

● 国外城市规划与设计理论译丛

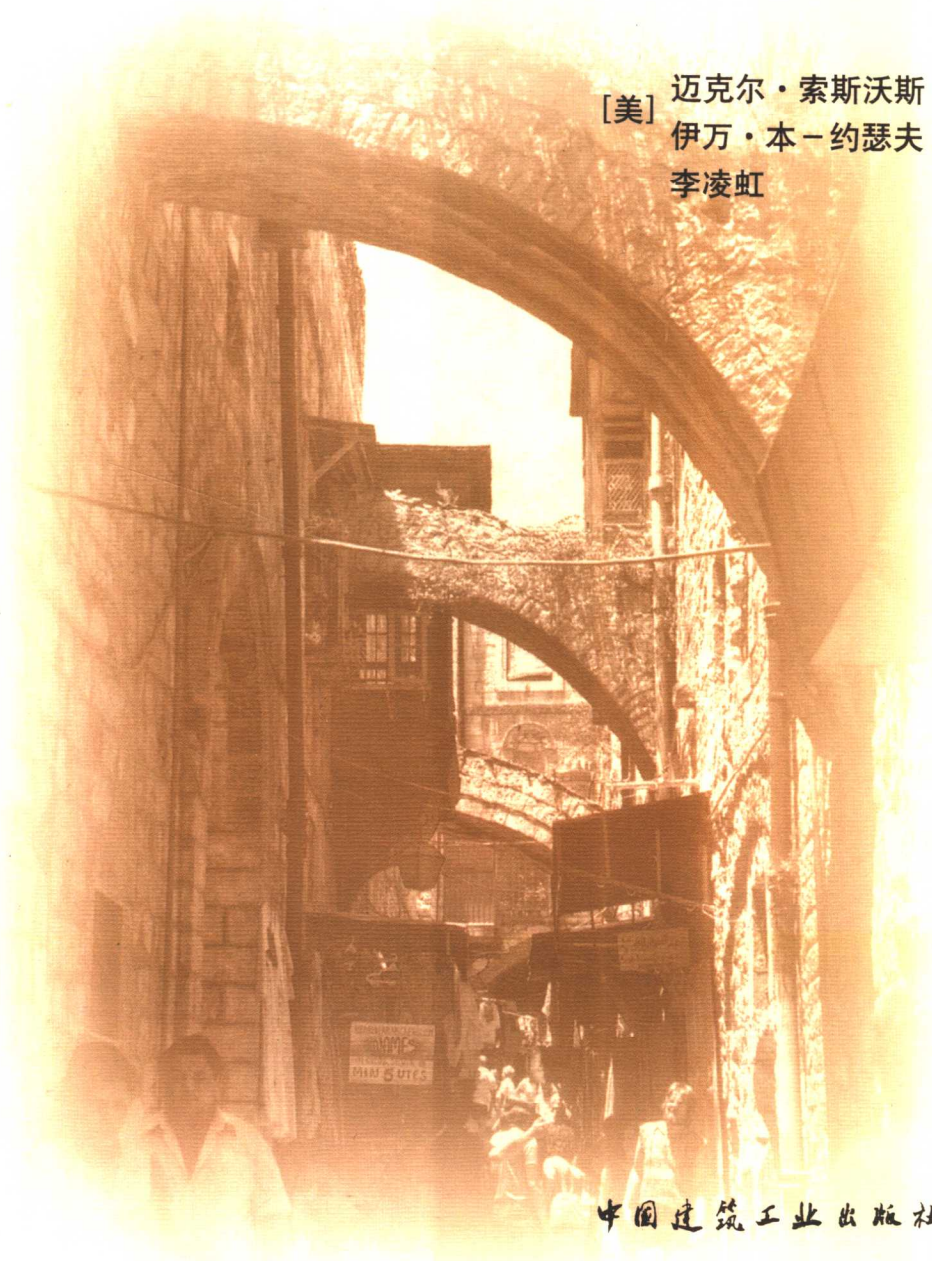
CITY PLANNING & DESIGN THEORY

MICHAEL SOUTHWORTH AND ERAN BEN-JOSEPH

街道与城镇的形成

Streets and the Shaping of Towns and Cities

[美] 迈克尔·索斯沃斯 著
伊万·本-约瑟夫 译
李凌虹



中国建筑工业出版社

国外城市规划与设计理论译丛

街道与城镇的形成

[美] 迈克尔·索斯沃斯 著
伊万·本-约瑟夫
李凌虹 译

中国建筑工业出版社

著作权合同登记图字：01-2005-1995 号

图书在版编目 (CIP) 数据

街道与城镇的形成 / (美) 索斯沃斯, (美) 本-约瑟夫著; 李凌虹译. —北京:
中国建筑工业出版社, 2006
(国外城市规划与设计理论译丛)
ISBN 7-112-08424-5

I. 街... II. ①索... ②本... ③李... III. 城市道路-城市规划-美国
IV. TU984.712

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2006) 第 069900 号

Streets and the Shaping of Towns and Cities/Michael Southworth and Eran Ben-Joseph

Copyright © 2003 Michael Southworth and Eran Ben-Joseph

Published by arrangement with Island Press

Translation Copyright © 2006 China Architecture & Building Press

本书由英国 Island Press 授权翻译出版。

丛书策划: 王伯扬 张惠珍

责任编辑: 姚丹宁

责任设计: 郑秋菊

责任校对: 张树梅 王金珠

国外城市规划与设计理论译丛

街道与城镇的形成

[美] 迈克尔·索斯沃斯 著
伊万·本-约瑟夫
李凌虹 译

*

中国建筑工业出版社出版、发行 (北京西郊百万庄)

新华书店经销

制版: 北京嘉泰利德制版公司

印刷: 北京建筑工业印刷厂

*

开本: 787 × 1092 毫米 1/16 印张: 11½ 字数: 300 千字

2006 年 9 月第一版 2006 年 9 月第一次印刷

定价: 39.00 元

ISBN 7-112-08424-5

(15088)

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)

本社网址: <http://www.cabp.com.cn>

网上书店: <http://www.china-building.com.cn>

致 谢

我们十分感谢来自以下机构所给予的研究支持和其他协助，它们是运输研究学会、城市与区域发展学会、加利福尼亚大学运输中心、研究委员会和加利福尼亚大学伯克利分校的法朗德基金。感谢雷·伊萨克斯，马修·亨宁和艾德丽安·王在绘制许多原始地图时所给予的协助。同时，本书也涉及到在美国规划协会会刊以及在城市与区域发展学会和运输研究学会的工作报告里发表论文的作者的部分研究成果。

译者的话

对于街道的研究著作相较于城市理论的其他方面显得比较少见，而把街道与城市的形成历史及其对城市的影响相结合的分析透彻的研究著作更难得一见，这样的研究常困惑于无法深入或把握确切的切入点，尤其当街道被作为单独的研究物时情况更是如此。所以，在研究之余读到这样的一本好书，着实为之振奋。

原书本没有序言，两位著者仅以简短的感恩致词拟作全书的序幕，继而便展开结构严谨的绪论章节，其谦逊的治学品格令人动容。但不论著者的心态何等谦逊而客观，本书的光辉依然难以掩盖。

从1997年至今，这本《街道与城镇的形成》对美国城市的街道规划与设计产生了深刻影响，并且它的影响力并不局限于学术领域，而是掀起一场由著作说服美国政府对现有街道设计标准进行改革的积极行动。在某种意义上，这本著作更像一部至诚至真的学术箴言，颇具呕心沥血治学的风范。

在通读此书之前，有必要简单理清一些美国城市街道规划与设计的零碎背景。

美国的街道规划倘若追溯渊源，可以认为是以英国为雏形，在独立战争后得以发展的。美国的地域面积广袤，居民大都为外来移民或移民后代，在独立战争结束之初，新移民的迅速涌入给土地开发带来巨大压力。尤其在工业革命之后，渴望实现淘金梦的人们不断涌入城市，城镇居民迅猛增长，原有的城市被迫在移民潮和“淘金”潮中措手不及地进行蜕变。与此同时，新城镇不得不成批诞生，但由于大都为应急之需，诸多新城镇的规划方式仿若工业大生产过程一般进行机械复制，一时间致使美国各地出现了大量惊人相似的新城镇。为了保证大规模土地开发的施工质量，美国政府在城市扩张过程中制定了许多近乎苛刻的硬性标准，通过有效实施措施给这些标准建立起牢不可破的根基，企图整顿秩序。然而，正是这些标准，成为日后街道规划设计中难以逾越的屏障。

城市、郊区、街道、马路，这些日常生活中常见的事物与城市里市民的生活舒适度密切相关。被视为阻碍适宜居住街道形成的这道标准的屏障，面临着怎样转换职能或如何被拆卸的难题。本书作者迈克尔·索斯沃斯和伊万·本-约瑟夫两位教授，针对其中涉及的问题展开一系列

研究，经过由浅入深、循序渐进的分析，提出他们中肯的建议。这一切，构成了本书。

现实生活中的每一座城市，自建立之初便通过街道来彰显其品性。市民居于室，而室则居于街，市民最终必须与街道发生关系。街道的或宽或窄为市民带来相异的居住感受，在倡导人本主义设计的今天，这种感受几乎成为评价街道规划与设计成功与否的核心。不幸的是，美国是一个与古代无缘的、在工业化的隆隆轰鸣声中成长起来的国家，其城市规划的历史几乎依附着它的国家独立史。在独立战争之前，美国的城市规划远远落后于同时代的欧洲，呈现出殖民属地的凌乱面貌。当统治它的英国人驾着马车在大不列颠岛上享受砖石铺装的路面时，美国的大部分地区却仍是人力踩出的泥泞小道。面对这一史实，两位著者均以诚恳的治学态度予以叙述。

自独立战争以后，来自各地的城市淘金者们以工业生产为目的造城，各色城镇琳琅满目。其中，仅为运输目的修筑的道路、松散的城市规划管理、混乱无序的状态，迫使美国的街道与城镇规划提上了日程。借鉴，一时间成为主题。对此，不难理解书中多次提到英国的街道发展，提到美国的设计师和规划师们纷纷去向英国寻觅革新美国街道设计的出路。有人曾打趣地说，美国的街道与城市规划设计是整个从欧洲海运过来的。

事实上，一代又一代的美国设计师和规划师们都一直不懈地探索新的街道规划设计方法，但欧洲毕竟有着极其成功的范例，远在大洋彼岸的美国的设计师和规划师们显然意识到了这一点，于是他们充分地借鉴可以借鉴的东西。时至今日，他们仍在不断前进。这种精神暗含在书中，尽管本书的主旨并非宣示这些，但隐隐间已感动看书人的心弦。

共享街道的概念是本书的核心内容，对花园城市理念作者同样抱有浓厚兴趣。除此之外，书中还提及许多概念和构想，并且对各种理论辨析得细致入微，且所有一切都围绕一个主旨展开，张弛有度，让书的主线清晰明了。

对数据的注重和颇具感染力的说服力是本书的另一大特色。原著者的著述并不刻意加强任何观点，在说理时往往使用客观的数字进行阐释，这些充满说服力的数字以无声胜有声，均达到很好的以理服人效果，同时，清晰的章节脉络亦使每一章需要表达的主题变得鲜明而深具说服力。值得一提的是，这种强有力的说服力的背后蕴藏着本书难以忽视的写作亮点。《街道与城镇的形成》的撰写与同类的其他晦涩难懂的学术著作不同，它的行文摒弃了那些华丽而艰涩的词汇，著者始终寻求以最直接但却耐人寻味、并同时具有亲和力的表述方式启迪读者，全书

用词朴素却十分准确生动，行文紧凑却言简意赅。也正因此，即便两位著者对此书的著述始终保持不偏不倚的态度，但著者的观点却得到了恰如其分的表达。如，在陈述某规划中的十字路口设计方案时，著者只是使用简单的“四条腿的路”一词一笔带过，这种简洁亲切的表述却已将著者质疑的立场表达到位。行文中尚有许多诸如此类的地方，留待细细品味。幽默机智的隐喻与亲和性的语言，为此书平添了难以掩盖的智慧光芒和思想启迪的深度，这也使得《街道与城镇的形成》成为同类著作中一本可读性强而特殊的学术著作。

但书也有其狭隘之处。当谈到路面的古代历史沿革时，著者的取材范围基本局限于欧美地区，在抬出实例举证时才略有涉及到一些亚洲国家。究其原因，或许是因为欧美尤其是英国的街道，与著者所谈的美国街道铺装直接相关。从另一方面看，缺失了与其他国家和地区的路面铺装的对比分析，让书中例证建立的基础略显单薄。这一点，在此提出仅作参考。

需要说明的是，中美两国以及中国和欧洲国家在城市规划领域中有一些词汇并不对等，国外的道路规划分类极细，一些适用于美国或者欧洲国家的术语在中国鲜见。对于同一个术语，国外的定义仍可能与我国不同。本书中会出现一些新的术语，系原文提到的一些新的概念或举出的实例，其范畴界定待百家争鸣。此外，两位著者旁征博引，在英文原文中，著者为了说明一个概念，常会引用意大利语、法语、德语、以色列语、日语等语言，不过著者大都紧随各单词注明了英文注释。对此，在翻译过程中，对原文加注英文注释的非英语词汇采用音译，对原文没有加注英文注释的非英语词汇采用意译，力求与原文一致。

末了，还需要简单了解一下本书的两位著者。两位著者均为从事研究的大学教授，其中，迈克尔·索斯沃斯博士来自加利福尼亚大学伯克利分校，是城市与地区规划系和景观建筑系教授，他的工作领域包括大城市的进化形式研究，老城市、老社区和老建筑的再利用与保护规划，以及利用信息系统设计增强城市的教育与交流功能；伊万·本-约瑟夫博士来自麻省理工大学，是景观建筑与规划学教授，他曾设计并贯彻执行了新形式的居住性街道和市内街道，其中包括共享街道理念。他目前主要通过仿真界面来研究标准与规范对城市形态和城市模拟效果的影响。两人的携手，创作出这本有趣而振奋人心的书，显示出研究者卓越的观察力和研究深度。在此，不妨引用伊利诺伊大学俄贝拉-查佩分校城市与地区规划系罗伯特·B·奥沙恩斯基副教授的话：“它不但是一本出类拔萃的教科书，也理应能吸引众多的地方规划人员 and 设计专业人士。它当之无愧地在目前有关街道设计的著作中占据突出地位。”

本书的英文版于 1997 年出版后，在美国得到了很高的评价，影响深远，并于 2003 年修订再版，此次首次出版的中文版系 2003 年的最新修订版。

李凌虹
江南大学设计学院
2005 年 10 月

目 录

致谢	VI
译者的话	VII
绪论 街道标准与建成的环境	1
街道标准的影响力	3
街道标准对社会和环境产生的冲击	4
街道设计的趋势与管理	6
关于本书	13
第一章 砂石质感的城市和景色如画的村庄	15
英格兰和美国郊区街道设计标准的起源	
古迹中的街道设计标准一瞥	15
英格兰的第一批城市郊区	26
约翰·纳什与园林村	27
阿姆斯特德、沃克斯和美国城郊	31
第二章 有益城市健康的秩序井然的街道	40
对城市杂乱无章的社会反响	
“拜-诺”街道	42
贝德福德园采用拜-诺街道	44
昂温、帕克与田园城市	47
查尔斯·马尔福德·罗宾森与艺术作品般的街道	52
第三章 机动车时代的街道	56
小汽车与城市景象	
公路和街道的改良运动	56
20 世纪早期的车辆	59
对机动车的早期反响	60
全面规划的兴起	61
斯坦、赖特和兰德博恩	65
佩里、亚当斯和邻里单元	71
欧洲的现代主义思潮及其对新式街道的设想	73

柏油路	76
交通工程师协会诞生	77
第四章 官方机构的操纵	79
使标准制度化	
关于住房建设和住房所有权的总统会议	79
社区单元和花园城市原则的采纳	81
街道规范生效	83
联邦住房管理局促进郊区化	83
FHA 的第一批标准	84
标准创建了尽端式道路模式	85
通过审批当地地皮控制细分	89
建筑工业对街道设计的影响	91
交通事故与格栅	93
第五章 适宜居住的街道	98
重新思量社区街道	
向传统的街道模式学习	98
肯特兰兹	99
西拉瓜那	101
埃姆伍德：一个传统的马路郊区	102
新传统街道的设计与格局	104
比较各街道格局	106
步行通道	108
共享街道理念	110
共享街道的设计特征	114
社会受益	116
安全	118
郊区共享街道前景	118
主张应用尽端路	120
适宜步行的郊区？	127
第六章 明天的街道	130
迈向新的社区街道标准	
关注重新评估标准的职责	131
地方控制权和设计主动权	132
具有灵活性的半私有街道	134

执行标准与明细标准	137
灵活性规划的局限	140
一些优化居住街道标准的设计准则	141
审视社区街道标准	145
未来工作展望	145
附录 A 居住街道标准发展年表	149
附录 B 街道横截面纵览图	153
附录 C 窄街道数据	156
各章节注释	158
其他参考文献	169
关于作者	174

绪论

街道标准与建成的环境

官方街道规划师大都有一个致命的倾向，即，他们总对当地原本简单的街道固执地施加相当不必要且十分不合时宜的刻板规定，总令人生厌地对街道宽度和布局执行一系列呆板的标准，这就不可避免地导致许多颇妨碍行动的街道和众多与本应具备的用途完全不匹配的错误的形状和尺寸出现。

——小弗雷德里克·劳·奥姆斯特德，1910年

这是小弗雷德里克·劳·奥姆斯特德在90多年前对街道规划标准进行的批判，但让人吃惊的是，它似乎更像是在批判现今世界中，那正以史无前例的速度扩大城市范围时所遭遇的状况。大部分这类扩张——正如在过去几个世纪中所发生的那样——大都从老城镇边缘的空地开始，直到最近，这些空地或者被农业耕作所用，或者仍保持自然状态。一直以来，城市都是沿着城区边缘向外扩大的，新形成的居住区渐渐融入原有城市区域。随着时间的推移，曾一度被视为属于城市范围以外的城郊和乡村，现在已经被塞进各大都市的腹内。伦敦就是这样一个典型的例子，现今的它俨然是一个层层胶合的凝结块，在伦敦市区向外扩张的进程中强行胶合了许多原本不相干的小镇、城郊和乡村。类似的情况还能在波士顿、洛杉矶、旧金山海湾地区的城市扩张格局中见到，事实上，许多大城市过去的扩张历程都与之相仿。

每一个城市扩张的时代，都怀有其对所谓高品质城市的构想，都为城市的建设制定了进程和标准。一直以来，城市形成过程中的一个要素是，究竟该用何种观点规划居住街道网，因为街道是缔造社区和城市生活的共同框架。它的特点、模式和铺装材料应该是怎样的，街道与街道之间应怎样过渡？街道应当适合何种活动？街道该有多宽，该怎么去布置公共设施、种植树木？在不到一个世纪的时间里，美国关于优秀居住街道网的构想发生了戏剧性的转变，从20世纪初叶纵横交错的直线格栅布局，转变成20世纪30年代和40年代的零星格栅与蜿蜒平行的街道布局，继而转变为非连续性的与世隔绝的尽端路和环形道模式——这种模式成为从第二次世界大战至今的主流模式。

今天，像洛杉矶这样的大城市，在城市迅猛向外扩张的进程中已经兼并了原来的村庄、小镇和郊区。
(威廉·加纳特)



在本书中，我们围绕郊区细分阐释居住街道设计理念的起源。我们质疑很大一部分都用于创造几乎已被大都市区域同化的、现代城郊居住环境的标准。作为不仅是美国城市迅猛扩张的一部分，而且也是全美国绝大部分人的居住家园的新开发地区，其发展几乎会完全受街道标准变化的影响。

反思郊区街道标准是今日所需，其目的是为了创造一个更具凝聚力、更充满活力和更发挥效能的社区与大城市区域。尽管，尝试此举面临着多方面的阻力：工程师、财政机构、政府调节员、道路建筑业，还有警察与消防警戒服务措施，一直以来他们都守卫着街道标准。重塑美国城市形状的努力，时常遭受着来自这些标准以及在城市规划与开发中已根深蒂固的执行程序的阻挠。尤其麻烦的是，现行的街道标准事实上遵循一种分散的、互不衔接的社区模式，这一模式宁愿牺牲其他任何模式来为汽车提供出入通道。现行街道标准的僵化的框架，导致了无视当地实际情况的、千篇一律的、非人性化的郊区环境产生。为什么设计程序和建成的环境非得依赖这些条律规章呢？居住街道的设计标准是怎样产生的？这些公式化的条款在由谁管理？它们是怎样随着时间的推移发生变化的？真的存在能证明坚持标准化的合理性的郊区空间模式吗？这是一些我们需要弄清和评价的问题，是我们揭开城市环境开发新思路的序幕。但是，这其中也有我们没有从事的研究条目，即，在商业区域中的主要交通干道、大道、高速公路和街道的设计，以及老城区内部的

居住社区街道，尽管这其中的每一项都很重要，都值得我们进行类似的研究。

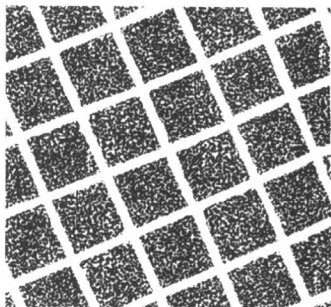
街道标准的影响力

街道标准的出现兴许是出于善意，但是，它们却极大地制约着我们身处的居住环境的形成。面对今天千篇一律蔓延的郊区形态，公众通常处于“信任与谴责设计师、规划师和开发商”的状态，因为，他们以为这些人对环境建设质量掌握着完全控制权。事实上，设计与施工专业人员通常必须遵从对一个对规划的诸细节进行规范和控制的框架，才能开展他们的工作。街道、人行道或植被带的最小尺寸兴许看起来无所谓，但若是放在一个有上百万人居住的、被细分成好几百段的、绵延数英里长的街道上，那么它们就将对我们社区的面貌、人的心境感受和工作状态产生非同小可的影响。例如，若稍微改变一下人行道的宽度，或许就会引出诸如能源消耗、舒适方便性、社交活动、行程耗费的时间和精力、建设维护费用等一系列问题。致力于满足街道道路红线的土地规划剥夺了根据居住单元的需要进行的区域规划方案，以此削减地块面积。扩大街道宽度也会引起建设维护费用成比例增长，导致居住密度降低（假设具有相同的面积和房屋类型），并增加两点之间的通行时间。

但这并不意味着我们应该废除标准。很明显，正如许多规划与建造标准都是为了保护我们的安全和健康才制定的一样，设计和工程学标准能够且常常保障施工质量和施工水平的底线。问题的出现是由于，这些竭力保护我们的健康和安全的标准现在逾越了自身范畴，失去了它们所倚赖的实施客观仁慈的举动的基础，或者失去了它们当初存在的合理性。我们确信，以上这些就发生在今天的居住街道标准中。居住环境正按部就班地几乎完全遵照刻板的、从未受到质疑的标准兴建，致使其成为僵化教条的一部分，关闭了求变的大门。

经历岁月的变迁后，美国居住街道的规划和设计越来越受到严格管理。对公众事务实施系统管理，是始于20世纪30年代对土地开发实行

在上个世纪里，美国关于建设优秀居住街道网的构想发生了戏剧性的转变，从20世纪初叶纵横交错的直线格栅布局（图a），转变成20世纪30年代和40年代的零星格栅与蜿蜒平行的街道布局（图b），继而转变为非连续性的与世隔绝的尽端路和环形道模式（图c），这种模式成为从20世纪50年代至今的主流模式。（迈克尔·索斯沃斯）



的中央监管，以及公路和交通工程专业的兴起，这些共同造就了看似绝对真理的街道标准。

为街道宽度和街区排列制定的简单标准，可以对社区的外观、人的心境和工作状态产生巨大的影响。在 20 世纪的发展进程中，美国居住街道的规划设计越来越受到严格管理。（威廉·加纳特）



随着汽车拥有者和人口迁移率的增长，工程师们便猜想，街道必须得到与之相应的扩大才行。这样做的结果是常常导致超过实际交通需求的规范和标准出现。居住街道网的设计是以统计信息和研究为基础的，而这些信息和研究所针对的主要是怎样有利于机动车在大尺度的街道与高速公路上行驶。这种标准被各地方政府机械地采用并给予法律保障，借此脱卸各地方政府自身所肩负的所有有关道路规划的责任，让他们从此高枕无忧。联邦街道改善基金则进一步将其制度化。各地方机构被要求必须遵从即使是最小的几何设计标准，以便成为合格的财政资助对象。想要变更标准是受到劝阻的，且由于政府高层机构并不会轻易允许标准存在灵活性，因此各次级机构也懒得去进行调整。

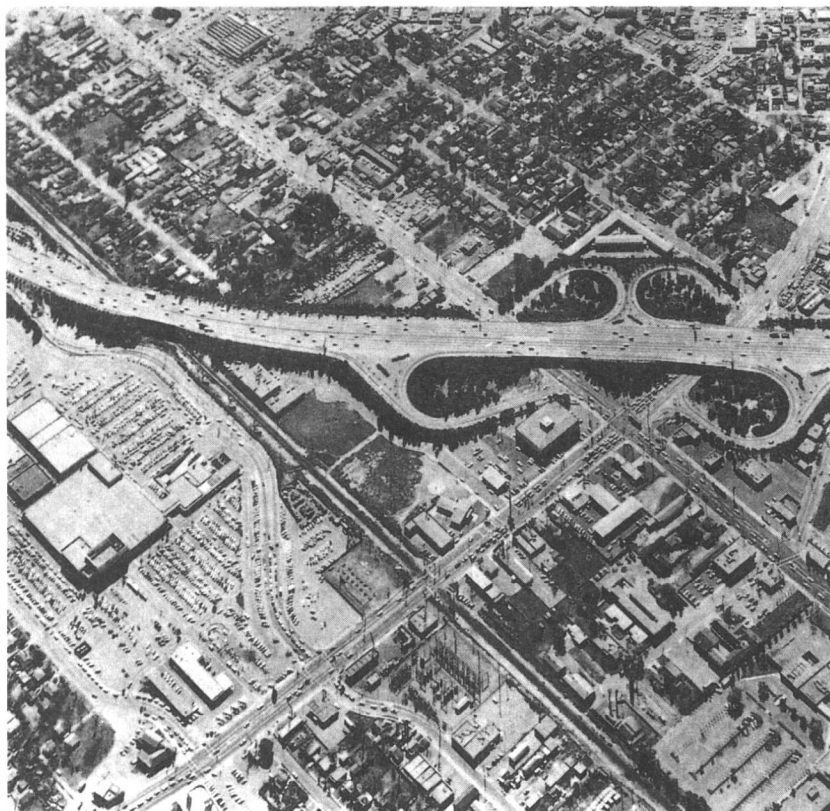
此外，各金融机构和商业开发商们也拥戴常规的郊区街道和停车规划。金融贷方一直对非主流的发展形式有所顾忌，尤其是当这些形式与现行的标准和规范大相径庭时。商业开发商们偏爱采用“驾车—停车—购物”这种模式来开发新的土地。于是，他们要求，作为承接一个项目的回报，必须在标准中明确地规定出街道应有的宽度、充足的停车区域和便捷的交通。

街道标准对社会和环境产生的冲击

当设计师们和规划师们再次评估城市边缘的自然形状时，很多人开始认识到标准化街道在自然和社会两方面对环境造成的影响。统计数字

显示，在世界范围内，至少有三分之一的发达国家的城市土地是为适应公路、大规模停车和与机动车相关的林林总总而开发的。在城市化的美国，留给机动车的空间——街道、高速公路、停车场——几乎占据了近一半的城市区域；在洛杉矶，这个数字估计是三分之二。^{1,2}仅街道和高速公路的道路红线一项——不包括街边停车区域，就占据了诸如伯克利和洛杉矶这类城市的 26% 的土地面积。³此外，实际上许多被建成的公路空间都被闲置着，因为，在占全国公路总长度 80% 的地方居住街道中，只有 15% 的汽车行驶里程数花在其上。⁴

闲置的街道空间和由此造成的经济损失是一个延续多年的现象。从 20 世纪 30 年代起，郊区细分的主导方向就是在大规模铺装的道路路上建造单独的居住房屋。盛行一时的居住细分街道的道路红线宽度，据交通工程师协会指出，从过去 30 年来一直保持在 50 ~ 60 英尺（15.2 ~ 18.3 米）。⁵在居住区域中，这种对大片限定区域实施功能极度单一的土地规划，已经造成土地、能源和原材料的不必要的浪费。⁶在典型的 5000 平方英尺（450 平方米）空地和 56 英尺（17 米）的道路红线的郊区细分中，这些铺装道路累计约占总规划区面积的 30% 左右。如果把典型的 20 英尺（6 米）的车道后退也计算在内，那么这个数字将占总开发区面



大量惊人的土地都是为了适应公路、大规模停车和其他与机动车有关的林林总总而开发的，尤其在第二次世界大战后的开发进程中更是如此。平均来说，属于机动车使用的面积几乎占美国城市土地面积的一半，在一些城市里，如洛杉矶，这个数字接近 2/3。（威廉·加纳特）

过多地要求宽阔的街道和较大后退的街道标准，产生了主要的社会和经济影响。它们浪费土地，迫使家庭增加开支，违背宜居性的本质。街道的功能完全被只注重汽车通行方便的功能掩盖。（伊万·本-约瑟夫）



积的50%。目前在美国，随着一块土地的价格上升到相当于在这一地区建造的25%的独立住宅的开支（从20世纪50年代的10%上升而来），人们便会假设将发生一种向高效而紧凑的细分规划的转变。⁷然而，街道标准与街道使用土地的分配一样，仍然多如牛毛。

在居住郊区中，为了交通畅通而广泛实施的土地规划，不仅引起土地损耗、增加经济负担，也激发了一系列社会问题。为方便机动车行驶而制定的街道规范与标准，完全破坏了居住的宜人性。原本适宜社交互动的街道功能，现在常常只能向汽车通行让步——如果不及及时得到制止的话。城市土地协会申明：“常常我们会忘记一点，那就是，居住街道是社区的一部分，最终会扮演远远超出原设计构想的许多角色。居住街道直接为屋主提供通往他住宅的通道；疏导他门前的交通；提供栩栩如生的景致，是归家的必经之路；是一种行人循环系统；是居民们碰面的场所；或者是儿童玩耍的场地（不论你喜欢与否）。仅为方便汽车的通行而设计和修建的居住街道，会抹杀居住街道的复合性用途。”⁸将街道作为房屋周围自然社会环境的一部分的理念，对社区自然面貌的设计和街道系统观的运作都至关重要。然而，以交通为本的街道范例却已被用于指挥扩大街道管理和交通容量。

街道设计的趋势与管理

自从1997年本书的第一版出版后，有关方面已经采取了重要行动修订街道标准。始于1991年的俄勒冈州波特兰市（详见第六章）的“街道瘦身计划”，已得到当地居民和州政府的高度支持。这项计划曾获得无数奖项，甚至激起了俄勒冈州土地保护与发展委员会的兴趣，促使其颁布一个条例，鼓励州内其他权力机构采纳这项计划。“街道瘦身”