

理性增长

——形式与后果

〔美〕 特 里·S. 索尔德 编
阿曼多·卡伯内尔

 LINCOLN INSTITUTE
OF LAND POLICY

 商务印书馆
THE COMMERCIAL PRESS

理性增长

——形式与后果

[美] 特里·S. 索尔德 编
阿曼多·卡伯内尔

丁成日 冯娟 译

商 务 印 书 馆

2007 年·北京

Smart Growth

Form and Consequences

Edited by

Terry S. Szold and Armando Carbonell

 **LINCOLN INSTITUTE**
OF LAND POLICY

图书在版编目(CIP)数据

理性增长:形式与后果/(美)索尔德等编;丁成日等译. —北京:商务印书馆,2007

ISBN 978-7-100-05363-1

I. 理… II. ①索…②卡…③丁… III. 城市-住宅建设-研究-中国 IV. F299.233

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2007)第 004290 号

本书由美国林肯土地政策研究院授权出版。

所有权利保留。

未经许可,不得以任何方式使用。

理性增长——形式与后果

[美]特里·S. 索尔德 阿曼多·卡伯内尔 编

丁成日 冯娟 译

商 务 印 书 馆 出 版

(北京王府井大街36号 邮政编码 100710)

商 务 印 书 馆 发 行

北京瑞古冠中印刷厂印刷

ISBN 978-7-100-05363-1/K·986

2007年4月第1版

开本 787×960 1/16

2007年4月北京第1次印刷

印张 12 1/4 插页 9

定价: 32.00 元

Copyright © 2002 by the Lincoln Institute of Land Policy
All rights reserved
Printed in Canada

Acknowledgement is given for permission to reprint copyrighted material;
Dolores Hayden, "What is Suburbia?: Naming the layers in the Land-
scape, 1820-2000."
Copyright © 2000

Library of Congress Cataloging-in-Publication Data

Smart growth: form and consequences / edited by Terry S. Szold and
Armando Carbonell.

p. cm.

Includes bibliographical references.

ISBN 1-55844-151-4 (pbk.)

1. Regional Planning—United States. 2. Land Use—United States.
3. Cities and towns—United States—Growth. 4. Regional
planning—Environmental aspects—United States. I. Szold, Terry S. ,
1960- II. Carbonell Armando, 1951-

HT392 .S557 2002
307.1'2'0973—dc21

2002007600

译 序

二战以后美国的很多城市经历了迅速的空间扩张,而城市空间扩展的主要形式是城市蔓延(Urban Sprawl)。美国城市蔓延的主要特点是在城市服务与就业腹地(边缘)外,青蛙跳跃式(空间非连续)的一种低密度发展。它将居住与就业、购物、娱乐、教育等分离,因而要求通过小汽车实现空间移动。蔓延是一种不负责任的发展模式,这种模式带走社区的税基,破坏农地和空地(Smart Growth America)。比如,芝加哥1990~1996年人口增加了9%,但是土地交费增长了40%。美国城市蔓延的主要后果有:①交通拥挤;②更长的交通时间,使人们有更少的时间花费在家庭和工作上;③更糟糕的空气和水污染;④耕地、绿色空间、森林和湿地的损失;⑤促使洪水泛滥;⑥提高税费来支付城市服务——警察、消防和基础设施——学校、道路、供水、排水设施,等等。

经济学家认为城市蔓延是市场对低密度住宅的持续需求的一种合理反应。消费者都倾向于低密度、住房面积更多的有更多私人空间的住房发展。这是公认的美国梦。收入的提高使他们能够实现这种梦想。另外,交通费用的降低(由于政府在高速公路的建设和投资)使人们可以在更远的地方买房子。一般地,更远地方的房子会更大、更便宜,院子也越大。

其他学者(如规划学者)则认为,美国城市蔓延式发展的原因是:①能源和环境服务的低价格政策——鼓励小汽车的使用和对环境的忽视;②城市基础设施的低价格政策——鼓励城市交通的使用,进而促进更长距离的通勤;③政府对交通和住房的补贴——鼓励住更大的房子;④破碎的地方政府结构带来的破碎的土地利用管理——使得地方政府间的土地利用规划难以

协调。前三个原因说明,由于种种价格政策,消费者(住房的家庭)没有支付所应负的城市发展成本,造成城市(土地、住房、交通、能源等)的过度消费。

针对这些问题,学者、官员和决策者希望通过城市“理性增长(Smart Growth)”运动来促进城市的可持续发展。理性增长是一种科学地规划的发展模式,这种模式保护农地、复兴社区、保持住房可支付性、提供多种交通选择等。美国政府对土地发展的干预是有相当的历史的。如:①土地利用功能分区(Zoning);②规划(Planning);③增长管理或可持续发展(Growth Management or Sustainable Development);④理性增长(Smart Growth)。所有这些根本上都是政府为“更好”的发展所采取的行动。

那么,“更好”意味着什么呢?“更好”发展考虑以下几个因素:①环境影响——长期与短期;②土地利用影响——负面(冲突)和正面(综合);③经济影响——就业与收入,这对生活质量是非常重要的;④财政影响——设施与服务的成本;⑤社会影响——分配/公平。为具体地实现这些目标或考虑,提出了城市理性增长的十个原则:①混合型的土地使用;②充分利用紧凑式城市发展或设计;③创造多种住宅机会和选择;④创造易于步行的邻里;⑤培养具有强烈空间感的特色型、魅力型社区;⑥保留开放空间、耕地、自然美景和主要环境保护区域;⑦加强现有社区的发展建设;⑧提供各种交通选择;⑨使发展决策具有可预测性、公平性和成本节约性;⑩鼓励社区和业主在发展决策制定过程中进行合作。

如果实施这些理性增长的措施,同样的城市增长可以减少政府在城市基础设施和服务方面的成本。如所需道路可以减少 25%,所需城市基础设施可以减少 15%,所需学校可以减少 5%(Source: Economic and Fiscal Impacts of Alternative Land Use Patterns, by Robert Burchell, Rutgers University)。

中国城市在过去 1/4 个世纪里,特别是在 20 世纪 90 年代,经历了巨大的变革和发展。北京、广州等城市的建成区在十年里增长了一倍。深圳更是从一个 30 万人的村镇发展成为一个有上千万人的现代都市(包括流动人口)。城市建成区的高速扩张一方面推动了城市经济的发展,另一方面也带来了一系列的问题,如交通拥挤、环境污染、城市空地(和绿地)的损失、城市

(建筑)密度的增加等。这些问题严重地影响了城市居民的生活质量。如果本书所倡导的理性增长不能完全解决这些问题,但至少可以部分地缓解这些问题,如通过更好地整合和规划土地利用和城市交通。

它山之石,可以攻玉。本着这个理念,我们将本书翻译成中文,献给读者。中国城市发展的的问题及其原因不完全与美国城市发展出现的问题相同。但是,城市理性增长所基于的逻辑和思辨,如因果关联、对症下药,对追求中国城市可持续发展的道路应是有深刻的启迪作用。本书试图揭示城市发展的形式、后果和我们应该采取的行动之间的逻辑关系,通过理性思辨,讨论未来城市发展道路。从这个方面,我很高兴美国林肯土地政策研究院授予版权并提供资助,使本书得以翻译成中文并在中国发行。

为帮助中国更好地发展、管理和规划城市,林肯土地政策研究院积极地资助著作在中国的出版发行。丁成日等著的《城市规划与空间结构——城市可持续发展战略》于2005年由中国建工出版社出版;格里特 J. 克纳普(Gerrit J. Knaap)的《土地市场监控与城市理性发展》于2003年由中国大地出版社出版;格里特·J. 克纳普与阿瑟·C. 纳尔逊(Arthur C. Nelson)的《土地规划管理》于2003年由中国大地出版社出版。丁成日译的《财产税与地方政府财政》(Wallace E. Oates 编著)于2005年由中国税务出版社出版。另外,还有有关土地税的书由中国大地出版社出版(2004年)。林肯土地政策研究院资助并授予版权,近期将出版的还有《公共用地租赁——政策探讨及国际经验》和《循环城市——城市土地利用和再利用》。

最后,希望本书能够为中国下一步的城市发展、管理和规划改革创新提供借鉴和参考,促进中国城市在可持续发展的道路上阔步迈进。

丁成日

2005年12月

于马里兰

前 言

当大多数人考虑哪里是理想的定居社区时,很多时候人们会想象一个古老的新英格兰(New England)城镇,例如新罕布什尔州的新依普斯维治(New Ipswich, New Hampshire)、康涅狄格州的老莱姆(Old Lyme, Connecticut)、佛蒙特州的北英雄(North Hero, Vermont)、缅因州的南不列斯托(South Bristol, Maine)、马萨诸塞州的大巴灵顿(Great Barrington, Massachusetts)或是罗得岛州的小康普敦(Little Compton, Rhode Island)。这些城镇有绿色的环境和大量空地,不远处就有小树林和农田。这些城镇里的住家都彼此接近,所以孩子们可以不用家长开车接送就能互相串门。或者,人们会想到一个生机勃勃的都市邻里,例如剑桥(Cambridge)的哈佛(Harvard)广场、波特兰(Portland)的老波特(Old Port)、普罗维登斯(Providence)的学院山(College Hill)或是波士顿(Boston)的灯塔山(Beacon Hill)。这些地方充满了高雅又服务于大众的建筑。

这些社区当中很多是全国的典范。很多理性增长的规划师用“新英格兰城镇”来形容他们想要在全国改造成的城镇类型。这些社区及其周边的空地和自然美景是我们热爱新英格兰的重要原因。对于我们很多人来说,它们是我们住在这里而不是其他任何地方的原因。沃尔特·怀特曼(Walt Whitman)代表新英格兰居民说道:“要了解我们就要到我们的山顶上和海岸边去。”这些景观勾画了我们对居住环境的认识、我们的灵魂和我们的性

* 此前言改编自约翰·德维拉斯(John DeVillars)在“理性增长——形式与后果”座谈会上的政策演讲(马萨诸塞州剑桥市,2000年3月10日)。

格。

但是今天,未经规划、未经检查的开发,即经常被我们称之为蔓延的开发正在不断威胁着这些山顶和海岸以及围绕它们的社区。我们很难给蔓延下定义。但是,正如波特·斯图尔特(Potter Steward)法官说的,“我们可能无法定义它,但是当我们遇见它时我们能认出它”。我们确实会遇见它。它是无穷无尽的大型购物中心和连接通往新英格兰首都波士顿的9号和1号公路的停车场。在过去的15年里,波士顿市区的人口增长了不到5%,而被开发土地的数量增长了将近25%。波士顿人均土地丧失率是全国平均人均土地丧失率的三倍。

当我们正以每周1200英亩的速度失去空地,而且这个令人担忧的速度还在不断加速时,几乎在美国的每个角落我们都能看到蔓延。如果你去White山脉旅行,你会在露天购物中心和新罕布什尔州北康威市(North Conway, New Hampshire)的16号公路上的交通堵塞中看到它。那里曾经是有田园气息的村庄,而现在如果以全州包括男女老幼的总人口计算,每人仍有3平方英尺的购物空间。在过去的30年里,罗得岛州市中心外开发的居民、商业和工业用地比其在它325年历史中的总开发还要多。马萨诸塞州东南部现在是此区域内发展最快的地区之一。它的人口增长了28%,而土地利用增长了200%。快速的、任意的增长消耗了越来越多的农村,并且在很多情况下耗尽了城市曾经引以为荣的活力。

正如公共土地信托公司指出的,蔓延经常是丑陋的,并且它产生的问题要比其表面的丑陋深刻得多。由规划不合理或很多情况下是根本未经规划的开发带来的环境影响是非常严峻的。超过一半的水污染是非污染源造成的,即污染不是由工业或发生故障的污水处理厂造成的,而是由停车场、公路和其他不透水表层造成的。这些不透水表层正是蔓延的结果。现在在新英格兰地区,由未经规划的开发导致的居住环境的破坏和瓦解正威胁着超过80%的濒临灭绝的物种。蔓延对保证空气质量带来了更多的困难。新英格兰地区的居民在20世纪90年代驾车行驶的距离比其在80年代多了1/3,在80年代行驶的距离比在70年代也多了1/3。即使我们使用的是比以往干净98%的汽油,增加的里程数也说明了将近一半的烟雾问题。在新

英格兰的一些地区，一年中超过 20 天空气质量低于以健康为准的空气标准。

蔓延同时也耗资巨大。国民经济和纳税人与环境承担着同样巨大的成本。吉姆·道奇(Jim Dodge)创建罗得岛理性增长这一组织的部分原因是，尽管他所经营的天然气公司(Providence Gas)的客户基数每年只以大约 1% 的速度增长，他却被迫每年花费 1 800 万美元购置新管道和新设备。原因是他的客户正在迁往未经开发的、离城市更远的地区。

普通新英格兰家庭也能感到蔓延的代价。由于通勤变长，人们在车里要花更多金钱和时间，而在我们珍视的事上——家人、朋友、假期和业余爱好——无法花更多的时间和金钱。据环境质量理事会统计，交通开销目前是家庭预算上仅次于住房的第二大开销，超过了食品，也超过了各类税收。这一情况甚至也存在于马萨诸塞州。

蔓延也耗费了新英格兰纳税人的巨资。若一项低密度住房的新开发给城镇带来 1 美元的财政收入，当地纳税人就要在学校、下水道、警察机关和其他服务上多花 1.50 美元。缅因州的纳税人感受到了学校系统的压力。公立学校学生人数在过去的 15 年里减少了 27 000 人，纳税人却花费了 7.27 亿用于新学校的建设。这些新学校大多建在飞速增长的郊区。其结果是，缅因州纳税人不得不破费两次——一次是在人口逐渐减少的老邻里中翻修旧学校，一次是在扩展的郊区里建设新学校。

由于人们抛弃了城市迁往郊外田野，蔓延的大部分成本由最穷苦最脆弱的市民承担了。在罗得岛州，居住在传统人口中心的人口比例已经下降到了 30%。其后果是，罗得岛州五个最大城市的房地产价值仅仅在过去十年就下跌了 33 亿美元。这就等于要使有效税率增长近乎 44% 才能弥补财政损失。

可以肯定的是，蔓延在环境、经济和财政上耗费了我们大量的资源。但是，蔓延最终的真正影响是它削弱了我们对生活的珍重和享受。新英格兰地区小镇的民主、公民自豪感和与邻居共处的传统是围绕小镇绿地建立起来的。绿地是人们相识、交换一两个故事、互相了解的场所。这些传统是建立在对自然资源的尊敬基础之上的。

当作为城镇生活中心的公共绿地消失时,当空地中的宁静被偷走时,当新英格兰的部分地区变成了仅仅是由露天购物中心、大型商厦和呆板的住房开发构成的模糊景象时,我们的传统也就丢失了。在太多地方,我们太过频繁地并且太快地看到了正如格特鲁德·斯坦(Gertrude Stein)对加州奥克兰(Oakland)附近东湾地区(East Bay)的开发所描述的景象,“当你到了那儿,才发现你要找的地方早就不存在了。”

我们新英格兰地区的人喜欢把自己看成跑在别人前面的人。我们相信,当遇到经济、社会或公共关系的挑战时,我们的创新精神和企业家似的道德观将为美国其他地区指明方向。然而,当我们面对要以合理规划、有思想性、有远见的方式发展这一挑战时,我们不仅没有带路,而是落后于很多其他地方,例如俄勒冈州(Oregon)波特兰(Portland)和威斯康星州(Wisconsin)的密尔沃基(Milwaukee)等城市、马里兰(Maryland)和乔治亚(Georgia)等州。我们的经济迅速增长,开发资金向我们飞涌而来,不幸的是我们还没有作好利用它的准备。

美国环保署(Environmental Protection Agency)以及其他类似机构本应能在很早以前就对蔓延进行更多控制。州级环境机构也一直反应缓慢。最重要的是,我们的地方社区——这场战争的前线步兵——事实上是没有任何武器的。伍迪·阿兰(Woody Allen)曾经悲叹到:“世界从来没有面对更多选择。我们正处在十字路口。沿一条路走下去是绝望和无药可救,沿另一条路走下去是完全灭亡。让我们作出精明的选择。”

我相信,尽管伍迪(Woody)的看法是悲观的,尽管我们面临的挑战是艰巨的,我们有持乐观态度的理由,我们实际上将会作出精明的选择。我的乐观态度的根基是美国人民的机智和不断增长的对现状的不满,没有其他地方比在新英格兰更是这样了。我们在无数地方看到了这种乐观主义。在林肯土地政策研究院(Lincoln Institute of Land Policy)和哈佛设计学校(Harvard Design School)的教室里,阿曼多·卡伯内尔(Armando Carbonell)看到了它。来自各州的规划者正在和他讨论着他们为促成更可持续发展做的努力。在麻省理工学院城市研究专业的研究生明亮的眼中和热切的头脑中,我和特里·索尔德(Terry Szold)看到了它。这些学生已作好致力

于追求一条更好的发展道路的准备。

我们在2000年1月看到了乐观主义。当时,全国超过30个州的州长在他们的州情报告中谈到蔓延问题,而且这一问题毫无疑问地被市民不满运动的燎原大火具体化。在此前的15个月里,市民的不满运动导致了将近200个投票提案的批准,批准了超过70亿美元的州基金和地方基金来保护空地。我们必须取得这种支持并以其为基础,通过理性有效的行动认可它。这些行动既可以代表个人也可以是代表我们所代表的机构和社区。杰出哲学家杰瑞·加西亚(Jerry Garcia)曾经说过:“某人不得不做某事。只是难以置信的是,不幸的是我们正是那个某人。”

为了这个目的,我想提些建议。我们必须帮助州长和州立法者理顺他们的财政优先次序。对于可持续发展,我们在错事上花费了太多而在正确的事上花费不足。例如像罗德岛州领导人最近所做的,把公共高速公路基金里好几百万美元用以鼓励像忠实投资公司(Fidelity Investments)这样的大公司,让他们把运营扩展到史密斯费尔德(Smithfield)镇的农田和牧场里,而把坐落在普罗维登斯(Providence)和鲍特歇特(Pawtucket)美丽且结构坚固的厂房闲置。这种做法无论如何也是不合理的。

为了缓解通向规划中的新英格兰最大购物中心的交通,马萨诸塞州要耗资6000万美元在3号公路上修建一座新的立交桥。既然我们清楚地知道这项开发将使鳕鱼角(Cod Cape)和波士顿之间的交通增加37%,甚至把现在每天几小时的交通完全瘫痪变成更长时间的交通瘫痪,这项工程无论如何也是不合理的。同样是这项工程,在殃及市中心购物区和邻里购物中心的同时,还将会导致每天要从水库中抽取将近75万加仑的水。而目前水库每天的抽水量已经有25万加仑超过了安全标准。当我们意识到,作为纳税人我们在这座立交桥上的花费将比在全州空地上的投资还要多时,这种资源错误分配的谬论甚至就更明显了。

我们需要更开明的领导阶层以不同的方式来思考这种开发计划的影响,来维持仍就存在于这一地区很多社区的新英格兰传统。州领导人在我们的帮助下必须处理可持续发展的另一个基本财政障碍——对财产税的过度依赖。因为老城的财产价值低,免税制度也不成比例,所以基本服务的投

资对地方财产税的依赖为老城施加了不健康也不公平的压力。我的建议是,政府拨地建成的公共机构里的精英们应在新英格兰州长会议上对财政改革提出建议。这种财政改革应当能鼓励在我们负担得起的地方的开发,阻碍在我们逐渐缩小的农田和空地上的开发。

另一个有关的战争是要尽力使城市中心成为有吸引力的供养家庭的居住地选择,并成为吸引私人开发商投资的地方。在这个问题上,越来越精力充沛的各大小城市的市长也站在我们一边。他们和你一样清楚,可居住的社区始于更好的学校和更安全的街道。潮流也在助我们一臂之力——私立学校正在兴起,为幼儿园到十二年级引进了健康的竞争。考试成绩提高了,犯罪率下降了。

但是,我们还有另外两个对城市复兴至关重要并需要更有创意更持续关注方面,那就是城区再开发和负担得起的住房的供给。州长和州立法领导人以及私人资本家担任着关键角色。目前,大量基础设施基金用于支付那些把空地变成大型购物中心的工程,或用于支付以“办公室公园”这一矛盾称号命名的建设项目。政府领导可以把这些基金的一大部分调到城市基础设施投资上,例如公共交通服务、合理定位的停车库、店面升级、城市草木、无交通干扰的人行道等。坦率地说,这正是马萨诸塞州在 80 年代所做的。大多数像曾使洛厄尔(Lowell)市成为典范城市的立法提案,或是把像新贝德福德(New Bedford)、瀑布河(Fall River)和斯普林菲尔德(Springfield)等值得引以为荣的城市指引到通往可持续再生的正确轨道上的立法提案在今天被冷落,不被人爱,不被实施,也不被资助。我们要扭转这种局面,并要把城市投资风气带回到马萨诸塞州以及美国其他州。

虽然公共投资是关键,但我们并不打算重建我们的城市,或是在没有充实的私人投资的情况下就把绿色地块作为开发目标。你只需看看弗蒙特州的伯灵顿(Burlington)就能明白为什么了。这个城市有 45 英亩可开发的土地,其中 43 英亩是被污染的。我们可以或者支持并改进这些地块上的工程,或者继续看着诗坦顿(Chittendon)县的森林和田地被开发商的推土机瓜分。这就是为什么美国环保署在过去几年里在伯灵顿和其他 40 个新英格兰地区投资了超过 2 500 万美元来估价和清除受污染的城市地产。这就

是为什么美国环保署以及州政府对开发商采取了基于常识的重新利用标准和责任保护。现在,该由私人资本来完成这项工作了。房地产开发商、基金管理人、房地产经纪人和交易中的其他参与者需要着眼于实际且丰富的投资机会,这些机会就在城区被污染了的地方等着他们。

在一个缺乏劳动力的经济里,住在内城区的人们渴望并随时能够加入到劳动力中。城市是安置水利、排污和交通基础设施的地方。与传统观念和郊区陈规形象相反的是,城市是巨大购买力存在的地方。因为零售和商业机会在内城邻里非常有限,城外销费额中每年有超过 20 亿美元来自于波士顿内城居民。对城市偏爱的开发商若投资于内城社区将会是明智之举,并会获得很大利润。

为了加速城市复兴我们需要对付第二个社会挑战,即住房消费。负担得起的住房不仅仅是一项人类服务工程,而且是经济发展的主要项目。如果管理得合理,它能成为我们对抗蔓延的关键因素。马萨诸塞州的住房消费在全美排第三。MassINC(Massachusetts Institute for a New Commonwealth)最近的一个分析表明,这是该州扩展经济增长的第一障碍。

我们最多只有一个勉强的策略来解决负担得起的住房问题,况且实际上在城市中我们根本就没有能应付它的策略。如果你去诗科比(Chicopee)、劳伦斯(Lawrence)和洛厄尔(Lowell)的市中心,你就会发现人们居住在历史上保留下来的、由学校和厂房翻建的住房里——仅在马萨诸塞就差不多有好几万套这样的住房单元。它是州政府在 80 年代的重要优先项目,但是这个项目在 90 年代就停止了。如果我们打算保留并吸引新工人,如果我们打算停止在玉米地和牧草地上修建房屋,我们就需要重新开始这项工作。没有比城市更好的地方来开展这项工作了。

更开明的州领导阶层和更负责任的私人资本家是赢得对抗蔓延这场战斗的关键。但是最终,特别是在新英格兰,土地利用决策是由地方制定的——主要是由被涌进其城镇的开发提议数量和复杂性困扰的志愿委员会决定。

让我们把注意力再次集中到马萨诸塞东南部。从波士顿到海角和内陆 15 英里左右的距离上有 50 个社区,它是美国五个增长速度最快的地区之

一。自从 50 年代兴建了东南高速公路,这 50 个城镇的人口增长了 28%。这个人口增长率相对来说还算适当,但是消耗的土地比自清教徒登陆普利茅斯礁石(Plymouth Rock)以来消耗的还要多。而且,这些社区中超过一半以上没有全职规划者,只有 20 个有总体规划,其中只有 5 个在过去的五年里更新了总体规划。这些城镇和遍布新英格兰地区几百个像它们一样的社区需要帮助。对我们的挑战是要发展一套手段和融资机制,使得规划委员会和市民志愿者以及他们所服务的全体市民及社区能有一次经过努力获得成功的机会。

美国环保署以“可持续发展挑战基金”项目、理性增长培训项目、巡回技术支持以及其他一些手段迈出了良好且适度的第一步。然而,需求大大超过了供给。今年全国有 460 万美元挑战基金。单单在新英格兰地区,美国环保署就收到了来自 107 个社区总计超过 1 400 万美元的申请。也就是说,仅仅来自美国一个小角落的基金申请就是计划供全国使用的基金总额的三倍。

简而言之,我们的投资离能帮助我们的社区对未来进行规划必要的钱数还相距甚远。至于我们在控制蔓延的这场战斗中所必需的另一武器,即空地的获取和保护,我们也没能满足对它的需求。在这个热火朝天的经济中,税款多得可以从保险箱里溢出来。马萨诸塞州就有每年减税 14 亿美元的提议。如果总统候选人不提供每年至少 2 500 亿美元的减税计划,他们就会被认为是胆小鬼。在此背景下,我们已经放弃了泰迪·罗斯福(Teddy Roosevelt)时代两党连立对空地保护的执著。

在马萨诸塞州,我们现在对长期保护森林、农田、野生动物栖息地和其他有价值的空地的投资只有十年前的一半。在美国增长最快的州之一——新罕布什尔州,用于此目的州财政开销几乎是零。在哥伦比亚特区(District of Columbia)的华盛顿市(Washington),国会拒绝执行“更好美国公债”之一项目。此项目是财政部通过课税扣除来放弃 10 亿美元的收入,目的是要给全美保护空地的投资补充 100 亿美元。

缅因州参议员 Muskie(马斯基)过去常说:“你有上帝赋予的权利对政府表示不满——行使它时不要犹豫。”这也是我的最终想法。那么就快出来

做点什么吧：

- 把公共资金从新建高速公路立交桥的项目上转移开，并把 100 美元的减税转移到空地公债和城市可负担得起的住房计划里；

- 促使国会通过“更好美国公债”项目；

- 鼓励私人开发商和养老金管理人在城市土地的再开发上投资。

尽管我们面临着无数强大的反对力量，但通过以上方法和其他很多方法我们可以创造不同。这些强大的反对力量包括：

- 特殊利益控制的国会；

- 州立法机构对议案游说者比对它的选民更心怀感激；

- 太多州长有太过狭隘的视野；

- 富有强大的房地产业不仅仅害怕而且无法理解我们的城市和居住在其中的人们。

但是，我们的议程是合理的。我们拥有多数人的支持，而且这些人越来越不甘沉默。显然，很多天天在社区忙碌的人为了更美好的明天会聚集能量和执着地实现这一梦想和希望。我们正处在一个繁荣的年代。这种繁荣的遗物不应是给我们的孩子留下负担，而应是给他们一个生机勃勃的市区和可居住的邻里以及永远被保护的空地。我们有机会和义务对此负责。

城市规划界里的伟大人物之一刘易斯·芒福德(Lewis Mumford)写道：“对经济系统的最终鉴定不是钢铁的吨数、石油的罐数或纺织品的长度，而是它最终的产品，也就是它所滋养的人们以及社区的秩序、美丽和理智。”

让我们用这个会议论文集和根据它所实施的工作来确保我们能在新英格兰地区乃至整个国家通过鉴定。

约翰·P. 德维拉斯(John P. DeVillars)

美国环保署新英格兰办事处前任管理人(1993~ 2000 年)

波士顿城市复兴公司常务副总裁

MIT 城市研究与规划系讲师