



城市中心林蔭步道

哈雜·米·魯賓斯坦

城市中心林蔭步道

哈雜·米·魯賓斯坦



六合出版社印行

城市中心林蔭步道

發行人：張肖飛

出版者 六合出版社

發行部 台北市光復南路473巷13弄7-1二F

電話 七〇四三三四七

郵政劃撥 第一〇二四三七號帳戶

內政部登記 局版台業字第二〇〇八號

初版 中華民國七十三年二月

承製者：精品文化印刷服務中心 電話：7059109・7043347

版權所有 / 不准翻印

定價 新台幣 參佰伍拾元正

前言

“城市中心區林蔭道”這本書的目的是在舉例說明步行林蔭道是如何成為市中心商業區域更新計劃中令人振奮之部分。步行林蔭道是基於更新市中心商業區域使它們能與郊區之購物中心競爭的需求下而發展。用以創造一個城市的新意象，增加銷售額，強化財產的價值和提昇新投資者的興趣。這本書討論了一個林蔭道發展之程序，包括了可行性分析、計劃及設計。對於更新市中心區域的濃厚興趣及對於設計、建造林蔭道之熱望也導致了對於各項市中心區域有影響的問題有了進一步的了解。在檢視林蔭道之可行性，文化實際因素，諸如交通、流通量、及停車空間都加以分析。

一如對於各種自然因素諸如：土壤、氣候及經濟上的因素如：市場分析及收益價值、資金來源、政策及在建立一個林蔭道上所應包含的立法之因素都探討了。讀者將會發現這些事實因素的分析決定了林蔭道的可行性、大小、位置及經費。這本書也檢視了有關於林蔭道背景所包含的諸實質因素，例如意象或造型之風格和特性。設計上的各元素及街道上的各種構件設施均被討論並以照片顯示，這些包括了鋪面、雕塑、水池噴泉，照明設備、休閒座椅及遮蓬。都市中樹木對於氣候上之影響，環境工程及建築和美學價值上之重要性是以適用於都

市或林蔭道中各特別的樹種的案例來探討。在更進一步的探討各種全步行林蔭道，半開放林蔭道及轉換林蔭道中，引用了美國及加拿大的22個大小不同種類各異的城市林蔭道的案例研究。這些個案研究包括了林蔭道之背景描述發展策略設計意象，及在商業買賣及都市意象和設計品質上的內容。在附錄中也提供了90個林蔭道之簡介，其中包含了林蔭道的型式，街廓數目的大小完成的日期，資金之來源，花費及對於銷售量之影響等資料。市中心區域林蔭道包含了對賓西法尼亞州，史卡頓市的懷俄明街之迷你林蔭道的研究。

會引起對於將要設計及計劃未來的林蔭道者如建築師、景園建築師、都市計劃師及工程師們和這些專業中的學生和為研究他們城市的林蔭道的諸多公共官方人員們如市長們，都市管理；更新部門的指導者；市議會的議員們；郡管理局及藝術、計劃局的人員們很大的興趣。對於提供私人投資的區域商人或商會主席及代表們及其他商業協會而言，也會在本書中發現投資的價值所在。

哈維·米·魯賓斯坦及參與之組員上
1978年·六月，賓西法尼亞州

目錄

1、簡介	2
林蔭道之發展	2
林蔭道的種類	3
費用	4
2、可行性研究	8
文化因素	9
自然因素	18
社會經濟因素	20
政策、財源及法律因素	21
3、源由與造型特性	24
背景	25
造型特性	29
4、設計元素及街道構件	38
鋪面	39
樹籬	41
照明設施	42
圖案設計	44
雕像	47
噴泉	49
矮柱	54
休息區	54
樹花盆與容器	58
電話亭	58
亭式建物、遮蔭處及遮蓬	59
時鐘、垃圾容器飲水泉	64
5、都市中的植物	70
氣候上的用途	70
環境工程	71
建築與美學上的用途	73
選擇植物之標準	75
栽植的程序	78

6、個案研究 84

百老匯林蔭道	85
開普敦的步行區	90
馬粟街通過性林蔭道	94
市中心林蔭道	98
堡壘街林蔭道	102
富爾頓林蔭道	105
葛倫凡爾林蔭道	110
漢彌爾頓林蔭道	114
伊色佳公地	118
麥街林蔭大道	125
密契根林蔭道	130
中一亞美利亞林蔭道	134
尼科拉林蔭道	136
奧唐林蔭道	144
派克威林蔭道	148
賓州廣場	151
8號廣場	154
波特蘭通道式林蔭道	157
河邊城市林蔭道	162
火花街林蔭道	166
華盛頓廣場	170
懷俄明街迷你一林蔭道	175

7、附 錄: Catalogue of Central City Malls 180

BIBLIOGRAPHY 187

INDEX 189



1

緒論

(上頁)

雷克星頓街廣場

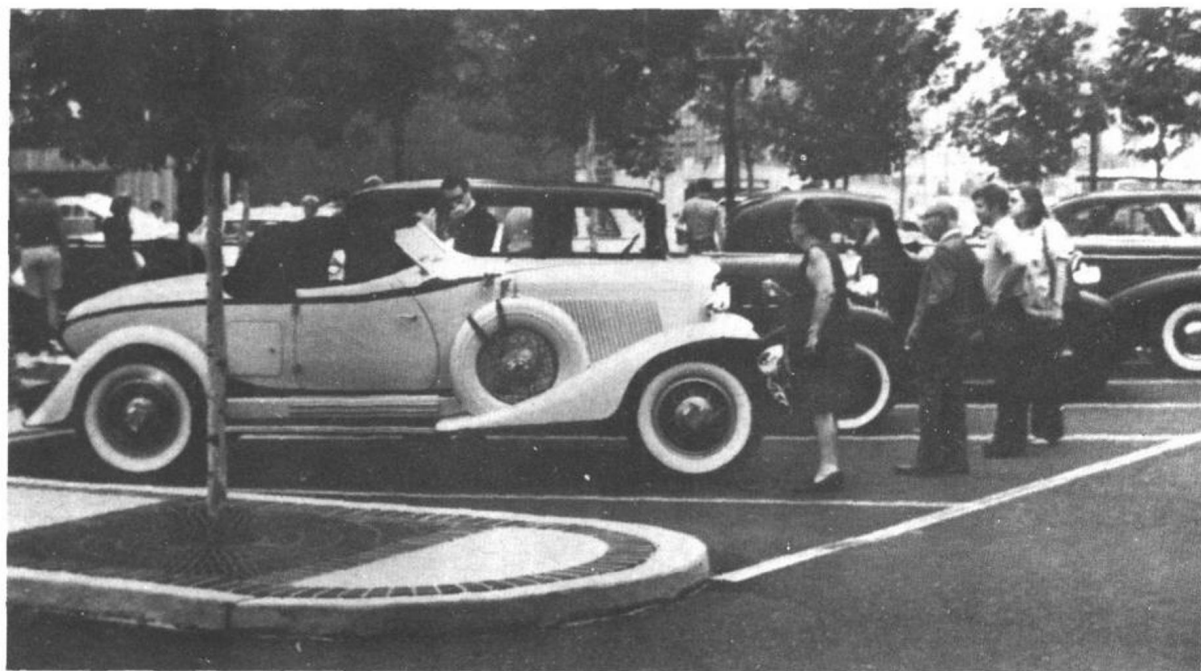
在潘恩廣場 (Penn Square) 舉行的古董車展示會。雷汀、賓夕維尼亞州，(Reading Pennsylvania)

傳統上“林蔭道”這個字所代表的意義是一個有樹蔭提供人們散步或遊行的地方，而今日它所代表的意義是在市中心的商業區裏一種新式的街道或廣場作為行人步道區的指引及公共的過道 mall 的發展。

林蔭道之發展

有許多的理由來建造一“林蔭道

”其中主要的一個理由是使在都市內的巴士中心復甦，以促進零售商業發展，使土地增值而足以與郊區的購物中心競爭，並且也鼓勵私人投資來為零售商業創造一良好的環境，林蔭道也為都市創造了一種新形象，使當地的居民產生一種引以自豪的感覺且也表示商人和市政府能共同為他們自己的城市進步而努力。除此之外它也創



兒童遊戲場，位於威廉波特·賓州 (Central City Mall, Williamsport, Pennsylvania)

(下頁)

富而敦街廣場一概

造一個使零售商業水準提高的機會。林蔭道變成一個使鬧區的品質提高變得多彩多姿的地方，為展覽會、音樂會、流行服飾展示、花市舟艇展覽、熱門音樂演唱會、藝術品及慶祝會等等事件舉行的場所。林蔭道也提供一片樹蔭讓你散步一下，讓你坐下來放鬆自己，看一看雕塑、噴泉、兒童遊戲場、戶外用膳，有趣的鋪面磚還有夜間的燈光效果，因此一座發展完整

的林蔭道為街廓（block）或其所在的相鄰地區建立了一進步的及實質社會環境。

林蔭道的種類

“林蔭道”有三種主要的型態“完整式林蔭式（full mall）”“過道式林蔭道（transit mall）”及“半開放式林蔭道（semi mall

）”。這些林蔭道表現了一個設計上寬度具變化的特性。

完整林蔭道

完整式林蔭道是封閉本來供車輛行駛的街道而獲得的，而且用新的鋪面、樹木、凳子、燈光及供人欣賞的雕塑或噴泉使其變成步道街或廣場（plaza）。



通道式林蔭道

通道式林蔭道或通路是禁止小客車及貨、卡車通行的街道，只有公共汽車或計程車等公共運輸公具才能行駛並禁止當街停車，而且將行人步道增寬再加上其它的設施而成。

半開放式林蔭道

在半開放式林蔭道裏交通及停車的數量都加以裁減，而藉著樹木、盆

景、凳子、燈光及其它設施來拓展人行道。不論人口多寡及經濟基礎的好壞均可設立“完整式林蔭道”，像：人口只有9725人的黎巴嫩（Lebanon），新漢普夏（New Hampshire）小鎮，到有卅六萬人口的路易士維里（Louisville），肯達基（Kentucky）市。“Mall”則設立在各大城市像明尼波里市（Minneapolis），明尼蘇達州（Minnesota），

波特蘭市（Portland），俄勒岡（Oregon），費城（Philadelphia），賓州（Pennsylvania）及溫哥華市（Vancouver），英屬哥倫比亞（British Columbia）。

費用

設立林蔭道之經費的多寡在於林蔭道的本質為樸素的或多元而決定的



費城萊謝街過道
是以巴士為主要
途徑的例子。

。在以下的設計案中，含有整條公共路線的重建及結合許多獨特而令人愉快的事物在內。例如於1973年在路易士維里市的河濱林蔭道（River City Mall）整建了三個街廓花費了\$170萬（美金），於1967年在明尼波里市的尼考雷特林蔭道（Nicollet Mall）花了387.5萬來整建八個街廓，而於1976年在費城的栗樹街林蔭道（Chestnut

Mall）則用了740萬整建12個街廓。為了使投資的金錢能發揮最大的功效，好的設計應該與費用取得一個平衡。在都市中心商業地區更新、設計及建造林蔭道的狂熱中，最大的額外收穫是導引我們增加了解影響中心商業地區的因素。例如分析交通和停車對林蔭道發展的關係中，我們很明顯的知道，讓人們購物的地方必須有步行可達而有足夠的停車場，才能使中

心商業區做正常的運轉。停車及其它影響設計林蔭道可行性的因素，我們在以下各章將陸續討論。



漢彌爾頓林蔭道 亞林敦市，賓州

由柯布（Cope）琳達（Linder）及白姆斯力（Walmsley）
所設計含蓋四個街廓的半開放林蔭道。





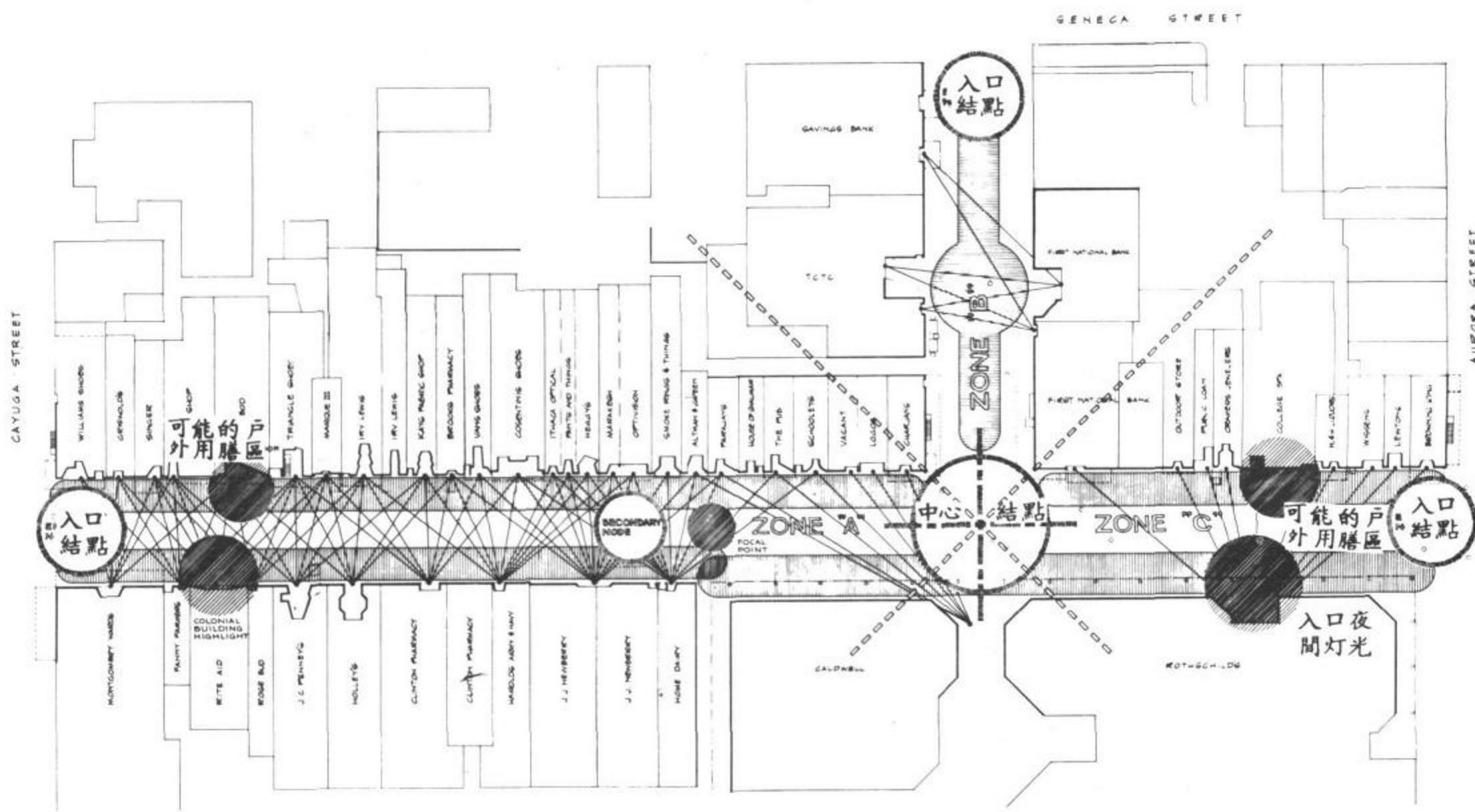
2 可行性分析

決定一林蔭道是否能成功的發展，必須要先作可行性的分析，這個可行性研究之分析，可包括了所有關係能影響林蔭道發展的因素——文化、自然、社會經濟、財源、政策及法律。若沒有一高品質的可行性分析，便沒有足夠的資料，來對林蔭道的設立作一正確的決定。在完成可行性研究之後，便可從中得到正確的資料，以決

定是否要設立林蔭道，如果答案是肯定的，那麼它的位置、型式、長度及費用亦可從這些資料獲得。當資料加以詳細記載分析後，重要的因素應以圖形表達，如此便可以很容易地被看的人了解（包含民衆），因他們的行動可能影響整個的結果。下列的因素清單包含許多項目，在決定計劃的林蔭道的可行性時，應加以仔細觀察。

（上頁）
位於幹線林蔭道
（Main Street Mall）
的非正式座椅區。

沙羅斯維里市，維克京尼雅州



配置分析

紐約伊色佳市

伊色佳公地林蔭道

文化因素

1. 交通
2. 通道
3. 停車
4. 服務—貨卡車，緊急事件車輛。
5. 徒步的動線—安全性、公共安全、起點及終點。
6. 公共用途—雨水下水道、下水道污物處理、電力、瓦斯、自來水、蒸氣、電話。
7. 現有建築—現況、高度、建築特性、地下室。
8. 設備—號誌、燈光、街道設施。
9. 保養。

自然因素

1. 土壤
2. 氣候
3. 地形
4. 地下水
5. 植物

社會經濟因素

1. 市場分析。
2. 費用 / 利益

政策、財源及法律因素

1. 許可
2. 聯邦、州立及當地的財源。
3. 州及都市的法律。

文化因素

交通

當計劃林蔭道時，首先第一個問題便是附近相關的街道能否負擔過多的交通，在某些中心商業區的街道，

交通可能早就超過負荷量。決定林蔭道是否能在某特定的街廓存在，因此必須測出它實際及有關使用街道的交通量，這些搜集的資料須含有：

1. 車輛起訖點
2. 每天交通平均流量
3. 尖峰時間的交通流量
4. 所有交叉路口的轉彎次數。

“起訖點”表示交通是從那裏來要到那邊去。這個資料（就是旅行目標）可由訪問獲得；而可在中心商業區劃一界限，請人計算進出本區的交通；同時起訖點的調查也是在本區進行；一旦獲得林蔭道的計劃位置的交通資料，便須對可能分擔交通量的鄰近街道作類似的調查，這些資料便可指出那些街道該分擔這些交通量；如果交通調查資料指出，目前鄰近的街道循環系統無法處理這些交通量，那麼便要作某些改變。例如有些案例中，修改成單行道系統便可減少一些路口的轉彎，簡化交通號誌以使尖峰時間有較大的容量，交通號誌的定時得宜亦可使容量增加。繞道的路線對於擁擠的交通也是一解決之道（雖然這需要長期的決擇），發展林蔭道常引發對商業區全盤交通循環系統的問題，林蔭道成了改進商業區全盤交通系統的催化劑。以下就是在夫勒斯諾市，加州的例子，在預定林蔭道位置的商業區中心已經有一圓環及20年歷史的高速公路，提議對此一區域的交通加以改變曾引起一些輿論的批評，但通常在林蔭道完成，交通得到改善後就停息了。有些機構將某一街廓封閉，以試驗周圍的街廓能否處理這些額外的交通流量，有時這種試驗可得到

肯定的結果。就如在加拿大的渥太華的火花街林蔭道（Sparks Street Mall）（參考第166頁），若不是對此區的交通流量作一改進，並加上一些設施那就無法運轉了。而在賓州亞林敦市的漢彌爾頓林蔭道（Hamilton Mall）的例子，起初是計劃為完整式林蔭道，但試驗的結果這種型式的林蔭道，使周遭的街廓交通超過負荷，除去當街停車的空間後又沒有其它適合停車的位置，且影響到公車路線。因此交通研究的實施應該由交通工程師來執行，以保證其正確性及完整性。若機構內有此一專家便可分析運用這些資料，若無則應延請一位顧問。

公共過道

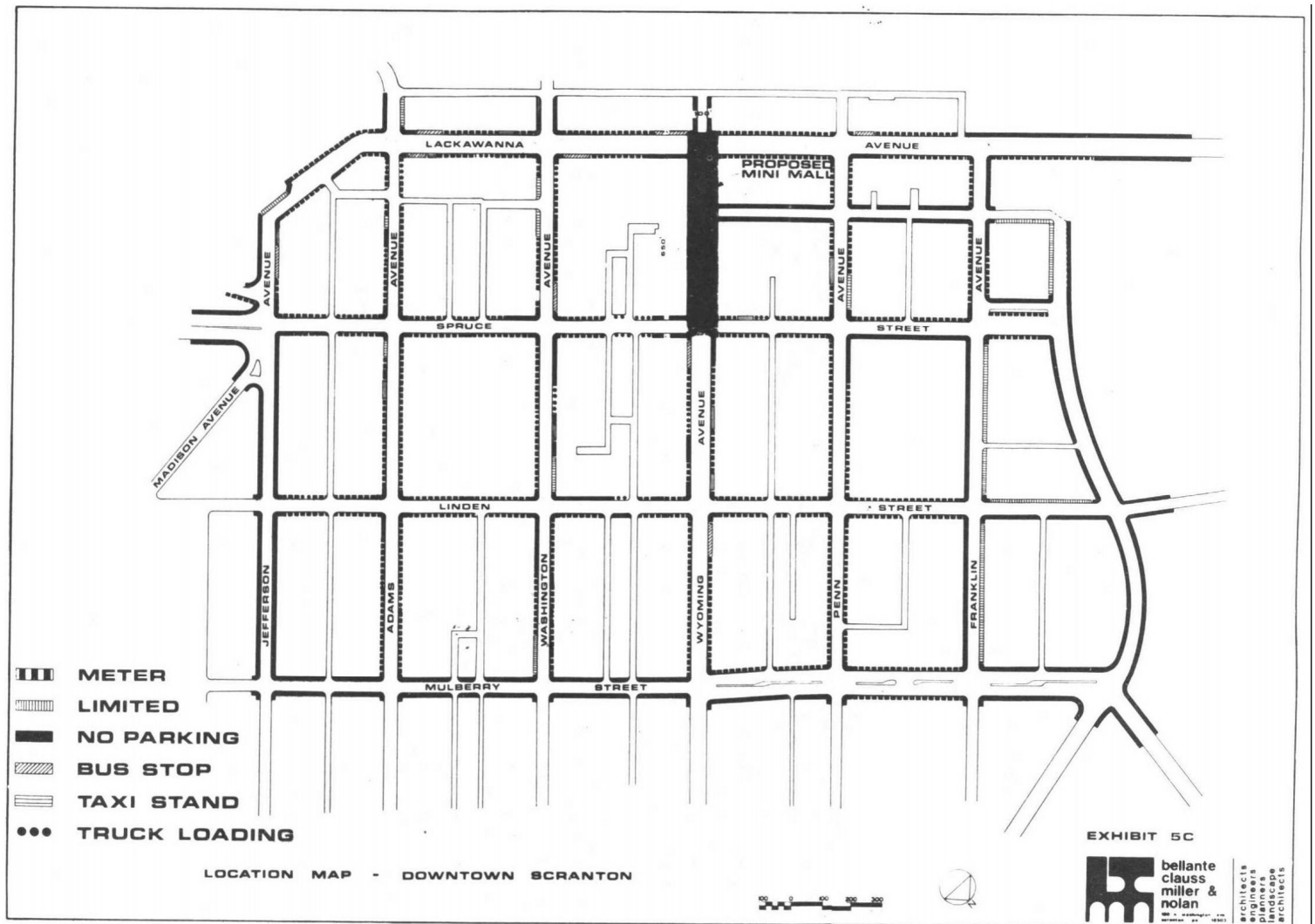
巴士路線亦為一重要研究課題，在主要的街廓發展一完整的林蔭道，須假定巴士站牌移到別的街上。將雙線道改為單行道便須將巴士站牌挪到街道的一邊，牽涉到候車亭的位置或重新發展一新路線。且林蔭道計劃區附近的巴士站牌均應詳細記載。若是發展完整式林蔭道，那麼計程車的服務也會影響到。且計程車招呼站及下車區也要在鄰近街道重新配置。林蔭道影響了交通及大眾運輸，因此要全盤重新研究並且對本區的其它街道也列入考慮。這些街道的停車、巴士站牌、計程車招呼站及貨車上下貨區需加以詳細考慮。

停車

當完整式或通道式林蔭道設立時，停車空間就被移去了，而半開放式的停車空間則被移去或加以刪減。在許多的商業區內有小規模的停車場，這些停車場必須在離林蔭道容易步行到達的距離內重新配置或增加。林蔭道可能會需要更多的停車位或者是原來就已經有足夠的停車位。郊外購物林蔭道成功的理由之一就是有很方便

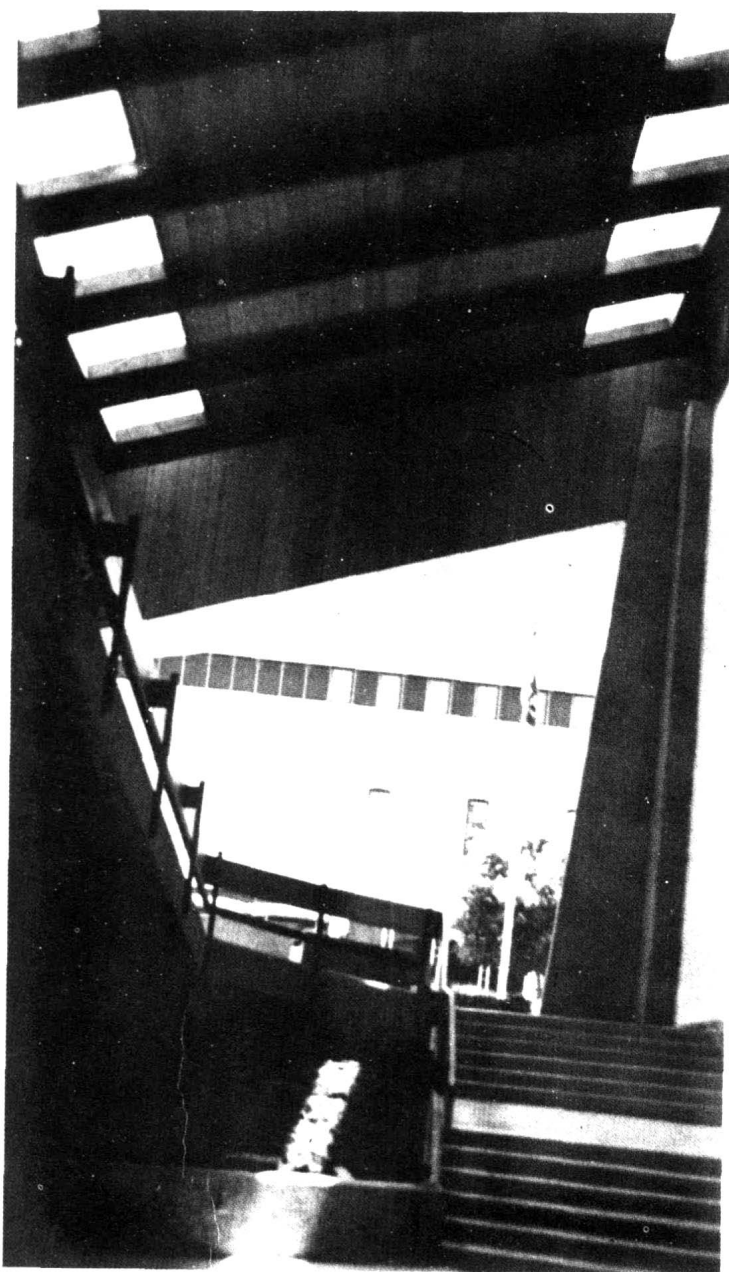
的免費停車場。因此商業區林蔭道的設立，基本上便要有收費低廉的停車場。像紐約州伊色佳市，靠近伊色佳公地林蔭道附近的停車場便提供了四十五分鐘的免費停車。俄勒岡州尤金市更為購物者提供免費停車。如果在此區的地面路旁停車不足，那麼該考慮建築多層建車場。建造停車場的經濟可行性是基於有多少建築費用可分期償還及可獲利多少。每個停車位造

價約需\$4,000到\$5,000，故每個車位每天要能收回\$1.5才能平衡，也就是表示每車位每小時要收費\$0.1而有的則要\$0.25。在收入計劃內應仔細考慮停車租金的比例以得到詳實的收入情形。在經費準備好之前有關停車設備設計的因素像容量接近的方法，停車位置設計均需檢討。停車場地面層商店租金，現有地面停車或路旁停車等經濟上的援助，均有



在賓州斯克蘭頓市林蔭道的可行性分析將公共運輸的站牌，當街停車及上下貨區都均予以詳細記載

助於停車場的建立及使新停車場的車位租金降低，停車場的位置應該位於離林蔭道最短的步行距離。有一達成此目標的方法，便是將停車場與林蔭道相平行，並用陸橋與林蔭道的行人步道相連接；有時停車場位於林蔭道旁商店的後面，則可跨過建築物與本區的人行道相連或直接與商店連接。



肯撒斯州撒斯市加蓋的步道從停車場到半開方式林蔭道