



城市與規劃

CITY AND PLANNING

- 新型城市化
- 舟山专栏
- 规划研究
- 规划管理
- 经验借鉴
- 全省优秀规划项目介绍
- 行业信息



2012NO.
总第6期

3

《城市与规划》编辑部



封面设计: 刘神辰
刊名书写: 南 晖

本期执行主编: 陈前虎

地 址: 杭州市保俶路238号

邮政编码: 310007

电 话: 0571-85160276

0571-85057893

传 真: 0571-85057893

E-mail: zaurp@hzcn.com

网 址: www.zjcxgh.org

刊 号: 浙内准字第O222号

刊 期: 季刊

制作印刷: 浙江建工印刷有限公司

本刊敬告

- 本刊所发表作品均为作者本人观点,并不一定反映编委会和编辑部的立场。
- 本刊发表的论文,作者仍可向国内公开出版的同类刊物投稿。
- 已在公开刊物上发表过的作品请勿再投此刊。

内部资料, 免费赠阅

城市与规划

CITY AND PLANNING

2012年第三期 中国 杭州

主管: 浙江省住房和城乡建设厅

主办: 浙江省城市规划学会
浙江省城乡规划协会

协办: 浙江省住房和城乡建设厅城乡规划处
浙江省城乡规划设计研究院
杭州市规划局
杭州市城市规划设计研究院
宁波市规划局
宁波市规划设计研究院
温州市规划局
温州市城市规划设计研究院

编委会组成人员: (按姓氏笔画为序)

丁夏君	王勇军	王富更	卢向东	叶建辉	刘银波	华 晨
孙兴辰	朱文斌	许世文	何志平	何明俊	余建忠	余秋荣
吴文斌	吴洵麒	吴效军	宋炳坚	应生伟	张建强	张晓斌
李定邦	杨立新	杨晓光	陈伟明	陈前虎	陈桂秋	周日良
郑声轩	郑晓东	金百富	姚海君	胡村霖	骆耀先	钱毓峰
顾 浩	顾 群	黄 瑚	龚正明	董玉良	韩 波	戴 健

编委会主任: 周日良

编委会副主任: (按姓氏笔画为序)

丁夏君	叶建辉	华 晨	何志平	何明俊	宋炳坚	张晓斌
李定邦	杨晓光	胡村霖	顾 浩	龚正明		

主 编: 杨晓光

副 主 编: 汤海孺 陈前虎 韩 波

编 辑: 郑轶民 潘曾发 孙盛哲

目录

- 新型城市化** 02 浙江省深入推进新型城市化纲要
- 舟山专栏** 06 舟山市规划局基本情况
- 08 舟山群岛新区发展概况
- 09 《浙江舟山群岛新区空间发展战略规划》成果介绍 | 汤燕 徐宁波
- 13 舟山小干岛商务区城市设计国际方案征集评述 | 孙颖 徐宁波
- 20 舟山海岛传统渔村特色及发展转型研究 | 文旭涛 忻丁世 缪华东 沙洋
- 规划研究** 27 从“无心插柳”到“有心栽花” | 陈前虎
- 33 生态筑岛再造蓬莱 | 谭侠 余伟 姚悦思
- 规划管理** 40 容积率机制探讨及其对宁波市的启示 | 刘慧军 陈蓉 余艳
- 经验借鉴** 46 浅析台湾的城市规划与建设 | 王富更
- 全省优秀规划项目介绍** 52 杭州市江干区保障性设施布点规划
- 55 绍兴市镜湖新区滨水空间规划研究
- 57 宁波市轨道交通2号线一期工程交通衔接专题研究
- 59 龙游民居特色与应用研究
- 62 杭州市商业特色街区(试点)规划——武林路
- 65 台州市“永宁河——下分水”沿岸空间规划研究
- 学会协会工作信息** 68 省规划协会举行会员单位规划设计院第五届院长联谊会
- 70 第三届长三角地区城乡规划研讨会在上海举行
- 72 省规划学会承办2012年全省历史文化名村保护与发展培训班
- 信息之窗** 07 金华市加快推进新型城市化
- 19 舟山市优化完善规划编制体系
- 39 2012年城市蓝皮书：中国城市发展面临十大挑战
- 45 金华市城乡规划学会举办第40期城市新讲坛
- 51 上虞市积极开展城市慢行系统规划研究
- 61 浙江大力开发利用城市地下空间

浙江省深入推进新型城市化纲要

为深入推进新型城市化,提高城市化发展水平,形成城乡一体化发展新格局,促进全省进一步提升全面小康社会水平,加快基本实现现代化,特制定本纲要。

一、深入推进新型城市化的总体要求

(一)重大意义。城市化是现代化的必由之路。“十一五”以来,我省率先提出并全面实施新型城市化战略,统筹推进大中小城市、小城镇和新农村建设,城市化水平稳步提升,2011年我省城市化率达到62.3%,城市化发展进入了新的阶段。但从总体上看,我省城市化发展质量仍有待进一步提高,特别是大城市带动力不强、小城镇布局分散、城市管理滞后于城市建设、“城市病”凸显、城乡公共服务差距等问题亟待解决。深入推进新型城市化是统筹城乡发展、促进城乡一体化的重要途径,是转变经济发展方式、加快经济转型升级的必然要求,是全面改善民生、建设物质富裕精神富有的现代化浙江的战略举措。全省各级各部门要从全局和战略的高度,充分认识新形势下深入推进新型城市化的重大意义,把握机遇、求真务实,开拓进取,努力开创我省城市化发展新局面。

(二)指导思想。高举中国特色社会主义伟大旗帜,以邓小平理论和“三个代表”重要思想为指导,深入贯彻落实科学发展观,全面实施“八八战略”和“创业富民、创新强省”总战略,以城市化科学和谐发展为目标,以城乡统筹发展为主线,以人口向城市合理有序转移为重点,以体制机制创新为动力,以城市群和都市区为主体形态,着力增强城市要素的集聚能力,着力增强城市宜居宜业的承载能力,着力增强城市带动农村发展的辐射能力,构

建以城带乡、以乡促城、城乡互促共进的新型城市化推进机制,促进大中小城市和小城镇协调发展,促进新型城市化、新型工业化、农业现代化同步发展,加快形成城乡一体化发展新格局。

(三)主要目标。坚定不移地走资源节约、环境友好、经济高效、社会和谐、大中小城市和小城镇协调发展、城乡互促共进的新型城市化道路,到2015年,全省城市化率达到65%以上,城乡规划建设管理水平进一步提高,城乡居民生活品质进一步提升,基本形成以城带乡、以乡促城的城乡一体化发展格局;到2020年,全省城市化率达到72%以上,城市化发展总体上达到中等发达国家水平,城市化发展质量位居全国前列,杭州湾、温台、浙中三大城市群和杭州、宁波、温州、金华—义乌四大都市区基本建成,县(市)域城乡一体化发展格局全面形成,城乡经济融合发展,城乡社会和谐稳定,城乡居民生活品质显著提升,基本形成国际化程度高、创新能力强、城乡共同富裕、生态环境友好、文化全面繁荣的现代城镇体系,为建设物质富裕精神富有的现代化浙江提供重要支撑。

(四)基本原则

——坚持统筹发展。全面协调推进新型城市化和新农村建设,着力统筹城乡规划布局、人口集聚转移、产业融合发展、资源要素配置、基础设施建设、生态环境保护、社会事业发展和城市管理创新,加快形成城乡一体化发展新格局。

——坚持集约发展。围绕加快转变经济发展方

式、节约集约利用各种资源要素,切实转变城乡建设和发展模式,提高城乡发展质量,加快建设资源节约型、环境友好型城市。

——坚持特色发展。突出区域特点,促进差异发展,形成具有鲜明特色的产业、生态、文化和人居环境,塑造独具一格的城乡风貌,走出符合各地实际的城市化发展新路子。

——坚持联动发展。把全面实施“四大国家战略举措”、全面推进“四大建设”与深入推进新型城市化紧密结合,区域统筹,陆海联动,山海协作,实现产业布局与城乡空间同步规划、产业培育与城市建设同步推进、产业层次与城市功能同步提升。

——坚持和谐发展。牢固树立以人为本、民生优先的理念,着力提高社会管理和公共服务水平,着力提高民生保障能力,着力提高城乡文明程度,让城市化发展成果更多地惠及全体人民。

——坚持创新发展。加强城市化发展领域各项改革的总体设计和整体推进,着力深化城乡户籍制度、社会就业制度、社会保障制度、土地管理制度、要素供给制度等方面的改革,构建完善城市化健康发展的体制机制,为新型城市化发展提供强大动力。

二、深入推进新型城市化的发展导向

(五) 加快构筑现代新型城镇体系。优化城乡空间布局、构筑现代新型城镇体系,是推进新型城市化、统筹城乡发展的关键环节。要坚持大中小城市和小城镇协调发展,加快形成以城市群、都市区为主体,以特大城市和大城市为龙头,以中小城市为支撑,以中心镇为基础,布局合理、分工明确、功能互补、城乡互动的现代城镇体系。加快人口、产业及各类要素向城市有序集聚,基本形成“三群四区七核五级网络化”的省域城镇空间结构,即形成杭州湾、温台、浙中三大城市群,杭州、宁波、温州、金华—义乌四大都市区,7个省域中心城市,60个左右县(市)域中心城市,200个左右省级中心镇和400个左右一般镇。

(六) 加快城市群和都市区建设发展。城市群和都市区是推进新型城市化的主体形态。要加快推进杭州湾、温台、浙中三大城市群规划建设,促进城市群产业发展互补、基础设施共建、生态网络相联、资源信息同享,使之成为引领全省、辐射周边地区的重要城市集群,成为长江三角洲世界级城市群南翼的重要组成部分,成为全国科学发展的先行区、创业创新的宜居区、品质生活的示范区。大力实施都市区带动战略,建设现代化都市区,加快提升都市区城市功能,提升都市区产业层次,集聚高端要素,发展高端产业,优化都市区宜居环境,提升都市区生活品质,增强都市区带动周边县市一体化发展的能力。杭州都市区要发挥科教文化和休闲旅游等优势,加快建成高技术产业基地和国际重要的旅游休闲中心、全国文化创意中心、电子商务中心、区域性金融服务中心、国家自主创新示范区。宁波都市区要发挥产业和沿海港口资源优势,加快建成全国先进制造业、现代物流、能源原材料基地和国家海洋经济发展示范区核心区,加快建设现代化国际港口城市。温州都市区要发挥民营经济优势,加快制度创新,建设金融综合改革试验区和民营经济创新示范区,加快建成国家枢纽港、长江三角洲南翼和海峡西岸经济区北翼的重要城市,提高对浙南、闽北周边城市的辐射力和影响力。金华—义乌都市区要发挥专业市场和特色产业集群优势,加快建成国际商贸物流中心和全省重要高技术产业基地,成为浙江经济发展新的增长极,带动浙江中西部乃至周边地区发展,规划建设金义都市新区。

(七) 加快推进区域中心城市发展。中心城市是高端要素和创新活动的重要集聚地,是推进新型城市化的重要平台。湖州、嘉兴、绍兴、衢州、舟山、台州、丽水等7个省域中心城市要积极推进与相邻都市区融合互动,着力完善综合服务功能,增强集聚辐射能力,加快经济转型,优化环境质量,提高文化品位,促进特色发展,加快建设成为大城市乃至特大城市,努力形成市域城乡一体化发展格局。湖

新型城市化

州市要加快南太湖区域综合开发和现代化生态型滨湖大城市建设,打造国家生态文明示范区和接轨上海、连接中部地区的重要城市。嘉兴市要打造成为长江三角洲创新型经济强市、江南水乡生态型文化大都市、杭州湾宜居型滨海新市、现代化网络型田园城市。绍兴市要打造成为长江三角洲先进的工贸基地、江南历史文化名城和旅游宜居城市。衢州市要打造成为绿色发展示范区、特色产业基地和浙闽赣皖四省边际中心城市。舟山市要加快建设舟山群岛新区,打造成为国际物流岛、自由贸易岛、海洋产业岛、国际休闲岛和海上花园城。台州市要打造成为国家海洋经济重点发展区、循环经济示范区和浙江沿海中部现代化港口城市。丽水市要打造成为国家生态文明示范区、长江三角洲重要休闲养生旅游目的地和浙西南重要的区域中心城市。要继续加快推进县级市和县城建设发展,着力提高其综合承载能力和建设品质,推动县(市)域经济转型升级。支持有条件的县级市和县城,加快发展成为中等城市乃至大城市。

(八) 加快中心镇发展和小城市培育。中心镇和小城市是推进新型城市化、促进城乡一体化发展的重要节点。要积极推进县域城镇化,加快形成“一城数镇”的城镇格局。着力推进中心镇发展改革,加强中心镇规划建设,加快特色产业培育,扩大中心镇经济社会管理权限,推进中心镇特色化、多样化、集约化和现代化发展,积极支持和推动有条件的中心镇发展成为小城市。以加快人口集中、产业集聚、功能集成、要素集约为着力点,完善小城市规划,改善小城市管理,提升小城市功能,加快培育一批经济繁荣、社会进步、功能完备、生态文明、宜居宜业、社会和谐现代化小城市。

(九) 加快推进以中心村为重点的社会主义新农村建设。中心村是推进新型城市化、统筹城乡发展的重要基础。要全面推进“美丽乡村”建设,进一步优化村庄布局,加快中心村培育,加强中心村规划和农村新社区建设。加快中心村交通、供水、供电、广电、通信、消防、环保等基础设施以及太阳能

等新能源供给体系、防灾减灾体系建设,完善中心村基础教育、文化体育、卫生医疗、养老服务、公共交通、商业连锁等公共服务设施,到2015年全省建成2000个左右中心村。深入实施农村住房改造建设,开展农村住房改造示范村建设,到2015年建成1000个农村住房改造示范村。以历史文化村落为重点,加强农村地域风貌和特色文化保护,促进农村文化繁荣发展。

三、深入推进新型城市化的主要任务

(十) 健全完善规划体系,形成城乡规划先导机制。强化城乡规划的綜合引导作用,促进城乡空间合理布局、公共设施集约建设、资源要素优化配置。加快形成包含城镇体系规划、城市群规划、城市总体规划、县(市)域总体规划、镇乡规划、村庄规划以及专业规划和专项规划,覆盖全域、层次分明、相互衔接、管治有效的城乡规划体系。加强城乡规划与主体功能区规划、国民经济和社会发展规划、生态环境功能区规划、土地利用总体规划等的有机衔接。完善城市群规划,加快编制都市区规划、重点协调区域规划,积极推进城市综合交通、城际轨道交通、区域绿道网等专项规划编制。编制完善控制性详细规划,增强引导和控制城市土地开发和建设的能力。加快编制城市地下空间开发利用规划,完善人民防空专项规划,促进城市从平面开发向立体开发转型。加强城市设计,彰显城市特色,提升城市品质。重视城市中心区、城市新区规划设计,精心组织实施城市综合体、大型公共建筑建设,打造地域特色建筑精品。进一步健全城乡规划实施管理机制,加强对市辖区、开发区、产业集聚区、产业园区、旅游度假区、郊区和乡村地区规划的集中统一管理。进一步加强城乡规划机构和队伍建设,全面实施“阳光规划”,充分发挥城乡规划委员会作用,加快建设完善城乡规划展览馆。推进城乡规划科学决策、民主决策、依法决策,完善城乡规划督察员制度,强化规划实施监管,切实维护规划的权威性。

(十一)推进产业转型升级,形成城乡产业互动机制。加快发展现代农业、先进制造业和现代服务业,优化提升城乡产业结构,推动城乡产业互动融合发展。深入推进粮食生产功能区和现代农业园区建设,加强农业科技创新,培育新型农业经营主体,完善农业产业体系,提高农业综合生产能力。以自主创新为动力,扎实推进“四大建设”,发展壮大实体经济,改造提升传统产业,加快发展资金技术密集、产业关联度高、带动性强的战略性新兴产业。优化发展各类开发区(园区),积极推进乡镇工业功能区整合提升。各类产业平台建设要与城市建设有机衔接,努力把重要产业集聚区建设成为特色鲜明、宜业宜居的城市新区。大力发展建筑业,加快建设建筑强省,促进房地产业健康发展。加快转变服务业发展方式,强化中心城市服务业集聚辐射功能,提升县域服务业发展水平,引导村镇服务业加快发展。大力发展金融保险、休闲旅游、文化创意、物流配送、电子商务等现代服务业,积极推动城市现代服务业向广大农村延伸辐射。大力发展社区服务和家庭服务业,不断满足广大居民日益增长的生活需求。充分发挥中心镇在城乡服务业体系中的节点功能,加快完善中心镇各项服务网络,扩大城乡服务业网点覆盖面,促进城乡产业协调发展。

(十二)加强基础设施建设,形成城乡设施共建机制。统筹城乡交通通信、能源水利、防灾减灾等基础设施建设,促进城市基础设施向农村延伸覆盖。加快城乡交通设施建设,加强港口、铁路、公路、机场、轨道交通、内河航道之间的衔接,努力形成结构合理、层次分明、能力充分、绿色低碳的综合交通网络。实施公交优先战略,优化公交线网和公交站场枢纽布局,努力构建现代化城乡公共交通体系。加快推进杭州、宁波、温州等城市轨道交通建设,抓紧规划浙中城市群轨道交通建设,到2015年全省开工建设300公里以上城市轨道交通运营线路。加快建设客运专线和城际轨道交通,推进城际交通多通道高速化。统筹城乡水利建设与管理,综合考虑

水资源开发利用、节约保护和防洪排涝。强化城市给水排水应急功能,完善城乡消防安全体系,加强城市抗震、避灾、人防等功能建设,推进城乡综合减灾示范社区创建活动,提高城乡综合防灾减灾能力。合理开发利用城市地下空间,发展地下停车、地下交通、地下商业、地下仓储等设施。完善市政设施配套,加强地下管网规划建设,集中配套建设地下公共管沟,统筹协调各类工程管线的规划、建设和管理。加快提升城乡信息化发展水平,加快建设新一代信息网络基础设施,推进电信网、广播电视网、互联网“三网融合”。

(十三)提高人居环境品质,形成城乡生态共保机制。加强城乡生态建设,促进城乡环境统筹规划和整治。着眼城乡生态系统源头保护和综合治理,推进生态保护与建设分区分类管理,实现城市环境管理与农村生态建设良性互保互促。加大对生态敏感地区的空间管治力度,科学划定基本生态控制线,加快形成宜居宜业的城乡生态环境。加强城乡环境污染联防联控,重点围绕水、空气、土壤等环境要素,实施清洁水源、清洁空气、清洁土壤行动,推进城乡环境综合整治。认真实施绿色城镇行动,加快推进以低碳交通、低碳能源、低碳建筑、低碳生活为导向的生态低碳城市建设,积极参与国家低碳生态城镇建设试点示范。大力推进园林城市、园林城镇创建,加快实现设市城市省级以上园林城市全覆盖,率先建立市、县、镇三级园林城镇体系。强化风景名胜资源保护,加快全省绿道网规划建设。大力推进卫生城镇创建,提高城镇卫生水平。深入开展节水型城市创建,鼓励中水回用和雨水利用。大力发展绿色建筑,加强现有建筑节能改造,加强可再生能源在建筑中的应用。深入推进城乡有机更新,加快城市背街小巷和城乡社区生态化改造,逐步把城中村改造成为城市宜居社区。加强城市公共文化艺术塑造,提升城市空间艺术品质。

(十四)提升公共服务水平,形成城乡民生共享机制。创新基本公共服务均等化体制机制,建立

新型城市化

健全统筹城乡的公共服务体系,努力提高城乡基本公共服务均等化水平。优化城乡教育资源配置,构建城乡双向沟通、良性互动、动态均衡的体制和机制,促进城乡教育资源共享、优势互补,缩小城乡之间的教育差距,实现城乡教育均衡协调发展。切实增强城乡医疗机构的服务能力,提高基本公共卫生服务均等化水平。加强中心镇和小城市医疗卫生机构建设,继续推进乡镇卫生院、社区卫生服务机构标准化、规范化建设,加快实现村级卫生服务全覆盖,努力形成县乡联动、乡村一体的基层卫生服务新模式。加快推进社会养老服务体系建设,全面构建与我省人口老龄化进程相适应、与经济社会发展水平相协调,以居家为基础、社区为依托、机构为支撑,覆盖城乡的社会养老服务体系。扎实推进城镇保障性安居工程建设,加强房地产市场监管服务,进一步完善以政府为主提供基本保障、以市场为主满足多层次需求的住房供应体系。不断完善城镇住房保障准入机制,确保保障性住房分配公开、公平、公正。加强和改进城乡社区服务,加快推进和谐社区建设。重视旧城区、城中村、城郊结合部、农村社区的基础设施和公共服务设施建设。

(十五) 加快城市管理创新,形成城乡管理协同机制。健全完善党委领导、政府负责、社会协同、公众参与的社会管理格局,加快构建与新型城市化推进相适应的城市管理体系,强化城市管理综合协调机制。强化城市管理执法,提升城市管理水平。以建设“智慧城市”为突破口,完善城市地理信息、交通通信、社会治安、环境管理、市容管理、灾害应急处置等智能化信息系统,推广应用物联网、云计算等信息技术,强化城市智能管理,提高城市运转效率和精细化管理水平。深入推进“数字城管”,大力推进省、市、县三级联网,加快实现县以上城市“数字城管”全覆盖。强化城市应急管理体系建设,建立健全各类预警预防机制,提高应对突发事件和抵御灾害风险的能力,保障城乡经济社会安全和正常运行。开展市容市貌综合整治,完善城市标识系统,科学实施城市洁化美化工程。加

强城乡社会治安综合治理,全面推进“平安浙江”建设,不断提高城乡居民的安全感。积极创新城市管理,完善“网格化管理、组团式服务”,强化基层基础设施建设。

(十六) 推动文化繁荣发展,形成城乡人文共创机制。深化文化体制机制改革创新,全面繁荣文化事业,加快发展文化产业,积极推进城市现代文明向农村辐射,促进城乡人文交流和品质提升,加快建设文化强省。加快构建城乡公共文化设施服务网络,大力推进重点文化惠民工程建设,增强城乡公共文化服务供给能力和水平。大力发展文化创意、影视服务、新闻出版、数字媒体与动漫、文体休闲娱乐、文化产品流通、文化产品制造业等重点产业。突出城镇文化特色,打造城镇品牌,提升城镇品位。广泛吸收国内外城市规划建设先进理念,重点地段和建筑物应充分体现时代气息和地域特色,形成与城镇历史、文化、经济、社会、环境相适应的建筑风格和城镇风貌。注重城镇村落的历史文化遗产保护、非物质文化遗产发掘保护和民间艺术传承,弘扬传统文化和地域文化特色,提升城镇村落文化内涵,彰显浙江民俗文化魅力。加强全社会诚信建设,建立完善社会诚信体系和行为规范。深入开展文明城市、文明县(市、区)、文明街道、文明村镇、文明社区、文明家庭等创建,不断深化创建内涵,拓展创建领域。全面加强城乡居民理想信念教育、道德教育、法制教育和科学文化教育,大力弘扬民族精神、时代精神和以创业创新为核心的浙江精神,积极倡导以“务实、守信、崇学、向善”为内涵的当代浙江人共同价值观,不断提高城乡居民文明素质。

(十七) 加大改革创新力度,形成城乡要素统筹机制。深化户籍管理制度改革,逐步建立取消农业户口和非农业户口的性质划分、以合法稳定住所或者合法稳定职业为基本条件、按经常居住地登记户口为基本形式的城乡统一的户籍管理制度,促进城乡人口合理有序流动。放宽中小城市和小城镇人口准入条件,加快进城务工人员落户。保障进城落

户农民享有与当地城镇居民同等的劳动就业、社会保障、教育培训、医疗卫生、计划生育、文化体育等公共服务权益。深化农村土地管理制度改革,完善征地补偿机制,推进城乡建设用地增减挂钩试点、低丘缓坡综合开发利用试点和低效利用建设用地二次开发,推动农村集体建设用地使用权流转,逐步建立城乡统一的土地市场。进一步开放城市基础设施建设和运营市场,鼓励引导民间资本进入市政设施建设和公共服务领域,努力形成多元化投融资格局。健全城乡社会保障制度,完善城乡一体的就业公共服务体系,加强城乡居民社会养老保险、城镇居民基本医疗保险和新型农村合作医疗制度建设,积极探索推进城乡社会保险制度的衔接整合,逐步形成广覆盖、保基本、多层次、可持续的社会保险体系。与此同时,适应新型城市化发展的新要求,积极推进行政管理体制、财政体制、金融体制等领域的改革创新。

四、深入推进新型城市化的组织保障

(十八) 加强组织领导。各级党委、政府要进一步增强责任感和紧迫感,将推进新型城市化摆到更加突出的战略位置,研究提出本地区城市化发展的目标定位、工作思路和具体措施,把新型城市化工作不断推向深入。省推进城市化工作协调指导小组及其办公室要按照省委、省政府的决策部署,进一步加强对全省相关工作的协调、督促和指导,及时研究新情况,解决新问题。各级各部门要强化全局意识和服务意识,各负其责,加强协同,形成推进新型城市化的强大合力。要有计划地开展专题专业培训,提高各级党政领导干部驾驭新型城市化工作的能力和水平。

(十九) 健全工作机制。深化完善住房城乡建设部与浙江省合作联动推进新型城市化工作机制,积极争取国家有关部门对我省深入推进新型城市化工作的支持。完善推进新型城市化工作的目标责任制,将其作为各级党政领导班子和领导干部任期目标考核的重要内容。研究制订新型城市化评价体

系,加强工作考核,不断增强各地深入推进新型城市化的主动性和创造性。加大对推进新型城市化工作的监督力度,不断强化法律监督、民主监督、舆论监督和社会监督。

(二十) 加大政策支持。加快研究制订有利于新型城市化深入发展的财税、科技、人才、用地、投融资、环境保护、人口集聚、社会保障、行政区划调整等政策,完善推进新型城市化的配套政策体系。加强分类指导,对发达地区和欠发达地区实行差别化的政策支持,促进城市化区域均衡发展。

(二十一) 营造良好氛围。充分运用各种载体和手段,大力宣传我省新型城市化发展取得的成绩,积极推广各地、各有关部门在实践中形成的成功经验,充分展示我省新型城市化发展的宏伟蓝图。正确把握舆论导向,调动一切积极因素,凝聚社会各方力量,在全社会形成高度关注新型城市化工作、积极参与新型城市化建设、合力推进新型城市化发展的浓厚氛围。(浙委〔2012〕96号 2012年7月19日)

(来源《浙江建设》2012年第7期)

〇〇

金华市加快推进新型城市化

为加快推进新型城市化,金华市政府就2012年小城市培育试点和中心镇发展改革提出目标:作为试点镇,到年末东阳市横店镇、义乌市佛堂镇的镇域常住人口和建成区常住人口均提高两个百分点以上,城镇化率提高1个百分点以上;有10个左右中心镇的镇域常住人口达5万人以上,城镇化率提高1个百分点,并有1-2个中心镇的人口规模、建成区面积、财政总收入等主要指标达到小城市培育试点的基本要求。

各县(市、区)将会尽快制定出台加快推进中心镇发展和改革的政策意见,从规划布局、人口集中、园区建设、基础设施、体制机制等方面,进一步加大对小城市培育试点镇和中心镇的扶持力度。中心镇各类规划也将进一步修订完善,建立健全“规划一张图、审批一支笔、建设一盘棋”的规划实施机制。根据任务要求,小城市培育试点镇要全面完成总体规划、控制性详规的编制工作,基本完成城市核心区等重点地块的修建性详规;省级中心镇要全面完成总体规划,基本完成控制性详规;市级中心镇要基本完成总体规划。

(来源浙江省建设信息港)

舟山市规划局基本情况

舟山市规划局是舟山市住房和城乡建设委员会管理的主管城乡规划、测绘与地理信息工作的副县(处)级行政机构。于2011年3月份成立,内设5个职能处室,分别是办公室、城乡规划管理处、规划编审处、测绘与地理信息管理处和村镇建设处。下设定海、普陀、金塘、六横、开发区分局等5个派出机构,另有市城市规划编制中心、市测量队、市地理信息中心和市城市展示馆4个下属事业单位。现

任局长为李天富。

全局共核定行政编制23名,其中,市本级机关行政编制13名,五个分局行政编制各2名。定海分局核定全额拨款事业编制10名,普陀分局核定全额拨款事业编制15名,市城市规划编制中心核定差额拨款事业编制34名,市测量队核定自收自支事业编制5名、市地理信息中心核定全额拨款事业编制3名和市城市展示馆核定全额拨款事业编制5名。

舟山群岛新区发展概况

舟山,地处我国东部“黄金海岸”与长江“黄金水道”的T形交汇处,东北亚地区的核心位置,深水港口资源得天独厚,通达海区位优势显著,是长江三角洲以及长江沿线地区大进大出的海上门户和江海联运枢纽,也是我国大陆架进入太平洋的桥头堡,距离周边国际主要港口都约在500海里半径的范围内,对于维护国家海洋权益具有非常重要的战略和军事地位。

舟山群岛历来就是全球贸易结点和战略要地,从唐宋海上丝绸之路东线的重要出海口,到明代中期最大国际贸易港(双屿港),而鸦片战争时期,英国最初的通商口岸和战略储运基地也同样选择在舟山。随着国际、国内形势的变化,国家战略转型迫切需要寻找新的战略空间。2011年6月30日国家正式批准设立舟山群岛新区,成为继上海浦东、天津滨海、重庆两江之后的第四个国家新区,同时也是第一个以海洋经济为主题的国家新区。舟山群岛新区的设立,对于转变经济发展方式、保障国家经济安全、引领海洋经济发展、深化沿海对外开放具有重要的战略意义。

舟山群岛新区的范围是舟山全市域。面积2.22万平方公里,其中海域2.08万平方公里,陆域1440平方公里。按“六普”数据,新区常住人口112.3万人。2011年实现GDP765.3亿元,人均GDP6.8万元,三产结构为9.9:45.1:45.0。凭借独特的海洋资源与区位优势,舟山在水产品加工、船舶修造、海洋旅游等领域已经形成了良好的产业基础与竞争优势。

国家新区设立一年多来,已完成了《浙江舟山群岛新区发展规划》和《浙江舟山群岛新区空间发展战略规划》等重要规划的编制、报批工作,完成了《浙江舟山群岛新区小干岛商务区城市设计》的国际方案征集工作,以及一些重要渔农村的保护与建设规划的编制工作。目前正在进行的规划编制工作包括:浙江舟山群岛新区(城市)总体规划、舟山市城市轨道交通(有轨电车)线网规划、舟山南部大通道发展带概念性总体城市设计与景观规划、舟山市绿道系统规划、舟山市地下空间利用规划等。本期就已经完成的一些规划编制工作做一些概要的介绍,使读者能比较全面地了解浙江舟山群岛新区未来的发展蓝图。

《浙江舟山群岛新区空间发展战略规划》成果介绍

舟山市规划局 汤 燕 徐宇波

2011年6月30日,国家正式批准设立舟山群岛新区,成为第四个国家新区,同时是第一个以海洋经济为主题的国家新区。批复中明确提出了新区的三大功能定位和五大发展目标。“三大功能定位”即浙江海洋经济发展的先导区、海洋综合开发试验区和长江三角洲地区经济发展的重要增长极;“五大发展目标”即逐步建成我国大宗商品储运中转加工交易中心、东部地区重要的海上开放门户、海洋海岛综合保护开发示范区、重要的现代海洋产业基地、陆海统筹发展先行区。为突出海洋资源特色,落实国家定位目标,实现国家海洋经济战略,舟山市住建委委托中国城市规划设计研究院等单位开展《浙江舟山群岛新区空间发展战略规划》编制工作。

1 编制过程

此项编制工作受到了省委、省政府、省住建厅和舟山市各级领导的高度重视。2011年3月,成立了规划编制领导小组,率先启动编制工作。6月省住建厅周日良总规划师听取初步方案汇报。7月省委召开专题会议,常务副省长陈敏尔,省发改委、省住建厅领导听取中间成果的汇报。11月省住建厅组织召开成果论证会,谈月明厅长听取成果汇报。2012年5月舟山市人民政府发文同意《浙江舟山群岛新区空间发展战略规划》。

2 编制思路

本次规划在综合分析新区发展的国家背景和战略任务、现实条件与核心问题的基础上,确定新

区发展的战略目标和路径,明确新区空间发展战略、综合交通布局 and 花园城市构想,提出保障新区发展的政策措施建议。同时,与清华大学、新加坡国立大学合作进行新区发展模式与路径、产业发展、海岛保护与开发滩涂围垦及开发利用等方面专题研究。

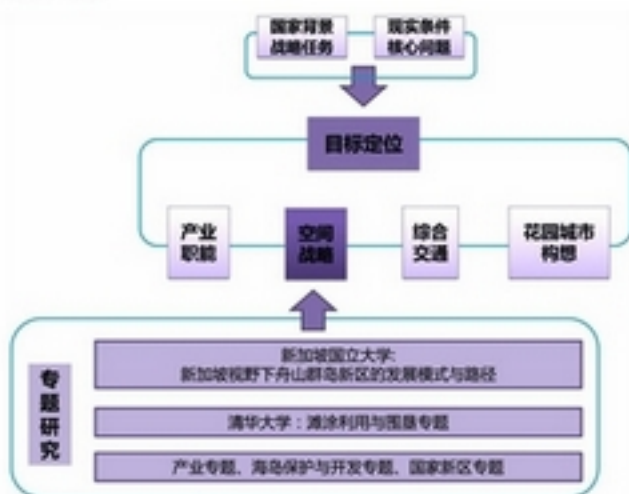


图1 技术框架图

3 编制重点

按照舟山群岛新区的战略地位、建设目标,结合舟山群岛新区的资源环境和发展条件,本次规划重点研究四个方面的问题:

第一、在国家新区背景和区域格局的基础上,确定舟山群岛新区的战略目标和路径。

第二、在统筹国家战略职能和地方经济诉求的关系上,研究引领舟山群岛新区开发开放的战略性新兴产业职能。

第三、在研究梳理区域关系上,科学利用土地

资源,合理开发岛群空间,强化提升城市职能。

第四、构建舟山群岛新区的支撑系统和政策机制。

4 主要内容

4.1 提出舟山群岛新区“四岛一城”的空间发展战略目标

规划按照新区建设的总体定位目标和海洋资源特色,对产业功能、城镇服务、交通和基础设施等进行统筹布局,提出了“四岛一城”的空间发展战略目标,即国际物流岛、自由贸易岛、海洋产业岛、国际休闲岛、海上花园城。

国际物流岛,以大型国际枢纽港为核心,建设国际物流岛,建成全球一流的大宗商品国际枢纽港。

自由贸易岛,积极争取国家政策,推动新区从保税港区逐步向自由贸易园(港)区,甚至是自由贸易市(岛)转型升级。

海洋产业岛,积极培育海洋战略性新兴产业,提升改造传统海洋产业,建设全国一流的现代海洋产业基地,成为长三角地区经济发展的重要增长极。

国际休闲岛,推进国家旅游综合改革试点城市和舟山群岛海洋旅游综合改革试验区建设,打造世界一流的休闲度假群岛、国际著名的佛教文化胜地、中国重要的休闲旅游目的地。

海上花园城,依托独具特色的群岛型环境,打造成为中国独具魅力、富有特色、开放多元的国际性滨海宜居城市。

4.2 构建舟山群岛新区“一体两翼三岛群”的空间结构

按照海陆统筹、区域联动,保障安全、生态优先,岛群分区、功能集聚,产业突破、城市引领的原则,构建新区“一体两翼三岛群”的空间结构。

打造一体海上花园城。以舟山本岛为中心,包括周边诸岛,以海上花园城、海洋装备产业、自由贸易、海上开放门户为主导发展方向。



图2 舟山群岛新区空间结构图

形成两翼产业发展带。其中“西翼发展带”由沪甬甬通道沿线的诸岛组成,重点打造岱山—长涂岛国家级海洋产业基地、大鱼山海洋化工业基地、金塘岛物流贸易基地。“东翼发展带”主要由普陀区诸岛以及嵊泗列岛组成,重点打造朱家尖—桃花岛—登步岛海上花园城市标志性地带、普陀山—桃花岛—东极岛国际高品质的休闲旅游区、佛渡—六横—凉潭—虾峙国家级海洋产业基地、大宗商品(矿砂、煤炭)储运中转基地、嵊泗列岛生态休闲旅游基地。

构筑三大岛群。包括本岛及周边岛群、洋山衢山岛群、嵊泗列岛岛群。本岛及周边岛群定位为国家海洋产业基地、海上开放门户、国际花园城市、科教研发基地、休闲旅游胜地;洋山衢山岛群定位为上海国际航运中心、贸易中心的核心区、国际集装箱枢纽港、中国大宗商品储运中转加工交易中心,争取合作建成自由贸易港区;嵊泗列岛岛群定位为国际生态休闲和海洋渔业基地,预留战略储备、国际航运、产业发展的空间。

4.3 统筹布局舟山群岛新区产业功能集聚区和旅游功能区

新区规划布局“八大产业功能集聚区”和“两大旅游功能区”。



图3 舟山群岛新区产业布局图

洋山集装箱物流基地，规划为国际航运综合试验区、面向长三角和长江沿线的国际集装箱枢纽港。

衢山大宗散货基地，规划为上海国际航运中心、舟山国际物流岛的核心功能区、中国大宗商品中转储运交易加工中心。

岱山海洋产业基地，规划为支撑海洋制造业集聚发展的国家级海洋产业基地。

大鱼山化工基地，规划为舟山群岛新区的重化工产业基地。根据重点化工项目的推进情况作为预留产业空间。

金塘物流贸易区，规划为实现海陆统筹发展、面向浙江地区重要的物流贸易基地，争取成为自由贸易试点区。

舟山海洋高新产业区，规划为引领国际海洋经济前沿的国家级海洋新兴高端产业集聚区。

老塘山物流加工区，规划为以粮油为特色的专业化特色物流加工区。

六横海洋产业基地，规划为新区重要的海洋产业岛，以船舶制造、海工装备为特色主导。

普陀山—朱家尖—桃花岛旅游功能区，依托普陀山国际佛教文化岛、朱家尖国际休闲岛、国际邮轮码头等重大项目，建设新区国际休闲岛的核心功能区、国际海洋休闲旅游胜地。

嵎泗列岛旅游功能区，建设富有特色的海洋生态和休闲旅游功能集聚区。

4.4 构建舟山群岛新区“一主三副多重点”的城镇体系

基于资源环境条件，按照产业功能布局，新区构建“一主、三副、多重点”的城镇体系。



图4 舟山群岛新区城镇布局图

“一主”是以舟山本岛为主的中心城市。是新区建设海上花园城市的核心区，同时承担国家海洋产业基地、海洋科教研发基地、东部海上开放门户的重要职能。舟山本岛实施城乡一体化发展，2030年人口规模达到130-150万。

“三副”包括岱山本岛中心城镇、六横岛中心

城镇、泗礁岛中心城镇、岱山本岛中心城镇，规划人口规模为 20 万人，主要职能是为岱山海洋产业基地、大鱼山化工基地、长涂船舶修造产业提供综合服务功能；六横岛中心城镇规划人口规模 15 万，主要职能是为佛渡—六横—虾峙海洋产业基地提供综合服务功能。泗礁岛中心城镇规划人口规模 5 万，是嵎泗列岛海洋生态休闲旅游区的核心功能区和接待服务基地，并为未来国际物流和自由贸易的预留空间。

“多重点”城镇包括金塘、衢山、洋山、长涂、秀山、桃花等。其中，金塘规划人口规模 10 万，主要服务于国际物流贸易园区。衢山规划人口规模 5 万，主要服务于大宗商品中转储运加工交易中心。洋山规划人口规模 2 万，主要服务于洋山国际集装箱港。长涂规划人口规模 2.5 万，主要服务于修造船产业基地。秀山规划人口规模 2 万，为修造船产业提供配套生活服务。桃花规划人口规模 1 万，主要职能是桃花岛省级风景名胜区旅游接待服务基地。

4.5 形成海上花园城“一城三带多组团”的空间布局

对舟山本岛及周边岛屿的岸线、用地、水源等核心资源进行统一管理和统筹利用，构建海上花园城市。

南部城市带，统筹布局打造舟山本岛南部海湾带，依托定海南部诸岛“海上花园”、小干岛商务区、沈家门国际渔港、朱家尖旅游休闲湾、桃花—登步“海上西湖”等构建海上花园城市的标志性景观形象带。

北部产业带，新港工业园区可依托良好的港口资源集中建设现代临港及高新技术产业区，承接南部区域传统工业企业的转移升级，提升生产区的规模和档次。结合产业发展做好白泉等北部城镇与生产区配套对接工作。

中部生态带，即利用中部天然山体作为绿色生态隔离区，使舟山本岛保持良好的生态空间。

拓展多个功能组团，即定海组团、临城组团、

普陀组团、白泉组团和朱家尖组团。定海组团定位为省级历史文化名城、现代滨海城市城区。临城组团结合勾山地区、甬东地区集聚发展中心城，定位为新区的行政、文化、科教中心。普陀组团包括东港、沈家门地区和鲁家峙岛，定位为全国著名渔港，国际休闲岛核心功能区。白泉组团定位为舟山海洋新兴产业基地的综合服务基地。朱家尖组团定位为国际空港、科教研发基地及国际海洋休闲旅游基地。



图 5 舟山本岛规划结构图

5 结语

《浙江舟山群岛新区空间发展战略规划》是在国家新区背景下对舟山群岛新区战略目标、空间发展策略、发展规模、空间结构、产业布局、城镇体系、综合交通等方面进行宏观定位和布局框架确定。为了进一步有效落实空间发展战略规划，高起点建设舟山群岛新区，需加快推进新一轮的《浙江舟山群岛新区（城市）总体规划》的编制，以落实战略规划内容。

作者简介

汤 燕 编审处副处长，浙江科技学院建筑工程学院讲师
徐宇波 编审处处长

舟山小干岛商务区城市设计国际方案征集评述

舟山市规划局 孙颖 徐宇波

浙江舟山群岛新区是国务院批复的第四个国家新区，是长江三角洲地区经济发展的重要增长极，中国陆海统筹发展先行区。为加快建设舟山群岛新区，落实国家战略，结合舟山发展的实际情况，拟通过具有国际视野的前瞻性规划设计，在舟山小干岛商务区建设既具有国际先进水平，又具有群岛特色的城市核心区标志性区域，展示海上花园城市魅力。

1 方案征集背景

1.1 政策及上位规划

根据国务院对浙江舟山群岛新区的批复精神，舟山市住建委组织编制了《浙江舟山群岛新区空间发展战略规划》。《规划》提出在小干岛区域打造核心商务区，舟山本岛形成“带状组团环湾的中心城区，并在临城、勾山、小干岛中心城区的核心处打造城市功能中心，涵盖本岛陆地、海上绿洲与内海景观。”

1.2 小干岛现状

小干岛为舟山本岛南部悬水海岛，北面与本岛市级中心临城、勾山城区隔海相望，与本岛之间的水道仅为 200 米至 700 米宽。现在所称小干岛含原有小干岛和马峙岛，两岛因淤积围堰工程已连成一体，统称小干岛。

现状小干岛用地面积约 5 个平方公里，岛内用地以村庄建设用地及大量工业用地（船舶企业）为主，另有污水处理厂等市政设施用地。岛内村庄人口大部分已搬迁，现状人口以接近 2 万的造船业产业工人为主，船厂主要集中在小干岛东部南北沿

岸，待船厂搬迁后，有较大型船坞空置。

考虑到发展定位的需求，对现有小干岛西部计划实行围堰工程。秉承对周边水动力和泥沙冲淤影响较低原则，综合选择了约为 213 公顷围堰方案。

小干岛目前的对外交通主要以轮渡、道桥和本岛联系。双向四车道，通航能力 3000 吨的小干大桥正在建设中。计划在围堰区域西端新建茶山立交桥，以茶山岛为基点联通新城、长峙岛和小干岛。



图 1 区位示意图

2 方案征集过程

2.1 设计要求

本次方案征集的主要目的是落实“浙江舟山群岛新区”国家战略，通过城市设计确定小干岛商务区的功能定位、建设规模和空间布局，塑造城市中心标志性内海展示廊。通过方案征集最终落实功能定位、空间布局、景观塑造、交通组织和基础设施支撑这几大类核心诉求，形成“海在城中，城在

海中”的城市风貌。

本次方案征集的设计要求包含两个深度和相对应的不同设计范围。两个设计深度分别为总体城市设计深度和重点地段城市设计深度。其中总体城市设计范围包括担峙岛、茶山岛、小干岛全境、茶山与小干之间的围堰区域,共计 721 公顷。重点地段城市设计范围为包括小干岛西侧平地及茶山-小干围堰区域在内的 369 公顷用地。

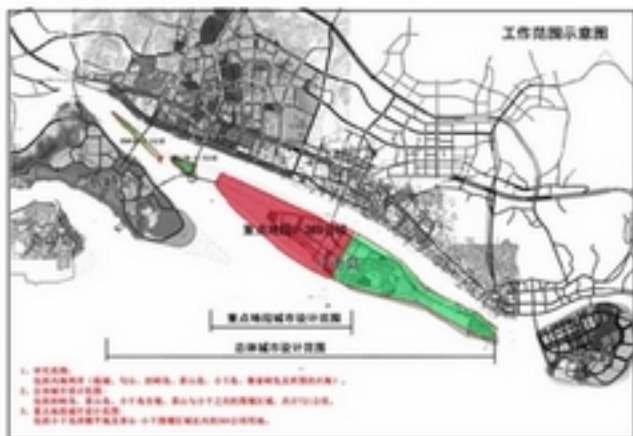


图 2 小干岛设计工作范围示意图

总体城市设计范围内重点要求关注既有规划的解读、功能定位的完善和提升,完整体现金融贸易、商务商住及文化属地功能意向。交通组织上要求充分考虑海岛型城市交通出行特征,提出合理的内外交通组织方案,构建综合交通网络体系。

重点城市设计地段要求原则建设不低于 300 万平方米建筑。景观上进行街区、轴线、意向、开放空间、界面、天际线等内容的空间设计。注重滨水游憩规划和公共活动系统。

同时在本次设计要求中着重提出对堤岸景观设计进行结合实际的研究。小干岛南堤有海塘抗台需求,小干岛北堤有滨海亲水以及与本岛对岸呼应要求。

2.2 工作过程

为谋求更高水平规划以指导建设,2012 年 1 月舟山市住建委规划局委托中国城市规划学会全权代理组织本次国际方案征集活动。2 月明确设计要求和方向。3 月在主要网站及纸媒中发布本次国

际征集活动甄选及组织要求,得到业界积极响应,在规定的报名时间内,共收到符合报名要求的境内外设计机构近 60 家。经过慎重遴选,最后确定广州天作建筑规划设计有限公司与法国 AAUPC 事务所联合体、美国艾奕康(AECOM)环境规划设计有限公司、澳大利亚德晓(HASSELL)设计咨询有限公司、上海市城市规划设计研究院、英国奥雅纳(ARUP)工程咨询有限公司、华汇环境规划设计顾问有限公司六家机构入围。

3 月 30 日在舟山组织了规划编制单位现场踏勘、调研及签约会,综述了本次活动背景和具体任务要求。5 月份舟山住建委规划局依次对各家设计团队进行单独交流。7 月 7 日-8 日在舟山召开国际方案征集的评审会议。会议有幸邀请了中国城市规划学会常务理事、学术工作委员会主任、城市设计学术委员会副主任、中国城市规划设计研究院副院长杨保军;中国城市规划学会理事、学术工作委员会副主任、城市设计专业委员会副秘书长、深圳市雷奥城市规划设计咨询有限公司董事长王富海;浙江省住房和城乡建设厅总规划师周日良;中国城市规划学会理事、厦门大学城市规划系主任马武定;中国城市规划设计研究院副总工程师、中国城市交通规划学会委员孔令斌;浙江省海洋规划设计研究院海岸与海洋研究所所长黄世昌;舟山市城乡建设委员会副总规划师、舟山市城市规划编制中心主任洪斌七位专家评委。各单位以抽签方式决定受委托方的方案汇报顺序,陈述方案内容并答疑。经过认真审议和充分讨论,最后专家们以无记名投票方式经过三轮选举确定了优胜设计单位。第一名为华汇环境规划设计顾问有限公司,第二名为英国奥雅纳(ARUP)工程咨询有限公司。

3 六家方案综述

3.1 广州天作和法国 AAUPC 方案

该方案通过对舟山开放开发主体的整体研判,整合周边资源,融入创新要素,提出小干岛的发展目标是构建形成“城海相融的绿链岛城”。方案以

问答的形式引出城市设计脉络,提出了主导功能实现、岛际交通联系加强、建筑规模及合理开发时序、低碳绿色发展等六大问题的思考和对策的实施。

方案在研究上位规划和结合案例分析的前提下,提出构建一个满足商务金融、文化会展、科技创意产业、休闲旅游、海上生态示范这几大功能片区的组团式城市格局。在城市空间布局上以中央绿链作为主要联系与风格定位,北高南低、疏密有致地打造各功能片区。



图3 广州天作和法国 AAPUC 方案 规划总平面图



图4 广州天作和法国 AAPUC 方案 功能布局图



图5 广州天作和法国 AAPUC 方案 用地规划图

方案在交通网络上采用了多式联运的公交导向系统,特别增加了西段商务区和临城的道桥桥位,将岛外交通以立交形式引入南岸后在南北分流入城,解决了外部交通和内部交通的转换。

3.2 美国艾奕康(AECOM)方案

该方案从区域背景、宏观政策、舟山现状出发提出小干岛及其周边的战略系统与战术策略:顺势群岛新区定位,借势临城已形成的商务地块、西面长峙岛科教板块和东部鲁家峙创意产业区块,造势形成一水两岸联动,打造海上花园岛的愿景目标。

方案提出在商务和文化两大核心功能下配套居住、休闲、旅游和生态功能,形成一个以临城和小干水岸为绿色核心的生态岛屿。在此前提下,方案形成了以北岸开放公园系统、南岸滨海组团、南北向转向和扭动的街道网络,各场地节点地标突出的界面共同组合的空间布局形态。



图6 美国艾奕康(AECOM)方案 开发容量空间布局图



图7 美国艾奕康(AECOM)方案 规划总平面图

度绿地空间在实际实施时难以保留；公建规模尺度太大。

二号方案（美国艾奕康（AECOM）方案）

本设计方案以“海上花园岛”为主题，强调生活、休闲、旅游功能，突出“北生态、南城市”的空间构架，追求良好朝向的低密度组团社区城市，这样一种思路与本岛所处位置及功能定位有所偏差。

强调生态感和自由交通，但交通上有巨大弊端，规划设计的交通组织均为南北向，东西向交通组织的实现未进行考虑。

建筑布局灵活生动，但商务办公量偏多，建筑方向的调整缺乏基地实际需求依据。在开发大量商务办公楼宇的前提下，未能充分考虑对外交通组织承载问题，尤其是纵向交通组织较弱（通而不畅，达而不快）。开发量较大地区缺少与北岸的交通配套。小干大桥落桥点开发量偏大，在实际开发中很难满足操作可行性。

三号方案（澳大利亚德晓（HASSEL）方案）

整体方案简洁大气，注重城市设计但深度较为欠缺。方案以创意出发，概念性构建两侧共振的空间布局，但欠缺大尺度周边区域的分析与结合，过于注重自身理念。空间布局中提出的“高密度，低强度，大街区”围合而成的内向型城市不太符合小岛使用的实际情况。

交通主干道对现有空间只做了概念性的分隔。对外交通新增桥位虽多但实用性欠缺，在开发量最大的区域和本岛之间设置远距离远步行桥，实现可能较差，未能成为亮点。

景观上，以中央带状公园为核心组织的城市公共空间形成内环境，在北岸设计的各种形式的海堤使用形式，丰富了岸线，与本岛形成了一水两岸的空间格局。

四号方案（上海市城市规划设计研究院方案）

在几个方案中考虑得相对全面，包括项目策划、操作实施上均有考虑。功能产业方面处理较细致全面，全岛格局要素汇集最全。但流于面面俱到，

特色不明显。

均质化“岛中岛”的设计风格在海洋工程中难以实现。小岛分隔成几个岛后，岛中岛内部以水系连通，引水工程上河道需要特殊处理，海水贯通，淤积严重，若设闸变为淡水内湖，时间长后水处理工程巨大；横向贯穿通道无法落实。

在建筑开发方面，金融区与主要开发区集中布局，需投入量大，开发量过大；但在组团功能组合、厂房改造利用方面较好。

交通组织部分过于繁琐，平摊式布局，缺少个性，新增1桥2隧，连岛交通较周全，使簇群式金融区布局中间有切割，分组团独立成系统与主干路分开，在开发分期上能较好实施；公交方案实施依靠主干道可能有较大问题；桥梁增加位置在东侧与实际开发量最大的西侧区域交通需求恰相反。

五号方案（英国奥雅纳（ARUP）方案）

五号方案前期大方向把握较好，产业方向分析与区域功能格局分析较强，概念设计最清晰，整岛关联性分析定位最好，准确把握住了海洋交流主题，核心功能、配套功能、辅助功能准确。

空间形态上横向三个区域划分得当，以海洋绿心推动三岛联动的思路新颖；东部游艇码头与国际游轮码头的设置很好地对接了东部机场与旅游功能；西侧绿心设置与城市轴线结合为其亮点。

但是在建筑开发上存在着建筑量过大，没有高潮，过于均质化等问题。交通开发建设量较大，以一条地铁与一条轻轨接入为前提的公共交通方式是否可行有待商榷。

六号方案（华汇方案）

六号方案的“窄路、密网、小尺度”风格，形成公交导向、小街区、模块化的线型复合城市。通过交通分析，从城市肌理入手，融合浙江地域特征，理论概念清晰，交通分析简单精彩。

从多种交通形式的限制因素分析提出方案，交通分析定义居住量，侧重于城市节点设计的可行性，对现有地形地貌利用较好。路网结构布局清晰，小尺度概念突出。



图 13 英国奥维纳 (ARUP) 方案 生态缓冲带构建意向图



图 14 英国奥维纳 (ARUP) 方案 用地规划图

3.6 华汇方案

该方案围绕岛屿形成的对外交通压力和人口集聚问题,通过水、路、桥能带来的小时交通运载量下形成的人口规模出发,提出岛内 90% 的对外交通必须使用大运量的轨道电车公共交通。基于交通运载计算得出的人口聚集的局限,提出增加居住规模策略,为商务行为和商务区的实现提供人口支持。

方案结合现有的山海港景资源,提出在尊重基地现有基础前提下,以“小街廓、窄街道、小尺度”理念打造小干岛商务区,同时预留大量现有湿地资源、船坞资源和渔村资源作为后期开发弹性预留。



图 15 华汇方案 规划总平面图



图 16 华汇方案 核心区模型鸟瞰

方案基于交通导向的线性城市风格鲜明,沿轨道交通线性发展主要城市功能组团,同时在道桥入口设置大量景观陆地作为门户。

4 评审专家意见

本次国际方案征集目的:一是征集好的思路,提供更多功能性选择;二是宣传浙江舟山群岛新区,开展征集工作本身也是营销城市的过程;三是希望获得可行性和特色性都很强的方案。专家组一致认为:本次国际方案征集的 6 家方案各具特色,提供了多种选择,基本达到本次征集活动的目的,对开拓城市规划和城市建设思路提供了有价值的成果。

4.1 各方案评析

一号方案(广州天作和法国 AAUPC 方案)

专家认为该方案设计手法理性、效率、简约,经验老到,对空间把握较为理想,尺度适中舒服,功能定位清楚,南生态北人工,北岸与本岛南岸相呼应,北高南低,两岸呼应。交通组织方式分离了绕城交通和城内交通,组织优势尤为突出。三分之二开发量处桥梁增加得当,南北主干路分隔东西两区并疏密区别,东西主干路与组团联系紧密,有分有合,近期开发地块建设门槛较低。

空间布局采用独立组团化城市,规划手法传统、理性。小干岛角与边的节点建筑处理起到了点缀亮点的作用。一号方案也存在一些不足,比如整体交通组织虽然较优,但主要依靠东西向主干道实施公交导向存在较大拥堵可能,需要结合次干路进行优化解决;景观南岸岸线处理较凌乱;大尺

度绿地空间在实际实施时难以保留；公建规模尺度太大。

二号方案（美国艾奕康（AECOM）方案）

本设计方案以“海上花园岛”为主题，强调生活、休闲、旅游功能，突出“北生态、南城市”的空间构架，追求良好朝向的低密度组团社区城市，这样一种思路与本岛所处位置及功能定位有所偏差。

强调生态感和自由交通，但交通上有巨大弊端，规划设计的交通组织均为南北向，东西向交通组织的实现未进行考虑。

建筑布局灵活生动，但商务办公量偏多，建筑方向的调整缺乏基地实际需求依据。在开发大量商务办公楼宇的前提下，未能充分考虑对外交通组织承载问题，尤其是纵向交通组织较弱（通而不畅，达而不快）。开发量较大地区缺少与北岸的交通配套。小干大桥落桥点开发量偏大，在实际开发中很难满足操作可行性。

三号方案（澳大利亚哈塞尔（HASSEL）方案）

整体方案简洁大气，注重城市设计但深度较为欠缺。方案以创意出发，概念性构建两侧共振的空间布局，但欠缺大尺度周边区域的分析与结合，过于注重自身理念。空间布局中提出的“高密度，低强度，大街区”围合而成的内向型城市不太符合小岛使用的实际情况。

交通主干道对现有空间只做了概念性的分隔。对外交通新增桥位虽多但实用性欠缺，在开发量最大的区域和本岛之间设置远距离远步行桥，实现可能较差，未能成为亮点。

景观上，以中央带状公园为核心组织的城市公共空间形成内环境，在北岸设计的各种形式的海堤使用形式，丰富了岸线，与本岛形成了一水两岸的空间格局。

四号方案（上海市城市规划设计研究院方案）

在几个方案中考虑得相对全面，包括项目策划、操作实施上均有考虑。功能产业方面处理较细致全面，全岛格局要素汇集最全。但流于面面俱到，

特色不明显。

均质化“岛中岛”的设计风格在海洋工程中难以实现。小岛分隔成几个岛后，岛中岛内部以水系连通，引水工程上河道需要特殊处理，海水贯通，淤积严重，若设闸变为淡水内湖，时间长后水处理工程巨大；横向贯穿通道无法落实。

在建筑开发方面，金融区与主要开发区集中布局，需投入量大，开发量过大；但在组团功能组合、厂房改造利用方面较好。

交通组织部分过于繁琐，平摊式布局，缺少个性，新增1桥2隧，连岛交通较周全，使簇群式金融区布局中间有切割，分组团独立成系统与主干路分开，在开发分期上能较好实施；公交方案实施依靠主干道可能有较大问题；桥梁增加位置在东侧与实际开发量最大的西侧区域交通需求恰相反。

五号方案（英国奥雅纳（ARUP）方案）

五号方案前期大方向把握较好，产业方向分析与区域功能格局分析较强，概念设计最清晰，整岛关联性分析定位最好，准确把握住了海洋交流主题，核心功能、配套功能、辅助功能准确。

空间形态上横向三个区域划分得当，以海洋绿心推动三岛联动的思路新颖；东部游艇码头与国际游轮码头的设置很好地对接了东部机场与旅游功能；西侧绿心设置与城市轴线结合为其亮点。

但是在建筑开发上存在着建筑量过大，没有高潮，过于均质化等问题。交通开发建设量较大，以一条地铁与一条轻轨接入为前提的公共交通方式是否可行有待商榷。

六号方案（华汇方案）

六号方案的“窄路、密网、小尺度”风格，形成公交导向、小街区、模块化的线型复合城市。通过交通分析，从城市肌理入手，融合浙江地域特征，理论概念清晰，交通分析简单精彩。

从多种交通形式的限制因素分析提出方案，交通分析定义居住量，侧重于城市节点设计的可行性，对现有地形地貌利用较好。路网结构布局清晰，小尺度概念突出。

建筑开发量的实现以居住配套作为基础。住宅开发先行,吸引人流。轨道分析与格局关系组织最好,倡导轨道交通的线性导向,轨道网络站点地区土地利用高度混合。

景观上,对于西侧湖水的处理,采用了保留原有污水厂为湿地的做法,理性且务实,提供了今后发展的可变性选择;在对船厂改造中,结合居住理念也有很强的可操作性;中心绿地组织与桥的现状充分结合,中轴短而丰富;旅游手法藏于布局中,两日游线组织案例,使岛上所需功能与自然结合,解决了城市设计有空间没有人气,有形象没有亲切的城市生活的通病。

4.2 优化设计建议

对于本次征集活动评出的第一名(华汇环境规划设计顾问有限公司),第二名(英国奥雅纳(ARUP)工程咨询有限公司),专家组对应给出了方案优化的建议。

专家组建议保留两个优胜方案各自亮点。对奥雅纳方案,利用好前期大量的工程分析内容,将海工和微环境的工程分析尽量体现在城市设计上;强调设计对实际工程的指导意义。对华汇方案,保持“窄路、密网、小尺度”的设计理念,在集约用地问题上给出更深刻的探讨意见;保留东面“渔村风情”、旅游休闲慢生活的功能布局;保有入户森林景观设计手法,对岛内有限地块绿地景观覆盖率的释放做更细致研究。

专家组建议两个优胜方案需要加深对建筑容量的理解。奥雅纳方案凸显的整体建筑容量过大问题,建议将建筑容量和岛内、岛际规划交通承载能力做对比分析,在保证基础建筑容量后,适度在现有建筑总量上做减法,并给出建筑开发时序的可行性方案。华汇方案在建筑容量上恰相反,建议适度缩小湿地面积,增加整体建筑容量已达到基础开发要求。

专家组建议两个优胜方案将岛内交通问题与功能组团做同一考量。奥雅纳方案侧重以单侧枢纽为核心组织内外交通,岛内部东西向交通联系较弱

化,同时,单中心交通枢纽压力较大。专家建议将大枢纽结合功能组团分散为几个小枢纽较为恰当。华汇方案的功能组团西商务、东休闲生活,建议东侧路网交通组织可以再加以舒缓,从而区别于西侧大开发量地块的交通组织。

作者简介

孙颖 编审处

徐宇波 编审处处长

〇〇

舟山市优化完善规划编制体系

一是启动城市总体规划编制。编制完成了《浙江舟山群岛新区空间发展战略规划》,明确提出了新区空间发展的总体战略目标。在此基础上,全面启动《浙江舟山群岛新区(城市)总体规划》编制工作,现已完成现状调研成果汇编和初步方案,计划今年10月底形成最终成果。

二是组织编制各类专项规划。组织编制城市轨道交通线网规划、本岛南部大通道沿线城市及景观概念设计、绿道网规划、中心城区地下空间开发利用规划、城区农贸市场布局规划、新城中心区域灯光照明规划等研究。完成了《小干岛综合商务区城市设计》国际招标方案比选,计划今年10月底形成最终成果。

三是开展重点区块的城市设计。开展了新城中央商务区三期、北部商务区、滨海商务区(传媒中心)、惠民桥(鳌头浦)等区块的城市设计工作。

四是稳步提高控制性详细规划的覆盖率。完成了《新城鼓吹山单元控制性详细规划》、《舟山港综合保税区控制性详细规划》、《新城翁洲I单元控制性详细规划》、《舟山汽车城二期控制性详细规划》等一批重点建设区域范围的控规编制工作。

(来源浙江省建设信息港)

舟山海岛传统渔村特色及发展转型研究

——以普陀樟州村为例

舟山市规划局 文旭涛 忻丁世 缪华东 沙 洋

【摘要】 舟山传统渔村具有独特自然环境和选址特色、空间格局特色、建筑特色和传统渔业生产特色,现在村庄面临功能退化、逐渐“空心化”的问题。在产业结构转型中,传统渔村需充分发挥自身优势,转变发展模式。如以樟州村为例,发展渔村休闲功能,以“最美渔村、休闲樟州”为发展主题,发展“游、娱、吃、住、购”为一体的渔村休闲旅游,积极探索传统渔村产业转型之路和新型开发管理模式。

【关键词】 传统渔村;石屋;产业转型;休闲

舟山的传统渔村依港而生,历史上都曾经兴盛一时;可以说,港湾是渔村发展的命脉。但随着近海渔业资源逐渐减少,以及渔业捕捞技术进步带来的规模化、产业化发展,小型渔船、个体渔民逐步被淘汰。城市二、三产业的蓬勃兴起,愿意从事渔业捕捞——这危险、辛苦行业的劳动力数量不断下降,尤其是年轻人的比例越来越低。这些环境的变化使得传统渔村的动力机制和格局形态发生重大变迁,村落人口数量不断减少,空心化程度越来越高。有的村落逐渐衰退、没落;有的已经处于废弃破败状态;有的则已经消亡。

位于舟山朱家尖岛东部的樟州村是舟山较为典型的传统渔村,拥有舟山传统渔村典型的环境和



图1 樟州渔港

选址特色、空间格局特色、建筑特色、产业及社会结构特征,研究其特色价值与发展转型具有一定的代表性。(图1)

樟州村北依嵯里山,南傍樟州湾,西邻香莲村,东与白沙岛隔海相望。村庄面积约200公顷,经由朱樟线连接329国道直达舟山市区;距舟山普陀山机场仅10公里;通过村内的樟州港客运码头直抵白沙岛,拥有较为便利的海、陆、空对外交通。(图2、图3)



图2 樟州村在舟山的位置图



图3 樟州村在自然灾害的位置图

1 传统渔村自然环境与选址特色

舟山群岛属于亚热带季风海洋型湿润气候，全年多风，受季风影响，风向随季节变化明显，冬季多偏北风，风力较大。夏季多偏东南风，易受热带风暴（台风）侵袭。大风对海岛渔民而言是最大的自然灾害性天气。而海岛的成因决定了多数海岛地形大致为中部为山体，周边有少许平地。因此受风向的影响，海岛渔村、渔港选址以海岛主要山体以南地区为佳，尤以偏西南部为最佳，全年风力最小。渔港则多处于或被山丘环抱，或有外部岛屿作为天然屏障的避风海湾中。渔港是因渔而生的渔村聚落赖以生存和发展的最基本物质基础。渔村依港而建、依港而兴。渔村的选址除了离渔港近、方便生产，还要能躲避冬季刺骨的北风以及夏季猛烈的台风，因此村庄多位于山体偏南部，有些更是位于三面环山的山涧、山岬之中，依山就势而建。在对外交通联系方面，海岛传统渔村早先主要依靠水上交通，水上交通是否便利是当时村庄发展的关键因素。现在岛上，村与村之间的交通主要是通过陆路。而岛间交通除了少数已经大桥连接，大多还要靠轮船摆渡。今天很多传统渔村的没落，对外交通的不便亦是主要原因之一。

樟州村地处风景秀丽的樟州湾北侧，樟州湾是庙根大山、大平岗、嵇里山所环抱一海湾，呈长方形，东西长约3公里，南北宽约1公里，面积约25平方公里，北岸为沙滩，西岸、南岸为砾石滩，港湾水面宁静，水色清澈，犹如大海中的小湖，两岸青山倒映港中，有海光山色之美。樟州湾是天然的避风港湾，优良地理条件使这里成为繁华一时的渔港，渔港功能



图4 樟州村所处地理环境

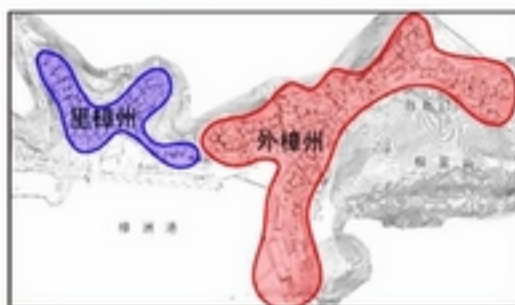


图5 樟州村村庄布局

延续至今。渔民在渔港周边定居繁衍发展成了今天的樟州村。樟州村主要布局在大平岗山体以南的三个山坳中，天然的山体屏障，提供了安全舒适的居住环境，使樟州村渔民能在此安居乐业。（图4、图5）

可以总结这类传统渔村典型的周边自然环境特征——青山环绕、碧海荡漾、金沙氤氲。

2 传统渔村空间格局特色

2.1 总体空间格局

多山丘、少平地是海岛地形的基本特征，当年的一些地势平坦的渔村，由于适合生活，成为人口聚居地，慢慢发展成了今天繁华的城镇，如本岛的沈家门、岱山的高亭等。而现存的海岛传统渔村大多建于山坡地，建于山坳之中。渔村总体布局除了要适宜生活更要方便生产。因此渔村逐渐形成了以渔港码头为中心，结合坡地山坳地形，呈放射状向坡上山坳内发展的总体空间布局。

渔村民居在山坳中依山就势布局，主要空间结构呈现树枝状。这是山坳的中间地、两侧高的地形所决定的。一条主干街道，沿着山坳的低处蜿蜒而

上,民居沿这条主街布置。随着村庄的发展,则向两侧高地,顺应地形,伸出曲折复杂的支路小巷,民居再沿支路小巷而建,这样不断发展形成了以主街为主干的树枝状空间布局形式。

这样的空间布局除了能最大程度顺应地形,减少建设土方量,还有利于山地泄洪排水。两侧高地的雨水能快速向中间低洼主街排水,保证住宅不会进水,而在中间的主街上一般都设置较大排水沟,或明沟或暗沟;如果雨水过大,石块铺制的主街(如今很多已改造成水泥路了)就成为一条宽阔的排水通道。有的村子甚至直接在主街旁布置一条河,如朱家尖筲箕湾村,一条姑娘河沿着村中的主街,层叠而下,流入大海,该河亦成为了村中的景观河。(图6、图7)



图6 黄岩岙村主街



图7 朱家尖筲箕湾村主街

2.2 建筑布局

渔村少平地,用地极为紧张,道路都十分狭小,建筑布局十分紧凑,可以说是见缝插针地布置建筑,建筑对日照、朝向要求不高,可以在村子里看到各种朝向农居房,多为顺应地形而建,有的沿街、沿

支路平行布置;也有的与之垂直布置。农居布置尽可能使其正面与相邻建筑保持6米以上的卫生距离。有的则利用地形高差错开布置,尽量不影响到建筑采光和减少视线干扰。

2.3 公共空间

主街除了是村民出入的主要通道,也是村民生活交流的主要公共场所。主要公共服务设施都沿主街布置如杂货店、饭店、理发店、粮油店等等。而在主街山下端头、人流量较大处,会形成由较大商店、饭店以及邮政所、农资处、村公告栏等公共服务设施组成的中心场所,空间放大,成为一个重要的村民交流场所。

渔港码头路是另一个重要公共活动空间。渔港码头路是连接码头和渔村主要道路,道路一侧是码头,另一侧有空地则会布置些小饭店、小商店等各种经营用房和渔具仓库等生产用房。在码头上,渔民们卸上海产、装上冰块、整理渔具,在码头上交易新鲜的海产品,妇女们在补网、理网,晒着各种渔货,形成一派典型渔村生产生活景象。(图8、图9、图10)



图8 嵊州村的码头路



图9 嵊州的码头路



图 10 码头路边织网

2.4 交通组织

传统渔村交通系统由码头路、主街、支路小巷组成。码头路宽度在 5、6 米以上,担负着联系码头与码头、码头与村子重要作用,有的村子还通过码头路连接对外陆路交通,是主要的车行道路;主街是村庄内部主干交通道路,宽度 2-5 米不等,以步行为主,承担着村内主要交通以及商业等公共服务功能;1-2 米左右宽的支路小巷顺着山势蜿蜒而上,或坡道或台阶,从主街连接到各栋农居。(图 11、图 12)樟州村布局在多个山坳,则会形成多条主街,承担村民主要出行功能。码头路、主街、支路小巷共同构成了传统渔村典型而实用的道路交通系统。(图 13)



图 11

渔村随处可见的台阶支路

图 12

渔村狭窄的小巷

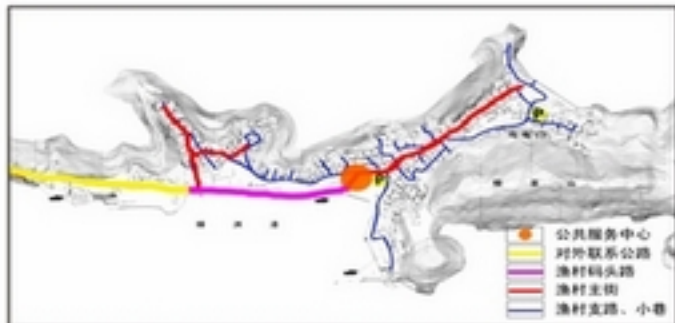


图 13 樟州村空间交通分析

3 传统渔村建筑特色

舟山传统渔村的典型民居——石屋很有地方特色。海岛多山石,交通不便,建材要从外运入,成本太高,因此就地取材以石块砌筑石屋就成为海岛传统民居主要建筑形态。石屋大多以石块作为砌筑墙体的主要材料,石砌墙体亦具有较强稳固性,不宜被大风吹倒。屋顶还是传统的三角木屋架屋顶结构体系,屋面防水主要靠青瓦,但为了避免瓦片被海风刮走,屋顶瓦上间隔放置石块压住瓦片。而有少数石屋甚至其屋梁、屋面板,乃至扶手都是用石材制成,在偏远小岛上还有这样的石屋存在。舟山有些民居式样则是从浙江民居式样继承过来,有传统的粉墙黛瓦、风火墙等传统民居特征,还有的则是在浙江民居基础上,吸收石屋的优点,进行适宜性改造,如一层墙体改为石块砌筑,使建筑底层更为稳固。(图 14、图 15)



图 14 墙、梁、板皆为石块的石屋



图 15 底层石块砌筑的石屋

石块砌筑的墙体由于建筑主人的经济能力不同,建筑的重要程度不同,砌筑的方式和质量是有很大的差异的。主人经济能力强或建筑重要,石块砌筑整齐,勾缝精致。反之,则不管单块石块凿制,还是石块

的组合拼接,都较凌乱,并且没有勾缝,墙体在雨天很容易渗水,给居住带来很大不便。(图16、图17)



图16 凌乱的石块砌筑



图17 精致的石块砌筑

随着交通运输的日趋方便,以及砌筑石块的工匠的缺失与人工费用的高增,造石屋相比砖混建筑显得越来越不经济了。同时相比砖混建筑,石屋窗洞小、易漏水、保温隔热差,居住舒适性较差,新建石屋因此越来越少了。现存的石屋民居也在逐渐减少,有条件的渔民进行了拆除翻建,有的甚至已翻建两遍。樟州村的农居大多已是上世纪80、90年代后翻建的砖混结构的建筑了。为此,你可以从传统石屋的数量比例看出当地渔民的经济水平,经济条件越好,传统石屋越少,而一些较偏远的小岛上则还保留着相当数量的石屋。(图18)



图18 樟州村仅存的石屋之一

4 传统渔村产业与社会结构特征

舟山传统渔村目前大多还是以渔业为主要产业。以樟州村为例,它是一个典型的渔业村,曾被称为“中国第一大渔村”。如今这儿仍保留着渔村独特的风情。男人出海捕鱼,女人在家织网补网。平

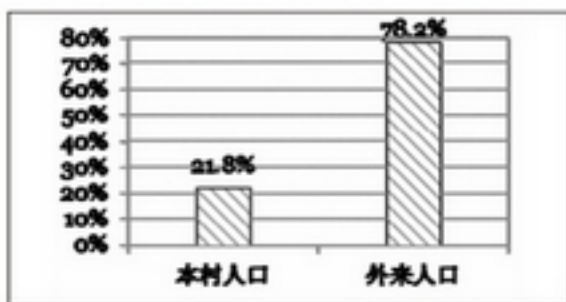


图19 樟州村劳动力构成

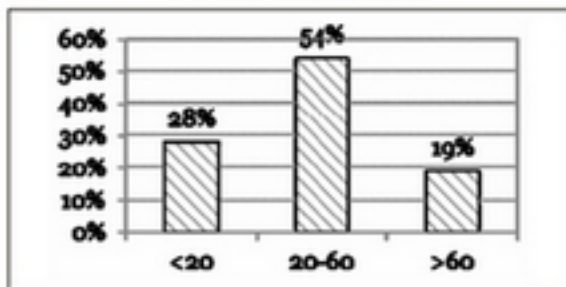


图20 樟州村年龄构成



图21 景色优美的嵊山后头湾村



图22 空无一人的嵊山后头湾村

时小村十分安静,每当船找洋时,这儿就显得热闹非凡。樟州村现有住户 422 户,户籍人口 1154 人,但本地先富裕起来的渔民不少已经不愿再从事辛苦而又危险的渔业捕捞工作,大量外来人口顶替了这些工作。人口数量随着禁渔期变化较大,外来劳动力已占到劳动力总数的 78.2%。渔村生活的不便利以及不愿再从事传统渔业使得原住民大量外迁,樟州村户籍人口老龄化现象十分严重,出现了很多“空巢”现象——房屋大量闲置、空置。这种现象在舟山一些小岛上更为严重,甚至整个村庄空无一人,被“废弃”的状况。但根据我国现在的农村土地政策,这些空宅的住户对该宅基地拥有永久所有权,在目前缺乏土地自由流转的相关政策的背景下,造成了当前大量废而不弃住宅的现象。

5 传统渔村当前发展问题的基本判断

舟山传统渔村在进一步发展中面临着一系列的问题与困惑。以樟州村为例,经济上,渔业面临萎缩,产业结构需要加快调整;人口社会方面,劳动力老龄化,青壮年持续外流,养老问题突出;土地空间方面,发展空间有限,优势资源的开发经营能力不足,等等。

但与此同时,樟州村也具备发展转型的良好条件。地理位置优越,海陆空交通便利,旅游区位优势尤其明显,地处舟山群岛核心旅游区“普陀旅游全三角”的地理核心(图 23)。樟州村拥有极佳的资



图 23 樟州村地处“普陀旅游全三角”



图 24 樟州村北面的沙滩、海礁

源优势:所处环境优美,青山环抱以及坐拥舟山近海难得的清澈海湾——樟州湾,村庄不远处还有半月形沙滩和多样的海礁岸线;典型传统渔村空间结构保持完好,保留着不少具有地域传统特色的人文自然景观元素,如渔港码头、石砌构筑物(石屋建筑、挡土墙、石块路、台阶等)、古井、古树;地域传统特色的渔业生产、生活方式。

樟州村,这类传统渔村进一步发展转型需要从以下几个方面来考虑:(1)渔村特色资源的主题营造——渔村功能的内涵再造,提升自我发展能力;(2)渔村环境建设的品质提升——渔村环境的景观优化,体现舟山美丽海岛的特色风貌;(3)渔村整村经营的路径设计——渔村经营管理的创新,探索家庭资产集体量化经营的组织模式。

6 传统渔村发展规划几点思路——以樟州村为例

在内外环境双重影响下,樟州村发展应走什么路线?转换渔村单一依靠渔业靠天吃饭的传统生产方式,发展渔村休闲功能成为樟州村的一个非常有前途的选择。在国外,休闲经济已经在社会经济中占有重要比重,而在国内,休闲经济才刚刚起步。有研究表明,人均收入达到 5000 美元水平即进入休闲经济时代。同时,中国经济正面临结构性转型,休闲经济正适合当前产业结构转型,这也与舟山群岛新区提出建设国际休闲岛的目标相一致。樟州村自身也具备发展休闲经济的条件和能力,发展成“游、娱、吃、住、购”为一体的休闲渔村。

樟州村以“最美渔村、休闲樟州”为其发展主

题。樟州村将营造一种“美”的生活意境，观日升日落，看白鹭纷飞，观渔人出海，赏海天一色，在绿林里听海阅读……，感受一片远离尘嚣的宁静空间，品味一种“纯朴、自然、闲适”的自在生活；樟州村将营造一种“休闲”的生活状态，品味渔家美食，跟随渔人出海，漫步天然沙滩，在绿林里攀岩，在滨海处探趣，远离喧嚣的都市，享受久违的悠闲生活。

在这一功能主题定位下，策划四大主题功能：
 (1) 渔村风情体验——以休闲度假、观光娱乐和体验劳作作为主要内容；
 (2) 滨海休闲体验——将阳光、沙滩、海景融为一体，可以出海摄影、婚纱摄影，可以做露天酒吧、海滩烧烤，还可以开展观日出、观海岛等观景项目以及篝火晚会等特色风情项目；
 (3) 海钓观光体验——集渔业、休闲游钓和旅游观光为一体；
 (4) 渔家美食品味——以渔、海、船为“餐饮名片”。

在此四大主题功能基础上，为樟州村规划了渔家休闲风情体验区、渔家特色休闲区、滨海休闲旅游区等三大片功能区，策划了“五中心，三俱乐部”的八大主题项目（图 25、图 26）：
 (1) 海上活动中心——出海码头区、客运中转中心、海上体验区；
 (2) 渔家体验中心——涉渔劳作体验区、休闲娱乐区；
 (3) 渔家餐饮中心——农家体验餐饮区、海上餐饮区、船上餐饮区；
 (4) 渔业展示中心——渔业

展示区、旅游问询点、公共服务设施集中点；
 (5) 海景俱乐部——山景观赏区、海景游览步道、特色海景房；
 (6) 沙滩俱乐部——海景摄影区、沙滩运动区、酒吧区、特色风情区、日出观赏台；
 (7) 休闲海钓俱乐部——海上休闲垂钓区、定点休闲垂钓区、天然氧吧休闲区；
 (8) 海上运动中心——海上运动体验区。

为实现上述发展目标，需要设计一套“村集体开发+农户连锁经营”的整村营造的开发管理模式。作为村庄管理者，需要在资源重新组合、加强统一管理、制定统一的业务标准等方面发挥主导作用；需要做好制定相应政策、约束经营行为、制定行业标准、加强农户协作、统一培训农户等工作。而作为经营者的农户，负责具体接待工作，要保证接待设施符合标准，保证接待服务质量。一些空置的农房，村集体可以从农户手上承租过来，统筹规划安排经营内容，或出租或自营。这样可以充分利用这些闲置资产，使之产生经济效益，成为村集体的收入来源。通过这种村集体统一策划、开发、管理，农户连锁经营的整村开发管理模式，打响“休闲樟州”这一统一的金名片。

7 结语

舟山传统渔村依托独具特色的自然环境，充分发掘自身优势，接轨舟山打造国际休闲岛、海上花园城的发展目标，乘建设新区的东风，利用先行先试的政策优势，精心规划，统一建设，必将打造出一颗颗如镶嵌在东海边的闪亮明珠。

作者简介

文旭涛 村镇处副处长、浙江工业大学建筑工程学院讲师
 忻丁世 普陀分局局长
 缪华东 村镇处处长
 沙 洋 副局长、浙江省建设厅村镇处主任科员



图 25 三大功能区规划



图 26 八大主题项目规划

从“无心插柳”到“有心栽花”

——改革开放以来浙江省小城镇发展转型之路思索

浙江工业大学建筑工程学院 陈前虎

【摘要】 回顾了浙江省小城镇改革开放以来的发展历程,总结了阶段性政策供给的内容及其特征;在分析当前区域发展环境与态势的基础上,从小城镇系统发展能力优化及分类发展的角度,提出了浙江省未来三类小城镇发展转型的策略与路径。

【关键词】 小城镇;转型;分类发展;政策供给;浙江省

回顾浙江省 30 多年改革开放与发展的历程就能发现:每一次重大的区域经济社会转型、每一次自下而上的地方改革都是从小城镇起步的。浙江经济因此被称作“草根经济”,浙江模式因此被称作“新古典工业化与城市化”模式^①。上世纪八十年代的物质短缺时期,遍布村镇的家庭民营企业依靠灵活机制及时补充城市国有企业物质生产供应的不足,使得浙江很快就以各类专业市场的形式抢占了国内市场;到了上世纪九十年代中期,开始出现全国性的生产过剩现象,浙江通过撤乡并镇、空间重组加快推进产业集聚与升级步伐,以产业集群的形式推动出口外贸经济持续发展,及时拓展了国际市场;到了 2005 年左右,产业集聚带动人口集聚,一系列面向人的发展与需求的各类公共品短缺问题凸现出来,“强镇扩权”又很好地适应和满足了小城镇规模扩张及日益增长的公共服务与社会管理需求,在国际贸易环境日趋恶化与出口经济日益严峻的情况下,适时启动了经济发展的内需引擎,避免了浙江县域经济这趟快车减速乃至熄火的可能。

今天,宏观经济环境和区域发展需求呈现出更加复杂和多元的趋势特征,小城镇系统内部也相应

表现出明显的分化态势。如何通过政策机制的创新,助推引导这些不同区位条件、资源优势和发展基础的小城镇从“分化”走向“分工”,应该是当前小城镇发展研究中亟需破解的重大课题。可以说,小城镇再一次被推到了时代改革发展的前沿阵地。

截止 2009 年底,浙江全省共有各类建制镇 735 个。从地域分布来看,其中 130 多个小城镇位于 11 个地级市辖区,其余近 600 个小城镇位于 58 个地方县市。从经济生产规模来看,据地方和国家统计局数据,浙江约 240 个左右的工业强镇所创造的 GDP、工业产值和财政收入占浙江整个小城镇经济系统的 80% 以上,它们生产的近 110 种产品的产量居全国前 2 位,占有所有产品的 21%,而其余近 500 个小城镇各方面条件较差,经济实力较弱。

1 浙江省小城镇的发展历程与政策回顾

浙江省小城镇 30 多年的发展改革历程大致可以总结为“两大发展阶段,三个转型时期,两条政策主线”:

1.1 两大发展阶段

以 1990 年代中期这一特殊时点为界,可以将

^①http://blog.jrj.com.cn/0575707887_1647158a.html (赵伟的博客):浙江经济奇迹缘由与困局,浙江省委党校讲演(之一)。

浙江小城镇的发展分为前十五年原始工业化模式下的自我快速积累阶段和后十五年政府调控下的发展转型阶段。由于在政府行为和发展的背景、动力、形式、绩效等方面存在明显的差异性,民间形象地称之为“无心插柳”和“有心栽花”两个阶段。改革开放初期,得益于农村生产要素的激活和浙江地方政府“无为而治”的制度先发优势,家庭作坊和个民营企业蓬勃发展,村镇经济异军突起;小城镇数量也由1978年的不足200个上升为1995年的961个,即以年均50个的速度快速增长。1995年以后,受整个宏观经济环境变化的影响,从中央到省市县各级政府的主动调控力度明显加强,反映乡镇经济发展势头的各项指标数据明显放缓,小城镇数量也在1998年达到顶峰1006个之后,一直呈下降趋势。

1.2 三个转型时期

后十五年的发展转型阶段大致可分为“九五”(1996-2000)的探索、“十五”(2001-2005)的推进及“十一五”(2006-2010)的深入三个时期。

“九五”期间中央曾多次召开部门会议研究小城镇的转型对策,并相继发布了若干个有利于小城镇综合发展的政策措施,如1995年的《小城镇综合改革试点指导意见》(发改委),1997年的《小城镇户籍管理制度改革试点方案》和《关于完善农村户籍管理制度意见》,以及2000年《关于促进小城镇健康发展的若干意见》(国务院)等,初步提出了小城镇综合改革试点的工作思路。在中央的政策驱动下,浙江省成为全国实行小城镇综合改革试点的重点省份,第一批进入全国试点的就有6个(广东和江苏各4个)。与此同时,浙江省也进行了一系列小城镇改革的本地探索:一是在全国试点的基础上,又确立了100个综合改革试点镇,从财政、管理、户籍和投融资体制等多个方面尝试改革,并于2000年进一步明确了136个省级中心镇,作为未来小城镇培育发展的重点对象;二是探索推动基层的行政区划调整,以扩大小城镇发展空间,促进要素集聚和基础设施的合理配置,解决小城镇低水平重复建设问题。但总体而言,这一阶段的改革实

践更多的是自上而下的国家及省级政府的实验性推动,地方政府的主动改革意识还没有被充分调动起来。因此,改革的广度和深度有限。

“十五”时期,在继续提升重点城镇发展潜力的同时,明显加快了改革的地方化进程,是浙江省小城镇转型发展的推进阶段。主要表现为:一是这一阶段全省乡镇区划整合力度前所未有,几乎所有的地方县、市、区都推行了乡镇(“村”)撤并工作,从而基本奠定了省域内现有小城镇的分布格局(表1);二是改革探索进一步“地方化”,主体由省里延伸到县一级。比如,缙云县在2000年出台《关于进一步明确壶镇小城镇综合改革试点管理权限与政策的意见》之后,诸暨市在2003年下发了《诸暨市组群中心镇综合改革试点方案》,试点对象为店口和牌头镇;永康市也规定五大中心镇的土地出让收益、基础设施配套费全部归镇里,每年财政安排500万元专项资金以奖代补的形式支持重点城镇建设;宁波市鄞州区在2005年将姜山和集仕港镇列入小城镇建设试点镇。应该说,这些直指重点城镇建设资金困难问题的政策措施取得了显著成效,“低、小、散”产业格局得到扭转,集中化、规模化程度不断提高,全省块状经济的区域化格局基本形成,重点城镇的优势地位不断强化,小城镇系统规模结构发生显著变化,内部差距逐步拉大,发展的主要矛盾也开始转变为城镇化与工业化的不相适应,以及强镇与弱镇的不相协调发展等问题。据2006年浙江农业普查,镇财政收入超过1亿的小城镇数量为224个,占全省建制镇总数的29.7%;但这224个镇的财政总和为585亿元,占有所有建制镇总和的78.6%;

表1 1985-2009年浙江省行政区划变动情况

年份	市辖区	县及县级市	建制镇	乡	村
1985	20	66	510	2730	43307
1990	19	67	749	2423	43506
1995	23	64	961	890	43364
2000	25	63	971	752	42226
2005	32	58	758	493	34514
2009	32	58	735	445	29974

数据来源:相关年份的浙江省统计年鉴

平均每个镇的财政收入为 2.61 亿元,是剩余 534 个小城镇平均水平(0.3 亿元)的 9 倍。

这一时期小城镇建设还承担了另一项极为重要的“公共职能”,即农村的现代化改造,这是浙江省乡镇转型发展和城乡改革推进不同于以往的一个重要方面,标志着小城镇的建设由镇区向镇域扩展。2003 年至 2005 年,浙江共发布了 5 个面向新农村建设的支撑性政策(表 2)。在这些政策的强势推动下,农村建设成效显著,硬件基础设施得到极大改善,从而在很大程度上降低了乡村地区的生产和交易成本,激发了乡村的潜力和活力,扩大了小城镇发展的市场基础。一个重要现象就是乡村旅游和农家乐在这一时期日渐兴起。

“十一五”时期,政策供给的广度和深度都较以往有了很大的拓展,是浙江省小城镇转型发展的深入阶段。主要体现在三个方面:一是发布了《关于加快推进中心镇培育工程的若干意见》(2007),在全国率先推出“强镇扩权”改革,提出要分阶段培育 200 个(第一批为 141 个)特色明显、经济发达、辐射能力强的现代小城市,并针对性、系统性地推出了 10 个方面的扶持政策^①,以赋予中心镇部分县级管理权限,突破现有发展瓶颈和体制机制约束,集中力量提升中心镇的管理能力、建设品质、规模效应和发展潜力,解决城镇化和工业化不相适应的矛盾;二是提出要通过政策扶持,“做大做强特色优势农业产业、积极引导农民下山脱贫、积极扩大劳务输出、加强基础设施和生态环境建设、加快农村社会事业发展、加大区域协作和结对帮扶力度”等多个方面,加快欠发达乡镇奔小康的步伐,计划到 2007 年初步改变欠发达乡镇的落后面貌;三是省委省政府发布了《关于全面推进社会主义新农村建设的决定》(2006),之后又连续发布了多个关于“农业主导产业、农家乐、农业机械化、农业保险”的配套性文件,明确提出“十一五”期间新农村建设的重点由大规模的基础设施建设转向农

业结构的市场化改造和乡村资源的综合性开发,即着重挖掘农村和农业的市场价值,全面深入推动全省农业转型和城乡统筹发展。但遗憾的是,除了“强镇扩权”改革取得明显成效外,后两项工作都由于缺乏明确的空间主体和有效的激励机制而使政策实效式微。

1.3 两条政策主线

回顾改革发展过程,可以发现两条主线:一是面向区域重镇和工业强镇的政策供给,即“中心镇培育工程”;二是面向农村现代化的政策供给,即“新农村建设工程”(表 2)。

表 2 近 15 年来小城镇及新农村建设重要政策汇总

时期	国家	浙江省
“九五”期间	<ul style="list-style-type: none"> 《小城镇综合改革试点指导意见》(1995) 《小城镇户籍管理制度改革试点方案》(1997) 《关于完善农村户籍管理制度意见》(1997) 中共中央、国务院《关于促进小城镇健康发展的若干意见》(2000) 《关于加强土地管理促进小城镇健康发展的通知》(2000) 	<ul style="list-style-type: none"> 《厅字 01 号浙江省中心镇名单的通知》(2000)
“十五”期间	<ul style="list-style-type: none"> 《关于乡镇行政区划调整工作的指导意见》(2005) 《关于全面推进农村税费改革试点的意见》(2003) 《关于促进农民增收增加收入若干政策的意见》(2004) 《关于开展全国小城镇综合改革试点工作的通知》(2004) 《关于进一步加强对农村工作提高农业综合生产能力若干政策的意见》(2005) 	<ul style="list-style-type: none"> 《关于乡镇行政区划调整工作意见的通知》(2005) 《关于实施“欠发达乡镇奔小康工程”的通知》 “千村示范、万村整治”工程(2003-2007) 千万农民饮用水工程(2003-2007) 村村通公路的“康庄工程”(2003-2005) 《浙江省农村小康发展推进城乡一体化纲要》(2004) “千万农村劳动力素质培训工程”(2004-2010) “千镇连锁超市”和“万村放心店工程”(2005-2007) 《关于进一步加快欠发达乡镇奔小康的若干意见》(2005)
“十一五”期间	<ul style="list-style-type: none"> 《关于推进社会主义新农村建设的若干意见》(2006) 《关于推进发展现代农业扎实推进社会主义新农村建设的若干意见》(2007) 《关于切实加强农业基础设施建设进一步促进农民增收的若干意见》(2008) 《关于促进农业稳定发展农民持续增收的若干意见》(2009) 《关于加大统筹城乡发展力度进一步夯实农业农村发展基础的若干意见》(2010) 	<ul style="list-style-type: none"> 《关于全面推进社会主义新农村建设的决定》(2006) 《关于开展政策性农业保险试点工作的通知》(2008) 《关于加快推进中心镇培育工程的若干意见》(2007) 《关于加快发展农业主导产业推进现代农业建设的若干意见》(2007) 《关于加快发展农家乐休闲旅游业的意见》(2007) 《关于大力发展农业机械化的若干意见》(2007) 《中心镇培育专项资金管理暂行办法》(2008) 《关于当前稳定农业发展促进农民增收的若干意见》(2008) 《关于推进政策性农业保险的若干意见》(2008)

注:加粗显示的为一些纲领性的政策文件。

^①前 6 项主要解决长期困扰中心镇发展的三个核心要素,即资金、土地和社会经济管理权限;后 4 项集中解决农村剩余劳动力转移和外来务工人员城镇化转型的相关制度保障,以加快提高中心镇的规模集聚效应。

总之,浙江省针对小城镇的政策供给具有鲜明的问题导向特征,改革在取得显著成效的同时又不断积累新的问题与矛盾,发展转型的阶段性特征十分明显(表3)。

表3 近15年浙江省小城镇转型发展的三个时期

时期	改革实践	主要变化	进一步发展的主要矛盾
“九五”期间	<ul style="list-style-type: none"> ● 小城镇综合改革试点 ● 局部地区的乡镇区划调整 	<ul style="list-style-type: none"> ● 建制镇数量增长势头得到控制 ● 产业结构调整初见成效 	<ul style="list-style-type: none"> ● 产业“乱、散、小” ● 城镇基础设施建设落后
“十五”期间	<ul style="list-style-type: none"> ● 从综合改革试点到中心城市 ● 大范围全覆盖的乡镇区划调整 ● 农村城镇建设的全局推进 	<ul style="list-style-type: none"> ● 建制镇的数量急剧下降 ● 产业结构调整成效显著,“一镇一品”的区域化格局基本形成 	<ul style="list-style-type: none"> ● 城镇化落后于工业化 ● 城镇品质欠佳,缺乏吸引力
“十一五”期间	<ul style="list-style-type: none"> ● 推行“强镇扩权”,中心城市培育工程全面实施 ● 农业现代化建设初步推进 	<ul style="list-style-type: none"> ● 强镇的优势地位得以全面巩固 ● 现代农业的发展初见成效 	<ul style="list-style-type: none"> ● 两极分化加剧 ● 镇级财政权丧失 ● 农业现代化缺乏空间支撑

2 浙江省区域经济与城市化发展态势对小城镇政策设计的影响分析

那么,当前区域经济和城市化发展又面临哪些新的问题与矛盾?这是小城镇下一步政策设计的基础。笔者将当前的问题与矛盾理解为以下三大“赛跑”危机:

(1)大都市“多中心空间结构”的建立与郊区化无序蔓延之间的赛跑危机。自1998年浙江省第十次党代会提出“加快城市化,促进中心城市发展”战略后,经过10余年的调整,省域城市化的基本格局已经发生重大变化,空间布局的主要矛盾由“过疏”转向“过密”,尤其是省域中心城市(杭、甬、温)因人口集聚而引发了交通拥挤、房价高企、用地紧张、空气与水环境恶化、社会矛盾与治安紧张等一系列问题。一些城市化快速发展的县(市)域中心城市也面临着同样的窘境,城市病呈现出大面积集中爆发态势。与此同时,大都市周边的一些

小城镇近年来抓住“强镇扩权”的机会,“一窝蜂”地开发房地产,结果导致大量郊区楼盘因缺乏就业岗位与设施配套而处于闲置状态^①;这些小城镇不仅没有成为大都市经济健康成长的“得力助手”,反而成了妨碍区域一体化快速发展的“绊脚石”。“中心城区(县城)住不好,郊区(小城镇)不好住”成为当前区域与城市空间结构问题的突出写照^②。

(2)现代农业发展与农业要素结构锁定之间的赛跑危机。近十年来城乡人口结构发生的巨大变迁使农业的市场需求结构(类型、规模、品质等)发生根本变化,导致蔬菜、水果、肉类、家禽、水产等都市消费型农产品的供求失衡,CPI指数不断高涨。可以说,在城市化滞后工业化问题尚未根本解决的情况下,当前区域经济又面临着严重的农业现代化滞后于城市化进程的结构性问题——农产品价格节节攀升,城市化成本步步提高,严重阻碍了城市化进程;城市化的快速发展已经对农业结构调整的步伐和方向提出了更高、更紧迫的要求。但与此同时,落后的农地资源管理系统、低效的物流体系、贫瘠的乡村人力资源与生产要素、碎化的农地规模等长期制约现代农业发展的要素与条件非但没有得到明显改善,有些甚至出现了恶化趋势^③。从日本的经验教训来看,农地的规模化提升不足将极大地制约农业结构的转型升级,并造成农业的技术过剩和产出低效——大量的新技术由于缺少必要的土地经营规模支撑,陷入“英雄无用武之地”的困境。根据国际经验,城市化水平处于45%~65%之间是低成本全面推进农业要素结构调整的一个重要“时间窗口”。2010年浙江城市化水平61.6%,已接近“窗口”关闭时间,必须加快调整转型,避免陷入长期

^① <http://zjnews.zjol.com.cn/05zjnews/system/2010/08/11/016836676.shtml>;3万“零水表”60%“黑灯率”,晒晒杭州“空置房”。

^② 据课题组本次抽样调查表明,15个百强县市中心城镇与下属41个中心镇的平均房价差距达到4.7倍;而杭、甬、温中心城区与周边郊区的房价差距也达到了2.7倍。

^③ 据最新的浙江农业普查数据显示,仅有30%的农业经营户的主要收入来自农业;而在所有的农业从业人员中,51岁以上的人员比例达53%;高中及以上文化水平的仅为3%(较10年前减少了2.5个百分点);全省种植和养殖大户约30万户,但种养大户所占比重仅为6%;农户承包经营的耕地规模平均不足5亩,大部分农户的经营面积在3亩以下;而世界平均水平是16亩。

的农业要素结构锁定状态^①。

(3) 县域块状经济转型升级与“浅度城市化”之间的赛跑。近 240 个中心镇和工业强镇是浙江县域经济发展的中坚力量，但随着近年来国际经济环境的日趋恶化，出口外需受到挤压，内需不振，民工荒、技工荒愈演愈烈，劳动力成本不断提高，土地和人力资源持续紧张，以加工装配为主要环节的浙江块状经济中心城镇一方面面临着产业链拉伸延展的巨大压力，另一方面也面临着发展动力由工业化生产推动向城市化消费带动转型的重大挑战。其中的关键在于，如何在城市化进程中尽快实现全省 2000 多万流动人口的“本地化”与“资本化”过程，从而使人力资源优化成为产业升级与增长方式转变的重要推手？然而，近十年来浙江县域城市化的发展却陷入了“低度（数量水平滞后）”问题尚未根本解决、“浅度（质量水平滞后）”问题又浮出水面的双重困境^②。据“六普”数据统计，从 2000 年到 2010 年，浙江城镇人口增加 1077.55 万人，城市化水平提高了 12.95 个百分点，其中外来流动人口的贡献率达到了 87.1%，目前全省常住人口中省外流入人口占到了 21.72%。另据课题组近三年来对全省外来务工人员就业情况的抽样调查表明，从事农业和服务业的比重分别提高了 0.9 和 2.7 个百分点，而从事二产比重相应下降 3.5 个点，年均下降 1.2 个点；在县城及以上就业比重提高了 3.1 个点，而村镇的就业比重持续下降；回乡创业的意愿提高了 7.9 个点。这些悄悄变化的数据提醒我们：如果大量的外来人口不能随着产业链的拓展裂变而持续不断地成长转化为真正意义上的城市产业工人，则浙江块状经济将随

时面临“人去楼空”的危局。这绝非危言耸听。

上述三大“赛跑”危机充分说明了当前浙江小城镇发展转型环境的复杂性、时机的紧迫性和路径的多样性；继续简单套用“强镇扩权”思路不仅无助于强镇本身面临的问题解决，更不利于小城镇整个系统乃至区域整体的协调持续发展。只有坚持“分类发展、分类管理和分类考核”的基本原则，并通过整体性、系统化的“顶层设计”来推动小城镇差异性、协同化的“地方发展”，才能转“危”为“机”，跑赢浙江省城市化发展中的这段关键赛事。

3 浙江省小城镇发展转型策略

3.1 总体策略与模式

多元、分化是浙江省小城镇发展的基本态势，未来小城镇发展的政策思路焦点在于“小城镇系统发展能力的优化”及“如何更好地与区域需求接轨”两个方面。为此，应该从分类指引和政策系统供给的角度来思考小城镇发展转型的策略与路径。根据目前发展状况，设计以下三类转型发展模式，可以基本涵盖整个小城镇系统：第一类是基于大都市快速成长背景下的都市型小城镇，约占总数的 20%；第二类是面向农业现代化目标的县域农业型小城镇，约占总数的 50%；第三类是以工业化与城市化转型升级为导向的县域块状经济中心城镇，约占总数的 30%。

3.2 分类发展的策略思路

3.2.1 都市型小城镇

大都市的快速膨胀使得周边小城镇的发展机会往往处于过剩状态，但以简单分权为导向的地方行政体制改革却无法适应整个都市化地区的发展

^① 不完善的农地政策及政府对农业的高额补贴，加速了农业人力资源的兼业化和老龄化，也阻碍了农地的规模化整合。事实上，浙江有些地方已经处于农业结构的“锁定状态”。笔者在诸暨等一些发达地区农业型小城镇的调查访谈中发现，许多农户家庭收入的主要来源早已不是农业，但对土地升值的预期及出于保留这份“补贴权”的考虑，他们宁可粗放种植或抛荒，也不愿通过流转来获取一笔一次性的可观租金；而在衢州龙游欠发达地区，农民的流转意愿就明显高出许多。可以说，我们现在已面临日本当年（1960-1980 年）全面改造传统农业时的同样困境（农业人力资源的兼业化、老龄化和土地资源的碎化等），应处理好城市化和农业现代化的关系，尤其是要把握好农地市场管理的时机，防止规模化提升受阻。

^② 目前城市化率计算，是用城市常住人口作为总人口的分子得出，即把没有享受到城市居民同等的社会保障项目、没有解决身份认同和身份归属问题的大量农民工作为城市人口来计算城市化，结果显然是“浅度城市化”。以农民生活习惯来适应城市企业就业，于是，必然导致每年春节后一个短暂的用工荒时段，年年出现，形成规律。用工荒是个错综复杂的问题，专家（郑秉文，2011）认为，“浅度城市化”是导致周期性用工荒的重要原因。

变化与需求,不利于愈演愈烈的城市病的解决。以下几方面对都市化地区小城镇的发展是至关重要的:加强区域统筹和分工定位,以中心城市功能延展为指导思想对小城镇进行科学的规划、布局和建设;市、县(区)、镇(街道)三级行政分别围绕规划、建设、管理开展分工,进一步厘清事务权限,完善“责权利相统一”的大都市区垂直管理架构;统筹部门管理,建立“大部制”协调下的水平管理机构,强调在规划、土地、财政等政策领域的适度集权,实现大都市区统一的政府管理、规划建设和资金投入机制;建立分类管理与考核机制,鼓励小城镇地方政府根据区域分工定位、市场需求和自身优势选择最优化的长期发展模式。

3.2.2 县域农业型小城镇

量大面广的县域农业型小城镇是未来浙江省农业现代化的主要空间载体,目前正处于能否从传统农业向现代农业顺利转型的关键时期。对这些城镇的发展支持具有很大的政策供给空间,但目标指向不应是简单的扶贫问题,而是如何提升它们的区域价值与要素发展能力,优化生产组织结构,推动专业化、机械化与区域化发展。主要的策略思路在于:建立严格的农用地转化为城乡建设用地的审批制度,抑制农地价格的上涨预期,保证农地边界的完整性;研究并推行立足农业现代化、面向农业优势镇的扩权改革,以提升当地政府服务三农的积极性和自主创新能力,建构完善的服务网络;以镇域为单元,通过农地管理体制与机制创新,持续动态地推进农业资源整合和适度规模化经营;加快培育现代农业经营主体,防止农业人力资源的贫瘠化;推进县域管理体制创新,建立差别化的基层政府考核机制;鼓励地方实行大农业区建设,因地制宜推行镇乡区划合并;扶持一批农业经济重镇,初步构建农业服务的基层支撑网络。

3.2.3 县域块状经济中心城镇

这类城镇进一步发展的核心任务是实现由工业化推动向城镇化带动转型,这不仅是自身转型发展的需要,更是县域经济质量提升的整体性要求。

从目前来看,制约其发展的最大因素不在于资本和土地,而在于劳动力;缺乏合适、足够的劳动力是区域块状经济转型升级的最大短板。因此,人的发展成为首要任务,如何以人为本,在区域层面赋予其动员、组织和管理社会资源的能力,应是下一步“强镇扩权”改革的深入议题。可能的策略包括:成立块状经济小城镇基础设施建设专项基金,建立市区与小城镇的财政分享制度,改变以县城为主、为重的公共基础设施和服务设施布局模式,引导县域城市化持续协调均衡发展;要研究、推进和落实外来人口“本地化”的系列社会保障政策与人力资源提升工程,建立一整套以消费为主的社会体系,推动城镇向内需为主的发展消费社会转变;加强与县城的职能联系和产业互动,推动同城一体化;适时调整和扩大行政范围,充分利用中心镇的区域影响力。

注:本文为浙江省科技厅软科学项目(2010C35035)、浙江省推进城市化工作协调领导小组办公室年度重大课题部分成果。感谢省住建厅规划处、城市化办公室的指导与配合,感谢杭州市、宁波市、诸暨市、富阳市、余姚市、龙游县、开化县等地方规划建设部门、农办和小城镇主要领导在调研过程中的鼎力支持与帮助。

参考文献

- [1] 张宪智. 战后日本农地制度的变迁及其启示[J]. 山东财经学院学报, 2004, (6).
- [2] 李林杰, 中波. 日本城市化发展的经验借鉴与启示. 日本问题研究, 2007, (3).
- [3] L. 道欣, J. 熊维林主编. 厉为民, 檀学文, 王永春, 李刚译. 荷兰农业的勃兴——农业发展的背景和前景[M]. 中国农业科学技术出版社, 2003.
- [4] 陈白磊, 齐同军. 城乡统筹下大城市郊区小城镇发展研究——以杭州市为例[J]. 城市规划, 2009, (5).
- [5] 陈前虎. 浙江小城镇工业用地形态结构演化研究[J]. 城市规划汇刊, 2000, (6).

作者简介

陈前虎 副院长, 中国城市规划学会小城镇学术委员会委员、教授, 舟山市规划局副局长(挂职)

生态筑岛再造蓬莱

——关于宁波东钱湖筑岛方案设计的思考

浙江省城乡规划设计研究院 谭侠 余伟 姚悦思

【摘要】“蓬莱仙岛”是古人孜孜追求的人与自然及天地万物和谐共处的理想境地,也代表了中国传统的庄老哲学天人合一的环境理念,现代筑岛极大地拓展了“仙岛”的功能内涵与类型模式。在东钱湖综合整治工程中利用清淤排泥在湖内筑岛,打造集生态性、景观性和功能性于一体的高品质旅游平台,一方面可以改善湖区水环境和水生生态系统,同时提升东钱湖水域的空间景观价值和风景旅游价值,并通过品牌形象、主题意境、文化内涵的塑造、提炼和挖掘,构建返璞归真的湖中“仙岛”,以期实现再造蓬莱的梦想追求。

【关键词】 蓬莱仙岛;东钱湖;筑岛;生态;景观

1 从“蓬莱仙岛”到“一池三山”

在我国古代神话传说中,东海有蓬莱、方丈、瀛洲三座仙山(《史记·封禅书》),山上长满了长生不老药,住着长寿快乐的神仙。“蓬莱仙岛”又称“蓬壶仙岛”,岛上遍布奇花异草、瑶树琼花,珍禽异兽悠然漫步,是战国末期和秦汉时期的方士口中的“三仙山”,也有“五神山之说”,总称为东方的“蓬莱仙境”。从战国末期和秦汉时代开始,有多位帝王亲自或派遣方士、亲信出海寻仙,战国末的齐威王、齐宣王与燕昭王,以及秦始皇、汉武帝都曾劳民伤财地派人去寻找蓬莱仙境,但从来没有人找到过,故被人们誉为可望而不可即的“仙岛”(《十洲记》)。

在园苑中的一池三山是这种梦想的现实实践。太液池三神山即源于神仙传说,汉武帝在长安城的建章宫修建了象征性的“瑶池三神山”(《史记·武帝纪》,《中国古典园林史》),瑶池即太液池,是一

个相当宽广的人工湖,池中筑有三仙山,浮于大海般巨浸的悠悠烟水之上,水光山色,相映成趣;岸边满布水生植物,平沙上禽鸟成群,生意盎然。《西京杂记》有关于太液池畔植物和禽鸟的记述:“太液池边皆是雕胡(茭白之结实者)、紫葺(葭芦)、绿节(茭白)之类……其间凫雁雁子,布满充积,又多紫龟绿鳖。池边多平沙,沙上鸕鹚、鸕鹚、鸕青、鸿雁,动辄成群。”

从“瑶池三仙山”开始,这种“一池三山”的布局对后世园林有深远影响,并成为中国传统园林直至现代园林中创作池山的一种经典模式。

杭州西湖是这种模式在江南园林中的典范(图1,图片来自互联网)。西湖是由和钱塘江相连的海湾演变而来的泻湖,经过自唐宋以来历朝历代的整修,最终形成了“二堤三岛”的景观格局,二堤即白堤和苏堤,三岛分别是“三潭印月”、“小瀛洲”和“阮公墩”(参考《中国古典园林史》)。



图1 杭州西湖

颐和园、圆明园、北海公园等著名的皇家园林也深受这种模式的影响。北京颐和园昆明湖中有五座岛屿，其中藻鉴堂（一说南湖岛）喻蓬莱、治镜阁喻方丈，凤凰墩喻瀛洲（图2）（参考《中国古典园林史》）。北海公园中，北海象征“太液池”，“琼华岛”是蓬莱，原在水中的“团城”和“犀山台”则象征瀛洲和方丈。



图2 清漪园(颐和园)平面图
(引自《中国古典园林史》(第三版)P553)

2 现代筑岛实践

“蓬莱仙岛”是古代道士与帝王痴心的“仙境”，也代表了中国的庄老哲学天人合一的环境理念。但是由于自然环境的约束和工程技术水平的影响，这种“仙岛”只是他们心中的乌托邦。传统园林中的“一池三山”，大都规模较小、功能单一，主要是一种游赏型景观筑岛。如“三潭印月”，是西湖三岛之一，位于西湖外湖的西南部水域，是在天然沙洲基础上增加土石，取葑泥堆积成岛。全岛连水面在内面积约七公顷，岛上筑有曲桥、堂轩等构筑，南北有曲桥相通，东西以土堤相连，桥堤呈“十”字形交叉，将岛上水面一分为四，岛上陆地地形如一个特大的“田”字。水中筑岛，岛上有水，颇富诗情画意，成为江南水上园林的经典之作（图3，图片来自互联网）。



图3 杭州西湖之三潭印月

现代社会经济和工程技术的发展，极大地突破了自然地域环境的约束与桎梏，可以实现许多特定的功能目标以及更加多元的岛居理想。

如位于韩国盘浦大桥南端的汉江水面上的首尔浮岛，是运用塔式起重机和大型吊车将岛的主体结构用数十个安全气垫移动到江上指定位置，然后再进行建造。以“汉江之花”为主题的浮岛由 Vista、Viva、Terra 三座功能各异的岛组成，总面积达 9209 平方米。整座岛犹如花一般绽放在江面上，岛上分别配备有公演、国际会展等综合文化体验设施，文化体验区，配有 3D 和活动场的主题餐

厅,水上休闲娱乐项目。首尔浮岛是一种文化休闲岛。浮岛在形态和位置方面都非常灵活,技术难度也不高,所以应用较多。

著名的迪拜棕榈岛和海南三亚凤凰岛是一种商业地产筑岛。

棕榈岛工程由朱迈拉棕榈岛、阿里山棕榈岛、代拉棕榈岛和世界岛等4个岛屿群以及后期的滨水滩项目组成,总面积达81平方公里。计划建造1.2万栋私人住宅和1万多所公寓,还包括100多个豪华酒店以及港口、水主题公园、餐馆、购物中心和潜水场所等设施。

三亚凤凰岛是在大海礁盘之中吹填出的人工岛。位于三亚市三亚湾度假区“阳光海岸”的核心,占地面积547.5亩(36.5万平方米),规划总建筑面积48万平方米。凤凰岛主要包括一栋超星级酒店、国际养生度假中心、商务会所、海上风情商业街、国际游艇会、奥运主题公园和凤凰岛国际邮轮港等七大项目。凤凰岛的综合发展目标是成为三亚市、海南省乃至全中国首屈一指的豪华度假胜地,主题定位是“东方迪拜、海上度假天堂”。(图4,图片来自互联网)



图4 海南三亚凤凰岛

以上案例向我们展示现代筑岛可以实现多种功能目标,包括大型文化娱乐建筑、多功能休闲度假产品、丰富的主题旅游项目、特定寓意的标志性景观形态等。由于商业地产筑岛一般规模都很大,对自然生态环境的影响存在较大的不确定性,应当慎重采用。

3 生态筑岛再造蓬莱

“蓬莱仙岛”承载了古人对理想境地的梦想,“一池三山”则衍化为中国传统园林创作池岛的经典模式。西湖、颐和园等经典案例显示,在完整的水域中适当设置堤岛,使空间产生大小对比和虚实变化,可以大大丰富景深层次增强空间亲和力,从而极大地丰富游人的游览体验。现代筑岛实践则给我们展示了筑岛功能内涵拓展演进的多样性。

为了改善东钱湖水环境和水生态系统,满足“生态之湖”建设和“国家级生态型旅游度假区”建设的要求,将对东钱湖及其流域实施综合整治,通过清淤改善水质,防止水体的富营养化,改善和修复湖区的生态体系。规划利用清淤排泥建设适当规模、选址和形态的湖中筑岛,重构水域空间环境,丰富空间层次和变化,优化东钱湖整体空间景观格局。并以筑岛为载体,从生态性、景观性和功能性三方面打造高品质休闲旅游平台。

3.1 东钱湖概况

东钱湖是浙江省最大的天然淡水湖,位于宁波市东面,距市中心15公里,是宁波市近郊的湖泊型风景区,环湖45公里,面积近20平方公里。东钱湖湖面烟波浩渺,一碧万顷,四周千岚耸翠,被郭沫若先生誉为“西子风韵,太湖气魄”。

东钱湖系远古时期地质运动形成的海迹湖,后经历代浚治,湖区逐步固定。东钱湖南北长8.5公



图5 东钱湖现状平面图及实景照片

里,东西宽 6.5 公里,环湖一周约 45 公里,全湖面积近 20 平方公里,为西湖的 3 倍。东钱湖分为谷子湖、北湖和南湖三部分,其中南湖面积 982 公顷。湖东南背依青山,山体由西南向东北半围湖区,呈臂抱之势。(图 5,图片来自互联网)

东钱湖地区山清水秀、文化底蕴深厚,自然山水风光与人文名胜相映生辉,历史上有“殷湾渔火”、“陶公钓矶”、“霞屿锁岚”、“芦汀宿雁”等钱湖十景。历代文人雅士来此探幽揽胜、抒怀吟咏,表达对钱湖胜景的倾情颂咏和美好寄托,为东钱湖留下了许多隽永的诗文。元代诗人袁士元有诗:“尽说西湖足胜游,谁信东湖更清幽。一百五十客舟过,七十二溪清不流。百鸟影边霞屿寺,翠微深处月波楼。天然景物谁能状,千古诗人咏不休。”^[1]

随着宁波以及东钱湖地区社会经济持续快速发展,东钱湖周边的居民和生产活动日益密集,环湖村落污水排放缺乏有效控制,使东钱湖长期淤积、水质恶化,生态功能和风景资源品质都不断下滑。

东钱湖虽有“西子风韵,太湖气魄”之美誉,但是相比太湖,东钱湖的水域空间还不够浩大;与荣获世界文化景观遗产的杭州西湖相比,东钱湖则显得开阔有余,而景观层次变化不够,特别是东钱湖的南湖水域,远难媲美西湖堪称经典完美的山水空间的尺度比例。(图 6,图片来自互联网)



图 6 东钱湖水面浩大但略显空旷

3.2 功能目标与形象定位

(1) 通过建设开放式绿色生态岛屿,重构水域空间环境,丰富空间层次和变化,优化东钱湖水域空间景观。

(2) 筑岛为载体,建设高端旅游平台,满足休闲娱乐、旅游度假、商务会议、水上运动等多种功能和多层次需求,完善东钱湖地区旅游功能布局

和服务体系;丰富东钱湖地区的游览活动内容和游线结构,进而提升水域的空间景观价值和风景旅游价值。

(3) 为创建生态型人工岛屿之经典,规划以“海迹沧桑,幸福岛居”为主题形象。基于东钱湖自然与历史的沧桑变迁,通过呈现东钱湖历史演替和文化溯源的旅游活动与产品植入文化内涵,寓文化体验和休闲娱乐于一体,打造以“东钱福屿”为品牌的旅游平台,提升东钱湖旅游的影响力和美誉度。

3.3 筑岛的规模、选址和形态

筑岛的规模、选址和形态是实现上述功能目标与形象定位的关键因素。

3.3.1 规模

从清淤疏浚的角度对筑岛规模进行估算,水中排泥场堆泥可筑岛面积约 250 亩。筑岛规模以吸纳清淤排泥为主,最大限度减少额外的填方,因此筑岛规模确定为 250 亩左右,由设计形态确定最终面积。

3.3.2 选址

影响筑岛选址的因素包括适合的正向因子和不适宜的逆向因子,主要有如下几方面:

(1) 筑岛与岸边的水平距离,决定筑岛的形态轮廓是清晰或朦胧。

(2) 湖岸周边不同地段的旅游活动强度,决定筑岛选址应与何处的联系更为密切。

(3) 湖岸的主要径流入口对筑岛会有冲刷。

(4) 靠近主要疏浚的区域,可以减少工程量,提高施工效率。

(5) 筑岛应避开湖底管线和现有航道。

先根据以上各正向、逆向因子的叠加分析,确定筑岛的较佳选址区域,最终筑岛的落位则是对各因子的权重的主观判断,以及对湖山整体空间关系的综合考虑。

3.3.3 形态

水中筑岛失去了一般条件下地形地貌的束缚,其形态的确定获得了很大的自由挥洒的空间,也因此而变得天马行空般难以捉摸。经过反复思考和推

敲比较,最后确定以“天恩之赐,祥云呈瑞,鄞州明珠,东钱福屿”为主题意境进行创作,平面形态仿如天上飘来的一片“祥云”,优美、流畅、饱满、飘逸,给人以和美的视觉感受,表达祥瑞、和谐、祈福的美好愿景,具有独特的象征意义。在整体构成上采用主次组合的岛链形式,营造丰富的陆域和水域空间景观,以满足对功能承载的支持,实现功能布局与景观形态的有机结合。(图7)



图7 规划总平面图

3.4 分区设计与创意效果

(1) 根据设计目标与功能定位,规划安排五功能区域,分别为码头接待服务区、商务会展旅游区、度假酒店休闲区、生态湿地体验区、龙宫花园游乐区、密林康体游憩区。(图8)

各区的项目设施可谓精彩纷呈,最具独特性与吸引力的核心产品包括360°全湖景阳光会议中心、拥有花园泳池与湖水泳场的度假酒店、活水花园、水上森林、龙宫游乐园、“印象钱湖”实景主题表演等。一方面充分利用湖岛区位优势开展丰富多彩的水上活动,同时以多种方式感受东钱湖的历



图8 功能分区分析图

史文化内涵,使游客全方位体验远离都市喧嚣的水上仙境。

(2) 码头接待服务区位于主岛南部,是岛内游客接待和集散的中心。

(3) 商务会展旅游区位于筑岛的东部,包括会议中心和高端论坛,以及一桥相连的副岛。会议中心作为会议、展览、高端论坛基地,采用巨型半球形孔洞式外罩以及开敞式外廊,可自由地观赏湖景和享受阳光,打造为360°全湖景阳光会议中心。(图9)建筑为地上四层,地下一层。地下一层为水底展厅,展示东钱湖悠久的历史文化渊源,并设有湖底观景窗,游人可借此欣赏东钱湖底风光。会议中心东侧湖面设置了水舞音乐喷泉,给人们呈现出绚丽的夜景效果。

副岛为独立的养生度假岛,并设有专属游艇码头,与码头合建有水上餐厅,致力营造一处高端私密的度假天堂,享受彻底放松的度假养生休闲生活。



图9 360°全湖景阳光会议中心

(4) 度假酒店休闲区位于筑岛中部,包括度假酒店、花园泳池和湖水泳场,旨在提供给游客一个休闲浪漫的度假场所,使游客可以在东钱湖的自然水域中畅游。在这里可以同时体验优雅浪漫和在广阔的湖水中畅游的自在闲适。

(5) 生态湿地体验区位于度假酒店休闲区的西侧,通过活水花园和水上森林欣赏湿地水生植物景观。层层跌落的活水花园同时担负岛上的水质净化功能,以实现筑岛水系自循环处理。区内道路都采用架空栈道以保证湿地的生态连续性。湿地中保留一处湖底淤泥堆积场,任由历史上长年沉积在淤泥中的植物种子自由生长,一方面体现自然之野趣,同时也可观察东钱湖地区的原生古植物生态,名之为“钱湖印迹”。(图 10)



图 10 生态湿地体验区

(6) 龙宫花园区位于筑岛的西北部,包括龙宫游乐园、海生花园广场和密林休憩区三个部分。

龙宫游乐园设有戏水池、表演和观演台以及滑水道、人造沙滩、泳池等项目设施,供游人体验多样的户外水上活动。假山和贝形戏水池下层设有水下龙宫主题景观宫殿。泳池外围靠湖岸处则是人造沙滩,营造阳光沙滩海岛风情。

海生花园是一处草坪花园广场,设有水生物主题情景雕塑,以唤醒对东钱湖乃远古时期地质运动形成的海迹湖的记忆。

在龙宫游乐园,白天可尽享多样的户外水上嬉戏娱乐和水上运动,夜晚有“印象钱湖”实景主题表演,还可欣赏钱湖夜月美景。

(7) 密林休憩区位于西侧,此处通过地形堆叠成为全岛的制高点,在远处设置休息平台和花架,供人登高远眺。

3.5 空间与景观特色

(1) 筑岛的空间布局特色可以概括为二岛五区、两带多点,包括主副二岛的组合方式、五大功能

分区、各分区打造的自然与人文景观节点,以及串联各主要景观节点形成的自然和人文景观带。自然与人文景观带相互交融,筑岛整体面貌呈现出绿色环抱、玉镶金嵌的景观特色。

(2) 筑岛本身塑造了一个环湖视线焦点,同时也对南湖水域空间进行了重构,使整体水域空间形态变得多样而丰富。

(3) 除筑岛自身的陆域功能空间外,主次组合的形式及岸线变化,构成丰富多样的水域空间,便于开展各种水上活动,达到景观形态与功能活动的有机结合。

(4) 筑岛通过竖向设计的地形变化,与湖岸周边山体形脉相呼应,也形成自身高低起伏的天际轮廓线。(图 11、图 12)



图 11 全景鸟瞰图



图 12 湖中筑岛后整体空间关系图

3.6 生态与低碳理念表达

本方案秉承生态筑岛的传统,并始终贯穿生态环保与低碳节能的理念。

(1)首先利用清淤排泥,采用葑泥堆积吹固技术在湖内筑岛,本身是为了改善湖区水环境和水生态系统,满足建设“生态之湖”的举措。

(2)方案设计全岛植物绿化加上水体面积达到80%以上,实际建筑占地低于5%,是一个超低建筑密度的绿色生态岛屿。大面积的植被绿化奠定了筑岛的绿色生态基调,使筑岛呈现出生态绿岛的景观效果,成为东钱湖中的一颗绿色明珠。

(3)根据筑岛容量设计一定规模的生态湿地活水花园,担负岛上的水质净化功能,实现筑岛水系自循环处理与零污染排放。

(4)全岛采用步行和电瓶车交通系统,以太阳能环保电瓶车游线连接主要功能区域。岛上室外照明全部采用太阳能照明系统。

(5)岛上主要建筑外墙都采用智能建筑材料和中空防辐射LOW-E玻璃,可根据季节气候变化,自动控制太阳光能的吸收和散发,全面实现生态环保与低碳节能的目标。主体会议中心外墙设计成通透的半球形大尺度孔洞结构,一方面可以全面实现自然通风,同时实现良好的自然采光,另外设计采用湖水冷却保温系统。

4 总结

“蓬莱仙岛”描绘了人与自然及天地万物和谐共处的“仙境”,是中国传统的庄老哲学追求的天人合一的理想境地。园林中的“一池三山”是一种生态景观筑岛实践,为我们留下了许多经典的园林杰作。现代筑岛极大地突破了自然地域环境的束缚,拓展了筑岛的功能内涵与类型模式。

本案规划利用清淤排泥建设集生态性、景观性和功能性于一体的生态筑岛,在改善湖区水环境和水生态系统的同时,优化东钱湖整体空间景观格局,提升东钱湖水域的空间景观价值和风景旅游价值。方案设计以打造高品质旅游休闲平台为功能目

标,以“天恩之赐,祥云呈瑞,鄞州明珠,东钱福屿”为主题意境,通过对筑岛规模、选址和形态的反复推敲和比较,实现功能、形态和景观的有机结合,寓文化体验和休闲娱乐于一体,构建返璞归真的湖中“仙岛”,以期在东钱湖实现再造蓬莱的梦想追求。(图13)



图13 筑岛夜景图

(本文图片除注明外均来自方案设计,相关案例资料和图片均来自互联网公开信息。)

参考文献

[1] 鄞县水利志[M]. 南京:河海大学出版社,1992:571.

作者简介

谭侠 主任工程师,高级工程师

余伟 工程师

姚祝思 助理工程师

2012年城市蓝皮书:

中国城市发展面临十大挑战

中国社会科学院城市发展与环境研究所正式发布2012年城市蓝皮书《中国城市发展报告(2012)》。蓝皮书指出,面对以城市型社会为主体的城市时代悄然到来,中国的城市发展面临包括城市安全、社会分化等一系列问题的严峻挑战。总体上看,这些挑战主要体现在以下方面:

高资源消耗模式难以持续;环境生态压力日渐加大;城市经济持续动力不足;城市规划建设特色缺失;城市管理矛盾丛生;城市公共服务相对滞后;交通拥堵问题愈演愈烈;城市居民亚健康突出问题;城市社会呈现分化迹象;城市安全问题不容忽视。

(来源中国新闻网)

容积率机制探讨及其对宁波市的启示

宁波市规划设计研究院 刘慧军 陈蓉 余艳

【摘要】 本文在分析当前容积率确定所面临主要问题的基础上,提出容积率的制定需要树立紧凑城市的观念,尊重容积率的政策属性和正视容积率的经济属性。提出了基于宏观-中观-微观的容积率的分步分层确定机制,并就各个层面影响容积率确定的核心因素进行初步探讨,进而对宁波市容积率的确定机制提出初步建议。

【关键词】 容积率;制定机制;总规;控规;出让条件

1 前言

容积率即建筑面积/用地面积,它反映了城市用地的开发强度,是被广泛用于城市规划和建筑设计中的控制指标,也是目前控规编制的核心指标。容积率与复杂的背景条件相关,包括城市人口、土地、经济、气候、住宅建造条件等。传统观念认为,容积率高低将会影响到建筑间距的大小、绿地及开敞空间的多少、采光、通风等卫生条件及消防条件的优劣和居住环境质量的高低。同时决定了开发商的经济利益,使之成了当今城市开发建设中最敏感的指标,成为城市规划和商业决策的敏感性问题。因此,学界对容积率研究众多:咸宝林等对不同的容积率概念进行了辨析与界定;王翼探讨了“三旧”改造项目的容积率确定方式;王京元等介绍了 TOD 开发的密度分区和经济容积率的确定方法;宋启林探讨了宏观层面制定容积率的意义和平均容积率推导方法;刘纲等介绍了在控制单元层面基于交通影响的容积率确定方法;宋小冬在微观层面对极限容积率展开研究;陈昌勇则探讨了住宅容积率的确定机制;黄明华等对控规商业开发项目容积率的“值域化”(区间赋值)展开研究;而孙峰则对规划管理中的容积率确定方法展开研究……总体而言,这些研究极大的丰富了

对容积率科学性的探讨,但在实际工作中限于操作性及认识因素,容积率的确定往往又沦为经验主义的拍脑袋做法。本文试图在分析当前容积率制定所面临问题的基础上,探讨容积率制定的合理机制。

2 目前容积率制定的主要问题

2.1 局限于控规层面的容积率制定机制,导致其先天不足

容积率在城市空间上的分布梯度,其本质是城市人口在城市空间上的分布结构。作为传统控规编制的核心指标,对容积率的研究局限于控规编制范围之内,其最大的不足在于忽视了经济社会发展水平对容积率影响,也忽视了城市整体空间结构对容积率制定的隐性影响。事实上,对容积率有巨大影响的经济水平、环境效益需要在更广的层面予以论述,而局限于控规范围内就地论地块的容积率制定方式,要么忽视对经济发展水平、环境效益的研究,要么流于形式。整体层面容积率研究的缺失,使规划部门不得不面对的尴尬事实是:将单个控规所确定的开发规模和人口数量相加之后往往与总规所确定的开发规模和人口数量相去甚远。另一方面,在控规层面就经济发展水平、环境效益来研究容积率本身又无必要,因为控规编制范围的局

限性,这样的研究往往带了很多重复性的工作,必然造成大量的规划浪费。

2.2 容积率的制定是大家心照不宣的拍脑袋的结果,缺乏必要的技术支持

在控规编制工作中,目前确定容积率的常用方法:形体布局模拟法、调查分析对比法、经济归纳法等方法都难说科学。即便如此,也往往由于规划范围偏大、时间紧迫等种种原因最终演变成为了“主观经验法”,仅凭借规划师或审查部门根据惯常经验,结合个人的感性认识想当然的确定。宏观层面研究的欠缺,使得控规在开发强度确定上往往显得无所适从,缺乏依据,更使得容积率无法回答从1.8到2.0的合法性问题。有时候也不得不面对规划操作性的问题,以笔者参与的某镇控规修编为例,因为缺乏对项目经济因素的考虑,原控规依据城市设计所确定的低容积率模式,在土地拆迁成本高起的今天严重脱离实际,不得不在短短几年内重新修编。

2.3 容积率刚性控制与开发弹性需求之间存在着巨大的矛盾,致使控规承受不可承受之重

2008年出台的《城乡规划法》强化了控规的“权威性”和“刚性”,以遏制当前“控而不严”和“频频失控”的尴尬局面。实际上,将地块容积率作为传统控规强制性内容的核心控制指标,则是当前控规编制的一大误区!细化到地块层面的容积率控制指标,使得容积率承受了不可承受之重,也给控规带来了极强的束缚。在实际管理中,在项目没有落实或边界都无法确定之前,在微观层面为每个地块编制合理的、具有说服力的强制性指标既不科学,也不现实。而将容积率视为控规核心指标并将其法规化,意味着容积率的调整即为控规的调整,从而使规划管理处于十分被动的地位,这也是当前控规调整普遍化的一大根源。

3 对新形势下容积率制定的思考

3.1 树立紧凑城市的观念——对最低容积率进行限制

早在2005年,建设部以建科[2005]78号向社

会发布了《关于发展节能省地型住宅和公共建筑的指导意见》,提倡建设节能省地型住宅,居住建筑要在符合健康卫生和节能及采光标准的前提下合理确定建筑密度和容积率,在有限的土地上最大限度地开发土地为市民提供居住。

然而,中国城市的发展长期以来在土地的增量上做文章,对城市内部却以容积率为要求进行控制,低容积率开发的认识局限客观上侵蚀了城市整体的土地利益,摊大饼似的城市松散结构,严重制约了经济社会的可持续发展,导致土地资源极其紧张,土地的低效粗放利用,也加剧了城市建设用地的供需矛盾。以宁波为例,2010年宁波市的土地产出率(每平方公里建设用地GDP产出)为3.25亿元/平方公里;土地消耗率(每增加一亿元GDP消耗新增建设用地面积)为5.23公顷/亿元。而对比深圳市2010年土地产出率为10.36亿元/平方公里,土地消耗率1.82公顷/亿元。另一方面,长期以来的低容积率、高密度发展模式,使得建筑遮山挡水,江南水乡的城市文化底蕴同样被侵蚀。土地资源的紧张,在另一方面又造成了高房价的现实,进一步挤压了城市的竞争力。

高容积率的开发模式并不意味环境空间品质的下降,告别过去低容积率、摊大饼似的城市发展模式,同样可以为城市带来良好的人居环境。事实上,控制地块开发的环境品质是由高度、密度和容积率和绿地率四个指标来实现的,与容积率相关的更多是配套设施的满意度。单纯从空间环境品质上来讲,密度和绿地率对其的影响更大。在高层建筑日渐成为城市开发主流的今天,容积率对空间环境的影响因素正在降低。一个低密度的高层小区往往比同等容积率的多层小区带来更多的绿地和开敞空间以及更为舒适的空间感受和户外空间体验。以香港为例,动辄5.0—6.0的容积率并没有带来交通拥堵、居住环境品质下降等问题,很多方面反而优于国内大型城市。反观国内的一些低容积率居住小区建设却出现小区开敞空间不足、绿地率过低、小区内无公共活动休闲场所等问

题,从这一点上来看,建筑密度对空间环境的影响超过容积率。在经济发展及空间环境优化双重要求下,树立紧凑型的城市发展理念就显得由为必要。

3.2 尊重容积率的政策属性

城市规划天生就具有规定性、政治性,而非单纯的技术性和科学性活动,在这样的条件下,容积率的政策调控作用是引导城市建设、控制城市发展方向,塑造城市空间结构的重要手段,容积率的这种属性,决定了容积率制定更应看重其过程体系,从某种程度上说,容积率制定的程序合法性更胜于其技术理性。事实上,容积率也并不是一个可以精确到分毫的科学指标,研究容积率的制定,其目的在于将其定义在一个合理的范畴内,加强其科学性和程序制定的合法性。

合理的容积率,因条件变化而变化。经验主义在容积率制定上,也并不是一个彻底的贬义词,一定层面上的容积率制定是需要依赖经验的。事实上,无论是在技术角度包装下的GIS研究平台,还是基于交通影响的容积率确定方式,其核心参数的设置依靠的仍然是经验值。正视容积率的政策属性,意味着容积率控制不是一个绝对的、僵化的数字指标。作为“相对指标”,容积率应该有一定的弹性,是可以“谈判”的,需要重视的是容积率的谈判的层次和底线。

3.3 正视容积率的经济属性

根据容积率的定义,容积率可以转化为(人口 \times 人均建筑面积)/用地。其包含的两大因素即为人口和配套设施。理论上说,在满足配套服务设施的基础上,人口容量的上限就不存在,换句话说,也就是容积率的上限并不存在。另一方面,在土地成本高涨,建筑成本所占开发成本的比重日渐降低的情况下,过去少见的高层、超高层建筑,如今已是遍地开花,市场的对高层建筑的接受力已非同过去。做为经济技术指标,容积率的高低理论上是可以由市场确定的,开发商在满足配套设施的基础上,其可以自由确定容积率的高低。但在实际操作

中,受周边现状,停车配建、日照影响及出入口条件等因素,容积率又并不是一个可以无限拔高的指标。那么,容积率的制定就需要在满足法律、法规的基础上,充分尊重容积率这种经济技术属性。在这方面,容积率并不是一个“说不清、道不明”的混沌指标,只是其精确化的过程很长,需要的限制条件很多。

4 对容积率制定机制的再认识

4.1 以用地分类确定容积率

城市用地的容积率可以分为公益性用地(如学校,医疗卫生、市政公用设施用地等)和商业性用地(居住、商业、商务、工业等)两大类来确定。公益性用地应结合行业标准制定,容积率可不做要求。在规划编制中应重点研究商业性用地的容积率制定。居住用地受公共配套设施及环境综合承载力水平的限制,宜采用上限控制;商业和商务受配套设施的影响较小,随着经济技术的发展及管理水平的提高,如轨道交通的建设,交通管理水平的提高及市政设施升级等,其空间的承载力都会有较大的提升,故商业、商务宜采用奖励控制,从而调动社会力量共同致力于社会环境的改善和公益事业的建设。工业用地因为和市域人口规模和分配没有直接关系,容积率应以环境承载力为约束条件,尽可能的发挥土地效益,故应采用下限控制,但因产业类型的多样性,给容积率的控制提出了更为复杂的挑战,故其容积率控制应在最低容积率的基础上(国家规定的1.0)强化与密度采用联动控制,避免花园厂房的出现。

4.2 分层确定

将容积率纳入总体规划的范畴,强调其在控规阶段,土地出让条件阶段的分层、分步确定。具体可以通过由总体区域向控规编制单元,由定性分析到定量分析,由粗略推导向精细推导的方式进行分阶段的控制,通过逐层分解,最终实现对具体地块的容积率控制。首先是宏观层面,包括城市的用地、人口和经济发展阶段,它们决定了这个城市的平均容

起不断的检讨与调整。

4.2.2 控制层面的“管理单元”定量确定与“地块”定性确定

控规层面的容积率作为法定规划的核心指标,是土地出让条件编制的重要依据,具有承上启下的作用,这一层面确定的容积率决定了公共服务设施和市政配套设施的服务水准。总规层面确定的容积率是粗线条的,其需要通过公共服务设施承载力和市政服务设施的承载力,特别是中小学等教育设施承载能力的进一步验证。宏观层面所确定的容积率同样无法关注城市空间的多样性,更无助于城市特色形象的塑造。控规层面容积率确定需要做的工作是:以总体阶段的确定容积率为基础,通过公共服务设施和市政配套设施的校核,确定总体的开发容量,进而通过城市设计的空间形态模型优化措施,由建筑高度来确立地块的基准容积率。这一层面的容积确定过程应重点考虑城市视线廊道、空间景观、历史文物保护、建筑高度分区需求等对开发强度的影响。在交通复杂地段,还需要可进一步通过交通影响分析来优化方案,由此在法定层面降低容积率可能给开发建设带来的负面影响。

4.2.3 土地出让条件层面的“地块”定量确定

由于涉及地块的大小及周边建设情况、交通出入口等现实情况,在控规层面依据空间模型所确定的地块容积率并不一定具有可行性,在这一阶段,需要通过更细致的可行性论证,来确保容积率的科学性,进而在土地出让之前最大限度降低开发出让的负面影响。这一层面的容积率重点从日照条件满足、市场需求、经济测算等方面验证容积率的可行性。这一阶段容积率的确定包含日照采光等硬性前提和市政、公共配套等弹性条件。具体而言,地块的开发建设必须不造成周边地块日照时间的不足,在满足日照要求的前提下,地块的开发量需与公共配套相适应,超出现有承载能力的开发强度应考虑其配套设施是否具有扩容的余地。这一阶段的容积率制定应充分考虑地块现状

的建设特点和地块发展的制约因素,明确投资成本与产出效益,在满足地块开发建设日照要求的硬性条件基础上,放眼城市角度,综合梳理景观、环保、公共配套、市政基础设施及交通条件等空间承载力制约因素及改善潜力,达到现有经济社会条件下最大限度土地的集约化利用。在经济测算方面,如果容积率需要谈判,那么其谈判余地应该由商业面积的增加余地确定,因为居住面积的增加,意味医疗卫生、文教体育等公共配套设施服务水平的下降,而其服务能力并不容易通过资金技术的增加而增加。

5 结语

将容积率的制定分步为总体阶段—控规单元阶段—街坊内地块阶段,所带来的最大问题是规划的监督、实施问题。换句话说如何保证低层次的调整、验证不突破上层次的开发强度控制,特别是在土地的出让阶段,在容积率的相互博弈中控规所确定的容积率容易被频繁调整,而局部地块的调整又有可能带来整体功能的失衡,所以,在土地出让条件阶段做好容积率的动态调整平台和监督机制则尤为重要。这一方面的内容随着数字管理平台的建立,公示制度的完善,已在各地展开实验,相信能取得更大成绩。对于对宁波市当前容积率制定机制,亦可带来以下的启示:

(1) 重视宏观层面基准容积率的研究确立。随着宁波市城市建设的发展,宁波市也面临用地短缺,土地利用产出较低的现实问题。以总规修编为契机,建立宏观层面的基准容积率,引导城市用地向集约发展,在当前情况下尤为必要。

(2) 强化中观层面的城市设计的分配作用。城市设计在中观层面的容积率制定具有不可替代的作用,它同时是塑造空间特色、完善公共空间体系的重要平台。在控规编制由“分图则”向“控制单元”转变的情况下,宁波市同样需要对加强城市设计对公共空间的建设引导作用。

(3) 建立微观层面的容积率确定标准。宁波市

地块文本(规划设计条件)作为容积率制定的最后一个平台,需要对控规确定容积率进行可行性研究。新的形势下,宁波市需要对地块文本的编制办法、标准、细则做出明确要求,制定《地块文本编制技术导则》,开展对验证指标的标准户型、建筑选型等内容展开研究。

参考文献

- [1] 邹德慈.容积率研究[J].城市规划,1994,(1):19-23.
- [2] 成宝林,陈晓健.合理容积率确定方法探讨[J].规划师,2008,(11):60-65.
- [3] 宋小冬,鹿磊,孙澄宇.住宅地块容积率估算方法再探[J].城市规划学刊,2010,(2):57-63.
- [4] 刘纲,冷兆华.基于交通影响分析的容积率确定及应用[J].规划师,2011,(2):93-98.
- [5] 顾翠红,魏清泉.香港土地开发强度控制的方法及其借鉴[J].中国土地科学,2006,(4):57-62.
- [6] 周轶男,华晨.城市混合功能新区容积率控制研究——以杭州下沙沿江大道为例[J].规划师,2010,(11):83-88.
- [7] 崔国强.关于确定居住用地容积率的几点思考[J].规划师,2006,(12):74-76.
- [8] 王翼.合理确定“三旧”改造项目容积率的探索——以珠海市为例[J].规划师,2011,(6):76-86.
- [9] 黄明华,黄汝钦.控制性详细规划中商业性开发项目容积率“值域化”初探[J].规划师,2010,(10):28-33.
- [10] 宋启林.从宏观调控出发解决容积率定量问题[J].城市规划,1996,(2):21-24.
- [11] 王京元,郑贤,莫一魁.轨道交通 TOD 开发密度分区构建及容积率确定——以深圳市轨道交通 3 号线为例[J].城市规划,2011,(4):30-35.
- [12] 陈昌勇.城市住宅容积率的确定机制[J].城市问题,2006,(7):6-10.
- [13] 孙峰.从技术理性到政策属性——规划管理中的容积率控制对策研究[J].城市问题,2009,(11):33-38.
- [14] 刘慧军.由控规局部调整引发的对当前控规编制的思考——以宁波市宁穿路地段史家地地块控规调整报告为例[J].现代城市研究,2011,(12):34-39.

作者简介

刘慧军 助理规划师
陈蓉 副总规划师
余艳 副总规划师

金华市城乡规划学会 举办第 40 期城市新讲坛

浙中城市群是接轨上海、融入长三角、参与全球竞争的三大主体城市群之一,2011年6月13日,浙中城市群规划获省政府正式批准实施。如何建设好浙中城市群是现阶段面临的新课题,为了给大家解疑答惑、拓展思路,9月4日,金华市城乡规划学会在市文化中心举办第40期城市新讲坛,特邀华东师范大学中国现代城市研究中心主任宁越敏教授赴金作《城市群的建设问题》的主题报告。宁教授介绍了国内几种不同的城市群分类,从国家和区域层面分析大城市群对区域经济的引领作用;其次介绍了长三角城市群区域一体化进程和城市群间的合作机制;最后介绍了荷兰兰斯塔德城市群的发展概要,并就浙中城市群的建设提出自己的看法。



主讲人宁越敏,是教育部人文社会科学重点研究基地华东师范大学中国现代城市研究中心主任,华东师范大学、上海社会科学院双聘教授,博士生导师。主要研究方向为城市经济、城市地理、城市规划。现任主要社会职务有中国地理学会城市地理专业委员会主任,上海市规划委员会规划专家咨询委员会委员,上海世博会主题演绎顾问等。

金华市城乡规划学会各会员单位负责人及业务骨干,各县(市、区)规划系统的全体干部职工、技术人员,以及部分关心浙中城市群建设的社会人士共100余人参加了本次讲坛。



(金华市城乡规划学会供稿)

浅析台湾的城市规划与建设

绍兴市城市规划设计研究院 王富更

【摘要】 宝岛台湾的规划建设有自己的特色,城市发展注重生态环境,在建设中国保护和利用好历史文化遗产;创新公共建筑设计,使之与环境有机融合;区域路网随着经济发展而布,城市道路交通比较通畅,设施集成度较高;风景园林布置颇具特色,需切实提高游览内容,成为人们向往的地方。

【关键词】 台湾;城乡规划;环境设计;道路交通;历史文化

台湾自然景色秀丽,风景名胜众多,城市交通方便,市容街貌整洁。他们在城市规划、建筑设计、交通设施建设等方面颇有特色,可供我们借鉴。

1 城乡规划起步早,特色明显

宝岛的城市已基本定型,在台湾各地没有见过大规模开发建设的场景,城市功能比较完善,各种公共设施、市政设施基本配置齐全,人们的生活较为方便。这里的规划建设可追溯到上世纪60、70年代,当时岛内经济发展较快,各项建设兴起,拆旧建新、改造农村老房子,建设工业园区和居住小区,使城乡面貌发生了较大的变化。建筑大部分是现代的,以平屋顶为多,总体质量较好。从发展的态势看,城乡住房改造、小规模的用地开发、交通设施的完善以及部分公共设施配套建设还将会持续下去。

1.1 城市空间发展与环境保护相协调

台湾的城市规划和用地布局注重环境保护,以发展都市型工业、第三产业为主,工业开发区、科技园区则安排在郊区,城市用地功能布局较为合理。在台北、台中城区我们没见到有环境污染的工厂,新竹工业园区的大气环境质量较好,我们在生产纳米产品的高科技工厂外面,也没有闻到异味。高雄是一座重工业城市,在城区仍能看到蓝色的天空和

较清的爱河水,这说明当地已做了很多有关城市结构调整、环境保护方面的工作。

台中城市规划有自己的特色,市区布局是利用自然地形、资源条件,集中向一侧发展。因城市东南侧有旱溪、大里溪等溪涧性河流,雨季用地易受洪涝威胁,加上造桥筑路投资较大,故城市建设向西、北方向发展。从地形图上看,老城区在五权路、建成路、进化路之间不规则的长方形地带内;通过规划的台中港路、中清路、中山路、南电路和复兴路等几条放射性道路,促使城市逐渐向外拓展;配合土地开发,先建设忠明路、进化路和建成路等道路构成城市小环,后再建文心路、树王路和环中路、外环路等形成大环;城市用地发展以“圈层式”向郊区延伸,使地域结构形态不断完善。与此同时,以放射状道路为骨架,布置城市主次干道,构筑路网系统,并在附近安排生产、生活设施,促进了城市的有序发展。

高雄市工业比较发达,是一座以钢铁、石化为主导的“工业化城市”。近年来,该市利用丰富的历史人文、山海资源,优化产业结构和城市布局,大力推进旅游观光与文化产业,逐步发展成为海洋观光城市(图1),每天接待着大量的游客。市区工业用地的调整是按生态环境要求进行的,为提高高雄城

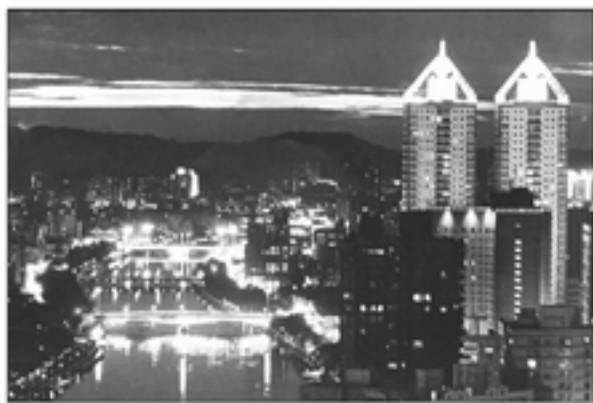


图1 浪漫海港

市的知名度，他们优化用地结构，增加了绿地和公共服务设施；如鼓山区是原老城区的重要组成部分，鼓山边有爱河流过，依山傍水是高端居住和人们游憩的地方。然而，由于临近高雄港口，疏港铁路从这里经过，方便的交通运输条件，迫使在此地建起了水泥、机械等工厂企业，不仅对鼓山景区及老城环境带来影响，而且企业也没有发展余地。为此，当地对这些企业实行关闭、停产或搬迁，以提高环境质量。路边我们看到有些工厂已经停产，从外墙斑驳的厂房可以看出，这里已经有一段时间不生产了。城市政府采取有力措施，来还生态环境于城市，这种做法值得称道。

1.2 村镇规划建设较有特色

台湾岛内村镇很多，规模有大有小，多数利用公路交通条件发展起来，在人口密集的西部沿海地区，有些集镇与乡村已经连在一起。他们把过境公路作为镇区的道路，沿路开设商业网点、手工作坊，使得道路两侧满眼而来的是商业店铺，各种招牌琳琅满目，成为一道独特的风景线（图2）；在鳞次栉比的店铺内，购物者不多，有的门可罗雀。镇上建筑以多层为主，高层建筑较少，大的中心镇建有高层公建（如医院、旅馆等）或公寓楼等。由于集镇各项设施沿公路两侧而布，给人的错觉是镇区范围较大，实际上房屋建筑布置没有进深，多为沿路“一层皮”。也有在公路一侧发展的，他们一般为大镇，内有市场区、公建区、居民住宅区等；里面的道路不宽，一般在10-20米之间；大部分集镇为方便对外交通，直接在

过境公路上开口，每隔50-80米就有一条小路出来。这些依托公路发展的集镇，对过境交通压力较大，既影响行车速度、又不安全，噪声、尘埃还污染两侧环境。需要局部调整集镇规划，确定建设用地发展方向，梳理路网结构，合理布置公共服务设施；并积极创造条件，把过境交通迁出镇区。

台中市的乡镇在道路交叉口设置环岛比较普遍，有的在环岛上设亭子，内供神像，沿环岛一圈挂满黄色（长形）纸灯笼，给游客有一种异地风俗的新鲜感。如有“酒乡”之称的埔里镇（图2），在过境公路与镇区道路交叉口设置二处环岛，一处岛上立着孙中山像，基座刻着“天下为公”字样；另一处环岛上竖着一个不锈钢的雕塑，可能有“奋发向上”的寓意。在交通流量不大、交叉口用地比较宽阔的地方，设交通环岛既可减少红绿灯设置，又会给镇区增添一些景致，这是无可非议的。然而，在道路狭窄、环岛面积都很小、旅游大客车绕行都不太方便时，环岛的交通作用就不能发挥了；加上在岛上放置雕塑之类的构筑物，容易分散驾驶员的注意力。这种在镇区道路交叉口设置交通环岛是否科学？亟需进一步研究。

台湾的村庄建设可能缺少规划指导，由于土地私有化的缘故，房屋建筑只能建在自己的土地上，造成了一些建筑如布局、朝向、间距、高度等方面的问题。从台中市到日月潭风景区的路旁，不少居住建筑与工业建筑（小型工厂、家庭作坊）布置在一



图2 埔里镇街景

起,犬牙交错,虽用地节约、上班方便,但对居民生活影响较大。住宅区布置也是如此,建筑既有正南、正北朝向的,也有朝东、向西或斜向布置的,高的高、低的低,参次不齐,没有像大陆新农村建设那样比较整齐、有序。多数沿路建筑门面很小,层数却很多,一般为4-6层,反映了台湾村庄建设的现状。农村的房子多数在十几年前盖的,形式大部分为平屋顶,在顶上架盖临时性的钢结构棚较为普遍,其形式、色调均不统一,需要加强规划引导,整治屋顶建、构筑物,加强建设监管。可采取土地置换、调整的办法,建设布局合理的农民新村,以提高居住环境质量,体现台湾农村新貌。

1.3 保护与利用历史文化遗产

这里所指的历史文化遗产包括成片古民居、古建筑和文物古迹等。在台湾城市虽未能见到整片清代或民国时期留下的建筑群,但在乡镇还是有不少成片的历史区,如三坑老街、大溪老街等,不仅保护得好,而且还积极开发利用。三坑老街曾被誉为“桃园第一街”,是历史上客家聚落的货物集散中心,商业街道以永福宫为核心,街口的“黑白洗”为著名景点,吸引了不少游人。大溪老街区范围包括和平路、中山路、中央路、中正路四条历史街屋,其中以和平老街最能代表大溪早年的繁盛景象,至今仍完整保留着巴洛克风格的建筑立面,见证老街繁华的岁月;这里发挥着观光休闲、文化传承、古建特色等多种功能。

台湾分散的古建筑利用较好,根据其使用功能、结构形式可分为以下几种。一是宗教建筑,这是台湾的一道靓丽风景线,城内外祠庙遍布,造型各异,屋脊装饰夺目;除宗教功能处,有些寺庙还是集会的场所,如建庙已有300多年历史的内门紫竹园,建筑仍保持完好,这里每年举行三次祭典,以农历2月19日为最盛,有40多个民俗阵头齐聚广场比赛,人山人海,热闹非凡。二是历史古迹,如高雄市的左营凤山县旧城,建于清道光五年,至今仍完整保留着北、东、南三坐城门及部分城墙。又如打狗英国领事馆官邸(图3),该建筑始建于1865年,



图3 英国领事馆官邸

是英国人在台修建的第一座洋楼,南有拱形走廊,极具英式建筑风格;户外既可俯视西子湾海景,也能尽览高雄港风情,现供参观游览;利用旁边空地,辟东块和南块种植花木,西块和北块作为休闲、餐饮服务区,让游客参观室内展品后到室外喝茶、用餐,享受古老建筑展现的新式浪漫情调。三是工业建筑,台湾把有代表性的工业建筑也保护下来,这在经济发达的地区是不多见的;在高雄市区的爱河下游,人们被二支红砖打造的大烟囱所吸引,这就是中都唐荣砖瓦厂的旧址;该砖瓦厂的前身于1899年由日本人所建,日据时代称为“台湾炼瓦会打狗工厂”,拥有台湾第一座八卦窑,生产红砖、耐火砖等供相关工厂、民居使用,成为高雄工业发展的重要元素;现虽已停产,但见证了城市与社会发展的历史,保留着意义非凡。再如创建于1901年的桥头糖厂建筑群,于1991年被列为古迹后转型为休闲观光园区,园内分为糖厂办公与员工宿舍区,办公区有许多仿巴洛克式的建筑与雕像,而宿舍区则带有浓厚的日式庭园建筑风格,既古色古香、又充满异国风情。保护与利用这些建筑,对反映城市发展历史、展现古建艺术、推进科技进步、教育子孙后代都具有深远的意义。

2 建筑与环境有机融合,设计独具匠心

说起台湾的标志性建筑,过去人们总认为是建筑造型与色调比较别致的总统府(图4),而现在

却是 101 大楼（为世界第二高楼），这两幢建筑的确是台北地标。其实传统与现代相结合的中山纪念堂、故宫博物院、中台禅寺等也很有特色，这些建筑的设计布局，较好地利用地形地貌，在设计上进行探索与创新，既融合自然，又有自己的独特风格。



图 4 总统府外景

2.1 广场与建筑有机融合

自由广场原为中正广场，位于台北市中心区偏西南，呈长方形，占地面积较大，从前门的大牌坊到后面的中正纪念堂有数百米之遥，东西两侧也有百余米宽；广场地形平坦，中间为大面积（石板铺设）硬地，便于集会、活动；两侧为草坪，有少量树木栽植；在东侧草地中间有一条甬道，可通行小汽车，这可能是为祭祀时用的，便于重要人物进出。广场四周用白色的围墙围起，设有以忠、孝等名字命名的大门，围墙上开设小型花格窗，用铁杆制成，有数百米长，这些花格窗虽窗框大小、材料一样，但花纹形式不一，可见设计匠心独特；围墙外有道路环绕，便于行人、车辆快速集散。

广场主体建筑——中正纪念堂座北朝南，与门口布置的大牌坊（图 5）相对称成景，形成正门与纪念堂的纵轴线；轴线两侧各有体量较大的宫殿式建筑，黄瓦大坡顶，其形式和规模基本相等；东侧为人字型双坡顶，比较庄重，西侧在双坡顶的南北山墙上又增加了批顶，稍显别致；这两幢建筑布置丰富了广场的内容，使布局不致于单调，这种做法与国外（早期）的广场布置有着根本的区别。



图 5 自由广场牌坊

中正纪念堂建筑呈圆形，虽只有三层，但整体较高，与周围环境协调一致。大门入口处汉白玉的栏杆沿台阶向上，气势恢宏，与白色的外墙、蓝灰色的屋顶建筑浑然一体；底层（一楼）大厅高达 10 余米，内置中正坐像，简洁大方；二层陈列着当时办公的场景。建筑东侧与地形有较好的结合，在二层可直接外出至室外地坪，使建筑一层部分被绿色所覆盖，这种利用地形的创新设计，是早期生态建筑的雏形。建筑与环境结合的做法，台湾在上世纪 60、70 年代已经尝试了。

2.2 博物院建设利用环境

台北故宫博物院选址较为特别，所处地形高差很大。在设计上考虑博物馆建筑与环境的有机融合，把主楼（第一展览区）放在较平坦处，辅楼（第二展览区、行政大楼）摆到山岗上，形成曲尺型的建筑布局架构。建筑朝向：主楼为南北向，平面布置为“山”字形，考虑内部布展需要，部分建筑向北凸出；而辅楼则为东西向，平面布置为长条形，第二展区局部建筑向西延伸。在主、辅楼的前面是一大片绿地，东侧善园中还有二个池塘及小溪，池边配有亭台楼阁，建筑与绿地、水面相得益彰。主楼（第一展览区）是参观游览的重点，空间开敞，对面是入口广场，广场上矗立着五跨牌坊，中间为主入口道路，在路两侧的绿地中各设一华标，增加了导向性。游览线路从东侧入口进入，至善园到主楼（第一展览区），后向西经辅楼（行政大楼、第二展览区）再至西出口；而主楼地

地下室顶部为游客提供照相、观景的处去，从台阶而下，游人可以走到室外草坪。建筑高度考虑天际线的要求，主楼为四层（不包括地下室），辅楼为三层（顶层平面布置略有收缩），使主、辅楼建筑高度基本接近，也使三幢建筑有机联系在一起。建筑色调比较统一，主体和辅楼建筑均为黄墙绿（墨绿色）瓦，在周围环境的烘托下，有着皇宫般的风采。

主楼建筑在立面上作退层处理，地下室大厅向南凸出，供游客集散；一层稍向后退，留出大厅供游客排队进入展览区；二、三层后退较多，全部为展区，内没有设置大堂之类的休息空间；四层东西两侧建筑取消，只剩中间部分，“三希堂”成为制高点，设计上部收缩一点，使建筑更加稳重。远远望去，整幢建筑显得端庄雅致，颇具地方特色。

3 道路交通便捷，设施集成度高

宝岛台湾交通设施较为完善，海运、航空连接世界各地，铁路、公路以及地铁等各种交通方式齐全，人员往来、物资运输较为方便，现代化的交通设施推动着岛内旅游业的发展。

3.1 方便的区域交通环境

对外交通的机场沿海边分布，在南北长 390 多公里、东西宽 150 余公里的土地上，分布着桃园、高雄、台中三个民航机场，其中桃园、高雄为国际机场，台中为军民两用机场，其规模相对要小一些。两岸直航极大地方便了大陆旅客来台湾观光，使旅游团队络绎不绝；也有利于台商去大陆投资兴业，实现了互利双赢。

宝岛上交通运输方便，铁、公、水路环岛四周而布，有力地促进了区域的发展。受地形条件、资源分布影响，铁路和公路主要分布在沿海地区，路网呈“西密、东疏、中稀”状。中部区域山高坡陡，道路稀少，生态植被良好，为各种国家公园、国家风景区和森林游乐园；这里除东西向两条公路沟通沿海地区外，其他道路甚少。岛西部陆地开阔，路网密度较高，有高速公路、高速铁路、快速道路和省道、县道等构成的道路运输网络，为人口、产业集聚发展的

区域，是台湾的经济重心所在。东部沿海地区陆域面积小，却风景秀丽，有宜兰、花莲、台东三座规模较小的城市，虽有铁、公路沟通，但路网密度较低；从台东至花莲设有两条（平行）的风景带，分别为东部海岸国家风景区和花东纵谷国家风景区。台湾的高速公路设计线形不是笔直，而是稍有弧度或弯曲，尽量利用山地、坡地，这样既可就地取材、节省筑路造价，又能少占耕地，还减少了公路噪声对周围居住环境的影响。

宝岛西部沿海地区是台湾建设发展的重点区域，分别有各两条平行走向的高等级公路、铁路（普铁和高铁）通过，形成岛内南北交通的大动脉，串连起台北、桃园、新竹、苗栗、台中、彰化、南投、斗六、嘉义、太保、新营、台南、屏东、凤山、高雄等城市，有力地促进了当地经济社会的发展；许多省道、县道和乡镇道路在这里交织成网，反映了西部沿海地区的重要地位。港口城市高雄主城区还有铁路环绕，使大量的物资在这里中转、储运，港口的吞吐量居台湾之首，生产性物流业的发展，不仅使城市交通运输系统更加完善，而且还推动了区域经济的发展。因此，高雄市被称为台湾的经济中心，而台北市则是政治、文化中心所在地。

3.2 畅通的城市交通条件

台湾城市交通比较通畅，虽道路不是很宽，但路网密度较高，交通方式多样；大城市建有地铁，把大量的人流吸引到地下来，缓解了地面交通的压力；无论在台北还是高雄市区，即使在上下班高峰时段，也不感到交通特别拥挤。城市道路线型较好，呈南北或东西走向，形成方格网络。高雄、台中、台南主要道路呈放射状，使市中心到城市边缘地区的路程缩短，密切了城乡关系。城市内高架路很少，说明现有道路系统建设有一定的超前性，可以承担未来数十年的交通运输负荷。

城市立交路口不是很多，在快速路与主干道、主干道与主干道交叉时，根据交通流量设置互通立交，有的则采用高架形式通过；大型互通式立交多数设在城市边缘地区，与高速公路或其他道路相

交,占地面积较大,匝道线型好。在市域内车辆上高速公路不收费,收费站设在区域的边界上,这样使城市货运交通及相关车辆可以绕环城高速行驶,对疏解城市交通起到了积极的作用。在高雄、台中等城市很少见到人行天桥和地下过道,说明道路交通流量不是很大;在台北市的商业黄金地段有一人行天桥,它是101大楼(北侧裙房)与路东大商场在二楼相连,呈曲线型布置,桥面较宽,可通行轮椅,顶上加盖,两侧有较高的木扶栏,实际上是一座过街观景廊桥。

3.3 便捷的交通设施配置

自行车交通作为休闲、观光在台湾也时兴起来,高雄是全台湾最适合骑自行车的城市,他们开辟了250余公里的自行车专用道,主要线路分别为爱河沿岸自行车道和西临港线自行车道(图6)。爱河沿岸自行车道选线很有特色,它不是沿着弯曲的爱河前行,而是采取路程较短的直线方法进行,从真爱码头出发,经历史博物馆、高雄音乐馆、中都湿地、客家文物馆、爱河之心、慈济园、微笑公园、原生态植物园,到莲池潭;一路经过公园绿地、居民社区、旅游景点和交通站场,沿途可观赏人文风情。同时,在路线上设有公共自行车租赁点,人们出行活动可用便宜的价格租车代步,享受慢行交通的乐趣。

静态交通设置布置集成度较高,台北是岛内人口规模最大、交通繁忙的城市,各中捷运站场分布较多。在市区有一处普通铁路、高速铁路、地铁“三铁合一”的集疏运站,使乘坐各种交通工具的人流



图6 自行车专用道

在这里集散,既方便、又快捷;据介绍“三铁合一”使铁路运输效率提高,旅客转乘方便,许多由台北去台中、高雄的旅客都喜欢从这里出发;在附近还配有饭店、宾馆、商场以及商务办公等设施,成为一个城市综合体。捷运站场设置较为科学,在台北城区101大楼附近,设有地铁与公交换乘的枢纽站,内设停车场,便于旅客换乘时停放,也有利于不同交通工具的接驳;这些地面与地下联运设施的布置,使闹市区的交通有条不紊。

在宝岛台湾旅游,虽时间较短,但收获不少,使我们进一步了解到台湾的历史文化、城市风貌以及设计理念,本着“相互学习,共同提高”的宗旨,应加强学术交流和规划探讨。保护和建设好美丽的宝岛,是海峡两岸人民共同的心愿。

参考文献

- [1] 严若谷, 阎小培, 周素红. 台湾城市更新单元规划和启示. 国际城市规划, 2012. (1).
- [2] 王富更. 荷兰小城镇规划建设的启迪. 城市论坛, 2002.

作者简介

王富更 教授级高级工程师, 浙江省特级专家, 享受国务院政府特殊津贴专家

上虞市积极开展城市慢行系统规划研究

为系统优化道路交通组织,提高路网运行效率,改善城市道路交通运行状况,保障安全出行,上虞市启动开展了城市慢行系统规划研究,目前已完成项目设计招标工作,确定了规划大纲、工作方案。城市慢行系统规划研究,从关注市民步行生活需求入手,对上虞城市步行系统现状进行调研分析,合理规划重点步行通廊和步行单元,并通过在主要公共空间构建连续步行系统、提供多方案过街设施、人行道空间利用、停车接驳空间安排等途径,建构便捷通畅的步行网络,营造优美、安全、舒适的步行交通环境;以公共交通为基础,以城市道路为依托,优化、整合城市内非机动车网络,构建由廊道、集散道、连通道、休闲道等组成的不同类型的城市非机动车网络系统,促进非机动车交通系统与机动车交通系统的良好分离、与公共交通系统的有序衔接。

(来源浙江省建设信息港)

杭州市江干区保障性设施布点规划

编制单位：浙江工业大学建筑规划设计研究院有限公司

主要编制技术人员：单玉川 张建强 薛俊 林春梅 李海滨 王焱 丁欢云

2011年度浙江省优秀城乡规划项目二等奖

1 规划背景

“生活品质之城”，是杭州市当前重点打造的一张城市名片。为此，近年来杭州市实施了一系列关注民生的措施，如背街小巷改造、庭院改善工程、快速公交、城市慢行系统工程等，大大提高了杭州的生活品质。但另一方面，随着市场经济体制的深化，市场对经济利益的追求使得一些百姓生活所必须的基本设施被不断蚕食，很多城区，设施不足已成为影响当地居民生活品质的重要问题。鉴于此，杭州市规划局在全国率先提出编制主城区保障性设施布点规划，为杭州打造生活品质之城添砖加瓦。

由于保障性设施布点规划在全国尚数首例，在编制方法、编制深度、规划实施等方面都需要我们进行探索。因此，本规划的编制不仅对于提升江干区城市服务水平具有重要意义，而且对于今后类似规划的编制都具有重要指导意义。

2 保障性设施的界定及其所面临的问题

2.1 保障性设施的界定

“保障性设施”即“保障性公共服务设施”，是杭州市针对城区居民日常使用的、必不可少的一类社区公共服务设施简称。本次规划通过研究保障性设施的特点、与公共服务设施和市政设施的关系，确定保障性设施规划的主要研究内容包括社会服

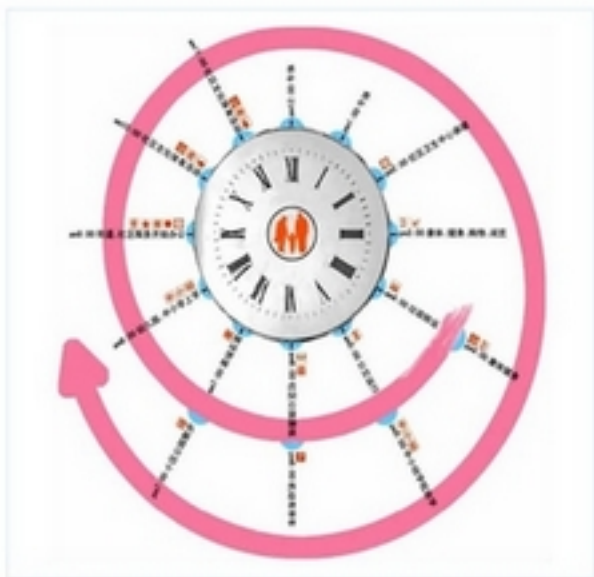


图1 保障性设施日常使用时间示意图

务、医疗卫生、教育、行政管理、文化、体育、邮电、市政公用、商业设施（农贸市场）等与居民生活关系密切的九大类配套服务设施。

实际上，有些居民所必须的配套设施政府是不能“保障”的，比如说社区超市、银行等，居民生活必不可少，但由于属于市场行为，开不开超市、银行不是政府说得算，鉴于此，本项目探讨的“保障性设施”主要是指与百姓生活密切相关的、最基本的、政府主导的公共服务配套设施。

2.2 当前保障性设施面临的问题

追求利益最大化是市场的根本属性，保障性设

施在市场经济条件下不断被侵蚀,很多社区为增加社区收入将社区用房用于出租、经营等,使得一些百姓生活所必须的基本设施得不到有效保障。保障性设施不仅面临现状的种种问题,还存在与规范体系的不适应。

其中,现状问题主要包括配套指标、管理体制、服务人群等6大问题。而传统的规范体系则面临对现实的指导意义不强,难以发挥其有效的控制作用。居住区规模与现实社区管理体制无法有效衔接,导致设施的权属不明,不利于设施的管理运行以及配套设施的内容和标准缺乏对弱势群体的关怀,不能满足不同层次居民的需求等问题。

3 基本思路

进入新世纪以来,我国城市生活发生了翻天覆地的变化,居住区的人口和需求已经呈现多元化的趋势,而现行的居住配套规范体系显然已经不适应这个变化,这就难以发挥其有效的控制作用。以杭州市为例,根据第六次人口普查:“杭州2020年主城区65岁以上的老年人口达78.44万人,占总人口比例的9.02%”。杭州人口老龄化现象比较明显,杭州已提前进入老年型社会。但是,大部分居住区几乎未考虑老年设施的安排。另一方面,一些城市商品房开发项目的规模很难与居住区规范的规模结构不一致,导致其公共服务设施很难按照规范的等级进行配置,也不利于设施的管理运行。

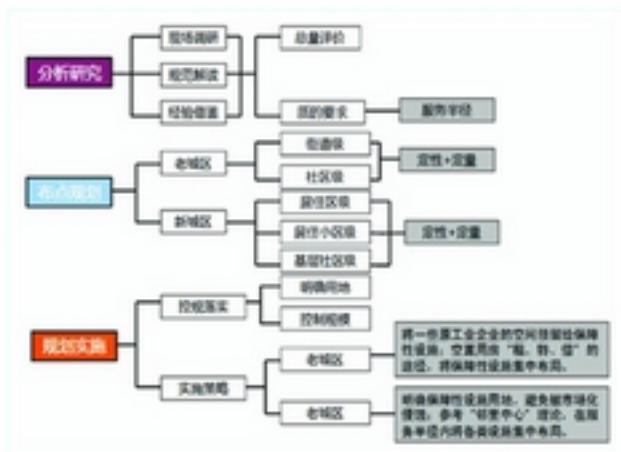


图2 规划技术流程图

思路一:为了更好地改善社区建设与规划脱节的局面,使配套设施权属更加明确。同时,确保居民能享受最基本的配套服务设施,本次保障性设施规划在明确规划内容的前提下,提出“先分区、后布点”“先分级、后规划”“先落实、后补充”的编制思路。在现状调查的基础上,提出新、老及半城市化地区不同的配套设施标准和方法,并分区分级研究保障性设施布点的内容和深度,确保规划成果的可操作性。

思路二:在编制思路的指导下,形成“以现实为基础、问题为导向,规范为准绳”的技术框架,包括分析研究、布点规划、规划实施三大部分。强调规划的科学性和可操作性。

思路三:在研究内容、现状问题明确的前提下开展《江干区保障性设施布点规划》的编制,编制内容主要包括规管结合的分级配置、空间资源的有效整合、特殊群体的利益关注三个方面:首先,从现行管理体制入手,提出老城区按“街道和基层社区”两级配置,便于各类保障性设施具有管理主体,新城区按《杭州市城市规划公共服务设施基本配套规定》采取居住区、小区、基层社区的三级配置,便于规划结构的完善和服务的覆盖。其次,从政策层面因地制宜地提出土地资源紧缺下的解决配套设施的各措施,整合现有资源,促进设施共享。再次,关注特殊群体的利益。针对老年人、幼儿、外来人口等不同群体提出不同的需求特征和配置要点,重视特殊群体的要求。

4 规划创新与特色

4.1 探索了保障性设施布点规划的编制方法和编制深度

明确了保障性设施的内容,建立了保障性设施布点规划的技术框架,探索了保障性设施布点规划内容和深度,为今后其他城区和城市编制保障性设施布点规划提供重要参考。

4.2 建立了一套“质与量”兼顾的双重评价体系

本次规划的评价体系采用与人口相关的“总



图3 江干区保障性设施总体布局图

量”指标评价与服务半径评价相结合的方法,前者可以校核保障性设施“量”上存在的问题,后者可以看出保障性设施“质”的问题,这一评价体系既适用于现状评价,便于发现问题,也适用于规划评价,确保规划质量。

4.3 提出与管理体系相匹配的保障性设施分级布点对策

针对杭州老城区已经建立起“街道-基层社区”的基层行政管理体系,《杭州市江干区保障性设施布点规划》提出老城区两级配套的策略,确保了保障性设施的权属明确和便于管理,新城区结合相关控规和杭州市公共服务设施配套规定按照“居住区-居住小区-基层社区”三级配套,确保了规划的合法性和设施的服务质量。

其中基层社区借鉴“邻里中心”的概念,规划明确了社区中心的位置、设置的内容、规模、服务半径、服务人口、设置原则。社区中心服务半径大约为



图4 江干区保障性设施分级配置模式

250米,保证社区居民5分钟左右到达社区中心,基层社区中心服务人口一般为2000-4000户左右(新区容积率相对较高,服务人口有所增加)。

4.4 规管结合,确保保障性设施布点的落地建设

将保障性设施布点规划与控制性详细规划进行结合,建立相互反馈机制——布点规划在控规基础上深化,控规在布点规划的基础上调整,利用控规的法定地位确保保障性设施的落地建设。



江干区凯旋单元控规图则



凯旋街道金兰油社区保障性设施布点规划

图5 控规图则与社区保障性设施布点图则的结合

绍兴市镜湖新区滨水空间规划研究

编制单位：绍兴市城市规划设计研究院、绍兴市水利水电勘测设计院

主要编制技术人员：杜蔚 周凤娟 胡亚芳 刘得海 陈青 陈刚亮 陈珍
柴易霖 相国荣 陶坚 杨骅 韩校生 周演腾

2011年度浙江省优秀城乡规项目二等奖

1 规划背景

随着城市的扩展，“三片融合，中心崛起”成为绍兴城市发展的主旋律。作为核心的镜湖新区水网密布，几乎每一个地块都是滨水空间，亟需以水为脉络进行系统的梳理，明晰现代水城的总体框架。

2 规划思考

(1) 传统水乡形态的传承与创新？

绍兴传统水乡以小桥流水人家而著称，新区以荷叶地为地域特征，在打造现代水城时既要考虑传承原有的历史文脉，又要在格局、形态、要素上加以提炼创新，使之既适应现代水城的功能要求又不失江南传统水乡的韵味。

(2) 如何打造富有活力的滨水空间？

滨水空间的功能结合河道的尺度和两侧的用地性质进行布局，既安排有活力的业态项目，又确保一定的生态空间，生活岸线和生态岸线相结合，使之适应现代生活的要求。

3 规划主要内容

(1) 规划定位：国内首个城市形态和生活方式都以“水”为鲜明特征的现代岛居水城，以滨水空间的塑造为手段，实现“水在城中、城在水上、水绿交融、滨水而居”的岛居模式。

(2) 水系结构：以“生态岛居，活力水城”为总目标，以水系空间来划分城市功能区块，确立了“一湖两环两轴”的景观水系空间结构。

(3) 功能分区：根据景观水系空间框架，将新区划分为“两核八屿”十大功能区块。两核为湿地核心和水城核心。湿地核心为环狭涪湖周边用地，分为生态开发区、保护控制区和重点区三个圈层。以保护为主，开发为辅。水城核心是新区的公共核心。这一区滨水空间的焦点在于处理好“梅山、水体、古城、古镇”之间的视觉关系。限制建筑高度，保护山体、通过水轴和绿轴将自然水体引入其中，形成中心高四面缓的岛屿形态。八屿为：高铁、高教、东浦、大树江、家私城、大滩、梅东、湖东八个屿状区块，各屿的类型、内容与主题根据自身的资源禀赋、用地条件、环境特色来确定。

(4) 水城要素：

水质水量：利用曹娥江与浙东引水工程，使得新区河网得到有效的水源补充，提升水环境质量。

滨水绿地系统：以景观水系结构为基底，构建了市级旅游景区、重点滨水公园、区块外围绿带三级景观体系。

滨水慢行系统：以“路河相依，路绿相随，城湖串联”为特色，构建了滨河步行系统和滨水自行车道网络。

水上交通：倡导绿色低碳的出行方式，构建了

全省优秀规划项目介绍

水上巴士体系,作为陆上交通的补充。

水上旅游:以水为主题,以文化为中心,串联梅山、东浦、避塘、古运河等景点,组织古城、柯桥、袍江的水上旅游线路。

桥梁:根据不同的区位条件及河道等级将桥梁分类,对各类桥梁提出造型、立意和亮化的要求,使之成为现代水城的新地标。

驳岸:将多种生态护岸与硬质驳岸组合,使之达到安全、生态、景观、经济等多重要求。

水文化:将避塘、东浦水街,酿酒工艺等传统水文化贯穿在水上旅游线上,使水文化成为水上旅游的亮点与灵魂。

4 创新和特色

(1) 构筑富有水城特征的城市形态,创造现代水城的鲜明个性。提出了以水为依据来保护与控制的理论。以水为界,划分功能区块,确立了两核八屿的基本格局;以水面的尺度,来确定两侧岸线的生态环境和公共空间的保护和控制要求;以水为中心,将临水面确立为城市形象的正立面;以水的安全为前提,满足行洪排涝,控制河道宽度、线型和水面占补平衡;以水为景,建立滨水绿地系统,构建城市视线通廊,控制两侧的建筑退让,指导两岸的景观建设。

(2) 探索编制水城规划的控制要素,研究水城规划的技术路径。在纵向上,分析研究了山体、建筑、绿道、水体等城市景观的相互关系;在横向上,分析研究了蓝线、绿线、紫线、红线的划线原则和控制要求;探讨了体现水城特色的各个关键要素。

(3) 实践多专业多单位的合作方式,采用多个层面共同参与的互动模式。

5 实施情况

(1) 本研究提出的水城结构和其他诸多结论为相关规划所采用,并已落实到各项规划控制要求之中。

(2) 本研究指导了相关城市建设,如:梅山江

两岸景观的建设;新区路网的建设。

(3) 本研究促进了东浦历史文化名镇和避塘等文保单位的保护,有效地指导了镜湖国家城市湿地公园的规划与建设。

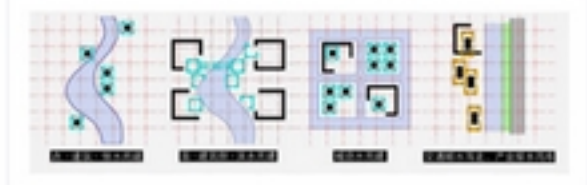


用地规划图

滨水空间结构图



滨水空间景观体系



滨水建筑形式

宁波市轨道交通 2 号线一期工程 交通衔接专题研究

编 者 单 位：宁波市规划局规划文化处

主编/副主编/总编：吴和平 陈 勇 孙屹南 陈德喜 胡 杰 胡均光 俞海帆

副主编/参 审 编 委：顾 涛 陈海明 李伟亮 李应强

2011 年 12 月 16 日 宁波市规划局工程成果评审委员会

1 项目概述

宁波市轨道交通 2 号线是一项具有重大意义的骨干线，承担着连接机场、政府服务中心、高铁站、西区和东部新城重任。一期工程由东钱湖站至机场站，其中途下穿 3 条河，沿路设 11 座换乘站 1 座，与既有轨道交通 1 号线在机场站实现交通衔接中换乘无缝。本项目与其它交通方式衔接研究范围，本期研究范围中除轨道交通沿线路站及换乘站，其他均按照既有用地，进行衔接策略研究，从城市空间布局角度进行探讨。

2 衔接策略

从城市空间布局分析为衔接各制式衔接各方式，从“线”、“线”、“点”三个层面确定轨道交通与既有制式衔接策略，从城市空间布局角度用地、空间布局研究一定范围衔接策略研究。

“线”的衔接——沿轨道交通沿线各区域按照制式衔接策略研究轨道交通衔接各制式衔接策略。

“点”的衔接——沿各制式衔接站台上层空间衔接策略，衔接制式衔接策略研究，分析衔接策略研究，衔接策略研究衔接策略研究。

“点”的衔接——沿轨道交通沿线不同方式衔接策略研究衔接策略研究，分析衔接策略研究衔接策略研究。

3 衔接策略

3.1 沿线路衔接策略

在形式、空间、时间、空间衔接策略研究衔接策略研究，从空间衔接策略研究衔接策略研究，从空间衔接策略研究衔接策略研究，从空间衔接策略研究衔接策略研究。

3.2 车站衔接策略

从城市空间布局分析为衔接各制式衔接各方式，从空间衔接策略研究衔接策略研究，从空间衔接策略研究衔接策略研究。



全省优秀规划项目介绍

3.3 衔接设施规模预测及空间布置

在大量的问卷调查、交通数据库基础上,通过交通模型进行衔接客流分方式、分方向预测,从而确定轨道车站衔接设施规模;结合用地供给条件,在空间上落实衔接设施用地。

3.4 公交线路调整

为了保证常规公交与轨道交通能相互协调,合理衔接,规划对轨道沿线的公交线路提出了调整原则及建议,使公交能良好的接驳轨道,弥补轨道未覆盖的区域,从而提高公交出行比例。

4 创新特色

4.1 车站功能定位上提出新概念

车站功能定位上,借鉴国内外经验,提出四级分类方式,并结合周边用地规划,创新性的提出了交通接驳站的概念,即为衔接方式齐全、衔接规模较大,且能截留部分车流进入中心城区的轨道车站。

4.2 衔接客流需求预测上提出新思路

衔接客流首次提出分方式、分方向预测,进行客流方式构成和方向构成分析,便于在空间上更好地落实用地,更合理地进行交通组织。

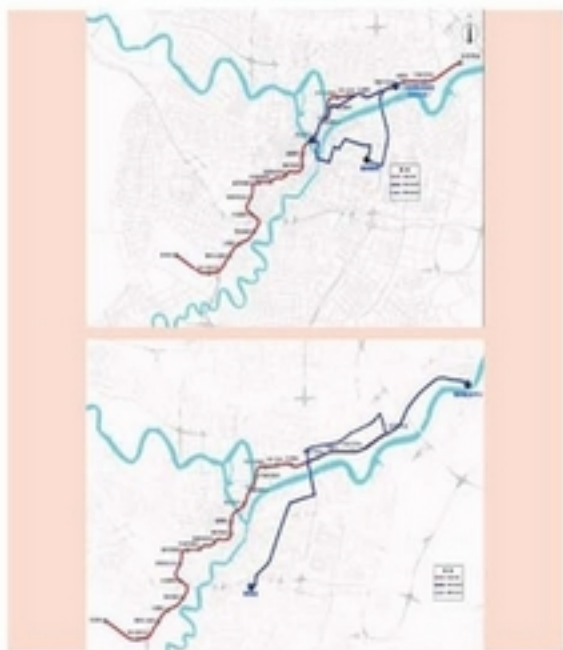
4.3 保障衔接设施落地

规划不仅在空间上落实衔接设施用地,并对轨

道周边路网进行梳理和调整,结合实际情况设置即走即停的“K+R”出租车港湾式停靠站点,保障衔接设施的可用性和灵活性,形成协调一致的综合交通网络,全面配合轨道交通建设与运营。

4.4 公交线路调整强调可实施性

公交线路调整突破传统思路,提出设置接驳线路、取消重合线路、截断长距离竞争线路等原则,并积极主动与公交运营主管部门等一起沟通协商,针对具体线路提出调整建议,切实增强了调整方案的可实施性。



5 研究落实情况

研究方案做到衔接对象层次化、衔接内容差异化、衔接方式系统化、衔接规模指标化,获得了国内知名专家、领导与相关部门的高度肯定。继该项目之后,该院又编制完成了《宁波市轨道交通二号线一期工程站点修建性详细规划》,该规划逐一落实了本规划提出的交通衔接设施用地,增强了研究方案的可实施性。

龙游民居特色与应用研究

编制单位：浙江省城乡规划设计研究院

主要编制技术人员：袁子瑞 程红波 王洪芳 赵毅峰 吴建平 余剑锋 宗羽飞
林士茂

2011年度浙江省优秀城乡规划设计项目二等奖

1 规划背景

2005年《中共中央关于制定国民经济和社会发展第十一个五年规划的建议》，指出“建设社会主义新农村是我国现代化进程中的重大历史任务”。要坚持从各地实际出发，尊重农民意愿，扎实稳步推进新农村建设。

悠久的历史，特殊的地理环境塑造了龙游特色的民居，它不仅以直观上的美感吸引一般游客，更以其建筑设计上的代表性而吸引了大量研究人员前来进行考察。

2007年龙游县规划局拟委托省规划院进行龙游新民居户型设计，以利于当地的推广。



2 规划构思

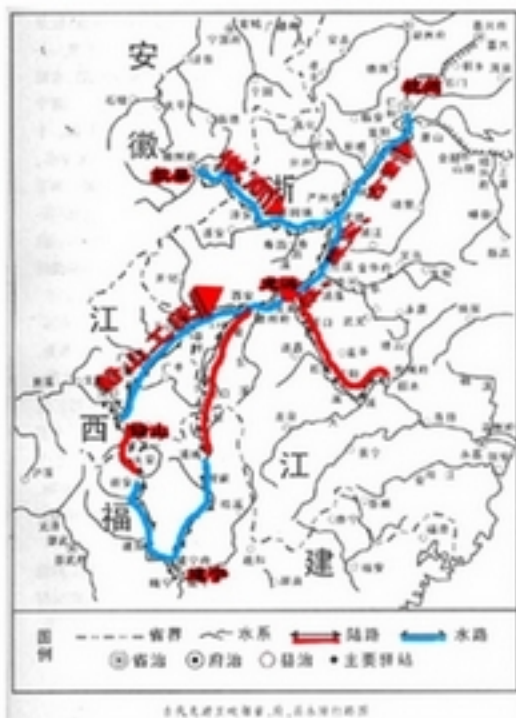
规划立足于分析龙游古民居的基本特征及生

成机制，面对新农村建设中规划、建设、管理上存在的问题，结合新历史文化条件下龙游当地村民的生活方式与地方实际，设定不同的规划模式，探索具有龙游民居风格特色的建筑方案。

3 主要内容

本研究内容分三大部分：

(1)首先，对龙游县传统民居特色作出研究，了解龙游县古村落及古民居的分布概况与历史溯源，



全省优秀规划项目介绍

考查龙游县古民居的基本特征（建筑形制、建造技术、建筑造型等）及生成机制（自然因素与人文因素），并通过纵向比较和横向比较总结出龙游民居的地方特征。

龙游史称“姑蔑古国”文化璀璨，境内多山水，人们逐水而居。以衢江及其支为骨架的水系沟通了几乎所有传统古村落。水运的便利，使得历史上龙游商贸一度极其发达，贸易流通为龙游带来了巨大的物质财富，明清时期龙游商帮与徽商、晋商、宁波商帮等并列全国十大商帮，有“遍地龙游”美誉。商贾的流动在不经意间也促进了地域文化之间的交流。

当年的繁华，人们在龙游历史遗留下的富丽堂皇的传统建筑艺术作品中仍窥见一斑；而异域文化的痕迹则消融在了龙游的本土文化中。商业领域，徽商与龙游商帮同场竞技，在建筑艺术领域，我们可以发现龙游民居与徽州民居交相辉映，焕发华彩。

外观朴素无华，内部气势恢弘，“英华积于中，和顺形乎外”，将富有的内核藏于朴素、稳定的外表中，这就是龙游传统民居的气质。



(2) 然后，我们再分析龙游县古民居的历史、文化、艺术价值，找出它对于今天的意义。通过对村落空间历史演变的观察，分析当今规划、建设管理存在的问题，希望找出传统特色在新农村建设中的应用途径，推荐适合现代村民生活方式又体现地方特

色的民居设计方案。

我们在约一公顷的用地上作不同布局类型的住宅排列进行比较分析。



可以发现，采用团状结构的组团，不仅解决了现代规范要求的行车、消防等问题，拥有最多的公共交往空间和最佳的居住质量，也延续了传统村落的有机布局，院落空间、立面比例、中堂等富有人文内涵的精神场所。

把传统特色运用到新农居中去，其目的并不只是在理念上延续传统寻求地方特色，更重要的是，试图设计出一种符合传统观念的、农民愿意接受的



住宅,在真正意义上延续文脉。尽量避免强加于民的“传统延续”。

(3)最后,探讨龙游县古村落保护与发展。

古村落是我国数千年农耕文明的结晶,是世代相传的实践经验和智慧的总结。无论是风水理论、传统道德、伦理教化,还是民风民俗、乡规民约,都体现了乡村特有的人文精神。

21世纪,联合国科教文组织把历史文化遗产的保护重点从官方建筑转移到民间建筑,指出这些村庄的真正价值在于它生活着的传统文化。

在我国进行新农村建设的时,也带来了一大批村庄的撤并,很多村庄的历史就此消失。龙游是一个有丰厚历史遗存的地方,龙游农村宝贵的精神财富与物质财富应当引起政府有关部门的重视,否则这笔财富也将面临消亡。

我们认为古村落的保护应该根据具体情况采取不同的措施,并以四个村庄为实例从理念上分析探讨。



4 创新与特色

(1)本项目区别于以往针对历史遗存的纯研究模式,立足于传统,着眼于当代建设,是有明确保护、利用与发展目标的研究。

(2)通过纵向比较和横向比较,贴切提炼龙游古民居的地方特征。

(3)选择龙游当地推行的中大小3种占地面积类型,模拟不同的立地条件,结合现实生活要求深

化空间布局和户型,让研究真正服务于新农村建设的,并将乡土文化的延续落到实处。

通过本次研究,人们可以普遍了解龙游县古民居的分布及特点,剖析龙游古民居作为历史文化遗产的价值所在,对建设社会主义新农村建设中的民居建设与规划中如何体现地方特色具有直接的指导意义。同时,在日益引起全社会关注的文化遗产保护工作中,对龙游县今后明确保护、利用古民居古村落的工作方向,制定正确的保护策略,正确处理保护、利用、发展三者的关系都具有一定的指导意义。

〇〇

浙江大力开发利用城市地下空间

浙江省召开的城市地下空间开发利用工作现场会明确提出,“十二五”期间,全省新开发地下空间面积1亿平方米以上,每年新开工面积2000万平方米以上。

近年来,浙江省高度重视城市地下空间开发利用工作,将此项工作作为深入推进新型城市化建设的重要内容。截至2011年年底,全省县以上城市地下空间开发总量已达1.1亿平方米,其中,2011年新开发总量达到了2900万平方米,创历年新高。

会议指出,浙江省将加快推进城市地下空间开发利用规划的编制,今年年底前,全省设区市要全面完成,县级城市要全面启动城市地下空间开发利用专项规划编制工作。到“十二五”末,实现县以上专项规划全覆盖。全省所有县市每年确定1-2个上规模、上水平的地下空间开发利用试点示范工程,力求在地下空间开发利用规划、建设、管理方面出亮点,出经验,出精品。

会议要求,全省各地各部门要充分认识城市地下空间开发利用的重大意义。要加快推进地下停车场、地下轨道交通、地下公共广场、地下购物商场等民生型、公益类项目建设,着力破解群众反映的热点、难点问题;要重视规划引领,做好城市地下空间开发利用规划工作,努力扩大覆盖面、提高水平线;要着力提高城市地下空间的综合承载能力,完善整个城市功能布局;要重视质量安全,将安全工作细化于各个环节,将安全责任落实到各方主体;要更加重视改革创新,重点探索建立和完善城市地下空间的权属制度、储备利用制度、技术标准体系、统计分析及管理平台。

(来源中国建设报)

杭州市商业特色街区（试点）规划 ——武林路

编制单位：杭州市城市规划设计研究院

主要编制技术人员：黄文柳 倪亮 高群 成朝晖 钱科烽 盛凌云 潘瑞瑞
张建栋 龙彦 方晶

2011年度浙江省优秀城乡规划项目二等奖

1 项目背景

2008年杭州市政府提出构建“生活品质之城”的建设目标后，“商业特色街”作为一种兼具产业和空间双重特色的城市发展要素，而成为杭州生活品质提升的重要载体并受到高度重视。同时，为了合理引导商业街的特色产业发展和空间品质提升，强化规划编制在项目建设中的引领作用，提出了以武林路为试点来探索商业特色街区新一轮提升改造的规划思路。因此，在杭州市规划局的总体指导下，集合了下城区政府、武林路商业特色街区管委会、武林街道等管理主体，组织了规划、交通、景观、色彩、美学、公共艺术、夜景设计等方面高水平设计团队，共同谋划，从武林路的未来发展指导和实施可操作性两个层面，从产业、空间、交通、形象四方面入手，提出了引导街区从外延扩张向品质提升的具体策略和设计导则。

2 规划内容

2.1 宏观层面

通过对“顾客、商家、住户”开展问卷调查与分析，了解既得利益者和公众对地区发展的诉求和愿景，强化对目前商业街区发展状态的实际认识。同

时结合发展现状，以商业街区发展阶段理论为指导，辨析武林路当前所处发展阶段、面临的发展瓶颈和未来发展导向，深入研究武林路女装街的整体产业发展方向及定位，并提出了规模化发展和向商业娱乐、休闲文化、展示交流、品牌孵化等多元化产业发展的实施路径。

2.2 中观层面

按照城市形象CIS系统构建、品牌化发展的思路，从产业、用地、交通、景观形象四个方面出发，提出商业特色街区业态调整及功能整合策略，步行化发展的可实施性和交通管理策略，步行尺度下的空间改善与优化思路，以及对街区色彩、广告、标识系统、公共家具与艺术小品设施的品牌化实施策略。规划中一方面以“城市形象CIS”理论为指导，融合杭州城标的内涵意义，探讨武林路商业特色街区品牌的理念识别、事件策划和标识系统，增强街区的可识别性和品牌意识，增强文化发展推动力。另一方面将商业街理论中的“黄金触点”理论、“洋流带”理论运用到武林路产业和空间分析的实践中，从人流行为活动规律上寻找商业空间价值和发展带动节点，来实现产业发展与空间节点的耦合，以期促进武林路的产业提升和人气集聚。

2.3 微观层面

为了增强规划的可操作性,将宏观和中观层面的规划研究延伸落实到街区实际建设层面,规划在与商业街区管理主体多次衔接的基础上,重点针对沿街立面、户外广告、灯光照明、标识系统、街道小品、城市雕塑、橱窗艺术等公共环境设施开展统一的规划设计,并从“模数化”、“规范化”、“个性化”的角度,提出街道家具、公共艺术品、广告、色彩设计,为今后管委会实施“亮化、美化、优化”工程提供直接的指导。

3 规划特色

3.1 在规划策略上体现“三个转变”,引导从街道向街区的规模转变,注重从女装向女性的功能转变,强调从单一向多元的发展转变。

对比国内外商业街区的发展经验,武林路目前尚处于发展初、中级阶段,规划提出了武林路为主骨架,整合龙游路、教场路、狮虎桥路、孩儿巷等周边支路,并串联武林服饰城、都锦生、临安里、锦绣天地、嘉里中心等周边地块,使商业由街道向街区渗透,形成合理、经济的街区规模,从而为调整和完善商业结构、提升商业服务能级提供发展空间。

在产业功能方面,以武林路现有服饰、美容美发等商业业态为基础,结合临安里等地块更新和群艺馆等建筑使用用途转变,并从推动楼宇经济发展角度,引导品牌创新、研发、展示、交流、创业、交流、养生、教育培训、个性定制等,全方位拓展与女性生活、健康、养生、心理相关的业态,打响“女性服务”牌。

此外,在街区功能配比上,通过引导女人天地等项目的业态调整,并以武林服饰城、鞋城提升改造为契机,调整商业、休闲、餐饮娱乐三大类业态比例,实现将现有餐饮娱乐休闲业态占商业面积的2.65%提升到30%左右的目标;同时规划通过整合区内武林路历史地段、教场路、临安里、沙孟海故居等历史资源,弘扬杭派女装特色,提升街区旅游吸

引力,融入湖滨旅游服务圈。

3.2 在总体设计中落实“两个结合”:在控制层面,强调宏观产业功能和空间引导与微观形象设计相结合;在实施层面强调近期开发与长远发展的结合。

3.2.1 宏观规划与微观设计结合思路

针对街区已经历两次整治并有良好产业发展基础的现实条件,宏观上确立了街区作为武林商圈与湖滨商圈的联系纽带,杭州女装产业发展的时尚地标、武林商圈百货业态的功能补充的定位,并在空间上进行了引导,具体包括:

(1) 通过加强狮虎桥路、龙游路商业行为延伸,打通龙游路与少年宫地区之间和武林路与东坡路、湖滨路之间的步行联系通道,实现武林和湖滨商圈的一体化发展;

(2) 通过风起路以南段融合历史传统和时尚商业的街区综合体整体打造,提升街区的商业竞争力和地标魅力;

(3) 通过在商业效益最好的“黄金涡点”地段引导有吸引力的锚主力店、旗舰品牌店,带动地区人气和商业活力;

(4) 通过体育场路口、风起路口、狮虎桥路口、龙游路口和庆春路口等街区入口节点的空间形象引导,增强可识别性;

(5) 通过教场路、龙游路与武林路交叉口魅力小广场的设置,为公众创造停驻和室外交流机会。

在微观层面,针对现状临街以住宅界面为主和形象不统一的实际,规划提出以地面和建筑底层形成的下部空间界面设计为主,以建筑顶部适当勾勒形成统一的天际线为辅的,以街区品牌为主导,配合色彩、广告、导向系统、街道家具和公共艺术品的整体设计,提升街区形象的整体性。

3.2.2 近期开发与长远发展结合思考

围绕交通近远期发展条件及其与空间发展的互动关系,梳理街区开发时序。即以武林路南段步行街实施的可行性分析为切入点,提出近期在有条件实施时段性步行街的基础上,重点以建筑更新改

全省优秀规划项目介绍

造和空间整合为主；远期在交通政策和设施完善后可实施全步行街的基础上，配合地铁2号线建设，规划提出了将武林服饰城等地铁上盖区域与街道界面、广场一体化整合的空间引导要求。以此为基础，规划提出分四个集中建设区段、两期开发的建设思路，并配合近远期衔接的交通组织方案，及对机动车与非机动车停车、道路断面优化、公共自行车布点等方面的规划引导。



街区近期改造提升总平面图



街区远期发展引导效果图

4 规划创新

4.1 品牌包装

以标准化、规范化的标识设计提升街区品牌效应，通过基础核心层面的字体组合标准化应用，延伸到色彩、广告、街道指示牌、地面铺装、街道家具小品等各个细节中，达到街区整体包装的目的。

4.2 女性视角

不仅在商业业态上注重与女性生活相关的功能引导，在形象细节上也注重体现女性特点，如LOGO以最能体现女人妩媚动人的玫红色圆点巧妙组成意向的“女”字；以季节性多变、跃动的装饰色彩运用强调女性生活的多姿多彩；以活力女性、时尚女性和印象西子为公共艺术设计定位突出时尚、杭州特征，紧扣女性主题；在步行空间设计时充分考虑女性购物的行为习惯等。

4.3 公众参与

一方面在规划编制之初通过游客、商家和住户三类问卷调查，了解公众对武林路的改造要求和意愿；另外对规划设计的九套街区品牌标识方案，通过公开展示、专家论证、政府部门讨论、个别征求意见等方式，最终由专家、公众、政府三方共同选定。

5 规划实施

本次规划编制完成后，配合管委会确定的街区提升改造三年行动计划，继续开展了色彩、立面整治、街道家具与公共艺术品、广告、夜景的深化设计和武林路广告艺术画廊、街区入口形象改造、龙游路空间形象提升等施工方案深化工作，确保了规划对实施工程的指导。同时，按照规划要求，管委会逐渐开始对女人天地、鞋城等项目进行功能业态调整，在街区LOGO确定的基础上完成了办公名片、信封信纸等各类事务用品的设计和应用工作，从细节着手使整个武林路商业特色街区体现更鲜明的可识别性。

台州市“永宁河——下分水”沿岸空间规划研究

编 制 单 位：台州市城乡规划设计研究院

主要编制技术负责人：徐 强 王 斌 王 晋 平 王 文 彪 王 永 清 朱 文 强

2011 年度浙江省优秀城乡规划项目二等奖

1 项目背景

台州市作为亚热带季风气候的沿海城市，具有台州地区独特的“山水景观”，“永宁河——下分水”河网不仅是台州“两带十三区九镇”布局的重要战略支点，也是台州的核心，串联了台州东部的临海、黄岩、仙居等生态景观资源，台州主城区内重要的“山、水、城”体系也是台州向大海的延伸而成为“永宁河——下分水”的起始河网段(如图 1)。



图 1 永宁河—下分水河网系统

随着台州城市空间网络的不断拓展，个人对生活的品质要求、城市社会经济的持续发展，人们对城市生活空间环境的要求逐步提升，山水成为宜居之地。

随着台州市启动了编制“永宁河——下分水”河网

内容要围绕治水工程、核心带的建设以及“永宁河——下分水”河网结构的不断完善，从而为台州的发展提供新的空间支撑和开发动力及新的增长点。

基于以上城市背景分析，结合对发展及规划管理方面的思考，关于“永宁河——下分水”的时空网络的研究势在必行。

2 规划基本思路

首先从宏观的研究视角把握全局，对“永宁河——下分水”河网空间有其整体思路，本研究方案从以下几个方面开展研究。

2.1 综合协调

“永宁河——下分水”河网体系的开发是统筹山水林上的系统工程，因此上的设计以生态网络体系作为发展框架的布局，本研究的研究“永宁河—下分水”



图 1 生态网络图

统筹规划“生态网络”的网状模式，在生态网络以及空间布局、规划实施中，充分发展山水林的生产、使用、消费链(如图 2)。

2.2 生态网络

一直以来，为构建生态的生活网络，台州在保护和发展生态的一流人才、生态一流生态网络的

全省优秀规划项目介绍

制的局面。“永宁河——下分水”河段长达 19 公里,如果不对这几十公里沿线的开发建设引起积极重视,将会带来较多的社会、经济、环境等问题。本研究力图在蓝绿线控制的前提下,更多的关注“河道—绿化环境—城市空间”之间的互动发展,从而变被动为主动,变消极为积极。

2.3 承上启下

“永宁河——下分水”两侧区域现状大部分处于未开发状态,但在总规、分规、相关专项规划中的定位基本已明确,且沿岸空间大多已编制完控规,桐岭汪排涝工程的开发建设会给两侧用地带来多大的影响?两侧的土地开发意向又将对排涝调蓄工程、绿化工程有什么样的要求?本次的研究是一个工程浩大的梳理、整合工作,需要把理想和现实、各个利益关系进行整合和梳理,从而提出较为合理的建议和意见。

3 规划主要内容

3.1 目标定位

研究确定“永宁河——下分水”是一条以“生态、水利”功能为基础,以“生活、休闲、游憩”功能为主线,以“文化、旅游、形象展示”功能为点缀的自然与人文共生互融的综合性廊道。不同河段功能各有侧重,沿岸空间功能也相应各有区别。其中北段河道以排涝为主,辅以一般货运功能,沿岸空间以生活为主、游憩为辅;中段水面以生态、调蓄功能为主,沿岸空间以休闲、游憩为主,文化展示、旅游为辅;南段河道以排涝为主,辅以游船观光功能,沿岸空间以生活为主、游憩为辅。

3.2 功能结构

总体上,整个沿线区域形成“一带、两特、三廊、四区、多节点”的空间结构(图 3)。“一带”即永宁河——下分水生态人文景观带。“两特”即永宁河——下分水流经的两大特色湖区,桐岭绿心湖区和东山湖区。“三廊”即三条与永宁河——下分水相交的道路和生态廊道,包括市府大道、心海绿廊和路桥北环线。“四区”即由三条廊道相隔形成了相对独立、各有特色的区域,由北向南分为都市

生活区、都市游学区、都市休闲区和都市生活区。“多节点”即在城区层面上具有功能性和形象特色的节点,由北向南分为:“蛟龙戏水”、“道人清影”、“青山幽谷”、“创意之家”、“金龟戏水”、“湖光山色”、“商风雅致”、“流亭水趣”。其中“蛟龙戏水”、“创意之家”、“商风雅致”为公共建筑空间为主;“道人清影”、“青山幽谷”、“湖光山色”为以生态和文化展示为主的主题公园;“金龟戏水”和“流亭水趣”则是以游憩休闲广场为主的游憩公园。



图 3 功能结构分析图

3.3 城市空间设计引导

研究通过“视线通廊、视觉三角形法、D-H比、K值分析、建筑组合引导、建筑风格引导”等方面的控制引导方法,达到整体“显山露水,韵律节奏”的目标(图 4)。



图 4 总体景观控制分析图

3.4 滨水空间设计引导

为达到“贯通、渗透、协调、多样、丰富”的目标,研究选定了 5 类 7 个滨水空间断面设计方案

(图5)。另外,研究选定了4类11个滨水空间的横断面设计方案,兼具安全性和美观性,体现亲水性和可达性(图6)。

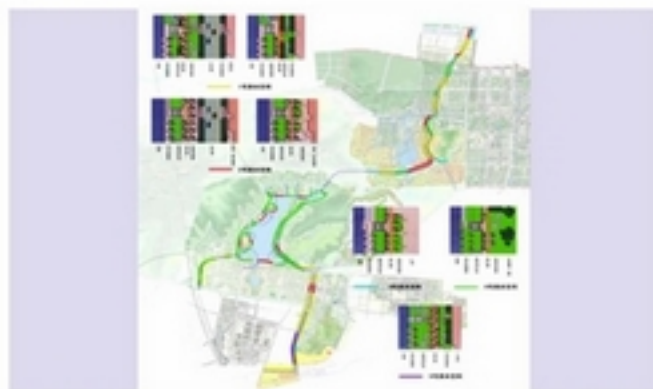


图5 滨水空间(平面)设计引导图



图6 滨水空间(横断面)设计引导图

3.5 道路交通规划引导

本次研究主要从“对外交通、内部交通和交通方式接驳”三个方面加强“永宁河——下分水”沿线区域的可达性和贯通性(图7)。

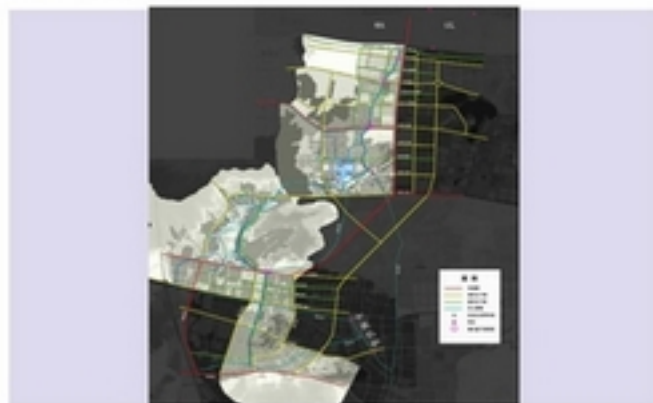


图7 道路交通规划引导图

3.6 其他

研究还从配套设施设置、开发策划、水环境保护与整治等方面提出了指引。同时,研究将整个研究范围分成6个区块,针对其具体属性分别进行重点分析,以更好地指导区块开发建设。

4 规划的创新点

4.1 研究方法创新——整合和串联

本研究的关键是整合各个规划,从整体、贯穿的角度思考各个区块的衔接、重要节点的设置以及河道两侧空间的重新思考,逐渐淡化河道的边缘性、边界特征,通过城河互渗使得滨水资源价值最大化。

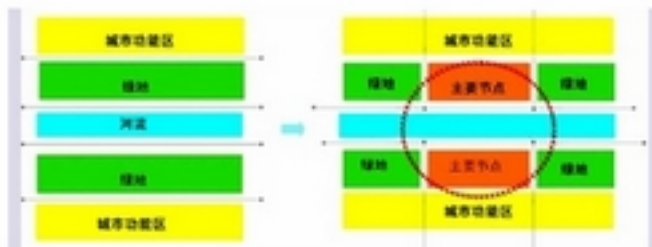


图8

4.2 研究方法创新——导控和引导

本研究从宏观、中观、微观3个角度分层次分梯度对可能的空间景观要素进行导控和引导,在整体构架的基础上试图建立起对构成都市空间环境的主要要素的建设指导原则。

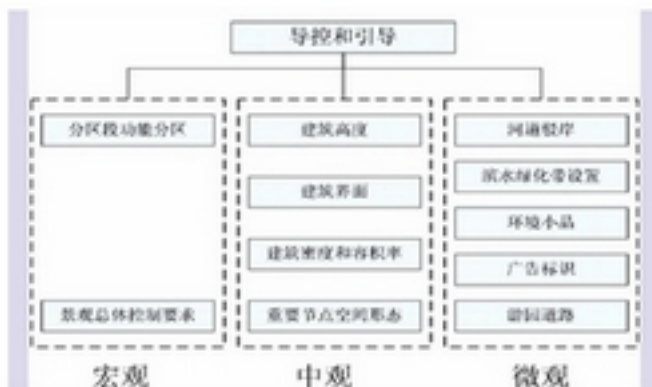


图9



周日良

省规划协会名誉理事长、省建设厅
周日良总规划师到会讲话并主持会议小结



郑晓东

温州市规划局郑晓东副局长兼总规划师到会发言



省规划协会副理事长
温州市规划院何志平院长做欢迎词



省规划协会胡村霖秘书长主持



省规划协会副秘书长、省规划院胡晓光副院长
作“我省城乡规划行业发展报告”的编制建议说明

省规划协会会员单位规划设计院第五届院长联谊会，于2012年7月13日在温州举行。会上举行了2011年度全省优秀城乡规划项目颁奖仪式。本次院长联谊会以“规划设计院建设的文化（企业文化）”为主题，由省规划协会主办、温州市城市规划设计研究院承办。会议由省规划协会胡村霖秘书长主持，共有来自42个会员单位规划设计院的49位院长或负责人参加了此次联谊，省规划协会名誉理事长、省住房和城乡建设厅周日良总规划师，温州市规划局郑晓东副局长兼总规划师，省规划协会理事长、省城乡规划设计研究院顾浩院长，省规划协会副理事长、宁波市规划设计研究院张晓斌院长，省规划协会副理事长、温州市城市规划设计研究院何志平院长等有关领导出席会议。

何志平院长致欢迎词，对第五届院长联谊会的顺利举行表示祝贺，对前来参加会议的有关领导和院长们表示热烈的欢迎。郑晓东副局长到会发言，概要介绍了近年来温州的城市发展与规划建设情况，并预祝本次会议取得圆满成功。

胡村霖秘书长根据议程安排，就会议主要内容作了说明，通报了省规划学会第四届、省规划协会第三届理事会组成情况和第三届长三

角地区城乡规划研讨会筹备情况；鉴于目前规划编制单位所处的发展环境与转型阶段，提到了我省规划设计院建设文化（企业文化）的重要性，希望通过院长联谊会这样的交流平台，积极探索大家共同关心的行业发展问题，凝聚行业力量，探索践行规划设计院特有的“文化建设”。同时，胡村霖秘书长宣读了2011年度全省优秀城乡规划项目获奖名单，并主持了颁奖仪式。

省城乡规划设计研究院、杭州市城市规划设计研究院、宁波市规划设计研究院、温州市城市规划设计研究院、宁波市镇海规划勘测设计研究院、潮州市城市规划设计研究院、瑞安市城乡规划设计研究院、桐乡市城乡规划设计院有限公司、绍兴县规划设计院等有关会员单位的代表，围绕此次会议主题，从规划设计院自身文化建设层面作了大会发言交流，在共同分享、彼此交流、相互学习的融洽氛围中较好地展示了各院的发展概况及文化建设风貌。在会上，杨晓光副秘书长就建议拟制“我省城乡规划行业发展报告”进行了说明并征求与会单位意见。

最后，周日良总规划师讲话并作会议小结。他谈到改革开放以来，我省规划行业的发展历程与未来展望，讲解了如何从专业角度自上而下层层落实各类城乡规划，并强调探索研究城市发展聚集行为规律及空间对应关系的重要性；针对会议主题，他剖析了“文化”的深刻含义，规划设计院的文化建设尤其要体现人文关怀，真正达到“表里如一，文质彬彬”，我们的城乡规划工作应该“求真、求善、求美”，实现科学合理的空间资源配置，力求创造人与人、人与社会、人与自然和谐共处的美好画面；他给大家分析了2011年度全国优秀城乡规划设计奖的评选情况，指出加强规划研究是提升规划编制深度与实现规划创新的关键，各规划编制单位应真正融入到全省规划行业的文化建设之中，促进行业发展与繁荣。

本届院长联谊会得到了广大规划设计院的积极参与，得到了温州市城市规划设计研究院的大力支持和精心承办，通过一年一度的联谊交流，不断加强了我省规划行业的凝聚力，有效促进了各会员单位之间的横向联系与业务交流。金华市城市规划设计院热情邀请大家明年在金华再见面。



颁奖仪式



各规划设计院代表就会议主题作交流发言

第三届长三角地区 城乡规划研讨会在上海举行

2012年8月30-31日,由上海城市规划学会、江苏省城市规划学会和浙江省城市规划学会联合主办的第三届长三角地区城乡规划研讨会在上海成功举行。大会以“文化驱动创新、区域共建繁荣——文化传承与城市规划”为主题,来自长三角地区两省一市的规划专家、学者、行业代表等近200人齐聚一堂,共享研讨盛会,我省约80位规划同仁参加了此次会议。

全国政协副主席、民革中央第一副主席厉无畏,中国城市规划学会副理事长兼秘书长石楠,上海市规划和国土资源管理局副局长徐毅松,中国社会科学院城市发展与环境研究所副所长魏后凯等有关会议嘉宾和上海城市规划学会理事长毛佳樑,副理事长叶贵勋、俞斯佳、张玉鑫、吴庆东,副理事长兼秘书长严润,江苏省城市规划学会理事长张泉,副理事长邹军、叶斌,秘书长陈小卉,浙江省城市规划学会理事长周日良,浙江省城乡规划协会理事长、学会常务理事顾浩,秘书长胡村霖等会议主办方领导出席了会议。开幕式由毛佳樑理事长主持,石楠副理事长、徐毅松副局长、张玉鑫副理事长、张泉理事长和周日良理事长分别代表中国城市规划学会、上海市规划和国土资源管理局、上海城市规划学会、江苏省城市规划学会和浙江省城市规划学会作了致辞。

本届研讨会根据大会主题,特邀请全国政协副主席、民革中央第一副主席厉无畏和中国社会科学院城市发展与环境研究所副所长魏后凯两位专家作主旨报告。厉无畏专家以《文化创意产业,推进城市实现创新驱动和创新发展》为题,在总结国内外文化创意产业发展经验的基础上,通过一系列成功案例的分析讲解,就如何实现创新驱动和创新发展提出了三条重要的可行性路径,即旧区改造,城市更新;资源开发,文化演绎;旗舰项目,综合运作。他指出



中国城市规划学会副理事长兼秘书长石楠到会致辞



上海市规划和国土资源管理局副局长徐毅松到会致辞



上海城市规划学会理事长毛佳樑主持开幕式



江苏省城市规划学会理事长张泉代表主办方致辞



浙江省城市规划学会理事长周日良代表主办方致辞



上海城市规划学会副理事长俞斯佳代表主办方致辞

文化创意产业的积极意义更在于通过融合渗透，促进产业创新和结构优化，从而带动各个领域的经济革新。魏后凯专家的《中国城市化转型与质量提升战略》报告，主要围绕“当前中国城市化正处于战略转型期；新时期中国城市化质量提升战略；中国城市品质提升与文化特色塑造”这三方面内容展开。他通过介绍我国城镇化的特点及其发展趋势，探讨了如何提高城镇化质量的科学路径和如何提升城市文化特质的具体措施。

顾浩理事长代表主办方之一主持了专题报告阶段的研讨会，专题报告由江苏省城市规画学会副理事长邹军的《困惑与探索：从规画编制到政策创新》、上海市城市规画设计研究院副院长王林的《转型背景下上海城市文化空间发展规划研究》和浙江省城市规画学会常务理事、浙江省城乡规画设计研究院院长张晓斌的《城市历史遗产保护的理性思考》三部分组成。张晓斌院长以“在探索中前进—前进中的困境—困境中的反思”为切入点，展示了宁波城市历史遗产保护的发展与经验，分析了城市历史遗产保护的尴尬与问题，展望了城市历史遗产保护的未来之路。

会议期间，长三角地区两省一市的6位规画代表结合会议主题及当前规画热点进行了大会交流发言，与到会代表共同分享江浙沪的最新研究和实践成果。杭州市城市规画设计研究院总规画师汤海瀛教授级高级工程师、浙江省城乡规画设计研究院吴琳高级规画师代表浙江规画行业分别作了题为《中国世界文化遗产与社区发展研究》和《历史街区复兴的功能再生策略研究》的发言交流，有效促进了长三角地区城乡规画领域的经验分享与业务交流。

最后，毛佳模理事长为第三届研讨会作总结发言，肯定了会议的精彩内容和积极意义。他谈到三点体会：一要充分发挥规画学会的平台交流作用，提到了长三角地区规画行业的交流由政府阶段到行业学会之间的转变；二要坚持理论联系实践，传播先进的规画理念，并运用研讨成果于规画编制中；三要采取多种形式开展行业活动与交流，形成合力，致力于长三角规画队伍整体素质与水平的提高。

第三届长三角地区城乡规画研讨会的圆满成功，是两省一市规画界共同努力的结果，达到了增进区域合作和实现学术交融的目的，研讨会这一交流平台的搭建也是深化长三角城市群协调发展与推动城乡统筹一体化的行业需要。本次会议取得了一定的共识，汇编论文集一本，选登优秀论文45篇以作长三角地区规画行业内交流学习。





省规划学会承办 2012 年全省历史文化名村 保护与发展培训班

2012年9月中旬,由省住房和城乡建设厅、省文物局联合主办,省规划学会承办的全省历史文化名村保护与发展培训班在杭州顺利开班,共有来自省内建设系统和文物系统的80位学员参加了此次培训。主办方根据培训主题及当前历史文化名村保护与发展趋势,邀请了4位行业专家进行授课讲解,它们是省建设厅原副厅长、总规划师,教授级高级建筑师,国家一级注册建筑师胡理琛作的题为《楠溪江乡村建筑人文思想的启迪》;省文物考古研究所副所长、研究员,注册城市规划师黄斌作的题为《城乡规划与历史文化遗产保护》;国家历史文化名城研究中心主任,中国历史文化名城保护专家委员会委员,同济大学建筑与城市规划学院教授(博导)阮仪三作的题为《历史古镇的保护与合理发展》;同济大学建筑与城市规划学院教授(博导)邵甬作的题为《传统村落的保护与旅游发展——中法经验比较》。

整个培训过程采取了课堂教学与实地考察相结合的形式,部分学员在理论学习的基础上,先后参观考察了一些具有代表性的历史文化村落(温州永嘉楠溪江古村落群和福建厦门永定土楼群),感受典型案例,吸取先进经验,拓展工作思路。本次培训班内容较丰富,课程安排理论穿插实践,取得了较好的培训效果。



省建设厅原副厅长
总规划师胡理琛教授级高级建筑师授课



省文物考古研究所副所长
黄斌研究员授课



国家历史文化名城研究中心主任
同济大学建筑与城市规划学院阮仪三教授授课



同济大学建筑与城市规划学院
邵甬教授授课

征稿启事

《城市与规划》是由浙江省住房和城乡建设厅主管，浙江省城市规划学会、浙江省城乡规划协会主办的城市规划类综合性季刊。其前身为《联合会刊》，面向全省规划管理部门、规划设计机构发行，已成为浙江省规划行业交流经验、发表观点、展示成果、传播信息的重要平台。《城市与规划》将在《联合会刊》的基础上，引入先进的规划思想和规划理念，持续提升刊物的学术水平，进一步把自身打造成为浙江省规划工作者学习规划、探讨规划、交流思想的重要学术性刊物。

本刊重点关注城市规划领域的前沿问题，交流学术实践心得，传递最新信息动态。投稿的范围包括：理论研究、城市建设、管理者论坛（市〈县〉长论坛、局长论坛）、规划信息、问题探讨、队伍建设、他山之石、新技术应用等方向的学术论文和设计技术成果等。

热诚欢迎省内外广大工作在城市规划、建设、管理战线上以及各高等院校、科研院所的同行不吝赐稿，来稿一经录用，即寄稿酬和样刊3份。投稿要求如下：

1. 论文要求观点明确、论证充分、结构严谨、数据可靠、文字流畅。
2. 论文未曾公开发表，不得侵犯他人著作权，不得泄露国家机密。
3. 论文字数以5000字左右为宜。论文标题一般不超过20字，摘要200-500字，关键词3-7个。

4. 文章采用层次标题形式：即1, 1.1, 1.1.1, (1)……。

5. 来稿应提供作者简介和作者地址。简介包括作者姓名、性别、出生年月、最高学历、工作单位、职务、职称、主要从事的研究方向等；地址包括详细联系地址、联系电话、手机、传真、E-mail等。

6. 来稿请附电子文件；来稿恕不退稿，敬请作者自留底稿。投稿地址：杭州市保俶路238号浙江省城市规划学会、城乡规划协会《城市与规划》编辑部，310007。

或请将投稿论文的电子文件以“附件”形式发送至《城市与规划》编辑部邮箱：zaurp@hzenc.com。稿件的电子文档名称采用文章标题，在发送邮件主题栏中填上“《城市与规划》投稿”字样。

联系人：孙盛哲

电 话：0571-85160276

《城市与规划》编辑部

二〇一二年九月