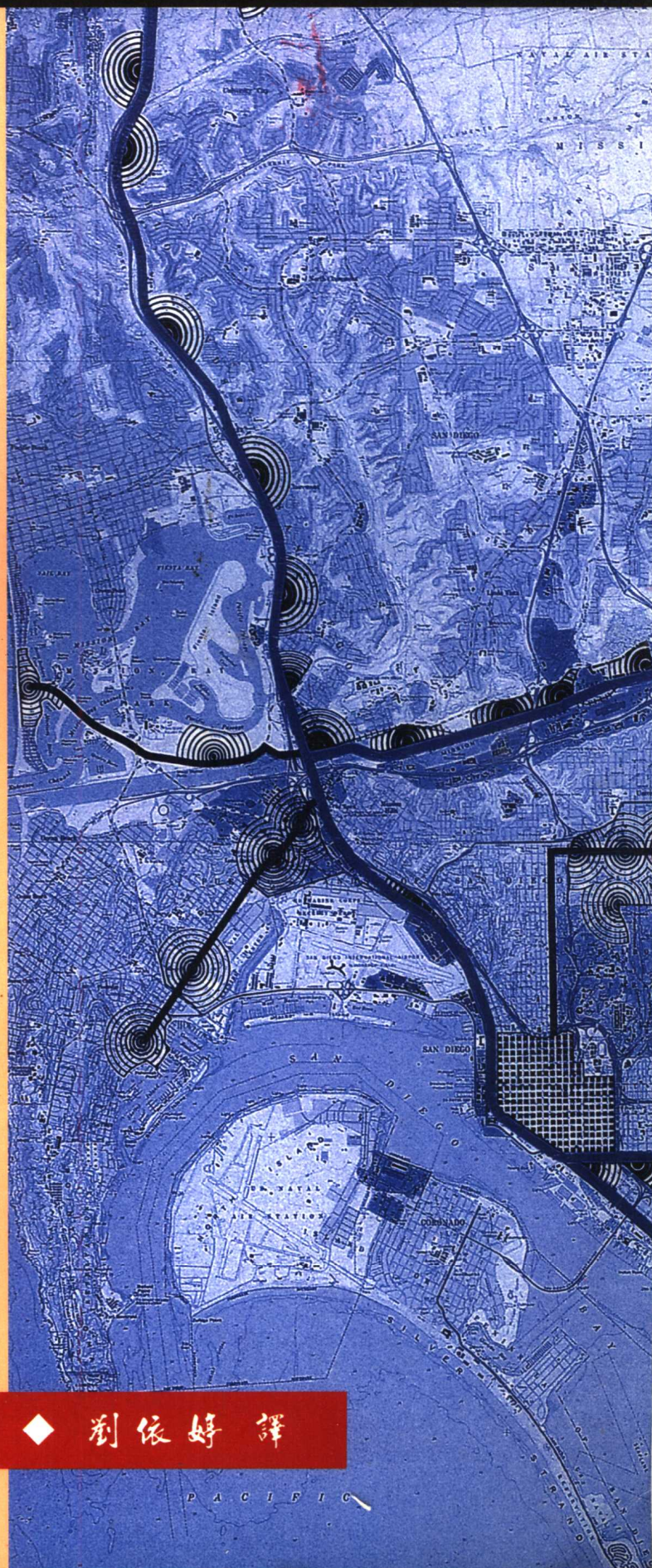
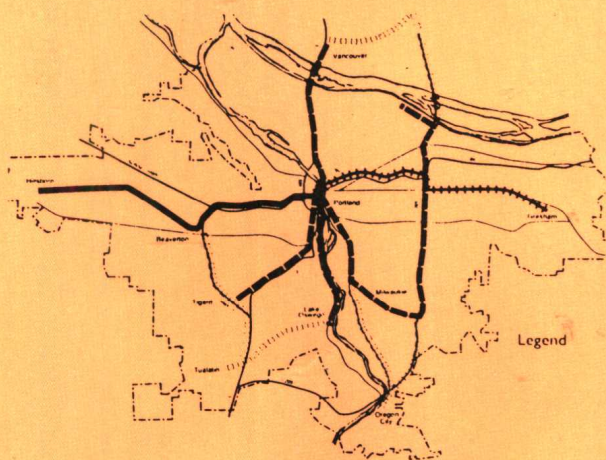


跨世紀都會藍圖

- 生態
- 社區
- 願景



Peter calthorpe 著 ◆ 劉依婷 譯

TU984.712

L738

跨世紀都會藍圖

—— 生態・社區・願景 ——

PETER CALTHORPE 著

劉依婷 譯

Copyright : 1993 PRINCETON ARCHITECTURAL PRESS, INC.
This Edition Arranged With PRINCETON ARCHITECTURAL PRESS, INC.
Through Big Apple Tuttle-Mori Literary Agency, Inc.
(Complex) Chinese Edition Copyright : 199X LAMPER ENTERPRISES CO., LTD.
All Rights Reserved.

TU984.7
L738

國家圖書館出版品預行編目資料

跨世紀都會藍圖：生態・社區・願景 / Peter Calthorpe
著；劉依婷譯。--初版。--臺北市：地景，1999〔民
88〕

面： 公分

譯自：The next American metropolis : ecology,
community, and the American dream

ISBN 957-8976-86-0 (平裝)

1.都市計畫—個案研究 2.社區營造

545.18

88012723

跨世紀都會藍圖

—生態・社區・願景—

作 者：PETER CALTHORPE
譯 者：劉依婷
發行人：蘇永昌
發行所：地景企業股份有限公司
LAMPER ENTERPRISES CO., LTD.
地 址：台北市大安區 106 臨江街 166 號 4 號
4F 166 LINJIANG ST., TAIPEI 106 TAIWAN
電 話：(02) 2732-2732
傳 真：(02) 2738-4867
郵 撥：12562624 地景企業股份有限公司
登 記：局版台業字第 4290 號
編 輯：陳雅慧
製版印刷：六景彩印實業有限公司
地 址：台北市羅斯福路 2 段 126 號 2 樓之 2

西元一九九九年十月初版
新台幣 400 元
ISBN 957-8976-86-0

(1999, 10)

版權所有 翻印必究

TU984.712
L738

跨世紀都會藍圖

—— 生態・社區・願景 ——

PETER CALTHORPE 著

劉依婷 譯

對談

大約在十年前，我與 Sim Ban der Ryn 合著了一本書名為「足以維持的社區」(Sustainable Communities)。這是耗時多年，針對環境與設計相關性進行研究與案例實証的結果。該結論使當時與現在的我均認知到：根本地使用環境的良性空間與技術，會比破壞自然生態系統來得人道且豐富許多。我們實地操作超過七十個案例後印証（建築學方面可以証明這個觀點），自然的通風、日光與太陽熱均可使建築物本體有效地加溫，並同時令人覺得愉悅。此外，我們也瞭解到，在同樣的光線下，也可以清楚地看到社區中的建築物。那本書嘗試定義出良性、有效且健全社區的組成型式與技術。也是首次企圖結合許多規劃原則，以定義出都市、郊區與新興都會區等不同情況的各種開發案。

雖然上述的工作可定義出開發良性社區的環境空間與技術基礎，但卻無法融入使社區活躍再生的「都市生活方式」(urbanism)。所謂都市生活方式，不是指像大城市般的空間密度與不斷向上發展的高層建築，而是指社區規劃設計的品質，在顧及區位與空間密度等多項因子下，再考量到空間的多樣性、行人的尺度與公共空間的密度等等。我們很難去說明有關「都市生活方式」的明確型式，因為其內容包含建築物、街道、公園與社區中心等，可能會變成一個由環境發展而來的建築物區塊。從那時候起，我開始努力地完成所有的圖面，並找出可結合都市生活方式與環境發展的社區型式。

有許多人曾經參與過此研究的理論階段。首先是 Mark Mack 以 ENA 的補助金支助我，以發展「行人徒步區」(Pedestrian

Pockets) 的概念。這個構想在加州柏克萊大學 (University of California at Berkeley) 的設計工作室中進行了大約六年之久，並受到許多設計師的支援，如華盛頓大學 (University of Washington) 建築系系主任 Doug Kelbaugh。Doug 的努力成果，對此概念在學術上及實務上的評估，佔有非常重要地位。他所組織的設計群中，有一位設計師甚至還為 1990 年出版的「行人徒步區」(The Pedestrian Pocket Book) 進行摘要的工作。在加州柏克萊大學 (University of California at Berkeley) 的設計工作室中，這些構想的研究工作是 Lars Lerup、Mark Mack、Sin Van der Ryn 與最積極的 Dan Solomon 所進行的。Dan 同時在設計工作室及實務界中工作，他給了我很強烈的靈感。他與 Andres Duany、Elizabeth Plater-Zyberk、Anne Tate、Dave Sellers、Jonathon Rose 及 Stefanos Polyzides 為了使一般目標下的社區可以成形，透過構想分享及問題的討論，也產生了無價的支持來源及友情。Andres 與 Lizz 並持續向此工作挑戰，而他們的友情也加強了他們追求共同目標的理念。

首次將這個構想由學術性轉化為實務工作時，要非常感謝 Phil Angelides 承擔起這樣的風險。作為一個山克拉門都 (Sacramento) 的開發者，他選擇將其中一個最大的案例重新設計，摒棄原有轉折道路的捷徑，投資於新的構想上，並測試此種新類型社區的市場反應。不只是他與他的合夥人承擔了風險而已，還有他對設計的洞察力、發展程序及對社區發展的本質了解，都對這個構想的萌芽有著相當大的助益。由他興起的實驗，現今仍於西拉古那

(Laguna West) 進行中。

其他還有很多人都曾參與過這個新構想的研究，但是有一些人卻相當值得在此一提的，因為他們推衍出社區改變轉化的模式。山克拉門都環境委員會，他們不採納發展建議書中那種反應薄弱的典型環境策略，而願意花時間溝通討論都市的發展替選方案。他們將山克拉門都全區的發展方案出版成冊（發展白皮書），把討論的結果納入原始的整體規劃案中。同樣地，山克拉門都郡的規劃人員在將整體規劃案架構在公共交通運輸導向開發概念上時，並未採用簡便的規劃方法，但卻不斷地提出專業的想法。聖地牙哥（San Diego），在想法先進的 Mike Stepner 領導下，藉由提出一種無可取代的社區參與程序，為這個成長中的城市帶來新的發展方針。最後，還有一個環保團體——奧勒岡州（Oregon）的 1,000 位朋友，最近才因贊助一項研究，而進行開工破土典禮；這不僅是一個替選方案的示範執行而已，更進一步地將各方案的差異予以量化，並更新這些評估差異的分析工具。此環保團體的創始人與領導人 Henry Richmond，是該協會中推展環保社區構想的先趨人士，並帶來一些極具內涵的想法。

除了這些想法先進的委託人之外，還有許多曾經參與每一個方案的專業人員，推動這些工作並同時教育所有的工作人員。Ken Kay 同時身為景觀建築師與規劃師，其對此計劃案有重要的供獻。由於廣泛的個人實務經驗與看法，他的設計技巧與先進的構想，補足與強化我們共同合作所有事項。其個人於西拉古那（Laguna West）計劃案的努力，使計劃的執行結果比原始構想還要好。Jack Peers 為一名交通系統工程師，其不時地進行瞭解、提供文件等工作，並提倡考慮交通行為與交通系統設計的新方向。其洞察力與看法，幫助許多專心一意的工程師們，克服殘酷的障礙。每個開發案的經濟狀況結果，Jim Musbach 一次次地努力向我們展示這些新的模式如何

在財政上發生效用，並且其結果能夠成為比標準的都市擴張還要好的投資行為。最後，我必須感謝 David Beers，其透過一個在提倡新聞工作中罕見的動作，第一個出版這些構想，因此能催化出版的實現。這些人與許多其他與我們共事多年的夥伴們，全都有助於證明社區設計多重訓練方法的價值與力量。

首先我要感謝我的所有員工與合夥人，Shelley Poticha、Phil Erickson、Matt Taecker、Rick Williams、Cleve Brakefield、Joe Scanga、Catherine Chang、Emily Keenan 與 Maya Forty。他們以其的創意、勤奮與見識，支援且促進這個工作的各部分。Shelley Poticha 不只擔任本書編輯與闡明的工作，同時也進行大部份指導綱要的編寫工作。Rick Williams 是我的合夥人，同時也是在此可見許多個案的合作設計師。其橫跨建築至規劃的設計專業技術，為一個相當罕見且充滿活力的現代潮流。Phil Erickson 以其額外的能力，分擔其角色與設計才華，以管理大型且複雜的計劃案。Matt Taecker 則為一位最新的合夥人，他是另一位新類型的開業者，其瞭解規劃同時也可以設計。他們全都同時為在此呈現的所有構想與原則的資源與實現。

除此之外，有許多人對本書有直接的幫助。Marianne Wyss 以卓越的方式，結合圖說設計技巧與創造一本不斷在更改內容的書本的耐心。Shelley Poticha、Matt Taecker 與 Phil Erickson 曾為事務所內部的編輯人員，其不但於工作發生問題時提供批評的構想，同時也進行手稿的第一次檢閱的工作。Catherine Chang 擔任將全書所有圖片資料整合的主要工作，這是一項非常重要、必須以認真的態度與技巧進行的任務。同時，我非常地幸運擁有兩位非常特別的編輯人員，Chris Dresser 與 Doug Foster，他們幫助一個設計師渡過學習寫作的痛苦過程。最後，我必須感謝 Jean Driscoll，感謝他有時嚴峻但總是極具見解的閱讀與想法。

獻給 Phil Angelides，其結合理想主義與實用主義，幫助我們將理論轉化為實務。同時也獻給我的兒子 Asa，其總是提醒我何為鄰里社區。



第一章 下一個美國都市 13

第二章 指導方針 39

- 一、定義 56
- 二、指導原則 62
- 三、環境生態與棲息地 72
- 四、核心商業區 77
- 五、住宅區 83
- 六、次要區域 87
- 七、公園、廣場與市政建築物 90
- 八、街道與交通循環系統 95
- 九、步行與自行車系統 101
- 十、公共交通運輸系統 104
- 十一、停車的必要條件與配置 108

第三章 計劃個案 115

- 一、區域性規劃 122
 - 1. 盧屈克 (Lutraq)：連合土地使用、公共運輸與空氣品質 122
 - 2. 山克拉門都郡 (Sacramento county) 更新綜合規劃與南方港 (Southport) 區域規劃 126
 - 3. 聖地牙哥 (San Diego) 設計指導方針 130
 - 4. 梅西德村 (Merced Villages) 134
- 二、車站區域規劃 136
 - 1. 亞特蘭大中心區 (Atlantic center) 136

- 2.傑克森－泰勒更新策略
（Jackson-Taylor Revitalization Strategy） 138
- 3.寇瑪灣區捷運特殊區域規劃
（Colma BART Specific Area Plan） 140
- 4.西羅維斯塔（Rio Vista West） 142
- 5.首都河公園（Capital River park） 144

三、新興鄰里社區 146

- 1.西拉古那（Laguna West） 146
- 2.克爾文特殊區域規劃（Calvine Specific Area plan） 150
- 3.旱溪農場（Dry creek ranch） 152
- 4.南布蘭特伍德村（South Brentwood village） 154
- 5.卡瑪瑞羅通道（Camarillo Gateway） 156
- 6.西北登陸地（Northwest Landing） 158

四、城鎮與新市鎮 160

- 1.黃金鄉農場（Gold Country Ranch） 160
- 2.萊星頓公園（Lexington Park） 162
- 3.佩萊斯村（Placer Villages） 164
- 4.盧密斯城鎮中心規劃（Loomis town center plan） 167

個案工作人員 169

圖說工作人員 175



這是一本關於美國都市的書；而我所指的城市，是城市的本質，內容包含郊區與其自然環境。這三者是不可分離的元素，而許多我們常見的問題，就是把它們當做一個整體來處理所造成的錯誤。我們對自然環境所造成的影響，全視我們的遷移型式與應用在它們身上的技術而定。我們興建郊區的方式影響城市中心區的可行性與活力。而我們的城市特質，又影響美國夢的文化根基，而文化基礎又更進一步地影響我們選擇進行發展的自然環境與場所。所有的因素，在本質上均互相依賴，同時透過我們對社區的概念而使其互相連結。

這也是一本關於社區生態環境的書。此非關自然系統的生態環境，但卻與多樣性的生態性原則、互相依賴、尺度規模、與分散等生態理論，如何在我們對郊區、城市與區域中，扮演一個角色有關。有關多樣性較高、整合土地使用與人口組成的社區；更適於步行、更符合人性尺度的社區；以及公開承認正在進行分散化的社區。這些原則與一個被特殊化、孤立隔絕、缺乏尺度、與集中化等特質佔據的世界，呈現強烈的對比。結合並平衡這些互相對立的因子，是我們選擇如何打造這個人工環境的核心目標。我深信，一個新的結合與平衡尚未到來。

最後，這是一本書有關我們是誰？我們的遷移模式如何影響我們的經濟情況與環境？以及最重要的，如何改變這樣的情況？這個工作的核心在於建立新的都市與社區設計模型——模型源自於個人價值觀與實務經驗，尋求模型以恢復我們城鎮規劃中最悠久、最佳傳統，並且將它們融入

適合我們新的形勢狀況的型式中。這些為社區與區域所設置的模式，為城市、郊區與整體環境帶來新的發展前途。美國這個國家會定期的重新創造自己，同時會重新發現過去時光中最美好的事情，並且將這些事物結合成不可抗拒的改變力量。我相信，現在就是改變的時機。

郊區曾是二次大戰後期一股強勁的力量，是個人生活私有化的實質表現，同時也用以標明時代的空間特殊化的象徵。然而那個年代所造成的結果，卻是現在將城市與郊區同時鎖在互相限制發展的桎梏中，並且逐漸走向喪失社區、人性尺度、與自然環境的情況。就實際狀況來說，在一側擁擠阻塞、污染與孤立隔絕，另一側都市投資外流、經濟狀況拮据的情況下，已經創造出這些發展模式了。

我們可以輕易地便將郊區無計劃擴張所產生的問題予以量化。但是這卻太容易讓人們以為我們可以精明地設計出一個解決辦法。問題的因果關係非常的複雜，涉及歷史、風俗習慣、夢想、以及公共基礎建設與經濟情況等。文化與社會決定論的問題，與早已被無窮無盡地爭論的規劃有關——然而卻沒有明確的結果。不幸的是，這正巧如同過於簡單化的要求，希望社區的型式對人類行為不會產生任何的衝擊，也就像要求我們能透過實質的設計來規定人類的行為。舉例來說，最近一個針對佛蒙特州（Vermont）的一個小城鎮與奧勒岡郡（Orange County）一個新興郊區中的十歲孩童所進行的對照式研究指出，佛蒙特州孩童的機動性比奧勒岡郡孩童高出三倍（機動性指他們可以自己到達的距離與場所），而奧勒岡郡孩童看電視的時間比

佛蒙特州的孩童多出四倍。這是物質的決定論還是文化的差異性？這兩者是密不可分的。由於鄰里社區的實質建設，奧勒岡郡孩童的確擁有較少機動性的選擇，但是他們的文化與同儕團體可能在此之前就已直接影響他們的行為。或者，科技、有線電視可能扮演著決定性的角色。

因此，要以數字來討論持續恣意擴張的實質與環境性結果是非常簡單的，但是要用數字來探討其社會性的相關問題，則會非常地困難。許多人認為，在我們實質的環境建設與人類或社會健全之間，並無因果關係的存在。人類是可以適應環境的，而我們的社區是環繞著許多利益團體而形成、運作的，而非繞著任何空間與歷史感而存在的。

我們的生活越來越抽象難懂、越來越少是建立在空間上的、同時我們現在的社會型式與家庭、鄰里早已脫節。某些人建議精確地回到傳統的都市型式與幾近前工業文化，而其他的人則讚揚郊區地帶的沒有空間限制的進展。他們宣稱這是我們新興科技與超個人文化無可避免且令人嚮往的表徵。

因為設計無法改變人類行為的這個信念，更強化了對現狀的讚揚。簡單來說，他們認為建設適於步行的鄰里，可能還是無法讓人們跨出他們的車子、走出住宅的前廊，而鄰里公園也有可能無法創造出整合性較高、較歡樂美好的社區。對於此點，我只能聲稱，不論是白人或是黑人，人們應該都有選擇的權利，結果可能將是混合摻雜的，但是也無所謂。人類並不單純簡單，而我們也不應該利用城市與郊區限制他們的選擇，使人類變得簡單。我相信一個充滿選擇的多樣、包容的環境，絕對比一個被汽車佔據的私人領土世界來得更好。

除了這個棘手的實質與社會型式問題之外，還有一個錯誤的觀念，認為社區的實質型式是自由選擇、市場智慧與集團意志總合的結果。事實上，我們發展的模式是公共政策與津貼、舊式法規、環境力量、技術、與簡單慣性等所造成的結果，他

們是 Adam Smith 背後看不見的手所造成的結果。這些力量就如同是社區與生俱來的公式所給予的基本條件。只要改變其中一項，就會呈現一個新的景象：如果改變數個力量，則有可能出現一組結合新的生活方式與棲息地點的替代方案。這些基本條件將隨著下個世紀的來臨而改變，而我們則必須致力於即將浮現的新景象，以確保它們可以形成公平、可以維持、兼容並蓄的社區。

由於社會性的連結非常的複雜，因此必須先探討實務性的連結：應該保存土地、能源與資源；應該減少交通量；住宅應該要比較為民眾所能負擔；孩童與年老者應該擁有較多的通道；而不應該再由於長程的通勤而加重工作者的負擔。許多可以量化的影響，今日早已從許多老舊的鄰里、城鎮與城市中獲得証實——我相信，這些量化的影響可在新的開發案內予以更新，以符合現況。而這種改變所造成的社會性結果則比較無法予以量化，但可能同樣令人注目。它們與我們所共享的世界、空間美學與社區的社會健康狀況有關。

我對這個領域的看法與知識，大多來自於一個結合建築、都市設計與土地使用規劃的實務經驗。因此並沒有將焦點放在學術理論上，或是缺乏專家可用以討論的嚴峻分析與文件。但是這些工作成果與概念都非常的務實——它們每天都為委託人、政府官員、技術人員與最重要的「市場」所使用。迄今，它們已於總計超過 100,000 英畝的社區規劃中接受測試，其範圍從都市增建到新市鎮、從主要城市的綜合性規劃到個別建築設計。對現有在想法與設計程序方面均孤立的社區元素整合工作而言，這些個案的成果只是基礎原理；對回應現況的工作而言，它們只是基礎原理，而非過去的假設性模型。

在我的工作任務中，絕對不可能成為一個專家。每個計劃均擁有一個政治、經濟、生態、社會、技術、美學與意識型態等向度。設計社區時，這些事項都應該為密不可分。但是我們太常見到建築師、規劃師、景觀建築師、交通工程師、土木工

程師、生態學家、開發者、環保人士、銀行家、甚至是鄰里團體，僅專注於一個部份、一個議題或是一個個別系統的進行。這個工作，企圖顯示出社區設計必須是多向度的，結合許多問題通常可引導至簡單的解決方法，而將問題分段處理通常只會導致失敗。

本書所呈現的模型，一時看來可能太過於特殊、太過技術性或太專注於公共交通運輸系統方面的問題。我們刻意呈現其特殊性與技術性，希望它們能跳脫充滿規劃文件、但通常無法執行的政策性宣言之外。而將重點放在公共交通運輸系統，則是企圖擴張成一個較大型的活動——創新的傳統式規劃與新都市生活——其擁有許多向度與不同的強調重點。

這些方法均共享基礎原則，但卻以些許不同的方向開始發展。我必須嘗試將這項工作的重點放在成為一項工具上，其可用於一個區域中較大型的建設中，或是一個鄰里的細部設計中。就工作本身而言，其以溝通與公共交通運輸為基礎的地方主義觀點，修正鄰里的處理方式，而非以無計劃擴張與汽車為基礎。除了所有建議的考慮，還有一點非常重要，必須記得沒有絕對的樣板，空間、經濟與政治的特殊性總會為平衡不同的方向，且添加色彩。

本書的有些許受人爭議的內容、但有些部份又像是工具書、有些部份必須透過某些堅持才能得到證明、有些部份有告示的意味，但是我希望大部份呈現出來的內容是常識。在原理闡述、事實、案例與指導方針之下，是簡單的精神特質。這項特質提供一種特殊的空間美學——符合人體尺度、配合進展的時機、搭配社會型的模式、並且與自然環境結合。這是一種概念美學，空間不是由無窮盡的格子所組成的、而時間不會無情地向前進、模式不是制式的機器、而邊界不是限制條件。

此空間美學包含四個向度的因子：尺度、時間步調、模式與界限。我們現有已建築的環境，已經清楚地以這四個因子為我們的文化描繪出大概的輪廓。我們現有環境尺度的設定，與大型機構與官僚制度

成比例，而與社區及鄰里無關。時間步調則是由細微電子聲響與汽車來決定，而非人類的呼吸速度與腳步。模式建立於大量生產的產品與支離破碎的所有權，而非地方性的精緻工藝與社會連續性。而界限是由財富與權力來支配，而非比例與自然環境。有些人認為這是一個從技術與經濟中創造出來的「勇敢的新世界」，表達出人類最深層的慾望與抱負。即使這是事實，問題是這個觀念還不足以改變現況，而且只會消耗掉我們自己未來的前途。

有一點不須我特別証明，這項工作的基礎在於個人美學素養。許多力量的交會：社會衝擊、經濟維持性、政策內含與環境限制條件等，這些因素全都集中於一個基礎性的改變。而其中最大感官意識、所有力量的總結與精華就是美學。社會性整合、經濟效率、政治公平與環境的維持性等都是迫切需要執行的事，這些事情使我思考到有關社區型的問題。每一件必要事項，在社區的實質型式背後，都擁有其根據與相關性，但是社區的型式卻保留了基礎文化的中心表徵與強化。

現代主義是我們現有空間美學的基礎。透過政治意識形態，現代主義決定這個時代的基礎特質：隔絕、特殊化、集中與永遠不斷致力於科技工作。無疑的，這是進步意識與現代主義的概念。而這個構成了幾乎所有的西岸文化、國界之外、政治結構與文化價值。透過二十世紀的城市與區域發展，可清楚地表達出現代主義概念；活動與人類的區隔、專業與他們所創造出來的系統的特殊性與孤立性、甚至是較大型機構的集中性、以及某些科技的完全壟斷，尤其是汽車。

許多領域已經開始走出現代主要的原則。在建築與設計中，1970年代初期走向後現代主義理論。它企圖從建築與都市設計的傳統歷史中重新學習，這些設計均保留了社區的人性尺度與都市特質。不幸的是，它未能實踐其自身的潛力。其未能定義出一個新的方向與一組替代原則，只在我們舊的現代主義結構上，投下一個新的裝飾面板。其使現代主義的趨勢走向特殊

化：建築師所創造的建築外觀、機械工程師的環境系統、土木工程師的基地設計、景觀建築師的開放空間、以及由交通工程師與政客所塑造的都市環境。重新建立歷史、空間與社區的意念，已被削減成建築表面的懷舊立面型式與嘲諷的歷史主義。後現代主義已從人造環境的真實重建，轉向形成一個可與市場花招劃上等號的建築物。現代主義的建築景觀從環境中隔絕出來，而保留所有的未改變的都市生氣，除了外表的裝束外。

爲了對抗這個現代主義與後現代主義的錯誤二分法，出現了生態學，對我而言，這才是真正有作用的事物。

並非按照生態方面的原意，關於自然系統、看來似乎僅止於人類棲息地短缺問題的生態學，而是更寬廣、比較偏向理論的生態學，其述說著環境多樣性、互相依賴、與整個基礎著重於系統健康。我就是以此觀點，企圖將生態轉譯爲特殊的型式，應用於工作內的建築與社區中。這是一個相當有趣的研究，並非完全沒有錯誤的產生，反倒總是充滿問題。

本書從普遍性進展至特殊性。在第一個部份中，工作背後的理論與實務理由相互連貫。這可說明事情的情況，以及爲何他們必須改變。第二個部份，爲以指導綱要的形式呈現，描述改變情況的方法。這同時是一個都市策略的細部說明，同時也是可以應用於許多情況下的設計工具。在這方面，我欠 Chris Alexander 許多人情，他以其模式語言創造了設計指導原則的模型，其可於教育與告知的同時，提供一個應用於設計程序中的特殊工具。

最後，計劃個案的部份，證明原則與指導綱要的應用方式，計劃案的範圍由區域性規劃至小型的增建計劃基地。這些計劃案主要以平面圖的方式呈現，而非以文字描述或透視圖的方式。此舉可以簡化閱讀內容，並且以不同尺度的方式提供交錯參考，同時還可部份回避建築語言的複雜內容。此項工作的中心理論在於，都市設計——建築物的公共品質與其相關性——必須在一個建築物能夠運作之前，便須先

加以釐清。我相信都市次序與其公共空間品質比這些場所中的建築物重要。簡單來說，如果建築物是一條漂亮街道或廣場的一部份，建築物本身可能會變得很平凡，而事實上，擁有更多「平凡」的建築物可能會比較重要。在美國的城鎮中，建築物風格兼容並蓄，並且建築品質參差不齊——我希望它能保持此狀態。如果建造建築物時，缺乏一個健全的都市架構時，其兼容並蓄可能會變成混亂、雜亂無章，或者，把一個建築物放置於一個擁有強壯的易於辨別且令人難忘的系統空間中時，建築物可以變得非常美麗、令人感到愉快。

從我事務所座落於舊金山（San Francisco）的地方，似乎可以看到即將發生一個主要的都市轉變。今日居住於灣區（Bay Area）的人，能負擔得起一個中價位的住宅的人低於 20%。人們搬遷至中央谷（Central Valley），每日通勤 3 至 4 小時以尋求一個負擔得起的住宅。交通擁塞的情況持續上升中。市民們不斷地組織成群，以對抗他們認爲發展所帶來的負面影響，但事實上這些只是都市不當擴張所帶來的副產品。我們必須在保護環境的同時，找出能直接真實地反映出不同人口需求的區域與鄰里型式。

基於上述概念，本書的內容有關於社區的公共建設，而非社區的孤立隔絕。希望它能爲特殊景觀與我們已分離隔絕的郊區，提供真正能夠產生作用的事物——在這些有用的方向中，產生討論與並做出最後結論。當要執行呈現於此的概念時，概念變得不那麼純粹、比較取決於情況背景、並且會有些要求與妥協。設計會成爲「可能性的藝術」。最後，也是我最感興趣的部份，就是理想與真實世界的交叉點。我相信這兩者我們都需要，烏托邦居民與工程師、想法與限制、自由與責任——一個新的美國夢與一個新的美國都會。

第一章

下一個美國都市

