

成都“河道一体化”规划设计方法与 导控路径探讨

□ 周逸影, 李永华, 董泽鑫, 谈静泊

【摘要】河道是人与自然和谐共生的重要纽带, 其在城市发展进程中经历了由生产性功能向生活游憩型功能的转变。滨水空间已成为城市重要的公共空间, 承载着人们对美好生活的期盼。文章基于成都建设践行新发展理念的城市公园示范区背景, 以“河道一体化”为设计理念, 以《成都市公园城市河道一体化规划设计导则》为抓手, 探索河道规划设计与导控的新路径, 以期实现国土空间规划体系下的全域资源统筹, 打造人与自然和谐共生的高品质滨水空间。

【关键词】公园城市; 河道; 滨水空间; 设计导则

【文章编号】1006-0022(2023)01-0134-08 **【中图分类号】**TU984 **【文献标识码】**B

【引文格式】周逸影, 李永华, 董泽鑫, 等. 成都“河道一体化”规划设计方法与导控路径探讨 [J]. 规划师, 2023(1): 134-141.

A Study on “Watercourse Integration” Planning and Governance in Chengdu/Zhou Yiyang, Li Yonghua, Dong Zexin, Tan Jingbo

【Abstract】 Watercourse is a representative of harmony between human and nature as it transferred from productive to recreational life function, and waterfront space has become an important public urban space bearing the prospects of people's beautiful life needs. As Chengdu carries out park city development, the guideline for watercourse integration design is drafted to explore the new paths of watercourse planning and governance, so as to realize resource integration in the system of territorial space planning and build high quality waterfront space.

【Key words】 Park city, Watercourse, Waterfront space, Design guideline

0 引言

河流水系在人类发展初期的生活、生产与运输中发挥着重要作用, 古今中外城市大多临水而建、因水而兴。工业革命后, 以码头、工厂、仓库为代表的城市水岸开发利用逐渐兴起, 滨水空间替代原有的农田与民居, 为城市带来了新的繁荣。但在这繁荣的背后, 由于生活、工业污水的排放, 很多河流的水质下降, 滨水环境不再宜居。之后随着航空及公路运输的发展, 工业革命下以服务生产活动为主的水岸空间利用方式开始转变, 给滨水空间转向人本主义复兴带来了契机。

自党的十八大以来, 以习近平同志为核心的党中央

从人与自然和谐共生的战略高度, 提出“绿水青山就是金山银山”的生态文明建设思想和基本方略。习近平总书记多次强调河流生态和河流安全的重要性, 指出河川之危、水源之危是生存环境之危、民族存续之危。成都以 20 世纪 90 年代的府南河综合整治工程为起点, 拉开了现代治水的序幕, 近年来更是以满足人民日益增长的美好生活需求为目标, 以场景营城, 赋予了河流水系新的空间与功能, 打造了“宜居水岸”、锦江公园等具有标志性和推广意义的滨水空间。在建设践行新发展理念的公园城市示范区背景下, 成都将河道作为城市最重要的生态空间, 以及人与自然和谐共生的纽带, 以“河道一体化”为设计理念, 引导“公

【作者简介】 周逸影, 硕士, 成都市规划设计研究院规划三所主任规划师。

李永华, 硕士, 成都市规划设计研究院技术和质量管理办公室专职总工助理。

董泽鑫, 硕士, 规划师, 现任职于成都市规划设计研究院规划三所。

谈静泊, 规划师, 现任职于成都市规划设计研究院规划三所。

园+”的河道空间建设,推动滨水地区高质量发展,探索“山水人城”和谐相融的超大城市转型发展新路径。

1 成都河道规划建设存在的问题

从20世纪30年代起,世界先进城市的河道建设先后经历了从水体污染治理到环境景观提升,再到城水共融整体打造的转变,越来越多的国家将发展滨水区作为提升城市竞争力、促进城市经济结构转型的重要手段,将河道建设的重点拓展到沿线及两岸区域,统筹城水各类要素。例如,韩国着重对清溪川的河床、河堤、护岸生态进行系统修复提升,共塑了水陆自然生境;新加坡统筹组织水陆排水系统,建设与城市景观相融的海绵设施,整体提升了城市的韧性安全;法国在里昂汇流区设置了便捷的公共交通与慢行系统,缝合了滨水区与沿河街区的交通网络;美国强化了芝加哥河两岸形态的精细化设计,构建了与河道相融的多层次景观体系,打造了世界一流的滨水景观;中国对上海“一江一河”进行公共空间建设、滨水界面优化、服务设施完善等,激活了滨水空间的复合功能,实现了河道与城市功能相融,并挖掘了沿江的文化功能。总结来看,上述国家在河道规划实践中,从生态、安全、功能、交通、特色、形态等方面探索统筹一体的滨水区设计方法,以实现城水共融发展。

对标世界先进城市的做法,成都河道规划建设仍存在以下差距与不足:在生态方面,全市河道生态岸线占比不到10%,城镇河道多采用直立式、硬质化护岸,岸线渠化率高;滩涂、湿地较少,河道生境类型单一且呈现破碎化特征,尚未形成串联城乡的高品质河流生态廊道,生态功能有待进一步提升。在安全方面,部分城镇排水管网与河道不匹配,存在管道倒灌的风险;滨河下凹式绿地等海绵设施缺乏,在极端降雨天气下雨

水易滞流,造成城市内涝,城水安全缺乏一体化的统筹协调。在功能方面,城镇河岸功能相对单一、公共性不足,全市只有42%的河道(主要集中在市域)的功能复合程度相对较高,多数滨水活动空间的服务设施类型单一、缺少特色化业态,尚未形成城水互动的公园游憩场景。在交通方面,在滨河步道与桥梁、滨水道路、城镇慢行系统衔接处存在空间局促、高差处理生硬等问题,人们的慢行体验较差;部分滨河绿地因存在护堤、高密度绿化种植而导致开放度低,缺少步行通道及出入口,滨水空间与城市的衔接联系有待提升。在特色方面,河道的历史文化资源保护利用不佳,全市约54%的历史文化资源临近河道,包括历史古镇、文物古迹等物质文化资源及沱江号子等非物质文化遗产,但多数河岸缺乏文化景观设计与展示,河岸空间对城市特色文化的彰显不足。在形态方面,部分河道城区段两侧滨水建筑密集,缺乏观水廊道,滨水视线通透性较差;部分滨水界面消极,存在建筑贴河建设、背立面或围墙面河等现象,河道景观未充分与城市界面相融。

2 “河道一体化”设计理念的引入

2.1 设计理念的转变

“河道一体化”以生态文明、人民城市、公园城市为指导,强调在规划设计层面,从“城水相隔的孤立设计”向“城水相融的一体化设计”转变,通过统筹城水要素、优化城水关系、融合城水功能,促进河道与沿河陆域的水岸联动,实现城市与河道共生发展,打造两岸融城、自然共生的公园城市河道(图1);在规划管控层面,提出从“各自为政的要素独立管控”向“全过程全要素统筹管控”转变,基于成都现有的规划管理模式,结合导则编制、使用的特点与问题,形成目标引导层面的总体管控引导,建立要素层面“指标管控+空间管控”的管控体系,衔接规划设计的各阶段,形成全过程全要素的导则管控,实现河道相关要素规划管控的整合(图2)。

2.2 “河道一体化”设计理念的内涵

作为社会—经济—自然复合系统,河道串联承载着城乡、水陆的各类空间资源。在全域全要素的国土空间规划下,

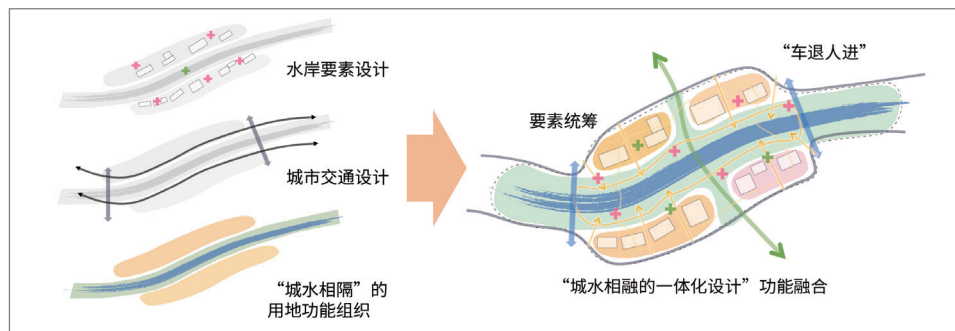


图1 规划设计理念转变示意图

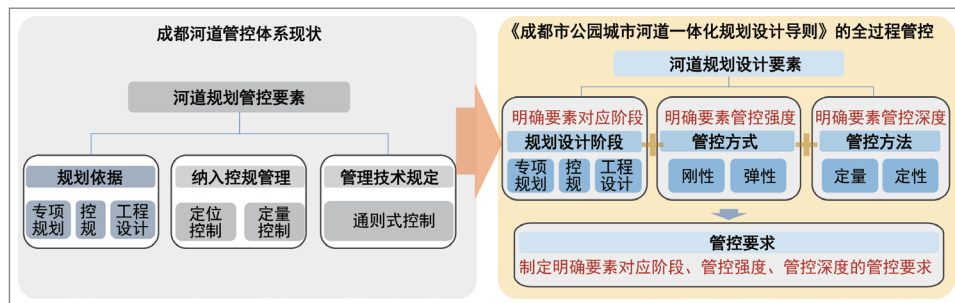


图2 规划管控理念转变示意图

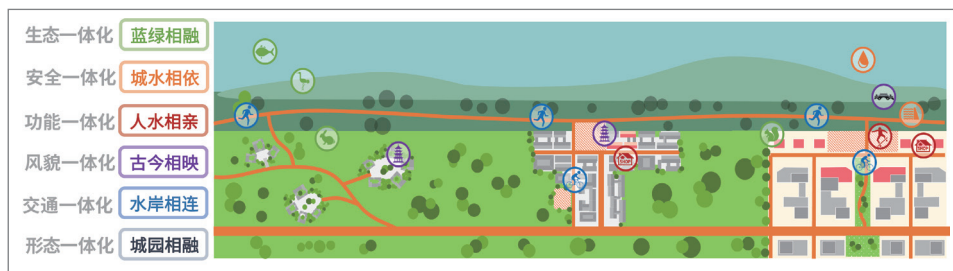


图3 “沿河一体化”六大目标示意图

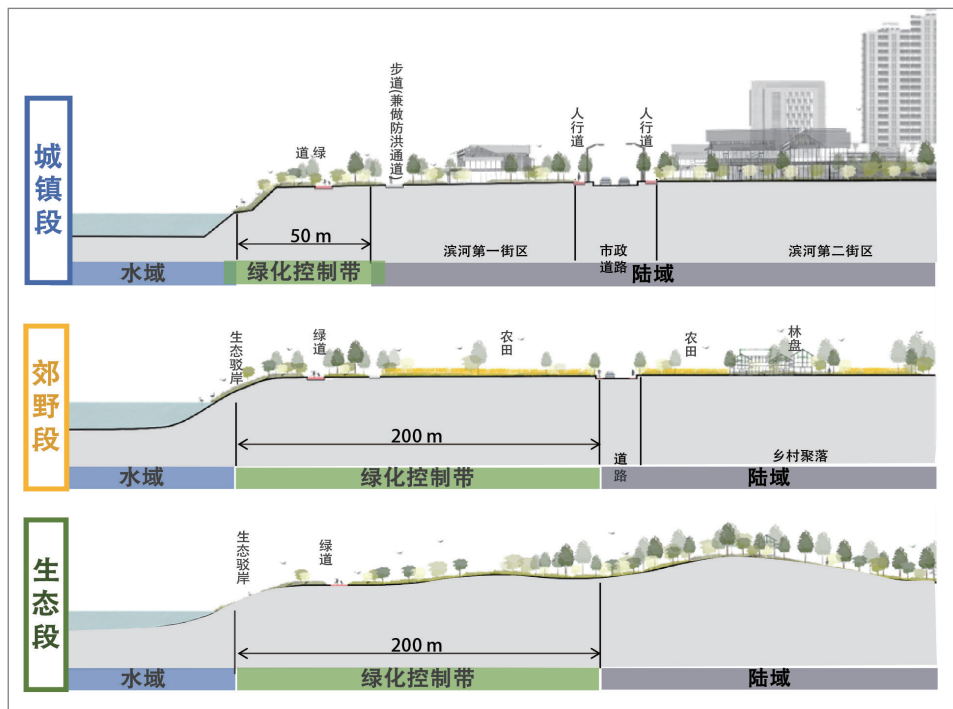


图4 河道分段、分区示意图

为整合城乡资源、引导“一河两岸”联动发展，成都组织编制了《成都市公园城市河道一体化规划设计导则》（以下简称《导则》），从“沿河一体化”与“垂河一体化”两个维度统筹管控河道空间。

“沿河一体化”强调覆盖全域、贯穿城乡的资源统筹，依据两岸的资源条件，分区、分段引导城乡水岸资源联动发展，实现生态、安全、功能、交通、风貌、形态六大系统各要素的一体化协调；“垂河一体化”聚焦中微观层面的“一河两岸”空间要素，通过精细化引导公园堤岸、涉水设施、滨水街区、慢行优先、人文特色、临河界面六类要素，指导滨水空间的高品质建设，实现河道陆域垂向空间的要素一体化设计，从而实现从宏观层面到中微观层面的要素统筹与精细化设计。

3 成都“河道一体化”规划设计方法

3.1 “沿河一体化”的全域资源统筹

为塑造人与自然和谐共生、城乡与河道多元融合的公园城市河道场景，成都聚焦河道生态、安全、功能、交通、风貌、形态六个方面，从宏观层面强调系统功能的统筹协调，提出“沿河一体化”六大目标（图3），形成分级、分区、分段的河道分类管控，探索城水共生的公园城市建设范式。

3.1.1 六大目标引导

(1) 蓝绿相融，自然共生，实现生态一体化。

坚持河道及周边环境的高标准生态治理，统筹山、水、田、林、湖、草、

沙生态要素的一体化保护修复，锚固与“青山绿道蓝网”相呼应的公园城市生态本底。《导则》提出通过维持河滩湿地自然形态、塑造自然河床地貌、优化生态化驳岸空间，塑造自然生态的柔美河岸；通过生态修复、多样生境营造，重构生境融合的生态廊道；通过打通横向、垂向全域公园体系，预留观水视线通廊，营造绿地连通的滨河公园，实现生态一体化。

(2) 城水相依，韧性安全，实现安全一体化。

将保障滨水空间安全作为基础，统筹完善蓝绿基础设施与人工基础设施，营造人水和谐的自然环境，打造安全、韧性、亲水的一体化滨水空间。《导则》提出贯彻海绵城市理念，利用河岸空间推进景观化、隐形化的海绵设施建设；统筹雨水综合利用、排水防涝、水系保护及修复、绿化带设计，引导低影响、集约布置、城河统筹的市政设施建设，提高区域调蓄能力，构建富有韧性的防洪体系；布局多元融合的应急安全设施，提升河道智慧化治理及河岸空间的智能化服务能力。

(3) 人水相亲，活力场景，实现功能一体化。

将街区与水网融合，推动河道与滨水空间在空间上开放、在功能上共享，让河道融入城市的生产、生活，打造多元功能与河网水系融合的高品质滨水街区。《导则》提出综合考虑滨水地区的功能特色，在城镇区通过提高滨水第一层街区的公共用地比例，引导公共服务设施集聚，在郊野区尊重滨水自然环境，布局环境友好的产业类型，联动乡村振兴与全域旅游；在滨水建筑底层植入品质化、体验化的功能业态，引导滨水沿线腹地业态复合；根据可进入、可参与的要求，统筹水岸空间、街道空间、剩余空间，建设能融合多元活动的开敞空间；按照“设施嵌入、功能融入”的原则，完善联动互补、全民共享的服务设施，

依托滨水空间策划多元活动，营造缤纷公园城市河道场景，实现河道与城市的功能一体化。

(4) 水岸相连，互动网络，实现交通一体化。

基于滨水区“车退人进”的规划理念，以绿道等慢行空间串联河岸，将慢行网络与水网融合，提高滨水空间的可达性。

《导则》提出倡导慢行优先的滨水道路断面设计，形成尺度适宜的横向沿河慢行环境；保障滨水公交优先，加强与滨水慢行系统的衔接，鼓励以绿色交通为主的出行方式；通过多种方式加密垂河通道，强化滨水空间与城市街区的垂向连接，提高水岸的可达性，并对通道两侧的地块、建筑、功能进行引导，形成连贯的活力路径，系统构建连通滨水空间和腹地的“横向+纵向”一体化慢行网络。

(5) 古今相映，特色彰显，实现风貌一体化。

保护与传承历史文脉，推动文化创造性转化与创新性发展，激发场所活力，塑造现代与历史交相辉映的人文水岸风貌。《导则》提出充分挖掘沿河文化资源，与沿线城市文化资源统筹利用与保护，传承时空连续的天府文化印记；结合天府水文化研究，分段策划水文化主题品牌，融入地区特色，重塑“水连园林、津居合一、水绕林盘”的城乡形态；复兴“依水悦民”的文化，在滨水空间设计时考虑文化活动的开展需求，融入文化要素，展现蜀都风情，实现风貌一体化。

(6) 城园相融，品质空间，实现形态一体化。

合理管控、有序引导滨水地区的开发建设，促进城乡自然有序生长，构建公园城市大美形态，打造标志性、地域性的高品质滨水空间。《导则》提出重构城水空间秩序，预留城水相望的观景廊道与平台，加强视廊两侧的空间形态管控，打通城水相望的观景廊道；加强滨水地区形态管控，总体形成“近水低、

远水高”的空间秩序，打造簇群错落、透风见绿、疏密有致的滨水区优美天际线，展现公园城市的独特魅力；通过建筑空间与河道环境的无缝衔接，提升滨水界面的整体风貌，促进城乡空间与滨水景观的融合渗透，实现形态一体化。

3.1.2 分级、分区、分段的河道分类导控

依据成都市国土空间总体规划，结合流域面积和河道宽度，将河道分为主要河道、其他河道两级。考虑河道所处区位，将其划分为城镇段、生态段、郊野段三类段落，并结合现状建设情况，将城镇段分为新建区和建成区（图4），明确不同区段的建设导控重点，建立基于河道分段、覆盖河道及陆域全要素的操作工具箱，形成包括负面清单、指标管控、空间导控的组合清单，便于后期《导则》在规划管理实操中的使用。

3.2 “垂河一体化”的要素设计导控

《导则》将河道及沿河空间陆域纳入一体化规划设计范畴，对城水共生空

间进行统筹设计，划定“一河两岸”的一体化设计范围，包括水域、控制带及陆域，明确控制带范围，并通过对慢行优先、公园堤岸、临河界面、滨水街区、人文特色、涉水设施六类要素的一体化设计导控，实现垂河空间的慢行化保障，同时植入多元功能与场景，营造市民可进入、可参与的公园城市河道场景，打造人与自然和谐共生的高品质滨水空间（图5）。

3.2.1 基于“车退人进”理念的“垂河一体化”引导

成都锦江公园规划首次提出“车退人进”理念，通过临江两岸的交通重组，释放滨水慢行空间，还水于民。《导则》深化落实“车退人进”理念，加强对垂河通道、垂河公园、观水视廊的控制引导，打通滨水空间与河腹地的慢行联系，保障滨水慢行环境。

对于慢行优先类要素，首先要求城镇段新建区垂河市政道路的间距不宜大于200m，道路断面慢行空间占比不宜低于道路总宽度的50%；结合不同街区

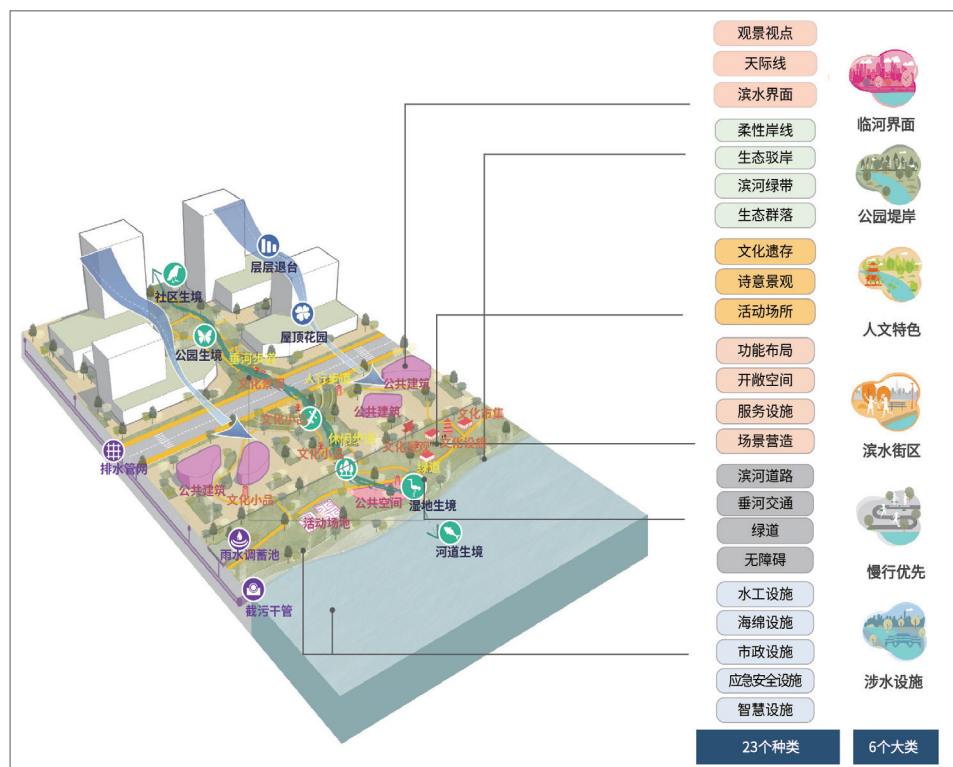


图5 各类空间要素一体化导控示意图

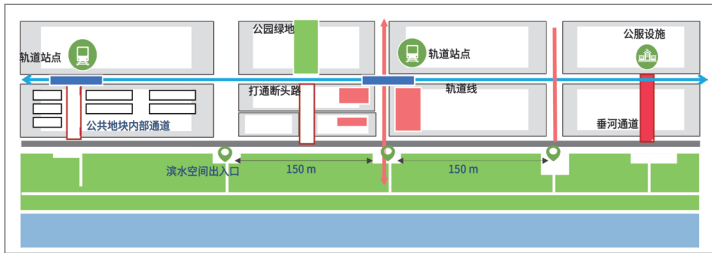


图6 垂河活力动线示意图

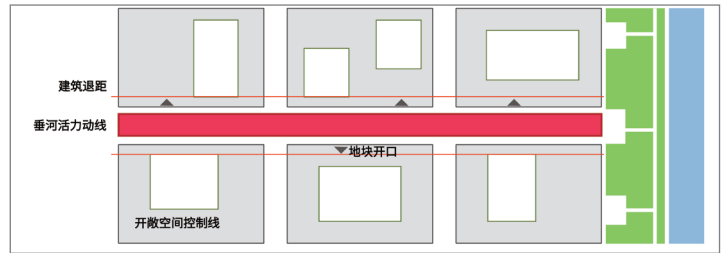


图7 垂河慢行主通道控制示意图

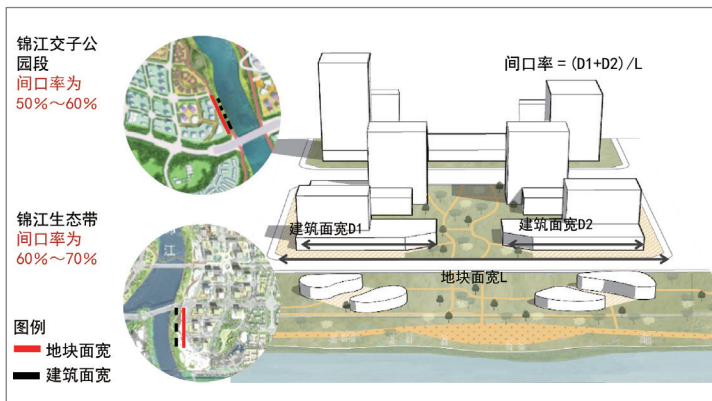


图8 间口率控制示意图

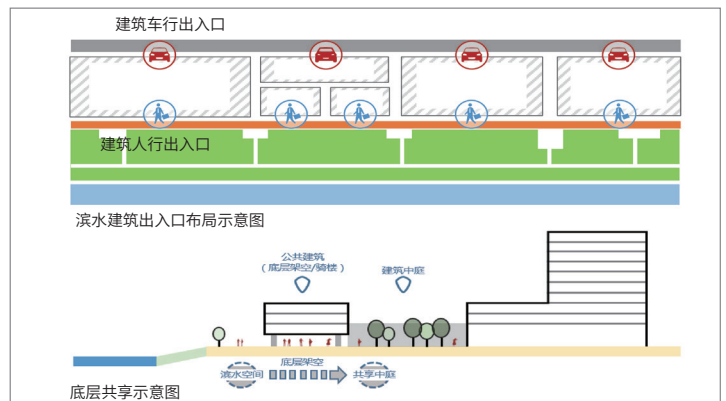


图9 滨水界面底层开放示意图

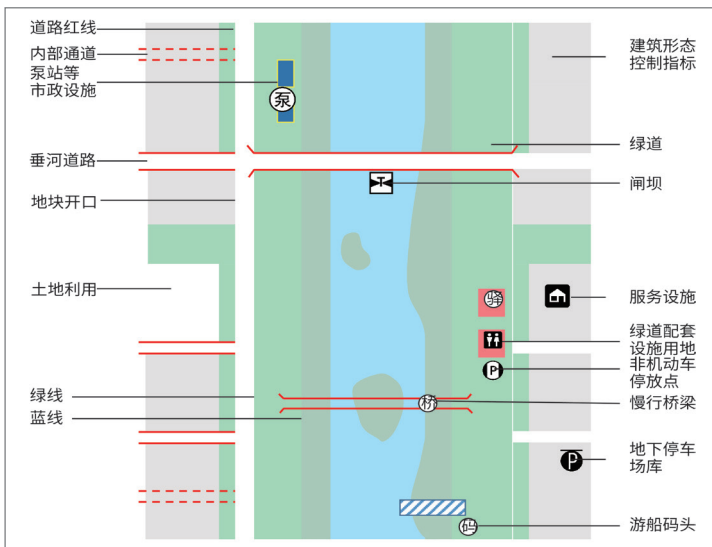


图10 成都市控规中滨水区域管控要素示意图

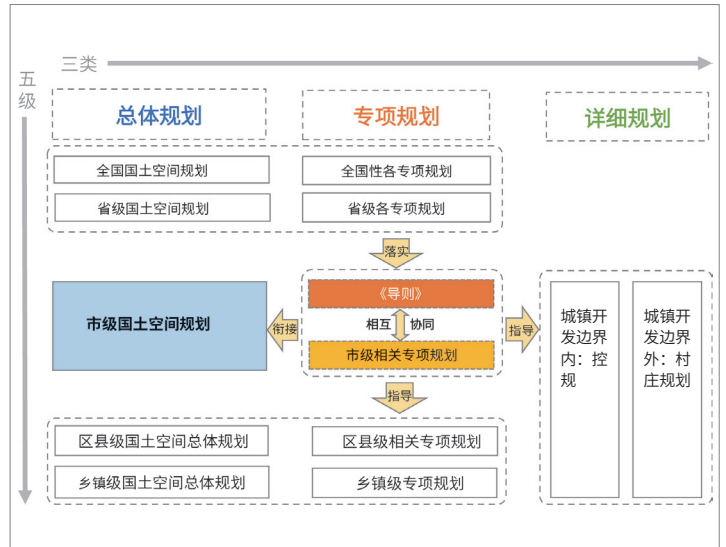


图11 《导则》在国土空间规划体系中的地位作用示意图

类型，建议商业型、产业型河段每间隔80~150m设置1条垂河通道，居住型河段每间隔120~200m设置1条垂河通道，通过多种方式增加地块内部通道，提升腹地垂河通道密度，保障慢行环境。其次，发挥垂河通道的联络性，重点联系腹地轨道站点、城市重要功能节点、公厕设施、公园绿地等公共空间，要求滨河绿地每隔150m设置1处出入口，与垂河通道连接，串联滨水空间至腹地

的连续公共活动路径。再次，结合垂河通道周边资源、道路现状等基础条件，每间隔1~2km设置1条垂河慢行主通道，面向垂河通道开放底层建筑空间，沿通道组织多元公共活动，打造垂河活力动线(图6)。对于新建区，鼓励建筑院落临垂河慢行主通道布局，通过城市设计明确地块内的开敞空间控制线，并落实控规；对于建成区，贴道路红线建设的地块应按照管理技术规定要求进行

退距，围合布局的建筑可增加建筑界面开口，打通院落与垂河活力动线的联系(图7)。

对于公园堤岸类要素，通过临河预留垂向的条形绿地开敞空间打造垂河公园，加强滨河绿带的纵深和开敞渗透，将滨河公园与城市公园串联成网，融入全域公园体系，构筑高品质的公园本底，并可结合垂河公园，引导垂河主通道的打造，形成绿色活力的垂河空间。

对于临河界面类要素，将滨水建筑间口率控制在40%~70% (图8)，结合垂河通道、垂河公园，每隔100m预留1处观水视廊，控制视廊空间宽度不小于15m，打通城水相望的观景廊道；增加临河第一层建筑的底层慢行出入口，通过底层架空、设置骑楼、打造共享中庭等手段增强建筑底部的通透性与共享性，将滨水界面底层空间向河道开放 (图9)。

3.2.2 融入多元功能、彰显城市特色的垂河场景一体化引导

对于滨水街区类要素，推动河道与滨水街区功能复合化利用，让河道更多地融入城乡生活。通过提高滨水第一层街区的公共空间比例，引导公共活动向滨水空间集中，严格限制工业、仓储等低端低效业态；加强滨河绿带、街道空间、建筑退距空间的整体设计，优先考虑将文体活动类设施布置在滨水空间，统筹布局联动互补、全民共享的服务设施，形成无界共享的公共空间系统；依托河道两岸的不同功能，植入多元活动，营造具有丰富滨水体验的河道场景，如人文旅游、娱乐演艺、社区生活、休闲商业等。

对于人文特色类要素，统筹利用与展示河道沿线的城市文化资源，以滨水空间为载体，让水文化融入滨水街区场景。挖掘成都“依水悦民”的文化资源，将集市贸易、游江游园、娱乐宴饮、水上赛事等文化活动融入滨水街区空间，重塑传统文化场所，激发滨水区活力，营造亲水性的人文场景，展现古今交相辉映的蜀都风情。

对于涉水设施类要素，引导其与滨水景观相融合，通过挖掘沿河两岸的文化特色，结合河道设施打造文化符号，提高滨水地区的文化辨识度。

4 成都“河道一体化”全过程导控路径

目前，成都河道规划管理主要依据

表1 成都市控规中滨水区域管控要素一览

要素类型、名称	所处空间				管控方式		
	蓝线	绿线	道路红线	地块界线	刚性管控		示意表达
					定位	定量	
涉水设施	亲水设施	游船码头				●	
	水工设施	护堤				●	
		闸坝					●
滨水街区	市政设施	泵站或河道管理用房		●	●	●	
	开敞空间	绿地或广场			●	●	
		建筑前区			●	●	
慢行优先	服务设施	独立占地设施或服务建筑		●	●	●	
	垂河通道	市政道路		●	●	●	
		地块内弹性通道			●		
桥梁	机动车桥梁			●	●	●	
		慢行桥梁		●	●		●
	建筑形态	建筑高度			●	●	
临河界面	建筑形态	连续界面宽度				●	
		建筑界面	土地利用		●		●
		地块开口			●		●

注：表中要素未在成都市控规中明确控制要求的，按照《成都市城市规划管理技术规定》进行通则式管控；“●”表示落入控规的具体形式。

成都市控规与《成都市城市规划管理技术规定》。成都市控规中滨水区管控要素可总结为涉水设施、滨水街区、慢行优先、临河界面四类 (图10，表1)。纳入控规管控的要素，一般以专项规划、分区规划等作为依据，专业性设施通过工程可行性研究论证作为前置条件。其他未纳入控规的要素，通常通过城市设计进行引导。

从管控方式来看，成都“河道一体化”要素管控可分为细则式和通则式两类，细则式管控内容纳入控规，进行定位和定量控制；通则式管控内容则纳入《成都市城市规划管理技术规定》。管控的严格程度可分为刚性和弹性两类。原则上，涉及公共安全和公众利益的要素进行刚性管控，涉及空间形态、景观塑造等的特色要素进行弹性管控。现有管控方式解决了滨水地区的底线把控问题，但滨水空间的营造仅通过片段式城市设计手段，缺乏全域层面的要素统筹与设计引导。

基于成都河道规划管控的特点与不

足，应衔接国土空间规划体系，形成刚弹结合的设计要素导控方式，制定落实到控规的实施流程，从而落实“河道一体化”设计理念。

4.1 对接国土空间规划体系的传导路径

《导则》对上落实省级国土空间规划及相关专项规划的要求，平行衔接市级国土空间总体规划，协同其他专项规划，对下指导下层级国土空间总体规划、专项规划及详细规划的编制 (图11)。因此，应基于成都现有“控规+技术规定+城市设计导则”的规划管理模式，建立“河道一体化”规划全过程全要素的技术指引 (图12)。在规划编制阶段，通过“六个一体化目标”及要素管控引导内容，为规划编制团队提供导向和参考，为规划管理部门提供审批详细规划、城市设计方案的依据。在规划实施阶段，针对设施的工程建设和空间的场景营造，提供工程可行性及合理性参考。

表 2 成都市控规中滨水区域新增管控要素管控方式一览

要素类型、名称			所处空间				管控方式		控规中的表达方式及管控要求		
			蓝线	绿线	道路红线	地块界线	刚性管控	示意表达			
							定位	定量			
公园堤岸	柔美河岸	河滩湿地	●				●		河道蓝线外已形成的河滩、湿地及洪泛区采用生态用地 (GE) 表达, 避免不必要的设施建 (构) 筑物占用河滩湿地, 提升河道行洪、滞洪能力		
涉水设施	亲水设施	游船码头	●				●		在河道蓝线外绿地内, 采用设施符号表达, 并注明占地及建筑规模		
	水工设施	护堤	●				●		通过蓝线明确堤顶位置, 采用坐标标注定位表达		
		闸坝	●				●		在河道蓝线内, 采用设施符号表达		
	市政设施	泵站或河道管理用房				●	●		在河道蓝线外, 独立划定市政公用用地, 通过符号明确设施类型, 并注明占地规模		
滨水街区	开敞空间服务设施	绿地或广场	●				●	●	采用公园与广场用地表达, 应标注坐标并注明占地面积。重要的绿地应纳入绿线		
		建筑前区				●	●		采用建筑控制线明确退距要求, 未划线的地块以《成都市城市规划管理技术规定》中的要求进行控制		
	活动场地	●						●	缓坡公园绿地内可设置运动空间, 采用“小型多功能运动场地”设施符号表达		
	独立占地设施或服务建筑	●			●	●	●	●	需叠建的设施应布局在服务设施用地 (R22) 内, 采用设施符号表达, 注明地块面积和设施规模 滨水绿地中设置的独立占地设施采用设施符号表达, 注明占地面积和建筑规模		
	健身运动设施	●	●	●				●	根据可实施性, 结合沿河的桥下空间、街旁空间、绿带闲置空间等剩余空间, 补充社区级公共体育设施, 采用“居民健身设施”设施符号示意表达		
	休闲游憩设施	●		●					●	将沿河打造为具有成都特色的“锦官水驿”, 采用“四级驿站”设施符号示意表达	
慢行优先	滨河道路	道路断面			●		●	●	滨水慢行人流密集的滨河路应标注路缘石线与道路红线间的宽度, 确保形成充足的步行空间; 细化道路断面示意图表达, 划分步行道、非机动车道和机动车道		
		停车设施	●	●					●	结合轨道站点、公交站点, 在临近的绿地、广场、建筑前区中增加非机动车停放点, 采用设施符号表达	
垂河通道	市政道路	市政道路			●		●	●	采用道路红线、道路中线表达, 并注明中线交点坐标和红线宽度		
		地块内弹性通道				●			●	采用弹性道路示意表达, 明确通道宽度	
		滨河绿地出入口	●							●	结合市政慢行道及地块垂河通道, 打通滨河垂直路径, 采用“地块开口”符号表达
		地块内公共空间				●	●				建筑院落临慢行主通道布局, 并通过城市设计明确地块内开敞空间控制线
桥梁	机动车桥梁	机动车桥梁			●		●	●	采用道路红线、道路中线表达, 并注明中线交点坐标和红线宽度		
		慢行桥梁	●	●						●	采用桥梁符号表达, 特殊要求应在图中注明
视廊视点	滨水建筑间口率				●		●		●	需保证观水视廊通透性的地块, 应在地块指标表中注明建筑间口率	
临河形象	建筑形态	建筑高度				●		●		●	应在地块指标表中注明, 重要滨水区域对建筑高度有特殊管控要求的, 应在指标表中说明
		D/H 值				●		●		●	根据 D/H 值的管控要求, 建议纳入《成都市城市规划管理技术规定》, 作为滨水区管控的补充条款
	连续界面宽度				●		●			●	在指标表中注明
	建筑界面	地块开口				●				●	在地块内标注开口方向

注: “●”表示落入控规的具体形式。

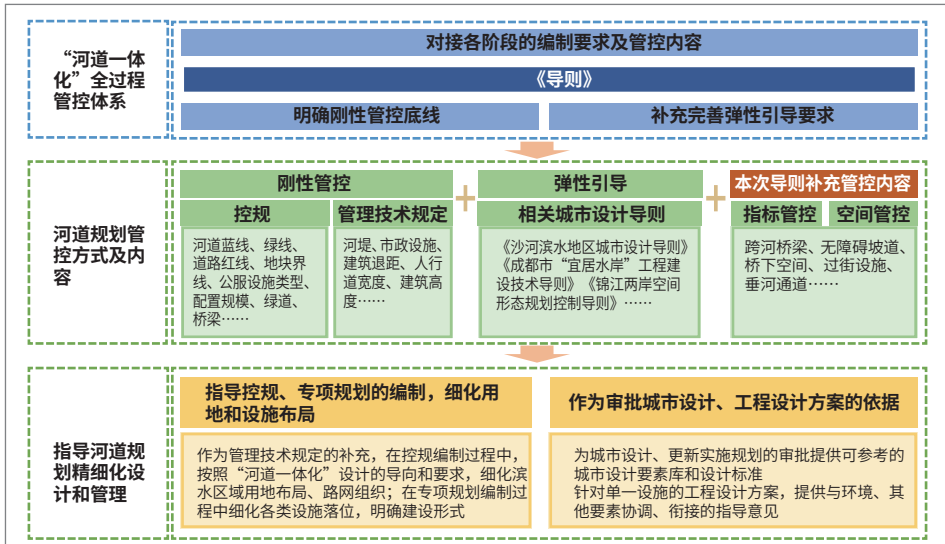


图 12 《导则》管控体系示意图

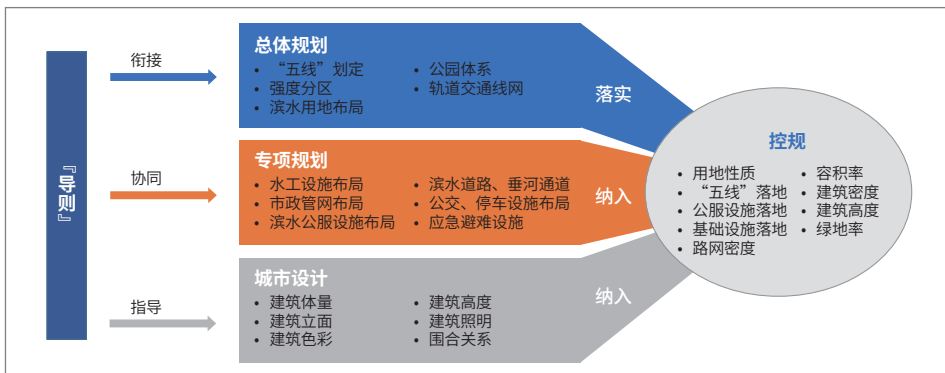


图 13 《导则》内容纳入控制示意图

4.2 形成刚弹结合的设计要素管控方式

对应大类、中类、小类要素模块，传导宏观、中观、微观的要素管控与设计要素。在总体层面拓展延伸国土空间“底线约束”的管控思维，增加负面清单，约束规划建设，避免其对河道空间造成负面影响。针对需要在专项规划、详细规划中落实的要素，采用定位和定量的刚性管控，通过“控制线+指标”细化空间落位、数量、规模的管控要求；针对公园景观、文化特色、沿河风貌等要素，则通过弹性设计指引，为整体品质的呈现提供设计意向参考。

4.3 落实到控规的实施流程

在控规编制阶段，落实总体规划的刚性管控内容，细化滨水区域用地布局、

路网组织等内容。按照“河道一体化”设计理念，明确专项规划中各类设施的布局和建设形式，细化滨水空间城市设计，将《导则》中的具体要求和要素管控内容在控规中表达（图 13）。

针对已有控规覆盖的区域，通过落实实施符号、具体指标深化管控内容，按照《导则》的要求补充河滩湿地保护、慢行优先、亲水活动设施、滨水建筑形态等要素的控制内容，实现“河道一体化”设计理念的落实传导（表 2）。

5 结语

河道及滨水地区是城市重要的公共开放空间，承载着人民对美好生活的期盼与向往。在公园城市理念下，河道空间是实现“山水人城”和谐相融的重要

载体。建立国土空间背景下的河道规划设计导控体系，有效指导滨水地区规划建设，对于推动城市公共空间高质量发展具有重要意义。本文以《导则》为例，围绕“沿河一体化”与“垂河一体化”，构建“六个共生目标+六大资源要素”的技术框架，探索河道规划设计导控的新路径，建立国土空间规划体系下可传导的“河道一体化”全过程导控方式，以期为滨水空间的高品质规划建设提供借鉴。

[参考文献]

- [1] 杨舒媛, 王军, 张晓昕, 等. 高标准规划“水城共融”的城市副中心的探索[J]. 城市规划, 2020(1): 85-91.
- [2] 干靓, 邓雪媛, 郭光普. 高密度城区滨水生态空间规划管控与建设指引研究——以上海市黄浦江和苏州河沿岸地区为例[J]. 城市规划学刊, 2018(5): 63-70.
- [3] 杨春侠, 史敏, 耿慧志. 基于城市肌理层级解读的滨水步行可达性研究——以上海市苏州河河口地区为例[J]. 城市规划, 2018(2): 104-114.
- [4] 崔延涛. 基于生态理念的城市滨水区规划研究[D]. 上海: 同济大学, 2007.
- [5] 田秀华. 国土空间规划体系重构背景下控规编制思考——以海南省乐东县城区控规为例[J]. 住房与房地产, 2020(27): 60-61.
- [6] 赵坤, 许景权, 沈迟. 基于人类行为视角的市县国土空间总体规划管控措施编制思路探索[J]. 自然资源学报, 2019(10): 2 234-2 243.
- [7] 黄明华, 刘煦, 王奕松, 等. “强制性”与“可能性”——国土空间规划背景下的“城市总体规划”探讨[J]. 城乡规划, 2020(9): 42-48.

[收稿日期] 2022-07-06