



## 市政設計審查指導第二次提交的主要建議

執照和檢查申請編號：	總體規劃審查 - 不適用
專案地址和/或標題：	76 Place at Market East
市政設計審查日期：	2023 年 12 月 18 日

以下評論總結了市政設計審查 (CDR) 委員會在該提案的第一次市政設計審查 (CDR) 會議上提出的建議。這些意見是按照會議期間使用的審查類別進行了整理。必要時，PCPC 工作人員會對語言進行細微調整，以確保文法正確。

PCPC 工作人員鼓勵開發團隊審查這些意見，並按需對其提案進行修改。在第二次也是最後一次審查期間，PCPC 工作人員將審查第一次會議的意見以及開發團隊對這些意見的回覆。

註冊社區組織 (RCO) 意見 費城華埠發展公司 (PCDC)		申請人回覆 (2024 年 3 月 5 日)
1	<p>流程和 CDR 觸發因素</p> <p>RCO 指出，他們早前曾致函費城華埠發展公司，就 CDR 程式和本次審查的觸發因素提出問題。</p>	<p>請參閱 2023 年 12 月 15 日給致 PCPC 工作人員的回函。儘管 PCDC 在 2023 年 12 月 14 日的信函中確認了我們在 2023 年 12 月 12 日舉行的公開會議，但該信函亦提出了以下</p> <p>提交總體規劃的特別要求。PCDC 似乎不知道我們在 2023 年 9 月 29 日向委員會提交了完整的市政設計審查報告，其中包括以下內容：市政設計審查簡報、市政設計審查申請、永續性設計清單、完整街道</p> <p>清單以及現有和擬議項目的聲明。具體而言，第 4 頁至第 14 頁的 CDR 簡報專門說明了周圍的土地用途和密度，第 58 頁至第 63 頁重點介紹了場地周圍的停車和交通流。根據我們提交的完整內容，PCPC 安排了 CDR 會議。</p>



2	<p><b>交通流</b></p> <p>總體規劃沒有顯示場館與周邊社區之間的交通和行人流量。分析應該更加全面。</p>	<p>作為交通影響研究的一部分，相關市州相關機構正在審查周圍社區的交通流量。體育場出入口的行人建模已由 ARUP 完成，並作為重新提交的 CDR 的一部分包含在內。</p> <p>此外，在新增的「交通影響研究報告 #1 - 停車庫分配」圖（第 20 頁）、「交通影響研究報告 #2 - 停車庫分配」圖（第 21 頁）和擬議的場館出入口圖（第 28 頁至第 31 頁）中亦顯示了人流狀況。新增了公車流通圖（第 24 頁至第 25 頁）。</p>
3	<p><b>住宅大樓</b></p> <p>擬建的住宅大樓遠高於北部房產，尤其是緊臨北面 Cuthbert 旁的商業區。</p>	<p>根據 RCO 會議的回饋意見，在最初的 CDR 提交中新增 10th &amp; Cuthbert Street 的效果圖。</p> <p>鑑於緊鄰地塊的周圍已存在高樓，該住宅大樓的選址和聚集方式可最大限度地減少遮擋日照影響。新增了建築體量日照研究（第 37 頁至第 39 頁）。</p> <p>此外，專案地塊（和鄰近地塊）的 CMX-5 基本分區允許並期望這種規模或更大的建築密度。76 Place 提議的建築密度約為法定基本建築密度 (1,600%) 的一半 (865%)。如 CDR 演示中所述，根據社區回饋意見，住宅大樓的主要體積有意後退至 10th 和 Cuthbert Street 拐角處，以減少直接位於東北角的體積規模。</p>
4	<p><b>對居民和企業的影響</b></p> <p>唐人街擁有 5,000 名居民和一條非常繁忙的商業走廊，體育場將無法保護唐人街。體育場將如何影響附近的商業，尤其是靠近 11th 和 Filbert 街的商業？</p>	<p>雖然這不是 CDR 重點關注的領域，但必須澄清的是，76 Place 不會直接迫使任何居民或企業離開。我們是將現有的商業用途改作另一種商業用途。我們與社區利害關係人舉行了數十次會議，告知我們如何以解決社區關切的方式開發該專案，並幫助制定價值 5,000 萬美元的社區福利協議，這將是本市歷史上最大的協議。</p>



5	<p>人行道</p> <p>人行道還存在一些問題—仍然太窄，特別是與富國銀行中心相比。似乎沒有足夠的排隊空間。人行道將如何容納街道設施（單車架、花盆等）以及排隊空間？</p>	<p>富國銀行中心周圍的人行道寬度從最窄處 9'-0" 到最闊處 50'-0"。然而，由於場地位置差異明顯，直接比較並不適用。在 76 Place，擬議的人行道闊度和排隊區域已經根據體育場行人模型進行了預期服務等級測試。請參閱附加「流通   排隊區」圖（第 32 頁）。修訂後的「擬議   場地規劃」（第 13 頁）顯示了擬議侵佔區內的初步街道設施位置。</p>
6	<p>內向建築</p> <p>附近地區的幾棟建築（例如會議中心）在吸引行人方面表現不佳。Reading Terminal 市場的 3 個側面中的 2 個側面都能很好地吸引行人。Arch Street 一側可以做得更好。</p>	<p>我們同意這一觀點，並正在設計場館以扭轉這一趨勢，並提供引人入勝的街景，在地面層激發和吸引行人。</p>
7	<p>零售問題</p> <p>人們擔心在沒有賽事的情況下，體育場每年有 200 多個夜晚是漆黑一片的。擬議的零售不足以在非活動日吸引行人。當建築物處於黑暗狀態時，至少需要多少零售空間才能吸引行人？</p>	<p>雖然不是每天都有活動，但我們在設計場館時會考慮在非活動時間和日期開放面向公眾的零售空間。根據回饋意見，我們對臨街平面圖進行了修改，以增加非活動時間的參與度和活躍度，讓人們有理由穿越該空間。</p> <p>請參閱更新後的「擬建   街道平面規劃」和其他「擬建   街道平面規劃（非活動）」示意圖（第 3 頁至第 4 頁），其中顯示了更多的零售和社區活動區域以及案例圖。此外，還提供了潛在的內部長廊的新效果圖（第 6 頁）。</p>
8	<p>停車問題</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 10th 和 11th Street 停車道的消失令人擔憂。</li><li>• 車輛經常在 10th 和 11th Street 並排停放。</li></ul>	<p>由於人行道拓寬，10th Street 的合法停車道不會減少，而 11th Street 沿線僅會減少 10 個停車位。在活動期間，交通警察、路口警衛和停車執法人員會進行積極的交通和停車管理，這是城市娛樂場所的典型做法，亦將與街道部門和 PPD 協調實施。</p>



	<ul style="list-style-type: none"><li>路邊停車位的喪失可能會增加並排停車，阻礙交通流量，損害該地區依賴路邊停車位的小型企業。</li><li>RCO 要求查看交通研究報告，以證明這是一項可行的計劃。</li></ul>	
9	<p>使用壽命</p> <p>最近有消息稱，華盛頓特區的首都一號體育場（奇才隊和首都隊的比賽場館）擬遷往北維吉尼亞州。76 Place 體育場和該場地在其使用壽命結束後會發生什麼情況？</p>	<p>該場館的設計方式將最大限度地提高靈活性，並允許未來進行修改以適應不斷變化的趨勢。該場地位於城市中心，正對主要交通樞紐，只要場館的使用壽命結束，就會像世界上其他建築一樣，根據當時的市場需求進行重建。</p>
10	<p>RCO 指出，許多人都在評論場館與唐人街社區的關係。</p> <p>瞭解唐人街社區（包括企業和居民）的動態非常重要。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>唐人街也是一個文化中心，而不僅僅是一個美食和服務的目的地。</li><li>一旦更好地瞭解唐人街，就可以為專案的設計提供參考。</li><li>需要注意的是，許多居民也有汽車，在活動之夜，他們仍然需要停車位。</li><li>自 Covid 以來，配送業務大幅成長，取代了 Covid 期間損失的業務。許多企業都依賴送貨服務（交通和停車不應妨礙送貨服務）。</li></ul>	<p>我們全心全意地同意，費城很幸運能擁有如此真實且充滿活力的唐人街，我們希望保持這種狀態。</p> <p>我們設想，一旦經核准，設計過程真正開始，我們會將社區納入設計過程，透過 5,000 萬美元的社區利益協議創造空間，將藝術和文化、社區使用日、當地企業在場館內工作的機會和其他企劃結合起來。</p> <p>交通和停車管理對我們來說也很關鍵，因為我們需要做好這一點，為球迷提供他們所期望的體驗。我們在 Langan 的團隊正在努力工作，與相關的市政府和州政府機構一起分析交通和停車問題。</p>



Department of Planning and Development

## Civic Design Review

CITY OF PHILADELPHIA

---

- |  |  |  |
|--|--|--|
|  | <ul style="list-style-type: none"><li>• 交通和停車是唐人街最關心的問題。</li></ul> |  |
|--|--|--|



CDR 委員會意見	
<b>資訊問題和請求</b> <i>委員會注意到幾類專案文件缺乏細節。 以下是按主題排列的總結，要求提供更多資訊。 相關的觀察、問題和建議可以在下面的評論部分找到。</i>	<b>申請人回覆 (2024 年 3 月 5 日)</b>
1 選址 (為什麼選擇該場址?) <ul style="list-style-type: none"><li>• 是否考慮過其他場址?</li><li>• 選擇這個場址的分析依據是什麼?</li></ul>	在盡職調查過程中，對許多地點進行了評估，考慮到該場址規模、靠近公共交通、周圍的零售、餐廳、酒吧和酒店，這個嘗試是最合理的選擇。 該場址的商業可用性以及振興 East Market Street 這一掙扎了幾十年的地段的機會，使其成為合理的選擇。
2 活動安排 <ul style="list-style-type: none"><li>• 委員會要求更好地瞭解活動日規劃、人流和車輛交通。</li><li>• 活動日期清單：<ul style="list-style-type: none"><li>○ 有多少比賽日，有幾天音樂會等。</li><li>○ 不同類型的活動預計有多少參加者?</li></ul></li><li>• 交通車道劃線圖</li><li>• 交通流和車流量</li><li>• 停車位數量和車庫利用率</li><li>• 排隊人數圖表</li><li>• 共享現有交通研究</li></ul>	我們預計該球館每年將舉辦 150 場活動，其中至少包括 41 場七六人隊主場比賽 (不包括季後賽和季前賽)、音樂會、家庭表演和其他活動。 我們還將為社區活動 (例如文化慶典、青少年運動、籌款活動等) 預留專門的日期。  關於交通車道劃線，請參閱附加的「擬建 I 10th Street 改造」 (第 27 頁) 和「擬建 I 11th Street 改造」圖 (第 26 頁)。  可用停車數量和總容量已新增到「流通   交通影響研究提交 #2 - 停車庫分配」 (第 21 頁)。  請參閱附加「流通   排隊區」圖 (第 32 頁)。 此外，請參閱 ARUP 行人建模研究以獲取更多資訊。  交通流和車流量將在最終的交通影響研究中進行描述，該研究正在接受市州相關機構的審查。
3 住宅大樓	具體的專案組合和可負擔水平尚未確定—我們將與社區合作，制定既能滿足其需求又能保持專案經濟可行性的標準，這些標準將在核准前確定，並在分區條例中編入法律。



	<ul style="list-style-type: none"><li>住宅大樓的規劃是什麼，包括單元類型的分佈？</li><li>預計家庭規模是多少？個人？家庭？是否會有家庭大小的單元？</li><li>「可負擔得起」的定義是什麼？</li><li>經濟適用房的比例有可能超過 20% 嗎？</li></ul>	新建的多達 79 個單元的經濟適用住房將比周邊三個人口普查區內的現有供應量增加 20%，由於目前沒有經濟適用房的要求，因此這些經濟適用房都是自願建造的。
4	<p>行人體驗</p> <p>很難評估體育場內和周圍的行人體驗。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>體育場內及周圍需要更多的平視視野：<ul style="list-style-type: none"><li>需要從唐人街的角度觀察場館和住宅大樓，例如從場館北面向南看向 Market Street。</li><li>需要更多從 Filbert Street 一側，尤其是 11<sup>th</sup> 和 Filbert 街的效果圖。</li></ul></li><li>需要進行遮陽和陰影研究，以瞭解場館和住宅大樓對毗鄰的唐人街低層居民區的影響。</li><li>需要注意的是，場館將是 Market Street 通往市政廳的景觀中非常醒目的組成部分。</li></ul>	<p>行人視角已在「流通   行人 - 街道平面圖」（第 33 頁）中更新。</p> <p>新增了日照研究（請參閱第 37 頁至第 39 頁）。住宅大樓的選址和體積要盡量減少陰影，並與周圍高層建築的陰影保持一致。</p>
5	<p>行人數及交通流量</p> <p>需要更多關於活動日和非活動日的進出使用者數量的資訊。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>非活動日將有多少人使用該設施？</li><li>非活動當天有多少設施開放？</li><li>排隊面積是如何計算的？</li></ul>	<p>行人到達顯示在最初提交的 CDR（第 48 頁）中的「流通   行人研究到達門分頁」。</p> <p>非活動時間的公眾到訪顯示在最初提交的 CDR 中的「流通   行人 - 街道平面圖」（第 47 頁）。</p> <p>請參閱關於使用者資料的第 2 項程式設計的回應。</p>



	<ul style="list-style-type: none"><li>• 分享將行人引導至特定入口的任何策略。</li><li>• 新增活動結束時行人離開的分析。周圍的街道和人行道需要多少空間來容納他們？有哪些緩解策略？</li><li>• 提供 ADA 無障礙通道的文件。</li></ul>	<p>新增了額外的「擬建   排隊區」圖（第 32 頁）。更多資訊請參考 ARUP 行人模型。</p> <p>TIS 包括從行人角度對周圍街道進行分析，並正在由市州相關機構進行審查。</p> <p>體育場所有入口和街道公共空間均計劃採用 ADA 無障礙通道。場館大廳層也將提供無障礙通道。</p>
6	<p>街道封閉和上下車</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 需要澄清—您預計在活動期間會封閉任何街道嗎？如果是，需要多久？活動當天 Market Street 需要封閉嗎？</li><li>• Filbert Street 1000 號街區的封閉和罷工對交通有何影響？</li><li>• 貴賓下車點在哪裡？</li><li>• 哪裡可以提供共乘服務？</li><li>• 活動當天，Filbert Street 有多少路段將封閉？</li><li>• 街道封閉後，對交通改道及公車路線有何影響？</li></ul>	<p>我們不建議在體育場活動期間關閉 Market Street。從 Market 到 Filbert 的 10th 和 11th Street 最初計劃在活動前後暫時關閉，但我們聽到了各個利害關係人的一致擔憂，正在評估其他方案。我們認為，從行人的角度來看，讓這些街道保持開放是可行的，而從汽車交通的角度來看，Langan 正在進行分析。</p> <p>Filbert Street 對汽車交通的封閉從第一天起就納入了交通資訊服務分析。在不舉辦活動時，該空間將向不購票的行人/一般公眾開放，而在舉辦活動期間，該空間將僅限於購票者使用。</p> <p>建議在 Filbert Street、Chestnut Street 和 12th Street 的三個相鄰地點提供共乘服務。請參閱附加圖表「流通   建議的共乘行人到達」（第 23 頁）。</p> <p>非活動時間的公眾到訪顯示在最初提交的 CDR 中的「流通   行人 - 街道平面圖」（第 47 頁）。</p> <p>除了 10th 至 11th 之間的 Market Street 上的兩個公車候車亭已搬遷外，公車路線不會受到影響。即使 10th 和 11th Street 在活動前後暫時關閉，公車也會被豁免通過路障，以避免影響 11th Street 的線路。</p>





7	<p><b>底層文件和垂直流通</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 明確圖紙中灰色空間或房屋後部空間的用途。<ul style="list-style-type: none"><li>○ 顯示這些區域的平面圖。</li><li>○ 它們的用途是什麼？它們的透明度和靈活性如何？</li><li>○ 是否允許變更改用途？是否可以啟動？</li></ul></li><li>• 需要更多關於場館內垂直流通的文件：<ul style="list-style-type: none"><li>○ 澄清。</li><li>○ 是否有足夠的垂直流通，還是我們應該期待更多的垂直流通？</li></ul></li></ul>	<p>灰色空間以前代表街道層的場館特定規劃。「擬建   平面圖 - 街道層」（第 3 頁）已更新，以顯示這些區域。</p> <p>已經規劃了足夠的垂直流通來支援場館的運作。</p>
8	<p><b>永續設計</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 是否有任何第三方設計認證承諾？</li><li>• 是否有碳中和計劃？</li><li>• 是否有使用再生能源的計劃？</li><li>• 體育場的預計使用壽命是多長？是否有任何未來適應性計劃？</li></ul>	<p>場館將在整個設計、施工和營運過程中納入永續發展的核心原則（包括可持續的碳減排策略，平衡自然和技術驅動的解決方案，透過定期披露和報告實現性能的透明化，以及按照 LEED 或其他第三方永續發展實踐設計場館）。體育場館的使用壽命一般為 30-40 年。該場館的設計方式將最大限度地提高靈活性，並允許未來進行修改以適應不斷變化的趨勢。該場館位於城市中心和交通樞紐之上。不論場館的使用壽命何時結束，都將像世界上其他建築一樣重建，以滿足市場需求。</p>
9	<p><b>社區影響</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 是否評估過該場地對附近住宅市場的影響？</li><li>• 對附近住宅是否有潛在危害？</li></ul>	<p>據我們瞭解，市政府和 PIDC 正在進行的社區和經濟影響研究正在調查當前的趨勢以及場館對住宅市場的潛在影響。我們自己也對此問題進行了研究和分析，這有助於為我們提出的方案和資金提供依據，這些方案和資金將包括在 5,000 萬美元的 CBA 中，同時還包括多達 79 個單元的經濟適用房（這將使附近地區的住房供應量增加 20%）。</p>



<p>1 0</p>	<p><b>停車、交通和公共交通</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>● 委員會注意到該提案中有 395 個住宅單元和 120 個停車位。擬建大樓的其他居民將在哪裡停車？這是否已納入停車影響的研究中？</li><li>● 現有車庫容量有多少已被使用？使用高峰期是什麼時候？</li><li>● 提供公車線路和站點示意圖。移除車站和/或關閉街道是否會影響公車路線和車站？是否會重新規劃路線或改變路線？</li><li>● 該地區的其他大流量地點（例如 Broad 和 Walnut Street 表演）將如何影響體育場活動日的停車位？</li></ul>	<p>我們全心全意地同意，費城很幸運能擁有如此真實且充滿活力的唐人街，我們希望保持這種狀態。</p> <p>我們設想，一旦經核准，設計過程真正開始，我們會將社區納入設計過程，透過 5,000 萬美元的社區利益協議創造空間，將藝術和文化、社區使用日、當地企業在場館內工作的機會和其他企劃結合起來。</p> <p>交通和停車管理對我們來說也很關鍵，因為我們需要做好這一點，為球迷提供他們所期望的體驗。我們在 Langan 的團隊正在努力工作，與相關的市政府和州政府機構一起分析交通和停車問題。</p>
<p>1 1</p>	<p><b>夜間照明和標誌</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>● 無活動時夜間照明如何管理？</li><li>● 室內照明的亮度/暗度如何？</li><li>● 標誌帶在人行道上的投影將有多大—要求提供尺寸。</li></ul>	<p>具體的照明度尚未確定，但室內外照明將在非活動時間保持平衡。目標是創造一個活躍且有吸引力的空間，同時不會讓路人感到壓抑或不必要地消耗能源。標誌將遵守現行規定，伸出地界線的距離不超過 5'-0"（對於高於 15'-0" 的標牌）。</p>
<p>1 2</p>	<p><b>公共安全和保全</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>● 你們在設計上將如何解決保全和公共安全問題？</li></ul>	<p>場館內部的整體安全計劃將與 NBA 和國土安全標準（如恐怖主義和彈道探測）協調制定。場館將採用最先進的實體電子安全系統。此外，還將指派訓練有素的 NBA 和場館保全人員，不僅負責場館內部，還負責場館外部。</p>



		場館外部和周圍城市街道的安保計劃將採用分層方式。我們將安裝閉路電視攝影機、照明設備和人力資源，即安全大使和額外的警力。我們將與費城、SEPTA 和港務局警察局合作，確保 Market Street East 地區及其周邊地區的安全。
1 3	<p>其他的規劃和開發文件</p> <ul style="list-style-type: none"><li>顯示目前的土地利用和分區地圖。</li><li>提供顧問報告：<ul style="list-style-type: none"><li>由於委員會仍在等待一些顧問報告，因此很難提出意見。</li></ul></li><li>展示最近在 Market Street 南側和該地區蓬勃發展的多功能開發專案（East Market 開發案）。</li><li>展示如何開發未充分利用的地塊。</li><li>清晰展示唐人街及其邊界。展示唐人街附近房產的規模和密度。</li></ul>	新增了「現有   分區地圖」、「現有   建築高度」和「擬建   建築高度」圖（第 10 頁至第 12 頁）。圖表包括 East Market 開發案和唐人街地區開發案。
<b>一般意見</b>		
1	<p>委員會對簡報缺乏細節表示失望，這可能會降低公眾對專案將正確處理公共領域的信任和信心。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>CDR 在一些報告發布之前就已經開始了。</li><li>需要介紹影響和緩解措施。</li></ul> <p><i>有關更多詳細資訊，詳見上文「資訊問題和請求」。</i></p>	值得注意的是，這是多次 CDR 中的第一次 - 根據定義，「總體規劃」CDR 是更高層級的審查，其中許多更精細的設計細節尚未解決。在獲得建築許可之前，我們將再次向委員會提交第二次 CDR，屆時設計將發展到委員會習慣看到的水平，並提供更深入審查的機會。首次提交的目的是在此過程中儘早提供資訊。這將是一個持續性的對話，有多次機會聽取社區和委員會的回饋意見，並隨著設計的進展向 CDR 委員會做更多的介紹。
2	<p>這是一個影響巨大、千載難逢的項目。</p>	我們同意這一點，這也是我們如此熱衷於做好這項工作的原因。這座城市和我們的球迷值得擁有這樣的轉型計劃。



3	場址周圍的區域似乎受到限制。	當然，這裡有獨特的場地限制，但全美各地的多個體育館都建在類似或更小的地塊上，如 Madison Square Garden（紐約市）、TD Garden（波士頓）和 Rocket Mortgage Field House（克利夫蘭）。
4	感謝開發團隊所做的工作，感謝他們在此時提出這項專案，儘管開發演示似乎還為時過早。	請參閱一般性意見 #1 的回應。
5	對於如此大規模的項目，批評是很容易發生的。	
6	請注意，社區提出了很好的觀點，而且在本次審查期間，沒有任何社區成員發言支持該專案。	我們同意大家提出了很好的觀點，需要繼續評估和回應。請注意，76 人隊已經收集了 3 萬多個支持該場館的簽名（其中 2.5 萬多個簽名來自本市居民），並在私下和公開舉行了數十次會議，在這些會議上，各種勞工團體、不同的商會、宗教組織、房主和企業主都表達了對此計劃的支持。
7	當不舉辦活動時，它似乎並不能為城市的活力做出積極的貢獻。非活動日可能顧客很少。非活動日的活動將決定這種規模的專案的成敗。	臨街、面向人行道的商業將確保場館在非賽事日保持活力、吸引力並向公眾開放。根據委員會的回饋意見，我們對這些計劃進行了修改。SEPTA 將為 Jefferson Station 在 Market Street 增添一個新的門面和形象。最重要的是，這類改造計劃可以成為 East Market Street（現在是 Market Street 處境艱難的路段）沿線其他計劃的催化劑。
8	與公共交通的連接是在這個位置放置體育場的一個很好的理由。	我們完全同意，這也是選址的關鍵原因之一。
9	人們對設計和參與過程存在擔憂—致力於這一點可以提高設計的品質，並改善社區對設計的看法。	我們與社區成員舉行了 100 多次會議，還與 SEPTA、市政府和州政府機構舉行了數十次會議，所有這些機構都是重要的利害關係人，我們將繼續歡迎回饋意見，以進一步完善擬議項目。
10	感謝開發團隊願意傾聽社區、城市規劃者和該地區其他利害關係人的意見。	我們現在和將來都會繼續聽取全市各利害關係人的回饋意見，並對收到的意見表示感謝。



1 1	請注意，其他體育館毗鄰市中心，但不一定位於市中心。	全國 30 支 NBA 球隊中有 28 支在各自的市中心擁有球館。許多場館已經存在了幾十年，最近許多體育場搬到了市中心，因為都市看到了將另一種用途融入都市結構並利用現有基礎設施的好處。
1 2	關於這對近鄰的影響，目前還沒有足夠的資訊。 <ul style="list-style-type: none"><li>• 居住在場館附近的居民會有什麼感覺？</li><li>• 鄰近街道上的商業會受到怎樣的影響，尤其是在出口高峰期？</li></ul>	在非賽事期間，向公眾開放的街道層將提供新的零售和餐飲場所，並為當地居民和日常通勤者提供一個溫馨、透明的場所。預計賽前和賽後場館周圍的人流量會新增，這將為當地零售、餐館、酒吧和飯店帶來新的商機。  TIS 將包括針對汽車和行人需求的大量改進、管理和緩解策略。值得注意的是，與擬建場館相關的預計 18,500 名行人和 3,400 輛汽車分別僅佔 Center City 每日交通流量的 5% 和 1% - Center City 確實能夠處理此類交通流量。
<b>場地流通及公共開放空間</b>		
1	人流量 CDR 委員會對活動開始前和活動結束時進出場館的人員的影響發表了意見。在活動日和非活動日。 <ul style="list-style-type: none"><li>• 紐約市 Madison Square Garden (MSG) 的經驗：活動結束時人潮較多—這是對空間的密集使用，需要認真考慮。</li><li>• 委員會對行人和排隊預留的區域並不滿意。注意到 MSG 有更大的廣場。</li><li>• 擔心這個場地太小，無法開展這項活動，而且需要封閉街道。街道封閉將如何影響交通模式和重新規劃路線？</li><li>• 共乘車輛如何安置？</li></ul>	這些都是很好的意見，在上文對 CDR 意見的回應中以及在重新提交的 CDR 中已大致得到解決。



	<ul style="list-style-type: none"><li>• 在出口高峰期，路邊可能會造成危險，通常會部署系纜樁和臨時障礙物來管理出口流量。考慮一下其他城市是如何做到這一點的。</li><li>• 如何將安全檢查作為人流管理的一部分？</li><li>• 瞭解場地內的人流量有助於回答這個問題。</li><li>• 通常無法決定人們願意使用哪個入口。將 10<sup>th</sup> 和 Market Street 視為可能吸引最大流量的空間。</li><li>• 能否在連接唐人街門戶方面做更多工作？能否與唐人街就如何與社區建立聯繫進行更多對話？</li><li>• 如何將唐人街的活力拉近 Market Street？</li></ul>	
2	<p>底層設計、活動和用途</p> <p>底層的內部顯示出良好的聯繫，但缺乏強度。沒有跡象表明，規劃中的零售店將支持通常與內部商業街相關的使用和活動密度。應該吸引人們光顧設施內和周圍的商店和店鋪。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 內部長廊的兩側都需要零售商店。</li><li>• 應在展示圖中說明這些空間在非活動日的樣子。</li><li>• 考慮非活動日的上層用途和通道。走過時看到樓上的燈光很少，令人沮喪。</li><li>• 是否有其他活動讓人們願意去那裡參觀？</li><li>• 在活動日和活動期間，長廊是否仍可向公眾（非持票人）開放？我們可以一直使用</li></ul>	<p>這些都是很好的意見，我們已對規劃進行了更新，以反映這些回饋意見，並將在重新提交的規劃中進一步探討。</p> <p>我們對街道層面的規劃進行了修改，包括新增零售，主要是在海濱長廊。重新提交的 CDR 中提供了非事件啟動圖和潛在社區啟動的先例圖。請參閱第 3 頁至第 6 頁。</p>



	<p>Filbert Street 嗎？它能否在任何時候（甚至在比賽日）都成為真正的公共空間？</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Reading Terminal Market 是室內購物區成功的一個很好的典範。它的店鋪種類繁多、密度大、使用強度大。</li><li>• 開發團隊應該鼓勵更多的人流，並在體育場下穿行。</li><li>• 這個想法需要更多的開發。捷徑和通道可以重新設計。</li><li>• 出口時間考慮不足，大家一下子都出去了。</li></ul>	
3	<p>場地內和周圍的公共通道</p> <p>場館內部和周邊的公共道路可以通過加強視線和與當地目的地（如 Reading Terminal Market 和唐人街）的連接來改善。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 該地區的街道上建有許多橋樑和建築物。具有大面積不透明區域、低品質材料和/或照明不足的通道會降低城市不同部分之間的連結感。</li><li>• 將 Filbert 和 11<sup>th</sup> Street 入口向東移動。暫時關閉從 11<sup>th</sup> Street 到體育場的 Filbert Street。</li><li>• 考慮沿場館下方的 Filbert Street 沿線採用更闊、更呈矩形的佈局，以改善視線和與 Reading Terminal Market 的連接。</li></ul>	<p>這些都是很好的意見，我們已對規劃進行了更新，以反映這些回饋意見，並將在重新提交的規劃中進一步探討。</p> <p>10th &amp; Filbert 的入口已進一步向東遷移（需與 SEPTA 協調），並將時尚區的公共入口與 10th Street 對齊。請參閱「擬建   平面圖 - 街道層」（第 3 頁）</p>



	<ul style="list-style-type: none"><li>• 調整場館與時尚區購物中心之間的公共入口。</li><li>• 減少 10<sup>th</sup> Street 上橋樑的佔地面積，改善通往唐人街的視線。</li><li>• 考慮在 Filbert Street 兩個入口處加高，以便：<ul style="list-style-type: none"><li>○ 提高場館碗底公共連接的能見度和視線。</li><li>○ 強調 SEPTA 使用者的入口。</li><li>○ 為 SEPTA 站提供更多日光。</li></ul></li><li>• 在大廳層確保行人通道暢通無阻，並提供良好的導向功能。</li></ul>	
4	<p>公共安全和保全</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 需要提供更多有關安全和活動期間觀眾進入場館的詳細情況。</li><li>• 建築如何影響所在地的安全？</li></ul>	這一意見已在上文對之前的 CDR 意見的答覆中進行了闡述，並將在本次重新提交中進一步探討。
5	<p>公共開放空間</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 主要入口處（10<sup>th</sup> 和 Market、11<sup>th</sup> 和 Filbert、10<sup>th</sup> 和 Filbert）的廣場面積不足。很難決定顧客會使用哪個入口。10<sup>th</sup> 和 Market 可能流量最大。考慮減少 10<sup>th</sup> 和 Market Street 拐角處的零售店，以創造一個更大的入口廣場。</li><li>• 可以利用減少或遷移後院空間來創造更大的內部和外部公共空間。</li></ul>	<p>至於屋頂景觀，我們同意並設想在屋頂上種植植物、安裝太陽能電池板和裝飾板/資料。</p> <p>競技場獨特的營運需求使得簡單地按照建議減少或搬遷 BOH 空間具有挑戰性，但我們已根據這些回饋意見進行了修改，並將在重新提交的設計方案中進一步探討。</p>





	<ul style="list-style-type: none"><li>還有其他公共空間嗎？競技場能回饋什麼？以 Cira Green 的屋頂平台為例。擁有大型公共空間的機會。</li><li>多關注屋頂景觀—其他建築物裡的人俯視體育場會有什麼體驗？是否都需要做廣告？</li><li>是否可以犧牲任何後部空間來留出更多的公共集會空間？</li></ul>	
6	<p>人行道和街道設施</p> <p>委員會指出，即使是在總體規劃層面，公眾也應受到街景的啟發。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>街道設施的質量應高於現有水準。</li><li>護柱是非常重要的元素—既要保證人們的安全，又不能讓人感覺不舒服，這裡不是 Fort Knox。要有更多的創意，而不僅僅是每英尺都使用護柱。</li><li>鋪裝和照明也應該是高品質的。</li><li>這裡會有樹木覆蓋嗎？在現場圖紙中顯示出來。</li></ul>	我們同意，並將在設計過程中考慮到這一點。
<b>交通及大眾運輸</b>		
1	SEPTA 車站及候車室	我們同意這一點，並不遺餘力地修改我們的設計，以保護和維持該車站的地位。為了儘量減少對車站的影響，我們將活動樓層抬高到街道水平線以上，在 Market Street 附近新建了一個主入口，並根據委員會的回饋意見對 Filbert 沿線進行了進一步完善。由於安全要求，不可能從車站直



	<ul style="list-style-type: none"><li>● 確保光線仍然可以進入 SEPTA 的 Jefferson Station—本提案中仍然沒有足夠的資訊來評估這一點。<ul style="list-style-type: none"><li>○ Jefferson Station 是我們城市的一個大型車站。</li><li>○ 車站還會維持原來應有的地位嗎？</li><li>○ 如果您希望人們使用該站來觀看比賽，那麼它就需要成為一個很棒的市民體驗場所，而且每天都應該是一個很棒的體驗場所。</li></ul></li><li>● 考慮從 Jefferson Station 直接使用電梯/自動扶梯到達賽事樓層。</li><li>● 現有的 Jefferson Station 是一項設計成就和值得慶祝的體驗，這一點需要得到維護。</li></ul>	接連接，但入口體驗將是無縫的，就像許多其他城市在交通樞紐（如紐約市、波士頓和布魯克林）頂部建造場館一樣。
2	<p>單車停車處</p> <ul style="list-style-type: none"><li>● 對於費城人來說，騎單車是一種常見的出行方式，而且正處於上升階段。要比圖示更多的單車停車位。</li><li>● 未來，市政機構將對單車停放位置、數量和車架選擇提供更多指導。</li></ul>	我們對此表示同意，並在地面上設定了可容納 120 多輛單車的空間，還將考慮在人行道上設定單車架，使其與行人體驗融為一體。
3	<p>公共汽車交通</p> <ul style="list-style-type: none"><li>● 場館的交通和活動將如何影響公車服務？</li><li>● 公共汽車交通應作為該地區更大總體規劃的一部分加以考慮。</li></ul>	作為總體規劃的一部分，正在考慮對公共汽車交通的影響。參見對 CDR 委員會第 10 條意見的回覆。



	<ul style="list-style-type: none"><li>• 目前，海軍船塢穿梭巴士在 10<sup>th</sup> 和 Filbert Street 之間有一個巴士站，45 路巴士也在附近停靠。體育場會對這些公交線路和網站產生什麼影響？</li><li>• 位於 10<sup>th</sup> 和 Filbert Street 的前城際公車站能否恢復短期使用？這將是開發團隊的善意之舉。</li></ul>	前城際巴士路邊站的位置和運營不由開發團隊決定或控制。在我們同意購買之前，Greyhound 已自行決定離開該地塊。
4	<p><b>車輛停放及服務裝載</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 交通便利是該專案的優勢所在，沒有更多停車場的專案可以說是一個加分項。</li><li>• 支持分散停車策略，這種策略比單一的大型停車場更不容易造成擁堵。</li><li>• 注到無論是否有場館，駕駛和停車都是一項挑戰。殖民時代的都市和街道已經造成了這種困難。很難在參觀企業的正前方找到停車位。</li><li>• 重新利用時裝區購物中心現有的服務入口，可使場館利用 Arch Street 現有的單一路緣切口發揮作用。服務入口不毗鄰其他行人流量大的大型目的地。</li><li>• 展示卡車轉彎動作和電視卡車的停放位置。</li><li>• 市政機構及其顧問今後可能會提供更多指導。</li></ul>	<p>我們同意並感謝您的認可。</p> <p>目前的時尚區已經擁有可容納多達 30 輛牽引拖車的地下裝卸碼頭。同一個碼頭將成為 76 Place 的一部分，讓卡車可以在社區看不到、想不到的地方裝貨，就像現在的購物中心一樣。拖車不使用時，將在場外排隊，遠離場館和周邊社區。</p>
5	Market Frankford Line 候車室搬遷	我們承認並同意，目前的地鐵站候車室有足夠的機會在新地點改進結構。我們希望在設計和透明度方面模仿 NREA 在 Market Street 另一側的建築。



	<ul style="list-style-type: none"><li>• 仔細協調擬建捷運 (MFL) 入口的位置和間距，使其不妨礙進入會展中心的市場街入口。</li><li>• 未來的捷運站候車室設計應儘量減少對具有歷史意義的 Reading Terminal 建築的阻礙。</li></ul>	
<b>總體規劃的建築設計</b>		
1	<p>市場街立面</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 高層公共空間在任何情況下都很難生存。人們很難上去，從街上也很難看到。</li><li>• 在非活動日和非活動時間，Market Street 的外牆會是什麼樣子？</li><li>• 即使人們不在幕牆後面的空間，幕牆也要能給都市帶來活力。Broad Street 的音樂學院就是一個很好的實例。</li><li>• 在非活動時間，尤其是在燈光變暗的情況下，如何讓玻璃幕牆建築充滿活力是個難題，因為這樣會顯得更加死氣沉沉。</li><li>• 是否有其他用途和/或建築設計方案來應對這些挑戰？例如，畫廊和教育功能。</li></ul>	<p>這些都是寶貴的回饋意見，我們將在設計過程中加以採納。現有的效果圖只是為了喚起人們對可能出現的情況的概念，但設計還將繼續演變和發展。當我們在獲得建築許可之前回到 CDR 時，我們一定會考慮到這一點。</p>
2	<p>住宅大樓</p>	<p>我們同意在專案中加入住宅用途的重要性和價值。該地塊及周邊地區被劃為 CMX-5 區，沒有高度限制，這促進了周邊地區許多高層建築的發展。在確定住宅建築的位置和體量時，我們考慮了這一背景。</p>



	<ul style="list-style-type: none"><li>● 委員會注意到大樓與周邊社區之間存在一些比例差異。我們鼓勵進行陰影研究和更多的透視圖，以幫助理解其影響。</li><li>● 委員會贊成將住房納入提案中。體育場要對現場居民負責，這有助於讓體育場對附近居民負責。</li><li>● 住宅大樓也支持更多地使用屋頂平台作為休閒空間。</li></ul>	
3	<p>體育場的體量和體積</p> <ul style="list-style-type: none"><li>● 該專案與 MSG 的規模和大小相比如何？</li><li>● 體育場屋頂距人行道的高度是多少？</li><li>● 上層大廳的整個週邊是否都能在建築紅線內？</li><li>● 請說明任何將超出建築紅線的元素深度，包括上層大廳和標誌帶。</li></ul>	<p>整個體育場項目可以容納在建築紅線範圍內。請參閱更新後的「擬建   體積 - 專案部分」（第 35 頁），指示建築紅線範圍和建築物邊緣（全部在建築紅線內）和建築高度。</p> <p>除了標誌之外，沒有任何元素會超出建築紅線，標誌將遵守目前的分區規範，即 15'-0" 以上標誌的最大投影距離為 5'-0"。</p>
4	<p>10<sup>th</sup> Street 大橋以及與唐人街的連接</p> <ul style="list-style-type: none"><li>● 低矮的橋樑阻礙了唐人街拱門的景觀。</li><li>● 10<sup>th</sup> Street 大橋可以成為通往唐人街拱門的入口。</li><li>● 我們怎樣才能與唐人街建立有趣的聯繫？將其活力引向 Market Street。</li></ul>	<p>我們一致認為，這是一個機會，可以透過一座更透明的橋樑以及 10th 和 Cuthbert 的拐角處，與唐人街和拱門建立更緊密的聯繫。橋的高度不建議比現在低，但能夠透過橋面（現在還沒有）看到橋上發生的一切，並從街上看到橋上發生的一切，反之亦然，這將是一個有意義的改變。</p>



永續設計		
1	設計團隊在永續設計方面享有盛譽，但他們在這個項目中的總體目標是什麼？能源使用等方面？	參見對 CDR 委員會第 8 條意見的回覆。
2	考慮垂直綠化。	已知悉，隨著設計的發展，我們會考慮這一點。