

布鲁克林海运 码头愿景规划

咨询工作组会议第二次会议
愿景规划回顾和 **BMT** 北区
2026 年 4 月 23 日



会议目标

- 审查咨询工作组 (ATF) 的工作目标
- 明确愿景规划中已确定的承诺事项，与指导 ATF 在推进《总体项目规划》(GPP) 过程中开展审议和完善工作的重点讨论问题之间的区别
- 讨论 BMT 北区场地规划的设计原则



议程

1. **ATF** 工作说明
2. **ATF** 重点讨论问题
3. 分组讨论介绍
 - 交通组织及行人优先片区
 - 开放空间类型
 - 场地规划和城市设计研究

咨询工作组工作说明

各机构职责

咨询工作组将就城市设计和项目开发向 EDC 和 ESD 提供建议，而新成立的 BMT 开发公司将管理重建项目的实施。

咨询工作组 (ATF)

- 出席并参与 ATF 会议
- 在 BMT 推进 GPP 的过程中，审议设计方案和功能规划，并提出意见反馈
- 提供本地专业知识及专题领域的专业建议
- 向所代表的群体通报 BMT 项目的最新进展
- 提出可供市政府和州政府考虑的其他社区参与机会
- 在 ESD 董事会确认 GPP 后，ATF 将转为监督工作组，以确保项目落实和问责

BMT 开发公司 (BMTDC)

- 为 BMT 场地再开发提供治理架构
- 负责开发地块及港口运营商的招标 (RFP) 和合同管理
- 与市政府各机构合作，负责 BMT 基础设施、不动产资产及公共空间的长期运营维护
- 与政府部门及地方官员协调 BMT 的运营工作
- 在 BMT 推进 GPP 的过程中，就设计方案和功能规划提出意见反馈

项目团队



纽约市经济发展局 (EDC)

- BMT 场地资产管理方
- 与 ESD 协调制定《设计导则》
- 会同市长办公室牵头开展环境影响评估 (EIS) 工作



Empire State
Development

帝国州发展公司 (ESD)

- 与 EDC 协调制定并实施 ESD 的 GPP 和《设计导则》

顾问团队

(Buro Happold 及其他设计与工程咨询公司)

- 提供城市设计及工程咨询服务
- 负责 ATF 会议组织与公众参与工作
- 编制项目相关材料

ATF 会议议程 (2026)

按专题划分的议程

ATF 2 BMT 北区 1

ATF 3 大西洋港池片区 1

- 场地规划审查
- 需 ATF 提供意见的关键事项
- 建筑体量、开发规模及街区结构
- 交通组织及行人优先片区
- 开放空间规划
- 分专题讨论

ATF 4 BMT 北区 2

ATF 5 大西洋港池片区 2

- 底层空间用途
- 场地韧性 + 海岸防护
- 修订后的排水规划 *
- 停车
- 交通需求管理策略
- 分专题讨论

* 仅适用于 ATF 5

公众参与

审查自愿景观规划以来城市设计、开放空间、交通组织及场地系统规划的完善情况

ATF 6

场地规划优化总结

- 审查项目规划优化成果

公众参与

审查项目规划优化成果

* 暂定日期，可能会更改

什么是 GPP?

《总体项目规划》(GPP) 是 ESD 根据《UDC 法案》实施再开发项目的主要工具。

- **GPP 的关键组成部分包括：**

- **项目说明：**概述再开发计划、项目场地及拟定用途（例如住宅、商业、工业、公共服务、公共空间、开放空间等）。
- **公共目的与必要性：**说明项目的目标，以及项目如何满足州和地方的发展需求，例如重新利用并提升低效利用区域、消除不达标状况、提供住房和就业机会，以及促进经济增长。
- **地方性法规的不适用：**根据《UDC 法案》，经与市政府协商后，如 ESD 认为为推进项目有必要，地方分区规定以及其他地方性法规和程序可以不予适用。
- **设计导则：**对项目范围内新建私人开发项目及公共空间的实体设计进行管控，并作为地方分区法规的替代性设计标准实施。
- **不动产交易：**为支持项目实施，ESD 预计开展的各项不动产收购与处置。

什么是 GPP?

- **GPP 的编制与审批流程**包括以下步骤：
 - **初步草案的采纳**：ESD 董事会采纳 GPP 初步草案。
 - **公告和备案**：规划摘要将在当地公开发行的报纸上刊登，并报送市政府相关行政官员备案，包括市议会书记、市长、市城市规划委员会主席、郡书记（兼任最高法院书记及陪审员事务专员）、区长及当地社区委员会。
 - **公众听证会**：对于拟不适用分区规定的项目，应在发布公告至少 30 天后举行公众听证会，以听取公众意见和社区反馈。
 - **提交城市规划委员会审议**：城市规划委员会将审查 GPP，并确认其符合本市规划重点和规划目标。
 - **最终批准**：在审查听证意见后，如经书面认定不存在任何实质性负面问题，规划即正式生效；如认为有必要回应公众意见或适应情况变化，则可修改形成《修订版总体项目规划》(Modified GPP)。

港口规划

港口规划工作与 GPP 编制同步推进。

- 港口意向征询书 (RFEI) 的意向申请提交截止日期为 12 月 15 日，共收到 25 份意向申请。
- BMTDC 成员受邀在意向申请提交后审阅各份申请材料，并将在即将召开的 BMTDC 会议上进行集中讨论。
- EDC 举行了四场情况说明会，介绍港口 RFEI 意向申请的相关情况，其中两场于 3 月 24 日和 25 日以线上形式举行，另外两场于 4 月 13 日和 15 日以线下形式举行。
- EDC 将于 4 月 24 日举办线上 ATF 咨询交流会，就港口 RFEI 收到的意向申请进行交流讨论。



范围界定听证会最新进展

书面公众意见征集期延长至 2026 年 5 月 8 日；《工作范围草案》(DSOW) 已发布于 [EDC 网站](#)，公众可继续提交补充意见。

已举办四场范围界定听证会：

- 10/28 – Miccio 社区中心（线下）
- 10/29 – Zoom（线上）
- 12/01 – Sacred Hearts St. Stephens 教堂（线下）
- 03/16 – Zoom（线上）

并参与了其他社区宣传与交流活动：

- 11/12 – Fifth Avenue Committee 与 Red Hook Houses 会议
- 11/17 – Columbia Street Waterfront District 会议（由 MOEC 主持）
- 11/18 – 第 6 社区委员会汇报会
- 03/11 – 与 CM Hanif、AM Simon、SS Gounardes、CB6、CHA、CGA 及 CSWDA 举行会议

收到的公众意见主要议题：

- 建议扩大项目研究范围
- 交通及拥堵问题
- 港口/海事用途及 RFEI 相关问题
- 排水系统问题
- 建议加强 BMT 与 BQE 之间的协调
- 建议进一步加强公众参与

截至目前的参与情况汇总：

四场会议累计约 450 人参加

收到约 110 份口头陈述及约 65 份书面意见

我们从 ATF 成员那里听到的意见

工作组成员的看法

- 明确且一致的原则是建立信任的关键
- 建立共识有赖于透明的信息共享，坦诚说明目前尚未掌握的情况，以及正在努力查明的问题
- 普遍认为，工作组的努力促成了《愿景规划》，并使各方利益相关者受益

ATF 下一阶段工作展望

- 引导团队将在会议纪要中，以明确的后续事项持续跟踪 ATF 提出的重点关切和建议
- EDC 和 ESD 将负责后续跟进，包括答复相关问题，并说明哪些 ATF 意见已被采纳
- 与市政府各相关部门的协调至关重要，包括 DOT、HPD、DEP、NYCPS、DPR、FDNY、DSNY 等
- 除了列席 ATF 和 BMTDC 会议外，还应开展公众参与活动，使社区居民能够直接提出意见，这一点同样至关重要

ATF 重点讨论问题

BMT 愿景规划 + ATF 重点讨论内容

《愿景规划》中明确提出

城市设计 + 土地利用

- 主要廊道沿线建筑最高高度及基座高度
- 开发密度总体分布原则
- 各区域住宅单元数量上限
- 各类土地用途的总建筑面积
- 不同廊道的底层空间用途总体原则

交通组织 + 行人优先片区

- 总体街道规划及行人优先设计
- DEP 截流干管廊道上的步行通道
- Van Brunt Street 和 Columbia Street 公交优先
- 新增 BMT 电动接驳车
- 片区停车策略
- 优化南北向绿道

开放空间

- 开放空间总面积及公众滨水岸线长度
- 第 7 号码头及布鲁克林邮轮码头的目的地公园
- Columbia Street 与 Degraw Street 路口的社区公园

ATF 重点讨论内容

城市设计 + 土地利用

- 建筑体量方案及其灵活性
- 建筑临开放空间及街道界面
- 不同底层空间用途的布局位置
- 轻工业用途配置

交通组织 + 行人优先片区

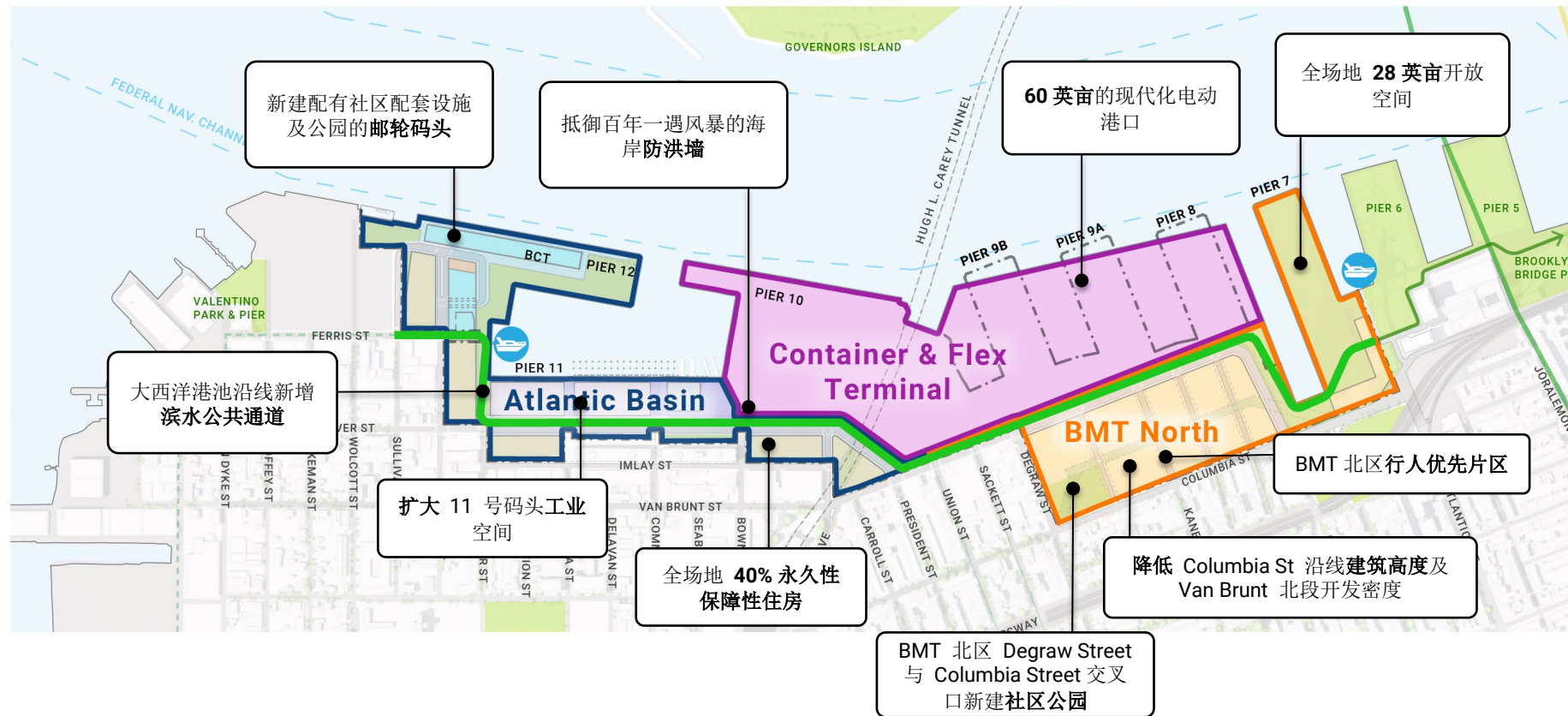
- 行人优先廊道的特色和整体体验
- 街道类型和功能
- 片区停车策略
- 交通需求管理策略

开放空间

- 开放空间类型和特色
- 开放空间中活动型与静态型功能的配置
- 开放空间功能配置及活动内容
- 开放空间之间及内部的连通关系
- 12 号码头和 7 号码头目的地公园的特色

BMT 愿景计划

最终场地规划 + 需工作组重点提供意见的事项



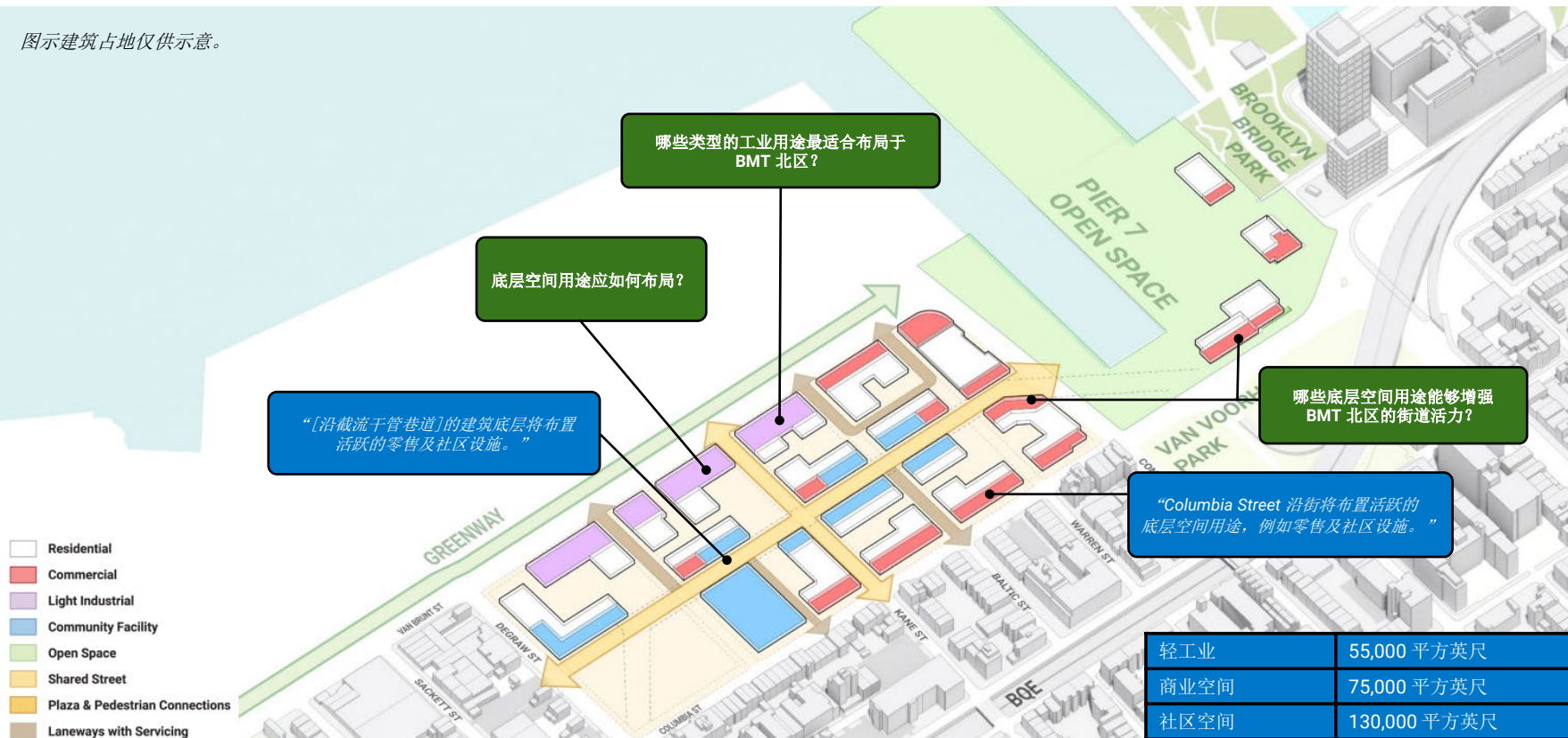
BMT 北区

底层空间用途

《愿景规划》中明确提出

ATF 重点讨论内容

图示建筑占地仅供示意。



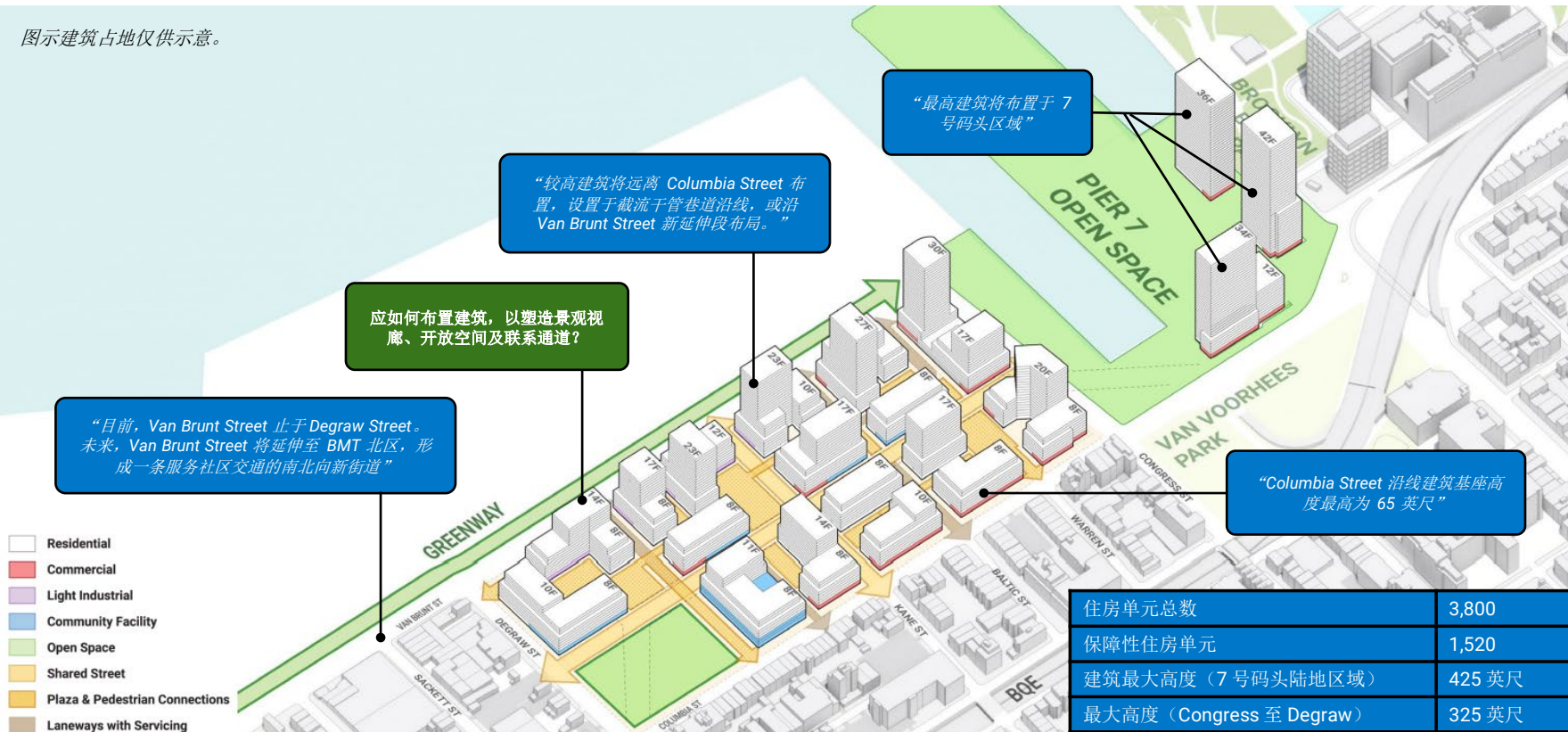
BMT 北区

城市设计和建筑形态

《愿景规划》中明确提出

ATF 重点讨论内容

图示建筑占地仅供示意。



大西洋港池

底层空间用途

《愿景规划》中明确提出

ATF 重点讨论内容

图示建筑占地仅供示意。

多功能邮轮码头应整合哪些附加用途？

“全新专门建设的邮轮码头将成为集多种功能于一体的目的地，并在 12 号码头提供滨水通道和公共开放空间”

“围绕大西洋港池打造全新的活力滨水片区，并建设向公众开放的滨水开放空间”

酒店及停车设施上方的高架开放空间应如何与滨水公园相融合？

“11 号码头的仓库将拆除，并改建为一栋独立工业建筑以及一处集商业和社区设施于一体的混合用途设施”

- Residential
- Commercial
- Industrial
- Community Facility
- Hotel
- Open Space
- Open Space on Structure
- Plaza & Pedestrian Connections

工业	220,000 平方英尺
商业空间	200,000 平方英尺
社区空间	120,000 平方英尺
酒店	400 间客房

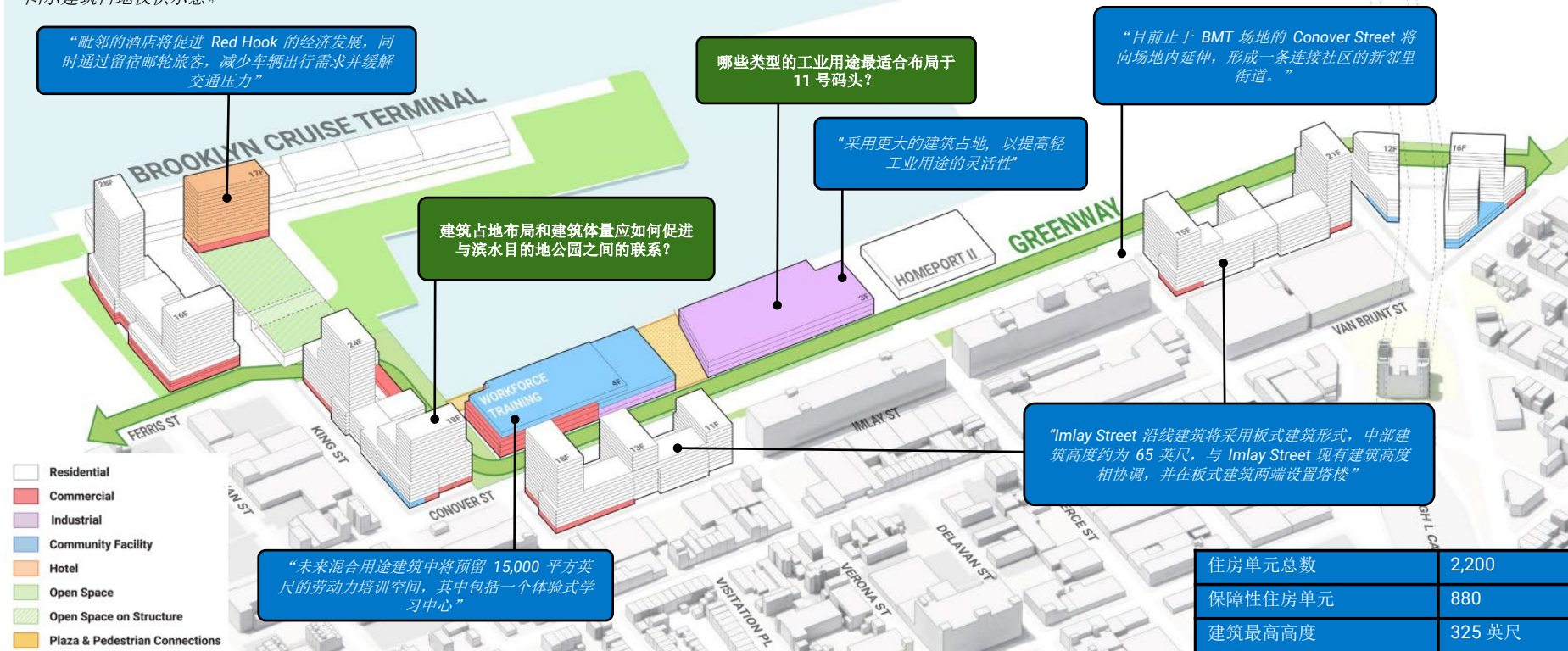
大西洋港池

城市设计和建筑形态

《愿景规划》中明确提出

ATF 重点讨论内容

图示建筑占地仅供示意。



交通组织规划

《愿景规划》中明确提出

ATF 重点讨论内容



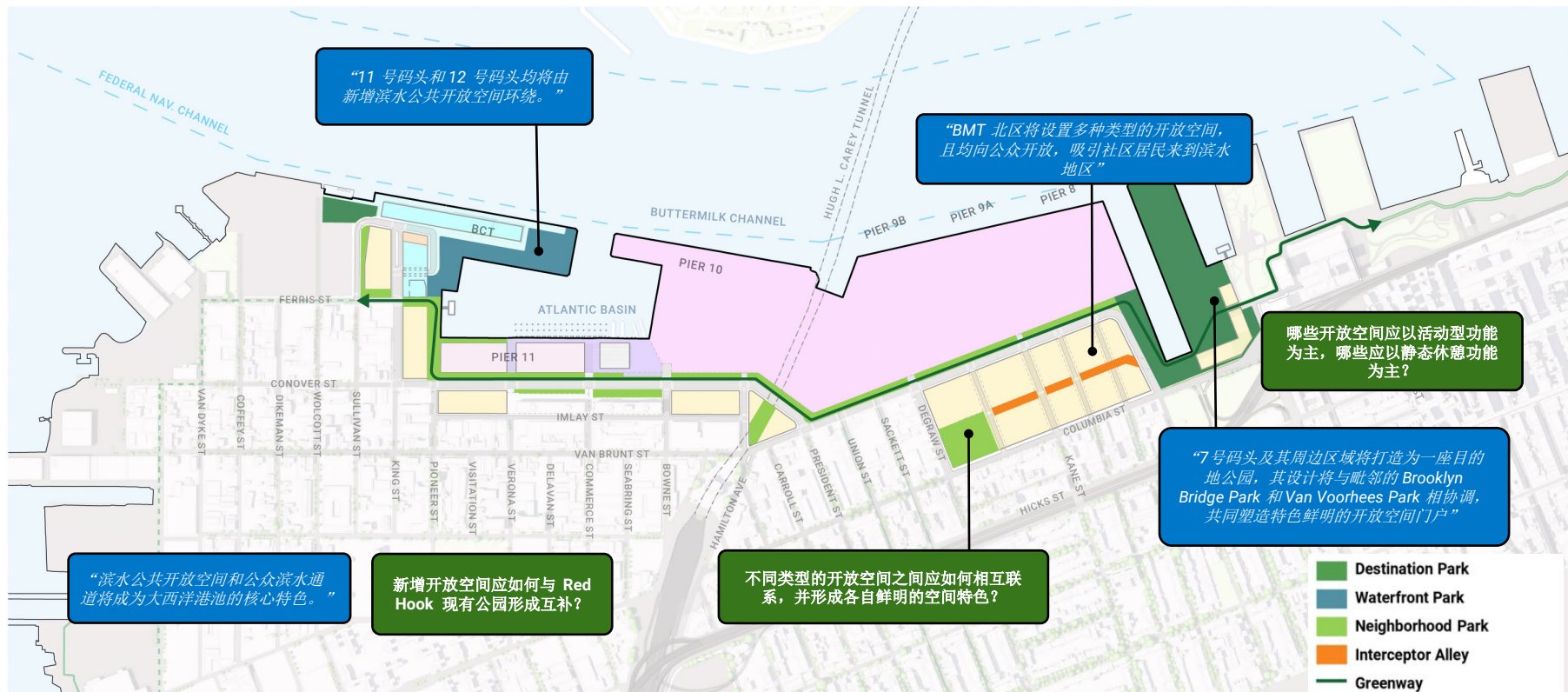
DOT 区域交通组织与设施更新

<u>事项</u>	<u>状态</u>
Atlantic Avenue 与 Columbia Street 街道改善项目	已实施
Columbia Street 与 Congress Street 信号配时优化	已实施
NYPD 在 Atlantic Avenue 与 Hicks Street 路口以及 Columbia Street 沿线开展联合执法协调	持续推进中
碎石作业	已迁移
Court Street 受保护自行车道	已开放
BMT 交通组织规划与 EIS 协调	持续推进中
区域研究与 BQE 规划	持续推进中

开放空间规划

《愿景规划》中明确提出

ATF 重点讨论内容



分组讨论

工作坊分组

三个讨论小组将分别围绕 **BMT** 北区的一个专题展开讨论，以征求 **ATF** 的审议意见和反馈。

交通组织 + 行人优先片区

- 街道网络
- 街道功能与交通方式优先级
- 行人优先街道设计
- BMT 场地内部及与周边现有社区之间的连通性
- 片区停车策略
- 交通需求管理策略

开放空间

- 开放空间类型及其相互关系
- 开放空间活动型与静态型功能配置
- 开放空间功能配置

场地规划 + 城市设计

- BMT 北区场地规划研究
- 城市设计和建筑形态控制
- 片区整体建筑体量策略
- 廊道特色与底层空间用途分布

BMT 北区交通组织与行人优先片区

ATF 目标与工作指引

“片区内的街道将打造为行人优先街道，通过设计限制机动车通行，并优先保障行人、自行车及公共交通。”

BMT 愿景规划确定了以下策略：

- 行人优先街道与城市设计
- Van Brunt Street 与 Columbia Street 公交优先路线
- 沿 Van Brunt 北段建设一条线性绿道
- 采用片区停车模式，不设停车位最低配建要求，并设定停车位数量上限
- 新增 BMT 电动接驳车，连接现有社区、新建社区与公共交通

ATF 的审议和讨论将帮助设计团队进一步完善场地交通组织方案，并塑造街道空间特色。

- 明确行人优先街道的特色和整体体验，以及城市设计原则
- 审阅拟议的街道交通组织方案并提出意见

BMT 北区行人优先片区

行人优先街道体系

本地及区域联系

本地通达



Vanderbilt Avenue, 布鲁克林



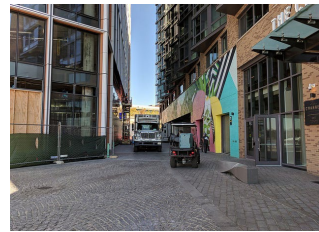
New Road, 布莱顿



Queen Street Mall, 昆士兰州



Children's Street, 巴黎



Wharf 区, 华盛顿哥伦比亚特区

实施交通稳静化的多模式/完整街道

街道兼顾多种交通使用需求, 包括行人、自行车、公共交通使用者、货车和小汽车。设计措施通过设置路缘延伸和抬升式人行横道, 在重要过街节点优先保障行人通行。

示例: Vanderbilt Avenue (布鲁克林)、Montague Street (布鲁克林)、Hudson Street (曼哈顿)、Roosevelt Island Main Street

共享街道

行人与车辆共享道路通行权的街道。通过齐平式路缘及其他交通稳静化设计, 降低机动车流量并控制车速。

示例: Hudson Yards (曼哈顿)、Worth Sq (曼哈顿)、Willoughby Street、Paseo Park/34th Ave (皇后区)

行人专用街道或区域

通过法律规定或综合设计措施, 仅允许行人 (并可包括自行车) 通行的街道或区域。步行街可包含步行广场。紧急车辆通行可通过大门或防撞柱进行管控。

示例: 34th Street (曼哈顿)、Vanderbilt Street (曼哈顿)、Broad Street (曼哈顿)、South Street Seaport (曼哈顿)

限制通行的步行专用街道

优先保障行人, 并在特定时段限制机动车进入的街道、支路或小巷。可通过标识、闸门或门禁卡等方式实施通行管理。

示例: 25th St. Baruch College (曼哈顿)、165th Street, Jamaica (皇后区)、Haven Plaza (曼哈顿)

行人优先服务街道

专门设计供行人与服务车辆共用的街道或支路。街道可设置上下客区, 并允许应急车辆及小型厢式货车通行, 以满足配送需求。

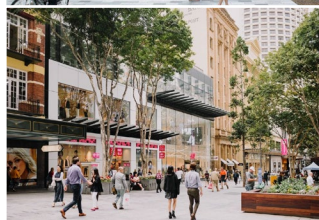
示例: Greenpoint Landing、Clason Point Gardens (布朗克斯)

BMT 北区行人优先片区

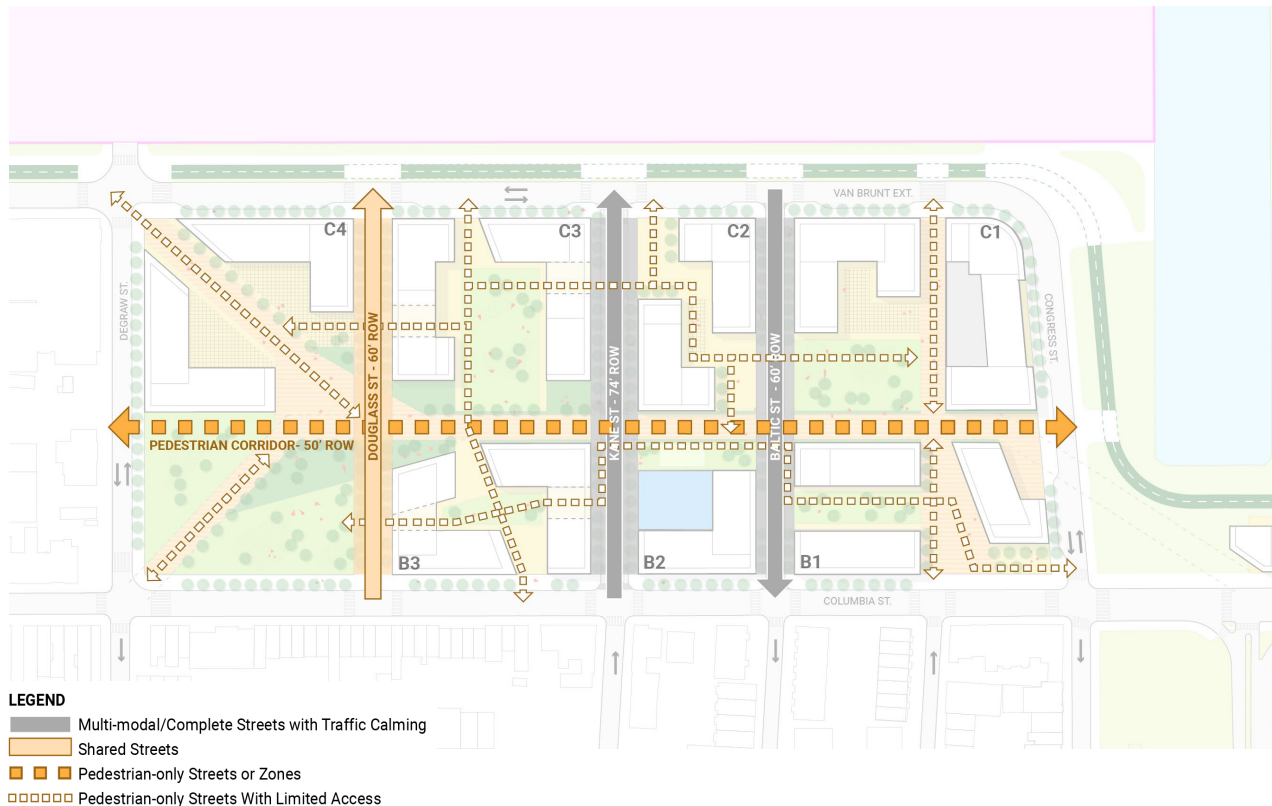
概念性场地规划——推荐方案（分散组团式）



本地及区域联系



本地通达

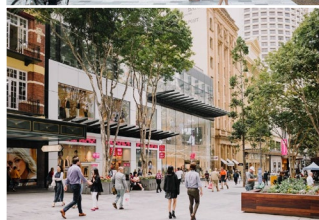


BMT 北区行人优先片区

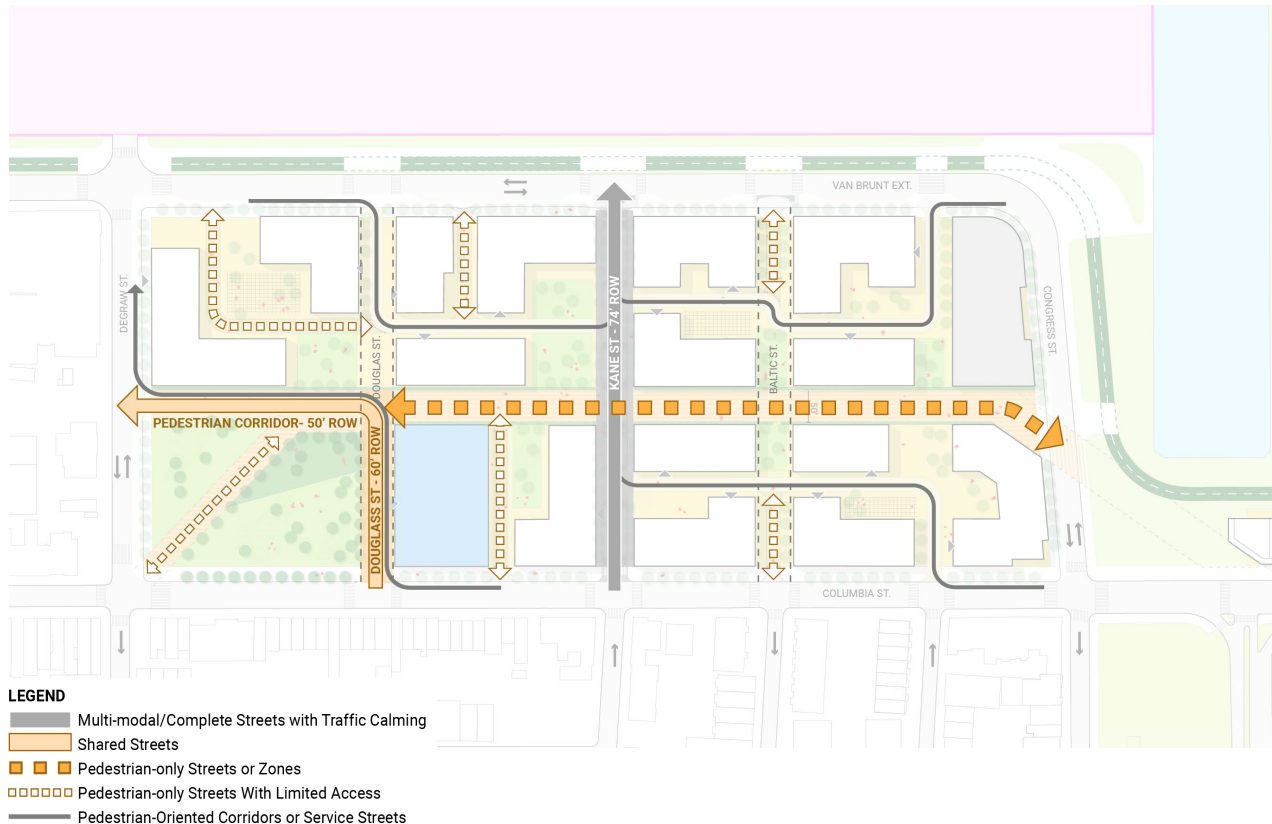
概念性场地规划——研究愿景规划方案



本地及区域联系



本地通达



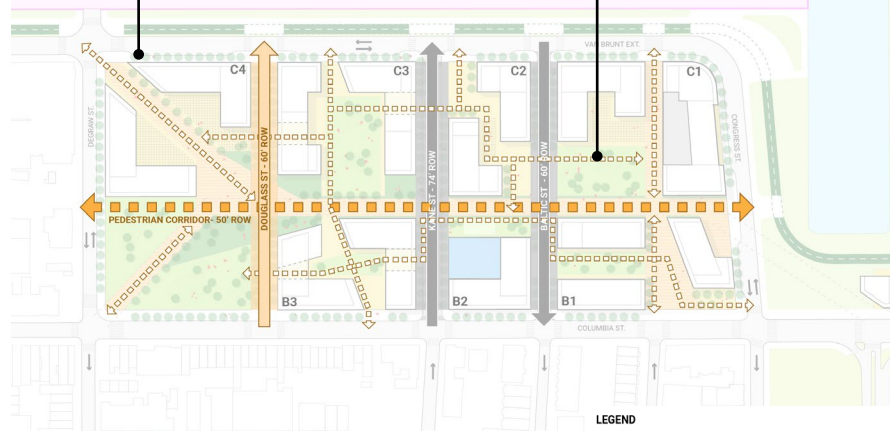
仅供讨论之用

BMT 北区场地规划方案比较

通达性与连通性设计控制

设置门户节点，引导行人流线

多样化的街区中部连通通道，构建更加细密的步行网络



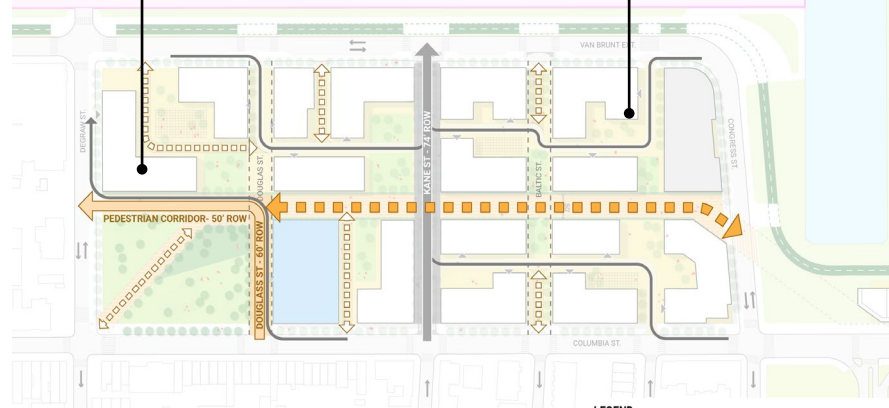
LEGEND
— Multi-modal/Complete Streets with Traffic Calming
— Shared Streets
— Pedestrian-only Streets or Zones
— Pedestrian-only Streets With Limited Access

分散组团式方案:

- 引入与周边社区形成鲜明对比的城市肌理，通过贯穿开发地块的有机且层次丰富的连通体系，塑造独特的空间结构。
- 强调设置多个行人出入口，形成门户节点，引导景观视廊和行人流线。

Degraw 社区公园周边设置共享街道

穿越街区的服务街道



LEGEND
— Multi-modal/Complete Streets with Traffic Calming
— Shared Streets
— Pedestrian-only Streets or Zones
— Pedestrian-only Streets With Limited Access
— Pedestrian-Oriented Corridors or Service Streets

愿景规划备选方案:

- 城市路网与现有社区更加协调，并清晰组织东西向及南北向的重要街区中部步行连通通道。
- 两端的开放空间作为主要门户节点，通过建筑界面塑造并界定更加内聚的步行网络。

BMT 北区开放空间

ATF 目标与工作指引

“BMT 北区将拥有多种类型的开放空间，且全部向公众开放，吸引社区居民亲近滨水空间。”

BMT 愿景规划包括以下开放空间参数：

- 7 号码头将建设成为目的地门户公园，并与 Brooklyn Bridge Park 相衔接
- Columbia Street 与 Degraw Street 交叉口将建设一处社区公园
- 沿 DEP 截流干管设置一处行人优先开放空间
- 综合韧性措施

ATF 的审查和讨论将为设计团队正在开展的工作提供参考，以进一步明确将在总体项目规划 (GPP) 中规定的 BMT 北区开放空间特色。

- 进一步塑造不同开放空间类型的独特特色与差异化定位
- 讨论倾向采用的开放空间功能配置
- 明确哪些区域适合静态休闲活动或动态休闲活动
- 景观与绿化构想

开放空间类型

区域性

社区性

目的地公园



面向公众开放的开放空间，提供各类配套设施和公园功能配置，吸引区域范围内的使用者。

绿道廊道



经景观设计的公共开放空间廊道，包含绿道。

社区公园



面向公众开放的开放空间，提供各类配套设施和公园功能配置，吸引周边社区内的使用者。

行人走廊



采用设计、铺装材料、标识及通行管控等综合措施，禁止或限制机动车通行的行人专用街道或行人优先街道。

公共开放空间



位于开发区域内、面向公众开放的开放空间，与建筑用途/功能配置相互补充、相互支持，和/或提供建筑出入口通行空间。

主动与被动开放空间相结合

被动用途

开放空间类型

各类开放空间（目的地公园、社区公园、行人走廊、开发地块内的公众可进入开放空间）之间应如何相互衔接，并形成各自鲜明的空间特色？



BMT 北区场地规划 + 城市设计

ATF 目标与工作指引

*“BMT 北区拟作为现有 **Columbia Street Waterfront** 社区的延伸，建设新的住宅、公共开放空间、活跃的商业和轻工业功能、公立学校，以及多种类型的开放空间。”*

《BMT 愿景规划》明确提出：

- 住宅单元数量上限及建筑高度上限
- 总体建筑体量策略

ATF 的审查与讨论将为设计团队正在开展的工作提供参考，以完善将在 GPP 中规定的 BMT 北区场地规划和建筑形态控制要求。

- 就场地规划方案构思提出意见，并说明您认为哪些设计要素较好，以及它们为何符合《愿景规划》的原则
- 审查并讨论建筑占地、建筑体量及街道层级的不同方案
- 协助明确 BMT 北区各类开放空间的功能配置和整体体验

BMT 北区场地规划研究

场地规划方案变化与灵活性概述

基准方案

愿景规划



- 行人优先片区，通过相互连通的开放空间形成紧密的南北向联系
- 设置多个内部空间，可支持多样化的功能配置和空间布局

方案1：愿景规划备选方案



- 重新布局开放空间，形成更大、更连续的开放空间和门户节点
- 行人走廊西侧建筑适当退让，为沿地役权范围设置更具灵活性的开放空间
- 进一步明确街道类型和出入口布局

方案2：分散组团式方案



- 集中的开放空间强化行人走廊，并在南北向联系轴线上形成更加丰富的开放空间
- 条形建筑强化空间层级，并可能影响景观视廊
- 降低首层建筑覆盖率，并沿 Van Brunt 布置更多塔楼

方案3：广场与脉络方案



- 较小尺度的社区广场和开放空间，通过步行路径网络相互连接
- 场地规划结构更加规整，建筑之间可形成更大的开放空间
- 形成清晰的“超级街区”

讨论安排

在每个分组讨论中，我们将请 ATF 成员确定以下内容.....

您认为值得关注或令人
期待的想法

您存在疑虑的想法

需要进一步明确的想法

可供设计团队借鉴的案例
或启发

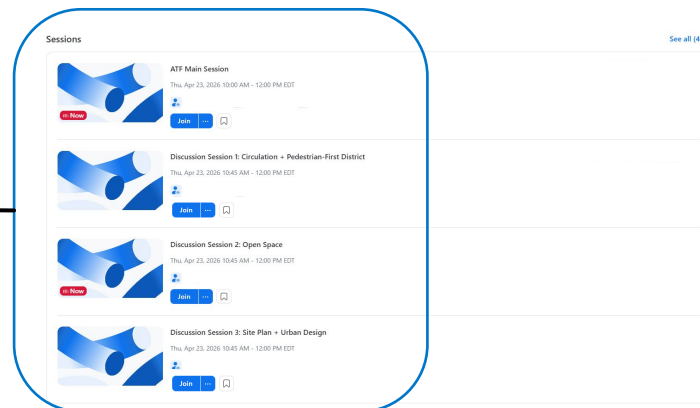
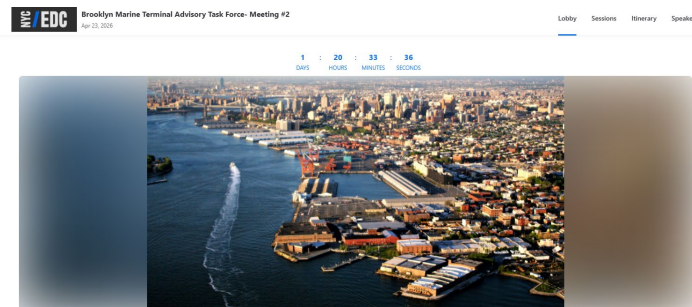
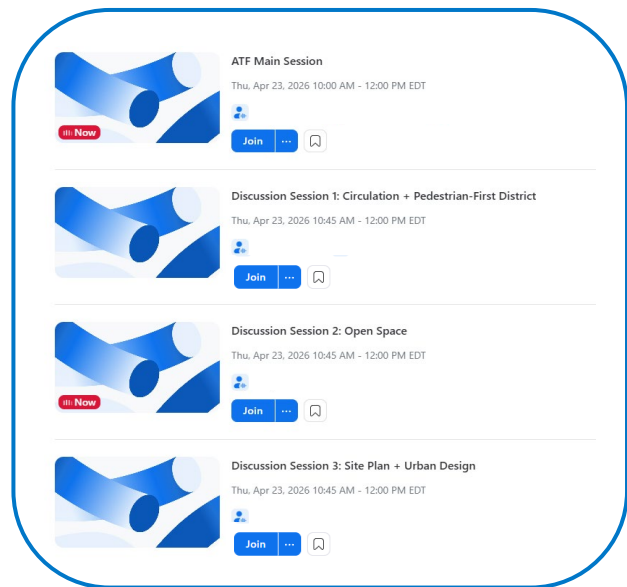
分组讨论初步分组安排

本次将设三个分组讨论室，分别围绕不同主题开展讨论。完成初始讨论后，ATF 成员可自由前往自己选择的讨论组参与交流。

交通组织 + 行人优先片区	开放空间	城市设计 + 场地规划
CM Aviles	Amanda Nichols (CHA)	Ben Fuller Goggins
BP Reynoso	Arif Sunmonu	Bryan Woll (CSWA)
Frank Agosta (ILA)	AM Simon	Carly Baker-Rice (RHBA)
Furhana Husani (WA)	Mike Racioppo (CB6)	Goldman 议员
Hank Gutman	Frances Brown 女士 (RHE)	CM Hanif
Jim Tampakis	(市政厅代表)	Jesse Solomon (SBIDC)
Randy Peers (布鲁克林商会)	Samantha Razook	Michael Partis (RHI)
Stephen Lyman (海事协会)	Gounardes 参议员	Michelle de la Uz (FAC)
Maulin Mehta	Destiny Burns (ESD)	AM Mitaynes
John Nardi (航运协会)		Karen Blondel 女士 (RHW)

线上讨论室设置

在 Zoom 窗口中，选择您希望加入的分组讨论。与会者可在会议期间的任何时间自由切换至其他分组讨论。





开场演示结束

以下内容仅用于分组讨论

交通组织及行人优先片区

BMT 北区交通组织与行人优先片区

ATF 目标与工作指引

“片区内的街道将打造为行人优先街道，通过设计限制机动车通行，并优先保障行人、自行车及公共交通。”

BMT 愿景规划确定了以下策略：

- 行人优先街道与城市设计
- Van Brunt Street 与 Columbia Street 公交优先路线
- 沿 Van Brunt 北段建设一条线性绿道
- 采用片区停车模式，不设停车位最低配建要求，并设定停车位数量上限
- 新增 BMT 电动接驳车，连接现有社区、新建社区与公共交通

ATF 的审议和讨论将帮助设计团队进一步完善场地交通组织方案，并塑造街道空间特色。

- 明确行人优先街道的特色和整体体验，以及城市设计原则
- 审阅拟议的街道交通组织方案并提出意见

交通组织规划

《愿景规划》中明确提出

ATF 重点讨论内容



BMT 北区行人优先片区

行人优先街道体系

本地及区域联系

本地通达



Vanderbilt Avenue, 布鲁克林



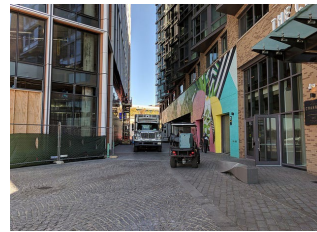
New Road, 布莱顿



Queen Street Mall, 昆士兰州



Children's Street, 巴黎



Wharf 区, 华盛顿哥伦比亚特区

实施交通稳静化的多模式/完整街道

街道兼顾多种交通使用需求, 包括行人、自行车、公共交通使用者、货车和小汽车。设计措施通过设置路缘延伸和抬升式人行横道, 在重要过街节点优先保障行人通行。

示例: Vanderbilt Avenue (布鲁克林)、Montague Street (布鲁克林)、Hudson Street (曼哈顿)、Roosevelt Island Main Street

共享街道

行人与车辆共享道路通行权的街道。通过齐平式路缘及其他交通稳静化设计, 降低机动车流量并控制车速。

示例: Hudson Yards (曼哈顿)、Worth Sq (曼哈顿)、Willoughby Street、Paseo Park/34th Ave (皇后区)

行人专用街道或区域

通过法律规定或综合设计措施, 仅允许行人 (并可包括自行车) 通行的街道或区域。步行街可包含步行广场。紧急车辆通行可通过大门或防撞柱进行管控。

示例: 34th Street (曼哈顿)、Vanderbilt Street (曼哈顿)、Broad Street (曼哈顿)、South Street Seaport (曼哈顿)

限制通行的步行专用街道

优先保障行人, 并在特定时段限制机动车进入的街道、支路或小巷。可通过标识、闸门或门禁卡等方式实施通行管理。

示例: 25th St. Baruch College (曼哈顿)、165th Street, Jamaica (皇后区)、Haven Plaza (曼哈顿)

行人优先服务街道

专门设计供行人与服务车辆共用的街道或支路。街道可设置上下客区, 并允许应急车辆及小型厢式货车通行, 以满足配送需求。

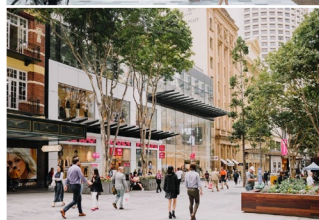
示例: Greenpoint Landing、Clason Point Gardens (布朗克斯)

BMT 北区行人优先片区

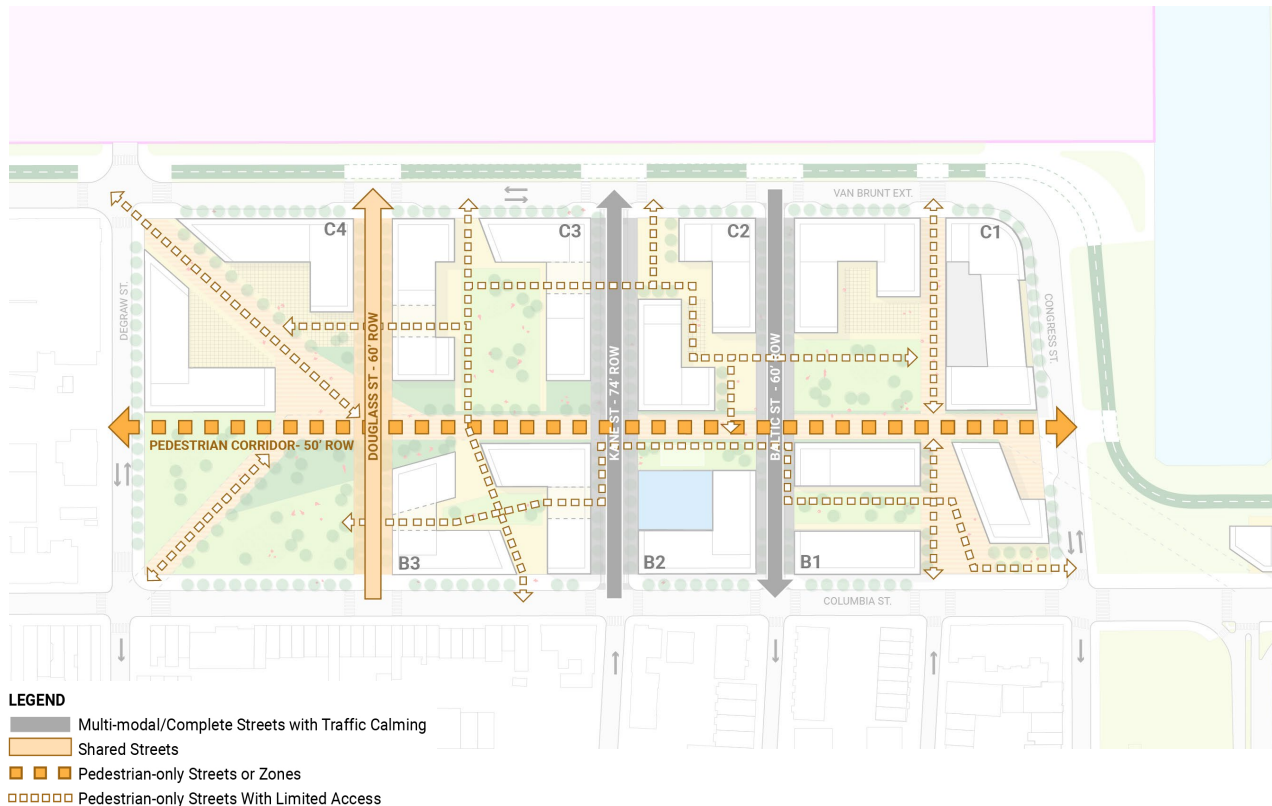
概念性场地规划——推荐方案（分散组团式）



本地及区域联系



本地通达

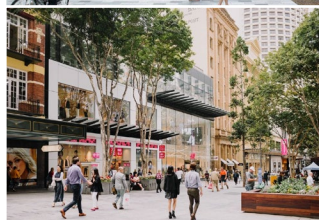


BMT 北区行人优先片区

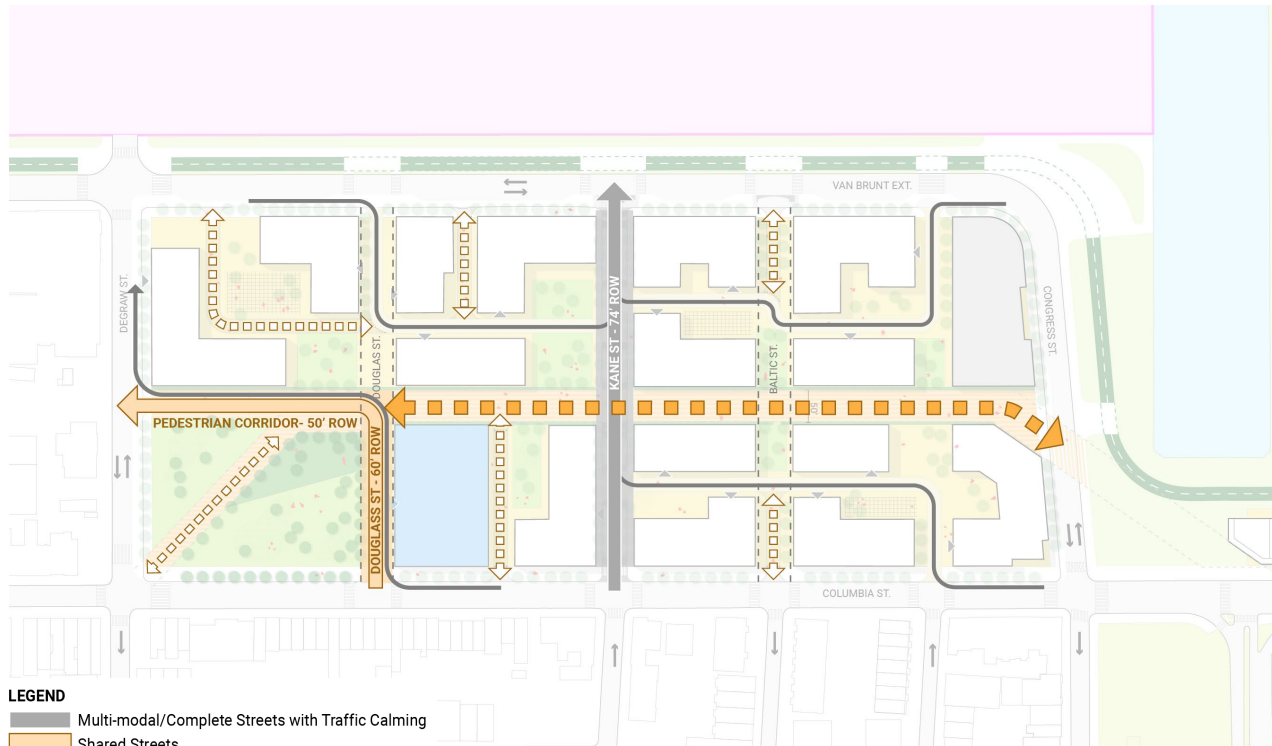
概念性场地规划——研究愿景规划方案



本地及区域联系



本地通达



LEGEND

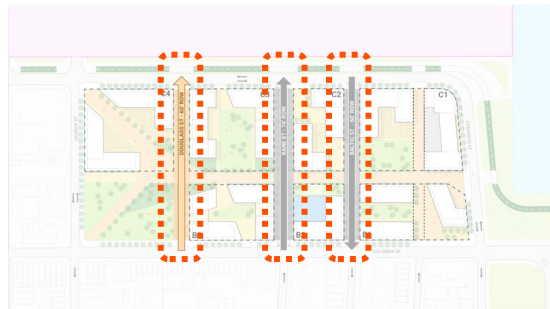
- Multi-modal/Complete Streets with Traffic Calming
- Shared Streets
- Pedestrian-only Streets or Zones
- Pedestrian-only Streets With Limited Access
- Pedestrian-Oriented Corridors or Service Streets

完整街道 + 共享街道

交通组织及行人优先片区

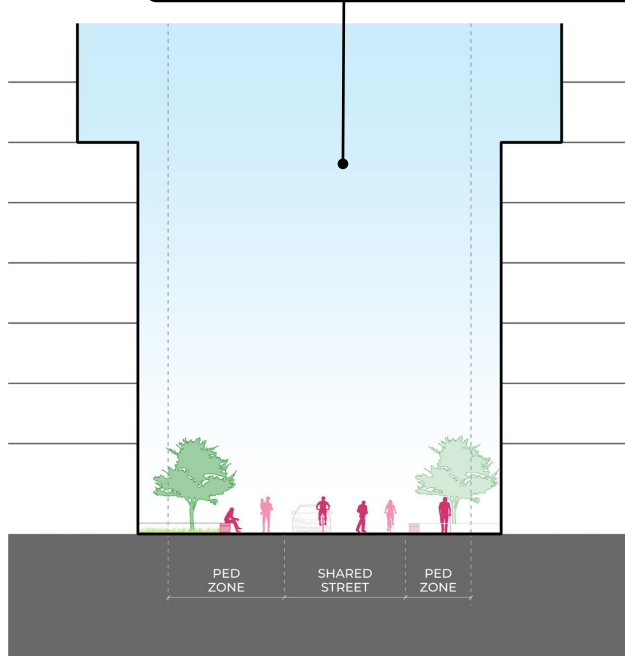
特点:

- 行人与车辆共享路权
- 采用齐平式路缘及其他交通稳静化措施,降低机动车流量
- Kane St 作为向西通行的贯通街道
- Baltic St 作为向东通行的贯通街道
- Douglas St 将设置为西向通行,并设计为无路缘共享街道



BMT 北区场地规划概念方案

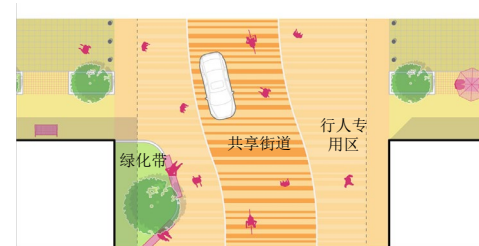
结合 Columbia Street 公交专用道进行设计,以满足本地通行需求(而非跨社区通行)



完整街道 + 共享街道横断面示意



示例:
Arbor Blocks, 西雅图
Hudson Yards, 曼哈顿



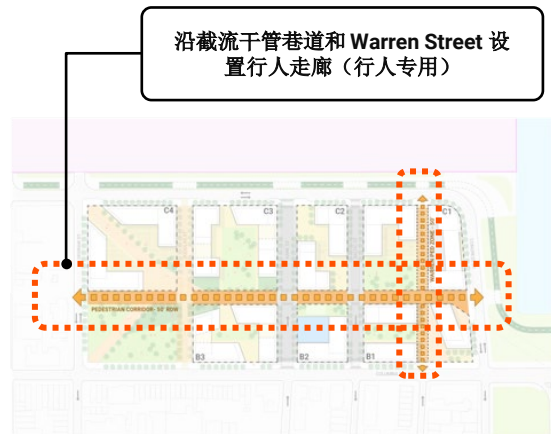
完整街道 + 共享街道平面示意

行人走廊

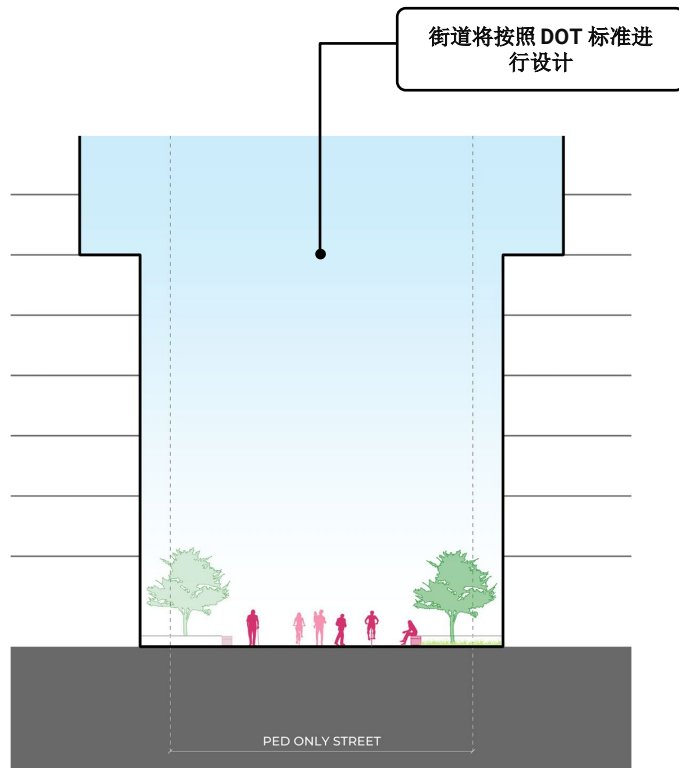
交通组织及行人优先片区

特点:

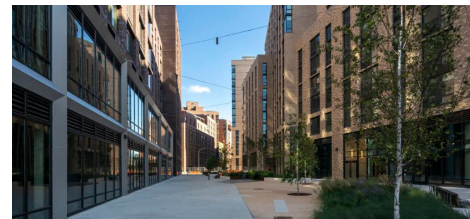
- 通过法律规定或综合设计措施,仅允许行人(并可包括自行车)通行的街道或区域
- 可包含步行广场
- 紧急车辆通行可通过大门或防撞柱进行管控



BMT 北区场地规划概念方案



行人走廊横断面示意



示例:
Rockaway Village, Far Rockaway 市中心
34th Street, 曼哈顿



行人走廊平面示意

街区中部连通通道

交通组织及行人优先片区

特点:

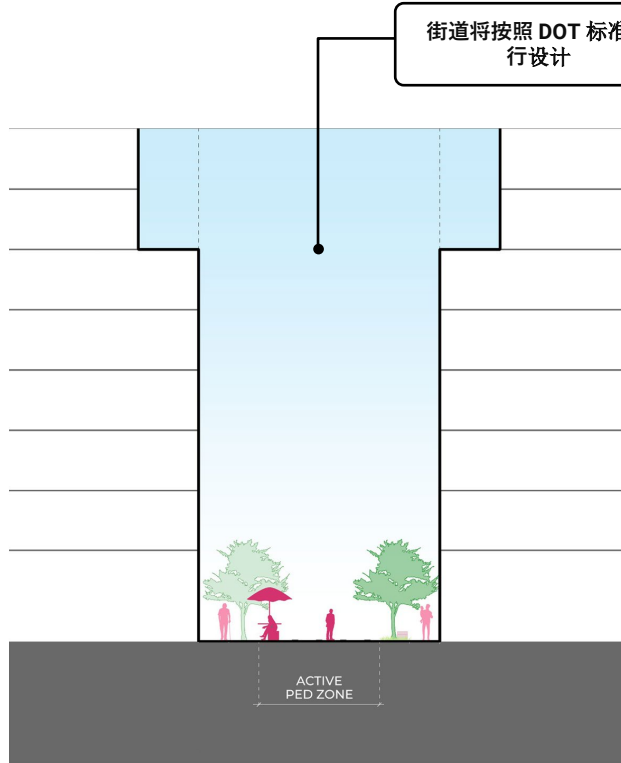
- 街区中部连通通道作为活跃的公共通道, 实现东西向和南北向行人的顺畅通行
- 在整个片区构建细密的行人连通网络

以行人通行为优先的街区中部连通通道



BMT 北区场地规划概念方案

街道将按照 DOT 标准进行设计



街区中部连通通道横断面示意



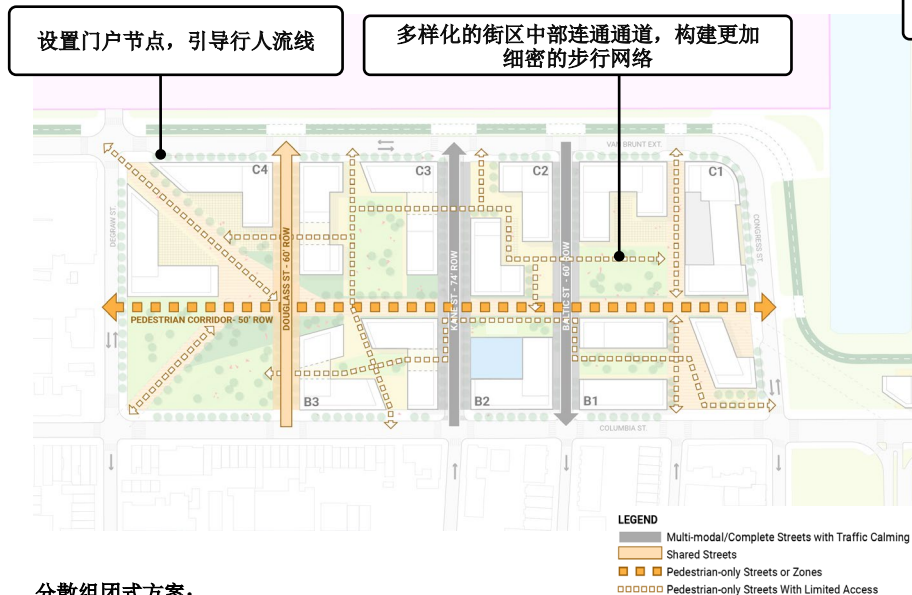
示例:
25th St. Baruch College, 曼哈顿
Grand Central 的 Pershing Square, 曼哈顿



街区中部连通通道平面示意

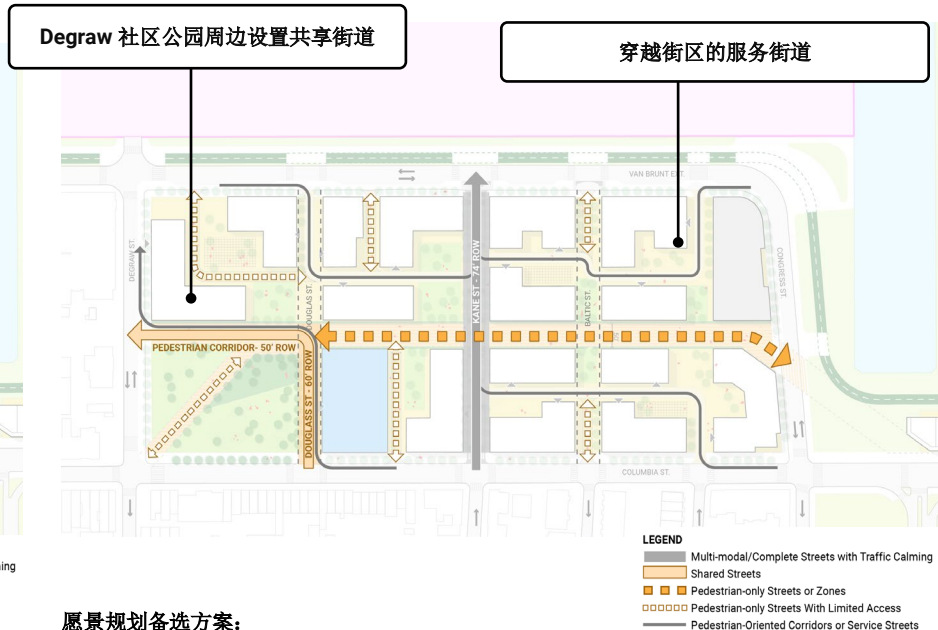
BMT 北区场地规划方案比较

通达性与连通性设计控制



分散组团式方案:

- 引入与周边社区形成鲜明对比的城市肌理，通过贯穿开发地块的有机且层次丰富的连通体系，塑造独特的空间结构。
- 强调设置多个行人出入口，形成门户节点，引导景观视廊和行人流线。

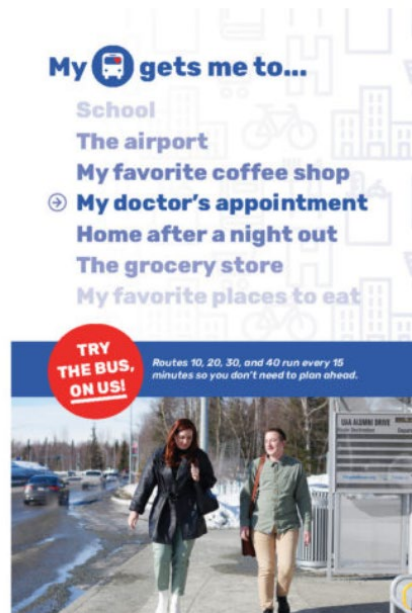


愿景规划备选方案:

- 城市路网与现有社区更加协调，并清晰组织东西向及南北向的重要街区中部步行连通通道。
- 两端的开放空间作为主要门户节点，通过建筑界面塑造并界定更加内聚的步行网络。

“BMT 将实施一项交通策略，重点减少私家车拥有和营运车辆使用，并鼓励采用公共交通、接驳车及自行车出行。路外停车将按片区统一配置……”

- 取消最低停车位要求：适用于开发项目中的住宅、商业/零售/轻工业部分
 - 设定停车位上限，以兼顾市场灵活性、建筑运营需求，以及积极推行停车管理和交通需求管理 (TDM)、减少汽车使用的目标
- 片区停车：每个片区将设置少量集中停车设施，由多栋建筑共享（单体建筑不单独配建停车设施），避免停车位供给过剩，提高不同用途之间的灵活调配能力，并降低建设成本
- 交通需求管理：实施一系列由开发商及外部影响费用资助的交通需求管理 (TDM) 措施，鼓励采用非机动车出行方式，包括提供公共交通及 Citi Bike 通行证、接驳车、汽车共享服务、实时信息显示、导向标识，以及统筹协调各项交通服务



交通组织及行人优先片区讨论问题

- 行人优先廊道应具备怎样的特色和氛围？哪些设计要素最为适宜？
- 该区域适宜采取哪些交通稳静化措施和车辆通行限制措施？
- 哪些街道对行人网络最为关键？哪些街道是机动车交通组织的关键通道？
BMT 北区是否存在应优先建设自行车连接的关键廊道？
- 哪些建筑和片区层面的后勤服务及停车要求，有助于最大限度减少人车冲突？

以下内容仅用于分组讨论

场地规划和城市设计研究

BMT 北区场地规划 + 城市设计

ATF 目标与工作指引

“BMT 北区拟作为现有 Columbia Street Waterfront 社区的延伸，建设新的住宅、公共开放空间、活跃的商业和轻工业功能、公立学校，以及多种类型的开放空间。”

《BMT 愿景规划》明确提出：

- 住宅单元数量上限及建筑高度上限
- 总体建筑体量策略

ATF 的审查与讨论将为设计团队正在开展的工作提供参考，以完善将在 GPP 中规定的 BMT 北区场地规划和建筑形态控制要求。

- 就场地规划方案构思提出意见，并说明您认为哪些设计要素较好，以及它们为何符合《愿景规划》的原则
- 审查并讨论建筑占地、建筑体量及街道层级的不同方案
- 协助明确 BMT 北区各类开放空间的功能配置和整体体验

BMT 北区场地规划研究

场地规划方案变化与灵活性概述

基准方案

愿景规划



- 行人优先片区，通过相互连通的开放空间形成紧密的南北向联系
- 设置多个内部空间，可支持多样化的功能配置和空间布局

方案 1：愿景规划备选方案



- 重新布局开放空间，形成更大、更连续的开放空间和门户节点
- 行人走廊西侧建筑适当退让，为沿地役权范围设置更具灵活性的开放空间
- 进一步明确街道类型和出入口布局

方案 2：分散组团式方案



- 集中的开放空间强化行人走廊，并在南北向联系轴线上形成更加丰富的开放空间
- 条形建筑强化空间层级，并可能影响景观视廊
- 降低首层建筑覆盖率，并沿 Van Brunt 布置更多塔楼

方案 3：广场与脉络方案



- 较小尺度的社区广场和开放空间，通过步行路径网络相互连接
- 场地规划结构更加规整，建筑之间可形成更大的开放空间
- 形成清晰的“超级街区”

BMT 北区场地规划研究草案

愿景规划

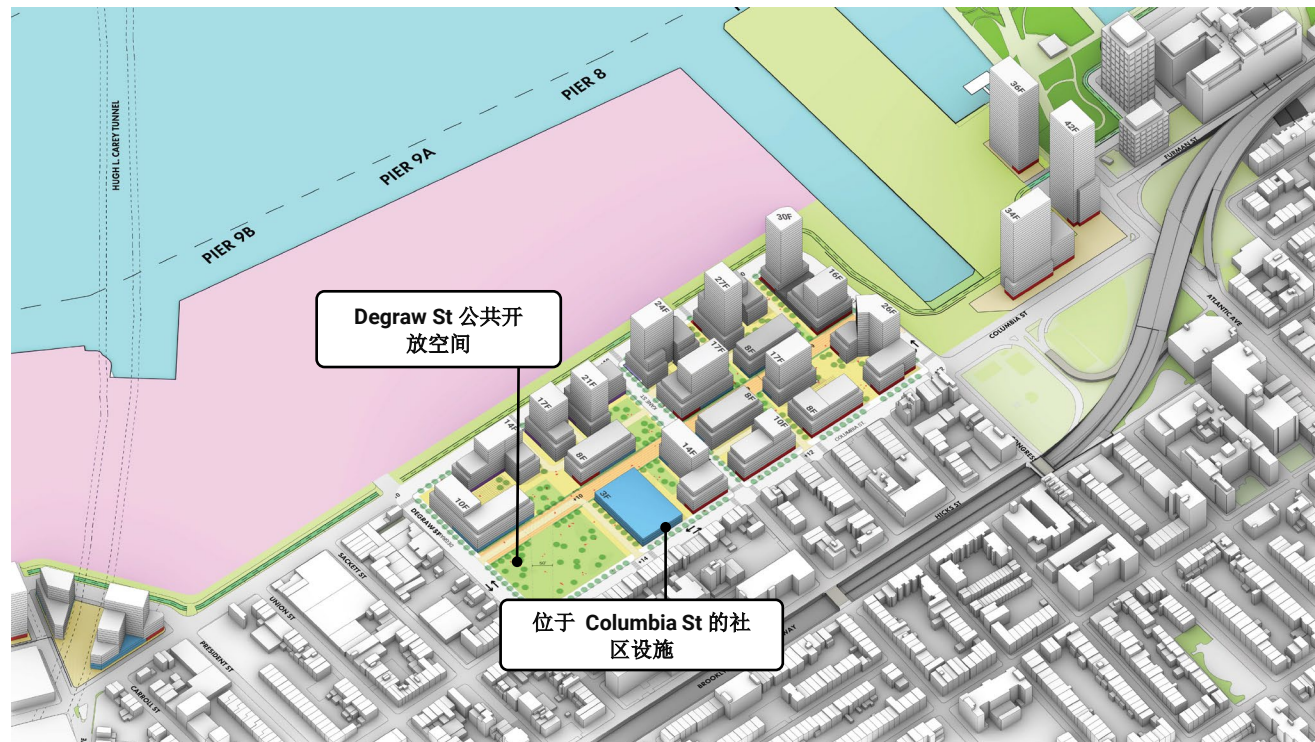
特点:

- 以相互连通的开放空间为特色的行人优先片区
- 设置多个内部空间，可支持多样化的功能配置和空间布局



BMT 北区建筑体量研究草案

愿景规划



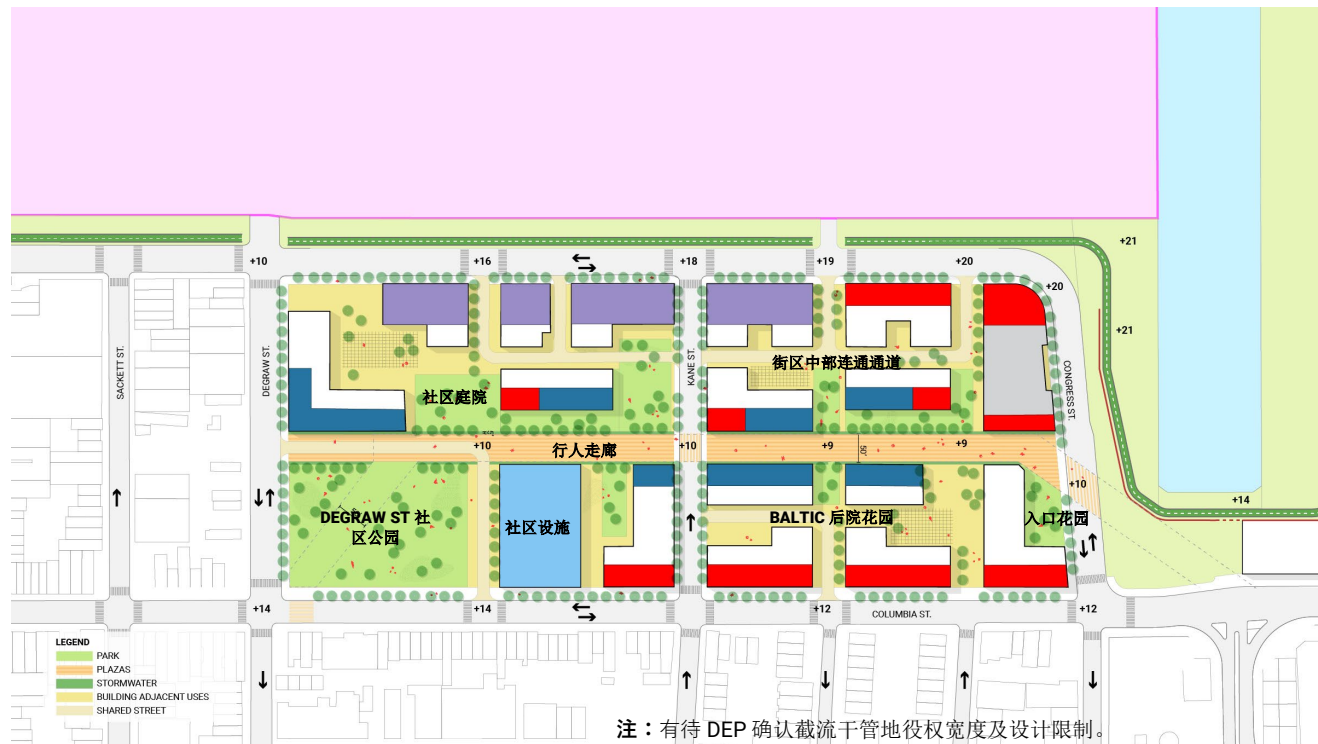
从 Degraw 开放空间望去的景观

BMT 北区场地规划研究草案

方案 1：愿景规划备选方案

特点：

- 重新布局开放空间，形成更大、更连续的开放空间和门户节点
- 行人走廊西侧建筑适当退让，为沿地役权范围设置更具灵活性的开放空间
- 进一步明确街道类型和出入口布局



方案 1：愿景规划备选方案建筑体量

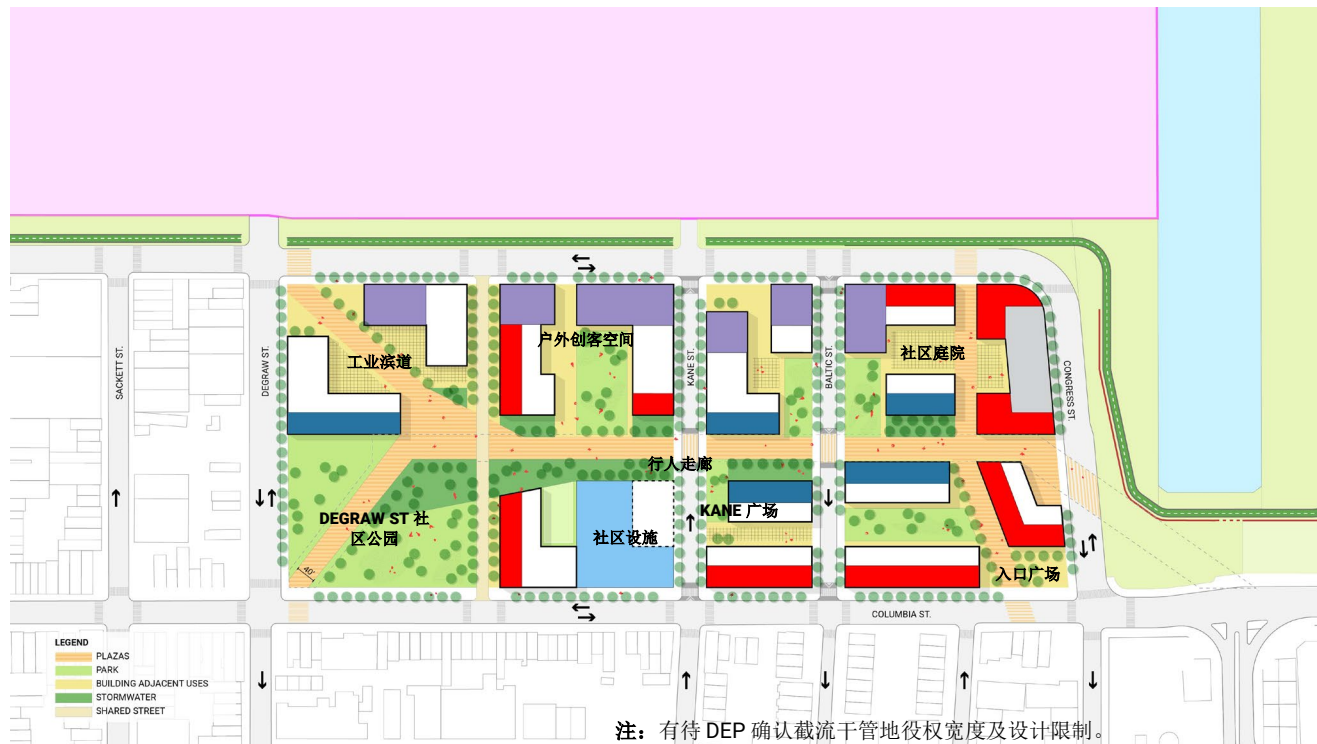


BMT 北区场地规划研究草案

方案 2：分散组团式方案

特点：

- 集中的开放空间强化行人走廊，并在南北向联系轴线上形成更加丰富的开放空间
- 条形建筑强化空间层级，并可能影响景观视廊
- 降低首层建筑覆盖率，并沿 Van Brunt 布置更多塔楼



BMT 北区建筑体量研究草案

方案 2：分散组团式方案建筑体量



BMT 北区建筑体量研究草案

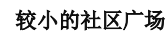
方案 3：社区广场与脉络方案

特点：

- 较小尺度的社区广场和开放空间，通过步行路径网络相互连接
- 场地规划结构更加规整，建筑之间可形成更大的开放空间
- 形成清晰的“超级街区”



方案 3：社区广场与脉络方案建筑体量



BMT 北区场地规划研究

场地规划方案变化与灵活性概述

基准方案

愿景规划



- 行人优先片区，通过相互连通的开放空间形成紧密的南北向联系
- 设置多个内部空间，可支持多样化的功能配置和空间布局

方案1：愿景规划备选方案



- 重新布局开放空间，形成更大、更连续的开放空间和门户节点
- 行人走廊西侧建筑适当退让，为沿地役权范围设置更具灵活性的开放空间
- 进一步明确街道类型和出入口布局

方案2：分散组团式方案



- 集中的开放空间强化行人走廊，并在南北向联系轴线上形成更加丰富的开放空间
- 条形建筑强化空间层级，并可能影响景观视廊
- 降低首层建筑覆盖率，并沿 Van Brunt 布置更多塔楼

方案3：广场与脉络方案



- 较小尺度的社区广场和开放空间，通过步行路径网络相互连接
- 场地规划结构更加规整，建筑之间可形成更大的开放空间
- 形成清晰的“超级街区”

场地规划与城市设计讨论问题

- BMT 北区各场地规划研究方案中，哪些要素最符合《愿景规划》确立的愿景、目标和原则？为什么？
- 街区结构应如何支持步行/自行车通行及连通性？
- 街区结构会如何影响小型绿地空间的体验，以及前往 Degraw 街与 Columbia 街交叉口社区公园的体验？
- 您更倾向于采用反映现有社区肌理的规则网格状步行网络，还是能够营造不同庭院体验和景观视廊的不规则步行网络？
- Atlantic Ave 门户节点在景观、空间活力，以及与拟建 7 号码头开放空间和 Brooklyn Bridge Park 的联系方面，应营造怎样的体验？
- 7 号码头陆地区域建筑的底层空间特征应如何塑造？应如何与相邻公园空间建立联系？

以下内容仅用于分组讨论

开放空间

BMT 北区开放空间

ATF 目标与工作指引

“BMT 北区将拥有多种类型的开放空间，且全部向公众开放，吸引社区居民亲近滨水空间。”

BMT 愿景规划包括以下开放空间参数：

- 7 号码头将建设成为目的地门户公园，并与 Brooklyn Bridge Park 相衔接
- Columbia Street 与 Degraw Street 交叉口将建设一处社区公园
- 沿 DEP 截流干管设置一处行人优先开放空间
- 综合韧性措施

ATF 的审查和讨论将为设计团队正在开展的工作提供参考，以进一步明确将在总体项目规划 (GPP) 中规定的 BMT 北区开放空间特色。

- 进一步塑造不同开放空间类型的独特特色与差异化定位
- 讨论倾向采用的开放空间功能配置
- 明确哪些区域适合静态休闲活动或动态休闲活动
- 景观与绿化构想

开放空间规划

《愿景规划》中明确提出

ATF 重点讨论内容

BASED ON SITE PLAN 02/03/2026

“11 号码头和 12 号码头将由新增滨水公共开放空间环绕。”

“BMT 北区将设置多种类型的开放空间，且均向公众开放，吸引社区居民来到滨水地区”

“滨水公共开放空间和公众滨水通道将成为大西洋港池的核心特色。”

新增开放空间应如何与 Red Hook 现有公园形成互补？

“7 号码头及其周边区域将打造为一座目的地公园，其设计将与毗邻的 Brooklyn Bridge Park 和 Van Voorhees Park 相协调，共同塑造特色鲜明的开放空间门户”

各类开放空间（目的地公园、社区公园、行人走廊、开发地块内的公众可进入开放空间）之间应如何相互衔接，并形成各自鲜明的空间特色？

哪些开放空间应以活动型功能为主，哪些应以静态休憩功能为主？

Open Space Plan

-  PUBLIC OPEN SPACE
-  PUBLIC OPEN SPACE ON DEVELOPMENT PARCELS
-  SITE BOUNDARY

开放空间类型

各类开放空间（目的地公园、社区公园、行人走廊、地块内的公众可进入开放空间）之间应如何相互衔接，并形成各自鲜明的空间特色？



开放空间类型

区域性

社区性

目的地公园



面向公众开放的开放空间，提供各类配套设施和公园功能配置，吸引区域范围内的使用者。

绿道廊道



经景观设计的公共开放空间廊道，包含绿道。

社区公园



面向公众开放的开放空间，提供各类配套设施和公园功能配置，吸引周边社区内的使用者。

行人走廊



采用设计、铺装材料、标识及通行管控等综合措施，禁止或限制机动车通行的行人专用街道或行人优先街道。

公共开放空间



位于开发区域内、面向公众开放的开放空间，与建筑用途/功能配置相互补充、相互支持，和/或提供建筑出入口通行空间。

主动与被动开放空间相结合

被动用途

开放空间——动态活动与静态活动

动态活动空间：用于体育运动、健身锻炼或动态游乐活动的开放空间。开放空间内划定的、促进身体活动的区域，例如运动场地、球场、游乐场、犬类活动区、示范花园、户外课堂或其他教育景观、绿道、健身环道及健身设施。（GPP 草案）

静态活动空间：开放空间内划定的、促进放松休闲活动的区域，例如阅读、休憩、小型桌面游戏、野餐及户外烧烤。（GPP 草案）

动态活动



篮球场



足球场



户外课堂



犬类活动区



游乐场



健身设施

静态活动



野餐桌



座椅



草坪



烧烤设施

现有功能配置



开放空间——雨洪管理

Northwest Resiliency Park, 霍博肯



Hoboken's ResilienCity Park

A national model for flood resilience and climate change adaptation

1,000,000

gallons of rainwater held through underground storage tank

750,000 +

gallons of rainwater held through above ground green infrastructure

50,000

gallons of rainwater held in an underground cistern which will help irrigate the park

Combating heavy flooding events through the Northwest Resiliency Park, by the numbers:

287

trees to be planted in the park to help collect and absorb rainwater

8

drainage areas designed into the park to collect thousands of gallons of rainwater

19

rain gardens to collect and treat rainwater during heavy storms

90%

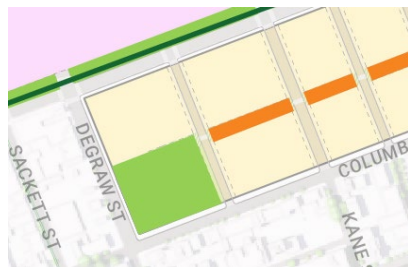
reduction in combined sewer overflow events in Northwest Hoboken



6.10 英亩

开放空间——雨洪管理

Tanner's Spring Park, 波特兰



1.7 英亩



0.9 英亩

Southwest Resiliency, 霍博肯



1.7 英亩



1.03 英亩

开放空间类型讨论问题

- 开放空间类型：不同类型的开放空间应具备哪些特征？它们彼此之间应如何体现差异化？
- 哪些绿色空间应配置积极活动功能？具体应包括哪些活动？
- 哪些绿色空间应优先满足静态休闲活动？具体应呈现怎样的空间形式？
- BMT 北区的绿色空间应如何形成相互连通的网络，与周边各开放空间建立联系？
- 除上述目标外，BMT 北区的开放空间还应实现哪些目标，例如绿色基础设施、雨水收集、不透水地表、树冠覆盖率、生物多样性等？