



纽约市步行友好街道建设简介

自然资源保护协会

2015 年 5 月

纽约市的曼哈顿区是知名的国际金融中心，以高楼矗立、人流熙攘、道路繁忙著称。通过市政府和市交通部门不断的努力，纽约的交通拥堵状况逐年得到改善，行人和慢行空间环境得到了扩展。2007年，纽约市制订了题为《纽约2030》的城市发展长期规划，提出建设“更绿色、更宜居的纽约”，决心保持纽约市的世界创新城市地位。为推进《纽约2030》规划的实施，在交通方面，纽约市交通局推出了《世界级街道（World Class Streets）》白皮书，以及作为其技术细化文件的《纽约街道设计手册（Street Design Manual）》，核心理念是“重塑纽约市公共空间”。

在具体实践中，纽约市通过多种策略提升城市公共空间质量与环境。在百老汇大道（Broadway）开展的一系列低成本、短平快改造项目集中体现了重塑公共空间的理念，为大道沿线新增了4.5万m²的公共空间。改造后步行人数增加11%，交通事故减少63%，同时提升了一些沿线地段的地产价值。

城市的5个大区都在开展类似的改造项目，努力让纽约的街道更具活力，使城市公共空间更加功能多元化，减少交通拥堵和交通事故，让纽约市成为步行友好的国际大都市。

根据纽约的相关资料，我们提炼了该市采取的有一定创新性和成效的举措，供有关方面参考。

一、重视公众调研及市民参与

2007年，纽约市交通局与盖尔建筑事务所合作进行公众生活调研。盖尔建筑事务所是一家国际知名的城市规划设计顾问公司，曾帮助哥本哈根将其打造成为世界上最适合步行和自行车出行的城市。盖尔事务所开发的独特的场地调研技术，既可量化分析公众如何利用公共空间，又可评估户外座椅的品质和状况、铺设地面的质量、建设相关影响以及影响公共区域和步行空间的其他因素。调研结果有助于制定城市改进公共区域的策略，也可作为将来调研比较的基准。

调研地点选择在纽约市主要公共活动空间节点，采用“公共生活—公共空间”（PLPS）调研方法，对各处地点进行行人流量调查，并针对各个公共空间进行停留活动统计，由此分析纽约街道网络现存的主要问题，进而提出街道重建的规划设计策略、措施及推进时序。通过公众生活调研，盖尔事务所发现纽约市的街道有如下问题：

- 人行道过于拥挤影响步行质量；
- 人行道障碍物（商贩，简陋街道家具等）阻碍出行；
- 公共交通附近人行道过于拥挤或休憩空间过少影响公交接驳
- 街道无座椅减少行人在公共区域停留
- 老人和儿童的步行交通数量比例极少
- 很多公共区域步行难以到达

在执行街道改造项目时，通过社区委员会进行项目展示，社区民众可参与、提问或提供意见反馈。各社区代表将进一步参与纽约市交通局举办的项目研讨会。同时，针对特定人群（老人、儿童等）进行安全教育。

公众参与街道改造案例

布朗士（Bronx）地区行人安全行动计划-社区公众对话与意见：

- 社区居民对 1369 条布朗士地区行人安全的议题进行了公开讨论，并以数字标示地图；
- 社区居民认为：超速（21%）与未礼让行人（20%）是最常见的影响行人安全的原因；
- 63%的出席研讨会的人员认为宽阔的干道是改善行人安全的最重要区域；
- 45%的议题讨论是在于优先通道、交叉路口与区域之外；

教育与认知活动

- 针对布朗士地区优先通道与优先区域的老人和儿童提供安全教育；
- 街道小组针对在布朗士地区的优先通道、交叉路口与区域推展项目；
- 着重于倡导和付费安排零车祸愿景*的公开信息活动，锁定夜间驾驶，以及针对高风险的布朗士地区人群（例如年轻人与夜间通勤者）
-

*零车祸愿景：这一政策框架早在 1997 年就在瑞典实施了，之后“愿景零”成为一个跨国的项目，旨在减少街道交通事故伤亡直至其为零。纽约市政府于 2014 年采取了“愿景零政策”，旨在在 2025 年到达交通死亡率为零的目标。



纽约市的社区项目研讨会

二、确定明确的发展目标，制定完善的规划和标准体系

纽约市制定了明确的步行友好目标：建设紧凑密集街区/街道，改善步行街道使其更安全，营造舒适便捷步行环境，打造活动丰富的步行街道。

在这一发展目标指引下，纽约市制定了完善的规划和标准体系，既有宏观的指导性战略规划，又有中观的专项规划及微观的建设标准。如：2008年战略规划（Strategic Plan 2008）中“世界级街道”创建计划；2009年《活力城市设计手册》；2010年《纽约市步行安全研究及行动计划》；以及《街道设计手册》等。这一系列文件也是公共教育宣传和公众参与街道建设的重要参考教材。

三、街道步行安全建设

纽约市在步行安全建设方面投入了很大力量，取得了效果。作为美国步行率最高的大城市，其步行事故死亡率为 1.8/10000，比同级别的其他城市低 15%，是步行安全性最高的大城市。纽约市 2000—2009 年的步行伤亡率比 1990—1999 年下降了 41%，并计划 2030 年交通事故死亡率降低 50%。

经验借鉴：

城市的不同地点、路段街道设计不同，发生事故的原因、方式、群体也不同。因此，在提高步行安全性方面可以借鉴如下措施：

1. 建立完善的交通事故数据库，进行空间制图，开展全面的事故分析和分类；
2. 在此基础上根据各路段或地点的具体情况进行具有针对性的街道步行安全工程改造；
3. 强化交通安全宣传教育，以及交通安全管理和执法；
4. 加强公众参与。纽约市交通局在项目研究阶段和项目开展过程中，会通过社区委员，充分收集和参考社区民众的意见和反馈。

“完整街道”¹的实现

根据彭博计划（2002-2013 年），纽约市重新设计了街道项目并开发了庞大的街道网络。这类项目有多个目标，如减少每年交通事故死亡人数、改造街道作为公共空间、增加自行车通勤交通、实施快速公交 BRT 系统等，其中许多交通运输项目都可以使用

¹ 完整街道的概念向传统的以机动化为核心的街道设计理念发出挑战，其目标是为通过完善道路/街道相关设施，为所有出行者提供一个公平的交通系统，包括所有用户、所有年龄、所有的出行模式以及所有的健康/残疾人。而且，通过完整街道的实施，还要实现使自行车、步行和公共交通的方便性高于私人小汽车的使用。由此，改变目前的城市交通发展趋势。

创新的完整街道理念来实现。

该项计划的目标是将大多数以小汽车为主导的城市街道模式转换和改造成为以优化交通性为目的的公共空间，为旅游、可持续交通提供机会，并减少交通事故。

项目实施后的数据也充分验证了其在交通安全领域的积极成果。2013 秋季公布的交通项目报告显示，完整街道设计带来了巨大的安全效益。纽约街道死亡人数自 2005 年以来下降了 34%。在曼哈顿区第九大道建设了第一条专有自行车道后的三年内，该街道伤亡人数下降了 43%，而骑自行车的人数则增加了 63%。纽约市交通局的街道改造设计越来越重视安全，并获得越来越多的步行或使用自行车的纽约人的支持。

“老年人安全街道项目”和“学校安全路线项目”

纽约市也改进了老年人和儿童的街道步行友好性。纽约市交通局的“老年人安全街道项目”和“学校安全路线项目”针对这两类人群的高风险区域做出改进，提高了步行友好性。

时任纽约市长布隆伯格于2008年发起“老年人安全街道项目”，纽约市交通局首先确定了全市25个老年居民占多数的社区，这些社区与步行相关的车祸发生率高，并在布鲁克林区的布莱顿海滩、皇后区的法拉盛、曼哈顿区的下东城完成了针对老年人安全的步行道改造项目，这些改造包括：

- 将人行道信号灯重新定时，使得老年人有更多时间穿过街道；
- 建设行人避车岛和人行道加宽，保护行人和缩短穿行距离；
- 改造街道标志，提升可视性；
- 减少车道数量，实现平静交通。

“学校安全路线项目”旨在改善纽约市中小学校周围的行人安全。2003年，纽约市交通局分析了1400所公立和私立学校的事故数据，确定135所学校需要人行道安全改造，之后开始一系列学校周围的运营改造，其中包括安装新的信号灯、增加穿行时间，安设新的人行横道，设计更好的路标指示等。

纽约市安全项目改造成果

纽约市交通局自2007年以来开始执行街道步行安全项目，于2010年8月出台了《纽约市步行安全研究及行动计划》，对纽约市交通和步行安全进行了详尽的研究。对事故高发的地点、时间、方式和人群进行了统计和分析，进而根据研究结果制定出具体的行动计划。具体改造成果如下：

- 改造了137个街道廊道和113个交叉路口的安全设计
- 安装了772个新的交通信号灯和241个全程信号控制 (all way stop controls)
- 在100个交叉路口实施行人间隔 (leading pedestrian intervals) , 保证行人过街有充分的时间和良好的可视性 ;
- 39英亩 (约为157827平方米) 道路重新规划 , 用于建设广场、公共座位、避车岛、街道中间分隔带及路缘扩展 (bulb outs) ;
- 29个已实施或规划的慢速住宅区 ;
- 189所学校配有减速区域 ;
- 在50个交叉路口安装交通灯摄像头 , 在20个场所安装雷达测速仪。

四、街道便捷与舒适性设计及改造

纽约的公共交通网络发达 , 大部分纽约人可以在 20 分钟内步行到达最近的地铁或火车站。由于人们大多通过步行到达公共交通站点 , 步行道和公交站点的环境对于保障出行质量非常重要。

纽约市交通局通过计算人流量指数来追踪城市的步行率。调查发现纽约市主要街道的人流量远超过伦敦、悉尼等大都市。另外 , 纽约市存在人行道拥挤、人行道障碍物较多、道路缺少座椅及休息处、公共站点周围缺少步行空间等问题。

经验借鉴:

纽约市在原有城市框架的基础上 , 通过一系列低成本、小规模街道改造项目 , 提升了街道等公共空间的步行友好性 , 如:

1. 将土地利用率较低的地块通过简单的铺设和装饰改造为公共广场 , 通过公共广场的改造 , 所有市民能够在 10 分钟内步行到达最近的公共开放空间;
2. 在步行者较多的季节和地点增设街道座椅 , 并制定了详细的座椅申请和管理制度;
3. 进行道路艺术展览和美化; 在地铁、公交、自行车站点及行人密集区设立步行导航和公共交通地图等。

纽约市目前仍在进行公共交通站点的人行道改善 , 提供更加安全舒适的候车环境。纽约市通过这些可行性较强的小型项目 , 由“点”到“面”地打造了纽约市的公共交通和步行网络。

纽约市交通局也实施了一系列措施在现有基础上对街道进行重新设计和改造。

公共广场项目

纽约市的公共广场项目将利用率较低的街道改造为行人广场 , 创造更多的公共开放

空间供市民休息或社交，提高市民的步行体验、安全性和生活质量。纽约市致力于使所有市民能够在 10 分钟内步行到达最近的公共开放空间，广场项目是其中的重要组成部分。交通局与非营利机构合作，根据每个社区的特点和需求，在全市范围内因地制宜地进行街道改造，建设公共广场。纽约市任何合法的非营利组织都可以申请公共广场项目。交通局会优先考虑缺少公共开放空间的街区，或积极参与公共空间维护 and 管理的申请者。

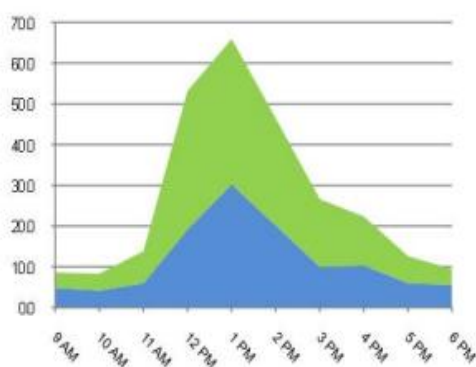


纽约市公共广场项目

城市公共座位项目和街道座椅项目

纽约市通过城市公共座位项目（citybench）和街道座椅项目(street seats)为行人提供更多的休息处。城市公共座位项目旨在增加纽约市街道公共座位的数量，为行人和公共交通使用者提供更舒适的步行环境，尤其对于老年人和残疾人。市民、店铺、学校和其他机构都可以向交通署提出在合适的公共地点申请安装座位的建议申请长凳并免费使用。纽约交通部到 2015 年将分批次安装 1500 个长凳。

街道座椅项目通过增设人行道座椅和桌子创建季节性的公共开放空间。在温暖的季节民众的户外活动时间大大增加，该项目会暂时占用少量停车位，安装座椅，以供民众在此休闲或会友。



街道座椅项目实施前后，Pearl 街道座椅使用者数量对比



皇后区 Douglaston 街道座椅

打造视觉愉悦的街道环境

为了提升街道景观，纽约市交通局与社区及艺术家合作，在各个街区组织临时性的

公共艺术展览。用彩色壁画、动态光投射、雕塑等各种艺术形式装扮城市街道。公共广场、栅栏、桥梁、步行街、人行道等都成为艺术展示的背景。以道路屏障美化（Barrier Beautification）为例，交通局与纽约关怀组织（NY Cares）及艺术家合作，对全市 25 处道路屏障进行了美化。

在公共设施方面，交通局致力于统一纽约市公共设施的外观及风格，提升街道景观的美感。从公交候车亭、报刊亭、公厕、自行车棚等方面制定了详细的选址及设计规则。



道路障碍美化

规划更好的街道

纽约市交通局正努力使步行成为对纽约人更具吸引力的选择。为此，纽约市交通局广泛推行了一系列分别以优化步行体验的不同方面为目标的项目。

不断加大街道与交叉口重新设计的力度，以提升行人安全，并增加便捷的公共交通接驳方式，尤其是针对相对弱势群体——如老年人与儿童等。除提升安全性以外，也借助社区驱动步行广场项目以扩展行人可达的公共空间，该项目的主要措施是将全市范围内未充分利用的街道改造为公共空间。纽约市交通局还通过资助一些公共项目，如夏日街道（Summer Streets）、自行车月活动（Bike Month events）以及周末步行（Weekend Walks）等，重塑现有街道的形象。²

建设优质的街道-街道路面铺设材料

《纽约街道设计手册》详细列入了更广泛的街道和人行道铺设材料，更多的铺设材料可用于城市街道项目，同时创造更愉悦、整体统一的风格。该手册根据不同的道路的特征，确定了因地制宜的铺设材料。

开发步行导航提供信息服务（WalkNYC）

交通局开展了纽约市步行导航项目（WalkNYC）。该项目提供了专门面向行人、公共交通使用者和骑行者的导航地图，这在纽约市历史上尚属首次。

另外，在所有地铁站和史坦顿岛（Staten Island）火车站安装区域地图，提供该站点所在区域内的地铁线路、站点、SBS（Select Bus Service）公交路线等信息。纽约市

² 纽约的活力城市设计，如何与地方规划及其他设计标准协同？
http://mp.weixin.qq.com/s?__biz=MzA5NzYzMzEwMQ==&mid=203247388&idx=1&sn=960717a8d95a4a60f7609f168de7b6d6&3rd=MzA3MDU4NTYzMw==&scene=6#rd

交通局与社区组织合作，研究了每个街区的热点目的地和主要步行路线，重点研究了公交服务站点之间的路线、地标和公共空间，制定了详细的街区地图。这也为纽约市交通局的城市布局策略和网络规划标准奠定了基础。纽约市各自行车停放点也安装有 WalkNYC 地图，用于扩大导航网络，为骑行者和步行者提供导航信息。WalkNYC 地图提供基本方向、街道名称、地铁站入口、无线热点等多种信息。地图可以旋转，以“平视”或“面向”两种方式展示街道网络信息，让不善于阅读地图或对环境陌生的使用者能够更方便地使用地图。

五、提升街道活力

除了道路安全工程，街道设计等硬件的完善和提升外，纽约市还通过一系列“软措施”提高城市步行友好性，培养市民的步行意识和习惯。

“周末步行”项目

每年夏天，交通局与社区团体联合在纽约市的五个区开展“周末步行”项目，为同一街区内的市民提供休闲、社交的机会。每个社区的步行活动由当地的商业联盟或社区团体组织和主持。活动期间所涉及的商业街道暂时对机动车关闭，只对步行者开放，活动以音乐、艺术、工艺、课堂等多种形式展开，旨在突出本地的文化和经济资源，倡导健康安全的娱乐方式，促进本地商业的发展，创造高质量的公共空间。

“夏日街道”项目

2008年8月，纽约市交通局开发了一条7英里（约11265米）的步行街，从上城中央公园开始，沿着世界闻名的公园大道绵延到下城雄伟的布鲁克林大桥，在周末的特定时间对机动车关闭，只允许行人和自行车通过。纽约市媒体和民众对此名为“夏日街道”的项目好评如潮，这也吸引了其他国际大城市的关注。大约有15万人参加了此项活动，很多人是首次尝试在城市街道骑自行车。

纽约市于2009年出台了《活力城市设计手册》（The Active Design Guidelines），在城市设计和建筑设计两方面提出了详细的设计原则和规定，旨在通过建筑、街道和城市空间的设计改造，激发和鼓励市民选择健康的生活方式，将锻炼融入日常生活，建设健康活力型城市。