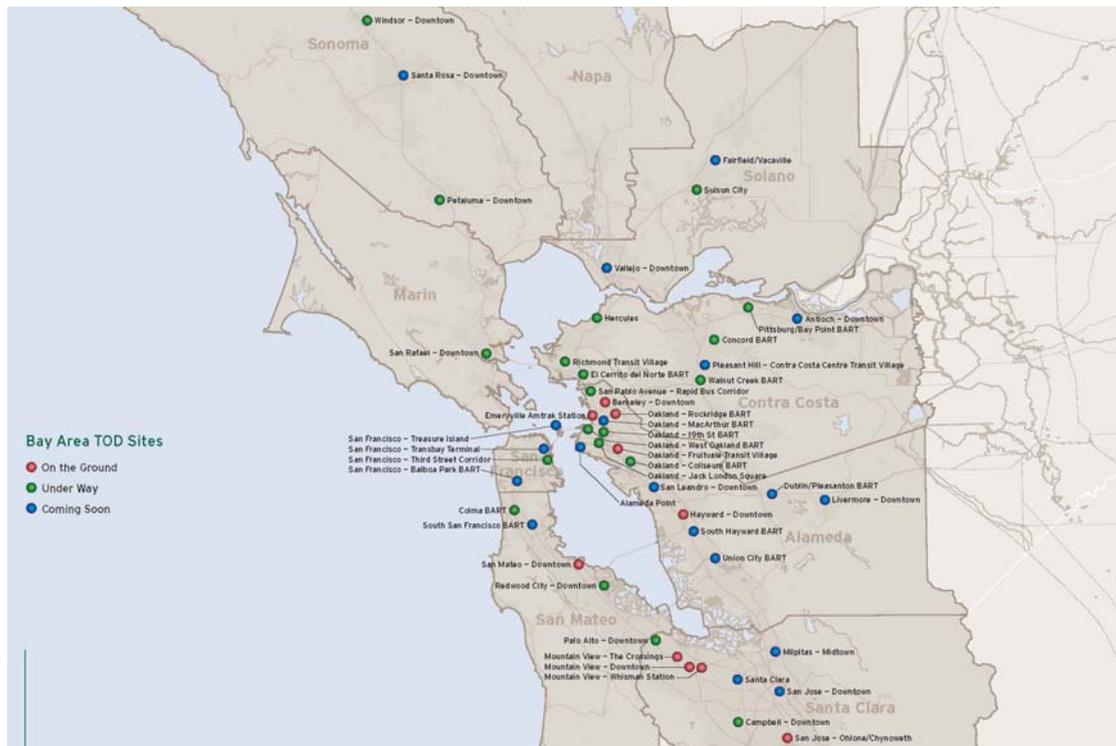


附錄一 美國案例—舊金山港灣地區社區發展 TOD 類型整理

美國舊金山港灣地區根據 TOD 理念依據大眾捷運路網進行整體空間發展之探討，擬定地面上、地面下以及未來的 TOD 地點。本研究以地區、社區 TOD 類型、運輸與 TOD 發展策略四個部分，整理美國案例—港灣地區在社區面向之 TOD 發展類型，藉以做為策略擬定之參考。



舊金山港灣社區 TOD 位置

資料來源：Metropolitan Transportation Commission (MTC). (2006).

舊金山港灣地區內各社區 TOD 發展內容

| 地區 | 社區 TOD 發展類型 | 運輸 | TOD 發展策略 |
|---------|------------------|------------------------------------|--|
| Hayward | 城市商業區 (Downtown) | Hayward BART 車站、Hayward Amtrak 車站。 | <ul style="list-style-type: none"> ● 提供多樣性住宅類型(市中心公寓、連棟住宅、公寓大樓、平價住宅等)。 ● 塑造與美化街道、人行道景觀。市政府與公共廣場、公園設立。 ● 提供超級市場、藥房等日常生活所需之產業。 ● 提供更多運輸選擇 ● 長期性計畫—Hayward Core Area Plan (1992)、The Cannery Area Design Plan (2001)、Hayward General Plan (2002) |

(續上表)

| 地區 | 社區 TOD 發展類型 | 運輸 | TOD 發展策略 |
|---------------|---------------------------|--|--|
| Oakland | Jack London Square | C.L. Dellums Amtrak Station、Oakland 渡輪終點站。 | <ul style="list-style-type: none"> ● 提供多樣性住宅類型(warehouse、公寓等) ● 設計 Sunday Jack London 廣場 ● 設置市場、餐廳以及其他日常所需之零售業發展空間。 ● 計畫：1998 年訂定 Oakland 一般性計畫中的土地使用與交通運輸元素(Land Use and Transportation Element, Oakland General Plan)、1999 年制定 Oakland 政策(Oakland Estuary Policy Plan) |
| Pleasant Hill | Contra Costa Centre 大眾運輸村 | Pleasant Hill BART 車站 | <ul style="list-style-type: none"> ● 港灣地區第一個發展的郊區 BART 車站，整合 BART 停車場周邊小塊土地，進行大尺度再發展。1990 年中期，Pleasant Hill 車站地區被視為主要就業中心和活動節點。 ● 1990 年後期，附帶發展的辦公與住居，帶來寧適性之效益，透過改善步行及自行車道與公共利益做整合。 |
| Redwood City | 城市商業區 (Downtown) | Redwood City Caltrain 車站 | <ul style="list-style-type: none"> ● 平價住宅單元提供(市中心廣場公寓、富蘭克林街道公寓、住宅等)。 ● 電影劇院內餐廳與零售空間發展。 ● 設立市中心廣場、Sequoia 車站零售中心包括超級市場、咖啡、雜貨店和其它便利設施。 ● 計畫—2001 年編定紅木市一般計畫 (Redwood City General Plan)、城市商業地區計畫(Downtown Area Plan)、2007 年制定紅木市市區商業地區精確計畫和 EIR 方案 Redwood City Downtown Precise Plan and Program EIR。 ● 建立停車管理策略：以在街道上和離開街道停車率透過位置修改和選擇停車時間。 ● 人行道咖啡店設計指南鼓勵在室外用餐，增加市鎮街道的活力。 ● 都市商業地區精確計畫考慮在都市商業中心和 El Camino Real between Brewster and Maple 東邊，未來發展以高密度協同 8-12 層樓居住和混合使用發展。 |

(續上表)

| 地區 | 社區 TOD 發展類型 | 運輸 | TOD 發展策略 |
|---------------|----------------------------------|-------------------------------|---|
| Richmond | 大眾運輸村 | Richmond 車站 | <ul style="list-style-type: none"> ● 重視到達地鐵之最適步行距離。 ● 大眾運輸村內提供市鎮住宅。 ● 建立高品質的車站環境：新的電梯、平台、頂篷和在建築物下面的公車轉運中心。 ● 透過鄰里公園、廣場設計與車站串連。 ● 鄰里公園在 Metro Walk complex 中心、重視辦公建築之提供。 ● 計畫—Calthorpe 連結計畫(Calthorpe Associates' plan)因為里奇蒙大眾運輸村透過 BART 和里奇蒙再發展機構，贏得設計競爭贊助。 ● 未來發展重視住宅單元與商業場所之提供、混合使用計畫(公寓、零售空間)、綠色道路之建立(自行車道)。 |
| San Francisco | 第三街廊道 (Third Street Corridor) | San Francisco Muni 第三街廊道輕軌 | <ul style="list-style-type: none"> ● 提供多樣性建築(住宅發展、舊金山大學、中低價之公寓等) ● 透過步行與公共廣場連接至車站。 ● 為了舊金山東邊鄰里與街道景觀和改善以及商業保持計畫共同發展，輕軌是經濟發展策略的重要部分。 ● 未來發展重視多樣性建築物提供(辦公、零售、居住)以及公園與開發空間之設置。 |
| San Jose | 城市商業區 (Downtown) | VTA 輕軌 San Jose Diridon 車站 | <ul style="list-style-type: none"> ● 提供多樣性住宅供給(公寓、市鎮住宅、獨立產權公寓、出租單元等)。 ● 建立步行街道、美術館、博物館。 ● 計畫—1989 年住宅供給初步計畫(Housing Initiative Program)鼓勵 TOD，土地使用管制修正允許鄰近運輸每一英畝 55 個單元、聖荷西 2020 一般計畫(在 2006 年被修正)、再發展機構 5 年執行計畫(2005-09)。 |

(續上表)

| 地區 | 社區 TOD 發展類型 | 運輸 | TOD 發展策略 |
|------------------|---------------------------------|---|--|
| San Pablo Avenue | 快速公車廊道 (Rapid Bus Corridor) | San Pablo Avenue快速公車廊道 | <ul style="list-style-type: none"> ● 提供多樣性住宅類型(提供年長者居住的平價公寓、老人住宅、各戶有獨立產權的公寓、出租公寓等) ● 設置國際市場零售區(柏克萊)、里奇蒙綠色道路。 ● 計畫—多機構整合發展之 San Pablo 大街優質廊道計畫、混合使用計畫。 |
| Santa Rosa | 城市商業區 (Downtown) | Santa Rosa Transit Mall、Railroad Square SMART車站 | <ul style="list-style-type: none"> ● 多樣性住宅發展(獨立產權公寓；平價住宅等) ● 步行廊道、街道劇場、電影院之設立。 ● 計畫—Santa Rosa 一般計畫(Santa Rosa General Plan (as amended 2002)、都市商業區中度增加政策 Downtown Mid-Rise Policy (2005)、都市商業區 Santa Rosa 市場研究 Downtown Santa Rosa Market Study (2005)。 ● 重視歷史結構再使用。 ● 在新的鐵路廣場計畫(Green building features in the New Railroad Square project)以綠建築為特徵。 ● 重視公共/私人發展合作關係。 |
| Vallejo | 城市商業區/濱水區 (Downtown/Waterfront) | Vallejo Ferry Terminal、未來公車轉運中心。 | <ul style="list-style-type: none"> ● 多樣性住宅類型(住商混合單元、商務旅館、會議中心、混合使用建築等)。 ● 街道設計與廣場、市場、步行街區等設置。 ● 計畫—Vallejo Downtown/Waterfront Master Plan (2000)、Downtown Vallejo Specific Plan (2005)。 |

資料來源：整理自(Metropolitan Transportation Commission (MTC), 2006).