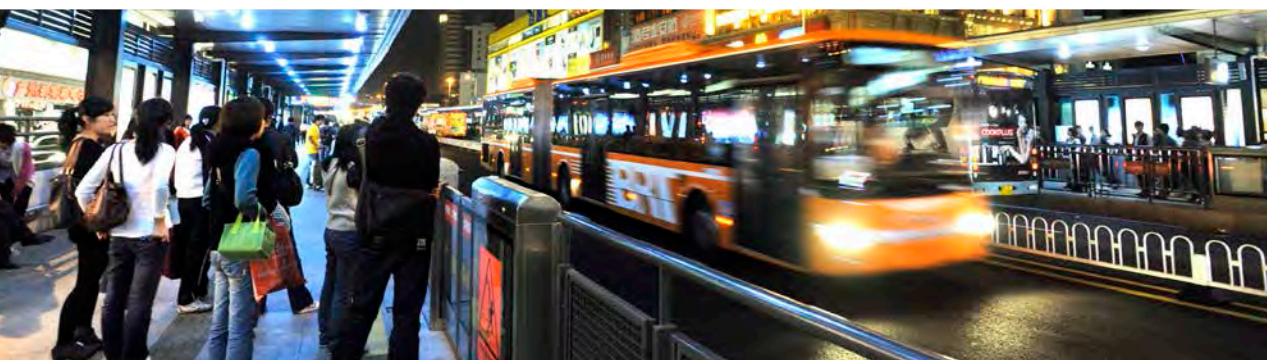




创建以人为本的城市

城市生活中的交通原则





英文版联合创作团队:



GEHL ARCHITECTS
URBAN QUALITY CONSULTANTS



项目工作人员:

执行主管

Walter Hook

首席战略主管

Jessica Morris

城市设计项目技术主管

Luc Nadal

战略及公关专员

Stephanie Lotshaw

主管

David Sim, Architect SAR/MSA

项目主管

Jeff Risom, MSc City Design and
Social Science

项目团队

Ola Gustafsson, Architect MSA
Henning Thomsen, Architect MAA, MBA
Ewa Westermark, Architect SAR/MSA

主要负责人

Michael King

图片和数据分析

ITDP, Gehl Architects and
Nelson\Nygaard
unless stated otherwise.

这本书说什么？



探索全球
可持续发展问题



加强
本地宜居性



将交通作为
连接本地和世界
的纽带

序 言

宜居的现在，可持续发展的未来

这本书提出的原则可以帮助城市显著减少温室气体的排放量并改善我们的生活质量。

任何一个城市的市民都不愿意身处交通拥堵的城市，他们不愿意在泥泞的道路上行走，或者在骑车上班的路上感到危险。人们希望生活在一个能够提供创造性互动、低生活成本和良好环境的城市。21 世纪的今天，一个成功城市的交通应覆盖包含非机动的、利用清洁的可替代能源的交通方式在内的多种出行选择。

因为人们追求一种健康的、文明的生活方式，因此那些符合可持续发展理念要求的城市发展将超越其他城市。

可持续性并不一定会带来损害。减少二氧化碳排放、节约用地、提高交通效率可以提高生活品质同行并举。我们渴望建立一个能够实现全球可持续发展的基础，实现这一目标不是通过制定一个统一的技术性解决方案，而是通过一系列基于全球不同地区的差异性和创新性而制定的共同原则。

“创建以人为本的城市”这个项目邀请来自全球十个城市的设计团队，将这八项原则应用到十个各具特点的地区。不仅仅是单纯的设计，这本书还为这八项原则配上了图片和说明。我们希望全世界的国家和地区领导者可以从中获得灵感。

以上观点仅代表ITDP

Walter B. Hood



布莱顿, 英国

转变关注点

从：
我们有什么



交通主导城市



选择控制拥堵



经济发展基于消耗



经济发展
基于生活质量



设计
对象



创造
空间



关于全球可持续
发展的争议



本土宜居性向全球
可持续发展的转变



结果：
街道的可持续性荡然无存

结果：
街道成为可持续发展的核心

重塑 宜居城市

向可持续的、健康的生活方式过渡

无论贫富，道路空间都是一种用于通向重要地点的稀缺的公共资源。随着国家变得富有，道路也开始被机动车侵占。因为担心生命安全，步行者和骑车者都被迫让出道路。为使道路恢复其让市民平等可达的基本功能，我们需要重新设计道路，使其能给那些高效利用道路空间、成本经济、噪音及污染较少的出行方式以优先权。

世界上越来越多的城市开始意识到良好的文化设施与环境、宜人的公共空间和高品质的生活比高速公路和停车场更能吸引那些受过良好教育的人才，而这些人才正是创建21世纪竞争性经济体的栋梁。

很多情况下，建筑物被设计为文化和政治的象征。而未来，城市居民将通过他们自身的切实体验，选择在这样的城市生活和定居——城市最伟大的建筑理念被用于建造集会的公共空间，而非用于建造宏伟的纪念物。

实现全球范围内的可持续发展与承担全球变暖的责任无关，而是在减少碳排放的同时，使我们的城市更适宜居住，使我们的经济更加繁荣。

原则概述

步行



步行是最普遍的交通方式，良好的城市由良好的步行环境开始。

自行车



街区之间的连接越紧密，目的地之间的距离就变得越短，步行及骑自行车就变得更吸引人。

连接



公共交通



大运力的公共交通工具可以快速、舒适地输送数百万人，而它们只需耗费小汽车消耗的一小部分燃料和道路空间。

自行车出行简便，是门到门的出行方式，而且占用更少的空间和资源。在短途出行上，它们是替代汽车和出租车的更加可持续的交通方式。



可持续交通需要将人们连接到有吸引力的场所。沿街多功能的土地利用及多样化的活动使街道变得更“好”。



高密度社区缩短了出行距离，节省出行时间，还保护了上百万平方公里的耕地。资源得到更有效的利用，降低居民的碳排放量。

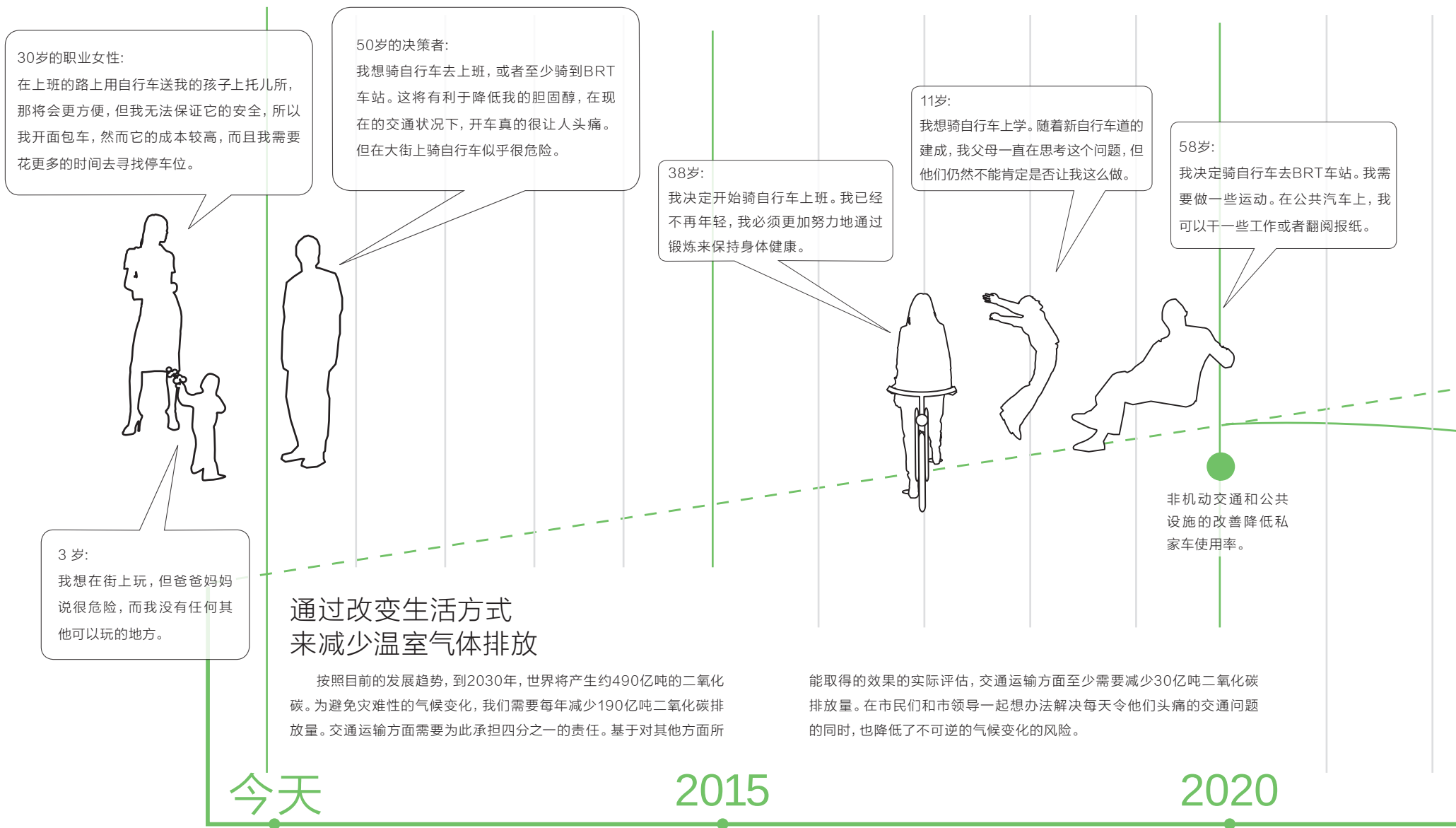
远离现有城市而设立的城市中心既不利又很难发展。城市规划者必须将城市分中心规划在现有城市里或者邻近区域。

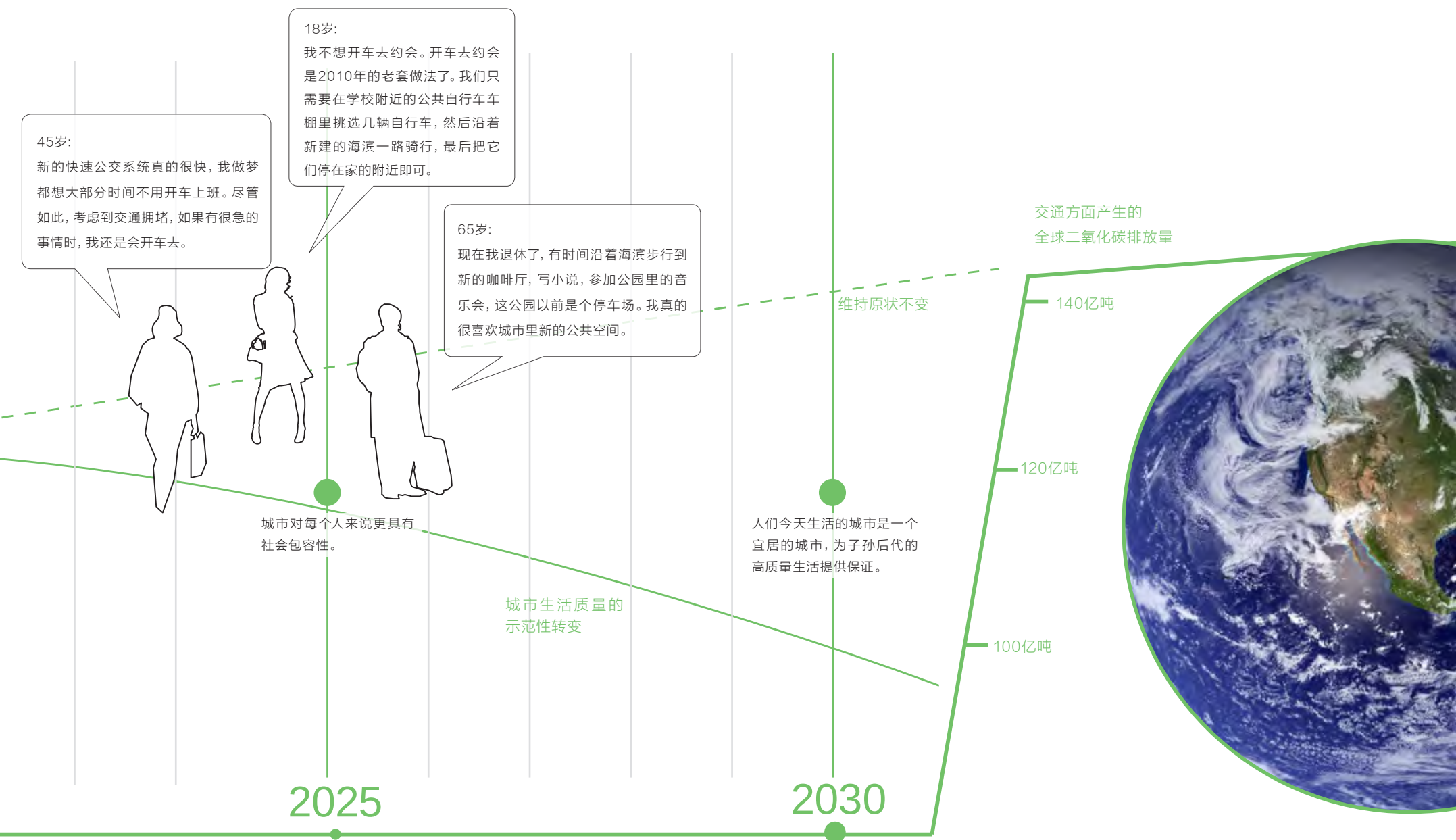


通过对私家车使用进行管理以及提倡汽车共享，城市可以将车流量和堵塞问题控制到最小化，同时为行人、公共交通和非机动车交通创造空间。

未来二十年我们的故事

多角度来阐释一种更美好的生活:





1 步行

发展鼓励步行的街区

我们都是步行者。步行是最自然、最经济、最清洁的出行方式，但是步行需要的不只是脚和腿。步行需要有适合步行的街道——一座可持续发展的城市中最基本的结构单元。

一个好的步行环境应当保护行人，防止受到机动车辆的伤害。车辆的速度应当足够慢，或者为街道修建人行道。人行道应当畅通、连续、有遮蔽，并且照明充分。在交叉口，必须通过限制转弯车速、狭窄的车道、限制自由转弯和路面限速装置，使车辆速度降低。通过信号灯引导行人过街，设置安全岛及扩展路缘石——用于缩短交叉口行人过街距离，使过街更加安全。这些设施都应当无障碍化，以确保所有人都能使用——包括使用轮椅的人或使用婴儿车的家庭。步行交通网应能更加直接地通往所有目的地，比如学校、工作地点和换乘站，并且还应选择愉快的、有趣的线路。应设计深刻和具有艺术性的街景画面，以吸引更多的人为了实用和愉悦的双重目的而步行。

世界上大多数成功的、令人向往的城市都有特色鲜明的步行街。人们长期花费大量的精力来改进它们。杰出的城市从杰出的步行环境开始。

缩短过街距离



确保简单、直接的平面过街。日本 东京



天蓬能创造荫凉的步行环境。日本 大阪



与其他运输模式不同，步行不仅仅是简单地从A到B的方法。中国 广州

保证行人的安全和便利



连续的抬升的人行道能给步行者优先权。丹麦 哥本哈根

鼓励地面活动 并创造休憩空间



被称作“alamedas”的高质量人行道和自行车专用道的路网
让小汽车呆在泥巴里。哥伦比亚 波哥大

对我们 地球意味着：

居住在适合步行的城市社区
居民的人均生活耗能只占居
住在郊区居民的一半。

法尔 道格拉斯,《可持续城市化》, 2008



我可能因此活的更长
寿更健康,因为步行是
日常生活中让我愉快
的一部分。

对你意味着：

如果在成长过程中每天平均步行
两公里, 我只有不到10%的可能性
会过度肥胖。

法兰克/安德烈森/施密德,《美国预防医学》, 2/2004



活动空间会自然吸引人们前去消磨时光。这样能推动安全、经济
而且多样的街头活动。法国 巴黎



创建行人的林荫大道和承继历史的街道。比利时 安特卫普

案例研究

纽约街道

从世界闻名到世界一流！
漫步百老汇

2008年，时报广场的人行道由于过于拥挤，以至于行人都行走在马路上。2009年5月，纽约城实施了“百老汇大街”工程，工程包括时报广场、先锋广场、绿色广场以及麦迪逊广场公园内的步行区。这不仅从交通用地中回收了将近50万平方英尺(4.5万平方米)的公共空间，还使得大多数周边街道交通拥堵情况大为缓解。交通事故下降了63%，交通造成的行人伤害下降了35%。

今天，百老汇的繁华更胜往昔。来自世界各地的人们汇集在这个著名的地点享受咖啡、音乐会、艺术展览、瑜伽课程、自发的打雪仗，或者，仅仅是来看看。



纽约公共领域综合策略一角



先锋广场从以车为本的空间……



……变为以人为本的空间



更加安全的街道



自发形成的空间



更加生动活泼的街道

墨西哥城的行人

墨西哥城在其具有历史意义的城镇中心开辟了步行街，以形成一个超过6条街和4个广场的步行交通网，并在索卡洛(Zocalo，城镇中心最主要的公共广场)周围设置了超过4.1公里的步行街。

此外，以世界上最漂亮的林荫道而闻名的改革大道(Paseo de la Reforma)，连接了查普特佩克(Chapultepec)城堡和索卡洛，而且那里还修建了一条2公里长的专用自行车道。林荫道的一段有荫蔽的中央分隔带，配有各种雕塑，继续向前，人们休闲放松的建筑小品更具备艺术气息。每个周末，这个象征性的林荫道就禁止汽车进入，成为一个公共空间，为超过一万名骑自行车的人、步行者、滑冰的人、儿童和家庭所共享。



户外咖啡屋、户外表演以及其他活动创建一个充满生气的以人为本的环境



改善后的交叉口宽阔的人行横道、自行车等待区以及较窄的汽车道



步行街区能够打破大尺度的城市街道网格，产生令人愉快的步行体验



城市小品被有条理地组织起来，以确保给步行者一个畅通的通道同时允许有地方可以驻足

2 自行车

优先发展自行车网络

当空间和资源较为紧张时，自行车和其他人力驱动的交通工具，如三轮车，就能够为“点到点”的出行提供方便。对短距离出行而言，它们更健康、更具有可持续性，是汽车和出租汽车的取代者。如果街道安全舒适，很多人都会选择骑自行车。“公共自行车”使得没有自行车的人也能够使用自行车。骑自行车可以使一些家庭节省最高达三分之一的开支，这些钱通常都花在汽车或交通费用上。

街道上的自行车越多，街道就越安全。在车速较高的道路上，需要设置分隔的自行车道；而在支路或社区街道上，更适宜采用交通宁静措施和街道共享设计，这能够使交通以较低的速度慢行。在良好的自行车环境里儿童可以安全地骑自行车。在良好的自行车交通网络中骑自行车的人可以安全快速地到达任何目的地。

设计强化自行车安全和便利的街道



一些简单改变,如为自行车在阶梯中增设一条斜坡道,使通行更加顺畅。中国 常州



把非机动车道和机动车道分开。中国 广州



在交叉口醒目的标示自行车道，这样司机在拐弯的时候就会特别注意到自行车了。西班牙 巴塞罗那

为公共自行车及私人自行车提供安全的停放处



公共自行车计划, Vélib, 抓住巴黎人和游客的想象空间。法国 巴黎



自行车道整合自行车停车场、自行车地下通道、骑车者的指引信息以及其它的政策。荷兰 乌德勒支



方便的自行车停车设施能够促进不同出行方式间便捷的换乘。
荷兰 阿姆斯特丹



安全方便的停车点的存在对鼓励骑车很重要。德国 汉堡

对我们 地球意味着:

骑车是有史以来最有效的交通方式。消耗同样的能量, 骑车行走的距离是步行的3倍、小汽车的60倍。

扬 盖尔,《人与城市》, 2010



对你意味着:

如果在接下来的20年里, 我骑车去上班而不是开车, 我将为我的退休金攒下10万美金、多活7年并能减少94吨的二氧化碳排放。



自行车城

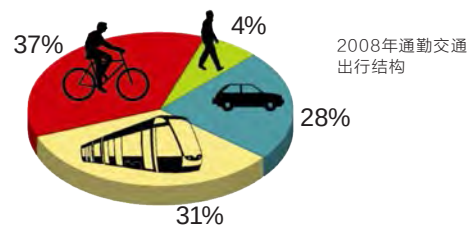
丹麦 哥本哈根

哥本哈根37%的居民每天通过自行车往来于工作地或学校。他们每天总共要骑120万公里。在哥本哈根骑自行车也比在其他大多数城市安全。这既取决于良好的基础设施——专用自行车道(350公里的自行车道和40公里的绿色自行车道)和有利于自行车的交叉口,也因为骑自行车很普遍。便利是大多数人选择骑自行车的原因(61%),但也有些人选择自行车是为了健康(16%),或为了省钱(6%),或为了保护环境(1%)。

由于10%的人口每天用自行车上班和上学,这座城市每年节省了1000万美元的卫生保健费用,同时减少了57000天的病假,增加了61000年的寿命。



由于良好的自行车网络以及发达的自行车文化,即使在冬天,哥本哈根市民仍使用自行车出行。



交叉口蓝色的自行车专用道更加醒目,提高交通安全。



骑车成为所有年龄层日常生活的一部分。

案例研究

世界上最大的 “公共自行车”系统 中国 杭州

在杭州，使用自行车的出行占43%。除了上百公里的专用自行车道和快速公交(BRT)系统外，杭州也实施了中国第一个同时也是世界上最大的公共自行车系统。

自开通以来，杭州公共自行车系统从平均每辆车每天使用0.93次增加到每天3.27次。杭州的公共自行车开始于2008年10月，目前总共有50000辆自行车和1700个租赁站(很多无人看守)。系统的所有权属于城市并由城市管理，系统使用整合了城市公交、快速公交(BRT)系统和停车系统的智能卡。



杭州公共自行车计划的成功，极大地鼓励了其他城市这一项目的开展。



醒目的自行车道标志以及独立的自行车信号灯提高了骑行者的安全。



雨篷等遮挡设施使骑行者在交叉口免受风雨之苦。



防撞柱能使右转机动车减速。骑行者拥有一个受保护的标有左转弯头的自行车车道。

3 连接

创造密集街道网络

适合步行和骑自行车的城市，每个区域单元通常都会有大量狭窄、短小的街道和交叉口。这使得交通放缓的同时，步行变得更直接、多变、有趣和具有吸引力。

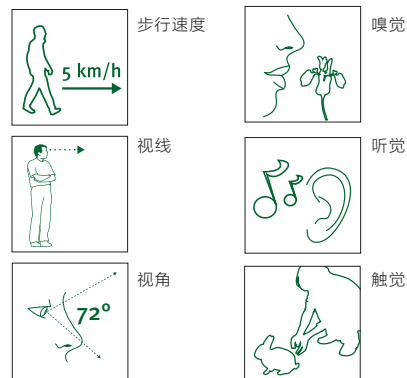
街道网格越密集，到达目的地绕的弯路就越少。绕道会影响人们的出行意愿和出行方式，因为在步行速度下，绕道让人们觉得比开车时更加麻烦。

步行者对短小、狭窄的街道评价更好。它们更好地连接周围环境。在街道的拐角处，可以发现其他的路线、可以停留的地方。建筑、商店、树木和其他街景画面更接近出行中的步行者和骑自行车者。

创造行人、自行车和公共交通高渗透性的密集街道网络



巷子和小道能增加连通性和感知度。中国 广州

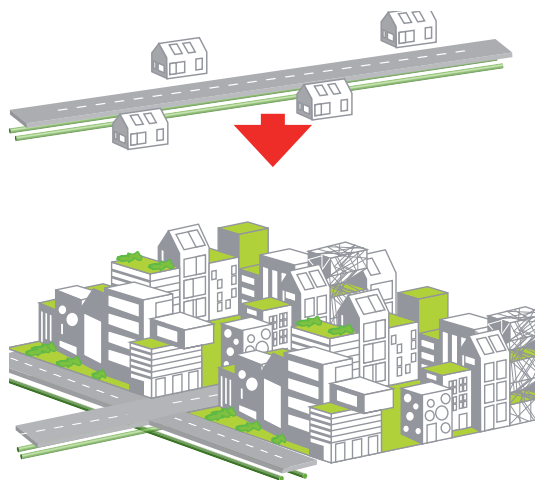


当人们身处在一个尺度适宜的环境中，所有感官能被充分调动。



精美的小街区中遍布餐厅和小商店。
土耳其 伊斯坦布尔

创造无车街道、小巷和绿道来鼓励非机动出行



在人口稠密的城市，基础设施的花费将由更多的人来承担。



Bo01开发区鸟瞰图。瑞典 马尔默



香港旺角街头行人优先的街道，充满吸引力和生机勃勃。



东濠涌绿道净化了一条高污染的城市水渠并建造了新的社区公园。
中国 广州



密布商铺的小街道使步行变得更加有趣和吸引人。法国 里昂

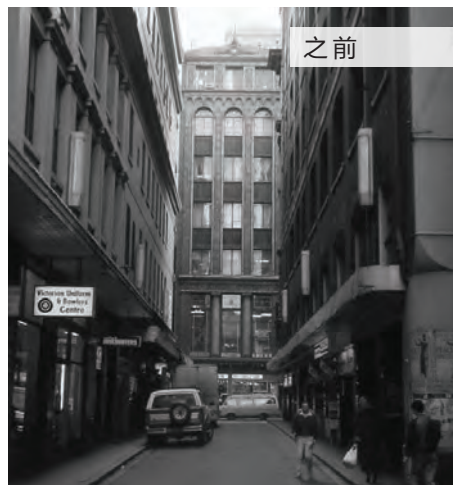
案例研究

开放街巷 澳大利亚 墨尔本

在墨尔本城市中心, 可达的和有用的街巷从300米(1994)增加到3.43公里(2004)。在这其中, 500米为全新的小巷或拱形走道, 剩下的是已存或原先不可达的服务性巷道, 这些服务性巷道目前以新的门面、各种功能和艺术形式重新开放。街巷提供了穿过城市中心的备选路线, 而且更具有人文气息。根据1994年和2004年的公共生活调查, 墨尔本市中心区公共领域商业建筑沿线的开发极大地提高了中心区的公共生活质量。



街道的复兴



之前



之后

之前无法贯通的街巷转变成一个以人为本、穿越市中心的有活力的线路



汉德威尔街(Hardware)的夜生活



艺术展示的街巷

Bo 01, 马尔默 瑞典

Bo 01 是瑞典最近开发的一个社区, Bo 01 设计师以短小、不规则的60米×60米网格将这片区域划分为不同的街道, 这些街道对步行者和骑自行车者更加方便和友好。通过将60米的街区变成更小的地块然后全部承包给不同的开发商, 从而进一步提高了建筑和公共空间的多样性和变化。街区的设计是为了保护街道和广场不受流行风的影响, 并使它们获得尽可能多的日光照射, 因此制造了一个微型气候环境以维持重要的公共生活——甚至是在冬季的时候。一系列的绿色建筑系统, 包括雨水收集和严格的建筑隔离, 进一步提升了环境发展的可持续性标准。

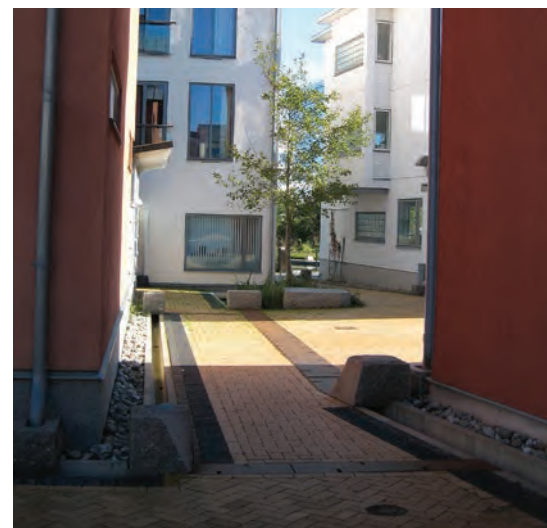
Bo 01 是城市能够根据当地条件进行计划开发的一个证明。它们能够很好地满足步行者的需求, 并能够提供多样化的空间和建筑细节, 同时刺激和鼓励这些前现代的城市设计。



新的区域成为全体市民的综合休闲广场



小区发展成开放街道和户外广场。超过35%的居民出行少于5km。



狭窄、短小、蜿蜒曲折的街道和小广场创造出一幅适宜步行的丰富多彩的街景画面

4 公共交通

支持高质量公共交通

有些出行由于距离太长而使步行或骑自行车成为不可行的选择。由于私家车和货车流量的增加使公共汽车变得缓慢，因而需要对城市的公共运输系统进行调节改善。公共交通仅使用汽车所需的一小部分燃料和街道空间，就能够快速舒适地运输数百万的乘客。

快速公交(BRT)系统因相对较低的成本和建设速度快，已经证明能够跟上快速机动化和城市化的步伐，同时能提供与地铁相媲美的服务。与地铁相似，BRT结合了高质量的站台，包括同一平面上下车和实时信息系统，并拥有专用公交车道和干净舒适的大容量公共汽车。乘客在上车前付费，这就减少了乘客上车的时间。

最好的公交系统围绕着乘客的特殊需求而设计，更像是一个好裁缝为一个特定的人做了一套合身的衣服。向公共交通投资意味着向大众投资。

确保高频率、快速和直达的交通服务

建立一个有着步行距离以内的有专用车道的
高运量、高速公交走廊



拥有座位和车辆运行信息系统的室内候车站使乘客体验更加舒适的出行。中国 广州



超车道的允许提供快速服务的公交车跳过某些站点，将热门的站点快速连接起来。哥伦比亚 波哥大



甘肃兰州于2012年12月开通了BRT，其站台带来了新的运营模式。中国 兰州



自从2004年投入使用以来，TransJakarta快速公交扩展到118公里(73英里)。印度尼西亚 雅加达

将公交站点、家、工作地点和服务设施等
设立在互相步行可达的距离以内



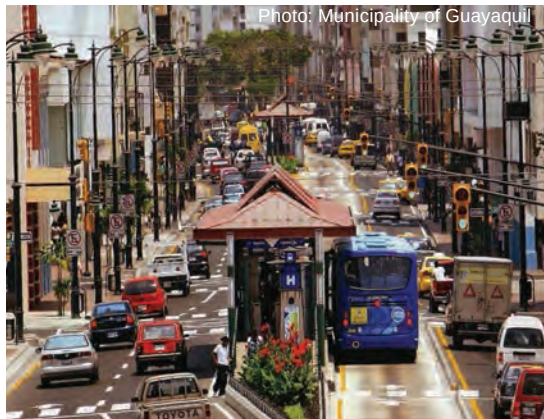
卡利街头的BRT系统被称为最早的完整意义上的BRT系统，归功于公共汽车在BRT走廊内及BRT走廊以外的道路都能行驶的系统内在灵活性。这给大家提供了更直接的出行并减少了换乘。哥伦比亚 卡利



在波哥大，BRT通过设立公交走廊使得市中心有了新的活力。在那只有公共汽车、行人和骑车的人才能通过。哥伦比亚 波哥大



广州完整意义上的BRT系统允许公交车在走廊内快速运行，然后驶离走廊将乘客送至他们目的地附近的站点。中国 广州



瓜亚基尔的BRT车站和高密度的市区很好地融合。厄瓜多尔 瓜亚基尔

对我们
地球意味着：

公共汽车能搭载超过小汽车
8倍的乘客。每个乘客只消耗
很小一部分的能量。这对于
全球气候和城市交通环境都
是大有裨益的。



如果你在雅加达选择公共
汽车而不是使用小汽车上
下班，每公里行程你可以
少排放0.2公斤、或者说
每年2吨的二氧化碳。

对你意味着：



Rea Vaya 快速公交系统

南非, 约翰内斯堡

Rea Vaya是非洲大陆上第一个完整的BRT系统, 于2009年8月在南非约翰内斯堡开通, 它给这座城市的座右铭“世界级的非洲城市”添加了新的含义。

Rea Vaya用140辆大容量“欧洲四代现代斯堪尼亚公共汽车”取代了575辆污染严重、快散架的小型公交车队。Rea Vaya有25个顶级的BRT车站, 这些车站有车外售票系统以及与车辆地板等高的站台。每一个由当地艺术家设计的图标和宽敞的站台都结合了当地文化主题。

系统使用的专用车道全长约25.5公里。系统拥有主线服务、支线服务以及创新性的“灵活式”服务——在普通街道和公交车道都能运行。一部分车站设置超车道, 以便快线车跳过本站, 并设有多个停车泊位, 以允许多辆公共汽车同时上下客。

Rea Vaya公共汽车驾驶员由前小型公交车队成员组成。由于驾驶员工资的支付是依照运行日程表, 而不是搭乘乘客的数量, 并且如果超速或未维护车辆, 公司将受到惩罚, 因此, Rea Vaya终止了小型公共汽车互相插队抢夺乘客的危险行为。

到2010年6月的世界杯时, 每日的公交乘客达到35000人次。Rea Vaya, 一个世界级的BRT系统, 正迅速成为非洲大陆以及世界的公交系统的典范。



快速公交系统能将乘客直接运送到城市中心。



低地板乘车适宜于不同年龄层的乘客。



良好的维护和照明, 使得车站更加安全和有吸引力。



5 混合

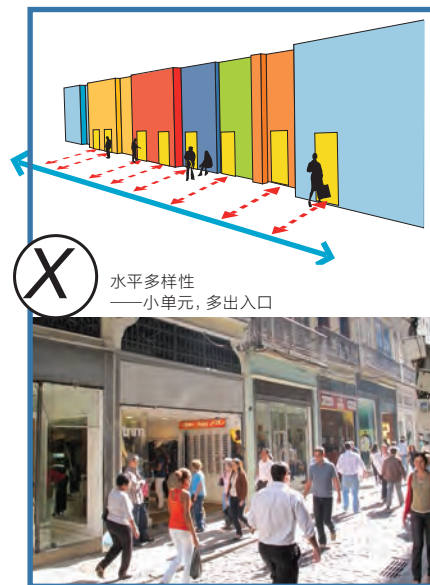
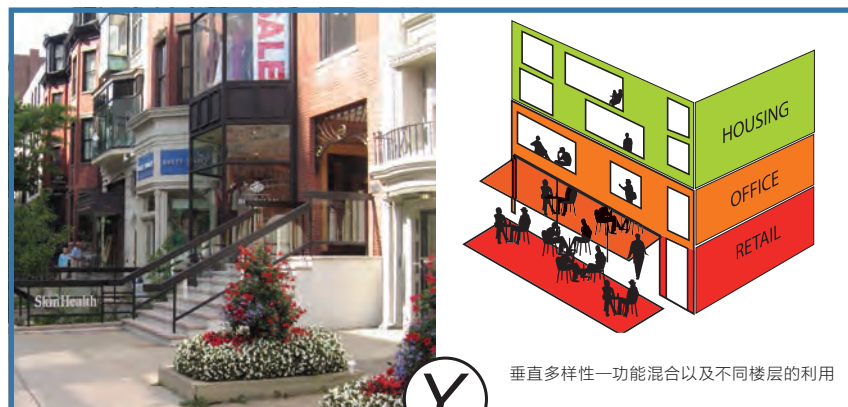
规划多功能混合社区

将居住、工作、零售和娱乐活动整合到一个区域可以使城市和空间变得更好。如果将人们每天要去的目的地混在一起，而不是在分开的空间中，可以使很多路程变得更短，而且可以步行。由于不同的出行很容易结合，所以花在通勤或者事务性往返交通上的时间能够减少。

城市风景将变得更加多彩、丰富和有趣。重叠的行为使街道在任何时间都充满生气。充满生机和活力的生活将更具吸引力，当地的商业变得繁荣和多样化，安全也得到改善。

最具活力的城市通常将低层用作零售，高层用作居住和办公。“将它们混合起来”与动态公共空间和广场进一步结合，为街道带来全方位的活力。

住房、商业、收益和服务的最佳平衡



提供各种有着良好可达性的公园和开放空间



人流带动了零售业和服务业，反过来，零售业和服务业也促进街道繁荣。避免墙面和建筑长时间空置。智利 圣地亚哥



鼓励在人行道和公共场所的活动多样性。美国 檀香山



有着低层零售店的步行街鼓励人们购物观光。中国 广州



设立可供各式各样的人聚会或者休闲的地方。美国 纽约

对我们 地球意味着：

多功能混合的社区可以平均减少
每人每天30%的车公里。

法尔 道格拉斯，《可持续城市化》，2008



对你意味着：

每天活动中最降低幸福感
的事就是开车通勤。更短
的通勤，更多的快乐。

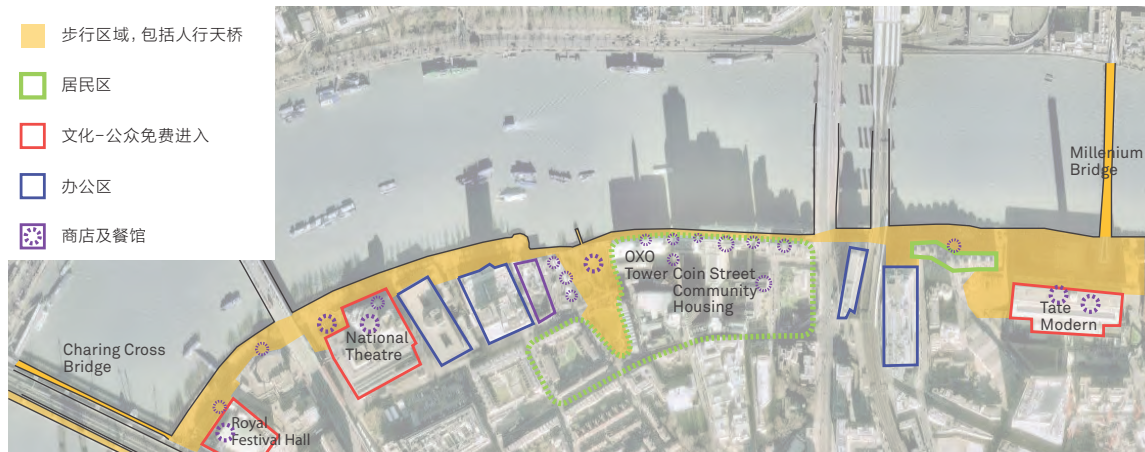
斯塔特勒·费雷，《通勤悖论》，
2004



伦敦南岸区

重新设想公共领域——内部和外部

伦敦南岸区的改造提供了全天候的混合利用及多功能利用模式。动态灵活的空间面向公众开放，并欢迎各种活动，从当地学校的比赛到国际时尚展览。户内户外的公共空间，免费的无线网络，电子商店以及适合坐下来休息的地方，都在鼓励人们在这里逗留，相互交流及沟通。带着笔记本电脑的学生和教授涌向南岸，将那里作为非正式的办公点。



新增的两座步行桥(Charing Cross和Millenium)扮演了南岸区复兴催化剂的角色。随着通达性的提高，众多公共设施及其他建筑的混合沿河布置，不同的活动及庆典纷纷在此举行，更加吸引了众多市民和游客步行前来。



总是举行各式各样活动和庆典的南岸区成为伦敦市民的城市客厅。



空间被重新改造成为公共客厅、购物中心以及散步广场，吸引了众多的居民和游客。



国家大剧院的室内公共空间提供了一个聚会、就餐以及集体工作学习的场所。

案例研究

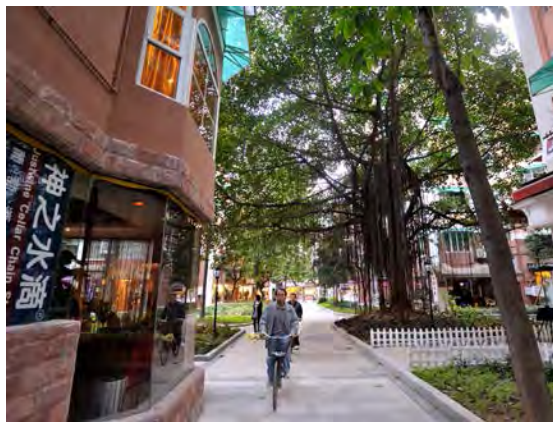
广州 天河南

单用途住宅区中出现的有活力的混合使用区

中国广州的天河南，一个住宅区，由几十幢无电梯公寓建筑组成，修建于20世纪90年代，最高9层。社区最初是隔开的，来访受到限制，并且用途单一。从21世纪开始，一些第一层的业主开始将公寓变为咖啡店和零售店。这个地方不久就成为时髦的独立设计师的汇集场所。街道逐渐向公众开放，并禁止车辆进入，而且设计和材料也进行了改善。转换迅速向周边社区扩展。



街道如同商店开业一样，人们摩肩接踵。



各种植物混合种植提高了街道舒适性与品质。



以前单一的联合住宅变为充满生气的街区。



翻新临街首层门脸，创造更多商业机会。

6 密集

将密度与公共运力相匹配

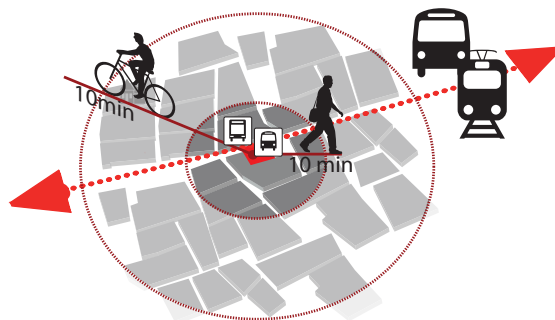
到2030年，城市将再多容纳两百万人。高密度是低碳城市的关键。密度需要与所有交通模式的运力相联系。如果道路设计于方便步行和骑车并且主干道设有公交优先的专用道，新居民将向交通便利的地方集中。

这将保持运输的长期可行性、缩短出行距离、节省出行时间以便维护数百万平方公里的耕地。这样的密集社区能更高效的利用资源，降低居民的碳足迹。



城区生活密集区的土地消耗总量只有郊区的千分之一。
法尔·道格拉斯，
《可持续城市化》，2008

将密度与一个公交系统运力相匹配



在交通节点周边依照步行和骑自行车10分钟出行时间划定区域；
步行出行距离800米、自行车出行距离3公里。



现有低密度区域…



…应沿水平线加高区域内建筑密度，将交通节点周边地区变为高密度区域



土地利用及规划鼓励沿快速公交走廊的高密度化。巴西 库里提巴



快速公交街景。巴西 库里提巴

最大化公交系统运力



主要的办公区域应该坐落于高容量公交可达的地方。中国 广州



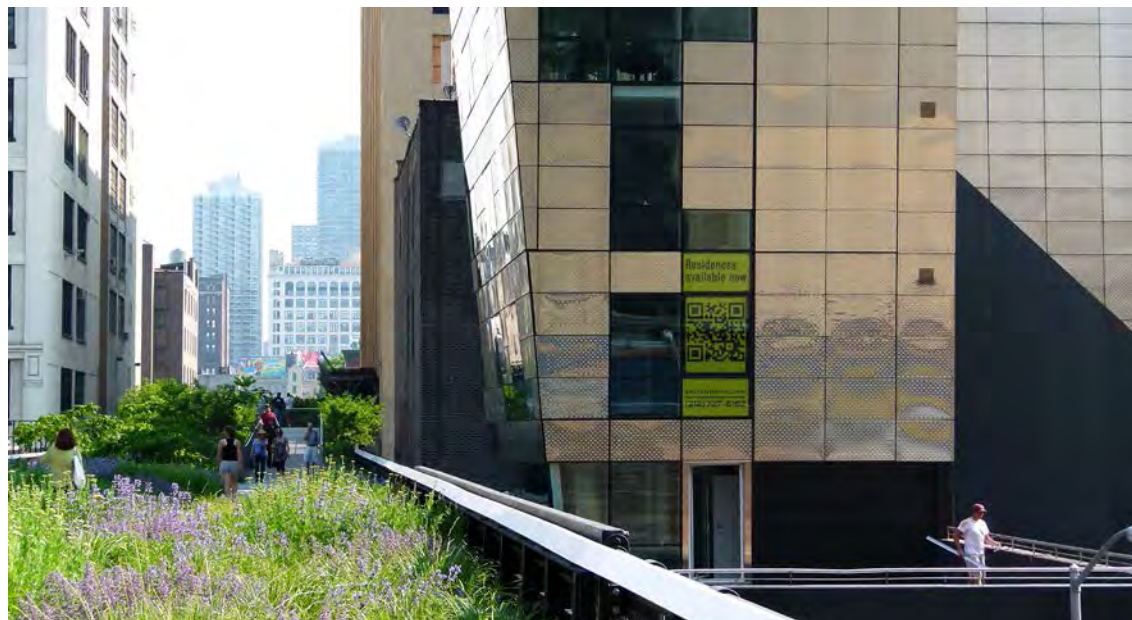
在广州，城市密度聚焦于BRT走廊的周围。该系统的运力满足通勤交通的需要。中国 广州

案例研究

沿高架铁路线的重新规划， 纽约

高线公园，一条架起的公共人行休闲道，位于纽约市西切尔西街区的甘斯沃尔特街和西30街之间，原来是一条用于运输货物到西边工厂和仓库的高架铁路线。项目第一次进入公众视野是在2003年，当时高线公园之友举办了一个征求重新利用废弃铁路方案的比赛。比赛吸引了来自36个国家的720名参赛者，在大中央车站展示。高线公园第一期开放于2009年，第二期则在2011年开放，将人行道延伸至1.5英里长。

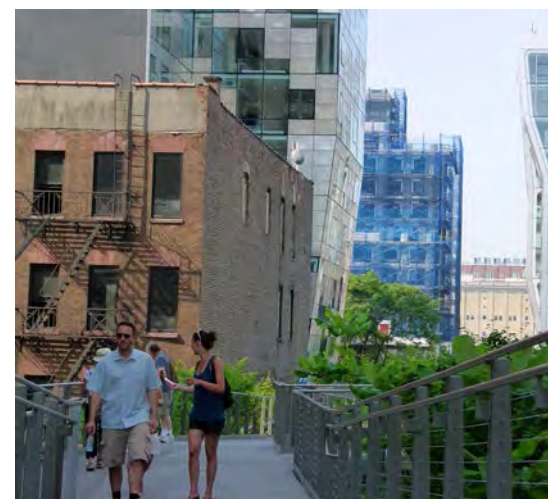
预期到这项新城市项目对发展的影响，纽约市在2005年采纳了西切尔西综合规划来带动周边区域的发展，同时保留史上有名的肉市场、西切尔西艺术区和新规划的哈德森广场的特征。在这个规划被采纳之前，该区域只是被归于工业用途，而最大许可容积率（FAR）只有5。现在所采纳的规划改变了这一分区，容许商住混合发展，许可FAR增加到6.5。指定的“高线公园走廊”以内、以下或者邻近区域的业主都允许使用TDR（发展权转让）方案来转让他们在走廊内的权益到指定的“接收场地”，允许这些场地的FAR达到10至12。愿意将低/中等收入的住房或高架线公共入口包含进项目里的开发商将获得额外FAR奖励。



新区划鼓励聚集，容许混合用途发展。

目前为止，新的区划已经催生了包括1000个以上的居住单元在内的超过17个居住和商业发展，保护了许多历史旧址，例如切尔西市场和切尔西艺术区，并重新利用了9个路外停车场。

这种细致的聚集作用和混合用途、人性化的街区，出色的交通易达性和在第八、第九大街受保护的自行车道、以及与曼哈顿中心的临近这些都使原来的工业区变成一个重要、非常理想的多用途城市街区。



某些场所的最大容积率不止翻一倍。



混凝土道路贯穿整个高线公园，为游人提供了一种有趣的步行体验，同时也为城市提供了一种新的视角。

7

紧凑

创造短距离通勤的紧凑地区

社区地点对可持续性有着长远的影响。远离现有城市的新兴开发区既不便利也不甚兴旺。城市规划者可以通过将紧凑的新城市副中心定位在原有城市内或附近区域来避开这个问题。多数城市都有未被充分利用,而现状不再需要的土地,如:旧港区、铁路站场、地面停车场、工业分区或者废弃的军事基地,通常可以重建成重要的新城市中心。

在发展远郊绿地之前,城市需要先建立起开发该地的鼓励机制。除了保护耕地之外,这一策略应明显地降低向此新地点提供运输、公用事业及其他服务的成本,同时缩短多数居民的日常通勤距离。

通过集中开发现有区域 和临近区域来减少城市延伸



旧厂区变成展厅。华侨城, 中国 深圳



重新使用的建筑能很好地保存社区历史和特性。纵向的扩张能容纳更多的人并承担更多的活动。美国 纽约



新的高密度开发。匈牙利 布达佩斯

在简短的通勤距离内协同定位工作与住房



工业园区变为生活、工作和休闲的中心。美国 纽约



巴塞罗那的“紧凑街道”包括临街商铺、高层住宅、沿线公园和公交专用道。西班牙 巴塞罗那



在弗莱堡，所有家庭400米范围以内都有提供无障碍入口的电车中转站。德国 弗莱堡



在保护步行街区的同时，有选择性地地在现有步行区域再次开发，以增加人口密度。美国 纽约

对我们 地球意味着：

通过鼓励高密度发展，能为每个住宅群节省超过3亿美元的社会资金或者在接下来的50年里为有400-500万人口的城市节省1100亿美元。

亚当·罗博，《改变中的澳大利亚》，2009



对你意味着：

对我来说，一个紧凑的社区是这样一个地方：我和我的朋友、孩子住得很近，我可以步行到我需要去的地方，一切需要都触手可及。



巴黎 马塞纳

从废弃的工业区到面向人和交通的
密集和混合使用的相邻社区

将居住、工作、零售和娱乐活动整合到一个区域有利于城市和场所的提升。当人们每天都要前往的目的地被混合设置在一起之后，与之前的明确功能分区不同，许多出行距离得以缩短，并且更适合步行。由于部分出行可以被合并，因此人们通勤和办事所需时间也缩短了。社会多样化和各收入阶层混合的社区不仅缩短了出行距离，也使得社区更加安全和充满生气。

街景变得多样、丰富和有趣。各种活动使街道每时每刻都生机盎然。生机吸引生活，人群相互吸引，当地商业蓬勃发展和多样化，安全性得到了提高。

最有活力的城市都将低层零售及其上的住房和办公功能堆叠起来。与活跃的公共空间和广场相结合，混合使街道充满生机。



马塞纳街区开发前航拍



不同设计师在许多小地块创造的各式各样的建筑



...施工期间



狭窄的街道和有吸引力的临街门面



8 转变

通过规范停车和道路使用来增加城市机动性

在过去的一个世纪中，为了给汽车交通提供便利，许多城市都进行了改造和设计。在2030年前，对某些旅途中的人来说，汽车交通依然是首选，尤其是在无法选择经济的公共交通方式的地方。对乘客和周围的人们来说，这些车辆应当尽可能的清洁、省油、安静和安全。

在建成区扩路或者新建道路会破坏当地的环境。更多的车辆将导致更多的拥挤、污染、油耗和温室气体排放。小汽车尽管解决了部分出行，但是却占用了过多的道路空间。如果汽车交通与人口的增长同步，那么从燃料经济性和更清洁的技术中得到的好处将被低速度抵消——因为驾驶人会困在交通拥挤中。通过停车政策、车辆限制、征收使用费和设置仅允许公交和自行车直接通过而小汽车不可以直接通过的交通小区，可以使得小汽车使用被控制在既有道路情况下能够接受的水平。也可以对这些策略进行调整，以鼓励使用更加清洁和更加安静的车辆。好的交通需求管理政策才能使得我们城市是为人而建，不是为车而建。

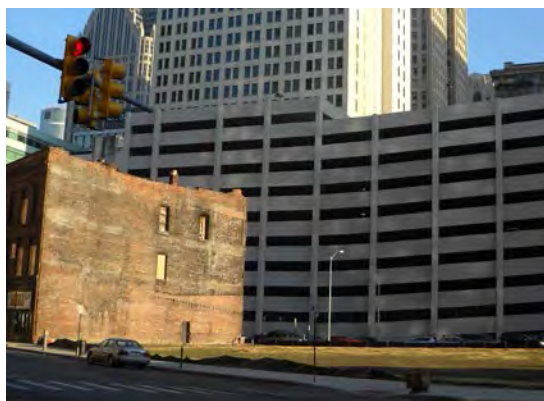
限制停车打消人们在交通高峰期驾车的念头



建立受保护的行人区域，在机动车道为步行以及其他出行方式腾出空间。哥伦比亚 波哥大



某些路段只允许以该区域为目的地的客车和货车通行，给予步行者和骑行者以优先权。



路外停车规定驱使开发商建造超过需求的停车场，提高了住房价格以及破坏了城市环境。美国 底特律



住宅区以行人和自行车为先，设置垂直停车让街道保持宁静。荷兰 阿姆斯特丹

根据时段和目的地调节汽车出行费用



从1977年开始，驾驶员需付费进入市中心。在入口检查站，使用一种装置直接从汽车所有者的银行帐户中扣除过路费。通过各个时间段的费用变化使街道和高速公路的通畅率达到85%。新加坡



在看到减少了20%的上路车辆使得交通拥挤减少了30%-50%后，一半反对拥堵收费的公众转向了支持。瑞典 斯德哥尔摩



实时信息公告板能让驾驶员知道附近哪里有车位从而减少汽车寻找车位的行驶距离。中国成都



路侧停车收费将用来优化路缘石，并为Bicing，即在以前是停车场的某些街道上设立城市公共自行车的方案提供资金。西班牙 巴塞罗那

对我们 地球意味着：

车速降低5公里/小时就能减少15%的碰撞，减少10%的行人伤亡事故和20%的重伤。



对你意味着：

有了“拼车”，我总是有车可用，而且还是各种类型的车。



苏黎世

苏黎世的交通问题起源于20世纪六七十年代，当时城市致力增加道路通行能力以容纳更多的车辆。随着道路容量、空气质量问题和噪声污染日益严重，苏黎世修正了他们的规划，制定更严格的停车政策，通过提高在住宅区停车的费用来匹配城市中心，修改路侧停车规定，颁布一项停车供应上限以及将路外停车规定与交通管理和空气质量联系起来。

停车供应上限和路外停车规定设立于1996年。根据苏黎世当地法律，如果项目在设有停车上限的区域而建，例如市中心内，除非同意取消相同数量的路侧停车位，否则不能建立新的停车位。同时，如果项目临近公共交通设施，如临近公交车站或者电车站，则可以减少车位配建标准。该政策使得路内停车得到治理，得以为市民创造出新的公共广场。

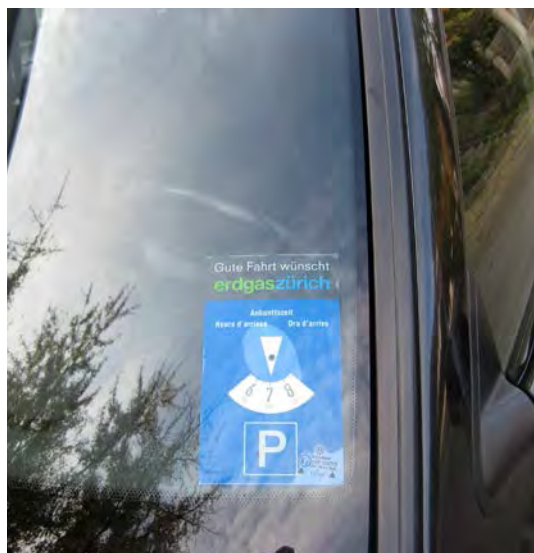
苏黎世演变出两种常规街边停车区：蓝色区和白色区。蓝色区允许使用一种预付款停车许可证在90分钟内免费停车，但并不保证许可证持有人一定有车位。白色区要求来访者付停车费，费用每30分钟上升一次。苏黎世P&D方案因地制宜地根据全市每个街区不同时段和地点来收费及提供便利，而不是一刀切。停车费用的盈余直接纳入市财政收入。



以前的路边停车转变成了自行车停放处。



一条住宅街道的停车空间以提高交通顺畅度为导向。



贴在一辆车挡风玻璃上的欧洲蓝标。



一个住宅街区的两小时限制付费停车点。



广州BRT走廊停车管理和步行空间改善。

概 括

1. 步行	发展鼓励步行的街区	缩短过街距离
2. 自行车	优先发展自行车网络	设计强化自行车安全和便利的街道
3. 连接	创造密集的街道网络	创造行人、自行车和车辆高渗透性的密集的街道网络
4. 公共交通	支持高质量公共交通	确保高频率、快速和直达的公交服务
5. 混合	规划多功能混合社区	住房、商业、收益和服务的最佳平衡
6. 密集	开发密度与公共交通运力相匹配	密度与公交系统运力相匹配
7. 紧凑	创造短途通勤，紧凑型社区	通过集中开发既有区域和临近区域以减少城市过渡扩张
8. 转变	通过规范停车和道路使用来增加城市机动性	限制停车打消人们在交通高峰期驾车的念头

保证行人的安全和便利	鼓励地面活动并创造休憩空间
为公共自行车及私人自行车提供安全的停放处	
创造无车街道、小巷和绿道来鼓励非机动化出行	
在城市中至少建设一个可以使得80%的市民可以步行前往的、高运力、快速和拥有专用通道的公交走廊。	将公交站点、家、工作地点和服务设施等设立在互相步行可达的距离以内
提供各种有着良好可达性的公园和开放空间	
最大化公交系统运力	
在短途通勤距离内，布置工作与住宅	
根据时段和目的地调节汽车出行费用	

