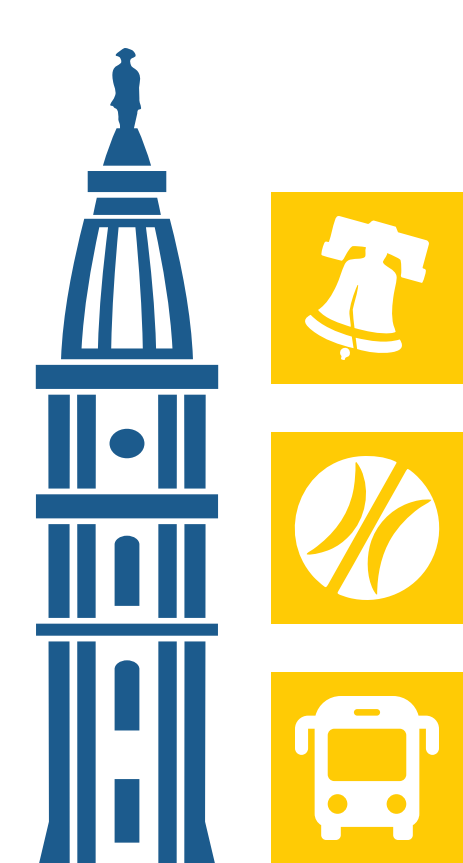


Introducción

PLANIFICACIÓN DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES INTERURBANOS DE FILADELFIA



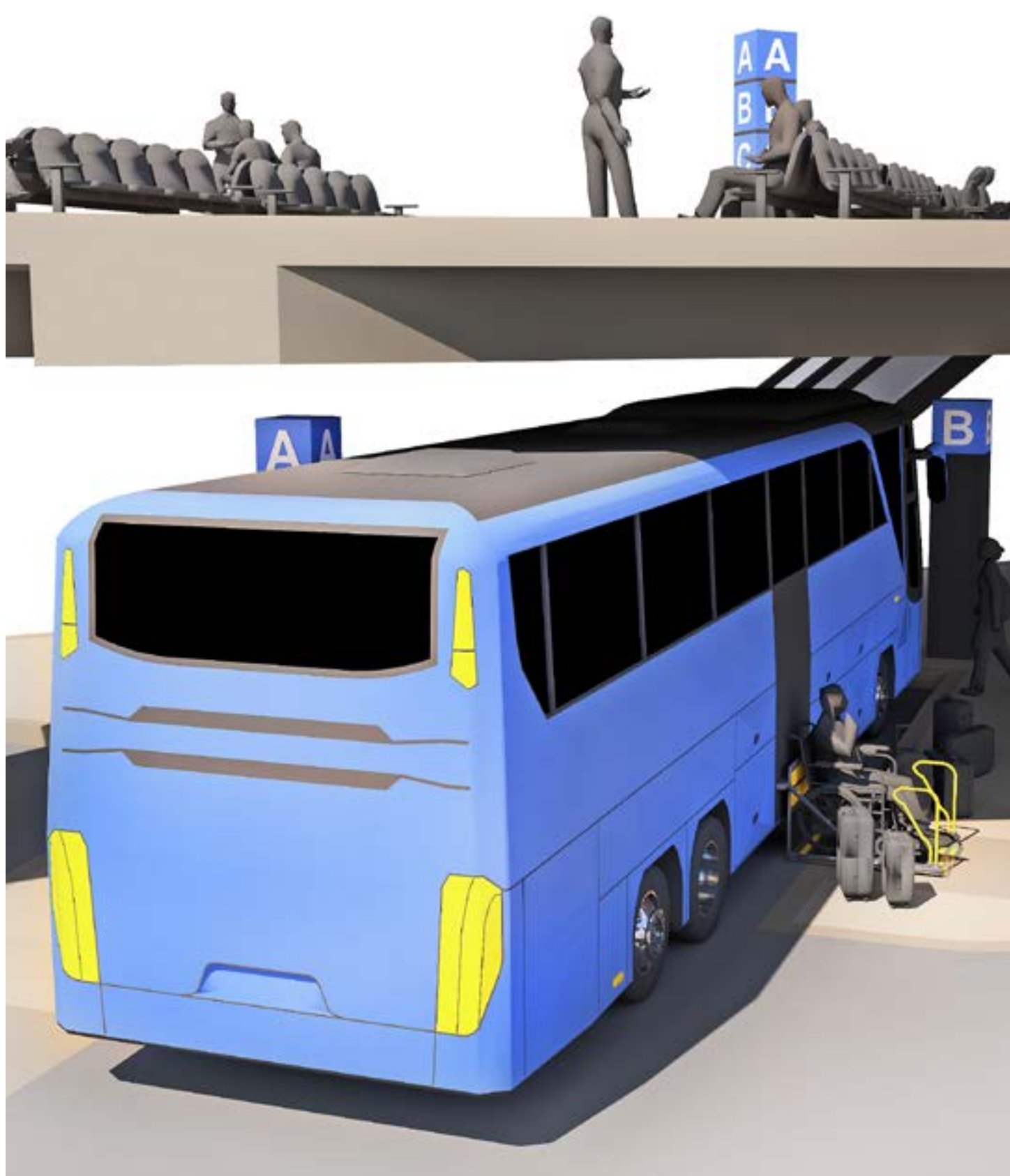
¿POR QUÉ ESTAMOS CONSIDERANDO CREAR UNA NUEVA ESTACIÓN?

- ➔ **Propiedad estable:** La ciudad no es propietaria de la actual estación de Filbert Street, por lo que buscamos una ubicación pública más estable y confiable.
- ➔ **Espacio para crecer:** También buscamos un lugar con mayor capacidad para autobuses, servicios y, potencialmente, desarrollo de uso mixto.

¿QUÉ HEMOS HECHO HASTA AHORA?

- ➔ **Investigación:** Evaluamos varias ubicaciones.
- ➔ **Análisis:** Evaluamos el acceso, la circulación, la capacidad y las necesidades de servicios.
- ➔ **Diseño:** Elaboramos conceptos de diseño para recibir sus comentarios.

¿EN QUÉ NOS INSPIRAMOS?



Washington, DC
Union Station Bus Terminal
Inaugurada en 2011
~40 espacios para autobuses

- Lo que nos gusta:**
- ▣ **Conexiones directas** con el transporte público, los trenes de cercanías y Amtrak.
 - ▣ **Conversión cuidadosa** del nivel del estacionamiento para operaciones de autobuses..
 - Desarrollo de uso mixto** propuesto sobre la estación.

San Francisco, CA
Salesforce Transit Center
Inaugurada en 2018
~40 espacios para autobuses

- Lo que nos gusta:**
- ◀ **Conexiones directas** con el transporte público y una futura conexión con trenes de cercanías.
 - ◀ **Incorporación** de un parque en la azotea.
 - ◀ **Desarrollo de uso mixto** alrededor, pero no directamente encima, del centro de transporte.



Boston, MA
South Station Bus Terminal
Inaugurada en 1995
~40 espacios para autobuses

- Lo que nos gusta:**
- ➔ **Conexiones directas** con el transporte público, los trenes de cercanías y Amtrak.
 - ➔ **Uso eficiente** del espacio aéreo sobre la estación.
 - ➔ **Desarrollo de uso mixto** directamente sobre la estación.

Montréal, Canada
Gare d'Autocars de Montréal
Inaugurada en 2011
~30 espacios para autobuses

- Lo que nos gusta:**
- ◀ **Conexiones directas** con el transporte público mediante la Underground City de Montréal.
 - ◀ **Uso eficiente** del espacio aéreo sobre la estación.
 - ◀ **Desarrollo de uso mixto** directamente sobre la estación.



Créditos de las imágenes: Kristina Blokhin (Adobe Stock), CC BY SA 4.0 Chensiyuan (Wikimedia Commons).

Créditos de las imágenes: Sarah Jane (Adobe Stock), CC BY SA 4.0 Kenneth Zirkel (Wikimedia Commons).



Sus prioridades

PLANIFICACIÓN DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES INTERURBANOS DE FILADELFIA



¿QUÉ SERVICIOS DE LA ESTACIÓN SON MÁS IMPORTANTES PARA USTED?

 Use las calcomanías para indicar qué servicios son las más importantes.



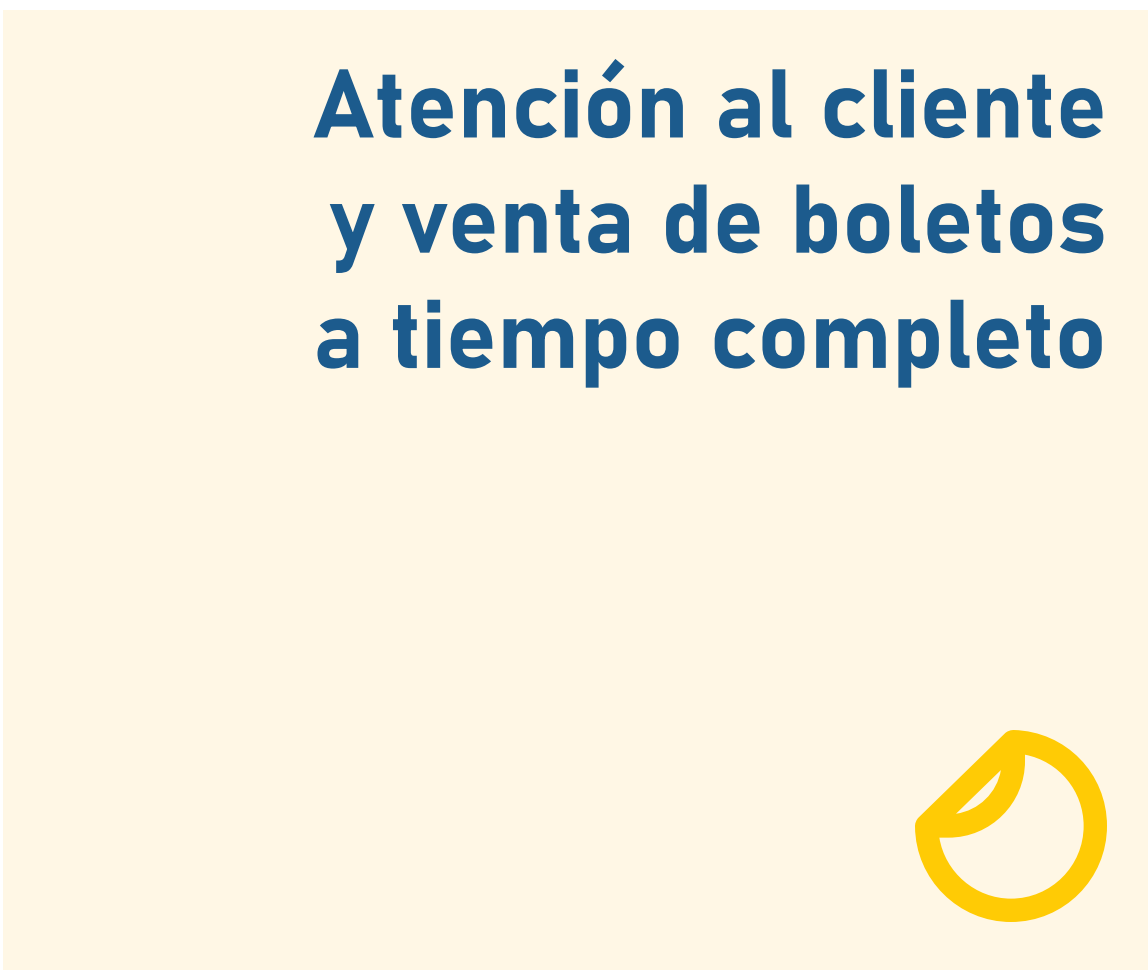
Áreas de espera
con asientos



Pantallas de salida
de autobuses



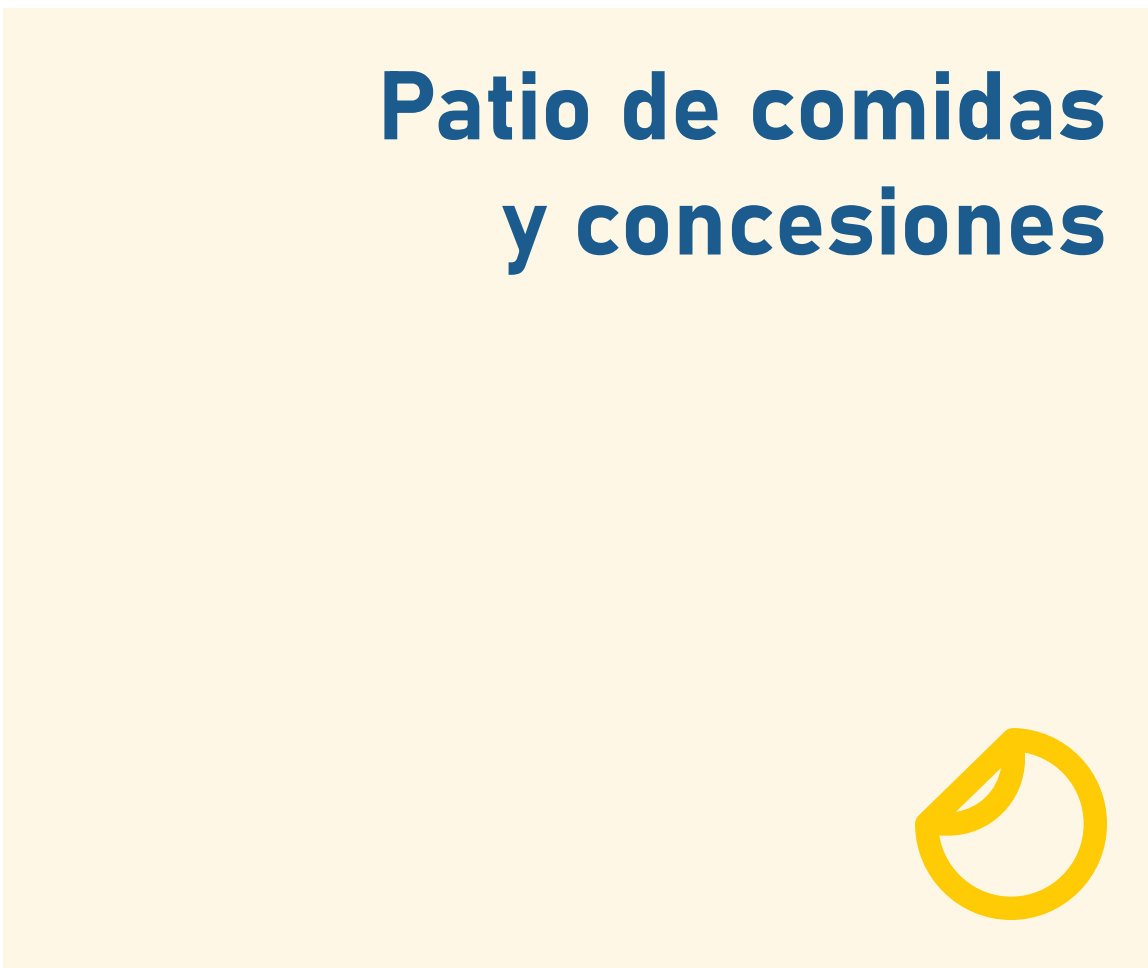
Estacionamiento
para bicicletas



Atención al cliente
y venta de boletos
a tiempo completo



Baños



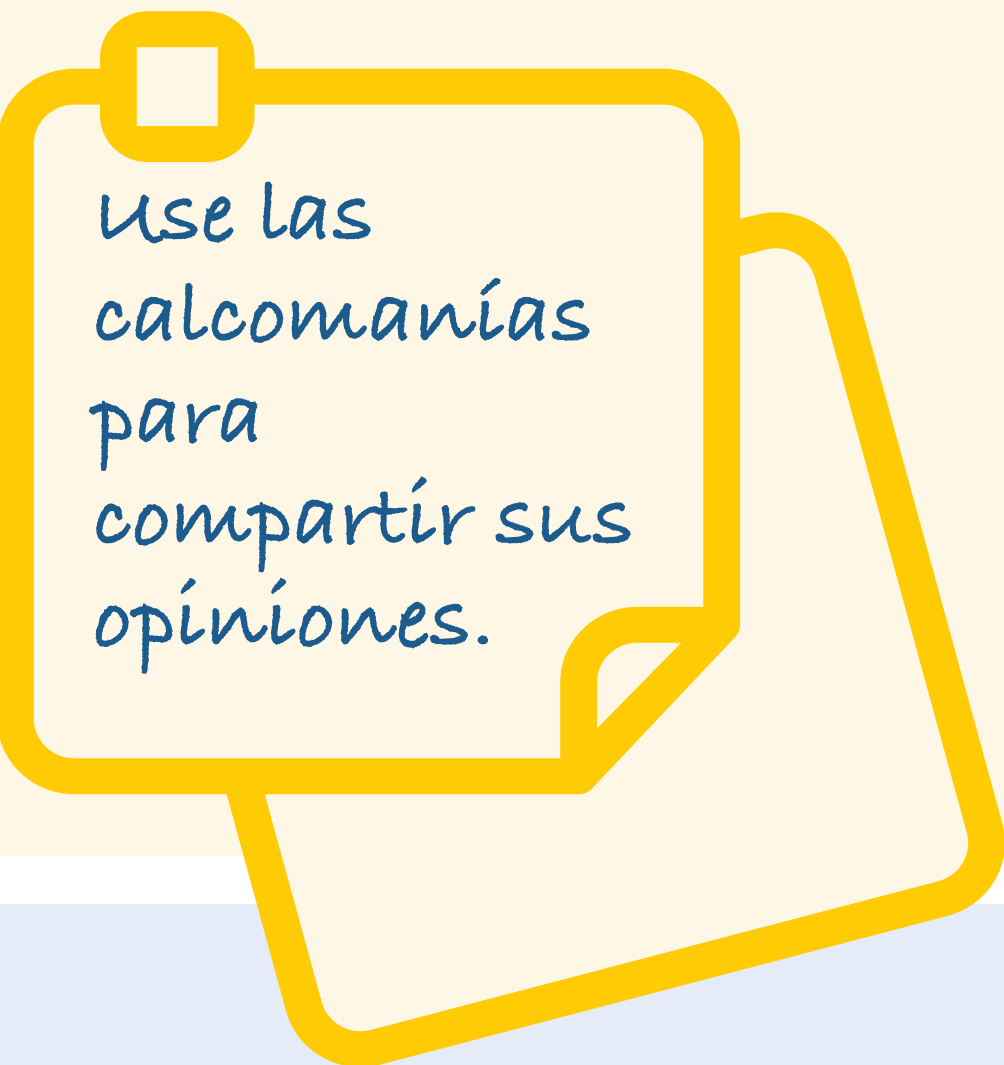
Patio de comidas
y concesiones



Créditos de las imágenes, de arriba hacia abajo: Kekyalaynen (Adobe Stock), Maryland Department of Transportation (Flickr), Surachetsh (Adobe Stock).

Créditos de las imágenes, de arriba hacia abajo: Steph Photographies, Bignai, Wifesun (todas a través de Adobe Stock).

¿HAY OTROS SERVICIOS QUE DEBERÍAMOS CONSIDERAR?



Sus prioridades

PLANIFICACIÓN DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES INTERURBANOS DE FILADELFIA



¿QUÉ CARACTERÍSTICAS DE UBICACIÓN SON MÁS IMPORTANTES PARA USTED?

👉 Use las calcomanías para indicar qué características son las más importantes.



Cercanía al transporte público

(SEPTA, PATCO, NJ Transit, Amtrak, etc.)



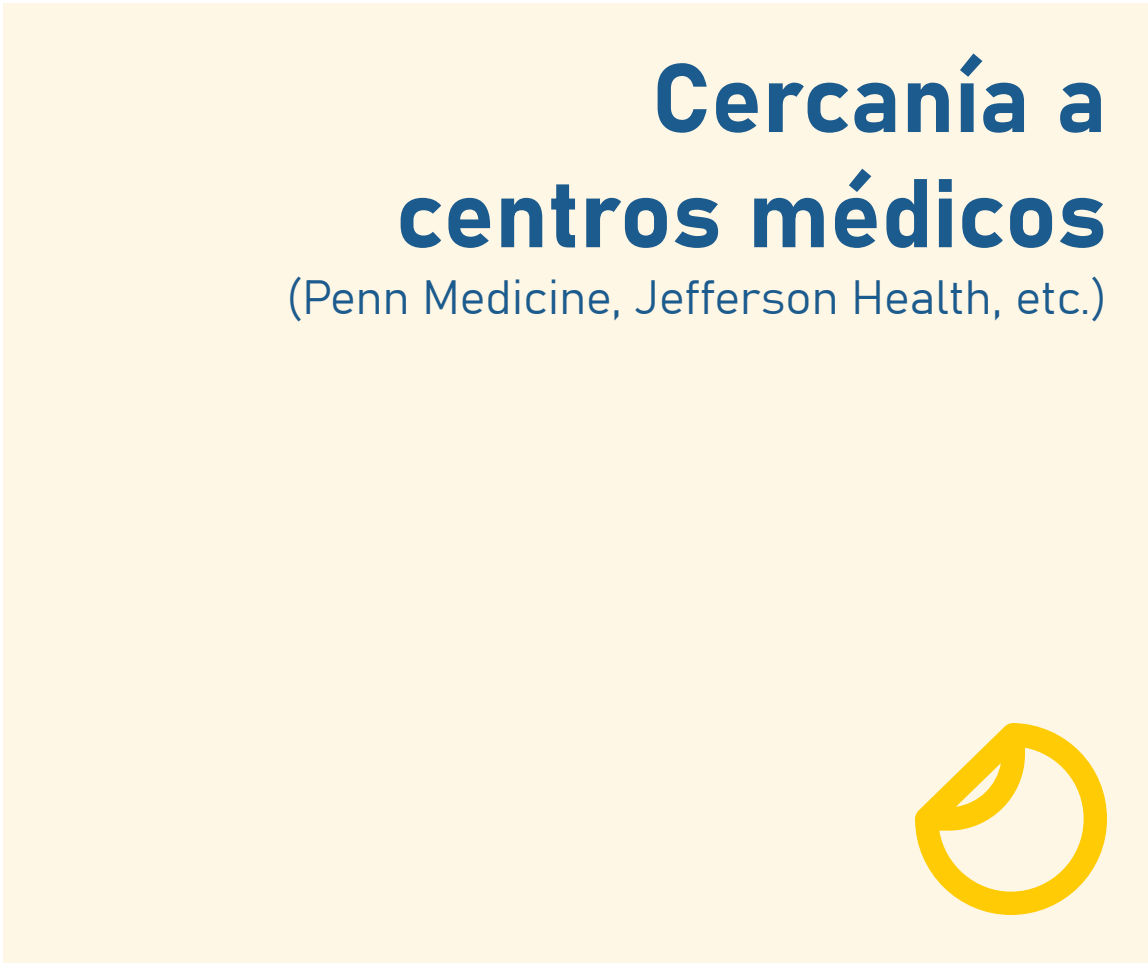
Cercanía a centros de empleo

(centro de la ciudad, ciudad universitaria, etc.)



Cercanía a destinos culturales

(Kimmel Center, Convention Center, etc.)



Cercanía a centros médicos

(Penn Medicine, Jefferson Health, etc.)



Cercanía a tiendas y restaurantes

(Reading Terminal Market, Fashion District, etc.)



Cercanía a universidades

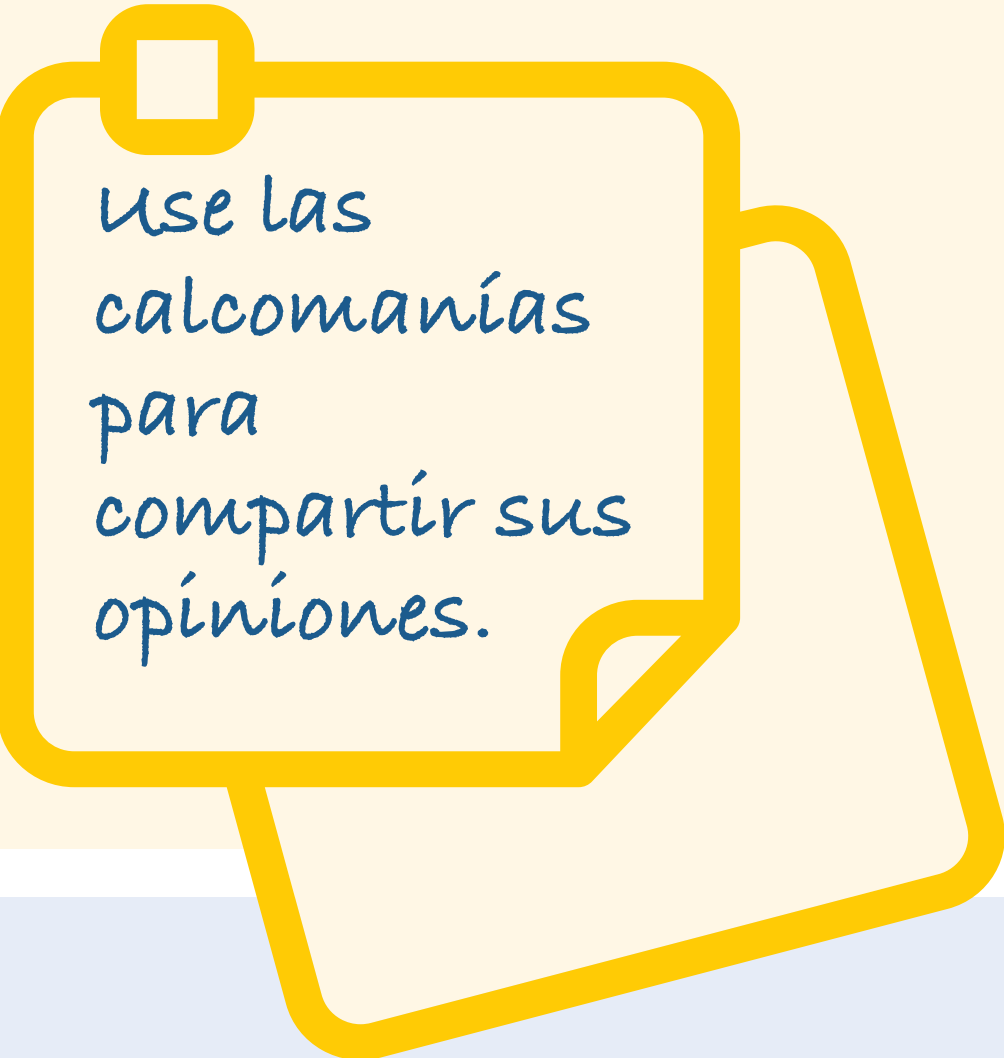
(Drexel University, Temple University, etc.)



Créditos de las imágenes: Dave Newman (Adobe Stock), CC BY 2.5 Spikebrennan (Wikimedia Commons), Coachwood (Adobe Stock).

Créditos de las imágenes: Christopher Boswell, Marcus Jones, Bo (todas a través de Adobe Stock).

¿HAY OTRAS CARACTERÍSTICAS DE UBICACIÓN QUE DEBERÍAMOS CONSIDERAR?



Investigación sobre las ubicaciones

PLANIFICACIÓN DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES INTERURBANOS DE FILADELFIA



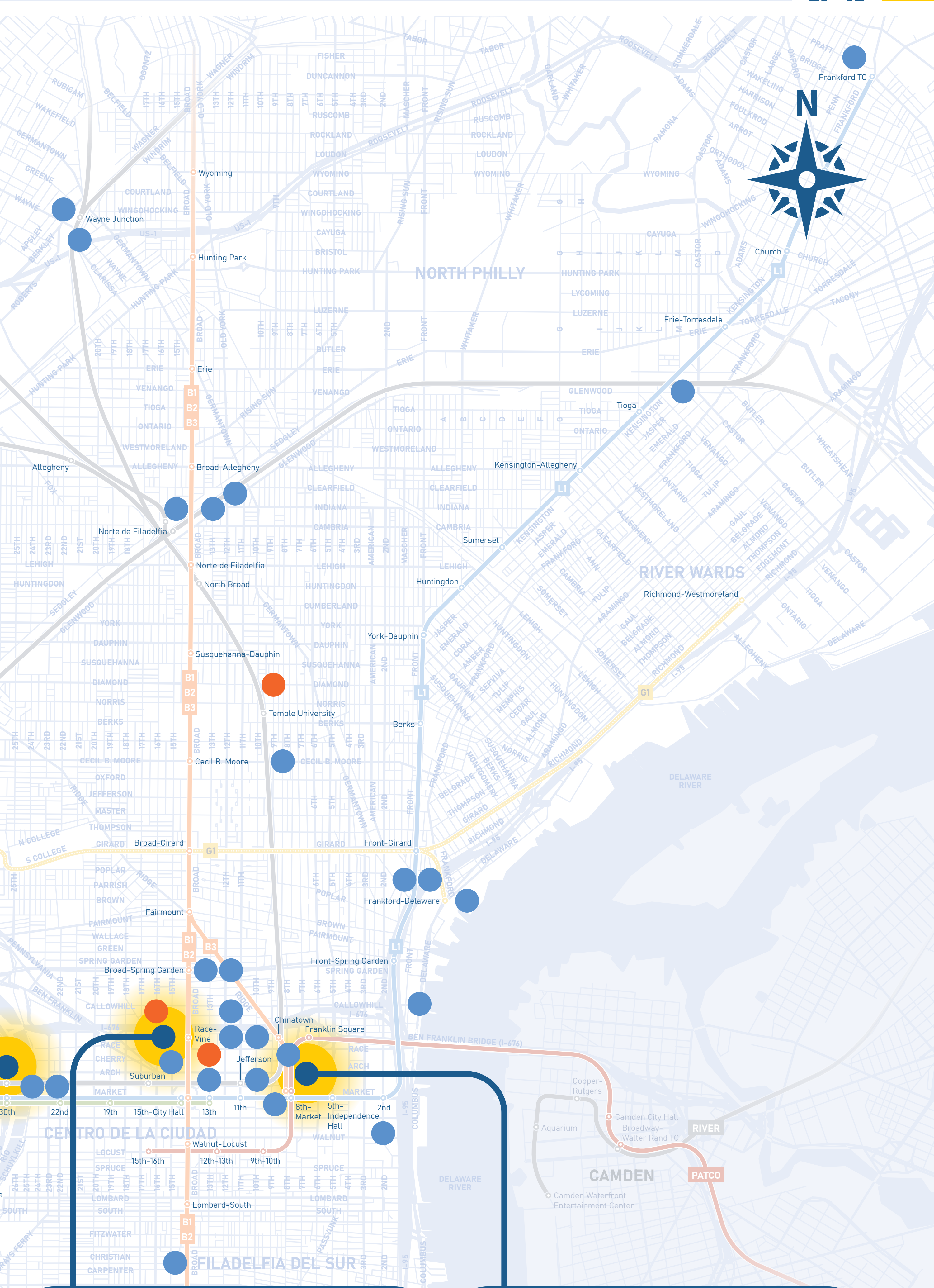
¿CÓMO LLEGAMOS HASTA AQUÍ?

Comenzamos con más de 280 ubicaciones. Luego, las redujimos a 35 para un análisis más detallado y, por último, propusimos las tres ubicaciones que se presentan aquí.

- Ubicaciones activas
- Ubicaciones secundarias
- Otras ubicaciones evaluadas

TUVIMOS EN CUENTA LO SIGUIENTE PARA SELECCIONAR LAS UBICACIONES:

- Tamaño y potencial para desarrollo vertical de uso mixto.
- Proximidad al centro de la ciudad, la ciudad universitaria, las estaciones de transporte accesibles y los accesos a autopistas.
- Uso actual, priorizando los lotes vacantes y los estacionamientos.
- Usos adyacentes, evitando áreas residenciales.
- Propiedad, con preferencia por terrenos públicos o gubernamentales sin planes actuales de desarrollo.
- Contaminación ambiental y justicia ambiental.



30TH Y ARCH 2931 Arch

Propuesto en el estacionamiento al norte de 30th Street Station.



15TH Y VINE 1500-1598 Vine

Propuesto en los estacionamientos alrededor del estacionamiento público de Philadelphia Gateway.



8TH Y ARCH 701-719 y 721-737 Arch

Propuesto en los estacionamientos al lado del Museo Afroamericano y el sitio del museo.



30th y Arch

EXISTING DECK AT 2931 ARCH



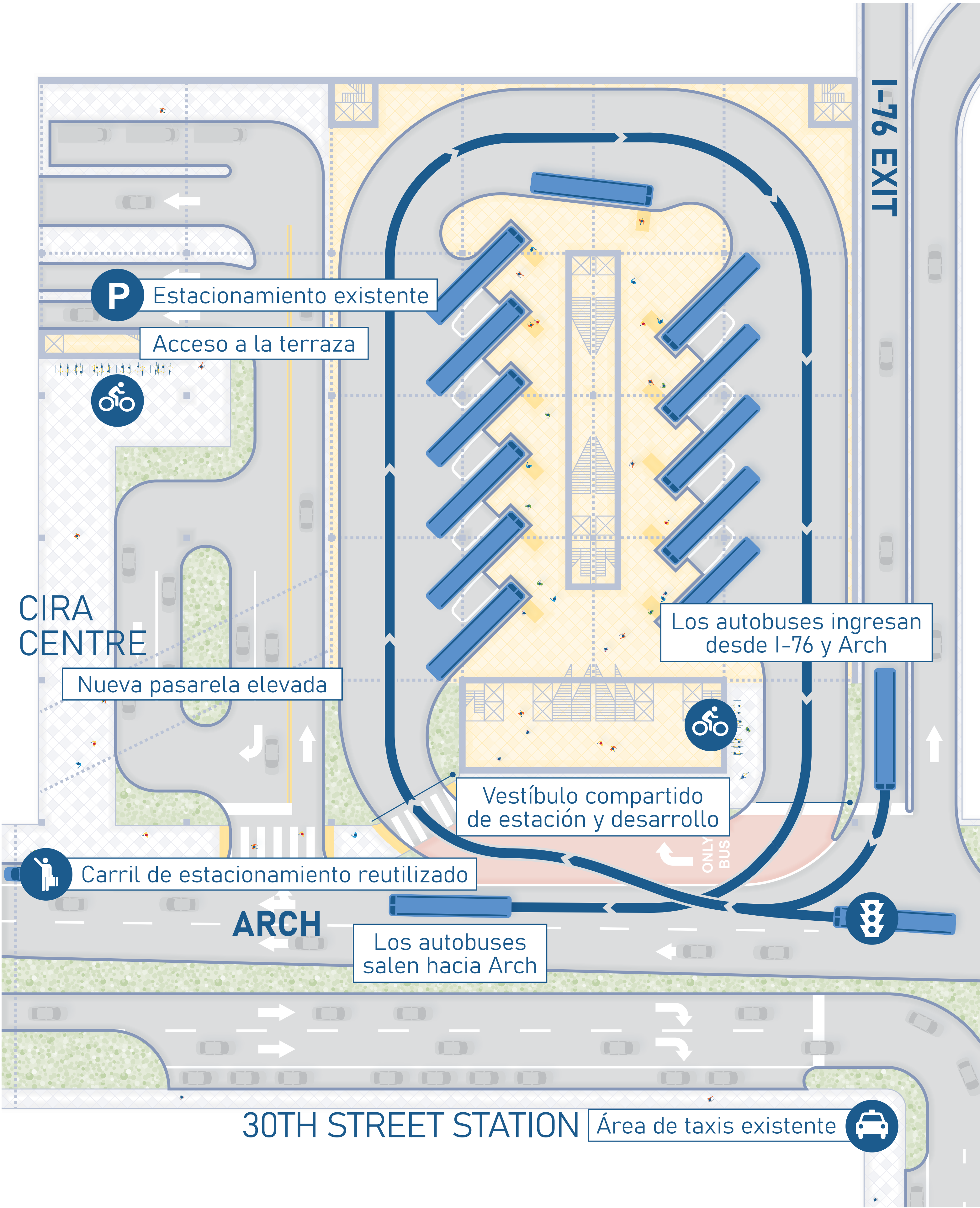
DATOS RÁPIDOS

- ➔ Espacios para autobuses: 12
- ➔ Potencial de desarrollo de la estación: 92,400 pies cuadrados
- ➔ Potencial de desarrollo de uso mixto: 1,394,400 pies cuadrados
- ➔ Transporte público: autobuses, **T** **L**, tren regional, NJ Transit, Amtrak
- ➔ Propietario: Amtrak

El potencial de desarrollo de la estación de autobuses se refiere a la superficie disponible para la circulación de autobuses y pasajeros, andenes, áreas de espera, baños, venta de boletos, concesiones y todas las demás actividades de la estación.

El potencial de desarrollo de uso mixto se refiere a la superficie disponible para desarrollo comercial, de oficinas o residencial construido conforme al índice máximo de ocupación del suelo (floor-area ratio, FAR) permitido en la ubicación, incluyendo cualquier espacio adicional.

El espacio adicional es la superficie adicional disponible por encima del FAR máximo si el desarrollo incorpora vivienda, características de construcción sostenible, arte público, parques y plazas, estacionamiento subterráneo, mejoras al transporte u otros beneficios públicos establecidos en el código de zonificación de la ciudad de Filadelfia.



- Espacio para autobuses
- ➔ Circulación de autobuses
- 🚶 Área de recogida y descenso
- 🚗 Área para taxis
- 🚲 Estacionamiento para bicicletas y ciclomotores
- P Estacionamiento público
- 🚦 Semáforo



30th y Arch

CUBIERTA AMPLIADA EN 2931 ARCH



DATOS RÁPIDOS

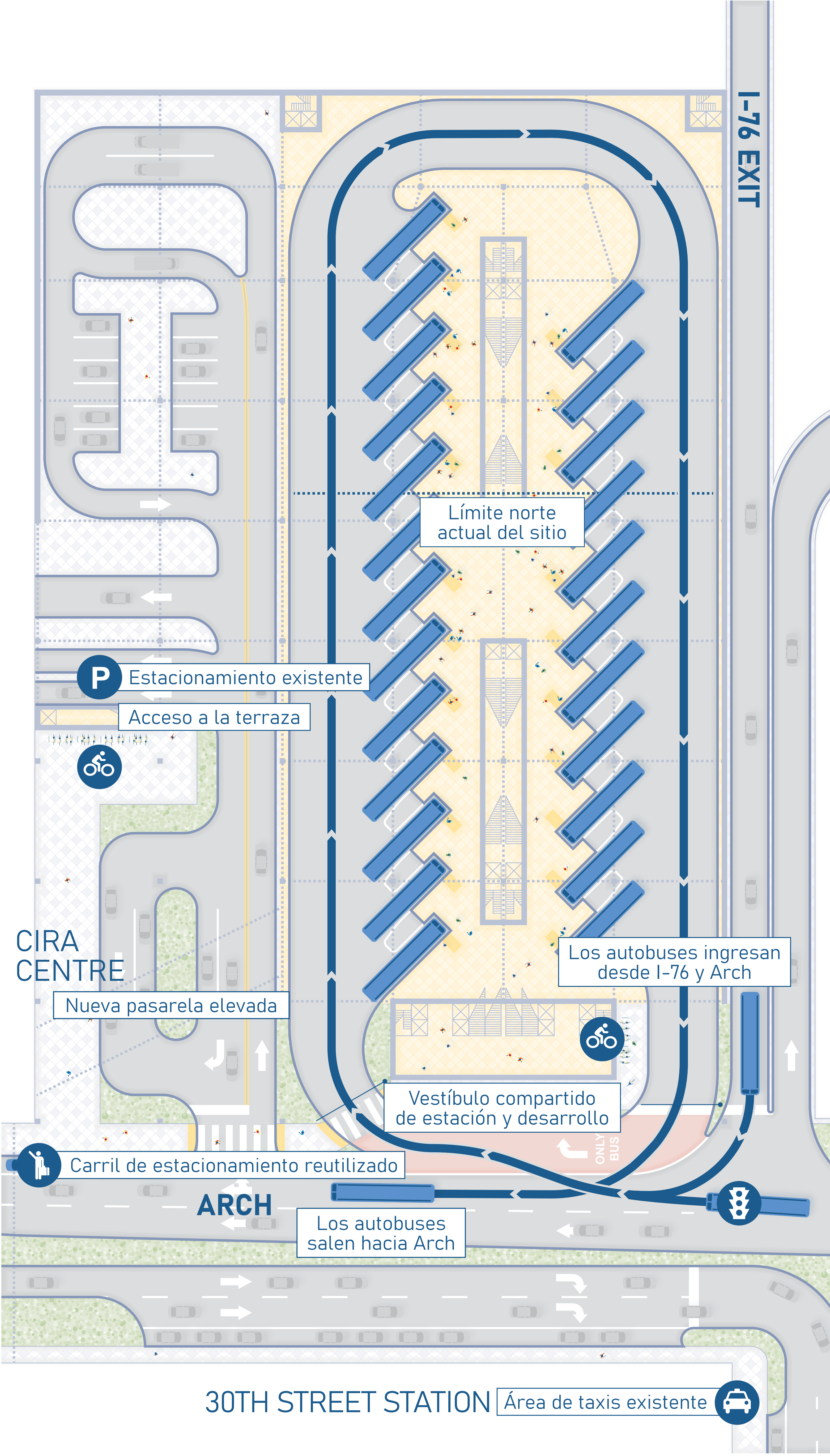
- ➔ Espacios para autobuses: 24
- ➔ Potencial de desarrollo de la estación: 160,400 pies cuadrados
- ➔ Potencial de desarrollo de uso mixto: 2,275,600 pies cuadrados
- ➔ Transporte público: autobuses, T L, tren regional, NJ Transit, Amtrak
- ➔ Propietario: Amtrak

El potencial de desarrollo de la estación de autobuses se refiere a la superficie disponible para la circulación de autobuses y pasajeros, andenes, áreas de espera, baños, venta de boletos, concesiones y todas las demás actividades de la estación.

El potencial de desarrollo de uso mixto se refiere a la superficie disponible para desarrollo comercial, de oficinas o residencial construido conforme al índice máximo de ocupación del suelo (floor-area ratio, FAR) permitido en la ubicación, incluyendo cualquier espacio adicional.

El espacio adicional es la superficie adicional disponible por encima del FAR máximo si el desarrollo incorpora vivienda, características de construcción sostenible, arte público, parques y plazas, estacionamiento subterráneo, mejoras al transporte u otros beneficios públicos establecidos en el código de zonificación de la ciudad de Filadelfia.

- Espacio para autobuses
- ➔ Circulación de autobuses
- 🚶 Área de recogida y descenso
- 🚗 Área para taxis
- 🚲 Estacionamiento para bicicletas y ciclomotores
- P Estacionamiento público
- 🚦 Semáforo



30th y Arch

2931 ARCH



FORTALEZAS

- ➔ **Acceso directo** a autobuses, **L T**, tren regional, NJ Transit, Amtrak e I-76, con circulación limitada de autobuses por calles de la ciudad.
- ➔ **Posibilidad de aumentar la capacidad** en la cubierta ampliada.
- ➔ **Sin impacto** en vecindarios residenciales y alineado con el 30th Street District Plan.
- ➔ **Estacionamiento público** en Cira Centre.
- ➔ **Opciones gastronómicas** cercanas.

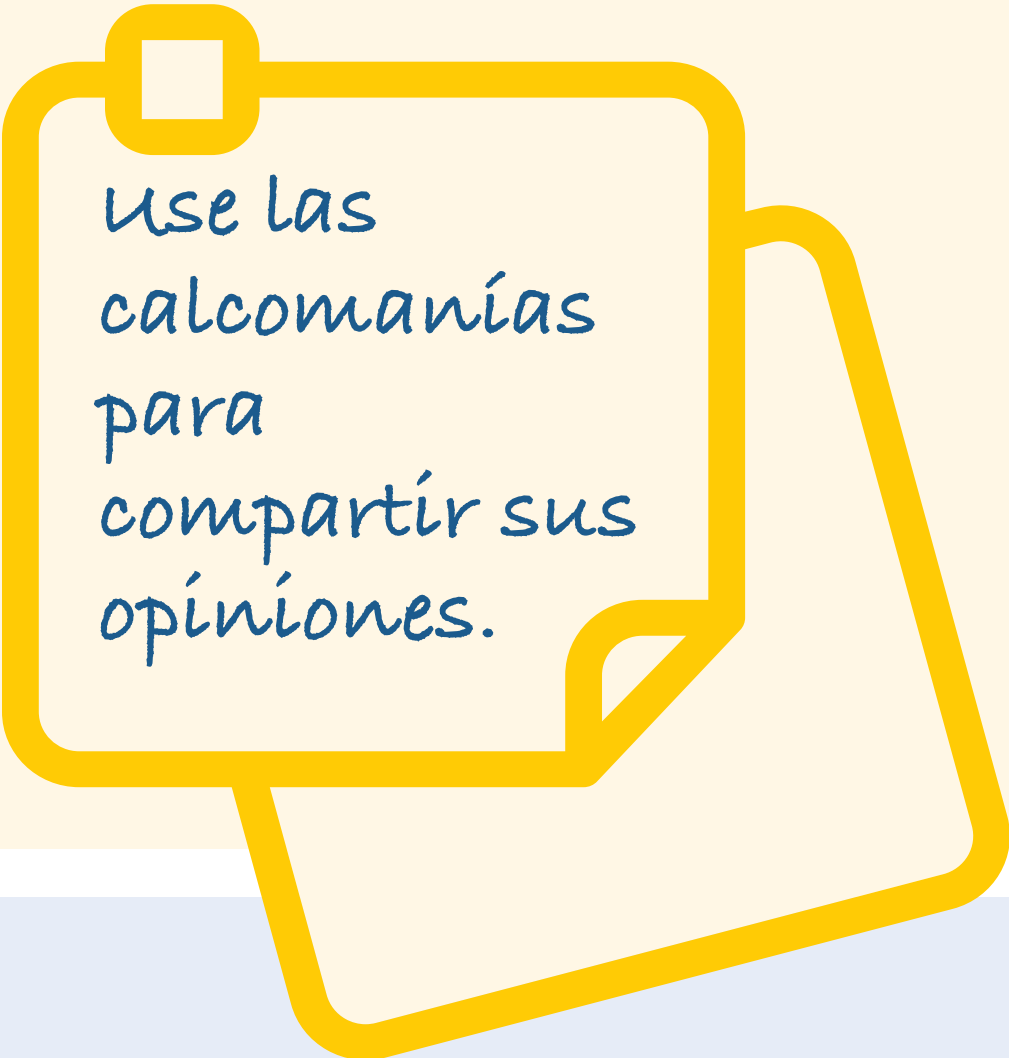
DESAFÍOS

- ➔ **Coordinación** necesaria en cuanto al control del sitio y el desafío operativo de construir sobre las vías ferroviarias.
- ➔ **Refuerzos estructurales** necesarias para soportar el peso de los autobuses.

¿QUÉ OPINA?

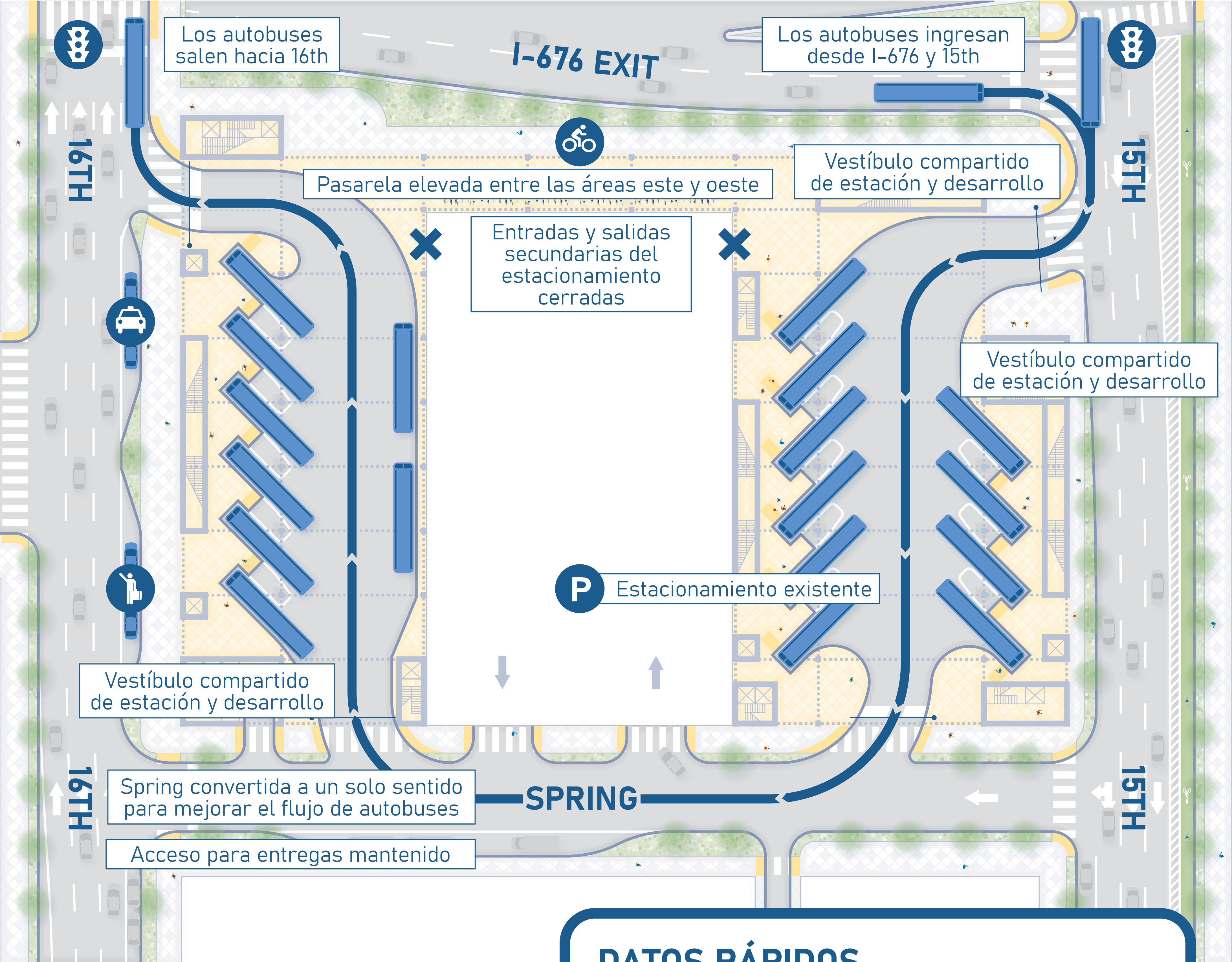
CLASIFÍQUELO.

- ➔ **Coloque una calcomanía aquí** si este es su sitio favorito.



15th y Vine

1500-1598 VINE



- Espacio para autobuses
- Circulación de autobuses
- Área de recogida y descenso
- Área para taxis
- Estacionamiento para bicicletas y ciclomotores
- Estacionamiento público
- Semáforo



CONTEXTO DE LA UBICACIÓN



DATOS RÁPIDOS

- ➔ **Espacios para autobuses:** 16
- ➔ **Potencial de desarrollo de la estación:** 112,400 pies cuadrados
- ➔ **Potencial de desarrollo de uso mixto:** 1,374,400 pies cuadrados
- ➔ **Transporte público:** Autobuses, **B2** **B1** en Race-Vine, y tren regional en Suburban
- ➔ **Propietario:** PennDOT

El potencial de desarrollo de la estación de autobuses se refiere a la superficie disponible para la circulación de autobuses y pasajeros, andenes, áreas de espera, baños, venta de boletos, concesiones y todas las demás actividades de la estación.

El potencial de desarrollo de uso mixto se refiere a la superficie disponible para desarrollo comercial, de oficinas o residencial construido conforme al índice máximo de ocupación del suelo (floor-area ratio, FAR) permitido en la ubicación, incluyendo cualquier espacio adicional.

El espacio adicional es la superficie adicional disponible por encima del FAR máximo si el desarrollo incorpora vivienda, características de construcción sostenible, arte público, parques y plazas, estacionamiento subterráneo, mejoras al transporte u otros beneficios públicos establecidos en el código de zonificación de la ciudad de Filadelfia.

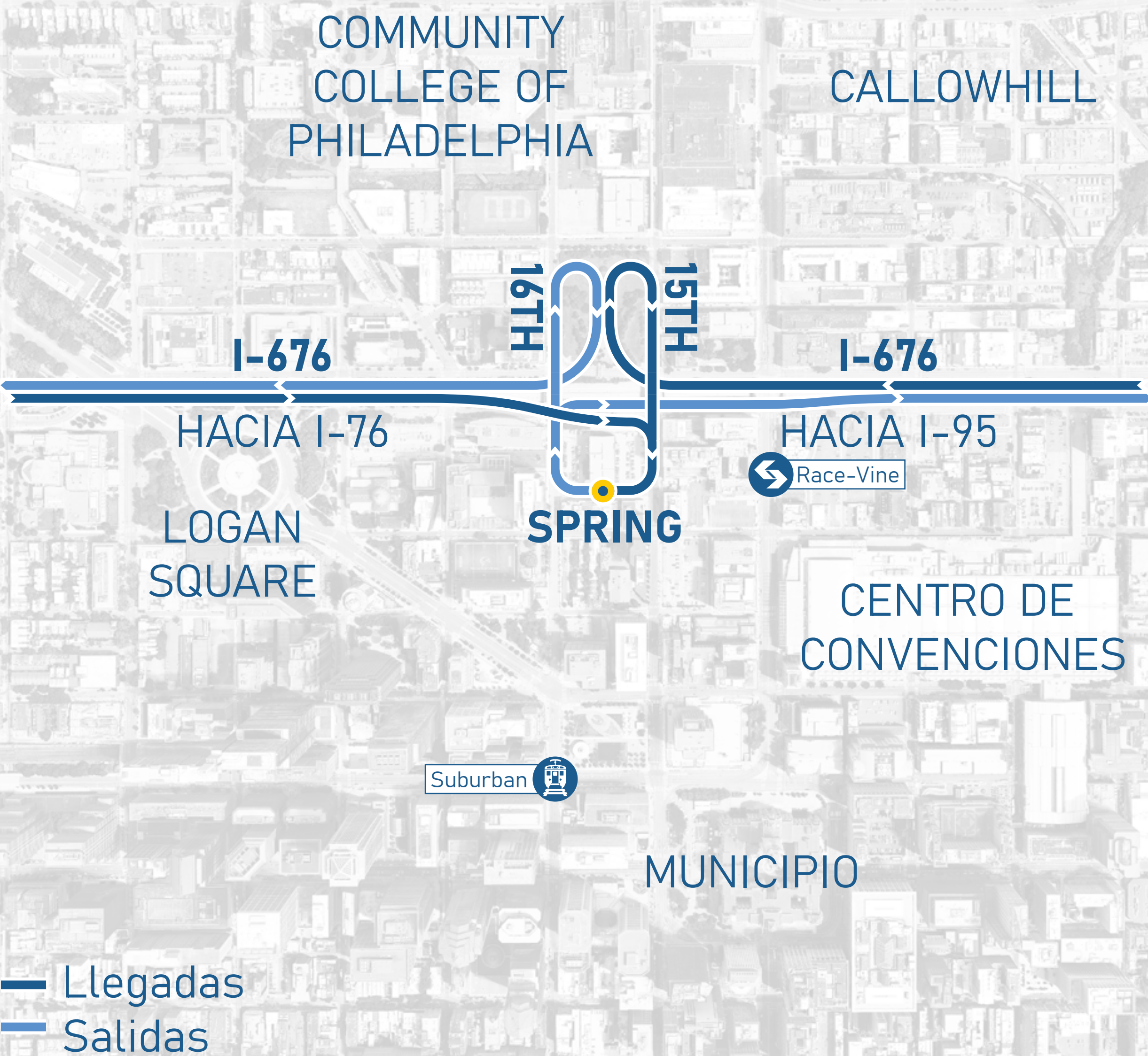


15th y Vine

1500-1598 VINE



ACCESO PARA AUTOBUSES



FORTALEZAS

- ➔ **Acceso directo** a I-676, con circulación limitada de autobuses por las calles de la ciudad.
- ➔ **Cercanía** a autobuses, **B2** **B1** en Race-Vine, y al tren regional en Suburban.
- ➔ **Impacto limitado** en vecindarios residenciales y ubicación céntrica.
- ➔ **Estacionamiento público** en Philadelphia Gateway
- ➔ **Propiedad pública** de PennDOT y operado por la Philadelphia Parking Authority.

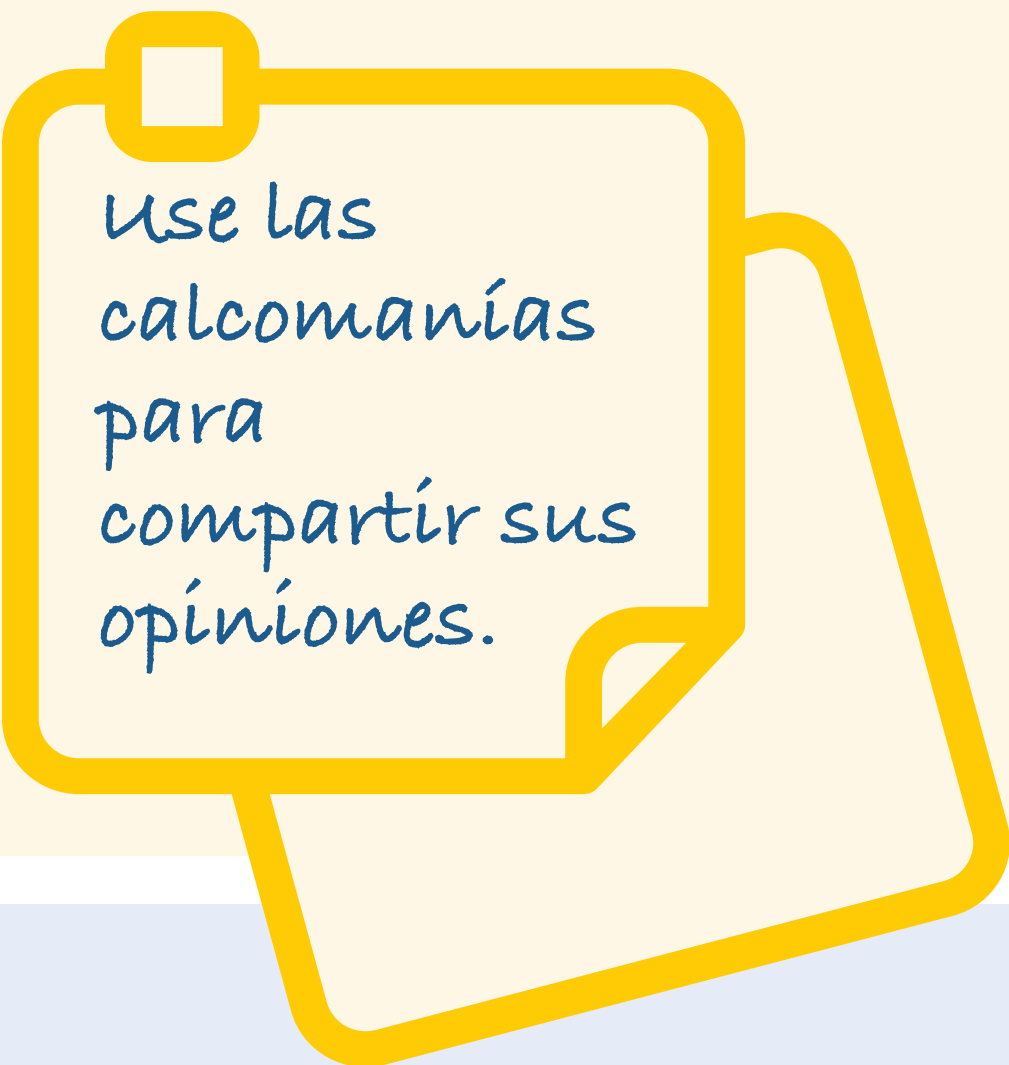
DESAFÍOS

- ➔ **Coordinación** necesaria con varias partes interesadas financieras.
- ➔ **Impacto** en la escuela secundaria adyacente y en instituciones médicas.
- ➔ **Ubicación dividida** alrededor del estacionamiento, lo que afecta la circulación de autobuses, la capacidad y el potencial de desarrollo.
- ➔ **Conversión a un solo sentido** de Spring Street necesaria para la circulación de autobuses, en un área con tráfico intenso.
- ➔ **Opciones gastronómicas limitadas** en las cercanías.

¿QUÉ OPINA?

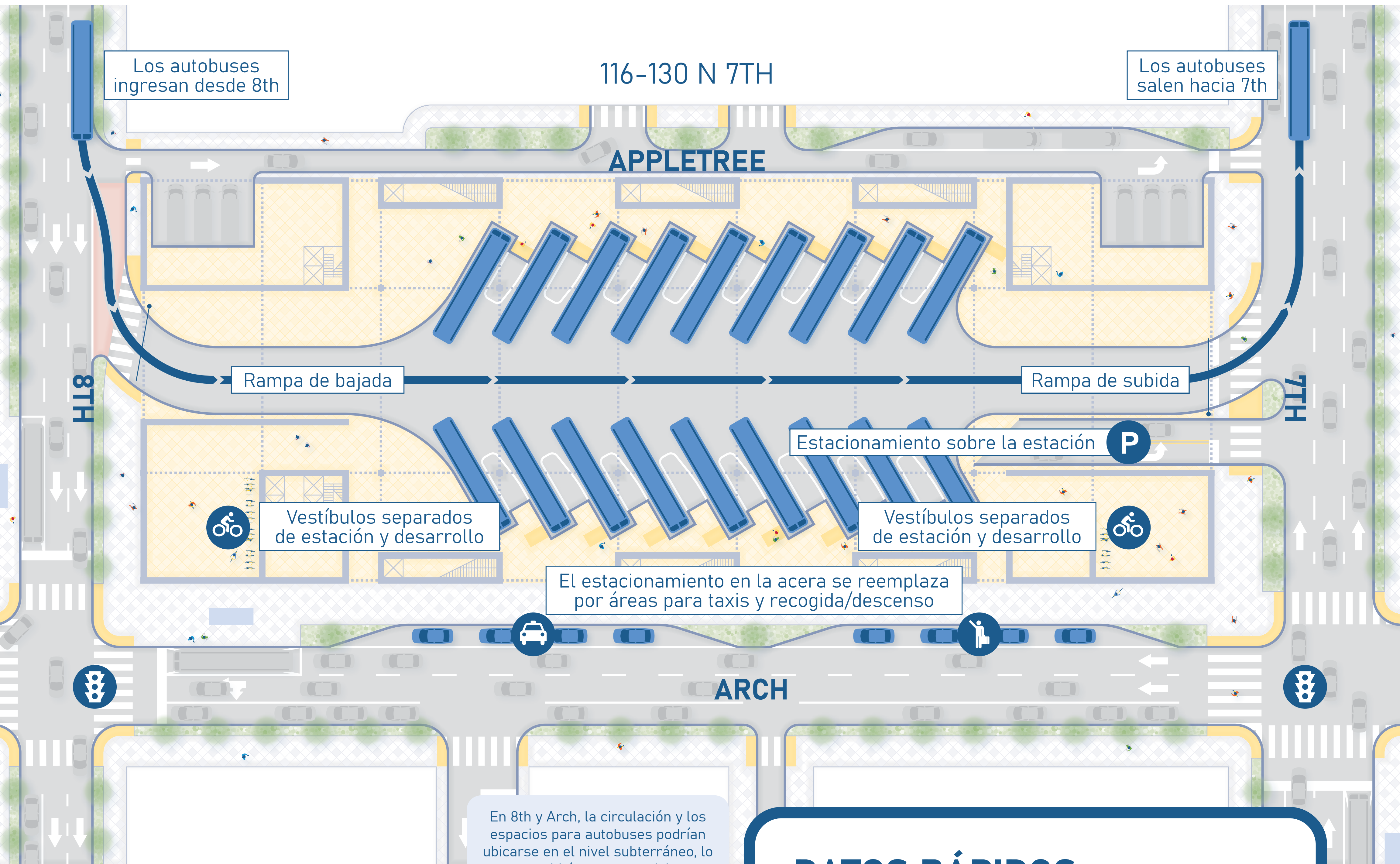
CLASIFÍQUELO.

➔ Coloque una calcomanía aquí si este es su sitio favorito.



8th y Arch

701-719 Y 721-737 ARCH



- Espacio para autobuses
- Circulación de autobuses
- Área de recogida y descenso
- Área para taxis
- Estacionamiento para bicicletas y ciclomotores
- Estacionamiento público
- Semáforo

En 8th y Arch, la circulación y los espacios para autobuses podrían ubicarse en el nivel subterráneo, lo que permitiría que las actividades de pasajeros se desarrollen convenientemente a nivel de calle.



CONTEXTO DE LA UBICACIÓN



DATOS RÁPIDOS

- ➔ **Espacios para autobuses:** 18
- ➔ **Potencial de desarrollo de la estación:** 112,800 pies cuadrados
- ➔ **Potencial de desarrollo de uso mixto:** 639,600 pies cuadrados
- ➔ **Transporte público:** Autobuses, **B3** en Chinatown; **L B3** PATCO en 8th-Market; PATCO en Franklin Square; tren regional en Jefferson
- ➔ **Propietario:** Parkway Corp. y ciudad de Filadelfia

El potencial de desarrollo de la estación de autobuses se refiere a la superficie disponible para la circulación de autobuses y pasajeros, andenes, áreas de espera, baños, venta de boletos, concesiones y todas las demás actividades de la estación.

El potencial de desarrollo de uso mixto se refiere a la superficie disponible para desarrollo comercial, de oficinas o residencial construido conforme al índice máximo de ocupación del suelo (floor-area ratio, FAR) permitido en la ubicación, incluyendo cualquier espacio adicional.

El espacio adicional es la superficie adicional disponible por encima del FAR máximo si el desarrollo incorpora vivienda, características de construcción sostenible, arte público, parques y plazas, estacionamiento subterráneo, mejoras al transporte u otros beneficios públicos establecidos en el código de zonificación de la ciudad de Filadelfia.

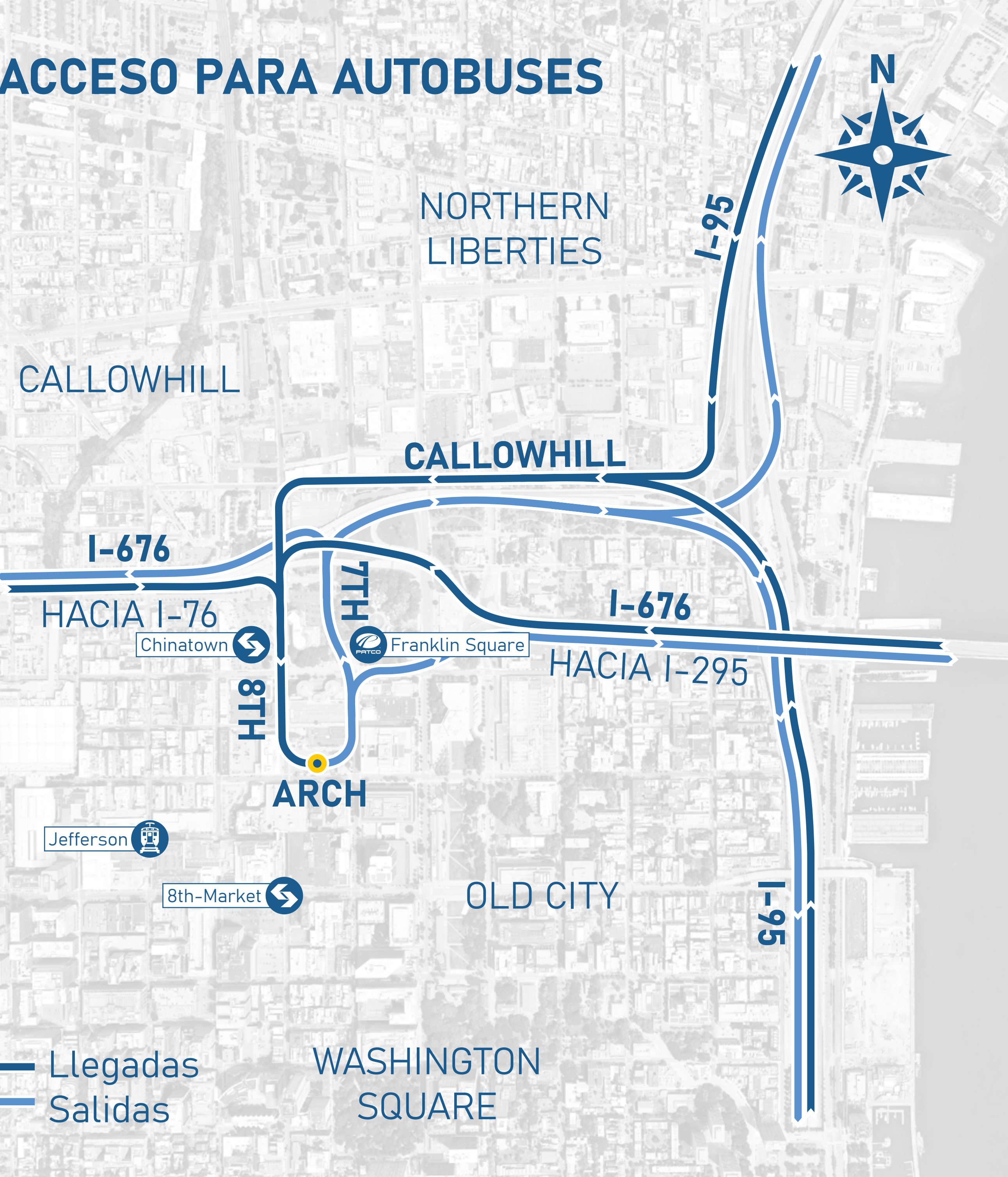


8th y Arch

701-719 Y 721-737 ARCH



ACCESO PARA AUTOBUSES



FORTALEZAS

- ➔ **Cercanía** a autobuses **B3** en Chinatown, **L B3** PATCO en 8th-Market; PATCO en Franklin Square; Regional Rail en Jefferson; I-676 e I-95.
- ➔ **Impacto limitado** en vecindarios residenciales y oportunidad de reutilizar la ubicación desocupada del Museo Afroamericano.
- ➔ **Posibilidad de estacionamiento** público sobre la estación.
- ➔ **Opciones gastronómicas** cercanas.

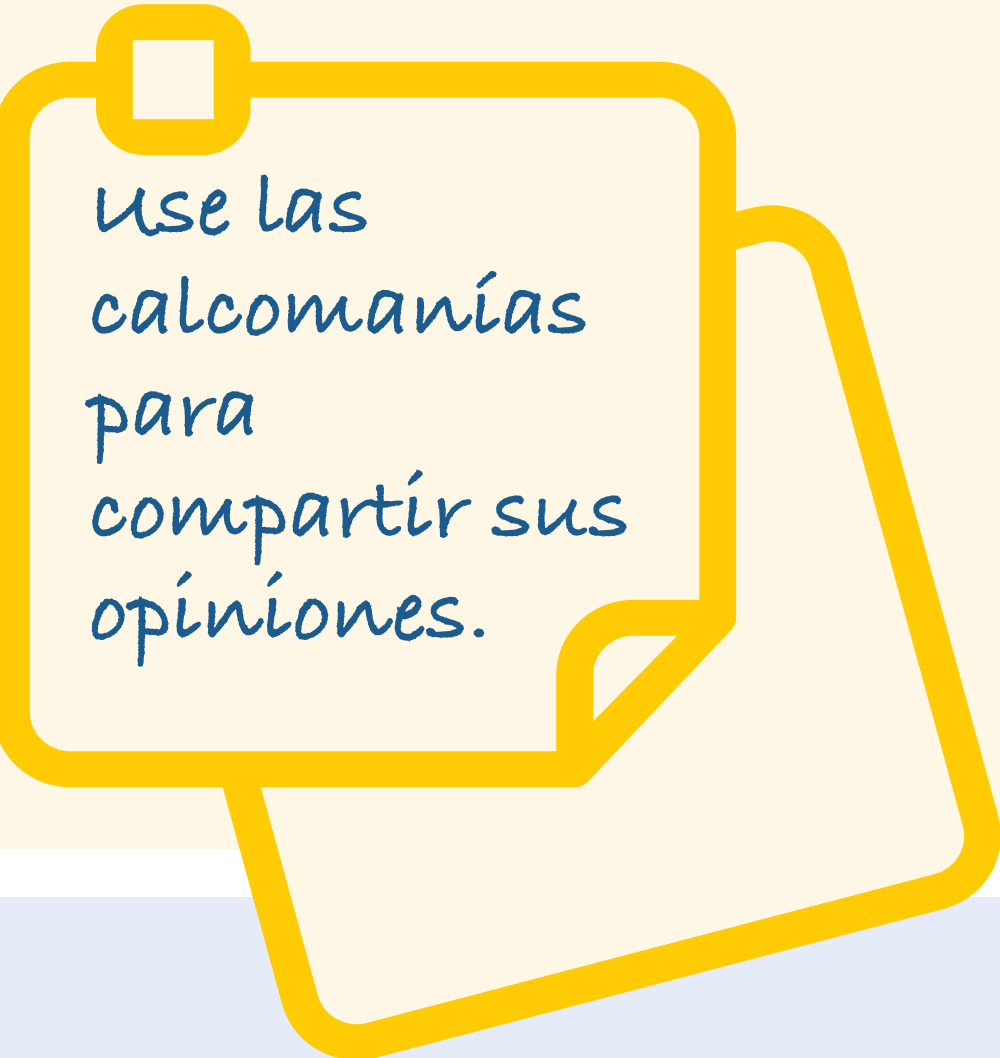
DESAFÍOS

- ➔ **Coordinación** necesaria para la reubicación del Museo Afroamericano
- ➔ **Impacto** en instituciones federales cercanas, incluyendo la Reserva Federal, el Centro de Detención, Aduanas y FBI.
- ➔ **Propiedad mixta** de Parkway Corp. (privado) y la ciudad de Filadelfia (público).

¿QUÉ OPINA?

CLASIFÍQUELO.

- ➔ **Coloque una calcomanía aquí** si este es su sitio favorito.



Preocupaciones

PLANIFICACIÓN DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES INTERURBANOS DE FILADELFIA



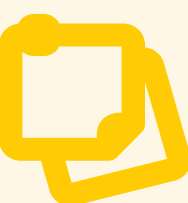
¿HAY ALGO QUE LE PREOCUPE?

- ➔ Ahora que ha revisado las ubicaciones y los conceptos de diseño, ¿hay algo que le genere inquietud?
- 🗒 Use las **calcomanías** para compartir preocupaciones relacionadas con los siguientes temas:



Accesibilidad

Aceras adecuadas, rampas, cruces peatonales, elevadores y otras ayudas de movilidad.



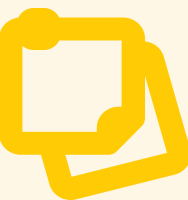
Comodidad

Asientos suficientes, baños, señalización y otros servicios.



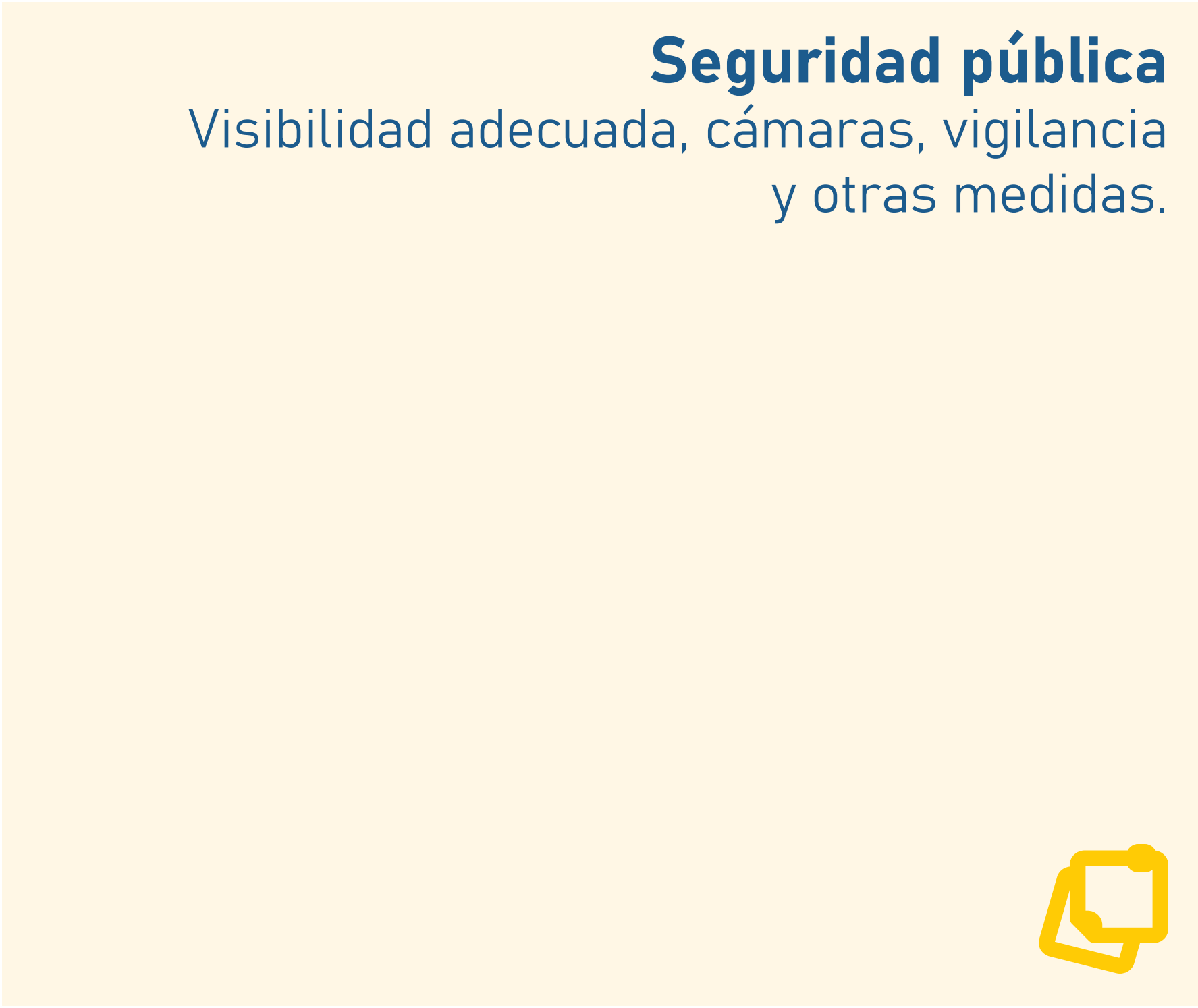
Conectividad

Proximidad a SEPTA, PATCO, NJ Transit, Amtrak y otros sistemas de transporte.



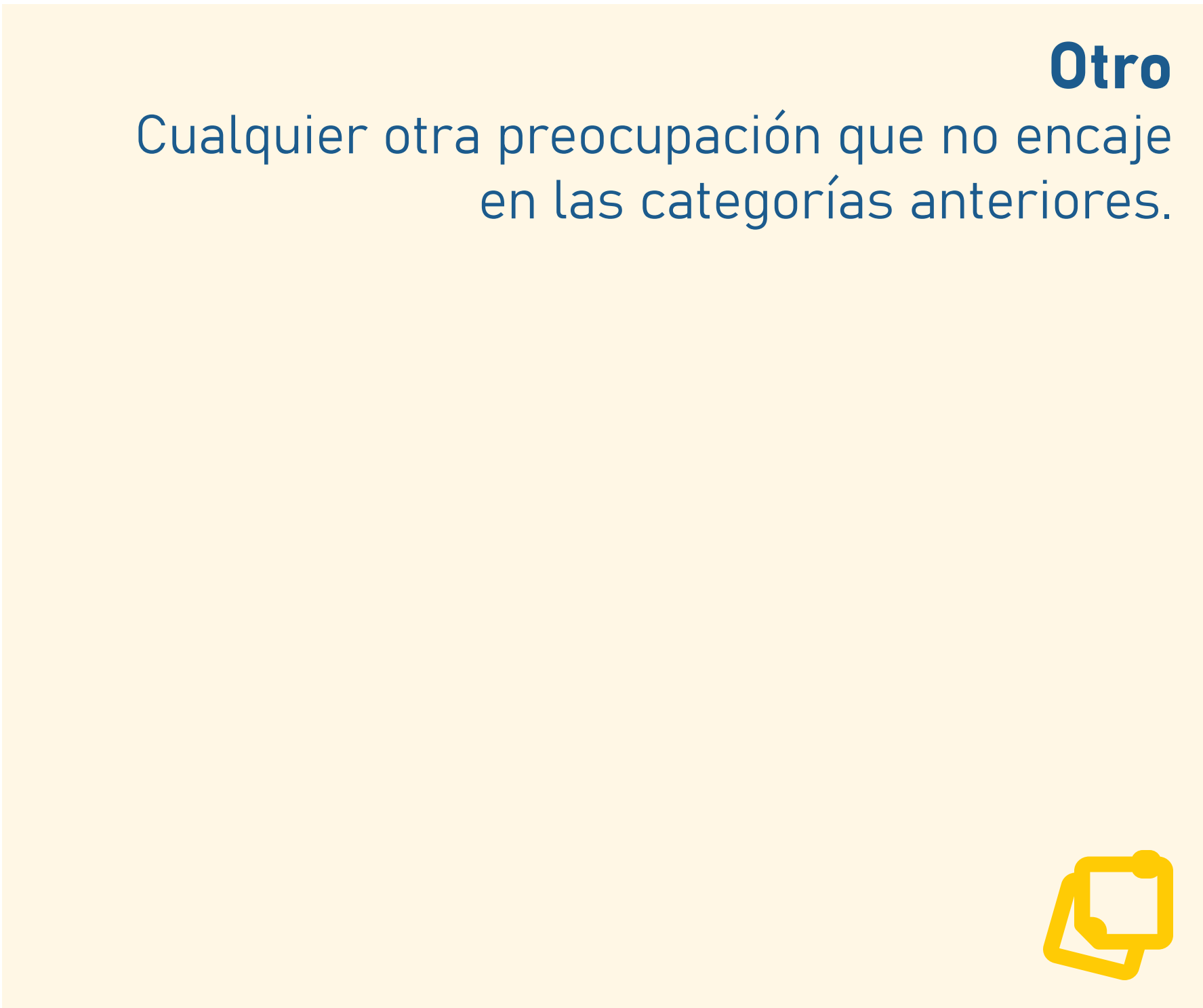
Entorno

Tráfico, ruido, iluminación y limpieza.



Seguridad pública

Visibilidad adecuada, cámaras, vigilancia y otras medidas.



Otro

Cualquier otra preocupación que no encaje en las categorías anteriores.



Créditos de las imágenes, de arriba hacia abajo: Prostock-Studio, Kekyalaynen, Erik Gonzalez (todas a través de Adobe Stock).

Créditos de las imágenes, de arriba hacia abajo: Disq, jtairat, Vlad Chorniy (todas a través de Adobe Stock).



Próximos pasos

PLANIFICACIÓN DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES INTERURBANOS DE FILADELFIA



¿QUÉ OCURRIRÁ EN 2026 Y EN EL FUTURO?



Créditos de las imágenes, de arriba hacia abajo: Equipo del proyecto Philadelphia Intercity Bus Station Planning, Rawpixel.com, BillionPhotos.com, Kirill Gorlov (las últimas tres a través de Adobe Stock).



Antes de irse...

PLANIFICACIÓN DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES INTERURBANOS
DE FILADELFIA



ASEGÚRESE DE MANTENERSE EN CONTACTO.

- ➔ Visite bit.ly/phlbus para obtener más información.
- ➔ Con prisa y no puede enviar sus comentarios ahora? **Escanee el código QR** para completar la encuesta más tarde.

¿TIENE COMENTARIOS GENERALES?

- ➔ **Utilice este espacio** para compartir comentarios o preguntas generales. Asegúrese de colocar los comentarios específicos en los paneles correspondientes.

