

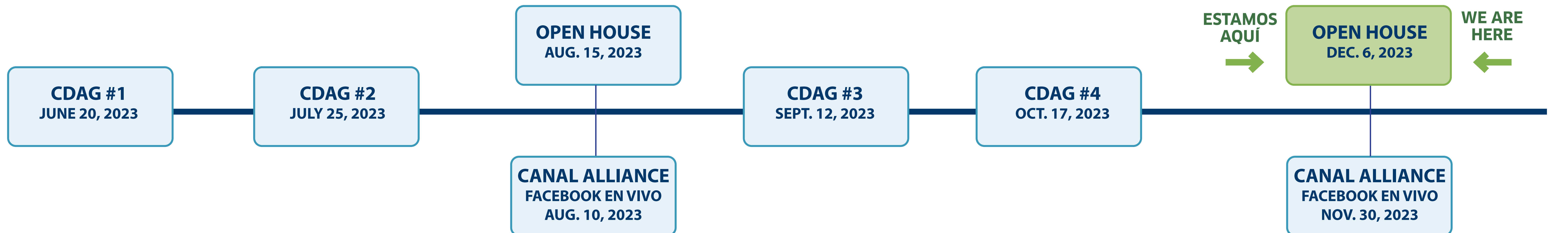


Project Information

Información del Proyecto



Existing Transit Center / Centro de Tránsito Existente
 New Transit Center / Nuevo Centro de Tránsito





Community Design Advisory Group (CDAG) Grupo Consultivo de Diseño Comunitario (CDAG)

Introduction and Purpose of CDAG

Introduction and Purpose of CDAG

The Community Design Advisory Group (CDAG) is a collaborative group of stakeholders with a mandate to provide input into the architecture, design, and amenities of the new transit center. The Golden Gate Bridge District collaborated closely with the City of San Rafael to identify community organizations and community members to participate in the CDAG. As an advisory group, CDAG provides valuable expertise and perspectives, but is not a decision making body. The group is consensus-based, with a facilitator providing support to the process, and seeks to bring diverse and broad input to the design.

El Grupo Asesor de Diseño Comunitario (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. El Distrito del Golden Gate Bridge colaboró estrechamente con la ciudad de San Rafael para identificar a las organizaciones comunitarias y a los miembros de la comunidad que participarían en el CDAG. Como grupo consultivo, el CDAG aporta valioso conocimiento y perspectivas, pero no es un órgano decisorio. El grupo se basa en el consenso, con un facilitador que apoya el proceso y trata de aportar contribuciones diversas y al diseño.

Meeting Outcomes

Meeting #1, June 25, 2023

The CDAG reviewed project history and process, then went on a walking tour of the site. Members contributed ideas about existing site conditions and what they would be looking for in a new transit center. They also offered thoughts on the four design principles described below.

Meeting #2, July 25, 2023

The CDAG reviewed "big moves" -- the big ideas that would inform the overall project direction. These included plaza and building location, scale of bus shelters, and the look and feel of plaza spaces.

Meeting #3, September 12, 2023

The CDAG discussed design options for integration of historic elements to the Customer Service Building; building massing; and program layout. Members also reviewed materials and design ideas for the bus shelters, with a focus on a large bus canopy east of the SMART tracks.

Meeting #4, October 17, 2023

Participants provided feedback on emerging design concepts for the Customer Service Building, plaza, and bus canopy. The group identified several areas where additional exploration may be needed, e.g. bike lane configuration.

Resultados de la reuniones

Reunión #1, 25 de Junio, 2023

El CDAG repasó la historia y el proceso del proyecto y, a continuación, realizó un recorrido a pie por el emplazamiento. Los miembros aportaron ideas sobre las condiciones existentes en el lugar y lo que buscarían en un nuevo centro de tránsito. También aportaron ideas sobre los cuatro principios de diseño que se describen a continuación.

Reunión #2, 25 de Julio, 2023

El CDAG revisó los "grandes movimientos", es decir, las grandes ideas que orientarían la dirección general del proyecto. Entre ellas, la ubicación de las plazas y los edificios, la escala de las paradas de autobús y el aspecto de las plazas.

Reunión #3, 12 de Septiembre, 2023

El CDAG debatió opciones de diseño para la integración de elementos históricos en el edificio de atención al cliente, el volumen del edificio y la distribución del programa. Los miembros también revisaron los materiales y las ideas de diseño para las paradas de autobús, centrándose en una gran marquesina al este de las vías del SMART.

Reunión #4, 17 de Octubre, 2023

Los participantes dieron su opinión sobre los conceptos iniciales de diseño para el edificio de atención al cliente, la plaza y la marquesina del autobús. El grupo identificó varias áreas en las que puede ser necesaria una investigación adicional, por ejemplo, la configuración del carril bici.



Thank You, CDAG! ¡Gracias CDAG!

NOTE | NOTA

Following the CDAG Charter, only comments made during formal meetings are included as part of CDAG record.

De acuerdo con la Carta del CDAG, sólo los comentarios realizados durante las reuniones formales se incluyen en el registro del CDAG.

Design Principles | Principios de Diseño

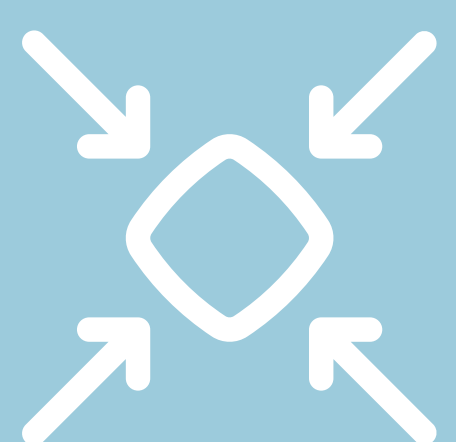
The project team developed the below project-wide principles based on community input during prior project phases. The Community Design Advisory Group and the community during the August 2023 Open House provided additional input. The highlights represent common comments from numerous community members.

El equipo del proyecto elaboró estos principios para todo el proyecto basándose en las aportaciones de la comunidad durante las fases previas del proyecto. El Grupo Asesor de Diseño Comunitario aportó información adicional. Los aspectos más destacados representan comentarios comunes de numerosos miembros de la comunidad.



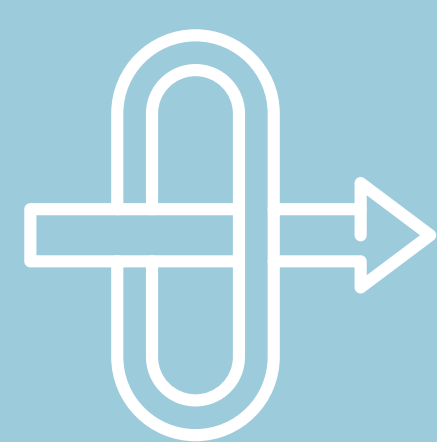
**Consolidate Transit Center
Improve bike & pedestrian safety**

Consolidar el transporte público mejorando la seguridad para bicis y peatones



Create gateway to downtown San Rafael

Crear una puerta de entrada al centro urbano de San Rafael



Retain sense of historic rail building

Conservar el sentido histórico del edificio original



Sustainability and Resilience

Sostenibilidad y Resiliencia



Highlights

- Safe & easy pedestrian access & connections
- Dedicated bike lane
- Shade
- Seating and places to rest
- Clear wayfinding signage
- Big trees
- Welcoming to downtown
- Reveal features from original 1929 Depot (aka Whistlestop)

Destacados

- Conexiones y accesos peatonales seguros y fáciles
- Ciclovía exclusiva
- Sombra
- Asientos y lugares de descanso
- Señalización clara
- Árboles grandes
- Bienvenida al centro
- Revelar las características originales de la estación de 1929

August 2023 Public Outreach Activities: Open House, Facebook Live, & Survey

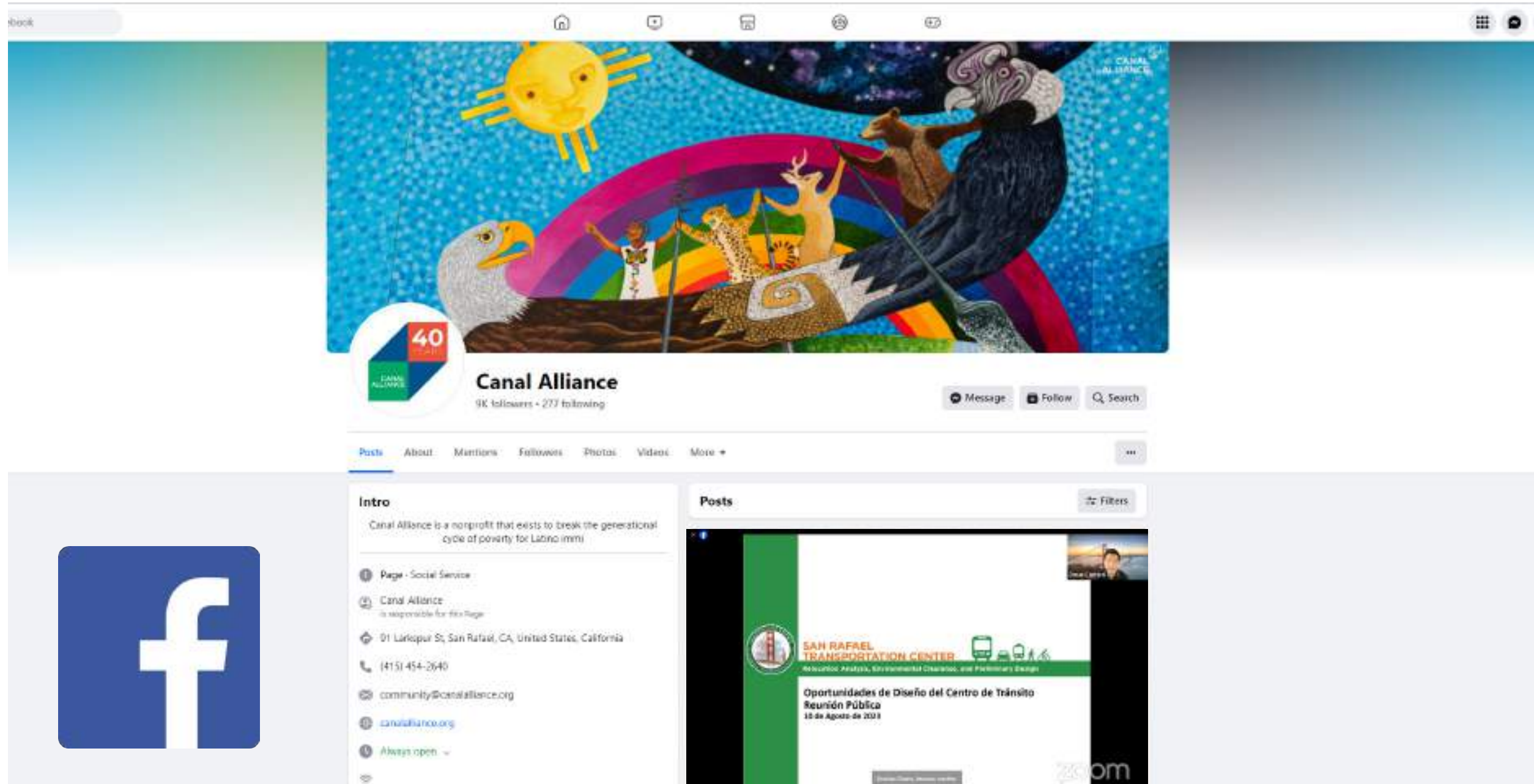
Sesión de Puertas Abiertas de Agosto

Public Open House, August 17, 2023 (50+ participants) | Jornada de Puertas Abiertas, 17 de Agosto de 2023 (más de 50+ participantes)



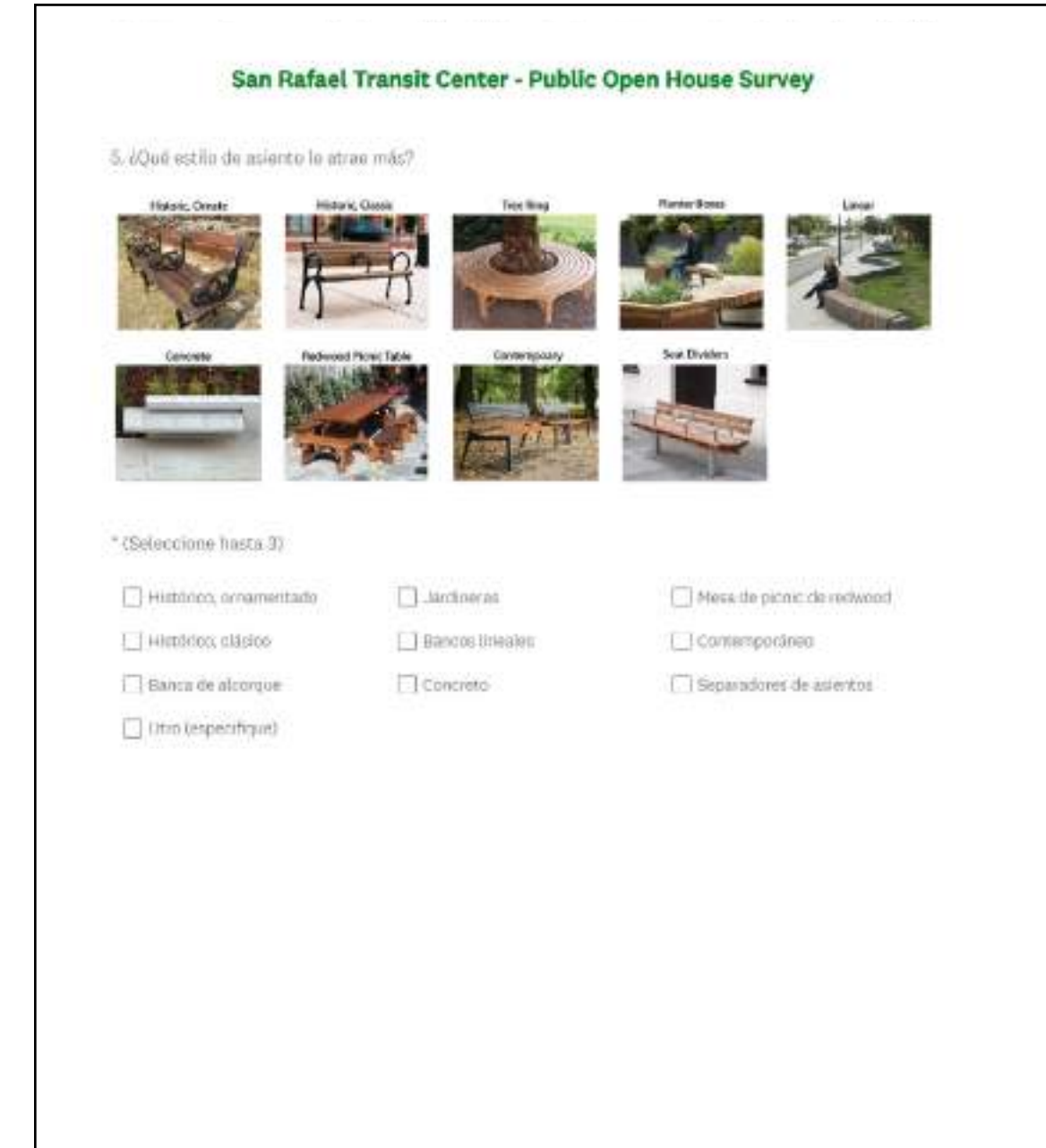
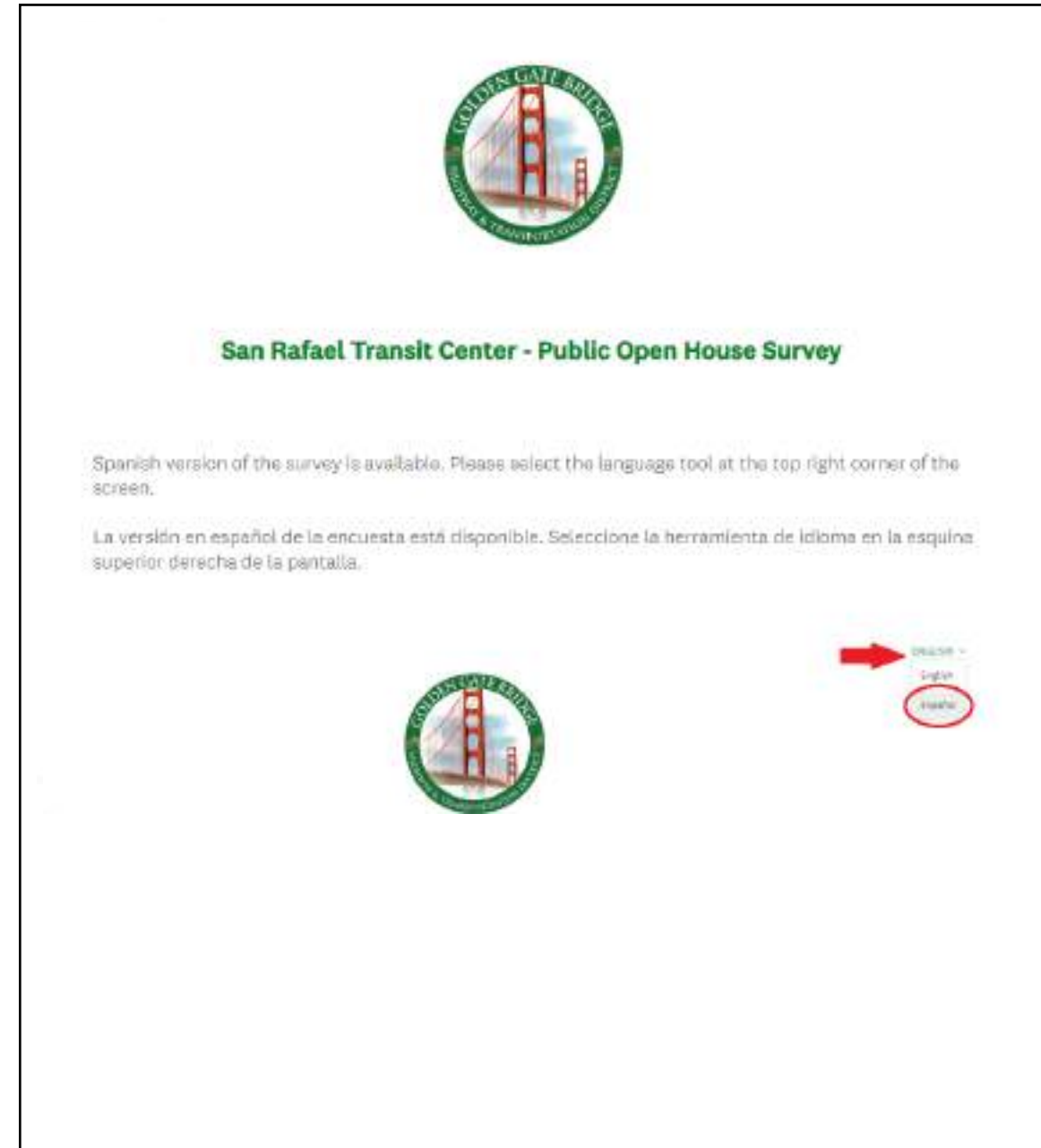
Facebook Live Event, August 10, 2023 (1100+ viewers)

Evento en directo en Facebook, 10 de Agosto de 2023 (más de 1100+ espectadores)



Example Survey Questions, August 15-31, 2023 (117 respondents)

Ejemplo de preguntas de la encuesta, 15-31 de Agosto de 2023 (117 encuestados)



Did you come to the August Public Open House?
Usted asistió a la primer sesión a puertas abiertas?

Yes/Si



No



Did you listen to the August Facebook Live event?
¿Escuchaste el evento de Facebook Live de agosto?

Yes/Si



No

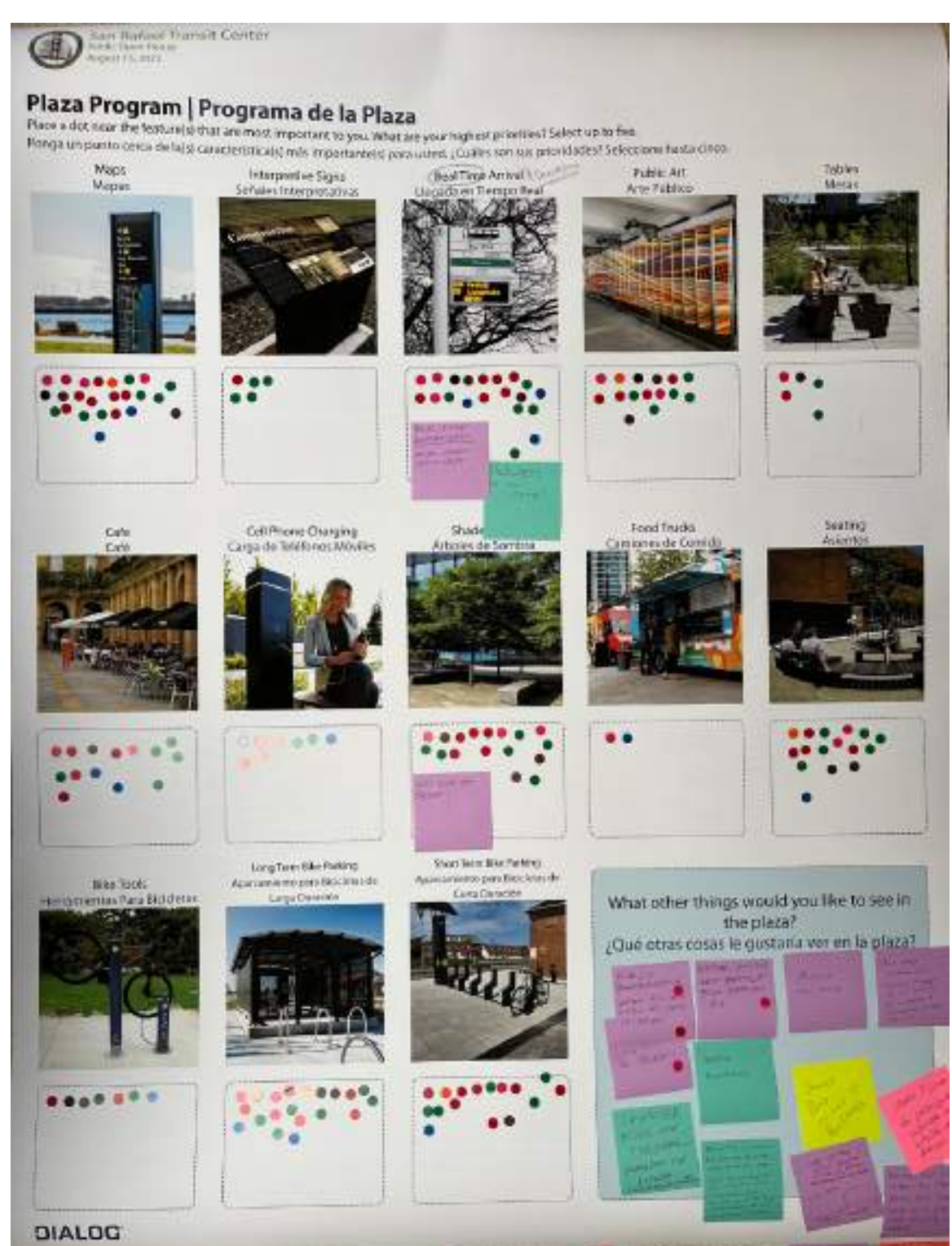


What We Heard | Lo que escuchamos

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 las paradas de autobús. Los participantes en el evento de Facebook Live, la jornada 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 MENOR Y ASIENTOS	BUILDING & PLAZA LOCATION EDIFICIO Y PLAZA	BUS SHELTER SIZE & APPROACH TAMAÑO Y ENFOQUE DE LA MARQUESINA
---------------------------------------	--	---	---	--

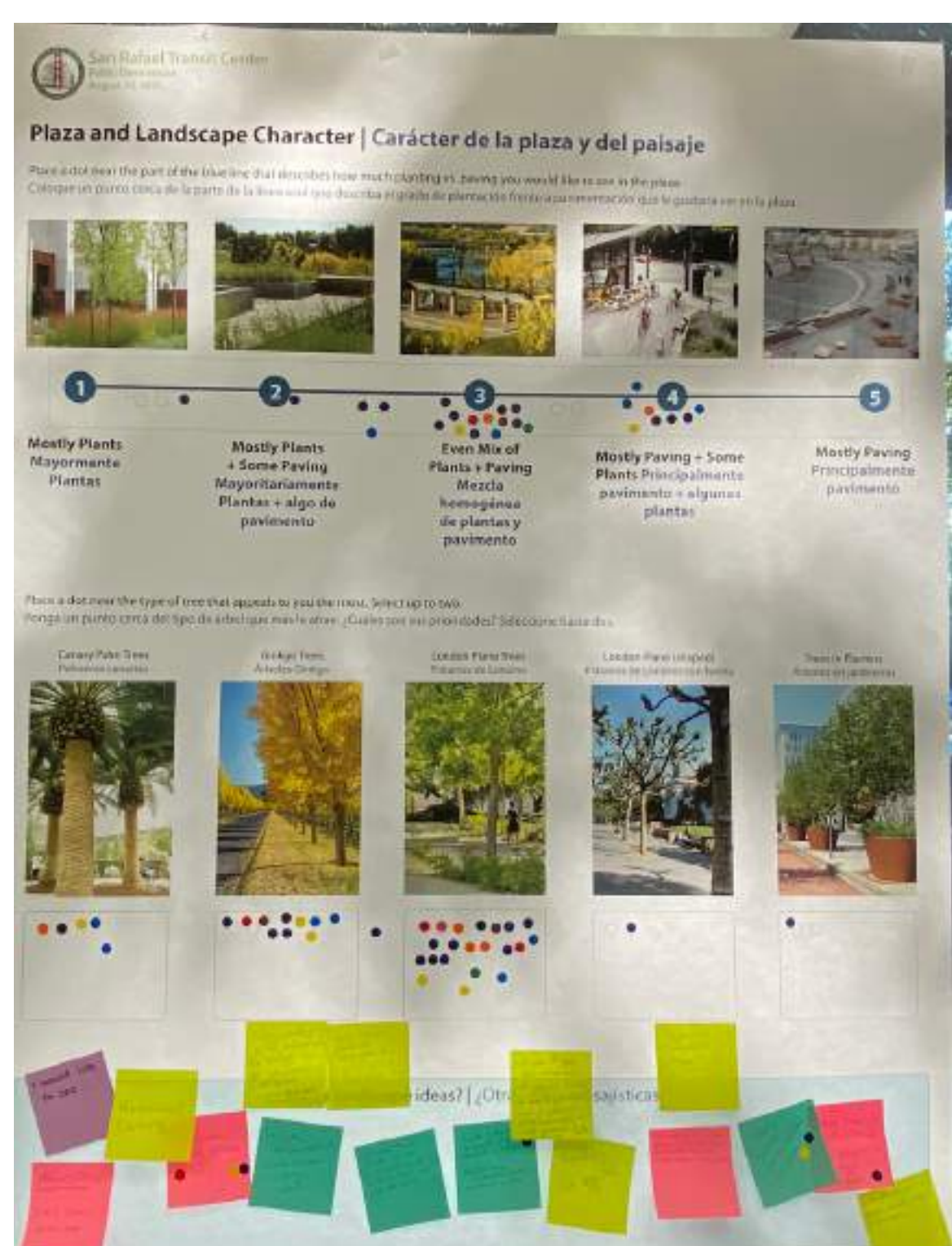


Participants prioritized the following amenities:

- Maps
- Digital real-time signage
- Long-term bike parking
- Shade trees

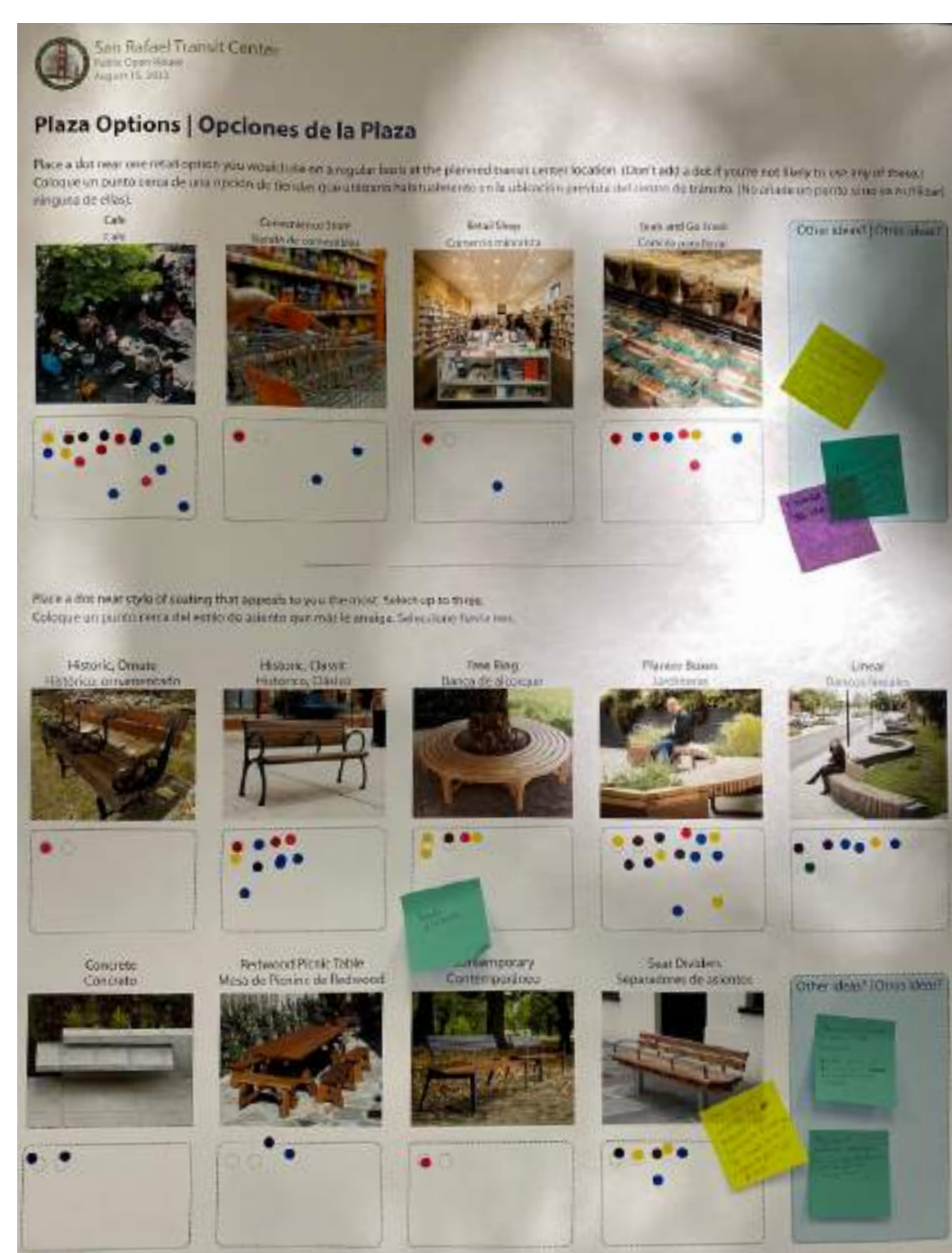
Los participantes dieron prioridad a los siguientes servicios:

- Mapas
- Señalización digital en tiempo real
- Aparcamiento para bicicletas de larga duración
- Árboles de Sombra



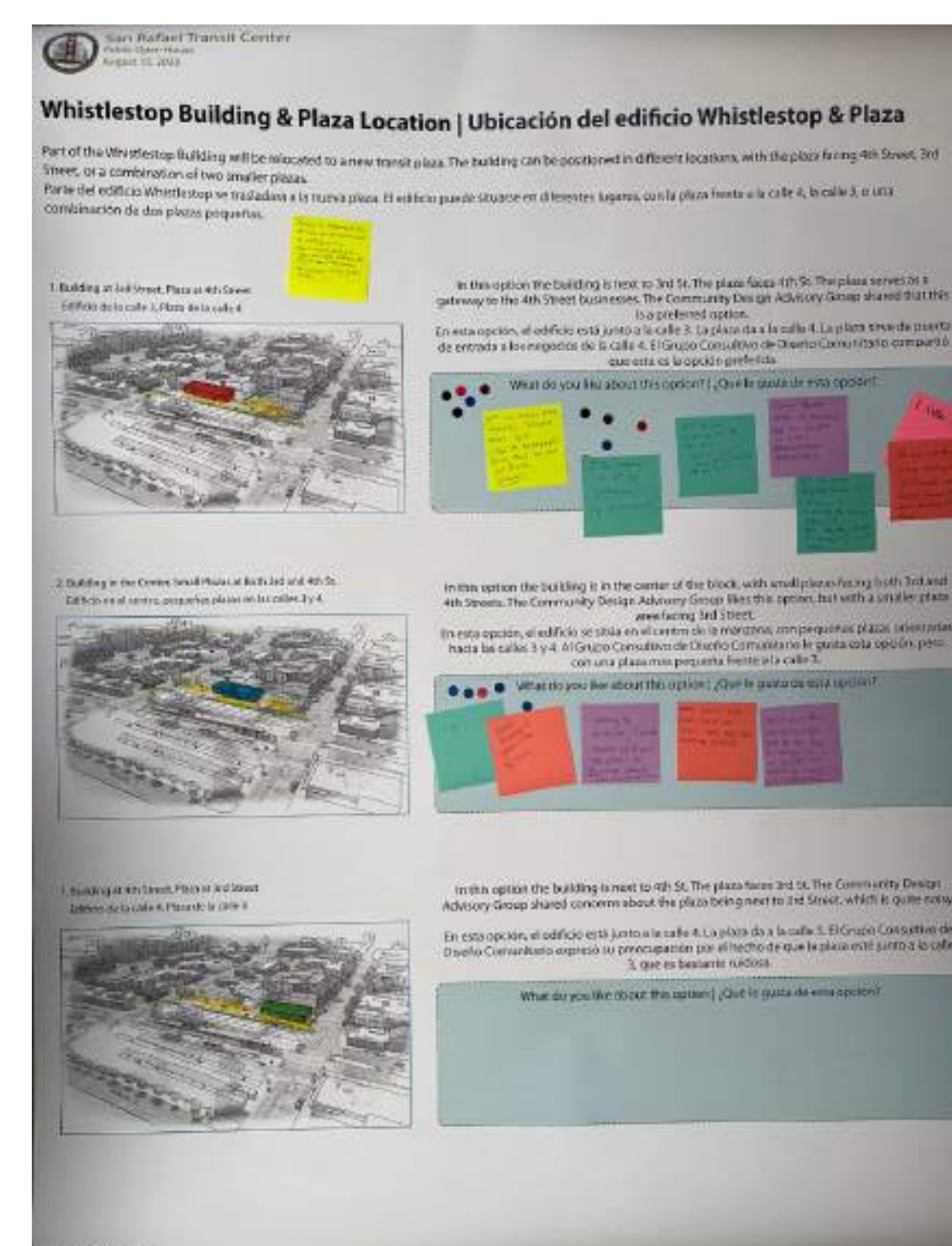
About half of participants favored an equal mix of plantings and pavings, with some favoring more paved areas such as courtyards. The Community Design Advisory Group identified five tree species of interest. Of these, London plane trees were the most popular.

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.



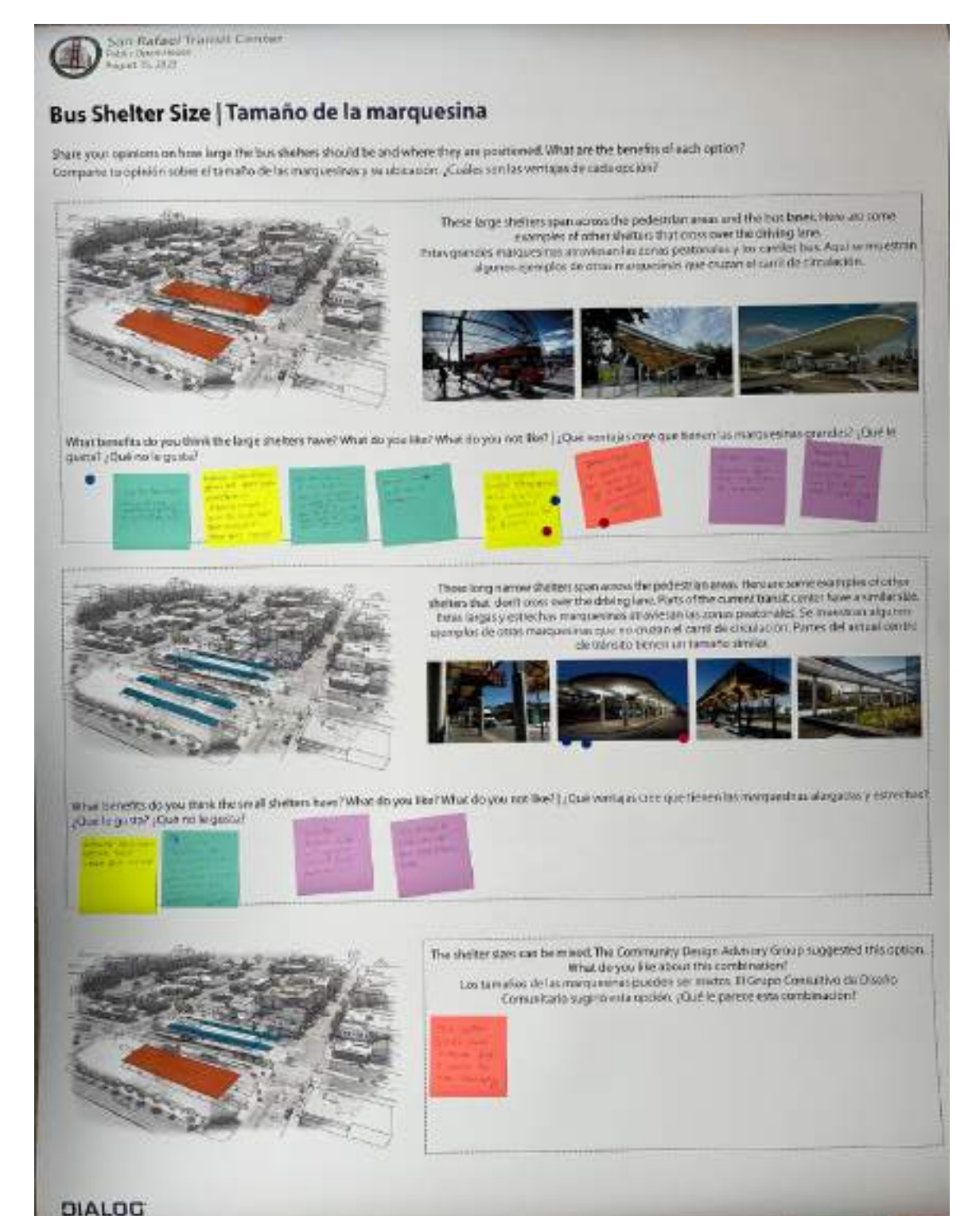
More than half of participants favored a cafe option for the retail space, with grab and go food as the second choice. Participants expressed interest in multiple styles of seating, including a classic historic bench style and benches with planters. Arm rests were also favored.

Más de la mitad de los participantes se decantaron 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 banco histórico o los bancos con jardineras. También se prefirieron los reposabrazos.



Most participants preferred a plaza that borders on 4th St. and a Customer Service Building that borders on 3rd St. The noise and traffic make 3rd St. less favorable. A central building with smaller plazas on both 3rd and 4th Streets were also favored.

La mayoría de los participantes preferían una plaza que diera a la calle 4 y un edificio de atención al cliente que diera a 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.



Most participants favored larger bus shelters, particularly east of the SMART tracks. New shelters on Tamalpais Ave. may be smaller so as to not overwhelm historic elements that will become part of the new Customer Service Building.

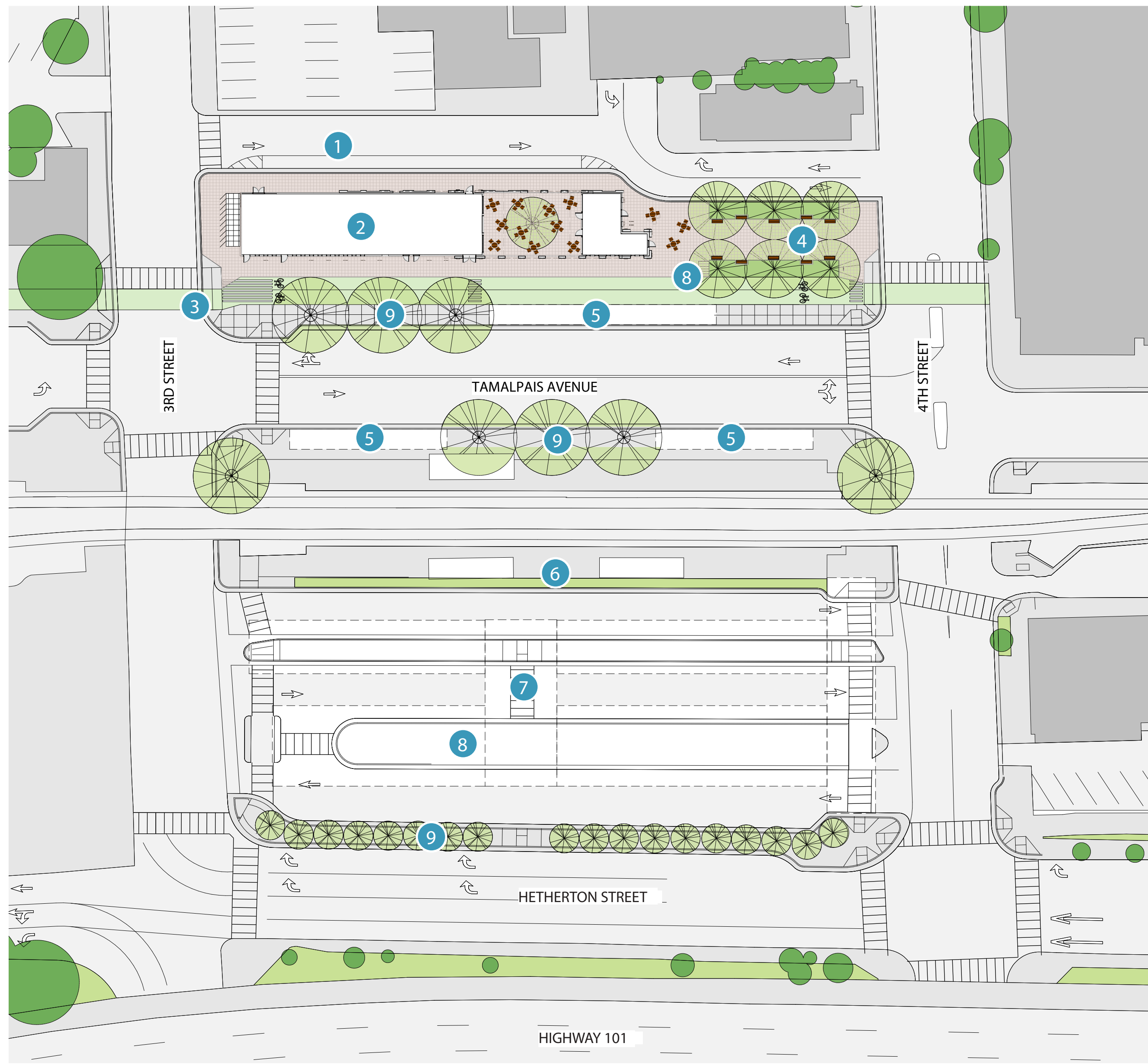
La mayoría de los participantes se mostraron a favor de marquesinas más grandes, especialmente al este de las vías del SMART. Las nuevas marquesinas de la avenida Tamalpais podrían ser más pequeñas para no sobrecargar los elementos históricos que formarán parte del nuevo edificio de atención al cliente.



San Rafael Transit Center

Public Open House
December 6, 2023

Proposed Site Plan | Plano de sitio propuesto



The project includes:

1. Passenger pickup / drop off
2. Customer Service Building on Tamalpais Ave.
3. North-South Greenway
4. Plaza at Tamalpais Ave. & 3rd St.
5. Bus shelters and trees on Tamalpais Ave.
6. Plantings next to SMART station
7. Large bus canopy between Hetherton and SMART station
8. Security kiosks
9. Street trees

El proyecto incluye:

1. Recogida y bajada de pasajeros
2. Edificio de atención al cliente en la avenida Tamalpais
3. Ciclovía de doble sentido
4. Plaza en la avenida Tamalpais y la calle 3
5. Paradas de autobús y árboles en Tamalpais Ave.
6. Plantaciones junto a la estación SMART
7. Gran marquesina de autobús entre Hetherton y la estación SMART
8. Quioscos de seguridad
9. Árboles en las calles

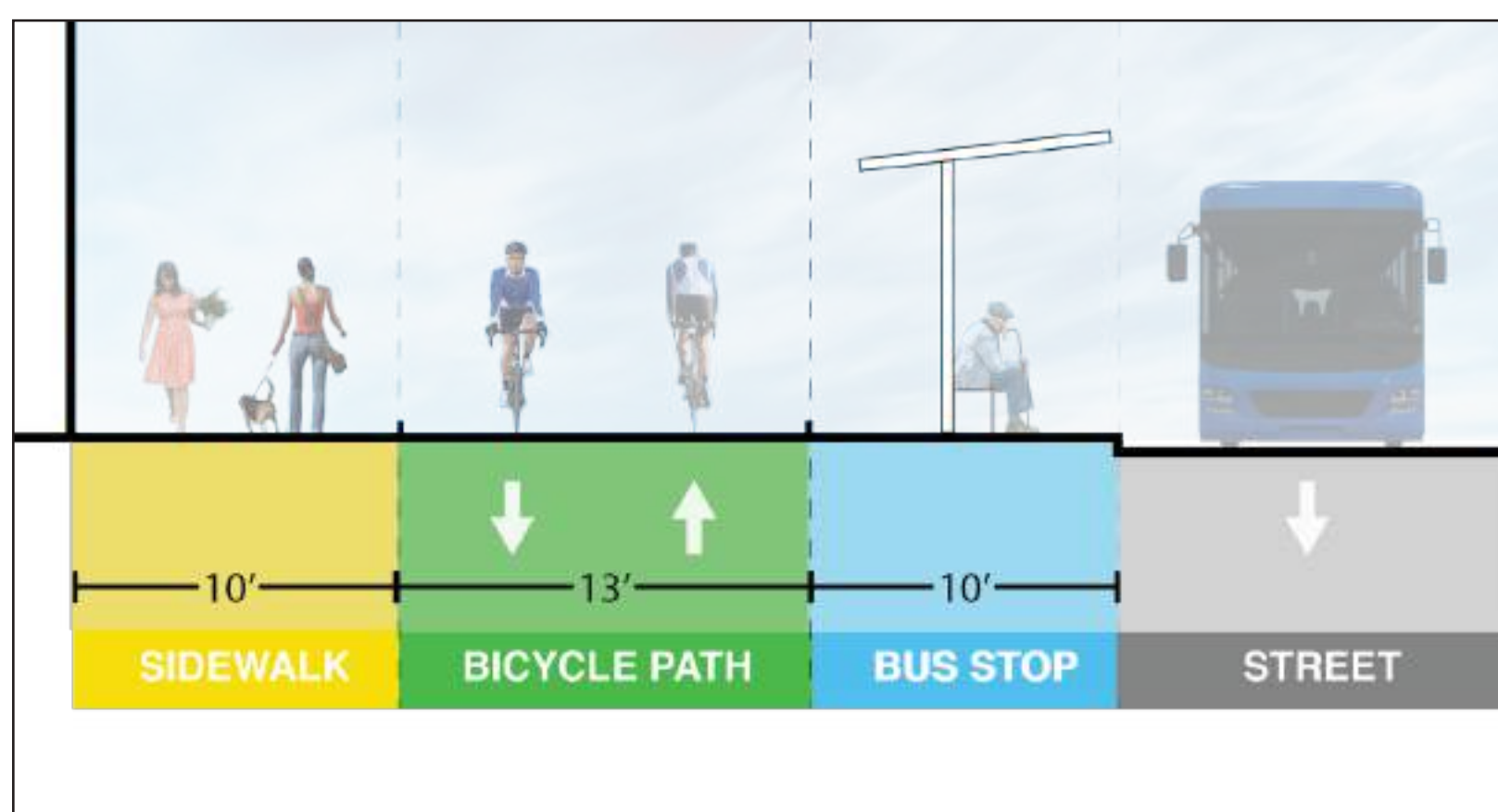
YOUR
IDEAS
HERE
SUS
IDEAS
AQUÍ

Bike Lane Configuration | Configuración de la ciclovía

Tamalpais Avenue between 3rd Street and 4th Street will become an important bicycle connector as part of the North / South Greenway. Improving bicycle safety is a key goal of this project. There are several potential considerations and options for integrating the bike route into the street and plaza design in front of the Customer Service Building which are shown below for your input. The final approach will need to be coordinated with the City of San Rafael and other project stakeholders. In all cases, the bike route will be behind the bus passenger loading zone to avoid conflict between buses and bicycles. In all cases, design measures aimed at slowing cyclists will be integrated into the design.

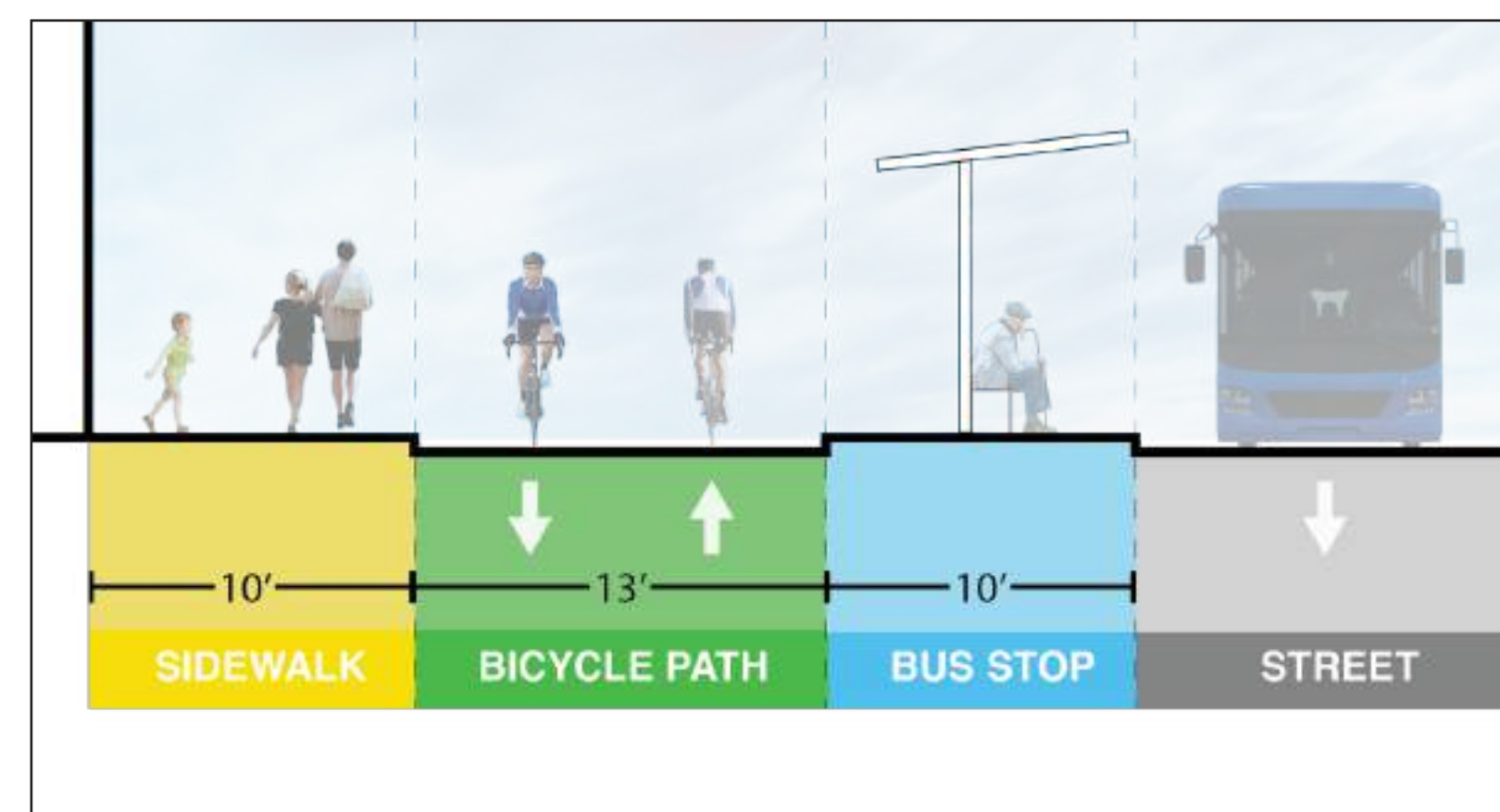
La avenida Tamalpais entre las calles 3 y 4 se convertirá en un importante conector para bicicletas como parte de la vía verde norte/sur. Mejorar la seguridad de los ciclistas es un objetivo clave de este proyecto. Existen varias consideraciones y opciones potenciales para integrar la ciclovía en el diseño de la calle y la plaza. Le invitamos a que nos dé su opinión sobre estas estrategias. El planteamiento final deberá coordinarse con el Ayuntamiento de San Rafael y otras partes interesadas. En todos los casos, la ciclovía se situará detrás de la zona de embarque de pasajeros de autobús para evitar conflictos entre autobuses y bicicletas. Coloque un punto cerca de su opción preferida. En todos los casos, se integrarán en el diseño medidas destinadas a reducir la velocidad de los ciclistas.

Place a dot near your preferred option | Coloque un punto cerca de su opción preferida



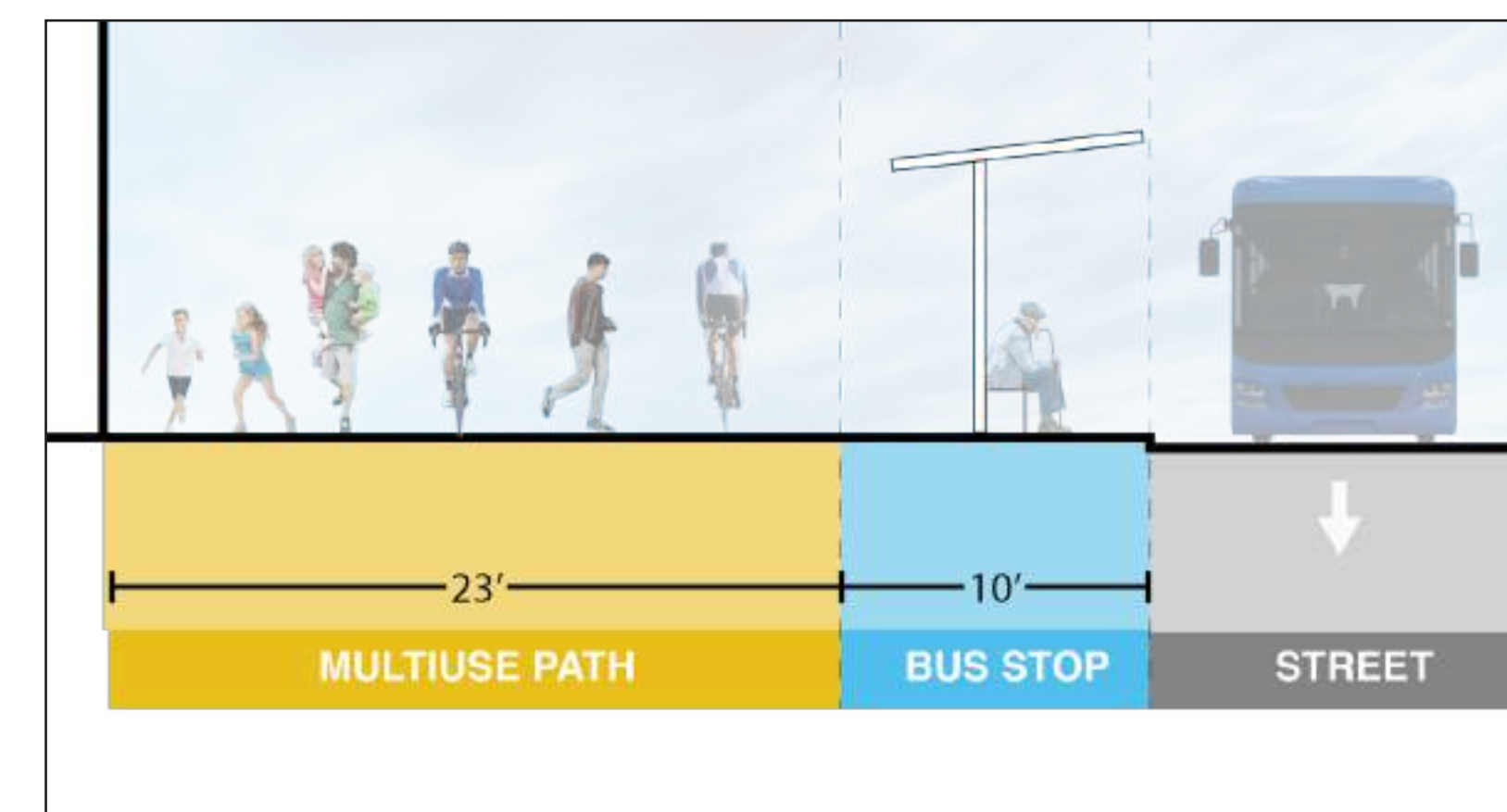
Option 1 Sidewalk-Level Bike Path: The bike lane is at sidewalk level but is distinct from the pedestrian zone, using stripes on the pavement, landscaping, or distinct paving. Benefits: The bike lane and bus stop feel more like a part of the plaza than Option 2. Disadvantages: Increased likelihood of bike-pedestrian conflicts if pedestrians unknowingly step into the bike path.

Opción 1 Carril bici a nivel de acera: El carril bici está al nivel de la acera pero se distingue de la zona peatonal mediante franjas en el pavimento, jardinería o pavimento diferenciado. Ventajas: El carril bici y la parada de autobús parecen más parte de la plaza que en la Opción 2. Desventajas: Mayor probabilidad de conflictos entre ciclistas y peatones si éstos se meten en el carril bici sin darse cuenta.



Option 2 Bike Lane at Street Level: The bike lane is at street level, ramping up mid-block where pedestrians cross between the bus stop island and the Depot building. Benefits: Limit bike-pedestrian conflicts. Disadvantages: Plaza area feels more limited than the other options. Limited opportunities for pedestrian crossing to bus stop.

Opción 2 Carril bici a nivel de calle: El carril bici está a nivel de la calle y se eleva a mitad de la manzana, donde los peatones cruzan entre la isleta de la parada de autobús y el edificio Depot. Ventajas: Limita los conflictos entre bicicletas y peatones. Desventajas: La zona de la plaza parece más limitada que en las otras opciones. Se limitan las oportunidades para el cruce peatonal a la parada de autobús.



Option 3 Shared Use Trail: The bike lane and sidewalk are combined as a multi-use path, with sufficient width to safely accommodate both cyclists and pedestrians, but there are not distinct lanes or zones for different use types. Benefits: The bike lane and bus stop feel more like a part of the plaza than Option 2. Disadvantages: Increased likelihood of bike-pedestrian conflicts compared with Options 1 and 2.

Opción 3 Sendero de uso compartido: El carril bici y la acera se combinan como una vía multiusos, con anchura suficiente para acomodar con seguridad tanto a ciclistas como a peatones, pero no hay carriles o zonas diferenciados para distintos tipos de uso. Ventajas: El carril bici y la parada de autobús parecen más parte de la plaza que en la Opción 2. Desventajas: Mayor probabilidad de conflictos entre ciclistas y peatones en comparación con las opciones 1 y 2.



Sidewalk-Level Bike Path Example
Ejemplo de Carril Bici a nivel de acera



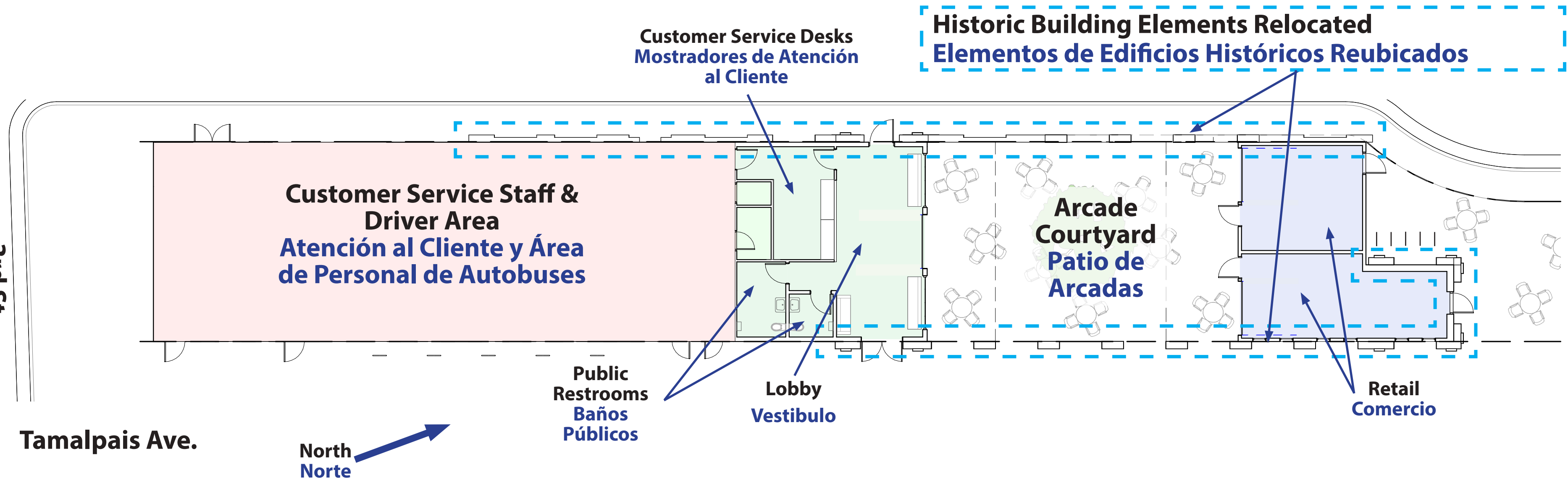
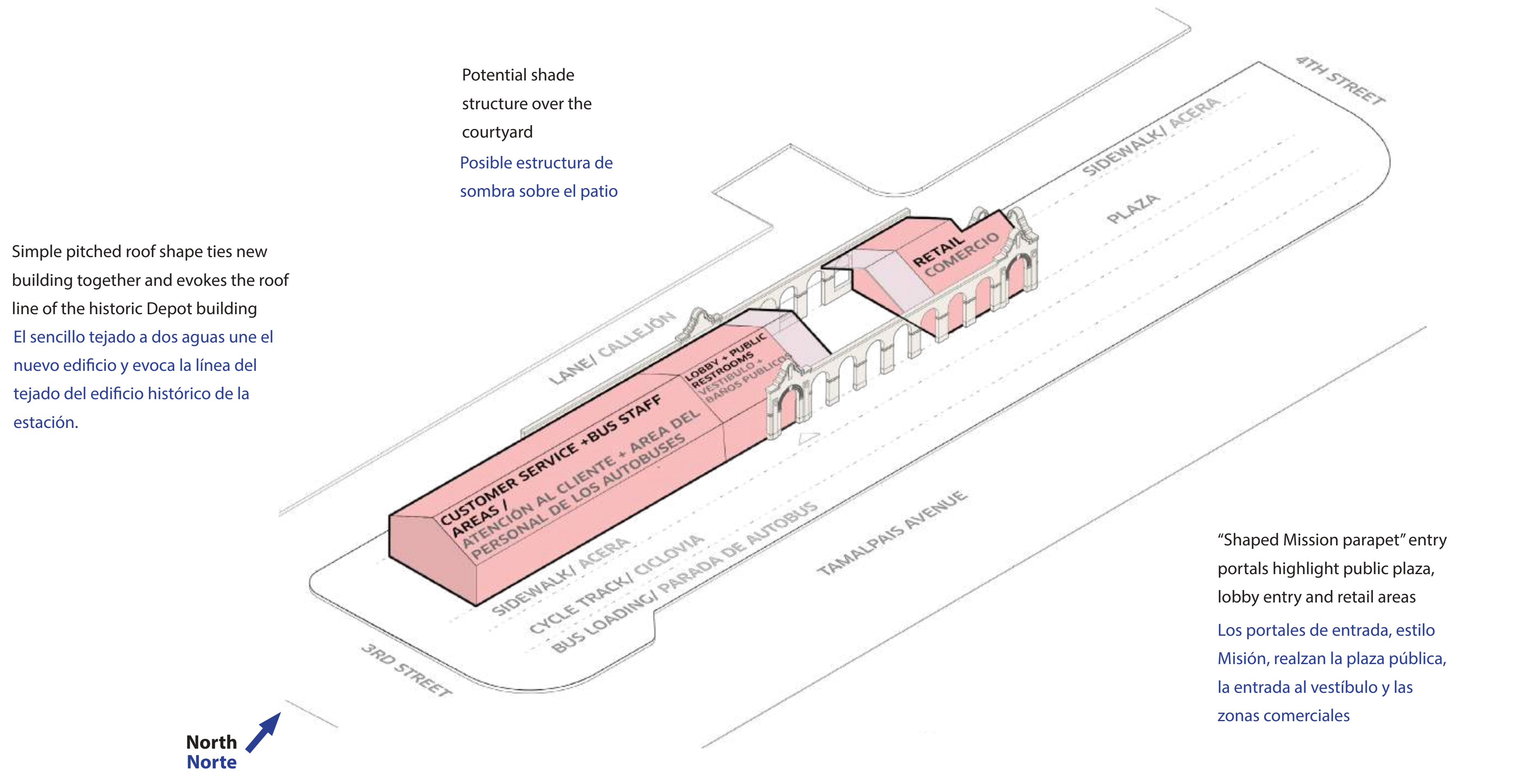
Bike Lane at Street Level Example
Ejemplo de Carril Bici a Nivel de Calle
The Transit Center would have a two-way bike lane.
El Centro de Tránsito tendría un carril bici bidireccional.



Shared Use Trail Example
Ej. de sendero compartido
The Transit Center would be wider (23') and have a bus waiting area to the right of the trail.
El Centro de Tránsito también contaría con una zona de espera de autobuses a la derecha del sendero.



Customer Service Building Concept | Concepto de Edificio de Atención al Cliente



Customer Service Building

The building includes three main components: staff areas, public functions (lobby, customer service desks, restrooms), and retail/café. The public and retail/café uses flank a courtyard.

Edificio de atención al Cliente

El edificio consta de tres componentes principales: zonas para el personal, funciones públicas (vestíbulo, mostradores de atención al cliente, aseos) y comercio/cafetería. Los usos público y comercial/cafetería flanquean un patio.

What We Heard

The Community Design Advisory Group (CDAG) gravitated towards this option, with the following comments:

- Historic arches form a courtyard between the public waiting area and café - activate both the plaza and courtyard
- Opportunities for creating a sense of place for the community
- Courtyard is public, but is somewhat protected and could be secured at night
- Opportunities for shade structures and trees
- Family-friendly; safer environment for young children

Lo Que Escuchamos

El Grupo Consultivo sobre Diseño Comunitario (CDAG) se inclinó por esta opción, con las siguientes observaciones:

- Los arcos históricos forman un patio entre la zona de espera del público y la cafetería
- Oportunidades para crear un sentido de pertenencia a la comunidad
- El patio es público, pero está algo protegido y podría asegurarse por la noche
- Oportunidades para estructuras de sombra y árboles
- Entorno familiar más seguro para los niños pequeños

YOUR IDEAS HERE
SUS IDEAS AQUÍ

View from the Customer Service Building Courtyard Looking East | Vista desde el patio del Edificio de Atención al Cliente hacia el este



This rendering shows what the experience inside the courtyard could become. This view shows one large tree. Moving forward, the design team will also evaluate shade structures adjacent to the lobby and retail/café spaces as shown in the diagram above. The team will also study options to close off the courtyard at night.

Este render muestra lo que podría llegar a ser la experiencia dentro del patio. Esta vista muestra un gran árbol. En el futuro, el equipo de diseño también evaluará las estructuras de sombra adyacentes al vestíbulo y a los espacios comerciales y de cafetería, como se muestra en el diagrama anterior. El equipo también estudiará opciones para cerrar el patio por la noche.



Incorporating the Northwestern Pacific Railroad Depot Building

Incorporación del edificio del depósito del ferrocarril Northwestern Pacific

The railroad is an important part of the history of San Rafael, and this project is an opportunity to return portions of the current Whistlestop Building to its original transportation function -- originally as the Northwestern Pacific Railroad Depot Building ("the Depot"). The new Customer Service Building will incorporate historic elements from the Depot.

El ferrocarril es una parte importante de la historia de San Rafael, y este proyecto es una oportunidad para devolver partes del actual edificio Whistlestop a su función original de transporte - originalmente como el Northwestern Pacific Railroad Depot Building ("el Depot"). El nuevo edificio de atención al cliente incorporará elementos históricos del Depot.

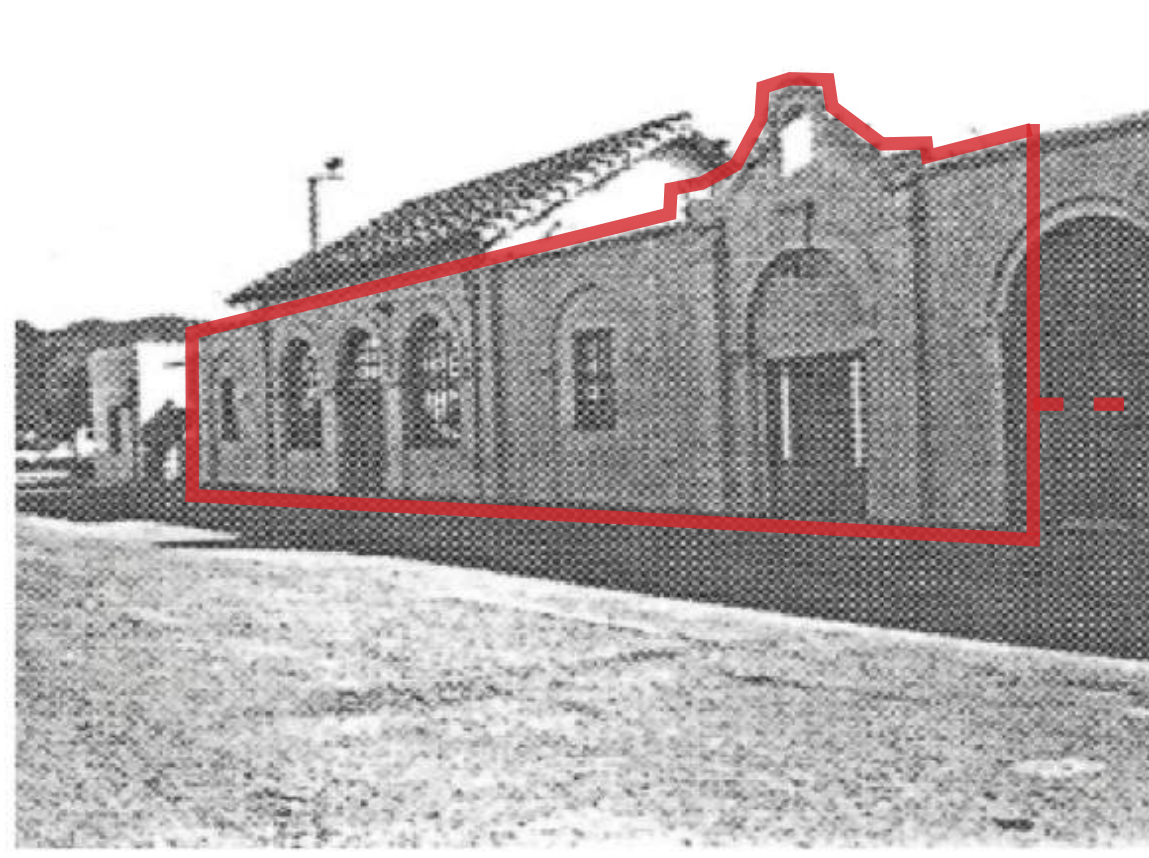
RAILROAD ERA | ERA DEL FERROCARRIL

TODAY | HOY

East Facade | Fachada Este



West Facade | Fachada Oeste



The Depot has been changed and added to many times over the years. Much of what you see today is not historic, including the entire second floor. The community has expressed an interest in and relocating remaining parts from the original 1929 building, plus select changes/additions that the railroad made in 1944 and 1951. The new Customer Service Building will also include some newly built parts that are not historic. The photographs show the relationships between historic building elements, the building today, and the future building.

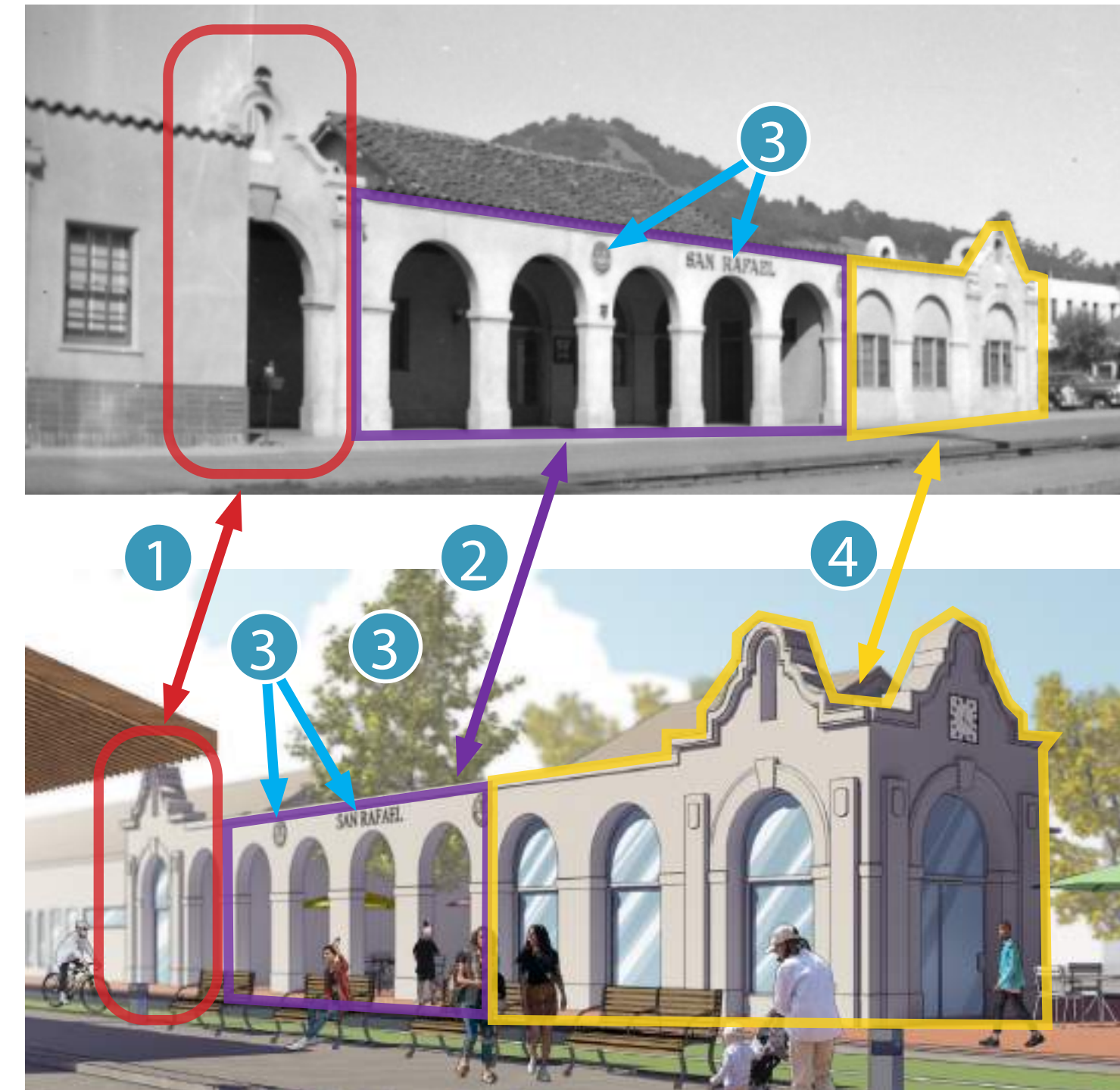
El Depot ha sufrido muchas modificaciones y ampliaciones a lo largo de los años. Gran parte de lo que se ve hoy no es histórico, incluida toda la segunda planta. La comunidad ha expresado su interés en reubicar las partes restantes del edificio original de 1929, además de algunos cambios/añadidos que el ferrocarril realizó en 1944 y 1951. El nuevo edificio de atención al cliente también incluirá algunas partes de nueva construcción que no son históricas. Las fotografías muestran las relaciones entre los elementos históricos del edificio, el edificio actual y el futuro edificio.

View from the Customer Service Building Courtyard Looking East
Vista desde el patio del Edificio de Atención al Cliente hacia el este

This rendering highlights the historic elements of the Northwestern Pacific Depot Building. The diagram to the right shows the relationship between the bus shelter and the building.

Este render destaca los elementos históricos del edificio Northwestern Pacific Depot. El diagrama de la derecha muestra la relación entre la marquesina y el edificio.

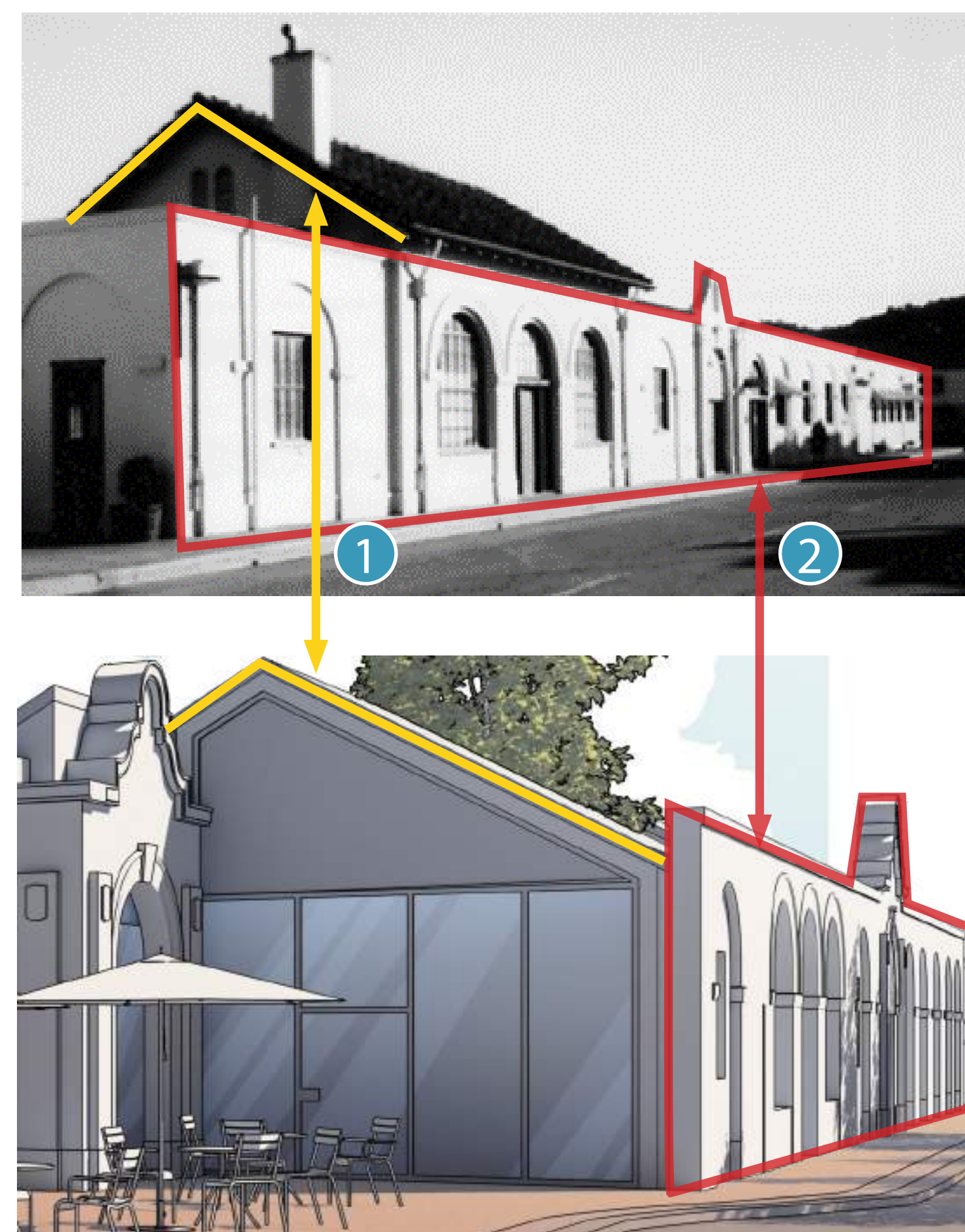
East Facade | Fachada Este



1. The original 1929 Depot entry will become the main entry to the new public lobby.
2. The original 1929 "arcade" will become the edge of a new public courtyard.
3. The "SAN RAFAEL" and railroad signage will be added back to the new building.
4. The Railroad filled in this part of the "arcade" in 1951. This wall will house a new café/retail space.

1. La entrada original de la estación de 1929 se convertirá en la entrada principal al nuevo vestíbulo público
2. La "arcada" original de 1929 se convertirá en el borde de un nuevo patio público.
3. La señalización de "SAN RAFAEL" y del ferrocarril se volverá a colocar en el nuevo edificio.
4. El ferrocarril rellenó esta parte de la "arcada" en 1951. Esta pared albergará una nueva cafetería o espacio comercial.

West Facade | Fachada Oeste



1. The new roof will have a similar pitch as the 1929 roof, which has since been removed.
2. The original one story 1929 west wall will be relocated as the new west wall.

1. El nuevo tejado tendrá una inclinación similar a la del tejado de 1929, que ya ha sido retirado.
2. El muro oeste original de 1929, de una planta, se reubicará como nuevo muro oeste.

YOUR
IDEAS
HERE
SUS
IDEAS
AQUÍ





Proposed Plaza Design | Propuesta de Diseño de la Plaza

What We Heard | Lo que escuchamos

Key Themes from Community Engagement:

The community and CDAG feedback on the Plaza reinforced the idea to create a welcoming, safe, and inclusive space that serves diverse needs. An overarching theme was the inclusion of as many trees as possible to enhance the green character of the space. Benches, both movable, and fixed, were desired, to create flexible seating opportunities near the future retail spaces and in the Arcade Courtyard. Bike lockers for longer term, secure storage make sense along Third Street, with bike racks for short term parking at along both Third and Fourth Streets. Red brick pavement highlights the unique character and history of San Rafael in the design of the Plaza space.

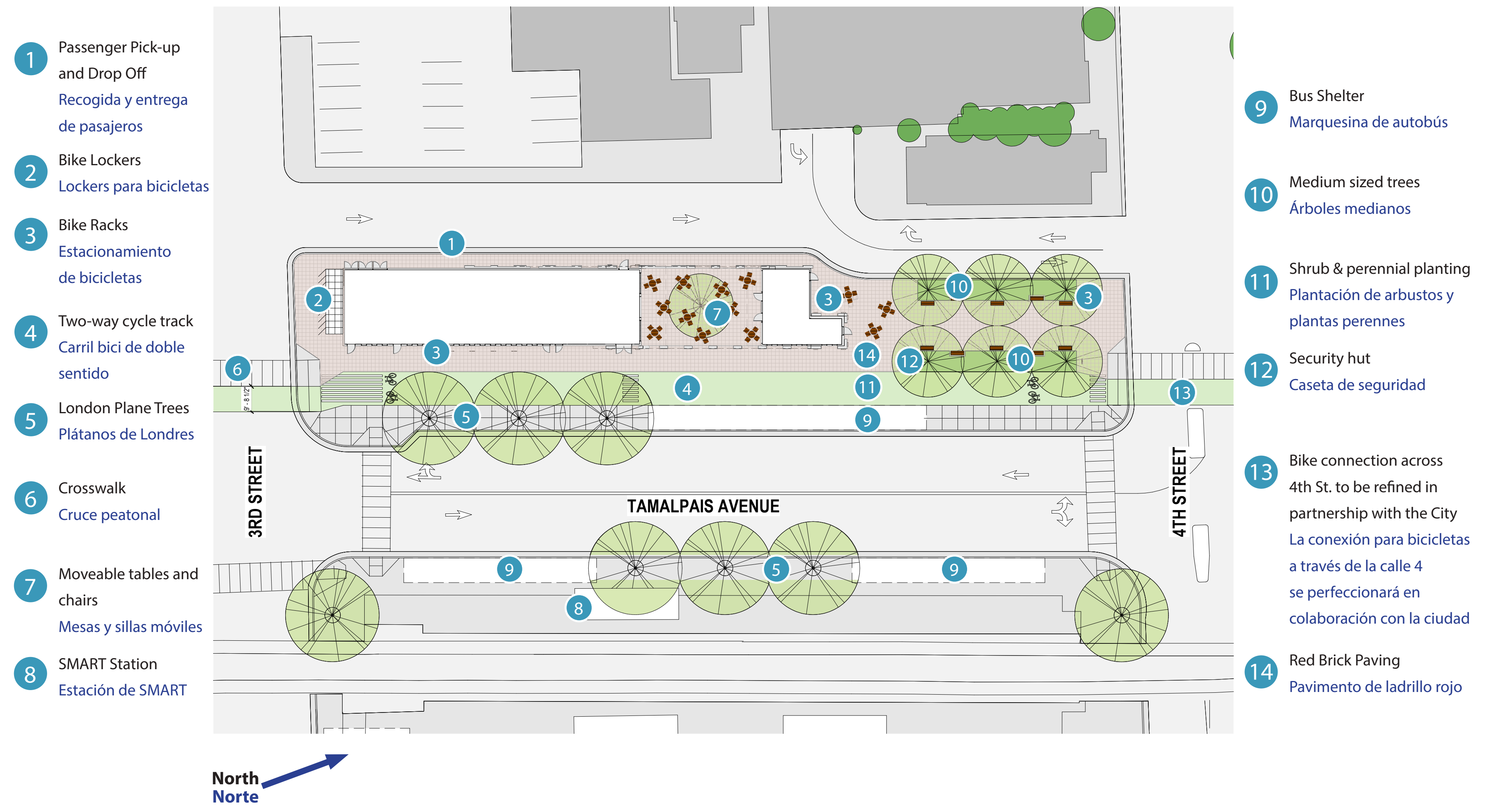
London Plane Trees, along with other locally adapted shrub and perennial plantings add much needed greenery to the urban environment and highlight the architecture of the building. Plant beds also reinforce pedestrian movements and help to separate the bike lane from the Plaza space. Additional bike racks front Tamalpais Avenue for easy access by visitors to site.

Temas clave de la Participación Comunitaria:

Los comentarios de la comunidad y del CDAG sobre la plaza reforzaron la idea de crear un espacio acogedor, seguro e integrador que responda a necesidades diversas. Un tema general fue la inclusión del mayor número posible de árboles para realzar el carácter verde del espacio. Se deseaba disponer de bancos, tanto móviles como fijos, para crear asientos flexibles cerca de los futuros espacios comerciales y en el patio de la arcada. A lo largo de la calle 3 hay aparcabicicletas de larga duración para dejar las bicicletas de forma segura y a largo de las calles 3 y 4 hay aparcabicicletas para dejarlas a corto plazo. El pavimento de ladrillo rojo resalta el carácter único y la historia de San Rafael en el diseño del espacio de la Plaza.

Los plátanos de Londres, junto con otros arbustos y plantas perennes adaptados a la zona, añaden una vegetación muy necesaria al entorno urbano y realzan la arquitectura del edificio. Los parterres también refuerzan los movimientos peatonales y ayudan a separar el carril bici del espacio de la plaza. Frente a la avenida Tamalpais hay aparcabicicletas adicionales para facilitar el acceso de los visitantes al lugar.

Plaza Design | Diseño de la Plaza



Plaza Landscape Materials | Materiales paisajísticos de la plaza



Typical Bench
Banco típico



Movable Tables & Chairs
Mesas y sillas móviles



Temporary and Secured Bike Storage
Estacionamiento temporal de bicicletas



Typical Shrub and Perennial Palette
Gama típica de arbustos y plantas perennes



Red Brick Paving for Plaza
Pavimento de ladrillo rojo para plaza



London Plane Trees
Plátanos de Londres

YOUR IDEAS HERE
SUS IDEAS AQUÍ



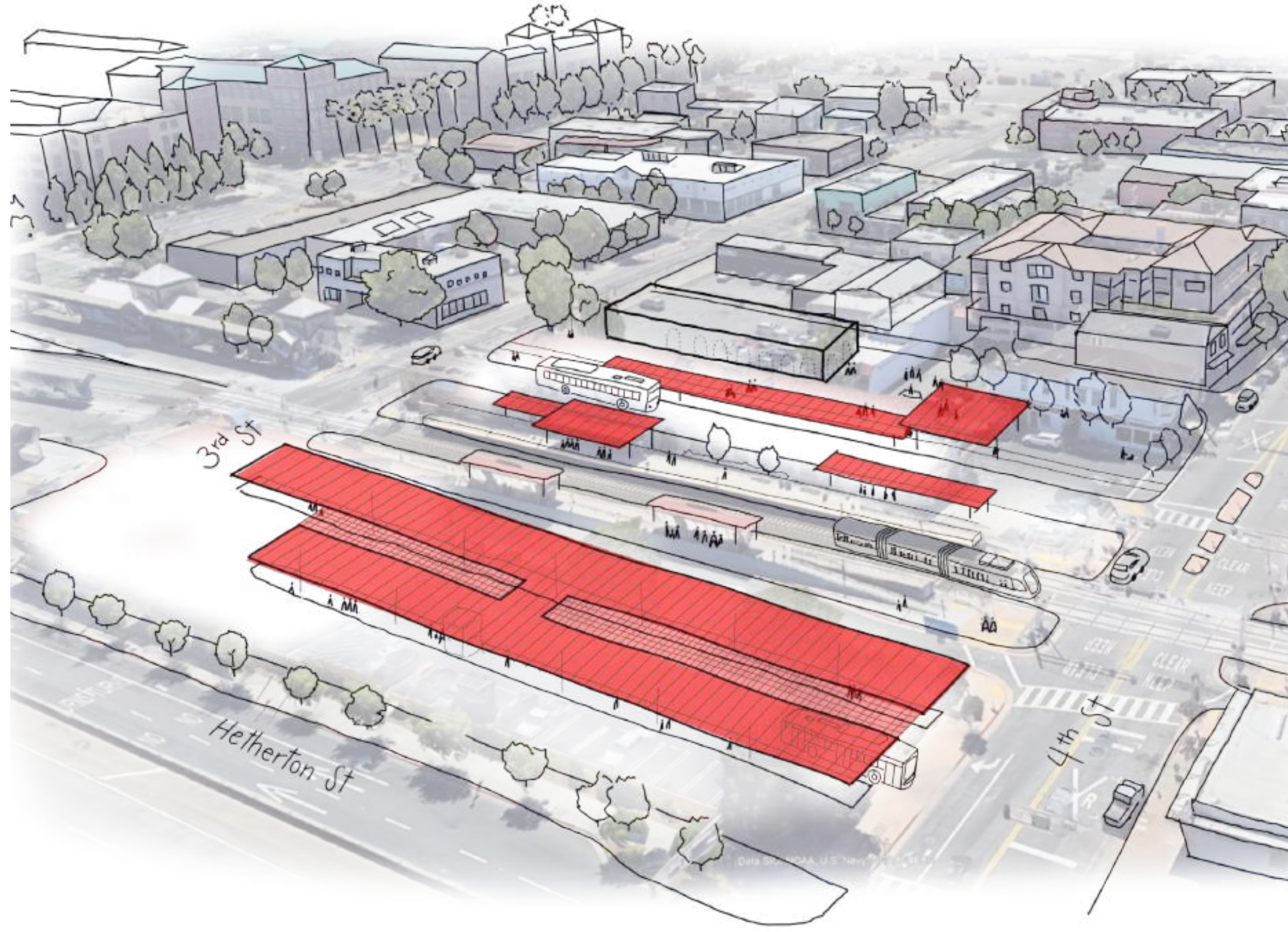


Proposed Canopy Concept | Diseño de Marquesina Propuesto

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 Marín. 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 esté 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 roofs.



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



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.

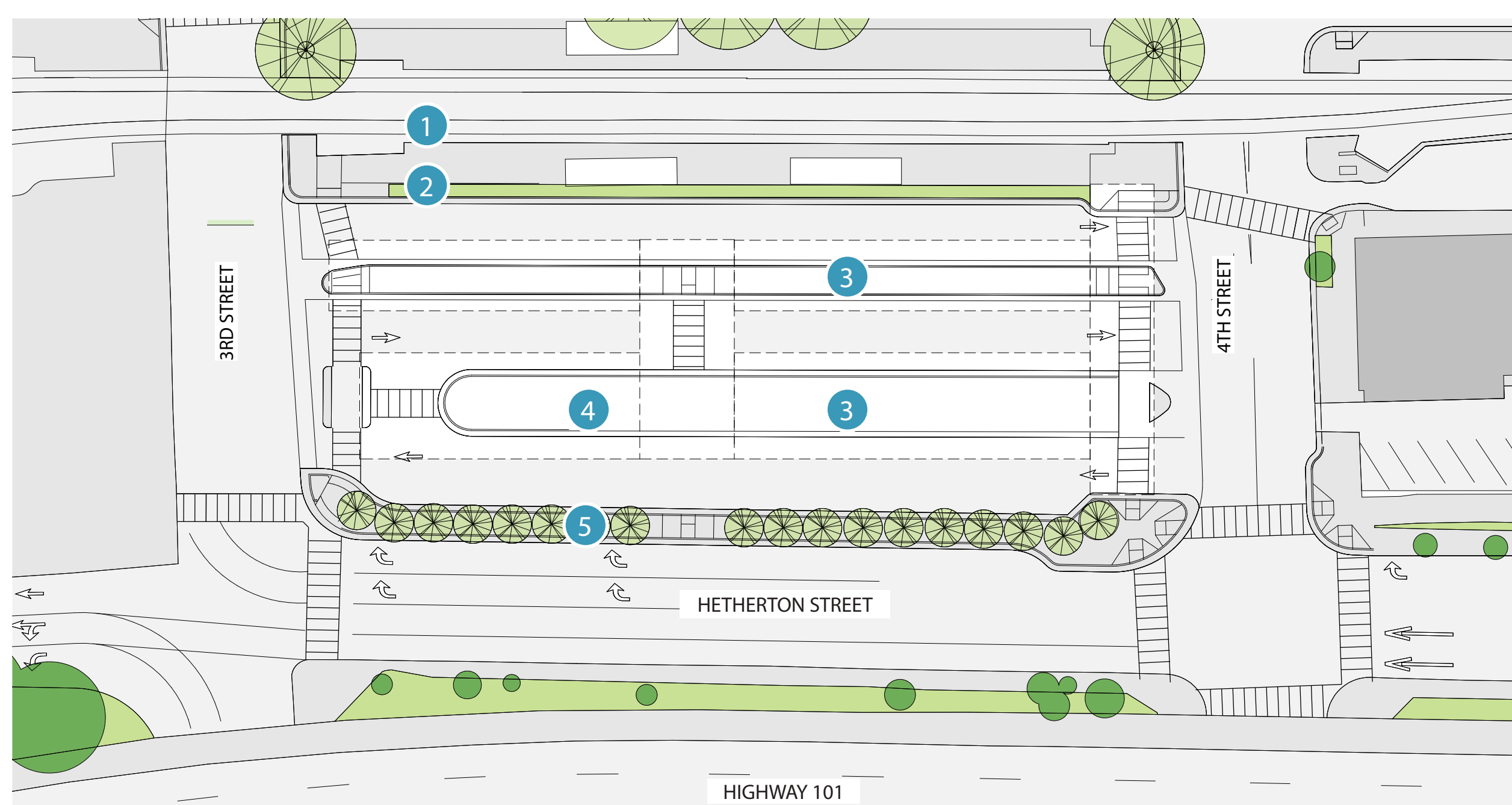
El concepto de diseño integra un tejado fluido de madera sobre columnas arborescentes. Se curva con gracia sobre las dársenas de autobuses, con aberturas para dejar entrar la luz del día. El proyecto incluye nuevos árboles en las calles de la avenida Hetherton, nueva vegetación a lo largo de la estación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

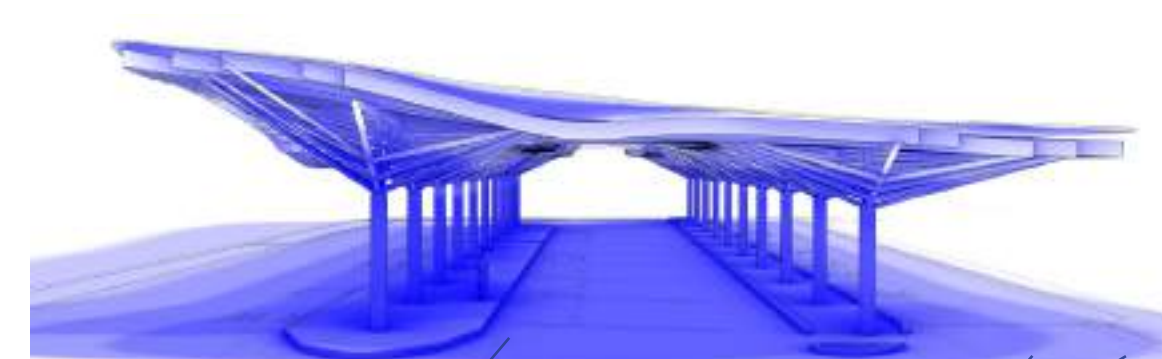


- 1. SMART Station
- 2. New plants at the base of the SMART platform
- 3. Bus platform
- 4. Security kiosk (exact location to be determined)
- 5. Street trees

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

Shade Evaluation | Diagramas de Sombras

Overlapping Shadows June 1 Sombras Superpuestas 1 de Junio



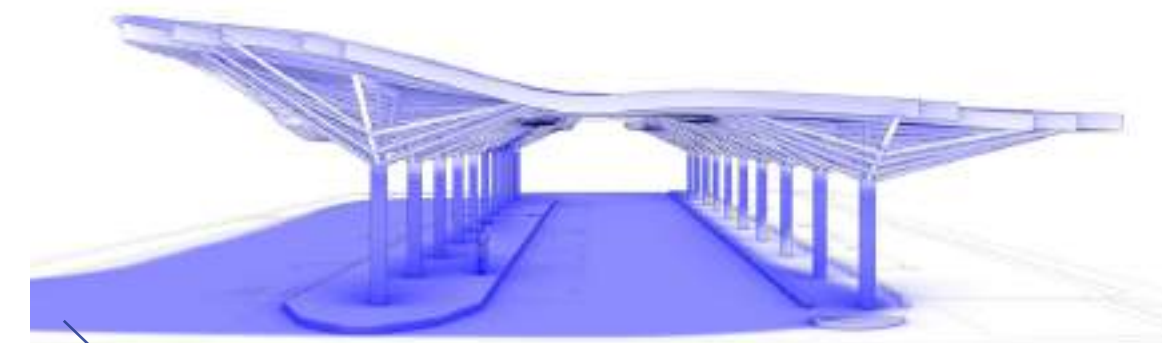
The darker the area, the more time that location is in shadow
Cada zona sombreada representa una hora del día

June 21, 10 am | 21 de junio, 10 am



This area is in shadow June 1 at 10 am
Esta zona está en la sombra 1 de junio a las 10 am

June 21, 4 pm | 21 de junio, 4 pm



This area is in shadow June 21 at 4 pm
Esta zona está en la sombra 1 de junio a las 4 pm

The community provided consistent feedback that protection from the elements is an important need, and that larger shelters are preferred. The bus canopy needs to be tall enough to allow buses to pass underneath, but this height is more challenging to protect from rain that is blowing in at a steep angle and sun that is coming in low from the sky. Providing shade in the early mornings and late afternoons -- typical commute times -- is particularly challenging with the bus platforms traversing the north-south direction.

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.

These shade diagrams of a transit canopy are visual representations that illustrate the distribution and intensity of shade provided by the structure over a specific areas during different times of the day.

Los ciudadanos coincidieron 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 sopla en un ángulo pronunciado y del sol que entra bajo desde 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.

YOUR IDEAS HERE
SUS IDEAS AQUÍ