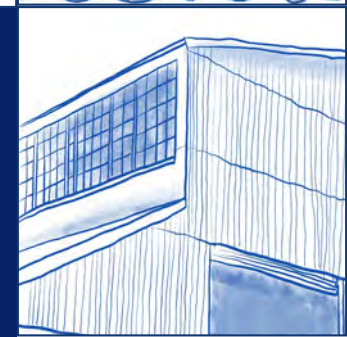
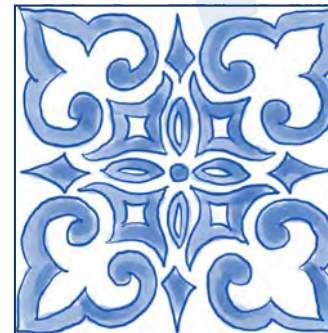
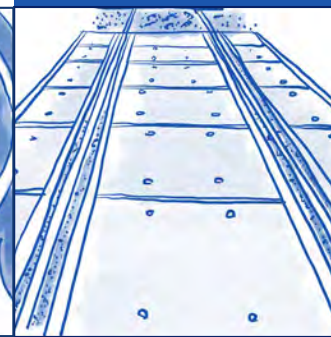


PHÁT TRIỂN THEO ĐỊNH HƯỚNG PHƯƠNG TIỆN CÔNG CỘNG TẠI TRẠM 28TH STREET/LITTLE PORTUGAL

Khung Phát triển Thiết kế (DDF)

DỰ THẢO
August 2025



LỜI CẢM ƠN

Santa Clara Valley Transportation Authority (VTA)

City of San José

Five Wounds Urban Village Plan Technical Advisory Committee

SITELAB urban studio

Art Builds Community

Economic & Planning Systems

Introba

+ Nhiều thành viên cộng đồng và tổ chức đã tham gia vào dự án và các nỗ lực lập kế hoạch trước đây.

CÁC KHOẢN TRỢ CẤP TOD TỪ

Federal Transit Administration

Metropolitan Transportation Commission

ĐỂ BIẾT THÊM THÔNG TIN

Truy cập trang web của dự án tại www.vta.org/28LPdevelopment

● TÓM TẮT ĐIỀU HÀNH.....4

① GIỚI THIỆU6

- 1.1 Tổ Chức7
- 1.2 Điều Khoản và Định Nghĩa.....7
- 1.3 Tham Khảo8
 - 1.3.1 Nghiên Cứu của DDF và Bản Ghi Nhớ
 - 1.3.2 Chính Sách VTA
 - 1.3.3 Chính Sách và Tiêu Chuẩn Phát Triển của Thành Phố
 - 1.3.4 Hướng Dẫn Bổ Sung

② TẦM NHÌN..... 10

- 2.1 Khái Niệm Tầm Nhìn14

③ VĂN HÓA VÀ CỘNG ĐỒNG..... 16

- 3.1 Nghệ Thuật và Văn Hóa22
 - 3.1.1 Nghệ Thuật và Di Sản
 - 3.1.2 Quy Trình và Quan Hệ Đối Tác
- 3.2 Không Gian Mở26
 - 3.2.1 Đặc Tính
 - 3.2.2 Đặc Điểm Cảnh Quan
 - 3.2.3 Quảng Trường Trạm
 - 3.2.4 Công Viên Khu Phố
 - 3.2.5 Công viên Gateway
 - 3.2.6 Phố đi bộ
- 3.3 Sử Dụng Tích Cực38
 - 3.3.1 Các Loại Sử Dụng
 - 3.3.2 Kích Hoạt Tầng Trệt
 - 3.3.3 Sử Dụng Theo Giai Đoạn và Tạm Thời

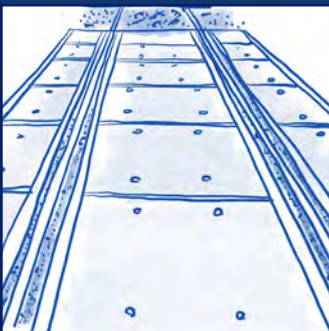
④ KẾT CẤU ĐÔ THỊ VÀ MÔI TRƯỜNG 44

- 4.1 Cấu Trúc Dãy48
- 4.2 Sử Dụng Đất50
- 4.3 Tòa Nhà52
 - 4.3.1 Chiều Cao
 - 4.3.2 Định Khối và Định Hướng
 - 4.3.3 Đặc Tính
 - 4.3.4 Thiết Kế Tầng Trệt

⑤ TÍNH ĐỘNG VÀ KẾT NỐI 64

- 5.1 Mạng Lưới Di Chuyển Chủ Động.....68
 - 5.1.1 Thiết Kế Cảnh Quan Đường Phố
 - 5.1.2 Đường Mòn Five Wounds/N. 28th Street
 - 5.1.3 Đường Ngầm, Tìm Đường và Biển Báo
- 5.2 Mạng Lưới Phương Tiện Công Cộng.....79
- 5.3. Mạng Lưới Xe Cộ.....80
 - 5.3.1 Tiếp cận Xe Cộ
 - 5.3.2 Quản Lý Lề Đường
 - 5.3.3 Tải và Đậu xe Ngoài Đường

⑥ THUẬT NGỮ..... 86



DRAFT

Tóm Tắt Điều Hành

Khung Phát triển Thiết kế (DDF) của Cơ quan Giao thông Vận tải Santa Clara Valley (VTA) cho Trạm 28th Street/Little Portugal được VTA ủy quyền vào năm 2022 để chạy song song với Cập nhật Kế hoạch Làng Đô thị của Thành phố San José. DDF cung cấp tầm nhìn khái niệm và các nguyên tắc hướng dẫn cho Phát triển theo định hướng theo phương tiện công cộng (TOD) trên khoảng 12 acre thuộc sở hữu của VTA, được thông báo bởi sự tham gia rộng rãi của cộng đồng, triệu tập liên ngành, phân tích kinh tế và bền vững, và nghiên cứu địa điểm thiết kế đô thị. Trạm 28th Street/Little Portugal đang được xây dựng như một phần của Dự án Mở rộng Silicon Valley BART Giai đoạn II (BSVII), với việc xây dựng đang được tiến hành và dịch vụ hành khách ước tính vào năm 2040.

Được hình dung với hỗn hợp sử dụng đất đa dạng, kế hoạch sử dụng đất phân bổ:

- 2.9 acre không gian mở
- 7.1 acre sử dụng hỗn hợp, bao gồm khu dân cư, văn phòng, tổ chức, bãi đậu xe và các mục đích sử dụng tích cực phục vụ thương mại hoặc cộng đồng ở tầng trệt
- 1.8 acre lưu thông

Chương trình phát triển bao gồm:

- Khoảng 800 đến 1200 đơn vị nhà ở
- 400,000 đến 600,000 feet vuông sử dụng cho văn phòng lớn hoặc tổ chức
- 50,000 đến 100,000 feet vuông tầng trệt sử dụng tích cực cho thương mại hoặc phục vụ cộng đồng (có thể bao gồm bán lẻ, dịch vụ và văn phòng hoặc tổ chức quy mô nhỏ)

Những nỗ lực lập kế hoạch mở rộng trước đó – bao gồm Sổ tay Cộng đồng Định hướng theo phương tiện công cộng 2019 và Kế hoạch Five Wounds/Brookwood Terrace năm 2010 từ CommUniverCity (một chương trình của Đại học Tiểu bang San José) – đã ảnh hưởng đến chương trình phát triển và tầm nhìn khái niệm. Ngoài ra còn có phản hồi từ các thành viên cộng đồng vào năm 2023, bao gồm hơn 750 điểm tiếp xúc của các bên liên quan trong nhiều sự kiện:

- 5 sự tham gia của giới trẻ
- 17 cuộc họp các bên liên quan
- 9 sự kiện dựng tạm quy mô lớn
- 4 cuộc triệu tập liên ngành lớn

Tầm nhìn khái niệm dẫn đến bố cục lô đất và định khối sơ bộ được xây dựng từ các nguyên tắc thiết kế và cung cấp điểm khởi đầu cho sự phối hợp trong tương lai với các đối tác phát triển. Các tính năng chính bao gồm các khối có thể đi bộ, tăng cường kết nối thông qua các đường phố nội bộ mới và phố đi bộ không có xe hơi, một mạng lưới không gian mở tạo điều kiện cho các trải nghiệm khác nhau và sử dụng tầng trệt tích cực góp phần tạo ra một môi trường sinh động với lưu lượng người đi bộ vào nhiều thời điểm trong ngày. Nguyên tắc thiết kế thiết lập các hướng dẫn để phát triển thành công tại địa điểm. Ba lĩnh vực chủ đề chính chứa hướng dẫn khác nhau, từ định khối và định hướng tòa nhà đến thiết kế cảnh quan đường phố:

- Văn hóa và cộng đồng
- Kết cấu đô thị và môi trường
- Tính di động và kết nối

Điều quan trọng cần lưu ý là tầm nhìn khái niệm cuối cùng là linh hoạt và đại diện cho một tương lai có thể được tinh chỉnh với các đối tác phát triển và các nguyên tắc thiết kế có thể được thể hiện theo nhiều cách khác nhau. Các bản vẽ tham khảo các bộ kế hoạch Dự án Mở rộng BART Thung lũng Silicon Giai đoạn II (BSVII) được cập nhật đến tháng 4 năm 2025. Các giai đoạn công việc trong tương lai sẽ cần phải phù hợp với các tài liệu xây dựng BSVII cuối cùng và Kế hoạch Làng đô thị Five Wounds.

GIỚI THIỆU

Khung Phát triển Thiết kế (DDF) của Cơ quan Giao thông Vận tải Santa Clara Valley (VTA) cung cấp tầm nhìn khái niệm và các nguyên tắc hướng dẫn để phát triển bất động sản tại Trung tâm Vận chuyển 28th Street/Little Portugal (“Trạm”) ở San José, California. DDF sẽ được VTA và các bên liên quan sử dụng để hướng dẫn và đánh giá các đề xuất và thiết kế trong tương lai của các nhà phát triển cho Phát triển theo định hướng theo phương tiện công cộng (TOD) trên khoảng 12 acre thuộc sở hữu của VTA bởi Trạm (www.vta.org/28LPdevelopment). Trạm đang được xây dựng như một phần của Dự án Mở rộng Silicon Valley Giai đoạn II (BSVII) BART (www.vtabart.org).

DDF cung cấp hướng dẫn thiết kế để thông báo cho các đối tác phát triển cung cấp TOD tại 28th Street/Little Portugal Station. Các nguyên tắc thiết kế được xây dựng dựa trên bối cảnh và hướng thiết kế được cung cấp trong các phụ lục bản ghi nhớ, hội thảo tầm nhìn với nhóm Dự án BART Silicon Valley Giai đoạn II (BSVII) của VTA và các hội thảo liên ngành với các đối tác của Thành phố.

Các sơ đồ và số liệu được cung cấp trong tài liệu DDF này là khái niệm và có thể thay đổi. Họ tham khảo các bộ kế hoạch Dự án Mở rộng Thung lũng Silicon Giai đoạn II (BSVII) được cập nhật đến tháng 4 năm 2025. Nội dung này chỉ dành cho mục đích lập kế hoạch sơ bộ. Nó không phải là một ứng dụng quy hoạch chính thức cũng không phải là một tài liệu quy định. Các nguyên tắc thiết kế không toàn diện về tất cả các cân nhắc thiết kế mà nhà phát triển và nhóm thiết kế của họ nên xem xét. Trừ khi có ghi chú khác, tất cả các số liệu trong tài liệu này đều được tạo ra bởi studio đô thị SITELAB cho VTA.

1.1 Tổ Chức

DDF được tổ chức thành một phần tầm nhìn, theo sau là ba phần chính phù hợp với các mục tiêu của dự án được ghi trong Hình 1. Mỗi phần chứa các nguyên tắc hỗ trợ mục đích của 28th Street/Little Portugal TOD trong tương lai.

- **Phần 3 – Văn hóa và Cộng đồng:** các nguyên tắc thông báo cho các không gian mở, sử dụng tích cực và các khía cạnh tạo địa điểm của TOD.
- **Phần 4 – Kết cấu và Môi trường Đô thị:** các nguyên tắc về hình thức xây dựng và hướng dẫn liên kế cho TOD, và định khối tòa nhà, đặc điểm và thiết kế tầng trệt.
- **Phần 5 – Tính di động và kết nối:** các nguyên tắc thiết lập một mạng lưới phố đi bộ (lối đi dành cho người đi bộ) có thể đi bộ được và hiệu quả, Đường mòn Five Wounds và các đường phố được đề xuất với phương tiện công cộng và tiếp cận xe cộ.



Phần 3
LÀM NỔI BẬT SỰ CHÊNH LỆCH VỀ BẢN SẮC
VĂN HÓA VÀ GIẢI QUYẾT SỰ CHÊNH LỆCH
VỀ KINH TẾ XÃ HỘI



Phần 4
KHUYẾN KHÍCH SỰ PHÁT TRIỂN MỚI VÀ
THÀNH CÔNG VỀ KINH TẾ VÀ CƠ CẤU



Phần 5
LÀM CHO VIỆC ĐI BỘ, ĐI XE ĐẠP, ĐI
PHƯƠNG TIỆN CÔNG CỘNG VÀ DI CHUYỂN
TÍCH CỰC TRỞ THÀNH NHỮNG TRẢI NGHIỆM
DI CHUYỂN ƯA THÍCH

FIGURE 1. Mục tiêu dự án

1.2 Điều Khoản và Định Nghĩa

- **Phát triển theo định hướng theo phương tiện công cộng (TOD):** Các dự án bất động sản riêng lẻ nhỏ gọn, có thể đi bộ, hướng đến người đi bộ và tập trung vào phương tiện giao thông chất lượng cao, cho phép lối sống không xe hơi với khả năng tiếp cận hàng ngày đến nhà ở, doanh nghiệp, tổ chức dân sự và tiện nghi.

- **28th Street/Little Portugal TOD (còn được gọi là “TOD” hoặc “phát triển mới” trong tài liệu này):** Khu vực các lô đất do VTA kiểm soát có sẵn để phát triển hỗn hợp, theo định hướng theo phương tiện công cộng xung quanh Trạm BART 28th Street/Little Portugal sắp tới – khoảng 12 acre. (Các) dự án phát triển có thể được xây dựng bởi một nhà phát triển hoặc nhiều nhà phát triển. Khu vực này nằm trong ranh giới Kế hoạch Làng Đô thị Five Wounds của Thành phố San José.

- **Kế hoạch Làng Đô thị Five Wounds (FWUP):** Sáng kiến Kế hoạch do Thành phố San José dẫn đầu cho khu vực khoảng nửa dặm xung quanh Trạm BART 28th Street/Little Portugal. Kế hoạch đã trải qua một bản cập nhật vào năm 2022-25, đồng thời với việc tạo ra DDF này. Kế hoạch Làng đô thị bao gồm bốn Quận trong khu vực – Công viên Roosevelt, Five Wounds, Little Portugal và 24th & William.

Nó xác định tầm nhìn, nguyên tắc, sử dụng đất, thiết kế đô thị, cảnh quan đường phố, lưu thông, không gian mở, bãi đậu xe và các chính sách và hành động thực hiện.

- **Dãy hàng:** Khu vực có thể phát triển do VTA kiểm soát nằm ở phía tây N. 28th Street, phía bắc E. Santa Clara Street, phía nam E. Julian Street, bao gồm quyền ưu tiên đường sắt Union Pacific cũ dọc theo phía tây của N. 28th Street. Các tuyến đường sắt cũ chạy qua các lô đất và sẽ yêu cầu loại bỏ, khắc phục và/hoặc tái sử dụng. Tài sản chia sẻ một dòng bất động sản sân sau với các lô đất liền kề ở phía đông của đường N. 27th. Đường mòn Five Wounds sẽ nằm giữa Dây hàng trong tương lai và N. 28th Street.
- **Dãy trạm:** Khu vực có thể phát triển do VTA kiểm soát nằm ở phía đông N. 28th Street, phía bắc Five Wounds Lane, phía nam St. James Street và phía tây N. 30th Street. Khu vực này bao gồm trạm BART thuộc sở hữu của VTA và do BART điều hành.

Bảng thuật ngữ bổ sung về các thuật ngữ, định nghĩa và chữ viết tắt được sử dụng trong toàn bộ DDF được bao gồm trong Phần 6.

1.3 Tham Khảo

1.3.1 Nghiên Cứu của DDF và Bản Ghi Nhớ

Các nghiên cứu của DDF và bản ghi nhớ sau đây cung cấp phân tích sâu hơn góp phần vào khái niệm, tầm nhìn và nguyên tắc và có thể được tìm thấy tại vta.org/28LPdevelopment.

- Phụ lục A: Nghiên cứu thị trường
- Phụ lục B: Bản ghi nhớ khung TOD
- Phụ lục C: Bản ghi nhớ bền vững
- Phụ lục D: Bản ghi nhớ bối cảnh dự án
- Phụ lục E: Tóm tắt tương tác
- Phụ lục F: Bản ghi nhớ tạo địa điểm
- Phụ lục G: Phát triển kế hoạch lô đất
- Phụ lục G: Phát triển kế hoạch lô đất

1.3.2 Chính Sách VTA

Các chính sách, hướng dẫn và nghiên cứu VTA sau đây đã thông báo và định hình DDF và có sẵn trực tuyến tại vta.org.

- Hướng dẫn kỹ thuật xe đạp (2022)
- Vị trí dừng xe buýt, đóng cửa và di dời (2022)
- Kế hoạch hành động và thích ứng với khí hậu (2024), www.vta.org/climateplan
- Cẩm nang Thiết kế Cộng đồng và Giao thông (2023), www.vta.org/cdt
- Chính sách Công trình Xanh (2018)
- Chính sách rà soát sử dụng đất và phát triển đất đai (2019)
- Chính sách tiếp cận trạm (2018)
- Chính sách cảnh quan bền vững (2018)
- Chính sách Cộng đồng Định hướng theo phương tiện công cộng, bao gồm Chính sách Nhà ở Giá cả phải chăng, Chính sách Đậu xe TOD và Chính sách Quản lý Nhu cầu Vận chuyển (2024), www.vta.org/toc

1.3.3 Chính Sách và Tiêu Chuẩn Phát Triển của Thành Phố

Các chính sách, hướng dẫn và khuôn khổ sau đây của Thành phố San José thông báo cho TOD tại 28th Street/ Little Portugal và có sẵn trực tuyến tại sanjoseca.gov.

- Kích hoạt Kế hoạch Chiến lược SJ (2020–2040)
- Khí hậu thông minh San José (2018)
- Kế hoạch cải thiện vận tải đa phương thức Đông San José (ESJ MTIP) En Movimiento (2020)
- Hình dung San José 2040 (2024)
- Cập nhật kế hoạch làng đô thị Five Wounds (2013, cập nhật dự kiến 2025)
- Mã số đô thị Tiêu đề (2020)
- Kế hoạch xe đạp tốt hơn San José 2025 (2020)
- Hướng dẫn và Tiêu chuẩn Thiết kế Toàn Thành phố San José (2022)
- Hướng dẫn và Tiêu chuẩn Thiết kế Đường phố Hoàn chỉnh San José (2018)

1.3.4 Hướng Dẫn Bổ Sung

Khu vực trạm BART 28th Street/Little Portugal có lịch sử Kế hoạch rộng lớn với nhiều tài liệu chính sách và thiết kế đô thị để xây dựng. Những khuyến nghị chi tiết này xung quanh việc sử dụng đất, doanh nghiệp nhỏ và các nút thương mại, lực lượng lao động và nhà ở giá cả phải chăng, bản sắc cộng đồng, tính di động, bãi đậu xe, tài trợ và thực hiện đã hướng dẫn nỗ lực DDF và giúp định hình các ưu tiên để thực hiện.

- Sổ tay Khu vực Trạm BART tại 28th Street/Little Portugal, VTA (2020)
- Kế hoạch khái niệm cộng đồng khu vực trạm BART của Five Wounds/Brookwood Terrace, CommUniverCity (2010)
- Nghị quyết 4530 của Ủy ban Giao thông Đô thị (MTC). Hướng dẫn Hành chính MTC: Chính sách Cộng đồng Định hướng theo phương tiện công cộng (2022)

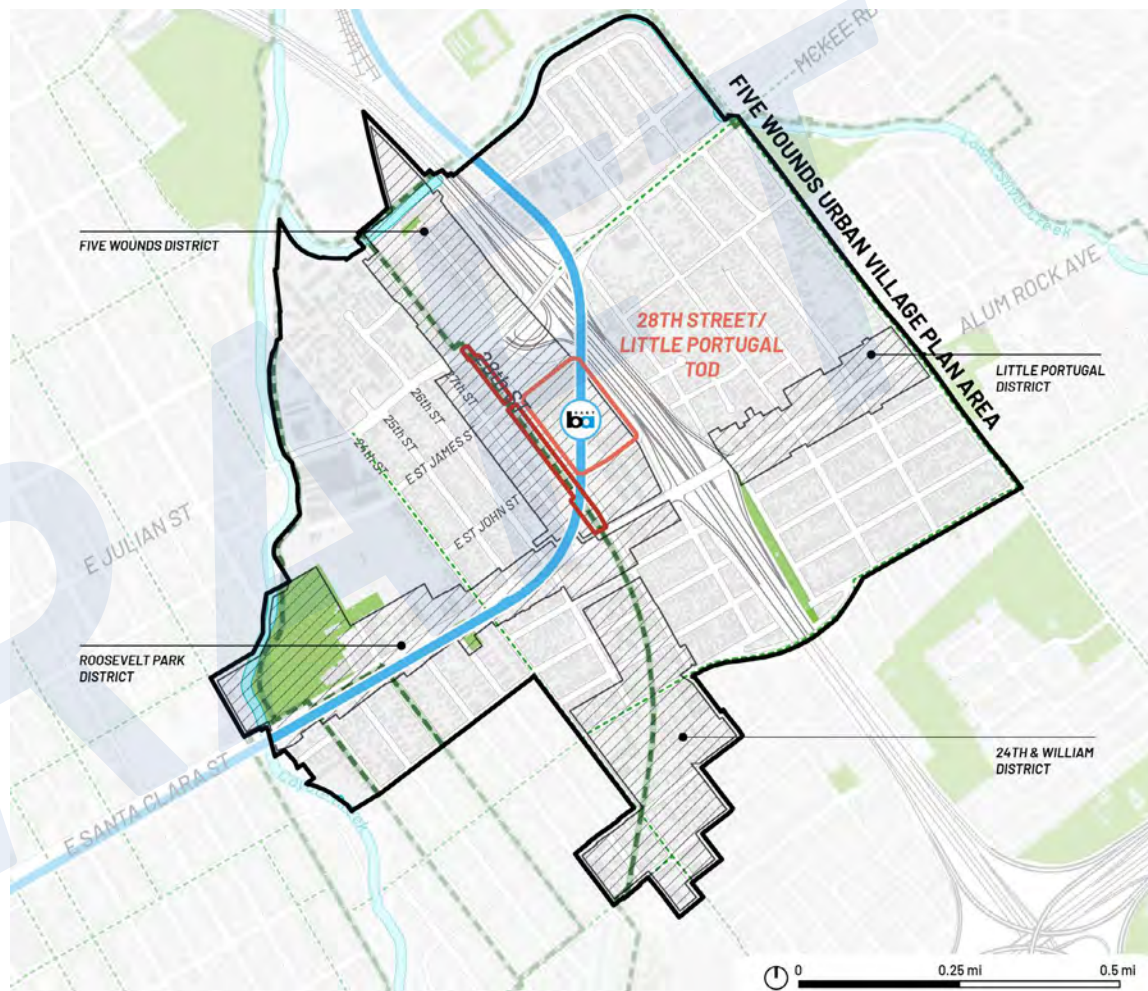


FIGURE 2. Ranh giới TOD 28th Street/Little Portugal trong Khu vực Kế hoạch Làng Đô thị Five Wounds

Chú thích

- 28th Street/Little Portugal TOD: Dãy trạm
- 28th Street/Little Portugal TOD: Dãy hàng
- Mở rộng Giai đoạn II của BART Silicon Valley

- Khu vực Quy hoạch Làng đô thị Five Wounds
- Khu vực Quận
- Đường mòn

VISIÓN

Với đặc điểm khu dân cư, chủ nghĩa đa văn hóa và lịch sử lao động địa phương xung quanh trạm trong tương lai, Dự án Phát triển Định hướng Vận chuyển Trạm 28th Street/Little Portugal được hình dung là độc đáo so với các trạm khác ở San José. Nó kết hợp một chương trình dân cư quan trọng cũng như không gian cho văn phòng, tổ chức và tầng trệt thương mại hoặc phục vụ cộng đồng tích cực để tích hợp với hệ sinh thái sử dụng đất đa dạng trong khu vực lân cận – cung cấp một vị trí trung tâm cho những ngôi nhà, việc làm, bán lẻ và dịch vụ mới ở Five Wounds. Việc lập kế hoạch cho nhà ở trong khu vực này có thể giúp giải quyết cuộc khủng hoảng khả năng chi trả nhà ở và tạo ra nhu cầu cho các loại hình phát triển khác, cuối cùng thúc đẩy bản sắc sử dụng hỗn hợp trong TOD. Tầm nhìn khái niệm cho DDF nhằm mục tiêu 800 đến 1000 đơn vị nhà ở, 400,000 đến 600,000 feet vuông cho các mục đích sử dụng văn phòng hoặc tổ chức quy mô lớn và 50,000-100,000 feet vuông sử dụng tích cực. Chương trình phát triển này sẽ là một phần của khoảng 8,000 đơn vị nhà ở và 750,000 feet vuông không gian thương mại được phân bổ cho Kế hoạch Làng đô thị Five Wounds. Các mục đích sử dụng văn phòng và tổ chức quy mô lớn nằm gần nhất với Highway 101 và đường dốc E. Julian Street. Các mục đích sử dụng khu dân cư chủ yếu nằm gần Lối vào Trạm và dọc theo N. 28th Street. Mặt tiền sử dụng tích cực ở tầng trệt ưu tiên nằm gần Lối vào Trạm, bao quanh Quảng trường Trạm và giữa E. St. James Street

và E. Santa Clara Street – cửa ngõ vào Trạm 28th Street/Little Portugal. Toàn bộ TOD nằm cách Lối vào Trạm trong vòng một phần tư dặm.

Dựa trên các khái niệm từ Kế hoạch CommUniverCity (2010) và hơn một thập kỷ phản hồi từ cộng đồng, tầm nhìn khái niệm khám phá sự giao thoa giữa một quảng trường sôi động, không gian mở phục vụ khu phố, phố đi bộ (lối đi dành cho người đi bộ) và các không gian sinh hoạt ở tầng trệt bao quanh chúng. Mỗi không gian mở sẽ có chương trình và đặc điểm riêng, đồng thời xem xét khả năng kích hoạt và tạo điểm nhấn trong tương lai. Quảng trường Trạm được khái niệm như một nơi tụ tập trung tâm vừa di chuyển vừa tiếp đón mọi người – hỗ trợ di chuyển tích cực và tạo nền tảng cho các cộng đồng xung quanh. Nó có nghĩa là linh hoạt để phù hợp với các loại sự kiện khác nhau đồng thời tạo sự thoải mái cho mọi người nán lại và đi qua.

Khả năng đi bộ là ưu tiên hàng đầu, đạt được thông qua sự đa dạng của các dãy nhà nhỏ, phố đi bộ và giao lộ được định hình bởi các kết nối và tầm nhìn chính. Theo định hướng đó, tầm nhìn khái niệm ưu tiên trải nghiệm đến trạm, đặc biệt tập trung vào dòng người đi bộ đến và đi từ Lối vào trạm đến các điểm dừng của phương tiện công cộng, khu vực đón/trả khách và các điểm tham quan gần đó. Khoảng 43% tổng số hành khách dự kiến sẽ đến trạm bằng phương tiện di chuyển tích cực (xe đạp, xe tay ga, đi

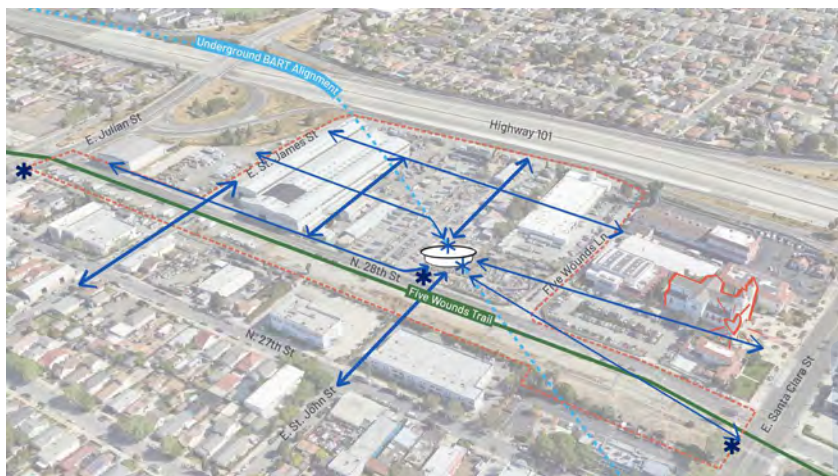
bộ) và phương tiện công cộng (xe buýt, vận chuyển người khuyết tật) vào năm 2040.¹ Phần còn lại của những người đi xe dự kiến sẽ đến trạm bằng ô tô – 21% đến các địa điểm đón/trả khách và 36% đến đầu xe và đi xe công cộng. Có một nhu cầu đồng thời làm cho mạng lưới đường phố hoạt động để đầu xe và đi xe công cộng cũng như đón/trả khách, đồng thời làm cho đi bộ, đi xe đạp và đi phương tiện công cộng trở thành trải nghiệm di chuyển thuận tiện nhất. Điều này có thể được khuyến khích thông qua việc thiết lập Đường mòn Five Wounds an toàn và thoải mái, cũng như một khu vực giao lộ được nâng lên hoặc đường phố chung trên N. 28th Street trước Lối vào Trạm giữa Paseo St. John và Five Wounds Lane.

¹ AM Peak Hour Ingress + Egress Directionality, 28th Street/Little Portugal Station,” Fehr & Peers, 2021. Horizon year 2040



FIGURE 3. Góc nhìn khái quát về phía trạm từ N. 28th Street/E. Santa Clara Street





KHẢ NĂNG ĐI BỘ LÀ ƯU TIÊN HÀNG ĐẦU



KHÔNG GIAN MỞ MANG ĐẾN NHIỀU TRẢI NGHIỆM CHO THANH THIẾU NIÊN, GIA ĐÌNH VÀ NGƯỜI CAO NIÊN



NHÀ Ở GIÁ CẢ PHẢI CHĂNG, CƠ HỘI VIỆC LÀM VÀ DỊCH VỤ CỘNG ĐỒNG HÌNH THÀNH NÊN TRẠM

FIGURE 4. Hình thành ý tưởng khái quát về trạm lân cận

Tầm nhìn khái niệm cũng cố gắng xây dựng dựa trên bối cảnh khu vực lân cận thông qua các đặc điểm định hình bản sắc. Điều này bao gồm tiềm năng tái sử dụng một cách sáng tạo khung kết cấu của một tòa nhà thép cũ tại khu vực – tùy thuộc vào việc phân tích thêm về sự khắc phục, an toàn và tính toàn vẹn của cấu trúc. Điều này có thể giúp hình dung lịch sử công nghiệp của địa điểm, tạo nên một nơi tụ họp độc đáo và góp phần tạo ra cảm giác liên tục và bản sắc.

Trong số khoảng 12 acre có sẵn để phát triển – không bao gồm các đường phố công cộng hiện có và cơ sở hạ tầng BART như Lối vào Trạm và tòa nhà cơ sở vật chất – một phần ba (5 acre) nằm trên Row Block và hai phần ba (7 acre) nằm trên Dây trạm. Tầm nhìn khái niệm dẫn đến khoảng một nửa địa điểm được phân bổ cho khu vực có thể xây dựng cho các mục đích sử dụng mới, với không gian mở và phố đi bộ chiếm phần tư còn lại của địa điểm (Hình 5).

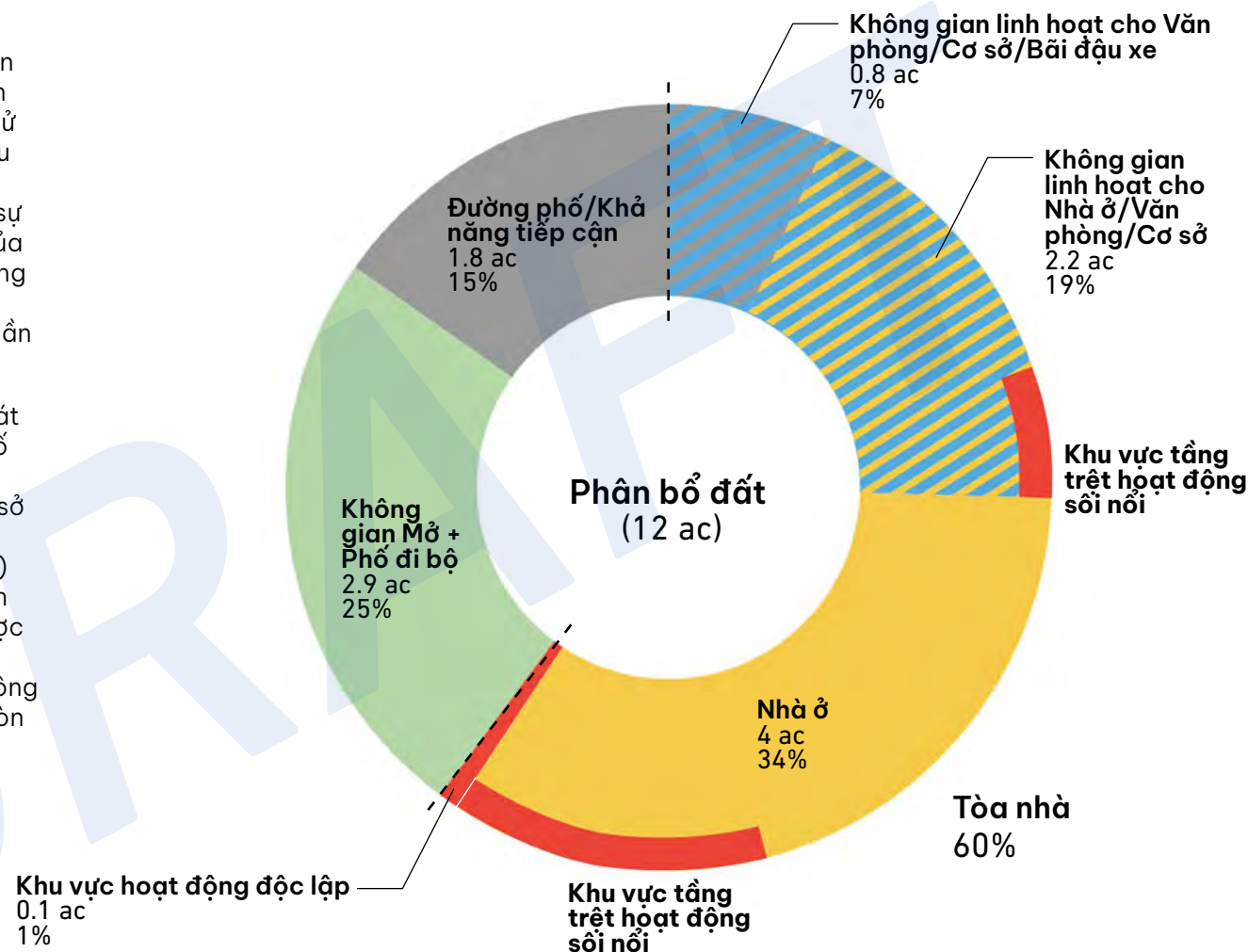


FIGURE 5. Khái niệm phân bổ đất theo acre (ac)

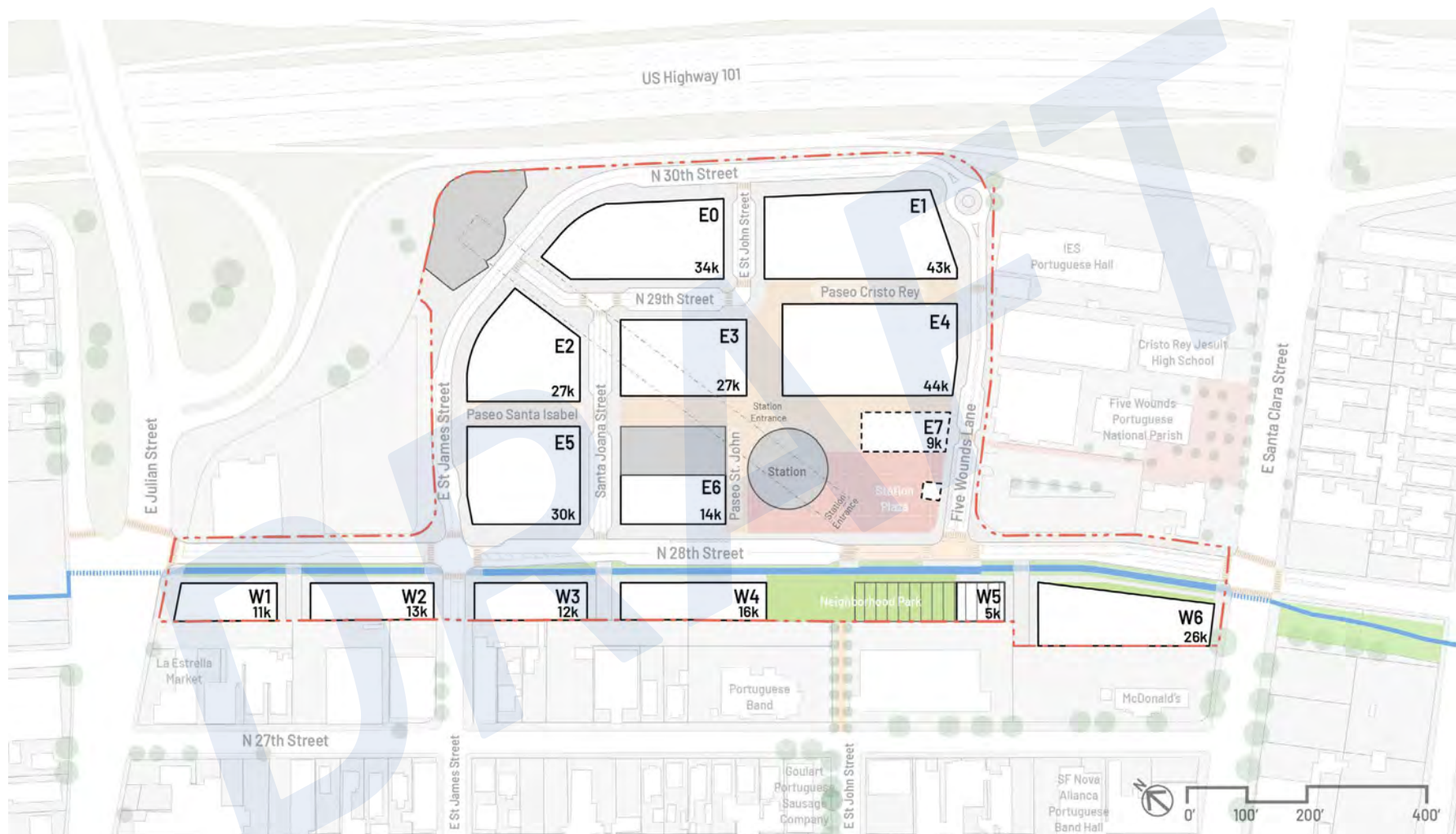


FIGURE 6. Sơ đồ quy hoạch ý tưởng khái quát cho khu phát triển theo định hướng giao thông công cộng

Chú thích

- | | | | |
|--|---|--|---|
| Ranh giới dự án | Ranh giới lô đất (tạm thời) | Quảng trường | Phố đi bộ hoặc vạch băng qua đường |
| Ranh giới lô đất | Cơ sở trạm | Không gian mở | Đường mòn Five Wounds |

2.1 Khái Niệm Tầm Nhìn

Tầm nhìn khái niệm trong Hình 6 đã được sử dụng làm cơ sở cho tất cả các bản vẽ trong tài liệu này. Tuy nhiên, tầm nhìn khái niệm cuối cùng là linh hoạt và đại diện cho một tương lai có thể được tinh chỉnh với các đối tác phát triển. Như Hình 7 minh họa, các nguyên tắc thiết kế trong tài liệu này có thể được thể hiện trong nhiều loại thửa đất, sử dụng đất và sắp xếp lưu thông thay thế. Các bản vẽ sử dụng các kế hoạch Thung lũng Silicon BART Giai đoạn II (BSVII) được cung cấp vào tháng 4 năm 2025, nhưng các giai đoạn công việc trong tương lai sẽ cần phải phù hợp với các tài liệu xây dựng BSVII cuối cùng và Kế hoạch Làng đô thị Five Wounds.

Tầm nhìn khái niệm này và các lựa chọn thay thế thể hiện một quảng trường phương tiện công cộng có khả năng được nhìn thấy rõ từ Five Wounds Parish và E. Santa Clara Street, gần Công viên Vùng lân cận và Paseo St. John, đồng thời có tiềm năng được kích hoạt ở nhiều phía. Lô đất E7 và một gian hàng/ki-ốt dự kiến được thể hiện tạm thời như các yếu tố bao quanh Quảng trường Trạm với các mục đích sử dụng phục vụ cộng đồng hoặc thương mại ở tầng trệt nhằm kích hoạt không gian mở. Quảng trường Trạm.



FIGURE 7. Tính linh hoạt trong ý tưởng khái quát: các phương án sắp xếp lô đất thay thế

“

Nắm lấy điều này như một điểm hạ cánh cho những người nhập cư mới để họ cảm thấy như ở nhà và được chào đón. Hy vọng điều này sẽ tiếp tục pha trộn giữa cũ và mới... ”

—Phản hồi của các bên liên quan, 2023

3 VĂN HÓA VÀ CỘNG ĐỒNG

3.1 NGHỆ THUẬT VÀ VĂN HÓA 22

3.1.1 Nghệ Thuật và Di Sản 22

3.1.2 Quy Trình và Quan Hệ Đối Tác..... 24

3.2 KHÔNG GIAN MỞ 26

3.2.1 Đặc Tính..... 28

3.2.2 Đặc Điểm Cảnh Quan..... 29

3.2.3 Quảng Trường Trạm 30

3.2.4 Công Viên Khu Phố..... 32

3.2.5 Công viên Gateway 36

3.2.6 Phố đi bộ 36

3.3 SỬ DỤNG TÍCH CỰC 38

3.3.1 Các Loại Sử Dụng..... 38

3.3.2 Kích Hoạt Tầng Trệt 40

3.3.3 Sử Dụng Theo Giai Đoạn và Tạm Thời..... 42



VĂN HÓA VÀ CỘNG ĐỒNG

Trong cuộc họp các bên liên quan vào tháng 9 năm 2023, một thành viên cộng đồng nhận xét: “Công việc khó khăn đã hoàn thành”. Ông mở rộng về điều này để giải thích rằng khu phố đã bao gồm các doanh nghiệp nhỏ, tổ chức phát triển mạnh và ý thức mạnh mẽ về bản sắc và tiếng nói cộng đồng. Cuộc thảo luận sau đó càng củng cố thêm rằng công việc phía trước là đảm bảo rằng TOD 28th Street/Little Portugal phù hợp với bối cảnh này – nâng cao và khuếch đại, thay vì thay thế, những gì phát triển mạnh ngày nay.

Cùng với những dòng này, các tác giả của DDF này áp dụng các khái niệm về giữ chỗ và biết địa điểm để tập trung vào trải nghiệm sống, sự tham gia và quan hệ đối tác với những người quản lý cộng đồng – nỗ lực vượt ra ngoài “kiến tạo địa điểm” tại 28th Street/Little Portugal Station TOD.^{2,3} Các chiến lược giữ chỗ và biết địa điểm thực sự đòi hỏi các cam kết lâu dài của VTA và các đối tác phát triển của mình để tham gia và hợp tác với các tổ chức địa phương, dựa trên những hạt giống được gieo trong quá trình tham gia cộng đồng trong suốt giai đoạn 2022–2025. Điều này cũng bao gồm việc cho phép các quy trình và khuôn khổ cho nghệ thuật công cộng trong TOD, hợp tác với các nghệ sĩ địa phương để phản ánh những câu chuyện về khu phố và tạo điều kiện cho việc sử dụng tạm thời mang lại lợi ích cộng đồng sớm.

Trong tầm nhìn khái niệm, không gian mở và sử dụng tích cực là bổ sung trong việc cho phép một lĩnh vực công cộng phát triển mạnh tạo điều kiện cho các trải nghiệm đa dạng. Mạng lưới không gian mở bao gồm một quảng trường công cộng mới tại trạm, các công viên khu phố quy mô nhỏ hơn có thể là không gian mở công cộng hoặc tư nhân (POPOS) và phố đi bộ có thể đi bộ, cung cấp chung một nền tảng cho các hoạt động hàng ngày cho các sự kiện đặc biệt. Những không gian mở này bao gồm các nguyên tắc thiết kế phổ quát cho khả năng tiếp cận và chứa cơ hội kết hợp các chương trình (từ giải trí thụ động đến chủ động, hấp dẫn gia đình và người cao niên), được tạo điều kiện bởi sự cân bằng của các yếu tố cảnh quan cứng (không sống) và cảnh quan mềm (sống) cho phép lưu thông và cũng thoải mái suốt cả ngày và năm. Các mục đích sử dụng tích cực phục vụ cộng đồng hoặc thương mại ở tầng trệt – bao gồm các mục đích sử dụng quy mô lớn đóng vai trò thu hút khu vực lân cận cũng như các cơ sở cộng đồng định dạng nhỏ và ki-ốt bán lẻ – hỗ trợ các không gian mở này và cung cấp các điểm đến ngoài mục đích sử dụng khu dân cư, văn phòng và tổ chức.

² “Belonging is a Sticky Word: Roberto Bedoya in Conversation with Tom DeCaigny,” Roberto Bedoya + Tom DeCaigny, February 2021, <https://openspace.sfmoma.org/2021/02/belonging-is-a-sticky-word-roberto-bedoya-in-conversation-with-tom-decaigny/>

³ “To Know a Place: A Conversation with Roberto Bedoya,” Anjulie Rao, <https://www.justplace.us/bedoya>



FIGURE 8. Các sự kiện gắn kết cộng đồng vào năm 2023 cho DDF, bao gồm các cuộc họp của các bên liên quan, sự kiện dựng tạm và sự tham gia của thanh thiếu niên

Tóm Tắt Việc Tham Gia

Sự tham gia của DDF vào năm 2023 đã thông báo các ưu tiên, câu chuyện và thiết kế tầm nhìn khái niệm. Các bên liên quan tham gia bao gồm những người hàng xóm trực tiếp trong tương lai của trạm, các tổ chức cộng đồng địa phương, các nhóm phi lợi nhuận, các nhóm dựa trên đức tin, nghệ sĩ, thanh niên và các tổ chức dành cho cộng đồng. Những điểm chính trong các tương tác:

- Điều làm cho khu phố trở nên đặc biệt và độc đáo là lịch sử và văn hóa Bồ Đào Nha, các cộng đồng đa văn hóa/nhập cư, ý thức cộng đồng gắn bó chặt chẽ và đa thế hệ, di sản đa dạng và của tầng lớp lao động về vận động và tổ chức cộng đồng, và tình yêu đối với các địa điểm và địa danh địa phương. Những câu chuyện ưu tiên về Little Portugal để làm nổi bật trong quá trình phát triển bao gồm các cộng đồng đa văn hóa và nhập cư (bao gồm Mexico, Bồ Đào Nha, Việt Nam và Philippines, trong số những người khác), các doanh nghiệp địa phương, nghệ thuật và nghệ sĩ địa phương.
- Công viên và không gian mở rất được mong muốn. Chúng phải an toàn và thân thiện với nhiều nhóm tuổi (thanh niên, gia đình,

người cao niên) và hỗ trợ các hoạt động khác nhau, từ giải trí thụ động đến chủ động. Các hoạt động không gian mở được ưu tiên bao gồm khu vực chợ nông sản, cơ sở thể thao và khu vui chơi.

- Một loạt các mục đích sử dụng bán lẻ, dịch vụ và cộng đồng được mong muốn, với sự quan tâm cao nhất đến các dịch vụ thực phẩm và bán lẻ. Các mục đích sử dụng ưu tiên bao gồm phòng ăn, cửa hàng tạp hóa, trung tâm bán lẻ/mua sắm và ăn uống.
- Các thành viên cộng đồng cũng nói rõ những mong muốn và mối quan tâm rộng lớn hơn. Những tình cảm này bao gồm muốn thấy khu vực sạch sẽ và an toàn hơn cho trẻ em, gia đình và người cao niên; giữ gìn văn hóa, ý thức bản sắc; cho phép mọi người ở tại chỗ và tận hưởng các cơ hội và tiện nghi mới; mối quan tâm xung quanh tình trạng vô gia cư hiện có, vị trí tuyến dụng thương mại, hiệu ứng xây dựng và quá trình chỉnh trang đô thị.

Điều quan trọng đối với các thành viên cộng đồng là các chủ đề có số phiếu bầu cao nhất (như trong Hình 9) phải được thực hiện thông qua việc xây dựng.



FIGURE 9. Những câu chuyện về Little Portugal mà các thành viên cộng đồng kết nối nhiều nhất trong quá trình tham gia cộng đồng vào năm 2023

3.1 Nghệ Thuật và Văn Hóa

Đông San José là một trong những khu vực đa dạng sắc tộc nhất của thành phố. Đây là nơi nhiều người nhập cư bắt đầu cuộc hành trình của họ và đã chào đón những người từ Mexico, Việt Nam, Philippines, Bồ Đào Nha (Azores) và nhiều quốc gia khác. East Side cũng là nơi có nhiều khu nhà ở giá rẻ dành cho nhiều gia đình cũng như nhiều nhà thờ và dịch vụ xã hội hỗ trợ các cộng đồng này.

San José cũng là nơi có hàng trăm nghệ sĩ, một số làm việc trong công chúng và những người khác làm việc trong các tập thể nhỏ trong cộng đồng của họ. Cảnh quan nghệ thuật và văn hóa của San José phản ánh sự đa dạng của nó, và đối với người dân ở Đông San José, điều quan trọng là họ phải nhìn thấy chính mình trong nghệ thuật được trình bày ở đó. Nghệ thuật và trải nghiệm văn hóa mang mọi người lại với nhau và kể những câu chuyện về địa điểm. Ví dụ bao gồm các buổi biểu diễn khác nhau, hình ảnh, văn học, âm nhạc, tranh tường và thực phẩm. Trong khi các biểu hiện văn hóa của Đông San José liên tục phát triển, chúng vẫn bắt nguồn vững chắc trong lịch sử của dân số đa dạng của nó.

Một quá trình nghệ thuật công cộng được cân nhắc kỹ lưỡng bao gồm nghiên cứu kỹ lưỡng và quá trình tiếp cận và lựa chọn nghệ sĩ minh bạch. Ngoài ra, quan hệ đối tác với các tổ chức văn hóa, doanh nghiệp nhỏ, các cơ quan dịch vụ xã hội và nghệ thuật phi lợi nhuận có thể thúc đẩy sự an toàn, hòa nhập, các sự kiện hướng đến gia đình và lượng hành khách.

3.1.1 Nghệ Thuật và Di Sản

NGUYÊN TẮC

- Lịch sử và câu chuyện khu phố.** Nâng cao lịch sử khu phố và những câu chuyện đã được chia sẻ trong quá trình tham gia cộng đồng, bao gồm cộng đồng đa văn hóa và nhập cư, các doanh nghiệp địa phương, nghệ thuật và nghệ sĩ địa phương. Nghệ thuật nên ưu tiên và phản ánh lịch sử và sự đa dạng của cộng đồng.
- Địa điểm nghệ thuật.** Tích hợp nghệ thuật từ ngày đầu tiên thông qua xây dựng đầy đủ. Các ứng dụng tiềm năng bao gồm hàng rào xây dựng, cảnh quan đường phố, cổng, Đường mòn Five Wounds, không gian sử dụng hỗn hợp và bán lẻ, không gian mở và thiết kế tòa nhà. Vị trí của các yếu tố nghệ thuật bao gồm:
 - Cổng. Phân định ranh giới các ngưỡng vào sự phát triển mới và định hướng tầm nhìn về phía Lối vào Trạm. Ví dụ như Công viên Gateway tại E. Santa Clara, tại E. Julian Street, dọc theo N. 28th Street và Five Wounds Trail, và trong Quảng trường Trạm. Yếu tố cửa ngõ trên E. Santa Clara Street phải có quy mô và chiều cao phù hợp để xác định rõ ràng

chính nó là thời điểm đến trạm. Cổng vào E. Julian Street có thể có một đặc điểm khác, tinh tế hơn. Mỗi vị trí nên bao gồm đủ công suất kết cấu và điện để chiếu sáng, biển báo và/hoặc trang trí treo. Một ví dụ theo nghĩa đen của một cửa ngõ có thể tham chiếu đến “Portas da Cidade”, cổng thành phố ở Ponta Delgada, thủ đô của đảo São Miguel ở Azores. Các tài liệu tham khảo văn hóa bổ sung được ghi chú trong Phần 3.2.1.

- Dấu vết Five Wounds. Bao gồm một loạt các yếu tố đặc trưng hoặc một mô típ liên tục dọc theo Đường mòn Five Wounds.
- Các loại hình nghệ thuật.** Kết hợp nghệ thuật theo nhiều cách khác nhau, có khả năng bao gồm nghệ thuật chức năng (chẳng hạn như khu vực chỗ ngồi với những câu chuyện và hình ảnh được nhúng trong thiết kế của họ), tác phẩm điêu khắc có thể được đi qua và xung quanh, tranh tường tương tác và nền tảng (như sân khấu hoặc ban nhạc) để biểu diễn nghệ thuật nơi những câu chuyện có thể được kể bằng âm nhạc, khiêu vũ, sân khấu và lời nói.

FIGURE 10. (Trang tiếp theo) Bức tranh tường “Hành trình của chúng tôi là thiêng liêng” tại trường Trung học Cristo Rey của nghệ sĩ Carlos Rodriguez tại San Jose



3.1.2 Proceso y asociaciones

NGUYÊN TẮC

4. **Phí nghệ thuật tại chỗ hoặc phí nghệ thuật của huyện.** Mở rộng khả năng tiếp cận nghệ thuật công cộng xung quanh trạm thông qua việc ủy thác trực tiếp nghệ thuật tại chỗ hoặc đóng góp vào phí nghệ thuật của quận ủy thác nghệ thuật trong TOD tại thời điểm thỏa thuận phát triển. Một ngân sách nghệ thuật công cộng lên đến 1% chi phí dự án phát triển được khuyến khích.
5. **Khu văn hóa.** Làm việc với Trường Nghệ thuật và Văn hóa tại Mexico Heritage Plaza để hỗ trợ việc thành lập Khu Văn hóa La Avenida dọc theo hành lang East Santa Clara Street/Alum Rock Avenue và kích hoạt thông qua nghệ thuật công cộng, sự kiện và lập trình.
6. **Nhóm cố vấn nghệ thuật.** Làm việc với một nhóm cố vấn gồm các nhà lãnh đạo cộng đồng, một nhà tư vấn nghệ thuật công cộng, nhân viên VTA, và các chuyên gia nghệ thuật và thiết kế để hỗ trợ lựa chọn nghệ sĩ và phát triển dự án nghệ thuật.
7. **Quan hệ đối tác tổ chức nghệ thuật.** Đảm bảo thiết kế không gian mở bao gồm một nền tảng cho các tổ chức nghệ thuật chuyên nghiệp địa phương chia sẻ công việc của họ và tổ chức các sự kiện, chẳng hạn như Ban nhạc Bồ Đào Nha San José, Teatro Vision, San José Jazz, Hiệp hội Nghệ thuật Đa văn hóa San José, Khảm và San José Taiko. Xem xét quan hệ đối tác với một tổ chức dành cho cộng đồng địa phương (CBO); Sở Công viên, Giải trí và Dịch vụ Khu phố Thành phố San José (PRNS); và/hoặc nhóm quản lý công viên để liên lạc với các tổ chức và hỗ trợ chương trình đang diễn ra.
8. **CBO/quan hệ đối tác thể chế.** Thiết lập quan hệ đối tác hoặc hợp đồng thuê theo chương trình với các CBO/tổ chức gần đó hiện đang cung cấp các chương trình và sự kiện hướng đến văn hóa hoặc thanh thiếu niên trong khu phố, chẳng hạn như Trung tâm Cộng đồng Bồ Đào Nha (POSSO), Hội trường IES, Thư viện Đông San José Carnegie, Dự bị Khám phá Tên lửa, Trường Trung học Cristo Rey và Trường Trung học San José. Cân nhắc kết hợp cam kết ít nhất 1% không gian phi dân cư trên toàn dự án vào chương trình hỗ trợ cộng đồng.
9. **Tiếp tục tham gia cộng đồng.** Se anima a los desarrolladores a Các nhà phát triển được khuyến khích chọn các đối tác sẽ thu hút các thành viên cộng đồng để làm sâu sắc thêm sự hiểu biết của nhóm dự án về các ưu tiên và sở thích liên quan đến việc sử dụng tòa nhà và các chương trình không gian mở. Đảm bảo cộng hưởng với các giá trị địa phương, lịch sử và khát vọng cho khu phố Little Portugal. Thu hút sự tham gia của những người hàng xóm ngay lập tức, bao gồm nhưng không giới hạn ở Giáo xứ Quốc gia Bồ Đào Nha Five Wounds, Trường Trung học Dòng Tên Cristo Rey San José, Hội trường IES và Ban nhạc Bồ Đào Nha San José. Tiếp cận với những người hàng xóm dân cư hiện tại của dự án cũng như các bên liên quan trong tương lai thông qua quan hệ đối tác với các chương trình nhà ở của Thành phố và Quận. Sự tham gia phải đa ngôn ngữ, đa phương tiện, cả trực tiếp và kết hợp, đồng thời tích cực thu hút thanh thiếu niên và người cao tuổi tham gia. Tham khảo Bản ghi nhớ tham gia DDF để biết tóm tắt về các nỗ lực tham gia, bao gồm danh sách các nhóm khu phố được đề xuất đã tham gia trong lịch sử.

FIGURE 11. (Trang tiếp theo) Tham gia nghệ thuật DDF với nghệ sĩ Rayos Magos



3.2 Không Gian Mở

Mạng lưới không gian mở (tổng cộng khoảng ba acre) bao gồm một quảng trường công cộng mới, thu hút, xung quanh trạm, các công viên khu phố quy mô nhỏ hơn có thể là không gian mở công cộng hoặc tư nhân (POPOS) và phố đi bộ có thể đi bộ, với mục tiêu tạo điều kiện cho các trải nghiệm và quy mô tụ tập khác nhau. Điều này nên được thực hiện theo những cách bổ sung cho các không gian mở hiện có của khu phố và giải quyết các khoảng trống, không chỉ cho cư dân của sự phát triển mới, mà cho tất cả mọi người. Địa điểm này nằm trong một khu vực lịch sử phong phú liên quan đến nhiều người nhập cư và các ngành công nghiệp khác nhau (nông nghiệp, đóng hộp, trang trại bò sữa, sản xuất công nghiệp). Tìm cách chuyển tiếp tàn dư của những di sản này vào không gian mở có thể củng cố ý thức về lịch sử trên địa điểm. Một sự cân bằng cũng sẽ là cần thiết giữa việc làm nổi bật di sản Bồ Đào Nha và sự đa dạng văn hóa của khu vực.

Với sự kết hợp của khí hậu ẩm áp và nắng, cây xanh đường phố hạn chế xung quanh khu vực ngày nay và nhiều bề mặt lát đá với ít nơi ngoài trời để nghỉ ngơi, rõ ràng cần phải tăng độ che phủ tán cây và trồng cây để tạo điều kiện che bóng và làm mát. Bóng râm cũng rất quan trọng đối với những người chờ xe giữa các lần chuyển, và ngày càng quan trọng trong những ngày sự kiện thời tiết khắc nghiệt. Lựa chọn các loài bản địa và ít bảo trì có thể hỗ trợ hệ sinh thái địa phương, góp phần vào đa dạng sinh học, cung cấp môi trường sống cho các loài thụ phấn và nâng cao cảm giác kết nối của chúng ta với thiên nhiên.

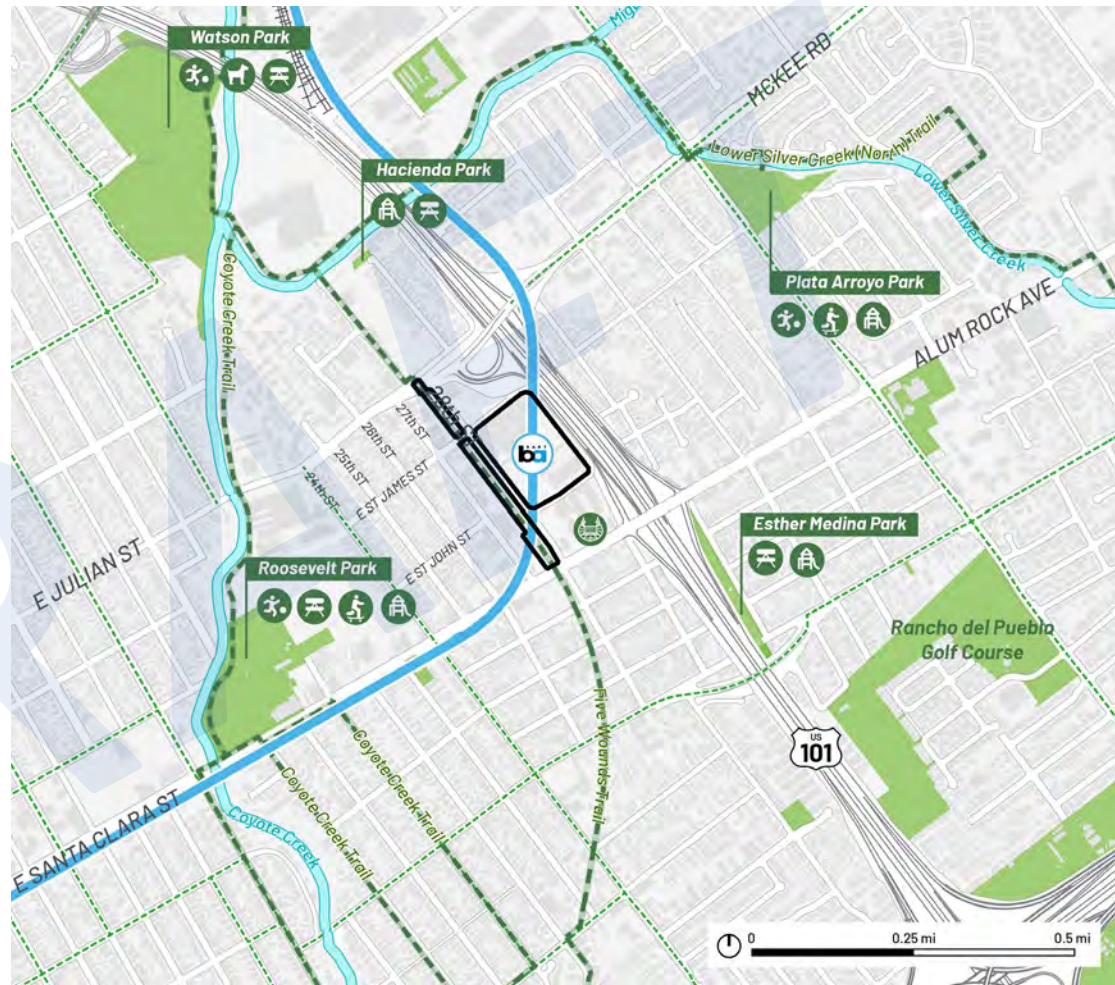


FIGURE 12. Không gian công cộng hiện có

Chú thích

- | | | | |
|--|-----------------------|------------------------|--------------|
| 28th Street/Little Portugal TOD | Không gian mở | Công viên dành cho chó | Thể thao |
| Mở rộng Giai đoạn II của BART Silicon Valley | Công viên trượt patin | Sân chơi | Quảng trường |
| Các đường mòn | Khu dã ngoại | | |
| Đường dành cho xe đạp | | | |

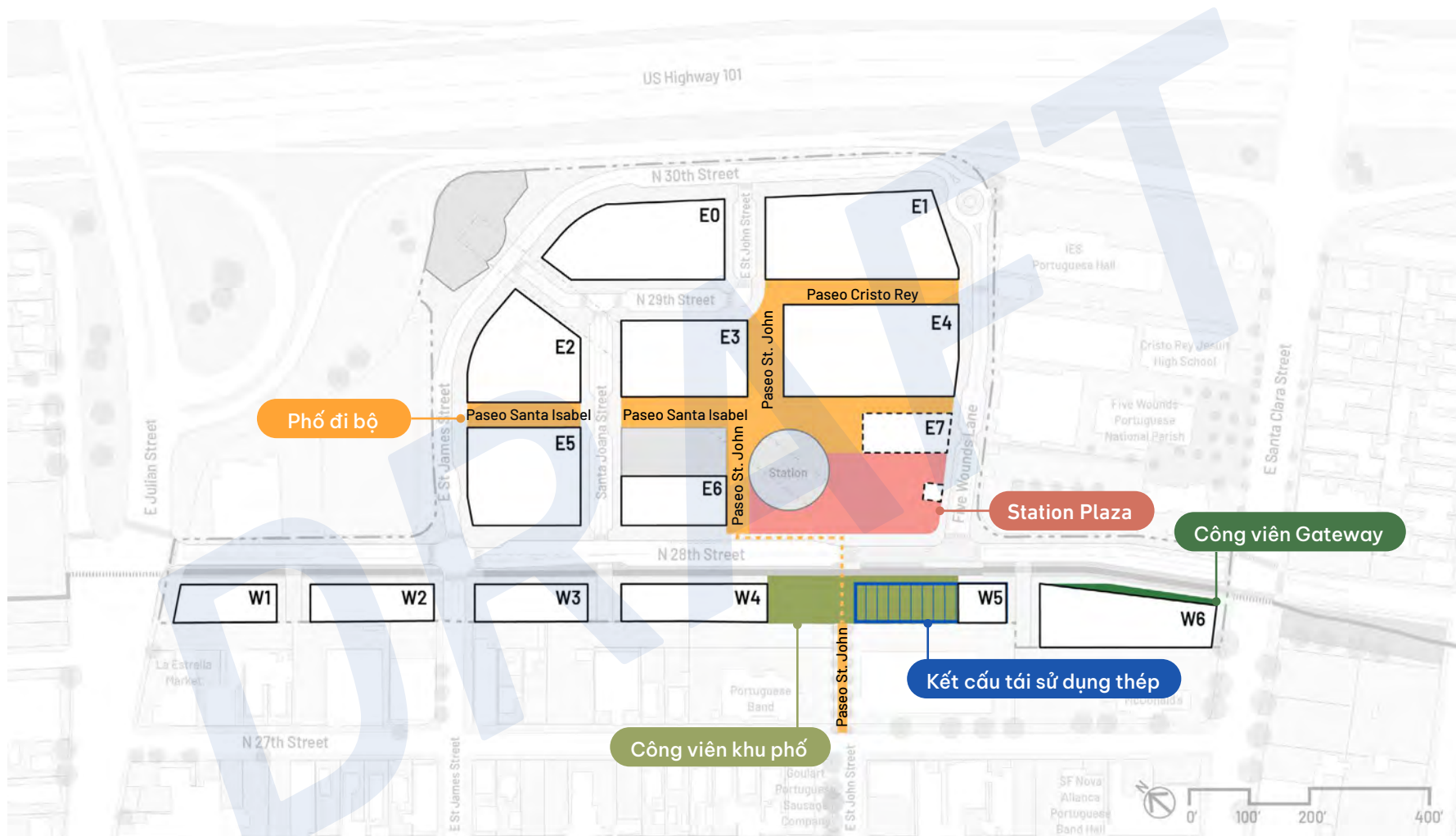


FIGURE 13. Mạng không gian mở theo khái niệm

3.2.1 Đặc Tính

NGUYÊN TẮC

10. **Di sản Bồ Đào Nha.** Kết hợp di sản Bồ Đào Nha của khu phố. Điều này có tầm quan trọng đặc biệt trong Quảng trường Trạm, nơi sẽ phục vụ như một nơi tụ tập khu phố quan trọng với tầm nhìn ra Giáo xứ Five Wounds và bao gồm các tài liệu tham khảo nghệ thuật và vật chất về văn hóa Bồ Đào Nha. Tài liệu tham khảo có thể bao gồm tên tiếng Bồ Đào Nha cho không gian mở hoặc đường phố được đề xuất, hoặc nhúng các họa tiết Bồ Đào Nha như gạch azulejo màu xanh và trắng (Hình 14), đá cuội (Calçada Portuguesa), hoa cẩm tú cầu, hoa cẩm chướng, Gà trống Barcelos từ văn hóa dân gian và cổng thành đến São Miguel Azores (Portas da Cidade). Nhiều họa tiết cụ thể này đã được các học sinh Trung học San José xác định trong lớp học tiếng Bồ Đào Nha của họ trong một hoạt động gắn kết thanh thiếu niên vào năm 2023. Xem Phần 4.3.3 để biết thêm thông tin về việc kết hợp các vật liệu liên quan đến văn hóa trong mặt tiền tòa nhà.



FIGURE 14. Gạch azulejo của Bồ Đào Nha

11. **Đa văn hóa.** Kết hợp chủ nghĩa đa văn hóa và di sản nhập cư trong khu phố, cũng như gắn liền với nỗ lực của Khu văn hóa La Avenida. Khu vực này đã chào đón người dân từ Bồ Đào Nha (Azores), Mexico, Việt Nam, Philippines và nhiều quốc gia khác. Điều này có tầm quan trọng đặc biệt giữa Lối vào Trạm và Công viên Gateway, kết nối với khu văn hóa dọc theo E. Santa Clara Street. Tài liệu tham khảo có thể bao gồm các biển báo đa ngôn ngữ, sử dụng màu sắc đại diện cho các quốc gia khác nhau hoặc nghệ thuật truyền tải những câu chuyện về các địa danh văn hóa địa phương và những người có ảnh hưởng.

12. **Di sản tổ chức cộng đồng.** Kết hợp di sản của khu vực về văn hóa tổ chức và vận động, bao gồm Cesar Chavez và Sofia Mendoza, cả hai đều được tham gia cộng đồng vào năm 2023 với tư cách là các nhà hoạt động quan trọng từ khu vực này. Ngôi nhà của gia đình Cesar Chavez – tại 53 Scharff Avenue – là một địa danh lịch sử ở San José và nằm cách khu vực trạm một dặm.
13. **Di sản công nghiệp.** Kết hợp di sản công nghiệp của khu phố. Khu vực xung quanh trạm trong lịch sử gắn liền với Đường sắt Union Pacific, với tuyến đường chính chạy song song với N. 28th Street gần vị trí của Đường mòn Five Wounds và nhiều nhánh đường sắt đi vào Dãy trạm. Việc kết nối với đường sắt và đường cao tốc liên kết dẫn đến khu vực trạm có lịch sử sử dụng công nghiệp vẫn tiếp tục cho đến ngày nay, từ sản xuất thép và vật liệu xây dựng đến các cơ sở sửa chữa. Các cơ hội để tái sử dụng tàn dư của di sản đường sắt và công nghiệp được khuyến khích khi khả thi thông qua các thành phần xây dựng được tái sử dụng, nghệ thuật hoặc triển lãm diễn giải để tạo ra sự liên tục từ quá khứ của khu vực trạm đến tương lai của nó – đặc biệt là dọc theo Đường mòn Five Wounds.

3.2.2 Đặc Điểm Cảnh Quan

NGUYÊN TẮC

14. **Môi trường thoải mái.** Kết hợp các yếu tố cảnh quan và chiến lược thiết kế thụ động để cải thiện sự thoải mái về môi trường qua các mùa. Ví dụ có thể bao gồm tán cây để che bóng khỏi ánh nắng mặt trời mùa hè và trồng cây lá kim để chặn gió mùa đông trong Quảng trường Trạm và Công viên Khu phố. Đảm bảo các yếu tố không cản trở tầm nhìn như được xác định trong Mục 5.1.3.
15. **Phạm vi của các loại chỗ ngồi.** Phù hợp với các nguyên tắc của thiết kế phổ quát, kết hợp một loạt các yếu tố chỗ ngồi công cộng bóng mờ bao gồm chiều dài, chiều cao và tính cách khác nhau, để cung cấp sự lựa chọn và hòa nhập lớn hơn cho sự đa dạng của người dùng nhiều thể hệ (xe đẩy, xe lăn, v.v.).
16. **Trồng nhiều lớp.** Kết hợp trồng theo lớp – bao gồm cả cây có tán cây rộng rãi, che phủ mặt đất và trồng cây lâu năm – để tạo bóng mát, đa dạng trồng, kết cấu và sự quan tâm trực quan.

17. **Cảnh quan tác động thấp.** Cảnh quan địa điểm nên được thiết kế để có yêu cầu tưới tiêu thấp hoặc không có. Điều này bao gồm sử dụng các đồn điền bản địa, chịu hạn. Khi cần tưới tiêu, hãy sử dụng nước tái chế đô thị hoặc thu gom và lọc nước xám tại chỗ để thu gom nước ô nhiễm và hệ thống nước mưa để thu giữ và tái sử dụng nước. Đường ống dẫn nước tái chế gần nhất cung cấp nước tái chế cho Trường Trung học San José và Công viên Roosevelt dọc theo E. Santa Clara Street lên đến khoảng N. 22nd Street.⁴ Tham khảo Bản ghi nhớ bền vững DDF cũng như Chính sách cảnh quan bền vững của VTA, bao gồm hướng dẫn về các cách bảo tồn tài nguyên nước, giảm hoặc ngăn ngừa ô nhiễm và cải thiện môi trường sống và đa dạng sinh học của động vật hoang dã.

18. **Vật liệu cảnh quan cứng.** Chọn vật liệu cảnh quan cứng làm giảm hiệu ứng đảo nhiệt đô thị và cân bằng độ phản xạ ánh sáng và tiếp xúc với ánh nắng mặt trời để giúp cải thiện sự thoải mái về nhiệt của cư dân trong những ngày ngày càng nóng do biến đổi khí hậu. Điều này có thể bao gồm các vật liệu có suất phản chiếu cao (độ phản xạ) và vật liệu lát bền vững như vật liệu tái chế hoặc có nguồn gốc bền vững để giảm lượng carbon thể hiện.

19. **Ánh sáng.** Kết hợp hệ thống chiếu sáng quy mô người đi bộ rộng rãi trong công viên, bằng các điểm dừng phương tiện công cộng và dọc theo mặt tiền tòa nhà để tăng mức độ an toàn và an ninh của người đi bộ, đồng thời mời sử dụng không gian ngoài trời gian đi làm cao điểm và vào buổi tối và qua đêm.⁵ Tránh chiếu sáng để giảm ô nhiễm ánh sáng.



FIGURE 15. Ví dụ về cây cho bóng mát và trồng nhiều lớp (South Park, San Francisco)

⁴ "Recycled Water Pipeline System," South Bay Water Recycling, <https://www.sanjoseca.gov/home/showpublisheddocument/522/638089592815200000>

⁵ "Pedestrian Lighting Primer," US Department of Transportation Federal Highway Administration, 2022, https://safety.fhwa.dot.gov/roadway_dept/night_visib/docs/Pedestrian_Lighting_Primer_Final.pdf

3.2.3 Quảng Trường Trạm⁶ “Di chuyển và Sức chứa”

Quảng trường Trạm là không gian mở được đề xuất lớn nhất (**kích thước lên đến khoảng một acre**), nằm trên Dãy trạm. Quảng trường Trạm nằm ngay cạnh Lối vào Trạm và phải được đóng khung bởi các mục đích sử dụng tích cực ở tầng trệt, sử dụng nhân tố hấp dẫn/thu hút và một gian hàng nhỏ, ki-ốt hoặc cấu trúc dựng tạm tiềm năng hỗ trợ kích hoạt quảng trường đồng thời cho phép tầm nhìn giữa Lối vào Trạm và Giáo xứ Quốc gia Five Wounds, E. Santa Clara Street và Công viên Khu phố. Ở cấp độ cao nhất, quảng trường có nghĩa là vừa di chuyển mọi người một cách hiệu quả đến và đi từ trạm vừa là nơi chứa mọi người cho các cuộc tụ họp.

NGUYÊN TẮC

20. **Chương trình.** Phối hợp với VTA; các đối tác cộng đồng (ví dụ: Hội trường IES, Giáo xứ Five Wounds, Mexico Heritage Plaza); và Sở Công viên, Giải trí và Dịch vụ Khu phố của Thành phố San José để tổ chức nhiều sự kiện khác nhau, bao gồm chợ nông sản, quầy thực phẩm, chợ, biểu diễn, hòa nhạc, lễ hội văn hóa là những hoạt động nổi bật trong quá trình tham gia cộng đồng. Kết hợp các tính năng lập trình linh hoạt, bao gồm chỗ ngồi quán cà phê/nhà hàng ngoài trời, tính năng nước tương tác hoặc sân khấu có thể phục vụ nhiều mục đích và đa dạng người dùng. Chỗ ngồi đóng khung các khu vực mở lớn hơn và các túi không gian nhỏ hơn được khuyến khích để chứa không gian cho việc xem mọi người và các cuộc tụ họp nhỏ. Một gian hàng nhỏ, (các) ki-ốt hoặc (các) xe đẩy để kích hoạt quảng trường có thể được bao gồm (các đề xuất bổ sung được ghi chú trong Phần 3.3.1).⁶

21. **Tích hợp trạm dừng của phương tiện công cộng.** Tích hợp nhà chờ xe buýt cho (các) tuyến xe buýt VTA hướng bắc cũng như các khu vực chờ paratransit vào quảng trường phương tiện công cộng để kết nối phương tiện công cộng dễ dàng, đa phương thức. Việc tiếp cận phương tiện công cộng phải được đánh dấu rõ ràng và có thể nhìn thấy từ lối vào trạm, và nên được thiết kế để hỗ trợ sự thoải mái của hành khách đang chờ đợi, bao gồm chỗ ngồi có mái che và khu vực chờ cảm thấy là một phần của quảng trường.



FIGURE 16. Ví dụ về nhà chờ xe buýt VTA

⁶ Phần này mô tả những kỳ vọng đối với Station Plaza vượt ra ngoài phạm vi quảng trường trạm được tài trợ bởi FTA sẽ được triển khai bởi BSVII.



FIGURE 17. Góc nhìn khái quát của Station Plaza từ N. 28th Street/Five Wounds Lane

3.2.4 Công Viên Khu Phố

“Một nơi hướng đến gia đình để thuộc về, nán lại và vui chơi”

Công viên Khu phố là không gian mở được đề xuất lớn thứ hai (kích thước lên đến khoảng nửa acre), nằm trên Dãy hàng. Nó tạo điều kiện kết nối rõ ràng và trực quan đến trạm dọc theo Phố đi bộ St. John, cung cấp lối đi công cộng đến N. 27th Street và cho phép nghỉ ngơi khi đi dọc theo Đường mòn Five Wounds. Do gần với các khu dân cư lân cận, công viên kết hợp các khu vực thụ động và chủ động hỗ trợ các cuộc họp mặt gia đình và giải trí.

Ngoài ra, Công viên Khu phố sẽ là vị trí lý tưởng cho khung kết cấu được tái sử dụng từ các tòa nhà công nghiệp hiện có trong dự án như một yếu tố điều chỉnh phù hợp với lịch sử của địa điểm, nếu các thành phần có thể được khai hoang trong quá trình xây dựng trạm. Việc tái sử dụng sáng tạo cấu trúc này có thể giúp hình dung lịch sử công nghiệp của địa điểm, đóng khung một nơi tập trung độc đáo, góp phần tạo cảm giác liên tục và bản sắc, và làm trung gian giữa Lối vào Trạm và sự phát triển liên kết.

NGUYÊN TẮC

22. Chương trình. Khuyến khích các cơ hội tích cực, thân thiện với gia đình trong Công viên Khu phố bằng cách kết hợp một số kết hợp giữa lập trình chủ động và thụ động, có khả năng bao gồm một cơ sở thể thao đa năng, khu vui chơi và bãi cỏ với các khu dã ngoại. Kết hợp cả khu vực cảnh quan cứng và cảnh quan mềm hỗ trợ các cuộc họp mặt gia đình và phục vụ khu phố xung quanh và cư dân mới. Với một loạt các hoạt động hiện diện trong Công viên Khu phố, chất liệu của nó đa dạng hơn Quảng trường Trạm, bao gồm vật liệu bán thấm, vật liệu cảnh quan mềm và các yếu tố vui chơi.

23. Đặc tính công nghiệp. Tiếp tục di sản công nghiệp của khu vực và tôn vinh lịch sử lao động – củng cố niềm tự hào “Được xây dựng ở San José”. Trong khi chờ tính khả thi bảo tồn, khung cấu trúc của một tòa nhà công nghiệp hiện có trong dự án được hình dung như một cấu trúc không khí mở trong hoặc liên kết với Công viên Khu phố hoặc Quảng trường Trạm. Để tạo ra tác động trực quan, chiều dài của cấu trúc phải xấp xỉ chiều dài của các tòa nhà mới gần đó. Khoảng cách của các vịnh cấu trúc không cần duy trì kích thước của tòa nhà hiện có, cũng như hướng hoặc liên kết hiện tại của chúng với nhau.

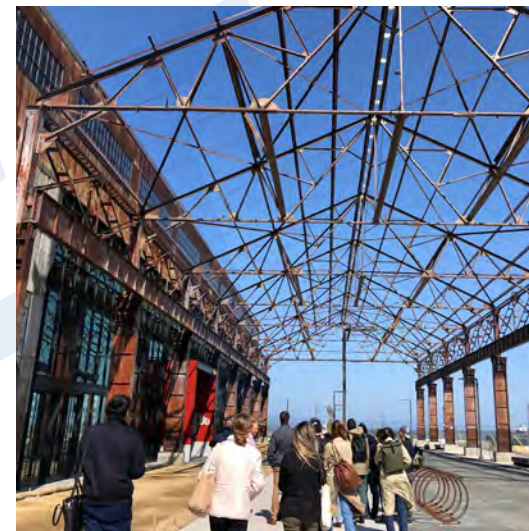


FIGURE 18. Ví dụ về tái sử dụng sáng tạo khung kết cấu: Bến tàu 70 Tòa nhà 15 trên 22nd Street ở San Francisco



FIGURE 19. Góc nhìn khái quát về quang cảnh Công viên Khu phố từ Phố đi bộ St. John



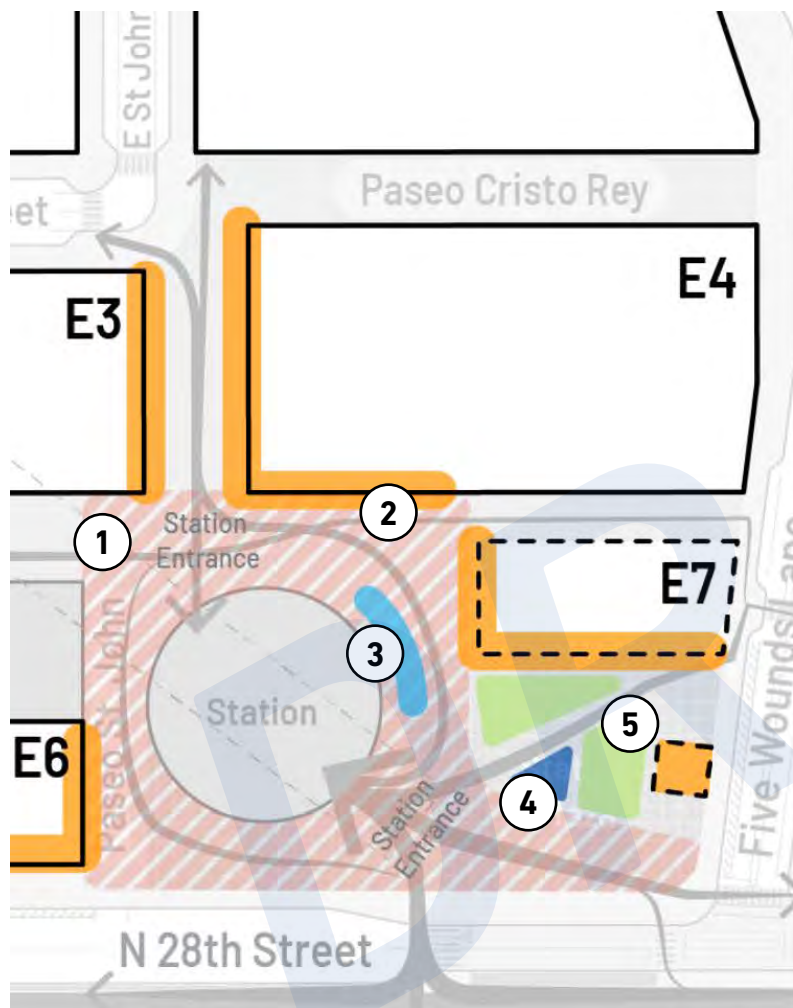


FIGURE 20. Chương trình Khái niệm Station Plaza

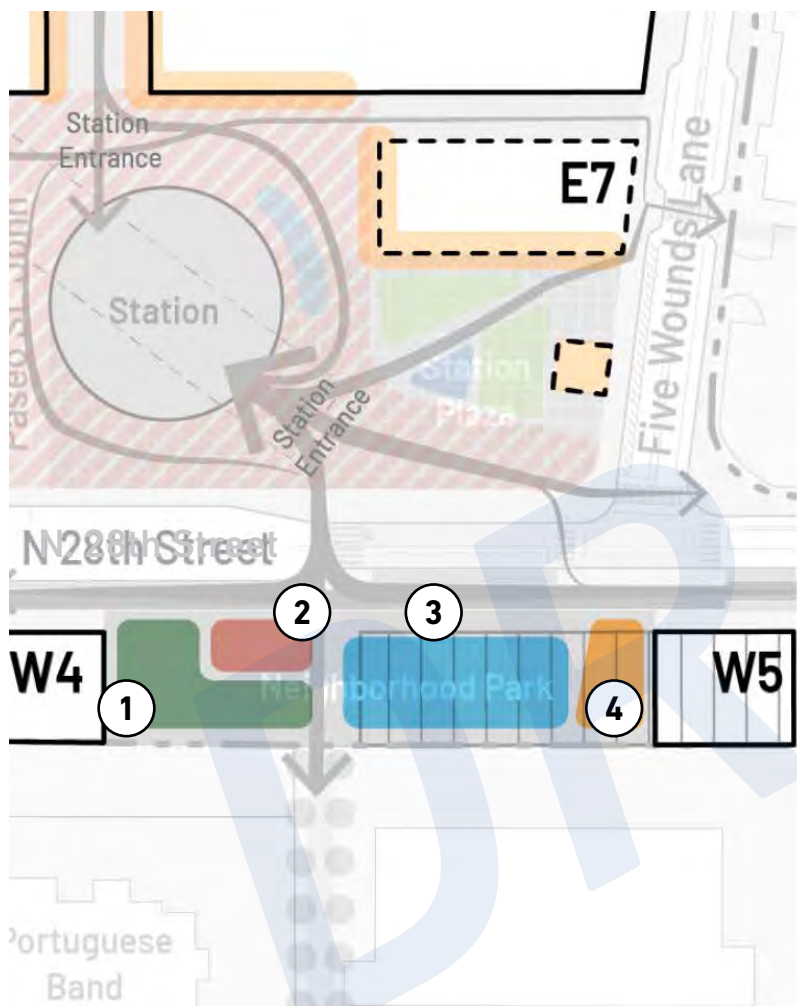


FIGURE 21. Chương trình Khái niệm Công viên Khu phố

3.2.5 Công viên Gateway

“Tín hiệu đến trạm”

Công viên Gateway (kích thước lên tới khoảng 3,000 feet vuông) phân định ranh giới vật lý một cổng vào trạm, mở rộng Đường mòn Five Wounds liền kề và cho phép tầm nhìn đến Lối vào Trạm. Nằm trên Dãy nhà gần E. Santa Clara Street, nó tạo ra một nơi để tạm dừng trên hành lang thương mại sầm uất, kết hợp không gian tràn ra cho các mục đích sử dụng tích cực ở tầng trệt liền kề và hỗ trợ môi trường chào đón hành khách phương tiện công cộng tại trạm xe buýt Rapid của VTA.

NGUYÊN TẮC

24. **Chương trình.** Kết hợp chỗ ngồi, ánh sáng, đặc điểm cảnh quan và nghệ thuật công cộng theo nghĩa đen hoặc ẩn dụ để báo hiệu cảm giác đến trạm và cung cấp kết nối chào đón. Các tiện nghi giải trí để hỗ trợ Đường mòn Five Wounds cũng được khuyến khích.

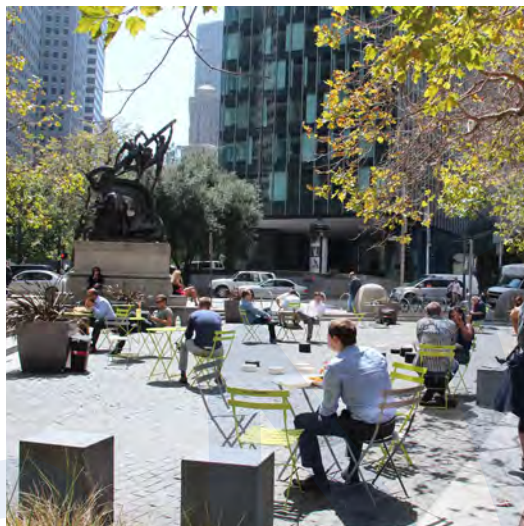


FIGURE 22. Ví dụ về Gateway Park: Mechanics Monument Plaza, San Francisco

3.2.6 Phố đi bộ

“Tăng khả năng đi bộ và kết nối”

Phố đi bộ hoàn thành mạng lưới không gian mở và cung cấp lối đi dành riêng cho người đi bộ công khai giữa các khối lớn hơn (Hình 23):

- **Phố đi bộ Santa Isabel** cung cấp kết nối bắc/nam giữa E. St. James Street và Five Wounds Lane dọc theo phía đông bắc của Lối vào Trạm – cung cấp lối vào trạm ngoài đường từ sự phát triển trong tương lai trên khối liền kề phía bắc E. St. James Street.
- **Phố đi bộ Cristo Rey** cung cấp kết nối bắc/nam giữa N. 29th Street và Five Wounds Lane – nơi có Trường Trung học Cristo Rey, Giáo xứ Five Wounds và Hội trường IES.
- **Phố đi bộ St. John** cung cấp kết nối đông/tây kéo dài từ N. 27th Street dọc theo tuyến đường E. St. John, qua N. 28th Street, và dọc theo phía bắc của Lối vào Trạm đến N. 29th Street.

NGUYÊN TẮC

25. **Quy mô và định hướng.** Trong Dãy trạm, bao gồm các lối đi giữa khối không có ô tô (phố đi bộ) có chiều rộng khoảng 30 đến 60 feet. Cung cấp tối thiểu 20 feet để có đủ không gian trống cho xe khẩn cấp. Thêm tối đa 40 feet bổ sung cho các khu vực cảnh quan, trang thiết bị, chỗ ngồi, các yếu tố lập trình hoặc chỗ ngồi ngoài trời gần các mục đích sử dụng ở tầng trệt đang hoạt động.
26. **Chương trình.** Kết hợp các tính năng chỗ ngồi, ánh sáng, nghệ thuật và cảnh quan – bao gồm trang thiết bị tạm thời hoặc có thể di chuyển – để cung cấp khả năng tiếp cận theo cách chào đón và mời chào trong phố đi bộ.

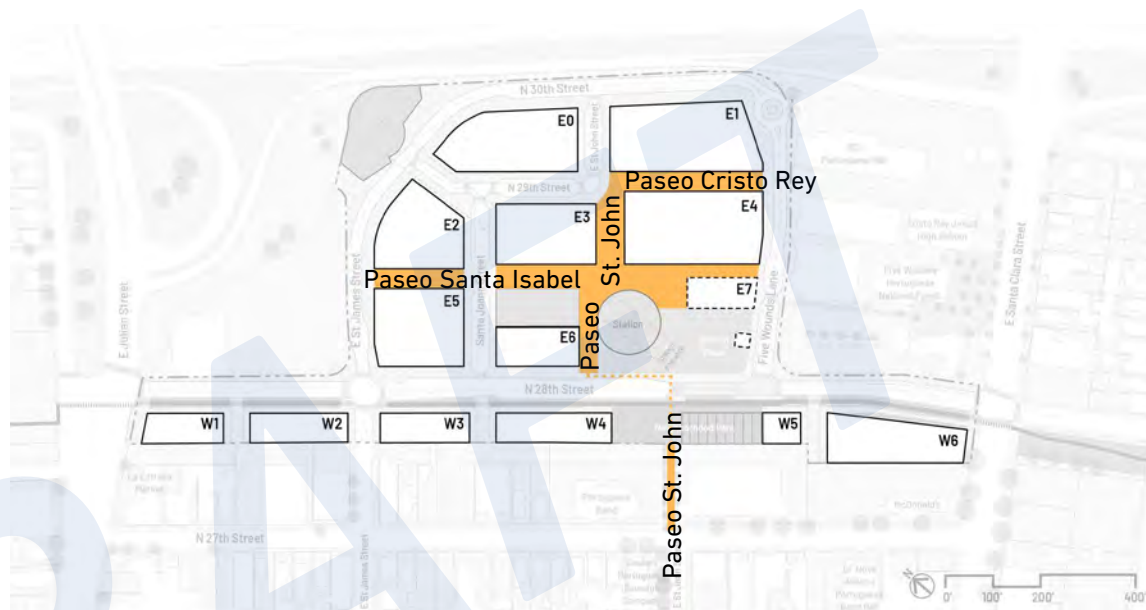
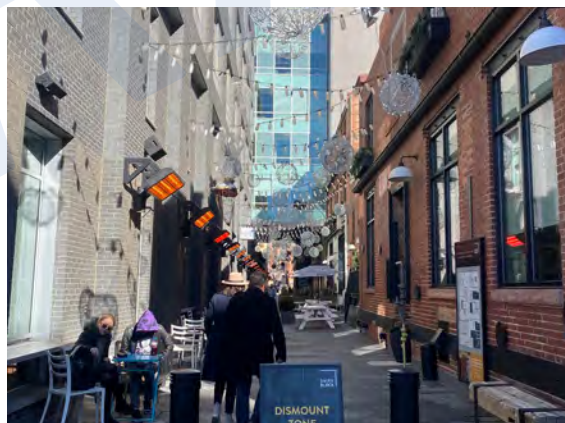


FIGURE 23. Mạng lưới phố đi bộ theo ý tưởng khái quát



DAIRY BLOCK, DENVER



PASEO DE SAN ANTONIO, SAN JOSÉ

FIGURE 24. Ví dụ về phố đi bộ

3.3 Sử Dụng Tích Cực

Các mục đích sử dụng tích cực bao gồm một loạt các loại hình sử dụng đất tạo ra một khu phố hoàn chỉnh hơn, mở rộng ra ngoài các mục đích sử dụng cho dân cư, văn phòng và tổ chức điển hình. Những cách sử dụng tích cực này thường được gọi là “không gian thứ ba”: những nơi mà mọi người dành thời gian bên ngoài công việc và cuộc sống gia đình, hoặc đi làm ở giữa. Điều này có thể bao gồm các loại hình kinh doanh đa dạng (bao gồm các doanh nghiệp và tổ chức nhỏ và địa phương), quy mô và bố cục để cho phép khả năng thích ứng khi nhu cầu thay đổi theo thời gian. Để có tác động lớn nhất, việc sử dụng tích cực nên ở những vị trí dễ nhìn thấy. Điều này bao gồm các góc chính của các tòa nhà và về phía đường phố, giao lộ hoặc nơi không gian mở công cộng hoặc phố đi bộ giao nhau với vỉa hè.

Sự kết hợp giữa các mục đích sử dụng tích cực – những mục đích khuyến khích lưu lượng người đi bộ và thu hút lĩnh vực công cộng bằng các hoạt động, bao gồm bán lẻ, dịch vụ, dân sự, giáo dục, sáng tạo, phục vụ cộng đồng, làm việc trực tiếp và sử dụng linh hoạt – được ưu tiên gắn Lối vào Trạm, bao quanh Quảng trường Trạm và dọc theo N. 28th Street giữa E. Santa Clara Street và E. St. James Street. Những vị trí này được dự đoán sẽ có khối lượng người đi bộ cao, tầm nhìn cao từ phương tiện công cộng và/hoặc tiềm năng thu hút và kích hoạt không gian mở.

3.3.1 Các Loại Sử Dụng

NGUYÊN TẮC

27. **Nhân tố hấp dẫn/thu hút.** Bao gồm các nhân tố hấp dẫn và thu hút nhiều hơn để giải quyết các khoảng trống trong nhu cầu hiện có của khu vực lân cận xung quanh hoặc thiết lập điểm đến. Các ý tưởng được xác định trong Nghiên cứu thị trường DDF bao gồm cửa hàng tạp hóa, dịch vụ y tế hoặc chăm sóc bệnh nhân, nhà ở sống/làm việc và nghệ sĩ, phòng ăn, không gian giáo dục phi lợi nhuận và không gian ươm tạo/tăng tốc cho các doanh nghiệp địa phương. Sự quan tâm đến nhà ở cao cấp đã được nâng lên nhiều lần trong quá trình tham gia cộng đồng do sự gần gũi với các máy hút thương mại và phương tiện công cộng trong khu vực trạm này.
28. **Tiện ích cộng đồng.** Kết hợp các mục đích sử dụng cộng đồng định dạng nhỏ hơn, có thể bao gồm trung tâm chăm sóc trẻ em, trung tâm giáo dục, không gian sáng tạo, không gian trưng bày/biểu diễn và trung tâm văn hóa.
29. **Các doanh nghiệp nhỏ và địa phương.** Sự phát triển nên thể hiện nỗ lực thiện chí để bao gồm các doanh nghiệp nhỏ và địa phương vì ít nhất 20% hỗn hợp người thuê để hỗ trợ đại diện địa phương xung quanh trạm.
- Các doanh nghiệp nhỏ và địa phương là những doanh nghiệp độc quyền nằm trong hoặc được thành lập trong Hạt Santa Clara. Các doanh nghiệp mới hoặc mở rộng bắt đầu hoặc có trụ sở tại khu vực Làng đô thị Five Wounds nói riêng nên được ưu tiên. Ngoài ra, hãy xem xét không gian ươm tạo cho doanh nghiệp nhỏ hoặc phòng ăn là điểm khởi đầu cho các doanh nghiệp đang phát triển.
30. **Bán lẻ/dịch vụ.** Kết hợp các dịch vụ và bán lẻ định dạng nhỏ hơn (ưu tiên các doanh nghiệp nhỏ địa phương), có thể bao gồm quán cà phê, người bán thịt, nhà hàng, thẩm mỹ viện, nha sĩ và phụ lục bưu điện. Việc sử dụng định dạng lớn hơn có thể bao gồm trung tâm mua sắm, rạp chiếu phim, không gian sản xuất sáng tạo, phòng tập thể dục và ngân hàng và bị giới hạn ở 25,000 feet vuông trở xuống theo Kế hoạch làng đô thị Five Wounds. Hạn chế bán lẻ sữa công thức trong phạm vi có thể – bao gồm các chuỗi quốc gia có nhiều địa điểm và trụ sở chính bên ngoài Bay Area, thường có giao diện và bố cục được tiêu chuẩn hóa. Tham khảo Hình 27 để biết các vị trí mặt tiền đường phố bán lẻ ưu tiên.

31. Bán lẻ vi mô trong Công viên Khu phố. Bao gồm bán lẻ vi mô trong Công viên Khu phố, chẳng hạn như sử dụng các cấu trúc tiền chế cơ bản với khung gỗ hoặc kim loại lộ ra ngoài để phù hợp với đặc tính công nghiệp, đảm bảo độ bền, giữ chi phí xây dựng ở mức tối thiểu và hỗ trợ giá thuê thấp. Các cấu trúc bán lẻ siêu nhỏ không được vượt quá 25 feet chiều cao và người thuê thông thường có thể chiếm 400-800 feet vuông. Bán lẻ siêu nhỏ có thể hoạt động như một nơi ước tạo cho doanh nghiệp nhỏ.

32. Gian hàng/ki-ốt của Quảng trường Trạm. Bao gồm một gian hàng nhỏ, (các) ki-ốt hoặc (các) xe đẩy hỗ trợ hoạt động trong Quảng trường Trạm, có thể bao gồm chương trình thương mại hoặc phục vụ cộng đồng hợp tác với các nghệ sĩ, tổ chức và doanh nghiệp địa phương. Một ý tưởng ví dụ nổi lên trong quá trình tham gia của thanh niên DDF với Trường Trung học Cristo Rey bao gồm một quán cà phê do học sinh quản lý có thể hỗ trợ sẵn sàng cho công việc đồng thời cung cấp dịch vụ cho khu vực xung quanh. Kết hợp bãi đậu xe đạp và/hoặc phòng tắm cũng được khuyến khích. (Các) cấu trúc không được phá vỡ tầm nhìn trực tiếp từ lối vào trạm đến góc N. 28th Street và E. Santa Clara Street cũng như các tháp chuông của Giáo xứ Five Wounds. Gian hàng hoặc (các) ki-ốt không được ngăn cản xe khẩn cấp ra vào tất cả các phía của Lối vào Trạm.



FIGURE 25. Góc nhìn khái quát của Lối vào Trạm và các tầng trệt đang hoạt động từ N.29th Street



3.3.2 Kích Hoạt Tầng Trệt

NGUYÊN TẮC

33. Vị trí sử dụng đang hoạt động.

Việc sử dụng tích cực ở tầng trệt của các tòa nhà nên được ưu tiên theo thứ tự này:

- Bao quanh Quảng trường Trạm
- Dọc theo các hành lang thương mại hiện có của E. Santa Clara Street và E. Julian Street
- N. 28th Street trong một dãy nhà của Lối vào Trạm
- Giữa Lối vào Trạm và Phố đi bộ Cristo Rey
- Phần còn lại của N. 28th Street

34. Không gian thương mại linh hoạt.

Thiết kế cho các không gian có thể chứa nhiều loại hình kinh doanh, kích thước, hướng và bố cục cho phép khả năng thích ứng khi nhu cầu thay đổi theo thời gian. Độ sâu tối thiểu 40 feet (ưu tiên 50 đến 60 feet) được khuyến khích để hỗ trợ một loạt các mục đích sử dụng tích cực tiềm năng.

35. Định hướng lối vào sử dụng tích cực.

Định hướng lối vào sử dụng tích cực ở những vị trí dễ nhìn thấy để khuyến khích hoạt động mạnh mẽ của người đi bộ suốt cả ngày và buổi tối. Kết hợp hệ thống chiếu sáng cho người đi bộ trên mặt tiền tòa nhà như đã nêu trong Nguyên tắc 19. Các vị trí lối vào để sử dụng tầng trệt đang hoạt động nên được ưu tiên theo thứ tự sau:

- Gần Lối vào Trạm nhất
- Hướng tới một không gian mở
- Hướng tới một ngã tư
- Hướng tới một đường phố công cộng hoặc phố đi bộ

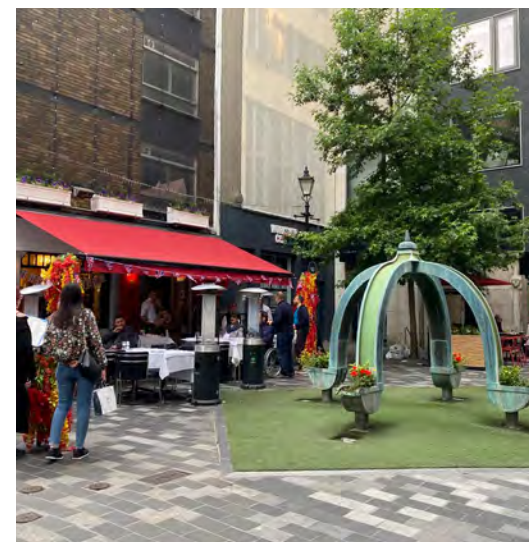


FIGURE 26. Ví dụ về kích hoạt tầng trệt



FIGURE 27. Mặt tiền tầng trệt hoạt động chính theo ý tưởng khái quát

Chú thích

- Mặt tiền chính dành cho các hoạt động sôi nổi
- Mặt tiền phụ dành cho các hoạt động sôi nổi

3.3.3 Sử Dụng Theo Giai Đoạn và Tạm Thời

NGUYÊN TẮC

36. Ưu tiên phát triển giai đoạn đầu.

Các giai đoạn phát triển ban đầu nên đóng khung và kích hoạt các khu vực hỗ trợ đi bộ, đi xe đạp và đi phương tiện công cộng – các phương thức ưu tiên cho việc đến trạm – và cũng hỗ trợ nhu cầu của cộng đồng xung quanh để khuyến khích hoạt động ở trung tâm của TOD. Các khu vực xung quanh Quảng trường Trạm và dọc theo N. 28th Street tại cửa ngõ E. Santa Clara Street là những vị trí ưu tiên để phát triển giai đoạn đầu. Hơn nữa, phát triển sớm trong khu vực ưu tiên này sẽ giảm thiểu tác động xây dựng trên cổng vào trạm trong các giai đoạn phát triển tiếp theo.

37. Lợi ích công cộng của việc sử dụng không gian dựng tạm. Bao gồm các mục đích sử dụng tạm thời có thể mang lại lợi ích công cộng, khuyến khích sự tham gia của cộng đồng và thúc đẩy các kết nối sớm trong sự phát triển mới trong suốt giai đoạn xây dựng theo từng giai đoạn. Việc sử dụng có thể bao gồm từ nghệ thuật

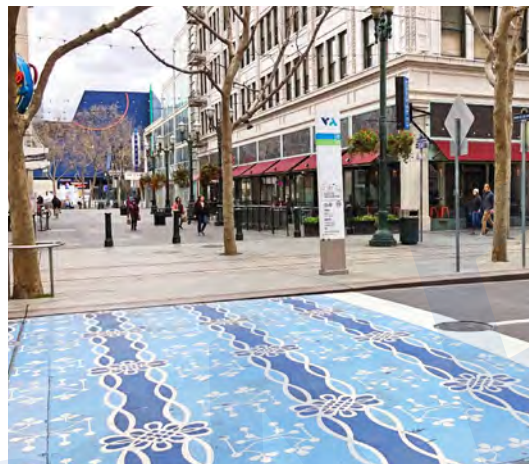
và lập trình xã hội sáng tạo, giải quyết các nhu cầu tạm thời giải quyết tác động của việc xây dựng hoặc cung cấp các gian hàng dựng tạm cho thực phẩm, bán lẻ và giải trí.

38. Kinh phí và khung thời gian sử dụng gian hàng dựng tạm. Theo đuổi giấy phép ngắn hạn từ Thành phố San José cho các cấu trúc, sự kiện và mục đích sử dụng tạm thời tại các khu vực trên địa điểm mà TOD chưa được xây dựng. Tiếp tục các sự kiện đặc biệt và sử dụng gian hàng dựng tạm trong Quảng trường Trạm khi trạm mở cửa và hoàn thành TOD xung quanh.

39. Định vị sử dụng tạm thời trong quá trình đang xây dựng. Xác định địa điểm sử dụng tạm thời nơi có thể hỗ trợ nhu cầu của khu vực lân cận mà không cần khả năng tiếp cận địa điểm quan trọng, máy móc hạng nặng và các khu vực xây dựng đang hoạt động. Các địa điểm thích hợp có thể bao gồm Dãy hàng, đặc biệt liền kề với E. Santa Clara Street và E. Julian Street để hỗ trợ hoạt động thương mại hoặc đối diện với E. St. James Street nếu cung cấp dịch vụ khu phố.



**THƯ VIỆN SÁCH DI ĐỘNG CÔNG CỘNG
Ở HẠT SANTA CLARA**



**BỨC TRANH TRÊN MẶT ĐẤT TRÊN LỐI
BĂNG QUA ĐƯỜNG TẠI PHỐ ĐI BỘ DE
SAN ANTONIO, SAN JOSE**



**CƠ SỞ HẠ TẦNG VUI CHƠI TẠI CÔNG
VIÊN BOOM POP, EAST PALO ALTO**



**XE TẢI BÁN ĐỒ ĂN TẬP TRUNG TẠI
KHU ĐI BỘ THƯỜNG LÂM NGHỆ THUẬT
SOUTH FIRST FRIDAYS, SAN JOSE**



(c) Mu-Ping Cheng

**BẢN ĐỒ VINYL Ở LANDING TẠI
LEIDESDORFF, SAN FRANCISCO**

FIGURE 28. Ví dụ về ý tưởng sử dụng tạm thời và kích hoạt không gian dựng tạm

“

Miền Đông San Jose cần phát triển kinh tế và nhà ở giá cả phải chăng. Đây là một phần quan trọng trong việc nâng cao Miền Đông San Jose...

”

— Phản hồi của các bên liên quan, 2023

4 KẾT CẤU ĐÔ THỊ VÀ MÔI TRƯỜNG

4.1 CẤU TRÚC DÃY..... 48

4.2 SỬ DỤNG ĐẤT..... 50

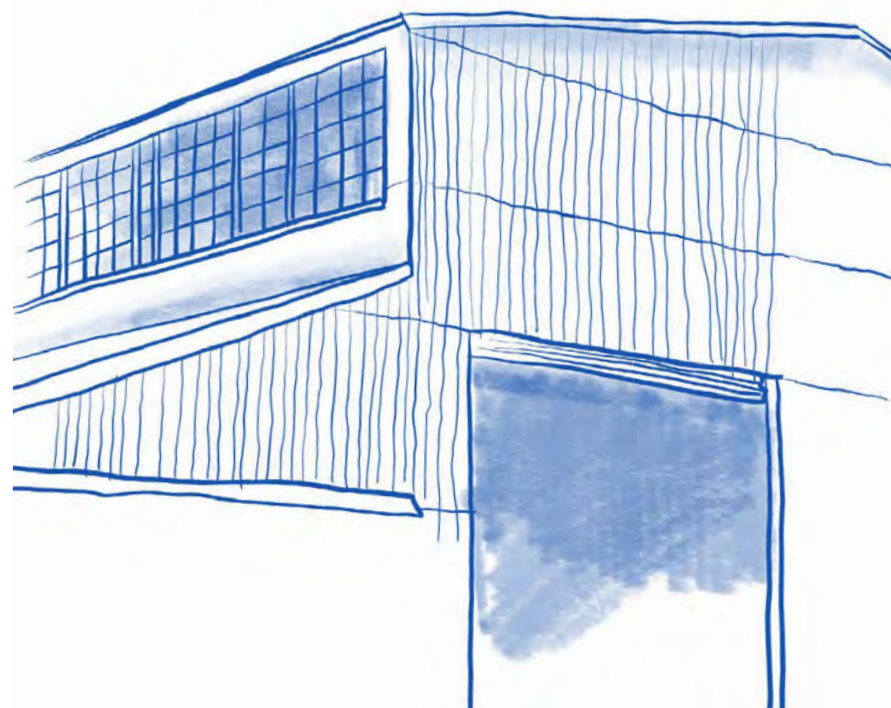
4.3 TÒA NHÀ..... 52

4.3.1 Chiều Cao..... 52

4.3.2 Định Khối và Định Hướng 54

4.3.3 Đặc Tính 58

4.3.4 Thiết Kế Tầng Trệt..... 63



KẾT CẤU ĐÔ THỊ VÀ MÔI TRƯỜNG

Cấu trúc khối và sử dụng đất của tầm nhìn khái niệm cân bằng hiệu quả, khả năng đáp ứng môi trường và tích hợp theo ngữ cảnh. Bố cục của các lô đất xây dựng – và không gian mở và kết nối ở giữa – ưu tiên thiết kế toàn diện và khả năng đi bộ, và khung cơ hội kích hoạt tầng trệt và trải nghiệm đa dạng hỗ trợ các mẫu trong kết cấu đô thị xung quanh.

Tham vọng bổ sung:

- Phân bổ mục đích sử dụng đất phù hợp với các mục đích sử dụng liên kế và lấp đầy khoảng trống nhu cầu cho các cộng đồng dân cư xung quanh.
- Thiết lập một đặc điểm đô thị và đường chân trời cửa ngõ cho Đông San José đồng thời bao trùm bối cảnh, thiết kế tòa nhà dành riêng cho Little Portugal và bản sắc của nó như một trạm trung chuyển khu phố.
- Tối ưu hóa hiệu suất môi trường để thích ứng với các tác động khí hậu trong tương lai và cố gắng đáp ứng các mục tiêu bền vững thông qua định hướng, định khối và sự thoải mái về nhiệt.

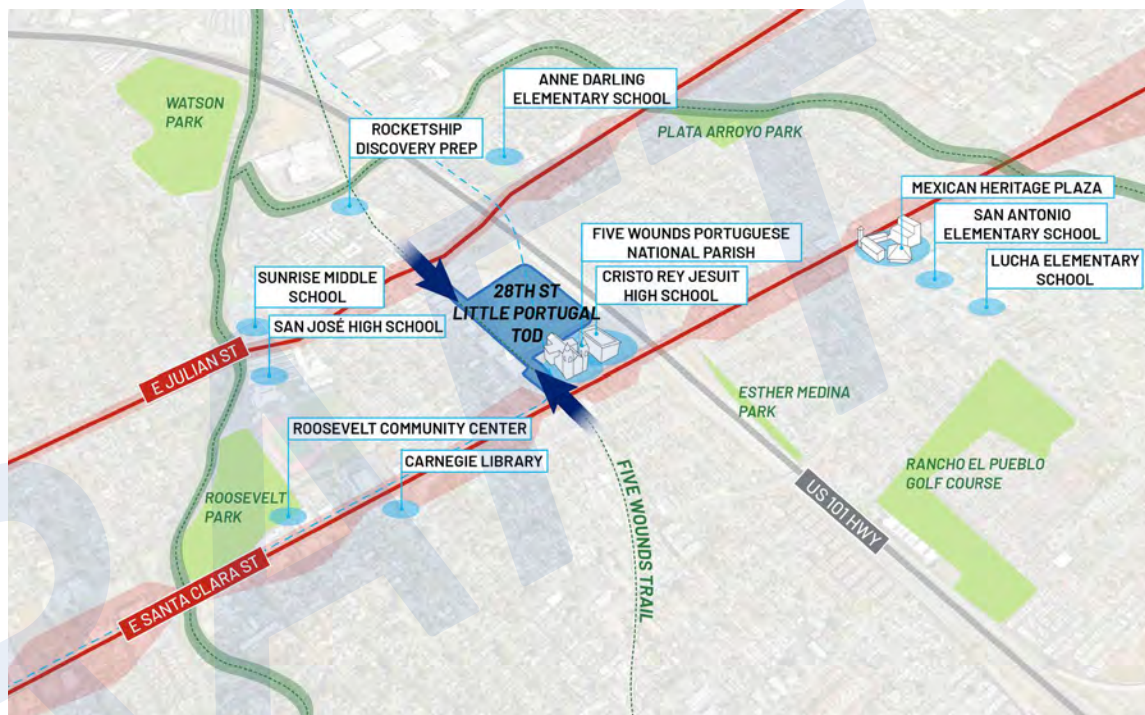


FIGURE 29. Bản đồ ngữ cảnh về khu phố

Chú thích

- 28th Street/Little Portugal TOD
- Cơ sở giáo dục/văn hóa/cộng đồng
- Hành lang thương mại
- Không gian mở
- Các đường mòn

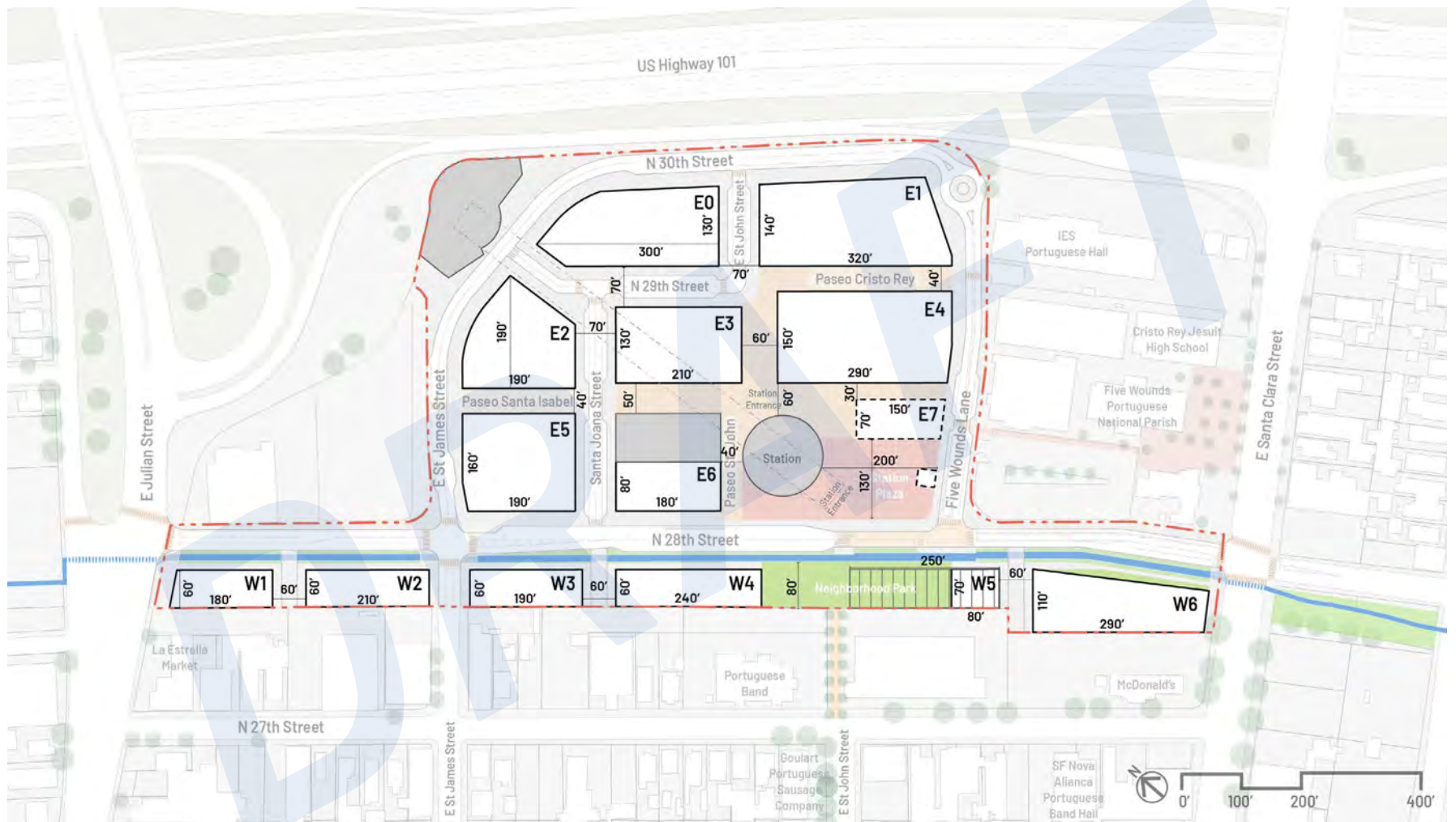


FIGURE 30. Sơ đồ khái niệm lô đất

Chú thích

- | | | |
|--|--|---|
| Ranh giới dự án | Cơ sở trạm | Phố đi bộ hoặc vạch băng qua đường |
| Ranh giới lô đất | Quảng trường | Đường mòn Five Wounds |
| Ranh giới lô đất (tạm thời) | Không gian mở | |

4.1 Cầu Trúc Dãy

Kết cấu đô thị hiện tại đặt ra những thách thức cho khả năng tiếp cận và kết nối. Do sự phổ biến của việc sử dụng công nghiệp định dạng lớn dọc theo hành lang đường sắt Union Pacific, địa điểm này có một mạng lưới hạn chế các đường phố hiện có và các kết nối quyền ưu tiên; và nguy hiểm thay, hầu hết các đường phố không bao gồm vỉa hè cũng như các cơ sở xe đạp an toàn. Dãy trạm dài khoảng 850 feet x 600 feet và Dãy hàng dài khoảng một phần ba dặm. Để tham khảo, các khối dân cư chiếm ưu thế trong khu vực lân cận có kích thước khoảng 250 feet x 600 feet.

Tầm nhìn khái niệm DDF ưu tiên khả năng đi bộ qua các khối giới hạn từ 320 feet trở xuống theo bất kỳ hướng nào giữa đường phố, phố đi bộ hoặc không gian mở gần nhất (với hầu hết các khối dài dưới 200 feet). Các khối cũng được thiết kế để linh hoạt và hiệu quả thông qua các lô đất hình chữ nhật. Điều này làm tăng số lượng giao lộ cho sự đa dạng và nhiều mặt tiền tòa nhà hơn thu hút lĩnh vực công cộng. Các khối được thu nhỏ liên quan đến bối cảnh của chúng, với các khối lớn hơn đậm địa điểm từ Highway 101 và các khối nhỏ hơn hướng về phía Lối vào Trạm, không gian mở, N. 28th Street và Giáo xứ Five Wounds.

Để tối ưu hóa hiệu suất xây dựng và sự thoải mái về môi trường trong suốt cả năm, định hướng khối nên xem xét hướng gió và các khía cạnh mặt trời. Tầm nhìn khái niệm DDF nắm bắt gió mùa hè từ

phía bắc để làm mát, với đường phố, phố đi bộ, sân trong và không gian mở được sắp xếp nếu có thể ở phía bắc (NNW). Đồng thời, tầm nhìn khái niệm DDF chuyển hướng gió mùa đông mát mẻ từ phía nam (SSE) bằng cách sử dụng các đặc điểm định khối và cảnh quan của tòa nhà để tạo ra một khu vực công cộng thoải mái hơn.

NGUYÊN TẮC

- 40. Chiều dài mặt tiền gần trạm.** Xác định vị trí chiều dài mặt tiền tòa nhà liên tục ngắn hơn (ưu tiên kích thước dưới 200 feet) gần Quảng trường Trạm và Lối vào Trạm để tăng khả năng kết nối, khả năng đi bộ và kết cấu đô thị hạt mịn hơn.
- 41. Chiều dài mặt tiền chu vi dãy trạm.** Xác định vị trí chiều dài mặt tiền tòa nhà liên tục dài hơn gần Highway 101 và trên đoạn đường nối gần E. St. James Street để đệm giao thông, tiếng ồn và tầm nhìn từ Quảng trường Trạm. Mặt tiền tòa nhà liên tục nên được giới hạn ở 320 feet theo bất kỳ hướng nào.
- 42. Chiều dài mặt tiền Five Wounds Lane.** Mặt tiền tòa nhà liên tục đối diện với Five Wounds Lane và Giáo xứ Five Wounds nên được giới hạn ở mức 220 feet trở xuống để hỗ trợ kết nối giữa Dãy trạm từ Giáo xứ Five Wounds và Trường Trung học Cristo Rey.
- 43. Chiều dài mặt tiền của Dãy hàng.** Giới hạn chiều dài mặt tiền tòa nhà liên tục đến 250 feet về phía bắc của Phố đi bộ St. John và 300 feet về phía nam của Phố đi bộ St. John – tuân thủ Luật Cứu hỏa (chiều dài vòi tối đa 150 feet).
- 44. Căn chỉnh dãy hàng để ráp.** Nếu có thể, hãy căn chỉnh các lô đất ở phía tây của N. 28th Street với các đường lô ở phía đông của N. 27th Street để ráp lô đất tiềm năng hoặc các kết nối giữa dãy bổ sung.

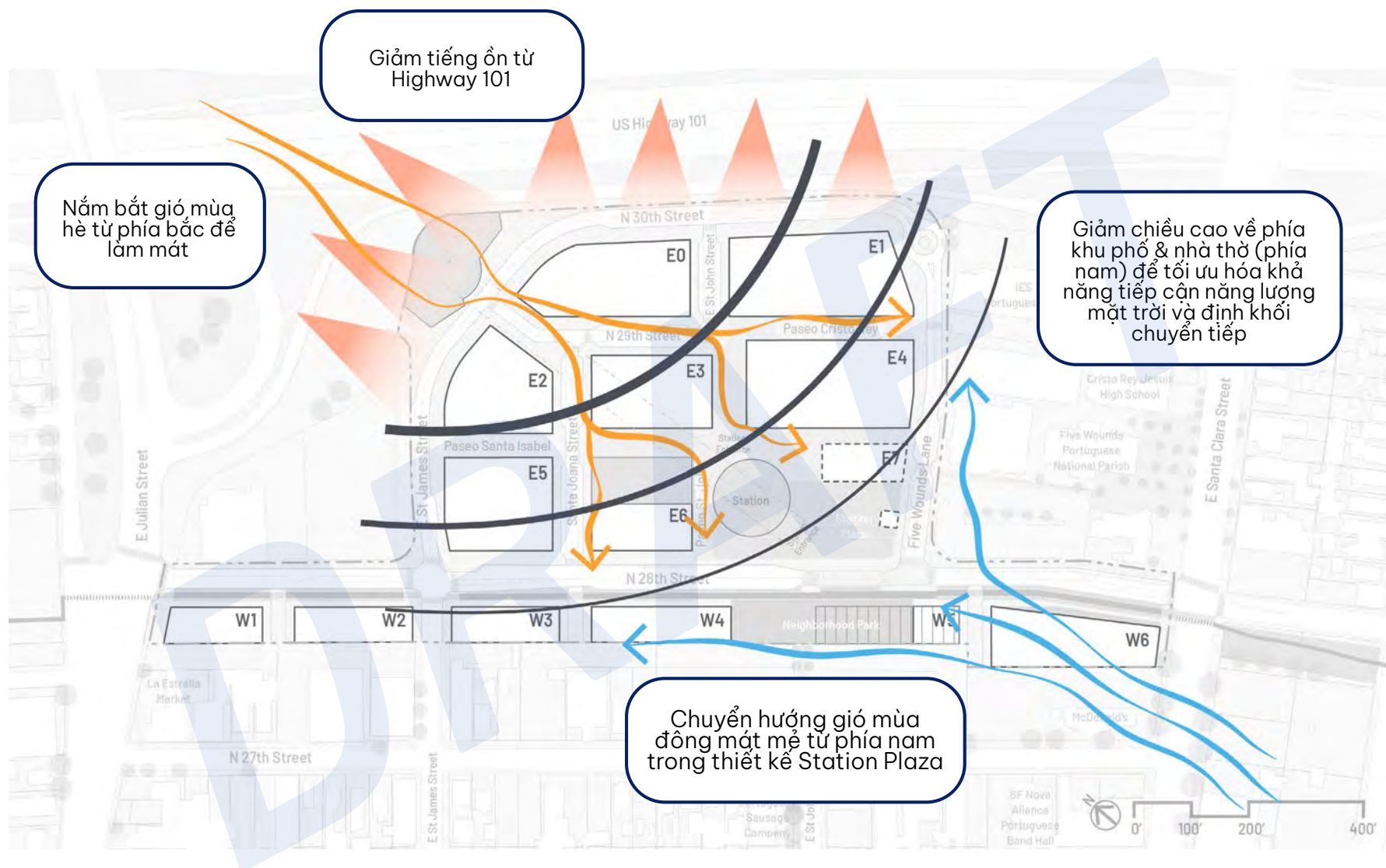


FIGURE 31. Cơ hội định hướng TOD theo ý tưởng khái quát, được định hình dựa trên khí hậu địa phương

4.2 Sử Dụng Đất

TOD thành công nhất khi nó kết hợp kết hợp các mục đích sử dụng hỗ trợ hệ sinh thái vận chuyển tổng thể và khu vực xung quanh, với mật độ lớn nhất xảy ra gần Lối vào Trạm nhất để làm cho phương tiện công cộng trở thành giải pháp di chuyển thuận tiện nhất cho số lượng hành khách lớn nhất. Lợi ích của việc tăng mật độ gần các trạm trung chuyển bao gồm tăng lượng hành khách, tạo ra môi trường đô thị sôi động và có thể đi bộ, tạo thêm doanh thu cho các cơ quan vận chuyển có thể được sử dụng để tài trợ cho các lợi ích công cộng, v.v.

Tầm nhìn khái niệm đại diện cho một chương trình sử dụng hỗn hợp cân bằng, bao gồm tính linh hoạt cho các điều kiện thị trường đang phát triển. Trong khi các vị trí văn phòng và tổ chức ưu tiên là những vị trí gần nhất với Highway 101 và E. Julian Street trên đường dốc, hầu hết các khối dọc theo E. St. James Street và Five Wounds Lane được sắp xếp thành các lô đất linh hoạt cho mục đích sử dụng văn phòng, tổ chức hoặc dân cư. Tính linh hoạt trong sử dụng đất giữa văn phòng, tổ chức và dân cư là rất quan trọng trong bối cảnh vô số thách thức trong việc thu hút khách thuê văn phòng lớn – bao gồm xây dựng lâu dài, chuyển sang áp dụng rộng rãi mô hình làm việc kết hợp sau đại dịch COVID-19, tỷ lệ trống văn phòng trên toàn Bay Area và tình trạng thiếu sử dụng văn phòng nói chung trong khu vực thay vì hướng tới trung tâm thành phố.

NGUYÊN TẮC

45. Kết hợp sử dụng. Cung cấp kết hợp các mục đích sử dụng và dịch vụ dân cư và việc làm – bao gồm văn phòng, bán lẻ, dịch vụ và sử dụng cho tổ chức/dân sự/giáo dục như giáo dục đại học, bưu điện, trung tâm cộng đồng hoặc thư viện – để kích hoạt lĩnh vực công cộng trong suốt các thời điểm khác nhau trong ngày (Hình 32). Tham khảo Chính sách Cộng đồng Định hướng theo phương tiện công cộng của VTA để biết các hướng dẫn về sử dụng đất.

46. Khu dân cư tại Dãy trạm. Việc sử dụng khu dân cư không được khuyến khích trong phạm vi khoảng 250 feet của Highway 101 để đệm tiếp xúc với ô nhiễm tiếng ồn, khí thải giao thông, cũng như các hạt phanh và mòn lốp.

47. Sử dụng văn phòng và tổ chức tại Dãy trạm. Xác định vị trí sử dụng văn phòng và tổ chức về phía Highway 101 và E. Julian Street trên đường dốc để tối đa hóa tầm nhìn của chúng, tối ưu hóa tầm nhìn và ánh sáng xung quanh (phía bắc) và hoạt động như một bộ đệm cho đường cao tốc. Khuyến khích sử dụng biển báo để tăng tầm nhìn từ Highway 101 và khu vực xung quanh.

48. Địa điểm sử dụng đất linh hoạt. Các dãy nhà phía bắc trạm dọc theo N.29th Street và E. St. John Street được xác định là các lô đất linh hoạt có thể phù hợp cho mục đích sử dụng dân cư, văn phòng hoặc tổ chức.

49. Dãy hàng. Do độ sâu lô đất bị hạn chế và gần với mục đích sử dụng chủ yếu là dân cư giữa N. 24th Street và N. 27th Street, việc sử dụng dọc theo Dãy hàng nên chủ yếu là khu dân cư với các mục đích sử dụng hoạt động ở tầng trệt phía trước Đường mòn Five Wounds và Công viên Khu phố như đã lưu ý trong Phần 3.3.

50. Nhà ở giá rẻ. Chính sách nhà ở giá cả phải chăng của VTA cam kết cung cấp 25% tổng số căn hộ trong mỗi địa điểm VTA TOD với giá cả phải chăng. Các chiến lược nhà ở giá cả phải chăng có thể bao gồm các tòa nhà độc lập và các đơn vị bao gồm trong các tòa nhà có thu nhập hỗn hợp. Tuân thủ các yêu cầu của Thành phố San José và chính sách nhà ở giá cả phải chăng của VTA. VTA sẽ không cho phép các yêu cầu về nhà ở giá cả phải chăng được đáp ứng ngoài cơ sở hoặc thông qua các khoản phí thay thế ngay cả khi sắc lệnh của Thành phố cho phép. Cơ hội sáng tạo để vượt quá yêu cầu tối thiểu được khuyến khích. Phản hồi thông qua sự tham gia của cộng đồng đã xác định sự quan tâm đến các chương trình ưu tiên địa phương, nhà ở cao cấp và nhà ở gia đình hỗ trợ là những cơ hội nhà ở giá cả phải chăng ưu tiên để cải thiện khả năng tiếp cận phương tiện giao thông và tầm quan trọng của việc duy trì một khu phố đa thế hệ, đa văn hóa và thu nhập hỗn hợp.

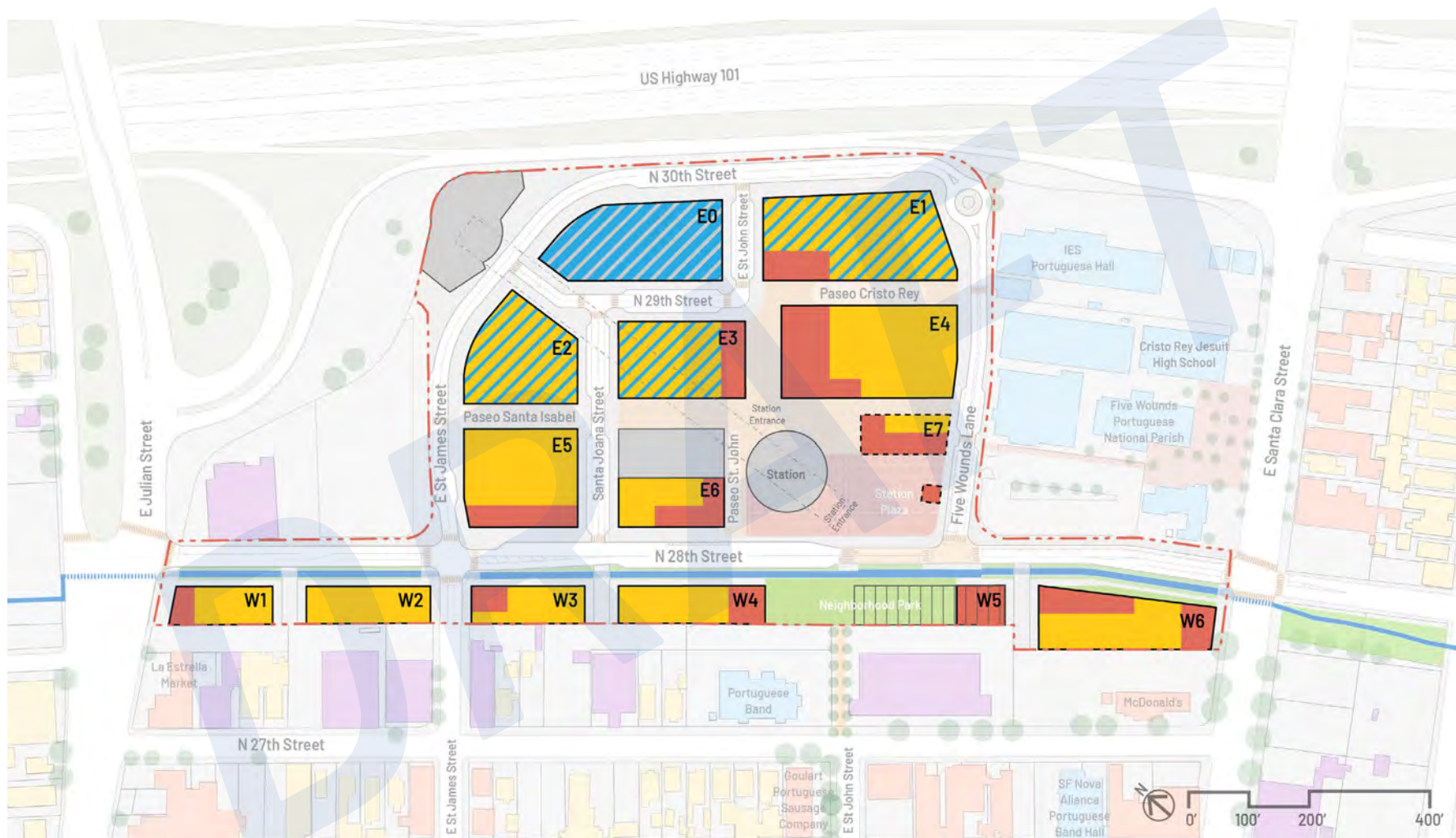


FIGURE 32. Khái niệm sử dụng đất

Chú thích

 	Ranh giới dự án	 	Không gian linh hoạt cho văn phòng/cơ sở/nhà ở	 	Không gian linh hoạt cho văn phòng/cơ sở/bãi đậu xe	 	Cơ sở trạm	 	Phố đi bộ hoặc vạch băng qua đường
 	Văn phòng/cơ sở	 	Các hoạt động sôi nổi tại tầng trệt	 	Công nghiệp	 	Quảng trường	 	Không gian mở
 	Khu dân cư							 	Đường mòn Five Wounds

4.3 Tòa Nhà

La masa y la arquitectura de los edificios deben responder al carácter físico y cultural del vecindario, fomentando al mismo tiempo un desarrollo que tenga éxito económico y esté arraigado en el lugar. Además, la altura de los edificios debería transicionar desde los edificios más altos en el lado norte del sitio (cerca de la rampa de acceso de E. Julian Street a la autopista 101) a edificios más bajos cerca del vecindario, la preparatoria Cristo Rey y la parroquia de Five Wounds hacia el sur con el fin de optimizar el acceso solar para la producción de energía renovable y la transición en masa al contexto. Tal y como exige el Plan de Aldea Urbana de Five Wounds (FWUVP), los edificios situados a lo largo de Five Wounds Lane y E. Santa Clara Street tienen una altura limitada dada su proximidad a la parroquia de Five Wounds. Esta sección incluye recomendaciones sobre las influencias del contexto en el diseño de los edificios, desde la forma hasta los materiales.

Consulte el FWUVP y las Normas y Directrices de Diseño de la Ciudad para obtener más información sobre directrices específicas en torno a los edificios y su masa y tratamiento.

4.3.1 Chiều Cao

NGUYÊN TẮC

51. **Vị trí tháp.** Các tòa nhà có chiều cao lên đến 300 feet được phép trên Dãy trạm, tuy nhiên các tòa nhà có chiều cao trên 150 feet nên được đặt ở vị trí chiến lược để thiết lập đường chân trời đặc biệt cho Đông San José. Các tòa tháp cao nhất thường xảy ra ở phía bắc của Lối vào Trạm gần Highway 101, nơi có tầm nhìn cao nhưng tác động thấp đến khu vực lân cận.
52. **Mối quan hệ tháp.** Tránh các tòa tháp phẳng, cụm tạo ra “hiệu ứng mesa”, nơi một số tòa nhà cao tầng xuất hiện nguyên khối từ xa. Để đảm bảo sự thay đổi đường chân trời, các tòa tháp cao hơn 150 feet nên khác nhau về chiều cao so với các tòa nhà liền kề ít nhất 20 feet và được ngăn cách theo chiều ngang với nhau ít nhất 150 feet để đảm bảo sự khác biệt từ xa và cho phép tiếp cận đủ ánh sáng ở mặt đất.
53. **Mối quan hệ giáo xứ Five Wounds.** Để phù hợp với FWUVP, các tòa nhà nằm dọc theo Five Wounds Lane và E. Santa Clara

Street nên lùi lại tối thiểu 60 feet trên 60 feet chiều cao để vừa phải giữa quy mô của các cấu trúc nhỏ hơn của Giáo xứ Five Wounds, Trường Trung học Cristo Rey, Lối vào Trạm và sự phát triển mới cao hơn. Bất kỳ tòa nhà nào dọc theo Five Wounds Lane nằm ở phía nam Phố đi bộ Santa Isabel không được cao quá 60 feet để đảm bảo tầm nhìn ra Giáo xứ Five Wounds.

54. **Giới hạn tải căn chỉnh BART.** Nếu các cấu trúc được đề xuất phía trên nền tảng trạm BART hoặc căn chỉnh đường hầm, chiều cao tòa nhà nên được giới hạn không quá năm tầng trên mặt đất. Tải trọng kết cấu của tòa nhà cần có sự chấp thuận phối hợp từ Giám đốc Chương trình BSV của VTA. Cấm xây dựng trên các cơ sở BART trên mặt đất.

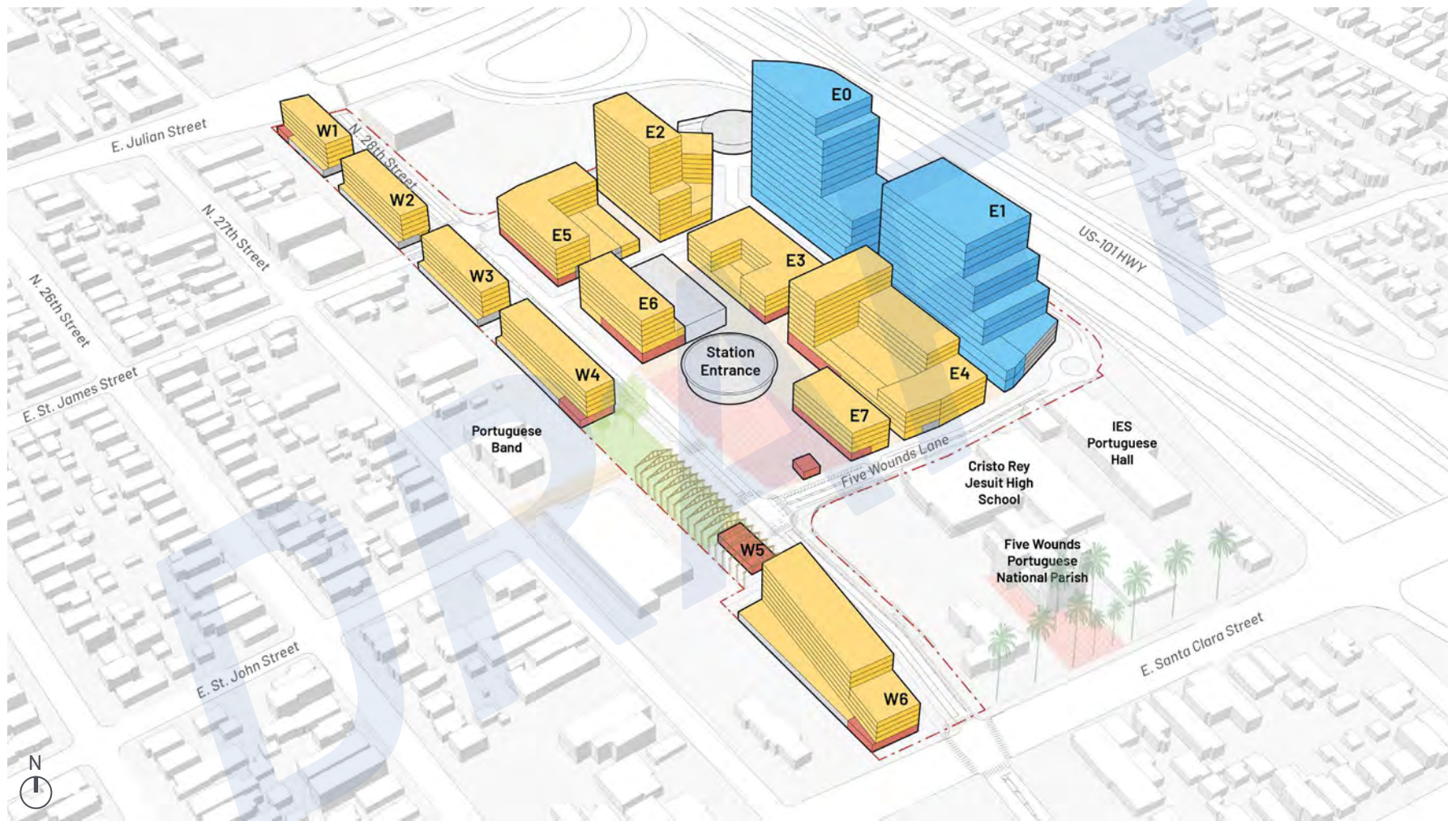


FIGURE 33. Bố cục khối theo ý tưởng khái quát

Chú thích

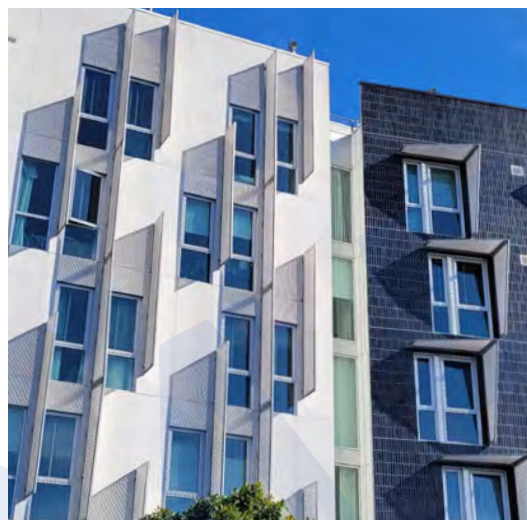
- | | | |
|---|---|--|
| Ranh giới dự án | Các hoạt động sôi nổi tại tầng trệt | Không gian mở |
| Văn phòng/cơ sở | Cơ sở trạm | Phố đi bộ hoặc vạch băng qua đường |
| Khu dân cư | Quảng trường | |

4.3.2 Định Khối và Định Hướng

NGUYÊN TẮC

55. Khoảng lùi. Để phù hợp với FWUVP, khuyến khích khoảng lùi phía trước tối thiểu hoặc bằng không để duy trì bức tường hướng ra đường nhất quán. Khi được yêu cầu tại các lối vào, bậc thêm trước nhà và dọc theo mặt tiền đường, bao gồm khoảng lùi tầng trệt sâu tối sáu feet cho phép không gian để có thêm ánh sáng, thông gió, đệm từ giao thông cho người đi bộ hoặc chỗ ngồi ngoài trời.

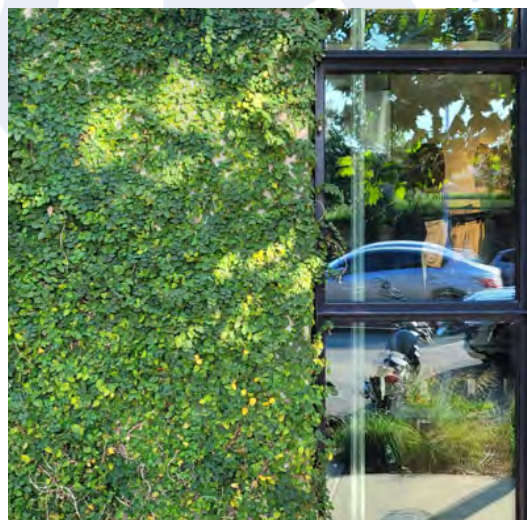
56. Giảm thiểu tăng nhiệt mặt trời mùa hè. Xem xét các chiến lược che bóng cho mặt tiền được định hướng từ 90 đến 270 độ từ phía bắc (tức là mặt tiền hướng về phía đông, nam và tây). Đối với mặt tiền hướng về phía đông nam và tây nam, kết hợp các yếu tố che nắng thẳng đứng hoặc hốc bảo vệ khỏi mặt trời thấp hơn vào buổi sáng và buổi tối. Đối với mặt tiền hướng về phía nam, kết hợp các yếu tố che nắng ngang hoặc nhô ra để cung cấp bóng râm từ sưởi ấm trực tiếp trong mùa hè nhưng cho phép tiếp cận năng lượng mặt trời vào mùa đông. Các chiến lược bổ sung bao gồm xử lý cửa sổ hoặc trồng trên mặt tiền tòa nhà. Tham khảo Bản ghi nhớ bền vững để biết thêm hướng dẫn.



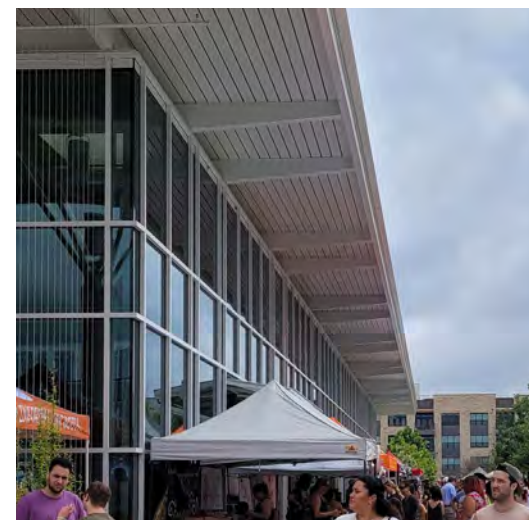
VÂY DỌC



CỬA SỔ LÕM



TRỒNG CÂY TRÊN MẶT TIỀN



NHÔ NGANG

FIGURE 34. Ví dụ về các yếu tố đổ bóng dọc và ngang và hốc

57. Định hướng không gian ngoài trời. Không gian ngoài trời trong các tòa nhà – chẳng hạn như sân, sân thượng và ban công – hướng về hướng bắc-tây bắc thu được luồng gió mùa hè để làm mát và tăng thông gió tự nhiên trong các đơn vị, giảm mức tăng nhiệt mặt trời vào cao điểm của mùa hè và bảo vệ khỏi luồng gió mùa đông lạnh về phía nam. Khi định hướng không gian ngoài trời trong các tòa nhà từ 90 đến 270 độ từ phía bắc, hãy đảm bảo cây xanh, tán cây hoặc bảo vệ gió mùa đông khác từ phía nam-đông nam, cũng như các loại cây chịu hạn, ưa nắng trong thiết kế không gian ngoài trời.

58. Phối cảnh. Các tòa nhà được đề xuất nên xem xét quan điểm từ các điểm thuận lợi chính sau:

- Lối vào/lối ra của tòa trạm
- Tất cả các đường ngắm khác được xác định trong Mục 5.1.3
- Đường E. Santa Clara hướng tây tại cầu vượt Highway 101 về phía Lối vào Trạm
- Đường E. Julian hướng tây tại cầu vượt Highway 101 về phía Lối vào Trạm
- Từ Highway 101 giữa lối ra 386A và 386B
- Đường mòn Five Wounds hướng bắc từ phía nam của E. Santa Clara Street
- Hướng đông qua Phố đi bộ St. John
- Hướng đông dọc theo đường E. St. James
- Hướng nam N. 28th Street gần E. St. James Street

59. Góc nhìn từ các tòa nhà. Xem xét các cơ hội cho các tòa nhà làm nổi bật khung cảnh và khung cảnh tôn vinh bối cảnh ngay lập tức và xa xôi – đặc biệt là đối với các tòa nhà cao trên 85 feet, sẽ cao hơn chiều cao cho phép bên ngoài làng đô thị ngay lập tức. Các quan điểm đáng chú ý bao gồm:

- Tháp chuông của Giáo xứ Five Wounds
- Dãy núi Diablo về phía đông
- Hành lang Silver và Coyote Creek
- Vịnh San Francisco về phía bắc
- Đường chân trời trung tâm thành phố San José ở phía tây

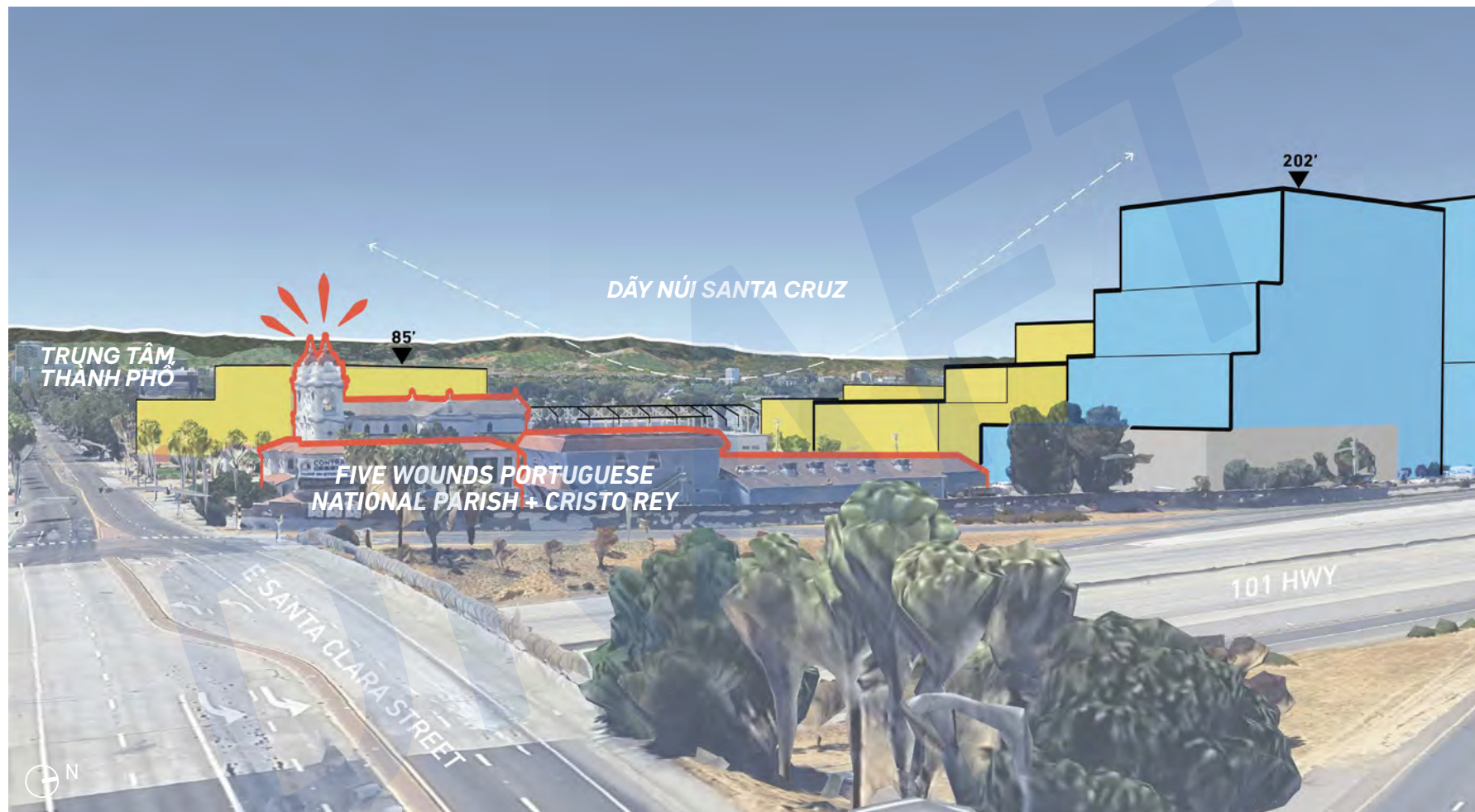


FIGURE 35. Hình dung khái niệm về các mối quan hệ định khối (nhìn về phía tây từ E. Santa Clara Street/Alum Rock Avenue)

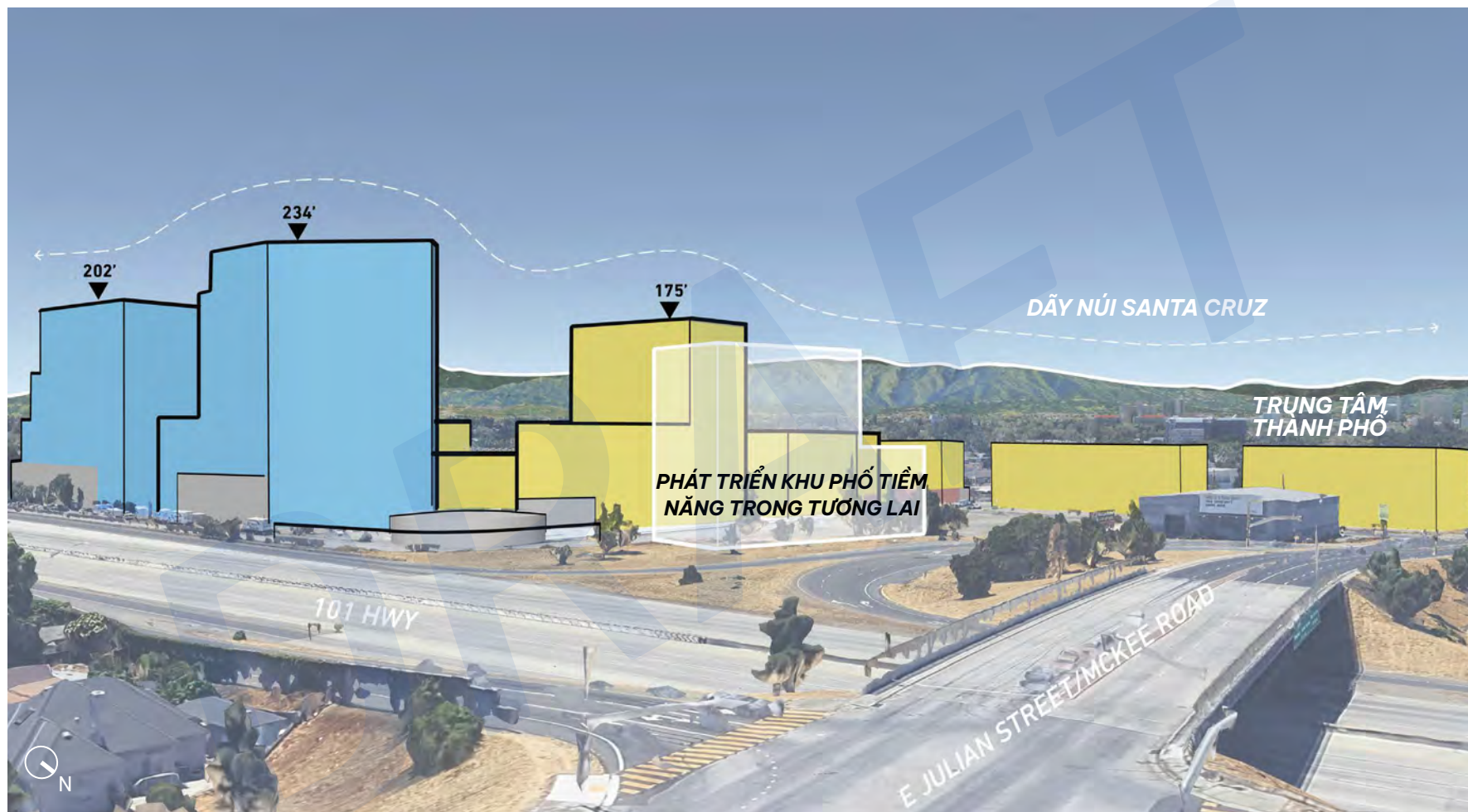


FIGURE 36. Hình dung khái niệm về các mối quan hệ định khối (nhìn về phía tây từ E. Julian Street/McKee Road)

4.3.3 Đặc Tính

NGUYÊN TẮC

60. Đỉnh tháp phân biệt. Là tòa nhà cao nhất giữa Trung tâm thành phố San José và Berryessa, các tòa tháp sẽ đóng một vai trò quan trọng trong việc xác định đặc điểm của khu phố Little Portugal. Phân biệt đỉnh tòa tháp trên 150 feet bằng cách sử dụng vật liệu, màu sắc, ánh sáng, điều chế, biến đổi đường mái hoặc bước lùi trong ít nhất 10 phần trăm trên cùng của chiều cao tòa nhà. Kiến trúc đặc trưng hoặc mang tính biểu tượng được khuyến khích nếu nó đại diện cho các đặc điểm kiến trúc dễ nhận biết của khu phố Little Portugal và Đông San José, hoặc phản ánh những diễn giải đương đại chu đáo về các khía cạnh của chủ nghĩa đa văn hóa trong khu vực.

61. Góc tuyên bố. Các góc tuyên bố là những vị trí có tầm nhìn cao xác định sự xuất hiện ở Little Portugal, và do đó đòi hỏi sự chú ý kiến trúc cao hơn, chẳng hạn như chiều ngang hoặc dọc, đường mái, hướng mặt tiền dọc, sở thích vật liệu cao, tăng độ trong suốt, màu sắc nổi bật, nghệ thuật tích hợp hoặc các đặc điểm kiến trúc mang tính biểu tượng thay thế. Các tính năng tuyên bố phải khác biệt với phần còn lại của mặt tiền tòa nhà để nhấn mạnh. Các góc tuyên bố trong dự án bao gồm các góc đối diện với Quảng trường Trạm, Công viên Khu phố và các hành lang chính (E. Santa Clara Street và E. Julian Street) để hỗ trợ việc tìm đường cho người đi bộ, ngoài các góc có tầm nhìn từ Highway 101 và E. Julian Street trên đường dốc. Các góc tuyên bố chính là những góc có thể nhìn thấy từ khoảng cách xa hơn và áp dụng cho toàn bộ chiều cao của mặt tiền, trong khi các góc tuyên bố thứ cấp có thể nhìn thấy rõ hơn gần tòa nhà và đặc biệt nhấn mạnh có thể được tập trung vào chiều cao 40 đến 60 feet dưới cùng.

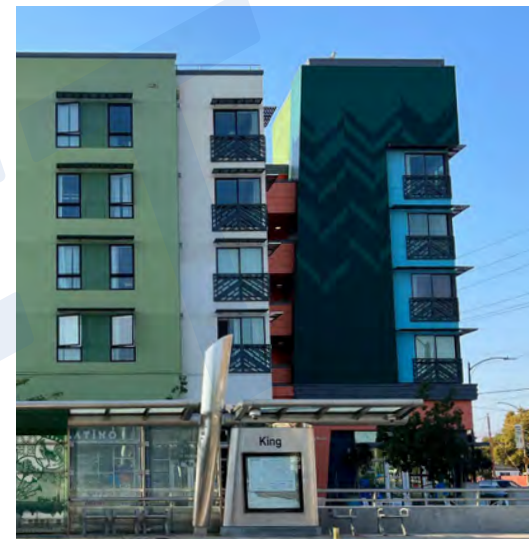


FIGURE 37. Ví dụ về góc trình bày

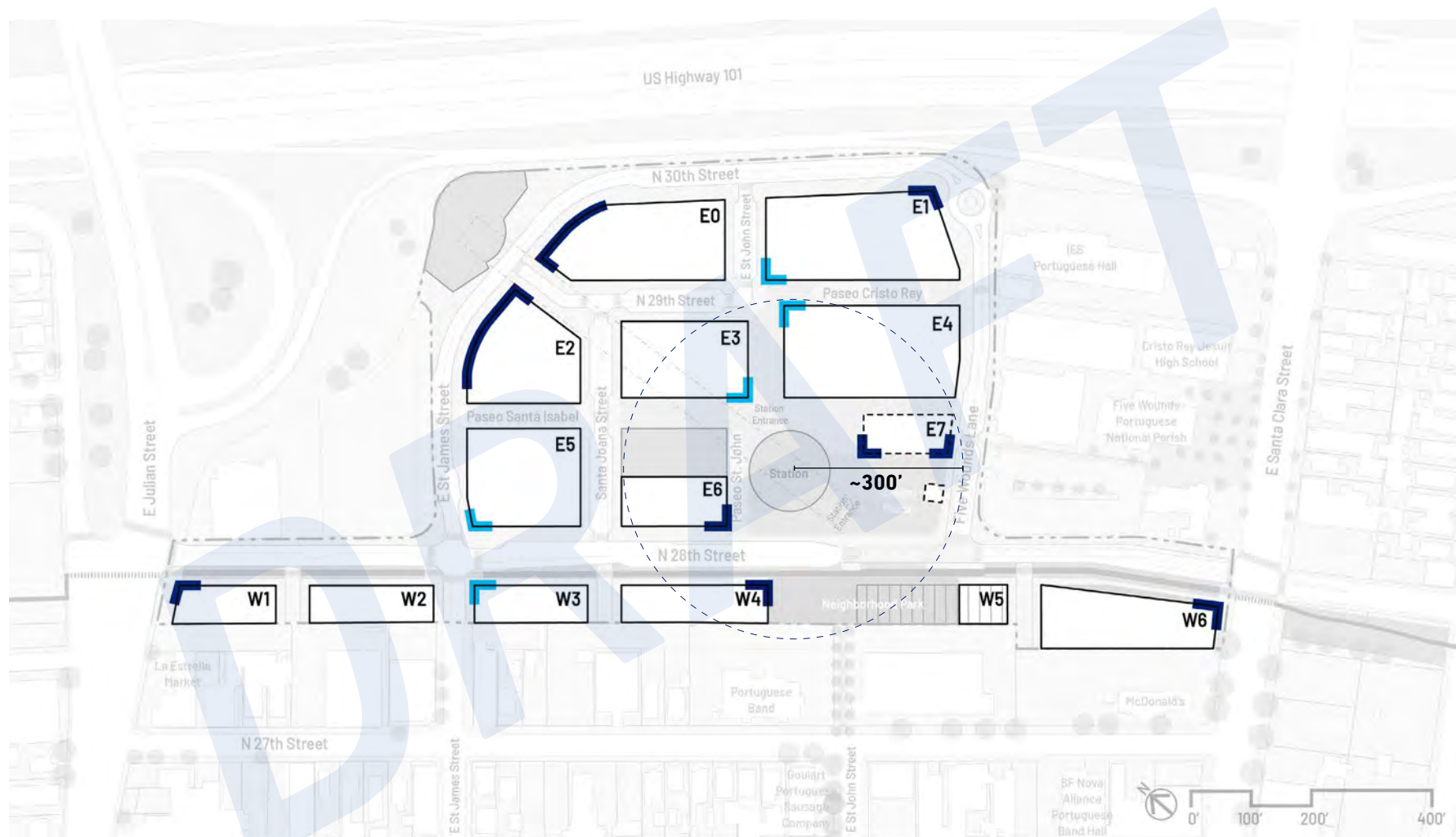


FIGURE 38. Các góc trình bày theo ý tưởng khái quát

Chú thích

- Góc trình bày chính
- Góc trình bày phụ

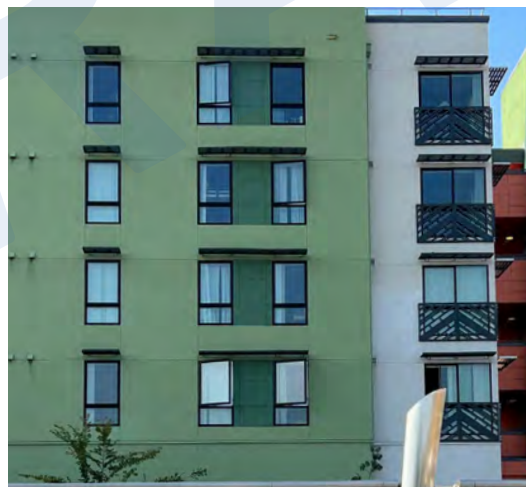
62. Chi tiết bố trí cửa. Làm nổi bật sự bố trí cửa với chiều sâu và bóng tối thông qua việc sử dụng viền, khung, thiết bị che nắng hoặc các yếu tố kiến trúc khác, kết hợp màu sắc tương phản với màu mặt tiền chính dọc theo mặt tiền để nhìn thấy của các tòa nhà tương tự như các tòa nhà khác dọc theo E. Santa Clara Street. Mặt tiền ít nhìn thấy hơn cũng nên kết hợp các lỗ đục lỗ với chiều sâu tối thiểu hai inch để đổ bóng. Việc sử dụng mullions trong cửa sổ cũng được khuyến khích như là một tham chiếu đến kiến trúc Bồ Đào Nha và sử dụng công nghiệp từng nổi bật hơn trong khu vực.



PORTUGUESE BAND OF SAN JOSÉ



PORTUGUESE COMMUNITY CENTER



QUETZAL GARDENS APARTMENTS



I.E.S. PORTUGUESE HALL OF SAN JOSÉ

FIGURE 39. Ví dụ về khung cửa sổ/việc bố trí cửa trong toàn bộ khu phố

63. Tài liệu tham khảo đa văn hóa.

Kết hợp các tài liệu làm nổi bật tính đa văn hóa của các cộng đồng trong khu vực Làng đô thị Five Wounds, dựa trên các tòa nhà và địa danh địa phương hiện có để lấy cảm hứng (Hình 40). Các họa tiết thiết kế hoặc tài liệu tham khảo kiến trúc về các nền văn hóa trong khu vực – di sản Mexico, Bồ Đào Nha, Việt Nam và Philippines, trong số những di sản khác – có thể bao gồm nhưng không giới hạn ở sự thay đổi màu sắc; thể hiện các thành phần đơn vị và lắp ráp; và phạm vi về hoa văn, chiều sâu, kết cấu, thủ công và sở thích thị giác. Để tham khảo, Mexico Heritage Plaza bao gồm mái ngói đất sét và màu sắc rực rỡ (cam, vàng, hồng). Giáo xứ Five Wounds tương phản với những bức tường trắng với màu nhấn đậm (màu hạt dẻ) trang trí chuông tháp mái, cửa sổ và gác mạt. Các góc tuyên bố, tầng trệt và các mặt tiền có tầm nhìn cao khác là những khu vực nên kết hợp các vật liệu ưa thích và tài liệu tham khảo kiến trúc kể những câu chuyện về khu phố.



MEXICAN HERITAGE PLAZA



YUMMY TRIEU CHAU



FIVE WOUNDS PARISH

FIGURE 40. Ví dụ về Little Portugal đa văn hóa

64. Vật liệu công nghiệp. Kết hợp các vật liệu/màu sắc đặc trưng của lịch sử công nghiệp và đường sắt trong khu vực, bao gồm các kim loại bị phong hóa, đục lỗ hoặc sơn tĩnh điện gợi lên cảm giác trường thọ, lâu dài và chất lượng do San José sản xuất. Phối bày các hệ thống kết cấu và đồ gỗ có thể bổ sung thêm cho các chiến lược vật liệu công nghiệp. Tham khảo Hình 41 của một tòa nhà thép cũ trên địa điểm sử dụng tường kim loại sóng và Hình 42 để giải thích đương đại về vật liệu công nghiệp.

65. Giới hạn kính. Việc mở rộng kính liên tục lớn hơn 30 feet theo bất kỳ hướng nào trên tầng trệt thường không được khuyến khích như một đặc điểm không thường thấy trong các tòa nhà ở khu vực xung quanh và thay vào đó phản ánh các đặc điểm của Trung tâm thành phố San José.

66. Vật liệu bền vững. Xem xét các vật liệu phù hợp với khí hậu ấm hơn của khu phố và giảm lượng khí thải, kết hợp tính bền vững trong xây dựng tòa nhà. Vật liệu lưu trữ carbon bao gồm gỗ, gỗ khối, tre nhiều lớp, len, nút chai và vật liệu cách nhiệt có độc tính thấp đến bằng không.



FIGURE 41. Tòa nhà thép cũ tại địa điểm



FIGURE 42. Ví dụ về giải thích đương đại về vật liệu công nghiệp

4.3.4 Thiết Kế Tầng Trệt

NGUYÊN TẮC

- 67. Khớp nối và nhịp điệu.** Mặt tiền tầng trệt liền kề với không gian mở, E. Santa Clara Street, E. Julian Street hoặc N. 28th Street nên bao gồm các yếu tố kiến trúc như cột, vòm, vịnh kết cấu, mullions, thay đổi vật liệu hoặc mặt tiền mặt hoặc so le với khoảng cách trung bình từ 30 đến 50 feet chiều rộng để tạo ra nhịp điệu và khớp nối tương tự như kích thước lô trung bình của mặt tiền hoạt động hiện có thành công dọc theo E. Santa Clara Street.
- 68. Xây dựng lối vào.** Tối đa hóa số lượng lối vào tòa nhà ở tầng trệt và thiết kế chúng để có thể tiếp cận trực tiếp từ một không gian mở, phố đi bộ và đường phố để khuyến khích hoạt động trong lĩnh vực công cộng. Lối đi trực tiếp đến các hành lang và căn hộ dân cư ở tầng trệt, bao gồm cả khom lưng – được khuyến khích trên khắp Khu trạm và dọc theo Đường mòn Five Wounds.
- 69. Phân định ranh giới lối vào.** Kết hợp các yếu tố kiến trúc như mái hiên, mái che, tấm che nắng, nhãn hiệu và hình chiếu để phân định lối

vào tòa nhà và các mục đích sử dụng tích cực đối mặt với không gian mở, phố đi bộ và đường phố. Một đặc điểm chung của các tòa nhà trên E. Santa Clara Street, những đặc điểm kiến trúc này tách biệt trực quan phần đế với giữa tòa nhà, đóng khung vỉa hè thoải mái hơn cho người đi bộ và phân định lối vào tòa nhà hoặc mặt tiền trong suốt thể hiện việc sử dụng bên trong. Các yếu tố như vậy cũng giúp giảm mức tăng nhiệt mặt trời và ánh sáng chói trong các tòa nhà và cung cấp bóng râm cho người đi bộ trên vỉa hè khi nằm ở mặt tiền tòa nhà phía nam và phía tây.

- 70. Tính trong suốt.** Mặt tiền tầng trệt bao gồm hành lang và các mục đích sử dụng tích cực dọc theo không gian mở, E. Santa Clara Street, E. Julian Street và N. 28th Street phải trong suốt tối thiểu 50 phần trăm diện tích mặt tiền từ ba đến mười feet trên mặt đất. Việc sử dụng kính tối hoặc gương không được khuyến khích sử dụng để khuyến khích sử dụng tòa nhà gắn liền với lĩnh vực công cộng.



(c) Shae Rocco



FIGURE 43. Ví dụ về sự trôi chảy, nhịp nhàng và lối vào ở tầng trệt

“

“Phương tiện công cộng cho tất cả mọi người”... ”

— Phản hồi của các bên liên quan, 2023

“

“Nhiều đường dành cho xe đạp hơn, đường dành cho xe đạp an toàn hơn”... ”

— Phản hồi của các bên liên quan, 2023

5 TÍNH DI ĐỘNG VÀ KẾT NỐI

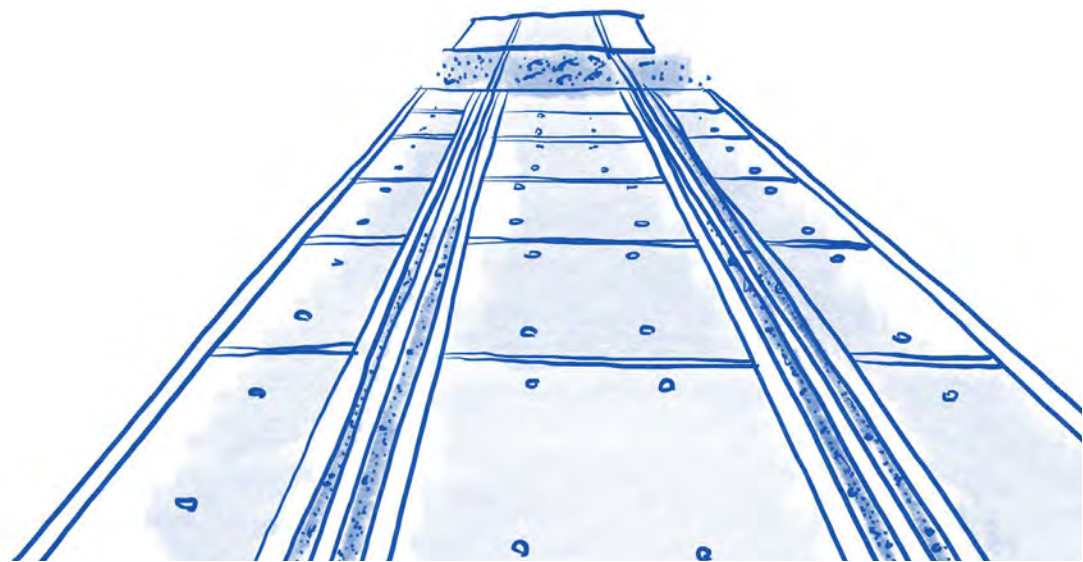
5.1 MẠNG LƯỚI DI CHUYỂN CHỦ ĐỘNG .. 68

- 5.1.1 Thiết Kế Cảnh Quan Đường Phố..... 71
- 5.1.2 Đường Mòn Five Wounds/N. 28th Street..... 72
- 5.1.3 Đường Ngầm, Tìm Đường và Biển Báo..... 78

5.2 MẠNG LƯỚI PHƯƠNG TIỆN CÔNG CỘNG.79

5.3 MẠNG LƯỚI XE CỘ..... 80

- 5.3.1 Tiếp cận Xe Cộ 80
- 5.3.2 Quản Lý Lề Đường..... 82
- 5.3.3 Tải và Đậu xe Ngoài Đường.. 84



TÍNH DI ĐỘNG VÀ KẾT NỐI

Chính sách tiếp cận trạm của VTA bao gồm các nguyên tắc hướng dẫn để hỗ trợ Kế hoạch và thiết kế trạm của VTA, chú ý đến việc tăng lượng hành khách, ưu tiên hành vi đi lại bền vững, xây dựng quan hệ đối tác hiệu quả, hỗ trợ các mô hình phát triển bền vững, đồng thời thúc đẩy năng suất và hiệu quả chi phí.⁷ Cả VTA và BART đều ưu tiên quyền tiếp cận và an toàn cho người đi bộ hơn các chế độ khác tại trạm. Tiếp theo là tiếp cận bằng xe đạp, dịch vụ vận chuyển và tiếp cận phương tiện (bao gồm đón/trả và đậu xe).

Trong tầm nhìn khái niệm, ưu tiên nhấn mạnh vào trải nghiệm đến trạm và cơ hội để cho phép kết nối lớn hơn. Điều này bao gồm:

- Ưu tiên trải nghiệm phương tiện công cộng đến phương tiện công cộng dọc theo Đường mòn Five Wounds và N. 28th Street đến/từ Lối vào Trạm.
- Hỗ trợ tầm nhìn trực quan và đường mong muốn đến Lối vào Trạm từ nhiều điểm thuận lợi.
- Cải thiện khả năng tiếp cận các địa danh cộng đồng như Giáo xứ Five Wounds và Trường Trung học Cristo Rey.
- Phân định ranh giới một cửa ngõ trên E. Santa Clara Street tạo điều kiện cho cảm giác đến cũng như bản sắc khu phố.

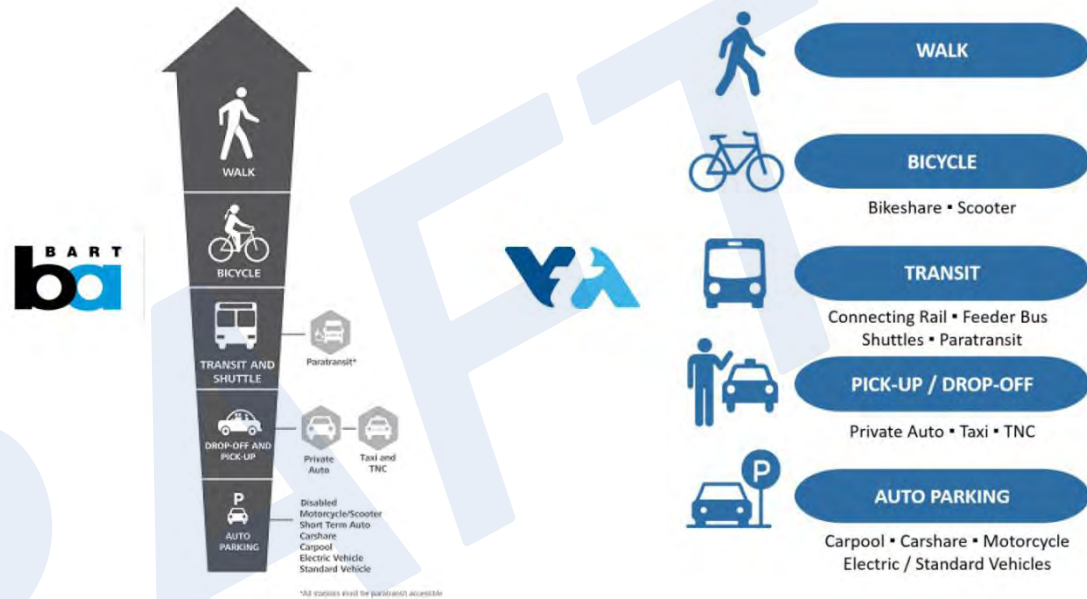


FIGURE 44. Hệ thống phân cấp tiếp cận trạm

⁷ "Station Access Policy", Santa Clara Valley Transportation Authority, October 10 2018, <https://www.vta.org/sites/default/files/2019-05/Station%20Access%20Policy.pdf>

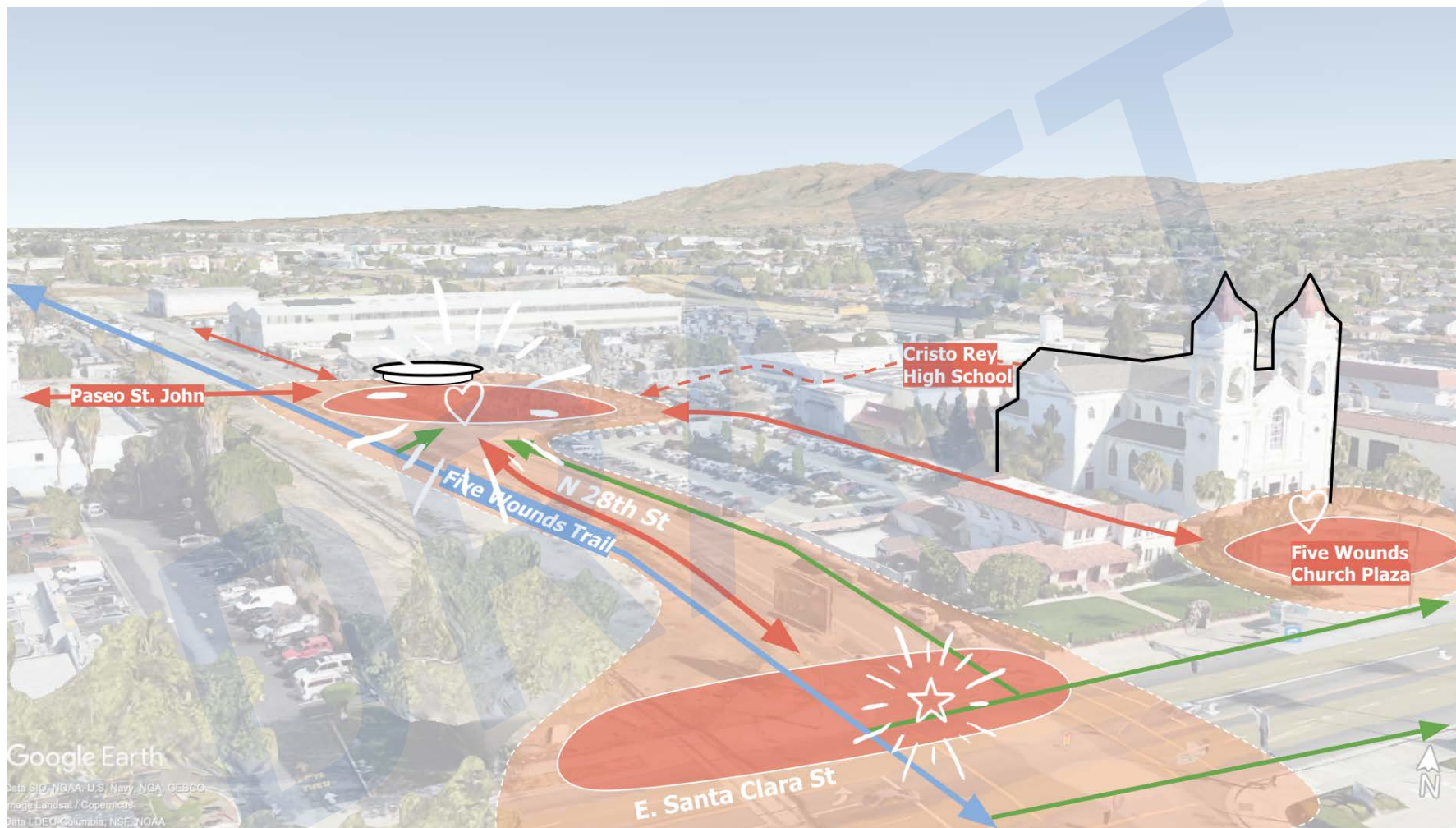


FIGURE 45. Trải nghiệm đến trạm theo ý tưởng khái quát

5.1 Mạng Lưới Di Chuyển Chủ Động

Phù hợp với hệ thống phân cấp tiếp cận trạm của VTA, 28th Street/Little Portugal TOD cố gắng tạo ra một môi trường thúc đẩy đi bộ/lăn bánh, đi xe đạp và phương tiện công cộng là các chế độ ưu tiên. Mạng lưới tổng thể được thiết kế để ưu tiên mọi người trước tiên, với chiều rộng vỉa hè đáng kể, mạng lưới đường mòn nhúng, thiết kế toàn diện và khả năng tiếp cận phương tiện công cộng để nâng cao khả năng sống và lượng hành khách như một trạm lân cận BART.

Phân tích lưu lượng người đi bộ và xe đạp thể hiện trong Hình 46 và 47 xác định giao lộ có lưu lượng người đi phương tiện công cộng cao nhất đến bằng cách đi bộ hoặc đi xe đạp vào giờ đi làm cao điểm có khả năng nằm giữa Five Wounds Lane và Phố đi bộ St. John – ở đây được gọi là “Giao lộ khu phố”. Giao lộ di chuyển chủ động khối lượng lớn này là ưu tiên hàng đầu của dự án để đi đúng – đảm bảo an toàn, hỗ trợ hành khách phương tiện công cộng và tăng cường chuyển chế độ sang chế độ chủ động.

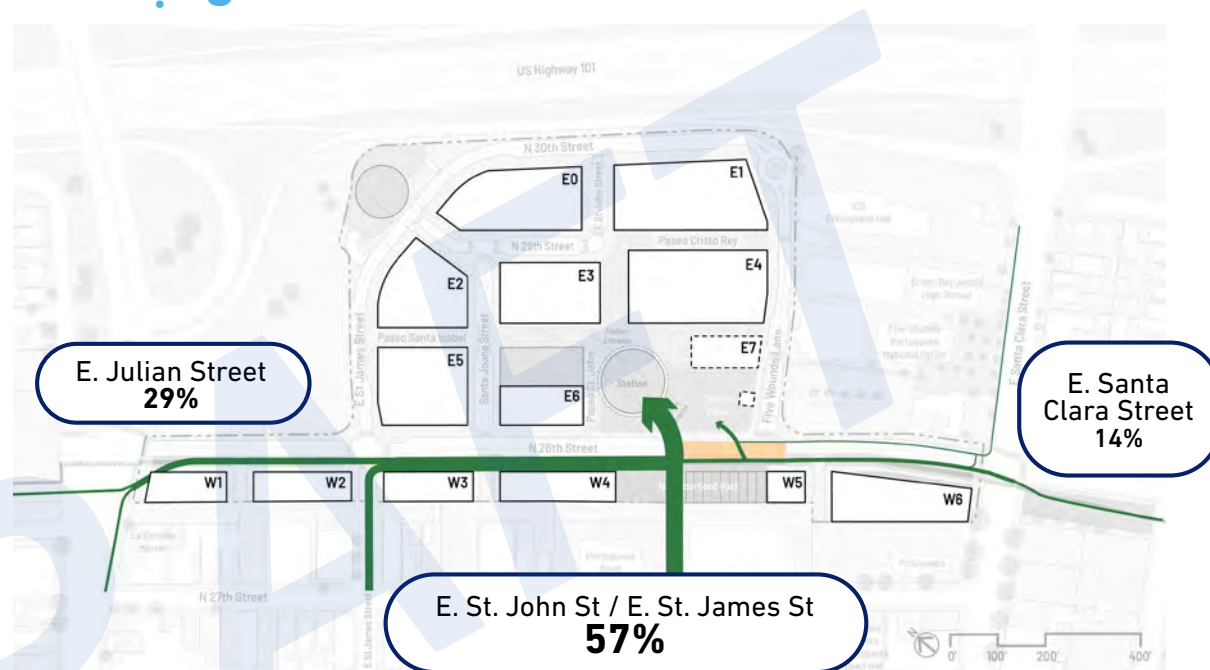


FIGURE 46. Lối vào trạm dự kiến dành cho xe đạp theo ý tưởng khái quát: con số thể hiện cách giải thích của studio đô thị SITELAB về phân tích Fehr & Peers (“Giờ cao điểm buổi sáng, Định hướng Vào + Ra,” 2021), không bao gồm các chuyến đi trong khu vực dọc theo đường mòn bên ngoài trạm

Chú thích

- Khối lượng xe đạp dự kiến
- Giao lộ khu phố

Tạo ra lối đi an toàn cho người đi xe đạp và người đi bộ từ phía đông của Highway 101 đến trạm BART và về phía tây đến trung tâm thành phố San José vẫn là một cải tiến ưu tiên của Thành phố. Một lựa chọn hiện đang được xem xét là hợp nhất các nút giao thông đến E. Julian Street hoặc E. Santa Clara Street – điều này sẽ loại bỏ các đường dốc và lối ra của Highway 101 tại một trong các lối ra để giảm xung đột.

Đường mòn Five Wounds, Giao lộ khu phố và cầu vượt Highway 101 là chủ đề của các hội thảo liên ngành vào năm 2023 bao gồm VTA; BART; và Sở Giao thông Vận tải Thành phố San José (CSJDOT), Công viên, Giải trí & Dịch vụ Khu phố (PRNS) và Văn phòng Phát triển Kinh tế (OED).

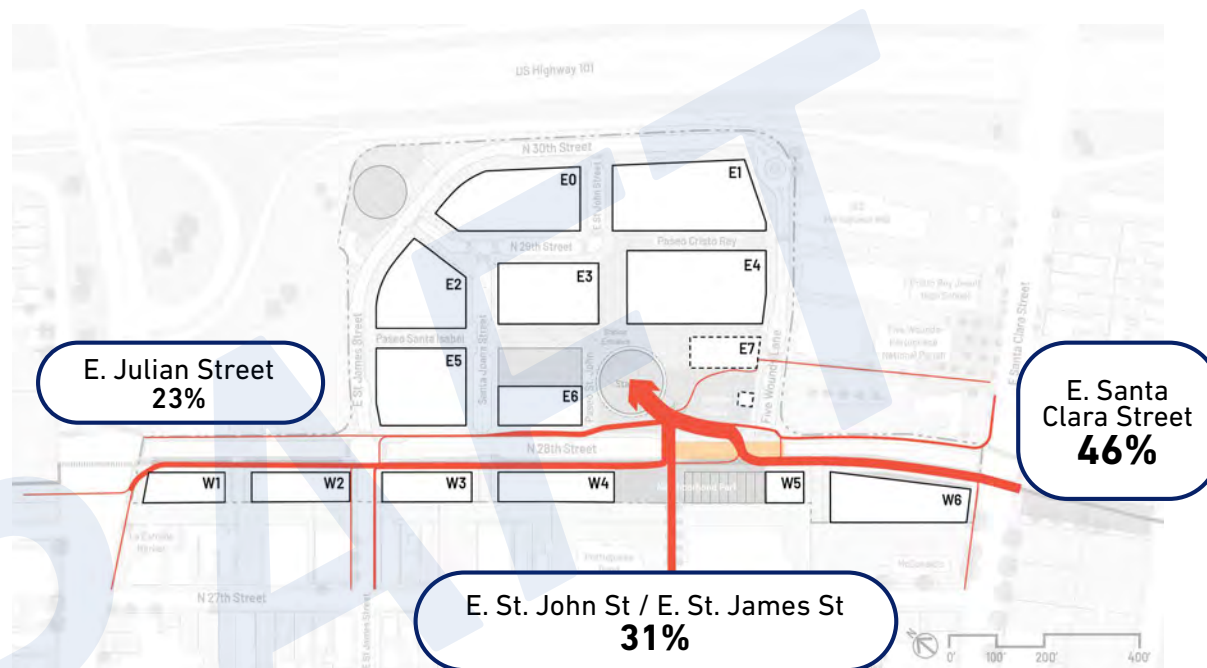


FIGURE 47. Lối vào trạm dự kiến dành cho người đi bộ theo ý tưởng khái quát: con số thể hiện cách giải thích của studio đô thị SITELAB về phân tích Fehr & Peers (“Giờ cao điểm buổi sáng, Định hướng Vào + Ra,” 2021), không bao gồm việc sử dụng cho xe đạp, đón/trả khách, đậu xe và đi xe công cộng, phương tiện công cộng và TOD

Chú thích

- Khối lượng người đi bộ dự kiến
- Giao lộ khu phố

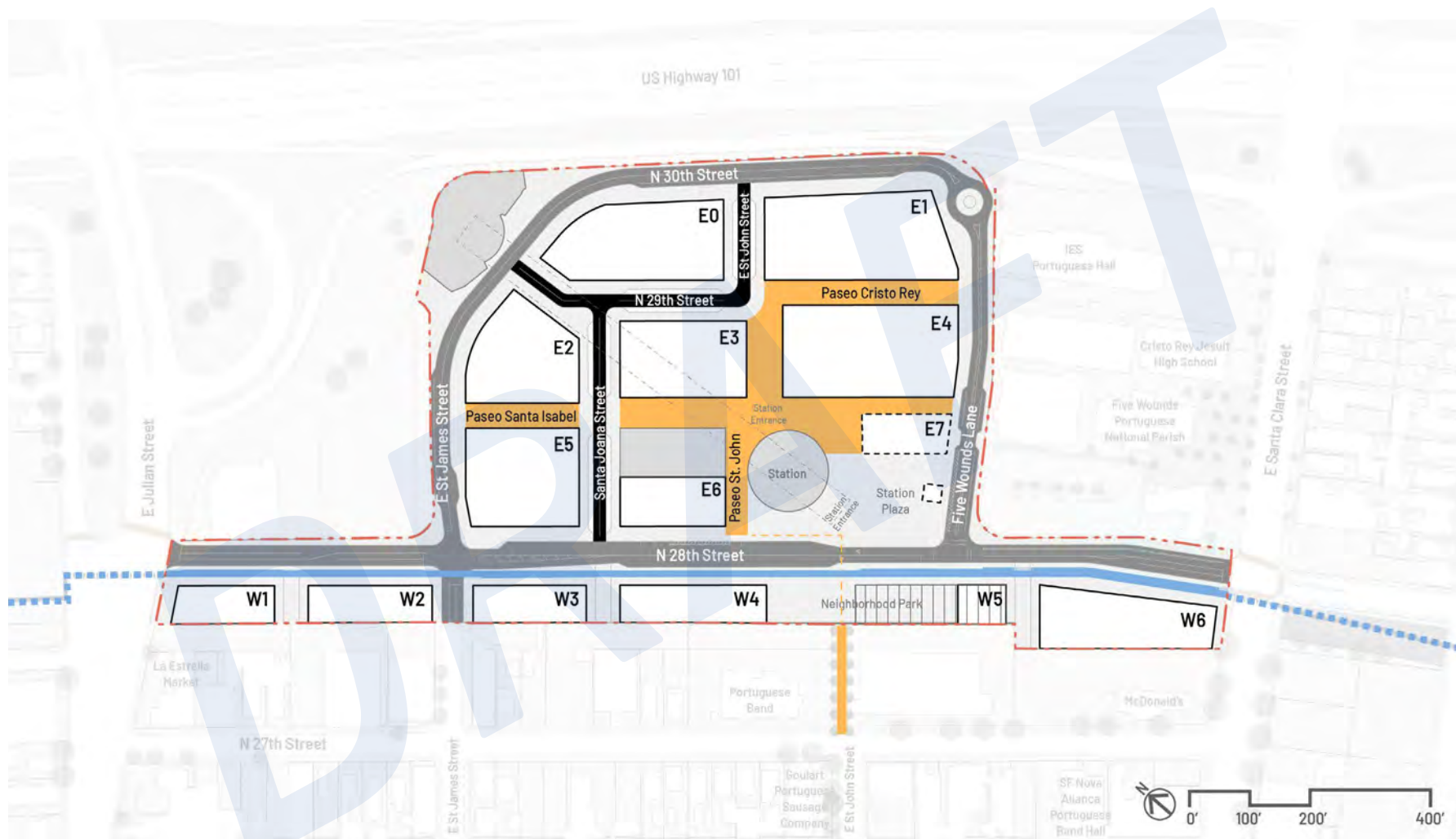


FIGURE 48. Mạng lưới lưu thông theo ý tưởng khái quát

Chú thích

- | | |
|--|---|
|  Đề xuất đường phố nội bộ |  Phố đi bộ |
|  Đường phố hiện có |  Đường mòn Five Wounds |

5.1.1 Thiết Kế Cảnh Quan Đường Phố

NGUYÊN TẮC

- 71. Vĩa hè đường phố mới.** Các đường phố mới trong Dây trạm hỗ trợ sự thoải mái cho người đi bộ với chiều rộng vỉa hè tối thiểu là 12 feet để bao gồm không gian cho trang thiết bị đường phố, với 15 feet được ưu tiên nếu có thể. Không gian lề đường có thể được sử dụng làm phần mở rộng vỉa hè để tràn ra, công viên, trồng cây hoặc cơ sở hạ tầng.
- 72. Chiều rộng khu vực thông qua.** Đảm bảo vỉa hè thoải mái và có kích thước phù hợp để hỗ trợ lưu lượng hành khách tại trạm. Các khu vực thông qua nên có chiều rộng tối thiểu sáu feet để cung cấp đủ không gian cho xe lăn và xe đẩy đi qua. Điều này vượt quá kích thước tối thiểu năm feet được ghi nhận trong Tiêu chuẩn và Hướng dẫn Thiết kế Đường phố Hoàn chỉnh của Thành phố San José. Các khu vực thông qua nên được thiết kế liên tục về chiều rộng và hướng dọc theo một khối.
- 73. Chiều rộng khu vực mặt tiền.** Các khu vực mặt tiền từ ba feet trở lên được khuyến khích dọc theo các vị trí sử dụng đang hoạt động hoặc nơi có lối vào tòa nhà tần số cao. Tuy nhiên, có thể bố trí đủ

không gian cho không gian tràn ra ngoài cho các mục đích sử dụng tích cực, bậc thềm trước nhà hoặc hướng cửa mở ra có thể vừa trong khoảng lùi tầng trệt nông và không được quá sáu feet bề sâu để tránh các hốc sâu, không được lập trình.

- 74. Cơ sở hạ tầng cho xe đạp.** Cung cấp nhiều loại giá để xe, cấu trúc hoặc tủ khóa có thể cố định xe đạp cho các loại xe đạp và độ dài thời gian khác nhau (ngắn hạn và dài hạn). Cung cấp các cơ sở lưu trữ xe đạp BART trong khuôn viên bên trong của ít nhất một tòa nhà mới liền kề với Lối vào Trạm để khuyến khích lượng người đi phương tiện công cộng và an ninh bổ sung cho bãi đậu xe dài hạn. Bao gồm bãi đậu xe đạp dài hạn trong tất cả các tòa nhà mới. Xem xét các cơ hội vượt quá mức lưu trữ xe đạp tối thiểu cần thiết hoặc đáp ứng việc mở rộng các cơ sở xe đạp trong tương lai trong các tòa nhà mới với dự đoán nhu cầu di chuyển chủ động ngày càng tăng. Tham khảo Hướng dẫn Kỹ thuật Xe đạp VTA để được hướng dẫn về các loại bãi đậu xe đạp, vị trí và số lượng chỗ đậu xe đạp nên được cung cấp theo loại hình sử dụng đất. Nếu có thể, hãy bao gồm các trạm sửa chữa xe đạp tự phục vụ với các công cụ và máy bơm không khí để sửa chữa nhỏ hoặc bảo trì trong quá trình phát triển.

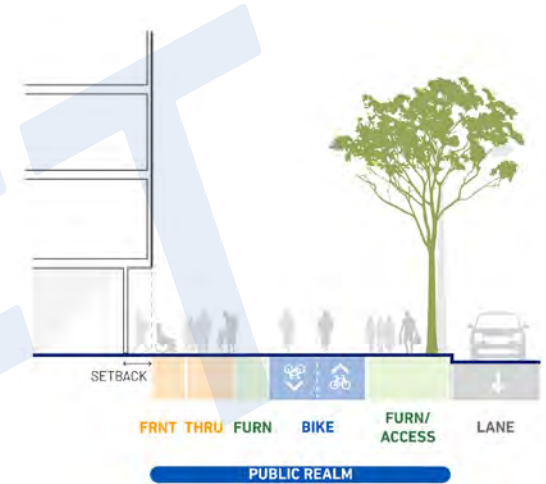


FIGURE 49. Thiết kế cảnh quan đường phố điển hình của N. 28th Street theo ý tưởng khái quát

Chú thích

- Khu vực vỉa hè**
 - Khu vực mặt tiền
 - Khu vực thông qua
 - Khu vực trang trí nội thất
- Tiện nghi dành cho xe đạp**
 - Đường dành riêng cho xe đạp
- Khu vực xe cộ**
 - Làn đường di chuyển

5.1.2 Đường Mòn Five Wounds/N. 28th Street

DDF tập trung vào phân đoạn đô thị của Đường mòn Five Wounds kết nối từ E. Julian Street ở phía bắc đến E. Santa Clara Street ở phía nam, để hỗ trợ xe đạp đa dạng và di chuyển vi mô liền kề với phương tiện giao thông. Đường mòn được hình dung sẽ nằm dọc theo phía tây của N. 28th Street giữa làn đường dành cho xe cộ của N. 28th Street và sự phát triển được đề xuất liền kề. Là một phần của các hội thảo liên ngành năm 2023 được đề cập trong phần trước, đã đạt được sự đồng thuận về một số tham vọng thiết kế và kinh nghiệm của Đường mòn Five Wounds, bao gồm:

- Củng cố Đường mòn Five Wounds là nơi hấp dẫn nhất để di chuyển qua khu phố
- Tạo điều kiện di chuyển an toàn, ít căng thẳng cho người đi bộ và người đi xe đạp dọc theo đường mòn như một đầu nối khu vực và tăng cường kết nối dặm đầu tiên/dặm cuối
- Tôn vinh di sản công nghiệp của hành lang bằng cách kết hợp các hiện vật và đặc điểm thiết kế
- Sắp xếp vỉa hè qua các khu vực và khu vực mặt tiền gần mặt tiền tòa nhà hơn để tạo khoảng cách an toàn cho người đi bộ từ N. 28th Street. Xác định vị trí di chuyển chủ động nhanh hơn cho xe đạp và xe tay ga gần làn đường di chuyển của xe

NGUYÊN TẮC

75. Căn chỉnh. Hạn chế sự thay đổi trong căn chỉnh đường mòn để tạo điều kiện cho một lối đi nhất quán, duy trì tầm nhìn rõ ràng và hạn chế các vật cản thị giác. Nếu có thể, hãy duy trì một cạnh nhất quán của quyền ưu tiên công cộng để thiết lập một bức tường hướng ra đường liên tục của mặt tiền tòa nhà dọc theo N. 28th Street.

76. Băng qua đường mòn. Bao gồm phân định ranh giới trực quan rõ ràng, chẳng hạn như biển báo, vật liệu và vạch kẻ có tầm nhìn cao, cho các vị trí giao cắt vuông góc để cảnh báo người dùng đường mòn rằng giao lộ đang đến gần và giảm tốc độ. Các vị trí quan trọng nằm gần lối vào/lối ra của tòa trạm, lối vào tòa nhà chính, giao lộ, Công viên Khu phố, Gateway Plaza và gần đón/trả khách. Phân định ranh giới trực quan cho giao thông xe cộ cũng sẽ được bao gồm tại các ngã tư đường phố.

77. Kích thước đường dành cho xe đạp. Kích thước khuyến nghị từ 14 đến 16 feet cho đường sử dụng chung hoặc 12 feet cho đường dành cho xe đạp hai chiều ưu tiên an toàn và khuyến khích người đi xe đạp có nhiều kinh nghiệm và loại xe đạp khác nhau do lượng hành khách dự kiến cao. Khi cung cấp lối đi sử dụng chung, có thể không cần phải có khu vực thông qua

vỉa hè riêng; Tuy nhiên, một khu vực mặt tiền rộng hơn (sáu feet trở lên) được khuyến khích cung cấp đủ quyền tiếp cận tòa nhà và tràn ra để tạo ra các khu vực chuyển tiếp cung cấp sự riêng tư của đơn vị nhà ở hoặc tạo ra không gian mở có thể sử dụng được. Điều này khuyến khích sự tham gia giữa mặt tiền đường phố và tòa nhà.

78. Khu vực trang thiết bị và vùng ngăn cách. Khu vực trang thiết bị đem đến sự tách biệt giữa không gian chỉ dành cho người đi bộ và đường sử dụng chung hoặc đường dành cho xe đạp, cũng như giữa khu vực dành cho người đi bộ/người đi xe đạp và làn đường dành cho xe cộ.

- Bộ đệm tối thiểu giữa không gian chỉ dành cho người đi bộ và đường sử dụng chung phải là bộ đệm một chân phân định sự thay đổi tốc độ thông qua các trụ vật liệu hoặc cột dọc.
- Khoảng cách tối thiểu giữa đường mòn và đón/trả khách phải là xích đu của hai feet và khu vực tiếp cận phương tiện để hạn chế xung đột với người đi đường mòn.
- Khoảng cách tối thiểu giữa đường mòn và lưu lượng xe đang di chuyển phải là sáu feet để cung cấp đủ cây xanh đường

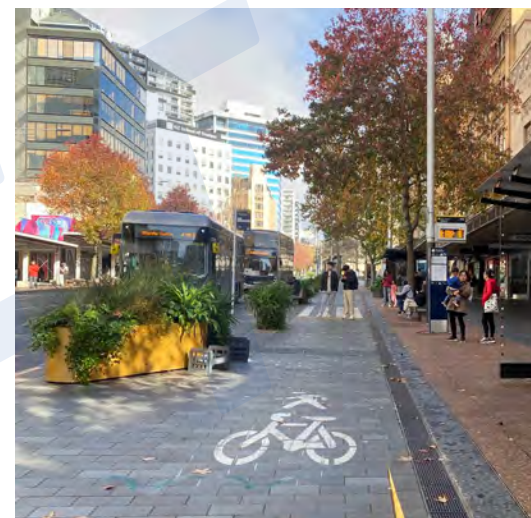
phố và tách biệt vật lý với trọng lượng và tốc độ xe. Kích thước này hỗ trợ sự phát triển của tán cây lớn hơn để tăng bóng mát và tăng cường sự thoải mái.

- Ít nhất một vùng ngăn cách (hoặc khu vực trang thiết bị) trong mỗi phân đoạn yêu cầu chiều rộng bốn feet để chứa chỗ ngồi, ánh sáng, trồng cây, nước mưa, các yếu tố cơ sở hạ tầng, thùng rác, biển báo và bãi đậu xe đạp theo yêu cầu.

79. Đầu tư đường mòn. VTA sẽ xây dựng một đoạn tạm thời của Đường mòn Five Wounds như một phần của việc cải thiện trạm. Cung cấp đầu tư bổ sung vào đường mòn như một phần của Nghĩa vụ Parkland của Chương trình Cống hiến Đất công viên và Tác động Công viên để cải thiện đường mòn, có thể bao gồm nhưng không giới hạn ở xử lý bề mặt, biển báo, trang thiết bị và lập trình.



ELLIOTT AVENUE, SEATTLE



QUEEN STREET, AUCKLAND



4TH STREET, SAN FRANCISCO

FIGURE 50. Ví dụ về tiện nghi ngoài đường phố dành cho xe đạp

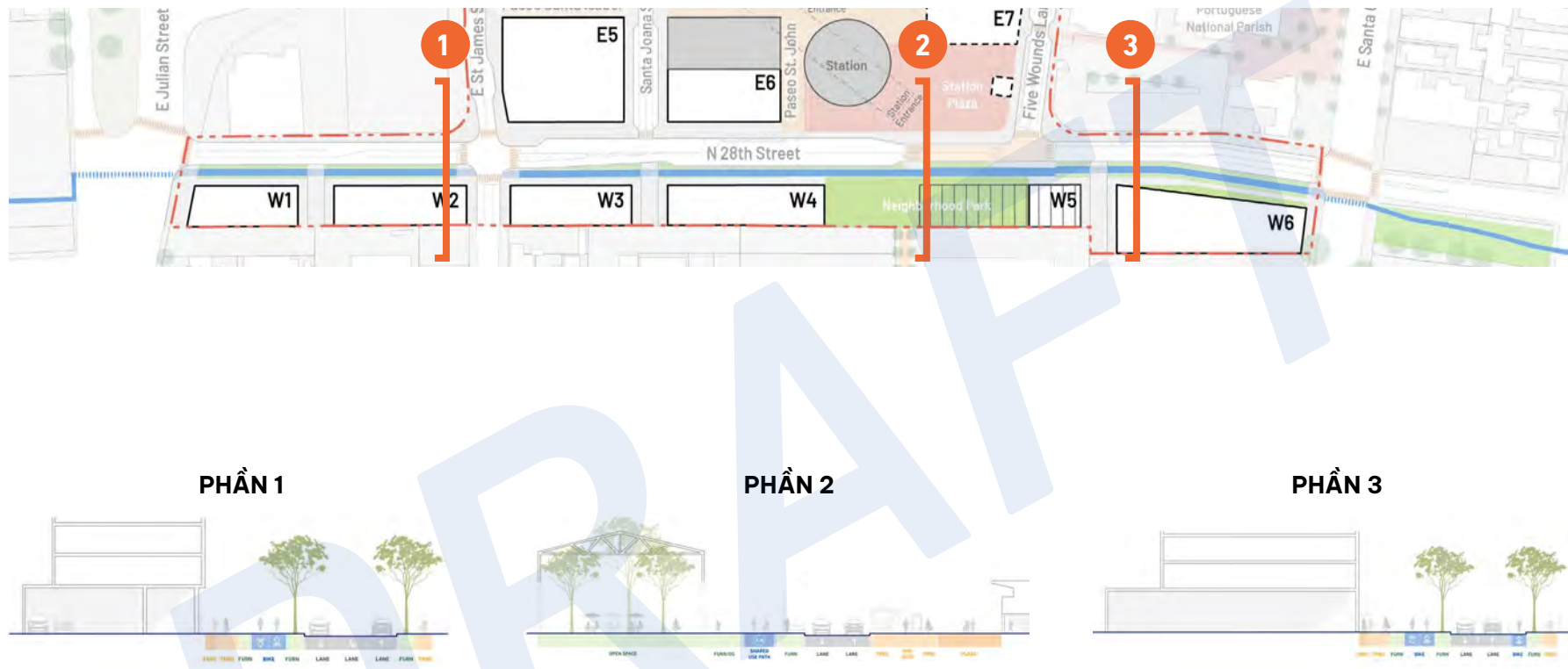


FIGURE 51. Kế hoạch trọng điểm các phần của N.28th Street theo ý tưởng khái quát

Chú thích

- | | | |
|--|--|---|
| — Phần | ■ Khu vực vỉa hè | ■ Tiện nghi dành cho xe đạp |
| ■ Đường phố chung | ■ Khu vực mặt tiền | ■ Lối đi sử dụng chung hoặc Đường dành riêng cho xe đạp |
| ■ Không gian mở | ■ Khu vực thông qua | ■ Khu vực xe cộ |
| | ■ Khu vực trang trí nội thất | ■ Làn đường di chuyển |

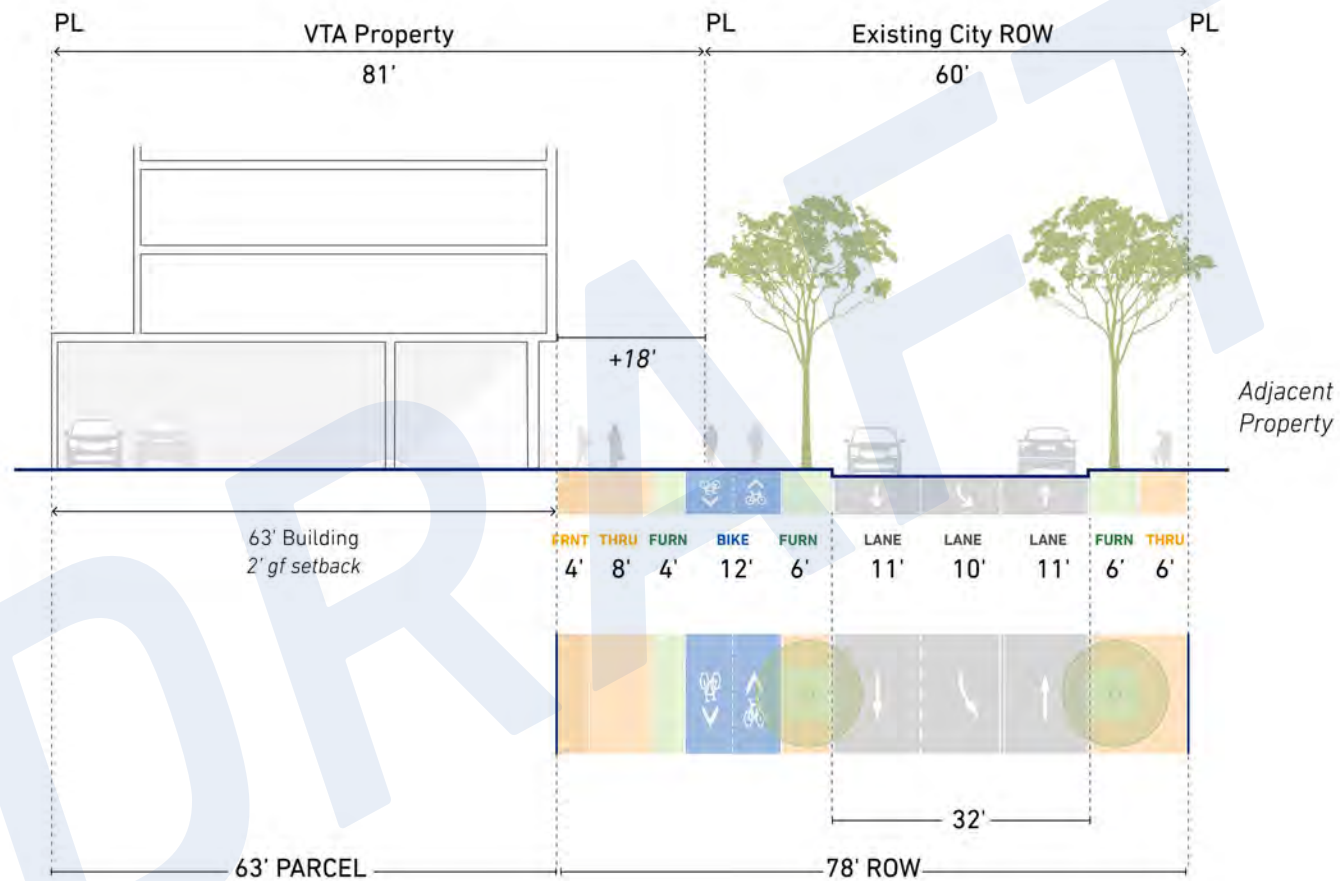


FIGURE 52. Khái niệm N. 28th Street phần #1 gần E. Julian Street với vỉa hè và đường xe đạp tách biệt

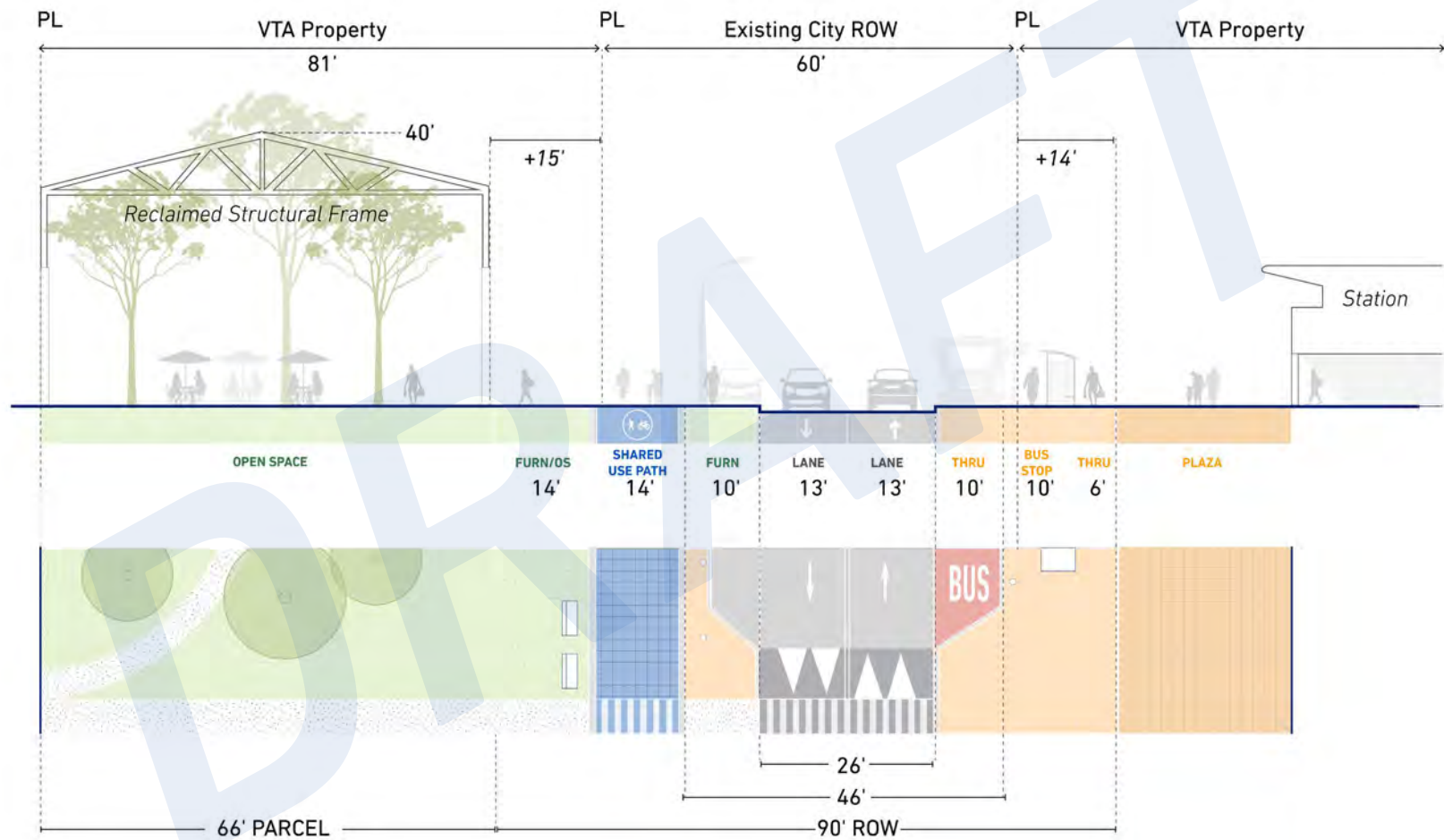


FIGURE 53. Khái niệm N. 28th Street phần #2 đối diện với lối vào trạm với con đường sử dụng chung

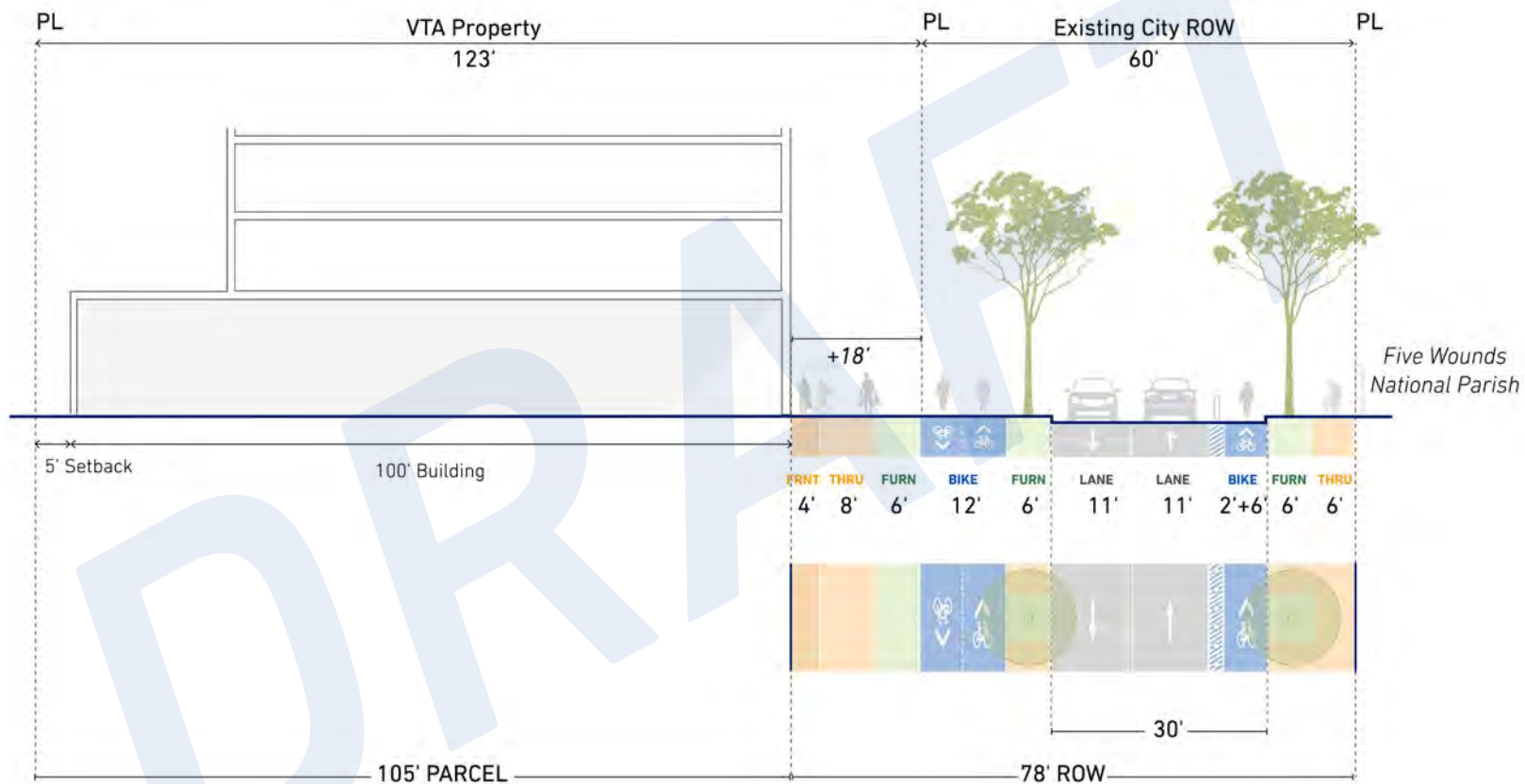


FIGURE 54. Khái niệm N. 28th Street phần #3 gần E. Santa clara Street với vỉa hè và đường dành cho xe đạp riêng biệt

5.1.3 Đường Ngắt, Tìm Đường và Biển Báo

NGUYÊN TẮC

80. **Tầm nhìn.** Asegúrese de que los edificios, los elementos programáticos, las estructuras, el arte y el paisajismo permiten líneas de visión sin obstáculos hacia Station Entrance desde el mayor número posible de vías peatonales/para bicicletas y puntos de interés locales. Las ubicaciones identificadas en la figura 55 deben priorizarse.
81. **Cơ sở hạ tầng tìm đường.** Kết hợp các chiến lược tìm đường rõ ràng và nhất quán như biển báo chỉ đường và vạch kẻ vỉa hè để hướng dẫn người đi bộ và người đi xe đạp dọc theo các tuyến đường tiếp cận được chỉ định dọc theo Đường mòn Five Wounds và về phía lối vào/lối ra của tòa trạm. Biển báo nên bao gồm nhiều ngôn ngữ và các biểu tượng được hiểu phổ biến để hỗ trợ nguồn gốc đa dạng của du khách, cư dân và người đi làm trong khu phố. Tham khảo Dự án Lập bản đồ và Tìm đường Khu vực của Ủy ban Giao thông Đô thị.

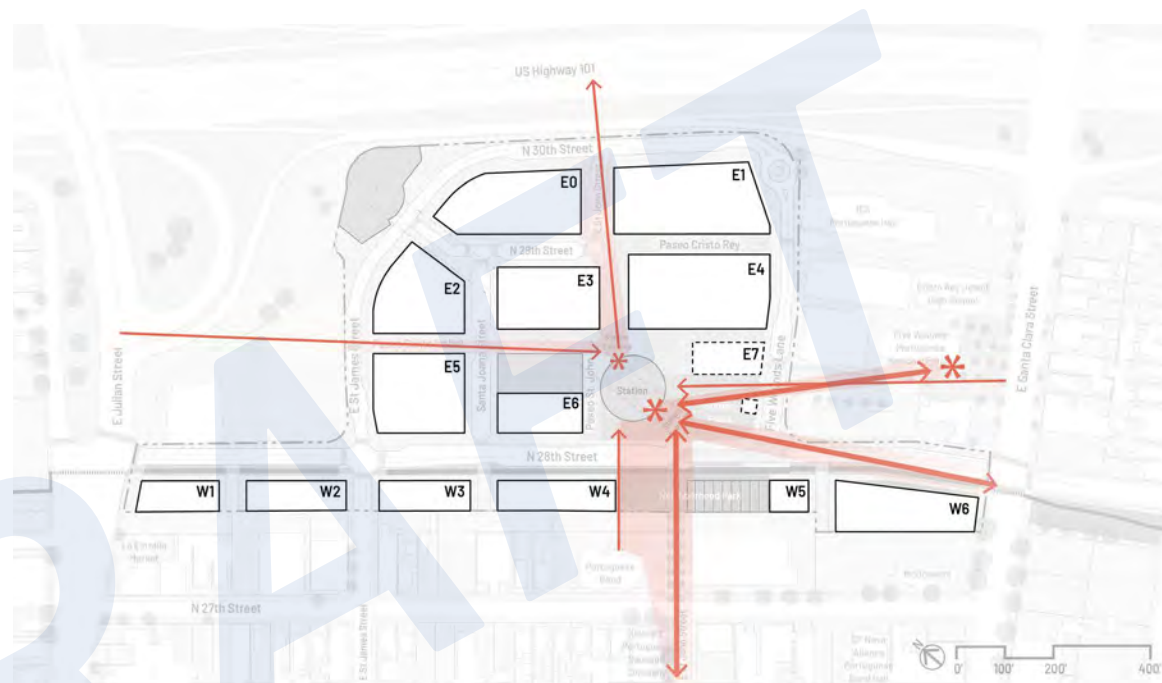


FIGURE 55. Hành lang tầm nhìn ưu tiên theo ý tưởng khái quát

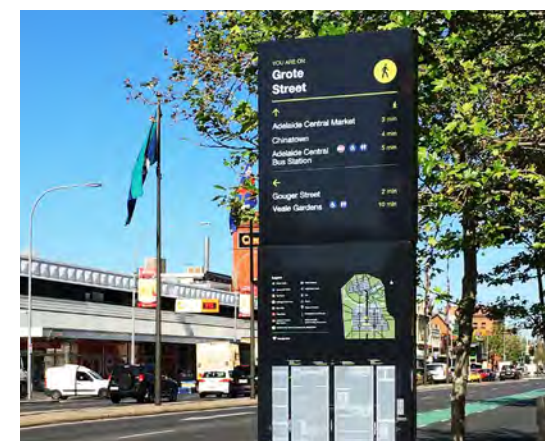


FIGURE 56. Ví dụ về biển báo chỉ đường

5.2 Mạng Lưới Phương Tiện Công Cộng

Ga BART 28th Street/Little Portugal là một phần quan trọng của phần mở rộng BART Silicon Valley Giai đoạn II, phục vụ các tuyến VTA ở địa phương: 64A, 64B, 72, 22, 23 và Rapid 522. Vị trí của trạm xe buýt ngay trước Lối vào Trạm là rất quan trọng đối với các hoạt động của VTA, nhằm cải thiện khả năng tiếp cận và dễ dàng kết nối phương tiện công cộng trên toàn Quận Santa Clara. Để biết thêm thông tin cụ thể, hãy tham khảo Tiêu chí và Tiêu chuẩn Thiết kế Cơ sở Hành khách & Trạm xe buýt của VTA và phối hợp với bộ phận Kế hoạch Dịch vụ của VTA về các tuyến đường địa phương thích hợp để điều chỉnh.

NGUYÊN TẮC

82. Đường phố sẵn sàng cho phương tiện công cộng. Tất cả các đường phố trong TOD nên duy trì chiều rộng tối thiểu của làn đường là 11 feet để chứa xe buýt. Có thể cần có làn đường rộng hơn khi Sở Cứu hỏa San José không yêu cầu các khu vực dừng trên không. Làm cho tất cả các đường phố sẵn sàng cho phương tiện công cộng đảm bảo được tính linh hoạt trong tương lai trong việc điều chỉnh tuyến đường phương tiện công cộng và hỗ trợ khả năng vận hành cầu xe buýt trong các trường hợp gián đoạn dịch vụ BART.

83. Khu vực nghỉ ngơi cho tài xế VTA sẽ cung cấp một khu vực nghỉ ngơi cho tài xế, bao gồm một tiện nghi phòng tắm chuyên dụng và phòng chờ, trong một dãy của không gian dừng xe buýt địa phương được chỉ định. Nếu một cơ sở độc lập hoặc tích hợp trong cơ sở hạ tầng BART hiện có là không khả thi, nhà phát triển nên cung cấp một khu vực nghỉ ngơi dành riêng cho tài xế VTA trong một tòa nhà gần không gian dừng chân.



FIGURE 57. Ví dụ về trạm xe buýt VTA



FIGURE 58. Bản đồ hệ thống VTA (Tháng 4 năm 2024)

5.3. Mạng Lưới Xe Cộ

Trong khi di chuyển và vận chuyển tích cực là phương thức vận chuyển ưu tiên của VTA và BART, việc tiếp cận xe cộ – bao gồm đậu xe và đi xe công cộng cũng như đón/trả khách – là mức chia sẻ phương thức ban đầu cao nhất được dự đoán cho người đi BART.⁸ Các đường phố được đề xuất trong Dãy Trạm tạo điều kiện thuận lợi cho việc lưu thông các phương tiện này, cung cấp các địa điểm đón và trả khách trực quan, hỗ trợ việc sử dụng TOD, cho phép tiếp cận dịch vụ và tải trọng, và giảm bớt tắc nghẽn trên Five Wounds Lane – đặc biệt quan trọng đối với những người hàng xóm Trường Trung học Cristo Rey, Giáo xứ Five Wounds và Hội trường IES, những người có thời gian trả khách có nhu cầu cao.

Quản lý không gian lề đường – cho người sử dụng phương tiện công cộng, sử dụng liên kế và sử dụng TOD mới – là rất quan trọng để duy trì mạng lưới hoạt động và ưu tiên trải nghiệm việc tiếp cận Lối vào Trạm và TOD cho người đi bộ, người đi xe đạp và người đi phương tiện công cộng. Việc kết hợp các đường phố mới, dành riêng cho công chúng trong Dãy trạm bổ sung hơn 1,000 feet không gian lề đường tuyến tính để hỗ trợ phạm vi nhu cầu tiếp cận cho trạm và TOD. Ưu tiên và cân bằng giữa các mục đích sử dụng lề đường được quản lý sẽ củng cố hệ thống phân cấp phương thức trong khi hỗ trợ tiếp cận trạm và TOD.

5.3.1 Tiếp cận Xe Cộ

NGUYÊN TẮC

84. Đường phố mới tại Dãy trạm. Tạo đường phố mới trong Dãy trạm hỗ trợ mạng lưới điện dự phòng; giảm quy mô khối cho khả năng đi bộ; cung cấp chỗ đậu xe, tải và tiếp cận dịch vụ vào từng khối; và cho phép xe khẩn cấp tiếp cận các tòa nhà. Các đường phố nên được đặt để cho phép chức năng xe cộ giảm thiểu tắc nghẽn trên N. 28th Street, đồng thời cung cấp một khu vực khá lớn, không xung đột, chỉ dành cho người đi bộ xung quanh Lối vào Trạm. Phối hợp với VTA Paratransit và Bộ phận Tiếp cận, Dân quyền và Công bằng (ACRE) của VTA trong các cuộc thảo luận và xem xét các thiết kế đường phố.

85. Kích thước đường phố mới. Các đường phố mới trong Dãy trạm nên duy trì chiều rộng quyền ưu tiên càng hẹp càng tốt để giảm tốc độ xe và làm cho đường phố thoải mái hơn cho người đi bộ, lý tưởng là từ 60 đến 70 feet. Kích thước này thường bao gồm hai làn đường di chuyển rộng 11 đến 13 feet, không gian lề đường rộng 7 đến 8 feet để đón/trả và xếp hàng ở một hoặc cả hai bên và vỉa hè 12 đến 15 feet. Khuyến khích các làn đường đi lại hẹp hơn 13 feet ở những nơi mà Sở

Cứu hỏa San José không yêu cầu các khu vực dừng trên không. Tham khảo Hình 60 minh họa một đoạn đường phố điển hình.

86. Giao thông êm dịu. Thực hiện bình tĩnh giao thông trên tất cả các tuyến phố để đảm bảo an toàn cho người đi bộ và người đi xe đạp. Tham khảo Bộ Công Cụ Làm Dịu Giao Thông của Thành Phố San José để biết các biện pháp, cách tiếp cận và các ứng dụng dự định. Các chiến lược làm dịu giao thông bao gồm:

- Các điểm giao cắt trên mặt bàn được nâng lên hoặc các điểm đánh dấu giao cắt dễ nhìn thấy tại tất cả các giao lộ và giao cắt giữa khối.
- Bóng đèn hoặc phần mở rộng lề đường thay thế việc đón/trả khách khi thích hợp để thu hẹp lòng đường, giảm tốc độ xe và mở rộng cảnh quan đường phố để tràn ra ngoài hoặc thêm vùng đệm được trồng.
- Các đoạn đường phố dùng chung bổ sung phù hợp nhất ở những khu vực có lưu lượng người đi bộ lớn và lưu lượng xe cộ thấp.

⁸ “AM Peak Hour Ingress + Egress Directionality, 28th Street/Little Portugal Station” Fehr & Peers, 2021. Horizon year 2040.

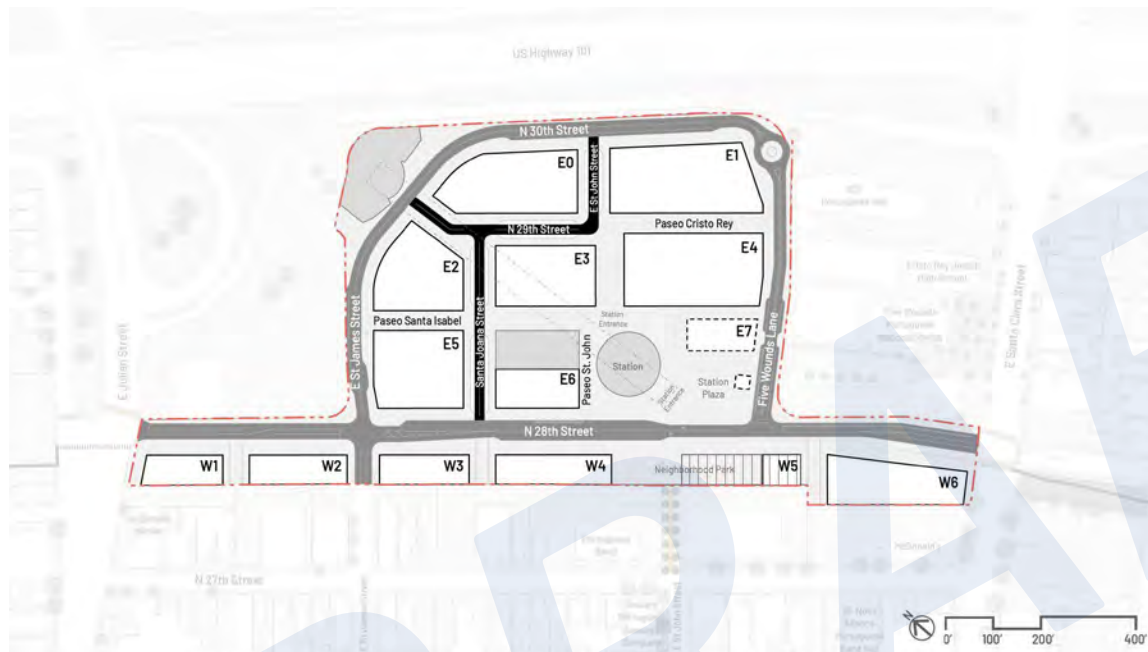


FIGURE 59. Mạng lưới đường phố theo ý tưởng khái quát

Chú thích

- Đề xuất đường phố nội bộ
- Đường phố hiện có

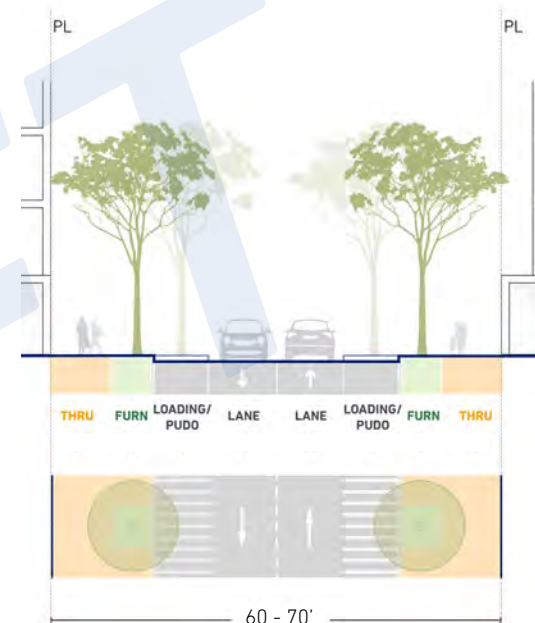


FIGURE 60. Phần đường phố điển hình theo ý tưởng khái quát cho các đường phố được đề xuất trong Dãy trạm



ĐƯỜNG CHUNG



GIAO LỘ ĐƯỢC NÂNG CAO



MỞ RỘNG LỀ ĐƯỜNG LỐI BĂNG QUA ĐƯỜNG DỄ THẤY



VẠCH BĂNG QUA ĐƯỜNG CÓ KIỂU CỘ HOẶC ĐƯỢC SƠN MÀU

5.3.2 Quản Lý Lề Đường

NGUYÊN TẮC

87. Kế hoạch quản lý lề đường. Thực hiện kế hoạch quản lý lề đường để cô lập các mục đích sử dụng riêng biệt, bao gồm các điểm dừng và phương tiện công cộng, điểm dừng vận chuyển, tải hành khách có thể tiếp cận ADA, đón/trả khách BART và đón/trả trường trung học Cristo Rey, cũng như các khu vực bốc hàng và đón/trả khách cho mục đích sử dụng TOD để hỗ trợ nhu cầu ngày càng tăng đối với các dịch vụ đi chung xe và các dịch vụ dựa trên ứng dụng trực tuyến/theo yêu cầu tạo thành giao hàng thường xuyên. Phối hợp các nghiên cứu trong tương lai về quản lý lề đường với Nghiên cứu Tiếp cận Trạm của Kế hoạch VTA. Tham khảo Nghiên cứu Tiếp cận TOD 28th Street/ Little Portugal (VTA, 2025).

88. Đón/trả BART. Xác định vị trí đón/trả khách BART trong một dãy nhà của Lối vào Trạm hoặc càng gần càng tốt, bao gồm dọc theo N. 28th Street và các đường mới tại Dãy trạm để hạn chế số lượng đường phố cần thiết cho hành khách đến trạm. Đón/trả khách BART bao gồm tải hành khách, tải hành khách ADA, tải ứng dụng đi chung, tải taxi, tải xe đưa đón riêng và khu vực chờ 15 phút. Phối hợp với nhóm tiếp cận của BART để có kích thước phù hợp và xác định vị trí từng cơ sở khi xác định được không gian lề đường có sẵn.

FIGURE 61. Ví dụ về chiến lược làm giảm giao thông cho các giao lộ

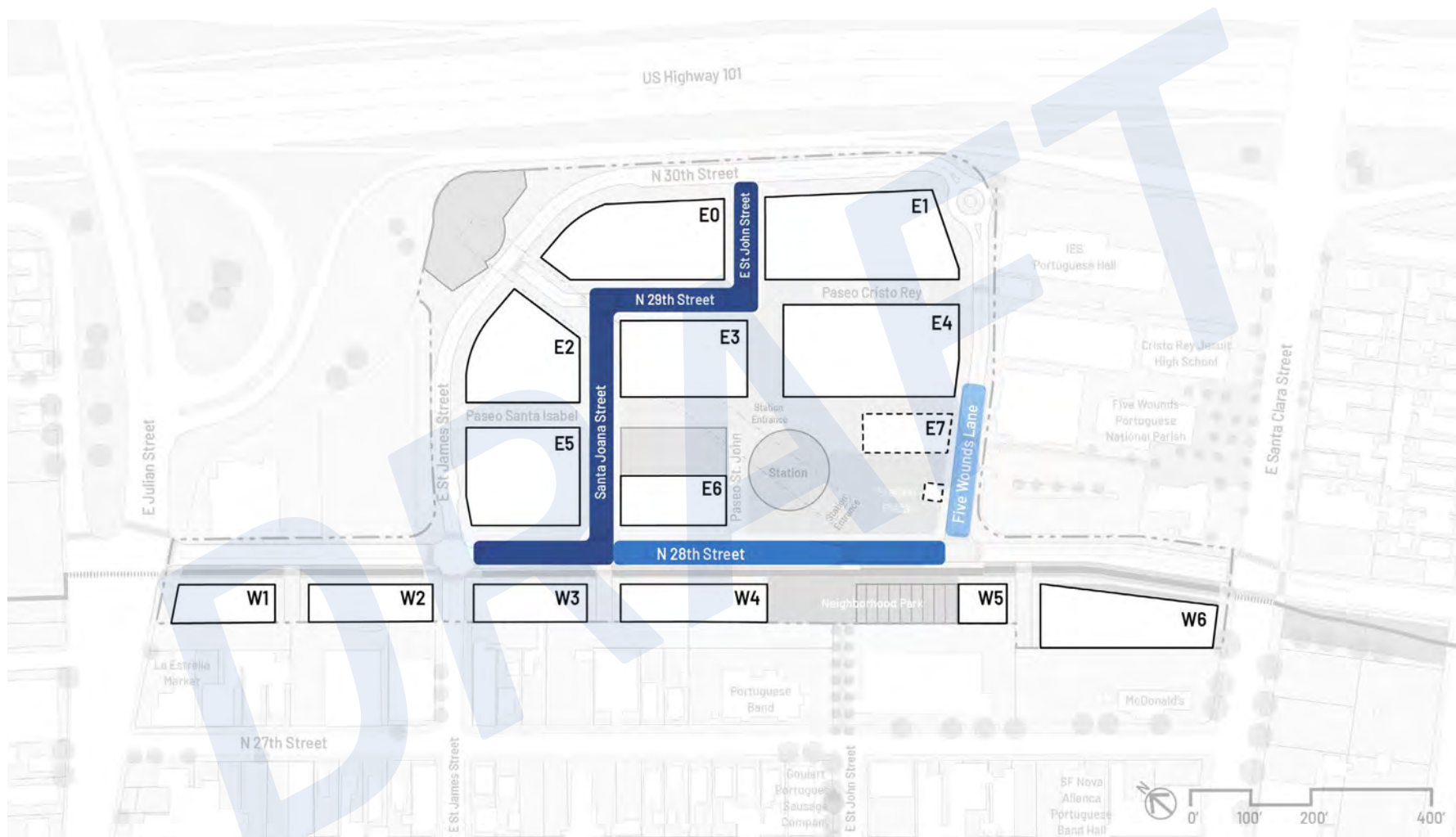


FIGURE 62. Kế hoạch quản lý lễ đường theo khái niệm

Chú thích

- Ưu tiên phương tiện công cộng và khả năng tiếp cận
- Cristo Rey và ưu tiên khả năng tiếp cận
- Ưu tiên đón/trả khách của BART

5.3.3 Tải và Đậu xe Ngoài Đường

Vào năm 2022, Thành phố San José đã loại bỏ các yêu cầu đậu xe tối thiểu. Sổ tay Khu vực Trạm BART tại 28th Street/Little Portugal (2020) khuyến khích thực hiện kế hoạch Quản lý Nhu cầu Vận tải (TDM) mạnh mẽ và giảm hơn nữa tỷ lệ đậu xe mục tiêu xuống mức thấp nhất là 0.8 chỗ cho mỗi đơn vị dân cư và 1 không gian trên 1,000 feet vuông sử dụng cho văn phòng hoặc tổ chức.⁹ Bãi đậu xe được phân bổ cho mục đích bán lẻ hoặc cộng đồng nên được giới hạn trong phạm vi có thể, thay vào đó nên sử dụng bãi đậu xe không kèm theo trong khu phát triển mới.

Dự án BSVII sẽ cung cấp tổng cộng 1,200 chỗ cho hành khách đi phương tiện công cộng. Những không gian này có thể được bố trí theo nhiều cách khác nhau, bao gồm một nhà để xe độc lập ở quận, bọc ngầm trải dài trên nhiều lô đất hoặc chiến lược đỗ xe chung được tích hợp trong các tòa nhà TOD. Các cơ hội để giảm bãi đậu xe tích lũy tại chỗ nên được đánh giá lại khi dịch vụ BART bắt đầu.

NGUYÊN TẮC

89. **Tỷ lệ đậu xe.** Để khuyến khích lượng người đi phương tiện công cộng và các chế độ hoạt động, bãi đậu xe TOD vượt quá khối lượng thay thế tối thiểu cho các lô bề mặt nên được giảm thiểu. Tham khảo Chính sách Quản lý Nhu cầu Vận tải (TDM) trong Chính sách TOC của VTA về việc giảm tỷ lệ đậu xe.
90. **Bãi đậu xe chung.** Bãi đậu xe ngoài đường cho tất cả các mục đích sử dụng phải là một phần của chương trình đậu xe chung trong số các mục đích sử dụng đó trong TOD. Phù hợp với các chính sách của Kế hoạch Làng Đô thị Five Wounds của Thành phố San José về bãi đậu xe chung giữa các mục đích sử dụng đất khác nhau.
91. **Bãi đậu xe không kèm theo.** Bãi đậu xe TOD nên được tách ra khỏi các đơn vị và chọn tham gia thông qua chương trình đậu xe trả phí. Phù hợp với các chính sách của Kế hoạch Làng Đô thị Five Wounds của Thành phố San José về bãi đậu xe không kèm theo.
92. **Các mục tải và đậu xe ngoài đường.** Trong phạm vi có thể, đường lái xe và lối vào tải và đậu xe ngoài đường nên được đặt để giảm thiểu tác động đến mặt tiền đường. Một ví dụ quan trọng là mặt tiền qua Five Wounds Lane từ Trường Trung học Cristo Rey, nơi đường lái xe không được phép đối diện trực tiếp với lối vào tòa nhà của Trường Trung học Cristo Rey.

9 “28th Street/Little Portugal BART Station Area Playbook,” VTA, 2020, https://www.vta.org/sites/default/files/2020-07/28-LP%20TOC%20Playbook_Final_ADA_spread_0.pdf

FIGURE 63. (Trang tiếp theo) Bức tranh tường “Corazon y Espiritu de Mayfair” tại Mexican Heritage Plaza được vẽ bởi Hội họa sĩ tranh tường là Precita Eyes



Thuật Ngữ

Bảng thuật ngữ sau đây cung cấp các định nghĩa cho các từ viết tắt, khái niệm và thuật ngữ thiết kế đô thị được sử dụng trong DDF.

6.1 Từ Viết Tắt

BART: Vận chuyển Nhanh tại Bay Area

BSV(I/II): Silicon Valley Bart (Giai đoạn I/Giai đoạn II)

CSJ: Thành phố San José

- DOT: Sở Giao thông Vận tải
- PBCE: Lập kế hoạch, xây dựng và thực thi quy tắc
- PRNS: Công viên, Giải trí & Dịch vụ Khu phố
- OED: Văn phòng Phát triển Kinh tế

DDF: Khung phát triển thiết kế

FWUV: Làng đô thị Five Wounds

FWUVP: Kế hoạch làng đô thị Five Wounds

MTC: Ủy ban Giao thông Đô thị

TOC: Cộng đồng định hướng theo phương tiện công cộng

TOD: Phát triển theo định hướng theo phương tiện công cộng

VTA: Cơ quan Giao thông Vận tải Santa Clara Valley

6.2 Điều Khoản và Định Nghĩa

Tăng tốc/Uơm tạo: Các tổ chức hoặc trung tâm chuyên biệt hỗ trợ các doanh nghiệp và liên doanh khởi nghiệp hoặc giai đoạn đầu thông qua không gian văn phòng chi phí thấp hoặc miễn phí, cơ sở đào tạo và tiếp cận với các nhà đầu tư hoặc vốn.

Khả năng tiếp cận: Chất lượng và thiết kế của tất cả các tòa nhà, đường phố và không gian mở có thể tiếp cận được bởi những người ở nhiều lứa tuổi, khả năng/ khuyết tật khác nhau và có hoặc không có thiết bị hỗ trợ đi bộ.

Mặt tiền hoạt động: Xây dựng mặt tiền với các không gian có người ở khuyến khích sự tham gia giữa người thuê tòa nhà và khu vực công cộng. Chúng cho phép tiếp cận trực quan hoặc vật lý vào các mục đích sử dụng tích cực trong tòa nhà từ đường phố, vỉa hè và phố đi bộ. Xem Phụ lục A1 của Tiêu chuẩn & Hướng dẫn Thiết kế Toàn Thành phố San José (Tháng 10 năm 2022).

Di chuyển chủ động: Các phương thức vận chuyển không phải xe cộ, bao gồm đi bộ, đi xe đạp, xe tay trạm và các phương tiện giao thông cá nhân khác.

Sử dụng tầng trệt hoạt động: Lập trình tạo ra hoạt động cho người đi bộ ở tầng trệt của các tòa nhà, đặc biệt là những tòa nhà phía trước đường phố và không gian mở, cũng như công viên, quảng

trường và phố đi bộ. Những cách sử dụng này có thể mang tính chất thương mại, giáo dục, nghệ thuật, văn hóa, bán lẻ hoặc thể chế. Ví dụ bao gồm nhưng không giới hạn ở thực phẩm và đồ uống, bán lẻ, thư viện, trung tâm giữ trẻ, không gian sáng tạo, văn phòng phi lợi nhuận, bưu điện, tổ chức ngân hàng và các dịch vụ chuyên nghiệp (nha khoa, thẩm mỹ viện).

Nhân tố hấp dẫn/Thu hút: Sử dụng hình thức lớn hơn để giải quyết các khoảng trống trong nhu cầu hiện có của Khu phố xung quanh hoặc thiết lập điểm đến. Ví dụ bao gồm nhưng không giới hạn ở các cửa hàng tạp hóa, dịch vụ y tế hoặc chăm sóc bệnh nhân, địa điểm biểu diễn nghệ thuật và bảo tàng.

Kết nối xe buýt: Xe buýt được cung cấp giữa các trạm BART khi xe không thể hoạt động do bảo trì theo lịch trình, trường hợp khẩn cấp hoặc các sự cố không thường xuyên khác.

Organizaciones comunitarias (CBO): Tổ chức phi lợi nhuận cung cấp dịch vụ cho cộng đồng địa phương.

Tiếp cận phương tiện khẩn cấp (EVA): Một con đường di chuyển rõ ràng cho các phương tiện phản ứng khẩn cấp, bao gồm xe cứu hỏa, xe cứu thương và xe cảnh sát để nhanh chóng đến đích trong trường hợp khẩn cấp. Đường ra vào phải có chiều rộng tối thiểu từ 20 đến 26 feet mà không có đồ đạc hoặc vật cản cố định.

Mặt tiền: Bất kỳ mặt bên ngoài hoặc tường của một tòa nhà. Xem Phụ lục A1 của Tiêu chuẩn & Hướng dẫn Thiết kế Toàn Thành phố San José (Tháng 10 năm 2022).

Bố trí cửa: Sự sắp xếp và thiết kế các lối mở, bao gồm cửa sổ và cửa ra vào, trong mặt tiền của tòa nhà.

Đường mòn Five Wounds: Một dự án đường sắt đến đường mòn dọc theo quyền ưu tiên đường sắt trước đây, nối Coyote Creek với Lower Silver Creek. Tài liệu đề cập cụ thể đến đoạn đường mòn là một phần của TOD từ E. Santa Clara Street đến E. Julian Street dọc theo N. 28th Street. Để biết thêm hướng dẫn về đường mòn, hãy xem Bộ luật Thành phố San José Mục 14.25.105.

Tấm sàn: Diện tích của một tầng nhất định, được giới hạn bởi các bức tường bên ngoài của sàn.

Khu vực mặt tiền: Một phần của vỉa hè cung cấp không gian giữa mặt tiền tòa nhà và nơi vỉa hè công cộng bắt đầu. Xem Phụ lục A1 của Tiêu chuẩn & Hướng dẫn Thiết kế Toàn Thành phố San José (Tháng 10 năm 2022).

Khu vực trang thiết bị: Một phần vỉa hè được sử dụng cho cây xanh đường phố, cảnh quan, trạm dừng phương tiện công cộng, đèn đường và trang thiết bị tại khuôn viên. Xem Phụ lục A1 của Tiêu chuẩn & Hướng dẫn Thiết kế Toàn Thành phố San José (Tháng 10 năm 2022).

Cổng: Một phương tiện chính để tiếp cận hoặc vào một địa điểm, thường được xác định bởi một ranh giới vật lý.

Kính: Tấm kính trong các tòa nhà, thường là cửa sổ, cửa ra vào hoặc các khe hở khác có thể được tô luyên và xử lý để cho phép ánh sáng hoặc độ trong suốt.

Tầng trệt: Thành phần của tòa nhà giúp nâng cao trải nghiệm của người đi bộ bằng cách liên hệ biểu hiện kiến trúc với quy mô con người. Thiết kế tầng trệt bao gồm lối vào, độ trong suốt của mặt tiền và mặt tiền hoạt động.

Định khối: Các thành phần của một tòa nhà định hình cho hình dạng, hình thức, chiều cao, chiều rộng và chiều sâu chung.

Di chuyển bằng phương tiện nhỏ: Vận chuyển bằng phương tiện cá nhân nhỏ hơn, bao gồm xe đạp, xe đạp điện, xe tay ga, ván trượt điện và giày trượt patin.

Lô đất: Là đơn vị đất liền kề xác định giới hạn sở hữu. Xin xem Bộ luật Thành phố San José 20.200.850. Cũng đồng nghĩa với “Lô” theo Bộ luật Thành phố San José Mục 20.200.660.

Phố đi bộ: Một con đường cảnh quan dành riêng cho việc đi bộ, lăn bánh và đi xe đạp. Phố đi bộ là các kết nối giữa khối giúp cải thiện lưu thông dọc theo các khối cực dài. Xem Phụ lục A1 của Tiêu chuẩn & Hướng dẫn Thiết kế Toàn Thành phố San José (Tháng 10 năm 2022).

Đón/trả khách: Các khu vực được chỉ định dọc theo lề đường để dừng tạm thời các phương tiện để đón hoặc trả khách hoặc hàng hóa phục vụ các mục đích sử dụng liên kế, không gian công cộng và phương tiện công cộng. Nó tương tự như khu vực tải hơn là bãi đậu xe trên đường phố.

Đường bất động sản (PL): Cạnh của một khối hoặc lô xác định phạm vi bên ngoài của khu vực có thể xây dựng để phát triển mới.

Quyền ưu tiên (ROW): Một sự nổi lồi, cho phép một cá nhân hoặc tổ chức đi qua một tài sản hoặc đường phố. Xem Bộ luật Thành phố San José Phần 11.92.070.

Khoảng lùi: Khoảng cách mà các tòa nhà, cấu trúc và bãi đậu xe phải được tách biệt với bất kỳ đường lộ nào, như được định nghĩa trong Bộ luật Thành phố San José. Xem Phụ lục A1 của Tiêu chuẩn & Hướng dẫn Thiết kế Toàn Thành phố San José (Tháng 10 năm 2022).

Đường sử dụng chung: Các tiện nghi trải nhựa, không nằm trên đường công cộng, được thiết kế để di chuyển bằng nhiều chế độ hoạt động kết hợp với người đi bộ.

Lối vào trạm: Cấu trúc trên mặt đất nơi người đi phương tiện công cộng tiếp cận lối vào chính của trạm BART ngầm.

Bước lùi: Vị trí bắt buộc hoặc thực tế của một tòa nhà cách xa đường, đường bất động sản hoặc cấu trúc khác ở mức trên tầng một. Xem Phụ lục A1 của Tiêu chuẩn & Hướng dẫn Thiết kế Toàn Thành phố San José (Tháng 10 năm 2022).

Tường hướng ra đường: (Các) mặt tiền tòa nhà dọc theo đường phố công cộng, không gian mở công cộng hoặc phố đi bộ từ mặt đất đến 70 feet phía trên. Đối với một phần của mặt tiền để được tính là một bức tường hướng ra đường, nó phải nằm trong vòng mười feet của đường bất động sản hoặc đường lùi lại, nếu có, từ tầng trệt đến đỉnh của tầng chiếm dụng cao nhất của phần đó của tòa nhà. Xem Phụ lục A1 của Tiêu chuẩn & Hướng dẫn Thiết kế Toàn Thành phố San José (Tháng 10 năm 2022).

Khu vực thông qua: Một khu vực vỉa hè trong cảnh quan đường phố cung cấp lối đi cho người đi bộ liên tục không bị cản trở.

Tháp: Các tầng trên cùng của một tòa nhà cao tầng, thường được phân loại là các tầng có chiều cao trên 75 feet. Tháp thiết lập diện mạo thẳng đứng và đường chân trời của một dự án.

Cộng đồng định hướng theo phương tiện công cộng: Những nơi sôi động, đáng sống gần phương tiện công cộng, với nhà cửa, việc làm, công viên và cửa hàng kết nối tốt với các khu vực lân cận, nơi di chuyển bằng xe buýt, đường sắt nhẹ, xe lửa, xe đạp, xe tay ga, ván trượt, các thiết bị di chuyển cá nhân khác hoặc đi bộ là an toàn, đáng tin cậy và thuận tiện.

Phát triển theo định hướng theo phương tiện công cộng (TOD): Các dự án bất động sản riêng lẻ nhỏ gọn, có thể đi bộ, hướng đến người đi bộ và tập trung vào phương tiện giao thông chất lượng cao, cho phép lối sống không xe hơi với khả năng tiếp cận hàng ngày đến nhà ở, doanh nghiệp, tổ chức dân sự và tiện nghi. VTA tìm cách tạo ra sự Phát triển Định hướng Phương tiện Công bằng sử dụng hỗn hợp và thu nhập hỗn hợp trên các địa điểm mà họ sở hữu thông qua quan hệ đối tác công-tư và công-cộng sẽ tăng lượng hành khách, xúc tác cho các Cộng đồng Định hướng theo phương tiện công cộng ở khu vực trạm xung quanh và tạo doanh thu để hỗ trợ đầu tư và vận hành phương tiện công cộng.

Làn đường đi lại: Một đoạn đường phố được thiết kế để di chuyển xe cộ, và nói chung là một không gian mà từ đó việc di chuyển chủ động nên được ngăn cách.

ĐỂ BIẾT THÊM THÔNG TIN

Truy cập trang web của dự án tại
www.vta.org/28LPdevelopment