

第六章 結論與建議

TOD 引導都市空間再造具有回到市中心、減少交通擁塞、降低能源消耗等效益，具備 21 世紀都市規劃思維，透過以人為本的都市設計以及重視環境品質的維護，也是近年來世界各國努力的方向，正如本研究提出 TOD 引導都市空間再造需要從「區域面向」建立整體發展計畫與未來願景，引導「都市面向」各種土地使用與交通運輸重新發展與連結，以及落實到「社區面向」以人為本的都市設計，以此為前提，TOD 引導都市空間再造之發展策略，才會真正達到預期效益。

第一節 結論

本研究從探討 TOD 理論之根本意涵與相關發展內容，從新都市主義中建立 TOD 引導都市空間再造之空間發展架構，並瞭解近年來美國、日本、新加坡推動 TOD 引導都市空間再造之空間主體與策略移轉，綜合提出 TOD 引導都市空間再造之發展架構，並透過檢視臺北捷運路網之發展狀況與相關課題，提出一套 TOD 引導都市空間再造之空間發展架構與發展策略，做為臺北捷運路網或是其他正在發展或未來將有大眾運輸地區之都市，在 TOD 引導都市空間再造之新規劃思維與發展方向。

一、TOD 並非「捷運車站發展或是鄰近捷運車站發展」

本研究透過 TOD 理論以及與 TOD 相關之新規劃理論(新都市主義、優質成長與綠色交通)，建構 TOD 引導都市空間再造之理論架構，以及實證臺北捷運路網與捷運相關之都市更新案內得知，在捷運車站周邊 300-500 公尺範圍內高密度發展或是開放空間留設並非 TOD 的本質。TOD 的本質內涵在於「充分運用大眾運輸(例如：大眾捷運路網/路線/車站)的交通運輸優勢，結合都市設計、都市更新之手段，進行整體都市空間的改造。

二、TOD 是「透過大眾捷運系統去改變空間機能創造新生活空間」

TOD 引導區域/都市空間再造之功能，包含「引導區域/都市空間整合與再造」與「引導都市空間再造策略」。透過 TOD 及與 TOD 相關之新規劃理論，先打破既有都市發展模式，導入新都市主義與優質成長理念，重視區域發展整體性，透過整合都市土地與非都市土地之發展，透過大眾運輸路網，形成有秩序的空間發展模式，整合都市與都市間運輸網絡，進而透過優質成長與綠色交通策略，將發展引導回到既存地區，進而對都市內部地區產生空間再造之策略。

對此，顯示 TOD 是透過大眾捷運系統去改變空間機能，包含：現在以住宅區為主的發展在未來或許能夠轉變為辦公、商業發展的地點，捷運車站內設有育

兒設施、育老設施，促使在家庭結構轉變的時代背景下，透過捷運車站形成多樣性與多功能的發展核心，創造人在生活過程中更多的便利性、安全性與健康性。

三、TOD 引導都市空間再造之應用策略注重「整體性與空間性」

本研究所提出之 TOD 引導都市空間再造策略，係解決都市環境面、社會面、經濟面之課題，主要劃分為區域面向、都市面向與社區面向之策略，詳細內容如下：

(一)區域導入發展保育平衡性

區域空間包括大眾運輸路網為主優先發展地區、自然資源保存地區、一般發展地區，透過整體區域發展計畫之制定，建立主要 TOD 發展核心區、次要區域以及環境保育地區，透過分期分區、多樣性密度等策略，落實於都市計畫體制內。

(二)都市建立以大眾運輸廊道為優先發展核心

都市空間包括以大眾運輸廊道地區為優先發展核心，透過多樣性的活動配置，形成各種社區發展，包括住宅社區、商業社區、工業社區、文教社區等，結合地方發展特性、土地使用管制相關規定等，透過都市計畫通盤檢討、都市更新綱要計畫等，減少都市空間發展之片斷性，以及透過集中發展、填入式發展、密度管制等策略，建立以 TOD 引導都市朝向緊密性、安全性之發展型態。

(三)社區注重發展品質的提升

社區空間包括以大眾運輸車站周圍地區為發展核心，透過建立可辨識性的空間場所，串連公共服務、市政需要等公共建築空間，藉由街廓、街道與建築物配置之調整，藉由都市設計進行空間再造。主要透過短街道、建築物面向街道、步行街道、開放空間(公園、廣場等設置)等策略，進行社區發展重點。

第二節 建議與後續研究

根據本研究對「大眾運輸導向發展引導都市空間再造之策略研究」之解析，發現論述主體不能僅限於實質環境之探討，更要重視發展背後的價值，因此需要運用宏觀的角度，從整體來看 TOD 及其與空間再造之關係，才能確實的解決問題，因此本研究建議政府應打破以往錯誤的思維，以宏觀的角度來看 TOD 與捷運車站周邊地區之關係，此將真正能達到 TOD 引導都市空間再造之效益。由此思維下，提出幾點後續研究方向，以供未來研究之參考。

一、區域/都市相關研究建議與後續研究

本研究在區域/都市空間尺度下，針對 TOD 與都市發展主題之建議與後續研究包括：

(一)捷運車站選址以及路線規劃引導都市空間發展產生之影響

本研究範圍界定在已有大眾捷運路網之空間，面對捷運路網在規劃時的決策因素、捷運車站的選址問題以及路線行經之地區，未深入分析，對此，建議後續研究者，針對捷運路網規劃型態、路線行經地區、車站位置決策部分，進行研究，藉以瞭解捷運車站路網對都市空間發展之影響性與重要性，藉以做為未來捷運延伸線擬定之參考準則。

(二)大眾運輸發展前後對都市空間產生之影響

交通運輸與都市發展型態具有「雞生蛋、蛋生雞，是先有雞還是先有蛋？」的邏輯思維，本研究主要解決先有捷運車站後對都市空間再造之影響，以及如何進行空間發展佈局之調整，然而面對未來在大眾運輸發展前對都市空間產生之影響進行研究。

(三)高鐵時代與臺鐵復甦下之都市空間發展

大眾運輸工具包含鐵路運輸、捷運與公車運輸系統，在 TOD 發展架構下，本研究主要探討大眾捷運系統建構完成下，對都市空間再造之策略思維，面對臺灣大眾運輸工具，包括高鐵、臺鐵、大眾捷運系統、公車系統，面對高鐵時代下一日生活圈以及臺鐵火車站空間再造之背景下，建議後續研究者整合臺灣大眾運輸系統以及區域/都市空間發展型態進行研究。

二、發展策略相關研究建議與後續研究

本研究根據所建立之三層級空間架構下，面對不同類型的大眾運輸廊道以及車站類型，對於相關之發展策略，建議如下：

(一)大眾運輸廊道與車站類型發展策略之研擬

由於 TOD 發展之主要核心地區是大眾運輸系統所服務之空間範圍，對於大

眾運輸廊道與車站類型之界定，將在不同時間範圍以及空間範圍，有各種不同的想像以及執行策略，建議後續研究可從 TOD 發展類型之角度，研擬各種廊道類型與車站類型之發展策略與個別操作原則。

(二)有 TOD 發展與無 TOD 發展之都市發展型態

本研究主要建立在假設 TOD 發展朝向永續發展之前提下，進行有 TOD 之發展型態，包括從李克聰(2001)、交通運輸研究所(2006)研究發現，在都市中發展完善的大眾運輸系統，可以達到五大效益：①平衡區域空間發展；②改善交通品質，增加道路空間使用效率；③減少能源消耗，提高能源使用效率；④融入環保觀點，減少運具產生之二氧化碳排放量，降低環境衝擊；⑤考量社會公平，提供不會及不能開車者可以到達目的地之另一種運輸工具選擇。然而，對於無 TOD 之都市發展型態並非就是不永續的發展型態，因此，本研究建議後續研究者可針對有 TOD 與無 TOD 之都市空間發展進行研究，藉以提供縣市政府多種都市發展策略之選擇。

三、執行方案相關研究建議與後續研究

為了可以具體落實 TOD 引導都市空間再造之策略，本研究針對執行方案，建議如下：

(一)TOD 引導都市空間再造之具體量化建議

面對 TOD 引導都市空間再造之發展策略，本研究主要透過質化方法進行策略建議，面對人口結構調整、大眾運輸乘客率、容積獎勵標準等量化標準，建議後續研究進一步建立具體量化策略，包含建立容積獎勵申請項目的基本前提、申請額度的制定以及提供多少住宅、辦公機會與創造多少就業機會的預測。

(二)各種車站社區發展類型之具體設計

由於 TOD 具備多尺度空間發展型態，針對區位、土地使用、住宅密度、住宅類型、區域中心、運輸節點、運輸班次頻率皆有所不同，TOD 在社區發展層面可形塑大眾運輸村、優質成長社區、健康社區、生態社區、水岸社區等各類型社區，面對不同類型之車站社區，主要落實之策略與設計方式，皆有所不同，因此，本研究建議後續研究可針對單一社區，針對都市計畫、都市更新、土地使用管制標準以及都市設計部分，進行具體建議。