

# 改造曼哈顿， 来自纽约的POD运用构想



扫一扫，分享本文

上海、北京等国内大城市或许都可以考虑借鉴曼哈顿经验，并合理采用融合后的“无车化”改造方案，分区域加以实现。

## 车轮的挤压

美国被称为“车轮上的国家”。汽车不仅为美国城市带来了交通工具的改变，也让城市布局、土地利用、生活方式等发生了全方位的转变。城市在转变中获得了高效与便捷，但同时也不得不面对越来越多的困境，比如，环境污染与交通事故带来的高死亡率。汽车在美国每年造成约9万人伤亡：其中4万人死于交通事故，约5万人则死于长期暴露在汽车所造成的空气污染中。

更可怕的是，汽车，尤其是私家车还贪婪地占据着本该属于人们的土地空间。假设将50个人从城市的一端送至另一端。如果选择公交车，那么一辆车足以让这50个人乘坐，这需要使用40平方米左右的道路空间，差不多和一个很小的公寓面积相当。但是如果让这50个人同时各开一辆私家车的话，那需要多出好几倍的道路空间——大约需要250平方米以上。这看起来就像是在一栋巨无霸豪宅里只住了50只猫一样不可思议。而且私家车在不使用的时候仍然需要很多的空间。它们需要被停放，这就需要额外的道

路空间或者停车场。不仅如此，私家车在找地方被停放的过程中同样使用着大量的道路空间。如果把这些空间都加起来的话，汽车所占空间将是巨大的。比如在曼哈顿，除了道路本身占据的9.9平方千米土地，还要额外加上包括停车场、加油、洗车、汽车交易和维修站在内的4平方千米土地。如果将这些面积相加，大约有4个中央公园那么大。

那么真正使用这些空间的人又有多少呢？以寸土寸金的纽约为例，超半数的家庭其实并没有车，有车的家庭也很少用汽车来通勤。在疫情之前，工作日每天大约有160万人往返曼哈顿，大约80%的人使用城轨和公交车通勤，或是骑行及步行，仅有12%入岛的通勤者使用了私家车。因此，在美国诸多城市研究者看来，汽车的使用问题，从某种意义上讲，是关乎城市平等与公平的问题。

而且，在经历了新冠疫情之后，城市人对于公共空间的诉求更加强烈，如何提供足够的公共空间，让每个城市居民在享受生活的时候保持相对安全的距离；如何在有效防止拥挤的同时，让每

个居民自在地享受城市生活高速和便捷的通勤等，都成为了亟待解决的城市难题。在愈加强烈的诉求的推动下，更加冷静的城市开始思考，与其回归依赖汽车的日子，不如纠正长久以来的错误，拿回赋予汽车的过多土地空间。

## 退还公共空间

曼哈顿作为全美“无车化”接受度最高的地段之一，自然而然成为了纠正活动的首发地。与之前已经在这里施行的种种禁车行动不同，这次曼哈顿拿出的新方案真



正想要带来的是城市生活方式的转变，同时帮助人们夺回公平使用公共空间的权力。

方案聚焦街区层面，将行人优先权最大化。比如，在下城区的部分地区，为给行人提供更加充足的出行空间并保证行人的出行安全，方案拟对连接Williamsburg和曼哈顿桥的道路进行无车化处理，禁止私家车通行，拓宽人行道，留给人们更加安全、充足的步行空间。同时，为了让步行体验更加生动有趣，方案还提出在千篇一律的道路空间中插入一些新元素，比如在Adam Clayton Powell Jr. Boulevard等上城区大道，将被车辆“抢夺”走的空间改为路边摊、聚集场所、或是社区服务中心，具体改成什么用途，由社区居民投票决定。

此外，考虑到居民缺少其他可供选择的出行方式，是城市患上汽车依赖症的真正病因，新方案充分计划了减少私家车出行后，人们出行的种种可能——除步行以外，还有公交或地铁、自行车、

滑板车，或者未来那些轻便、电池驱动的“微出行”方式（比如单轮，自平衡滑板），当然出租车或是网约车也被包括在内。对于种种出行选择，方案尽可能地给出了合理分配。比如在曼哈顿大桥的无车化改造方案中，现有的七条机动车，有四条被转为人行大道、自行车道、公交车道；余下的三条则留给出租车、网约车、拼车等出行方式。

不仅如此，对于占据了很大一部分主要道路空间的停车位，同样本着行人优先的原则，方案拟将这些位置改为斑马线区域，为行人构筑更加安全的出行空间。当然，在满足行人需求的前提下，也可以考虑将剩余的部分空间改为垃圾收集位和自行车道。

## 人本城市——POD理念

长久以来，安邦智库（ANBOUND）关注人们公平使用城市空间的权力，提倡以人为本的城市建设思路，并于2018

年提出步行系统优先开发理念（PEDESTRIAN ORIENTED DEVELOPMENT, POD），系统集成从规划到设计、从产业到居住、从街道到消费的城市政策和设计原则，希望撬动城市秩序与城市思想向更加人性化的方向变革。因此，POD理念与曼哈顿“无车化”改造方案的核心不谋而合。

事实上，曼哈顿的“无车化”改造也可视为POD原则的真实运用构想。不过，需要补充的是，一套系统的城市解决方案，并不局限于街区层面。因此，除曼哈顿方案中已经呈现的街区改造设计外，运用POD原则，“无车化”改造方案还需要在政策层面加以补充，首先，可以考虑借助高收费使用道路等方式，限制私家车出行；其次，利用收费限制，实现行人优先，公交优先；再次，按照活力中心区原则，重构区块中的街道和路网。在尺度方面，可选择每4平方公里一个改造区块，构建活力中心区。在结构方面，区块按照等级分布，形成消费、居住、商业、公共、社区化和活力中心区化。同时，针对区块内外的路网，内部路网设计，可考虑单车道靠边，双向自行车道和人行道，接边商铺和休息区，用不同颜色进行区分；外部路网设计，可以考虑有轨电车、私家车和地铁衔接各个区块。在安邦智库看来，上海、北京等国内大城市或许都可以考虑借鉴曼哈顿经验，并合理采用融合后的“无车化”改造方案，分区城加以实现。■

供稿单位：安邦智库

编辑：马张驰

