



封面设计: 刘神辰
刊名书写: 南 晖

本期执行主编: 汤海滨

地 址: 杭州市保俶路238号

邮政编码: 310007

电 话: 0571-85160276

0571-85057893

传 真: 0571-85057893

E-mail: zaurp@hzccnc.com

网 址: www.zjcxgh.org

刊 号: 浙内准字第0222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

城市與規劃

CITY AND PLANNING

2013年第三期 中国 杭州

主管: 浙江省住房和城乡建设厅

主办: 浙江省城市规划学会
浙江省城乡规划协会

编委会组成人员: (按姓氏笔画为序)

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

编委会主任: 周日良

编委会副主任: (按姓氏笔画为序)

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

主 编: 杨晓光

副 主 编: 汤海滨 陈前虎 韩 波

编 辑: 郑秋民 潘曾发 孙盛哲

《城市与规划》协办单位

浙江省住房和城乡建设厅城乡规划处
浙江省城乡规划设计研究院
杭州市规划局
杭州市城市规划设计研究院
宁波市规划局
宁波市规划设计研究院
温州市规划局
温州市城市规划设计研究院
台州市城乡规划设计研究院
平阳县规划建筑勘测设计院
余姚市规划局
宁波市镇海规划勘测设计研究院
金华市城市规划设计院
乐清市城乡规划设计院
浙江建院建筑规划设计院
湖州市城市规划设计研究院
温州市民用建筑规划设计院
绍兴县规划局
义乌市城市规划设计研究院
浙江工业大学建筑规划设计研究院有限公司
宁波市鄞州区规划设计院
常山县城乡规划设计院
温岭市规划设计院
桐乡市城乡规划设计院有限公司

目录

- 美丽杭州** 03 从战略到行动：“美丽杭州”行动规划编制探索 | 汤海濱
- 10 创新驱动，智慧发展
——“美丽杭州”行动规划之创智慧城市行动编制探索 | 潘 蓉 汤海濱
- 17 建设全年龄段共享的美好社区
——“美丽杭州”行动规划之服务均等行动编制探索 | 洪田芬 汤海濱
- 23 三大行动推进杭州公交都市建设 | 龚正明 吕 剑 王 峰
- 28 基于美丽中国建设样本的杭州河道整治对策 | 冯一军
- 美丽乡村** 31 美丽乡村规划作为村庄规划新模式的编制实践
——以淳安县枫树岭镇下姜村为例 | 谢燕灵 曹锡震
- 37 全域景区化的美丽乡村建设实践研究
——以富阳市洞桥镇大溪村为例 | 韩上贤 崔海洋 朱润康 江敏耀 尹丽华
- 41 分区层面村庄规划的编制探索
——以慈溪市美丽乡村精品线规划为例 | 周铁男 刘 刚
- 47 论新时期的美丽乡村建设 | 肖 林 李小明 戴耀高 郑 舟
- 交通研究** 52 杭州轨道交通1号线客流时空特征分析及启示 | 陈 玮 应取行
- 59 温州交通影响评价编制工作存在的问题及对策 | 周昌标 杨介侠
- 63 基于绿色交通理念的用地规划策略探讨
——以杭州为例 | 高 爽
- 学会协会工作信息** 69 第四届长三角地区城乡规划研讨会在金华举行
- 71 省规划学会承办2013年全省注册城市规划师继续教育必修课程培训班
- 72 省规划协会启动2013年度全省优秀城乡规划项目评选活动
- 72 省规划学会与各设区市规划局共同承办《城乡规划违法违纪行为处分办法》培训班
- 72 省规划协会做好中国城市规划协会专家库专家推荐工作
- 信息之窗** 22 国务院同意温州修改城市总体规划
- 56 义乌市规划院成功举办首届“规划沙龙”
- 62 丽水市实施“六个一”建设打造美丽小城
- 66 湖北出台镇村规划编制导则

从战略到行动：“美丽杭州”行动规划编制探索

杭州市城市规划设计研究院 汤海滨

【摘要】 党的十八大提出建设美丽中国之后，习总书记要求杭州成为美丽中国建设的样本。为此，杭州在全国率先编制了美丽杭州行动规划，尝试谋划行动和措施，努力使杭州成为美丽中国的先行者。本文以杭州为例，从战略和行动两个层面，探讨了基于美丽中国的行动规划的编制思路和方法，建立了目标—定位—问题—策略—行动—工程—项目的行动规划框架。其中，在战略层面，通过对生态文明新时代的特征、美丽中国含义的解读，提出了基于美丽禀赋的美丽发展概念，并结合杭州发展的资源禀赋和优势，进一步提出杭州在生态文明新时代的发展新目标、新定位，及美丽发展的“五美策略”，为杭州成为美丽中国建设的样本提供了理论支撑。在行动层面，着重于针对问题，落实策略，重点探讨了行动架构和内容，着眼于部门执行，研究了行动向工程和项目的转化及保障措施，为相关行动规划的编制提供经验借鉴。

【关键词】 行动规划；美丽发展；美丽杭州；美丽中国

1 引言

当前，随着城市化快速发展，经济社会加速转型、区域竞争加剧，特别是党的十八大强调生态文明为重点的五位一体建设，提出建设美丽中国、实现中国梦后，各地地方政府都在思考如何顺应形势的变化，转变发展方式，优化发展目标，制定新的战略和行动^①，把握先机、转型发展、创新发展。

鉴于城市规划是城市政府对城市经济社会发展、土地利用、空间布局以及各项建设的综合部署、具体安排和实施管理；是一项具有全局性、综合性、战略性的工作；城市规划部门应该为城市政府建设

美丽城市、实现美丽中国，在战略方针制定、建设行动开展等方面，提供高效适用的规划产品，发挥规划的统筹兼顾、综合协调的作用，强化城市建设和管理。

杭州于2013年初在全国率先开展了地方层面的美丽中国行动研究。杭州认识到^②，建设美丽杭州，一是顺应时代发展潮流、迈向社会主义生态文明新时代的战略选择。为此，杭州要努力实现人与自然、人与社会、环境与发展和谐统一，走生产发展、生活富裕、生态良好的文明发展道路。二是保持领先率先发展的重大责任。杭州近年来实施环境立市战略，生态文明建设取得显著成效。十八大后，习

^①珠海《共建“美丽珠海”共享美好生活（2013-2015）行动方案》（2013.3）提出全面实施12项工程，将珠海打造成华南地区建设“美丽中国”的样板城市。黄山提出抓住皖南国际文化旅游示范带建设的战略机遇，建成美丽中国的样板（2013.4）。厦门发布了“美丽厦门战略规划”（2013.9），提出将厦门打造成“国际知名的花园城市”，到2021年率先建成美丽中国的典范城市，在2049年建成美丽中国的样板城市。

^②引自《“美丽杭州”建设实施纲要（2013-2020年）》（2013.7，杭州市委十一届五次全会）。

总书记提出了更高要求,希望杭州努力成为美丽中国建设的样本。为此,杭州要干在实处,先行先试,起好美丽中国建设实践的示范带头作用。三是推进创新和谐发展的内在要求。杭州正处在转型升级的关键时期,必须加快转变经济发展方式,努力推进绿色发展、循环发展、低碳发展,建设美丽杭州,让人民生活得更好。为此,杭州组织编制了“美丽杭州”行动规划,充分发挥规划的引领、指导、统筹、协同作用,统一认识、统筹资源、同心协力去实现美丽杭州的建设目标。

本文结合笔者所承担的编制工作,就此类行动规划的编制进行研究探讨。

2 基于美丽中国的地方性行动规划任务与框架

基于美丽中国的地方性行动规划,其动员的对象是地方政府和地方社会各界,决定了它是一个涉及面广的综合性规划。通常它应当解决三个问题:为何做?——给出必要性;做什么?——制定目标与明确任务;怎么做?——落实任务与保障措施。

从城市规划产品类型来看,按规划任务可分为目标型规划和过程型规划。前者重点研究未来发展的规划蓝图,要达到的目标图景,回答做什么,后者重点研究实现目标图景的过程途径,将目标转化为要实施的工程、项目,并研究这些项目何时上、上多少、在哪上,如何协同使综合效益发挥到最大,回答怎么做。按法律地位也可分为法定规划和非法定规划。前者如总体规划、控制性详细规划等;后者如战略规划、城市设计等。非法定规划具有编制灵活、应对问题快的优势。

由此看来,基于美丽中国的地方性行动规划应当是兼具目标型规划和过程型规划特征的非法定规划,其任务应当包括目标与行动两个方面。

2.1 着眼目标,战略谋划

美丽中国是走向生态文明新时代的新命题,需要从更高的角度和更宽的视野来认识行动规划的重要性,通过规划宣传起到统一思想,形成共识的

作用。为此,需要建立有关美丽的理论框架和衡量体系(如美丽指数),在新的文明时代和新的参照系中找准自身独特的发展定位,需要根据自身发展条件分析优势与劣势、机遇与挑战,确立发展目标、定位,并通过目标导向和问题导向,提出体现自身特色的发展战略,从而弥补城市总体规划等法定规划对指导行动的不足。

2.2 重在行动,务求实效

基于美丽中国的地方城市建设是一项长期性、战略性、系统性的工程,我们既要注重战略谋划,又要坚持务求实效。行动规划(Action Plan)的鼻祖 John Friedman 认为:“规划连接想象和行动”,他提倡建立以行动为中心的理性规划模式,规划编制和规划实施同时考虑,而不是在规划编制之后。它强调以行动为中心,通过直接的行动促进开发(简川,2006)。为此,在行动层面,需要将关注的视角从物转向人,从远期转向近期,重视可操作性,与各部门职责相结合,将战略思路进一步转化为可以操作的具体行动,包括构建行动架构、确定行动内容和保障措施。

2.3 逻辑关联,建立框架

根据上述任务,建立起逻辑缜密、环环相扣、层层展开的行动规划框架,即目标——定位——问题——策略——行动——工程——项目的逻辑关系链,也即在战略层面,基于美丽的理论体系,结合自身发展的资源禀赋和优势,确立发展的新目标、新定位,通过问题梳理,分析差距,提出对策。在行动层面,将策略转化为行动,并进一步细化为可操作的工程和项目。

3 战略层面的探索

3.1 建构“美丽”话语体系

美丽是个常用词,百度百科上的解释是:“对所有事物来说,好看、漂亮,在形式、比例、布局、风度、颜色或声音上接近完美或理想境界,使各种感官极为愉悦,对自己来说是视觉的享受。作为一个哲学概念,一般指某一事物引起人们愉悦情感的一

种属性。”为此,它可以涉及视觉、环境、品质、道德等多个层次,在不同的语境中有不同的含义,如视觉美、品质美、智慧美、心灵美等。针对行动计划,需要在美丽中国的语境中辨析概念、形成共识,建立有关“美丽”的话语体系。

3.1.1 建立最美城市的参照系

美丽中国,城市先行,要建设美丽杭州,作为美丽中国的样本,就必须在全球城市的参照系中来寻找最美城市的共性美,并在杭州独特资源优势的分析中寻找城市的个性美。

通过对全球宜居城市的分析,我们发现,国际公认的、全球最美的、最宜居的城市并非那些城市规模和经济实力最强的世界级大都会,而是生态文明优越、新经济繁荣的典范城市。它们都关注“人”的需求——绿色、宜居;关注更长远、更多元的发展价值——可持续、安全;关注经济与城市的竞争力——活力、繁荣;关注增长的管理与改革——紧凑、创新。它们在发展战略和目标上具有共同点,但在行动措施上又针对自身资源禀赋和发展阶段,各具特色,走出了丰富多彩的美丽发展之路。正如费孝通(1990)所言:“各美其美,美人之美,美美与共,天下大同”。

这给我们带来一个启示:城市不求最大,但求最美、有特色。为此,我们进一步分析、凝练了杭州的三大个性美:一是和谐之美,即天生丽质的自然景观与增长厚重的人文景观交相辉映、和谐共生;二是精致之美,体现在精耕细作、精工巧思、精致生活;三是繁荣之美,基于吴越、南宋的经营,南北经济文化及与海外的交流,形成物华天宝、人杰地灵的人间天堂。

杭州既要全球最美城市所共同拥有的美丽内涵中寻找其发展定位的核心理念,又要从自身实际出发,彰显美丽发展的个性。

3.1.2 明晰美丽与发展的关系

在美丽中国的语境下,美丽绝不只是视觉漂亮、环境优美这种表象,美丽的实质是人与自然的和谐、人与社会的和谐。而这两个和谐都离不开生产力的发展。为此,必须辨析美丽与发展的关系。目前,已有一些城市对美丽发展进行了探索^①。

我们认为,“美丽”与“发展”是互相依存的统一关系。发展是美丽的基础和支撑,美丽是发展的目标和方式。发展走向美丽需要以“五位一体”相互协同、和谐发展为桥梁,只有“五位一体”的和谐发展才能实现美丽。建设美丽中国,最终要落实到提高生产力水平和人民生活水平,归根结底是要实现美丽发展。

美国未来学和城市问题研究学者乔尔·科特金(Joel kotkin, 2001)说:“以创造与资源为基础的经济向以服务与信息为中心的经济转型,经济主要由第一流人才对地点的偏好所决定,他们可以随心所欲地选择居住地点并控制着财富的地理布局”,即财富将跟着第一流人才走,第一流人才是向发展环境最好的城市走。那么,“美丽”将是一个国家(地区)或一座城市可持续发展的最重要优势与最核心资源。因为美丽的环境可以提供具有竞争力的产业发展平台和良好的城市宜居环境,诱导创新活动、新兴产业、优质资本等发展要素的集聚,并激发更多的经济活力,从而成为城市竞争力的重要组成部分。与此同时,美丽的环境自身也是创新发展的优势和资源,是未来城市在生态转型发展新语境中最为宝贵的财富之源。

3.1.3 突出美丽发展模式

根据美丽与发展的关系和杭州近年来的美丽发展实践^②,我们进一步完整地总结了美丽发展模式的概念,即美丽发展是以生态文明的理念、方法和路径,以美丽为重要优势及核心资源,实现创新

^① 呼伦贝尔:美丽发展的精彩10年(罗霄等,2013:3),提出呼伦贝尔既不能走过去重开发轻保护的路子,也不能只保护不开发,应当在美丽中加快发展,在发展中促进美丽,实现美丽与发展双赢。

^② 杭州2001年以来,在发展理念上,相继提出了“发展模式(2004)”、“生活品质之城”的城市品牌(2006)、“东方品质之城、幸福和谐杭州”的发展目标(2012);在诱导模式上,通过城市环境整治、普通物质美,通过城市资源共享、普通人文美,进而通过“三江两岸”整治示范、美丽乡村建设实现区域共富共美、普通和谐美的三江风貌。

发展、和谐发展、可持续发展和精明增长的发展模式。它是科学发展在新的发展阶段下的具体运用和创新实践。

“美丽发展”的核心是要凝聚共识,将“既要金山银山,也要绿水青山;绿水青山就是金山银山”的理念落实到五位一体建设之中,形成符合生态文明要求的空间格局、产业结构、生产方式和生活方式,促进可持续发展,加速迈入生态文明新时代。

“美丽发展”的方法是要加强“五位一体”建设,促进“五美融合”发展。通过生态、经济、社会、政治、文化五位一体,彼此协同、和谐发展,促进山川秀美、生活和美、功能精美、空间精美、文化群美。

“美丽发展”的途径是要发挥“美丽诱导”作用,以“一流的环境吸引一流的人才,以一流的人才办一流的企业”,诱导创新活动、新兴产业、优质资本等发展要素的集聚,激发更多的经济活力,推动创新发展。

“美丽发展”的手段是要实施“精明增长”,实现“诗意栖居”。在生态上,尊重自然,顺应自然,保护自然,维护生物多样性,使发展不突破生态承载力,为自然留下更多的修复空间;在生产上,实施清洁生产、低碳生产、循环生产,在保护环境的前提下,实现有效增长;在生活上,讲究生活与工作的平衡,讲究生活的艺术和艺术的生活,提升生活品质;在空间上,创新、紧凑、高效、巧妙地利用空间,促进生产空间集约高效、生活空间宜居适度、生态空间山清水秀;在文化上,继承和发扬中华优秀传统文化并汲取海外优秀文化的精华,兼容并蓄、百花齐放,以文化创新推动创新发展,以文化繁荣促进“物质富裕、精神富有”;使环境优势得到充分发挥、人力资源得到充分运用,人与自然和谐相处;促进创新发展、和谐发展、可持续发展,实现“诗意栖居”。

3.2 建构“美丽发展”战略

3.2.1 确立美丽发展的目标定位

杭州城市总体规划和长三角地区区域规划对杭州的发展定位^①对杭州的发展起着重要的指导作用。但面对“美丽中国建设”的样本,国家美丽发展的典范城市”的新目标,杭州需要凝练新定位去适应生态文明新时代的要求。新定位需要全面地体现杭州的地位与特色,触及城市核心优势、功能特色和发展目的,为此,本次规划提出了城市新定位:国家首美之地、创新智慧之都、东方品质之城。

(1)以“国家首美之地”体现定位特色和核心资源。白居易曾赋诗曰:江南忆,最美是杭州。杭州山水完美、湖海合璧、人文荟萃、五水共导,美丽资源丰富和品质高,是个争取拥有四项世界遗产^②的风景城市,该定位确立了以生态文明为导向的国家城市新体系,既体现了杭州率先美丽的要求和信心,也明确了杭州在国家城市新体系中,处于美丽发展的第一方阵,激励杭州以美丽发展抢占先机,勇当国家生态文明建设的示范。它要求杭州超越于从传统地理区位和规模角度与其他城市比“中心”、比“体量”,而是要在美丽发展、高端服务能力角度、发展品质与绩效上成为美丽中国建设的样本、国家美丽发展的典范城市。

(2)以“创新智慧之都”体现功能特色和发展动力。这是对既有的“一基地,四中心”功能定位的最凝练概括,是对杭州城市发展的新解读、新提炼。它彰显杭州作为引领创新智慧发展的先锋之城所具有的鲜明特色,明确杭州在未来的发展历程中更加注重以“美丽”这个核心资源来招才引智、汇聚天下英才,以创新、创智增强经济活力和发展动力。它要求杭州不求最大、但求最好、最具特色。不是去追求建设各项功能全面铺开的全方位全球城市,与上海等周边城市也不是完全竞争关系,而是要使杭

^①国务院 2007 年批复的《杭州城市总体规划(2001-2020 年)》确定杭州城市性质为:浙江省省会和经济、文化、科教中心,长江三角洲中心城市之一,国家历史文化名城和重要的风景旅游城市。国务院 2010 年批复的《长江三角洲地区区域规划(2009-2015 年)》对杭州的要求是:充分发挥科技优势和历史文化、山水旅游资源,建设高新技术产业基地和国际重要的旅游休闲中心、全国文化创意中心、电子商务中心、区域性金融服务中心。建设杭州都市圈。

^②包括已成为世界文化遗产的西湖,正在申报的中国大运河,已列入备选名单的良渚文化遗址和临安城遗址。

州成为特色鲜明、具有某些全球性服务能力的专业化、创新型中心城市,直接服务于浙江省、长三角区域的商务中心,成为浙江最有活力、实力之城。

(3)以“东方品质之城”体现发展目的和地方特色,它反映了杭州数十年来坚持不懈的品质发展追求,充分彰显发展的终极目的是传承中华文化、弘扬时代精神,实现民众幸福,形成有一定国际影响力的城市,它要求我们关注城乡、区域,通过城乡统筹将美丽发展的成果普惠民众,以美丽的城乡环境增强市民的认同感和归属感,凝心聚力实现永续发展。它也要求我们强化地域风貌特色、地方文化特色,增强城市魅力。

3.2.2 确立美丽发展的战略

首先,建立有关美丽的分析架构,从美丽的基础(生态)、质量(社会)、动力(经济)、载体(空间)和表现(文化)等五个方面去分析杭州所面临的问题和挑战。包括粗放发展难以为继,生态培育越趋重要;人口快速集聚,品质服务压力加大;经济增长放缓,创新发展要求迫切;区域发展不平衡,统筹发展任重道远;城市特色消蚀,文化传承亟待加强。对此,提出了生态环境明秀美、人居生活和乐美、功

能产业活力美、城乡空间品质美和文化景观精致美等五美策略^④。

4 行动层面的探索

4.1 构建行动架构

首先,转变思路,不是从物而是从人的角度,围绕以人为本(留住人)、创新为要(吸引人)、城乡统筹(造化人)三大核心理念,针对经济社会发展的重点、难点,按易记、易宣传的原则,将五美策略进一步转化为十大行动,以便取得社会各界支持、提高行动的针对性和操作性。即生态环境明秀美策略转化为生态培育行动,巩固美丽的基础;人居生活和乐美策略转化为服务均等、公交都市、和谐治理三大行动,提高美丽的质量;功能产业活力美策略转化为功能提升和创智城市两大行动,增强美丽的动力;城乡空间品质美策略转化为网络都市、花园城市、美丽乡村三大行动,夯实美丽的载体;文化景观精致美策略转化为文化繁荣行动,优化美丽的表现(详见框图)。同时,策略与行动并非只是一一对应的单联关系,而是相互影响作用的互联关系。



图1 “美丽杭州”行动规划总体框图

^④因篇幅有限,对问题与策略不再叙述,详见成果。

其次，“十大行动”及各项工程是一个有机整体，互相关联，互相补充，需要协同推进。着眼于对部门工作的指导，又不代替部门的工作，将上述十大行动作为开放平台，与部门反复交流沟通，使部门的行动计划与本行动规划相对接，发挥行动规划整合资源、协同行动的作用。

最后，着眼于规划指导作用的发挥，将行动进一步分解到工程，通过工程这一抓手，进一步引导各部门的项目立项。既指明了部门工作的方向，又给部门发挥能动性提供了空间。

4.2 确定行动内容

行动规划是问题导向，其基本框架是：问题的确立——涉及的组织——目标的确定——资源的准备——项目的确立——项目的分析——确定排序——运作设计——实施（Pal Baross, 1991）。同时，行动规划要有公共性，以取得公众的认同、政治和行政的支持；资源性，保证行动的实施；实施性，将政治支持和资源配置转化为行动；创新性和学习性，学习消化其它地方的经验并创新发展^②。

由于行动规划与法定规划的着眼点、工作要求有所不同，为此，我们对行动内容进行了探索：

(1) 不强调内容的系统、完整，更强调关注重要问题和主要矛盾，回应社会的关切。为此，本规划首先从专家学者、规划设计人员、社会问卷调查、满意不满意单位社会评议等方面进行了问题汇总，梳理了环境保护、生态空间保护、交通治堵、新区配套、老年设施、政府审批加速、绿地建设、美丽乡村升级、城市特色彰显等市民最关心的议题。

(2) 内容不是以空间为核心，而是围绕人的需求，人与自然、人与社会的和谐，展开各项行动，使规划更关注社会、生态，将社会规划、生态规划的内容纳入其中，如服务提效、智慧城市等内容。

(3) 不局限于提供新空间，更关注已有空间资源的整合利用，提高资源利用的效率。如停车位分时共享、结对互助。

^②根据吴川《行动规划与规划的行动》一文的总结提炼。

(4) 不替代市场主体的选择，更强调创新阶层与创新空间的培育，提出发展高等教育等建议，为未来发展提供动力。

(5) 突出为自身优势产业的保驾护航，对发展电子商务、快递物流、文化创意给予重点关注。

(6) 各项行动均围绕目标和指标、问题、对策和工程等方面来展开，并用示例来指导部门如何做。例如，生态保育行动着眼于生态环境保育、环境质量持续改善、能源资源有效利用，制定了落实空间管制、饮用水提质、水环境改善、空间洁净、资源能源有效利用等五个行动目标，并制定了相应的实施工程。

4.3 确定保障措施

保障措施包括规划研究先行，夯实行动基础；组织落实有力，推动行动展开；示范区域先试，引领行动方向；政策支持加强，保障行动落实；广泛宣传参与，提高行动认同等内容。

本行动规划所策划的十大行动、二十项工程在随后由市环保局主持编制的“美丽杭州建设三年行动计划”中得到了较好地落实，进一步细化为部门考核的目标和重点任务，明确了部门责任分工，包括牵头单位和责任单位，起到了“行动是平台，凝聚共识，统一目标，工程是抓手，规划引导，部门落实”的作用。

5 结语

城市规划是对空间资源利用的统筹安排，它是一届政府施政的行动纲领，指导未来空间发展的蓝图，统筹协调各方利益的平台。本次规划以人为中心，从过去城市规划偏重物质形态，转为结合经济、社会、文化发展以及物质形态等进行综合考虑，将战略与行动很好地结合起来，既有目标与战略的严密分析和推导，又有策略与行动的具体操作和落实，不仅解决了为什么做？做什么？也解决了怎么做的问题，为城市政府提供了从目标到策略、从方案到实施、一揽子有关城市建设的解决方案，并通过

弹性的设置, 寻求出最适宜城市发展的最优解, 也是最现实的路径。

(“美丽杭州”行动规划是由杭州市规划局张勤局长主持的重大项目, 市马李建明、丁芳, 南京大学张京祥、罗震东, 杭州中院杨毅栋、潘琴、华芳、蔡庆洋, 冯一军、吕剑, 杭州市规划编制中心刘长歧、吴为、张楠楠、罗鹏飞等众多人员参与了规划的编制、编制和讨论, 对论文的观点形成有贡献, 谨表感谢!)

参考文献

- [1] Pal Baross. Action planning. Institute for Housing and Urban Development Studies, 1991.
- [2] [美] 乔尔·科特金. 新地理: 数字经济如何重塑美国地图. 北京: 社会科学文献出版社, 2018.
- [3] 周川. 行动规划与规划的行动. 规划 50 年——2006 中国城市规划年会论文集(中册). 北京: 中国建筑工业出版社, 421-425.
- [4] 汤海斌. 构建渐进城乡规划有效实施的新平台——杭州近期建设规划年度实施计划探索[J]. 城市规划, 2011, (4): 49-54.

(上接第 30 页) 生态整治来建立完善的河道生态系统, 尚属于探索的阶段, 没有完善的理论可依据。发达国家的一些方法, 有其具体的外部条件, 不能拿来就用。因此需要根据不同河流的现实情况, 坚持因地制宜的原则。在借鉴吸收国外和其他地区先进经验的基础上, 探索研究适合于本地区的技术方法。

3.3.4 注重后续管理和投入

水生态系统的保护与修复应该工程措施与管理并重, 不能只注重刚性的工程建设, 忽视弹性的生态系统管理。河道生态系统除建设的前期投入外, 由于河道水资源时空分布的不均匀性及相互作用的复杂性, 给河道管理带来了相当的难度, 故在后期的运行维护期间需要动态化管理, 也就要求经费的持续投入和管理部门的数据监测跟踪。

4 结语

河道生态系统是一项系统工程, 只有保持了结构和功能的完整性, 并具有抵抗干扰和恢复的能力, 才能长期为人类社会提供服务。党的十八大报

- [5] 长江三角洲地区区域规划(2009-2015 年) [E]. 2010.5.
- [6] 杭州市城市规划设计研究院. 杭州城市总体规划(2001-2020) [E]. 2007.3.
- [7] 杭州市城市规划设计研究院. 杭州城市总体规划(2001-2020) 实施评估 [E]. 2011.3.
- [8] 杭州市委十一届五次全委会文件. “美丽杭州”建设实施纲要(2013-2020 年), 2013.7.
- [9] 杭州市规划局, 杭州市城市规划设计研究院. “美丽杭州”行动规划 [E]. 2013.7.
- [10] 杭州市环境保护局. “美丽杭州”建设三年行动计划 [E]. 2013.7.
- [11] 厦门网. 勾勒美丽厦门发展蓝图, 解读美丽厦门战略规划 http://zt.xmnn.cn/s/161m/z11_19/201308/120130811_3444221.html, 2003-08-11-07:02.
- [12] 珠海电视台. 共建美丽珠海, 共享美好生活(2013-2015) 行动方案出台 <http://zhiv.com.tv/tvNews/zhwlist/201303/149944.html>, 2003-03-01.
- [13] 罗雪琴, 哈伦贝尔. 美丽发展的精彩 10 年 [J]. 中国畜牧报, 2013, (3): 82-84.

作者简介

汤海斌 总工程师, 教授级高级规划师

告中提到“努力建设美丽中国, 实现中华民族永续发展”。为实现这一目标, 我们在进行河道综合整治时, 应采取生态整治的理念, 加强河道生态系统的修复, 确保河道生态系统的健康安全, 达到人水之间的和谐共生。目前杭州的河道整治工作处于全国的前列, 在新的理念指导下的杭州河道整治工作, 将为建设“美丽中国”提供新的建设样本。

参考文献

- [1] 董哲仁. 河流保护的发展阶段及思考 [J]. 中国水利, 2004, (7): 14-17.
- [2] 赖特斌. 城市河道生态修复方法初探 [J]. 南水北调与水利科技, 2009, (2): 128-133.
- [3] 王新军, 罗雄川. 城市河道综合整治中生态护岸建设初探 [J]. 复旦大学学报(自然科学版), 2006, 45(3): 129-126.
- [4] 吴芝梅, 熊黎. 小流域水污染治理示范工程——杭州长桥溪的生态修复 [J]. 湖泊科学, 2008, 20(3): 33-38.

作者简介

冯一军 副总工程师, 高级工程师

创新驱动,智慧发展

——“美丽杭州”行动规划之创智城市行动编制探索

杭州市城市规划设计研究院 潘蓉 汤海瑞

【摘要】 创新驱动,智慧发展是开展美丽杭州创智城市行动的主题。作者认为,建设以“天堂硅谷”为特色的创新型城市,互联网化和智能化为特点的智慧城市,是杭州实现转型发展的关键所在,而核心是人才。为此,创智城市行动围绕吸引人才、留住人才的要求,以政策引凤、初创有爱,智慧发展为目标,从拓展创新空间、集聚创新要素、建设智慧城市等方面展开行动,努力强化城市发展的新动力,为建设美丽杭州提供支撑。本文分析了创智城市行动的必要性及可行性、行动的意义及行动的基础和制约,提出了行动的目标和策略,并结合案例加以阐述,可供经验借鉴。

【关键词】 创智城市;美丽杭州;行动规划

1 引言

转型与创新已成为解决中国城市现实经济增长与社会发展中各种问题的核心。杭州作为长三角中心城市之一,正处于创新驱动、转型发展的历史机遇,创新驱动、智慧发展将成为“人间天堂”再创辉煌的必由之路。以“人”为本是实现城市创新转型发展的关键。纵观世界创新型城市发展成功案例,无不关注人的发展需求和产业多元化发展。建设国家级创新型城市是杭州强化城市竞争力、引领区域经济发展的必然途径,是杭州率先转变发展方式、落实“美丽杭州”新定位的必然要求,是杭州参与创新资源配置、加快实现国际化的必然选择。

创智城市即创新、智慧型城市的简称。创新是创造市场和需求,是杭州“美丽发展”的动力。智慧是运用创新成果提升生产、服务和生活水平,是杭州“美丽发展”的支撑。创智城市行动是建设“美丽杭州”的重要行动抓手之一,即围绕创新、智慧

两大要素,秉承“以人为本”理念,从人的角度出发,为吸引、留住创新人才整合重构各类创新资源的配置,推动城市高效、健康、持续发展而采取的一系列措施和项目。创新人才是杭州经济发展的持续动力源,是提高城市自主创新能力的关键。以“创新人才”为本的城市转型发展,是实现“创智城市”的关键突破口。

2 创智城市行动的必要性 and 可行性

2.1 发展有要求

从城市发展阶段来看,杭州城市正处于第三波城市转型时期,具体表现为经济发展已进入由工业化后期向后工业化过渡的时期,城市空间由集中发展到郊区分散发展的趋势日趋明显,环境和市场两个倒逼机制,要求我们转变发展方式,产业转型升级。这一阶段城市由投资驱动转向创新驱动。创新生产方式、生活方式,创新科学技术、发展知识经济是转型的动力。

从区域发展要求来看,国家要求杭州与上海

共建长三角世界第六大城市群,保持特色、领跑全国。在《长江三角洲地区区域规划》中提出,作为区域性中心城市,杭州应充分发挥科技优势和历史文化、山水旅游资源,建设高技术产业基地和国际重要的旅游休闲中心、全国文化创意中心、电子商务中心、区域性金融服务中心,建设杭州都市圈。2010年,杭州等16个城市成为国家创新型城市试点,2011年,杭州市政府正式下发了《杭州国家创新型城市总体规划(2011-2015年)》,提出到2015年,杭州将建成我国高新技术研究开发及产业化的重要基地和区域创新中心,还要率先建成创新型城市。杭州还要强化发挥省会城市服务浙江、引领浙江的作用,注重以提高科技创新能力来促进“调结构、转方式”,保持国民经济持续较快健康发展。

因此,创新驱动、智慧发展将成为杭州实现转型发展的必然要求。

2.2 发展有机遇

2.2.1 经济发展新趋势——从规模生产到个性化定制

以互联网和分布式能源体系构成的“第三次工业革命”正风起云涌。它依托互联网+3D技术,将由过去同一产品大批量的工业化生产转化为柔性制造和个性化定制,满足更多的个性化需求。杭州电子商务发达,具有发展个性化定制的优势。杭州应强化创新发展,抢占知识经济的新高地,为经济发展装上新引擎。

2.2.2 城市发展新趋势——为新经济寻觅新空间

作为以内生型发展、民营经济主体为特色的中心城市,近年来杭州在发展文化创意、电子商务、物联网等新经济方面取得了丰硕的成果。杭州正处于城市转型的新阶段,需要开辟城市的新功能,为新经济寻觅新空间。杭州良好的环境资源具有开发创新空间的优良资质,能够满足创新空间的空间与环境诉求。

2.3 发展改方式

2.3.1 培育经济增长内生力

未来杭州应加快产学研一体化步伐,重视培育

企业的技术创新能力,推动科技创新转化为生产力,同时扩大内需,实现消费投资出口协调拉动经济增长。杭州还需针对其自身民营经济发达的特点,营造亲商安商氛围,加大对民营企业扶持力度,加快个体经济发展,充分发挥民营企业在扩大内需和推进转型升级中的重要作用。

2.3.2 小微企业成为创新主体

小微企业在杭州有其孕育成长并发展壮大的肥沃土壤和扎实基础,具有规模小、数量大、覆盖面广、企业组织结构灵活、市场适应性强、市场反应快捷等特点,有着旺盛的生命力。据统计,目前小微企业已占杭州企业总数的90%以上,吸纳杭州就业人数超过50%,是杭州经济结构的重要组成部分,也是杭州经济创新发展的重要力量,进一步扶持与培育小微企业,对于壮大杭州实体经济、推进创新发展、增加就业岗位、促进社会和谐方面有着重要作用。

2.4 创智城市行动的意义

2.4.1 拓展创新空间,激发创新活力

开展创智行动就是凝聚各级政府 and 规划管理部门力量,从空间角度做出积极的应对,为培育和吸引各类创新要素搭建空间承载平台。杭州在创新城市建设中要坚持发展高新技术产业,提升传统产业的前端设计和终端营销的竞争力,为大力引进高端人才提供条件,关注初创人员的创业需求和生活保障,提供低成本生活空间和适宜的创新空间,壮大创新队伍,推进城市转型发展。

2.4.2 建设“智慧杭州”,提高服务水平

借鉴IBM机构对“智慧城市”的定义:“智慧城市能够充分运用信息和通信技术手段感测、分析、整合城市运行核心系统的各项关键信息,从而对包括民生、环保、公共安全、城市服务、工商业活动在内的各种需求做出智能的响应,为人类创造更美好的城市生活”^[4]。杭州是首批国家智慧城市建设的试点城市,近年来,信息基础设施建设取得了跨越式发展,并被列为全国首批“三网融合”试点城市。“数字城市”建设、“平安杭州”建设均位于全国前列。建设“智慧杭州”是杭州信息化发展新

长趋势,且人才总数的增长速度快于总人口数量的增长速度^[3]。总人才总量看,2011年,杭州市科技人才总体规模不足9.91万人,仅为上海的1/2、北京的1/3。科技人群总量规模较小,无法满足未来高新技术产业的发展需求。

3.4 创新研发载体:创新空间孕育不足,资源投入和整合不够充分

城市产业空间仍以传统产业为主,创新空间孕育不足。目前创新空间主要集中于4个国家级经济开发区、4个省级开发区以及多个特色城镇工业功能区,以传统工业生产空间为主,以创新工业为主体的工业空间还未凸显出来,传统工业生产空间仍大于城市创新空间^[3]。

目前杭州对高校、科研院所等创新资源的整合利用仍显不足,在合作模式、管理制度等方面有待进一步完善和创新,产学研结合仍然不够紧密。

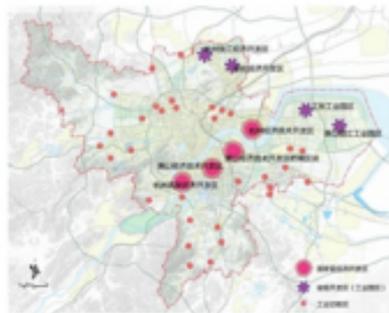


图3 杭州市主要产业空间分布

资料来源:杭州市城市总体规划

4 创智城市行动的目标和策略

4.1 总体目标

拓展创新空间,集聚创新要素,建设智慧城市,实现筑巢引凤、初创有爱、智慧发展。

——拓展创新空间,建设创新城市。即要寻找与界定各类创新空间,制定支撑创新空间发展的政策。

——坚持以人为本,集聚创新要素。即要实施“招才引智”策略,实现既有低成本空间包容性发展,加强政府主导的保障房建设。

——建设“智慧杭州”,搭建智慧基础设施。即要构建“智慧杭州”的信息化基础设施,以“智慧杭州”提供优质、高效的社会公共服务和大众生活服务,以“智慧杭州”带动杭州产业转型升级发展。

4.2 行动策略——发展找空间

4.2.1 拓展创新空间——产业空间

建设创新城市需要大力拓展创新空间,根据创新空间自身特征,确定适宜创新空间的业态类型,制定各种业态类型支撑发展策略,提供各种创意人才适宜的创新平台。分析人才聚集和创意人才区域空间分布的影响因素,在杭州市区范围内有针对性地寻找适合各类创新人才需求的创新空间。

根据不同的创新空间依托的不同资源要素,将现有创新空间进行如下分类。

表2 杭州市区创新空间分类

创新空间类型	案例	经营要素	发展建议
高校带动型	环湖滨知识经济圈	利用高校的学科、人才优势,打造创新平台	环湖大科技创新产业园、环湖工大创新产业孵化园、环中国美院文化创意产业园(之江象山艺术社区)、下沙大学创意园
第二道三型	北钱798艺术区	利用工业遗产,发展创意产业和旅游	杭州丝厂、桥西678文化创意园、祥符里文化创意(天堂E谷)、创新创业新天地、钱江国际创意产业园、创意中国产业园、秋实东区坊、LOFT40、88艺术公社、唐尚433、世贸196、浙塑陶瓷艺园、乐家·智汇创意园、西岸国际艺术区、回春口文化创意产业集聚区
政策或设施依托型	非由·道茂里国家艺术中心	与众不同的外观设计,知识、艺术、设计等多功能复合	创意集聚基地,玉皇山南国际创意产业园,由欧美艺术区
环境诱导型	东院松山园	通过城市环境带动创新,创意产业发展,居住环境提升	环西湖景区、环西湖周边文化创意园、白马湖生态创意城、环湖创、美国、丁山湖网络文化创意园、由一村农居5000号合作

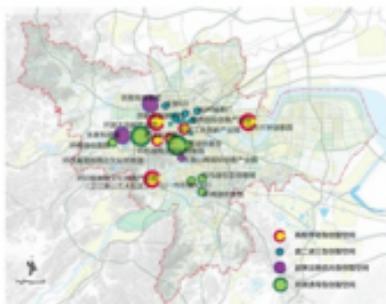


图4 四类创新空间分布示意图

资料来源：作者自绘

(1) 高校带动型创新空间

即围绕大学或科研院校分布的创新空间，其特点是通过地理区位的天然优势，获得高校得天独厚的“创新优势”。斯坦福的硅谷、北大、清华的中关村都借力高校的资源优势顺势而为，成为创新空间的典范。这类创新空间将高校科研能力作为创新动力源和母体，具备先天的创新人才集聚和创新文化扩散的优势。

杭州高校资源丰富，规划布局5大高教园区，2012年高校数量达38所，在校生45万人，形成斑块、点状相结合的分布态势。浙大、浙工大、中国美

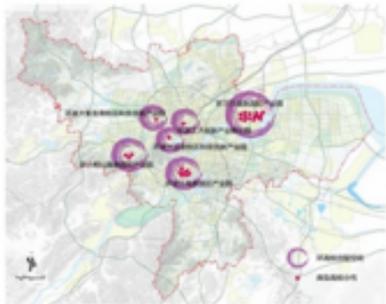


图5 高校带动型创新空间分布示意图

资料来源：作者自绘

院等国内知名重点高校已产生强大的外部集聚效应，逐步吸引以科技园为主要形式的创新空间的环绕分布。主要目前已形成有环浙大科技创新产业园、环浙工大创新产业孵化园、之江象山艺术社区、下沙大学创意园。以浙大科技创新产业园为例，其定位强调“三高”（高知识、高附加值、高创意）型的服务业发展理念，主要有科技研发、创业创新、服务外包、文化创意、企业孵化、企业总部、星级酒店、现代办公等业态，借助浙江大学校企合作的平台，享受其创新创业平台、世界级科研平台、全球化信息平台、国际化商业平台的成果输出，驱动企业转型。

(2) 退二进三型创新空间

即在城市产业结构调整和产业空间优化过程中，利用传统产业空间改造、再利用的创新空间。尤其当创新空间与建筑遗产保护相结合时，更是成为城市历史文脉保护与中心城区现代服务业的最佳组合。

近年来，杭州主城区内大量老的工业企业外迁至周边副城和组团，这些存量用地的再利用成为文创产业发展的重要依托，并且呈现出规模和数量快速扩大的趋势。既有由整个厂区改造而来的有杭州轴承厂、桥兴678文创园区、天堂E谷、创新创业新天地等。也有由单个厂房改造而来的创意工厂，如LOFT49、A8艺术公社、旼联166等。这些老建筑在空间改造、功能置换后再次参与城市生产活动，同时带动城市旅游和消费市场的发展，形成多功能的城市空间。

(3) 政策或设施依托型创新空间

即以特殊的政策优势或良好的基础设施而产生的创新空间。这类型空间往往具备空间、配套等条件优势，更加适宜高端制造业、高新技术产业的入驻，尤其可以利用政策优势获得技术扶持，更大规模地投入技术研发、科技创新。如创意良渚基地、未来科技城、玉皇山南国际创意产业园等。

余杭创意良渚基地凭借“良渚文化”的品牌定位，将文创产业作为其主导产业，打造文化创意、文化旅游、文化居住三位一体的生态新城。与此同时，

周边旅游、创意产业顺势而为,现已形成若干产业集聚区。2011年,中组部、国资委在杭州设立“人才特区”,将杭州未来科技城列为全国4个国家级未来科技城之一,随后国家、省、市、区等相继出台多个人才引进优惠政策,以吸引高端人才集聚于此。

(4) 环境诱导型创新空间

即依托城市或区域独特、稀缺的自然环境资源而产生的创新空间。该类空间毗邻或坐落于风景优美的风景区,以优越的自然风景激发创作灵感,构筑创意和智慧的发源地。

杭州江、河、湖、山交融的自然环境是其他城市不可复制的要素优势。因此,该类型创新空间对环境有较高要求的创新产业或人才来说,更具区域竞争优势。西湖、西溪、运河、白马湖、丁山湖等山水资源对需要环境催化创造力的创意产业来说,吸引力巨大。

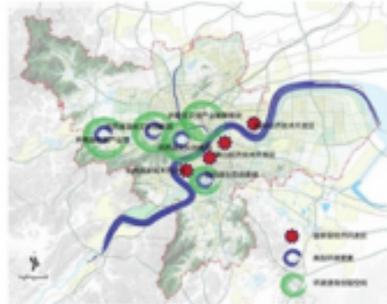


图6 环境依托型创新空间分布示意图

资料来源:作者自绘

4.2.2 留住创智人才——居住空间

人才资源是城市最可持续发展和最可靠的战略资源,创新人才是创新活动发生并散布到全社会的根本推动力。开展创智行动,首要策略就是加快推进高素质创新型人才向杭州集聚,吸引人,并留住人。就我国现阶段而言,住房保障问题是影响吸引人才的最重要因素之一。近3年,杭州市建设各类人才公寓约57万平方米,人才租赁房约42万平方米,但仍未满足2012年其实际需求的120万平

方米。据测算,截止2015年,人才房的需求将增加150万平方米,缺口仍然很大。但从已有项目的实施情况看,已建项目的建设运行情况良好,能够基本实现“建设即使用”。

4.2.3 加快智慧化发展

(1) 服务业“智能化”

服务业的“智能化”在杭州的经济转型背景下将成为智慧产业的重点,“智慧生活”、“智慧商务”、“智慧旅游”等均可在此体现。以杭州公共物流信息平台建设为契机,提高服务业领域的信息化应用水平。例如,通过大型电子商务平台和第三方服务平台推进电子商务在服务业领域的运用,同时完善其保障体系,通过相应的政策法规制定,保障信用、认证、支付等商务环节的进行。针对杭州的风景旅游特色,可以在旅游、酒店、会所、餐饮等服务行业加快推进其信息化水平,构建网上旅游综合服务平台,助力杭州旅游服务业水平提升。

(2) “智慧”城市服务系统

智慧城市服务系统涉及城市生活的诸多领域。城市基础设施方面,可以通过实时的电网管理提高电网的自测、自愈功能,并通过智能电表的计量,配置错峰用电方案。城市排水系统也可以在“智慧”的服务下,对若干监测点的水质、流量、液位、毒性进行监测,智能地制定各种运行调控措施。另外,为了适应竞争环境,政府也可以通过智能化的信息平台为城市提供更为智慧的服务,如建立市民数字学习平台、集成数字图书馆,通过电子政府服务一体化,推进电子政务等。尤其在杭州交通问题日趋严重的背景下,通过道路交通平台收集实时道路信息,在公共交通设施内部配置车队管理系统(FMS),根据路况、车速进行制定智能化的交通运行方案。

5 创智城市的实践和案例

5.1 关怀初创人员——下城区公共租赁住房

自2010年,杭州市政府开始专门编制人才公

离建设年度行动计划,以确保每年建设项目的空间落实。

以下城区人才公寓公租房为例,2011年建成使用,该公寓共5幢1060套,户型面积在29-40平方米。公寓设计充分考虑到毕业后初创人员较为敏感的居住成本问题,特别设计了“小户型、低租金”的户型,设施方面,公共食堂、卫生服务站、图书馆、电子阅览室、健身房、洗衣房等配套设施一应俱全,极大地提高了初创人员的生活便利程度。

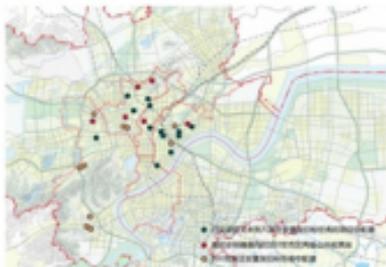


图7 2011年杭州人才公寓选址示意图

资料来源:杭州市公共租赁住房(2010-2011)建设布局规划

5.2 寻找创新空间——丝联166

丝联166原杭丝联厂的一部分,区块面积约1.5万平方米,已成为杭州著名的利用退二进三工业企业厂房改造的文化创意产业园区。截止2012年底,园区共有各类企业64个,类型涵盖广告设计、艺术创作、空间设计、视觉艺术、装饰设计、饰品设计等多个专业领域,以及餐饮等配套服务企业。总结丝联166的发展模式,可归纳为“园区主动、市场引导、政府扶持”。首先,杭丝联在企业转型过程中从市场经济形势、企业自身发展以及职工安排等角度出发,对生产厂房空间进行调整,选择文化创意产业园作为新的业态类型;各类文创企业根据产业本身发展的规律与要求,有选择地在相关园区创业、入驻和办公;另外,区政府、街道、市级相关部门均从各自职能角度、管理权限为园区和入驻企业给予帮助。市委市政府还专门出台了《关于利

用工业厂房发展文化创意产业的实施意见》等政策文件。

5.3 建设智慧城市——滨江区智慧新天地

该区块位于杭州滨江高科技园区,作为杭城将打造的首个智慧社区,未来将通过智慧交通、智慧社区、智慧楼宇、智慧管理、智慧环境形成支撑体系。随着城市建设的推进和信息平台的构建,滨江智慧新天地将实现空间与信息平台的对接,把“智慧”渗透到城市空间和市民服务中。

6 结语

开展美丽杭州创智城市行动必须坚持以人为本、创智为要、城乡统筹的核心理念,突出创新驱动、智慧发展的主题,建设以“天堂硅谷”为特色的创新型城市、互联感知和智能化为特点的智慧城市,是杭州实现转型的关键所在,而核心是人才。为此,创智城市行动围绕吸引人才、留住人才的要求,以筑巢引凤、初创有爱、智慧发展为目标,从拓展创新空间、集聚创新要素、建设智慧城市等方面展开行动,努力强化城市发展的新动力,为建设美丽杭州提供支撑。

参考文献

- [1] 连金五. “智慧城市”——中国特大城市发展的必然选择[J]. 经济与管理研究, 2011, (12): 75.
- [2] 马海涛, 方创琳, 王少刚. 全球创新型城市的基本特征及其对中国的启示[J]. 城市规划学刊, 2013, (3): 71.
- [3] 上海同济城市规划设计研究院. 杭州“2040”城市发展转型与创新——建立适宜创新阶段发展的空间战略.
- [4] 杭州市规划局. 基于创业创新需求分析的初创人才居规划研究.
- [5] 同[3].

作者简介

潘蓉 高级工程师
潘海松 总工程师, 教授级高级规划师

建设全年龄段共享的美好社区

——“美丽杭州”行动规划之服务均等行动编制探索

杭州市城市规划设计研究院 洪田芬 汤海瑞

【摘要】 为实现美丽中国建设的样本的目标,杭州编制了“美丽杭州”行动规划,提出了包括服务均等在内的十大行动。本文围绕服务均等行动,提出了“建设全年龄段共享的美好社区”的目标,分析了实现目标所存在的问题与挑战,结合示例,从设施共享与共建、设施空间挖掘、设施改善与扩容等方面,探讨了旧区推进的行动措施;从设施先建与共建、设施综合化设置、优质资源跨区发展等方面探讨了新区推进的行动措施,为美丽中国建设提供了有益的经验。

【关键词】 美好社区;服务均等;全年龄段共享

1 引言

为了响应党中央提出的建设美丽中国的号召,落实习总书记希望杭州成为美丽中国建设的样本的要求,杭州开展了美丽杭州行动规划,围绕“以人为本、创新为要、城乡统筹”的核心理念,提出了十大行动。服务均等是其中一项重要的行动。

服务均等是基本公共服务均等化的简称,它是实现美好生活的重要标志,也是中央对地方建设的基本要求。推进基本公共服务均等化,有利消除城乡、区域差距,促进社会和谐,让全体居民共享改革发展的成果。只有全体居民幸福,才有美丽中国。美丽杭州作为建设美丽中国的先行者,需要创新思路,加快落实均等化要求。

开展服务均等行动,要求顺应服务需求的变化,使服务设施合理布局、及时建设、有效利用,更好地服务于全体居民,打造美丽杭州的人本基础。为此,我们在服务行动中提出了“建设全年龄段共享的美好社区”这一目标,强化了服务设施的布局

和利用。

2 目标确立:建设全年龄段共享的美好社区

2.1 美好社区的标准

人民生活幸福,才有美丽杭州。社区是人民生活的基层组织单元,设施是社区居民感知城市美的重要载体。本次规划从社区设施对各年龄段社区居民不同需求的满足角度,提出美好社区的标准为:设施配套满足五大年龄段社区居民需求,实现均等与共享。

(1) 学前需求:婴幼儿拥有安全健康的室内外游憩环境,充足的学前教育资源。要求安排室内外安全、日照充足、环境清洁、空间宽敞的活动设施。

(2) 学龄需求:满足需求的优质教育设施和丰富的课外活动场所。要求幼儿园、中小学与住宅同步建设,提供满足服务半径、内容丰富的课外活动场所。

(3) 在职需求:完善的社区服务、知识与技能再培训。要求完善社区服务设施(如停车设施的配套等)、提高社区服务水平,建立社区就业培训机制。

(4) 居家需求: 优美和谐的社区环境、充分的社区交流与邻里互助。要求提升社区环境, 营造社区交流空间。

(5) 养老需求: 与日益增长的老年人口相适应的养老设施与服务关怀。针对以居家养老为主的养老特点, 要求社区提供老人日托、老年食堂、社区医疗等养老服务内容。



图1 行动目标分解树图

2.2 现实社区的问题

尽管杭州在基本公共服务均等化方面已做了大量工作, 但对照建设全年龄段共享的美好社区的目标, 杭州仍存在以下现实问题:

(1) 均等问题

设施配套区域不均衡。由于区划制约和设施分区配套的原则, 新区与旧区设施配套水平差异较大, 尤其是优质教育资源新老区不均衡情况较为严重, 新区教育资源的缺乏, 对新区入住率的影响较大; 在教育资源紧缺地区, 入学问题容易激化社会矛盾。

旧区更新面临设施空间不足。主要有两类: 一是旧区老年人口逐年增多, 依靠公办养老院建设难以满足需求, 需要发展社区居家养老服务, 但在旧区寻找新增用地来建设服务用房、满足服务设施配套规范的要求难。二是城市家庭小汽车拥有量增长迅速, 老小区停车设施供给严重不足, 面临着极大的停车压力; 而旧区用地紧张, 寻找合适的空间建设公共停车场难。

新区开发配套建设滞后。在新区的开发过程中, 设施配套建设滞后于住宅建设, 新区可居住性差, 影响了住宅入住率的提高。新区住宅的主要居

住人群是年青人, 对小幼设施的需求较高, 但现状配套不足。

(2) 共享问题

社区设施建设的年龄段需求不同成为制约社区设施共享的主要因素, 尤其是旧区设施配套不完善, 在无法新增服务设施用地的前提下难以实现社区设施的全年龄段共享。

快速城市化带来的人际关系隔膜, 生人社会是快速城市化的副作用产物, 冷漠、封闭、缺乏交流的社区氛围是打造美好社区的一大障碍, 如何以社区设施的建设和社区服务的提升, 加强邻里联系、促进社区交流、增强居民社区的认同感、归属感, 是服务均等行动的核心问题。

2.3 美好社区的设施提升建议

根据《杭州市城市规划公共服务设施基本配套规定》, 杭州市公共服务设施基本配套包括城市(区)级、居住区级、居住小区级、基层社区级四个

表1 杭州市公共服务设施配置体系与美好社区设施提升建议

层次 类型	居住区级	居住小区级	基层社区级	美好社区设施 提升建议
教育设施	初中	小学、幼儿园	-	与住宅开发同步 配置
医疗设施	社区卫生服务中心	社区医疗服务站	-	
文化设施	居住区级文化活动中心	文化活动室	-	综合设置, 老幼 共享, 居民可随 时共享学校的文 体设施
体育设施	居住区级体育中心	居住小区体育设施	体育健身点	
商业设施	居住区级商业中心、农贸市场	小区商业设施	-	住宅小区和商业 设施同步共享停 车设施
行政管理设施	街道办事处、派出所	-	-	
社区服务(含社会福利)设施	居住区级养老院、工作站、社区服务中心	养老所	社区居委会等	为居家养老提供 老人日托、老人 食堂等服务
市政公用设施	居住区级市政公用设施(类型见《规定》)	-	-	配套设施先行
其他	-	-	-	利用边角绿地、 开放空间建设口 袋公园

层次。本次研究对现有的公共服务设施体系进行梳理,以美好社区的配套标准,提出对原有设施体系的增补与完善、以及设施建设的时序等方面的建议。

2.4 行动措施与保障

在社区服务设施的配套建设上,一些品牌开发商已意识到做好服务对卖房子的重要性。如绿城建立了园区生活服务体系,其业主可以享受绿城医院的医疗服务及游泳培训、配送有机菜等增值服务。政府在美好社区建设中更应当有所作为。本次规划建议政府积极推动,以空间规划、设施建设、政策引导等形式,促进美好社区的建设。

(1) 空间规划:在已有的保障性设施布点规划中,加强社区层面规划的内容;将设施保障落实到控规实施层面。要求控规规划的地块强制性内容中落实配套设施的类型、数量、规模 and 设置要求。在新区规划时,应在集约用地的原则下进行设施综合设置。

(2) 设施建设:在旧区的设施建设提升中,应挖掘设施建设空间、提倡共建与共享,对现有设施进行改善与增容,解决旧区配套设施空间不足的矛盾;在新区的设施建设中,针对新区建设中配套设施建设不足与邻避设施建设等引起社会矛盾的突出问题,提倡邻避设施先建与配套设施不断完善,以商业综合体规划、优质教育资源与医疗资源倾斜等措施吸引人气。

(3) 政策引导:以政府政策引导资源共享,各公共资源向全社会开放,以满足不同需求;加强基层社区的建设资金、人力、物的投入,建立社区互助体系,加强社区居民的情感交流,互助互利,建立新型的人际关系。

3 服务均等行动的旧区推进

3.1 设施共享与共建

(1) 体育设施开放共享。杭州已有相关的条例规定。2004年6月30日杭州市十届人大通过的《杭州市全民健身条例》第二十四条明确规定“公

共体育设施应当向社会开放,并公布开放时间。在法定节假日和学校假期期间应当延长开放时间,并增设适应学生特点的健身项目。中小学校活动场所应在保证正常教学活动的条件下,应当面向社会开放,鼓励机关、企业事业单位、社会团体和个人兴办的体育设施向社会开放。公共体育设施的管理单位应当根据当地人民政府的规定,在醒目位置公布免费开放的设施和时间,并公布对学生、老年人、残疾人、军人实行免费或者优惠的项目。公共体育设施在本市全民健身日免费开放的时间不得少于四小时。”但在2013年杭州市人大举行的《杭州市全民健身条例》执法检查中发现,由于开放后的安全管理存在问题和缺乏统一管理的规范,杭州市半数中小学体育设施并未向市民开放。为此,应抓紧制定条例实施细则,推广社区证明、实名登记、签订文明公约、适当收费等较为成功的开放经验,促进公共资源的开放共享。

(2) 停车设施错时共享。统计数据显示,2008年杭州实施“停车新政”,推行错时停车制度,鼓励单位和社区“结对”,白天单位借用社区的停车位,晚上社区借用单位的停车位,取得了较好的效果。截至2012年底,全市共有105个社区与116家单位开展错时停车,挖掘车位5775个,其中市直机关和事业单位提供对外开放泊位2271个。但从统计数据来看,社区提供的车位远多于单位提供的车位,而且从实地调查来看,由于涉及到安全管理问题,部分提供停车位的单位实际并未实施,对社区停车难的问题缓解不大。建议以社区统一登记办理社区、单位夜间停车证等形式,减少安全风险,增进资源错时共享。

(3) 老幼设施和谐共建。在新开发居住区的规划中,已基本按照设施综合共建的原则推行。根据《杭州市城市规划公共服务设施基本配套规定》,规划居住区级文化活动中心需老年活动中心和青年活动中心,小区级设施中也包括文化活动站功能。但从老小区的设施建设情况看来,部分设置老年活动室,青少年尤其是幼儿活动设施多为私营的

商业娱乐与早教机构;而在杭州市农村地区,文化设施的代表形式为星光老年之家,缺乏青少年与幼儿活动设施。本次规划从综合共建的原则出发,建议改建现有的社区老年活动室,增设图书及小型儿童活动设施,兼容漂流书屋,提供老年人与儿童共同交流的活动空间,形成老人向儿童传授知识与生活技能,同时充实老年生活的双赢模式。

3.2 设施空间挖掘

针对城市旧区小区绿地与社区室外交流空间空间缺乏的现状,规划建议以开辟微型公共空间的形式加以弥补。如利用街角、商务楼前开放空间等边角用地进行美化和功能填充,开辟为社区居民服务的各种小型绿地、小公园。口袋公园(Vest-pocket Park),如曼哈顿的佩雷公园占地仅390平方米,绿亩公园占地590平方米。口袋公园在有限的城市空间内为人们提供了尽可能丰富的户外活动场地,为不同年龄、不同文化层次、相同兴趣爱好



图2 口袋公园建设形式示例

的居民提供了交往的空间,促进了人与自然、人与人的交流,有助于促进社会和谐健康地发展,也可以为居民提供了交往的空间,促进了人与自然、人与结合一些老小区的建筑底层改造,进行功能置换,增加居民交往空间、社区服务用房、小区停车房等。

3.3 设施改善与增容

(1) 老龄化设施改善。从杭州市老城区的居民人口来看,老城区内许多旧小区已成为“老年社区”。但在旧小区增设养老院用地的可行性较低,居家养老成为老年人的主要选择。然而,老旧小区的社区养老服务设施建设薄弱,设施不完备。日本推行“小规模(20-30张床位)、多技能(包括24小时的入住照顾服务、白天的日托服务和居家上门服务)的社区养老服务”的经验值得我们借鉴。本次规划建议结合社区卫生服务设施,开展老人日托和老人护理、独居老人生活关怀等服务,并可在社区中开设老人食堂等。针对老年社区缺乏社区服务设施用地的现状,可考虑由政府收购部分居民楼底层住宅,满足社区服务的需求。

(2) 社区学院建设。社区学院在中国主要负责除高等教育体系范畴之外的职业教育。目前,我国大中城市居民家庭对社区服务的需求很大。来自国家统计局的资料显示,在北京、上海、广州、成都、西安、沈阳和青岛这七个城市中,有70%以上的家庭需要家电维修、房屋维修等各种服务,累计可为社会提供2000万个就业机会,而目前空缺的就业机会超过了1100万个。然而,以上几大城市的调查则显示,下岗职工大多数只有初高中文化程度。初中水平就占52.2%,高中水平占28.9%。下岗职工中,无职业技术职称的达51.7%,有初级或中级职业资格的各占1.1%,高级职业资格的只占1.9%。职工下岗以后,没有接受过培训的占80%。多数下岗职工表示愿意接受短期的专业性和操作性强的培训。本次规划建议杭州市社区学院的发展定位,应当以职业培训为基础,提高社区就业知识技能,实现社区充分就业的目标。其教育设施可利用社区文化活动中心等现有空间,以短期的社区服

务专业培训形式为主。

3.4 旧区实践的杭州示例——稻香园南社区服务提升

稻香园南社区是主城区的一个老小区。老年人口比重较大,配套设施有基础但不够完善,现状已无用地可增设设施,存在着老年服务设施不足、停车位不足、公共空间不足等问题。行动建议挖掘资源潜力,完善社区配套,提升社区服务能力。一是建设老幼共乐设施、社区学院、老年食堂和老年看护中心,让老有所乐;二是社区与周边单位结对错时停车,缓解停车难;三是社区挖潜,增加口袋公园;四是地块开发与教育配套同步建设;五是借鉴上城“333+X”模式(明确政府、社区、社会3个主体和公共服务、自助互助服务、便民利民服务3种体系,搭建社区公共服务、社区居民参与和社区服务落地3大为民服务平台,探索出了一条社区建设与基层社会管理的复合型治理之路)的经验,构建全年龄段共享的社区大服务体系。通过以上举措,将大大提升社区美好生活的质量,增强居民的幸福感。



图3 稻香园南社区服务提升示例

4 服务均等行动的新区推进

4.1 设施先建与共建

从新区开发的实践经验看来,那些大家都离不开、又都不想放在自家门前的邻避设施(如公厕、

垃圾中转站、变电所、污水泵站等对周边环境有一定影响的市政公用设施)的建设和幼小教育设施配套不足是新区居民社会矛盾的首要原因。其次,医疗设施、文体设施、商业设施建设的滞后也影响新区人气的集聚。为此,要结合年龄结构的变化,合理配置幼儿园、小学等设施。要根据开发进度,在近期建设规划及年度实施计划中,优先建设邻避设施,教育设施、农贸市场、公交线路及场站与居住区同步建设,提高小区的可居住性。要积极促进大型商业的尽早入驻,促进新区的成熟。

4.2 设施综合化设置

从服务设施的使用规律来看,等级越高,专业化越强;等级越低,综合化越强。《杭州市城市规划公共服务设施基本配套规定》确定了居住区级、居住小区级、基层社区级三个层面的公共服务设施基本配套,各类设施分别有不同的用地标准和建设标准。考虑到用地紧张、有利实施和管理,提高使用率,对社区服务设施,宜鼓励设施综合化设置,如以综合性的社区服务中心兼容多样化的社区服务功能、养老设施兼容工疗站等其他福利设施等。

4.3 优质资源跨区发展

城市新区拥有更高的房价、更优良的环境、更多的就业机会,但对人们居住的吸引力仍然不能与配套设施,尤其是优质的教育、医疗设施的建设对新区人口的集聚有着极其重要的作用。由于小学、初中教育、医疗设施按行政区配置,那些缺少优质教育、医疗资源的行政区,其新区的开发就会受到制约。为此,规划建议推进优质公共资源的跨区合作,跨区实施“名校、名院集团化战略”,以合作办学的形式,引导旧区优质教育资源和医疗资源向新区渗透,改善新区的可居住性,加速新区的成熟。

4.4 新区实践的杭州示例——丁桥居住区一期住区社区服务提升

丁桥居住区一期(丁桥东单元)是一个位于主城边缘的大型新居住区,规划人口9.6万人,现已入住5万人。2004年单元控规与修规编制完成后,

2005年开始投入建设。由于建设经验不足,最初存在配套滞后于居住开发且类型单调、交通不便、停车配建标准较低导致停车设施不足等问题。2006年控规修改,明确了各公共服务设施用地的具体配建设施,并以社区综合服务中心的方式,集中布置、综合共建,增加了街道办事处、派出所、社区卫生服务中心等功能,均衡分布净菜超市。2010年增设文化活动中心项目。2013年增设社会福利院(养老设施)、工疗站等社会保障项目。自2008年开建第一条公交线,至今已有10条线路,包括2010年初开建的快速公交3号线。目前,单元内全部土地已出让完毕,配套设施已建成90%。配套的增加和完善推动了居住人口的入驻和区域的成熟。为此,新区开发,配套同步,至关重要。行动建议以资源挖潜和增加服务内容的方式,实现社区服务的再提升。



图4 丁桥居住区一期居住社区服务提升案例

5 结语

近年来,杭州在服务设施均等化的标准制定和建设方面做出了许多努力。如制定了《杭州市城市规划公共服务设施基本配建规定》,增添了社区学院、托老所等国外普遍设置的设施;也制定了体育设施等公共资源共享的相关规定和促进停车设施错时共享等。但在具体的实践中,还存在难以落实,或者落实后难以完全执行等具体问题。

本次规划围绕打造全龄段美好社区的目标,

分析了社区设施配套中存在的主要矛盾和突出问题,引进了口袋公园、社区养老、社区学院等先进理念,并针对旧区和新区两种类型,在设施共享与共建、设施空间挖潜、设施改善与增容、设施先建与共建、设施综合化设置、优质资源跨区发展等方面进行了探索,提出了相应的行动措施,为建设“美丽杭州”提供了有益的经验。

参考文献

- [1] 杭州市委十一届五次全会文件,“美丽杭州”建设实施纲要(2013-2020年),2013.7.
- [2] 杭州市规划局,杭州市城市规划设计研究院,“美丽杭州”行动规划[Z],2013.7.
- [3] 杭州市环境保护局,“美丽杭州”建设三年行动计划[Z],2013.7.
- [4] 侯成哲,杨润潮,李玮,杭州市城市规划公共服务设施配建规范(Ⅱ),杭州:杭州市城市规划设计研究院,2009:10-12.

作者简介

洪四奇 规划师
汤海斌 总工程师,教授级高级规划师

〇〇

国务院同意温州修改城市总体规划

8月4日,住建部致函浙江省政府,明确国务院已经原则同意开展《温州市城市总体规划(2003-2020年)》修改工作。关于修改工作,住建部要求:遵循城市发展客观规律,妥善处理近期与远期、发展与保护、需要与可能、局部与整体的关系,科学分析预测城市发展建设的客观需求,明确规划期内规划建设重点,提前做好空间预留控制,体现智能、绿色、低碳的新型城镇化发展要求,促进城市转型,防止无序发展;坚持城乡统筹规划,促进区域协调发展;坚持节约和集约用地,合理控制城市规模;加强自然资源和历史文化遗产保护;加强与交通、环保、水利、铁路、机场、文物保护等专项规划的协调,合理确定设施布局。

(来源浙江省建设信息港)

三大行动推进杭州公交都市建设

杭州市城市规划设计研究院 龚正明 吕剑 王峰

【摘要】“交通治堵”是美丽杭州建设的重要行动之一,也是顺应百姓期待,破解民生难题的务实之举。在杭州机动化快速发展背景下,笔者认为杭州交通治堵的根本在于必须摆脱小汽车依赖的交通发展路径,走上公交都市的发展道路。本文认为杭州需要在公交服务提升、公交引导开发和改善景区交通等方面有所行动,作为切实推进杭州公交都市建设的关键点。

【关键词】 公交都市;交通治堵;美丽杭州

1 前言

为推进“美丽杭州”建设,2013年杭州市规划局组织编制了“美丽杭州”行动规划。该规划认为必须着力解决杭州面临的机动化发展过快、公交分担率提升遭遇瓶颈和景区交通拥堵等城市交通发展中的重大问题,而实施公交都市行动是解决上述问题的根本出路。

该规划提出了以便捷出行和绿色出行作为杭州发展公交都市的指导方向,重点争取在公交服务提升、公交引导开发和景区交通畅行三个方面有所突破,通过规划引导实现让公交快起来、公交社区多起来、景区交通畅起来的目标。

2 杭州交通拥堵的成因分析

2.1 交通建设滞后于机动化发展速度,面临交通两难的挑战

近年来,杭州市机动车拥有量迅猛增长,截止2013年4月统计数据,杭州市区的老城区(市区范围内上城、下城、江干、拱墅、西湖和滨江六个城区)机动车保有量达到100万辆,其中含货车10万辆,大中型客车2万辆,因此老城区范围内有88万辆

小汽车,其中10万辆为单位车,78万辆为私家车。其中,主城区范围内(老城区范围内不含下沙、滨江)车辆数按80%的比例推测,则有70.4万辆小汽车,其中8万辆为单位车,62.4万辆私家车。

表1 杭州市历年私人小汽车发展状况(数量单位:辆)

年份	市区		老城区	
	私人小汽车	增长率	私人小汽车	增长率
2006	287206	30.1%	183329	32.3%
2007	362413	26.2%	234526	27.8%
2008	433837	19.7%	281630	19.8%
2009	506523	28.2%	328884	27.6%
2010	749117	33.0%	490541	34.0%
2011	909095	22.8%	590801	22.9%

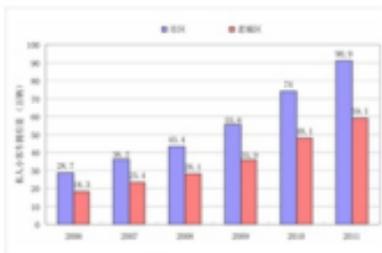


图1 杭州市历年私人小汽车拥有量发展变化图

随着车辆的快速增长和机动化出行的激增,杭州市区已经形成了较为突出“行车难”和“停车难”问题。

行车难问题突出表现以下方面:一是主城与副城、组团距离较远,居住在外围就业在主城的通勤交通距离在15-20千米,临浦、瓜沥、义蓬等组团通勤交通距离更在25-35千米,需借助地铁和快速路系统才能有效联系,但这两者建设均滞后于交通量的增长;二是杭州主城区西南象限是西湖风景区,先天缺陷影响交通流的疏解;三是主城区道路网密度5.51千米/平方千米,处于国家规划5.4-7.1km/km²的下限水平;四是随着公民对自身权利的关注和维护,高架路等建设面临拆迁难题,项目推进速度受阻。

停车难问题突出表现为现状停车位缺口大,随着车辆的不断增长,主城区车均泊位数不断降低,详见图2。而按照国内外普遍经验,车均泊位数至少需要1.2以上。当前执行的停车配建标准仍偏低,利用学校操场、绿地建设地下停车场推进难,停车位建设老账未还新账又欠等各种制约停车位供应的问题亟待解决。



图2 主城区历年车均平均
拥有泊位数变化对比表(单位:个/辆)

2.2 公共交通发展遇到瓶颈, 进一步提升公交分担率面临挑战

现状公共交通方式尚未成为杭州居民出行选择的最佳选择和主导方式,与国内部分大城市对比,杭州公交分担率水平不高。近年来公共交通分

担率提升遇到诸多困难,市区范围2009年公交分担率为17.45%,2010年为19.08%。近年来北京、上海、广州和南京等城市随着地铁线网的不断完善,公交分担率有较大提升。以广州为例,1995年公交分担率为26.5%,2005年公交分担率为33.3%,2012年公交分担率为38.7%。公交已经成为广州城市交通的主体。

当前杭州公交客流增长速度较慢,尤其是常规公共交通客流更呈现一定幅度的下降,如2013年4月杭州常规公交月客流为11687.0万人次,较2012年4月的12191.3万人次下降4.1%。笔者认为,公交运行车速过低(杭州市区公交早晚高峰公交平均不足10千米/小时)、公交车外等候时间过长、地铁较驳不够便捷等因素已成为制约杭州公交发展的关键问题。

2.3 风景交通拥堵问题较为突出, 成为高度受到关注的交通难题

2011年6月26日,杭州西湖列入《世界遗产名录》。进入“世遗时代”后,在品牌效应推动下,各类“长假”以来景区客流剧增,根据媒体报道,西湖申遗成功后的首个“十一黄金周”,虽然淅淅沥沥的秋雨或许扰乱了很多市民游客的旅游步伐,但还是迎来了单日36.7万的客流高峰。2012年1月27日单天杭州西湖风景区的流量就高达43万左右,大大超过景区适宜的客流量,景区道路不堪承受,几近瘫痪。

随着机动车保有量不断增长,自驾游的方式越来越受到人们的追捧,旅游出行结构发生了重大转变。对比2000年、2005年以及2010年的交通调查数据,杭州本地居民中,以私家车方式去景区游览的比例从2000年的3.3%上升至23.5%;外地游客这一比例由1.4%上升至18.3%。

西湖风景名胜区内“假”必堵、车辆长期排队现象普遍,拥堵的时间越来越长、拥堵的区域越来越多。为了应对日趋严重的景区交通拥堵,虽然杭州逐步采取了“单双号”、“单循环”等各类机动车需求管理措施,但随着城市机动化的高速发展,城

乡居民旅游出行方式的转变,景区的交通问题始终没有得到有效的解决。

3 以建设公交都市治理城市交通拥堵

3.1 城市交通发展模式的转变

从杭州机动化快速发展和公共交通发展面临瓶颈的现状来看,下一阶段杭州无论从道路和停车空间资源、大气环境容量和基础设施建设投入上,越来越难以支撑小汽车主导的城市交通发展“老路子”。《杭州市城市综合交通规划(2007-2020)》报告认为在2020年杭州六城区规划路网所适宜机动车保有量为85万辆左右,而现状已突破100万辆,道路扩容的余地已非常有限,按照现状的机动车增速测算,至2020年杭州市区需要的停车场库面积将由现状的1000万平米增加到8000万平米左右,在杭州日趋紧张的城市用地条件下如此规模的停车场库建设是难以实现的,杭州已经到了必须告别小汽车依赖的交通发展路径,走上公交都市发展道路的十字路口。

3.2 公交都市发展的国际经验

国际大城市交通治理的经验表明,道路面积的增长始终无法跟上机动车的增加,必须对机动车交通需求进行管理。通过整合公交与用地一体化开发的公交都市来发展大运量公共交通,提高公交分担率是解决城市交通拥堵问题的根本出路。

以香港城市发展为例,香港通过高效的用地与公共交通的整合实现了城市交通的有序运行,城市开发的集约节约,城市发展的高效生态。2011年,全港人口约710万人,全港地域面积1108平方公里,其中建设用地仅占23%。大量人口集中在较少的建设用地范围内,而建设用地与轨道交通线路和站点紧密结合。2011年香港位于轨道交通车站500米范围内住宅单位占全港比重为42%;人口占全港比重为50%;商业及办公室楼面面积占全港75%。香港居民日常出行主要依靠公交组织,公共交通分担率为90%。香港各类公共交通每日载客量超过1100多万人次,其中1/3以上依靠轨道系统。与香港对

比,杭州轨道交通周边城市开发和人口、岗位的集中度都偏低,杭州至2020年轨道交通基本成网条件下,位于车站500米范围内预计居住人口占市区人口的20%;第三产业岗位占市区岗位31%。通过对比,杭州在发展公交都市既具有较大潜力,更需要通过规划引导将潜力转化公交都市的具体行动。



图3 香港轨道交通站点周边500米涵盖范围图



图4 杭州轨道交通站点周边500米涵盖范围图

3.3 发展公交都市的现实意义

为治理城市交通拥堵,构建“美丽杭州”,通过行动规划的引导加快实施公交都市具有重大的现实意义。首先,公交都市是杭州落实公交优先,缓解交通拥堵的根本举措。杭州历来坚持发展“五位一体”的大公交体系,完善公交主导的城市综合交通体系,通过公交先建、公交提速、公交先优,提升公交分担率,是城市交通拥堵治本之举。其次,建设公交都市的关键是要实现公交导向开发,引导公交出行。推进公共交通与用地一体化开发,建立以公共

基于美丽中国建设样本的杭州河道整治对策

杭州市城市规划设计研究院 冯一军

【摘要】 杭州经过多年的河道综合整治与保护开发工程建设,总体水环境形势依然比较严峻。结合国外的经验,提出杭州的河道整治需要转变整治模式,更加强调河道的生态效益,在此基础上发挥社会效益和经济效益,使河道的综合功能得到充分的发挥,努力成为建设美丽中国的样本。

【关键词】 杭州;河道;生态整治

1 河道整治的重要性及存在的问题

杭州位居江南水乡,历来与水有着不解之缘。杭州的历史就是一部因水而兴、因水而名的历史,大大小小的、纵横交错的市区河道,承担着排水、景观、旅游、航运等多种功能,与杭州市民的生活、工作空间紧密结合。“倚河而居、倚河而业、倚河而游”是杭州人民的心愿,“流畅、水清、岸绿、景美”是实现这一心愿的根本前提。通过河道整治,着力改善城市水环境,提高城市综合竞争力,是人民群众日益增长的物质文化生活的需要,也是建设东方品质之城的要求。

杭州市委、市政府十分重视水环境的综合治理和保护。1982年中东河整治拉开了改革开放以后河道整治的序幕,延续至今已开展四轮大规模的整治,完成近半河道450km河道的整治任务,河道水体及周边环境发生了较大变化,较好地发挥了河道的防洪排涝、城市景观、休闲旅游等功能,沿河产业日趋繁荣,但仍存在水质环境远未达标、水生态恢复缓慢等问题。在工程实践中,采用了生态护岸、缓坡植被带、人工湿地、生物浮岛等生态技术,但河道水质的改善受季节、降雨等外界影响较大,很大程

度上依赖于配水工程的实施,而非河道本身生态系统的恢复。近几年的水质监测情况中,约70%的监测点次为V类和劣V类(主要超标因子为氨氮和总磷),就是水质、水生态方面问题的最终反映。

习总书记要求杭州成为美丽中国建设的样本,作为样本,杭州需要在河道治理上走上全国前列,成为示范,为落实这一要求,“美丽杭州”建设提出了“改善城市内河水质,市区绕城范围内河道消除黑臭;50%的水体达到或优于Ⅲ类水质”三年行动计划。如果不调整整治理念,实难达到这一目标要求。

2 河道治理的经验借鉴

2.1 河道生态系统的认识

河道是自然生态系统最重要组成部分之一,河道生态系统是由生物系统、广义水文系统和人工设施系统等3个子系统组成的大系统,生物系统包括河流系统的动物、植物和微生物。广义水文系统包括从发源地直到河口的上中下游地带,流域中由河流串联起来的湖泊、湿地、水塘、沼泽和洪泛区,以及作为整体存在的地下水与地表水系统。水文系统又与生物系统交织在一起,形成水域生态系统。而人类活动和工程设施作为生态环境的一部分,形成

对水域生态系统的正负影响。^[1]

西方国家通过研究认为,整治河道不应孤立地处理河道里的水体,而要综合考虑整个河道的生态系统,促进其健康和可持续发展。继而提出了创造条件使河道生态系统尽可能回到未受干扰的状态,至少达到一种接近自然的状态。考虑到我国目前的发展阶段,河道整治的目标不可能返回到以前的原始状态,也不是创造一个全新的生态系统,而是立足河道现状,积极创造条件,使河道生态系统逐步得到恢复。这样就单纯的河道水质恢复扩大为河道生态系统的恢复,把整治的范围从河道及其两岸的物理边界扩大到河道生态系统的生态尺度边界,关注的对象不再是仅仅具有水文特性和水力学特性的河道,而是还具备生命特性的河道生态系统。

2.2 国外河道整治理念

从20世纪70年代起,欧美一些高度城市化的经济发达国家和地区,由于水环境遭到破坏而给城市带来的负面影响日趋严重,引起社会的广泛关注,开始投入巨资进行河道水环境治理,把河道整治作为一项生态修复工程来进行,达到逐步恢复其自然生态的目标。

通过多年的实践,国外河道生态整治技术得以迅速发展,并积累了大量的成功范例。20世纪80年代,德国、瑞士等国提出了“重新自然化”概念,将河流修复到接近自然的程度。欧洲实施了“莱茵河行动计划”,该计划不仅要改善河流水质,而且要提高河流栖息地质量,使鲑鱼重回莱茵河。^[2]20世纪90年代初,日本提出了“亲水”观念,开展了“创造多自然型河川计划”,对5700km河流采用多自然型河流治理法,其中2300km采用植物堤岸,1400km采用石头及木桩护底的自然堤岸,不得已使用混凝土的2000km堤岸也按生态型护堤法进行了覆土改造。^[3]

根据国外的经验,河道生态整治的任务包括以下两方面的内容。

(1) 水文条件的改善。如果河道采用单一的断

面形状的话,河道内的水也将以单一的形态流动,环境条件就变得十分单一,只能形成贫瘠的、不稳定的生态系统。故岸线要有宽有窄,护岸要有柔有硬,河道内要有浅滩和深潭,呈现出结构上的多样性,可以营造出多种多样的、丰富的环境条件,形成丰富、稳定的生态系统。具体包括恢复河流的纵向连续性和横向连通性,尽可能保持河流纵向和横向形态的多样性,防止河床材料的硬化,通过水资源的合理配置维持最小生态需水量等。

(2) 生态系统的修复。自然的河道有大量的动物、植物和微生物,都有降解污染有机物的作用,形成了河道的自净能力,而河流污染使鱼虾生物基本绝迹,而代之以适应污染的各类底栖微生物,导致城市河流及其两岸的生物多样性下降,特别是一些对人类有益的或有潜在价值的物种消失,故要采取合适的措施,增加水中溶解氧,利于好氧微生物、鱼类等水生生物的生长;种植水生植物,吸收无机盐类营养物质;大量微生物以生物膜形式附着在植物根系上,促进水体净化,改善河流水质。具体包括保持植被的自然特征,河道内采取曝气、稳定塘、微生物修复、植物修复技术,水景观建设采用自然景观等。

3 杭州河道整治的思路及启示

杭州丰富的河网为建设“美丽杭州”提供了自然基础,河道不仅要满足防洪、旅游、娱乐、景观、生态、改善人居环境等通常的要求,更要求尊重河道系统的自然规律,达到人与自然和谐相处的目的,使人们的宜居感受和精神生活得到提升和满足,不仅实现表象的“美丽”,更是实现有内涵的“美丽”。但传统的河道整治理念和技术已经不能满足需要,迫切需要生态化的理念来指导城市河道整治工作。从国外的实践来看,不从完整的生态系统去把握设计,肯定不能满足水环境改善、河道可持续发展的目的。

3.1 开展生态整治的条件分析

河道生态整治的理念是逐步被人们所认识的。但是,要具体实施也是需要一定的条件。

(1) 土地条件。生态整治需要在河道的两侧有一定的土地资源。杭州的河道都有一定的绿带控制,可以满足河道生态整治的空间要求。

(2) 水文条件。生态整治中的水流速度的控制十分重要。过大的流速会使植物的栽种变得困难,甚至影响自净能力的发挥。杭州属于平原河网地区,河道中的水流速度都比较小,即使为了改善水动力条件而加强引配水,一般水流速度也不会超过 0.5m/s,十分容易实施河道的生态整治。

3.2 杭州开展生态整治试点的经验

2004年,西湖上游四大溪流之一的长桥溪开展了生态修复工程,净化长桥溪流域居民污水和拦截长桥溪泥沙入西湖,由乔灌木、湿生植物、挺水植物和沉水植物共同组成的湿地生态系统的构建,提高了长桥溪水生态公园的生物多样性,促进了湿地生态系统的稳定,利用长桥溪流域的微地貌和水动力作用,通过物理、化学、生物、生态等手段综合处理流域内污水,入湖水质得到了明显改善。^[6]

近几年城区河道整治中,西溪河、庙桥港、百尺姜堰河等河道开展了生态治理试点工作,西溪河采用“射流曝气+生态基+生态格栅+水生生态浮岛”组合工艺,庙桥港采用“太阳能动水机+生态浮岛”组合工艺,百尺姜堰河采用“食藻虫+沉水植物”组合工艺,项目实施后水体透明度得到明显提高,水质也有不同程度的改善。

这些工程都取得了良好的效果,但由于河道水环境的多样性,现有的方法无法普遍推广,需要从清淤、截污纳管、生态建设、养护等多环节的协同考虑生态整治的技术方案,方能发挥其作用。

3.3 启示

3.3.1 彻底的截污工程是基础

河道黑臭是有机污染的一种极端现象,是由于水体缺氧,有机物腐败而造成的。当河道所接纳的污染负荷远远超过自身净化能力后,就会引起河道黑臭。杭州还存在不少的黑臭河道。

大量外源性污染物进入河道是河道黑臭的主要原因,过多的污染源排入,造成河水溶解氧过低,

从而抑制了水生动植物的生长,使水体逐渐失去自净能力。

黑臭河道整治的关键是截污治污,否则不能从根本上改善水质。要加快污水收集管网工程建设,扩大生活污水和工业废水集中收集范围,减少错接误接的排放口;对于暂时无条件截污纳管的城郊结合部和农村地区,则可以临时设置采用无动力厌氧、微动力、人工湿地等工艺的自处理设施,处理达标后排入河道,待外部污水管网成熟或区块改造时再接入污水管道中。

由于河道两岸堆积的废物等潜在污染源同样会对河道造成污染,需要建设这些区域的垃圾定点堆放设施,制定按时收集、定点处理等相关制度,彻底清除污染源。

3.3.2 构筑动植物组成的生态净化系统

按照系统性治理的要求,在控制污染源的基础上,综合河道实际情况,进行河道生态系统修复工作,可采用建设生态护岸,种植水生植物,投放本土水生动物的方式,形成多层次的水生生物系统,并通过这个过程净化水质。

生态护岸具有天然河岸的多孔性,形成可渗透的界面,成为水生或亲水植物的良好环境;植物为水生高等动物(如鱼虾类)、水生微生物(含细菌、藻类、原生动物)提供非常适宜且多样的栖息场所;河道环境多样性的增加,促进了水生生物多样性增加;生物多样性增加,使河道具有较高自净能力和较大的环境容量,水质的改善得以实现。在杭州河道整治中采取生态整治的方法,可以改变水质改善不佳的状况,最终构建集防洪、生态、景观等多功能于一体的杭州河网体系,实现水生生态体系完整、水生态环境优美,成为“美丽杭州”建设的建设基础和显著标志。

3.3.3 加强研究,技术方案要因地制宜

生态系统具有很强的复杂性和不确定性,不同的地域,气候、水文等自然条件不同,污染原因和人类的活动规律也有很大差异,这都决定了河道生态修复技术的复杂性和多样性。通过(下转第9页)

美丽乡村规划作为村庄规划新模式的编制实践

——以淳安县枫树岭镇下姜村为例

杭州市城市规划设计研究院 诺燕灵 曹韩霖

【摘要】 美丽乡村计划是社会主义新农村建设的成功探索,如何与传统的村庄规划相结合来编制科学合理的“美丽乡村规划”,以期更好的服务于社会主义新农村建设,还需要探索和研究。笔者参与编制了浙江省重点培育的淳安县下姜村美丽乡村精品村规划。下姜村曾是三任浙江省委书记时的基层联系点,备受省市县乃至国家领导的重视,具有极强的示范作用。在编制过程中的规划内容、技术方法、工作思路和问题解决都具有-定的代表性。

【关键词】 美丽乡村;新农村建设;示范作用

1 引言

美丽乡村建设起源于浙江安吉,逐步影响全国的新农村建设,已成为中国社会主义新农村建设的代名词。为了更好地建设社会主义新农村,浙江省委、省政府制定了《美丽乡村建设行动计划(2011-2015)》作为“十二五”期间协调推进乡村生态文明建设和新农村建设的战略部署,是浙江省当下乡村建设与规划的基本依据。计划提出以“千村示范,万村整治”为载体建设一批全国一流的宜居、宜业、宜游美丽乡村。按照“重点培育、全面推进、争创品牌”的要求实施美丽乡村建设行动计划。

浙江省的美丽乡村建设以促进人与自然和谐相处、提升农民生活品质为核心,围绕科学规划布局美、村容整洁环境美、创业增收生活美、乡风文明身心美作为目标要求。

主要任务包括生态人居建设、生态环境提升、生态经济推进和生态文化培育四个方面。生态人居建设主要是农村住宅集约集聚建设,防灾减灾的同

时注重乡土文化和自然生态,并完善各类基础设施;生态环境提升主要是通过完善环保设施,推广节能节材技术、连线成片的多村联动、绿化美化村庄来打造整洁美好的村容环境,并建立长效管护机制维护环境成果;生态经济推动主要是通过发展生态农业、生态旅游业和低耗低排放工业来实现产业的转型升级和创收增收;生态文化培育则是挖掘文化和遗存来培育村庄的文化特色,开展宣传教育来改善生产生活方式,推行民主的制度来维护和诸稳定。

2 下姜村的特色和存在的问题

下姜村位于淳安县西南部的浙、皖、赣三省交界处,距县城千岛湖镇68公里,距枫树岭镇政府所在地约2.5公里,有枫林港河道及县道淳杨线穿过村庄内部。整个行政村由宰尔(后龙坑)、伊家、下姜老村三个自然村组成,全村共有农户237户,总人口745人;农民收入来源主要依靠种植经济作物、劳务输出及畜禽养殖等。拥有竹子、蚕桑、茶叶、

中药材等四大主导产业,农民人均纯收入位于枫桥古镇前列。

2.1 自然人文等特色优势资源

(1) 自然环境优美,具有传统村落选址的典型特征

下姜村位于较为平坦的河谷地带,四面环山,枫林港在村内呈“S”型蜿蜒穿过,各自然村散布在大片农田之间,具有浓郁的田园风光。其中下姜老村位于河道形成的半岛上,北依山体面临河道,建筑依山而建,符合中国传统理想的风水格局。

(2) 政治资源丰富,近年来一直作为省市县的示范村

作为三任省委书记的联系点,下姜村近些年在村庄建设、经济文化与社会发展快速发展,逐步成长为淳安县,也是浙江省的基层党建示范村,先后被评为“全国生态家园示范村”、“浙江省卫生村”、“浙江省文明村”、“浙江省文化示范村”、“浙江省绿化示范村”、“浙江省五星级法制示范村”、“杭州市全面小康建设示范村”等。还有各级领导关心基层发展留下的各种图片、信函、题词等重要资料,以及访问和住宿过的农家。

此外,下姜村作为新能源示范村,大量的沼气池利用和养蚕、养猪、养牛等传统生产方式的保留也是作为生态村庄的一大特色。

2.2 存在的主要问题

下姜村作为各种示范村近年来已开展过综合整治工作,使村容村貌有了较大改善,村民生活水平有了较大提高,但与美丽乡村计划的要求还有一定差距。

(1) 生产方式传统、劳动力老化、村民收入水平仍然偏低等山区农村常见问题都还存在

尽管近年来下姜村特色农业如中药材等有所发展,但总体上传统农业依然占主导地位,农业生产方式传统、布局紊乱、亩产量低、土地产出率较低。农民收入中外务工收入占较大比例,留在村里务农的劳动力以50岁以上的村民为主,文化程度偏低,加之缺乏专业技术和经营头脑,村级经济

收入主要来源于生态公益林补偿,土地等要素收入少,村级经济积累少。2010年农村经济总收入1666.89万元,人均纯收入只有7248元。

(2) 牲畜养殖、公共空间缺乏等影响村庄内部居住环境

传统的家畜养殖方式虽是生态村庄的特色并为沼气提供了原料保障,但对居住品质又有很大的负面影响。前期的村庄整治将分散在每家每户的牲畜养殖进行了集中,设置了多处公共养猪圈和公共厕所,但内部卫生条件较差,且仍穿插在村庄内部紧挨民居,蚊蝇和臭味对居住环境的严重影响难以避免。如何解决这一矛盾是改造工作的难点。

此外,由于缺乏统一的规划管理和村民不重视公共用地和空间的预留和协调,建筑间距较小,违章搭建和乱堆乱放情况严重,使得公共空间受到极大压缩,公共绿地、公共活动场地缺乏,居住品质大大下降。

(3) 上游水电站影响村庄外部自然环境

由于上游水电站拦截,现状枫林港河道内水量偏少,两侧河滩裸露,水质逐渐恶化,且现状淤积生硬,缺乏亲水性。使村庄优良的选址条件和自然风貌失色不少。

(4) 公共和基础设施仍较缺乏

除了过境的淳杨公路外,现状各个自然村内均没有车行道,几乎不能通车,只能步行,且路面宽度不等,质量一般,也没有停车场。全村未形成完善的排水系统,污水处理设施缺乏,仅下姜老村有2个污水处理池。公共配套设施显得局促和不足,现有各种村民设施都集中在二层的村委会小楼里,不能满足村民的精神文化需求。如果未来下姜村发展特色旅游,相应的旅游配套服务设施严重缺乏,如旅游接待、停车场、餐饮、住宿等。

(5) 建筑风格混杂影响整体风貌

下姜村现有住宅建筑均为村民自发建设,有传统的砖木老房子、面砖贴面的新建筑、裸露红砖墙的建筑以及墙面脱落甚至裂缝的老房子,建筑风格、色彩相差较大,建筑质量良莠不齐,整体建筑风

貌显得杂乱而不统一。

3 美丽乡村规划对策与措施

3.1 针对现状提出产业发展规划

作为生态经济推动的载体,产业转型和发展是新农村建设的重要内容,以提升村庄经济实力,保障村庄持续发展为目的,这属于传统村庄总体规划层面的内容,但常规村庄规划对这部分内容深入不够,仅限于大方向的引导,操作性和实施性不强。应协调农林渔、经信、旅游、环保等部门,综合考虑各种适合发展的产业,编制可以直接操作的产业规划。

(1) 农业是村庄产业的根本,如何发展——转型升级;现代设施农业和旅游休闲观光农业并驾齐驱。优化农业产业结构和布局,加快农业新品种、新技术、新设施的应用,提高农业效益,并综合开发农业的生产、生态与生活功能,建设成为绿色农产品生产基地和具有田园文化内涵的自然、清新、质朴的农业休闲观光区。确定重点培育水果、茶叶、笋竹、中药材和生态畜禽等农业特色主导产业。

(2) 在基础农业之外如何利用剩余劳动力——发展来料加工业;结合下姜村现有的资源禀赋和特色优势,大力引进培育资源加工型和来料加工型等生态工业,帮助更多的村民在家门口实现就业增收,并提出具体措施,规划引进1家来料加工企业、2个加工点和1处培训中心。

(3) 如何更好地利用资源禀赋优势,实现创收增收——重点发展旅游服务业;充分利用下姜村的



图1 老村片区游览线路引导图

地理区位优势、风水环境优势、生态河谷优势、政治品牌优势等多种优势重点发展旅游服务业。规划引导下姜村大力发展以农家乐、农业观光园区、节庆、政治参观等特色经济为主的乡村旅游业,以政治起步,旅游跟进,经济转型,强农富民为总体策略,引导农民积极投身旅游事业的开发和建设,通过开设旅游咨询、农家乐、商店、餐饮住宿等旅游服务项目,增收创收,提高农民整体收入。以“美丽乡村、幸福下姜”为形象口号,主要拟建党史(党性)教育基地、爱国主义教育基地、青年干部培训基地、少年夏令营活动基地、自驾旅游服务基地五大基地,并进行了旅游产品、游线组织和经营分析。

3.2 实施村庄综合整治改善内部居住环境和外部自然环境



图2 老村综合整治总平面图



图3 建筑整治实施情况

美丽乡村

综合整治规划应以落实村庄生态人居建设和生态环境提升为主要任务,达到宜居、宜游的目的。包括已有建筑整治、新建住宅布局和设计、景观绿化改造、环境设施改造、水系改造、重要节点塑造等内容。

(1) 建筑整治主要遵循“一户一宅”的原则,并根据现状建筑的质量、风貌以及位置等各种相关因素确定整治模式,对破旧的、影响整体空间景观的建筑进行整治,分为拆除、拆除重建、改变功能建筑、重点整治和一般整治五类。

(2) 新建住宅根据现状对村民新建或扩建住房需求进行调查,并遵循相关政策条件的基础上,共预留宅基地18处,规划对新建的宅基地的建筑形态和色彩进行统一控制引导。

(3) 景观绿化改造主要包括道路绿化、河道绿化、集中绿地、墙角及庭院绿化、特色种植区和背景山体等全方位的绿化改造。以此形成“一带、多片、多点”的空间景观风貌。即沿风林地形成的滨水景观带;多处集中绿化形成多片公共开发空间;以及若干个景观小节点。同时,利用山体及村庄的地势高差,各节点间形成多条视线通廊。植物配置强调自然生态化、本土化、季节化和多样化。

(4) 环境设施改造包括对铺装、坐凳、树池、垃圾桶、指示牌、灯具、栏杆、公厕等环境设施进行布点和引导。尽量采用与具有乡土气息的元素与符号,体现自然风貌。

(5) 水系改造主要对枫林港河道水系进行河滩梳理、清淤,并设置3道堰坝形成一定蓄水面积,改善河道环境,增加可观赏性。

(6) 景观节点塑造通过对现状的分析和村民需求的调查,确定了旅游综合服务中心、坑上公共空间、入口公园、桥头公共空间、转角小节点、循环生态农业体验点等多个节点进行重点规划,充分挖掘下姜村的历史文化,结合特色农具展示、景观设施等的设置,营造自然乡村气息的景观节点。

(7) 具有生态特色的畜禽养殖与居住环境矛盾的解决主要通过外在村庄外围设置公共畜栏实现。将大型的猪、牛等家畜集中到村外下游的山地,即



图4 坑上公共空间节点改造示意图

方便村民养殖又减少对村内环境的影响。对环境影响小的家畜等仍留在村内,保留传统村庄的生态特色并为沼气原料提供保障。

3.3 完善基础和公共服务设施

基础设施规划作为村庄生态人居建设的补充,包括道路交通设施和市政管线设施、防灾减灾环保设施。如完善车行道路系统和步行系统,增加联系桥梁和停车场地;完善排水系统增加污水处理池等。

公共服务设施主要是利用村东下姜桥头桥头的空地形成集旅游接待、咨询、戏曲观赏、托老中心、卫生服务站、村民培训、集会活动等于一体的乡村旅游综合服务中心。

3.4 重塑有特色的乡村田园整体风貌

根据村庄的空间格局和自然条件,结合产业规划导向来确定村庄的整体风貌特色。充分利用河谷、山体、田园、村庄等条件整体形成“山拥村,村



图5 下姜老村规划鸟瞰图

伴水”的山、水、村共融的乡村田园风貌。并从村内老建筑和周边地区山区古村落建筑中提取设计元素作为建筑外观整治的语言,以重塑传统山区村落的风貌特色。

整治后整个村庄以白墙灰瓦为主色调,以卵石或块石护墙,原木色构架作为点缀,在做法和质感上体现乡村特色。

3.5 提出合理可行的实施策略及建议

美丽乡村规划编制主要的目的是落实行动计划指导美丽乡村建设。建设资金虽鼓励民间资本投入,但仍以各级财政投入为主,更容易统筹协调。实施策略和建议应具有很强的合理性和操作性。需要整盘考虑建设项目,准确估算建设资金,合理组织建设时序。同时提出后续的宣传和管理建

议,统一村民思想,加大宣传动员力度,便于改善村民生产生活习惯,维持有序和谐稳定,达到文化培育的目的。

4 美丽乡村规划工作的体会与启示

4.1 贴近实际,注重村民参与

美丽乡村规划需要详实的调研,多层次、多对象的沟通对接;并借鉴各类型特色村庄建设案例;强调公众参与,互动规划,满足基层使用者的切实需求。下姜村规划在编制时间紧任务重的情况下,仍细致全面的进行了现状调研,包括发展背景、经济状况、特色资源和村庄建设等。村庄建设方面包括全村每家每户的主辅房情况、人口情况、建房需求等,以及交通、市政等方面的现状和需求。

门牌号	户主	建筑面积 (m ²)	使用 情况	现状建筑情况	现场照片
1	姜祥俊	主 140 辅 11		■包括 2 个宅基地,西侧为 2 层土房,质量差,风貌一般;东侧为新建 1 层房,风貌一般; ■北侧 1 层辅房,质量一般。	
2	不详	主 39 辅 3		■2 层土房,质量差,风貌差; ■北侧有 1 层辅房,质量一般。	
3	姜相衣	主 226 辅 3		■4 层建筑,砖混结构,质量好,风貌一般; ■南侧有 1 层辅房,质量差。	
4	姜前方	主 339 辅 154		■4 层建筑,砖混结构,质量好,风貌一般; ■辅房位于村东,2 层土房,质量差。	
5	不详	主 286 辅 28		■4 层建筑,砖混结构,质量好,风貌一般; ■北侧有 1 层辅房,砖房,风貌差。	
6	姜德贵	主 345 辅 6		■4 层建筑,砖混结构,质量好,风貌一般; ■南侧有 1 层辅房,砖房,质量一般。	

图 6 现状建筑调查情况一览表

4.2 延续与提升并重

美丽乡村规划应注重村庄文化、格局及习俗的延续与提升。下姜村在规划编制中注意了以下几点：(1)布局规划延续村庄原有肌理的基础上梳理公共空间和交通系统。(2)立面改造延续乡土建筑的构造、材料、色调等特色，以最少的改造提升村庄整体风貌，以色调协调为主、以材质协调为辅、构造协调为补充。(3)环境整治尊重村民生活习惯和私有空间，以洁化、序化提升生活品质，适度乡土特色的景观化满足旅游需求。

4.3 挖掘优势资源和体现文化特色

优势资源不仅限于山水等自然资源、老建筑老传统等人文资源，还包括经济资源、政治资源、名气资源等新兴资源类型，充分利用这些资源优势，重点利用具有排他性的优势打造出自有的文化特色。

5 结语

通常浙江省的村庄规划除了县城村庄布局规划和乡村建设连线成片规划以外，在村庄层面主要有总体规划、建设规划、整治规划，还可能有一些专项规划。根据村庄的自然经济、发展阶段情况的不同，编制的内容重点也不同。大部分村庄规划包含了村域总体规划和村庄建设规划的内容，但重点大都在新建住宅的选址布局和建筑设计，而浙江省美丽乡村建设行动计划要求结合市域总体规划、城镇

(上接第40页)

4 结语

“美丽乡村”是一项长期工程，是落实“美丽中国”的基石。全域景区实践是建立在一定旅游基础上的乡村改造与提升，是“以游带农”、“以游兴村”的新的发展思路，通过大派村美丽乡村建设，为浙江省乃至全国其他美丽乡村的建设提供借鉴示范意义。

参考文献

[1] 陶德凯,彭阳,杨晓峰等. 城乡统筹背景下新农村规划工作

发展规划、土地利用规划、各类生态专项规划来编制美丽乡村建设规划。需要细化生产、生活、服务各区块的生态功能定位,并明确各类项目建设的时序和要求。

为了更好地指导美丽乡村建设行动计划的编制,美丽乡村规划需要对村庄层面的各项规划内容进行整合,将村庄总体规划、村庄建设规划、村庄整治规划、产业规划、旅游规划等各项村庄层面的相关规划融为一体。既要宏观把控村庄的整体发展方向和步骤,又要注重切实可行的操作性,可直接指导下一步的工程设计,保障美丽乡村建设顺利进行。

本文基于淳安县下姜村美丽乡村精品村规划的实践,从规划编制角度总结了工作经验,探讨了规划编制思路和方法,可对同类项目的编制提供借鉴。

参考文献

[1] 李王鸣,江勇. 论快速变动下村庄规划编制研究——以浙江省村庄规划编制实践为例. 城市规划, 2012, (3): 90-96.
[2] 贺勇,孙振文,陈舟帆. 基于“产、村、景”一体化的乡村规划实践. 城市规划, 2012, (10): 58-62.

作者简介

邵燕灵 主任工程师,高级规划师
曹锦棠 主任,高级规划师

思考[J]. 规划师, 2010, (3): 50-54.

[2] 李英豪,郑宇军. 基于综合发展规划理念的“美丽乡村”规划设计研究——以东阳市花园村为例[J]. 规划师, 2011, 27 (5): 37-40.

作者简介

柳上晓 工程师
崔海洋 所长,高级工程师
朱润嘉 工程师
汪敏敏 工程师
尹丽华 工程师

全域景区化的美丽乡村建设实践研究

——以富阳市洞桥镇大溪村为例

杭州市城市规划设计研究院 柳上晓 崔海洋 朱润嘉 汪敏媛 尹丽华

【摘要】 为了落实杭州“五美”乡村的建设要求,根据当地的资源特点,按“全域景区化”的思路对富阳市洞桥镇大溪村开展了美丽乡村建设规划,以旅游景区的要求改造乡村环境。一方面,满足村民生活居住改善的需求;另一方面,创建大溪旅游品牌与知名度,以游兴农,以游兴村,推动大溪村整体形象提升。

【关键词】 美丽乡村;全域景区;大溪村

1 引言

早在党的十八大报告提出“美丽中国”概念之前,浙江已开展“美丽乡村”建设行动。2010年浙江省出台相关文件,明确了生态人居建设行动、生态环境提升行动、生态经济推进行动、生态文化培育行动四大任务。2011年杭州市为深入推进社会主义新农村建设,落实浙江省美丽乡村的相关政策,出台了《关于开展美丽乡村建设的实施意见》,提出了“五美”乡村的建设要求。2012年大溪村被纳入美丽乡村精品村建设计划,成为杭州市统筹城乡发展成果的样板示范点。

2 印象大溪

2.1 宜居大溪村

富阳市大溪村位于中国最具发展潜力和活力的长三角城市群的南翼,富阳市西北区域,属洞桥镇管辖,是洞桥的东大门。晋高线贯穿整个大溪村,使与杭州、富阳、金华以及其他长三角地区形成了便捷的交通联系。全村森林覆盖率达83%以上,地形西高环山,青山翠绿,溪流潺潺,鸟语花香,景色宜人。

2.2 文化古村落

龙阳地区自古民风淳朴,大坞村是一个自然村,村内空气清新,风景宜人,没有城市的喧嚣与繁华,但有多国的安宁与朴实。由片页岩与木结构组成的老建筑是其最大的特色。

2.3 醉美香莲岛

从大溪村目前的发展现状分析,旅游产业已得到一定的挖掘,以香莲岛为核心的旅游产品在长三角市场拥有一定的知名度,同时九品香莲旅游具有一定的唯一性与稀缺性。

2.4 存在问题

品牌上,尽管大溪旅游具有一定的基础,但整体旅游品牌尚不凸显,处于知香莲岛但不知大溪村的尴尬境遇;功能上,由于行政区划调整,大溪、大坞、文河三地各自为政,未能形成整体发展的合力;环境上,由于岩石岭水库的生态敏感性,现状工业亟待搬迁;土地上,存在人均用地比重过高等难题。

对照杭州“五美”乡村的建设要求,在规划建设层面需要重点分析研究以下内容:①经过行政村的调整,大溪、文河、大坞三大组团如何差异化发展,并形成持续发展的合力;②对外营销上,如何形

美丽乡村

成强有力的品牌竞争力；③面对“五美”乡村建设要求，如何实现大溪村的形象提升以及村民生活品质的提高。

3 全域景区化的建设实践

3.1 全域景区化的提出——“乡村旅游与新农村建设的融合”

3.1.1 乡村旅游与新农村建设的建设

发展乡村旅游，一方面可以充分利用农村旅游资源，调整和优化农村产业结构，拓宽农业功能，延长农业产业链，为新农村建设创造较好的经济基础；另一方面，通过乡村整治、旅游带动，可以强化农村基础设施建设以及村容村貌的改善，提升村民生活品质。

3.1.2 “全域景区化”与“五美”乡村

村貌目协调美、村容整洁环境美、村强民富生活美、村风文明身心美、村稳民安和谐美，这是杭州美丽乡村建设的秀美蓝图。“全域景区化”是以乡村旅游为突破口，以“五美”乡村建设为基础，契合大溪村发展的新的发展模式。所谓“全域景区化”，就是以景区的理念提升大溪村的旅游品牌，以景点的要求改造村容村貌，实行全景式布局；通过引入农家乐，让村民分享乡村旅游发展带来的红利，借此提升村民素质，带动生活水平的提高，最终打造处处是景、时时见景的和谐大溪村。

3.1.3 以“全域景区化”带动大溪村美丽乡村精品村建设

靠着引进大陆迄今为止最大的香莲亲苗培育基地和香莲观赏园地，大溪村的香莲岛旅游已具备一定的旅游知名度；此外，经过近几年市、镇、村三级领导的关心，大溪村村容村貌得到了极大的提升，具备了“全域景区化”实践的基础。面对杭州“五美”乡村的建设要求，大溪村要想在美丽乡村精品村建设中突围而出，必须高起点、高标准地进行建设，因此，有理由也有必要对大溪村实施全域景区化的改造实践。一方面，以旅游景区的要求改造乡村环境，满足村民生活居住改善的需求；另一

方面，创建大溪旅游品牌与知名度，以游兴农，以游兴村，推动大溪村整体形象提升。

3.1.4 前期公众参与的导入

为了更好地完成规划，在编制时间紧、任务重的情况下，项目组不假细致全面地进行了现状调研。同时在编制周期中多层次、多对象地开展了沟通工作，包括纵向与村民、镇村两委、县市各部门以及专家；横向与产业、旅游、水利等平行的规划进行了衔接和融合，切身了解村民的需求与愿景。

3.2 全域景区化的建设实践

3.2.1 提炼特征，明确主题，凝聚发展合力

为实现大溪村整体品牌营销与推广，通过对大溪村本底特征的提炼，明确乡村形象主题定位与发展方向，凝聚发展合力。



图1 主题形象定位

①醉美香莲岛。大力挖掘香莲岛的旅游发展潜力，形成香莲种植、香莲农业观光、香莲度假山庄于一体的产业链，使成为大溪旅游发展的拳头产品。

②风情古村落。对大坞村老建筑改造修缮，围绕何氏宗祠打造集地域文化、特色建筑于一身的风情古村落。借富阳—转塘 320 国道创意产业带的优势，以现代文化创意产业为导向，吸引入驻一批知名画家、资深艺术家，开办室外画室以及培训班，建设户外培训基地。通过文化的方式吸引人气与游客。

③碧湖养生地。发挥岩石岭水库的资源环境优势，大力发展乡村旅游业。创建水库生态保护区和旅游观光体验产业，并建设水上娱乐、餐饮等配套



图 1 乡村景观

随着城市化的不断推进,乡村景观正面临着巨大的挑战。

首先,乡村景观的生态价值正在丧失。随着农业生产的 intensification,乡村的自然景观正在被单一化的农业景观所取代。

其次,乡村景观的文化价值正在消失。

随着乡村人口的流失,乡村的传统建筑、民俗风情等正在逐渐消失,乡村景观的文化内涵正在被削弱。

最后,乡村景观的景观质量正在下降。随着乡村基础设施的改善,乡村的景观质量正在下降,乡村的景观正在变得越来越城市化。



图 2 乡村景观

因此,保护和提升乡村景观的质量,对于实现乡村的可持续发展具有重要意义。

本文旨在探讨乡村景观的现状、问题及对策,为乡村景观的保护和提升提供理论支持和实践指导。

2.1 乡村景观的现状

随着城市化的不断推进,乡村景观正面临着巨大的挑战。首先,乡村景观的生态价值正在丧失。随着农业生产的 intensification,乡村的自然景观正在被单一化的农业景观所取代。

其次,乡村景观的文化价值正在消失。随着乡村人口的流失,乡村的传统建筑、民俗风情等正在逐渐消失,乡村景观的文化内涵正在被削弱。

最后,乡村景观的景观质量正在下降。随着乡村基础设施的改善,乡村的景观质量正在下降,乡村的景观正在变得越来越城市化。



图 3 乡村景观



图 4 乡村景观

图 5 乡村景观

分区层面村庄规划的编制探索

——以慈溪市美丽乡村精品线规划为例

宁波市规划设计研究院 周秩勇

宁波市规划局 刘炯

【摘要】 美丽乡村建设注重全域谋划、连线(片)打造,是美丽中国建设的新策略。分区层面村庄规划是新形势下村庄规划编制的新领域,呈现出新的要求与视野。以慈溪南部沿山精品线规划为例,探索分区层面村庄规划编制的意义与要点,明确品牌规划、景观规划、设施规划、要素规划是分区层面村庄规划编制的核心内容。

【关键词】 分区层面村庄规划;品牌规划;景观规划;设施规划;要素规划

1 序

2012年底,中共十八大报告提出了建设美丽中国的宏伟构想。美丽乡村是美丽中国的起点,按照“规划科学布局美、村容整洁环境美、创业增收生活美、乡风文明素质美”的要求,建设宜居、宜业、宜游的新型乡村,并纳入新型城镇化的战略框架,共筑美丽中国。乡村发展再次提高到了国家战略高度,并在全国各地掀起了美丽乡村建设的新热潮。

美丽乡村建设以县为单位通盘考虑,通过“县城层面的美丽乡村建设总体规划”,“分区层面的美丽乡村建设区块与段落规划”,“村庄层面的美丽乡村建设详细规划”^[1]层层落实,全面追求村庄的外在美(生态良好、环境优美、布局合理、设施完善)与内在美(产业发展、农民富裕、特色鲜明、社会和谐)。美丽乡村建设是新农村建设的典型范例^[2],以往国内村庄规划编制与实施的研究成果为美丽乡村规划的开展奠定了较好的理论与实践基础;美丽

乡村建设又是新农村建设的升级版,更注重全域谋划、重点培育、连线(片)打造、产业支撑与设施配套,需要在现有村庄规划编制的积累上寻求创新。

2 问题与困境:现行村庄规划编制及存在问题

我国的村庄规划起步于改革开放初期,经过30多年的实践,从单纯解决农民房随意占用耕地等农保田问题,到有规划可依、有法规可依的规范化阶段;从“一法(《城市规划法》)一条例(《村庄和集镇规划建设管理条例》)”指导下的传统村庄规划编制体系(“总体规划—建设规划”)到“一法(《城乡规划法》)”指导下的城乡一体的规划编制体系,逐步完善。但由于长期“偏向城市”的规划技术路径的惯性,现行村庄规划编制较总体规划——分区规划——详细规划层层落实的城市地区的规划仍存在一定局限,突出表现在以下几个方面:

2.1 规划体系上,两头规划,缺乏上下衔接

2008年《城乡规划法》施行,各省、市纷纷依

据实际需求创新和细化了城乡规划编制体系。目前来看,各地现行村庄规划编制主要涵盖宏观和微观两个层次。如广州按照“总量控制、事权下放”的原则将村庄规划分为村庄布点规划和村庄规划两个层次,村庄布点规划以镇(区)为单位,面向政府管理,核心内容是从区域角度安排村庄发展的总体规模,明确各类村庄的发展策略;村庄规划以行政村为单位,面向村民实施,明确村庄范围、用地布局、旧村整治、新村建设、道路整治、设施改善等内容^①。又如浙江省提出县(市、区)域村庄布点规划及村庄建设规划的双层次编制体系,以县(市、区)域村庄布点规划统筹区域空间资源,优化村庄空间,指导村庄层面村庄建设规划的编制。

两个层次的村庄规划体系为城乡统筹奠定了基础。但实际操作来看,由于缺乏中观层面上启下的规划衔接,宏观层面的村庄布点规划与微观层面的村庄规划存在一定程度的脱节。如《江北区村庄布点规划》涉及107个行政村,面对如此面广量大的村庄,只能原则性地提出区域内村庄分区管制(限制建设区、严格控制区、一般控制区、引导建设区)、分类改造(整体搬迁、逐步搬迁、整治改造、集聚发展)和分期实施策略,无法就各村庄的发展导向提出有针对性的规划建议,弱化了对村庄层面村庄规划编制的指导性。而各个村在编制村庄规划时固然以上位的村庄布点规划为依据,但由于上位规划针对性不强,向上衔接往往流于空洞。

2.2 规划对象上,重点轻面,缺少区域统筹

由于农村地区点多面广,村庄规划很难全面展开,大多数地区都是采取突出重点、以点带面的办法,即以县或镇为单位,选取几个典型村开展示范性建设活动^②。虽然也有地区(如广州)开展了“村庄规划全覆盖”工作,但在有限的时间、资金、技术的约束下,以村为主体展开规划编制,往往缺乏全局性、系统性的考虑,难免就村论村,难以对相邻地区的建设进行协调,更无法对区域性的各类设施作出统筹安排。千村一面、恶性竞争的现象时有出现。尤其是在乡村旅游火热开展的新形势下,各村在谋划

自身发展方向时,往往不论自身条件如何,均要求发展旅游,有限的村庄实力、单打独斗型的乡村旅游发展模式,难免陷入尴尬的境遇。

2.3 规划内容上,重建建设轻发展,缺乏整体考虑

《城乡规划法》施行以来,村庄层面规划逐渐整合村域总体规划和村庄建设规划的内容,呈现出了复合型规划的特征,但一些村庄规划重建建设轻发展的问题仍然存在,把本应全盘考虑、综合协调的规划活动变成了拆房子、建房子、修马路、铺管子等简单行为,忽视了构建村庄自身循环的功能,导致村庄建设无法健康、持续发展。

3 思考与探索:寻找一种村庄规划的新视野

3.1 编制体系重构:分区层面村庄规划的提出

针对上述编制体系缺乏上下衔接、编制对象缺乏区域、编制内容缺乏整体考虑的村庄规划编制问题,笔者认为,有必要开展分区层面的村庄规划,系统性地建立宏观——中观——微观层层深入的村庄规划体系。

首先,分区层面村庄规划的编制符合新时期村庄建设的新要求。2010年,安吉提出“一环、四带、六区”建设中国美丽乡村,2011年,桐庐全面实施“5525”工程(5条秀美乡村风情带,5大乡村节庆活动,25个风情特色村),推进“潇洒桐庐,秀美乡村”统筹城乡精品建设工程。美丽乡村区块与段落的建设成为村庄建设的重点领域,分区层面的村庄规划也相应呈现出新的要求与视野。

其次,分区层面村庄规划的编制增加了规划的编制层次,丰富了规划内容,完善了规划体系。分区层面规划作为总体层面规划与村庄层面规划的衔接层次,以村庄布点规划等上位规划为指导,对局部地区的产业发展、空间导向、公共设施、城市基础设施的配置等方面作进一步的安排,以便与村庄层面规划更好地衔接,在乡村地区形成总体层面规划(如村庄布点规划)——分区层面规划(如连线成

片规划)——村庄层面规划(如村庄建设规划)相对完整的编制体系。规划突破了以往就村庄论村庄的局限,更关注“线”与“面”的发展,提升区域村庄的整体发展水平。

3.2 编制内容充实:分区层面村庄规划的编制要求与内涵

以丰富的实践积累为基础,国内学者就总体层面村庄布点规划及村庄层面的村庄规划开展了广泛的理论研究,从规划编制方法^[34]、规划控制指标^[35]、规划实施策略^[36-37]等方面进行了多角度、多层面的探讨。相比,分区层面村庄规划由于鲜有案例,相关研究尚处于起步阶段,研究成果几近空白,有必要明晰规划重点,以更好指导规划的编制,进而指导建设。

不同于总体层面规划的“系统性”以及村庄层面规划的“个体性”,分区层面村庄规划的编制阶段决定了此类规划更应显现的是“统筹性”及“协调性”,其规划目的可概括为:承上启下、补缺增色。“承上”即落实总体层面规划的要求,落实区域防灾、环保、重大基础设施等内容;“启下”即为村庄层面规划的编制提供思路;“补缺”即重点解决总体层面规划和村庄层面规划不涉及的但又需要重点明确的内容;“增色”即因地制宜,提出区域品牌发展的特色路径。据此,笔者认为,分区层面村庄规划的重点在于品牌规划、景观规划、设施规划、要素规划等四大方面。

(1) 品牌规划。以“美丽乡村建设”为契机,村庄发展进入了品质提升的新阶段,在“一村一业、一村一品”的特色村培育基础上,寻求区域统筹,创建区域品牌,分区层面村庄规划的规划层次和规划尺度决定了此类规划在谋求区域及区内村庄的特色化、品牌化发展中较总体层面和村庄层面规划更具优势。通过特色村培育、区域联动发展等内容的编制,开展品牌规划,是分区层面村庄规划编制的重点任务。

(2) 景观规划。总体层面和村庄层面的村庄规划基本未涉及或较少涉及景观规划的内容,但事实

上与城市景观截然不同的乡村风貌正是乡村的核心魅力所在,也是美丽乡村外在美的最直观表现。通过景观整治设计导则及重要节点的城市设计落实规划对沿线景观的控制与引导是分区层面规划的重点内容。

(3) 设施规划。设施规划并非面面俱到地落实区域各类基础设施与服务设施,重点在于区域资源的共享和设施共建,发挥集约效应,解决以往以单个村为出发点形成的若干重复布局、遗漏建设的矛盾,构建起高效有序的格局。

(4) 要素规划。就村论村的村庄层面规划,往往忽视环保、土保、林保、水保、文保、地质灾害防护等区域性影响因素,而总体层面的规划由于规划深度限制,难以将以上保护及防护要求落地。分区层面的规划应深化环保、土保、林保、水保、文保、地质灾害防治等管制内容,实现规划向管控的转变,传承区域文化,维系区域生态安全。

4 规划与实践:慈溪南部沿山精品线的规划实践

4.1 案例背景

慈溪南部沿山线位于慈溪城区南部,余姚城区以东,宁波市区以北,全长约40公里。沿线涉及四个美丽乡村精品区块(杨梅采摘体验区、上林湖越窑青瓷文化传承区、鸣鹤古镇保护区、达蓬山运动休闲区)、20余个行政村,是慈溪重点打造的美丽乡村精品线(图1)。

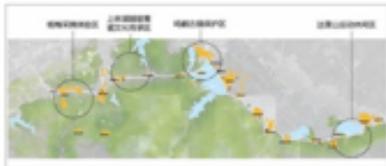


图1 基地概况

基地区位优势独特,是慈溪市山灵水秀的后花园,是慈溪市的文明源头,千百年来留下了越窑青瓷遗址,留下了鸣鹤古镇,留下了抗倭传奇,更留下了始

林湖越窑遗址青瓷文化生态展示区；三是依托杜湖—鸣鹤古镇建设，打造白洋湖—杜湖唯美爱情主题园；四是依托达蓬山旅游区，整合周边乡村建设，总体形成“一带、三区、多点”的功能格局（图4，图5），并划分梅林花溪、上林青瓷、古镇山水、田野村陌、青山碧湖五大景观主题段落（图6），实现美丽乡村建设由点至线到面的拓展。

4.2.2 景观规划，通则改造、节点细化

景观规划旨在保持并彰显乡村地区迤逦的田园风光与洁净的村庄环境，规划引入城市设计导则手法，根据主题功能分段，明确分段景观特质，从建筑立面整治、山体景观修复、滨水岸线改造、道路本体改造、绿化景观种植、设施小品建设等多方面分类提出城市设计意向（图7）。



图7 景观改造导则示意

以此为基础，规划筛选重要节点，明确改造意向，强化地域的辨识度。结合重大项目推动及重点地段标识提升要求，明确杜湖驿站、白洋湖水上花园、中华青瓷文化博物院、游客服务中心、梅湖村入口等5个一级节点改造意向；结合美丽乡村建设，考虑近期实施，明确15个二级节点改造意向，展现一幅“山清水秀、村容整洁、浓墨重彩”的美丽画卷。

4.2.3 设施规划：交通优化、配套完善

对于慈溪南部沿山线而言，交通体系与旅游服务设施的完善是设施规划的核心内容。而村级公共服务设施方面的内容以分类引导为主，在下层村庄层面的规划中予以落实。

规划合理梳理内外交通，通过强化道路识别、完善静态交通、优化交通管理等措施提升沿山线的交通可达性、舒适性 and 安全性。根据功能和交通流向，规划结合度假区、杜湖景区、达蓬山度假区建设三个旅游服务中心（图8），结合沿线美丽乡村建设11个旅游服务点，完善区域配套。对于本区山塘车辆较多，对环境及交通带来负面影响的现状问题，规划建议近期分时交通限行，远期设置山塘车辆专用道，尽可能减少货车对基地的干扰。需要指出的是，设施规划。



图8 对外交通优化

4.2.4 要素规划：环境保护、防灾减灾

区域为水源地保护、历史文化遗产保护、山林保护、基本农田保护的建设敏感地区，规划坚持保护为主，合理利用，整合其他规划的相关观点，建立环境保护体系和防灾减灾系统。具体而言，邵岙水库、上林湖、里杜湖、外杜湖、灵湖、容湖、白洋湖等水源地的保护与利用遵循《中华人民共和国水污染防治法》、《浙江省饮用水水源保护条例（草案）》、《慈溪市饮用水水源污染防治管理规定》等相关法律法规的要求。历史遗产保护遵循《中华人民共和国城乡规划法》、《中华人民共和国文物保护法》、《中华人民共和国文物保护法实施条例》等法律法规的相关规定。其中，越窑遗址的保护和利用与《上林湖越窑遗址保护总体规划》相衔接，严格落实强制性内容。土地利用与《慈溪市土地利用总体规划》及各镇土地利用总体规划相衔接。林地保护和利用

与《慈溪市林地保护利用规划》相衔接。

4.3 规划成效

慈溪南部沿山精品线是浙江省内第一条严格意义上经规划并实施的美丽乡村精品线。规划所秉承的规划理念和可操作性得到了社会各界的肯定与赞扬。

目前,栲栳山至方家河头路段被国家体育总局授予“国家登山健身步道示范工程”;满足绿道建设要求的横箬线改造扎实推进,有望成为宁波第一条区域绿道;包括方家河头村特色村建设、匡堰南部农民集中居住区建设等重大工程在内的多个项目已经启动;上林湖越窑遗址青瓷文化生态展示区、白洋湖—杜湖爱情主题公园等进入详细策划阶段。

5 结语

分区层面的村庄规划增加了规划层次,丰富了村庄规划的编制体系;丰富了规划内容,是现行村庄规划的重要补充。相比以往单个村的发展建设规划,分区层面的村庄规划将诸多内容整合在一起,关注的是美丽乡村建设的全面提升,事实上规划提供的是沿线村庄、景观等的一种发展导则,实现从个体点的“美丽”转向“线面”整体的“美丽”,并以“线面”的整体美丽引导“点”对美丽的追求,体现了村庄规划的一种新要求与新视野,这较每个镇挑选一个或若干个村开展示范性规划或建设的做法更利于实现村庄与周边村庄的竞合发展。

分区层面村庄规划编制尚处于探索阶段,围绕“承上启下、补缺增色”的编制目的,开展特色规划、景观规划、基础设施规划、要素规划等分项规划是对分区层面村庄规划编制的一种有益探索。当然,由于村庄规划是地域性很强的规划类型,差异

化特征显著,分区层面村庄规划的编制技术还需要结合地方实际进一步深入细化。

参考文献

- [1] 贺晋,孙佩文.微规划:基于“产、村、景”一体化的乡村规划实践[J].城市规划,2012,36(10):58-62,92.
- [2] 汪彩琼.新时期浙江美丽乡村建设的探讨[J].浙江农业科学,2012,(8):1204-1207.
- [3] 王冠贤,朱倩琳.广州市村庄规划编制与实践的问题及建议[J].规划师,2012,28(5):81-85.
- [4] 黄晓芳,张逸达.城乡统筹发展背景下的新农村规划体系构建初探——以武汉市为例[J].规划师,2010,26(7):76-79.
- [5] 刘宇,贾进.城乡统筹下的村庄布点规划方法探索——以济南市为例[J].城市规划,2007,31(6):78-81.
- [6] 葛丹杰,华晨.论乡村视角下的村庄规划技术策略与实践模式[J].城市规划,2010,34(6):55-59,92.
- [7] 刘宇红,梅耀林,陈静.新农村建设背景下的村庄规划方法研究——以江苏省城市规划设计研究院规划实践为例[J].城市规划,2008,32(10):75-79.
- [8] 张军武,冀高帆.新时期村庄规划控制研究[J].城市规划,2008,32(12):58-61.
- [9] 张俊杰,张定.发达区域村庄规划建设用地指标的重的研究[J].云南农业大学学报,2010,4(3):23-27.
- [10] 黄叶岩,谢正晓.新农村建设的实施体系初探[J].城市规划,2009,33(3):68-65.
- [11] 陈叶光.面向操作性的村庄规划管理探讨——以铜陵市美好乡村建设为例[J].规划师,2012,28(10):22-25.
- [12] 周祝波,甄永平,李郁.广东省村庄规划编制实施控制研究——基于公共治理的分析角度[J].规划师,2011,27(10):76-80.
- [13] 浙江省美丽乡村建设行动计划(2011-2015).
- [14] 中共宁波市委办公厅宁波市人民政府办公厅关于全面开展幸福美丽新家园建设的意见(甬党办〔2011〕50号).
- [15] 宁波市规划设计研究院.慈溪南部沿山精品线规划,2013.

作者简介

周帆男 规划师
刘刚 副处长、高级规划师

学报(自然科学版),2011,34(2):186-190.

作者简介

肖林 助理规划师
李小慧 总规划师
戴柳燕 助理规划师
郑丹 规划师

(上接第51页)

- [1] 王云才等.乡村旅游规划原理与方法[M].北京:科学出版社,2006:4.
- [2] 罗敏,胡希军.居住区景观设计中乡村意境营造[J].北方园艺,2007,(12):143-147.
- [3] 韩广敏,康华富,李俊峰.景区边缘型乡村旅游游憩地开发研究——兼论黄山风景区周边乡村旅游开发[J].安徽师范大学

论新时期的美丽乡村建设

平阳县规划建筑勘察设计院 肖林 李小梨 戴柳燕 郑舟

【摘要】 乡村地区是新时期社会主义建设的重点区域,其建设不仅关系着村庄内部居民生活的改善与乡村传统文化的保护,也直接影响着我国城乡一体化建设。结合新时期城乡统筹发展的要求,对美丽乡村建设的定位和重点进行了分析,并依据乡村所处的区位环境和经济发展类型对其进行了分类。最后针对美丽乡村建设过程中存在的主要问题提出了几点建议,以期为美丽乡村建设的研究和规划提供一定的参考与借鉴。

【关键词】 新时期;美丽乡村;城乡差距;城乡统筹

1 前言

中国是一个超大型的农民国家,国土面积大,耕地面积少,这一国情决定了我国不得不很早就将乡村建设作为热点^①。从20世纪初开始,学界、政界以及广大基层群众对乡村现代化进程从理论、政策和实践等层面进行了长期的探索和实践,如20世纪初期的乡村建设运动、建国以后的农业合作化运动、改革开放后的农村经济体制改革与稳步发展、进入21世纪后的农村社区的兴起与建设以及近期部分省市推出的千村示范万村整治工程等^②,这些乡村建设运动有一个共同的特征,即都是从乡村内部着手,通过对农村专业合作社、基础设施和住房、村庄文化等内容的改造与建设,实现农民增收、提高居民的生活水平,改善村民居住环境、丰富乡村文化生活,达到缩小城乡差距的目的。然而这些均未能真正改变我国城乡社会经济二元结构发展的现状。目前我国城乡建设已经进入了新的发展阶段,我国城镇化水平已超过50%,即将进入城市型社会^③,部分省区的城乡收入差距开始逐步

缩小^④,乡村数量正在减少,乡村文化特质在不断消亡,诸多富有地方特色的村落正面临传统风貌消失和特色丧失的危险。寻找一条适合新时期我国广大乡村地域建设新要求的路径,以满足我国城乡统筹发展的要求成为国内诸多专家和学者的研究重点和热点话题。党的十八大报告首次提出了“美丽中国”的全新概念,而美丽乡村建设符合这一建设的要求。

2 美丽乡村起源与研究现状

美丽乡村一词最早是对诸如江西婺源等依山傍水、锦峰绣岭、清溪碧河的乡村旅游胜地的美称。2008年,浙江省安吉县正式提出“中国美丽乡村计划”,通过提高居民素质,保护改善村庄生态环境,大力发展以农产品加工为主的第二产业和以休闲农业、乡村旅游为重点的第三产业,城乡统筹联动,走出了一条农业强、农业美、农民富,城乡协调的安吉模式^⑤。安吉模式的成功引起了浙江省政府的高度重视,2010年12月31日制定公布了浙江省美丽乡村建设行动计划,作为2003年以来“千村示

^① 惠铁军在中国大陆乡村建设座谈会上的讲话。

范万村整治”工程的深化和补充,围绕科学规划布局美、村容整洁环境美、创业增收生活美、乡村文明身心美的要求,努力建设一批全国一流的宜居、宜业、宜游的美丽乡村,力争2015年全省70%左右的县市达到美丽乡村建设的要求,60%的乡镇开展乡镇美丽乡村建设。在这股美丽乡村建设的热潮下浙江的安吉、仙居^[3]、丽水的乡村建设都取得了良好的成效,美丽乡村应运而生。

美丽乡村建设在浙江省内引起了诸多学者和专家的关注,部分县市美丽乡村建设与规划中的成功案例和经验成为一时的研究热点,如对安吉、丽水、湖州等地区的美丽乡村建设的介绍等^[4-6];浙江省出台的美丽乡村建设行动计划是指导美丽乡村建设最权威的政策性文件,有不少学者参照这一文件对美丽乡村建设的内涵和建设要求进行了解读^[7]。然而,笔者认为这些研究都只立足于美丽乡村的内部建设,很少从城乡统筹的角度考虑未来城市和乡村建设的相互服务的功能,本文试图从统筹城乡功能的视角,进一步挖掘新时期美丽乡村建设的内涵与意义,以期为将来美丽乡村建设和规划提供一个新的视角。

3 美丽乡村建设的内涵

新时期的美丽乡村建设不能像传统村庄规划中那样仅仅对老建筑的重建和居民点的集中,这种简单的“物理”工程建设只能对村庄的显形形态进行改造,结果是使乡村在我国城市化进程中越来越“城市一样化”,美丽乡村建设有着更加丰富的内涵。笔者认为美丽乡村应该具有城乡统筹功能,生态环境良好,农业生产发展,乡村意境浓厚,地方文化特色得以保留和传承的宜居、宜业、宜游的乡村地域。美丽乡村建设守护的不仅仅是每一个特色的资源村庄,而是每一座城市的“庭园”和精神花园,是自然环境和传统文化的保护伞。美丽乡村建设应突破传统的村庄为中心的建设模式,除传统村庄建设认为重要的内容外,其建设内容还需要从“时空”上进行拓展,主要表现为以下四个方

面:

3.1 乡村产业再造

乡村产业是乡村社会经济的物质基础,合理的产业结构和有序的生产是美丽乡村建设的核心^[8]。美丽乡村产业再造体现在三个方面。首先,由“牛拉犁”式的传统农业生产方式向现代高科技生态农业转型,提高农业生产效率;其次,由自给自足型的生产模式,向市场化、规模生产模式转化,实行农地流转,实现农村规划化、专业化种植、养殖,实现一村一品的建设目标;第三,改变乡村一、二、三产业“各自为政”相互干扰的生产方式,形成以第一产业为基础,第二产业为特色,乡村旅游为主的第三产业为主导的新型农村产业结构,并凸显美丽乡村为城镇服务的功能,实现美丽乡村的生产美。如丽水市莲都区下南山村的南山杨梅已经成为下南山村农民脱贫致富奔小康的重要产业,一年一度的“南山杨梅节”吸引力宁波、上海等周边城市的客商前来收购签约,是美丽乡村产业发展的典范。



图1 丽水市莲都区下南山村杨梅节



图2 美丽乡村三产互动关系

3.2 乡村公共基础设施建设

乡村公共基础设施是乡村经济社会发展和农

民生产生活改善的基础和前提,包括为乡村地区经济发展和人民生活提供基本的生产和发展条件的生产性和服务性公共设施^[3]。美丽乡村建设过程中公共基础设施建设包括三个方面的内容:首先,乡村生活性设施是村民生活的必要物质条件,其建设直接关系到村民的生活质量,如道路交通、水网、电网、通讯设施以及健身休闲设施等;其次,生产性设施是乡村生产活动顺利进行的保证,如农村水利灌溉设施等;第三,对外服务设施是乡村对外服务的重要依托,随着我国城乡一体化建设,乡村逐步对外开放,乡村观光、旅游成为诸多城市居民的重要活动,乡村逐步成为城市的休闲“庭院”,因此有必要在美丽乡村建设过程中结合乡村生活性和生产性设施建设对外型服务设施,供城市居民休闲娱乐。

3.3 村庄文化建设

乡村文化一般是指在乡村社会中一定的社会经济条件下形成的,以村民为主体,建立在乡村社会的生产方式、生活方式基础上的文化,是乡村社会的认知方式、思维模式、价值观念、社会心理、行为方式的集中表现^[4]。包括对传统文化精髓的继承和时代文化的建立两部分内容。文化传承表现在对乡村的传统文化遗产进行传承和保护;时代文化的建立,主要是改变农村部分陈旧的观点和信仰,重塑新时期农民核心价值观,具体建设措施如:①美丽乡村建设过程中应倾斜教育资源,创新农村教育事业,全面发展农村文化事业和文化产业,使传统文化与时代步伐相协调;②创建适合新型乡村管理制度,如建立农村合作组织,完善农村民主制度等;③加强乡村精神文化建设,如引导村民树立正确的信仰,建立村民荣誉自豪感等。平阳县万全镇四都村充分利用村内的郁古榕,针对农民闲时聚集在榕树下聊天的习惯,创办了“大榕树讲坛”,以“你点我讲,你议我理,你评我选”等方式进行正常宣讲和农民教育,极大地推进了学习型社会创建,并作为浙江省宣传教育创新案例在全省推广。



图3 温州市平阳县四都村榕树大讲堂

3.4 乡村意境建设

乡村景观意境是融合了乡村地域自然环境和人文环境景观特征,并充分利用地方材料或乡土元素,营造出的具有自然野趣、田园意境、地方特色、乡土文化气息的一种意识形态^[5],是一种具有地方特色的资源。在传承中华农耕文明,协调城镇化和农村发展风貌上发挥着重要的作用,同时它也是乡村第三产业发展的基底,也是乡村特色维持的保证。这要求在美丽乡村规划和建设过程中将乡村景观意境作为美丽乡村“美”的所在来抓,即注重地方特色的保护,整体规划合理布局,维护乡村生态系统与特色历史人文系统的完整性,同时又要与前瞻性和实用性结合,将乡村景观意境作为乡村活力与品质提升的重要途径。



图4 丽水莲都区山村的“荷岸舍乡”乡村意境

4 美丽乡村的类型

美丽乡村作为我国新农村建设的新形态,有着浓厚的地域文化和经济背景特征,不同类型的乡村

美丽乡村

在建设美丽乡村过程中应有不同的重点,根据乡村所处的空间环境特征、对外联系状况、产业发展情况,美丽乡村有不同的类型划分。

4.1 根据乡村所处的空间环境分类

根据乡村所处的空间环境可将美丽乡村划分为城郊型、景观型和村寨型三个类型^[1]。

4.1.1 城郊型

随着我国城市化进程的推进,乡村将越来越多的被城镇包围,城郊型乡村的比重将会进一步提升。这一类型的乡村与城镇临近,在物质、生活、文化等方面都会打上较强的城市烙印。但是这些乡村如果加以保护和利用或开发乡村旅游,其将是城市及时可达的养生地、休闲地、观光种植地、游乐地,是美丽乡村建设的重要区域,可以通过美丽乡村建设将这些城郊型乡村打造成及时可达的城市后园。

4.1.2 景观型

景观型乡村是以风景名胜为依托的自然村落的统称,在社会、经济、文化和环境上存在着紧密关系,乡村旅游开发方面有着较好的环境条件、市场客源条件和旅游服务设施,这些优势资源都为美丽乡村建设创造了条件^[1]。

4.1.3 村寨型

村寨一般是对民族村落的统称,本文指远离城镇区域,没有景区作为依托,但自然生态环境良好,富有特色的传统村落。这些村落由于远离城镇,发展较为落后,人口稀疏,在城镇化的大潮中数量在不断的减少,然而这些村落有着我国传统乡村最原始的



图6 安徽黄山周边乡村(景观型)



图7 安徽黟县乡村(村寨型)

特征,是美丽乡村建设值得保护和建设的村落,村寨型美丽乡村的建设将会给人们一个返璞归真、回归自然,置身于优美田园和秀丽山水的“世外桃源”。

4.2 根据产业经济类型

根据的产业经济类型可以将美丽乡村划分为专业化型和混合经济型。

4.2.1 专业化型

专业化型乡村一般是指美丽乡村建设过程中经济上着重发展某一产业,并使之在一定区域范围内拥有较大的影响力或是知名度的乡村。这类乡村是某一类农产品和手工业产品的重要供应地,一村一品,在美丽乡村建设中可围绕“一品”打造美丽乡村。丽水下南山村与安吉观音桥村分别通过发展杨梅产业和白茶产业种植使之分别成为知名的“梅乡”、“茶乡”;丽水市垵头村利用古堰、古村大力发展乡村旅游产业,不但丰富了村庄文化内涵,而且形成了年接待15万游客的旅游乡村。



图8 重庆市说舟洞镇乡村(城郊型)

4.2.2 混合经济型

混合经济型乡村指的是美丽乡村建设过程中注重产业间的联系,各种产业前后关联,形成产业链,有较强综合实力的乡村,是美丽乡村产业发展的较高阶段。如美丽乡村建设过程中农业产业与乡村旅游业相互结合形成的农业观光旅游性乡村,其综合的乡村产业更能避免与其他乡村的同质化,凸显乡村的特色。湖州德清县杨墩村在农业产业规模种植的基础上开发农业旅游资源,形成了产、游一体的综合性生态农业美丽乡村旅游点^②,就是一种典型的混合经济型美丽乡村。

5 美丽乡村建设中的基本问题分析

5.1 “点”建设与“面”建设的选择

美丽乡村建设正处于试点建设阶段,浙江省一些具有特色的资源村庄取得了试点成功,初步建设成了宜居、宜业、宜游的美丽乡村。那么是否所有的村庄都要建设成美丽乡村,或是选取更多的乡村进行试点,还是全面推广美丽乡村建设,是未来美丽乡村规划与建设不得不思考的问题。笔者认为,我国乡村减少是必然的趋势,因此,美丽乡村建设应该超前规划,对未来乡村发展前景进行预测和分析,特别是对乡村未来被城镇化的可能性进行预测,将具有乡村保护价值和城乡建设发展有益的村庄建设为美丽乡村。

5.2 “自下而上”建设与“自上而下”建设

美丽乡村建设的目的是把新农村建设成为一个个宜居、宜业、宜游的美丽家园和城镇庭院,既是政府对未来乡村建设的设想,也是村民对乡村未来生活的憧憬。那么,以谁为主体进行建设呢?首先政府应该是美丽乡村建设的早期的规划与引导的组织者,通过前期的基础投入,逐步带动村民的参与,让村民最终成为美丽乡村建设的主体。

5.3 美丽乡村建设的投入与效益

美丽乡村建设作为一个系统的工程,前期建设需要大量的投入,才能引来后期更为系统的生产建

设,如何通过规划与建设使美丽乡村产生实际的收益,以此鼓励后期的进一步投入,是美丽乡村建设中的一个难题。实际建设中应以政府前期的投入为引子,通过农村合作社、招商引资等手段,吸引更多的资本注入,为村民创造一个宜居、宜业的家园,为城市建立一个宜游的庭院。

6 结语

美丽乡村建设是新时期统筹城乡发展的有效措施,在美丽乡村具体的规划、建设过程中需要把握其在城乡统筹和城乡一体化建设过程中的纽带作用,达到“对内”改变乡村生活环境,提高居民生活水平,“对外”实现其作为周边城镇“庭院”的功能,最大限度地发挥美丽乡村建设的效益。同时在我国城市化进程中应抓住乡村发展的差异和特点,有针对性地进行美丽乡村规划和建设,并通过美丽乡村建设,保留我国各类乡村文化和特色。

参考文献

- [1] 夏周景. 中国农村建设:从乡村建设运动到农村社区创建的兴起[J]. 云南行政学院学报, 2019, (2): 121-124.
- [2] 方伟. 社科院:我国将在2013年左右结束高速城市化进程[J]. 经济参考报, 2010, 4, 15.
- [3] 罗凤凤. 浙江城乡居民收入差距缩小为近十年来最小[J]. 钱江晚报, 2012, 2, 13.
- [4] 朱林三, 霍兰萍. 新农村建设“安吉模式”成功经验探究[J]. 天津农业科学, 2012, (6): 109-104.
- [5] 李建群等. 关于“人间仙境-美丽乡村”建设的实践与探索[J]. 新农村, 2012, (6): 12-14.
- [6] 姜颖. 融合文化元素建设“美丽乡村”[J]. 新农村, 2011, (11): 8-11.
- [7] 李廷豪, 柳守军. 基于综合发展规划理念的“美丽乡村”规划设计研究——以阜阳市花园村为例[J]. 规划师, 2011, 27(5): 37-40.
- [8] 董树等. 景观多样性与乡村产业结构[J]. 北京大学学报(自然科学版), 2003, 39(6): 554-564.
- [9] 宋安平. 对湖南农村公共基础设施建设的思考[J]. 湖南社会科学, 2018, (4): 73-74.
- [10] 刘翠. 当代中国乡村文化建设的若干问题研究[J]. 济南: 山东师范大学政法学院, 2004: 1-10.

(下转第46页)

^②案例来源于新华网 http://www.xinhuanet.com/df/daqing/2013-09/06/c_117268820.htm.

文泽路站的客流超过了200万人次,而城市新发展区域的站点则客流量较少,如七堡站和下沙西站客流量仅为5.3万人和4.2万人。

从轨道交通1号线断面客流分析来看,工作日与节假日的断面客流特点明显。以2013年3月18日(工作日)高峰时段各车站的断面客流为例,在早高峰时间,最大断面客流出现在武林广场—西湖文化广场下行断面,断面客流值为6801人次;在晚高峰时间,最大断面客流出现在武林广场—西湖文化广场上行断面,断面客流值为6011人次。该断面呈现明显的早晚高峰,下行的最大断面客流出现在上午08:00-09:00;上行的最大断面客流出现在下午17:00-18:00。

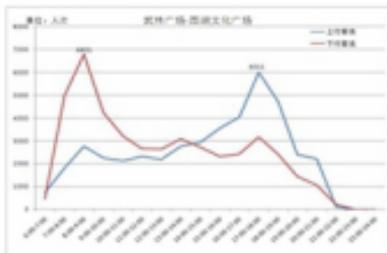


图4 轨道交通1号线工作日(3.18)
武林广场—西湖文化广场断面客流

2013年5月1日(节假日),是杭州地铁自开通以来客流最大的一天,达到了44.41万人次;在



图5 轨道交通1号线节假日(5.1)
凤起路—武林广场断面客流

高峰时间,最大断面客流出现在凤起路—武林广场下行断面,从上午8点开始,进站客流持续走高,并且全天进出站客流一直保持在3万以上,直到晚上8点以后,客流才开始回落。没有呈现明显的高峰时段,最大客流出现在10:00-11:00的下行客流,最大值为18322人次。

从上述数据分析可见,杭州轨道交通1号线自开通运营以来客流呈现出缓慢增长趋势,同时也表现出以下明显特征:

——轨道交通客流分布不均衡,沿线的对外交通枢纽站点、主城核心区站点,尤其位于湖滨、武林、吴山3个市级商圈的站点、靠近西湖景区的站点和起始站的客流较大,而城市新发展区域客流量较少。

——对外交通枢纽站客流量较大。轨道交通1号线联系了杭州火车东站、城站、余杭高铁站及汽车南站(正在建设之中)、客运中心等城市对外交通枢纽,因而方便了城际客流和城市客流之间的集散,城站站和九堡客运中心位居客流量最大的五个站之中,而火车东站站自启用以来,7月1日至7月14日累计进站客流达45.04万人次,超过城站站成为过去半个月客流量最大的车站,并分担了46.9%的火车东站进出客流。

——工作日早晚高峰潮汐明显。武林广场—西湖文化广场是早晚高峰断面客流最大的车站,究其原因该站地处杭州重要的公共中心,集聚了众多的就业岗位,也吸引了大量的购物客流;而大量由城东、城南的客流一般也会通过本站换乘,以快速到达城西、城北地区。

——节假日客流明显高于工作日。这一方面说明外来旅游者对轨道交通的利用,另一方面也说明位于三个副城的人流,尤其是下沙大学城学生集中在节假日利用轨道交通到主城核心区的商圈购物、到西湖风景名胜景区旅游休闲。

2.2 轨道交通1号线沿线土地利用对客流影响分析

轨道交通客流和沿线土地利用是相互制

约、相互影响的。一方面,轨道交通能够拉动沿线城市土地开发价值的提升;另一方面,沿线土地开发利用在很大程度上又影响轨道交通的客流规模。据调查,轨道交通1号线沿线居住人口总数约91万人,就业岗位总数约61万,其中主城区核心区段居住人口和就业岗位最为集聚,分别占总数的75%和82%,而江南段居住人口和就业岗位约占总数的11%和6%,临平段居住人口和就业岗位约占总数的8.7%和5.8%,下沙段居住人口和就业岗位约占总

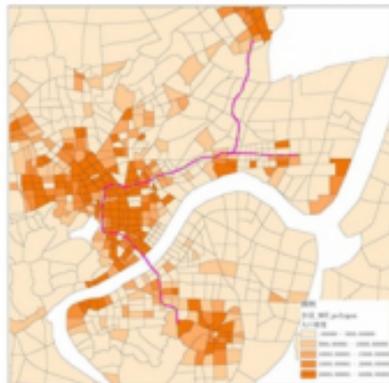


图6 轨道交通1号线沿线现状人口密度分布图



图7 轨道交通1号线沿线现状就业岗位密度分布图

数的5.3%和6.2%。结合杭州轨道交通1号线1-5月各车站客流统计,可以发现,在城市商业中心、交通换乘枢纽、大型居住区附近的站点及轨道交通起始站客流量较大,也就是说轨道交通客流量与站点的区位、交通条件及站点周边的人口密度、就业岗位密度具有较高相关性。

杭州轨道交通1号线连接了一主三副,既经过了城市的核心区域,也连接了城市核心区外围的发展区域。结合线路所处的区位,1号线31个站点可划分为5个区段,分别是江南段(湘湖站—江陵路站),核心区段(近江站—火车东站站),城东段(彭埠站—客运中心站),下沙段(下沙西站—文泽路站)和临平段(乔司南站—临平站)。笔者通过对轨道交通沿线居住人口与就业岗位分布密度、站点周边土地利用现状对客流影响进行了探究,发现城市核心区段“客流追随”成效明显,但城市外围区域的客流尚处在培育期。

——城市核心区段“客流追随”成效显著。轨道交通1号线核心区段共11个站点地处杭州主城区核心区,其站点周边是建成区,居住人口和就业岗位最为集中,居住人口占沿线总居住人口的75%,就业岗位占沿线总岗位数的82%。在已开通的10

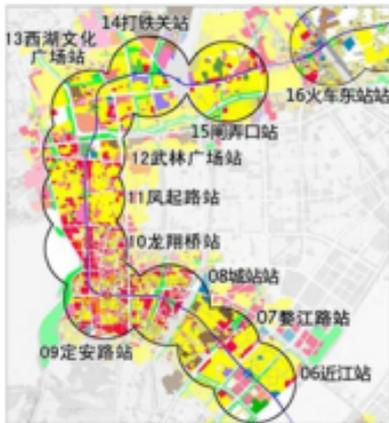


图8 轨道交通1号线核心区段沿线站点土地利用现状图

个站点中(其中火车站站尚未开通)有9个站点15月的客流量超过100万人次,客流量超过200万人次的车分别为城站站、龙翔桥站、武林广场站,其中城站站是位于城市核心区内对外交通枢纽,其客流量突破了300万人次,位居客流最高的五个车站之首。而武林广场站、凤起站、龙翔桥站、定安路站位于以延安路为轴,贯穿武林、湖滨、吴山三个商圈的“一线三圈”杭州市级商业中心,龙翔桥站还是离西湖最近的一个轨道交通站,集聚了众多的就业岗位,也吸引了大量的购物人流和游客。无论工作日、双休日还是节假日,上述站点的客流量都较大,如武林广场站15月份客流量为230.2万人,其早晚高峰时段断面客流量达60007000人次。由此可见,高强度的土地利用,高集聚的人口密度和就业岗位为轨道交通提供了充足、稳定的客流,也充分体现了轨道交通规划一个重要的目的——解决城市中大量人员出行的问题,缓解地面交通的拥堵。从核心区段的客流分析来看,“客流走廊型”(即“线跟人走”)的规划思路成效显著。

外围区域的客流尚处在培育期。轨道交通1号线城东段以及连接江南新城、下沙副城和临平副城的江南段、下沙段和临平段均处在城市新的发展区域,在沿线20个车站中,除起始站和对外交通枢纽客运中心站客流量较大外,其它站点客流量都偏小。据统计,15月客流量低于50万人次就有12个站,其中低于20万人次的有7个,分别是城东段的彭埠站、七堡站、九和路站,下沙段的下沙西站,临平段的南苑站和余杭高铁站,而七堡站和下沙西站15月份客流量仅为5.3万人和4.2万人。究其原因,从沿线站点土地利用现状图上可见,在半径1千米范围内现状站点周边为非建成区,基本上以农业、农田、企业和部分建设中的项目为主,居住人口和就业岗位较少,很难为轨道交通线路提供稳定的客流,因此初期客流总量不是很大。由于外围区域用地开发时序等问题,在“客流引导型”(即“人跟线走”)上,轨道交通的效能还未得到很好发挥,外围区域客流的形成和培育还需要相当长的时间。

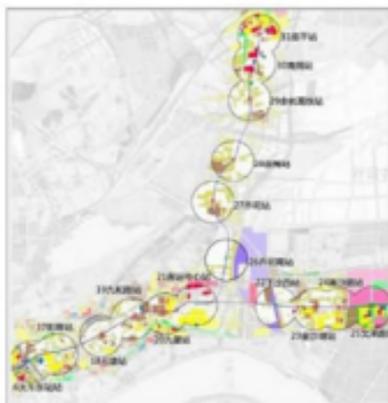


图9 轨道交通1号线城东、下沙、临平段沿线站点土地利用现状图

3 杭州轨道交通1号线规划建设的实践启示

实践证明,轨道交通与沿线土地开发利用是相互影响、相互制约的,一方面,轨道交通是城市的重要交通骨架,对沿线土地利用的模式产生重要影响,并能拉动沿线城市土地开发价值的提升;另一方面,沿线的功能配置、开发强度又将对轨道交通客流产生很大制约与影响。在香港,轨道交通成功的一个最重要原因就在于,大约50%的居民和约55%的职业岗位集中在高轨道交通车站10分钟的步行距离之内。笔者认为,伴随着杭州“地铁时代”的到来,应当及时梳理1号线沿线开发建设的经验与启示,并借鉴国内外相关城市的成功经验与做法,构建科学的轨道交通与沿线土地开发利用新模式。

3.1 构建轨道交通与区域发展的整合机制

城市交通的发展将影响居民的出行距离、可达性和方便程度。目前杭州只有一条轨道交通运营,单一轨道线路由于可达性差,除了沿线覆盖范围以外,吸引客流的能力还非常有限。纵观现状,位于城

市外围地区的轨道交通线路,由于沿线区域大多为新的规划建设区,用地开发时序与轨道交通建设有所滞后,站点周边的现状就业岗位和居住人口较少,因此初期客流量不是很大。由于客流的形式和培育时间较长,要待沿线区域开发相对成熟后,客流才会呈现上升趋势。而临平站、文泽路站和湘湖站客流量相对较高,是因为这三个站分别是1号线的终点站,辐射三个副城中心及周边地区的大型居住片区,是临平、下沙和江南副城的重要换乘枢纽。因此,考虑到轨道交通在引导城市发展方面的功能与特点,在城市外围区域轨道引导用地发展(即“人跟线走”)上,须将轨道交通走向与城市发展方向结合起来,实现城市功能的有机疏散,通过轨道交通串联城市重要功能区,并使轨道交通站点和城市各级公共中心有机融合。

3.2 强化轨道交通沿线用地控制规划

目前杭州轨道交通1号线位于城市核心区段的站点客流量较大,但与三个副城的连接线上的站点,除起始站外其它站点的客流量偏小,究其原因是一些站点处于主城与副城的连接线上,由于城市用地的开发建设与轨道交通的站点建设之间缺乏互动,未能及时形成轨道交通站点周边的高密度开发,也迟滞轨道交通客流的快速增长。城市建设实践表明,土地开发模式将会长期左右轨道交通的客流,而缜密细致的规划则有助于减少影响客流的不利因素。因此作为城市重大基础设施的城市轨道交通工程,在轨道线网规划明确后,应及时编制轨道交通沿线及周边土地利用专项发展规划。一方面,通过预留与控制,对轨道交通线路、车站、车场、附属设施的用地进行规划控制,为城市轨道交通建设提供必要的用地条件;另一方面,轨道交通具有运量大、快捷、站点交通可达性高等优势条件,充分利用轨道交通对站点周边土地利用的激励和引导作用,及时开展站点周边土地利用进行重组规划,通过对用地功能及开发强度的优化,使城市建设开发围绕轨道交通站点有序开展成为高度集中的城市公共活动中心和综合性交通一体化中心,为轨道交通带来充沛、稳定的客

源,同时强调土地的混合使用,有利于平衡轨道交通不同时间段的客流,避免明显的潮汐式交通,从而保证轨道交通运行更有效率。

3.3 建立轨道交通综合开发土地储备机制

轨道交通属于城市基础设施,其用地性质为道路与交通设施用地,供地方式为政府划拨。结合目前做法,沿线开发用地属于经营性用地,供地方式为通过市场进行招、拍、挂,两者供地方式的差异导致轨道交通建设与土地开发的实施主体不同,由此产生了不同实施主体间的利益分歧与行为差距,从而给轨道交通综合开发工作带来了困难。笔者建议,政府相关部门应加强对轨道交通沿线土地储备、开发的掌控力度,根据轨道交通建设规划,对沿线有条件区域同步进行土地储备,通过将轨道交通用地与开发用地共同储备,从源头上为轨道交通与沿线区域的规划结合提供有效支持,为探索轨道交通与开发项目捆绑实施的投融资模式创造条件。因此,有必要通过建立与健全轨道交通综合开发土地储备机制,进而为轨道交通综合开发工作奠定基础。

3.4 组建以轨道交通为核心的多层次公共交通系统

轨道交通客运骨干地位的实现,离不开地面常规公交系统和其它交通方式的配合,要处理好轨道交通与其他交通形式的前接与换乘,包括常规公交、火车、飞机、出租车、自行车和小汽车等等,尤其是与常规公交的前接与协调。为了吸引客流,提高轨道交通的运能,结合轨道交通线路的敷设就要及时调整地面常规公交线路走向,并根据轨道交通站点及出入口位置,调整公交站点的位置。现阶段的一项重要工作是要解决好轨道交通站点与地面其它公共交通工具,尤其是常规公交的无缝换乘,形成以轨道交通为骨干,公共汽(电)车为主体,出租汽车、水上巴士、免费单车(公共自行车)为补充的多层次、多元化的公共交通系统。同时,需在不同的区域采取不同的模式,如在城市核心区的轨道交通站点出入口要有方便的与公交、出租车、公共自行

车便捷换乘的点,使乘坐轨道交通的乘客出站后能方便换乘其它交通方式快速到达目的地;在城市外围区域的轨道交通站点,尤其是起始站还要配置“P+R”停车换乘场地,既解决城市中心区交通拥堵,也增加轨道交通的客流来源。

3.5 实施轨道交通出入口与周边商业地产的地下无缝对接。

客观地说,轨道交通的发展为城市地下空间的开发带来了前所未有的机遇。由于轨道交通便捷、快速、大流量的特性给站点带来了大量的交通客流,因此轨道交通站点地下空间在解决地下和地面便捷的交通联系外,还有一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。杭州轨道交通1号规划中也考虑了站点出入口与周边建筑的接驳或接驳条件预留,但由于许多站点周边土地的开发建设已完成,而且大部分商业地产的地下室作为地下停车场使用;另一方面,由于建筑施工、维护维修、管理及产权划分等方面原因,导致商业地产与站点出入口的地下接驳条件非常有限或难度加大。因此,要结合轨道交通线网规划,完善轨道交通站点周边地下空间利用规划,根据轨道交通站点对周边辐射的影响以及配合高强度的开发和客流量,规划将轨道交通枢纽站和换乘站站服务半径300米范围内地下空间实现连通,将轨道交通一般站站服务半径200米范围内的地下空间应实现连通。通过地下商业街、地下人行过街通道、地下连通道等将地下空间与轨道交通站点进行有效连通,重点连通地下社会停车场、地下商业娱乐设施等公共服务设施。同时制订轨道交通站点出入口地下接驳的管理办法,明确各方的责任、利益和义务,实现轨道交通出入口与周边商业地产的无缝对接,最大程度地发挥轨道交通带来的商业价值和更多商业客流。

参考文献

- [1] 庞宁,郑斌.武汉轨道交通客流分析及启示[J].城市轨道交通研究,2007,(3):1-3.
[2] 林整,宋丽香,马晨曦.旧城区轨道交通站周边土地利用调

控及对策——以北京市中心城储备用地的规划调整为例[J].城市规划,2011,(8):14-19.

[3] 张晓明,程寿年.广州新一轮城市空间布局下的交通发展战略思考[J].城市规划学报,2006,(6):68-75.

[4] 张宁,叶霞飞,刘剑锋.土地利用对轨道交通车站客流量的影响[J].城市交通,2018,(3):23-27.

[5] 肖为周,王树盛,黄富民.轨道交通沿线土地利用变化对其客流需求的影响分析——以苏州城市轨道交通1号线为例[J].现代城市研究,2018,(2):80-85.

作者简介

陈玮 副秘书长,高级工程师

应联行 副总工程师,教授级高级工程师

〇〇

义乌市规划院成功举办首届“规划沙龙”

义乌市规划院在八楼会议室举办了首届“规划沙龙”,共同探讨了“义乌市交通治堵的对策与研究”话题。该期沙龙演讲的《构建义乌和谐交通之慢行交通体系》和《义乌市城市公共交通改善对策分析》,主要针对当前义乌市慢行交通体系以及公共交通系统的现状作了介绍,对改善的方法和对策进行了思考和建议。演讲后,受邀的十位嘉宾先后对演讲内容作了精彩的点评,提出了自己的观点和建议,并围绕义乌交通治堵主题,分别从规划、道路、绿化设计等专业角度,畅谈了各自的理解和想法。

整个沙龙营造出了自由的学术氛围,在近三个小时的时间中,讨论气氛热烈,现场充满了观点的交锋、思想的碰撞,很多参会人员直到结束还意犹未尽,大家均感受受益良多,希望通过不断的探索和研究,真正为该市构建和谐交通做出不懈努力。

首届“规划沙龙”的成功举办,为规划院技术创新和发展提供了良好的开端。今后,义乌市规划院还将陆续举办“规划沙龙”,从而提高员工对学术研究的兴趣和能,涌现出更多的研究成果,为创新强院提供助力。

(来源浙江省建设信息港)

温州交通影响评价编制工作存在的问题及对策

温州市城市规划设计研究院 周昌标 杨介栋

【摘要】 交通影响评价编制工作在温州已历 12 年,针对大量建设项目开展的交通影响评价工作对温州城市道路交通发展起到了一定的积极作用,但也存在许多不足之处需要改善。本文回顾了交评编制工作在温州开展的基本情况,对本职工作存在的主要问题进行了总结和分析,并提出了相应的改善建议。

【关键词】 交通影响评价; 问题; 对策

1 温州交通影响评价编制工作开展概况

温州是国内较早开展交通影响评价工作的城市之一,早在 2001 年,温州市编制了第一个建设项目交通影响评价报告,即《温州市欧洲城交通影响分析》,至今该项工作在温州开展已历 12 年。

总体而言,交评在温州的开展可以分为两个阶段。第一阶段是 2001 年至 2007 年,即 2007 年 7 月《浙江省建设厅省公安厅关于对重大建设工程开展交通影响评价工作的通知》发布之前,交评项目较少,累计大概完成了 20 多项,主要分布在温州市区,项目的技术路线和评审工作较不规范,实际上处于探索阶段;第二阶段是 2007 年至今,即《通知》发布之后,本项工作开展得到迅速推广并逐步规范,累计大概完成项目 200 多项,市区和郊县都有分布,尤其是温州市区的大型建设项目基本上都进行过交通影响评价。

显然,交通影响评价工作的开展对温州城市交通状况产生了积极影响,尤其是对建设项目的建筑总平面设计方案提出的优化措施发挥了实效,在一定程度上减轻了建设项目对周边道路交通的影响程度。但是,回顾十多年来温州交评项目的编制情况,仍然存在不少问题值得关注和改善。

2 温州交通影响评价编制工作存在的主要问题

2.1 交通影响前评估项目开展太少

交通影响评价分为前评估和后评估两个阶段。前评估是在项目选址阶段、可行性研究或控制性详细规划阶段进行,主要是评估项目的性质、规模、位置及周边路网和交通设施的组织;后评估是在建筑设计方案提供后、初步设计前进行评估。

十几年来,温州编制的交通影响评价项目绝大部分都是建设项目规划设计条件已经确定之后的后评估项目,而对土地利用规划编制阶段和规划调整阶段以及建设项目规划选址阶段开展的交通影响前评估项目很少,所占比重大概不到 20%。

实际上,交通影响前评估比后评估更加重要,其对城市道路交通的影响更加深远,效果更加明显。在建设项目后评估编制过程中,经常遇到预测的目标年道路交通饱和度过高的情况,但由于土地已经出让,项目开发容积率等关键性指标已经确定,只能提出一些弥补措施,以理顺项目内部交通和内外交通衔接为主,实际上对周边路网运行状况起不到明显的控制和改善作用,这充分暴露出交通影响前评估工作缺失带来的弊端。

2.2 交通影响评价技术路线僵化，没有很好地结合项目特点

建设部《建设项目交通影响评价技术标准》和《浙江省建设工程交通影响评价技术导则（试行）》都给出了交通影响评价的基本内容和工作程序，温州近几年编制的交通影响评价项目总体上按照建设部和浙江省的要求制定技术路线和内容框架，主要分为现状和规划资料分析、交通需求预测、交通影响评价、交通改善措施四大块内容。虽然比较统一规范，但针对不同的项目没有深入地分析项目特点，而是比较僵化地套用已有框架，基本上是千篇一律地进行分析评价，使得项目编制的实际意义大打折扣。同时，交评编制过程中对相关规范的套用和对相关部门意见的采纳也比较死板，没有根据实际情况灵活地进行调整或做好相关部门的说服工作。

以《温州医学院附属眼视光医院改扩建工程交通影响评价报告》为例，如果根据省标配建，本项目需要配建机动车停车位 200 个左右，但根据相关部门要求最终配建了 286 个泊位，超出省标值 43%。从表面上看能够缓解周边的停车压力，但实际上本项目地处温州旧城，周边交通拥堵已经比较严重，片面地增加机动车停车位势必诱导更多的人采用私家车的交通方式到达本区，导致周边交通运行更加拥堵。

2.3 交通需求预测只求结果，不重过程

交通需求预测是交通影响评价的核心内容之一，尤其是对交通影响前评估项目的结论有直接影响。由于交通需求预测是一项专业性较强的工作，相关部门在评审过程中很难对预测过程的科学性和合理性进行判断，导致项目编制人员“只求结果，不重过程”，工作重心大多放在预测软件操作上，不太重视交通需求预测过程中各项参数的谨慎选用和修正，具体表现在以下几个方面。

首先，对建设项目交通吸发率的选取比较草率。由于《建设项目交通影响评价技术标准》给定的出行率参考值范围过大，例如普通住宅高峰小时

出行率的参考值为 0.8~2.5 人次/户，行政办公的高峰小时出行率的参考值为 1.0~2.5 人次/百平方米建筑面积，综合医院的高峰小时出行率的参考值为 3~12 人次/百平方米建筑面积，低值和高值之间相差 2.5~4 倍，预测的结果截然不同。而温州市又缺乏不同项目类型的出行率调查数据积累，导致不同的项目编制人员认识差异较大，同样的项目由不同的人测算可能产生差异较大的结果。

以《温州鹿城广场建设工程交通影响分析及改善规划》和《温州市龙湾中心区 G 地块规划调整交通影响分析报告》两个项目为例，两者都以晚高峰小时为预测时段，但出行率取值相差了 5 倍左右。尽管两者区位不同，但正常情况下差异不应如此悬殊。

其次，对背景交通量的增长率取值比较随意。现有交评文本往往都是直接给定一个数值而缺乏分析，实际上不同区域的道路背景交通量变化规律差异很大，相同区域、不同功能等级的道路背景交通量变化规律也不相同，应当在科学分析的基础上合理给定不同道路的增长率，并在文本中予以表达。

以《绿色产品交易市场交通影响分析》为例，文本中对目标背景交通量预测的论述为：“目标年基地周边道路机动车交通量由近期交通规划和交通调查产生的机动车交通量外推得到。”其论述过程非常笼统，并未根据周边道路交通实际情况给出具体的增长率数值和分析过程以及不同道路之间的差异，审查人员难以进行合理评判。

第三，交通分布比例缺乏推导过程。交通分布比例直接影响交通预测结果，现有交评文本基本都只给定具体数值，而没有对现有和规划城市用地布局、人口分布进行合理分析，因此给定的数据缺乏支撑。

以《乐清市柳市外向型工业区退二进三用地范围控规局部调整交通预评估》为例，本项目对交通分布的论述为：“本项目交通分布数据以综合交通规划模型为基础数据，各交通小区以此为参考，

采用重力分布模型获得交通分布数据。”论述非常笼统，并没有给出各个方向的具体交通分布比例，导致交通需求预测过程被“隐藏”。

2.4 项目审查仍然不够规范，落实不力时有发生

相关部门花了大量的精力组织编制建设项目交通影响评价报告，目的在于确保项目建成后周边拥有良好的交通环境，理顺项目内部交通并减轻项目建设对周边道路交通的影响，这些都需要在建筑总平优化方案中予以落实。

但是，这些年交评项目审查并不规范，有些项目组织了审查，有些项目没有组织审查；有些项目审查后，审查部门出具了审查纪要，有些没有出具审查纪要。这就导致很多交通影响评价的重要结论由于违背建设业主的意愿，又缺乏相关部门的把关而没有被落实，使得交评编制成为一种形式而没有发挥实效。

3 对温州编制交通影响评价工作的几点建议

针对以上的几个问题，提出相应的改善对策和建议，供今后温州编制交通影响评价提供参考。

3.1 进一步规范交通影响前评估编制要求

根据浙江省住房和城乡建设厅文件，2013年5月1日起全省不再开展重大建设工程交通影响评价，不将交通影响评价作为建设工程设计方案审查的前置条件。对交通有重大影响的建设项目，核发选址意见书或者提出规划条件时综合考虑交通影响因素，如属于需要编制选址论证报告的项目，将交通影响评价相关内容纳入选址论证报告。

该通知发布后，交通影响后评价的编制将明显弱化，而交通影响前评估的作用会更加突出。现状温州已经在逐步开展规划调整阶段的交通影响评估，建议形成规范的机制，在控制性详细规划编制、控制性详细规划修改、重大建设项目选址论证三个阶段同步进行交通影响专题分析评价，并将分析评价结论纳入规划编制报告予以落实。

交通影响前评估的内容不应与后评价的内容雷同，而应遵循土地利用和城市交通协调发展的基本理念，围绕实现交通供需平衡的核心目标，将重点放在对建设开发量的合理把握以及对城市交通系统的合理规划和优化上。从温州当前交通影响前评估工作开展情况来看，交通专业的立足点主要是对规划方案进行评价，而在合理制定交通系统规划方案过程中发挥的作用较弱，建议在接下来的工作中交通专业要加强与规划专业的衔接互动，更多地参与交通系统规划方案的制定，在交评报告中明确对规划道路系统、公交系统、停车设施、慢行交通系统、建设项目交通出入口等方面的控制要求，切实起到交通研究专题的支撑作用，而不仅仅是对已经成型的规划方案进行被动的评价。

3.2 剖析项目特点，大胆突破现有的交评编制技术框架

建议交通影响评价编制单位和设计人员不要在原有的交评编制技术框架下去进行“填充式”的编制。在项目编制前，首先应该对项目的类型和特点进行深入分析，准确把握项目要重点解决的问题，不同的项目有不同的侧重。例如，学校类的建设项目应将评价重点放在日常交通安全保障、家长接送车辆临时停放点的合理设置等方面；交通枢纽类的建设项目应重点进行枢纽内部日常交通组织设计，理顺运营车辆的进出和停放等方面；体育场馆类建设项目应重点把握赛时的交通管理措施、人流集散等方面。在交评文本编制上，可以突破现有的技术框架，该加强的内容充分展开论述，与项目关联性不大的内容可以取消。对重要的研究结论，设计人员首先自己需要有明确的态度和充分的理由，然后要坚持自己的观点，努力说服项目业主以及相关部门，确保合理意见最终被采纳。

3.3 运用对比方法和相关指标去约束交通需求预测过程和结果

建议在进行交通需求预测的过程中，采用对比方法去推断预测结果的合理性和可靠性。例如地块开发强度、周边路网指标、交通发展政策相近的区

域,远期整体交通运行状况差异不应迥然不同;城市工业区的交通运行状况一般情况下应明显好于城市商业区;等级高、功能强、贯通性好的道路交通量不应小于功能相对较弱的平行道路。如果通过这些对比方法发现交通预测结论不符合逻辑判断,则可能在交通吸发率、道路背景交通量增长率的选取或交通分布比例等方面产生了较大偏差,应予以调整。

另外,可以充分利用建设项目停车配建数量等相关指标去合理的交通预测结果。例如,一个住宅区的机动车停车位配建规模是1000个,而交通预测结果晚高峰小时进入住宅区的交通量达到1200辆,则预测结果明显不符合事实,很可能是由于交通吸率取值过高而导致错误的结论,应予以修正。

3.4 对交评编制项目进行严格审查和落实

建议进一步明确交通影响评价项目的审查单位,规范审查制度,尽可能对交评编制项目审查实现全覆盖,例如交通影响前评估项目统一由规划部门在组织审查相应的规划编制、规划修改、规划选址论证报告时,同时对交通分析报告予以审查;交通影响后评价项目在规划部门组织审查相应的建筑设计初步方案时,同时对交通分析报告予以审查。在审查过程中,如果出现规划、建筑设计方案与交通分析结论存在冲突,审查部门应在充分论证的基础上明确协调方案。在审查结束后,组织审查的部门应当及时出具审查会议纪要,作为规划、建筑、交通三大专业设计成果修改的主要依据,设计单位要严格按照纪要内容对各自专业的设计成果进行修改完善,经修改完善的设计成果要重新提交给审批部门,审批部门要对设计成果严格进行监督和把关,确保研究成果落到实处,对于尚未达到审查会议纪要要求或者各专业之间仍然存在冲突的项目,将不予审批。

4 结语

在交通规划编制体系中,交通影响评价处于末

端,似乎不会对城市交通发展大局产生重大影响。但是,交通影响评价又是实现对交通量控制的最后一道关口,如果科学编制、严格落实,对改善城市交通运行状况具有很大的现实意义。希望交评编制工作能够引起设计单位、相关部门乃至全社会的更大关注,为城市交通环境的优化发挥更大作用。

参考文献

- [1] 杭州市城市规划设计研究院. 浙江省建设工程交通影响评价技术导则(试行), 2007.7.
- [2] 住房和城乡建设部. 建设项目交通影响评价技术标准, 2010.3.

作者简介

周昌标 研究室副主任,工程师
杨介锋 副教授,教授级高级规划师

丽水市实施“六个一”建设打造美丽小城

为加快促进城市品质,提升城市形象,打造各具亮点的美丽小城,今年以来,该市对除去中心城区外的8个县(市)和2个省级小城市培育重点镇提出了“一条迎宾大道、一条江滨景观带、一条商业示范街(或商业综合体)、一条文化特色路、一个市民健身广场、一个融当地历史和未来的展示馆”这“六个一”建设要求,召开了全市的推进会,制订出台了“小城市‘六个一’建设实施方案”。目前,市本级、莲都区和10个小城市都积极谋划并加快推进“六个一”项目建设,基本形成了已建成的着手改造提升、在建的加快建设进度、未建的列入今年投资计划的良好局面,确保在2015年前完成所有项目,特别是在今年年底前都将建成规划馆或规划临时展示馆。这“六个一”建设是基本标准,各小城市也将结合自身情况实施更多个“一”建设。

(来源浙江省建设信息网)

基于绿色交通理念的用地规划策略探讨

——以杭州为例

杭州城市规划设计咨询有限公司 高 爽

【摘要】 本文以杭州为例,分析绿色交通所发展所面临的问题与挑战,总结各地发展绿色交通的策略与措施,并重点研究如何在用地规划层面落实与应用绿色交通理念。

【关键词】 绿色交通;用地规划

1 问题与挑战

1994年加拿大大学者Chris Bradshaw首次提出了绿色交通体系,将各类交通工具对环境的影响程度从大到小进行了排序,分别为小汽车、摩托车、公共汽车、地铁、自行车、步行。在国内北京、上海、厦门、台北等地已举办了四次绿色交通学术研讨会,对绿色交通的内涵与实施技术进行了深入的研究,建设部还制定了《绿色交通示范城市考核评分标准(试行)》,旨在建设方便、安全、高效率、低公害、景观优美、有利于生态和环境保护的、以公共交通为主导的多元化城市交通系统^[1]。

杭州是中外闻名的旅游城市,近年来在城市化与机动化浪潮的冲击下,杭州城市交通拥堵问题日益突出,并引发了大气与噪音污染问题,对城市可持续发展带来了严峻挑战,主要体现在以下两个方面:

1.1 私人小汽车的快速增长、过度使用

2002年5月,杭州市政府放开小型汽车上牌控制政策,当时老城区(含滨江、下沙)机动车保有量为11.5万辆,到2012年底,老城区机动车保有量已经达到96万辆,十年增长8倍,年均增幅

23.6%,而同期老城区城市道路面积的增长不到4倍。此外,杭州市区居民日均出行次数由2000年的2.07次增长到2010年的2.35次,“私人小汽车快速增长”“市区人口规模增加”“人均出行次数增长”三重因素共同作用之下的叠加效应,造成市区私人小汽车出行需求的爆炸性增长,居民小汽车出行比例由2000年的2.56%迅速增长至2010年的11.60%。然而小汽车日行程在5公里以下的比例却高达48.5%,5公里是非机动车、步行的优势出行范围,这表明在杭州市区私人小汽车存在过度使用的现象。

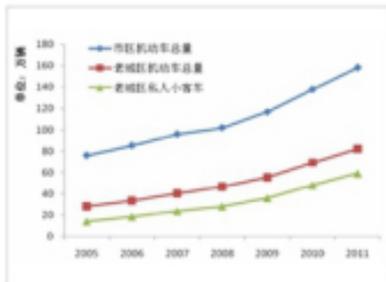


图1 近年来杭州主城区机动车保有量示意图

1.2 公共交通竞争力不强、分担率不高

速度、效率与舒适性是居民“弃步代车”的主要原因。以人力驱动的慢行交通出行优势距离一般在5公里以内,而私人小汽车在中长距离出行中竞争优势较为明显。在东京、纽约、伦敦、香港等国际化大都市往往通过提供快速、高效、品质的公共交通系统,吸引、满足市民中长距离的机动化出行需求,再辅之以严苛的私人小汽车购买或使用政策,从而达到城市交通的低碳与绿色化。

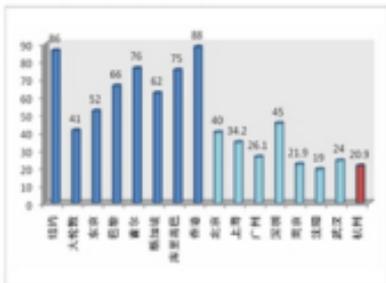


图2 国内外大城市公共交通分担率对比

相比之下,在私人小汽车快速发展过程中,杭州公共交通系统虽在系统多元化方面有了较大发展,如公共自行车、水上巴士、快速公交、轨道交通等,但轨道交通刚刚开通尚未成网,而作为城市公共交通骨干的地面公交,其分担率在近十年来基本在20%左右徘徊,早晚高峰时段公共汽电车平均运营时速仅有13.7公里/小时,加之高峰时段严重

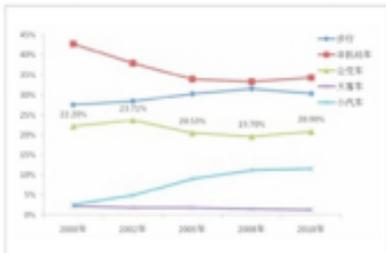


图3 杭州主城区居民出行结构变化

拥挤的车况和较低的准点率,造成了目前公共交通的竞争力不强、分担率不高。

2 对策与措施

如何发展绿色交通,国内学者已经多有研究:文献^[1]提出“重视交通与土地利用的整合规划,落实公交优先战略、提高道路网络建设的合理性、处理好城际交通与城市交通的衔接问题、完善道路安全设施,强化停车设施的规划建设,科学实施交通需求管理、全面开展道路交通安全评估”等措施;文献^[2]提出“全面开展道路交通安全评估、交通规划方案引入环评机制”等等。

笔者认为,实现绿色交通的发展目标,需要从规划、建设、管理、政策、技术等层面形成合力,共同促进。总结国内外大城市交通发展的经验,发展绿色交通可以归结为用地开发集约化、公共交通高效化、慢行设施人性化、减少私人机动化、交通工具绿色化、交通管理智能化等六大类策略。

下面结合笔者较为熟悉的用地规划并结合杭州实际,探讨一些有助发展城市绿色交通的用地规划策略与措施。

3 规划与引导

国内外大城市的发展经验表明,要建设高效、低能耗、低污染、低排放的绿色交通系统,必须以相应的城市空间结构与用地布局为基础。可以说,城市用地规划是否科学、合理,直接影响到城市绿色交通发展的成败。

3.1 推广 TOD 与 UGB 理念

TOD (Transit-Oriented-Development 公交引导城市发展),其要点是通过城市土地和城市交通的协调统一规划,使城市沿着大容量公交线路(轨道交通、BRT等)进行高密度和多功能的开发,从而使大多数居民出行通过公共交通来实现,以此达到缓解因道路上机动车辆过多而引发的拥堵及污染问题。瑞典的斯德哥尔摩,丹麦的哥本哈根等城市经验表明,发展轨道交通是引导和实现城市可

表1 绿色交通发展策略及措施分类一览表

策略分类	措施内容
用地开发集约化	TOD开发模式引导城市沿定线发展;引导紧凑城市发展;设置增长边界,防止城市无序蔓延;重视土地的综合利用;合理控制地块尺度等等。
公共交通高效化	大力推进轨道交通、BRT建设速度;发挥常规公交作为城市公交的主导作用;打造“五位一体”公交换乘系统;建设世界一流的公共自行车系统;建设杭州特色的水上公交系统等等。
慢行设施人性化	树立以良好慢行环境为导向的开发建设原则;进一步健全市区慢行网络;因地制宜,建设二层连廊系统等等。
减少私人机动化	鼓励汽车合乘和出租车拼车;引导主城区外围P+R换乘;中心区拥挤收费;区域差别化的停车收费;洗车证制度;限行措施等等。
交通工具绿色化	大力推广新能源汽车;严格执行机动车排放标准;严管电动自行车超重、改装、超速等问题;加强对工程运输车超载、超速问题的整治等等。
交通管理智能化	智能化公交系统;出租车智能调度系统;分级停车诱导系统;完善交警指挥控制中心和智慧城市交通信息平台等等。

持续发展的重要手段,轨道交通可以在完善城市空间布局、引导人口疏散、优化出行结构等方面发挥重要作用。

城市空间增长边界(Urban Growth Boundary,简称“UGB”)是应对城市蔓延问题提出的一种技术解决措施和空间政策响应,当前已成为美国控制城市蔓延发展最成功的一种技术手段和政策工具。美

国的波特兰市从1970年代开始通过制定UGB和发展以轻轨(Light Rail Transit,简称“LRT”)为支撑的紧凑型城市空间结构,成为美国城市规划与绿色交通发展的典范^[4]。我国《城市规划编制办法》(2006)已明确提出在城市总体规划纲要及中心城区规划要划定“城市增长边界”,用以限制城市的发展规模和划定城市的建设范围。

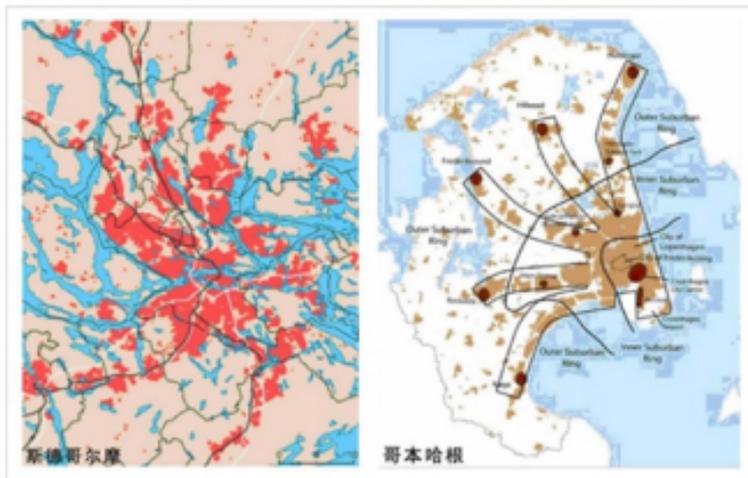


图4 轨道交通引导城市沿走廊拓展

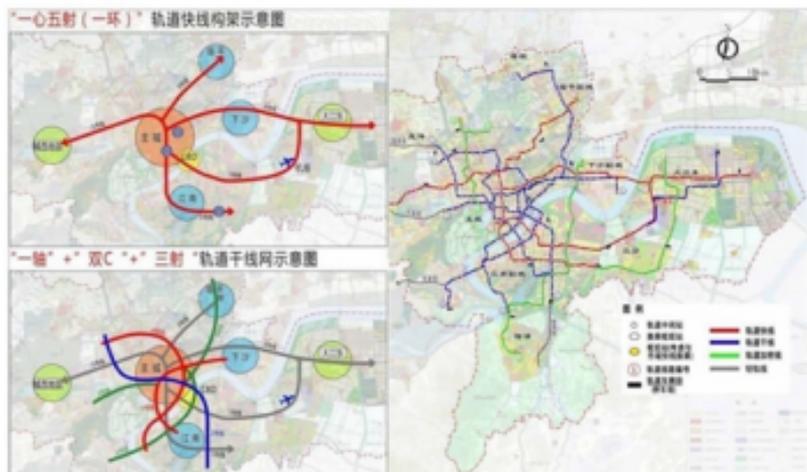


图5 杭州轨道线网与城市空间关系

对于杭州而言,应严格落实总体规划所确定的“一主三副、双心双轴、六大组团、六条生态带”开放式空间结构,在各组团之间、组团与中心城区之间,利用自然山水、水体、绿地(农田)等形成绿色开放空间,划定生态敏感区,避免城市无序蔓延;同时利用轨道交通和BRT为公交走廊,引导城市空间的合理拓展;此外在围绕轨道交通站点开展的用地开发过程之中,还应重视站点周边交通衔接体系的规划与建设;外围组团的轨道交通站点附近宜建设社会停车场,以吸引周边居民小汽车换乘轨道交通之后进入中心城区,而城市中心区的轨道交通站点附件应建设便捷、安全的慢行系统和地面常规公交系统予以衔接。另一方面,作为公交服务便捷区域,杭州市可调整建设项目配建停车标准,降低轨道交通站点周边地块的机动车停车位配建率,在我国深圳等地已有此方面相关规划。

3.2 重视土地的混合利用

有研究表明,土地混合利用可降低5%~7%的出行量^[2]。然而在我国,滞后的城市规划机制摒弃了土地混合利用,简单地将居住、商业等功能置于城市的中心,将工业等生产职能置于城市的外围地区,造成了“巨型居住区”等大范围单一功能区^[3]。以杭州城西文新单元为例,规划公建面积的166万平方米,提供就业岗位的5.5万个,而居住户数的4.7万户,人口的14.5万人(考虑大量农民房对外出租,实际居住人口远不止14.5万),形成一个大居住片区,导致高峰时段东西向交通不平衡系数达到1:1.5左右,造成天目山路、曙光路、文三路、文二路、文一路等东西向干道早晚高峰严重拥堵。

早在1977年,《马丘比丘宪章》就对《雅典宪章》以来的城市功能分区思想进行了批判,认为“这种把城市划分为各种分区区域组成部分的做法,



图6 用地单一导致城西严重的潮汐交通

为了追求分区清楚却牺牲了城市的有机构成”，并认为“在今天，不应当把城市当作一系列的组成部分拼在一起考虑，而必须努力去创造一个综合的，多功能的环境”。事实上，过于追求功能分区不仅仅抛弃了“人本主义”思想，牺牲了城市有机构成，还会大幅增加城市中长距离的交通需求，形成各功能片区之间潮汐式交通流；为满足这种交通需求，就不得不建设更大规模的道路交通系统和公共交通系统，且极易在上下班高峰时段发生严重交通拥堵，造成城市交通基础设施建设、运行的不经济、低效率。因此，从减少居民出行需求，特别是从减少中长距离的出行需求出发，在城市用地规划布局

时，应注意用地功能适度混合，通过职宿平衡降低交通量、错峰交通削减高峰交通量。

3.3 控制地块开发尺度与规模

根据《城市道路交通规划设计规范》(GB50220-95)，200万以上人口规模的大城市道路网密度在5.4-7.1公里/平方公里左右，相当于280-370米的街坊。以杭州市武林地区为例，道路网密度10.21公里/平方公里(包括支小路在内)，相当于200米尺度的街坊，虽已达到国家规范标准，但



图7 街区尺度对比

相比于许多国际化大都市纽约、巴塞罗那、香港等,200米×200米的范围可以容纳三四个街区。

支路网密度过低,首先导致居民出行不便,并造成公交线路密度、公交站点服务覆盖率偏低,进而导致城市居民出行结构的失衡;其次会使大量原本应由支路网承担的集散交通转移到城市干道上,导致城市道路交通功能紊乱和运行组织工作效率低下^[4]。因此在城市规划尤其是控制性详细规划中,应采取加密路网而非简单地拓宽道路的方式来提高路网的容量,从而提高公交服务覆盖率、完善支路网交通微循环功能,实现城市交通的低碳、绿色与运行有序。

在控制地块开发尺度的同时,还应科学确定地块开发强度,即合理确定地块的容积率指标。目前国内很多城市,在控制性详细规划编制过程中,缺少交通影响分析论证,往往凭借城市规划师的经验乃至相关政府部门的旨意来确定容积率。2010年杭州市颁布了《杭州市控制性详细规划编制技术规范》,要求在控规编制过程中,建立与城市综合交通模型相互衔接的单元交通模型,进行控规层面的土地开发强度与交通系统承载力匹配分析,为确定控规单元合理的开发容量和相应的交通基础设施配套规模,提供了科学依据。此外,地块实际开发规模与控规所确定容积率之间往往有所差异,最终的地块容积率一般在选址论证阶段确定,因此在选址论证报告编制过程中,应引入交通影响分析内容,合理确定地块的容积率。

4 结语

绿色交通是我国大城市交通今后发展的潮流与趋势,实现绿色交通的发展目标,需要从规划、建设、管理、政策、技术等层面形成合力,共同促进,具体措施挂一漏万,难以一一赘述。本文结合笔者工作实践与杭州实际,从用地规划层面重点探讨落实绿色交通理念的一些具体策略,希望通过本文的探索能提高人们对发展绿色交通的认识,对各地发展绿色交通起到一定的借鉴作用。

参考文献

- [1] 城规[2003]149号,绿色交通示范城市考核标准说明[S].
- [2] 陆化普,城市绿色交通的实现途径[J],城市交通,2009,7(6):23-27.
- [3] 王刚,沈建武,城市“绿色”交通规划[J],规划师,2004,20(7):63-65.
- [4] 罗珂珂,美国交通政策“绿色”转型,实践及其启示[J],规划师,2014,24(9):5-10.
- [5] 郑德华,土地利用与城市交通互动机制探析[J],北京规划建设,2002,(3):32-35.
- [6] 庄敬平,任丽娟,基于供给的城市土地混合使用探讨[J],2011城市发展与管理大会论文集.
- [7] 杨涛,周伟丹,支路网:健康城市道路体系建设的關鍵[J],规划师,2009,25(6):11-15.

作者简介

高 爽 工程师

湖北出台镇村规划编制导则

《湖北省镇域总体规划编制导则》及《湖北省村庄规划编制导则》全国专家评审会在武汉市召开。专家指出,制订两部导则指导镇(乡)域及村庄规划,在全国属首创,将有力推进湖北省农村规划建设的规范化和科学化。

两部导则立足新型城镇化要求,打破了现阶段多类型规划编制分离的禁锢,构建了基于国民经济和社会发展规划、城乡总体规划和土地利用总体规划“三规合一”的镇域总体规划编制方法。此外,两部导则还突出“全域统筹”的规划理念,促进镇域总体规划编制由“重城轻乡”向“城乡并重”转变、由“空间导向”向“综合因素导向”转变、由“普遍要求”向“分类指导”转变,充分发挥镇域总体规划对经济、社会、土地、环境协调发展的指导作用,提高镇域规划管理效能。

(来源住建部网站)



京津冀三地接洽区城市规划 研讨会在京举行



近日，京津冀三地接洽区城市规划研讨会在北京举行。会议围绕京津冀三地接洽区城市发展规划、基础设施建设、生态环境保护等方面进行了深入交流。与会代表一致认为，加强三地接洽区城市规划合作，对于推动京津冀协同发展具有重要意义。



会议期间，与会代表就三地接洽区城市发展规划、基础设施建设、生态环境保护等方面进行了深入交流。与会代表一致认为，加强三地接洽区城市规划合作，对于推动京津冀协同发展具有重要意义。



会议期间，与会代表就三地接洽区城市发展规划、基础设施建设、生态环境保护等方面进行了深入交流。与会代表一致认为，加强三地接洽区城市规划合作，对于推动京津冀协同发展具有重要意义。

会议期间，与会代表就三地接洽区城市发展规划、基础设施建设、生态环境保护等方面进行了深入交流。与会代表一致认为，加强三地接洽区城市规划合作，对于推动京津冀协同发展具有重要意义。

学会协会 工作信息

发展战略方面，把生态文明建设提升到国家建设和发展总布局的高度，由过去的经济建设、政治建设、文化建设、社会建设四位一体，变成了现在的五位一体。生态文明要引领新型城市化道路，应约束大都市膨胀，促进中小城市发展，而生态文明建设涉及多领域全方位变革，对其长期性、复杂性和艰巨性要有充分的认识。

《中国新型城镇化》报告中谈到，城镇化是以农村人口比重下降和城镇人口比重上升为表征，以产业结构从农业经济向工业经济、社会结构从农村社会向城镇社会、人类聚居场所从农村形态向城镇形态转化为本质的演进过程。新型城镇化是人的城镇化，是“四化”互动（新型工业化、信息化、城镇化、农业现代化）、布局合理、生态文明、弘扬文化的城镇化，要把生态文明理念和原则全面融入城镇化全过程，走集约、智能、绿色、低碳的新型城镇化道路。报告还指出小城镇在过去30年城镇化中作用巨大，其未来的发展关系中国特色城镇化的合理结构，关系农业现代化，关系社会公平，大力发展势在必行。

邹军副理事长主持专题报告，上海市城市规划设计研究院副院长金忠民作了《上海大都市生态建设的探索——郊野公园规划》，江苏省城市规划设计研究院副总规划师胡海波作了《〈江苏省控制性详细规划编制导则〉修订解读》，浙江省城市规划学会副秘书长、浙江省城乡规划设计研究院副院长杨晓光作了《当代田园城市的规划实践》的学术报告。杨晓光副秘书长在报告中指出，当代田园城市的理念是和谐、公众、高效、优美、智慧的城市，而新型城镇化的田园城市理念则是建设美丽中国，建设环境优美的新城乡！智慧城市应用体系是田园城市的创新驱动，金义都市新区作为浙江省重要的战略发展区，应着力将其打造成智慧经济发达、城市管理智能、公共服务高效、生活舒适便捷、生态环境优越的智慧型城市。

大会交流阶段汇集了两省一市规划行业的6位优秀代表发言，由顾浩理事长主持。我省的宁波市规划设计研究院规划师卢一华作了题为《文化体验型绿道模式探索——以礼佛亲海绿道为例》的实践交流，金华市城市规划设计院交通所所长陈东光以《关于生态文明视角下城际公交一体化发展的思考——以浙中城市群为例》为题进行发言。代表们的大会交流和优秀



浙江省城市规划学会理事长
周日光主持开幕式并作总结发言



中国科学院地理科学与资源研究所自然资源
与环境安全部主任谢高地作主题报告



中国城市规划设计研究院副院长王凯作主题报告



顾浩理事长主持大会交流发言阶段的研讨会



浙江省城市规划学会副秘书长杨晓光作专题报告



宁波市规划设计研究院规划师卢一舟作大会交流发言



金华市城市规划设计院院长陈惠光作大会交流发言

论文集的汇编成册，体现的不仅仅是选题紧扣会议主线、内容尽显生态文明，而且很好地展示了长三角地区最新的前沿动向与规划亮点。

最后，周日良理事长为第四届研讨会作总结发言，全面点评了大会选题、论文组织、交流方式、研讨会风、会议组织等，并肯定了两省一市主办方及承办方的辛勤努力和精心准备。同时，他对广大与会者在业务素质培养上提出了速度、厚度、宽度、深度、高度的殷切期望，要求规划工作者具备全局与责任意识，牢记理念决定方向、思路决定出路，充分扮演好空间安排的角色。

一年一届的长三角地区城乡规划研讨会，不断传递着与时俱进的科学理念和规划思路，为两省一市规划界搭建了一个相互学习、借鉴、交流、探讨的分享型特色平台。精彩的大会主题、丰富的会议内容、最新的成果汇编，无不体现着研讨盛会的无穷魅力，愿长三角地区城乡规划研讨会这朵奇葩越开越盛！

省规划学会承办 2013 年全省注册城市规划师 继续教育必修课培训班

省规划学会于 7-8 月，在杭州承办了两期由省住房和城乡建设厅主办的 2013 年全省注册城市规划师继续教育必修课培训班，共有 300 多位学员参加了为期 4 天的理论学习与专业培训。主办方根据有关注册城市规划师继续教育的培训要求，结合当前国内外城乡规划发展动态，有针对性地邀请了一批省内相关领域的专家、学者进行专题授课，主要包括《实施新型城市化战略，建立现代城乡体系》、《新型城市化与产业转型》、《紧凑，还是蔓延？——基于价值观、方法论与领导力视角的“城市病”思考》、《扎实推进生态文明建设，努力打造美丽浙江》、《城市设计》、《浙江省轨道交通规划建设背景与土地 T00 发展战略模式》、《现代地理空间信息技术在城乡规划工作中的应用》等。

本次培训课程设置比较合理新颖，采用了专题讲座与课后自学相结合的形式，授课过程中保持着互动交流的良好氛围，得到了参训人员的认可。通过集中式的充电学习，有助于提高我省注册城市规划师的理论水平和专业技能。



省规划协会启动 2013 年度全省优秀城乡规划项目评选活动

为进一步推动我省规划设计水平的提高,挖掘并推荐部分优秀项目参加 2013 年度全国优秀城乡规划设计奖的评比,省规划协会启动了 2013 年度全省优秀城乡规划项目的评选活动。

本年度评优将根据全国评优的全新要求,在以往的基础上扩大项目申报范围,涉及城市规划类、村镇规划类、城市勘测类、规划信息类和风景名胜区规划类。评选活动继续采用专家初评与评委终评相结合的方式,有效发挥省规划学会、协会的行业专家库资源的优势,充分体现公平、公正和实事求是的评选原则,确保评审质量。通过项目的申报与评比,可以较好地展示我省近两年来的优秀城乡规划成果,在发现优秀、学习先进和交流推广的氛围中,努力提升全省规划编制的整体水平。

省规划学会与各设区市规划局 共同承办《城乡规划违法违纪行为处分办法》培训班

为贯彻落实监察部、人力资源和社会保障部、住房和城乡建设部联合颁布的《城乡规划违法违纪行为处分办法》(第 29 号令,以下简称《处分办法》),提高城乡规划管理依法行政的科学性、自觉性和严肃性,根据监察部办公厅、住房和城乡建设部办公厅《关于认真学习贯彻〈城乡规划违法违纪行为处分办法〉的通知》(监办发〔2013〕11 号)精神,省住房和城乡建设厅与省监察厅共同研究,将在全省各地开展《处分办法》巡回培训。《处分办法》是我国第一部关于城乡规划违法违纪行为处分方面的部门规章,对地方人民政府、城乡规划主管部门、其他有关部门、建设单位等及其工作人员的城乡规划违法违纪行为及量纪标准作了明确规定,是查处城乡规划违法违纪案件的重要依据。具体培训工作由省规划学会和各设区市规划局共同承办。

整个培训过程将围绕“讲解《处分办法》有关内容;介绍各地城乡规划违法违纪管理经验;通过案例分析研讨法律法规和城乡规划违法违纪管理工作形势和任务要求,并进行现场答疑及互动交流”展开,通过集中式培训与学习,促进全省各级人民政府、有关部门和单位领导干部统一思想,提高认识,正确理解和掌握《处分办法》的基本精神和各项内容,树立科学发展观和正确政绩观,提高城乡规划管理水平,提高依纪依法查处城乡规划违法违纪案件的能力和水平。

省规划协会做好中国城市规划协会专家库专家推荐工作

根据中国城市规划协会《关于推荐中国城市规划协会专家库专家的通知》(中规协秘〔2013〕41 号文)精神和我省规划行业发展现状,省规划协会于 8-9 月面向各会员单位及有关方面,开展了“中国城市规划协会专家库”专家的推荐工作。报名工作结束后,协会秘书处严格按照国家通知的具体要求,结合我省规划学会、协会第一届专家库的实际情况,通过认真研究与综合筛选,顺利完成了“中国城市规划协会专家库”专家的推荐任务。

温州市民用建筑规划设计院单位简介

温州市民用建筑规划设计院前身为温州市瓯海规划建筑设计院，成立于1984年，是一支长期从事城市规划设计、工业与民用建筑工程设计的专业队伍，现持有规划设计乙级证书，建筑工程设计乙级证书。

该院现有工程技术人员和管理人员60人，其中技术人员42人，一级注册建筑师4人，注册规划师2人，一级注册结构工程师5人，二级注册建筑师、结构师8人，高级职称10人，中级职称22人。技术人员专业配套，结构合理，技术力量雄厚，技术装备先进。2003年9月通过了ISO9001（2001版）质量体系认证。

该院一直坚持“精心设计，科学管理，创新改革，顾客满意”的服务宗旨。多年来，先后承接了《娄桥镇中心区详细规划》、《瓯海瞿溪镇建设规划》、《瓯海洋雅镇建设规划》、《瓯海经济技术开发区配套小区详细规划》、《瓯海中片垃圾发电厂》、《瓯海新区鹤湖村片区住宅小区详细规划》、《浙江省第十一地质大队科技楼》、《梧田工业小区建筑设计》、《梧田高级中学建筑设计》、《温州太平寺》、《黄坑村、水堆坑村历史文化保护名村规划》等几千项工程的规划及建筑设计任务，并且多项设计成果获得省建设厅、市建设局规划局的嘉奖。

随着社会的发展，科技进步，全院将进一步加强质量管理，不断提高设计成果质量；继续重视专业技术人员人才的引进和培养，将更优秀的规划设计成果和工程设计成果奉献给社会。



山东修规

温州文博园



黄坑村总平面图



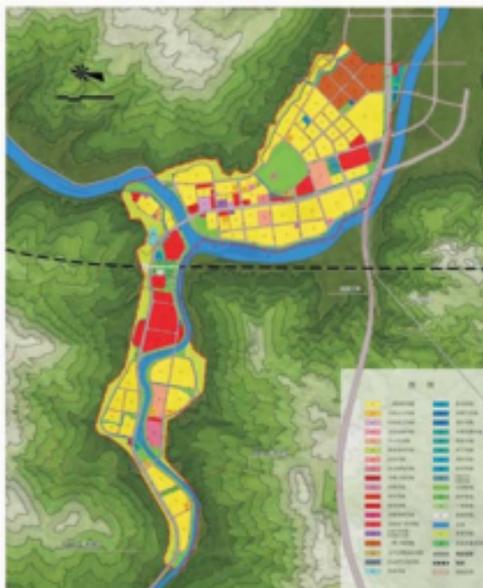
水堆坑村总平面图



黄坑村鸟瞰图



水堆坑村鸟瞰图



洋雅镇区控规用地规划图



温州市公用事业投资集团有限公司自来水生产调度管理中心



信泰光学有限公司



藤桥镇双临片B-05C地块横山村农房聚集工程设计



瓯海区龙霞片B-35C地块建筑设计

绍兴县规划局简介

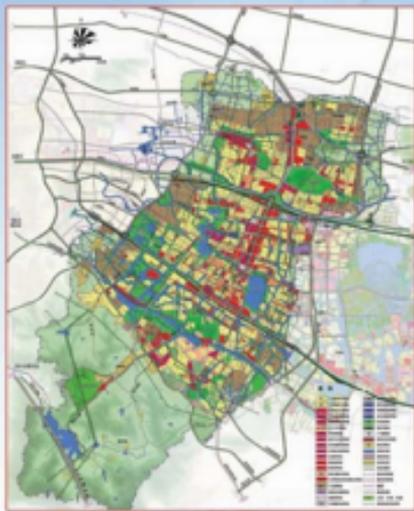
绍兴县规划局成立于2011年，是主管绍兴县城乡规划工作的一级行政部门，挂县人民防空办公室、县测绘和地理信息局牌子。根据职能内设办公室（法制科）、规划编审科、规划监督科、项目管理科、行政审批科、人防综合科6个科室。下设11个基层规划所，以及绍兴县城乡规划管理处、绍兴县规划设计院、绍兴县测绘院、绍兴县地理信息中心、绍兴县人防工程管理处、绍兴县人防指挥所管理处6个事业单位。

绍兴县规划局自成立以来，围绕“现代开放的魅力新城，宜居乐业的幸福水乡”建设愿景，坚持“国内一流，国际领先”的目标，高起点编制规划，高标准精细管理，按照阳光规划工作机制，积极开展各项城乡规划工作。在新型城市化进程中，切实发挥规划引领作用，促进城乡统筹发展。

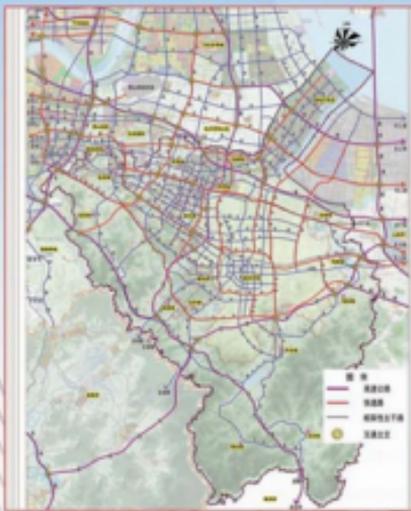
在规划编制上，绍兴县规划局不断完善规划编



县城空间布局规划图



城区土地利用规划总图



县城综合交通框架路网图



城市开放空间内外环境规划图



金柯桥大道夜景图



柯桥古镇历史街区保护与开发规划图

制体系，完成了绍兴县城市总体规划研究、绍兴县城市综合交通规划，陆续完成教育、医疗卫生、农贸市场和城市社区布局等专项规划，编制完成绍兴县城市开放空间规划、战略性空间资源规划和绿道网规划，不断提升城市品质。同时，结合今年局重点工作和老百姓迫切关心的问题，编制完成了绍兴县城区交通治堵五年专项建设规划、绍兴县停车设施专项规划，统筹引导交通治堵工作，逐步缓解交通压力。加强对重要和复杂地块的前期研究，着重加强对全县经营性土地出让规划条件的审核，增强规划条件设定的科学合理性。

在规划管理上严格执行规划联席会议集体审查和分级审批制度。不断完善规划管理技术规定，出台城区建设项目机动车停车位配建标准的补充规定，提高配建标准，从源头上缓解城市交通拥堵。根据县土地“二次开发”要求，做好项目规划把关，推进建设用地节约集约利用。探索运行规管系统，逐步实现规划管理网上智能化运作。创新批后监管，建立镇（开发区）主要建设项目规划批后管理通报制度，要求各镇（开发区）规划所，每月将建设项目的规划放线、验线、中间跟踪检查和竣工规划核实情况等情况上报，不断夯实批后管理工作。以高效审批工作为契机，积极制订企业投资项目高效审批试点的实施办法和业务操作流程，提前介入，全程服务，积极实施“并联审批”、“联合图审”和“模拟审批”，提高规划审批效率。

在推进阳光规划方面，绍兴县规划局近年来不断加大规划的媒体上公告、公示的力度，开展“规划开放周”、“我建我的柯桥”、“金点子征集”等活动，以规划恳谈会、邀请市民参加取审会、规划进社区等一系列活动为载体，有效地提高群众对规划的知晓率、参与率、满意度，群策群力、汇聚民智。

在今后的工作中，绍兴县规划局将以党的十八大精神为指导，注重前瞻、特色、品位、统筹协调，交出重点，充分发挥规划对城乡发展的引领、协调、推动作用，实现科学编制、精细管理，大力推进现代开放宜居乐业的魅力绍兴建设。



单位简介

义乌市城市规划设计研究院，成立于1993年8月，是隶属于义乌市规划局的企业化管理事业单位。具有城市规划编制、土地利用规划、建筑、道路、给水、排水设计、风景园林设计和工程咨询甲级专项资质，桥隧和燃气设计乙级专项资质。拥有一支具有很强创新能力的技术队伍，现有中高级职称人员90余人，有各类国家注册执业资格人员40余人，建立了一套系统、完善的技术培训与人才引进、激励制度。配有一流的技术装备，拥有总建筑面积达5300平方米的办公大楼，办公设施与环境优良。院下设综合管理部、总师办、经营管理部、编研中心、城市规划、风景园林、市政、建筑设计等管理和生产部门。



本院推行全面质量管理，已通过ISO9001：2000设计质量体系认证。近几年来，多次承担完成了建设部及浙江省建设厅多项课题任务，其中城中村改造方面的课题研究已达到国内领先水平。该院秉承“因地制宜、因势利导”的规划设计理念，大力推进“创新强院”战略，近些年来，规划设计成果共获得建设部、省、地（市）级优秀设计奖70余项，优秀论文20余篇。

在精心规划设计的同时，该院还积极做了各类创建和回馈社会的工作，是浙江省文明单位、浙江省卫生先进单位、浙江省勘察设计行业企业文化建设优秀单位、浙江省援建青川指挥部授予的先进援建单位，金华市先进基层工会、义乌市优秀党组织，多次被评为义乌市人才开发先进单位。

团队风采



院址：浙江省义乌市江滨北路569号 邮编：322000 电话：0579-85570166

传真：0579-85428345 E-mail：ywghy@163.com

义乌市城市规划设计研究院部分设计成果



义乌市上溪镇溪华村村庄建设规划



义乌市高家街村村庄建设规划



义乌市康康公路



义乌市东塘村村庄建设规划



义乌市红岩文化古村建设及产业发展规划



义乌市环城北路与南苑大道交叉口改造



义乌市西宅街道前塘村居住区建筑设计



义乌市西宅街道前塘村居住区建筑设计



义乌市环城北路与北宅大道交叉口改造



义乌市西宅街道中心区城市设计

近三年部分获奖项目

项目名称

获奖等级

城中村宅基地价值化研究

获得2010年度浙江省城乡规划优秀论文二等奖

义乌市城市交通拥堵分析

获得2010年度浙江省城乡规划优秀论文三等奖

义乌市场与城市互动发展路径探析

获得2010年度浙江省城乡规划优秀论文三等奖

义乌市岩南村村庄建设规划

获得浙江省第五届“千村示范万村整治”工程村庄规划评比一等奖

大陈镇立山黄村村庄整治规划

获得浙江省第四届“千村示范万村整治”工程村庄规划评比三等奖

义乌市上溪镇溪华村村庄建设规划

获得浙江省第一届“美丽乡村建设”村庄规划评比三等奖

“多彩华溪·宾王故里”美丽乡村精品线路连片集中打造一期详细规划

获得浙江省第二届“美丽乡村建设”村庄规划评比三等奖

义乌市佛堂镇低丘缓坡盘塘区块控规

获得2011年度浙江省优秀城乡规划项目三等奖

义乌市人民防空专项规划

获得2011年度浙江省优秀城乡规划项目表扬奖

AZUT 浙江工业大学
建筑规划设计研究院有限公司
Architectural and Planning Design & Research Institute Co., Ltd of Zhejiang University of Technology

— 热烈庆祝 —

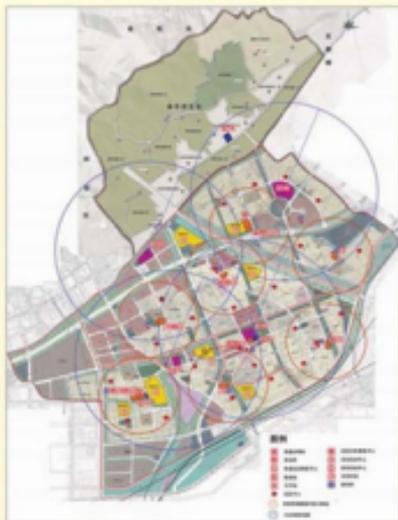
浙江工业大学建筑规划
设计研究院有限公司

成立30周年

飞翔创意 成就梦想

浙江工业大学建筑规划设计研究院有限公司成立于1983年，于1992年4月2日正式注册，是一个持有国家建设行政主管部门颁发的建筑、城市规划、市政(道路工程、给水工程、桥梁工程)、风景园林、工程咨询、造价咨询、智能化、岩土及环境污染防治等多项设计资质的多功能甲级设计单位；是一个以综合性工科大学的雄厚师资及相关学科为依托，以较高的科研水平和先进的科研技术装备为优势，集设计、科研及教学于一体的设计单位。现有专职工程技术人员近三百名，其中，具有中、高级职称的工程师120余人，国家一级注册建筑师、国家一级注册结构工程师等各类注册人员70余名。

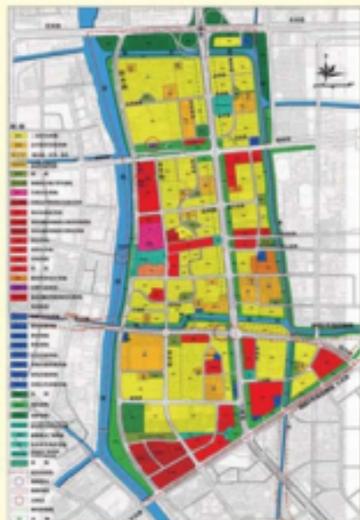
城规分院隶属于浙江工业大学建筑规划设计研究院有限公司。历年来，城规分院秉承“以管理求活力，以质量求生存，以信誉求发展”的企业方针，深化服务意识，强化内部管理及企业文化建设，同时，推行“完善自我，出类拔萃，志存高远，百炼成才”的人才培养理念，推广和应用国内外最新的科学技术，提高自身业务素质 and 职业道德水平，积极参与市场竞争。城规分院坚持“用户第一、质量第一、恪守信誉”的服务方针，以高质量的设计为客户提供最佳服务，把“用户第一”落到实处，努力做到在工程设计中以最低的投资，为客户取得最佳的经济、社会和环境效益，也为创建一流建筑规划设计研究院、推动建设行业的进步与发展而不断奋斗。



011 杭州市江干区保障性设施布点规划
全国优秀城乡规划设计三等奖
规划面积：94.2 km²

规划以公益性服务设施为重点研究对象，强调政府对公益性服务设施的控制引导作用，经营性设施则通过市场化的运作方式，不作为本次规划研究的重点。

规划引入“邻里中心”理念，以《杭州市城市规划公共服务设施基本配套规定》为依据，结合行政管理模式，形成江干区保障性设施定量与定位相结合的分级分类保障体系。其中，老城区采用街道、社区两级布点方式，新区以居住区、居住小区、基层社区三级布点方式。同时，规划提出控制性详细规划落实保障性设施的办。江干区保障性设施布点规划研究的成果对杭州市主城区建设区具有典型意义。



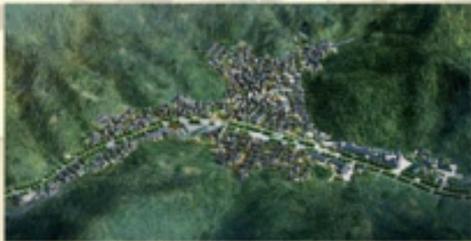
021 杭州市拱墅桥规划管理单元(GS08)
控制性详细规划
杭州市优秀城乡规划设计三等奖
规划面积：3.3 km²

规划根据上位规划对该单元的要求，确定拱墅桥规划管理单元的功能定位：以拱墅桥文化、运河文化为特色，以优美的居住办公环境为吸引点，形成集居住、行政、商务办公于一体的城北新公共城市功能单元。

规划进一步强化和完善单元的居住商贸功能，充分发挥拱墅区行政管理单元的资源优势和大运河的环境优势，提升单元的整体形象。

031 “梅坞春早”环境整治工程设计
杭州市优秀城乡规划设计二等奖

梅家坞位于杭州西湖风景区内，是著名的龙井茶产地，“不用山常润，天竺山自煎”，拥有得天独厚的自然山水风光和丰富的人文资源。规划依据现状分布肌理形成“一轴、一廊、六片区”的功能布局结构；根据各个不同功能区块现状存在的问题，有针对性地建筑色彩、连廊及节点建筑、建筑院落、道路、绿化、铺装以及座椅等“城市家具”进行统一的设计和整治，从而真正体现“以人为本，系统性、景观性、特色性和实用性”的原则，展现梅家坞独特的自然风光和人文气息。



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。投稿邮箱：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@hzacnc.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

二〇一三年九月