

甘比街走廊



規劃原則

2010年1月22日經市議會通過

內容

前言

原則

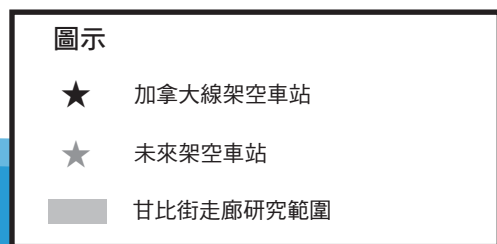
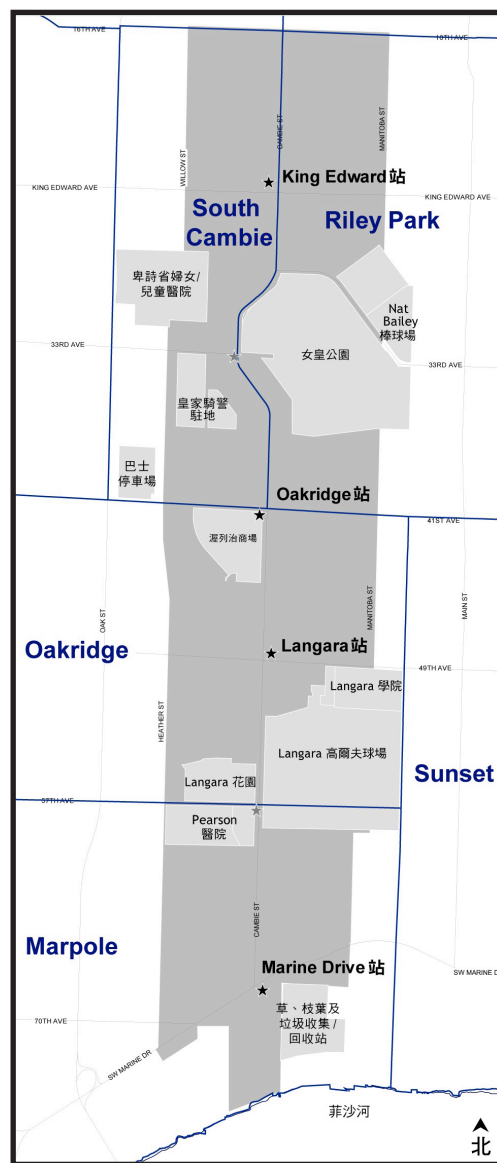
- I. 提供能妥善配合公共交通投資的土地用途
- II. 建立整全的社區
- III. 建立一條由鄰里串連而成，適合步行和騎單車，並與公共交通緊密相連的走廊
- IV. 使車站及其他能為持續發展、可更新能源及公共設施帶來策略性機會的地區，能夠成為高密度及社區活動的集中地
- V. 在房屋及負擔能力方面提供多元化的選擇
- VI. 在全市/區域目標與社區及其環境之間取得平衡
- VII. 確保就業空間及多樣化



前言

溫哥華市議會於2010年1月22日通過甘比街走廊規劃原則。這些原則旨在說明走廊(參照右圖)沿途的全面規劃,以及制定及說明土地用途變化及未來發展。

甘比街走廊的規劃,有助於溫哥華發展為具環境持續力的城市,以有責任的態度應付氣候變化,並透過土地用途、可持續交通及可更新能源的整合,促進本市的適合居住度及生活負擔能力。



原則1：

提供能妥善配合公共交通投資的土地用途

換言之……

- a) 新的發展計劃應該對鼓勵市民選擇步行、以單車代步及使用公共交通大有幫助。土地用途主要會用來支持以上的可持續交通模式。不支持以上交通模式的土地用途應可免則免。

支持以上交通模式的土地用途包括：

- 包含高就業密度及高居住密度的土地用途。最高密度為車站及其他在持續力方面提供策略性機會的地區（大型場地以及發展分區能源的良好機會）。與這些地區的距離愈遠，密度愈低。
- 確保有足夠及適當的就業空間
- 鼓勵更多人在繁忙時段以外使用公共交通
- 吸引逆流交通
- 鼓勵步行及以單車代步

不支持公共交通的土地用途包括：

- 配合駕車人士多於行人、單車人士及公共交通使用者
- 產生大量汽車交通
- 需要大量車位
- 低密度建築形式
- 不利於行人的環境
- 運作時間有限制



原則2：

建立整全的社區

換言之……

- a) 在走廊區內各處提供混合的土地用途配搭，造就各式各樣的工作、居住、購物、消閒及學習機會。不過亦要考慮配合走廊區內不同社區的環境和特色。全面社區的意念應該應用於每個車站的周圍以及整條走廊。

土地用途的混合配搭可以垂直整合（在同一建築物內）或橫向整合（在幾座相鄰的建築物內），選址方面要使不同的發展形式互相配合，協助構建全面社區。

不作混合土地用途的個別地點，應展示其發展計劃如何能對全面社區作出貢獻並鼓勵區內更多人步行、以單車代步及使用公共交通。

- b) 位於特定的社區中心地帶、現有商業區內或車站周圍的地面空間，將會優先考慮作零售及其他商業用途。設計好以上用途，重點是為行人帶來更佳體驗。
- c) 設施和服務（包括消閒與文化設施及服務）要能對全面社區和高流量走廊提供支持和作出貢獻，同時亦要評價、監察及考慮居住及就業人口增加所帶來的影響。
- d) 支持充實的社會交流及讓所有居民都能充分投入社區生活。
- e) 發展空間時，要使之能因應走廊的演變而靈活配合各種用途。



原則3：

建立一條由鄰里串連而成，適合步行和騎單車， 並與公共交通緊密相連的走廊

換言之……

- a) 確保行人、單車使用者及殘障人士能享用安全、吸引、方便、暢通無阻並連接公共交通的路徑及基礎設施。
- b) 在走廊各處為不同年齡人士提供方便、吸引的單車基礎設施，包括單車停泊點。
- c) 要求街邊的地面空間有具活力、吸引及以人為本的建築尺度和用途，以求劃出/明確界定行人空間，創出引人入勝的街景及建築，並透過「途人耳目」增加路上安全，使步行更添樂趣。
- d) 推行各種鼓勵步行、騎單車及使用公共交通多於自行駕車的策略。
- e) 在發展項目內有計劃地減少車位，愈接近車站的地點車位愈少。
- f) 為行人及單車使用者提供各種吸引、方便及相連的路徑。
- g) 提供優質的公共空間，使以各種交通模式往返車站的途中更添樂趣。
- h) 路上能遮擋風雨，並有配合行人的設施，以鼓勵步行。



原則4：

使車站及其他能為持續發展、可更新能源及公共設施帶來策略性機會的地區，能夠成為高密度及社區活動的集中地

換言之……

- a) 較高密度及多樣化用途，要盡量設於最接近車站的地點。實行時，不但要考慮走廊內的未來車站位置，也要考慮能增加可更新能源及提供大規模公共設施的策略性位置。
- b) 每個車站周圍的發展計劃與鄰近社區的建設規模，應該有具創意和合理的銜接。
- c) 設立統一而優質的公共場所，有助於界定車站一帶的獨特風格，並透過「途人耳目」增加路上安全。在可行情況下，在公共場所內加入彰顯特色的元素。
- d) 尊重社區環境，並鼓勵建設令人印象深刻及與該區配合的建築物和空間，以求令新的發展計劃能加強每個車站的獨特風格。
- e) 建築物及發展計劃採用面向車站的設計，加上指路措施，使人容易掌握車站位置。
- f) 為整個社區建立焦點——車站一帶應該為公共交通使用者及本地居民提供一個好去處。



攝影：2009年Challenge Series



原則5：

在房屋及負擔能力方面提供多元化的選擇

換言之……

- a) 在走廊各處提供多元化的房屋形式、住宅權屬、單位類別及大小（例如2、3及4睡房單位）。這些房屋選擇應該能夠配合各種用途及配置而演化，並具備多樣性及順應力。
- b) 認識及考慮現有的可負擔房屋及低收入房屋在滿足中等及低收入家庭需要方面所具備的價值（包括有策略地保留及改善為特定目標而建的出租房屋選擇）。
- c) 提供各種選擇及機制，以求確保不同收入水平的人士都能居住在走廊區內。例子包括合作社房屋、出租房屋、第二套房（flex suite）及公共房屋。
- d) 確保可負擔房屋的目標能符合低收入家庭、長者、精神病患者及有癖癮人士的需要。
- e) 包括為年輕家庭而設的家庭房屋及設施，以便吸引及留住流動性較高的人才。



原則6：

在全市/區域目標與現有社區及其環境之間取得平衡

換言之……

- a) 善用走廊區帶來的機會，協助溫哥華達到在2020年之前成為全球最環保城市的目標。
- b) 盡量運用各種機會減低溫室氣體排放量。除了以各種策略鼓勵市民多步行、騎單車及使用公共交通之外，亦要實行其他減低溫室氣體排放量的策略，包括為現有及新的發展計劃而設的誘導式設計（passive design）方式、分區能源/暖氣供應及城市農產。
- c) 按本市及區域需要來設計及安排各種密度及形式的所在位置（將服務本市及整個區域的設施設於公共交通接駁較完善的地點附近），而且在設計上要兼顧社區的環境和特色。
- d) 明白到可以也應該透過各種建築類型來達至較高密度形式及混合用途，並於走廊區內以中等高度的建築形式為主。
- e) 明白走廊區的沿途社區各具特色，並以開放的態度接受支持這些原則的創意構思、替代方法及機會。
- f) 與住戶、不同年齡的市民、業主、工作者、義工及商戶合力為走廊區制訂方案，以求在達到全市/區域目標的同時，也能反映當地理想。
- g) 確保甘比街及其他相連街道的公共交通及其他非汽車交通模式得到適當的優先考慮，包括作出安排促使走廊區內的貨物運輸能夠快捷有效。

原則7：

確保就業空間及多樣化

換言之……

- a) 明白到走廊區有提供就業空間的特別機會。促進走廊區內有更高的就業密度。為此，應考慮現有可負擔商用空間的價值。
- b) 確保混合用途的發展計劃內有適當程度的辦公室地點、消閑地點、創意培育場所、教育設施、商住兩用空間及零售空間。緊貼車站的發展計劃，應該提供更高比例的辦公室空間以及更多其他配合公共交通使用者的用途。
- c) 避免遷走或干擾目前對本市有利的土地用途，包括工業及就業地區。





453 West 12th Avenue
Vancouver, British Columbia
Canada V5Y 1V4

vancouver.ca/cambiecorridor