



# 森尼赛德站场 (Sunnyside Yard) 公共设施未来规划

2020年3月

森尼赛德站场 (Sunnyside Yard) 公共设施未来规划

2020年3月

AMTRAK



City of New York

AMTRAK



City of New York



# 序言

2020年3月2日

今天，我们满怀喜悦之情发布《森尼赛德站场（Sunnyside Yard）总体规划》，这是由成千上万的纽约人献计献策，为一个极为独特而重要的场地共同设计的一个跨越几代人的发展框架。

目前，美国铁路公司（Amtrak）正在与各地方政府展开合作，旨在使其部署于那些快速增长的城市中的资产能够满足多种公共需求，同时深化其城际铁路运输的核心使命。2014年，Amtrak向纽约市提出合作意向，以期共同规划其位于东北走廊的一项重要资产——Sunnyside Yard。

森尼赛德站场对皇后区西部和大纽约市地区至关重要。铁路站场（Yard）地处中心位置、规模庞大并属于公有产权，而且周边拥有发展强劲且多元化的社区，以上因素促成了这个独一无二的地块，我们必须秉承高度负责的态度去做好规划，造福后代。该总体规划是纽约市与Amtrak密切合作的产物，铁路站场的“上盖”建设以及双方的未来合作都将以此为指导框架。

顺颂商祺

Vicki Been  
副市长，住房和经济发展负责人

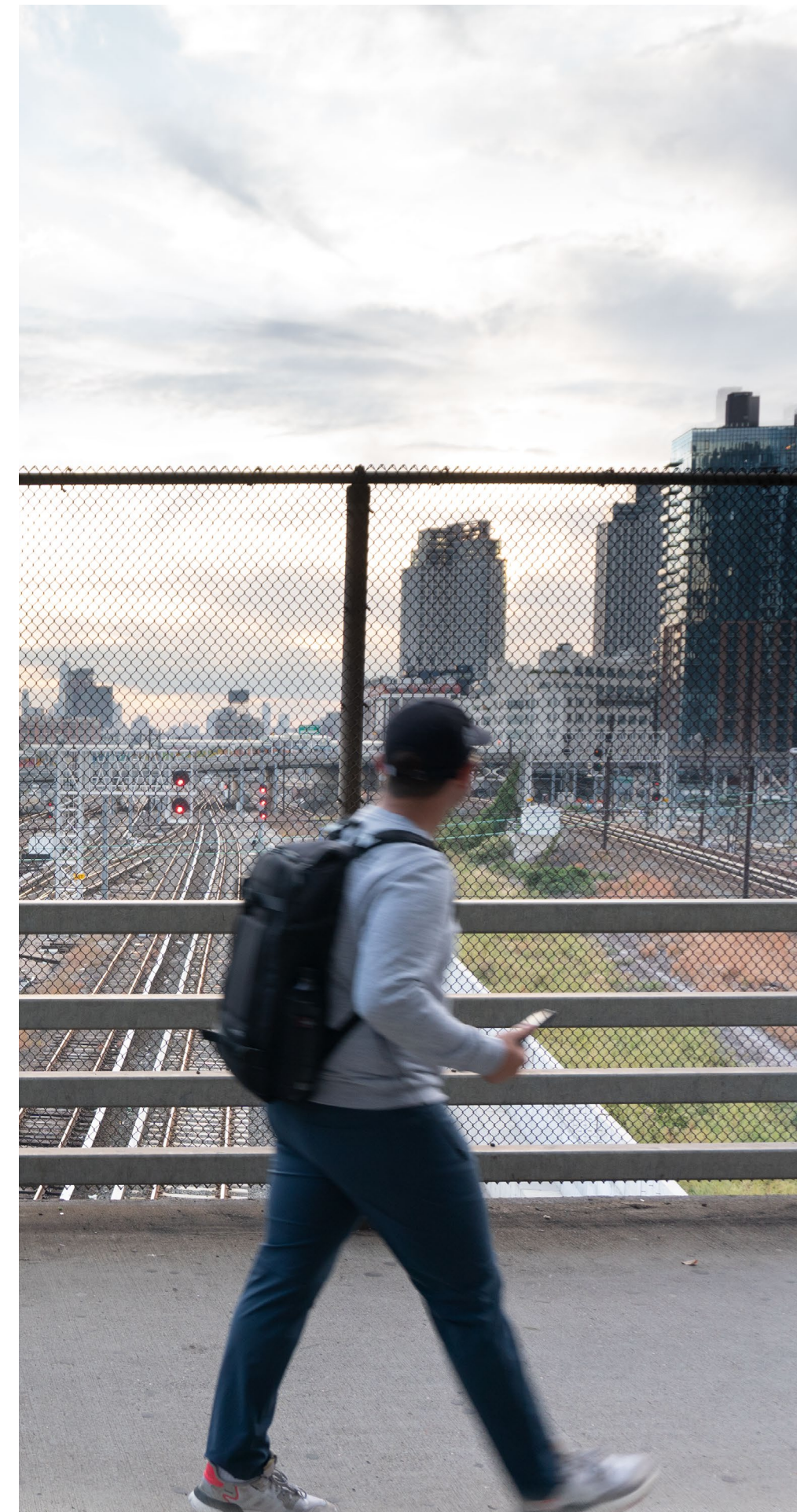
《森尼赛德站场总体规划》针对目前最为迫切的问题提出了大胆的行动方案。如何大规模建造新型经济适用房，以保护皇后区的多元化构成，并解决我们的住房危机？我们应如何重新考量和投资区域及本地交通网络？如何以环境可持续的方式进行发展，同时帮助社区应对气候变化的影响？在纽约市所有占地面积相近的地块中，森尼赛德站场是唯一地处中心位置、拥有便利交通的区域，在这里我们可以利用公有的土地来应对上述问题以及其他挑战。

皇后区历来欢迎全球工薪阶层和中产阶级家庭在此安家落户，我们对于这个社区的热爱与这段历史是无法分割的，皇后区包括森尼赛德和伍德赛德，再到长岛市和阿斯托利亚。

最初由社区牵头、主动发起规划流程，最终得以形成《森尼赛德站场总体规划》，该规划力求保留这些社区的特色之处（高性价比、适宜步行以及多元化），并在此基础上增加高效的公共交通、美丽的公园、经济适用房以及获取教育资源和优质的就业机会。

Anthony Coscia  
Amtrak董事长

感谢上万名纽约市民抽出宝贵的时间分享建议，使得该规划能够反映各个群体的希望和需求。我们要特别感谢森尼赛德站场指导委员会，在该委员会的指导下，整个规划过程真正体现了包容性。





# 《森尼赛德站场总体规划》将通过建造一个新的公共地块，为皇后区西部**打造12,000套经济适用房**和**一个区域铁路枢纽**，这种机遇堪称百年一遇。

## 一个跨越几代人的机遇

《森尼赛德站场总体规划》解决了21世纪纽约市面临的最迫切问题，同时利用这个规模巨大且在当地具有重要意义的地块满足了当地社区的需求。

没有哪个地方比这里更需要**长期、有远见的规划**。

森尼赛德站场地处美国多元化程度最高的地区的**中心位置**，是最重要的未开发的公共地块。该区域由Amtrak和大都会运输局（MTA）共同运营，是美国最繁忙的铁路走廊上重要的铁路基础设施的组成部分，周围是生机勃勃的社区，来自世界各地的纽约工薪阶层和中产阶级们，世代一直在这里安居乐业。

和纽约市一样，皇后区西部也面临着严峻的城市挑战，号召采取新的方式来进行公平的社区规划。为了保护现有社区，有必要为皇后区居民的下一代规划**经济适用房、支持和保护当地工业和小企业、学校**，并在**基础设施、公共服务和开放空间方面进行重要投资**。

在听取上万名居民的建议后，纽约市和Amtrak接受了挑战——**在保持其铁路运营的同时，对森尼赛德站场进行重新规划，使其成为周边的活力社区的一个延伸**。过去几代人（包括1931年的区域规划协会）都曾探索过在铁路站场上方开发物业的可能性，以增加除铁路以外的其他用途——这一过程称为“铺设盖

板”或“上盖”。如今，距最初的提议提出已过去90年，《森尼赛德站场总体规划》结合这一愿景，并在充分考虑工程现实的基础上提出一个框架，旨在满足皇后区西部、纽约市乃至整个地区目前和未来的需求。该规划及其形成过程强调了势在必行的一点——这个方案需要由周边社区和民众去构建并推动。总体规划只是第一步，我们还需要进行更广泛而深入的分析来完善这一框架并将其具体落实。

其中当务之急是对人口增长进行理性管控。目前，纽约市每年新增30,000名居民。许多是当地新出生的人口，而其他新增人口则来自美国其他地区和世界各地。皇后区有“**世界行政区**”和“**家庭行政区**”之称，是纽约市发展最快的行政区。人口增长推动了创新，而创新则提升了经济和多元化，也造就了该行政区成为如今的海纳百川之地。然而，这种增长也给住房供应和基础设施网络带来了持续的压力。铁路站场占地180英亩，与总督岛的面积相差无几，相当于阿斯托利亚公园的三倍，可通过规划与人口增长相匹配的基础设施、住房以及就业机会来缓解上述压力。



而且，**气候变化和经济不平等**这两个现实问题使这座城市面临的挑战更加严峻。幸运的是，森尼赛德站场周边社区不乏积极参与的热心居民，**他们希望一起出谋划策，为规划更可持续、更宜居和更公平的城市尽一份力**。在听取这些建议的基础上，总体规划概述了缓解气候变化影响的解决方案，同时还将改善所有纽约人的住房负担能力和出行成本。

在应对上述结构性挑战的同时，总体规划还将**加强皇后区西部与大纽约市地区之间的交通衔接**。铁路站场在交通网络中处于枢纽位置，可以实现更广泛的战略联系。目前，穿越铁路站场对于当地人来说是麻烦而且不舒服的事。对森尼赛德站场进行上盖建设可以加强联系，并使现有社区融为一体。

总体规划将铁路站场的现有和未来运营计划悉数考虑在内，以确保规划与铁路机构的运营长期协调一致。通过将拟议的规划与Amtrak及MTA提出的地面技术要求结合讨论，使得这两个铁路交通实体能够**进行维持其运营所必需的投资，同时保留在铁路站场上方铺设盖板的选择权**。

《森尼赛德站场总体规划》并不是一个终极阶段的大型开发规划，而是为决策提供指导的一种长期**框架**，目的是确保以公共要务为指引、以人们需求为中心。在如今规划而非日后规划，使得纽约市和Amtrak可以将这一愿景与铁路站场的需求结合起

来，并保留在适当时机为未来进行上盖开发的可能性。**通过与纽约市民直接合作，《森尼赛德站场总体规划》旨在应对我们最紧迫的挑战，并将公众利益放在首位**。其目的并非推进财务上最切实可行的开发方案；相反，它设定了着眼于对公共利益投资的愿景，以确保皇后区和纽约市的未来仍然具有包容性、宜居性以及环境可持续性。

## 该总体规划的要点如下：

- 12,000套新的经济适用房——一半专门作为“非常低收入的家庭”的住房，另一半通过21世纪《Mitchell-Lama计划》提供购房机会。
- 新建一个区域铁路枢纽——森尼赛德车站，将皇后区西部与大纽约地区以及东北走廊相互连通。
- 为皇后区西部社区新建60英亩的公共开放空间，同时新建学校、图书馆和其他社会基础设施。
- 基础设施优先的方法，包括满足韧性（抗冲击能力）、排水、开放空间和交通等城市需求。
- 提供详细的技术指南，通过为铁路站场铺设“盖板”来创造新的公用土地，以便在连通社区的同时保障铁路运营。
- 它是一项专注于为后代保留皇后区房产的可承受能力和多样性，而不是最大限度地提高经济收益的计划。
- 提供了一种框架，可在持续征求公众建议的基础上为未来几十年的决策和实施提供指导。

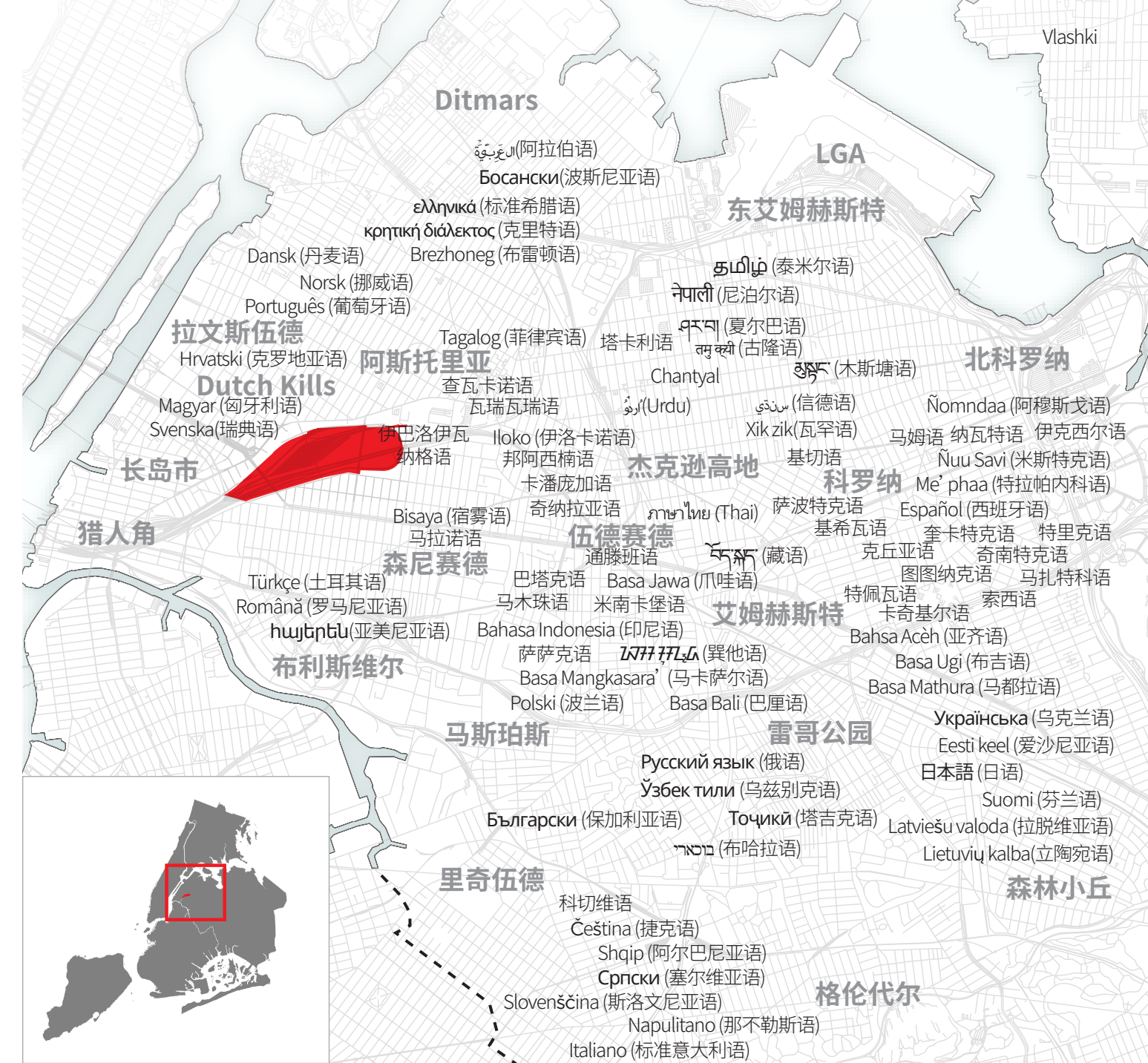
## 对该总体规划的认知误区：

- 与开发商的一项交易
- 将完全按照设想执行的固定计划
- 关于开发的正式公开批准函
- 现有上盖开发项目的复制版



## 皇后区的相关数据：

240万现有居民，其中48%为外籍人士，这些群体来自120个国家/地区，使用的语言超过135种。



数据来自美国人口普查局皇后区语言地图，来源：《不停息的大都会：纽约地图集》



上图：阿斯托里亚第31街高架桥下的街道生活  
下图：拉文斯伍德游乐场的板球比赛

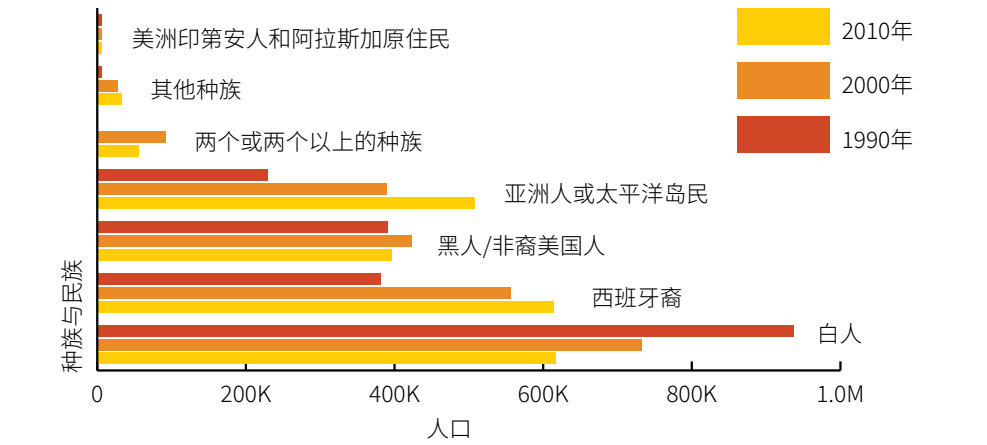
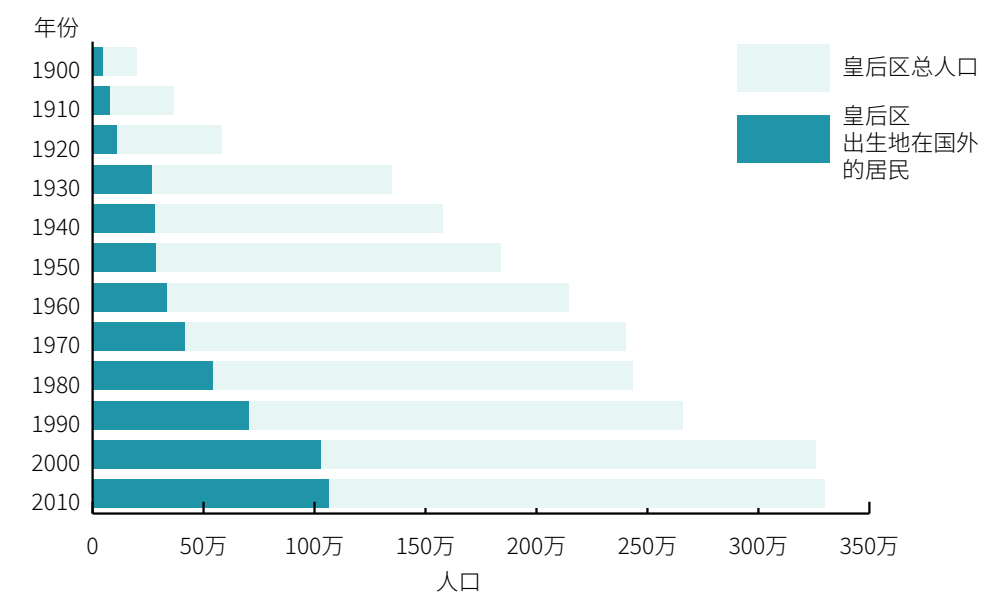
皇后区被誉为“家庭行政区”，历来善于通过主动规划获得发展。总体规划旨在将这历史一贯做法延续到未来。

《森尼赛德站场总体规划》深入结合当地的情况。今天的皇后区是美国种族和民族多元化程度最高的县，早在12,000年前，阿尔冈琴人（Algonquin）祖先开始探索这个地区，多元文化的历史就此正式开启。定居在皇后区的莱纳佩（Lenape）部落住在新城河（Newtown Creek）上游，也就是今天的森尼赛德站场附近。17世纪30年代，荷兰殖民者来到此地，与莱纳佩人一起生活，直到1664年向英国投降，英国人将其命名为皇后县，并野蛮地遣散了剩余的当地居民。在接下来的近150年中，皇后县所汇集的仅是一些僻静的耕作村落。

1898年，皇后区被并入大纽约市，皇后区的现代历史自此正式拉开序幕。1909年，皇后区大桥（Queensboro Bridge）建成，皇后区迎来了第一次大规模的人口增长。爱尔兰移民在此安家，随后，意大利和德国移民以及20世纪20年代从实施种族隔离制度的南方逃离的非裔美籍移民陆续涌入这里。1900年，居民人数为16万；截至1930年，已经超过100万。

第二波移民浪潮开始于1965年，源于《移民和国籍法》的颁布。从那以后，几十万来自东欧、拉丁美洲、加勒比海、印度次大陆和东亚的移民开始涌入皇后区。

皇后区20世纪的飞速发展是基于社区层面规划的，也就是位于前荷兰老城镇的农田的一些社区。在过去的15年中，皇后区西部发展迅速，给基础设施、交通运输和住房带来了很大压力。尽管纽约市进行了大量投资，但有时缺乏主动规划。森尼赛德站场是一个绝佳的机遇，我们将以积极主动和负责任的方式为未来几代的皇后区西部居民和工薪阶层进行规划。



- Barca, Christopher. 《美国原住民在皇后区安家》，《皇后区编年史》，2015年11月11日。
- Eng, Joanna. 《皇后区的美国原住民历史》Brownstoner。2012年11月22日。
- McGovern, Brendan and John W. Frazier. 《皇后区不断演变的民族定居区：历史和当前时势重塑人类地理学》《地理焦点》，2015年春季刊。

森尼赛德站场（Sunnyside Yard）公共设施未来规划



从第46街地铁站下的布利斯广场（Bliss Plaza）看到的森尼赛德标志



皇后桥公园里的排球比赛，背景为拉文斯伍德发电站

总体规划出台之际，是一个**难能可贵**的时机，我们可以负责任地规划未来，**支持**下一代纽约人。

这是事关森尼赛德站场未来的关键时刻。

目前的时机对于铁路站场来说尤其重要。当前围绕森尼赛德站场的规划始于2014年，当时**Amtrak**主动向**纽约市**提出请求，评估共同规划该行政区的意向。Amtrak当时刚刚完成一项关于设施和轨道升级的研究，在此过程中意识到可以借此机会规划一下潜在的上盖开发。作为回应，2015年，纽约市开始研究为铁路站场铺设盖板以创造新的可建“土地”的技术可行性。

鉴于铁路站场的作业强度和复杂性，对上盖开发项目进行规划的时机可遇而不可求。考虑到这么多新增土地会给民众带来的潜在利好，Amtrak和纽约市决定着手进行总体规划，把握这一难得的机遇。

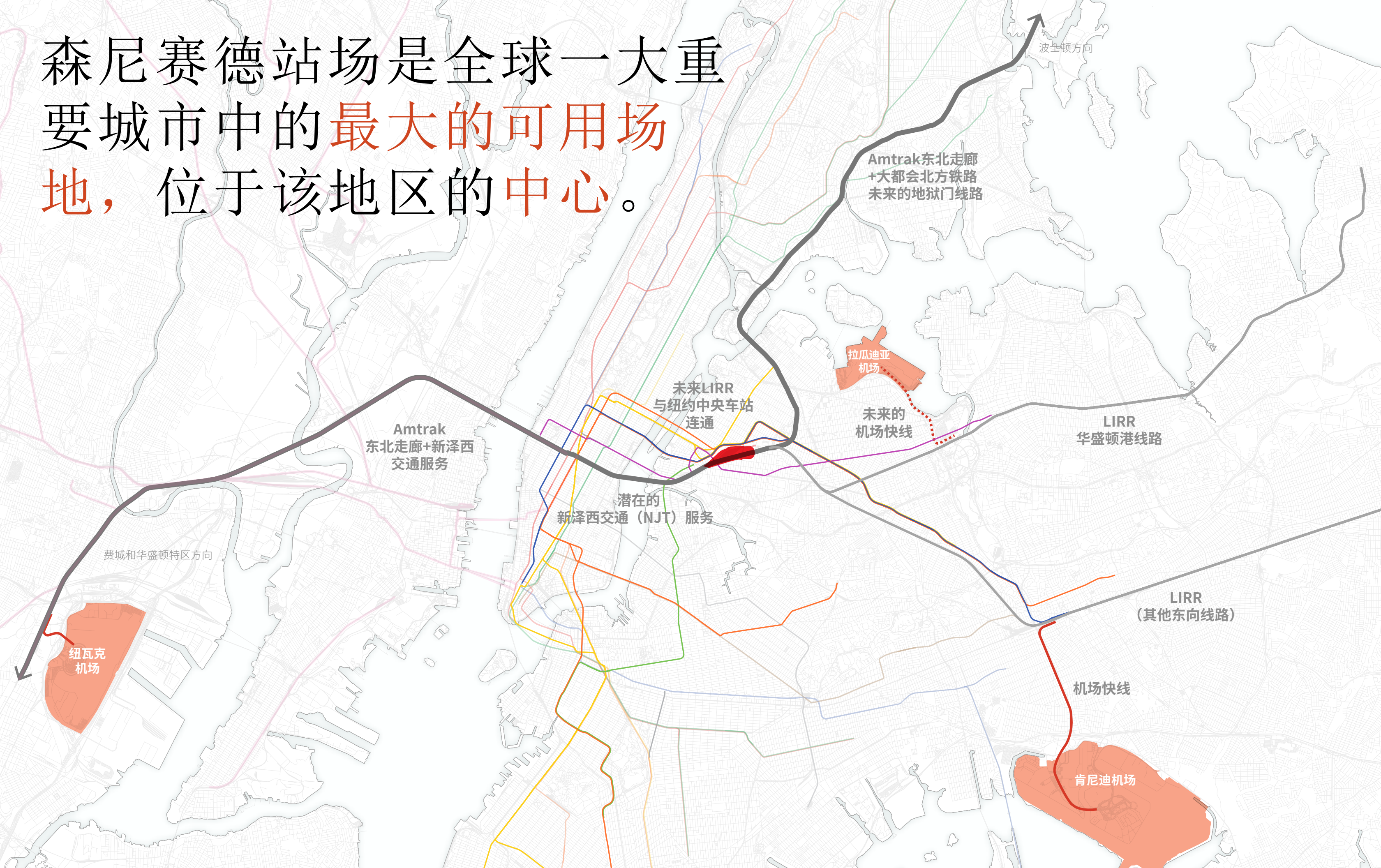


# 为什么对森尼赛德站场进行长期规划十分重要？

- 有助于应对气候危机、住房负担能力以及如何让足够规模的居民公平获得经济机会等严峻挑战。
- 通过建立满足未来需求的劳动力队伍和行业资源输送管道，支持向绿色经济过渡。
- 通过确保当前和未来的居民能够获得负担得起的住房、优质工作、可靠的交通、学校、公园和医疗保健服务，保护皇后区独特的多元化特征。
- 创造新的公共土地以满足公共利益。
- 扩充公共交通的选择，提倡步行和骑车。



# 森尼赛德站场是全球一大重要城市中的最大的可用场地，位于该地区的中心。



《森尼赛德站场总体规划》体现了一种全新的发展方式，在满足所有纽约市民需求的同时，构建一个更加公平和可持续的未来。

### 对行政区的重要性

皇后区即便不是美国最多元化的地区，也属于美国文化多元化程度最高的地区之一。如果该行政区要继续接纳各种背景的纽约人居住于此，那么就必须为其未来的增长做好规划。皇后区目前每年约新增4,000名居民，现在和未来的居民都需要负担得起的住房和收入良好的工作，并且不堪重负的基础设施（包括排水系统和交通）也需要进行大幅改善。通过将住房负担能力和基础设施放在第一位，总体规划提出了一个愿景，即如何理性管控增长、满足现有和新居民的需求，并保留令皇后区充满活力的关键因素——多元化。

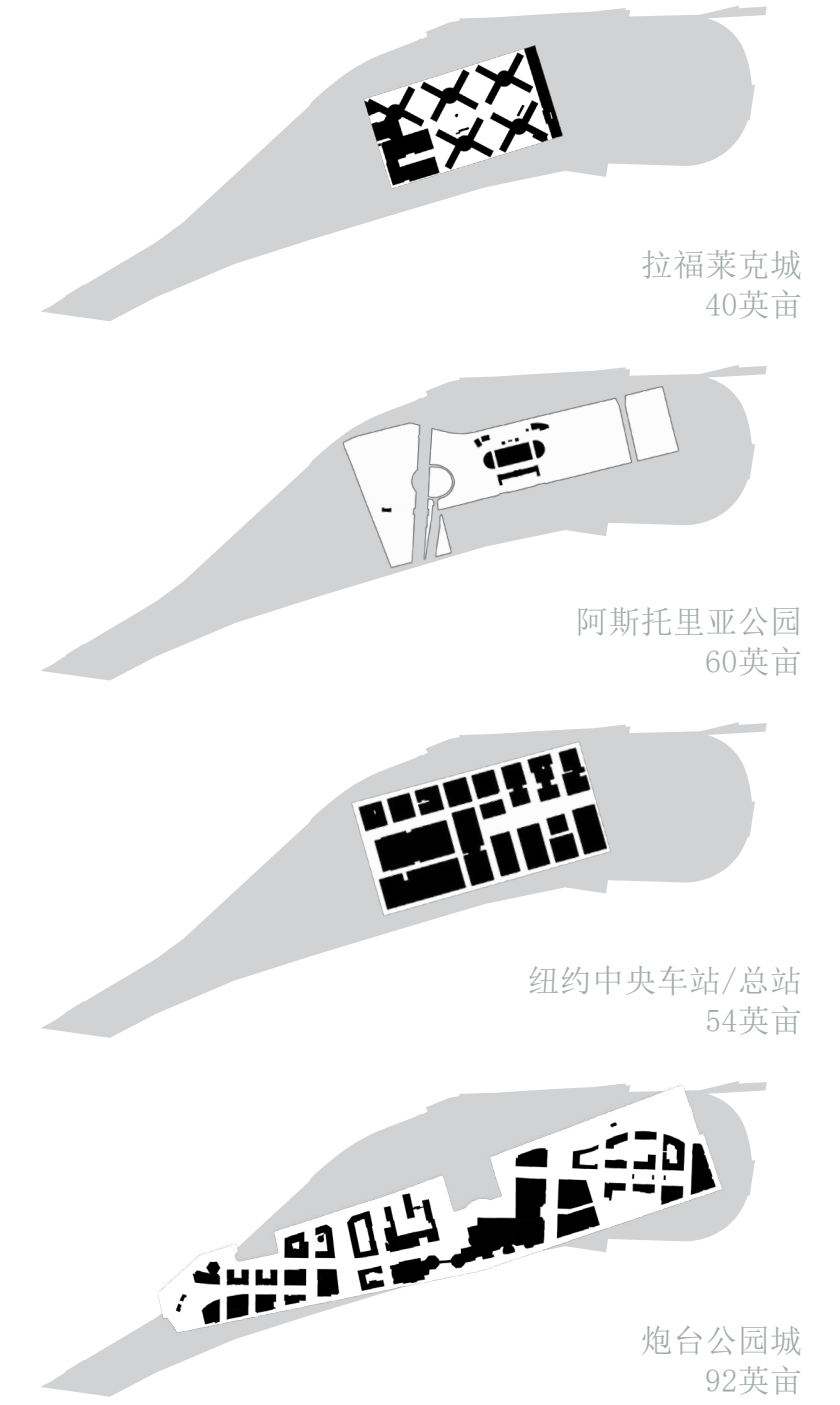
### 对整个纽约市的重要性

与皇后区一样，整个纽约市正处于发展阶段，并面临着严峻的危机，如气候变化、住房负担能力以及为所有纽约人都提供就业机会。与此同时，这个城市的土地，尤其是可以用来应对上述挑战的公有土地已经越来越少。如果能够增加相当于整个社区大小的公有土地，将为纽约市的发展提供强大助力，创造一个更可持续、更有应变能力、更公平的未来。森尼赛德站场占地超过180英亩，有足够大的面积可以保证用一定的规模来有效实施新技术和创新规划理念。

### 对地区的重要性

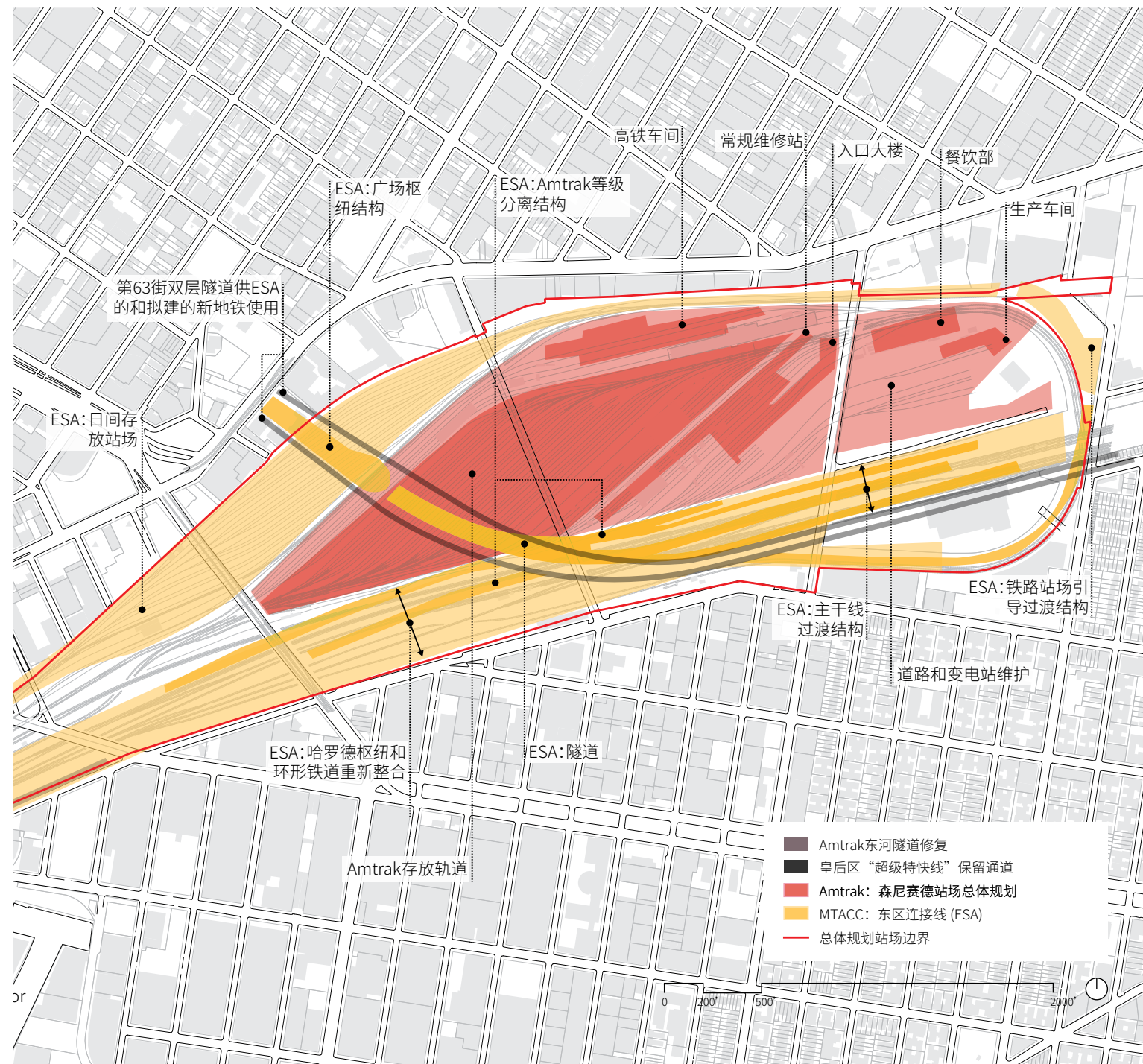
鉴于其在区域铁路网络中心的独特位置，森尼赛德站场有潜力成为一个交通枢纽，不仅可以通过长岛铁路线 (LIRR) 提供服务，还可以通过大都会北方铁路线 (Metro-North Railroad) 联运，最终实现与新泽西运输公司 (New Jersey Transit) 和 Amtrak 联网，为大纽约市区域以及其他东北地区主要城市的每个地区建立始发和到达的连接点。这将大大改善区域铁路服务，将人们与现有和新兴的经济中心联系起来，从而促进就业增长并增加机会。

### 规模对比

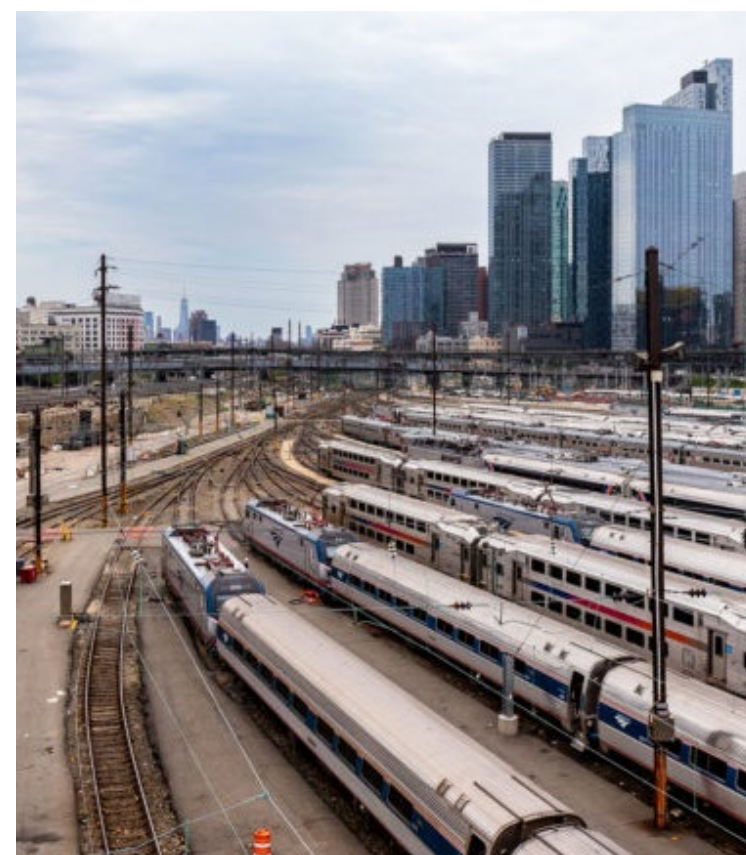


森尼赛德站场 (Sunnyside Yard) 公共设施未来规划

# 该铁路站场是北美最繁忙的铁路设施之一。



当前和将来的铁路站场条件



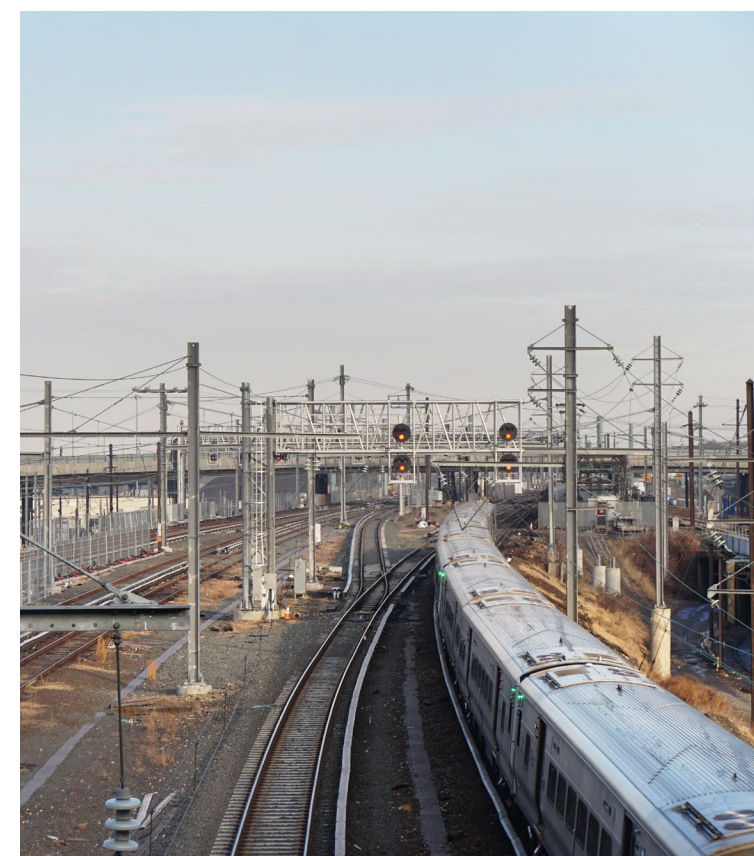
Amtrak存放站场



MTA的日间存放站场（建设中）



火车清洗



主干线

2014年，Amtrak完成了百年一遇的铁路运营升级规划，重新明确了铁路站场的重要性，并积极创造机会与其他规划工作及利益相关方进行协调。

铁路站场的运营活动（为什么不能迁移）？

既然铁路站场无论从面积还是位置上来说都是最佳建造场所，那么问题萌生：**为什么不能将铁路站场的运营整体迁移，从而腾出空间来扩建现有社区呢？该铁路站场是国家重要的客运铁路基础设施的重要组成部分。**它是北美最繁忙的铁路站场之一，东西向长1.3英里，是最大的铁路站场之一。

该铁路站场的运营历史已经有100多年。最初由宾夕法尼亚铁路公司（Pennsylvania Railroad）于1910年建造，以服务宾夕法尼亚车站的城际和通勤列车，其广阔的中央部分于20世纪70年代移交给Amtrak，随后又将铁路站场的北部移交给长岛铁路（LIRR），只将一些较小的地块留给私人所有。每天大约有780列火车经过铁路站场，等MTA的东区连接线（East Side Access）和宾州连接线（Penn Access）项目竣工后，还会有更多火车穿梭于此。铁路站场为Amtrak连通波士顿、纽约市、费城和华盛顿特区的“东北走廊”列车提供服务，还负责为“帝国走廊”和“基石走廊”以及Amtrak的长途服务提供服务。添加一个新的名为“森尼赛德车站”的区域铁路枢纽后，纽约市民未来无需换乘即可轻松到达东北地区的各个城市。

LIRR的干线和华盛顿港支线也经由美国最繁忙的铁路枢纽——哈罗德枢纽（Harold Interlocking）穿过本铁路站场。白天，新泽西运输公司（NJ TRANSIT）在早晨和晚间的高峰时段之间使用森尼赛德站场存

森尼赛德站场（Sunnyside Yard）公共设施未来规划

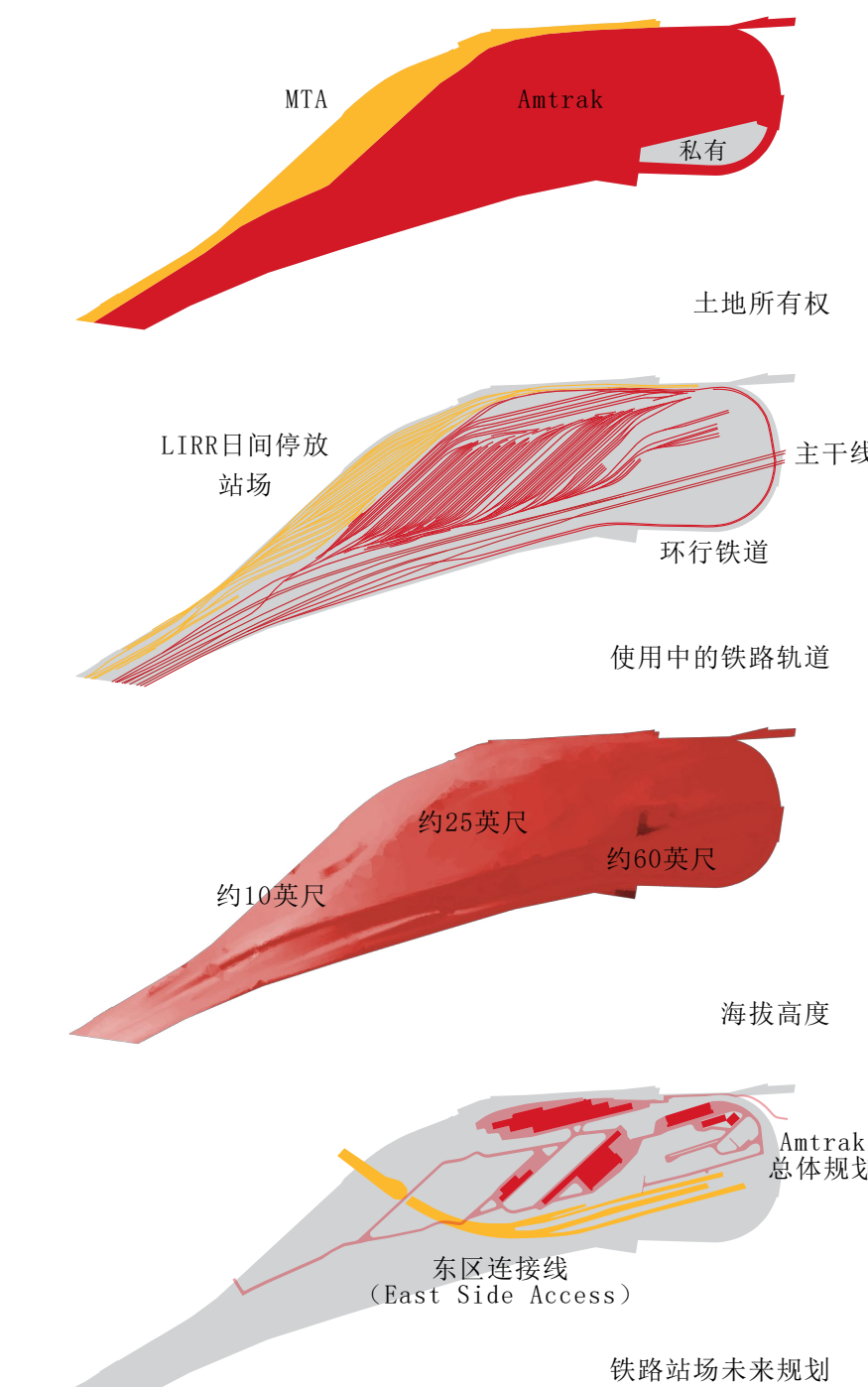
放火车，而LIRR也在日间将此作为火车存放场。MTA的East Side Access项目竣工后，开往纽约中央车站（Grand Central Terminal）的LIRR列车将途经本站。当Penn Access建成后，大都会北方铁路的主线列车将在往返纽约宾州车站（Penn Station）的途中穿过本铁路站场。

铁路站场每天为数万名Amtrak和NJ TRANSIT乘客提供服务，并提供重要的运营服务，包括：

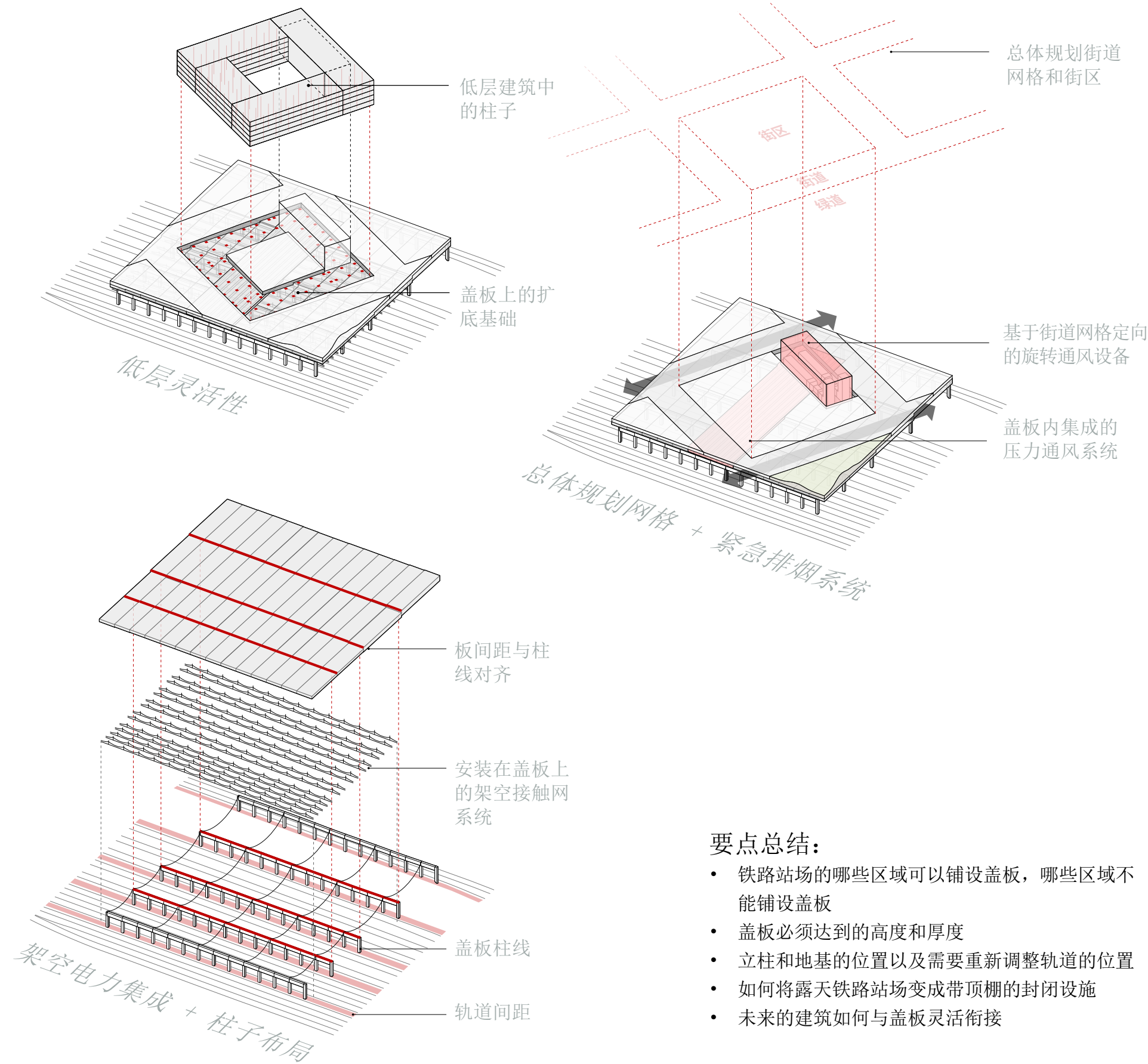
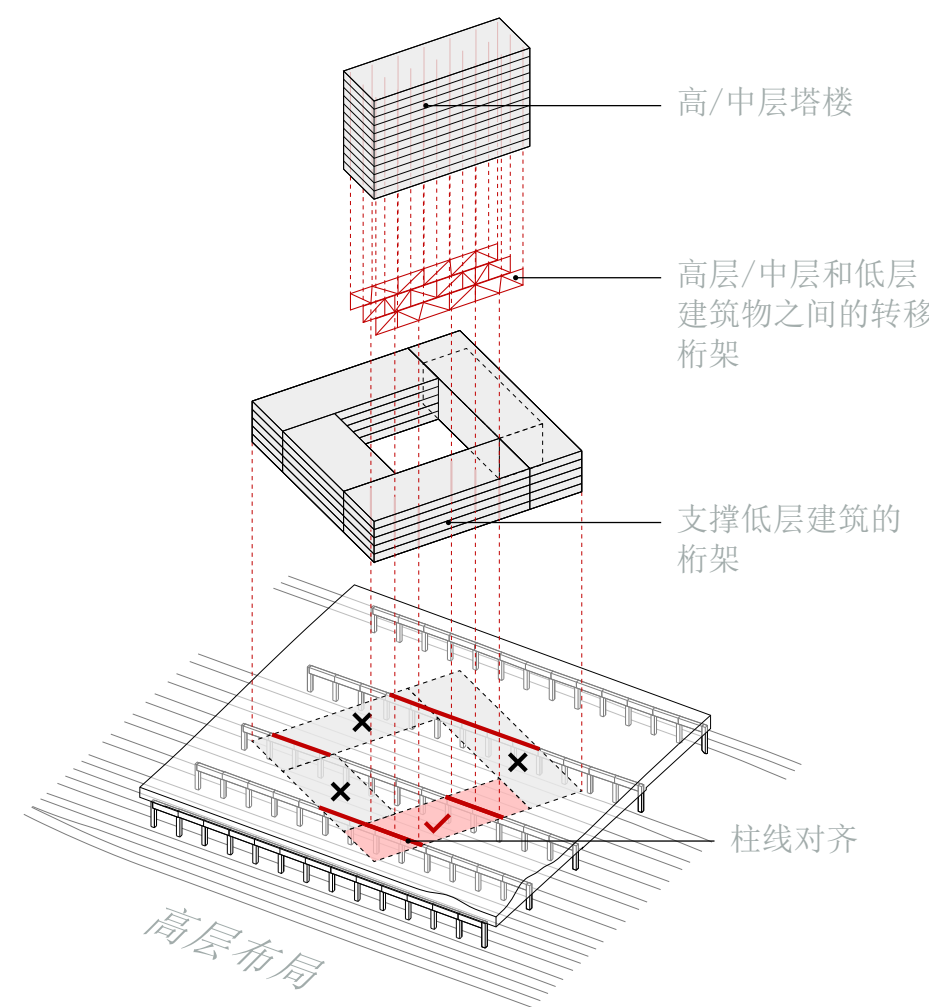
**铁路站场每天为数万名Amtrak和NJ TRANSIT乘客提供服务，并提供重要的运营服务，包括：**

- 维护场所和32条可供使用的存放轨道供NJ TRANSIT和Amtrak全天使用。目前，有92列Amtrak和NJ TRANSIT火车在森尼赛德站场每天存放、保养维护或穿行。
- 一个维修和检查（S&I）设施，用于存放和维护在东北走廊运行的Acela高速列车。
- 常规列车S&I场地以及道路运营工程与维护固定设施、零售大楼和列车洗车站。
- 805名Amtrak员工的运营基地。

森尼赛德站场的特征



# 总体规划要求采取一个灵活的铺板策略适用于铺板下方的铁路站场。



## 要点总结:

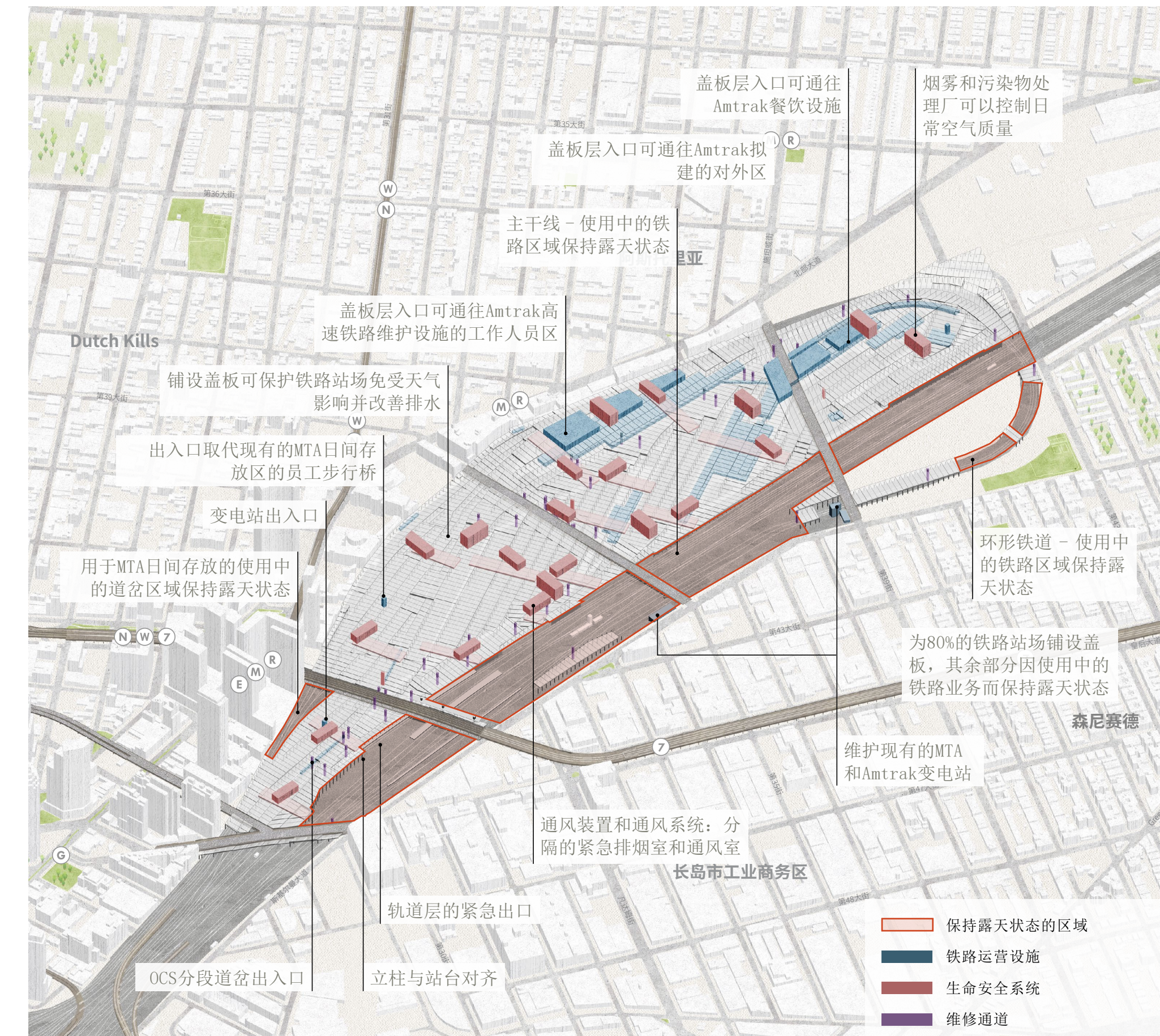
- 铁路站场的哪些区域可以铺设盖板，哪些区域不能铺设盖板
- 盖板必须达到的高度和厚度
- 立柱和地基的位置以及需要重新调整轨道的位置
- 如何将露天铁路站场变成带顶棚的封闭设施
- 未来的建筑如何与盖板灵活衔接

建造盖板就相当于创造土地。

盖板的设计必须既能支撑其上方的城市，又能与下面的日常铁路运营无缝整合。此外，还必须设计好出入口，方便周围区域出入盖板，从而将新的“土地”与现有社区相互连通。

与之前的《2017年可行性研究》不同，撰写《总体规划》时，直接与Amtrak和MTA的工程师进行了详细而广泛的讨论，以找到相应的工程解决方案，克服铺设盖板带来的一些最严峻的技术挑战。最终形成的铺板策略可以支持各种建筑类型和位置，使总体规划能够响应社区参与过程，并针对未来需求保留灵活性。

总体规划建议将80%以上的铁路站场铺设盖板，总铺板面积为115英亩。铁路站场的其他区域将保持露天状态，因为铁路的使用以及轨道布局的原因，使得无法铺设盖板。



该图展示了盖板和铁路站场内的设施

霍尼韦尔大桥剖面图（北看）

- 1 盖板下的铁轨
- 2 适应结构填料深度的种植穴
- 3 降低结构盖板以适应桥梁
- 4 现有桥梁结构
- 5 霍尼韦尔大桥
- 6 大桥沿线的临街新建筑
- 7 结构填料
- 8 盖板梁
- 9 盖板柱
- 10 盖板上的拟建街道



# 该规划是民众踊跃参与而形成的产物，其中的流程是包容的、且由社区推动。

在听取居民建议的基础上制定规划是草拟铁路站场未来愿景的核心原则。社区参与工作由城市规划团队负责，该规划团队由以下人员组成：城市规划师和设计师，结构、铁路和环境工程师以及代表纽约市工作的社区参与专家。这些互动提供了丰富的定性数据，与技术分析相结合，为制定规划提供了基础，使得该规划能够立足于当地社区和其他利益相关的纽约市民所表达的需求，并为此寻求解决方案。

在22个月的时间里，规划团队举行了以下活动：

- 举行了上千次访谈、研讨会、会议，并且将以上活动的书面意见和反馈纳入总体规划中
- 3次公开会议（200多人到400多人规模不等）
- 4个社区研讨会
- 1次数字化市政厅活动
- 巡演和宣讲会
- 与超过145个当地组织进行小组讨论
- 指导委员会季度会议

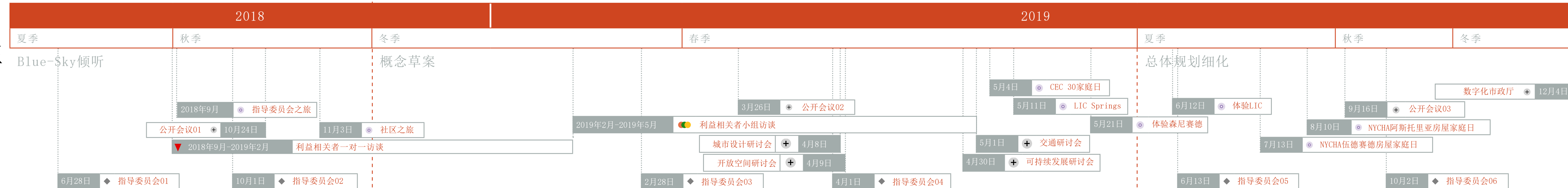
在利益相关方的积极参与下，我们确定了关键主题，总体规划将重点围绕这些主题：

- 渴望有**更多开放/绿色空间**
- 改善公共交通、城市网路流通性和**到达便利性**
- 更多**经济适用房**，特别是最**廉价的经济适用房**
- 社区所有权作为一种工具，**创造公平的财富**
- 皇后区西部居民的**就业机会**
- **气候正义**
- 保持周边社区的**多元化和特色**

同时还提出了顾虑，例如：

- 人满为患，以及由此对陈旧的基础设施造成的负担
- 重大项目的高昂成本
- 动迁

## 森尼赛德站场总体规划利益相关方参与过程



◆ 指导委员会

森尼赛德站场指导委员会一直担任着顾问，辅助建立健全的公共程序，代表各个选区和社区利益相关方，并在总体规划的制定过程向市政府和Amtrak提供反馈。指导委员会由社区领导、民选官员、地区思想领袖和技术专家组成。从2018年夏季开始，委员会在总体规划过程中召集了七次会议，为制定指导原则提供支持，并就草拟的概念和草案提供了关键反馈。指导委员会成员不是该规划的作者；他们的参与本身并不构成对规划内容的认可。



+ 公开会议

公开会议使大量的利益相关方和公众能够了解并参与总体规划过程。每次会议都会介绍森尼赛德站场，展示最近实现的技术分析的里程碑，并让与会人员有机会提供意见和反馈。



+ 研讨会

一系列的社区互动研讨会着重于深入探讨对皇后区西部社区至关重要的主题。由公众普选而得出的重点议题包括开放空间、城市设计、交通和可持续性。



▼ 利益相关方访谈和社区之旅

规划团队进行了个人访谈，以在更小规模的环境中了解广大利益相关方的关注事项和观点。该过程还包括通过与规划者、居民和熟悉铁路站场的人一起徒步考察进行实地了解。



● 小型的群组讨论

规划团队召集了一些小组，以更深入地了解人们对未来森尼赛德站场的具体关注领域。访谈对象包括居民、倡议人、信仰组织、企业、文化团体、当地非营利组织和专家，包括未具代表性的利益相关方团体的倡议人。



○ 社区活动

规划团队通过在选定的社区活动中（如皇后区同志游行、森尼赛德美食节、NYCHA家庭日）通过分享有关规划的内容与居民互动，同时也在若干个皇后区公共图书馆的分支机构分享有关规划信息。通过这种方式，规划团队可以接触到没有条件参加研讨会和公共会议的群体。

根据皇后区居民的反馈意见，这个规划过程确定了反复提出的六项迫切需求。下面的策略（未按重要性排序）可满足所有这些需求，并构成总体规划的基础。

《森尼赛德站场总体规划》呼吁实现以下目标：



需求：  
**公共开放空间和社会基础设施**

在严重缺乏公园和开放空间的地区，构想占地60英亩的公园和开放空间，包括娱乐活动设施。图书馆、学校和教育机构等公有的社会基础设施、医疗保健设施以及其他面向公众的服务可启用这些空间，并为铁路站场周围的社区提供服务。



需求：  
**改善交通**

重塑皇后区西部乃至整个地区的交通面貌，这包含了旨在实现交通网络大幅度改善的战略蓝图，并进行一系列转型投资，包括建立一个新的区域性交通枢纽，以及最终规划一条皇后区新建地铁线路。



需求：  
**经济适用房**

呼吁在能够体现皇后区的工薪阶层和中产阶级特征的宜居社区内建造12,000套新经济适用房，是猎人角南和伍德赛德六大高层房屋总和的三倍以上，专门针对“非常低收入的家庭”并提供购房的机会。



需求：  
**就业与教育**

重点提出在第一阶段建立一个研究和教育中心，以发展21世纪的绿色经济，并依托拉瓜迪亚社区学院和康奈尔理工学院等附近机构发展壮大。



需求：  
**可持续性与韧性**

将铁路站场定位于实现可持续增长并具备抗冲击能力的区域中心，采用创新的绿色楼宇技术，并向碳中和的基本目标迈进，同时在远离未来洪泛区的新土地上提供社区资源和经济适用房。



需求：  
**保留皇后区的特色**

提出建立一个反映皇后区西部现有特征的建筑群，并打造高品质、人性化的公共空间，与周边社区融为一体。

# 城市设计愿景

该总体规划将森尼赛德站场设想为一个以人为本的社区，多种多样的用途融合在一起，充分体现皇后区的活力。这一愿景涵盖了使市内社区适宜步行、充满活力且环境可持续发展的密度和多样性。

森尼赛德的街道和公共空间以组成纽约市的那些活跃的街区为模型，秉承以人为本的原则而设计。这意味着将打造更短、更适合步行的街区，街道优先考虑行人和骑自行车者，并且20分钟的步行路程即可满足80%的日常需求。

该规划结合周围社区的结构为建筑高度和密度设定了一个框架。主要以中高层为主，与皇后区西部的大部分地区一致；在确定高层建筑的位置时要考虑最大程度减少对交通和开放空间的负面影响。

最后，基于居民反馈，城市设计的愿景将公共开放空间作为首要任务。该规划的40%以上面积用于社区公园和绿道上，这些开放空间遍布于铁路站场的各个区域，为人们提供放松、聚会和玩乐的场所。





# 共同塑造皇后区的新面貌



- ### 《森尼赛德站场总体规划》的数据摘要：<sup>1</sup>
- 整个规划占地140英亩，其中包括115英亩通过铺设盖板形成的新公共土地
  - 60英亩的新开放空间——占规划的40%以上
  - 12,000套经济适用房
    - 6,000套为“非常低收入的家庭”的经济适用房（3,000套为“极低收入家庭”的经济适用房）
    - 6,000套中等收入家庭可负担得起的产权房
  - 新增多达7,000个潜在的永久性工作机会，超过50%为绿色岗位
  - 20,000个绿色建筑行业的工作机会
  - 10-12所新建学校、2-3座新图书馆以及30多个新建儿童/保健中心
  - 1个新建的区域火车站，由LIRR和大都会北方铁路提供服务，未来还会引入潜在的Amtrak服务和来自新泽西的火车
  - 1个新建地铁站，将在一条未来新建地铁线上运营
  - 1条新增 快速公交（BRT）线路

开发项目	尺寸	单位
用途		
住房	10M - 12M	SF <sup>2</sup> 11,300 - 13,600 家庭
写字楼	1.5M - 1.7M	SF
商业/工业	1.2M - 1.4M	SF
零售	0.9M - 1.1M	SF
机构	1.1M - 1.3M	SF
K-12学校	1.0M - 1.2M	SF
儿童保育中心	150K - 300K	SF
医疗保健设施	300K - 450K	SF
森尼赛德车站	50K - 70K	SF
<b>合计</b>	<b>16.2M - 19.5M</b>	<b>SF</b>
开放空间		59.8 英亩

<sup>1</sup> 所有数字均为估计值 <sup>2</sup> SF = 平方英尺。 平方英尺以总平方英尺为单位。



仅用于说明。 此处显示的站场之外区域用于说明潜在的盖板连接点。

# 开放空间 与社会基础设施

## 公众建议： 需要公共开放空间和社会基础设施

在整个互动过程中，参与者普遍表示有必要对基本公共利益进行规划。

### 参与者谈到以下内容：

- 在开发之前预先规划公共基础设施的重要性
- 凭借公园、社区设施、公共服务和文化空间提升生活质量
- 渴望拥有充足的公园和绿地，并能巧妙布局，连通铁路站场的两端和相邻社区
- 各种类型的开放空间，从自然景观到运动场
- 公平使用新的开放空间
- 建立新的社区空间的重要性，特别是为皇后区西部居民提供支持性服务以及文化和教育机会
- 增加高质量的K-12公立学校，以减少过度拥挤并打造健康的学习环境

### 规划的内容：

- 降低先前预估的盖板高度，开发一个能与现有街区无缝连通的街道网络
- 提出建设60英亩的公园和开放空间，包括紧邻森尼赛德、伍德赛德和长岛市市区（法院广场和皇后广场）的几个大型公园
- 构想一个社会基础设施网络，优先考虑图书馆、学校和医疗保健机构等公共服务设施
- 利用开放空间和社会基础设施吸引周边社区，并巩固森尼赛德站场作为公共场所的职能，并且它属于每个人

第36街车站接入点的景观

- 1 现有建筑
- 2 北部大道的改进
- 3 积极利用/零售
- 4 灵活的开放空间
- 5 社会楼梯（接入点）
- 6 北部走廊
- 7 第36街地铁入口
- 8 ADA无障碍电梯

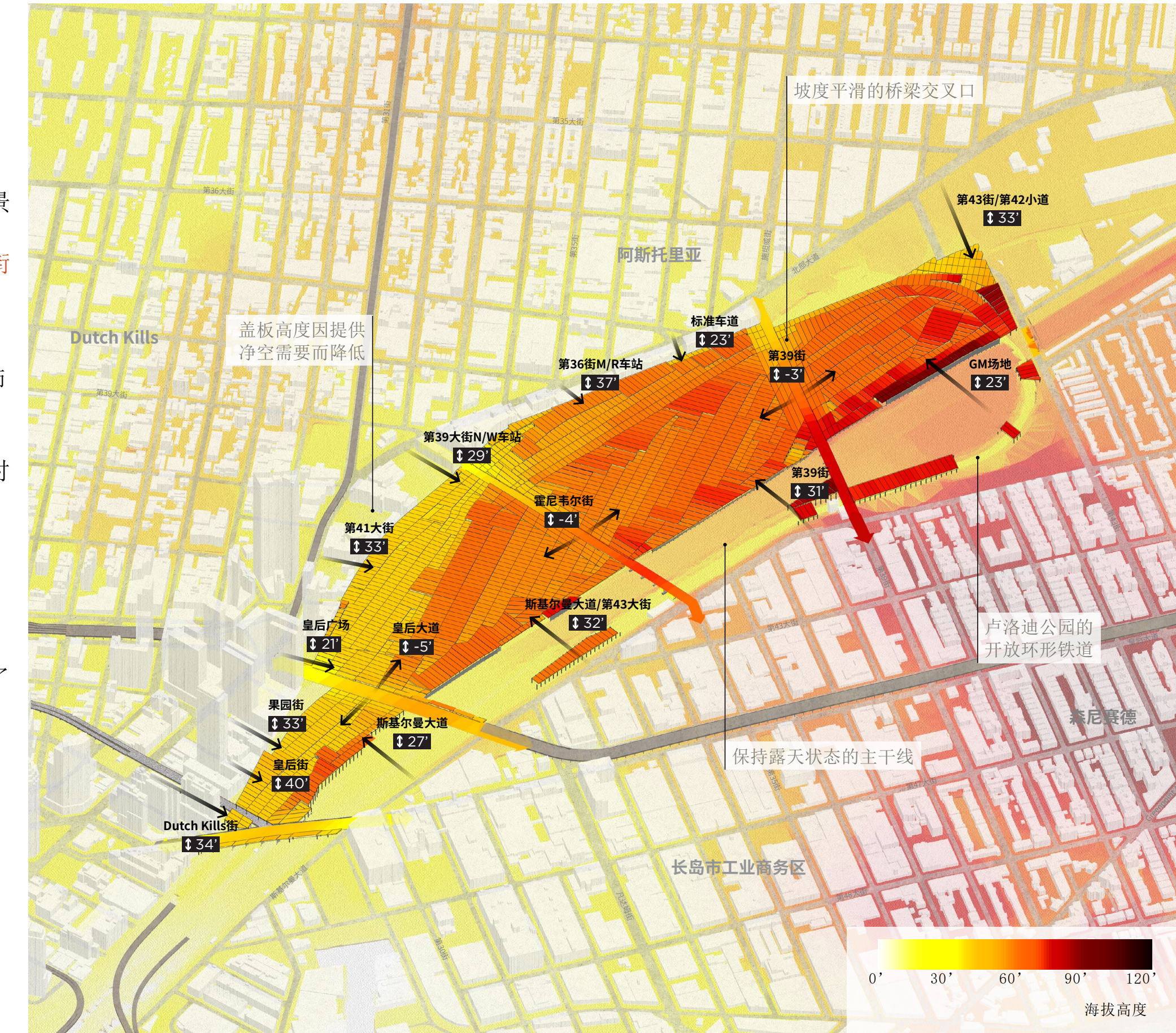


## 降低盖板高度有助于与周边进行更好的连通

纽约市的历史上有许多类似先例，即通过为铁路站场和铁轨上盖来创造土地并连通社区，包括纽约中央车站以北的曼哈顿东区。森尼赛德站场的街道景观和公共空间将被设计为与周围城市融为一体，而不是一座孤岛。然而，铁路站场相对于周围街道和街区的坡度差异性对创造这种连续的城市表面提出了重大的工程挑战。

总体规划克服了这一挑战。与Amtrak及MTA工程师共同制定的铺板策略使盖板下方的净空高度低于之前的设想值，从而减少了盖板与周边社区之间的高度差。降低的盖板高度使得横跨铁路站场的桥梁时平稳过渡，从而使行人和车辆可轻松进入和通过盖板层。

其他将铁路站场与邻近社区相互连通的策略包括利用新的开放空间来实现与盖板的平稳渐进过渡，以及在铁路站场北侧设置出入口，该出入口包含ADA无障碍步行通道、社交空间和便利设施。右图显示了（提案的）盖板高度如何相对周围坡度建立连通。



该图展示了总体规划期间确定的盖板高度

森尼赛德站场（Sunnyside Yard）公共设施未来规划

拟建北部走廊的景观

- 1 积极利用底层空间
- 2 双向自行车道
- 3 人行横道
- 4 空间适应新等级
- 5 ADA无障碍电梯
- 6 通往北部走廊的公共楼梯
- 7 现有建筑
- 8 在建建筑



## 由小型街区构成的强大的街道网络

拟建的森尼赛德站场街道网格与盖板紧密衔接，将新的城市表面与周围社区无缝连通。铁路站场南北两侧的两条新建的东西向的宽阔街道或称“走廊”将现有桥梁相互连通，并确保根据社区所在地灵活且适当的设置入口。

在桥梁和两条走廊之间，总体规划提出建一个灵活的内部街道路网，给行人和骑自行车的人更多路权。正如Jane Jacobs所指出，小型城市街区往往更适宜步行；它们能使穿行街区更快捷，而且路线更加灵活多样。较小的街区还可为不断变化的用途（例如不同规模的开放空间）提供更大的灵活性。这些优势体现于为森尼赛德站场提议的240x240英尺的街区规模，反映了街道与楼宇之间的平衡。密集60英尺宽的内部街道网格（这种宽度在整个纽约市十分常见）有助于打造充满活力的市井生活体验。右图显示了两条走廊和内部街道网格与现有桥梁及周围街道网格的关系，这些是皇后区历史遗留下来的一些村庄和已规划社区。



该图展示了街道网格

森尼赛德站场（Sunnyside Yard）公共设施未来规划

拟建铁路站场东部公园的景观

- 1 通路
- 2 棒球场
- 3 沿斜坡升至带露天看台的盖板
- 4 滑板公园
- 5 攀岩墙



## 公共开放空间作为互联的城市网络

皇后区西部的许多地方都无法步行抵达一个公园，因此难怪**公园一直被列为周边社区最重要的优先事项之一**。为此，总体规划在整个站场里增加了大约60英亩的开放空间。

中央绿道和斯基尔曼大道长条形公园将构成铁路站场的东西向“脊柱”，连接主要的公园并建立由铁路站场内部和周围社区共享的开放空间网络。右图显示了这个新网络与现有公园和社区的联系。

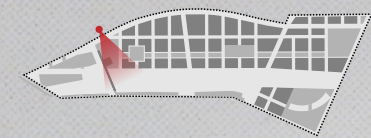
多个大型公园，基本都选址在铁路站场边缘，既为现有社区提供了毗邻的新开放空间，又打造了美观、便利的盖板区域出入口。这种设计为周围的社区创造了新的休闲空间，而这些社区现在基本没有这类公园。它们的规模与皇后桥公园类似，空间灵活，可规划用途宽泛，包括体育设施和其他形式的娱乐设施。



该图展示了开放空间和公园网络

森尼赛德站场 (Sunnyside Yard) 公共设施未来规划

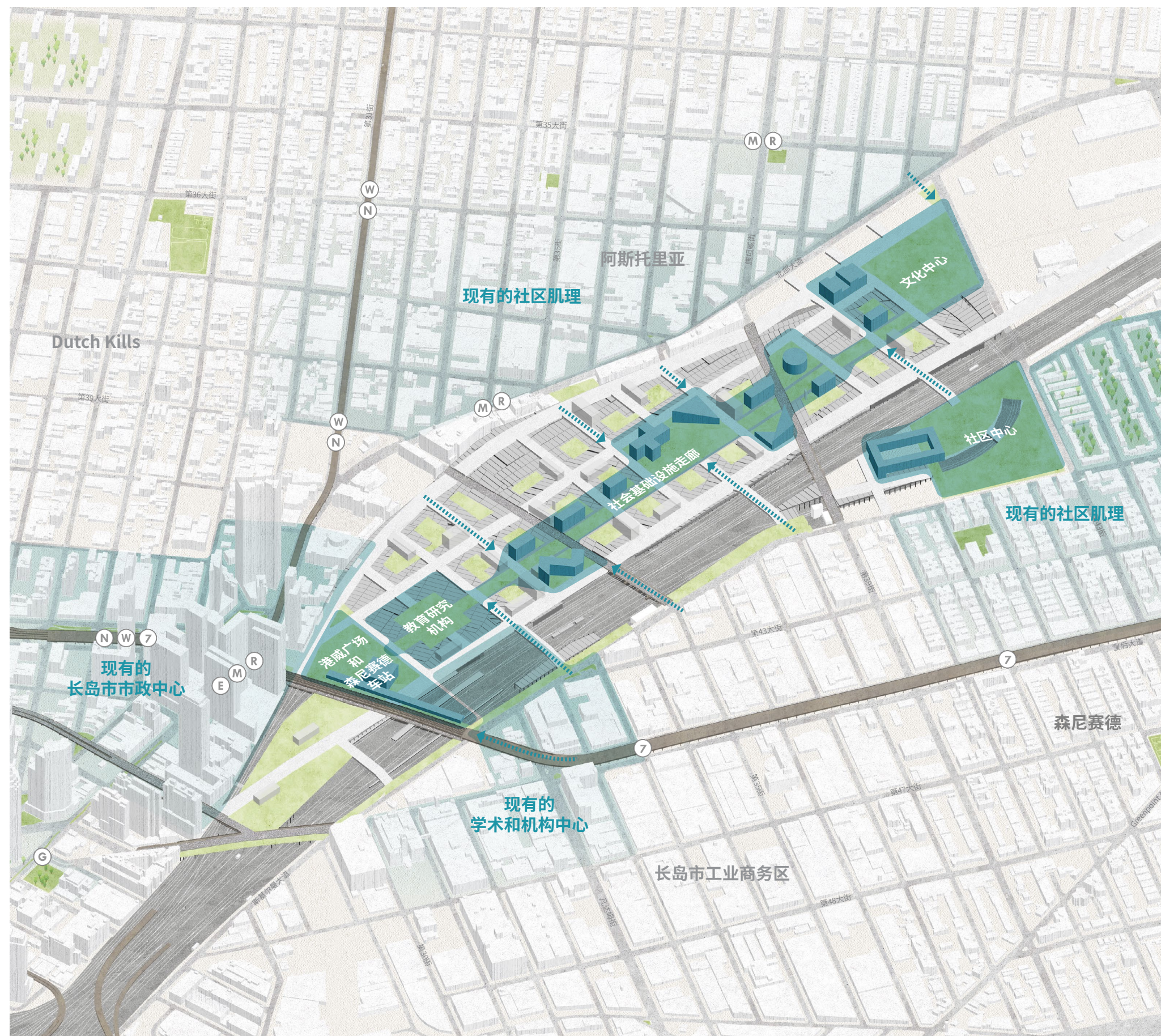
- 1 绿道入口
- 2 教育和研究中心
- 3 城市公共广场
- 4 森尼赛德车站
- 5 北部走廊
- 6 森尼赛德车站大厅
- 7 皇后大道



## 拥有社会基础设施的城市中心地带

社会基础设施，即学校、诊所、图书馆等基本服务以及其他用于建立强大社区的社区设施，将同时为铁路站场和现有社区提供服务。为了满足现有社区的需求，并考虑到拟建的新住房、商业、机构和社区空间，总体规划包括至少10所学校、两（2）个图书馆、30多个儿童保育中心和5个医疗机构。

社会基础设施围绕中央的绿道而规划，既带动了铁路站场的中心地带，使其成为皇后区西部一个有用途的日常出入场所，同时又将其与周边社区融为一体。右图显示了这些新的公共服务如何与总体规划中的开放空间相关联并带动这些开放空间。



该图展示了社会基础设施网络

森尼赛德站场（Sunnyside Yard）公共设施未来规划

# 交通

## 公众建议： 需要改善交通

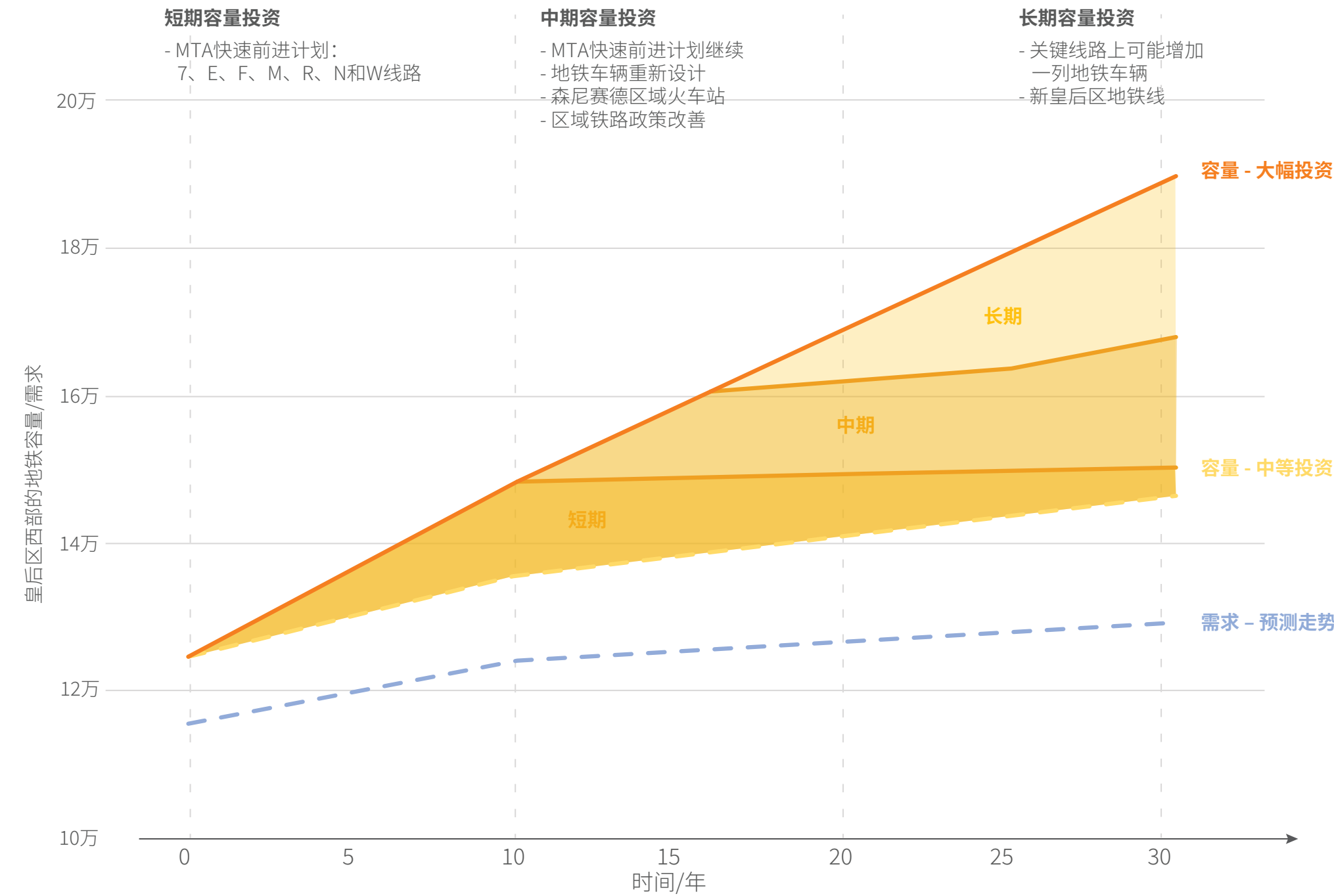
几乎每次互动都会反复提到一点——需要解决迫在眉睫的交通问题，同时勾勒一个明智的发展方案用于未来。

### 参与者谈到以下内容：

- 改善拥挤老化的交通基础设施，尤其是利用率最高的地铁线路
- 皇后区内交通出行不便
- 在进行中的MTA改进方案的基础上，新增地铁和公交方案
- 一个潜在的位于森尼赛德站场的交通枢纽，为区域内和跨行政区之间的出行提供更多便利
- 皇后区西部到主要机场的交运网络

### 规划的内容：

- 将新的区域铁路枢纽森尼赛德车站整合为该规划要建设的第一个部分
- 提出建立街道网络，优先考虑安全步行和骑行以及高质量的公共空间
- 为皇后区增加额外交通运输能力：通过新增一条快速公交（BRT）线路以及最终在经过铁路站场的一条新地铁线（将作为对潜在地铁线路综合分析的一部分进行调研）上建立车站



该图展示了随着时间推移纽约市皇后区西部的铁路改善情况。

### 交通干预时间表

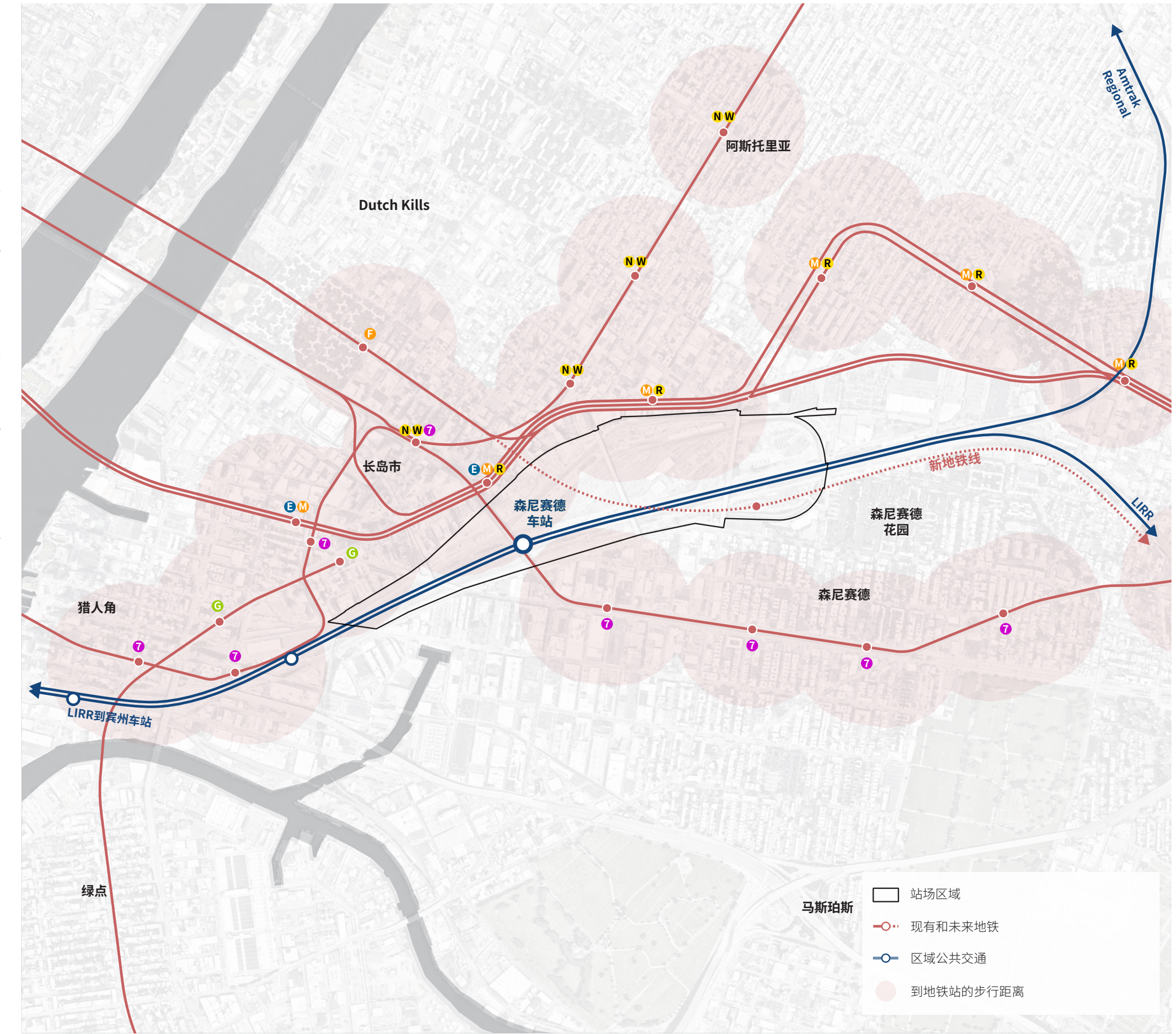
在征求公众建议、机构间协作和交通网络建模的基础上拟定了交通改善框架。总体规划的交通战略需要几十年来实施，以应对当前的挑战并满足未来的需求。

着眼于未来五年的短期改善措施包括纽约市和MTA现有的改造公交和地铁服务的承诺，以及实施高峰期行车收费，这将为那些计划改善皇后区西部交通状况的投资和承诺带来资金收入。中期改善项目关注于5年到20年后，包括地铁站改进、地铁车辆重新设计、继续实施现代列车信号和MTA的“快速前进”规划，以及建设森尼赛德车站。纽约市致力于为该车站提供资金，以推进这一关键举措。长期改善事宜（例如新建一条地铁线路）可能需要几十年才能实现。它们着眼于行政区和城市层面的长期交通系统发展机会。

## 为皇后区提供更好的交通系统

总体规划显示，MTA和纽约市对现有交通基础设施的投资可以在未来几十年内基本满足皇后区西部的交通需求。升级铁路站场及其周边的现有地铁、公交和区域铁路网络可以丰富交通出行选择，为皇后区和整个城市的发展助力。围绕铁路站场本身的土地使用和交通基础设施的战略决策将提高皇后区西部未来的出行便利。

未来几年，“快速前进”规划、皇后区公交网络的重新设计、自行车网络的改善以及LIRR东区延伸线的引入将提升居民和工作者的出行便利和生活品质。从中长期来看，新森尼赛德车站最初通过LIRR提供服务，最终实现与其他地区铁路和Amtrak联网，这将可以减少驾车出行的必要，并更好地将皇后区西部与该地区及东北地区连接起来。针对LIRR和大都会北方铁路线路合并车费支付，并对五个行政区内的行程降低票价，这将进一步提高出行便利。一条潜在的新地铁线路既可以直接服务于森尼赛德站场，又可以对附近其他线路的乘客进行分流。右图显示了为皇后区西部服务的现有和潜在的新交通选择，模型结果展示了未来地铁拥挤情况将有所改善。



该图展示了与更广泛的现有交通网络和规划交通网络的连接



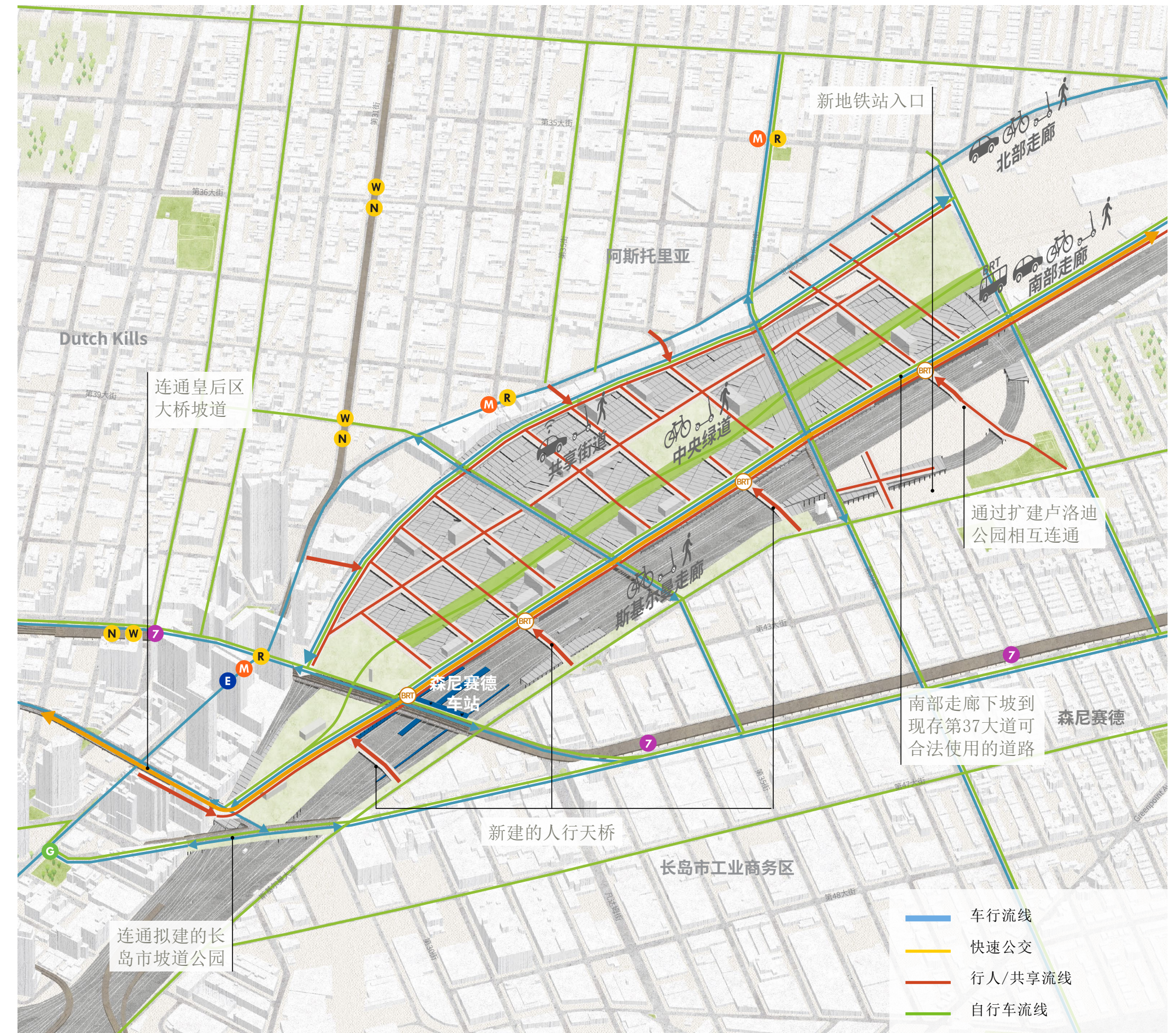
- 内部街道景观
- 1 社区零售
- 2 生活/工作空间
- 3 带门廊的房子
- 4 公共无人驾驶汽车
- 5 雨水花园
- 6 公共设施维修通道
- 7 视障人士的指示牌



## 街道以人为本，社区以公交为先

总体规划提出要打造一种可容纳多种交通出行方式的街道网络。两条新的主干道与桥梁交汇，形成一个较小的内部街道网络。该“北部走廊”和“南部走廊”的设计特点是除了汽车和卡车的车道外，还有宽阔的人行道和分开的公交车道及自行车道。内部街道以小型街区为单位，**强调以人为本并增加可供选择的步行路线**。穿过铁路站场中心的宽阔的格林威大道贯通东西。

除了步行和骑自行车之外，森尼赛德站场还将支持使用踏板车和电动自行车等“微型交通工具”，以提供一系列便利的交通选择，减少驾车出行需求。森尼赛德站场和曼哈顿中城之间开通快速公交服务（BRT）后，公交车服务将更加便利和更具吸引力，从而为驾车人士提供一个新的选择。这些战略将**建立以人为本的街道网络，并打造一个优选公交出行的社区**。



该图展示了盖板上的拟建交通网络

森尼赛德站场（Sunnyside Yard）公共设施未来规划

# 经济适用房

## 公众建议： 对经济适用房的需求

绝大多数参与者明确表示了对新型经济适用房的需求，以及建立一体化和跨代际社区的必要性，在这样的社区中，各个收入阶层的居民都可以负担住房成本，同时又能一起创造社区。

### 参与者谈到以下内容：

- 对低收入和工薪阶层纽约人被迫离开皇后区西部深表担忧
- 将健全的住房负担能力和防止居民动迁战略作为整体方案的核心部分
- 建造尽可能多的住房以满足日益增长的需求——但有一个重要的警告，即住房价格应该基于皇后区西部普通家庭的收入
- 需要负担得起的购房机会和合适面积的家庭住房
- 探索公屋和社区所有权的模式
- 跨代际的住房和老年人住房

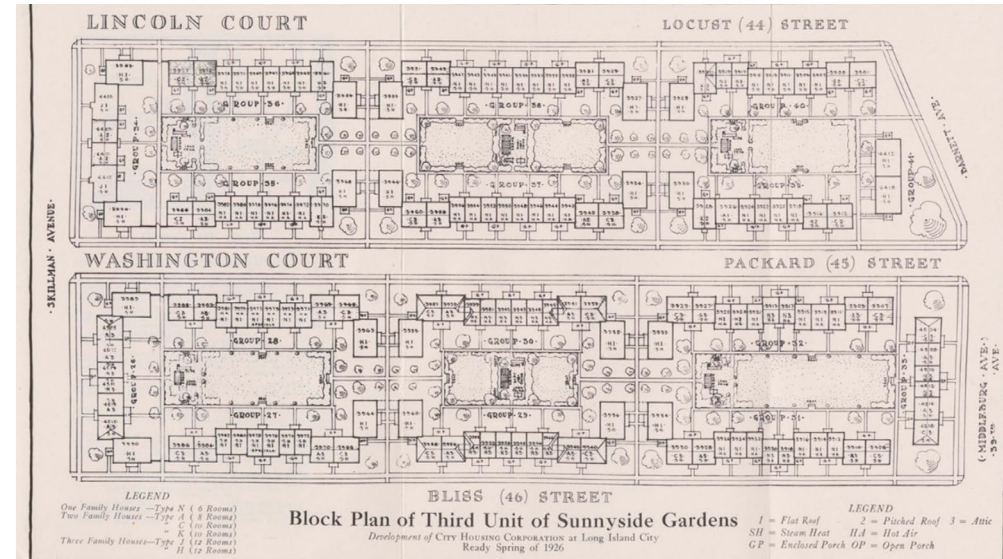
### 规划的内容：

- 呼吁在森尼赛德站场建造所有未来的住房——大约12,000套住房——全部为经济适用房
- 提议为非常低收入的纽约人提供6,000套经济适用房，其中一半面向“极低收入家庭”
- 提议建造6,000套可出售产权的经济适用房——这是《Mitchell-Lama住房计划》的21世纪更新版，将为家庭提供创造财富的机会
- 构想完整、一体化的社区，使不同收入、不同种族和民族背景、不同年代、不同生活方式和不同能力的人群都能获得住房
- 优先考虑M/W/DBE和面向社区的开发商，尤其是非营利组织
- 优先考虑其他土地所有权模式，如社区土地信托，以确保长期负担能力和管理能力



森林小丘花园 (Forest Hills Gardens)  
1917

这座文化独特的地块占地142英亩，拥有都铎风格的房屋和公寓大楼，是美国最早的总体规划社区之一。



森尼赛德花园 (Sunnyside Gardens)  
1924

森尼赛德花园旨在建立高品质城市住房的新标杆。该社区以其私有的公共绿地和人行步道而闻名。



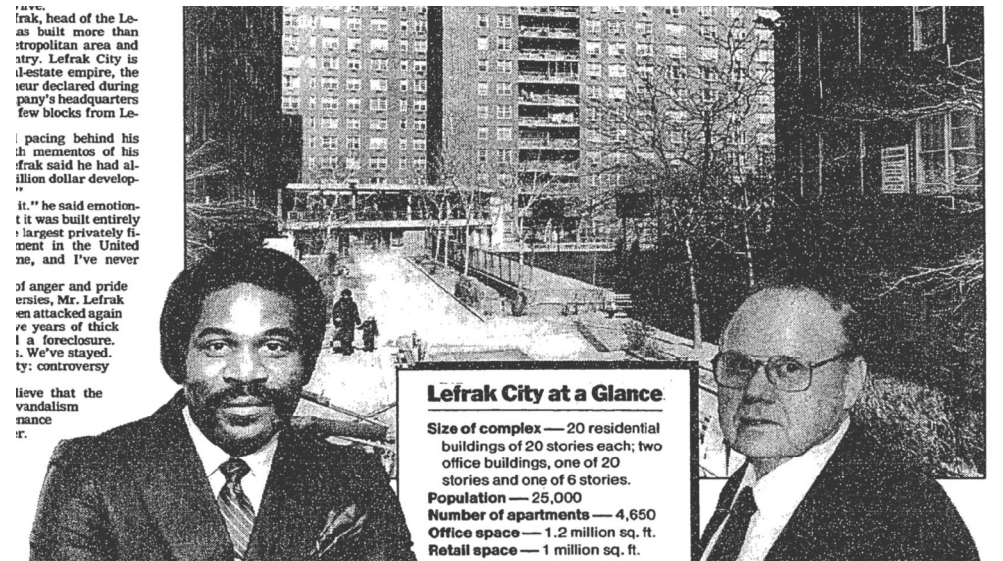
皇后桥公屋 (Queensbridge Houses)  
1940

皇后桥公屋是美国最大的公共房屋群，根据1937年的《联邦住房方案》建造。它的前身是东河滨水区的一个工业区。



罗奇代尔村 (Rochdale Village)  
1963

这个地处牙买加区（位于皇后区）的米切尔-拉马合作社拥有近6,000套房屋，还有学校、社区中心和商店。这是全球最大的业主自住、黑人占多数的住宅区。



拉福莱克城 (LeFrak City)  
1971

拉福莱克城是一个40英亩的出租房屋和办公室的综合建筑，拥有自己的公共图书馆、邮局和体育设施。最近进行过一次翻新，在20座公寓楼的屋顶安装了太阳能电池板。



猎牛角南 (Hunter's Point South)  
2013年 - 目前

这是皇后区最新经过总体规划的社区，包括大约5,000套住房，其中60%将为经济适用房。它还设有一个标志性的滨水公园、一所新小学和一个先进的图书馆。

## 新一代经济适用房

### 森尼赛德站场的住房驱动因素

为了配合纽约市打造强大的多元化宜居社区的使命，总体规划要求以几乎前所未有的规模建造**真正意义上的经济适用房**——其中6,000套住房提供给**非常低收入的纽约人**，另外6,000套住房通过《Mitchell-Lama计划》**更新版**提供给**中等收入有购置产权房需求的家庭**。建立如此大规模的经济适用房社区可以追溯到20世纪中叶最雄心勃勃的住房开发项目，例如曼哈顿的斯戴文森小区 (Stuyvesant Town) /彼得古柏村 (Peter Cooper Village) 和布朗克斯的合作城 (Co-op City)。但是，必须指出的是，其中许多项目在开盘时就存在明显的种族排他性，如今绝不可重蹈覆辙。总体规划从过去的不公正中汲取了经验教训，有意创建一个多元化的完整社区。这包括**可用于许多不同住房类型的空间**，供**纽约市当前和未来几代居民所构成的高度多样化社区使用**。

为了满足城市最紧迫的需求之一，该铁路站场里的经济适用房将非常实惠。总体规划提议建造大约6,000套面向“非常低收入的家庭”的廉租房，目前联邦政府对此的定义是低于大纽约市地区中位数收入 (AMI)（2019年一个三口之家的年收入约为48,000美元）的50%。在这6,000套房屋中，一半将仅提供给收入低于AMI的30%的“极低收入家庭”（2019年一个三口之家的年收入约29,000美元）。如果住房的花销占家庭年收入的30%或以下，则住房通常被认为“可负担”；如果住房花销超过此标准，则称之为“

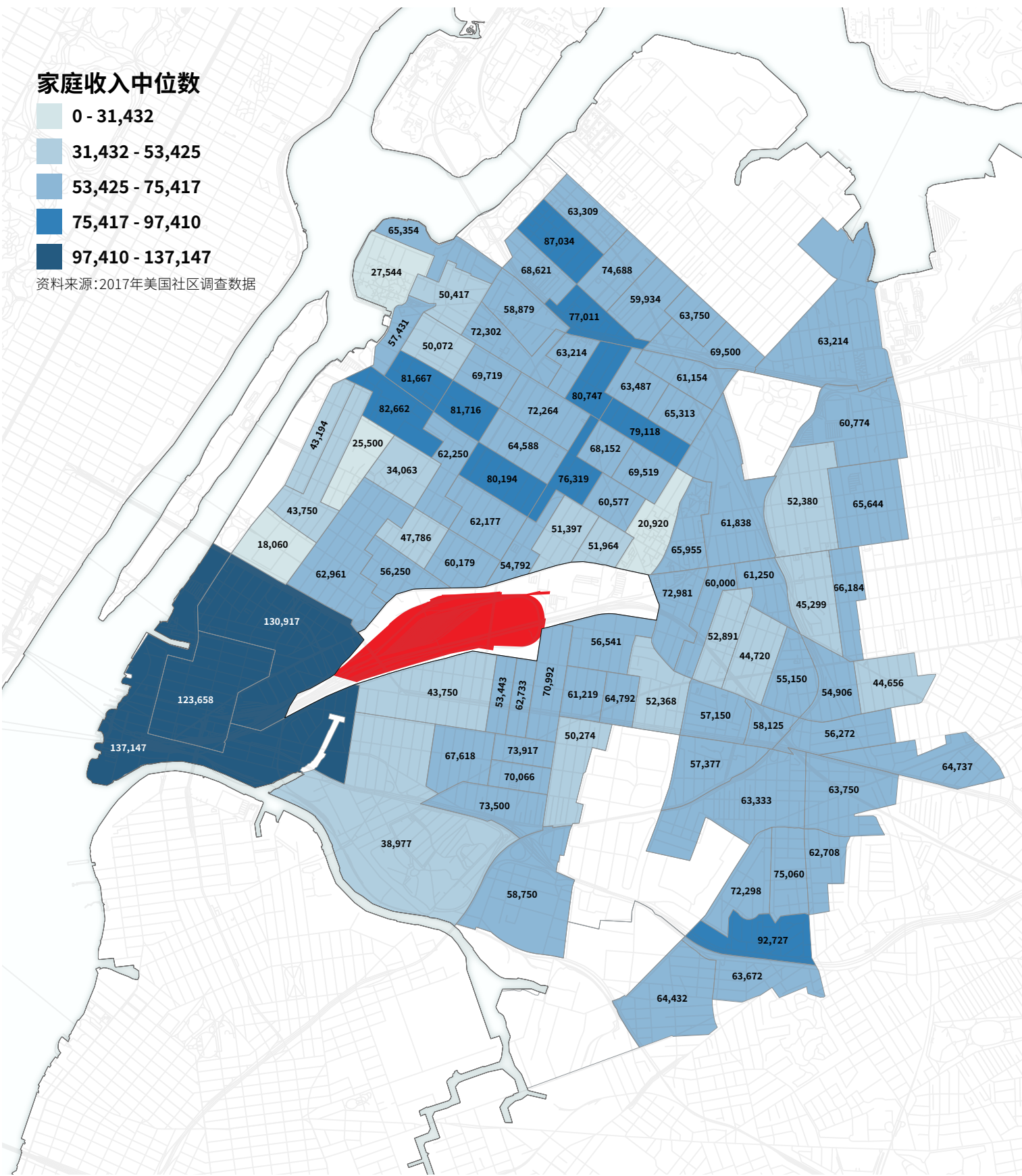
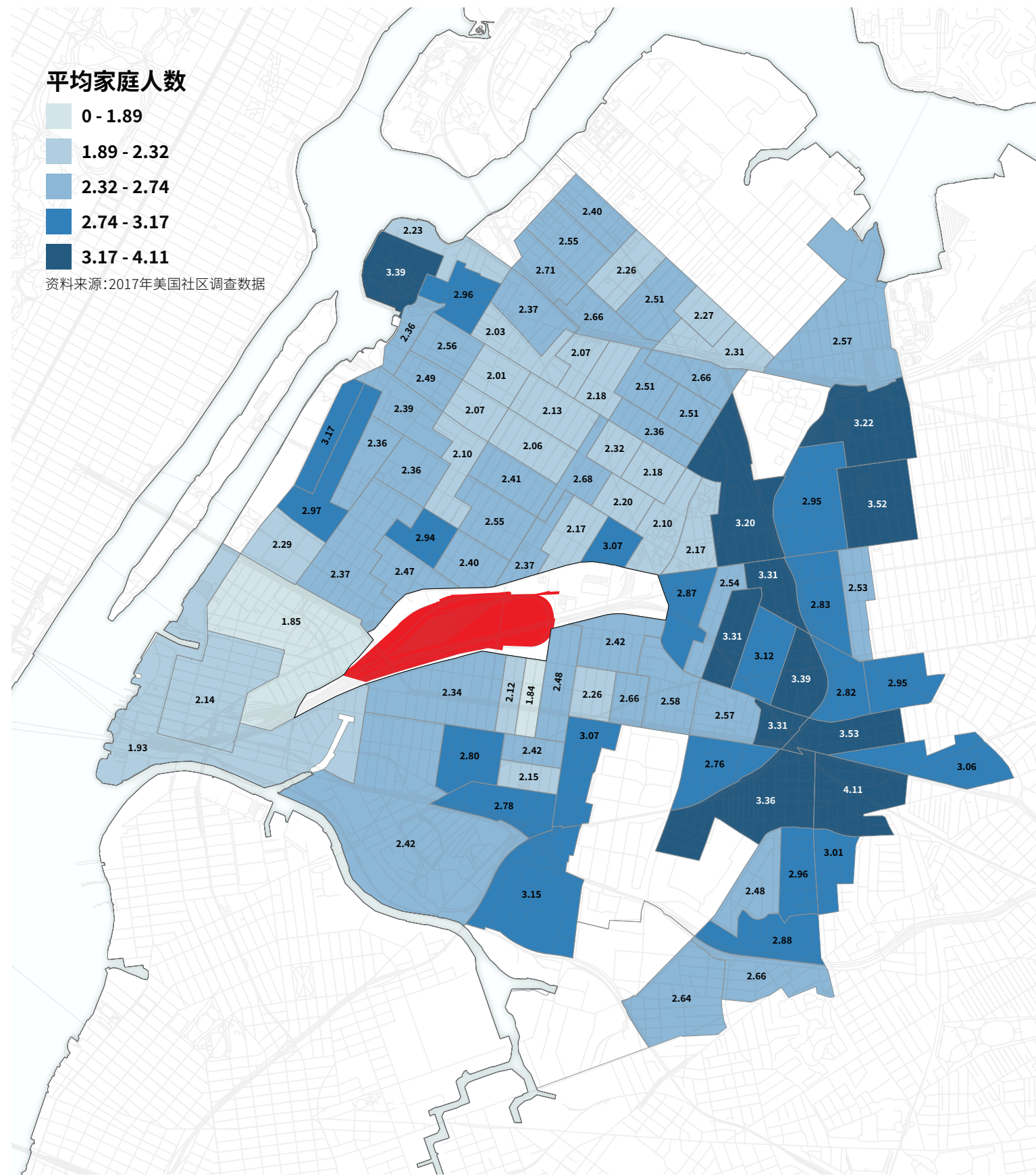
有租房负担”。为了获得更多保证，所有租赁单元将实施租金稳定的约束，以确保居民可以长期负担得起住房。

森尼赛德站场另外的6,000套住房将是出售产权的经济适用房，并通过新的21世纪版本的《Mitchell-Lama住房计划》进行推进。几十年来，《Mitchell-Lama住房计划》为成千上万的纽约人创造了机会，包括纽约牙买加区的罗奇代尔村和伍德赛德六大高层房屋等开发项目。这些房屋将为皇后区的新一代居民提供触手可及的财富积累机会。对于收入完全达到AMI（属于当前定义为“中等收入”的收入范围）的家庭，通常可以负担得起铁路站场的产权房。

与20世纪的大规模经济适用房模式不同，当时是将单一收入水平居民的住房集中在孤立的环境中，而森尼赛德站场将是一个经济和种族融合的社区，它借鉴了由皇后区历史传承的多元化和价值观。应搭配建造低收入家庭的住房和面向中等收入家庭的产权房，以提升不同收入的纽约人之间的包容感并使他们能共享社区。

总体规划的规模允许建造不同类型的住房，以满足不同的需求。总体规划构想了用于抚养孩子的多代人共住房、用于居家养老的老年人住房以及为无家可归或处于过渡时期的个人和家庭提供的住房。从

规模上看，如果将森尼赛德10%的出租房保留用于此类支持性和/或过渡性住房，可以为无家可归的纽约人提供大约600套住房。



经济适用房

皇后区西部当前的住房市场

总体规划的经济适用房战略考虑了周边社区以及整个城市的特点和需求。下面是当下皇后区西部人口统计数据 and 住房特征的简要概述。

家庭人数

该地区平均每户有2.5人，略低于城市平均水平2.7人。铁路站场西部的居民区在平均家庭人数上要多于北部和东部的居民区。

家庭收入

皇后区西部的家庭收入中位数约为64,000美元，高于本城市的中位数58,000美元。仔细分析可发现在铁路站场周边社区的中位数收入差异较大：长岛市部分地区高达137,000美元，而某些地区则接近20,000美元。铁路站场北部和东部的区域趋向于更接近全市中位数。

从皇后区西部的居民收入分布来看，将近60%的居民属于极低、较低和低收入类别，与城市整体水平一致。大约30%的家庭属于中等收入阶层，比例高于城市平均值。这些百分比与整个皇后区大体上一致。

森尼赛德站场（Sunnyside Yard）公共设施未来规划

年龄

皇后区西部有中青年成人的家庭比例高于城市整体，而有儿童或65岁以上成人的家庭比例较低。

房屋空置率和使用权

皇后区西部的房屋约有四分之三为出租单元，四分之一为自住房，房屋租赁比例高于整个纽约市。出租单元的空置率为2.6%，甚至低于全市水平，这表明迫切需要为不同收入水平的居民提供更多住房。



“面向未来的社区”是什么样的？我们可以从这些社区学到什么？



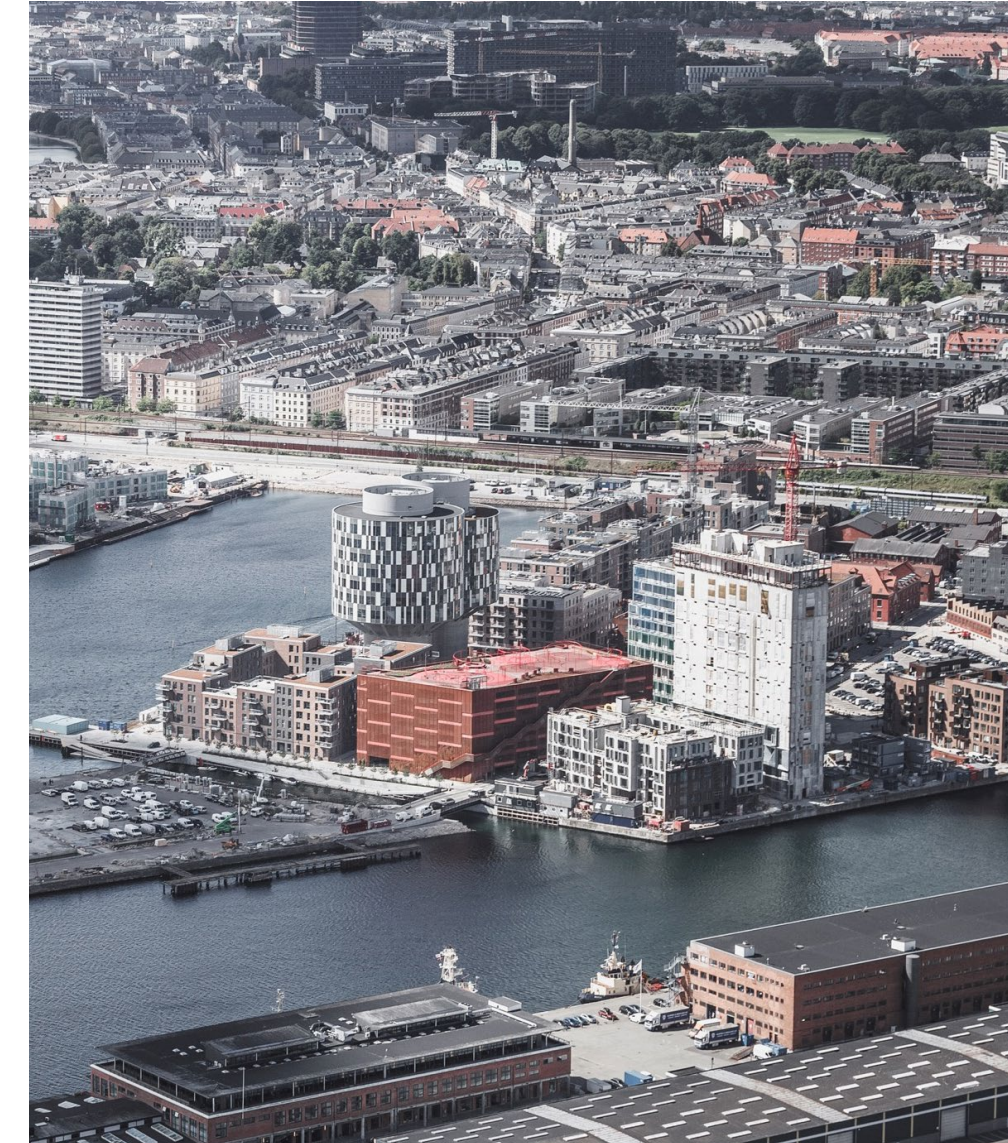
不列颠哥伦比亚省温哥华 Docksider Green

- 创新经济中心
- 环境可持续的建筑和开放空间



德国汉堡 Hafencity

- 高密度中等开发规模
- 住房、商业和社区用途混合
- 主要文化机构
- 公共交通网络



丹麦哥本哈根 Nordhaven

- 高密度中等开发规模
- 高质量的公共交通
- 各种城市空间

## 经济适用房特征

鉴于其几乎史无前例的规模，再加上其作为一块新公共土地的独特地位，虽尚未转变为现有社区的家园，但它仍毗邻充满活力的社区，**森尼赛德站场总体规划提供了一个机会，可以采用过去规划中的社区中的最成功元素，并建立21世纪的全新公平住房模型。**

在所有这些因素中，**总体规划的住房方案致力于实现具有公平性和包容性的规划。**经济适用房政策不仅仅是提供住房的问题；它还需要提高警惕性，确保大众可平等的获得新的经济适用房。

在整个社区参与过程中，经常有参与者提出公有制模式。总体规划建议对不同模式的社区所有制进行探索，并在可行的情况下优先考虑。**社区土地信托（CLT）**的定义是一群多元化的非盈利实体代表周边社区的利益拥有土地并以信托形式持有它。无论是否有正式的土地信托，纽约市都可以通过土地租赁来利用公有制的新建地块，保持对开发项目的长期公共控制。拟议的经济适用房数量以及在几十年的建设期内，将需要多方资金来源以及资本充足的开发商和管理实体来监督建设和维护。

总体规划还要求采取公平的项目承包和建造举措。按照总体规划设想的经济适用房的规模，对其的公共投资有可能弥合妇女和少数群体拥有的地产开发公司的机会差距，他们通常在这一行业处于劣势且代表性不足。在森尼赛德站场建造的经济适用房应优先考虑注册为少数群体、女性和弱势商业企业（M/W/DBE）的开发商。此外，应优先考虑专注于建

造经济适用房和支持性住房的非营利性和面向社区的开发商。

## 空间和密度注意事项

**根据邻近街区的建筑特征和交通运能分配适合的住房类型。**铁路站场北侧的高层住宅开发，参照长岛市中心现有的高层建筑环境。铁路站场的较高密度区域直接由北部大道上的M和R地铁线路提供交通运输服务，该线路在高峰期仍有闲置运力。规划中的大部分为中层住宅区，这些住宅区沿着中央格林威大道排布，为铁路站场构建了一种为人所熟悉的规模——这正是多数皇后区西部地区的典型特点。低层住宅区将与现有的森尼赛德花园社区相邻。

尽管总体规划必须灵活且能应对不断变化的需求，建议的住房选址还要**最大程度地考虑采光性。****这些选址可使阳光朝南照射进来，**确保铁路站场里的开放空间能够享受阳光照射。高密度区域通过两条宽阔的街道（北部大道和新的北部走廊）与低层和中层Dutch Kills街区隔开，最大限度地减少投射到北部的阴影。

本规划**力求在提供足够的经济适用房以确保皇后区西部宜居性的同时，打造一个以人为本的社区，在二者之间取得平衡。**铁路站场的非高层区域将通过高密度的中层房型提供大量住房。**街区的规模和开发地点的数量也将允许在铁路站场上方建造各种各样的实体，**从而提供更广泛的住房类型和可负担的选择以及建筑种类。

# 就业与教育

## 公众建议： 对就业、学校和劳动力发展的需求

大多数参与者都设想森尼赛德站场在优化皇后区西部经济前景和改善居民出行便利方面能发挥显著的作用。

### 参与者谈到以下内容：

- 增加高等院校，包括扩建现有院校和大学，例如拉瓜迪亚社区学院
- 在森尼赛德站场打造产业集群，使其成为就业和教育场所汇集地
- 鉴于对未来自动化水平的预期，在高端制造、技术和其他新兴领域实现从职业培训到就业的无缝对接
- 为轻工制造业、创客空间以及孵化器提供空间
- 保护和扶持小型企业并打造以本地独立企业为主的主要街区
- 注重青年教育和职业培训，并引入新的可持续技术和系统的测试

### 规划的内容：

- 提议在未来几十年里，在皇后区西部创造大约500万平方英尺的新空间来增加就业机会
- 构想一个新的研究和教育机构，其中可以包括公共教育机构和/或研发中心
- 将铁路站场定位于服务行业创新，服务于那些诸如绿色建筑技术等对城市的未来非常重要的行业
- 创造6,000多个新的永久性工作岗位和30,000多个建筑业工作机会
- 推荐出台劳动力举措和政策措施以确保上述工作岗位中的多数能够使当地社区直接受益，同时提升该地区的经济并获得经济发展机会



LIC的捷蓝大厦  
办公室示例



阿斯托里亚的Greendesk  
办公室示例



LIC IBZ的Falchi大厦  
办公室示例



阿斯托里亚的标准电机产品  
工业示例



LIC IBZ的LIC工业  
工厂示例



LIC IBZ的Spaceworks  
办公室示例

## 发展皇后区西部的创新经济

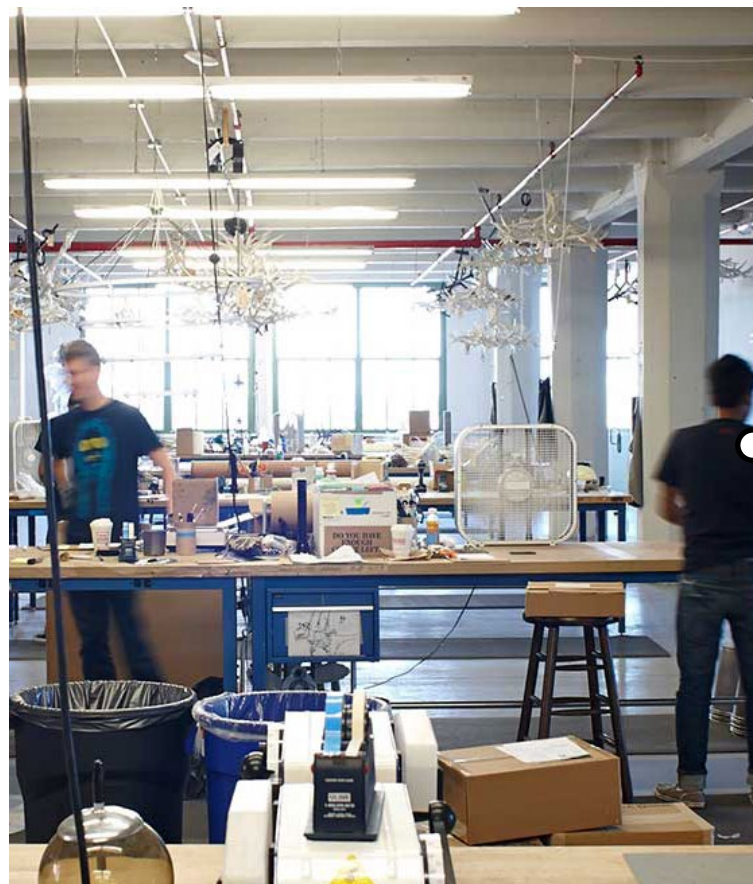
皇后区西部是纽约市经济迅速多元化的典范，该区域正逐渐摆脱对金融业的依赖，在曼哈顿中央商务区之外开辟新的产业。

长岛市一直是创意产业的商业走廊，并迅速成为创新经济的中心，吸引着科技、先进制造和生命科学等增长行业的企业。该区域之所以发展为商业和就业中心，部分依托于其强大的地区连接和交通网络、毗邻曼哈顿、文化活力以及适宜步行、混合用途的特点。2010到2015年间，长岛市的工作岗位数量增长速度是纽约市总体增长率的两倍以上。

总体规划认识到要确保未来的可持续发展，需要进行经济转型。一个规划的亮点是新建一个致力于清洁技术和产业研发的支柱机构，并与行业和学校建立伙伴关系，以提供劳动力流动所需的资源、培训和高品质教育，将森尼赛德站场和皇后区西部作为纽约市公平过渡到绿色经济的重点区域。规划本身也将为可持续建设提供大量机会，再加上强有力的劳动力发展计划和监管框架，可能在整个城市和地区的所有相关行业大幅增加绿色产业工作岗位。



该图展示了总体规划中的拟建商业区



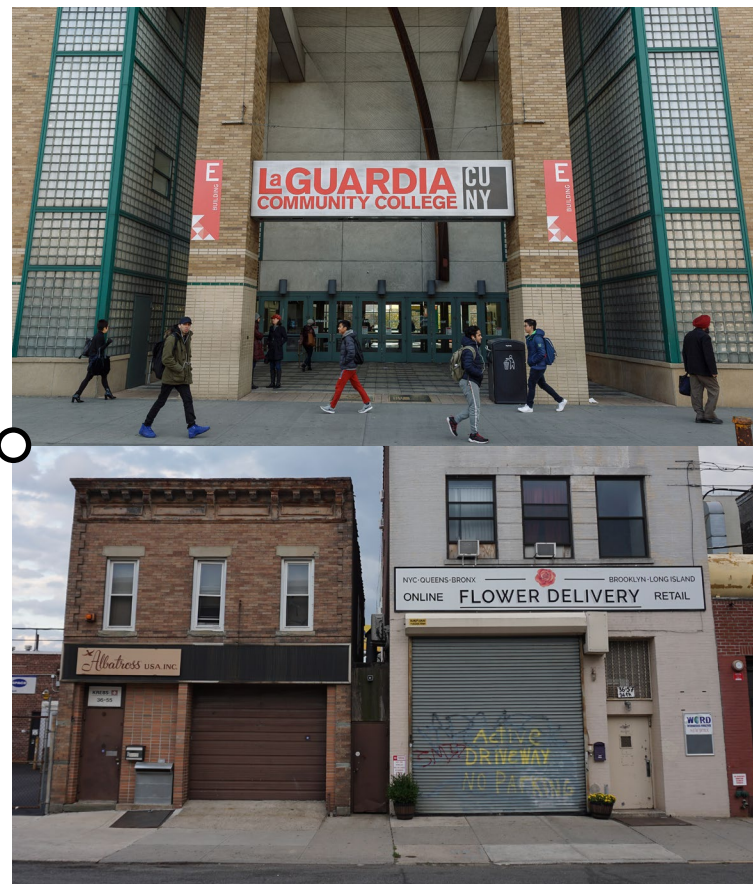
### 创新的工作空间

- 交叠商业和轻工制造用途
- 工作空间和制造项目灵活整合



### 具有前瞻性的绿色产业岗位

- 多种用途的混合产业
- 创新的制造业
- 与主要机构的潜在伙伴关系
- 致力于研究与开发的机构空间，用创新实现绿色经济
- 大规模环保建设机遇，将刺激所有相关行业增加新岗位



### 当地资源

- 与拉瓜迪亚社区学院及其他附近机构的联系
- 适合现有制造业发展和试验的肥沃土壤
- 健全的劳动力举措、教育类发展渠道和社会保护措施，以确保公平过渡（到绿色经济）

皇后区西部仍然是这座城市最具生产力的地方之一，制造的产品从电梯、甜甜圈到电影和无线通信系统。传统白领工作和蓝领工作之间的界限越来越模糊，办公和轻工业用途混合在同一栋建筑内，而且通常属于同一家企业。长岛市工业商业区（IBZ）拥有丰富的工业建筑原材料和强大的制造商基地，造就了富饶的经济生态系统。

拉瓜迪亚社区学院、纽约市立大学法学院和康奈尔理工学院等主要教育机构提供了现成的人才来源、分拆业务并为纽约市民提供了未来就业机会。

森尼赛德站场坐落于长岛市中心和IBZ地区之间，邻近公交站点和零售店，并与多元化居民区保持着密切联系，因此，这里顺理成章地成为21世纪推动皇后区西部经济发展的最佳场所。总体规划提出以下建议，以利用这些优势：

- 整个开发规划包括数百万平方英尺的办公、零售、工业和机构空间，可创造就业机会，其中大部分在新建北部走廊的沿线
- 一个研究和教育机构，为地处铁路站场的皇后区西部市民中心区域夯实基础，重点关注创新和劳动力发展，为可持续的绿色经济过渡赋予能量

- 大规模应用的绿色建筑技术，既创造了就业，又为工会培训工人提供了机会
- 灵活的“商业工业”建筑旨在整合商业和轻工业制造用途，并通过它们的相互作用促进创新





# 可持续性 与 韧性（抗冲击能力）

## 公众建议： 对可持续性 与 韧性（抗冲击能力）的需求

在整个市民参与过程中，“全方面的可持续性”成为本规划要努力实现的重大主题和目标。

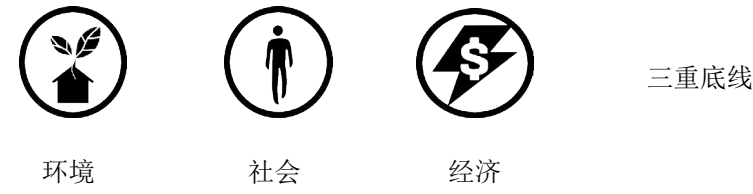
### 参与者谈到以下内容：

- 社会和环境两方面的可持续性和韧性
- 为何拥有丰富社会资本的多元化且联系紧密的民众群体对韧性有着重要意义
- 提供有冗余的基础设施，以防止对某一区域过度依赖或施压
- 森尼赛德站场未来的建筑将被设计和建造为碳中和或负碳排放的建筑，并且能够抵消其他碳排放
- 在铁路站场需要开发清洁能源来为皇后区西部供电
- 关注能源、食品生产、废物管理等领域的新技术和系统的测试

### 规划的内容：

- 采用先进的建筑技术，例如重型木结构，以大量减少开发过程中的碳足迹
- 通过建立具备韧性（抗冲击能力）的去中心化系统，使皇后区西部适应气候变化的不利影响
- 将循环系统引入皇后区，建立一个能够生产、消费并再利用所需资源的建造环境
- 将皇后区西部定位为向绿色经济公平过渡的中心

可持续性和韧性的驱动因素



三重底线



森尼赛德站场可持续发展研讨会



本地层面



区域层面

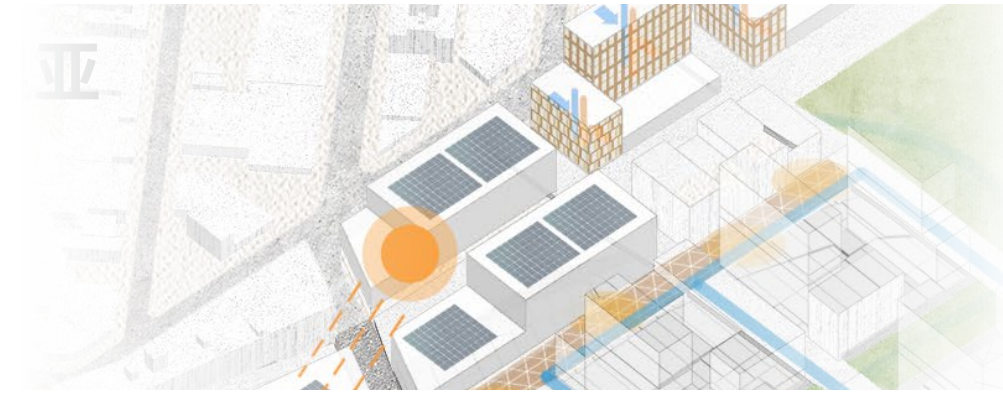


全国层面



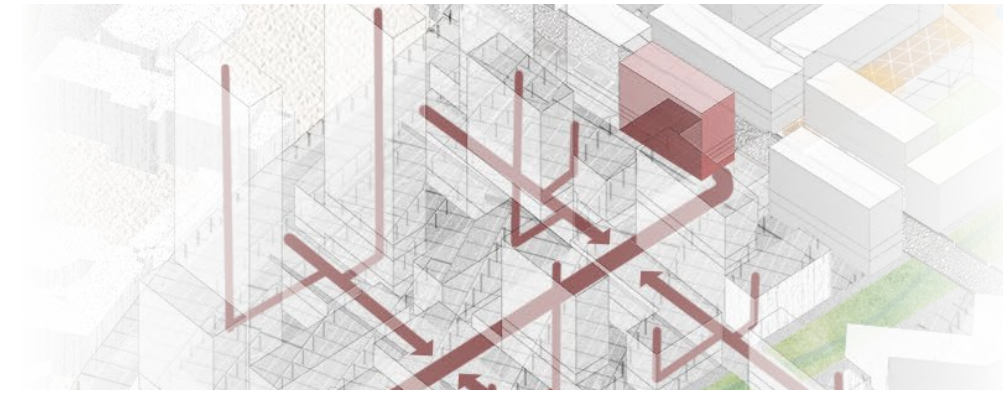
国际层面

森尼赛德站场的可持续性和韧性（抗冲击能力）原则



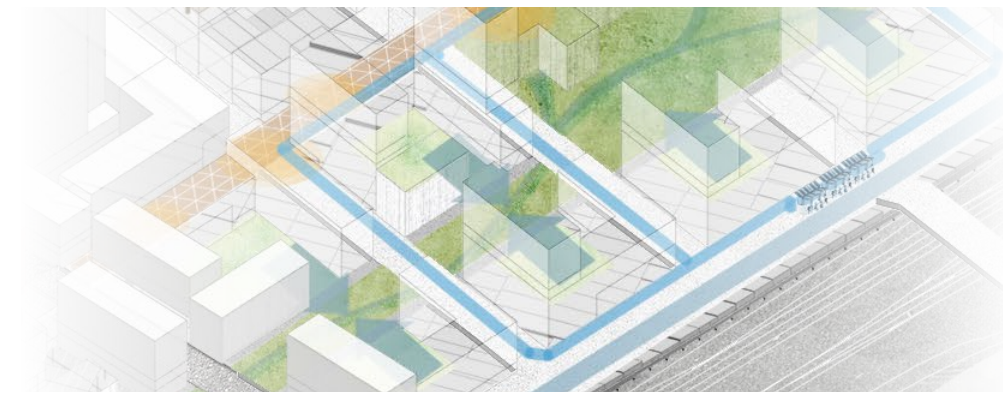
森尼赛德站场必须成为一个碳中和社区

- 使用交叉层压木材，最大限度减少隐含碳，充当碳吸储库
- 无内燃系统的被动式且高效的建筑
- 采用现场可再生能源和能源存储，以提供纽约未来所需的可再生能源



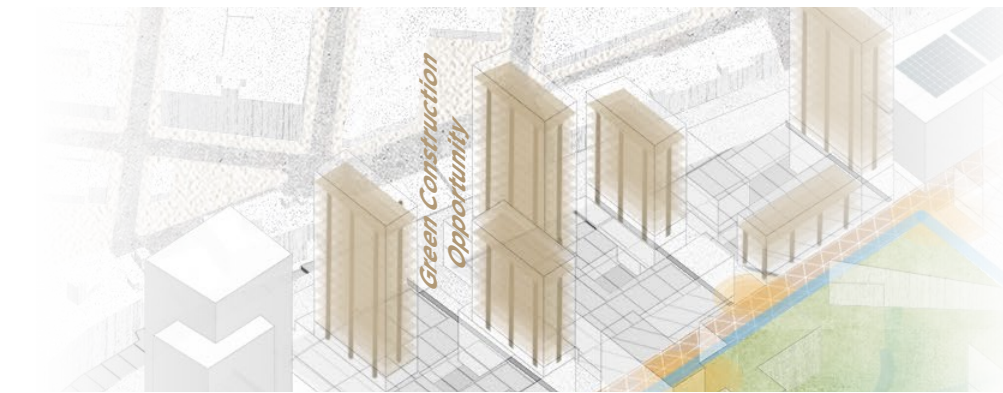
森尼赛德站场必须在城市系统中纳入循环理念

- 收集雨水供现场和建筑物使用
- 最大限度地减少食物浪费，并结合城市农业建立能抗气候冲击的食物供给系统
- 为建筑和制造材料建立循环供应链



森尼赛德站场必须帮助皇后区西部适应气候变化的极端影响

- 在不受未来洪泛区影响的新土地上建造社会基础设施和经济适用房
- 建筑采用特殊设计，能够抵御气候变化
- 将硬现场基础设施和软现场基础设施交叉融合，以建立冗余，最大程度减少（气候）影响



森尼赛德站场务必在纽约市的区域内促进绿色经济发展

- 优先考虑绿色产业的就业和教育战略，引导当地劳动力公平过渡（到绿色经济）
- 有专门用于研发使森尼赛德站场保持碳中和的机构空间
- 以足够刺激行业的规模进行有抗冲击能力的、可持续发展的设计和建设

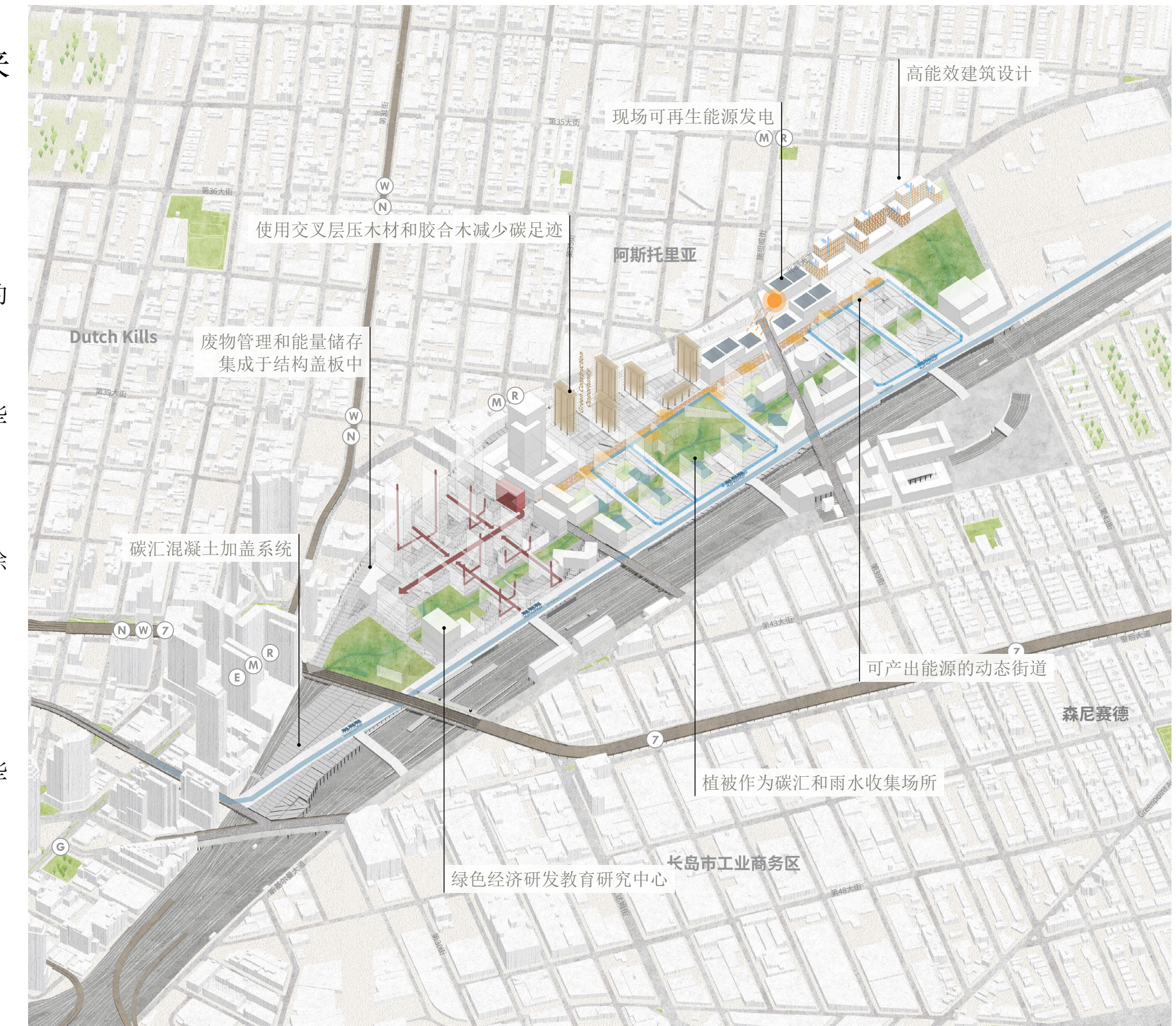
可持续性与韧性（抗冲击能力）

为皇后区西部和纽约市创造一个可持续发展、有抗冲击能力的未来

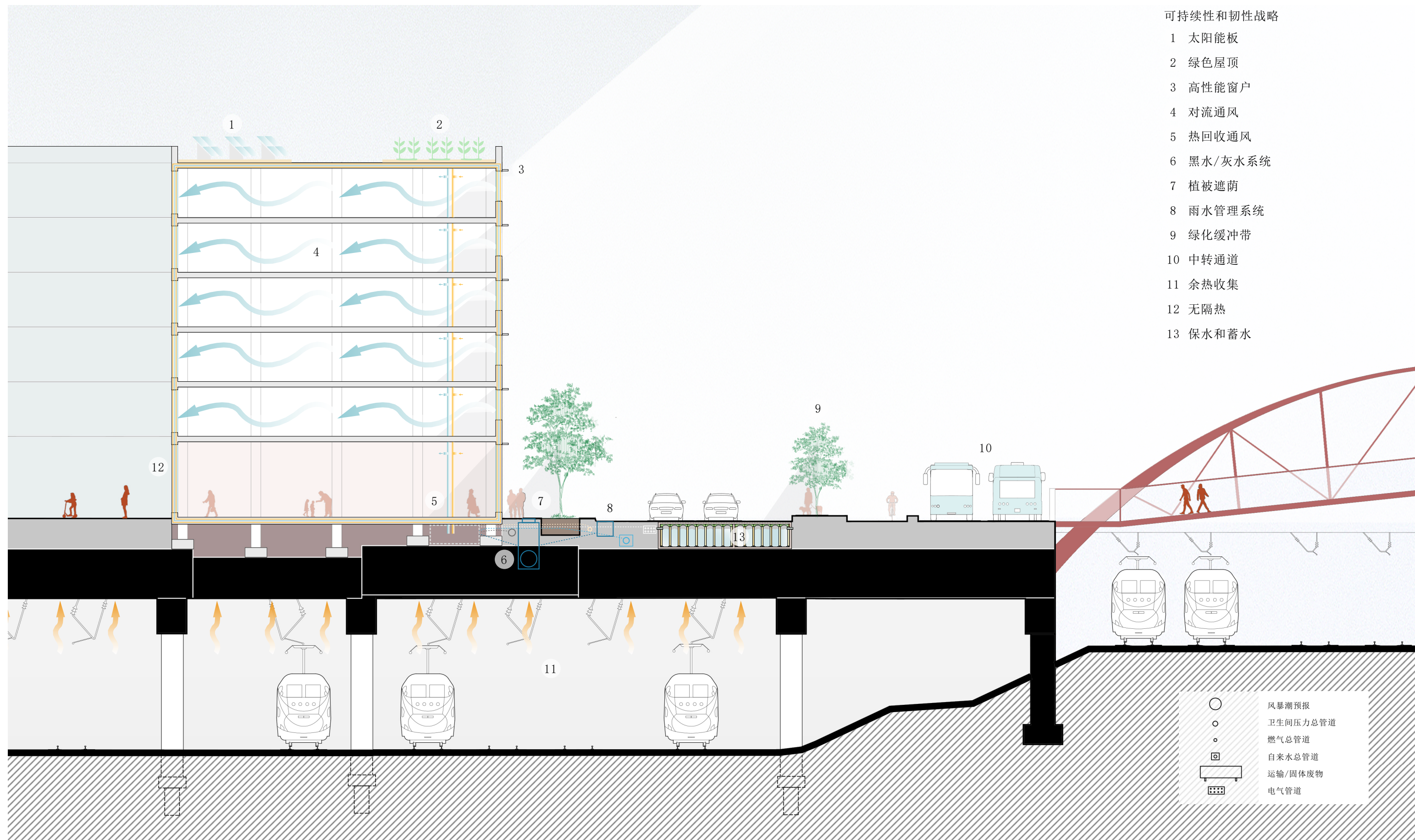
远离洪涝区的全新抬升后土地带来了巨大机会，我们可以通过它以可持续和有抗冲击能力的方式满足全市需求。专为气候变化导致的极端天气而设计的基础设施、减少污染和热量的城市设计以及重要的社会便利设施，使社区能够更好地应对极端高温灾害以及海平面上升和降水造成的洪水的实际影响和经济影响。对于森尼赛德站场周围的社区，其中一些（与铁路站场不同）容易受到海平面上升和风暴潮造成的洪水的影响，上述举措也将惠及这些社区。

根据纽约市的承诺和科学界的全球行动呼吁，总体规划呼吁将森尼赛德站场建成一个碳中和社区。除了利用新的可再生能源和现场储能来确保未来全部采用无化石燃料之外，总体规划还采用了大规模木结构建筑和其他尖端材料创新技术，以不断提高建筑效率，同时减轻运营时的碳排量和隐含碳的影响。总体规划不仅提到了碳问题，还大力提倡循环经济，即以负责任的方式高效利用宝贵的资源并重新规划城市系统。右图显示了如何在总体规划中部署这些策略。

森尼赛德站场（Sunnyside Yard）公共设施未来规划



该图说明了总体规划中提出的可持续性和韧性战略



Sectional diagram showing Proposed Sustainability and Resilience Strategies for Sunnyside Yard.

城市和州一级的政策格局正在迅速演变，以支持大幅减少城市中最大的温室气体排放实体——建筑物的排放。森尼赛德站场的新建筑将按照严格的环境标准进行设计和建造。这些绿色建筑不仅支持公共健康和碳中和目标，还将创造经济机会，为纽约工薪阶层创造数以万计的高薪工作。



适应极端气候的示例  
佐治亚州亚特兰大的Proctor Creek Greenway小路



发展绿色经济的示例  
布鲁克林日落公园布鲁克林农庄的新温室



发展碳中和社区的示例  
不列颠哥伦比亚省温哥华的码头绿色发展



收集轨道系统余热的示例  
英国伦敦伊斯灵顿的余热发电

# 保留皇后区的特色

## 公众建议： 需要保留皇后区的特色

在整个过程中，有一个贯穿始终的主题强调了皇后区作为众多家庭、移民汇聚地的独特性以及无人可及的种族、民族和语言多样性。

### 参与者谈到以下内容：

- 铁路站场有机会作为每个周边街区的延伸，与现有的环境、建筑密度和高度相得益彰
- 批评高层住宅，喜欢中层和低层的住宅
- 如何将最高密度和建筑物高度与公共交通融合在一起
- 高层建筑最好集中于长岛市区附近，高度向东逐渐降低
- 强烈要求将住宅、商业和轻工业用途深度结合
- 整合各种用途，将先进制造业和创客空间混合在一起
- 改善并新建森尼赛德站场周边社区之间的路网连通

### 规划的内容：

- 平衡增长型城市的需求与皇后区西部社区的现有特色
- 构想使铁路站场的大部分建筑以中层住宅区为主，并将较高的建筑安排在最妥当的位置
- 提供灵活的设计，允许根据需求的变化进行更改



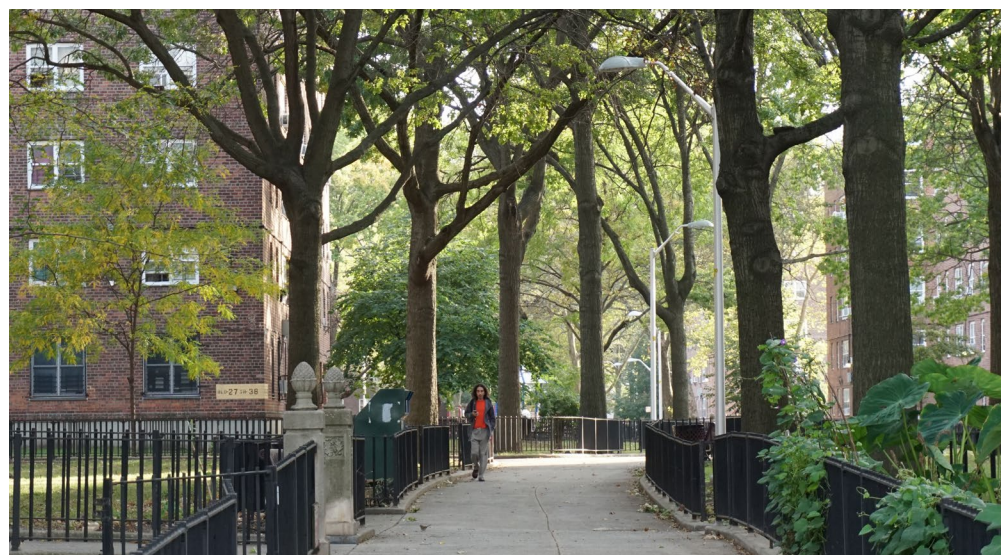
猎人角



长岛市



Dutch Kills



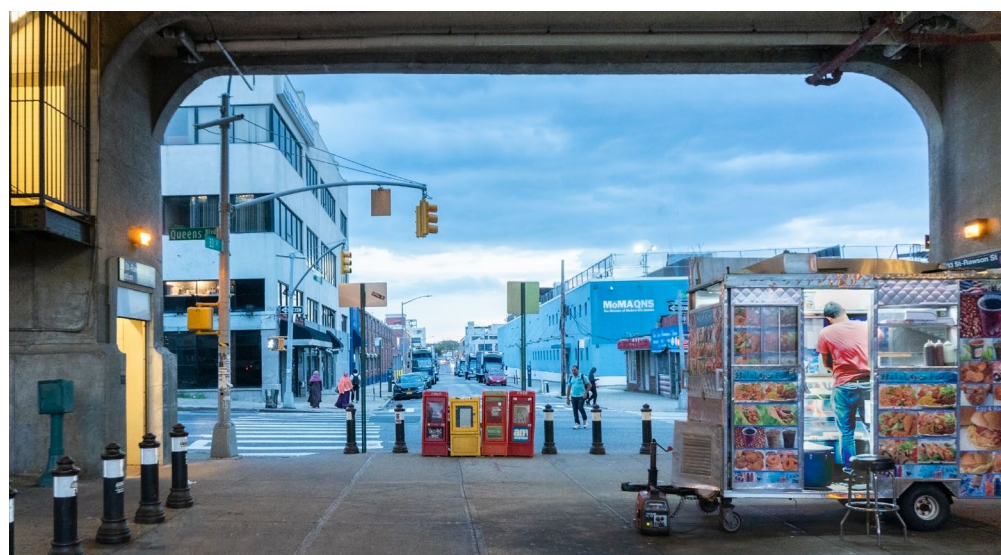
拉文斯伍德



阿斯托里亚



伍德赛德



LIC 1BZ



森尼赛德

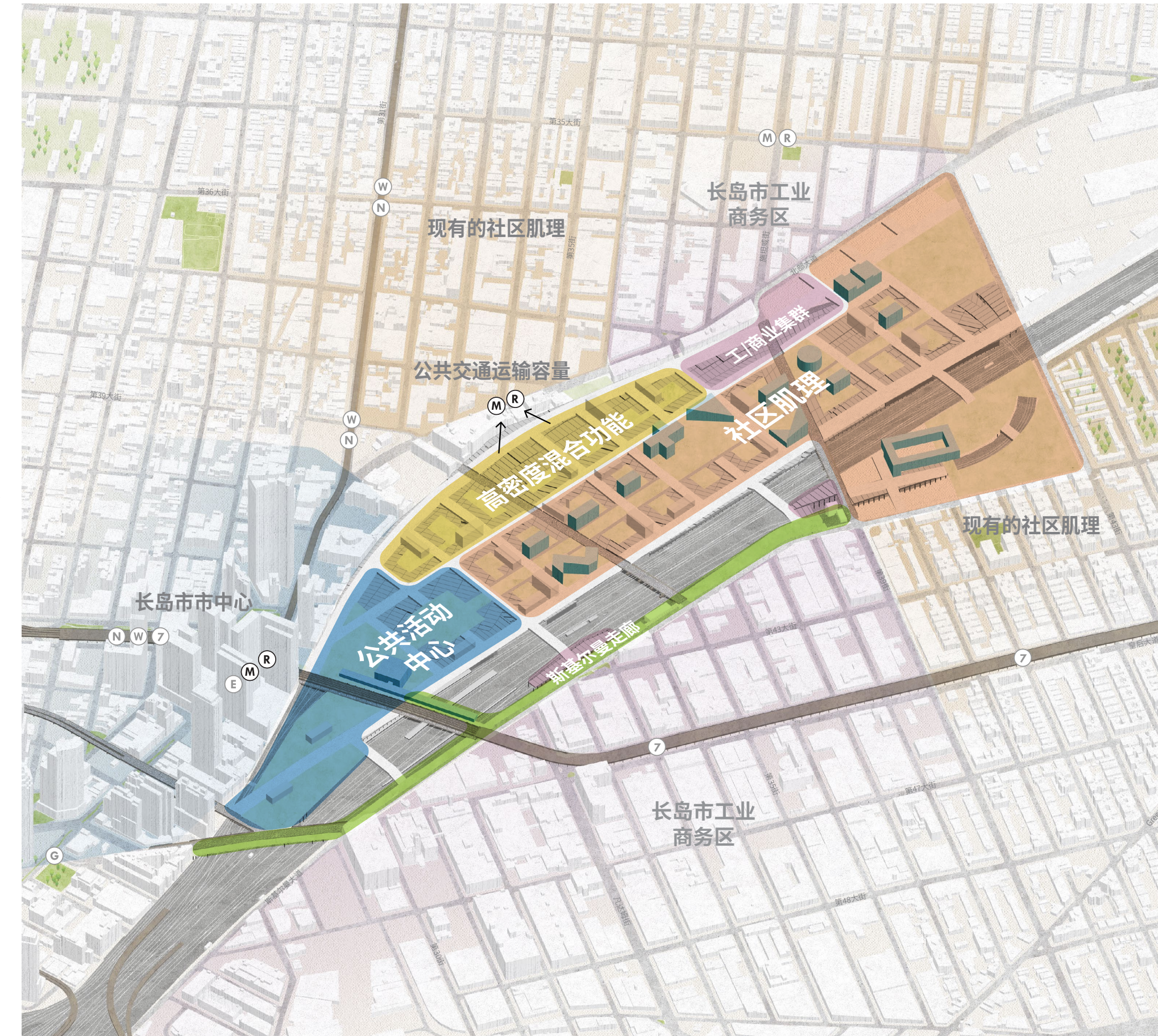


森尼赛德花园

## 保留皇后区的特色

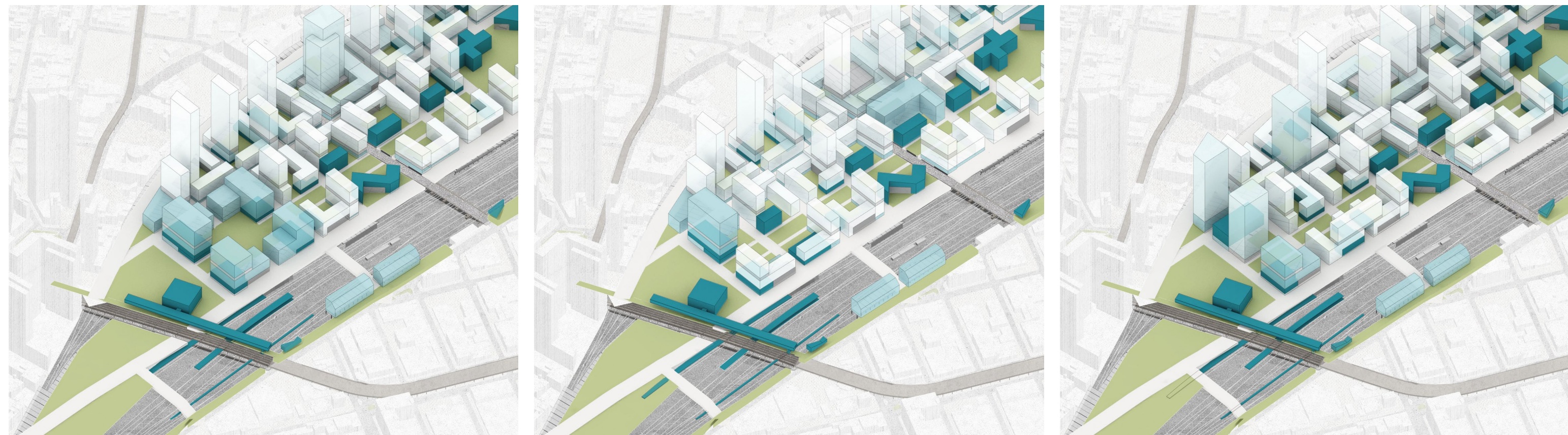
本规划旨在将周围社区的建筑环境延伸至森尼赛德站场，并与现有用途互为补充。这意味着要将长岛市的高层建筑类型和皇后区西部的中层建筑规模相结合，同时战略性地定位新的开放空间和步行天桥，以便与周围的街区连通、融合。

如右图所示，总体规划致力于满足所有不同的用途，以形成一个生机勃勃、平衡发展的街区，同时将皇后区周边社区的结构延伸到铁路站场。通过参考相邻社区和微型社区（例如，阿斯托利亚的艺术和工作室区），定义铁路站场不同部分的特征，本规划力求确保铁路站场的开发风格与皇后区融为一体。



与环境相关的项目集群特色图

同一网格如何  
容纳不同类型建筑的插图



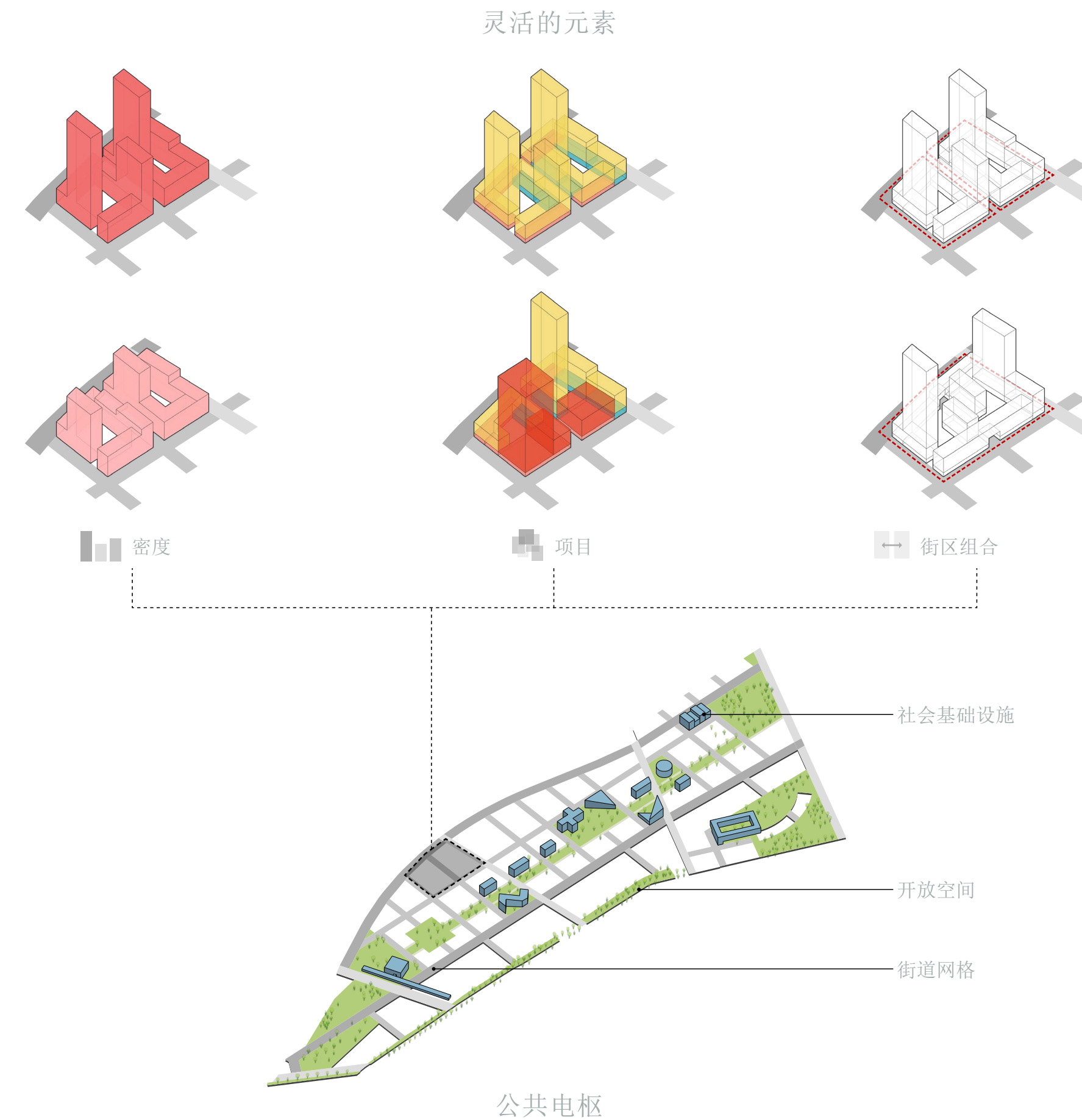
- 社会基础设施
- 机构和商业
- 写字楼
- 住房
- 开放空间

保留皇后区的特色

## 面向未来的动态发展计划

为了让皇后区一如既往地保持现有特色，**该规划必须足够灵活，以适应周围环境不断变化的需求，但必须始终以公共利益为重。**

总体规划通过与开放空间和社会基础设施网络相结合的街道网格来构建，优先考虑公共领域，并确保公共利益是发展的基础。采用240x240英尺的街区规模，灵活多变，可与各种建筑类型兼容，实现**多种差异化的密度和开发计划**。此外，这些小型街区可以在东西方向上组合，以实现需要较大场地和建筑占地面积的用途。右图显示了该规划的灵活框架如何适应不同的要素。



森尼赛德站场（Sunnyside Yard）公共设施未来规划

成本多少？如何建造？



# 规划具体如何落实

《森尼赛德站场总体规划》采用一种与以往其他上盖项目截然不同的方法，首先解决利益相关方团体提出的关键问题，然后评估成本。这需要制定一个社区推动的规划，通过创造公共利益来造福社区和整个城市。



### 公众参与

鉴于森尼赛德站场规划的独特规模和长期性，**总体规划旨在根据通过广泛的公众参与所获得的经验教训，提供关键资源来加强社区建设**，而不是制定一个最大化财务收益的规划。例如，新开发项目的拟议密度充分尊重了居民的反馈意见，即建筑应与相邻社区融为一体，而不是单纯考虑盖板结构所允许的高度。该过程采取的方法以及在复杂的铁路站场上铺设盖板的高昂成本凸显了**公共投资的必要性，方可实现规划中的长期公共效益**。随着规划和实施的向前推进，公众将持续参与整个过程，由森尼赛德站场规划实体授权，并与当地社区团体合作实施。

《森尼赛德总体规划》开启了一项跨越几代人的事业——以负责任的方式利用公共控制的土地，并制定一种由社区推动且具有包容性的长期规划方法。**总体规划不是一成不变的，也不是一个终极阶段的施工蓝图。相反，它将指导未来的决策，确保这些决策以公共优先事项为导向，以人们的需求为中心**。现在进行规划可以使这一愿景与铁路对其设施的长期计划保持一致。这种协调让公众具备了有力的话语权去筹划铁路站场的未来，并且让纽约市变得更强大、更公平。

## 总体规划开启了一个跨越几代人的进程以保障公共利益

由于多种原因，包括紧迫的公共投资需求和可用的“常规土地”（这些土地成本更低、建造难度更小），大规模的上盖层建设和上盖开发预计在一段时间内不会启动。总体规划的一项关键成果是**明确的技术指南，以促进与铁路的持续密切协调，稳妥地把握住实现该规划的机会**。潜在的第一阶段将需要包括环境审查和土地使用行动在内的公共审批。

**总体规划强调基础设施优先的方法，确保排水、交通和其他关键系统有能力为森尼赛德站场的发展助力**。这涉及到与正在实施基础设施改善的政府机构进行协调，例如纽约市环境保护局（DEP）的《长岛市修订版排水计划》，该计划将考虑通过上盖来改善雨水调蓄。随着DEP和其他机构实施其计划，他们使用的增长预测会将站场的潜在发展纳入考虑，以满足未来的需求。

使规划具备永久效力

总体规划的一个关键目标是**保留其广泛的技术调查结果和建议，并且未来在制定有关实施的关键决定时，始终与公众协商**。

**为了维护总体规划的愿景和优先事项，纽约市和Amtrak将正式签署一项协议，以确认总体规划是铁路站场上盖的主要规划文件，并建立一个流程，以确保铁路站场设施和基础设施的未来变更与规划保持一致**。

该协议的一部分要求建立一个由纽约市、Amtrak、社区代表和民选官员组成的**非营利规划实体**，以监督实现该总体规划的未来工作。该实体的任务是通过以下方式确保总体规划保持公平公正：**确保强有力的公共流程**为未来的决策提供信息，并在未来任何的上盖开发项目中**遵守核心承诺**。

随着上盖开发的推进，规划实体的确切角色可能会发生变化，并且需要新的职能，例如基础设施融资和开放空间管理。同样，为执行总体规划而组建的未来实体的任务和职能也应通过包容、透明的程序来确定。

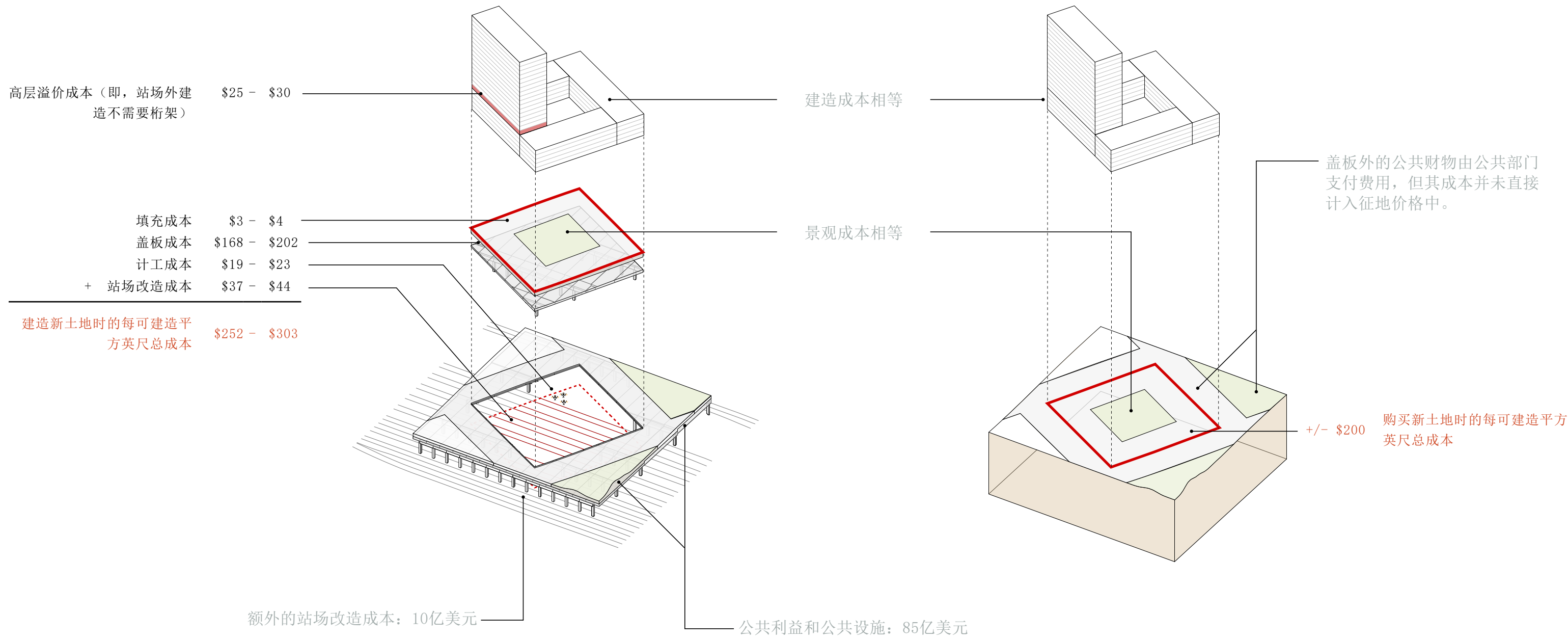
**新的森尼赛德站场规划实体将确保履行以下核心承诺：**

- 坚持基础设施优先的方法，确保排水、交通、能源和其他关键系统有足够运能为铁路站场的发展助力
- 根据与当地社区共同确定的可负担住房目标和其他需求，确保所有新住房（包括最低廉的住房和产权房）都是可负担的
- 建设森尼赛德车站并进行总体规划中概述的其他主要交通投资
- 在主要研究和教育机构以及其他当地合作伙伴的推动下，通过在森尼赛德站场发展绿色经济，创造就业机会
- 交付拟建的开放空间和社会基础设施网络

- 在建设和运营中追求碳中和和最大程度降低隐含碳
- 在制定未来决策（包括何时进行特定阶段）时继续采用由社区推动的方法



建造新土地与购买新土地时新建筑的每可建造平方英尺的成本差异



长期投资

对森尼赛德站场进行上盖开发的成本实际是在纽约市创造**大量位于中心地带的公共土地的成本**，随着我们城市的不断发展，如此规模的土地扩建的主张将从难以想象变为毫无可能。

规划森尼赛德站场就是在规划我们城市的未来。在五个行政区中，森尼赛德站场是唯一的面积大、处于中心位置、主要为公有的土地，且与本地及区域交通网络紧密衔接。我们必须为这种重要的稀缺公共土地资源的未来做出负责的规划：越来越多的纽约人将继续需要周边拥有工作场所、学校和生活其他必需设施的居住场所。就像投入了几代人努力的早期类似举措，如建造炮台公园城和罗斯福岛以及猎人角南的持续开发，这一规划很复杂，且需要投入大量资金。但是，纽约市一直在迎面应对这些考验，并能够通过智慧规划和利用创新的融资结构再次做到这一点，这种创新的融资结构会随着时间的推移在公有部门和民营部门之间分配成本。

在森尼赛德建造公共土地的成本在很大程度上是基于在复杂而繁忙的铁路站场上方铺设盖板并提供必要基础设施的成本。平均而言，在森尼赛德站场上铺设盖板以支持住房和其他开发的费用估计约为50亿美元，分摊到整个拟议的开发计划（包括12,000套新建经济适用房），每平方英尺建设成本为250到300美元——略高于当前长岛市的可建设土地的成本。

提供基础设施以支持强大的社区，为皇后区西部提供便利设施并促进发展也是必不可少的。在参与过程中，公众明确表示该规划必须满足民生需求并采取基础设施优先的方案。为此，总体规划提议建造五英里的新街道、60英亩的开放空间、新的下水道和其

他公共设施，以及用于支撑这些关键设施的盖板。

每项的成本如下：

- 支撑街道和开放空间的盖板：54亿美元
- 街道和填土（建造平整地面）：11亿美元
- 开放空间：2.4亿美元
- 公共设施（电力、天然气、通讯和可再生能源）：18亿美元

此外，在美国最繁忙的铁路站场上方建造盖板结构需要对轨道和其他现有基础设施进行一些修改，以及为照明和通风设计新机械系统。这些费用预计为10亿美元。

这些费用总体反映了该规划的重点是优先处理社区事项并建造一个成功且高度宜居的纽约市新地块。就像每个大型基础设施项目一样，这一规划的实施也需要投入大量的资金，但基本上不存在替代方案，并且不采取任何行动也不可行。购买土地并通过其他方式拼凑这样一个场地实际上是不可能的。为了继续建设公平且包容的城市，纽约市必须为未来而投资，让拥有各种背景的纽约人可以继续有尊严地生活，并毗邻纽约市为居民提供的所有设施。现在是时候开始规划这些造福几代人的投资了。



## 早期投资

除了作为基础设施的良好效用和解决大量就业（或许还有它对火车爱好者的独特吸引力），如今的森尼赛德站场对皇后区西部居民的日常生活造成了很大障碍。为了穿过这个站场，每天都有成千上万的学生、工人和居民步行穿过令人望而生畏的桥梁，或者驾车或乘公交车穿梭于拥堵的路段。在总体规划得以实现之前，纽约人必须转变对铁路站场的看法——它是我们交通网络的重要组成部分，也是一个长期的、潜在的转型机遇。

总体规划的一个根本元素是一个新建区域铁路枢纽，它被称为森尼赛德车站。规划建议首先建造森尼赛德车站，以改善皇后区西部和整个地区的交通状况，并释放铁路站场长期的巨大潜力。为了推进这一关键目标，纽约市承诺为车站的建设提供大部分的资金。投资建设森尼赛德车站和开放空间将有助于改变公众对铁路站场的认识，不仅使穿越铁路站场更方便，还将成为市民生活的出入门户和聚集地。

除了森尼赛德车站，总体规划还确定了其他潜在的可以采取的早期行动，以解决社区参与时重点提到的需求。

团队探讨了一系列方案，其中包括：

- 在总体规划的其余部分之外，拥有独立的效用
- 在短期内（+/-10年）可行
- 与总体规划的愿景和目标保持一致
- 直接响应社区的需求和利益
- 帮助将该铁路站场融入到周边社区

总体规划还建议对公共领域进行一系列改进，以建立一个公共开放空间网络，在铁路站场两侧将现有的社区愿景和城市倡议相互整合，同时着手满足增加开放空间以及改善行人通道和自行车道的需求。以下概述了可实施的公共领域投资，这些投资可以在近期内推进，作为迈向更大的开放空间网络的第一步。

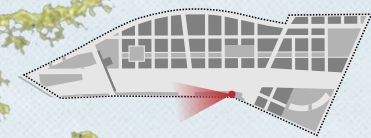
这项探索的结果是建议建造一系列基础设施并进行公共领域的改进，与森尼赛德站场互为补充。



森尼赛德站场（Sunnyside Yard）公共设施未来规划

拟建斯基尔曼长条形公园的景观

- 1 基尔曼大道的改进
- 2 公园支持建筑
- 3 草坪
- 4 霍尼韦尔大桥
- 5 蜿蜒小路/通路
- 6 沿着站场的长廊



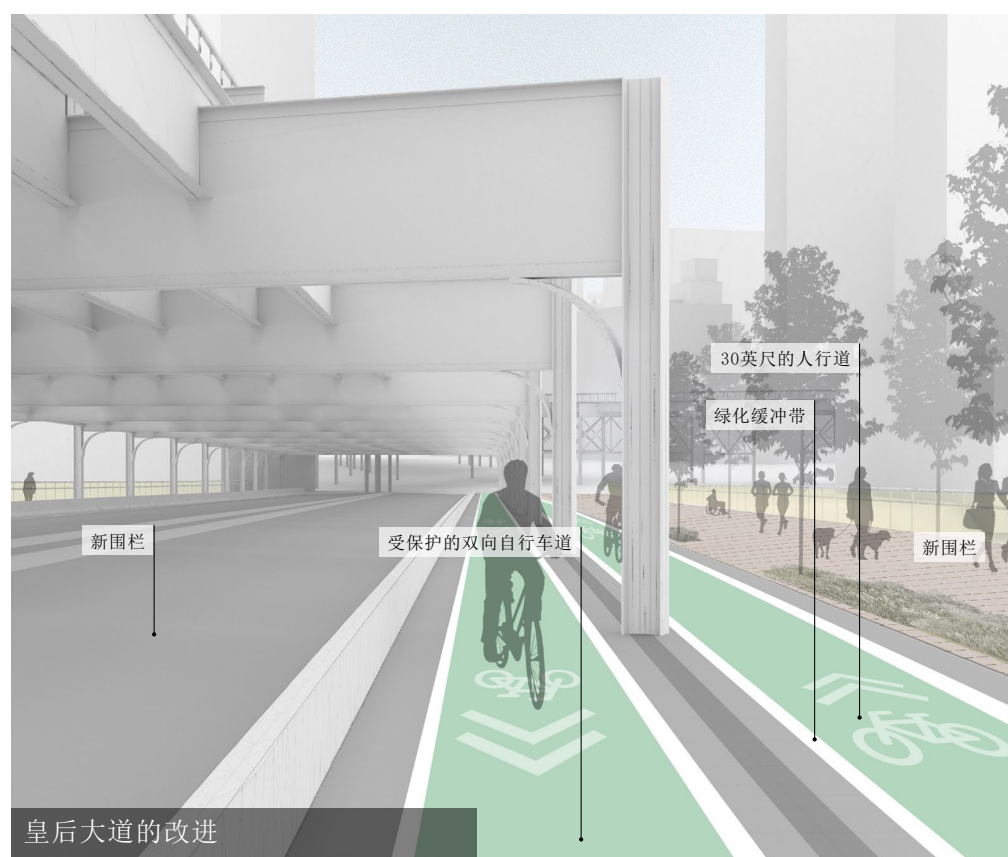
潜在的早期公共领域的改进包括：

- **港威广场 (Gateway Plaza)** ——一个毗邻森尼赛德车站的公共广场。为车站提供了一个迎接乘客的“前门”，并为长岛市中心提供一个新的市民集会空间，非常适合各种活动。它本身可分阶段建造，以便更早地交付开放空间，并节省费用。
- **铁路站场上方的绿道** ——将改善皇后大道和汤姆森大道桥上行人和骑行者的体验，这是改变公众对铁路站场的看法以及改善现有居民、工人和学生出行便利性的第一步。
- **斯基尔曼长条形公园 (Skillman Linear Park)** ——沿着斯基尔曼大道方向的开放空间。这个长条形公园将铁路站场的南面边界转变宽阔的路堤，建有人行步道和自行车骑行道、绿色基础设施和休闲空间。公园还将为穿过干线进入铁路站场的未来人行步道/骑行道桥预留空间。长条形公园的走向规划将使卢洛迪公园与拉瓜迪亚社区学院和汤姆森大道连通。
- **世界公园 (World's Park)** ——铁路站场西端一个新的6.5英亩的公园，位于汤姆森大道和皇后大道之间，与长岛市法院广场社区相邻。汇集的各条铁路线上方需要较长盖板宽度和轻巧的结构，这使建造此开放空间的成本不菲，因此可能会在这些开发空间中最后建造。

在建造这些开放空间之前，需要确定一个符合总体规划价值观和使命的维护伙伴来提供必要的管理、规划和运营成本。



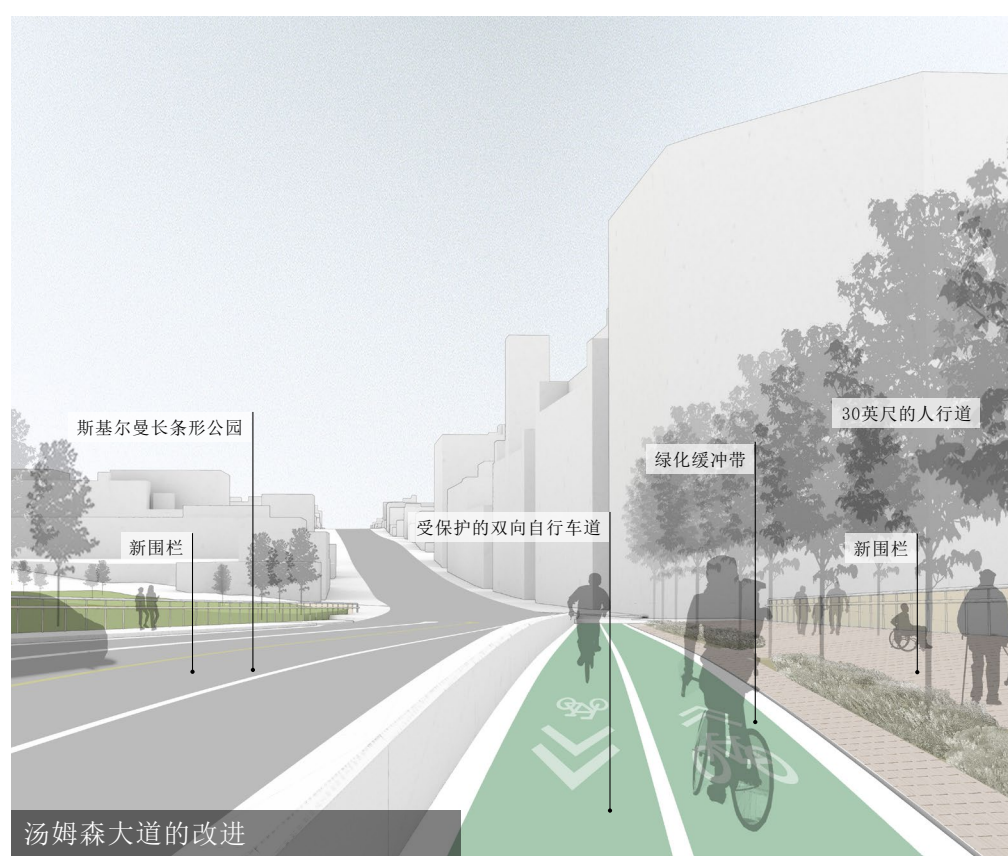
现有的皇后大道



皇后大道的改进



现有的汤姆森大道



汤姆森大道的改进



森尼赛德站场的第一阶段——位于铁路站场西侧——将关键的公共利益纳入整体，包括森尼赛德车站、大量的开放空间、一个新的研究和教育机构以及大规模的经济适用房。将根据许多因素来决定何时开始这些第一阶段的内容，包括其他开发地段的可用性以及相互矛盾的需求。对于规模和时间跨度如此之大的一项宏伟项目，绝非仅仅是为铁路站场上盖那么简单。

该规划确定了一系列早期行动，包括对公共交通和开放空间的投入，这些行动的意义与大规模的上盖开发无关，由于资金已确认，应在铁路站场开发之前加以推进。放眼未来，森尼赛德站场最雄心勃勃的目标将需要市政府以外的公共资金来源，例如联邦政府对经济适用房、绿色能源和建筑以及交通基础设施的续期投资。

## 森尼赛德站场的第一阶段

第一阶段的目标：

- 建造森尼赛德站场
- 改善社区之间的路网衔接和通达车站的便利性
- 创造大量新的开放空间
- 建造经济适用房
- 建立新的研究和教育机构

第一阶段的相关数据：

- 1个新建的区域火车站，由LIRR和大都会北方铁路提供服务，未来还会引入潜在的Amtrak服务和来自新泽西的火车
- 190万平方英尺（约42英亩）的由上盖带来的新土地
- 3,800套经济适用房
- 130万平方英尺的研究和教育机构
- 75万平方英尺的办公空间
- 60万平方英尺的社会基础设施
- 7.2英亩的开放空间



早期阶段全面建设的插图

2020年初  
总体规划完成

第1步  
建立非营利的治理实体，包括Amtrak、MTA、由实体领导、围绕早期阶段规划的社区参与  
第2步  
由实体领导、围绕早期阶段规划的社区参与

潜在的近期公共领域的改进

详细的规划和公共审批

第1阶段

第2阶段

第3阶段

每个阶段的建设预计需要约10年的时间

- 1 人行道
- 2 社会基础设施
- 3 森尼赛德车站
- 4 霍尼韦尔街
- 5 人行横道



## 后续

在这些价值观和优先事项的推动下，《森尼赛德站场总体规划》呼吁采取大胆的行动，为未来做好准备，并满足皇后区家庭的子孙后代的需求。纽约市和Amtrak正在采取措施巩固总体规划，并推进关键要素。其中包括：

- 建立一个非营利规划实体以管理规划的实施并为长期公众参与提供一个载体
- 与市政机构进行协调，改善整个地区的基础设施（诸如下水道），使其运能与工况能承受森尼赛德站场的开发
- 努力推进变革性基础设施投资，例如森尼赛德车站
- 呼吁市、州和联邦各级制定必要的关键政策，以实现提出的宏伟的住房和可持续发展的规划愿景

该总体规划解决了当今城市地区面临的一些最具挑战性和持久性的问题。从建造经济适用房到减轻气候变化带来的风险，再到保护社区独特性的，该规划概述了纽约市如何为未来采取大胆行动的框架。也许最重要的是，在规划过程中曾向纽约人和皇后区社区寻求有关如何解决这些复杂问题的意见。

这一规划是与参与社区成员和各利益相关方进行多次对话的产物，没有他们的贡献就不可能完成。纽约市和Amtrak想对花费宝贵时间并提出反馈意见的纽约人表示由衷的感谢，他们的行为有助于为皇后区西部形成负责任的、包容的、长期规划的框架。总体规划过程从强大的公众参与过程开始，未来将继续高度基于社区的意见来推进。

在整个过程中，纽约市民对气候危机、经济适用房短缺、基础设施老化和交通系统不堪重负表示了担忧和顾虑。他们还谈到要打造一个能够体现皇后区精神和多元化民族的地方。总体规划不是解决所有这些挑战的万能方案，也不会一蹴而就。但是，只要投入时间和精力，森尼赛德站场就可以使该行政区、纽约市乃至整个地区变得更强大、更公平。

## 《森尼赛德站场总体规划》指导委员会

指导委员会由若干名独立顾问组成，他们代表着广泛的观点，包括来自皇后区西部的社区和组织以及全市的团体。他们的职责是分享观点，向城市规划团队提供坦诚的反馈，并帮助确保参与过程尽可能具有广泛性和包容性。 他们参加指导委员会并不表示对总体规划的认可。

### 共同主办方

**Vicki Been**

纽约市副市长，住房和经济发展负责人

**Anthony Coscia**

Amtrak董事长

### 联合主席

**Elizabeth Lusskin**

长岛市合作伙伴机构总裁

**Sharon Greenberger**

大纽约基督教青年会会长兼首席执行官

### 受邀参加的现任官员

代表纽约州的美国资深参议员

代表纽约州的美国资浅参议员

纽约州第12国会选区的美国众议院代表

纽约州第14国会选区的美国众议院代表

纽约州第12选区州参议员

纽约州第37选区州众议员

纽约市第26选区市议员

皇后区区长

### 成员

**Angela Pinsky**

纽约改善协会执行董事

**Annie Cotton Morris**

全市区长理事会NYCHA主席

**Antonios Benetatos**

Dutch Kills公民协会主席

**Carlo Scissura**

纽约建筑商会会长兼首席执行官

**Dean Devita**

全国消防员和油工会主席兼财务主管

**Denise Keehan-Smith**

皇后区第二社区委员会主席

**Elizabeth Erion and Gerry Caliendo**

皇后区第一社区委员会土地使用委员会联合主席

**Felix Ciampa**

纽约城市土地研究所执行董事

**Frank Wu**

法院广场市民协会主席

**Assuanta Howard**

拉瓜迪亚社区学院临时助理院长

**Gary LaBarbera**

建筑及建造商会主席

**Holly Leicht**

纽约州经济发展厅执行副总裁

**Jaime-Faye Bean**

森尼赛德商业改善区执行董事

**Janno Lieber**

大都会运输局首席开发官

**Jonathan Bowles**

城市未来中心执行董事

**Judith Zangwill**

森尼赛德社区服务执行董事

**Lisa Deller**

皇后区第二社区委员会土地使用委员会主席

**Lynne Sagalyn**

哥伦比亚大学商学院教授

**Marie Torniali**

施坦威经济开发区总裁

**Melissa Orlando**

Access Queens执行董事兼创始人

**Mitchell Moss**

纽约大学鲁丁交通中心主任

**Nuala O’ Doherty**

第30区社区教育委员会政策总监

**Sheila Lewandowski**

长岛市文化联盟成员

**Sylvia White**（2020年2月14日以后不再参与）

社区司法公平联盟联合主席

**Thomas J. Grech**

皇后商会总裁兼首席执行官

**Tom Wright**

区域计划协会主席兼首席执行官

**Tomoko Kawamoto**

移动影像博物馆公共资讯总监

# 致谢

## 森尼赛德总体规划团队

### 主导机构

纽约市经济发展公司

NYCEDC

Amtrak

## 城市规划团队

Practice for Architecture and Urbanism

城市规划与建筑团队负责人

Thornton Tomasetti

结构工程、可持续性+韧性战略

HNTB

铁路工程

Langan

土木、地质技术与环境

Nelson Byrd Woltz景观设计事务所

景观建筑

Sam Schwartz Engineering

交通规划

Carlo Ratti Associati

技术顾问

Dharam Consulting

成本核算

世邦魏理仕 (CBRE)

市场与经济分析

BJH Advisors

财务建模

MuniCap

公共财政

Urbane Development

社区参与

### Kasirer

利益相关方外联

### 合作机构

纽约市文化事务署

DCLA

纽约市城市规划局

DCP

纽约市环境保护署

DEP

纽约市教育署

DOE

纽约市交通署

DOT

纽约市公园和休闲活动管理署

DPR

纽约市住房保护和开发署

HPD

纽约市健康与心理卫生署

DOHMH

纽约市环卫署

DSNY

纽约市环境韧性市长办公室

MOR

纽约市可持续性市长办公室

MOS

### 纽约市公共设计委员会

PDC

纽约市环境协调办公室

OEC

### 纽约市房管局

NYCHA

纽约市青年和社区发展署

DYDC

纽约市警察署

NYPD

纽约市消防署

NYFD

大都会交通运输管理局

MTA

纽约市交通运输管理局

NYCT

长岛铁路

LIRR

新泽西州捷运公司

NJ TRANSIT

森尼赛德站场（Sunnyside Yard）公共设施未来规划