

布鲁克林 海运码头 愿景

公开研讨会 #4

2025年3月24日

BMT
Managed by
NYC/EDC

议程

演示

25 分钟

参与结果

场景

规划过程

集装箱和灵活码头

交通

韧性与基础设施

混合用途区域

问答环节

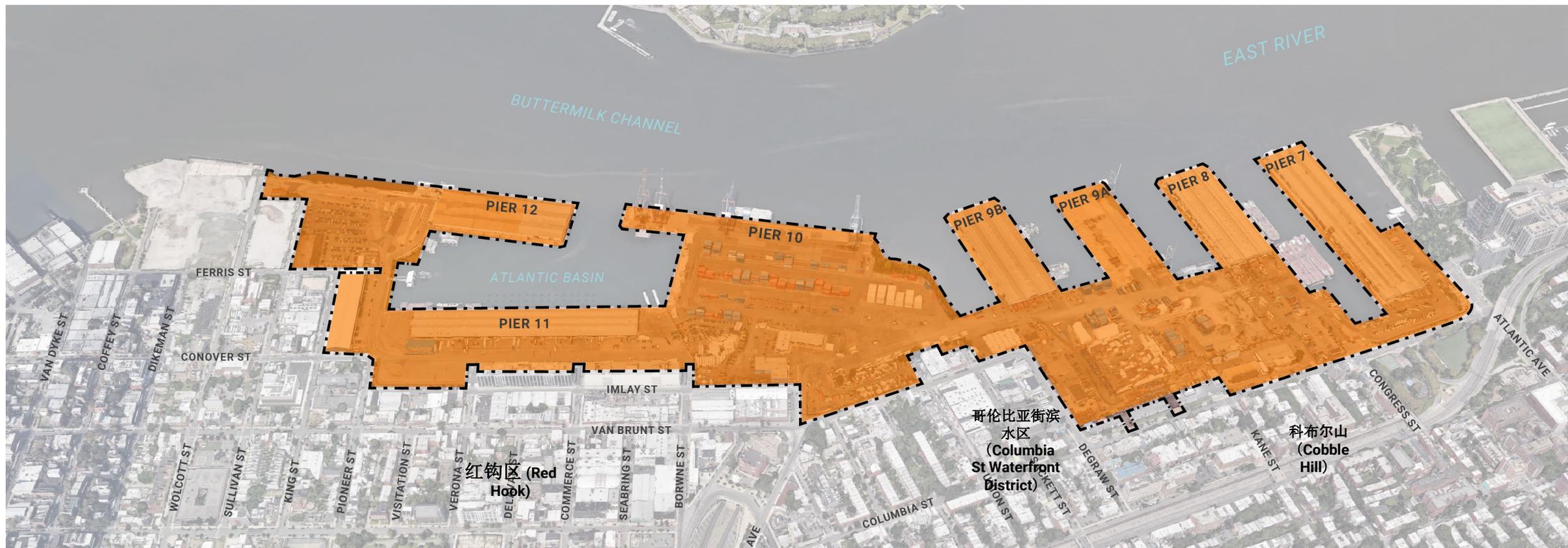
35 分钟

会议目标

- 分享迄今为止在 **BMT** 规划和参与过程中收集到的信息和新兴发现
- 审查参与结果如何影响 **BMT** 场地规划的工作
- 审查和讨论 **BMT** 场地系统及其潜在优势，以及 **BMT** 愿景能为社区带来的益处
- 解答有关规划和参与过程的问题

什么是布鲁克林海运码头？

布鲁克林海运码头 (BMT) 占地 122 英亩，北起大西洋大道 (Atlantic Avenue) 的 7 号码头，南至红钩 (Red Hook) 沃尔科特街 (Wolcott Street) 的 12 号码头。2024 年 5 月，市政府、州政府和 PANYNJ 宣布达成协议，将该物业转让给 EDC，以便市政府将其改造成一个现代化的海运港口和充满活力的综合社区。

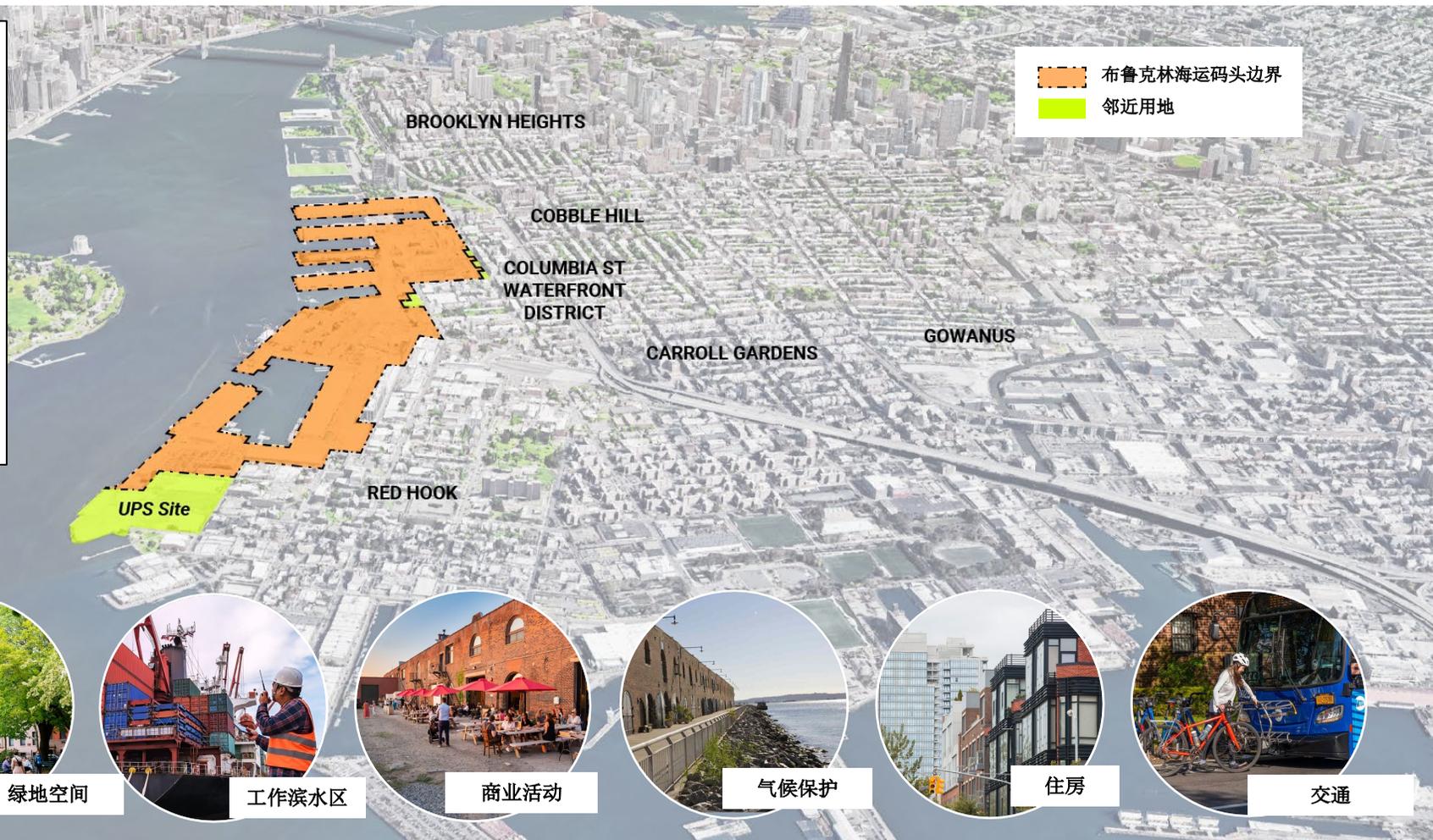


BMT 为大胆构想提供了契机

BMT 场地代表着一个探索创新设计概念的契机，以重新塑造和优化其功能、影响及其与社区的融合。

机遇

- 利用水路运输货物
- 扩大公共滨水区域的可达性
- 增加开放的公共绿地
- 现代化的工作型滨水区，创造更多绿色就业和优质岗位
- 提升滨水商业区的活力
- 加强气候保护措施
- 提供多层次可负担住房
- 改善交通基础设施



蓝色航道



公共滨水区



绿地空间



工作滨水区



商业活动



气候保护



住房



交通

谁参与制定布鲁克林海运码头 (BMT) 愿景？

布鲁克林海运码头愿景是一个由社区和行业领袖、居民和工人以及市政机构共同推动的协作项目。

工作组

负责决策，并批准 BMT 愿景的最终建议。

顾问小组

由六个关键主题组成，涵盖 BMT 及其周边地区的重要利益和专业领域。

社区成员

社区优先事项将通过调查、公开研讨会和其他参与机会，引导 BMT 未来的发展建议。

项目团队

由市府和州政府机构工作人员以及负责项目管理的顾问团队组成。

关于工作组以及顾问小组成员的完整名单可以在此处查看 <https://edc.nyc/bmt>。

当前参与情况

公开研讨会、信息会和调查问卷

- 线上信息会（450 名参与者）
- 在 BBP 的开放式信息会（140 名参与者）
- 第一次公开研讨会 - 2 场线下会议（280 名参与者）
- 第二次公开研讨会 - 线上会议（70 名参与者）
- 第二次公开研讨会 - 线下会议（150 名参与者）
- 第三次公开研讨会 - 19 场，每场两小时（177 名参与者）
- 初步社区调查问卷（810 名回复者）
- 第三次公开研讨会会后调查问卷（100 多名回复者）

摊位宣传活动、反馈会议和实地考察

- 在多个社区活动中举办 6 次摊位宣传活动
- 11 次 BMT 反馈会议（在 BMT 和红钩艺术项目举办）
- 红钩东区和红钩西区开放式会议
- 4 次公众实地考察和 2 次顾问小组实地考察

焦点小组

- 红钩住宅东区和红钩住宅西区实地考察 + 焦点小组
- 与卡罗尔花园协会的本地企业交流会
- 与红钩行动组织的额外焦点小组交流
- 哥伦比亚滨水区社区会议

当前会议

- 11 次顾问小组会议
- 6 次顾问小组会议 + 工作组
- 8 次工作组会议

即将进行的参与：红钩企业



参与总结和调查结果可在 EDC 官网查阅



我们听到的 - 新兴主题

在迄今为止的参与过程中，已经出现以下主题：

支持现代化和可持续的港口及集装箱运营

希望保留/提升轻工业弹性空间

有兴趣将大西洋盆地改造为商业/文化/创意中心，同时扩大滨水开放空间。

支持将布鲁克林邮轮码头改造为多功能酒店和娱乐中心，并辅以其他文化和公共用地。

对劳动力培训和职业发展通道感兴趣

-
- 对“蓝色航道”和替代货运方案感兴趣，但对可行性存在一些担忧
 - 支持与港口和海运用途相关的劳动力培训
 - 需要更多关于不同用途交叉补贴港口的财务可行性信息，以及仅靠海运运营是否能够维持该地点的运营

-
- 对工业用途的环境影响表示担忧
 - 支持在 BMT 南区保留红钩的特色，方法是在该区域纳入轻工业用途

-
- 对艺术和文化以及引入其他社区便利设施感兴趣

-
- 希望在邮轮码头周围留出空间以解决当地社区的优先事项
 - 探索更多缓解邮轮停靠日交通问题的策略
 - 希望通过此过程找到激励邮轮乘客选择替代交通方式的方法
 - 对邮轮造成的空气污染表示担忧

-
- 希望就业机会与该地点的海运和工业用途相关联
 - 支持有利于当地社区的本地招聘和劳动力培训
 - 创造能为不同社区带来可持续家庭收入的机会

我们听到的 - 新兴主题

在迄今为止的参与过程中，已经出现以下主题：

认识到我们正处于住房危机之中，并且在 BMT 研究住房问题是合适的。偏好与周边环境协调的开发，并对高层建筑和高密度豪华住宅表示担忧。

希望增加公共交通的额外选择和/或增加服务，包括快速公交和渡轮

有兴趣将哥伦比亚街和范布伦特街上的货车交通与非货车交通分开，并将货运三轮车（微型配送）与绿道使用者分开。

希望在该场地的南北两端创建额外的开放空间，并通过一条贯穿南北的绿道和完善的公共交通连接起来。

支持增强韧性并防范气候变化带来的威胁。对项目应设计达到的韧性措施和标准存在疑问。

-
- 担心仅将住房作为交叉补贴项目成本的手段
 - 考虑到场地的物理限制，对住房单元目标是否不切实际表示担忧
 - 对可负担住房（包括低收入和中等收入住房）以及创新型住房模式感兴趣
 - 支持 RHH 的全面现代化或填充式开发

-
- 对交通和出行问题表示担忧，尤其是在现有交通挑战和缺乏可靠的公共交通选择（例如地铁连接）的情况下。
 - 支持公共交通并改善整个场地和周边地区的连通性

-
- 担心新开发项目会增加交通流量
 - 支持改善自行车道和人行连接

-
- 支持在该场地的南北两端建设大型开放空间
 - 对不同规模的、服务于当地社区的无障碍公园感兴趣
 - 支持将绿地与周边社区融合
 - 支持改善滨水区域的可达性

-
- 鉴于 BMT 位于洪泛区，担心任何新建住房如何才能免受洪水风险的影响

策划方案

An aerial photograph of a large cargo ship docked at a pier in a city harbor. The ship is positioned in the lower right quadrant of the frame. The water is dark, and the city skyline is visible in the background, extending to the horizon. The entire image is overlaid with a semi-transparent blue filter.

提议方案

场景 1 - 优化港口，有 UPS



总计	138 英亩	住房	8,659 单元
海运港口	60 英亩	可负担性	2,165 单元
海运港口 + 邮轮码头	65 英亩	FAR	5.5
混合用途	35.3 英亩	开放空间	26 英亩

场景 2 - 优化港口，没有 UPS



总计	124 英亩	住房	6,474 单元
海运港口	60 英亩	可负担性	1,619 单元
海运港口 + 邮轮码头	65 英亩	FAR	5.5
混合用途	27.8 英亩	开放空间	22 英亩

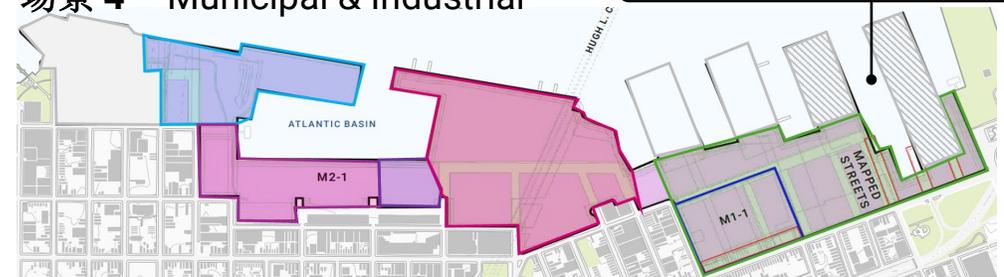
场景 3 - BCT 以北，房屋最大化



该方案因公众对住房、布鲁克林邮轮码头搬迁以及工作小组讨论的反馈意见而未被推进。

总计	138 英亩	住房	12,924 单元
海运港口	35 英亩	可负担性	3,231 单元
海运港口 + 邮轮码头	50 英亩	FAR	7.0
混合用途	44.4 英亩	开放空间	25 英亩

场景 4 - Municipal & Industrial



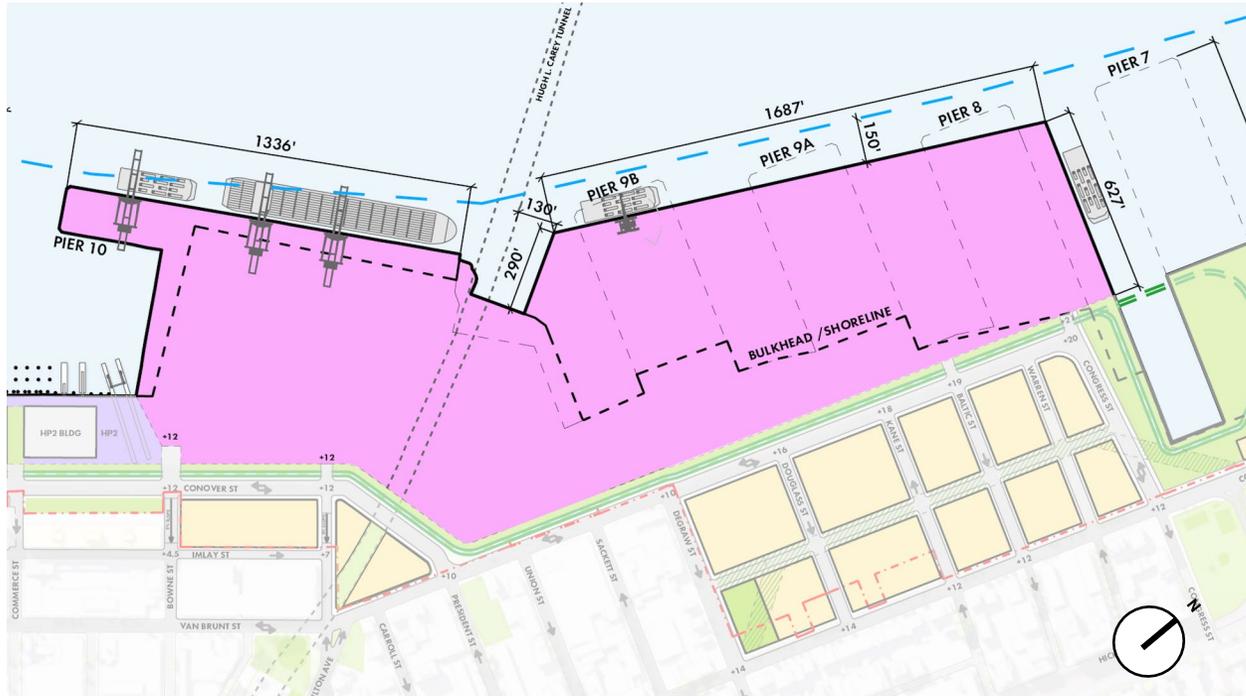
方案 4B 假设原 7 至 10 号码头的腹地区域用于工业用途，包括出租 11 号码头的空置空间，以回应社区希望整个场地保持工业用途的意见。

总计	122 英亩	住房	0 单元
工业 / 市政用途	75 英亩	可负担性	0 单元
码头	17 英亩	开放空间	0 英亩
母港 2	4 英亩		
弃用码头	25 英亩		

为现代海运 设立新标准

现代化集装箱港口

截至目前，已从市政府（8,000 万美元）、州政府（1,500 万美元）和联邦政府（1.64 亿美元）获得总计 3.58 亿美元的公共资金，并预计由市政府匹配额外 1.09 亿美元



- 新建的边缘码头、改善的基础设施（承重能力提升）以及新设备将响应市场需求和行业趋势，为港口成功运营奠定基础
- 未来占地 **60 英亩**的港口空间足以容纳以下用途：
 - 集装箱码头及额外容量（可扩展至 170,000 次装卸作业）；
 - 灵活的海运用途空间，可包括：
 - 附加的集装箱存储；
 - 散装货物；
 - 建筑施工准备区；以及
 - 未来的“蓝色航道”空间
- 未来码头运营预计将实现**更高密度化**，通过高效利用土地进一步**提升港口容量**。

助力“蓝色航道”

通过减少卡车运输货物所产生的排放，是纽约市“蓝色航道”倡议的核心政策目标之一

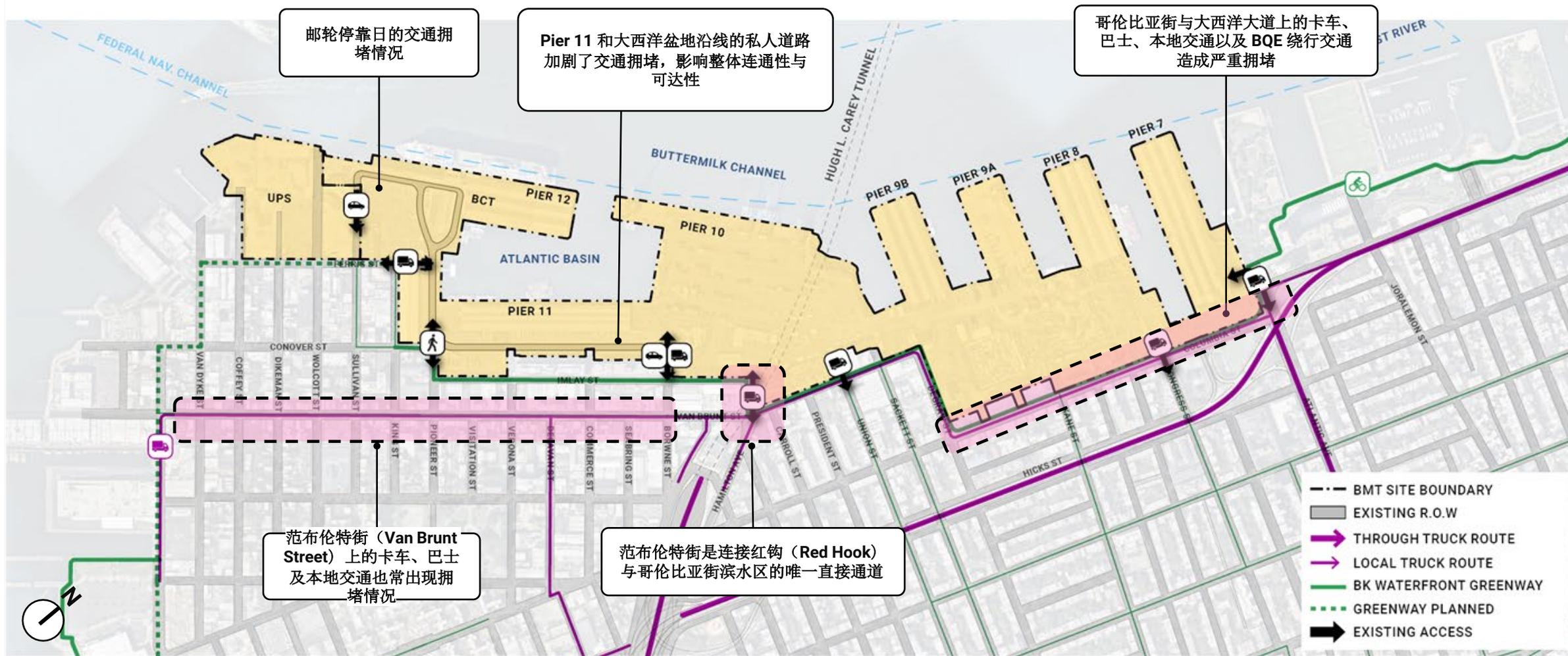
- 衡量这一目标进展的指标包括：
 - 卡车在纽约市区域内每年行驶里程 (Vehicle Miles Traveled, VMT) 的减少
 - 每天单程卡车运输次数的减少
- 例如，拟建的亨特斯角海运码头及其满负荷驳船运营，预计可每天替代约 **400** 次单程卡车运输，相当于每年减少约 **300** 万英里卡车行驶里程 (VMT)*



*所减少的卡车行驶里程包括：亨特斯角与 BMT 之间的运输新泽西及其他区域港口与曼哈顿之间的运输

减少交通拥堵 并改善社区交通选择

通过社区参与，交通缓解和改善交通可达性已被确定为优先事项



场地通行与交通规划

在规划BMT的未来时，已全面考虑场地通行与交通改善。

原则：

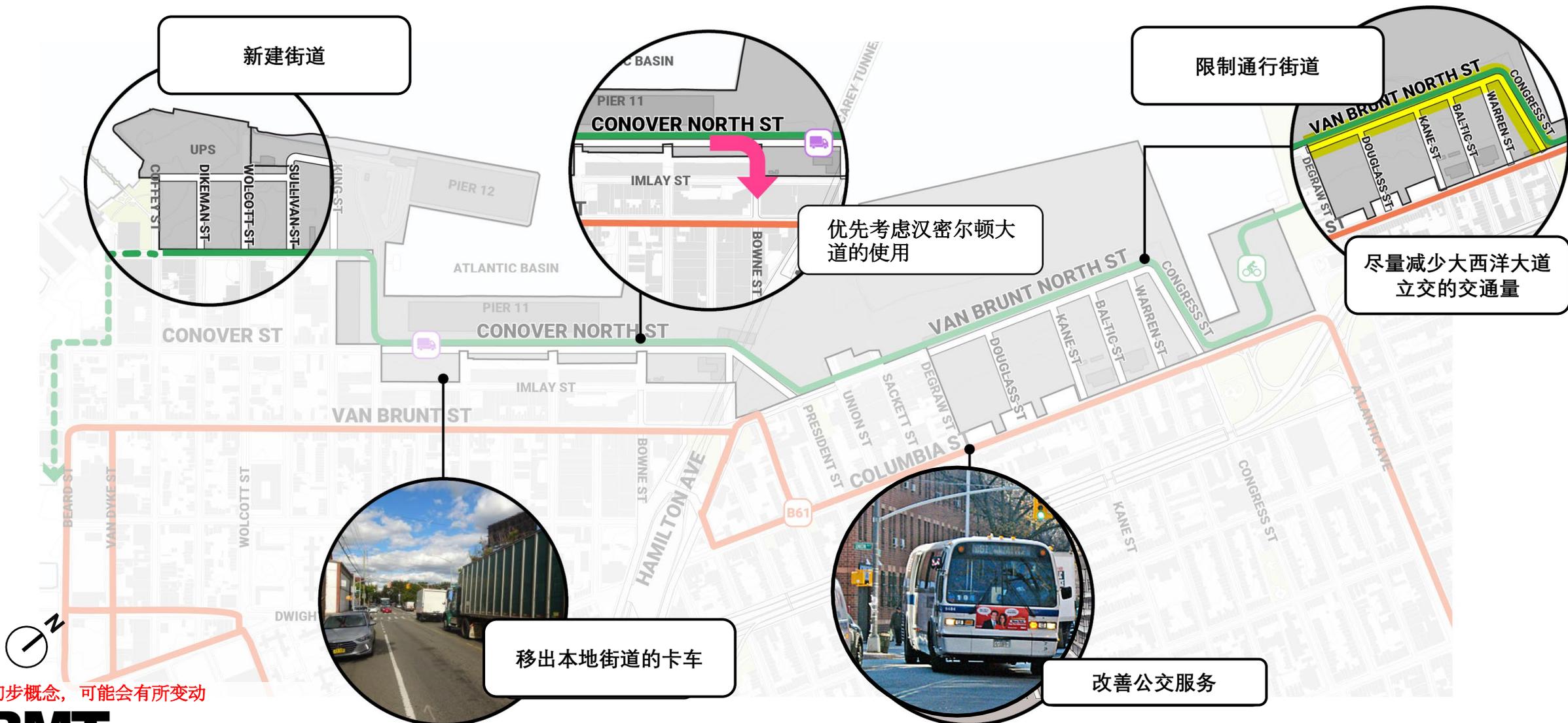
1. 改善前往地铁的交通与多模式交通可达性
 - a. 提升现有公交与轮渡的班次与服务质量
 - b. 扩展交通选择（新增线路、线路延伸、HLCT 巴士通往曼哈顿、摆渡巴士）
 - c. 通过优化绿道与街道建设，提升步行与骑行基础设施质量
2. 减少卡车与私家车出行次数
 - a. 通过限制穿越交通、鼓励使用汉密尔顿大道立交，减少大西洋大道/BQE 立交交通对哥伦比亚滨水区的影响
 - b. 遵循“是之城” (City of Yes) 停车指南，配合更好的交通选择，减少私家车拥有率。
 - c. 利用“蓝色航道”
 - d. 确保所有新建及现有建筑拥有必要的机动车通行条件以保障基本功能
3. 降低车辆对周边社区的影响
 - a. 将卡车移出本地街道
 - b. 缓解邮轮日交通压力

关键街道设计工具

1. 新建街道
2. 现有街道的重新设计
3. 自行车基础设施、人行道和路口设计
4. 公交专用道
5. 摄像头执法
6. 强制转弯措施
7. 限制通行街道
 - a. 例如：仅限公交、卡车和/或本地通行
 - b. 使用闸门或其他执法手段实施

场地通行：概念

街道设计工具有多种部署方式。多种交通通行方案将通过环境影响评估（EIS）流程进行分析。



初步概念，可能会有所变动

改善居民通往附近地铁站和曼哈顿的交通概念方案

-  现有 MTA 公交路线
-  提议的 MTA 公交网络再设计路线
-  曼哈顿连接改善
-  布鲁克林巴士/摆渡车概念

B61 线路优化

- 发车频率提高至最多 2 倍
- 公交优先通行
 - 设置公交专用道
 - 对非公交车辆设置强制转弯
 - 摄像头执法



通过公交和摆渡巴士提升与地铁的连接

- Smith-9th St F/G
- Carroll St F/G
- Borough Hall 2/3/4/5

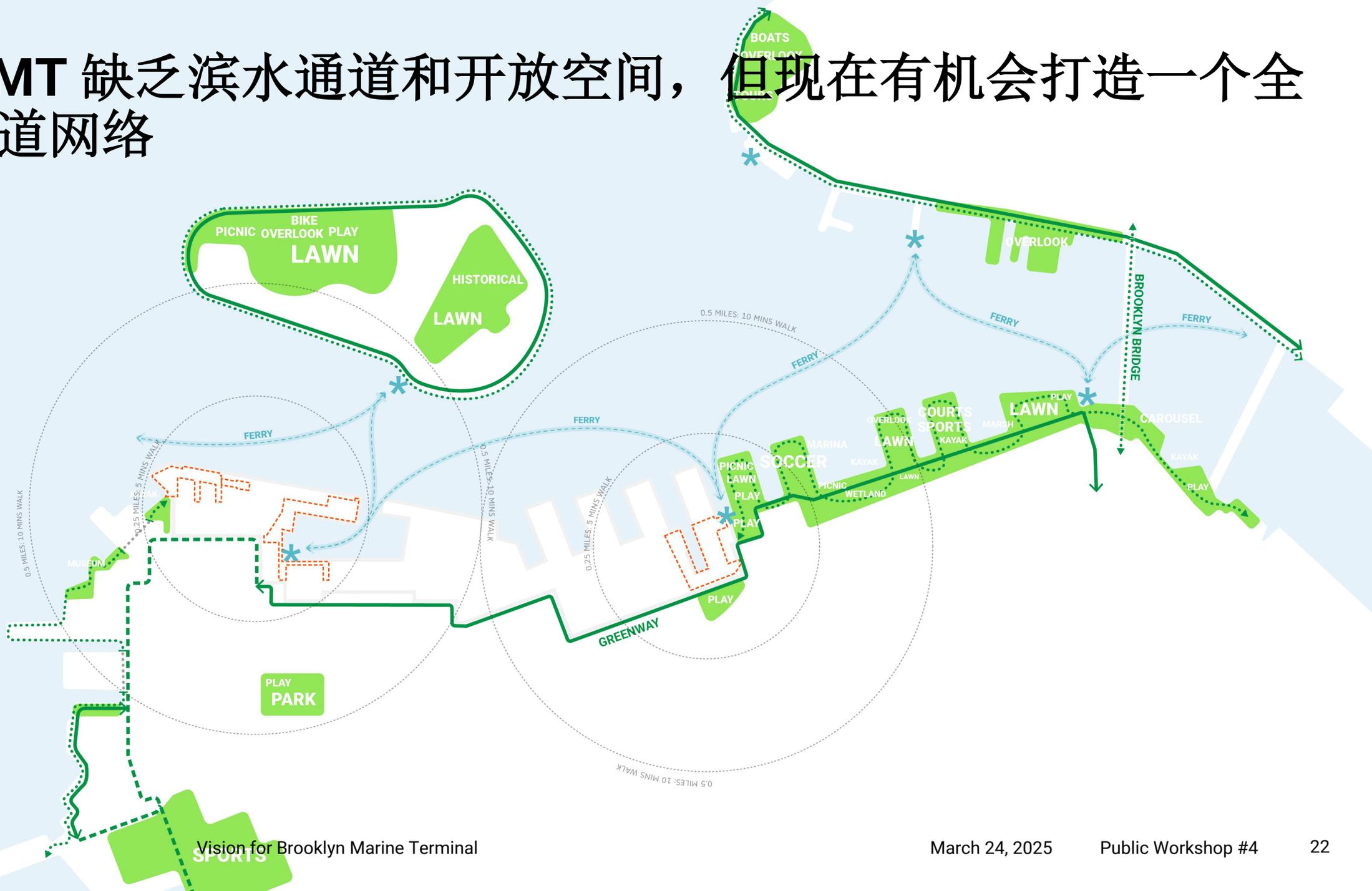
直达曼哈顿的交通连接

- 提升轮渡服务频率
- 开通社区长期呼吁的通过 HLC 隧道的新一轮服务

初步概念，可能会有所变动

大幅增加开放空间与滨水通道

目前 BMT 缺乏滨水通道和开放空间，但现在有机会打造一个全新的通道网络



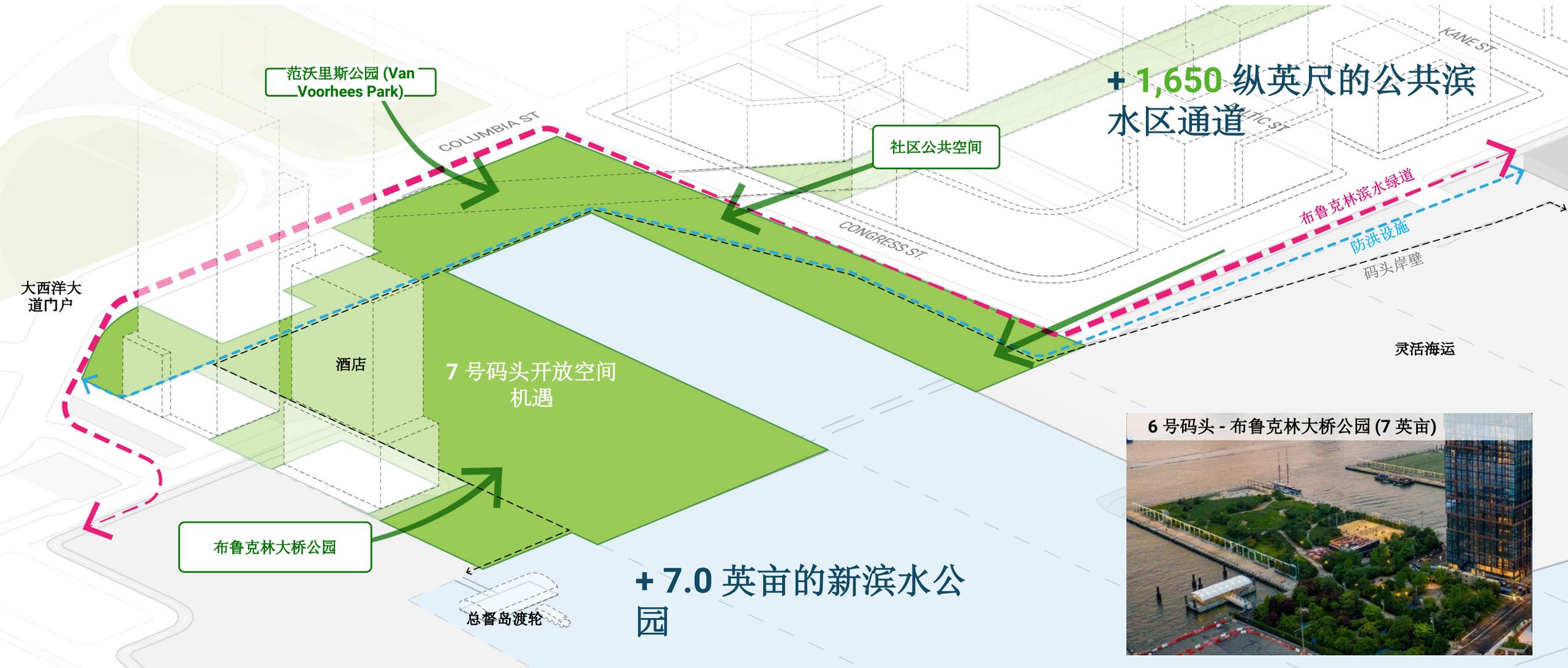
BMT 将扩展公共开放空间与滨水通道

这一规划得到了社区反馈的支持，计划在北侧与南侧打造大型开放空间，并通过绿道相连接



初步概念，可能会有所变动

通过一座新的目的地公园连接布鲁克林大桥公园和范沃里斯公园



初步概念，可能会有所变动

在大西洋盆地周围打造无障碍滨水区

+1,145 纵英尺的大西洋盆地公共滨水区通道

+1,495 纵英尺的布鲁克林-中国城 (BCT) 公共滨水区通道

+ 11 英亩位于大西洋盆地和布鲁克林-中国城的新滨水公园

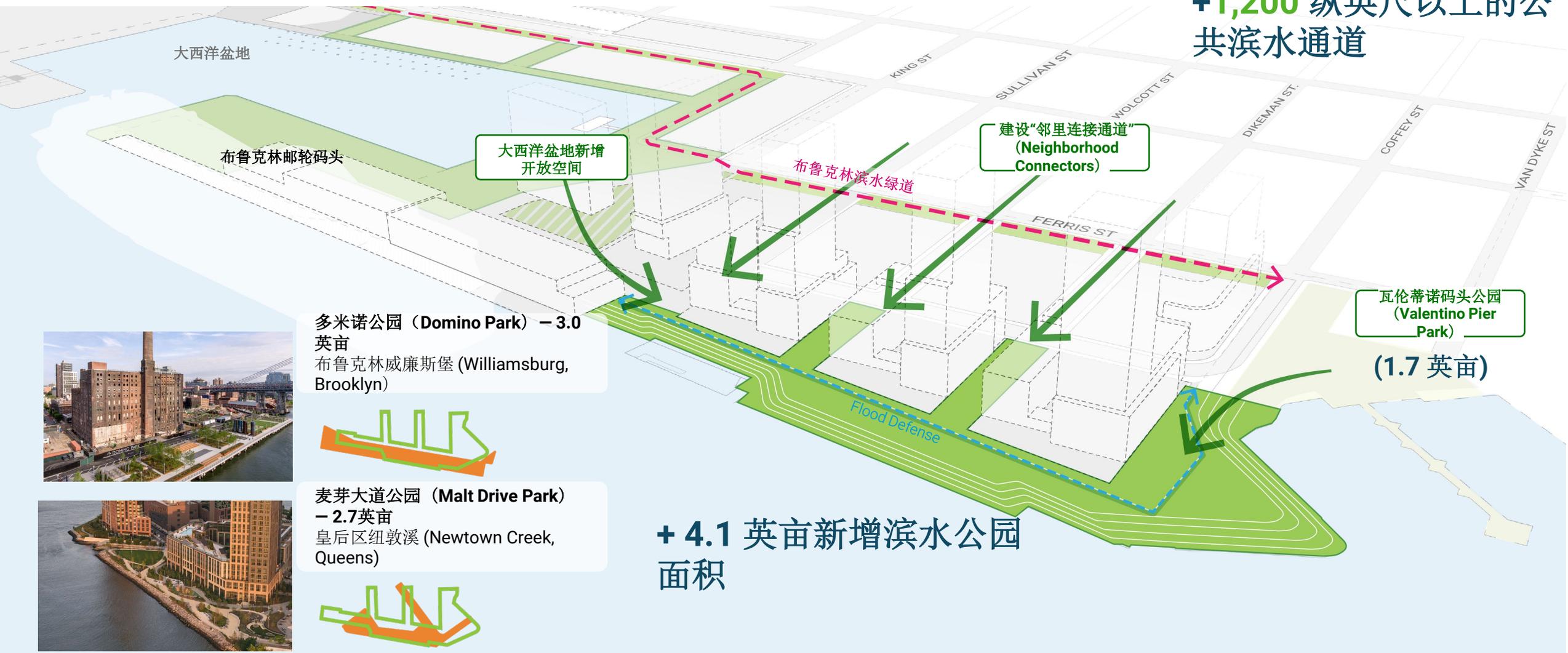


德国汉堡港口新城
(Hafencity, Hamburg, Germany)



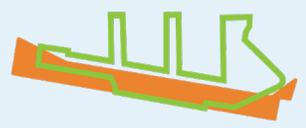
初步概念，可能会有所变动

在 BMT 南侧打造一个具备韧性的目的地公园



+1,200 纵英尺以上的公共滨水通道

多米诺公园 (Domino Park) - 3.0 英亩
布鲁克林威廉斯堡 (Williamsburg, Brooklyn)



麦芽大道公园 (Malt Drive Park) - 2.7 英亩
皇后区纽敦溪 (Newtown Creek, Queens)



+ 4.1 英亩新增滨水公园面积

瓦伦蒂诺码头公园 (Valentino Pier Park) (1.7 英亩)



初步概念，可能会有所变动

提高气候和雨水韧性

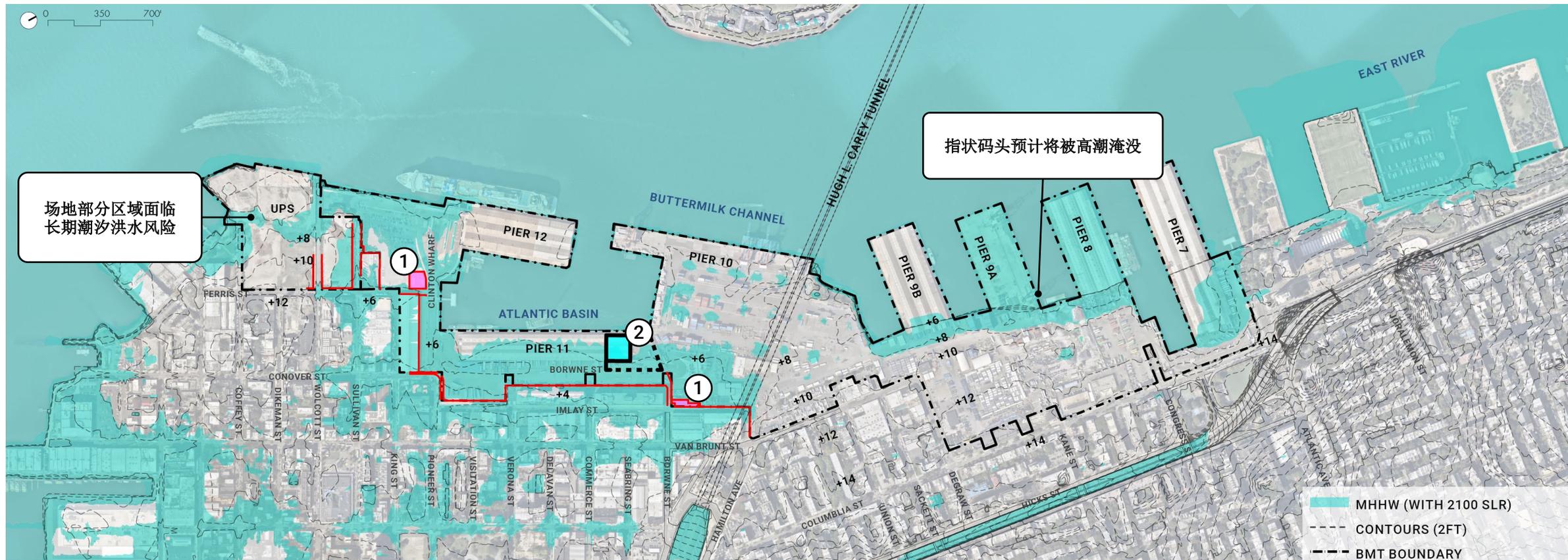
洪水风险与韧性策略

应对至 2100 年的 10 年一遇风暴及最高至 2100 年的 50 年一遇风暴（+12 英尺至 +21 英尺，NAVD88 基准）

洪水风险类型	沿海韧性与雨水管理策略
高潮引发的沿海洪水（“晴天洪水”）	<ul style="list-style-type: none">▪ 抬高并防洪加固的码头及关键港口基础设施▪ 提高建筑基底，抬高场地、道路、绿道，建设防洪墙
风暴潮沿岸洪水	<ul style="list-style-type: none">▪ 抬高并防洪加固的码头及关键港口基础设施▪ 提高建筑基底，抬高场地、道路、绿道，建设防洪墙
暴雨洪水	<ul style="list-style-type: none">▪ 建立现场雨水滞留与调蓄系统、过滤后排入水体（与污水系统分开）▪ 采用绿色基础设施，如绿色屋顶、雨水花园等▪ DEP 已修订排水规划，将明确基础设施需求

场地潮汐洪水暴露风险

随着海平面上升，到 2100 年，长期潮汐洪水可能会干扰海运运营



计划保留在原位的易受影响场地设施:

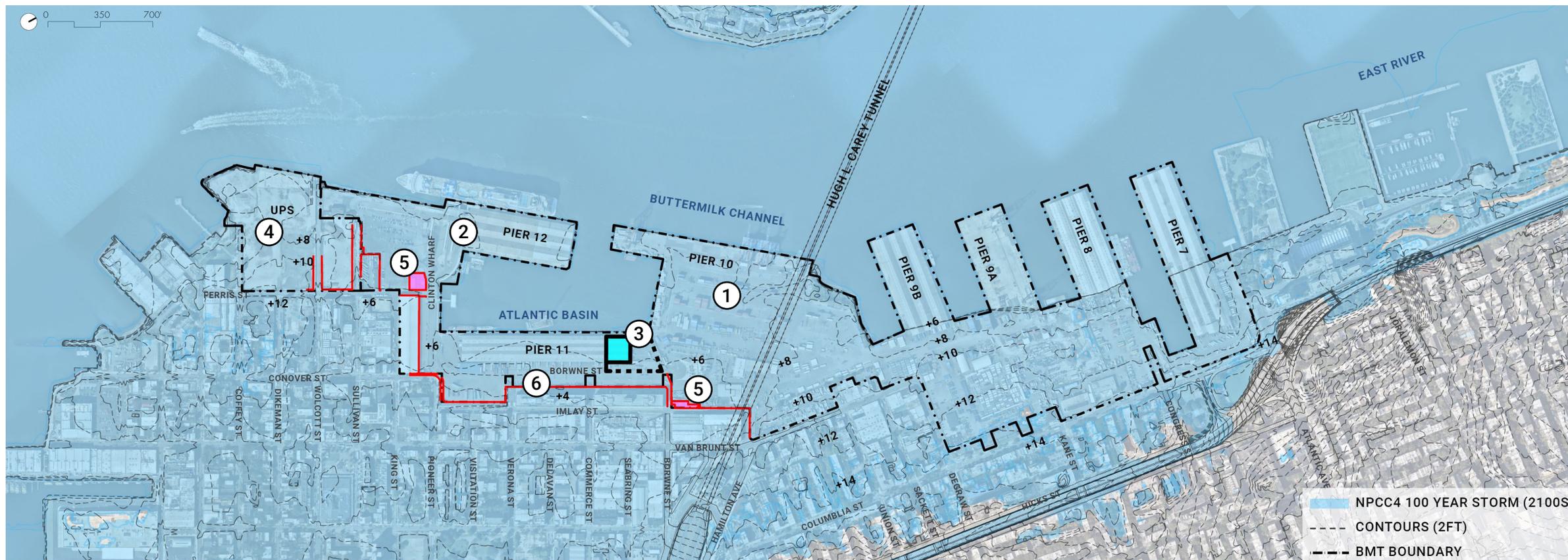
- ① 现有变电站
- ② 纽约市轮渡总站 2

关键结论:

- 将指状码头护岸和南部区域（沿大西洋盆地和 12 号码头海岸线）地面抬高

场地风暴潮暴露风险

100年一遇风暴潮 + 2100年海平面上升情景

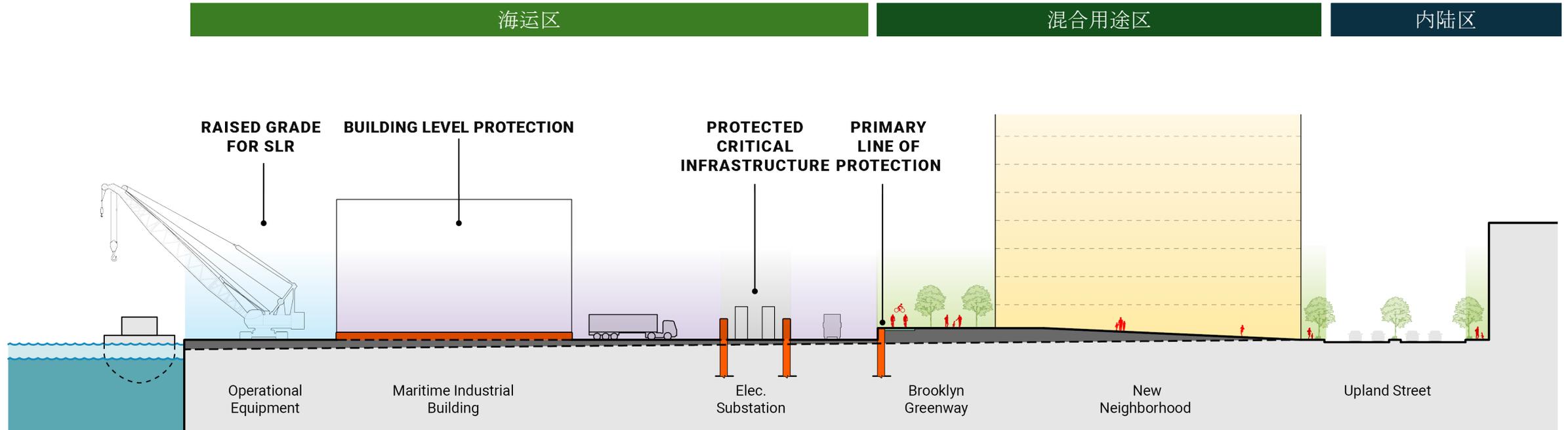


计划保留在原位的易受影响场地设施:

- ① 布鲁克林集装箱码头及海关
- ② 布鲁克林邮轮码头
- ③ 纽约市轮渡总站 2
- ④ UPS 场地
- ⑤ 现有变电站

沿海韧性策略

分层防护体系 - 为应对海平面上升（SLR）抬高地势，同时在内陆区域提供更高等级防护



分层防护策略包括：

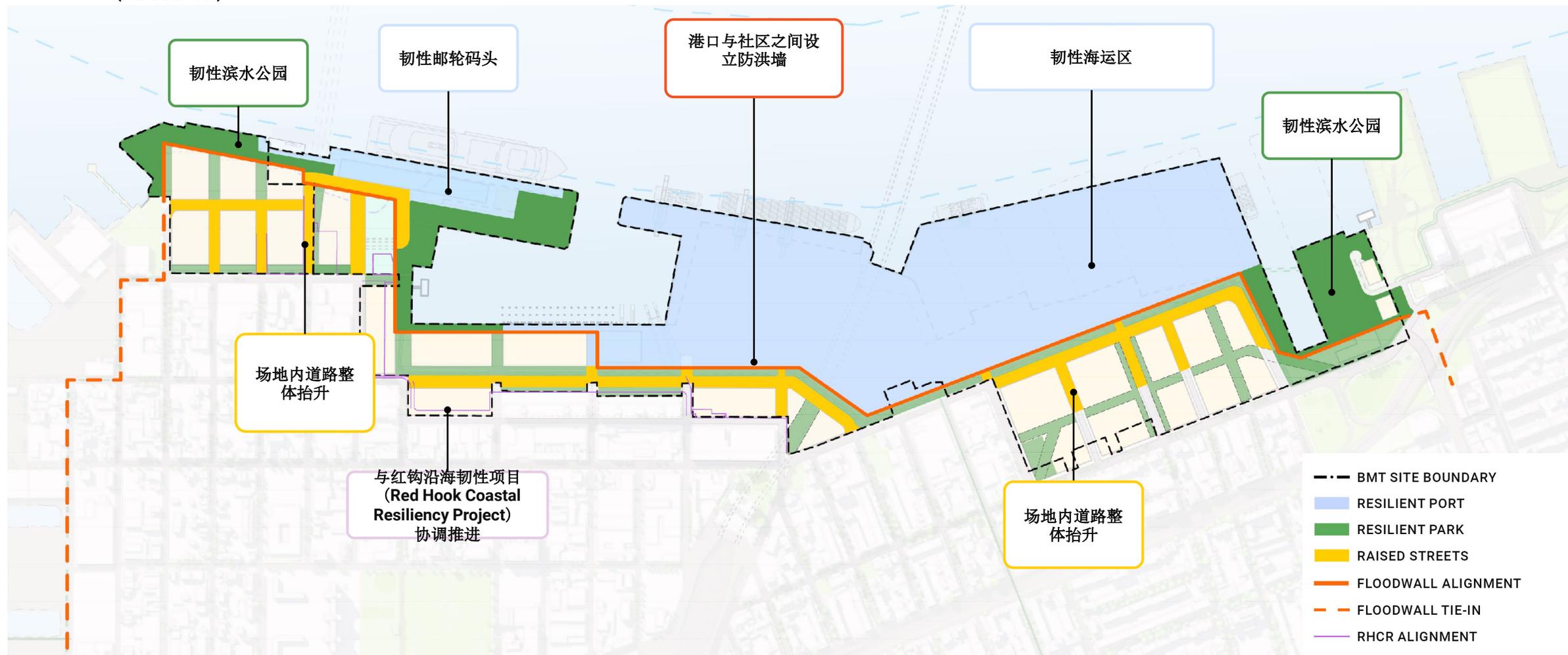
- 针对海运区与混合用途区设定不同的海拔高度，优先保障海运运营的海平面上升防护，以及住宅和混合用途建筑的风暴防护。
- 主要防护线划定港口与公共用途之间的边界，同时为未来开发提供适当高程的建设用地。
- 绿道将作为防洪堤，抵御风暴潮泛滥
- 道路及其他基础设施与抬高地势相结合，使各个区域的设计更加协调统一。

该规划将采用多层防护体系，以平衡防洪风险与滨水通达需求

港口区域抬高至 +12 英尺
(NAVD88)

场内街道最低抬高至 +14 英尺，部分区域最
高达 +21 英尺 (NAVD88)

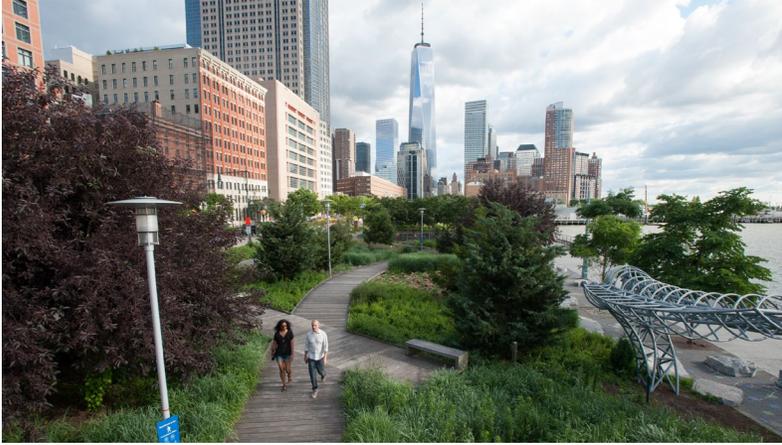
防洪墙高度为 +21 英尺
(NAVD88)



雨水韧性措施

优先策略

植被滞留系统 (绿色基础设施)



哈德逊河公园, 纽约市



汤布兰奇共享绿地, 肯塔基州

绿色基础设施与雨水滞留系统相结合的混合型方案



第一大道亲水广场, 纽约市

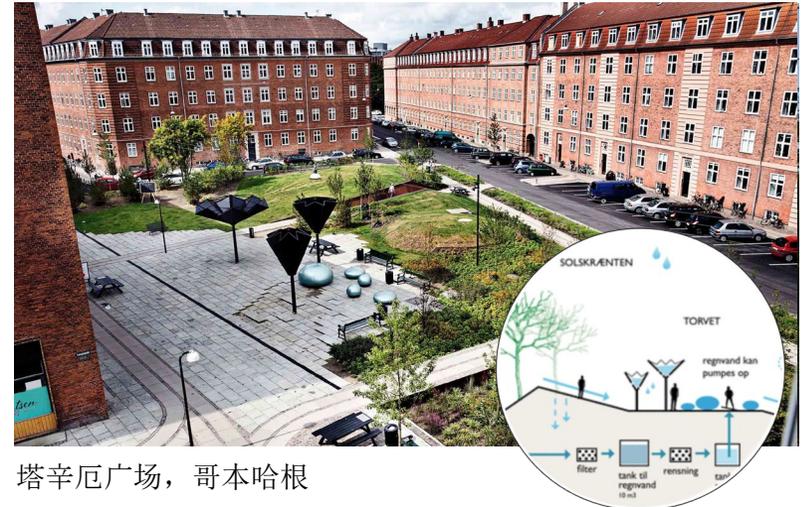


西南韧性公园, 霍博肯

暴雨突发管理 (Cloudburst Management)



纽约市公屋南牙买加住宅 (试点), 纽约州



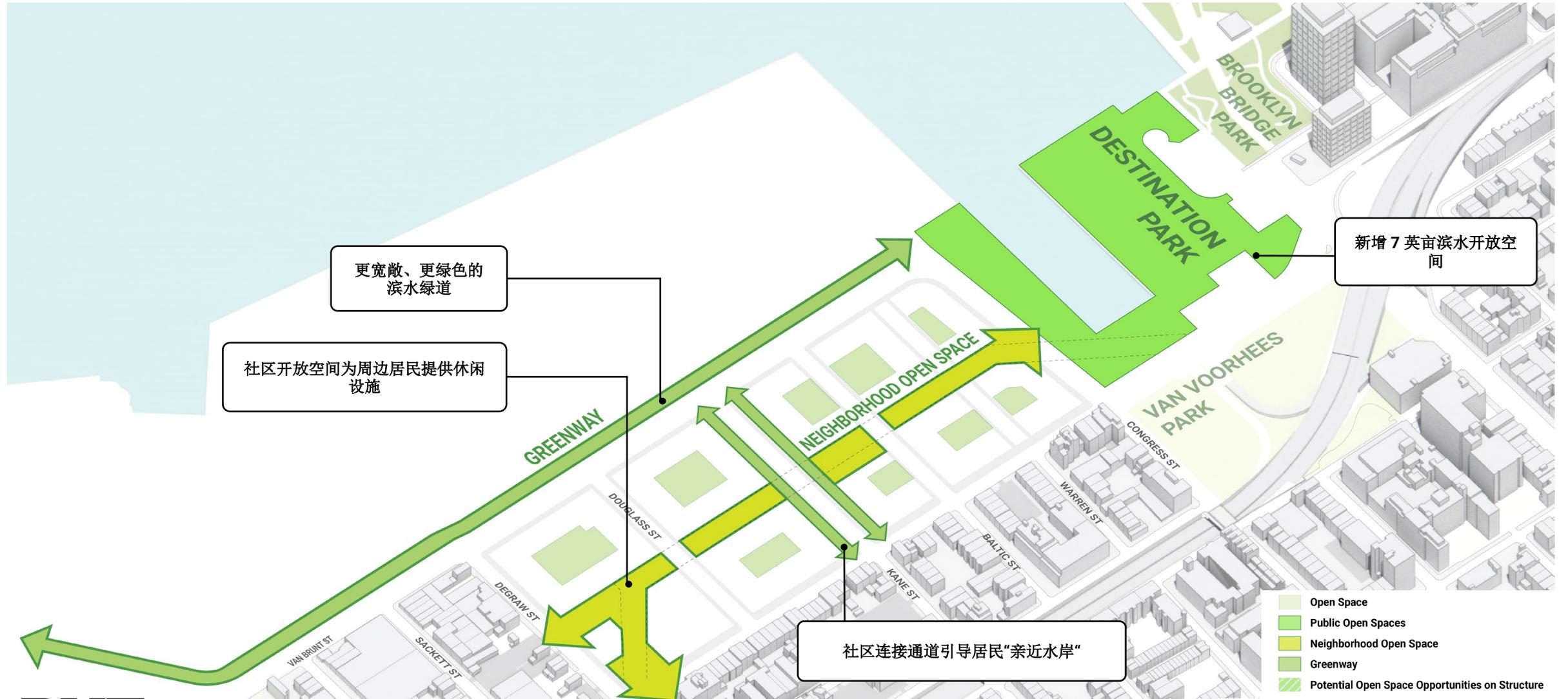
塔辛厄广场, 哥本哈根

应对住房危机并投资社区发展

BMT 北区

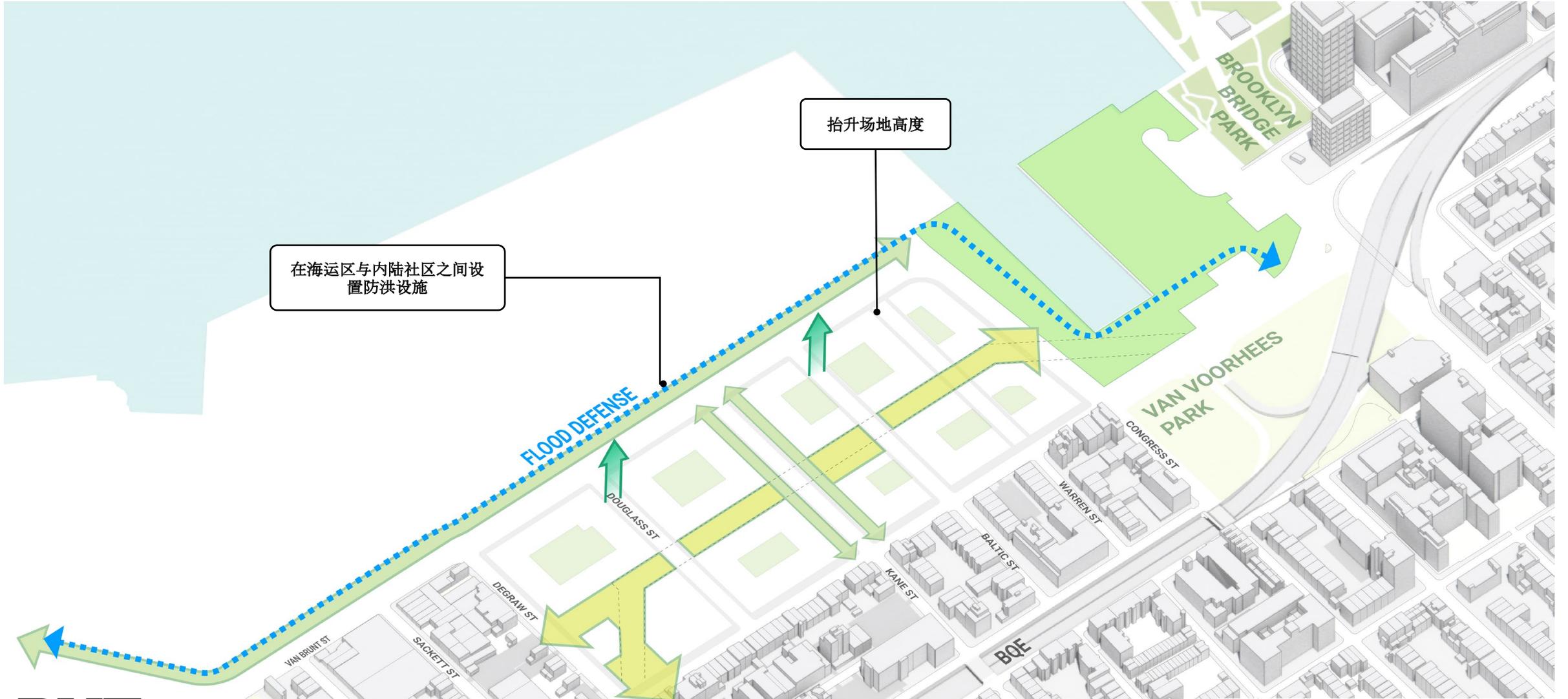
连接社区与公共开放空间

BMT北区：开放空间、绿道及与布鲁克林大桥公园的连接



在开放空间中融合韧性措施

BMT 北区：防洪通道



打造充满活力的街区生活，提供多样化便利设施

BMT 北区：底层项目与社区设施

7 万平方英尺
商业/零售空间

5.5 万平方英尺
创客/创意产业空间

13.2 万平方英尺
社区设施空间



- Residential
- Commercial
- Maker/Creative Industrial
- Community Facility
- Open Space
- Public Open Spaces
- Neighborhood Open Space
- Greenway
- Potential Open Space Opportunities on Structure

初步概念，可能会有所变动

BMT 北区示意视图

沿哥伦比亚街向北的基准方案视角



建筑体量与开放空间变化

BMT 北区：场地规划备选方案

基准方案



- 在建筑高度与开放空间之间取得平衡
- 总体建筑较低且不厚重

备选方案 A：两端布局



- 在北端和南端设置更大的开放空间
- 为此增加较为厚重的高楼

备选方案 B：拼图式布局



- 提供更多多样化的地块和建筑规模
- 开放空间更小，影响力可能较低

备选方案 C：填充第七号码头



- 增加市场价与可负担住房单元数量
- 提供更多用于韧性提升与交通改善的空间

总住房单元数	3,800
可负担住房单元数	950
酒店客房数量	400
哥伦比亚街基底高度	65'
最大建筑高度	305'
总开放空间面积	15 英亩
社区设施面积	13.2 万平方英尺
制造商/创意产业空间	5.5 万平方英尺
商业/零售面积	7.4 万平方英尺

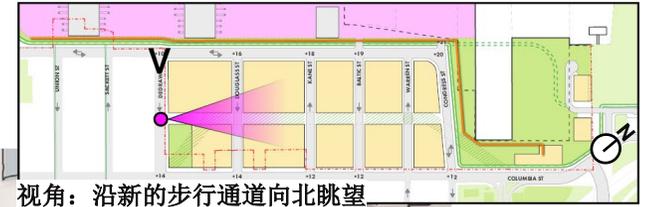
总住房单元数	3,800
可负担住房单元数	950
酒店客房数量	400
哥伦比亚街基底高度	65'
最大建筑高度	305'
总开放空间面积	17 英亩
社区设施面积	15 万平方英尺
制造商/创意产业空间	5.1 万平方英尺
商业/零售面积	7 万平方英尺

总住房单元数	3,800
可负担住房单元数	950
酒店客房数量	400
哥伦比亚街基底高度	65'
最大建筑高度	305'
总开放空间面积	16 英亩
社区设施面积	15 万平方英尺
制造商/创意产业空间	9.2 万平方英尺
商业/零售面积	9 万平方英尺

总住房单元数	5,330
可负担住房单元数	1,333
酒店客房数量	400
哥伦比亚街基底高度	65'
最大建筑高度	355'
总开放空间面积	16 英亩
社区设施面积	19 万平方英尺
制造商/创意产业空间	9 万平方英尺
商业/零售面积	12 万平方英尺

一条连接混合用途区域的步行通道

哥伦比亚街区域，未来潜力

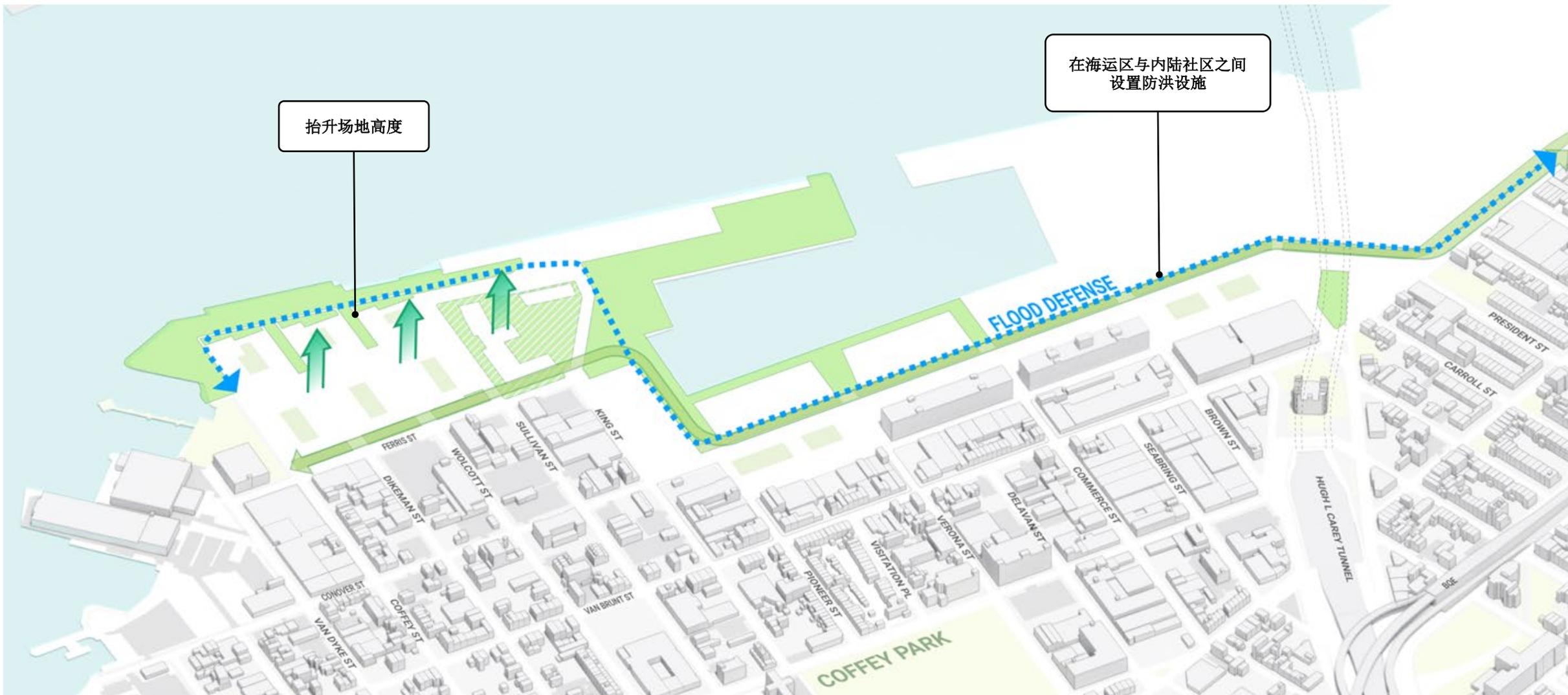


初步概念，可能会有所变动

BMT 南区与大西洋盆地

在开放空间中融合韧性措施

BMT 南区：防洪通道



打造充满活力的街区生活，提供多样化便利设施

BMT 南区：底层项目与社区设施

23 万平方英尺 商业/零售空间（不包括邮轮码头）
20 万平方英尺 创客/创意产业空间
13.5 万平方英尺 社区设施空间



建筑体量与开放空间变化

BMT 南区与大西洋盆地：地规划备选方案

基准方案



- 邻里尺度建筑沿费里斯街毗邻现有社区
- 高楼集中在临水一侧

备选方案 A：产业通道



- 塔楼数量较少，但底座更高更厚重
- 沿费里斯街形成工业走廊

备选方案 B：斜向连线



- 更多开放空间贯穿整个场地，但需要建造更高的塔楼
- 建筑尺度和形式更加多样化

BMT 南区和大西洋盆地住房单元数	4,400
BMT 南区和大西洋盆地可负担住房单元数	1,100
大西洋盆地住房单元数	2,200
大西洋盆地可负担住房单元数	550
BMT 南区住房单元数	2,200
BMT 南区可负担住房单元数	550
酒店客房数量	400
费里斯街基底高度	45'-65'
BMT 南区最大建筑高度	305'
大西洋盆地开放空间面积	11 英亩
BMT 南区开放空间面积	5 英亩
社区设施面积 (大西洋盆地 平方英尺)	12 万
社区设施面积 (BMT 南区 平方英尺)	4 万
商业/零售面积 (大西洋盆地 平方英尺)	20 万
商业/零售面积 (BMT 南区 平方英尺)	3.6 万
制造商/创意产业空间 (大西洋盆地 平方英尺)	17 万
制造商/创意产业空间 (BMT 南区 平方英尺)	5.9 万

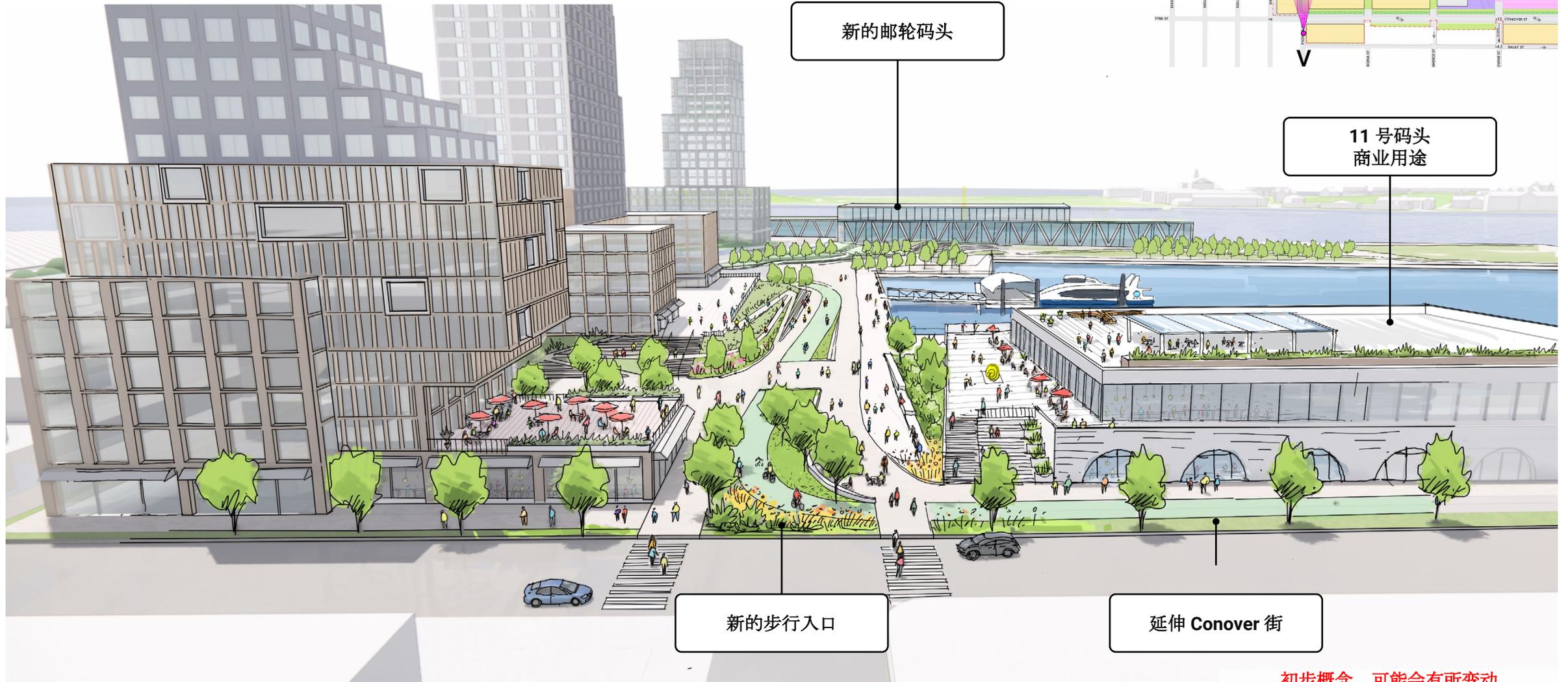
BMT 南区和大西洋盆地住房单元数	4,400
BMT 南区和大西洋盆地可负担住房单元数	1,100
大西洋盆地住房单元数	2,200
大西洋盆地可负担住房单元数	550
BMT 南区住房单元数	2,200
BMT 南区可负担住房单元数	550
酒店客房数量	400
费里斯街基底高度	65'-85'
BMT 南区最大建筑高度	165'
大西洋盆地开放空间面积	11 英亩
BMT 南区开放空间面积	5 英亩
社区设施面积 (大西洋盆地 平方英尺)	12 万
社区设施面积 (BMT 南区 平方英尺)	2.6 万
商业/零售面积 (大西洋盆地 平方英尺)	20 万
商业/零售面积 (BMT 南区 平方英尺)	3.7 万
制造商/创意产业空间 (大西洋盆地 平方英尺)	17 万
制造商/创意产业空间 (BMT 南区 平方英尺)	4.5 万

BMT 南区和大西洋盆地住房单元数	4,400
BMT 南区和大西洋盆地可负担住房单元数	1,100
大西洋盆地住房单元数	2,200
大西洋盆地可负担住房单元数	550
BMT 南区住房单元数	2,200
BMT 南区可负担住房单元数	550
酒店客房数量	400
费里斯街基底高度	65'
BMT 南区最大建筑高度	305'
大西洋盆地开放空间面积	11 英亩
BMT 南区开放空间面积	7 英亩
社区设施面积 (大西洋盆地 平方英尺)	12 万
社区设施面积 (BMT 南区 平方英尺)	9.9 万
商业/零售面积 (大西洋盆地 平方英尺)	20 万
商业/零售面积 (BMT 南区 平方英尺)	3.2 万
制造商/创意产业空间 (大西洋盆地 平方英尺)	17 万
制造商/创意产业空间 (BMT 南区 平方英尺)	1.6 万

Pioneer 街入口，目前的现状



Pioneer 街入口，潜在的未来



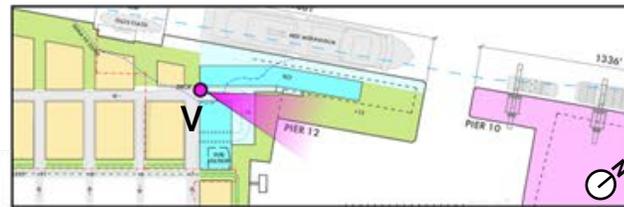
初步概念，可能会有所变动

大西洋盆地现状



视角：从大西洋盆地向北望

在大西洋盆地打造一个庆祝海运历史、服务本地居民和游客的全新活跃滨水区



视角：从大西洋盆地向北望



创建一个与开放空间和其他设施融合的一流码头

确保建立一个服务纽约市的现代化工作型滨水区

通过多种用途激活盆地区域

最大化滨水区的公众通行和使用

提升大西洋盆地的渡轮服务

初步概念，可能会有所变动

BMT 南区与瓦伦蒂诺码头公园滨水区现状

BMT 南区：UPS 开放空间机会



通过从大西洋盆地到瓦伦蒂诺码头公园 打造具有韧性和活力的公园空间，庆祝红钩区的滨水区



初步概念，可能会有所变动

展望未来

一个充满活力、包容性强且紧密连接的社区

该规划将纳入基于社区反馈形成的邻里元素



下一步

问答环节

布鲁克林 海运码头 愿景

公开研讨会 #4

2025年3月24日

BMT
Managed by
NYC/EDC