

<<与城市互动的住区规划设计>>

图书基本信息

书名：<<与城市互动的住区规划设计>>

13位ISBN编号：9787564111687

10位ISBN编号：7564111682

出版时间：2008-11

出版时间：东南大学出版社

作者：杨靖，马进 编著

页数：251

字数：476000

版权说明：本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问：<http://www.tushu007.com>

<<与城市互动的住区规划设计>>

前言

关于住区和城市的关系，在不同地域文化、不同的历史发展过程中有着各异的表现形式，但其核心目标都是在找寻安全、宁静、舒适的居住环境与充满活力的城市生活之间的结合点，并建立住区与城市水乳交融的关系。

进入20世纪80年代后，中国的城市化进程加速，随之出现了大量的住区开发与住宅建设。这个阶段中国的住宅开发基本表现为两种形式：一是，城市建成区中住区的更新和自我完善；二是，大规模的郊区化住区的开发。

由于城市中心区土地资源匮乏，旧城更新的成本过高，周期较长，使郊区化住区和新城住区开发成为这阶段住区开发的主流。

郊区低廉的土地价格加上中国似乎永无止境的住宅需求使得开发商们不禁“豪情万丈”，新建住区的规模不断打破纪录。

“大盘时代”、“造城运动”、“居住改变城市”等等煽情口号的提出令人热血沸腾的同时，已经预示了明天的危机！

在这个疯狂的大型住区开发时代，许多有识之士已经觉察到了我们的城市在表面繁华状态下的暗流：首先，郊区住区的开发使城市边界不断蔓延，城市农田不断被占用，城市已不再遵循可持续的脚步发展；其次，尽管道路在不断地拓宽。

城市的交通堵塞现象已经成为每个大城市继续发展的瓶颈；第三，尽管每个住区都经过了精心设计，但整个城市的魅力正随着住区围墙的延伸而衰退，街道失去了活力，两边崭新的住宅群落像布景一样苍白、乏味。

封闭的住区力图摆脱城市的喧嚣，创造自己“柏拉图”式的理想居住环境。

可往往事与愿违的是：缤纷的商业街空空荡荡、邻里之间形同陌路、豪华的会所入不敷出，反而成了开发商心中永远的痛。

我们不否认这十几年来住区开发在改善人居环境上的巨大成就，但是我们也应当看到，由于缺乏先进的规划指导思想，新建住区往往成为城市中不可消化的郁结。

大型住区开发为城市发展带来的恶果将需要我们花费几十年去慢慢吞咽。

<<与城市互动的住区规划设计>>

内容概要

本书是关于研究城市住宅区规划设计方面的专著，书中具体包括了：建立与城市互动的住区规划、住区与城市互动的相关探索和规划设计原则、与城市互动的住区道路交通规划设计、与城市互动的住区公共配套设施规划设计等内容。

本书适合从事相关研究工作的人员参考阅读。

<<与城市互动的住区规划设计>>

书籍目录

前言第一章 建立与城市互动的住区规划 第一节 现实问题与原因分析 1.1 道路规划方面 1.2 公共配套设施规划方面 1.3 景观空间规划方面 第二节 住区封闭的“渊源” 2.1 “单位大院”体制 2.2 现代主义的城市功能分区 2.3 兴起的物业管理模式 第三节 建设与城市互动的住区 3.1 住区与城市的关系 3.2 与城市互动的住区的优点第二章 住区与城市互动的相关探索和规划设计原则 第一节 相关理论回顾评论 1.1 我国住区开放与封闭的历史演进 1.2 国外有关住区理论综述 第二节 以万科为例谈对住区与城市的互动关系的探索 2.1 开放住区的初次尝试——上海万科城市花园 2.2 对人厅开放的住区——深圳万科四季花城 2.3 被动开放与积极应对的住区——上海万科假日风景 2.4 主动开放的住区——武汉万科城市花园等项目 第三节 住区与城市互动的规划设计原则 3.1 道路交通规划设计原则 3.2 公建配套规划设计原则 3.3 景观空间规划设计原则 3.4 住区结构与管理规划设计原则第三章 与城市互动的住区道路交通规划设计 第一节 “居住环境区”理论与住区道路设置 1.1 “居住环境区”的提出 1.2 影响合理“居住环境区”规模的因素 1.3 将“居住环境区”之间的道路设计为城市支路 第二节 建立街道生活(城市氛围的重要载体) 2.1 “生活次街”的提出 2.2 “生活次街”的塑造手段 2.3 “生活次街”上人与车的关系 2.4 “生活次街”的道路设计技术要求 第三节 与公共交通系统的结合 3.1 引入公交汽车的住区规划 3.2 捷运住区规划第四章 与城市互动的住区公共配套设施规划设计 第一节 引入中心地理论与G.费德分级构成理论的概念 第二节 住区中的商业设施配置 2.1 住区商业的“新分级”与购物周期 2.2 从城市的角度考虑不同商业种类的规划 2.3 应对住区商业的生长性与城市的复杂性 2.4 从城市竞争的角度选取开发及物业管理方式 2.5 不同的住区商业形态与城市互动方式 第三节 教育设施的规划设计 3.1 “谁开发,谁配套”的方式应变革 3.2 教育设施的规模和服务半径如何与城市互动 3.3 教育设施的位置如何与城市互动第五章 与城市互动的住区景观空间规划设计 第一节 住区景观空间与城市的横向互动 1.1 制定相应的规划管理机制 1.2 住区中的景观空间与城市共享 第二节 住区景观空间与城市的纵向互动 2.1 对城市自然环境加以保护与利用 2.2 对地段景观文化资源的挖掘和传承第六章 与城市互动的住区结构与管理模式 第一节 管理结构——双级结构与新三级结构 1.1 从交通的角度,考虑双级结构 1.2 从对空间尺度认知能力及邻里关系的角度,考虑双级结构 1.3 从公建设施的配置,考虑新三级结构 第二节 相应的管理模式 2.1 住区物业管理模式的沿革 2.2 与开放式住区相应的物业管理模式 2.3 物管的物质形态表现 2.4 公共投入与物业成本 第三节 开放式住区的物业管理实例分析 3.1 实例一:大连城市花园 3.2 实例二:中山城市风景花园第七章 结语——若干实例 第一节 南京“蔚蓝之都”住宅区 第二节 西安“金泰·丝路花城”项目致谢图片索引注释主要参考文献

<<与城市互动的住区规划设计>>

章节摘录

第三章 与城市互动的住区道路规划设计 第三节 与公共交通系统的结合 3.2 捷运住区规划 3.2.1 捷运住区及其优势 捷运住区是与城市互动的一种重要的住区形式。作为高效率的城市运输体系，地铁线路的设置与城市人口的分布和主要流向是直接联系的。在城市飞速发展的今天。

在伦敦、巴黎、纽约、东京、洛杉矶等世界各个发达的大城市都致力于如何将轨道交通与城市发展联系起来。

国内外已经提出了捷运住区的概念。

捷运住区一词来自英文词汇transit village和mass rapid transit system.是指在城市建立快速运输体系的同时，沿着该系统进行土地的综合开发而形成的以快速运输体系为主要交通工具的住区。

捷运住区的核心部分是围绕车站的紧凑而且具有综合用途的住区，居住者是大量利用快速交通系统、少量利用私人交通工具的群体。

这种住区由车站大约向外延伸1/4英里，步行约5分钟。

住区的中心由车站和环绕车站的公共设施组成，它具有交通性质以外的社会和商业的价值。

在步行路两侧的沿街建筑的底层都设置商业和服务设施，建筑的高度和材质以及立面处理富于变化，从而提高步行者良好的心理感受。

“后小康居住建筑与环境”是国家自然科学基金支持的科技课题，是基于珠江三角洲地区的城市居住模式的有关研究。

其中的《城郊快速交通站点居住区模式探讨》一文中，探讨了适合中国城郊的一种居住模式：以快速大站交通连接郊区与市区。

在步行500米半径范围内布置中高密度住宅区，离站点半径500米至1千米范围内布置中密度住宅区，以距站点1千米半径范围作为城市郊区的基本单元，使城市郊区的多数居民沿快速交通线居住。

<<与城市互动的住区规划设计>>

版权说明

本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问:<http://www.tushu007.com>