

10 of 10

10 of 10

卷之三

— 1 —

...
...
...
...
...

—
—
—

卷之三

DATA DUMP

Digitized by srujanika@gmail.com

- -
 -
 -
 -

www.industrydocuments.ucsf.edu

-

10 of 10

- ANSWER

-

目 录

考 察 报 告	02 关于印发天津市城市规划建设考察报告的通知
	02 树新理念用大手笔推动城市建设大跨越——天津市城市规划建设考察报告
控 规 专 栏	08 控制性详细规划实施评估报告编制探讨 汤海孺 陈伟 陈添明
	14 控规法定文件表达探索 吕佳 林葛亮
	20 浅析山岳型景区控制性详细规划的编制 华芳 孙凯旋
	27 交通容量分析在控规编制中的应用 周果尧 王峰 邓良军
	32 控规层面市政基础设施规划实施评估研究与实践 桂明
规 划 研 究	37 “地铁时代”杭州城市商业布局的嬗变与重构 陈玮 顾怡川 应联行
规 划 管 理	45 普陀区房屋用途临时变更相关管理规定的研究 江篪 罗文靓 蔡吉鸿
全省优秀规划项目介绍	51 温州市中心城区绿道网行动规划
	53 杭州市江干区艮北新区城市设计
	56 杭州市城市轨道交通线网评估及规划优化
	59 杭州市应急疏散避难场所布局规划(2008—2020年)
	61 桐乡市城市公共交通专项规划
	63 富阳城市绿心新沙岛风情小镇规划
	66 浙江省控规标准图集与海宁市中心城区控规编制区规划实践
学会协会工作信息	68 省规划学会、协会召开全省各地市规划学(协)会负责人联谊会
	69 省规划学会、协会召开会员单位联络员会议
	70 中国城市规划协会与沪、苏、浙规划协会 联合举办“转型发展创新——城乡规划学习研讨班”(第二期)
信 息 之 窗	71 绍兴市城市总体规划获国务院批准
	50 金华市区启动公共交通网络规划
	71 舟山市首个县域海岛保护和开发利用规划通过评审
	71 温岭市四举措加强历史文化名镇保护工作
	44 遂昌县从“四个层面”构筑城乡规划体系
	71 金华市城乡规划学会举办第41期城市新讲坛
	72 《云南省城乡规划条例》审议通过
	72 贵州出台绿色小城镇建设评价标准

浙江省住房和城乡建设厅关于印发天津市城市规划建设考察报告的通知

建办发〔2012〕270号

各市、县（市、区）住房城乡建设系统行业行政主管部门：

近日，厅党组书记、厅长谈月明率厅有关处室和部分设区市规划建设部门负责人，赴天津市学习考察城市规划建设情况，并形成了《树新理念 用大手笔推动城市建设大跨越——天津市城市规划建设考察报告》。夏宝龙省长在报告上批示：可转各市长一阅。陈加元副省长批示：天津的成就令人鼓舞，天津的经验十分可贵。省建设厅可将此考察报告转发各地，同时在明年初建设工作会议上请天津同志来讲一课。他山之石，可以攻玉，关键在学以致用，借鉴天津经验，推动我省发展。

现将考察报告随文印发（报告全文请在浙江建设信息港 www.zjjs.com.cn 首页左侧“登录邮箱”下载，用户名 tjkcbg，密码 87052812），请结合实际认真学习贯彻。

二〇一二年十二月六日

树新理念用大手笔推动城市建设大跨越

——天津市城市规划建设考察报告

浙江省住房和城乡建设厅

2012年11月22日

2012年11月8日至11日，省建设厅党组书记、厅长谈月明率省建管局局长张奕和全省部分设区市规划建设部门以及省建设厅有关处室负责人一行17人，赴天津市学习考察城市规划建设情况。考察团与天津市城乡建设和交通委员会、规划局进行了座谈交流，实地考察了天津市河西区、滨海新

区、海河沿岸、五大道以及文化中心、规划展览馆、天津站枢纽、地铁等城建项目。总体感受，天津市在城市建设方面具有先进的理念，城市规划设计起点高，基础设施投资大，城市建设发展快、品位高，城市功能完善。天津超前的发展眼光、清晰的发展思路、崭新的建设成就、强劲的发展势头、多元包容的

城市文化，城市建设中即注重大思路、大手笔，又注重精雕细刻、精益求精的经验做法，令人震撼，让人感佩，催人奋进。

一、基本情况

天津市是我国四大直辖市之一，是环渤海地区经济中心，北方最大的沿海开放城市，陆域面积 11916.9 平方公里，辖 16 个区县。2011 年全市常住人口 1350 多万人，城镇化率 80.5%，建成区面积 765 平方公里。近年来，天津市委、市政府以科学发展观为指导，抢抓历史机遇，大力实施“一二三四五六”的奋斗目标和工作思路，着力构筑“三个高地”，全力打好“五个攻坚战”，推动各项工作站在高起点、抢占制高点、达到高水平。综合实力跃上新台阶，2011 年全市生产总值 1.12 万亿元，人均生产总值 1.3 万美元，地方财政收入 1455 亿元，实际直接利用外资 131 亿美元，实际利用内资 2086 亿元。经济结构加快转型升级，把“重大项目”、“小巨人”、“楼宇经济”等作为转方式调结构的重要举措，大力发展战略性新兴产业、装备制造、电子信息、生物医药、新能源新材料、国防科技、轻工纺织等八大优势支柱产业，五年累计实施总投资 2.27 万亿元，引进了 1440 项高水平的大项目、好项目，在津投资的世界 500 强企业 150 多家，国内 500 强企业 200 家。国家战略深入实施，滨海新区全面开发开放，高端化高质化高新化优势产业集群和一批国家级研发基地加快形成，中新天津生态城 8 平方公里起步区初具规模，滨海新区已成为全国最具潜力、最有活力、最为开放的现代化新区之一，2011 年新区生产总值 6207 亿元，主要经济指标保持国家级开发区首位；天津港货物吞吐量 4.5 亿吨，成为世界第四大港。

城市建设方面，以实施国家战略和举办达沃斯论坛为契机，全面实施天津市城市总体规划和城市空间发展战略规划，围绕建设“国际港口城市、北方经济中心和生态城市”的目标，按照“高起点规划、高水平建设、高效能管理”的工作要求，不断加

大投入，改善管理，提升质量，城市基础设施承载能力显著提升，人居环境明显改善，城市面貌发生了巨大变化，形成了张高丽书记提出的“大气洋气、清新靓丽、中西合璧、古今交融”的独特城市风格，城市竞争力、吸引力和美誉度迅速提升。

二、主要做法和经验

天津市城市规划建设管理的做法和经验，归结起来主要有以下几方面。

（一）坚持先进的城市建设理念

“百年历史看天津”、“中国近代史从天津起步”，加上又是直辖市，天津市具有良好的城建基础和发展条件。在城市建设中，坚持改革开放，积极引入先进理念，继承弘扬国内外优秀城市基因。

一是注重城市的可持续发展。与南方相比，天津的生态条件和自然环境并不是最好，但天津明确把生态城市作为发展定位，着力提升生态环境和宜居水平。城市建设中注重人口规模、建筑总量、功能提升和生态环境容量的统筹，不追求建筑总量和建筑容积率，注重公共绿地和公共空间的建设，注重为长远发展“留白”，新添绿地 800 多万平方米，改造提升了 149 个公园并免费向市民开放。中新天津生态城作为世界上第一个国家间合作开发建设的生态城，将在环境底子并不好的盐碱地上，为我国乃至世界其他城市的可持续发展提供样板。

二是注重历史文化的传承。注重处理好城市现代化建设与历史文化传承的关系，坚持保护与开发相结合。依据“保护优先、合理利用、修旧如故、安全适用”的原则，对 746 幢、114 万平方米的历史风貌建筑实施全方位的保护。逐幢建立保护图则和安全档案，为历史风貌建筑“修旧如故”提供适用的技术和材料，使 261 幢、58.71 万平方米历史风貌建筑得到修缮。注重保护与发展并举，对意式风情区、五大道民园地区等历史街区，注入现代化服务功能，发展文化创意、精品购物等服务功能，展现城市魅力，体现“天津元素”，提升城市活力，使文化底蕴与现代化气息融为一体，塑造个性突出、鲜明优美、多元包

容的城市形象。**三是注重城市景观的设计。**按照一流的规划理念,邀请一流的设计团队,对天际线、重点地段、重点道路、滨水地带、水系桥梁等景观进行了规划,建成了50公里夜景灯光体系。积极推进城市雕塑建设,充分发挥城市雕塑等公共艺术的文化标志和审美引导作用。注重建筑形态、色彩以及相互间空间关系的处理与协调,使整个城市的建筑错落有致、协调统一、富有韵律,构筑了天津独特的城市风貌。**四是注重规划设计市场的开放。**为建设符合国际规划建设潮流的新型城市,提升建设水平,天津的很多规划设计项目,如文化中心、会展中心、火车西站、海河沿岸建筑、滨海新区、海河教育园等,面向国际采取招标方式确定一流的规划设计单位。在引进高水平规划设计的同时,也更新了城市建设的理念,促进了城市建设管理和水平的提高。**五是注重规划设计建设的协同作战。**在重要地区、重点项目的建设中,注重部门合作,实施多兵种、集团化协同作业,同步协调、同步深化规划、建筑、市政、交通、园林、景观等各环节,确保项目规划建设的高水平。实施“专人负责、一盯到底”的工作制度,推进项目建设“两延伸”,即向前延伸将选址、策划、运营和规划设计充分结合起来,向后延伸确保建设每个环节严格按照规划实施,做到规划设计建设环环相扣,一杆到底。此外,在城市建设中,天津市广大干部职工特别能吃苦、特别能干事、特别有办法,勇于进取,争创一流,不自满不松懈不畏难,追求卓越,全力提升城市建设水平,弘扬了天津精神,创造了天津速度、天津效益。

(二) 突出城市规划的战略引领

天津市十分重视城市规划的统筹引领作用,坚持以规划的高标准编制、高水平转化促进城市建设和社会经济发展。历届市委市政府领导都十分重视城市规划,特别是市第九次党代会以来,张高丽书记先后19次,黄兴国市长先后50多次,分管副市长先后200多次,带队到市规划局现场调研,研究重大规划事项,听取重点项目规划设计方案汇报。从市领导到市民,都有一种强烈的城市规划意识。

没有科学的规划不许建设,没有精心的设计不许施工,已成为天津城市建设的“铁律”。近年来,天津市着力抓了规划体系的完善。**一是编制实施城市空间发展战略规划。**在国务院批准实施的《天津城市总体规划(2005—2020)》的基础上,编制实施了《天津市空间发展战略规划》,大手笔谋划城市发展蓝图,确定了“双城双港、相向拓展、一轴两带、南北生态”的城市空间发展战略。“双城”战略强化了滨海新区的地位,扩充了城市职能,使天津市域空间结构由“主副”向“双核”转换,“双港”战略有效缓解了日益突出的港城矛盾,实现了港城互动共进。《天津市空间发展战略规划》已通过了市人大专门立法。天津城市总体规划和城市空间发展战略规划的编制与实施,优化了天津城市空间发展布局,为天津的跨越式发展打开了巨大承载空间,为城市面貌的根本性改变奠定了良好的基础。**二是开展大规模集团式规划会战。**为又好又快地落实国家战略,于2008年7月专门成立市重点规划编制指挥部,集合100多位国内外城市规划顶级精英和决策者、设计者,按照世界级城市的建设与发展定位,采用大规模集团式的会战方式,集中精力编制了7个方面,119项重点规划,包括了城市空间发展战略规划、区县总体规划和总体城市设计、专项规划和重点地区城市设计,有效地解决了规划贮备不足、水平不高的问题。目前,这119项重点规划有一半以上已经转化实施。**三是创新建立“一控规两导则”管理体系。**为全面落实空间发展战略,创造性地将控制性详细规划、土地细分导则、城市设计导则有机结合、协同运作,建立了“一控规两导则”管理体系,将涉及居住、市政、交通、公共服务、公共安全等方面的规划在控规中逐项落实,促进基础设施和公共服务设施不断完善,有效支撑了城市建设发展。同时,十分注重城市整体空间形态的塑造,在城市建设中做到了控制性详细规划全覆盖,城市设计全贯穿。目前,天津市已形成了以《战略规划》为总纲,以规划研究为先导,以“多层次总体规划+一控规两导则”为核心,以建设类规划为

实施依据、以专项规划为支撑，涵盖全市各层次、各类型的规划编制体系。

（三）注重基础设施建设的先行

针对大城市基础设施建设的特点，天津市连续多年不断加大基础设施的投资，近五年累计完成市政公用设施投资 3527 亿元，完成交通建设投资 1676 亿元，完成房地产开发投资 3841 亿元，合计 9044 亿元，占了全市固定资产总投资的三分之一以上。**一是加快区域大交通建设。**积极打造大通道、建设大枢纽、构建大交通，对铁路、机场、港口等重大交通基础设施的加大投资力度，强化京津同城效应，改善与国内各大城市以及市区与各区县的交通联系。**二是加快城市综合交通体系完善。**大力实施公交优先战略，以城市轨道交通建设为重点，加快推进枢纽型、功能型、网络化的综合交通体系建设，市区轨道交通通车里程达 130 公里，地铁 2、3、9 号线年内试运行。规划建设了总长度为 220 公里的城区快速路系统，新建改造了 580 条城市道路，重点解决了入城口、繁华区域、中小学、幼儿园、医院等区域的拥堵节点，同时加大了过街设施建设力度，使整个城市的交通得到了有效的改善。**三是加快重点工程建设。**针对当前急需和长远发展的需要，五年来共立项建设了 343 项市级工业、交通、文化、教育、卫生等重点项目，其中，149 项已建成投入使用，已累计完成投资 2.88 万亿元，建成了文化中心、津湾广场一期、梅江会展中心一期、泰安道地区综合开发等重点工程。**四是加快民心工程建设。**近五年来，共累计开工建设各类保障房 4262 万平方米、71 万套，整修旧楼区 1188 万平方米、26 万户。目前全市城镇居民人均住房面积 33.77 平方米，全市燃气、自来水覆盖率 100%，城区集中供热超过 96%。为确保资金投入，天津市积极推动投融资创新，注重政府主导和市场运作相结合，推行多渠道融资，保障了大建设、大投入、大发展的需要。

（四）注重城市亮点的打造

近年来，天津市不断加大建设力度，打造城市亮点。特别是海河两岸坚持新建与改造相结合，既

注重对历史风貌建筑的保护，又不断加快现代化改造建设，连续五年实施综合开发，以商业、贸易、娱乐等为核心功能，以两岸基础设施提升土地价值，精心打造亮点工程和精品工程，凸显高品质亲水城市形象，使海河沿岸地区既具浓郁的历史特色又洋溢现代化气息，形成了独具特色的“服务型经济带”、“文化带”和“景观带”。位于河西区的市文化中心，占地面积 90 公顷，素有天津“城市会客厅”之称。建设文化中心，主要是为了增强城市的吸引力、凝聚力和竞争力，体现城市发展定位，进一步完善城市的文化功能。该中心总建筑面积约 100 万平方米，地上约 53 万平方米，地下约 47 万平方米，地上地下一并开发。该中心充分彰显了天津深厚的历史文化底蕴、独特的文化魅力和现代化大都市气派，其建设水准可以说代表了天津乃至全国的最高水平。该中心建筑群落包括了天津图书馆、天津博物馆、天津美术馆、天津大剧院、阳光乐园、文化广场、银河购物中心等。该中心是天津有史以来最大的公共文化设施，也是目前国内规模最大的文化休闲中心。天津西站是天津目前现代化水平最高的交通枢纽，占地面积约 68 万平方米，地上 2 层、地下 3 层，建筑总面积 18 万平方米，车场总规模为 24 台 24 线。该站通过约 5.2 公里长的地下直径线，与天津站紧密相连，同时通过立体开发实现了铁路、公交、地铁、出租、长途客运等多种交通运输方式的“零换乘”。其白色的编织网状屋顶钢结构已成为天津重要的新地标式建筑之一。

滨海新区于家堡金融区，规划定位为与中国北方经济中心相适应的金融服务体系和金融改革创新基地，规划面积 3.86 平方公里，建筑面积共约 968 万平方米，其中地下约 400 万平方米，规划居住人口 6.7 万，工作人口 30 万，计划投资 2000 亿元。该区域未来将建成 120 个市场会展、现代金融、传统金融、教育培训和商业商住项目，建成后将全球规模最大的金融区（类似美国的曼哈顿）。该区域自 2009 年初开工建设以来，已开工建设 15 栋楼宇，建筑面积达 168 万平方米，累计投资 101.7 亿

元，已有注册企业 484 家，注册资本达 1282.96 亿元。响螺湾商务区规划面积 4.2 平方公里，建筑面积 567 万平方米，规划居住人口 5.8 万，工作人口 25 万人，未来将集商务办公、商业文化、金融办公、会务会展、城市观光等功能为一体。该区域自 2007 年 9 月开工建设以来，已开工建设 39 个项目、48 栋楼宇，累计投资 420 亿元，每平方公里投资达 100 亿元。已有注册企业 168 家，其中，五矿大厦、浙商大厦等楼宇已实际进驻企业 200 余家，入驻率超过七成。

（五）强化城市精细化管理

近年来，天津市城建管理系统主动适应发展新形势，进一步完善了市、区县两级管理。2008 年 3 月开始，以落实国家战略、迎接奥运会、国庆六十周年和达沃斯论坛等活动为契机，连续奋战 900 天，开展了大规模的市容环境综合整治，显著改善了市容市貌，形成全社会参与城市管理的范围。整治工程从公园到道路，从沿街沿路到社区里巷，再到进楼入户；从天际线整治到建筑细部整治，从整体风格把握到广告牌匾、夜景灯光、城市家具、工程围挡，甚至景观路面铺什么石子、墙面刷什么漆等每个细节。在整治过程中，按照文化有阵地、娱乐有场所、健身有设施、绿化有特色的“四有”标准，先后整治了居民社区 943 个，拆除危陋房屋和违法建筑 316 万平方米，实施“平改坡”1401 栋约 108 万平方米，更换破旧窗户 65 万平方米，完善服务设施 2800 处，完成老住宅楼节能改造 1943 万平方米，改造积水点 500 处，累计共有 450 多万居民直接受益。通过整治，老旧小区从“外衣”到“里子”都变了新模样，并见缝插针地打造了一批街头小品绿地，丰富彩叶树种，提升城市绿化品质，创造了“西方疏林草地和东方盆景艺术相结合”的绿化特色。全力推行城市管理规范化精细化常态化，以治理乱摆乱占、成片摊贩聚集点为重点，取缔非法占路摊点 3800 处，保障了主要道路清洁畅通；以中心城区主次干道为重点，治理非法占路停车道路 135 条，优化了停车秩序；以城郊结合部和区际结合部为重

点，治理脏乱点位 1980 处，环境面貌明显改观；建成了城市数字化管理平台 21 个，设立了视频监控点 3500 处，形成了覆盖全市 16 个区县的网络化管理网，城市精细化管理水平显著提升。

三、启示和建议设想

天津以新机遇为契机，坚持先进新理念，高起点、高水平规划建设管理城市，实现城市建设大跨越、促进城市大发展的经验和做法，给了我们许多宝贵的启示。主要有以下几点：

一是深入推进新型城镇化，加快新型城市建设，必须突出抓好城市规划、建设和管理三个关键。天津在城市建设发展中，始终以先进城市、先进地区为标杆，突出规划统筹引领，协同推进城市规划、建设和管理，进行“高起点规划、高水平建设、高效能管理”。我省推进新型城镇化，加快新型城市建设，要学习天津经验，切实发挥好规划的“前轮”引领作用和建设、管理“两后轮”的支撑作用，做到“三轮齐驱”。要坚持先进的规划理念，把舒适宜居和可持续发展作为规划的首要目标，把城市的每一块土地、每一幢建筑都要当作艺术品进行精雕细刻。要加大规划和建筑设计市场开放力度，积极引进国内外高水平规划设计单位和规划设计大师参与我省城乡规划建设。要坚持把城乡规划和拓展城市空间相统筹，科学引导城乡统筹发展和公共设施、环境建设。要坚持城市建设与基础设施建设相统筹，推进高速公路、铁路、机场等重大基础设施建设，不断提升城市承载辐射功能。只有基础设施的大发展，才能带来城市功能效率的大提升。城市建设要强化精品建设理念，瞄准一流，大手笔、大气魄搞城建，做到在高水平规划引领下，拆建结合、建管同步。要深入实施“数字城管”，加快“智慧城市”建设，推进城市管理精细化智能化。

二是深入推进新型城镇化，加快新型城市建设，必须提升城市的发展水平，特别要提升大城市、都市区对区域整体发展的带动能力。天津这几年的跨越发展，国家战略起到了决定性作用，其本身的

基础条件、城市综合承载力和城市能级也发挥了关键性作用。我省推进新型城镇化，既要推动城乡统筹发展，更要提升城市特别是大城市的发展水平。未来一段时期，是我省推进经济转型升级的关键时期，要深入“四大国家战略举措”，切实加快以杭州、宁波、温州等大城市为核心的都市区建设。杭州、宁波两大中心城市要树立超前意识，提升城市能级，积极向国家中心城市靠拢，打造成国内标杆城市。要通过优先发展大城市和都市区，来加快大项目、大企业和科技、人才等高端要素的集聚，以此加快高附加值制造业和现代服务业的发展，从而带动全省整个经济的转型升级，带动区域整体发展。

三是深入推进新型城镇化，加快新型城市建设，必须进一步加大行政推动力度。天津在城市建设中，十分注重政府调控，通过行政大推动，规划大手笔，建设大投入，管理大力度，部门大会战，城市建设得到了跨越式发展。下一步，我们在深入推进新型城镇化，加快新型城市建设，在进一步发挥市场配置作用的同时，要进一步加强政府宏观调控，通过加大财政投入力度，大手笔谋划、大投入建设、大力度实施，以大投入推动大发展；要进一步优化城乡资源配置、基础设施布局和生态环境建设，统筹协调好人口、资源、环境、经济社会之间的关系；要进一步突出创新驱动，在深化改革开放中寻求新型城镇化发展的新机制、新动力。同时，还要学习天津人在城市建设中争创一流、不甘落后、苦干实干、精益求精的精神，要有赶超先进、奋发直追、破除制约的信心和决心，千方百计想办法、办成事，以务实的态度，想实招、抢机遇，注重实战、狠抓落实，推动新型城镇化战略的深入实施。

四是深入推进新型城镇化，加快新型城市建设，必须彰显特色、保护自然和历史文化遗产资源。资源节约、环境友好、人与自然和谐发展是新型城镇化的核心内涵。天津市十分注重城市文脉的延续和城市特色的塑造。深入推进新型城镇化必然给我省自然环境、风景名胜资源和历史文化遗产保护提出了新要求。要加快推进绿道网建设，更好地串联

起全省的风景名胜和历史文化资源。要大力推行城市环境综合整治和城乡有机更新，加快拆违力度，以点带面进行城市水系、建筑立面、老居住区、人文风貌的统一提升和打造，营造好富有浙江特色的城市人文环境，使各城有特色，各市有亮点，乡镇很优美，加快建成美丽富饶浙江。

按照“干在实处、走在前列”的要求，结合借鉴天津经验，明年我省城乡建设要重点抓好五项工作：

一是抓重点规划的编制工作。大力提升沿海地区城市规划水平，塑造滨海特色城市。抓紧开展杭州、宁波、温州三大城市总体规划修编工作，高起点谋划拓展城市发展空间。完成各设区市城市地下空间开发利用规划和市、县（市）绿道网规划等专项规划。

二是抓城乡拆违治违工作。通过调查摸底，掌握全省城乡违法建设现状，分级成立拆违领导机构，制定“三年城乡拆违治违行动计划”。从明年起，全省每年拆违面积要达到3000万平方米以上。

三是抓城市综合交通体系完善工作。为解决日益突出的行车难、停车难问题，加快城市综合交通规划编制，优化交通综合设施布局；加快推进城市轨道交通规划建设，优化居民出行结构；推进道路建设和道路整治并举，优化城市道路功能；加快城市地下空间开发利用，优化城市静态交通；加快创新交通设施管理机制，优化现有交通资源运行效率。

四是抓绿道网建设和地下空间开发利用工作。从今年起，每年建设1000公里绿道，三年内建成3000公里绿道。“十二五”期间，要再开发城市地下空间面积1亿平方米，每年完成2000万平方米。

五是抓农房改造示范村建设工作。今年已开展了100个农房改造示范村建设，明年要启动200个示范村建设，五年内完成1000个“规划设计一流、质量安全一流、风貌特色一流、生态环境一流、社区管理一流”的农房改造示范村建设。

控制性详细规划实施评估报告编制探讨

杭州市城市规划设计研究院 汤海孺 陈伟 陈添明

【摘要】开展规划管理单元控制性详细规划(以下简称控规)实施评估是控规修编的前提。本文结合杭州市新一轮控规修编的实践,探讨了控规实施评估报告编制的方法、内容及成果表达。特别提出,评估的开展应当着眼实施环境适应性、实施目标一致性、实施管理有效性和实施监督制衡性四个方面,单元、街区、地块三个层面,及“原控规现状”、“原控规”、“现状控规”、“现状”四个状态,并采用多种技术手段支持。为评估报告的编写提供了有益的经验借鉴。

【关键词】规划实施;评估报告;控制性详细规划

1 前言

控规实施评估是实施控规的重要环节和修编控规的重要前提。它是按照一定的程序,采取一定的评价指标和方法,对控规实施效果和存在问题进行评价分析,其结论是控规修改的重要依据。杭州正在按分层控制的新编制方法,开展新一轮的单元控规全覆盖工作。研究并统一控规实施评估报告的编写方法,对指导控规修编、实现控规工作规范化具有重要意义。

2 对控规实施评估的认识

2.1 控规实施评估的重要性

2.1.1 法律赋予控规重要地位,评估是控规修改的依据

《城乡规划法》赋予了控规以重要地位,是进行规划行政许可的法定依据。其第四十八条对修改控规做出了严格的程序规定,需开展修改必要性的专题论证,目的是防止随意修改控规,保证控规的权威性和严肃性。因此,控规实施评估工作是论证修改必要性的重要依据。国内一些城市如长沙、上

海、杭州等已相继开展了此项工作。

2.1.2 适时开展评估是提高规划有效性的重要手段

控规的实施是一个连续、动态的过程,对这一过程开展控规实施评估,可以及时总结成绩、发现问题、把握动向、改进工作、加强落实。通过定期评估,分析规划编制的背景有哪些大的变化,动态反馈实施情况,判断规划还适不适合现实发展要求?要不要修改?什么方面要修改?以便于及时调整方向,改进工作,有利于提高规划的有效性,进一步保障各方利益(尤其是公众利益)。

2.1.3 评估也是行使规划监督、改进管理工作的手段

评估工作也是对规划管理及其它部门的工作的检验,通过分析存在的问题,找到改进的方法,可以督促各部门严格落实规划,提高管理的绩效。

2.2 控规实施评估的基本思路

2.2.1 着眼规划实施的四个环节,评估实施的四个性

控规实施评估应当着眼于控规实施的全过程来考察,包括控规的实施环境——实施依据——实

施管理——实施监督四个环节。其中，实施环境是控规方案编制的前提。如果实施环境改变了，控规方案也应当相应修改。否则，必然会出现方案不适应实施环境的要求的情况。故要对实施环境的适应性进行评估。实施依据是判断实施程度的准绳。它包括规划成果、相关法规、管理规定等，需要评估实施内容与规划的一致性。实施管理是落实规划的关键。如果管理过程中擅自更改规划或不按规划执行，或面对变化不会及时修改规划使之适应新的变化，那规划也难顺利实施。故需要评估实施管理的有效性。最后，实施监督是保障。规划是一项公共政策，涉及社会各方的利益，不仅需要层级监督，更需要公共监督。故还需要评估实施管理的制衡性。

2.2.2 着眼控规的三层面，评估实施的效果

控规是引导和控制城镇建设发展最直接的法定依据，是具体落实城市、镇总体规划各项战略部署、原则要求和规划内容的关键环节。从改革后的控规内容看，它要解决三个层面的问题：一是单元层面。要具体落实城市总体规划、各专项规划所提出的空间、设施等布局要求，通过多途径测算单元开发总量并使公共服务设施、交通、基础设施、生态空间与之相匹配，做好与上位规划的全面对接。二是街区层面。要根据街区的性质、功能，进一步做好街区层面的服务设施、道路交通设施、市政设施的配套，建立街区开发总量平衡的规则，既保持开发总量不突破的刚性，也给管理留有适度的弹性余地，适应项目的不确定性。三是地块层面。确定地块开发的各项指标，指导地块规划条件的制定。

评估也应当从这三个层面入手。单元层面，重点分析控规批复后上位规划、法规方面的变化，城市级项目的落实情况，规模、开发量的变化情况；街区层面，重点分析各项配套设施的落实情况；地块层面，从定性、定位、定量来评估规划落实的情况，更关注设施定性、定量的实施情况，对设施的定位只要在同一街区也应当视为实施较好。

2.2.3 着眼控规的四个状态，评估实施的效果

单元控规实施评估主要是规划与实施状况的比对分析。它涉及四个状态，即“原控规现状”、“原控规”、“现状控规”、“现状”，它们之间发生变化情况以及对控规带来的影响。“原控规现状”即指原控规编制时的现状情况。“原控规”即指原规划管理单元经市（县）人民政府批复时的规划方案。“现状控规”即指原控规批复后，在控规实施过程中，经规划局部调整后的最新控规管理平台的控规成果，是规划管理中的最新控规方案，这是一个动态的规划方案。“现状”即指控规评估时的现状情况。这种分析主要有两种情形：一是基本按控规实施后的现状对控规的反馈；二是未完全按控规实施，规划调整对控规的影响等。后者评估主要包括以下几方面：用地构成、人口、住宅开发量、建筑开发总量数据变化。配套服务设施、道路交通设施、市政基础设施的服务水平。

2.2.4 着眼多手段支持，评估实施的效果

控规实施评估主要采用对比分析法，分析控规调整所引起的人口规模、用地总规模、开发总量、公共服务配套总量、绿地总量等内容的变化，通过对分析量上的差异，查找存在的问题，解释差异、分析问题的原因，提出应对的办法。这里有两个对比：一是现状变化的对比。即将当前现状与控规编制时现状进行对比，比较规划实施所引起现状的变化情况。二是规划落实情况的对比。即将当前现状与编制的规划图进行对比分析，检验这种变化是否与规划要求一致，分析规划的实施吻合度。

控规从本质上讲，就是要解决开发需求与空间、设施承载能力相匹配的问题。然而，开发总量到底控制在多少适宜，是需要从公共服务、交通、市政的承载能力等多方面去论证的。鉴于交通、市政问题是一个系统的问题，不能就单元论单元，而必须放到整个城市的系统里去分析。为此，本轮控规修编，我们构建了单元控规交通需求模型和市政容量模型，试图通过模型测算出单元控规的开发量与交通支撑能力和市政基础设施支撑能力能否相匹配，

为合理确定开发容量提供科学依据。

交通需求预测模型简称交通模型，是利用数学模型来模拟出行的特性，包括小区出行量、出行分布、出行方式划分以及道路的交通状况。控规阶段交通模型的研究方法主要为四阶段交通预测法，即交通生成、交通分布、交通分担和交通分配。一般以区块内各地块土地的开发规模及就业岗位数为权数，使用加权平均法将核心区总的地面交通的交通量分配到各地块，获得各交通单元交通生成量。

市政容量分析模型构建试图将整个规划区域按各个市政设施系统布局，划分为若干个市政容量基本评估次片区，从宏观层面分析每个单元控规进行市政评估分析所需的外部条件，以便将街区分解到每个基本评估次片区中进行供需平衡匹配分析。因此，可为下阶段各个单元控规修编及评估提供指导。

此外，我们需要采用问卷调查法，即采用会议访谈、问卷调查等方式，来获取、分析包括政府部门（包括市区和社区政府部门）、专家、建设部门、社区居民等各社会层面对规划实施的认知评价内容。具体可通过发放问卷，走访控规范围内街道社区、企事业单位、居民，以及其他相关部门，了解其对原控规实施情况的意见以及对今后控规修编的建议。

最后，为了建立数据与用地空间的关系，我们还需要建立 GIS 数据库，通过 GIS 手段，分析“原控规现状”、“原控规”、“现状控规”、“现状”的配套服务设施、公园绿地的服务水平，分析其服务范围，查找存在的问题，并提出建议方案。如根据农贸市场的布点情况，分析其服务范围及人口，掌握居民使用的方便程度，以评价规划布点是否合理。

2.3 影响控规实施的主要因素

根据控规评估的实践，影响控规实施的因素，主要分为两种：一种是一般性影响，只涉及数量上的变化，无须对控规进行大修改，只需对部分内容

进行调整即可；另一种是根本性影响，涉及结构性的变化，必须对控规进行修改，否则不能适应形势变化的需要。后一种影响因素又可分为外部因素和内部因素。

2.3.1 外部因素

(1) 政策、法规因素

国家政策、法规的变化往往引发对规划实施的结构性影响。如国家《城乡规划法》颁布实施，要求城乡统筹，需要考虑农村的基础设施、外来务工人员子女义务教育；用地新国标出台，调整了用地分类，强化了对公益性服务设施的重视；房产调控“国六条”出台，导致小户型比例提高；一些新的地方性技术规定的变化，如停车位配建标准的提高、学校配套的百户指标变化、《公共服务设施基本配套规定》出台等，都会导致原有控规空间布局、设施配置规模、布局不适应新的变化，需要对原控规进行修改。

(2) 社会经济因素

由于社会发展、技术进步和经济水平提高，人们对公共服务设施、基础设施、安全保障设施的要求也在提高，这就需要重新审视原有控规的设施配置和布局的合理性，以跟上时代的步伐。

(3) 其它因素

其它因素，如地区发展战略、重大项目建设、区域交通条件、区域性基础设施建设等原有控规未能预料到的要求和项目的出现，对相关控规的影响。例如，留下单元正遇西湖区提出建设西溪谷的战略出台，需要按“科技之谷、文化之谷和生态之谷”的要求，在空间上落实好西溪谷发展意图。原部队用地改住宅开发、专项规划中的生产绿地要按休闲公园实施、地铁 3 号线及轨道车场预留对留下开发的影响等都需要加以分析。

2.3.2 内部因素

(1) 实施因素

规划实施不到位，其影响因素很多。或因时序问题实施不能到位。如原工业用地，规划上确定搬迁后规划为住宅，规划方案已按搬迁编制，但实际上，因

各种因素未能及时搬迁而影响规划的实施。结果，周边已按规划住宅的性质安排了住宅，但因工厂未能搬迁，于是就造成工厂与居民之间的矛盾纠纷。又如，该工业用地搬迁后用于安排配套设施，那就会导致配套不落实，影响居民生活。或因地块拆迁费用高而实施不了。经常出现的情况是，绿地公园、小学等配套设施经部门博弈，最后被规划安排在了拆迁量最大的地块，容易开发的地块都用作为经营性用地。或因地块划分与产权界限未能一致，导致开发要涉及多个地块业主，引发实施困难等。

针对以上情况，需要从维护社会公平、经济性、可操作性角度，全面分析，以配套设施优先的原则，将公益性公共设施尽量安排在容易实施的地块，以实现 SOD 服务设施导向的开发模式，这样在规划阶段就避免住宅已经交付使用而配套的学校、农贸市场还未建设的尴尬局面。

(2) 高度、景观因素

按《城市规划编制办法》，建筑高度是强制性内容。机场限高、历史文化保护区、风景区和城市天际轮廓线保护都涉及到建筑控高问题。控规中对建筑高度通则式的规定并不能满足项目管理的深度要求。例如，杭州西湖东岸景观的建筑高度控制、西溪湿地周边景观的建筑高度控制就非常严格，往往需要根据项目的具体方案，开展景观分析，来确定每幢建筑的高度和体量。否则，在项目管理时常常会引发对控规确定的建筑高度进行修改。由此可见，对建筑高度也应当采取分层控制的方法，在单元街区层面先设定高度分区提出原则性要求，再到地块层面，通过地块选址论证报告进一步深化研究并确定建筑高度控制要求，使刚性与弹性有机结合。

(3) 社区、居民及相关主体影响因素

规划要实施，离不开规划范围内的居民、单位的支持。尤其是当实施变电所、垃圾中转站、垃圾填埋场、公厕、公交站等大家都需要但又都不希望放在自家门口的邻避设施时，往往容易遭到所在地居民的反对，影响邻避设施的实施。为此，对这些设施应当尽可能在新区开发时先实施，当然也要做好设

施的防护工作。

3 控规实施评估报告的主要内容

3.1 评估报告的基本框架

我们将报告分为四章。

3.1.1 第一章：评估概述

表述原控规概况，包括规划范围、规划目标、规划结构、人口及用地规模、开发容量、教育配套标准等。现有控规概况，包括原控规批复后所进行的规划修改（杭规调、杭府控规调整）。评估对象及范围、评估依据。

3.1.2 第二章：总体评估

包括实施环境适应性评估、实施目标一致性评估、实施管理有效性评估、实施管理制衡性四部分内容。其中，环境适应性评估应当阐述重大战略、政策、法规影响评估、基础设施建设影响评估、重大项目影响评估等。实施一致性评估包括：人口、用地规模及构成实施评估、规划结构实施评估、开发总量及开发强度实施评估、已批建设项目的落实评估、相关规划的落实评估。实施管理有效性评估，即对编制与审批管理程序的合法、依规、到位情况进行评估。实施管理制衡性评估，即对编制过程、审批及批后管理的公众参与落实情况进行评估，应当包括本单元开发所遇到的诉讼案、新闻报道、群众投诉进行分析，总结经验教训。

3.1.3 第三章：分项评估

包括土地利用各分项用地评估、交通规划实施评估、市政基础设施规划实施评估、规划基础信息分析、公众参与分析。

3.1.4 第四章：评估结论

表述要不要修改？那些内容不适应了，需要修改？附结论总表。

3.2 评估报告的主要内容

3.2.1 评估用地构成的变化

控规用地构成变化是单元功能变化的体现。主要研究工业用地、公共管理与公共服务设施用地、商业服务业设施用地、居住用地、道路与交通设施

用地及公用设施用地的增减变化。一般而言，每一类用地增加或者减少，应评估与其相配套的设施的服务水平是否受到影响。比如住宅用地增加时，要评估居住区配套服务设施的配套情况。应重点关注公益性设施用地的变化。

3.2.2 评估控规人口的变化

人口与控规的配套设施直接相关。一方面要分析现状居住区级公共服务设施保障率，掌握现状配套设施的服务水平，另一方面要分析由控规调整、配套标准变化等原因所带来的配套设施的保障率。尤其是住宅用地增加时，是否相应增加了配套。实际规划中，存在着单个地块的调整，增加的人口数有限，而不足以增加一处配套，但是多个地块的叠加效应，就有可能需要单独增加配套的情况。

3.2.3 评估住宅开发量的变化

住宅的开发量与控规人口一样，是与配套设施直接相关的。重点是学校、绿地等配套是否与住宅开发量的变化同步调整。如果配套无法同步增加，就要考虑减少住宅的开发量。

3.2.4 评估总开发量的变化

单元内总开发量与配套服务设施、道路交通设施、市政基础设施的服务水平有关，要结合交通、市政模型的演算，评估总量的变化是否超出基础设施承载能力和配套设施的服务水平。

3.2.5 评估配套服务设施的服务水平

一方面，需要测算原控规及现状控规的配套设施的“项”和“量”是否配足，是否满足现有标准及现状控规开发量的需求；另一方面，借助 GIS 手段，分析原控规及现状控规的公共服务设施的服务水平，分析服务半径及服务范围。

3.2.6 评估道路交通设施的服务水平

分析路网结构和级配、交通节点处理、交通设施配置、慢行系统规划、交通换乘、交通容量、地块开口等方面内容。对于道路承载能力，需要构建交通模型，真实反映交通设计中的交通控制节点，来了解居民出行与道路交通及土地利用的关系，从而有助于

确定相关的交通规划对现状及未来交通状况和土地利用的影响，再由模型数据指导对用地开发，提供当前交通设施建设中重大问题的决策依据。

3.2.7 评估市政基础设施的服务水平

包括对市政基础设施用地的落实情况、工程管线实施程度、上位专项规划的落实情况进行评估，重点评估市政基础内容是否齐全、规模容量与需求的关系、用地布局与周边用地的关系，以寻求更合理布局和规模。通过构建市政容量模型，来校核市政基础设施的承载力是否与单元开发容量相匹配，并根据市政承载能力对开发量的确定和分布提出优化建议。

值得重视的是，当前控规重视地上开发，轻视地下基础设施建设。控规调整中一般都是开发量增加和市政设施用地减少的占多数，而核算基础设施容量的几乎没有。在有的地区，开发量大幅增加，但基础设施管网仍然未变，导致基础设施无法支撑。

3.2.8 评估落实上位规划情况

评估控规落实总规、分区规划的情况，需要分析上位规划确定的公共服务设施、城市道路网、交通设施、市政设施在控规层面是否落实到位，分析未能落实的原因。其中，公共服务设施涉及体育类设施、医疗类设施、公共绿地等；交通设施涉及港口设施、铁路设施、货运站场、客运站场等；市政设施涉及给水设施、排水设施、电力设施等。

3.2.9 评估落实专项规划情况

有些专项规划可能在控规批复后才编制，评估中需要明确是否已经落实，对未落实的内容应列出专项规划所确定的设施、位置、规模和控制要求等，在控规修改中落实。这类专项规划包括公共服务设施、绿地系统、综合交通、人防地下空间等，也包括市政内容的专项规划，如加油站布点、垃圾中转站布点、消防专项规划等。

4 值得进一步探讨的问题

规划是动态的，不确定因素很多，比如单元规

划开发总量在旧城区有时因地块长期不改造,而无法用对应的配套来进行衡量和评价。在控规实施评估编制过程中,也发现一些值得进一步探讨的难点问题。

4.1 如何处理好土地资源最大化利用与城市品质提升的关系

控规实施过程中不可避免地面临规划调整,在基于控规改革“街区总量控制”思路的前提下,这种调整的方向取决于两方面:是以“土地资源最大化利用”还是以“城市提升生活品质”为目的。这两者之间更多的是一种对立的关系。在总量不变的前提下,要提高开发量,势必会减少公共开放空间;要增加经营性开发建设量,势必会减少公益性建设的量。街区的开发量增加以后,还会带来诸如交通、环境等城市问题,这些都直接导致“城市生活品质”的下降。在这两者取舍方面,规划应更多地是注重公共利益,即优先保证“城市生活品质”。但是实际工作中,受各方面因素影响,却往往是“土地资源最大化利用”优先。为此,我们认为:控规应该制定的是最不利条件,即按开发量与配套相匹配的原则,按规划既定的交通、市政条件,按最大开发量测算需要留足应有的配套设施、开放空间,这个开发量是一个最高限,不能突破。然后,在地块层面,由地块选址论证报告在这个限度里,考虑生活品质的要求,最后调整确定地块规划条件。这样也符合了规划条件依控规而出的规划法要求。

4.2 如何有效保障公益性设施用地的落实

评估要区分经营性设施用地和公益性设施用地,优先保证公益性设施用地。经营性用地包括住宅用地、商业用地,公益性设施用地包括绿化用地、市政公用设施用地、公共管理与公共服务设施用地等。在控规实施过程中,经营性设施用地因能获得大量的经济收益,其用地往往被调整扩大,或者调整到现状相对简单,容易实施的土地上;相反,公益性设施用地不能直接带来经济收益,控规调整往往使这些用地越来越小、越来越偏远,也越难以实施。为此,探索如何有效保障公益性设施用地落实成为

控规实施评估的一项重要内容。

建议:一是市政府要将相关公益性设施的建设列入相关部门的考核内容。二是各相关部门应当参加控规方案审查会,以确保相关设施用地不被挪用、缩小。三是将经营性用地开发与公益性设施建设捆绑开发,特别是居住区的住宅建设与配套建设联动,以确保配套建设不再滞后。

4.3 如何正确评估控规强制性内容的落实

《城市规划编制办法》将地块层面的地块主要用途、建筑密度、建筑高度、容积率、绿地率、基础设施和公共服务设施配套规定作为强制性内容。这意味着,控规是一个刚性很强的法定规划,哪怕是地块的建筑密度有所调整,也涉及强制性内容的修改。按理,评估应当重点对这些强制性内容进行评估。评价控规实施的好坏也应当以强制性内容落实的情况作依据。但从实践来看,控规确定的地块指标或多或少都会在管理中根据具体项目的要求加以修改。在此情形下,我们只依地块层面的规划一致性不佳而否定控规实施的有效性是有偏颇的。科学的做法是,回到分层控制的理念上,将控规按单元、街区、地块三个层面加以全面分析,以科学地评估控规强制性内容的落实。得到的启发是,地块控制指标设置的目的是控制最不利情况的出现,而不是提出一个适宜值。规划条件应当在符合地块控制指标的范围内选取,而不是机械地将地块控制指标直接作为规划条件。

5 结语

编制好控规实施评估报告的关键,首先要从控规实施环节的分析中找出影响实施的因素,解决评估的对象问题;其次要从理念着手确立评估的标准和价值判断,解决评估的标准问题;最后要采用多样化的技术手段为评估服务,解决评估的方法问题。杭州新一轮控规编制工作的开展为做好控规实施评估报告编写工作提供了很好的实践机会。我们将进一步总结经验,完善编制方法,为规划管理做好服务。

(下转第 26 页)

控法定文件表达探索

——杭州控规“一文一图一表”

杭州市城市规划设计研究院 吕佳林 葛亮

【摘要】为适应《城乡规划法》对控规提出的新要求,为加快规划编制和管理的法制化进程,有力推进规划编制和管理体系的建设发展,针对控法定文件的内容及方式等问题,以杭州市控规新体系案例项目《杭州市拱墅区湖墅单元(GS02)控制性详细规划》为例,进行系统性的思考、研究和实践。

【关键词】控制性详细规划;法定文件;表达方式探索

随着《中华人民共和国城乡规划法》、《物权法》、《城市、镇控制性详细规划编制审批办法》等法律、法规的相继出台,赋予了控制性详细规划(以下简称“控规”)强有力的法定权威地位,同时对既有的城市规划管理及编制也提出了更高的要求,为适应新的形势,更为科学地深化落实城市总体规划,统一、规范杭州市城市控规的编制工作,杭州市规划管理部门结合杭州城市发展和规划管理需要,对控规的编制、管理和实施进行了创造性的研究和实践。本文主要是以杭州市控规新体系案例项目《杭州市拱墅区湖墅单元(GS02)控制性详细规划》为例,对控法定文件内容及表达方式进行探讨。

1 法定文件现状及问题

1.1 法定文件现状

随着2001年12月28日《杭州市城市规划管理条例》的颁布实施,杭州市以控规为核心的城市规划体系正式启动,截止2010年12月31日,控规基本全面覆盖杭州主城区(萧山、余杭除外),共计约92个规划管理单元,有效地指导了城市的开发建设。

10余年的时间,杭州市控规的编制与管理工

作有序地推进,从萌芽阶段、发展阶段,正在逐步走向成熟,规划成果也逐渐规范化,整体由规划文本、图件和附件三部分组成。其中法定文件由规划文本和图件组成,具有同等法律效力,不可分割;附件包括规划说明、基础资料等,是文本、图件的阐释。法定文件具体内容如下:

(1) 规划文本

主要阐明编制目的、规划依据、规划范围、使用范围、功能定位、人口用地规模、开发容量、解释权属、土地利用规划和配套设施、交通、市政等规划、六线控制、城市设计引导及其他事项。

(2) 图件

与法定文本相配套,互为补充,反映规划控制要素空间定位的图纸。主要包括:规划单元位置图、土地利用现状图、土地利用规划图、配套设施规划图、道路交通规划图、绿地景观规划图、六线规划控制图、各项工程管线规划图、总图则、分图图则及相关规划图纸。

1.2 法定文件问题综述

随着杭州主城区用地不断饱和,土地资源的严重紧缺,利益格局的日渐复杂,规划诉求进一步增

多,现行控规作为规划管理的核心体系,在指导城市开发建设方面存在的不足之处也逐渐显现。

(1) 内容及深度不够,导致与规划管理衔接不顺

控规上承总规,下启详规,需要协调落实的专项规划及部门较多,是一项庞大的系统性工作。然而现行各单元控规的深度及内容参差不齐,主要原因一方面各上位规划及专项规划编制的时序不一致,使得控规无法落实部分基础设施的要求,另一方面控规编制与时下城市开发建设的主导思路脱节,比如地下空间利用,特别意图区城市空间的引导等,现行各单元控规对上述内容的阐述不一或缺失,使得规划编制与管理衔接不顺。

(2) 公众参与力度不够,导致规划与民生需求相脱节,或公益性设施实施难度较大

规划是一项公共政策,它的形成实质上是政府、开发者、有利害关系的公众和规划工作者四种角色博弈、利益协调的结果。随着《中华人民共和国城乡规划法》的颁布实施,公众参与提到了更高的层次,控规的核心目标也在于保护公众利益,保证公益性设施用地的配置和预留,是体现公共利益最重要的规划。

现行各单元控规的公众参与过程仅限于前期的现状踏勘及规划方案的公示阶段,显然力度不够,导致规划没有真正体现民生需求,或部分公益性设施由于缺乏地籍信息、群众意愿的调查,导致拆迁难度等因素实施难度较大。

(3) 缺少统一的法定文件模板,导致规划成果良莠不齐

杭州市控规在全面启动时期,由于时间短、任务重、编制单位较多,同时缺少统一的法定文件模板及标准,加上各编制组技术力量的不同,不可避免地出现成果质量的良莠不齐,导致无法高质高效地推进城市规划管理。

(4) 具体法定条文繁琐,图则数量较多,不够清晰简洁,导致部分控制要求在实施阶段被遗漏

现行法定文件包括文本和图则,条文内容较多,且不够精炼,图则数量较多,导致管理部门在具

体实施过程中,部分控制要求被遗漏,从而影响控规的实施效果。

2 经验借鉴

2.1 上海市控规法定文件内容

上海市规划与国土资源局于2011年出台《上海市控制性详细规划成果规范》,对原有控规体系有很大的突破与创新,其控规成果包括法定文件和技术文件两部分。其中:法定文件包括图则和文本两部分,图则包括普适图则和附加图则。

普适图则是以单元为单位出图的图纸,包含街坊编号、地块编号、用地面积、用地界线、用地性质、混合用地建筑量比例、容积率、建筑高度、住宅套数、配套设施、控制线、备注、建筑控制线、道路中心线控制点坐标等普适性控制要素。

附加图则主要针对重点地区,在普适图则的基础上,通过城市设计或专项研究编制重点地区的附加图则,并作为法定文件的组成部分。另外发展预留区,根据需要应适时增补普适图则,亦可同步编制附加图则。

文本是以条文的方式对图则的解释和应用说明,按法定程序批准后具有法律效力,内容包括总则、功能定位与发展规模、土地使用、开发强度、公共服务设施、空间管制、住宅、道路交通、市政设施、其他规定、附则、附表等内容。



图1 上海增补图则示例图

2.2 深圳市法定图则内容

法定图则作为深圳市的控规,至今已推行约

控规专栏

15年,有效地指导了深圳市城市发展建设,其成果包括法定文件及技术文件,其中法定文件包括文本和图表两部分。

文本是指经法定程序批准具有法律效力的规划控制条文,包括总则、土地利用性质、土地开发强度、配套设施、道路交通、城市设计、其它特殊设施等内容。

图表是指经法定程序批准并由深圳市城市规划委员会主任签署生效的具有法律效力的规划控制总图及其附表,详见下图。

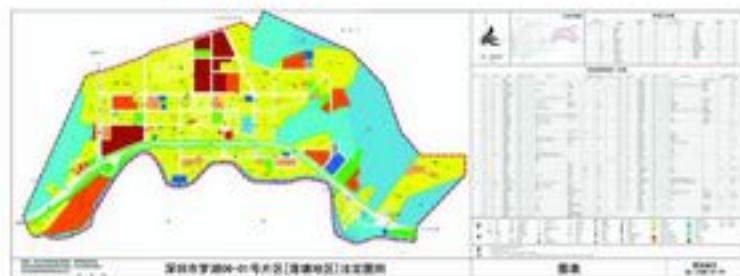


图2 深圳法定图则示例图

2.3 案例比较

(1) 控规成果体系

上海:法定文件+技术文件,法定控制层面到地块。

深圳:法定文件+技术文件,法定控制层面到地块。

(2) 控规特色、创新

上海:编制地区类型分为一般地区、重点地区和发展预留区,其中一般地区为普适图则,重点地区为普适图则+附加图则,发展预留区为普适图则+增补普适图则+附加图则,不同地区编制深度及内容不同,有较强的适应性,图则内容清晰。

深圳:一张图,即规划控制总图及其附表,简洁明了,直观地反映各个地块的相关控制要求。

(3) 具体文本条文内容

上海:较多原则导向、过程性技术参数、强制性控制数值;控制要素分类化;住宅单列;公共服务设施、交通、市政内容相对繁琐。

深圳:无过程中参数,强制性控制数值较少。

(4) 法定文件的强制性控制要素

上海:强制性指标控制无建筑密度、绿地率。

深圳:强制性指标控制无建筑密度、建筑高度。

2.4 借鉴意义

基于对上海、深圳城市控规法定文件的研究及比较,其适用性强,适合特大型城市规划管理,值得杭州借鉴,具体如下:

(1) 法定控制落实至地块,符合城乡规划法要求和建设部管理要求,符合现行编制与审批的体制和机制。

(2) 条文应清晰简洁,以通则+特则相结合,阐述各地块控制要求,条文内容除传统的法定文本内容控制外,对不落地设施、贴线率、色彩、景观等图则上难以表达的内容进行说明,在一定程度上避免控规调整。

(3) 取消地块建筑高度、建筑密度、绿地率、建筑退线、机动车出入口等控制要求,建议用通则式条文说明,或在后续选址论证报告中明确,也可将上述指标放入技术文件中,不作为法定文件控制。

(4) 法定文件采用通则式条文加一图一表的控制办法,精减法定图则数量,直观清晰地反映各地块控制要求。

3 杭州市控规法定文件“一文一图一表”的构建情况

基于现行控规法定文件深度不够、条文图则繁琐等问题,参照上海、深圳等城市的控规改革经验,结合杭州城市发展和规划管理需求,“一文一图一表”的建设是杭州市法定文件的最有效措施。

杭州市新控规体系由法定文件、技术文件、附件三部分组成。其中法定文件包括“一文一图一表”,具有法律效力,不可分割;技术文件由规划说明、附件图集、交通容量模型专篇、市政支撑体系专篇、环境影响评估专篇组成,是城市规划管理的技



图3 框架体系图

术依据；附件包括上版控规实施评估报告、公众参与报告和基础资料汇编。

3.1 “一文一图一表”的主要概念及意义

“一文一图一表”是杭州市为提高全市控规法定文件的法制化、规范化、格式化，满足规划管理数字化和智能化要求，并与控规编制审查、建设项目管理相对接，而建立的法定文件构架，图文表一体，具有同等法律效力，其中“一文”指规划文本，“一图”指一张法定图则，“一表”指用地平衡表、经济技术指标表、法定控制指标表等系列表，整体简洁实用清晰美观，体现杭州规划体系特色。

3.2 “一文”的构成

“一文”即规划文本，以条文的方式分别阐述规划范围、功能定位、发展规模、开发容量、解释权属、土地使用、控制指标，综合交通、市政、地下空间等规划、六线控制、特别意图区控制、街区划分控制及其他事项。具体如下：

(1) 总则

阐明制定规划的目的、依据、适用范围、法律效力、控制层次及规划实施的其他要求，其中：

控制层次：简要说明单元——街区——地块三个层面所要控制的内容。

规划实施的其他要求：说明规划未明确的土地使用和开发建设控制要求，现状合法用地的改建或者翻建程序，控规的动态维护、修改、修编程序等。

(2) 发展定位、规模和街区控制

阐明规划发展目标、功能定位、发展规模、空间结构、街区划分及控制等内容，其中：

街区划分及控制等内容：简要说明街区划分及街区建筑容量控制，如表1。

表1 街区划分和控制表

街区 编号	主导 属性	人口 规模 (人)	用地面积 (公顷)		建筑面积 (万平方米)				平均容积率
			街区 总用地	净住宅	公共 绿地	总建筑 面积	住宅	公共服 务设施	
GS0201
GS0202
合计

(3) 土地使用

以通则特则相结合的方式，阐明用地性质、混合用地性质、保留地块、配套设施、各类用地布局的一般控制原则、要求及局部地块的特别控制要求等内容，其中：

用地性质：以通则性条文指引到总图和附表“地块指标控制表”控制。

混合用地性质：以特则形式简要说明每类混合用地性质地块数量、布局及保留和新增个数，具体混合用地性质地块的功能建筑面积比例见附表“地块指标控制表”中的“备注”栏。

保留地块：说明保留地块数量及小规模建设所需要的程序，并见附表“地块指标控制表”中的“备注”栏。

配套设施：明确公共设施、市政工程设施的类型、等级及规模，并见附表“地块指标控制表”中的“配套设施”栏。

各类用地布局：阐述各类用地的功能分布特征及保留、新增情况。

(4) 控制指标

主要阐述容积率、建筑密度、建筑高度、绿地率、建筑退界、地块机动车出入口、地块停车配建等指标的控制原则及要求，以刚性与灵活性结合，通则和特则兼顾，减少控规调整的某些因素，体现互补性，其中：

容积率：作为强制性指标控制，落实至每个地块，并见附表“地块指标控制表”中的“容积率”栏。

建筑密度、建筑高度、绿地率：根据以往控规编制与管理经验，在没有城市设计、修规、方案设计指导下，大面积确定地块的建筑密度、建筑高度有失合理性，相应绿地率如果仅按有关标准确定，有失规划的针对性，在本次法定文件的推进过程中，建议将建筑高度、建筑密度及绿地率不作为强制性指标控制，仅按通则控制或指引至有关法律法规及条例，如“本单元地块建筑高度应符合西湖东岸景观控制要求，不应高于50米。”但重点地块可以特则形式进行强制性控制，或在后续可通过选址论证报告、城市

控规专栏

设计、专项研究等形式，明确其控制要求及指标。

建筑退界、地块机动车出入口、地块停车配建等：以通则性条文控制或指引至有关法律法规及条例，如“本单元地块建筑退界应按《杭州市城市规划管理技术规定（试行）》第六章执行。”

（5）综合交通

明确道路交通规划系统、道路等级、公共交通、交通设施、交通管制、慢行系统等内容，提出一般控制原则及要求，条文简洁、规范。

（6）公用设施

明确各市政工程设施（给水、排水、电力、燃气、通信、环卫等）的规划布局，设施类型、等级及规模，提出设施配套要求及一般管理规定，提出城市环境保护、城市防灾（公共安全、抗震、防火、防洪等）等设施的控制内容及一般管理规定。

（7）其他

包括空间景观规划、特别意图区、历史文化遗产保护、贴线率、地下空间、六线控制等内容，根据不同单元特色，可增可减。

（8）附则

主要包括用语说明、解释权、执行日期、术语解释等。

3.3 “一图”的构成

（1）地块编码

三级（单元、街区、地块）编码体系，如拱墅区湖墅单元地块编码为 GS0201-01 其中：“GS02”为杭州市规划管理单元划分方案中规定编号，“01”为街区编号，“-01”为街区内地块编号。

（2）界线

包括：

- ①单元规划范围线；
- ②街区划分线；
- ③地块界线；
- ④“六线”：包括城市红线、绿线、蓝线、黄线、橙线及紫线，根据设施虚、实位控制方式，表达“虚、实”线；
- ⑤特别意图区控制线；
- ⑥未列入紫线保护控制的历史街区、文保单位、

遗产建筑保护线；

⑦建议性道路、公用通道；

⑧地下空间连通道、空中步廊控制线。

（3）用地性质

包括单一性质、混合性质、地下兼容用地性质，并将各地块土地使用性质统一标准底色表示。

（4）设施配套

用统一的标准符号，标注在地块内相对能表达规划意向的位置上，包括实位、虚位、点位控制方式。

（5）其他

图纸须附地形图，须标注道路、河道名称等。

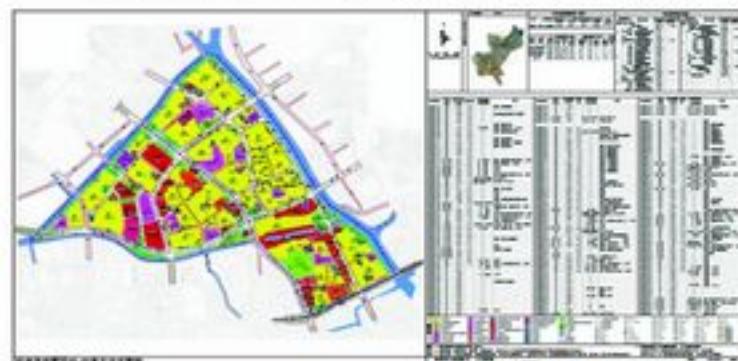


图 4 拱墅区湖墅(GS02)单元法定图则

3.4 “一表”的构成

“一表”即控制及引导内容或执行标准的控制系列表，可“文表”或“图表”合并表达，是法定文件的数据支撑，以汇总、罗列的形式直观地反映各项控制要求，主要包括《规划城乡用地汇总表》、《规划城市建设用地汇总表》、《规划经济技术指标表》、《地块指标控制表》、《道路指标控制表》、《河道指标控制表》，其中：

地块指标控制表无建筑密度、建筑高度、绿地率、机动车停车泊位、机动车出入口方位、建筑退界等内容。表中“配套设施内容、规模”栏应包括杭州市规定的公共服务设施（含保障性设施）、其它市级公共管理和服务、市政公用设施名称和规模，且尽量符号化表达。“备注”栏内容应包括混合用地中建筑面积占比较大的用地的建筑面积比率；保留地块注明“保留（具体地块名称）”；需要控制的最小贴线率；某些现状或规划明确的可表注名称，且尽量符号化表达，详见下表。

表2 地块指标控制表

地块编号	用地性质	用地面积(公顷)	容积率	配套设施内容、规模	备注
G0001 01	R22	0.20	1.5	社区卫生服务中心(3000m ²)	保留(小河街道卫生服务中心);社区卫生服务中心,实;
G0001 02	U12	0.12	0.3	变电所(0.12ha)	保留(公交变电所);变电所,实;
G0001 03	B/R22	1.61	3.0	文化活动站(600m ²);卫生服务站(200m ²)	文化活动站、卫生服务站,点;R22.5%;厂房作工业遗存;
....

- 注:1. 配套设施栏“m²”指建筑面积,“ha”指用地面积;
2. 备注栏“R70%”指混合用地中居住面积占70%,“虚、点”指该类设施为虚位控制、点位控制,依次类推。

道路指标控制表主要包括编号、道路名称、等级、红线宽度及断面形式,详见下表。

表3 道路指标控制表

地块编号	道路名称	红线宽度(m)	道路等级	标准断面形式	备注
....
....

河道指标控制表主要包括编号、名称、等级及航道相关技术数据等,详见下表。

表4 河道指标控制表

地块编号	河道名称	起止点	河道等级	蓝线宽度(m)	陆域控制宽度(m)	航道等级	航道净空(m)	备注
....
....

4 “一文一图一表”对控规编制提出的新要求

4.1 控规编制应更“法制化”

法定文件关键在于一个“法”字,它贯穿于“一文一图一表”各项内容,虽然改革后的法定文件内容更完善,条文更精炼,图纸更精简,但应更“法制化”,对每一个数据、条款、图纸要素、环节,都应该合法、精准、科学、严谨。

4.2 编制体系应逐步完善

针对建筑密度、建筑高度、绿地率等按通则控制或指引至有关法律法规及条例的指标,需要在后续可通过选址论证报告、城市设计、专项研究、修规、方案设计来明确其具体控制要求,因此,控规编制体系应逐步完善,与各类专项规划、后续规划、研究等紧密结合,形成良好的联动机制和动态维护,才能更好地为城市管理服务。

4.3 控规编制应制定统一的技术标准

为了避免由于技术力量的不同,导致规划深度、内容的不一致,有必要制定控规编制统一的技术标准,包括条文的内容,图纸符号、用色标准的统一等,可以更好地进行资源整合,形成信息共享平台。

5 结语

通过“一文一图一表”的法定文件框架建设,可以极大地促进规划编制与管理的规范化、格式化、标准化,使得规划管理者在受理规划申请时能清晰地了解项目所涉及的全部规划要求,减少了自由裁量权,同时各控制要素以通则与特则相结合的方式进行控制,减少控规调整的某些因素,体现互补性。

但由于“一文一图一表”的法定文件体系尚在探索研究阶段,仍面临着诸多不足,譬如与数字化管理信息平台如何对接等,尚需进一步研究探讨。

参考文献

- [1] 汤海孺等.杭州市控制性详细规划编制技术规定.
- [2] 王宁,吕佳.杭州市控制性详细规划法定文件研究.
- [3] 游俊霞,朱骏.转型期城市规划精细化编制与管理的实践探索——以深圳法定图则为例.城市规划学刊,2010.

作者简介

吕佳 规划师
林葛亮 工程师

浅析山岳型景区控制性详细规划的编制

——以仙居国家级风景名胜区神仙居景区控制性详细规划为例

杭州市城市规划设计研究院 华 芳 孙凯旋

【摘 要】 在《浙江省风景名胜区条例》明确了景区控制性详细规划法律地位的背景下,本文以深化落实总规要求为基础,从保护景区、引导利用、实施管理的角度,针对山岳型景区资源游赏度低、游线单一、游赏利用需求日益突出等的特征与现实存在的保护与游赏难题,遵循“保护第一,建设服从保护,建筑量服从容量”的原则,通过“深入展开风景资源价值目标的分析与判断,加强空间管制与核心区控制;引入多层次的景源分析与景点重塑,加强服务与基础设施控制;编制整体保护与设施完善的建设控制相结合的用地规划,实践可持续的保护与利用;构建体系完善与便于操作的景区图则控制体系,实现容量及建设用地总量的控制”四个方面的实践探索,提出并探讨了山岳型景区控制性详细规划编制的思路。

【关键词】 风景名胜区;山岳型景区;控制性详细规划;神仙居景区

1 研究背景

《城乡规划法》赋予了控制性详细规划重要的法律地位。《浙江省风景名胜区条例》根据《城乡规划法》的内容,对风景区控制性详细规划予以了细化,在第十二条“风景名胜区规划分为总体规划和详细规划”中对风景区控制性详细规划的法律地位进行了进一步明确,且在第十四条“风景名胜区详细规划应当科学确定基础设施、旅游设施、文化设施等建设项目的选址、布局与规模,并明确建设用地范围和规划设计条件,作为建设项目规划许可的依据”明确了风景区控制性详细规划的基本任务。

如何针对风景区自身的特征和管理需求,根据相关法规的规定,深化细化景区控制性详细规划体系成为我们探讨的重要议题。本文以仙居国家级风景名胜区的神仙居景区控制性详细规划编制为例,剖析问题、探讨风景区控规的编制体系和编制方法。

2 景区的分类与控规编制要点

景区根据其风景主题的不同,大致可分为以自然风光为主要景观的景区和以人文历史资源为主要景观的景区两大类型,其中自然风光为主要景观的景区又包含“山岳型”(如仙居风景名胜区神仙居景区)、“江河型”(如富春江—新安江风景名胜区内景区)和“湖泊型”(如杭州西湖风景名胜区的环湖景区)等类型。虽然各景区包含的风景要素各有交叉,但在针对某一类型的景区时,由于其在风景资源、观赏方式、游览路径上的不同,相应开展的控制性详细规划理应有所区别。如在景点的布局规划上,山岳型景区更强调移步换景,变幻莫测;江河型景区则多强调对水体的利用;湖泊型景区多通过水面与周边环境的烘托而营造特有的意境。在游览路径的规划上,山岳型景区需更多地考虑地形、休憩设施等问题,在游线的选择上有一定的限制条件;江河型景区由于其

自身形态线性的特点，游线往往沿河而下，有十分明确的指向性；湖泊型景区根据湖泊的尺度，可以环湖或局部布置游线。在游览设施的控制与规划布局上，山岳型景区则呈现空间限制强、景观视点限制多、空间影响大，需要多角度综合分析判断等特点。

以上可见，不同类型景区的控规编制重点略有区别。山岳型景区以丰富的潭瀑、茂密的植被、复杂的地质条件为特征，其景区控规编制应多注意处理好“保护与游赏利用的关系、景点和观景点的互动关系、游线与服务设施的合理布设关系”等重点内容。

3 神仙居景区概况及研究重点

仙居国家级风景名胜区位于仙居县的中南部，处于括苍山支脉，总面积 158 平方千米，外围保护区 81.25 平方千米，由五个景区组成。其中神仙居景区是仙居国家级风景名胜区五大景区中的核心景区与最早开放的景区，总面积 15.39 平方千米。《仙居国家级风景名胜区总体规划》已获批准实施，以此为依据，开展景区控规的编制工作。

神仙居景区是流纹岩地貌，景观丰富，奇峰环列，山崖陡峻，峰崖的相对高度差多在 100 米以上，基岩落石处处成景，溪水与瀑布常年不断，幽深奇崛，集“奇、险、清、幽”于一地，汇“峰、崖、瀑、林”



图 1 区位与周边景区分布图

于一体，形成峰、崖、溪、瀑景观，曾被评为“游客最喜爱的美景乐园之一”，目前被定为“浙江省作家创作基地”。

神仙居景区作为我省山岳型景区的典型代表，虽已开放多年，但其保护与利用仍需要在总规的基础上深入研究探讨以下问题，并在景区控规中予以解决：

(1) 景观特色优势未凸显，现有的自然资源多而分布散，景源级别差异明显，人文景观缺乏，挖掘与梳理工作亟待展开。

仙居风景区 2 小时交通圈内有永康方岩、缙云仙都、天台山、楠溪江和雁荡山等国家级风景名胜区，其中仙居与天台山、方岩和雁荡山之间已有较为成熟的自驾游线路。作为仙居风景区代表景观的神仙居景区，其自然山水的基本构成与周边其它风景名胜区的山水较为相似，均以火山岩景观为主，其文化内涵在佛教、历史名人纪念等方面与周边其它风景名胜区的文化类型也较相似，总体特色优势需要在总规判断的基础上，通过控规深入挖掘、展现。

总体上看，神仙居景区山景景源丰富，但分布较广，且差异明显；水景资源景源丰富，但自然水量不充裕，且蓄水困难；植被经过近年的培育较为茂盛，但缺少珍稀与可观赏植物群落。从景源质量上来看，其等级呈金字塔状分布，一、二级景源较少，三、四级景源数量较多。同时，景区以自然景观为主，其中又以奇峰、瀑布和潭池为主要景源，而人文景观展示较少，缺乏对文化内涵的挖掘与整理。

(2) 缺少对风景资源、游线、服务设施等的系统分析，存在资源游赏度低、游线单一、配套设施建设需求旺盛但控制引导亟待加强等问题。

神仙居景区内风景资源虽然较为丰富，但由于山岳型风景区特点的限制，存在游线单一，且与服务设施衔接不到位的特点。游人往往在同一游线上往返，在最佳观赏点往往找不到站立休憩之处，且为寻找服务设施而多费周折，造成游人兴趣索然，未能发挥出景区原有的优势。同时，在目前索道建设的背景下，游赏通达性大大增强，相关游览设施的建设需求也相应膨胀，建设控制的研究迫在眉睫。

(3) 入口服务、宗教文化展示、旅游配套等建设需求紧迫,需要制定适合的建设指标控制体系。

神仙居景区的发展处于从初级观光式旅游与粗放式管理向多元游赏与精细化管理转变的过渡期。其土地使用的建设控制包括用地性质范围、建筑总量、容积率、建筑密度、绿地率等要求;建筑管理控制包括规定建筑限高、建筑间距、各类建筑的性质与功能、内容与规模,以及标准与档次、建筑形式、风格、布局、体量、色彩等规划控制要求。在风景游览区等其他区域的用地建设控制除了应确定建设规模、性质、功能和内容外,还应根据风景区控规编制的特点,在建筑位置、高度、体量、色彩与形式上有所考虑。

4 规划应对思路

针对规划难点,在遵循建设部关于风景名胜区建设“科学规划、统一管理、严格保护、永续利用”十六字方针的基础上,结合仙居风景名胜区申报5A级景区的要求,以仙居风景名胜区总体规划为基点,对神仙居景区提出“以‘奇崛山色、潭瀑秀水’的自然景观的与宗教景观为主要内容,以观光、休闲、养生为主要功能,兼有宗教、科研等功能的景区”的规划定位,制定“在规划期内,整体保护神仙居景区自然山水的典型景观,真实、全面地展现神仙居景区丰富的人文资源,合理发挥景区的观赏休憩、生态保护、文化传承等功能,实现风景资源的保护与地区发展可持续的和谐关系”的总体规划目标。并根据总体目标,提出三个分项目标:“保护奇山秀水自然生态的真实性与完整性”的保护目标,“打造景点丰富,自然与人文交融的国内一流景区”的游赏目标和“完善高品质休闲服务设施,建设国家5A级景区”的建设目标。在规划文本编制的体系上,按照总体规划的相关要求,重点深化了以下几方面的规划控制:

4.1 深入展开风景资源价值目标的分析与判断,以加强景区空间管制与核心区控制

通过展开风景资源价值与发展目标的分析,重点探索解决周边风景区景观资源雷同的情况下,如

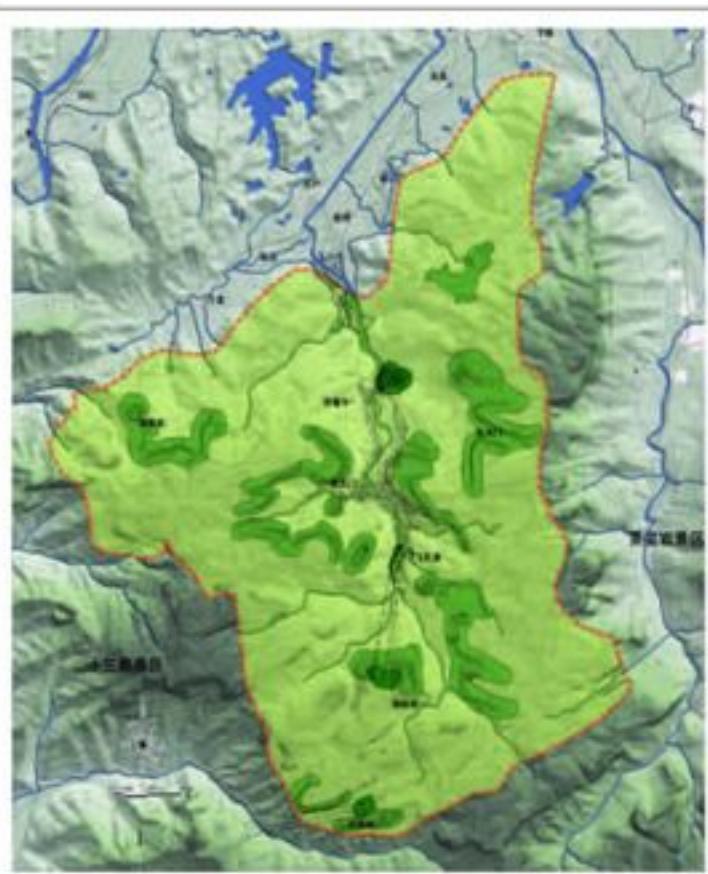


图2 保护培育规划图

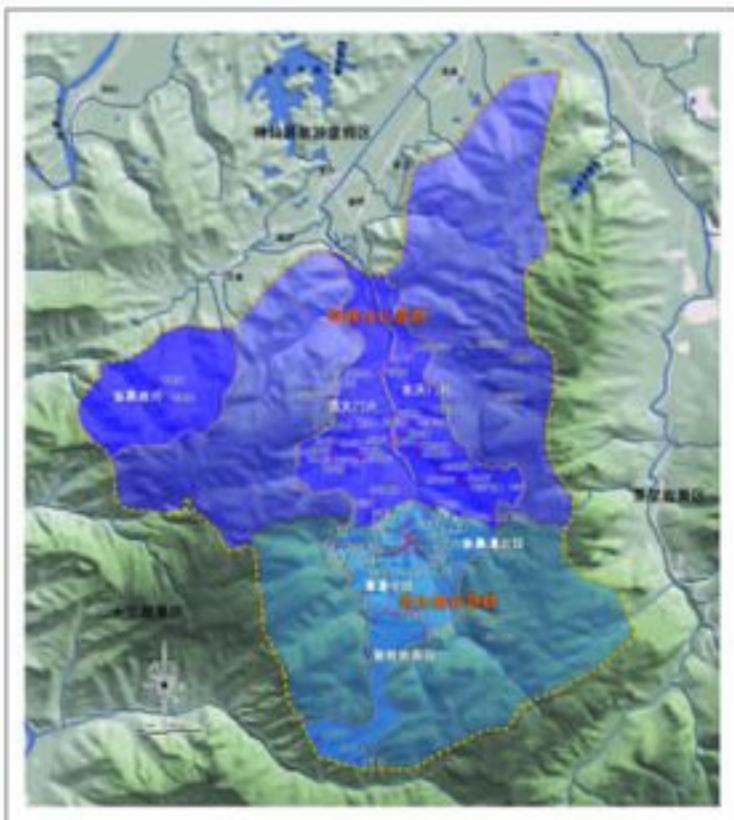


图3 游赏分区规划图

何突显神仙居景区的景观资源优势,探寻合理的景区发展方向。从国家—浙江省—2小时交通圈周边地区的国家级风景名胜资源展开对比分析,寻找优势与差异,避免弱势与雷同。针对仙居风景名胜区

自然山水的基本构成与周边其它风景名胜区的山水较为相似，但宗教文化独具特色的景观资源特点，立足现状展望未来，科学合理地制定神仙居景区当下适宜的发展目标。

并依据目标制定景区空间管制的重点区域，把核心区保护的重点内容通过分类与分级划分落实于保护培育规划中。

表1 保护培育规划分类保护控制表

保护类型	保护要点	保护分区	保护对象	保护措施	用地范围
分类保护	明确保育的具体对象、划定保护范围、确定保育原则和措施	自然景观保护区	需要严格限制开发行为的特殊天然景源和景观	配置必要的步行游览和安全防护设施，宜控制游人进入，不得安排与其无关的人工设施，严禁机动车交通及其设施进入	山石自然景观区
		风景游览区	景物、景点、景群、景区等各级风景结构单元和风景游览对象的集中地	可以进行适度的资源利用行为，宜安排各种游览欣赏项目，应分级调控游人规模、旅游设施及机动车交通的配置	游览可达的各级景点及其附近景点展示建设用地
		发展控制区	除上述两类保护区以外的各类发展用地	可准许原有的土地利用方式与形态，可以安排与景区性质、容量一致的各项旅游设施、经营管理人员设施，但应分别控制各项设施的规模和内容（详见用地规划）	入口集散服务区、宗教文化活动区、雄关栈道服务区（西天门）、象鼻潭索道服务区、锯板岩休闲服务区

4.2 引入多层次的景源分析与景点重塑，加强公共服务与基础设施控制

根据《仙居国家级风景名胜区总体规划》，神仙居景区内景源共38处，其中自然景源35处，人文景源3处。控规针对神仙居景区现有自然资源多而分布散乱、景源级别差异明显、人文景观缺乏的问题，规划通过文献查阅与现场踏勘，开展了多层次、多角度的景源调查，并加以系统的提炼与整理，经过筛选对比列出73处景源，并采用定性评价与定量评价相结合，互为补充的方法对各景源进行评价。最终确定神仙居景区的景点为41处，其中一级景点5处，占总数的12.2%，二级景点9处，占总数的22.0%，三级景点9处，占总数的22.0%，四级景点18处，占总数的41.8%。此外，为了加强景点保护，结合古籍历史，通过规划的分析与整合，在42处景点中提炼挖掘“神仙居十二处题名景观”——



图4 神仙居景区景点图

“晨曦仙境、双峦架日、将军美人、仙姑待客、禅宗寻迹、百变仙岩、西天仙门、聚仙潭瀑、通温寻奇、象鼻锁洞、锯板蝉鸣和五指仙峰”。最终形成题名景观、一、二、三、四级景点的五级景点分类体系。

同时，为了加强景点保护有效实施景点建设的控制。规划通过文献查询，现场调研等多种手段，对景区内的人文资源进行深入挖掘、分析整理出了西罨寺等重要文化资源，并通过历史格局与规模的考证、建筑高度与景观视线的多角度分析、适建用地的评价等，综合选定服务设施的适建用地，制定适宜的建设要求。以实现整体保护神仙居景区自然山水的典型景观，真实、全面地展现神仙居景区丰富的自然、人文资源，合理发挥景区的观赏休憩、生态保护、文化传承等功能，实现风景资源的保护与地区发展可持续的和谐关系。



图 5 西善寺现状与规划效果分析图

4.3 编制系统分析的整体保护与设施完善的建设控制相结合的用地规划,实践可持续的保护与利用

山岳型景区可利用为室内休憩的用地空间受到大自然的较多限制,观景地与景点之间的距离往往相距甚远,因此规划积极加强风景资源、游线、服务设施等的系统分析,并落实到用地规划,从而增强规划的权威性与可操作性。具体表现在以下几个方面:

(1) 以整体保护为原则。保护神仙居景区风景资源的完整性与景观风貌,整体保护自然山水的典型景观,真实、全面地展现神仙居景区丰富的人文资源,合理发挥景区的观赏休憩、生态保护、文化传承等功能,实现风景资源的保护与地区发展可持续的和谐关系。

(2) 以“系统”分析为基础。从规划管理的角度,协调景区建设与资源保护的矛盾。直接构建了“文化保护、容量控制、游览设施、风景游赏等”与“指标控制体系中的建筑与服务设施总量”的系统关系,强化“量”与“级”的对应,增强规划的系统性,进而从配套设施的角度深化并校核指标与用地控制的合理性。

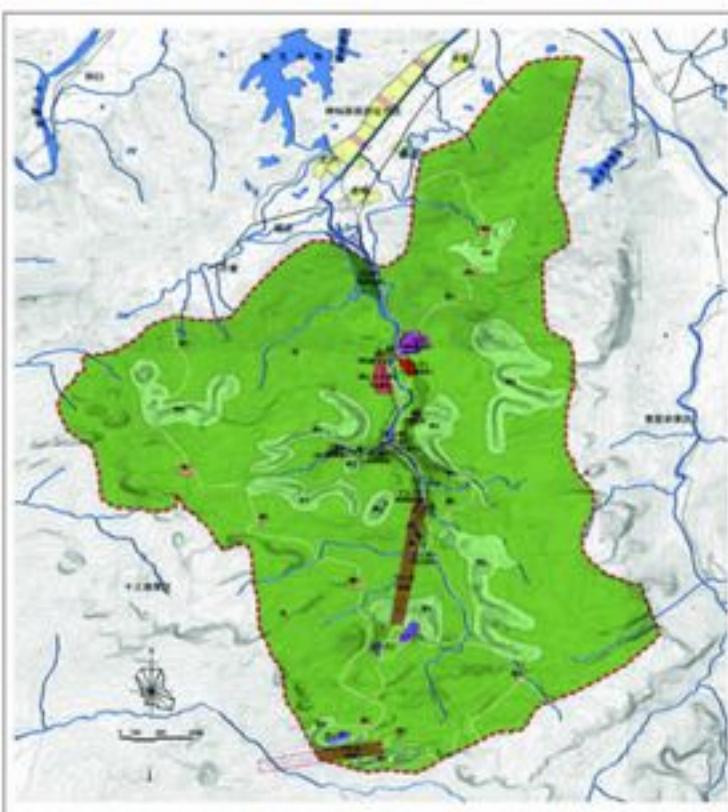
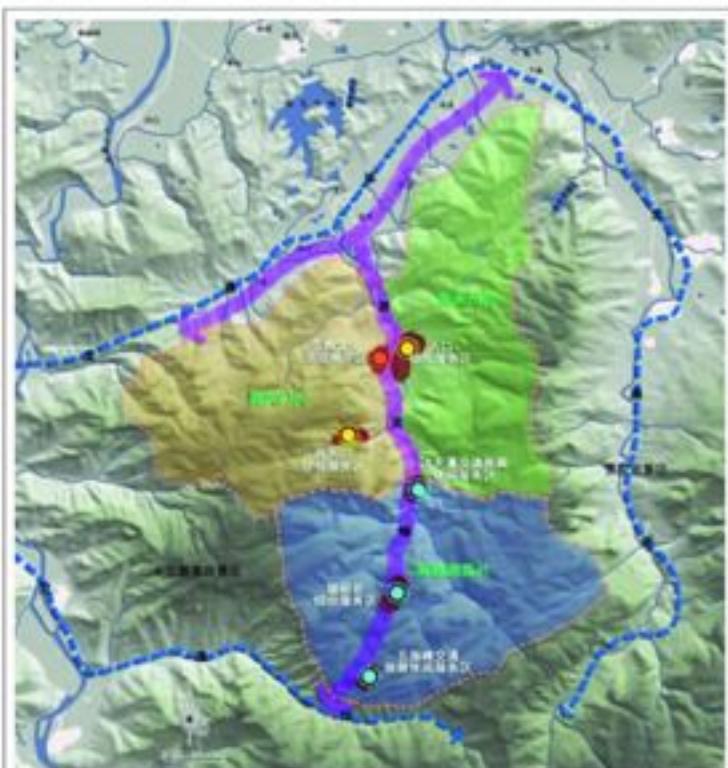


图 6 规划结构与用地规划控制图

(3) 以丰富游赏路径为基础。在保持现有单进单出石板游步道的基础上,依据总规要求,积极拓展丰富游赏环线,增设多种低碳环保的游赏工具(电瓶车、索道等),完善山体游步道与休憩设施,在保护风景资源的基础上,进一步展现其“奇、险、清、幽”的峰、崖、潭、瀑景观。

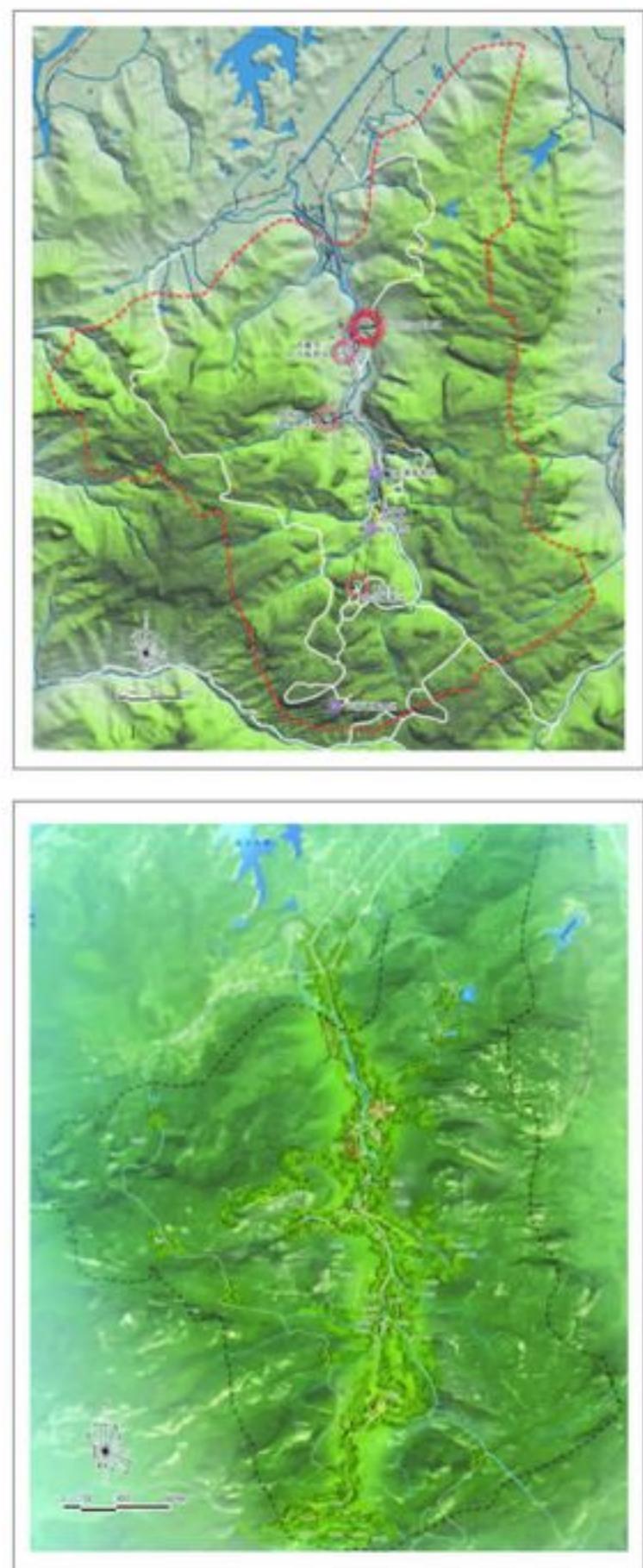


图 7 规划主游赏线路与规划总平面图

(4) 以适宜适度的利用为手段。从各个景点的特质和游人的类型两个角度出发,规划游线及配套服务设施。

针对景点,采用游赏规划与配套服务规划相结

合的方法,综合评价景源、景点,集合山岳型景区“移步换景”、“有起有落”的游赏特点设计游线组织。针对游客,划分为休闲游赏和探险旅行两大类型,对前者提供常规游线,辅以休闲设施,后者提供难度更高的新颖游线,除了辅以休憩设施外,还在适当位置规划露营场地。对于规划的休闲服务设施,需探索用地利用方案,控制用地规划指标,并落实于控规指标体系之中。

4.4 构建体系完善和便于操作的景区图则控制体系,以实现容量及建设用地总量的控制

根据山岳型景区的风景特征,结合神仙居景区山谷地貌与传统建筑特色,规划划定了“风景游览区”与“发展控制区”,并按照“风景游览区”面积的0.6%和“发展控制区”面积的4%测算建筑占地面积,以平均1.5层计算神仙居景区总建筑面积,由此得到景区建筑总容量的实际控制目标。

为了更好地实践控制目标,规划通过“分类”控制的图则加强对建设用地与建筑面积的总体把控:按照相关法律法规的要求,在景区控规的文本成果中引入“强制性控制内容”,并与景区特点结合明确划定“强制性指标”(用地性质、建筑面积、建筑高度、建筑密度)与“指导性指标”(用地边线、容积率、绿地率等),具体分类落实于地块编号控制指标表与图则中。

表 2 地块编号指标控制表(部分)

编号	规划用地性质	用地面积(万平方米)	规划地 面建筑 面积 (平方米) (强制性 指标)	容 积 率	建筑密 度(%) (强制性 指标)	墙口 高度 (米) (强制 性指 标)	出 入 口	停 车 泊 位 (含电 瓶车)	现状概况		
									现状 用地 性质	现状 建筑 面积 (平方米)	保留 建筑 面积 (平方米)
平 1-01	风景 点建 设用 地	0.1	200	0.20	20	3	西	-	风景点 建设用地	20	20

同时,结合景区形象直观的规划特点,在景区控规的图则控制中引入修规总平面的指导,这种方式基于风景区园林化的特点在控规中引入总平面设计,弥补了控规刚性、不直观的不足,体现了风景区规划的空间弹性,具有较强的可操作性。

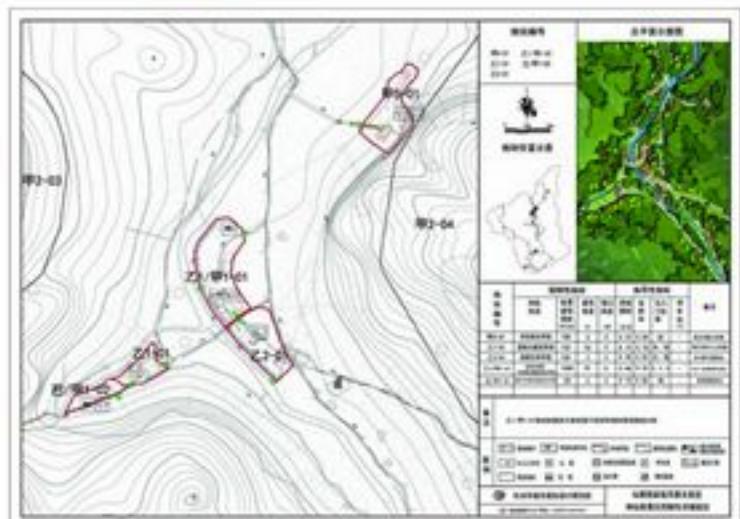


图 8 规划图则示意

5 结语

山岳型景区的特色鲜明，游赏的路径受局限，自然山水林木的保护要求高，同时又是现代都市人游赏远足的理想之地，呈现出多元的保护与利用需求。本文基于近年新颁布的法规条例，以山岳型神仙居景区为例，基于总规的整体要求，分别从挖掘并研究景区特质、强化并明晰空间管制、合理引导并控制设施建设等角度分析了山岳型景区控规的编制思路，并且从借鉴城市控规成熟的编制体系的角度，结合风景区自身特征与管理要求，制定了一

(上接第 13 页)

参考文献

- [1] 汤海孺. 不确定性视角下的规划失效与改进研究. 城市规划学刊, 2007, (3): 25-29.
- [2] 陈卫杰, 潘卫民. 控制性详细规划实施评价方法探讨——以上海市浦东新区金桥集镇为例. 规划师, 2008, (3): 67-70.
- [3] 汤海孺. 从地块控制走向分层控制——有关控规改革的思考. 城市规划和科学发展——2009 中国城市规划年会论文集, 中国城市规划学会编, 天津科学技术出版社.
- [4] 汤海孺. 面向操作的控制性详细规划实施评价研究. 规划创新——2010 中国城市规划年会论文集, 中国城市规划学会编, 重庆出版社.
- [5] 汤海孺等. 杭州市城市规划标准与准则——控规技术标准. 杭州市规划局, 杭州市城市规划编制中心, 杭州市城市规划设计研究院, 2010. 3.

套符合风景区保护和利用双重需求、可读易管的控规图则体系，为解决景区控规编制遇到的问题进行了一些探索。

参考文献

- [1] 岳邦瑞. 风景名胜区控制性详细规划初探 [J]. 规划师, 2005, 21(5).
- [2] 蔡立力. 我国风景名胜区规划和管理的问题与对策 [J]. 城市规划, 2004, (10): 74-80.
- [3] 陈秋燕. 滨海旅游度假区控制性详细规划的指标体系研究 [D]. 中国城市规划设计研究院, 2008.
- [4] 岳邦瑞. 风景名胜区控制性详细规划指标体系研究 [J]. 西安建筑科技大学学报(自然科学版), 2005, (4): 522-525.

作者简介

华 芳 规划研究中心副主任、高级工程师
孙凯旋 助理工程师

- [6] 杭州市控制性详细规划编制技术规程(试行). 杭州市城市规划编制中心, 2011-2012.

作者简介

汤海孺 总工程师, 教授级高级工程师, 注册城市规划师
陈 伟 高级工程师, 注册城市规划师
陈添明 工程师, 注册城市规划师

交通容量分析在控规编制中的应用

杭州市城市规划设计研究院 周果尧 王峰 邓良军

【摘要】为了缓解当前日益突出的交通、环境等大城市问题，实现城市可持续发展的目标，有必要以城市土地使用和交通两个系统之间的协调关系为切入点，对影响确定土地开发强度的城市交通容量进行定量化分析。作者阐述了交通容量测算的技术框架和方法以及在控规中的应用，最后以杭州市华丰单元为例进行了实证分析。

【关键词】 交通容量分析；控规编制

1 研究背景和意义

交通问题不仅是当代世界各国面临的一大社会问题，也是制约我国城市城市化发展和城市居民生活水平提高的主要障碍之一，城市居民出行难的问题已成为制约我国城市发展的关键因素。自上世纪 90 年代至本世纪初十几年间，现代化、城市化、机动化进程高速发展，齐头并进，城市交通拥堵问题在全国大、中、小城市迅速蔓延，并日益严重，其表征是：道路拥堵不堪、潮汐式交通严重等现象。

根据历史和发达国家经验，解决交通问题主要依靠以下两种途径：一是提高交通系统效率；二是土地使用与交通协调规划。交通问题的解决不能单纯从交通本身来考虑，只有通过土地使用和城市交通两个系统相互协调发展，才能达到双赢局面。因为城市各类性质的土地使用及其开发强度在城市空间上的分布决定了城市各类活动及其强度在空间上的分布几率，从而决定了交通出行在空间上的分布几率，形成城市交通需求。城市各类交通设施的供给能力和水平提供了不同交通需求实现的可能性及途径，也决定了不同性质的土地载体实现各类城市活动的可能性及规模。交通需求强度及空间分布与交通供给能力、服务水平的空间分布之间是否相互匹配，是

决定是否产生城市交通问题的实质原因。

因此，有必要在控规编制阶段开展控规单元交通容量分析工作，进行土地开发强度与交通系统容量的匹配分析，为确定单元和各街区合理的开发规模提供理论依据，并提出控规单元需要解决的主要交通问题、相应的交通发展策略以及道路交通设施布局方案，强化交通与用地的整合，严格控制各类交通设施用地。

2 交通系统容量测算

城市交通系统容量是指：一定时期内，特定土地利用结构模式下，在城市系统的功能和结构不向恶性方向转变、城市环境符合可持续发展的要求条件下，城市体系受限于交通系统的最大发展规模，即交通系统的可承受最大容量。国内外关于交通容量测算方法的研究较多，目前应用较为广泛的主要有时空消耗法与基于四阶段的交通模拟分配法两种。

“时空消耗”这一概念最早由法国工程师路易斯·马尚提出，其中心思想是将城市交通网络看成是由时间和空间决定一种资源，任何交通个体的出行都会占用所使用的交通设施一定的时间和空间，即消耗一定的时空资源。时空消耗法是以道路有效运营长度与有效运营时间的乘积作为路网的时空

第四章

本章主要介绍如何通过使用各种方法和工具，对系统进行有效的测试，从而保证系统的质量。

- 图 4-1 系统测试流程
1. 需求分析阶段。
2. 设计阶段。
3. 编码阶段。
4. 测试阶段。

图 4-1 系统测试流程展示了“需求分析”、“设计”、“编码”和“测试”四个阶段。其中，“需求分析”阶段是基础，为后续设计、编码提供依据；“设计”阶段是核心，决定了系统的架构和实现方式；“编码”阶段是实现，将设计转化为具体的代码；“测试”阶段是验证，通过一系列的测试用例来确保系统的功能、性能和稳定性。



4.1 测试概述

测试是软件开发过程中不可或缺的一个环节。通过测试，可以发现并修复系统中的错误，提高系统的质量和稳定性。测试分为单元测试、集成测试、系统测试和验收测试等类型，每种类型的测试都有其独特的目的和方法。

4.2 测试的基本概念

测试的基本概念包括：测试用例、测试计划、测试策略、测试报告等。测试用例是指为了验证系统的功能或性能而设计的一组输入数据；测试计划是指在测试开始前制定的一份详细的计划，包括测试目标、范围、方法、资源等；测试策略是指在测试过程中采用的方法和技巧；测试报告是指在测试完成后生成的一份详细的报告，记录了测试结果、发现的问题、修复情况等。

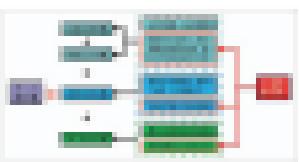
本章将详细介绍这些基本概念，并探讨如何通过使用各种方法和工具，对系统进行有效的测试，从而保证系统的质量。

1. 测试用例：测试用例是验证系统功能或性能的一组输入数据。

2. 测试计划：测试计划是在测试开始前制定的一份详细的计划。

3. 测试策略：测试策略是指在测试过程中采用的方法和技巧。

4. 测试报告：测试报告是指在测试完成后生成的一份详细的报告。



4.3 测试分类与方法

测试分类包括：单元测试、集成测试、系统测试、验收测试等。单元测试是对单个模块进行的测试，目的是发现模块内部的问题；集成测试是对多个模块进行的测试，目的是发现模块之间的接口问题；系统测试是对整个系统的测试，目的是发现系统的整体问题；验收测试是由客户进行的测试，目的是验证系统的质量和性能是否满足需求。

件有明显改善。周边的秋涛高架快速路、同协路、临丁路、华丰路、华中路等一系列区域性干道逐步形成。快速公交的BRT3号线经过区域内的华丰路。



图4 华丰单元区位图



图5 华丰单元现状路网图

4.2 华丰单元交通容量测算

4.2.1 小汽车交通容量测算

(1) 时空消耗法

根据华丰单元规划路网统计,机动车道净面积为49.7万平方米。考虑到单元边界道路与相邻单元共用,因此取边界道路面积的一半作为本单元的容量测算面积,即为38.97万平方米;交通个体的动态面积取值为60平方米。本次综合修正系数主要考虑道路等级修正系数R1、车道修正系数R2、路旁停车等干扰修正系数R3、交叉口影响系数R4、道

路平均使用频率系数R5、道路车辆周转率系数R6等,计算可知华丰单元路网总容量为39936pcu/h,其中干路容量为28297pcu/h。

表1 华丰单元道路容量测算表

等级	机动车道净面积(㎡)	综合修正系数	道路容量
快速路	44750	0.46	6865
主干路	148000	0.34	16908
次干路	45080	0.3	4506
支路	151960	0.23	11657
合计	389790	-	39936

(2) 交通模拟分配法

结合宏观模型提取华丰单元背景交通流量,并考虑华丰地区的道路交通条件,分析关键对外截面的道路剩余容量,将道路交通方式的可以用于华丰单元的车流量进行测算,并通过人车转化,可得高峰小时机动交通的单向总容量约为1.2万人次。

表2 华丰单元小汽车交通容量测算表

道路名称	道路等级	机动车道数	道路容量(pcu/h)	背景交通量(pcu/h)	单元可用容量(pcu/h)	折合人流(人次/高峰小时)
临丁路	主干路	3	2700	1600	1100	1320
石桥路地面	主干路	3	2700	1850	850	1020
石桥路高架	快速路	3	4500	3900	700 (容量取决于匝道)	840
石大路地面	主干路	3	2700	950	1750	2100
石大路高架	快速路	3	4500	5500	700 (容量取决于匝道)	840
同协路	主干路	3	2700	1600	1100	1320
华中路	主干路	3	2700	750	1950	2340
华丰路	主干路	3	2700	1300	1400	1680
杭玻路	次干路	2	1500	900	600	720
合计			26700	16550	10150	12180

4.2.2 公交容量测算

综合考虑华丰单元的公共交通设施情况,将轨道交通、BRT、华丰公交综合体和地面公共交通等大众交通方式可以用于华丰单元的交通容量进行测算,可得高峰小时公共交通总容量估算为2万人次。

表3 华丰单元公交容量测算表

公共交通方式	站点容量(万人次/小时)	服务地块比例	地块可用容量
轨道3号线华丰站	0.8	90%	0.72
BRT3号线3个站点	0.15×3=0.45	85%	0.38
公交停保综合体	0.2	70%	0.15
港湾式公交停靠站	0.7	100%	0.7
合计			1.95

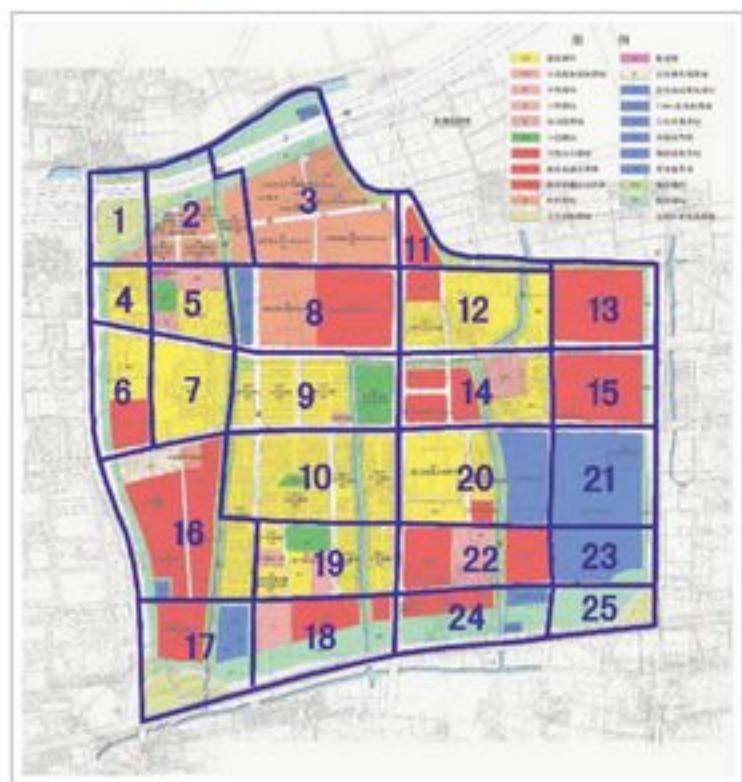


图 6 交通小区划分区图

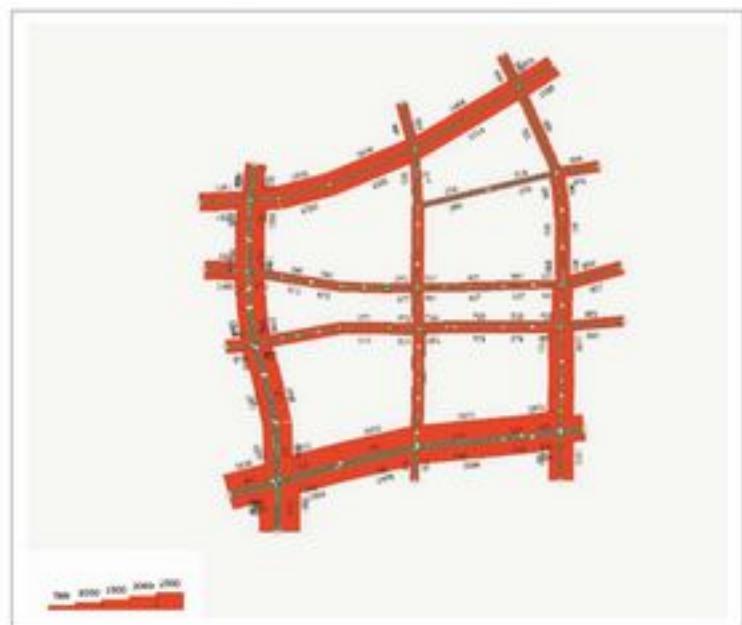


图 7 华丰单元路网穿越性交通流量预测图

4.3 交通评估分析建议

根据单元对外通道、内部路网及公交系统的承载力计算，分析系统容量与单元交通需求的适应性，评估控规单元范围内未来土地开发与交通建设相协调的程度，并提出相应的改善措施与建议。对于华丰单元，评估要点如下：

(1) 华丰地区地块原控规开发容量与路网容量基本匹配，但轨道交通、BRT 等公共交通支持不足，如果改善公共交通配置并结合用地实施 TOD 模式开发，可进一步提高开发的质量和容量。

(2) 道路网系统上，规划区域依托绕城高速公路、城市快速路石桥路、石大线以及城市主干路临丁路—沈半路、同协路、丁桥东路—机场路、杭玻路、华丰路等基本可满足与城市各功能区的便捷联系。存在问题主要有：

①往南部方向道路是华丰地区道路的主要需求方向，现状过于依赖石桥路、沈半路等进城道路容量相对有限，建议加快建设全线贯通同协路，缓解南部通道已经较为饱和的压力。

②西部方向今后至运河新城方向的通道偏少，线形线位都可以优化调整。

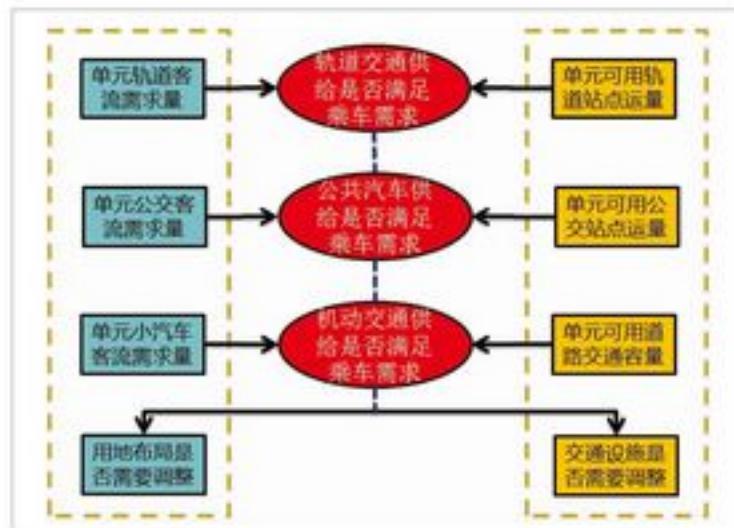


图 8 交通容量与土地布局平衡分析图



图 9 华丰单元地块开发强度建议图



图 10 华丰单元用地规划图

(3) 轨道交通方面,建议轨道 3 号线局部调整,线位向南调整布局,使得轨道交通能和用地布局结合。

(4) BRT 方面,建议 BRT3 号线基础上增加由运河新城经过临丁路、同协路至城东新城、九堡地区的 BRT 线路。

(5) 区块内部建议加密支路系统,完善滨水沿河慢行系统。

5 结论与展望

本文主要从交通容量角度对用地规模进行评估并提出调整的方向性建议,对合理确定城市地块开发强度具有一定的指导作用,但用地开发强度受交通、市政和环境容量以及市场行为等多种因素的影响,用地指标的最终确定是综合上述因素的结果。

下一阶段可进一步完善的内容有:

(1) 构建区域交通模型,反映控规单元间的交互影响。目前,杭州有近 40 个单元的控规正在修编,这些单元有的互相关联,有的关联性不强。各单元的编制进度也不尽相同。若仅从单元自身角度考

虑其交通容量限制,缺乏其对其他关联单元的影响程度分析,不能就单元论单元交通,需扩大模型中研究范围(要包含相邻控规单元),构建大区交通模型,对大区内的各个控规单元进行整体性分析研究。各个大区模型间亦应预留接口,保障模型的连续性、一致性。

(2) 模型的动态更新与维护。为使交通预测模型能够长期有效地为公共政策决策有效地服务,必须对建模和模型使用程序建立良好的规划,使之成为一种持续发展的工作,而不是短期的或应对特定项目的工程。一方面,持续的建模、维护、应用和数据采集工作是模型能够有效使用和完善的必需过程;另一方面,只有长期不间断的建模工作才能充分利用历史积累的数据信息和经验,避免重复性工作浪费大量的资源。

参考文献

- [1] 汤海孺等.杭州市控制性详细规划编制技术规定 [R].杭州:杭州市规划局, 2009.
- [2] 杭州市城市规划设计研究院.杭州市规划管理单元交通研究技术导则 [R].杭州:杭州市城市规划设计研究院, 2007.
- [3] 杭州市城市规划设计研究院.杭州市控规编制中城市交通模型分析及应用 [R].杭州:杭州市城市规划设计研究院, 2011.
- [4] 段进宇, 梁伟.控规层面的交通需求管理 [J].城市规划学刊, 2007, (1).
- [5] 许炎, 黄富民.交通容量约束下的土地利用规划模式初探 [J].城市发展研究, 2010, (1).
- [6] 杭州市城市规划设计研究院.杭州市下城区华丰单元控制性详细规划(调整) [R].杭州:杭州市城市规划设计研究院, 2011.

作者简介

- 周景亮 工程师
王 峰 高级工程师
邓良军 助理工程师

控规层面市政基础设施规划实施评估研究与实践

——以杭州钱江新城单元控规实施评估为例

杭州市城市规划设计研究院 桂 明

【摘要】本文结合钱江新城单元控规实施评估项目,对单元控规层面市政规划实施评估的内容及方法进行了探讨,尝试构建了以给水、污水、供电系统为主导,以容量评估为核心的单元控规市政评估体系。

【关键词】控制性详细规划;市政评估;容量评估

1 引言

规划实施是一个长期的动态过程,需要定期、动态地进行评估,并及时调整规划,适应形势的变化,以利更科学、有效地指导规划管理。规划评估是规划动态实施机制的一个重要环节,只有建立在科学的规划评估基础上,规划的滚动机制才有可能建立。^[1]因此,城市规划的实施效果评估理应成为规划过程中不可或缺的重要组成部分。控规是城市规划实施的关键环节,城市规划的实施效果很大程度上有赖于控规的实施效果,从这个层面上讲,有必要展开控规实施评估。

2011年1月1日起施行的《城市、镇控制性详细规划编制审批办法》第十九条明确要求“控制性详细规划组织编制机关应当建立规划动态维护制度,有计划、有组织地对控制性详细规划进行评估和维护。”由此,控规评估在规划体系当中的地位进一步得以明确。

目前对控规层面的市政基础设施规划实施评估的研究较少。钱江新城单元规划实施评估项目为

我们探讨控规层面的市政规划实施评估的方法、内容、标准等提供了良好的平台。

本文以钱江新城单元规划实施评估项目为例,对如何开展单元控规层面的市政规划实施评估进行了探讨。

2 市政评估的基本认识

就目前而言,市政评估还是一种新的规划类型,其在城市规划体系中的定位还不完全清晰^[2],评估的内容和技术方法也都还不成熟,这些都将对市政评估产生一定影响。有必要从市政评估的类型定位、意义及理念等角度出发,对市政评估加以认识。

2.1 市政评估的类型

规划评估,亦称规划评价,按孙施文等的研究,控制性详细规划实施评价主要分为规划实施前的评价(前评价)、规划实施后的评价(后评价)两种类型。^[3]由于控制性详细规划属于操作层面的实施性规划,规划评价将更多地关注对规划实施结果的评价研究,而且社会对控制性规划的认知主要是基于对规划结果的判断。^[4]作为控规实施评估重要的组

^[1]杭州市规划局在最新开展的单元控规修编中,明确要求对控规实施进行评估,其中明确规定将市政设施评估作为控规评估的一项重要内容。

Состав

1. Установка
2. Установка
3. Установка
4. Установка
5. Установка
6. Установка
7. Установка
8. Установка

9. Установка
10. Установка
11. Установка
12. Установка
13. Установка
14. Установка
15. Установка
16. Установка

17. Установка
18. Установка
19. Установка
20. Установка
21. Установка
22. Установка
23. Установка
24. Установка

Состав

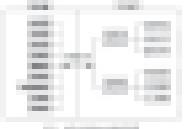
25. Установка
26. Установка
27. Установка
28. Установка
29. Установка
30. Установка
31. Установка
32. Установка

33. Установка
34. Установка
35. Установка
36. Установка
37. Установка
38. Установка
39. Установка
40. Установка

Состав

41. Установка
42. Установка
43. Установка
44. Установка
45. Установка
46. Установка
47. Установка
48. Установка

49. Установка
50. Установка
51. Установка
52. Установка
53. Установка
54. Установка
55. Установка
56. Установка



Состав

57. Установка
58. Установка
59. Установка
60. Установка
61. Установка
62. Установка
63. Установка
64. Установка

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60

Состав

65. Установка

Установка

量评估指标应能满足相关规范的要求,包括给水管网在满足供水量需求情况下,管网压力满足管网压力要求;污水泵站、主干管输送能力满足排污量需求;在满足用电负荷需求情况下,变电所容载比能满足导则要求。

其次对主导系统分别展开容量评估,对相关设施容量展开评估,确定设施供应状况,并找出存在的问题。

3.4 评估对策及建议

根据容量评估分析结果,在系统分析问题的基础上,提出合理的规划调整意见及规划管理对策,对重点设施的规划实施提出具体要求。

4 项目实践

以钱江新城单元控规为例,对控制性详细规划层面市政设施规划实施评估进行探讨。杭州市钱江新城单元(JG17),单元位于杭州市江干区东南部,单元范围西南至清江路(钱江三桥),北及东北至庆春东路,西以秋涛路为界,东临钱塘江,项目总用地401.6公顷。

4.1 市政设施实施总体评估

经过几年的规划建设,钱江新城已初步形成,其中钱江路以东大部分地块建成、在建或准备建设,钱江路以西区域除保留的地块外,建成及在建项目相对较少。

总体上,本着基础设施先行的原则,按控规有关要求,目前已建成较为完善的供水、供气环网,形成成体系的雨污分流排水体系,建成以电力电缆为主的供电网及埋地通信管为主的通信网,为支撑新城未来的发展奠定了坚实的基础。



图2 地块开发动态图



图3 道路建设动态图

在实施过程中对局部道路下市政管线进行了调整,规划与实施情况对比表如下。

表2 工程管线实施调整一览表

道路名称	道路实施动态	工程管线	
		控规要求	实施后
新业路	钱江路以北未建,已设计	DN600~DN1000~DN1200(给水)	DN1000~DN600~DN300(给水)
富春路	实施完成	DN400~DN800(给水)	DN100(给水)
钱江路 (新业路以东)	实施完成	DN800~DN1200(给水)	DN300~DN1200(给水)
新塘路	实施完成	D400(污水)	D100~D2200(污水)

4.2 市政设施实施程度评估

(1) 站点设施实施程度

单元内规划的市政基础设施站点工程共计14项,包括1座污水提升泵站,7座雨水提升泵站、1座220kV变电站(移位)及5座110kV变电所等,根据实施情况,对比控规的要求,项目分析了市政设施有关站点的实施程度为57.1%,其中排水设施实施度为100%,电力设施实施度16.7%。

(2) 工程管线实施程度

市政管线大部分随道路建设同步实施。项目对实施管线进行实施度评估,供水管线实施程度为81.6%,污水管线实施程度为88.6%,其他市政工程管线实施度为87.2%。

(3) 已建道路管位利用率

项目对单元内已实施道路下管位资源利用率进行分析,反映了管位资源的开发程度,体现了道路未来扩容的潜力。单元内已建道路的管位平均利用率达98%,已建道路下增加管位资源的难度较大,若未来由于发展确需在已建道路下增加市政工程管线设施,则需要以降低管线运行安全性及交通顺畅(在快车道下管线的日常维护及事故抢修易造

成交通拥堵)为代价。

4.3 市政设施容量评估

(1) 需求预测

控规编制完成后，在规划实施过程中，随地块的建设，部分地块的开发规模发生了变化，为此根据调整后的建设开发规模，根据容量预测指标，对市政基础设施容量需求进行预测。从主要市政基础设施容量需求预测结果来看，供水、排污、供电负荷需求均较原控规预测值有所增长，但增长幅度均未超过10%。

表3 基础设施容量需求预测指标对比一览表

项目	用水量需求 (立方米/日)	排污量需求 (立方米/日)	供电负荷 (千瓩)	备注
原控规预测指标	80960	57340	393351	
实施后预测指标	85663	61015	403476	考虑了地下空间的需求
变化率	+5.81%	+6.41%	+2.57%	<10%

(2) 评估指标

给水系统：管网压力满足多层建筑管网直供要求，干管压力不小于0.32MPa；

污水系统：管道在最大充满度下能满足污水量过流需求；

供电系统：110kV变电所容载比不低于1.8。

(3) 给水系统容量评估

以单元内的供水管网为评估对象，建立供水管网模型，通过管网平差模拟分析计算，将区域的用水量需求分配到整个供水管网中，确定管段的管径、流量、水头损失和节点的自由水压，在不同的工况条件下分别对原有控规的规划管网及实施后的规划管网展开评估，以便分析按控规建设的供水管网对区域供水管网的影响以及能否满足新城未来发展的需求。

单元内部，通过模型模拟评估，在不同工况条件下，原有控规确定的供水管线能满足当时控规预测的供水需求，大部分节点自由水头在32m以上，局部自由水头在31.38m以上，均满足规范要求。在供水需求增长6%的情况下，对调整后的供水管网展开评估，各节点自由水头较原控规模型数据略有

降低，但节点自由水头均在31.1m以上，能满足增长后的供水量需求。

区域层面，实施后规划供水管网，由于需求略有增加，对区域管网有一定影响，但由于区域供水管网完善，供应能力有所富裕，外围管网受影响程度较轻，相关节点压力仍能满足规范要求指标值，区域管网规模能支撑单元未来供水需求。



图4 供水管网模拟评估分析成果图

(4) 污水系统容量评估

通过分析污水重力管按最大设计充满度下流量，对污水泵站、主干管进行容量评估。在区域层面单元范围内新增的排污量需求对区域污水系统影响在可接受范围内，两座污水泵站输送能力能满足未来单元的排污量需求。

在单元内部，排污量需求增长对单元内部污水系统的影响较大，有70%的管道能支撑未来的容量需求，平均富裕率为42%，有30%的管道将超负荷运行，平均超负荷率为70%。分析原因，主要是局部管道超负荷运行的原因在于管道服务范围内的地块开发强度提高较多，预测排污量需求大幅增加，超过了管道最大输送能力。

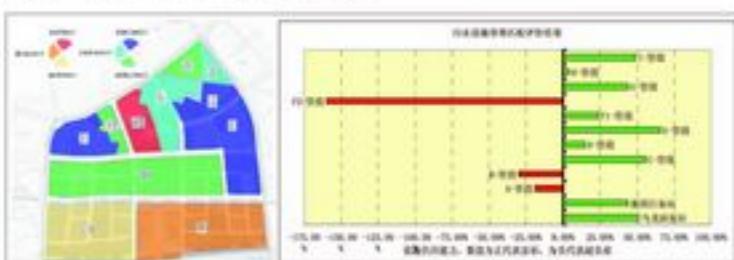


图5 污水评估分析结果图

(5) 供电系统容量评估

通过划分 110kV 变电所供电区域，对比变电所装机规模及供电负荷需求，分析各变电所容载比，对供电系统进行容量评估。

从评估结果来看，规划实施后，单元在供电负荷需求增长 2.57%，单元范围内 5 座 110kV 变电所能支撑未来的供电容量需求。其中 110kV 新安变及 110kV 百安变容载比指标稍低，接近导则要求的下限，未来上述两座变电所供电容量将基本接近饱和，其余 3 座 110kV 变电所供电能力有一定富裕。

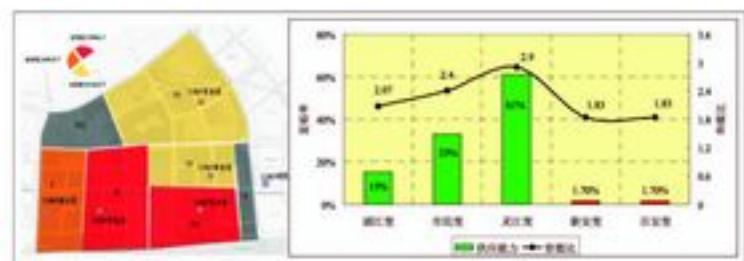


图 6 供电评估分析结果图

4.4 评估对策及建议

根据评估结果，提出了如下对策及建议：

(1) 加快重点工程实施进度。

(2) 加快富春路给水干管实施进度，将市民街及香樟路给水管道与富春路管道联通，以改善该区域供水条件。

(3) 调整及完善富春路以东区域污水管布局，解决局部管道满负荷运行问题。

(4) 从区域层面出发，后续实施中优化及深化控制性详细规划中的市政设施规划，注重市政设施承载能力与土地开发强度之间的反馈互动，强化市政设施的定量分析，对地下管位资源加以控制与分析。

(5) 从单元内部层面出发，在后续实施中应进行市政设施容量校核，尤其关注市政设施服务范围内趋于饱和或超负荷的地块，以避免地块开发容量提高后，相关设施供应能力无法满足供应需求的问题。

5 市政评估体系完善的探讨

应该来说价值观的选取是实施评估评估中所固有的难点，受条件限制，钱江新城实施评估仅仅从技术角度出发，对相关设施的规划实施进行了评

估。但我们应看到，从投资效益角度而言的评价，对于整个新城的发展仍具有相当重要的意义，最简单来说，在环境承载力极限之下，市政基础设施的容量上限与经济投入存在着内在逻辑联系，关键问题在于能否找到两者最佳的平衡点。因此对于市政评估体系中增加投资效益的评估将是未来市政评估体系完善的方向，需要加以深入研究。

6 结语

总规阶段的市政评估属于宏观层面的评估，而单元控规阶段的市政评估则属于中观层面的评估。

从评估领域看，当今城市规划实践着重于宏观的土地利用和空间发展总体规划，以及微观的修建性项目规划两端，造成了中观层次策略性城市规划的实施评估的空心化局面，无法为城市规划运行机制提供改进的建议。^[7]

为此，在规划实践中应重视控规的实施评估。通过钱江新城单元控规市政评估的规划实践，从技术角度出发，构建了以给水、污水、供电系统为主导，以容量匹配评估为核心的单元控规市政评估体系，对单元控规层面的市政评估具有一定的指导意义。

参考文献

- [1] [4] 施源, 周丽亚. 对规划评估的理念、方法与框架的初步探讨——以深圳近期建设规划实践为例 [J]. 城市规划, 2008, 32 (6): 39-43.
- [2] 孙施文, 周宇. 城市规划实施评价的理论与方法 [J]. 城市规划汇刊, 2003, (2): 15-20.
- [3] [6] 陈卫杰, 褚卫民. 控制性详细规划实施评价方法探讨——以上海市浦东新区金桥集镇为例 [J]. 规划师, 2008, 24 (3): 67-70.
- [5] 谢映霞, 赵辉. 城市规划资料集(十一) 工程规划 [Z]. 北京: 中国建筑工业出版社, 2005.
- [7] 欧阳鹏. 公共政策视角下城市规划评估模式与方法初探 [J]. 城市规划, 2008, 32 (12): 22-28.

作者简介

桂明 工程师

“地铁时代”杭州城市商业布局的演变与重构

孙海燕 刘晓东 赵晓东 李伟

孙海燕 刘晓东 赵晓东 李伟

孙海燕 刘晓东 赵晓东 李伟

【摘要】随着“杭州地铁”时代的到来，交通方式从汽车进入地铁，使得“地铁时代”的出行方式发生改变。通过分析杭州城市商业布局的变化特征及影响因素，探讨杭州城市商业布局的演变与重构。杭州地铁是推动杭州商业布局变化的主要驱动因素，从而形成“地铁效应”。通过在空间上对杭州地铁与商业用地的分布特征进行分析，得出结论。

【关键词】杭州 地铁 交通 商业 地理

1 引言

一个城市的商业发展程度是衡量该城市经济活力强弱的一个重要指标。对于杭州而言，商业发展程度直接影响着人们的生活、工作和消费水平。因此，杭州商业发展与城市发展密切相关且“相辅相成”。然而，随着杭州地铁的快速发展，杭州商业格局发生了巨大的变化，商业用地的分布特征也发生了显著的改变，从而形成“地铁效应”。杭州地铁的快速发展使杭州商业用地的分布特征发生了显著的改变，从而形成“地铁效应”。

2 商业用地随杭州商业用地分布特征演变

2.1 商业用地随杭州商业用地分布特征演变

随着杭州商业用地的发展，商业用地的分布特征也发生了变化，“商业用地”、“商业区”、“商业中心”等词

逐渐被人们所知。“商业用地”，就是指“商业用地上的人”，即从事商业活动的个人或组织（公司企业），“商业用地”这个词一词，由两个部分组成，一个是“商业”，另一个是“用地”，即从事商业活动的个人或组织（公司企业）所使用的土地。也就是说，商业用地是从事商业活动的个人或组织（公司企业）所使用的土地。

商业用地是指专门用来经营商品和服务的用地，是商业用地的主要组成部分，也是商业用地的主要组成部分。

——商业用地，即商业用地，是指专门用来经营商品



RESULTS

Table 1 shows the results of the study. The mean age of the patients was 35.5 years (range 18–65 years). There were 11 men and 10 women.

There was no significant difference between the groups in terms of age, sex, marital status, education level, occupation, family history of hypertension, smoking, alcohol consumption, and physical activity. There was a significant difference in terms of systolic blood pressure ($p < 0.001$), diastolic blood pressure ($p < 0.001$), and body mass index ($p < 0.001$) between the groups.

Table 2 shows the results of the study regarding the relationship between the variables. There was a significant relationship between systolic blood pressure ($p < 0.001$), diastolic blood pressure ($p < 0.001$), and body mass index ($p < 0.001$) with the number of children. There was a significant relationship between systolic blood pressure ($p < 0.001$), diastolic blood pressure ($p < 0.001$), and body mass index ($p < 0.001$) with the number of children and the presence of hypertension.



Fig. 1. Hypertension status among participants.

DISCUSSION

The prevalence of hypertension in our study was found to be 20% in the non-smoking group and 10% in the smoking group. This result is similar to the results of previous studies. In a study conducted by Gökmen et al., the prevalence of hypertension was found to be 18.5% in the non-smoking group and 10.5% in the smoking group.¹⁰

In our study, the mean systolic blood pressure was significantly higher in the smoking group than in the non-smoking group. In a study conducted by Gökmen et al., the mean systolic blood pressure was significantly higher in the smoking group than in the non-smoking group.¹⁰

In our study, the mean diastolic blood pressure was significantly higher in the smoking group than in the non-smoking group. In a study conducted by Gökmen et al., the mean diastolic blood pressure was significantly higher in the smoking group than in the non-smoking group.¹⁰

In our study, the mean body mass index was significantly higher in the smoking group than in the non-smoking group. In a study conducted by Gökmen et al., the mean body mass index was significantly higher in the smoking group than in the non-smoking group.¹⁰

及商业布局引向沿江、跨江的发展新态势。

杭州原属于单核城市结构,只有一个相对集中的市级商业中心,即“一线三圈”(即以延安路为轴,贯穿湖滨、武林、吴山3个商圈)。伴随着杭州城市结构由原来的单一中心向“一主三副六组团”多中心的转变,现有的商业中心已经不能满足人们的购物需求。由此,杭州现有商业空间的单一格局也随之变化,杭州商业中心多点发展的态势逐步呈现,并将形成市级商业中心——市级商业副中心——片区(组团)级商业中心——社区级的商业等级结构。江南副城的萧山、滨江、临平副城、下沙副城等市级商业副中心也将进一步兴起。



图3 杭州市区商业布局扩展示意图

2.2.2 城市交通布局、市民出行方式与可达性

一个城市的交通布局、市民出行方式与可达性对于商业布局具有重要的导向性和指向性。国内外城市发展实践表明,交通方便、人流集散的地方往往是商业布局的最佳位置。杭州现有的市级商业中心、区级商业中心大都位于城市主次干路沿线,如延安路、解放路、湖墅路、庆春路、武林路等。随着城市规模的快速扩张,城市的重点发展区域,因其具有交通条件改善的基础和可能,进而具备了人口聚集的有利条件,因此其商业发展前景也将会被看好。

笔者认为,随着道路交通条件的改善及私人小汽车的进一步普及,江南副城、临平副城、下沙副城及主城区的城东、城西和城北等区域近年来集聚了大量的新居住人口,因此大型商业配套也不断涌现,而新的商业布局避免了因过于依赖市级中心而带

来的交通出行量。未来快速、便捷、大运量的地铁的出现,将大大影响杭州城市商业空间布局格局。

2.2.3 城市人口集聚与分布

商业发展的内在动力在于消费力,而消费力的大小往往取决于消费群体的规模,一定规模或密度的人口是商业网点布局的必要条件,所以传统商业中心往往选择在城市中心人口密度较高的地区。杭州目前的商业中心,如武林广场地区、湖滨地区等都是杭州市区最繁华、人口密度最高的区域。

研究一个城市的商业布局,探讨城市人口对商业布局的影响可从两个方面来理解:首先是人口居住、就业因素,通常人口规模较大、人口密度较高的区域,必然推动区域消费能力提升,因此其商业也较为发达,商业经营面积也较大。如杭州上城区、下城区人口最为密集,密度高达每平方千米1.82万人、1.29万人,也是杭州现状商业最集中的地方。其次是流动人口在一定程度上也影响着商业布局,随着流动人口的增加,消费和购物量相应扩大。在人流能够便捷地聚集和疏散的地段,这也是很多城市客运车站、城市轨道站点等商业比较发达的原因。杭州地铁1号线的建成通车,必将引导杭州城市人口的新一轮集聚与分布,从而催生商业布局与商业空间形态的重新构塑。

3 城市交通对商业空间布局的影响力探析

影响一个城市商业空间的因素是错综复杂的,但交通方式和交通条件则是其中最为重要的一个要素。城市交通条件的改善将直接影响城市空间分布及功能演进,人口的新一轮集聚与分布,进而影响城市的商业空间布局及其重构过程。

3.1 选便捷的交通条件是城市商业中心活力的重要保证

商业繁荣发展的内在动力在于消费力,而消费力归根结底取决于消费群体的规模,一定规模或密度的人口是商业布局的必要条件。一般而言,城市中交通越便利的地区,其聚集效应也越明显,人流、车流、物流也越集中,就越容易形成商业中心;而商

业中心一旦形成，也会吸引更多的人流、车流、物流，促进了商业中心的繁荣。但是，由于商业中心所选择的区域、路段本来就是人流、车流密集的地方，商业中心的繁荣从而影响到所在区域或路段的交通，造成交通拥挤，进而对商业中心的发展产生阻碍。因此，便捷的交通条件是商业中心活力的保证，也是商业中心得以不断繁荣与发展的前提，这也是很多城市中人流能够便捷地聚集和疏散的客运车站、城市轨道站点等区域商业比较发达的原因。

3.2 城市交通条件改善对商业布局具有指向性作用

城市商业形态与商业格局是在城市所在地域地形特点的基础上，依托交通布局发展起来的。良好的道路交通条件是促使商业中心形成的必不可少的因素，交通节点对商业布局具有重要的导向性作用。城市交通条件改善促进了城市的空间和功能的演进，而城市空间结构的调整和功能布局的变化也会引起商业中心的转移、兴盛或衰落。如法国巴黎在城市郊区化过程中，随着交通条件的改善，部分城市功能转移到郊区，原有中心商业区的发展开始陷入困境。此时巴黎市政府开始将原有商业区域进行转移，新商业中心拉德方斯由于拥有最大的公共交通换乘中心，大大增强了该商业中心对周边地区的吸引力。因此对于城市重点发展区域，如果具备了良好的交通条件，则其商业发展前景也会被看好，所以，地铁的建成运营将对杭州城市新一轮商业布局有着指向性的作用。

3.3 地铁站点具备了发展商业的基础条件

优越的交通条件是商业中心形成的最主要条件之一，这是因为交通运输是集散人流、物流的必要手段。但商业与交通既相互制约，又相互矛盾。交通方便、人流集中形成商业的繁荣，但是商业中心一旦形成，反过来会吸引更多的人流，当商业中心达到相当规模时又会妨碍该区域交通运营。但是，地铁因其不受地面繁忙交通阻碍，准时、跨地域性强等优势，为人流聚集和疏散提供了良好的条件，因此地铁站点（尤其是枢纽站）就具备了发展商业的基础条件。但

并非所有的地铁站点都能成为商业中心，笔者分析认为，地铁站点成为商业中心必须具备以下条件：一是与传统商业中心相结合地铁站点周边。地铁开通后，传统商业中心普遍存在交通和停车难题不再是吸引客流的瓶颈，使大量城市周边客流量能方便进出位于城市中心区的传统商业中心，促使城市中心区的商业做强、做大、做精；二是与其他交通枢纽结合或几条地铁干线交汇的地铁站点周边。由于地铁快速、便捷的特点，通过把车站的客流、物流、信息流等整合起来，促使交通枢纽成为经济枢纽，依托地铁带来更多的人气；三是未来城市规划重点发展的区域，其核心区必将形成新兴的商业中心。

4 “地铁时代”来临对重构杭州商业空间布局的嬗变价值

现代化的地铁作为快速、便捷、大运量的交通工具，不仅对杭州的城市空间结构形态、人口合理布局、交通的组织方式、城市中心区的有机更新和新区开发等诸多方面产生巨大影响，更重要的是它将成为未来整个城市经济发展的“强劲助推器”，它将有力催生新的杭州城市商业布局和商业模式，使地铁沿线形成新的城市“商业走廊”。实践中此类案例屡见不鲜，以香港为例，著名经济学家郎咸平认为香港成为购物天堂应归功于地铁商业，香港地铁虽然总长只有 43.2 千米，但日客流量超过 200 万人次，最高时达到 280 万人次，地铁站点分布着大大小小 30 个购物中心，占香港购物中心总量的 1/3 左右；地铁带来川流不息的人流，也造就了“时代广场”、“置地广场”等一大批购物天堂。国内外越来越多的经验表明，地铁引导了站点周边城市用地布局的优化，围绕地铁站点形成了新的生活圈、服务圈、工作圈，从而推动了现代城市商业布局的嬗变与重构。

4.1 地铁将促使杭州城市商业布局由点轴状向“多极分散”的网络状格局转变

现阶段杭州商业主要分布于以延安路为轴，贯穿的湖滨、武林、吴山三个商圈，即“一线三圈”中，

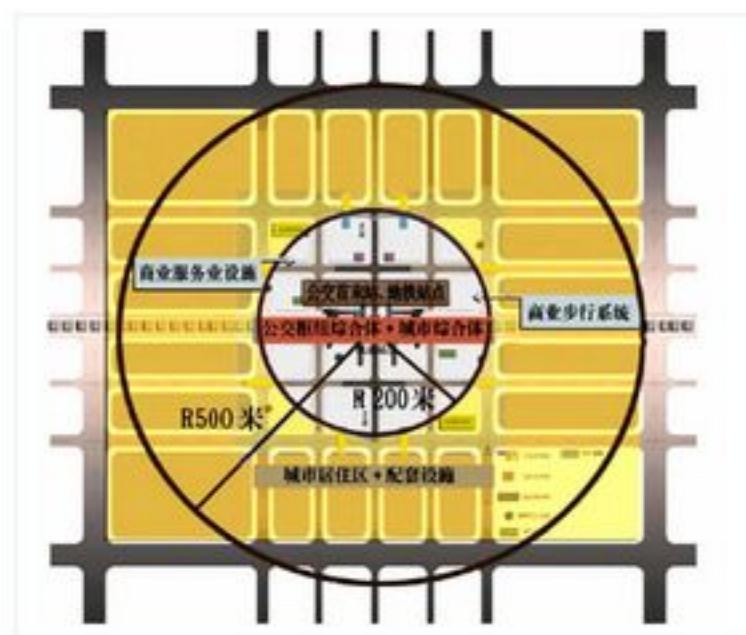


图4 地铁车站周边土地使用功能示意图

呈点轴状布局。随着地铁的陆续建成通车，将大大提高地铁沿线地区的可达性，由于地铁避免了地面的拥堵，其结果是大量人流、各种功能的设施将聚集在车站范围，使站点周边既是城市交通便捷换乘的枢纽，也是城市就业岗位集中区域，更是城市的商业布局的中心。因此在地铁站点（尤其是换乘站）周边约200米、500米范围内，商业服务业设施（商业、商务、娱乐康体）、住宅、交通服务设施（公交首末站、社会停车场）等多功能混合集中布置，并且土地利用强度也较一般地区更高。地铁的建成通车，使城市新发展区与城市中心的联系加强，一方面将促使市级商业中心新增、扩容，另一方面也将促使新发展片区级商业中心发展起来，结合地铁站点使地铁沿线形成新的商业走廊。可以预见，随着地铁线网建设的推进，杭州市区商业布局将形成由市级商业中心与新崛起的副城商业中心和众多片区级商业中心共同构成的，各个商业中心之间以及商业中心与顾客居住地之间通过便捷快速的交通网络相联系的“多极分散”的网络状格局。

4.2 地铁将促使杭州城市现有商业中心区功能进一步强化与提升

国内城市的地铁线网规划十分强调对城市中心区、重点地区的高强度支撑，因此采用的线网形态基本上都是放射状，这是因为有了大容量、快速、便捷、准时的地铁，弥补了城市中心区道路拥堵的

不足，既能有效引导城市中心区人口、就业岗位的疏解，也能使大量城市外围客流方便进出市中心的商圈，防止城市中心商业区功能的衰退。因此，城市中心区往往是城市地铁线网最密集的区域。

根据城市空间结构、道路网架、客流走廊分布，杭州最终将逐步形成“一轴”+“双C”+“三射”地

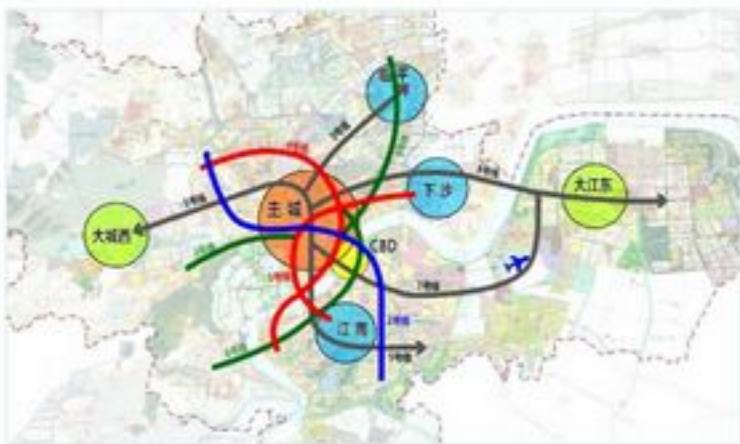


图5 “一轴”+“双C”+“三射”轨道干线示意图



图6 “一线三圈”市级商业中心与地铁站点关系图

铁干线网络。由于多条地铁干线在城市中心区编织线网，在杭州主城区远期线网密度将达到0.95千米/平方千米，以600米为半径的站点覆盖率达到55%，以800米为半径的站点覆盖率达到75%。凭借地铁巨大的辐射效应，使站点附近的原有商业中心将得到深度开发，实现城市中心区商业的功能的完善和整体升级，使城市中心区形成更加强大的商圈。如武林商圈是目前杭州最重要的商业中心，集中了杭州三分之二的大型百货商场，这里有银泰百货、杭州大厦和杭州百货大楼等，也是杭州人流量最密集的区域。但是，现状道路交通拥堵和停车难等问题一直困扰着该地区商业的进一步升级。地铁的建成通车，将为该地区带来更多的客流量，为现有商圈注入活力，因此也促使了整个商圈的提升挖掘。自杭州地铁线网规划出台后，武林商圈各大型百货商场也纷纷制定规划，进行新建、改建和扩建，促使营业面积更加扩大，业态更加丰富，公共空间更加宜人，真正实现城市商业中心做强、做大、做精的目标。

表2 武林商圈各大型百货商场规划建设情况一览表

名称	建设情况	面 积	主要客群
杭州大厦	A,B,C,D座	购物中心总建筑面积18万平方米	高档，杭州及周边城市富裕阶层
银泰文化广场店	计划引进	营业面积2万平方米	VIP客户
国大广场	规划改建	总建筑面积11万平方米，其中商场建筑面积6万平方米	中高档、年轻人
杭州百货大楼	规划扩建	营业面积2万平方米	中高档、中老年人
银泰武林店	规划扩建	营业面积3.3万平方米	中高档、年轻人
武林广场地下商城	在建	总建筑面积10万平方米	
武林广场站上盖物业综合体	在建	功能定位为商业、酒店、写字楼，总建筑面积24万平方米	
嘉里中心	规划建设	总建筑面积32万平方米，其中商场建筑面积8万平方米	

4.3 地铁将促使杭州现有商业布局整合并催生新型商业中心的崛起

现代化的地铁交通缩短了杭州城市中心区与外围地区的通勤时间，给沿线地区带来良好的通达性，因此地铁将逐步改变居民的出行方式和消费习

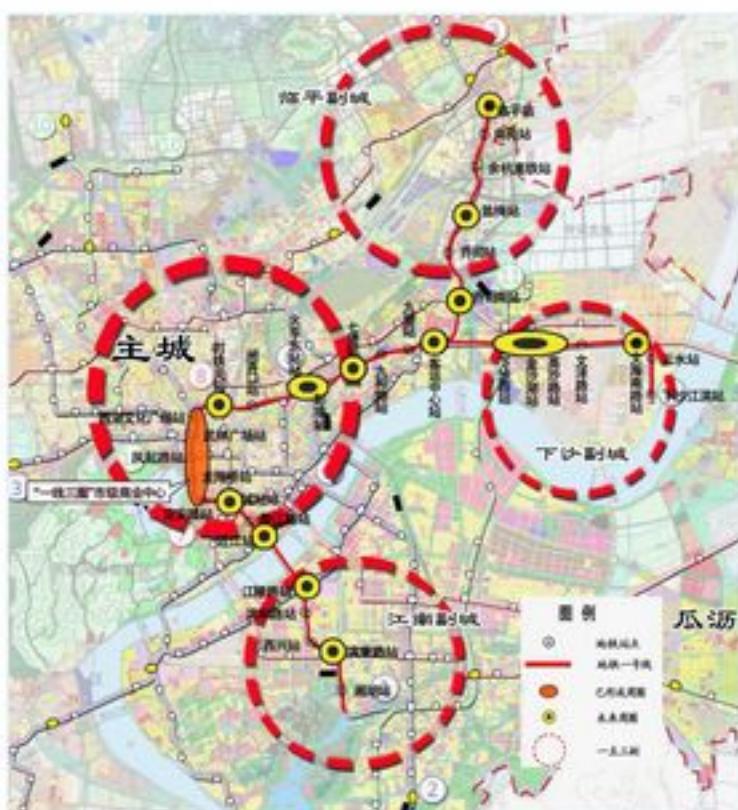


图7 地铁1号线沿线未来的商业中心

惯，进而影响商业空间的格局，促使杭州城市现有商业布局重新整合，使得地铁沿线的商业更具竞争力。地铁线网中各条线路的交会处（尤其是换乘站）则是人流、商流最集中的地区，由于人口流量加大，消费能力也大幅提高。一方面，站点周边原有的商业区将得到更好的发展，另一方面，结合地铁站点的规模与区域特性，将形成各具特色的新型商业中心。如地铁1号线是杭州地铁线网中的骨干线，位于城市最主要的客流走廊之上，沿途经过了武林商圈、湖滨商圈等主要的商业中心，连接了一主三副，服务于临平副城、下沙副城和江南副城向城市中心的客流，并联系了杭州东站、城站两个火车站及汽车南站、九堡客运中心等城市对外交通枢纽。地铁1号线沿线的34个站点中主城区有16个站点，江南副城区域有5个站点，下沙副城区域拥有了7个站点，临平副城区域拥有了6个站点，在这些站点中有换乘站14个，可与其它8条线路形成换乘。结合地铁1号线线位和站点的设置，杭州市规划局会同地铁集团及时开展了站点周边用地控制规划及城市设计，针对不同的站点定位、现状及规划情况，对站点周边的可开发用地进行了梳理，并对用地功能、开发强度进行优化、调整，引入

“地铁+物业”的香港地铁模式，围绕地铁站点（尤其是换乘站）进行上盖物业综合体建设，地铁与商业的结合使地铁上盖物业的商业价值得以最大化。可以预见，地铁将催生新商业中心崛起。尤其是在地铁站点与规划城市副城中心或区域中心结合的区域，地铁站点与城市对外交通枢纽相接换乘枢纽区域，地铁站点（尤其是换乘站）进行上盖物业综合体建设的区域，将是杭州未来的新商业中心。

表3 地铁1号线沿线未来的新商业中心一览表

区位	站点名称	站点特性	备注
主城区	打铁关站	1号线与5号线相交，与区域中心结合	上盖物业综合体建设，北侧为区级中心和平会展中心旅游商业中心，项目总用地面积25.6万平方米，功能定位为写字楼、商业、酒店、住宅，总建筑面积不小于54万平方米。
	火车东站站	1号线与对外交通枢纽换乘	
	七堡站	1号线、4号线车辆段	上盖物业综合体建设，总占地面积约50万平方米，总建筑面积约103万平方米，由地铁1号线、4号线车辆运营库、检修库、综合维修大楼、控制中心等地铁功能建筑；住宅、酒店、写字楼等开发建筑构成，其中住宅约63万平方米，商业、酒店和写字楼约20万平方米，地面为车辆基地，通过上盖平台转换后，在上部开发建设住宅等建筑。
	客运中心站	1号线与9号线相交，与对外交通枢纽换乘	上盖物业综合体建设，位于长途客运中心站的南侧，项目总用地面积3.78万平方米，功能定位为商业、酒店、写字楼，总建筑面积15.56万平方米。
	城站站	1号线与对外交通枢纽换乘	
江南城	近江站	1号线站点与规划上城区新中心结合	
	滨康站	1号线与5号线相交，与对外交通枢纽换乘	上盖物业综合体建设，项目总用地面积11.4万平方米，功能定位为住宅、写字楼、商业、酒店，总建筑面积70万平方米。
	江陵路站	1号线站点与规划滨江区新中心结合	
下沙城	下沙西站、金沙湖站、高沙路站	1号线站点与规划下沙副城中心结合	
	文海南路站	1号线站点与规划区域中心结合	上盖物业综合体建设，宝龙城市广场商业建筑面积为26万平方米，功能定位为住宅、写字楼、商业、娱乐。
临平城	乔司南站	1号线站点与规划区域中心结合	上盖物业综合体建设，综合体总用地面积6万平方米，功能定位为住宅、写字楼、商业、酒店，总建筑面积13万平方米。
	临平站	1号线站点与规划区域中心结合	上盖物业综合体建设，综合体总用地面积3万平方米，功能定位为住宅、写字楼、商业、酒店，总开发面积11万平方米。
	临平站	1号线站点与规划区域中心结合	

4.4 选地铁将促使杭州城市商业格局转向地面、地下立体式联动发展

地铁的发展为城市地下空间的开发带来了前所未有的机遇。由于地铁便捷、快速、大运量的特性给站点带来了大量的交通客流，因此地铁站点地下空间在解决地下和地面便捷的交通联系外，还有个重要功能就是利用站点客流合理开发商业，促使原有商业格局从仅考虑地面发展转向地面、地下立体式联动发展。考察国内外地铁站点地下空间开发的实例，很多大型商业、商务中心业态和地铁是互动的。在上海地铁1号线与2号换乘点人民广场站，日换乘客流为40万人次，最高超过60万人次，依托如此巨大人流的枢纽站，建设的面积达3万平方米人民广场地下商城，使人民广场成为集旅游、购物、观光、休闲的多功能综合城。

综观国内外地铁站域地下空间的开发，主要有交通和商业功能并重的开发和以商业功能为主的开发两种类型：一是以交通和商业功能并重的开发，即结合地铁车站开发建设的地铁车站商场，它兼具交通和商业的双重功能，客流经商场既可便捷快速出入车站，又可方便进行购物，增加了地下空间开发利用的商业回报；二是以商业功能为主的开发，即通过开发公共地下空间把地铁车站与周边商厦地下商场相连通，以吸引更多客流，这也是许多位于城市商业中心地铁站域地下空间开发的普遍形式。如杭州地铁1号线与3号线相交的武林广场



图8 武林广场地下商城地下各层连通分析图

站，目前正在建设总建筑面积约10万平方米的武林地下商城，除现有的3个过街地道外，在武林广场上将有6个地面出入口连通地下商城，广场上除了人行出入口，东西两侧还有两个双车道的汽车坡道，方便来购物的人停车。地下商城在地下各层都与周边的杭州大厦、杭州百货大楼等商场通过地下通道形成有效连接，将整个武林商圈地下空间连成一个整体，促进了与地上的武林商圈联动，使广场成为杭州具有商业设施、交通枢纽、文化娱乐等多功能的新型城市核心区。

5 结语

地铁交通是城市现代化不断推进的产物，也是未来阶段杭州实现经济社会可持续发展基本保证。笔者认为，伴随着“地铁时代”的到来，应当借鉴国内外相关城市的成功经验与做法，科学合理重构“地铁时代”杭州城市新型商业布局模式，以有效推动杭州城市总体规划的实施，迎接杭州经济社会和城市建设的新一轮发展大潮。

参考文献

- [1]董光器.对城市总体规划中商业布局若干问题的探讨[J].北京规划建设,2003,(5):47-50.
- [2]刘畅,潘海啸,贾晓辉.轨道交通对大都市区外围地区规划开发策略的影响——外国地区TOD模式的实证研究[J].城市规划学刊,2011,(6):60-67.
- [3]陶晓波,黄桂芝.基于国外经验的北京市商业布局研究[J].北京工商大学学报(社会科学版),2011,(1):15-19.
- [4]王能洲,张婧,马仁峰.地铁经济对城市零售商业布局的影响研究——以上海为例[J].城市经济,2009,(12):68-74.
- [5]陆锡明,王祥.轨道交通与城市商圈发展[J].交通与运输,2009,(1):4-5.
- [6]黄卫东,苏茜茜.基于TOD理论的公交社区建设模式研究——以杭州为例[J].城市规划学刊,2010,(7):151-156.

作者简介

陈 玮 高级工程师

顾怡川 学生

应联行 副总工程师、教授级高级工程师

○○

遂昌县从“四个层面”构筑城乡规划体系

近年来，遂昌县立足山区实际，充分挖掘生态资源、文化资源，融生态、文化等特色元素于各类规划编制当中，从四个层面构筑起全县城乡规划体系。

一是县域空间层面。围绕打造“长三角休闲旅游名城”目标，把县域2539平方公里内的每一个村、镇和景点都纳入到“长三角”中去谋划，编制出了《遂昌县域总体规划（2006—2020）》，明确了“以城带乡、以东带西、东部优化提升、中部集聚拓展、西部生态保育”的空间发展战略，构建了“一心、两轴、三片、四组”的城镇体系架构。

二是中心城区层面。县城在完善《中心城区总体规划》的基础上，先后完成了东城35.68平方公里的空间发展概念性规划和上江、大桥、金岸、毛田、龙板山等区块控制性详细规划的编制，着手编制西城区控制性详细规划及配套的城市绿地、道路交通、供排水、电网、燃气、防洪、城市色彩等一系列专项规划。

三是中心镇、建制镇层面。石练、金竹等中心镇及其他各建制镇都结合经济社会发展“十二五”规划，按确定的各中心镇和建制镇的标准和要求编制相应的建设总体规划，确保与土地利用总体规划相衔接，同时编制出台各类建设项目规划，为中心镇培育和发展提供科学依据。

四是集镇和中心村层面。按照县域总体规划结合村规模调整工作，对规划保留的中心村（含集镇）、行政村进行建设规划编制，从产业、人口集聚的要求引导农民走下山脱贫的道路。对一些生态、文化优势明显的村庄组织编制特色村建设规划，通过规划打造了长濂、独山、高坪、蔡和、汤山头等新农村建设的示范。

（来源浙江省建设信息港）

普陀区房屋用途临时变更相关管理规定的研究

浙江大学城乡规划设计研究院 江 麓

浙江大学区域与城市规划系 罗文靓

浙江大学城乡规划设计研究院 蔡言鸿

【摘要】 房屋用途临时变更在城市中尤其是老城区中普遍存在的现象，适时适度的临时变更不仅能节约城市资源、快速促进城市更新，更为保护城市风貌、延续城市空间肌理提供了新的思路。然而，普陀区的案例研究表明，目前临时变更管理中存在变更随意、审批不严、有碍民生及资源浪费等主要问题。为逆转现行管理的无序状态，讨论临时变更的规划管理制度设计，以期将其纳入法制框架。指出，探讨房屋用途临时变更规划管理对平衡政府、开发商及民众等多方面的利益，促进城市快速更新和可持续发展具有重要的意义。

【关键词】 房屋用途临时变更；土地收益金；普陀区

1 研究背景

1.1 研究缘起

(1) 浙江省城乡规划条例提出相关规划管理规定

2010年，《浙江省城乡规划条例》中首次提出了对房屋用途相关规划管理的规定（省十一届人大常委会第十八次会议审议通过）。条例第四十七条规定：“房屋使用人应当按照建设工程规划许可证确定的用途使用房屋。确需临时改变房屋用途的，应当经城市、县人民政府城乡规划、国土资源主管部门批准，并按照城市、县人民政府的规定交纳土地收益金。”同时还对申请临时改变房屋用途的审批条件、期限及延续办法等做出相关原则性规定。

早在条例颁布之前的2008年，杭州市规划局已颁布过房屋用途临时变更的暂行管理办法——《杭州市加强与完善现有建筑物临时改变使用功

能的规划管理规定（试行）》。随后，瑞安市和桐乡市分别于2009年和2011年出台了类似的暂行规定。由此，《浙江省城乡规划条例》中房屋用途临时变更的管理条款已有了一定的实践基础，同时也为地方城市制定更为明细的规划管理规定提供了上位法规支持。

(2) 普陀区房屋用途变更情况较多，亟需规范管理

近些年来，普陀区城市发展迅速，旧城区处在快速更新阶段。因为城市商业服务业的业态转换较为频繁，造成较多房屋用途与原规划用地性质不符的情况，给城市交通、消防、环境等方面带来了若干负面影响，同时也引发了很多的社会矛盾。2008年，为解决城市快速发展和更新所带来的这类问题，普陀区人民政府（[2008]33号文件）确定了普陀城区网点申请营业联合会审制度（以下称五小行业联合会审）。

按联合会审制度的规定（以下简称联合会审），五个商业服务业行业^①的新批或变更证照网点必

须经过由区城管办牵头、包括区经贸局、公安分局、建设局、交通局、卫生局等部门组成的联合会审。联合会审在一定程度上控制了五小行业之间的业态转换问题。但是，在实际操作中又产生了新的问题，即：很多申请业态转换的房屋，其现有的使用功能就与原用地性质不符，这就不能通过规划审批。因此导致规划部门信访不断，成了矛盾集中地，给规划部门的正常工作带来了很大影响。

2008年，应对管理需求，普陀区规划部门开展了“临时变更建筑物使用功能”的规划管理研究工作，并起草了《舟山市普陀区加强与完善现有建筑物临时改变使用功能规划管理规定（讨论稿）》。由于其中的一些细节未能明确界定，特别是土地收益金的确定和收取标准、方法比较含糊，因而也就一直搁置下来未能施行。

由此，针对城市房屋用途临时变更（以下简称“临时变更”），本文主要研究以下内容：①通过对现行相关规定的剖析，指出临时变更管理制度在设计和操作层面的缺陷；②结合普陀区的案例，进一步分析目前临时变更管理中的主要问题；③讨论临时变更的规划管理制度设计。

1.2 现有法律法规的相关规定

现行相关法律法规的有关条款中，已为临时变更的规划管理提供了法律依据，但是综合起来看，在操作层面上都存在问题，缺乏基于地方情况制定实施细则。

（1）现行法律法规中有关房屋用途临时变更的规定

《中华人民共和国城乡规划法》第四十三条规定：“建设单位应当按照规划条件进行建设；确需变更的，必须向城市、县人民政府城乡规划主管部门提出申请。变更内容不符合控制性详细规划的，城乡规划主管部门不得批准。城市、县人民政府城

乡规划主管部门应当及时将依法变更后的规划条件通报同级土地主管部门并公示。”（不涉及建成后的房屋用途管理）

《浙江省城乡规划条例》第四十七条规定：“房屋使用人应当按照建设工程规划许可证确定的用途使用房屋。确需临时改变房屋用途的，应当经城市、县人民政府城乡规划、国土资源主管部门批准，并按照城市、县人民政府的规定交纳土地收益金。”（需制定地方细则规定）

（2）一些城市对房屋用途临时变更管理的规定

2000年以来，浙江省、广东省、辽宁省、福建省部分城市先后对城市房屋用途变更进行过研究，以地方性城市规划管理规定或文件的形式，针对用途改变中出现的各种情形，改变条件等做出了有关管理规定。（如杭州、广州、深圳、佛山、惠州、江门、鞍山、厦门等）

总体来看，尽管各地进行了若干不同程度的尝试，也出台了具体的房屋用途变更登记办法，但都在不同程度上存在不足之处：一是程序细则不够完备，二是对土地收益金（变更溢价）的收取标准和办法不甚明确。

1.3 研究对象的界定

本次研究的对象：已临时改变或拟临时变更用途的现有房屋，不包括通过改变土地使用登记证上的土地性质（土地经重新出让）造成的房屋用途变更的情况。

2 普陀区房屋用途临时变更的案例分析

目前，在未制定相关管理条例的情况下，普陀区在实际的规划管理中已有三个临时变更案例。

2.1 73233部队营房

（1）背景概况

73233部队营房位于沈家门泗湾片区北安路

①普陀区联合会审行业：1. 餐饮业（包括酒店、中西式餐、快餐、熟食、干湿点心）；2. 加工业（包括铝合金、白铁皮、建材加工、机械维修制造加工）；3. 修理业（包括机动车与非机动车修理、汽车美容、洗车）；4. 娱乐休闲业（包括旅馆、歌舞厅、KTV、酒吧、棋牌室、茶室、网吧、台球室、咖啡厅）；5. 其他行业（包括茶水社、浴室、足浴、水果批发、废品收购、美容美发（理发店除外））。

普陀城区网点申请营业联合会审意见表					普陀城区网点申请营业联合会审表					普陀城区网点申请营业联合会审表							
申请人	李华	户口所在地	普陀	身份证号码	310112198801011234	申请人	夏晓军	户口所在地	是浦	身份证号码	310112197801011234	申请人	夏晓军	户口所在地	普陀	身份证号码	310112197801011234
申请经营项目:					经营地址: 东港油盐坊 216 号					经营地址: 东港油盐坊 216 号							
经营业点详细地址:					经营业点详细地址:					经营业点详细地址:							
是否同意:	<input checked="" type="checkbox"/>	营业执照:	700m ²	联系电话:	13812345678	是否同意:	<input checked="" type="checkbox"/>	营业执照:	1086m ²	联系电话:	13812345678	是否同意:	<input checked="" type="checkbox"/>	营业执照:	1086m ²	联系电话:	13812345678
合意意见:					同意,房屋性质及位置对商业用途 使用年限五年					同意,房屋性质及位置对商业用途 使用年限五年							
同意,房屋性质及位置对商业用途 使用年限二年					同意人(签名): 李华 (12月 1 日)					同意人(签名): 夏晓军 (12月 1 日)							
该表由上海市普陀区规划局盖章后有效																	
本表一式三份,一份交受理办证窗口,一份交区工商局备案,一份交区城管办备案。					本表一式三份,一份交受理办证窗口,一份交区工商局备案,一份交区城管办备案。					本表一式三份,一份交受理办证窗口,一份交区工商局备案,一份交区城管办备案。							
																	

图 1 73233 部队营房变更申请案例

277 弄 30 号, 周围是居住小区, 总建筑面积 1700 平方米。营房空闲已久、房屋破旧、环境脏乱。为改善营房脏乱差的现状, 73233 部队对其闲置营房进行整治, 并于 2011 年提出申请将已整治的营房变更为招待所(人武宾馆)。

(2) 申请过程

部队提出申请后, 规划部门对该申请进行为期十天的公示, 在周边居民均无异议的情况下, 召集利害关系人代表、社区代表以及人武宾馆代表召开了听证会。由于周边住户普遍希望闲置营房得到改善, 提升社区环境, 故一致同意营房变更为宾馆。经五小行业联合会审, 最终批准其变更申请, 同意开宾馆, 变更期限为两年(如图 1)。

(3) 变更评价

① 变更过程中未出具正式的房屋质量鉴定报告, 以证明房屋能胜任今后的用途, 对今后使用安全问题缺乏更科学的论证和保障。

② 没有明确的土地收益金收取标准, 因而土地收益金无法收取。从营房到招待所的功能改变必然会占用更多的社会公共基础设施(如道路、绿地等), 需要支付相应的市政配套费用。

2.2 东港集团办公楼

(1) 背景概况

东港集团(东港投资发展集团有限公司)办公楼位于普陀区东港新区一期区块(海莲路、中昌街的交叉口), 办公楼为三层建筑, 建筑面积为 1086 平方米; 另有附属食堂用房, 总建筑面积约为 300 平方米。该地块的规划用地性质为住宅用地, 但过去一直被东港集团作为办公楼使用。这一自发的用途变更情况属于东港新区开发过程中的历史遗留问题, 除了东港集团自身的办公楼外, 同时还有其他五幢住宅楼被东港集团出租作为办公楼使用。

(2) 变更程序

由于东港集团本身就是区政府的国资投资公司, 其活动一定程度上代表了区政府对国有资产的处置意图, 因此本案例没有经过公示等规划审批程序, 直接到招标中心对该房屋公开进行商业招租。具体变更程序则是根据区政府会议批示(抄告单), 经过五小行业联合会审, 同意其临时变更为商业用房, 变更期限为五年(如图 2)。

(3) 变更评价

本案例在性质上是对国有资产进行的开发经

营活动。通过对房屋使用功能的变更，提升了国有资产的收益能力。这也是老城区中房屋用途变更的一种典型案例：

①随着城市的发展，老城区内通常有很多暂时不具备再开发条件的国有企事业单位用地，但又具有临时变更用途的强烈需求，特别是变更为商业经营用途。

②对于这类物业用途的临时变更，有利于国有资产的升值收益。因此，在不造成明显不利影响的前提下，应该得到鼓励和支持。并且，在变更收益归入国库的情况下，可以免征土地收益金。

③对这类变更的审批，首先是规划影响评估，其次是房屋的结构安全问题。由办公变更为商业用途，意味着将从原来承载相对静态的活动转为动态的活动，环境影响将大幅提升。因此，应重点评估功能改变对周边城市环境的影响，以及房屋的质量、结构、消防等条件，能否实现功能变更。

2.3 昌正“山海华府”商务 3 号楼

(1) 背景概况

昌正“山海华府”商务 3 号楼位于普陀区东港山海路尽端，在“山海华府”楼盘的西南临街角。建筑共六层，原设计用途一层为商业、二到六层为办公，建筑面积 5190 平方米。

2011 年，浙江昌正置业有限公司、舟山金莲花酒店有限公司联合申请，要求将“山海华府”昌正商务 3 号楼用途临时变更为酒店功能。

该酒店属普陀区经贸局牵头的重点引进项目，除基本的住宿功能外，还将开发配套的餐饮、娱乐等功能。

(2) 申请过程

变更申请提交时，楼盘还未通过规划验收，房产证和土地证均未取得，因此，原则上应不予批准。但因为该项目是区经贸局的重点引进项目，区政府对此项目有强烈促成意愿。因此，为配合区政府的招商引资活动，规划部门对 3 号楼提前单项验收并进行变更公示，经五小行业联合会审，批准的临时变更期限为两年（如图 3）。

普陀城区网点申请营业联合会审表
申请日期：2011年1月1日
申请人：舟山金莲花酒店有限公司
地址：舟山市定海区山海路3号
用途：酒店(餐饮、旅馆、茶社、咖啡厅)
经营面积：1000m²
经营年限：2年
备注：无
说明：本表一式三份，一份交运营管理处，一份交财务部。
盖章：
申请人（签字）：
日期：2011年1月1日

图 3 昌正“山海华府”商务 3 号楼变更申请案例

(3) 变更评价

本案例是普陀区的招商引资项目。为大力发展战略性新兴产业，普陀区对于引进旅游发展项目有定量的年度考核要求。但经贸易局在大力引进旅游项目的同时，却迁就了开发商的选址意愿，缺乏对项目选址的规划沟通，因而与规划管理产生了冲突。

此案例中，所需变更用途的是新建房屋，且还没有通过规划验收。最终的结果表明：

①应对城市发展需求，规划管理在发挥了规划控制意义的同时，需要对市场力量做出一定程度的妥协。

②对于新建房屋进行用途的变更应该更为谨慎，力争减少程序上的漏洞。

2.4 问题总结

以上三个案例分别是部队经营、国资企业经营和招商引资活动所带来的房屋用途临时变更问题，具有一定的代表性。结合其它的若干变更申请案例（大量申请案例未获批），总体上看，临时变更的核心目的都在于通过房屋用途变更，实现土地使用的更大收益。由于没有正式的管理规定，尽管三个案例都是通过申请表的形式予以批准的，但具体而言，因为涉及不同的主体和不同的利益，审批过程

的繁简程度也大不一样。主要问题有：

(1) 相邻关系复杂，涉及的民生问题较多

房屋用途临时变更的相邻关系复杂，往往涉及到若干民生问题。如果处理不好，不但会造成城市规划管理的被动，而且会引发很多的社会矛盾。潜在的问题方面主要有：

①边居民的生活产生较大影响。尤其是住宅改办公或宾馆、餐饮等经营性商业用途，对周边居住环境的影响（噪音、污水、废气、炫光）较大。

②增加市政运营负荷。从非经营性用途转变为经营性用途后，往往会增加市政运营负荷（水、电、环卫等市政设施与服务），特别是交通量的骤增等将对城市道路畅通和周边居民的出行安全也带来影响和隐患。

③占用更多的社区资源。如果在住宅区内，将对住宅区的物业管理、公共设施（如电梯、停车场）等造成更多的资源占用。

(2) 眼前利益驱动，自发性强，随意性大

从临时变更的动因来看，基本都是企业或个人在经济利益驱动下的自发申请行为，缺少城市发展层面上的规划管理引导。一方面，建筑用途的临时变更带有较大的随意性、跟风的心理较重；另一方面，片面注重个体眼前利益，致使用途改变后的形成若干不利的外部影响，或者在较短的时间内频频易主、多次改变。

(3) 审批程序不完善，管理中的操作难度大

当审批程序不完善，或者事关重大利益时（如重点招商项目、“军队-地方”关系等），即使规划部门试图照章办事，也会受到城市更高层面的决策影响。因为在市政府层面上，很多时候需要与特定的市场利益达成妥协，以使城市获得整体经营层面上的收益最优。因此，面对这些问题，需要建立适宜的规划管理程序，以在实际中减少规划审批的操作难度。

(4) 土地收益流失，城市市政经营受损

征收土地收益金作为在审批程序中一个重要环节，是对申请人更多占用市政公用资源所收取

的一种款项。土地收益金不仅是对申请人的一种征收款项，也是对城市和相关利害人合法权益的补偿。

临时变更之所以能获得更多收益，在很大程度上是通过城市政府持续的市政公用事业投入所带来的。因此，从市政经营的角度，需要与地段的市政投入挂钩，明确临时变更的土地收益金收取标准和收取程序。具体可参照城市地价确定，但在性质上，这里的土地收益金与收取划拨土地的年租金是不一样的。

3 政策设计设想

为加强资源有效利用，规范房屋的使用，促进城市可持续发展，在以上的调研分析基础上，针对房屋用途临时变更，提出如下的政策设计思路。

政策目标：构建政策框架，完善程序设计，明确实施细则。从制度上规范房屋用途的临时变更行为，使房屋用途临时变更成为城市有机更新的重要途径。

基本框架

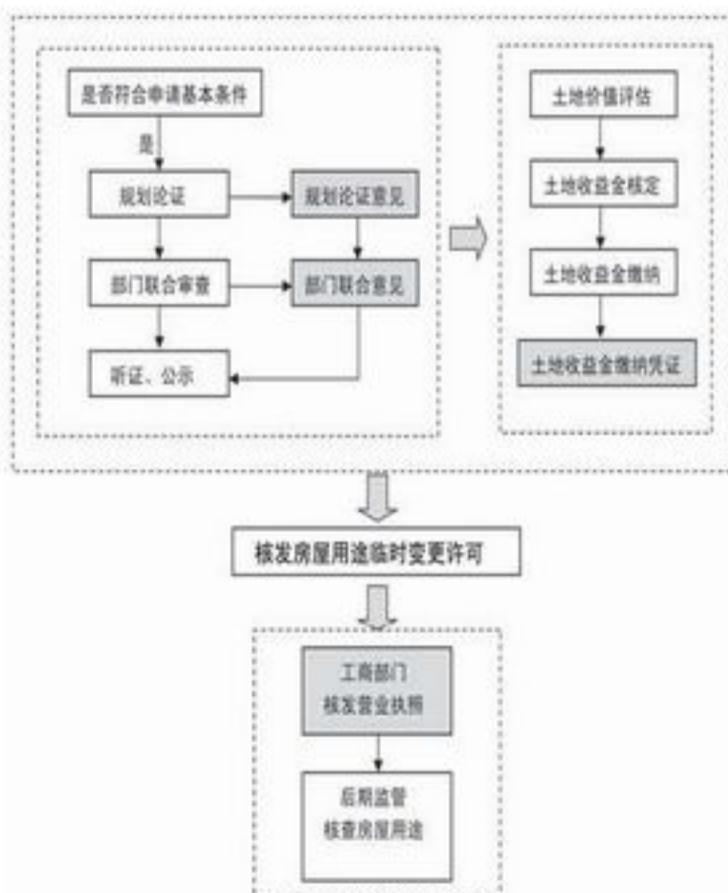


图4 房屋用途临时变更政策实施基本框架

4 结语

城市化步伐的不断加快,城市空间不断向外扩张,伴随大量的工业和仓储用地的外迁,老城区的用地功能发生转变;商业零售、商务娱乐等功能向中心集聚,在此动态转变过程中,迫切需要对原有的功能布局进行调整。因而,房屋用途临时变更更是当前城市发展和更新催生出的普遍现象。

其对城市发展、居民生活的影响具有正负两面性。合理的房屋变更能促进城市尤其是老城区的更新,节约城市发展资源,是城市规划环节中有力的补充,还能给保护城市景观风貌,延续城市历史文脉、空间肌理提供新的思路。但是,由于现行规划体系中对此类变更行为管理的缺位,致使现阶段的房屋变更情况基本处于相对无序的状态,不仅不能有效地促进城市更新,更是给城市居民带来很多负面影响。

由于房屋用途临时变更涉及到政府、开发商和普通民众等多方面的利益,为最大化各方利益,必须逆转变行管理的无序状态,将其纳入法制框架下才能更有效规范这种行为。本文建议在系统分析和合理评价的基础上,制定出房屋用途临时变更基本管理程序,地方再根据自身情况进一步细化管理细则,尤其是落实对土地收益金的管理细则,以保障城市市政基础设施的合理使用强度,避免城市公共利益受损。因此,从城市管理和发展层面而言,探讨并普及房屋用途临时变更规划管理研究对维护城市公共利益、促进城市快速更新和可持续发展具有重要的意义。

参考文献

- [1] 丁祖年.《浙江省城乡规划条例》释义与应用 [M]. 杭州:浙江人民出版社, 2010.
- [2] 牛晓亮. 土地收益金和土地收益能否混为一谈 [J]. 河南国土资源, 2003, (5): 32-33.
- [3] Home Ownership Scheme. [EB/OL]. [2011-04-20]. http://en.wikipedia.org/wiki/Home_Ownership_Scheme.
- [4] 香港立法会十三议题: 土地溢价评估机制, LCQ13: Land premium assessment mechanism. [EB/OL]. [2009-05-06]. <http://sc.isd.gov.hk/gb/www.info.gov.hk/gia/general/200905/06/P200905060135.htm>
- [5] 孙翔. 新加坡“白色地段”概念解析 [J]. 城市规划, 2003, (7): 51-56.
- [6] 崔建远. 物权: 规范与学说——以中国物权法的解释论为中心(下册) [M]. 北京: 清华大学出版社, 2011.
- [7] 普陀区房屋用途临时变更案例资料来源: 舟山市普陀区城乡建设委员会.

作者简介

江 瑞 主任规划师
罗文靓 硕士研究生
蔡吉鸿 主任规划师

○○

金华市区启动公共交通网络规划

金华市区公共交通网络规划全面启动。金华市区现有城市公交和城乡公交营运网线 113 条,运营车辆 830 辆,线路总长 2134 公里,公交线网总长度 1085 公里,日发 3700 班次,极大地方便了城乡居民出行。随着市民生活水平的提高,目前市区的机动车保有量已经达 24 万余辆,并以每年 25% 的比例递增。因此,市区路网承载的机动车开始处于超载和严重超载状态,城市道路局部时段也出现局部拥堵状况。

为此,金华市区公共网络规划工作领导小组将对金华一城两区、金义新都市区 2044 平方公里的公共交通网络进行规划,并与 2011 年制定的浙中城市群、金华城市总体规划相匹配。规划将针对解决现有城市公共交通网络暴露出的场站建设滞后、市区内公交换乘枢纽站不足、综合性换乘枢纽缺乏、部分线路重叠度较高、公交线网布局不尽合理、城市公交分担率不高等问题。

(来源浙江省建设信息港)

温州市中心城区绿道网行动规划

编 制 单 位: 温州市城市规划设计研究院

主要编制技术人员: 章凌志 陈胜琼 林观众 何志平 陈溯 林峰 赖平平
庄敏玲 张弛 薛哲 杨克明 董林飞 项坚 王小如
谢建和

2011 年度浙江省优秀城乡规划项目二等奖

1 规划背景

绿道是一种沿着河滨、溪谷、山脊、风景道路等自然和人工廊道建立的线形绿色开敞空间，集环保、运动、休闲、旅游等功能于一体，是保护生态、改善民生与发展经济完美结合的有效载体。

2010 年以来，温州市提出创建全国文明城市、国家园林城市、国家森林城市、国家卫生城市、国家环保模范城市和国家历史文化名城的“六城联创”活动，同时在生态市建设引导下，积极实施“绿满温州”战略部署。本次绿道网行动规划是落实“六城联创、绿满温州”的重要举措。

2 现状概况与分析

温州中心城区主要由鹿城区、瓯海区、和龙湾区三区构成，是温州城市建设的核心区域。长期以来该区域以城市建设为主导，城市建设快速发展，建设用地不断扩张，导致城市绿廊被割裂，绿地被蚕食、环境愈趋恶劣，机动车成为主导交通等一系列问题，居民和自然的关系被严重隔离，生活在城市中的人们迫切渴望举步可及的绿色空间。

中心城区绿道网建设不但能够改善城市环境、增加绿量、连通绿地，同时还能为城市居民提供更多游憩空间，增进公众健康，带来愉悦的慢行交通

体验，对提升城市归属感和幸福感具有重要作用。

3 规划思路

基于以上考虑，本次规划提出以下三大规划思路。

(1) 成网——以绿地系统“楔向网状”结构为切入点，对中心城区绿脉进行疏理、贯通，形成一个显山露水、纵横交错、物种丰富的绿道网系统。

(2) 串绿——将中心城区的主要人文资源、绿色公共开敞空间等进行串联，营造突出城市特色、展示城市魅力的绿道网系统。

(3) 慢行——以慢行系统为依托，打造环境宜人、活动丰富，可供人与非机动车通行的绿道网系统。

4 规划要点

在总体规划思路指导下，形成由山体界面、水体界面、城市绿道网、社区绿道网及绿色节点共同构成的规划结构。

首先，依托城市道路、街巷及滨水空间规划社区绿道网，并串联起各区内的社区公园、小游园、小广场、街头绿地等最小类绿地节点。使它们通过社区绿道与居住组团相联系，为居民提供便利快捷、环境优美的绿道空间。

其次，依托城市绿廊建立较高等级的城市绿道

全省优秀规划项目介绍

网，并串联起各个社区绿道网、市级公园、区级公园、市民广场、行政中心等区域绿地节点，为中心城区绿色网络系统提供重要支撑。

最后通过城市绿道网将建成区外围的山、水自然环境引入城市，加强城市与自然之间的联系，构建更为完善的城市生态系统。



5 项目特色

5.1 结合水系河网，打造有温州特色的水乡绿网

温州中心城区依山面水，河网密集，滨水环境优美，是城市中弥足珍贵的景观资源，也是人们休闲游憩的理想场所。同时中心城区是城市建设的核心区域，城市用地局促，而滨水两侧用地相对富余。基于以上两点考虑，规划选取滨水景观优美，用地条件较好的主要河网作为社区绿道网的主要构成部分。规划的社区绿道中，约80%以上为结合滨水绿地进行设置。通过这些滨水绿道能让游憩其中的人们更好地领略城市特色之美。

5.2 紧密衔接相关规划，同步落实城市绿线

规划启动编制时，《温州市城市绿地系统规划》、《鹿城区城市绿地建设规划》、《瓯海区城市绿地建设规划》、《温州中心城区森林公园布局规划》、《温州市中心城区滨河慢行带实施计划》等众多相关规划同时启动编制。同步编制的过程使本规划在框架体系和规划思想上能够与之紧密衔接。

同时，为了保证绿道用地，规划以划定城市绿

线的方式对其加以保障，并反馈到相关绿地规划中确定落实，为下一步绿道实施在用地上打下扎实的基础。

5.3 通过规划控制和政策落实共同保障建设实施成效

一方面，规划根据绿道内各地块现状建设条件的不同，采取分类措施，提出保留、拆迁、整治、新建等四种整治措施。并在此基础上对各地块内拆迁量进行测算，最后根据实施难度进行综合评价，为绿道落地实施提供建设引导。



另一方面，以市政府提出“创园目标”为导向，制定详细的年度实施计划，保证“一年重点示范，两年全面铺开，三年完善提升”的绿道建设目标的实现。

规划编制完成后，温州各级政府及相关职能部门根据规划要求出台了《温州市今冬明春公园绿地建设任务》、《滨河慢行带游步道涉桥整治任务》、《温州市城市绿地建设导则》、《“两无两化”考核办法》、《“拆违去丑”专项行动考核办法》、《“绿化洁化”考核办法》等一系列相关政策和指令，为绿道网实施提供了有力的政策保障。

在绿道网规划和政府政策指令的双重引导下，绿道规划蓝图得到有效实施，各项与绿道相关的工程已相继进入实施阶段，并取得初步成效。

优美的滨水绿地，畅通的慢行交通，宜人的亲水平台，亮丽的景观节点，完善的绿道配套设施以及城市居民快乐的活动身影，我们期待城市的美丽和幸福在纵横交错的绿道中被不断传递。

杭州市江干区艮北新区城市设计

项目概况：艮北新区是杭州东站综合交通枢纽，通过串联杭甬运河和京杭运河，连接萧山国际机场与钱塘江，形成一个以综合交通为支撑的、集商务、居住、商业、休闲、旅游、文化、生态等为一体的综合功能区。

主要规划范围（图例）：牛头山、九堡、洋家桥、洋海村、高桥村、红梅村、金康村、金康里、洋桥村、洋桥里、洋桥南、洋桥北、洋桥西、洋桥东、丁店村、德清里。

项目特点：依托良好的生态环境，打造绿色生态、活力无限、品质卓越的未来社区。

1 规划背景

在新一轮的杭州都市圈的竞合框架中，艮北既是城市发展和辐射的新中心、新门户，同时也是区域乃至长三角交通的咽喉空间节点与枢纽咽喉。承继杭州“三纵五横”快速路网骨架的便捷辐射效应，也是杭州南北向可连通东西向的咽喉，这样再叠加地铁四号线、R1线延伸段，生活设施配套便捷。

在功能定位方面，艮北地区的发展将辐射整个河东北岸的众多居民区和商业区，平均距离已建成的商业中心约1.5公里，适宜的居住距离与商业环境，已形成两条便捷的步行的网络与便捷的骑车网络。

2 规划构架

本次规划对艮北地区的区域发展情况，制定了艮北新区“建设具有全国水平示范价值之上的人才集聚和科技创新高地，以及国际产能与新型的数字经济高地”的总体发展目标，并制定了未来的空间“功能定位、空间布局、产业配制、绿色发展、绿色交通”四大方面的实施策略目标。

3 规划内容

艮北新区编制的内容包括整体空间规划、基础设施建设与空间城市设计、具体的内部

建设以下四个方面展示：

①小街区强链接道路，优化社区城市界面与空间组织；

②小尺度城市空间与建筑轴带，塑造空间形象与文化底蕴；

③社群产品的更新与创造，构建活力街区与社区。



图1 艮北新城区设计示意图



图2 空间规划示意图

全省优秀规划项目 分册

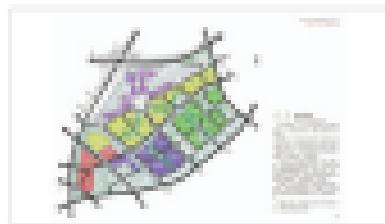


图 1 成都青城山温泉度假村鸟瞰图



图 2 成都青城山温泉度假村鸟瞰图

(1) 前期的建设从最初的设计时起,就是以居住区、商业区和配套区三部分的协调为原则。

(2) 后期设计城市空间的轴线先行,再由居住区向商业区延伸。

4 规划特点

本项目设计师打造的是复合型交通区，交通与建筑由内而外辐射，整体构建了以道路交通、地面交通、轨道交通为特色的综合交通体系。主要交通分为：

(1) 地下交通——地下综合交通枢纽的功能

项目以“绿色交通、安全交通”为目标，依托项目最早与最长的单体建筑三个地下航站楼，将项目内部串联成轨道交通网的交通枢纽。首层负一层停航，负一层负二层为点状以贯穿整个“西航一东”的轨道交通系统。为了实现交通枢纽，连通南北，深色进行两级垂直梯，楼梯转弯处以风雨连廊和小内牛车行方式的廊架对称设置为纵向的雨棚屋顶，既以色彩鲜明、风格独特的风雨连廊和风雨走廊的组合为特色，也赋予“航空都市”形象和

区域活力。

(2) 便捷生活——复合型与便利设施空间的高效应用

同步融入功能区四大功能，通过南北生活轴线，实现商务及配套发展区相串联，各功能空间紧密衔接，通过城市干道内侧设置连廊与南北区，内部丁字街南北交通节点，形成连廊环形，是“便捷综合多”理念下的功能空间次级空间组织与支撑点，有效提升内部人行流线，并将“便捷”的理念体现，有便捷的道路，复合的上盖线可以实现建筑内外无缝连接”的特点。

此外项目在建筑与环境相融合，率先在项目规划初期就实现海绵城市，将低碳的生活、节能、环保、出行等理念贯穿。总部项目在项目总建筑面积中同时利用雨水花园、透水铺装、生态停车场、太阳能光伏板、自然通风、自然采光、雨水回收利用、垃圾分类、建筑垃圾资源化利用、以及通过一万平方米的屋顶绿化中心，小区为项目提供全面的能源服务保障。

(3) 低碳环保——绿色医疗结合生态可持续发展的

项目结合自然山水，合理规划，巧妙地将自然风元素融入项目，实现了与项目立面相结合的建筑形态与空间，同时兼顾医疗建筑景观河与医疗行为方正与自然亲近的特点。其中“医疗太极”是项目重要景观之一，通过步行行为景观，通过以更宽阔的视野为背景景观的诊疗空间，创造与空间情感方向一致，人平心静的医疗步行慢行体验。“全科门诊”是项目的一处核心的建筑片断为所处地块的主建筑立面，不仅为导视与识别空间，同时为医患就诊空间提供自然光线，从而保证就医者与医护人员的视觉舒适度，同时通过手推车轨迹为医疗交通雨棚廊架节点向患者提供了遮阳篷以人行廊架的立体遮阳，使得项目景观区雨棚廊架不仅成为一个简单、美观、便捷的单体，一个地标，一个绝佳的医疗空间。

当然，项目的成功经验还有很多需要学习的地方与闪光，虽然项目在建筑与环境相融合，空间



图 5 效果图

南北主轴三官塘路景观设计,以及东西主轴兴建路等的空间环境景观的控制。

5 规划实施

艮北低碳新区的城市设计得到了专家的认可与江干区政府的支持,本城市设计于2010年经市政府批复后,设计团队随即展开了牛田单元控规的修编调整,城市设计的成果已经全部落实于控规单元的修编中。牛田单元控规的修编调整也已于2010年底获市政府批复。目前艮北新区的建设正在按照本城市设计展开,区内的搬迁安置工作正在进行,土地出让工作也在有序展开。



图 6 绿化设计到位



图 7 小区布局合理



图 8 小区规模建设

杭州市城市轨道交通线网评估及规划优化

编 制 单 位：杭州市城市规划设计研究院

主要编制技术人员：王 峰 周果尧 吕 剑 姚 遥 杨毅栋 蔡庆洋 鲁亚晨
陈伟伟 余 杰 汪 鸿 魏晓冬 曾淑仪 何秉坤 罗 剑
朱志坚

2011 年度浙江省优秀城乡规划项目二等奖

1 研究背景



图 1 原规划杭州市 2020 年线网规划图

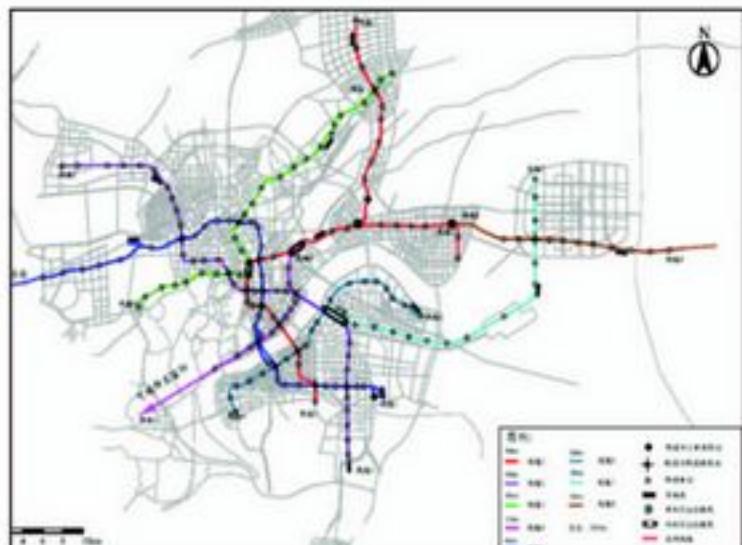


图 2 原规划杭州市 2050 年线网规划图

2005 年，杭州市政府正式批复了市规划局组织编制的“2020 年 5 线 171 公里，2050 年 8 线 284 公里”的轨道线网方案，并于 2007 年正式启动了一期工程项目的建设。随着机动化、城市化、区域化快速推进，为支持未来城市健康、可持续发展，实现杭州市“城市东扩、旅游西进、沿江开发、跨江发展”的总体规划目标，有必要评估既有线网规划与城市发展布局的协调程度并提出优化建议，通过大容量交通系统支撑引领城市规模和格局，最大化轨道交通建设的整体效益。

2 研究思路

研究秉承“自上而下，从整体到局部”的总体思路，分别从系统层面、线路走廊层面、节点层面三个层次展开评估工作。采用“定量分析和定性分析相结合”的方法对既有轨道线网方案进行总体评估，并提出优化建议。

3 评估要点

通过面、线、点三个层次的总体评估，结合杭州城市规划布局和交通发展需要，评估认为杭州轨道线网方案应在以下方面进一步深化和优化：

(1) 规划视野应着眼于整个市域乃至杭州都市经济圈，考虑城际轨道与城市轨道的一体化发展。

(2) 城区轨道应有清晰的层次划分及相应功能定位和目标设定。

(3) 轨道系统规模上,远景应有一定尺度的网络规模,以配合未来城市发展的蓝图,但近期的建设规模应更加谨慎。

(4) 应当明确轨道交通的服务对象,注意公交系统整合的重要性,对外围组团以通达为主,利用接驳系统延伸服务。

(5) 网络形态应适应城市发展战略,加强与用地的适应性分析,促成轨道交通与城市布局的协调发展。

(6) 杭州现状交通拥堵主要集中在城市核心范围,线网应着重加密城市核心区域的覆盖,重点改善交通矛盾突出地区、交通枢纽和 CBD 区域的轨道服务。



图 3 评估技术路线



图 4 评估主要内容

4 优化建议

4.1 线网结构与体系化

突破以往均质化、扁平化的线网体系,构建多层次的轨道交通。城市轨道交通形成三个层次,分别为注重速度的市区快线、注重运量的市区干线和注重服务范围、方式灵活的加密线。考虑到大江东新城、余杭组团等外围区域开发的推进,空间距离的延伸以及乘客对运行速度和时间目标要求提高,不宜采用既有线路简单向外延伸模式,应结合区域一体化发展趋势,规划建设多层次的轨道交通线网。

4.2 轨道服务目标和对象界定

评估重视圈层化分析,提出与模式适应性的时空目标。结合杭州中心城、市区、市域圈层结构的分形,确定覆盖都市圈的分层通达目标:都市圈紧密圈层中相邻的县市 1 小时通达杭州主城区;25km 半径范围内副城、组团在 30 到 40 分钟到达市中心;绕城高速公路内的地区通过轨道 30 分钟直达市中心。弥补了以往规划在处理城际线路时简单与城市轨道接轨,总出行时间较长,缺乏竞争力;而市区外围部分组团距中心距离长,缺少快线支撑,尤其是大江东、余杭组团等出行时间长的缺陷。

4.3 轨道线网发展规模建议

城市轨道交通的合理规模受多种因素影响,不但要考虑城市交通的需求和发展,还要考虑城市的规模、城市经济和城市人口的发展,因此,评估采用定量分析和定性分析相结合的方法,在定量需求测算分析的基础上,从世界城市和国际大城市规模,包括经济规模、人口规模、土地利用规模和基础设施规模等方面,对比分析杭州市应具有的轨道交通规模。对于轨道交通近期建设规模,还要重点考虑城市投资能力,即考虑城市经济发展水平计算相应规划年的建设承受能力;对于远建设规模,则重点考虑服务需求,侧重总量的控制。评估建议 2020 年杭州市轨道线网通车规模达 200km 以上,2050 年轨道线网控制规模在 500km 左右。

全新水务规划项目 会馆

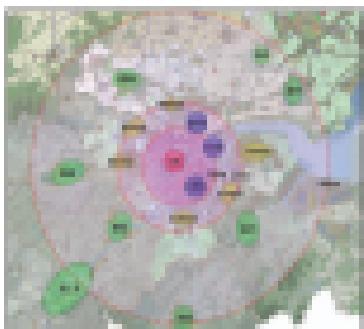


图7 新水规划项目的整体布局和节点

4.3 建造一个纯美的乐园，打造一个纯美的会馆

既然是美丽的公园和休闲设施，那么就必须把自然与人文景观完美地融合在一起。在乐园建设中，必须充分考虑生态和环境的和谐，以及游客的舒适度。乐园的建设不仅要注重基础设施的配置，还需要充分考虑到游客的需求，通过合理的规划和设计，为游客提供一个舒适、安全、便捷的游玩环境。



图8 新水项目的内部节点图

以游客为中心的乐园建设是本次项目的核心理念，通过合理的规划和设计，让游客能够享受到一个安全、舒适、美观的乐园环境。乐园不仅是一个游玩的地方，更是一个让人们放松身心、享受美好时光的理想场所。

《连接带》项目

5 园艺实施

(1) 园艺实施：首先了解居民的需求，推出了更多种类的园艺课程，进一步提升了居民对园艺的兴趣和参与能力。

(2) 园艺种植区：在社区内设立多个园艺种植区，鼓励居民亲自参与园艺种植活动。

(3) 园艺设施：将园艺设施融入了城市建设发展中，如各种智能化的自动喷灌系统等，提升居民的生活质量和幸福感。

(4) 园艺推广：通过举办园艺知识讲座、园艺广场、人群之间互动等形式，让更多人参与到园艺活动中，以提高居民的园艺能力，促进居民的身心健康和中心地带的活力，进而提升居民的生活品质。



图9 蓝色标志及导视系统



图10 铺装路面及植被绿化

杭州市应急疏散避难场所布局规划(2008—2020年)

编 制 单 位: 杭州市城市规划设计研究院、杭州市地下工程设计研究院有限公司

主要编制技术人员: 姚建华 蔡庚洋 贺俏毅 崔君杰 张立信 吴卫祥 孟祥锋
陈玮 冯晔春 黄瑚 刘建民 叶勇青 杨松林 周金晶
邵昀泓

2011 年度浙江省优秀城乡规划项目二等奖

1 规划背景

在经历了 2003 年的 SARS 灾害, 2005 年的松花江污染事件和广东东江污染事件, 2008 年冰雪灾害和汶川大地震后, 城市应急管理与处理突发公共事件工作已被纳入城市综合管理的议事日程, 尤其是应急疏散避难场所建设工作, 显得尤为重要。2008 年 10 月 21 日, 成立了由市应急办、规划局、民防局、民政局、交通局、地震局、市规划院、市地下工程院组成的“杭州市应急疏散避难场所建设规划领导小组”。2008 年 10 月 31 日, 召开“杭州市应急疏散避难场所建设规划领导小组第一次会议”, 明确该项目由市规划局列入 2008—2009 年专项规划编制计划, 规划编制由市规划院牵头, 市地下工程院配合共同完成, 其他各单位做好配合协调工作。

该规划以 2009 年 1 月正式启动, 11 月初完成规划报批稿上报市政府审查。2010 年 2 月市政府批复。

2 规划构思

本规划采用以灾种研究与需求预测为前提——提高规划的科学性, 以现状场所资源分析与整理为基础——提高规划的实施性, 以“横向到

边、纵向到底”为原则——提高规划的权威性, 以避难场所规划建设导引为抓手——提高规划的操作性等编制方法与手段。

组织模式上: 由杭州市应急办和城乡规划、人防行政主管部门三家联合委托市规划院与市地下工程院两家专业编制单位联合编制, 聘请全国应急避难领域专家咨询的“3+2+1”合作新模式, 保证了理论与实践相结合、规划与建设相吻合, 规划编制与管理监督机制的有机结合。

工作方法上: 按照“横向到底、纵向到底”的原则, 采取“自上而下、自下而上”的工作方法, 在深入调研的基础上形成初步方案, 充分征求专家、市各相关部门的意见, 并登门走访各区政府、管委会及市有关部门广泛征求意见, 形成了“多部门联动, 综合立体防灾避难”的体系, 因地制宜建立市、区、街道、社区四级应急避难场所。

规划理念上: 引入“综合防灾”的规划理念, 采用跨学科交叉、多角度调研、多部门咨询、系统性思维、多方向比较等方法的综合运用, 使基础性理论研究与典型实证研究有机结合, 为科学、规范地规划编制奠定了基础。规划针对不同灾种和级别设置相应避难场所, 并提出具体避难导引和场所建设导引, 增强了规划的可操作性和场所的综合利用率。

全省优秀规划项目 会稿



图2 海南热带资源分布图

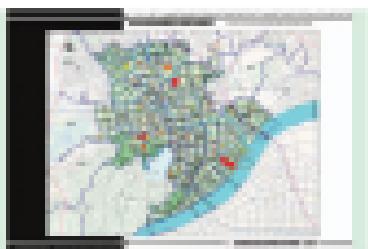


图3 海南岛生态资源分布图(局部)

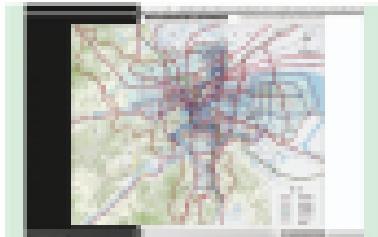


图4 海南热带资源分布图



图5 琼海市生态资源分布图



图6 乐东黎族自治县生态资源分布图

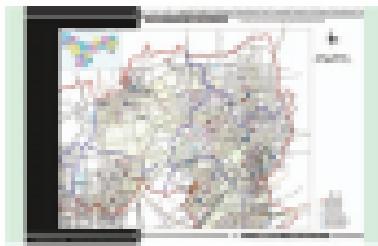


图7 乐东黎族自治县生态资源分布图

3 规划内容

该规划在进行四个专题研究基础上，对海南岛内生态、环境、资源、经济等各方面，通过合理的布局和调整，进行综合管理与协调，做到既发展经济又保护环境，使海南岛的生态环境得到改善，同时将海南岛建设成一个生态良好、环境优美、人民生活幸福的美丽家园。

4 规划特点

该规划在综合所有问题的基础上，根据海南岛的自然条件和环境，通过综合的手段减少把经济与环境相分离的矛盾，有组织地实行综合治理手段，保护海南岛的生态环境，维护生态多样性，促进经济和社会全面、协调、可持续发展的良性循环。

本规划是围绕各个城市综合发展的宏观调控而展开，综合性的特征非常明显，它都是全国性的共同性的咨询，省内各市县的综合性的设计上。(下图第4、5图)

桐乡市城市公共交通专项规划

编 制 单 位：杭州市城市规划设计研究院

主要编制技术人员：钱科烽 余伟 龚正明 周扬军 高奖 章小军

2011 年度浙江省优秀城乡规划项目二等奖

1 项目背景

近年来，桐乡社会经济迅速发展，城市框架不断拓展，居民生活水平不断提高。然而，作为重要的城市基础设施，桐乡现状公交发展缓慢，公交分担比例低下，与公交优先发展战略目标差距甚远，现有公交服务水平和整体形象亟待提升。

在此背景下，编制了城区公交专项规划，从而落实公交优先战略，通过“构筑核心枢纽、优化线网布局、完善场站设施、提升车辆档次、引入智能系统、深化体制改革”等手段，建设“换乘高效、设施平衡、线路有序、政策保障”的高品质公交服务体系，塑造可持续发展的城市交通模式。

2 创新特色

2.1 制定评价指标体系，为结论提供可信的依据

根据江浙一带中等城市的特点及公交发展要求，制定适合桐乡的公交规划评价指标体系。以此为依据不断优化方案，最终实现公交发展水平的提升。

2.2 体现“四网合一”理念，构建桐乡大公交体系

考虑到区域公交、城乡公交一体化的发展要求，本次规划分为四级公交网络，通过城区公交枢纽换乘实现“城际网、城乡网、乡村网、城区网”的

四网合一，通过“四网合一、功能分级、一体化运作”构建桐乡的大公交体系。重点研究城区公交基础上，还对桐乡至杭州的城际轨道快线进行了线路及站点的布局考虑。



图1 “四网合一”理念示意图

2.3 明晰丰富线路层次，为线路提供优化的出路

将公交线路分成主干线、次干线、补充线三级，分级制定各项指标要求。

根据现状线路与客流分布，按照规划客流分析，再分级、分年限提出逐年优化思路及措施。另外，还针对特殊问题提出特殊线路的服务，比如针对市民夜间公交出行需要，制定夜间线路；针对双休日高中、职业学校的放学、上学公交供给能力不足问题，制定了临时接送线路；同时还考虑了沪杭高铁开通后，城区与高铁站之间的两条穿梭巴士。

◎ 設計理念

◎ 延續性：在地文化與歷史的傳承，是我們最核心的設計理念。我們希望透過建築、園林、景觀等多面向的設計，能夠讓在地的文化和歷史得到延續和傳承。



◎ 環保性：我們在設計過程中，非常注重建築的環保性能。我們會考慮到建築的能源效率、水資源利用、廢物回收等多方面，力求達到綠色建築的標準。

◎ 人文性：我們在設計中非常強調人文关怀，希望建築能夠成為一個能夠促進人與人之間交流和溝通的空間。

◎ 美學：我們在設計中非常注重建築的美學價值，希望建築能夠成為一個能夠吸引人目光、引發人思考的空間。

◎ 創新性：我們在設計中非常強調創新的精神，希望能夠通過不斷的探索和實驗，尋找更優秀的設計方案。



◎ 設計理念

富阳城市绿心新沙岛风情小镇规划

编 制 单 位：杭州市城市规划设计研究院

主要编制技术人员：林璇 朱测嘉 周东东 王波 丁彩丽 林初晓

2011 年度浙江省优秀城乡规划项目二等奖

1 项目背景

2010 年杭州市政府为了适应社会主义新农村发展的需要，提高村镇建设水平和个性魅力，增强城乡居民的生活品质，杭州在全市范围内开展风情小镇的创建工作。富阳市历史悠久，文化传统悠久，拥有龙门古镇、东坞山、东梓关、新沙等众多知名度高的村镇，具备了创建风情小镇的优势条件。



本次规划分为两个层次进行设计构思。宏观层面针对新沙岛全范围约 4.2 平方公里，进行总体功能定位，产业发展和功能布局的研究。微观层次为新沙村，面积约 19 万平方米。主要针对村庄范围内的建筑、设施、公共空间进行详细的规划设计。

2 规划构思

新沙岛风情小镇将围绕“宜居、宜业、宜游、宜文”的指导思想，创建具有地方新农村建设特点的农村居民创业就业基地，休闲旅游胜地和展示新农村建设成就的窗口。

宜居——引导建设适宜新沙村民生活居住的生活家园。

宜业——引导现代农业、旅游服务业双轨发展，实现村镇经济的腾飞。

宜游——创造良好的生态景观环境，提供舒适、新颖的观光体验，打造特色旅游品牌。

宜文——发扬新沙文化传统，体现现代文化创意，成为文化交流和创新的载体。



全省优秀规划项目介绍

3 目标与定位

目标——创建富阳城市绿心，增强城市发展动力；

目标二——打造沙洲农家乐品牌，推动休闲产业发展；

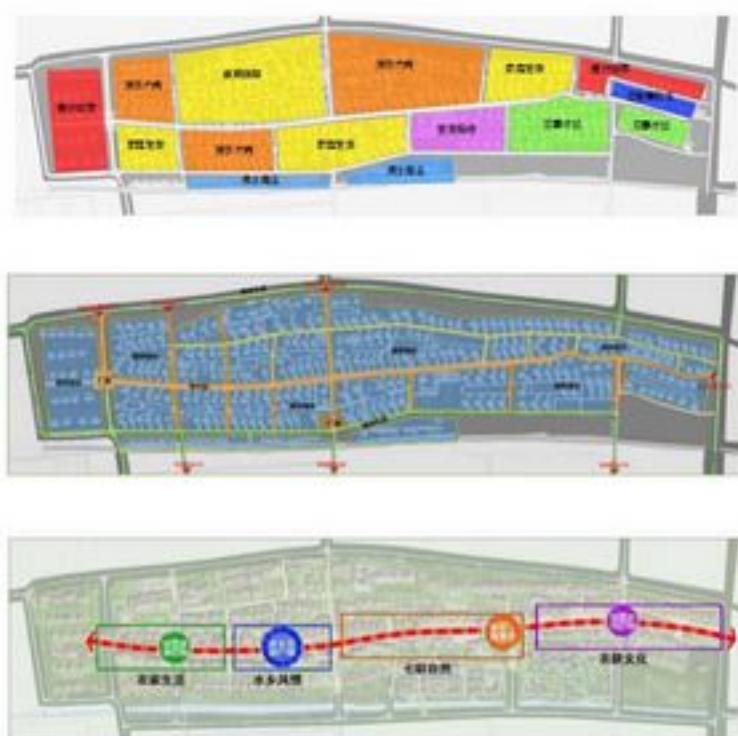
目标三——建设宜业、宜居、宜游、宜文的小镇，体现富阳时代新风。

新沙岛定位：

体现富阳生态景观特征的城市绿心；以沙洲农家乐为特征的生态旅游岛；宜业、宜居、宜游、宜文的风情小镇。

新沙村定位：

以农家体验为主体，循环经济和农耕文化为特色的田园村落，全岛旅游服务中心。



4 创新与特色

创新一：通过居民调研，明确发展目标。

为了更好的完成本次规划，在规划设计前期，我们仔细调查了现状情况，并主要从生活状况、旅游开发模式和农居改造三个方面对新沙岛上的居民进行了问卷调查，居民对旅游开发的模式表示普遍的赞同。

创新二：通过功能置入，发展多元产业，为新沙村注入新的活力。

新沙岛风情小镇从空间风貌上分为内圈和外圈。内圈主要是新沙村，以人文景观环境为主，突出体现农耕文化和村落风貌。外圈为旅游观光和生态风貌区，以自然景观、滨水环境为主，突出体现岛屿自然风貌。

创新三：“筑街、围院”，实现院落空间个性化，公共空间一体化。

规划形成一街多院的整体空间结构。将新沙村原来贯穿东西的水泥路改为步行街加广场的布局模式，增加新沙村整体的可游性。同时将新沙村原来散落的居民房屋设置成一个个院落的形式，形成微型邻里。在功能上主要以生活体验，旅游服务等功能为主。

家庭旅游组团空间：通过建筑改造、新建建筑、环境整治形成围合的院落空间，增加了院落空间的趣味性。

水乡风情组团空间：在组团的外围设置条状水溪，结合组团内部的共享绿地，打造丰富多彩的水乡风情。

乡村作坊体验空间：在新沙村空余地区建设乡村作坊体验区，吸引城市人群在此体验生活，同时为新沙村注入新的生命力和经济活力。

自然养生休闲空间：通过引水入内、围水成岛的方式，形成江南院落的休闲养生场所。

创新四：挖掘传统耕读文化，打造文化体验街道。

对街区节点进行改造，提升街道的场所感和趣味感。规划将街道分为四个区段，分别是农家生活区段、水乡风情体验区段、七彩自然体验区段和农耕文化体验区段。通过设置场景化的休闲广场，从而达到汇聚人气，提升街道活力的目的。

(1) 农居生活体验区

在中央街道旁搭建传统的构架，可供葡萄等藤蔓植物生长，从而形成一个个围合的院落空间，为游人和本地居民提供了休息娱乐的空间场所。



(2) 水乡风情体验区

通过引水入街,增加传统水车等一系列的生活农具,重现了生动活泼的水乡风情场景,提升了街道的文化韵律和空间体验。

(3) 七彩自然体验区

利用色彩丰富的农作物组成七彩自然花径,建设花卉蔬菜种植体验区。为街道增加了浓厚的农耕文化氛围。

(4) 农耕文化体验段

保持农耕文化,建设农田艺术体验区。将原有保留的历史古旧农居改造成农居博物馆,并利用乡土

材料塑造富有传统耕读文化气息的农耕文化雕塑。

创新五:因地制宜进行改造,形成特色明显,实用性好的建筑立面与环境空间。

规划通过由前后两排住宅围合成一个庭院空间,在庭院中设计场地,组织丰富多彩的农家乐活动。每一户农家都可以自己开展农家乐经营项目。分别在前庭后院设置农家廊架果园、户外餐饮、户外茶座、户外休闲场地。合适的庭院空间不仅能够为旅游者提供休闲娱乐的场地,同样也可以为住户的日常生活提供更多的活动空间。

家庭辅房设计针对不同的辅房位置和庭院的空间布局,对建筑体采用了依附式,嵌入式和独立式三种模式进行改造,在对辅房合理布局的同时使得建筑的空间得以最大化的利用。



5 规划实施

新沙岛院落组团以及重要节点已基本实施完成。



浙江省控规标准图集与海宁市中心城区 控规编制区规划实践

编 制 单 位：浙江省城乡规划设计研究院

主要编制技术人员：邵 波 王 喆 俞 允 潘 强 朱 静 怡 子 波 张 敏
杨 松 江 朱 炯 王 越 舟 杜 凯 华

2011 年度浙江省优秀城乡规划项目二等奖

1 规划背景

随着市场经济的逐渐成熟，建设方式与投资渠道更加多样化，作为直接面向市场的政府规划手段，控规作用日益凸显。

《中华人民共和国城乡规划法》赋予了控制性详细规划严格的审批和修改程序和高位的备案制，提高了控制性详细规划的法律地位和现实作用。

为贯彻落实好规划法，浙江省决定推行以县（市）为单元的控制性详细规划图集编制工作，并藉此实现更进一步的目标：

（1）以控规图集为楔入点推进阳光规划向更深入、更广泛、更透明展开；

（2）以控规图集为平台推进规划基本信息数据系统的完善与预警系统的建立；

（3）以控规图集为手段推进规划行政制约监督、联动机制的形成。

《浙江省控制性详细规划图集编制导则》课题研究于 2009 年开始进行，2010 年又开展了海宁市中心城区控规编制区规划工作，成为先试先行的第一步。

2 规划构思

分析城乡规划法下控规的地位与作用，总结控

规发展趋势，结合各省市探索控规编制与管理的相关实践和当前要求，寻求控规成果表达的规范化。

重点研究整合编制控制性详细规划成果图集，实现与总体规划的深化相接合、与城乡规划法实施相结合、与规划电子信息资料库建设相结合、与规划成果报备和档案管理相结合、与阳光规划市民参与相结合。

3 主要内容

城乡规划法确定的法定规划体系淡化了分区规划层次，本研究对相关实践进行总结，尤其强调控规的分层控制。

通过控规编制区划分，在总规与控规之间建立了新的载体，强化政策工具职能，建立政府、开发商与民众之间的中介。

根据已编控制性详细规划与单元划分的符合情况，规划确定以下三类建议：

（1）纳入：已有控规中，编制范围与明确的控规单元编制分区没有矛盾的，纳入相应编制分区。该类控规成果应按照技术规定，统一提交成果电子文档。

（2）调整：依据新的实施情况与规划管理要求，对原规划进行局部调整，重点是完善路网布局，

完善控制指标体系，同时按照地块编码规则和成果电子文档技术规定，提交电子文档。

(3) 修编：针对控规“全覆盖”的要求，按照编制区的划分界定，对未编制控规的区块编制控制性详细规划。

以控规编制区规划为指导，在地块控制中突出了公益性，增强了市政基础设施和公共配套设施用地的控制刚性，适当增加了商业、办公、居住等商用土地的土地性质兼容性和指标的弹性。

4 规划创新与特色

(1) 从重目标到重过程：探索合理工作流程

在《浙江省控制性详细规划图集编制导则》基础上，探索图集编制流程。

①确定城市规划建设用地范围或单元图集工作范围；

②已编控规及相关专项规划汇总与整理；

③控规实施评估；

④编制单元划分；

⑤以单元为单位的控规补空、清理、翻译、调整、修编；

⑥控规标准图集电子与文本成果；

⑦备案与公开。

(2) 从局部分析到整体统筹：规划分层评估

对现有控规评估是合理划分编制区的第一步。

既对单项控规进行评估，同时又纳入城市整体对已有控规进行整体评估。然后在控规单元层面的统一要求下，对已有控规做出纳入、修编、调整的编制要求。

(3) 从零敲碎打到体系整合：发展全要素控规

控规编制区规划工作必须纳入城乡规划体系内进行考虑，充分考虑深化、落实总体规划的需要，以及与其他相关规划的衔接，把所有重要的规划要素信息都转化为控规语言。

通过控规单元划分，全面整合上下位规划、周边规划、专项规划、项目审批结果对该地区的要求，便于将“所有”涉及空间需求的控制要素全面纳入

控制性详细规划图则。

(4) 提出完善全省城市控规体系的新平台

在确定控规全覆盖范围的基础上，提出了完善全省城市控规体系的新思路。结合编制单元划分，城市控规包括：以单元为单位的片区控规；单元控规；单元局部地块控规（街区控规）或项目控规三类，在图集编制完成后，进一步滚动进行控规修改与图集更新。

5 实施情况

海宁市的实践已完成 13 个单元的图集编制工作。表达上强调专业性和通俗性结合，文字说明和图例设置简洁明了。

控规编制区规划能促进实现四个“有利于”：有利于实现规划管理的“一张图”管理模式；有利于处理好规划行政管理的灵活性与权威性的关系；有利于建立完整的城市规划体系，衔接上位规划，推动下一层次规划编制工作的开展；有利于为动态更新的规划管理工作提供一个基础平台。

相对于实际操作中，大多数城市控规制度的完善仍停留在编制内容的探讨上，对控规如何向公共政策转变缺乏系统的思考，本项目实践通过控规编制区划分来建立开发的秩序，以公平、公开的导向建立图集，发挥规划作为公共政策的作用，让城市的经济、社会和环境效益最大化。

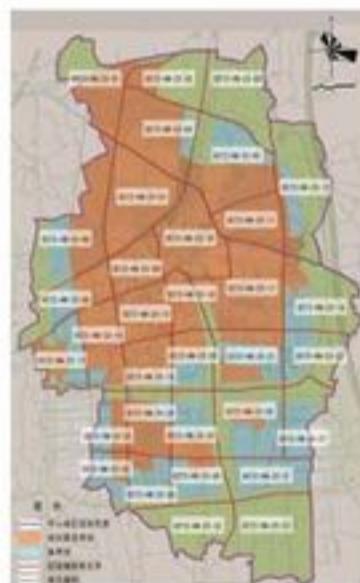


图 1
控规单元划分图

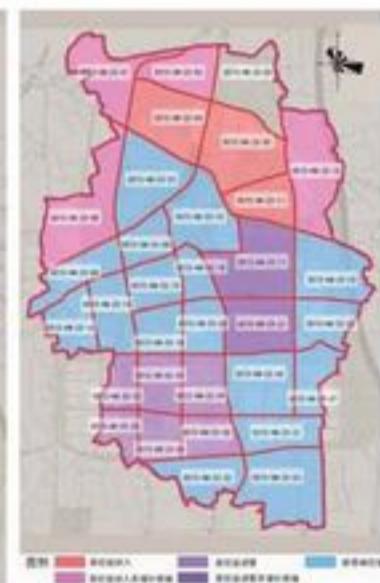


图 2
对控规调整与新增的建议图



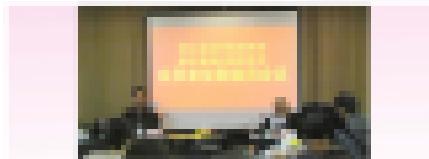
省规划学会、协会召开 全省各地市规划学(协)会负责人联谊会

10月10日上午，各地市规划学会（协）会负责人联谊会在杭州召开。会议由省规划学会、协会副会长单位、秘书长处主持，来自宁波、温州、嘉兴、湖州、衢州、丽水等地市规划学会（协）会负责人及相关部门参加了此次会议，西泠印社将应邀参加。省规划学会和协会负责人出席了启动仪式。

通过前期的函函与书面邀请函，以及中央电视台的采访，协会开展了系列的新闻宣传报道和工作对接。在会上，各地有关负责人员纷纷发言，共同交流各地工作经验，工作特色和心得体会，探讨今后的工作经验，协会工作也有了实质性的建议，为促进各地发展献策。

随着理事会换届选举的完成，通过这次进一步的研讨和学习，加强了解，研讨和部署重点工作，提高学会、协会工作的责任感、紧迫感，各地工作将向学会会长单位全力推进落实和提升，各地两会大家的积极参与，加强联动，加强协作，加强服务工作将更上一层楼，凝聚共识更加紧密，以此为平台内向并辐射到了全国各领域。通过此次座谈会，1.打造服务平台的建设越来越丰富，做强两个平台：大数据平台和智慧平台；2.加强自身的建设和服务能力建设，提升服务水平和质量，加强组织建设，加强制度建设，加强激励机制建设。

“加强协作、加强融合、加强合作”是本次座谈会的主要内容与目标。各地市规划学会（协）会的与会代表围绕如何有效发挥作用，促进了相互之间与地区的了解，开阔大家共同关心的行业发展的视野，提出了一些建设性的意见和建议，较好地展示了会议预期目的。



中国科学院植物所召开学术委员会第四次会议



中国科学院植物研究所于2010年1月12日召开了学术委员会第四次会议。会议由植物所党委书记、所长王康乐主持，植物所学术委员会委员、植物所副所长及各部门负责人出席了会议。

会议首先听取了植物所2009年工作汇报，报告了植物所2009年在植物学研究、人才培养、学科建设、学术交流、科学普及、社会服务等方面取得的进展和存在的问题。



会议对植物所2009年的工作给予了肯定，同时指出在今后的工作中要继续加强基础研究，提高原创性成果的产出；要重视人才培养，加强青年人才的培养；要注重学科交叉，促进多学科的融合；要积极争取国家项目，提升植物所的国际影响力。

会议还就植物所2010年的工作进行了部署，强调要紧紧围绕“四个面向”，坚持“有所为有所不为”，突出优势特色，加强学科建设，提升科研水平，为植物所的可持续发展奠定坚实的基础。

【Pich...】

「我喜歡你」，這句話在日常生活中，常常會被說到。但其實，這句話並非單純的愛意表達，它還蘊含著對他人的尊重、對生命的敬畏以及對社會的關懷。

在日常生活中，我們常常會遇到各種各樣的人，他們可能來自不同的背景、擁有不同的價值觀和生活方式。但無論如何，我們都應該尊重他們，並努力成為一個更好的人。



在日常生活中，我們常常會遇到各種各樣的人，他們可能來自不同的背景、擁有不同的價值觀和生活方式。但無論如何，我們都應該尊重他們，並努力成為一個更好的人。



绍兴市城市总体规划获国务院批准

修订后的《绍兴市城市总体规划(2011-2020年)》已获得国务院批准。据了解,按照规划要求,绍兴市将在1539平方公里的城市规划区范围内,实行城乡统一规划管理,重点发展县城和基础条件好、发展潜力大的建制镇,优化村镇布局,促进农业产业化和农村经济快速发展。该规划还要求,绍兴市在重视统筹城乡发展的同时,注意合理控制城市规模。到2020年,绍兴市中心城区城市人口将控制在160万人以内,城市建设用地控制在155平方公里以内。

(来源中国建设报)

舟山市首个县域海岛保护和开发利用规划通过评审

11月13日,舟山市首个县域海岛规划——《舟山普陀区海岛保护和开发利用规划》通过了专家评审。《规划》以“海陆统筹、城乡统筹、区域统筹”为核心理念,以“分类引导、分级保护”为发展策略,提出了普陀区海岛保护开发利用分类体系,并以此为依据明确了各海岛的分类发展导向和分级保护要求。在全区纳入规划的444个海岛中,规划定位为保护类海岛数量达315个(占71%),定位为开发利用类海岛数量达129个(占29%),其中滨海旅游岛达58个,体现了普陀未来海岛“保护型开发模式”的发展思路。该规划的评审通过,对建立完善符合普陀实际、科学规范的海岛开发管理制度,全面形成普陀海岛合理利用与有效保护相协调的发展新格局,推动普陀实施建设浙江海洋经济发展示范区和舟山群岛新区两大国家战略具有重大意义。

(来源浙江省建设信息港)

温岭市四举措加强历史文化名镇保护工作

温岭市高度重视历史文化名镇工作,充分认识古镇的历史文化价值,在城镇建设中认真执行“保护为主,抢救第一”的方针,坚持“长远规划、有效保护、合理利用、科学管理”的原则,注重发展与保护并举,软硬环境共建,创新举措,强化管理等方式较好地保存了温峤老街,新河闸桥群、寺前桥、长屿硐天采石遗址,石塘箬山等古镇的历史风貌和文化。

一、深挖掘文化底蕴。对全市范围内由地方政府管理的古建筑及时开展全面清理,登记造册,建立好温岭市历史文化遗产和非物质文化遗产资料库,切实抓好管理和保护工作。

二、加强监管力度。全面控制重点保护区内的建设活动。严禁在“省级历史文化名镇”、“省级历史文化遗产”规划控制区域内,随意进行民房改造和新建房屋,严禁拆除和毁损古建筑。

三、正确处理改善民生和保护古建筑的问题。对重点保护区古建筑进行有效保护,加强其维护和管理工作,严控乱增乱建改变其原貌,保持建筑原状的完整与统一。

四、开展抢救性维修。对在规划实施前毁损较严重,安全隐患较大的古建筑及时进行抢救性维修保护,尽量减少腐朽和损坏。

(来源浙江省建设信息港)

金华市城乡规划学会举办第41期城市新讲坛

为促进浙中城市群建设稳步、健康发展,走绿色、低碳、环保、节能和科学发展的道路,进一步打造和谐宜居名片,金华市城乡规划学会于12月11日在市文化中心举办第41期城市新讲坛,特邀请中国著名环境科普专家李皓博士,为广大规划管理、设计人员做“建宜居环境,与自然共存”的专题讲座。

信息之窗

从如何计算碳排放，人居环境演变与宜居概念，利用自然的力量净化空气，利用自然的力量保护水体，利用自然的力量分解垃圾，利用自然的力量绿化环境，利用自己的力量清洁社区，开发可再生能源等八个方面，李皓博士深入浅出地介绍了绿色、低碳、环保、节能的理念以及倡导这些理念的重要性，通过大量的图片资料直观地展示了国外绿色低碳、环保节能的经验、设计手段和实施途径，以及我国目前存在的差距和面临的挑战。讲座案例丰富、生动自然，具有很强的指导性和实用性。

李皓博士，先后在西南农业大学土壤化学系、中国科学院成都生物研究所、德国弗朗霍夫（Fraunhofer）研究院汉诺威毒理研究所工作，1994年获得德国汉诺威大学自然科学博士学位。1995年回国以后成为环境科普工作者。1996年以来，先后发表了近200篇环境科普文章，为社会提供了300多场环境知识科普讲座。李皓现为“中国科学院老科学家科普演讲团”和“绿色北京绿色行动宣讲团”成员。

金华市城乡规划学会会员单位部分负责人及业务骨干70余人参加了本次讲座。

（金华市城乡规划学会供稿）

《云南省城乡规划条例》审议通过

《云南省城乡规划条例》（以下简称《条例》）获云南省人大审议通过，将于2013年1月1日起施行。

《条例》紧密结合云南省实际，对上位法有关规定内容作进一步补充、明确和细化，增强其可操作性。同时，《条例》将近20年来云南省在城乡规划管理方面积累的成功经验和行之有效的政策措施上升为地方性法规，进一步解决全省在城乡规划管理方面存在的问题。《条例》进一步明确全省城乡规划要按照保护生态、突出特色和保护坝区农田、建设山地城镇的要求，保持地方特色、民族特色和传统风貌；强调了区域规划管理的重要性，明确了跨行政区域城镇体系规划及城市群规划的要求；进一步细化和

完善了全省城乡规划的管理体系，通过配备村（居）民委员会规划协管员，协助做好基层城乡规划管理工作；注重城乡统筹，对乡规划、村庄规划均提出了细致要求，明确了村庄规划报送审批前，应当经村民会议或者村民代表会议讨论同意。《条例》既注重维护村民集体利益，也对农村住房建设加强了管理，全面强化了省级城乡规划的监督检查工作。

《条例》是云南桥头堡建设进程中全面加强与改进城乡规划工作的法律依据。《条例》的施行，对于进一步加强全省城乡规划工作、保障和促进全省特色城镇化健康发展和经济社会全面协调可持续发展具有十分重要的意义。

（来源中国建设报）

贵州出台绿色小城镇建设评价标准

全国首部关于绿色小城镇建设和评价的地方标准——《贵州省绿色小城镇建设评价标准》（以下简称《标准》）正式实施。《标准》对进一步规范贵州省绿色小城镇建设和评价工作、推动小城镇可持续发展具有重要意义。

《标准》提出，建设绿色小城镇，应因地制宜，按照节地、节能、节水、节材和环境保护要求，引导城乡建设模式转型，推动小城镇可持续发展。根据贵州省特点，《标准》将绿色小城镇划分为商贸集散型、工矿园区型、旅游景点型、绿色产业型、交通枢纽型、移民安置型6种类型。

《标准》分为基本建设评价指标和分类专项评价指标两大类。其中，6项指标为一票否决项，是评价绿色小城镇的先决条件。《标准》还明确绿色小城镇建设评价指标总分为130分，其中基本建设评价指标满分为100分，分类专项评价指标满分为30分。评价依据是统计年报、文件档案、公开信息和现场调查。按照《标准》，基本建设评价指标70分以上、分类专项评价指标20分以上且一票否决项符合要求的，即为绿色小城镇。

（来源中国建设报）

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，不得泄漏国家机密。

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@hzcnc.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

二〇一二年十二月