

<<城市立体化发展与轨道交通>>

图书基本信息

书名：<<城市立体化发展与轨道交通>>

13位ISBN编号：9787564130077

10位ISBN编号：7564130075

出版时间：2012-1

出版时间：东南大学

作者：刘皆谊|主编:卢济威//金广君

页数：195

字数：276000

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>

<<城市立体化发展与轨道交通>>

内容概要

本书共分为3部分。

第1部分针对公共空间立体化，以及结合轨道交通开发的趋势进行探讨。

第2部分探讨以轨道站为核心的立体化公共空间体系如何于城市中建立、如何建构与运作，如何通过轨道站开发与城市空间形成联系及讨论体系建构与运作。

第3部分着重探讨体系与城市空间的关系，包括体系与城市空间布局形成关联性、体系整合城市要素的分析、体系与城市要素渗透结合后对城市的影响等方面，并以此总结出我国城市建立城市立体化发展与轨道交通时的发展方向。

本书可供从事城市设计、城市规划的人员参考，也可供轨道交通开发与相关专业技术人员、专业教师与学生学习。

<<城市立体化发展与轨道交通>>

书籍目录

总序

前言

1 引言

1.1 研究意义

1.2 研究方法与思路

1.2.1 研究方法

1.2.2 研究思路

1.3 本书框架

1.4 本书特色

2 当代公共空间的演变趋势

2.1 公共空间的立体化演变过程

2.1.1 城市公共空间

2.1.2 城市公共空间的定义、内涵与属性

2.1.3 城市公共空间立体化的发展概述

2.1.4 公共空间立体化的演变脉络

2.2 影响立体化公共空间发展的相关理论

2.2.1 城市空间立体化开发

2.2.2 城市空间集约化

2.2.3 立体化步行系统

2.3 促使轨道站与立体化公共空间结合的相关理论

2.3.1 交通模式与城市空间发展模式的关联

2.3.2 紧凑城市与TOD理论

2.3.3 城市再生政策

2.3.4 城市触媒理论

2.3.5 联合开发

2.3.6 协同发展

本章小结

3 轨道交通与立体化公共空间体系51

3.1 轨道交通建设影响城市的关键

3.1.1 轨道交通概述

3.1.2 轨道交通系统中的轨道站

3.1.3 以轨道站为核心的影响范围

3.2 轨道交通对城市发展及土地的影响

3.2.1 轨道交通系统对城市土地发展概念的影响

3.2.2 轨道交通建设对地区活力与土地价值的影响

3.2.3 轨道站合理影响区中的城市土地利用

3.3 围绕轨道站的立体化公共空间体系

3.3.1 以轨道站为核心的立体化公共空间定义与建立意义

3.3.2 体系主要构成要素

3.3.3 轨道站与立体化公共空间形成体系的顺序

3.3.4 联系轨道站与立体化公共空间体系的规划设计

本章小结

4 体系的建立与运作

4.1 体系空间结构模型

4.2 体系中各要素建立原则

<<城市立体化发展与轨道交通>>

- 4.2.1 轨道站选址原则
- 4.2.2 公共空间节点布局
- 4.2.3 组织步行系统
- 4.2.4 对外接驳的其他城市交通系统
- 4.2.5 城市活动的安排
- 4.3 体系的开发与实施
 - 4.3.1 开发主体模式
 - 4.3.2 开发流程模式
- 4.4 体系建立后对城市区域的影响
 - 4.4.1 案例1：台北车站周边区域
 - 4.4.2 案例2：名古屋市荣地区

本章小结

5 体系与城市空间形成联系、要素整合及影响

- 5.1 体系与城市空间布局之间关联性的形成
 - 5.1.1 体系与城市空间布局的联系性变化
 - 5.1.2 体系与城市空间布局联系后的调整原则
 - 5.1.3 体系与城市空间布局联系后的调整步骤
- 5.2 体系整合城市要素的分析
 - 5.2.1 体系中地面与下沉广场的渗透结合
 - 5.2.2 体系中高层空间与高架步行者平台的渗透结合
 - 5.2.3 体系与建筑的渗透结合
 - 5.2.4 体系在区域范围的渗透结合
- 5.3 体系与城市要素渗透结合后对城市的影响
 - 5.3.1 对城市空间结构的影响
 - 5.3.2 对区域发展的影响

本章小结

6 结论与建议

- 6.1 结论
- 6.2 建议

参考文献

- 附录 苏州轨道交通1号线中的立体化公共空间体系
 - 附录1.1 研究背景
 - 附录1.2 1号线结合轨道站形成体系的发展策略
 - 附录1.3 1号线中以轨道站为核心的立体化公共空间体系分析

图表来源说明

后记

<<城市立体化发展与轨道交通>>

章节摘录

但有时也会出现轨道站以外的双核心，当联系后的体系范围扩大至连接两个轨道站共同体系时，贯通两个或两个以上向度交会的公共空间节点就有可能成为除轨道站之外的次核心。

而当体系出现双核或多核心的情况时，整个体系影响范围的形态就会从单核环形扩张形态开始出现变形扩张，并形成多核的环状变形形态，而核心之间也彼此产生牵引力以组成更强大的体系，并对城市产生更大的影响。

2) 资源统合原则 建立以轨道站为核心的立体化公共空间体系的一个主要目的，是希望经由体系的建立将范围内的资源进行统合，挖掘出土地资源的最大潜力，以体系化的方式发挥出更大的效益与功能。

例如，一个只能提供休闲活动的广场，绝对不如一个兼有通往轨道站搭乘轨道交通，或是通往周边商场、地下停车场的广场。

这种以功能叠加，“借力使力”的方式扩大公共空间影响力的做法，正是以轨道站为核心的立体化公共空间体系的最大优势。

因此，建立体系并决定与城市空间产生联系后的首要工作，就是需要先梳理周边包括高层、地面与地下，将可能与可以利用、整合的资源，重新思考以何种方式合理地进行链接与统筹开发，并将其纳入体系形成共同发展。

3) 转换节点扩大原则 体系中的转换层主要有两个部分：一个是将轨道站本身作为体系中一个重要的转换层，大量的人流经由轨道站进行城市空间中不同向度的转换；另一个是在不同向度的重叠部分，经由垂直运输的方式进行人流的转换。

而为了要扩大立体化布局体系的影响力，体系发展可以选择将两者布局共同重叠节点规模扩大，若是在设计之初就设计有餐饮、商业、休憩、交通或其他活动的空间，就能成为城市不同向度的活动交换和聚集功能的城市综合体，此种做法能让城市间不同向度的衔接与过渡运作更为自然，并成为体系布局中大型活动的共同核心，进而影响整体布局的后续发展。

4) 体系内活动确保延续原则 在体系与城市空间形成联系后，体系内是不是还能保持顺畅的移动与活动并形成延续活动带，是决定整个布局能否形成持续运作的关键之一。

为了要使人能经由步行系统从地面或轨道站移动至转换节点，并更深入体系内的公共空间节点，体系需要以调整或整合步行系统设计的方式，建立一个全天候不受外界影响的步行环境，并且这个步行环境还需要加入更人性化、设置不同大小的节点缓解疲倦感，或是整合商业以消费带动城市活动等策略，确保体系内的活动能够延续。

.....

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>