

古坊保护

蘇州古城52.53號(局部)街坊詳細規劃

苏州旧城建设办公室

浙江省城乡规划设计研究院

东南大学出版社

古坊保护

苏州古城 52 号、53 号(局部)街坊详细规划

规划主持单位 苏州市旧城建设办公室

主管主任 瞿慰祖

技术主持 金家骏

规划编制单位 浙江省城乡规划设计研究院

技术负责 章济宏

规划负责 陈伟明

规划设计 陈伟明

顾 浩

市政设计 苏州市规划设计室

施进华

东南大学出版社

前 言

1988 年 12 月由苏州市旧城建设办公室主持,并委托浙江省城乡规划设计研究院和苏州市规划设计室(协作)编制苏州古城 52、53(局部)街坊详细规划。这次规划的指导思想是针对苏州古城区全面保护古城风貌的要求,结合我国近年试行的有关城市土地和城市开发的改革措施,在借鉴兄弟单位规划思想的基础上,提出以政府干预、城市土地市场需求趋势、功能和环境为主要规划标准的“趋势规划”思想。1989 年 7 月 3 日至 4 日,由苏州市城乡建设委员会组织邀请北京、南京、杭州等地专家、学者及本省、市有关部门的领导、工程技术人员 60 多人对街坊规划设计方案进行了研讨,会后,苏州市旧城建设办公室根据研讨会上提出的意见,组织规划设计单位、市规划局等研究确定了对规划的修改内容。1989 年 12 月 7 日至 8 日又由苏州市城乡建设委员会,组织邀请了北京、南京、上海、杭州、苏州等地的专家、学者和本市有关部门的领导及工程技术人员 60 多人再次对规划设计方案进行论证。会后,苏州市旧城建设办公室根据论证会上提出的意见,再次组织市规划部门和规划设计部门商定修改方案。1990 年 6 月 14 日至 16 日,再一次由苏州市建设委员会邀请北京、南京、上海、苏州等地专家、教授、学者对修改后的规划设计方案进行答辩鉴定,最后修改定稿后,由苏州市旧城建设办公室将正式规划设计文本上报市规划局,经市建设委员会初审后,报市政府审批,1992 年 1 月 17 日经苏州市人民政府批准为控制性规划。本规划在 1991 年度全国城乡建设系统获部级优秀设计(城市规划部分)表扬奖。

参加研讨、论证、鉴定会并给以指导帮助的专家、教授、学者有南京市规划局总工程师陈福鏊,同济大学教授邓达平、副教授阮仪三、陈秉钊,东南大学教授鲍家声、副教授夏祖华,江苏省建委规划处高级建筑师马维源,江苏省城市规划设计研究院总工程师王化兴,中国城市规划设计研究院详规所所长高级规划师刘德涵,深圳咨询中心总规划师孙骅声,城市交通研究所高级规划师倪学成,上海市房屋科研所副总工程师吴政同。建设部副部长周干峙亲临会议并对苏州市古城内的街坊详细规划提出了指导意见,谨此表示衷心感谢。

参加街坊现状调查、资料统计分析的有苏州市旧城建设办公室周鑫元、王荣明等。

目 录

- 规划依据
- 规划工作框图

第一章 历史与现状	1
(一)人口	1
1. 居住人口	1
2. 就业岗位	1
3. 流动人口	1
(二)经济状况	1
(三)用地	1
(四)道路交通	2
1. 道路	2
2. 停车场	2
3. 公共交通	2
4. 对外交通	2
5. 交通流量	2
(五)建筑	3
1. 住宅	3
2. 商业服务公建	3
3. 文化教育	3
4. 医疗保健	3
5. 其它建筑	4
6. 房屋产权、建筑质量	4
(六)文物古迹	4
(七)环境与市政设施	4
第二章 现状存在的主要问题	5
(一)交通拥挤	5
(二)土地使用不尽合理	5
(三)住房水平相差悬殊	5
(四)环境差	5

第三章 规划思想——趋势规划	5
(一)趋势规划思想	5
(二)政府干预	5
(三)市场力	6
1. 相对地理位置	6
2. 交通条件——顾客集散能力	6
3. 城市商业中心及其分布	6
4. 商品和土地需求预测	6
5. 收益率的空间分布	7
6. 收益率的行业分布	7
(四)功能和环境	8
第四章 规划目标和规划方案	8
(一)规划目标	8
(二)经济结构调整	8
(三)用地调整规划	8
1. 用地调整原则	8
2. 公建用地规划	8
3. 住宅用地规划	9
4. 绿地规划	9
5. 用地兼容性	9
6. 地下空间利用	9
7. 规划居住人口	10
(四)道路交通系统的完善	10
1. 交通源	10
2. 道路交通规划	10
3. 停车场规划	10
(五)市政管网规划	10
1. 排水:雨水、污水分流制	10
2. 给水	10
3. 煤气	11
4. 供电	11
5. 电讯	11

第五章 规划控制 11

 (一)规划文件 11

 (二)规划控制指标说明 11

第六章 更新改造的可行性分析 12

• 附图和附表:

1. 区域位置图 16

2. 街坊建设概况图 17

3. 用地现状图 18

4. 道路水系现状图 19

5. 街坊建筑性质现状图 20

6. 建筑质量现状图 21

7. 建筑层数现状图 22

8. 建筑产权现状图 23

9. 古迹保护示意图 24

10. 现状用地结构图 25

11. 政府干预用地模式 26

12. 收益率分析表 27

13. 收益率空间分布图 28

14. 收益率分布分析图 29

15. 市场力用地模式 30

16. 规划总平面图 31

17. 绿地古迹规划图 32

18. 人民桥北端交通组织 33

19. 新市路至人民桥段交通疏解示意图 34

20. 街坊管线综合规划图 35

21. 街坊道路断面规划图 36

22. 街坊规划地块编号图 37

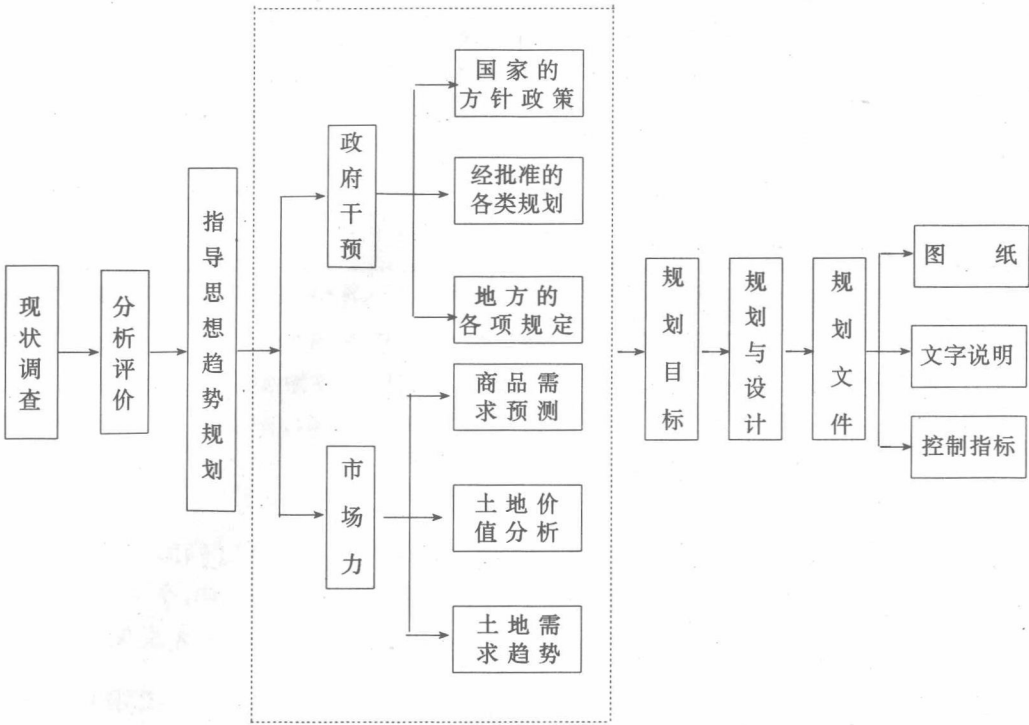
23. 人民路两侧和新市路北侧街景规划图 38

24. 东大街东侧和大运河北侧立面图 38

• 规划依据

- 1.《城市规划法》
- 2.“苏州市城市总体规划说明”
- 3.“苏州市古城区环境容量控制规划”
- 4.“盘门风景名胜区规划说明”
- 5. 中华人民共和国国家标准“城市用地分类与建设用地标准”(草案)
- 6. 中华人民共和国公安部、建设部“停车场规划设计规则”(试行)
- 7. 中华人民共和国建设部“居住区规划设计规划”(讨论稿)和其他规划。
- 8.“苏州市 52 号、53 号(局部)街坊详细规划评议会纪要。”
- 9.“关于苏州市古城区 52 号、53 号(局部)街坊详细规划论证意见”

• 规划工作框图



第一章 历史与现状

52号、53号(局部)街坊,位于苏州古城南部,是苏州市的南大门。规划范围北起新市路和竹辉路,南至大运河,西侧以东大街为界,东边至人民路以东50m。总用地面积27.73公顷。居民有3079户,9861人。本地区地处古城区南部的边缘地带,历史上是农地。50年代开始,陆续建造了市第五人民医院、南园新村、实验小学等。所以,本地区是苏州古城与城南新区的结合部,其建筑形式和路网结构有别于苏州古城风貌。(附图一、附图二)

(一)人口

规划区人口问题,从居住人口、就业岗位数及本地区的流动人口三方面分析。

1 居住人口

规划范围内,居住人口共3079户,9861人。平均每户人口3.2人。全区平均居住人口毛密度为356人/ha。本地区因公建用地所占比例较高,居住人口毛密度偏低,人口密度分布不均。多层住宅地段密度较高,一、二层简易住宅地段密度较低。(见表1)

2 就业岗位

本地区有就业岗位6912个。以第三产业就业岗位为主,占82.5%。各部门就业岗位数的分布详见表2。就业岗位主要集中分布在人民路两侧。

3 流动人口

流动人口由下列几部分人流组成:

- (1)汽车客运公司和轮船客运码头来往旅客;
- (2)到本地区购物、办事的人口;
- (3)旅馆接待旅客;
- (4)到本地区就业的人口;
- (5)到第五人民医院就诊病人;
- (6)其他。

表1 居住人口统计

居委会名	户数(户)	人数(人)	用地(ha)	人口毛密度(人/ha)
南一	615	2025	7.8	260
南二	398	1255	3.08	407
南三	646	2085	2.77	753
南门	476	1476	4.44	332
南门新村	55	159	0.64	248
西二路	331	971	7.12	136
化工新村	521	1775	1.6	1109
幸福村	37	115	0.28	412
合计	3079	9861	27.73	356

本地区有全市性的商场、市场,还有交通枢纽汽车客运公司和轮船客运码头,日流动人口约25万人次以上(见表3),比居住人口多达25倍,流动人口主要分布在汽车客运站、轮船码头、人民路两侧和南门市场等。

表2 各部门就业岗位分布

部门	就业岗位数(个)	百分比(%)
第二产业(工厂)	1210	17.5
第三产业	5702	82.5
其中:机关	399	5.8
商业服务	2626	38.0
医疗保健	385	5.6
文教	148	2.1
交通运输	1576	22.8
仓库	409	5.9
其它	159	2.3
合计	6912	100

表3 流动人口统计

人流	日流动人口(万人次/日)	年流动人口(万人次/年)
汽车长途客运站	3.3	1204.5
客运码头	0.5	182.5
购物人口	14.0	5110
住宿人口	0.1135	41.428
就诊病人	0.0189	6.8985
就业岗位	0.6912	252.288
合计	18.6	6797.6

注:“购物人口”特指到南门集贸市场购物的人流。资料来源:苏州市场南门工商所1988年12月25日统计。

表3日流动人口总计18.6万人次,购物人口仅限进南门贸易市场购物顾客,不包括在人民路两侧商店购物顾客。因此,加上这部分购物顾客,以及到车站码头预买车船票,接送旅客、办事等人流,本地区的日流运人口将达25万以上。

(二)经济状况

本地区经济部门以第三产业为主,第二产业仅江南轻工机械厂一家。第三产业中,有商业网点199个,旅馆21家,储蓄所3处等。第三产业就业岗位、产值、利润在本地区均占多数。(详见表4)

(三)用地 (附图三)

规划范围:新市路和竹辉路以南,大运河以北,东大街以东,距人民路东侧50m以

西为界线。总用地 27.73 公顷。其中,主要是居住用地和公建用地,分别占 50%和 30% (见表 5),还有少量的工业、仓库、基建用地。值得注意的是占地有 27.73 公顷,居住有 9861 个居民的范围内,几乎没有公共绿地。按 9861 人计算,全区人口毛密为 356 人/ha,居住人口净密度为 694 人/ha。

(四)道路交通 (附图四)

1 道路

城市南北主干道人民路在规划范围内穿过,城市内环路(新市路、竹辉路和东大街)围绕本地区北侧经过。区内部道路主要是西二路和兴业路。大运河沿规划范围南侧流过。(见表 6)

表 4 规划范围经济简况

部 门	职工人数(人)	年产值(万元)(%)	年利润(万元)	年人均利润(元/年)
第二产业(工厂)	1210	2174(9%)	148	1223
第三产业	5702	21942.87(91%)	1283.4	2251
其 中	商业服务	2626	19684.8	946.4
	交通运输	1576	1980	275
	机 关	399		
	仓 库	409		
	医疗保健	385		
	文 教	148		
	其 它	159	278.07	61.8
合 计	6912	24116.87	1431.4	2071

表 5 现状用地平衡表

用地项目	用地面积(ha)	人均用地(m²/人)	百分比(%)
总 用 地	27.73	28.1	100
商业用地	3.07	3.1	11.1
其它公建	5.04	5.1	18.2
居住用地	14.0	14.2	50.5
绿 地	0	0	0
道路用地	3.08	3.1	11.1
工业用地	0.09	0.1	0.3
仓库用地	0.95	1.0	3.4
基建用地	1.02	1.0	3.7
河流用地	0.48	0.5	1.7

注:按现有居民 9861 人计算人均用地。

内部次要道路路面宽约 2.5—3 米。路面材料有三种:混凝土砌块、碎石及少部分素土路面。

道路总用地 3.08 公顷。

表 6 道 路 简 况 表

路 名	红线宽(m)	级 别	说 明
人 民 路	40	城市主干道	局部在规划范围内
新 市 路	24	城市干道	
竹 辉 路	24	城市干道	局部在规划范围内
东 大 街	18	城市道路	局部在规划范围内
西 三 路	18	城市道路	现南门市场
兴 业 路	18	城市道路	现南门市场
大 运 河		六级航道	

2 停车场

市汽车客运公司和客运码头集散大量人流,本地区日流动人口超过 25 万人次,每天有大量人流车流到达或经过本地区。但本地区几乎没有机动车停车场和专用的自行车停车场。机动车占用机动车道停车,自行车占用人行道停车。结果造在行人占用车道,导致交通混乱和阻塞。特别是客运汽车公司和轮船码头,几乎没有停放出租车和迎送旅客车辆的停车场的用地。

3 公共交通

有 1 路、103 路、13 路、14 路和 16 路共五条公交线路经过本地区,其中 1 路在人民桥西北侧始发。平均每天在本地区上下公交车的旅客约 6 万人次。高峰时间,平均两分钟一班车。

4 对外交通

此处指城市对外交通。市客运汽车公司和客运码头在规划范围内。它们的运营情况见表 7。现已在苏州北面平门建好另一汽车站,预计,将会有部分原来穿过市区的车次将分流到新客运站。

此外,在本地区的西二路与兴业路交叉口,设有省石油公司苏州分公司加油站。日均接待小车约 80 辆,加油量 4.7 吨(见表 7)。

表 7 对 外 交 通 情 况

单 位	日迎送旅客(人次/日)	年货运吞吐量(t/年)
市汽车客运公司	33 000	
轮船客运公司	5 000	110 000
合 计	38 000	110 000

5 交通流量

根据观测资料,人民路交通拥挤状况很严重。机动车尚未达到设计通行能力,但非机动车已饱和,1988 年,高峰小时自行车流量已超过道路通行能力的 157%。而且,由于以下原因,使自行车流量更加拥挤:①人民路近人民桥一段,道路纵坡达 2.5%,减慢了

自行车行驶速度;②长途汽车站、客运码头的旅客以及道路二侧商店顾客穿越人民路;③长途汽车、码头疏运货物卡车、粮油公司车队车辆进出人民路等都严重干扰自行车流动。(见表 8、表 9)

表 8 人民路路段全日交通流量

年 份	机动车(辆/日)	自行车(辆/日)
1985	5479	5 2829
1988	8156	9 5530

* 资料来源:苏州市公安局交通警察支队

表 9 人民路路段高峰小时交通流量

年 份	机动车	自行车	备 注
1985	526	10685	超这通行能力 78%
1988	935	15450	超过通行能力 157%

* 资料来源:同表 8。

(五)建筑 (附图五、六、七)

1 住宅

区内共有住宅建筑面积 123 106.88m²,此外,尚有违章搭建住房面积 11 732.03m²,按现有居住人口 9861 人,3079 户计,人均住房建筑面积 12.5 m²/人(不包括违章搭建部分,下同),人均居住面积 7.5m²/人(按 k=60%估算)。可见,本地区内居民人均居住的面积数量,基本达到总体规划提出,到 2000 年,苏州市人均居住面积 8m²/人的指标。

本地区住宅可分为三类,第一类是 50 年代建造的简易新村和私宅。主要集中在南园新村;第二类是 70 年代后建造的多层公寓,如化工新村、苏晶新村等;第三类住宅就是违章搭建住宅,居住在不同类型住宅的居民,居住水平相差悬殊。生活在没有独立煤气、卫生设备、房子质量差的居民,人均住房建筑面积仅 8.37m²/人,而居住在设备较齐全的多层公寓内的居民,人均住房建筑面积竟达 16.94m²/人。(见表 10)

表 10 居民住房水平分析

住房类型	层数(层)	结 构	厨 房		建筑质量	建筑面积 (m²)	居住人口 (人)	人均建筑 (m²/人)	人均居面 (m²/人)
			煤卫设施	独用					
一 类	1~2	简易、砖混	有	否	一般损坏	42 871.23	5125	8.37	5.02
二 类	3~6	砖混	有	是	完好	80235.65	4736	16.94	10.16
合 计	3~6					123106.88	9861	12.118	7.49

2 商业服务公建

规划区内,共有商业服务网点 220 个,其中旅馆招待所 21 家,既有大型综合性商场

又有日用商店,经营家用电器、家具、珠宝首饰,工业品批发贸易、服装、五金交电、百货、副食品、还有全市性的南门商场,商业网点不仅能满足本地区居民的需要,还为全市居民提供服务。(见表 11、12)

表 11 旅馆、招待所统计

旅馆 数 量			建筑面积(m²)	床位数(床)	年营业额(万元)	年客流量(万元)	职工人数(人)
全民	集体	个体	14466.09	1522	233.41	414320	323
3	14	4					
21							

表 12 商业服务网点统计

商业 网 点(个)			建筑面积(m²)	月均营业额(万元)	月均利润(万元)	职工人数(人)
全民	集体	个体	31 345.63	1 620.95	78.558	2303
24	49	126				
199						

3 文化教育

苏州市实验小学和红旗幼儿园在规划范围内。根据教育部门反映,即使居民不迁出,也已能满足本地区儿童上学、入幼托的要求。学校情况参见表 13。

本地区共有近万居民,其中老年和青少年人口占 30%以上。在本地区,几乎没有可供老年、青少年休息、娱乐、交往、学习和文化娱乐场所。

表 13 学 校 情 况 统 计

校 名	占地面积 (m²)	建筑面积 (m²)	班级数 (班)	学生人数 (人)	教职工人数 (人)	服务范围
苏州市实验小学	16 700	6 788.5	30	1348	98	南门街道
沧浪区红旗幼儿园	1 920	2 294	13	660	50	南门街道

4 医疗保健

本区拥有两所医疗单位:苏州市第五人民医院和南门卫生所。市第五人民医院为全市居民服务,由于是传染病院,是治疗结核病和肝炎病的专门医院,给本地区的环境带来影响。特别是对周围居民心理带来压力,南门卫生所主要为附近居民服务。但其建筑面积仅 42m²,需适当扩建(参见表 14)。

表 14 医 院 情 况 统 计

医 院	占地面积 (m²)	建筑面积 (m²)	职工数 (人)	病床数 (人)	年就诊人数 (人)
第五人民医院	24 897	13 557.49	380	400	67 874
南门卫生所	21	42	5	/	/

5 其它建筑

除上述建筑,本地区还有汽车客运公司、客运码头、南门邮电所、加油站、开水灶、公共厕所等公共建筑和工厂、仓库、医院等建筑。详见表 15、表 16。由于平均建筑层数低,本区建筑密度仅达 42%。(见表 17)

表 15 公共建筑面积一览表

公 建 项 目	建 筑 面 积(m²)
商业服务	31 345.63
旅 馆	14 466.09
行政办公	4 018.36
医 院	13 599.49
交通建筑	7 174.
学 校	8 982.5
其 它	2 751.3
合 计	82 337.37

表 16 建筑面积一览表

建 筑 项 目	建筑面积(m²)	百分比(%)
住 宅	123 106.88	53.0
公 建	82 337.37	35.5
工业建筑	10 849.46	4.7
仓 库	4 052.3	1.7
违章住宅	11 732.03	5.1
合 计	232 078.04	100

表 17 建筑密度分布

居委会	建筑面积 (m²)	住宅建筑面积 (m²)	用地面积 (m²)	居住用地 (m²)	建筑密度 (m²/ha)	住宅建筑密度 (m²/ha)
南园(一)	45 509.29	17 171.1	78 000	39 577	5 835	4 339
南园(二)	21 969.39	14 621.30	20 800	24 685	7 133	5 923
南园(三)	39 079.66	29 010.15	27 700	21 406	14 108	13 552
南 门	40 497.46	18 510.81	44 400	22 686	9 121	8 160
南门新村	3 944.66	1 050.84	6 400	3 870	6 164	2 716
西二路	51 271.08	13 292.08	71 200	10 234	7 201	12 988
化工新村	28 464.60	28 108.60	16 000	14 780	17 790	19 018
幸福村	1 341.88	1 341.88	2 800	4 792	4 792	
合 计	232 078.03	123 106.88	277 300	240 038	8 369	8 791

6 房屋产权、建筑质量

房屋产权形式有四种、公产、私产、单位自管房和各类违章搭建房屋。其中单位自管房占 68.3%,私产公占 3.7%。(详见表 18)(附图八)

建筑质量公三类;完好、基本完好和一般损坏。

完好;新建砖混框架等结构建筑。

基本完好;简易砖混和 70 年代前建造的砖混建筑。

一般损坏;违章搭建。年久失修砖木结构等。建筑质量详见表 19。

表 18 建筑产权一览表

所 有 权	数 量(m²)	比 例(%)
公 产	53 227.88	22.9
私 产	8 687.73	3.7
单位自管房	158 430.40	68.3
建章搭建	11 732.03	5.1
全 计	232 078.04	100

表 19 建筑质量一览表

所有权	完好(m²)	基本完好(m²)	一般损坏(m²)	小 计
公 产	17 295.79	1 424 318.00	21 688.91	53 227.88
私 产	719.91	4 758.00	14 941.85	8 687.73
单位产	90 409.98	62 275.94	5 744.48	158 430.40
合 计	108 425.68	81 277.12	42 375.24	232 078.04
比例(%)	46.70	35.00	18.20	100

* 违章搭建住房合并在“私产一般损坏栏”中。

(六)文物古迹 (附图九)

本地区唯一的古迹是苏州古城墙,在市竹木建材供应站内尚有一段近百米长、约二米高的古城墙遗迹。

此外,规划范围外的西面是盘门三景风景名胜区。东大街东侧 200m 范围内属于盘门风景名胜区的协调区。东北面是文庙原入口处,南面临古运河。

(七)环境与市政设施

本地区环境污染源主要有两处:第五人民医院和南门市场。

第五人民医院污水排入内城河。医疗污水虽经处理,但医院地面带菌污水仍污染水体,并对居民的心理环境产生压力。

南门市场的污染主要有人群噪声和家畜、水产等的垃圾和污水异臭。

52 号街坊平均地面标高在(黄海)2.6m 以上,地势北高南低。同整个古城情况一样。52 号街坊的地下基础设施比较落后,无完整的排水系统,雨、污合流,基本上利用河道作为排水渠,严重污染水体,地下的各种管线由于没有统一规划,走向比较混乱且不成系统。

河道常年水位 1.02m(黄海)。

第二章 现状存在的主要问题 (附图十)

(一)交通拥挤

作为城市南北主干道的人民路,非机动车道的自行车流量已超过其通行能力,加上人民桥北端的路段道路纵坡大,车辆进出和人流穿越人民路等都降低了道路通行能力,高峰时间自行车只能缓慢推行。南门市场占用了西二路和兴业路后,原道路上的交通流量,特别是自行车和行人以及停车都转移到街坊内部,占用本来就狭窄的内部道路,干扰居民的正常生活,影响交通通畅。大型公共建筑如车站、码头、商场等,又缺少机动车和非机动车停车场。居住区内也无自行车专用停车房。

规划范围内,日流动人口达 25 万以上,人民路两侧缺少多层次的空间联系手段。

(二)土地使用不尽合理

表现在两方面:一是土地利用率低,平均容积率不到 1:1。尤其是人民路两侧,大部分建筑仅一、二层。另一方面,各类用地互相穿插,互相占用,各种土地构成不合理,适合于经营的土地用作住宅、操场等。

(三)住房水平相差悬殊

居住在新建多层公寓住宅居民,人均居住面积大,煤气和卫生设施齐全;而生活在简易公房和私房的居民,居住面积少,各种设施又不齐全。

(四)环境差

第五人民医院把污水排入内城河,南门市场内的家畜、水产、蔬菜部分的垃圾、污水、异臭,影响居民的生活。

规范范围内,总面积达 27.73 公顷,居民近万人,但公共绿地几乎没有,也没有青、老年活动场地,与“城市总体规划”提出的“一等环境质量”城市的目标相距甚远。

作为盘门三景和古城墙的协调区和保护区,其用地性质、建筑层数、形式、色彩等都与要求不符。

另外,居住人口过多,比有关规划提出的本地区控制居住人口数多一倍。(附图十)

第三章 规划思想——趋势规划

(一)趋势规划思想

“趋势”是指城市土地市场的需求趋势。即在城市各地段申请各类用地的需求量情况。以土地市场的需求趋势作为主要的规划依据之一,是趋势规划思想的特征。

在城市总体、分区、详细、旧城改建等规划中,研究城市土地价值的分布规律,重视城市土地的市场需求情况和土地用户要求,对正在逐步实施的诸如:土地有偿使用、城市土地批租制度等一系列城市用地改革措施的顺利进行,有十分重要的意义。也是使今后的城市规划及城市规划管理适应城市用地改革的基础工作。

趋势规划除根据土地市场需求趋势外,还须考虑各级政府的有关政策规定、功能、环境等制约因素。简而言之,趋势规划有三方面的根据:政府干预、市场力以及功能和环境的要求,参见规划工作框图。

(二)政府干预 (附图十一)

与规划地区有关的城市建设方针、政策、规定,包括该城市经批准的社会和经济发展规划、区域规划、城市规划、分区规划、专项规划和各项工程规划等,是代表政府现行政策对各规划地区发展的态度,均属政府干预范围,都是城市总体或局部地区规划的依据和指导。

苏州市政府对南门地区的干预有多方面,主要表现在:

(1) 城市建设方针:全面保护古城风貌,建成“一等名胜古迹,一等园林风光,一等环境质量,一等服务设施和一等服务质量”的城市。^①

(2) 规划结构应继承路、河并行的双棋盘格局的传统。^②

(3) 控制南门 52 号街坊规划居住人数 5151 人(现有居住人口 9861 人)。^③

(4) 居住面积标准:到 2000 年,人均居住面积达到 8m²。

(5) 城市公共绿地标准:远期达到人均 7.2m²。

(6) 建筑高度控制:除保护区、协调区及人民路特定地段,其它地区住宅不超过三层(檐高 9 米),公共建筑不超过四层。(檐高 14—15 米)。

(7) 规划地区西边紧邻盘门风景名胜区。该风景名胜区的规划的要求:距名胜区 100—200 米范围内,属“协调区”,协调区内的建筑高度控制在一至二层。^④

此外,还有古运河、古城墙保护规划要求等等。

^① 引自“苏州市总体规划说明”

^② “苏州古城区环境容量控制规划”

^③ “苏州古城区环境容量控制规划”

^④ “引自、盘门风景名胜区规划说明”

政府干预可分为两类:指令性干预,如 52 号街坊规划居住人口不超过 5151 人等;另一类是指导性干预,如城市建设方针等。附图“政府干预用地模式”基本体现了苏州市政府对南门地区的土地使用规划的原则要求。

(三)市场力 (附图十二、十三、十四)

用户申请使用某地段用地时,其主要根据有两条:该地段用地能满足它的功能需要;由该用地产生的级差收益超过它应支付的级差地租。在以盈利为主要收益特征的用地,对用户来说,土地价值是最重要因素。

分析土地价值级差的分布规律,是预测城市用地需求趋势的基础。

对于工业用户来说,土地价值由道路交通条件、用地与职工居住地的关系、基础设施条件与产品的市场间的距离等方面决定;商业用地的价值则与相对地理位置、顾客分布、人流集散의 方便程度、传统习惯等密切相关。

鉴于南门地区是以商业交通为主的城市次中心,我们就以商业用户为主要对象,分析南门地区的土地价值及其土地市场需求趋势。

影响商业中心的土地价值和土地市场需求趋势的主要因素有:

1 相对地理位置

指城市商业中心与交通枢纽、居住点(顾客分布地)、大型人流集散地等设施的位置关系。南门地区处于苏州古城南端,是苏州市的南大门。长途汽车站和轮船码头就在规划范围内,南门距离观前街与人民路交叉口的城市中心点约 2 公里。

2 交通条件——顾客集散能力

(1)道路:最主要的城市干道人民路贯穿南门地区,规划区的北边有城市干道网的内环路经过。

(2)河道:六级航道古运河流经南门。

(3)公交线路:苏州市营运公共交通线路共有 20 条,经过本地区的公交线路有 1 路、103 路、13 路、14 路和 16 路共 5 条线路。其中 1 条公共汽车为始发站,经过本地区的公交线路占全市公交线路总数的 25%。现状每天在本地区上下的乘客达 6 万人次。

(4)交通枢纽点:市长途汽车站、客运轮船码头与市内公交线路构成城市南部地区交通枢纽。日迎送旅客:长途汽车站约 33 000 人次;轮船码头约 5 000 人次。迎送旅客数量接近火车站水平。

3 城市商业中心及其分布。

从商业经营规模、经营效益等方面,可以看出南门地区在苏州市商业中心体系中的地位。

(1)规模比较:与全市商业文化中心观前街及全市的商业综合比较可知。南门商业规模在用地、建筑面积、流动人口等方面与全市最大的商业文化中心观前街的规模相差无几(见表 20、表 21)。

(2)营业额的比较也能说明南门商业中心的地位:1987 年,社会商品零售总额达 21 664 万元,占全市区的 15.6%;南门集贸市场是全市最大的市场,其年成交额为 4304.7 万元占市区集贸市场成交额的 32.49%(其中市区集贸市场成交额为 13 249.7 万元)

表 20 南 门 与 观 前 街 比 较

比 较 项 目	南 门	观 前 街
总 用 地(ha)	27.73	56.72
流动人口(万人次/日)	>25	30
公建总面积(10000m ²)	8.2	8.0
商业服务建面(10000m ²)	5.3	

* 资料来源:苏州市旧城建设办公室调查资料

表 21 南 门 与 苏 州 市 区 比 较

比 较 项 目	南 门	市 区	南 门/市区(%)
商业服务网点(个)	220	7 650	2.9
商业服务职工(个)	2 626	39 947	6.6
社会商品零售总额(万元)	21 648	136 157	15.9

资料来源:1.《上海经济区统计年鉴》(1988 年) 2. 南门工商所等

从以上相对地理位置、交通条件及商业中心体系等方面的分析比较显示:南门地区属于市一级商业中心和交通枢纽,商业地价值高,能产生较好的集聚效益,是各商业单位和个体经营者发展商业优先选择的地区。

只有商品和服务需求的增加,才有建设商业设施、开发商业用地的必要。即:商品需求是商业土地需求的基础。

4 商品和土地需求预测

影响市场商品需求量变化的因素有:人均收入大小、商品及服务的价格、消费者的期望、商品的选择范围。其中,对南门这样的综合性商业中心的商品服务需求影响最大的是:实际人均收入大小,或者说,居民购买力水平和消费投向。

苏州市 1983 年至 1988 年的六年间。扣除物价上涨因素,实际社会购买力水平每年平均增长率为 10.75%。鉴于今年以来,商品市场需求有所缓和,我们把年均增长率适当降低到 8%,以此增长率,预测 12 年后,即与总体规划一致的 2000 年,在南门地区实现的社会购买力(商品需求量):

1988 年营业额=19 685 元

2000 年营业额=(1+0.08)¹²×19 685=49 570 万元

即,若按全市平均社会购买力水平增长速度预测,到 2000 年,在南门地区实现的社会购买力(已扣除物价上涨因素),将是 1988 年 2.5 倍。

但是,有两个主要因素,使南门地区的商品需求增长率与全市平均增长率不一致。根据苏州市总体规划,古城区人口将从现在的 35 万,减少到 2000 年的 25 万;另外,长途汽车站的客流近 50%将迁至平门新汽车站,原址增加社会客车停放量。前者对高、中档商品和日常必须品的需求都产生影响,后者主要影响高、中档商品的需求量。

据统计,南门地区日常用品年营业额为 16732 万元,占总营业额的 85%,考虑人口迁移产生的顾客数量减少这个因素,到 2000 年日常用品年营业额为:

$$2.52 \times 16732 \times \frac{25}{35} = 30118 \text{ 万元。}$$

到 2000 年高中档商品年营业额为:

$$2.52 \times 2953 \times \frac{25}{35} \times 91.1\% = 4842 \text{ 万元。}$$

式中 91.1%代表将来流动人口比例的变化。

商业服务水平提高,顾客要求有更宽敞舒适的商业空间,另一方面,随着消费水平提高,消费投向将由日常用品向高、中档商品转化。即高、中档商品需求量比例渐渐增大,单位商业建筑面积的营业额也势必相应增加。考虑上述两种要求,我们假定商业服务建筑面积的需求与商品服务需求(社会购买力)同步增长(见表 22)。

表 22 南门商品需求和商业建筑面积需求预测

年 份	项 目	日 用 品	高、中档商品	合 计
1988	营业额(万元)	16 732	2953	19 685
1988	面 积(m ²)	38 940	6872	45 811
2000	营业额(万元)	30 118	4842	34 960
2000	面 积(m ²)	70 093	11268	81 361

以上,从宏观角度,分析了南门地区的土地价值。预测了南门地区的总的土地需求趋势。要以土地价值和土地市场需求趋势为用地调整根据,即:土地价值高的地段,产生的级差收益大,土地需求量也大,应把这些地土地优先分配给那些能体现土地价值和产生相应级差收益的用户。这就应该深入讨论二个微观问题:在南门地区内部,各块用地的价值大小及其分布规律,若以收益率高代表土地价值大小,就应讨论收益率的分布;第二个问题:哪类商业收益率高,哪类商业收益率低,即收益率的行业分布。

5 收益率的分布

收益率指单位商业建筑面积年营业额。作为用地规划,应分析单位面积用地年利润。由于下述原因,没有以单位面积用地的年利润代表土地收益率:

(1)单位面积土地上的建筑面积差异,由于容积率不同,单位面积用地收益并不能反映出土地收益真实水平;

(2)商品市场不发达,许多商品价格由国家指定,有些商品即使需求量很大,仍以国

家补贴形式限价供应,价格严重背离市场供求关系。因此,经营利润不能体现实际收益。

为分析方便,现将南门地区分成 13 块用地。各块收益率等见表 23 和图十二。表中, X 表示各块用地距城市主干道人民路距离(km)。Y 表示单位平方米商业建筑面积年营业额(万元/m²·年)

表 23 收 益 率 统 计 分 析

区 号	X	Y	X ²	Y ²	XY
1	0.03	0.40	0.0009	0.1600	0.012
2	0.03	0.48	0.0009	0.2304	0.0144
3	0.03	0.21	0.0009	0.0441	0.0063
4	0.03	0.20	0.0009	0.0400	0.0060
5	0.15	0.16	0.0225	0.0256	0.0240
6	0.11	0.29	0.0121	0.0841	0.0319
7	0.09	0.26	0.0081	0.0676	0.0234
8	0.09	0.18	0.0081	0.0324	0.0162
9	0.33	0.13	0.1089	0.0169	0.0429
10	0.39	0.05	0.1521	0.0025	0.0195
11	0.35	0.10	0.1225	0.0100	0.0350
12	0.38	0.02	0.1444	0.0004	0.0076
13	0.40	0.00	0.1600	0.0000	0.0000
Σ	2.41	2.48	0.7423	1.5528	0.2392

根据表 5,建立收益率与距主干道人民路距离之间的回归方程:

$$Y = -0.74X + 0.328$$

上述分析表明,距人民路越近,单位建筑面积年营业额收益率越大,也就是土地价值越高,沿人民路两侧商店年收益率可达 4000 元/m²·年;反之,收益率和土地价值越低,离人民路较远的第 11 块用地,商业设施少,收益率仅为 100 元/m²·年,与沿人民路两侧商店的收益率相差近 40 倍。

同时也说明,越靠近人民路的土地,商业性用地需求量也越大。

当然,随着苏州古城规划的实施,各地块经营条件会有所变化,收益率空间分布状态也会有一定的变化。

6 收益率的行业分布

若以招标,拍卖等形式,确定土地的使用权,只要指明地块用地性质即可。具体商店种类可由市场或用户自定。鉴于目前我国城市土地分配的管理体制特点,有必要分析商店种类与收益率的关系,具体明显地块使用性质和商店种类,为规划管理提供可靠依据。

南门地区的单位经营收益统计分析,是将其分成以下四类进行的:

一类:大中型批发贸易中心;

第四章 规划目标和规划方案

(一) 规划目标

根据苏州市政府的要求,以及本地区的土地市场需求趋势和功能环境要求,我们提出南门地区的规划目标:

“苏州市城市重要商业中心之一,城市水上客运及长途汽车客运的枢纽。”

我们可通过经济结构调整,土地使用规划和道路交通系统的完善等几方面措施,来达到规划目标。

(二) 经济结构调整

本地区土地价值高、土地需求量大(尤其是商业服务业用地),但是,地处古城区内部,环境容量有限,城市功能矛盾突出。针对这一特点,应以发展第三产业为主,重点发展收益率高的批发贸易、大型商场、专业商店、旅游服务等高、中档商业服务部门,适当控制或减少低档商业用地比例。以达到既满足功能和环境的要求,又充分利用本地区的土地的目的。

(三) 用地调整规划 (附图十五、十六)

1 用地调整原则

本地区用地调整的根据主要是:

- (1)政府干预:用地性质符合政府有关规定和要求;
- (2)市场力:使用地性质与土地市场需求趋势一致;
- (3)功能:使本地区、邻近地区及全市功能的正常、高效率运行;
- (4)环境:排放污染物质不超过国家规定的标准;
- (5)古城风貌:必须与苏州古城风貌和周围文化古迹相协调;
- (6)开发改造的可行性。

通过“一减少,三增加”的措施,即:减少居住用地,增加道路交通设施用地,增加商业服务用地,和增加绿化用地措施,达到既控制街坊容量,又充分利用街坊土地的目的。

2 公建用地规划

南门地区作为土地价值很高的全市性商业中心之一,目前公建用地比例仅占30%,今后应加强商业用地的比重。

根据土地市场的需求预测,到2000年,南门地区的商业服务公共建筑面积将增加近一倍(见前第三章),即由现在45811m²增加到2000年的81361m²。

(1) 大型公建

具体调整用地时,沿人民路两侧用地土地价值高、需求量大,应分配给那些能体现土地价值,产生相应级差收益的土地用户。这些土地主要规划为第一、二类型商业服务

二类:大型综合性商场,经营家电、高中档家俱、高级时装、车辆、珠宝首饰等专业商店;

三类:一般日用品商店,经营五金交电、中低档服装衣料、装饰材料、日常必需品商店和普通旅馆、交通服务等;

四类:非营业性单位;如医院、学校、福利性住宅等。

以上四类用地,以第一类商店的年收益率最高,收益率可达6000元/m²·年;其次是第二、三类商店;第四类用地大多属福利性单位,收益率很低。

在解了“收益率的空间分布”和“收益率的行业分布”规律,至少从市场力这个角度,有了具体分配土地的依据。

假如暂不考虑“政府干预”等因素,在市场力支配下,南门地区的土地使用将出现如附图十五所示模式,即第一、二类用地占据紧靠人民路两侧用地,远离人民路用地将发展第三、四类用地。

比较市场力和政府干预两种土地使用模式,由于各自的目标和价值观不同,政府对南门地区土地使用的干预模式和在客观经济规律作用下的用地模式,将呈现出显著的差别。

(四) 功能和环境

功能和环境方面的要求也是规划的重要依据。即除了根据政府干预和市场力要求,规划方案还须满足本地区的功能和环境的基本要求。有些地区,甚至主要根据环境和功能确定用地的性质。如传染病医院,根据医院污水对内城河水体的污染,以及对周围居民的心理造成的压力,规划就限定了医院的服务内容;居住用地,主要功能要求是安静、安全、服务设施齐全,环境优美等;而商业一般设施则主要考虑,顾客到达方便、安全,人流与车流、人流与货流互不干扰等,功能和环境对规划方案的影响详见第四章规划方案介绍部分。

业用地。

为避免购物顾客频繁穿越城市人民路主干道,规定人民路以东靠近苏晶新村的土地,作为书店、邮局、金融保险、专业商店等吸引顾客较少的公建用地。大中型商场主要规划在人民路以西,实验小学以南的 6 号和 8 号用地。

收益率低或纯福利性单位,原则上不再安排在人民路两侧用地。只宜布置在街道内部。

(2)小商品市场

小商品市场不应再占用城市道路用地,在实验小学以南,兴业路东侧的 7 号用地集中成片布置。

(3)农贸市场

在兴业路以西的 10 号和 12 号用地,分别规划为以菜场和果品批发、水产产品批发为主的农贸市场。远期,果品批发在 12 号用地,发展余地不够时可将西二路北侧东部的住宅用地,改成批发市场用地。

(4)将第五人民医院内传染病及传染病防治所迁出,原址只作为普通综合性医院。

(5)汽车加油站外迁,原址改为机动车停车场。

(6)基层服务设施。

在南园新村配建完整的居委会、青少年活动室、老年之家、公厕、卫生站和房修队等设施。

根据 1989 年 12 月 21 日对本规划方案的论证意见,“在菜场与农贸市场中间,保留红旗幼儿园不太适当”,远期该幼儿园可迁至南园新村内部 18 号用地。

原工业品贸易市场和西二路的风光商场建筑保留,使用性质可互换。

3 住宅用地规划

苏州市城市总体规划确定,古城区居住人口迁出近 10 万人,另外,根据南门地区的社会经济发展需要,必须增加商业服务面积的比例。因此,本街坊的居住用地将由 14ha,减至 6.60ha。居住用地除保留原化工新村外,主要安排在原南园新村。根据南园新村的现状房屋质量,分成三种居住用地,即:保留住宅用地,改建住宅用地和新建住宅用地。各类住宅用地的面积及其有关指标详见表 29。

4 绿地规划 (附图十七)

本街坊地处苏州南大门,市民及国内、外游客过往频繁。为了提高生活环境质量和旅游环境质量,在本街坊规划较完整的“点、线、面”相结合的绿地系统。

• 点

指南园住宅区内部规划集中的小块绿地。结合南园新村服务设施的规划,布置一处公共绿地,主要为本街坊居民服务。

• 线

指绿带。为了与盘门三景风景区环境相协调,沿东大街的东侧规划一段绿带。在内

城河两侧,规划开辟宽度至少 6m 的内城河绿带。沿道路两旁应配置道路绿带。

• 面

主要指城墙遗址公园在粮油贸易大楼以西和内外城河之间的用地规划为公共绿地,开设城墙遗址公园,原址上的单位逐步外迁。原市 101 建筑公司食堂仍保留,规划改建为公园内的茶室和娱乐室。

城墙遗址公园规划有三处入口,即东入口、西入口和北入口。东、西入口主要为城市居民和游客服务,北入口通到西二路则主要为本街坊居民服务。每处入口均规划有相应的自行车停车场。

在城墙遗址公园规划一游船码头,位置略偏西,以使游客上岸后,能较顺利地从此遗址公园游览到盘门三景的东入口,通过该公园,使水上旅游和盘门三景联系起来,并改善人民桥以西的古城景观。

规划要求商店、医院、学校等各单位都要做好专用绿地规划,并要进行责任养护,居住区内要做好家庭绿化,阳台绿化和垂直绿化,以达到普遍绿化的目标。

经规划,本街坊的公共绿地从 9 增加到 3.15ha,人均公共绿地可达到 5.08m²。

调整后的用地情况,详见表 24。

表 24 规划用地平衡表

项 目	用地面积(ha)	人均用地(m ² /人)	百分比(%)
总用地	27.73	44.73	100
商业服务	4.89	7.89	17.6
其它公建	5.61	9.05	20.2
住宅用地	6.60	10.65	23.8
公共绿地	3.15	5.08	11.4
道路广场停车场	6.92	11.16	25.0
工业用地	0.09	0.15	0.3
河流用地	0.47	0.75	1.7

* 按规划人口 6200 人计算人均用地。

5 用地兼容性

商业服务业用地规模,根据“商品和土地需求预测”确定。尽管预测的根据是苏州市前几年商品需求的客观趋势,但是,由于预测时,考虑的参数不很完整,以及国家的经济调整政策等方面的变化因素,预测的结果难免与今后的发展状况有些差距。

鉴于上述情况,在确定公建用地规模时,主要根据预测结果,但在决定用地性质时,特别是距人民路有一定距离的地块,其用地性质就不规定单一的商业服务用地,而是根据各类用地功能兼容的可能性,规划为可兼作办公楼、科研设计、金融贸易等的用地。

6 地下空间利用

为充分利用土地价值很高的人民路两侧用地,又满足保护古城风貌的要求,规划人

民路以西、兴业路以东、实验小学以南和西二路以北这一地区,必须向地下发展,充分利用地下空间,以满足使用需要和提高土地利用率。

为沟通人民路两侧的人行交通,减少对人民路车行道的干扰,规划在人民路下设地下人行通道。

7 规划居住人口

由于本街坊近年新建住宅均在四层以上,居住人口密度较高,居住在这类住宅内的居民已超过 4000 人。

根据用地实际情况和规划方案研讨会意见,以及“苏州市古城区环境容量控制规划”,本地区规划人口控制在 6200 人以下。

(四)道路交通系统的完善 (附图十八、十九)

1 交通源

本地区的交通可分两部分:全市性交通和街坊内部交通。前者指在人民路等城市干道上行驶并穿过本街坊的客货交通源;街坊内部交通指到本区商店购物、乘车船、上下班等以及以本地区为出行目的地的交通和由本地区始发的交通。

2 道路交通规划

交通组织原则是:人车分流。在人民路以西的中心商业区规划步行街和步行广场,使购物人流主要在这一地区内部活动,并规划建立横穿人民路的地下通道,联系人民路两侧步行人流和商店。在商业中心区,还规划了商店进货车辆专用车道,从平面和空间两方面,使顾客人流与行驶在人民路、新市路和西二路的机动车流基本分离。

在人民桥北端。不规划东西联系的互通立交。但保留可通过自行车和中小型机动车的立交用地。在现苏晶新村附近规划可通过自行车联系人民路两侧的地下通道,减少自行车与机动车的相互影响,保证主干道人民路畅通。

在人民路和新市路、竹辉路上,采取减少出入口、交叉口渠化交通等措施,以提高城市干道的通行能力。因自行车和非机动车增多,人民路原有非机动车道已不适应,应该拓宽至 6m,人行道也应相应拓宽,确保交通畅通。人民桥要拓宽桥面,将现有人行道改为非机动车道。另增设 4m 人行道,规划总宽度为 $(4+6+10+6+4)=30\text{m}$ 。建议在苏州城市道路和交通规划中。对人民桥和人民路另作专题研究。

1 路公共汽车终点站,规划迁至人民桥南苏纶厂门口附近。

尽管平门的长途汽车站,将分流现长途汽车站约 50% 的客流量,但从长远利益来看,应该将长途汽车站搬迁至人民桥以南,轮船码头和长途汽车站的交通应向东开辟新的通道。

3 停车场规划

(1)停车原则:集中停车与分散停车相结合;

(2)集中式机动车停车场:在汽车加油站原址,规划一处社会机动车停车场,解决部

分到本地区购物、送货等车辆的停放。此外,在人民桥北端两侧,规划两处机动车停车场。为粮油贸易公司客运码头,汽车客运站的接送旅客车辆和出租车的停放场地;

(3)集中式自行车停车场,在自行车流集中的方向规划三处集中的自行车停车场,在第 1 号和第 12 号地块地段,规划两处地面自行车停车场。在实验小学操场南端,规划一处地下自行车停车场,并通过地下自行车过道,使之与人民路东侧非机动车道相连。

(4)分散停车:除集中式停车场外,还按照中华人民共和国公安部和建设部《停车场规划设计规划(试行)》,对各地块提出机动车和非机动车的最少停车位指标,各单位内部机动车辆和职工自行车的停放,均在各自用地范围内解决,不得占用顾客用停车场位置。

(五)市政管网规划

根据苏州市城市总体规划的要求,在保护古城风貌的同时,应加强旧城基础设施的改造,将我市建成环境优美、具有江南水乡特色的现代化城市。见附图二十、二十一。

1 排水:雨水、污水分流制

(1)雨水,52 号街坊采用独立的雨水排除系统,按就近入河的原则,雨水管沿道路铺设,从东向西,从北向南分两路独立排入内城河,地面排水流程最大不超过 800m。人民路雨水管的设置,由于规划的地下通道的影响,局部地段接入竹辉路污水管。

$$Q = \varphi q f$$

当 $p_0 = 0.5$ 重现期时

$$q = 150 \text{ 公升/秒} \cdot \text{公顷}$$

$$\varphi = 0.6 \text{ 径流系数}$$

$$f = \text{土地面积}$$

(2)污水:沿道路铺设污水管,污水从东向西汇集到东大街污水干管,向南流入污水泵站,经提升后接入东大街吴县广播站门前污水井中,进入城市污水管送至在东污水处理厂处理。住宅污水不再设置化粪池处理。

新市路西段现合流管改为雨水管保留。

污水量 150 公升/人日。

东大街污水泵站之所以没有放在 52 号街坊内,是因为考虑到 52 号街坊周围地区地势情况及东大街现在接城市污水管的预留井标高太高(1.455m 黄海高程)所致,在雨、污水管规划中,由于南门地区现有的人防工程和规划的人防工程的影响,52 号街坊的东北部即实验小学的雨污水,由新市路直接接通竹辉路雨、污水管,竹辉路在人民路口的预留雨水井底标高为 +1.287(黄海),污水井底标高为 +1.181(黄海)。

2 给水

给水干道沿道路铺设,成闭合环状,给水管埋深一般为 1.0m,与其它管线交叉时作适当调整。新市路 $d=300$ 管保留。整个 52 号街坊设消火栓 8 处。

3 煤气

由人民路西侧保留的 $d=500$ 中压煤气管接入至调压站降压,沿道路铺设成闭合线路,埋深一般为 1.0m,与其它管线交叉时作适当调整。

4 供电

52 号街坊供电规划采用地下电缆供电形式在人民路西侧人行道下,留出 1m 宽电缆通道,所有供电线路都从此通道经过。进入街坊供电采用直埋式,电缆、电力、路灯在道路同侧并列铺设,街坊内设变电所一座。

5 电讯

在人民路东侧人行道下留出电讯通道一条,所有电讯电缆(包括广播)都从此通道经过,进入街坊采用直埋式电缆,管道、电话、广播在道路同侧并列铺设。

内城河以南地区各种管线,暂时维持现状,污水经化粪池处理后,就近排入水体、雨,污水合流。

第五章 规划控制

(一)规划文件

本次规划属控制性详细规划。规划文件主要由图纸、文字说明和控制指标表格三部分组成。在图纸上,表明各地块用地性质和用地范围。此外,通过文字说明和控制指标,进一步规定了本街坊各地块土地的具体用途,开发建设深度及有关要求。

(二)规划控制指标说明

规划控制指标分五部分,即:建设控制指标,土地利用强度控制指标,环境控制指标及开发控制指标,道路广场控制指标等。制定上述规划控制指标依据有国家的有关规范、标准,江苏省和苏州市的有关政策规定,街坊各地块的现状条件以及周围环境状况,并参考了其它省市同类型城市的规划控制指标。制定规划控制指标的根据以及各类指标的具体内容,详见表 25 至表 29。附图二十二。

第六章 更新改造的可行性分析

街坊更新改造的经济可行性是本街坊规划的规划标准之一。在用地调整规划中,已十分重视分析土地价值分布和开发改造经济效益的分布规律,并以各地块的土地价值

和开发经济效益作为我们用地调整规划的根据之一。并且,还分析了开发各地块需要的“投入”,如拆迁建筑面积、拆迁安置居民户数人口等。还分析了各地块的“产出”,如各类建筑面积、居住面积、能居住的人数户数以及拆、建的各种比例。有关更新改造的可行性指标详见表 25 至 30。(附图二十三、二十四)

表 25 建 设 控 制 指 标

地块号	用地面积 (m²)	用地性质	代 号	适 建 范 围	附 建 内 容	最少停车位		特殊点 竖向控制	备 注
						机动车	非机动车		
1	7 110	商业、服务业、金融、邮电	C ₃₁ C ₃₂ C ₂₁ U ₃	专业商店书店银行保险邮局	自行车停车场	0.03	7.50		1. “最少停车位”的单位:商业、饮食业个/100m²;营业面积。 旅馆:个/客房。 办公楼医院:个/100m² 建筑面积。 车站、码头:个/高峰日每千旅客。 公园:个/100m² 游览面积。 住宅:个/户。 2. 用地代号根据中华人民共和国标准《城市用地分类与建设用地标准》。 3. 1#、2#、3#、4#四块用地,宜与人民路以东 50m 以外用地统一规划建设道路广场、河流面积为 71529m²。 拱桥满足游船净空要求
2	4 280	商业、服务业、旅馆	C ₃₁ C ₃₂ C ₃₃	南门商业大楼	人行地道出口(室内)	0.03	7.50		
3	4 820	长途客运站	T ₂₃	长途客运站		2.00	4.00		
4	2 880	河港	T ₂₂	客运码头、港务管理处	公厕	2.00	2.00		
5	17 110	服务设施	R ₂₂ S ₃₂	实验小学、幼儿园	地下自行车停车场				
6	4 580	商业、服务业	C ₃₁ C ₃₂	综合商场、饮食店、菜馆		0.30	7.50		
7	4 630	市场	C ₃₄	小商品市场、管理用房	公厕	0.30	7.50		
8	5 586	商业	C ₃₂	综合商场		0.30	7.50		
9	3 530	旅馆、科研设计、贸易咨询	C ₃₃ C ₇₅ C ₂₂	旅馆、科研设计单位、写字楼					
10	3 510	服务设施、住宅	R ₂₂ R ₂₁	原建筑改为菜场、住宅不变					
11	2 720	服务设施、住宅	R ₂₂	红旗幼儿园					
12	3 710	市场办公贸易	C ₃₄ C ₁₁ C ₂₂	果品批发市场工商所写字楼	垃圾处理站、自行车停车场	0.30	7.50		
13	12 940	住宅商业旅馆服务设施	R ₂₁ C ₃₁ C ₃₃ R ₂₂	保留现状	保留煤气调压站		1.00		
14	8 065	服务设施、旅馆、绿地	R ₂₂ R ₂₄ C ₃₃	街道居委会、旅馆、环卫所、公厕绿地	二座公厕	0.60	0.40		
15	7 160	住宅	R ₂₁	保留和改建住宅					
16	11 850	住宅	R ₂₁	住宅					
17	3 270	住宅、商业、服务业	C ₃₁ C ₃₂	住宅、旅游服务商店					
18	9 460	住宅、商业、服务业	R ₂₁ C ₃₁ C ₃₂	住宅、旅游服务商店					
19	3 890	住宅	R ₂₁	住宅					
20	22 050	医院	C ₆₁ C ₆₂	普通医院	沿内城河绿地				
21	3 350	住宅	R ₂₁	住宅		0.20	1.50		
22	29 970	公园	G ₁₁	遗址公园、原食堂改为茶室	游船码头	0.05	2.00		
23	2 450	旅馆	C ₃₃	空军招待所		0.06			
24	14 880	住宅、服务设施	R ₂₁ R ₂₂	化工新村			1.00		
25	5 410	商业、旅馆、住宅	C ₃₁ C ₃₃ R ₂₁	粮贸公司及招待所、住宅	沿内城河绿带	0.80	7.50		
26	3 260	商业、服务业、旅馆业、市场	C ₃₁ C ₃₂ C ₃₃ C ₃₄	风光菜场改为工业品商场专业商店饮食店	沿内城河绿带	0.30	7.50		
合计	202 471								

表 26 土地利用强度控制指标

地块号	最大容积率	最小容积率	最大建筑密度 (%)	最高居住人数 (人)	最高人口净密度 (人/ha)
1	1.9		65	0	0
2	E		E	0	0
3	E*		E	0	0
4	1.1		60	0	0
5	E		E	0	0
6	2.1	1.7	60	0	0
7	1.9	1.4	65	0	0
8	2.2	1.9	60	0	0
9	1.7		60	0	0
10	E*		E	0	0
11	E		E	0	0
12	1.9		65	0	0
13	E		E	1615	1250
14	1.7 绿地:0.05		60 绿地:5	0	0
15	1.4		30	668	933
16	1.1		45	869	733
17	1.0		45	150	667
18	1.0		45	482	667
19	1.1		45	285	733
20	E		E	0	0
21	E		E	264	788
22	0.05		5	0	0
23	E		E	0	0
24	E		E	1775	1193
25	E		E	320	591
26	1.9		65	0	0
				6642	

* “E”:保留现状的用地,其指标不超过现状。

表 27 道路控制指标

序号	路 名	道路宽度(m)			最大纵坡 ≤ii%	转弯半径 R	侧石半径 r	附 建 内 容	备 注
		总宽	人行道	车行道					
1	人民路	40	20	20	现状			地道出入口(共 6 个)	车行道包括
2	新市路	24	10	14	现状			机动车停车	非机动车道
3	西二路	18	9	9	现状			非机动车停车	
4	东大街	18	9	9	现状				
5	兴业路	14	—	14	现状				
6	A—B	10	—	10	2				
7	B—F	6	—	6	1.5				
8	C—E	6	—	6	1.5	100			
9	D—G	6	—	6	1.5				
10	K—D	5	—	5	1				
11	L—M	5	—	5	1	30			
12	H—J	7	—	7	1			地道出入口	
13	R						≥20		交叉口
14	S						≥20		交叉口
15	T						≥12		交叉口
16	U						≥12		交叉口

表 30 工 程 量 估 算

项 目	工 程 量(m²)
新建公共建筑面积	75070
新建住宅面积	26788
改建住宅面积	6445
新建车行道(包括停车场)面积	17300
新建步行道、硬地广场面积	40311
新建绿地面积	52735