

TONG

同济规划

TONGJI PLANNING NEWSLETTER

求精·做实·解难·创新 简讯

总第二十三期
02/2015



同济规划 TJUPDI



上海同济城市规划设计研究院
SHANGHAI TONGJI URBAN PLANNING & DESIGN INSTITUTE

LANNING



同济规划

简讯 总第 23 期
2015/02

简介

INTRODUCTION

上海同济城市规划设计研究院是全国首批取得城市规划设计甲级资质及旅游规划甲级资质的设计科研机构，前身是成立于 1982 年的同济大学城市规划与建筑研究所，1994 年上海同济城市规划设计研究院正式成立。

优势

依托同济大学城乡规划学科在国际和国内突出的地位和广泛的影响力，充分发挥高校设计单位在人才培养和理论研究方面的优势，充分发挥“产、学、研”相结合的综合实力，紧密结合社会实践，不断追求创新。自成立以来我院累计完成各类规划设计贰仟叁佰余项，承接的规划项目覆盖了全国各省、直辖市和自治区、澳门特别行政区以及欧、亚、非等地区，涵盖所有城乡规划和旅游规划设计领域的内容，特别是在城市发展战略、历史文化遗产保护与利用、城市设计、区域城乡体系、城市更新、社区与乡村发展、城市交通体系、城乡基础设施与防灾减灾、旅游度假以及世界遗产领域的研究和规划设计，我院具有突出的优势。

实力

目前我院在编员工超过 500 人，其中拥有国家注册城市规划师的人员达 110 余名。同时，我院还聘请了同济大学数十名知名教授组成我院总师专家组，参与规划设计和研究的指导，在重大项目、基础研究、学术交流方面领衔创新。

机制

形成了教授研究团队和规划设计团队合作、综合规划设计所和专项规划研究中心结合、专业领域研究所和教授工作室协同的项目运行机制。同时，为能给地方提供持续的服务，我院启动了与地方共同开展人才培养、跟踪服务、教学实践三位一体基地建设合作机制。

社会责任

近年来，我院持续参与了“中国 2010 年上海世界博览会场址规划”、“四川汶川地震灾后重建规划”、“4.20 雅安地震灾后宝兴县灾后重建规划”、“7.22 定西地震灾后重建规划”、“新疆巴楚对口援建规划”、“云南云龙县定点扶贫规划”、“日喀则地区援藏城镇规划”等国家和地区重大项目和社会援助项目。同时，我院积极参与社会公益事业，包括在贵州民族村寨中进行了一系列道路设施修建、地方农产品推广、村寨生态文化博物馆设计、传统民居修缮指导、少数民族文化传承培训，以及在汶川地震灾区帮助残疾人开展再就业技能培训等社会帮扶工作。

目录

CONTENTS

新闻 NEWS	04
新闻人物面对面——同济规划院“2014年度特殊贡献奖”获得者周珂访谈	06
前沿观点 VIEW POINT	08
土地改革与中国城镇化 温铁军	08
同济规划讲堂 TONGJI LECTURE	12
公共交通优先导向下的城市客运交通发展策略研究 陈小鸿	12
TOD(公共)交通导向型开发项目的理论与实践 大松敦(日)	15
创新项目 INNOVATION PROJECTS	18
广州国际金融城起步区城市设计及控制性详细规划	18
城市副中心规划与城市轨道交通——以广州金融城为例	22
产学研平台 PRODUCTION,STUDY AND RESEARCH	25
教学相长,产学研共建——河南省卫辉市总体规划联合教学实践	25
获奖喜报 2014 ANNUAL AWARDS	26
2014年度上海同济城市规划设计研究院“年度评优”	26

新闻 NEWS

2014年第四季度及2015年第一季度科研课题立项目录公布

根据我院《科研课题管理规定》，经院内外专家评审审议，2014年第四季度及2015年第一季度科研课题共计15项已正式批准立项。

截止2014年12月底，2014年度立项通过的11项科研课题，通过中期考核，至2015年3月已有10项课题通过了最终评审。其中，《K城乡空间利用的生态绩效评价方法研究》（沈清基：KY-2011-B05）获得院内优秀课题称号。

（供稿：创研中心）

“同济规划精英讲坛”开讲

2015年3月11日，上海同济城市规划设计研究院精英讲坛正式启动。规划二所所长匡晓明作为讲坛第一场的“精英主讲人”，奉上了一场精彩的讲演。讲坛同时邀请了同济大学建筑与城市规划学院院长董明教授，规划设计八所所长江浩波作为互动嘉宾。

在两个小时的时间里，匡晓明以他20年的规划工作经验，从“城市设计的生态和谐观”、“城市设计的生态走向”、“城市设计的生态设计方法”以及“生态城市设计实践”四个方面和广大同仁分享了“以生态理念为引导的城市设计实践”。

“同济规划精英讲坛”是以加强我院内部各所、中心、分院之间的学术交流、进一步营造积极活跃的良好专业氛围为目的，以讲座形式和交流互动为形式的学术系列交流活动。讲坛每期诚邀我院各位所长、中心主任、分院院长担任主讲人，围绕各位多年执业经验和体会，从规划理论和实践相结合出发，侧重于规划方法论等深层次话题展开深入探讨。同时，每期讲坛将邀请资深业内专家作为嘉宾参与点评互动。

欲了解更多“精英讲坛”的内容，请关注我院官方微信“同济规划 TJUPDI”。



图为精英讲坛第一讲现场照片

（供稿：总工办）

2015年院管项目第一次集中推进评审会

“2015年院管项目第一次集中推进评审会”于2015年1月16日至1月17日在规划大厦408会议室顺利举行。

此次会议，以提升院管项目的设计水平、推进院管项目的进展、促进院内各团队的交流互动为目标，邀请学院教授，规划院院长、总师、总工、所长、中心主任作为评审专家，对近期开展的10个总体规划类项目进行了集中讨论。县级城市将成为中国新型城镇化的重点，为此这次讨论不仅选取了《南昌大都市区规划》等大城市的规划，还特别集中讨论了河北廊坊市北三县、河南太康县、安徽五河县、云南云龙县等一系列县域或县城总体规划。专家们根据各团队的汇报，就新型城镇化下的城乡发展模式及路径等核心问题以及新常态下规划设计思路的转型提出了意见和建议。

此次推进会议，是对院内项目质量管理与推进的一种新的尝试，现场与专家的交流互动受到了大家的普遍好评。今后，总工办会根据各类项目情况持续开展类似的项目交流活动。

（供稿：总工办）

“第五届城乡规划征文活动”获奖报道

由上海城市规划学会组织的“第五届城乡规划征文活动”中，我院获得优秀组织奖。员工柳庆元的《低碳生态型商务区的规划实践研究——以上海崇明陈家镇国际论坛商务区控制性详细规划为例》；潘斌、陆嘉的《上海城市的产业转型趋势及其对策研究》；吴亚萍的《控制性详细规划中的生态要素研究》；张利君、石赠荣撰写的论文《基于村庄发展条件评价的村庄整理规划——以邹城市城前镇总体规划编制为例》，在此次评选中获得优秀论文奖。2015年3月19日下午，在上海城市规划学会召开的第二届第二次会员代表大会暨二届三次理事会议上，同时颁发了“第五届城乡规划征文活动”各类奖项。

（供稿：学术交流办）

“聚焦上海2040”同济规划专题系列讲座

2014年上海启动了新一轮城市总体规划的编制工作，总规以2040年为期限，研究上海城市未来二十年的发展、建设和管理。同济大学多位教授积极投身于此，开展了多方面的战略发展研究。

我院就新一轮上海城市总体规划为中心，开展了以“聚焦上海2040”为专题的系列讲座。讲座邀请多位专家围绕“上海2040”，就全球城市、长三角城镇群、空间战略、城市规模、社区建设、历史保护、城市更新、公共空间、综合交通、综合防

灾等多项内容的最新研究成果，与规划院设计人员进行了交流。

该系列讲座自 2014 年 12 月起，至今已举办了 7 场。分别是张尚武《转型与创新：同济参与上海 2040 战略研究观点聚焦》；王德《上海市人口规模的多情景分析及应对策略》；陈小鸿《公共交通优先导向下的城市客运交通发展策略研究》；诸大建《可持续发展与低碳城市》；彭震伟《上海与长三角区域城镇群协同发展》；戴慎志《国际大都市安全与防灾规划趋势》；屠启宇《从科技创新中心到全球城市 2.0》。相关报道请关注我院官方微信“同济规划 TJUPDI”。后续讲座正在筹备中，敬请期待。

（供稿：学术交流办）

“贵阳生态文明城市指标体系框架”首次专家咨询会

2015 年 1 月 29 日，“联合国人居署绿色与可持续城市项目：贵阳生态文明城市指标体系框架”第一次专家咨询会在我院召开。会议由我院周玉斌副院长主持，来自联合国人居署亚太办、驻华办，同济大学，复旦大学，上海社会科学院以及贵阳市发改委和生态委的专家、领导出席了此次咨询会。

“贵阳生态文明城市指标体系框架”是由我院和联合国人居署共同为贵阳市开展的技术支持合作；该项目旨在帮助贵阳建设全国首个生态文明示范城市和打造贵阳升级版提供指标监测和发展决策上的技术支持。



（供稿：技术中心）

应盛当选国际城市与区域规划师学会中国理事

近期，中国城市规划学会进行了“国际城市与区域规划师学会”中国理事的推荐选举工作，经所有具有投票资格的国际城市与区域规划师学会（以下简称国际学会）会员推荐投票，我院技术中心应盛当选为国际学会中国理事（Council Member），任期为 2015-2018 年。

除应盛外，我国另有王凯、马向明、王红扬、陈小卉同期当选。这 5 名中国理事代表了我国在国际学会全体会员的利益和诉求，有责任和义务出席国际学会的理事大会、全体大会，并积极参与国际规划学会的各项工作，从我国的立场对国际学会的各项工作提出建议和要求，加强我国规划行业与国际同行的交流。

（供稿：技术中心）

映秀灾后重建规划的五年实践与评估——《大爱小镇》出版

为纪念映秀灾后重建规划工作，由周俭院长作序，肖达著作《大爱小镇》一书于 2014 年 10 月出版发行。

全书分为五章：映秀五年回首、小镇规划的诞生、映秀规划的管理与控制、全过程规划的评价与反思、小镇需要什么样的规划。作者作为映秀镇灾后重建的规划者与建筑师，拥有第一手的资料以及体验感受。他从现场工作的视角，介绍了“5·12”汶川地震后，同济大学集中专业力量并与地方政府、援建指挥部共同完成了映秀的重建规划设计及实施过程，完整呈现了一个城市规划设计的历程。此外，作者亦从人文角度、专业创新角度，深入思考和探讨了重建规划工作中的诸多本质问题及对规划实施后的反思。对于城市规划专业来说是不可多得的案例剖析。

在 2014 年 12 月 19 日汶川县委组织的“2015 年建设映秀‘大爱文化基地’党政关系座谈会”中，作者代表规划院向映秀镇政府赠书 200 本。



（供稿：都江堰分院）

公益出资助改造——都江堰壹街区景观渠护栏安装工程

都江堰市壹街区是“5.12”汶川地震后上海援建都江堰规划设计落地的样板区域，壹街区的建设和发展长期受到上海市、同济大学及同济规划院等多方的关注和持续支持。

壹街区上善南路景观渠由于部分原因，未能完全体现原设计要求，并在使用中存在部分安全隐患。近日，在都江堰市人民政府及壹街区管委会的邀请下，都江堰分院不仅完成了景观渠的提升设计，还出资壹拾伍万元协助当地进行景观渠护栏的安装改造工作，为壹街区的品质提升奉献了双重量。

（供稿：都江堰分院）

近期中标项目（2015 年 1-2 月）

- 1、上海临港张江科技港城市设计方案征集
团队：规划设计二所；项目负责人：匡晓明
- 2、开原市滨水新城北区城市设计
团队：规划设计三所；项目负责人：裴新生

（供稿：投标办）



新闻人物面对面

同济规划院“2014年度特殊贡献奖”获得者周珂访谈



周珂

上海同济城市规划设计研究院复兴研究中心主任、4.20”芦山地震雅安市灾后重建规划指挥部副总规划师、中国城乡规划行业网编委会委员、中国城市规划学会国外城市规划学术委员会委员、中国城市规划学会乡村与建设学术委员会委员、高级工程师（教授级）、中国注册城市规划师、英国皇家规划学会正式会员、香港规划师学会正式会员

2013年4月20日8点02分，四川省雅安芦山县发生7.0级强烈地震，震害最为严重的是宝兴、芦山、天全三县。宝兴县地形复杂，所有居住点都沿“Y”字形河谷分布，场地狭窄，两岸坡度较陡，受灾后影响，宝兴新增地质灾害隐患点191个，全县隐患点有400多个。

2013年4月28日在参加完四川省住建厅召开的“4·20”芦山7.0级地震灾后恢复重建城乡规划动员会后，周珂随周俭院长一行五人直奔雅安，并在院领导的委托与支持下，毫不犹豫的肩负起了宝兴县的灾后重建规划设计的总协调工作，用他的专业知识帮助宝兴重建发展。

2015年3月6日下午，小编见到了从四川省宝兴县挂职归来的我院2014年特殊贡献奖获得者、复兴研究中心主任周珂。而后的3个多小时里，就周主任这一年多来的工作和感受有了一个初步印象。

“从天而降”的压力

作为雅安灾后重建的副总规划师和挂职宝兴的副县长，周珂肩负重任；提及这一身重任所带来的压力，周珂说到：“在2008年汶川地震之后，我参与了都江堰的重建规划工作，所以对灾后重建现场协调的工作已十分熟悉；因为有之前援建工作的经验，所以从工作层面和技术方面来讲，没有什么太大的困难和压力。可能对我来说最大的压力就是‘天上掉石头’，所幸在援建过程中，没有出事的。”



图1、山体滑坡道路现场

此次援建，同济负责对口支援的宝兴县属于地质灾害多发地区，地震造成山体破裂，加上余震频发，一旦连续下雨，极易发生山体滑坡、崩塌、泥石流等严重次生地质灾害。而整个宝兴进出的通道——也是连接宝兴县成穆坪和灵关两个组团之间的

唯一道路——省道 210，沿途就有将近 20 个塌方点。我们的设计小分队就曾因为泥石流引起的交通受阻，被困村里三四天不能出来，吃住行都发生了问题。

“2014 年夏天下暴雨的时候，仍然会有石头从山上滚落下来，时常堵住县城和灵关镇之间这唯一的一条路”，说着他便拿出手机翻看当时拍下的照片，“县里经常就有车被石头砸了。那天是运气好，石头比我早到五分钟，否则……”——手机屏幕上是一堆乱石的悬崖公路。（图 1）

“以人为本” 注重产业重建

“‘以人为本’是此次重建规划的总出发点，与 2008 年都江堰重建规划相比，最大的差别是：除了住房的重建之外，把产业的重建归入其中。”

宝兴蜂桶寨是全球首个发现大熊猫的地方，被誉为“大熊猫的故乡”。又因境内大理石、花岗岩等矿产资源丰富，取《礼记·中庸》“今夫山，一卷石之多及其广大，草木生云，禽兽居之，宝藏兴焉”之意而命名为宝兴。

按照重建的思路，决不能把产业外迁到外地工业园区，这样没有了就业的灾民就会心焦；更不能把旅游当成灾后唯一的支柱产业。产业是城市存在和发展的基础，规划要在产业与居住之间找到平衡点。灵关镇有着发达的汉白玉产业，产业成熟稳定，且已经摸索出了循环环保发展的途径。可是灵关镇用地条件十分紧张，同济规划团队经过多次调研，通过规划帮助产业升级；通过用地调整使产业园区分布更合理；通过压缩用地使城镇布局更紧凑。

“情深意重” 兄弟们是最坚强的后盾

在三个多小时的采访中，提及规划院和复兴中心的同事们，周珂反复用到了“兄弟”这个词。他说：“在援建挂职的这一年间，兄弟们是最支持他、最坚强的后盾。”

面对灾后险恶的环境条件，周珂和规划院的同事们共计 300 多人次赴宝兴灾区，自己开车，翻山涉水进出藏在深山里的一个个村落开展现场踏勘调研和方案设计，在不到 3 个月的时间内拿出了宝兴县域、县城和村镇等多个层次的高质量的后灾恢复重建规划设计成果，规划工作得到了四川省省委、省政府和地方的高度评价。（图 2、3）

“这次能在三个月之内就拿出了方案，一是在参与汶川地震重建时，积累了相当多的经验；二是靠兄弟们的同心协力，相互配合的十分默契。”对于宝兴县灾后重建，规划院的同事们和周珂一样积



图 2、宝兴现场照片

极性非常的高，其中很多人也都参与过都江堰的援建规划工作，并且在援建规划工作中建立了十分特殊的情感。正是有了这样一支经验丰富的团队，宝兴县规划重建工作才会如此顺利，也正是这样的团队，才会知道如何在灾区百姓无望的时候，通过规划的表达给予他们看得见的希望。

采访的尾声，小编提及在此次宝兴县规划中是否存有遗憾？周珂是这样说的：“规划，并不是满足设计师单纯的设计理想；规划追求的不是完美，而是在理想和现实之间找到一个最适合当时情况的平衡点。”



图 3、宝兴现场照片



土地改革与中国城镇化

文字编辑 > 栾峰、俞静



温铁军

中国人民大学学术委员会副主任
中国人民大学农业与农村发展学院院长兼乡村建设中心主任
西南大学中国乡村建设学院执行院长
博士生导师

当我们探讨土地问题的时候，不能简单地从经济视角仅仅考虑土地作为一个生产要素的收益最大化。在每天都有村落减少的激进现代化大潮中，能保住一个村落，也是为历史做出了贡献。保住了村落，中国多样化的生态农村才算有了希望。当然，这并不仅仅是历史保护方面的问题，乡村地区的土地改革直接关系到国家的未来，因此非常有必要从历史和当前发展所面临的问题入手来加以剖析。

一、中国土地制度的历史变迁过程

中国的土地制度经历了千百年的变迁，我们应当从它历史变迁的过程来更好地理解目前的状况。在这个问题上，不要从先入为主的是非立场出发来简化和判断一些非此即彼的概念，譬如“公有制”、“私有制”等等。从概念上讲，农村土地就是公有制，集体所有制就是公有制。但按照法律，集体所有制是以村社为单位的内部共有。任何村社外部的主体想要占有土地，哪怕是政府，不交易也是不行的，“风吹的进、雨打的进、皇帝的脚踏不进”就是这个意思。所以，把集体所有制简单地归结为公有制，并从概念的角度来分析所面临的问题甚至给出建议当然会遇到问

题，也是没有法律依据的。农村土地的集体所有，最多就是一种向公有制过渡的所有制形态，它其实是村社范围内所有成员共有的，应叫做“成员权”的集合。

中国几千年的农业社会，历朝历代都强调“耕者有其田”，以避免田地集中在少数豪强大户手中，导致小农破产、流民四起，而后天下大乱。“耕者有其田”成为社会稳定的重要基础条件。多数朝代立朝之初，也大多通过“均田免赋”对农业社会土地财产重新分配，保证了一段时期的稳定和发展。中华人民共和国成立初期之前的革命战争，土地制度革命是其中的重要内容。1950年完成分地之后，所有农民共享的“耕者有其田”成为农村土

地革命战争的重要果实。此后1982年的“家庭联产承包制”，直至2004年宣布、2006年完成免赋，近50年我们才完成了一次“均田免赋”。

从历史经验来看，“均田免赋”后应进入一个较长时期的社会稳定时期。但实际上，我们已经进入了非农业社会，90%以上的收益来源于工业和城市。在资本利益的强大推动下，我们马上面临着新的土地制度调整压力。这一调整的趋势，就是土地向少数人集中；但这一土地所有权不再共享的所谓改革，很容易造成土地资本化收益为少数人获得的结果，带来严重问题。

在这样的背景下，我们必须从历史

中认真的总结经验。在中华人民共和国建立初期之前的革命战争历程中，我党的土地制度政策实际上经历了多次调整，但总体上来讲“耕者有其田”是获得人民支持并赢得战争，以及战胜严重通货膨胀等经济危机的重要政策因素，也是我们向人民的重要政治承诺。

二、国家信用责任下的经济危机与国内经济问题

现代国家的一个重要特征，就是中央政府对国家安全承担责任，也因此派生了信用责任。回溯当代金融信用体系，从20世纪初世界进入金本位到1944年布雷登森林体系的美金制，直至1971年该体系解体，国家信用对于金融秩序直至经济秩序的作用上升到了非常重要的地位。美元尽管不再以黄金为基础，但仍然是全球储备货币，其所依靠的就是美国强大的经济和军事实力。

但是西方经济制度存在着一个重大问题，就是周期性的经济危机。1929-1933年间经济危机所带来的大萧条，使得凡是坚持自由主义的国家都遭遇了失败，最终是罗斯福的新政起了作用。罗斯福自称为“新国家主义”的新政，就是让私营经济停摆，政府组织大规模基础设施建设来解决失业问题。这种做法尽管在冷战时期被右翼反感地称为“罗斯福共产主义”，但他终究是战胜了大萧条的胜利者。也正是在这一特定历史背景下，采用国家主义的三个主要国家度过了经济危机，但却迎来了一次新的世界大战。

最终，美、苏取得了胜利，并且进入了向外输出产业资本的时代，美国是马歇尔计划，苏联是东欧重建和援建中国东北工业基地。实质上也是两个地缘政治寡头控制下的产业资本过剩的双转移时代。然而新经济秩序并未改变西方经济制度的本质，经济危机仍然是其中的重要问题。并且随着冷战的结束和全球化的深入，西

方经济秩序的问题扩散到了更多国家。而美国为了维持其稳定和地位，就必须保持国际事务和秩序中的霸权地位。

总体上，为了积极应对所面临的经济问题，世界各国都积极采取措施，而美国为了维持自己的霸权地位直接采取了积极的干预措施。2013年三中全会期间，美国媒体放风要停止超级量化政策，直接导致金砖五国垮了四个，资本大量流出、本币狂跌、股市狂泻。印度采用一刀切措施，一律扣除36%外币汇出税，才挡住了资本的外流。俄罗斯去年11月份发生的卢布危机也和美联储10月底宣布退出QE有着直接关系。

中国看上去基本没有受到影响，重要的原因就是始终采取资本管控，本币不自由兑换，所以除了800多亿少量外资，其他外资无法进入中国的资本市场，只能投资实体经济。同时，还得益于中国的汇率管控制度，中央银行按1:6比例兑换货币，凭借着中央政府的信用，稳定了金融秩序。中国五大国有银行的70%资本金是国家的，决定了国家的金融治理结构，同时也决定了国有银行代表中央政府承担无限责任。

为了应对经济问题，中、日、韩三国和中国台湾想建立东北亚自由贸易区，其中一个核心内容是“本币互换”。但这意味着西太平洋地区的美元弧（west city dollar edge）就散开了，直接挑战了美元的地位和美国的霸权地位。美国不可避免地采取了干预措施，高调重返亚太、推出TPPA和TPPI来建构美元一家独大的金融资本自由进出体制，这叫做“去金融边疆”。正是在这一背景下，中国周边近年来危机不断。

在国内，中央一直采取积极的经济调整政策。通过扩大投资来拉动经济增长，成为近些年来保持经济增长，克服对外贸易所面临严峻问题的重要手段。1997年为应对东亚金融风暴，国家曾大规模发债，

第一年就发了3800亿，1999年西部大开发投入的3万多亿之中三分之二是国债，2001年的东北振兴又投入了2万多个亿。这5万个亿的投入挽救了当时七上八下的中国经济。此后，三农问题成为国家的重大战略，2003年中部崛起投入了3万个亿，2005年新农村建设投入了8万个亿，2008年汶川大地震灾后重建投入了2万多个亿，同年金融海啸危机又投入了4万个亿。这些措施成功地应对了当时的经济危机，使得中国经济得以较为平稳的运行。

但客观上，一系列的积极措施之后，中国经济也同样面临着严重问题。从1998年的生产过剩，到2008年的资本过剩，这一双重危机在国际经济危机的压力下也越来越突出了。延缓了15年的产能过剩危机可能再度爆发，大量企业倒闭破产的现象，已经从南方逐步波及北方；珠三角无根型投资不受在地化束缚的影响也更加明显了，去工业化过程造成大规模待岗待业的问题正在显现。资本转移后给地方留下了巨大的风险，私人资本不承担无限责任的本质所带来的问题也显现了出来。屡屡救市造成的巨大债务危机和金融坏账危机也在集聚，为应对西方所谓的量化宽松政策所制造的大量流动性和应对西方的大规模投资，中国已经对冲增发20多万亿货币，金融资本过剩的问题日趋严重。我们应当看到，能够用非战争方式度过西方需要战争才能度过的危机，只有在党的治理下才能做到，但新一届政府确实面临着巨大的经济压力。

三、保护乡村和城乡一体化是解决中国问题的重要方向

在这一背景下，乡村已经成为解决问题的重要方向。回顾过去中国的三次经济高速增长，都与乡村土地有着直接联系。第一次是上世纪八十年代，农民自己占自己的地，搞乡镇企业、走农村工业化

道路，“以地兴企”，带来了第一次的经济高速增长；第二次是上世纪九十年代，中央采取分税制政策后，地方财政比例从70%多下降为不足一半，正是快速的城镇化和从土地中获得收益支持了地方政府的财政，“以地生财”成为这一时期的主要特征；第三次，是近年来中国金融体制改革推进银行商业化后，地方政府大规模占地上项目，“以地套现”推动了经济增长和城镇化进程。这三次乡村土地开发的过程，为资本找到了新的出路，推动了经济增长，但也形成了大量的不良资产。

尽管存在着问题，乡村地区仍然是解决当前经济问题的一个重要方向，因此也受到资本的高度关注。但是我们必须清醒地认识到，土地资源的资本化和私有化呼吁的背后正是资本利益集团的身影，而认识中国乡村社会的实际状况，是我们理解这一现象并正确判断政策方向的重要基础，对于国家的稳定和发展具有非常重要的意义。概括而言，中国金字塔型的社会和经济双稳态结构，对于中国平稳度过种种危机发挥了重要作用。

在社会结构方面，除了居住在条件过差的山区和荒漠，中国的社会底层不是赤贫阶层，农村基层60%是小有产者，他们只是现金收入能力差。中层是占人口30%左右的中产阶级，目前的社会乱象往往是由于中产阶级缺乏自觉，没能形成有组织的社会表达，以及与政府治理的衔接。而上层，是占10%真正具有政治自觉的国有大资本，即所谓国有大型企业。国有大型企业首先必须符合国家安全要求，为国家战略投资，这就是政治化的内涵。中国的国有资本就是无限责任公司，支撑的是无限责任政府。

在经济结构方面，大规模的实体资产构成了经济金字塔底层，约有400万亿，向农村投入公路、铁路和电网等都是资产的投入，它们彻底改变了农村的土地价值，土地随基建投资升值约200万亿，实体资产增加了对应的货币增发，现在只

有150万亿，说明还有空间。实体资产大而货币总量小的经济结构是相对稳定的。中国经济是超大型大陆国家，内陆纵深广阔，幅员辽阔，还有20年的投资机会可以扩充内陆的资产增长。资产增加就可以带动货币增发，货币增发就会缩小债务分子。这就是中国不打仗前提下的未来经济预测。全球化竞争是以国家为单位进行的金融资本竞争，金融的背景就是国家政体，去国家化的金融体系是不堪一击的。

乡村地区的大规模资本投入和发展，还有一个重要的时代背景，这就是城镇化。很多人以为“城镇化”就是“城市化”，其实两者是不同的。城镇化是Townization，但往往英文通用Urbanization，也就理解为“城市化”了。其实城镇化内涵和城市化完全不同，中国需要城市化，但城市化要依靠城镇化来实现。中国的城市化源于80年代乡镇企业崛起带动的农村建制镇增长，1978年全国建制镇只有1800多个，到1995年就发展到了10倍多。同时，1995年县以下工业增加值占全国54%，半壁江山。农村工业化和城市工业化是同步的，这是改革的第一笔财富和经验。2005年，中共十六届五中全会国家“十一五”规划提出8个重大战略，新农村建设中有一个内涵就是县域经济，县域经济的两大支柱就是中小企业发展和城镇化建设的相结合。这是我国城市化发展的分水岭标志。

城镇化是中国21世纪的重大战略，同时也是国家大规模投资的重要方向之一。一个农民转为市民至少需要投入20万，2亿人就是40万亿，意味着防止中国生产过剩危机的爆发还有空间。但是在产业资本和金融资本双过剩背景下的城镇化进程，具有被动选择的特征并且受到很大压力，一些城镇化程度较高地区采取的较为激进的消灭农村的政策，就与土地空间不足却又急于推进有很大关系。

但正是在这样的背景下，我们更要注意不能轻易消灭乡村，因为多保留乡村

就多保留了社会软着陆的机会。中国能够维持竞争力，中国的制造业之所以能够打败很多劳动力价值比我们低的多国家，就是因为我们的民营企业不是真正意义的股份公司。“农民能够忍受没有社保，工资拖欠，是因为本质上他们不是无产阶级，他们家里有地有房，是小有产家庭，他们只是追求短期现金收入，维持家庭简单再生产，因此不能用19世纪欧洲阶级政治中所描述的工人阶级概念来定义。”这是30年代金陵大学农经系教授写的。但随着我们的政策越来越激进，打工的农民变成了真正的无产者，却又达不到高度的自觉性，这是不利于中国危机的软着陆的。苏联解体时国家解体，信用崩塌，中产阶级一夜之间被金融资本洗劫成贫困户；这一教训我们必须认真对待。好在当时苏联还有一个制度：国企职工工作满五年后可分得半公顷的园子地，这才为危机爆发时提供了最后保障。但危机仍然重创了俄罗斯经济，至今俄罗斯经济的70%靠卖资源。

不要激进地消灭农村，就要走城乡一体化的道路。真正的城乡一体化，是要让农村人口真正享受到公平的财政开支，包括教育、医疗和养老，而不是强迫农民城镇化，农民呆在山沟里是自由，不进城也不要强迫。这么多年，农村建设主要投在两方面：一是农村“五通”，电、水、公路、宽带和电话，农村基本建设好了，中小企业和开发区也过去了；二是农村社保，以村为单位的合作医疗保险，几个、几十个人可以享受的是几千人交的保险，通过县级财政国家补贴大部分。考虑到农村人享有无偿获得的宅基地，土地是资源性资产，农民的综合福利未必比城市差，这就是新农村建设的客观成果。

再从所谓的东亚模式来看，中、日、韩、朝、中国台湾，包括越南，都是“耕者有其田”的土地均分基本财产制度，体现的都是中国儒家思想的政策体系。日本比我们更保守，长期以来日本土地的私有

化只允许农民作为合作社社员占有，严令外部企业不得进入农村下乡占土。整个农村经济是一个庞大多元的财团体系控制，叫做“综合农企”，涵盖了金融、保险、房地产、超市、餐饮、批发的全部经济环节，98%农民是社员。六大综合财团掌控城市经济，也影响了政治。1990年日本经济泡沫崩溃后，社会没有出现严重的群体事件，就是依赖于日本小农经济和综合农业模式。

再从国际层面来看，整个亚洲社会是原住民有土地的制度，几乎找不到大农场土地经营的典范。世界上凡是有大农场的国家一般属于殖民地，美、加、澳，殖民地不承认原住民的土地权利，美国农场主获得土地是建立在在对印第安人血腥杀戮的交易上基础上的。大农场国家往往原住民比例很低，美、加、澳的原住民人口不到3%。

东西方的历史传统差别很大，中国的农村制度是历史产生的、是工业化派生的结果，并不是孤立的建立起来。在中国当时不可能对外殖民和扩张的情况下，工业化原始积累阶段的内源型积累从三农而来，做出牺牲的就是农民。有人测算建国以来60年农业向工业累计贡献约17万多亿，现在向农村投了8万多亿，还要继续。胡锦涛总书记提出的新农村建设就是拿工业收益反哺农业。简单地借用西方经验，推进土地自由经济形成豪强大户，不仅回避了历史对于当前格局的限制，而且可能对国家稳定造成威胁。

因此，中国今天的新型城镇化，不是简单的解决过剩资本的矛盾，而是要按照乡土社会的生态多样性来安排城镇化规划，把城镇和乡村规划统一起来，那么稳定的乡土社会就是中国社会危机软着陆的基础。

（温铁军先生于2015年1月13日在同济大学建筑与城市规划学院做了题为《土地改革与中国城镇化》的专题讲座，本文根据其讲座内容整理后经删改编成，未经本人确认。）



第四届金经昌中国青年规划师创新论坛

The 4th Jin Jingchang Youth Planners' Innovation Forum

论坛主题：新常态，新应对

第四届金经昌中国青年规划师创新论坛将于2015年5月16日在同济大学校庆期间举办。本届论坛主题为“新常态，新应对”，论坛采取主题演讲与沙龙相结合的方式，分为主题论坛和青年创新论坛两大环节，将邀请业界专家与青年规划师共同交流实践领域的创新思考。欢迎青年规划师积极参与，踊跃投稿。

主题论坛：围绕城市规划面对的新环境，探讨多层面、多视角下的规划问题

特邀嘉宾：

王凯（中国城市规划设计研究院副院长）

城镇群：探讨京津冀协同发展规划中的新思维

唐子来（同济大学教授）

城市设计：探讨对城市设计和规划控制问题的再认识

赵城瑞（日本早稻田大学研究员）

城市更新：探讨多元化主体参与的城市更新方法与实践

沈振江（日本国立金泽大学教授）

规划研究：探讨新方法、新技术在城市规划研究中的应用

主办单位：中国城市规划学会/同济大学/金经昌城市规划教育基金

承办单位：同济大学建筑与城市规划学院/上海同济城市规划设计研究院/

高密度区域智能城镇化协同创新中心/

《城市规划学刊》编辑部/《城市规划》编辑部

协办单位：中国城市规划学会学术工作委员会/中国城市规划学会青年工作委员会

报名及征稿要求

报名征集采取全国各大设计机构推荐或规划师个人报名两种方式。论坛承办单位将组织专家对演讲内容进行评议，遴选约24位演讲人，并对评选出的优秀演讲材料汇编出版。

提交材料要求紧密结合当前规划实践面临的环境，突出并体现规划创新的理念、内容和方法。报名者请于2015年4月15日前同时提交1500字左右的演讲内容概要和PPT演示文件，图片精度达到300dpi。

联系人：孔艺斌、陈泽 | 电话：021-65982930 / 021-65981811 | 邮箱：yqforum@tjupdi.com

公共交通优先导向下的城市客运交通发展策略研究

文字编辑 > 俞静、董雷



陈小鸿

同济大学交通运输工程学院教授 博导、UNEP-同济大学环境可持续发展学院绿色交通责任教授、同济大学国家磁浮交通工程技术研究中心主任、上海市人大代表、中国城市交通规划学术委员会常务委员、上海交通与港口科技委交通规划与法规专委会主任委员、上海市交通工程学会交通工程与交通环境专委会主任委员

经过近三十年集中、持续、高强度的建设，上海成为拥有全球最大港口、国内唯一拥有二个国际机场的国际性交通枢纽城市；近千公里高速公路网、近六百公里轨道网，以尚可接受的交通代价支持了上海城市快速扩张、经济高速增长。交通基础设施的总量、规模与其它世界级城市相比毫不逊色。

但增长不等于发展，规模更不同于质量。上海综合交通运输体系存在的问题，首先是交通系统结构与城市空间结构的匹配性不佳。轨道交通对于人口、岗位集聚不足、对空间发展的空间结构塑造作用未体现。其次，公共交通发展过于依赖轨道交通，体系层次不完备。轨道交通缺乏快速线路，地面公交缺乏网络化专用空间，营运缺乏能适应不同区域、不同发展阶段的运输组织模式。都市区尺度与骨干设施服务性能配置失衡。第三，注重道路交通基础设施扩容而忽视道路资源使用配置。未能体现高效运输模式优先的原则。交通需求管理过于依赖保有量控制，政策措施不协调。过度依赖车辆拥有控制手段，对机动车使用放任以及对停车设施无差异的供给策略，部分抵消了公共交通的发展成效。交通环境与社会公平重视不足是最大短板。忽视慢行交通、忽视交通对能源消耗和环境破坏的代价，对不同人群的出行公平性考虑不足。必须意识到并且承认，上海已经进入设施稳定和建设受限阶段，延续建设扩容来适应需求的发展路径难以

为继。

国外特大城市 and 世界级公交都市客运交通体系也曾在不同阶段面临类似问题，并做出了转型发展的共同选择。发展目标聚焦于改善环境质量和促进社会公平，以低碳目标倒逼交通结构转型，促进公共交通发展、复兴步行和非机动车交通；发展路径更加强调城市睿智增长，城市更新与空间开发聚焦公共交通走廊带，注重以本地化公共服务降低出行成本；发展模式更加依赖绿色交通和需求调控，以公交的多层次服务和多样化衔接，满足大都市区范围内客运交通对速度和容量的差异化需求，依托技术进步对机动车使用进行管理。

未来上海的人口和客运交通工具仍然保持增长态势，客运交通需求也将存在增长空间。3000-3200 万活动人口情景下可能达到 8000-9000 万人次 / 天，但出行特征趋于稳定、需求增速及增幅可预期。相比现状交通活动量增加 46%-56% 基础上，如果目标明确、措施坚决，机动化出行对于基础设施的负荷增幅可控制 20%-30%。交通系统发展必须考虑弹性应对能力，必须降低对单一交通方式特别是对小汽车的依赖。

在城市用地边界控制趋势下，优化人口、岗位、公共服务设施、公共交通骨干设施的空间配置关系，是削减人均消耗交通网络资源、削减人均交通负荷、促进交通结构转型的关键抓手，是维持未来交

通品质可接受、生活质量有保障的必要条件。上海市域范围道路骨架已经形成。高速公路、城市对外通道、黄浦江越江通道等控制性设施布局基本能够适应市域发展，但存在瓶颈路段和节点。鉴于车辆技术和车辆通行管理技术可预见的提升，上海市域特别是中心城区道路骨干网络能力应能符合城市中远期发展要求，通过既有系统的改造、局部新建形成与之相匹配的地方性道路网络，形成公共交通专用道网络、连续的非机动车道网络、分离度更高的步行网络等功能性网络。重点是建设快轨、改善公交、提升慢行。面向 2040 全球城市建设，上海应构建绿色交通为主导、新技术支撑、各类交通工具与运输组织模式优势互补，更安全、更易达、更绿色、更公平的综合客运体系，全面提升居民安全感、幸福感和满意度。

- **更安全**：建设各类交通服务方式和和谐共存的低冲突、低灾害出行环境，具备突发 / 紧急交通事件的应对能力。
- **更易达**：以有限资源供给和成本可负担，提供便捷、高效的交通服务。人均日交通出行时间不超过 70 分钟；中心城区依托公共交通实现门到门出行时间不超过 60 分钟、市域范围门到门出行时间不超过 100 分钟。
- **更绿色**：人均交通碳排放逐年降低、遏制总量增长速度并实现能耗、排放的削减。推动自行车的复兴、推动各类清洁能源交通工具的使用、推动车辆租赁和合用等新的交通模式，公共交通与慢行交通等绿色出行比例达到 80% 以上，通勤交通的公交分担率达到 45% 以上。
- **更公平**：提供灵活、多元的交通服

务，保障无车家庭的出行机动性；为老年群体、行动不便群体提供更人性化的交通服务；降低低收入人群的交通消费支出比例；根据通行效率、环境影响、弱势群体保障的原则分配路权及其它设施资源，贯彻落实公交优先。

为实现上述目标，上海客运交通体系发展战略应更加注重交通与用地的协调发展，更加注重差异化的服务供给，更加注重需求管理的综合性、协调性，更加注重环境品质与社会公平：

战略一：资源环境倒逼。以生态、用地、环境、能源强约束倒逼城市交通转型，控制并降低交通活动的环境影响和资源代价，探索无车区、少车区和减车区建设。

战略二：走廊集聚 (TOD)。以再开发的适度聚集实现有控制的增长，引导增长人口分布、增加居住与就业在地区及走廊带的平衡性，作为调控交通活动强度与模式的主要手段。轨道走廊带聚集新增人口的 70%，非通勤出行控制在 2.5km 以内慢行可达范围。（图 1、2）

战略三：完整客运体系。以再造轨道网络（容量扩充、功能调整和形态再造）完善大都市区客运交通层次结构，规划市

域快线形成“快线+普线”复合交通走廊，建设 TOD 走廊带；快轨贯通线直达城市中心区或接入轨道环线，建设大容量环向换乘枢纽体系。（图 3）

战略四：多方式协同。次级城市均应布设车站以形成直接、便利的对外交通连接能力；规划浦东客站、完善枢纽布局，形成公交 30 分钟可达的枢纽体系；增强公交与慢行整合，缩小公交相对小汽车出行劣势。

战略五：差别化分区。基于空间策略分区构建差别化的客运服务体系、交通基础设施配置与管理政策。土地资源稀缺地区对小汽车使用进行更严格的限制，实施拥有与使用、通行与停放目标一致的交通管理政策。分区交通策略如下：

中心区依托高密度轨道交通网络，形成“公共交通+慢行”为主导、清洁能源车辆的短租与合用为补充的客运交通模式。轨道交通提速、补缺，常规公交提质、优先，慢行交通连通、组合，道路交通慎建、严控。公共交通分担率达到 45% 以上，个体机动化交通分担率削减到 15% 以下。

外围区依托轨道交通与地面公交，确立公共交通在机动化出行中的主导地位。轨道交通增容、补缺，常规公交升级、扫

盲，个体机动化交通适建、适控。公共交通分担率达到 35% 以上，个体机动化交通分担率不超过 20%。

中心城周边地区发挥轨道交通交通引导、塑造城市空间的抓手作用，形成 8 条人口与产业集聚轴带，实施 TOD 开发策略。完善基础设施建设，加强公共服务配套，促进非通勤交通的本地化。

新城重点建设区（市）域“脊梁型”铁路与枢纽，形成独立的对外交通体系，至中心城的公共交通出行比重不低于 60%、轨道交通出行时耗不超过 1 小时。完善内部交通，在主要客流走廊建设中运量公交系统，建设小尺度路网和与绿道一体的宜人慢行交通网络，公交出行比重不低于 20%。

重点功能区结合所在区位及交通特征采取有针对性的交通发展策略。沿江发展带规划便捷、清洁的多模式公交系统；舒适、安全的慢行环境，成为低碳发展示范区域。为大型居住社区提供更经济、更快速、更符合居民出行时空分布特征的公交服务。

战略六：信息化支持。以信息化、智能化提高客运服务的人性化、多样性，以精细化管理支持需求的长效调节，维持

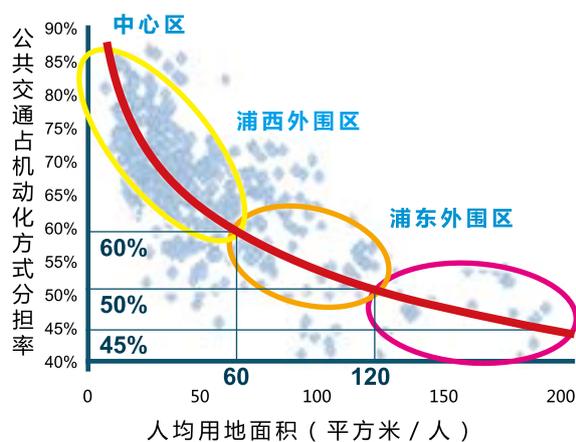


图 1，上海人均建设用地面积与公共交通使用比例关系

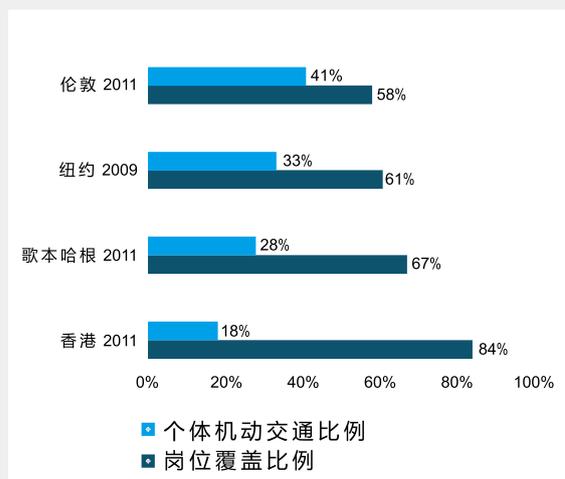


图 2，轨道交通站点步行 1000 米岗位覆盖率 VS 个体机动交通比例（全天、全目的出行）

大都市区交通供给与需求的基本平衡。

为此，建立公共交通优先导向下的城市客运交通发展政策与保障机制：

环境质量控制对交通运行管理的约束倒逼机制。以交通系统能耗、排放监测确定机动车牌照增加额度和通行费等机动车使用成本管理。主要交通政策制定、基础设施衔接的区域协同机制。强化长三角城市经济协调会市长联席会议制度在区域交通政策制定、交通基础设施建设衔接等方面的协调功能，统一考虑轨道交通、城际铁路、高速公路、跨海越江设施、机场港口布局规划，并延伸至设施运营和管理环节。交通枢纽与走廊带的土地利用——交通资源配置平衡机制。制定专门的 TOD 土地——公交规划协同编制管理及技术要求 通过控规等法定规划协调，明确场站用地及道路用地的标准、规模等指标，综合纳入土地出让招拍挂的前置要求（图 4）。通道资源使用和重大交通基础设施建设的多部门合作决策机制。以公共交通和慢行交通优先为基本准则，对重要通道利用方式与建设模式进行多部门合作论证 避免以工程可行性作为决策依据。

公交优先的建设政策（图 5）。制定持续稳定的公共交通投资和优先建设计划，重点建设快轨网和公交专用道网；探索“轨道交通 + 物业”的联合开发融资

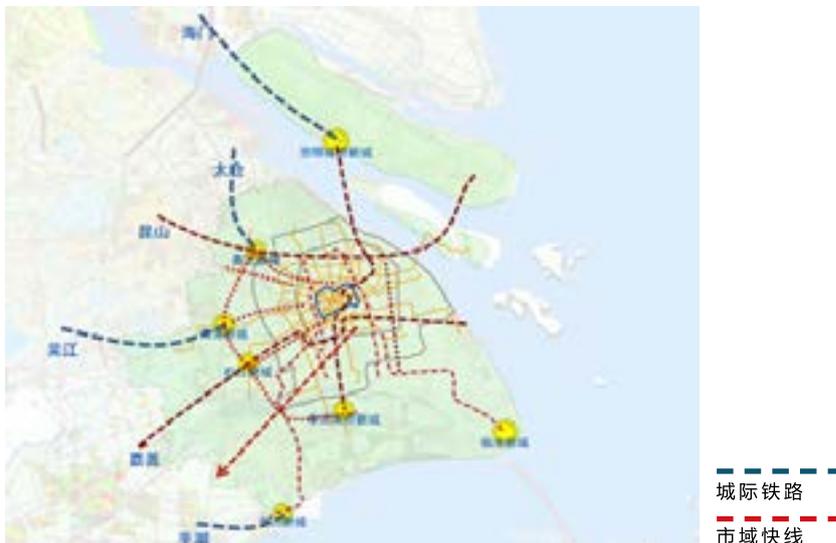


图 3，上海及近沪地区轨道网络空间布局概念图

模式，实现公共交通建设资金投入的可持续、可负担和高效率。既有设施使用和资源分配的绿色优先、低碳优先政策。以最大化既有设施的利用效率和出行安全为基本原则，鼓励灵活多样、低价清洁的集约化交通模式，鼓励新技术条件下的集约化交通模式，保障交通时空资源优先分配，更新管理规章推广定制班车、高承载车道 (HOV)；修订安全法规和保险制度，引导发展汽车租赁、共享、合乘；改善其它小型代步车出行环境。机动车交通主动需求管理政策。推动小汽车牌照拍卖从“私人财产到有偿使用权”的政策转型；推动出

行者预约计划实现交通时空资源均衡调节；建立基于交通资源和环境成本的道路使用定价。

未来三十年上海仍将处于交通系统发展的黄金时期，但无法沿用以基础设施增长为主的交通解决方案。必须转变发展理念与路径，实现更绿色、更可持续的交通发展，以支持全球城市建设目标。

有目标才会有效果，以坚韧之心行艰难之事，方能实现转型发展。迈向 2040—上海交通转型的最后机遇，需要勇气和智慧。

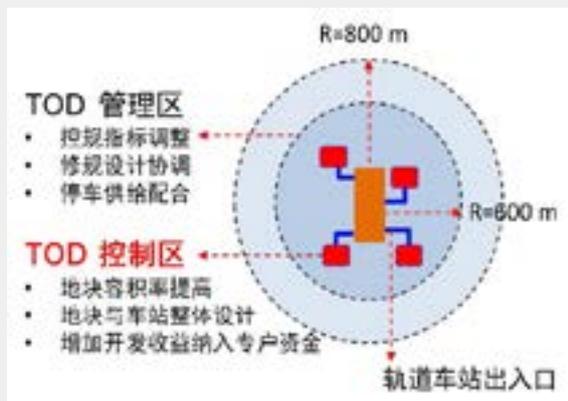


图 4，TOD (transit-oriented development) 模式图

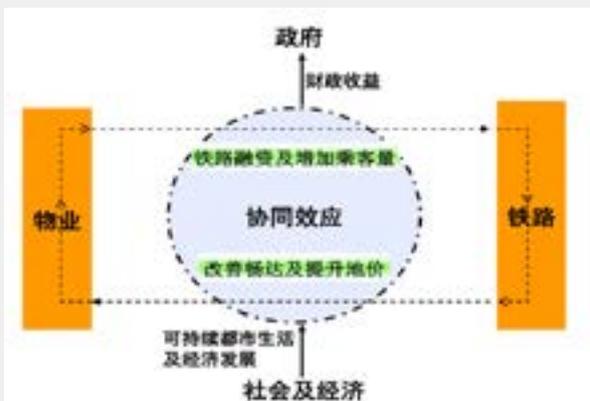


图 5，“轨道交通 + 物业”联合开发融资模式图

TOD (公共) 交通导向型开发项目的理论与实践

文字编辑 > 张晓辉、华晔



大松敦
日建设计执行董事

一、日本 TOD 发展概要

下面来介绍一下日本铁道发展的背景。从江户到明治时代,日本开始了现代化进程,当然也需要发展铁道。由于当时政府缺少资金,所以一开始政府就将铁道建设开放给了民间企业。1906年国家对干线铁道实行了国有化,一直到1980年代日本国铁实行民营化。但是郊区向市中心通勤用的郊区铁道仍然由民间企业建设。民营企业经营铁路需要盈利,所以早在1910年,日本的民营铁路公司就已经开始将铁道沿线和车站周边地区进行一体化开发了。

二战后的1960年代迎来了经济高速发展期,市中心聚集了大量人口,为解决东京都心住宅不足的问题,在东京郊外规划建设了一些新城和新居住区,这是民营铁路的又一个高速发展时期。也是从这个时期开始,政府推动郊区私营铁路与市区地铁的互通运行,减少换乘,今天的轨道交通变得更方便了。

东京的历年轨道利用人数近年有些微减,总体呈持续增长态势。

这是东京轨道互通运行的推移图,可以看到私营铁路与地铁的互通里程有成倍增长。现在郊区的私营铁路不但可以接入市区地铁,而且可以再次接入郊区的另一家私营铁路,我们现在可以方便地从城市的郊区一侧穿越市中心到达另一侧郊区。

简单介绍一下民营铁道开发模式。民营铁路开发有支出收入两大块,支出是

指土地收买,铁道建设,基础设施建设(站前广场、道路等)。要回收铁道和基础设施建设建设费,不能单靠车票收入,还要通过铁道开通和基础设施建设后带来的土地价值升值,以及商业服务设施建设等土地开发本身带来的土地价值上升、来回收投资建设费用。

民营铁路公司的盈利模式可以分为模式A, B两种。模式A就是前述土地升值,即沿线开发及人口增加确保铁路车票收益稳定,同时居住用地的升值带来房地产收益。模式B是指不断推进大型交通枢纽的开发,提升铁路沿线的品牌效应。同时铁路沿线建设商业设施激活客流,增加铁路收益。模式B现在是在市中心地价很高的情况下进行的,变得越来越不容易了。

作为都市型TOD开发的课题在于都心部土地不足、加之车站再开发后车票收入不会有太大的增加,因此近二三十年来城市中心车站基础设施改建的进展不大。铁道公司难以承担公共设施建设,需要联合民营开发商共同推动轨道交通和城市的建设。

作为解决上述问题的方针,第一步是官民一起通过学习会的形式来共同考虑车站地区的发展,编制开发导则。这种方式可能在中国比较少见。第二步是根据导则制定城市规划,协调车站周边各地块所有者的利益关系,从法律层面担保开发方案。最后启动核心项目,带动周边的开发项目。

二、日建设计的 TOD 案例

1、新都心型

第一个案例汐留项目,这是一个全新的站城一体化开发案例。汐留的新桥站是

一个铁道编组站旧址的再开发,这里有都营地铁浅草线,都营地铁大江户线和新交通百合鸥线三个车站,周边的建筑通过下沉广场,空中连廊系统与车站连接,形成了地下,空中一体化的城市空间。由于道路,车站,连廊,地块开发分属不同主体,协调工作量很大,最后是东京都政府发挥了主导作用完成了项目建设。

第二个案例埼玉新都心站位于郊外的场地,原来也是国铁的车辆段,在旧址上进行了再开发。因为离都心有一定距离,民间企业参与开发的积极性不高,所以车站南侧集中规划建设了国家政府机关的办公楼。北侧是埼玉多功能体育馆、可以举行体育赛事,音乐会,庆典活动等。当时总体规划是铁路两侧一起开发,为此设置了新的JR车站,提高了项目的站城一体化程度。

2、新车站型

顾名思义就是与新车站进行一起开发。第一个案例泉水花园项目(图1-3)开发其非常有特点之处在于将原来由地铁公司预定建设的狭长地铁站厅放到了邻接开发地块中(开发商提供了土地空间),不但解决了站厅狭小的问题而且完美地解决了车站与相邻地块一体化开发的问题,取得了一个双赢的结果。

最有动感的是第二个案例横浜女王广场,车站上部有4栋建筑一体开发建成。地铁车站通过一个巨大的建筑中厅与上部建筑完全地结合在一起。

第三个案例也是最新的案例,即涩谷站的HIKARIE,去年刚刚完成。涩谷站周边有五大开发项目,HIKARIE是最早的核心引领项目。所以从各种意义上它被赋予了很多复合功能,自上而下是办公楼、剧场、展示场、商业设施等。地下通

过一个地下广场与地铁车站连接，但是很遗憾结构上不是一体化的。

3、车站与车站周边公共设施一体开发型

第一个案例是新横滨站，原来的站前广场有一定规模，但是使用不便，跟周边城市的结合也不太好。相关部门同意站前广场土地的 1/3 可以用做开发、条件是进行广场改造和空中步行系统的网络化建设。由于项目的开发单位正好是铁道公司、所以项目开发的非常顺利。不但新建了车站综合大楼，而且改建后的站前广场非常紧凑便利。

第二个案例是东京站，以前的站前广场是 L 型的、进深很小、象一条道路。要寻找巴士站，出租站要走很长的距离。作为一个首都门户车站有大量人流聚集，却没有一个供人们滞留的场所。为此改造工程将站前广场改为三角形、缩短了原有长度、增加了进深宽度、增加了 2 层步行空间，并设置了长达 200 多米的大雨篷，不但有利于步行者逗留，而且也为东京车站创造了崭新的标志性形象。

4、道路网络改良型

是既有车站周边道路改良型项目，从数量上来看其实该类型的项目是最多的。东京丸之内 OAZO 项目遵循东京站大手町地区的开发导则，在街区中设置了地上，地下 2 条通向东京站和地铁大手町站的通道。

最后一个既有车站改良型项目是东京广场花园，这是一个新建项目连接原有的地铁京桥站的项目。项目开发方通过一个下沉广场连接车站，为地铁车站增设了站厅、厕所，电梯，自动扶梯等公共空间和设施、开发商方面通过出资连接并改造车站，将项目本身打造成了地铁上盖物业。

三、多方参与联合开发模式

日本的多方参与联合开发模式可以称为三方四段模式。三方为政府行政管理



图 1，泉水花园项目 - 城市走廊夜景图



图 2，泉水花园项目 - 总平面图



图 3，泉水花园项目 - 剖面图

部门，开发商，轨道公司。第一个阶段是三方共同学习，研究，制定导则阶段。第二阶段是政府研究制定基础设施规划，开发商研究开发规划方案，并且与轨道公司协商连接协议的阶段。第三阶段目前的趋

势越来越多的是开发商来编制城市规划方案，由政府部门来审批确定规划。第四阶段的要点是，开发商代建或承建的轨道交通车站连通设施移交轨道公司管理。开发商在公有地上代建的城市规划设施移交给政府

部门管理，在自身私有地上承建的城市规划设施一般由开发商自己管理。纯粹的公共基础设施还是由政府自己建设自己管理。

涩谷站地区是由 JR 站和数个地铁站和私营铁路站构成的枢纽站，周边有 5 个大型开发项目同时进行，为此需要在总体规划层面上进行协调，力图形成良好的车站周边环境。这个规划讨论 12、13 年前就开始了，当时提出的涩谷站地区开发导则如下：总体定位是面向全球的生活文化中心；发展目标是通过广场、坡道、沿街店铺提供步行回游空间，从而达到环境共生的目标。具体战略为：（1）涩谷传播；（2）谷地降温；（3）创造都市回

廊；（4）以人为本的社区营造；（5）营造安全安心社区；（6）强化涩谷风格；（7）市民参与。

涩谷站利用地形规划空中步行网络，将自然光导入垂直交通空间（都市核）都是开发导则重点强调的地方，这些在第一期开发项目 HIKARIE 得到了很好的贯彻。

与涩谷站改造开发相关的轨道公司主要是 JR、东京地铁、东急电铁 3 家。原来各家对于开发的利弊各持己见一直不能达成共识，由于第一期开发 HIKARIE 的顺利完成，加强了各家的开发信心。

3 家轨道公司通过对原有轨道线站位的移动调整，对接互通，大大改善了换乘条件。为站前广场改造和老旧建筑物的再

开发创造了条件。从涩谷站地区 5 大项目进度表可以看到，核心引领项目的成功是及其重要的。

四、小结

多方参与联合开发模式是一个多赢的结局。对于政府来说环境得到了改善，缓解了交通拥堵，推动了公共基础设施建设（人行网络系统的完善等）。对于开发商来说，提高了便利性和商业集客能力，提升了企业的社会形象，资产价值得到了提升。对于轨道公司来说，提高了轨道建设的投资效率，增加了轨道交通利用者，提高了轨道交通服务质量。

让作品 插上翅膀

TJUPDI 微信平台征稿启事



投稿要求及方式：

不限形式&体裁 / 关于规划人、规划事、规划生活、规划行业 / 原创、值得分享

投稿邮箱发送至：tjupdi_weixin@163.com（请注明作者姓名、单位、职务、联系方式等，文稿和图片均附件发送）

说不定在投稿后的某一天，您会收到一个小小惊喜。在未来，我们将提供更多的线上及线下活动，望您持续关注。



广州国际金融城起步区城市设计及控制性详细规划

项目地点：广州市天河区

项目规模：8平方公里

设计时间：2012年10月

完成时间：2013年9月

获奖信息：2013年度全国优秀城乡规划设计三等奖

项目关键词

规划围绕产业定位、地域特色、城市活力等基本要素，在充分分析金融城功能特点、从业人员多层次需求、岭南地域特色、广州历史文化、基地发展条件的基础上，融合中国传统文化天人合一的精髓，提出了“方城曲苑、古今交融”的整体规划概念，规划形成独具特色的“金融方城、岭南曲苑、财智翠岛、活力玉带”的空间结构，体现了“金融主导、完善配套”、“中国文化、岭南特色”、“尊重自然、保留历史”、“立体分流，智慧交通”、“生态低碳、绿色城区”五大特色。在城市设计的基础上，开展了岭南建筑、地下空间、绿色市政、综合交通、低碳绿色规划指标体系五个专项规划，从各个层面对控制性详细规划成果进行了技术支撑。除遵循广州市控规编制的基本要求之外，针对金融城高强度开发的现实，全面落实城市设计的思想和设计意图，规划形成了“1+8”地块管理控制图则体系。形成专家顾问组+深化设计团队+专项规划组+政府职能部门专责小组四位一体的工作组织结构。在后期跟踪服务阶段，建立了“以一携三，三方联合”的联合审查团队，保证方案的高效实施。

一、规划背景（图1）

为强化广州国家中心城市地位，引领广东省的产业结构升级，广州市委、市政府提出“金融强市”战略，开展了广州国际金融城的规划建设。在前期由17家国内外设计机构参加的11个国际竞赛的规划方案基础上，广州市于2012年9月组织开展了起步区城市设计深化及控制性详细规划工作。在落实这项工作中发现，一流的金融中心设计除了需要在功能复合、文化特色、景城一体、智慧交通、低碳生态、立体开发等多方面进行深入研究外，也需要创新适合这类复杂地区的控规编制



图1 金融城起步区区位图



图 4，城市设计总平面图

3.3. 规划规模

总计容建筑面积 498 万平方米，毛容积率 3.8，其中地上毛容积率 3.36。规划居住人口为 1.3 万人，就业人口为 17.8 万人。

四、规划特点（图 4）

4.1、借鉴国际经验与教训，研究金融城特点，构建金融主导、功能复合、具有 24 小时活力的金融城。

规划明确把 9 大类共 52 处“大、小”配套公共服务设施的内容与建设标准纳入地块控制指标，力争实现立体化、多业态、多层次混合布局，营造 24 小时活力的金融城。规划金融办公建筑面积占总建筑面积的 50% 以上，酒店占总建筑量的 8%、公寓占 6%、居住占 12%、商业占 15%。针对高强度开发，规划形成了高效复合的五层地下空间，其中地下 1-2



图 5，功能业态布局图

层为公共交通、商业、文化和停车功能，其余三层为地铁及新交通。（图 5）

4.2、塑造一个兼具中国文化内涵与岭南特色的国际化金融中心，通过小尺度街道空间营造丰富宜人的城市生活场景。

在地形、布局、建筑、细节四个层面融入岭南要素，创造出富有地域特色的城市环境。

规划增加东西向水系，连通现有南北向河涌，重现古时河涌水系图景，塑造金融水街；核心功能区布局方城，外围环绕水街，融入岭南水景；设计连续的骑楼界面或架空层步行环境，结合岭南庭院设计提供多样化的交往空间，营造浓郁的岭南生活风情；建筑表皮抽象传统岭南建筑的意象符号，并结合现代气候适应性的设计手法来表达岭南文化特色。（图6）



图6，金鹿湖岭南风情效果图

4.3、贯彻低碳理念，打造绿色城区。

规划以交通承载力确定开发容量及空间分布，创新交通组织，打造立体分流、换乘便捷、低碳环保的智慧交通体系。借助交通模拟仿真、交通智能诱导两大技术，以步行、自行车、公交等绿色交通出行占比80%以上为目标，将开发容量由600万平方米调整为500万平方米。结合6条轨道交通线8个站点进行建设容量分布，形成金融城起步区鲜明的天际线形象。采用风模拟技术，对规划方案进行评估，优化空间布局及建筑体量控制，实现金融城最佳的风环境。综合运用低影响（LID）开发、智能电网、分布式能源站、综合管廊等绿色市政技术，实现能源的综合利用，水循环利用率达100%。设置智慧城市展示中心，集中展示金融城的新理念、新技术。构建从规划到建设到运营全生命周期的完善的低碳生态控制体系，从低碳控制指引、低碳生态指标体系、绿色建筑设计的三大方面进行项目过程控制。明确场地综合径流系数和屋顶绿化率作为强制性指标，同时配合透水铺地比例、可再生能源利用率等10项指导性指标，实现金融城低碳生态看得见、能落地、可量化。

团队介绍

本项目由上海同济城市规划设计研究院与广州亚城规划设计研究院联合体作为深化设计编制主体，负责城市设计及控规的编制工作，主要设计人员为：夏南凯、刘晓、李京生、张尚武、刘冰、董明、张海兰、刘晓青、张涵双、苏运升、陈保禄、周炳宇、高萍、程大鸣、周燕妮、蒋理、黄守渤、林金龙、李建华、刘振威、刘俊杰等。顾问单位为华南理工大学建筑设计研究院，组织编制、技术协调与审查单位为广州市城市规划编制研究中心和广州市规划局天河分局，其他参与单位还有广州市交通规划研究院、深圳市建筑科学研究院有限公司、广州市城市规划勘测设计研究院，在此也一并表示感谢。

4.4、创新控制性详细规划管理体系，满足城市规划管理的需求。

针对城市规划管理的需求，规划对控制体系进行创新，形成了“1+8”地块管理控制图则体系，包括1张常规的地块管理控制图则，以及8张专项补充图则。在常规的地块管理控制图则中，增加岭南特色、低碳绿色、综合交通、绿色市政、地下空间等强制性和指导性指标，为后续精细化管理提供依据。在8张补充图则中，将功能业态、公共空间、低碳指标、岭南建筑特色、方案特点及相关系统性要素在各地块控制中予以落实，为后续规划建设提供参考。

4.5、创新工作机制及架构，形成专家顾问组+深化设计团队+专项规划组+政府职能部门专责小组四位一体的工作组织结构。

在规划期间共计召开市领导汇报会议10余次，专家顾问咨询会议20余次，

政府职能部门对接会议10余次，专业协调会议50余次。在规划后期跟踪服务阶段，建立了以市规划局领衔，联合审批组、专家顾问审查组以及综合服务组（规划编制单位及组织单位）的联合审查审签制度。

五、规划实施

已完成与广州市城市总体规划纲要、土地利用总体规划的完全对接；已完成厂房的搬迁和土地收储工作；已完成村庄拆迁工作，被拆迁村民按照规划全部就近安置。市重点办已完成竖向设计、综合管廊设施等7个实施性专项规划设计，并同步开展工程设计招标。2013年6月21日，召开广州国际金融城建设动员大会及奠基仪式。目前起步区首期基坑开挖工程已开始动工建设，已累计出让10块商业用地，出让地块总用地面积为19.7万平方米，并同步启动了地下空间的开发建设。

城市副中心规划与城市轨道交通 ——以广州金融城为例

项目地点：广州市天河区
项目规模：8平方公里
设计时间：2012年10月

完成时间：2013年9月
设计人员：刘冰、张涵双、颜淋丽等
获奖信息：2013年度全国优秀城乡规划设计三等奖

广州金融城作为一个以国际金融中心为主要功能的副中心，必须要满足未来大规模人流、物流高效集疏的需要，实现金融城与广州市、珠三角、东南亚以及全世界的高效交通联系。由于金融城位于主城区内，其建设必然会极大地改变城市的交通联系格局，而既有的交通规划显然无法应对这一重大变化。因此，在“广州金融城规划设计”项目中，同步开展交通规划研究至关重要。从国际竞赛方案到规划设计深化，交通与用地和空间规划进行了全过程的整合，其中包含整体研究和起步区规划两个层次。这不仅有利于总体方案的制定和优化，对于有效落实 TOD 战略也具有十分重要的作用。

一、城市转型发展与轨道交通建设的关系

一个高效集约的城市结构，离不开交通系统与用地布局的良性互动。轨道交通作为城市交通网络的骨架，直接影响到城市的交通服务能力和水平，是塑造城市空间结构的一支重要力量；而它的运行效率又很大程度上取决于城市空间战略以及由此形成的城市布局与轨道线网的关系。

1.1、新型城镇化要求加强公共交通建设，引导城市转型发展

根据《新型城镇化规划（2014-2020）》，我国常住人口城镇化率将由53.7%提高到2020年的60%。要将城市规模与交通拥堵、环境污染等城市病的“解耦”，实现集约、绿色和可持续发展，必须要转变城市发展模式，实施新型城镇化战略。我国已经明确“将公共交通放在城市交通发展的首要位置”（国发【2012】64号文件），科学有序推进城市轨道交通建设，通过大力改善公共交通来引导城市空间结构的优化。

1.2、大城市逐渐迈入“地铁时代”，公交系统面临升级调整

随着我国轨道交通的投资审批权下放，在未来相当长的一段时间里，轨道交通将迎来建设潮，估计至2020年轨道交

通投资将达4万亿元，有越来越多的大城市迈入“地铁时代”。截至2013年3月，我国内地已有18座城市、74条轨道交通线路开通，运营里程达2349公里；同期共有31座城市、90条线路、2209公里轨道交通在建。快速、大容量的轨道交通建设不仅促进了公交系统的升级，也给城市空间结构优化调整提供了难得的机遇。

1.3、依托轨道交通建设城市副中心，促进 TOD 战略实施

轨道交通建设与城市副中心发展的关系十分紧密。副中心是城市重要的功能区域，具有服务范围广、开发强度大、交通需求高的特点，并要求很高的建成环境质量。在道路空间和容量有限的条件下，通常需要建设快捷、大容量、高可靠性的轨道交通，并实施 TOD 战略，以提升副中心地区的可达性，加强副中心的客流集散能力。

二、广州金融城的案例概况

2.1、金融城的一般特征

金融城是以金融产业为核心的功能区，是金融服务机构的聚集地，在开发建设和交通联系上具有一些共同的特点。1 大客流：金融城以第三产业为主，商务办

公空间规模大，就业人口密度高，人流集散量大。区内有舒适的慢行系统、发达的公交系统，但道路和停车资源紧张。2 强辐射：由快速交通承担长距离的对外联系，依靠换乘枢纽组织多向客流。3 多层次：提供高级别的交通服务，如直升机。4 高科技：交通信息化和智能化水平高。

2.2、广州金融城的功能定位

世界级金融中心已向亚太地区转移，而伴随着人民币的国际化进程加速，广州作为国家对外开放的主要城市，是提升人民币在东南亚区域地位的重要空间承接平台。广州金融城将依托银行业和保险业基础，以面向中小型企业的融资、贸易咨询平台等业务为特色，打造与香港功能互补的专业型金融中心，构建珠三角金融中心体系。

2.3、金融城与城市结构优化

广州市经历了从“南拓、北优、东进、西联”到以“南拓、东进”为主的过程，继而强调“中调”，即主城区“优化与提升”的品质战略转移，着力完善广州的国际化、现代化服务功能。其中，“琶洲-员村地区是主城区六片重点地区之一，将建设金融服务聚集区，优化中心区功能布局，完善产业空间结构。金融城将与白云新城、

白鹅潭地区、大学城、奥体新城、新客站”一起，共同打造主城区的多中心结构。

2.4、广州金融城的交通规划

广州金融城地处主城区珠江北岸，整体范围总面积为 7.5 平方公里，其中起步区为 1.32 平方公里。该地区现状道路交通已趋于饱和，规划交通条件复杂，因而交通系统的合理规划对于金融城的发展至关重要，当地政府对此高度重视。在国际招投标、城市设计和控规深化等各个阶段，都要求与规划设计同步开展交通分析和交通规划工作。（图 1）

三、广州金融城的交通系统分析

3.1、交通规划理念和策略

根据金融城的功能定位，确立了“全球视野、公交都市、立体分流”的三大规划理念。同时，制定了三大规划策略。1 城内慢生活：打造核心区的岭南悠闲空间，以步行和自行车方式为主；2 地面绿公交：引导城内绿色低碳出行，以公共交通和电动车方式为主；3 地下快节奏：保证对外的便捷进出，以轨道交通和小汽车方式为主。

3.2、交通可达性和承载力分析

面向国际化和区域化服务，广州金融城的时空可达性目标为“10/20/60”，即：通过广佛环线 10 分钟到达广州南站；通过广佛环线 20 分钟到达白云机场；通过高速公路或轨道网络 60 分钟到达珠三角主要城市。但由于轨道线网的规划编制先于金融城，城际轨道未在该地区设站，与对外门户的衔接不便，不满足区域可达性的要求。

考虑金融城的通勤人口数量大（规划总居住人口 13.8 万，就业人口 44.5 万；起步区居住总人口 1.3 万，就业人口 17.8 万），交通需求分析的重点是早晚高峰的通勤交通，包括到达、离开金融城



图 1，广州金融城区位示意

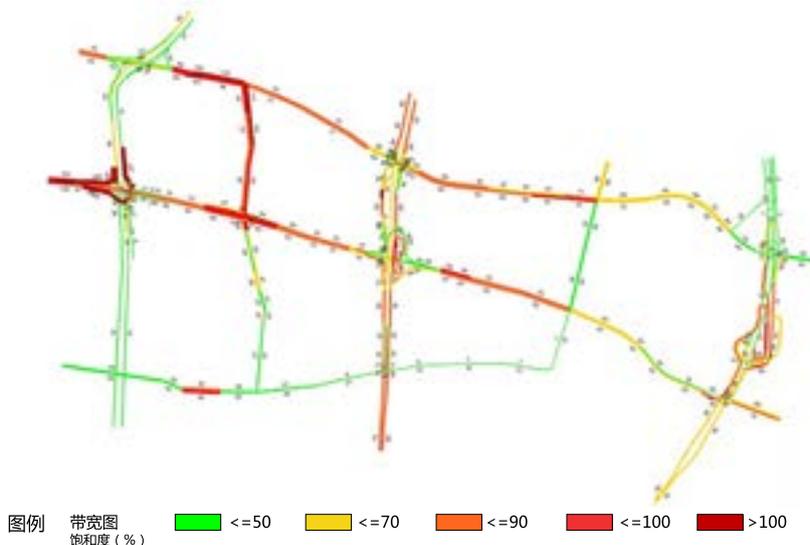


图 2，广州金融城现状道路饱和度

的交通和过境交通两大部分。由于老城、珠江新城、金融城三大中心邻近，金融城的建设将进一步强化主城区东西轴向、南北跨江方向上的向心吸引力，对交通系统形成极大的挑战。而在交通供给方面，除了水上巴士，主要是道路系统、地面公交和轨道交通系统。对出入口道路的分析发现，现状主要对外走廊已经饱和，未来的道路供给能力也十分有限；地面常规公交则无法提供快捷的服务。参考国际经验，并根据广州交通研究所的模型测算，为支撑金融城起步区 498 万平方米的开发规模，规划出行方式结构必须达到 80/70，即公交占机动化出行的 80%，轨道占公交出行的 70%。（图 2）

通过交通承载力分析可知，金融城的交通必须以轨道交通为主体，但原有规划已不

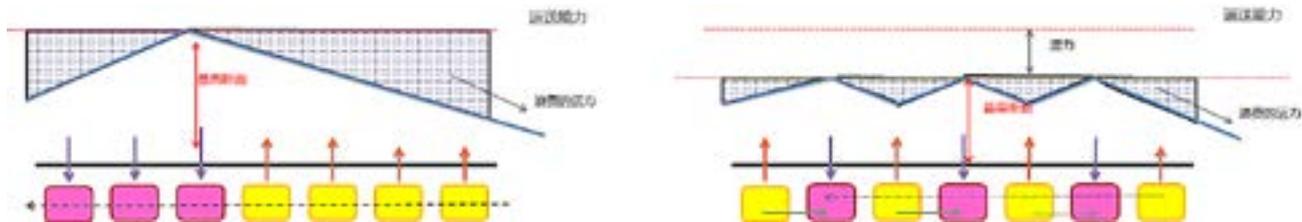


图 3，反向制衡的走廊 TOD 策略

能适应金融城的发展，表现为轨道交通运力不足；轨道线网和站点密度低；轨道站点与客流集散点分布不匹配，服务不便。

四、广州金融城的轨道交通规划

4.1、轨道交通走廊 TOD 策略

目前，我国规划设计中的 TOD 策略基本停留在站点层面，重视站点地区的高密度和复合开发；但从轨道交通运营的角度，走廊层面的 TOD 开发更为重要。尤其是在潮汐特征明显的发展轴上，为避免若干站点连续上客而导致高峰断面客流过大的情况，应将职、住功能适当间隔布局，以达到反向制衡的效果。广州金融城规划就是将主要的居住用地布局在起步区西侧，以均衡轨道断面客流分布，减少运力资源的浪费。（图 3）

4.2、轨道交通线网调整规划

借鉴伦敦、纽约、巴黎、东京等经验，广州金融城对原有轨道交通规划进行了调整和完善。一方面将轨道交通线路引入金融城内部，沿花城大道、临江大道（预留）增设新交通系统，提升轨道交通的网络化服务水平。一方面优化站点布局，结合新交通增加轨道站点，提高站点覆盖率，并在广佛城际线上增加了金融城站，满足该地区快速直达城市对外交通门户的需求。（图 4）

4.3、轨道交通系统深化设计

从便利乘客使用、集约利用空间、减少设施投资的角度，广州金融城的轨道

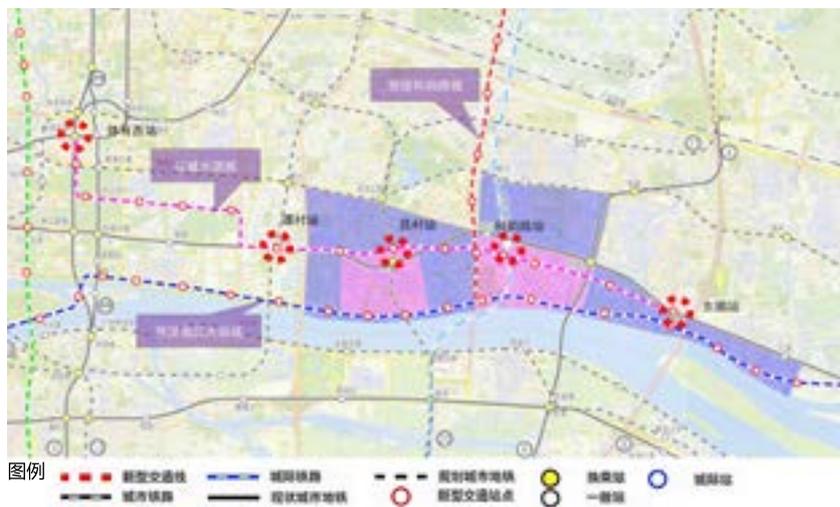


图 4，轨道交通线网调整规划

交通在深化设计中紧密结合用地开发和道路设计，采用了路轨一体化和城站一体化的方法 将轨道交通空间与公共活动空间、环境美化空间、市政基础设施空间加以有机整合和协调。在深化设计的基础上，广州金融城还制定了道路交通控制图则，将轨道交通及其他交通设施的控制要求具体落实到地块开发中。

五、广州金融城的经验总结

广州金融城作为广州市的重大项目，其规划具有重要的示范意义，它在轨道交通规划方面也形成了可供借鉴的经验。

5.1、交通与用地全过程交互的规划设计，有利于避免重大的决策失误。

在快速发展时期，要重视城市布局结构的动态变化对交通系统的影响，重视轨道交通网络的适应性。交通规划在项目初始阶段介入，有利于优化交通系统并发挥其主动引导作用，避免错失良机。

5.2、城市副中心的开发规模，取决于所处的区位、交通条件、功能配比、空间布局等多方面的因素。地区的轨道交通承载力不是简单地由轨道线路和站点数量所决定，关键是剩余容量，这必须依靠科学的定量方法，对网络、走廊和节点进行多层次分析。

5.3、TOD 是改善轨道交通运营和服务的有效措施。在规划设计中，既要重视站点 TOD，更要重视走廊的 TOD，通过优化轨道沿线的用地结构，均衡线路上的断面客流分布。

5.4、城市副中心是高强度的客流集散地区 要加强一体化的交通规划与设计，将轨道交通与城际、常规公交、慢行交通等紧密衔接，打造安全、高效、绿色和高品质的交通系统。



教学相长，产学共建 ——河南省卫辉市总体规划联合教学实践

撰稿 > 朱玮 同济大学建筑与城市规划学院规划系 副教授

“城市总体规划”是同济大学城市规划专业本科教学的重要设计课程之一，凭借优质的教学师资、长期积累的丰富教学经验，以及所谓“真刀真枪”——以实际规划项目为教学实践载体的做法，成为国家精品课程。

2014年8月《河南省卫辉市城乡总体规划修编（2014—2030）》由上海同济城市规划设计研究院（王新哲副院长、李继军所长）负责，建筑与城市规划学院规划系教师（王德教授、朱玮副教授、庞磊老师）以及12名本科三年级学生以此作为总规教学平台。整个团队共计约30人。

整个教学经历了三个阶段：

第一阶段为预备阶段。2014年6月底，学院举行了总规教学动员会，进行学生分组，与规划师团队见面。暑假前期，

部分学生在规划师指导下，进行了一些前期基础资料整理与准备工作。

第二阶段为现场实习阶段。主要任务是让学生全面了解规划对象，收集资料。2014年8月底至9月初，团队全体成员在卫辉市进行调研。为了教学的完整性，学生在规划师团队已完成第一轮调研的基础上，再次进行完整的用地调研、乡镇调研、乡村调研与部分部门的访谈调研。规划师与规划系教师一起对学生进行指导。

第三阶段为课堂教学阶段。2014年9月初至今，规划师团队集中参与指导学生进行基础资料汇编，教师与规划师与学生们一起进行了若干重要问题的集体讨论。

本次联合教学是一次新的尝试。以往的总体规划教学通常基于教师工作室的实践项目，而规划院全程参与教学尽管仍

在经历探索与磨合，这种合作模式的部分优势已经显现。

首先，在现场教学组织上，规划师团队与教师紧密合作，各有侧重，双方的互补合作有效提升了现场教学环节的质量。规划院主要负责与甲方沟通、行程安排，且每个规划师在调研环节全程带领一个学生小组开展工作，大力支持弥补了实战教师人员的不足，使得学生可以及时获得实践调研的指导。通常在指导教师为2人的条件下，只能有选择地随学生调研，而有了规划师的实地带队，教师则可将更多精力集中在教学安排，讨论学习等专业事务上。

其次，在课堂教学环节双方亦有互补。得益于规划师在具体编制技术指导方面的分担，发挥了规划院所具有的掌握编制技术、规范前沿的优势和丰富的实际工作经验，使得学生更好地“接轨”，掌握



规划编制的规范性以及有效、高效的编制方法。与此同时，任课教师在全方位地指导学生总规各个环节的基础上，可以聚焦于提高学生的高层次思维能力，进行教学创新，集中思考并讨论若干总体规划的相关的重大问题。

再次，在实际效果方面双方各有收益。教学方面通过规划院的《教学支撑计

划》获得资金支持，保证了高品质的教学条件；通过有效的分工合作，减轻了教师的工作压力。规划院也对一些完成度较好，有一定创意的教学成果，进行有选择地纳入项目成果，给予项目本身有益的补充。

总体来看，本次总规联合教学实践是一个规划院、教师、学生三方共赢的探

索，更多的价值有待观察。实践过程中也暴露了一些问题，规划师的全程带领一定程度上引发了学生的依赖性，责任意识有待提高，主动思考、解决问题、与人沟通的锻炼相对不足，需要引起重视并加以纠正。



获奖喜报 2014 年度 评优

规划一所
吴晓雪



规划二所
占晓松



规划三所
龙微琳



规划五所
赵兆



规划八所
刘峰成



优秀新人奖

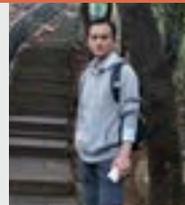
市政所
张瑞金



丝路研究中心
于姗姗



创研中心
汪劲柏



城开分院
宋嘉



教师创作中心
贺亮



优秀主管奖



优秀员工奖



优秀管理奖



特殊贡献奖



优秀集体奖



求精·做实·解难·创新

同济规划简讯

TONGJI PLANNING NEWSLETTER

发行

上海同济城市规划设计研究院

主编

周俭

副主编

张尚武

编委

周玉斌、王新哲、肖达、李鹰、王颖、俞静、梁洁、马强、罗志刚

特约编辑

孙施文、戴慎志、李京生、唐子来

设计 | 校对

贺飞、张知秋、陆佳元、顾鲁燕

免费订阅

可通过邮箱订阅 tjupdi_news@163.com

可通过电话订阅 55619588-1523/1525 宣传办

来信明细：姓名、公司名称、投递地址、邮政编码

联系方式

上海市中山北二路1111号 同济规划大厦

邮箱：net@tjupdi.com | 网址：<http://tjupdi.com>

创刊

2010年9月

封面图片来源

广州国际金融城起步区城市设计及控制性详细规划