



城市與規劃

CITY AND PLANNING

- 规划研究
- 规范探讨
- 住区设计
- 专项研究
- 全省优秀规划项目介绍
- 行业信息



2012NO. **1**
总第4期



封面设计: 刘神辰
刊名书写: 南 晖

本期执行主编: 韩 波

地 址: 杭州市保俶路238号
电 话: 0571-85160276
0571-85057893
传 真: 0571-85057893
E-mail: zaurp@hzcn.com
邮政编码: 310007

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年第一期 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
浙江省城乡规划设计协会

协办: 浙江省住房和城乡建设厅城乡规划局

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 卢向东 叶建辉 刘银波 华 晨 孙兴辰 阳作军
何志平 何明俊 余建忠 余秋荣 吴洵麒 吴效军 宋炳坚
张建强 张晓斌 李定邦 李天富 杨立新 杨晓光 陈伟明
陈桂秋 周日良 孟海宁 郑晓东 金百富 姚昭晖 胡村霖
顾 浩 顾 群 龚正明 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 华 晨 阳作军 何志平 宋炳坚 张晓斌 李定邦
杨晓光 姚昭晖 胡村霖 顾 浩 龚正明

主 编: 胡村霖

副 主 编: 杨晓光、韩 波

编 辑: 郑轶民、潘曾发、孙盛哲

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。

热忱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@hzcn.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
二〇一二年三月

践行新型城市化

顾浩

辞卯迎春！新年伊始召开的全省住房和城乡建设工作会议，陈加元副省长、谈月明厅长，都把实现新型城市化发展新突破作为今年工作的重点之首，并筹备召开全省新型城市化工作会议。为此，我想2012年作为“中国城市化旗舰”的浙江，新型城市化发展将又是不寻常的一年。

在2006年8月8日召开的全省城市工作会议上，时任省委书记习近平同志，提出了“走新型城市化道路”的重大命题。作为一名时刻关注我省城市化发展的规划工作者，在近六年的探索实践中感同身受。借此机会表述我对新型城市化在规划中的一孔之见。首先是在规划理念上，要从“以物为本”向“以人为本”转变。“以人为本”就是要以“城市化让人们生活更美好”为本。规划的服务对象是“人”而非“城”。规划的首要任务是要研究人的生活需求及其空间的聚集行为规律，按照“安全、效率、舒适和自我实现”的要求，通过空间资源配置和设施安排，引导城乡人口的有序流动和合理布局。二是在规划重点上，要从满足城市规模扩张为主向注重功能提升转变。城市化的“城市”是由“城”和“市”两个字构成。“城”是空间，“市”是功能；“城”是载体，“市”是内涵，功能和内涵是城市活力和竞争力的源泉。如果只关注城市的规模和形象，而缺乏产业、公共服务、基础设施等功能的支撑，只能是空城、死城。三是在空间形态上，要从关注城镇发展为主向网络型城镇群转变。城镇间功能的密切联系是构成城镇群的核心，网络型的基础设施是促进城镇群联系的保障。区域一体化和城市区域化，要求我们更加关注区域城镇的空间布局、功能结构和资源配置的协调，形成大、中、小城镇协调发展的空间形态。避免城市摊大饼式蔓延带来的交通拥堵、居住环境恶化等城市问题。

“理论是灰色的，生命之树长青”，任何一个理论的酝酿、提出、发展和成熟，都需要我们在践行中不断修订、完善。让我们一起践行新型城市化，迎接城市化发展新时代的到来吧！

(作者系省规划协会理事长、省规划院院长)

目 录

规 划 研 究	03	加强历史文化名城保护,提升温州城市文化品位 林观众 郑晓东
	08	谈规划选址论证报告中的多方案比较 陈 伟
	13	城市黄线规划与管理 彭聚才 姚 遥
	18	湖州临沪工业区产业定位及发展研究 姜玮康 秦芹 王利光 姚致祥
	22	旧城区教育服务设施规划的反思 董巧巧 公 理
规 范 探 讨	28	关于住宅日照标准问题的探讨 朱慧钢
住 区 设 计	33	低层高密度住区规划设计的探讨与实践 张汛翰 赵 锋 胡晓鸣
	40	农民集中住区的公共交往空间规划研究 施国芳 周小龙
专 项 研 究	45	杭州市大型商业建筑非机动车停车配建指标研究 钱科烽 余 伟
	48	县(市)域电力设施布局规划探讨 胡锡栋
全省优秀规划项目介绍	52	浙中城市群规划
	55	浙江省城镇体系规划(2010-2020年)
	57	温州市城市快速轨道交通线网规划
	59	安吉乡村风貌特色研究
	62	西藏自治区那曲镇控制性详细规划及旧城改造修建性详细规划
	64	宁波梅山(保税)港城国际商贸区控制性详细规划
学会协会工作信息	66	省规划学会、协会专家库专家新春茶话会在杭举行
	67	第三届长三角地区城乡规划研讨会筹备会议在沪召开
信 息 之 窗	68	省内信息
	68	温州市规划系统提出 2012 年五大任务
	68	金华市着力推进“群城聚市”战略,走有金华特色的新型城市化道路
	68	磐安县建设局三举措推进“品质山城”建设
	69	玉环县今年将多方联动优化城乡发展格局
	69	宁波市镇海规划勘测设计研究院荣获市级“青年文明号”
	69	全国信息
	69	国务院批复《西部大开发“十二五”规划》
	70	国土资源部要求严守城乡建设用地边界
	70	重庆区县首席规划师制度启动
	70	福建加强名镇名村保障机制建设

加强历史文化名城保护,提升温州城市文化品位

——对温州城市文化特色构建的思考

温州市城市规划设计研究院 林观众

温州市规划局 郑晓东

【摘要】 文化是城市的灵魂、根脉和生命力,历史文化资源更是一个城市建设特色城市文化最宝贵的财富。如何保护和利用好历史文化资源,以合理的路径推进城市历史文化特色的传承与发展,是当前温州在创建国家历史文化名城、构建温州城市文化特色中需要认真思考的问题。

【关键词】 历史文化名城;特色构建;温州

1 引言

城市文化特色是指城市外在形象与精神内质的有机统一,是历史文化与现代文化的有机统一,并且是长期以来城市的物质生活、文化传统、民俗风情、社会风气、地理环境、气候条件等诸多因素综合作用的产物。它强调的是标志性的或者内在的价值,使城市充满朝气或者使其具有独特性。在21世纪全球一体化的背景下,城市可持续发展的关键主要在于城市是否具有自己的特色,是否具有吸引人才、技术、资本的独特性,也就是是否具有自己的城市文化特色。

城市文化特色具有地域性、承传性、凝聚性、熏染性、规范性和变异性。城市文化特色构建的主要作用和意义有:首先,城市文化特色是一座城市延续的纽带和灵魂。一座城市,经济发展可以起伏衰落,生态环境可以治理恢复,而城市文化特别是历史文化特色却历久弥新。美国学者芒德福说“城市文化归根结底是人类文化的高级体现。”其次,优秀的城市文化能提升城市的综合竞争力。当前城市间的竞争已从单纯的经济竞争转向包括城市形

象在内的复合竞争,文化竞争力是城市综合竞争力的重要组成部分,在城市发展中起着非常重要的地位和作用。一个城市只有具备丰厚的历史文化内涵,才会有鲜明的城市个性、独特的城市风格、特殊的魅力和吸引力,从而具备发展的潜力和竞争力。另外,城市文化特色是促进社会和谐发展的重要资源。提升城市文化特色能满足城市居民的心理需要,使市民更加热爱这座城市,加深对这座城市的归宿感和亲近感,为生活于这座城市而自豪,从而更加安居乐业。同时也能通过引导、教化和培养,由耳濡目染的无意识过程和文化的理性自觉实现居民综合素质的提高。

2 温州当前城市文化特色建设的现实分析

2.1 过程回顾

首先,在城市文化特色定位和规划引导上,温州市政府于2005年组织在全市范围内首次掀起“温州城市发展和城市特色大讨论”,通过政府、市民、专家学者多方互动,动用电视、报纸等媒体手段,从历史文化保护到当今城市建设特色塑造等方面,进行了轰轰烈烈的大讨论,对广泛引导社会各

界聚焦关注城市文化特色等方面起到一定的作用。其间形成的一些相对共识的内容在后续相关规划设计中有所吸取,如温州历史文化名城保护规划及相关历史街区(地段)保护整治工程,以及历年编制的各类塑造城市建设特色的专项规划,包括温州整体城市设计、雕塑规划、色彩规划、形态整合规划、照明规划、户外广告设置规划、绿地系统规划等。这些专项规划对温州历史文化资源、整体城市形象及特色塑造进行了详细的研究论证,对指导建设温州城市特色也起到了重要作用。

其次,从城市建设方面上看,温州近几年在城市文化特色塑造上主要集中在进入新世纪以后展开。如2000年左右,以温州行政文化中心区建设及“显山露水”绿化大行动、“十大公园”建设为主的公共开敞空间整治。其中行政文化中心区建成了一批城市标志性建筑,如博物馆、科技馆、大剧院等文化特色建筑。同时,为改变以往城市建设偏重高楼大厦的现象,展现温州山水城市的特色,温州市提出建设十大公园,同时在历史文化保护方面重点整治改建了五马街和庆年坊、解放北路等历史街区和传统街巷。2005年前后,又开展了“三沿两侧”环境综合整治、“五个一”民生工程、“瓯江亮丽”亮化工程、“百户万巷”惠民工程等一系列整治行动。这一时期对历史文化保护工作推进力度较大,重点实施了以保存古城历史街区风貌、改善历史街区居民生活条件为目标的“百巷万户惠民工程”,相继实施了纱帽河、朔门街、公安路、七枫巷、广场路等街巷的立面整治和市政设施下地工程,一定程度上改善了这些历史街区的街巷风貌和人居环境,对温州提升历史文化特色起到一定作用。

2.2 存在的主要不足

2.2.1 城市文化特色挖掘不足,未能成为全民文化自醒行为

通过与其他历史文化名城的比较分析,我市的名城保护工作在城市文化特色个性上的挖掘和整理存在不足。尽管2004年曾在全市范围内举行过城市特色大讨论,政府部门、专家学者、市民群众等

各界互动,声势浩大,但遗憾的是最终未能形成统一的建设性意见,也未上升到更高层次加以提炼推广,因此也无法对后续的城市建设形成有效具体的指导。

2.2.2 城市文化保护的形式与内容有待统一

由于缺乏城市文化特色总体指导,在具体街区整治过程中,存在街巷定位不清、特色不明、风格雷同、业态单一等,部分街区、街巷传统功能被改变且不能很好反映原有风貌,缺乏历史价值与特色的体现。有些街巷过度强调商业引入和建筑风格的一致性,结果显得不伦不类,失去了原有的历史厚重感,如纱帽河、五马街等整治结果就引起较大的争议。同时,一些民俗活动也未能引入到街区中去,如传统的拦街福、元宵灯展等活动没有和传统街区保护很好结合,而多在新区大型广场上举行,内容脱离形式,往往容易失去活动本身的魅力。

2.2.3 工作机制上统筹不够,存在多头管理和脱节现象

前几年温州城市建设基本上由局部拼凑而成,各公司、各指挥部、各大型项目或大型项目的实施单位,均画地为牢,在“螺丝壳里作道场”,城市资源难以在较大范围内予以有效整合,城市特色和效益当然也难以以为继。而且由于缺乏连续的总体建设计划安排,未能落实到具体连贯的能逐年分解的任务,存在建设部门的“运动化”、“应付性”现象,而且部门多头管理和相互脱节。如街巷整治过程中,主要工作交由街道建设管理存在一定的弊端。由于文化保护工作专业性较强,街道负责存在保护管理队伍人员少、专业技术力量薄弱、业余文保队伍缺乏保障措施等不足,如朔门街整治工作过程中反映出整修装饰风格把握不准,立面层次单一,一些原有材料及构件没有得到充分利用,使其所承载的文物信息和价值丢失,传统格局风貌受到一定程度的破坏,不能鲜明反映温州本土特色,城市空间布局与历史文化名城之间的关系极不协调。

2.2.4 保护资金不足和政策配套问题

历史文保单位的保护利用不足,维护费用全由

政府负担。对比杭州、宁波、绍兴、嘉兴等省内兄弟地市,我市文物维护经费严重不足,导致大部分文保单位不能得到有效的保护。同时,引入民资不够,没有发挥温州民资丰富的有利条件;另外,缺乏相应的政策规定,如目前的《温州市文物保护管理办法》是10年前颁布的,已不能适应当前形势的发展,急需修订。

2.2.5 公众参与的深度和广度不够

尽管在整个保护整治过程中积极提倡公众参与,但还存在宣传不够、公共参与流于形式化,民众参与积极性不够,无法与市民形成共鸣,得不到广大市民的支持;没有为多样化的群众生活、市场经营活动提供有效的空间载体,规划建设与民众实际需求存在一定的距离。

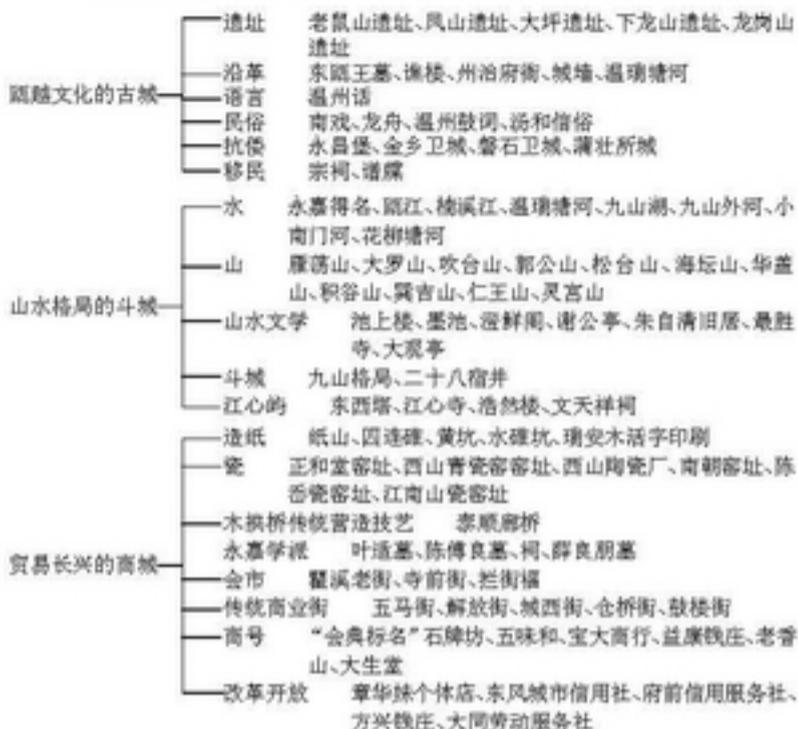
3 温州城市文化特色的理解与构建

3.1 深入挖掘城市历史文化特色主题

在当今信息社会条件下,榜样趋同、观念趋同、技术趋同、手法趋同是抹煞城市特色的“杀手铜”,学习别人、丧失自我的现象是当前的普遍问题。如何梳理温州城市文化特色个性,并通过各种形式引导全民在更大范围内取得高度统一,充分利用“六城联创”平台吸引全体市民参与,并上升为温州城市精神,使之成为全民自觉行动,是为当务之急。温州具有2200年建制史,自古以来人文荟萃,名贤辈出,素有“东南邹鲁”、“数学家摇篮”、“东瓯佛国”之称。目前拥有国保15处、省保101处,市保646处,温州传统也是“中国民间文化艺术之乡”,4个项目列入了世遗保护名录,17个项目被列入国遗名录。温州是瓯越文化的发祥地,江南山水城市的典型代表,形成并保留独特的斗城格局,同时更是著名的工商之都,自古以来手工业尤为发达,素有“百工之乡”之称,特别是在中国改革开放进程中扮演了重要的历史角色,是市场经济先行区,“温州模式”更是闻名海内外。应充分挖掘温州深厚独特的历史文化资源(如瓯越古城、山水斗城、工商名城等),提炼典型历史文化特征(如温州历史上城建典型时代以南宋和近现代为主要特征)。

同时结合当前国际国内城市高度竞争的环境背景,提出最具代表性的城市特色定位(如精明之都、时尚之都等),使其成为统领温州城市特色建设的主导思想和全民共识。

温州历史文化名城保护特色主题:



3.2 进一步梳理城市总体框架特色

城市的布局形态和规划布局的构思是城市特色的总体框架。温州古城系我国东晋著名舆地学家郭璞选址、规划营建,根据“倚江、负山、通水”和“东庙、南市、西居、北埠”的原则,以九山为北斗、凿廿八井为星宿进行布局,是古代天人合一整体思维和“以象制器”创作方法的结晶,充分体现了堪舆学的科学价值和郭璞五行思想的高度成就,是中国城市规划建设史上重要的里程碑,具有很高的历史地位和研究价值。从当前温州城市发展总体态势上看,温州城市山环水绕,背倚大罗山、吹台山等绵延青山,面向瓯江和东海,形成“负山面水的半环形”的城市形态,由“沿江城市”向“滨海城市”拓展。温州市中心城区按照主城区、副城区、瓯北片、七里片、洞头片等组团规划建设,组团间由自然山体、水体和规划绿楔等生态廊道隔离,形成“双中心多组团”的城市结构。未来城市发展总体上能延续温州古城以山水为本的构建思路,为温州整体山水城市特色的实现提供了空间基础。

其次要塑造重点功能分区特色。城市文化特色

在空间上还体现在主要功能区上,由于形成的历史和区域定位的不同而体现了不同的形象特色,温州城市规划建设一直以来对各功能片区文化特色控制稍弱。总体上看,温州城市重点功能景观区域主要可分成老城区和新城区。老城区以延续原有的城市空间格局为主,使古城原有的“南市、北埠、东庙、西居”的城市布局特色构成具有清晰历史脉络的结构系统,通过环古城的山体水系空间塑造,形成山水清远特色的独特城市景观空间,通过保护整治五马-墨池等历史街区(历史地段),使之成为集中反映历史文化、民俗民风的可指认地域空间。而新城区域主要在于打造以全市公共活动为集聚中心的城市行政文化中心区,以现代都市商务形象引领的现代滨江商务区,以担当未来温州城市副中心职能的瓯海新城区和龙湾中心区,以及机场、火车站等城市门户地区。

3.3 塑造传统和现代并存的建筑及建筑群特色

建筑物是城市的细胞,它给城市特色的形成定下了基调。传统建筑与现代建筑并存,这是城市建筑风貌的基本态势。温州城市的建筑物要体现时代性、民族性、地方性。时代性就是要体现时代精神,运用当代的科学技术和建筑材料。民族性和地方性,就是要能体现温州传统建筑的风格。具体的,在有代表意义的老城区和老街区,尽量保持原有建筑物的风格,而在新区,建筑风格则可丰富多样一些,建筑立面则可相对简洁明了。比如,对于城市内较多的原有宗祠庙宇建筑,尽量保持原有的建筑风格,凸现多元的城市特色。

3.4 构筑山水城市特色的园林绿化体系

根据温州市特有的城市组团结构、发达的城市水系,结合城市的交通和景观特点,着力营造城市“楔向网状”绿地总体格局,以城市“一心一环”郊外大生态环境为基本面,以城市中各类公园绿地为主,结合城市空间机理和发展结构,以营造城市水网、交通网、生态景观网三网融合为主线,总体形成“七横九纵”骨干廊道体系,使城市绿地点线面相

结合,山、水、城、绿成一体,凸显温州“城在山中,山在城中”的山水城市特色。同时考虑绿道网建设、亲水平台设置、强调茶花榕树等市花市树及本土绿化特色,凸显温州自然地域特色。

桥梁是彰显温州水乡城市魅力的重要物质载体之一。据《永嘉县志》记载,旧时温州市区共有大小桥梁420座,这些桥梁造型美观、名称独特。但目前大多数新建桥梁更多注重造价和结构等方面,在建设桥梁构建方面的文化内涵不深。应加大文化投入,注重和挖掘地域文化,并把握转化为有效的图形表达形式,力求桥梁景观理念与城市精神、市民行为准则、城市发展战略目标相一致。如杭州运河十分注重对桥梁的景观整治,在深入挖掘与运河有关的人和事、历史遗存、民间传说、风情民俗等历史文化元素的基础上,具体由浙江美术学院的设计人员将历史、文化、美学融入工程技术,最终绘成了运河桥梁整治的方案蓝图。

3.5 营造独具魅力的街道空间

城市街道不仅具有交通的功能,也是感知城市形象的构成要素之一,是形成城市景观特色的重要文化空间。在城市主要道路交叉口等主要道路节点布置城市雕塑,结合街道空间设置城市各种广场,能够有效提升城市景观形象,增添城市空间趣味,活跃城市文化氛围,改善城市的文化面貌和环境形象。同时,打造特色商业街也是塑造城市文化特色的重要手段之一,温州除了现有的五马街等商业街外,应考虑建立不同类型、不同档次的专业商业街,如规划构建塘河文化街、望江路咖啡酒吧休闲街、车站大道金融服务街等“十大商业街”来体现温州城市特色。街道家具是城市特色的点缀构件。包括岗亭、路牌、坐凳、候车亭、广告牌、果皮箱等,它的位置、体量、造型、色彩及其与周围环境的处置等安排得体,对点缀环境、美化城市、陶冶情操、体现特色,具有重要作用。为了体现温州城市特色,建筑小品的设计和建设可以大胆一点,手笔放开,在继承传统风格的基础上大胆创新,吸收国内外各方精华,体现时代特征。

3.6 丰富城市色彩和亮丽夜景

城市色彩是由建筑物、道路、广场、广告、车辆等人工装饰色彩和山林、绿化、天空、水色等自然色彩的综合反映。比如,江浙一带的城市,以青瓦白墙的建筑,加上石桥和河流水色,形成了江南古朴的水乡景色。青岛、威海等城市,蓝天、碧海、绿树、红瓦、黄墙,形成了海滨城市的优美色调。结合山水城市的实际情况,温州城市色彩的选择适当丰富多样一些,色调轻快明朗一些,以“山水意韵、暖色粉彩”为主旋律,体现多元文化交融的特色。

4 结语

塑造城市文化特色是一项复杂的系统工程,在城市规划建设过程中,更应从大处着眼,小处着手。首先,应深入挖掘和研究温州历史文化资源特色,如“瓯越古城、山水斗城、工商名城”等,并结合当前情况进一步提炼、丰富,使温州历史文化特色在理念上首先能被正确识别和理解,同时力争进一步提炼上升为温州城市精神,如“精明之都、时尚之都”等。其次,需强化规划的引导作用,通过宏观把控、中观设计、微观营造逐步落实。在整体定位清晰的前提下,重点突出“组团式”城市结构框架和“负山面水半环形”的总体城市形态,再通过城市

特色功能区规划,合理区分控制旧城、新区、生态园区等不同空间尺度,并运用重点区域城市设计等技术手段进行营造落实。再者,加强实施保障,进一步理顺工作机制,充分发动社会各界互动协同推进。研究相关配套政策,拓宽资金渠道,如可规定凡在城市规划区内的大中型公共建筑项目,均应交纳工程造价的1%资金作为室外文化环境建设专项建设资金,并建立长效管理和监督制度。

参考文献

- [1]王睿倩.历史文化名城的城市文化建设之传承与发展.江苏工业学院院报.
- [2]冯容.创建有历史文化特色的现代化城市形象.中国城市规划学会2001年论文集.
- [3]尹茂林.关于城市文化特色塑造的思考.城市问题.
- [4]温州市城市规划设计研究院.温州历史文化名城保护规划.

作者简介

林观众 总规划师
郑晓东 副局长、总规划师

(上接第17页)

城市规划行政主管部门违反本办法规定,批准在城市黄线范围内进行建设的,对有关责任人员依法给予处分;构成犯罪的,依法追究刑事责任。

6 结语

文章阐述了城市黄线的特点及对其进行规划管理的必要性;总结了目前城市黄线规划管理中存在的问题;并以杭州市为例,对黄线的规划、审批、管理提出建议。希望能够引起相关部门对城市黄线规划、管理工作的重视,并为其提供技术借鉴。

参考文献

- [1]王鑫整.论城市基础设施的特点和作用.城市开发,2003,(9):32-35.

- [2]赵斌,顾培亮.城市基础设施建设与管理相关问题的研究.环渤海经济瞭望,2001,(5):23-25.
- [3]杨宝歧.北京城市基础设施规划建设思路探索.北京规划建设,2006,(1):101-102.
- [4]<http://www.whzx.org.cn>关于提高我市城市基础设施建设管理水平的调查与建议.
- [5]城市规划管理与法规.中国建筑工业出版社,2000.
- [6]《城市规划编制办法》
- [7]《城市规划编制办法实施细则》

作者简介

彭聚才 工程师
姚 遥 高级工程师

谈规划选址论证报告中的多方案比较

杭州市城市规划设计研究院 陈伟

【摘要】 杭州市对于出让用地和大多数划拨用地都要求在《建设项目选址意见书》阶段编制规划选址论证报告。经审批后,部分选址论证报告将涉及到控规局部调整,规划管理部门按法定程序纳入控规,并将其作为杭州市控规管理和动态维护的一种形式。选址论证报告编制的科学性及合理性将直接影响到控规管理和实施,因此提倡进行多方案比较,并通过案例进行解析。

【关键词】 控制性详细规划;选址论证;多方案比较

控制性详细规划作为一种直接面向规划实施管理的规划技术手段,在我国城市规划编制体系中处于承上启下的重要地位,是城市规划实施的关键环节。它是以城市总体规划为依据,以落实总体规划意图为目的,以土地使用控制为重点,详细规定建设用地性质、使用强度和空间环境,强化规划设计与管理结合、规划设计与开发衔接,将总体规划的宏观控制要求,转化为微观控制的转折性规划编制层次。在我国的规划体系和规划编制体系中,控制性详细规划是连接城市总体规划与建设实施之间的具有承上启下作用的关键性编制层次。控规的编制是为了实现总体规划意图,对建设实施起具体指导作用,并成为城市规划主管部门依法行政的依据。

然而在规划实施规程中,具体的建设项目对控规提出更加细化和具体的要求,往往会导致控规进行局部调整。我国大多数城市正处于快速发展的时期,控规与区块的社会经济发展状况往往存在差异,不少控规从审批之后就面临大大小小的局部调整。尤其是大量经营性土地采取招拍挂的方式出让,对地块控制指标的科学性提出了较高的要求。为了有效保证土地出让后能够顺利实施,杭州市采

取了在土地建设项目选址意见书发放前编制可行性论证报告的做法,在城市规划实施和建设项目推进方面取得了良好的效果。

1 对规划选址论证报告的认识

杭州市从2005年开始针对控规实施过程中的地块指标论证和控规局部调整编制论证报告,其结论经审批后作为控规局部调整的依据,直接指导控规下一步实施,发放《建设项目选址意见书》。规划选址论证报告作为控规批后管理的一部分,将逐步纳入规划编制范围,并有可能成为控规的一部分。

规划选址论证报告最初称之为“可行性详细规划”,也有“控规局部调整”,后统一为“选址论证报告”,其深度在修建性详细规划的基础上,还需根据具体情况编制日照分析报告、交通分析报告、环境影响分析报告、景观分析报告等专项内容。

编制规划选址论证报告的目的:更好地贯彻落实城市总体规划,增强规划论证的科学性和规范性,通过明确建设项目选址(规划条件)论证程序,在具体建设项目管理中优化、细化和落实控制性详细规划要求,并对控制性详细规划进行局部修改和

完善,使规划主管部门核发的选址意见书和规划条件更具合理性、权威性及可操作性,促进建设项目的顺利实施。

规划选址论证报告论证的内容主要有:用地性质及用地兼容性论证、控制指标论证、用地界线与规划四线控制要求论证、现有历史建筑保护与重要公共建筑物拆除论证、建筑日照分析、景观分析、交通组织与设计论证、环境影响初步分析、类配套服务设施论证、地质灾害评估论证。

2 编制中存在的问题

目前杭州对在建设工程项目前期选址阶段要求编制规划选址论证报告,《杭州市城乡规划条例》第二十四条规定:“需要进行选址论证的建设项目,建设单位应当根据市、县(市)人民政府城乡规划主管部门提供的选址条件,委托具有相应资质的单位进行选址论证,编制选址论证报告……”。选址论证报告看似简单,其实却很有技术要求,虽然不需要对具体的建筑方案作详细设计,对建筑造型、建筑平面及功能要求较少,但重点在于必须满足规划上的要求。在实际编制过程中,有的规划师片面地强调规划指标论证,却忽略了其它的要求,在审查时暴露出一些问题,包括用地位置选址不合理、交通组织及交通流量问题、配套不足、景观高度问题、日照问题、环保问题、总平面布置中的问题等等。除了容量方面的问题与地块开发量过大有关,其它的问题大多涉及到选址论证报告方案本身的合理性。

3 多方案比较——以三墩北单元 A-U21/C2-01 地块为例

在编制选址论证报告过程中进行多方案比较,能有效减少存在的问题,使规划调整更加科学合理。结合具体案例的选址论证报告编制过程,以小见大,阐述多方案比较在选址论证中的应用。

3.1 项目概况

该地块为三墩北单元 A-C2/U21-01 地块,用地面积为 1.90 公顷,用地性质为商业金融业兼容公

共交通用地(C2/U21),在控规中作为吉鸿社区的 10%留用地,并明确了公交的规模为 0.60 公顷用地。控制指标为:容积率 ≤ 3.5 ,建筑限高 ≤ 100 米,建筑密度 $\leq 45\%$,绿地率 $\geq 25\%$ 。



图 1 A-C2/U21-01 地块在控规中的位置

该地块地处三墩北单元规划的公建中心区,位于商业、办公分布较多的庄墩路上,周边居住区众多,人流量大,借助汽车北站分站及地铁二号线新月路站点的商业氛围有利于发展商务办公和商业金融业。

3.2 选址论证的主要内容

该地块原用地性质为商业金融业兼容公交用地(C2/U21),作为公交上盖物业整体开发能最大化利用土地的价值。但根据前期吉鸿社区与公交部门协商的结果,从分别实施的角度,请求将其用地性质由兼容用地调整为单一用地性质,用地划分为两块。其中吉鸿社区 10%留用地(C2)开发业态的初步意向范围为商业商场、商务写字楼、酒店。规划主管部门同意了两家单位的请求,提出控制指标为:吉鸿社区 10%留用地(C2),用地面积 1.30 公顷,容积率 ≤ 3.5 ,建筑限高 ≤ 100 米,建筑密度 $\leq 45\%$,绿地率 $\geq 25\%$;公交用地(U21),用地面积 0.60 公顷。

城市黄线规划与管理

——以杭州市为例

杭州市城市规划设计研究院 彭聚才 姚 遥

【摘要】“黄线”是城市的生命线,继《城市黄线管理办法》实施之后的2年内,全国各地大小城市均掀起了编制城市黄线规划的高潮,但随后这股高潮很快回落,近两年有关城市“黄线”的规划已经甚为鲜见。文章阐述了城市黄线的特点及对其进行规划管理的必要性;总结了目前城市黄线规划管理中存在的问题;并以杭州市为例,对黄线的规划、审批、管理提出建议。希望能够引起相关部门对城市黄线规划、管理工作的重视,并为其提供技术借鉴。

【关键词】 城市黄线;规划;管理

1 前言

黄线主要是指对城市发展全局有影响的城市基础设施的用地控制界线,它是城市的生命线。为了加强城市基础设施用地管理,保障城市基础设施的正常、高效运转,建设部第78次常务会议于2005年11月8日讨论通过《城市黄线管理办法》,并于2006年3月1日起施行。

继《城市黄线管理办法》实施之后的2年内,全国各地大小城市均掀起了编制城市黄线规划的高潮,但随后这股高潮很快回落,近年(2009年以后)有关城市“黄线”的规划已经甚为鲜见。笔者多年来从事城市规划工作,深知城市黄线得到保障对一个城市健康运行的重要性,借此机会重申城市黄线规划及管理的必要性、重要性,并以杭州市为例,对黄线的规划、审批、管理提出建议。希望能够引起相关部门对城市黄线规划、管理工作的重视,并为众多的相关部门和人员提供技术借鉴。

2 黄线的概念

《城市黄线管理办法》中的黄线是指对城市发

展全局有影响的、城市规划中确定的、必须控制的城市基础设施用地的控制界线。

城市基础设施是城市赖以生存和发展的重要基础条件。具体包括:城市公共交通设施、城市供水设施、城市环境卫生设施、城市供燃气设施、城市供热设施、城市供电设施、城市通信设施、城市消防设施、城市防洪设施、城市抗震防灾设施以及其他对城市发展全局有影响的城市基础设施。

3 黄线规划的重要作用

基础设施的规划不当会制约甚至阻碍城市的建设与发展。为了更好地促进城市的发展,控制基础设施用地,城市黄线规划管理显得尤为必要。

3.1 城市黄线规划管理对象的特点

黄线规划管理的对象为对城市发展全局有影响的城市基础设施,这些基础设施是城市立足的基础,是城市社会经济运转的骨架,是城市居民获得安全美好生活的物质前提。作为城市赖以生存和发展的基础条件,黄线规划管理的对象具有以下四个

特点:

3.1.1 服务职能的同一性和公共性

构成城市基础设施的各部分,都具有同一职能,即服务职能。无论何种城市基础设施,其服务对象都是整个城市的社会生产和居民生活。

城市基础设施服务的公共性表现在两个方面:(1)任何一项基础设施都不是为特定部门、单位服务的,而是为城市社会整体、为整个城市提供社会化服务。(2)从服务对象上看,城市基础设施既为物质生产服务,又为居民生活服务。

3.1.2 运转的系统性和协调性

城市基础设施是一个有机的综合系统,也是城市大系统中的一个子系统,其系统性和协调性,不仅通过显而易见的城市电网、自来水管网、煤气输配管网等各类设施自成体系的网络表现出来,而且表现为城市基础设施的各个分类设施系统之间的密切联系,形成城市内部一个相对独立的系统。这个系统在其内部以及同外界环境之间均需协调一致,才能正常良好地运转。城市基础设施必须与城市国民经济、人口规模、居民生活水平、城市规划建设等保持协调发展的关系。而且,城市基础设施内部各分类设施系统之间联系也非常紧密而协调。如水资源的开发利用、水源保护、防洪、给水、排水、污水处理与利用等构成水资源和给排水系统。以上所有这些方面,表现出它们之间的联系密切、互相制约、互相依存的运转系统性和协调性。

3.1.3 建设的超前性和形成的同步性

城市基础设施建设的超前性有两层含义。一是时间上的超前。从城市发展的要求来看,作为城市发展和存在的基础,城市基础设施的建设理应在前。二是容量上的超前,即城市基础设施的能力应走在城市对其需要的前面。这是因为,随着城市的发展,对基础设施的需要会不断增长,而基础设施却因牵动面大而不宜随时扩建变动。所以,使用年限长,建成后不易移动的设施,应按城市一定时期内发展规划和总体要求按最终规划分期实施,否则

会妨碍城市今后的发展和扩建。

城市基础设施形成的同步性是指城市基础设施与相关的其它设施工程同时形成能力。基础设施提前形成会造成基础设施投资的浪费,而基础设施滞后形成又会造成企业或住宅区等设施投资的空置而影响其发挥效益,只有形成建设同步,才能实现宏观最佳投资效益。从我国目前总的情况来看,城市基础设施形成能力往往落后于其它项目,例如,杭州市近几年住宅竣工量大大增加,但由于基础设施(供电、供气、交通设施等)跟不上,每年有相当部分的住宅建成后不能及时交付使用,造成资源的巨大浪费。

3.1.4 效益的间接性和长期性

城市基础设施的建设和管理,其目的并不完全着眼于获得自身的经济效益,而在于为整个城市经济的发展提供基础条件,促进城市经济和其它各项城市事业的发展,增进城市的总体效益。城市基础设施的投资效益和经营管理效果,往往表现为服务对象的效益提高,进而促进城市总体效益的提高。

3.2 黄线规划管理的重要作用

3.2.1 控制基础设施用地的需要

控制黄线规划的各项城市基础设施的用地,保障城市规划的实施,促进城市的合理、健康发展。

3.2.2 协调不同城市规划编制阶段过程中的矛盾的需要

城市总体规划、专项规划、控制性详细规划等不同的规划阶段都会对黄线进行控制规划,不同观点、不同侧重点的规划将导致各规划间难以协调,甚至相互矛盾,需要对存在的问题进行综合分析,协调解决矛盾,保障黄线管理对象用地的合理性。

3.2.3 综合协调黄线用地的矛盾和相关方面要求的需要

基础设施用地,既有基础工程对用地的要求(如地段区位、交通运输条件等),又有城市规划的要求,并且与周围环境还有一定的相互制约和影

响;有关管理部门(如环保、消防等)对其也有一定的管理要求。这就需要通过黄线的规划与管理,正确处理各方面关系,协调有关矛盾,合理确定黄线的位置与用地范围,提高基础设施用地的经济、社会和环境综合效益。

4 目前城市黄线规划管理中存在的问题

通过查阅北京、上海、武汉等国内大城市现状城市基础设施建设、管理的相关资料,并对杭州、厦门、临海、玉环等大中小城市的黄线规划管理情况进行实地调研,结合杭州市的实际情况,总结城市黄线规划管理存在的主要问题,分类如下:

4.1 城市基础设施空间布局不合理,缺乏合理的整体规划

城市基础设施作为服务于城市生产和生活的独立系统,其各子系统,即各专业设施属不同部门管理,各专业工程的规划只考虑本专业的规划布局,缺乏统筹协调。其结果造成城市基础设施各专业设施之间的比例不协调、空间布局不合理,基础设施不能发挥整体最优效益。

4.2 不同城市规划之间黄线用地的控制相冲突

4.2.1 不同规划阶段对黄线的控制相冲突

具体体现在:基础设施专项规划对总体规划做一定的调整;分区规划与专项规划对黄线用地控制的不一致;分区规划、专项规划的黄线控制用地在控制性详细规划中没有落实或调整等。

如:杭州市文苑路公交首末站,现状已经存在;《杭州市城市公共交通专业规划》(报批稿 04.11)对此公交首末站予以保留,而该首末站所在地区的控制性详细规划中确将其取消。两个规划之间存在差异。又如:《乔司镇西南区块控制性详细规划调整》在西安路和乔石路的西北部规划一处给水泵站,占地 10000 平方米,而《余杭给水专项规划》中没有规划。

4.2.2 同一时间不同规划对黄线的控制相冲突

分区规划、控制性详细规划都主要从所规划区块角度出发分析、考虑问题,对大局的观念顾及较

少,致使相邻两个规划地块间基础设施控制的不平衡。如有相邻两个地块,分别做详细性规划时,各规划一个公交枢纽站,由于两个公交枢纽站距离较近,功能不能够得到充分发挥。

4.3 城市规划用地自身矛盾

各项基础设施对用地的面积、尺寸、与周边用地的隔离等都有一定的要求,有些规划对基础设施的用地划分无法满足使用要求。如变电站用地长宽设置不合理,虽然总面积满足规范指标要求,但却无法使用;加油站、公共停车场、污水处理设施等会对周边用地造成一定的影响,却没有考虑相应的绿化隔离设施。

城市规划用地自身的矛盾有两种情况:

4.3.1 用地尺寸不合理

《杭州市留下单元(XH14)控制性详细规划》中规划的杨梅山路公交首末站,占地约 2500 平方米,但由于其南侧紧邻居住用地,为减少对居住用地的影响,须以 10 米绿带与居住用地相隔,则杨梅山路公交枢纽站须拿出近 600 平方米的用地作为隔离绿带用地,由此造成首末站用地面积的不足,首末站难以合理布局车辆的停靠站位(如下图)。



4.3.2 用地布局不合理

《浙大周边地区控制性详细规划调整汇总》中新规划的公交首末站与已批公交首末站相距不足 250m。使得两处公交首末站的功能重复,不能够发挥基础设施的最大效益(如下图)。



4.4 城市规划与现状用地的冲突

某些情况下,城市规划中规划的基础设施用地,其现状是已建高层建筑,短时间内难以拆除;或者规划的基础设施用地已经被批为其它性质的城市建设用地。

4.5 黄线周边用地的调整引起黄线规划的不合理

4.5.1 黄线周边用地性质的调整

如某变电站用地周边原规划为工业用地,若将工业用地调整为居住用地,则需以一定宽度的绿化带与变电站相隔。绿化带若占用原规划变电站用地,则会引起变电站用地面积或尺寸的不足。

4.5.2 开发强度的调整

如黄线周边用地开发密度的增加、开发强度的提高,会造成原规划交通、环卫等设施的供应不足。

5 黄线规划技术流程

5.1 黄线规划的编制

由规划管理部门委托具有相应资质的规划设计单位对黄线进行编制。

5.1.1 编制不同阶段城市规划时对黄线的规划

城市黄线的规划须与同阶段城市规划内容及深度保持一致;符合国家有关技术标准、规范;控制范围界定清晰。在城市总体规划或基础设施专业规划阶段、控制性详细规划、修建性详细规划阶段,对黄线的规划深度要求如下:

(1) 城市总体规划或基础设施专业规划的编制阶段

此编制阶段对黄线的规划,根据城市总体规划或基础设施专业规划阶段的内容和深度要求,准确预测城市基础设施的需求,合理布置城市基础设施,确定城市基础设施的用地位置和范围,划定其用地控制界线。

(2) 控制性详细规划的编制阶段

应当依据城市总体规划和已做基础设施专项规划,落实城市总体规划及各项基础设施专业规划确定的城市基础设施的用地位置和面积,划定城市基础设施用地界线,规定城市黄线范围内的控制指标和要求,并明确城市黄线的地理坐标。

(3) 修建性详细规划的编制阶段

应当依据控制性详细规划按不同项目具体落实城市基础设施用地界线,提出城市基础设施用地配置原则或者方案,并标明城市黄线的地理坐标和相应的界址地形图。

5.1.2 对上述不同阶段黄线规划的汇总、整合

在编制城市总体规划、基础设施专项规划、控制性详细规划、修建性详细规划的同时,都对城市黄线做了相关规划;各种规划的深度要求不一,且相互之间可能存在矛盾和冲突。便于管理起见,将上述几种不同阶段规划中的黄线进行汇总、整合。

由于控制性详细规划阶段的规划将各种基础设施的用地具体落实,并已明确地理坐标,较之专项规划、总体(分区)规划,控制性详细规划更能够直接指导建设用地的审批,因此,黄线汇总整合时依次依据:控制性详细规划(含修建性详细规划)——专项规划——分区规划——总体规划。通过对黄线用地进行汇总、整理、核查,找出规划设施用地存在的问题,例如规模不足,位置、形状不合理,不符合环境保护要求等。然后对有问题的用地提出改善建议并予以落实。

若部分地区未做过上述几个阶段的规划,则根据相关技术要求确定设施并落实用地,成果将作为今后这些地区控制性详细规划的编制依据。

5.2 黄线规划的审批

基于黄线范围内基础设施对城市发展的重要

作用,城市黄线应当作为城市规划的强制性内容,与城市规划一并报批。城市黄线上报审批前,应当进行技术经济论证,并征求有关专业管理部门意见。对于特殊的重大市政工程、重点项目的审批,可在符合程序规定的前提下,简化审理环节。

让更多的市民了解城市建设的规划和发展,城市黄线经批准后,应当与城市规划一并由市规划行政主管部门予以公布;但法律、法规规定不得公开的除外。

5.3 黄线的调整

为保证黄线规划的严肃性和有效性,一经批准的城市黄线,不得擅自调整。但确因城市经济建设和社会发展产生了新情况和新问题,按照实际需要,必须对已经批准的城市黄线的空间布局和各项内容进行局部的或重大的变更的。须按照以下程序进行审批。

5.3.1 调整城市黄线本身

因城市发展和城市功能、布局变化等,确实需要调整城市黄线的,应当组织有关专家论证,依法调整相应城市规划,同时调整城市黄线。调整后的城市黄线,应当随调整后的城市规划一并报批。

5.3.2 调整黄线相邻用地

城市黄线规划范围内的基础设施除邮电、消防设施外,大多对城市环境有一定的影响。紧邻这些设施周边的用地,一般被规划为工业、仓储等对环境要求不高的用地性质,若周边紧邻的规划用地对环境要求较高,则需以一定宽度的绿化带相隔。

若因城市发展和城市功能、布局变化等,需要对黄线周边相邻规划用地调整的,应当组织专家论证,统筹考虑调整后周边用地与城市黄线之间的相互影响,依据相关规范预留隔离带用地或同步调整黄线,依法调整城市规划或城市黄线,并随调整后的城市规划一并报批。

为确保城市规划的公开、公正性,使公众参与城市规划,集思广益,调整后的城市黄线及其周边用地规划应当在报批前进行公示,但法律、法规规

定不得公开的除外。

6 城市黄线的审批管理

6.1 建设审批管理

6.1.1 审批原则、方针

城市规划对黄线范围内基础设施用地范围和规模的规划,是按城市规划期限的末期控制的,若规划期限的前期、中期在黄线范围内进行基础设施的建设,要正确处理好近远期的关系,根据城市发展的实际需要及基础设施本身建设的要求、特点,分期、有序实施,始终贯彻安全、高效、经济的原则方针。

6.1.2 审批程序

在城市黄线内进行建设,应当符合经批准的控制性详细规划。在符合经批准的控制性详细规划的情况下,在城市黄线内新建、改建、扩建各类建筑物、构筑物、道路、管线和其他工程设施,应当依法向规划行政主管部门申请办理“一书两证”(建设项目选址意见书、建设用地规划许可证和建设工程规划许可证),并依据有关法律、法规办理相关手续。迁移、拆除城市黄线内城市基础设施的,也须依据有关法律、法规办理相关手续。

6.2 监督检查

为保证黄线规划的有效实施,需要一定的监督机制。城市规划行政主管部门应当定期对城市黄线管理情况进行监督检查。主管部门下属的分管部门也应定期检查本行政区域内城市黄线范围的建设情况,一旦发现违法建设,应及时向市城市管理行政执法局反映。

6.3 法律保障

对于以下几种行为,须依据《城乡规划法》、《城市规划管理条例》等法律、法规予以处罚。

- (1) 未经规划行政主管部门批准在城市黄线范围内进行建设活动的;
 - (2) 擅自改变城市黄线内土地用途的;
 - (3) 未按规划许可的要求进行建设的;
 - (4) 其他损坏城市基础设施或影响城市基础设施安全和正常运转的。
- (下转第7页)

湖州临沪工业区产业定位及发展研究

湖州市南浔规划管理处

姜玮康

湖州市城市规划设计研究院

秦芹 王利光 姚致祥

【摘要】 作为浙江省距离上海较近的城市,湖州主动接轨上海在南浔规划建设了临沪工业区。本文通过对上海产业转移特点及周边典型园区产业的分析,结合南浔产业基础,对临沪工业区进行了科学准确的产业定位。同时,对产业发展进行了引导,明确了产业发展重点,即先进制造业、现代服务业及2.5产业。

【关键词】 临沪工业区;南浔;产业定位

1 引言

当前,以国际大都市上海为龙头、苏浙为两翼的长三角地区,已成为我国经济最活跃、发展最具潜力的区域,主动接受上海大开发大开放的辐射,加快跨越式发展已成为长三角区域内各个城市的共识。湖州作为长三角地区的区域中心和节点城市,凭借着与上海地缘相近、人缘相亲、文化相通、经济相融等诸多优势,主动接轨上海,在南浔大手笔地规划建设了临沪工业区,以期通过产业的发展带动经济社会的全面进步。那么,如此重要的工业区应发展哪些产业,实现持续快速发展?本文对此进行初步探讨。

2 产业定位分析

产业定位在工业园区的发展建设中具有举足轻重的地位,只有明确合理的产业定位才能促进地区经济持续快速发展。相反,如果工业园区的产业定位不明确、不合理,那么各地急于经济发展,往往会忽略产业好坏、产业间是否关联等关键问题,导致产业杂乱无章,制约工业园区的进一步发展。

在工业用地日益紧张的形势下,临沪工业区,可以说是湖州实现经济跨越发展难得的一块宝地,因此,对其进行科学合理的产业定位意义重大。总

体来说,湖州临沪工业区应顺应国内外产业发展的潮流,依据国家宏观经济规划的要求,依托现有的产业基础,抓住上海对外扩散、对外辐射的机遇,以自身的比较优势和未来需求为基础,合理科学地进行符合自身客观情况的产业定位,指明产业发展的方向。具体从以下三方面分析:

2.1 基于上海产业转移的分析

顾名思义,临沪工业区就是要重点接轨上海产业的转移。2010年,上海工业总产值31038.57亿元,南浔区为559.52亿元,仅为上海的1/55。假设上海产业转移1/10,南浔区仅承接其中的1/10,那么每年将有310亿元以上的产值转移到南浔区,这对于经济社会发展具有非常重要的意义。因此临沪工业区应深入研究与上海的产业互补性,找准定位、甘当配角。

当前,出于资源约束、商务成本、产品竞争能力等多种因素的考虑,上海市产业转移的步伐逐步加快,且主要呈现以下特点:

2.1.1 产业转移的领域不断扩展

产业转移不再仅仅是简单的劳动密集型等低端产业项目的输出,高新技术产业项目也开始加入了转移的行列,转移的产业也从单纯的制造业转变

为制造业、服务业和研发产业多领域的综合趋势。重点领域包括新能源、新材料、电子信息、生物医药等战略新兴产业,食品、纺织、汽车零部件等加工制造业,钢铁、精细化工、汽车产业等重化工业以及现代物流、服务外包等生产和生活性服务业。

2.1.2 产业转移的区域范围不断扩大

随着长三角城市交通设施的完善以及政府间交往的日趋密切,上海产业转移已经突破原有的空间限制,正在向3小时经济圈乃至更大的时空范围内延伸。苏北、皖南、赣东、浙西、闽北等正在成为继苏南和浙西北城市后争夺上海新一轮产业转移的热点区域。位于浙北地区的湖州尚处于上海产业转移的第一圈层。

2.1.3 产业转移的政策导向不断增强

当前产业转移更加注重地区的产业吸引政策,包括土地、资金、组织等各方面的优惠。目前,南浔征地标准为4.2万元/亩,拆迁安置费用约15万元/户,工业用地拍卖价格约19.2万元/亩,远远低于上海。此外,除上缴国家的规费外,其他费用一律免除,实行无费区管理,这些优惠政策显然有助于临沪工业区的产业发展。

根据上海产业转移的特点,本文认为湖州临沪工业区可以积极引进装备、汽车、电子等先进制造业及金融、物流等现代服务业,同时,适当引进一些为上海产业服务的产业,如为上海大飞机项目配套的新材料、机械制造业等。

2.2 基于区域分工协作的分析

上海周边众多城市都提出要接轨上海,建设临沪经济开发区或产业园,有些已经初具规模。通过调查分析,与湖州临沪工业区形成竞争的主要有吴江临沪经开区、昆山沿沪产业园和嘉兴经济技术开发区。目前,三个临沪开发区基本明确了各自的产业发展方向。

2.2.1 着重服务业,制造业为辅——吴江临沪经济开发区

目前,已形成光电缆、机械制造、日用化工、电子资讯、汽车配件、新型建材、纺织服装、皮革制鞋、

食品加工及休闲度假为主导的集群产业,规划建设融合总部办公、商务会展、休闲度假等功能完善、设施配套齐全、环境宜人的生态型新城区。

2.2.2 服务业与制造业并重——昆山沿沪产业园

目前,已形成健身自行车、电子系统、运动器材和医疗器材等为主导的产业,规划以花桥江苏国际商务区为依托发展商贸物流等第三产业,同时着力发展以高新技术为主的现代制造业。

2.2.3 突出先进制造业——嘉兴经济技术开发区

目前,已形成了以汽车零部件、精密机械、电子信息、食品加工和高档纺织为主的产业特色,规划建设一个以先进制造业为主、经济富有活力、城市功能完备、生活环境优美、社会高度文明的现代化城市新区。

三个开发区与湖州临沪工业区位置相近,条件类似,从规模与交通方面来说更为优越。那么,湖州临沪工业区如何脱颖而出、谋求发展,这需要从区域分工协作的角度进行考虑。一方面,要避免产业同构、恶性竞争,实行错位发展;另一方面,通过延长产业链条,加强区域协作,营造“双赢”局面,促进共同发展。

2.3 基于南浔产业基础的分析

只有在现有产业基础上拓宽主导产业才能最快最好的融入到当地的发展战略中,才能与当地的发展紧密协调的结合在一起。因此,湖州临沪工业区的产业定位必须要基于产业现状。

目前,南浔已经形成地板业、电机、电子、电梯、纺织服饰五大特色优势主导产业,实现产值占工业总产值的80%以上,块状经济发展水平不断提升。特别是地板行业迅速崛起给南浔带来了很好的市场知名度,已有世友、好运、南洋、康辉、永昌等荣获了中国驰名商标的称号。此外,大型高新技术企业入驻进一步激发城市的跨越式发展潜能,目前南浔已有新元泰微电子、东宏科技、东科电子、麦克斯能源等众多新兴光伏业及配套企业。

考虑到地板、纺织业属于传统劳动密集型产业,发展潜力有限,对于立足长远、层次较高的湖州

临沪工业区并不适用;而电子、电梯、新型光伏等产业发展态势迅猛,且通过技术创新与提升能获得更高的产品附加值,有广阔的市场前景和增长空间,因此应重点培育,并在现有产业的基础上,发展壮大相关产业,围绕产业链进行上下游配套产业的招商,形成产业集聚。

2.4 产业定位

基于以上三个方面的分析,本文进行综合考虑,认为临沪工业区应重点发展电子信息、机电制造、新兴光伏等先进制造业,着力培育商贸业、现代物流业等现代服务业,并引导以生产性服务业为主体的 2.5 产业的发展,打造集高新技术产业、产业研发、仓储物流、商务配套等功能于一体的生态型高科技工业区。

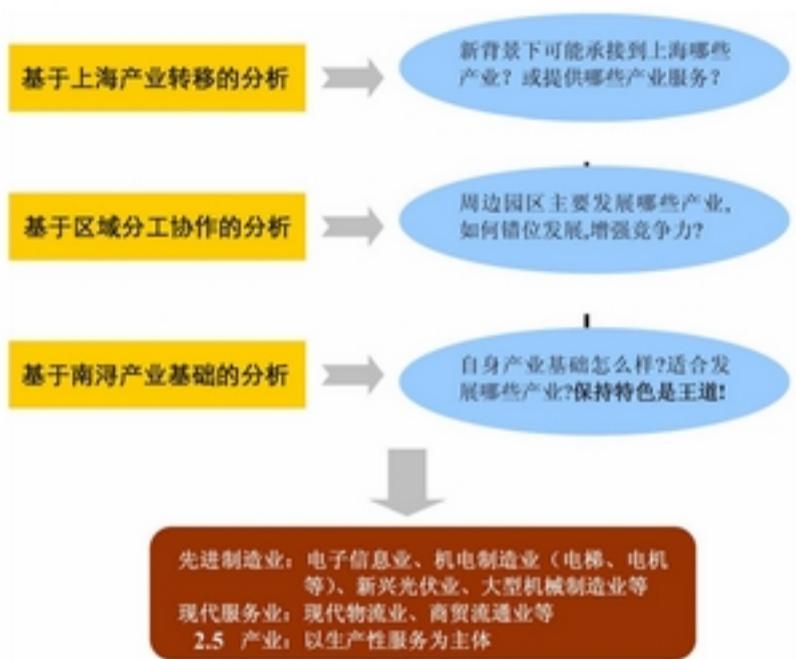


图1 分析思路

3 产业发展引导

以科学发展观为指导,以结构调整为主线、空间集聚为基础,产业关联为核心,通过提升改造传统产业,加强导入高新技术产业及现代服务业,把临沪工业区建设成为上海都市圈乃至长三角地区重要的综合性工业区。

3.1 产业发展重点

3.1.1 先进制造业

以上海加工制造业逐步向外转移为契机,以电子信息、机电制造、新兴光伏为接轨的重点领域,加强在高技术产业领域的合作,形成与上海以垂直分

工为主、兼有水平分工的产业配套分工格局,力争把湖州临沪工业区建设成为上海传统产业的接纳基地和高新技术企业的扩张基地。

(1) 电子信息业

临沪工业区应立足于承接上海电子产业转移的优势,加大高科技电子信息类项目招引力度,促成一批重大项目和重点企业落户发展。以软件开发、集成电路设计和电子元器件制造为重点,争取掌握核心技术,获得自主知识产权,形成覆盖产业上游硅晶材料到下游终端设备的 IC、IT 产业链,努力全面融入长三角电子信息业并将南浔培育成长三角地区的一个亮点。

(2) 机电制造业

以骨干企业为依托,积极寻求与国内外同类行业优势企业合资合作,加快应用电子信息技术,光、机、电一体化技术,新材料技术,环保技术,坚持系列化,成套化方向发展。电梯制造企业重点发展拥有自主知识产权的整机制造和控制系统研制开发、零部件生产制造;交通运输设备制造业主要依靠引进龙头企业,重点推进零部件产品制造,并向系统化、模块化供货方向发展;电机制造企业重点培育形成富有特色的小家电优势产业。

(3) 新兴光伏业

光伏产业是新能源开发带动的新兴产业,拥有广阔的发展前景。今后,南浔应注重培育龙头企业,加快建设从硅料、硅片到太阳能电池组件及配套产品的完整产业体系,促进产业集聚。此外,适度对光伏企业实施政策倾斜,鼓励产业发展。

3.1.2 现代服务业

紧紧依托上海现代服务业在长三角地区的核心地位,把上海服务业的优势和南浔服务业未来发展重点方向结合起来,着力推进商贸业、现代物流业等现代服务业的发展。

(1) 现代物流业

依托 318 国道、长湖申航道等便捷的交通网络,积极推动有条件的运输、仓储和代理等企业向第三方物流企业发展,鼓励生产性企业将原材料采购、运

输、仓储和产品包装、整理、配送等物流业务从生产经营中有效剥离出来,发展壮大物流配送业。

(2) 商贸流通业

采用电子信息技术改造落后的传统商品交易方式,大力推进电子商务和网上交易,实现商贸流通手段的现代化,降低商贸流通的成本,提高商贸流通的效率和效益;加快南浔建材市场等辐射面广、带动性强的大中型商品交易市场、专业批发市场的建设,发展各类代理配送、连锁经营、仓储直供、特许经营等新型现代流通体系,加快形成大商贸、大市场、大流通的格局。

3.1.3 2.5 产业

2.5 产业是介于第二和第三产业之间的产业,既有服务、贸易、结算等第三产业管理中心的职能,又具备独特的研发中心、公司核心技术产品的生产中心和现代物流运行服务等第二产业运营的职能。今后,湖州临沪工业区应突出生产性服务,构架生产和服务一体化,突破过去产品传统的生产流通方式,以市场发展需要为支持,以生产性服务为主体,以研发设计、虚拟工厂为表现手法,从而把整个产业价值链联系起来。

3.2 产业发展时序

临沪工业区的建设不是一蹴而就的,要根据自身发展态势,确定合理的步骤,以科学有序地推进。

3.2.1 近期——沉淀、延伸

积极引进上海转移出的一般制造业,大力发展传统优势产业,以特色产业带动,吸收和注入新型技术,培育新兴高科技产业。重点发展电梯业、电机业、机械制造等产业。

3.2.2 中期——升级、创新

重点引进上海转移出的先进制造业,同时优选部分有充足发展潜力的产业如电梯业、新兴光伏业进行聚焦。将单纯产品特色或技术特色的特色生产中心,升级为企业品牌特色鲜明、产业集群特征突出的专业生产中心,从一般生产技术升级为技术创新中心。建议重点发展电子信息、新兴光伏、电梯业等产业。

3.2.3 远期——融合、突破

以上海战略新兴产业的转移为契机,抓住未来制造业间相互融合、产业边界双向突破的趋势,发挥官产学研纵向一体化、经济组织横向一体化的作用,加快发展电子信息、新兴光伏、电梯业等产业,积极形成高级生产中心和技术研发中心,建设生态型高科技工业园区。(见图2)

4 措施保障

4.1 夯实基础设施建设

基础设施是临沪工业区实现产业发展的有效保障。今后,应加大筹资力度用于基础设施建设,使临沪工业区的各项功能得到较快提高与完善,充分保证企业的需求。

4.2 加强招商引资

临沪工业区应把招商引资工作放在首位,专门成立以区领导为主的强大的招商队伍,对外宣传我们的优势,扩大影响,重点引进技术含量高、经济效益好的企业,为产业发展打好基础。

4.3 营造良好投资环境

投资环境的优劣直接影响入驻企业的优劣,因此,要想引进优秀企业,必须努力创造良好的投资环境。今后,临沪工业区要从企业的(下转第12页)

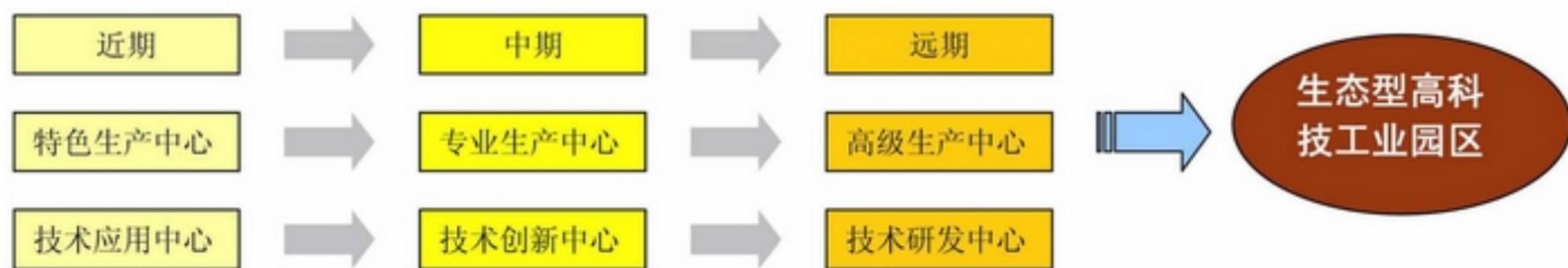


图2 发展时序

旧城区教育服务设施规划的反思

——以杭州市上城区为例

杭州市城市规划编制中心 董巧巧 公理

【摘要】 本文以杭州上城区为例,对已编控规的教育服务设施内容开展评估,以控规与布局规划评估的比对、控规与调整前后的比对、调整实施的控规与现状需求的比对这三个步骤开展研究,从中发现控规调整加大了配套缺口,实施率的底下再一次让教育配套的缺口加剧,旧城区控规教育服务设施不能满足现状人口的配套需求等问题,引发了对规划各环节工作的反思,并提出了解决策略。

【关键词】 教育服务设施;规划评估;反思

杭州和我国其他城市一样,旧城区的教育设施布局形成于上世纪末期,此后,随着社会经济的快速发展,杭州城市空间结构打破围绕西湖的单核心格局,向东沿钱塘江扩展,上城区的居住空间也随之外拓。但是,由于历史原因,上城区是杭州优秀教育资源的集中地,但学校用地又面临着老校区用地难以拓展、新的教育服务设施格局尚未成型的困境。

目前指导杭州市各城市地区教育服务设施规划建设有一套完整的体系:即《杭州市中小学布局规划(五城区)》(2004)以及各规划管理单元的控制性详细规划(2004-2007),目前距离上述规划已经过去了4-7年的时间,随着杭州城市建设的开展,旧城更新、用地功能调整,城市人口不断增长,城市用地的开发强度逐渐提高,该《布局规划》是否还符合目前城市的发展需求,控规是否落实了《布局规划》的内容,规划成果的实施是否顺利,这一系列问题都事关教育事业和城市发展的大计。面对社会各界持续关注旧城区教育资源的供求矛盾突出问题,常常让规划部门和教育部门处

于被动的现状。杭州以旧城区的典型区域——上城区为案例,开展了上城区中小学、幼儿园布点规划评估,以发现问题、提出对策,为即将开展的各单元控规的新一轮修编及中小学布局规划修编提供依据,也为教育部门的实施策略和改革方向提供科学的依据。

1 上城区教育服务设施现状以及存在的问题

上城区位于杭州市主城区中心偏南,西临西湖风景名胜区的环湖景区、凤凰山景区;东瞰钱江新城、钱塘江,北与下城区、江干区相连。从规划编制角度而言,该区含湖滨、小营、清波、近江、紫阳、南星、复兴七个控规管理单元。历史以来便是杭州商业、政治中心,一直以来都是杭州市民居住的首选之地。

自20世纪90年代以来,随着上城区社会经济的快速发展,城区用地迅速更新建设,截止目前为止东部沿江尚有零星地块可以进行整体改造,西侧城区成片成规模可建设用地几乎使用完毕,城区的用地已经进入较为成熟的更新完善阶段。

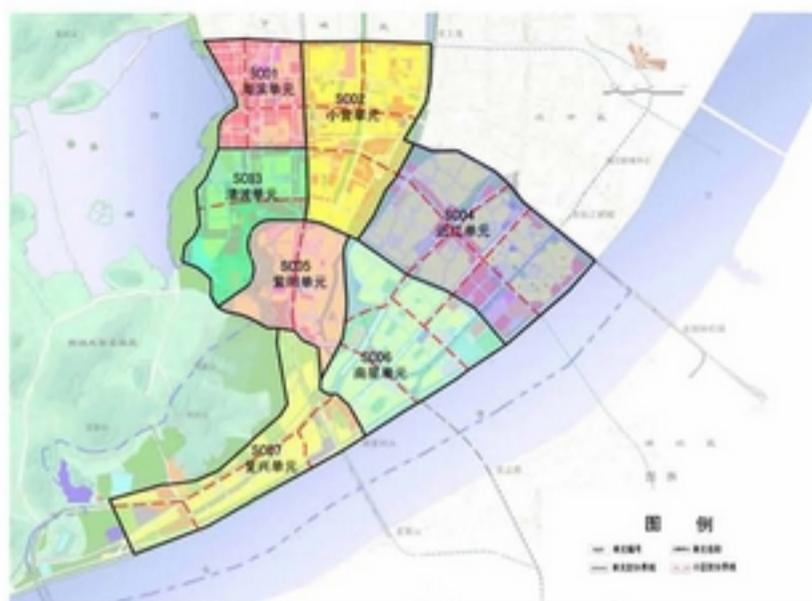


图1 上城区单元划分图

上城区基础教育发展历史悠久,按照区教育部门提供的数据统计现状中小学、幼儿园基本情况与总体规模如下表(表1)。上城区范围内现状有配套幼儿园28所,共计191班,在园人数为5076人;小学20所,共计418班,在校生近11769人;初中7所,共计176班。但是按照目前的现状基础教育服务设施去对比现状人口按照市标套算的教育需求,无论中小学还是幼儿园,均存在缺口。

表1 上城区各单元现状中小幼规模与规范要求比较

单元名称	现状设施规模与控规按规范要求套算的教育规模之差		
	幼儿园班级(班)	小学班级数(班)	初中班级数(班)
湖滨单元	-39	-32	-8
小营单元	-73	-80	-23
清波单元	-25	4	-9
近江单元	-62	-26	-15
紫阳单元	-39	-14	-10
南星单元			
复兴单元	-29	-44	-33
合计	-266	-192	-98

注:负数表示现状班级数不能满足规范要求的缺口。

此外,目前的上城区教育服务设施还存在着设施分布不均衡;难以满足合理服务半径要求;学校实际规模超出设计规模,部分地区学校建设配套滞后于住宅开发;用地紧张,扩建改造困难;“特定

型”幼儿园、中小学^①的存在让教育问题更加复杂等问题。

2 评估的对象、指标体系及技术路线

2.1 评估对象

本研究的评估对象是上城区范围的居住配套教育服务设施,即为完成国家9年义务教育目标而规划建设的中、小学,以及为居住区配套的幼儿园这三类教育设施,不包含高中、技校等其他类学校,民办学校、特殊学校仅作分析,不计入配套指标。

2.2 评估的指标体系

指导杭州市教育服务设施设置规划的技术规范共涉及三级指标体系,即国标——《城市居住区规划设计规范(GB50180-90)》和《中小学建筑设计规范》,浙江省标准——《浙江省九年制义务教育标准化学校用地和建筑面积指标》及杭州市标准——《杭州市区住宅区配套中小学(幼儿园)规划建设定额指标》和《杭州市城市规划公共服务设施基本配套规定》。

综合比较国标、省标、市标,可以发现,国标规定教育类的居住区配套设施的建筑面积和用地面积的千人指标,但没有更深入的定额指标,应用到控规的中小学幼儿园地块的控制指标体系中,适用性不足。

省标和市标在满足国标的前提下,对中、小学和幼儿园的百户指标、生均用地面积和建筑面积及学校总建筑面积和总用地面积等参数均做了具体的规定,较方便使用。

但省标缺乏对幼儿园相关指标的描述,本次评估中,对中小学将主要以省标中的用地指标进行核对,以明确各中小学的建设标准类别;对幼儿园则以市标中用地指标进行核对,以判断各幼儿园是否达标。

2.3 评估的方法

在原有中小学布点规划基础上,依据相关标准,结合人口发展趋势和特点,针对控规编制与修

^①“特定型”幼儿园、中小学:指由单位、部门、民间等主体兴办的教育设施,其办学性质不同于教育局下属的中、小、幼,并不作为居住配套的服务设施对周边的居民开放,而是有特定的服务对象。

改、现状实施建设过程,开展评估,即,第一步,单元控规首先与已经编制的上位规划《上城区中小学布局规划》进行比较,核对落实情况,第二步,进行控规调整情况的汇总,并比对调整前后居住用地和居住面积的改变情况,并依据指标套算调整前后教育服务设施配套需求的改变情况,发现教育配套缺口的情况,有目的地改善教育服务设施配套;第三步,开展控规实施情况与单元目前实际需求的比对,发现教育服务设施是足或者不足的现状,指导即将开展的控规修编。

3 评估的各步骤及结论

3.1 控规落实布点规划的情况

从中小学的数量、布点、各学校的规模、建设标准这几个方面进行比对,七个单元控规均将中小学布局规划的内容予以落实。控规比较好地落实了上位规划的要求。

由于布局规划未涉及幼儿园方面内容,控规中幼儿园布局规划相对薄弱,虽然规划幼儿园数量较现状有较大的增长(从现状的28所增加至规划的43所),但规划班级规模仍不能完全满足规划教育需求(全区存在21班的缺口),近江、南星等近年住宅开发增长迅速的区域,幼儿园的缺口也最大。

3.2 控规调整前后,教育服务设施与规划需求的匹配程度

随着城市政策导向变化、建设条件及地块开发情况的变化,往往会再实际操作中动态地对原控规进行调整,以满足新的开发需求,实现合理控制的目标。那么,控规调整过程中是否影响到教育设施需求?中小学、幼儿园规划布局是否随住宅用地的调整而进行相应的改变?控规调整后教育设施服务水平是否有所提高?这些都是值得进一步研究的问题。

上城区的各单元控规,自控规编制完成之日起,均经历了控规调整,不可避免地均涉及居住用地的改变。但是,每一次的局部调整论证无法从区域的角度平衡幼儿园等公益性设施的整体设置,导致控规越调整则与教育配套越不匹配。

以小营单元为例,小营单元控规于2006年7月编制完成,至2010年初,共有8处局部调整。调整后的控规住宅用地面积增加近3公顷,住宅建筑面积增加24万平方米,依据原控规采用的户均建筑面积(98.89平方米/户)推算,规划总户数相应增加2469户。

分别依据规划户数,测算控规调整前后满足规范要求的班级总数(表2),可以看出,中小学、幼儿园所需班级数在控规调整后均有所增加,其中,幼儿园需求增加8班,小学增加12班,初中增加5班。

中小幼规划布局方面,控规调整并未涉及教育配套设施的变更,由此导致规划配套班级数与规范要求的差距相应增加。同时考虑到近年来住宅房地产市场“70 90”政策(即新开工商品住宅建筑面积为90平方米以下的户型应占总量的70%比例)的要求,上文采用的控规中98.89平方米/户的户均面积可能较目前实际值偏大,即控规调整后的规范要求教育设施规模应大于表3.3.1中数据,也就是说实际的中小幼缺口可能更大,这无疑将给本单元教育设施供给带来一定压力。

表2 小营单元控规调整前后中小幼配置对比

规划类别	住宅用地面积 R21 (公顷)	住宅建筑面积 (万平方米)	户数 (户)	对应规范要求			规划配套			规划规模与规范要求差距
				需幼儿园班数(班)	需小学班数(班)	需初中班数(班)	幼儿园班数(班)	小学班数(班)	初中班数(班)	
原控规	86.91	201.92	20418	63	100	45	63	90	36	小学校规范要求少10班;初中少9班
调整后控规	89.66	226.33	22887	71	112	50	63	90	36	小学校规范要求少22班;初中少14班
调整后与原控规之差	2.75	24.41	2469	8	12	5	0	0	0	

注:

1. 为了与控规保持一致,规划配套班级数未包含民办学校和特教学校;

2. 户均建筑面积指标按照原控规指标,为98.89m²/户。

3.3 控规实施情况评估

评估的第三个步骤是针对控规教育服务设施的实施情况展开调查,并分成两个环节进行,第一个环节,考察各单元控规实施率,第二个环节,考察控规实施与现状需求的匹配度。

3.3.1 上城区单元控规中教育服务设施的实施率

上城区由于老城区用地条件有限,规划的中、小学和幼儿园的新建扩建往往基于周边用地的置换来实现,以小营和近江规划管理单元为例,小营单元控规涉及需要新建扩建的学校共计五所;近江单元控规则涉及八所,具体的控规实施情况如下表:

表3 小营单元中小学、幼儿园现状及控规实施情况表

类别	名称	现状建设达标类别	控规要求	是否实施
小学	大学路小学	<III类(按24班标准未达标,按18班标准达III类标准)	合并大学路幼儿园,同时,北侧的龙伟饭店调整为小学用地,使用地扩大	未实施
	穆兴小学	<III类(按24班标准未达标,按18班标准达III类标准)	扩建市政用地丰家兜垃圾中转站为学校发展用地	未实施
幼儿园	胜利幼儿园	未达标	用地扩大	未实施
	杭州横河幼儿园	达标	调整杭州市大学路小学用地为幼儿园用地	未实施
	城站幼儿园	未达标	调整原幼儿园北面节水办用地,扩大幼儿园用地	未实施

表4 上城区近江单元中小学、幼儿园现状及控规实施情况表

类别	学校名称	现状建设达标类别	控规要求	是否实施	备注
中学	清泰实验学校中学部(原八一中学)	III类	扩建	服装职业高中正在扩建,用地红线阶段	(一半班级为服装职业高中)
小学	规划一类小学	I类	新建	未实施	
	始板桥小学	III类	扩建	未实施	
幼儿园	规划9班幼儿园	达标	新建	未实施	基地选址于成套住宅上
	规划9班幼儿园	达标	新建	未实施	
	始板桥幼儿园	达标	现状扩建	未实施	
	12班幼儿园	达标	新建	已办理用地红线	
	15班幼儿园	达标	新建	未实施	

上表3可以看出,小营单元的教育设施以现状利用为主,主要通过原有的教育资源的合并、调整等来达到改善办学条件的目标,但是现实是小营单元的教育服务设施的扩建实施率为“零”。

上表4可以看出,近江单元共有8所学校涉及新建或扩建,但是仅有两所开始办理相关建设审批的手续。实施率为25%。

综合全区情况,新建的幼儿园实施率60%,小学实施率68%,中学实施率60%。可见,教育服务设施的实施率低下是造成教育服务设施资源吃紧的另一个重要因素。未来规划修编时,应注重提高规划的实施程度,要求控规编制的环节,将中小幼等教育服务设施的新建扩建用地选在具有实施可行性的用地上。或对于教育设施用地无法拓展的规划单元,则应建立基于可实现的教育配套设施规模推算本单元居住规模上限的联动机制,即从可建设的教育设施倒算可以建多少规模的居住面积。

3.3.2 控规调整实施与目前实际需求匹配度评估

未能实施控规要求的单元显然不能满足控规的教育设施规划需求。实施了控规“科学地”调整的单元,其教育服务设施能否满足实际的教育需求?下文以上城区湖滨单元为例来研究控规调整实施与实际需求匹配度。

湖滨单元比较特殊,控规对小学和幼儿园直接做了调整,并已经实施,控规调整情况详见下表:

表5 湖滨单元小学配套设施调整前后对照表

阶段	规划人口	规划户数	需要配套小学班级数(班)	规划配套小学班级数(班)	学校名称	班级数	用地面积(公顷)	建设达标类别	备注
布局规划及原控规	9700	3234	16	30	天长小学	18	0.64	<III类	
					邮电路小学	12	0.22	<III类	
控规	8200	2563	13	18	天长小学	18	0.64	<III类	多余5班作为对小营单元小学配套不足部分的补充

表6 湖滨单元控规调整前后中学配套设施情况对照表

阶段	规划人口	规划户数	需要配套中学班数(班)	学校名称	班数	用地面积(公顷)	建设达标类别	备注
原控规	湖滨 9700, 清波 30000	湖滨 3234, 清波 10000	湖滨 8, 清波 22	惠兴中学	24	0.85	Ⅲ类	由于清波单元没有中学, 本单元由规划的勇进中学承担清波单元的全部22班初中生源(勇进中学为国有民办中学)
				勇进中学	24	0.65	Ⅲ类	
调整后控规	湖滨 8200, 清波 2500	湖滨 2563, 清波 7250	湖滨 6班, 清波 22班	惠兴中学	24	0.67	Ⅲ类	无法承担清波单元的初中生源, 存在至少4班缺口

控规对教育设施进行调整后,已经实施,从上表看貌似该单元的小学配套完全能够满足本单元的要求,甚至还有盈余,中学配套可以部分承担临近单元的配套要求,但事实是湖滨单元现状人口远高于布局规划及控规中的规划人口,如2006年常住人口39136人,从2006年起,上城区总人口变化不大,但是至2009年为38810万人,基本持平。湖滨单元控规的规划人口为8200人,远低于湖滨单元历年常住人口。规划人口的估计过于理想直接带来的后果就是教育设施配套历年持续不足。

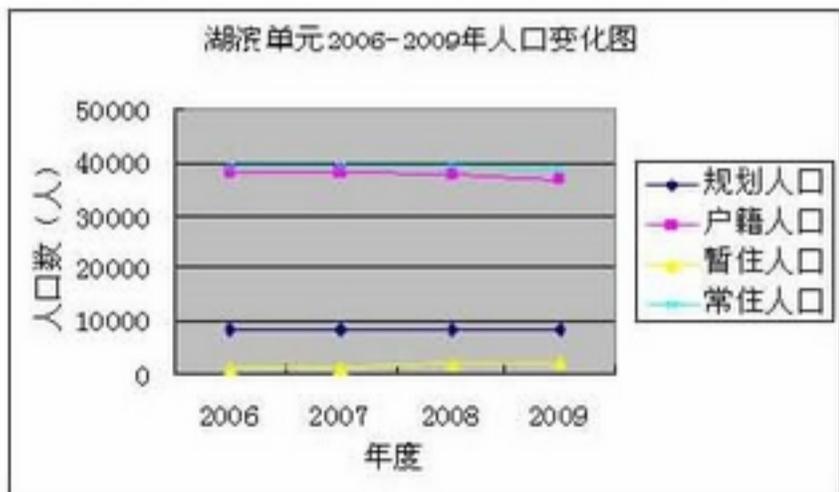


图2 湖滨单元2006至2009年人口变化与规划人口比较图

究其原因,在于规划对本单元的人口预期太乐观。规划人口仅为实际人口的1/4。从控规编制至今已经过去了4年,湖滨单元的常住人口不但没有

朝着预期的减少至1/5的目标方向走,反而有所增加;而所有的配套均基于规划预期的人口,这也造成实际入学难的现实。

从湖滨单元案例可以看出,老城区的教育服务配套设施,不能和新规划区采取同一模式——以是否满足规划人口需求来核对,而是应该考虑到旧城区人口疏散是未来的趋势,仅考虑满足远期规划人口需求的配套,并不能满足目前的实际人口数对应的配套需求,因此,本次规划评估强调:教育设施规划是一个全过程的需求满足,需要满足未来规划的教育配套需求,但更要满足现状的教育需求。

4 建议及对策

4.1 呼吁制订新的技术标准和规定

针对杭州目前学前教育数值现状;以及中国计划开展的针对人口负增长而将开始对计划生育政策的调整等外部因素的改变,未来城市的适龄学童的情况将有结构性的改变;未来提倡小班化教育的模式也对现有的规范提出新要求。

目前的教育设施布点规划套用的都是下限指标,新一轮布点规划是否考虑上述因素,在下限值上留出一些余量,以增加适应可变因素的能力?目前,杭州市已经出台文件,将学前教育的每百户指标从9.3生/100户提高至11生/100户,小学和中学是否要做相应的调整?杭州学前教育、义务教育的适龄儿童,从具体人口数据来分析,究竟是多少?对应需要的教育配套需求是多少?与从百户N生套算的数值比对存在多少差距?该如何缩小差距等。

这些问题,都有待相关部门有必要针对上述情况,开展调查研究,并提出针对旧有的国标、省标、市标等一系列相关的教育配套政策、配套建设标准修改的建议。

4.2 抓紧制定学前教育的布局规划,开展中小学布局规划修编工作

评估发现上城区幼儿园之所以问题最突出,除了百户指标偏低的原因之外,重要原因之一便是控规编制时缺乏学前教育专项规划这一上位规划的

指导,因此,抓紧制定《2011-2020年学前教育布局(布点)专项规划》,填补空白是当务之急。

本课题在研究过程中已经发现,上城区布点规划中设置的一些中小学用地已经调整改变了用地性质,而且上城区的人口情况,用地情况已经发生了变化。有必要开展《上城区中小学布点规划修编》。将现状的中小学情况进行汇总,并制定科学的适合当前城市需求的布点规划,才能科学地指导新一轮的控规修编在中、小学等教育配套设施方面的落实。

4.3 建立教育设施配套与居住用地总量的制约关系

老城区确实存在教育用地拓展难以解决的事实,因此,应本着实事求是的原则,与其在规划图上的新建扩建总也得不到落实,还不如运用逆向思维,即按照用地来推规模,首先明确目前该控规管理单元内能够落实用作教育设施的用地的数值,折算成相应能解决多少的居住产生的教育配套需求,最后由此定出该单元居住用地(居住面积)的上限值。在后续的控规修编或者调整的时候,居住用地的调整不能逾越该上限值。

4.4 强调教育服务设施供给是全过程的平衡

由于教育需求持续性的特性,它的供给平衡,不仅仅是规划远景的平衡,而是一个全过程的平衡。因此,对于规划人口少于现状人口的旧城区的规划管理单元,在规划管理的过程中,按照远景规划的人口对应的教育配套需求来设置现状的教育服务设施,肯定不足于满足现状的教育需求,因此,对于规划人口少于现状人口的规划管理单元,应采取不同于规划人口大于现状人口的规划管理单元模式。

我们建议对于这样的规划管理单元,将单元常住人口数值与规划调整建立联动机制,涉及教育设施的调整,必须提供现状人口数据,应明确要求该调整首先满足现状需求,其次也满足规划需求,才是可行的。而不是以满足规划人口的教育需求为调整理由。

4.5 明确每次规划调整的比对对象,是本次调整之前所有调整的叠加

针对控规在实施过程中避免不了的调整问题,我们建议,在编制控规调整论证报告时,不能就该项目与原控规进行简单地比对,而应该将本次控规调整与之前所有的历次调整叠加,得出一个居住变量,然后再考量教育设施配套是否也得随之调整。假如需要增加教育配套,但是又没有可实现的用地的,那就以调整后该单元教育配套缺口问题不能解决为理由,否决进行该控规的调整。

4.6 在规划实施验收环节加大对教育配套服务设施建成度的把关

落实住宅小区配套幼儿园同步规划、同步建设、同步交付当地教育行政部门使用的要求。规划确定后应依据规划,尽快启动相关设施的建设进程,尤其是设施缺口较大的区域,更应加快推进实施步伐,以缓解上城区适龄儿童就学难题。另外针对建设管理过程,建议以法规的形式对教育设施配建规模、质量、投入使用时间等进行规定,以此来保障配套教育设施的实施率。即将教育配套设施的先行建设作为竣工验收的一个前置条件,不建设,居住区不予验收。从而减少教育设施滞后于居住区建设的问题。

参考文献

- [1]陈慧,周源.我国大城市老城区中小学布局规划研究——以广州市越秀区中小学教育布局规划为例[J].建筑与结构设计,2009:19-21.
- [2]郑迎伟.城市义务教育阶段学校布局规划制定的初步研究.南京师范大学硕士论文,2007.

作者简介

董巧巧 高级工程师
公理 助理工程师

关于住宅日照标准问题的探讨

嘉兴市规划设计研究院 朱慧钢

【摘要】 建筑内部获得充足日照是保证居室卫生、提高居住舒适度的重要因素，日照标准成为关系居住环境质量的重要控制指标。住宅日照标准受到地理位置、气候条件、生活习惯、卫生要求及用地条件的限制，是目前建筑设计及管理矛盾最多也是矛盾最集中的问题。该文从日照标准日的选择、有效日照时间带的确定、时间的累计与连续、窗户大小的影响等几个方面对住宅日照标准进行了详细地剖析，指出了现行标准的合理性，同时分析了标准自身的不完善性，对住宅设计及建筑日照标准的制定具有一定的指导意义。

【关键词】 日照标准；有效时间带；居住卫生要求

阳光直接照射到建筑地段、建筑外围护结构表面和房间内部的现象，称为建筑日照。建筑内部环境获得充足的日照是保证居室卫生、改善居室小气候、提高舒适度等居住环境质量的重要因素。在建筑设计中，为了保证室内环境的卫生条件，必须确定一个衡量日照效果的最低限度的指标，作为设计的依据，这个指标就是日照标准。本文力求对日照标准进行详细分析，抛砖引玉，期望引起设计师对这个问题的足够重视。

1 科学界定住宅日照标准

1.1 住宅日照标准的确定

住宅日照标准，作为关系居住环境的重要因素之一，是我国工程建设标准强制性条文中的重要组成部分，但我国现阶段尚未制定单独的标准，只在其他相关规范中有不同程度的体现。如《民用建筑设计通则》(GB50352-2005) 5.1.3 条规定：每套住宅至少应有一个居住空间获得日照，该日照标准应符合现行国家标准《城市居住区规划设计规范》(GB50180-93) 有关规定(表 1)，对于特定情况还应符合下列规定：

(1) 老年人居住建筑不应低于冬至日日照 2h 的标准；

(2) 在原设计建筑外增加任何设施不应使相邻住宅原有日照标准降低；

(3) 旧区改建的项目内新建住宅日照标准可酌情降低，但不应低于大寒日日照 1h 的标准。

表 1 住宅建筑日照标准

建筑气候区	I、II、III、VII气候区		IV气候区		V、VI气候区
	大城市	中小城市	大城市	中小城市	
日照标准日	大寒日		冬至日		
日照时数(h)	≥2	≥3	≥1		
有效日照时间带(h)	8 16		9 15		
日照时间计算起点	底层窗台面				

1.2 住宅日照标准的决定因素

决定住宅日照标准的主要因素，一是所处的地理纬度及其气候特征，二是所处城市的规模大小。我国地域广阔，南北方纬度差 50 余度，同一日照标准的正午日影长相差 3~4 倍之多，所以在高纬度的北方地区，日照间距要比纬度低的南方地区大得多，达到相同日照标准的难度也相应增大。大城市

人口集中,城市用地紧张的矛盾比一般中小城市要大,同一地理纬度的同一日照标准,小城市能达到的中等城市不一定能达到,中等城市能达到的大城市可能很难达到。根据我国的这一实情,住宅日照标准的确定,应综合考虑地理纬度与建筑气候区划和城市规模两大因素,以分地区分标准为基本原则,同时,在建筑日照标准的计量办法上也力求提高科学性、合理性。但在实际项目中,限于标准自身规定的不完善性,也经常出现这样或那样的问题,例如:每套住宅至少应有一个居住空间获得日照,按照《住宅设计规范》(GB50096-1999)对居住空间的术语解释,居住空间系指卧室、起居室(厅)的使用空间,这样,全部北向卧室仅一个南向起居室应符合规范,这应该是不符合实际要求的。

2 日照标准日的选择

日照标准日是在制定建筑日照标准时,为了测定与衡量日照时间,根据纬度、建筑气候分区等因素在一年中选择的某个或几个特定日期。国际上许多国家也都按其国情采用不同的日照标准日:原苏联北纬 58° 以北的北部地区以清明(4月5日)为日照标准日(清明日照3h),北纬 $48^{\circ}\sim 58^{\circ}$ 的中部地区以春分、秋分日(3月21日、9月23日)为标准日,北纬 48° 以南的南部地区采用雨水日(2月19日)为标准日(参照前苏联建筑规范 СН и п II-60-75);原西德的标准日相当于雨水日;欧美、伦敦采用的标准日为3月1日(低于雨水日,高于春、秋分日)等。我国则采用了两个日照标准日——冬至日和大寒日。

过去全国各地一律以冬至日为日照标准日,而我国有关文件曾规定“冬至日住宅底层日照不少于一小时”。因冬至日太阳高度角最低,照射范围最小,如果冬至日能达到1h的日照标准,那么一年中其他天数就能达到1h以上的标准,但从实际实施情况来看,全国绝大多数地区的大、中、小城市均未达到这个标准。大多数城市的住宅,冬至日前后首层有一个月至两个月无日照,东北地区大多数城市的住宅,冬至日日日照遮挡到三层或四层。从表2

我们看到,达到同样时间的话,冬至日正午太阳高度角约比大寒日高 $3^{\circ}\sim 4^{\circ}$,因而,无法以冬至日为标准日的地区只能采用第二档次即大寒日为标准日。

表2 全国部分城市大寒日及冬至日正午太阳高度角比较

城市名称	所在建筑气候分区	纬度	大寒日正午太阳高度角	冬至日正午太阳高度角
哈尔滨	I	北纬 $45^{\circ}45'$	$24^{\circ}01'$	$20^{\circ}48'$
沈阳	I	北纬 $36^{\circ}41'$	$28^{\circ}00'$	$24^{\circ}47'$
北京	II	北纬 $23^{\circ}08'$	$29^{\circ}49'$	$26^{\circ}36'$
济南	II	北纬 $41^{\circ}46'$	$33^{\circ}05'$	$29^{\circ}52'$
南京	III	北纬 $32^{\circ}04'$	$37^{\circ}42'$	$34^{\circ}49'$
福州	III	北纬 $20^{\circ}00'$	$43^{\circ}41'$	$40^{\circ}28'$
广州	IV	北纬 $39^{\circ}57'$	$46^{\circ}46'$	$43^{\circ}33'$
海口	IV	北纬 $26^{\circ}05'$	$49^{\circ}46'$	$46^{\circ}33'$

3 有效日照时间带的确定

日照有效时间带是指在日照标准日全天日照的可照时间中符合有效条件的时段。这个有效条件主要指太阳照射的“量”和“质”。太阳照射的“量”是以日照时间来衡量的,日照时数越多所得到的太阳辐射能量就越多。太阳照射的“质”主要指太阳辐射强度,一天当中正午太阳高度角最大,太阳直接辐射最强,紫外线杀菌力也最强;而接近早晨及傍晚的太阳高度角最低,太阳直接辐射最弱,紫外线能量很少,阳光的强度无法满足卫生等方面的要求,因此需要确定一个有效的日照时间段。在编制《城市居住区规划设计规范》以前,我国过去常以冬至日的9时至15时共6h为有效日照时间带。随着日照标准由冬至日一个档次改为冬至日和大寒日两个档次,有效日照时间带也相应作了调整,确定以冬至日为日照标准日的,有效日照时间带为9时至15时;以大寒日为标准日的,其有效日照时间带为8时至16时。

世界上许多国家特别是发达国家也都因地制宜地确定本国的有效日照时间带,一般均与日照标准日相对应,而不是一个统一的常数。如前苏联南部地区以雨水日为日照标准日,有效日照时间带为7时至17时(10h),日本的北海道采用9时至15

时,而日本其他地区则为 8 时至 16 时。日照有效时间还与建筑朝向以及太阳入射角度密切相关。同样是 9 时至 15 时,在不受其他建筑遮挡的情况下,对于正南向建筑来说,日照有效时间是 6h;对于正东或正西向建筑而言,由于自身遮挡,有效时间最多 3h(即 9 时至 12 时或 12 时至 15 时),实际上有的时段(如中午 12 时前后 1h),由于太阳入射角太大,与建筑接近平行,能照射到室内的真正有效时间几乎没有,因此东、西向建筑有效时间不是 3h,而是不足 2h 甚至更少。可见对不同朝向建筑,真正日照有效时间是不同的,随着建筑朝向角度的变化,其有效时间也在变化。因此,不同朝向建筑应该有不同有效时间带,这一点,标准本身未加以考虑,有待进一步补充。

4 计算日照时间的影响因素

4.1 时间的累计与连续

太阳辐射中的紫外线具有良好的天然杀菌作用,它是人体健康和人类生活的重要条件。空气中存在着许多细菌和病毒,这些细菌和病毒在人体抵抗力减弱的时候,就会对人体健康产生危害。对紫外线最敏感的是白色葡萄球菌,其次是绿色链球菌、溶血链球菌等。室内细菌的灭菌率与进入室内的紫外线强度有关。从表 3 我们可以看到:朝南的房间,阳光直接进入室内,其灭菌率大大高于朝北的房间;灭菌率还随着日照时间的增加而增加。按表 3 的结果,规范规定的日照时数以采取连续满窗日照为好。但是,受实际间距条件的限制,连续满窗日照往往难以做到。

表 3 不同朝向居室的日照紫外线灭菌效果比较

居室	连续照射 时间(h)	灭菌效率(%)		
		白色葡萄球菌	绿色链球菌	溶血性链球菌
南向	1	74.5	63.2	19.2
	2	90.8	73.0	49.5
	3	95.9	80.0	51.9
北向	1	12.4	36.6	1.4
	2	38.5	46.7	10.6
	3	52.3	48.5	26.0

我们以嘉兴(北纬 30° 46')铂金水岸新建小区部分住宅(图 1)为例,对此加以说明。研究建筑 A,对其形成日照遮挡的建筑为其南侧的建筑 1、建筑 2 及建筑 3,住宅层高均为 3.0m,女儿墙高 1.0m。通过软件分析(表 4,图 2),我们可以看到,以累计满窗日照为衡量基准,C1、C2、C4 窗户均满足规范要求,假设以连续满窗日照为衡量基准的话,6 个窗户均不满足规范要求。累计或连续满窗日照对结果影响很大,因此,国内绝大多数城市都以累计满窗日照时间为衡量基准。以累计满窗日照为衡量基准,是所有的时间都参与累计,还是低于一定数值的忽略不计呢?以 C5 为例,其大寒日得到日照的

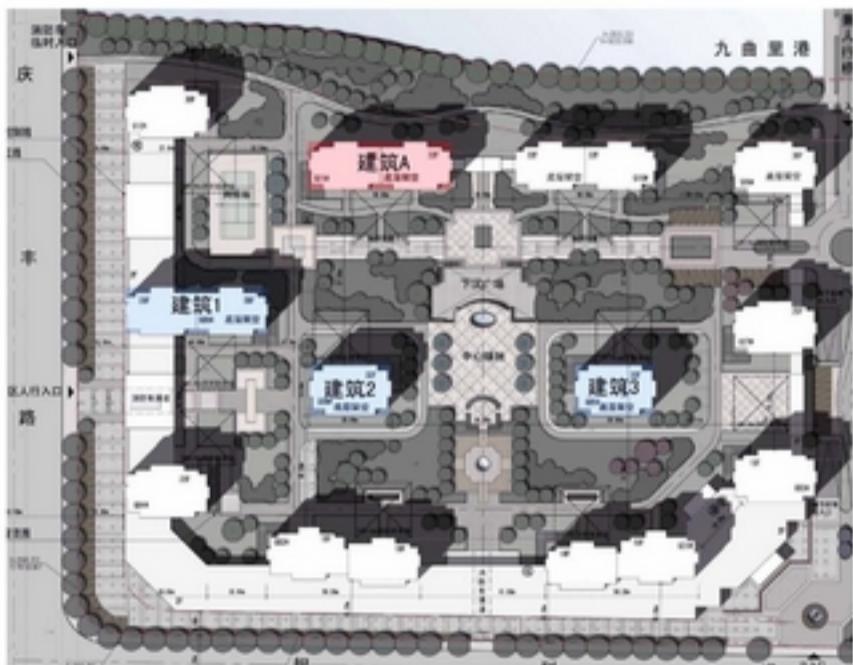


图 1 嘉兴铂金水岸小区局部总平面图

表 4 建 A 一层窗户大寒日累计、连续满窗日照时间对照表(太阳时)

窗户编号	窗户大小 (宽×高) (m)	累计满窗日照时间(h) (全部参与累计)	连续满窗 日照时间(h)
C1	2.1×1.5	3:08(08:13~08:19 11:55~12:09 10:51~11:18 12:33~14:54)	2:21 (12:33~14:54)
C2	2.4×1.5	3:29(10:50~11:45 12:18~12:46 12:59~15:05)	2:06 (12:59~15:05)
C3	1.5×1.5	2:59(08:32~08:43 11:03~12:00 13:20~15:11)	1:51 (13:20~15:11)
C4	1.5×1.5	3:09(10:26~11:04 11:38~12:35 13:59~15:33)	1:34 (13:59~15:33)
C5	2.4×1.5	2:09(08:57~09:15 10:57~11:18 11:55~12:03 14:16~15:37 15:38~15:39)	1:21 (14:16~15:37)
C6	2.1×1.5	2:10(09:17~09:42 10:16~10:17 10:53~11:48 12:21~12:47 14:41~15:04)	0:55 (10:53~11:48)

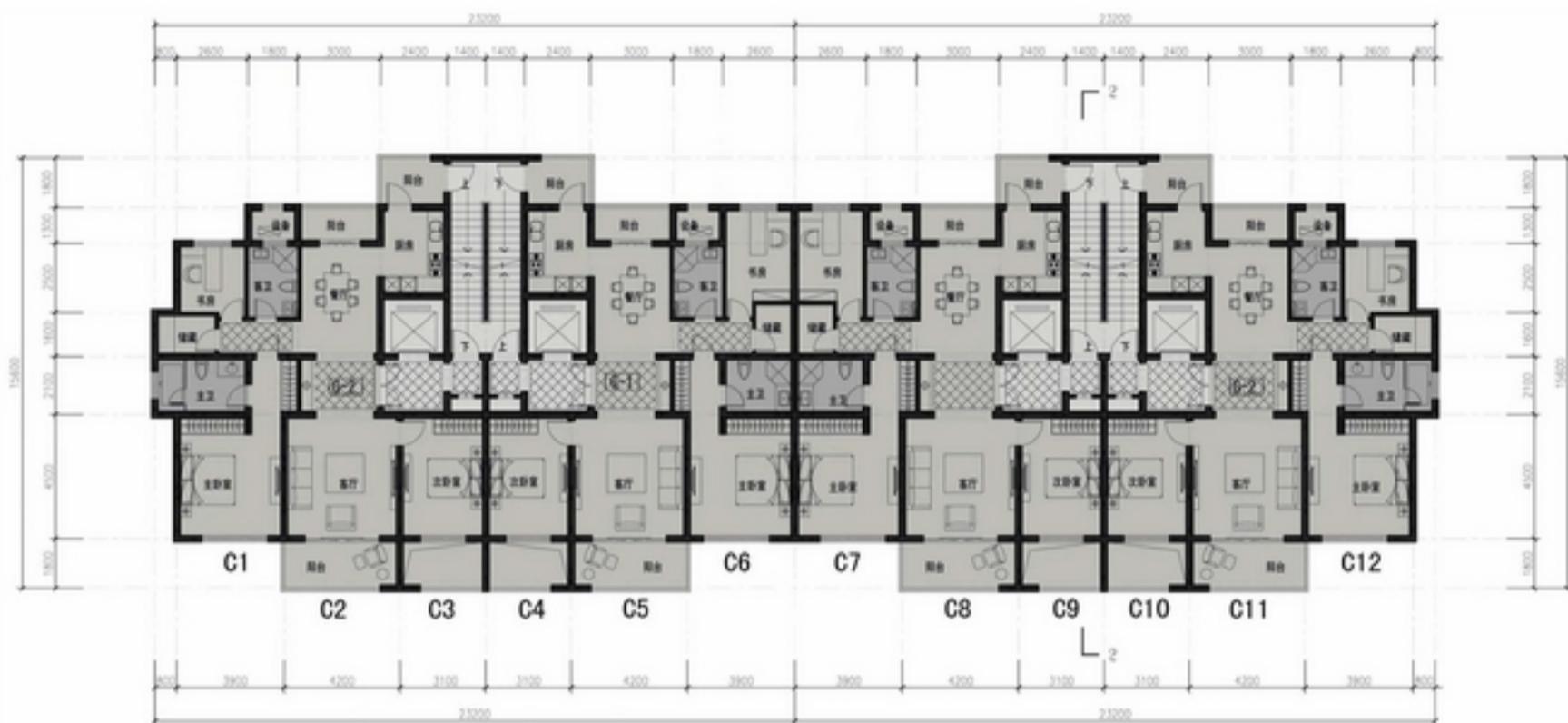


图2 建筑A首层平面

别为18min、21min、8min、81min、1min,最短的时间仅为1min。我们知道:为有效增加冬季室温和达到间为08:57—09:15、10:57—11:18、11:55—12:03、14:16—15:37、15:38—15:39,历时分良好的杀菌卫生效力,还需阳光有一定时间的持续照射,所有的时间均参与累计显然不合理。以C5为参照,如果低于5min不参与累计,则满窗日照时间为2h8min;低于10min不参与累计,则满窗日照时间为2h;低于20min不参与累计,则满窗日照时间为1h42min,因此,需要确定一个数值,低于该数值的忽略不参与累计。在这一点上,住宅日照标准本身没有加以明确,有待进一步完善。

4.2 窗户大小的影响

在建筑单体设计中,不同气候区,住宅开窗的位置和大小可能不同。甚至在同一气候区的同一城市,不同立面设计风格,开窗的大小也不同。而窗户大小与位置的变化,对日照时间影响很大。我们还是以嘉兴(北纬 $30^{\circ}46'$)铂金水岸小区A住宅为例,一层6个窗户居中布置,在窗宽不同的情况下(住宅窗高一般变化不大,因此未考虑窗高变化),累计满窗日照时间如表5所示,我们可以看到,随着窗户宽度的增加,累计满窗日照时间减少,

减少的幅度因窗户而不同。变化最大的为C6,当窗宽由1.5m增加到3.0m时,累计满窗日照时间由2h46min减少为1h40min,变化最小的为C3,累计满窗日照时间减少了11min。

表5 建筑A一层窗户大寒日累计满窗日照时间对照表(太阳时)(h)

窗户编号	窗户大小(宽×高)(m)					
	1.5×1.5	1.8×1.5	2.1×1.5	2.4×1.5	2.7×1.5	3.0×1.5
C1	3:13	3:10	3:08	3:03	3:02	2:58
C2	3:33	3:30	3:29	3:04	2:40	2:29
C3	3:04	3:02	2:59	2:58	2:54	2:53
C4	3:32	3:20	3:09	3:08	3:05	3:02
C5	2:15	2:11	2:09	2:05	2:03	1:58
C6	2:46	2:30	2:10	1:52	1:41	1:40

因此,建筑设计中的窗户必须加以限定。否则,因窗户大小的不同,会对结果产生较大的影响。在这一点上,住宅日照标准仅仅限定满窗,而没有考虑窗户大小的不同。我们建议限定窗户宽度的最小值,设计必须满足最小值要求,评估分析以最小值为基准。这样,日照对窗户的最小值满足要求,当窗户宽度增加时,单纯的数值分析可能不满足要求,

但从日照量而言,大于最小值的日照量,应该视为满足。

现今,许多城市的日照分析管理规定,却都是限定窗户的最大值,而对最小值未加以明确。如《浙江省城市建筑工程日照分析技术规程》规定:窗户的宽度小于等于2.4m的,按实际宽度的左右两个端点为计算点;宽度大于2.4m的,按2.4m计算,以窗户的中点两侧各延伸1.2m为计算范围。窗户的宽度限定最小值,那么最小值应该为多少。我们建议以满足采光要求的最小窗地面积比来确定。《住宅设计规范》(GB50096-1999)5.1.3规定:单面采光时,卧室、起居室的采光系数最低值为1%,窗地面积比最小值为1/7。这样,由最小的窗地面积比,我们可以确定窗户的宽度(窗高以1.5m计)。例如,房间大小3.6m×5.4m,则可确定窗户的最小宽度为1.85m。

5 结语

随着我国经济的高速发展,城市中的住宅特别是高层住宅的建设量越来越大,住宅的日照问题越来越严重,由日照引起的法律纠纷在与居住有关的纠纷案中比例较高。住宅日照标准受到地理位置、气候条件、生活习惯、居住卫生要求及用地条件的限制,是目前建筑设计及管理矛盾最多

也是最集中的问题。对日照标准的正确认识,是解决问题的关键所在。另外,日照标准的不断完善,尽快形成单独的建筑设计日照标准也是一个迫在眉睫的问题。

参考文献

- [1] 闰寒. 建筑学场地设计. 北京: 中国建筑工业出版社, 2006.
- [2] 刘念雄, 秦佑国. 建筑热环境. 北京: 中国建筑工业出版社, 2005.

作者简介

朱慧钢 工程师

(上接第47页)

4 结语

停车配建指标随着交通出行特征、需求的变化,需要进行滚动修编。随着机动化的逐渐强化,势必带来其他交通工具的变化,在今后的标准制定中需要对多样化出行方式进行全面的评估,应避免顾此失彼现象的发生,以更符合规划建设要求。

参考文献

- [1] 浙江省建设厅. 城市建筑工程停车场(库)设置规则和配建标准[S]. 2005, P12.
- [2] 关宏志, 刘小明. 停车场规划设计与管理[M]. 北京: 人民交通出版社, 2003, P124.

- [3] 刘颖, 李克平, 张振华. 城市商业区自行车停车需求预测方法及应用[J]. 华东交通大学学报, 2007, (2): 52-54.

作者简介

钱科烽 工程师
余伟 高级工程师

低层高密度住区规划设计的探讨与实践

——以“绍兴力博稽山庄园”为例

浙江安地建筑规划设计有限公司 张汛翰 赵 锋 胡晓鸣

【摘要】 低层高密度住宅是介于独立别墅和多层公寓式住宅间的一种住宅类型，它对缓解我国城市建设用地紧张与居住舒适性要求之间的矛盾具有一定的舒缓作用。本文以绍兴会稽山旅游度假区的力博稽山庄园为例，阐述了低层高密度住区规划的若干理念，探讨了节约资源、创造多样化空间、提高居住环境舒适性的若干设计手法。

【关键词】 低层高密度；住宅；规划设计

1 引言

1.1 问题的提出

上世纪90年代后期开始，杭州陆续开发建设了绿城九溪玫瑰园、绿城杭州桃花源、杭州西溪山庄、金都富春山居、绿城广州桃花源、中都青山湖畔、杭州南湖香格里拉等一批大型城郊别墅区项目。但由于土地资源紧缺的现实，2003年国土资源部出台了“严格控制高档商品房的土地供应，停止批出别墅类用地”的土地政策，之后别墅产品供应量逐渐减少。然而，人们对“有天有地”的住宅产品情有独钟，市场需求旺盛，这在大城市郊区、中小城市更为明显。

既要符合国家政策，又要迎合市场需求，低层高密度住宅产品由此应运而生，并已经有了一定规模的开发实践。

低层高密度住区有自身的特点。与多层或高层住区相比，首先，低层高密度住区融于地形环境，减少对周围景观的视觉冲击；其次，楼上楼下为同一户居民，户之间的干扰小，安静且有私密性；第三，一层有花园，增加人与自然环境的亲和力。与别墅区相比，低层高密度住区既能节约土地，也有价格优势。

别墅区用地虽舒展，布局虽自由，但容积率非常低，如绿城杭州桃花源一期工程中别墅占地（建筑加花园）大都在1000~2000m²，容积率仅为0.12；中都青山湖畔绿野清风组团，用地相对紧凑，容积率为0.27，而最近建成的绍兴力博稽山庄园容积率做到了1.15。由于低层高密度住宅单套占地面积小，户型建筑面积为独立别墅的2/3~1/2，单套售价比同类地段的独立别墅至少低一半，因而得到社会高薪阶层的青睐。加上完善的配套、高品质的绿化环境，低层高密度住宅逐渐成为住宅区的一个重要类型，并且也是政策与市场之间的一个较好的平衡点。因此，从理论上重新审视低层高密度住区规划设计，既有理论意义，也有现实意义。

1.2 研究对象的界定

按照《住宅设计规范》，低层住宅不超过三层，主要类型有独立式住宅、双联住宅、多联住宅。独立式住宅又被叫作“别墅”，面积小且用地紧凑独立式住宅称作“小独栋”。多联住宅又被称为“排屋”、“连排”、“Townhouse”。随着复式住宅的出现，还产生一种四层的住宅，三、四层同为一户居民居住，通常称为“跃层”，我们把这类住宅也归到低

空间、时间、数量方面的最佳利用。在建筑设计与城市规划领域体现为以下几个方面：

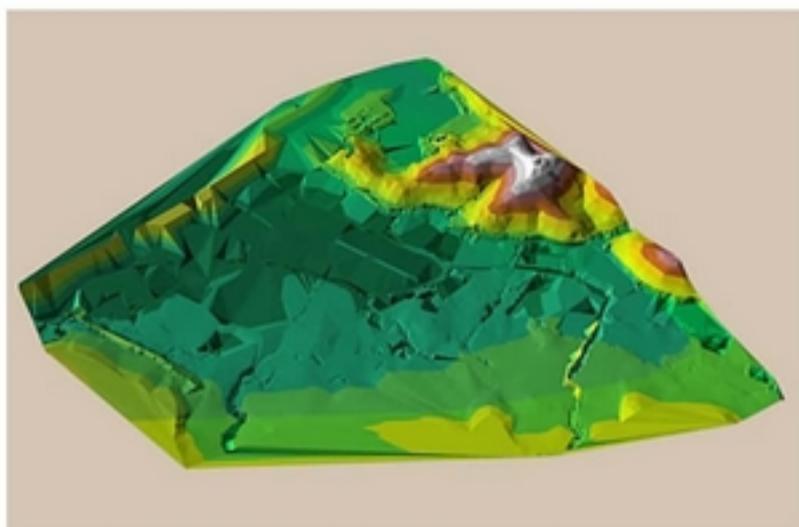


图6 根据现状分析推导形成规划平面布局

- 第一,保留与利用——保留文脉与节约资源;
- 第二,生态优先——减少对原生态系统的干扰;
- 第三,变废为宝——材料和资源再生利用;
- 第四,利用自然——利用自然规律优化生态系统。

高密度的开发建设情形下,土地原有自然条件必然将被重新整理,但与把一切首先夷为平地、完全重建的建造方式相比,我们能够做到的有三点:第一,规划形态的构筑是基于场地环境分析、评估和利用原则的;第二,尽可能地利用场地内外的景观资源,场地边的潺潺小溪、水利沟渠都可以成为区内规划与建设的景观资源;第三,根据地形标高进行合理而又特色的竖向设计,减少场地范围内的土方填挖。总之,利用现状、降低能耗、减少投资、永续利用是住区规划设计中应当遵循的一个生态学原理。(图6)

3.3 用环境心理学原理指导空间优化与美化

环境心理学研究人的行为心理与空间环境之间的关系。其中环境认知的原理引导我们对住区空间环境要素进行设计,从而提高住区的易识别性,重点落实在道路、边界、节点、标志及分区等方面。而个人空间的心理感受涉及到空间尺度和领域性两个方面的研究。

具体表现在以下五点:第一,利用沿线形绿带或溪流等来分隔组团、构建聚落的方式更利于归属感的形成,第二,按照公共空间、半公共空间到私家庭院的空间层次,谋求生成渐进的、丰富的变化,满足住户的环境适应过度需求和私密性需求;第三,边界与入口的设计,能够体现人的领域性需求;第四,注重景观序列的安排,并通过设置景观节点,在行进过程中感受到景观的序列与节奏变化;第五,在规整的路网中采用局部弯曲的道路线性,既能形成景观视线的变化,又能从心理上缩短道路长度。(图11、图12)

3.4 系统整体论指导下的要素综合设计

系统论是研究系统的一般模式、结构和规律,

农民集中住区的公共交往空间规划研究

浙江大学城乡规划设计研究院 施国芳 周小龙

【摘要】 随着农村人口的集聚,农民集中住区成为我国城市化发展的必然产物。本文通过对农民交往活动特征的分析,对农民集中住区的交往空间的规划进行了初步探讨,并结合实践提出了一些设计手法。

【关键词】 农民集中住区;公共交往空间;规划研究

1 引言

随着城市化的加快,以及村庄集聚、城乡一体化发展,自1998年以来,浙江省各市县进行了大规模的农民安置房建设以及中心村建设。设计单位在进行城市规划区以外的农民安置房以及中心村规划时,基本采用城市居住区规划设计规范和理论,农民集中住区规划缺少专门的规划依据以及理论知识。我们借鉴了浙江省杭州市、湖州市等地的经验,针对农民住区公共交往空间的规划进行了一些探索和实践。

2 村民交往活动特征

2.1 亲地性

中国七千年的农业社会,土地一直是农民最重要的财富,是生存的保障。随着工业化、城市化的发展,一些发达地区或者郊区的农民生活来源已经离开土地,但是土地仍然是他们的精神寄托,是他们的精神家园。农民对土地的依赖和崇拜影响着他们的人生观、价值观,并深刻影响着农民的生活方式、行为方式。很多农民通过安置方式进入城市住进多层、高层公寓以后,很长一段时间会不习惯,特别是那些上了年纪的人会非常不适应,很大的问题是因为他们离开了地面,住进了空中楼阁。农民习惯住在有“地气”的低层住宅,很大一部分原因是因为

他们习惯了在地面上活动,在地面上才有他们的交往方式,离开地面他们就变得孤独和抑郁。因此,一些建成的安置小区,地面总是人满为患,农民虽然住进了城市住宅,但是他们需要在地面活动、交流的习惯一直将会延续。

2.2 频繁性

一方面,很多村落都是从先民择地定居之后,经过几百年发展形成的,所以村落中的农民居民的血缘、地缘关系较密切,非亲即故,相知甚深,守望相助,关系密切,往来频繁;另一方面,农村地区传统文化积淀较深,一些传统习俗保留得比较好,虽然农民集中居住以后,其它生活方式有所改变,但是这些几百年的传统习俗不仅不会消失,反而因为集中住区相比普通村落人口数量的增加,习俗活动的频率和规模都会增长。

2.3 群体性

无论是传统的农耕生产还是民俗活动,造成了农民生活群体性的习性。与冷漠独立的城市生活不同,农村生活总是“热热闹闹”的。农民集中居住以后,为了消除转变生活方式带来的不适感,大家都会集聚在一起,感受农村生活那种乡里乡亲的热闹场面;另一方面,传统的民俗活动也都是以群体性特征出现的。

2.4 随意性

农民交往活动随意性体现在内容和地点两个方面:一方面,农民交往活动往往是没有目的性,他们不会刻意的去找某人聊天,一般都是碰到谁就和谁聊,想到什么事情就说什么事情;另一方面,农民谈论事情,不会固定一个地点,不会像城市居民一样约一个咖啡馆或者茶馆聊天,往往是随意的找一个地方聊天,路上、田边、屋檐下都可以成为他们的交往场所。

3 农民集中住区的入口空间规划

在农耕文化里,村口是一个村庄最重要的地方,村口往往是游子难以割舍的记忆,也是村民举行各种仪式的地方。现代村庄的形式改变了,但是村民对村入口的依赖情节没有改变。

3.1 农民集中住区的入口功能分析

3.1.1 交通功能

农民集中住区入口是农民社区的门面,不仅仅是内外部联系的通路,也是展示村庄形象的窗口。良好的、人性化的农民集中住区入口设计,可以增强村庄的可识别性和交通的可达性。

3.1.2 交流场所

农民的生活特性,决定了住区入口是农民集中住区最重要的公共活动空间。住区入口不仅是人流的汇集地,也是信息传播和交流的场所,平时老年人、小孩都喜欢在出入口区域停留并进行交流;一些传统的活动一般也都在入口区域进行,比如村里谁家娶媳妇,必定会在住区入口大放鞭炮迎接新娘子,谁家孩子考上大学、或者当兵,都会在住区入口送行。

3.2 入口空间的设计要点

3.2.1 安全和便捷性

安全性主要是处理好车行交通与人行交通的关系,做到人车分流,既要满足机动车和非机动车的需要,也要满足行人的需要。城市居住区为了人车分流更加彻底,往往采用人行入口和车行入口分开设置的方式,这样虽然能够确保安全,但是带来很多不方便,同时增加了管理成本。农民集中住区

宜通过设置有高差的人行道、不同的铺装来实现人车分流,车行道路上设置减速带,以减小车速,人行道宜采用防滑、耐用的材质。

便捷性主要体现在入口的位置选择和入口的导向性,农民集中住区入口位置应该与公交车站、商业设施的距离不宜过远,与产业区的方向应该一致;入口空间宜通过绿化、雕塑、指示牌、铺装变化等方式增强入口的识别性。

3.2.2 体现地域文化

入口空间是农民集中住区的门面,是一个集中住区体现地域文化的窗口。南浔是一个历史文化底蕴深厚的地区,农民集中安置是一把双刃剑,农民生活品质提高的同时,当地的传统文化、习俗遭到前所未有的挑战,地域文化逐渐消失。因此,农民集中住区规划设计中融入当地文化是不可忽视的问题,其中入口空间的设计是重中之重。入口空间不仅要有时代特征,还要根据当地历史、文化特点,不能随意的模仿。

3.2.3 交往空间

城市居民之间的关系疏远、人情冷漠的原因有很多,一方面与城市快节奏的生活有关,另外缺乏公共交往空间也是重要的原因。农村地区“乡里乡亲”的社会氛围与人与人之间频繁的社会交往有关,农民集中居住后,如何保持这样的生活习惯,建设和谐社区,是农民集中住区规划的重要课题。

集中住区入口的交往空间包括入口广场和人行道。

入口广场是入口最重要的交往空间,是人们聚集、交往的场所。入口广场即是入口的景观,也是欣赏景观的场所,在广场上活动的人们可以观赏人来人往的景致,在广场上等待、送行、锻炼身体,或者坐在那边沉思,思考人生的真谛。

农民集中住区因为有了入口广场而变得富有情趣,丰富了住区空间的层次,同时也有利于组织入口空间的各类建筑,包括居住、商业、会所等。(图1)

人行道宜设置停留空间与休息场所,作为入口广场的补充。



图1 入口广场的两种形式

4 农民集中住区的院落空间规划

4.1 院落空间特征分析

4.1.1 半私密性

院落空间指若干建筑围合而成的空间,一般作为该院内居民使用,所以有一定的半私密性,是住宅私密空间与公共空间的过渡。院落空间半私密性的特征有利于形成一定的领域范围和安全保障,建立良好的邻里关系以及创造富有生活气息的空间环境。

4.1.2 亲子空间

院落空间一般很少有内部居民以外的人员进入,与室内空间的距离最近,而且也在居民的视线范围之内,因此在该领域内活动家长儿童很多。院落空间是儿童观察世界、建立友谊、游戏锻炼的重要场所。

4.2 院落空间设计要点

4.2.1 识别性

院落空间的个性有利于增加居民对场所的归属感和认可度,促进交往的产生。设计可以通过植物、景观小品、铺装等来形成院落空间的独特性,作为居民识别的标志,增强居民的归属感和使用频率。

4.2.2 儿童活动场地

儿童是院落空间的主要使用者之一,因此儿童活动场地是院落空间必不可少的设施。儿童活动场地的设计首先必须满足安全性,充分考虑儿童特

别是幼儿的能力,避免危险器材的使用,一般运用适合儿童的软性材质;其次考虑到家长的看护需要,设置必要的休息设施,作为家长休息交流的场所;最后儿童活动场地必须布局灵活,对儿童有吸引力,满足他们的好奇心,引导他们聚集玩耍。

4.2.3 建筑围合方式

建筑围合是形成院落空间的重要设计构思,浙江地区居住建筑考虑到朝向,围合方式一般可以分为两端开放式、两端紧缩式、弧形围合式、多排围合式。(图2)

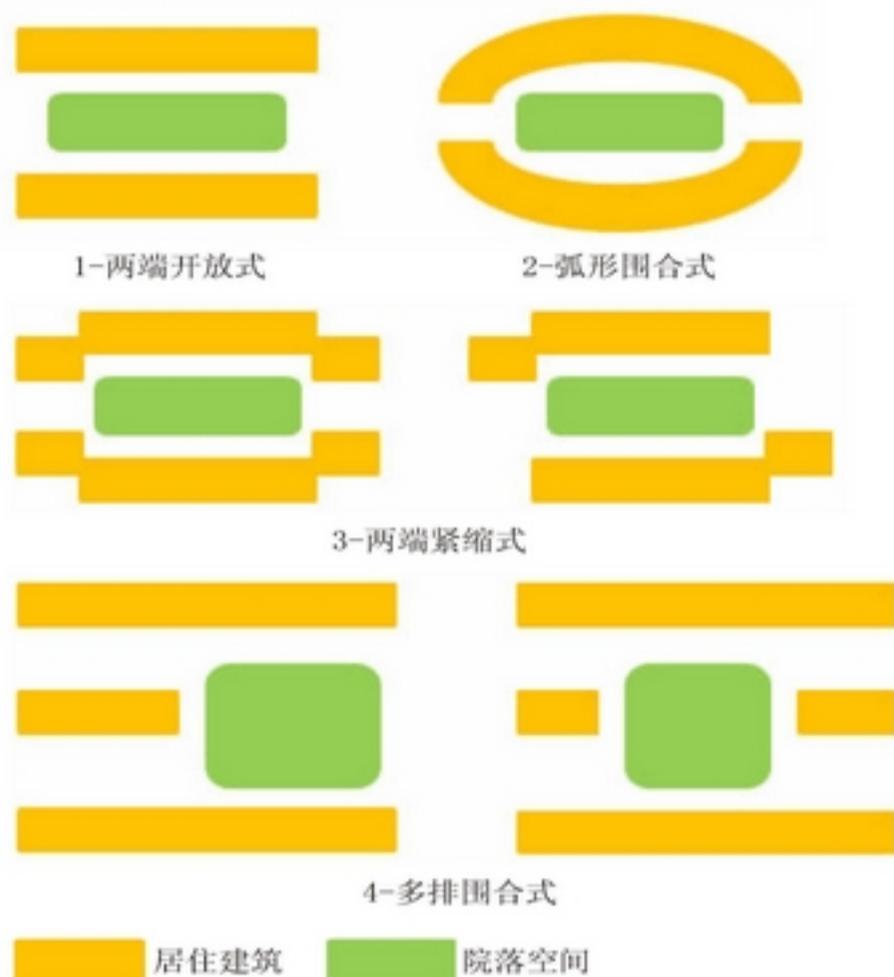


图2 南北朝向建筑的围合方式
(图片来源:作者自绘)

4.2.4 绿化设计

绿化是提高居住环境质量的重要手段之一,它不仅可以净化空气,减小噪声,而且能够创造出令人赏心悦目的环境景观,使院落空间变得丰富多彩。绿化设计首先必须保证居民的可进入性,通过铺地、园路等设计,既能让居民赏景,也能让居民成为绿化中的风景;另外可以利用绿化设计构成空间,通过乔木、灌木以及草坪,形成空间的边界,并利用绿化植物的高低疏密,形成不同的围合感。

4.2.5 地面铺装

地面铺装是院落空间的承载体,它包括铺地、园路、草坪等,不同的材料、色彩、造型以及标高等可以使得院落空间更加丰富。

5 农民集中住区的街道空间规划

5.1 街道功能分析

农民集中住区的街道由道路以及两侧的商业建筑组成。街道首先承担了交通的功能,是居住区与外界联系的纽带;街道也具有生活服务功能,街道沿街一般提供居民餐饮、休闲娱乐、聚会等服务,居民的生活从住区内部延伸到街道。街道是农民集中住区重要组成部分,集交通、消费、休闲观景、散步交往于一体。

5.2 街道空间设计要点

5.2.1 街道功能的比例与尺度

街道空间是一种线性空间,空间与生活密切相关。街道宽度(D)与两边建筑高度(H)之间的比例不同,街道空间的围合感也会不同。(图3)

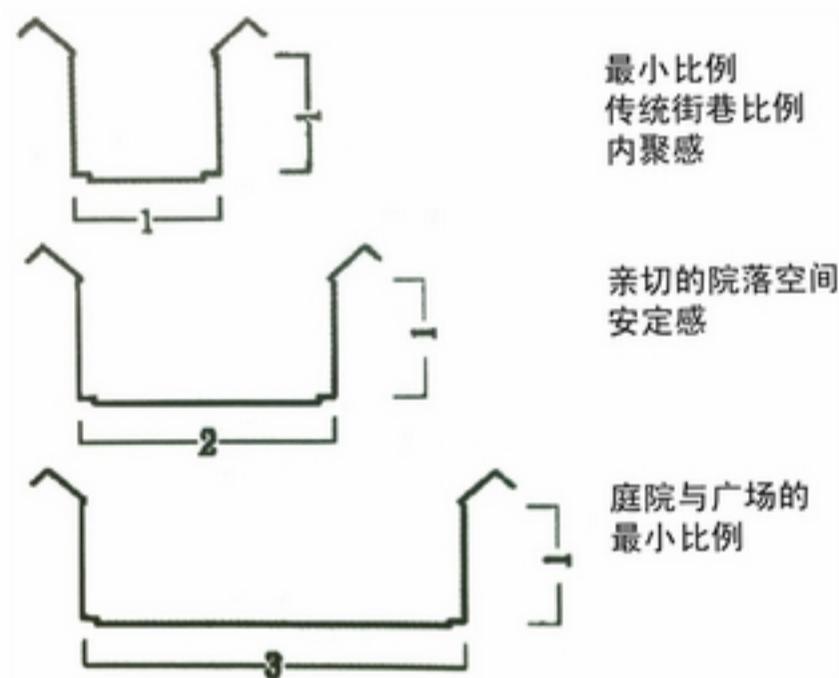


图3 按不同D/H形成的街道空间

(图片来源:刘延枫,肖敦余.低层居住群空间环境规划设计.天津大学出版社,2001)

农民集中住区住宅一般采用多层(18米),根据生活性街道的D/H比例为1/1,街道尺度宜采用18米左右,车行道宜10米,人行道两侧各4米。道路等级较高的街道可以适当加宽人行道,车行道宽度不宜加宽。

5.2.2 街道交通设计

农民集中住区街道宜采用人车混行的交通模式,不仅可以提高道路使用率,也使街道空间更加具有生活性,更加富有活力。

(1) 车行交通

车流以及路边停放的车辆会破坏街道的整体性,破坏居民连续行走的乐趣,同时也是街道生活的不安全因素。车行交通首先要明确界限,可以通过道路高差、材料质地不同、色彩识别等方法明确人行与车行的界限;同时也要降低行车速度,可以通过地面凸起、道路设障等措施迫使车辆减速,也可以利用地面材料的不同提醒车主进入生活性街道空间,比如采用毛石或者混泥土砖路面。

(2) 步行交通

街道的步行交通设计必须考虑行走与驻足两种交通行为。一方面,步行交通设计必须有一定的引导性,通过合理安排吸引点,激发居民的步行行为,比如在开放空间或者转角处设置儿童游乐场所,或者为老年人设置可供下棋、打牌以及聊天的建议设施;另一方面设计可以通过空间变换或者设置道路景观,减少居民长时间步行的单调乏味感。

5.2.3 街道的形态设计

街道的形态可以分为直线和曲线两种。直线型街道方向明确,平面设计整齐而严谨,连续性强,但是,过长的直线型街道景观容易单调、乏味;曲线型街道使得空间流畅而富有生机活力,也可以控制车速,创造生活氛围,但是曲线街道对两侧建筑设计提出了更高的要求,同时对住区住宅布局设计不利。

农民集中住区的街道设计宜采用较短的直线型街道,通过设置骑楼、广场等手段,将街道分成若干段,每段街道形成不同的主题空间,再通过地形的起伏高低以及两侧建筑立面的变化,使街道空间景观不断变化,增加居民行走的乐趣。

5.2.4 空间节点设计

丰富的街道空间有赖于道路节点的设置,根据移步移景的要求,一般在40-50步,即25米-35米为间隔设置景观节点。

杭州市大型商业建筑非机动车停车配建指标研究

杭州城市规划设计咨询有限公司 钱科烽 余伟

【摘要】 本文结合近年非机动车出行比例的下降,针对杭州大型商业建筑现行非机动车配建指标存在的问题,通过翔实的调查及分析研究,提出兼顾科学性、实用性的指标,可作为近期规划管理审批的参考依据。

【关键词】 商业建筑;非机动车;停车配建;内外预测法

1 引言

随着居民生活水平的不断提高,公交优先发展政策的逐步落实,居民出行结构在不断的转变。杭州历次居民出行调查显示,居民出行的机动化水平逐年提高,非机动车出行比例在逐年下降(1997年为60.78%,2000年为42.77%,2005年为35.1%,2007年为33.3%)。

为适应机动车的增长,缓解停车难矛盾,2009年杭州市已对浙江省的机动车停车位配建标准进行了细化和完善,提高了配建标准;但一直未对非机动车停车位进行相应下调,来适应非机动车出行比例的降低,而浙江省的非机动车位配建标准相比《停车场规划设计规则》(1988年公安部、建设部停车场建设和管理暂行规定)还高,与实际的使用情况不符,导致了不少项目的非机动车位配建要求过高、停车设施浪费等问题,尤其是大型商业建筑的非机动车停车配建指标过高,给规划管理和项目审批也带来了很多矛盾。

在此背景下,对大型商业建筑类型非机动车停车需求进行重点研究,提出了兼顾科学性、实用性的配建指标。

2 杭州大型商业建筑现行指标评价

根据浙江省工程建设标准《城市建筑工程停车

场(库)设置规则和配建标准》(DB33/1021—2005)规定,杭州的大型商业建筑非机动车停车位指标不应小于表1的规定。

表1 大型商业建筑非机动车停车位现行指标^[1]

项 目	停车位 / 每100m ² 建筑面积	
	内 部	外 来
建筑面积≥10000m ² 的商业建筑	2.0	8.0
建筑面积≥10000m ² 的大型超市	2.0	10.0
专业市场	2.0	6.0

2.1 类比分析

周边上海、南京、苏州等城市的大型商业建筑非机动车配建指标在2-6个车位/百平方米建筑面积,杭州的指标明显偏高。

2.2 主要案例分析

银泰百货武林店是杭州最成熟的大型商业建筑之一,其商业建筑面积约44580平方米。据调查,现状非机动车配建车位约1400个,可较好的满足实际需求。若按现行配建标准计算,需配建非机动车位4458个,相比现状实际配建高出218.4%。

文二路世纪联华超市是杭州最成熟的大型超市之一,其商业建筑面积约23500平方米。据调查,

现状非机动车配建车位约 1300 个，可较好的满足实际需求。若按现行配建标准计算，需配建非机动车位 2820 个，相比现状实际配建高出 116.9%。

新时代家具广场是位于三墩较成熟的大型装饰、家具市场，其市场建筑面积约 90000 平方米。据调查，现状非机动车配建车位约 1800 个，可较好的满足实际需求。若按现行配建标准计算，需配建非机动车位 7200 个，相比现状实际配建高出 300%。

由上可见，现行指标明显不合理。

3 非机动车停车需求预测方法

非机动车停车需求的影响因素较多，其预测通常为短期预测^[2]，预测方法有停车生成率法、类比分析法、标准预测法等^[3]。

商业建筑的非机动车停车需求与机动化水平、项目区位、规模、档次、业态、周边用地分布、交通条件等密切相关。本次研究根据内外客流的不同出行、停放特征，提出内外分类预测法，分别对内外客流的非机动车停车需求进行预测。其中内部停车需求相对是固定的，且周转率低；外来停车需求是动态的，周转率较高，且峰谷现象非常明显，它主要由滞留客流停车需求及高峰小时停车需求组成，如下图。

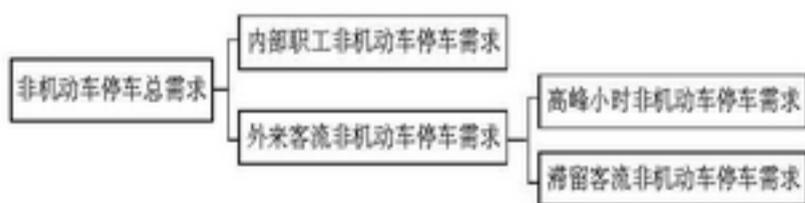


图 1 非机动车停车需求构成示意图

具体预测方法如下。

3.1 非机动车停车总需求

非机动车停车总需求一般由内部职工、外来客流两大部分组成。

$$B=B_1+B_0$$

B ——非机动车停车总需求（辆 / 百平方米建筑面积）

B_1 ——内部职工非机动车停车数（辆 / 百平方米建筑面积）

B_0 ——外来客流非机动车停车数（辆 / 百平方米建筑面积）

3.2 内部职工非机动车停车需求

按就业岗位数及出行比例即可以得到：

$$B_1=WG_{b1}$$

B_1 ——内部职工非机动车停车数（辆 / 百平方米建筑面积）

W ——内部职工人数（人）

G_{b1} ——内部职工非机动车出行比例

其中，职工岗位数可由下式得到：

$$W=S/S_0$$

S ——项目建筑面积（平方米）

S_0 ——每岗位建筑面积（平方米 / 人）

3.3 外来客流非机动车停车需求

一般来说，外来非机动车停车规模应能满足高峰小时停车需求量，它主要包括两部分：

(1) 高峰小时停车生成需求量，取发生或吸引量（较大值）的停车数。

(2) 滞留停车需求量，取之前已停放在基地的车辆数（吸引量大时）或之后仍停放在基地的车辆数（发生量大时）。

$$B_0=B_{01}+B_{02}$$

B_0 ——外来客流非机动车停车数（辆 / 百平方米建筑面积）

B_{01} ——高峰小时吸引或发生客流非机动车停车数（辆 / 百平方米建筑面积）

B_{02} ——高峰小时之前或之后滞留客流非机动车停车数（辆 / 百平方米建筑面积）

3.3.1 高峰小时非机动车停车需求

根据高峰小时发生或吸引客流及出行比例即可以得到：

$$B_{01}=C_p G_{b0}$$

B_{01} ——高峰小时吸引或发生客流非机动车停车数（辆 / 百平方米建筑面积）

C_p ——高峰小时发生或吸引客流量（人次）

G_{b0} ——外来客流非机动车出行比例

其中，高峰小时发生或吸引客流量可由下式得到：

$$C_p=SG_t P / 100$$

- C_p ——高峰小时发生或吸引客流量(人次)
- S ——项目建筑面积(平方米)
- G_t ——高峰小时交通出行率(人次/百平方米建筑面积·小时)
- P ——吸引(或发生)比重(取大值)

3.3.2 滞留客流非机动车停车需求

与客流逗留时间、已在场客流、营业时间有关:

$$B_{o2} = C_p t G_{bo} M / (KT)$$

- B_{o2} ——高峰小时之前或之后滞留客流非机动车停车数(辆/百平方米建筑面积)
- C_p ——高峰小时发生或吸引客流量(人次)
- t ——客流平均逗留时间(小时)
- G_{bo} ——外来客流非机动车出行比例
- M ——在场客流调整系数(高峰小时前已在场的客流没有达到峰值,但比平均在场客流要大,调整系数一般取 1.1-1.2)
- K ——高峰小时系数
- T ——日营业时间(小时)

4 大型商业建筑非机动车停车配建指标建议

根据以上方法,采用杭州市居民出行调查数据,以及杭州银泰百货武林店、杭州大厦、西城广场、丁桥新城广场、文二路世纪联华超市、欧尚超市大关店、建华五金机电市场、新时代家具市场等典型商业建筑调查数据,分别预测大型商业建筑的内、外非机动车停车需求,如表 2-5。

表 2 内部非机动车停车需求(B_i)预测一览表

S_a (m ² /人)		G_{ia}		B_i (辆/每 100m ² 建筑面积)	
低值	高值	低值	高值	低值	高值
20	40	25%	30%	0.625	1.50

表 3 外来高峰小时非机动车停车需求(B_{oi})预测一览表

G_t (人次/每 100m ² 建筑面积·小时)		P		G_{bo}		B_{oi} (辆/每 100m ² 建筑面积)	
低值	高值	低值	高值	低值	高值	低值	高值
6	14	0.50	0.55	15%	25%	0.45	1.93

表 4 外来滞留客流非机动车停车需求(B_{o2})预测一览表

t (小时)		M		K	T	B_{o2} (辆/百平方米建筑面积)	
低值	高值	低值	高值			低值	高值
1	1.5	1.1	1.2	0.10	13	0.51	2.67

表 5 外来客流非机动车停车需求预测一览表

B_{oi} (辆/百平方米建筑面积)		B_{o2} (辆/百平方米建筑面积)		B_o (辆/百平方米建筑面积)	
低值	高值	低值	高值	低值	高值
0.60	1.93	0.51	2.67	0.96	4.60

考虑到大型超市非机动车需求相比大型商场、专业市场更大的特点,建议杭州大型商业建筑的非机动车停车配建指标如表 6 所示。其中,老旧城区非机动车出行需求较大,建议采用高值;新建城区非机动车出行需求较小,建议采用低值。

表 6 大型商业建筑非机动车停车位建议指标

项目	停车位/每 100m ² 建筑面积	
	内部	外来
建筑面积≥10000m ² 的商业建筑	0.8 1.0	2.0 3.0
建筑面积≥10000m ² 的大型超市	1.2 1.5	3.0 4.5
专业市场	0.6 0.8	1.5 2.5

按此指标,与目前杭州各类大型商业建筑实际配车情况进行对比后,可发现建议指标与现状需求较吻合,可以指导杭州近期大型商业建筑的非机动车配建。

表 7 大型商业建筑非机动车停车位建议指标与现状需求对比

类别	名称	区位	商业建筑面积(m ²)	实际配车位	现行标准需配车位	建议指标需配车位
大型商场	杭州大厦	老区	51000	1900	5100	1428 2040
	银泰武林店	老区	44580	1400	4458	1248 1783
	西城广场	老区	33000	1200	3300	924 1320
	丁桥新城广场	新区	48000	1600	4800	1345 1920
大型超市	文二路世纪联华超市	老区	23500	1300	2820	987 1410
	欧尚超市大关店	老区	20000	1100	2400	840 1200
	华润超市滨江店	新区	20000	800	2400	840 1200
专业市场	建华五金机电市场	老区	42000	1200	3360	882 1386
	新时代家具市场	新区	90000	1800	7200	1890 2970

(下转第 32 页)

县(市)域电力设施布局规划探讨

——以新昌县电力设施布局规划为例

浙江省城乡规划设计研究院 胡锡栋

【摘要】 电力设施布局规划是介于电网发展规划与城乡建设规划的交叉规划,是电力发展规划和城乡建设规划的统一。本文以新昌县电力设施布局规划为例,从“负荷预测,网架规划,设施布局”等方面对县(市)域电力设施布局规划的特点进行重点阐述,并对电力设施布局规划的实施提出了几点建议。

【关键词】 电力设施;布局规划;变电站选址;高压线路走廊

1 概述

社会经济的迅速发展不断推动城市规模扩展,供电需求逐年加大,随着城镇化进程的不断加快,县域城乡电网规模与架构、城乡建设和经济增长之间暴露出深层次问题。主要体现在:(1)用电负荷高速增长,而电网建设相对滞后,电力设施容量的限制已经成为制约经济发展的一个瓶颈。(2)电力设施的用地空间不足,输变电项目所址路径选择困难,使得一些重大输变电项目不能及时建设。(3)电网发展规划和城乡建设规划不能有效衔接,规划部门管理困难,电力设施建设和城镇建设矛盾突出。

电力设施布局规划是一种新的规划类型,为介于电网发展规划与城乡建设规划的中间(交叉)规划,是电力发展规划和城乡建设规划的统一。电力部门编制的电网发展规划注重合理网架的构筑,但是缺少电力设施的具体布局。在输变电项目立项后遇到所址路径选择困难,进而导致项目延期甚至停滞。各层次城乡建设规划(总规、控规等)对电网整体网架结构把握不够,电力设施布局比较粗略,只提出规划期末的目标网架,对近期项目及过渡性研究不够,操作性不强。电力设施布局规划综合电网

发展规划与城乡建设规划的特点,以电网发展规划为输变电项目建设(立项)规划的基础,以城乡建设规划为输变电项目用地(黄线)规划的基础,并且对两种规划进行相互协调及合理调整,最终形成统一的电力设施布局规划。

电力设施布局规划对规划范围内高压电网做出较详细的安排,确定其规模容量;对电网的技术问题做出原则性安排,对电力设施建设用地、廊道用地等做出规划控制,较好地弥补两类规划的缺陷。

2 负荷预测

电力负荷预测是制定电网发展规划以及设施布局规划的重要基础和依据,作为县市域电力设施布局规划,其负荷预测的特点主要表现为两个方面:

(1) 时间跨度广

除了对近期、远期的用电负荷预测外,在电力设施布局规划中引入了远景饱和负荷的概念,电力设施布局规划需要由远景饱和负荷下的网架来指导并与城乡建设规划相协调和配合,两者相辅相成。同样,近期、远期和远景的规划也需要互相印证和配合。远景饱和负荷的确定对于远景电力布局规

划至关重要。

(2) 空间分布细

电力设施布局规划对于用电负荷的空间分布预测要求较高,电力负荷的空间分布直接决定了变电所的布局、数量和规模。县市域电力设施布局规划不仅需要对全县(市)的几大供电分区进行分区用电负荷预测,在老城区、新区、重点发展区等负荷集中、增长迅速的区域需要根据相关的城乡建设规划进行详细的用电负荷预测。

在新昌县电力设施布局规划中,除了采用产值单耗法、弹性系数法等传统的总体宏观负荷预测的方法之外,重点采用了人均综合用电法和负荷密度法这两种以人口、用地为基础指标的预测方法进行空间负荷分布预测。规划将新昌县域分为6个供电分区,以城乡建设规划数据为基础分别预测每个供电分区的近、远期及远景饱和负荷,从而获得比较详细的电力负荷的时空分布。

表1 分区负荷预测情况

供电分区	预测负荷(万kW)		
	近期	远期	远景
城关供电区	26.56	52.25	70.32
梅澄供电区	4.62	13.62	18.33
大市聚供电区	1.30	5.49	7.39
西部供电1区	1.59	3.59	4.83
西部供电2区	3.06	4.32	5.40
东部供电区	1.10	2.50	3.36
合计	38.23	81.77	109.63

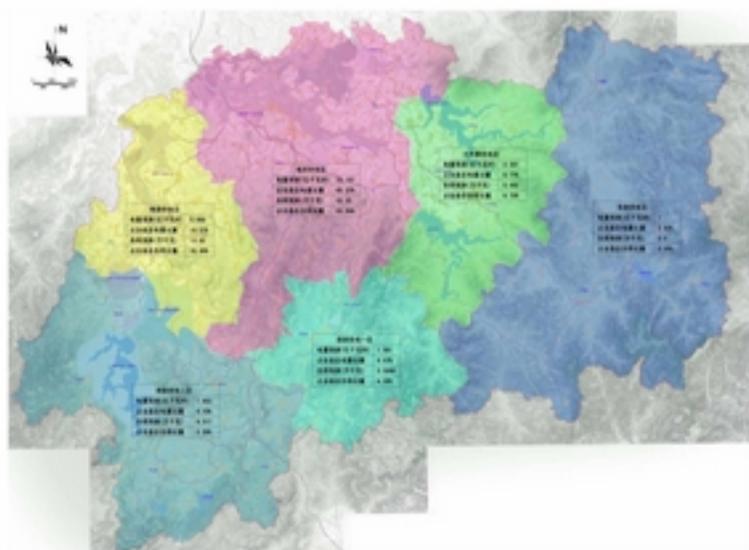


图1 分区负荷分布图

新昌县远景用电负荷的空间分布情况:县域北部规划中心城市(城关供电分区、梅澄供电分区和大市聚供电分区)表现为成片的团状负荷,占全县用电负荷的87.6%;东南西部主要为山区,负荷分布表现零星的点状负荷以及少量片状负荷。

3 网架规划

县市域电力设施布局规划的网架规划为35kV及以上的高压网架规划,一般不涉及中低压电网规划的内容。应按照远景饱和负荷的发展水平和空间分布开展目标网架的规划设计和35kV及以上变电站布点,并进一步确定近、远期的电网网架结构。

根据新昌负荷发展情况和上级电网结构,确定220kV电网为新昌电网的主网架。新昌县远景用电负荷为109.63万kW,除去地方电厂平衡负荷外,220kV变电所平衡负荷为94.88万kW,需要220kV主变容量约为180万kVA,新昌县目前已有或确定的220kV变电所规模为:礼泉变(2×15万kVA)+澄潭变(2×18万kVA)=66万kVA,故需新增114万kVA左右变电容量,按照220kV变电所的规模3×18=54万kVA计算,至远景目标年需要新增新南变、新北变等2座220kV变电所,并对礼泉变、澄潭变进行增容改造。远景形成4座220kV变电所对新昌电网提供支撑。同理,确定110kV及35kV电网为新昌电网高压配电网,规划再新建13座110kV变电所和6座35kV变电所为新昌中压电网供电。

新昌规划中心城市为新昌电网的用电负荷集中区域,在其外围区域形成220kV双环网结构,以

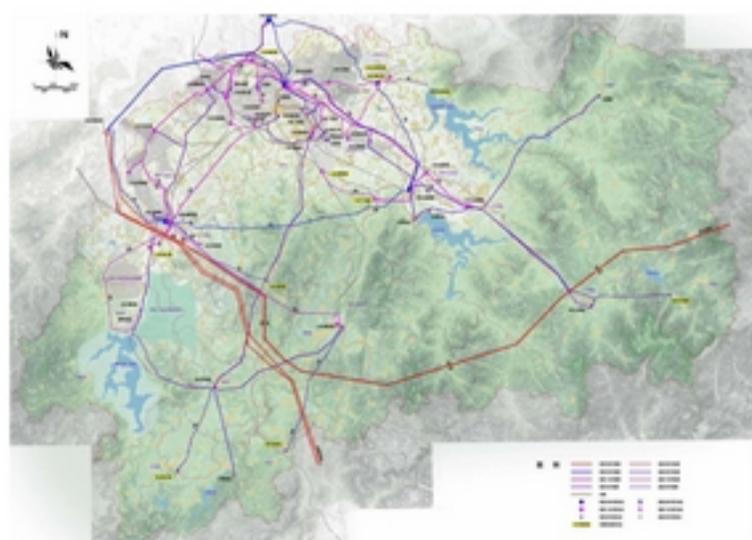


图2 远景网架规划图

浙江省城镇体系规划（2010-2020年）

编制单位：中国城市规划设计研究院、浙江省城乡规划设计研究院

主要编制技术人员：周日良 李晓江 顾浩 王凯 彭小雷 邵波 徐辉 赵群毅
赵栋 洪明 查克 顾京涛 罗湘璟 何枚林 丁元

2011年度浙江省优秀城乡规划项目一等奖

1 规划编制与审批情况

经原建设部同意，2006年3月浙江省人民政府正式开展了新一轮浙江省城镇体系规划（以下简称本规划）的修编工作。2011年2月12日经国务院同意，由住房和城乡建设部批准本规划实施。

2 规划内容简介

浙江省是我国东部地区经济发达、人口稠密的省份，经过改革开放30多年的发展，面临着国际化功能提升滞后，产业结构升级瓶颈，生态环境压力大和城乡空间资源低效利用等突出问题，因此转型发展和创新发展成为浙江省城乡空间发展的重要任务。

为此，在落实《全国城镇体系规划（2006-2020）》和《长江三角洲地区区域规划》的相关要求基础上，围绕寻求省域发展战略新空间，全面提升都市地区和县域单元的城镇化质量两方面来制定技术路线。其中省域发展战略新空间是浙江省提升国际化地位，拓展区域性职能的重要载体；都市地区和县域单元是提升城乡综合承载力、建设高品质与和谐宜居城乡的基础载体。

(1) 在寻求省域发展战略新空间方面，走拓展与提升相结合的城镇空间发展道路

规划立足于浙江省建设长江三角洲地区世界级城市群南翼的国际门户、现代服务业集聚区、先进制造业基地、国际旅游目的地和区域旅游集散中心等目标，明确了都市核心区和省级战略发展地区

两类新空间。

首先规划在继承上版体系规划提出的杭州、宁波、温州三大都市区基础上，进一步明确这三大都市区核心区的国际门户地位；同时立足于义乌突出的国际商贸与博览职能，提出将金华-义乌都市区培育成为省域空间发展的第四个重要增长极。围绕四大都市区，通过打造国际门户职能、长三角地区的综合交通枢纽与科教、文化创新中心、金融贸易中心来带动浙江省的全面开放。

其次，规划明确了省级战略发展地区，特别是海岸带与大型岛屿、空港地区是浙江省转型、创新发展的战略节点。如杭州空港新城是杭州国际化发展的战略基地；宁波与舟山的梅山岛、金塘岛是浙江省建设上海国际航运中心、贸易中心，发展国



全省优秀规划项目介绍

际物流业务的重要平台；温州的近海岛屿地区是温州地区民营经济升级和寻求资本扩张的战略平台；金华与义乌交界地区是推进国际贸易发展与加强国际文化交流合作的重要基地。这些省级战略发展地区为今年国家设立舟山群岛新区、义乌建设国际贸易综合改革试验区提供了有力支撑。

(2) 以都市区和县域单元为基础推进质与量并举的城镇化发展策略

一、规划提出以都市区、县市域中心、重点镇来配套完善城乡公共服务，构筑中心城市服务网络；以一般镇、新农村社区为主体形成覆盖农村的基本公共服务网络。

二、规划提出按照城际、都市区、城乡三个层次的公共交通网络系统来引导全省城镇空间的“高效、绿色、便捷、安全”发展。

三、注重城镇密集地区的人居环境品质提升，规划提出了区域湿地生态与景观型主题公园、市郊森林公园等自然与人文要素相融合的特色地区，为都市空间拓展提供新思路。

3 规划的创新点

(1) 探索新型城镇化发展新模式

一、规划突出空间差异性分析，提出了城镇密集地区和城镇点状发展地区的分区统筹与协调理念，通过差别化发展模式来引导区域一体化发展，并对不同地区的城乡空间组织、公共设施配套、交通组织、生态环保提出具体规划要求。其中城镇密



集地区分别围绕环杭州湾城镇群、温台沿海城镇群和浙中城镇群加强统筹协调。

二、规划提出了全域覆盖的“一中心三网络”城镇空间组织模式。以都市区、县市域单元为基础，通过中心城市体系和公共交通网络、基础设施网络、区域生态绿道网络等三大网络来统筹城乡一体化发展。

三、规划高度重视重点镇在统筹城乡发展中的重要节点作用，规划立足于浙江省县域经济活跃，小城镇连片发展态势显著的特征，提出了建设 200 个省级重点镇来推动人口和产业聚集，完善城市型服务管理的战略举措。

(2) 保护与发展相结合的省域空间管制举措



省级政府重点管理的区域包括：①省级战略发展地区、综合交通枢纽地区为省级政府需指导发展的适建区。②交通设施通道与市政设施廊道、都市区大型防护绿带、流域地区、海岸地带与岛屿、太湖南岸水乡地区、浙西浙南山区等为省级政府需要调控管理的限建区。③省级以上的自然资源与人文资源保护地区、重大水源地为省级政府需要直接监管的禁建区。

本规划立足于省级事权，对重大建设项目的选址管理明确了具体要求。规划立足于省级空间管制要求，提出对于禁建区内、跨越两个或两个以上设区市的重大建设项目以及对生态环境具有重大影响的产业基地布局，区域性基础设施建设要求核发选址意见书。

温州市城市快速轨道交通线网规划

编制单位：中国地铁工程咨询有限责任公司、温州市城市规划设计研究院

主要编制技术人员：朱卫国 何志平 杨介榜 江永 刘迁 谢军 安栓庄 顾静航
曾康琼 李爽 朱莉莉 董书芸 卢应东 李财 袁亮

2011年度浙江省优秀城乡规项目一等奖

《温州市城市快速轨道交通线网规划》由中国地铁工程咨询有限责任公司与温州市城市规划设计研究院共同编制，编制工作于2009年10月启动，至2010年10月完成最终成果，历时1年。

1 规划背景

目前温州正处在城市发展的重要阶段。城市总体规划确定了远期“一主二辅五组团”的城市结构，未来还将向“一核四城”的方向演进，逐步由“沿江”城市向“滨海”城市发展。建设快速轨道交通系统，有助于增强各组团之间的交通联系，消除城市在交通、空间布局、土地利用等方面存在的结构性缺陷，从而为实现大都市区一体化奠定基础。

2 规划要点

2.1 规划的总体思路

规划的总体思路是“建设适应城市发展的综合交通体系下的轨道交通”。确定温州轨道交通发展的三大策略：

策略一：分层次相互融合。构建市区普线网、都市快线网及弹性填充网3个逻辑层次的网络。

策略二：分区域各有侧重。将规划范围划分三个圈层：主城核心片构建网络型普线网，中心城临近组团构建放射型普线网，大都市核心区构建弓箭型快线网。轨道交通在各个圈层承担不同的交通功能。

策略三：分阶段逐步实现。与城市和交通发展

相适应，划分为四个阶段，分阶段进行轨道交通建设。

2.2 线网规划

温州远景推荐线网为双模式，包含两个层次：市区普线网M1线、M2线、M3线，主要承担中心城区内部公共交通骨干作用，M1和M3延伸线兼顾乐清和瑞安方向都市区交通联系功能；都市快线网S1线、S2线，主要服务于大都市核心区范围的公交出行。远景线网总长度264.3km，其中核心圈层内轨道总长41.7km；中心城市范围内轨道线网总长122.5km。



图1 远景轨道交通线网方案

2.3 线网修建规划

指导思想：主要解决城市中心区内部的交通供需矛盾，联系主要对外交通枢纽（高铁站和机场），

全省优秀规划项目介绍

引导城市由沿海向滨海发展第一步的实现,促进中心城市由单中心向多中心发展。

修建方案:修建 M1 线一期工程(上横屿站——七都站)、M2 线一期工程(中国鞋都站——永强机场站),全长 59.6km。

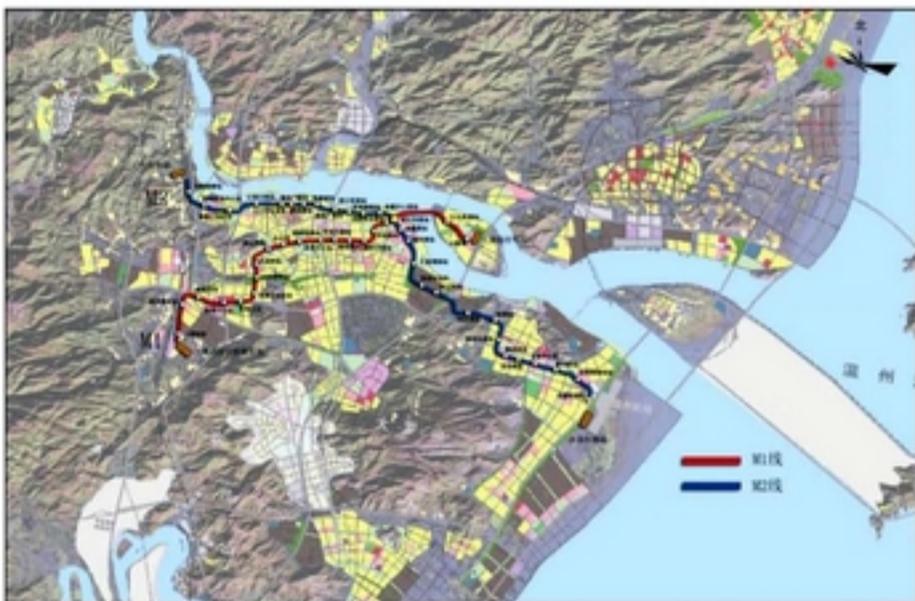


图2 近期基本修建方案示意图

2.4 其他相关专业研究

线网规划是一个系统性强的规划,以线网方案研究为核心,同时涉及线网运营、线路工程、用地控制及车辆基地等规划,强调多专业相互配合、资源协调共享。

3 创新与特色

3.1 形成契合城市特点的研究思路

温州独特的自然环境、经济模式及城市沿革,对研究方法提出了新的要求,原有思路已不适用。本项目紧扣城市特点,创新提出“双约束”的规划思想,概括为:“适应城市发展的,综合交通体系下的,分层次、分区域、分阶段的城市轨道交通线网规划”。

3.2 深化交通预测模型的使用

规划建立了完善的城市交通需求预测模型体系,包括现状校核模型及各年限的规划预测模型。在重点开展轨道交通客流预测工作的同时,对城市道路交通系统的运行指标进行了合理预测及评价。针对线网推荐方案的预测结果显示,综合交通总出行结构目标基本得以实现,道路系统的运营速度、效率和可靠性都能得以保证。

3.3 开展远景城市规划研究

针对远景城市发展的不确定性,编制了城市远景城市规划研究。研究确定了大都市区“一核一片”的空间结构,明确了由“沿江”向“滨海”的发展方向。其中,大都市核心区由温州中心城、乐清辅城、瑞安辅城及瓯江口新城组成,呈现“四城联动”形态。规划对远景城市人口及用地规模进行了合理测算及布局,为线网规划的编制提供了科学的依据。

4 社会效益和推广价值

(1)规划将作为今后温州轨道交通建设的指导性文件,为下一步用地控制详细性规划、工程设计等工作奠定良好基础。

(2)在规划的指导下,温州市市域铁路 S1 线已进入建设程序当中。S1 线一期工程已于 2011 年 11 月开工建设,预计 2014 年左右通车运营。

(3)规划编制工作中构建了完善的交通预测模型,并对规划体系进行了梳理,为温州未来的城市规划工作打下良好基础。

安吉乡村风貌特色研究

编制单位：浙江大学城乡规划设计研究院有限公司

浙江大学建筑工程学院、安吉县勘察设计协会

主要编制技术人员：贺勇 王竹 李王鸣 葛坚 李咏华 张汛翰 林涛 王晖
浦欣成

2011年度浙江省优秀城乡规项目一等奖

1 研究背景

为深入贯彻落实2008年安吉县委十二届三次会议上提出的“中国美丽乡村”建设计划，全面梳理既有的乡村建设经验，进一步系统提升具有地域特色的乡村风貌建设水平，科学指导乡村建设，实现乡村人居环境品质的整体提升，安吉县规划局于2009年1月委托浙江大学城乡规划设计研究院与建筑工程学院展开了关于“安吉乡村风貌特色”的研究。

2 研究目标

参照国内外创造乡村地域特色的相关理论与实践，从深层次探索安吉乡村地区特有的资源结构、空间组织以及经济产业模式等，从而使目前的乡村建设从整治、美化的层面上升到乡村环境以及生活质量整体提升的高度。将现阶段“美丽乡村”建设过程中片段性成果整合成一个系统的乡村特色创建体系，从而全面指导安吉地区乡村的建设。探索具有可操作性的安吉乡村风貌特色的营建模式、技术导则、典型农居户型与实施策略。

3 当前乡村风貌建设与规划中的问题与难点

(1)普遍存在的“风貌趋同”与“千村千面”两极化的乡村建设误区

——由于忽视原有地域文化和自然特色，或盲目套用成功案例的模式，造成了乡村聚落的千篇一律和特色丧失。

——为了塑造所谓的特色，很多乡村挖空心思、追求一村一貌。结果使得乡村远离了清新的乡土气息与田园风貌，并导致乡村聚落形态的衰落及良好社会生活网络的丧失。

(2)停留在外在的景观表象

目前农村风貌特色的规划营造往往停留在对景观亮点、建筑外观等“显性意象”元素的塑造，而缺乏对特色产业培植、基础设施生态化和公共服务设施配套等品质要素的关注。

(3)村庄文化资源保护和利用不足

对村庄文脉及相关特色资源关注较少，村庄独特的场所文化和与环境相融的肌理格局在村庄撤并、整改中消失，在新农村的建设中得不到传承。

4 乡村地域风貌特色不足的原因分析

(1)规划建设速度过快；

(2)规划类型繁多，内容重复；

(3)技术力量不足，相关人员缺乏培训；

(4)规划编制与营造技术混乱。

5 本项研究的创新与特色

(1)从经济生产、自然生态、居住生活一体化的视角深入、系统研究“乡村风貌特色”营造的理论与方法，使“特色”与乡村的自然生态、生产、生活能够真实对应起来，并成为其合理、质朴的彰显。

(2)将既有乡村人居环境建设中的一些片段、

全省优秀规划项目介绍

零散的实践与经验进行归纳、整合,从理论梳理、专题研究、实证案例、技术导则、典型户型多个层面探讨安吉乡村风貌特色营造的系统方法与策略,从而全面指导安吉地区乡村的建设,使目前的乡村建设从整治、美化的层面上升到乡村风貌特色以及生活质量系统、整体提升的高度。

(3)将通用性的技术导则与典型乡村的实证规划案例相结合,从而满足量大面广的乡村建设的实际,便于规划管理部门与建设单位在实践中的操作。

(4)通过深入的入户访谈、问卷调查及实测的分析后,在典型农居户型设计中,在统一的设计思路与原则之下,以系列菜单式的方式提供多种选择,以满足村民的多种需求。

(5)将研究与培训相结合,确保了研究成果的推广与运用:以此成果为基本内容,结合具体的案例建设,课题组针对安吉规划管理、各乡镇和乡村的主要干部展开了系列培训。另外,将研究成果中关键性的策略与导则编辑成简明手册,发放到各级人员,以便推广与实施。经过本次研究成果以及相关培训,各级领导干部提升了对于乡村风貌特色认识与理解,对其营造的基本方法与策略也有了基本掌握。另外,本研究成果作为一个基本的方法与策略,指导了多个规划设计单位具体编制了各乡村的详细建设规划,提高了其规划设计成果的科学性与针对性。

6 研究内容

研究内容包括以下五个部分:

(1)研究总报告:安吉乡风貌特色的理论梳理;

(2)专题研究一:自然生态视角下的乡村风貌特色营造方法与策略;

专题研究二:特色产业视角下的乡村景观营造方法与策略;

专题研究三:乡村适宜性空间、形态与技术;

(3)乡村建设技术导则;

(4)典型实证规划案例;

(5)典型农居户型设计。

7 各部分研究核心内容简述

本研究核心内容简述如下:

7.1 “乡风貌特色”的理论梳理

针对乡村风貌中的“趋同”与“庸俗化”的普遍现象,安吉的乡村风貌特色绝不是简单的定位于“江南水乡”或“皖南民居”等风格样式,而是将它的景观意象与其所处的地理地貌、景观特征、生活方式、经济产业等纳入一个整体,将“一村、一品、一貌”的要求根植于该地域多层次的综合体系,避免杂烩、拼盘式的乡村景观,从而形成安吉自己的美丽乡村品牌与特色。

乡村的独特性在很大程度上取决于它的真实性,包括乡村空间与其土地之间的明确对应关系,以及乡村生活形式与空间形态之间的真实对应关系。基于乡村风貌特色的地域性、原创性、生态性、可持续性、田园感等原则,课题组确定了如下的乡村特色的构成因子及其结构。从自然生态、乡村生活、以及经济产业等三个方面分层次构建了风貌特色的营建框架。

7.2 专题研究

——专题一:自然生态视角下的乡村风貌特色营建

安吉乡村自然生态资源总量丰富,类型多样,分布呈大分散、小集中格局,区域特色明显,具有乡村风貌的显性、易感知、特色鲜明、重复出现等特征,在空间格局、乡村形态、心理感知、经济生产等层面具有重要地位,是决定乡村不同发展模式及潜力的基本条件与约束。

本研究中,将安吉乡村分为山地丘陵与平原水网两个基本类型,以及陡坡型、缓坡型、河道型、水网型等四个亚类型对其景观特征与营建导则分别进行了探讨。

——专题二:特色产业视角下的景观营造

针对安吉乡村的产业现状,将其分为农业、工业、文化产业、旅游业等四个基本类型,其中,农业型又进一步分为传统农业型和现代农业型两类。

总体来看,安吉乡村产业正由传统农业为主导的产业结构向工业型为主导的产业结构转变,产业发展多元化。竹业经济与生态旅游成为县域经济

西藏自治区那曲镇控制性详细规划 及旧城改造修建性详细规划

编制单位：浙江省城乡规划设计研究院、西藏自治区那曲地区行政公署

主要编制技术人员：龚松青 何苏明 钟卫华 李国华 陈伟明 郭波 历华笑 王焱
庞海峰 李晨曦 周燕 范征 赵萍 方毅力 王敏晔

2011年度浙江省优秀城乡规划项目一等奖

1 基本概况

那曲位于青藏高原腹地，全区面积42万平方千米，人口40万。她是西藏的重要门户和窗口，川藏交通、青藏交通交汇于此，进藏能源管线、通讯光缆以此为枢纽，战略地位极为重要。但由于自然环境恶劣，那曲经济基础薄弱，基础设施与公共设施建设滞后，城镇居民饮水、取暖、污水处理等问题至今仍未解决，尤其是3万多居民仍居住在危旧棚户区内。城市环境亟待改善。

2 规划特点

针对16平方千米的《西藏自治区那曲城区控制性详细规划》，规划以“高原城市、民族城市、草原城市”为立意，建构“T字型核心区+居住圈层+生态屏障”的城市整体格局，并采用“圈层布局”、“阳光走廊”、“回”字型住区布局等手段来响应那曲的多重城市性格。

针对5平方千米的《西藏自治区那曲城区旧城改造修建性详细规划》，规划采用“生态融合”、“阳光城市”、“空间屏蔽”、“特色彰显”的理念，以“大空间要大气、次空间宜稳重、小空间求温馨”的策略对城市建筑进行了艺术布局，形成“一核、三带、三节点”的整体空间结构。



用地规划图



总平面图

3 策略与创新

那曲是人类生命的禁区，与一般城市有着天壤之别。规划以高原、民族和草原三大城市特色为核心，通过针对性的规划策略来营造一座富有生机、充满活力、环境优美、特色明显、适居便捷的城市。

高原城市——针对高海拔缺氧的环境特征，规划引入居住地围绕工作场所和服务场所布局的“圈层理念”，以缩小人的活动半径，并通过建筑高度控制和地下空间利用来缩短人的活动距离；针对高寒特征，规划强调“公共空间室内化和地下化”，使人的活动可以避免室外恶劣环境在舒适温暖的室内进行。针对多风环境，规划采用“风屏蔽”、“平稳城市”等手法来优化城市内部风环境，以减少寒风对那曲城市的侵蚀。针对抗雪，规划在城市范围内均衡布置了一定的开敞空间，并有意加大街道的人行空间，以备特殊时期堆雪之用。针对城市无树条件下的环境优化问题，规划通过“大、中、小”三类开敞空间的设置和营造，意在改变室内外空间的单调性，并将绿色植物植入室内，填补无树城市给市民带来的精神缺憾。此外在道路断面设计、市政设施建设标准制定、管材选用等方面，结合那曲特殊气候条件也进行了针对性研究。

民族城市——充分分析那曲的宗教与文化特色，规划引入藏传佛教的“坛城”理念，将寺庙中典型的“回”字型格局运用到城市用地布局和建筑平面布置之中；为进一步突出民族文化在城市公共活动中的重要性，规划以孝登寺为核心来协调周边步行空间，意在营造传统文化浓郁的市民活动场所和旅游目的地；同时强调赛马节在藏民节庆活动中的突出地位，结合恰青赛马场的保护，于其主入口附近构筑具有民族特色的商业、娱乐和文化空间，并与以孝登寺为核心的传统文化中心保持有效沟通，连成一体；在建筑色彩的选用上，则以藏式建筑典型的白、黑、红三主色为基本色调；此外，结合藏民独有的生活起居习惯和藏式家具布置形式，规划还进行了因地制宜的多种特色户型设计。



孝登寺周边效果图

草原城市——针对那曲地处辽阔草原深处特点，规划重点保护了城镇周边的塔恰拉姆、乌尔古查姆雄等草原以及恰青赛马场保护区和城北湿地水源保护区，以衬托草原城市开阔大气的城市性格，并设置草原灯塔作为城市标志。同时规划留足了那曲城中次曲河、色尼河两条生态走廊的宽度，保证城镇内部与外围生态屏障的有效沟通，使城与自然和谐共处。

温州市规划系统提出 2012 年五大任务

温州市规划局召开的全市城乡规划暨党风廉政建设工作会议上指出,2011 年工作有四大亮点:一是城市总体规划修编取得重大进展,总规纲要已经市城乡规划委员会审议。相比上轮总规,这次在城市发展方向、城市框架、城市交通方面都有重大突破。二是项目审批实现了历史性突破,市局窗口的审批件提前办结率达到 99.64%,市局审批项目比上年增加 70%。三是“数字温州”公共平台率先建成。四是干部队伍建设有了一个良好的开端。开展了大面积的干部轮岗,开展了岗位廉政风险排查,制定了廉政风险防控机制。

会议要求 2012 年重点抓好五方面工作:一是规划编制取得新的突破。要完成总规修编修改,抓好专项规划编制,继续推进控规单元工作,编好农村新社区 X 点建设规划。二是项目审批实现新的提速。建立规划许可绿色通道制度,进一步将规划许可职能下放给分局、甚至规划所。三是监督检查完成全面转轨。要建立建设项目批后监管制度,做好规划竣工核实工作,规范未登记房屋认定工作。四是“数字城市”平台建设迈上新的台阶。五是党风廉政工作取得新的成效。

金华市着力推进“群城聚市”战略,走有金华特色的新型城市化道路

在金华市第六次党代会上,金华市提出加快实施“群城聚市”战略,推进城市群融合发展,坚定不移地走新型城市化道路。

金华市将积极实施城市群规划,充分发挥各县(市、区)特色优势,凝聚城市群整体力量,合心合力打造第四大都市区。积极探索组团式、网络型的城市发展新路径,为推进以城市群为主体形态的新型城市化道路积累经验。高起点、高标准、高品位规划建设金义都市区,大胆创新开发建设的体制机

制,充分吸引省内外客商及各县(市、区)参与开发建设,努力打造高新产业集聚、金融商务繁荣、科教文卫发达、生态环境优美的国际化现代城区,以城市能级大提升,推动高端要素大集聚、产业层次大提高。

金华市将按照“精品城市”的要求,着力推进市区五百滩、多湖、湖海塘等重点区块开发,加快重大公共设施建设,进一步完善城市功能,提高城市管理水平。同时,按照城市群规划布局和功能定位,加快县域中心城市建设,认真抓好东阳横店、义乌佛堂小城市及中心镇建设,推动义乌率先实现全域城市化,促进网络型城市群加快形成。

磐安县建设局三举措推进“品质山城”建设

城市品质是一个城市精神品位和城市发展质量的综合体,包括产业品质、建设品质、环境品质、社会品质、生活品质等各个方面,而建设品质是展示城市外在形象的重要因素,也是提升城市品质的突出标志。磐安县建设局结合自身职能,围绕“功能完善、特色鲜明、人文和谐、管理高效、环境优美”的要求,紧扣“山水磐安—休闲养生好地方”的主题,致力做好“精妙规划、精致建设、精细管理”三篇文章,打造生态和谐宜居的品质山城。

一是善于谋划,以高起点规划引领高标准建设。按照打造“品质山城”的目标,开展城市特征、文化、品牌的规划研究,建立城市建设项目储备库,主动配合规划部门做好品质山城建设规划的参谋,统盘考虑各区块的实际提出建设性意见,进一步深化细化各项规划,体现山城特色,符合本地水土,做到“不求大、只求精,不求洋、只求美,不求全、只求特”。通过规划引领,促进精品工程的建设,真正把山城建设成为独具一格的“大盘景”。

二是强势推进,以项目建设完善城市功能。以推进重点项目建设为载体,进一步完善城市功能,提高城市承载能力。对于城市建设的每一项工程,要按照“今天的建筑,永恒的地标”的要求,规范项目建设管理,严格项目投资、进度、质量的监管,做

到项目前期准备充分、施工管理规范、质量控制严格,做到“建一个项目、留一处精品”。

三是坚持创新,以精细化管理优化城市环境。要积极探索城市管理的新机制、新模式,制定出台道路管理、户外广告、建筑渣土等一系列规范性管理措施,推行环卫保洁、牛皮癣清理、绿地管养、桥梁维护等专业化、市场化作业机制,逐步实现管干分离、职能归位。要加快实现数字城管建设,推行“全民城管”模式,引导市民积极参与城市管理,实施公共治理,努力做到“全民参与、整洁有序、管理高效”。

玉环县今年将多方联动优化城乡发展格局

一是积极探索城市地下空间发展利用。启动漩门三期规划编制。完成新城15平方公里城市设计和环湖景观设计,基本完成玉环经济开发区科技综合大楼,漩城住宅小区一期工程和邻里中心分别完成总工程量的55%和80%,银河住宅小区项目争取动工。总部经济大楼、汽车城项目启动建设,宝马4S店建成投用,县委党校、广电中心等项目加快推进。

二是成立老城改造指挥部,整体谋划玉城、坎门、大麦屿街道改造新路子。坎门小里澳精品小区和海堤西路建设加快推进,后沙一期完成拆迁安置,同步做好规划开发工作。开工建设大麦屿龙山路二期和榴榕路工程,启动兴中路南侧地块开发,全面完成庆澜公园建设。楚门小城市培育完成投资24.5亿元,启动文化创意中心项目,建成行政审批服务中心、文玲书院和大南塘河生态景观带,打造湖滨风情商业街。启动建设清港湫涛路。

三是推进省级中心镇培育,启动沙门环沙北路建设,加快中滨路拓宽改造。启动漩楚路延伸工程。加快龙翔路改造,启动龙溪中心区块开发。建成垟坑至断岙联网公路。推进鸡山洋屿移民小区建设。编制完成海山乡总体规划。

宁波市镇海规划勘测设计研究院荣获市级“青年文明号”

近日,宁波市镇海规划勘测设计研究院被共青团

宁波市授予“青年文明号”称号,这是继2009年获区级“青年文明号”、2010年获区级“工人先锋号”后,该院获得的又一殊荣。

宁波市镇海规划勘测设计研究院成立于2002年,现有职工80余名,其中青年职工占80%以上。在2009年成功创建区级青年文明号的基础上,于2010年提出创建市级青年文明号的目标,并成立了由院长任组长、各部门主要负责人参与的创建领导小组,结合“创先争优”、“三思三创”等主题教育实践活动,围绕院“培育一流的人品,创造一流的产品”的发展理念,提出了“树文明形象、创一流业绩;燃青春之火、铸文明团队”的创建口号,并制定创建活动方案,全力打造一支特别能吃苦、特别能战斗、特别能奉献的青年集体。

自创建活动以来,该院对外以“服务政府、服务企业、服务项目”为重点,坚持“项目就是命令”的工作理念;对内以增强“增强职工素质、提高服务技能”为目标,开展以“诚信、敬业、责任、奉献”为重点的职业素养教育,举办了规划沙龙、技能比武、“质量月”活动等业务技能学习,练就青年职工过硬的业务素质。同时,积极响应上级部门的号召,多次参加“文明出行劝导”、“爱心助学”、“扶贫助困”等各类公益活动。

青年文明号是弘扬职业道德、体现职业文明的有效载体。市级青年文明号的创建成功,不是终点,而是一个新的起点。全院青年将继续围绕“树一流服务形象,创一流工作业绩”的目标,积极学习提高,主动成长成才,充满激情地工作,争取在自身岗位上建功立业,为镇海区经济建设和社会发展做出新的贡献。

(宁波市镇海规划勘测设计研究院 包旭东 供稿)

全国信息

国务院批复《西部大开发“十二五”规划》

国务院正式批复同意了国家发展改革委员会组织编制的《西部大开发“十二五”规划》(以下

简称《规划》)。《规划》明确了西部地区区域经济增长和城乡居民收入增速“双高于”全国平均水平、森林覆盖率力争达到19%左右、城镇化率超过45%等七大目标。

《规划》对“十二五”时期西部大开发进行了全面部署,明确提出了重点任务及重大工程,包括:继续把基础设施建设放在优先位置,加快构建以交通、水利为重点的适度超前、功能配套、安全高效的现代化基础设施体系;加快建立生态补偿机制,加大生态建设力度,加强环境保护,从源头上扭转生态恶化趋势;深入实施以市场为导向的优势资源转化战略,坚持走新型工业化道路,积极承接产业转移,努力形成传统优势产业、战略性新兴产业、现代服务业协调发展新格局。

同时明确,加大农业农村建设投入力度,切实改善农民生产生活条件,建设农民幸福生活美好家园;加强城镇化与城乡统筹,坚持大中小城市和小城镇协调发展,提升城镇化的质量和水平;加快推进以保障和改善民生为重点的社会事业建设,建立覆盖城乡居民的公共服务体系;坚持改革开放,努力在重要领域和关键环节实现改革新突破,全面提升对内对外开放水平;加强指导协调,凝聚社会合力,进一步深化和落实中央的特殊支持政策。

国土资源部要求严守城乡建设用地边界

中国国土资源部日前通知要求各地严格遵守土地利用总体规划,严守城乡建设用地规模边界,防止城镇建设无序蔓延扩张。

国土资源部关于严格土地利用总体规划实施管理的通知强调,从2012年4月1日起,土地管理各项相关工作以新一轮土地利用总体规划和数据库为依据。各地要从严审查各地区、各部门、各行业编制的城乡建设、区域发展、产业布局、基础设施建设、生态环境建设等相关规划,不得以任何名义改变土地利用总体规划确定的用地规模、结构和布局安排。凡不符合土地利用总体规划的,必须及时调整和修改,核减用地规模,调整

用地布局。

通知强调,要落实建设用地管制边界和管制区域,严格按照城乡建设用地规模边界、扩展边界和禁止建设边界,允许建设区、有条件建设区、限制建设区和禁止建设区等“三界四区”,尽快将城镇建设用地管制边界和管制区域落到实地,确定管制边界拐点坐标,在主要拐点设置标志并向社会公告,防止城镇建设无序蔓延扩张。

重庆区县首席规划师制度启动

重庆市区县首席规划师制度正式启动,每个远郊区县将有一名市内知名的规划专家为其提供一对一的规划咨询服务。作为该制度的发起单位,重庆市规划局在启动仪式上向首批29位首席规划师颁发了聘书。

据了解,首席规划师将在逐步了解所服务区县城乡规划现状的基础上,通过加强与区县规划主管部门的联系,积极参与区县城乡规划技术咨询工作,并按区县人民政府、规划主管部门的安排,及时为城乡规划提供技术咨询,对区县涉及的重大城乡规划难题提出专业咨询意见。

福建加强名镇名村保障机制建设

福建省印发了“十二五”历史文化名镇名村保护设施建设规划,加强名镇名村建设项目保障机制建设。

福建省“十二五”历史文化名镇名村保护设施建设规划回顾了该省名镇名村保护工作的主要成就,明确了“十二五”期间名镇名村保护设施建设的指导思想、基本原则和保护策略。

“十一五”期间,福建省在名镇名村基础设施建设、镇村环境改善、保护规划编制、经济社会效益等方面取得初步成效,但还存在资金缺口大、认识有偏差、缺乏有力监管等问题。为此,规划在安排各名镇名村建设项目的同时,提出了完善保护机制、注重人才培养、强化监督管理、保障资金投入、加大政策扶持等方面的保障措施。



浙江省

城乡规划协会
城市规划学会

由浙江省城市规划学会、浙江省城乡规划协会主办的浙江城乡规划行业信息网已建成，并正式使用国际域名 www.zjcxgh.org。

学会、协会将通过互联网向外界宣传浙江规划行业的新进展、新情况，向会员单位提供 Internet 信息服务和互动，搭建健康和谐的网络平台。

规划师自己的信息网站，www.zjcxgh.org
欢迎点击支持！

浙江城乡规画行业信息网

基本内容：包括网站的基本情况、动态公告、行业服务、学术活动、行业信息等12个专题版面。



www.zjcxgh.org

浙江省城市规划学会
URBAN PLANNING SOCIETY OF ZHEJIANG PROVINCE

浙江省城乡规画协会
ZHEJIANG ASSOCIATION OF URBAN AND RURAL PLANNING