos del diseño de la reubicación parcial de la antigua estación del Ferrocarril Northwestern Pacific, también conocido como el edificio Whistlestop. El grupo también debatió el diseño de la plaza que rodea la estación y de las paradas de autobús situadas al este de las vías de SMART.

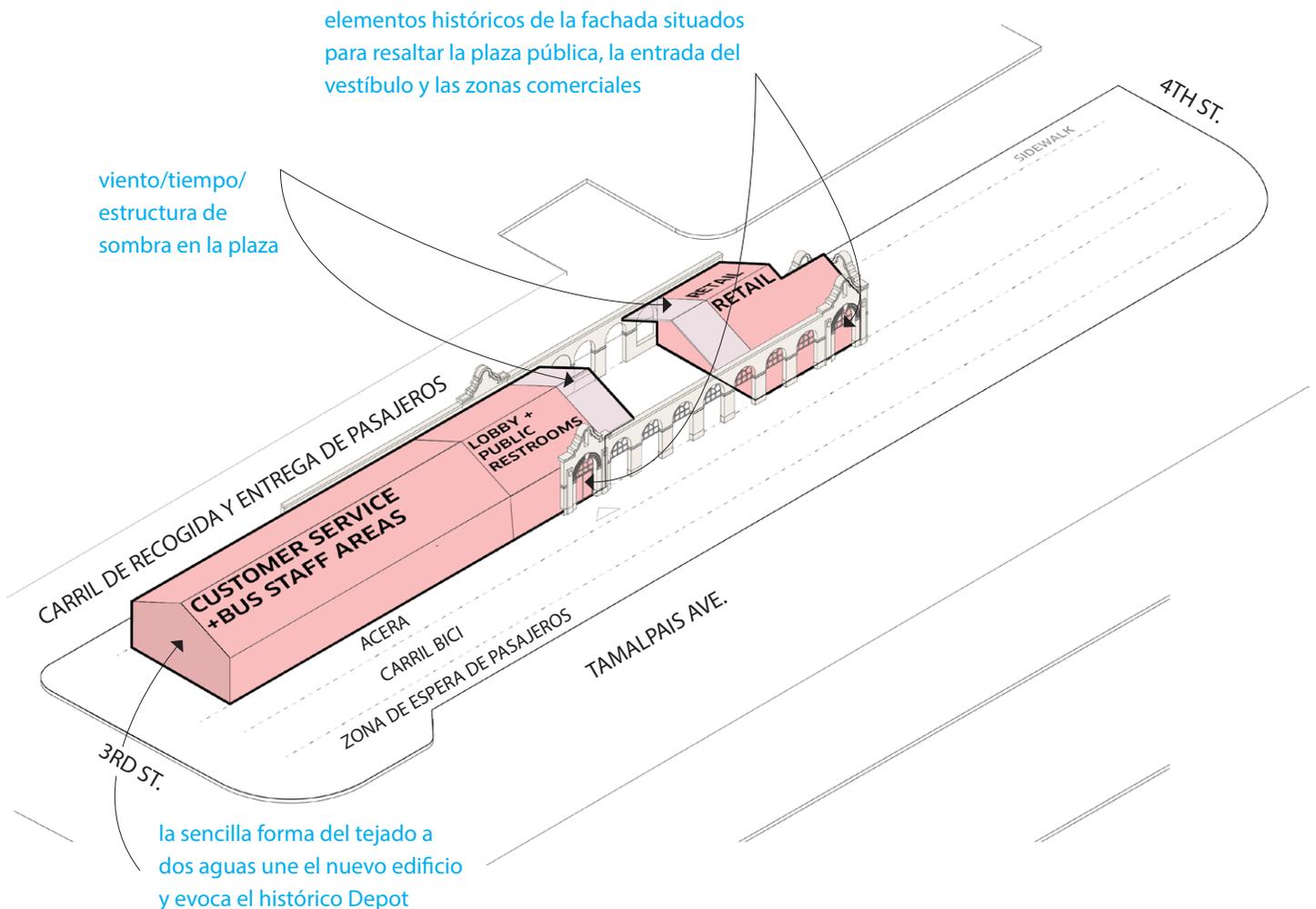
Se trata de un proceso de "diseño participativo", es decir, un proceso iterativo en el que se ven y escuchan los comentarios del CDAG y, a continuación, se transmiten las conclusiones al grupo para su confirmación. Los resultados de la reunión ayudan a orientar las decisiones de diseño. El proceso del CDAG se compartirá con la comunidad en un evento en vivo de Facebook de Canal Alliance el 30 de noviembre de 2023 y en un evento de puertas abiertas el 6 de diciembre de 2023.

El siguiente contenido refleja los comentarios realizados durante la reunión #4 del CDAG. Los comentarios se presentan sin modificaciones, excepto cuando son útiles para la claridad o el contexto.

Actualización del concepto del edificio de la estación reubicado

En la tercera reunión del CDAG, los miembros apoyaron sistemáticamente la opción que incluía un patio central entre el vestíbulo y los espacios comerciales/cafetería. En la cuarta reunión del CDAG, el equipo del proyecto mostró una versión actualizada de esta opción, incorporando:

- Los elementos históricos de la arcada se alinean con el programa (por ejemplo, los parapetos estilo Misión se colocan en las entradas públicas).
- Las nuevas partes del edificio se hacen eco de los elementos del edificio histórico con un tejado a dos aguas y la forma/espaciado de las ventanas.
- La mayor parte de la fachada histórica rodea las partes del edificio orientadas al público.
- Las partes del patio adyacentes al vestíbulo y a los comercios están a la sombra.



El CDAG hizo los siguientes comentarios sobre el concepto del edificio, específicamente relacionados con la función de arcadas y patio:

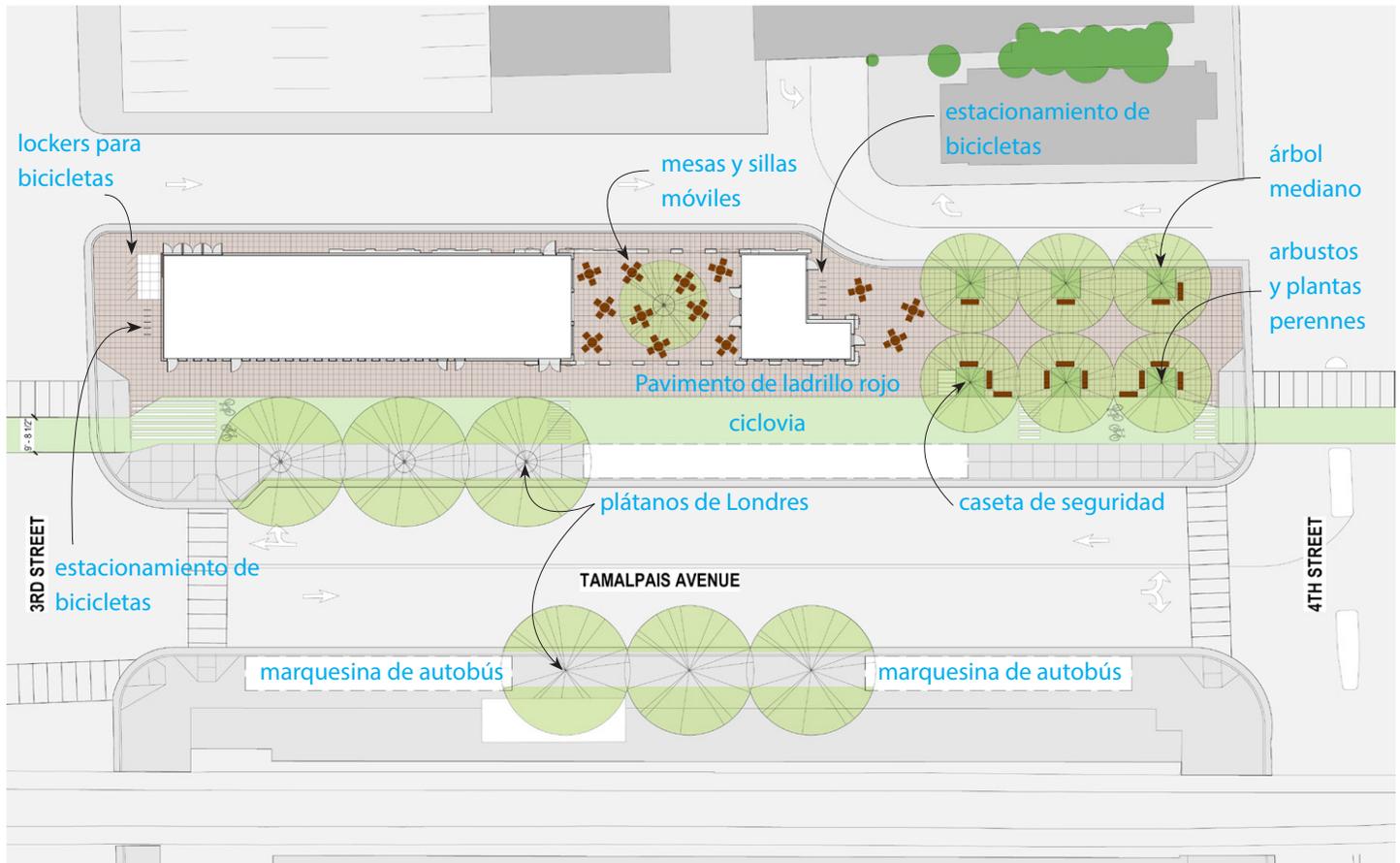
- *¿Existe la posibilidad de ajardinar? ¿Podemos ajardinar esta zona?*
- *Curiosidad por la comparación del edificio propuesto con el edificio original de la estación.*
- *¿Cómo se cierra la arcada abierta?*
Equipo de diseño: Esto se detallará durante la fase de diseño final.
- *¿Es necesario que se programe el el patio de arcadas?*
Equipo de diseño: No necesariamente, pero es una oportunidad para sillas, mesas y otros usos.
- *Consideración de cubrir el patio de arcadas con la línea de cubierta original del edificio de la estación.*
- *Mantener cerrada la parte trasera de la arcada (cierra las puertas del lado este).*
- *¿Debería cubrirse el patio de arcadas? ¿Algo acristalado? Hacer que el espacio interior sea utilizable con mal tiempo.*
- *Una gran apertura desde la estación a la plaza es una gran idea, pero quizá la puerta del garaje sea demasiado industrial o no tan funcional. Una puerta francesa podría ser mejor.*
- *Puertas levadizas - no son prácticas para cuando vienen grandes tormentas.*
- *¿Los sillas y mesas del patio de arcadas restan valor a la plaza norte?*
- *En la fachada norte del comercio - tiene que haber una cafetería, y tiene que tener sillas y mesas al aire libre en la plaza.*

Vista del Patio hacia el Este

Esta representación preliminar muestra la experiencia de estar en el patio, mirando hacia el este a los autobuses en Tamalpais Ave.



Whistlestop/Plaza del Edificio Depot/Paisaje - Plano



El CDAG hizo los siguientes comentarios sobre la instalación para bicicletas (carril bici):

- ¿Puede eliminarse la instalación separada para bicicletas?*
 Equipo de diseño: Esto tendrá que ser coordinado con la Ciudad, ya que se desea una instalación para bicicletas que conecte las instalaciones para bicicletas existentes al norte y al sur de esta área.
- Combinar la ciclovia con la plaza permitiría disponer de espacio adicional [al este, donde se asienta la ciclovia] que podría beneficiar a la anchura del edificio.*
 Equipo de diseño: Incluso si la ciclovia y la acera se combinaran, no habría dos metros adicionales para volver al edificio. Seguiría siendo necesario espacio tanto para ciclistas como para peatones.
- La coalición ciclista quiere reconocer que se trata de una ruta ciclista clave, que debe ser clara y fluida para los ciclistas de paso.*
- Lo fundamental es prever una anchura suficiente para las bicicletas y una delimitación clara de las rutas ciclistas.*
- La textura y la señalización transmiten que es una zona compartida [para bicicletas / peatones], por lo que [los ciclistas] reducen la velocidad.*
- La vía verde norte-sur es una senda multiusos; este espacio debería ser similar.*
- ¿Son necesarios bolardos para delimitar la instalación para bicicletas?*
 Equipo de diseño: No necesariamente.
- Extender el pavimento de ladrillo desde la fachada del edificio hasta el bordillo, cubriendo las tres zonas [acera, ciclovia, zona de espera de pasajeros].*
- Resuena el desagrado por la instalación para bicicletas.*

Vista de la Plaza desde la calle 4



Vista de la reubicación de la Arcada y Plaza desde Tamalpais Ave. Cerca de la calle 4



Plaza/Paisaje - Materiales



El equipo de diseño describió los materiales, las bancas y los tipos de estacionamiento para bicicletas. El estacionamiento para bicicletas incluye una combinación de corto plazo (estacionamiento) y largo plazo (lockers para bicicletas o similares). El CDAG hizo los siguientes comentarios sobre el estacionamiento para bicicletas:

- *El estacionamiento para bicicletas a largo plazo tiene sentido en el lado sur. Es posible lo mismo para el lado norte?*
- *No estoy seguro de que el estacionamiento de bicicletas a corto plazo tenga sentido en el lado norte del edificio, cerca de las tiendas.*
- *Hay que vigilar las bicicletas mientras se toma un café.*
- *El estacionamiento de bicicletas a lo largo de la 4ª tiene sentido.*
- *Los lockers de bicicletas en el sur: ¿hay posibilidad de integrarlo al edificio?*

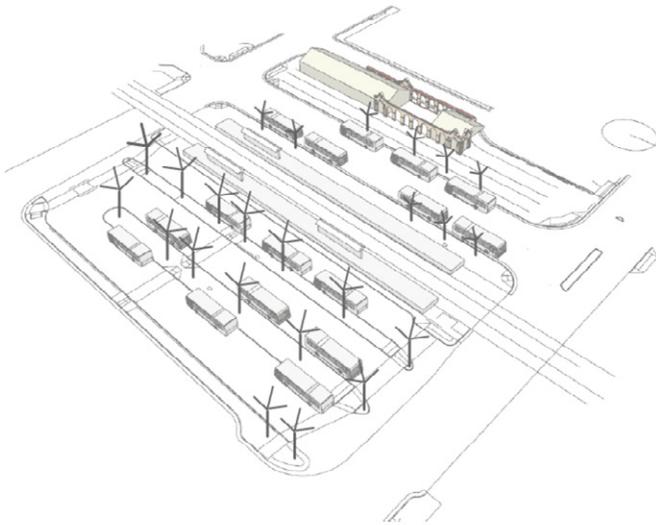
Actualización del Concepto de Marquesina de Autobús

En la reunión #4 del CDAG, el equipo de diseño presentó conceptos actualizados que pretenden integrar las sugerencias de la reunión #3 del CDAG, en la que los miembros expresaron que la marquesina de autobús al este de las vías del SMART, a lo largo de la calle Hetherton, sea una puerta de entrada a la comunidad, un diseño llamativo, algo más que una simple marquesina de autobús. Los miembros expresaron su interés en un equilibrio entre la marquesina y la vegetación, con asientos y protección contra los elementos. Los miembros del CDAG se inclinaron por formas fluidas y orgánicas hechas de madera maciza.

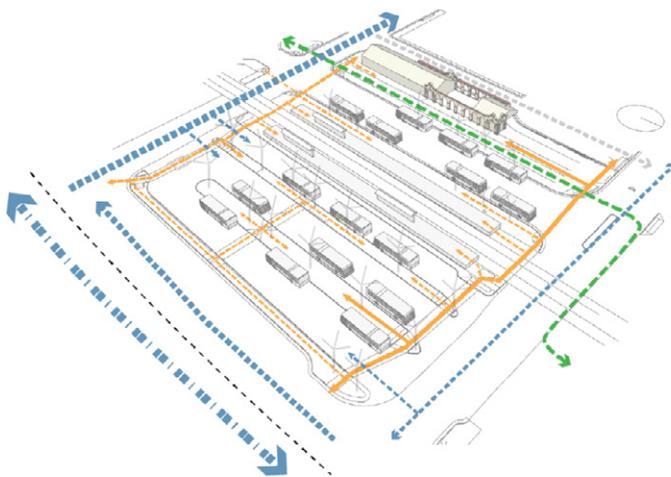
El equipo de diseño se basó en estos comentarios del CDAG con un análisis adicional del lugar como medio de pasar de las ideas abstractas a un concepto de diseño concreto. Se exploraron las siguientes áreas como inspiración potencial:

- Historia agraria del lugar, incluidos huertos de perales encontrados anteriormente en San Rafael.
- Circulación de peatones y vehículos
- Fuerzas climáticas: sol, lluvia, ruido y viento
- Formas y patrones de elementos naturales cercanos

Los siguientes diagramas representan estas áreas de exploración:



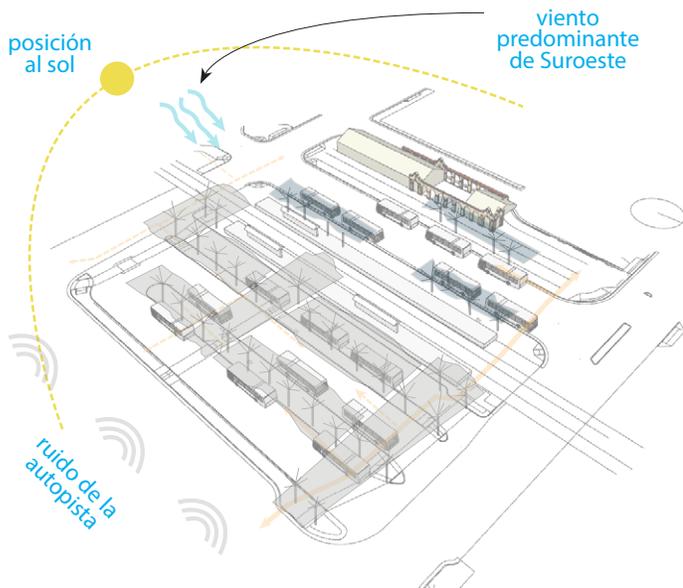
Los huertos de perales pueden inspirar soportes arbóreos abstractos



Los flujos de peatones y vehículos en el emplazamiento informan de la posición de las marquesinas

SIMBOLOGÍA

- peatones
- ciclistas
- vehicular
- vehiculos de servicio
- autopista



Las fuerzas naturales ayudan a definir la posición de las marquesinas, aunque puede resultar difícil protegerse totalmente del ruido de la autopista y el viento. La protección solar es más importante por las tardes desde la primavera hasta el otoño.



Los elementos translúcidos o transparentes pueden aportar riqueza de sol y sombra a las marquesinas. (Este concepto no se exploró en el renderizado indicativo, pero se hará a medida que avance el diseño).



Las formas ondulantes de las crestas cercanas y las olas del mar inspiran un tejado curvilíneo.

Vista indicativa de la Marquesina de Tránsito - Hetherton y 4th



El equipo de diseño compartió una representación de la marquesina de autobús, señalando que representa un nivel indicativo de diseño; evolucionará a través de las fases de diseño preliminar y final. El CDAG hizo los siguientes comentarios:

- *Me gusta mucho la imagen. ¿Cómo protege de la lluvia y la intemperie? ¿Son los toldos demasiado altos?*
- *En cuanto a las bicicletas, me gustan las dos ideas.*
- *Consideren una superficie blanca en la parte inferior del techo - esto parece oscuro.*
- *Las ilustraciones han sido de gran ayuda, ya que ponen una imagen a lo que hemos estado hablando. Mi madre lo aprobaría.*
- *Me encanta el tejado ondulado de la marquesina. Espero que se compruebe la cantidad de sombra que da cualquier tejado. la sombra es importante*
Equipo de diseño: Se realizarán estudios solares más detallados.
- *El tejado debe proteger de la lluvia y el sol.*
- *La marquesina de autobuses no debe eclipsar el edificio de la estación.*
- *Tiene muy buena pinta. Me gusta la representación. La función en términos de sombra es importante*
- *Examinar seriamente el lado sur de la calle 3 para añadir grandes árboles de calle para completar el marco de árboles.*
- *Trabajar con la ciudad en el lado norte de la 4ª para crear un marco de árboles.*
- *La dirección de la marquesina es estupenda.*
- *¿Pueden considerarse los elementos como un gran espacio cubierto?*
- *Confort general con una declaración contemporánea que refleja la arquitectura de San Rafael.*
- *¿Una marquesina casi histórica? Lo que realmente importa es el rendimiento y no eclipsar al edificio de la estación.*
- *Deberías detenerte en la 101 para ver cómo son las vistas desde la autopista. Esto es un ejercicio de creación de lugares; es importante. Me gusta la sensación de esta imagen. Me gusta el carácter de la madera*
- *Parece que hay una acera en el lado este de la estación SMART. ¿Tiene alguna función? ¿Puede trasladarse esa dimensión al lado de Hetherton? Aumentar la anchura de la acera en Hetherton permitiría plantar árboles grandes como London Plane. Es importante enmarcar con árboles grandes. Equipo de diseño: Los extremos de esa acera, donde se encuentra con las calles, son necesarios. Sin embargo, el resto de la acera podría destinarse a jardinería. Por desgracia, esa anchura no se puede transferir a otro sitio.*
- *Existe la posibilidad de colaborar con la ciudad para conectar la ciclovia de Hetherton.*
- *La conexión peatonal a mitad de cuadra de Hetherton puede no ser necesaria. Equipo de diseño: Sí, esto se puede mover a la calle 3.*

Resumen de lo Escuchado

Varios miembros del CDAG expresaron un fuerte deseo de una configuración alternativa para la instalación de bicicletas entre la 3ª y la 4ª. Consideraban que una instalación destinada exclusivamente a las bicicletas provocaría que estas circularan rápidamente, obstaculizaría la zona de la plaza principal del lugar y/o serviría de barrera para las conexiones con el transporte público.

En relación con esto, algunos miembros del CDAG siguieron expresando su deseo de que se diera toda la dimensión del edificio de 1929. Cuando se explicó que no había espacio suficiente, un miembro sugirió que la eliminación de la instalación exclusiva para bicicletas permitiría esa dimensión.

Interés por la protección contra la intemperie en el patio.

Acuerdo general con la gama de opciones de aparcamiento de bicicletas disponibles, señalando el interés de estacionamientos de bicicletas adicionales más cerca de la calle 4 y evitar el bloqueo del acceso al espacio comercial.

Amplio interés y consenso en torno al diseño de la marquesina de autobús para la zona al este de las vías del SMART. Varios comentarios sugieren ajustes en las conexiones peatonales y en el paisaje urbano de las calles circundantes. Varios comentarios también expresaron interés en una mayor evaluación de la protección contra el sol y la lluvia.

Varios miembros del CDAG concluyeron sus comentarios agradeciendo la oportunidad de participar en el proceso del CDAG. Expresaron una perspectiva positiva tanto del propio proceso del CDAG como de los avances en el diseño que se produjeron a través del mismo.

En conclusión, el proceso del CDAG y los conceptos de diseño del proyecto fueron acogidos en general con entusiasmo y apoyo por los participantes en el CDAG.

