



Transportation planning of new towns
system, method and promotion mechanism;

新城交通规划

体系、方法及推进机制

过秀成 殷凤军 叶茂·等著



东南大学出版社
SOUTHEAST UNIVERSITY PRESS

新城交通规划

——体系、方法及推进机制

过秀成 殷凤军 叶 茂 等著



东南大学出版社
SOUTHEAST UNIVERSITY PRESS

· 南京 ·

内 容 简 介

新城交通规划体系、方法及推进机制对促进新城交通规划与土地利用的协调发展,保障新城可持续发展具有重要作用。本书系统研究了新城交通规划与推进机制的相互作用机理、新城交通规划编制体系、服务体系设计、交通需求分析和分层次交通规划方法、交通规划组织实施和保障等,丰富了新城交通规划的理论、方法和实践。

本书可作为交通运输工程、城市规划等专业教学使用,也可以作为城市与交通规划和管理研究工作者的参考用书。

图书在版编目(CIP)数据

新城交通规划:体系、方法及推进机制/过秀成等著.—南京:东南大学出版社,2023.2
ISBN 978-7-5766-0541-9

I. ①新… II. ①过… III. ①城市规划—交通规划
IV. ①TU984.191

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2022)第 244698 号

责任编辑:张新建 封面设计:王玥 责任印制:周荣虎

新城交通规划——体系、方法及推进机制

Xincheng Jiaotong Guihua——Tixi, Fangfa Ji Tuijin Jizhi

编 著:过秀成 殷凤军 叶 茂 等

出版发行:东南大学出版社

社 址:南京四牌楼2号 邮编:210096 电话:025-83793330

网 址:<http://www.seupress.com>

电子邮件:press@seupress.com

经 销:全国各地新华书店

印 刷:江苏凤凰数码印务有限公司

开 本:787mm×1092mm 1/16

印 张:27.5

字 数:680千字

版 次:2023年2月第1版

印 次:2023年2月第1次印刷

书 号:ISBN 978-7-5766-0541-9

定 价:128.00元

本社图书若有印装质量问题,请直接与营销部调换。电话(传真):025-83791830

前 言

我国正处在迈向基本现代化的关键时期,以存量土地集约化利用为主发展高质量新城成为以人的全面发展为核心的新型城镇化的重要战略举措。新城交通系统作为新城规划建设的重要内容之一,交通规划是引导新城空间拓展与土地集约化利用、支撑产业转型升级、构建可持续交通体系的重要指引。处理好新城交通规划和城市发展的互动关系,探寻适宜的新城交通规划体系、方法和推进机制,对保证规划编制科学性、实施高效性、保障法制性,引导新城交通可持续发展,形成新城生产与生活方式的绿色发展具有重要现实意义。

本书结合团队多年来关于新城交通规划的理论与实践研究,选择以南京市南部新城这一类新城为代表,按照交通基础设施推进的全过程,探索了新城总体规划、控制性规划和实施性规划阶段交通规划的编制体系、规划内容和方法以及实施保障机制,全面反映了不同阶段新城交通规划研究的十余年积累和最新成果。以创新、协调、绿色、开放、共享发展理念和构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通体系为目标,系统介绍推进机制的相互作用机理、新城交通规划编制体系、服务体系设计、供需分析方法、交通规划方法及组织实施和保障等一系列研究成果。

全书共分为 13 章,由过秀成教授统稿,殷凤军正高级工程师、叶茂副教授、陈俊兰博士生协助。第 1 章绪论,过秀成、李科撰写;第 2 章研究综述及案例剖析,过秀成、罗丽梅撰写;第 3 章新城交通规划与推进机制相互关系,过秀成、殷凤军撰写;第 4 章新城交通规划编制体系,过秀成、殷凤军、陈俊兰撰写;第 5 章新城交通服务体系设计,叶茂、朱菊梅撰写;第 6 章新城交通需求分析方法,叶茂、王恺、肖哲撰写;第 7 章新城交通总体性规划,过秀成、殷凤军撰写;第 8 章新城交通控制性规划,殷凤军、叶茂撰写;第 9 章新城交通实施性规划,殷凤军、卢瑞颖撰写;第 10 章新城交通衔接性规划,殷凤军、叶茂、卢瑞颖撰写;第 11 章新城交通规划实施保障机制,殷凤军、陈俊兰、朱菊梅撰写;第 12 章南京南部新城案例应用,殷凤军、杨煜琪撰写;第 13 章南部新城交通影响评估案例,叶茂、彭佳、吴爱民撰写。

感谢南京市南部新城开发建设管理委员会、南京市规划和自然资源局、南京市建设委员会和淮安市白马湖规划建设管理办公室等单位在课题立项和研究过程中给予的支持和帮助;感谢李科(天津市城市规划设计研究院)、王恺(江苏城乡空间规划设计研究院有限责任公司)、罗丽梅和吴爱民(南京市城市与交通规划设计研究院)、杨煜琪(南京市南部新城

开发建设管理委员会)、徐玥燕(常州市武进规划勘测设计院)、张宁(江苏省规划设计集团)和张倩(苏州市自然资源和规划局相城分局)、孙昊(无锡市经开区建设局)和刘银(南京现代综合交通实验室)在项目研究所做的努力和贡献的智慧;感谢东南大学段进院士团队在南部新城战略规划、控制性详细规划和城市设计等研究中奠定了良好的上位规划基础;感谢东南大学交通运输规划与管理专业的张叶平、许鹏宇、夏凯诚和南京理工大学交通工程系郭孝洁硕士生等在专著资料收集、材料整理及编排过程中所做的工作。

本书在撰写过程中参阅了国内外大量文献,由于条件所限未能与原著者一一取得联系,引用及理解不当之处敬请见谅,在此谨向原著作者表示崇高的敬意和由衷的感谢!

限于作者的时间和水平所限,书中难免有错漏之处,恳请读者批评指正。

电子信箱: seuguo@163.com。

著者
于东南大学
2022年8月

目 录

第 1 章 绪论	1
1.1 研究背景及意义	1
1.2 研究对象及相关概念的界定	2
1.2.1 新城概念及分类	2
1.2.2 新城城市规划	4
1.2.3 新城交通规划	5
1.2.4 新城交通规划推进机制	5
1.3 研究主要内容	7
1.4 本书组织结构	9
第 2 章 研究综述及案例剖析	10
2.1 理论研究综述	10
2.1.1 新城交通规划体系	10
2.1.2 新城交通规划方法	13
2.1.3 新城交通规划推进机制	16
2.2 既有新城案例	17
2.2.1 雄安新区	18
2.2.2 苏州工业园区	22
2.3 本章小结	28
第 3 章 新城交通规划与推进机制相互关系	29
3.1 新城交通规划与推进机制的内涵	29
3.1.1 新城交通规划的内涵	29
3.1.2 新城交通规划推进机制的内涵	31
3.2 新城交通规划对推进机制的要求	34
3.2.1 对交通规划总体要求	34
3.2.2 对组织实施的要求	35
3.2.3 对保障机制的要求	37
3.3 推进机制对新城交通规划的作用	39
3.3.1 对交通总体性规划的作用	39
3.3.2 对交通控制性规划的作用	40
3.3.3 对交通实施性规划的作用	41
3.3.4 对交通规划实施的作用	42

3.4	新城交通规划与推进机制作用机理	42
3.4.1	交通规划与推进机制相互作用机理分析	42
3.4.2	交通规划与推进机制耦合作用模型	44
3.5	本章小结	51
第4章	新城交通规划编制体系	52
4.1	新城交通规划体系建构的基础	52
4.1.1	新城交通规划编制体系界定	52
4.1.2	交通规划编制体系构建协同关系	52
4.2	新城交通规划编制体系的建构	53
4.2.1	国土空间规划背景下的新城交通规划编制体系	53
4.2.2	新城交通规划编制体系架构	55
4.2.3	新城交通规划要素及传导机制	58
4.3	新城交通规划编制内容	59
4.3.1	交通总体性规划	59
4.3.2	交通控制性规划	61
4.3.3	交通实施性规划	63
4.3.4	交通衔接性规划	66
4.4	新城交通规划编制实施	68
4.4.1	规划编制的主体	68
4.4.2	规划编制的实施过程	69
4.4.3	规划编制的实施框架	70
4.5	本章小结	72
第5章	新城交通服务体系设计	73
5.1	新城交通系统建设条件与特征	73
5.1.1	新城发展导向与要求	73
5.1.2	新城交通与土地利用一体化	75
5.1.3	新城交通设施一体化	77
5.2	新城交通系统构成与功能组织	81
5.2.1	新城交通系统构成与出行结构	81
5.2.2	新城交通系统组织模式分析	85
5.3	新城交通服务体系构建与功能分析	90
5.3.1	新城交通服务体系内涵与构成要素	90
5.3.2	新城交通服务体系构建原则与要求	92
5.3.3	新城交通服务指标设计	94
5.3.4	新城交通服务体系设计	98
5.4	新城交通服务体系配置策略	102

5.4.1	新城交通系统资源差异化配置	102
5.4.2	新城交通方式衔接	104
5.4.3	新城道路功能结构配置	108
5.5	本章小结	113
第 6 章	新城交通需求分析方法	114
6.1	新城供需双控式交通需求分析技术	114
6.1.1	供需双控模式内涵	114
6.1.2	新城交通供给与交通需求的相互作用机理	114
6.1.3	新城供需双控式交通需求分析模型	116
6.2	新城交通供需总量平衡模型	117
6.2.1	基于开发强度的交通需求分析	117
6.2.2	基于需求管理的交通供给分析	120
6.2.3	供需总量平衡校核分析	126
6.3	新城交通供需结构平衡模型	127
6.3.1	交通需求预测基础	127
6.3.2	交通生成-分布模型	129
6.3.3	两阶段交通方式选择模型	131
6.3.4	网络流量分配与评估	134
6.4	本章小结	137
第 7 章	新城交通总体性规划	138
7.1	新城交通总体性规划基本要求	138
7.1.1	规划理念	138
7.1.2	规划内容	139
7.1.3	规划编制	141
7.2	新城交通发展战略制定方法	142
7.2.1	战略目标	142
7.2.2	远期需求分析	146
7.2.3	新城交通发展策略	149
7.2.4	战略方案生成	155
7.2.5	新城交通战略方案评估	157
7.3	新城多模式公交系统规划方法	159
7.3.1	新城多模式公交发展策略	159
7.3.2	新城多模式公交系统构成	160
7.3.3	新城轨道交通网络规划	162
7.3.4	新城有轨电车网络规划	163
7.4	新城骨架交通网规划方法	168

7.4.1	新城骨架交通网络布局	168
7.4.2	新城骨架交通网络规划	170
7.5	本章小结	172
第8章	新城交通控制性规划	173
8.1	新城交通控制性规划基本要求	173
8.1.1	规划理念	173
8.1.2	规划内容	174
8.1.3	技术方法	175
8.2	新城“小街区、密路网”规划方法	177
8.2.1	小街区、密路网模式的特征与适用性	177
8.2.2	“小街区、密路网”结构体系规划	184
8.2.3	“小街区、密路网”规划指标	186
8.2.4	“小街区、密路网”布局规划	187
8.3	新城公共交通专项规划	190
8.3.1	新城公交体系构成	190
8.3.2	新城公交规划目标与策略	192
8.3.3	新城公交枢纽规划	194
8.3.4	新城公交线网规划	199
8.3.5	新城公交路权规划	207
8.4	新城慢行系统规划方法	210
8.4.1	新城慢行交通发展目标与策略	210
8.4.2	新城慢行道路等级划分与功能分析	214
8.4.3	新城慢行网络规划方法	216
8.4.4	新城慢行衔接与协调规划	220
8.4.5	新城慢行空间与环境设计	222
8.5	本章小结	224
第9章	新城交通实施性规划	225
9.1	新城交通实施性规划基本要求	225
9.1.1	规划内容	226
9.1.2	规划落实策略	225
9.2	新城交通系统空间设计	228
9.2.1	新城道路横断面设计	228
9.2.2	新城慢行交通空间设计	234
9.2.3	新城公共交通空间设计	238
9.3	新城交通节点详细设计	243
9.3.1	新城交叉口详细设计	243

9.3.2	新城地块出入口管控	252
9.4	本章小结	261
第 10 章	新城交通衔接性规划	262
10.1	新城交通衔接性规划基本要求	262
10.1.1	规划内容	262
10.1.2	规划特征	263
10.2	新城控规交通影响评估	266
10.2.1	控规交通影响评估的意义与目的	266
10.2.2	控规交通影响评估的理念与策略	267
10.2.3	控规交通影响评估的内容与流程	268
10.2.4	控规交通影响评估的关键指标与技术方法	269
10.2.5	交通系统优化与评估结论的使用	277
10.3	新城复合开发地块交通影响评价	278
10.3.1	复合地块交通影响评价的意义与目的	278
10.3.2	复合地块的类型与交通特征	279
10.3.3	复合地块交通影响评价流程与要点	282
10.3.4	复合地块交通影响评价方法	285
10.3.5	地块及周边交通系统优化策略	295
10.4	本章小结	297
第 11 章	新城交通规划实施保障机制	298
11.1	组织实施原则和要素	298
11.1.1	组织实施的三定原则	298
11.1.2	组织实施要素	300
11.2	组织实施模式	302
11.2.1	常用实施模式	302
11.2.2	组织实施模式构建目标	304
11.2.3	面向全过程的新城交通规划实施模式构建	305
11.2.4	组织实施模式选择模型	309
11.3	组织实施管理	311
11.3.1	管理办法	311
11.3.2	管理要点	313
11.3.3	管理体系	318
11.4	保障机制的架构	320
11.4.1	制度环境分析	320
11.4.2	制度架构	321
11.5	保障机制的实施途径	322

11.5.1	规划编制法规体系规范化	322
11.5.2	交通规划管理责权利界定	324
11.5.3	公众参与合法化	325
11.5.4	规划设计方案并联审批	326
11.5.5	合理可行的投融资模式	327
11.6	本章小结	328
第 12 章	南京南部新城案例应用	329
12.1	南部新城概况	329
12.1.1	南部新城总体情况	329
12.1.2	南部新城发展历程	329
12.2	南部新城交通规划编制体系	330
12.2.1	南部新城城市规划编制体系	330
12.2.2	南部新城交通规划编制	331
12.3	南部新城核心开发区交通需求分析	332
12.3.1	南部新城交通需求预测方法	332
12.3.2	南部新城交通供需总量平衡模型	333
12.3.3	南部新城交通供需结构平衡模型	334
12.4	南部新城交通总体性规划	341
12.4.1	南部新城绿色交通规划	341
12.4.2	南部新城多模式公交系统规划	348
12.4.3	南部新城骨架道路网规划	351
12.5	南部新城交通控制性规划	352
12.5.1	南部新城公交网络规划	352
12.5.2	南部新城环境友好的慢行系统规划	357
12.6	南部新城交通实施性规划	361
12.6.1	南部新城路段交通组织	361
12.6.2	南部新城交叉口详细设计	361
12.6.3	南部新城道路横断面设计	364
12.6.4	南部新城地块出入口设计	364
12.7	南部新城交通规划推进机制	366
12.7.1	南部新城交通规划推进机制框架	366
12.7.2	南部新城交通规划推进组织实施	367
12.7.3	南部新城交通规划推进保障机制	371
12.8	本章小结	373
第 13 章	南部新城交通影响评估案例	374
13.1	南部新城核心区控规交通影响评估	374

13.1.1	编制背景与目的	374
13.1.2	工作内容	374
13.1.3	编制的技术路线	375
13.1.4	交通影响评估及结论	376
13.1.5	交通系统优化方案	387
13.1.6	对控规的反馈建议	389
13.2	站城一体的复合地块建设项目交通影响评价	390
13.2.1	研究背景与目的	390
13.2.2	交通需求预测	391
13.2.3	交通影响评价	404
13.2.4	交通组织优化	411
13.2.5	改善措施与建议	420
13.3	本章小结	420
参考文献	421
后记	427

第 1 章 绪 论

1.1 研究背景及意义

2000 年以来,大城市面临老城空间压力与日俱增、交通拥堵日益恶化、城市品质不高等问题,发展新城已经成为解决“大城市病”和以人为核心的新型城镇化发展的重要战略举措。我国正处于新城开发建设的快速发展阶段,截至 2018 年,县及县级以上的新城总量超过 3 800 个,其中大城市及以上规模的城市新城新区超过 2 500 个^[1]。经过多年的发展和探索,新城的建设已经取得了较为显著的成绩。传统的城市规划、交通规划及专项规划在支撑新城快速发展等方面发挥了重要作用,但也存在难以适应新时代国家城市治理现代化发展、“五大发展理念”统筹发展、城市和交通转型发展等要求的问题。2019 年,中共中央、国务院发布《关于建立国土空间规划体系并监督实施的若干意见》,要求规划应综合考虑人口分布、经济布局、国土利用、生态环境保护等因素,科学布局生态空间、生活空间、生产空间,加快形成绿色生产和生活方式,以推进生态文明建设,通过坚持以人民为中心,实现高质量发展和高品质生活,保障国家战略有效实施,促进国家治理体系和治理能力现代化。按照国家新的规划要求,传统新城规划也需要在规划理念、体系和技术方法等方面进行变革来解决以往新城发展中出现的问题和适应未来新城规划建设管理等发展要求。

作为新城规划建设的重要内容之一,交通规划是引导新城空间拓展与土地集约化利用、支撑产业转型升级和构建可持续交通体系的重要指引。随着新城交通系统作用的提升,新城交通规划逐渐成为关注的焦点。传统的城市规划多将交通系统作为简单的支撑体系,忽视了产业、空间和交通三要素之间的深层次互动关系,导致出现了一些有城无产或有城无人的现象。对于新城这样一类具有较好的可塑性和较强的弹性适应性的新开发地区,交通系统对促进城市空间紧凑化、用地发展集约化和产业布局合理化具有较好的引导和驱动作用。在国家大力推进新型城镇化发展战略的新形势下,新城将迎来由数量增加到质量提升的发展新阶段。因此,在新城大规模开发建设之初,应该通过编制科学严谨的新城交通规划,更加科学合理的交通系统建设,来实现空间、产业和交通三要素间的统筹协调。

2015 年 12 月召开的中央城市工作会议强调要统筹规划、建设与管理三个环节,以提高城市规划工作的系统性。但在交通规划、建设与管理的实际推进过程中,规划编制与实施、管理之间存在很强的相互独立性,缺乏有效的互馈、互动和协调^[2]。规划成果进入实施、管理阶段后,往往受到市场经济影响偏离预期规划目标,实施主体甚至脱离相关规划,由决策部门单方面修改实施计划。规划落实难已经成为规划与建设领域的一个突出问题。新城

作为城市开发的前沿阵地,交通规划的推进面临着各方力量的博弈。由于缺乏较为完善的制度、健全的体制机制以及科学的交通规划理念与方法的指导,导致推进过程中产生一系列的问题和矛盾,新城交通发展的理念难以实现。

因此,无论是解决新城发展中存在的问题,还是适应新时期新城可持续发展的要求,或是交通规划推进实施,都要求新城交通规划必须适应新的发展需要、转变规划理念、完善编制体系、革新技术方法、优化实施模式和加强规划保障,充分发挥交通规划引导发展的作用,以更好地指导新城发展和建设^[3-6]。本书对于构建新城集约高效的可持续交通系统、促进新城交通规划的有效实施、保障规划编制科学性等具有十分重要的理论意义和实践指导价值,同时为新城管理部门和规划工作者提供参考,也为类似新城或地区的交通规划研究提供借鉴。

1.2 研究对象及相关概念的界定

1.2.1 新城概念及分类

国外新城的概念起源于20世纪初,英国霍华德提出田园城市的理念,以绿地为空间手段来解决工业革命后城市问题,田园城市在建设实践中逐渐发展为卫星城。20世纪20年代,恩温提出了卫星城概念。在卫星城中,基础设施、文化设施配备齐全,满足了卫星城居民的工作与生活需要,形成一个职能健全的独立城市。从1940年代中叶开始,人们对于这类按规划设计建设的新建城市统称为“新城”,主要目的是通过新城建设控制规模和疏散城市人口。

我国新城概念的提法是和新城新区一起出现的,首次出现在2010年的政府文件《中华人民共和国国民经济和社会发展第十二个五年规划纲要》中。该文件提出“合理确定城市开发边界,规范新城新区建设,提高建成区人口密度,调整优化建设用地结构,防止面积过度扩张”。2014年《国家新型城镇化规划》中继续强调“严格规范新城新区建设”。然而相关文件始终对新城新区的概念未做出明确界定,国内很多学者们从不同视角提出了新城新区的概念定义^[7]。

2012年上海交通大学城市科学研究院的刘士林、陈宪、刘新静等人开展了《规范新城新区若干重大问题研究》课题研究,提出了广义和狭义的新城新区定义。广义的新城新区,是指1979年以来,我国各省市在原农村地区设立的、具有独立行政机构及一种或多种功能(工业、商业、居住、社区公共服务和娱乐等)的新城市中心。狭义的新城新区,是指1992年以来,我国城市在原中心城区边缘或之外新建的,在行政、经济、社会和文化上相对独立并有较大自主权的综合性城市中心。狭义的内涵界定不包含工业园区、大学园区、产业园区、农业生态园区、科技园区、总部经济园区等“功能单一”的“新城市化板块”,是目前具有较为成熟的城市综合服务功能的新城新区。

2015—2018年国家发展和改革委员会城市和小城镇改革发展中心连续四年发布了《中国新城新区发展报告》。报告中提出,广义的中国新城新区,是为了政治、经济、社会、生态、

文化等多方面的需要,经由主动规划与投资建设而成的相对独立的城市空间单元。讨论比较多的中国新城新区包括经济特区、经济技术开发区、高新技术开发区、保税区、边境经济合作区、出口加工区、旅游度假区、物流园区、工业园区、自贸区、大学科技园,以及产业新城、高铁新城、智慧新城、生态低碳新城、科教新城、行政新城、临港新城、空港新城等等^[1]。

本书研究的新城为狭义的概念,主要是位于城市建成区边缘或者近郊,交通便利、设施齐全、环境优美,能分担居住、产业、行政等城市功能,是相对独立性的城市新开发社区,具有以下三个方面的特征:

(1)新空间。从空间位置来看,我国的新城一般处在老城区的边缘或外围,是城市集中建设区的有机组成部分,开发建设方式以“增量新建”为主,形成新的城市空间。(2)新功能。从功能定位来看,新城一般为实现带动区域经济增长、发展特色新功能、提升城市品质功能等目标而设立。(3)新主体。从管理体制来看,新城一般由人民政府或有关部门批复设立,拥有相对独立的管理运营主体,承担新城新区范围内经济和社会管理职能。

新城模式的逐渐普及,成为一种城市现象,有其经济、社会等多方面因素的触动。我国新城建设的直接动力有以下六点:(1)为经济发展提供空间。新城内部的产业发展和居住条件以及大量的就业岗位,对于加快地区发展具有重要意义。(2)社会发展产生新的诉求。现阶段很多工作已经可以脱离原有的在固定场所完成的模式,这就为工作人员灵活安排工作提供了很大的自由度,新城以其居住条件和环境的优越性,成为吸引工作人员在家办公的新模式。(3)解决主城人口与就业岗位压力带来的各种社会问题。(4)重大设施与建设项目引导。(5)区域发展重大战略推动。(6)政治因素等。行政区划调整带来了城市发展战略变革,亟需新的功能区域承担城市中心功能以适应与引导地区发展^[8-9]。

结合我国新城的直接动力因素以及形成机制,归纳出现有的几种新城模式,分别是:内城改造型、结构调整组团型、郊区蔓延型、项目引导型和小城镇发展型。不同类型的新城特征也有显著区别,如表 1-1 所示。

表 1-1 新城类型及基本特征分析表^[10]

类型	特征分析	具体案例
内城改造型	原有的用地性质、强度和布局欠合理,不能体现集约高效的特征,需要通过内城的更新改造和功能置换优化用地和功能; 主要通过对内城的重建,保护与重塑城市空间肌理,改造升级公共设施配套,恢复原有的城市功能,增加中心城市的吸引力	苏州高新区、西安曲江新区、东京六本木新城
结构调整组团型	城市空间结构由原先结构单一、功能混合的整体架构逐渐向多样化、综合性的功能分区结构转变,呈现出单中心的空间结构转变为多中心、复合组团结构	无锡滨湖新城、南京河西新城、东京临海副中心新城、南京江北新区

(续表)

类型	特征分析	具体案例
郊区蔓延型	城市原有空间日益增加的人口与就业岗位带来了各种社会经济活动的过度集中,导致了中心城市各种社会病的产生。城市亟需向外围拓展,寻求城市发展新的释放空间。郊区以其低成本的经济投入,引发了城市的郊区化发展。但这类新城一般职住较难平衡,易出现新城与主城之间的潮汐交通现象	上海宝山新城、哥伦比亚新城
项目引导型	以大型建设项目或重大事项为契机,打造城市新的功能片区。这类地区规划设计、投资建设等都有较好的保障	上海临港新城、北京顺义奥运新城、苏州高铁新城
小城镇发展型	一些位于近郊的传统产业城镇,区位条件优越,经济发展较好,对外交通便利,依托产业优势,对城市人口疏散和产业外迁具有较强的吸引力。这些小城镇发展到一定阶段,其规模、性质、职能等应有新的发展定位,应纳入到城市整体发展框架中,以发挥分担城市功能的作用	上海松江新城、上海朱家角新镇

1.2.2 新城城市规划

城市在我国经济社会发展、民生改善中起着重要作用。良好的城市规划是推动城市发展和城市建设的重要保障。新城城市规划是对一定时期内新城的经济和社会发展、土地利用、空间布局以及交通等各项建设的综合部署、具体安排和实施管理。

受到城市规划思想的影响,新城城市规划理念主要有四种,一是以霍华德为代表的城市分散规划思想,强调保持城市与郊区的自身特点,形成协调式发展格局;第二种是以柯布西耶为代表的集中式规划理论;第三种是以沙里宁为代表的有机疏散理论,提倡遵循城市发展的自然规律、实行有机疏散的规划思想。这三种思想指出根据土地利用的不同布设交通设施。第四种是由美国卡尔·索普提出的 TOD 规划思想,强调交通对土地利用的引导作用。

新城城市规划编制形式可以划分为总体规划和控制性规划。与城市不同的是,新城通常不单独编制地区总体规划,一般统一纳入到国土空间总体规划中进行编制。需要编制新城总体规划时,一般是在国土空间总体规划指导下,开展针对性更强的新城范围内总体规划,相对应于国土空间规划体系中的单元规划或分区规划。该层次规划主要明确新城空间发展战略、空间架构、土地利用总体布局以及各专项规划的总体思路和重点,是新城发展的纲领以及各类型规划编制的法定依据。新城总体规划一般经历两个阶段:发展战略研究和总体规划编制,总体规划编制同步开展土地利用规划和产业规划。这一层次规划的编制体现了多规协同的理念,加强了各专业规划成果的对接,尤其是总体规划与土地利用规划的完全对接。

控制性规划则以新城作为独立的编制对象进行研究,在进一步深化和细化功能定位的基础上,明确新城空间结构,尤其是确定新城土地使用性质和开发强度。2000 年来,随着新

城开发速度的加快和开发过程中逐渐暴露出规划失控的问题,多地在开展新城规划时,为体现前瞻性和可控性,引入了新城概念性规划和城市设计两个层次的规划,概念性规划在控制性规划前开展,城市设计一般与控规同步或者在下一阶段开展。

控制性规划(控规)作为新城规划管理和城乡建设的法定依据,重在对新城开发的控制和实施的指导。新城控规主要根据总体规划确定的分区控制导则,编制地区分单元控制细则,划定规划管理单元,对管理单元分别提出具体的法定性要求和指导文件。近几年新城在城市发展中的重要性越来越大,各地为打造更加高品质的新城区域,进一步开展了城市设计工作以更加深入细致地明确地区开发建设。很多新城区在开展控规编制的同时,纷纷开展了城市设计工作。因此,可以将城市设计与控规同步编制,形成控规指导用地开发、城市设计控制空间形态的编制结构。

本书提出新城实施性规划有别于传统的建设规划,可以为更好地推进新城的规划实施工作。实施性规划在城市规划法定体系中还没有明确提出,但是许多城市在城市规划和建设过程中充分意识到规划实施的重要性,提出了实施性规划类型。实施性规划主要包括近期建设规划、年度实施计划等,直接指导规划实施和具体的城市建设活动,是落实总体规划目标和控制性详细规划要求的具体手段和措施。新城实施性规划主要从规划编制的角度,为更好地推进规划成果的实施落地,提出以具体建设项目为抓手的规划类型。实施性规划能够更好地弥补上层次规划实施性不足的缺陷,并能够更好地落实上层次规划的指导思想和方案构想。

1.2.3 新城交通规划

新城交通规划是新城规划体系的重要组成部分,是政府实施新城综合交通体系建设、调控交通资源、倡导绿色交通、引导区域交通、新城对外交通、内部交通协调发展、统筹新城交通各子系统关系和支撑新城经济与社会发展的专项规划。

新城交通规划的理念受城市规划思想和交通系统发展的影响很深,从早期的系统最优、供需平衡到现代的以人为本、环境友好、共享交通、智慧交通、绿色交通优先等理念,逐步形成多理念协同的交通规划理念。尤其是2010年来提倡的绿色交通导向的交通规划理念,已经成为未来新城交通规划的主导思想。

新城交通规划的编制过程主要贯穿三个环节。总体规划阶段,综合交通规划研究确定城市交通发展的目标、战略、政策与对策,重大交通基础设施选址布局等。新城控制性详细规划阶段,重点开展交通专项规划,规划依据包括城市总体规划、综合交通规划以及控制性详细规划,规划侧重于系统自身的发展,强化设施的规模和交通用地的落实。城市设计阶段则主要以控制性详细规划为基础,进一步落实该阶段的交通规划成果。

1.2.4 新城交通规划推进机制

“机制”揭示的是事物内在的相互作用关系及关联性,反映各种自然和社会现象的内部组织与运行规律。将机制引申到一项工作或社会系统中,可以解释为工作或社会系统内部的组织结构之间相互作用的过程和方式^[11]。对机制的理解应主要把握两点:一是明确事