

布鲁克林海运 码头愿景规划

咨询工作组第三次会议
愿景规划回顾和大西洋港池
2026 年 5 月 15 日



议程

1. **ATF 2 回顾及流程更新**
2. **ATF 重点讨论问题**
3. **分组讨论介绍**
 - 交通组织和绿道
 - 开放空间类型
 - 场地规划和城市设计研究

ATF 会议议程 (2026)

按专题划分的议程

ATF 2 (4月) BMT 北区 1

ATF 3 (5月) 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（功能）
- 分专题讨论

ATF 4 (6月) 全场地韧性 + 可持续发展

- 场地韧性 + 海岸防护
- 修订后的排水规划
- 可持续发展 + 脱碳
- 开放空间概念设计（场地规划）
- ATF 全体讨论

ATF 5 (7月) 全场地街道景观 + 停车

- 场地出入口
- 片区停车
- 交通需求管理 (TDM) 策略
- 行人走廊/共享街道
- ATF 全体讨论

ATF 6 (9月) BMT 北区 2

ATF 7 (10月) 大西洋港池片区 2

- 底层空间用途
- 示意性城市设计和开放空间设计
- ATF 全体讨论

ATF 8 (11月) 蓝色航道

ATF 9 (12月) 场地规划优化总结

* 暂定日期，可能会更改

ATF2 回顾

总体意见:

- 希望采用不同的讨论形式, 使 ATF 成员能够就所有议题发表意见
- 希望更早分享会议日程及相关材料

港口

- 希望了解布鲁克林邮轮码头和 Red Hook 集装箱码头的最新进展

分组讨论:

交通组织及行人优先片区

- 对 BMT 的出入条件表示关注, 包括 BQE 跨越设施、公共交通承载能力以及道路通行能力
- 希望进一步说明公交优先廊道与公交专用廊道之间的区别, 以及车辆转向通行条件
- 希望提供交通流量、货车流量及主要交通冲突点等数据
- 标有行人优先的街道设计应避免微型交通和无障碍冲突 指出行人优先街道设计应避免微出行方式与无障碍通行之间发生冲突

开放空间

- 希望增设更多配套设施, 并最大限度提升公众滨水空间的可达性
- 强调应安全分离步行与自行车交通流线
- 希望设置“大型草坪”、露天剧场, 并采用更加融合自然的设计
- 担心公众可能认为 7 号码头仅服务于邻近建筑, 开放性不足

场地规划和城市设计

- 对建筑高度和开发密度表示关注; 希望研究建筑高度更低、占地面积更大的方案
- 希望提供行人视角效果图、人口规模预测, 以及建筑体量权衡分析 (包括对 PILOT 费用的影响)
- 希望增加灵活的商业及轻工业用途, 并为企业提供直接连接港口的条件
- 希望进一步说明功能配置、设计导则及日照遮挡影响
- 建议研究适当减少开放空间规模, 以降低建筑高度和开发密度的方案

ATF2 以来的流程更新

根据 **ATF 2** 上收到的反馈，项目团队已对 **ATF** 工作流程作出如下调整。

- 在条件允许的情况下，每次会议召开前一周向 **ATF** 成员发送会议材料草案
- 除后续事项及反馈跟踪外，**ATF** 各次会议的完整录制内容也将发布到项目网站上
- 鉴于 **ATF** 成员希望参与所有议题的讨论，自 **ATF 4** 起，将不再分组讨论，而改为全体集中讨论

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 + 绿道

- 总体街道规划
- 公交优先街道
- 新增 BMT 电动接驳车
- 渡轮服务及交通可达性改善
- 片区停车
- 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
- 布鲁克林邮轮码头的目的地公园

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

交通组织 + 绿道

- 绿道廊道的特色和整体体验
- 街道类型和优先交通方式
- 交通需求管理策略
- 渡轮与场地的衔接方式
- 片区停车模式及布局

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 号码头目的地公园的特色

最终场地规划+已吸纳工作组重点意见



大西洋港池

愿景规划底层空间用途

《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。

哪些类型的商业用途既能够提升滨水片区的活力，又能够服务于 Red Hook 社区？

“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”

“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”

滨水片区应呈现怎样的空间特色和氛围？应如何结合设计、功能配置和场所营造，塑造鲜明且易于识别的片区特色？

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

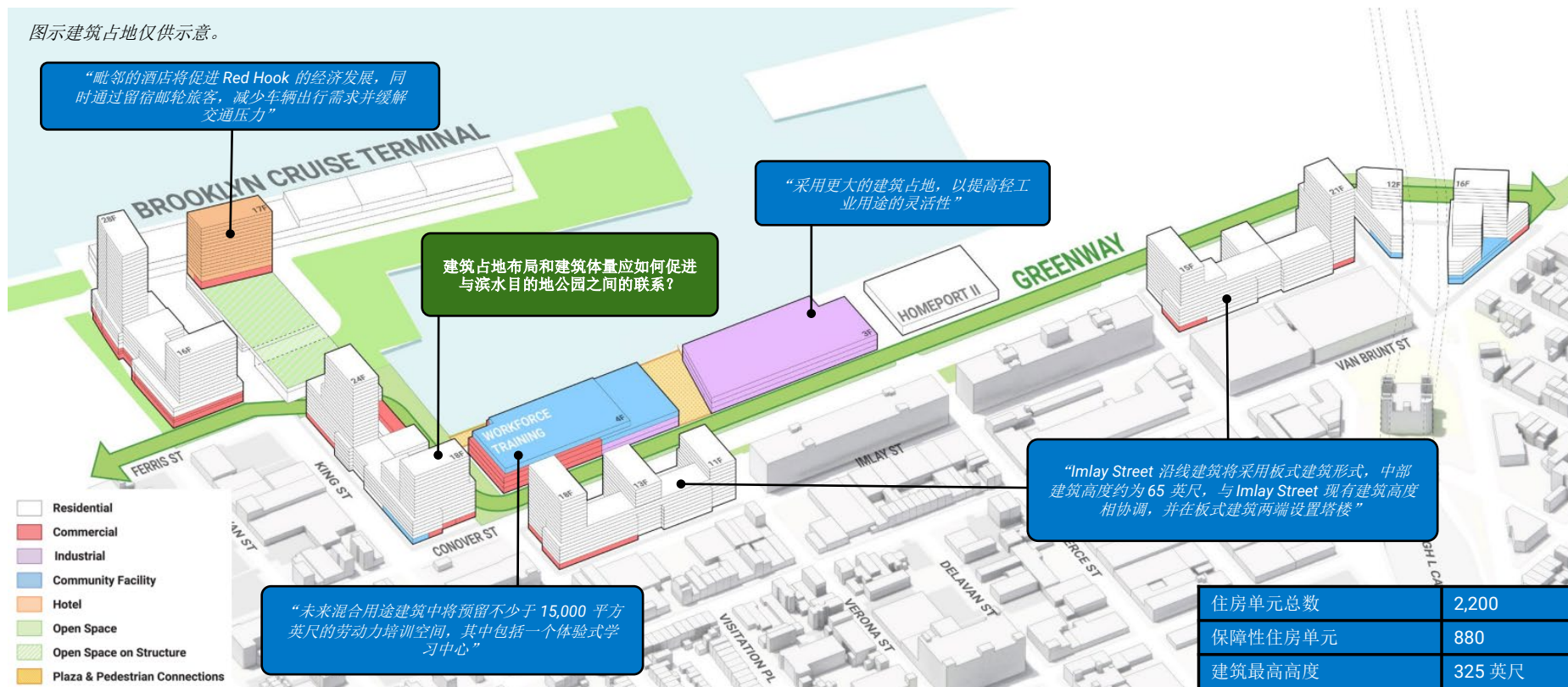
大西洋港池

愿景规划 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。

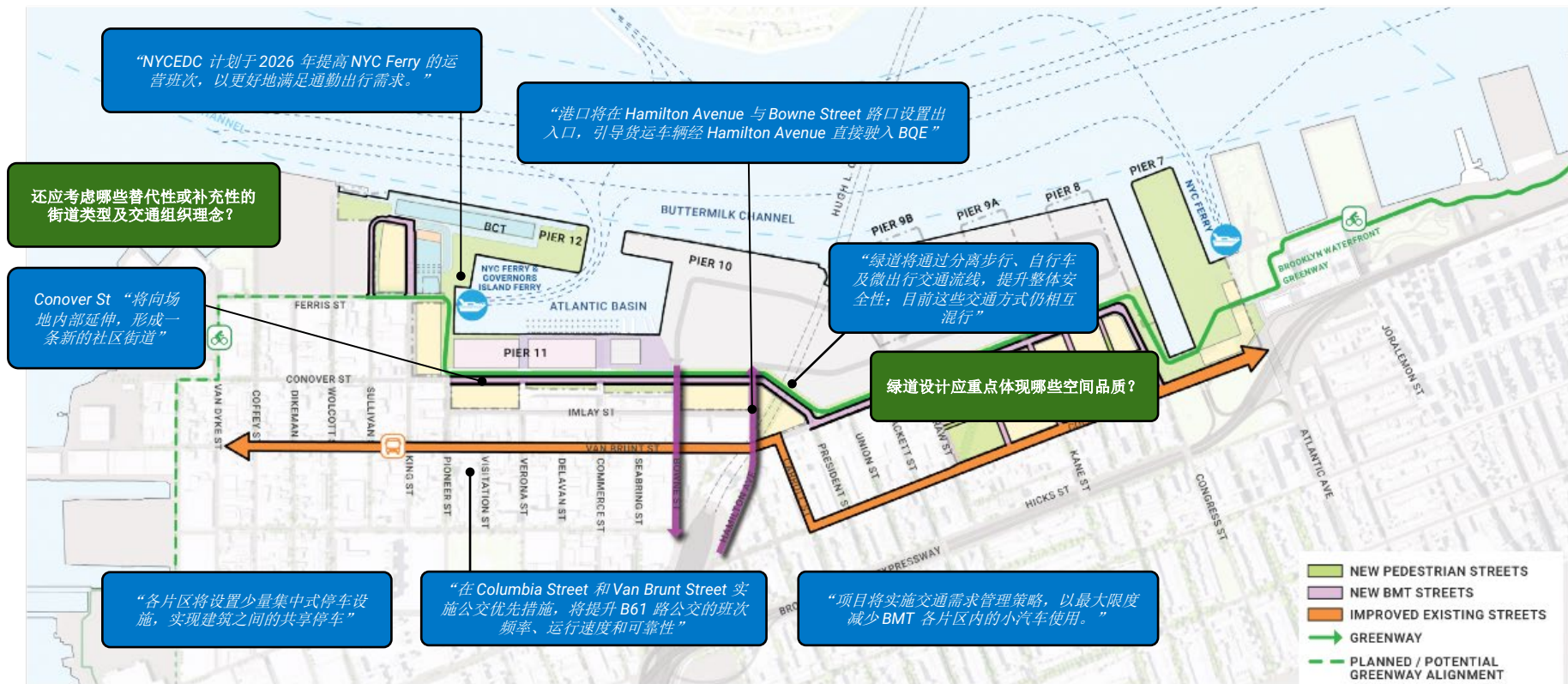


交通组织规划

愿景规划

《愿景规划》中明确提出

ATF 重点讨论内容



开放空间规划

愿景规划

《愿景规划》中明确提出

ATF 重点讨论内容

滨水开放空间应配置哪些功能？

“11 号码头和 12 号码头将由新增滨水公共开放空间环绕。”

高架开放空间或观景开放空间应如何与公共滨水通道及滨水景观形成互补？

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？

“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？

应如何设计绿道，以更好地结合带状公园空间与自行车/步行路线？

不同类型的开放空间之间应如何相互联系，并形成各自鲜明的空间特色？



Destination Park
Waterfront Park
Neighborhood Park
Interceptor Alley
Greenway

分组讨论

工作坊分组

三个讨论组将分别围绕大西洋港池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 + 绿道

- BMT 场地内部及与周边现有社区之间的街道网络与连通性
- 绿道廊道的特色和整体体验
- 停车类型
- 渡轮服务和交通可达性

开放空间

- 滨水开放空间设计
- 不同开放空间的特色及相互关系
- 开放空间活动型与静态型功能配置

场地规划 + 城市设计

- 大西洋港池场地规划研究
- 城市设计和建筑形态控制
- 片区整体建筑体量策略
- 片区特色及底层空间用途布局

大西洋港池交通组织与绿道系统

ATF 目标与工作指引

“Conover Street 将向场地内延伸，形成一条连接社区的新邻里街道。新的绿道延伸段将沿着这条新街道穿越大西洋港池，进一步加强该片区与相邻 BMT 北区之间的联系。”

BMT 愿景规划确定了以下策略：

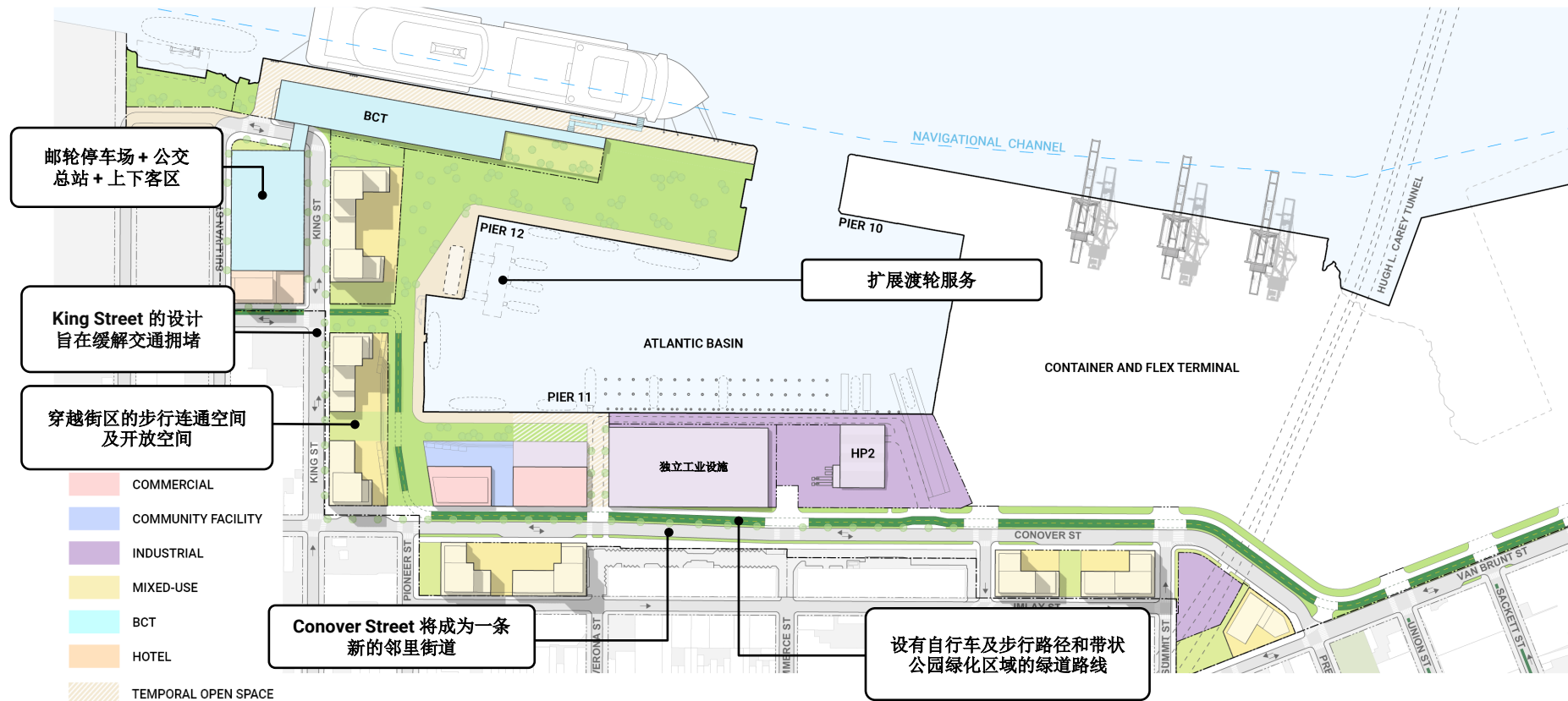
- 延伸 Conover Street，加强社区联系，并在 Bowne Street 设置新的货车出口
- 沿新的 Conover Street 建设绿道延伸段
- 在 Van Brunt Street 实施公交优先措施
- 新增连接公共交通系统的电动接驳车
- 改善渡轮通达条件及渡轮服务
- 采用片区停车模式，不设停车位最低配建要求，并设定停车位数量上限

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。

- 审阅拟议的交通组织方案并提出意见
- 就 Conover Street 沿线及穿越大西洋港池的绿道延伸段的特色和整体体验提出意见
- 就交通组织规划、渡轮设施优化及停车策略提出意见

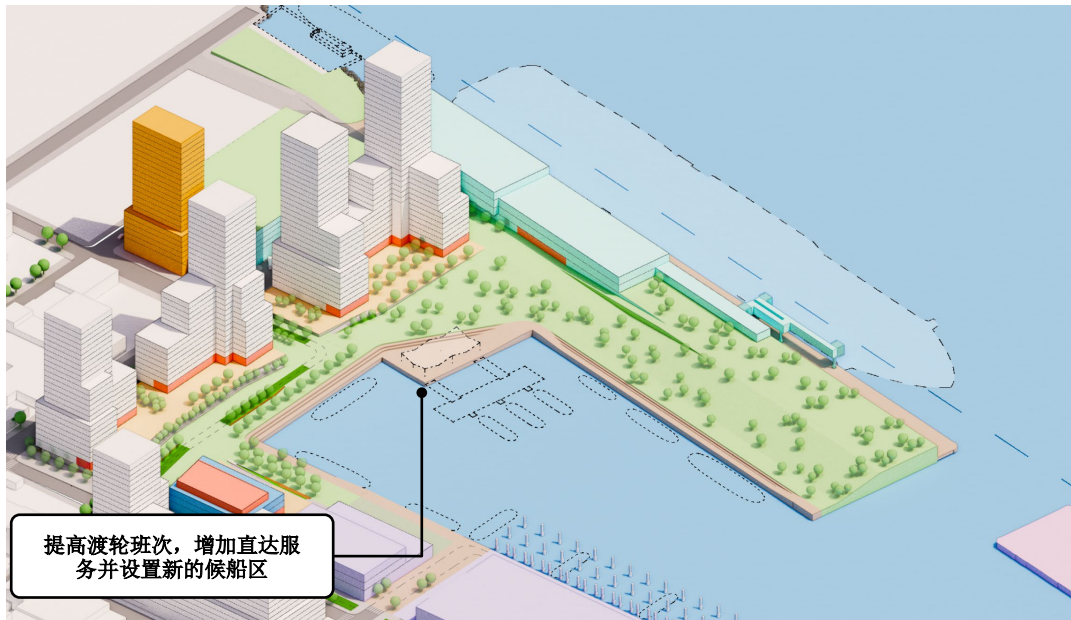
大西洋港池

概念性场地规划 - 交通组织



渡轮服务改善措施

- 新实施的 NYC Ferry 系统方案已实现 Red Hook 和 6 号码头与 E. 34th St 及 LES 之间的一程直达
- 新实施的系统方案使今年春季前往大西洋港池的渡轮服务同比增加 19%，前往 6 号码头的渡轮服务同比增加 153%
- GPP 完成后将进一步提高渡轮服务频次
- BMT 规划将支持渡轮码头设施改善，以便进一步提升渡轮服务
- BMT 规划开放空间开发将为改善渡轮码头邻近候船区创造条件，包括增设遮风避雨设施、优化排队组织、增加座椅及其他配套设施



交通和停车策略

愿景规划

多模式交通可达性应成为项目品牌的一部分

- 按照愿景规划的承诺，打造以低汽车依赖、多模式交通为特色，并具有示范意义的滨水开发项目

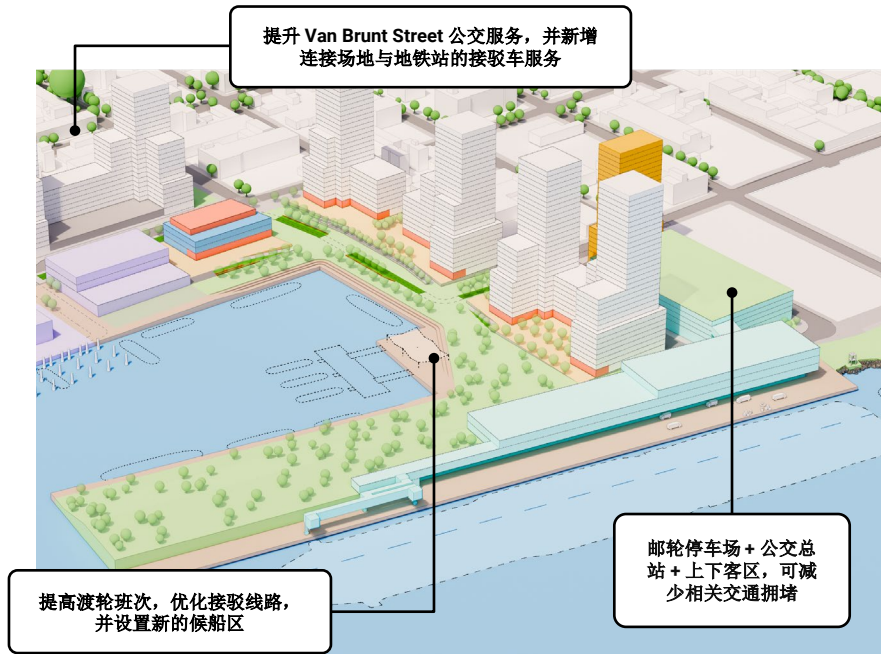
BMT 愿景规划采用片区停车模式

- 将每个片区的路外停车设施数量控制在较少规模

BMT 对混合用途开发设定停车位数量上限，不设停车位最低配建要求

- 停车位数量上限既有助于实现低汽车依赖的发展愿景，又能够保持未来发展的灵活性
- 自 City of Yes 放宽停车配建要求以来，审批数据显示，开发商建设的停车位数量正在减少
- 研究表明，场地内停车位的可获得性及便利程度，会显著影响家庭是否拥有汽车；当停车受到限制或便利性降低时，居民更倾向于步行、骑行或使用公共交通

更完善的公共交通、步行和骑行基础设施，以及交通需求管理 (TDM) 措施，有助于减少停车需求



停车设施设计考虑因素

停车设施类型

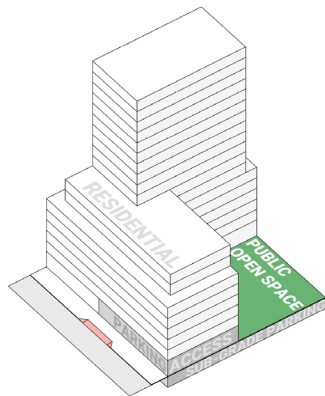
建设地下停车设施受到以下条件限制：

- 中等波浪作用范围内不允许设置地下停车设施。
- 建设成本可能增加，从而影响项目的可行性。

地上停车对城市设计具有显著的负面影响：

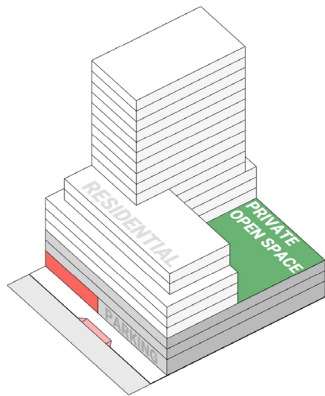
- 将停车空间布置于地面以上，会增加建筑高度。
- 限制愿景规划所确定的商业及工业底层空间用途。

- 停车设施的实体墙面，及/或采用遮挡处理的多层停车楼，会削弱公共空间品质和以步行为先的空间特色（与愿景规划相违背）。



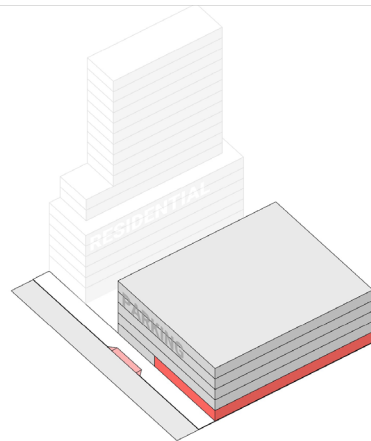
地下停车

（对步行体验影响较小，但中等波浪作用范围内不允许设置）



地上停车

（对城市设计产生负面影响）

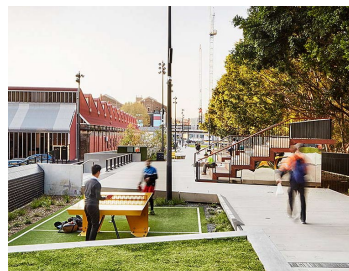


停车楼

（对城市设计产生负面影响，但有利于实施片区停车模式）

绿道作为景观连通廊道

设计目标



滨水连通性

绿道是布鲁克林滨水绿道和纽约市绿道网络的重要组成部分，也是《Greater Greenways Plan》中的规划连接廊道

提升步行和骑行安全性

通过在行人、自行车交通与机动车交通之间保持物理隔离，提升所有道路使用者的安全性（零伤亡愿景（Vision Zero））

种植和林冠

营造连续的林冠，为步行空间提供遮荫，并种植乡土植物，为鸟类和传粉昆虫构建稳定且具有韧性的栖息环境。生物滞留区将增强雨洪韧性

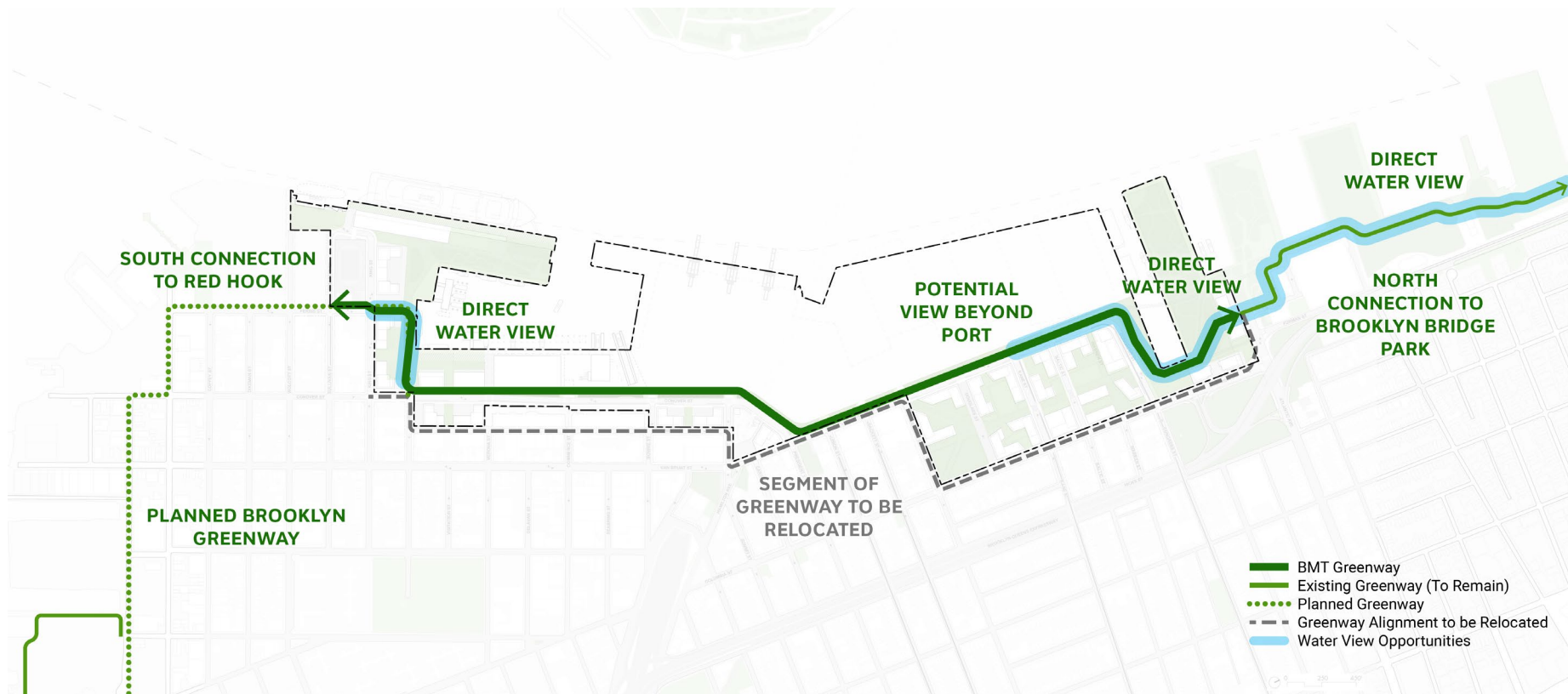
功能配置与活动

绿道不仅是一条交通廊道，还设置了可开展多样活动、供人休憩以及欣赏滨水景观的节点空间

无障碍普适性

除满足《美国残疾人法案》(ADA) 的要求外，绿道还应坚持无障碍、包容性的设计理念，确保不同年龄和能力水平的使用者都能便捷、安全地使用

绿道廊道——空间分段



大西洋港池开放空间

ATF 目标与工作指引

“滨水公共开放空间和通道将成为大西洋港池的核心特色。11 号码头和 12 号码头都将由新的滨水公共开放空间环绕。”

BMT 愿景规划包括以下开放空间参数：

- 12 号码头将提供滨水通道和公共开放空间，以配合多功能目的地型邮轮码头
- 11 号码头周边区域将通过滨水公共开放空间提升活力
- 连续公共滨水通道总长度不少于 2,100 英尺
- 一体化韧性措施和雨水排放基础设施

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。

- 进一步塑造各类开放空间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
- 确定适合被动休闲与主动休闲活动组合的开放空间功能配置
- 景观与绿化构想
- 就港池水域用途提出意见

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。

滨水通达区



面向公众开放的滨水开放空间，提供沿岸的通行空间，并创造亲水体验机会。

街区穿行通道



穿越开发区域的步行连通空间，用于连接开放空间与街道，并可结合景观绿化和被动休闲功能配置。

公共开放空间

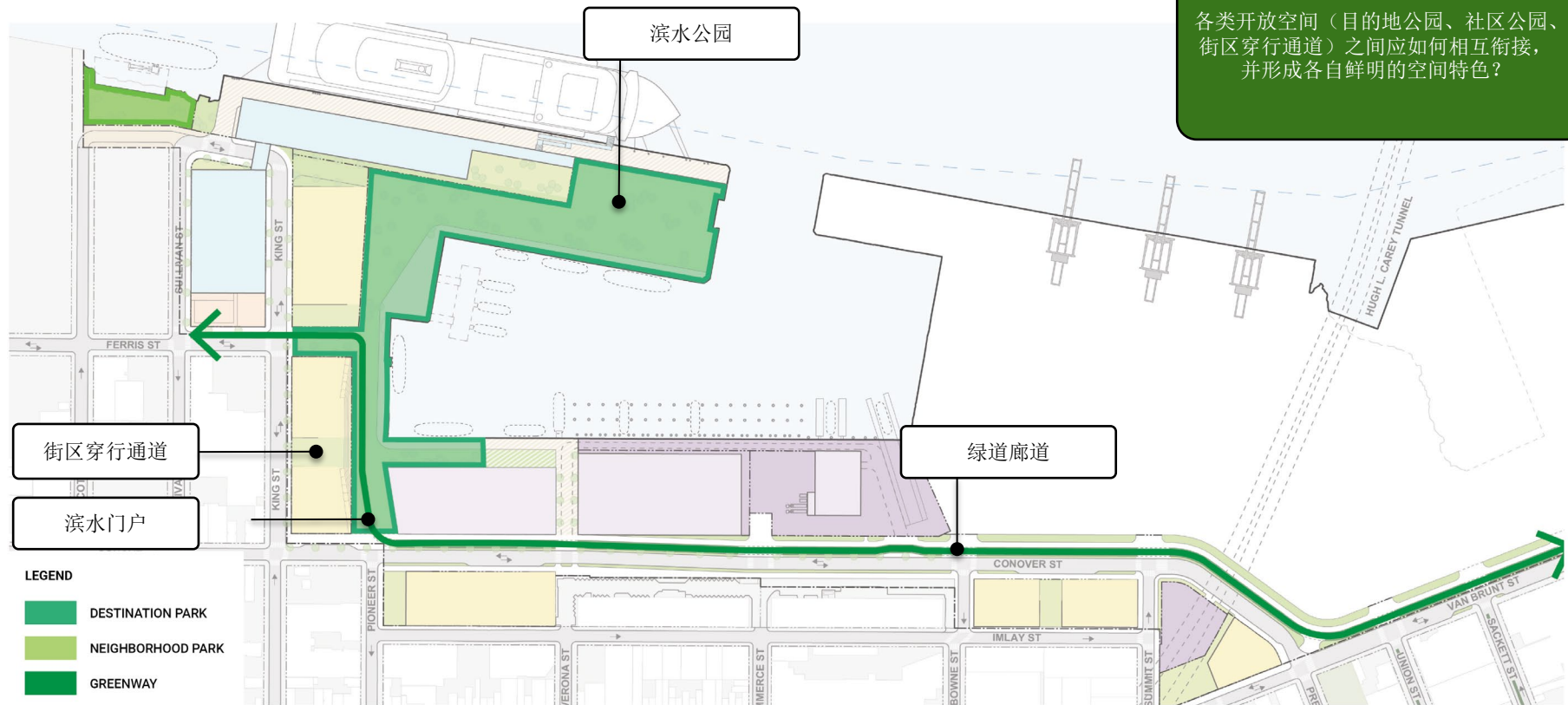


位于开发区域内、面向公众开放的开放空间，与建筑用途/功能配置相互补充、相互支持，和/或提供建筑出入口通行空间。

主动与被动开放空间相结合

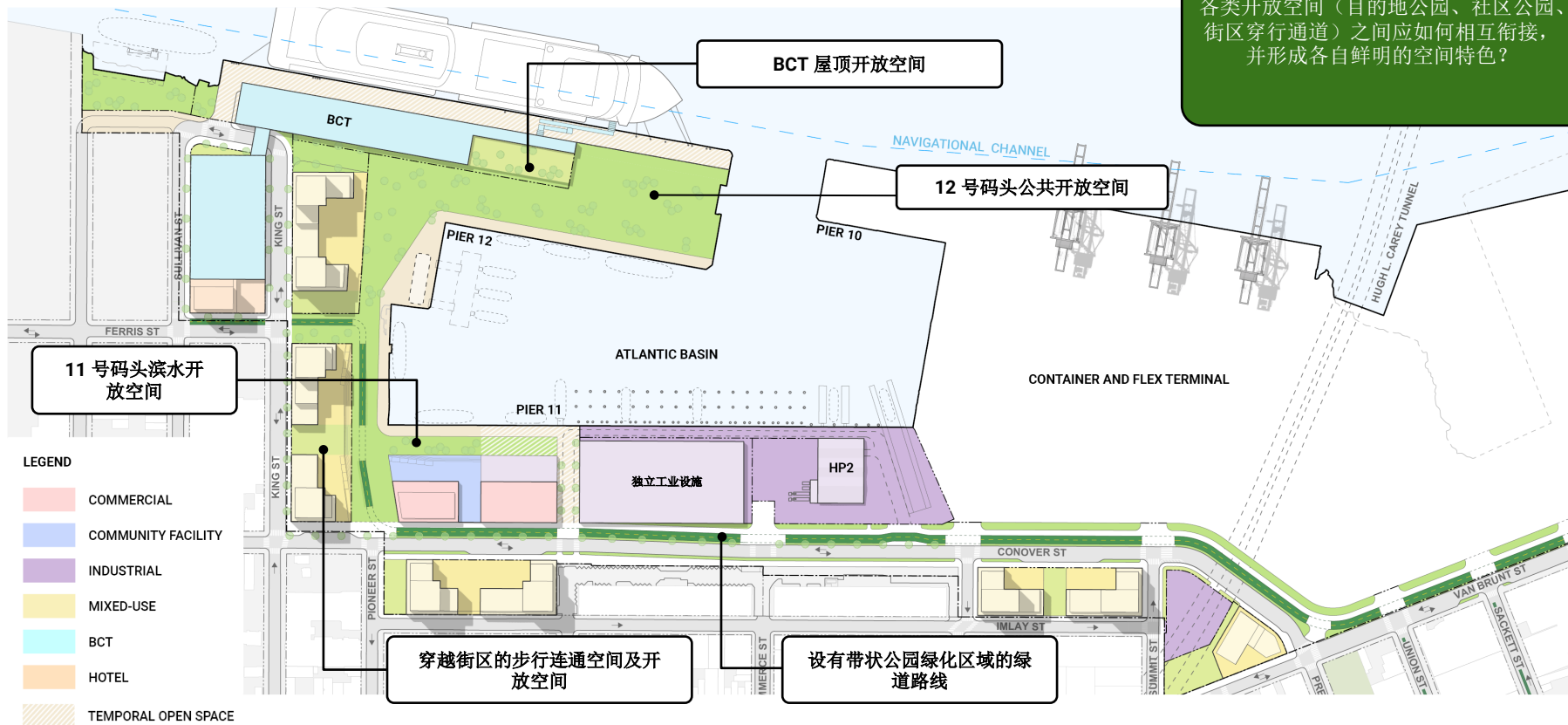
被动用途

开放空间类型



大西洋港池

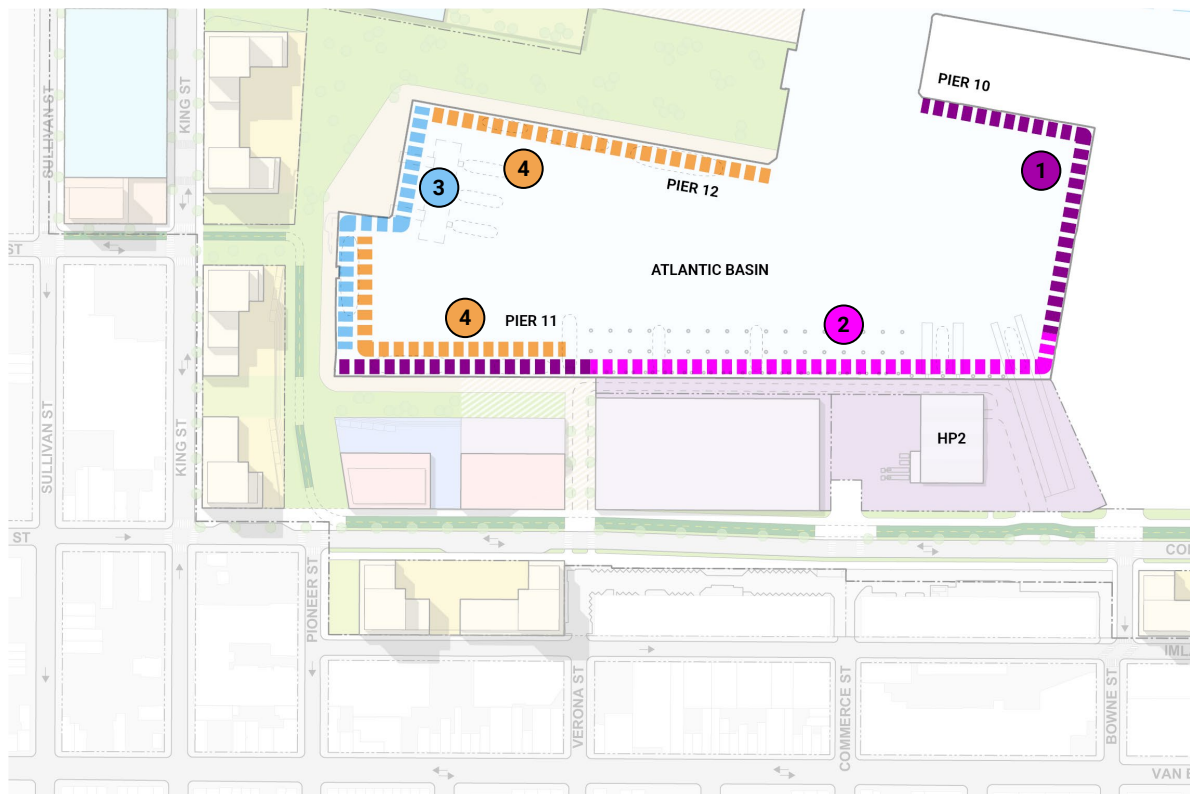
概念性场地规划 - 开放空间



各类开放空间（目的地公园、社区公园、街区穿行通道）之间应如何相互衔接，并形成各自鲜明的空间特色？

大西洋港池岸线概念

- 1 10 号和 11 号码头海事工业岸线
 - 11 号码头岸线服务于毗邻海事工业
 - 10 号码头可用于船舶停泊、蓝色航道或集装箱码头配套作业
- 2 HP2 岸线
 - 用于船队停放、维护、加油及充电
- 3 渡轮码头
 - 渡轮码头拟设置于 Clinton Wharf 沿线
- 4 商业/社区及教育船舶
 - 可布置于任何位置
 - 但鉴于港池内各类用途之间存在竞争，12 号码头可能是更优选的位置
 - 教育船舶宜布置于 11 号码头“体验式学习中心”附近



大西洋港池海事用途



商业船舶

- 示例：6 号码头的引航船
- 最适合布置于 12 号码头公园



扩展渡轮服务

- 规划允许沿 Clinton Wharf 扩展渡轮服务



社区及教育船舶

- 规划允许滨水区域灵活布局社区及教育用途船舶



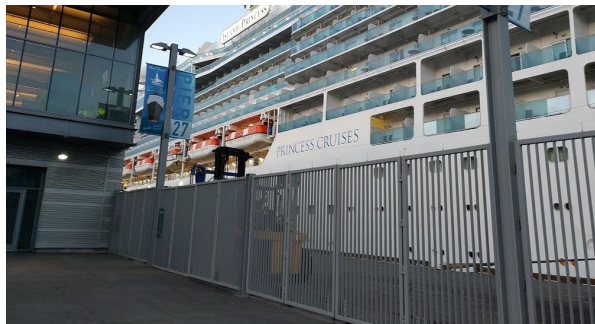
海事工业船舶

- 规划**必须**确保 11 号码头具备海事工业通航条件

时段性开放空间

案例

时段性开放空间：开发地块公共开放空间及公共开放空间中仅在特定时段向公众开放的区域，开放时段由地块开发单位、BCT 运营方或 BMTDC 确定。



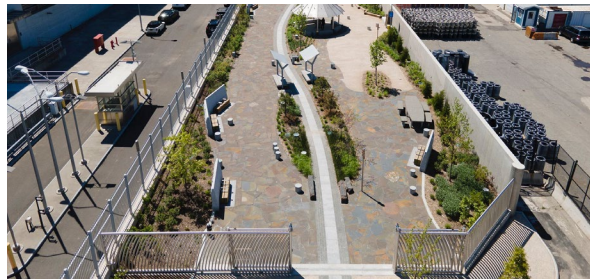
旧金山 27 号码头

- **开放时间：**邮轮实际登船期间关闭。
- 海事安保 (MARSEC) 区域周边设置临时围栏。



纽约市游乐场

- **开放时间：**星期一至星期五：学校放学后至黄昏/周六、周日及节假日：上午 8:00 至黄昏。



布鲁克林 Newtown Creek 自然步道

- **开放时间：**每天黎明至黄昏。可因恶劣天气关闭。
- 出入口设置标识和围栏。

大西洋港池场地规划 + 城市设计

ATF 目标与工作指引

“BMT 愿景规划将在大西洋港池周边打造一个充满活力的新滨水片区，配套面向公众开放的滨水开放空间、住宅、酒店、娱乐/商业空间以及新的邮轮码头。”

《BMT 愿景规划》明确提出：

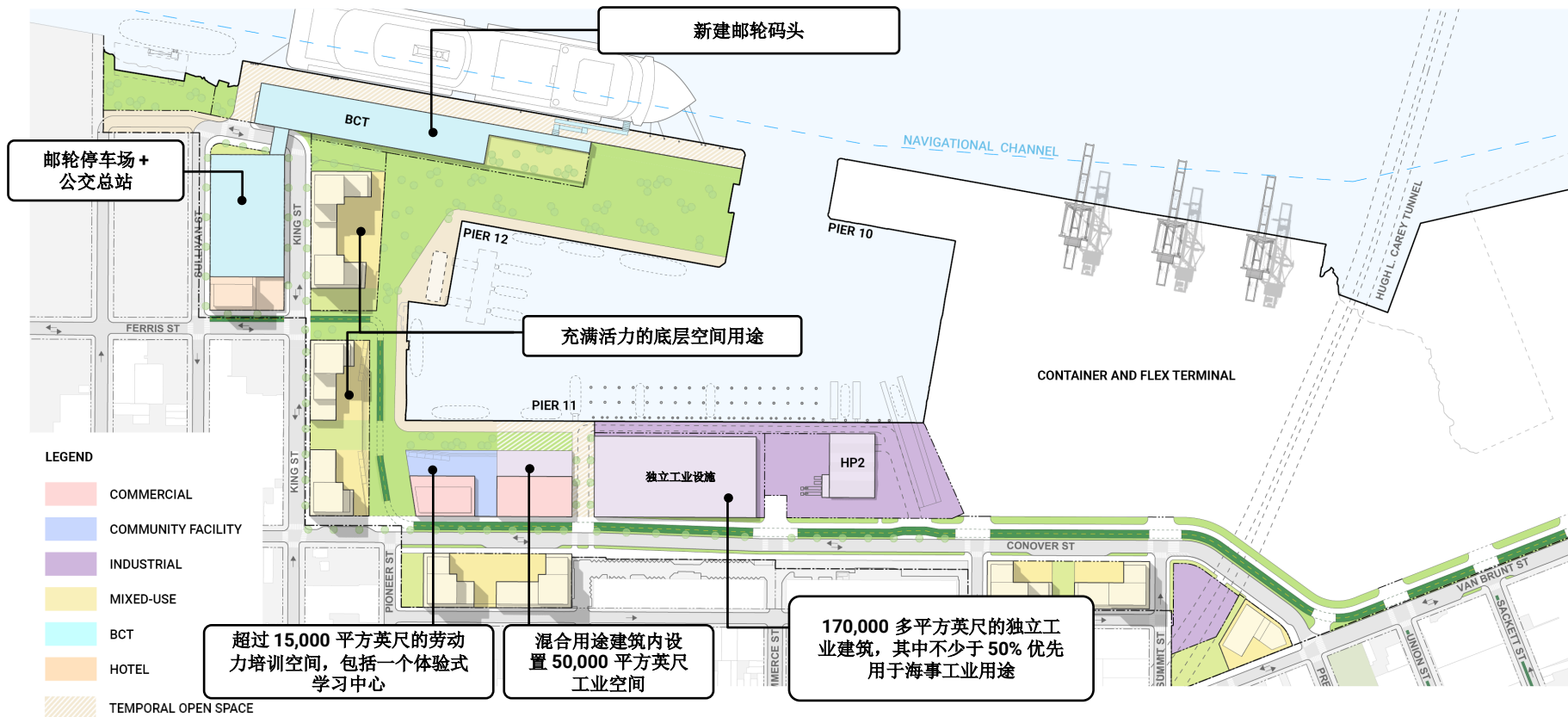
- 住宅单元数量上限及建筑高度上限
- 总体建筑体量策略

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 中规定的大西洋港池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、建筑体量及建筑类型的不同方案
- 讨论底层空间用途的布局，以及如何在提升大西洋港池活力的同时满足周边社区的需求

大西洋港池

概念性场地规划 — 场地规划



滨水开发

案例



西雅图滨水区

华盛顿州

- 滨水开发将市中心与滨水区重新连接，释放出大量新的公共领域空间和功能配置空间
- 高度和建筑体量控制使建筑朝水岸方向逐级降低，以保护内陆社区通向水岸的景观视廊



The Wharf DC

华盛顿特区

- 大规模混合用途开发，将原本利用不足的工业边缘地带重新融入城市肌理
- 混合用途建筑沿岸形成鲜明的街墙界面，并通过底层零售和餐饮提升滨水步道活力



Docklands

爱尔兰都柏林

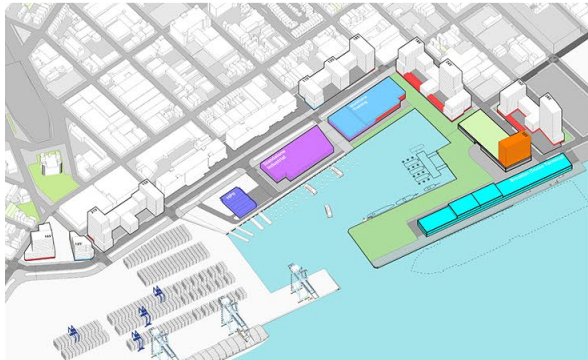
- 以后工业滨水区更新为基础，依托包含商业、住宅及文化用途的混合用途开发
- 大胆的当代建筑与保留下来的历史仓库相互映衬，营造出鲜明的场所感

大西洋港池建筑体量研究方案

场地规划方案变化与灵活性概述

基准方案

愿景规划



- 沿滨水区域采用较大的建筑占地
- 邮轮停车场布置得更靠近滨水区域

方案 1：环形到达交通



- 专用环形通行道路为邮轮码头上客提供服务
- 街区穿行通道改善了街道网络与滨水区域之间的联系

方案 2：滨水公共共享空间



- 连续完整的滨水开放空间优先保障行人体验
- 街区穿行通道改善了街道网络与滨水区域之间的联系
- 临滨水区域的混合用途开发提升底层空间用途的活力
- 在混合用途建筑下方设置上下客区，并提供内部排队空间

布鲁克林邮轮码头

案例



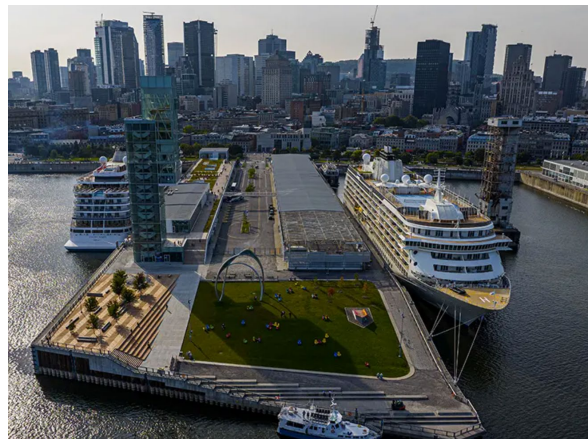
悉尼海外客运码头

- 码头位于市中心
- 码头两侧均设有公共滨水开放空间
- 邮轮不在港期间，码头作业场地向公众开放



阿姆斯特丹邮轮港

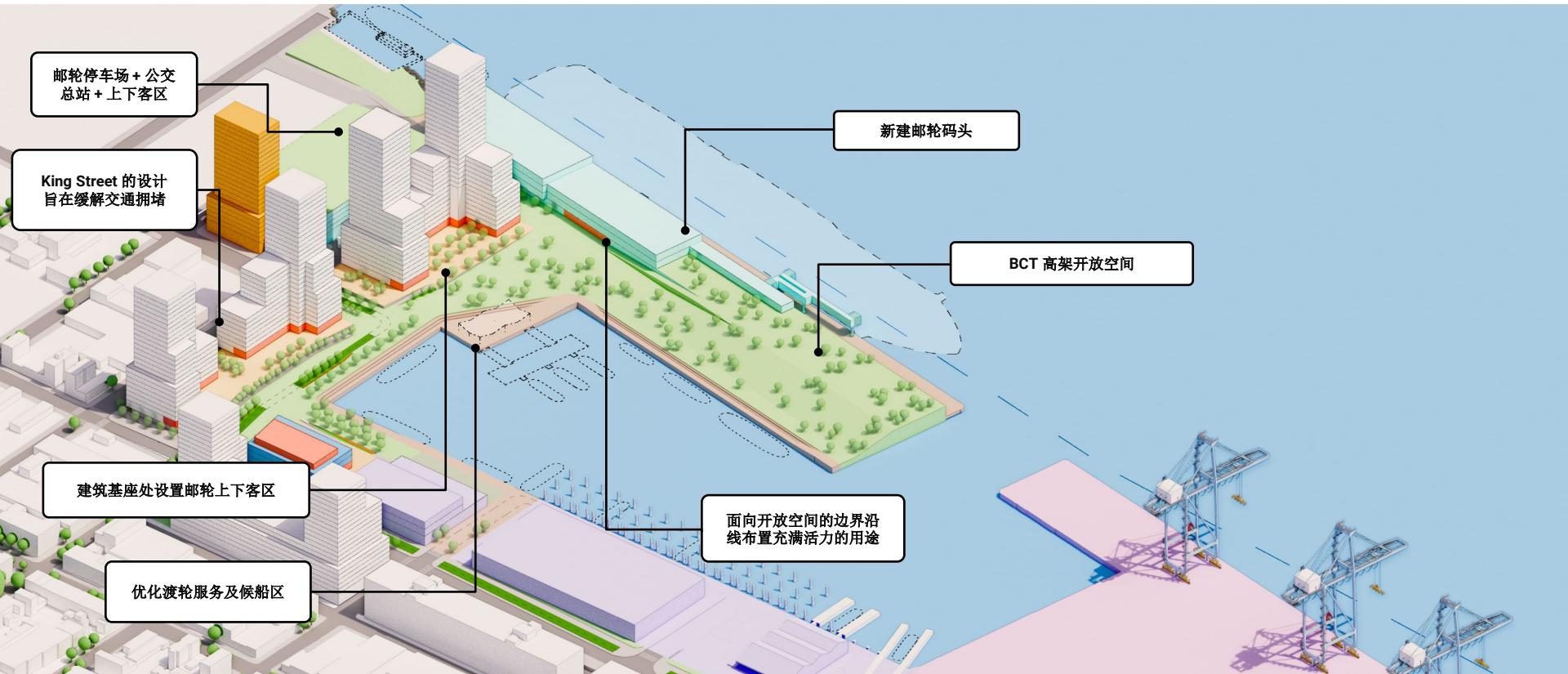
- 邮轮码头与毗邻的混合用途街区融为一体
- 酒店及商业配套设施同时服务旅客和居民



Grand Quay - 蒙特利尔港

- 码头上方设置公共开放空间
- 码头末端设置滨水公共开放空间

BCT 概念方案



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

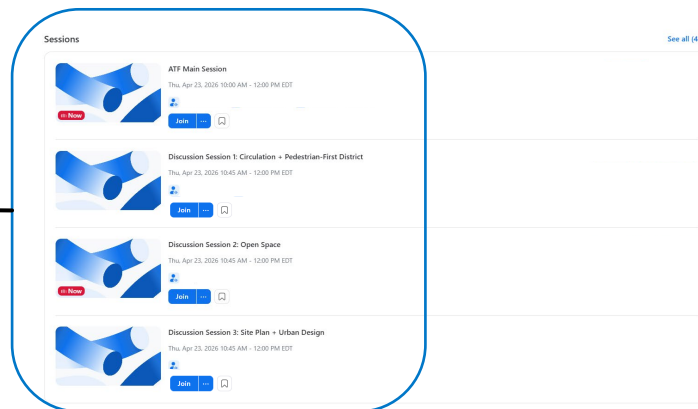
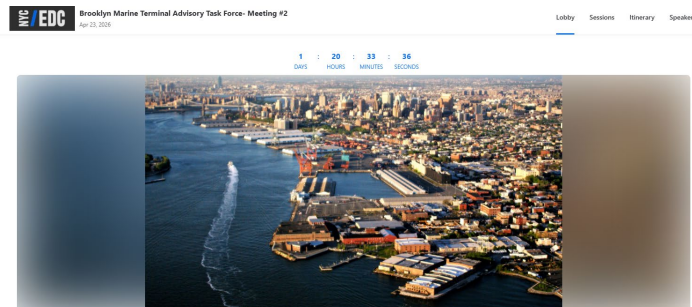
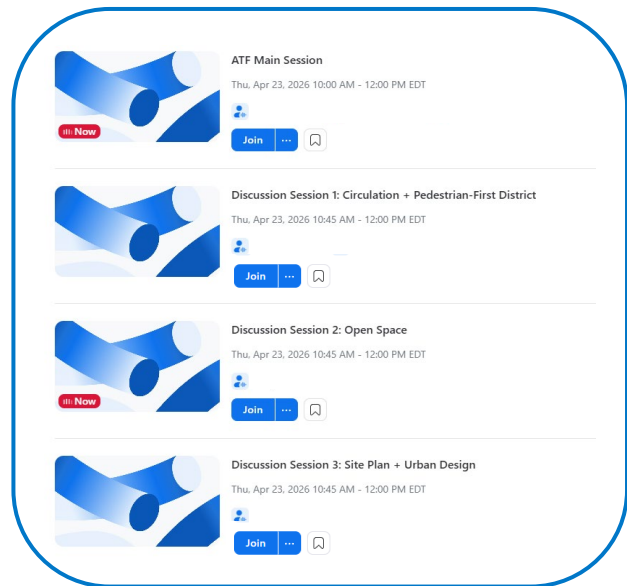
分组讨论初步分组安排

本次将设三个分组讨论室，分别围绕不同主题开展讨论。为便于组织分组，我们建议了初步分组安排；ATF 成员亦可根据个人意愿自由前往其他讨论组参与讨论。

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

线上分组讨论设置

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。



其余内容将在分组讨论中介绍

开场演示结束

以下内容仅用于分组讨论

交通组织和绿道

大西洋港池交通组织与绿道系统

ATF 目标与工作指引

“Conover Street 将向场地内延伸，形成一条连接社区的新邻里街道。新的绿道延伸段将沿着这条新街道穿越大西洋港池，进一步加强该片区与相邻 BMT 北区之间的联系。”

BMT 愿景规划确定了以下策略：

- 延伸 Conover Street，加强社区联系，并在 Bowne Street 设置新的货车出口
- 沿新的 Conover Street 建设绿道延伸段
- 在 Van Brunt Street 实施公交优先措施
- 新增连接公共交通系统的电动接驳车
- 改善渡轮通达条件及渡轮服务
- 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

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。

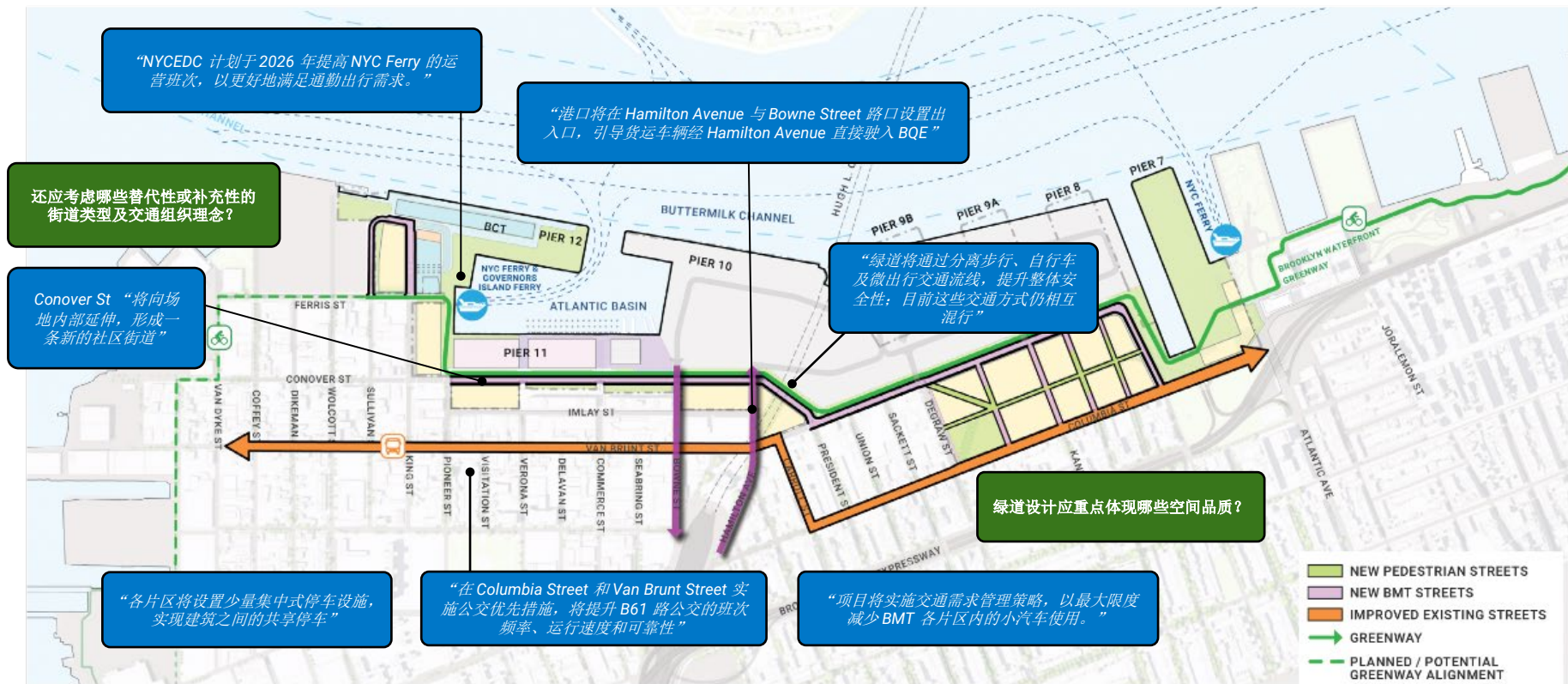
- 审阅拟议的交通组织方案并提出意见
- 就 Conover Street 沿线及穿越大西洋港池的绿道延伸段的特色和整体体验提出意见
- 就交通组织规划、渡轮设施优化及停车策略提出意见

交通组织规划

愿景规划

《愿景规划》中明确提出

ATF 重点讨论内容



交通组织目标

愿景规划

- 打造以行人为先的片区
- 完善场地内自行车基础设施，并与现有社区衔接
- 优化场地交通组织设计，尽量减少对周边社区交通的影响
- 改善社区内部及通往地铁的公共交通可达性
- 采用先进措施，减少对私人汽车和出租租赁车辆的依赖
- 持续加强与交通主管部门的协调，确保规划与实施顺利推进



BCT 现状



码头前场空间有限

地面停车场缺乏遮风避雨设施



滨水区域车辆排队等候

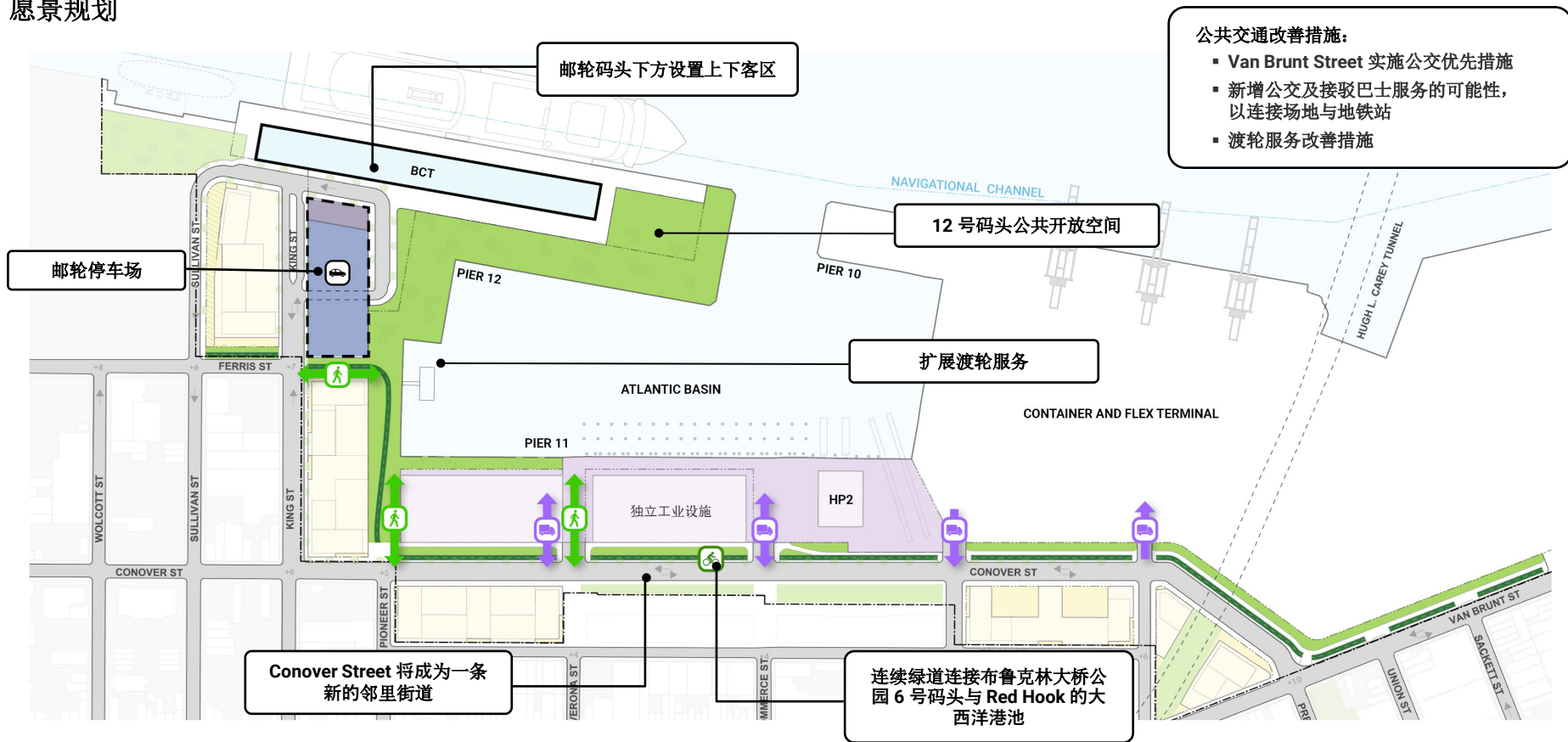


- PEDESTRIAN CIRCULATION
- TRUCK CIRCULATION
- CAR / BUS CIRCULATION
- - - DROP OFF CURBS
- (P) SURFACE PARKING



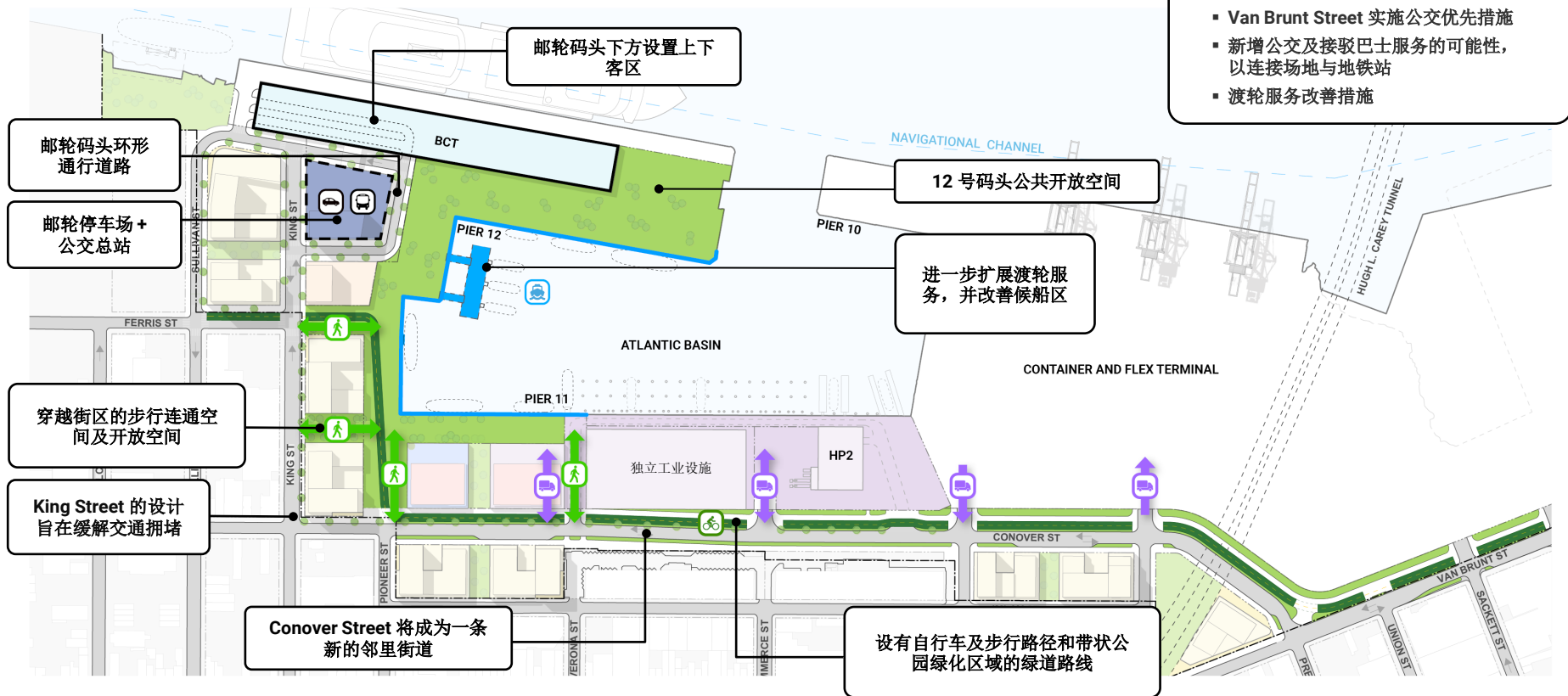
大西洋港池交通组织

愿景规划



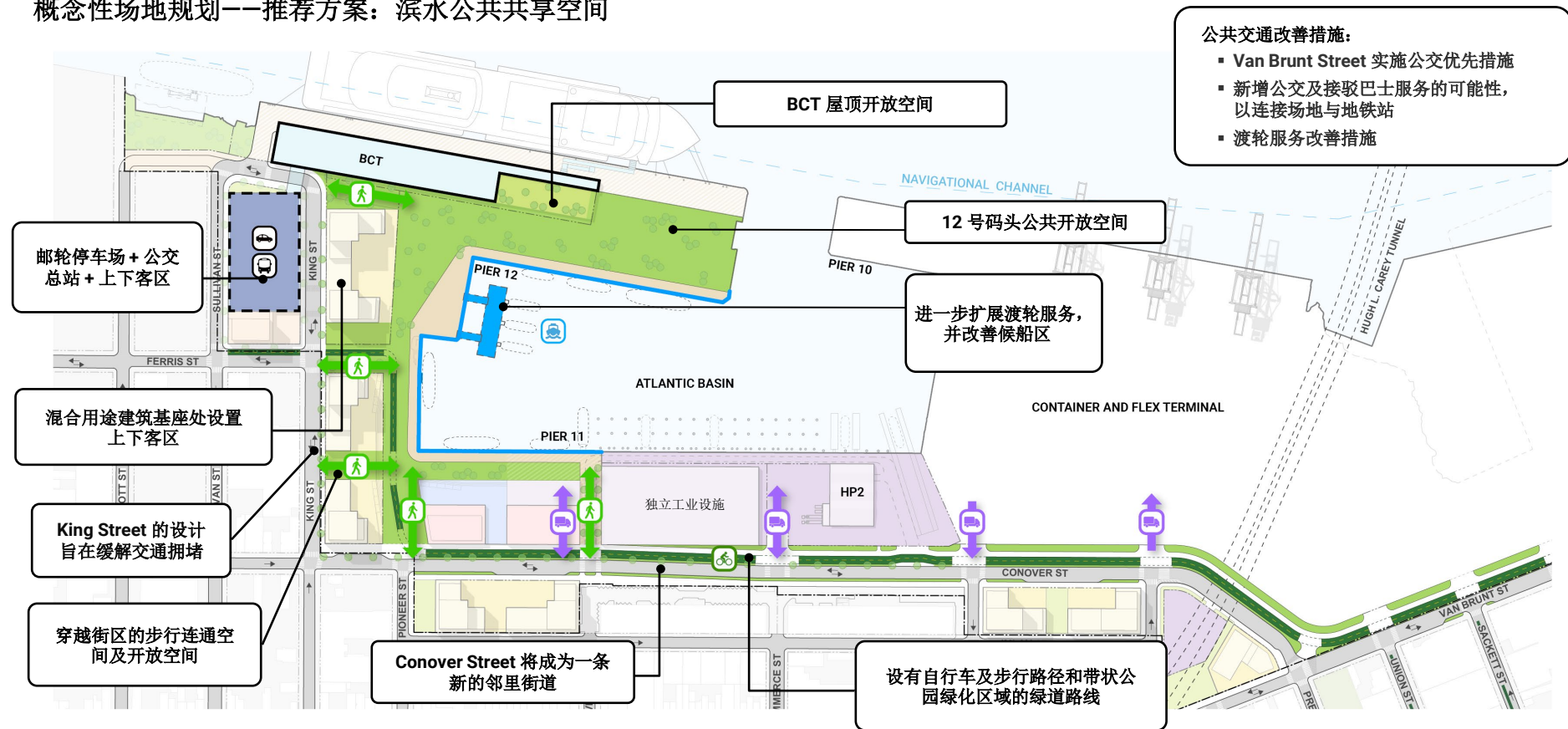
大西洋港池交通组织

概念性场地规划——研究备选方案：环形到达交通



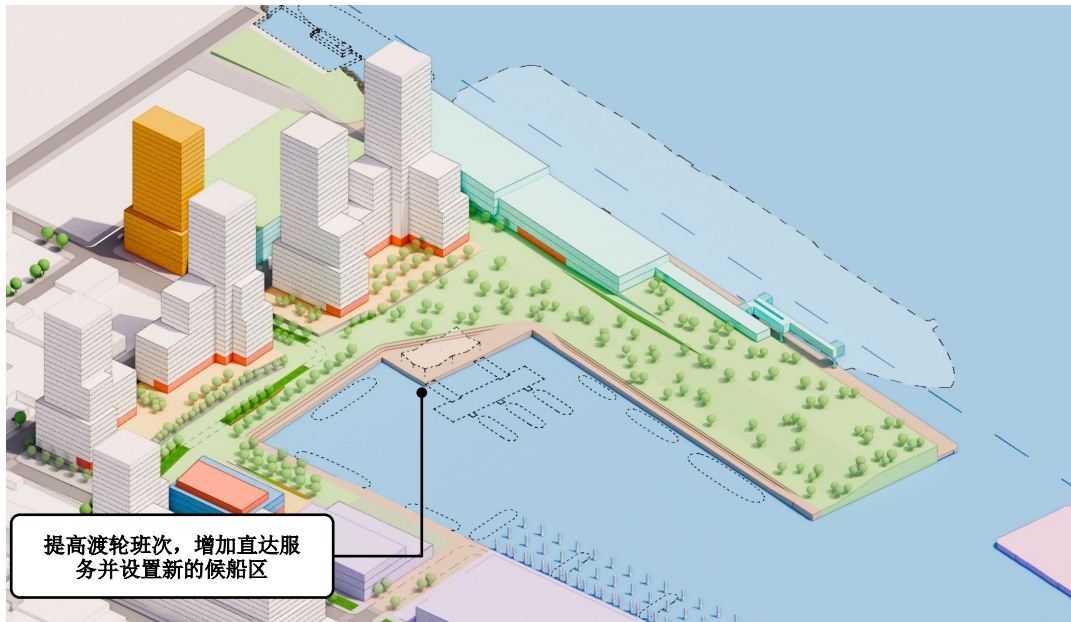
大西洋港池交通组织

概念性场地规划——推荐方案：滨水公共共享空间



渡轮服务改善措施

- 新实施的 NYC Ferry 系统方案已实现 Red Hook 和 6 号码头与 E. 34th St 及 LES 之间的一程直达
- 新实施的系统规划使大西洋港池的渡轮服务同比增加 19%，6 号码头的渡轮服务同比增加 153%
- GPP 完成后将进一步提高渡轮服务频次
- BMT 规划将支持渡轮码头设施改善，以便进一步提升渡轮服务
- BMT 规划开放空间开发将为改善渡轮码头邻近候船区创造条件，包括增设遮风避雨设施、优化排队组织、增加座椅及其他配套设施



交通和停车策略

愿景规划

多模式交通可达性应成为项目品牌的一部分

- 按照愿景规划的承诺，打造以低汽车依赖、多模式交通为特色，并具有示范意义的滨水开发项目

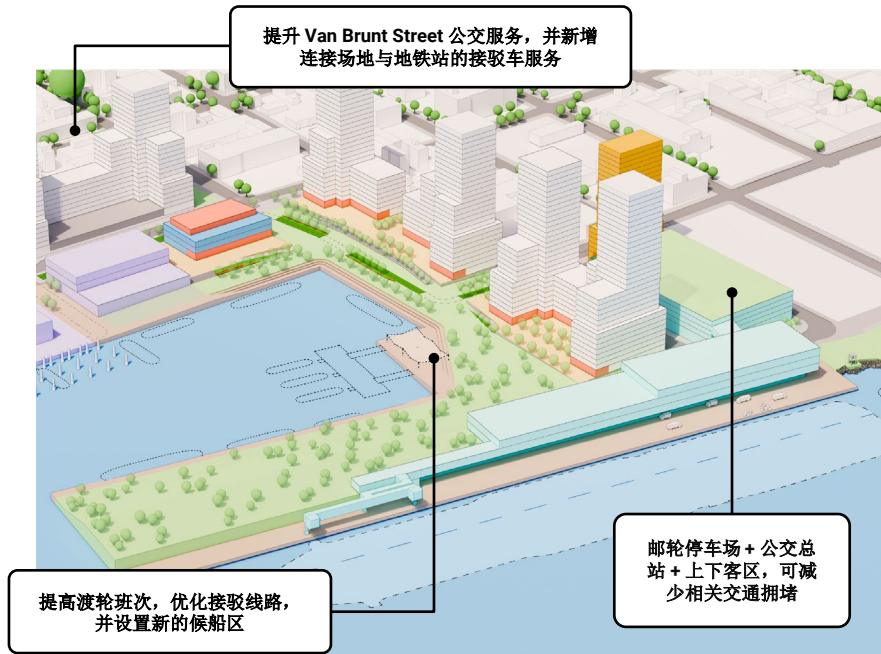
BMT 愿景规划采用片区停车模式

- 将每个片区的路外停车设施数量控制在较少规模

BMT 对混合用途开发设定停车位数量上限，不设停车位最低配建要求

- 停车位数量上限既支持低汽车依赖的发展愿景，又保留了未来发展的灵活性
- 自 City of Yes 放宽停车配建要求以来，审批数据显示，开发商建设的停车位数量正在减少
- 研究表明，场地内停车位的可获得性及便利程度，会显著影响家庭是否拥有汽车；当停车受到限制或便利性降低时，居民更倾向于步行、骑行或使用公共交通

更完善的公共交通、步行和骑行基础设施，以及交通需求管理 (TDM) 措施，有助于减少停车需求

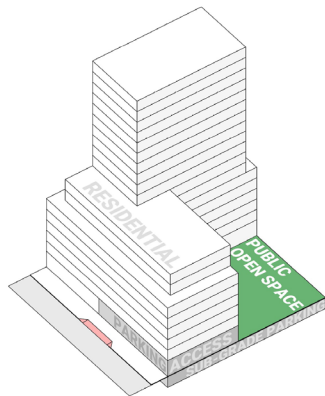


停车设施设计考虑因素

停车设施类型

建设地下停车设施受到以下条件限制：

- 中等波浪作用范围内不允许设置地下停车设施。
- 建设成本可能增加，从而影响项目的可行性。

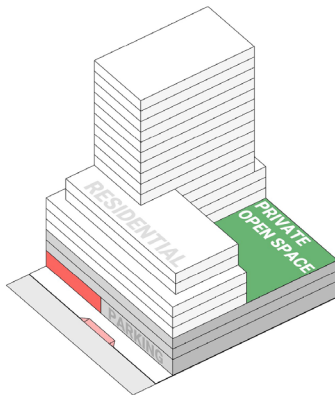


地下停车

（对步行体验影响较小，但中等波浪作用范围内不允许设置）

地上停车对城市设计具有显著的负面影响：

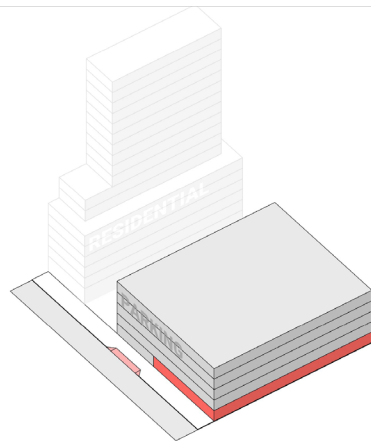
- 将停车空间布置于地面以上，会增加建筑高度。
- 限制愿景规划所确定的商业及工业底层空间用途。



地上停车

（对城市设计产生负面影响）

- 停车设施的实体墙面，及/或采用遮挡处理的多层停车楼，会削弱公共空间品质和以步行为先的空间特色（与愿景规划相违背）。

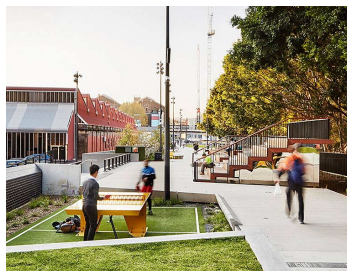


停车楼

（对城市设计产生负面影响，但有利于实施片区停车模式）

绿道作为景观连通廊道

设计目标



滨水连通性

绿道是布鲁克林滨水绿道和纽约市绿道网络的重要组成部分，也是《Greater Greenways Plan》中的规划连接廊道

提升步行和骑行安全性

通过在行人、自行车交通与机动车交通之间保持物理隔离，提升所有道路使用者的安全性（零伤亡愿景（Vision Zero））

种植和林冠

营造连续的林冠，为步行空间提供遮荫，并种植乡土植物，为鸟类和传粉昆虫构建稳定且具有韧性的栖息环境。生物滞留区将增强雨洪韧性

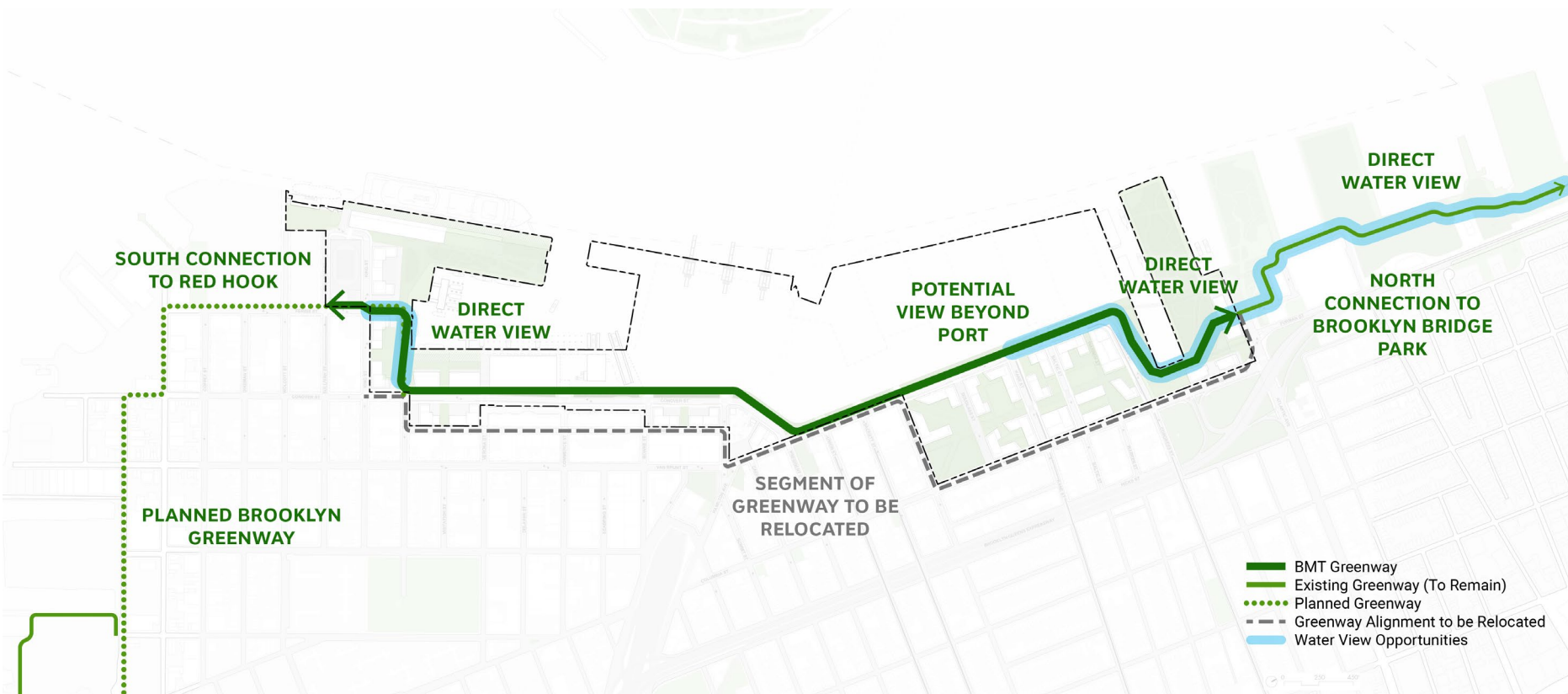
功能配置与活动

绿道不仅是一条交通廊道，还设置了可开展多样活动、供人休憩以及欣赏滨水景观的节点空间

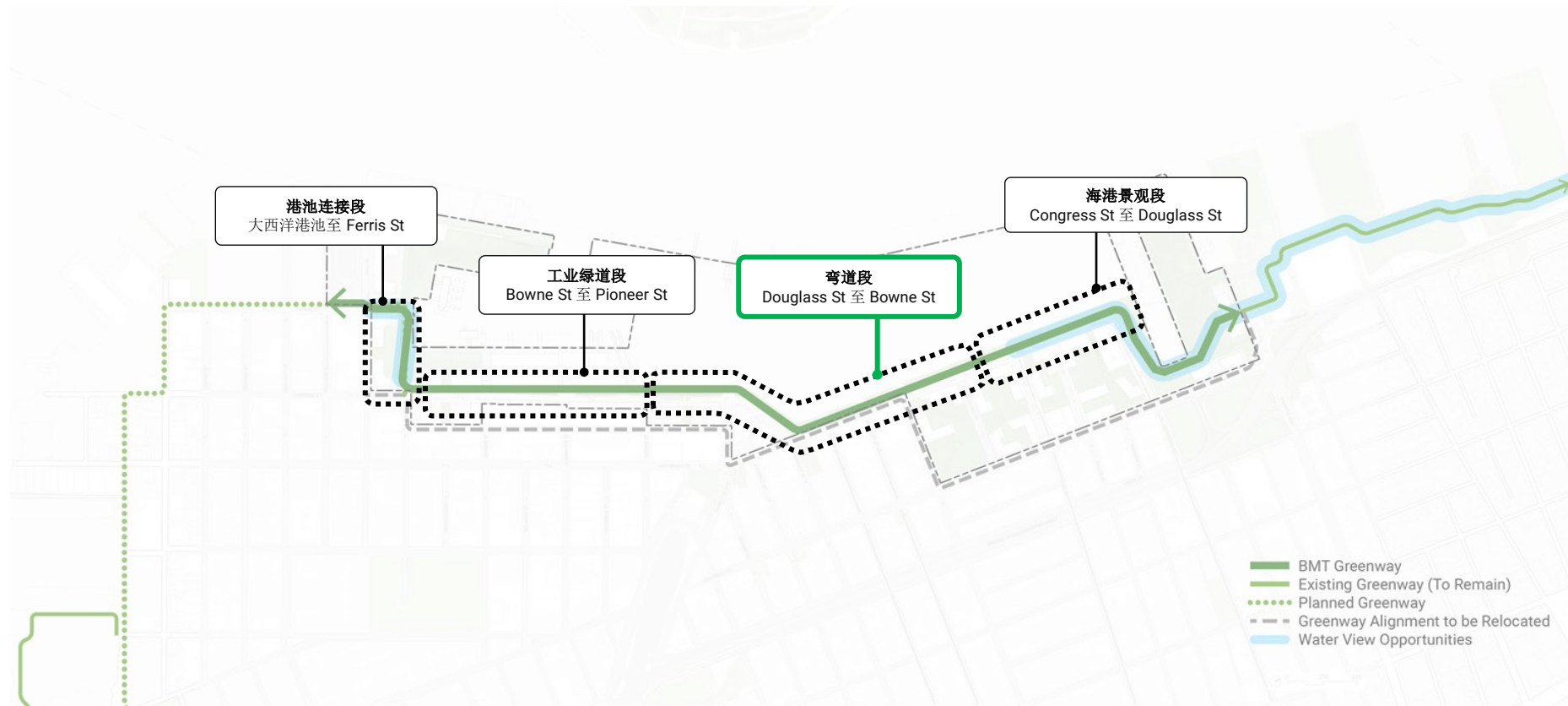
无障碍普适性

除满足《美国残疾人法案》(ADA) 的要求外，绿道还应坚持无障碍、包容性的设计理念，确保不同年龄和能力水平的使用者都能便捷、安全地使用

绿道廊道——空间分段



绿道：弯道段

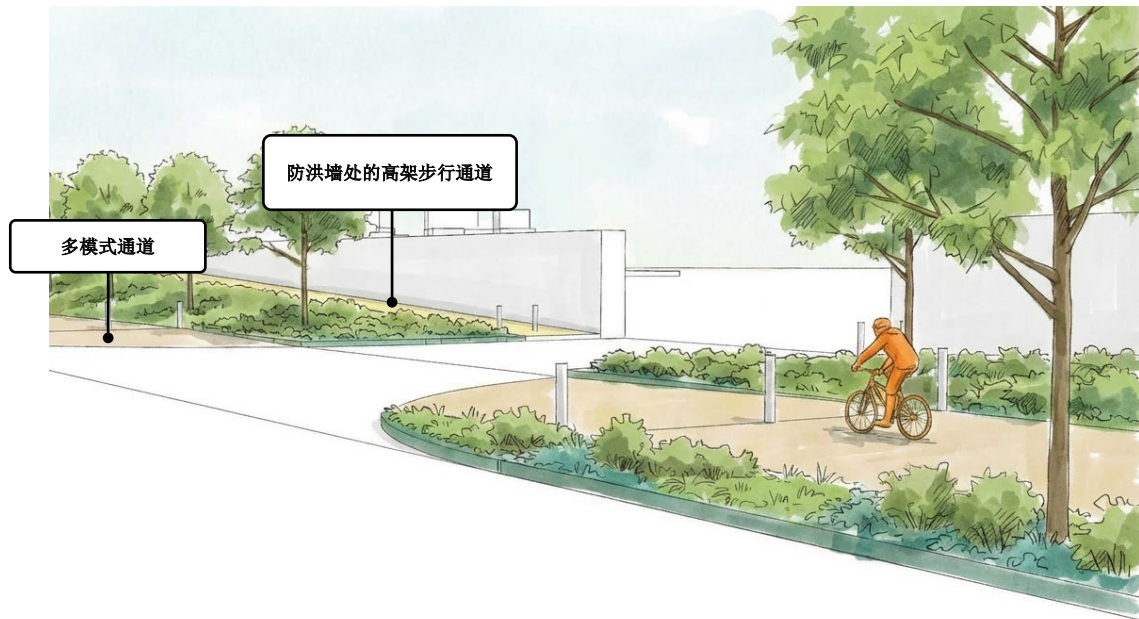


绿道：弯道段——高架步行通道概念方案



特点：

- 20 英尺宽双向自行车道，沿路缘设置种植缓冲带，并沿建筑一侧设置配备活动设施的公共空间
- 9 英尺宽步行通道，并设置座椅
- 23 英尺宽沉浸式植物景观及过渡区域



Brooklyn Botanic Garden Overlook - Brooklyn, NYC

绿道：弯道段——互动景墙概念方案

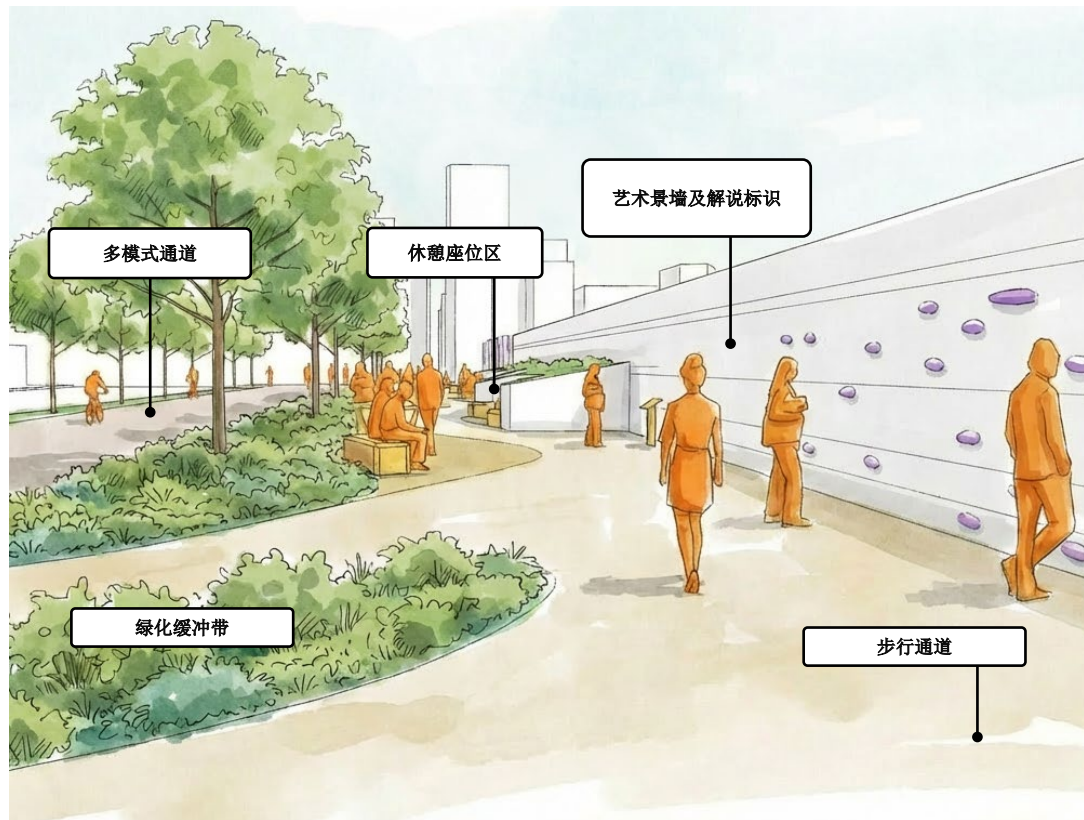


特点：

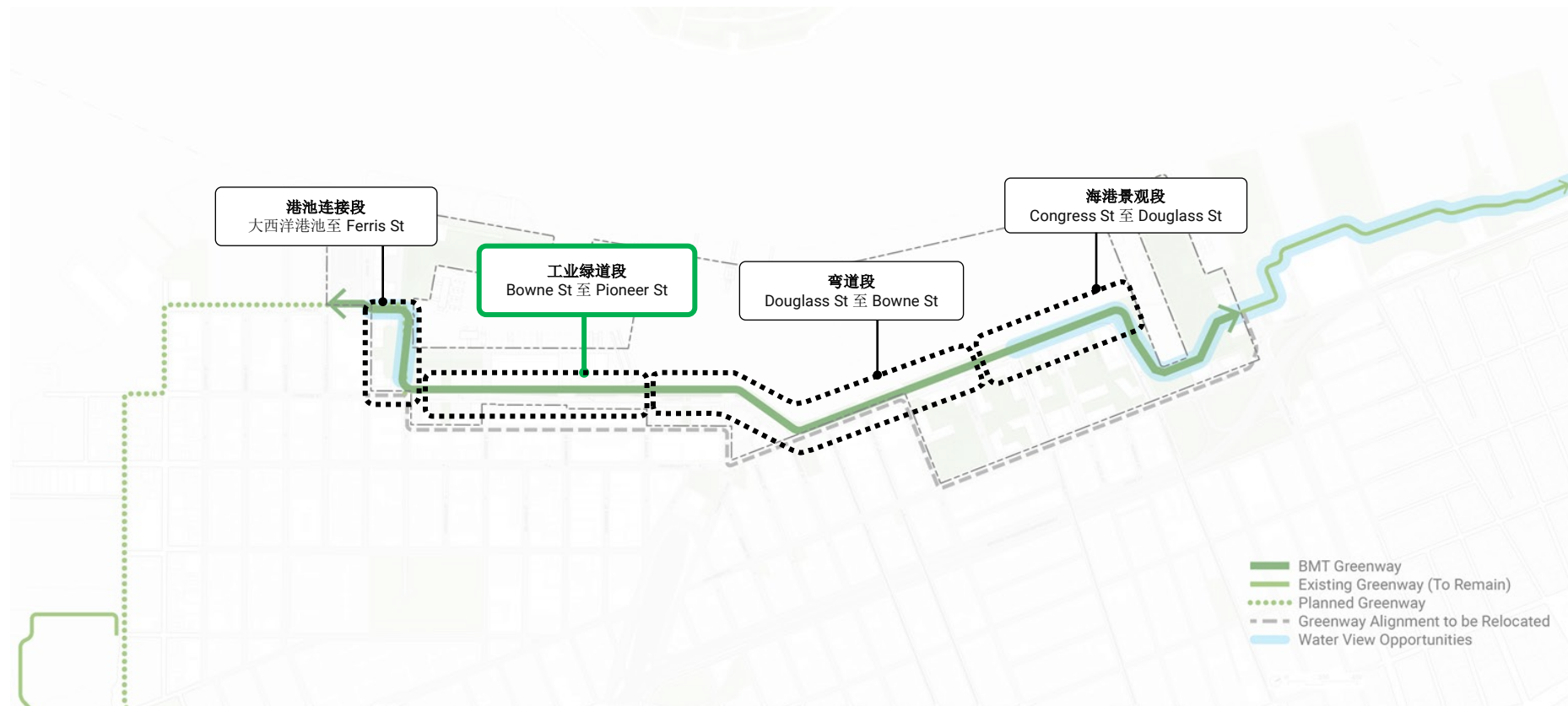
- 20 英尺宽双向自行车道，沿路缘设置种植缓冲带，并沿建筑一侧设置配备活动设施的公共空间
- 35 英尺宽互动景墙区域，设置绿化缓冲带，并配备最小宽度为 8 英尺的步行通道



Xiaopu Cultural Plaza - Beijing, China



绿道：工业绿道段



绿道：工业绿道段概念方案

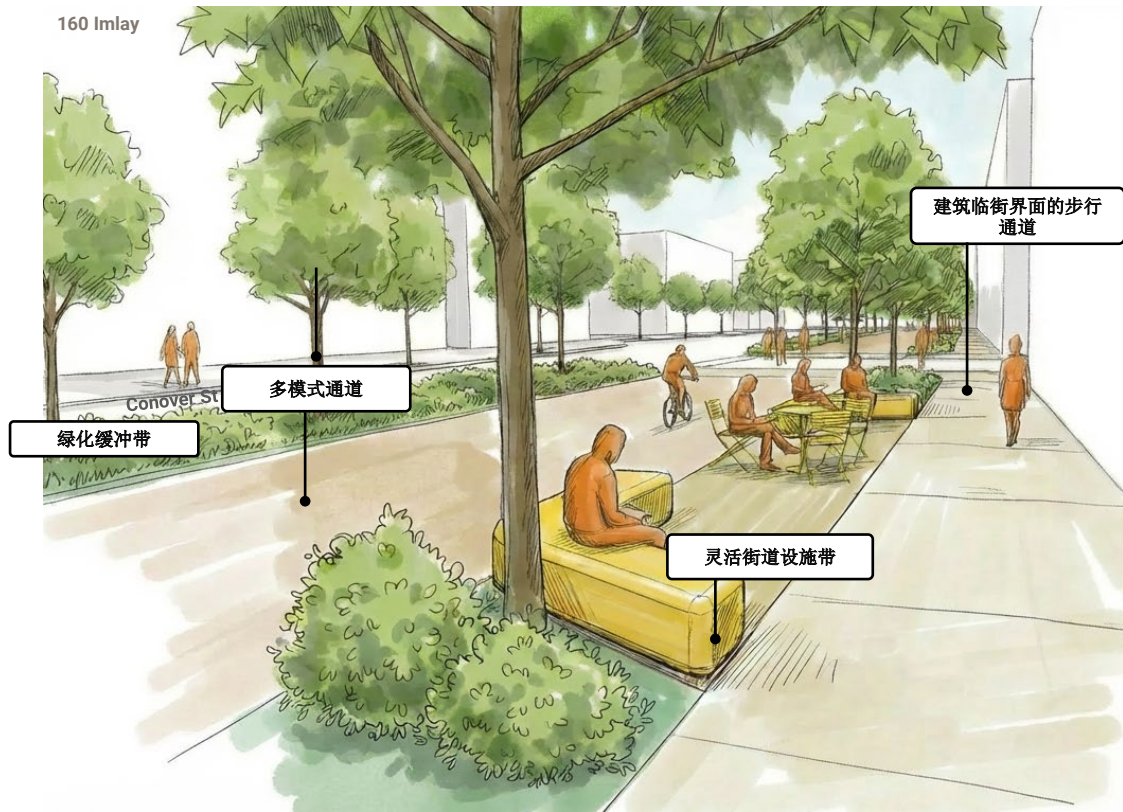


特点：

- 20 英尺宽双向自行车道，沿路缘设置种植缓冲带，并沿建筑一侧设置配备活动设施的公共空间
- 7 英尺宽街道设施带，用于配合建筑功能布局
- 建筑临街界面设置 10 英尺宽步行通道



Parked Bench streetscape - London, UK



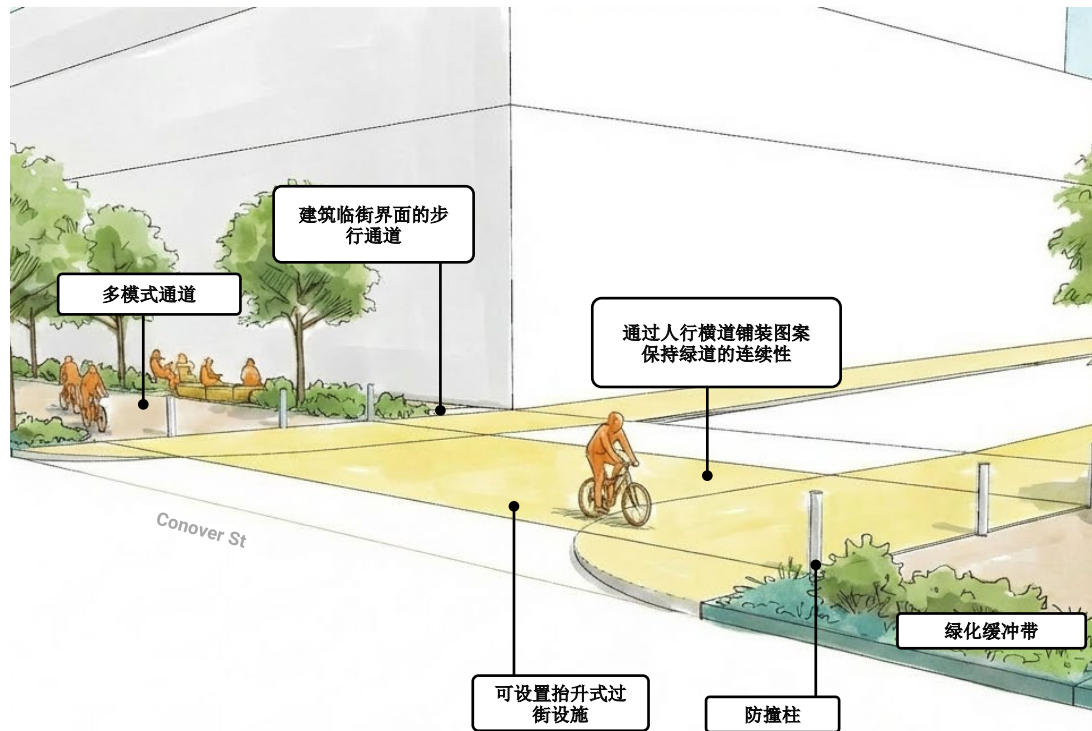
绿道：工业绿道段概念方案

特点：

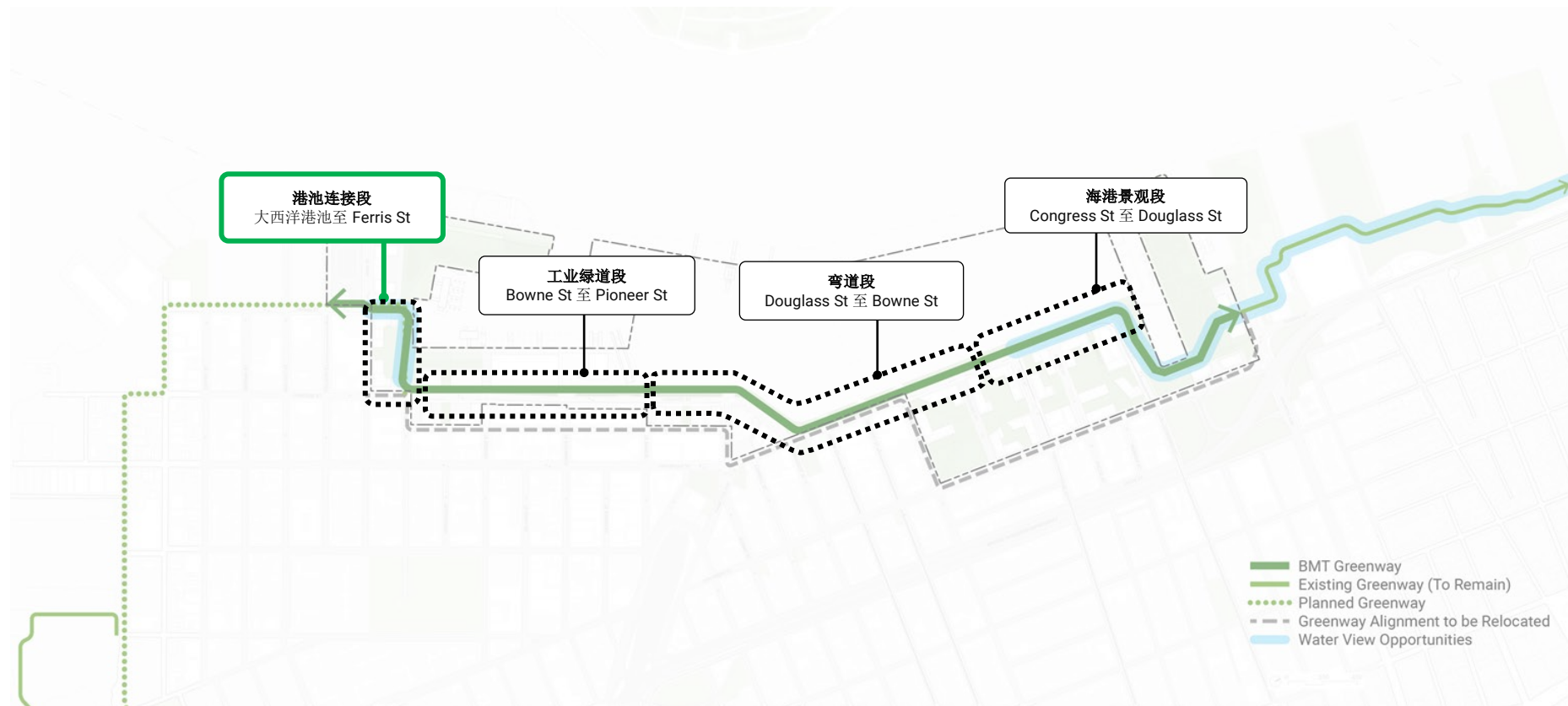
- 采用铺装图案或道路标线，清晰体现自行车和步行交通穿越港区出入口时的连续性，并提醒所有道路使用者注意安全
- 可设置抬升式过街设施和防撞柱，以加强导向并提升安全性



印第安纳波利斯文化步道——印第安纳州印第安纳波利斯



绿道：港池连接段



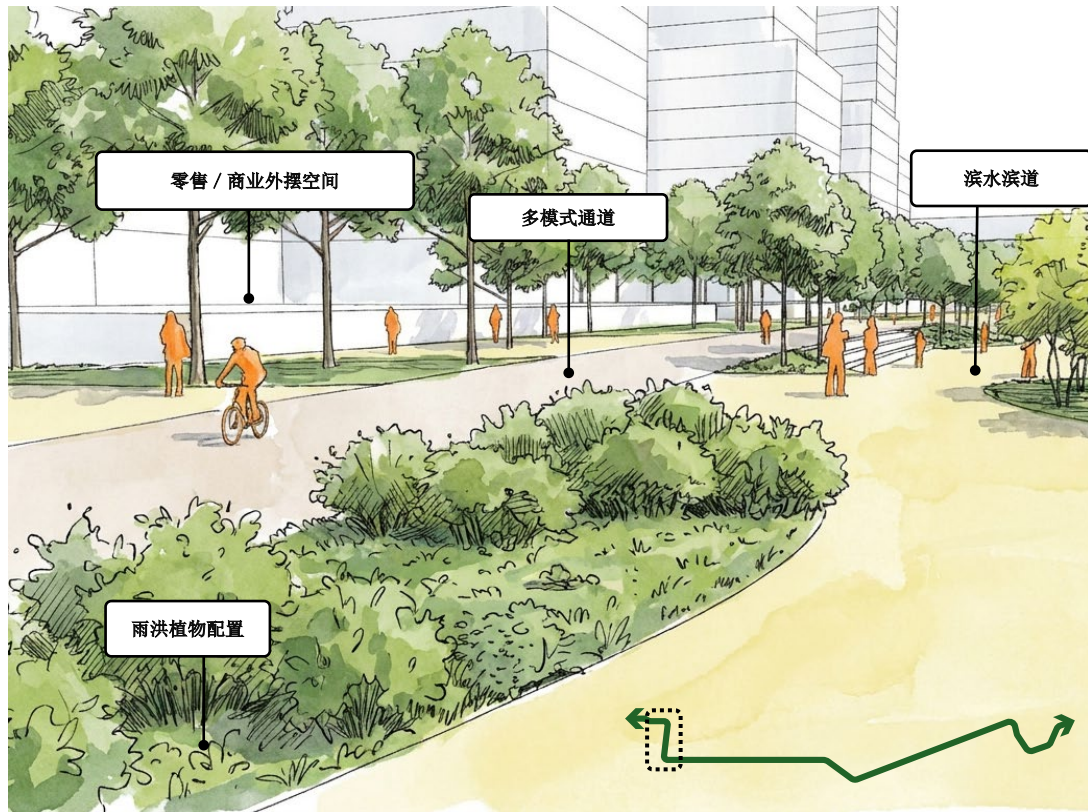
绿道：港池连接段——绿化分隔概念方案

特点：

- 约 16-20 英尺宽双向自行车道，沿路缘设置绿化缓冲带，并沿建筑一侧设置功能化街道设施带
- 采用绿化等材质进行分隔，在绿道与滨水滨道之间形成明确的功能分区



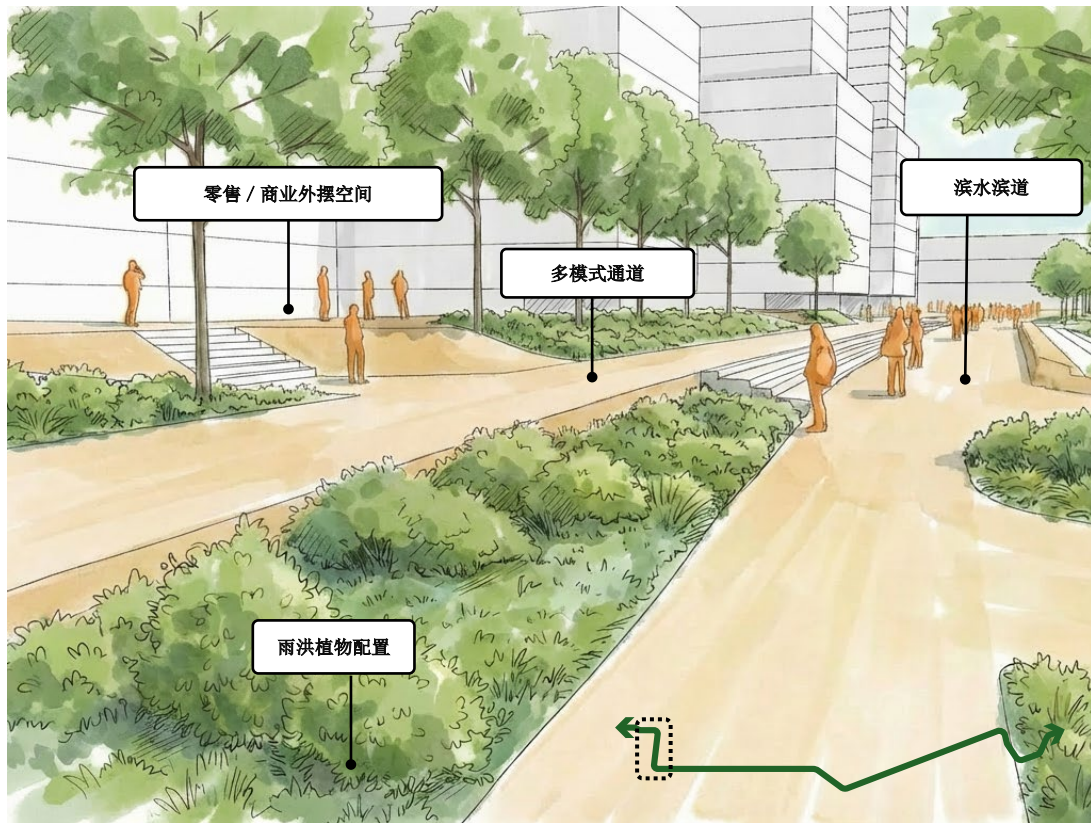
East Midtown Greenway - Manhattan, NYC



绿道：港池连接段——立体分隔概念方案

特点：

- 约 16-20 英尺宽双向自行车道，沿路缘设置绿化缓冲带，并沿建筑一侧设置功能化街道设施带
- 绿道采用立体分隔设计，营造层层递降、延伸至水岸的滨水开放空间



交通组织与绿道讨论问题

- **交通组织理念：**为进一步促进行人优先、公共交通和绿道使用，应纳入哪些替代性或新增的街道功能、步行联系或交通组织理念？
- **滨水步行可达性：**连接大西洋港池及滨水区域的关键步行节点有哪些？目前是否存在联系缺口或需要重点关注的设计问题？
- **渡轮可达性及改善措施：**除提高渡轮班次外，候船区还应配备哪些旅客最需要的设施？
- **绿道特色与品质：**绿道既可作为通勤路线、休闲主轴、绿色廊道，也可兼具上述功能。各区段应具备哪些设计特质，以体现其在大西洋港池中的不同定位？绿道又应如何与相邻建筑的底层空间形成互动，营造充满活力的且富有吸引力的街道界面？

以下内容仅用于分组讨论

场地规划和城市设计研究

大西洋港池场地规划 + 城市设计

ATF 目标与工作指引

“BMT 愿景规划将在大西洋港池周边打造一个充满活力的新滨水片区，配套面向公众开放的滨水开放空间、住宅、酒店、娱乐/商业空间以及新的邮轮码头。”

《BMT 愿景规划》明确提出：

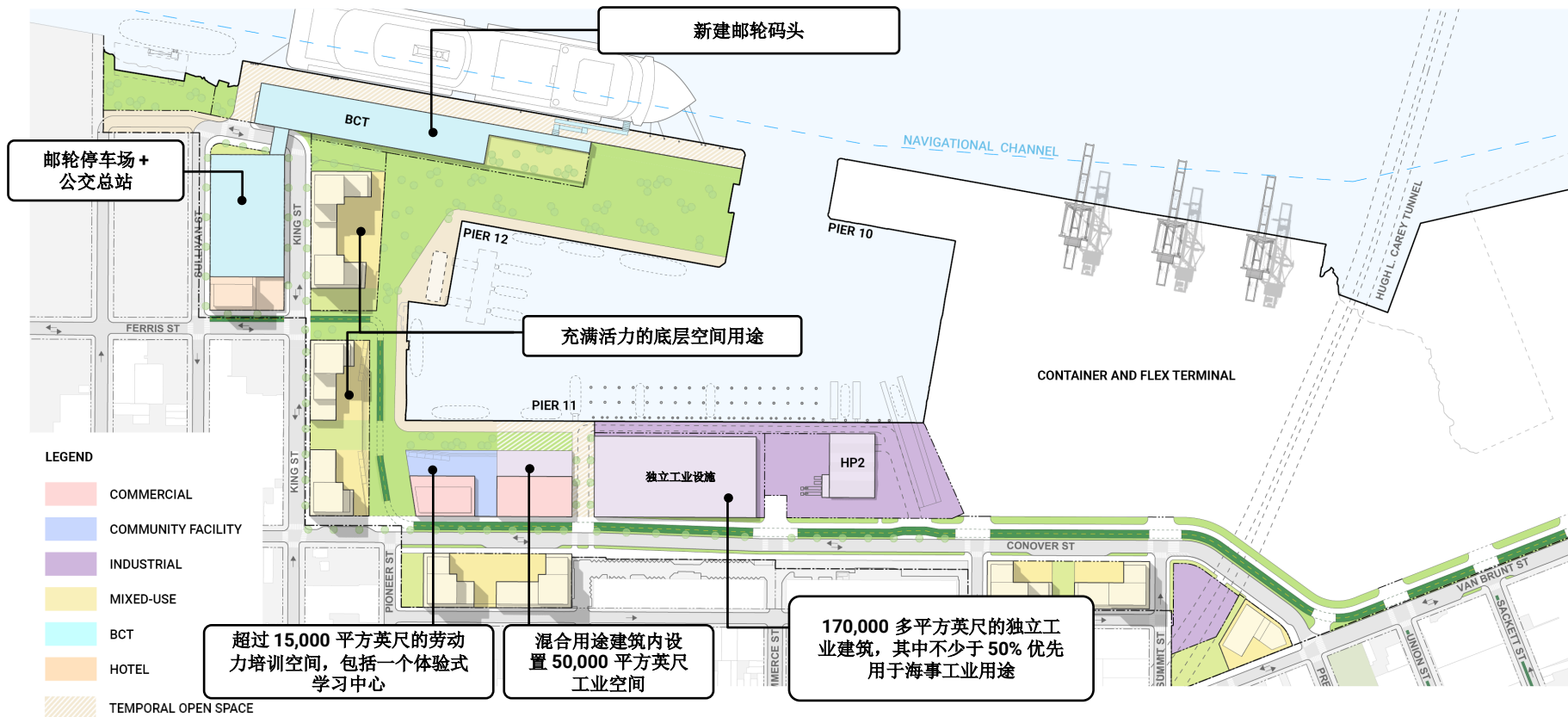
- 住宅单元数量上限及建筑高度上限
- 总体建筑体量策略

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 中规定的大西洋港池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、建筑体量及建筑类型的不同方案
- 讨论底层空间用途的布局，以及如何在提升大西洋港池活力的同时满足周边社区的需求

大西洋港池

概念性场地规划 — 场地规划



滨水开发

案例



西雅图滨水区

华盛顿州

- 滨水开发将市中心与滨水区重新连接，释放出大量新的公共领域空间和功能配置空间
- 高度和建筑体量控制使建筑朝水岸方向逐级降低，以保护内陆社区通向水岸的景观视廊



The Wharf DC

华盛顿特区

- 大规模混合用途开发，将原本利用不足的工业边缘地带重新融入城市肌理
- 混合用途建筑沿岸形成鲜明的街墙界面，并通过底层零售和餐饮提升滨水步道活力



Docklands

爱尔兰都柏林

- 以后工业滨水区更新为基础，依托包含商业、住宅及文化用途的混合用途开发
- 大胆的当代建筑与保留下来的历史仓库相互映衬，营造出鲜明的场所感

港池活化

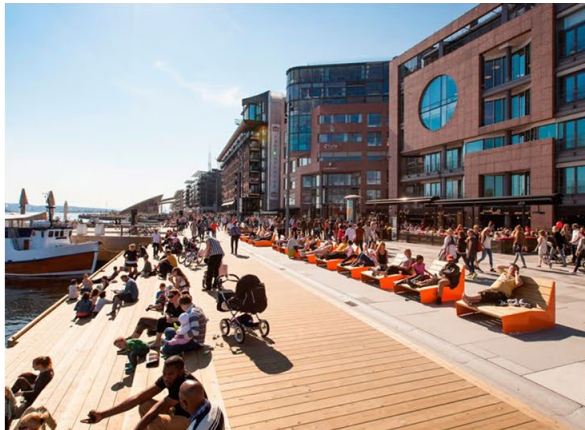
案例



HafenCity

德国汉堡

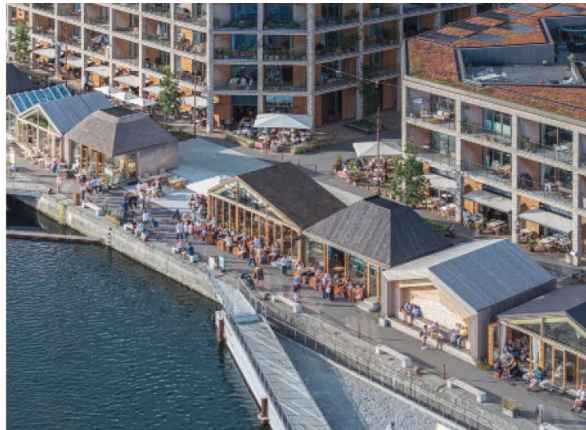
- 景观化滨水步道与阶梯式滨水岸线共同营造出层次丰富、逐级延伸至水边的公共空间
- 林荫广场和绿色开放空间为混合用途开发区域提供静态休闲活动空间



Aker Brygge 滨水区

挪威奥斯陆

- 宽敞的木质滨水栈道沿港湾岸线布置，鼓励人们驻足休憩、自由聚集，提升滨水空间活力
- 灵活配置的街道设施与开放式平台空间，为各类活动和全年公共使用提供支持



奥胡斯港

丹麦奥胡斯

- 连续的临港滨水步道沿线布置户外餐饮和零售业态，一直延伸至水岸
- 阶梯式岸线和浮动平台让人们能够更加亲近水面

建筑类型



裙房加塔楼式：
皇后区 Hunter's Point South



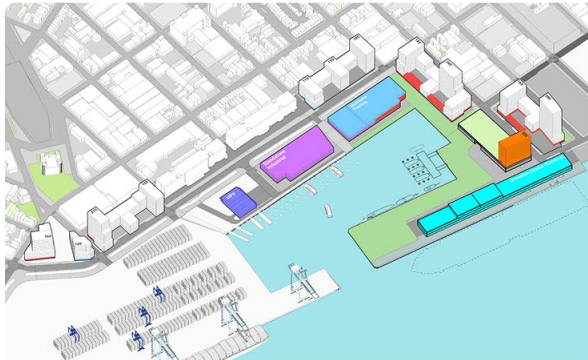
庭院式街区：
皇后区 Willets Point 开发项目

大西洋港池建筑体量研究方案

场地规划方案变化与灵活性概述

基准方案

愿景规划



- 沿滨水区域采用较大的建筑占地
- 邮轮停车场布置得更靠近滨水区域

方案 1：环形到达交通



- 专用环形通行道路为邮轮码头上客提供服务
- 街区穿行通道改善了街道网络与滨水区域之间的联系

方案 2：滨水公共共享空间



- 连续完整的滨水开放空间优先保障行人体验
- 街区穿行通道改善了街道网络与滨水区域之间的联系
- 临滨水区域的混合用途开发提升底层空间用途的活力
- 在混合用途建筑下方设置上下客区，并提供内部排队空间

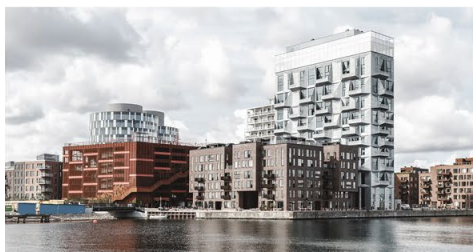
大西洋港池场地规划与建筑体量研究

愿景规划建筑体量



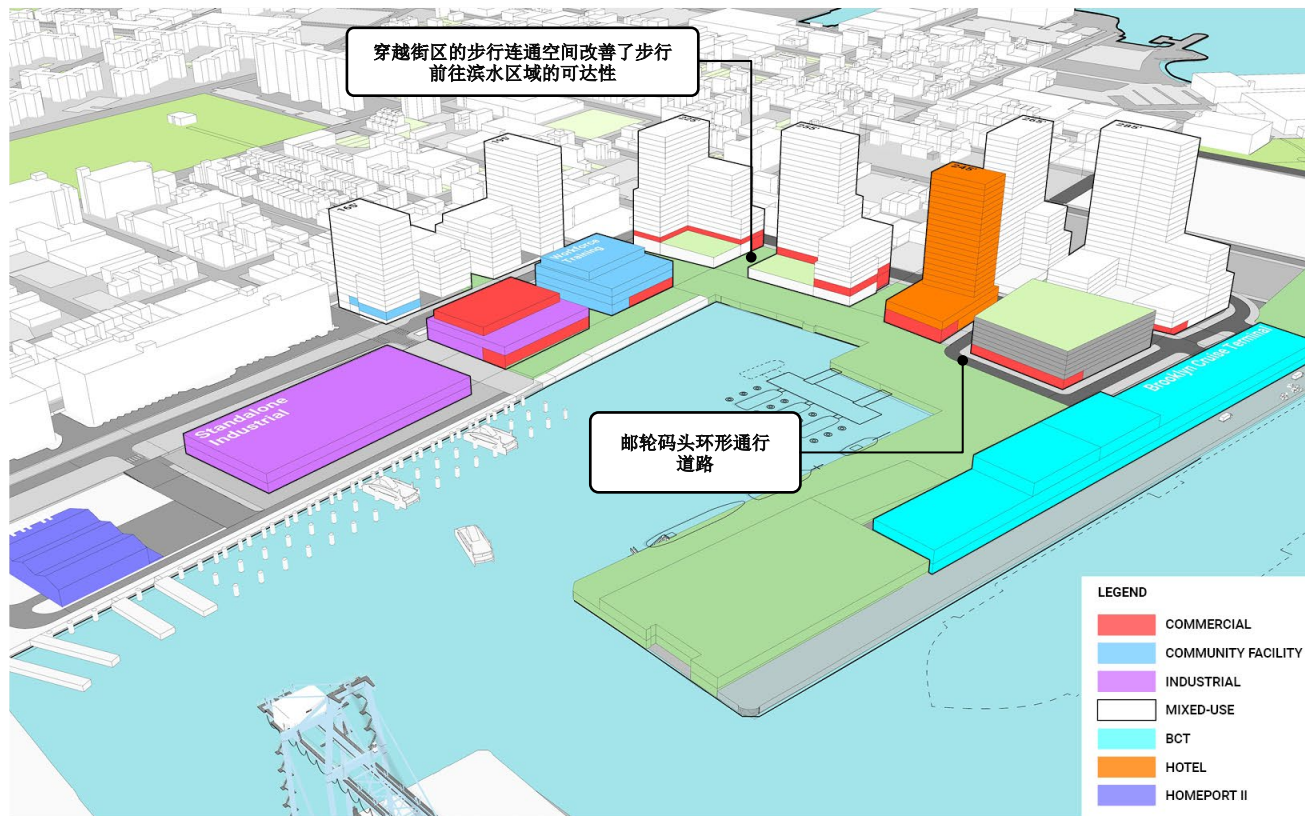
大西洋港池场地规划与建筑体量研究

方案 1: 环形到达交通



大西洋港池场地规划与建筑体量研究

方案 1：环形到达交通

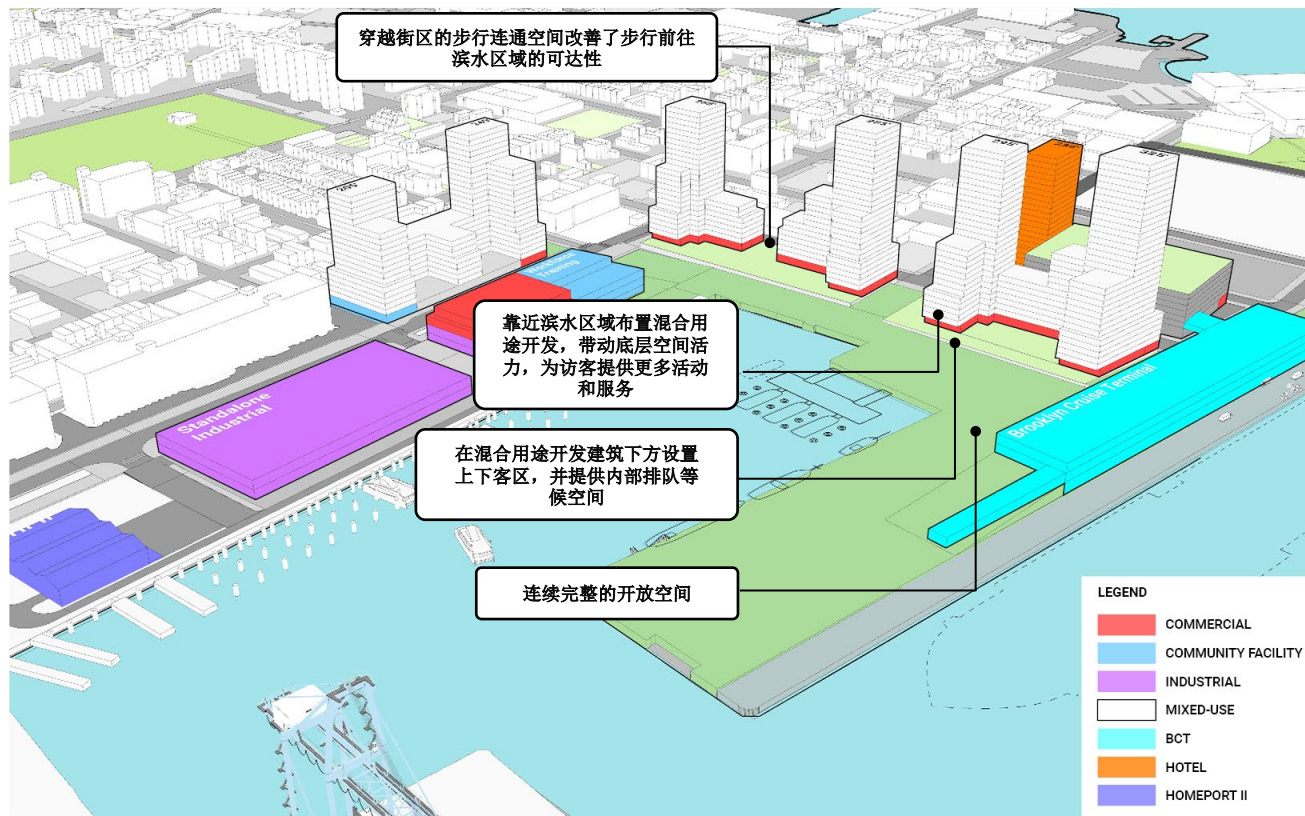


方案 2：滨水公共共享空间



大西洋港池场地规划与建筑体量研究

方案 2：滨水公共共享空间



布鲁克林邮轮码头

案例



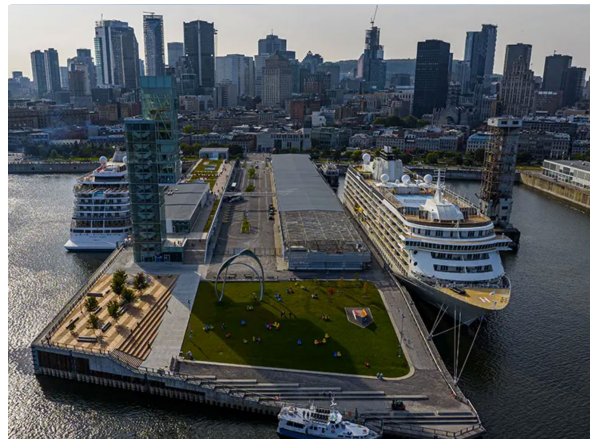
悉尼海外客运码头

- 码头位于市中心
- 码头两侧均设有公共滨水开放空间
- 邮轮不在港期间，码头作业场地向公众开放



阿姆斯特丹邮轮港

- 邮轮码头与毗邻的混合用途街区融为一体
- 酒店及商业配套设施同时服务旅客和居民



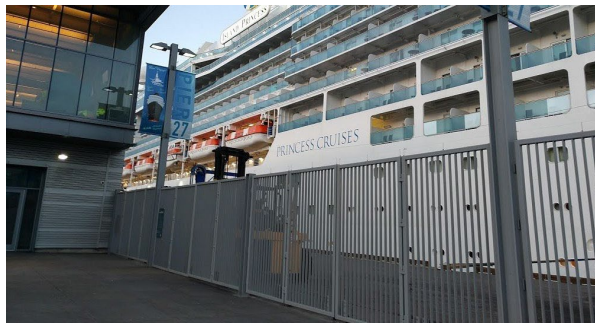
Grand Quay - 蒙特利尔港

- 码头上方设置公共开放空间
- 码头末端设置滨水公共开放空间

时段性开放空间

案例

时段性开放空间：开发地块公共开放空间及公共开放空间中仅在特定时段向公众开放的区域，开放时段由地块开发单位、BCT 运营方或BMTDC 确定。



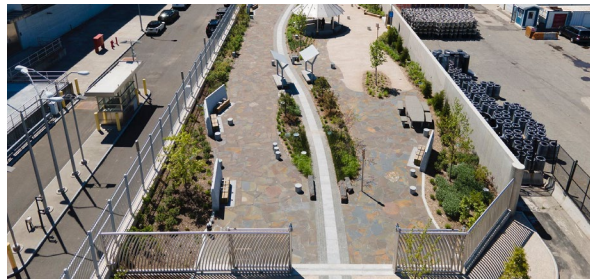
旧金山 27 号码头

- 开放时间：邮轮实际登船期间关闭。
- 海事安保 (MARSEC) 区域周边设置临时围栏。



纽约市游乐场

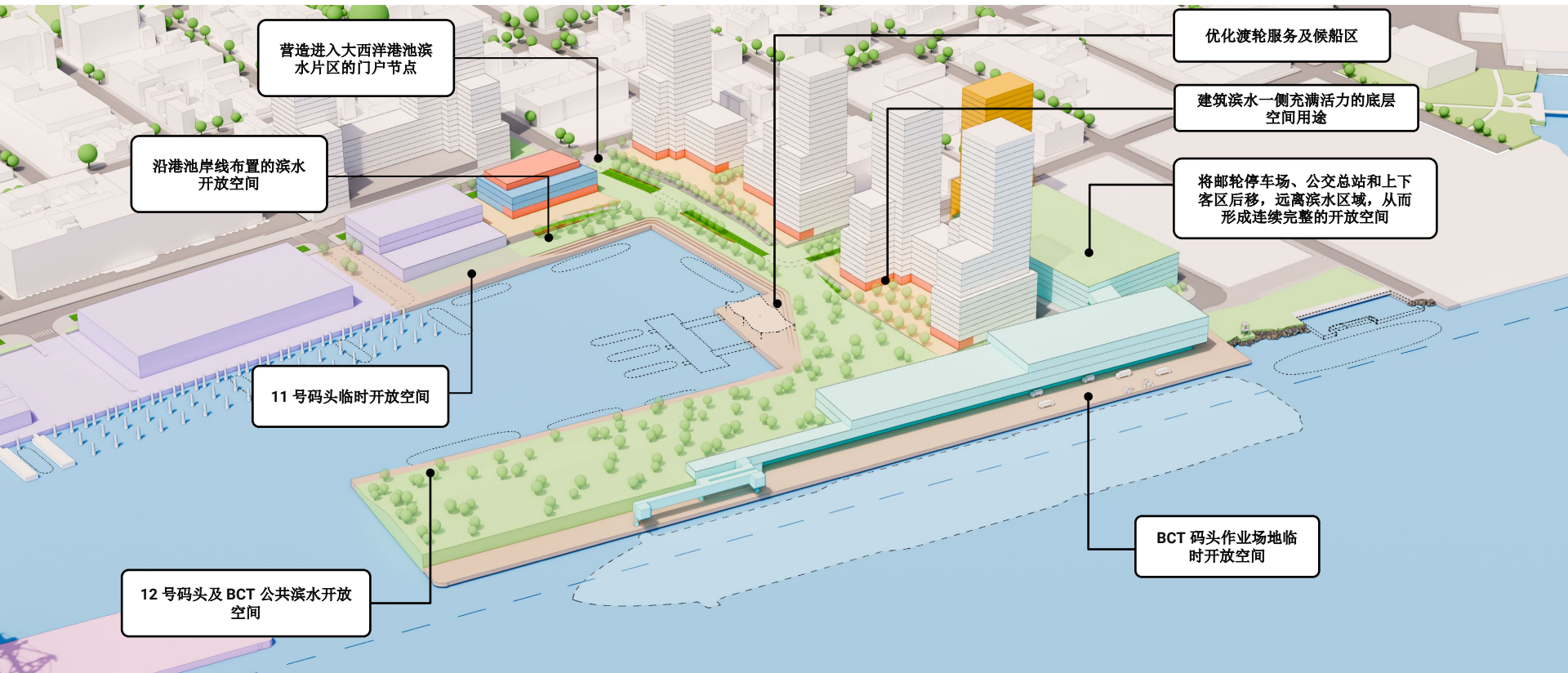
- 开放时间：星期一至星期五：学校放学后至黄昏/周六、周日及节假日：上午 8:00 至黄昏。



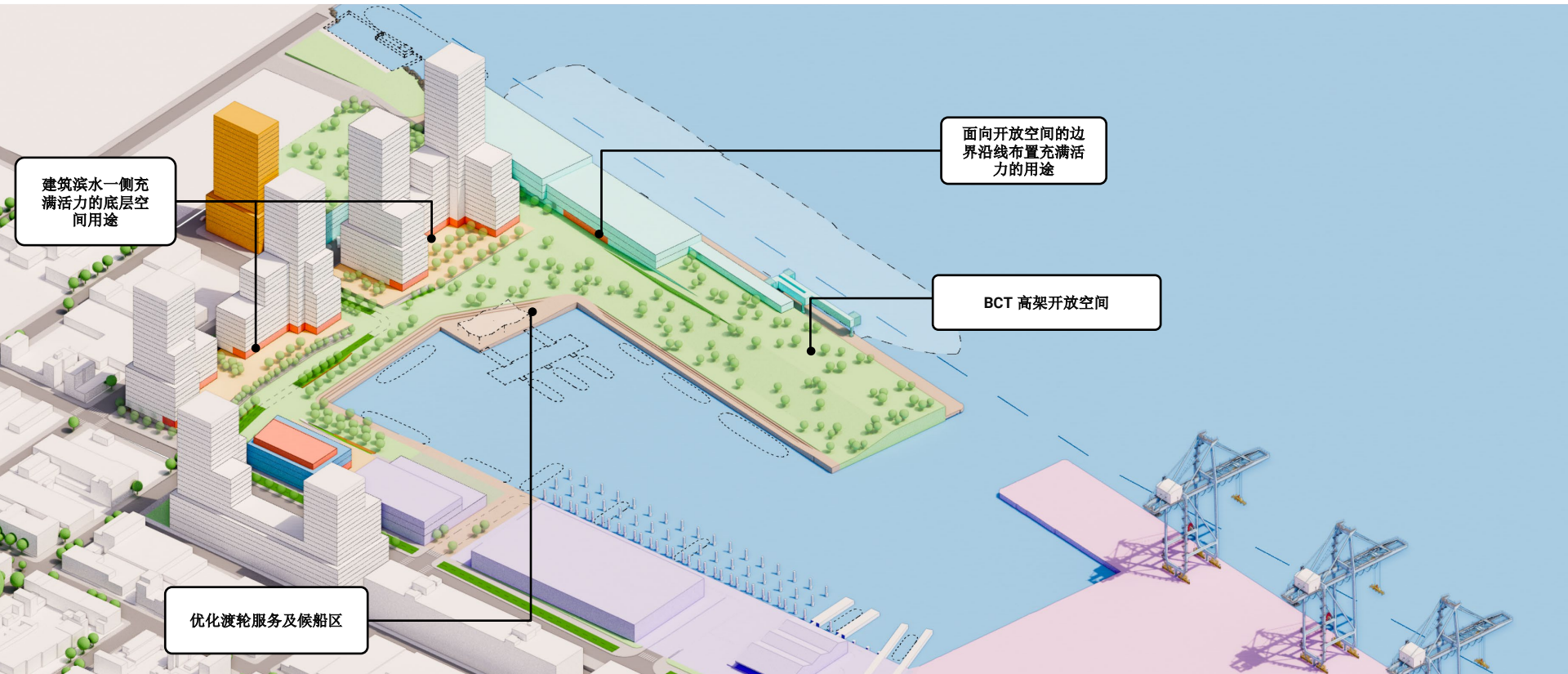
布鲁克林 Newtown Creek 自然步道

- 开放时间：每天黎明至黄昏。可因恶劣天气关闭。
- 出入口设置标识和围栏。

BCT 概念方案



BCT 概念方案



场地规划与城市设计讨论问题

- **滨水片区特色：**大西洋港池滨水片区应呈现怎样的空间特色和氛围？应借鉴哪些特质、参考对象或案例来塑造其整体特色？
- **街道特色：**您希望港池沿线、King Street、Conover Street 以及 Hamilton 三角地带营造怎样的环境氛围？
- **场地规划研究：**您更倾向于哪一种场地规划布局——将停车场设置在大西洋港池开放空间内，还是后移至远离 King Street 的位置？
- **建筑体量与权衡：**您更倾向于以下哪一种方案——较高的建筑配合尺度更精细的公共开放空间和步行联系，还是建筑高度略低但建筑覆盖率更高、庭院式街区体量更大，并提供更多私密开放空间？
- **底层空间：**您认为应优先在哪些街道布置充满活力的用途？哪些街道更适合布置大堂、装卸等后勤配套功能？

以下内容仅用于分组讨论

开放空间

大西洋港池开放空间

ATF 目标与工作指引

“滨水公共开放空间和通道将成为大西洋港池的核心特色。11 号码头和 12 号码头都将由新的滨水公共开放空间环绕。”

BMT 愿景规划包括以下开放空间参数：

- 12 号码头将提供滨水通道和公共开放空间，以配合多功能目的地型邮轮码头
- 11 号码头周边区域将通过滨水公共开放空间提升活力
- 连续公共滨水通道总长度不少于 2,100 英尺
- 一体化韧性措施和雨水排放基础设施

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。

- 进一步塑造各类开放空间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
- 确定适合被动休闲与主动休闲活动组合的开放空间功能配置
- 景观与绿化构想
- 就港池水上活动提出意见

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。

滨水通达区



面向公众开放的滨水开放空间，提供沿水岸的通行空间，并创造亲水体验机会。

街区穿行通道



穿越开发区域的步行连通空间，用于连接开放空间与街道，并可结合景观绿化和被动休闲功能配置。

公共开放空间

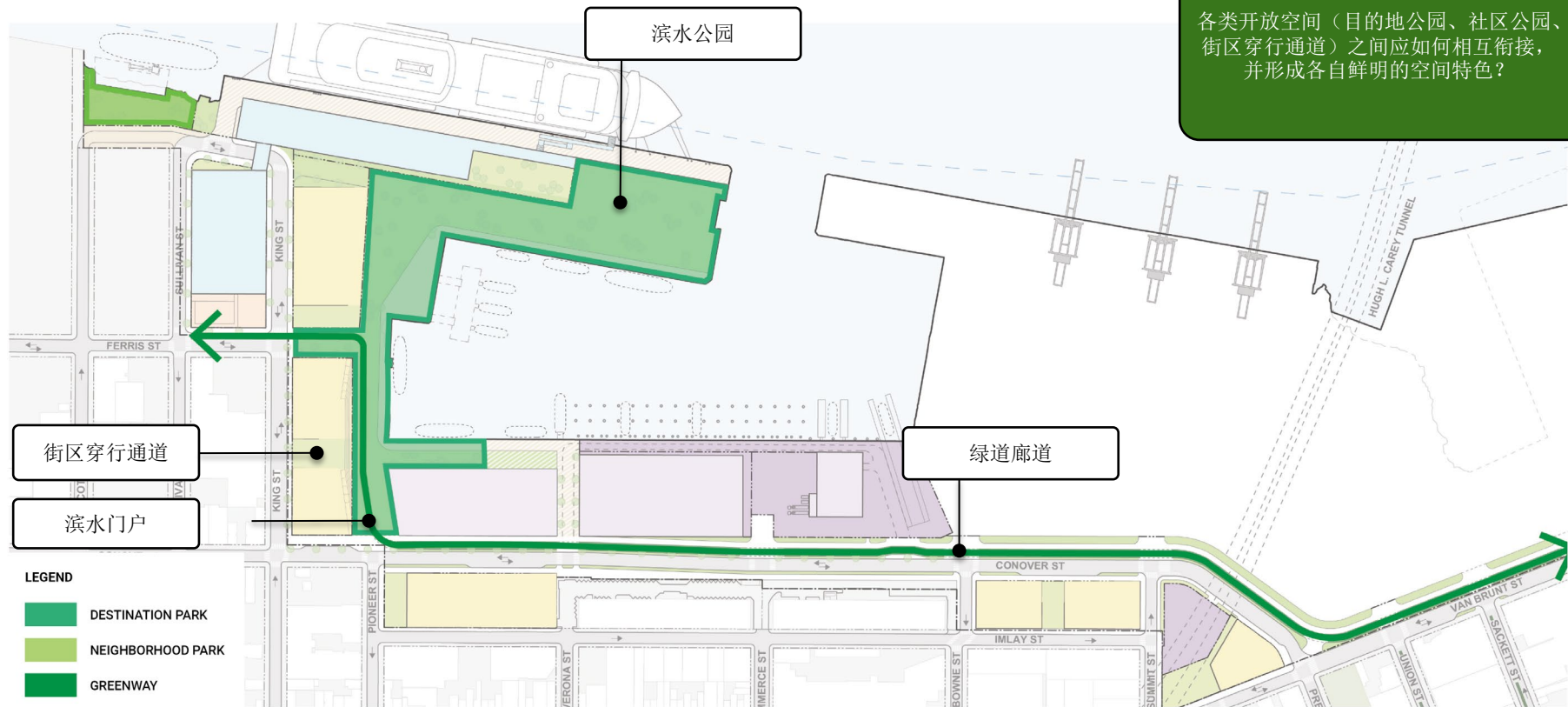


位于开发区域内、面向公众开放的开放空间，与建筑用途/功能配置相互补充、相互支持，和/或提供建筑出入口通行空间。

主动与被动开放空间相结合

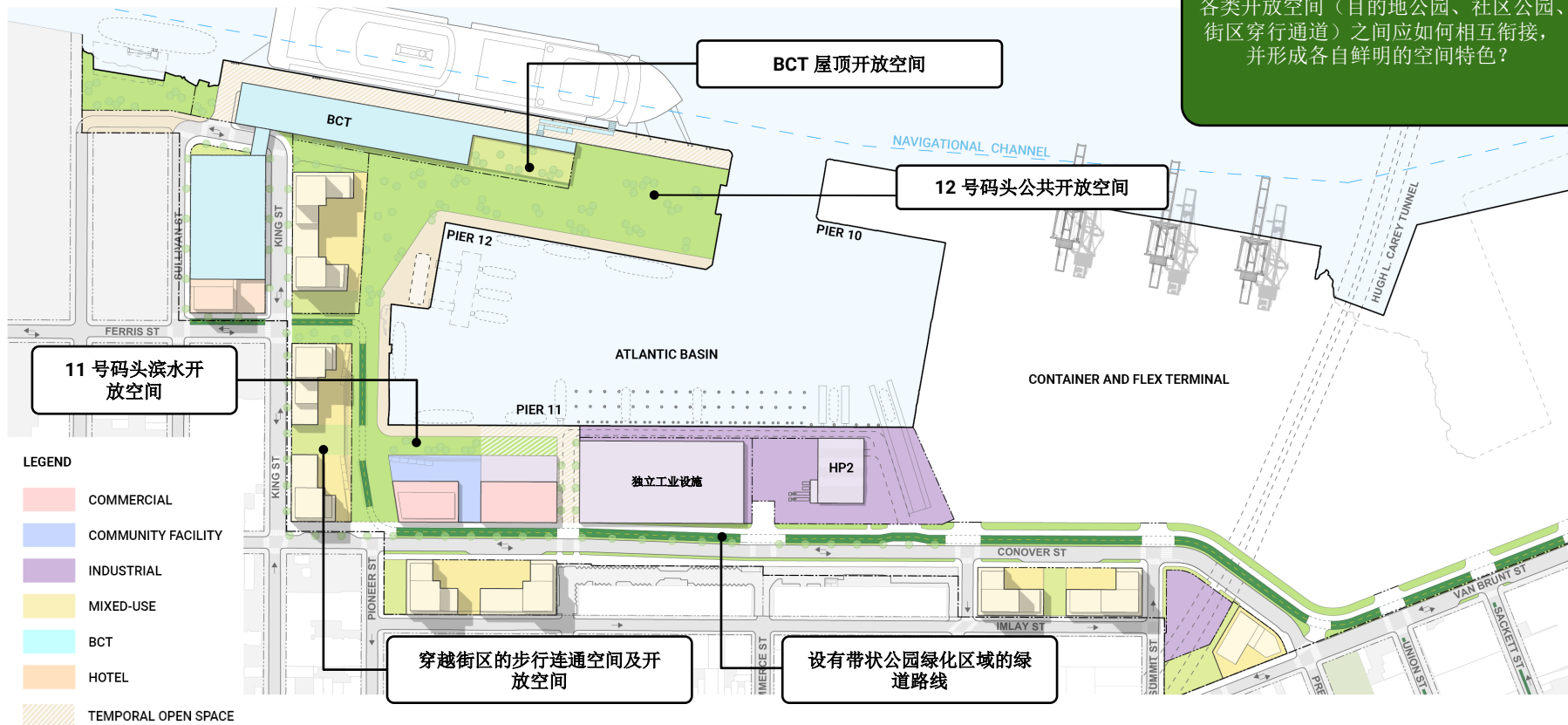
被动用途

开放空间类型



大西洋港池

概念性场地规划 - 开放空间



各类开放空间（目的地公园、社区公园、街区穿行通道）之间应如何相互衔接，并形成各自鲜明的空间特色？

滨水通道

案例

在水岸设置活动空间或亲水下行设施，为公众提供多样化的亲水体验



布鲁克林 Gowanus 滨岸公共步道

- **尺度：**10 英尺净宽步道；30 英尺宽滨水滨道
- **布局：**(ZR Shore Public Walkway)此类步道至少应有 20% 的岸线长度设置在距岸线 10 英尺 以内
- **配套设施：**座椅、铺装、照明、绿化

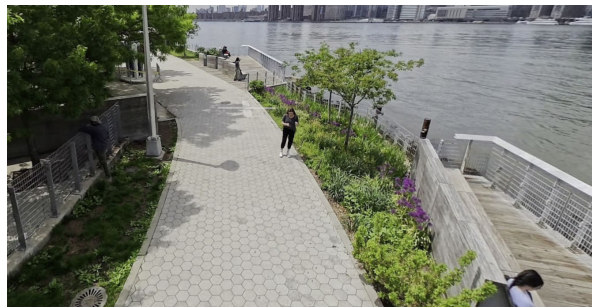
沿水岸连续、不中断的通行空间



曼哈顿 Battery Park City 滨水滨道

- **尺度：**20 英尺净宽步道及滨水滨道
- **布局：**沿滨水岸线连续布置
- **配套设施：**座椅、铺装（车行及人行）、照明

在水岸设置活动空间或亲水下行设施，为公众提供多样化的亲水体验



皇后区 Hunter's Point South 步道

- **尺度：**13 英尺净宽步道
- **布局：**位于距滨水岸线 30 英尺范围内
- **配套设施：**座椅、铺装、照明、绿化

穿越街区连通区：滨水连接通道

案例

宽度可满足雨洪管理等功能性设施的设置。



布鲁克林 Gowanus

- **尺度：**50 英尺宽（“视觉廊道”规定）
- **步道：**最小净宽 12 英尺
- **布局：**一条主要步行通道、一条次要步道，中央设置雨洪管理设施

宽度可形成中央社交活动空间，并提升交通组织的清晰性。



曼哈顿 Verizon Plaza

- **尺度：**75 英尺宽
- **步道：**最小净宽 14 英尺
- **布局：**两侧布置等宽步道，中部设置固定座椅休憩区。

宽度可容纳中央社交活动设施。



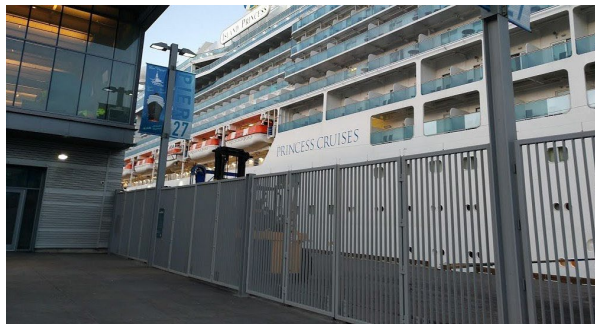
曼哈顿 Beekman Plaza

- **尺度：**60 英尺宽
- **步道：**最小净宽 12 英尺
- **布局：**两侧采用不同宽度的步道，中部设置活动空间，包括带座椅的种植池、水景设施及灵活配置的道路设施。

时段性开放空间

案例

时段性开放空间：开发地块公共开放空间及公共开放空间中仅在特定时段向公众开放的区域，开放时段由地块开发单位、BCT 运营方或 BMTDC 确定。



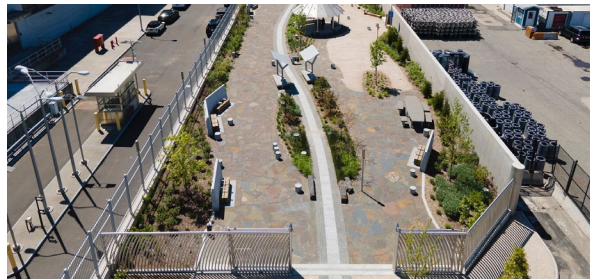
旧金山 27 号码头

- 开放时间：邮轮实际登船期间关闭。
- 海事安保 (MARSEC) 区域周边设置临时围栏。



纽约市游乐场

- 开放时间：星期一至星期五：学校放学后至黄昏/周六、周日及节假日：上午 8:00 至黄昏。

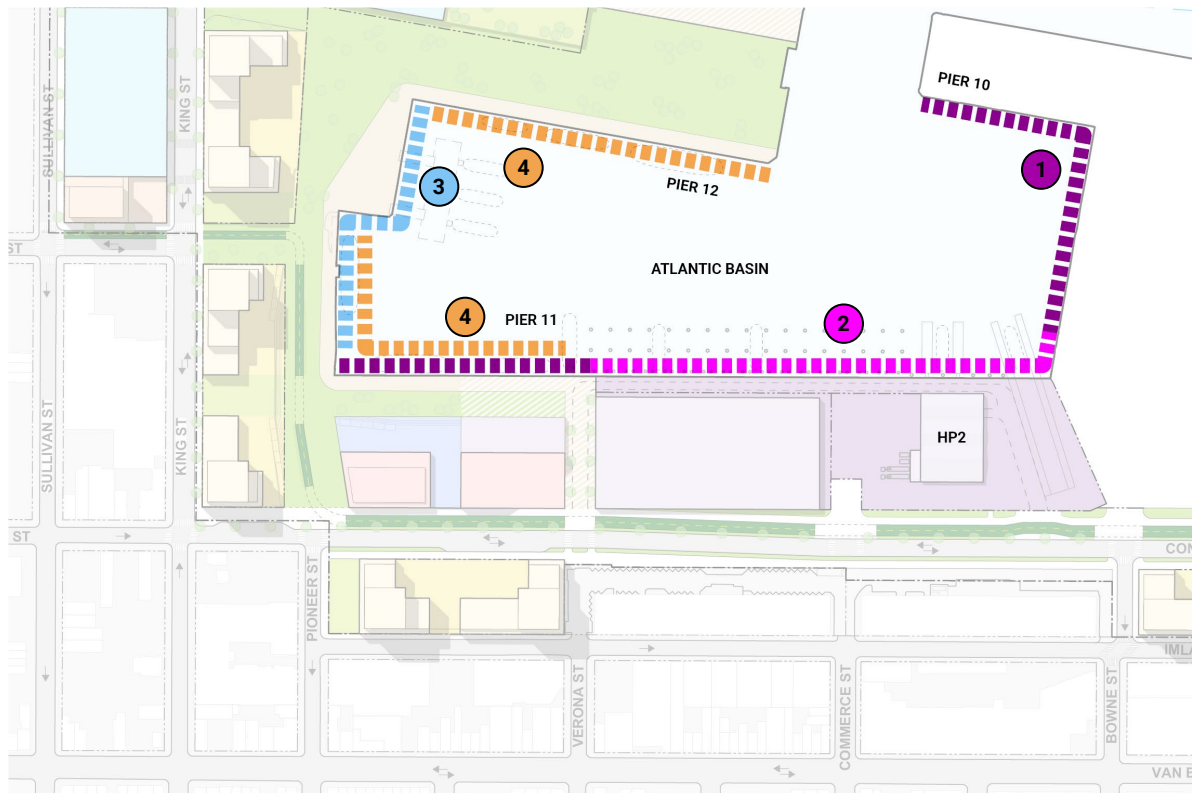


布鲁克林 Newtown Creek 自然步道

- 开放时间：每天黎明至黄昏。可因恶劣天气关闭。
- 出入口设置标识和围栏。

大西洋港池岸线概念

- 1 10 号和 11 号码头海事工业岸线
 - 11 号码头岸线服务于毗邻海事工业
 - 10 号码头可用于船舶停泊、蓝色航道或集装箱码头配套作业
- 2 HP2 岸线
 - 用于船队停放、维护、加油及充电
- 3 渡轮码头
 - 渡轮码头拟设置于 Clinton Wharf 沿线
- 4 商业/社区及教育船舶
 - 可布置于任何位置
 - 但鉴于港池内各类用途之间存在竞争，12 号码头可能是更优选的位置
 - 教育船舶宜布置于 11 号码头“体验式学习中心”附近



大西洋港池海事用途



商业船舶

- 示例：6 号码头的引航船
- 最适合布置于 12 号码头公园



扩展渡轮服务

- 规划允许沿 Clinton Wharf 扩展渡轮服务



社区及教育船舶

- 规划允许滨水区域灵活布局社区及教育用途船舶



海事工业船舶

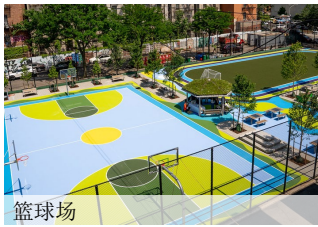
- 规划**必须**确保 11 号码头具备海事工业通航条件

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



多功能草坪



沙狐球场



健身设施



戏水区



游乐场

静态活动



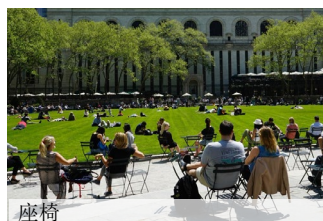
野餐桌



滨水通道



滨水滨道



座椅

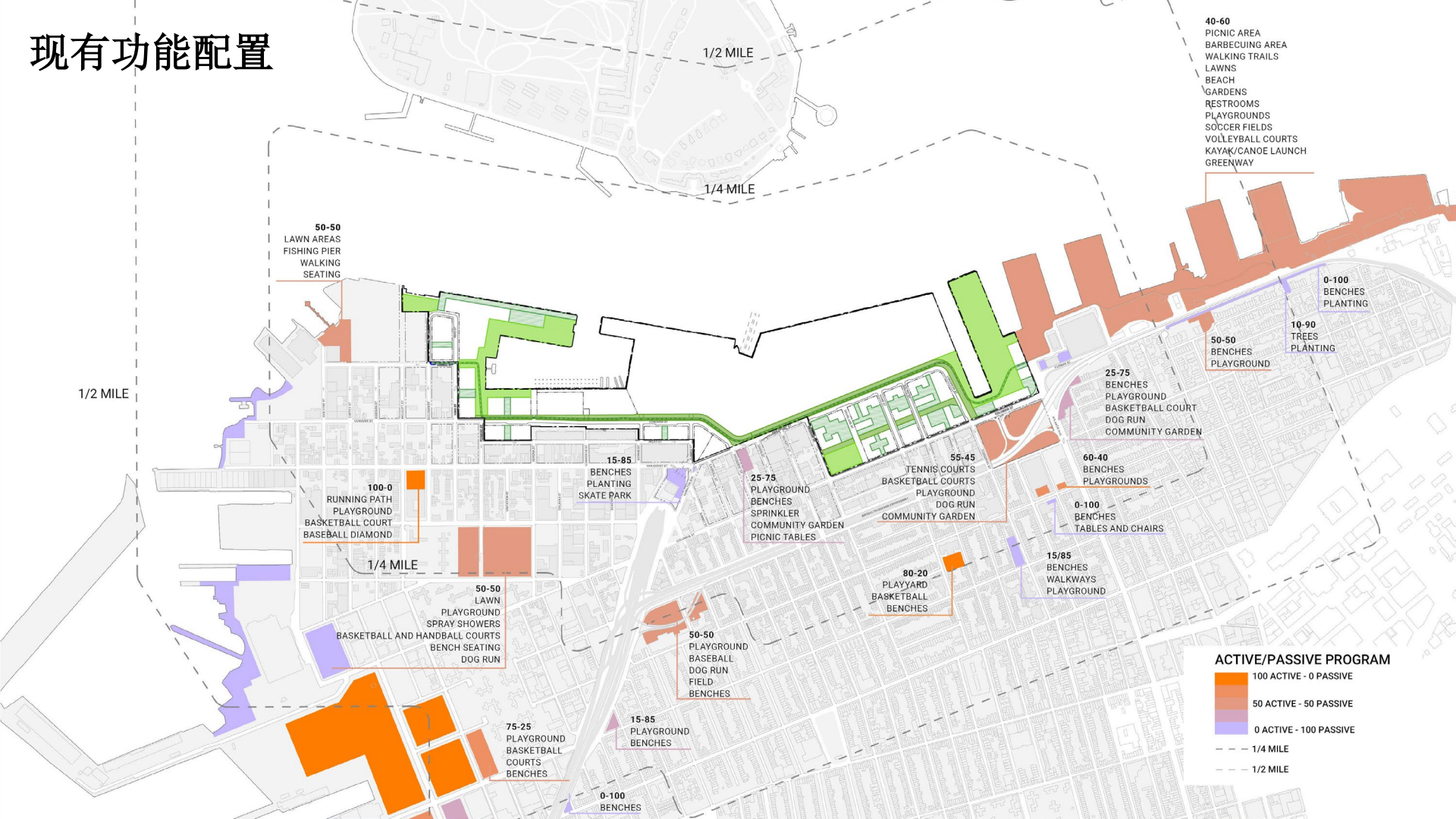


草坪



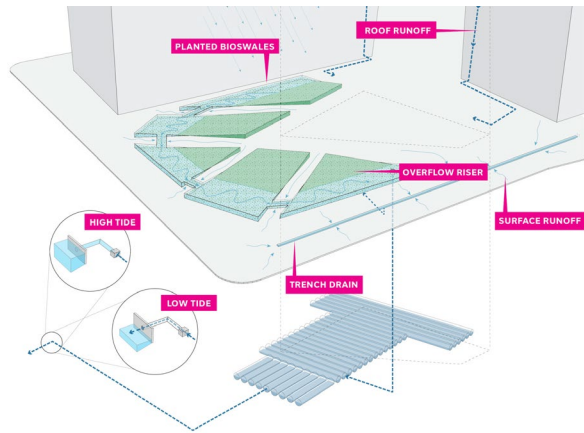
户外课堂

现有功能配置



开放空间——雨洪管理

纽约 First Avenue Water Plaza



马萨诸塞州 Enterprise Research Campus



- MANHOLE
- STORMWATER RECHARGE SYSTEM
- BIORETENTION BASIN
- GRAVEL SUBGRADE
- CONCRETE STORAGE TANK
- PROPOSED 36IN
- 12IN OVERFLOW DRAIN
- 24IN OVERFLOW DRAIN
- 18IN RCP
- 48IN RCP
- 12IN WATER
- UTILITY EASEMENT
- BASEMENT



开放空间讨论问题

- **滨水开放空间特征：**每一处开放空间应具备哪些特色与定位？例如，12 号码头公共开放空间、BCT 高架开放空间，以及 11 号码头滨水开放空间，在空间氛围、使用方式和场所特色方面应如何彼此区分？
- **大西洋港池的滨水特色：**大西洋港池坐落于滨水区域。哪些开放空间功能配置和体验应充分发挥这一优势？例如，景观视野、亲水空间、海事历史以及邻近渡轮设施等。
- **动态与静态空间的平衡：**在这些开放空间中，动态活动与静态休憩应如何合理配置？哪些空间应更偏向动态使用，哪些空间应更偏向静态休闲？它们在实际场地中应呈现怎样的特色和氛围？
- **街区穿行通道：**街区穿行通道与亲水空间应呈现怎样的特色和氛围？步行穿行于这些空间之间，怎样的动线体验才称得上成功？
- **开放空间网络：**如何使大西洋港池的开放空间形成一个整体网络，将各个开放空间彼此连接，并与更广泛的布鲁克林滨水地区衔接起来？
- **生态和绿色基础设施目标：**雨水收集、树冠覆盖、生物多样性以及减少不透水地面等目标，应如何积极塑造这些开放空间的设计特色，使其不仅成为绩效指标，更成为可见、可感知的空间品质？