

逢甲大學學生報告 ePaper

新都市主義規劃理念之評析

Studies on Planning Principle of New Urbanism

作者：李豐旗

系級：都市計畫系 碩士班

學號：M9301932

開課老師：劉立偉

課程名稱：都市設計專題

開課系所：都市計畫系

開課學年：九十四 學年度 第一學期

摘 要

本文章由新都市主義的規劃方式之起源與其規劃內涵，探討新都市主義的形成，與其規劃理念的實踐及批判，探究都市規劃理論的演變及主流理論的形成過程。從過去的規劃發展史中可窺探，所有主流規劃理念的形成，都是為了解決前其規劃方式所造成的都市問題與規劃缺失，從「美學」規劃到「科學性」規劃，所有規劃理念的形成都有其社會背景所衍生，比較歸納初步結果顯示，不論新都市主義近年的實際規劃案例，是否最終的結果如何，新都市主義所推動的思考人性、活動、空間的理念，的確已帶動了都市規劃問題的另一個解答的產生。

關鍵字：新都市主義、緊湊城市、鄰里規劃、大眾運輸導向

Key Words: New Urbanism, Compact City, TND, TOD



目 錄

- 壹、前言
- 貳、起源與內涵
- 參、住宅規劃類型
- 肆、規劃理念
- 伍、對新都市主義規劃之批判
- 陸、以「形」之管制概念
- 柒、案例比較
- 捌、結論

- 參考文獻



壹、前言

戰後，郊區生活成為大多數美國人的選擇，這種新的生活方式造成不完整的社會關係，高科技交通網路的發展，雖縮短人與人的實質距離，但造成了更大空間擴張問題，新都市主義因而產生，期望可以透過新、舊地區同時處理的方式，重新回到一個合理的人性生活空間。

有鑑於郊區發展與都市蔓延，美國自1990年代起，由若干建築師、社區規劃者成立了「新都市主義協會（Congress for the New Urbanism）」，加上市中心的不當投資、規劃，造成都市在收入、種族、年齡的隔離、與都市無限的線蔓延，環境、歷史軌跡、社會關係都遭到破壞，而發展出的新都市主義，其概念可源自1961年Jane Jacobs在”The Death and Life of Great American Cities”一書中，書中首先從人的日常行為出發，藉由簡單的觀察中發現「步行」是人最常使用的方式，安全、多樣、適合小孩的步道及鄰里是最佳的住宅社區空間。

新都市主義及新傳統主義在1990年代便被歐美等國的規劃設計專業提出，只是尚未全面落實而已。新都市主義及新傳統主義都強調，規劃設計必須將基地附近的區域人文、歷史、及社會等特色融入在規劃設計思維中，以取代工業主義式的大量生產、快速消費，他在規劃上強調緊湊的發展規劃模式，在街道佈局上一般採用簡單的方格式佈局，而輔以彎區街道來增加使用上的活力性。

貳、起源與內涵

從戰後至1960年代，美國住宅區域的發展，存在著愈來愈多的問題。部份規劃學者認為，產生這些問題的原因與汽車之間有非常密切的關係，比如交通擁擠、污染嚴重、人流過大、通勤時間太長等等。

既然造成了此些種種的問題，研究學著與規劃師企圖從沒有汽車以前的城鎮和居住區的情況，用傳統的模式做為發展的參考，這樣一個想法的開始即為「新傳統主義」住宅單元規劃的起源。

研究者認為，十九世紀在汽車出現以前，最優秀的住宅環境是離開市中心不遠的近郊鄉村，這些鄉村住宅區具有良好的尺度，具有完整的行人步行系統，也有較好的自然景觀。從這些當時的郊區城鎮中，可以得到許多解決現代住宅問題的借鑑要素。而根據這個思維來規劃設計的住宅單元稱為「新傳統主義」社區。

在眾多的社區要素中，被認為較具價值的則是當時「可步行性社區」（walkable neighborhood）這個特點，舊的社區基本是以步行為主要的交通

方法的。新傳統主義在「步行距離」的計算上，是以十分鐘步行具離作為設計的標準。或者使用半英哩為半徑的尺度來設計、佈局住宅和社區中心，其最突出的特點在於規劃時放棄以往絕大部分住宅社區採用彎曲到路佈局，而採用十九世紀早期郊區域鎮常用的方格型街道佈局，住宅靠近街道，方便進出。由於傳統住宅區域的開發中，把住宅離開街道一段距離是為了避免汽車的噪音和干擾；而新傳統規劃基本上把汽車控制在住宅區周邊，造成道路和住宅可以靠近的可能性。建築背後是服務道路，而主道路則是步行為主。

「新傳統主義」對於居住地區的規劃其實是有機城市發展的一個新階段，同時也是「新都市主義」最集中的體現之一。他的規劃強調緊湊的發展規劃模式，在街道佈局上一般採用簡單的方格式佈局，而輔以彎區街道來增加使用上的活力性。

「新傳統主義」與「新都市主義」在發展背景與對未來的規劃內涵在本質上均屬相同，二者均以強調規劃設計必須將基地附近的區域人文、歷史、及社會等特色融入在規劃設計思維中，以取代傳統式的都市規劃，「工業主義式的大量生產、快速消費、大量廢棄的作法」。同時也強調都市規劃除了運用傳統鄰里規劃（TND）之外，並應輔以大眾運輸導向（TOD）的規劃概念。

參、住宅規劃類型

一、鄰里規劃（Traditional Neighborhood Development）

TND主要來自於Andres Duany 和Elizabeth Olater-Zyber 所提出的小尺度的規劃，在強調鄰里尺度的紋理關係，應用於渡假社區（Seaside）、再開發的購物中心（Mashpee）、傳統郊區規劃（Kentland）…等，其較少討論到區域計畫及交通的重要性，也因如此，許多評論家常批評其造成了高價住宅、所得與種族區隔、郊區主義…等，與原新都市主義精神不符之問題。

二、大眾運輸導向規劃（Transit-Oriented Development）

由Peter Calthorpe 所提倡的TOD 其導源於永續都市之發展理念，強調「機能與自我調節成長原則」與「最少廢物原則」，並加入大眾運輸所提供的因果效應、催化效應、可及性效應做為都市未來發展的方向而形成之大眾運輸導向的理論，主張都市應沿著輕軌節點及車站成長的概念，強調在一個密集的社區中實現，以車站及節點為中心，提供居民日常生活的商業服務，並結合居民公共活動中心，以廣場、活動中心、遊戲場…開放空間得形式，配合甚至是郵局、托兒中心…等，鼓勵人與人在這個開放空間相遇，共同組成一個緊湊、健全的社區結構。

TOD 的形式包括「都市TOD（Urban-TOD）」與「鄰里TOD（Neighborhood-TOD）」，都市TOD 在主要生成於運輸幹道上，適合高強

度發展，如辦公室、零售中心以及高密度住宅；「鄰里TOD (Neighborhood-TOD)」則是沿著次要的公車支線發展，提供住宅及地方服務性商店，因此，TOD 的概念，不只可應用於新開發地區，在一些都市計劃區內的可建地區 (urban infill) 也可以適用；其更提出了「大眾運輸村 (Transit Village)」概念，將運輸、社區規劃理論結合。

在經過工業革命、市中心衰頹、郊區蔓延、社會結構疏離...等都市生成過程，新都市主義的專家們，意識到都市生活構成了緊湊、多樣生活環境，也是未來都市規劃的走向，從「家」為出發點的生活路徑，是影響社區環境最重要的元素，都市計畫過去以平面的土地使用分區管制概念處理人的活動，顯然是不夠的。

肆、規劃理念

一、區域發展理念

(一) 都市計畫區內的可建地區與再發展

新都市主義理論提出的主要核心「都市成長範圍 (Urban Growth Boundary) 與土地使用分區 (Zoning)」，以一個開放空間、運輸、對行人友善的概念配合地區性系統發展，幫助都市中心與郊區成長，都市計畫區內的可建地區與再發展，除了不成長及郊區蔓延外仍有其他的選擇。

(二) 新市鎮 (New Growth) 與衛星市鎮 (Satellite Town)

新都市主義的概念在避免現代主義的無效擴張，從行人尺度、多樣的人口與使用、可辨識的中心與邊緣、公共空間出發，利用大眾運輸的發展，減少停車區的需求、公路開發與破壞環境，且城鎮中心暨生活中心的作法，更強化了城市的角色。

二、鄰里單元理念

新都市主義的規畫理念，期望提供混合、多樣的使用以滿足居民需求，在鄰里中心提供日常生活所需，社區內的人都可在 5 分鐘的步行範圍內到達鄰里中心，城鎮的規劃亦以鄰里單元的概念作為分區依據，其鄰里規劃原則有：

(一) 具有明確的中心與邊緣

鄰里單元的中心通常位於重要交叉路口附近，做為公共建築的所在地，配合開放空間與工作或購物地點相連。鄰里的邊緣可能是自然的森林、河流或人為的道路，低密度住宅通常配置於邊緣，高密度住宅配置於中心地區。

(二) 以 1/4 哩作為最佳的鄰里大小規模

以 5-10 分鐘的步行距離為日常生活所需的標準，並有車站與其他地區相連，增加大眾運輸通勤意願，減少小汽車依賴。

(三) 混合多樣的使用

包括住宅、商業、工作與娛樂等不同性質的使用混合，提供不同住宅形式使不同收入或年齡層的人也能混合於一個鄰里之中。

(四) 鄰里單元將建築及交通建構於一個良好的網路中

以多種類型的鄰里接到提供人、自行車、汽車的使用，運用囊底路或環狀道路，減低車速增加人活動的機會。

(五) 以公共空間和公共建築為優先

運用公共空間及公共建築特有的特性，加強社區識別與社區中心的角色，做為社區地標。

伍、對新都市主義規劃之批判

一、規劃理念

(一) 成長管理的目標遠大不易達成

成長限制的三個主要目標：控制擴張、保存開放空間及鄉村地區、支持現有城市再發展與再投資。其目標常受批評不易達成，且未對當地實質環境與來需求提出適當的對策。

(二) 都市永續的意義不明與測量不易

雖然在大眾運輸導向的規劃理念中，特別加強了生態與社區的概念，強調從自然生態、自然系統保存與維護、開放空間設計、綠建築等方法達到都市永續的成長。但都市永續的定義至今仍十分模糊，且無法提出其測量的方式。

(三) 未考慮時間持續性與社會環境的變遷

主要在批評新都市主義的概念與過去住宅社區規劃理論一樣，多著眼於現實的問題而未考慮到未來，導致計畫無法跟上社會、居民價值觀等的改變。

(四) 忽略都會區域總量的零合理論

新都市主義在進行區域的規劃中，主張建立輕軌運輸系統可以將資源留在市中心，以限制週圍成長為最先的策略，基地內部的環境經過改良下是改善了，但周圍地區的交通、環境汙染、房價等在這個過程中，確顯得更為嚴重。

(五) 都會發展的困難

新都市主義將都市轉變成緊湊的混合使用分區，用以改變人們依賴汽車的習慣，但現實的都市生活品質與理論上的生活品質產生了一大距離時，必將郊區環境也都會化，使郊區生活也變的更無法居住。

(六) 成長限制的困難—既得利益者問題

限制成長所面臨的問題在於一般人的觀念，人們無法接受已經獲得的利益被剝奪，因此不論從民眾的角度或政府執行的過程而言，成長限制都遇到極大的阻礙。

(七) 都市主義是一種郊區主義

新都市主義的理念可用於都市更新，都市增建，但以此為精神的開發案大多實踐於郊區，所以仍不免形成典型的郊區花園住宅，只是對郊區要求不同的型式，被批評應稱為「郊區主義」。

二、規劃設計原則

(一) 高密度所帶來的交通問題

新都市主義為解決失控的邊緣城市，提出的限制成長策略，以高密度作為目標，提供高密度的住宅使用，其結果反而帶來更多的使用者，造成公路擁擠、公共設施不足等問題，雖提倡大眾運輸系統，減少汽車的使用，但提高密度後，通勤者的增加連帶著花在大眾運輸上的時間比汽車更久。

(二) 高密度所帶來花費的增加

高密度的使用並未帶來更經濟的效用，反而由於使用者的增加，公用設備的花費也隨之增加。

(三) 高密度造成市場與開發財務問題

由於開發的密度高，範圍過大時，拉長了開發年期，且未符合實際的市場需求，容易導致計畫無法持續。(Laguna West)

(四) 居住者習慣與偏好問題

不易改變以建立的土地使用模式與居民習以為常的觀念，以致計畫中鄰里商業設施無法持續經營。

陸、以「形」之管制概念

Michael Neuman針對新都市主義/緊湊城市的規劃理念，探討新都市主義所追求的規畫開發方式，是否符合新都市主義所追求都市永續性的原意，其分析如下：

一、新都市主義概念的矛盾

在新都市主義/緊湊程式的概念中，必須處理「都市永續性」及「都市可居性」二個議題，二議題的概念為：

都市永續性：都市功能必須集中，人口與使用也必須集中為較高的密度。

都市可居性：都市功能與人口必須分散成較低密度的發展。

而在其規劃中，認為此二項議題是互相衝突的，規劃結果以僅能考量其中之一，但事實上都市規劃應該在二者中取得平衡點，且應該是同時存在於一都市中而不衝突，例如巴塞隆納都市的平衡性。

二、永續發展的傳統概念及永續主題

永續發展的五個基本概念包括容受力、適宜性、彈性、多樣性、平衡，

琦分述如下：

1. Capacity (容受力)：一個地方可支持的容受能力。
2. Fitness (適宜性)：一個物種與環境互動的進化程序，一個活動或組織如何適應某個特定區域。
3. Resilience (彈性)：都市在面臨問題或困境時的回應能力。
4. Diversity (多樣性)：一地區存在的各種因素之多樣性。
5. Balance (平衡)：平衡自然環境與人為環境，取得平衡點。

自永續發展的傳統概念中，歸納出四個永續發展主題為1. 長期發展的過程、2. 健康、3. 地方特殊性、4. 綜合性的考量（社會、經濟、土地等）

三、永續發展與新都市主義

以永續主題檢核緊湊城市／新都市主義之規劃理念之結果

1. 緊湊城市的整體發展控制能力與充足的財政能力可提供長期發展的後盾，但其所提出以形 (Form) 為出發點成為都市基準的概念，缺乏過程 (process) 所建立之都市發展脈絡。
2. 所提倡之高密度居住模式所引發之衛生、安全等課題無法符合健康城市之概念。
3. 其放諸四海皆準的概念缺乏地方自主性與地方特色的融入。
4. 雖透過綜合性的控管機制，但其規劃過程並未考量社會、經濟等重要的民生因素。

柒、案例比較

Michael Southworth¹，"Walkable Suburbs? An Evaluation of Neo-traditional Communities at the Urban Edge" 一文中，透過三個不同的規劃與發展概況，分析新都市主義所強調的規劃方式，包括TND類型 (KENTLANDS)、TOD類型 (LAGUNA WEST) 與傳統規劃類型 (ELMEOOD) 做土地使用、開放空間、街道系統、人行系統及整體建築風格等之分析比較：

¹ Michael Southworth 是美國加州柏克萊大學都市及區域計畫專任教授，主要研究領域包括都市中心再發展，老舊城市、社區、建物在利用與保存，都市資訊系統，及都市連絡機能與教育體制之研究。其著作包括 Street and The Shaping of Town and Cities 等。學術文章包括「Above and beyond: Visualizing change in small towns and urban areas」、「Suburban design」等。

案例名稱	ELMEOOD (1905)	KENTLANDS (1989)	LAGUNA WEST (1990)
規劃概念	傳統規劃方式	TND	TOD
總面積	225 英畝 (91ha)	356 英畝 (144ha)	1018 英畝 (411ha)
計畫人口	2300 個住宅單元	1600 個住宅單元	3353 個住宅單元
土地使用	提供的住宅形式大部分都相同，以高密度住宅單元開發為主。	提供不同的住宅類型，利用多樣的使用鼓勵不同收入、年齡居住於此，鄰里單元規模 20~75 英畝。	提供各式不同的住宅類型，鄰里單元規模約 70~130 英畝。
開放空間	僅少量的鄰里性公共開放空間，缺乏公園或遊樂場，靠著區域或都市的主要公園所服務	提供約 28% 開放空間，將各公共空間結合成一系統，重視步道設計及特殊族群的步行環境。	提供較大的開放空間（如公園），缺少特殊風格與使用者的舒適感。
街道系統	採用棋盤式的道路規劃方式，並減少囊底路式的道路設計。	街道紋理以環狀及囊底路為主。	以三個主要聯外軸線為主，並配合著一般道路採囊底路式規劃。
運輸系統	汽車	接駁巴士、地下鐵與周圍程式聯繫	公車、輕軌電車
人行系統	無提供人行或自行車的街道系統。	街道設計多狹窄，盡量提供人行步道與行道樹空間。	提供人行步道與行道樹空間。各家庭到購物中心的距離約在 10 分鐘步行距離。
整體風格	都市整體風格中住宅群體被使用者、設計者、建造者的手中，呈現出形形色色的建物。	整體建築風格以 20 世紀前的地方建築型式為主，新建的房舍依循舊建築樣式相互融合。	大部分家庭住宅，都會在正面設置門廊或半戶外玄關，並將車庫設於建物之側面或背面，以避免街道變成車庫街。

捌、結論

新都市主義之主要規劃概念雖在1960年代即已提出，但實際則在1990年代起才被大量討論與應用，並實際規劃於美國加州地區的城鎮。不論是採用TND鄰里單元方式開發的KENTLANDS，或是後來輔以TOD大眾運輸系統規劃方式的LAGUNA WEST，二者的新都市主義開發概念均是為了改善傳統都市規劃方式(汽車導向規劃)所造成的都市擴張與生活品質等問題及永續性議題，所有採此一概念所進行的實際規劃案至今都未滿二十年，其成效如何至今亦仍無法做客觀的評斷。然而，評論家對於新都市主義在規劃理念及設計原則上的批評，尤其對都市成長管理的達程度議題，更直接抨擊新都市主義規劃的原始核心目標，以及其他如忽略都會區域總量的零合理論、都會發展的困難、成長限制的困難—既得利益者問題、都市主義是一種郊區主義、高密度所帶來的交通問題等等，均呈現新都市主義規劃在過去將近二十年的實踐中，形成理論與實務無法兼顧的窘境。

從Michael Neuman的分析中，新都市主義的規劃理念被認為難以實施的關鍵性問題在於，Compact City是由「形」Form的概念出發去探討都市，而缺乏規劃「過程」(Process)之重要條件。以及新都市主義在規劃中所假設「可居性」及「永續性」的衝突問題，並無法透過規劃進行解決，反而在規劃後產生另一層面的都市問題。

相較於傳統計畫所採用的土地使用分區管制方式，這種以平面式思考的方法，未考慮到實際在活動中人的行為，使活動與空間之間的關係受到忽視，新都市主義所倡導的規劃理念，除了將規劃著重在公共領域的塑造之外，更加入大眾運輸導向的規劃理念，從開放空間、行人系統建構、多樣的土地使用等規劃手法，著實已帶動著近年規劃領域的翻新。

從過去的規劃發展史中可窺探，所有主流規劃理念的形成，都是為了解決前其規劃方式所造成的都市問題與規劃缺失，從「美學」規劃到「科學性」規劃，所有規劃理念的形成都有其社會背景所衍生，不論新都市主義近年的實際規劃案例，是否最終只能成為少數學術精英及設計專業「叫好不叫座」的實驗品，新都市主義所推動的思考人性、活動、空間的理念，的確已帶動了戰後將近百年來都市規劃問題的另一個解答的產生。

參考文獻

1. Southworth, Michael. (Winter 1997). "Walkable Suburbs? An Evaluation of Neo-traditional Communities at the Urban Edge". Journal of American Planning Association. 63:1. PP28~44
2. Katz, Peter. (1994). The New Urbanism. Washington, D.C. McGraw-Hill
3. Southworth, Michael. (1996). Streets and The Shaping of Towns and Cities. Washington, D.C. McGraw-Hill
5. Neuman, Michael (2005). The Compact City Fallacy. Journal of Planning Education and Research. 25:1. PP11~26
4. 王受之, (2003), "新都市主義在城市規劃中的發展階段" 藝術家, 56:2, PP426~435
5. 劉依婷譯 (1999), 跨世紀都會藍圖, 地景企業股份有限公司, 台北
6. 王受之 (2003), 有機城市, 藝術家出版社, 台北
7. 鄭凱仁 (2001), 以新都市主義觀點進行住宅社區規劃之研究---以台南都會公園特定區為例, 碩士論文, 成功大學

