

内部资料 仅供参考

建筑·城规

2017年第1期

(总第06期)

重庆交通大学建筑与城市规划学院

2017年3月15日

※ 英国城市规划学科发展概况

1. 英国城市规划研究现状
2. 英国城市规划学科排名
3. 部分英国高校学科简介
4. 英国邻里规划最新动态

※ 第五届住建部高等教育城乡规划专业评估委员会组成人员名单

※ 国内外大都市区规划实践及对重庆大都市区规划的启示

※ 交通运输部推进智慧交通发展行动计划(2017—2020年)

※ 2017 城乡规划国际国内重要学术会议

编者语：

城市规划 (Urban Planning) 是对一定时期内城市的经济和社会发
展、土地利用、空间布局以及各项建设的综合部署、具体安排和实施管
理。其目的是为城市社会的生存和发展建立一个良好时空秩序，以满足
市民的物质文明和精神文明日益发展的需要。1909 年，利物浦大学创
立了英国第一个城市规划系——市政设计 (Department of Civic
Design) ，经过百余年的发展，英国城市规划教育形成了既适应社会和
职业发展需要，又体现院校特点的课程体系。英国作为城市规划学科的
发起者，其多所高校创建了高水平的城市规划学院。本期院刊对英国高
校的城市规划专业进行梳理，能让我们更加了解英国的城市规划学科面
貌；同时，对英国城市规划思想的总结，能为我院学科和专业建设发展
提供有益参考。

英国城市规划研究现状

纵观英国近年来的城乡发展和政策变迁，1999 年欧盟《欧洲空间
发展战略》(ESDP: European Spatial Development Perspective)的
正式出版，打开了欧洲规划发展的新局面，也将“空间规划”引入英国
规划体系中。随后，英国政府在城市规划领域颁布了一系列重要的政策
法规：2000 年的城市白皮书表明，就政策而言最显著的问题是“城市
复兴”(urban renaissance)；2001 年发表的有关规划体系的绿皮书，
提出“将规划体系建设成为开放并有利于公众参与”；2004 年《规划和
强制性收购法》(Planning and Compulsory Purchase Act)带来英
国规划体系自 1968 年以来最大的一次根本性调整。从 TPR (Town
Planning Review) 的数据来看，目前的城市规划研究，主要集中在

“空间规划”、“社区规划与参与”、“管治、制度和法规”、“更新与再生”、“理论分析”、“区域分析与发展”、“广政策与实践”、“环境规划”等八个方面。

“空间规划”中，早期重点在于研究空间规划、国土融合政策的实施，探讨空间规划中的可持续发展问题，近年来性别意识、文化多样性也开始受到关注。“社区规划与参与”中，在权力下放、地方决策的背景下关注教区规划，探讨社会资本与社区规划的关系，从社会融合和治理模式的角度研究门禁社区问题，重点研究了可持续社区的内涵、一般设计准则、规划人员的角色，为实现可持续社区应具备的知识和技能培训等。“更新与再生”中，在社会融合的背景下讨论邻里更新策略，基于产权的更新方法和融资工具，回顾了更新政策的演变，鼓励政府干预和多方合作的更新模式，探讨了城市更新的文化转向，文化规划和更新对地方经济、遗产保护、社会弱势群体的影响等。

中国正处在城镇化迅猛发展的时期，与英国规划领域关注的热点不尽相同。以《城市规划》杂志为例，2002—2011年十年间发表的论文总量约1900篇，每年的发文量在180-210篇之间，基本保持均衡。研究领域以国内研究为主（94.2%），国外研究为辅（5.8%），不同于《国际城市规划》杂志侧重于规划的国际经验和案例比较研究。《城市规划》的国内研究多为理论研究或理论与实践结合的文章，其中常规主题占87.4%（城市化、区域规划、总体规划、详细规划、城市管理、城市交通、工程技术等），新兴主题或热点追踪占12.6%（战略规划、近期建设规划、校园规划、夜景规划等）。虽然常规主题的分布以总体规划（12.6%）、历史保护更新（11.2%）、城市管理（11.2%）三大议题为主，但是社区规划、居住区规划（含居住分异、住房）议题的文

章，自 2007 年以来稳步增加，而且随着社会环境变迁，学界开始更多地关注居住分异、保障性住房社区规划。新议题也不断拓展，例如职业道德、女性主义、社会公平与城乡规划等。因此，未来城市化进入成熟稳定时期，中国规划师的关注主题也会更加多元化。只有全方位了解城市问题，才能在坚实的理论基础上进行未来的规划实践。我们期望通过梳理英国城市规划研究的趋势，为新一轮城镇化背景下中国城市规划的理论和实践提供借鉴。

英国城市规划学科排名

英国《卫报》(The Guardian)近日发布 2017 年英国大学排名，其评分标准包括：

评分标准：

Satisfied with course：学生针对课程的满意度

Satisfied with teaching：学生对教学质量的满意度

Satisfied with feedback：教学评估与反馈

2017 年英国大学城市规划前 20 位专业排名

排名	学校名称	卫报评分	课程满意度	教学质量满意度	反馈满意度
1	剑桥大学	100	94	89.2	71.9
2	赫瑞瓦特大学	90.5	92.1	87.5	75.6
3	雷丁大学	89.3	88	90	73.9
4	伦敦大学学院	85.8	73	72.6	66.3
5	贝尔法斯特女王大学	85.5	91.1	97	92.2
6	卡迪夫大学	84.3	87	88.2	78.2
7	曼彻斯特大学	84	100	94.3	76.3
8	拉夫堡大学	81.9	90.9	87.4	76.8
9	爱丁堡大学	79.3	85	88	58.5
10	诺丁汉塔伦特大学	76.5	87.9	87.8	78.8
11	谢菲尔德大学	75.5	96.1	92.8	80.8
12	南威尔士大学	72.8	100	98	87.6
13	安格利亚鲁金斯大学	72.5	90.2	84.9	79.2
14	诺丁汉大学	70.9	80	87	75.1

15	利物浦大学	69.9	93	88	79.2
16	阿尔斯特大学	68.8	93.1	92.4	77.3
17	朴茨茅斯大学	67.4	94	82.1	72.3
18	利物浦莫尔大学	66.1	94	91.5	82.9
19	考文垂大学	65.3	78.8	80.7	73
20	伯明翰大学	64.5	78.8	89.2	57.7

部分英国高校及学科简介

※ **剑桥大学 (University of Cambridge)** : 位于英国剑桥, 为英国历史第二悠久的大学, 由 31 所独立自治书院及 6 所学术学院组成。剑桥大学是英国罗素集团、“G5 超级精英大学” (G5 超级精英大学由剑桥大学、牛津大学、伦敦大学学院、帝国理工学院、伦敦政治经济学院组成)、欧洲的大学联盟科英布拉集团 (Coimbra Group) 的成员。剑桥大学校友包括了多位科学家、哲学家、政治家、经济学家、作家。总共有 96 位诺贝尔奖获得者 (位列世界第 3) , 4 位菲尔兹奖得主曾为此校的师生、校友或研究人员。2016 年 9 月, 泰晤士高等教育发布了第 13 版世界大学排名, 剑桥大学排名第四。**研究生的入学要求** : IELTS 不低于 7.5 , 单项不低于 7。TOEFL 总分不低于 110 , 单项不低于 25。其建筑专业**核心课程设置** :

PhDArchitecture , 建筑学

MPhilArchitecture and Urban Design , 建筑与城市设计

MPhilArchitecture and Urban Studies , 建筑与城市研究

MStBuilding History , 建筑历史

PGCert Professional Practice in Architecture , 建筑专业实践

※ **伦敦大学学院(University College London):** 1826 年建校，是一所世界著名的顶尖高等学府，为拥有顶级科研水平的综合研究型大学。它是伦敦大学联盟 (University of London ，简称 UOL) 的创校学院， "G5 超级精英大学" ，罗素集团成员大学之一；曾就读、曾任职或现任职于 UCL 的校友中，共有 32 位诺贝尔奖获得者和 3 位菲尔兹奖 (世界数学最高奖) 获得者该校在 2016-2017 QS 世界大学排名中位列世界第 7 名，英国第 3 名。**优势专业：**法律、经济、医学、地理、建筑、城规、考古、哲学、心理学、生物、欧洲文化、英语等。**课程设置：**

MSc Sustainable Urbanism ，城市可持续管理

MSc Urban Development Planning ，城市发展规划

MSc Urban Regeneration ，城市改造

MSc International Planning ，国际规划

MSc Spatial Planning ，空间规划

MSc Development Administration and Planning ，发展与规划

MSc Urban Economic Development ，城市经济发展

MSc Building and Urban Design in Development ，房地产与城市设计发展

MSc International Real Estate and Planning ，国际房地产和规划

建筑与城市规划专业课程申请标准为中国大陆 985 或 211 院校，在校加权均分 85 分 (国内 985 大学) 或 90 分 (国内 211 大学) 。 IELTS 要求 6.5 ，单项不低于 6.

※ **赫瑞·瓦特大学 (Heriot-Watt University)** : 创办于 1821 年, 前身为爱丁堡工学院。2016 年《卫报》英国大学综合排名为 18 位。在学科排名中, 矿业与采矿工程位居全球第 34 名, 土木工程排名全球第 150 名, 会计与金融、电子电气工程、建筑与城市规划、经济学、化学、机械工程等领域位居全英前 10 位, 82% 的研究领域处于国际先进水平, 位居英国第九、苏格兰第一, 并在世界范围内享有盛誉, 是一所古老而又充满活力的学校。**研究生的入学要求: IELTS6.5。课程设置:**

MA Interior Architecture and Design, 国内建筑设计

MSc Urban Strategies and Design, 城市政策与城市设计

MSc Sustainability Engineering, 可持续工程

MSc Sustainable Building Design, 可持续建筑设计

MSc Architectural Project Management, 建筑工程项目管理

MSc Architectural Engineering, 建筑工程

MSc Renewable Energy Engineering, 可持续能源工程

※ **卡迪夫大学(Cardiff University)**: 位于威尔士首府卡迪夫市, 于 1883 年建校, 是威尔士最大学府; 罗素集团成员大学; 该校教授马丁斯·埃文斯获得 2007 年诺贝尔医学奖; 英国排名 TOP32 左右, 世界排名 TOP130 左右; **优势专业**: 物流、建筑、土木、医药、经济、传媒、计算机、商业等。卡迪夫大学(Cardiff University)建筑学院设计的课程既适合有专业背景的也适合没有专业基础的学生。Cardiff School of City

and Regional Planning 在 Cardiff University 是很强势的，在 RAE (Research Assessment Exercise) 的评比中，CPLAN 在 Town Planning 领域已经是连续十年第一名。城市设计(MA in Urban Design) 研究生课程可以结合城市规划专业。学生申请该专业时，最好提供设计作品。**研究生的入学要求**：IELTS 不低于 6.5，需要通过 RIBA PART I 或者取得等同于 RIBA PART I 的相关证书。**核心课程设置有**：

MSc Spatial Planning and Development，空间规划与发展

MSc International Planning and Development，国际规划与发展

MSc Sustainability, Planning and Environmental Policy，可持续性、规划与环境政策

MSc Urban and Regional Development，城市与区域发展

※ **谢菲尔德大学(Sheffield University)**：是英国学术研究排名前 20 位的院校，谢菲尔德的建筑学院是举世公认的欧洲领头学院之一。学校的国际声誉直接来源于其教学研究改革和在实际行业中的运用。该校位于英格兰谢菲尔德市，由 3 所学院发展而来，1905 年正式建校；红砖大学之一；罗素集团成员大学；诞生过 5 位诺贝尔奖得主；英国排名 Top20 左右，世界排名 TOP66 左右。**优势专业**：建筑、土木、通讯、汽车工程、城规、软件、环境、机械、传媒等。在 2008 年的 RAE 研究中，确认该校是世界一流的建筑研究中心。**研究生的入学要求**：IELTS6.5(各项得分不低于 6 分)，需要通过 RIBA PART I 或者取得等同于 RIBA PART I 的相关证书。**课程设置**：

MA Planning Research and Theory 规划研究与理论

MA Town and Regional Planning 城镇规划

MA Planning and Development 规划与发展等

※ **利物浦大学(the University of Liverpool)**：位于英格兰利物浦市，1881 年成立。红砖大学之一；罗素集团和 N8 集团成员大学；诞生过 8 名诺奖得主；香港特首董建华母校；英国排名 TOP28 左右，世界排名 TOP120 左右；**优势专业**：建筑、足球管理、通讯、物流、计算机、机械、音乐、市场等。利物浦大学(University of Liverpool)的建筑学院历史悠久，在英国大学中最早开设建筑学专业，也是英国首家得到皇家建筑师资格认证的学院。**课程设置**：

MA Environmental Assessment and Management,环境评估与管理

MA Research Methodology (Civic Design)，研究方法(城市设计)

MSc Urban Regeneration and Management，城市改造与管理

MA Town and Regional Planning，城市与区域规划

MCD Town and Regional Planning，城市与区域规划

研究生的入学要求：IELTS6.5，需要通过 RIBA PART I 或者取得等同于 RIBA PART I 的相关证书。申请参考标准：大学均分 80%以上需要杰出的作品集 IELTS 6.5(单项 6)。

※ **纽卡斯尔大学(Newcastle University)**：位于纽卡斯尔，过去是北英格兰最著名的工业城市，至今只要走进城市，都能感觉到当时蓬勃的工业时代给个城市留下的痕迹。该校**优势学科专业**为建筑，规划，城市设计，景观建筑和相关领域。**其核心课程设置**：

MSc Town Planning , 城市规划

MSc International Spatial Planning , 国际空间规划

MSc Planning for Sustainability and Climate Change , 规划(可持续性
与气候变化)

MSc Planning and Environment Research , 规划与环境研究

MA Regional Development and Spatial Planning , 区域发展与
空间规划

MSc Sustainable Buildings and Environments , 可持续建筑与环
境

英国邻里规划最新动态

邻里规划是英国法定规划体系的一个创新层级，是城乡规划在英国政府“地方主义”改革背景下的一次重大变革。邻里规划的提出整合了公众参与、社区规划、协作式规划等一系列自下而上的规划形式，丰富了规划的内涵且完善了规划的操作框架。邻里规划的积极意义在于真正加深了公民在规划体系中的话语权和决策权，而不足之处在于邻里规划作为一项新的公民权利，往往只被社会经济发展状况较好的邻里社区所使用，而未能惠及处于贫困之中、面临发展困境的邻里社区。本文在对英国邻里规划的源起、内涵、内容、操作程序进行分析、归纳和评议的基础上，尝试为中国正在兴起的社区规划提供一些借鉴和参考，以响应新型城镇化背景下城乡规划变革的需求。

一、英国“地方主义”背景下邻里规划的提出

邻里规划 (Neighbourhood Planning) 是英格兰地区在 2011 年颁布了《地方主义法案》 (Localism Act) 之后新创立的一种自下而上的规划形式，它赋予了住在同一个邻里社区内的居民自行申请编制规划的权利。邻里规划编制的全过程都由居民自身所组成的社区组织主导，在此过程中社区组织可自行聘用专业的规划咨询公司、建筑师来参与这一工作。邻里规划的编制分为若干阶段，每一阶段的成果都需要提交给邻里社区所属的地方政府规划部门进行审核，并举行社区参与活动对规划内容进行讨论并决定是否通过。英格兰地区的规划体系自 2010 年发生了巨大的转变，在此之前的工党政府将规划的重心放在政府宏观战略和区域规划上，随着 2010 年的政党更迭，规划的重心转向了政府向地方分权 (Devolution)，并采取了“地方主义” (Localism) 这一概念来引导政策的转变。规划的地方主义转变主要包含三层涵义：首先，将制定规划的权力交还给地方政府，例如在住房政策的制定中，城市的住房供应量不再进行区域分配，各地方政府 (如大伦敦政府， Greater London Authority) 可根据住房需求调查、土地供应量、房地产市场价格波动等因素拟定本地目标；其次，在法定规划体系中取消区域规划 (Regional Planning) 并解散制定区域规划的行政主体 (Regional Assembly)，将权力重新分配给地方政府；第三，2011 年英格兰政府颁布《地方主义法案》 (Localism Act)，提出了一种全新的规划形式，即邻里规划，该项规划的编制主体为社区居民本身。作为推动规划体系民主水平提升的重要举措，这一创新的规划形式补充了法定规划体系的完整性，将规划的最低层级延伸到邻里层面的规划。这一转变实际上是联合政府将国家管治模式从“大政府” (强调**政府层面的战略调

控) 转向“大社会”(强调权力下放至地方政府和社区以进行高效的资源配置) 在城乡规划领域的体现。

英国 1947 年颁布的城镇规划法案 (Town and Country Planning Act , TCPA) 奠定了英国现代城市规划体系的基础, 即建立在代议制民主制度上的城市规划制度, 在这一制度中, 直接的公众参与并未成为规划体系的必要组成部分。在 1950-1960 年代大规模的新城开发建设中, 千城一面的设计和无视地方需求的规划决策使得民间对于规划体系的反对呼声愈发激烈。1969 年, 分管住房和地方政府事务的国会议员 Skeffington 发布了《规划中的公众参与》一文, 呼吁规划师在规划设计和决策的过程中, 向受影响地区的居民进行意见咨询。1990 年代, 在内城衰败的背景下, 社区规划逐渐进入了大众视野, 公众参与、社区和公民义务等概念成为了新的城市发展和城市更新政策的基本术语。1997 年, Healey 提出的协作式规划 (Collaborative Planning) 成为了地方管治的一种新模式, 也是城市规划的转型方向, 在这一背景下, 社区规划不断被推动, 许多城市和社区开始试点开展社区规划编制工作, 或在原有规划体系中增加社区规划程序, 从而促进城市规划的公众参与程度。

尽管推动社区规划已经成为英美社会的广泛共识, 围绕社区规划基本概念的争论却从未停止。首先, “社区” 应该如何界定? 在全球化的背景下, 社会已经不再由具有相同价值观和利益的群体所组成, 取而代之的是背景愈发复杂、利益冲突愈发明显的社会群体。传统的以“地方” 或以行政边界来界定的社区 (Community of Place), 往往包含了众多不同的利益团体或社区 (Community of Interest), 如何协调这些利益团体之间的差异化诉求, 并建立一个能够保障各方利益的机

制，是城市规划必须面对的挑战。其次，“社区规划”的过程和成果能否被真正融入法定规划体系？如果社区规划仅仅是法定规划中的必要程序，而其结果无法对规划决策产生真正影响，那么这一规划的存在就缺乏现实意义。作为对这两个问题的回应，邻里规划采用了以空间地理边界划定社区范围的方式，并以法定规划这一存在形式明确了其在规划决策过程中的意义。

二、英国邻里规划的要点解析

在地方主义改革的背景下，规划体系的组成和工作模式随之发生了变化，在 2011 年之前英格兰地区主要有三个层级的规划，即国家层面、区域层面和地方层面。其中国家层面的国家规划政策声明（Planning Policy Statements）主要限定了城市和乡村规划所需涵盖的主要议题并提出了发展原则和国家层面的发展目标；在区域层面，区域议会（Regional Assembly）联合各领域的区域利益团体共同编制区域空间策略（Regional Spatial Strategies），就区域的环境、交通、就业、住房、贸易投资等各个方面制定策略及实施方案；在地方层面，由地方政府的规划部门制定地方发展框架（Local Development Framework），该框架包含各专项政策文件，其存在的重要意义是指导地方规划部门审批并发放规划许可。

2011 年，随着《地方主义法案》的颁布，邻里层面的规划首次进入法定规划体系。区域层面的规划被废除了，仅在大伦敦地区仍保留有战略性的《大伦敦规划》；在地方层面之下增加了邻里层面的规划，以不同的形式存在。根据规定，在通过地方政府审批和邻里公投之后，这一层级的规划将成为规划体系中的“补充性规划文件”，成为地方规划部门决策时必须纳入考虑的硬性规划条件。这一层级的规划将由现存的

教区议会（ Parish Council ）或社区自发组成的社区组织（ Neighbourhood Forum ）编制，需要在与国家、区域层面规划相符的前提下，提出社区发展战略及基于社区需求或项目计划的行动纲要。

三、邻里规划目标和内涵的创新

邻里规划这一创新规划形式被学者定义为“由社区自行制定的，为社区（利益）服务的规划”。尽管公众参与在规划中的重要性在上个世纪就被反复研究和实践，这种由社区自行编制的规划被纳入法定规划的范畴并直接作用于规划许可的审批中却是全新的尝试。邻里规划的基础是协作式规划，从这一视角出发，规划师不再是价值观中立的技术专家，而是扮演着调和各个利益团体之间利益矛盾的角色，规划需要提供一个平台，以供各方利益团体就发展议题进行公开且具有建设性的讨论，并在此基础上创造性地提出发展策略。邻里规划有四个目标：①将规划权力下放到社区，通过法定规划体系作为保障以便于社区居民直接参与决策社区规划事物；②提高规划系统的民主性和透明度，以协作式规划的形式更深层次地开展公众参与规划的活动；③降低地方规划部门的开支，呼吁并创造有利条件让社区居民和组织进入规划编制过程中，以这些自发完成的规划成果补充地方规划体系长期以来的不足；④提高规划系统效率，降低规划程序对经济活动的阻碍，这一点主要是通过邻里发展决议来实现。

四、邻里规划的编制程序和要求

《地方主义法案》中对于邻里规划的编制程序进行了规定。首先，有意愿编制该项规划的社区居民或组织需要建立一个邻里论坛组织（以下简称邻里组织），该组织至少需要由 21 名社区成员组成并有一个完

善的组织架构，之后该组织须在本社区的地理范围内划定一个规划边界，并给出如此划定的依据。完成这两个步骤之后，邻里组织应当向地方规划部门上报邻里规划编制主体和编制范围，地方规划部门会进行为期六周的公示和公众咨询，确定是否给予其继续编制的权限。进入规划编制阶段之后，邻里组织需要完成一份规划草稿，内容包括：邻里发展现状评估、邻里发展目标、邻里发展策略及环境评估，这一草稿的编制过程必须包含社区参与活动，且以书面报告的形式总结记录这些活动的组织形式和所得成果。草稿完成之后邻里组织需要自行组织为期六周的公众咨询，收集社区居民对于该规划草稿的意见和建议，并将其整合到成果文件中。经过修改的规划草稿在满足了法案要求的全部内容之后，可上报地方规划部门并由其组织下一阶段的第三方独立审议环节。在这一环节，规划部门将邀请一位与该社区没有利益往来关系的规划监察员（Planning Inspectorate）来评定该规划并在该邻里进行短暂的实地调研，监察员会根据自己的专业知识撰写一份独立审议报告，提出邻里规划中存在的问题并向地方规划政府建议是否应当通过该项规划。在地方规划部门审批通过之后，邻里规划便能顺利进入最后一个环节，即公民投票环节，这一活动按照规定需要进行全社区范围内的宣传和动员，并通过信件、订阅邮件、海报等方式对邻里规划内容进行前期宣传，所有社区居民都可以领取选票参与，如果支持该规划的投票超过 50%，那么这一邻里规划便可以纳入法定规划体系，成为补充性规划文件。

五、英国邻里规划的综合认识及对我国社区规划的借鉴

探讨邻里规划的积极意义可以从 Arnstein 的“公民参与阶梯”（Ladder of Citizen Participation）这一视角出发，邻里规划的产生和实践无疑是将规划中的公众参与从较低层级的“咨询意见”——即规划

师制定方案，向公众征求意见，上升到了较高层级的“自我掌控”和“公民权力”——即公众能够自己制定规划并参与调控政策编制。社区成员自主的、全流程的规划参与和编制提高了社区成员在城市规划工作中的话语权和决策权。除此之外，邻里规划还在法定规划体系中开放了一个接口，将这一被规划实际影响的群体纳入到了编制主体之中，并且给予了邻里规划一个合法身份，这对于邻里规划的实施意义有很大提升作用。

然而，围绕这一政策也有许多质疑的声音。首先，邻里规划的推动建立在两个前提条件下：一是社区有意愿主动编制邻里规划，二是社区有能力编制符合法定标准的邻里规划。根据《地方主义法案》颁布以来五年的实际案例，这两个前提条件目前还不成立。根据相关研究，当前参与邻里规划意愿最强的邻里组织仍然出现在社区结构较为稳定、社区凝聚力较强的英格兰乡镇地区，这些地区恰恰是面临增长挑战较少的地区；而在伦敦这种面临极大发展压力因此迫切需要邻里规划的都市区，由于社区成员的流动性大且多样性明显，申请建立邻里组织的意愿相对较弱。另外一方面，编制邻里规划所需的规划知识、项目管理能力和活动组织能力意味着只有少部分综合素质较高的社区居民具有参与的实力。尽管政府和地方政府在 2011 年改革之初便出台了各种拨款和资助来支持首批申请编制的邻里组织，资助金额平均在 2 万磅（约合 20 万元人民币），但根据大伦敦规划部门截止到 2015 年的调查，这一金额不足规划总支出的 50%。高昂的编制费用和人力成本使得处于贫困状态、发展较为滞后的邻里社区被排除在了这一规划之外，而他们恰恰最需要通过规划来解决实际发展问题。邻里规划的出发点是增强规划的民主性、有效性、还权于民，但是这种自主申请、自主编制的形式，是否

欠缺社会公平方面的考虑？缺乏整体的统筹和编制安排，邻里规划的不均衡发展是否会使得邻里之间的贫富差距被固化乃至扩大？这都需要学者和规划者在持续的实践中不断研究来获得结论。

英国邻里规划的背景是城市发展转型阶段问题频发，规划系统失灵，居民及开发商对规划决策的合理性不断质疑。目前中国正处在城镇化进程重塑、规划方法不断变革的时代，单纯的物质空间规划、以土地开发为主要导向的城市开发建设已经广受诟病，难以为继。在此背景之下，规划体系的创新实践势在必行，向下延伸至社区、邻里层面的规划，正是这一实践过程的重要组成部分，因此英国邻里规划的发展和研究对我国规划工作具有重要的借鉴意义。邻里规划是对于规划体系和规划工作模式的创新，区别于传统的空间规划，它以邻里的真正需求为核心，并给出相当大的政策弹性以包容各种邻里发展问题及对应的各类发展策略，这与国内当前规划部门主导的社区规划有很大差别。

目前，我国的社区规划仍然有“重成果，轻过程”的倾向。这样的规划成果往往缺乏可操作性，是对于有限规划资源的浪费。不应忽视的是，制度保障和实施方案是推动社区规划、邻里规划的必要环节。我国的社区规划基本上由规划部门主导开展，在人员配备、工作内容和工作平台上都局限于城市规划部门，与其他管理部门协作程度不够。在基层规划的实际操作中，社区的诉求是复杂和多样的，要满足这些发展诉求会涉及到城市管理的方方面面，因此跨部门协作的规划制度是保证社区规划成果实施和落地的基础。英国邻里规划中通过立法这一形式将邻里规划的地位和意义加以明确，为其跨部门合作打下了良好的基础，我国社区规划推进的过程中，各地也应当根据实际的城市发展需求、社区发

展水平和主要规划议题出台专门的规划指引或工作办法，在城市综合管理的层面上进行制度保障并统筹资源。

通过对英国邻里规划制度的发展背景、内涵与目标、形式与程序等内容进行梳理和归纳，可以看出邻里规划是一种包容性较强的自下而上的规划形式，在工作模式和编制主体上由邻里组织自行主导，在立法的政策保障下建立了稳定的跨部门协作平台。邻里规划最显著的特点是贯穿全程的社区深度参与和多个利益团体之间的沟通与协作，这为邻里规划准确把握社区发展问题，识别社区发展诉求和矛盾并有针对性的提出具有实操性的发展策略奠定了基础。因此，这一规划形式及实践经验对解决我国当前城市规划公众参与环节和社区规划中存在的问题具有积极的参考意义，特别是在加强立法保障、转变规划观念与思路、完善规划程序、丰富规划成果方面非常值得对照和借鉴。

第五届住房和城乡建设部 高等教育城乡规划专业评估委员会组成人员名单

主任委员：

彭震伟 教授 同济大学

副主任委员：（共3人，按姓氏笔画排序）

王凯 教授级高级城市规划师 中国城市规划设计研究院

石楠 教授级高级城市规划师 中国城市规划学会

吴唯佳 教授 清华大学

委员：（共24人，按姓氏笔画排序）

马向明 教授级高级工程师 广东省城乡规划设计研究院

王唯山 教授级高级工程师 厦门市鼓浪屿-万石山风景名胜区
管理委员会

石铁矛 教授 沈阳建筑大学

史怀昱 教授级高级工程师 陕西省城乡规划设计研究院

冯长春 教授 北京大学

朱若霖 教授级高级城市规划师 上海市浦东新区规划和土地管
理局

乔建平 教授级高级城市规划师 深圳市城市规划设计研究院有
限公司

刘奇志 教授级高级工程师 武汉市国土资源和规划局

闫整 教授 山东建筑大学

许槿（女） 教授级高级工程师 北京市城市规划设计研究院

运迎霞（女） 教授 天津大学

苏功洲 教授级高级工程师 上海广境规划设计有限公司

李王鸣（女） 教授 浙江大学

李和平 教授 重庆大学

吴建平 高级城市规划师 中国城市规划协会

冷红（女） 教授 哈尔滨工业大学

陈晓健（女） 教授 西安建筑科技大学

周剑云 教授 华南理工大学

段进 教授 东南大学

洪亮平 教授 华中科技大学

袁锦富 教授级高级城市规划师 江苏省城市规划设计研究院

彭瑶玲（女） 教授级高级工程师 重庆市规划设计研究院

翟国方 教授 南京大学

秘书长由住房城乡建设部人事司人员担任

国内外大都市区规划实践及对重庆大都市区规划的启示

摘要：大都市区是城镇化发展相对平稳、经济形态以服务业为主导时期的产物，是城市区域化的一种空间发展现象。为科学编制重庆大都市区规划，深刻认识大都市区的发展规律，对国内外大都市区（或类似地区）进行案例研究。通过总结与梳理，发现大都市区在空间尺度、功能组织、空间结构、产业布局、客运交通组织等五个方面具有共性规律。以此为基础，结合重庆市的发展实际，为重庆大都市区遵循发展规律、科学布局提出规划建议。

一、大都市区是城镇化相对平稳后城市区域化的一种区域形态

纵观世界各国发展历史，发现城市形态和经济发展、城镇化三者之间存在关联，总体上可概括为三个阶段：集市与军事堡垒发展阶段（19世纪中期及以前）、城市快速集聚发展阶段（19世纪中期至20世纪中期）、城市区域化发展阶段（20世纪中期至今）。

受我国东部地区产业转移以及重庆独特的区位优势与政治优势，重庆近些年的产业发展态势稳居全国前列。但是，重庆主城作为一个拥有700万人口的城市，部分功能出现了向外围区县转移的趋势，如专业市场的搬迁、科研单位的转移、外围大型商场的建设，城市功能呈现集聚与扩散并举的发展趋式，城镇之间的区域联动效应加强，重庆主城及周边地区将进入城市区域化的关键时期。我们需要从区域层面思考空间结构的重构、产业布局的重组、交通设施的一体化建设等问题，结合发展规律科学思考、统筹布局。

二、大都市区空间发展的五个规律

笔者选择大伦敦、大巴黎、大纽约、大东京等较为成熟的国外大都市区（或类似地区）【各个国家对于这些跨区域的概念不尽相同，如大伦敦地区、巴黎都市地区或巴黎大区、日本首都圈，但基本内涵相近，都是一个功能地域的概念，强调城镇与城镇之间的联系与互动】，以及国内做过类似规划研究的广佛都市区、北京等【南京都市圈、武汉城市圈更偏向于城市群的空间范围，与国际知名的大都市区在概念和范围界定上有较大差异，在此不作考虑】作为研究案例，发现这些大都市区的发展在空间尺度、功能组织、空间结构、产业布局、交通组织等五个方面具有共性规律。

2.1 空间尺度：一般会形成 30~50km 半径的功能一体化区域

通过对国内外知名大都市区（圈）空间尺度的研究发现，大都市区建成区用地连绵范围的半径一般在 25~30km 左右，其外围为功能一体化区域，以轨道交通（含市郊铁路）为主导的大都市区一小时通勤距离在 50km 左右。因此，可认为 50km 半径的空间范围是大都市区空间一体化的适宜尺度。超过 50km 半径的空间范围，辐射带动效应减弱，需要培育次级区域中心，道路交通以高速公路、城际铁路联系为主，服务半径在 100km 左右，共同形成大尺度的大都市区范围。

主要大都市区（圈）空间半径对比（单位：km）

案 例		第一圈层	第二圈层	第三圈层
国 外	巴黎大区	5	10~20	50
	纽约都市区	10	20~40	120
	日本首都圈	3~5	20	70~100
国 内	北京都市圈	5	30~50	100
	广佛都市区	10	35	100

注：这里的空间半径是指核心区中心位置与不同圈层最外围城市的空间距离，而并非至圈层边缘的空间距离；北京都市圈是指北京平原及其东南部地区，包括北京城六区、昌平、顺义、平谷、通州、大兴、房山，以及与之接壤或邻近的涿州、高碑店、固安、永清、广阳区、安次区、武清、香河、三河、大厂、蓟县和宝坻，共计 24 个县、区、市，面积 1.84 万 km^2 。

2.2 空间结构：一般朝向网络化的空间布局形态演进

分析国际大都市区规划实践发现，编制大都市区规划的最初动因是防止核心区“摊大饼式”无序蔓延，在当时的城市建成区外围建设绿带，再在绿带的外围发展卫星城，疏散中心区的人口与过于集中的功能，形成了“中心+外围”的圈层结构。后来随着城市轨道、市郊铁路、高速公路的建设，改善了圈层拓展的基本架构，初步形成了“环形+放射状+网络化”的空间结构。如大伦敦 1944 年设置绿带、建设卫星城，通过圈层拓展的方式疏散中心区的产业功能和人口，后来通过三条主要快速交通干线向外扩展，奠定了伦敦“环形+放射状+新城”的空间发展框架（图 1）。日本首都圈初期的建设思路吸收了大伦敦的发展经验，在中心区外围设置绿带和近郊绿地带，并在绿带外围发展商务核心城市，建立自立都市圈，形成以据点城市为中心、彼此相对独立并能方便交流的自立、互补、高密度的“分散型网络区域空间结构”（图 2）。巴黎大都市地区在 1970 年以前，通过划定城市边界，以市区为中心，呈同心圆向外扩展；1970—1990 年，发挥轴带辐射作用，带动城市向外围扩展，在此基础上发展马恩卡瓦莱等次级中心以及卫星城；1990 年代末，副中心和远郊新城基本形成，呈现多中心结构（图 3）。

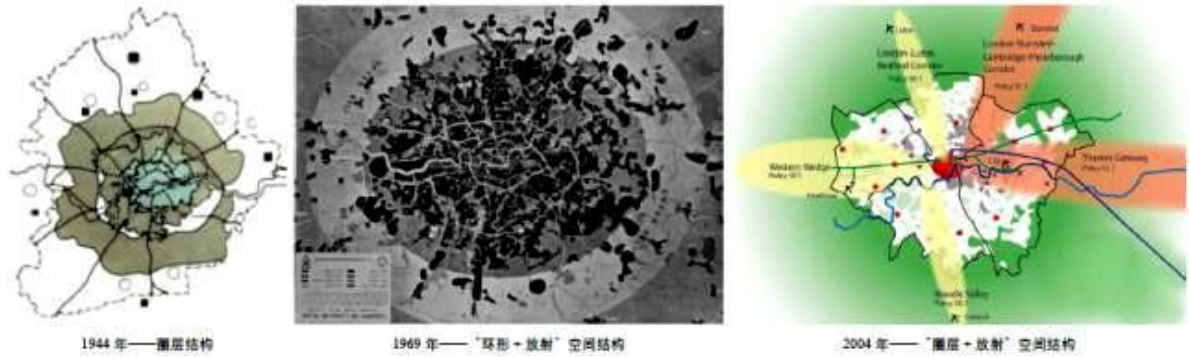


图1 大伦敦空间结构发展演变 (1944-2004)



图2 日本首都空间结构发展演变 (1958-1999)



图3 巴黎大都市地区空间结构发展演变 (1960-1994)

2.3 功能组织：形成圈层分工的功能组织体系

巴黎大都市地区包括巴黎市、近郊三省、远郊四省三个圈层。巴黎市是法国的重要历史文化承载地，体现世界“时尚之都”的重要载体、国际经济和交往集中地，跨国公司总部数量全球排名第二（仅次于东京）；近郊地区以蓬图瓦兹、圣康坦依夫林、埃夫里、塞纳提、马恩河谷五个新城为载体，主要承担了居住功能以及航空航天、汽车、多媒

体、通信、医药、能源等高端产业制造功能，其中上塞纳省的拉德芳斯是欧洲著名的商务服务区；远郊地区布局了大量工业、零售网点以及物流配送企业，瓦勒德瓦兹省以机械装配和工业设备技术为主导，伊夫林省以电信和技术服务为主导，而塞纳—马恩省以一般的制造工业为主导。

巴黎大都市区主导产业

空间范围		面积 (km ²)	主导产业
巴黎市		105.3	健康，数码，设计和环保企业
近郊三省	塞纳—圣旦尼省	236.8	71% 为三产；29% 为工业和建筑业
	上塞纳省	175.6	航空航天，汽车，银行，保险，审计，食品，建筑，化工，多媒体和通信，生命科学（化妆品，医药品），能源
	瓦勒德马恩省	244.9	健康与生物技术，多媒体技术和数字技术，食品工业和环保企业
远郊四省	伊夫林省	2 306.1	电信技术和服 务，电子，信息技术，电信，微电子技术和机电一体化设备行业，汽车行业，航天和国防工业，生物技术工业，农产品加工，化妆品香水，生态工业；大量研发机构
	瓦勒德瓦兹	1 253.1	以技术为导向：机械装配和工业设备，汽车，IT 硬件，数码业务，电子，机器人制造，高附加值组装
	塞纳—马恩省	5 928.0	以工业为主：冶金，金属加工，食品工业，出版，印刷，批发贸易，零售贸易，文娱
	埃松省	1 822.6	航空航天，电子，信息，生物，信息和通信

2.4 产业布局：“圈层分工、集群发展、网络互动”的分工合作体系

日本首都圈形成了“东京都—近郊三县—远郊四县”的产业圈层分工体系（图 7）。东京都发展高端生产性服务业，如国际金融、信息服务、文化产业等，制造业功能全面弱化；近郊三县重点突出批发零售业

与制造业，以及对港口资源依赖度较高的石油、化工、钢铁等重型产业；远郊四县主要发展食品、机械制造、材料等行业门类。

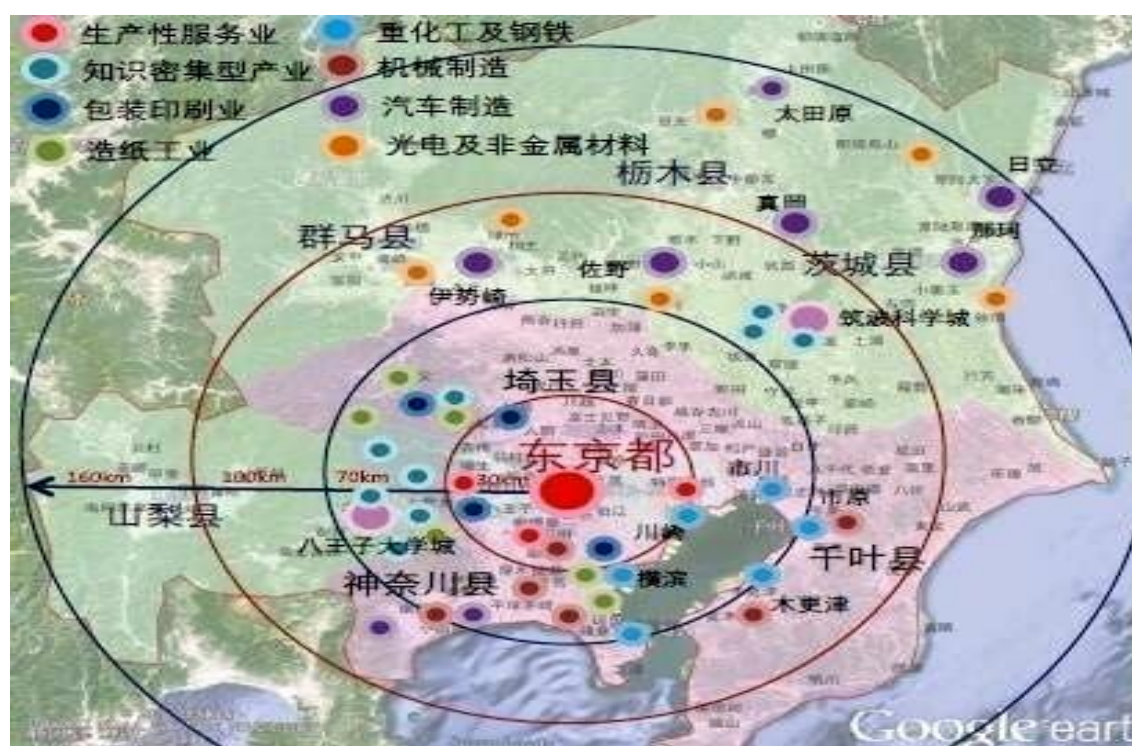


图4 日本首都圈现状产业空间布局

产业上下游临近布局形成产业集群。如筑波科学城、八王子大学城等科技园区周边分布众多电子信息、精密仪器等对智力资本需求较高的企业，形成知识产业集群；包装印刷等都市型工业与造纸形成上下游供应关系，在距离核心区30~70km范围内集群发展；金属及非金属材料等作为原料配套，与汽车产业临近分布，形成汽车产业集群。

企业分工与技术共享，形成网络互动的创新氛围。如南关东地区以知识密集型中小企业为主，IT业发达，临近的创新氛围缩短了创新周期；北关东地区形成的汽车制造产业集群，从事整车生产的大型企业与零部件生产的中小企业临近布局，形成大型企业与中小企业密切联系的网络互动。

2.5 客运交通支撑：形成以城市轨道和市郊铁路为主的高效便捷公共交通体系

由于大都市区尺度大、地面道路交通通勤难度大，多采取轨道等快捷交通支撑方式，并有一定的圈层特征。

巴黎大都市区拥有世界上较完备的城市公共交通体系，这一系统由多种交通方式组成：地铁、市域快速轨道交通（RER）、市郊铁路、轻轨、渠化公交线（指在完全封闭的专用道上由特殊的公共汽车提供的快速公交服务）、公共汽车和出租车。轨道交通是主要出行工具占城市公共交通的80%以上，其中，地铁占比为25.4%，市域快速轨道交通及市郊铁路约占57.6%，轻轨约占0.5%。地铁和轻轨主要服务于城区内的旅客运输，市域快速轨道交通和市郊铁路以线路里程长、站间距大、列车运行速度快等特点，主要承担巴黎市中心—市郊、市郊—市郊之间的运输。

日本首都圈也是公认的以轨道交通为主的公交大都市区，包括地铁、私铁、日本国铁（JR线）三种形式，三者出行比例占到了55.6%。在交通出行方式上，也形成了一定的圈层分工：40km以内以地铁为主，主要联系东京区部及外围紧密联系的一体化地区（如八王子、大宫等）；40~80km以市郊铁路（私铁）为主，联系日本首都圈的绝大部分城市；而更外围的、都市圈与都市圈之间主要依托国铁和高速公路进行联系。同时，轨道交通对于东京城市空间结构优化起到了巨大作用——通过轨道引导发展卫星城市（如多摩新城、筑波新城等），疏散东京都过于集中的城市功能。

2.6 小结

在大都市区发展演化过程中，五个方面的规律相互联系：功能重组和产业扩散是大都市区发展演化的根本，决定着城市区域化的发展动力；交通体系是支持大都市区可在多大范围内重组与扩散的重要保障；空间尺度和空间结构是空间上最直接的一种外在表现形式。

三、对重庆大都市区的规划启示

重庆作为中国西部地区唯一的直辖市，肩负着国家赋予的重大使命，中央领导多次对重庆的战略定位予以指示，如 314 战略部署、城乡统筹示范区、设立国家级的两江新区等。重庆市情特殊，具有“直辖体制、中等省架构”、“大城市带大农村”、“大都市与大生态区并存”的典型特征。同时，重庆又作为国家中心城市，肩负着引领内陆开放和区域发展、城乡统筹协调、生态安全的多重使命。因此，重庆在国家层面需要具备引领、辐射、集散等区域组织功能，在市域层面需要协调好“大城市与大农村”、“大都市与大生态区”的发展关系。建设重庆大都市区的意义，一是从区域视角整合周边资源，提升重庆主城及周边地区在全国乃至世界格局中的影响力和竞争力，起到引领内陆开放与区域发展的示范作用；二是引导全市产业发展、人口转移重点向水土条件优越、能源资源丰富的地区布局，缓减渝东南和渝东北大生态区的发展压力。

3.1 空间尺度

大都市区的空间尺度既需要考虑功能辐射、区域一体化布局的联动范围，又需要兼顾区域治理、管治协调的可操作性。介于此，从功能辐射出发，重庆大都市区涵盖了以重庆主城为核心、一小时车程为半径的空间范围，包括重庆一小时圈，四川的广安、泸州、南充等地级市的部分地区。同时，考虑到我国的行政隶属关系，针对跨省合作协调难度

大、可操作性不强等特点，本次规划提出的重庆大都市区是以一小时交通圈为基础，兼顾考虑重庆市区县行政区划要求的一个空间范围，主要表现为重庆主城与外围区县紧密联系的发展特征。其范围具体包括都市功能核心区、都市功能拓展区、城市发展新区，该区域以不到全市 35% 的土地，集聚了全市 63% 的常住人口和 77% 的地区生产总值，全市 90% 的外来人口。可以看出，重庆大都市区属于典型的城镇化水平较高、城镇发展关联密切的地区。

3.2 空间结构

从发展趋势来看，目前重庆大都市区仍处于向重庆主城集聚的阶段，主城九区的 GDP 占大都市区的比重由 2004 年的 33.1% 增至 2013 年的 56.7%，常住人口占大都市区的比重由 2004 年的 38.3% 增至 2013 年的 43.2%。参照前文分析大都市区空间结构“圈层拓展—轴带带动—多中心网络化”的空间布局模式，重庆大都市区目前仍处于一个以重庆主城为核心，依托长江、嘉陵江、成渝、渝遂、渝黔等综合交通廊道向外轴带拓展的发展阶段，近期（2020 年）仍将形成“单核放射状”的空间结构；2040 年，随着永川、涪陵、江津、合川的进一步发展壮大，对重庆主城的依赖性减弱，再考虑到重庆典型的山地特征，槽谷内将呈现抱团发展的趋势，外围区县城之间的联系进一步加强，空间结构将由“单核放射状”向“多极网络状”演变。

3.3 功能组织

根据国外大都市区的发展经验，大都市区在发育和演化的过程中，功能在空间上将出现重组，核心区域功能提档升级，外围地区接替核心区域的部分城市功能。与其他四个国家中心城市相比，重庆生产性服务功能明显落后，随着未来重庆国家中心城市功能的逐步完善，重庆主城

的高端服务与创新制造等核心功能将进一步提升，服务能级和影响力扩大，将成为国家中心城市主要功能的核心载体；加快重庆主城及其一体化地区融合发展，承担核心区部分专业市场搬迁、大型公共服务设施外溢等功能，目前发展已呈现了功能扩散发展的端倪，如江津承担主城区的农贸市场功能（主城的盘溪农贸市场搬迁江津双福）、科教职能（重庆交通大学、第三军医大学建设新校区），璧山承担高端养老服务（重庆医科大学附属第一医院投资建设的青杠老年护养中心）、大型商场的建设（如璧山和江津奥特莱斯商场的开业运营）等，引导这些地区参与重庆主城的产业分工，发展高端制造的配套产业；促进城市发展新区现代制造、商贸物流等功能培育，突出工业经济发展主战场作用，布局综合化工、钢铁、装备、消费品、电子配套及汽摩零部件等大型制造业，形成各级城镇功能互补与联动的发展格局。重点培育商贸服务、综合物流、职教研发等区域性服务功能。

3.4 产业布局

按照“圈层分工、集群发展、网络互动”的产业空间布局理念，构建由外到内技术含量与附加值逐级递增的产业空间结构。目前重庆大都市区的主导产业圈层结构不分明，网络化的产业集群有待建立。比如汽摩产业在各个区县均有布局，圈层式布局特征不分明，整车制造与配件生产均集中于主城九区，低端的零部件未向远郊区县疏散；全域产业联动的网络化集群尚未建立，产业链“两头在外”，远郊区县向主城区

“向心”联系是主导方向，区县间网络化联动不足，如原材料（上游供应商）多来自市外地区，与主城的联系多于与区县联系，部分企业在本区县内部实现产业上下游配套，区县间产业链关系不明显。

基于此，都市功能核心区应凸显高端服务职能，着重布局金融服务、国际商务、高端商贸、文化创意、都市旅游等现代服务业，建设中央商务区与若干新兴现代服务业集聚区；都市功能拓展区将凸显先进制造与区域综合服务功能，布局电子、汽摩、材料、航空设备、轨道交通设备等高端制造业，发展物流会展、仓储配送、软件研发、服务外包和服务贸易等区域综合性服务业；城市发展新区将凸显现代制造与本地服务功能，布局综合化工、钢铁、装备、消费品、电子配套及汽摩零部件等大型制造业，发展综合性物流、休闲旅游、商贸、现代农业等支撑产业，发挥工业经济主战场作用。

3.5 客运交通支撑

目前重庆大都市区存在严重依赖地面交通运输等问题，高速公路是主城和外围区县联系的主导交通运输方式，仅有少数区县有城际铁路联系（如合川、长寿、涪陵）；主城区内部的轨道仍在大规模建设当中，地面的小汽车、公交是交通出行的主要方式。按照大都市区客运交通发展的基本特点，一体化布局综合交通基础设施，建立以城际铁路、市郊铁路和城市轨道为骨干的公共交通体系。建立“内轨外铁”的客运交通网络，重庆主城以及江津、璧山等一体化发展地区主要依托轨道交通以及骨架快速路网的高效联系建立快速公共交通网络，城市发展新区依托国铁干线、市郊铁路、高速公路等网络化综合交通，实现城市发展新区与都市区“一小时”互通。

【特别说明】该文是《重庆大都市区规划》的部分研究成果，刊于《国际城市规划》2016年第6期。作者：冷炳荣，硕士，重庆市规划设计研究院工程师。王真，硕士，重庆市规划设计研究院工程师。钱紫华，博士，西南交通大学建筑与设计学院，副教授。李鹏，硕士，重庆市规划设计研究院工程师。日语文献翻译：日本九州大学人文科学府地理学研究室黄幸，博士生。

交通运输部推进智慧交通发展行动计划

(2017—2020 年)

一、工作思路

以方便公众出行、提高运输效率、增进交通安全、加强环境保护为切入点，按照“目标导向、模块推进、示范引领、市场驱动”的原则，聚焦基础设施、生产组织、运输服务和决策监管等重要领域，加快智慧交通建设，提升基础能力，加强集成应用。以试点示范为抓手，着力实现重点突破。

二、主要目标

到 2020 年逐步实现以下目标：

在基础设施智能化方面。推进建筑信息模型(BIM)技术在重大交通基础设施项目规划、设计、建设、施工、运营、检测维护管理全生命周期的应用，基础设施建设和管理水平大幅度提升。

在生产组织智能化方面。实现重点客运枢纽、物流园区智能运输装备和自动装卸机具大量应用，交通运输企业的信息化管理和安全生产水平大幅度提升。

在运输服务智能化方面。丰富交通出行、旅客票务、交通支付等在线服务。“互联网+”物流取得明显进展，物流组织效率进一步提高，物流成本进一步降低。

在决策监管智能化方面。跨行业、跨区域协同的交通运输运行监测、行政执法和应急指挥体系基本建成，基于大数据的决策和监管水平明显提升。

三、重点任务

(一)基础设施

任务 1：深化 BIM 技术在公路、水运领域应用。在公路领域选取国家高速公路、特大型桥梁、特长隧道等重大基础设施项目，在水运领域选取大型港口码头、航道、船闸等重大基础设施项目，鼓励企业在设计、建设、运维等阶段开展 BIM 技术应用。在设计阶段，深化 BIM 在协同设计、方案比选和仿真评价等方面的应用；在建设阶段，深化 BIM 在设计交付、虚拟建造、施工组织、质量管理等方面的应用；在运维阶段，建设 BIM+GIS(地理信息系统)可视化平台，依托建设期形成的 BIM 数据库，加强在养护、运营、监测、应急、管理等方面的应用。(公路局、水运局、安全与质量监督管理局、综合规划司负责)

任务 2：推进交通基础设施智能化管理。加快云计算、大数据等现代信息技术的集成创新与应用，加强公路养护决策、路网运行监测、应急调度指挥等核心业务系统建设和应用，有效提升路网建管养智能化水平。选取部分重点公路开展智能化管理试点，开发基于手持移动终端的智能化养护管理系统，实现公路及沿线设施破损情况的随时发现上报、快速跟踪维护、动态督查督办和全程监督评价；推进智慧公路车路协同试点示范，提升区域路网协同管理水平；建立健全跨区域、跨部门的信息共享与交换机制，实现部省间联动管理与服务。(公路局、综合规划司、科技司负责)

(二)生产组织

任务 3：推动智能化物流园区建设。选择重点物流园区，开展智能化示范应用，实现对物流园区货物、车辆、装卸机具、仓储设施的实时跟踪、智能配货、协同调度，提高货物装卸、分拣、转运的自动化水平，提高物流园区生产组织效率。(综合规划司、运输服务司负责)

任务 4：推动智能化客运枢纽建设。选择重点综合客运枢纽，开展智能化示范应用，实现枢纽内多种运输方式资源的优化配置，促进铁路、民航、长途汽车、城市轨道交通、城市公交、出租汽车等多种运输方式之间运力匹配、集散协调，实现突发事件客流快速疏散，提升枢纽运行效率和安全水平。(综合规划司、运输服务司负责)

任务 5：推动智能化港口建设。选取重点港口，在物流管理、危险品监管等方面开展示范。推动港口闸口智能化，加快港口商务、物流单证等无纸化和服务全过程的网络化，实现货物实时追踪、全程监控和在线查询，促进港口企业与船公司、铁路、公路、场站、货代、仓储等企业的无缝连接，并与口岸单位和交通运输(港口)行政管理部门实现信息共享与交换。推动港口危险品作业信息网上申报备案和处理、港口危险品作业及设施动态监控和自动预警，并与港口行政管理部门交换信息，实现智能监控监管。(水运局负责)

任务 6：推动智能化运输装备升级改造。推广应用具有短程通信、电子标识、高精度定位、自动监测、自动驾驶等功能的智能运输装备和自动装卸机具。新建或改造智能交通核心技术检测平台及试验场所，提高车载智能终端、车路协同设备等智能化运输装备的检测能力。(科技司、运输服务司负责)

任务 7：推进智能化企业管理。鼓励有条件的交通运输企业，应用大数据、云计算等技术，创新经营管理模式，建设协调联动的智能调度等运营管理系统，实现对场站、车辆、人员等运输资源的动态监测、优化配置、精准调度和协同运转，提高交通运输企业运营效率和安全生产水平。(运输服务司负责)

(三)运输服务

任务 8：提高综合交通出行信息服务水平。充分利用各类数据开放平台，推动相关政府部门、事业单位加快交通公共数据开放，通过政府和社会资本合作、政府购买服务等手段，推进运输企业和互联网企业的跨界融合和战略合作。鼓励互联网平台等各类市场主体整合多种运输方式信息资源，运用微博、微信、客户端等新兴媒体，建设形式多样的综合交通出行信息服务平台。促进交通旅游服务大数据应用，为社会公众提供交通出行、酒店预订、旅游度假等多层次、全方位的综合交通旅游信息服务。稳步推进交通一卡通跨区(市)域、跨运输方式互联互通，加快移动支付方式在交通运输领域应用。(科技司、综合规划司、运输服务公司负责)

任务 9：引导交通服务新业态发展。结合无车承运人试点，利用互联网平台整合中小型及个体运输企业资源，提供合同签订、车辆调度、运费结算、客户服务等统一服务，提高运输组织效率，实现规模发展。提高交通运输物流公共信息平台建设质量和运营水平，加强信息资源的行业共享，提供一站式运输信息服务。开展 E 航海示范，应用移动互联网技术提供助导航服务，完善海事协同管理平台和海事综合服务平台，促进智慧海事发展。(运输服务司、综合规划司、海事局负责)

(四)决策监管。

任务 10：提高综合交通运输决策支持能力。基于大数据、移动互联网、地理信息系统等信息技术，依托行业数据资源交换共享和开放应用工作，构建综合交通运输大数据监测评估系统，实现对各种运输方式总体规划、建设进展、运行状况、发展质量等方面的综合管理，形成综合交通运输“一张图”，提升宏观决策、业务管理和社会服务的能力和水平。(综合规划司负责)。

任务 11：增强安全监管与应急处置能力。加快推进交通运输安全生产监管信息化建设，提升安全生产基础信息管理、隐患治理、风险管控等能力。建设部省两级联动道路危险货物运输安全监管系统，实现全国危险货物运输电子运单的跨区域交换共享及应用。建设完善部级、省级和中心城市的交通综合运行协调与应急指挥系统，形成集多种运输方式日常运行监测、重点运行指标分析、预测预警和突发事件应急处置为一体的平台。(安全与质量监督管理局、运输服务司、综合规划司负责)

任务 12：提升交通运输行政执法综合管理水平。加快推动交通运输行政执法信息化管理，实现全国行政执法案件信息、超限超载信息的跨区域交换共享、证据移送和联防联控。推进非现场执法系统试点，实现综合巡检和自动甄别。利用新媒体、手机应用等渠道，有效调动社会监督力量，构建政府监管和社会监督有机结合的全方位市场监管体系。推动交通运输信用信息的公开共享，完善信息披露机制，提供信用信息综合服务。依托全国道路运政管理信息系统，完善道路运输行政许可“一站式”服务，推进许可证件(书)数字化，实现跨部门、跨区域政务信息共享，提升信息服务水平。(法制司、政研室、公路局、运输服务司负责)

2017 城乡规划国际国内重要学术会议

1. 2017 城市未来与智慧城市会

Urban Futures & Smart Cities Conference, UFSC 2017

会议时间：2017.2.21-22

主办单位：ICRD, ISOCARP

会议地点：阿联酋

2.垂直城市第 6 届年会 6th Annual Vertical Cities

会议时间：2017.3.6-8

主办单位：Marcusevans

会议地点：阿联酋迪拜

3. 建筑院校联合会第 105 届年会 105th ACSA Annual Meeting

会议时间：2017.3.23-25

主办单位：ACSA

会议地点：美国底特律

4. 经济适用房发展第 8 届年会

8th Annual Affordable Housing Projects

会议时间：2017.4.3-6

主办单位：Marcusevans

会议地点：新加坡

5. 2017 新西兰规划大会 NZPI Conference 2017

会议名称：2017.4.4-7

会议主题：Changing Places

主办单位：NZPI

会议地点：新西兰惠林顿

6. 城市事务协会第 47 届年会

Urban Affairs Association 47th Conference

会议名称：2017.4.19-22

主办单位：UAA

会议地点：美国明尼阿波利斯

7. 第二届城市 e 规划国际会议

The II International Conference on Urban e-Planning, IJEPR 2017 Conference

会议时间：2017.4.20-21

主办单位：IJEPR

会议地点：葡萄牙里斯本

8. 2017 澳大利亚规划大会 2017 PIA Planning Congress

会议时间：2017.5.3-5

会议主题：Growing Up, Growing Out

主办单位：PIA

会议地点：澳大利亚悉尼

9. 2017 弹性城市大会 Resilient Cities 2017

会议时间：2017.5.4-6

主办单位：ICLEI

会议地点：德国波恩

10.2017 美国规划大会 2017 National Planning Conference

会议时间：2017.5.6-9

会议主题：Planning is on the move

主办单位：APA

会议地点：美国纽约

11. 第 11 届国际中国规划学会年会

The 11th International Association for China Planning Conference

会议时间：2017.6.16-18

会议主题：Activating Space: Returning to Human-Centered Urban Planning and Design

主办单位：IACP、哈尔滨工业大学

会议地点：中国哈尔滨

12.2017 加拿大规划大会 CIP Annual Conference 2017

会议时间：2017.6.17-20

主办单位：CIP

会议地点：加拿大卡尔加里

13. 2017 英国规划大会 RTPI Planning Convention 2017

会议时间：2017.6.21

会议主题：How can planners contribute to building a stronger, inclusive and sustainable future for all?

主办单位：RTPI

会议地点：英国伦敦

14. 2017 交通与土地利用全球研讨会

2017 World Symposium on Transport and Land Use Research

会议时间：2017.7.3-6

主办单位：WSTLUR

会议地点：澳大利亚布里斯班

15. 欧洲住房研究网 2017 年会 ENHR 2017

会议时间：2017.9.3-6

会议主题：Affordable Housing for All! – Redefining the Roles of Public and Private Sectors

主办单位：ENHR

会议地点：阿尔巴尼亚地拉那

16. 第 23 届城市交通与环境国际会议

23rd International Conference on Urban Transport and the Environment , Urban Transport 2017

会议名称：2017.9.5-7

主办单位：WIT

会议地点：意大利罗马

17. 第 22 届信息社会下的城市规划与区域发展国际会议

22nd International Conference on Urban Planning and Regional Development in the Information Society

会议时间：2017.9.12-14

会议主题：A World in Constant Motion

主办单位：CORP

会议地点：奥地利维也纳

18. 第 24 届城市形态国际研讨会

24th International Seminar on Urban Form, ISUF 2017

会议时间：2017.9.27-29

会议主题：City and territory in the globalization age

会议地点：西班牙瓦伦西亚

19. 2017 世界设计峰会暨 IFLA 世界大会

2017 World Design Summit and IFLA World Congress

会议时间：2017.10.16-25

主办单位：IFLA

会议地点：加拿大蒙特利尔

20. 第 53 届国际规划大会 52nd ISOCARP Congress

会议时间：2017.10.24-27

会议主题：Smart Communities

主办单位：ISOCARP

会议地点：美国波特兰

21. 第 19 届城市、区域规划和交通国际会议

ICURPT 2017 : 19th International Conference on Urban, Regional Planning and Transportation

会议时间：2017.12.17-18

主办单位：ICURPT

会议地点：泰国曼谷

本刊主编：刘建新 凌天清

本刊编委：何锦峰 周 蕙 喻歆植

联络员：关海长

通信地址：重庆市南岸区学府大道 66 号建筑与城市规划学院办公室

邮编：400074 **联系电话**：023-62789033 **邮箱**：jzcg@cqjtu.edu.cn