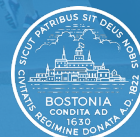




计划： 市中心

报告草稿: 08/21/ 2023



boston planning &
development agency



目录

1 说明

目标	5
规划流程	6
特色区域	10
唐人街	12
主要规划趋势	14

2 建议

增长和保护	18
流动性	26
开发空间和公共领域	34
气候适应力及可持续发展	46

3 实施

政策措施	52
设计指南	60
分区更新	77
市中心办公场所改造方案	84

51

说明

波士顿的市中心始终是熙熙攘攘之地。虽然疫情改变了人们步行和办公的模式，但“计划：市中心”为打造真正包容、全天充满活力的社区描绘出了蓝图。

波士顿市中心是该市和整个地区的重要商业与文化中心。几个世纪积聚的文化和建筑底蕴，让这个商业核心成为不断演化的社区的家园，充满活力的唐人街、不断壮大的教育机构、密集的商业区以及历史性的地标均汇集于此。

市中心土地用途和人口的多样化促使其要制订出全面的创新策略，激励增长和复兴，弘扬市中心的悠久历史，提高城市核心区的经济承受能力、平等性和气候适应力。

“计划：市中心”借鉴社区的反馈和先前的规划成果（包括“Imagine Boston 2030”（2017）和“Revive and Reimagine: A Strategy to Revitalize Boston’s Downtown”（2022））来制订城市策略、法规建议和设计指南，推动市中心以稳健、可持续的步伐发展。该计划重点关注城市如何鼓励更多样化地使用土地，塑造一个更具包容性和活力的市中心，满足居民、工作人员和游客的多种需求。

该计划包括几个关键的社区目标，包括促进多用途增长和支持小企业，创造更多住房机会，如住宅办公场所改造，增强流动性和改善公共领域，优先保护历史遗产，以及更好地应对气候变化和实现可持续发展。通过优先考虑这些目标，市中心将更好地彰显自己的特色，适应可能的增长和不断变化的环境，成为形式更丰富、更具活力、四通八达的街区，让当前和新的居民、企业主、工作人员和来客能以新的方式在其中生活、工作和往来。

“计划：市中心”的愿景是为波士顿市中心的发展、提升和保护创建一个新的框架，使其成为一个人人共享的地方，宜于居住、光照充足、适合漫步、能适应气候变化、有足量的开放空间、经济适用且土地用途机动灵活。

目标



推行密集的混合用途开发，盘活一楼空间，引进多种店铺，尤其是老字号的小企业。



让不同收入水平、不同年龄和不同背景的人都能有更大的机会使用市中心的住户和便利设施。



保护文化遗产和历史建筑，弘扬独特的历史，打造一个有特色、有凝聚力的市中心。



改良通往市中心和市中心全域的道路连接，以动态交通、通行和其他非车辆交通模式为重点。



改进现有的公共空间，建造新的公共空间，让市中心全年保持活力。



确保现有空间、新建的空间和开发项目具备防灾能力，可以减轻气候变化的影响。

项目团队与公众成员、主要利益相关方、“计划：市中心”顾问组及来自多个部门的市政工作人员合作，共同为波士顿市中心确立目标。目标是行动指南，用于指导和评估进度。

为了实现社区的目标，该调研依赖以下元素：

- **现有状况分析**，分析市中心目前面临的挑战和机遇。
- **发展框架**，用于指导增长。
- **街景和公共领域建议**，用于加强道路连接和公共领域，打造更具活力、进出更便利且绿意盎然的市中心。
- **优先开发公共领域项目**，新建和改良公共空间。
- **政策措施**，指导全市各部门和机构统一协调行动。
- **分区建议**，激励带来新的增长和公共利益。
- **设计指南**，确保新的开发和公共领域尊重并改良市中心现有的城市结构。
- **办公场所改造方案**，用于支持适应性的再利用和增加住宅。

规划流程

包括居民、企业主、工作人员和来客在内的数百位社区成员为制订此项计划出谋划策。

交流互动

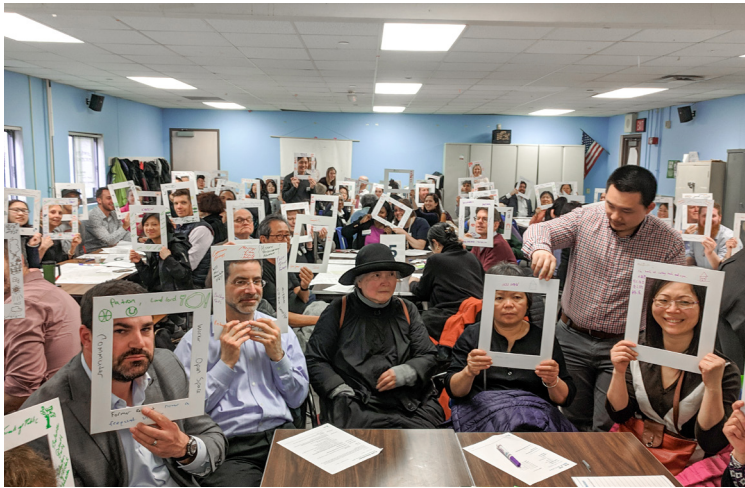
社区互动包括面对面和虚拟研讨会和公共会议、市中心移动式活动、空置店面内展示社区反馈、办公时间和唐人街与 Ladder Blocks District 中行人漫步的装置。还召开了三次利益相关方圆桌会议，每次分别对应一类利益相关方：机构与社区群组、企业主和开发商。

顾问组

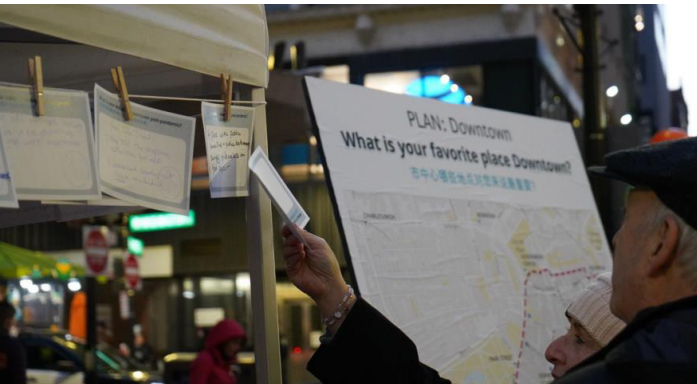
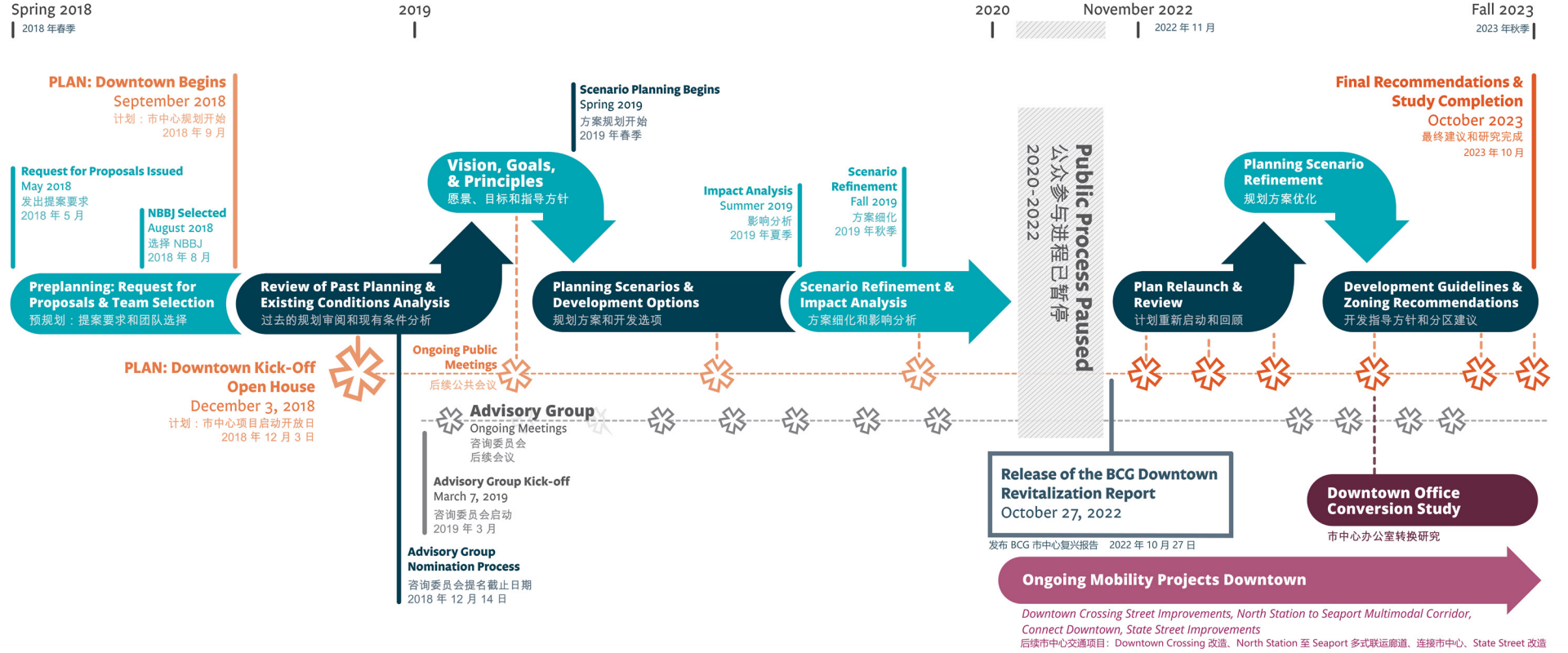
顾问组 (AG) 在规划期间全程定期开会，审核项目团队的工作。AG 由市中心的代表组成，包括来自居民协会、当地社区团体、机构、当地基金会的人员、保护倡导者以及企业主和房主。

新冠疫情后重新启动

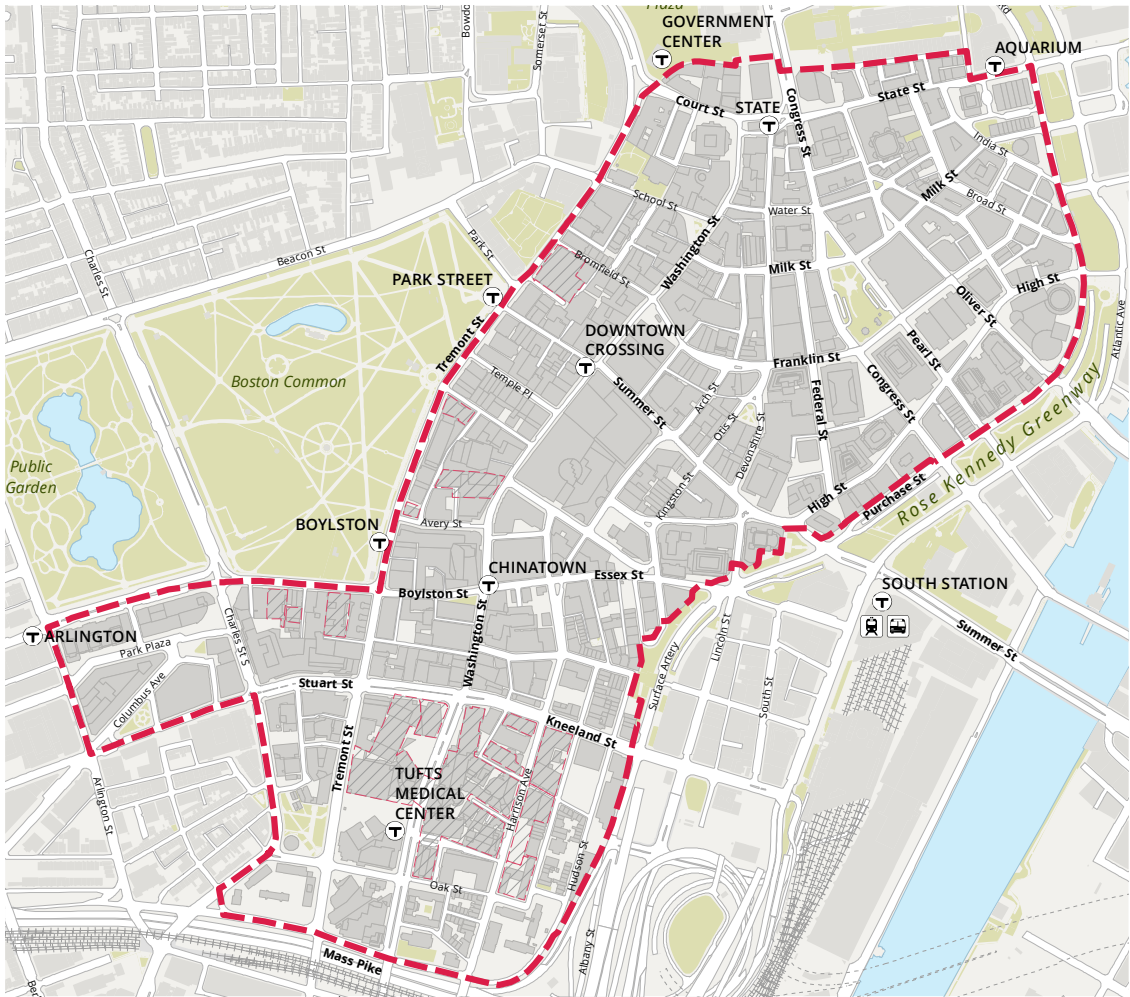
2020 年 3 月，规划流程由于新冠疫情暂停，2022 年 11 月重新启动，在 Downtown Crossing 开展了一次户外活动。该活动和随后的公众会议帮助当地利益相关者和社区成员重新建立联系，在更新和完善应对疫情影响的计划目标和策略方面发挥了至关重要的作用。重新启动的流程还启动了市中心办公场所改造研究，探索随同计划重新利用空置办公场所的可行性。



交流互动时间表



做规划的原因



- 研究区域边界
- 机构总体计划 (IMP)
- 未包含在此研究中

市中心目前正处于它的关键历史节点。它是大都市地区的经济引擎，拥有历史遗迹和重要的交通枢纽，能持续推动就业增长和旅游业。尽管市中心的场地用途和公共空间多种多样，但在吸引大规模住宅开发方面仍面临挑战，而这恰恰是促进客流量和吸引新企业的关键因素，尤其是在疫情后空置办公空地增加的情况下更加凸显。

“计划：市中心”于 2018 年启动，旨在应对巨大的开发压力，115 Winthrop Square 开发项目就是一个例子。该项目挑战了旨在保护波士顿广场公共花园免受阴影遮挡的州建筑高度限制。马萨诸塞州众议院第 3749 号法案 (2017 年) 称为“保护阳光和促进波士顿市经济发展法案”，它修改了阴影限制，为 115 Winthrop Square 项目开启了方便之门，释放了其贡献的巨大公共利益。该法案要求制定一项全面的计划，以指导该地区未来市中心的发展。

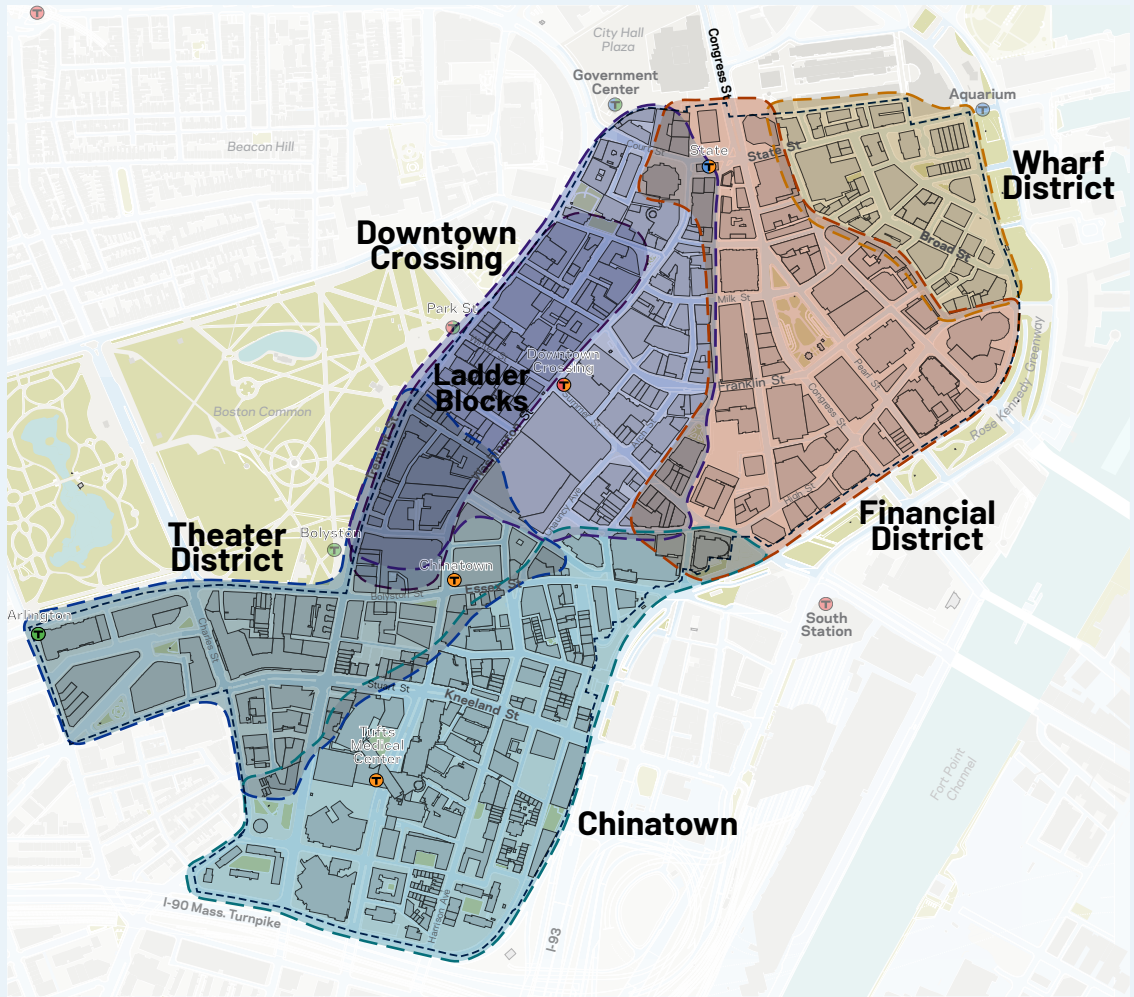
新冠疫情过后，更迫切地需要制定振兴市中心的策略。“计划：市中心”给出的建议考虑到了“Revive and Reimagine: A Strategy to Revitalize Boston’s Downtown”报告中的调查结果和疫情开始前后社区的积极互动成果，以平等性、气候适应力和经济承受能力为重点，力求推动市中心的经济复苏。

市中心的特色区域

在交流互动过程中最早定义了五个不同的市中心区域，按其用途、建造形式和规模，以及文化和建筑遗产划分。其中包括：[Downtown Crossing](#) 和 [Ladder Blocks](#)、[Financial District](#)、[Theatre District](#)、[Wharf District](#) 和唐人街。

这些特色区域建立了容易理解的边界，使得计划可以解决每个地区各自和重叠的需求。这种方式可以彰显街区的特色，鼓励依托环境进行开发，优先考虑历史建筑，并且在反映当地文化的同时改善现有公共领域和开放空间。

需要注意的是，虽然这些边界可以深入了解每个地区的优势和品质，但它们之间存在重叠，很少有明显的界线。因此，他们将从彼此的发展和成长以及互通有无中受益，这些边界也成为支持和提升市中心特色和身份的灵活工具。



空间和用途的多样化是波士顿市中心的最大优势之一。构成市中心的这些特色区域各有特点，各有自己的优先事项。这些特色区域携手将市中心打造为包罗万象、蓬勃发展的街区。

Downtown Crossing



Downtown Crossing 是市中心核心地带的购物和交通枢纽。它的步行街四通八达，为市中心积累了超多的人气。The Downtown Business Improvement District (BID) 是一家由业主维护的非营利公司，通过各类项目、活动和社区服务来改善这一地区和邻近地区的部分地段的情况。虽然该地区在新冠肺炎疫情期间受到严重影响，但其战略位置和已成型多样化的用途使其能够对未来不同规模的增长给予强大支持。

重要优先事项

- * 推行多样化用途来促进就业和新增住房
- * 支持一层空间的发展和多样化用途，尤其是老字号小企业的发展
- * 改善公共领域和步行空间，为艺术展示、活动和集会提供场地，丰富公共生活
- * 保护历史悠久的城市结构和珍贵的历史建筑和特色
- * 完善道路网、改善安全体验，让人可以更方便地使用各种交通方式

Ladder Blocks



Ladder Blocks 是 Downtown Crossing 的一个分区，由一组古老的小街区组成，它们将 Boston Common 和 Washington Street 连接起来。该地区以其小店面和丰富的历史建筑风格和建筑而闻名。由于它的建筑规模小，所以很适合进行再利用，帮助平衡敏感的可持续开发需求与保护历史建筑之间的关系。

重要优先事项

- * 寻找机会适当进行再利用，尤其是将办公场所转换为住宅
- * 支持一层空间的发展和多样化用途，尤其是老字号小企业的发展
- * 改善公共领域的道路连接，尤其是 Boston Common 和 Washington Street 之间的连接
- * 保护历史悠久的城市结构和珍贵的历史建筑和特色

Theater District



Theater District 是该地区和该市的表演艺术中心，十几家剧院彼此相邻，包括 Emerson Paramount Center 和 Boston Opera House 的文化地标。丰富多彩、充满活力的标志使 Washington St.等街道激情四射，展示了该地区的文化活动。除了剧院，该地区还有 Suffolk 大学和 Emerson 大学等学术机构除了历史悠久的剧院，该地区的高校学子也会继续为它的活动与特色贡献才智。

重要优先事项

- * 努力将该地区建设成为各种规模和形式文化活动的中心
- * 积极开展适当的商业活动，在公共领域建立夜市，让这个地区成为城市中的不夜城
- * 保护和保存现有剧院，展现它的建筑价值和引人入胜的节目
- * 支持学生活动和住房选择

Financial District



Financial District 是市中心的经济枢纽，也是城市的核心商业区之一。主要由大型办公楼组成，用途显得单一，导致办公市场的表现和活力差强人意。Financial District 在努力盘活空置的办公场所和店面，并且有机会通过办公场所改造和利用区域的高度和密度容量丰富现有场所的用途。

重要优先事项

- * 根据环境采取改造措施，将办公场所改建为住宅和其他可行的用途。
- * 寻找新建永久公共空间或临时改造公共空间的机会
- * 改善 Boston Common 和绿道之间的公共领域道路连接
- * 挖掘办公之外的场所用途，尤其是住宅
- * 确保新项目施工达到最高的可持续水准

Wharf District



Wharf District 是市中心密集的城市结构和 Rose Kennedy Greenway 与海滨之间的重要过渡。它有几处市中心最古老的街道和建筑，兼具办公和住宅用途让它比市中心的其他区域有更安静的氛围。由于靠近城市的绿色走廊，它可以直接进入城市的一些标志性景点和开放空间，并有可能通过提供更多的住房机会，在市中心和海滨之间建立更紧密的联系。

重要优先事项

- * 改善公共领域的道路连接，尤其是绿道、海滨和市中心之间的连接。
- * 提供更多住房选择，包括经济适用房。
- * 为街区中的住宅提供更多种类的配套服务，满足居民的日常需求。
- * 保护历史悠久的结构，寻找机会适当进行再利用，尤其是将办公场所转换为住宅。

唐人街

波士顿的唐人街有着悠久的历史，是**该市和大波士顿地区数千移民和工薪家庭的主要社交、文化和经济中心。**

波士顿唐人街形成于 20 世纪末，几代移民及其家庭在此工作和生活，它也是移民保持社交和文化联系的场所。波士顿唐人街是美国第三大唐人街，超过 50% 的波士顿亚洲人在此居住。它位于中心黄金地段，有精细的城市结构，其中遍布市场和餐馆、零售店、不同收入阶层的住房和社会服务提供商，该市和整个地区的移民、亚裔美国人和游客均对此趋之若鹜。

唐人街有大量的壁画、公共艺术装置和“场所管理”节目，正在逐渐成熟为一个艺术和文化中心。该社区还通过各种社区组织定期举办的活动活跃居民的生活，为多代各种背景的人们创造了一个有吸引力的环境。

然而，也是由于这些方面，居民和社区成员感受到了相当大的发展压力，这引发了对保护现有经济适用房和历史建筑的担忧。由于唐人街有超过一半的人口年收入在 35,000 美



元以下，所以经济适用性是**该街区要面对的巨大挑战**。自 1980 年以来，该街区的人口增加了 102%，进一步加大了这一需求。

此外，由于靠近 I-90 和 I-93 高速公路等主要道路，绿地有限，因车流带来的空气污染、行人受伤的威胁以及越来越多的酷热天气，居民和社区倡导者对健康和安全的担忧日益加重。市中心的大部分地面停车位也位于该街区，加剧了高温和洪水风险。

2020 年，大都会区规划委员会 (MAPC) 与由唐人街居民和社区组织组成的唐人街总体规划委员会合作，制定了 2020 年唐人街总体计划。总体规划重申了之前 2010 年唐人街总体规划的目标，重点是在新冠肺炎疫情后稳定唐人街的局面。2020 年唐人街总体规划强调了保留唐人街历史文化区的必要性，继续建造和保护经济适用房，加大绿化力度和改善开放空间，并优先考虑行人和居民的健康和安全。

为了应对这些需求，波士顿市长艺术与文化署 (MOAC) 与 MAPC 合作制订了唐人街文化计划。唐人街文化计划将盘点唐人街的文化、艺术和历史资产，并制定策略来保护和扩大唐人街的文化和艺术活力。

在了解唐人街的历史背景和街区特定条件后，市政机构还打算重新评估当前的分区条例和保护策略，以指导该地区的未来发展。

2020 年唐人街总体规划确定了唐人街的愿景和优先事项，现在有必要制定唐人街文化计划，并确定必要、可行的后续措施，以突出波士顿唐人街的社会、经济和文化特征。

随着市中心的持续壮大，必需将唐人街纳入“计划：市中心”更大的研究区域内，确保持续增长的开发压力不会影响到街区保留，同时在唐人街和更大的市中心区域中改善安全、道路连接和公共空间。

重要优先事项

- * 根据“计划：市中心”的调查结果进一步制订“唐人街分区研究”，并继续开展社区交流。
- * 改善住房选择，以经济适用住房为重点（新建或保留现有经济适用房）
- * 为多种收入水平的人员提供更多住房，同时兼顾保护现有的建造结构
- * 保护街区的历史结构，尤其是联排住宅区
- * 加强公共领域，让人行道更便于使用，行人更加安全，并提供绿色基础设施，降低热岛效应和洪水风险
- * 支持规划的公共户外空间和冷却中心，为社区/社交聚会和家庭创造空间
- * 大力开展文化活动，让艺术有更多机会展现该区域的传承
- * 为新老小企业提供支持



主要趋势

主要的发展和人口趋势揭示了“计划：市中心”的目标和策略

增长能力和新冠疫情的影响	住房需求和开发	面临困难的办公市场和追求高质量	通勤文化	经济承受能力下降	年龄分布与庞大的学生群体	家庭住户数量增加	多样化
<p>在疫情之前，市中心是波士顿增长最快的街区之一。从 2000 年到 2017 年，其居住人口增长了 54%，远快于当时该市 14% 的增长率，该地区的办公和酒店开发也是大幅增长。自 2010 年以来，该市建造的住房中有 10% 建在该街区，占该地区人口增长的 38.1%。</p> <p>新冠疫情对市中心生活和发展的诸多方面带来了负面影响，导致办公和零售场所空置。然而，最近市中心的行人流量（尤其是周末）一直在增加，市中心的居住基本上已经恢复，这表明对新住宅的需求很高，增长机会也很大。</p>	<p>截至 2023 年春季，研究区域内已批准、在建和在审项目约有 590 套住房，2010 年至 2023 年初期间建造的住房有 3500 套。在这些住房单元中，超过一半位于唐人街，包括最近批准的 49-63 Hudson Street (R-1 地块项目) 将提供 10 套经济适用房。</p> <p>市长制定了一个全市目标，利用多种城市工具和服务来支持增长，同时保护现有住户，以住户可持续方式惠及 80 万居民。市中心必须继续秉承其为城市发展贡献力量的优良传统，利用该区域内的住房需求，帮助实现这一目标。</p>	<p>新冠疫情和办公文化的变化对市中心的办公市场产生了严重的影响。尽管市中心的办公场所空置率持续上升而租金持续下降，但邻近的 Seaport 和 Backbay 等次级市场的办公场所市场出现反弹，这些次级市场的用途更为多样，并且建筑更新，展示了办公场所向高品质的转变。增加其他用途，尤其是将利用率不足的办公空间转变为住宅，可以让市中心成为对居民和新办公族更具吸引力的核心地段，巩固它作为工作中心的地位，同时满足居住需求和城市的住房目标。</p>	<p>市中心行业众多，从大型金融和保险企业到较小的零售和餐饮场所，6136 家商业机构遍布其中。然而，在这些企业中，市中心只有不到 1% 的工作由市中心居民担任，22.8% 的工作由居住在波士顿其他地区的工作人员担任，其余的工作岗位由来自邻近城镇的通勤工作人员担任。为了给该地区带来新的活力和步行流量，市中心必须能提供多种日常辅助服务，并支持小企业的发展，为它们提供更多商机，使市中心成为波士顿人工作和生活的心仪之地。</p>	<p>疫情加剧的住房危机导致了高昂的房价和生活成本，加大了家庭留在波士顿的压力。从 2020 年到 2022 年，市中心新租公寓的平均月租金上涨了 14.2%，从 3662 美元上涨到 4,038 美元。</p> <p>唐人街社区的租金上涨尤为明显，在同一时间段内，那里的平均租金从 2815 美元上涨到 3247 美元，涨幅为 16.6%。唐人街的住房单元有 50% 是有收入限制的住房 (1,227)，而“计划：市中心”调研区域的其他地方有收入限制的住房单元比例只有 10%。</p>	<p>市中心有庞大的学生群体，31.1% 的居民是大学生，而全市的这一比例大约是 16%。这代表街区有大量教育机构，包括 Emerson College、Babson College 和 Suffolk University，使得市中心 18–24 岁人口的比例高于城市的整体水平（市中心的这一比例为 27%）。虽然许多学生称市中心为家，但与城市其他地区相比，市中心 24-65 岁的人口较少，这明显表明需要创造更多的住房机会，尤其是为年轻的专业人士创造住房机会。</p>	<p>市中心共有 9,876 套住户单元，其中现有住户为 84% (8,321 套住房单元已进住)。73% 的住户是租户，但是产权房的数量一直在增加。</p> <p>市中心家庭住户的数量增加，稍高于单人住户的数量（比例分别为 44.8% 和 44.1%）。这反映出住户构成发生变化，需要为家庭和所有年龄段的居民增加单元类型、街区设施和资源。</p>	<p>市中心有 34.6% 的人口是外国出生的居民，而波士顿的整体比例约为 28.1%，其中波士顿唐人街的亚裔和太平洋岛民比例最高。这表明唐人街不但是市中心的重要地区，也是整个城市的重要地区。与波士顿其他地区相比，市中心其他少数民族的人口少，这表明需要解决社区住房和商业不平等问题，并为市中心 BIPOC 社区创造更多的住房和商业机会和空间。</p>
来源：BPDA 研究署	来源：BPDA 研究署	来源：波士顿办公场所改造研究	来源：美国人口普查局，2017-2021 年美国社区调查，2019 年 LODES 数据，BPDA 研究署	来源：BPDA 研究署，2022 年波士顿有收入限制的住房报告	来源：BPDA 研究署	来源：BPDA 研究署	来源：BPDA 研究署



建议

增长和保留

开发框架

16

24

流动性

街道类型

公共领域主要连接点

主要流动性项目

26

30

32

33

开发空间和公共领域

优先改进

34

40

气候适应力及可持续发展 46

草稿

草稿

增长和保护

波士顿市中心必须发挥它的历史优势,更加重视提高经济承受能力、居民和共享的社区福利,打造一个更具活力的未来。

主要建议：

- * 更新分区的开发框架
- * 利用率较低办公楼的改造
- * 提供资金资助并调查“计划：市中心”研究区内所有建筑物和历史资源 建

市中心的多用途增长可以在振兴城市核心方面发挥关键作用。Imagine Boston 2030 将波士顿市中心界定为城市的重要增长区,因为它可以：

- * 提高经济承受能力:增加住宅和商业空间的供应量,帮助缓解价格增长,提高居民和企业的经济承受能力。
- * 增加就业:扩大主导产业帮助提高经济竞争力,增加能保障基本生活需求的工作岗位。
- * 社区福利:利用新的开发机遇为公众谋福利,既支持该地区新的增长,也支持现有的社区。

更新城市法规,制订创新的开发指南,推行保护策略,通过这些措施,市中心可以实现显著转型,提供大量新的工作岗位和住房机遇,成为城市靓丽的风景。

市中心的目标是增长和发展,公众则强烈希望保护历史建筑、地标和文化区,它们赋予了波士顿市中心独特的历史特色。

现在有禁止新建筑遮挡波士顿广场和公共花园的法规,也有保护 Logan 机场航道的法规,但在如何有效挖掘新的增长渠道或实施政策保护波士顿历史资产方面,现有的指导有限。为市中心未来发展制订的策略、指南和法规必须既继承其历史和建筑传承,又能利用机会进行深思熟虑且有恢复能力的开发项目。

“计划：市中心”提供了一个新的发展框架,确定了的多用途增长主要区域,激发和增强市中心的活力,展现它丰富的历史内涵。



旧州议会大厦外的广场



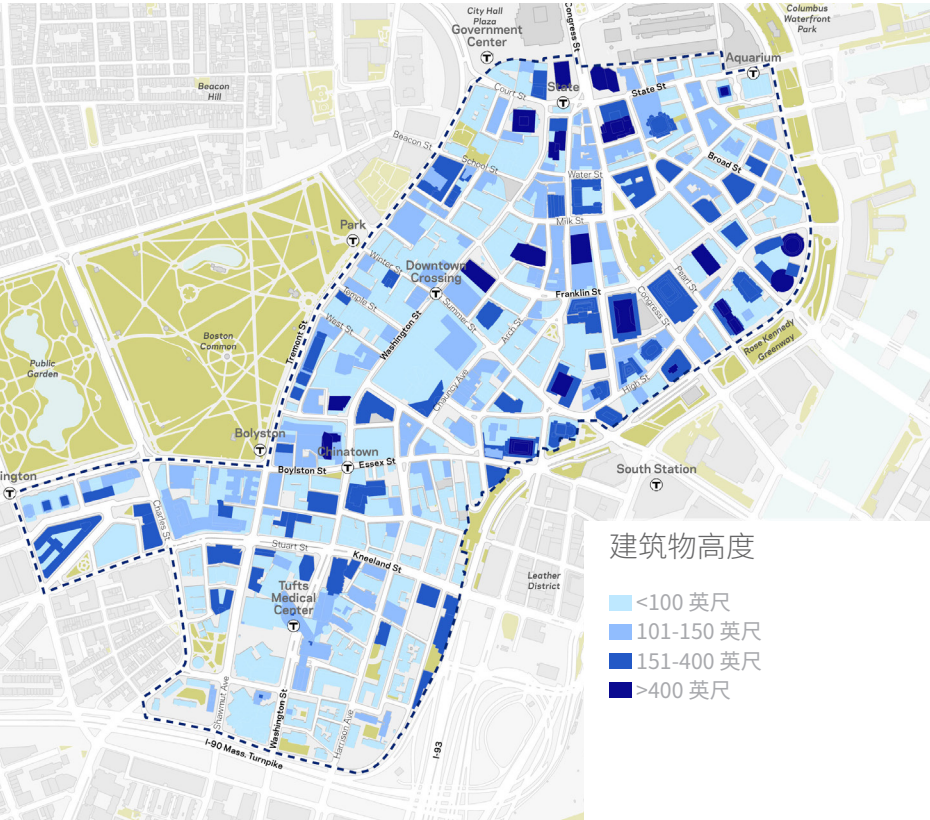
增长和保护 挑战和机遇

建筑物高度

高建筑集中在 Financial District, 在 Rose Kennedy 绿道之前。这个建筑群高度逐渐下降, 直到 Boston Common, 与 High Spine 汇合, 一组高建筑沿 Boylston 和 Huntington 分布, 赋予城市独特的天际线。



从 Financial District 高建筑群到 Boston Common, 建筑的高度逐渐下降。

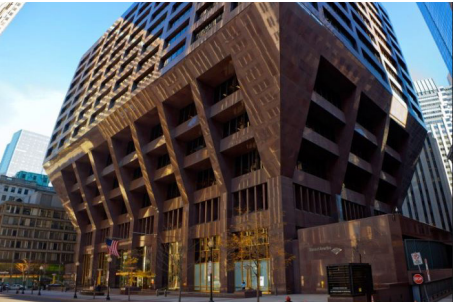


建筑物高度

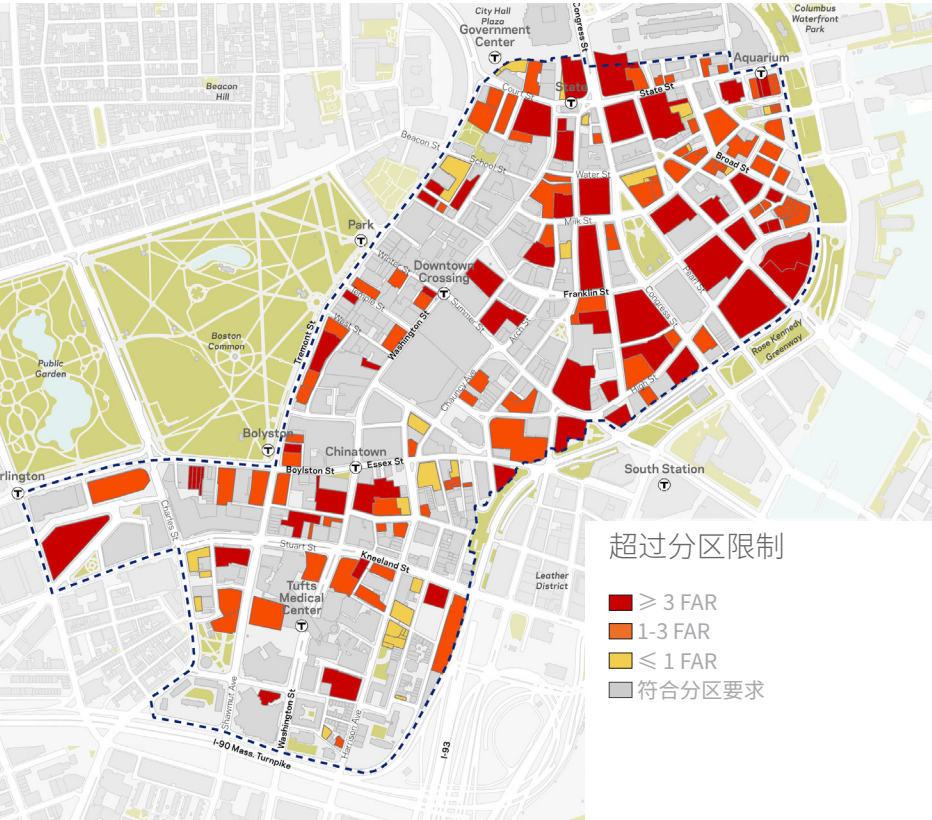
- <100 英尺
- 101-150 英尺
- 151-400 英尺
- >400 英尺

超出老旧分区的建筑

下图显示了超出当前分区限制的建筑位置。需要注意有多少建筑 (尤其是在 Financial 和 Wharf Districts) 不在当前的分区参数范围之内。这意味着需要新的规范框架来指导相应地区的增长。



Financial District: 100 Federal Street 远超出分区限制。



超过分区限制

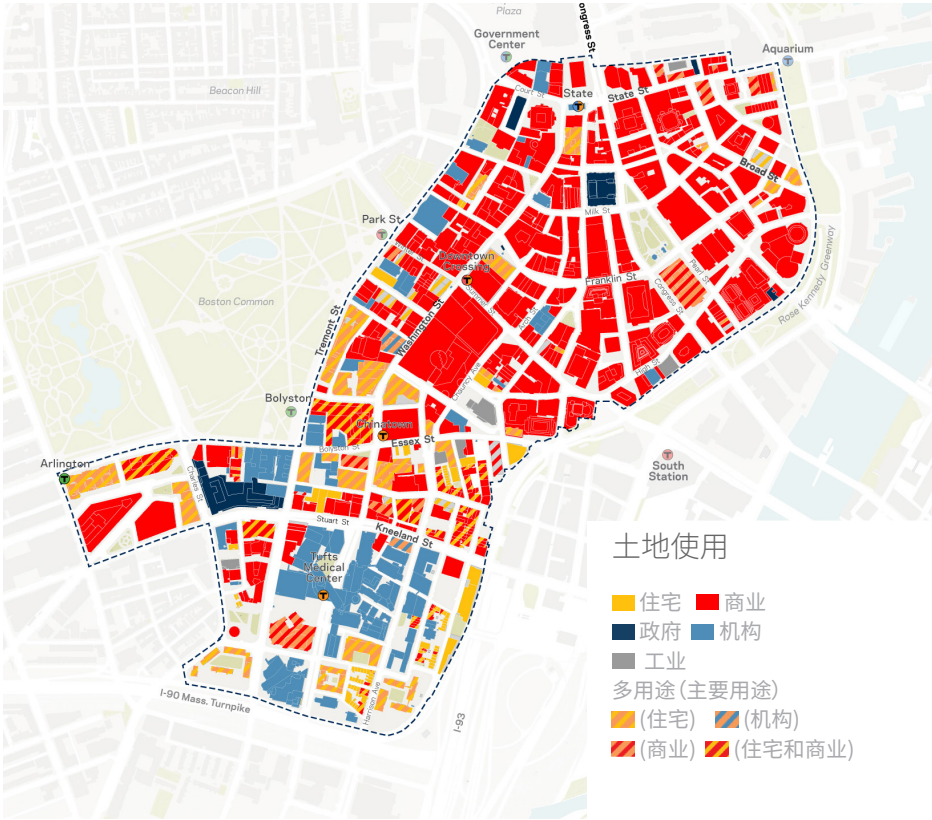
- >= 3 FAR
- 1-3 FAR
- <= 1 FAR
- 符合分区要求

土地使用

市中心有用地大部分是商用性质, 包括办公和零售空间。唐人街和 Theatre district 是多用途住宅区最密集的地方, 有大量的学生住房。Tufts、Emerson 和 Suffolk 等知名机构分布在市中心的多个地块上。



唐人街多用途住宅和商业建筑



土地使用

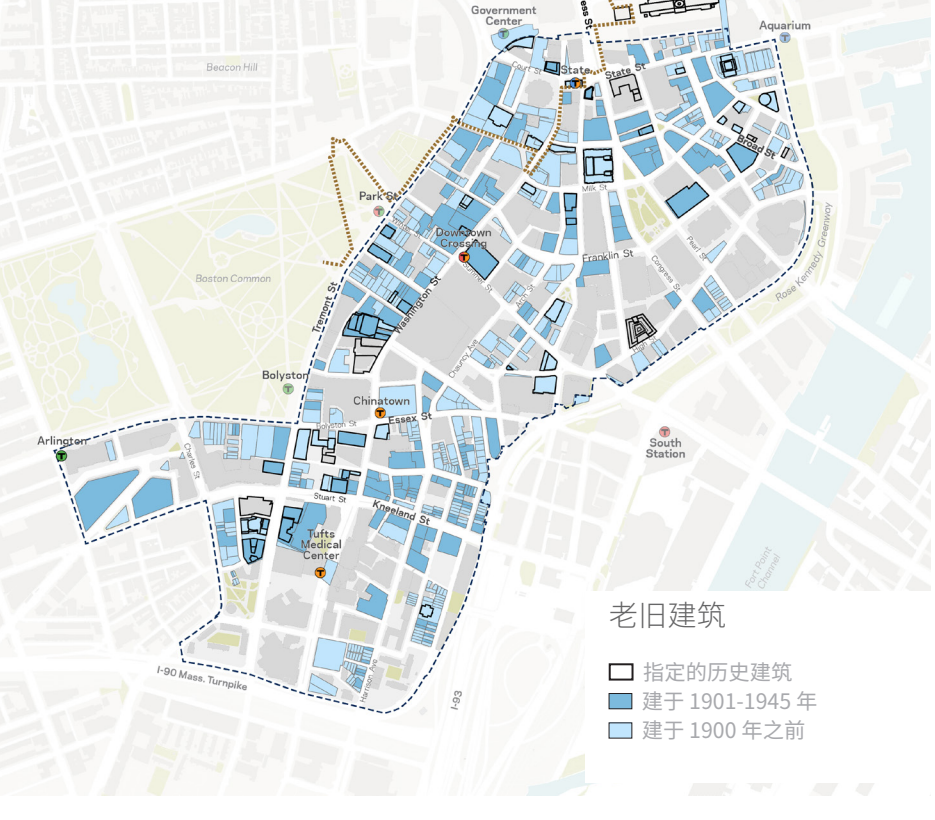
- 住宅
- 商业
- 政府
- 机构
- 工业
- 多用途(主要用途)
- (住宅)
- (机构)
- (商业)
- (住宅和商业)

没有保护的老旧建筑

研究区域中有大量 1900 年之前的老旧建筑。Downtown Crossing 中的 Wharf district 和 Ladder blocks 包含一些波士顿最古老的建筑。其中的许多 (包括唐人街中的几栋旧建筑) 不是指定的历史场所, 也不受保护。



尽管唐人街的 Johnny Court 排屋有自己的历史特色, 但它们没有任何指定的历史场所



老旧建筑

- 指定的历史建筑
- 建于 1901-1945 年
- 建于 1900 年之前

增长和保护 挑战和机遇

保护指定和限制

有多种历史场所指定规范和政策来保护和彰显市中心的众多历史结构、空间和区域。每个都有自己的指定流程、优点和限制。

“指定的波士顿地标”专指波士顿居民通过正式申请程序提名后，经波士顿地标委员会 (BLC) 正式认可和指定，具有历史、文化、建筑或社区意义的场地或房产。虽然保护水平各异，但地标房产通常都禁止进行重大物理改动或拆除，BLC 必须审查任何可能影响其历史特点的提议更改。进住和使用不用接受审查。

美国国家史迹名录 (NRHP) 是美国国家公园管理局的一个项目，用于确定、评估和认可当地、州或全国具有历史意义的地产、场地和事物。列入此名录后，如使用私人资金，不会对地产的使用或修改施加严格的规定。它主要是作为一种荣誉称号，对某些联邦和州保护奖励和拨款予以认可和赋予资格，而不是设计审查计划。如果需要州或联邦资金、许可或批准，NRHP 确实会提供有限的保护，届时会启动马萨诸塞州历史委员会的咨询流程。



Old South Meeting House 始建于 1729 年，被列入 NRHP。



The Modern Theatre 和 Opera House 是美国国家地区名录指定的波士顿地标，也是分区保护区域。

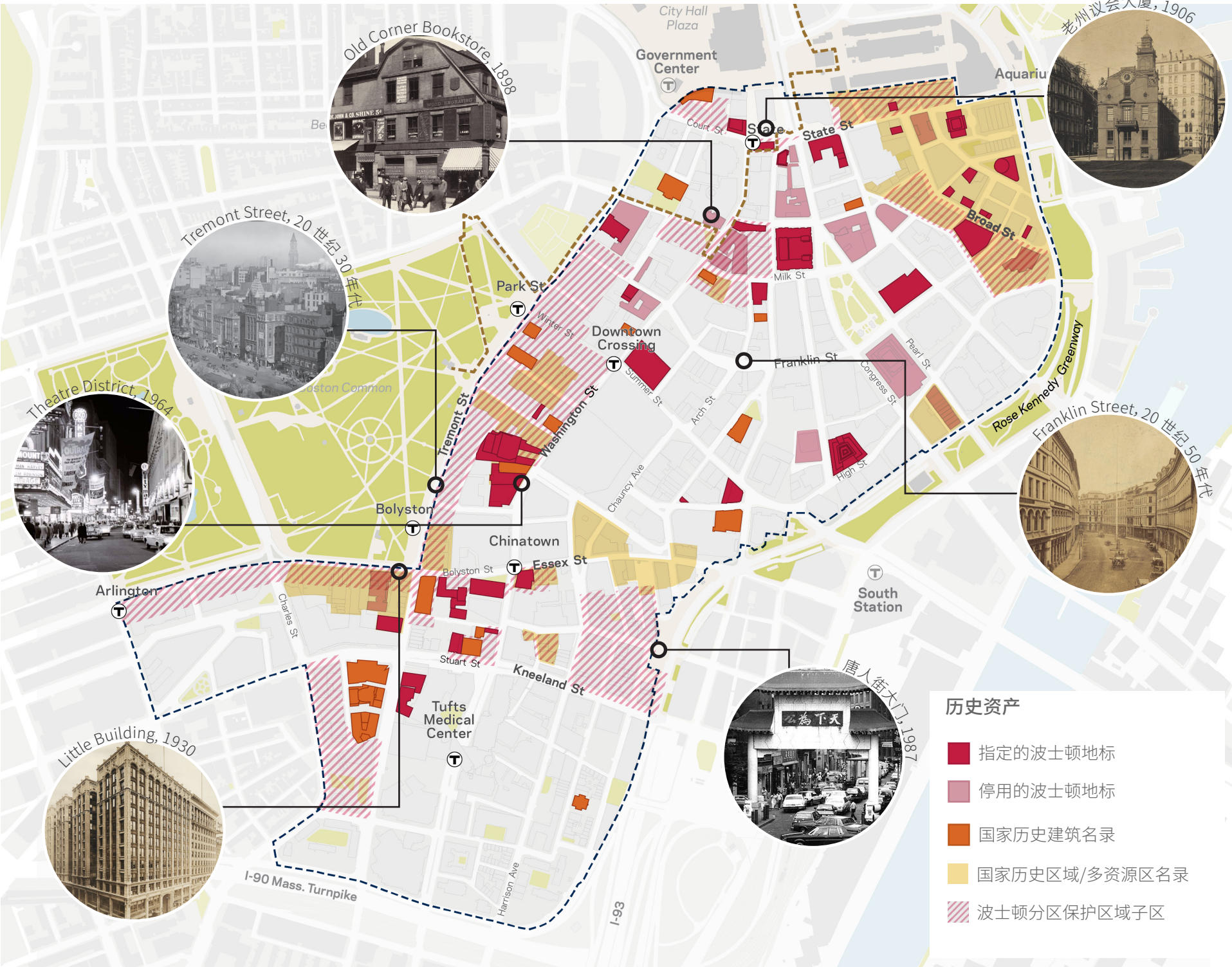
美国国家地区名录和多资源区域名录也是美国国家史迹名录的一部分，它指定一个具体的地理区域，该区域中有多个具备历史价值的建筑或场所。这一指定通常提供更高级别的认可，可能向区域中的业主给出更多保护奖励。

分区保护区域

某些特定的区域设定为波士顿分区法中的“保护区”。在市中心，这些小区逐渐汇集成为有历史和文化意义的保护区和建筑群，但不受到 BLC 或州和国家指定条令的集体保护。不过，这些分区的规模和数量都很小，会增加市中心分区审批过程的复杂性，也增加了监管系统的复杂性，但既不能激励增长，也不能持续有效地保护需要的历史区域和遗址。



Proctor Building 是 BLC 指定的路标



增长和保护 开发框架

通过在合适的地点培植新的增长点, 波士顿市中心可以提供更多新住房, 促进企业和就业增长, 为城市和整个地区的繁荣奠定扎实基础。

“计划: 市中心” 提出一个框架, 指导和激励以多用途求增长, 加强场所、空间和社区建设, 让历史悠久的市中心成为重要的商业和文化中心。

波士顿市中心的增长愿景以不同的方式体现在每个地区。有些是关键的增长地点; 有些以其不可替代的历史资产而闻名; 有些是改善交通和开放空间网络的关键; 还一些特别适合于根据环境重新利用。

规划策略旨在充分发挥每个特色区域的优势和资产作用, 同时寻找新的增长机会, 为更大的社区带来公共利益, 包括: 改善开放空间、公共领域、交通、气候适应力和经济承受能力。这种增长应该侧重密度和高度最适合的地区, 并且以市中心的分层建筑和历史结构为基础。

这一振兴策略由四个主要的空间组成: 增长区、改良区、公共领域连接点和公共领域资产。确保平等、健康的多样用途、可持续开发和气候适应力则是它们的保障基础。

引导市中心增长的空间部分:

- 增长区**
鼓励进行大规模的多用途开发, 让市中心的所有人受益。
- 改良区**
在保留其独特的历史和文化特征的前提下, 寻找机会对该地区进行改良和提升。
- 公共领域连接点**
修缮连接现有公共开放空间的公共领域主干道。
- 公共领域资产**
改进现有的公共领域空间, 寻找机会为市中心新建永久性和临时性的公共空间。

鉴于构成市中心的特色区域、建筑、用途和规模的分层组合, 理想的增长区域和需要保护的区域之间不可避免地存在重叠。这些区域应在现有环境的基础上容纳更多住房, 同时兼顾社区需求和特色, 确保实现全面的公平和可持续发展。



交通

市中心四通八达的道路、步行和自行车网络可为市中心和整个区域带来新的经济机会。

主要建议：

- * 更新街道类型, 提高街道利用率, 为未来项目奠定基础
- * 设立连接开放空间的主要公共领域廊道
- * 推进正在进行的和可能的关键交通项目, 改良交通基础设施和道路连接

波士顿市中心是整个城市、州和区域的交通枢纽, 作用至关重要。公交和地铁将居民、工作人员和游客送往市中心和波士顿、新英格兰和东海岸的各个角落。市中心种类繁多的经营场所和景点让人们络绎不绝地光顾, 再加上历史悠久的城市结构, 这些同时也为建设能有效平衡公交用户、车辆、行人和骑行者需求的交通基础设施带来了挑战。

要让市中心成为游览、购物、工作和生活的理想场所, 行人基础设施的建设必不可少。对于要巡游和穿过波士顿核心位置的行人与骑行者而言, Downtown Crossing 的行人区提供了理想的环境。

尽管步行交通量是该市最大的, 但市中心和唐人街部分地区的人行道有时很窄或无法通行。许多老街上都有地下通道 (延伸到人行道下的私人地下室), 增加了改善人行道的难度。

该地区在车辆拥堵管理方面也面临挑战, 尤其是在典型的周中高峰时段, 因为所有类型的车辆都在单向、互不相通的街道网络中行驶。工作日和周末之间的鲜明对比使情况进一步复杂化, 周末行人和车辆流量减少, 但公交车服务也少。

虽然“计划：市中心”在新冠疫情期间搁置但改造街景和公共领域的工作并未停顿。其中包括在 Washington Street、Tremont Street 和 Boylston Street 等主要街道上增加独立的自行车道, State Street 上临时的自行车和行人安全改进措施, 以及将 Tontine Crescent 临时广场改造成永久性公共空间。这些都是为了改善交通状况和增强城市的整体体验。

鉴于市中心有多种多样的经营场所和活动, 有效管理物流和利用路边空间对于改善整体交通状况和解决行人、车辆和自行车之间的冲突至关重要。这一点对于交通繁忙的地区和 Downtown Crossing 的行人专用区尤为重要。



2020 年在 Tremont Street 新建了有保护装置的自行车道。



现有街道类型

- 州际
- 国有公路
- 汇集点
- 当地

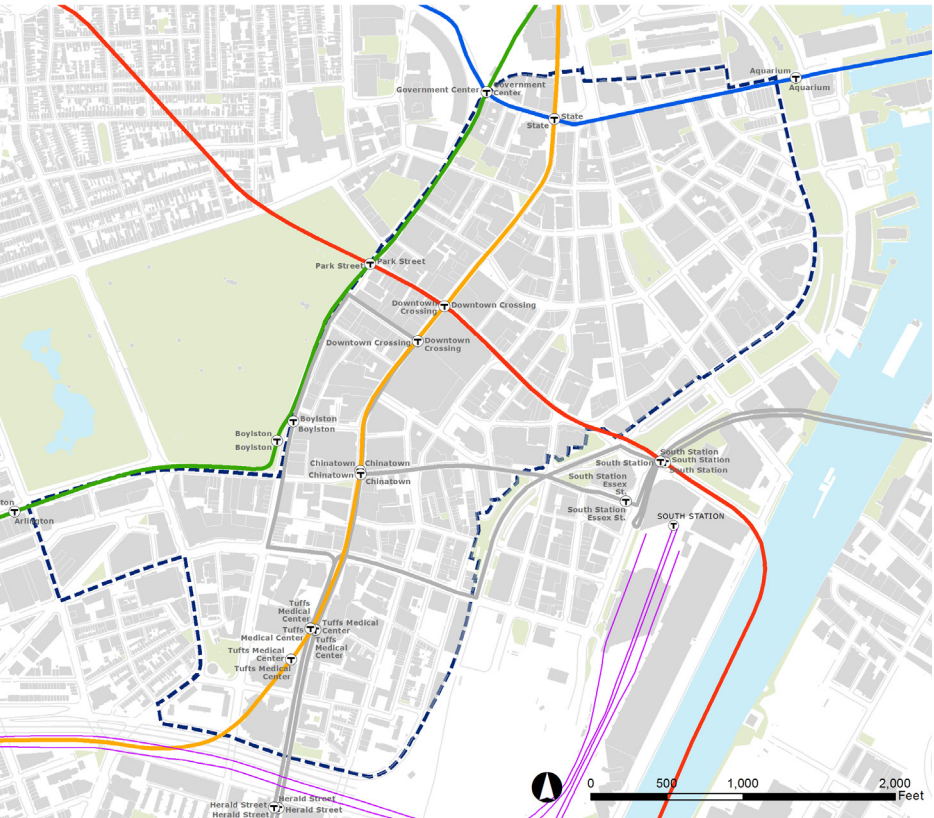
交通 挑战和机遇

T 和通勤铁路

市中心是区域的交通网络枢纽。目前有五条地铁线汇聚此地，North Station 和 South Station 是地区通勤火车的终点站，还有公交网络。但是，T 地铁站、公交站和通勤铁路，以及无障碍车站之间的界线要更分明，进一步鼓励使用公共交通工具。



Downtown Crossing 的总部也是一个舞台和休息区

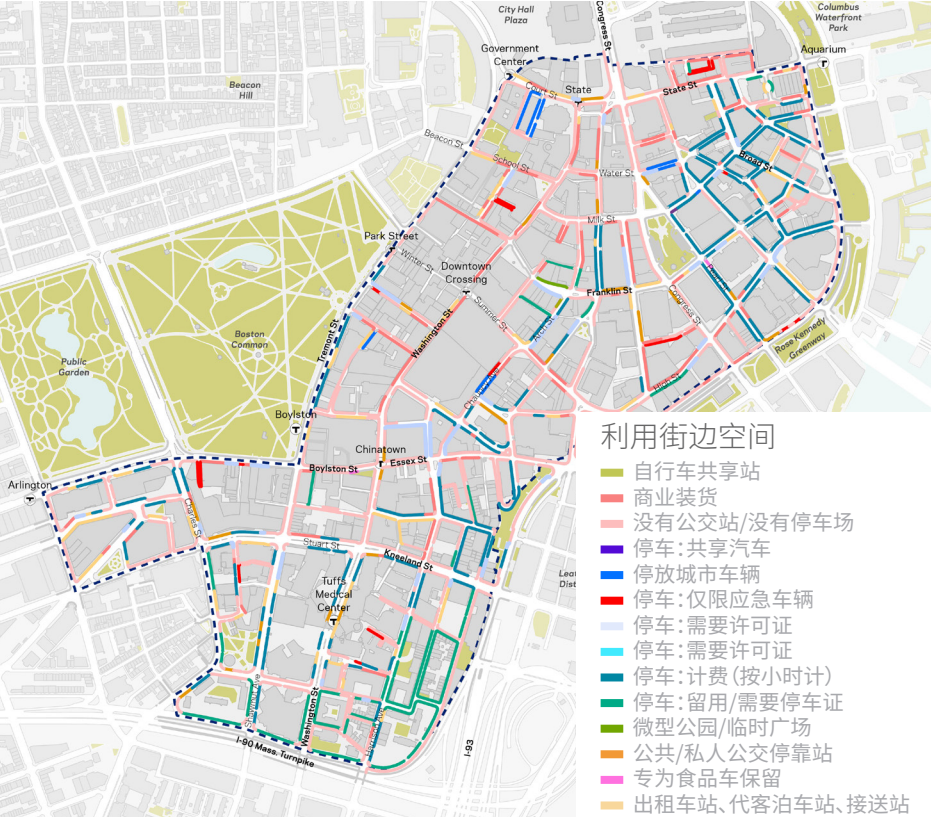


利用街边空间

街边空间需求旺盛，汽车和自行车停车场、装货区、送货、出租车、拼车接送点和公交车站争相使用这一场地。对街边空间进行有效管理才能充分发挥它的价值，尽量减少冲突。

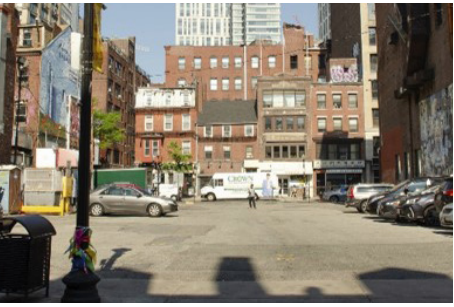


Washington Street 沿线街边利益冲突示例

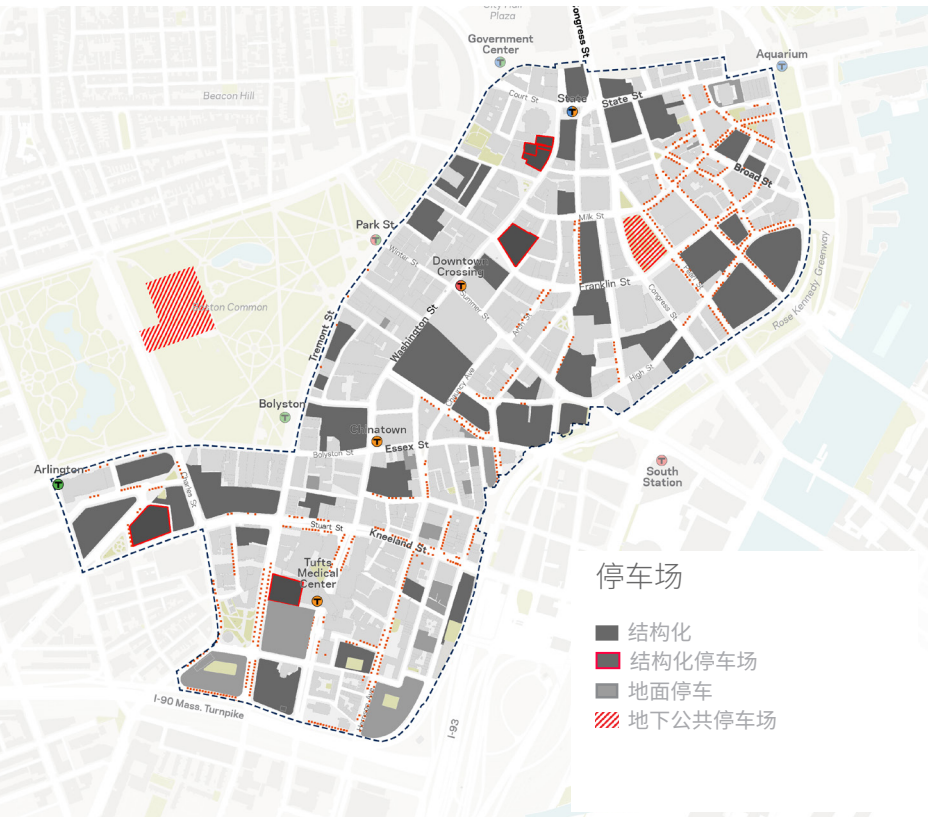


停车

停车是市中心面临的又一难题。许多停车场结构未得到充分利用，一层用途单一并且给行人带来的体验不佳。地面停车主要限于唐人街，而地下停车场则位于 Post Office Square 和 Boston Common 下方。



唐人街: Tyler Street 和 Harrison Avenue 之间



市中心停车冻结

由波士顿空气污染控制委员会 (APCC) 实施的波士顿市中心停车冻结方案对街道之外的非住宅停车做出了规定。它适用“波士顿市区”，包括 North End、West End、Back Bay 和 South End，以及“计划：市中心”调研区域。停车冻结限定了向公众收费的“商业空间”数量。通过限制车位数量和发放许可证，它可鼓励选用其他交通方式，减少空气污染。

停车冻结章程规定，非住宅停车设施必须每年续订其许可证。新许可证或任何改动必须遵守 APCC 的标准，包括向交通需求管理 (TDM) 给出承诺，提供电动汽车充电基础设施，支持共享单车和共享汽车，遵守最大停车比率要求，并推动可持续交通措施的实施。

停车冻结方案收集的数据详细说明了许可停车设施的每日占用情况，对于评估市中心停车利用率极有价值，还适合用于寻找机会激发和更好地利用未充分使用的停车场。

市中心的街道从牛道发展到马车道路,再到有轨电车,直到今天的道路网络。未来,我们的市中心街道将优先重视步行、骑行和改进的路线。

更新市中心的街道类型后,未来的街道项目会了解如何最好地支持舒适的步行和骑行环境,同时在主要的交通街道上以公交优先。

市中心有历史悠久、紧密相连的街道网络,应该适应新的情况,更好地容纳市中心的居民、游客和工作人员。街道类型是一种街道层次结构,帮助为动态交通、运输和非车辆交通模式找出机会。

街道类型符合“波士顿完整街道”章程的要求,根据交通流量、多式联运活动的可能性和街道邻近用途的性质确定。这些类型帮助市中心的流通网络扩大连接范围,最好地支持和适应市中心密度和活动的增长。



通过 Tontine Crescent 的“道路瘦身”, Franklin Street 得到了极大的改善。



Washington Street

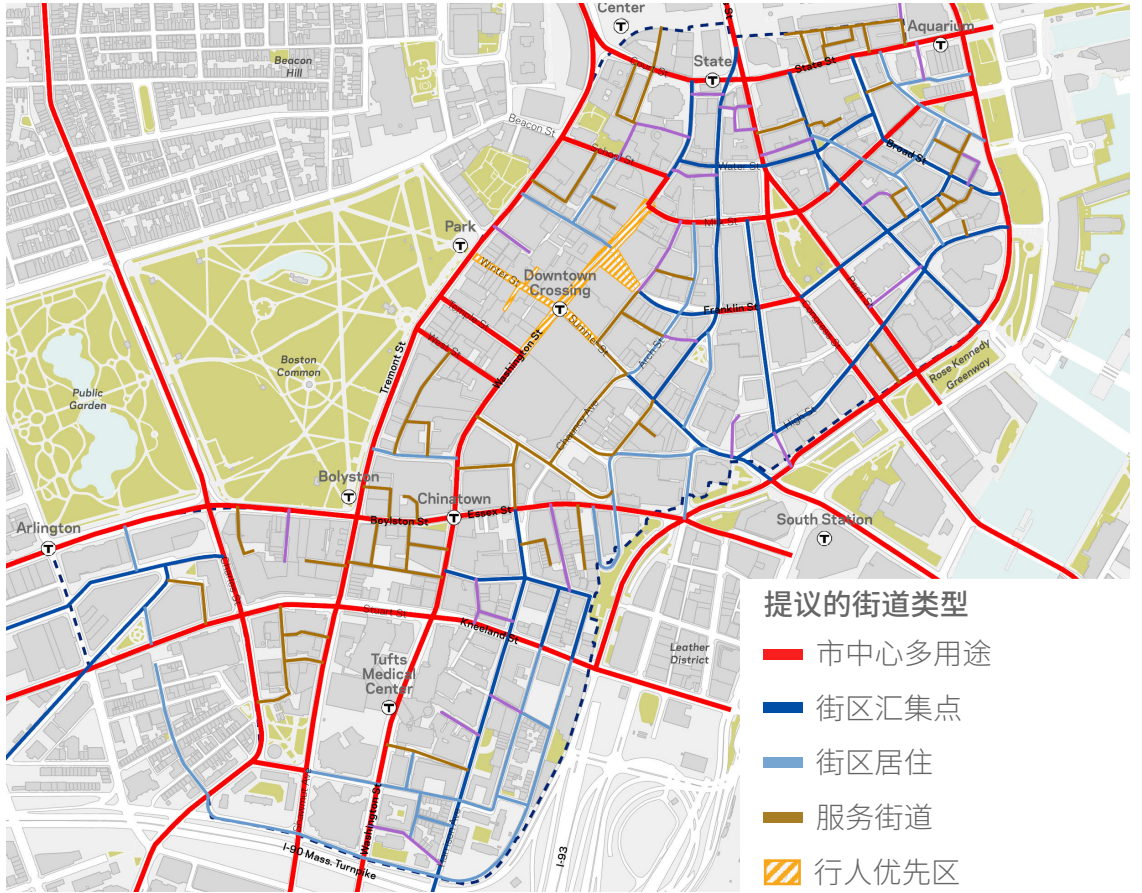
共享街道单独设置一层供所有使用低速出行模式的人们共用。它们可能支持多种土地用途, Washington (部分)、Winter, Summer (部分)、Franklin (部分)、Winter Place、Music Hall Place

街区连接点是穿过几个区域的街道。它们在调研区域中有显著的交通流量,通常让行人感觉很舒适。它们还有具备几个入口的小规模零售店: Summer、School、Devonshire、Water、Milk、Franklin、Temple、High、Park Plaza、Columbus Ave、Harrison Ave、Beach、Tyler、Broad

街区住宅街道为调研区域中的居民提供高质量的生活。它们主要用于在当地往返,交通流量低且零售店/活动数量有限: 例如: Province、Bromfield、West Avery、Edinboro、Kingston、Bedford、Lincoln、Devonshire、Central、India、Custom House、Batterymarch、Tyler、Hudon、Harvard、Oak、Maple、Church、Johnny Ct、Hadassah Way

活跃小巷车辆不宜驶入,行人可以通行,与周边联系密切,有一些零售店: Pi Alley、City Hall Ave、Winter Pl、Boylston Pl

服务街道用于建筑物运营、停车场出入口和装卸货物: Quaker Ln、Exchange Pl、McKinley Sq、Well St、Hawley St、Hamilton Pl、Oxford St、Knapp St、Pine St、Bennet St



市中心多用途街道设有零售、居住、办公和娱乐场所;为居民、游客和工作人员服务,同时支持所有交通模式: Tremont、Essex、Boylston、Court、Charles South、Kneeland、Stuart、Washington、Pearl、State

交通 公共领域主要连接点



在市中心密集街道网络中,一边是公共区,另一边是绿道,有很大的机会连接公园和广场,同时提高进出便利性,让行人和骑行者更加安全,增加高质量绿色基础设施的数量。“计划:市中心”提议两类主要街道来优先建设未来的公共领域道路连接:

公共领域主要廊道

连接主要的绿色空间 - 即, Rose Kennedy Greenway、Boston Common 和 Public Garden。
提议的廊道: Court St. 到 State St.、Winter St. 到 Summer St.、Bolyston St. 到 Essex St.、Stuart St. 到 Kneeland St.、I-90 Massachusetts Turnpike

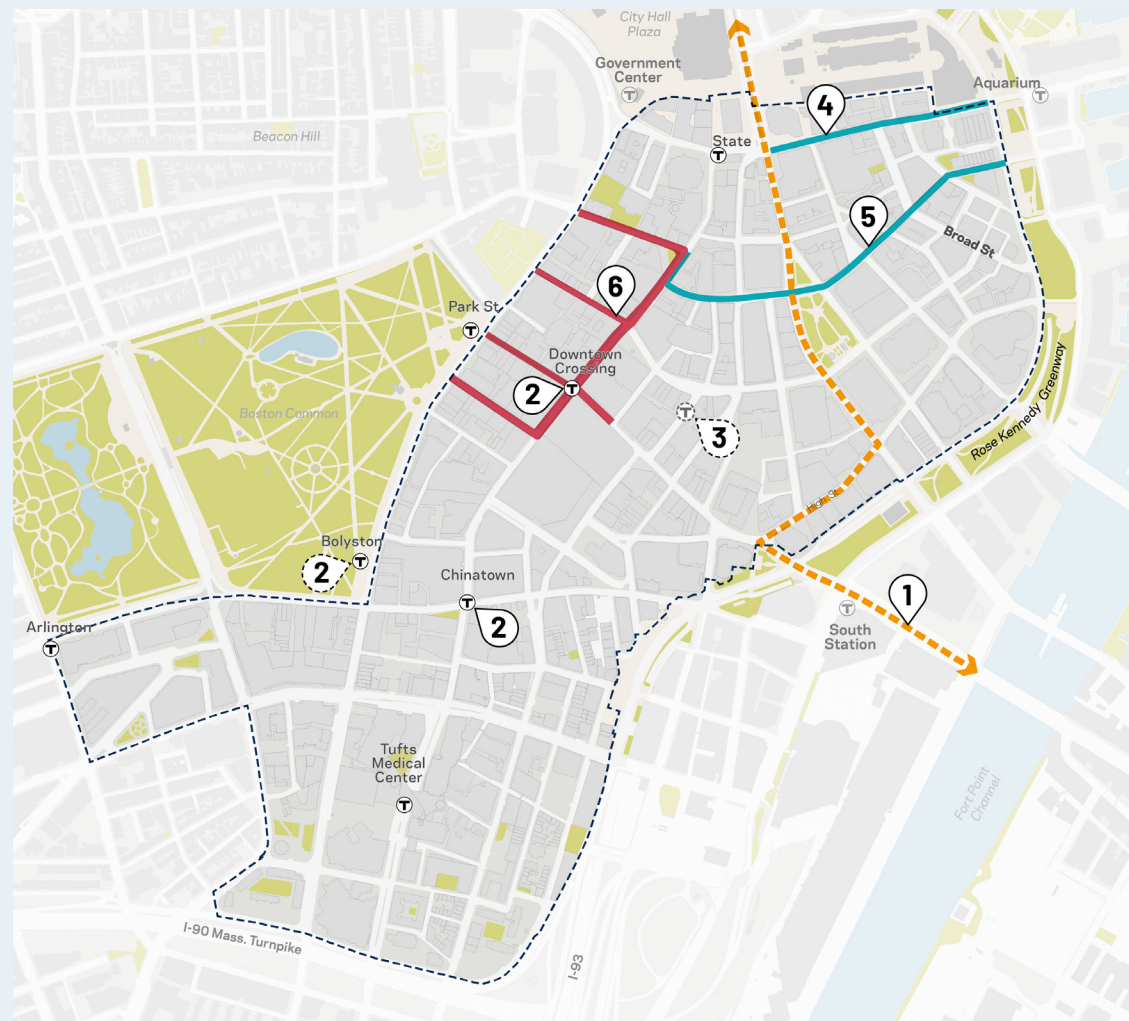
公共领域主要连接点

连接现有和新的公共开放空间,为“打基础”提供机会。
提议的连接点: Washington St.、Milk St.、Franklin St.、Beach St.、Oak St.

这些街道应努力提供连通的街景,改善公共领域以提高行人的安全感,并尽可能纳入行道树等绿色基础设施。

在许多这样的街道上,“地下通道”阻碍了街景的改善。至关重要,要找出并解决这些地下通道带来的问题,以便在最需要的区域强化出入便利性和绿色基础设施。

交通 关键项目



一组正在进行的和未来可能的交通项目会改良市中心的交通基础设施和道路连接。这些项目为多种交通模式带来了机遇,包括公交车、地铁、自行车和人行道。综合起来,它们会让通勤人员、游客和居民的出行更加方便、效率更高且更安全。

运输

1. North Station 到 Seaport 多式联运廊道:在 North Station、South Station 和 the Seaport 之间提供直接公交服务和其他多式联运强化举措。
2. 让 Downtown Crossing、唐人街、State Street 和可能的 Bolyston T 车站的出行更便利
3. 对公交网络重新设计 (BNRD) 和城市建议调整的 Silver Line 路线做出变动,改善运输连通性

自行车和行人基础设施

4. 实施 State Street 重新施工项目,对人行首和自行车网络做出永久性改进
5. Milk Street 改进和自行车道,延长城市有保护的自行车道网络,让骑行者和行人更加安全

行人基础设施

6. 实施 Downtown Crossing 步行区改造项目,重新设计波士顿市中心的主要街道,优先考虑行人、无障碍通道和场所营造

开发空间和公共领域

新的公共空间将地标空间和更小、联系更密切的空间打造成一个公共领域网络,供所有人全年使用。

市中心与该市一些最重要的绿色资产接壤,包括 Boston Common、Public Garden 和 Rose Kennedy Greenway。它们之间是各种较小的公共空间和行人专用区,以及 Downtown Crossing 和唐人街 (Chin Park 和 Mary Soo Hoo Park) 的活动中心。虽然市中心的边缘有大的绿色开放空间,但除了 Post Office Square 和 Eliot Norton Park 等几个较小的公园外,市中心的公共领域主要还都是以硬景观为主。这样就带来了气候适应力方面的挑战,因为预计该地区的温度会上升,尤其是几乎没有树冠的唐人街。

除了缺乏树木和绿色基础设施外,一些较小的公共空间在规划和设施方面也面临困难,有可能需要做更多工作来盘活该地区。在征求社区对该计划的意见时,社区利益相关者一再表示,需要更多的绿地、更多聚会和座位区、放松场所,以及专门为家庭和不同年龄的人群设立庇护所。他们还强调了需要做公共规划、艺术、照明和街景改善方面的工作,消除安全顾虑。

市中心的公共区域和步行网络也可能需要增强连通性。Essex、Franklin、Summer 和 State 等街道与数量最多的步行硬景观/广场和临时设施相连,可以进行加强,从而更好地与该地区的公共空间连通。通过道路瘦身和重新配置,可以创立与现有公共空间相连的新公共空间,特别是在目前缺乏足够开放或绿地的地区。例如,可以将那些有多余交通岛的街道,比如 Kilby 和 Milk Street 或 Liberty Square,可以转型为活跃的公共广场。

主要建议:

- * 对现有空间的公共领域进行改进
- * 新建永久性和临时性的公共空间

市中心的公共领域汇集了现有的公共空间和未来的新公共空间,有可能创造一个更具吸引力、更活泼、更环保、更健康、更四通八达的市中心,支持现有社区,成为上班族和新居民的心仪之地。



Shoppers Plaza - 这是一个成功的公共空间,既能主办活动,也是休闲之所



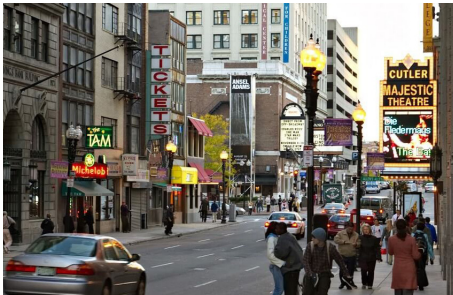
公共领域资产

- 绿色空间/软景观
- 行人优先硬景观
- 临时设施
- 研究区域边界

开发空间和公共领域 挑战和机遇

建筑入口

增设建筑入口可以加快公共领域的人员流动,并增加安全感。在主干道上,通常每隔几英尺就有一个入口。但是,许多小街的入口并不多,尤其是在小巷中。



Tremont Street 的整条街道上有多个入口

空白临街面

公共领域中的空置店面和空白墙壁给人的印象不佳如果街道上有空白墙壁,对行人的吸引力会下降,导致行人不愿在这样的街道上行走,这又会让它更不安全。



Josiah Quincy School:立面不美观,尤其是对社区使用而言

公共无障碍内部空间

调研区域内几乎没有可供公众进入的内部空间。大厅越来越多地向公众开放,尤其是在 Financial District。然而,内部路线/空间通常没有清晰的路标,并且没有利用与更广泛的通道网络的连接。



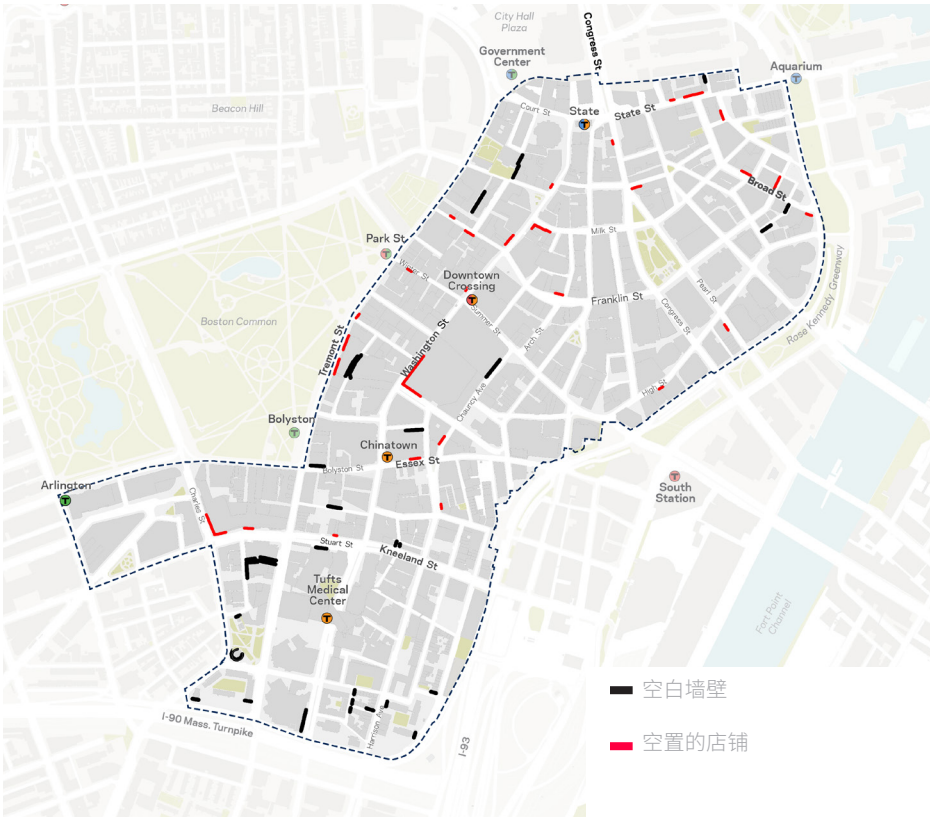
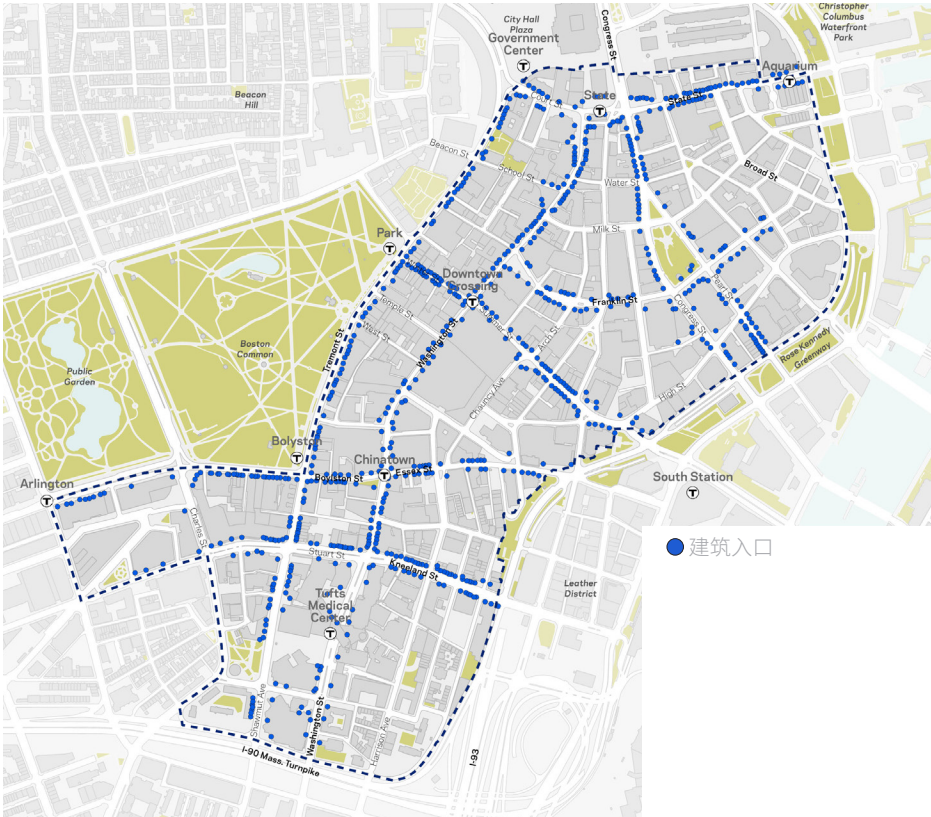
Financial District 的 One International Place 提供公共无障碍内部空间和通道

日光、风和阴影

虽然市中心独特的城市结构造就了其独特的特色,但其街道的精细颗粒和方向导致阳光照射有限,暴风的影响加剧。新开发项目必须仔细考虑全年阴影和暴风对该地区公共领域的影响。



在 Financial District, Milk St 限制了阳光的直接照射



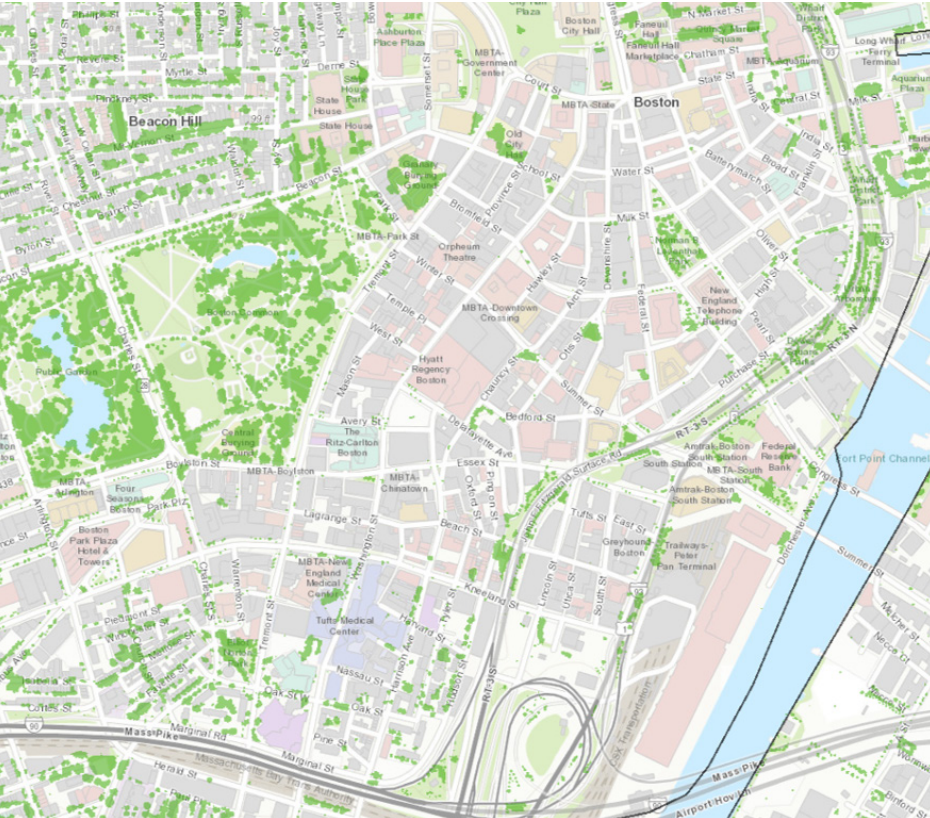
开发空间和公共领域 挑战和机遇

树冠

很少有街道能持续种植树木，一些街道受到地下通道的严重限制。Boston Common 和 Rose Kennedy Greenway 确保了市中心调研区域两侧是树木繁茂的绿地，但除了 Post Office Square，绿色基础设施和遮荫树很少，尤其是在唐人街。



Post Office Square

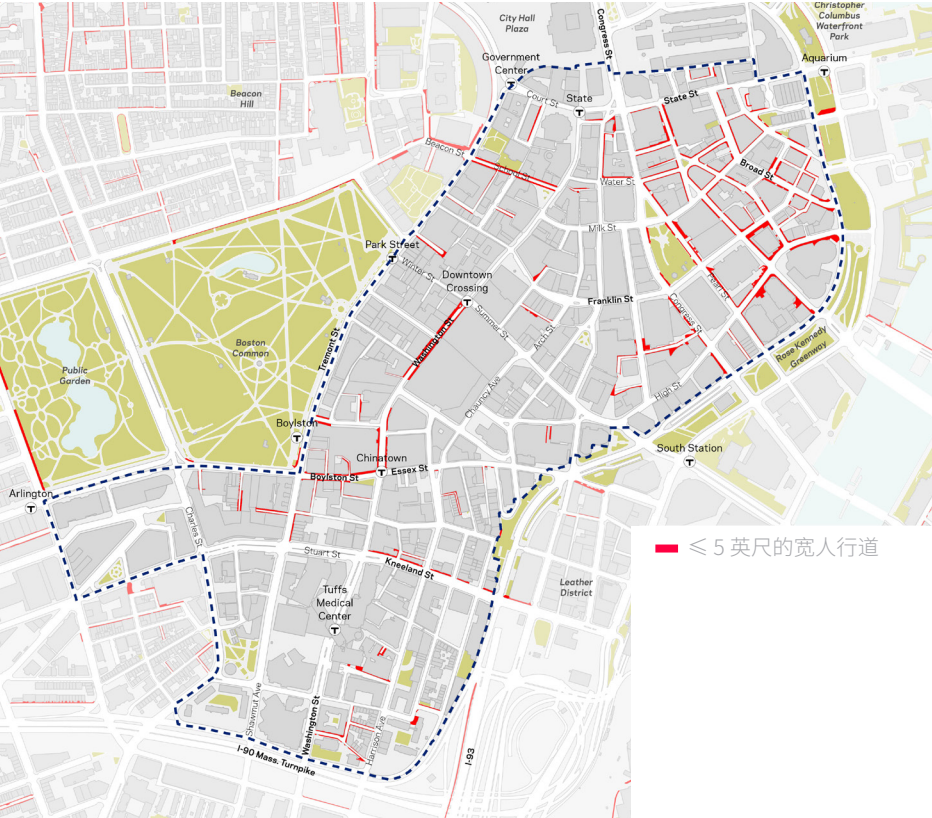


狭窄的人行道

狭窄的人行道让人感觉既不安全，也不舒适。市中心的许多人行道都受到限制，尤其是在 Wharf 和 Financial Districts。步行空间与街道家具、树木和其他街景设施出现占地冲突。



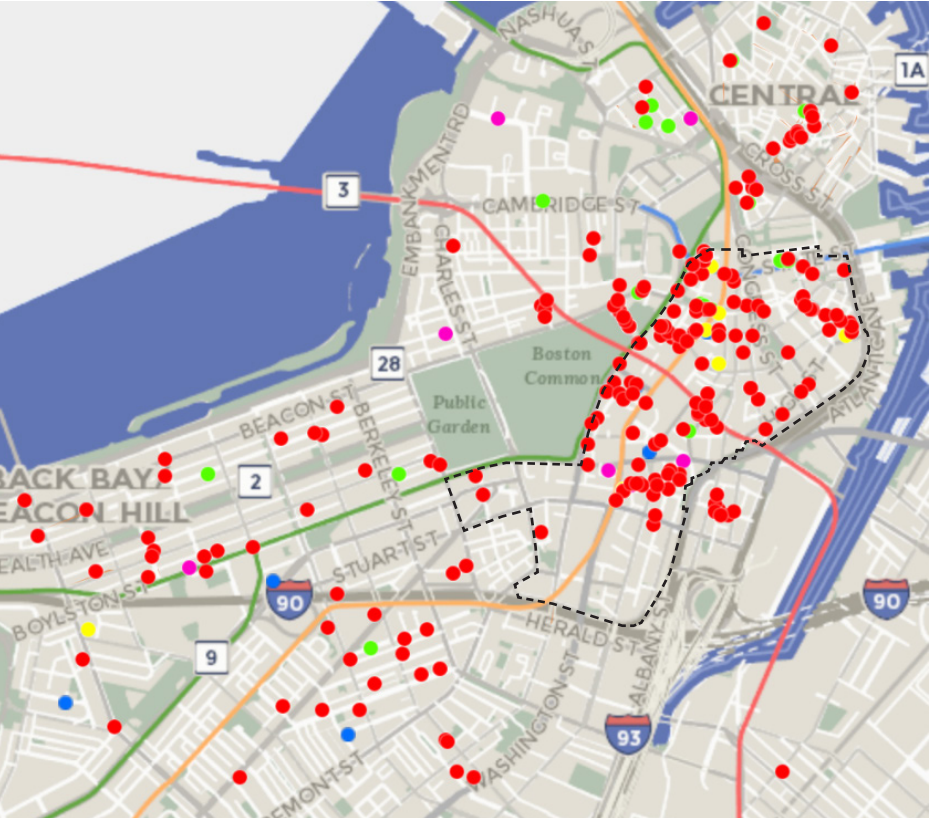
狭窄的人行道、路标和栏杆导致人们出行不便，让人感觉不愉快。



地下通道

地下通道（也称为“空心人行道”或“人行道拱顶”）遍布整个城市，但主要集中在市中心和唐人街，它们对建筑环境的影响最为明显。地下通道是一段人行道，里面有私人拥有的拱顶，在毗邻建筑地下室之下延伸。地下通道会阻碍对进出便利性做出重大改进，也会阻碍其他类型的公共领域改进，例如绿色基础设施、行道树和雨水花园，从而产生安全危害。

鉴于这属于侵犯公共路权的一种情况，地下通道的业主有责任根据市政法规保持地下支撑结构和上方人行道的良好状况。然而，大多数地下通道的业主不知道他们有这种法律责任，或者他们甚至可能不知道他们地下室的一部分是地下通道。个人业主也不从事人行道的设计和维修。这导致了零散的一次性小修复，以及不同建筑人行道质量的重大差异。



作为市中心重建项目的一部分，该市成立了一个跨部门的地下通道工作组，以审查有关地下通道的法律考虑，并制定新的政策，与业主合作，加快人行道的改善。

该地图显示了 311 个被公务部的人行道改善请求的位置，并指出人行道可能位于地下通道上方，业主有责任维护唐人街人行道。



唐人街中有地下通道的人行道



Franklin Street 中无遮挡的地下通道

该地图显示了 311 个被公务部的人行道改善请求的位置，并指出人行道可能位于地下通道上方，业主有责任维护唐人街人行道

尽管新冠肺炎疫情给市中心活动带来了巨大的挑战,该市仍有机会改善和创建新的公共空间,为所有波士顿人创造更环保、更吸引人和更热闹的目的地。



Phillips Square 临时广场 (由宜居社区交通工程提供)

改进应回应并纳入该地区的特征和特色,包括:

- * 尽可能绿化
- * 改进的座位区和遮蔽区
- * 可玩的风景
- * 减少不透水表面
- * 综合公共艺术
- * 家庭和不同年龄人群的空间
- * 综合公共艺术
- * 加强照明

优先公共领域改进场所包括:

公共用地上现有公共领域改进场所:

- * Eliot Norton Park、Oxford Place Playground、Reader’s Park、Jenny Plaza 和 Custom House Plaza

可能的道路瘦身和交通岛转型场所:

- * Franklin Street; Bedford 和 Kingston Streets; Kilby 和 Milk Streets; Liberty Square; Phillips Square

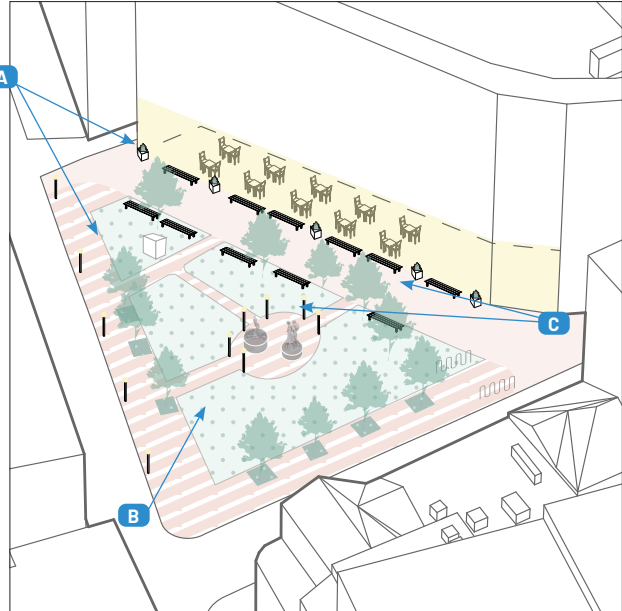
可能的新绿色边缘

- * 沿 Marginal 和 Hudson 街的街景改进和绿道,为唐人街提供了绿色边缘。



Reader's Park

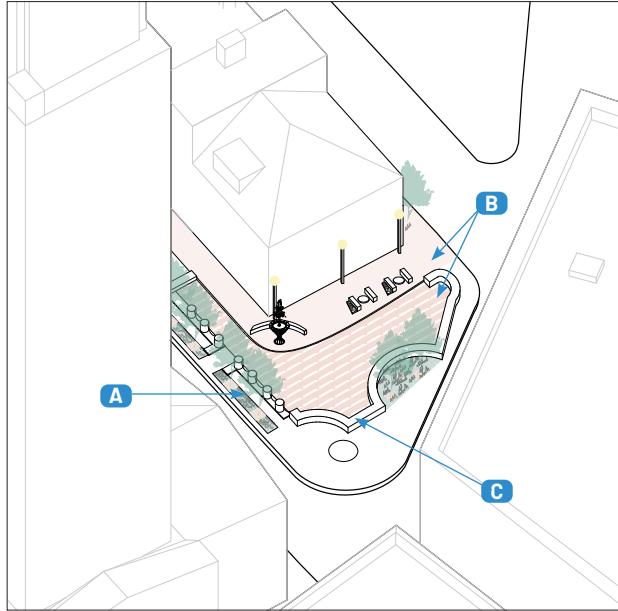
计划：市中心”的目标和策略



- A. 种植更多的遮荫树,可能会划定相邻街道的周长。
- B. 通过种植多种植物建造可用的绿地。
- C. 在合适的地点安放更多座椅;配合常用的人行道路线。

Jenney Plaza

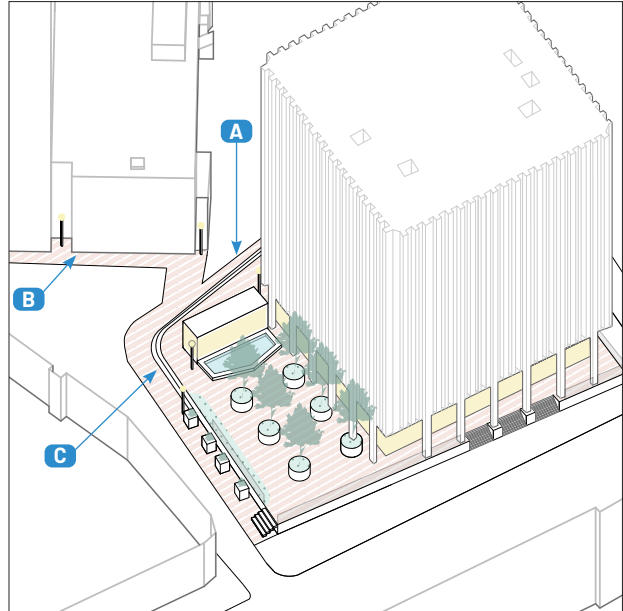
Wharf District



- A. 缩减 Jenney Plaza 现有的植被,以改善视线和光照。
- B. 在确保反射率的同时,使用颜色更浅的地砖。
- C. 拆除护柱和链条,通过水平变化来形成座位,让进出更方便,更舒适。

Milton Place

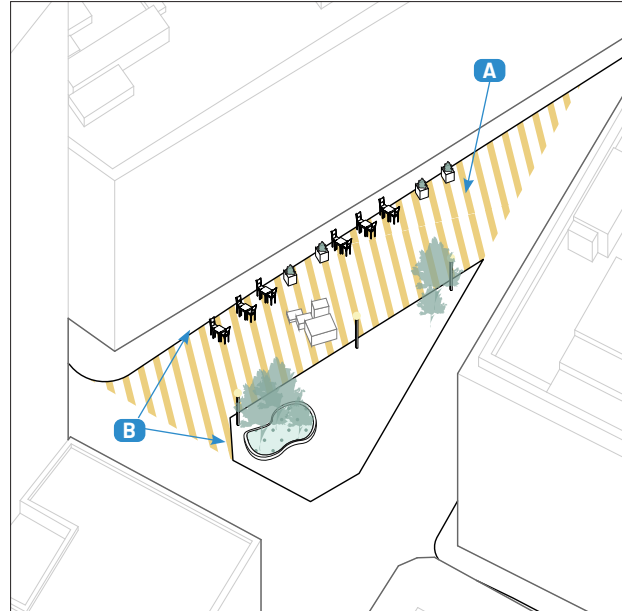
Financial District



- A. 改进与现有和提议公共空间的道路连接,包括 Winthrop Square、Devonshire Street 和 Leather District Park。
- B. 继续从 100 Summer Street Plaza 铺地砖并增加照明,清晰指示到 Summer Street 的道路连接。
- C. 打造更平滑的水平变化并在空白水景墙上增加公共艺术作品,让 Milton Place 的“背部”展现更热情友好的氛围。

Kilby/Milk Streets

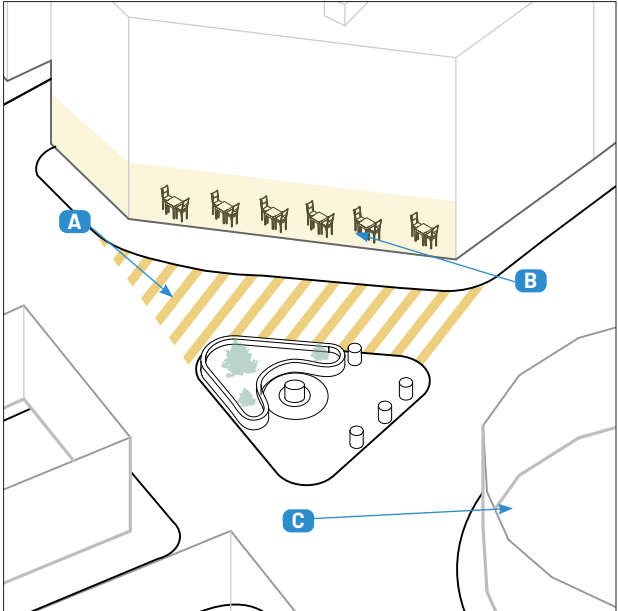
Financial District



- A. 在 Kilby 和 Milk Streets,将现有的交通岛与西面的人行道合并到一起。
- B. 用座椅和花架打造舒适的公共空间。

Liberty Square

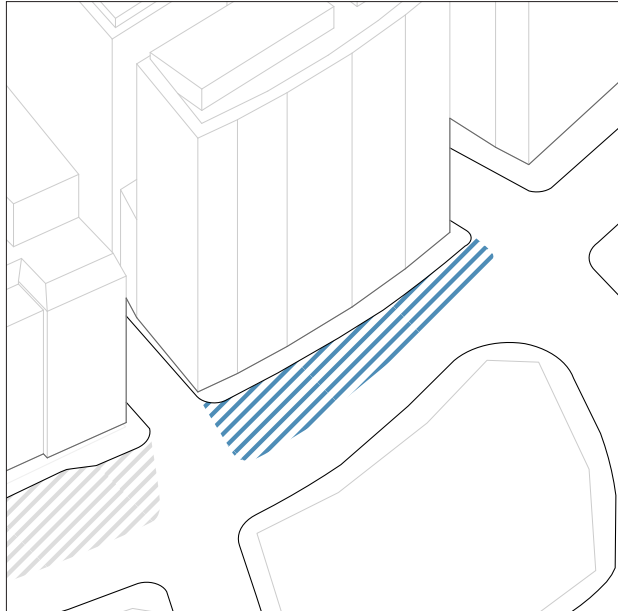
Financial District



- A. 在 Water 和 Hawes Streets, (Liberty Square) 将交通岛与北面的人行道合并到一起。
- B. 新的公共空间应允许相邻的底层商铺开展活动,如户外用餐。
- C. 确保能在新的公共空间欣赏 One Liberty Square 和周围其他标志性建筑。

Franklin Street

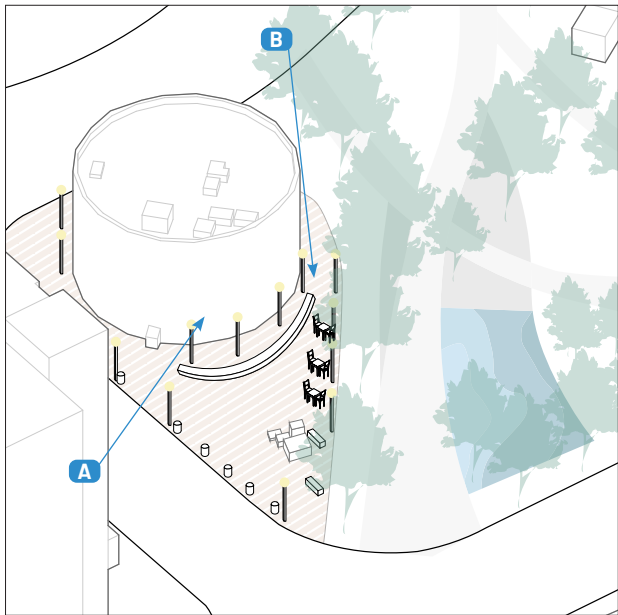
Financial District



- 将现有的 Tontine Plaza 向西延伸到 Arch Street 和 Devonshire Street 之间的地块,安装户外座椅,增加公共艺术作用和种植树木。

Eliot Norton Park

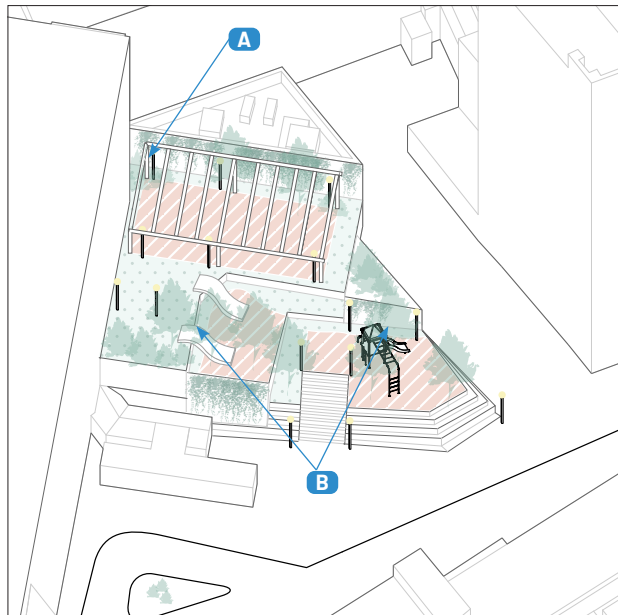
唐人街



- A. 确保操场和现有建筑之间的视线和路线清晰。
- B. 改善照明条件, 提供均匀的照明并确保安全感。

Tufts Medical Center

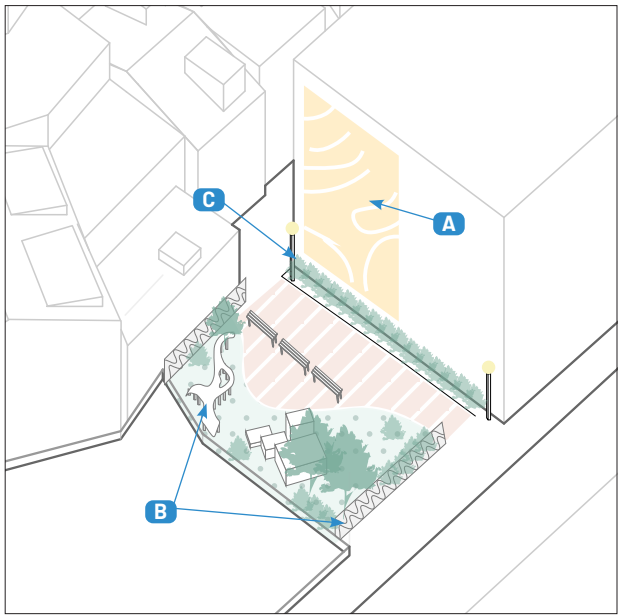
唐人街



- A. 为 Tremont Street 提供一个清晰、光线充足、温馨的道路连接。
- B. 为可玩景观配备固定座椅; 改善照明以确保安全感, 清晰指示通往 Tremont Street 的路线。

Oxford Street Playground

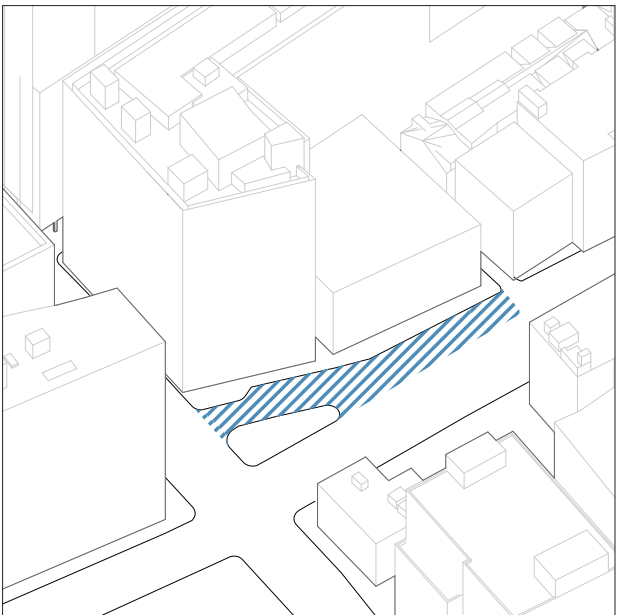
唐人街 Financial District



- A. 保留反映当地中国文化的壁画。
- B. 提供可玩的景观和游玩设施, 整合现有的公用设施箱和周边围栏。
- C. 提供均匀的照明, 照亮 Oxford Place 的内部区域, 以提高安全感。

Phillips Square

唐人街



- A. 安装固定座椅和种植树木, 打造舒适的公共空间。

Marginal Road/Hudson Street

唐人街



- A. 沿 Marginal 和 Hudson Street 逐步延伸绿道, 从道路瘦身开始, 最终在 Tai Tung 和 Tremont Street 之间全面设立行人专区。
- B. 配合研究调查, 在 Shawmut Avenue 和 Washington Street 之间的高速公路和铁路线上的 21 号地块中建设公园

气候适应力及可持续发展

实施能应对气候变化影响的解决方案、项目 and 政策, 让市中心成为子孙后代的心仪之地。

波士顿市中心是一个高度城市化的沿海经济中心。鉴于其所处的建造环境和海岸线位置, 它非常容易受到气候变化的影响, 特别是沿海洪水、极端风暴和酷热的影响。为此, “计划: 市中心” 根据波士顿目前的气候应对准备倡议, 确定了该地区的主要气候薄弱点, 制定了可持续开发和气候适应策略, 以应对气候变化的影响并适应该地区未来的气候条件。

“计划: 市中心” 以波士顿全市范围的计划和举措为基础, 特别是《波士顿气候应对准备》、《适应气候的波士顿港》、《2019 年波士顿零碳报告》和《2019 年波士顿市气候行动计划》, 它们确定了波士顿到 2050 年实现碳中和目标的关键策略和具体行动。

主要建议:

- * 与全市范围内的气候适应和可持续举措保持一致, 包括“波士顿气候应对准备”和“波士顿零碳”目标
- * 减少不透水表面, 增加绿地和植被
- * 支持建筑物性能升级、创新和适应性再利用



波士顿港洪水



必须通过气候应对措施保护 Water Street 这样历史悠久的建筑结构

可持续开发

鉴于该市约 71% 的碳排放来自建筑物, 为最大限度地减少建筑物对环境的不利影响和减少该市的大部分碳排放, 可持续开发至关重要。

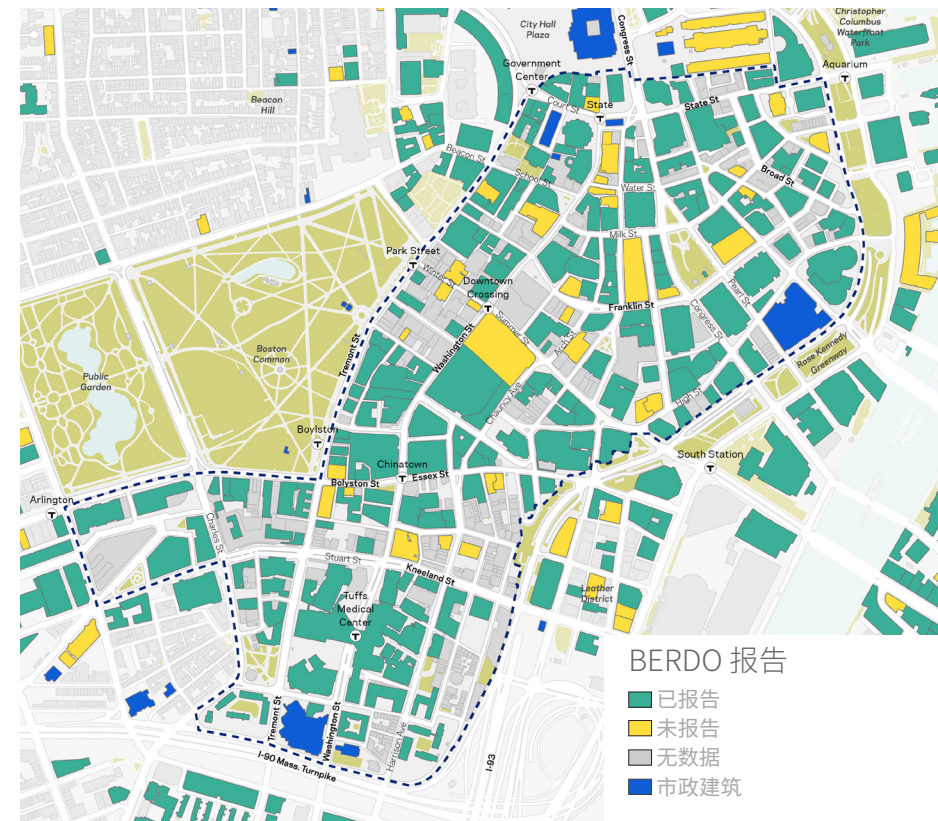
该市正在积极制定全市范围的分区和政策更新、新标准和最佳实践, 包括零净碳指南, 以确保未来的所有开发采用可持续模式, 并考虑项目的环境影响和减少碳排放。《波士顿气候应对准备》规定新建筑在 2030 年前达到零净碳目标, 并要求 80% 或更多的现有建筑在 2050 年前进行改造和电气化。

考虑到市中心的独特组成和用途, 在调研区域减少温室气体排放的最大潜力在于其建筑环境和交通领域。它有独特而历史悠久的建筑结构, 可以挖掘机遇根据环境进行再利用, 减少产生的碳排放。市中心以这一潜力为重点, 在推进其可持续开发和环保目标方面可以取得重大进展。

建筑物能源报告及披露条例 (BERDO)

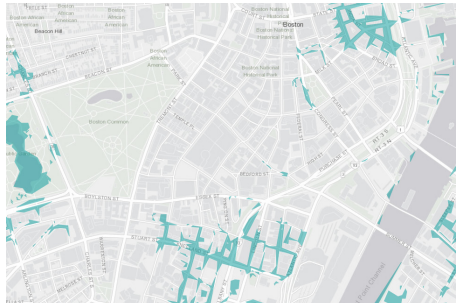
《建筑能源报告和披露条例》(BERDO) 是波士顿的一项全市性法规, 要求某些建筑报告其能源使用和碳排放情况, 旨在提高整个城市的能源效率和可持续性。市中心的建筑虽然只占城市土地面

积的 0.78%, 但却占 BERDO 报告的总面积的 17.5%, 因为大部分排放是由少量的业主造成, 所以可能找出绝好的机会来推行影响巨大的变革。

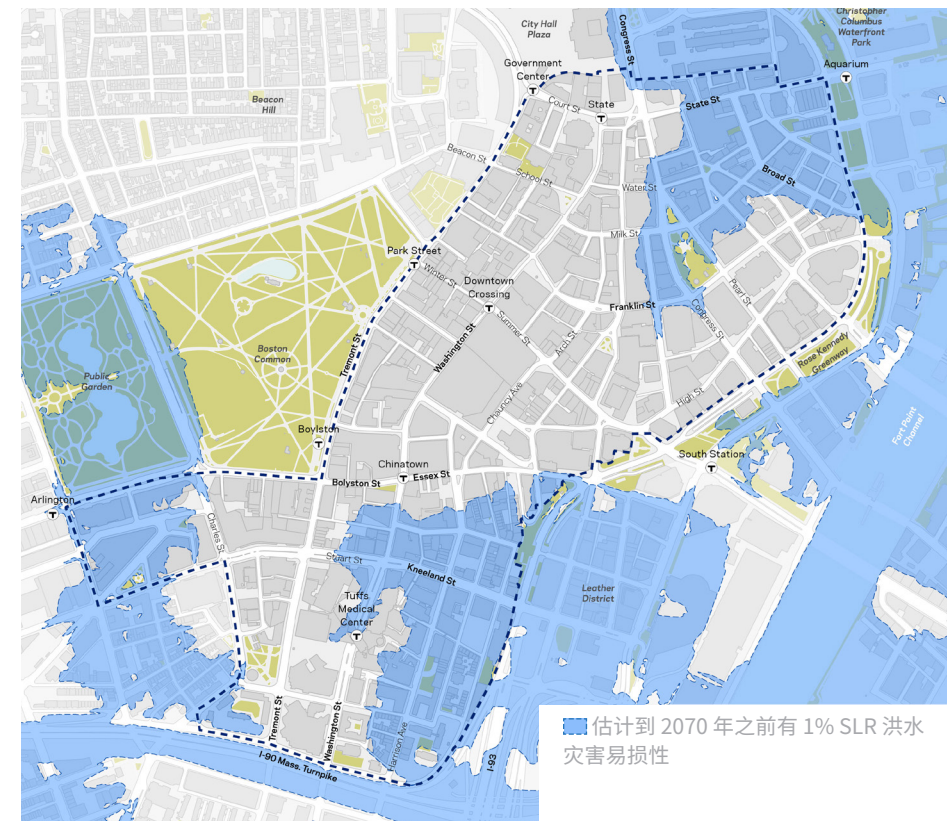


2070 年洪水薄弱点

大约 30% 的研究区域位于海岸防洪覆盖区, 2070 年之前将一直容易受到洪水的影响。Wharf District 将是最易受影响的地区, 其次是唐人街。



极端降水可能影响市中心的一些地区。



气候适应力

在过去的几年里，波士顿市高度重视其防灾能力。波士顿市中心极易受到极端洪水、暴雨和酷热的影响。因此，“计划：市中心”的政策措施和设计指南均以城市的重要气候适应文件为基础（海岸抗灾解决方案、海岸防洪指南、分区法和抗热解决方案）。

具体而言，“计划：市中心”重在找出机会适应街区规模酷热和暴雨产生的影响。根据 2022 年发布的《波士顿抗热解决方案》，与波士顿其他社区相比，市中心和唐人街更有可能受到极端热岛和持续高温的影响。唐人街更热的小气候在很大程度上可以归因于它缺乏绿地，街道宽阔但行道树不多，砖石和混凝土建筑更为集中，白天吸收热量，夜间慢慢释放热量。这些物理特征尤其要引起注意，因为树木和公园由于遮荫和蒸发冷却对周围环境产生冷却作用，降低空气和地表温度。

在近期（2030 年至 2050 年），沿海和河流洪水将集中在市中心、South Boston、East Boston 和 Charlestown。从全市范围后，一场年发生几率为 1% 的严重洪水将淹没 2100 栋建筑，相当于 200亿美元的房地产价值，其中包括 16000 名波士顿人的房屋。此类事件将对建筑物和房地产造成估计 23 亿美元的实际损失，以及其他经济损失，包括搬迁和生产力损失。70% 的经济损失将集中出现在市中心和 South Boston



高效的建筑系统会减少公用事业成本和排放

此外，由于大面积的不透水表面以及绿地和树冠的稀缺，且该地区的吸水能力有限，市中心更容易受到暴雨引发的洪水的影响。

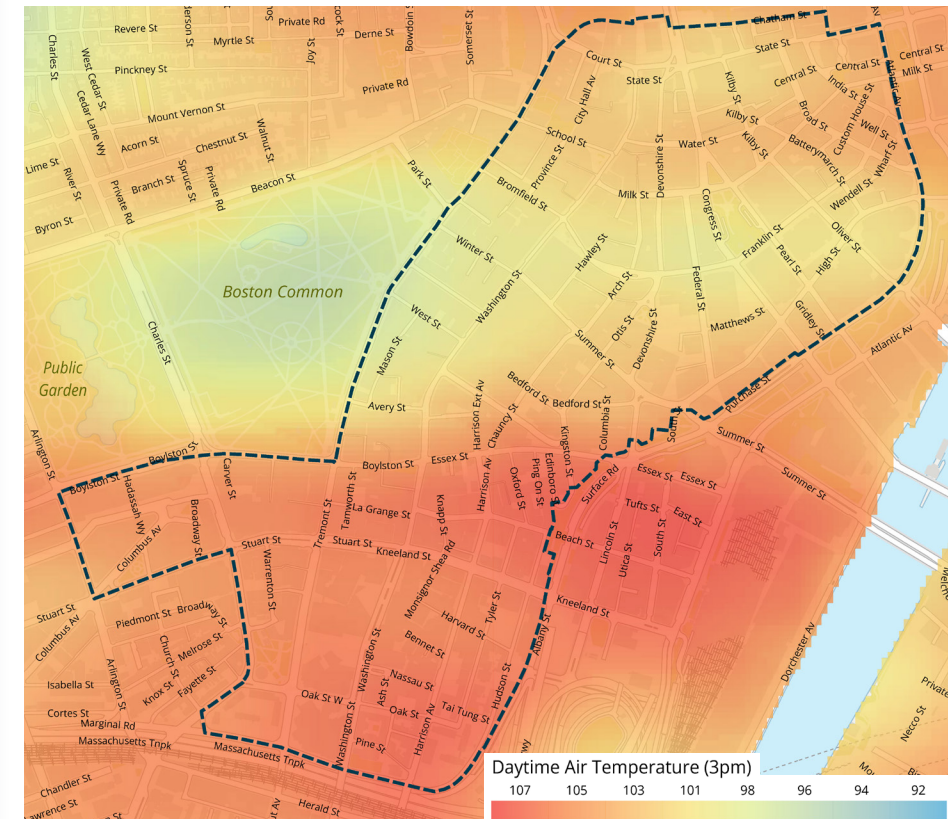
将绿色基础设施纳入资本改善、新建筑和翻修中，不仅对缓解城市热岛效应至关重要，而且对缓解降水量增加的影响至关重要，到 2050 年，降水量可能提高 10-20%。

地表温度

与市中心的许多其他城市环境一样，市中心有密集的建筑、沥青、路面、深色屋顶和其他散热物体，这些散热物体在炎热的日子里储存和释放热量，导致平均温度高于周围社区。

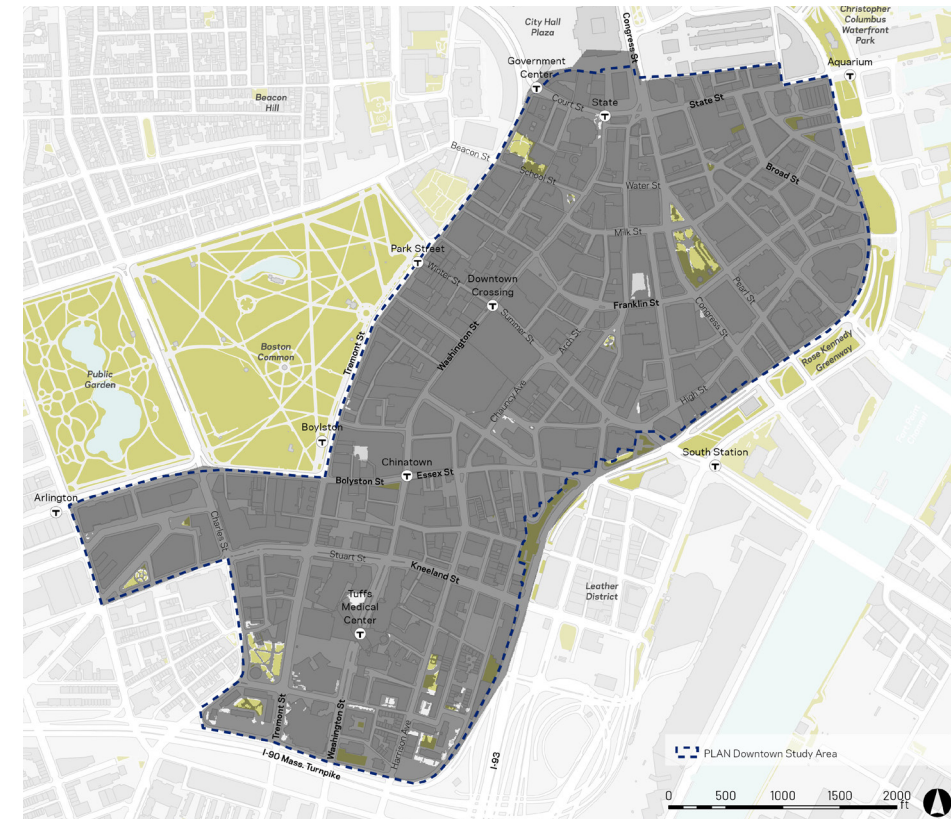


树荫多可以降低地表温度



不透水表面

只有极少量的水能渗入地下，甚至根本没有水会从其渗入地下。这会导致雨水径流增加，加大出现洪灾的风险。街道、屋顶、停车场、人行道、沥青和水泥都是不透水表面。市中心目前有 98.5% 视为不透水表面。





实施策略

政策措施	52
设计指南	60
分区建议	77
办公室转换方案	84

政策措施

“计划：市中心”列出了一整套政策和措施，市政府可以运用这些政策和措施把握目前市中心面临的机遇，解决出现的挑战，实现此计划中的目标和建议。社区成员的重要意见为制定这些政策措施奠定了基础，同时还考虑到新的、正在进行的和可能的方案、计划和项目。总体而言，它们形成了一种协调机制，让市政各部门和机构可以携手合作、实施和实现市中心社区的目标，为所有波士顿人打造一个更具活力、更加平等的社区。

这些政策和措施按“计划：市中心”中的 6 个主题分门别类



推行密集的混合用途开发，盘活一楼空间，引进多种店铺，尤其是老字号的小企业。



让不同收入水平、不同年龄和不同背景的人都能有更多机会使用市中心的住宅和便利设施。



保护文化遗产和历史建筑，弘扬独特的历史，打造一个有特色、有凝聚力的市中心。



改良通往市中心和市中心整个区域内的道路连接，以动态交通、通行和其他非机动车交通模式为重点。



改进现有公共空间，建造新的公共空间，让市中心全年保持活力。



确保现有空间、新建的空间和开发项目具备防灾能力，可以减轻气候变化的影响。

政策措施



推行密集的混合用途开发，盘活一楼空间，引进多种店铺，尤其是老字号的小企业。

措施

- 在空置的楼宇高层办公空间，为初创公司、非营利组织和小企业创造临时和永久的低租金或免租空间。
- 加快/简化对初创实体零售企业的检查流程。
- 鼓励发展由新开发和再开发资助的小企业支持计划。
- 鼓励用全新模式使用未充分利用的停车场，争取将其改造为公共设施和公共空间。
- 简化短期占用的许可流程，为短期和临时使用一层闲置的零售空间提供便利条件。
- 制定新的食品和饮料企业批准或许可流程，改进 M/WBE 和首次成立实体企业的准入规定，倡导根据需要修改州级法规。
- 通过 OEIO 和当地的非营利组织主动与整个市中心的社区建立联系，通知他们市中心的经济发展机会。
- 每半年盘点一次一层的空置空间，以跟踪趋势，为潜在租户和房东牵线搭桥。
- 助力小企业的发展，鼓励在 Financial District 兴建多种店铺。
- 在新项目或公有地块上预留空间，为各类艺术家提供舞台；其中应有必要的基础设施（水、电、数据）和面向公众的组件（可以从公共领域或通过醒目的标志看见）。
- 鼓励在提议的开发项目旁边或者在项目中修建社区基础设施，例如学校、图书馆和娱乐中心。

后续要在最终计划添加政策时间线



让不同收入水平、不同年龄和不同背景的人都能有更多机会使用市中心的住宅和便利设施。

措施

- 优先考虑并简化有收入限制住房的审查和批准，加快它的许可过程，在波士顿分区法第 80 条中为开发经济适用住房订阅简化程序。
- 对满足“计划：市中心”和市政目标的住宅项目施工给予税费优惠。
- 依照 2022 年城市土地审计指南，继续在未充分利用的公共用地上兴建经济适用房。
- 寻找机会为中等收入老年人创造新的住房模式，这些人的收入和/或资产超出了传统的有收入限制住房标准，但在市场中选择好住房的机会并不多。
- 依据 2020 年唐人街街区总体计划，继续扩大住房选择的数量和范围，重点考虑中低收入家庭的住房。
- 寻找机会为中等收入老年人创造新的住房模式，这些人的收入和/或资产超出了传统的有收入限制住房标准，但在市场中选择好住房的机会并不多。
- 对 C 类办公空间和其他租金较低或空置率较高的场所实施收购机遇（这是一种贷款，帮助经济适用房投资业主购买已有人居住的多户租赁房产——他们能够预先获得一定金额的资金）计划。
- 进一步研究使住房更实惠的其他开发模式，例如合租住房、定制住房、社区土地信托，以及它们在市中心的存在能力和可行性。
- 如果购买的住房没有居住或租赁的住房单元，考虑对买家征收空置税。

后续要在最终计划添加政策时间线



保护文化遗产和历史建筑，弘扬独特的历史，打造一个有特色、有凝聚力的市中心。

措施

- 支持市长艺术和文化办公室制定唐人街文化计划，该计划正在盘点社区文化资产，并制定策略来保护和扩大唐人街的文化和艺术活力。
- 提供资金资助并调查“计划：市中心”研究区内所有建筑物和历史资源 建
- 创立一项由新开发和再开发项目注资的基金，用于资助市中心的历史保护、社区和组织。
- 继续鼓励开发价格实惠的表演、演出和展览场所，巩固 Theater District 的文化中心地位。
- 利用“计划：市中心”设计指南宣传新开发如何尊重和改良周边的公共领域和建筑。
- 继续在墙壁、空白立面、街道、公共空间和活跃的小巷中推广公共艺术。鼓励与当地的艺术家和社区群体进行私人合作。
- 在路标和街景家具设计中加入当地艺术家和匠人的作品。

后续要在最终计划添加政策时间线



改良通往市中心和市中心整个区域的道路连接,以动态交通、通行和其他非车辆交通模式为重点。

已开工项目和潜在项目	
人行道和公共领域	公交网络
<ul style="list-style-type: none">支持 BTD/PWD 的 Downtown Crossing 步行区改造项目-重新设计波士顿市中心的主要街道, 优先考虑行人、无障碍通道和场所营造。推进 Marginal Street 廊道的人行道、公共领域和防灾能力改善, 并与从 Washington Street 到 Arlington Street 的收费公路地块规划工作相协调。支持对 State Street 进行永久性步行和自行车网络改善。继续探索和推进对 Beach Street 廊道的人行道改善。	<ul style="list-style-type: none">支持实施 MBTA 的公交网络重新设计和对其服务与容量的改进, 以及市政对经由 Surface Road 的 Silver Line 公交线路和相关公交优先元素的改进建议。支持在整个市中心区推行城市街道公交优先策略。继续推进 BTD 的“North Station 到 Seaport 多式联运廊道”工程 - 这是 North Station、South Station 和 the Seaport 之间公交服务与多式联运的改造。继续倡导推进 Silver Line 三期工程。
自行车网络	铁路网络
<ul style="list-style-type: none">支持对 State Street 进行永久性步行和自行车网络改善。支持在整个市中心扩建城市有保护的自行车道网络。其中包括完成“连接市中心”计划中确定的网络改进, 和“安全街道”计划中确定的 Milk Street 廊道。	<ul style="list-style-type: none">支持“铁路愿景”方案 - MBTA 改善大波士顿及其他地区服务铁路的长期愿景。支持 South Station 扩建。Fairmount Line/Indigo Line - 寻找提高 Fairmount Line 服务质量的方法。轨道服务的扩建远景-继续探索南北铁路和跨港铁路的选择方案。

政策措施和改进

- 倡导为市中心地铁站入口制定新的设计标准, 以清晰易读为重点。
- 探索对街道进行定向改造, 从而提高常规公交的优先级、改良公交站、改善人行道。
- 支持 MBTA 为改善 Downtown Crossing、唐人街和 State Street Stations 的出入便利性而做的工作。
- 倡导改善 Boylston Station 的出入便利性。
- 探索扩建城市行人区的可能性。
- 提高居民的共享汽车使用率, 包括共享电动车和经济适用的定价结构, 减少汽车的拥有率。
- 鼓励雇主为通勤铁路和 LinkPasses 公交卡提供全额补贴, 取消雇主所有的停车补贴, 并确保所有非街道停车均以“市场价格”收费。
- 考虑改善街景和交通工具时, 遵循“计划：市中心”所提议的街道类型。
- 确保根据“计划：市中心”建议的光线水平和色温, 在市中心布置规格统一的照明设施。
- 所有新的开发项目必须遵守城市的“电动汽车准备政策”, 其中包括新停车位有 25% 配备充电基础设施, 剩余 75% 做好停放电动汽车的准备。
- 确保遵守城市的市中心停车冻结规定, 并支持空气污染控制委员会完善和改进该计划的法规, 以符合《Go Boston 2030》中的全市交通目标和本计划中的市中心目标。
- 制定“停车和路缘使用计划”, 根据市中心每个区域的最高和最佳使用情况重新分配路缘空间。这会帮助管理 TNC 的上下车问题, 优先考虑交通的可及性和优先性, 提供护理共享服务、公共电动汽车充电、自行车停车场和自行车道、更高效的商业货运以及食品外卖和配送。路边停车应进行计量和定价收费, 以加快周转速度, 并优先考虑 ADA 无障碍停车需求。
- 制定市中心地区的管理制度, 规定何时可以送快递和提供服务 (以及通过哪些路线)。
- 根据提议的街道类型, 确保在服务街道或街道之外装卸货。
- 对特定区域设立围栏, 以整合拼车活动。
- 评估市中心和唐人街的停车利用率。
- 继续倡导 MBTA 改善地铁的可靠性、频率和服务时间。

后续要在最终计划添加政策时间线



改进现有的公共空间,建造新的公共空间,让市中心全年保持活力。

措施

- 围绕通道制定新政策,以加快这些地点的人行道改善。
- 改善市中心交通枢纽周边的环境 - 打造高效、醒目的交通区域。
- 支持改善海滨的道路连接。
- 如果有长的街区妨碍现有外部或内部通道之间的连接,则提供内部公共路线。
- 新建私人拥有的公共空间 (POPS)。其中可能包括:Fiduciary Trust Building。
- 更新清晰标牌的标准,这些标牌指示所有对公众开放的私有空间。
- 依照“计划:市中心”的“关键开放空间廊道和连接点”提案,根据街道连接公共空间的作用加强街道的特色和层次。
- 扩大现有的寻路方案,重点突出公共交通入口和关键路口的视觉提示。
- 根据“计划:市中心”中的建议,激发公园和广场的活力,改进现有的公共领域。在公共用地上,这些改进可包括: Chin Park、Eliot Norton Park、Oxford Place Playground、Reader’ s Park、Jenny Plaza 和 Custom House Plaza。
- 根据“计划:市中心”中的建议,新建公园和广场,扩大现有的公共领域。其中可能包括: Franklin Street、Bedford 和 Kingston Streets - 安全岛改造, Kilby 和 Milk Streets - 安全岛改造, Liberty Square - 安全岛改造。
- 根据“计划:市中心”中的建议,激发公园和广场的活力,改进现有的 POPS/公共领域。在私有用地上,这些改进可包括: Tufts Medical Center、Milton Plaza、Chauncy Street/Summer Street。
- 在 Phillips Square 采取临时措施,指导对公共领域做出永久改变,增加人行道和绿地。
- 沿 Marginal/Hudson Street 逐步延伸绿道,从道路瘦身开始,最终在 Tai Tung St 和 Tremont St 之间全面设立行人专区。
- 鼓励和促进类似于 Tontine Crescent 的试点项目。项目可以包括但不限于:交叉口重新设计、安全岛改造为公共空间半岛、街角重新设计和/或道路瘦身。

后续要在最终计划添加政策时间线



确保现有空间、新建的空间和开发项目具备防灾能力,可以减轻气候变化的影响。

措施

- 鼓励私人对急需保护的历史建筑进行投资,具体策略请参阅“防灾历史建筑设计指南”。
- 使用“波士顿改造资源中心”支持正在进行的现有建筑性能升级和翻新。
- 作为重新开发和资本项目设计的一部分,激励对满足多种需求的绿色基础设施的投资,包括城市热岛效应和雨水管理。
- 要想得到密度资金,建筑应达到或超过 LEED 白金标准,属于零净碳排放建筑,减少热岛效应,且雨水保有量超过 1.5 立方英寸。
- 通过生态湿地、授粉床或雨水花园,尽可能增加地区的树冠和绿色基础设施。
- 增加冷路面和太阳能反射指数为 29 或更高的地砖。
- 最大限度地减少地面或地面以下的公用设施冲突,以支持树木和植物的长期生长。
- 考虑用雾化区进行蒸发冷却。
- 如果种植植被不可行,考虑用凉廊和/或雨棚遮荫。

后续要在最终计划添加政策时间线

设计指南

这些设计指南信息为新项目提供指导方向,维护市中心独特和历史悠久的城市结构,有效激发该地区的活力并振兴公共领域,实现可持续发展的同时增强防灾能力。

市政工作人员、开发人员、建筑师和社区成员可以运用这些指南帮助塑造和评估该地区的新项目。

指南侧重 4 个重点领域：

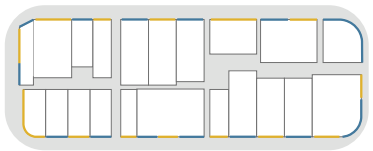
- 1. 规模、体量和接合
- 2. 活跃的地面层和装货区
- 3. 公共领域
- 4. 防灾与可持续发展



1.1 街区规模

尽可能减少大型街区的规模，以保持渗透性，塑造现场和建筑使其与该地区的普遍规模相符。

- a. 尽可能保留现有店面的宽度，并保留现有建筑，如果现有建筑状况不佳，保留建筑的正面。



拥有不同大小店面的城市街区



没有内部公共通道的大城市街区

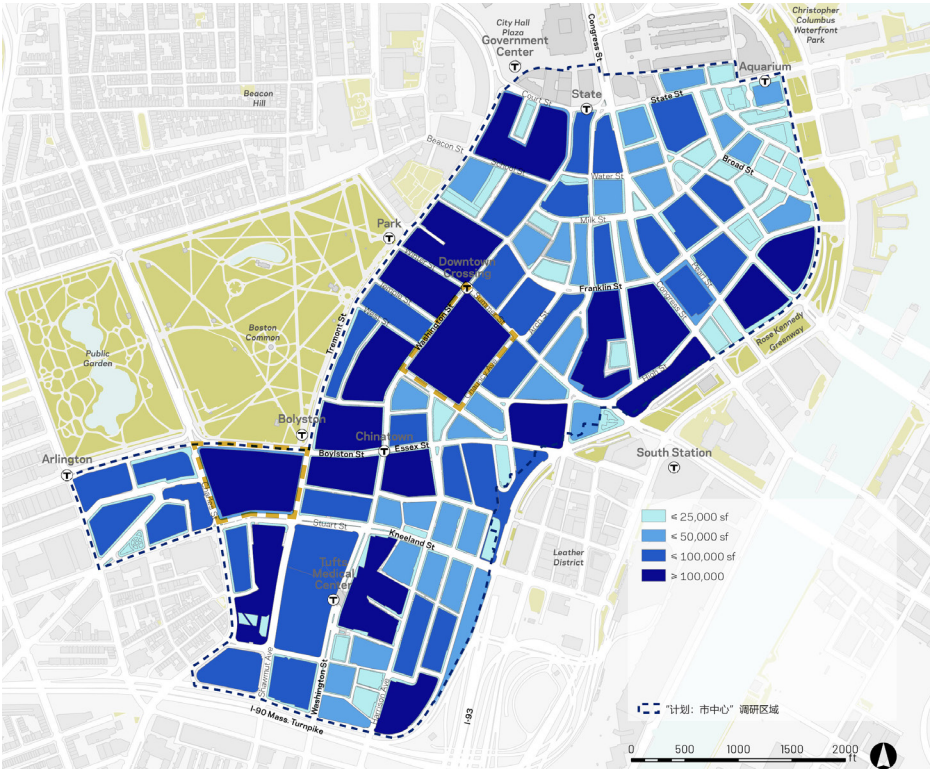


- b. 留用现有通道和小巷，或沿相同或类似路线提供内部公共通道。
- c. 把握建筑和公共领域的场地设计机遇，弘扬和加强市中心悠久城市布局的线型和不规则特性。
- d. 场地和建筑设计应建造、留用或改进街区中间的开放空间。

唐人街: 在唐人街现有地面停车场的开发工作中包括街区中间的开放空间。

- e. 建造新的街道、街区中间的小巷、步行道、天井和广场，连接其他街道和公共或公用开放空间。

市中心和 Theater District: 如果再开发，对于 Lafayette Place 和马萨诸塞州交通部的建筑，寻求长期机会来建造新的街区中央连接和外部人行道路线。

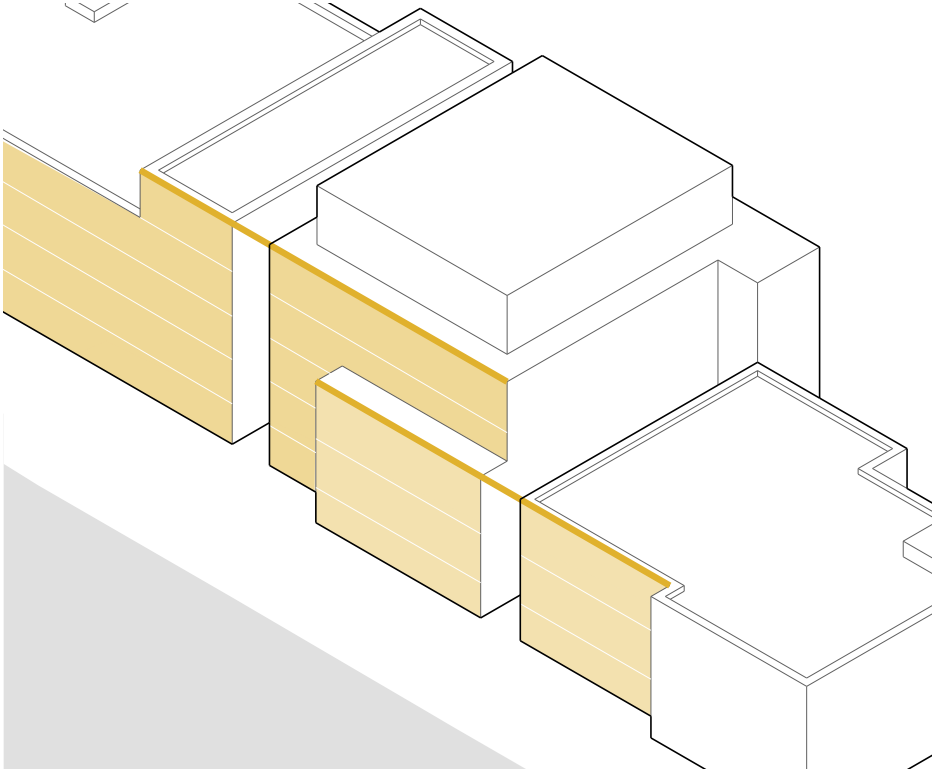


调研区域中街区的大小范围

1.2 建筑体量

根据周边环境的规模打造建筑物，减少对附近建筑和公共领域的影响。

- a. 参照借鉴相邻建筑的高度、体量和重要建筑线。应特别注意 Ladder Blocks、Wharf District 和唐人街相邻建筑的底层和前 5 到 6 层。



- b. 新开发项目要遵守沿街的主要回缩规定，从而让街道边缘整齐划一，街道景观生机勃勃。不会严重影响街道边缘连续性的天井或前场除外。上层立面伸出时不应超过街道齐平线。
- c. 通过更改体量和建筑元素，确保所有高建筑在街道层面将风力影响降至最小。
- d. 引入回缩、减少地板和背靠背采光井，最大限度地为相邻建筑和公共领域提供光线和空气。
- e. 尽量减少在街道上投射额外的阴影，它们让街道全天和全年都完全处于阴影中。

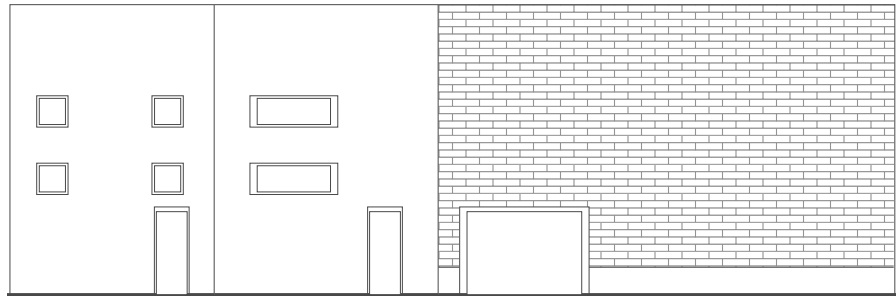
设计指南

1. 规模、体量和接合

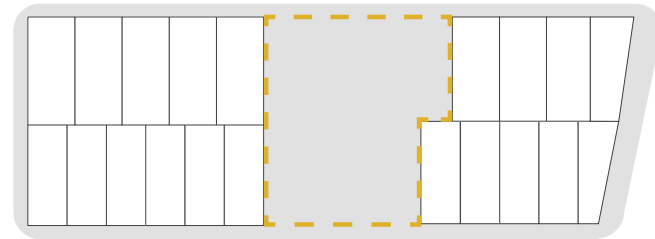
1.3 建筑接合

应利用材料、立面接合和建筑特征来留用和改进周围环境和建筑的特点与活力。

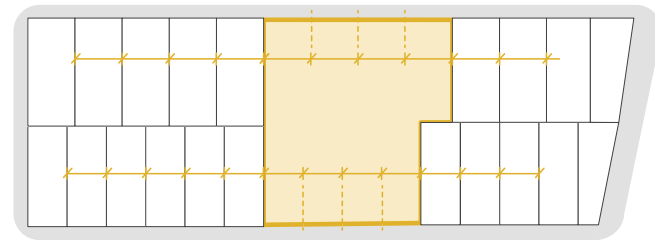
- a. 避免出现大面积无差别的空白表面，并纳入人性化的细节、组件和功能。一般来说，任何立面都不应出现超过 30 英尺的空白墙。在同一平面上简单地改变颜色或材料不足以满足个性化要求。



- b. 采用大胆的创意，将工业元素引入建筑设计，并将其对周边环境和公共领域的视觉、噪音和阴影影响降至最小。如果建筑用途为生命科学，遵循生命科学建设设计指南。
- c. 在规划拟建建筑的规模和排列时，采用特征区域的主要地块宽度、比例和建筑元素尺寸。



开发场地示例



拟建建筑可以与周边环境的现有立面起伏规律和尺寸相接合。

Downtown Crossing /Ladder Blocks/Chinatown/Wharf District:
在进行新开发或再开发时考虑现有店面的起伏规律、基准线和材料。

- d. 确保玻璃和其他建筑材料不会对相邻建筑和公共区域造成不利反射。
- e. 融合邻近建筑的装饰环境，但不要生硬模仿历史特色。
- f. 新开发项目应考虑周边建筑和特色区域的主体材料、规模、实体与空隙率以及立面线形。

Financial District



Wharf District



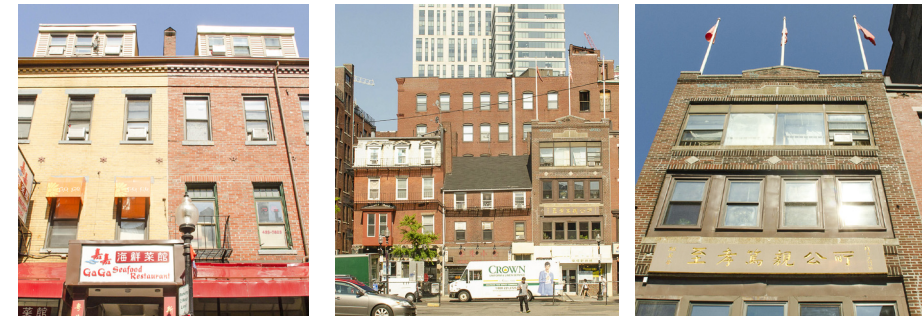
Downtown Crossing 和 Ladder Blocks



Theater District



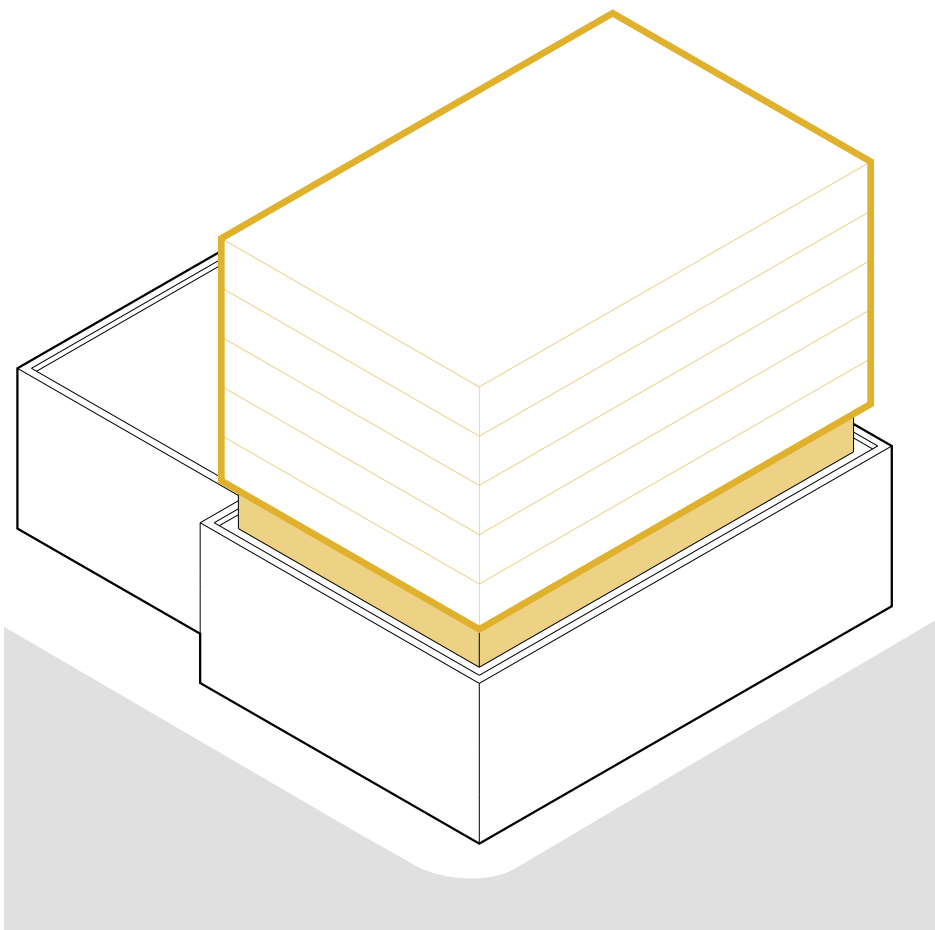
唐人街



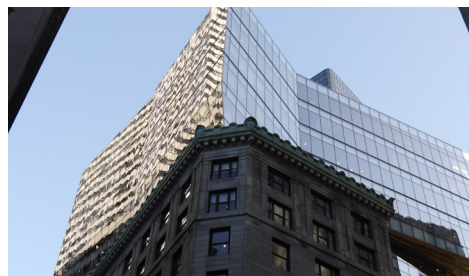
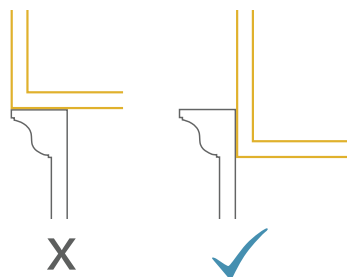
1.4 垂直建筑扩建

将垂直建筑扩建与现有建筑区分开来。

- a. 在建筑的新部分和现有部分之间的立面上建造一个明显的水平或垂直分界。

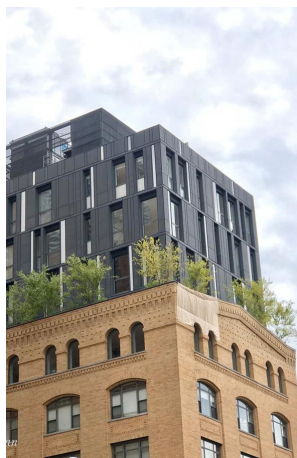


- b. 将建筑顶部的扩建从现有立面回缩;如果有檐板,在它的中间进行扩建。



回缩檐板 - 美国波士顿

- c. 在对现有建筑进行扩建时,应考虑关键街道的视线,以确保不会遮挡重要景观。



美国纽约

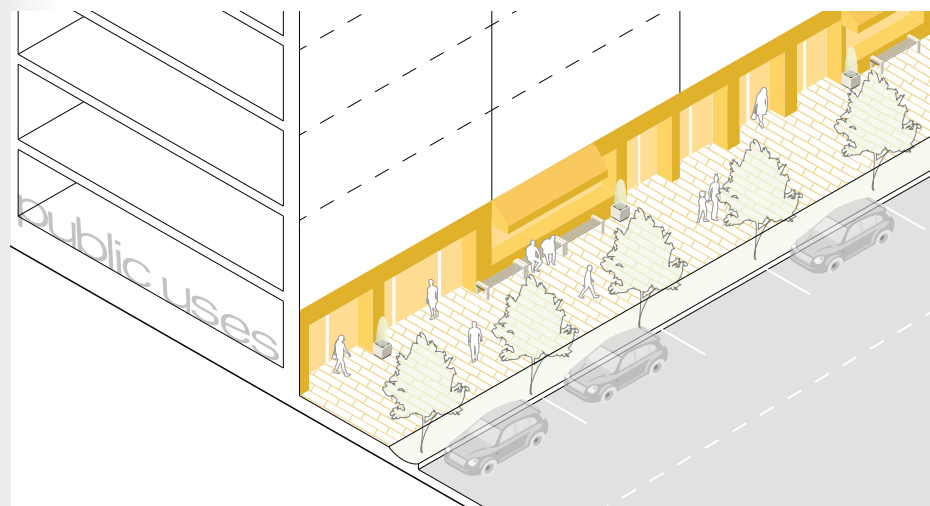


西班牙 Oviedo

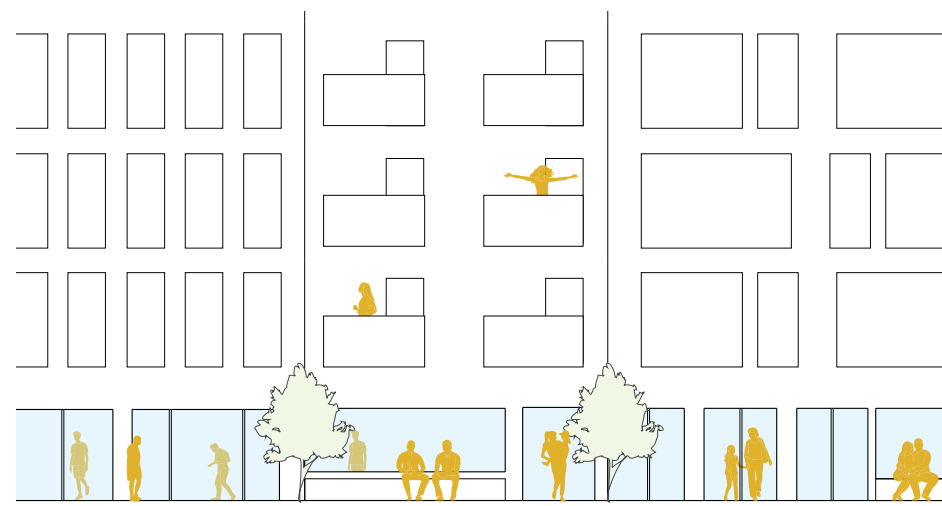
2.1 用途多样化

一楼设计为有多种用途且以此为特色,支持以行人为导向的活动,并为当地社区和市中心游客提供服务。

- a. 多样化的公共用途包括但不限于:零售、创意工作场所、小型企业、文化场所和机构、公共服务和社区空间。
- b. 鼓励为小型企业、当地企业和联合企业设计和提供空间(尤其是小规模的经济适用商业空间)。
- c. 每个非面向服务的街区均应向公众提供多种形式的一楼店铺,并且尽可能多加变化,从而带来各种不同的体验。



- d. 最大限度地提高地面层商业立面的透明度,例如采用橱窗,并在开窗、标牌位置和出入口方面借鉴邻近旧店面的经验。
- e. 将庭院、入口、大堂、大窗户和阳台朝向街道、公园、广场和开放空间,并将其整合在一起,为安全保障和互动提供更多机会。
- f. 加高地面层或在保持临街线形的同时加建水平方向的缓冲设施,以便确保地面层住宅单元的私密性。



2.2 建筑入口

将主要建筑入口安置在活跃的主要街道上，并面向公共领域。

- a. 设计入口大厅时，要在街道和室内之间形成过渡并且应该清晰可辨，要比车库或服务入口更显眼、更醒目。
- b. 尽可能在建筑入口处设置照明、街景和公共领域。
- c. 利用标牌标出入口，并遵循 Downtown Crossing 的标牌指南。
- d. 开发街角时应将主建筑入口安排在以下所列的主要街道上，优先考虑零售、艺术和文化空间，而不是办公大厅。

市中心： Washington Street。这将有助于带动行人优先区。

Theater District： Tremont Street 和 Washington Street。

Chinatown： Essex Street 和 Kneeland Street。就南北街道而言，Harrison Avenue 应被视为入口集中的主要街道。

Financial District： Congress Street、Pearl Street 和归类为“当地繁忙街道”的街道。

Wharf District： State Street 和 Broad Street。

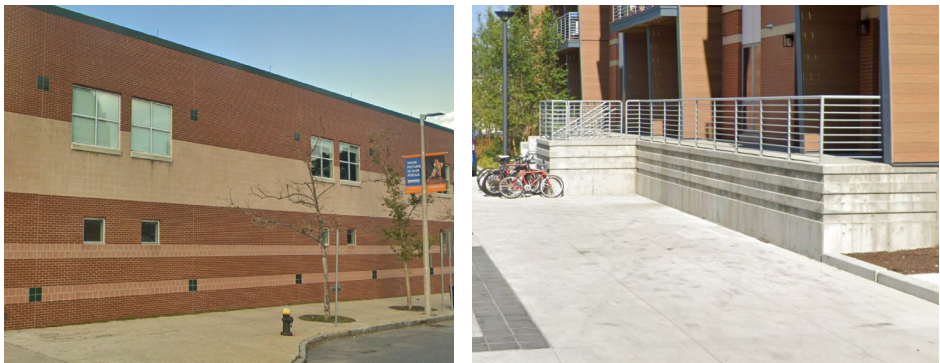
- e. 入口之间的距离应符合常见的街区模式，并避免产生没有活动入口的长临街面。



2.3 遮挡和不活跃的临街面

尽量减少不活跃的临街面，如专用于公用设施、存放、服务和停车通道的临街面，并将其与建筑的整体特征和设计整合到一起。

- a. 地面停车场或天井等未建成的区域应采用“绿色”边缘或装饰性围栏或墙壁进行遮挡，以补充或延伸相邻建筑的设计。尽量不要使用链环、乙烯基和塑料围栏。
- b. 如果允许在地面停车，一楼应配套各种活跃的用途。如果没有任何活跃用途，则应布置装饰美观的立面。车库的上层应该有遮挡。
- c. 尽可能将垃圾房设置在地下或小巷视野之外，在场地内部放置变压器，并将所有公用设施封闭起来，保护其免受洪水影响。



一楼闲置的空白墙和区域产生了不美观的立面 - 波士顿

2.4 停车通道、装货和服务

最大限度地减少停车通道、装货和服务区对公共领域、交通、自行车和行人通行的影响。

- a. 如可行，将停车通道、装货和服务区设置在次要街道上，最好是小巷中，远离主要街道。
- b. 装货、检修和快递的位置应遵循所有相关的城市指南。
- c. 尽量不要在公共街道上设置车道转弯和车辆上乘客下车的设施，以避免干扰人行道的通行。理想情况是卡车进入装货区的操作在项目场地进行，卡车不会在公共街道上倒车。
- d. 尽可能减少路缘坡的数量。如宽度超过 24 英尺，需要得到 PIC 的批准。装货/检修/快递/停车入口应尽可能合并，理想状态是每个街道面不超过一个路缘坡。
- e. 装货/检修/快递/停车入口应尽可能合并，理想状态是每个街道面不超过一个路缘坡。
- f. 通往装货区的通道应建在人行道的同一标高处，以便行人通过时不会上下坡。
- g. 将装货区和检修区整合到整体建筑设计和立面组成中。

3.1 盘活公共领域

- 尽可能改良和扩大公共领域，创造可供公众使用的永久或临时开放空间，靓化街景，提高全年的利用率。
- a. 设计能让人体感觉最舒适的元素。考虑全年的太阳方位、阴影、风、光照水平以及防洪情况。
 - b. 鼓励在阳光照射量大的地方，特别是在植树不太可行的地方，建立各种遮阳和防雨结构。
 - c. 鼓励使用灵活的家具和座椅，搭配建筑遮阳篷和植被。
 - d. 规划私人拥有的公共空间，如餐厅和咖啡馆座位，为邻近的各种店铺提供支持，并避免出现开放空间或街景元素私有化的设计。
 - e. 寻找机会种植更多植被或增加现有的植被，打造“郁郁葱葱”的市中心形象。
 - f. 将窗户、阳台、入口和遮阳篷的设计与广场和集会空间的设计结合起来，让地面层更有活力、进出更方便，并且更加安全。
 - g. 为多种活动提供空间，包括社区活动和不同年龄人群的运动区域。
 - h. 尽可能不让过道妨碍街道树木和人行道改进。

3.2 公共艺术

- 寻找引进公共艺术的机会，整合突出当地历史和社区文化的特色。
- a. 将艺术、壁画和当地文物作为主要的公共特色，安放在引人注目的位置处。
- 唐人街:**与唐人街社区组织和艺术家合作，找出整合彰显唐人街历史和文化的公共艺术的机会。



Ponnapa Prakkamakul 在唐人街制作的“Where We Belong (我们属于的地方)”壁画

3.3 建筑照明

- 设计照明以增强地面行人的舒适性和安全性，同时增强建筑特色。
- a. 应与 PWD 街道照明部门协调选择路权范围内的照明设备。
 - b. 运用照明来彰显重要的建筑特征，尤其是国家注册历史建筑和波士顿市地标。
 - c. 不要过度照亮建筑，也不要将光线投射到天空中。在不需要或看得见的情况下，采用可持续的或“黑暗天空”措施来减少照明。
 - d. 照明不应干扰到邻近的建筑，尤其是住宅。
 - e. 如果有许多元素和多种用途，用照明来帮助突出显现入口和立面信息。



音乐学院 - 美国费城



加拿大蒙特利尔

3.4 植被

- 尽可能增加植被和引进新的街道树木，打出一个绿意盎然、更加健康的市中心。
- a. 尽可能建造环保街景，包括在可能的情况下尽量采用植物材料和透水表面，并留意通道的位置。
 - b. 保持现有街道整体边缘，如果人行道空间妨碍街景美化或植树，通常通过正面回缩来美化街景。
 - c. 选定的树木和植被应能适应城市的环境。参见“波士顿公园和娱乐街道树木推荐表”。
 - d. 在街道树木周围设计足够大的根区，以提高生根能力。
 - e. 运用多种植被策略来增加美学价值，让植被发挥更好的作用，保持长期健康。
 - f. 尽可能优先选用地被植物和天然草坪，而不是人工草坪。



✓



✗

3.5 塑造和注重视觉廊道

应使用和塑造视觉廊道, 帮助加强与绿地的连接, 或展示具有建筑意义或历史意义的建筑风采。

- a. 注重和加强通向历史景点的现有视觉廊道。
- b. 寻找机会来加强和创造更多连接开放空间的景观, 并帮助提供寻路服务。
- c. 确定能“逐层”展现市中心建筑历史的景观点并予以肯定。
- d. 街景末端不应是空白立面或露出的停车场结构。



从 Franklin Street 到 Post Office Square 的视图。



不同时期和不同规模的建筑界定出 Reader's Square 的边缘。

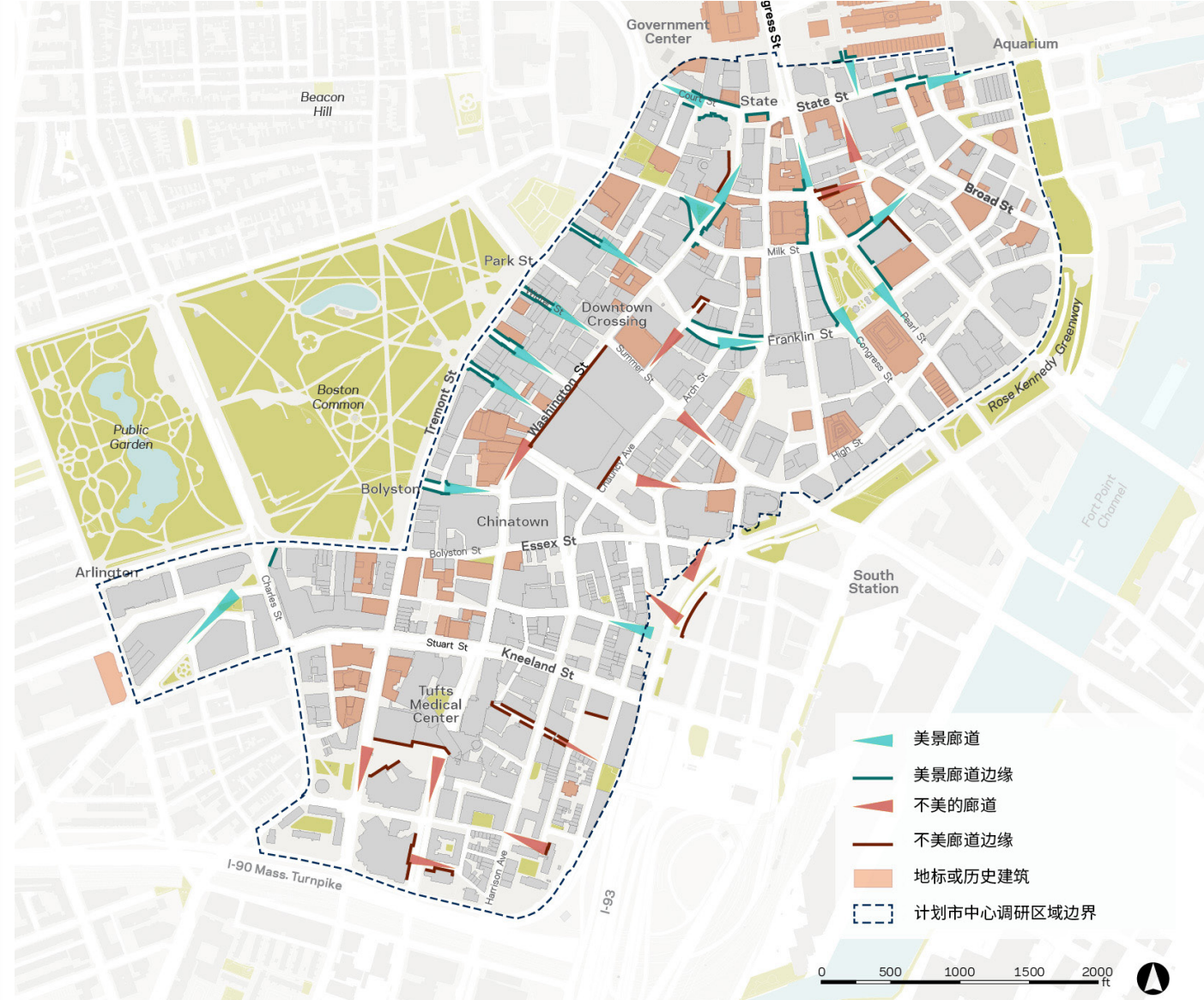


不同时期建筑中的 Old South Meeting House。



在 Water Street 的街尾看到的结构化停车场

X



- 美景廊道
- 美景廊道边缘
- 不美的廊道
- 不美廊道边缘
- 地标或历史建筑
- 计划市中心调研区域边界

0 500 1000 1500 2000 ft

开放空间和城市视野

Financial District: 保护沿 Milk, Franklin 和 Congress Streets 从 Greenway 朝向 Post Office Square 的视线景观

Downtown Crossing: 确保从 Reader's Park 向 Old South Meeting House 能看到清晰的景观。

Financial District: 确保保留 State House 周围的开放空间。

唐人街: 保护从 Beach Street 往返唐人街门牌楼的视线景观

“层次化”景观

Downtown Crossing: 对借助 Old City Hall、Readers' Plaza 和 Old South Meeting House 的景致, 保护沿 School Street 从 Tremont Street 向南的视线景观。

Financial District: 保护沿 Pearl Street 向北通过 Post Office Square 到 Congress Street 的视线景观。

Wharf District: 保护沿 Broad Street 从 Greenway 向北看的视线景观。

不美的景观

Downtown Crossing: 改善沿 Hawley Street 向北看到的景观终点

Financial District: 改善沿 Water Street 的景观以及目前终点为 Washington St. (Pi Alley) 停车场的外观形象。

3.5 路面

路面材料应该能打造出无障碍且美观的街景，帮助定义公共空间，展现市中心的特色，并且能控制地表径流。

- a. 现浇混凝土路面应符合波士顿公共工程部混凝土人行道规范。
- b. 在空间允许的情况下，建议在人行道的街道边缘铺设可透水的地砖，为街道树木供水，或者至少能收集现浇混凝土人行道的地表径流。
- c. 所有地砖均必须遵守《美国残疾人法案》的指南。
- d. 广场和扩建的公共领域区域应搭配使用预制和可透水混凝土地砖。地砖的图案、颜色和尺寸应与 Tontine Crescent 和 Shopper’s Plaza 所用地砖的规格相符。



Shopper’s Plaza



3.6 家具

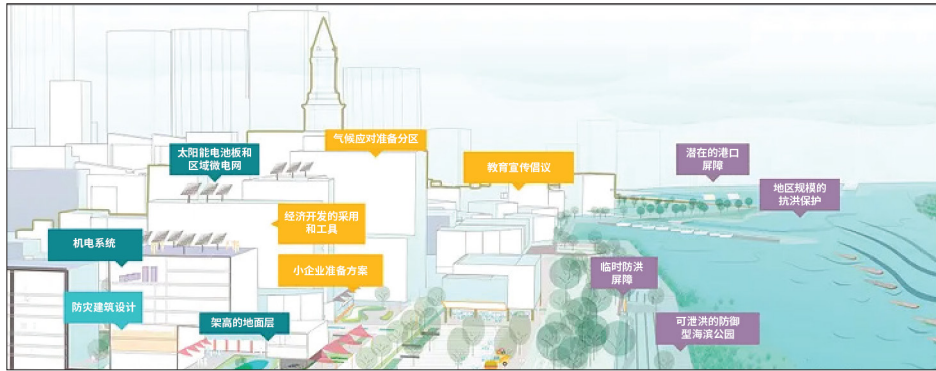
街道家具的安放应改良前往市中心的通道，让行人感觉舒适，一年四季中所举办的活动都可以利用。

- a. 鼓励使用可移动的临时家具，让游客和居住者能灵活使用，并允许对公共空间进行季节性运作和维护。在设计中考虑维护和存放解决方案。
- b. 家具不应阻碍、遮挡或干扰行人区，并应旨在减少视觉上和实际的混乱。
- c. 垃圾箱和回收容器应位于十字路口、交叉路口或其他人流大的区域附近的设备设施区域之内。
- d. 大力提倡安放自行车架和其他形式的自行车基础设施，包括自行车存放和维修站，并应遵守城市的自行车停放指南。
- e. 在建筑物入口、开放空间和十字路口附近设置自行车架和座位，但要避免阻碍行人的主要出行路径。

4.1 现有标准

遵守现有绿色建筑和可持续、防灾开发标准，包括：

- 波士顿分区法第 37 条可持续发展标准和 LEED 评级体系 (适用于所有受第 80 条约束的建筑)
- 零净碳 (ZNC) 政策和标准
- 智能公共设施政策 (BSU)
- 建筑物减排及披露条例 (BERDO) (适用于所有超过 20,000 平方英尺的建筑)
- 波士顿零废物倡议
- 波士顿计划防热解决方案
- 地下水保护重叠区 (如适用)
- 海岸防洪重叠区 (如第 25A 条所述)
- 海岸防洪设计指南
- 市长住房办公室设计标准
- 波士顿市绿色基础设施标准
- 马萨诸塞州雨水手册和雨水标准

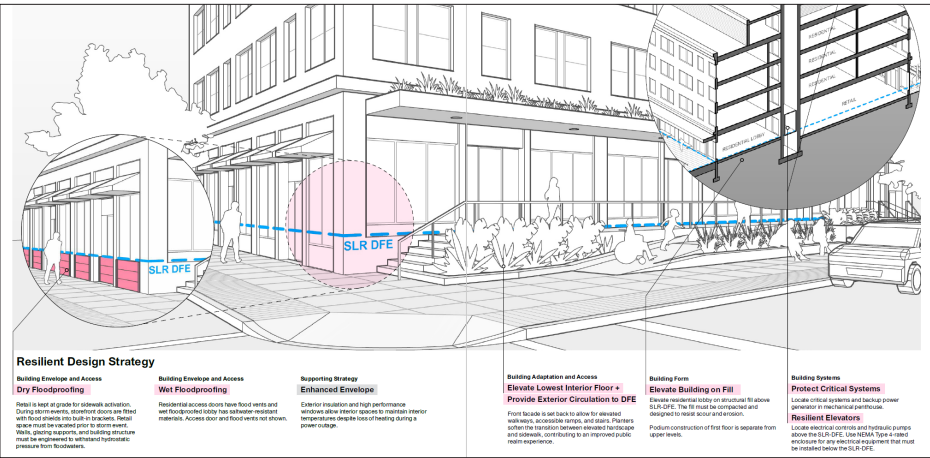


波士顿气候应对准备

4.2 设计策略

建筑物应节能，设计方案在应对危机、轻松恢复和适应与场地相关气候危害方面予以考虑：

- 平屋顶的太阳反射指数**应为 78 或更高。
- 建筑物应具有绿色、白色和/或蓝色屋顶，以将热岛效应和雨水影响降至最低。
- 尽可能多地利用开放空间种植植被，包括屋顶、阳台和台阶。
- 尽可能采用冷墙立面。“冷墙材料”不得透入太阳光，初始太阳反射率至少为 0.60，初始热发射率至少为 0.75。(LEED v4.1 冷墙缓解热岛效应试点积分)。
- 使用建筑投影、遮阳装置、遮篷和飞檐 (不干扰树木种植)，以减少制冷负荷和太阳辐射得热量。



海岸防洪设计指南



分区更新

分区和开发审核流程的变化将为开发与增长创立更透明的框架, 为社区带来公共利益。这些变化将鼓励多用途增长, 重点关注住宅开发和经济承受能力; 引导在容纳额外高度和密度的位置实现增长; 并使分区边界与特色区域保持一致, 从而形成一个与环境关联的明确监管框架。

建议

新区域边界

- 创建新的子分区, 更精确地反映社区定义的市中心特色区域边界。
- 根据“计划: 市中心”的调查结果, 为新的唐人街文化区进一步制订“唐人街分区研究”, 并继续开展社区交流。

高度和密度

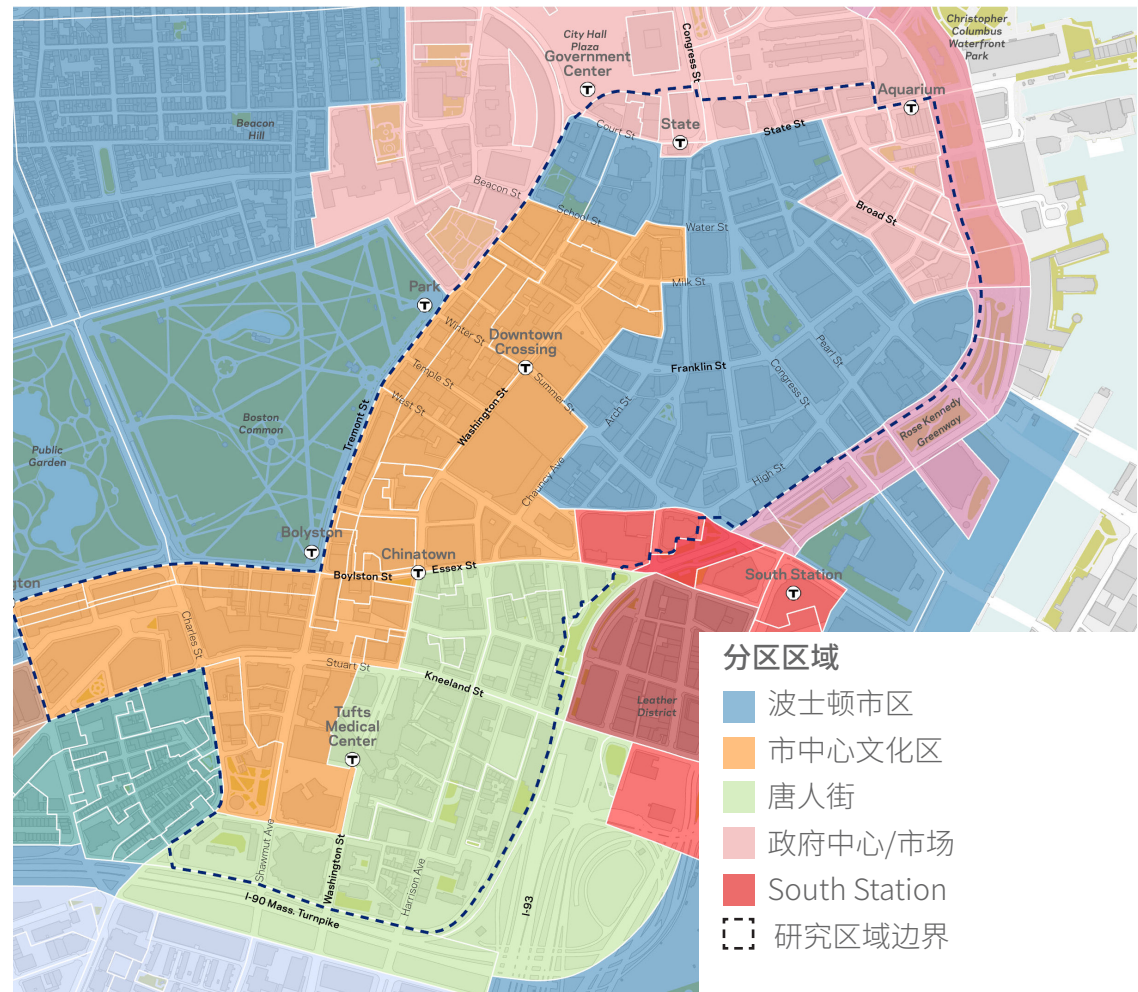
- 更改法律准许的高度, 匹配市中心特色区域的规模和规划的高度
- 在密度最合适并且从高向低过渡的地方加大奖励高度
- 对于超过周围环境高度的建筑, 要求减少地板, 以减少高建筑对公共领域的视觉影响

用途

- 通过办公场所改造方案、高度奖励方案和基础分区变更, 在市中心创建分区途径, 简化住宅开发, 特别是经济适用住宅的开发。
- 完善分区法中不一致和禁止使用的定义和表格, 以降低现有和新零售和服务的壁垒, 特别是在底层的这类用途, 并鼓励新的和多样化的企业蓬勃发展和扩张
- 确保在分区和开发审核中继续优先考虑现有的剧院

高度奖励方案

- 实施高度奖励方案并建立公共福利系统, 简化项目缓解流程, 激励在最合适的地方进行多用途开发, 并直接资助“计划: 市中心”列出的优先公共项目。



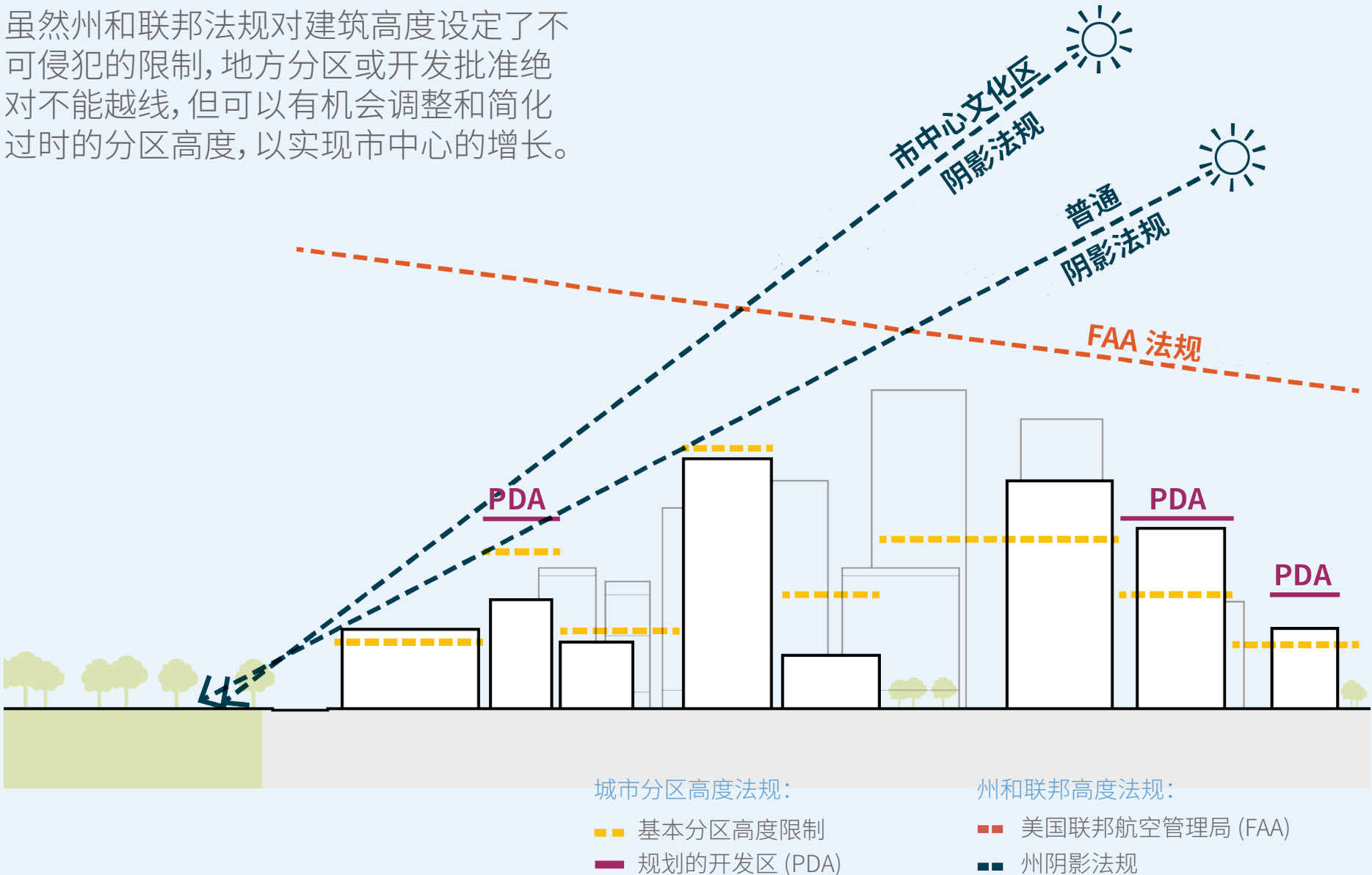
现有的分区界线可以追溯到 20 世纪 50 年代。随着时间的推移，他们在唐人街、市中心文化区以及规划发展区 (PDAs) 建立了许多小规模的分区。目前存在 20 余种不同的高度限制。分区区域、PDA 和高度限制经过这样积累后，让监管环境变得难以理解，也无法有效推动重新开发。这样导致整个街区中缓解举措和福利的分布无法预测。

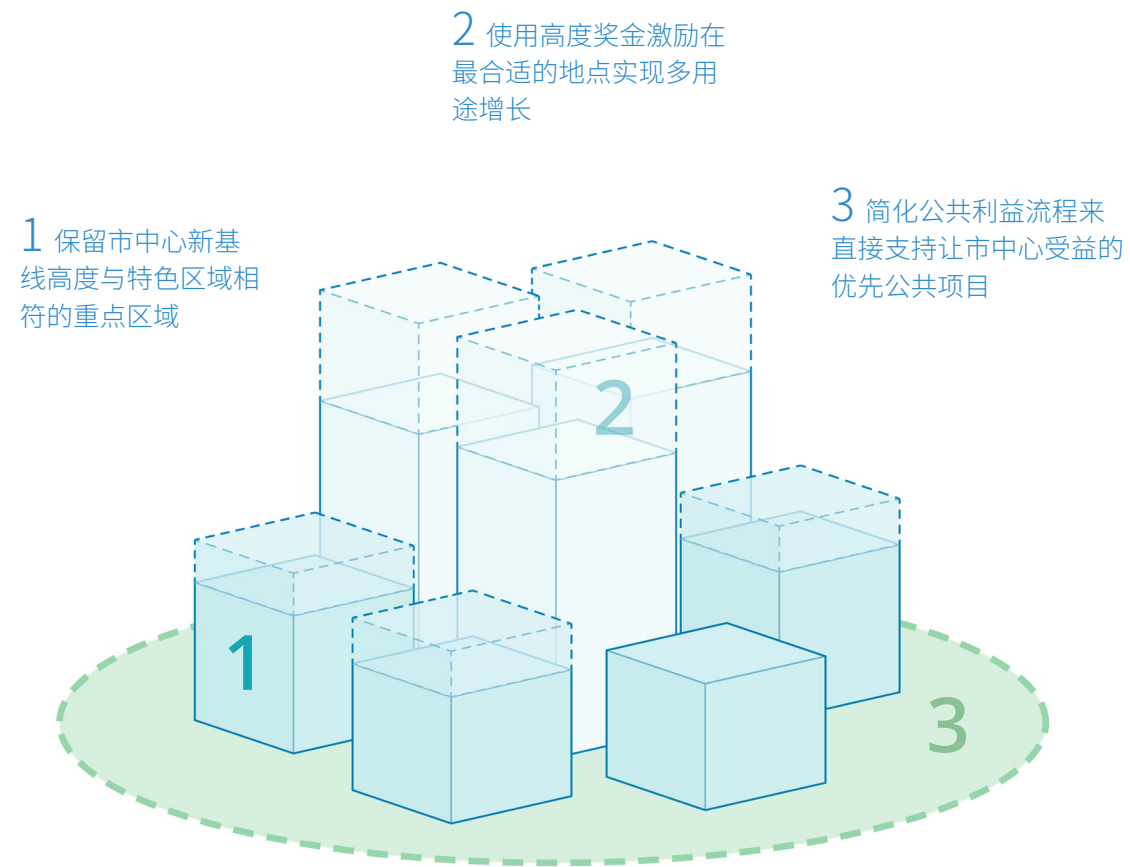
根据目前的分区，开发主要受各个分区区域的高度限制、PDA、联邦航空管理局的高度限制和州阴影法的监管，这些法律禁止在一天中的某些时间在 Boston Common 和 Public Garden 上出现新的阴影。

有两个阴影法规会影响市中心。市中心文化区和普通阴影法规。这两项法规均以 Boston Common 阴影法和 Public Garden 阴影法为基础。《市中心文化区阴影条例》适用于市中心文化区域的建筑，比《普通阴影条例》稍微宽松一些，后者与 FAA 条例交叉，FAA 的条例更加严格。

虽然项目不能超过固定的 FAA 和阴影限制，但开发很少符合“法律准许”的分区规定，导致大型项目通常在个案基础上进行谈判，PDA 被用作首选分区机制。

虽然州和联邦法规对建筑高度设定了不可侵犯的限制，地方分区或开发批准绝对不能越线，但可以有机会调整和简化过时的分区高度，以实现市中心的增长。





高度奖励方案

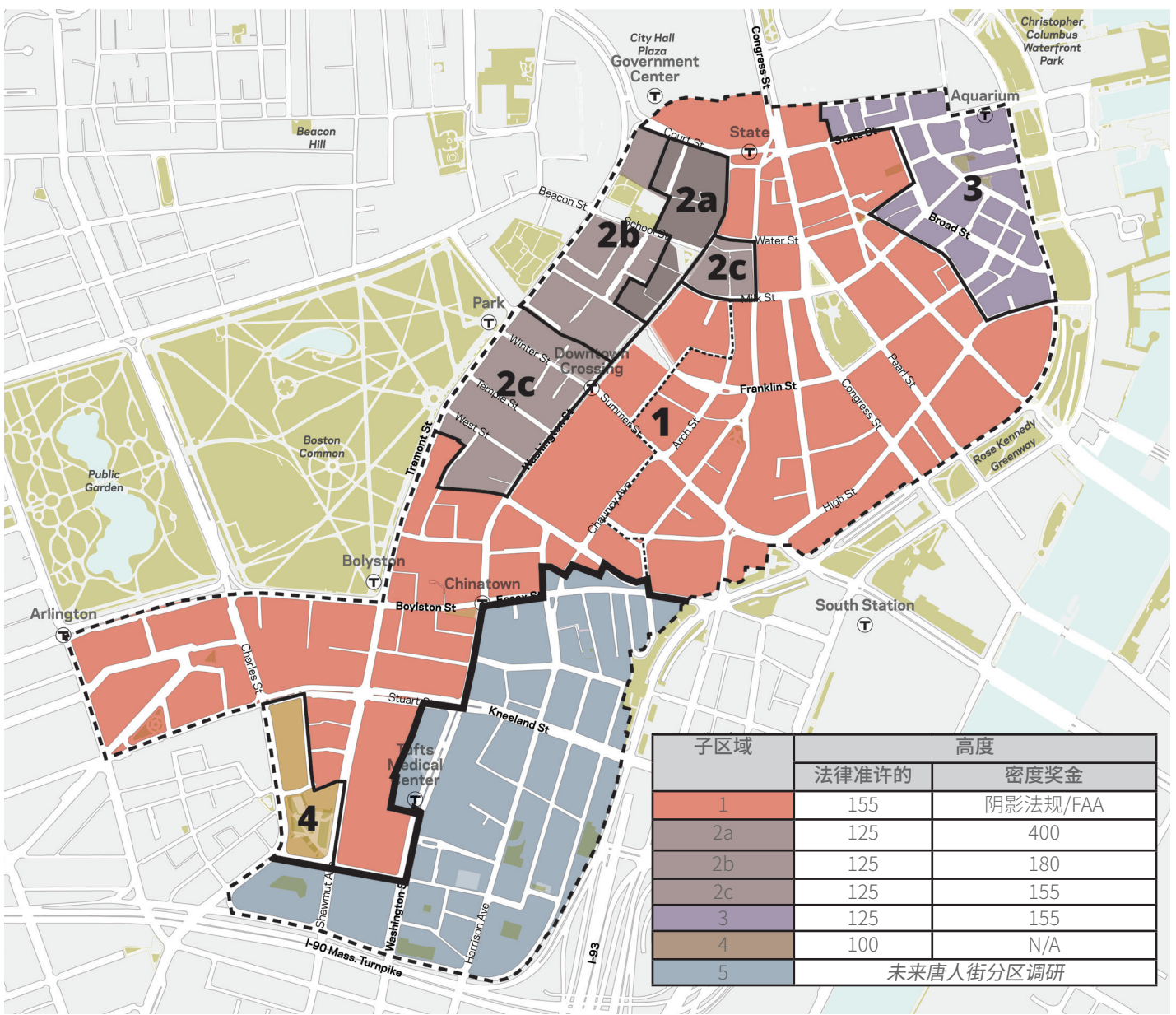
在整个规划过程中，公有、私人和居民利益相关方在开发流程中表明自己的利益，提高流程的可预测性和一致性，从而支持市中心的长久需求，而单独一个项目是无法解决这一问题的。

提议的监管框架旨在提高可预测性并鼓励多用途开发，同时保留为市中心带来特色的社区和场所，并对其进行投资。这一流程的核心将是一个流畅、简化的高度奖励方案，让市政能够将投资引导到有利于市中心的项目中。

有了公平一致的新基线和奖金高度，开发商可以将新增的住房盖到既定的最大建筑高度，前提是对市中心项目预先设立的基金捐款。密度奖金捐款根据开发商想要多开发的面积计算。密度奖金基金取得的收入将直接支援令市中心受益的项目（按公共利益分类）。

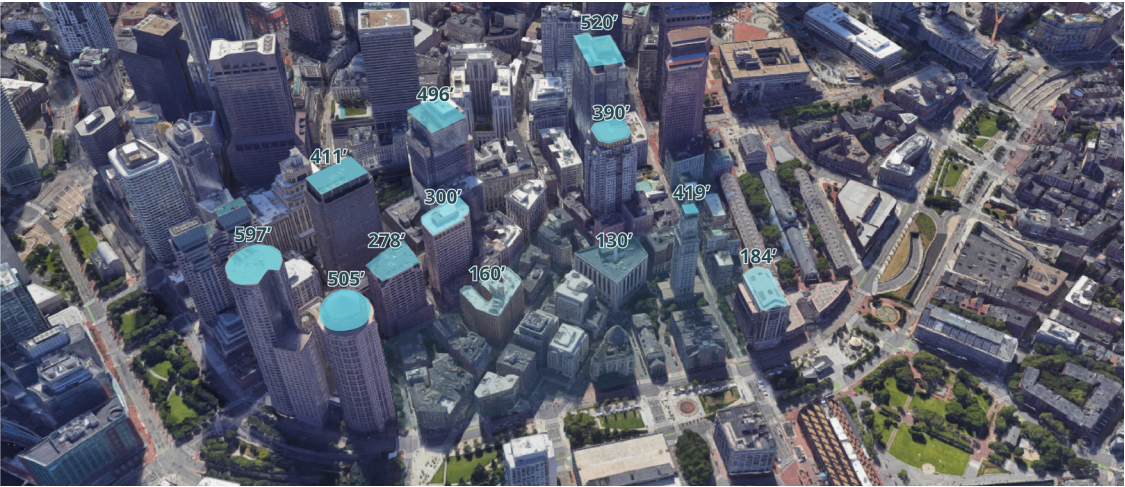
此规划流程建立的公共利益类别包括：开放空间和公共领域改进、当地运输和交通基础设施、气候适应力基础设施、小企业援助和振兴零售、历史文物保护投资。

提议的分区区域



创建新的分区子区域，更精确地反映社区定义的市中心特色区域边界。提议的分区区域简化了现有的分区边界，根据地区的高度和特点划分子区域，新建市中心区和唐人街文化区。市中心区包含 4 个子区域：

根据“计划：市中心”的调查结果，为新的唐人街文化区进一步制订“唐人街分区研究”，并继续开展社区交流。通过“计划：市中心”规划清楚了解到需要进一步的“唐人街分区研究”来解决街区的需求，包括小企业援助、经济适用房和文物保护。



Financial District 和年代更久的 Wharf District 建筑之间的建筑高度显著下降



Ladder Blocks 的两端都是高建筑群

高度和密度

更改法律准许的高度, 匹配市中心特色区域的规模

Downtown Crossing、Theatre District 和 Financial District 中提议的法律准许高度是 155 英尺, Ladder Blocks、Wharf District 和 Bay Village 中更具历史意义的区域提议的法律准许高度要低一些。

在密度最合适的地点允许更高的奖金高度

在高度奖金方案中, 子区域 1 (Downtown Crossing、Theatre District 和 Financial District) 的奖金高度值最大, 达到了阴影法规和 FAA 法规的上限。在其他区域, 它们帮助新的开发项目从现有的高区过渡到低区, 最引人注目的是在子区域 2 (Ladder Blocks), 那里的高度从 Washington Street 北端的现有高层建筑群下降到 Boston Common。

对于超过周围环境高度的建筑, 要求减少地板, 以减少高建筑对公共领域的视觉影响

对于非住宅建筑, 超过额外高度限值 (基准高度) 的楼层的最大楼板面积必须减少 15%, 对于住宅建筑, 则必须减少 10%。减少百分比可以在基线高度以上的所有楼板上平均, 但没有一块楼板尺寸可以超过基线高度的楼板尺寸。占地面积不超过 6000 平方英尺的建筑不在此要求范围内。

用途

完善分区法中不一致和禁用的定义和表格, 以降低现有和新零售和服务的壁垒, 特别是在底层的这类用途。

现有的用途定义和表格在各个区域不统一, 为新的零售用途制造了障碍, 而这些新用途可以帮助激发街景。在一些地区, 对零售业的狭义定义禁止有外卖或瑜伽馆的咖啡店或餐厅营业。降低这些监管壁垒将为各类新企业带来更大的灵活性, 使其能够在市中心持续发展、壮大和填补空置空间。

确保在分区和开发审核中继续优先考虑现有的剧院

目前, 在市中心文化区和唐人街, 剧院受到保护。保护条款在新的区域应继续有效, 确保保留剩余的剧院空间。

市中心办公场所改造

将未充分利用的办公场所改造为其他用途是一项策略, 结合其他政策举措, 可以振兴波士顿市中心, 促进可持续发展, 并在城市核心区建造更多住房。

受新冠肺炎疫情及其后果的影响, 波士顿市中心的办公和零售场所空置率不断上升, 老旧的办公场所可以将其视为独特的契机, 这些办公场所对办公室租户来说不太理想, 但其位置和较小的楼板尺寸非常适合用做住房。

将办公场所改造为其他用途会面临巨大的实际和财务困难。可行性在很大程度上取决于单个建筑特有的几个因素, 包括其物理属性和位置、改造的施工成本、当前建筑的占用和性能情况, 以及广泛的市场条件和监管要求。

随同“计划: 市中心”启动了“市中心办公场所改造调研”, 确定如何通过可操作的土地使用和融资策略, 重新安置和盘活市中心未充分利用的办公场所。“办公场所改造调研”确定, “计划: 市中心”调研区域的 Ladder Blocks、Financial District 和 Wharf District 中, 根据物理特征判断, 存在大量可改造的办公楼。Financial District 最需要用更多样的经营方式盘活该地区, 而 Ladder Blocks 和 Wharf District 则拥有市中心一些最具历史意义的建筑。

“办公场所改造调研”帮助传达在 2023 年 7 月 13 日该市公布的“市中心办公场所转为住宅试点方案”。这项公私合作的方案提供减税和简化的审批流程, 激励将市中心未充分利用的办公场所改造为住宅。

该方案结合了多种政策工具, 可以随着市场条件的变化而使用, 以鼓励改造不同类型的建筑。其中包括税收工具: 在改造后的一段时间内降低房产税; 以及流程工具: 通过加快审批和改进开发流程来降低改造壁垒。

目前正处理关键时期, 需要向老旧办公空间提供工具, 将它们改造为有产出的新用途, 同时支持商业区做为波士顿商务中心的焕发应有的活力。即使只有两三栋办公楼改造, 也将是创建一个更加活跃和振兴的市中心的重要一步。



市中心已经有办公场所成功转型的先例, 例如 Ladder Blocks 中 Godfrey Hotel 改造为酒店, 或 120 Milk St. 的办公场所改造为住宅。

市中心有老旧的 B 和 C 类办公楼。1940 年之前的老旧楼通常有狭窄的小楼板, 适合改造为住宅。

