



新公交城市：

TOD的最佳实践

[美] 汉克·迪特马尔 编著
格洛丽亚·奥兰德
王新军 苏海龙 周锐 等译

中国建筑工业出版社

新公交城市：TOD的最佳实践

[美] 汉克·迪特马尔 编著
格洛丽亚·奥兰德

王新军 苏海龙 周 锐 等译

中国建筑工业出版社

著作权合同登记图字：01-2008-1963号

图书在版编目(CIP)数据

新公交城市：TOD的最佳实践 / 迪特马尔等编著；王新军等译. —北京：
中国建筑工业出版社，2012.10
ISBN 978-7-112-14639-0

I. ①新… II. ①迪…②王… III. ①城市交通-公共交通系统-关系-土地利用-研究 IV. ①U491.1②F301.2

中国版本图书馆CIP数据核字（2012）第250136号

The New Transit Town: Best Practices in Transit-oriented
Development/edited by Hank Dittmar, Gloria Ohland
Copyright © 2004 Hank Dittmar and Gloria Ohland
Translation copyright © 2013 China Architecture & Building Press
Published by arrangement with Island Press
本书由美国Island出版社授权翻译出版

责任编辑：姚丹宁
责任设计：董建平
责任校对：姜小莲 关 健

新公交城市：TOD的最佳实践

[美] 汉克·迪特马尔 编著
格洛丽亚·奥兰德 等译
王新军 苏海龙 周 锐 等译

*

中国建筑工业出版社出版、发行（北京西郊百万庄）
各地新华书店、建筑书店经销
北京嘉泰利德公司制版
北京建筑工业出版社印刷

*

开本：889×1194毫米 1/20 印张：14³/₅ 字数：290千字
2013年4月第一版 2013年4月第一次印刷
定价：48.00元

ISBN 978-7-112-14639-0

（22676）

版权所有 翻印必究

如有印装质量问题，可寄本社退换
（邮政编码 100037）

图表目录

Tables

- 1.1 Profile of Case Studies / 17
- 2.1 The Beneficiaries of Value in Good Urban Design / 27
- 2.2 Journey to Work Mode Share in TODs / 30
- 2.3 TOD Typology / 38
- 4.1 Profiles of Projects Examined in Chapter 4 / 61
- 4.2 Planning and Regulation for Case Study Projects / 77
- 7.1 Arlington County Transportation Demand Management Program Matrix / 141
- 7.2 Parking Precedents / 142
- 12.1 Fundamental Shifts Necessary to a Culture of Success / 240
- 12.2 Aspects of Learning Processes / 241

Figures

- 1.1 New Starts Projects with Full Funding Commitments / 13
- 1.2 New Starts Projects in Preliminary Stages / 13
- 2.1 Driving versus Residential Density / 25
- 2.2 Affordability Index / 28
- 12.1 Growth in Housing versus Growth in Population / 236

Photos

- 2.1 New Portland streetcar integrates seamlessly with the Portland State University campus. / 23
- 2.2 A comfortable environment for the pedestrian helps transit succeed. / 25
- 2.3 Even regular transit users need access to the car, and car-sharing programs provide hourly rentals. / 29
- 2.4 Brisbane's new busway offers the permanence and design quality of a rail system. / 33
- 2.5 Seven dwelling units per acre is considered the minimum density for transit service. / 35
- 2.6 Twelve units per acre can support bus service on twenty-minute headways. / 35
- 3.1 Community stakeholders and an expert panel meet to plan the TOD at the Lake and Pulaski "L" stop in Chicago. / 44
- 3.2 Charrettes offer community residents a "hands-on" opportunity to engage positively around development issues. / 45
- 3.3 The Chicagoland Transportation and Air Quality Commission produced a citizen's regional plan in 2002 calling for a network of TODs. / 45
- 4.1 The Crossings in Mountain View, California was an early effort to bring transit-based housing into an area with a severe jobs-housing imbalance. / 71
- 4.2 Peter Calthorpe's plan for the Crossings incorporated a mix of housing types, including townhouses and bungalows. / 71
- 4.3 The Del Mar Station project in Pasadena, California incorporates the Gold Line track and platform area directly into the project. / 75
- 4.4 Del Mar Station is a dense, urban transit-oriented development that incorporates housing, office, and retail and preserves a historic depot. / 75

- 4.5 The 1600 Market Square project was built in accordance with the City of Denver's design guidelines for the 16th Street Mall. / 76
- 4.6 Metropolitan Place in Renton, Washington is a bus-oriented development aimed at revitalizing the community's downtown area. / 78
- 5.1 The Historic District Improvement Company's project to revitalize downtown Albuquerque around its rail hub employed an innovative "three tranche" financing strategy to meet the needs of typical equity investors, more patient capital, and municipal partners. / 96
- 5.2 The Fruitvale Transit Village employs a mix of community development strategies, transportation funding sources and private investment to revitalize a community long impacted by BART. / 99
- 5.3 Swan's Market in downtown Oakland incorporated a variety of unusual funding sources, including historic preservation tax credits and EDA funds. / 100
- 6.1 Attractive street furniture and a sheltered place to wait are key to bus service. / 119
- 6.2 Neighborhood transit service in Alexandria, Virginia features "colonial" bus shelters. / 119
- 6.3 Portland's light-rail operates in mixed traffic in the downtown area, using sidewalks as platforms. / 119
- 6.4 Light-rail can also serve station areas situated in the median of transit boulevards. / 119
- 6.5 The collapse of the San Francisco Embarcadero Freeway during the Loma Prieta earthquake allowed the city to redevelop the Embarcadero as a waterfront transit boulevard, with these distinctive platforms. / 119
- 6.6 Rail stations are both hubs for transit and for development, as at King Street station in Alexandria, Virginia. / 122
- 6.7 Structured parking offers transit agencies the opportunity to free up land adjacent to stations for development. / 122
- 7.1 Aerial view of Rosslyn-Ballston Corridor in Arlington County, Virginia. / 131
- 7.2 Aerial perspective shows development in the Rosslyn-Ballston Corridor. / 145
- 7.3 The original "bulls-eye" development concept. / 145
- 7.4 The Clarendon Market Common features pedestrian-oriented retail on the ground floor and residential development on the upper stories. / 148
- 7.5 Market Common includes town homes. / 148
- 7.6 The Courthouse station has also become a key node for development. Until recently, pedestrian and bicycle amenities were not a priority in the corridor. / 149
- 7.7 Bus service is a key ingredient in the success of Arlington County's TOD strategy, as it connects residential neighborhoods to the rail system. / 151
- 8.1 Aerial view of Mockingbird Station and surrounding single-family neighborhoods. / 155
- 8.2 Light-rail in Dallas created a TOD boom: Plano's 3.6 acre transit village was out of the ground a year before the station opened. / 158
- 8.3 Mockingbird Station is wedged on a 700-foot wide strip of land between the rail line and Central Expressway. / 161

- 8.4 With the opening of Mockingbird Station, one architecture critic said, "Dallas's urbanity quotient shot up dramatically." / 163
- 8.5 Ascending the escalator from the depressed station area to the film theater. / 163
- 8.6 Mockingbird's visual centerpiece, a 40s era brick warehouse supporting ground floor retail and five additional floors of lofts. / 163
- 8.7 Aerial view of Addison Circle—a new town center for a "boomburb." / 165
- 8.8 Addison Circle is a public-private partnership, with substantial dedicated public space. / 165
- 8.9 Addison Circle is town center built around a linear park lined with shops and cafes. / 167
- 8.10 Housing at Addison Circle is architecturally distinct, with details far beyond those of the typical "garden" apartment. / 167
- 8.11 Addison Circle gave this formerly undistinguished suburb a new identity. / 169
- 9.1 From the air, Lindbergh Station is ringed with freeways and big arterials and hemmed in by low density development. / 175
- 9.2 The master plan for Lindbergh was ambitious, dense, and mixed use—although the uses were separated on the site. / 179
- 9.3 Lindbergh Station under construction in spring 2003. / 180
- 9.4 The scale of Lindbergh Station is in marked contrast to the surrounding low density development. / 180
- 9.5 The project incorporates more than 10,000 parking spaces in four massive garages. / 180
- 9.6 BellSouth headquarters: Lindbergh Center concentrates this major employer's workforce along transit. / 189
- 9.7 Main Street has ground floor retail with loft/office space above. / 189
- 10.1 The City of San Jose targeted undeveloped land parcels along the light-rail line for higher density housing in 1991. / 193
- 10.2 Affordable housing and transit are a good match: even owning one less car per household can generate significant savings. / 197
- 10.3 Ohlone Court has 135 very-low-income units, a pool, tot lots, and several basketball courts. / 203
- 10.4 Ohlone-Chynoweth Commons contains 194 units, at a density of 27 units per residential acre. / 203
- 10.5 Bridge Housing's Ohlone Court pioneered both affordable and multifamily housing in a suburban single-family neighborhood. / 203
- 10.6 The retail portion of the project has been problematic, as it is only visible from the track side, and not from adjacent streets. / 203
- 11.1 From the air, it is clear that Barrio Logan is squeezed between the water front industrial complex, the I-5 Freeway, and the Coronado Bridge. / 211
- 11.2 The colorful Mercado Apartments sit under the Coronado Bridge, coexisting with metal plating shops, junkyards, and other industrial uses. / 218
- 11.3 The murals in Chicano Park across the street from the Mercado Apartments have garnered Barrio Logan international attention. / 218
- 11.4 The apartments are oriented to the street, and to private, semiprivate, and public courtyards. / 227
- 11.5 The mission of the developer was to "build more than housing. . . . to build community." / 227
- 12.1 When done right, as in this photo in Brisbane, Australia, transit becomes an extension of the community. / 235
- 12.2 The striking train station in Solana Beach, California activated the sleepy beach community. / 244

序 言

彼得·卡尔索普 (Peter Calthorpe)

城市发展和交通曾经是城市建设中相互依存的伙伴；确实，市中心和通过有轨电车联系的郊区共同奠定了美国大都市的独特模式。这种模式以前主要集中在城市以及分散在交通便捷的郊区。但是，自从二战以后，由于战争的蔓延和城市的衰退，这种平衡在很大程度上被打破了。现在，在城市和郊区之间又开始出现一种新的平衡。基础设施成本、环境影响和紧张的生活方式正与新形成的美国人口的多样性结合在一起，为本地区创造了一个更为综合的城市模式。过去十年的实践表明，TOD 是与持续增加的挑战以及新的环境相匹配的。TOD 同本书一起登上时代舞台，为美国不断演化的城市发展路径定义了新的综合发展模式。

TOD 是一个地区性的规划。在该规划中，复兴的城市、革新的郊区以及适于步行的社区都结合在一起。这是一种交叉剪接的发展方法，它不仅仅是丰富我们的交通系统，而且是给社区、商业、乡镇和城市提供新的且范围很广的发展模式。但是，正如本书所指出的，TOD 的发展还处在它的青年时期。TOD 的相关理念在发展，但是相关工作实践却稍显落后。在下一个阶段，我们将会看到它在不同的地区发展模式（城市模式、城郊模式和远郊模式）日趋成熟。

TOD 从来都不是一个独立诞生的现象。孕育 TOD 的环境，至少包括一条走廊，更多的时候是一个地方性的大都市。TOD 也是一个可以供替代的选择，它不仅要在交通运输的方法上给人们提供选择，而且从根本上来讲，它还要在生活方式上给人们提供一个选择。当我们开始面对关于区域的休憩用地保留、拥堵、空气质量、保障性住房和可负担的生活方式以及不断上升的基础设施建设成本等问题时，TOD 和它复杂的交通网络模式就会成为一个对可持续增长越来越重要的策略。

TOD 最初的方向有局限性；它主要将重点放在轻轨运输上，排除了其他交通方式。现在，TOD 交通模式变得逐渐成熟起来，它主要包含公共汽车、DMU（自力推动的轻轨）、快速公交、有轨电车、市郊往返车和重轨系统。就像生产创造需要使用每一寸土地一样，这个模式中没有哪个系统是最好的，这些系统是各不相同并且相互依存的。这个相互重叠的系统所隐含的发展类型将会给正在出现的“区域城市”带来无穷的财富。

本书将澄清并且详细论述这一发展机遇。对交通方面的投资和 TOD 的实践，激发了市中心繁荣复兴的潜力，TOD 的发展也变得越来越明朗，但是它仍然可以得到进一步加强和发展。我们已经观察到，在一些西方的城市中，正是由于部分交通系统发展的原因，一些地方的零售中心重新返回到市中心。圣迭戈的赫顿广场购物中心、波特兰的先锋法庭大楼广场和萨克拉门托的购物中心都是最早的与轻轨交通联系起来的例子，并且也是返回到城市中心的区域性零售中心。与此同时，甚至在一些已经衰退的城市区域，住宅区的复兴又成为另一个由于受到交通业发展的影响而吸引广大居民大规模迁移回城区的最明显的例子。达拉斯市的住宅区就是一个比较早的转型范例。

然而，伴随着让中产阶级重新回归城市的期盼，房屋的高档化和时尚化却是需要解决的议题。在一些极度贫穷的地方，不同收入的人群居住在一起是一件好事情。但是，没有提供一些合适的多样性的可负担的保障性住房就将整个社区替代掉，这本身就是一个失误。对于城市中心的 TOD 来说，最大的挑战就是平衡两个需求之间的关系，这两个需求就是对于保障性住房的需求以及将城市多样化作为综合经济社区的需求。每个地方、每个城市都必须经历一段十分痛苦和艰辛的过程来达到这种平衡。

关于城市房屋高档化和时尚化的议题是与郊区紧密联系在一起的。在一些交通便利的郊区，越来越多的保障性住房不仅给市中心的穷人提供必要的选择，而且还为工薪阶层在当地安家立业提供了支持。很多郊区的乡镇都不能够提供保障性住房，甚至对其区域内的教师、警察、消防员和其他公务员都无法提供。综观全国，一般家庭在税后收入中会花费 32% 用于住房，19% 用于交通。一些较低收

入的家庭花费税后收入的 60% 用于住房和交通花费。对于这些家庭而言，保障性住房可以使他们住得离工作机会相对丰富的地段比较近，这对帮助他们实现收支平衡很重要。不论是城市还是郊区，TOD 都在满足这些需求中起到了极其重要的作用。

TOD 在郊区繁荣复兴中的重要作用已经被人们证实了，但是人们还没有最大限度地挖掘它的潜能。有些郊区拥有经常闲置的工业区和已经门可罗雀的零售长廊，由于交通发展的积极影响，这些郊区都可能成为发展收获最丰硕的地方。土地是现成的，需求是明确的。正如古老干线和高速公路的联盟是与正在衰败的商业走廊相符合的，在这些地方，很多未被充分利用的铁路线与棕色地块里的工业再开发区是相辅相成的。在这些地方，交通运输经常与 TOD 非常完美地结合在一起。本书阐明了经济方面和制度方面现存的障碍，同时本书中展现出来的洞察力和所讨论的研究课题，对于推动这些郊区中 TOD 的创新也十分重要。

对于 TOD 而言，最后一个并且可能是最具挑战性的区域是处于正在扩张中的新成长地区。这些外围的地区不会享受到城市中或者内围郊区的“位置效率”的天然优势。密度和混合度的可能性比较小，未来的潜在过境客流量往往非常巨大。但是，在城市边缘实行小汽车导向的发展十足是目光短浅的行为；土地利用和交通的同步发展策略十分重要，这种渐进式的规划应该开始于指定和保留轨道交通、快速公交和通勤列车服务的通行权。当周边的发展足够成熟到支撑交通运输系统时，人们便可以应用这些预留的通行权发展公共交通运输体系。这个计划应该能使关键区域按照一种既定的方式得以发展，这种方式应该允许接受增加密度并且可以随时间推移多次利用。关乎分阶段进行和土地储蓄制度的计划十分重要。

如果没有长期发展的远见和清晰理智的落实策略，所有这些机会都可能化为乌有。本书中强调的一个中心问题就是：我们对于综合全面的处理方法缺乏系统的统筹把握。各个城市和城镇都很少与其他地方的行政司法部门沟通协作，更不用说在复杂的新的交通走廊和互补的土地使用方面进行合作了。不出意外的话，财政方面的激励还会导致他们进行竞争。目前，在政治上与地方政府紧紧绑定在一起的地方性公共机构，也很少会提倡整体全面的解决方案。同样地，对多用途

的项目和 TOD 而言，融资也是一种障碍，因为银行本来就是为具有单方面影响的发展提供资金支持，并且只是基于他们过去的成功而不是未来发展的需要。综上所述，很多地方性的规划、地方性的泊车方式以及交通标准都违背了对行人友善的设计目标。因而我们面对 TOD 项目的时候，会有一系列短暂的挑战。

幸运的是，本书开始提供一些解决这些挑战的方法，当然这些方法不仅仅是一些主观的断言。通过总结过去十年的经验和一些专家学者的贡献，《新公交城市》十分清晰地向人们展现了完成第二代 TOD 规划的目标和方法。本书与《TOD 的核心》，将是这个具有潜在发展可能的时代里至关重要的资源。

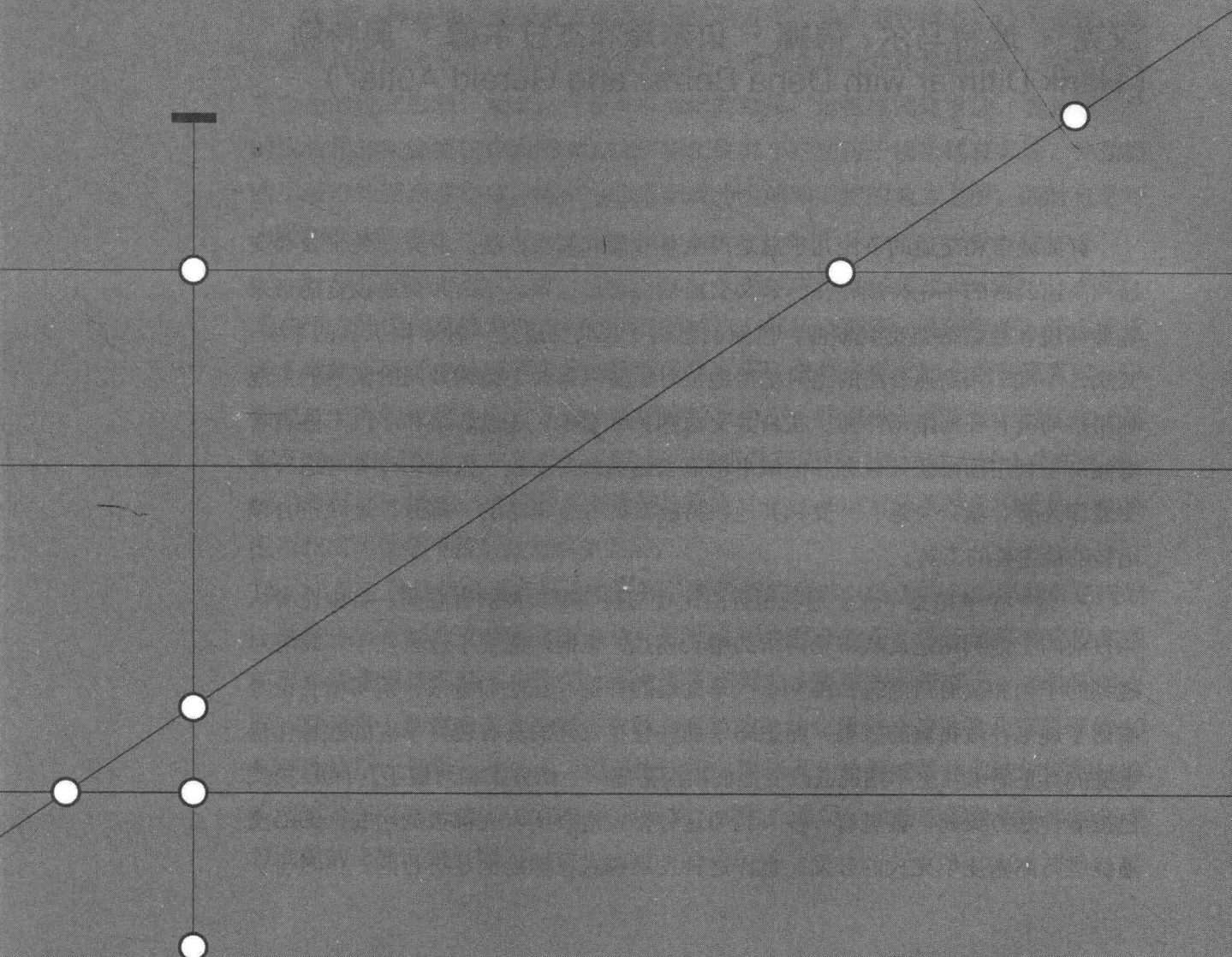
目 录

序 言.....	x
第一章 TOD的介绍.....	1
从历史发展的角度看TOD	5
界定TOD的市场规模	10
TOD在满足大都市预期增长方面的作用	15
本书的目的.....	16
第二章 定义TOD：新区域的结构单元	21
确定目标.....	22
重新定义TOD	23
TOD的一种新类型	37
应用类型.....	42
结论.....	43
第三章 TOD的“剧本”及“演员”	45
演员表.....	46
怯场.....	47

亚特兰大捷运管理局：交通问题的解决方法·····	198
贝尔南方：建造舒适的办公区·····	201
停车的政治·····	202
提供保障性住房·····	204
亚特兰大捷运管理局的角色：领导还是利己主义？·····	205
为TOD模式赢得民心·····	206
结果·····	208
经验教训·····	210
 第十章 圣何塞市案例研究：奥隆-查诺韦斯车站 ·····	 215
地区历史·····	217
圣何塞市的住房倡议·····	219
圣克拉拉谷交通局的联合开发的努力·····	221
奥隆康特公寓·····	223
奥隆-查诺韦斯社区中心项目·····	225
珍珠城·····	229
节点和场所·····	230
经验教训·····	232
 第十一章 圣迭戈案例研究：巴里奥·洛根的梅尔卡多项目 ·····	 235
自然产生的公共交通村·····	238
在巴里奥不仅建设住房，还帮助个人和家庭自给自足·····	240
为何公寓得以建设而零售中心没有·····	242
回到起点·····	245

在市区棒球场的附近.....	246
城市TOD的未来	248
经验教训.....	249
第十二章 新公交城市：满足全体利益的好地方和好节点.....	257
土地利用、基础设施和区域投资.....	260
前方的挑战.....	266
启程.....	270
致 谢	276
译者的话	278

> 第一章



第一章 TOD 的介绍

汉克·迪特马尔、德娜·贝尔泽和杰拉尔德·奥特勒
(Hank Dittmar with Dena Belzer and Gerald Autler)

有关城市和交通的争论几乎总是产生争吵而非解决办法。首先，关于公共交通和高速公路的争论持续存在。公共交通倡议者对过多承诺公共交通投资能带来各种环境和社会效益感到惭愧，但他们忽略了公共交通是一种专用工具的事实。其次，小汽车和高速公路的绝对统治地位对提高以公共交通为导向的紧凑的土地利用格局没有任何推动作用。在公共交通拥护者看来，高速公路和小汽车热衷者更倾向于利用国家统计数据 and 区域平均值来谴责公共交通，但他们没有考虑公共交通作为整合城市交通、开发和其他扶持政策的综合策略的一部分，是城市合理运转的最主要的工具。

➤ 另一个争论集中在土地利用自由论者与精明增长拥护者之间。自由论者认为目前的土地利用是反映市场需求的增长模式，但他们忽视了过去几十年政府对规划的干预和政府高速公路和小汽车发展的补贴。在他们看来，精明增长论者高估了规划补救措施的效果，而忽略了那些住在郊区的具有较好学区的独栋住房家庭的真正需求，更不用说去改变他们根深蒂固的生活方式和习惯了。TOD 模式已被看作是万灵药，甚至有一些人认为这种模式适合所有大都市的增长，即沿交通线进行高密度填充式的开发，也许这种发展模式在理论上是可行的，但对于一

个民主国家却并非切实可行。

➤ 本书设法采取折中途径。我们相信公共交通和 TOD 模式是城市经济健康发展和人民生活质量提高的必要途径之一，但同时我们也承认公共交通和 TOD 也存在一定的弊端。小汽车、高速公路和郊区是城市的重要组成部分，再回到郊区有轨电车时代既不可能也不可取。本书试图通过评估第一代 TOD，并为下一代 TOD 发展提供一些指引以及一些实践标准，来填补市场上关于 TOD 的空白。伴随本书的出版，我们将试着利用下述三种趋同趋势。

➤ 第一种趋势是美国城市中心区投资的复苏。我们看到城市中心区达到二战以来最高的居住水平。2000 年的统计数字、布鲁金斯公共政策研究中心和房利美基金会的研究表明，城市复兴是人口变化的结果，包括移民的增加、婴儿潮一代的成长和非家庭型住户的增多。这些变化使得小户型房子越来越有市场，并且提高了城市的受欢迎程度。城市中心重新成为生活和工作的魅力之所，同时也是智力和创造力的中心。

➤ 第二种同样强烈的趋势是美国郊区的持续发展和日益完善，其中许多郊区正在努力凭借自身的实力发展成为新的城市。郊区在种族、民族和收入等方面逐步多元化，同时也经历了艰苦的快速发展。郊区需要多样化的土地利用方式，以建立更坚实的税收基础，它也需要创建城市中心，并解决不堪重负的郊区主干道的交通拥堵问题。此外，郊区需要满足那些没有选择回迁到城市的人们的需求，他们希望郊区增加一些城市基础设施。总之，郊区将面对越来越多的挑战，如果它不想成为仅是下班后返回的住宅区。

➤ 第三种趋势是美国轨道交通和轨道投资的复苏。美国的各主要城市正规划一些城市轨道和公交专用道路系统，同时各州也联合起来，通过规划和建设高速轨道系统来连接西部、中西部、东北部和南部的主要城市。事实上，各地区对有限的联邦资金的竞争非常激烈，导致一个新的公共交通项目的投资几乎要等待 50 年。达拉斯、丹佛、圣迭戈、萨克拉门托、洛杉矶和盐湖城等非传统地区的铁路或快速公交系统在过去 10 年中逐步开放，同时几乎每一个传统的轨道城市都在进行大量的交通系统扩展。

➤ 这三种趋势的融合，为新的步行模式、围绕新建的和现有的铁路或城市快速公交车站的混合使用的城市用地的发展，提供了潜在的庞大市场。人口结构的变化造成了对房地产产品多元化的需要，被称为公共交通村或公共交通为导向的不同发展模式在旧金山湾地区、新泽西州郊区、亚特兰大、达拉斯和芝加哥等地逐渐开始受到市场重视。TOD 模式可能会改善当地居民的生活质量并减少家庭交通费用，同时为当地提供稳定的混合收入的居民区，减少环境影响，并提供解决交通拥堵的实际途径。最新的研究清晰地表明，该发展模式可以降低家庭的交通成本，从而使住房价格更经济实惠。

➤ 但可悲的是，对美国新兴项目的检查表明，这些第一期的“公共交通城镇”并没有达到上述这些重要目标。许多项目最终都成为相当传统的只是与交通相邻的郊区发展模式，由此产生的问题包括不利的区划代码、泊车条例。在处理制度复杂性方面的各种困难也普遍存在，这主要与当地的司法管辖区和交通部门的相对角色混淆有关。此外，由于缺乏对混合使用项目如何以最佳方式融资的理解，以及缺乏对那些从事包含保障性住房的 TOD 项目的非营利组织和地方的援助，融资也比较困难。

➤ 关于 TOD 的大肆宣传远远超过其迄今取得的进展，许多公共交通支持者基于未来的土地利用变化，鼓吹新的公共交通投资。而公共交通反对者则通过批评上述讨论的项目的缺陷，嘲笑 TOD 模式的失败。这成为公共交通产业的特殊挑战，因为许多项目的长期成功依赖于行业发展趋势，而不仅仅是产业进行的间接调控。

➤ 本书试图通过列举历史上的一系列项目、创建一个面向性能的定义、分析和比较已经遇到的各种挑战，来进行清晰的论证。由美国绿色建筑协会国家中心资助的本项针对 TOD 的研究，目标是使 TOD 模式成为一个公认的美国房地产产品。

➤ 在过去的两年，我们一直致力于与美国街区技术中心、新城市主义协会、战略经济所和美国通用交通研究所进行协作，来回答“怎样才能使 TOD 模式发挥其潜在的经济和环境方面的优势？”的问题。我们的工作涉及一系列的调查方法，包括文献回顾、从业者访谈、区域研讨会、案例研究、交通调查和普查数据

的 GIS 分析,以及对现有项目的评价。

➤ 我们首先试图了解所面临的挑战,然后以书面形式说明 TOD 的实践性,最后构建必要的策略,来协助城市、交通运营商和承担 TOD 这类项目的社会团体。特别是我们回顾了第一代的项目,并记录其取得的进展,并试图通过定义原则来提高其实践性,进而指导全国各地正在规划的下一代 TOD 项目。

➤ 我们认为,成功的 TOD 应该是土地混合使用的、适于步行和区位高效的发展,通过平衡足够的密度需求,支持相邻社区便利的交通服务。因此,我们要发展各种相关技术,以保证 TOD 适合混合收入的本质。

从历史发展的角度看 TOD

我们应在历史背景下审视 TOD。自从马拉车的出现,公共交通便逐渐盛行起来,城市结构至少部分取决于交通方式,无论步行、电车或汽车。事实上,大多数我们试图重建的城市模式与汽车时代以前的城市设计模式是相似的,它们仅仅是适应行人的自发模式。虽然 TOD 可能不是一个新事物,但它面临着应对汽车为导向的大都市的挑战¹。

20 世纪初:发展为导向的公共交通

20 世纪初的郊区有轨电车现在已不复存在了。通常情况下,电车线路及其邻近住宅社区是由单一业主开发的,这些业主建设公共交通的目的是通过建立城市中心与其周边居住区的联系,或者是与承包人联合,以使居住区增值。实际上,用“发展为导向的公共交通”比用“公共交通为导向的发展”来形容这些地方更贴切,因为私人开发商建设公共交通是为他们自己的开发服务,反之则不然。作为这一模式的一部分,有轨电车站经常汇集起来为乘客以及当地居民服务。在某种程度上,这些小商业区就是现代的 TOD 先驱,代表地方和节点之间的良好平衡。

➤ 城市历史学家萨姆·沃纳的经典之作《郊区有轨电车》阐明,公共交通和郊区房地产开发的携手并进,使美国日趋分散。该书的重点是沃纳所谓的“一