

交通设施遭遇景观 须“上天入地”躲开

合肥市控制性详细规划通则下月起施行,大多对咱老百姓有利

记者昨日从合肥市政府法制办获悉,为加强城乡规划管理,保证城乡规划的实施,新修订的《合肥市控制性详细规划通则(试行)》将于7月1日起正式施行。医院、中小学必须保证冬日日照超2小时、交通设施碰到自然景观,须“上天入地”躲开……等等规划细则和老百姓息息相关,合肥市欲通过通则的颁布施行,来提高城乡规划水平和城市细节的品味。 记者 祝亮

【建筑】 医院、中小学必须保证冬日日照超2小时

通则规定,新区建设、旧区改建应成片开发,不宜零星建设。建筑基地未达到下列最小面积的,不宜独立建设:低层居住建筑1000平方米;多层居住建筑、多层公共建筑2000平方米;高层居住建筑、高层公共建筑3000平方米。

医院病房楼、休(疗)养院住宿楼、幼儿园(托儿所)和中、小学校教学楼、老年公寓,与相邻建筑间距应保证被遮挡的上述建筑冬至日有效日照不少于2小时(南北向平行布置的多层建筑不宜小于南侧多层建筑高度的1.5倍)。

【景观】 交通设施碰到景观,须“上天入地”躲开

对于重点保护湖泊、河流、湿地、山体等反映城市地域特征的自然景观资源要素,合肥市将严禁破坏性的改变地形地貌、损坏植被等建设行为。

采用生态通廊、视线通廊或步行通道等方式加强自然景观资源要素之间的联系,形成完善的城市生态系统。并维持自然景观资源要素的公共性和开放性,建立完善的步行系统和自行车系统。

高速公路、快速路、轻轨等大型交通设施在自然景观资源要素地区设置时,宜采用下沉、高架、隧道等处理方式;挡土墙等护坡设施应尽量降低高度和坡度,利用植物、雕塑等进行处理。

代表合肥市不同建设时期特征的典型街区、街道和建筑,参照历史文化保护区进行保护,禁止整体拆除重建;局部的更新改造应延续原有的建筑风貌及特色。

【公交】 7000人以上小区宜设公交首末站

通则规定,规划建设航空港、火车站、公路客运站、客运码头、轨道交通站等大型交通设施,大型商业、旅游设施,大型文化、体育设施等,宜配套设置公共汽车站、场设施。

7000人至3万人的住宅小区宜设公交首末站,3万人以上的住宅小区应设置公交首末站;具体应结合项目交通影响分析予以确定。公交首末站(枢纽站)的用地面积应按照每标准车90平方米至100平方米确定,公交首末站(枢纽站)宜结合商业建筑、公共建筑、公路客运场站、社区服务中心、社会停车场等整体设计。

设置有公交线路的城市道路,宜设置港湾式公交停靠站;次干路以上等级道路应设置港湾式公交停靠站。

常规公交平均站距宜为400米至800米,快速公交平均站间距宜为600米至1200米;市中心区公交站距宜选择下限,城市边缘地区和郊区公交站距宜选择上限值。

【地铁站】 鼓励地铁站与大型建筑物结合利用

合肥市将鼓励大型建(构)筑物与轨道交通共同开发利用。轨道交通线路及车站可与建(构)筑物结合建设的,应同步设计、同步施工、同时交付使用。

轨道交通车站应考虑设置自行车停放及接驳设施,有条件的车站宜设置机动车停车场。

车站出入口、通风亭以及冷却塔等设施应与地面建(构)筑物结合设置;确需独立设置的,其造型、材质、色彩应当与周边建(构)筑物相协调。

风亭宜采用低矮风亭,开口处设置安全装置;风亭周边应当绿化,不得妨碍公共通道或出入口。

车辆段以及停车场宜结合公共服务设施、商业设施、社会停车场(库)等设置,鼓励设置立体停车场(库)。



合肥市控制性详细规划通则(试行)



【停车场】

停车场闸口不得设置在坡道上

公共停车场(库)应遵循路外停车设施为主,路内停车位为辅的原则。鼓励与商业、公共交通场站等公共设施共同建设公共停车设施。路内停车位设置不得影响道路交通安全和路外停车设施的有效利用。

合肥市将鼓励建设立体停车场(库)和地下停车场(库)。地下停车场(库)宜与地下商业街及轨道交通车站等地下空间设施整合建设,并与相邻地下停车场(库)相互连通。

鼓励室外停车场采用树阵式停车,绿化率应不小于20%。

公共停车场(库)车位数大于50个时,出入口不得少于2个;大于500个时,出入口不得少于3个。出入口之间的净距应大于10米,出入口宽度应大于7米。

公共停车场(库)出入口起坡点距城市道路红线应不小于8米。临城市道路出入口的管理闸口不得设置在坡道上。

【自行车】

过街天桥应设自行车专用坡道

通则规定,合肥市的主次干路应设置自行车道;在自然景观资源地区、新建的大型住宅小区等区域,宜设置连续的自行车专用通道;自行车道与人行道建时,宜设置物理隔离。与步行道的路面铺装应明显区别,宜采用柔性材料。

人行道宽度不足3.5米的城市支路和小区道路,可在车行道空间内设置自行车道;在车行道空间设置自行车道的路段,应设置警示标志和限速标志。

城市的立体过街设施应设置自行车专用坡道,或结合无障碍设计满足自行车过街要求。

城市中心区、商业区、公共交通换乘站、轨道交通站点和快速公交站点,应集中设置自行车停放场。

公共交通站点、住宅小区、大专院校、广场、绿道、旅游景点等大型人流集散点,宜利用人行道、广场、社区空地等布置公共自行车租赁点。

住宅小区应结合主要出入口布置公共自行车租赁点,大型社区可布置在社区内部。

【步行】

人行道上每隔100米宜设置休息设施

对于城市步行系统,通则规定,轨道站出入口、公共交通站点、人行天桥、人行地道、建筑主要出入口等主要人流节点之间应建立步行衔接设施。鼓励人行天桥或人行地道的起点和终点与周边建筑连通。

步行设施应符合无障碍设计要求,步行区内应设置盲道,并兼顾轮椅、婴儿车的使用。道路交叉口路缘石应做无障碍放坡处理。

人流量大的步行系统,应符合:当步行线路面临建筑较远时,宜在主要步行区域及其与建筑主要出入口联系路径处设置绿化、风雨廊,宽度均不宜小于3米;当步行线路紧贴临街建筑物时,宜通过建筑挑檐、骑楼、内部公共通道等设施提供遮蔽,通道净宽不宜小于3米、净高不宜小于3.6米;在步行线路上,每隔100米宜设置供行人休息的设施;步行区的地面坡度不应超过5%等要求。

【设施】

公共建筑必须按比例配建公共充电桩

对于其他细节设施,通则规定,在道路两侧以及各类交通客运设施、公共设施、广场、社会停车场(库)等人流活动频繁处应设置废物箱。废物箱的设置间距宜要求为:步行街、商业街、金融业街道不大于50米;一般道路不大于100米。

公共厕所的选址应符合:设置在人流活动频繁的道路沿线、大型公共建筑及公共活动场所附近;设置在进出方便、便于寻找、方便粪便排入城市污水管网或抽运之处;在满足环境及景观要求条件下,城市绿地内可设置公共厕所等要求。

通则还明确规定,新建社会公共停车场和办公楼、商场、酒店等公共建筑应按规划停车位数的不少于20%的比例配建公共充电桩。

