

“废弃铁路改作慢行道”保护协会

【美】查尔斯·A·弗林克 克里斯汀·奥卡 罗伯特·M·赛恩思 著

奚雪松 陈琳 殷明 译

21世纪慢行道

多功能慢行道的规划、设计及管理手册

(第2版)



中国工信出版集团



电子工业出版社
PUBLISHING HOUSE OF ELECTRONICS INDUSTRY
<http://www.phei.com.cn>

21世纪慢行道

多功能慢行道的规划、设计及管理手册

第2版

查尔斯·A·弗林克

【美】 克里斯汀·奥卡 著

罗伯特·M·赛恩思

奚雪松 陈琳 殷明 译

电子工业出版社

Publishing House of Electronics Industry

北京·BEIJING

Trails for the Twenty-First Century: Planning, Design, and Management Manual for Multi-Use Trails

978-1-559-63819-7

Charles A. Flink, Kristine Olka, Robert M. Searns

Copyright © 2001 Rails-to-Trails Conservancy

Published by arrangement with Island Press.

Translation copyright © 2016 Publishing House of Electronics Industry.

All Rights Reserved. No part of this book may be reproduced in any form without the written permission of Island Press.

本书中文简体版专有翻译出版权由美国Island Press公司授予电子工业出版社。未经许可,不得以任何手段和形式复制或抄袭本书内容。

版权贸易合同登记号 图字: 01-2011-3673

图书在版编目(CIP)数据

21世纪慢行道: 第2版 / (美) 弗林克 (Flink, C.A.), (美) 奥卡 (Olka, K.), (美) 赛恩思 (Searns, R.M.) 著; 奚雪松, 陈琳, 殷明译. — 北京: 电子工业出版社, 2016.2

书名原文: Trails for the Twenty-First Century: Planning, Design, and Management Manual for Multi-Use Trails

ISBN 978-7-121-28148-8

I. ①2… II. ①弗… ②奥… ③赛… ④奚… ⑤陈…⑥殷… III. ①非机动车道—研究 IV. ①U412.37

中国版本图书馆CIP数据核字 (2016) 第026439号

策划编辑: 胡先福

责任编辑: 胡先福

印刷: 三河市鑫金马印装有限公司

装订: 三河市鑫金马印装有限公司

出版发行: 电子工业出版社

北京市海淀区万寿路173信箱 邮编 100036

开本: 889×1194 1/16 印张: 12.25 字数: 313千字

版次: 2016年2月第1版

印次: 2016年2月第1次印刷

定价: 68.00元

凡所购买电子工业出版社图书有缺损问题, 请向购买书店调换。若书店售缺, 请与本社发行部联系, 联系及邮购电话: (010) 88254888。

质量投诉请发邮件至zlts@phei.com.cn, 盗版侵权举报请发邮件至dbqq@phei.com.cn。

服务热线: (010) 88258888。

致 谢

特别感谢休·莫里斯、贝特西·古德里奇、凯特·比克特、凯伦·斯图尔特、芭芭拉·里奇、杰夫·恰博迪和南希·科洛佩雅思代表“废弃铁路改作慢行道”保护委员会为本书提供手稿。感谢以下个人，他们的专业知识为慢行道设计和管理提供了深刻的见解：乌苏拉·勒曼斯基、克里斯·阿贝特、布莱恩·鲍登（RTCA）；比尔·奥尼尔（东海岸绿道）；珍妮佛·贝尔福特（宾夕法尼亚“废弃铁路改作慢行道”委员会）；迈克尔·凯利（国际山地自行车协会）；艾德·麦克布莱叶（美新路基金会）；约翰·达格（首都新月小道）；蕾妮·格雷厄姆（哥伦比亚密苏里会议和旅游局）和吉姆·施密德（南卡罗莱纳州的公园、休闲和旅游局）。特别感谢贝莫瑞设计有限责任公司为本书提供精美的测绘图和插图。

赞助者

由美国国家公园管理局的河流、慢行道服务和保护援助中心（RTCA）提供支持的“河流和慢行道项目”是一个由保护和游憩规划方面的国内专家对感兴趣的社区提供大自然游憩以及环境、历史和文化保护方面援助的项目。“河流和慢行道项目”虽然不是直接投资项目,但是如果某个社区决定保护住屋周边的景观时,该项目可以帮助他们得以实施。它在全国各地的社区中实现了国家公园管理局的使命。它的目标是建立一个河流、慢行道和绿道的保护网络,提升人们的生活质量,并且将美国人和他们的自然、文化遗产紧密联系在一起。

联邦公路管理局（FHWA）会协同各州及其他合作伙伴一起开展公路运输项目,加强国家的安全性,促进经济活力提升,提高生活质量与环境质量。“联邦援助高速公路项目”为州提供联邦财政援助,以建立和完善全国高速公路系统以及主要道路、桥梁、自行车和行人设施及慢行道系统等。“联邦土地公路项目”为人们进入国家森林、国家公园、印第安保护区和其他公共土地提供了机遇。联邦公路管理局（FHWA）同样会对整合交通研究、开发和技术的项目进行管理。网址为：www.fhwa.doc.gov。

前言

1999年春，岛屿出版社告诉我们《21世纪慢行道》第1版被抢购一空，并询问我们是否能够提供再版更新。我们高兴地看到“废弃铁路改作慢行道”保护协会、国家公园管理局的国家休闲和保护中心，以及我们的伙伴作者已成功地创作了一部带来持续、重大公共利益的有效书籍。

21世纪已经到来，出现相互连接的绿道和慢行道国家系统的愿景也已成为现实。对慢行道——和慢行道系统的需求正在迅速增长，美国各地的社区都在寻求机遇提高本地的宜居性、实用性和美观性。多功能慢行道的产生，让散步的人、跑步的人、滑冰的人、骑自行车的人、残疾人士、骑马的人、滑雪的人——每个人都能享受到当地的风景。

慢行道开发行动已经扩展到了慢行道网络或绿色基础设施的范畴，为设计带来了新颖而意义非凡的挑战。这些网络把学校、图书馆、公园等各类原本分散的社区特色场所连接到了在一起，并且把住区邻里和商业中心也串接成了一个整体。这为通常意义上的目的性交通方式增加了一个新的设计标准，需要对公路和非公路路径进行整合，协调自行车设施准则，为穿越行政区域的慢行道系统规划找到适宜的方法。会有很多新的目标增加到慢行道和绿道当中来——栖息地保护、生态系统修复以及保护河道溪流免受来自高速公路和农场地表径流影响的缓冲区设置等——并且还有你已经遇到的一些棘手的设计难题。

基于这些原因，我们很高兴联邦公路管理局加入“废弃铁路改作慢行道”保护协会，与美国国家公园管理局一起作为我们新版《21世纪慢行道》的赞助商。这

三个组织将共同努力，帮助社区满足新的公共开放空间的需求，提高生活质量，促进经济发展和精明增长，以及支持这个目标的交通选择。我们知道，慢行道将促进这些目标的实现，但我们也明白，慢行道的建设过程可以说是艰巨和复杂的。我们将继续设法简化这一过程。在此期间，这本新书将帮助你认识正在进行的慢行道和绿道系统。

《21世纪慢行道》的写作将帮助那些正在对多功能慢行道进行规划、设计、建设和管理的人。本书提供了从开始创建一个慢行道到完成和管理未来慢行道的全过程的指导。这个版本包括了新的法规条例和建设指南，为各种类型以及不同能力的阅读者提供优秀的慢行道设计指导，并且同时也能修复本地的景观，以及恢复生态的完整性。

我们向本书的作者：查克·弗林克、克里斯汀·奥卡（绿道有限公司）和鲍勃·赛恩思（城市边缘有限公司）致敬，感谢他们为本书做出的宝贵贡献，感谢他们提供多功能慢行道开发和管理的知识。赞扬那些跨越区县的人们，正在利用这些独特的机遇改变他们社区的面貌。期待着与他们一起在新世纪开展慢行道的建设与合作。

大卫·G·伯维尔

“废弃铁路改作慢行道”保护协会会长

D·托马斯·罗斯

国家公园管理局休闲和保护司助理司长

辛西娅·J·伯班克

联邦公路管理局规划和环境司项目经理

目 录

致 谢
赞助者
前 言

案例研究2：评估慢行道需求 / 26
案例研究3：解决环境（潜在污染）问题的10个建议
/ 27

绪 论

第一章 入门指南

慢行道和社区 / 6

识别利益相关方 / 7
所有权与土地利用 / 9
历史与文化考量 / 10
交通系统 / 11
经济发展因素 / 12
评估慢行道需求 / 13

场地考量：登录和评估 / 14

绿色基础设施 / 16
廊道的建成要素 / 17
环境污染问题 / 19
人造基础设施 / 20
交叉口 / 21
入 口 / 22
廊道内动植物的生存环境 / 22
廊道构成 / 23
慢行道廊道景观的空间价值 / 24
应用评估结论 / 25

案例研究 / 25

案例研究1：巴伦杰河流慢行道：启动 / 25

第二章 规划与公众参与

慢行道总体规划 / 30

规划过程相关术语 / 30
制定总体规划 / 32
总体规划的过程 / 33
慢行道规划的原则 / 34
把你的规划融入现有文件中 / 36

制定规划：内部员工还是外部承包商？ / 37

利与弊 / 37
如何找到好顾问？ / 38
大学协助 / 38

公众参与 / 38

满足周边土地所有者的需求 / 39
土地所有者参与策略 / 42
社区参与 / 43
大众媒体宣传 / 46

案例研究 / 47

案例研究4：为密歇根东南部创建慢行道系统 / 47
案例研究5：通过创意合作伙伴建立慢行道 / 48
案例研究6：华盛顿州利伯蒂湖的社区参与 / 49

第三章 设计你的慢行道

满足不同使用者的需求 / 52

- 行人 / 53
- 骑自行车的人 / 53
- 骑山地自行车的人 / 55
- 骑马的人 / 56
- 越野滑雪的人 / 57
- 驾驶雪地摩托车的人 / 58
- 滑旱冰的人 / 59
- 其他使用者 / 59
- 让慢行道实现无障碍 / 59
- 多功能慢行道的建议路面宽度 / 61

路基、基层和面层 / 62

- 关注地面情况 / 62
- 路基 / 63
- 基层 / 66
- 面层 / 68
- 面层材料的可用性及地方特色 / 75

在具有挑战性的地区设计慢行道 / 75

- 易受水淹的地区 / 75
- 遭到环境污染的场地 / 76
- 废弃铁路改作慢行道 / 76
- 陡坡 / 76
- 连续性廊道上的缺口 / 77

多功能慢行道的桥梁和栏杆 / 77

- 若廊道包括桥梁 / 78
- 若桥已经被移除但墩基仍保留 / 80
- 若没有桥 / 81

隧道 / 82

- 你的隧道结构完整吗? / 82
- 解决结构问题 / 83
- 如果你需要一个新的隧道 / 83
- 隧道的特殊考量 / 84

道路交叉口 / 84

- 平面交叉的慢行道交叉口 / 84
- 立体交叉路口 / 87
- 铁路交叉口 / 87

多功能慢行道标识 / 88

- 标识的种类 / 88
- 标准标识的使用 / 89

慢行道配套设施 / 94

- 接入点设施 / 94
- 停车区 / 95
- 厕所 / 96
- 喷泉饮水器 / 97
- 长凳 / 98
- 庇护屋 / 100
- 自行车停车架 / 100
- 野餐区域 / 101
- 健身场 / 101

野生生物和多功能慢行道 / 102

- 了解栖息地 / 102
- 慢行道对敏感环境的影响 / 103
- 影响最小化的规划和设计技法 / 103

景观美化 / 105

- 慢行道路缘 / 106
- 植物和树木的角色 / 106
- 安全和安保 / 107
- 服务和可达性 / 107
- 解决气味和噪声问题 / 108
- 时间和空间 / 108
- 花费和实施 / 108

了解慢行道的历史 / 109

- 调查一段古老的铁路 / 109
- 构筑物 and 标识 / 110

列车组 / 111
运河构筑物 / 111
人文资源 / 111

让你的慢行道与众不同 / 112

满足用户 / 112
强调当地环境 / 112

案例研究 / 114

案例研究7: 解决骑车人和骑马人之间的冲突 / 114
案例研究8: I-75州际公路上的佛罗里达穿越绿道 / 115
案例研究9: 用艺术提升你的慢行道 / 116

第四章 慢行道的建造

制定一项实施规划 / 120

获得土地的策略 / 121

土地所有者的捐助措施 / 122
为慢行道的建设购置土地 / 123

遵从法规和许可 / 124

《环境政策法》 / 124
海岸线及湿地法规 / 125
许可及授权 / 125
施工规程 / 126

慢行道开发的资金来源 / 127

联邦资源基金 / 127
州资源基金 / 129
当地资源基金 / 130
民间基金 / 130

成功实施: 公私合作伙伴关系 / 134

施 工 / 134

案例研究 / 136

案例研究10: 与私人部门合作 / 136

第五章 慢行道的管理和维护

谁应管理多功能慢行道? / 138

本地管理 / 138
区县和特定区域的管理 / 138
州级管理 / 139
联邦管理 / 139
区域管辖机构 / 139
当单独的管理机构不能起作用时 / 140
非营利管理 / 140
与私营部门合作 / 141

慢行道用户安全管理 / 141

慢行道设计时谨记维修 / 141
维护安全的措施 / 141
风险管理策略 / 142
安全设计 / 144
慢行道巡逻 / 144
慢行道用户之间的冲突 / 145
提倡文明使用慢行道 / 146

与周边土地所有者、居民和企业维持良好的关系 / 148

制定收费结构 / 150

慢行道使用者: 收费还是不收费? / 150
收费结构样例 / 150
谁须付费? / 150
销售慢行道通行证 / 151
让使用者意识到收费 / 151
执 行 / 151

多功能慢行道廊道的合资企业 / 151

潜在兼容的非慢行道用途 / 152
赔 偿 / 152

面对改变, 保护你的慢行道 / 153

确立一个慢行道保护政策 / 153
慢行道廊道周边的土地使用 / 154

制定一个全面的预算和管理计划 / 155

关键因素 / 155

维修活动清单和时间安排表样本 / 156

案例研究 / 158

案例研究11：慢行道志愿者维修 / 158

出版物 / 165

一般性信息手册 / 165

慢行道地图 / 166

参观指南 / 166

时事通信 / 166

自然指南 / 166

当地历史指南 / 166

利用网站营销你的慢行道 / 167

公民的支持 / 167

“慢行道之友”团体 / 168

让慢行道成为一个保持动态的实体 / 169

案例研究 / 169

案例研究12：旅行社推广慢行道 / 169

案例研究13：创建和推广大部分“慢行道之友”团体的项目 / 170

第六章 最大化慢行道潜能

推广和营销你的慢行道 / 160

为什么宣传很重要？ / 160

如何宣传？ / 161

慢行道竣工之前的活动 / 161

开幕式当天的活动 / 161

扩展慢行道的活动 / 162

正在发生的活动 / 162

与媒体合作 / 163

报纸 / 163

电视和电台 / 164

新闻稿（或公益广告）的主题 / 164

“金句” / 164

慢行道营销工具 / 164

经验教训 / 171

词汇表 / 173

关于作者 / 187

译后记 / 188

绪 论

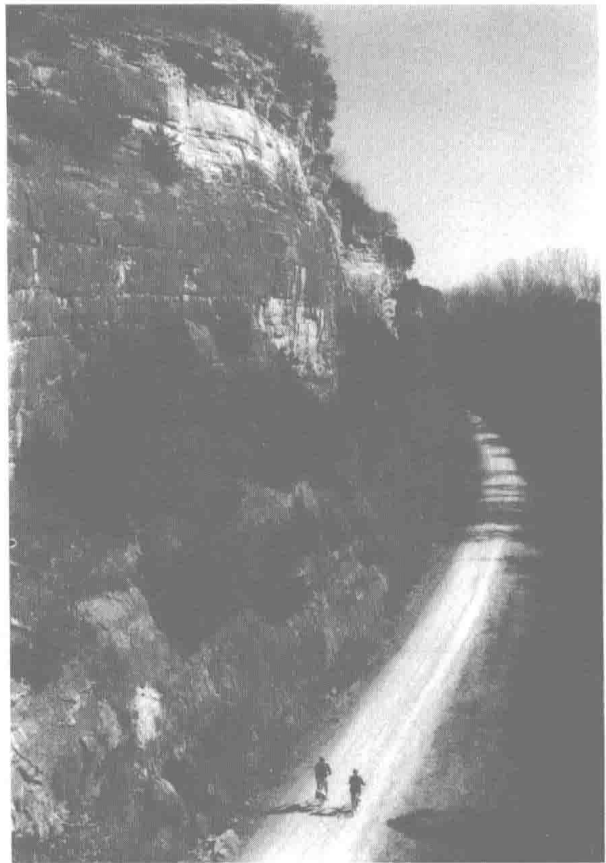


《21世纪慢行道》一书于1991年首次出版。随着新千年的到来，慢行道的倡导者、规划者和管理者都认为是时候思考慢行道运动在其发展的道路上完成了什么，如何利用一系列新工具和规划设计技术来迎接未来的挑战 and 机遇。本书的主要目的是为了开发“废弃铁路改作慢行道”，但它也仍旧适用于所有多功能慢行道。铁路慢行道是在铁路路权中可以确权容纳各类慢行道使用者的基础上进行建设的。许多慢行道取代了原本的废弃铁路线，而其他的慢行道则与在用的铁路线相平行设置。

在过去9年中，慢行道运动已经完成了许多工作。自从本书提出这种交错乡村景观的“一种新的公共空间”形态以来，“废弃铁路改作慢行道”保护协会估计，已有10000英里的铁路廊道被开发为慢行道。毫无疑问，在其他廊道，如河流、运河和溪流等廊道中，也开发了数百英里的慢行道。“废弃铁路改作慢行道”委员会、美国慢行道和其他致力于开发多功能慢行道的国家、州和地方组织都在这一领域获得了丰富的经验，并将其扩大到新的地理区域中，获得更多基层的支持。慢行道支持者之间的紧密合作确保我们通过了TEA21——下一代的联邦地面交通的立法。这一项目成为了有史以来慢行道、非公路交通线路项目中经费最多的项目。

全国城市和乡村都在努力发展慢行道系统，将分散的独立慢行道整合为一个完整的游憩和交通网络，以改善城乡居民的生活质量。每个独立慢行道的价值不会因此减少，反之，形成相互联系的慢行道之间的价值反而将大大增加。

这些慢行道及其慢行道网络为更多的人提供了步行到商店、骑自行车上班、锻炼身体、亲近社区、观察当地野生动物和家庭户外体验的机会。例如，凯蒂慢行道几乎跨越了密苏里州的大部分地区，这些它所经过的地区都发生了名副其实的变化，促进了当地城镇



Margarite Hoefler

凯蒂慢行道州立公园，密苏里州。

的经济发展，为来自当地及其他地区数百万的游客提供了一个极佳的休闲景点。同样，华盛顿、加利福尼亚、佛罗里达以及爱荷华州的多数铁路慢行道廊道都改善了人们的生活质量。绿道及绿道网络——大多数包含了铁路慢行道——在大型或小型的都市区里都留下了恒久的遗产，这场运动仍在继续。像密苏里州的斯普林菲尔德镇，正在建设慢行道网络；北卡罗莱纳州的罗利，已经为他们现有的30英里慢行道系统“尚缺的路段”划拨了资金；丹佛拥有200英里慢行道网络，是全国最优秀的系统网络之一。

慢行道和绿道运动在不断地发展演变。虽然最初的重点是发展慢行道和慢行道游憩，但现在已经涌现成为一项新颖的多目标的运动。慢行道的倡导者现在同交通工程师、从事排水与洪水控制的官员、生态学家及开放空间的倡导者展开紧密的合作。我们现在考

考虑的是能够提供野生动植物栖息地、活动通道以及开放空间景观的慢行道和绿地，让河流和溪流在更自然的景观中蜿蜒流动，能够保护和阐释本地的历史和文化，并且能够带来许多其他效益。

事实上，慢行道及其相关绿道廊道等基础设施越来越受到人们的重视，它们与道路、公园、公共设施和雨洪系统一样，都是重要的、必不可少的公共资产和资源。慢行道运动产生的一系列巨大的益处将转变和强化新世纪的城市景观。

我们中的许多人对未来的良好机遇都会抱有相当的热情。随着慢行道上散步、跑步和骑自行车（最流行的户外游憩形式）等各类活动的开展，慢行道的倡导者、规划者、建设者和管理者们各自都有重要的角色需要扮演。随着城市和郊区持续发展、新技术不断涌现，他们将要应对更多的重要议题、机会和挑战：

- 推进慢行道开发的系统途径。随着慢行道受欢迎程度的持续增长，我们要努力建设连接人们工作、生活和娱乐地点的慢行道系统。
- 利用慢行道和绿道塑造城市结构。随着美国城市地区尤其是郊区的快速扩张，使得找到控制城市蔓延的补救方法变得更加重要。慢行道，作为一种可选择交通路径，将我们与家庭和工作附近的资源相连接。同时，作为一种线性的公园，这些廊道保护了自然资源，使我们的城市更适宜居住。内陆城市的退化和过去环境恶化带来的影响直接导致我们放弃那些被干扰的、受污染的景观区域，这些区域有时被称为“棕地”。同样，社区也面临着清理和恢复的问题。因此，慢行道和绿道应成为振兴这些地区的一种方式，帮助其恢复社会、经济和环境活力。
- 找到授权、启动和鼓励社区建设慢行道和绿道的方式。如何设计鼓舞人心的慢行道计划，协商路



Christine Baker

科罗拉多州的8英里长的萨利达慢行道系统每天都被成百上千追求安全游憩和交通的居民使用。当此慢行道系统完成后，萨利达镇的高尔夫球场、湖泊和乡村都将与阿肯色河和其他地区的铁路慢行道连成一片。

- 权，以及为慢行道建设集资，都仍然是挑战。特别是对小型社区，他们可能感到不具备一定的技术和资金来建立和维护慢行道。我们需要更多基于不同类型社区的成功故事和案例。我们需要宣传并发展当地特点和技术的可用性。
- 利用科学技术更好地展现和推动慢行道的发展。十年前，许多人从来没有听说过互联网、计算机制图或现成的卫星图像。而现在，我们经常使用万维网交流、工作、购物和查找信息。我们每天都面临着新的技术。慢行道的支持者、策划者和管理者应该充分利用互联网，推进现有的慢行道的的发展以及开发新的慢行道。我们也应该尽可能地利用地理信息系统（GIS）软件、3D图像程序以及其他技术工具更好地进行分析、规划、设计以及形象地表达慢行道是什么、怎样运作等理念。
- 激励下一代参与到慢行道活动中。慢行道和慢行道游憩是与婴儿潮出生的这一代人相伴相生的。我们需要慢行道提供更多的机遇和积极的体验方式——不仅是为了休闲游憩，更是为了在虚拟（电脑）体验和程式化的体育运动之上成长起来的这一代人可以不断地建设和加强慢行道。这一

代人和他们的孩子们需要那些贴近家庭并且只有在“野地”里才能开展的户外体验，在这些地方，孩子仍然可以骑车、捉蜥蜴或创造属于他们自己的冒险。

如果过去9年所做的是慢行道成功的实验，那么在21世纪，慢行道运动将继续分享经验、扩展对多功能慢行道的支持，并实现伟大的成就。

这本书将帮助人们迎接即将到来的挑战，并充分利用未来的机会。也许你已经发现一条潜在的多功能慢行廊道，也许你正在构想你的社区慢行道和绿道网络。如果是这样的话，那么这本书将引导你朝着目标前进。它已经开始一步一步地引导你规划、设计、构建和管理慢行道，并最大限度地发挥其潜力。我们提供的信息是从全国各地慢行道管理者和爱好者的经验中

筛选出来的。此外，从知识体系上来讲，本书为慢行道倡导者和专业人员提供了较为完整的资源清单。

虽然本书中提出的指导原则是非常有用的，但是它们也有一定的局限性。你需要参考廊道的特殊环境进行参数设置。这本书力求尽可能多地为你提供任何地点的任何可能和可接受的选择。正如你规划、设计和管理多功能慢行道一样，应当考虑所有的可能性，并根据当地居民和临近慢行道等情况最终确定社区中最好的慢行道。

最后，不应缺少对前辈的致谢，他们的帮助使得本书得以顺利出版：大卫·韦伯尔，在开发本项目中具有非凡的远见；凯伦·李·赖安，为编辑和管理第1版《21世纪慢行道》付出很多；彼得·拉格维和戴安娜·贝莫瑞，为本书第1版做出了巨大贡献。

第一章

入门指南

信息来源

1. 使用者群组
2. 社区组织
3. 公共事业机构
4. 铁路公司
5. 当地政府
 - 规划部门
 - 土地规划部门
 - 交通部门
 - 公园/游憩部门
6. 州政府
 - 自然资源部门
 - 历史保护办公室
 - 自行车/行人协调员（通常隶属于州交通管理局）
 - 州慢行道规划者（通常隶属于州资源事务处）
7. 联邦政府
 - 美国陆军工程兵团
 - 环境保护署
 - 美国农业部
 - 美国森林管理局
 - 自然资源保护区
 - 地面交通委员会
 - 联邦公路管理局
 - 美国海岸护卫队
 - 美国地质调查局
 - 美国渔业和野生动物管理局
 - 国家公园管理局/土地管理局

如果你想建一条慢行道，那么恭喜！你加入了成千上万慢行道倡导者、公选官员和专家的行列，他们希望将慢行道开发成为一种新的游憩方式、一种非公路的交通设施、一种户外公共健康设施以及一种公共资源来改善他们的社区。

在任何慢行道工程的开始，记住你正承担着一个意义重大的社区改善项目，它将造福下一代人。因此，慢行道的开发如同建设一条主要公路一样，面临着物质、社会、政治和金融方面的挑战，如：路权协商，道

路分级，地下通道，立交桥，表层处理，以及景观美化等问题。

慢行道可能建得很快，但很可能需要随后数年的持续努力工作才能在最终见到卓著的成效。你将不只是建成了一条通道，更重要地，创造出了一个体验场所——让成千上万的后来人享受快乐、获得安慰和探索发现的场所。一个设计优良的慢行道可以成为一件艺术品、一份遗产。

慢行道项目可能有多种不同的来源。慢行道的路线可能在州、地区或地方总体规划中被认定。它可能是由社区团体认定的特殊廊道，或者只是一个由废弃铁路创造的偶然机会带来的结果。本书将重点放在人造廊道内的慢行道开发，包括废弃的火车轨道、运河和道路等。

无论如何，建造慢行道的第一步是确定慢行道线路。一旦你确定好了线路，那么就给它起一个鼓舞人心的名字（即使是暂时的），这样一来，你和其他人在谈论时就可以用具体的慢行道廊道名字来代替难以描述的区域。同时，确认慢行道路线适宜的环境，考虑更大的社区慢行道系统规划，也要考虑慢行道可能连接的临近资源（见案例研究1）。此外，你也应该开始思考慢行道的愿景，以及怎样将更大的社区加入进来，以实现这个愿景（见第二章的“社区参与”）。

你的下一步是尽可能多地收集关于廊道、廊道使用者和周边社区的信息。这可以通过对区域内人群和现状进行研究，形成廊道及周边环境的清单，从而完成该目标。

慢行道和社区

对社区的背景调查总是与未来慢行廊道的实地调研紧密结合。你可以通过接触使用者群体、非营利性

组织（环境、教育、健康、社区发展等）、地方规划编制、土地区划、交通运输、公共卫生、教育以及公园部门，或者州环境部门、交通运输部门和公园机构来收集这方面的信息。你也应当获得近期任何指导该区域规划的副本，包括用地规划、公园规划或交通规划，它们很可能包含关于未来场地情况的有用信息。例如：交通规划中可能会提到一条新的道路会穿过慢行廊道，公园规划可能会提供关于社区游憩所需的信息。获取任何现存的慢行道总体规划，对你都是有幫助的。你的慢行道是否属于总体规划系统的一部分？在这个社区中谁被认证来进行慢行道的建造和维护？

对当地社区进行调查很重要，因为慢行廊道不会在与世隔绝的状态下发挥作用——各类个体、商业团体和政府机构都会对道路沿线产生的事物感兴趣。当开展慢行道规划时，要确保对有可能受到其影响以及对其感兴趣的人群有清楚的了解。这些认识将帮助你有效地开展规划，避免可能遇到的挫折以及在项目过程的初期暴露出潜在的冲突或异议。此外，你可能也会为廊道的利益相关方寻找到合作经营和互惠互利的契机。

当执行社区评估时，你将同各种各样的人群交谈。试着与这些慢行廊道利益相关方发展良好的关系。当你与他们交谈时，要努力对廊道的历史、政策、社区特质以及周边土地所有人的观点保持敏感性。

识别利益相关方

利益相关方指的是那些将受慢行廊道影响、从廊道中获益或对廊道其他方面感兴趣的个人、团体和组织。和利益相关者建立密切的联系将对慢行道项目的成功起到极其重要的作用。识别这些个人和团体，并和他们取得联系，能够帮助你在项目实施阶段避免不愉快的意外和建立至关重要的联盟。

可以通过多种途径建立你的利益相关方清单。与关键的公共机构交谈（如规划部门或市政工程师）交流将很有帮助。到税收办公室核查土地所有者的名录也可提供重要的信息。某些信息能够从慢行道的现场踏勘和同当地居民和商人的交流过程中获得。你在社区论坛和研讨会上的展示将为你赢得地方的支持和关注。记住一点，在慢行道的规划阶段，甚至是之后的建设阶段，你的信息来源将贯穿整个评估、公众参与过程，所以要随时做好准备面对新的名字、面孔、想法和关注点（见第二章“公众参与”部分）。这里有一份典型的利益相关方部分名单的列表，你将很可能与他们共同工作。

社区团体。确定并列对出对项目感兴趣的潜在社区团体。包括游憩俱乐部（如自行车、远足、骑马、滑雪和机动雪橇俱乐部等），环境组织，老年人和残疾人组织，历史协会，业主委员会，市民俱乐部，农场主和农

潜在利益相关方

1. 社区团体
 - 游憩俱乐部（自行车，骑马）
 - 环境组织
 - 老年团体
 - 园艺俱乐部
 - 残障人士
 - 历史协会
 - 业主委员会
 - 商会
 - 农业组织
 - 当地家长-教师协会、基督教青年会
 2. 行政管辖机构
 - 市级或城镇
 - 县
 - 州
 - 联邦
 3. 公共事业公司
 4. 附近居民
 5. 地方企业
-

业组织，教育群体，贸易协会，学校，公共健康组织，社区发展组织，艺术和文化团体——任何与规划慢行道有利害关系的群体。保证每个群体中至少有一人参与进慢行道的开发过程。不要试图避开或排斥任何人，哪怕是那些反对慢行道开发的人群。为了慢行道的成功，你需要各类组织团体的评论、想法和支持。

行政管辖区划。确定并且记录慢行道周边的行政管辖区划，最好在地图上把与慢行廊道相关的边界线标记出来。利用一份最新的“加油站风格”的当地道路地图，就能够开展明确行政管辖区的工作。它包含了具体的区域（如学校、水域和排污区等），以及隶属于市、镇、县、州和联邦国会的行政区和机构等。同时，还要努力收集社区的行政和历史当中与慢行道相关的信息。这个社区中是否曾提案或开发过一条慢行道？反响如何？同公园管理者、规划人士和公共工程技术人员讨论，查阅报刊文章、当地网站，以及和当地居民和企业主的谈话都会使你从中获益匪浅。

地方、州、联邦和公共事业机构。列出（并联系）所有对你的项目有潜在兴趣的政府机构——他们可能需要审查你的项目，以确保其符合相关法律法规。也可能会规划道路或排污管线等会对慢行廊道产生影响的项目，又或者他们可能是潜在的资金来源。此外，当地的区域规划机构或委员会也可能在资金上对你有所帮助。你可以开始思考一下与这些机构存在共同兴趣和与合作伙伴关系的领域。如果合适的话，将美国陆军工程兵团（如果廊道中包含了湿地或水路）、环境保护署、陆路交通委员会（如果有铁路慢行道）、联邦和州野生动物机构、国家和当地的公园和规划部门、国家和地方排水和防洪机构，以及州和地方交通和公路机构等纳入其中。

此外，还要列出任何可能有利益影响的公共或私人公用事业公司，包括电力公司、灌渠公司、净水和污水处理公司、光纤公司、电话公司、铁路公司、天然气

管道公司等。许多地区都有通过认证的公共事业公司，它们或许可以帮助你明确公共设施廊道。你还可能需要与州公共事业委员会进行核实。许多有公共设施路权的慢行道开发得相当成功。

慢行廊道沿线的居民和企业。你在廊道沿线发现了哪些类型的社区？这个区域是乡村、郊区、城市，还是城郊结合部？居民是高收入还是低收入，是专业人员还是蓝领？他们是具有高度流动性的，还是世代居住在这里？居民是老年人、中年人还是住在起步房里的年轻家庭？这些人口信息，都可以咨询当地规划机构。当然，也可以考虑查阅美国最近的人口普查局报告，并走访该地区，以获得人群和邻里社区的直观感受。研究表明，慢行道使用者大部分是附近的居民，所以，收集他们的信息将有助于了解他们的需求和所关心的问题，以及选择恰当的慢行道使用方式。

试着去体会沿着慢行道行走的人如何观察他们的邻居或社区，他们如何将慢行道融入长期的生活目标中。慢行道将带给他们怎样的好处？他们是否希望进入慢行道？如果希望，在哪里进入？确保你知道和了解任何社区对慢行道的担忧和关注点。尽量预计可能出现阻力，特别是来自慢行道沿线居民和企业的。没有什么比周边使用者的反对更能阻止一个项目的开展。因此，尽量去了解他们，找出他们真正想要的和最关心的事情（详见第二章的“满足周边土地所有者的需求”）。