

# SAN RAFAEL TRANSIT CENTER COMMUNITY DESIGN ADVISORY GROUP

REUNIÓN #1  
INFORME SOBRE LO QUE HEMOS OÍDO

JUNIO 2023



Prepared by  
**DIALOG**

## Introducción y Finalidad de CDAG

El Comunidad Design Advisory Group (CDAG) es un grupo de colaboración de las 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.

El CDAG se reunirá cuatro veces a lo largo de un periodo de seis meses durante el diseño conceptual. La primera reunión se celebró en junio de 2023 y sirvió para orientar a los miembros sobre el proyecto y el proceso, así como para llegar a un entendimiento común de las condiciones y el contexto del emplazamiento.

## Reunión #1

El reunion de CDAG #1 se celebró el 20 de junio de 2023 en el Jackson Cafe. Los participantes conocieron personalmente al equipo de diseño y facilitación y recibieron una breve introducción al proyecto, el proceso y el papel del CDAG.

Tras la presentación, el equipo y los miembros del CDAG participaron en un “taller de diseño” interactivo en el que recorrieron juntos la zona, explorando el contexto actual y las condiciones del lugar para establecer una comprensión compartida del mismo. Cada miembro del CDAG recibió un cuaderno de trabajo en el que se esbozaban los movimientos iniciales de diseño urbano previstos para guiar el proyecto. A lo largo del taller, los participantes reflexionaron sobre sus experiencias en el espacio público e hicieron comentarios y sugerencias sobre sus impresiones generales y sobre las cuatro categorías de medidas de diseño urbano.

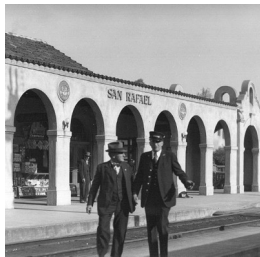
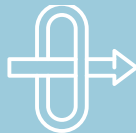
## Visión del Proyecto y Grandes Avances



**Consolidate  
Transit Center  
Improve bike &  
pedestrian safety**



**Create gateway  
to downtown  
San Rafael**



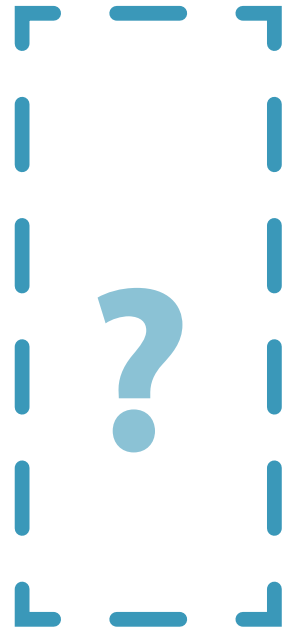
**Retain sense  
of historic rail  
building**



**Sustainability and  
Resilience**



Created by Lemon Liu



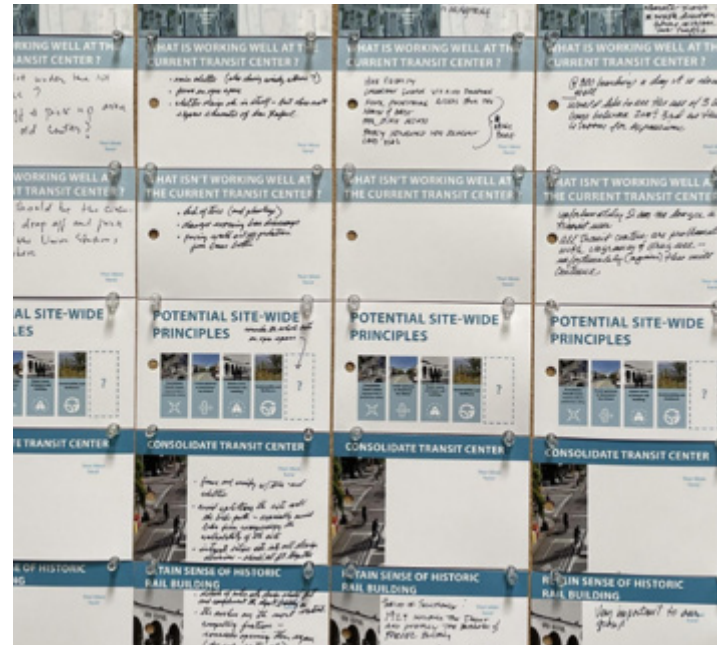


Los resultados del taller, en términos del contenido recogido en los llaveros y otra información compartida, se recopilaron, resumieron y analizaron para destilar los temas clave, las grandes ideas y las aportaciones dirigidas que se utilizarán para refinar la visión del diseño y los grandes movimientos, antes de la segunda reunión del CDAG, el evento en directo de Canal Alliance Facebook y la sesión a puertas abiertas, en julio y agosto de 2023.

El siguiente contenido refleja los comentarios realizados durante la reunión del CDAG y/o recogidos por escrito en los llaveros. Los comentarios se presentan sin editar, salvo cuando resulta útil para mayor claridad o contexto.







## Observaciones desde el centro de tránsito existente

- *Muy ruidoso*
- *Ocupado*
- *Feo*
- *Viejo*
- *Demasiado concreto*
- *Sin vegetación*
- *Poca iluminación*
- *Inseguro - demasiado cruce de calles, abierto y expuesto*

## ¿Qué funciona bien en el actual centro de tránsito? ¿Qué le gusta de él?

- *Eficacia del autobús*
- *Parece proporcionar protección contra la intemperie*
- *Diseño distintivo de las marquesinas (aunque no encaja muy bien con el carácter de San Rafael)*
- *La señalización está bien*
- *Muchos sitios para sentarse*
- *Gran visibilidad*
- *Ubicación conveniente con respecto al centro de la ciudad*

## ¿Qué es lo que no funciona bien en el actual centro de tránsito? ¿Qué es lo que no le gusta?

- *No hay mapas, guías, orientación*
- *No hay negocios como cafeterías, librerías o tiendas de regalos.*
- *No hay un acceso claro para las bicicletas: es difícil encontrar aparcabicicletas (o no hay).*
- *Aceras estrechas*
- *Falta de pavimentación distintiva para compensar las zonas peatonales de las entradas de autobuses (por ejemplo, en las aceras)*
- *Falta de árboles y plantaciones*
- *Poca integración en los usos del suelo adyacentes*
- *Preocupación por las personas sin hogar y el consumo de drogas*
- *No refleja la ciudad de San Rafael: ¿Quiénes somos? ¿Cuáles son los valores de nuestra ciudad?*
- *No hay suficientes máquinas expendedoras de billetes*
- *Difícil acceso para usuarios de sillas de ruedas*

## Posibles principios para todo el sitio

- *La vitalidad económica coincide con el diseño de la ciudad.*
- *Crear oportunidades para el desarrollo futuro.*
- *Considerar todo el solar un espacio abierto.*
- *Consolidar el centro de tránsito y mejorar la seguridad ciclista/peatonal.*
- *Pavimentación que dé prioridad a los peatones.*
- *Señalización clara y elementos dentro de la estación para orientar a los pasajeros hacia los autobuses y trenes de conexión.*
- *Acceso peatonal fácil y seguro desde todas las direcciones. La estación es principalmente un entorno peatonal.*
- *Bicicletas lentas para dar cabida a la seguridad y comodidad de los peatones. Señales de "Bicicletas a pie a través del centro de tránsito" en todos los pasos de peatones hacia el centro de tránsito. El carril bici debe ser multiusos, no sólo para bicicletas.*
- *Conectar la vía verde N-S proporcionando un carril bici exclusivo en el lado norte de la calle 4ª (sustituyendo el aparcamiento).*
- *Señalización/barreras claras para mantener a las personas y las bicicletas alejadas de las vías del tren (cuando se intente coger un autobús o un tren).*
- *Ubicar un almacén de bicicletas en el edificio (sustituyendo y ampliando el que hay actualmente en Tamalpais).*
- *Enmarcar y unificar con árboles y refugio.*
- *Integrar todo el emplazamiento en todas las decisiones de diseño (diseño holístico).*

## Conservar aspectos del edificio ferroviario histórico

- *Prestar especial atención a las características originales de la estación de 1929 (no a las partes del edificio añadidas posteriormente). Periodo de importancia: 1929, incluido the apeadero y posiblemente el edificio de equipajes y paquetería.*
- *Los arcos son las características principales; considerar pórticos abiertos para asientos, cafeterías, tiendas.*
- *Activar la planta baja con servicios de tránsito, cafeterías y otros comercios. (¿Arriba para tránsito y/u otras oficinas?)*
- *Maximizar el tamaño de la plaza de la calle 4 y activarla con cafeterías que salgan del edificio.*
- *Hacer de la plaza algo más que un atajo de circulación, reconociendo que es la principal "puerta" peatonal desde la calle 4.*
- *Hacerse eco de los arcos del edificio en el diseño de las paradas de autobús, unificando el lugar sin imitar las características históricas.*
- *Se puede salvar parte del edificio por un coste razonable, moverlo ligeramente para poner en valor el edificio original.*
- *Evitar que la bajada de pasajeros sature la plaza.*
- *Las normas de la Secretaría de Interior animan a que las nuevas construcciones no sean imitativas.*
- *Puede que no sea apropiado intentar restaurar por completo el edificio de 1929 si no somos capaces de determinar lo que fue.*



1935

## Crear una puerta de entrada al centro de San Rafael

- *Tratar todo el centro de tránsito como un espacio abierto que acoja y dé la bienvenida al centro urbano.*
- *Muchos asientos cómodos, pavimentación interesante que delimite las zonas de uso, instalaciones para peatones, obras de arte, uso para “eventos/música”.*
- *Grandes árboles, especialmente a lo largo de los bordes de las calles, que creen un pasillo acogedor a través del centro de tránsito. Los grandes London Planes, como los que prosperan en la 5ª y Tamalpais, podrían ser un árbol temático para todo el distrito de tránsito, dando la bienvenida a la gente a una ciudad que valora la naturaleza.*
- *Mantener el ancho de acera de 10’ a lo largo de Hetherton, dando cabida a grandes árboles, para ayudar a amortiguar el ruido de la autopista.*
- *Establecer un marco sólido para el centro de tránsito con grandes árboles al este de Hetherton (para ayudar a amortiguar el ruido de la autopista), al sur de la 3ª y al norte de la 4ª.*
- *Suavizar el lugar con cestas de flores colgantes, jardines verticales, enredaderas que cubran las paredes y marquesinas de autobús a modo de enrejados.*
- *El público principal son los pasajeros, pero también hay que tener en cuenta las vistas desde las aceras, los coches y los edificios circundantes.*
- *Buena iluminación*
- *Contenedores de reciclaje y basura.*
- *Incluir árboles. Evite el concreto. Colorido.*
- *Estrechar los carriles de la calle 4. El paso de peatones actual es de 20’ por carril. Reducir la velocidad del tráfico en dirección oeste que se dirige al centro a través de Tamalpais.*
- *Añadir más señales para dar información sobre el centro de San Rafael.*

## Sostenibilidad y resiliencia

- *Planificar la posibilidad de inundaciones periódicas por la subida del nivel del mar.*
- *Utilizar y exhibir materiales sostenibles.*
- *Materiales auténticos y duraderos de origen local: árboles urbanos (eucaliptos) para los bancos; reciclado de bordillos de granito de San Francisco para los bolardos; adoquines de arcilla cocida de McNear en San Rafael.*
- *Reutilizar las tejas de arcilla del tejado del Banco o del Depósito.*
- *Lograr cero emisiones netas de GEI en el diseño y funcionamiento del centro de tránsito.*
- *Añadir papeleras de reciclaje y señalización de los materiales reciclables.*
- *Crear un espacio acogedor para nuevas personas, turistas, visitantes, familiares, etc.*

## ¿Qué características del proyecto le interesan más?

- *Señalización interpretativa y expositores X3 - señalización bilingüe*
- *Asientos al aire libre X3*
- *Lugares para relajarse, descansar y socializar X2*
- *Plaza de entrada con sombra X3*
- *Señalización de orientación X3*
- *Paisajismo autóctono X2*
- *Gestión del agua de lluvia X3*
- *Equipamiento para bicicletas: almacenamiento seguro X2*



## ¿Qué nos falta?

- Comercio minorista / restaurante que activaría el espacio
- ¿Aparcamiento?
- Arte local sobre San Rafael
- Materiales locales
- Monumentos locales Campana / edificio de la Misión de San Rafael SRHS
- Reconocimiento de la tierra; ¿Miwoks?
- Celebración de las culturas de San Rafael a través de murales y azulejos.
- Necesidad de tener en cuenta el impacto de las personas sin hogar en el diseño.
- Integrar el centro de tránsito en el centro de la ciudad.
- Protección contra el ruido.
- Dar prioridad al sombreado.
- Restaurar el exterior del depósito a 1929. Recrear el espacio interior de la sala de espera para el periodo si se puede encontrar información.



## Reflexiones finales

- Un espacio atractivo, limpio, iluminado, seguro, colorido, divertido y cómodo (quiero que la gente venga aquí sólo para ver el espacio, no sólo los usuarios del transporte público).
- Dar prioridad a los usuarios del transporte público.
- La pasarela y los bordes son fundamentales.
- Ampliar el tratamiento del pavimento peatonal desde la plaza del Apeadero hasta la calle 4 hasta Hetherton y los andenes de los autobuses.
- La calle 4 es una calle completa que atraviesa el centro de tránsito: bicicletas, peatones, autobuses y coches.
- Adaptar el centro de tránsito al contexto circundante. (Consultar el Plan del Centro y el Plan del Área de la Estación para ideas concretas).
- Resolver el uso peatonal seguro de la intersección Hetherton/Third, especialmente el giro a la derecha en Third.
- Plantar grandes árboles a ambos lados de Hetherton, una forma sencilla de bloquear el ruido y la visibilidad de la autopista.
- Crear conexiones peatonales seguras y agradables bajo la autopista (e integrar el arroyo como "pasarela").\*
- Arrendar (no vender) el solar existente y utilizar los ingresos del arrendamiento para sufragar los costes adicionales de construcción del proyecto.\*
- Limitar la altura y el retranqueo de los terrenos existentes para que el nuevo centro de tránsito reciba suficiente luz solar.\*
- Considerar zonas adicionales para dejar coches al norte y al sur de Tamalpais.\*
- Véanse más comentarios sobre el Centro de Tránsito en la página web del SSR "movilidad de emisiones cero".

\*Estos elementos no entran en el ámbito del diseño del centro de tránsito, pero se señalan a efectos de documentación.



## Preguntas adicionales

- *¿Cuántos miembros del CDAG utilizan el transporte público?*
- *¿Se compensa a las empresas por desplazarse?*

## Resumen de ideas para todo el proyecto

### Ideas generales

- *Tratar todo el centro de tránsito como un espacio abierto que acoja a la gente en el centro urbano.*
- *Pavimentación interesante que delimite las zonas de uso, instalaciones peatonales, obras de arte.*
- *Suavizar el lugar con cestas de flores colgantes, jardines verticales, enredaderas que cubran las paredes, marquesinas de autobús como enrejados.*
- *Crear un espacio acogedor para gente nueva, turistas, visitantes, familiares, etc.*
- *Utilice árboles como puerta de entrada para dar la bienvenida a los visitantes*

- *Evite el concreto; sea colorista.*

### Servicios

- *Buena iluminación.*
- *Asientos cómodos.*
- *Papeleras y contenedores de reciclaje señalizados.*
- *Servicios para bicicletas, incluido un lugar seguro para guardarlas.*

### Señalización

- *Señalización de orientación*
- *Señalización interpretativa*
- *Señalización bilingüe/multilingüe*
- *Señalización informativa sobre el centro de San Rafael*

### Sostenibilidad y resistencia

- *Planificar la posibilidad de inundaciones periódicas por la subida del nivel del mar.*
- *Utilizar y exhibir materiales sostenibles.*
- *Materiales auténticos y duraderos de origen local: árboles urbanos (eucalipto) para los bancos; bordillos de granito reciclado de San Francisco para los bolardos; adoquines de arcilla cocida de McNear en San Rafael.*
- *Paisajismo autóctono.*
- *Gestión del agua de lluvia*



## Resumen de ideas para edificios y plazas

### Reubicación/Reutilización de edificios

- *Prestar especial atención a revelar los elementos originales de la estación de 1929 (no las partes del edificio añadidas posteriormente). Periodo de importancia: 1929, incluido el apeadero y posiblemente el edificio de equipajes y paquetería.*
- *El edificio fue actualizado varias veces por el ferrocarril durante el periodo considerado de importancia histórica. Esto hace más difícil aislar características o elementos claros que conservar.*
- *Los arcos son las características principales; considérense pórticos abiertos para asientos, cafeterías, comercios.*

### Reubicación/Reutilización de edificios (continuación)

- *Parte del edificio puede salvarse por un coste razonable, trasladado ligeramente, para poner en valor el edificio original.*
- *Las normas de la Secretaría de Interior animan a que las nuevas construcciones no sean imitativas. Puede que no sea apropiado intentar restaurar por completo el edificio de 1929 si no somos capaces de determinar qué era.*
- *Reutilizar las tejas de arcilla del tejado del Banco o del Apeadero.*

### Servicios de la Plaza

- *Asientos al aire libre.*
- *Lugares para relajarse, descansar y socializar.*
- *Plaza de entrada con sombra*

### Uso de edificios y plazas

- *Activar la planta baja con servicios de transporte, cafeterías y otros comercios. (¿Arriba para tránsito y/u otras oficinas?)*
- *Maximizar el tamaño de la plaza de la calle 4 y activarla con cafeterías que salgan del edificio. Hacer de la plaza algo más que un atajo para la circulación, reconociendo que es la principal "puerta" peatonal desde la calle 4ª.*
- *Utilizarla para eventos y música.*
- *Evitar que las bajadas de pasajeros saturen la plaza.*

## Resumen de ideas para diseño de marquesinas y paisaje urbano

### Diseño de marquesinas

- *El diseño de las paradas de autobús se hace eco del arco del edificio, unificando el lugar sin imitar los elementos históricos.*

### Paisaje urbano

- *Grandes árboles, especialmente a lo largo de los bordes de las calles, que creen un pasillo acogedor a través del Centro de Tránsito. Grandes plátanos londinenses como los que prosperan en la Quinta y Tamalpais podrían ser un árbol temático para todo el distrito de tránsito, dando la bienvenida a la gente a una ciudad que valora la naturaleza.*
- *Establecer un marco sólido para el centro de tránsito con grandes árboles al este de Hetherton (para ayudar a amortiguar el ruido de la autopista), al sur de la 3ª y al norte de la 4ª.*

### Paisaje urbano (continuación)

- *Mantener el ancho de acera de 10' a lo largo de Hetherton, dando cabida a grandes árboles, para ayudar a amortiguar el ruido de la autopista.*
- *El público principal son los pasajeros, pero también hay que tener en cuenta las vistas desde las aceras, los coches y los edificios circundantes.*
- *Estrechar los carriles de la calle 4. El paso de peatones actual es de 20' por carril. Reducir la velocidad del tráfico en dirección oeste que se dirige al centro a través de Tamalpais.*

## Resumen de lo escuchado

El actual centro de tránsito presenta varias deficiencias, como su aspecto anticuado, la falta de zonas verdes, una iluminación deficiente y problemas de seguridad para peatones y ciclistas. Es importante abordar estos problemas mediante el diseño de un centro de tránsito seguro, dando prioridad a los peatones, implementando una clara señalización de orientación y garantizando un acceso seguro y fácil para bicicletas y peatones desde todas las direcciones.

Integrar el centro de tránsito en la zona circundante mediante la incorporación de árboles, pavimentación distintiva y diseño de marquesinas. Tener en cuenta la identidad de la ciudad y la representación de sus valores, y crear una puerta de entrada al centro con servicios como acceso para bicicletas, asientos cómodos y obras de arte.

Conservar y destacar las características originales del edificio Whistlestop de 1929, teniendo en cuenta que el edificio se actualizó con frecuencia a lo largo del periodo de importancia histórica. Activar la planta baja con servicios de tránsito, cafeterías y comercios, y maximizar el tamaño de la plaza para crear un espacio vibrante.

Incorporar la sostenibilidad como principio básico en el rediseño del centro de tránsito. El centro de tránsito no sólo debe ser funcional, sino también crear un espacio acogedor y ecológico que beneficie tanto a los residentes como a los visitantes.

Incluir servicios como mapas, guías, tiendas y espacio para guardar bicicletas. Dar prioridad a la accesibilidad, garantizando un acceso adaptado a las sillas de ruedas, suficientes máquinas expendedoras de billetes y una integración adecuada con el transporte público.

La colaboración con las partes interesadas, incluidas las empresas, la comunidad y las autoridades de transporte, es crucial para el éxito del rediseño del centro de tránsito. Esto garantizará que el diseño final satisfaga las necesidades y expectativas de todas las partes interesadas.







