

【美】Ellen Dunham-Jones, June Williamson 著 左晓璇 马婷 译

郊区改造

转变郊区发展模式的城市

设计方法

更新版



电子工业出版社

PUBLISHING HOUSE OF ELECTRONICS INDUSTRY

<http://www.phei.com.cn>

郊区改造

转变郊区发展模式的 城市设计方法

(更新版)

【美】 Ellen Dunham-Jones 著
June Williamson

左晓璇 马 婷 译

电子工业出版社

Publishing House of Electronics Industry

北京 • BEIJING

Retrofitting Suburbia: Urban Design Solutions for Redesigning Suburbs, Updated Edition

978-0-470-93432-6

Ellen Dunham-Jones and June Williamson

Copyright © 2011 John Wiley & Sons, Inc.

All Rights Reserved. This translation published under license. No part of this book may be reproduced in any form without the written permission of John Wiley & Sons, Inc.

本书中文简体版专有出版权由美国John Wiley & Sons, Inc.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: 01-2011-4344

图书在版编目(CIP)数据

郊区改造: 转变郊区发展模式的城市设计方法: 更新版/(美)杜汉-琼斯 (Dunham-Jones,E.), (美)威廉姆森 (Williamson,J.) 著; 左晓璇, 马婷译. —北京: 电子工业出版社, 2013. 7

书名原文: Retrofitting Suburbia: Urban Design Solutions for Redesigning Suburbs, Updated Edition

ISBN 978-7-121-20613-9

I. ①郊… II. ①杜… ②威… ③左… ④马… III. ①郊区—城市规划—建筑设计—研究 IV. ①TU984

中国版本图书馆CIP数据核字(2013)第121028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 1/24 印张: 12.25 字数: 491千字 彩插: 16

印 次: 2013年7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。

在当代美国，城市郊区迅速扩展，那里建筑质量低劣，基础设施建设不完备，拥有大量面临倒闭的购物中心。如何应对郊区的无序扩展，成为美国近代城市复兴的最大挑战。

当今的城市郊区已与过去存在较大不同。城市和郊区之间的界线变得越来越模糊。如今美国郊区的人口构成不再以传统核心家庭为主，取而代之的是大量的美国新移民和老年居民，而且郊区还是众多单身人士（年轻人、单身主义者、离异人士）和空巢老人的聚居地。

郊区人口呈现多样性并且这些人员从事于不同行业。例如，从硅谷到北卡罗来纳州“研究三角区”的郊区地带是美国的科技创新中心。但是城市郊区的物质环境建设并没有因为郊区生活的新变化而得到应有的改善。大多数人不得不继续在没有生气的工业园区和被大面积停车场包围的购物广场内工作。并且分区法规、交通投资和贷款业务的规定往往过于陈旧，不符合发展模式的实际需求。在国家经济总量中，郊区占据了较大份额，并有持续增长的趋势，但它也是美国碳排放量最大、人口肥胖率最高、交通事故死亡率最高的区域。

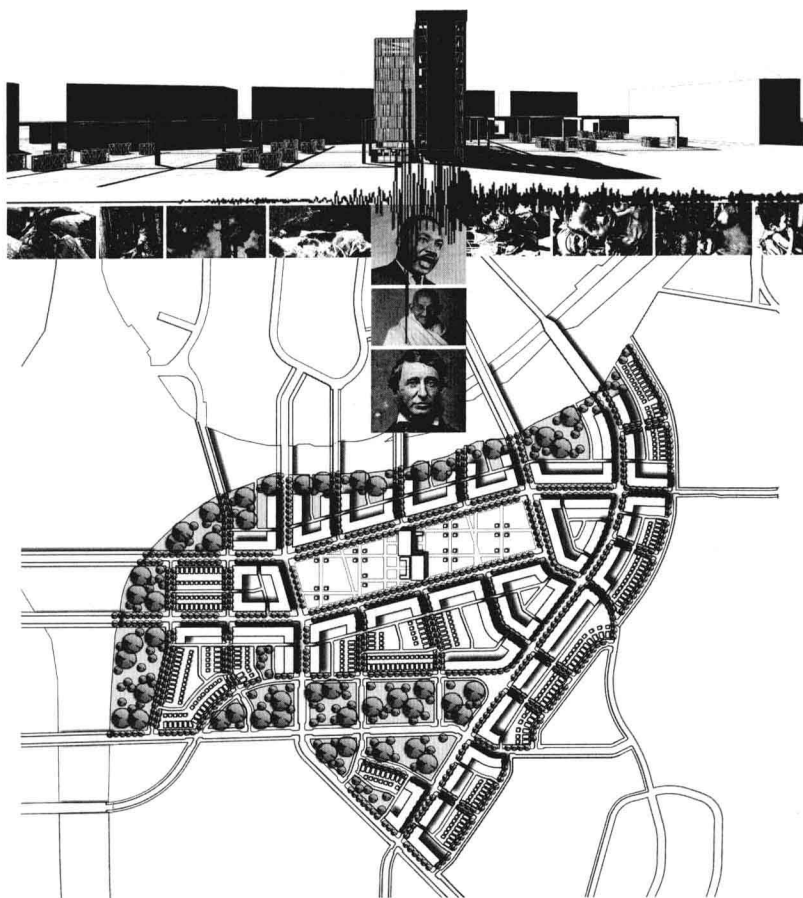
诚然，城市郊区环境需要提升和美化，需要更多的公园和绿地，但实际上对郊区来说，改造的关键在于两个相关的重要因素，即：可步行性（walkability）和密度。正如简·雅各布斯和诺贝尔奖得主、经济学家罗伯特·卢卡斯

所论述的那样，人口和经济行为的聚集作用是城市、郊区、国家经济活动发展的根本驱动力。当志趣相投的人们思维进行碰撞，将激发新的灵感；同样地，经济资产和经济活动的聚集将促进新建企业的形成，并且显著提高区域整体生产力。

我本人的研究也表明，如果大城市的外围郊区拥有良好的步行环境，通常来说这个城市与其他城市相比具有更大的经济总量和收入，拥有更高层次的人力资本和创意阶层、更高水平的创新能力和高新技术产业与员工，房价更高，市民的幸福感和更强。由此表明，随着郊区发展聚集度的增加，它将变得更富有经济活力，从而裨益大众。

由于大密度和高可步行性的开发建设并不适用于所有郊区环境，本书举例说明了改造在不同郊区尺度下的可实施策略，从把遗弃的大型零售连锁店改造成老年中心、学校、图书馆，到在封闭的企业园区中开辟连接外部环境的新道路。不久后我们将会发现，所有商业街都在改造成综合性的社区和街坊。诚然，这与老城长时间自然形成的环境还存在很大差距，但目前的改造是逐渐建立社区环境的重要一步，并为社区进一步发展奠定了基础。目前美国数百个大城市中展开的大规模、多方式的郊区改造运动，正在重塑美国人的生活方式，并为未来的经济繁荣奠定基础。

郊区改造有推动全国经济复苏、提高环境质量的潜能。郊区改造能不能也激发地方消费模式和社区价值的批判性思考呢？詹姆斯·米利切维奇是佐治亚理工学院建筑系的学生，在他的硕士论文中，探讨了由新城市主义居民区（建于购物中心原有停车场之上）包围的衰落购物中心的再利用，规划将其改造成更符合社会公平原则的公共空间，而不是全部设置为商业用地。公共空间中并排设置了由下岗工人照管的社区公园、工作生活的各类设施、社区银行、水箱和媒体论坛用房。资料来源：詹姆斯·米利切维奇，2010年，佐治亚理工学院。



理查德·佛罗里达，多伦多大学罗特曼管理学院马丁繁荣研究所所长，著作有《创意新贵》（The Rise of the Creative Class）和最近出版的《大复位》（The Great Reset）。

从历史上看，美国经济增长依赖新发展模式的采用，以及新经济局面的形成。例如在经历了1873年长时期的经济萧条和恐慌后，美国的经济复苏是以农业经济向现代工业经济的转变为特征的。现代工业往往组织在大城市和早期的电车郊区周边（电车郊区是美国和加拿大现代城市郊区的早期形式，它的增长和布局是以有轨电车线路的布置为基本构架的，并且有轨电车也是郊区交通的基本方式），因此在美国经济大萧条后，城市和郊区迎来了大规模的开发建设。而今天美国郊区改造的推动力——打造郊区更具有活力、宜居、友好的社区环境，更重要的是创造科研创新和生产力增长所需的密度——或许可以使存在于当代城市发展中的棘手问题迎刃而解，并且为子孙后代创造出生产力更高、更具有发展弹性的环境。

让我们向埃伦·杜汉-琼斯（Ellen Dunham-Jones）和琼·威廉姆森（June Williamson）致敬。她们的研究帮助我们找寻到了一条实现郊区发展、改善社区环境、提高居民生活品质的道路。在《郊区改造》一书中，这两位作者论述了郊区改造的理论研究成果，总结了郊区改造案例的经验教训，阐述了一整套城市设计的解决办法，并在此基础上提出了具有高度说服力的观点——将衰败郊区改造成可持续发展区域是非常迫切且具有可行性的。本书是房地产开发设计相关人士的必读著作，书中关于美国当今郊区发展变化的看法极具现实意义，并将对美国未来的国家财政具有重要影响，所以各层次的决策者都应该对本书进行认真学习。

2011 版更新内容

在当前形势下郊区改造比以往更具有现实性

当今美国郊区存在着大量废弃的购物中心、萧条的商业区和其他未充分利用的设施，对如何处置它们这个问题的研究越来越重要。美国经济大萧条促进了本书研究工作的开展，也带来了一系列的问题，如经济大萧条将对发展模式产生怎样的深远影响。空置建筑物激增的问题日渐突出，进一步推动了把以机动车为导向建设的郊区环境改造为可持续发展场所的研究。这涉及气候变化、对进口石油的依赖性、人口特征变化与人口老龄化趋势、公共健康、购买力等方面的问题。郊区改造能妥善处理上述这些变化带来的难题，使城郊社区复兴并且变得更宜居；这激发了大众对郊区改造研究的极大兴趣，所以我们出版了本次更新版书籍，并在此提出郊区改造的三个基本策略。

- 再居住 (re-inhabitation)：可以对现存设施进行以社区服务为主要目的的适当的重新利用，通常以社交活动“第三场所”的形式出现。
- 再开发 (redevelopment)：以紧凑、适于步行、混合利用的设施和公共空间替换当前的建筑，或在现有停车场上进行建设，从而促进对机动车交通依赖性较小、社会交流广泛这种居民生活方式的形成。

■ 再绿化 (regreening)：拆除现有建筑，将衰败的已开发用地改造为富有活力的公园、社区花园，或者人造湿地。有时，再绿化是实现再开发最终目标的阶段性策略。

我们发现，介绍这些策略和实现策略的具体措施，十分有助于读者了解郊区改造。每条策略都为郊区提供了不同的发展机遇，最终三条策略共同为解决城郊社区的衰败问题提供了一整套的解决办法。它们还进一步促进了美国后续的大都市区改造的开展，向着“渐进大都市主义 (incremental metropolitanism)”的目标逐步推进。

当本书的精装版在2009年初首次发行的时候，郊区改造还只是一个新兴的实践领域。从那时起郊区改造运动便迅速发展起来。随着它日新月异地发展变化，我们也在不断地学习新改造项目的设计方案和建造情况、新制定的政策、开展的设计竞赛、新发表的书籍文章——它们扩展了我们在本书中所论述的郊区改造的理论和技術。

这之后不久，情况又发生了较大转变。首先，我们看到了更多的再居住和再绿化的规划方案。然而，贷款困难却使所有郊区改造房地产项目的建设速度减慢，这其中也包括了許多大型的再开发项目，如贝尔玛、肯德尔中心城/戴德兰德、马什皮康芒斯等郊区改造项目。

郊区改造的城市设计手法

- 重新利用大型商业建筑：适当重新利用空置商业建筑，用作图书馆、医疗诊所等以社区服务为主要功能的设施，这既适应了社会需求又减少了浪费。
- 进行环境恢复：湿地、河流作为大都市水系的组成部分，在郊区开发建设中逐渐减少甚至消失；一部分改造项目可以为湿地和河流的恢复创造机会。
- 修订区划法规和公共项目建设标准：倡导街道整体的紧凑、混合利用的开发建设，抑制功能单一、依赖机动车交通的城市发展模式。
- 改善机动车、自行车、行人之间的接驳条件：建立互通式的街道系统，以改善可步行性和公共安全条件，并且分流交通，减少车辆行驶里程。
- 考虑未来的连通性和适用性：如果邻避主义（Not In My Back Yard, NIMBY）或其他一些原因，导致改造工程的最初设计和建设不能实现理想的街道连通性，也应当为未来的进一步改造留有余地。例如，当设计不能达到所需的密度和停车库数量时，也可以考虑近期设置地面停车场，而将其作为远期建设用地，但要在未来设计的街道上先期进行基础设施建设。
- 采用适当的道路形式并注重人行道设计：2010年美国交通工程师学会（Institute of Traffic Engineers, ITE）印发的可步行性好的城市大道的的设计指南，推荐了大量与周边环境相适宜的道路形式的设计准则。
- 保持适于步行的街区尺度：如果不经精心调整，郊区原有的建筑形式、地面停车方式和街道布局将导致街区尺度过大，以及建筑临街空间单调。
- 设置进深较小的临街建筑：在重新利用的大型商业建筑外围设置临街建筑，围合内部空间；这些临街建筑可以遮掩内部的地面停车场，提供连续的街道景观。
- 提供多种形式和价格的住房选择：未来郊区发展的成功与否取决于应对人口结构变化的能力；郊区应该为居民提供多样性的住房选择。
- 在现存小区中增建住宅：在居住社区中增建附属住宅（accessory dwelling units, ADUs），从而为单身人士和老年人提供付得起的住房选择，并且在居住形态相对稳定的情况下增加了住宅密度。
- 进行高质量的建设：最成功且符合可持续发展要求的改造建设应该是美观、耐用、尊重历史文脉的，并且应该是具有高标准公共空间和建筑环境品质的建设。

在很多地方，财力雄厚的投资者以低廉价格买下衰败的郊区房产后，并不急于再开发，而更乐于进行小规模填充改造。不过，大规模、大动作的重建方案也在不断涌现，特别是在华盛顿地区，当地规划部门一直以积极主动的态度应对郊区改造。这里体现了郊区改造的第二个发展趋势：改造的主导力量已经由最初的私营部门向公共部门转变。最后令我们感到兴奋的是，人们对郊区改变的动态过程的认识在不断加深。学者、专家和决策者都意识到，有必要摒弃传统描述、分析郊区职能的理论框架，重新认识在当今大都市化和文化背景下的郊区形式。有些人甚至提出应该彻底取消“郊区”一词，而把注意力集中于当今大都市多中心结构的动态发展。然而，我们认为这个词还是有用的，“郊区”概念有多种理解方式，并且在郊区改造实践中，这一概念又出现了许多新颖或者存有争议的理解方式。我们乐观地认为这些趋势都预示着郊区改造的美好前景和巨大发展潜力。

在当下美国涌现出郊区改造的最新理念中，我们比较推崇的是：

- 倡导自行车出行以及自行车租赁、汽车拼车的运动
- 在私人庭院和集体专类农场中发展郊区农业
- “灰地”（greyfield，在美国，灰地是由于商业中心转移而产生的衰败或即将倒闭的商业设施）房产统计，有时还包括总结现存建筑对未来能源、废物处理和供水设施规划分区的潜在贡献
- 对郊区公共空间和生态环境关注度的回升
- 创造能满足不同年龄层需求的社区环境，并着力改

善郊区老年人的居住条件

- 采取临时但有效的再居住措施，如“创意城市运动”、“停车场休闲日”和“街区优化运动”等（“创意城市运动”是指鼓励大众为实现富有活力、张力的城市生活出谋划策的一项活动；“停车场休闲日”是兴起于美国，并逐渐在全球推广开来的一项绿色运动，在每年9月的第3个星期五，人们将停车场改造成临时公园，并进行短暂的休闲活动；“街区优化运动”是美国政府鼓励居民积极参与自身社区活动和改造的一项活动，居民可以根据自己的意愿组织社区活动，建设公共服务设施等）
- 倡议“红地”向“绿地”转变（红地是指经济危机下的法拍屋和人口迁移所造成的空置房屋所处的区域；绿地是指城市或农村中的未建设用地，通常包括农业、景观、荒地等）
- 美国住房和城市发展部、交通部、环境保护部三部门协作，促进社区和谐发展

我们希望你也能由此得到启发，与我们一起渡过郊区发展形式的“创新危机”，成为本世纪巨大的开发项目 and 设计——创新型改造的积极参与者。我们提出了再居住、再开发、再绿化的改造策略，而你可以提出对郊区蔓延（杂乱无序的扩展）的结果和机制的改造方法。世界上各个国家的城市边缘地区，在城市化过程中都暴露出类似的郊区发展问题，如中国、印度和亚洲其他国家的城市，中东、南美、甚至非洲城市，对它们的研究非常必要。尽管这个主题超出了本书的研究范围，但它是值得我们在今后继续思考的。



经济大萧条对景观的影响立刻在“僵尸小区”——项目在建设中途停工——和被高比率的丧失抵押品赎回权所摧毁的新建小区（尤其在近期兴旺的阳光地带）中显现出来。像佛罗里达州夏洛特港外这样的地方，在一个紧缩的信贷市场，能完成建设吗？它们能再开发吗？还是最好改为再绿化？

美国经济大萧条产生的影响

大萧条对美国经济带来了巨大冲击，暴露了传统郊区发展方式的不足和弹性的极度缺乏。大萧条还导致大量城市公寓的价格下跌，但这只是房地产市场衰退前的情况。随着衰退程度的加深，抵押者丧失住宅赎回权的比例普遍升高，多数人对此毫无准备。

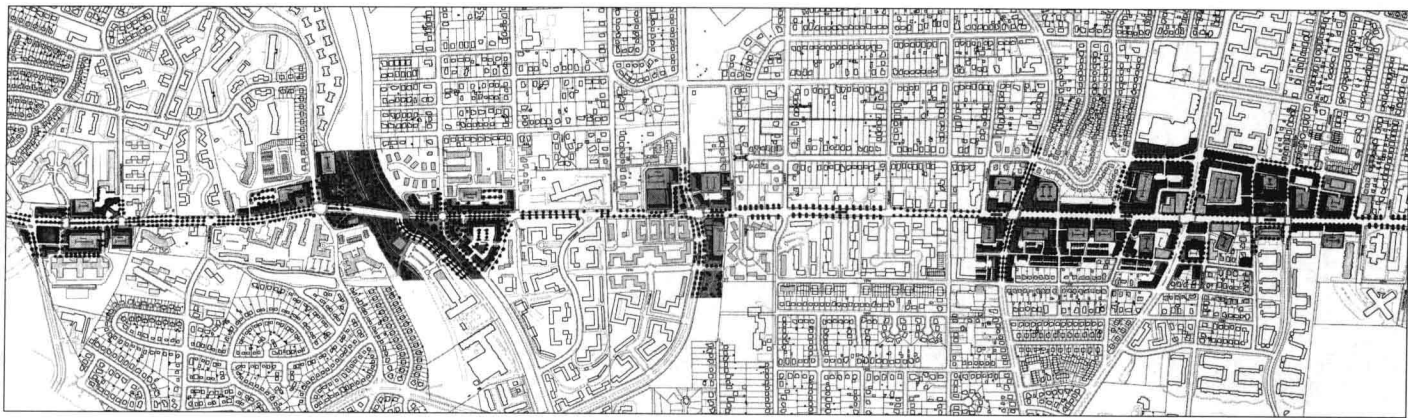
在郊区，一些无家可归的人只能以汽车为家，或在破旧的汽车旅馆中暂住；布鲁金斯学会的伊丽莎白·尼博恩和艾米丽·加尔针对以上现

象所做的研究报告表明，2000—2008年，美国郊区贫困人口的增长速度比中心城区快5倍。他们还指出，在这些贫困社区中非常缺乏短期居所、公共住房和社区服务。

郊区廉价出行方式的缺乏，进一步加重了低收入者和一般市民的生活负担。持续增加的天然气价格和房贷的超前消费模式，使大城市边缘的家庭日常消费和财政支出加大，加剧了住宅赎回危机和郊区房价的下挫。住房+交通负担指数是街区技术中心新推出的一款在线软件，它能生动地反映大都市范围内住宅位置对家庭交通支出的影响状况。例如，在步行街区中交通支出约占家庭总收入的14%，而在依赖机动车出行的地区这一数值则超过30%。2008年，经济学家戴维·斯蒂夫（David Stiff）的一项研究表明，随着通勤距离的增加，二手住房的成交价格下降幅度越来越大。

同样地，“僵尸小区”（zombie subdivisions，形容某些住宅区没有生气的状况）现象揭示了郊区单一发展模式的脆弱。那些完全依靠房地产泡沫建立起来的地方经济遭到了相当沉重的打击。这表明，功能单调和地块尺度单一的开发项目已经不再适应市场萎缩后的需求。

然而，这并不意味着，改造已帮助郊区安全渡过了大萧条时期。芝加哥普增房地产公司是美国第二大购物中心的所有者，他们为卡顿伍德购物中心（Cottonwood Mall，见第7章）做了再开发规划。该公司野心勃勃地将筹措来的295亿美元投入到几十个卡顿伍德购物中心的地产改造项



自2007年以来，在弗吉尼亚州北部，伴随着有轨电车线路的建设，哥伦比亚派克大道沿线节点的升级改造取得了较好效果，促使阿灵顿县规划扩大城区范围。资料来源：多佛尔·科尔事务所/费瑞尔·马登·刘易斯事务所为阿灵顿县完成的城镇规划。

目中。然而当美国遭遇历史上最严重的商业地产危机时，由于无法进行信贷再融资，公司被迫于2009年4月宣布破产。

一旦房地产开发项目减少，银行再次开始放贷，情况又会怎样？大萧条是否永远遏制了郊区蔓延的趋势？2010年初的调查结果显示，在美国52个人口超过100万的大都市中，有超过一半的大都市郊区扩展速度减慢。此外，2006—2010年，郊区和城市的发展速度越来越接近。我们认为，由于某些急于恢复经营常态的开发商的存在，郊区仍然会有大量低密度、依赖机动车出行、功能单一的开发项目。这样的项目或许可以在短期内提供价格低廉的房屋，然而一系列的市场指标和政策引导，让我们对填充式开发（infill development）和郊区改造持乐观态度——相信它们会逐渐成为房地产业发展的主流。这些指标和政策包括：

- 以精明增长（smart growth）为指导，参照新城市主义对郊区改造的设计原则，许多城市正在对区划法规进行修订或着手进行街区填充。
- 美国人口普查局的报告显示，经过几十年的发展建设，美国新增独立户住宅的平均面积从2007年的2277平方英尺，下降到2009年的2135平方英尺。
- 目前单身住户所占居民比例（28%）超过了已婚住户比例（21%），逐渐增长的居民对紧凑生活方式（包括租赁）的需求，将是对独立式住宅的一种补充。
- 郊区关口的居民数量增加，例如迈阿密附近、弗吉尼亚州、马里兰州、新泽西州、加利福尼亚州、得克萨斯州等，新移民在这里落地生根，改变了当地的社会和经济结构。
- 皮尤研究中心2008年的一项调研表明，尽管郊区是美国居民社会生活满意度最高的区域，但很多人还是选择居住在小城镇。重新引入小城镇“街坊”的郊区改造将广受好评。

■ 建筑师、开发商和规划师对郊区改造方法的研究投入了极大的热情，这可以在当下各类专题研讨会、专项会议、新出版物和土地储备投资的数量上体现出来。

■ 一些知名的购物中心开发商已经着手进行以混合利用为目的的再开发；产业贸易杂志《零售交易》（Retail Traffic）认为，混合利用是现代化购物中心的重要特征。

■ 在芝加哥大都市区，自金融危机爆发以来第一个大手笔的房地产贷款项目，便是对倒闭购物中心的改造：2010年8月，兰德赫斯特购物中心（Randhurst Mall）的再开发项目获得了美国银行1亿美元的贷款。

弗吉尼亚州汉普顿的半岛城镇中心是一个购物中心改造项目，尽管2010年7月才开始正式营业，但现在商铺的入住率已超过90%。托蒂·加拉斯事务所的布赖恩·奥卢尼这样评价该项目的入住情况：“半岛城镇中心的房屋出租速度几乎是我們参与过的此类开发项目中最快的……它提供了充满活力、混合利用、大都市化的整体环境。”图片来源：斯坦纳咨询公司。



公共部门应该发挥主导作用

尽管经济萧条、私营部门举步维艰，改造的发展势头仍十分迅猛，而公共部门正是这一形势的缔造者。建设和规划许可事务的暂时性减少，为地方规划部门创造了角色转变的时机，使他们从被动应对者转变为可持续发展规划的推动者。混合利用的改造规划和提升可步行性的街景优化已十分常见，并且随着经济复苏，我们可以期待沿郊区主干道的渐进变化。在州一级层面上，决策者制定了很多有利于改造的政策，最著名的是加州参议院第375号法案。在国家层面上，美国住房和城市发展部、运输部、环境保护部正在寻求适当的协作方式，来支持可持续发展的社区建设。区域规划和交通基础设施改造的集体筹资方式，对当前的城市和郊区社区以6个宜居原则为指导，构筑统一的住房、交通、环境系统，提出了挑战。三部合作的方式可以将资金直接投入到郊区改造中，并且有助于克服郊区功能分区和设施分散的政策不足。

公共卫生部门对郊区改造的关注也是推动改造发展的新动力。他们对驾驶、久坐等生活方式对人们健康产生的不利影响的报道，增强了提供体力活动的设计的说服力，调动了社会积极参与，还减少污染。公共卫生人士认为，在21世纪，人们面临的主要健康威胁是慢性疾病，如糖尿病、肥胖、哮喘、抑郁症等，我们可以通过建筑外部环境设计来减轻这些疾病的危害。美国疾病预防与控制中心的健康网站，拥有大量的研究

成果链接和健康影响评测信息，是宣传改造带来健康益处的新工具。

为了应对郊区改造在投资方面面临的长期挑战，多种新型公私合作关系已经出现。在亚特兰大，社区改良区（CIDS）在筹集规划资金上成效显著，并且为大多数增加城市宜居性、提升房屋价值的交通设施改善项目找到了配给资金。巴克海特社区改良区的一期改造，将1.5公里长的城市标志性道路从商业街改造成林荫大道，成功地对社区进行了高品质的再开发，大大改善了步行、自行车和街道生活的环境。亚特兰大的13个社区改良区，在得到了商业地产商的资金支持后（这些开发商同意在投资后仍继续纳税），成功结成了半公共合作伙伴关系，一起投入到宜居中心计划中。同样地，中心城复兴公司的开发商唐纳德·蒙蒂，打破了公共部门和私营部门在合作关系方面的界限，建立了与郊区小城市政府间的合作关系，如康涅狄格州的布里斯托尔和纽约州的

格伦科夫。他为中心城复兴项目提供总体规划服务，作为换取规划区范围内政府所有房产的开发权利的条件。中心城的其他房地产业主也被邀请加入到这样的合作方式中。因为在城市规划中具有较大吸引力的是未充分利用的土地，而不是劳动力和金钱。

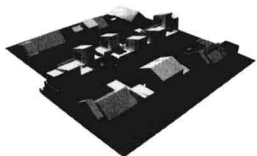
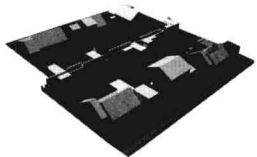
再居住：对现状设施进行适当再利用，提供更多的社区服务

在改造的诸多方法中，我们所采取的第一个策略性举措是“重新利用大型零售建筑”。这样做不仅对搭建绿色建筑设计体系具有重要意义，而且不管是作为保证房屋出租率的临时措施，还是作为缓解郊区社区供过于求的经济现状、丰富地方生活的办法，它都是经济萎缩时期拉动经济增长卓有成效的途径。

随着购物中心、购物广场、大型零售连锁店

在密苏里州圣路易斯市克雷斯特伍德·考特购物中心改造中，设计团队创造性地通过再居住将原有闲置店铺转变为“艺术空间”，而儿童插图艺术博物馆便是纷至沓来的众多艺术团体之一。





尽管一些地区增建附属住宅的法律依据由来已久，但是还有其他很多地方尚未确定其合法化，它们仍然可以从重新区划所允许的渐进式变化中获益。上图是2010年“建设更美好的郊区”理念设计竞赛的胜出方案，举例说明了将带后院的农舍改造为长岛莱维敦典型区域的步骤方法。图片来源：长岛指教的梅里·泰珀，2010年。

空置率的不断上升——一种存在较长时间、但被大萧条激化的趋势，一系列富有创新精神的再居住项目广泛开展起来。例如，位于密苏里州圣路易斯市的克雷斯特伍德·考特购物中心，将部分空置商店改造成“艺术空间”，出租给戏剧团、舞蹈团、艺术家工作室和儿童博物馆。尽管商场业主计划在未来进行较大规模的再开发建设，“艺术空间”保证了目前商场的正常运营。在俄亥俄州的克利夫兰·加雷利亚购物中心改造中，设计者将建筑中庭改造成有机农作物温室，是该区域创新性地建立“温室花园资源中心”（由农民销售摊位、保健食品商店、素食餐厅等构成）项目的一部分。而其他一些商业中心则将空置房屋改造成社区学院和职业培训机构。

并且，大型零售建筑和购物中心的再居住项目，也为老年居民提供了越来越多的保健和医疗服务场所。一家位于佐治亚州萨凡纳的杂货店被改造为妇女医疗中心，项目甚至巧妙地将原有冰库中的高压电路重新利用作为医疗中心MRI机器的能源。此外还有众多健身和健康中心入驻原来的零售店建筑。大量“分钟诊所”（minute-clinics，一种提供简单医疗服务的小型机构）如雨后天春笋般出现在全国各地的购物中心；而在田纳西州纳什维尔市的百橡商场，整个二楼被改造成范德比尔特大学的医疗中心。

再居住改造的另一个策略是，允许业主在当前的小区中增建新住宅。2009年11月，西雅图市政府将补充带后院小别墅的规划条例，从试点项目（第2章）扩展到所有满4000平方英尺的独栋

住宅地块。华盛顿州20多个城市以及俄勒冈州的多个城市也已经通过了类似的ADU（附属住宅）条例。并且，与旧居住小区住宅建筑面积较大、设计奢华却缺乏识别性的情况不同，推广附属住宅的建设无疑更适合现代城市需求，因为环保意识、经济和人口发展趋势都比较适宜发展小户型住宅。

再居住能提高土地使用效率，虽然从长远来看更易于促进“真场所”（authentic places）的形成，然而却不太可能触发更大规模的重建规划。新泽西州威林伯勒（第2、6章）的情况便是如此。当地空置的西尔斯商店（图6-10）被改造为办公楼，它的主要租户是“新泽西青年和家庭服务部”。这栋建筑里还设置了一些可以共享的虚拟办公设施，是小型企业和新兴公司的理想选择。然而，威林伯勒城镇中心的改造项目展示了郊区改造的困难和过程的缓慢。城市设计的实施只是部分达到了改造的预期：大型零售建筑虽然成功地进行了再利用，但没有创造适于步行的社区和街道环境。威林伯勒虽然没有贝尔玛（第8章）等高姿态改造项目那样具有轰动效应，仍然为人们展示了重新利用和振兴废弃商业地产的社区策略。

再开发：拆建原有建筑，以及在地面停车场上进行建设

大萧条的不平衡影响，使再开发呈现出截然相反的发展趋势。据我们所知，尽管有很多项目

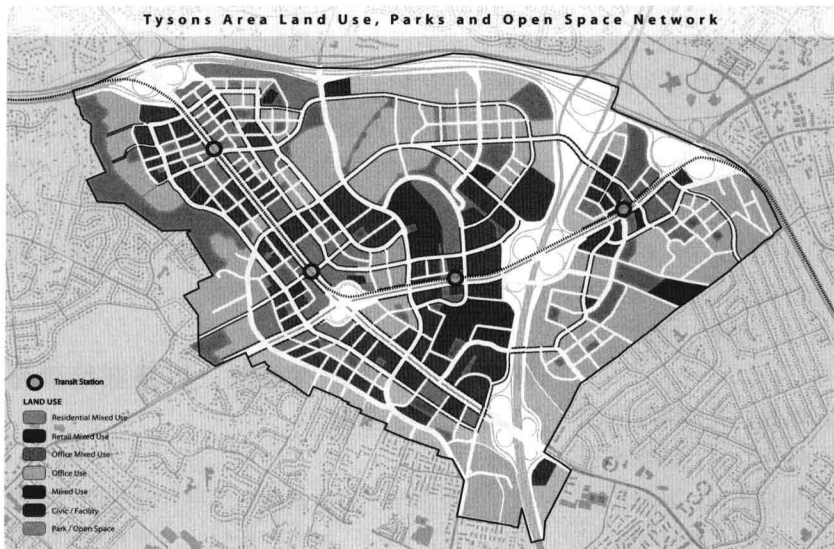
占地1700英亩的弗吉尼亚州泰森斯科纳改造是美国最大的郊区改造项目。它将原有4600万平方英尺单一功能的建筑和4000万平方英尺的停车场，改造成1.6亿平方英尺的适于步行的、交通便利的城市混合利用空间，并包含了一个占地160英亩、由多个公园和两条小溪组成的绿色空间系统，改造完成后它将成为美国第七大城市中心区。该区域发展的95%将集中在以四个新建地铁站为圆心的三分钟步行圈，以及三个规划环形道路内。资料来源：PB城市设计事务所。

被搁置，2008—2010年，仍然有20多家购物中心进行了以混合利用为原则的再开发规划，几个雄心勃勃的边缘城市的填充/再开发项目也得到批准。大型“速成城市化（instant urbanism）”项目受挫，引导一些开发商将投资重点转移到规模较小、融资方便的填充项目上。这些项目为陈旧的郊区城市中心——特别是其中曾是通勤交通站点所在地的——空置土地和地面停车场带来发展机会，例如，德克萨斯州达拉斯市外的普莱诺和加兰的项目，在零售店上方增建了住宅。

“灰地统计”是一个促进填充式再开发的重要新工具。区域规划协会（Regional Plan Association, RPA）为非营利性机构长岛指数进行的“灰地统计”是其中的一个成功案例。它对包括156个村庄和轨道站点、半径0.5英里的用

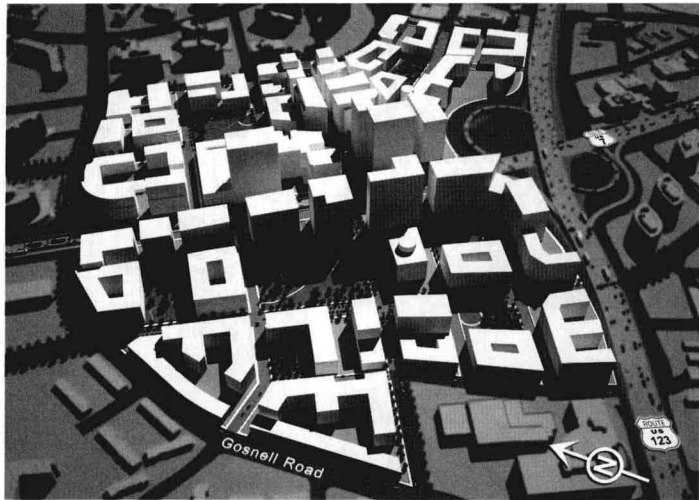
地进行了统计，提供了一张包含8300英亩闲置土地、公共开放空间和地面停车场的GIS地图。这个数值大致与曼哈顿第50大街的南部片区面积相当，只占长岛整体土地面积的1.1%。区域规划协会发现，如果将长岛可利用的剩余未建设用地进行独栋住宅开发，大约可以建设9万栋房屋。相形之下，如果将住宅形式调整为联排别墅或公寓，相同数量住宅的占地面积还不到独栋住宅（8300英亩）的一半。尽管一些郊区居民对“上居下商”的模式还存有争议，然而市场调查和人口结构的变化表明，这种居住模式尤其在房地产危机冲击较小的地区有较大需求。现有证据也充分表明，当面对房产消耗财富过多、房价与租价比率过大、房产沦为“溺水屋”时，郊区居民长期存在的对租房的排斥心理便会消除。并且，长岛郊区的许多大型项目，如边缘城市拿骚（Nassau）（第9章）提出的长岛灯塔规划，由于遭到担心房产贬值的邻避主义者反对，无疾而终。

但是，在其他一些区域，交通运输的发展促进了大型规划建设的进行。在北加州，占地175英亩的轻工企业园区经过强调生态恢复的改造后，落成的索诺马山寨城被认为北美第一个“超高标准的生态地球村社区”项目。华盛顿外围的泰森斯科纳，计划摆脱其“典型边缘城市”的形象。与这个区域许多其他的改造（见插图和图9-1）一样，它的规划是围绕新建地铁站为区域带来的再开发机遇展开的。规划法案受到了政治干预，将4个地铁站设置于泰森斯科纳的城市聚集区内，而不是毗邻公路的用地中。这





在未来几十年中，泰森斯科纳的开发速度将增长3倍以上，提供20万个就业机会，并能满足10万市民的居住需求；其中20%是经济适用房。上图是区域内一个地铁站周边现状与规划的对比图，说明了本次规划具有相当大的潜在改造力。资料来源：PB城市设计研究事务所。

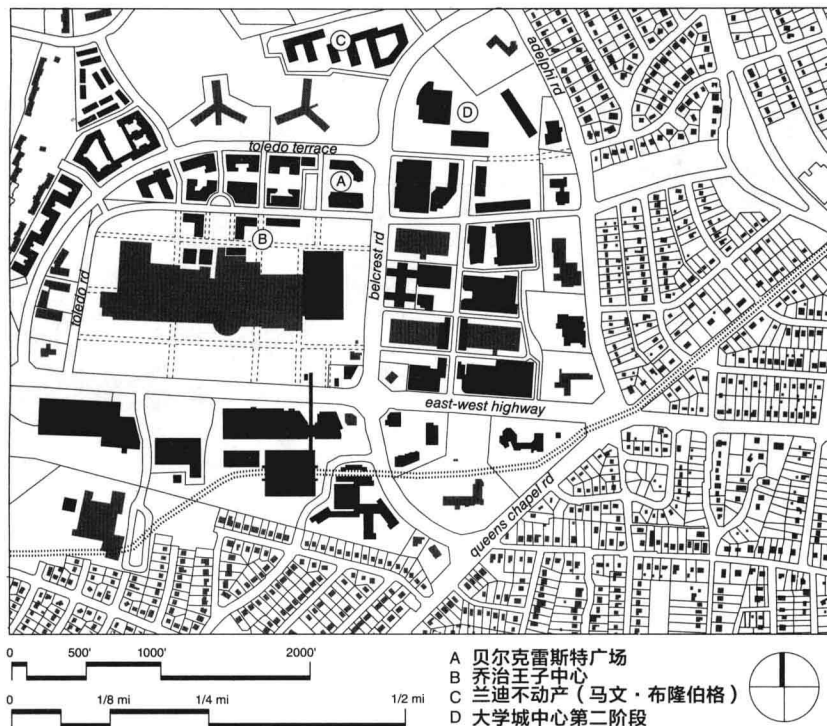


样做的主要目的是调整工作/居住比例的不平衡状态——12万个工作岗位，却只能容纳大约1.7万居民——通过添加多户式住宅并增加活跃街区氛围的设施，促进泰森斯科纳城市发展壮大，对正在进行的华盛顿及周边区域的“渐进大都市主义”做出重要贡献。

本书第12章中研究的案例——大学城中心规划，是华盛顿区另一个由于地铁修建而引起的改造项目，设计将街道和由居住、零售店建筑构成的购物广场置于停车库之上，再插入当前的小型办公园区之中。2008年以来，乔治王子中心车站周边的再开发规划增多，迫使我们重新规划该区域2020年的空间形态结构。尽管由于融资困难、高档公寓销售欠佳（图12-11），大学城中心的一期建设未能如期完成，业主仍然进行了二期建设规划，为此他们积极寻求某个联邦政府机构

作为主要租户。与此同时，周边地块也平稳转变成成为创意阶层服务、混合利用的郊区发展节点。被20世纪60年代修建的花园公寓包围着的贝尔克雷斯特新广场（Belcrest Plaza），原有566户住宅，将由派康提公司组织进行再开发，改造为拥有2675户住宅，功能涵盖办公、零售、新公共图书馆和娱乐中心的综合区。派康提公司在设计中大胆发挥，在贝尔克雷斯特新路和托莱多台地的交叉口设计了一栋33层高的塔楼。塔楼裙房的建筑高度为4~17层，首批700户的住宅项目已经通过审批。此外，为了回应稳定增加的租房需求，位于贝尔克雷斯特新广场北侧两栋Y形公寓楼的业主（他恰好是大学城中心项目业主的兄弟），也计划在第一阶段设置400户新住宅。

大学城中心和其他改造尝试获得成功，位于中部乔治王子城的购物中心也规划



修订后的2020年马里兰州乔治王子郡大学城中心规划的空间结构图。尽管遭遇经济衰退，但当我们开始最初的案例研究后，该地区还是提出了几个新的改造项目，遂进行了本次修订规划（修订前的空间结构见图12-9）。我们可以发现，靠近通往华盛顿的地铁站和巨大的公寓出租市场，推动了高密度再开发建设的发展。

进行改造。宾夕法尼亚州房地产投资信托基金（Pennsylvania Real Estate Investment Trust, PREIT）已成功将教育设施引入购物中心中，例如，新泽西州南部的艾舍劳购物中心便是如此，现已改造成福尔希斯城中心。规划对部分商场建筑进行了适度拆除，并新建了一条连接购物中心入口和附近主干道的林荫大道。沿着林荫大道的主要租户是里齐耶里艾凡达美容学院，该校学生是购物中心（拆后余留部分）的理想客户群。乔治王子购物中心能再现艾舍劳购物中心改造的成

功（协调发展、适于步行）么？宾夕法尼亚州房地产投资信托基金，在改造中积极寻求与邻近的贝尔克雷斯特大广场开发商协作，重新规划道路和塑造街景，而这与进行购物中心改造的第一代业主们单打独斗的态度完全不同。

公共部门在郊区改造中也一直起着积极作用。现行的交通规划要求对东—西高速公路与贝尔克雷斯特大道交叉处有安全隐患的人行横道和步行道进行改善，修建新的自行车道，建设绿色交通系统，改善与周边街区的连通性，以及加强改造区域之间、改造区域与周边环境之间的联系。在第12章中，我们将看到以上改造措施在消除街区壁垒和改善它们之间的连通性和可步行性方面的作用。

尽管乔治王子中心仅通过填充改造已取得较大发展，然而西雅图北部的诺斯盖特社区却不满足于此，成功将再开发、再居住、再绿化三种策略融会综合，从而形成了一套注重可步行性、混合利用的开发新模式。在实际作为社区中心的诺思盖奇购物中心附近，公共部门对多处房产进行了以公共交通为导向的改造。1950年开业的诺思盖奇购物中心是第一个设计有小广场的郊区户外购物中心，这种设计手法成为日后该类建筑的设计典范。20世纪90年代业主计划对购物中心进行扩建，却遭到了环保人士的强烈反对；在商场南侧的停车场原有一条小溪流过，购物中心修建时将其掩盖，用掩埋于地下的60英尺宽的运输管线连通河道，环保人士希望能恢复原有的小溪渠道，使其重见天日。最终双方经过协商后达成

