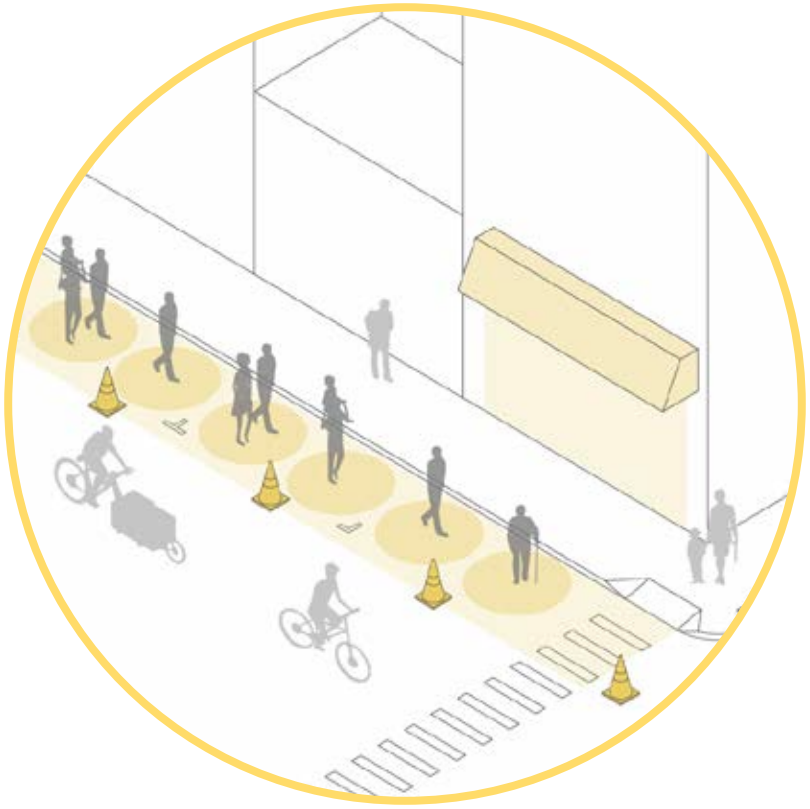


疫情响应与疫后复苏
街道方案

NACTO

Global Designing Cities Initiative

前言

10年前，要求街道缩减行车空间以扩大供人步行和骑行的空间被认为是一项激进的、几乎是革命性的行为。现今，以人为本的街道已成为经过验证的全球最佳实践。在2019冠状病毒（COVID-19）疫情期间，从柏林到布鲁塞尔再到波哥大，从明尼阿波里斯市到墨西哥城再到米兰，街道已成为交通和公共卫生服务机构的抗疫第一线。

这是城市进行再造的一个历史性时刻。由于疫情严重影响了交通流量和公交服务，同时人们在家中隔离，因此出行选择可能十分有限。但是，这些空旷车道为人们重要的出行和健康活动提供了新的可能性，其构成了我们需要建造的未来城市的轮廓。在最初的疫情响应期间，创建安全、可步行的街道和出行选择至关重要，并且对实现公平、可持续和持久的经济复苏也至关重要。

世界各地的运输和公交部门通过对现有资源的差别化使用，采取大胆、创新、迅速的措施重塑街道以有利于抗疫。本资料反映了兢兢业业的公职人员在这个极其艰难的时期，冒着巨大的个人风险所付出的巨大努力。同时，还为世界各地的市长等领导者和规划人员下一步决策提供了及时的指导。对街道的适应性使用可引领此次疫情的全球响应和经济复苏，在将城市居民团结在一起的同时，确保人们的生命安全和正常活动。

Janette Sadik-Khan

全国城市交通官员协会主席

彭博社负责人

简介

在短短几周内，我们所了解的世界大部分地区都发生了变化。COVID-19 疫情彻底改变了大多数 人的日常生活方式，让我们在全球的出行方式、杂货和食物的获取方式、我们是否出门、前往何处、所见所为等方面产生了巨大的变化。迄今为止，结合我们对这种冠状病毒的传播及其在室内环境传播能力更强的了解，以及“保持社交或身体距离”的要求（人与人之间至少保持6英尺（2米）的距离，这能显着减少或禁止团体集会和人群聚集），我们需要在疫情期间以及为后疫情时代重新分配供公众使用的街道和人行道。

这种需求是即刻的。世界各地的城市都在实时开展工作，以应对COVID-19疫情导致的可怕的死亡人数及对经济和社会的破坏性影响。为了满足我们即时健康需求并制定安全路线，以使企业、机构和服务能够复苏，各个城市都在进行创新和改变。这些城市在几天之内改变街道，以帮助居民在此危机期间保持安全，并提前为未来的健康社会和经济复苏做好准备。这些新兴的街道设计和交通运输实践是城市防御冠状病毒的前线，对预防未来疫情爆发至关重要，也是我们整个公共卫生响应体系中不可或缺的一部分。

COVID-19病毒的影响是巨大的，并且将会持续较长时间。正如世界各地的城市所注意到的，现在就改变街道（改变空间的分配或共享方式以及用途优先级）是缓解COVID-19病毒的死亡率及对城乡居民健康和经济社会影响的关键工具。经济复苏时，我们必须继续遵循街道设计和复苏策略，以确保这种病毒正在加剧的现有不平等和挑战，不会在今后数月乃至数年的城市建设中产生进一步的恶化。

关于本文件

本资料汇集并综合了响应COVID-19疫情的交通运输和街道设计的最新实践。其强调了当前城市为有效地控制疫情并支持经济复苏而重塑街道所做的努力。本资料将不断完善而并非完整的选项清单，也没有针对具体社区的需求；每个城市都应该评估当地实际情况和需求以及社区内疫情的状况，提出相应的响应措施和实施策略。

这些最新实践被编制成独立的实施工作表。为了帮助城市快速创新，其他工作表会在编制过程中陆续发布，并将根据不断发展的实践在未来几周和几个月内持续更新和扩展本资料。

本资料由 **彭博慈善基金会** 资助，在 **彭博社**、 **Street Plans** 和 **Sam Schwartz ConsultingNACTO 和 GDCI** 的支持下编制。

疫情响应的**街道方案**
疫后复苏的**街道方案**

保持身体距离时期的街道再思考

在我们需要保持身体距离以保护公众健康的时期，街道需要做的事情比以往任何时候都要多得多。

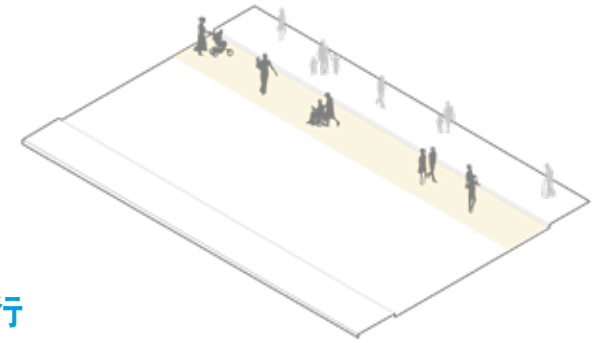
街道的配置必须让人们能够在城市中**安全出行**。必须外出的工作者的出行需求必须满足：为提供医疗、食物以及相关服务以确保城乡大部分人待在家中仍可正常生活的人提供安全、高效地出行条件。随着我们慢慢地从危机过渡到复苏，我们的街道必须为每个人提供更好、更安全的出行环境。合理配置街道以支持步行、骑行和高频率公交对经济复苏至关重要。这些政策是确保街道不发生交通堵塞，以及减少道路交通事故和温室气体排放的关键。

除此之外，疫情让我们更清楚的意识到，街道不仅仅用来支持出行。在世界各地，街道正提供让人们可以安全地**获取食物和重要服务的空间**。街道为杂货店、市场以及重要商业服务设施外面的排队提供了场所。随着限制的 解除，尤其是在完全控制该疾病或疫苗开发出来之前，街道可以为餐厅、商贩和商店提供户外服务空间，以及为学校和日托机构提供恢复服务的空间，让企业能够重新营业，并让更多人能够安全地复工。

街道对我们的心理、身体**健康**和免疫至关重要。在全球各个城市，街道为没有院子或阳台的人们进行必不可少的户外休憩提供场所。街道是减小公共卫生风险的基本工具，可为人们在其家附近提供锻炼和娱乐的空间，并为遵守身体保持距离的防疫要求提供足够的空间保障。当第一波疫情减弱时，将街道重新构想为公共空间的政策有助于人们安全地聚集并减少随着车辆使用增加而产生的交通伤亡。

最终，在COVID-19疫情期间，街道为助力城市快速和安全复苏的 **社会服务**提供空间。街道为临时搭建的医疗和检测点以及食物和饮用水的分发点提供了空间。街道为无线网络热点提供了空间，从而让孩子们可以远程上学，让人们在家工作。在城市推进经济复苏时，街道可以为安全恢复人们所需的社交支持服务和项目（学校、图书馆、宗教和文化机构）提供场所。

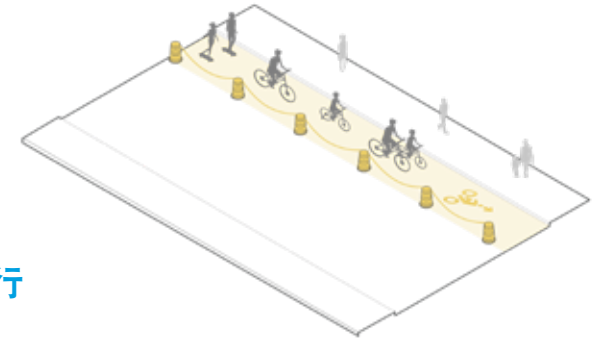
我们可以看到，疫情下的街道与疫情前的城市有所不同。作为城市和交通运输的引领者，我们的工作不是恢复到过去的不公平、不安全、不可持续的模式，而是帮助塑造更美好的未来。现今创造的街道将为未来几年的经济振兴奠定基础。



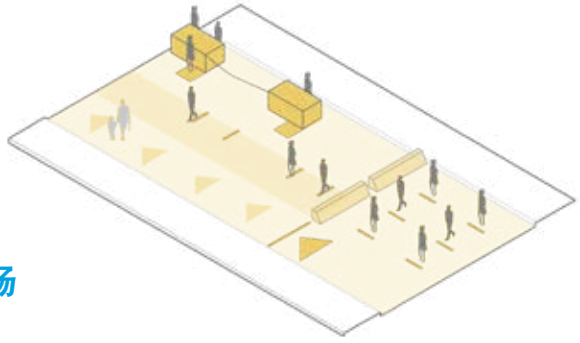
步行



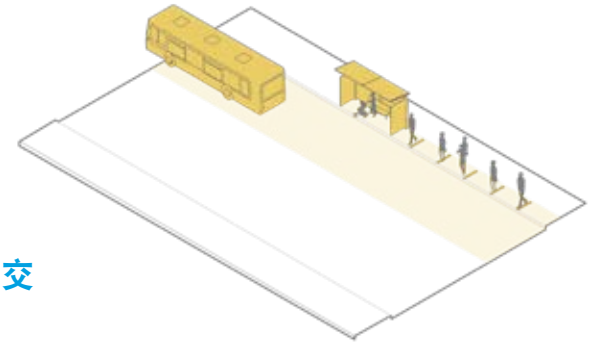
慢速/共享街道



骑行



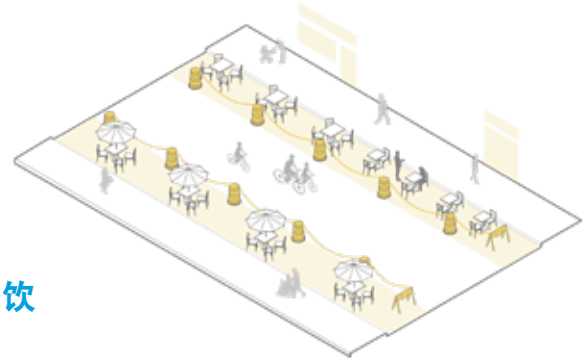
市场



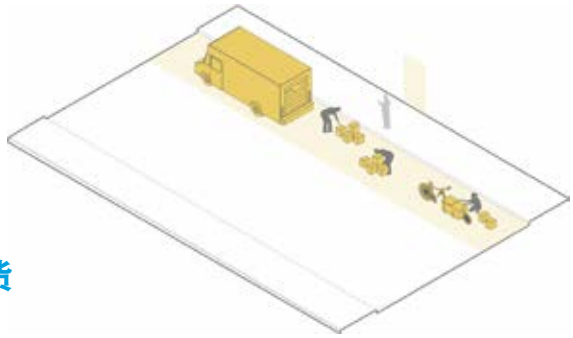
公交



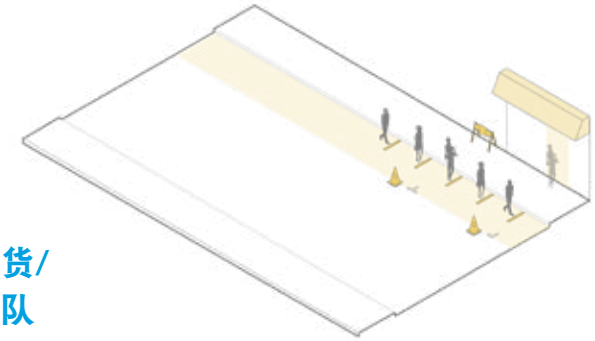
学校
道路



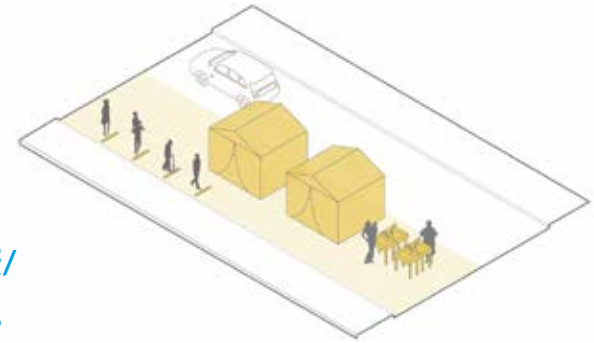
餐饮



装货



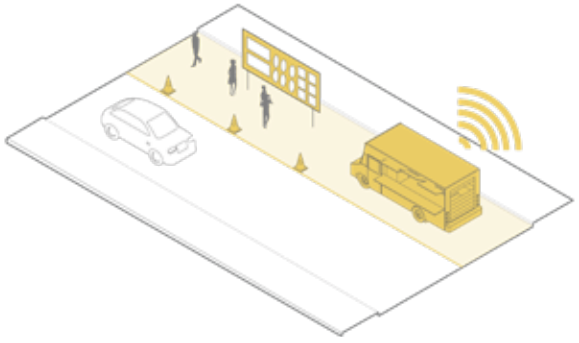
取货/
排队



健康/
卫生



开放式/娱乐
街道



通信

COVID-19
响应与复苏指导原则

考虑到COVID-19病毒突发、严重的影响，城市应制定投资与决策指导原则。每个城市的原则都应根据当地情况、历史和需求制定，并应与公众分享，同时在跨部门间和合作伙伴组织间分享。以下是 **一个示例，**包括可用于正在进行的响应和复苏阶段的六项原则。

1 优先支持与满足弱势人群需求

COVID-19病毒加剧了现有的种族和经济社会不平等现象，尤其对社会边缘化人群造成了严重影响。规划者和决策者应考虑系统性的不平等、风险与接触程度的不平等因素， 以及居民可获取的财政和社会资源的差异，首先为最有需要的人群提供支持。

2 支持并强化公共卫生指南的实施

保持身体距离是减少COVID-19病毒传播和潜在复发的一项核心公共卫生策略。特别是增加人们可使用的室外空间使其成为长期遵守的公共卫生指南，从而有助于减少病毒的传播。随着城市进入长期复苏阶段，街道为促进公共卫生和改善个人的健康状况提供了独特的机遇。

3 设计着眼现在和未来更安全的街道

特别是在COVID-19疫情期间，必须出行的工作者须能得到安全出行的保障。变更为应急街道的，即使车辆较少，也必须确保车辆能以安全的速度行驶。随着居家限制的放宽，出行将增加。为了确保经济复苏不会发生威胁经济的交通堵塞以及交通事故死亡人数和碳排放量增加，城市现今必须优先考虑将街道用于公共交通、骑行和步行（慢行优先）。

4 支持劳工和地方经济

商店、餐厅、市场以及学校和日托机构对经济复苏和健康发展至关重要。企业遭受疫情毁灭性影响，失业率急剧上升。确保企业可以安全地重新营业以及让人们有工作的机会，是全面复苏的关键。随着公共卫生限制的放宽，城市必须确保街道设计为企业、学校等机构的安全重新开放提供空间，从而支持经济政策目标的实现。如果不能确保这一点，则可能无法实现全面的经济复苏。

5 与社区性组织合作

在疫情响应、维持稳定和经济复苏期间，快速应对及组织实施的各个必需项目、措施，需要公开且频繁的沟通、具有明确指标和时间表的透明决策、完善的反馈渠道，以及与社区和社区团体进行定期协调。当地利益相关者的各种诉求表达对项目开发和实施至关重要。当地团体可以提供关键信息，以确保项目和措施满足社区需求，并有助于比政府渠道更广泛、更深入地传播信息。

6 立即行动并与时俱进

现在就需要行动起来。在交通运输规划中采用开放且迭代的方法，有利于快速实施、分阶段开展、持续反馈和路线修正，这将让城市能够更好、更快地响应未来的COVID-19疫情。现今快速构建策略可以在复苏过程中及以后提供持续改进。与当地团体进行定期对话可以提供关于工作方式，以及随着时间的推移应该改进之处的实时信息。

公共卫生远景

各个年龄层、种族和族裔的人都应有权利使用安全的户外空间，尤其是在疫情期间。数据表明，COVID-19病毒室外传播率可能显著低于室内。公共卫生官员鼓励通过安全、保持距离的锻炼，作为应对COVID-19病毒的响应措施之一。在这种情况下，我们必须努力通过公共政策和城市设计为健康创造机会来支持我们的社区。

为了减少COVID-19病毒的进一步传播和复发，以及在社会和商业复苏时帮助个体更好地控制个人风险，政府可提供基础设施，以保障安全并使个人更容易遵守关于保持身体距离的公共卫生指南。这些工作在疫情期间以及未来都是至关重要的。因为体育活动对降低心脏病风险、改善情绪、保持心理健康和控制体重方面都有巨大益处，对人体免疫系统也有显著益处。

打造健康、安全和公平的社区是可能的——在这样的社区中，每个想步行的人都可以使用维护良好的人行道，骑行者可以使用作为全市交通网络一部分的专用自行车道，孩子们可以在街道上玩耍，公共交通使用者可以安全可靠地出行。这些策略可以被迫切需要在此前所未有时期进行持久变革的城市领导者采用和实施。

Keshia M. Pollack Porter博士、公共卫生硕士

约翰霍普金斯大学布隆博格公共卫生学院

应对疫情演变的街道政策

在整个COVID-19疫情期间，对街道的需求因时而异。

随着出行限制的逐步改变，对街道的使用方式与应急响应初期的使用方式有所不同。不同社区潜在的结构性漏洞可能需要政府在某些地区提供比其他地区更多或更专业的服务。以办公、商业或机构为主的主干道与以住宅、公寓和学校为主的社区街道的需求将有所不同。此次疫情的各个阶段可能不会遵循可预测的顺序，因此在必要时，城市应做好准备以非线性方式采取不同的策略。全面考虑这些因素是现在、未来以及整个复苏过程中灵活的战略性政策响应的关键。

例如，**让人们能够安全地获得重要服务而无需远距离出行的策略是十分重要的。**在应急响应以及未来的长期复苏阶段中，城市可以通过快速重新配置街道以降低在居民区和附近商业走廊沿线的机动车行驶速度，满足居民对日常生活出行安全性等方面的需求。这些变化确保人们在家附近可以安全地获得所需的商品和服务。街道可以变成新的空间，帮助人们无需乘坐公交或开车就能获得食物、信息、就近娱乐和锻炼，以及医疗和健康检测等服务。速建材料（例如标识牌、路锥和拒马路障）将是根据需要快速推出此类项目必不可少的工具。

在稳定和长期复苏期间，当放宽出行限制并且企业开始重新营业但疫苗尚未开发或普及时，城市需关注如何 **帮助人们在出行过程中保持身体距离。**公交专用道对确保公交车能够自由频繁地行驶至关重要，让人们能够使用公交，又无需担心过度拥挤。扩展的人行道、速度管理策略和受保护的自行车道网络对于在道路交通恢复时保证人们的安全是必要的。商店、市场和餐厅将需要户外空间来安排就坐和排队，从而维持生计。学校、图书馆、场馆以及宗教和文化机构可能需要户外空间来安全地上课和安排一些活动，或提供重要的社会服务。临时和永久材料（例如橡胶和预制混凝土路缘、涂料、指路牌、花槽和新泽西式护栏）将是随着时间的推移开发和维护这些项目的关键工具。

要考虑的政策类型

公共卫生响应	社区街道（本地/住宅）	社区主要/商业街道（小型零售/办公室、住宅、学校、机构）	主要城市街道（公交、零售/办公室、机构、学校）	边缘街道和林荫道（在公园、滨水区中/旁边等）
居家令实施期间（或居家隔离阶段）	• “开放式街道”（临时公园） • 慢速街道或仅限本地通行 • 速度管理（可移动路障、道闸管理、标志） • 无线网络热点 • 露天冷却 区域/卫生设施	• 人行道扩展，用于排队、户外市场和通行 • 临时自行车道 • 临时取货/快递交付区	• 人行道扩展，用于通行和排队 • 临时取货/快递交付区 • 信号周期缩短 • 将行人信号设为自动周期模式	• 封闭街道禁止车辆通行，用于医疗服务、休闲活动、市场等。
疫苗成功前的复苏阶段	• 仅限本地通行 • 车道移除/街道关闭，以用于学校和宗教/文化服务者提供服务	• 有选择性地移除车道/停车场，封闭街道用于户外餐厅就坐、户外市场等 • 人行道扩展，用于通行和排队 • 有选择性地设置自行车道 • 指定取货/快递交付区 • 自行车和共享单车等微出行设施停车区 • 车道移除/封闭街道，用于学校和宗教/文化服务者提供服务	• 公交车专用车道、有选择性地设置岛式/线内公交站台、公交优先信号、扩展的公交站 • 车道移除/停车场移除，用于户外餐厅就坐、户外市场等 • 人行道扩展，用于通行和排队 • 受保护的自行车道 • 速度管理	• 封闭街道禁止车辆通行，用于例如休闲活动、市场、学校等。 • 扩展的自行车道和自行车/共享单车等微出行设施停车区 • 速度管理
疫苗成功后/ 后疫情时代	• 速度管理（例如，速限更改和几何形状） • 娱乐街道、慢速街道 以及仅本地通行政策 和设计	• 人行道加宽 • 速度管理（例如，速限更改和几何形状） • 扩展的自行车道和自行车/共享单车等微出行设施停车区	• 公交专用车道，站台售检票、岛式公交站台和便利设施 • 高频公交车服务 • 扩展的自行车道和自行车/共享单车等微出行设施停车区 • 人行道加宽 • 速度管理	• 开放空间扩展 • 扩展的自行车道和自行车/共享单车等微出行设施停车区 • 速度管理

最新
实践

最新实践——规划与参与

在道路管理机构的授权下，可将快速响应基础设施实施作为临时交通管制措施。各城市现在可以利用这些授权措施来支持关于保持身体距离的公共卫生指南；帮助必须离家工作者安全、高效地出行与工作；保护包括儿童在内的弱势用户的需求；在COVID-19疫情和经济复苏期间获得商品和重要服务。以下列举了现行和新出现的面向所有人快速响应出行的临时或永久性方法。

寻找空间

街道上通常有足够的空间用于保持身体距离，但是当前大部分空间被默认为分配给机动车。通过以下一项或多项空间分配措施，大多数城市都可以找到安全出行和保持身体距离的空间：

- **移除个人停车位** 或路边停车道。
- **缩小** 机动车道。
- **即使关闭车道，** 也不要把停车位或装货区设置在路边。
- **将一条街道指定为仅限本地通行，** 从而将车流量和车速降低到可以共享街道空间的水平。
- **关闭机动车道或整条街道，** 以确保可以提供足够的保持身体距离的空间，或为其他道路使用者改善交通可达性和安全性。

规划与评估

- **使用待命或总承包商、**,内部人员和库存物资。城市领导者可以通过批准使用其他部门的运营资金或人员来支持这项工作。
- **制定明确的项目目标和指标，** 并确保机构合作伙伴了解项目、评估和执行目标
- **项目初期**每天需要对项目监控一次或两次，然后每周一次，以确保路障仍然存在且标志容易理解。
- **使项目与现行计划的**可持续性、可获得性或公共卫生保持一致，以促进后续步骤或扩大项目和计划。

参与

- **通过**社区团体、社会服务提供者、商业协会、当地商店与利益相关者互动；通过雇主和拥护者接触工作者。
- **要求利益相关者和拥护者**放置传单，在本地/更大范围的在线网络上发布通知，或安全地联系当地居民。
- **与社区团体合作，** 找出影响设计的关键障碍或问题。
- **鼓励和重视**来自邻里和利益相关者的反馈，从而为调整、修改和未来工作阶段提供信息。
- **传递明确的目标；** 定期通过简短的调查问卷从用户、企业和居民那里收集反馈意见，以确保在改进时或未来工作阶段的投入。
- **利用项目所在地的街道，** 使用海报、横幅和展板作为传达项目目标或更新公共卫生信息的工具。考虑为无法上网的社区提供无线网络访问。

最新实践——
材料和设计

材料与设计

第一波COVID-19疫情显著减少了交通量，使交通工程师能够在重新配置街道时使用更多种类的材料。此外，缩小或重新分配机动车道明显降低了车速，让工程师能够使用较轻的隔离材料。城市应根据项目的持续时间、维护和管理能力以及关键条件（例如观测到的速度）来调整材料。较轻的材料可用于临时部署。更耐用的材料应该检查其是否适用于时间更长的部署。

在开发和广泛提供可靠的治疗方法或疫苗之前的数月或数年内，可能会出于公共利益目的，根据需要使用更耐用的材料并根据评估结果调整设计、不断完善病毒缓解策略以及加强社区对话，将一些短期或临时项目转变成过渡或永久项目。各城市应参考现有的设计指南，包括NACTO的*《公交街道设计指南》*、*《城市街道设计指南》*、*《城市自行车道设计指南》*以及*《全球街道设计指南》等。*

布置与可见性

- 在街道上为**驾驶员和骑行者新开辟的地方设置路障和标志。**
- **可以应用常规的建筑工地材料**或临时交通管制设施提供所有条件下均可见和反光的表面。

标志和标线

- **可以**用纸、coroplast塑料或其他临时材料制作标志，并且可以将标志与胶合板或金属交通管理标志（例如“仅限本地交通”）结合使用。
- **如有需要，可使用喷漆、丙烯酸乳胶、喷粉笔或交通胶带漆画临时车道线，**或另外画出步行、骑行以及商业或公共交通的扩展/更改空间。
- **请参考**当地指南和州/省/国家标准以了解官方要求的颜色、标志和符号。标准文件可能不足以满足行人和自行车的需求，但有助于常见的机动车交通管制。

隔离物

- **轻型隔离物：** 针对可见性，强调机动车道的新边界。轻型隔离物还可用于分隔出被限制在一天中特定时间或一周中特定天的项目区域。轻型隔离物包括：交通锥、独立式轮廓标杆、交通桶、拒马、移动式游行路障（“法国路障”）、小型花槽，以及交通管制路障（例如A型框架）。
- **重型隔离物：** 适用于最敏感的位置，例如在高交通量的街道上车道封闭的起始处。重型隔离物包括：水马、混凝土路障、填充桶、大型花槽、柔性防撞柱，以及“穿山甲”式隔离物。
- 对路障的首选位置：喷粉或喷漆以简化实施。



德国柏林
图片来源：Joerg Carstensen/dpa via AP

最新实践——
交通网络策略

统筹规划对成功的公交/巴士、自行车、步行和公共空间网络建设是必要的。在一些地方，常规的模式化规划方案往往与用途优先级产生矛盾。为了确保空间分配的合理性，除了参考现有的常规方案外，城市还应优先考虑人口中弱势群体的需求，并且考虑此次新冠疫情导致的新的空间需求。城市可能需要重新评估其当前的公交、自行车和步行网络，以反映和支持新工作模式，并确保弱势和依赖公交的群体不会陷入困境。在多种模式的需求都很高的商业区中，城市应发现组合多种设施的机会（例如在扩展的公交上车区中纳入微型公园或附属设施），以最大程度增加街道的选择。



阿根廷布宜诺斯艾利斯

图片来源：布宜诺斯艾利斯运输和公共工程部长

公共交通优先网络

在大部分主要街道上，应优先考虑公交网络。很多重要服务人员都依赖于公交。这些人员必须能够可靠、安全且高效地出行。随着城市开始复苏，人们回归办公室和商店，公交优先的街道空间将对避免破坏经济的交通堵塞至关重要，而交通大拥堵将阻碍城市的复苏并加剧对卫生健康的影响。如果城市不采取行动，交通堵塞将使我们不堪重负。

许多城市对COVID-19疫情的初步响应包括减少公交的使用和服务。然而，目前就我们对病毒传播及其对经济影响的了解，为使COVID-19响应策略有效且可持续，城市和公交部门应扩大并优先考虑公交网络。迄今为止，来自巴黎、奥地利、首尔、香港和东京的初步研究和数据均未表明，公交是病毒传染的热点。

在开发公交网络时，城市应参考 现有的公交网络设计指南，除了当前的公交规划之外，还要专注于为依赖公交的社区、高流量交通走廊和重要机构提供服务。在很多地方，当前的公交网络专注于将工作者运送到市中心。修订的规划应考虑到很多办公楼现在基本上空置，并且在获得可靠的COVID-19病毒治疗方案或疫苗之前，可能一直处于低容量状态。在社区间提供可靠服务的公交网络在当前特别重要。

自行车/步行网络

很多城市已经注意到，COVID-19疫情导致骑行和步行出行显着增加。应通过扩展自行车道和人行道网络来为这类交通流量的增加提供支撑，特别是在有限出行比重较高的地区。在规划自行车和步行网络时，城市应参考现有的包容各年龄层和能力层次的自行车网络指南、 COVID-19疫情前的交通事故数据以及以前和当前的速度数据。



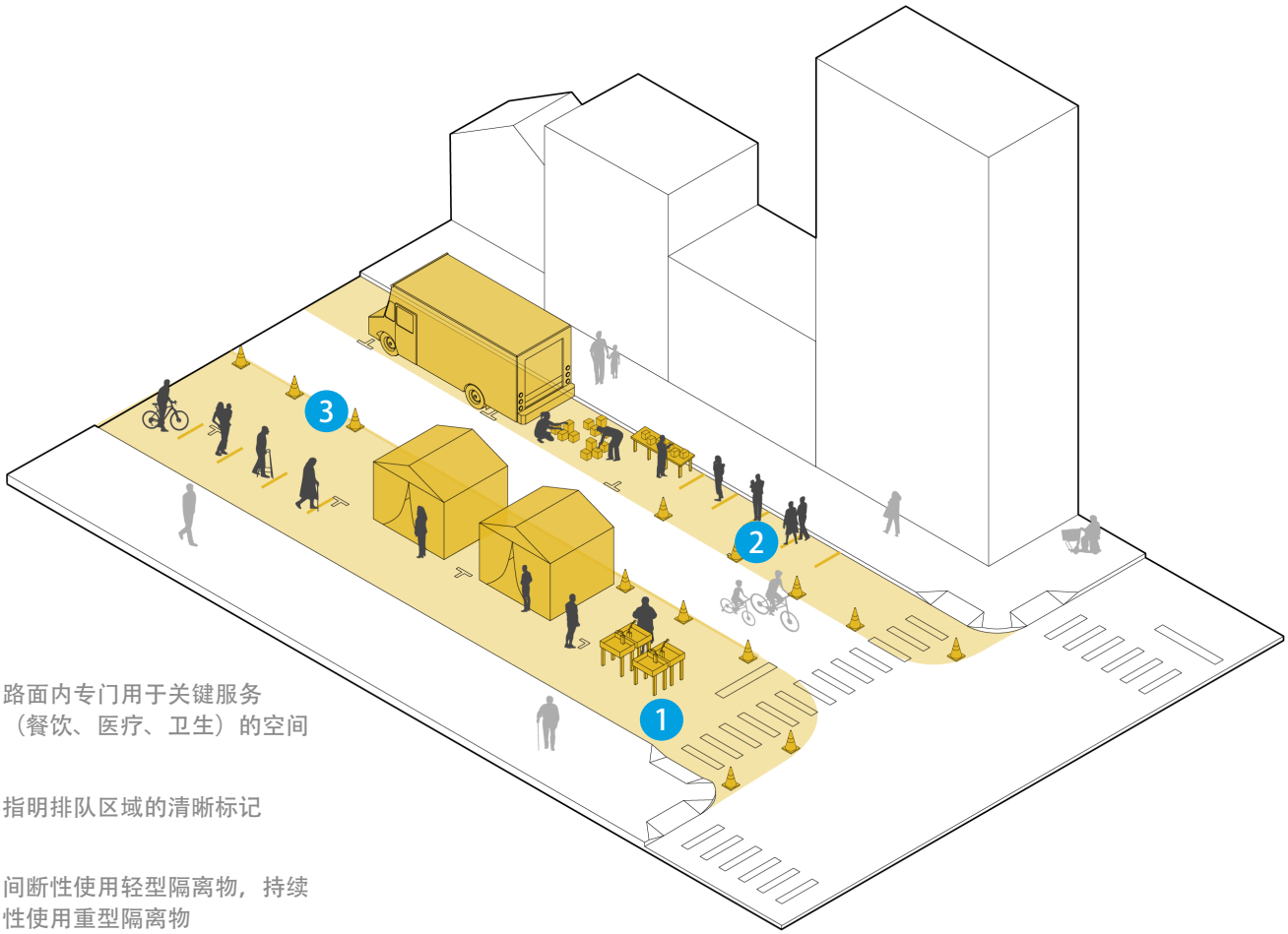
法国巴黎
图片来源：@C_Najdovski

慢速/娱乐/开放式街道

在为保持身体距离而颁布大型集会禁令，以及关于室外空间通常比室内传播风险更小等认知日益增加的情况下，迫使大规模扩展室外公共空间的需求增加。公共空间应公平分布在整个城市的住宅和混合用途社区中。在确定慢速、娱乐或开放式街道的位置时，城市应优先考虑缺乏正式公园或休闲区的社区、儿童或多单元住宅集中的社区，以及居民普遍缺少院子或其他个人户外空间的社区。同时，应避免损害公交服务。在开发室外空间时，城市应参考现有的策略性街道设计指南。在一些地方，慢速和开放的街道可作为自行车/步行网络的一部分。



美国科罗拉多州丹佛
图片来源：丹佛市县



1. 路面内专门用于关键服务（餐饮、医疗、卫生）的空间
2. 指明排队区域的清晰标记
3. 间断性使用轻型隔离物，持续性使用重型隔离物

为关键/临时餐饮、卫生、健康、医疗或社会服务配送中心提供空间。

应用场景

- 邻近关键性的重要目的地，如市场、诊所、社区中心和公交车站。
- 邻近需要额外扩容的医院或医疗中心。

关键步骤

- 根据城市人口/健康数据和医疗中心位置确定和优先考虑相关地点。
- 与当地医疗中心合作，预测哪里可能需要扩容。
- 完全或部分关闭街道以搭建帐篷、配送中心或移动站点。

时间表：数天到数周。
持续时间：数小时、数天、数周或数月。



图片来源：Justin Sullivan/Getty Images

美国加利福尼亚州旧金山

旧金山为无家可归者设立的帐篷营地，为帐篷和便利设施提供保持身体距离的标记。

规划

- 确定每个社区/医疗中心哪些需要提供最优先的服务。
- 明确（数小时、数天或数月）可以进行改造，以提供所需服务的最相关区域和地点。
- 考虑帐篷、中心和站点，以及移动诊所。
- 提供明确的信息，介绍在每个地点提供的服务、位置、时间和准入资格。
- 考虑将食物直接配送给单亲父母、老人、孕妇、残障人士和免疫力低下者，以降低现场的供需量或传播概率。
- 在隔离或医疗中心与检测或医疗站点之间规划安全的运输路线。
- 考虑为医疗设备、食品冷藏、照明和其他电子设备所需的电源或发电机提供通道或空间。

参与

- 与医院合作，将检测或治疗能力扩展至邻近的街道。
- 根据需要与社区中心以及当地居民和企业合作，设置临时站点。
- 与互助组织、利益相关者和支持者合作放置传单或安全接触当地居民。

设计 + 实施

- 考虑完全或部分封闭街道、扩展人行道或停车道来容纳所提供的服务。
- 当帐篷或站点邻近车流时，提供物理隔离并考虑使用交通稳静化策略。
- 为接受和等待服务的人员提供足够的空间和标记，以符合保持身体距离要求。
- 如有需要，提供多种语言的临时标识来突显站点和服务。

监控

- 主要标准：等候区的拥挤程度、服务的需求和供应能力。
- 采访利益相关者并限定那些服务是最需要的，以确定需做的调整。



图片来源：Eric Romero/PMSCS

巴西圣卡埃塔诺

圣卡埃塔诺在公交车站旁边设置了卫生站。

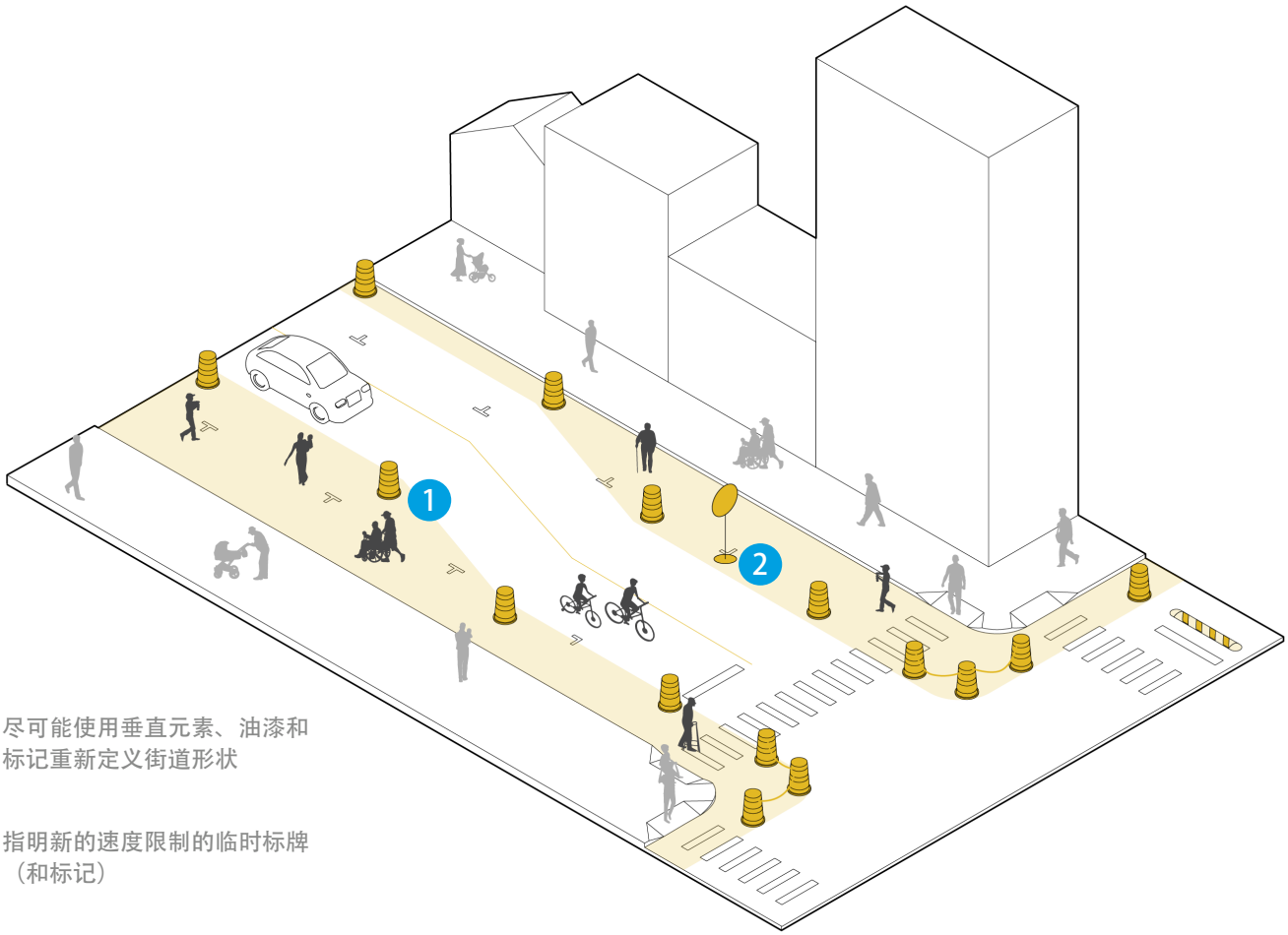


图片来源：AP Photo/Themba Hadebe

南非莱纳西亚

南非在约翰内斯堡南部的莱纳西亚通过快速搭建的帐篷扩大了检测能力，扩展了等候区。

控制速度



1 尽可能使用垂直元素、油漆和标记重新定义街道形状

2 指明新的速度限制的临时标牌（和标记）

控制车速以提高所有街道使用者的安全。

应用场景

- 又长又直或交通稳静化基础设施不足的街道；转弯半径较大的交叉路口。
- 宽阔且通常拥堵却承受着更高车速的街道。
- 全市范围限速降低，重要通道；特定的街道、交叉路口和区域。

关键步骤

- 将公布的限速达到能够消除严重伤害的水平，更新标记和标牌。
- 部署快速构建的设计方案和/或结合其他街道或公共空间的干预措施。
- 通过媒体活动宣传限速和防超速信息。

时间表：要用数天至数周来规划，数小时或数天来实施。

持续时间：数天至数月。



图片来源：@otucis

拉脱维亚锡古尔达

锡古尔达采用临时的路缘扩展，以及减速措施打造了一条高舒适度的自行车道。

规划

- 根据街道上交通模式和车流量相互影响的程度，拟定全市、全区或通道的降低车速标准。
- 随着时间的推移，部署电子眼，从而最大程度地降低成本、减少人员接触和增加道路的合理利用。
- 以更快的速度收集现场的可用数据。
- 允许社区提供帮助，以确定介入措施和地点的优先顺序。
- 关注对弱势群体的可能影响。
- 结合所有其他干预手段采取措施，最大限度地影响和扩大安全性。

参与

- 与社区团体和当地协会合作，发现影响设计的主要障碍或问题，并对地点进行优先排序。
- 利用传单、临时标牌以及社交和数字媒体将设计变化通知所有的街道使用者。
- 调动公交运营商和应急服务来减少对响应时间的过度影响。
- 传达明确的目标，以控制代理商合作伙伴之间的空间。

设计 + 实施

- 公布限速标准，在该限速标准下，对街道的预期使用不会导致严重伤害。
- 通过**交通稳静化策略**使用快速建材（如油漆、障碍物、绿植、路锥和轮廓标记）降低设计速度。
- 缩小车道宽度。设置自行车道和临时扩展人行道。
- 在直道上使用阻塞点和减速弯道来防止超速。用路锥进行现场测试，以确认推荐的几何形状。
- 快速浇筑沥青或使用预制模块化组件（减速带、抬高的人行横道）。

监控

- 关键标准：监控街区内或十字路口的超速。
- 在最初的几个工作日和周末每天检查设备的安放，之后每周检查一次。



图片来源：El Tiempo

哥伦比亚波哥大

波哥大在全市实行了时速50公里的速度限制。

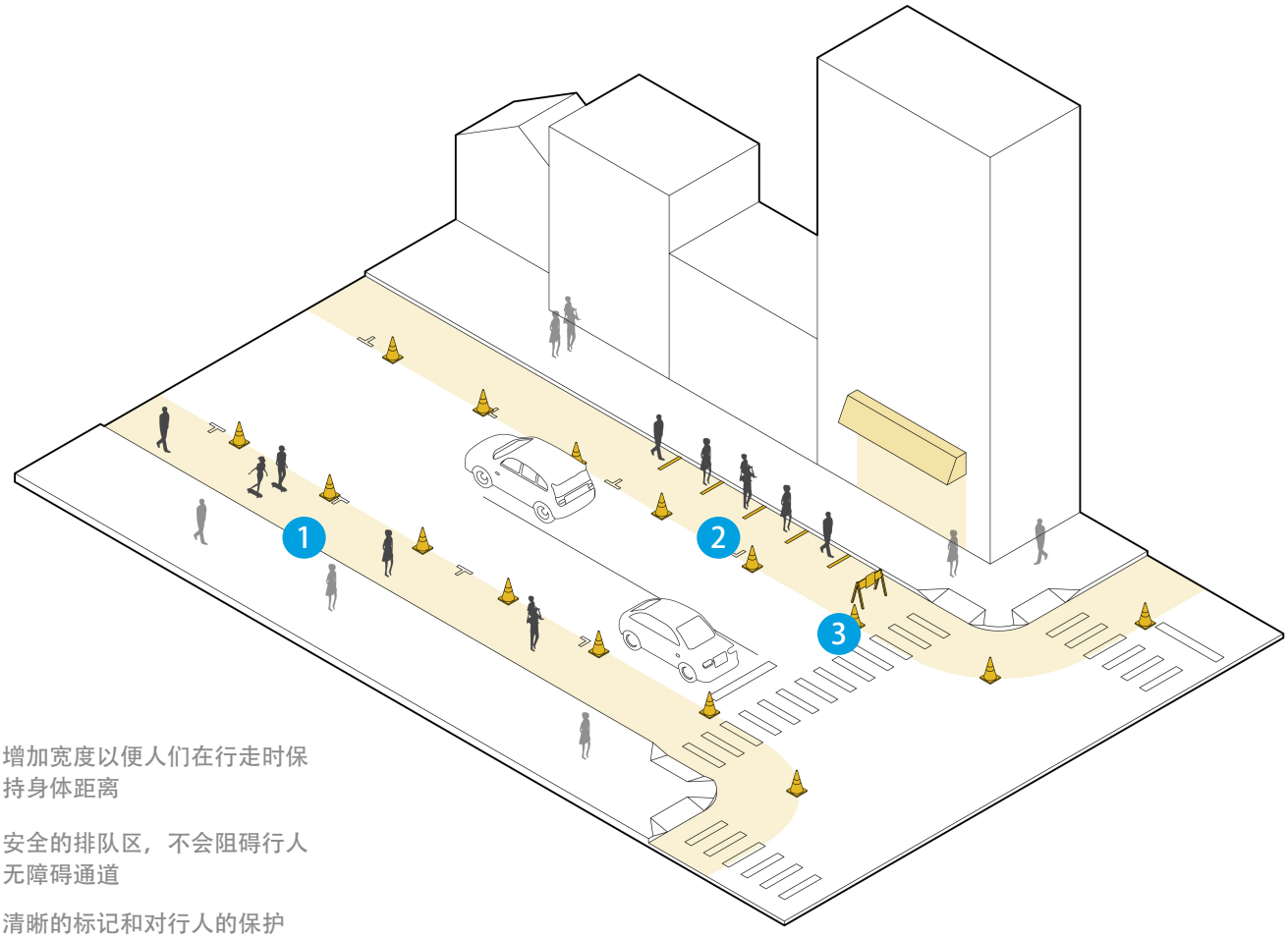


图片来源：@nevitate

美国加利福尼亚州帕萨迪纳

帕萨迪纳交通部门在城市的主要道路上放置了交通稳静化标牌，提醒驾驶员为附近步行、跑步或骑自行车的人减速。

人行道扩展



1. 增加宽度以便人们在行走时保持身体距离
2. 安全的排队区，不会阻碍行人无障碍通道
3. 清晰的标记和对行人的保护

为人们提供空间以便在步行或等候时遵守保持身体距离的准则。

应用场景

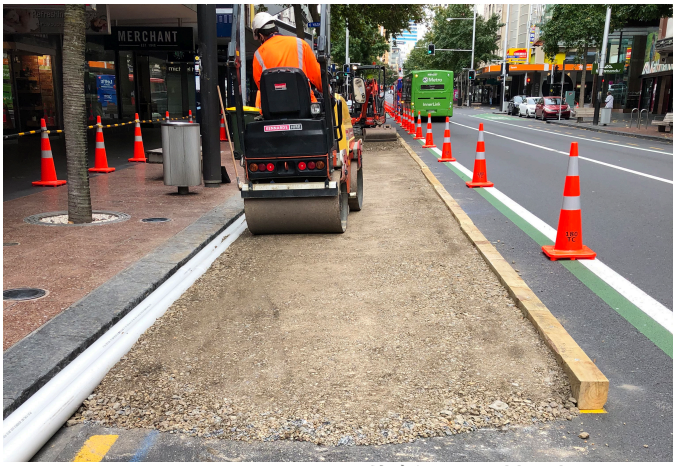
- 沿线设有重要商家和服务场所且交通繁忙的主街/商业街和主要干道，或人流密集的休闲路径。
- 人行道狭窄或缺失而不能转变为仅限本地交通的街道。

关键步骤

- 将路边停车位或机动车道改造成步行空间。
- 用反光障碍物（如独立的轮廓标或交通警示桶）保护车道。

时间表：要用数天来规划，数小时来实施。

持续时间：数天至数月。



图片来源：Auckland Transport

新西兰奥克兰

奥克兰在皇后大街上使用沥青坡道、白色安全柱和油漆来划定扩展的人行道，为保持身体距离创造了更多的空间。

规划

- 优先考虑已存在行人排队或等待问题的人行道、邻近杂货店和市场的地点以及高感染率社区的主要街道。
- 对通往关键医疗目的地的街道或在关键交通路线上进行改造，以提高安全性，尤其是重要工作人员的安全。
- 考虑将邻近公用道路、公园或海滨的车道改造成步行空间以缓解拥堵。
- 如果临时交通管制计划对行人保护的当地要求无法在疫情响应方案的时间表内实现，则记录不符合规则的理由而不是推迟项目。

参与

- 使用传单和临时标牌提醒街道使用者。
- 与利益相关者和拥护者合作，放置传单或安全联系邻里告知即将发生的变化。
- 与社区团体和商业协会密切沟通，找出影响设计或路段长度的主要障碍或问题。

设计 + 实施

- 使用轻型隔离物来划定步行空间。
- 在封闭端位置和其它敏感地点（如主要交叉路口、丁字形路口）使用重型隔离物。
- 如果有停车道，则将其移出路缘或禁止停车。“浮动”停车道可为人行道空间提供额外的保护。
- 对于行人排队区域，用胶带或喷雾粉笔在道路上作临时标记；考虑为儿童和他人加入座椅和/或娱乐元素。
- 使用临时标牌，如“在此泊车/在此步行”或“在此泊车/在此排队”。
- 在封锁街道之前方使用常见的临时车道控制标牌（“前方道路封闭”、“右侧道路封闭”或当地类似标牌）。
- 考虑用于定位和标记的框架，允许人力资源有限的当地组织使用。

监控

- 关键标准：要有足够的空间让步行和或/排队保持较远的身体距离；很少或根本不会出现人们在人行道上排队等候的情况。



图片来源：AMAT Officina Urbana/Comune di Milano

意大利米兰

米兰制定了一项全市范围的计划，在35公里的街道上设置新的步行和自行车设施。在这条最繁忙地铁线上方的4.5公里通道上，该市使用油漆和标记来拓宽人行道并增加了一条有停车保护的自行车道。

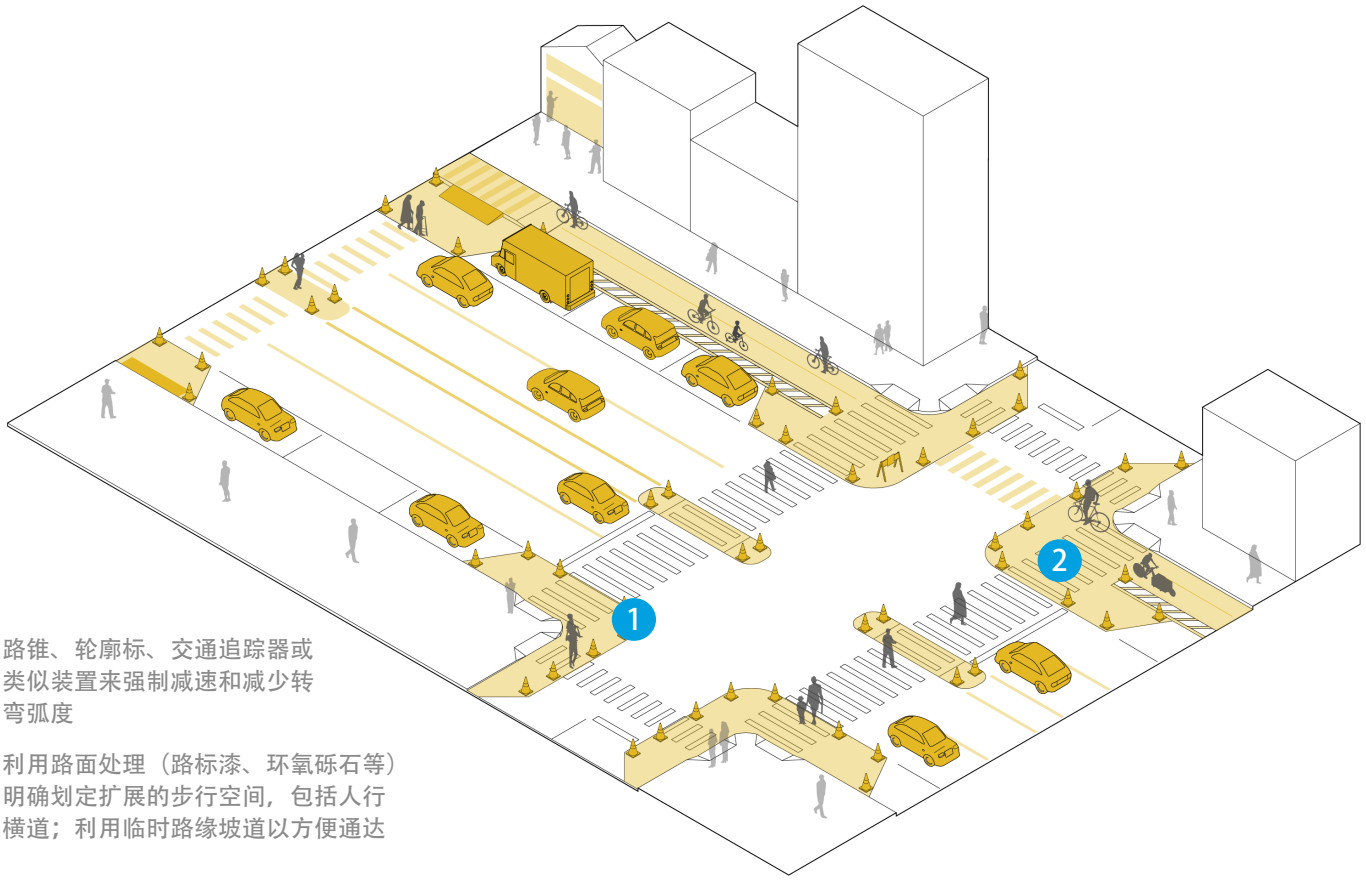


图片来源：@BLineTransport

美国马萨诸塞州布鲁克林

布鲁克林使用路锥和安装在独立柱式轮廓标上的临时标牌来扩展人行道，并沿着四条人流密集的街道打造出自行车道。

安全十字路口



1 路锥、轮廓标、交通追踪器或类似装置来强制减速和减少转弯弧度

2 利用路面处理（路标漆、环氧砾石等）明确划定扩展的步行空间，包括人行横道；利用临时路缘坡道以方便通达

根据车流量的增加和出行方式的变化，改善人行横道，帮助人们安全步行/骑行。

应用场景

- 位于或邻近重要服务场所（药店、医院、杂货店、公交车站、公园等）的人行横道
- 通行需求高的人行过街安全岛位置，特别是在多车道的街道上。
- 公交车站位置无信号灯、车速快、车流量高和/或事故率高的街道。

关键步骤

- 使用垂直元素来划定路缘扩展或安全岛。
- 通过重新规划或缩小车道来缩短过街距离和减少超速。
- 使用交通反光胶带或油漆来划定步行空间和增加人行横道的可见性。

时间表：数天。

持续时间：数周、数月、数年。

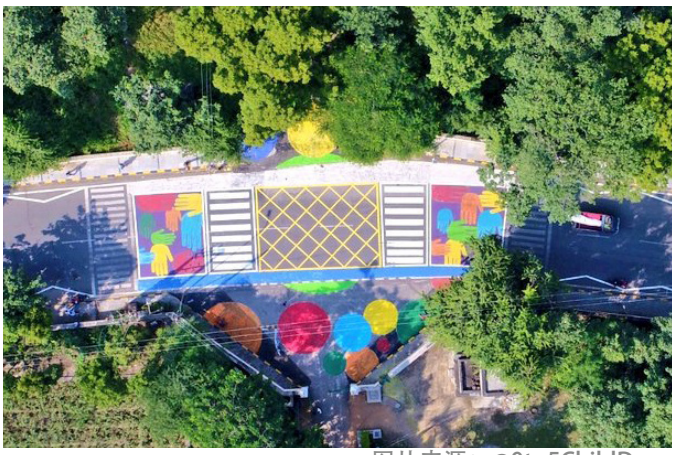


图片来源：@MedySejai

法国蒙特勒伊

蒙特勒伊通过铺装彩色人行横道和用柔性导杆划定的安全岛为行人创造了更安全的环境。

规划	• 确定在安全性/通达性方面有问题的街道或交叉路口，如缺少人行横道、过街距离较长或间距较大的过街标记之间；在行人需求高和交通需求路径的地方创建/升级十字路口。 • 优先考虑服务不足的社区、基本就业或服务站点和公交车站。
参与	• 利用现有的通信网络和社交媒体渠道。 • 与道路安全宣传团体、通用无障碍团体和其它本地协会合作。 • 在现场、网上和新闻报刊上张贴布告，通告和征询社区的反馈意见。 • 在十字路口附近放置卫生公告，让大家都能看见。 • 对于重新编程的驱动信号，要盖上按钮，标明不得随意按动。
设计 + 实施	• 将人行道或中间路缘扩展至停车道或交叉路口，以减少行人和自行车过街的距离，从而减少未受保护的道路使用者的接触。 • 在封闭端位置、车辆较多和/或人流量较大的交叉路口和其它敏感地点优先考虑重型隔离材料。 • 如果要间隔几个月或几年，请考虑安装模块化的塑料、橡胶或混凝土安全岛。 • 保留最近缩短的信号周期，设置行人自动周期信号以减少高峰时拥挤在街角的行人。
监控	• 关键标准：行人流量、需求、撞击/冲突和交通需求线。 • 监控人行道内外的行人通过情况，调整过街位置或设计成可以保证过街行人的安全和身体距离。



图片来源：@0to5ChildDevp

印度乌代布尔

乌代布尔市政公司为步行前往学校的看护人员和孩子们创造了一个愉快、安全的步行环境。

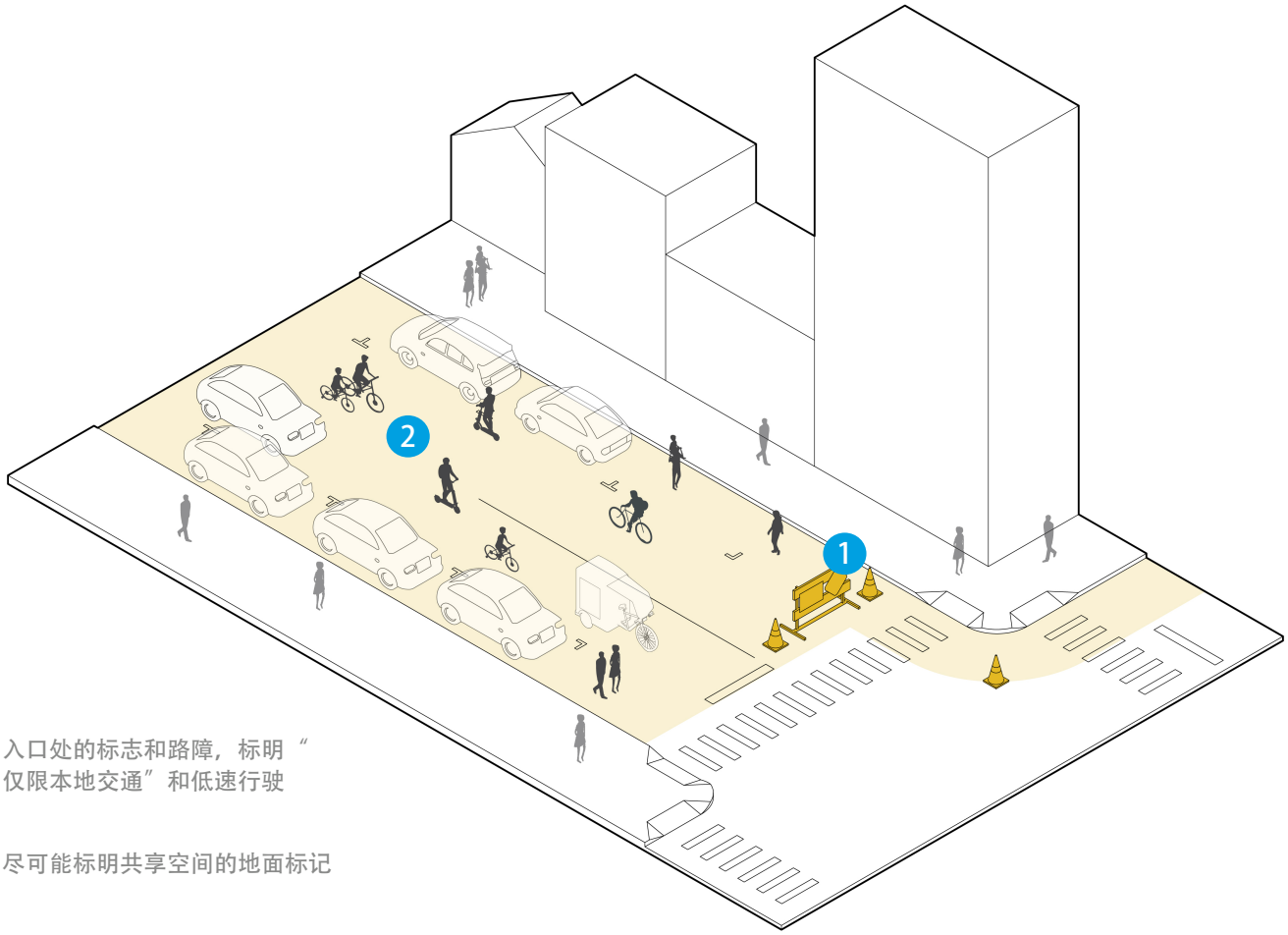


图片来源：Anda Chu /Bay Area News Group

美国加利福尼亚州奥克兰

奥克兰使用路锥扩展人行横道上的行人视野，帮助人们步行至重要服务场所，如杂货店、食物分发站点和冠状病毒检测站。

慢速街道



1 入口处的标志和路障，标明“仅限本地交通”和低速行驶

2 尽可能标明共享空间的地面标记

尽量降低车流量和车速，以方便民众安全地步行、骑行和跑步。

应用场景

- 车流量低、中低车速的街道；在新冠肺炎疫情期间车流量下降或承担冗余的过境交通的街道。

关键步骤

- 在车辆主要入口处安装临时交通障碍物和“仅限本地车辆”、“慢速/共享”等宣传性指示牌（如“保持健康街道”）。
- 就社区而言，在应设置路障的本地街道网络的入口处设立格栅。
- 确定管理员照看和监控路障。
- 允许本地车辆进出、配送和应急车辆。

时间表：一周。

持续时间：数天至数月。



图片来源：European Cyclist’ s Federation

比利时布鲁塞尔

布鲁塞尔在市中心设置了时速20公里（时速12英里）的区域，让行人更安全地在路基上行走。

规划	• 确定一组可以在关键入口处封闭而又能保持内部交叉路口畅通的街道。 • 检查推荐的社区绿道、骑行林荫道或等待落实的路线。 • 考虑包含其它低人流量街道或中低车速街道。
参与	• 与业主协会或其他住宅区组织沟通。 • 与自行车/步行及健康联盟和自行车店合作；通过拥护者和雇主与工作人员接触。 • 与利益相关者和拥护者合作放置传单或安全联系当地居民。 • 与社区团体密切沟通，找出影响设计或路段长度的主要障碍或问题。
设计 + 实施	• 确定哪些交叉路口完全封闭，哪些部分封闭，保留本地通行但阻止大多数车辆通行。 • 放置轻型隔离物以部分封锁街道，并指明限制使用和更低的车速（通常为时速5-10英里/10-15公里） • 使用临时“仅限本地交通”标志，必要时可将其贴到路障或A型架上。
监控	• 关键标准：需求数量和百分比变化；使用自动设备（如管式计数器）收集自行车流量计数和短时间（15分钟到1小时）行人计数样本（如可行）。 • 使用计数或进行调查，以确定是否应该进行扩展以及哪部分路段需进行扩展。



图片来源：@jonobate

美国加利福尼亚州奥克兰

奥克兰使用安装在A形架上的标牌将街道指定为仅限本地车辆通行，打造了74英里的“慢速街道”网络。

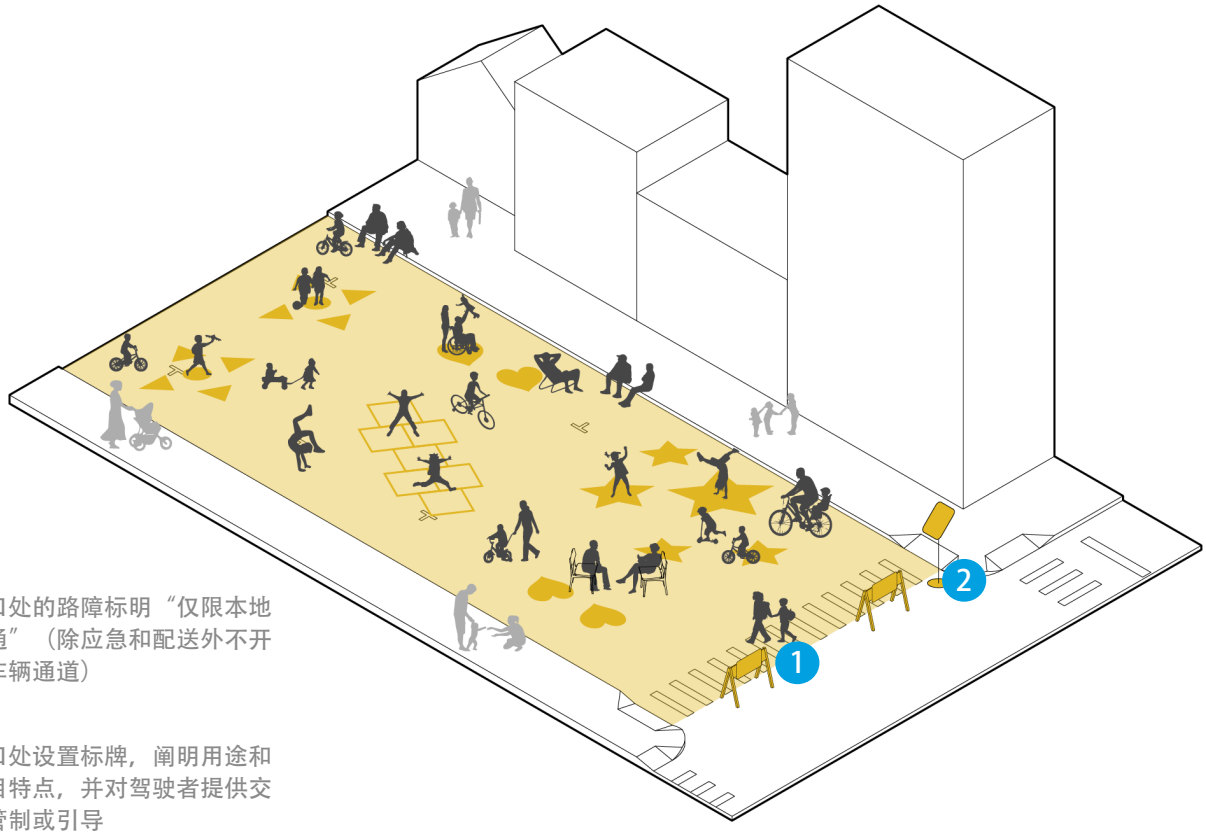


图片来源：NACTO-GDCI

新西兰达尼丁

达尼丁批准了一项计划，将车速降低到时速10公里，并允许市中心的商户扩展到街道上，为多种模式创造共享空间。

开放式/娱乐街道



1 入口处的路障标明“仅限本地交通”（除应急和配送外不开放车辆通道）

2 入口处设置标牌，阐明用途和项目特点，并对驾驶者提供交通管制或引导

为体育活动、娱乐、远距离社交等提供安全的空间

应用场景

- 交叉路口很少的公园道路或滨水通道。
- 人流量较少的住宅区街道。
- 当地餐厅/零售店聚集的步行商业街。

关键步骤

- 在交叉路口安装临时交通路障和“仅限应急车辆/配送”车辆标牌。
- 在应设置路障的本地街道设立入口格栅。

时间表：一周。

持续时间：一天中的某个时段、一周中的某天、周末或连续时间段（数周、数月）。



图片来源：Bryan Thomas/Getty Images

美国纽约布鲁克林

布鲁克林和纽约市其他行政区的开放式街道为行人提供了聚集和活动的空间。

规划

- 确定可以在一天中的特定时段或一周中的几天甚至永久性禁止车辆进入的一条单独通道或一组街道。
- 不同于慢速街道，在这段时间内车辆不允许停在街道上。
- 检查推荐的社区绿道、骑行林荫道或等待落实的路线。
- 在封闭街道很难实现的地方，考虑用慢速街道代替。
- 在街道资源有限的地方，优先考虑封闭操场和校园附近的一到两个街区的娱乐街道。
- 确保项目和活动能够安全地保持身体距离。

参与

- 与居民协会、商业区、社区组织、自行车/步行和健康联盟、学校和互助组织保持沟通。
- 与利益相关者和拥护者合作，放置传单或有限联系当地居民。
- 与社区团体联系，找出影响设计或路段长度的主要障碍或问题。

设计 + 实施

- 确定通道以对过境交通和一天或一周的指定时间段实行完全封闭。
- 部分封闭能在保留本地通行的基础上阻止大多数过境通行。
- 考量开放式/娱乐街道的通道规模，让人们可以安全地移动到重要服务场所（医疗、杂货店、药店、公共交通）。
- 在必要时使用可以贴在路障或A形架上的临时“道路封闭”标志；也可选择添加行人或自行车警告标志。

监控

- 关键标准：在特定时间内总体需求数量和百分比的变化。
- 在可行的情况下，使用自动设备（如摄像头或管式计数器）收集自行车流量计数和短时间（15分钟到1小时）行人或使用者类型计数样本（年幼的孩子和年长的老人等）。
- 使用计数或进行调查以在必要时确定调整方案。



图片来源：Natalia Bomtempo

巴西巴西利亚

巴西利亚在周日将街道开放给行人和骑行者。

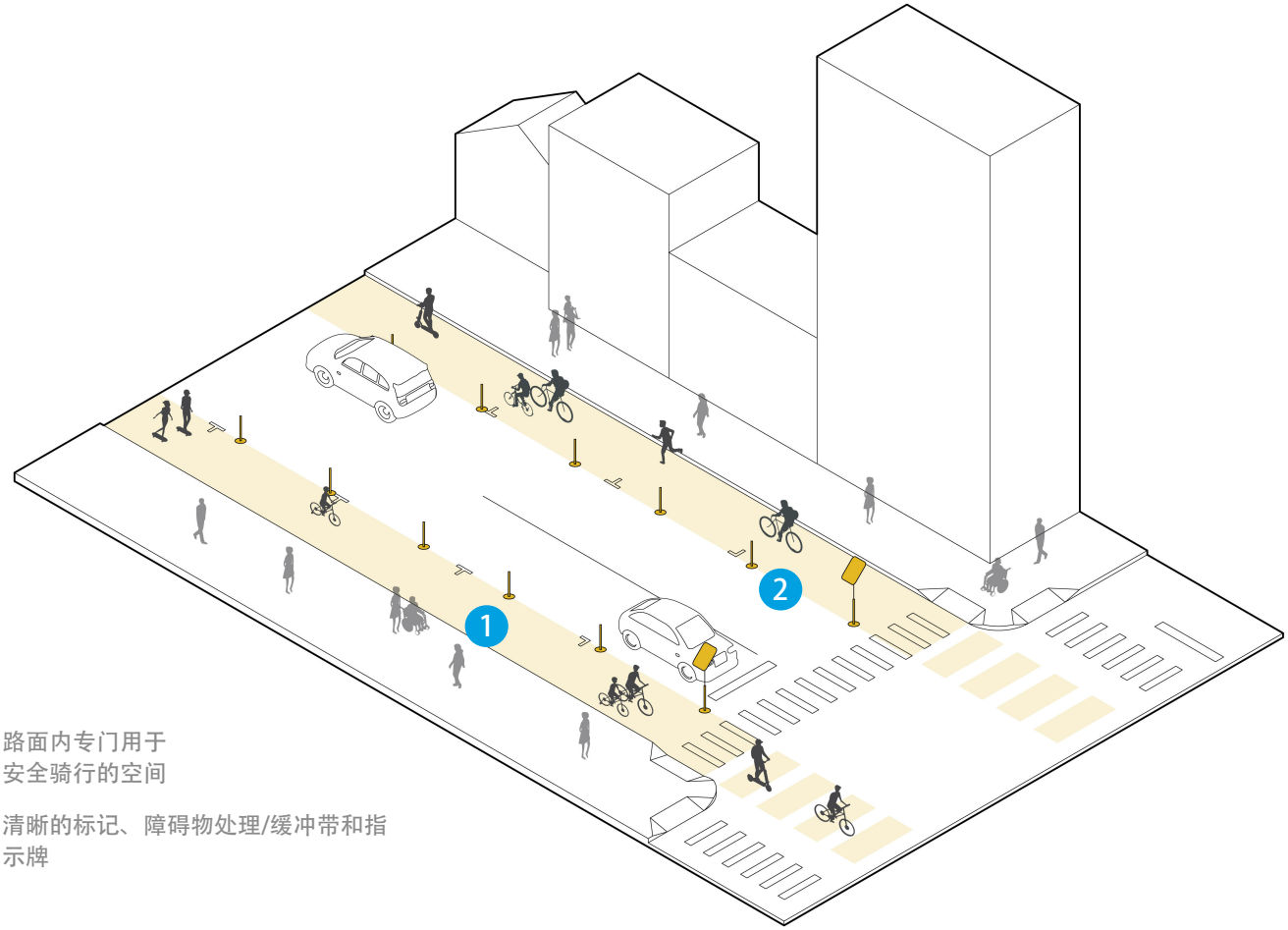


图片来源：DPA

德国柏林

柏林在一些街道上禁止车辆通行，为人们的娱乐和聚会创造空间。

自行车道



1 路面内专门用于安全骑行的空间

2 清晰的标记、障碍物处理/缓冲带和指示牌

为重要工作人员和他人的安全骑行提供空间，同时与他人保持足够的身体距离。

应用场景

- 多车道街道，车道宽阔且自行车使用需求大的街道。
- 可通往医院和其他重要服务场所的街道；连接到公园和其他开放空间的路线。

关键步骤

- 将路边停车位或机动车道改造成自行车道。可选择：将邻近车道改造为载客、装货或停车区。
- 用路障和标牌指定车道的起点，其位置不得妨碍自行车骑行者。
- 使用反光路障，如交通锥标、柔性导杆、护柱、塑料屏障、独立轮廓标或交通桶。

时间表：要用数天来规划，数小时来实施。

持续时间：数天至数月。



图片来源：多伦多市

加拿大多伦多

ActiveTO推出了新的保护性自行车道，用油漆和分隔线作标记。

规划

- 优先填补现有自行车网络、公共交通线路、待落实的自行车线路和已有自行车流量的街道的空白。
- 考虑通往医院、关键医疗目的地或关键公共交通路线沿线的街道，以提高安全性，尤其是重要工作人员的安全。
- 考虑邻近公用路径、道路、公园或滨水区的自行车道。

参与

- 与社区团体、社会服务提供商、自行车联盟和自行车商店合作；通过雇主联系工作人员。
- 要求利益相关者和倡导者放置传单，在本地更大范围的在线网络上发布通知，或安全联系当地居民。
- 与社区团体密切沟通，找出影响设计或路段长度的主要障碍或问题。

设计 + 实施

- 使用轻型隔离材料，将自行车道和其他车道分隔开来。
- 在封闭端位置和其它敏感地点（如主要交叉路口、丁字形路口）使用重型隔离物。
- 如果有停车道，将其移出路缘或禁止停车，使之成为保护性自行车道；“浮动”停车可为自行车骑行者提供额外的保护。
- 在自行车道起始处的可移动路障、主要交叉路口和其他交通流量高的弯道处放置标牌。
- 在封锁车辆之前方使用常见的临时车道控制标牌（“前方道路封闭”、“右侧道路封闭”或当地类似标牌）。
- 使用临时标牌和标记指示骑行或停车的位置。
- 针对复苏计划，将临时材料升级为永久性材料。请参阅《城市自行车道设计指南》。

监控

- 关键标准：需求数量和百分比变化；使用自动设备（如管式计数器）收集数量。
- 在最初的几个工作日和周末每天检查设备的安放，然后每周检查一次。



图片来源： madisonbikes.org

美国威斯康辛州麦迪逊

麦迪逊使用独立柱式轮廓标和安装在路障上的封闭标牌增设了新的自行车道，从而为积极的娱乐活动提供更多空间，同时又能保持道路使用者之间的身体距离。

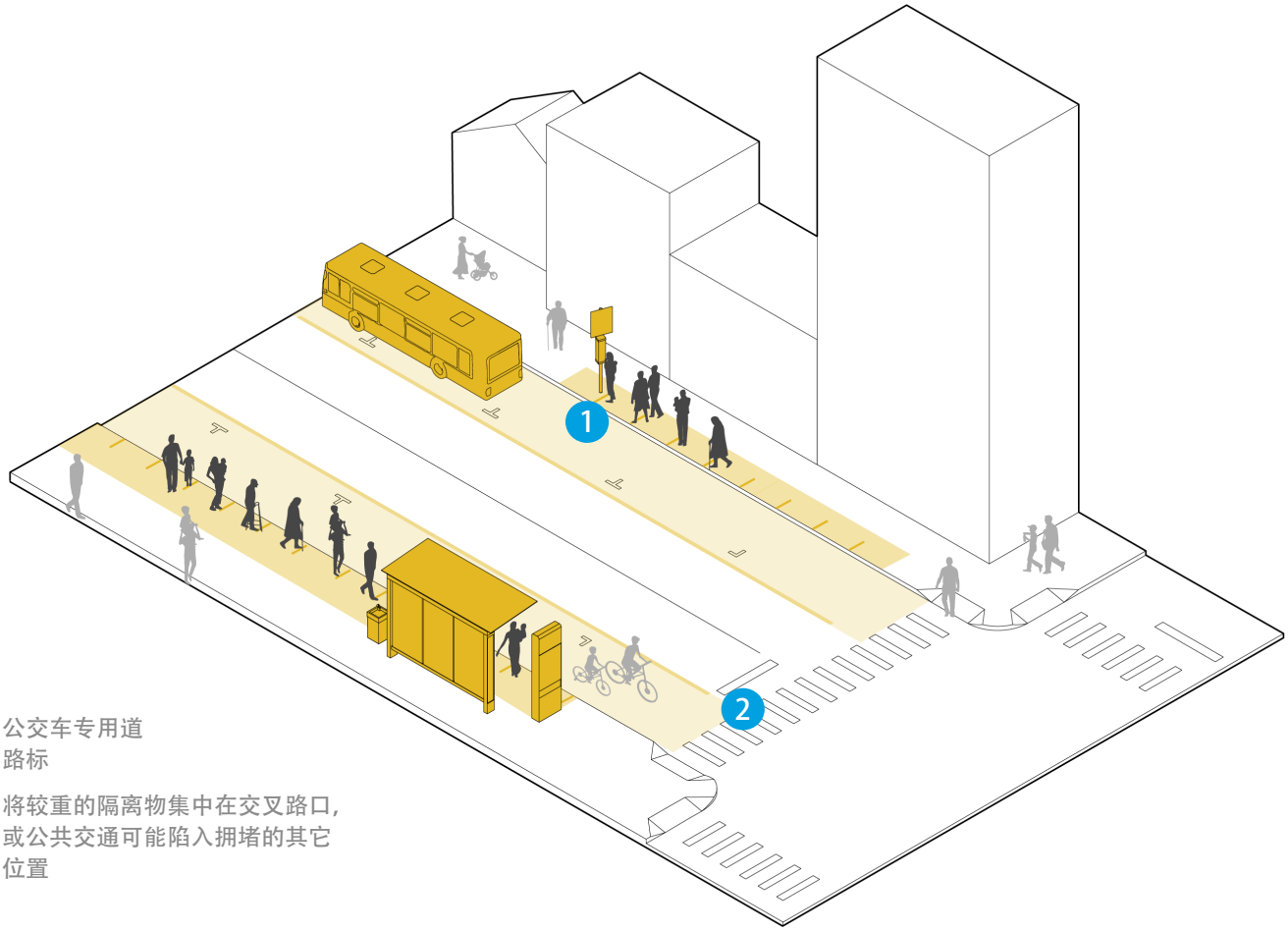


图片来源：Kledina Skendo

阿尔巴尼亚地拉那

地拉那使用柔性塑料柱式轮廓标和黄色油漆标记将停车道改造成了保护性自行车道。

公交车道



1. 公交车专用道路标
2. 将较重的隔离物集中在交叉路口，或公共交通可能陷入拥堵的其它位置

提供或扩展仅供公交车/公交车优先的车道，让街道公交成为最有需求者的一种可靠且高效的交通方式。

应用场景

- 高乘客量的公交通道和路线，为依赖公交的社区和重要商业/服务场所提供服务。

关键步骤

- 将路边停车位或机动车道改造成地面公交车道。
- 用车道标记、管制标牌、电子标牌（如有）和垂直元素（例如路锥）标明公交车道。

时间表：要用数周来规划，数天/数周来实施。

持续时间：数月至两到三年。



图片来源：波士顿市

美国马萨诸塞州波士顿

MBTA在华盛顿大街新设了一条永久性公交车专用道，其前身是一条使用橙色交通锥标的临时车道。

规划

- 对依赖公交的社区和通往客流量或需求较高的重要地点的路线进行优先排序，并实施改进措施，如设置公交车道和信号优先。
- 重点加大干预力度，集中在已知会导致交通延误的交叉路口，以及基于出行模式变化而出现的新临界点。
- 如果乘客因过度拥堵而经常过马路，请确定救援车辆的位置。
- 更改标牌、信号和标记，在必要时缓和重大的转向冲突。
- 考虑移除停车位、路缘通道或装卸区；尽量减少对重要商业场所的影响。
- 根据速度和延迟确定最关键的路段；车道可以短至一个街区或长至数英里。

参与

- 利用现有的通信网络和社交媒体渠道，例如公交倡导团体、社区协会和大型企业雇主。
- 在车辆、车站、网上和新闻通讯中发布通知，以公布变动并征求反馈。
- 从一开始就传达目标，与当前性能保持一致，并预示未来交通状况和交通客流量的变化。

设计 + 实施

- 测量和标记位置，并添加表明运营时间的指示牌。
- 安装路锥和/或路障、柱式轮廓标或用油漆喷上“仅限公交车”标记。
- 指示牌可以是静态的，也可以是VMS的，这取决于提供情况和资源。
- 针对复苏计划，将临时材料升级为永久性材料。参阅**《城市道路设计指南》**。

监控

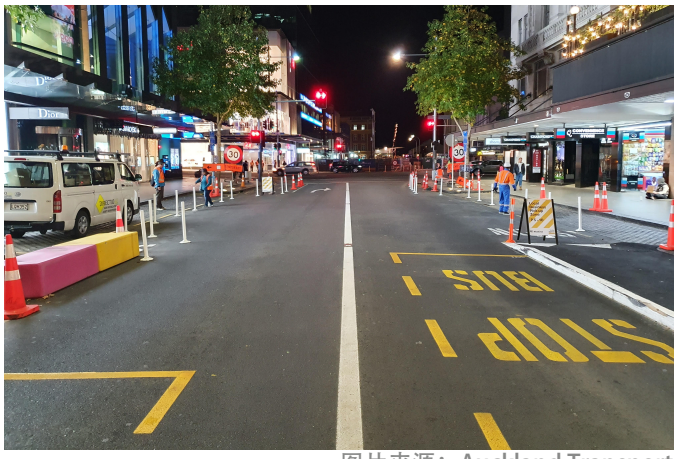
- 关键标准：收集乘客量、拥堵和出行时间的数据；根据运营性能以及公共卫生指导进行调整。
- 与停车和交通执法人员协调，禁止私人车辆在车道上临时停车、停车或行驶；在开始落实时集中注意力。



图片来源：SFMTA

美国加利福尼亚州旧金山

SFMTA优先考虑核心网络，并开始进行改进，提高公共交通对于重要工作 人员的吸引力

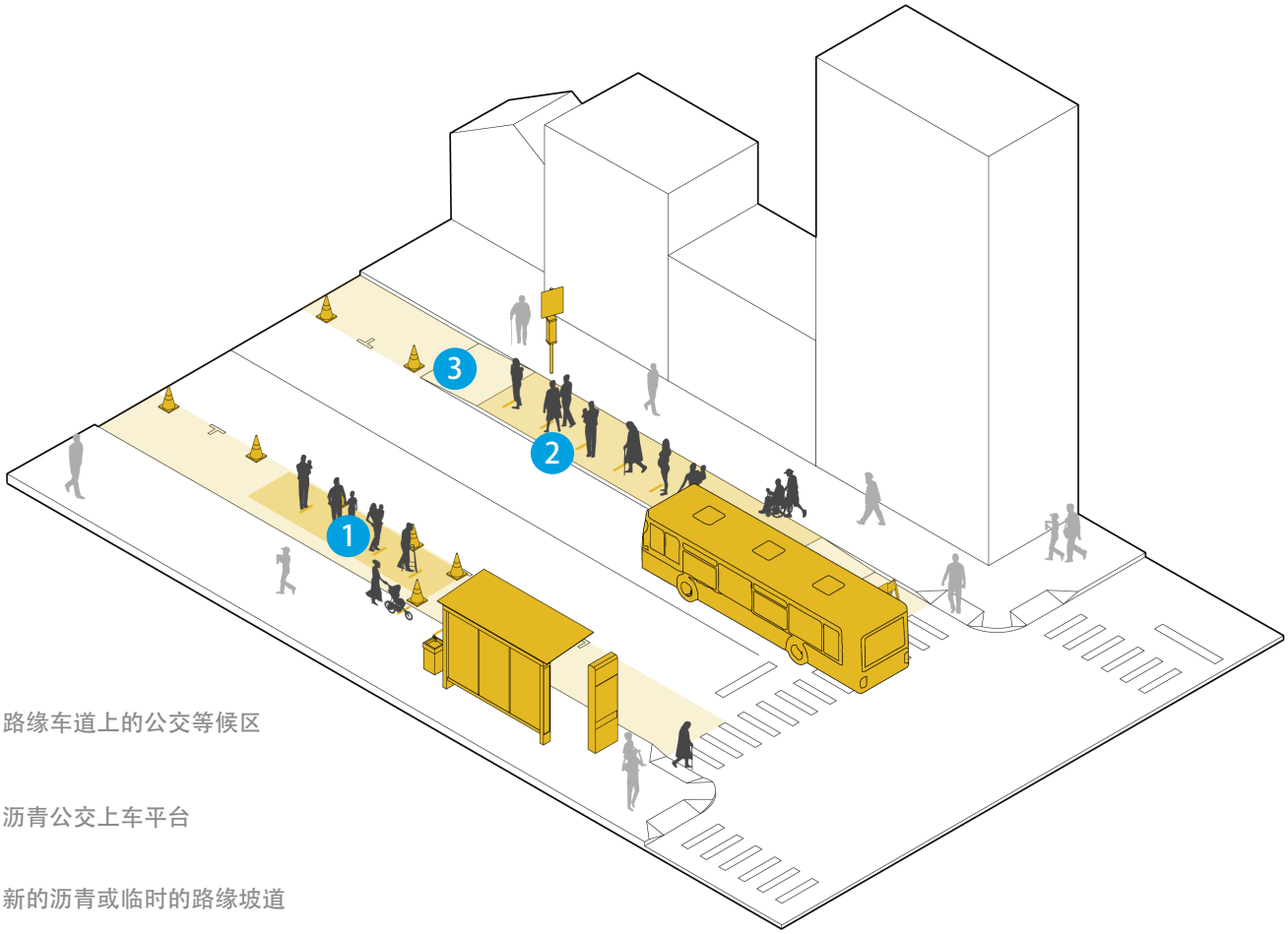


图片来源：Auckland Transport

新西兰奥克兰

奥克兰在皇后大街为新公交车站和公交车道腾出空间。

公交车站和通道



1 路缘车道上的公交等候区

2 沥青公交上车平台

3 新的沥青或临时的路缘坡道

为公交车乘客提供宽敞的等候区，允许从后门/所有车门上车以减少排队和上车时间。

应用场景

- 每日乘客量高或每日特定时段乘客集中的公交车站。
- 人行道上的公交车站，由于人行道过于繁忙或狭窄而不能在等车时的人与人之间提供足够的身体距离。

关键步骤

- 使用临时材料（如路缘石、沥青和模块化安全岛）布置平台
- 安装坡道、人行横道和安全岛通往道路中间的车站。
- 通过手机购票、车载非接触式支付和车外收费简化上车流程。

时间表：要用数天至数周来规划，数小时至数周来实施。

持续时间：数月至数年。



图片来源：Reuters/Maggie Andresen

卢旺达基加利

卢旺达当局在首都基加利的公交车站安装了洗手台。

规划

- 授权城市和公交部门的工作小组，包括网络规划、速度和可靠性、服务规划和运营商。
- 优先考虑有持续客流的车站或COVID-19高发区域。
- 在需求和可行性都很高的地方实施，然后将项目扩展到更具挑战性的地方。
- 与自行车、公共空间或人行道项目协调，确定安全圈或安全岛是否合适。
- 重点关注后门/所有门上车，并可选择在线/下车付款方式。

参与

- 为公交车乘客、民间团体、残疾乘客协会、商家和医疗/服务员工工会提供机会，提出用于改善上车体验的场地的方案。
- 实施前在各车站张贴传单征询乘客的反馈意见。
- 促进在线的车内和站内反馈。
- 公布入围场地的名单，以及简化地点的简化规划流程。

设计 + 实施

- 通过让平台与现有路缘齐平，或在保持在可通行的斜坡公差范围内，保持无障碍上车。
- 平台至少长30英尺，支持后门上车。
- 使用沥青或模块化坡道，在自行车道上增加坡道，提供可穿行自行车道的通道。
- 将停车位改造成路边休闲区或人行道扩展区。维持现有站点的路缘通道。
- 标记排队线/圈，间隔6英尺/2米。
- 包括短期使用的木制平台和模块化上车闪灯或带有沥青填充物的水泥路缘石，提高耐用性。

监控

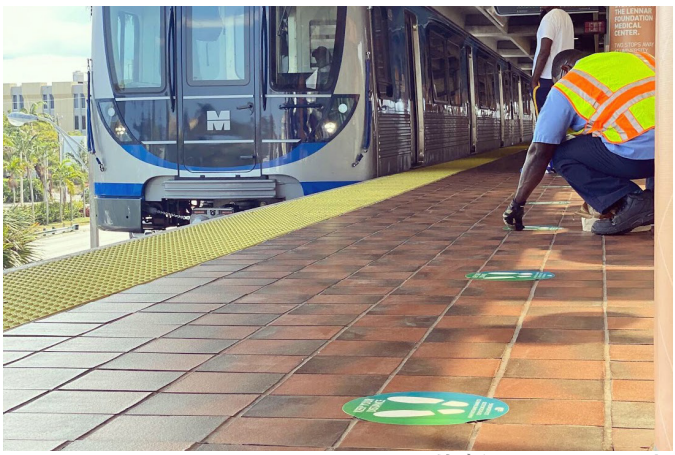
- 关键标准：尽量减少乘客排队，保持足够的身体距离。
- 在实施后几天内和/或如果操作人员报告平台上发生磨损，检查模块化或临时上车平台的完好性
- 邀请操作人员、主管和调度员对设计进行意见反馈。



图片来源：@Fab_Benvenuti

意大利罗马

罗马在一条主要街道上设立了新的临时公交车站和一条有停车保护的自行车道。

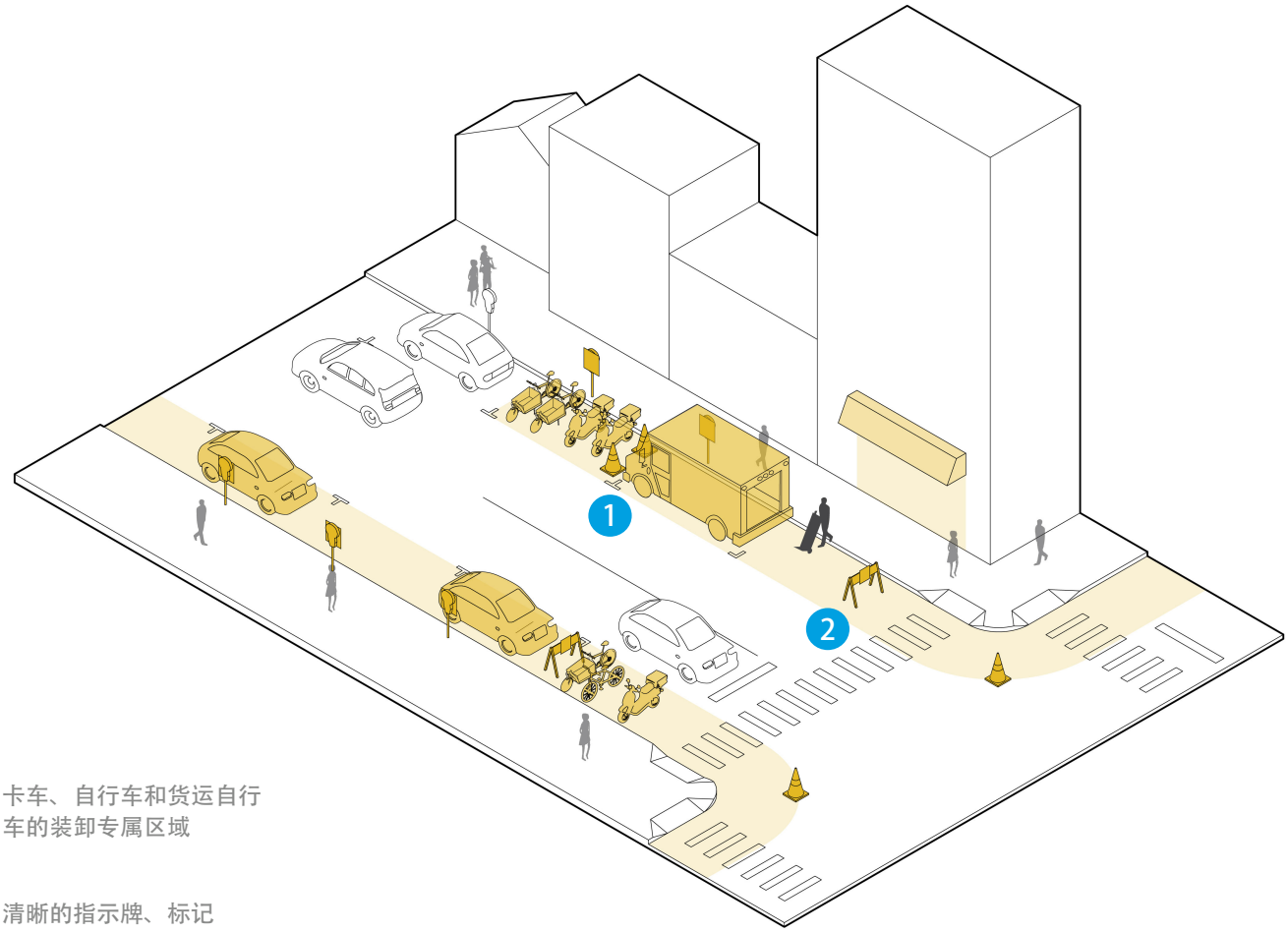


图片来源： Miami-Dade Transportation & Public Works

美国佛罗里达州迈阿密

迈阿密标记了适当的间距，以便在公交车站保持足够的身体距离。

取货和配送区



1 卡车、自行车和货运自行车的装卸专属区域

2 清晰的指示牌、标记和保护措施

将路边停车空间或行车道改造成高周转率的取货或配送区，为重要商业场所服务。

应用场景

- 大多数与餐厅、自助洗衣店、药房和其他重要服务相关的空间。

关键步骤

- 根据需要使用喷涂粉笔、油漆、贴纸或交通胶带来划分空间。
- 改变管理和执行策略，涵盖泊车计时器或机器。
- 设置时间限制（最长约10分钟）以实现对重要服务的周转/快速获取。

时间表：要用数天来规划，数小时来实施。

持续时间：数天至数月。



图片来源：罗利市

美国北卡罗来纳州罗利

罗利使用路锥和标牌设置了临时路边取货区。

规划

- 选择拥挤和/或处于高感染率地区需提供重要服务的地点。
- 遵守最初的时间线，依据公共卫生指南或流动性变化及时作出调整。
- 在预算中包括维护和材料更换。

参与

- 利用传单通知沿途的顾客、商家和居民，并在网上发布通知。
- 利用商业协会、合作伙伴和利益相关者传播信息并实地核实细节。
- 与应急服务场所和当地企业保持联系。

设计 + 实施

- 根据需要关闭或盖住受影响的泊车计时器，并覆盖泊车管制标牌。
- 设置轻型隔离材料（如路锥、锯木架、路障）来指定空间。
- 如果没有车道线或停车标志，则使用喷雾粉笔、油漆、贴纸或交通胶带。
- 在路基上腾出空间来卸货，并根据需要添加自行车架，保证人行道上行人的无障碍通行。
- 制作并张贴临时标志，以清楚地传达变动后的用途和政策。

监控

- 关键标准：驾驶者和骑行者在适当的时间段内占用取货和配送场地。
- 检查行人区和街道在运作时受到的干扰（如双车位、应急通道）
- 在最初的几个工作日和周末每天检查设备的安放，然后每周检查一次。



图片来源：Dongho Chang

美国华盛顿州西雅图

西雅图推出了一项计划，将餐饮店附近的停车场地转换为顾客和配送人员的取货和装货区。

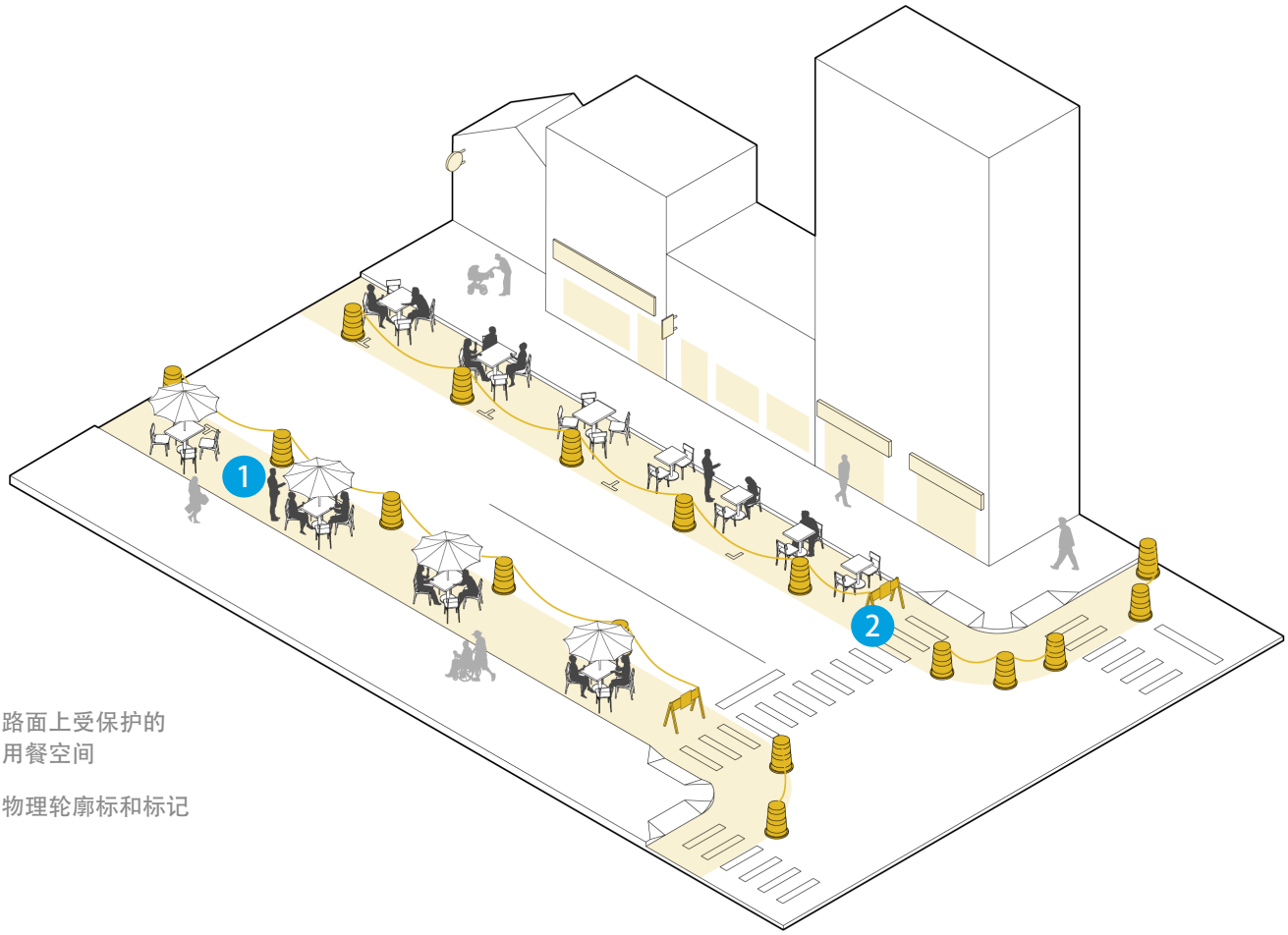


图片来源：亚历山大市

美国维吉尼亚州亚历山大

亚历山大使用临时指示牌指明餐饮店外面的取货区，供顾客和配送人员安全进出商家。

户外用餐



1 路面上受保护的用餐空间

2 物理轮廓标和标记

为户外用餐提供空间，使餐厅能够在恢复餐饮运营的同时遵守保持身体距离的指导方针。

应用场景

- 沿着几个街区聚集了餐厅、咖啡馆、小吃摊和/或街头食品摊贩的地方。

关键步骤

- 确定餐厅聚集处和指定“餐饮街”区域。
- 如有需要，在预选区域内免除现有的户外用餐许可证费用。
- 为“餐饮街”区域制定明确的占用标准（如餐桌数量）。

时间表：一周。

持续时间：数月。



图片来源： Go Vilnius

立陶宛维尔纽斯

维尔纽斯的十八个公共空间，包括中央大教堂广场，已经开放给露天咖啡馆和餐厅使用，让商家可以安全地营业。预计夏季会开放更多空间。

规划

- 根据需要，在紧急行政令的规定范畴内，通过临时关闭街道或车道，或重新规划停车空间来设立“街头餐饮”区。
- 免除人行道用餐许可证费用；制定占用标准并调整限制行人在公共用地出行或活动的条例。
- 调动停车执法人员和公共工程来协助和支持任务；可以要求当地协会协助清洁和监控。
- 遵守初始的运营期限和时间，注意任何城市或州规范运营的“居家”限制。
- 如果有的话，在落实改造之前要考虑公共交通性能和重要工作人员的通行。不建议改动服务于重要工作人员或目的地的主要公交线路。

参与

- 必要时创建简单的表格，让商家和街头商贩登记他们的兴趣。从一开始就传达迭代的方法。
- 利用当地商业团体和BID、当地协会和其它伙伴关系对项目进行宣传；在每个社区内快速进行评估和通报。
- 保持机构间通信畅通，特别是紧急服务和任何清洁或维修人员。

设计 + 实施

- 必要时在封闭端使用重型隔离物来封闭街道，禁止车辆通行。
- 根据需要使用桌椅和伞；制定设备存储和部署指南以确保行人、自行车和车辆可在非工作时间通行（保持足够的行人通道）。
- 根据营业时间、整体客流为餐厅制定配送方案。
- 在使用标记指明保持距离标准或公共卫生准则时，从椅背到椅背进行测量。
- 保持人行道上没有桌椅，给予行人足够的移动间距。

监控

- 关键标准：根据公共卫生准则确认桌子间距；保持供行人通行的无障碍区域。
- 定期调查餐厅和商贩以获得反馈，并根据需要调整营业时间。



图片来源：NACTO-GDCI

美国伊利诺伊州芝加哥

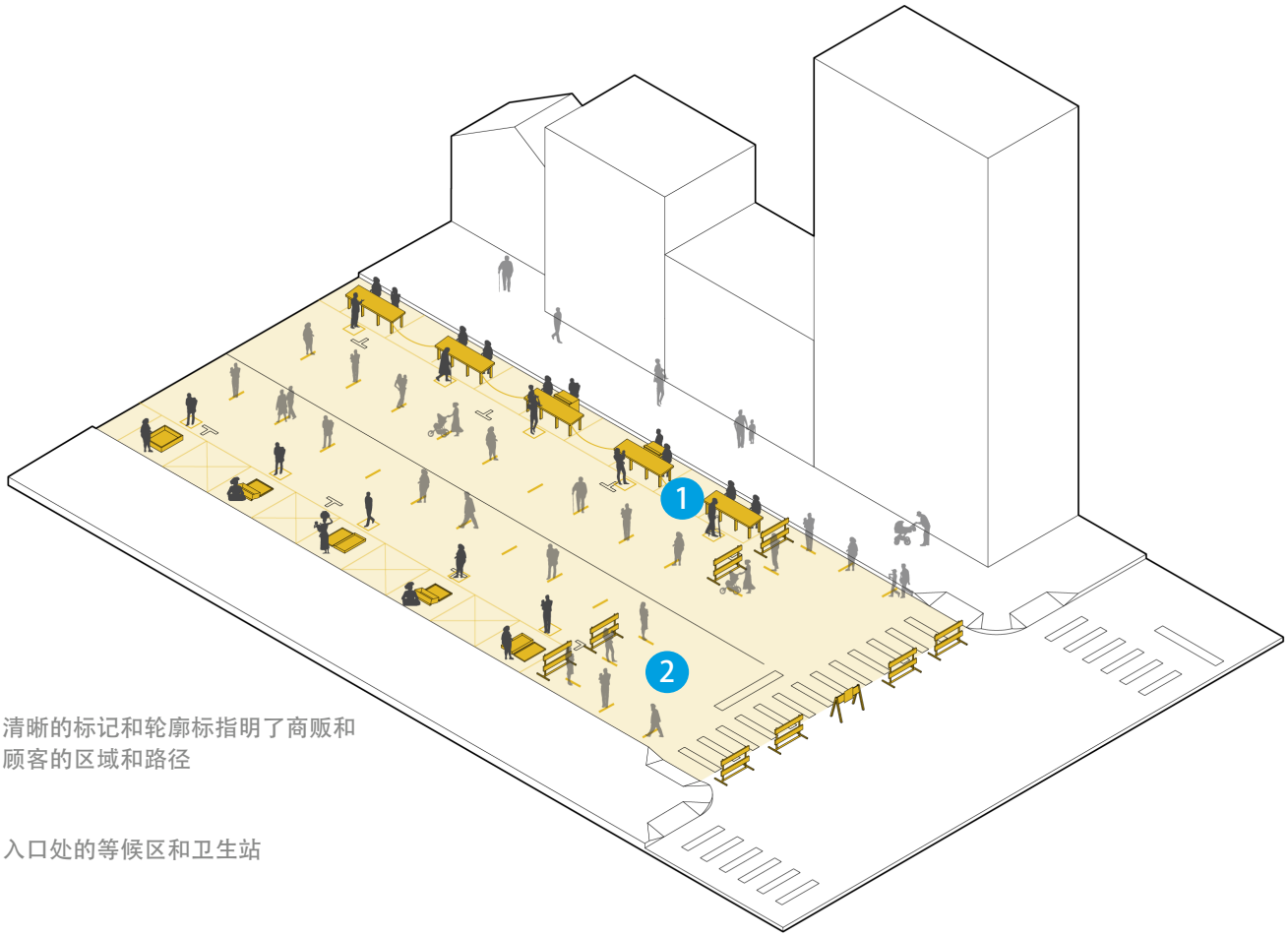
芝加哥的百老汇大街使用停车道作为餐厅的户外座位区，从而被改造为行人的公共空间。



图片来源：@demescope

意大利米兰

米兰通过重新利用停车位设立了户外用餐区。



1 清晰的标记和轮廓标指明了商贩和顾客的区域和路径

2 入口处的等候区和卫生站

将市场范围扩展至邻近的街道，以缓解拥挤并有助于保持身体距离。

应用场景

- 拥有固定或交易活跃的露天市场的街道。
- 邻近市场建筑物或带有市场的公共空间的街道
- 周期性农贸市场。

关键步骤

- 分配街道空间，让市场可以扩大范围，从而在安全保持身体距离的条件下经营。
- 改变管理和执行策略。
- 根据当地的保持身体距离的准则，为商贩摊位和流通路线制定安全布局和间距。

时间表：要用数天来规划，数小时来实施。

持续时间：数小时、数天、数月或永久。



图片来源：Jain Weraphong

缅甸葛鲁

在葛鲁，使用油漆在市场中标明和划分商贩摊位的位置，让顾客可以安全购物。

规划

- 优先考虑食品和必需品市场，确保摊位数量在各个社区之间公平分配。
- 必要时将市场扩展到邻近的街区，将商贩划分至不同的地点，或在一周内更换商贩。
- 根据当前的保持身体距离准则评估商贩和客户的总容纳量。
- 必要时修改或更新许可证，以反映新的营业方案。
- 合理安排空间和时间安排，以便在市场营业时间之外安全地装卸货物。

参与

- 重点关注商贩、当地居民和企业。
- 使用清晰的指示牌将调整后的营业方案（包括最大容量和保持身体距离规定）传达给商贩和客户。
- 依靠合作伙伴和利益相关者来传播信息并共享经营任务。

设计 + 实施

- 使用障碍物和标牌将市场边界与车辆交通划分开来。
- 在入口处设置大型指示牌。在入口处设立排队区，供顾客在市场人满为患时使用。
- 使用油漆或其它地面标记物指明商贩摊位的位置和安全流通路线。
- 使用障碍物或标记物（如桌、绳、油漆）以尽量减少商贩和顾客的互动，并在购物点保持身体距离。
- 如有必要，提供洗手和卫生设施。

监控

- 关键标准：顾客/商贩/时间的比例和顾客/区域/时间的比例。
- 跟踪客户数量并进行调查，在必要时通告最新的市场方案。
- 确保每天结束时对市场区域进行清洁和消毒。



图片来源：Sistema FAEG/Senar

巴西戈亚尼亚

戈亚尼亚实施了一项“安全集市”试点项目，鼓励开放式市场按照世界卫生组织的指导方针经营以避免传染。

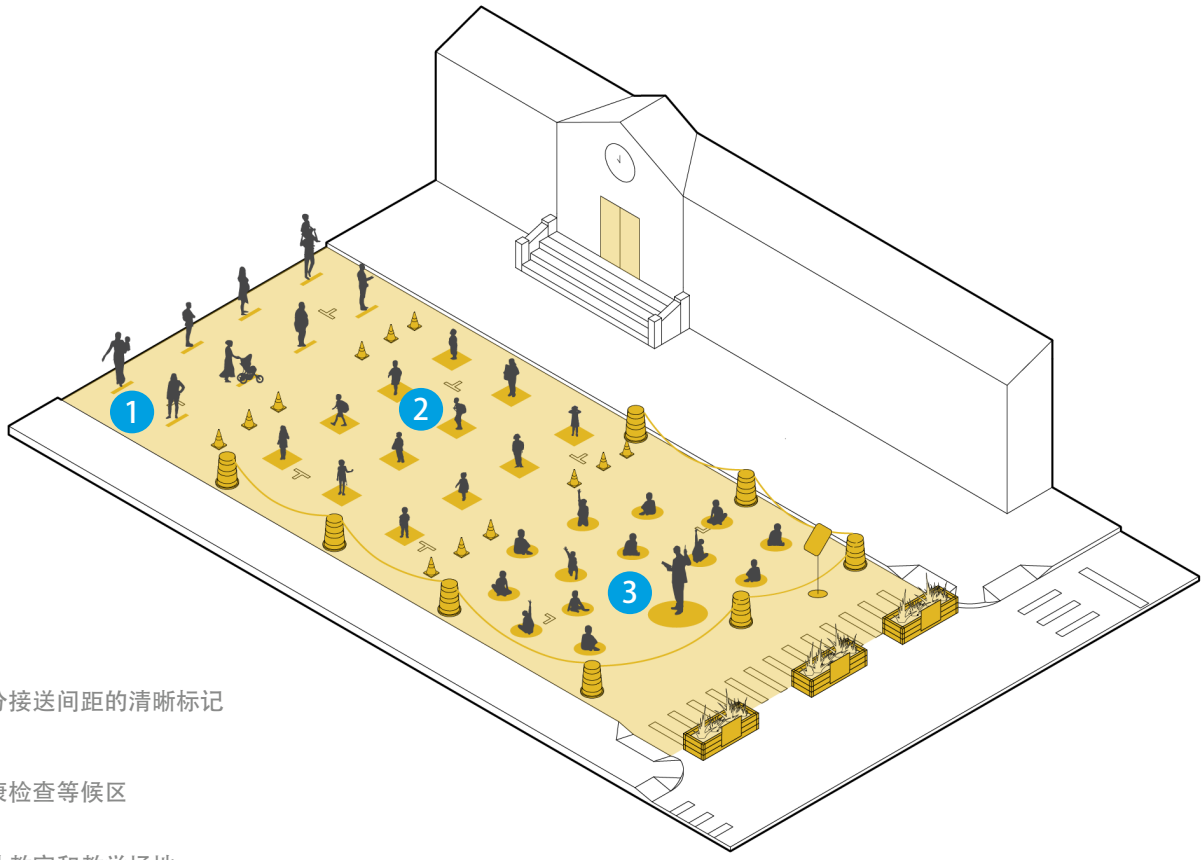


图片来源：Jason Roberts/Better Block

美国德克萨斯州达拉斯

在达拉斯，当地的非盈利组织Better Block正在给歇业的餐厅提供木制的水果和蔬菜架，让他们可以在户外杂货市场销售积压的库存。

学校道路



1 划分接送间距的清晰标记

2 健康检查等候区

3 户外教室和教学场地

提供户外教室和娱乐场地，以及安全接送点和健康检查区。

应用场景

- 学校、日托中心及学生和儿童使用的设施附近的街道和停车场。
- 学校附近及周边用于步行和上学的街道。

关键步骤

- 为学校和护理机构提供无车街道空间，用于上课、课间休息和集合。
- 使用扩展的人行道、自行车道和安全人行横道及速度管理，形成通往学校的安全路线。

时间表：要用数天至数周来规划，数小时来实施。

持续时间：数小时、数月或长期。



图片来源：LightRocket via Getty Image

意大利都灵

在都灵的一个学校花园，公共空间被改造成了学习空间。

规划

- 与学校/地区协调对户外设施和出入需求进行规划，如错开到校时间和入校前健康检查。
- 优先考虑场地有限的学校和教育/护理机构，它们将在公共卫生指导方针下获得更多的空间或者为弱势群体服务。
- 制定针对极端或恶劣天气的应急计划。
- 分析移除部分或全部行车道的影响。
- 考虑邻近的街道和自行车/交通设施，通告封闭街道的选择和可能持续的时间。
- 为入校前的健康和体温检查安排空间；为入口附近的护理人员创造等候空间。
- 为无法步行或骑自行车的儿童改善公共交通方式，为消毒过的校车和车辆通道提供安全的等候区。

参与

- 张贴色彩鲜艳的大型指示牌，清楚地标明不同的区域，如排队区、健康检查区或教学区。
- 与学校和家长代表合作，沟通学校设施、出入处和卫生政策的变化。

设计 + 实施

- 全部或部分关闭学校设施附近或周边的街道。
- 在入口处放置实体分隔物，以指明限制或受限车辆通道。大花槽可用作路障并能融入自然。
- 在地面上使用涂料、颜色和其他标记，保持安全的身体距离进行游乐和学习。指明取货和配送位置和距离。
- 在入口外放置洗手和温度测量站。

监控

- 对父母、孩子和老师进行问卷调查以获得反馈；利用反馈来修改和改进设计和操作。
- 将临时干预用作未来基本建设的试点项目，使用定性和定量数据来告知变更。
- 评估孩子通勤上学的方式（包括当地路线），以告知邻近街道需要优先升级的地方。



图片来源：@Anne_Hidalgo

法国巴黎

巴黎在学校前的街道上进行了标记，以保持身体距离。

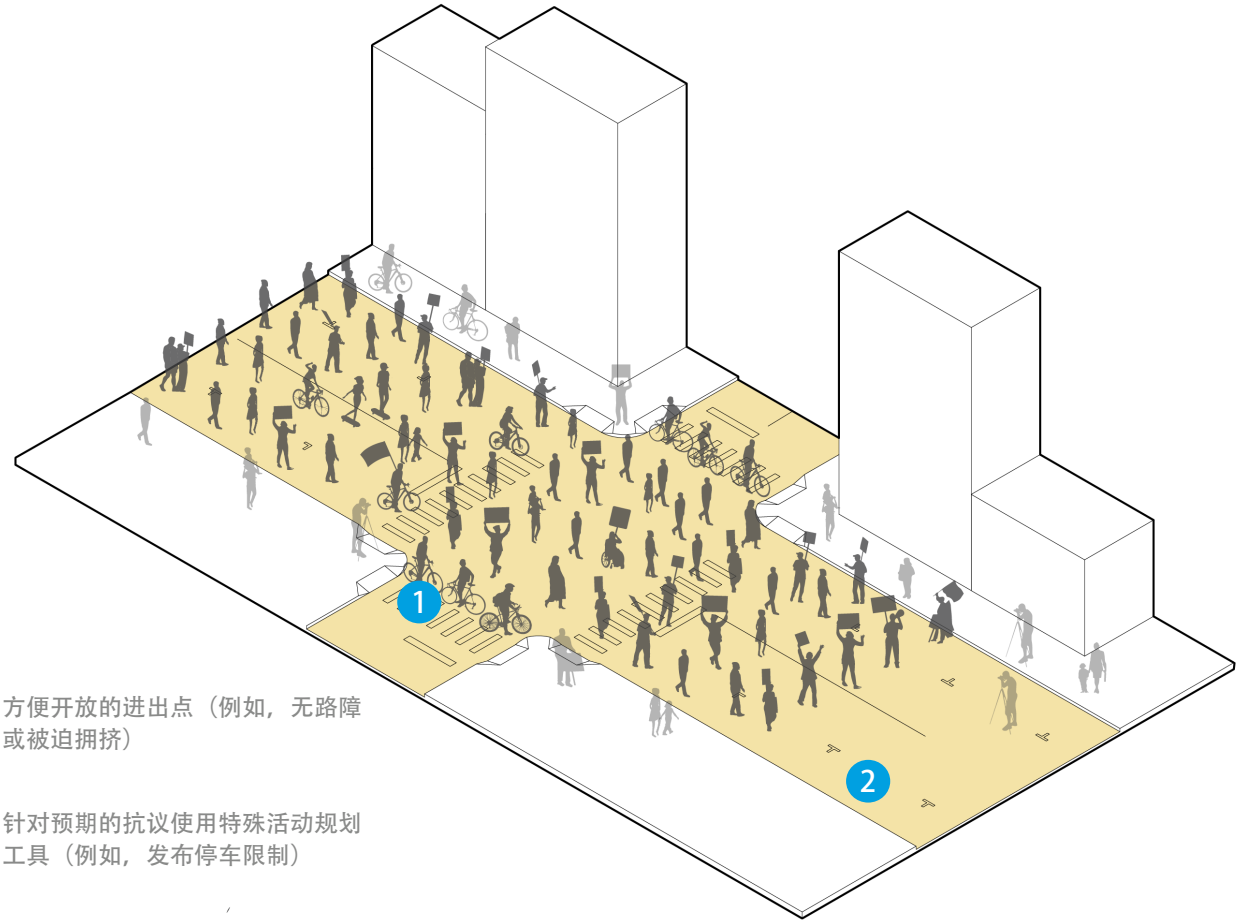


图片来源：@CGTNOfficial

中国武汉

武汉高三学生遵循地面上的标记，排队等待进入学校，并在入校时测量体温。

用于抗议的街道方案



1 方便开放的进出点（例如，无路障或被迫拥挤）

2 针对预期的抗议使用特殊活动规划工具（例如，发布停车限制）

有助于安全进入公共场所进行游行和抗议，这属于基本公民权利。

应用场景

- 通常用于游行或集会的标志性公园、街道和广场。
- 分散在社区公共空间和街道上。
- 大型街道和桥梁；**社区位置或历史意义。**

时间表：数小时到数天。

持续时间：数日、数周、数月。



图片来源：@clarendipity

美国明尼苏达州明尼阿波利斯

在明尼阿波利斯，社区成员和当地艺术家纪念被警察杀害的George Floyd。当地组织为游行者和附近居民提供水和消毒剂。

政策 + 参与

- 重申（即使是在疫情期间）公共广场和街道作为抗议和游行场所的应有作用。
- 针对现场管理、冲突逐步升级、行动畅通无阻以及满足所有人的医疗/安全需求，建立并传达明确的目标。
- 符合许可/通知要求，自发抗议或在具有通行权的移动车辆里进行公民行动认为是犯罪行为。
- 确保所有现场工作人员都穿戴符合公共卫生指南的服装与设备，以防止病毒在彼此之间传播或传播给附近的人。

设计方法

- 确保抗议者、医务人员、新闻记者和法律观察员的安全，且有足够的空间以保持身体距离。
- 保持参与者沿路线并且在交叉路口、暂停点等处自由移动，以避免狭窄处或迫使参与者进入密闭空间。
- 沿着前进路线实时部署重型材料（或固定车辆），以防止机动车辆暴力和冲突。
- 考虑使用更小、更具机动性的EMT车或环卫车，其也可用作垃圾清理的容器。
- 确保材料或车辆可灵活地在紧急情况下形成安全、方便的出口。
- 留出间隙以防止夹伤或卡住。
- 如果抗议引人注目/正在进行中：
  - 使聚集区成为步行区，并清除未固定的路障。
  - 为公交、自行车/踏板车共享、打车等发布路线或站点变更信息，以确保可供必要工作者和居民选择。
  - 重新配置临时设备，以保持参与者的安全和通行。

管理实践

- 通过社会服务提供者（例如，社会工作者、紧急医疗救护技术员(EMT)或消防员）协调现场后勤。
- 完善绕行计划，并针对受影响的公交路线和车站更新应用程序数据，这与其他主要街道封闭一样。
- 避免使用可能导致滞留的人群管理策略，例如禁止通行区域、宵禁和指定出入点。
- 调整停车要求，为企业和居民提供明确的信息。
- 根据机构价值观、共同目标和公共卫生指南，定期修订跨机构协议和员工指南。



图片来源：@seinahpets

美国华盛顿州西雅图

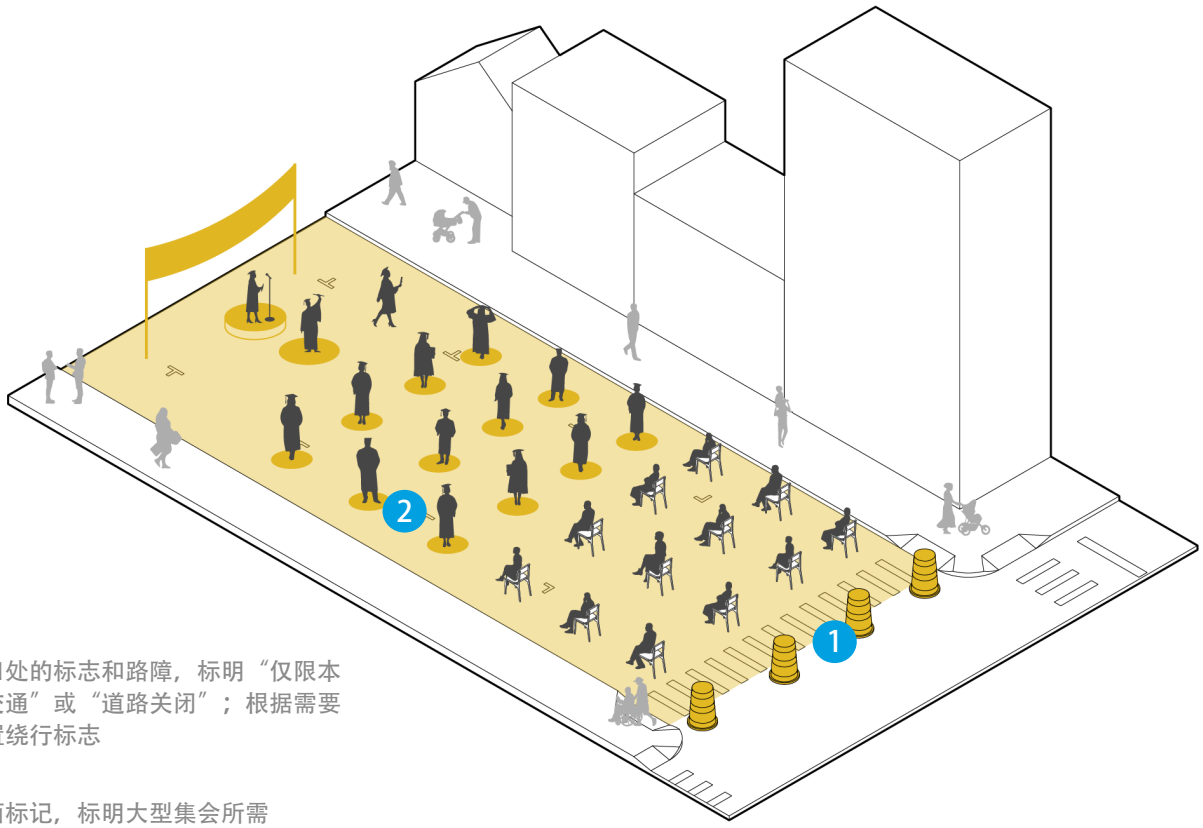
西雅图的抗议者用其自行车封住交叉路口，以确保其身后的人群安全移动。



图片来源：@longfellowfilms

尼泊尔加德满都

尼泊尔抗议者聚集在总理府邸附近。



1 入口处的标志和路障，标明“仅限本地交通”或“道路关闭”；根据需要放置绕行标志

2 地面标记，标明大型集会所需的保持身体距离的要求

全部或部分封闭街道，为文化、宗教或公民集会提供室外空间。

应用场景

- 交通量少的住宅街道、巷道或步行街。
- 商业街或其他无公交的通道。
- 车流量少的多车道街道
- 城市或组织机构拥有的停车场和露天车库。

关键步骤

- 安装临时交通路障以及与关闭类型相匹配的“仅限本地交通”或“道路封闭”标志。
- 确定机构和当地管理员，以在活动期间安装和监控路障。
- 确保重要配送和应急车辆可以通行。

时间表：数天到一周。

持续时间：数小时、数天、数周。



图片来源：Thierry Gouegnon/Reuters

科特迪瓦共和国阿比让

Adjame附近的穆斯林参加祷告以庆祝斋月结束。

规划

- 创建/变更和发布简单的应用程序，以根据文化、宗教和民间机构根据需要实施关闭。根据典型的活动管理计划，包括任何卫生需求、责任和成本，使用应用程序预计街道管理需求。
- 建立并公布具体的关闭标准，包括：流量和速度、管辖权、其他室外空间的可用性、公交或自行车路线的状况、相邻土地的使用、频率、时间等。明确有资格临时使用街道的机构类型。

参与

- 通过文化团体、教堂、社区协会或其他住宅区组织和商业团体，公开道路关闭和活动选择。
- 主动咨询对当地的艺术、文化、社区活动及日期感兴趣的团体。
- 与利益相关者、拥护者和互助组织合作，以发布消息。
- 与社区团体联系，以确定影响文化敏感性、设计、规划或街道路段选择的主要障碍或问题。

设计 + 实施

- 使用规划期间制定的标准来确认交叉路口/街道，以完全或部分关闭车辆交通。
- 放置轻型隔离物以部分封锁街道，并指明限制使用和将要进行部分关闭的更低车速（时速5-10英里/10-15公里）。
- 使用临时“仅限本地交通”、“道路封闭”或“前方新交通模式”标志，必要时可将其贴到路障或A型架上。
- 安装地面标记，划定需要保持的身体距离（如果适用）。
- 考虑其他可能与集会类型相应的材料和交通控制元素（取货/配送区、活动集结待命区等）。

监控

- 关键标准：定期进行“高峰期”统计和经验观测，以确保遵守安全身体距离。
- 监控并报告任何交通管制缺陷（标志、路障等）。
- 确保设计和操作指南符合地方、州和国家的整体健康指南和标准。



图片来源：Kisha Bwenge

美国纽约州纽约市

在市婚姻局关闭期间的一场室外结婚仪式上，婚礼宾客保持适当的身体距离站立。



图片来源：Michael Cavazos / News-Journal Photos

美国德克萨斯州朗维尤

圣玛丽天主教学校七名2020级毕业生在一场限制人数的典仪中毕业。