

我市出台新规加强城乡规划管理

《永康市城乡规划管理技术规定》解读(三)

本报4月6日、4月27日相继刊登了《永康市城乡规划管理技术规定》解读(一)(二)后 ,反响不错 ,本期我们将针对第三章建筑管理的主要内容条文进行解读。

第三章建筑管理共分五节、四十三条 ,第一节为建筑间距 ,通过对各种类型、功能、形态的不同种组合类型(计25种)分别对建筑间距进行控制 ,第二节为建筑退让 ,对不同用地情况下建筑物退离用地边界进行控制 ,第三节为建筑高度 ,第四节为日照分析 ,第五节为建筑基地出入口、各类建筑配建停车位标准。

第三章 建筑管理

第一节 建筑间距

第二十五条 居住建筑的间距除符合消防、卫生、环保、日照、工程管线和建筑保护等要求外 ,应符合本章的规定(已编制修建性详细规划的和拆迁安置、城中村改造、原拆原建等项目除外)。

解读 对一些已编制详细规划、特殊用地的建设项目 ,不做强制性要求。有条件建设的 ,宜参照本节规定进行建设。如危旧房改造需要原拆原建的 ,可按照改造办法进行建设。

第二十九条 高层建筑与居住建筑建筑间距 ,除保证被遮挡居住建筑满足日照相关规定外 ,应同时满足以下规定 :

(一)面宽大于42米的高层建筑与其北侧南北向居住建筑平行布置时 ,其南北向建筑间距应不小于高层建筑高度的0.9倍 ,且建筑间距不小于28米。

(二)面宽在24米(含24米)与42米(含42米)之间的高层建筑与其北侧南北向居住建筑平行布置时 ,其南北向建筑间距应不小于高层建筑高度的0.8倍 ,且建筑间距不小于27米。

(三)面宽小于24米的高层建筑与其北侧南北向居住建筑平行布置时 ,其南北向建筑间距应不小于高层建筑高度的0.6倍 ,且建筑间距不小于26米。

(四)高层建筑与东西向多层居住建筑平行布置时 ,其东西向建筑间距应不小于高层建筑高度的0.5倍 ,且建筑间距不小于26米。

解读 目前我市新建建筑高层建筑占有较大比重 ,为充分保障受高层遮挡的各类建筑日照要求 ,制定以上系列规定。本条约定较以往最大区别是间距系数和最小间距同时控制 ;在层次不高的建筑中最小间距要求体现更加明显 ,如30米高层建筑遮挡北侧居住建筑时 ,若面宽小于24米 ,按比例要求需后退30×0.6=18米 ,而为满足最小间距应按不少于26米进行控制 ;在日后面対超高层的建筑(一般大于100米)时 ,间距系数(0.5-0.9倍)将发挥更大的作用。

另一方面 ,增加了对建筑面宽的控制要求。高层建筑面宽过长体量过大给城市景观、视觉心理以及周边建筑的采光、通风、视线都带来了较大的负面影响 ,下一阶段市规划局还将细化研究 ,控制高层建筑连续展宽面。

第三十二条 建筑平行布置 ,遮挡建筑为多层、高层建筑时 ,除同一满铺裙房之上的居住建筑 ,其建筑间距可扣除裙房高度外 ,其他布置形式的居住建筑间距均不得扣除建筑下部非居住用房的高度 ,且多层建筑间距不小于16米 ,高层建筑间距不小于26米。

解读 本条文对平行布置建筑的间距计算做了具体说明 ,实际操作中除了满铺裙房情形外 ,还会有遮挡建筑与被遮挡建筑不在一个水平面上 ,遮挡建筑连续退台设计等情形 ,控制间距时将视不同情形分别计算。

第三十三条 多层居住建筑与低层、多层居住建筑的山墙间距不宜小于6米 ,低层居住建筑之间的山墙间距不宜小于4米 ,高层建筑主楼与低层、多层、高层居住建筑山墙间距不宜小于13米。墙面设阳台、挑窗、转角窗或外挑构筑物等均应从其外边线起计算。



解读 主要对建筑物山墙间距进行要求 ,与建筑消防规范一致。

第三十四条 医院病房楼、休(疗)养院住宿楼、幼儿园、托儿所、中小学教学楼与相邻建筑的间距 ,除符合

日照、消防、环保、卫生等规定外 ,还应符合下列规定 :

(一)南北向平行布置且南侧为多层建筑的 ,不小于南侧建筑高度的1.5倍。

(二)南北向平行布置且南侧为高层建筑的 ,除保证被遮挡建筑符合国家、省、市有关规范规定的日照标准外 ,还应满足第二十五条建筑间距的规定。

解读 本条根据不同建筑功能 ,对建筑间距进行补充约定。总体来说 ,病房楼、幼儿园、教学楼等日照要求高的建筑 ,需在原有居住建筑基础上增加后退距离 ;办公、宾馆等非居住建筑 ,相互之间的建筑间距要求可适当降低 ,但非居住建筑位于居住建筑南侧或东西侧的 ,其建筑间距按居住建筑规定控制。非居住建筑(第三十条所列非居住建筑除外)位于居住建筑北侧的 ,居住建筑在满足自身退让的前提下 ,其与北侧非居住建筑间距可按非居住建筑间距规定控制。)

第二节 建筑退让

第四十一条 当相邻用地为广场、河道、城市公共绿地时 ,多层建筑后退用地边界应不小于8米 ,高层建筑后退用地边界应不小于10米。

第四十二条 沿城市道路两侧新建、扩建和改建建筑物 ,后退道路红线最小距离按下表控制执行。

建筑物后退道路红线最小距离

道路宽度 (D)	建筑高度 (h)			交叉口
	h≤24 米	24 米<h≤60 米	60 米<h≤100 米	
	后退距离			
D<24 米	4	6	8	10
24 米≤D<40 米	5	8	10	12
D≥40 米	6	10	12	15

解读 保证必要的建筑后退距离一方面避免城市建设过程中因为建设时序不同而产生的混乱 ,可以保证必要的安全距离 ,同时控制沿城市道路建筑的高度 ,减少建筑对城市道路产生的压迫感 ,营造适宜的城市空间和良好的城市景观 ,并为道路的拓宽留有余地。

建筑高度大于100米的 ,其建筑物后退道路红线最小距离将会视用地条件相应加大。

第四十四条 地下建筑物后退城市道路、广场、城市公共绿地距离最小值为3米 ,且符合安全距离 ,后退其他相邻建设用地和已建用地边线的距离 ,应不小于地下建筑物深度(自室外地面至地下建筑物底板的底部的距离)的0.7倍(相邻建筑地下室连接通道、用地规划条件明确连片地下空间开发除外) ,且不小于3米。

解读 随着城市化进程的不断加快 ,我市土地资源稀缺的矛盾愈渐突出。向地下要空间 ,成为缓解城市用地压力、适应城市可持续发展的一个必然选择。为确保地下空间开发的安全 ,保障相邻产权人的权益 ,在参照全国各地市对地下建筑的控制要求后 ,制定以上条款。

第三节 建筑高度

第五十二条 沿城市快速路、主次干道两侧建筑物的控制高度 ,除详细规划另有规定外 ,应符合下列规定 :

(一)沿路建筑物高度(H)一般控制在 H=1.5(W+S) ,W 道路红线宽度 ,S 建筑后退距离

(二)城市主要道路和中心地段的建筑高度 ,可视建筑空间环境、天际轮廓线等要求作出调整。

(三)道路交叉口的建筑高度 ,按其中的宽路计算控制。但沿窄路部分的建筑长度超过30米时 ,其超过部分按窄路计算。

解读 沿城市快速路、主次干道两侧建筑物按道路宽度和建筑后退距离控制高度 ,其主要目的是从行人感受的视角营造舒适的空间视觉环境。除了上述主要的街道高宽比外 ,还应考虑如下方面 :1、符合建筑日照、卫生、消防和防震等要求。2、符合土地使用性质和建筑物用途。3、考虑用地地址基础限制和建筑技术水平。4、符合城市整体景观和街道景观要

求。5、符合文物保护建筑、历史文化保护区、机场净空、高压线等要求。

第五节 建筑基地出入口、各类建筑配建停车位标准

第六十二条 居住区内主要道路至少应有两个方向与外围道路相连 ,小区内主要道路至少应有两个出入口。沿街建筑物长度超过150米或建筑物总长度超过220米时 ,应设净宽和净高均不小于4米的消防车通道 ,人行出入口间距不宜超过80米。

解读 本条主要为了满足建筑消防要求。

第六十三条 建筑基地机动车出入口应符合下列规定 :

(一)应在基地周边较低级别的道路上安排。在不同等级的道路上开设二个或二个以上的机动车出入口时 ,应当按照道路等级由低到高的顺序安排。

(二)基地机动车出入口距交叉口的距离 ,应从交叉口道路缘石转弯弧线的端点起到基地机动车出入口边线计算 ,并应符合下列规定 :

1、开设在主干路上的基地机动车出入口 ,距交叉口的距离应大于100米 ,或设置在距交叉口的最远端 ;当路段设有中央分隔带 ,且机动车出入口设置在交叉口出口道上时 ,出入口距交叉口的距离应大于80米 ,或设置在距交叉口的最远端 ;

2、开设在次干路上的基地机动车出入口 ,距离交叉口的距离应大于80米 ,或设置在距交叉口的最远端 ;当路段设有中央分隔带 ,且机动车出入口设置在交叉口出口道上时 ,出入口距交叉口的距离应大于70米 ,或设置在距交叉口的最远端 ;

3、开设在支路上的基地机动车出入口 ,距离与主次干路相交的交叉口应大于50米 ,距离与支路相交的交叉口应大于40米 ,或设置在距交叉口的最远端。

解读 项目用地的出入口数量和位置 ,应优先考虑城市公共利益 ,按城市道路(支路-次干道-主干道-快速路)的顺序设置 ,不应在城市快速路开设机动车出入口 ,也不宜在主干路上开设机动车出入口。

城市道路交叉口是城市道路交通最易拥堵的节点 ,为减少基地车辆出入口对城市道路交叉口的交通干扰 ,对城市道路开设的基地机动车出入口距相邻交叉口的距离做出了规定。如我市锦江华庭小区 ,根据停车位配置 ,要求基地出入口不应超过3个 ,该项目北临金马路 ,西侧为广电路 ,南侧为四环线 ,东侧为望江路 ,按照道路等级、宽度、与交叉口距离要求等 ,只允许其在西侧、北侧、东侧规划设置出入口 ,不得在南侧四环线开设机动车出入口。

第六十四条 各类建筑停车配建指标按浙江省工程建设标准《城市建筑工程停车场(库)设置规则和配建标准》(DB33/1021-2013)中的中等城市标准执行。

解读 省标中住宅停车位指标按户型建筑面积140㎡以上的配比为1.4/户 ,90-140㎡的为1.1/户 ,考虑我市机动车保有量和人均收入水平较高 ,在实际项目中 ,会依照用地条件、项目情况适当提高配建比例要求。

省标中对商业场所、行政办公场所、医院、学校等均有不同机动车、非机动车配建要求。

第六十五条 城市建筑工程配建停车场(库)可采用屋顶停车、地面停车、地下车库、地面立体停车库及机械式立体停车库等多种形式 ,露天地面停车泊位数一般不宜超过总泊位数的20%。

体育场馆等具有大量人流、车流集中疏散的大型公共建筑和住宅小区建筑(保障房除外)不得采用机械式停车库。其他建筑工程停车场(库)配置的机械停车泊位数不宜超过其配建停车泊位总数的40%。

解读 由于机械式停车库进出车库速度慢 ,容易在高峰时引起车辆排队 ,因此不适合体育馆等具有大量人流、车流集中疏散的大型公共建筑 ;由于成本和管理费用问题 ,也不适合住宅小区使用。另外 ,单个项目机械停车泊位过多 ,会引起交通堵塞和营运方面的问题 ,因此参照标准 ,制定了上限。

第六十六条 住宅及公共办公楼建筑工程配建停车泊位的10%应设置为公共泊位。公共泊位可设置于地面或地下 ,但须单独划定区域并予以区分。

解读 公共泊位为无明确使用权、用于业主间相互调剂使用的泊位。考虑住宅及办公楼等建筑工程的外来临时车辆停放需求。