

# 千岛湖高铁新区综合规划

浙江省城乡规划设计研究院 (2015.05)

# 各次会议纪要落实情况

序号	淳安县城乡规划委员会会议纪要【2015】2号（2015年3月24日）	落实情况
1	要提高认识：高铁不仅是一个站，更是一个网，要着眼于解决高峰期客流量的思想准备；高铁站也是代表千岛湖的一个符号，将成为展示千岛湖形象的一个窗口；千岛湖高铁站还是一个高架的火车站，要发挥好空间想象，充分利用好桥下空间；	已修改。对高峰期客流量的预测进行了放大；实际布局交通接驳做了较大的空间预留。
2	要解决交通顺畅问题，有效疏解高峰时段交通流量，统筹考虑远期发展的立体交通方案。场站的交通组织方案要吸收现有两个方案的优势，减少交通冲突点，让人流、车流交通更顺畅；	已修改。修改后的站场交通采用了高标准二层高架环道设计，交通疏解能力大，景观影响小，同时人流、车流交通更顺畅
3	要吸收专家的意见：千岛湖站的站台中心位于潭头溪河道上，建在原东方购物广场收储土地上的站位是偏置的，为缩短步行距离、方便换乘，站房要向溪流方向平移；高架站台下站房净高达18米以上可分为三层建设，上面两层层高在7米左右，地面层适当降低地面标高可作为停车；车站要设两个方向进、出口，出站可设在东、西两头，进站可设在南、北两侧；铁路的生产设施及配套用房用地可以放在高架桥下，让站外的土地充分发挥效益；	已修改。站房往潭头溪方向平移了约70米（实际铁路站房建筑设计时，还可按实际需求调整）。站下调整为按三层（两层外加夹层、二层送客、底层各种交通设施及停车）规划设计。进出站方向按照便捷原则，设南北西三个进口、南北两个出口。
4	初步明确核心区块房屋征收搬迁范围为：场站北侧紧邻部分、花屋自然村以及302省道文屏村沿湖地块房屋。文昌老村以改造为主，重点突出屋面与村庄第一立面改造；	已修改。
5	明确2018年高铁通车前必须完成的政府公建项目主要包括：高铁场站及周边配套设施、302省道改城市快速路、东北湖区旅游码头及丰茂半岛连接线等；	已在近期建设中明确。
6	外围交通要组织好，302省道改城市快速路要体现一个“快”，尽量减少沿线多点开发与开设路口，同步规划沿湖绿道，并做好沿线的景观修复，同时对沿线各类杆线进行序化与必要的“上改下”研究；原05、06省道连接线线位推荐北移方案，其线位与性价比可以作进一步研究论证；轨道交通要预留好，可以尽早启动前期研究工作；	已修改。详见文本P38-45页交通专题。
7	旅游码头也可以考虑论证建两个的方案，可以增加一个在丰水期在高铁站旁边就近上船的浮动码头；旅游码头定位要考虑团体旅游为主，游艇要考虑自备观光艇停靠；建设规模要结合已建成码头作再研究，推荐按集中式布局深化，既要考虑商业综合开发，也可考虑可分期实施；	已修改。旅游码头区块方案详见P71-73页，同时规划增加了一个在丰水期在高铁站旁边就近上船的浮动码头。
8	丰茂半岛连接线起、止点的连接需进一步论证；前期就要考虑生态保护与景观修复问题，提倡稳定的开挖自然边坡，减少防护构筑物工程量；从规划旅游码头与对面舍后半岛的连接桥梁要建成景观桥；从桥南至九龙戏珠因地势陡峭、线型急转弯不适宜新开环路，以免造成较大景观破坏；从花屋村至上荷坞的道路不要搞大开大挖，道路不宜太宽，要达到曲静通幽的效果；到富山村及光昌边的支线与连接线可一并实施；	已修改完善，丰茂半岛连接线经过多轮方案比较最终形成本次文本中方案，丰茂半岛连接线花屋支线也经过多轮方案比较。
9	推荐从花屋村库湾至潭头溪建设梯级的小跌水坝，营造站前始终有水的景观；否定青石湾开挖山体的石刻雕塑方案，建议采取二次削坡与果园式公园相合等办法进行景观修复；头溪上可以多建几座石拱桥，加强两岸联系，营造站前“小桥、流水、人家”的意境；	已修改。详见文本P62-66页景观设计相关内容
10	要尽最大可能保持千岛湖自然的风貌与特色。文屏湾房屋征收后，沿湖侧的建设一定要控制，先以零星配套公建进行点缀。文昌生态产业园开发强度可适当加大一点；浪苑口红绿灯与规划旅游码头可以通过填方形成连接道路，沿陡峭山体侧不适宜搞商业建筑。	已修改。详见总体布局等
11	要与铁路部门加强沟通，争取场站建设的最大支持，落实好配套土地综合开发用地，“千岛湖站”的站名要抓紧落实启用。	
12	规划修改完善后由高铁新区、规划局负责把关，并报县主要领导审定。	

# 各次会议纪要落实情况

序号	王军常委新区调研规划调研备忘录（2015年3月3日）	落实情况
关于轻轨线位与预留规划原则	1、在高铁站，轻轨车站可以在站房三层上、下，文屏湾北面地块轻轨与道路有交叉，以轻轨在路北侧为主；	已修改。
	2、过东北湖区旅游码头连接桥轻轨与道路分开平行布置，轻轨在道路南侧，旅游码头段轻轨在道路南侧，预留停靠站房综合开发用地；	旅游码头交通经过修改后，轻轨线相应做出了调整。
	3、旅游码头往西，轻轨线位走文昌文创产业旅游园区大道，穿隧道到中岭坞、再到湖坑坞出口，沿302省道在南侧平行抬高布置，过燕山收费站往302省道北侧布置，一直到汽车北站；	已修改。
	4、园区已建道路采取高架形式，道路轻轨侧为山体的，采取抬高标高以台地式路基形式，台地宽度与线路等级建筑后退宽度相一致，抬高最小高度为6.8米，台地最小宽度为10米；其他路以高架或隧道形式通过；	轻轨主要采取高架形式。台地形式对山体破坏较大，未修改。
关于绿道规划原则	1、302省道段沿湖侧没有可绕行路段，与道路平行沿湖适当降低标高布置，可绕行路段以工程量最小因地制宜设置；	已修改。
	2、文屏湾北侧绿道标高设在108米左右，沿自然湖岸线因地制宜设置；	已修改。
	3、丰茂连接线牵涉到在村庄康庄工程或支线的，用康庄工程代替绿道，宽度宜在5米左右，与连接线在适当位置进行连接。没有康庄工程或支线的，与道路及桥梁平行布置，其中与规划330国道连接段，既要考虑立交问题，也要考虑两侧设置问题；	已修改。
	4、结合302省道沿线杆线迁移序化，302省道绿道建设同时把管道埋设好，建议采用共同沟形式，沟的内部尺寸原则上内空与净高都按2米，绿道挑出共同沟每侧各0.5米。共同沟位于填方路基段采用间隔一定距离的大直径挖孔桩基础形式；	已修改完善，详见文本P39页
场站规划原则	1、场站站房向潭头溪平移后，原则上站房不要跨溪；	已修改。
	2、站房高架桥下的空间全部尽可能利用起来，原则上底层停车为主，二、三层配套设施与商业为主；	已修改。详见文本
	3、站房南侧广场下可考建地下停车库；	已修改
	4、花屋自然村北、何氏宗祠南的小山头要征用开挖至与何氏宗祠前广场同标高	已修改
	5、增加一条从文昌园区至经老公路、溪坑坞、翁家自然村到文昌站前广场的盘山道路	已增加
	6、高架桥下二层南、北两侧全部建设供小型车通行的高架路，在302省道两侧通过双H型4条直匝道在省道两侧拓宽连接；在东侧与文昌村县道通过沿山体东侧两条直匝道拓宽连接；在高架站台北侧通过两条相向直匝道与地面停车场相连	经过多次方案比较，局部采用了南北二层高架路形式，其它相应规划设计
	7、前后广场以道路、铺装与景观绿化为主，局部小品建筑配套	北广场布局了交通换乘设施，并预留了轻轨
	8、站房要建成体现千岛湖的符号，可以以“水、湖、岛、山”等元素为主，可以有“鱼、网、船”等元素	以舟为元素，设计站房
旅游码头规划原则	1、旅游码头的建设规模要论证，要与中心湖区旅游码头与东南旅游码头进行比较	已修改
	2、可能的情况下可以规划为分期实施	已修改
	3、与302省道现灯控交接处的场地可以结合为绿道驿站与自行车停车场地	已完善
	4、旅游码头西南侧山头上建停机坪，需要建一条宽度为5米的盘山公路进行交通衔接	已完善
	5、旅游码头东南侧山体上可否建“文昌阁”需论证，规模与体量也值得探讨	已修改，取消“文昌阁”
丰茂半岛连接线与沿线开发规划原则	1、控制沿线标高是重点，舍后沿线及两头以120米左右为控制；丰茂村西猫坞一带以130米左右为控制；丰茂村北至栅源村一带最高以140米左右为控制。	已完善路网线位
	2、沿线开发开挖以道路标高基础，按照景观协调要求进行控制，边坡以梯田式恢复为主。	下步详细规划中完善
	3、对土方填筑的山湾结合土地整治进行规划	已规划用地
	4、道路南侧不开挖地块以保持自然现状为主	下步详细规划中完善
浪苑口城市设计原则	1、沿入口到园区大道通过3层12米、6层24米与10层32米三个层过渡。	已修改
	2、入口北侧靠山体的用地功能，除已供产业用地外，不建议规划为住宅用地，建议为商业办公为主，建筑高度可以是32米至50米之间高低错落流线型布置。	已修改
村庄建设与改造规划原则	1、规划区内敏感地带，农房按沿湖沿线村庄建设进行控制，高度为三层檐口高度不超过10米。	已完善
	2、沿湖沿线村庄，现有道路与康庄工程沿湖侧民房只拆不建，只能后靠农居点建设，沿湖沿线的村庄农民建房，凡相距20米范围内没有房屋的不连片农房（少于5户）全部以向农居点集聚为原则。主要包括：文昌镇文昌村浓坑口自然村、栅源村、丰茂村、光昌边、富山村，千岛湖镇青溪村等。	已按拆建方案完善总平面
	3、村庄建设色彩、风格与用材等请规划设计单位提出原则性意见。	已完善，详见P67

# 各次会议纪要落实情况

附件一：	千岛湖高铁新区规划要求景观所配合的工作	落实情况
1	湖湾水头至潭头溪、浪洞源，沿岸及溪流驳岸景观整治、景观恢复，跌水坝、石拱桥的规划设计，景点式车站的景点开布置意向与建设原则；	已增加。详见P63-65
2	高铁站房的建筑风格论证、站前与站后广场的景观配套规划设计意向与建设原则；	已增加。详见总图，及P62页等
3	屏湖湾沿线，规划景田、水上游乐、山地公园、缆车游览等项目的景观规划布局、意向与建设原则；	已增加。详见P78-83
4	青石湾开挖面、花屋村北铁路开挖面、何氏宗祠周边及北侧规划匝道后的景观布置意向与建设原则；	已增加。详见景观专篇
5	单轨交通与302省道景观整治断面结合与景观提升规划建设原则，如内侧开挖山体段断面建议设高6米以上宽15米的平台，与省道建筑后退宽度一致，除轨道线外还可布置景观绿化等；	不建议开挖台地，未修改
6	环湖绿道的线型、与相邻道路的布局、与相邻道路的景观协调性等论证，沿线驿站的布点及风格规模等。如：屏湖湾段、丰茂半岛段是与道路平行、等高，还是结合原有通村公路改造分离式布置等；	已完善。详见交通专题绿道内容。并在绿道规划中明确
7	何氏宗祠周边场地整理及景观改造；	已修改。何氏宗祠南侧山体挖开，与南侧地块相连，详见总图。

附件二：	大区地形几处色块修改意见	落实情况
1	原文昌生态工业园区已供地的15个项目中，除一个泵站建议搬迁以外，其他地块原则上保留现状不变（附后）；	已修改
2	西阳村办公楼位置应往西移1百米在路北侧山凹里，已建成；	已修改
3	新东林项目南侧山头后进行过二次开挖，可用地以现状1：500修测地形图坡顶线为准；	已修改
4	中岭坞与翁家之间地块现状为华科建材工业用地，若改变用途要有理由；	按退二进三进行规划预留
5	翁家已出让住宅80余亩，以出让红线与用地性质为准；	已修改
6	桥西度假村西侧为钱龙钓吧地块，已出让为住宅用地；	已修改
7	滨湖景观大道与302省道交叉口东北侧为已建市场用地；	已修改
8	滨湖景观大道南侧阳光花园为住宅用地为主，其西头为已建成的人防指挥所用地	已修改
9	潭头集镇既有服务、也有住宅，还有农居	已按文昌总规相应修改

# 各次会议纪要落实情况

序号	省规划院对接备忘录（2015年3月11日）	落实情况
一、东北湖区旅游码头布局与规模	1、选址。东北湖区旅游码头岸线与建筑选址九龙隧道西山头外侧岸线，作为枯水期与停开船只的停放与管理场所，在花屋村西离文昌村约200米处设浮动码头，作为丰水期旅客的上、下船停靠点。 2、规模。除商业与地下停车库之外，码头建筑要参照中心湖区旅游码头5000余平方米、东南湖区旅游码头3000余平方米的建筑规模确定；地下停车库规模要适当、并结合地形与地上建筑集中布置；商业建筑作为二期建设，功能是商务结合特色宾馆。	已修改。 已修改,详见P72页
二、高铁站房平面定位与交通组织	1、要认真研究铁路部门现有高架桥梁布置情况，在可能布置站房桥梁段的情况更要掌握，如新1图中缺少五跨25.6米最西面的一排桥墩没标出，五跨连续最东端墩顶标高是130.65米，跨河三跨连续梁48.8米西边跨的墩顶标高分别是129.4米与126.4米，可以直接作为站房的天棚吊项标高，可以得出，按照111.3米的场地平面标高计算，其站房桥下建筑净总高度为19.35米、18.1米与15.1米。从基础埋深情况看，可以降低场地最低标高为110.8米，站房下建筑净部高分别为19.8米、18.6米与15.6米。桥墩横向总宽度为54.2米，一半为27.1米。 2、确定站房位置的因素分析：不仅要考虑站房到旅客的行走距离问题；也要考虑列车编组长度，如是8节还是16节等；还要考虑景观协调性问题，包括：站房距离东西与南北四个方向山体的距离问题，站房与站前广场的重心偏移多少问题，站房位置与溪流直向的相互关系，站房与可开发用地的平面关系，站房在整个场站山体间空间的位置关系等。 3、根据9000平方米建筑规模，综合各方面因素，建议站房定位原则：站房的东面以潭头溪西三跨连续梁的西边桥墩作为界，西边以第二跨25.6米墩为界，轴线总长100米，两侧桥墩长度方向的尺寸为4.8米与3.2米。西侧桥墩距离南、北两个方向溪流净距均在100米，距离302省道建筑退让后的边线及文昌村老公路均在200米左右，站房的中心与站台的中心相距约100米。比原中标提出规划设计条件方案的站房向东移了近50米。 建筑高度方面，两跨25.6米的桥下建议建三层，底层售票与出站口、二层与东面二层为候车厅与商业、三层为配套与商业；每层层高建议为6米、7米、6.8米，标高分别为116.8米、123.8米与130.6米；三跨连续梁的边跨下建议建两层，其中底层架空作为疏散场地与临时停车，二层为吊顶挑高候车大厅。 4、交通组织方面，外围交通要与302省道、花屋到东北湖区旅游码头与舍后的丰茂连接线、文昌村老淳分公路、至浪洞源的乡道等。交通方式有旅游大巴、私家车、出租车、微公交、自行车、行人与轻轨等。原则上大巴停在底层、人与车要分离、车辆采用右侧开门下车。提交方案一建议优化如下：把站房北的二层高架从站房的东侧建一匝道连接到站房前的一层，站房后高架北增加从一层至二层高架的的上行匝道，在潭头溪站房北建一层标高的行人与非机动车通行的跨溪桥。特别要考虑到花屋码头的行人安全通行问题。另外，县领导调研交通丰茂连接线旅游码头接口确定原则：考虑到公交车旅游码头站停靠点的行车方便性，立交放到九龙隧道东侧，通过隧道通到旅游码头再到浪苑口红绿灯，请规划单位按照该原则结合生态保护与地块利用原则进行线形修改。同时要把302省道远藤规划外迁的方案进行规划：一种方案是文屏东建桥跨溪建两个隧道在浓坑口与302省道衔接，另一种方案是绕栅源的外围线。 5、南侧站前广场，考虑到高架车站加上雨棚，比地面高出近35米，需要与场地的110.8米、溪流103米左右、挡墙的105米有一个过渡，建议站前广场建成全架空下沉式广场，功能为停车志配套商业，广场顶标高在116.2米，建筑层高在4.5米，设向南侧的排水纵坡。 6、站房西侧的桥下空间也要利用起来，底层以停车与泵房为主，二、三层为配套商业用房，除泵房等之外由地方出资建设，与站房之间设一跨25.6米桥距离的人行通道隔离与疏散。 7、站房建筑风格要与周围环境相协调，要考虑桥下利用空间的一并考虑，还要考虑潭头溪上三跨连续梁桥的立面及空间协调性，站房及广场要有供领导决策直观的空中与地面作为视点的效果图。	已修改。按铁路部门高架桥梁设计，轨道中心线连续梁正下方净空不能满足三层的布局，因此站房规划在河道西侧贴近河道位置，线下按三层（两层+夹层）布局 从景观的角度分析，站房布局在轨道中心线位置，离302省道较远，会影响站房的视觉形象。 已修改。桥下三层，底层停车，层高6米，二层高架落客层，层高14米（出站通廊等建筑内局部5米），局部三层候车层，层高9米 已修改完善，详见文本 已修改。广场顶标高与高架落客层同高 站房西侧的桥下空间除停车以外主要用于铁路配套和市政设施。全部三层填满空间过于局促，未修改 已修改。
三、轻轨问题	1、考虑到中岭坞有500余亩土地要开发、湖坑坞还有500余亩土地留作杭黄公司开发，但其场地标高分别为150米与170米左右，轻轨线型要往这两处地块的方便性，需要线形通过， 2、采用公路内侧高架位布置轻轨，理论上是可行的，但要考虑沿线山坡开挖高度高、坡度陡，边坡稳定性差等情况，每年都在塌方中断交通等情况，从保证轻轨安全性考虑，还是建议对边坡进行彻底整治。 3、轻轨本次规划可以先建到汽车北站为止。	经过多轮研究，轻轨主要功能为观光游览，深入到内部地块景观较差，因此暂未修改。 下步轻轨可研可深入研究工程安全问题，暂未修改 已明确
四、安置点问题	1、文屏村302省道以东拟在公路内侧分散安置，户数以50户左右为宜，地基面积以房屋占地140平方米为主，安排各5%的100平方米与160平方米房基。 2、花屋村、场站周边与浓坑口（10户）、潭头溪沿溪4户安置在文昌村东的安置点地块，户数以60户为宜。现有规划联体两至三拼不足则需要调整规划户型类型比例，提出规划建议。	已按最新要求修改 已按最新要求修改
五、景观问题	景观所下步要做工作，核心围绕站房及周边的环境协调、生态修复为主，重点地块有站前站后广场、青石湾岩壁、文屏湾两岸、何氏宗祠周边、潭头溪与浪洞源及两岸，重点问题有文昌村改造风貌及意向、绿道选线、轨道交通断面、丰茂边接线花屋支线的线位比较等。	已完善
六、产业问题	1、结合产业招商情况，六大区块建议为：文昌文创智园、翁家教育学园、丰茂健康愉园、左口企业公园与进贤湾旅游综合体。 2、文昌文创智园中的浪苑口入口区块，作为文创产业的试验区，计划打造成为“文昌新天地”，建筑布局上要有特色，风格在中式建筑基础上进行提升，把住宅功能移到安置点及浪苑隧道西侧小地块。 3、除纯工业与纯商业用地等建设用地发展产业之外，根据文昌镇山林与农业用地资源多的特点，可以发展农、工、旅相融合的产业，可以利用原有的五处老公路（原始1比1万地形图上可找到，初标了线位），新开浪洞源至王家源塔心村的盘山公路，打通骑行线路，开发沿途农林资源。	已修改 已完善 已修改

# 各次会议纪要落实情况

序号	高铁小镇规划修改意见（2015年3月25日）	落实情况
1	花屋浮动码头的画法虽然好看，但不能保证大船调头，建议尽可能靠岸按浮动码头方案布置；	已修改。
2	轻轨线距离何氏宗祠屋角太近，原则上净距要离开30米，最少也要20米以上；	已修改。
3	何氏宗祠前面高架太近，原则上净距要离开30米，最少也要20米以上；并对桥下桥墩提出美化与弱化措施与方案；	已修改。桥下桥墩美化与弱化方案可在下步具体工程中明确
4	为减小舍后村南侧的隧道破山体，建议往北山凹靠，可建部分明洞段，并把西北侧山湾划出近百亩土地作为特色精品酒店用地；	已修改。
5	九龙隧道西两条道路中间空地已定好作为绿化景观用地规划建设，南侧酒店后退省道15米范围也作为景观绿地上图；	已修改。
6	沿湖绿道下要给合预留管道共同管沟（如2*2米）进行结构与断面设计；	已完善。详见文本P39页
7	青石湾岩壁地块的削坡与公园建设也要有规划设计；	已修改完善。
8	行人与自行车如何跨302省道请进一步优化；	已修改。

序号	新区综合规划修改稿修改意见（2015年4月3日）	落实情况
1	产业发展一块要求专门设一个篇章；	已修改。详见P14。
2	我们招商中农旅结合项目，利用原有的老公路发骑行、体验、采摘类农、林项目图上要有表示；	已修改完善。
3	场站一块人员安全过302省道的方案不是很明确；	行人通过与高架匝道平行的二层天桥跨越302省道，自行车驿站等慢行功能布局在302省道西侧，不跨越302省道
4	大柘坞口原九龙水业地块要求收回作为驿站来设置；	已修改。
5	桥西采取主线立交工程量大，不如把小交通量的支路利用地形上跨；	主线上跨主线景观较好，同时支路上跨不能很好的解决主线左转的问题。（最终设计文本中已按要求，设计为支路上跨）
6	花屋搬迁后的新建建筑的意向图有？搬迁到上荷坞的意向图？	已修改。详见城市设计总平面布局
7	与文屏村景田对应，对岸拟开发地块以西到要新建跨湖桥约1公里段路外沿线地块改造为有一定坡度的园地如何？使田园风光更丰富，更有特色。	不建议对北岸地形做大的调整，暂未修改

# 各次会议纪要落实情况

序号	千岛湖高铁新区综合规划文本审查意见（2015年4月15日）	落实情况
一、规划体现特色的六个方面	<p>(一) 产业布局与新区建设能够有机结合。</p> <p>(二) 新区规划与相关规划进行多规合一。</p> <p>(三) 新区路网与高铁站构建交通综合体。</p> <p>(四) 新区开发与村庄保护倡导生态优先。</p> <p>(五) 河流景观与景田修复彰显乡土气息。</p> <p>(六) 远景规划与近期建设能够充分结合。</p> <p>远景规划的轻轨、市政的共同沟与花屋村北小山头与铁路建设同步挖平等，在近期建设时都有体现，并作了相应安排。</p>	
二、规划需要重点加强的三个方面	<p>(一) 东北湖区旅游码头建筑要形成组团、功能要布齐全。要有停车场、换乘中心等配套，停车位地下要有小车位200个左右，地上要有小车位100个、大客停车位20辆。</p> <p>(二) 站房各层功能布局表现要进一步细化。</p> <p>各层平面布局、交通出入流线、外立面效果等。</p> <p>(三) 安置点城市设计与街景改造要指导实施。总平面布局、竖向设计、室外管网配套、高三层110、140与160平方米三种典型户型；街景改造的市政路网规划、拆改方案、立改典型方案。</p>	<p>已修改。按三层立体停车设计，共大客停车位24辆小车位300个左右</p> <p>已细化完善。详见P48-70</p> <p>已修改完善，按高三层110、140与160平方米三种典型户型设计了总平面图。详见P67，P81等</p>
三、具体需要修改的几个方面	<p>(一) 高铁小镇城市设计要以1:500地形图为基础，使规划更接地气。</p> <p>(二) 丰茂连接线及302省道及旅游码头接口方案以交通部门方案为推荐方案进行修改。</p> <p>(三) 九龙隧道西两幅路之间地块作为绿地进行城市设计。</p> <p>(四) 从花屋至文昌源桥已建有曲静通幽的支路，为减少填湖该段绿道取消，支路线形参照市政设计，文昌源桥至舍后村段绿道与连接线平行。</p> <p>(五) 文昌村安置点地块的城市设计按照浙大院的规划图拼上去。</p> <p>(六) 相关名称进行统一：北岸栈道改为花屋支路、度假酒店改为旅游度假设施（游艇俱乐部）、石壁公园改为青石湾公园。</p> <p>(七) 青石湾公园二次削坡与景观修复要与实景对应，开挖方量要与提供测量计算数据为基础进行优化。</p> <p>(八) 花屋北小山头挖平后的衔接要与铁四院的对接相呼应。</p> <p>(九) 桥西度假村的主线上跨立交改为支线上跨立交。</p> <p>(十) 浪苑口城市设计与钟岭坞布局要和浙大院城市设计级控规修编做好对接。</p> <p>(十一) 新区的引水工程，结合周边村红皮山筑坝建库隧道引水建饮用水厂，作为场站估水期的水源补充。</p> <p>(十二) 新区的污水处理厂在高铁生态产业园以管道输送到里杉柏污水处理厂处理外，对新区新建污水处理厂的选址进行初步论证。</p>	<p>建CAD图纸</p> <p>已修改</p> <p>已修改完善</p> <p>已修改</p> <p>已拼接</p> <p>已修改</p> <p>已修改，按确定的开挖底脚线进行了优化</p> <p>暂未收到铁四院相关设计反馈资料</p> <p>已修改</p> <p>已进行核对</p> <p>已修改</p> <p>按照水功能区规划，本区不能排放污水，详见P30（如可建设，建议高铁生态产业园新建污水处理厂）</p>

# 各次会议纪要落实情况

序号	《高铁新区综合规划05》修改意见（2015年5月22日）	落实情况
1	新区发展产业要充分考虑如下背景：①国家层面的运动产业；②促进旅游产业；③省级层面。；	已修改完善，详见P14。
2	新区规划要与其他规划对接，旅、土、林、水功能区要清晰。森林公园和国家生态公益林的界限要清晰；	已修改完善，详见P25-31图纸。
3	新区综合规划要细化给排水，充分说明规模；	已修改完善，详见P14。
4	交通37页合理性再论证，土方量不宜太大，补充场站交通；	已修改说明，详见P37。
5	P56的交通合理性再论证，出站要科学；	已修改，按进出站不同颜色标注。
6	文屏村的定位要合理。花屋村安置区等村民再次征求意见后调整；	文屏村的定位“景中村”，我们认为是较符合其区位特征和发展需求的
7	P86 标注不对，11没有；	11是基础设施，不是一个点，是整个范围，难以标注，暂未修改
8	按照合同，高铁站周边城市设计要到位；	已相应完善总体景观规划等相关内容，详见文本。
9	按规划要求补充给排水、供电、供气、公共服务，地下空间利用等专项规划；	已修改完善，详见P87-92
10	补充各次会议纪要落实情况	已修改完善



# 目录

## 1.发展规划

1.1背景分析	01
1.2现状基础	05
1.3发展策略	09
1.4发展定位	13
1.5产业引导	14
1.6空间规划	16
1.7与相关规划衔接	25
1.8交通专篇	33

## 2.建设规划

2.1高铁车站及周边区域	46
2.2旅游码头及高铁生态产业园入口区域	71
2.3文屏湾沿线区域	77
2.4总体空间布局	84
2.5总体景观格局	86
2.6工程规划	87

## 3.行动计划

3.1近三年建设计划（高铁开通前）	93
3.2投入产出分析（近期）	94
3.3百里画廊景观提升计划	95

# 发展规划

# 1.1背景分析

## 背景1.经济社会转型发展

### ● 中国发展“新常态”

#### 经济减速转型： 进入后工业化

**经济减速**：08年金融危机后，GDP增长率持续下降，2008年以前增速维持在10%以上，2014年降至7.5%，经济从高速增长转向稳步增长；

**后工业化启幕**：以位于沿海的上海、广东、浙江等几台重要引擎开始，沿海经济发达地区工业出现负增长，工业出口大幅减少；30余年来以投资推动、低水平复制的平推式工业化面临转型，高新技术、创新创业是未来转型方向。

#### 新型城镇化： 从增量到提质

生态文明、美丽中国国家战略目标下，新型城镇化战略路径逐渐明晰，2014年初出台的《国家新型城镇化（2014-2020）》提出了“**走以人为本、四化同步、优化布局、生态文明、文化传承的中国特色新型城镇化道路**”；

2012年浙江省新型城市化工作会议强调城市化发展质量，2014年省委十三届五次会议正式提出“两美”浙江建设目标，**建设美丽浙江，创造美好生活**。

城乡建设由粗放增量到品质提升，生态优势、历史文化成为新时期城市品质提升的重要载体，要求“**忘得见山、看得见水、记得住乡愁**”。

#### 休闲时代到来： 旅游观光向多元 休闲转型

经济转型，促消费、调结构，早在2008年国家就提出**以国民休闲计划拉动内需**；随着国民经济生活水平提高，**旅游从观光转向休闲度假体验**（人均GDP超过5000美元）；

**不同人群、不同追求，产生多元化的休闲需求**：家庭休闲、运动休闲、健康养生、异地养老、会奖旅游、拓展运动、文化体验、休闲度假……



2008年以来中国GDP增长速度变化

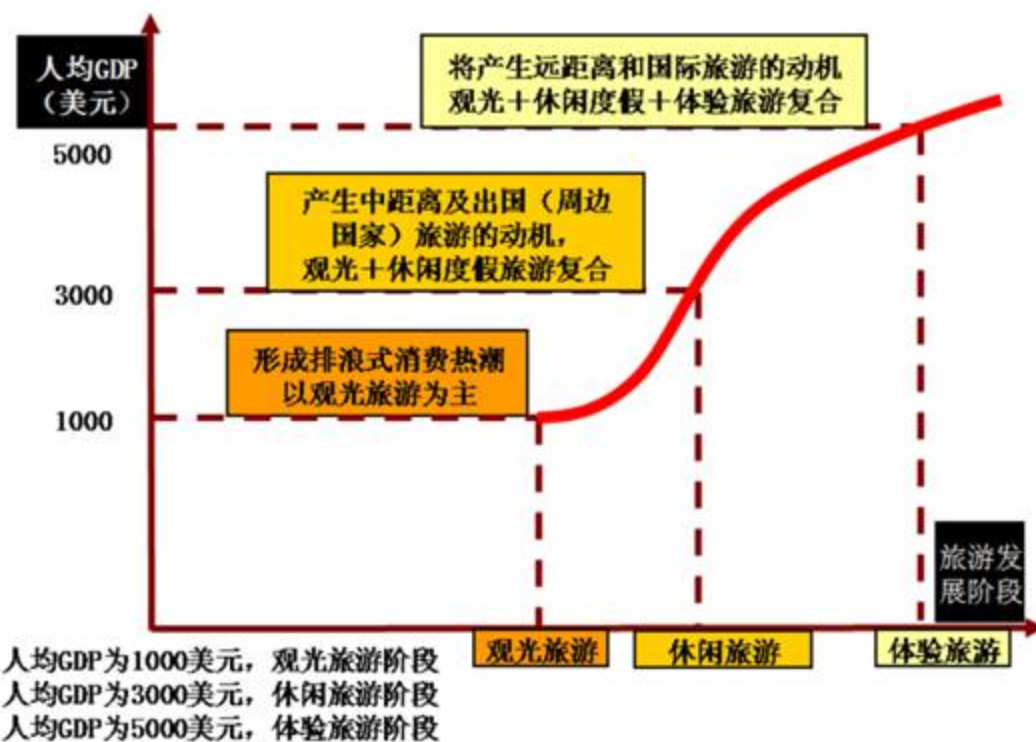
### 东部引擎大减速 中国后工业化大幕开启

2012年03月30日 03:56 来源：21世纪经济报道 采编：东方财富网

字体：大 中 小 | 共0人参与讨论 | 用手机讨论

中国经济放缓的趋势正日益明显。

减速已从位于沿海的几台重要引擎开始。国家和地方统计局的最新数据显示，今年1-2月上海、广东工业品出口呈现负增长，其中深圳更是下滑10%。



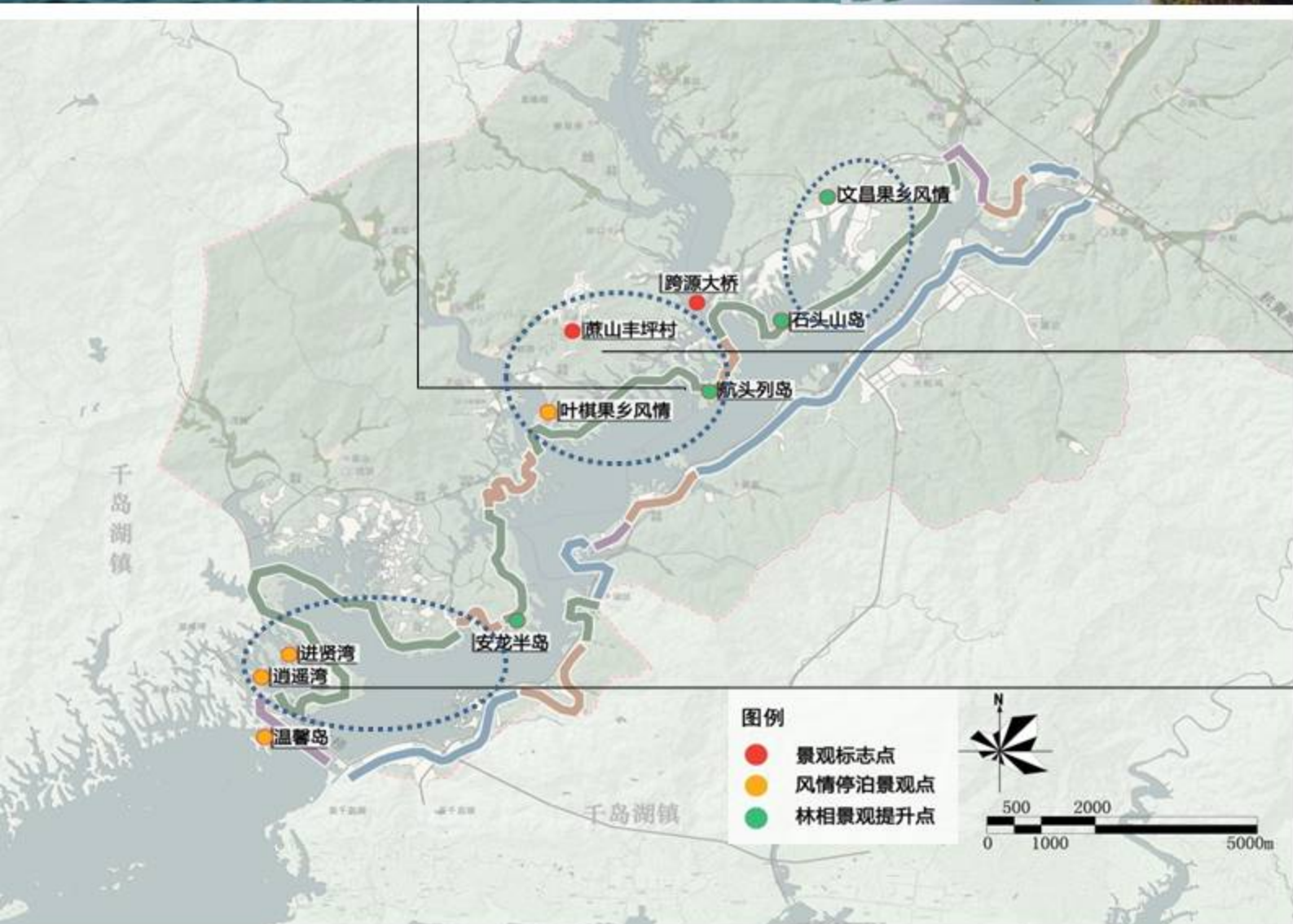
# 3.3 百里画廊景观提升

## 北提升

### 1) 林相改造

结合土壤种植条件，调整建群树种，增加色叶树种面积，丰富岛上植被种植的层次、色彩，并形成季相变化景观，提升植被景观价值。

通过林相改造改善斑秃、单一的植被景象



### 2) 利用构筑物形成景观标志点

选择具有地理优势的位置，利用桥、特色建筑及其他构筑物，构建景观标志节点，形成沿线景观的高潮点。



### 3) 典故传说+ 风情停泊

在有条件的地段结合典故传说、度假设施建设，设置风情停泊、登岛点，提升北岸景观，增加百里画廊沿线景观体验丰富度。



# 1.1 背景分析

## 1. 经济社会转型发展

### ● 千岛湖发展“新常态”

#### 环境保护力度持续加大

生态主体功能区成为千岛湖最基本的政策背景——美丽杭州实验区、国家生态文明建设综合实验区、省级重点生态功能区示范区、饮用水源保护区、风景名胜保护区、国家森林公园等对县域生态环境保护提出更高要求；

宏观政策背景下发展思路变化——浙江省发展思路从“绿水青山换金山银山”到“绿水青山带来金山银山”，再到“绿水青山就是金山银山”，山水林田湖作为一个生命共同体，是浙江转变经济发展方式的最基本要求。

#### 旅游发展持续转型

千岛湖传统观光旅游面临众多问题：

- 旅游淡旺季明显，旅游配套设施不经济；
- 中心湖区旅游压力大，其他湖区开发程度低；
- 高端酒店多，多元化、主题性旅游休闲产品缺乏；
- 游客接待量大（2014年突破1000万人），旅游消费相对滞后；

从集中向分散、从中心湖区向千岛湖全域、从旅游观光、度假房产向多元化主题休闲是千岛湖旅游发展大势所趋

#### 建设方式“微创化”

开发与保护的关系：应对城镇化、旅游休闲快速发展背景下开发建设项目对山水景观、生态环境的冲击，淳安县已明确了“多种树、慎挖山、不填湖”开发方式，加强湖岸线、照面山、山脊线的保护；

建设模式：从大开大挖，大体量，向因地制宜的小规模、小尺度建设转型，注重山水城市风貌格局和山地城市建筑形态的营造，彰显山水小城市特色。

### 观光旅游向多元休闲转型

#### ➢ 休闲时代

经济积累后对生态、文化、休闲更美好生活的追求；  
快节奏的都市生活，对“小桥流水人家”的郊野闲适慢生活的向往。

#### ➢ 健康追求

依托资源禀赋，挖掘地域文化内涵，形成主题鲜明的特色休闲功能。  
环境质量、社会压力下，人们更关注于身心健康；  
长三角逐步进入老年社会，异地养老市场潜力巨大。

#### ➢ 会奖旅游

规模大、档次高、利润丰，被视为旅游行业中最具价值的细分市场；  
商旅产业快速发展，预计到2020年中国商旅客人将增加5倍。

#### ➢ 网络时代

交通网络、通信技术为“一场说走就走的旅行”提供支撑

家庭休闲

周末度假

自驾出游

运动休闲

健康养生

异地养老

景区商务

拓展运动

文化创意

智慧旅游

深度体验

微旅游

# 1.1背景分析

## 2. 高铁时代到来

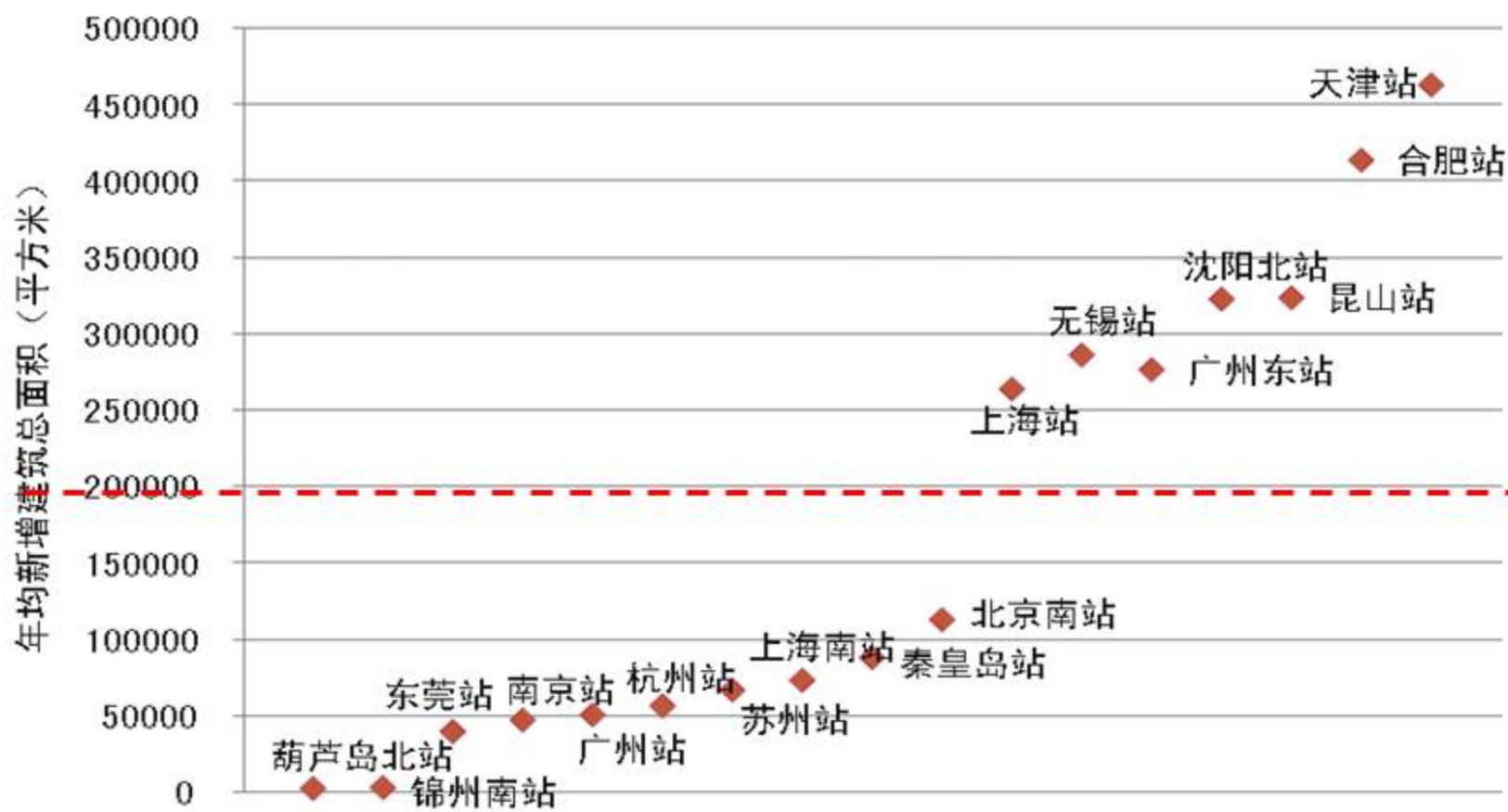
### ● 千岛湖依托生态环境资源优势将因杭黄高铁得到大发展机遇

- 京沪高铁站前区发展成功失败两极分化，具有区域比较优势的地区获得快速发展；
- 杭黄高铁串联了“名城、名江、名湖、名山”，是国内首条旅游高铁，山水文化卓绝，资源互补、文化融通；
- 高铁的开通将极大地推动旅游资源优越、交通欠发达的山区旅游休闲发展（杭南长高铁开通后，上饶三清山游客同比增长78%，交通方式中高铁占比34%；）



杭黄高铁线位与千岛湖站的关系示意图

第一条高铁开通至今7年，站前区发展呈现明显的两极分化，一半以上的城市高铁站前区并未获得可观发展；只有彰显城市的特色，集中最具优势的资源，积极参与区域分工与竞争，才有可能享受高铁带来的丰厚收益。



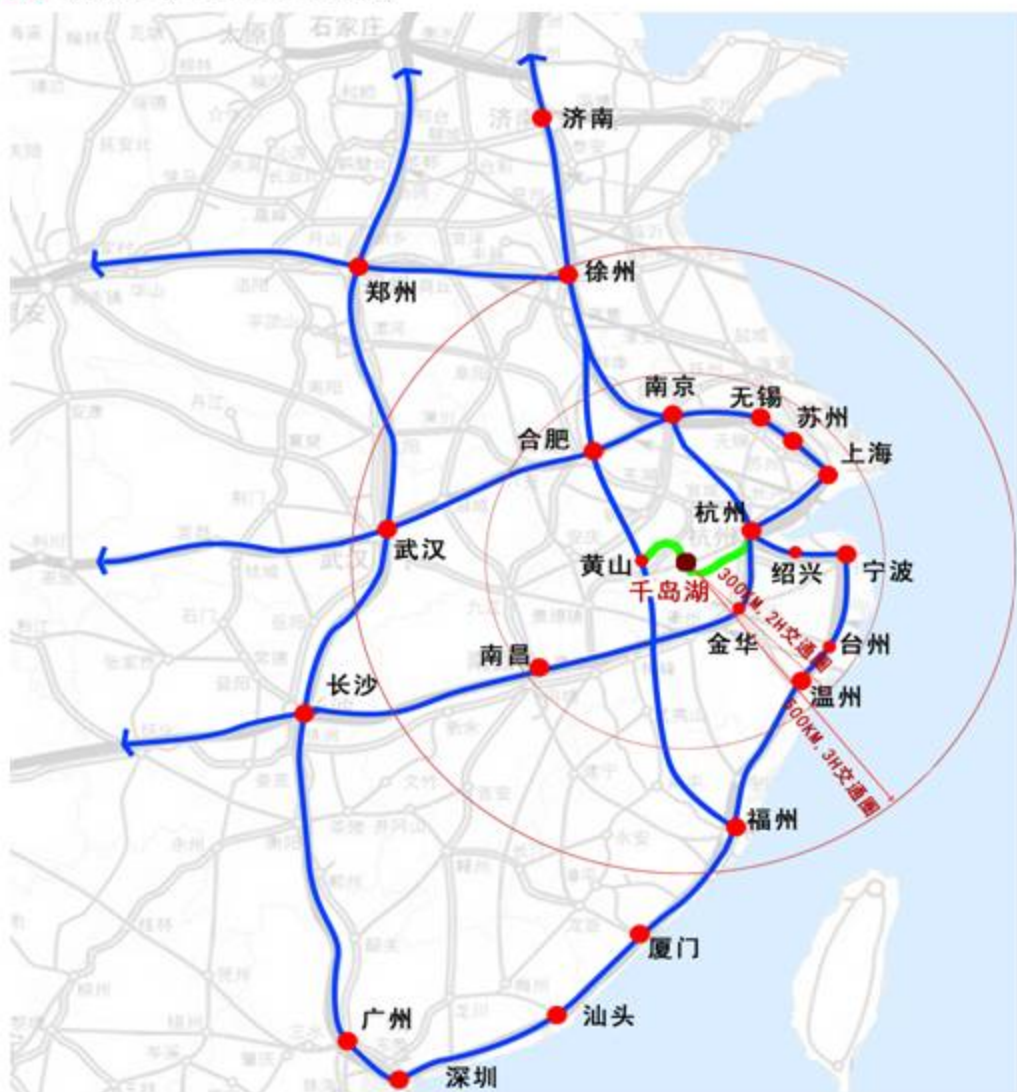
京沪高铁沿线主要高铁站前区的发展概况

# 1.1背景分析

## 2. 高铁时代到来

### ● 千岛湖将成为长三角、北京地区大都市休闲后花园

- 百度大数据显示以上海、杭州为主的长三角地区将是千岛湖旅游最重要的客源市场，北京则是继长三角之后又一重要客源市场；
- 高铁时代的同城化效应有助于旅游资源整合，扩大客源市场——**千岛湖的三小时通勤圈覆盖了泛长三角（80%的出游市场）**；2013年，杭州市、黄山市旅游接待量分别为9725.15万人、3732.6万人，**如杭州客源的20%流转到千岛湖，则千岛湖游客接待量将翻倍（2013年908.66万人）**。



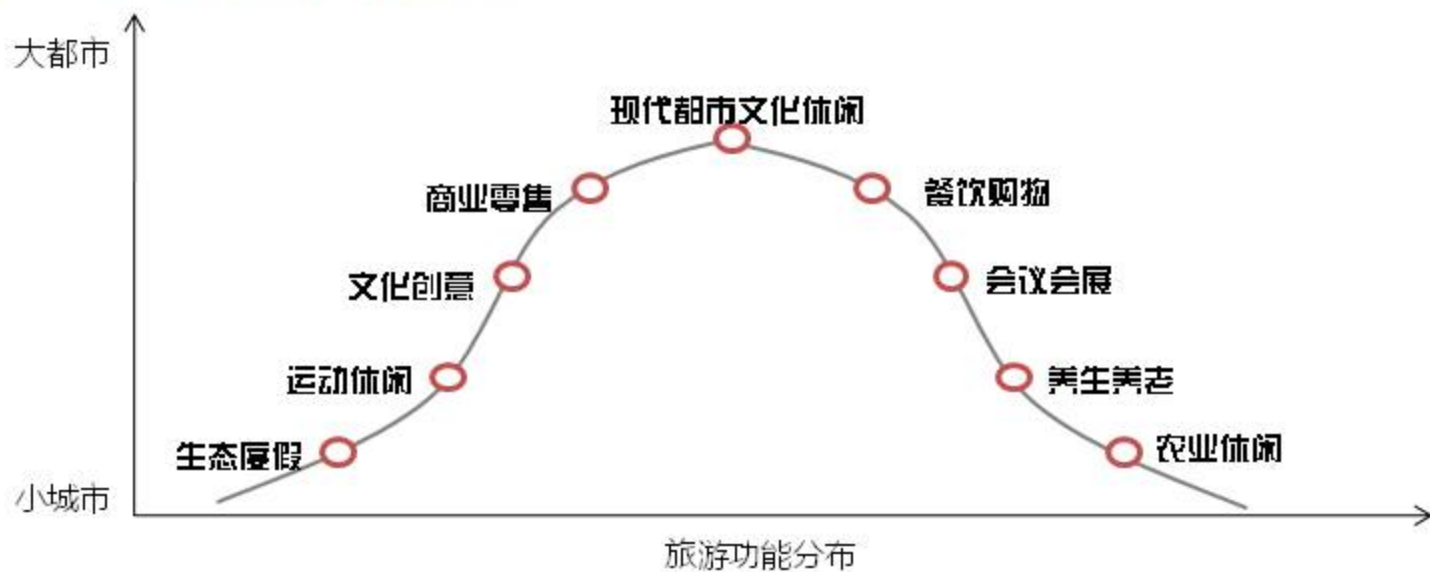
高铁时代千岛湖旅游休闲客源市场分布示意图



百度数据千岛湖客源地分布示意图

### ● 高铁也将影响旅游消费格局

- **旅游休闲消费将在区域进一步分工、细化**——大城市文化休闲、商业零售、餐饮购物等将获得扩张机遇；而大都市城郊或周边的小城市则将在文化创意、休闲度假、运动休闲、养生养老、现代农业等方面获得机会。
- **高铁也将加大区域内部消费竞争**——**旅游竞争将从客源争夺转向消费争夺**，高铁的极度便利使得一日几个目的地成为常态，游客在哪个城市过夜即意味着更长的逗留时间和更多的消费，因此，**高品质、特色化的旅游配套成为高铁时代旅游竞争力提升的关键之一**。



都市区域旅游休闲功能空间分布示意图

# 1.2现状基础

## 1. 城乡建设

### ● 规划范围

- 包含：文昌镇镇域和左口乡、千岛湖镇部分用地，共277.4平方公里。

### ● 人口

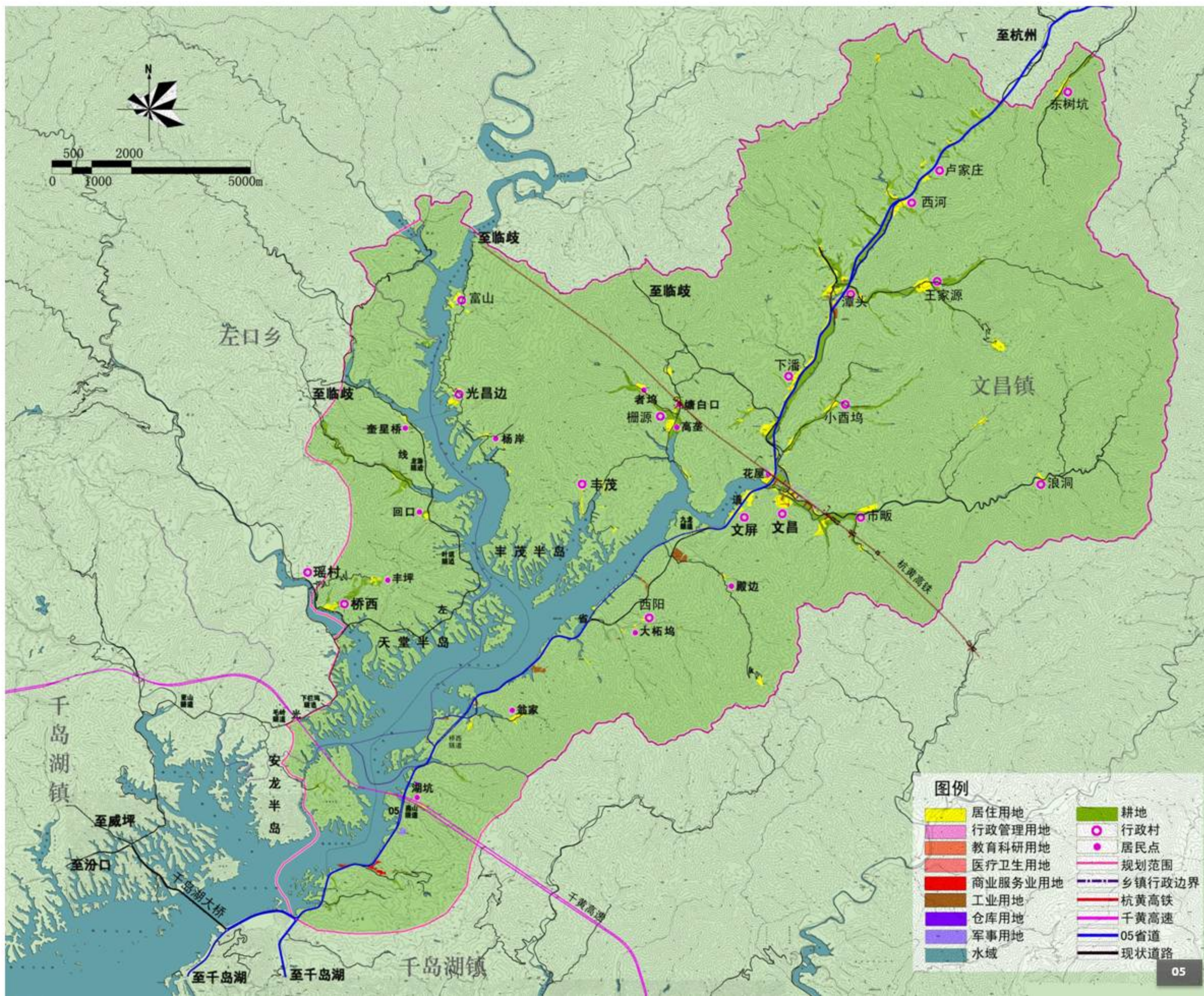
- 规划范围内含20个行政村（其中文昌镇16个，左口乡3个，千岛湖镇1个），规划范围内常住人口约1.5万人。

### ● 产业

- 规划范围内文昌镇、左口镇二产占绝对比重，以五金机械、来料加工等轻工业为主，近年来随着千岛湖旅游的纵深发展，现代农业、旅游休闲发展蓄势待发。

### ● 现状道路

- 道路交通较为单一，主要分为公路与通村道路：
- 公路主要有05省道、18省道及千岛湖大桥；
- 其他通村道路依山就势，道路等级较低。



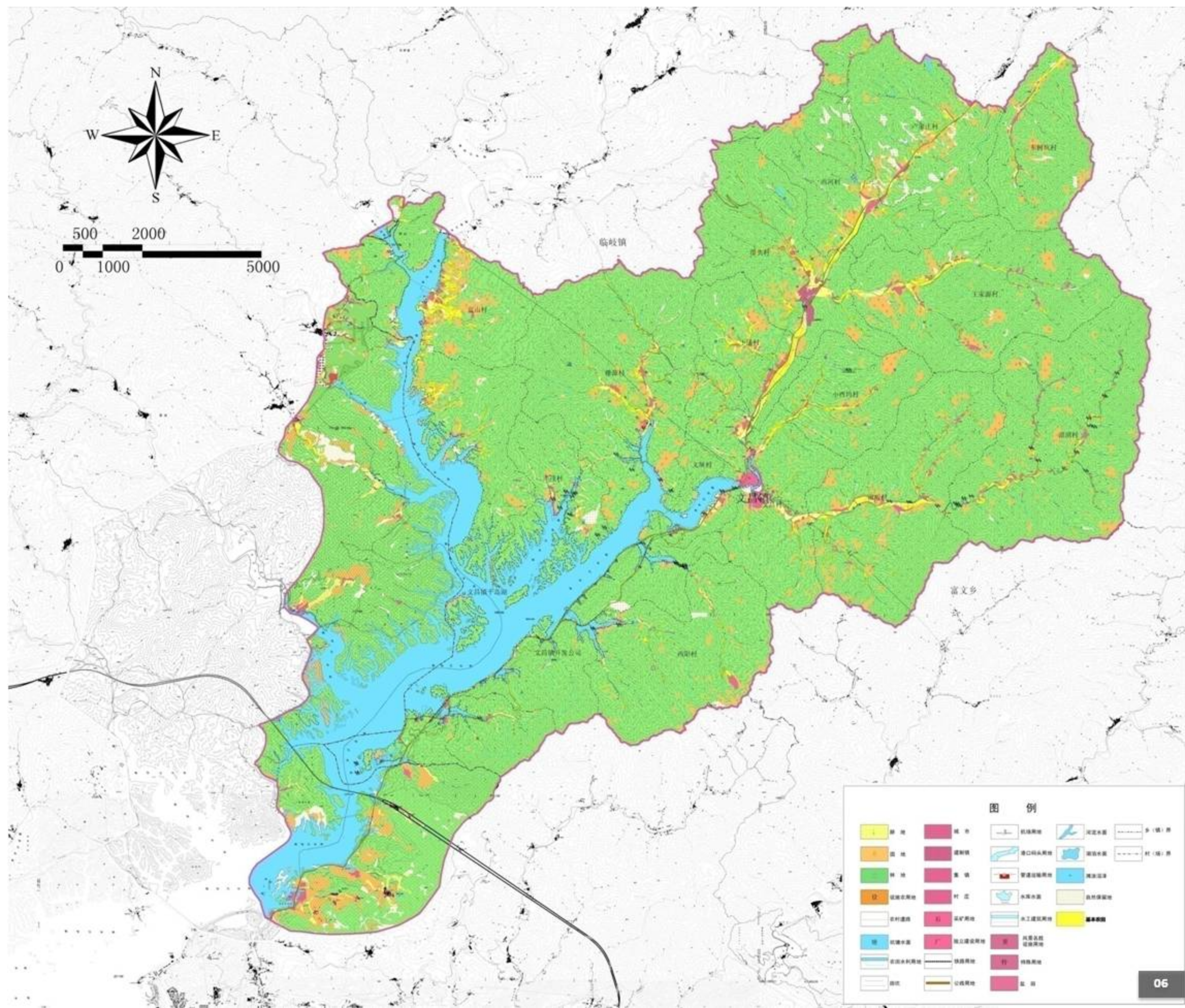
城乡建设用地现状图



# 1.2现状基础

## 2. 土地资源

- 建设用地约20.53平方公里，占7.4%；
- 耕地约11.89平方公里，占4.29%；其中基本农田约7.31平方公里，占2.64%，主要集中在东侧的山湾和北侧的水湾等区域；
- 林地园地约209.76平方公里，占75.61%；
- 自然保留地约4.68平方公里，占1.69%；
- 水域面积约30.54平方公里，占11%。



土地利用现状图

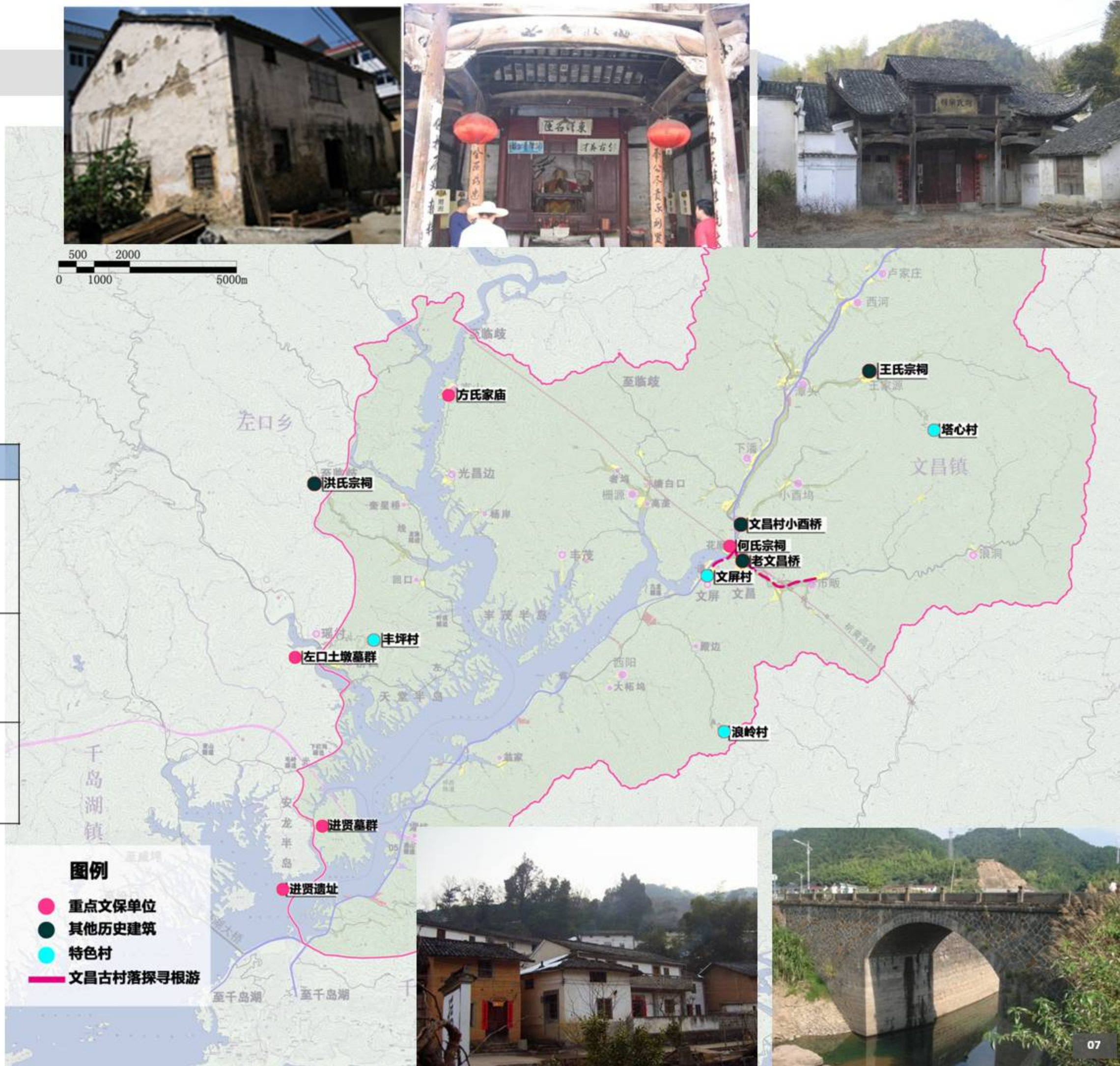
# 1.2现状基础

## 3. 历史人文资源

- 规划范围内重点文物保护单位5处、其他历史建筑4处，特色村4个；
- 文昌文屏村至浪洞源文物保护单位、历史建筑分布较为密集，初步形成一条古村落探寻寻根游线。

规划范围文物古迹一览表

文物古迹级别	文物古迹名称
重点文物保护单位	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 进贤墓群</li> <li>2. 进贤遗址</li> <li>3. 左口土墩墓群</li> <li>4. 何氏宗祠</li> <li>5. 方氏家庙</li> </ol>
其他历史建筑	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 王氏宗祠</li> <li>2. 老文昌桥</li> <li>3. 文昌村小西桥</li> <li>4. 左口乡龙源庄村洪氏宗祠</li> </ol>
特色村	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 丰坪村</li> <li>2. 文屏村</li> <li>3. 塔心村</li> <li>4. 浪岭村</li> </ol>



### 图例

- 重点文物保护单位
- 其他历史建筑
- 特色村
- 文昌古村落探寻寻根游

人文历史资源分布图



# 1.2现状基础

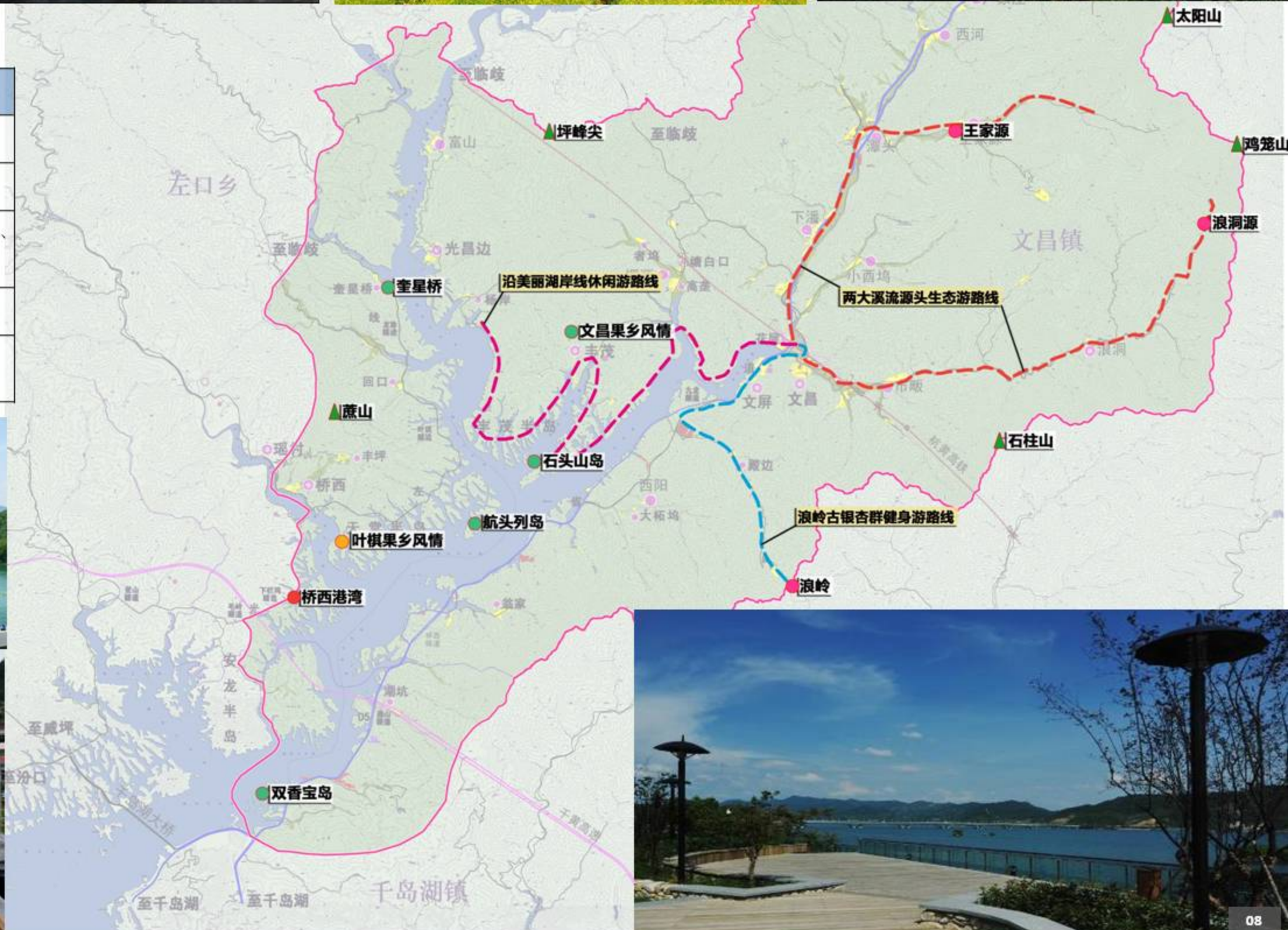
## 4. 风景资源

- 基地生态环境、自然景观优越，规划范围内各级别景点共16处。



规划范围自然景点一览表

景点级别	景点名称
一级景点	桥西港湾
二级景点	叶棋果乡风情
三级景点	奎星桥、文昌果乡风情、航头列岛、双香宝岛、石头山岛、屏溪漂流
其他景点	浪岭、王家源、浪洞源
高山峰顶景点	石柱山、坪峰尖、蔗山、鸡笼山、太阳山



# 1.3 发展策略 —— 策略1 “快高铁、慢生活”

## 1. 多种体验式交通方式吸引人，多角度感受千岛湖之美

- **多样化交通体验方式**：高铁、观光轨道、缆车、自行车骑行、水上游船、自驾车、房车、观光直升机.....
- **多角度体验千岛湖之美**：陆上、水上、山上、空中.....远观山水、近观湖景、滨湖亲湖体验.....
- **高铁时代、多样化交通选择**，缩短了旅游交通时间，为深度旅游、慢生活体验提供可能。



通过高效便捷舒适的高铁出行到达杭黄高铁淳安站

高铁站前无缝换乘有轨电车至目的地，并沿东北湖区观光

乘坐游船游湖并到达各风景点、酒店、度假区

缆车上山站与电车、游船下客站结合，乘坐鸟瞰山湖景

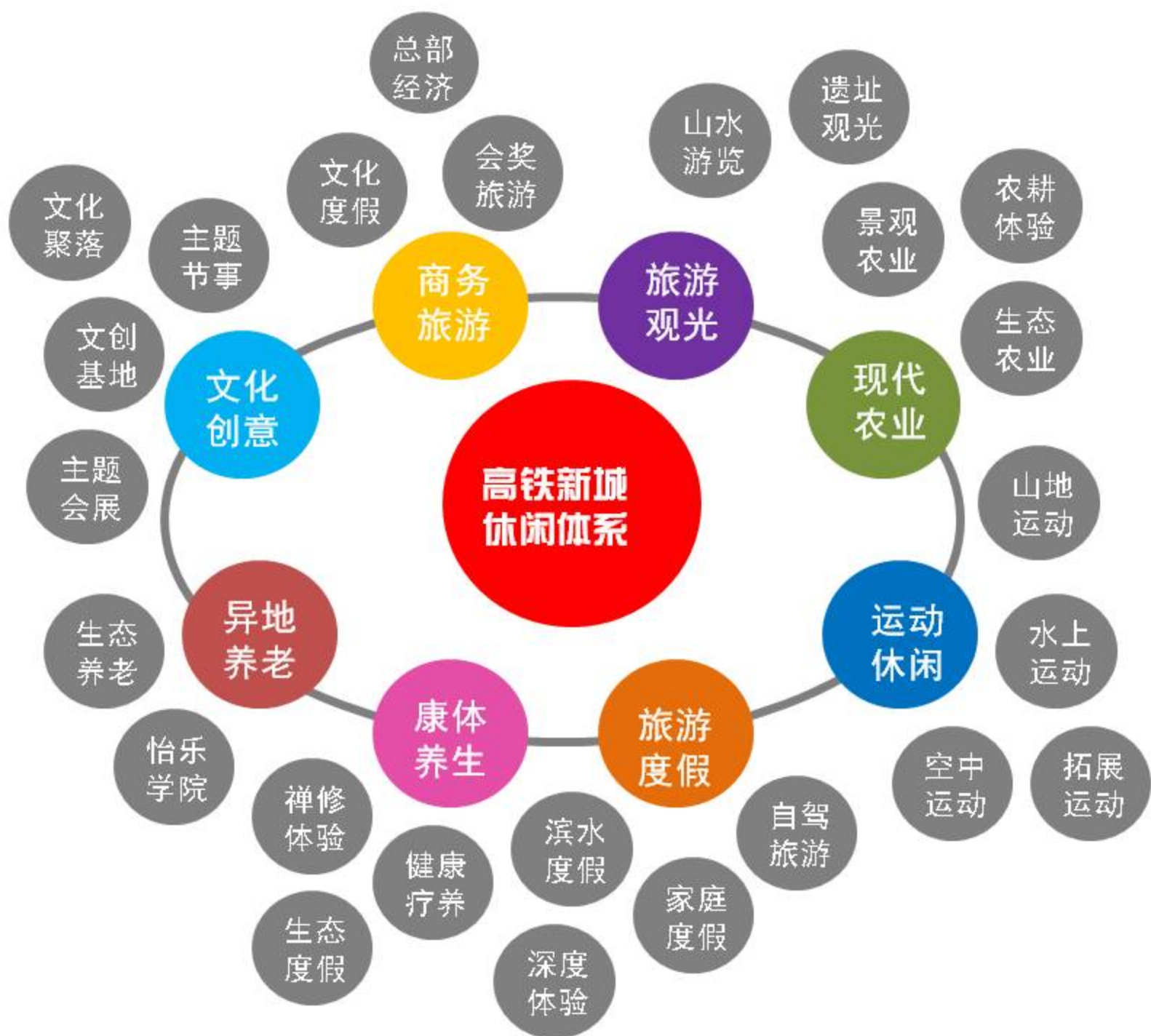
结合绿道网等路线设计，为自由骑驾提供服务驿站



# 1.3 发展策略 —— 策略1 “快高铁、慢生活”

## 2. 多元化休闲、高标准配套留住人，体验品质慢生活

- 多元化休闲：旅游观光、现代农业、商务旅游、文化创意、异地养老、康体养生、旅游度假、运动休闲；



# 1.3发展策略 ——策略1 “快高铁、慢生活”

## 2. 多元化休闲、高标准配套留住人，体验品质慢生活

### ● 高标准配套：食、住、行、游、购、娱

- 食——淳安特色餐饮、生态有机食品、各地风味美食；在本土化、特色化、精致化基础上强调多元化、高端化、国际化；
- 住——多元化、精品化、特色化发展；重点引导主题酒店、创意酒店、精品民宿.....
- 行——高速、高铁、城市公交、水上交通便捷换乘；旅游专线、自行车、微公交，倡导绿色交通出行；一体化交通+智能化管理，实现住宿与景区景点之间的便捷联系；
- 游——以休闲为主，流量大对生态环境压力大的观光旅游适度控制，引导运动休闲、艺术品鉴、主题交流等主题性强、客群指向性明确的休闲项目，提高游客素质、消费水平；
- 购——以地方特色、生态型、文化性、艺术性、创意性的休闲购物为主，强调对本地特色产品的推广和大众创新创业的扶持；
- 娱——体现生态、健康、时尚主题。
- 品质生活、品质休闲体验需完善高标准配套、丰富城市文化内涵、彰显城市魅力。



# 1.3发展策略 ——策略2 “小修补、大品质”

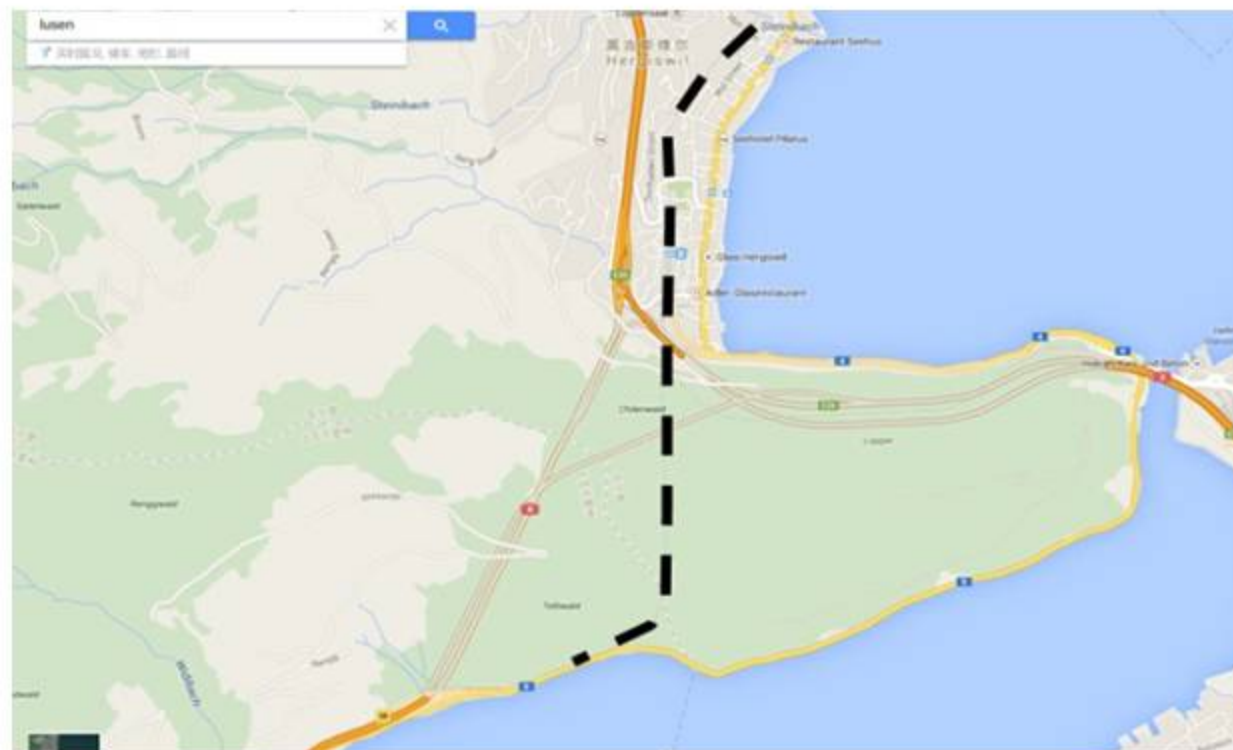
## 因地制宜，小尺度、特色化、精致化，营造品质休闲小镇

### ● 交通设施：复合化、景观化，减少大尺度地形整理

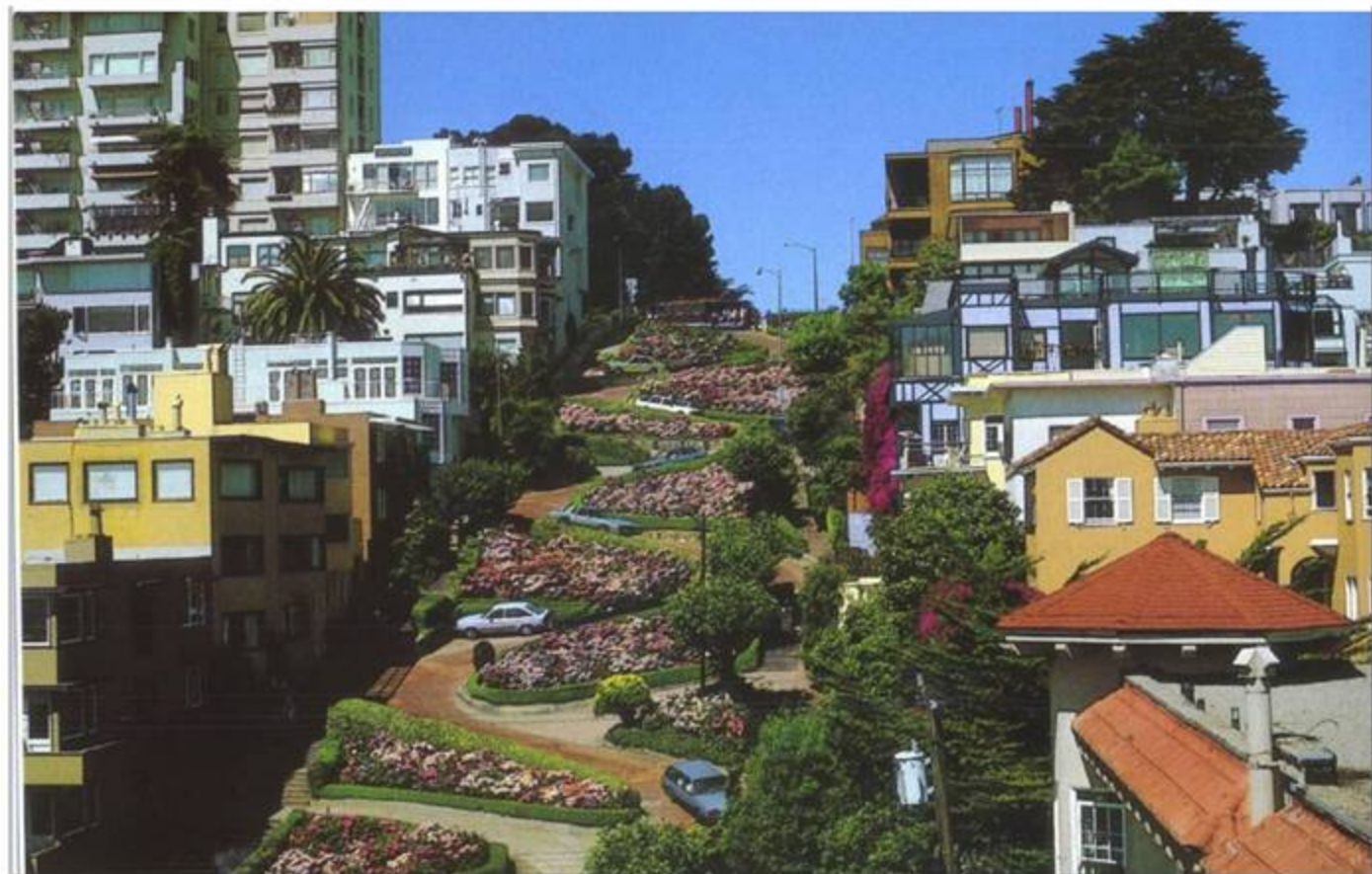
- 结合地形进行立体交通组织，减少照面山的创伤面；
- 精细化处理转弯半径、交叉口等交通细节，并尽可能减少地形整理和土地利用；
- 强调交通的景观体验，充分利用山水地形，形成独特的体验角度。

### ● 建筑形态：彰显地方特色和山地特色，掩映山水中

- 依山就势，顺应山水，彰显“山抱水、水绕城、城绕水、水环山”山水城林交融的山水城市意境；
- 小规模、小尺度，强调城市建设的精细化、精致化和文化内涵、文化特色的营造，引导品质慢生活。



1、山体中的立交转换 2、铁路隧道与公路隧道空间关系



依山就势的山地建筑



瑞士琉森湖区的复合交通组织

# 1.4发展定位

**总体定位：城市东大门、活力东北湖**

**功能定位：综合交通枢纽、休闲农业典范、养生产业龙头、  
信息文创摇篮、旅游服务窗口**

**形象定位：山水画廊**

门户



活力



画卷



## ● 城市东大门

- 干黄高速及左口道口、杭黄高铁及文昌高铁站，使高铁新区成为未来**县域东北门户节点**；
- 交通条件改善，千岛湖用地紧缺、功能外溢，文昌、左口纳入城区一体化发展，成为**城市北部门户**；

## ● 活力东北湖

- 注重与其他湖区的竞合关系，高铁新城**以休闲功能主导**，加强高品质、多样化、特色化的休闲功能培育，强调多样化的旅游交通体验、四季皆宜的旅游休闲活动、满足多样化人群需求的旅游产品开发.....
- 结合旅游休闲服务，适当培育基地特色的**生态文创、高铁商务休闲等功能**，**旅游休闲与城市生活相互助益，激发区块活力**

## ● 山水画廊

- 围绕东北湖两岸约百里的山水画廊是全县旅游的前奏、序曲；千岛湖光是大幕，是高潮。



# 1.5 产业引导

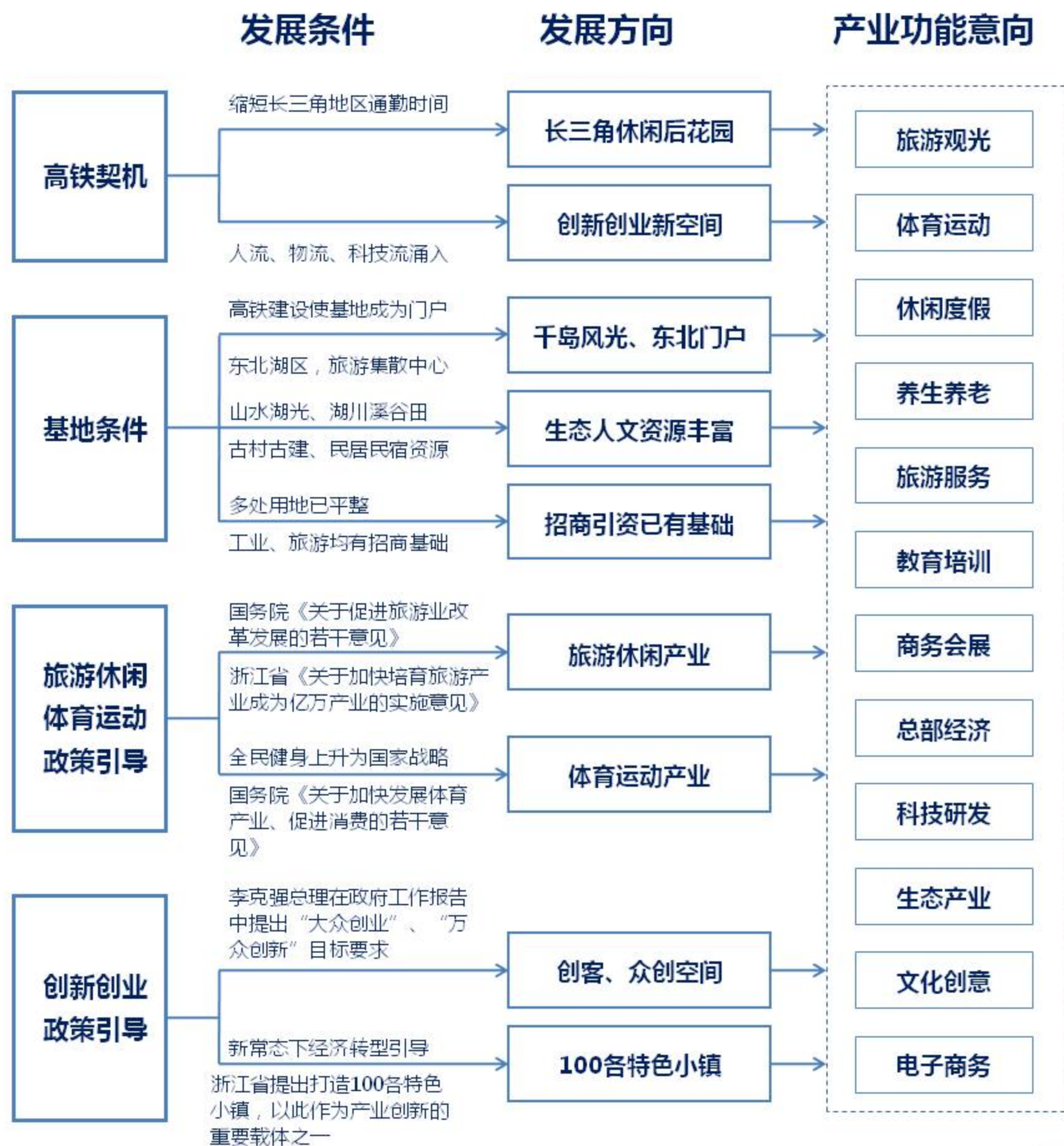
## 产业发展研究

### ● 发展条件

- 基地条件：不管是生态环境、自然风光、人文资源均较为优越，详见现状分析；
- 发展机遇：高铁站是新区发展的重要触媒，高铁建设带来了很大效应，如同城效应、虹吸效应，为千岛湖旅游休闲发展带来机遇，也带来了资金、人才、技术的强大支撑；
- 政策背景：减速、转型的新常态下，国家和浙江省均提出了一定的对策引导，一方面，继《关于加快发展旅游业的意见》及《国民休闲纲要》后，2014年国务院出台《关于促进旅游业改革发展的若干意见》、《关于加快发展体育产业、促进体育消费的若干意见》，对旅游休闲、全面健身上升到国家战略，并提出到2020年境内旅游消费达5.5万亿元，2025年体育产业规模超过5万亿，旅游休闲、体育运动产业在GDP中占比超过10%。浙江省也出台了关于加快培育旅游业成为万亿产业的实施意见，提出全省“一核两翼五圈多点连线”的旅游产业发展格局，其中淳安县位于杭州旅游核心“东扩西进”的西翼上，旅游休闲和绿道骑行名气已打响，运动休闲经济正进入快速发展阶段；另一方面，近期李克强总理尤为强调众创空间的打造以引导大众创业，带动经济转型、创新发展；浙江省则提出打造具有明确产业定位和旅游功能的特色小镇，目前已有梦想小镇、云溪小镇等多个项目启动；
- 优越的山水生态，在“两美”浙江建设期成为吸引休闲文化、体育运动、文化创意产业的重要竞争要素，高铁新区有条件抓住机遇，实现高水平的跨越提升。

### ● 产业定位

- 结合千岛湖乃至淳安县产业经济发展现状，综合以上分析，本次规划对高铁新区适合发展的产业功能进行梳理，主要分为大类：一是旅游休闲，二是创新产业；具体包括旅游观光、体育运动、休闲度假、养生养老、旅游服务、教育培训、商务会展、总部经济、科技研发、生态产业、文化创意、电子商务等。



# 1.5产业引导

## 四大主导产业功能

### ● 景区游览、观光旅游

- 以东北湖区旅游景区和四个风景小区（桥西港湾风景小区、叶琪果乡风情小区、石头山风景小区、航头列岛风景小区）为核心，多种方式、多种角度游览东北湖区，体验千岛湖光、山水画廊之美；

### ● 乡村旅游、田园生活

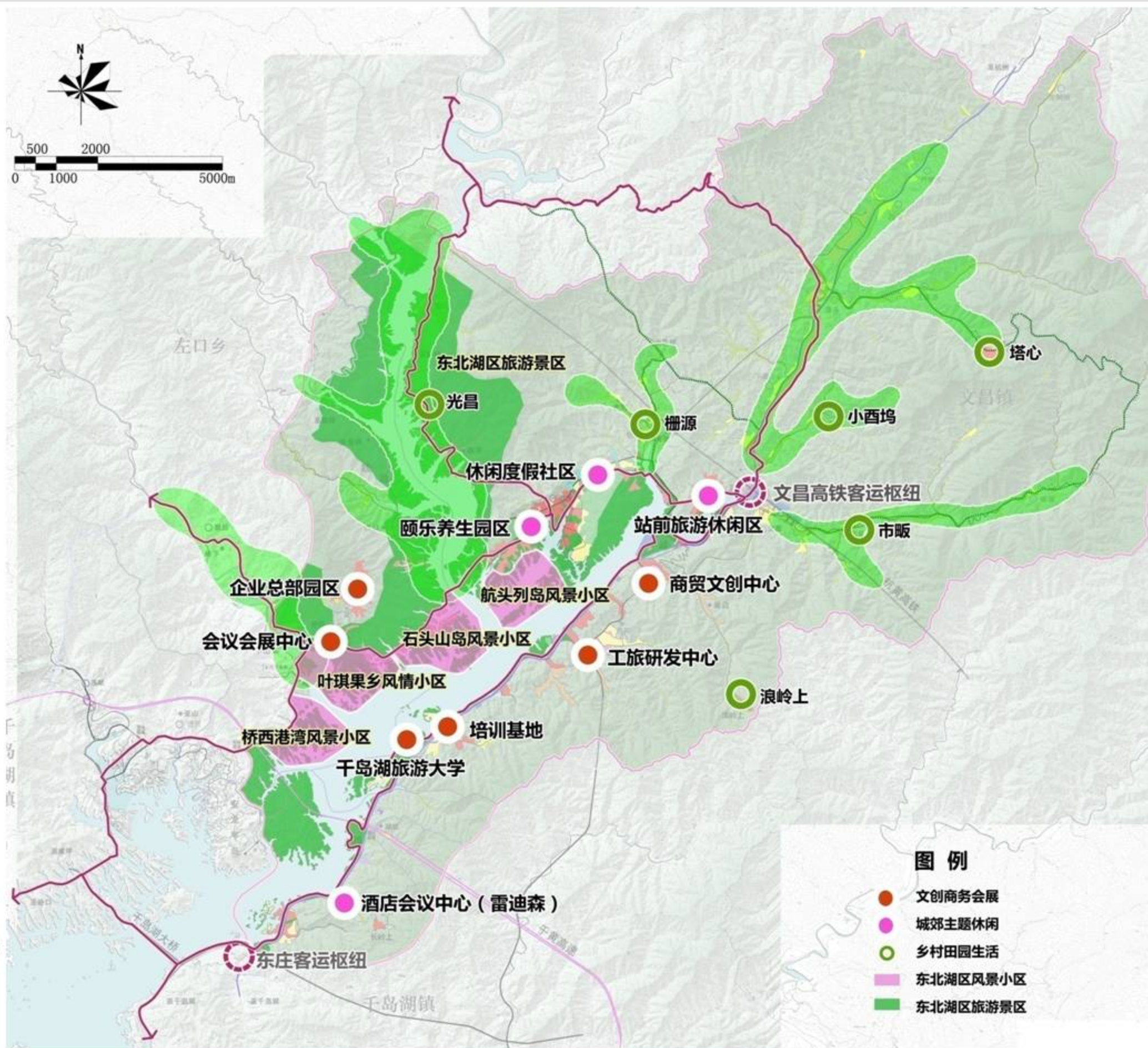
- 以田园牧歌般的氛围、良好的生态环境、朴实的风土人情，营造融于湖光山色的传统乡村田园休闲聚落；
- 主题形象：**农夫、山前、有点田**；
- 核心产品：**乡村客栈、民宿院落、农耕采摘体验、生态有机食品……**
- 主要沿三湾三源，依托现有村落进行改造提升。

### ● 主题度假、运动休闲

- 针对都市人群康养养生、放松身心的需求，以休闲运动、主题休闲、养生养老为重点，打造大都市生活方式的加油站、充电站和保养场；
- 主题形象：**时尚、休闲、养生**；
- 核心产品：**主题运动休闲、养生养老基地、颐乐学院、自驾车营地、房车营地……**
- 主要沿湖区、交通干道沿线生态景观条件较好地块布局。

### ● 文创商务、总部基地

- 依托优越的生态山水环境，培育长三角中高端企业总部园区；
- 核心产品：**商务会议、文创办公、总部经济、度假修养……**
- 引导集中布局于左口区块、翁家区块和高铁生态产业园区块。



主题功能项目分布示意图

# 1.6空间规划

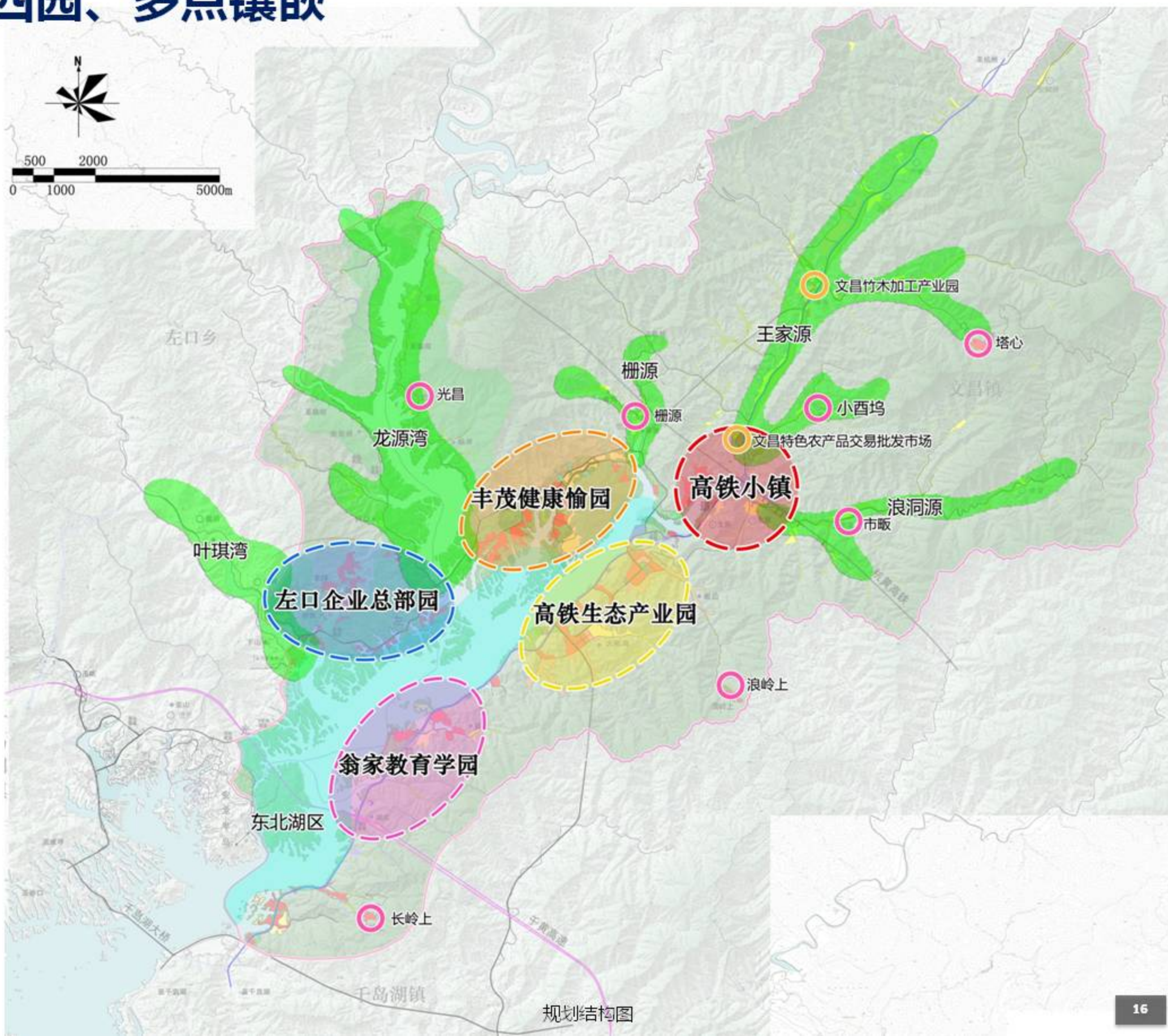
## 总体空间结构——一镇四园、多点镶嵌

### ● 东北湖区空间特征

- 东北湖区形成“青山绕湖、两湾三源”的山水空间特征；
- 青山绕湖：湖即指千岛湖东北湖区，周边群山环绕，湖、川、溪、谷、田、乡生态景观要素极为丰富；
- 两湾三源：两湾即叶琪湾、龙源湾，三源即栅源、王家源、浪洞源；利用原生态水湾、原生态农村聚落形态，打造以“幽幽水湾、世外桃源”为特色的乡村休闲聚落。

### ● 空间结构：一镇四园、多点镶嵌

- 一镇：依托高铁站打造的以旅游休闲、商务商贸为主导功能的小镇；
- 四园：沿湖、沿交通干线形成的功能特色明晰的四大主题园区，分别为高铁生态产业园、翁家教育学园、丰茂健康愉园、左口企业总部园；
- 多点：从湖区向山区纵深，在湾区、源区及山区培育的多个特色功能节点，包括以塔心、浪岭上、长岭上高山特色村落，文昌竹木加工产业园、文昌特色农产品交易批发市场等产业功能主导的功能节点。



# 1.6空间规划

## 总体用地布局

### ● 规划研究范围

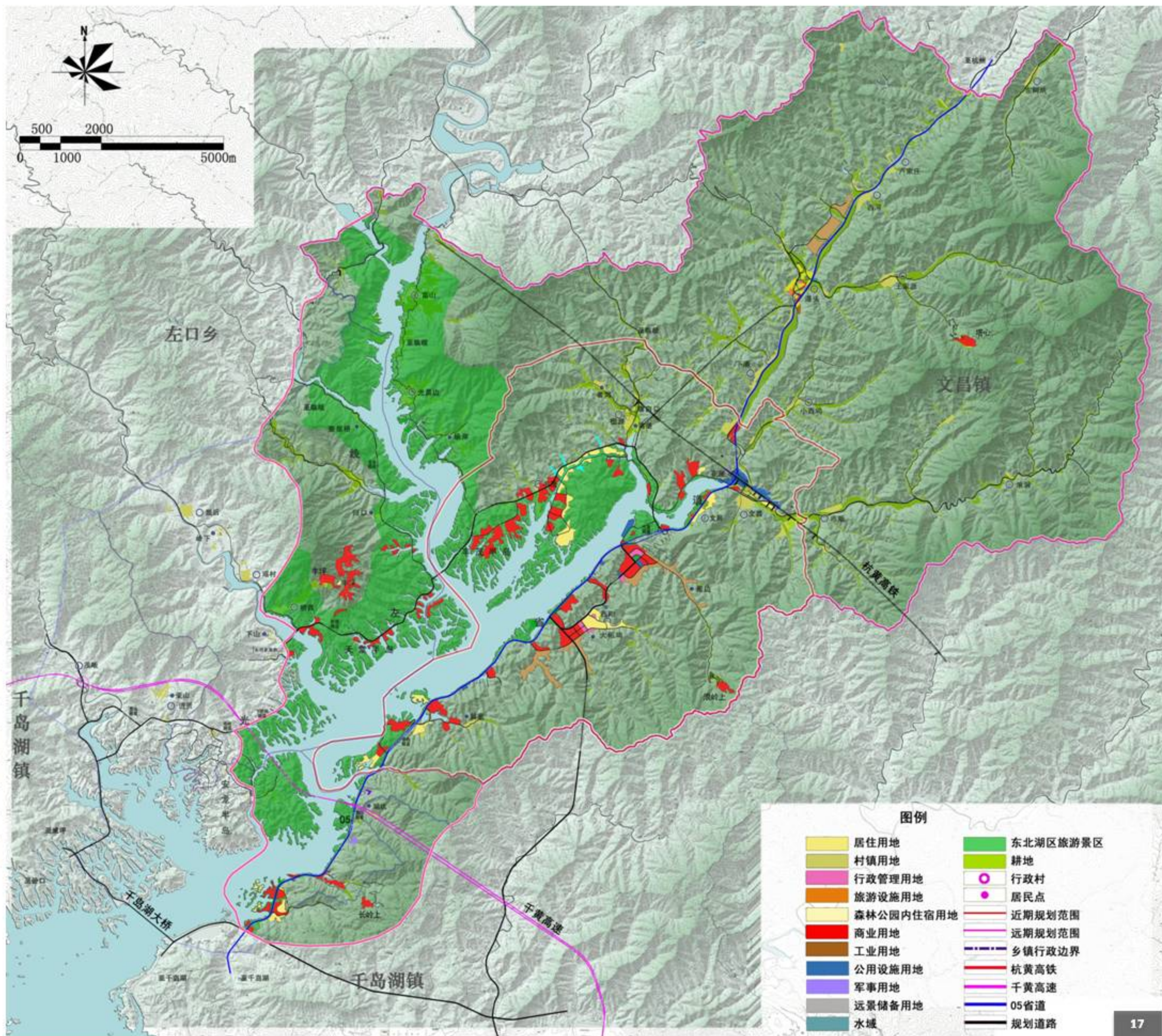
➤ 规划研究范围277.4平方公里，研究范围内城镇建设用地1155.69公顷。

### ● 近期建设范围

➤ 近期建设范围76.99平方公里，近期城镇建设用地约715.97公顷。

规划研究范围内规划用地一览表

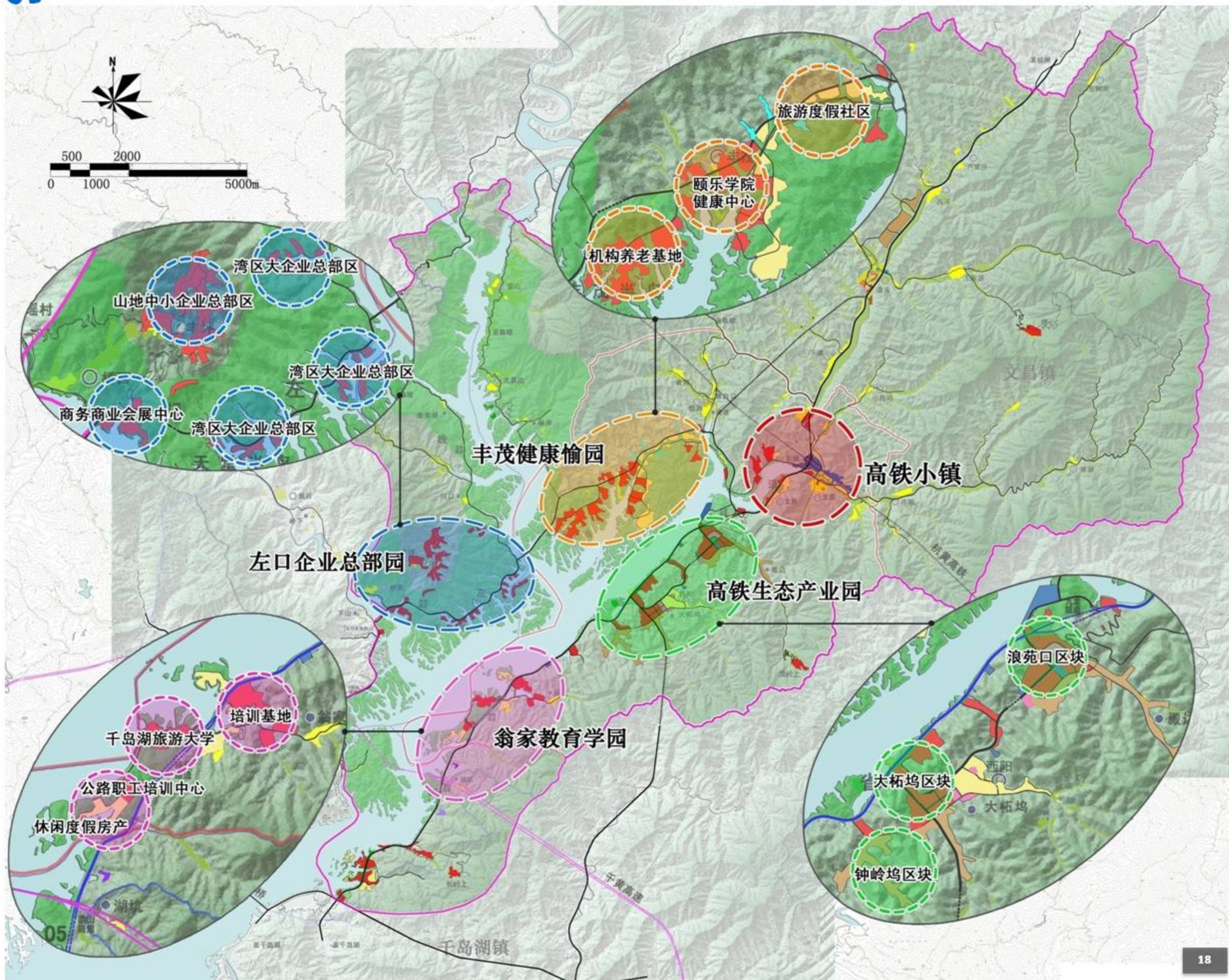
序号	用地代码	用地名称	面积 (ha)	比例 (%)
1	R	居住用地	109.12	9.44
2	A	公共管理与公共服务设施用地	13.48	1.17
3	B	商业服务业设施用地	357.36	30.92
4	M	工业用地	107.41	9.29
5	S	道路与交通设施用地	559.59	48.42
6	U	公用设施用地	8.73	0.76
城镇建设用地			1155.69	100
村庄建设用地			179.54	
水域及其他			26404.77	
合计			27740	



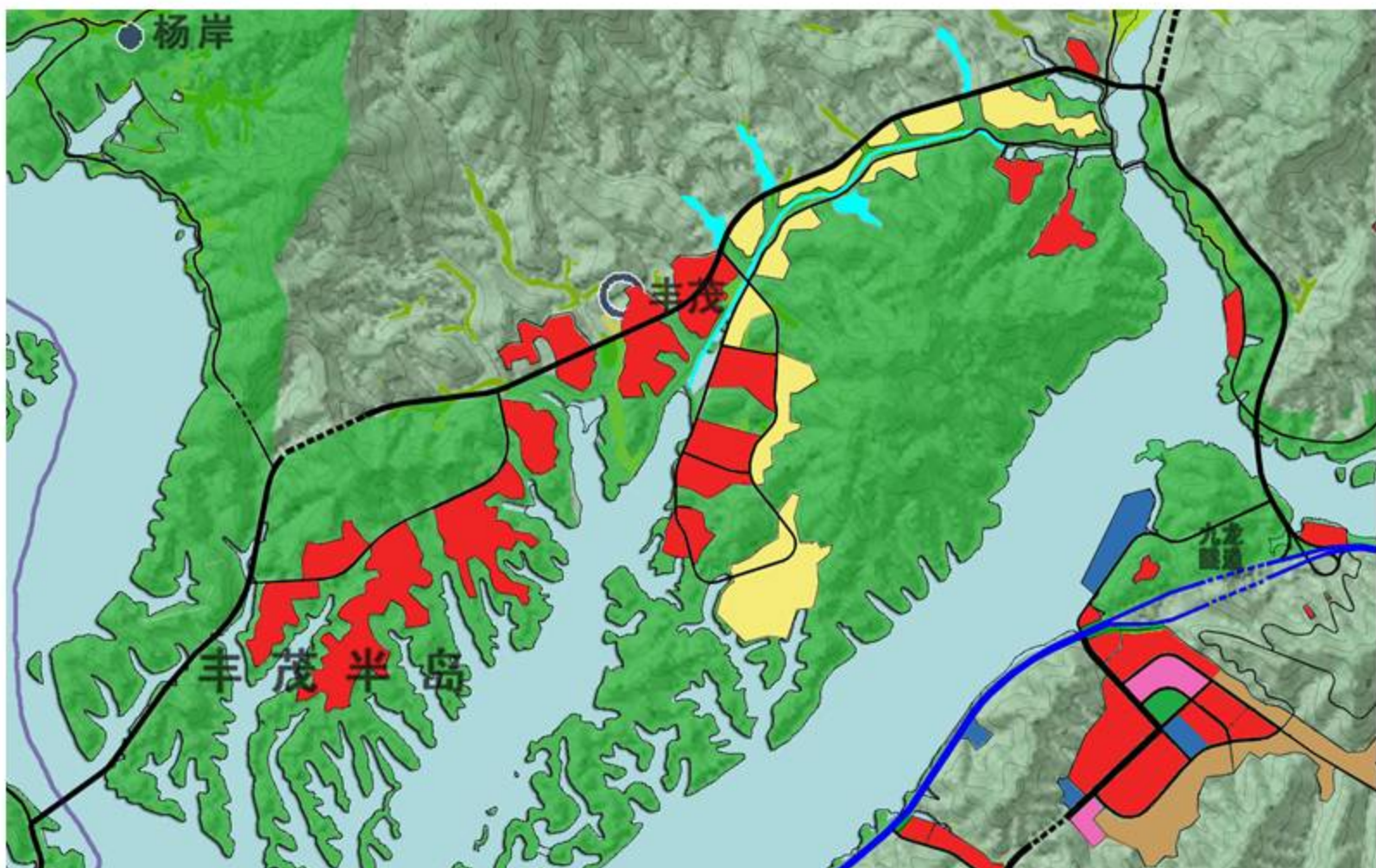
# 1.6空间规划

## 一镇、四园

- 高铁小镇
- 丰茂健康愉园
- 高铁生态产业园
- 左口企业总部园
- 翁家教育学园



# 1.6空间规划



## 丰茂健康愉园

- **空间特征**——距离高铁站5公里，坐北朝南，多低丘缓坡；滨湖区域景观条件好，内部区域景观条件一般；
- **发展策略**——依托优越山水环境，建设公园景区，打造融于山水的山地聚落形态；后部区域道路适当往后（山腰140-150标高处），内部拦水汇溪，提升景观价值；依托高铁站前区，打造以养生养老为特色的主题功能区；
- **主题特色**——针对老龄化趋势下养老需求，借鉴以乌镇雅园为代表的养老地产开发模式，引导颐乐学院、医疗保健中心、多元养老助老模式、异地分时养老养生度假为主的功能培育，**打造长三角中高端养生养老基地**。规划设计强调适合老龄人口的空间设计，如适老化家具、适老化入户、适老化室内设施、适老化卫生间、适老化厨房、全室内步行系统、户外紧急求助按钮以及多种老人专项服务项目。
- **空间规模**——约133.4公顷（2000亩）。

## 山地式建筑

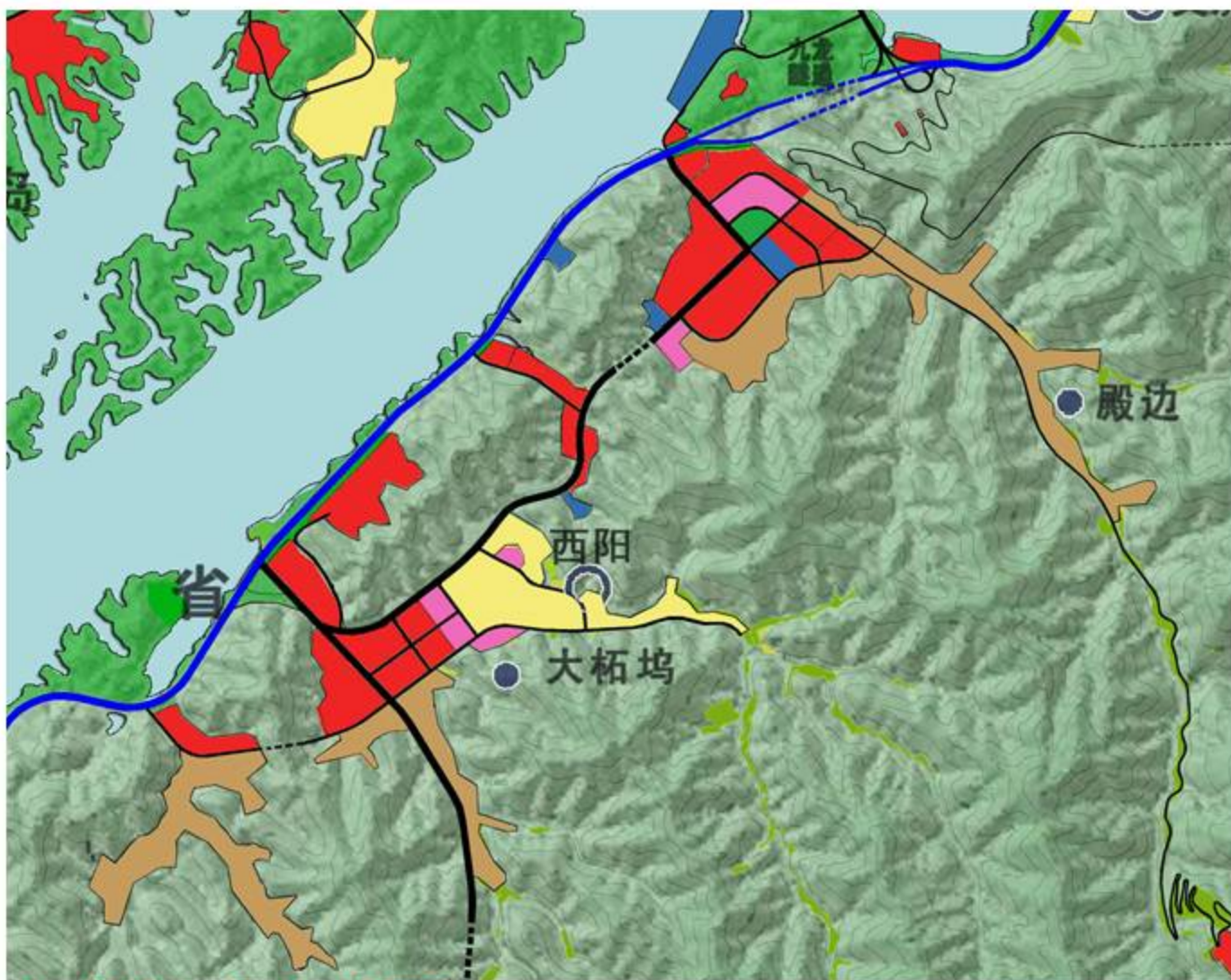


## 养老养生聚落——乌镇雅园



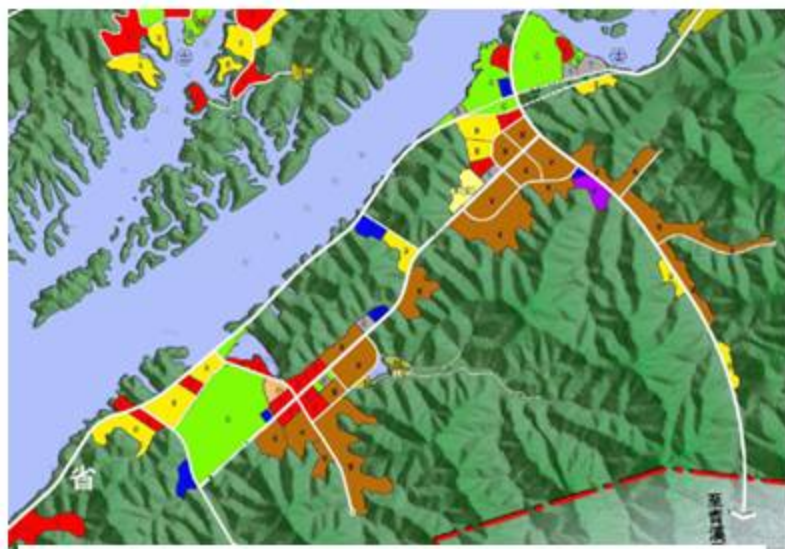
乌镇雅园由绿城和雅达国际共同投资开发(雅达国际是专注于康复医疗和养老产业的投资公司)，选址嘉兴桐乡乌镇，建筑面积约60万平方米，围绕白马湖公园布局度假酒店、国际养老护理中心、康复医院、颐乐学院等。其中，颐乐学院建筑面积约3.5万平方米，依古代书院建筑形制布局。乌镇雅园一期住宅有四种适老户型，分别为56、72、90和128平方米，2013年均价1.2万元/平方米（精装修）且已售罄，购房者多为桐乡本地人以及杭州、上海人。

# 1.6空间规划

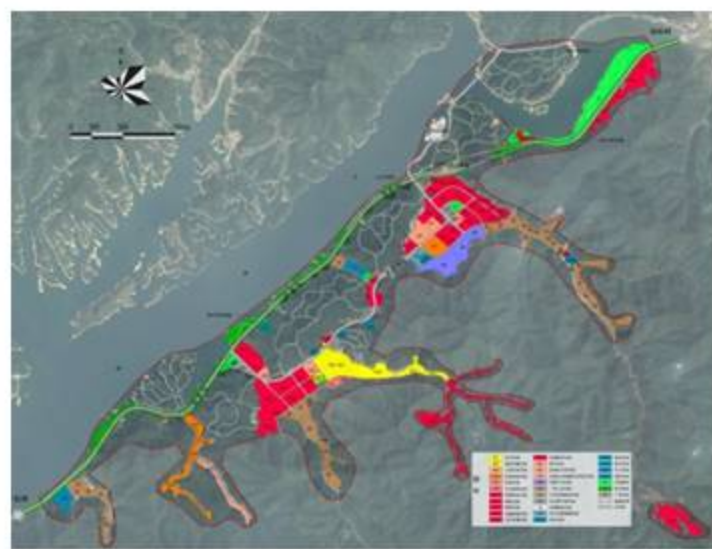


## 高铁生态产业园

- **空间特征**——毗邻高铁站，紧邻05省道，交通区位优势；尽管背山面水，但可开发建设用地均处于山凹内，实际景观条件并不算佳；近年来该区块已有开发意向，目前场地已平整。
- **发展定位**——淳安县产业创新、文化创意基地（生产性服务中心、创新创业基地、千岛湖生态环保产业集中区）
- **规划调整**——概念规划该区块工业绝对主导；在编的控规调整中，商务、科研绝对主导；本次规划建议以产业和产业服务功能主导，增加行政办公、本地居民住宅公寓等功能，集聚人气，带动发展；沿湖区域通过小规模地形整理，增加开发量，提升园区品质。
- **空间规模**——建设用地约188公顷（2815亩），目前已平整2200亩。



文昌生态产业园区概念规划



文昌生态工业园区控规调整

## 分片区发展引导

- **浪苑口区块**——是离高铁车站最近的产业区块，东边有高山村特色浪里民宿民居项目，西为东北湖区旅游码头，地理位置得天独厚，园内以落地的移民创业园为代表，以发展旅游商贸与文化创意项目为主，重点引导外文创产业街、文创新天地、文创旅游综合体、影视作品、艺术品创作等项目进驻，并带动周边村民就业、致富。
- **大柘坞区块**——交通区位优势，且有社区配套，园内以落地的康诺邦为代表，以发展食品饮料、工旅融合项目为主，重点引导国内外知名有机食品、水饮料企业及相关科研创新机构以及商旅地产开发商进驻，充分利用好山好水，打造食品类加工与旅游相融合的产业区块。
- **钟岭坞区块**——地块位于山凹地，景观条件不佳，并不适合居住休闲功能发展；西北临05省道，东北通过百米长隧道与大柘坞区块相连，适合作产业空间规划，结合千岛湖体育运动休闲发展目标，重点引导体育运动与体育比赛用装备生产、运动休闲产品生产企业以及高新技术、智慧型产业进驻。



众创空间



文创中心

# 1.6空间规划



## 左口企业总部园

- **空间特征**——基地内90%以上区域分布着松树林和杉树林，植被条件很好；基地高程较高，且坡度较大，30%以下坡度仅存于几处台地，建设空间小而零散；但基地背山面水，景观条件极佳，台地可俯瞰大湖区风光，湖湾也视线开阔，景观各异。
- **发展定位**——针对企业总部选址向生态优良、景观优越的都市外围迁移趋势，依托高铁建设，启动左口企业总部园建设，填补千岛湖总部园区发展的空白，定位为：**集商务办公、科技研发、会议会展、度假修养于一体的长三角中高端企业的总部经济园区。**
- **主题特色**——总部基地、会展中心。
- **空间规模**——建设用地约76.24公顷（1143亩）。



# 1.6空间规划



千岛湖旅游大学

## 翁家教育学园

- **空间特征**——毗邻05省道，直面大湖区，且有半岛、湾区等地形特色，临内湾山头相对平缓，景观条件好；
- **发展定位**——以在建旅游大学、已有意向的公路职工培训中心为依托，打造集教育培训、文化娱乐、休闲度假为一体的教育休闲基地；
- **主题特色**——旅游文化、休闲文化、培训基地；
- **空间规模**——建设用地约49.46公顷（741亩），已部分收储，建议北侧调整土地收储红线，保留内湾水面，在低缓山坡和山坳区域镶嵌开发，提高开发品质。



各类培训基地（包括铁路职工培训基地在内）

# 1.6空间规划

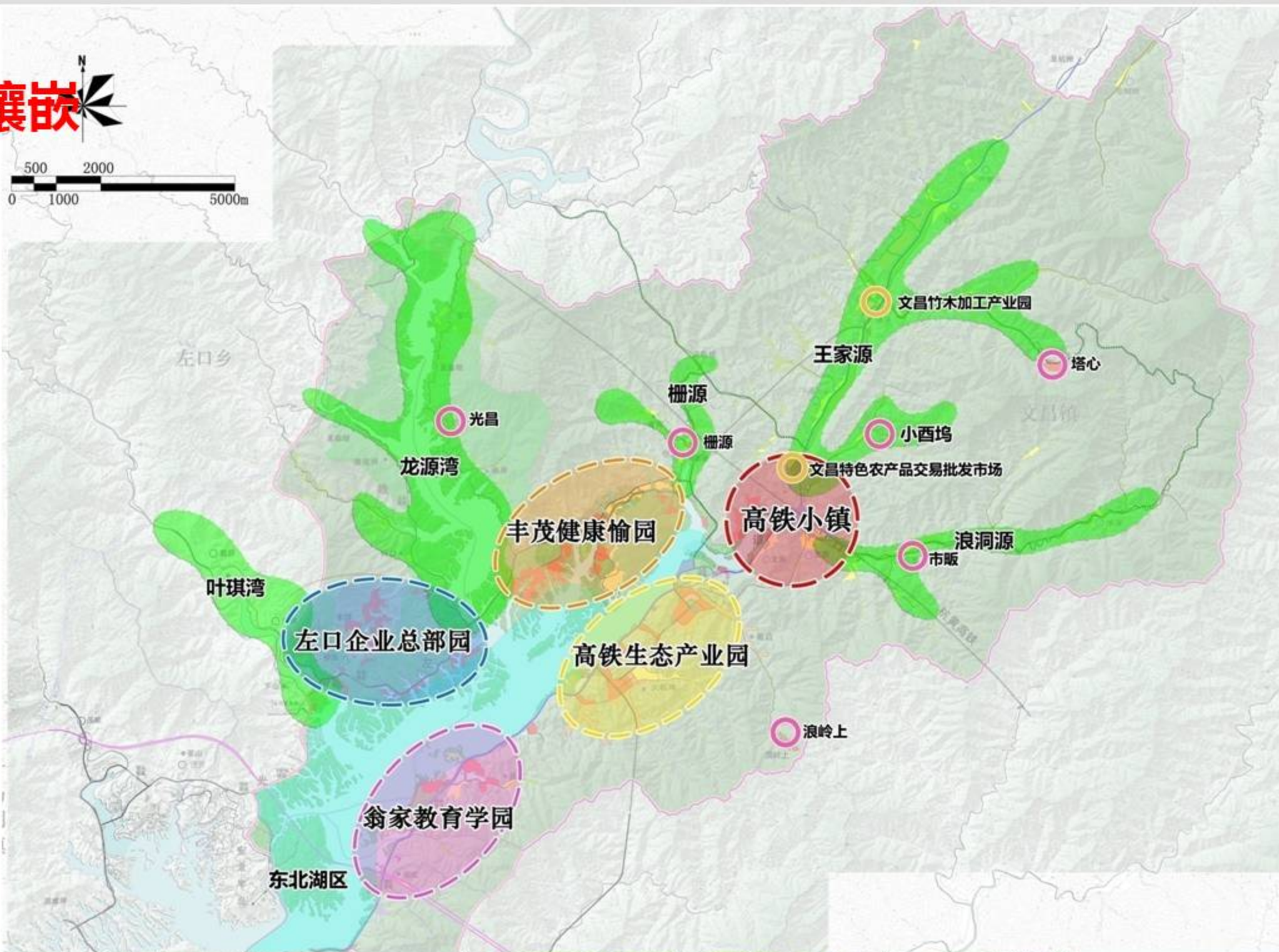
## 总体用地布局——多点镶嵌

### ● 美丽乡村，世外桃源

- 真正的乡村旅游应远离尘嚣、回归自然、回归传统，以湾、源带动旅游休闲从湖区向山区纵深推进，利用原生态水湾、原生态农村聚落形态，打造掩映湖光山色中的乡村旅游休闲聚落；
- 策划“农夫、山前、有点田”的休闲意向，结合现代农业园区建设，重点引进休闲农业、生态农业、景观农业项目，丰富乡村休闲聚落的休闲活动；利用原有的老公路开发山地溪谷骑行，并与规划绿道网衔接；
- 将全县景区化理念融入美丽乡村建设——坚持“建筑风格乡土化、基础设施生态化、环境提升多绿化、特色培育重文化、服务设施景点化、产业发展融合化”。

### ● 工贸节点，特色培育

- 依托交通优势，结合产业特色，培育几个工贸节点：文昌竹木加工产业园，用地约600亩；文昌特色农产品交易批发市场，用地约60亩。

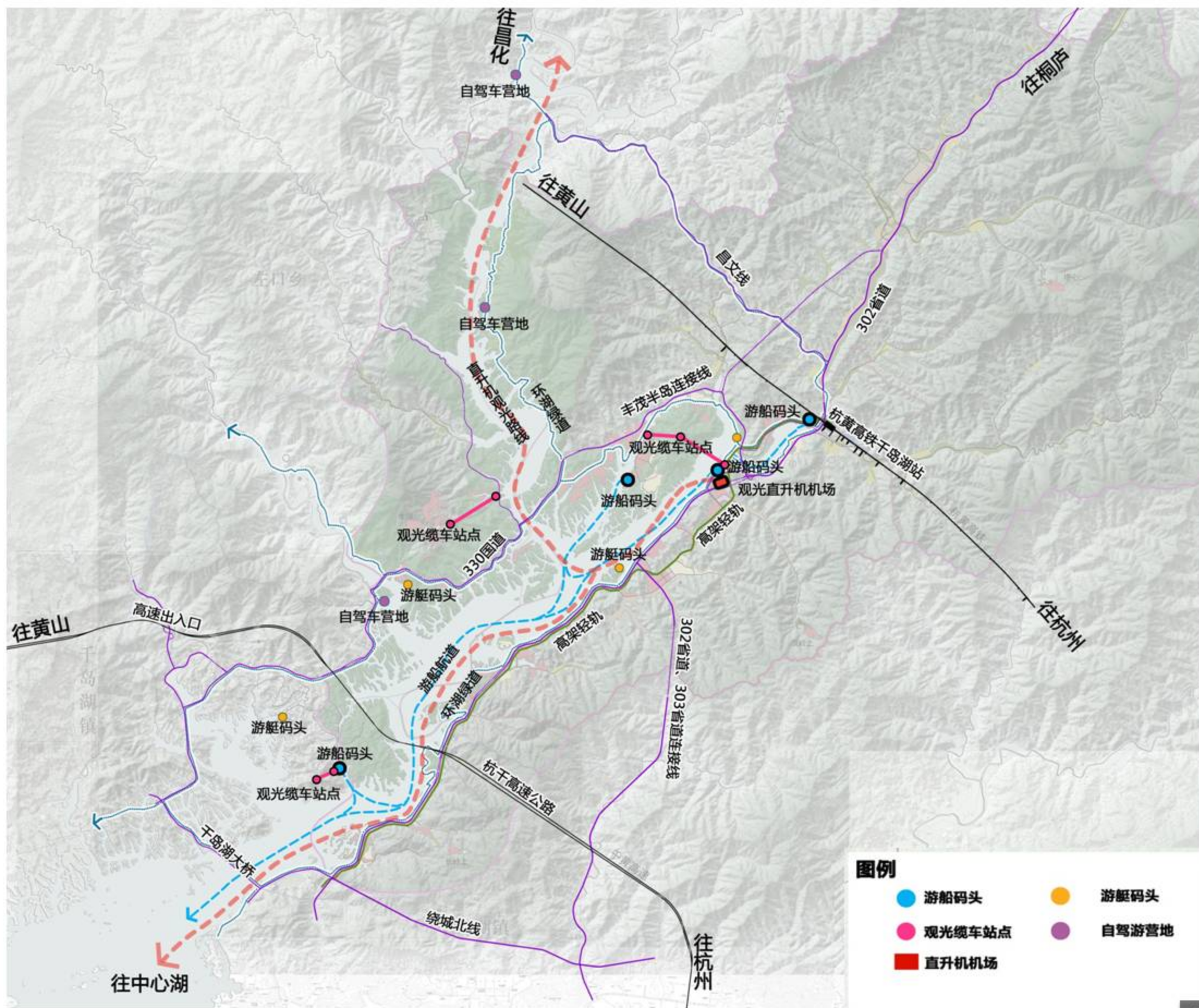


# 1.6空间规划

## 综合交通

### ● 多种交通方式旅游体验

- **高铁**：规划杭黄高铁，在文昌镇文昌村设站；
- **高速**：干黄高速，现已启动建设，在基地西南侧汪宅设高速出入口，可通过环湖公路（环左线、千岛湖大桥、05省道以及临歧至千岛湖大桥公路）实现与基地的便捷联系；
- **观光轨道**：规划从高铁站至千岛湖东庄客运中心的高架轻轨，使游客从高铁站快速抵达千岛湖中心城市，并饱览东北湖区湖光山色；
- **水上游船**：分别在高铁站前区、高铁生态产业园北侧、丰茂健康愉园及进贤湾安龙半岛区块设置游船码头，增加旅游景点景区的水上通道，并增加水上观光游览角度；
- **缆车**：在环湖景观视线绝佳的山头设置观光缆车，使游客得以俯瞰湖光山色；
- **观光直升机**：在浪苑口北侧规划旅游观光直升机场，增加高空俯瞰整个千岛湖的观光角度；
- **自行车骑行**：加快环东北湖、沿湾源的绿道建设，并纳入县域绿道网，将千岛湖绿道作出品牌特色；
- **自驾车**：顺应自驾车出游趋势，通过在湾区、源区纵深区块设置自驾车营地，引导休闲人群向乡村地区分散；
- **房车**：规划预留房车营地，可结合自驾车营地共同设置。

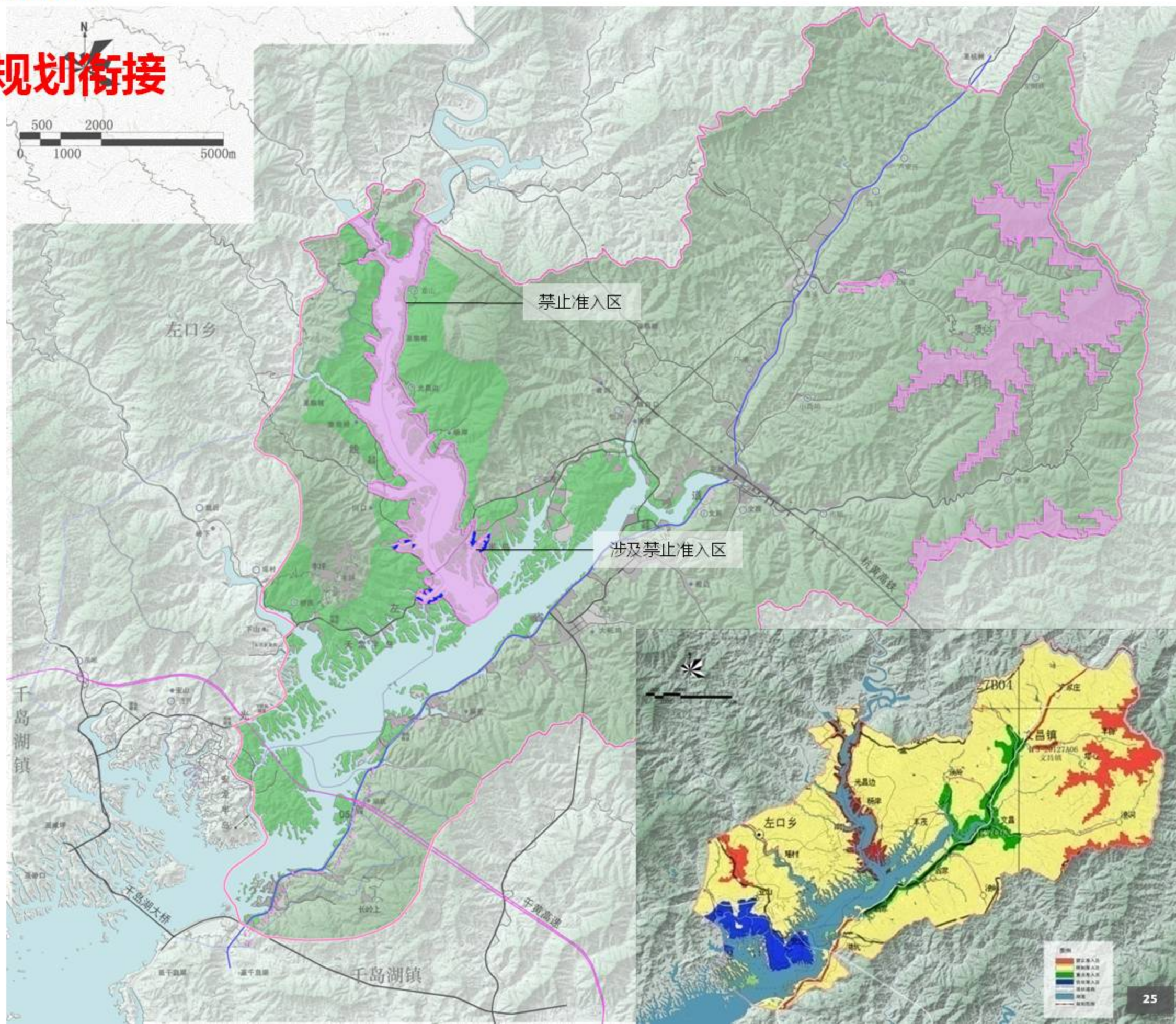


# 1.7与相关规划衔接

## 与生态环境功能区规划衔接

### ● 涉及生态环境功能区划禁止准入区13.97公顷

- 规划范围内禁止准入区主要3处：II3-20127A04临岐镇饮用水源保护生态环境功能小区、II3-20127A06文昌镇饮用水源保护生态环境功能小区、II3-20127A18高山生态屏障与水源涵养生态环境功能小区文昌区块；
- 规划建设用地涉及区块：主要为临岐饮用水源保护生态功能小区的丰茂半岛西侧、天堂半岛东侧局部湖湾，共约13.97公顷；
- 规划措施及建议：所有涉及生态环境功能区划禁止准入区的用地暂不开发（作为储备用地），不计入指标统计；待区划调整后有条件使用时再考虑开发利用。

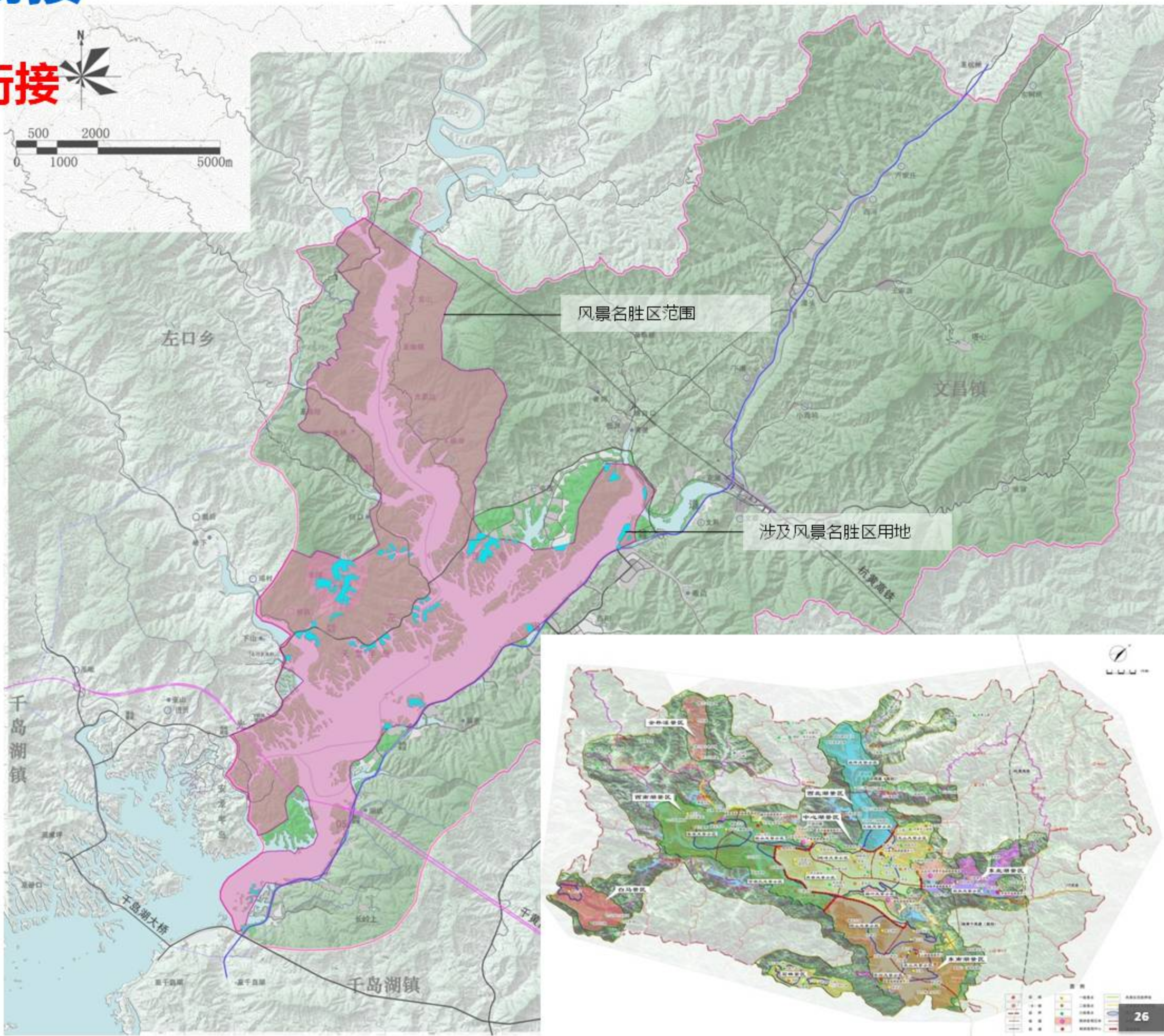


# 1.7与相关规划衔接

## 与风景名胜区规划衔接

### ● 涉及千岛湖风景名胜区范围 124.92公顷

- 规划范围内不涉及风景名胜区核心景区，湖湾沿线多在风景名胜区范围内；
- 风景名胜区范围内用地本次规划主要进行山体公园开发，与风景名胜区规划基本相符；
- **规划建设用地涉及区块**：主要为丰茂半岛和天堂半岛滨湖、湖湾地块以及左口丰坪区块的缓坡台地，共约124.92公顷；
- **规划措施及建议**：（1）总图调整，所有风景区范围内建设用地按风景区规划标准调整为**旅游设施用地（乙类）**；（2）下步按照法定程序，编制风景区控规，明确开发建设要求和指标后，才能开发建设。

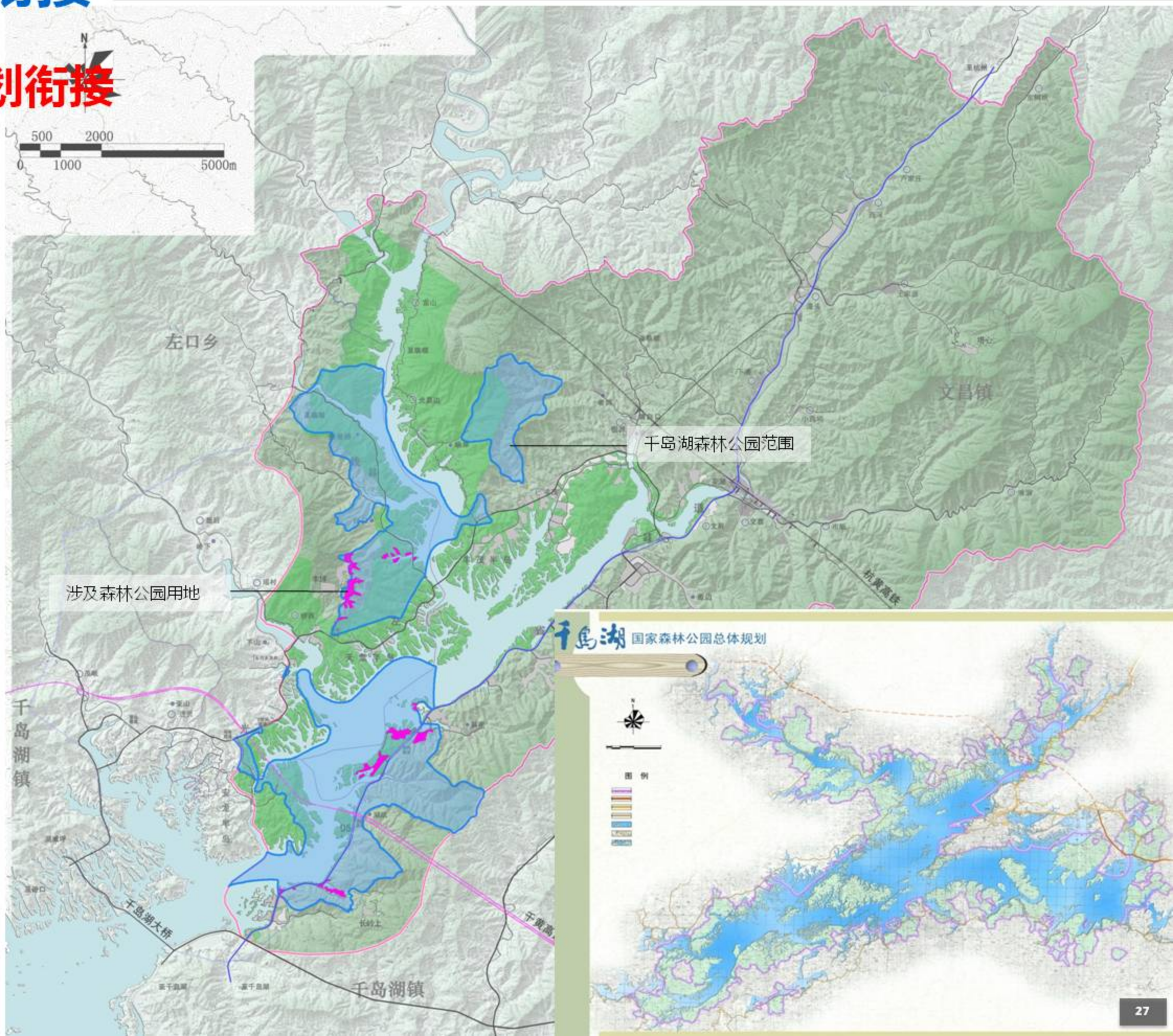


# 1.7与相关规划衔接

## 与国家森林公园规划衔接

### ● 涉及千岛湖国家森林公园范围66.96公顷

- 本次规划范围内龙源湾、叶琪湾、安龙半岛东侧湖湾以及翁家区块在千岛湖国家森林公园内；
- 本次规划千岛湖国家森林公园范围内用地主要进行山体公园开发；
- **规划建设用地涉及区块：**进贤湾体育公园、万豪酒店、安龙酒店群、左口山地企业总部、翁家滨湖区块等，共约66.96公顷；
- **规划措施及建议：**（1）严格执行《国家森林公园管理办法》，公园范围内严格控制开发建设。（2）范围内由于开展森林旅游，需要开发建设的用地应按照《千岛湖国家森林公园总体规划2009-2020》**旅游服务设施用地**分类进行控制：住宿设施、餐饮设施、娱乐健身设施以及其它旅游服务设施。

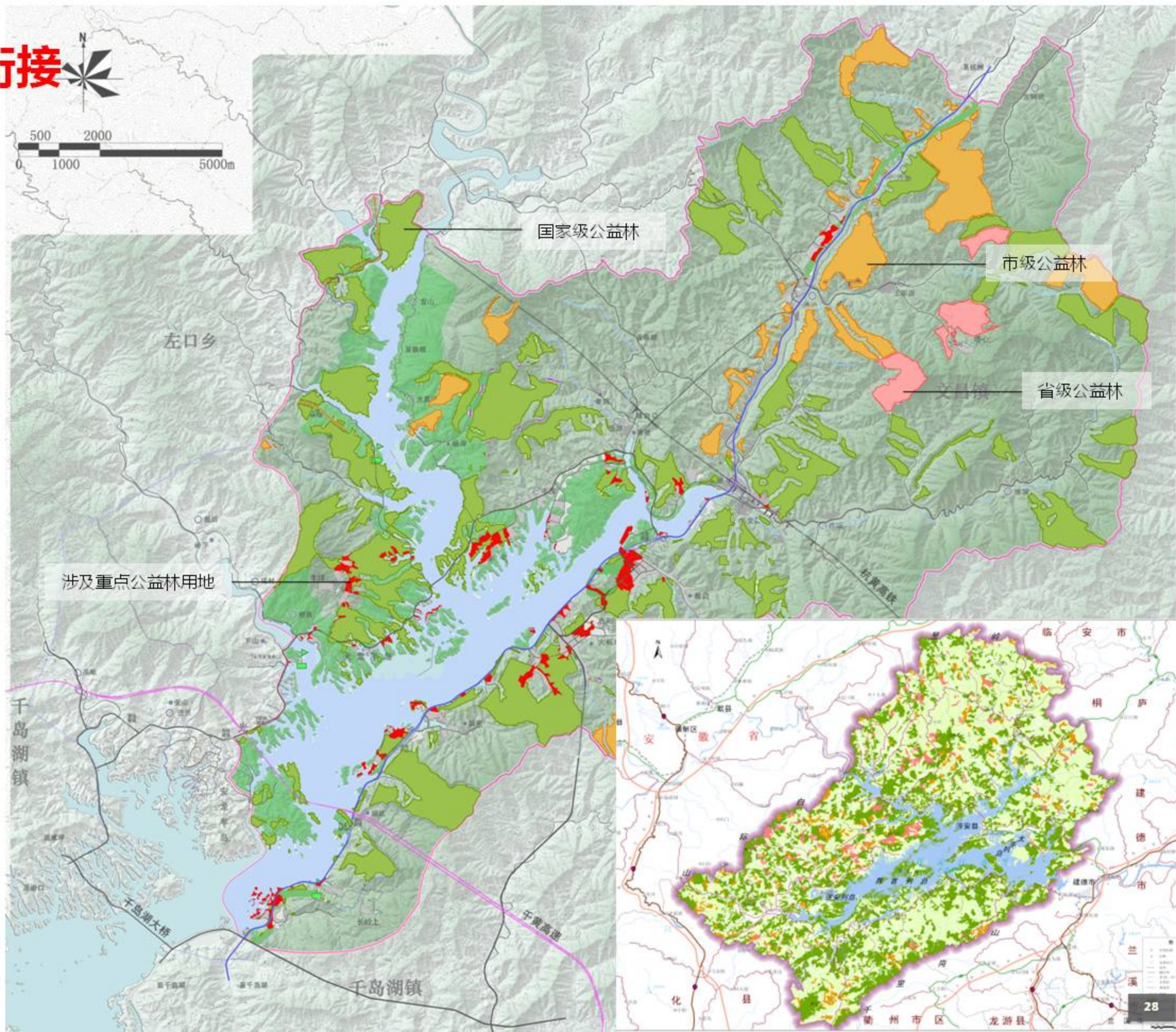


# 1.7与相关规划衔接

## 与重点公益林规划衔接

### ● 涉及重点公益林保护范围 202.50公顷

- **规划用地涉及区块**：主要为左口、丰茂半岛、05省道沿线、文昌竹木加工产业园，涉及的主要为国家级公益林；
- **规划措施及建议**：（1）严格执行《浙江省重点生态公益林管理办法》，经批准公布的重点生态公益林不得擅自调整，因特殊情况确需调整或改变其性质、用途的，应经省级以上林业主管部门批准；严格控制建设占用，市级以上重点工程占用需“占一补一”。（2）与林业局深入对接，按“占一补一”的标准，调整生态公益林规划。

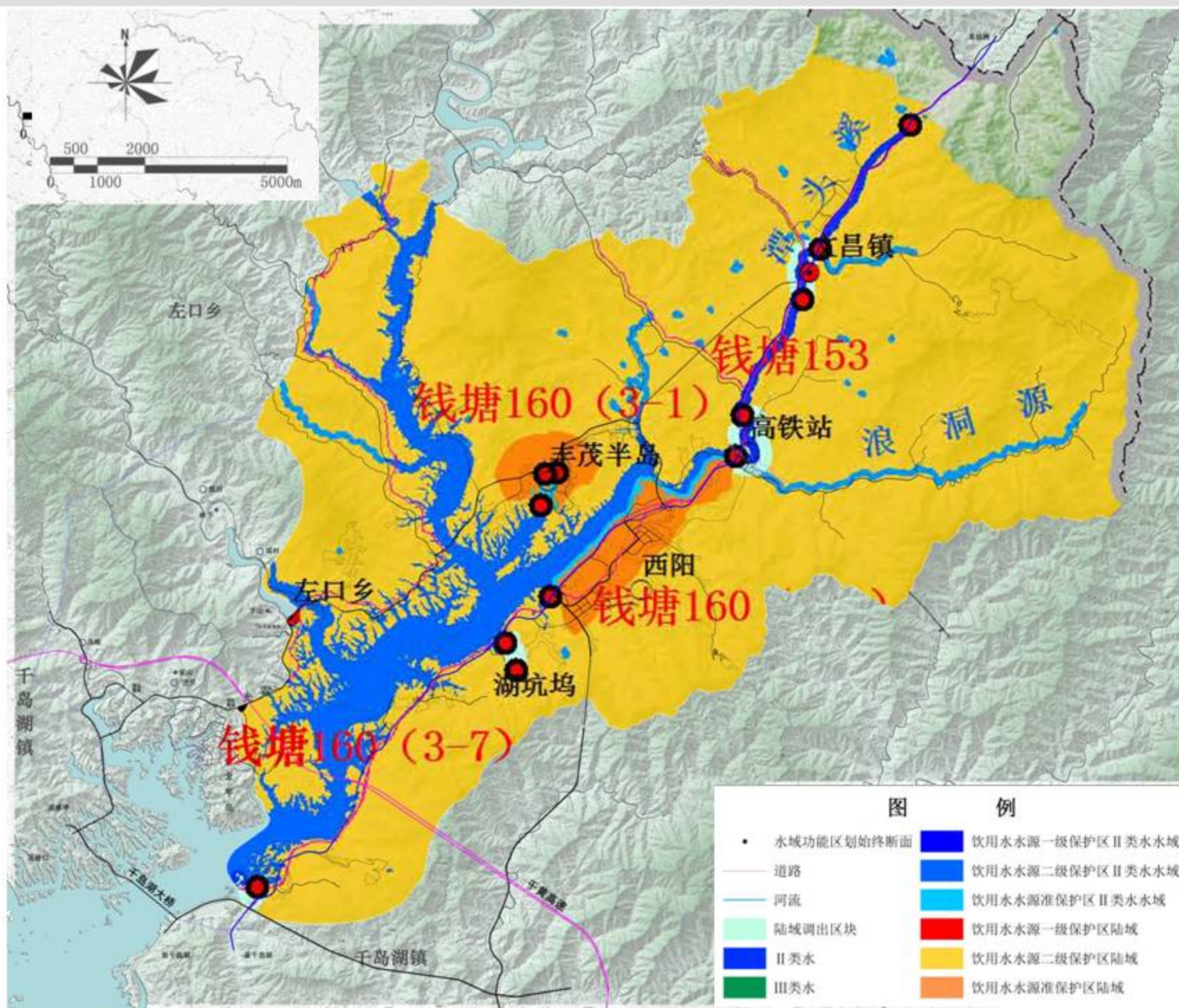


# 1.7与相关规划衔接

## 与水环境功能区规划衔接

### ● 规划范围为饮用水源（准）保护区全覆盖

- 规划范围内水域：分别有引用水水源一级、二级、准保护区，水质目标均为II类标准；
- 规划范围内陆域：主要为饮用水水源二级保护区陆域，丰茂半岛和05省道大柘坞至文昌高铁站沿线区块为引用水源准保护区陆域；
- 规划修编新增的饮用水水源准保护区均位于千岛湖库区，共9个，其中本次规划基地内有2个，分别为文昌高铁站南侧区块附近千岛湖水域和丰茂半岛附近千岛湖水域；目标水质均为II类。



县域水功能区划中规划范围内引用水源（准）保护区调整情况

编号	调整情况	水功能区	河流（水库）	保护区范围	长度/面积（km/km <sup>2</sup> ）	水质目标
153	调出	渔业用水区	文昌溪	九龙戏珠至文昌桥	/1.3	III
153	调出	景观娱乐用水区	潭头溪	塔岭上至文昌桥	11.1	III
钱塘160(3-1)	调入	饮用水源区	新安江	水域：千岛湖丰茂半岛库湾 陆域：沿湖岸陆域纵深，不超过分水岭	水域/0.3 陆域/3.28	II
钱塘160(3-2)	调入	饮用水源区	新安江	水域：离岸100m 陆域：沿岸纵深集雨区不超过	水域/0.7 陆域/5.86	II
钱塘159(2)	保留	景观娱乐用水区	新安江	从农副产品批发市场西北侧湖边(119°03'41", 29°38'24")~清心岛大桥东侧湖边(118°59'30", 29°35'37")沿线离岸水域	水域/2.2	II



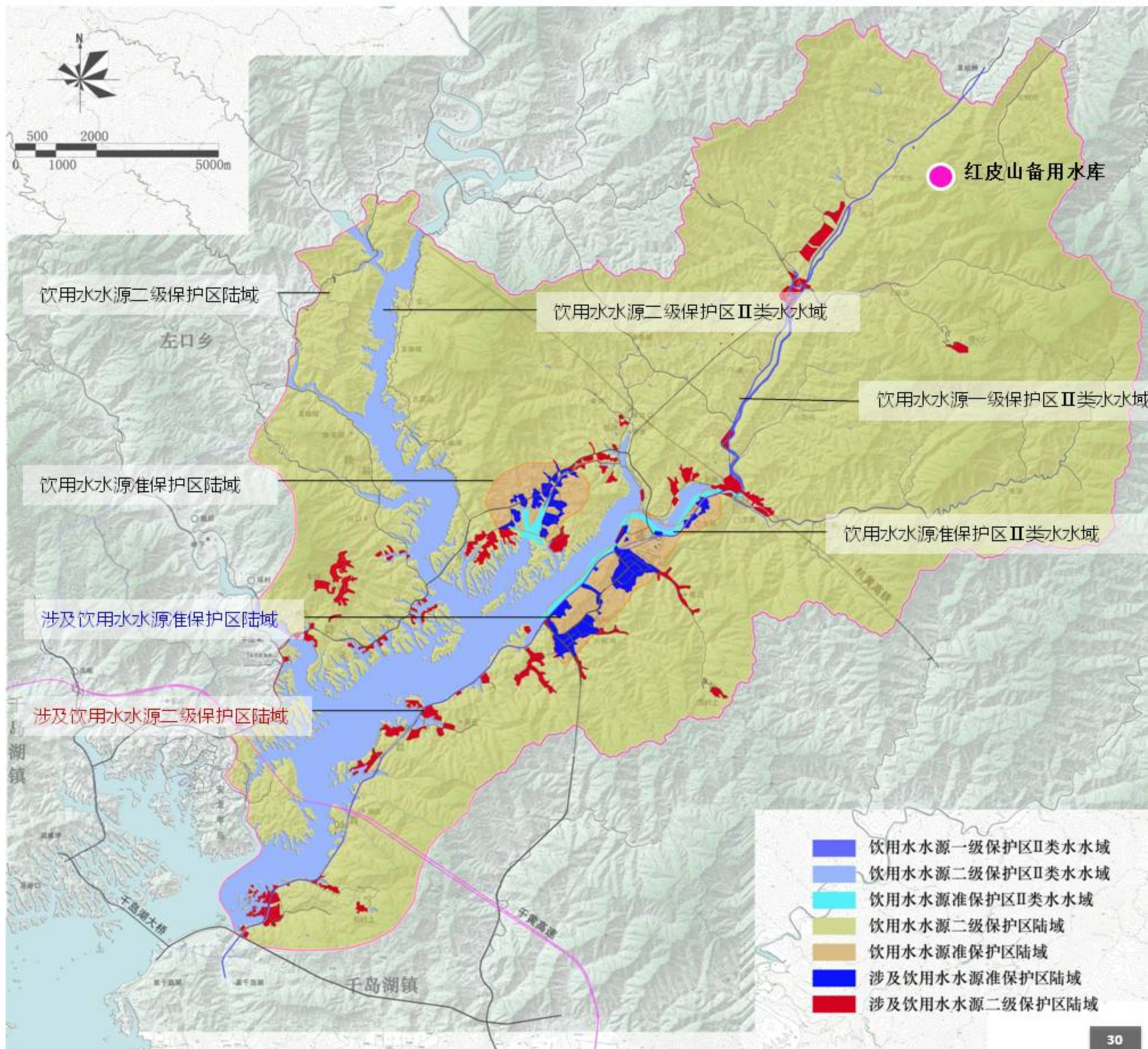
# 1.7与相关规划衔接

## ● 建设用地均在饮用水源（准）保护区陆域保护范围

- **规划占用区块：**规划建设用地均位于引用水源二级保护区陆域和准保护区陆域范围内，其中位于二级保护区陆域范围内用地约948.85公顷，位于准保护区陆域用地约206.84公顷。
- **规划措施及建议：**（1）不建设城市垃圾、粪便和易溶、有毒有害废弃物的堆放场站；（2）禁止毁林，增加涵养水源植被；（3）污水零排放；截污纳管或中水全部回用。（4）水域和陆域保护范围严格按照专业技术规范和相关规划进行控制，水域离岸100米，陆域沿湖岸线纵深1000米。

## ● 供水、污水工程相关建议

- **供水：**目前千岛湖镇运行水厂有2座，分别为千岛湖水厂、坪山水厂，现状规模分别为5万m<sup>3</sup>/d和1.8万 m<sup>3</sup>/d，设计供水规模分别为10万m<sup>3</sup>/d和3万m<sup>3</sup>/d。此外进贤湾桥北水厂在建，一期供水量0.5万m<sup>3</sup>/d，最终供水规模2万m<sup>3</sup>/d。而根据千岛湖已有规划用地测算，供水需求约16万m<sup>3</sup>/d，已有和在建水厂仅千岛湖镇的远期开发需求也难以满足。经测算高铁新区远期用水量约5.95万m<sup>3</sup>/d，规划建议近期通过千岛湖水厂供水，远期随着高铁新区开发规模扩张，考虑在文昌镇卢家庄结合周边村红皮山筑坝建库隧道饮水建饮用水厂，作为站场枯水期的水源补充。
- **污水：**经测算，高铁新区远期污水量约4.76万m<sup>3</sup>/d，考虑到自谭头溪往下游西北湖区，均为饮用水源保护区或准保护区，禁止设置污水排放口。规划近期建议高铁新区不另设污水处理厂，区内污水通过管道输送至城西污水处理厂进行处理。但从千岛湖镇城西、南山、坪山3座污水处理厂，现状处理规模1.8万m<sup>3</sup>/d，设计能力3万m<sup>3</sup>/d，目前污水收集处理率仅45%，待污水收集系统完善后，污水处理厂将有待扩容或新建。

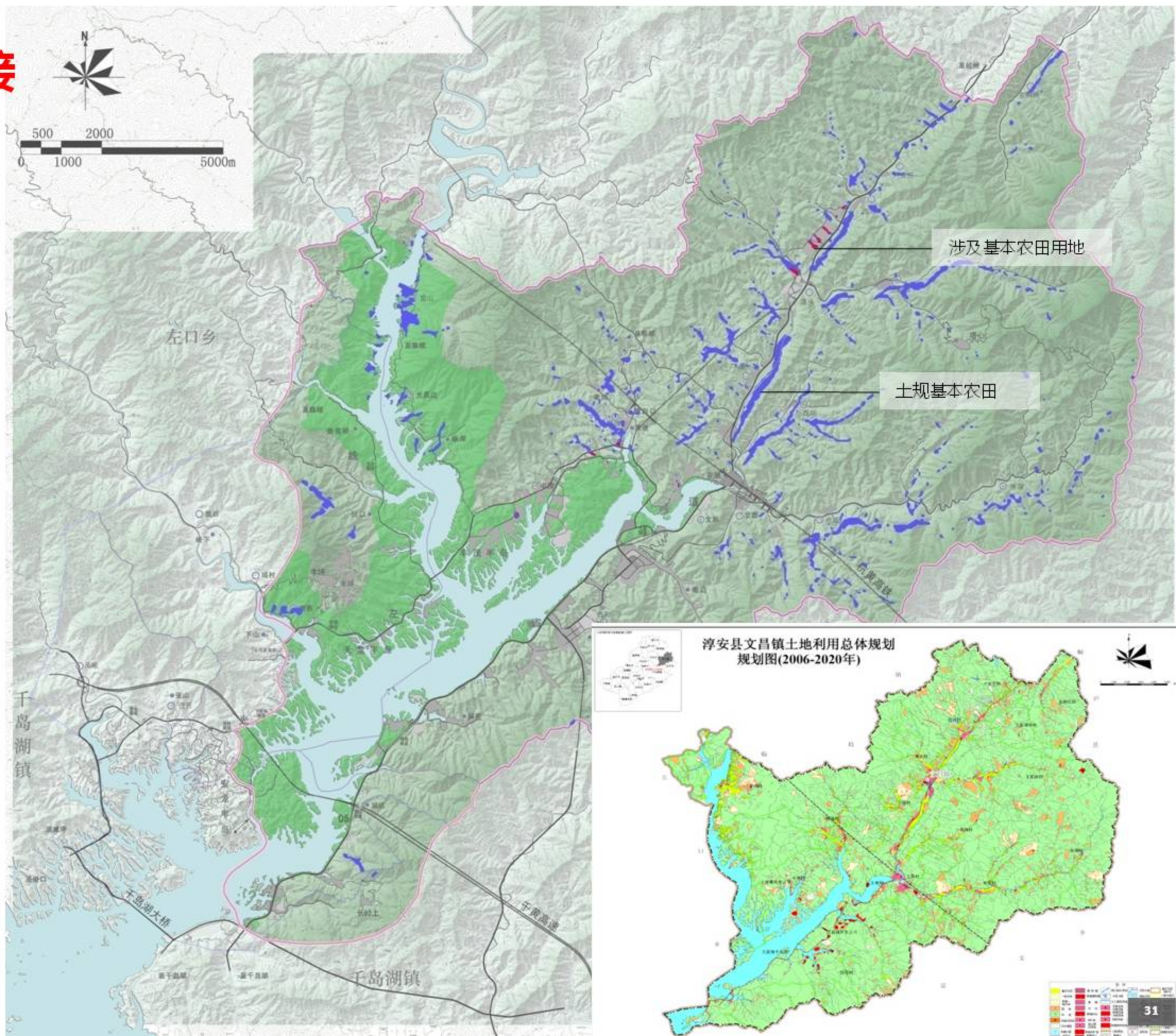


# 1.7与相关规划衔接

## 与土地利用规划衔接

### ● 涉及土地利用规划基本农田 8.2公顷

- **规划用地涉及区块：**主要在文昌竹木加工产业园区柵源口区块，占用基本农田面积较小，仅8.2公顷，且分布零散；
- **规划措施及建议：**本次规划主要为零星占用，加强与国土部门衔接，对于已有意向项目，尽早进行土地储备，保障项目实施。



# 1.7与相关规划衔接

## 规划衔接后的用地调整

### ● 规划调整

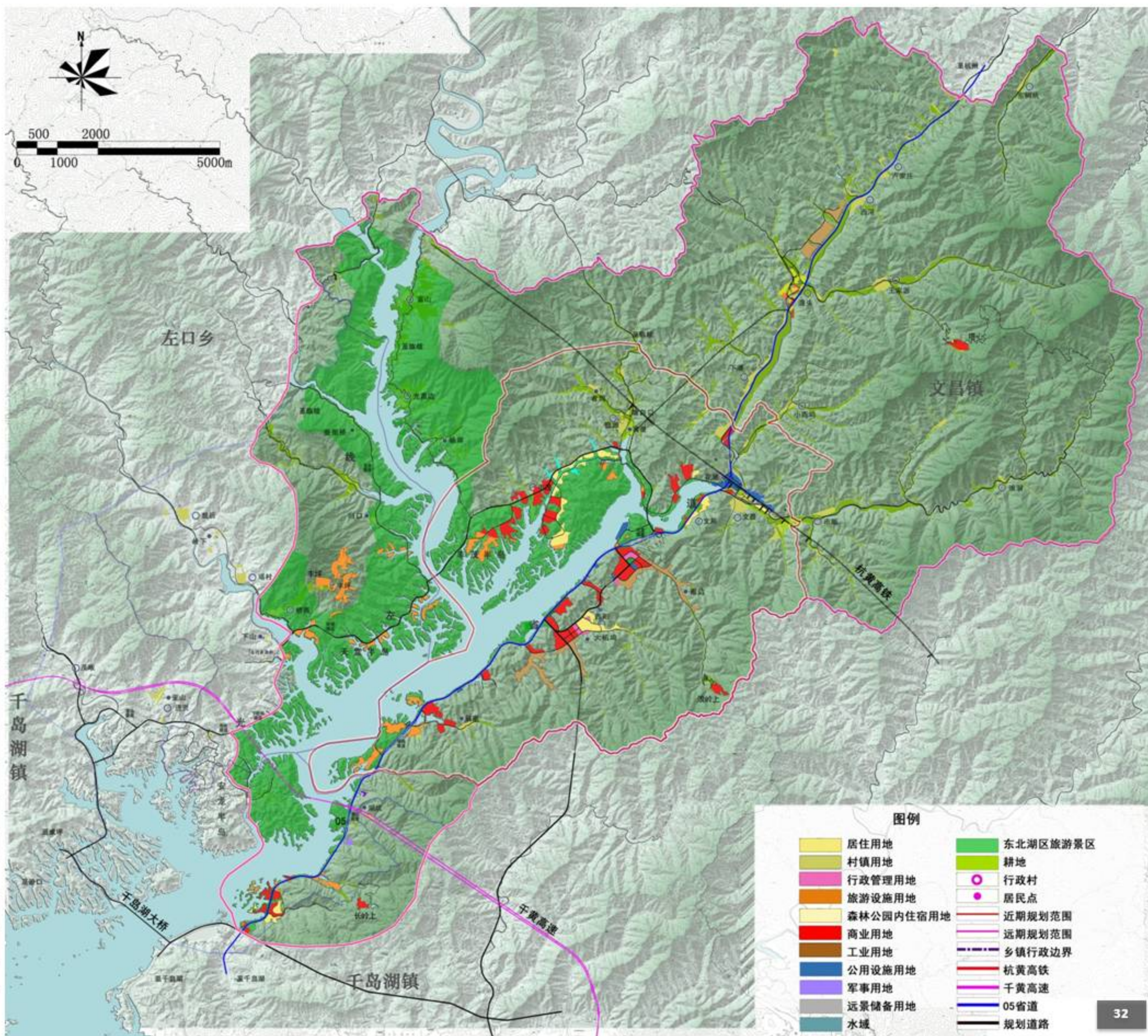
- 通过相关规划衔接，将风景名胜区、森林公园范围内建设用地调整为风景名胜区建设用地和森林公园服务设施用地，开发要求按照相关规划要求执行；

### ● 开发建议

- 在高铁新区规划引导下，根据市场需求，分期分区块逐步编制控制性详细规划，以指导土地出让和具体的开发建设。

规划衔接后规划用地一览表

序号	用地代码	用地名称	面积 (ha)	比例 (%)
1	R	居住用地	82.8	7.16
2	A	公共管理与公共服务设施用地	13.48	0.51
3	B	商业服务业设施用地	230.79	27.42
4	M	工业用地	107.41	6.55
5	S	道路与交通设施用地	550.99	43.2
6	U	公用设施用地	8.73	1.78
7		风景区旅游设施用地	122.97	9.04
8		森林公园内服务设施用地	38.52	2.68
<b>建设用地合计</b>			<b>1155.69</b>	<b>100</b>
村庄建设用地			179.54	
水域及其他			26404.77	
<b>合计</b>			<b>27740</b>	



# 1.8交通专篇

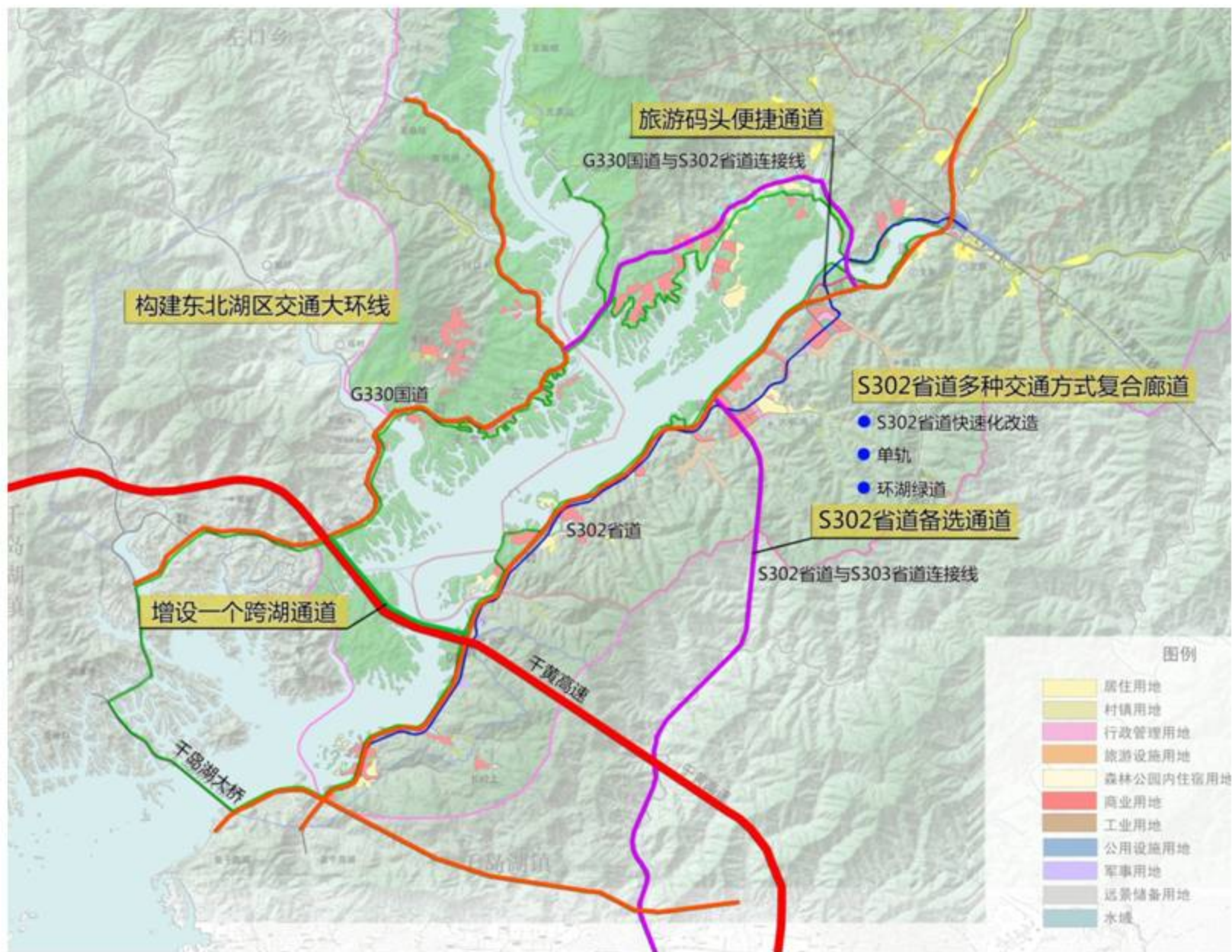
## 路网总体方案

基本依据《杭黄铁路淳安站综合交通规划》中路网规划方案，路网结构为“两纵两横三连”。局部路网作出调整：

- 1、沿千黄高速增设一个跨湖通道——**另一条国省道连接线**
- 2、S302省道与S303省道连接线接口北移——**S302省道备选通道、与青溪新城的快速通道**
- 3、S302省道与丰茂半岛连接线调整——**与高铁站和旅游码头的快速联系**



《杭黄铁路千岛湖站综合交通规划》路网方案



# 1.8交通专篇

## 302省道快速化改造

S302省道（千岛湖大桥至花屋段）共设置**4个信号交叉口**。设置**4个立交**，**1处平交口改造**。

### □ 立交设置

共涉及4处平交口改立交/新建立交，分别如下：

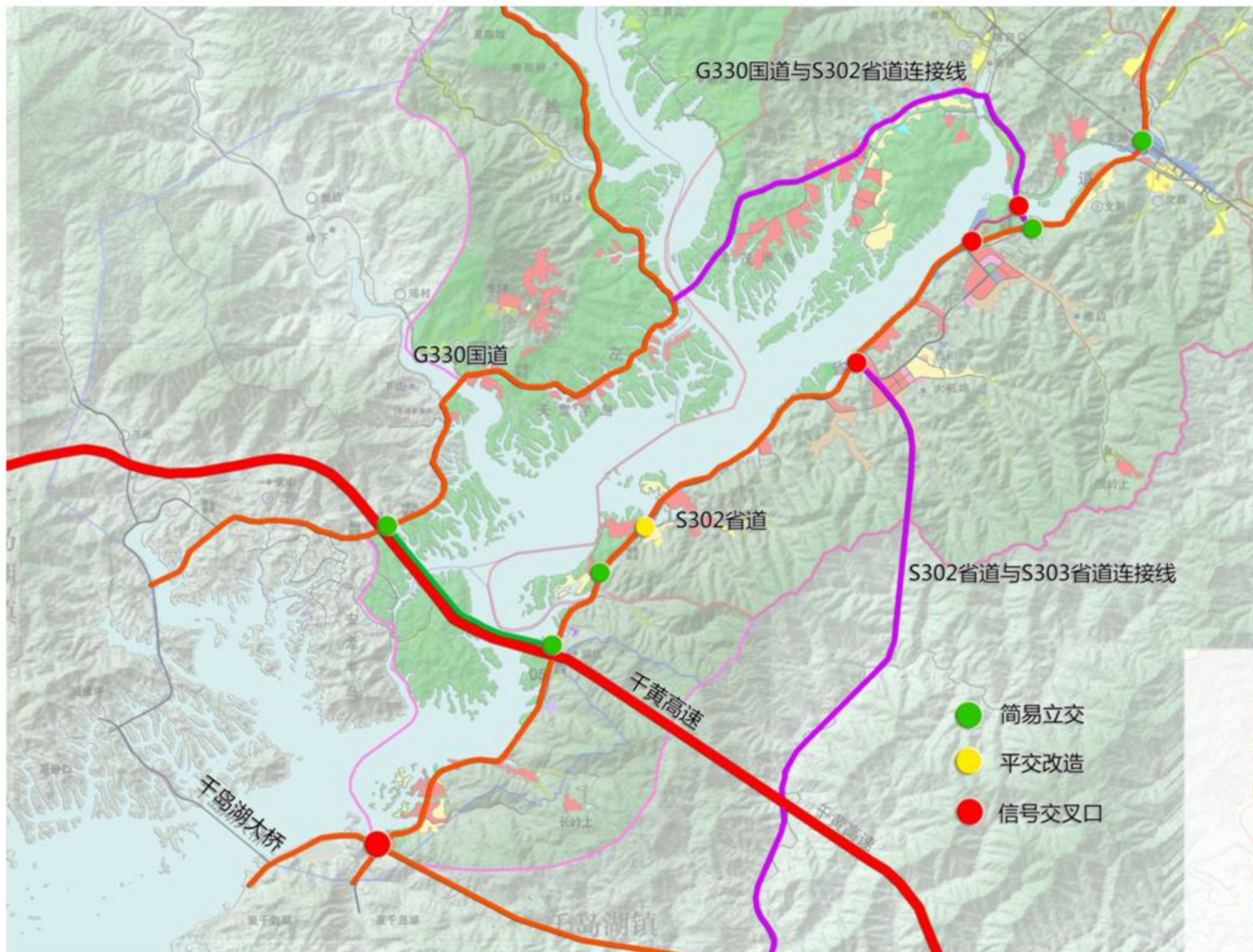
- 1、跨湖通道接S302省道（新建）；
- 2、桥西立交（改造）；
- 3、旅游码头立交（新建）；
- 4、高铁站立交（新建）；

### □ 信号交叉口

- 1、S302省道与S303省道交叉口
- 2、S302省道与省道连接线交叉口
- 3、文昌工业区北出口
- 4、丰茂半岛与码头连接线分岔口

### □ 平面交叉口改造

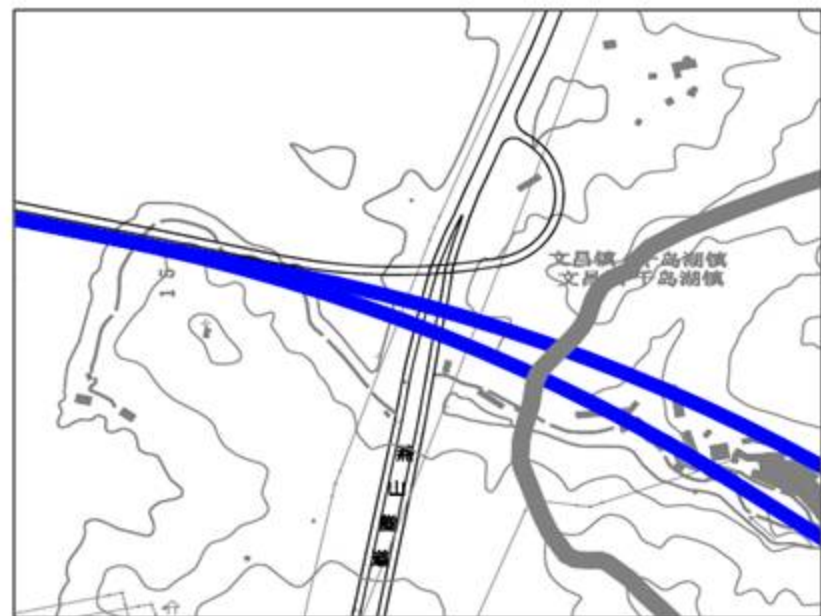
- 1、桥西度假村现状交叉口改造



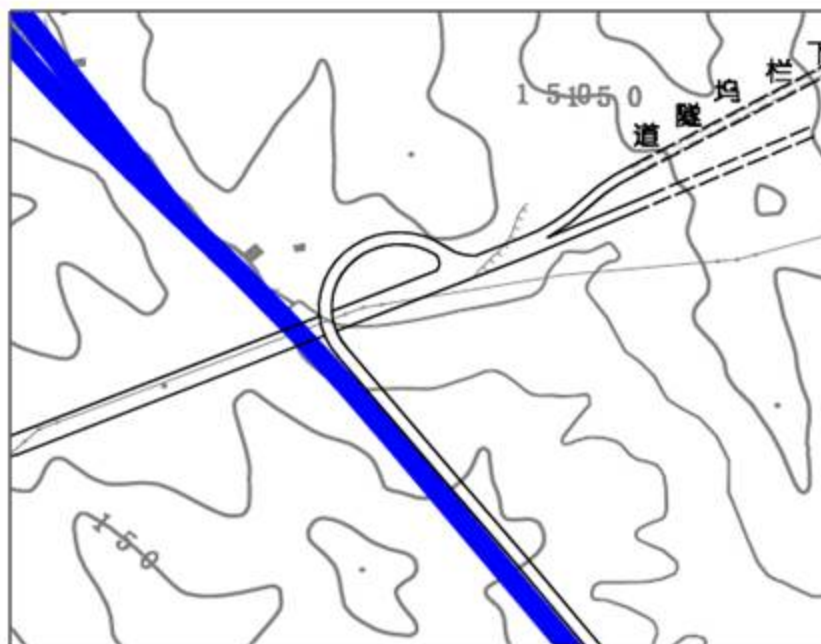
# 1.8交通专篇

## □ 跨湖通道

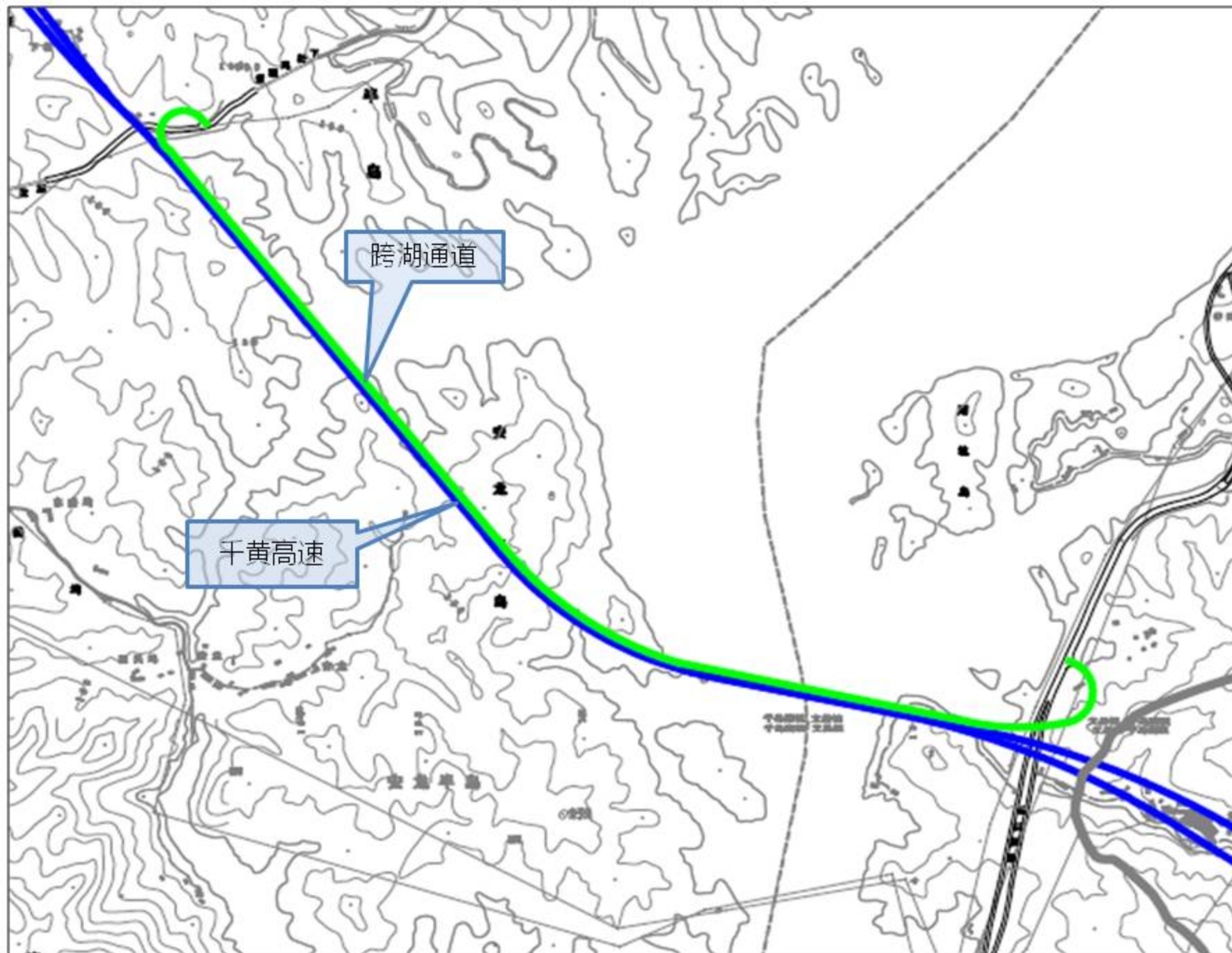
增加一个跨湖通道（G330国道与S302省道南连接线），建议与千黄高速同步建设，桥面与高速共板，中间设置隔离。跨湖通道利用匝道与G330国道和S302省道相接。



接S302省道



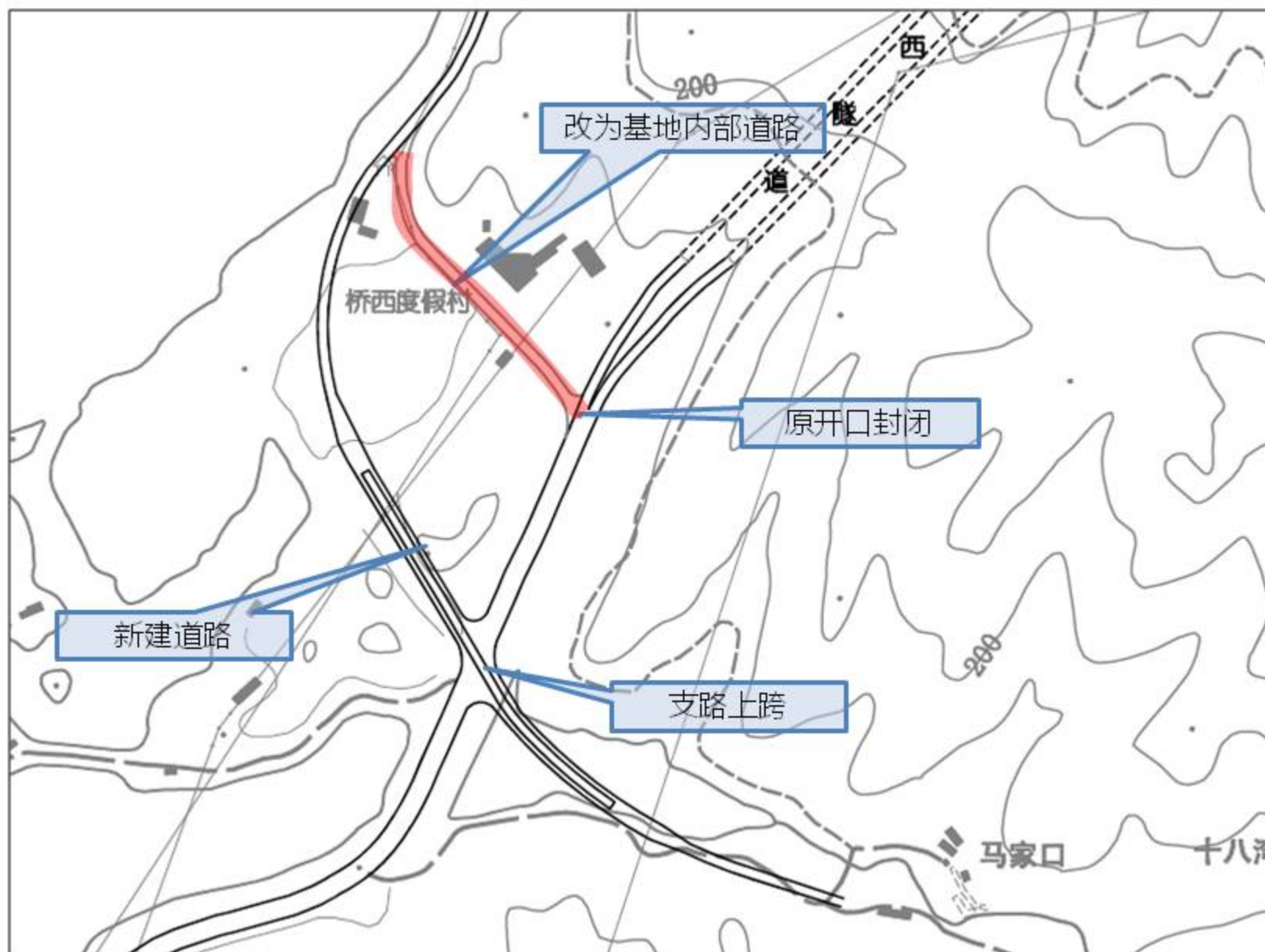
接G330国道



# 1.8交通专篇

## □ 桥西立交

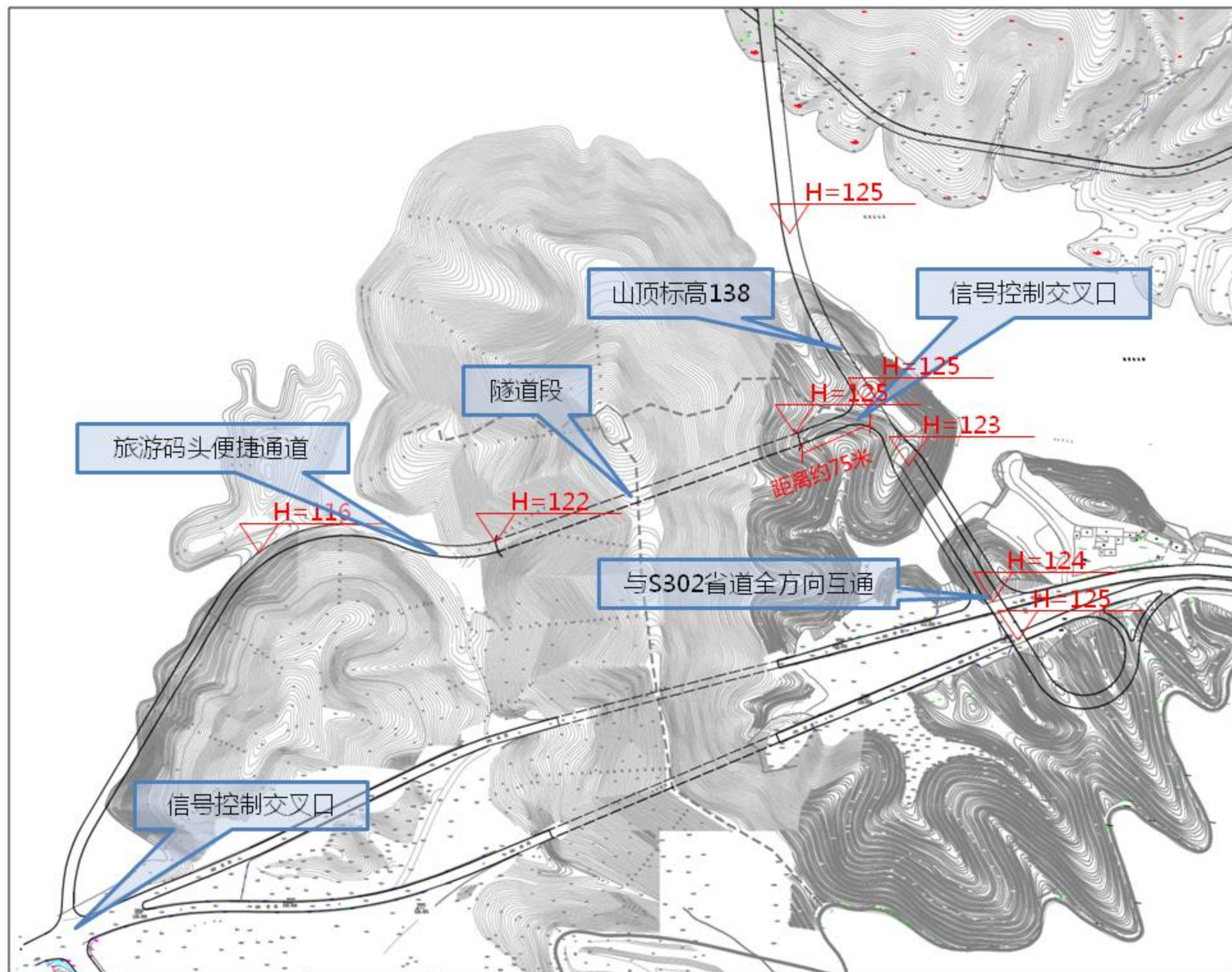
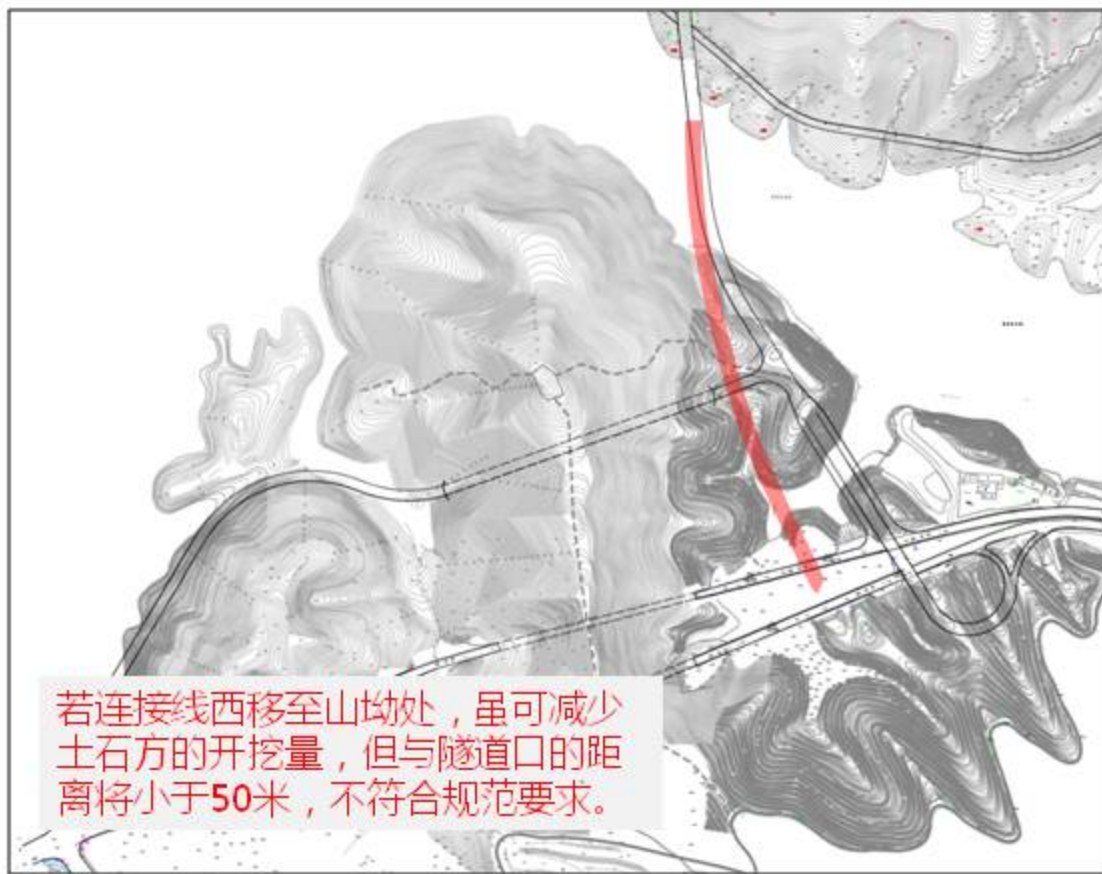
桥西度假村道路改建，封闭原有出口。新建道路与马家坞村落道路相接。新建支路设跨线桥上跨S302省道，地面右进右出，保障S302省道的快速通行。



# 1.8交通专篇

## □ 旅游码头立交

丰茂半岛连接线与S302省道相交于九龙隧道进口杭州火柴厂附近，连接线与省道全方向互通。同时设置一条旅游码头便捷通道，两端分别连接S302省道与丰茂半岛连接线，信号控制。



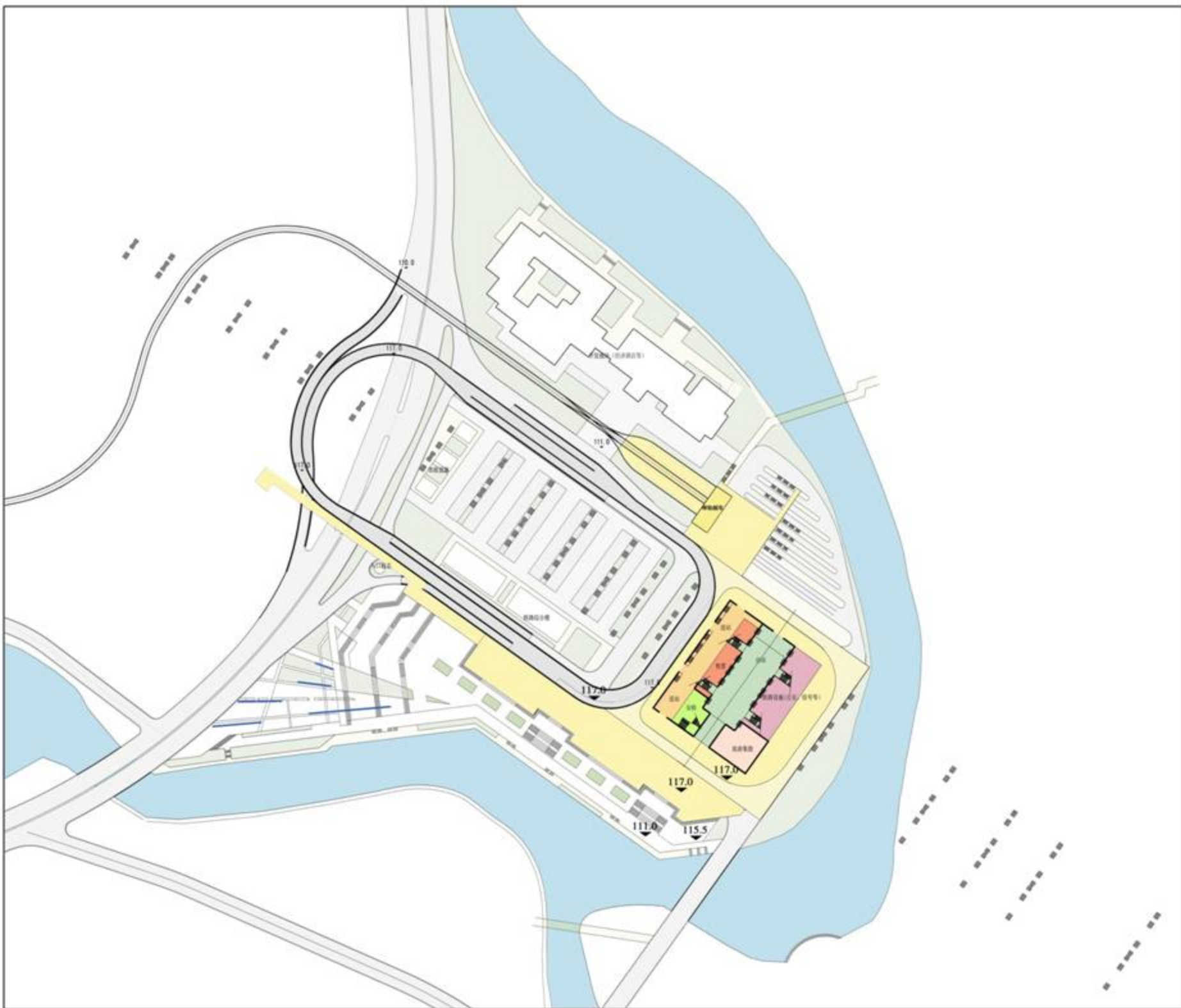


# 1.8交通专篇

## □ 高铁立交

高铁站设置两个定向匝道与S302省道相接。其中千岛湖镇方向来车（社会车辆）由地面辅道右转进入站场区，通过上匝道上到南侧二层高架送客。然后由北侧二层高架跨302省道后离开。文昌镇方向来车通过匝道上到南侧二层高架送客，然后由下匝道，下到地面道路然后右转离开。

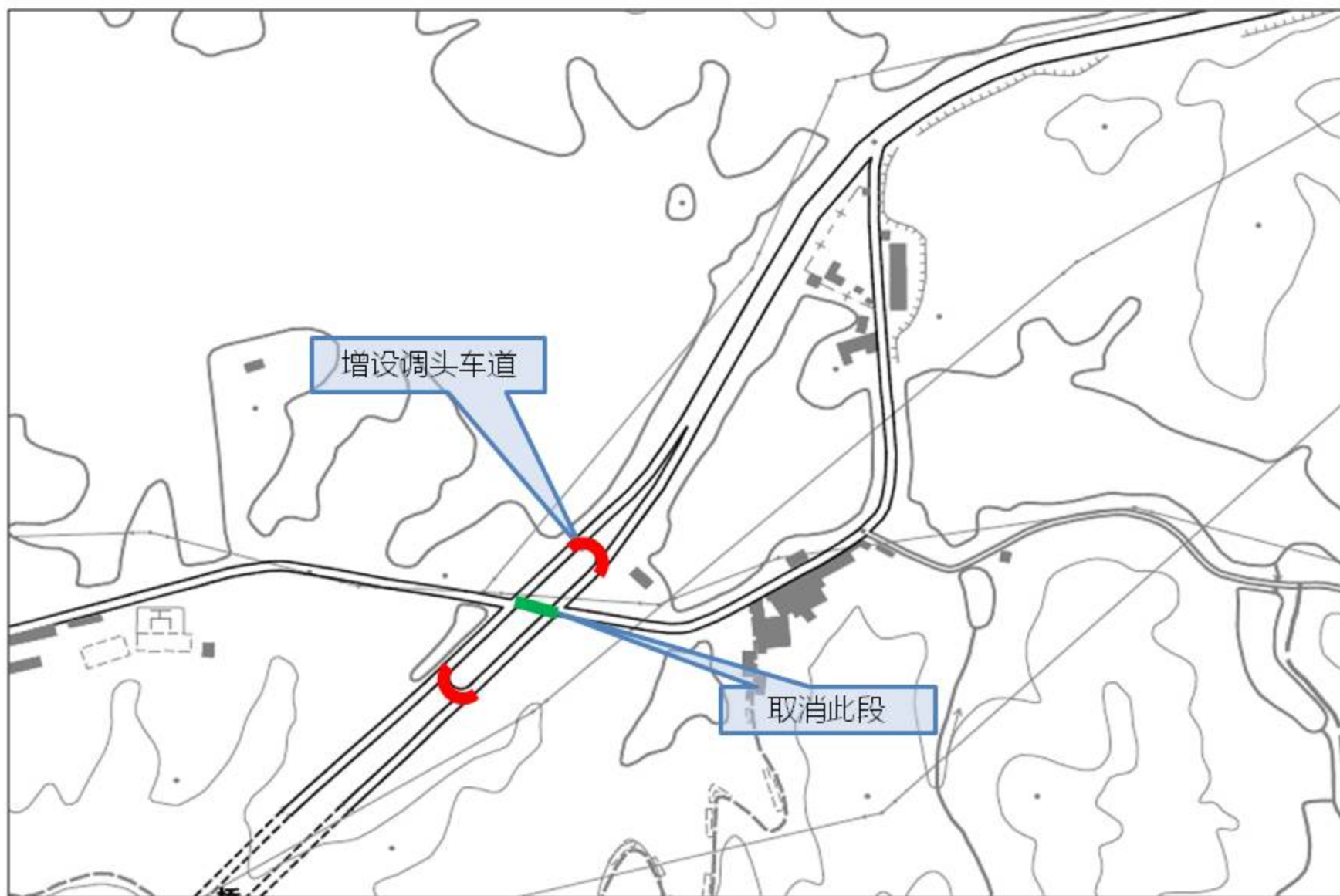
匝道控制指标及高铁站机动车流线组织详见2.1节高铁车站及周边区域。



# 1.8交通专篇

## □ 平交口改造

桥西度假村北出入口处十字交叉口改为两个T型交叉口，增设两个调头车道。



交叉口现状影像图

# 1.8交通专篇

## 沿302省道绿道规划

起点于高铁站，沿S302省道方向一路向西南，终点于S302省道-阳光路交叉口西。全长约21公里，其中路基段长度8.3公里，栈桥段长度12.7公里。

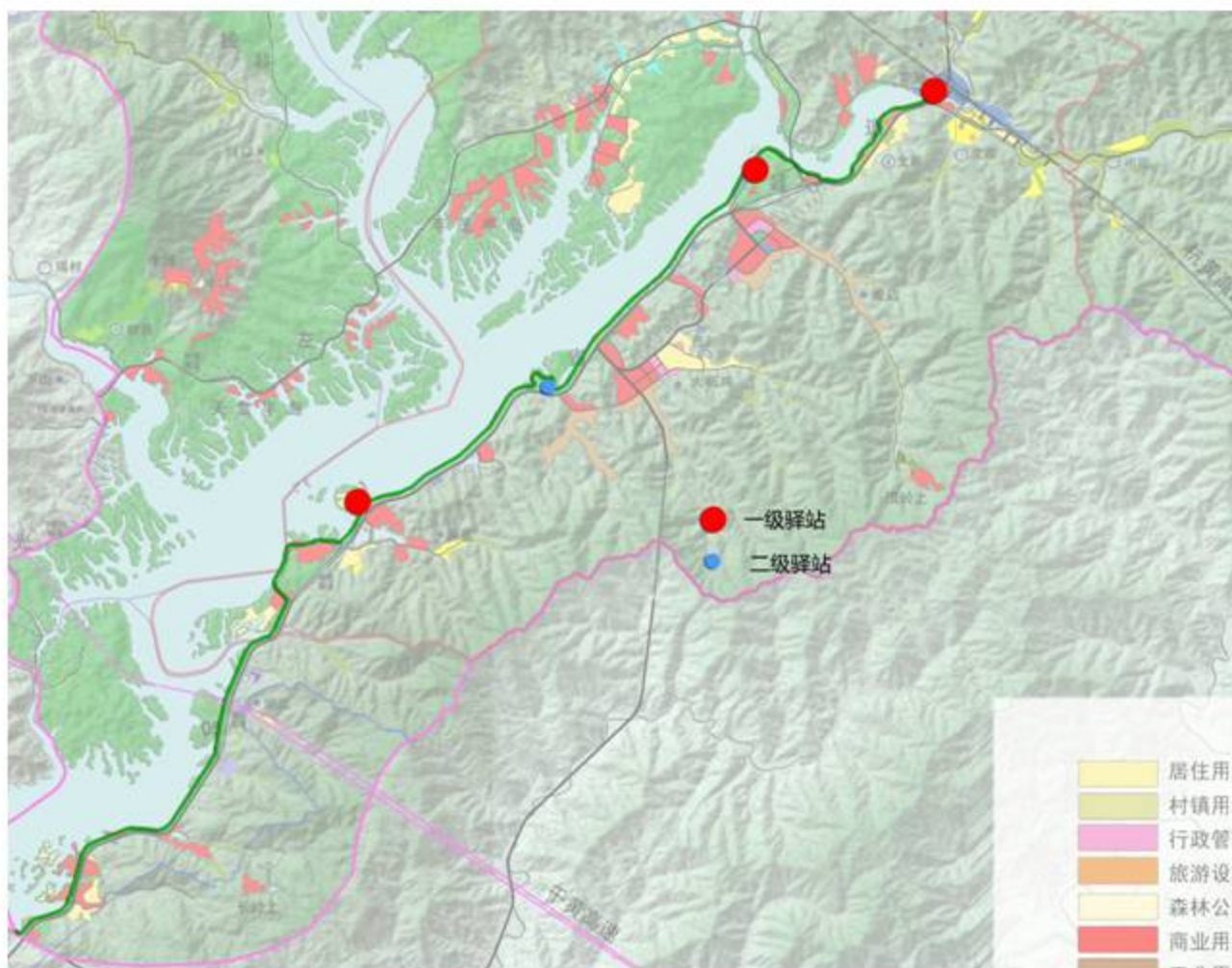
绿道类型：乡野型绿道

主要技术指标：宽度3.5米；纵坡：小于3%为宜，最大不宜超过8%；横坡：最大不宜超过2%；设计高程106以上。

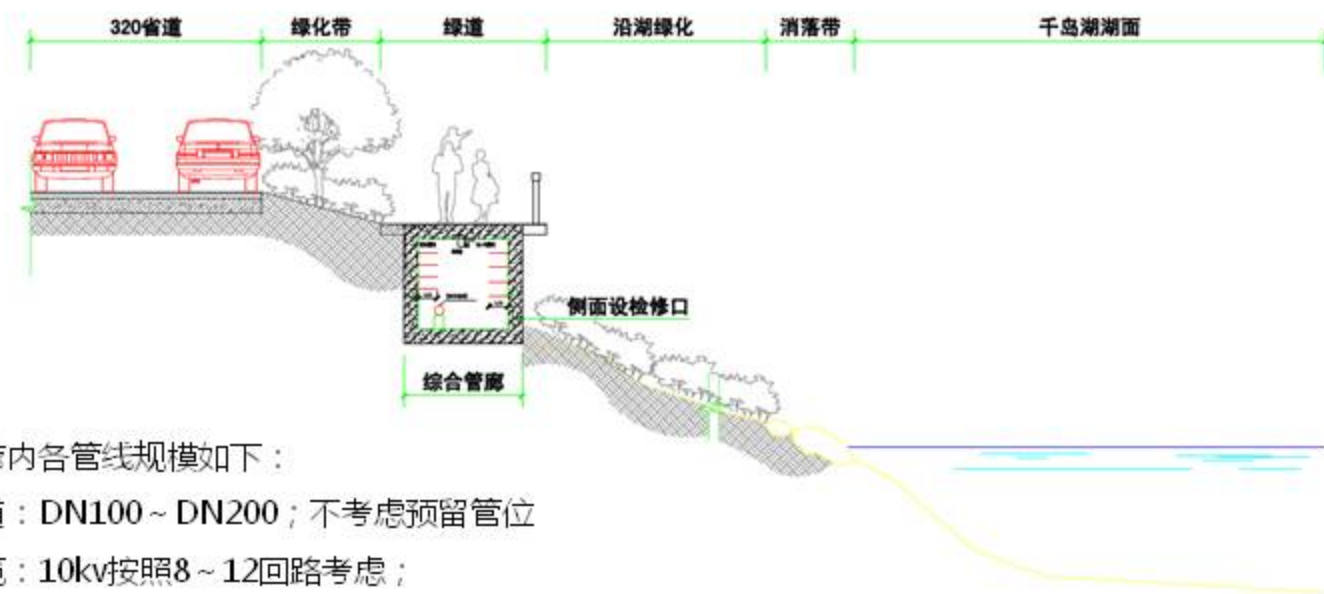
隧道段：共涉及4个隧道，均绕湖布置。

依据《浙江省绿道规划设计技术导则》定义，驿站是绿道配套服务设施的主要载体，分为三个等级：一级驿站承担综合服务功能；二级驿站承担常规服务功能；三级驿站承担最基本服务功能。

本次规划共设置：一级驿站2个；二级驿站1个；三级驿站可根据实际灵活设置。



服务驿站	一级驿站	二级驿站	三级驿站
设置间距	20-30km	8-12km	2-4km
设置地点	结合村镇、农业园区、旅游区等设置	结合村庄、农业园等设置	结合当地实际灵活设置
建设规模	用地面积800平方米左右	用地面积400平方米左右	用地面积80平方米左右



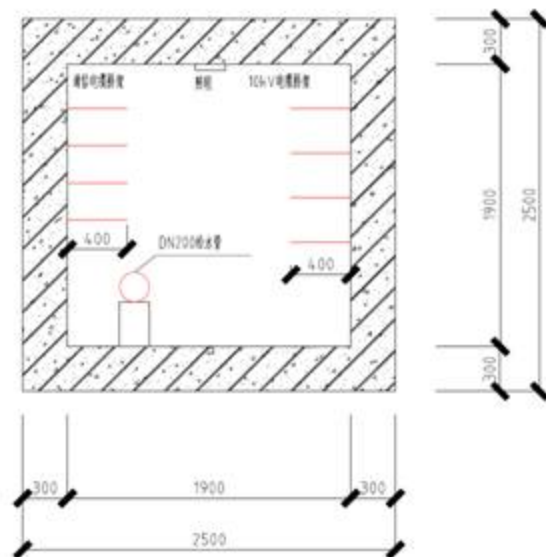
综合管廊内各管线规模如下：

给水管道：DN100~DN200；不考虑预留管位

电力线缆：10kv按照8~12回路考虑；

通信线缆：按照电信、移动、联通、广电四家运营商各一组排架设计。

综合管廊断面形状为矩形，管廊设计外尺寸为2.5m×2.5m。



# 1.8交通专篇

## 接驳轨道交通研究

是否要建轨道？

轨道交通的好处：即满足高铁与旅游码头及城区的交通接驳功能，又提供了一种旅游观光的产品

轨道交通的坏处：建设和运营成本高，运量可能达不到设计要求

目标：环保、经济、景观性好、拓展性优的中低运量公共交通系统。

环保：千岛湖风景区核心理念之一，可持续发展的基础。

经济：减轻政府财政压力。

景观性好：城市东大门，千岛湖第一印象。

拓展性优：考虑远期与城市公交系统的衔接

远期客流：远期高峰时段，高铁站双向客流达到5200人次/h，高峰小时车辆量约1200pcu/h~1500pcu/h，S302省道存在一定交通压力

新型轨道系统特点：经济、高效、符合环境几何要求及对环境友善的处理中低运量廊带的公交需求。

功能定位：兼顾旅游交通和城市交通

主要备选制式：有轨电车、单轨铁路



单轨铁路



有轨电车



# 1.8交通专篇

## 单轨铁路系统优点

- 结构轻巧，工期短。
- 高架桥梁量体小，较不干扰城市景观。
- 爬坡能力佳、转弯半径小。
- 噪声低、振动小。
- 不占用城市地面道路资源。
- 景区单轨本身也是一种旅游产品。
- 车站设置灵活，可与周边地块合设。

## 有轨电车系统优点

- 地面路段兴建成本低廉。
- 有轨道导引，平稳舒适，亦可采多车厢编组行驶。
- 减少废气排放，植草轨道可成为城市绿带。
- 平面设站，并使用完全低地板车体、可及性高。
- 深入街区，搭配车体造型设计，易成为城市亮点。
- 可于郊区路段以专用轨道拉长站间距高速行驶。

相关指标	有轨电车	单轨铁路	观光巴士 (普通公交)
动力模式	电力	电力	油电混合
单向运能(万人次/h)	1.0~1.2	0.5~2	0.4
运行速度(km/h)	25~30	15~30	15
投资规模(亿元/km)	1.0	1.0~3.0	0.2
建设周期(年)	1~1.5	0.5~2	0.5
敷设方式	地面为主	高架为主	地面
低碳环保	优	优	良好
提升城市形象	优	优	优
舒适度	优	优	优
可拓展性	优	优	优
建设长度(km)	不受限	不受限	不受限
爬坡能力	良	良	良
对城市交通干扰	影响	较小	影响
占用地面空间	占用	基本不占用	占用



不占用地面道路资源



结合建筑二层设置轨道车站

### 推荐：

**建设时序：**近期在客流不大的情况下可选择相对建设周期较短，建设成本较低的观光巴士（普通公交）；远期随着客流的不断增大，选择轨道交通；远景轨道交通延伸至城区。

### 轨道制式：单轨铁路

# 1.8交通专篇

## 单轨车辆选型

单轨铁路的车辆按其行走模式和构造的不同，分为跨座式和悬挂式两种类型。

在天气适应性、建设周期、转弯半径及轮胎磨损方面，悬挂式单轨系统具有一定优势；在应用广泛性、乘坐舒适性、观光性、运量的适应性及系统维护保养等方面跨座式单轨系统有较明显优势。综合考虑，**推荐单轨采用跨座式。**



跨座式



悬挂式

系统制式	跨座式	悬挂式
性能指标		
系统安全性	除可采用“列车自救、纵向连挂、消防云梯、垂直缓降”等救援方式之外还可采用纵向疏散平台的救援方式	一般采用列车自救、纵向连挂、消防云梯、垂直缓降等救援方式
观光性	车内乘客视野开阔，观光性好	由于受到桥梁立柱的遮挡，车内乘客视野受影响，观光性相对较差
运能	编组可以灵活配置，其最大每小时单方向运量与地铁B型车相等。	编组配置有一定局限性，编组量小。
应用范围	国内外应用较为广泛	在德国、日本有一定应用
平稳及可靠性	充气橡胶轮与混凝土轨面接触，乘客舒适度高	由于悬挂在空中，给乘客带来不安全感。
工程结构	车辆行驶在轨道梁上，梁下最小净高满足街道车辆限界尺度即可；轨道梁采用预应力钢筋混凝土及钢筋混凝土结构，造价低；支柱及部分轨道梁现场浇筑的钢筋混凝土结构，施工工期相对较长	车辆行驶在轨道梁下，导致桥梁立柱高度大；轨道梁采用钢结构，造价高；钢梁等工厂制作，现场拼接建设速度较快
维护保养	混凝土结构维护工作量小；轨道梁、导电轨、道岔均显露于外部，检修方便	钢结构维护保养工作量大；导电轨、走行系统均藏于钢梁内部，不能直接检查
线路曲线	最小曲线半径受到一定制约（因车辆构造与轨道梁的关系等）	最小曲线半径受限制极小
气候影响	轨道梁面易受雨、霜、雪影响	走行系统均藏在钢梁内部，不易受气候影响；但钢结构受温度影响大，在气温变化剧烈地区，需要采取相应措施
乘客舒适度	由于列车骑行于轨道梁之上，行驶中乘客具有安全感，乘坐舒适度高	列车悬挂于轨道梁之下，乘坐舒适度相对较低

## 列车编组及相关技术指标

列车运行间隔是体现系统服务水平的重要指标，主要取决于客流量的大小、列车编组及定员等。根据对远期客流量的预测，系统采用2辆编组，运行间隔为5min。

项目	远期	远景
编组辆数(辆)	2	3
列车长度(m)	25	43
列车定员(人/列)	261	384
高峰小时开行列车对数(对)	12	12
行车间隔(min)	5	5
单向运输能力(人次/小时)	3132	4608
运行速度(km/h)	25	25
运用车数(列)	4	4
运用车辆数(辆)	8	12

## 站点设计

轨道站设置在高铁站房北侧二层，与高铁站送客平台相连。设置两个岛式站台，尺寸为5.0\*50m。列车利用站前折返线调头。



# 1.8交通专篇

## 特色交通接驳工具推荐

### 缆索铁路

缆索铁路亦称作缆车，是登山铁路：用缆索牵引类似有轨电车的车厢，在陡峭路轨上拖拉行走。缆车的动力装置放在车站内，车上的机器很简单，故此非常适合攀爬非常斜的山坡。缆车可攀爬的坡度可达122%，超过齿轨铁路等登山铁路技术。在国内，缆车多用于景区内景点之间的接驳。缆车本身即为一种旅游产品。

推荐用途：跨湖交通工具、景点—景点间接驳工具。



### 双层巴士（观光巴士）

双层巴士即双层的公共汽车，是指载客车厢由上下两层组成的公共汽车。双层巴士现在在我国的很多城市都能够看到。为了使乘客能够更好地观光，有些双层巴士的上层甚至是敞开的。双层巴士的高度一般在4.0~4.2m。



### 微公交

“微公交”：全称“纯电动微公交”，主要采用纯电动汽车，外形和“smart”类似，每次充电完成后可以跑80公里，最高时速在80公里/小时。

推荐用途：公交系统补充方式、旅游新体验。



### 轨道自行车

新型交通工具，靠脚踏驱动，速度比传统自行车快得多，最快时速可到90公里/小时。轨道自行车系统具有双重功能，既可以让人体验人力自行车的竞速乐趣，又能饱览沿途的风景。这一新奇、环保的运输系统目前在国外已经悄然兴起。

推荐用途：旅游产品、休闲健身、旅游新体验。



# 1.8交通专篇

## 高铁站到旅游码头段接驳轨道线位

方案一：轨道线从高铁站出发，沿S302省道向西，穿隧道后至旅游码头，在旅游码头道路北侧设站，全长3.0公里。远期沿S302省道至主城区。

方案特点：轨道总体线形较为顺直；线路长度较短，初期节省投资；出高铁站有一个90°转弯，与高铁立交存在冲突；线路设置在南岸对景观影响较大。

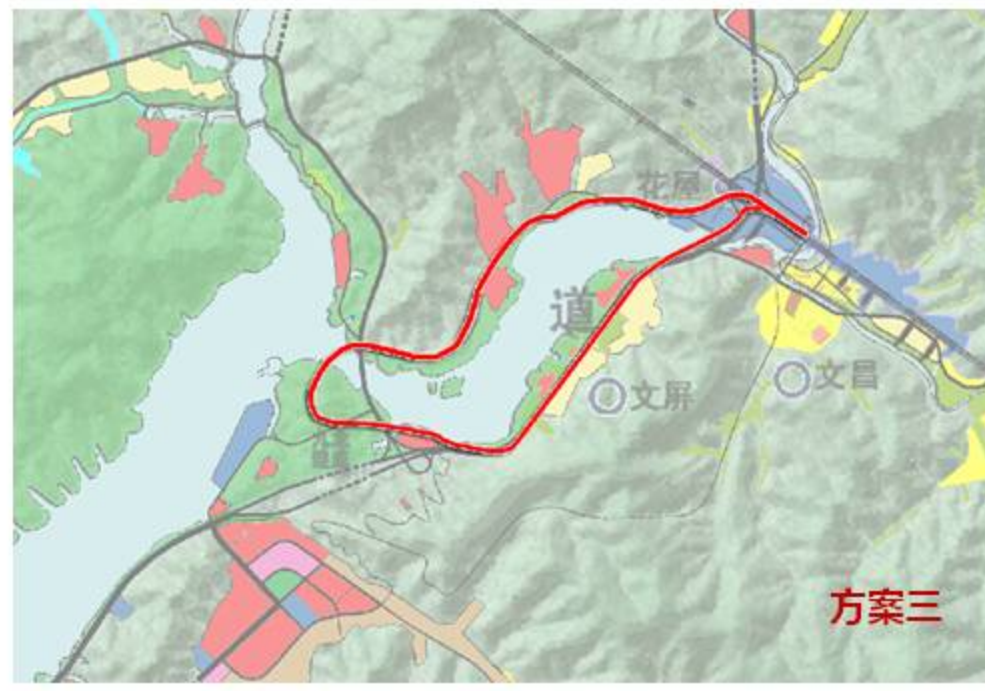
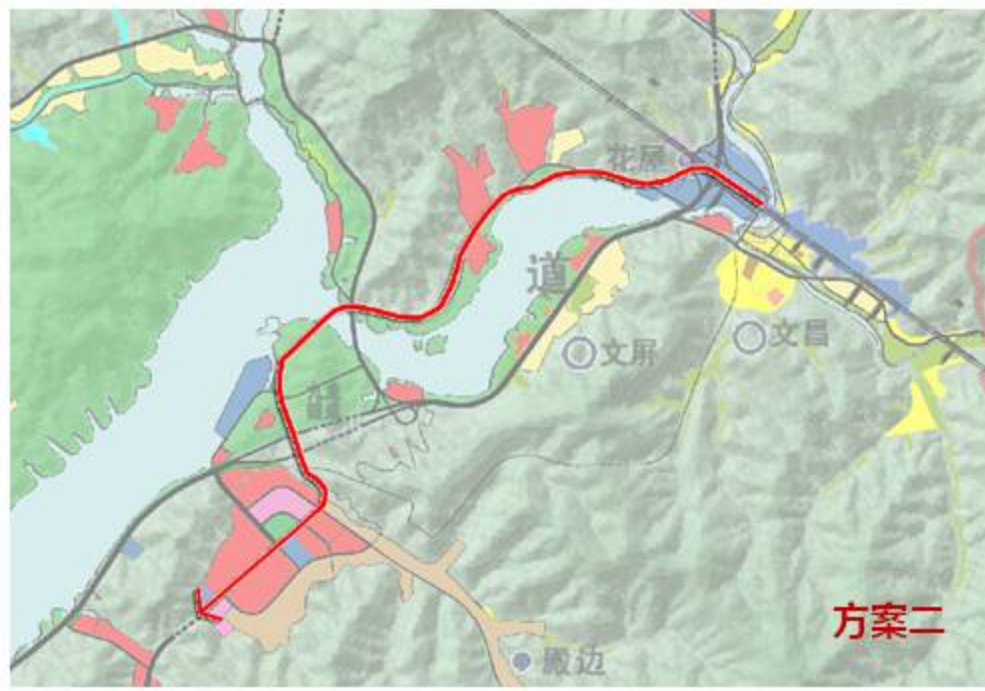
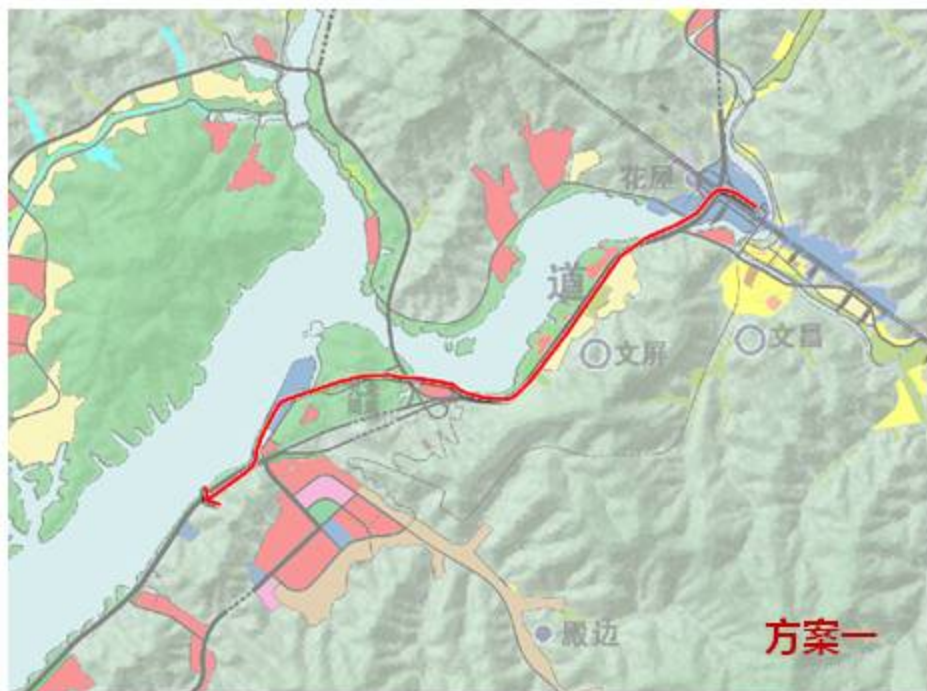
方案二：轨道线从高铁站出发，沿北岸向西，过大桥后在旅游码头道路东侧设站，全长3.5公里。远期延伸至工业园区块后经S302省道至主城区。

方案特点：乘车体验北岸优于南岸，线路长度比方案一略长；线路远期经工业园区块进入主城区，承担部分城市交通功能。

方案三：轨道线从高铁站出发，沿南北两岸设置环线，全长6.5公里。

方案特点：环线组织利用高铁新区内部交通组织，但线路较长，费用巨大，且南线对景观影响较大。

方案比选：方案三的投资几乎是前两个方案的两倍以上，经济性较差，故不考虑。方案二对景观影响小，远期能更好的承担城市交通功能，故推荐线位为方案二。





# 1.8交通专篇

## 302省道复合交通廊道

远景轨道线沿302省道延伸至主城区，规划范围内长度约20km。

轨道、绿道以及省道在一般直接临湖路段，高度上相互错位，景观条件较好。在隧道路段，可在空间上相互分离。三者空间上的交织组成了“三位一体”复合交通廊道。

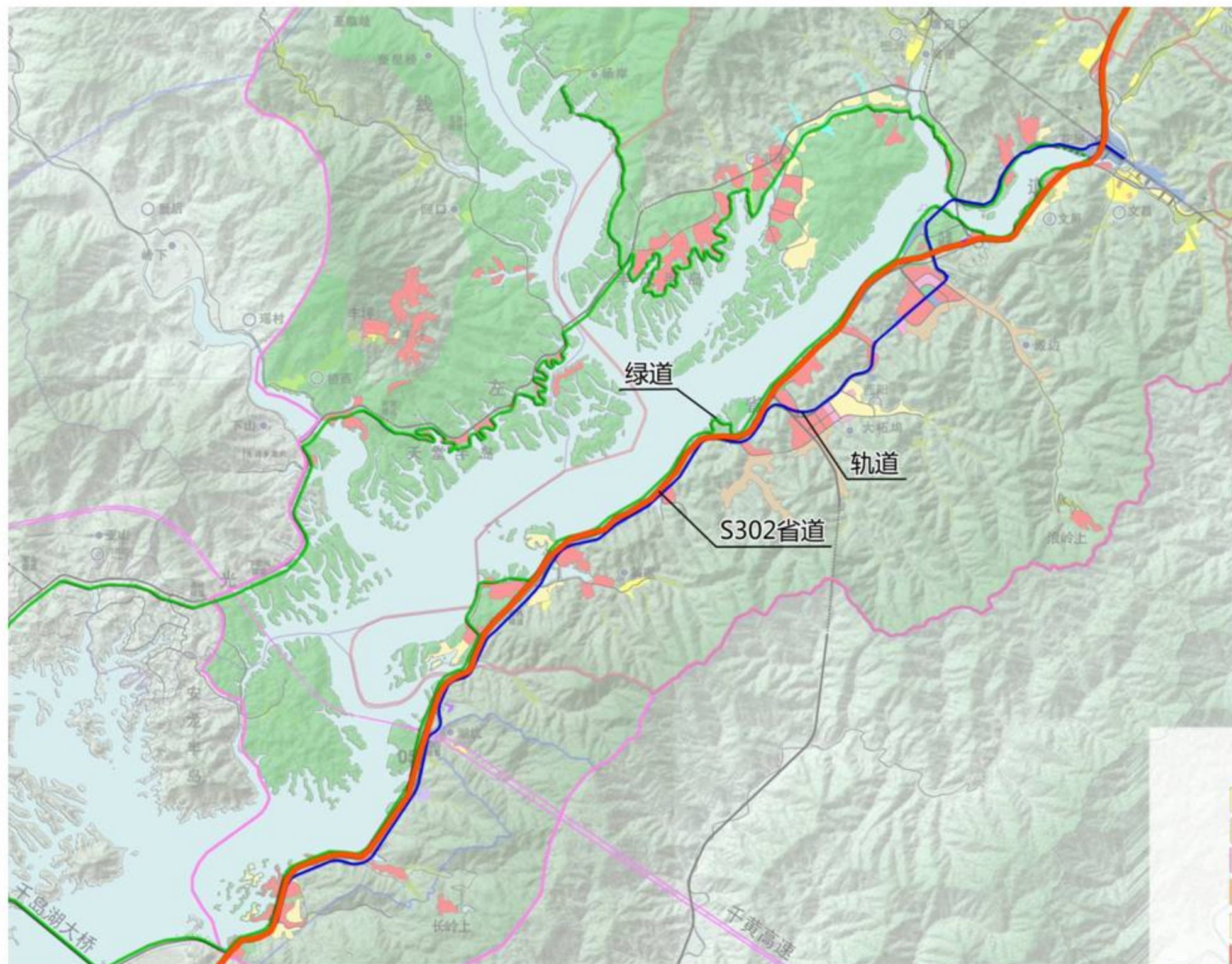
单轨铁路



一般路段断面



隧道路段断面





建设规划

高铁小镇

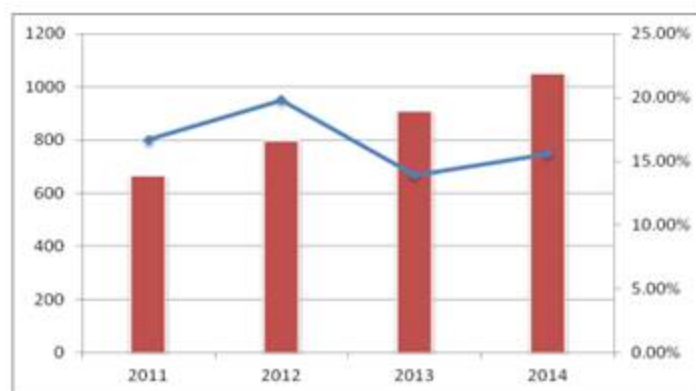
## 2.1 高铁车站及周边区域

### 杭黄高铁千岛湖站规模预测

#### 千岛湖旅游规模预测：

人数 (万)	2011 年	2012 年	2013 年	2014 年
全县旅游	665	797	908	1050

根据旅游部门数据预测，**远期（2035年）淳安县游客接待人数将达到3000万人次/年**，平均年增长率约6%（近期估计维持在8~12%，远期维持在3~5%）。



#### 游客到千岛湖交通方式比例预测：

出行方式 (%)	自驾	报团(大巴)	公路(客运站)	铁路	其他
现状比例	17.4	79.2	2.4	—	1
远期预测比例	33	50	3	13	1

#### 淳安站客流量预测(万人/年)

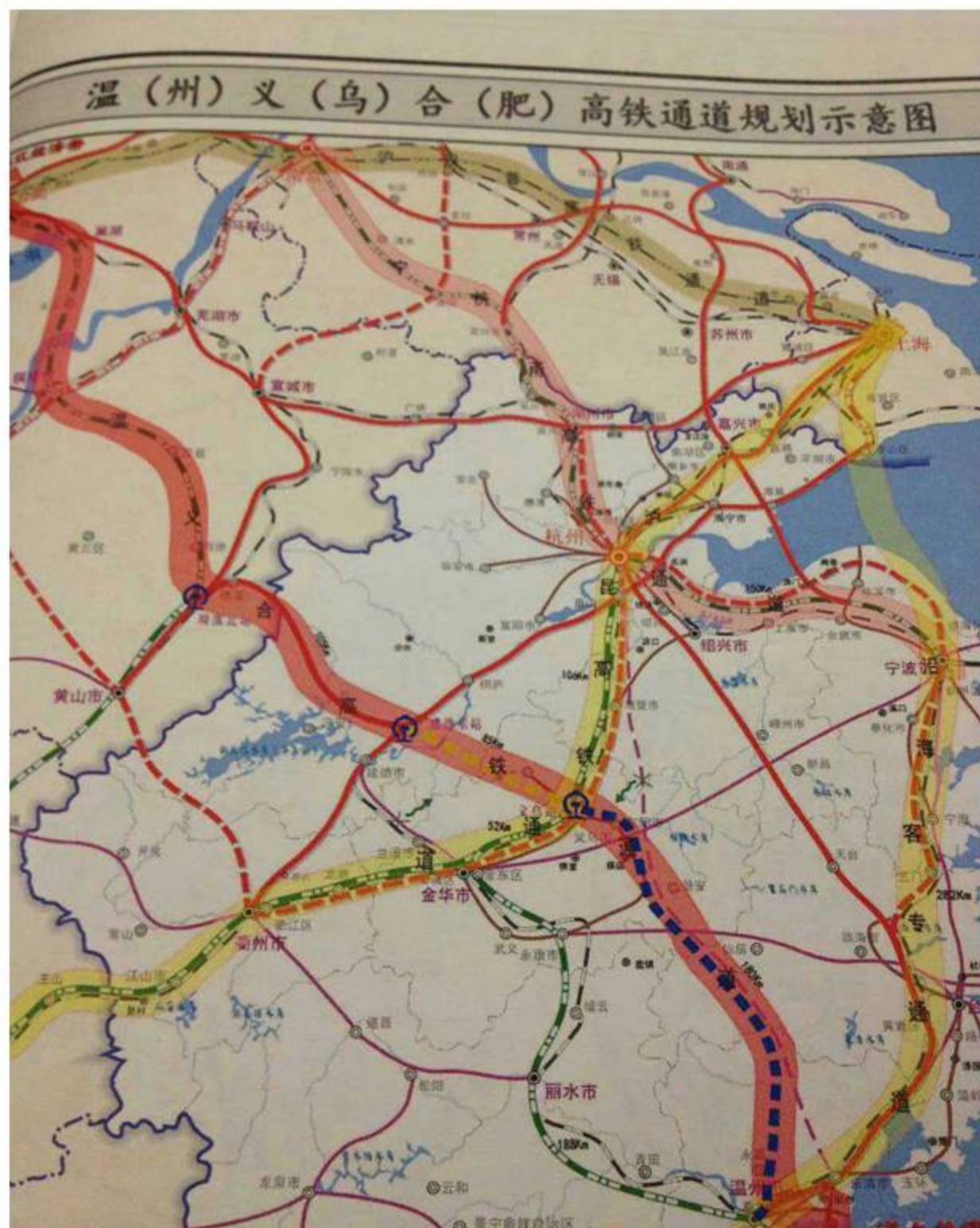
##### 铁路部门预测：

近远期	旅客发送量(万人)	高峰小时客流量(人)	旅客最高聚集人数(人)
近期(2025年)	200	1300	
远期(2035年)	260	1800	<b>1500</b>

##### 本次规划修正：

近远期	旅客发送量(万人)	高峰小时客流量(人)	旅客最高聚集人数(人)
近期(2025年)	350	2300	
远期(2035年)	450	3000	<b>2600</b>

按照本次规划对于游客出行结构的预测，预计**远期淳安站游客量将达到390万人次/年**，同时根据现状公路客流估算**远期淳安站非旅游乘客约50万人次/年**，则**远期旅客发送量为450万人次/年**。



温义合高铁规划图

## 2.1 高铁车站及周边区域

### 杭黄高铁千岛湖站规模预测

#### 出行结构及规模预测

交通接驳结构及客流量（远期2035）								
交通方式	公交		出租车	社会车辆	旅游大巴	水运	慢行	合计
	轨道	常规公交						
方式比例 (%)	25	20	10	15	15	5	10	100
双向客流 (人次/h)	1300	1040	520	780	780	260	520	5200
辆/小时		52	347	520	20			938
PCU/小时		104	347	520	39			1010

#### 预测规模与实际规模对比

	停车规模预测 (m <sup>2</sup> )	实际停车规模 (m <sup>2</sup> )
社会停车场	20000	30000 (含微公交)
公交停车场	5000~6000	6500
出租车候客区	1500	1500
旅游大巴停车场	4000	11000

#### 根据预测计算接驳设施规模

接驳交通设施汇总		
旅游大巴	17个大巴站台车位 (4000m <sup>2</sup> )	按照每车 (双向客流) 30人的载客量, 60分钟/班车的发车频率计
公交线路	7~8条公交线路 (5000~6000m <sup>2</sup> )	单条线路高峰小时, 按照每车 (双向客流) 20人的载客量, 6~8分钟/班车的发车频率
社会车辆	7个下客泊位、520个停车位 (20000m <sup>2</sup> )	社会车辆上下客时间按1.5分/车, 车均旅客1.5人计。社会公共停车场按1:1的比例配置停车位, 社会车辆按接客全部进入停车场等候, 每辆车停放时间2小时考虑,
出租车	5个下客泊位, 44个出租车候车位 (1500m <sup>2</sup> )	出租车送客时间按1.5分/车, 车均旅客1.5人计。按车均旅客1.5人计, 上客客流高峰小时需要174辆出租车可以有效疏散, 根据车位周转率计算法, 参照以往出租车候车调查资料, 车位高峰时段周转率一般大于4, 需要174/4=44个出租车候车位。

#### 省内其他高铁站停车规模对比

高铁站	停车规模
绍兴站	1285
嘉兴站	895
台州站	600
上虞站	808
义乌站	1000
诸暨站	150
淳安站	857 (不含旅游大巴)

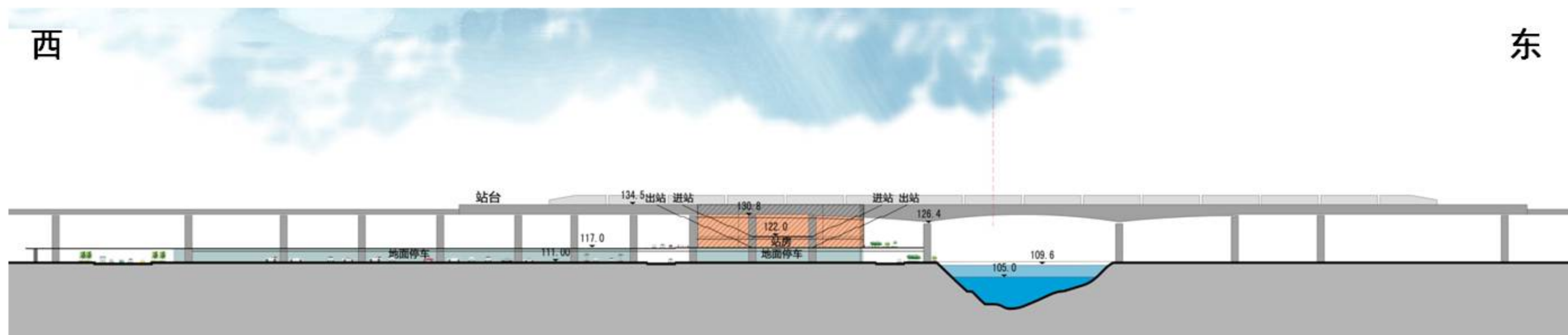
高铁站接驳设施布局规模基本大于或等于预测规模, 对比省内其他高铁站, 停车设施规模也处于较高水平。

## 2.1 高铁车站及周边区域

### 规划接驳设施布局及规模

#### 剖面：将铁路高架桥下分为三层（二层+局部夹层）

- 铁路站台标高约为134.5米，梁下标高约为130.8米，地面标高约为111.0米，梁下距地面净空约为20米。规划将铁路高架桥下分为三层（二层+局部夹层）。
- 一层为地面层，主要布置地面道路以及社会车辆停车空间，层高约6米。公交车、出租车站布置在铁路高架下北侧的地面层，与铁路换乘距离最近。
- 二层为高架送客及站前广场层。私家车送客通过匝道上到二层高架的下客平台进站，其南北两侧为南北两个站前广场，高程为约117.0米。南广场为私家车立体停车楼的屋顶平面，北广场则可通过楼梯下到地面与公交、出租进行换乘。
- 三层为铁路的候车层。二层的进站客流通过南侧的站房内部自动扶梯上到三层候车。为保证候车层有足够的空间高度，规划建议三层高程为122米，保证线下能有约9米层高的候车空间。



## 2.1 高铁车站及周边区域

### 规划接驳设施布局及规模

#### 功能布局

- 在地面层与铁路线平行设置南北两条单向交通的地面道路，满足由302省道右进右出站场的交通疏解以及上下高架的匝道设置。
- 南侧地面道路以南为南广场区，主要包括集散广场、立体停车楼以及少量的滨水休闲商业等功能，面积约2.3万方。
- 北侧地面道路的东北侧为北广场区，主要布置公交首末站以及出租车候车区等公共交通接驳设施，面积约0.8万方。
- 北侧地面道路的西北侧为预留轻轨站（高架单轨）及配套开发用地，面积约2.7万方。考虑到轻轨建设的时序具有不确定性，将轻轨预留在铁路的北侧可以既不影响铁路及配套的近期建设，有利于形成整体协调的站场景观，同时也便于轻轨设施的布局，为未来发展预留空间与可能。
- 南北地面道路之间的铁路线（侧）下空间主要留作地面停车以及铁路水电、信号以及职工服务等配套设施空间。其中东侧站房下的空间考虑到柱子等承重结构的因素，主要布局为小汽车地面停车场，面积约1.2万方。西侧主要为旅游大巴地面停车场，面积约1.1万方；铁路配套设施，面积约0.55万方。

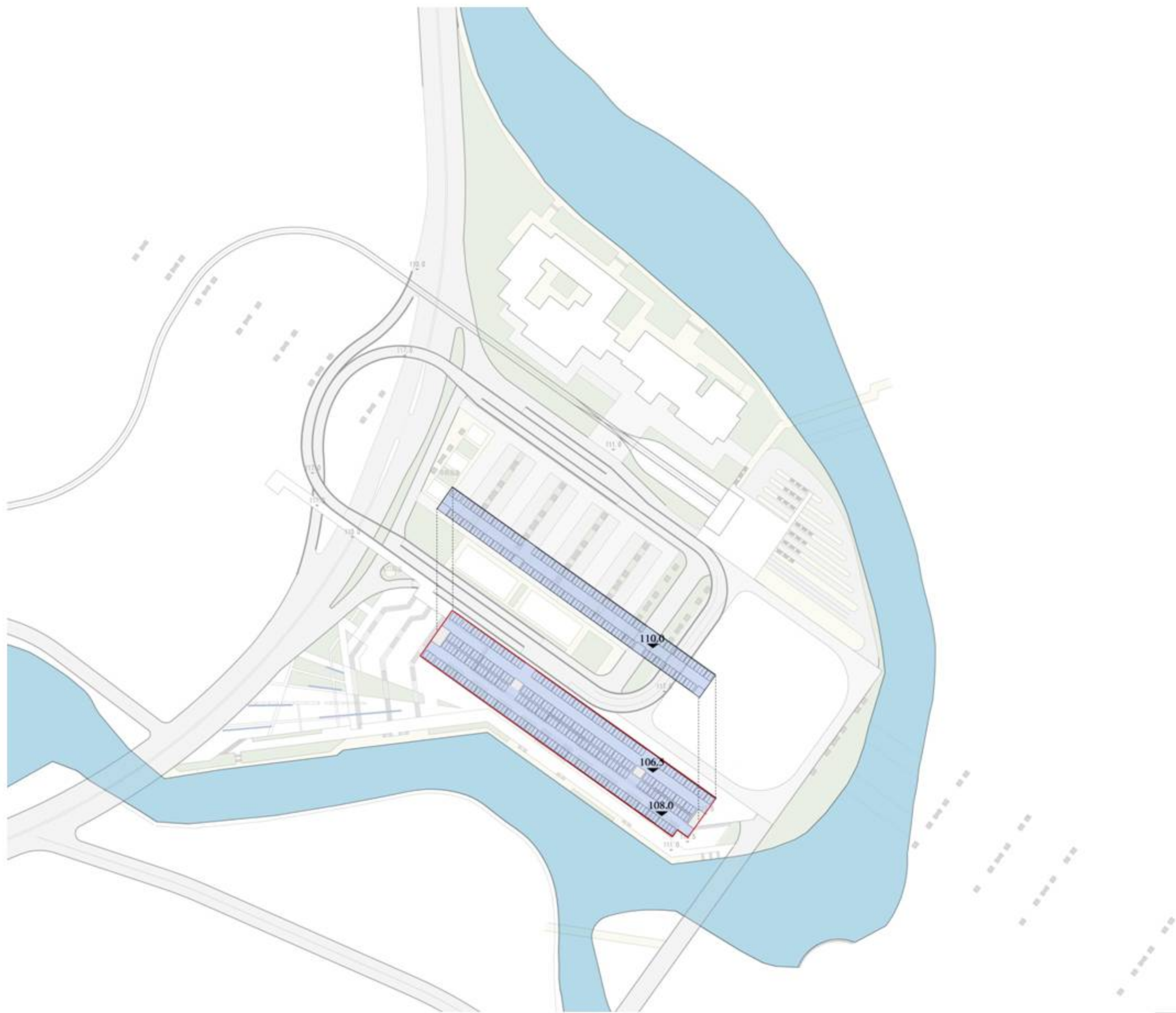


## 2.1 高铁车站及周边区域

### 规划接驳设施布局及规模

#### 地下一层

- 南广场可以通过开发地下空间增加站前区的停车空间。形成层高3.5米左右，北侧3层、南侧2层的错楼板式立体停车楼。南广场地下停车总面积约1.1万方(7400平方米+3700平方米)。
- 南广场停车楼停车总面积约为1.82万方(1.1万方+0.72万方)。加上北侧的地面停车场，站场区域小汽车总停车面积约为3万方，旅游大巴停车面积约为1.1万方。

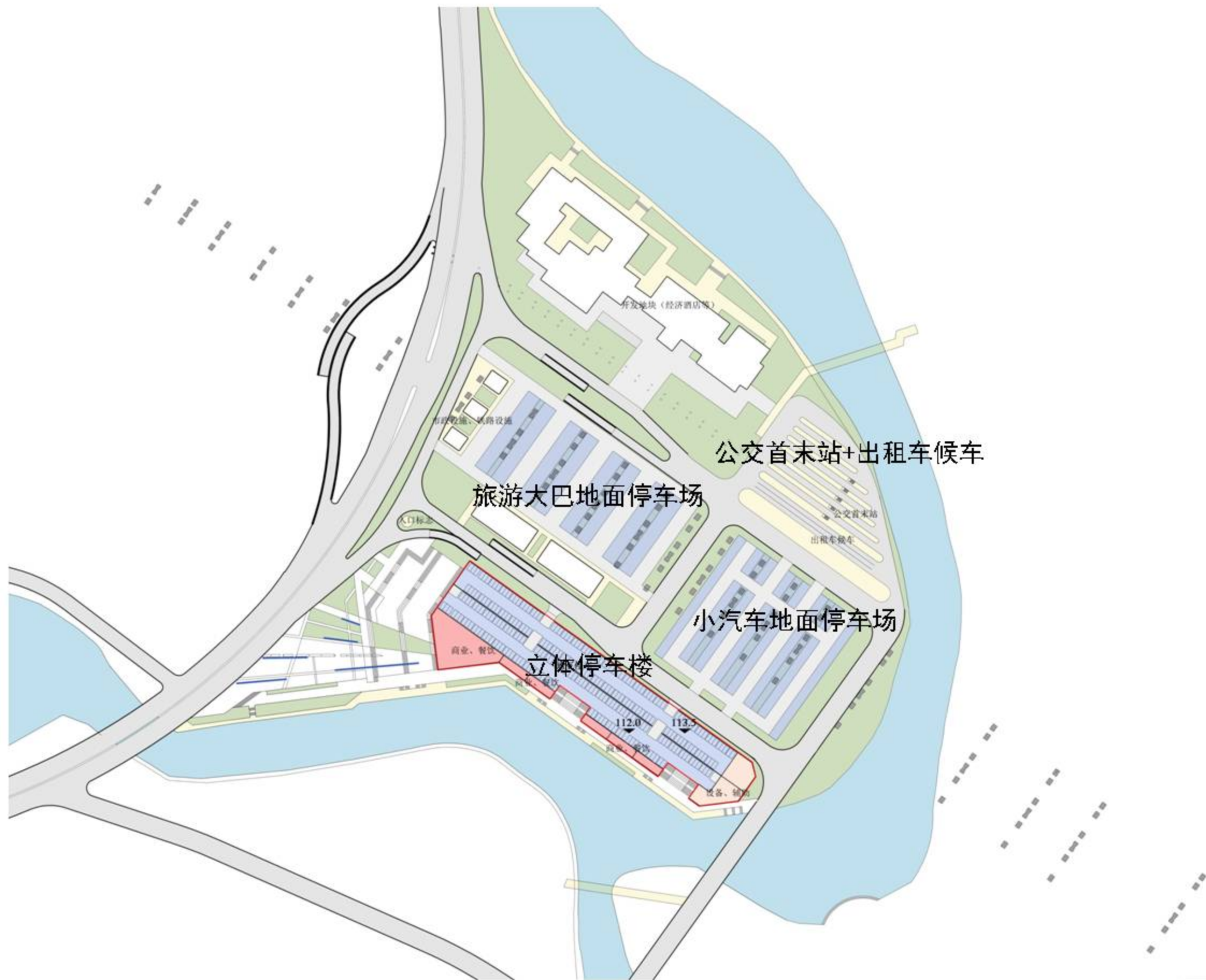


## 2.1 高铁车站及周边区域

### 规划接驳设施布局及规模

#### 一层（地面层）

- 在地面层与铁路线平行设置南北两条单向交通的地面道路，两条道路之间通过西侧的沿302省道的站场内部辅道、中部的道路以及东侧的跨河连接文昌村的道路等三条南北向道路相互衔接，形成地面的逆时针交通循环。
- 南广场停车楼南侧的滨水界面设置商业休闲空间，其它除停车空间外可作为设备等辅助设施用房。一层建筑面积约为0.93万方（其中停车0.72万方）。
- 北广场区主要布置**公交首末站**以及**出租车候车区**等公共交通接驳设施，其位置距离站场最近，换乘便捷。其用地面积约**0.8万方**。
- 地面小汽车停车场布置在站房下的，面积约1.2万方。地面**旅游大巴停车场**布置在站房下西侧，有利于大型车辆的转弯停放等，面积约**1.1万方**。





## 2.1 高铁车站及周边区域

### 规划接驳设施布局及规模

#### 二层（高架送客与站前广场层）

- 二层规划建设高架环路，跨越302省道，同时满足站场进出的功能需求。千岛湖镇方向来车（社会车辆）由地面辅道右转进入站场区，通过上匝道上到南侧二层高架送客。然后由北侧二层高架跨302省道后离开。文昌镇方向来车通过匝道跨302省道上到南侧二层高架送客，然后由下匝道，下到地面道路然后右转离开。
- 进站人流由西侧及南北侧进入站房，然后通过南侧的自动扶梯上到三层的候车大厅。出站客流由二层出站厅向南北侧出站。二层站房面积约6000平方米。
- 南北站前广场与高架道路同高，在二层约117.0米的高度。南广场向西通过人行天桥跨越302省道，向南通过楼梯坡道下到地面及滨水空间。北广场向北通过楼梯下到地面，换乘公交车、出租车，向西衔接高架单轨车站（规划预留）。
- 站前广场上站房的南北东三侧留出消防、VIP车辆等紧急情况下的车辆通道空间，形成围绕站房一圈的疏散界面。

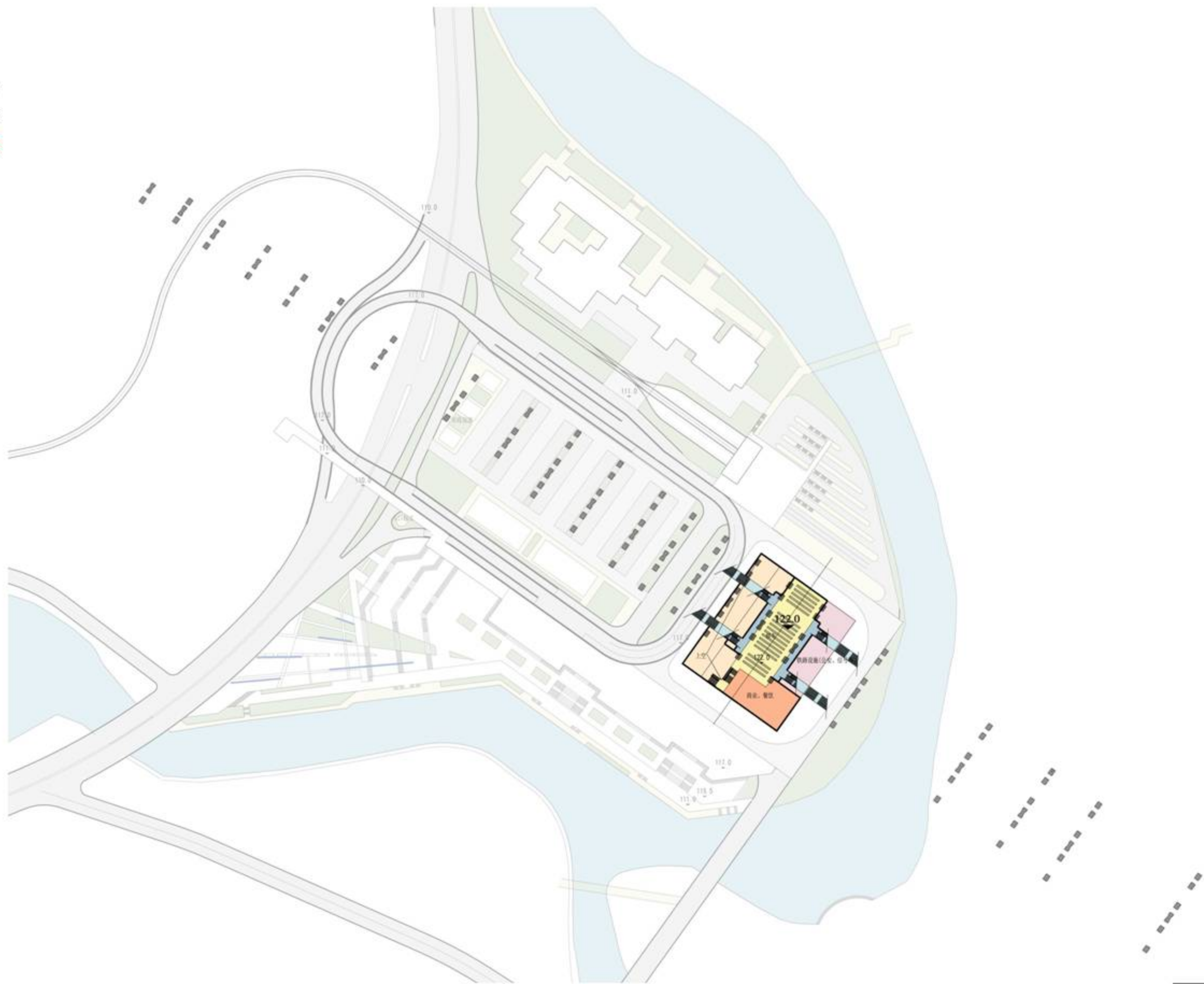


## 2.1 高铁车站及周边区域

### 规划接驳设施布局及规模

#### 三层（铁路候车层）

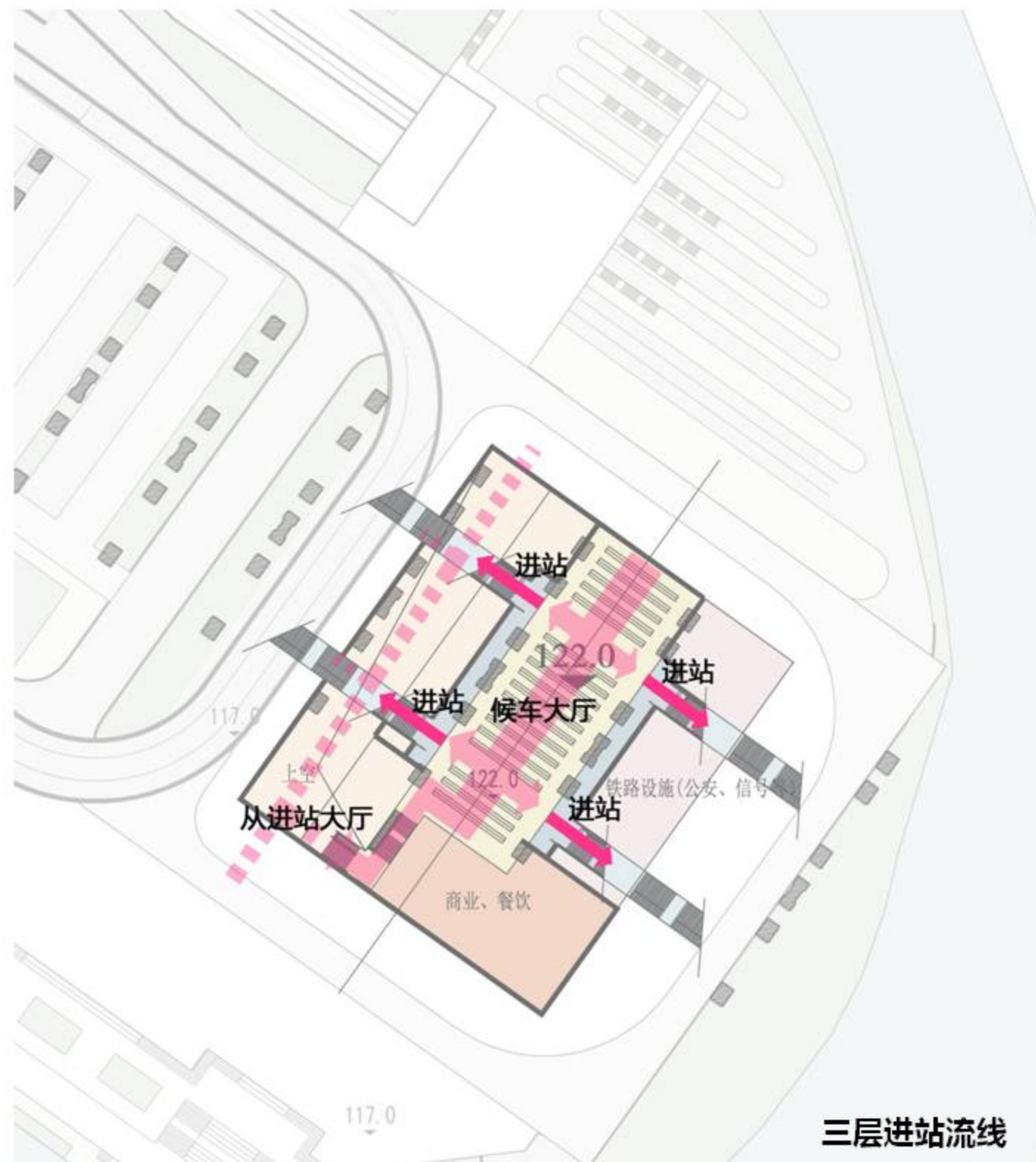
- 由二层经自动扶梯上到三层的旅客在三层候车大厅候车。然后经两侧的自动扶梯上到站台。三层站房建筑面积约3000平方米。站房总建筑面积约9000平方米。



## 2.1 高铁车站及周边区域

### 规划接驳设施布局及规模

#### 进出站流线组织



## 2.1 高铁车站及周边区域

### 规划接驳设施布局及规模

#### 高铁站上下匝道控制指标

##### 接S302省道匝道控制指标：

考虑S302省道设计时速80km/h，匝道设计时速30km/h，转弯半径不小于40米，坡度控制在5%以内，宽度7米。目前一、二层之间净空6米，则坡长不小于120米。车辆通过匝道进入高铁站后速度不得大于10km/h。

##### 高铁站内部匝道控制指标：

小汽车坡道坡度控制在8%以内，单向宽度不小于5米，坡长不小于75米；公交车/大巴车坡道坡度控制在5%以内，单向宽度不小于6米，坡长不小于120米。

设计时速30km/h，坡度控制在5%以内，转弯半径不小于40米，宽度7米，坡长不小于120米。

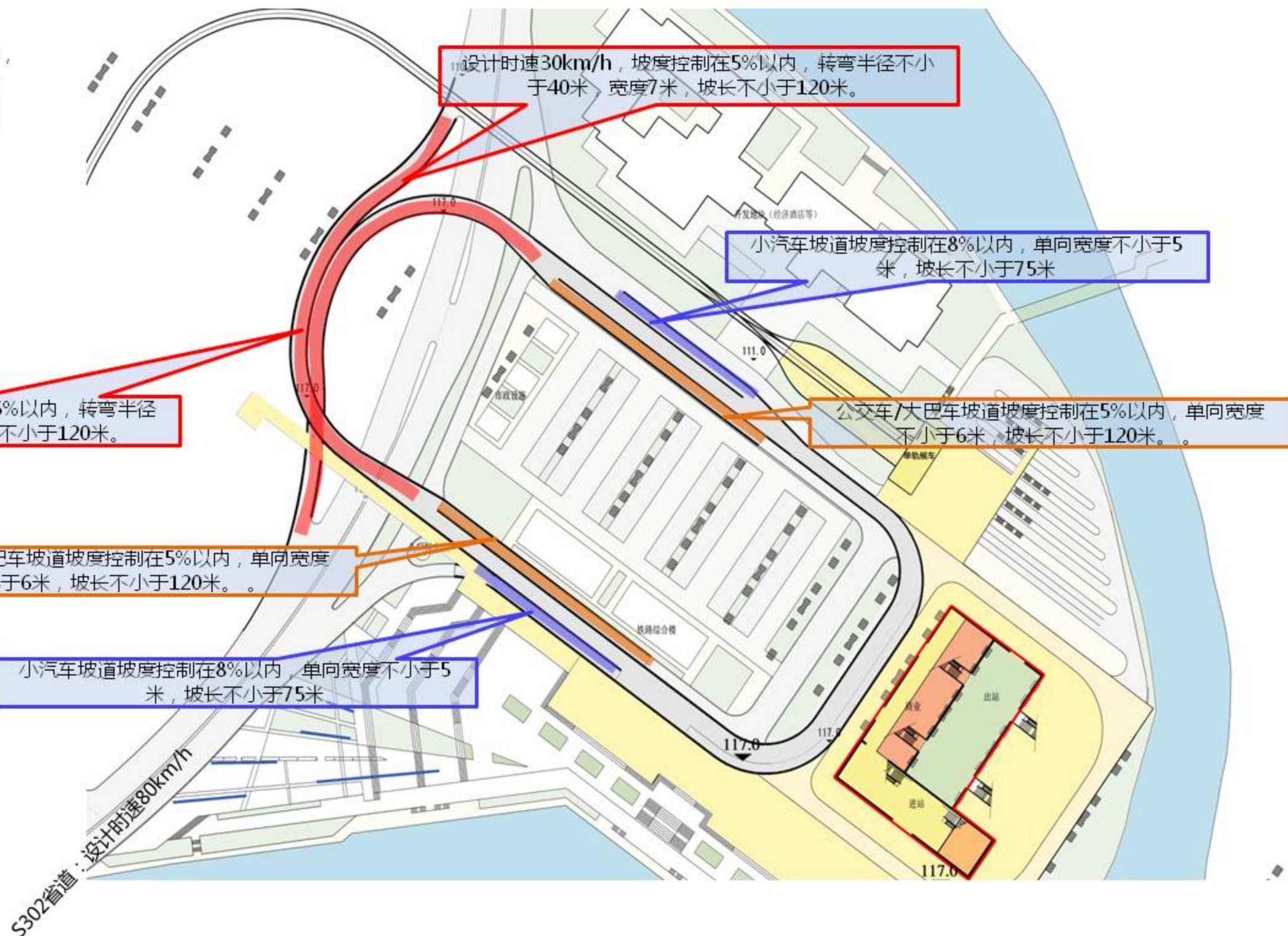
公交车/大巴车坡道坡度控制在5%以内，单向宽度不小于6米，坡长不小于120米。

小汽车坡道坡度控制在8%以内，单向宽度不小于5米，坡长不小于75米

设计时速30km/h，坡度控制在5%以内，转弯半径不小于40米，宽度7米，坡长不小于120米。

小汽车坡道坡度控制在8%以内，单向宽度不小于5米，坡长不小于75米

公交车/大巴车坡道坡度控制在5%以内，单向宽度不小于6米，坡长不小于120米。



## 2.1 高铁车站及周边区域

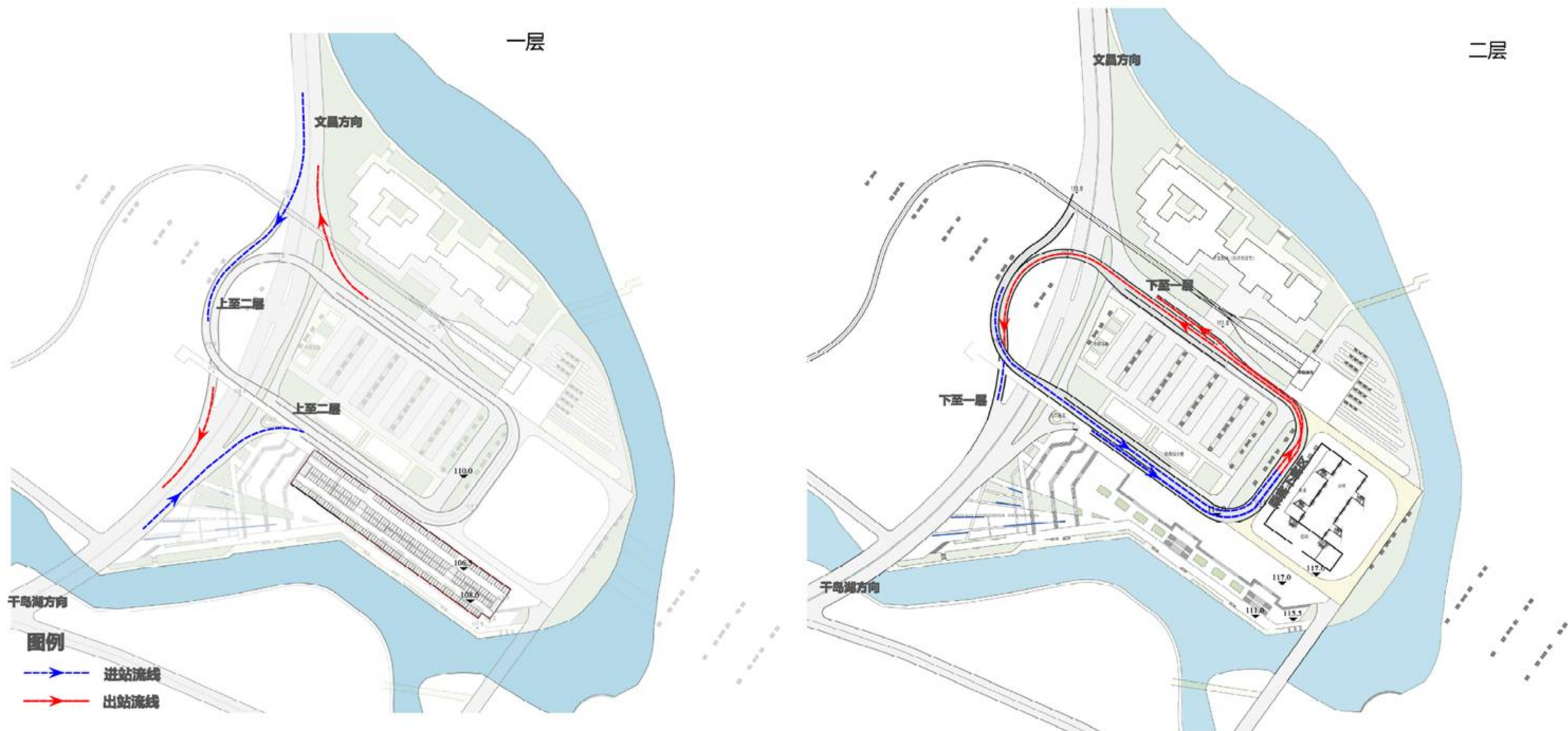
### 规划接驳设施交通组织

#### 交通方案组织

##### 私家车送客流线

由城区方向驶来的私家车通过右转辅道进入高铁站二层，在站房西侧下客区下客后沿高铁站西匝道至S302省道后返回。

由文昌方向驶来的私家车通过西侧匝道进入高铁站二层，在站房西侧下客区下客后下至一层，沿高铁站北侧右转辅道进入S302省道返回。



## 2.1 高铁车站及周边区域

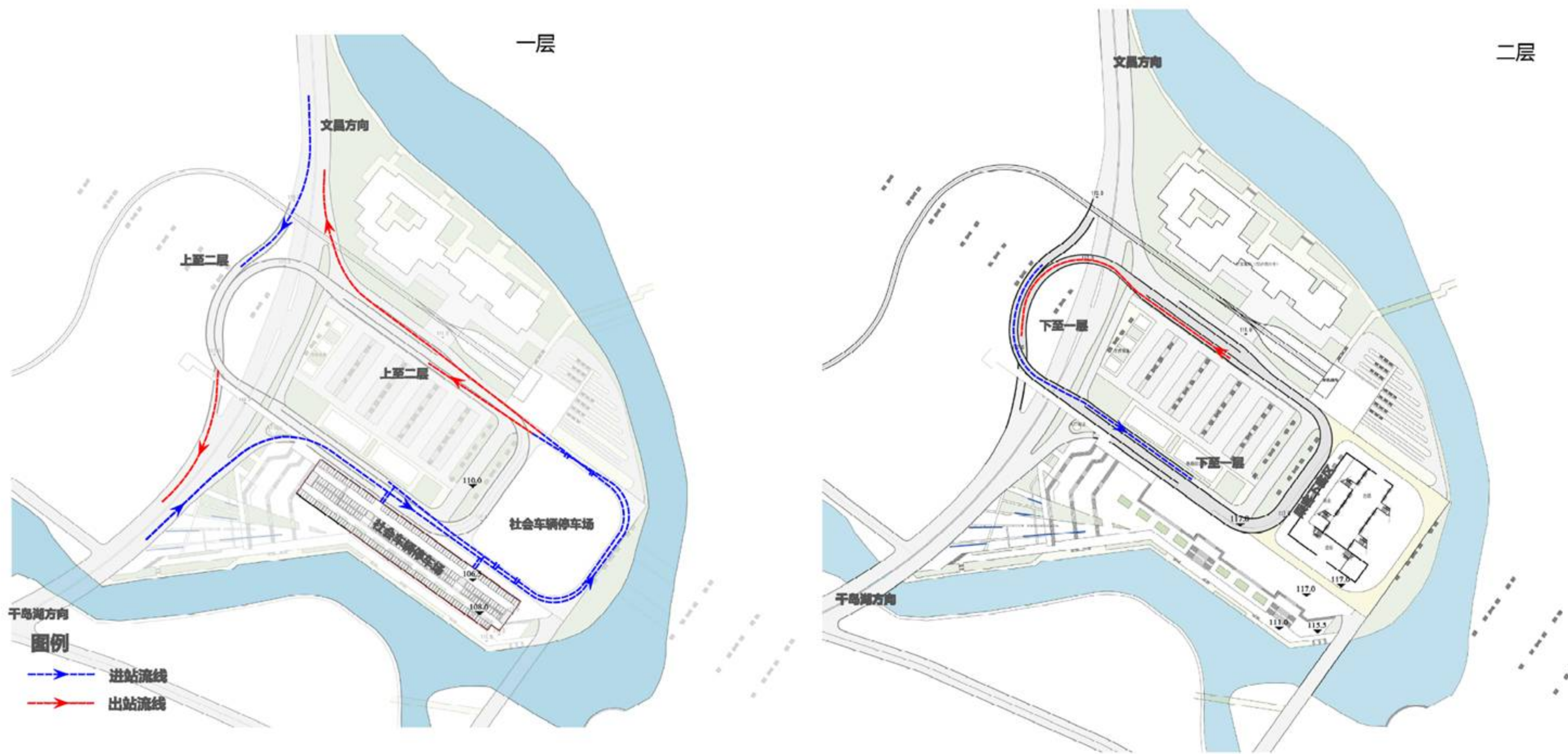
### 规划接驳设施交通组织

#### 交通方案组织

##### 私家车接客流线

由城区方向驶来的私家车通过右转辅道进入高铁站一层，进入社会车辆停车场，接上旅客后经北侧站内匝道上至二层，再通过西侧匝道上S302省道返回。

由文昌方向驶来的私家车通过西侧匝道进入高铁站一层，进入社会车辆停车场，接上旅客后沿高铁站北侧右转辅道进入S302省道返回。



## 2.1 高铁车站及周边区域

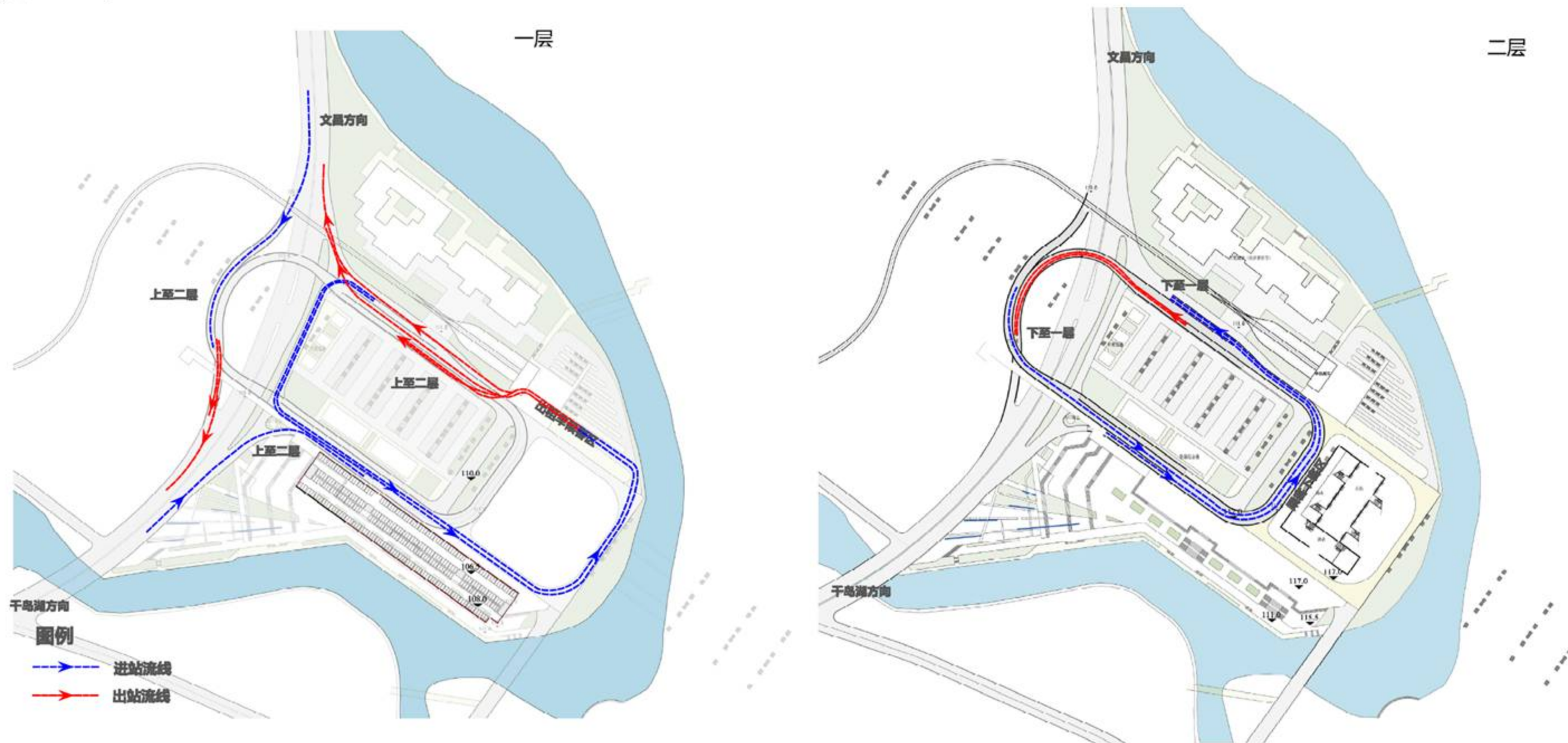
### 规划接驳设施交通组织

#### 交通方案组织

##### 出租车流线

由城区方向驶来的出租车通过右转辅道进入高铁站二层，在站房西侧下客区下客后沿匝道下至一层，沿一层环形道路逆时针行至出租车候客区，接上乘客后可通过西侧匝道去主城区方向亦可通过右转去文昌方向。

由文昌方向驶来的出租车通过西侧匝道进入高铁站二层，在站房西侧下客区下客后沿匝道下至一层，沿一层环形道路逆时针行至出租车候客区，接上乘客后可通过西侧匝道去主城区方向亦可通过右转去文昌方向。



## 2.1 高铁车站及周边区域

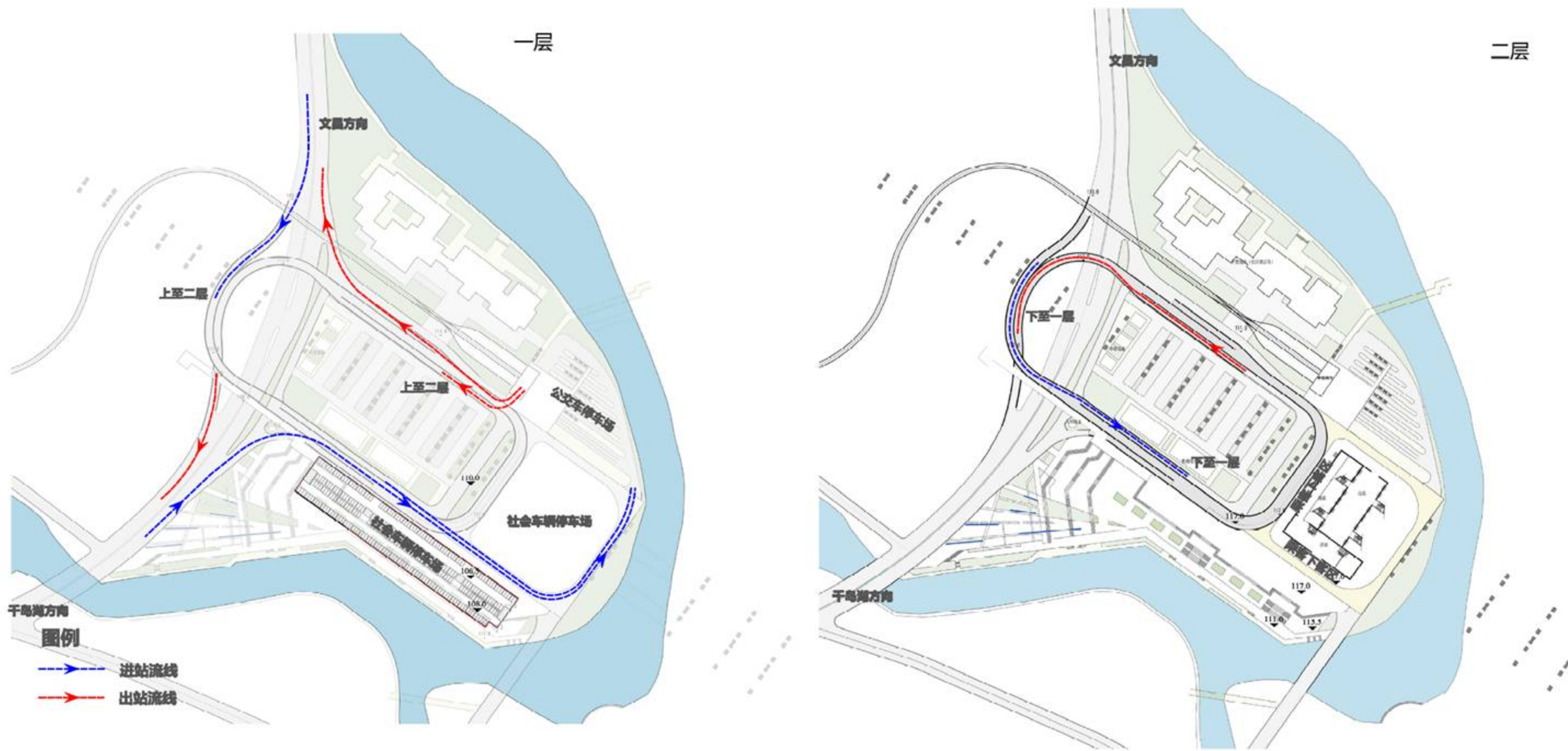
### 规划接驳设施交通组织

#### 交通方案组织

##### 公交车流线

由城区方向驶来的公交车通过右转辅道进入高铁站一层，进入公交停车场停车蓄客，接上旅客后经北侧站内匝道上至二层，再通过西侧匝道上S302省道返回。

由文昌方向驶来的公交车通过西侧匝道进入高铁站一层，进入公交停车场停车蓄客，接上旅客后由高铁站北侧右转辅道进入S302省道返回。





## 2.1 高铁车站及周边区域

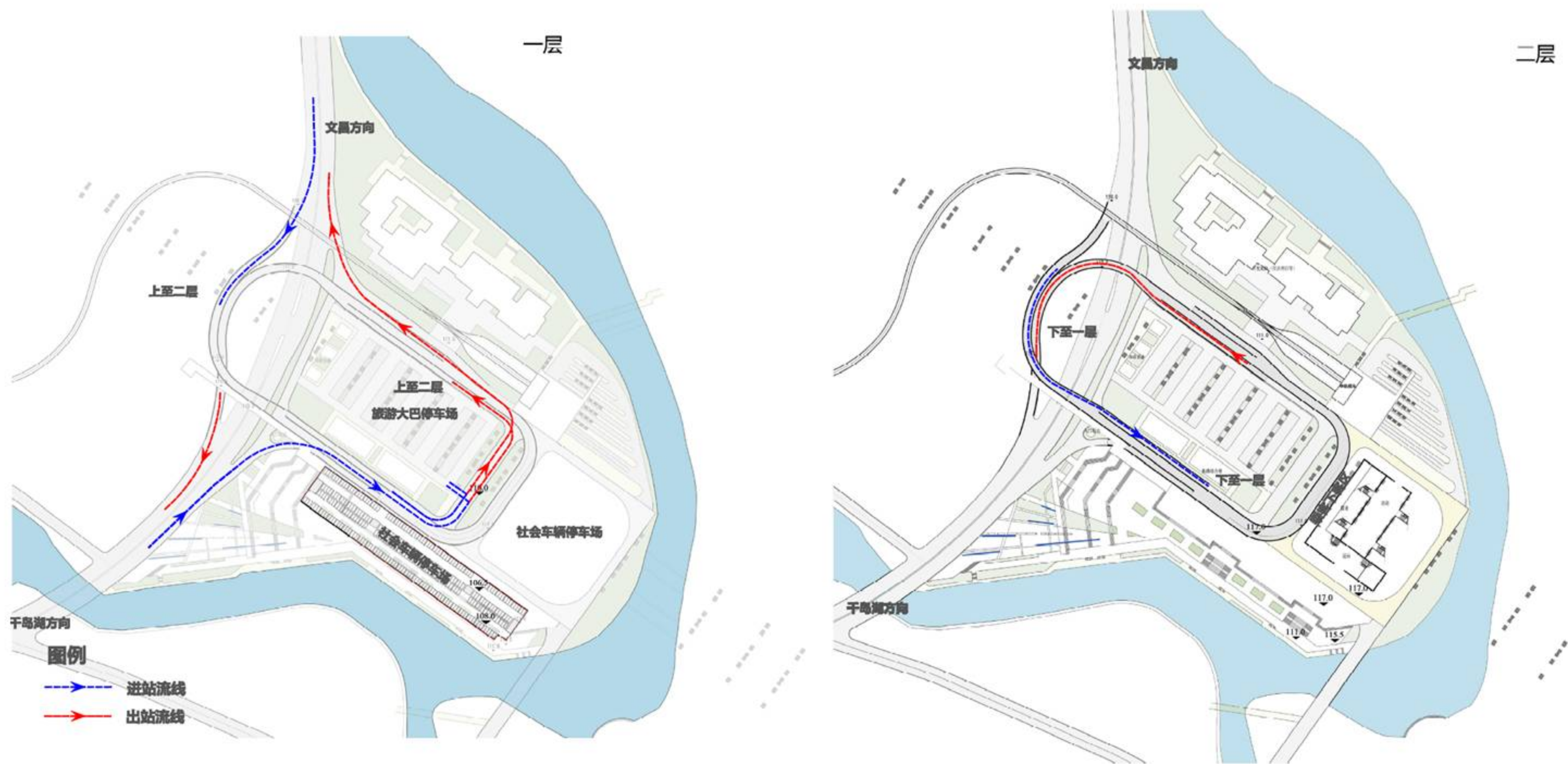
### 规划接驳设施交通组织

#### 交通方案组织

##### 旅游大巴流线

由城区方向驶来的旅游大巴通过右转辅道进入高铁站一层，进入大巴停车场停车蓄客，接上旅客后经北侧站内匝道上至二层，再通过西侧匝道上S302省道返回。

由文昌方向驶来的旅游大巴通过西侧匝道进入高铁站一层，进入大巴停车场停车蓄客，接上旅客后由高铁站北侧右转辅道进入S302省道返回。

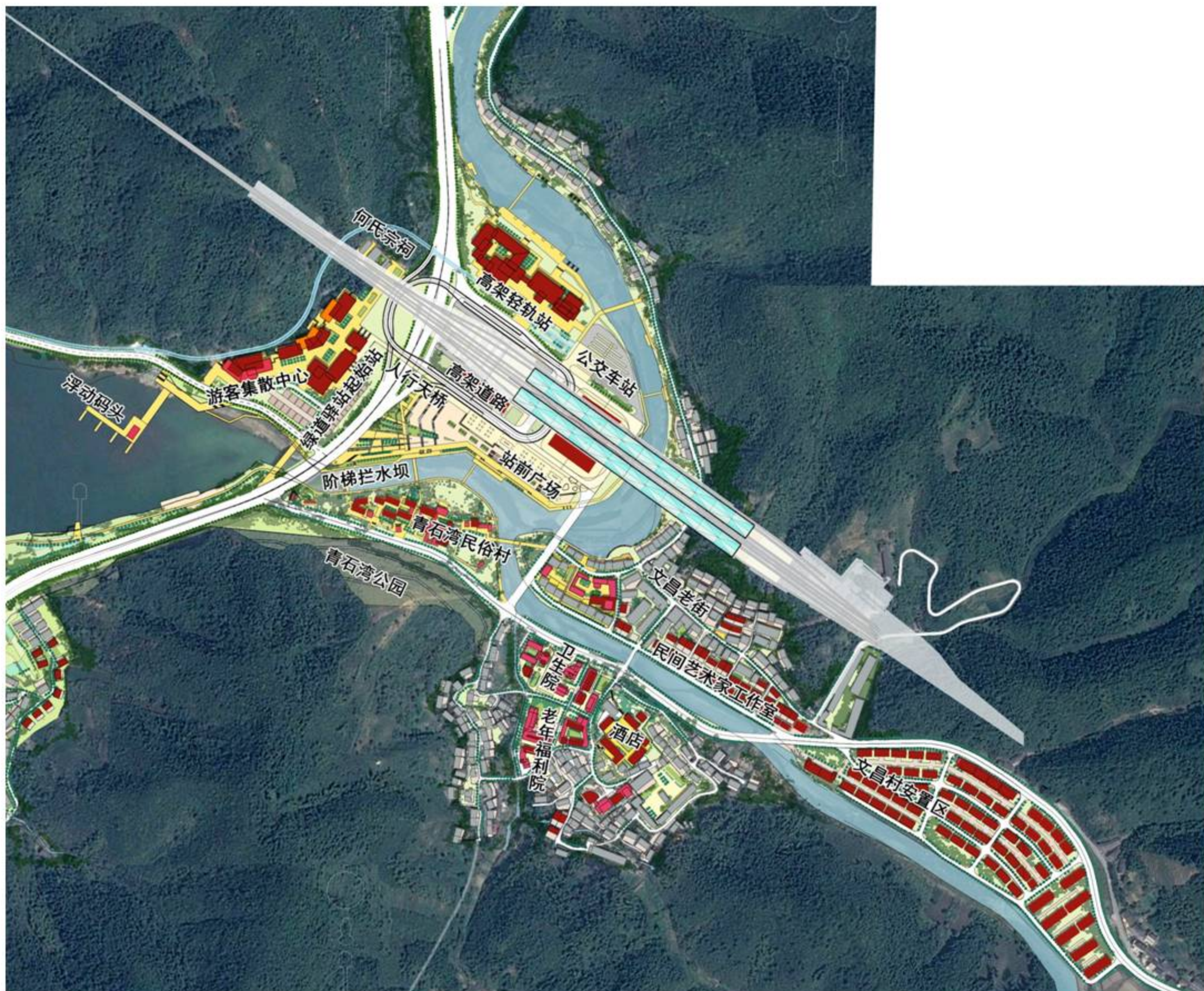


## 2.1 高铁车站及周边区域

### 打造千岛湖站交通综合体

#### 站场周边区块

- 搬迁站场以西302省道西侧的花屋村，以及何氏宗祠南侧的小山体。结合北岸道路的建设，设置丰水期游船停靠，游客上下的水上浮动码头。岸上则布局游客集散中心、绿道驿站起始点等旅游集散、服务功能，并与北侧的何氏宗祠相连，提供游客参观游览的场所。空间上与东侧的站前广场通过人行天桥直接联系，从而与302省道以东的站场区域形成整体。打造以高铁站场为核心，空间跨越302省道两侧，功能上集高铁、轻轨、游船、公交车站、自行车、微公交租赁、旅游大巴以及私家车等各类交通设施于一体的交通综合体。
- 站前广场南侧河道通过阶梯型拦水坝固定水位高度到105米左右，阶梯型拦水坝上设置汀步，联系站前广场与对岸青石湾民俗村开发地块。
- 青石湾南侧山体，结合道路建设以及302省道人行道加宽工程进行适当的削坡，并进行绿化景观修复。在扩大车站与千岛湖之间景观视野的同时打造站前特色石壁景观公园。
- 对车站东侧的文昌村进行更新改造，对第五立面（屋顶）进行统一设计整治。在功能上，增加卫生院、老年福利院等生活服务设施的同时，增加酒店、青年旅社以及民间艺术家工作室等旅游接待与服务功能。



## 2.1 高铁车站及周边区域

### 景观规划

#### 站前广场景观规划布局

##### ■ 规划重点及对策

——站场广场跟水位之间高差大。

对策：竖向分层处理。

——滨水界面的亲水性设计。

对策：滨水设置临水步道及滨水广场，增加亲水体验。并设置汀步坝，控制水位。

##### ■ 景观结构与功能分区

一带三区：

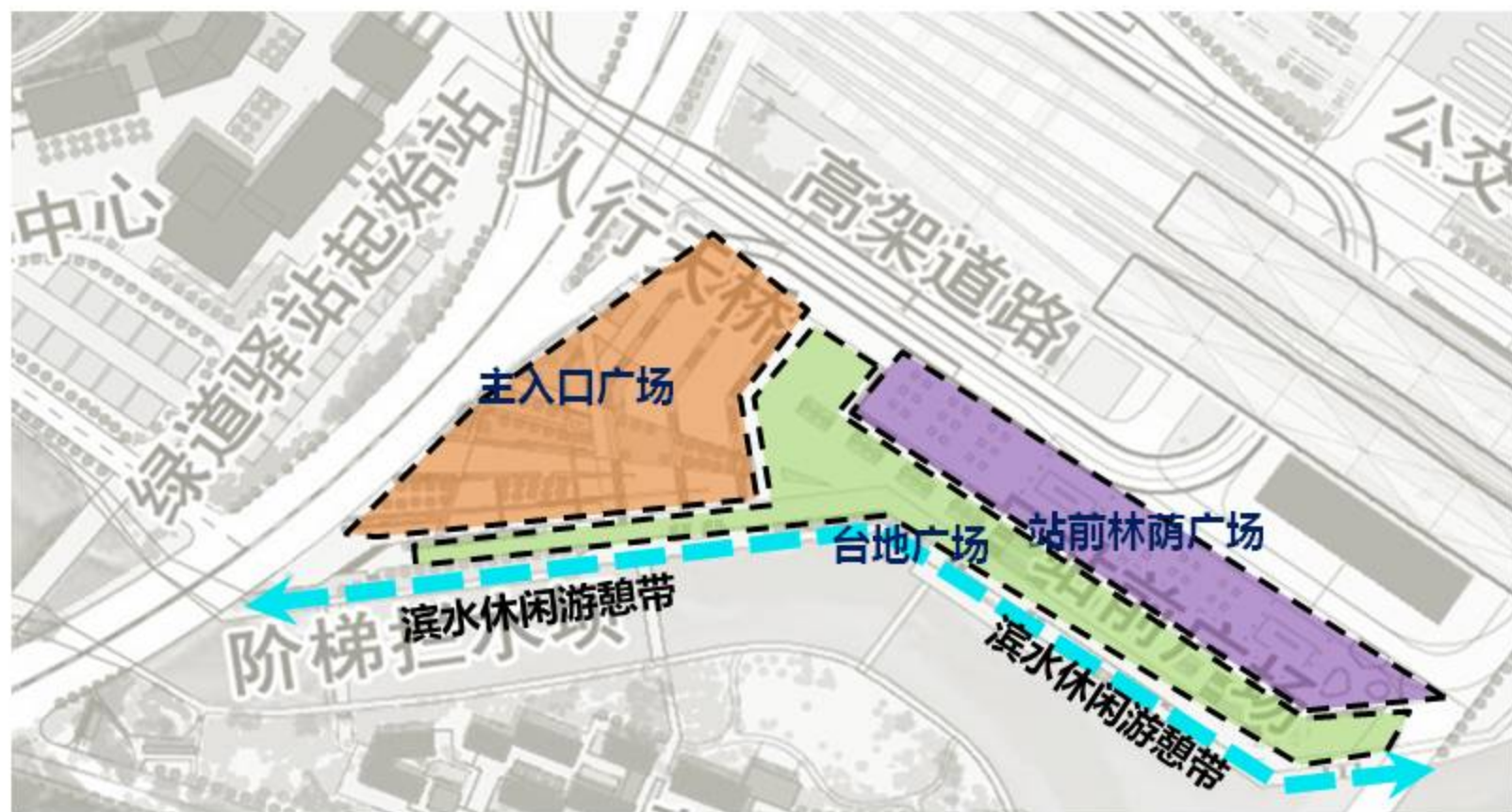
一带：滨水休闲游憩带

三区：

——主入口广场

——台地广场

——站前林荫广场



# 2.1 高铁车站及周边区域

## 景观规划

### 湖湾水头至潭头溪、浪洞源沿岸景观规划

#### ■ 规划重点及对策

——山溪性河流，水位变化大。  
对策：局部设置拦水坝，对水位进行分段控制。

——现状直立块石驳岸高，亲水性不足。  
对策：增设滨水步道、架空栈道及亲水平台，强化亲水体现。

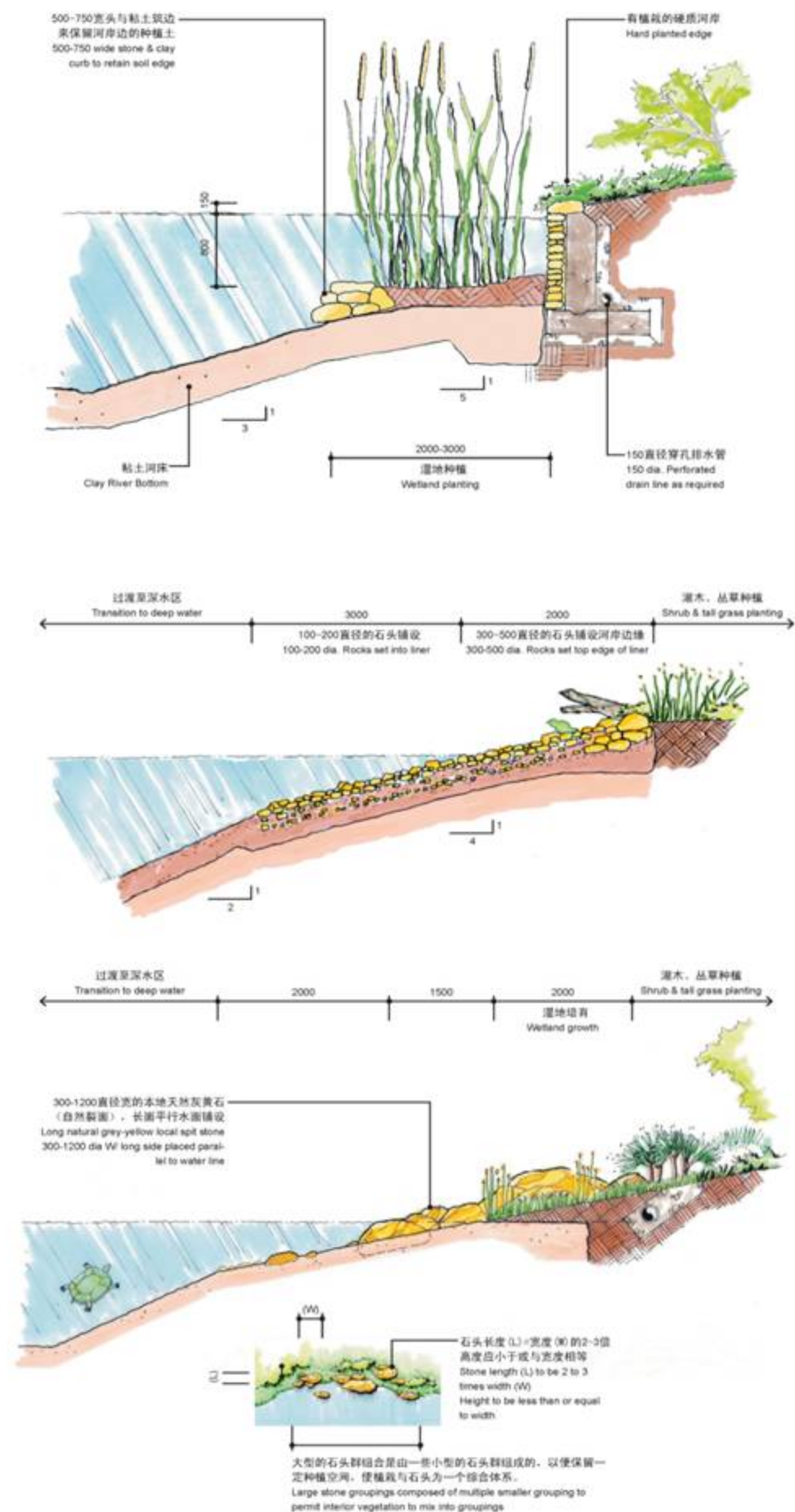
——缺少连续的游步道，人行的可达性差。  
对策：形成连续的滨水步道，强化滨水游憩体验。



#### ■ 驳岸处理

——采用自然式亲水岸滩的驳岸形式，局部利用地段架设亲水平台和栈道。

——已建驳岸处，增加垂直绿化和茅草栽植。



## 2.1 高铁车站及周边区域

### 景观规划

#### ■ 水位控制（拦水坝）

通过设置6处拦水坝，来维持高铁站周边水位，保证亲水效果。

拦水坝形式有：

——滚水坝

——汀步坝

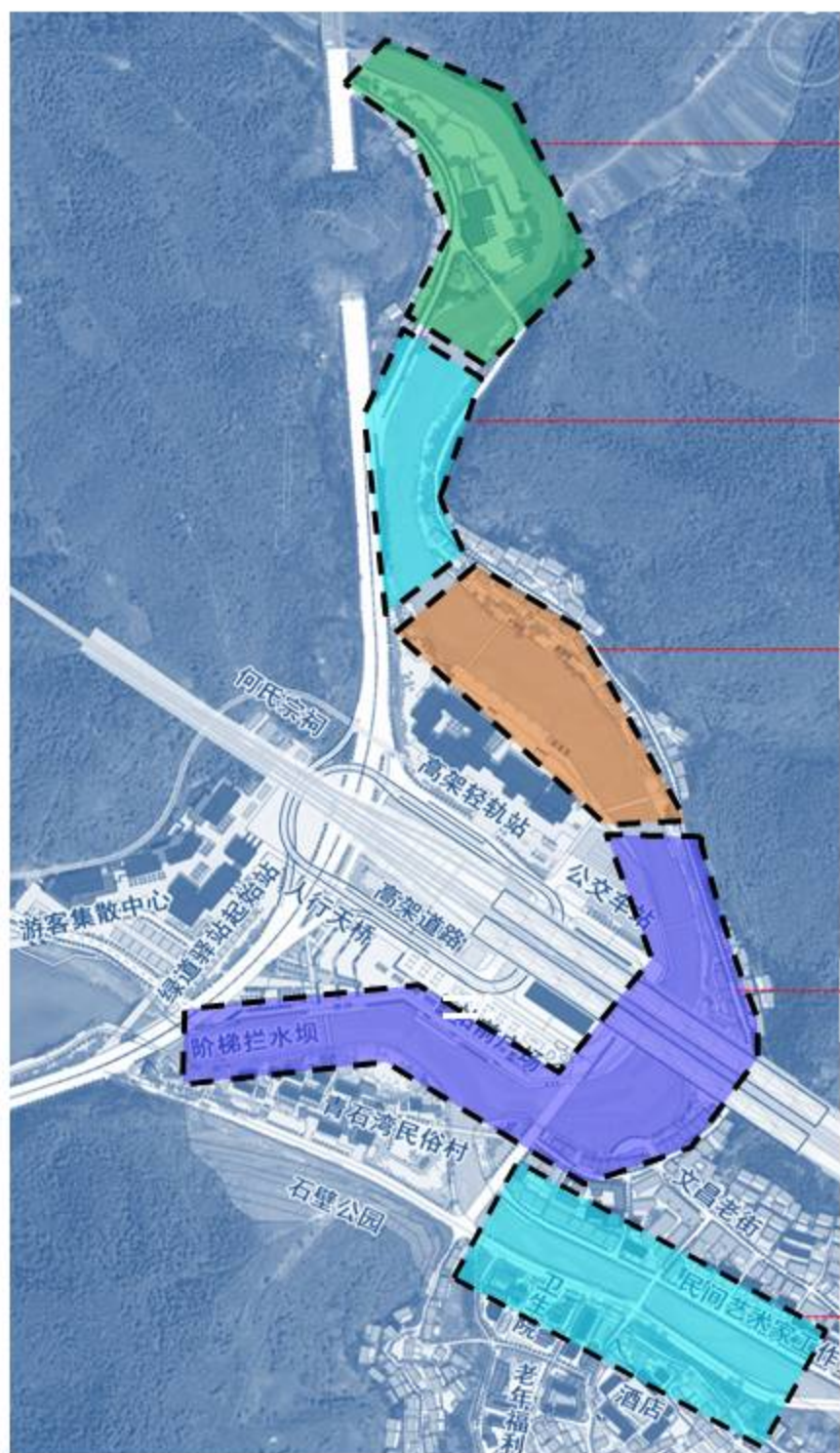


## 2.1 高铁车站及周边区域

### 景观规划

#### ■ 沿线景观分段规划

——生态河流景观——溪流田园景观——埠头人家景观——滨水游憩景观



溪流田园景观

生态河流景观

埠头人家景观

滨水游憩景观

生态河流景观



——溪流田园景观  
溪流两侧腹地宽阔处，结合现状农田，形成以田园风光为主导的沿线景观。



——生态河流景观  
上游以生态恢复为主，强调河道景观的生态性，维持其自然的山溪性河流乱石滩的景观效果，两岸栽植耐水湿植物，如茅草、芦苇等。



——埠头人家景观  
结合现状农居点，改造成服务驿站，临水设置河埠头。



——滨水游憩景观  
局部段增设亲水步道及滨水广场，强化滨水游憩体验，对现状驳坎进行绿化软化处理。跟站前广场连接，形成连续的滨水游步道。



——生态河流景观  
上游以生态恢复为主，强调河道景观的生态性，维持其自然的山溪性河流乱石滩的景观效果，两岸栽植耐水湿植物，如茅草、芦苇等。

## 2.1 高铁车站及周边区域

### 景观规划

#### 青石湾开挖面景观恢复措施

#### 分层台地处理+自然草籽喷播覆绿+云南黄馨垂挂绿化

分层台地平面栽植油菜花+桃花，营造梯田乡村景观

分层台地立面通过喷播护坡处理，营造四季野花景观



油菜花梯田意向



现状山体开挖面



喷播护坡意向



喷播护坡意向



#### ——植物选择

灌木：杜鹃、继木、云实、美丽胡枝子、马棘、紫穗槐等

藤本植物：长春藤、藤本月季、爬墙虎、紫藤、扶芳藤等

草本植物：天堂草、狗牙根、假俭、锦鸡儿、金钟、小冠花等多年生草本

## 2.1 高铁车站及周边区域

### 景观规划

#### 文昌村自建房风格要求

房屋为三层及以下低层建筑，院子的围墙不得高于1.2米。建筑墙面以石灰抹面为主，禁止使用大面积彩色马赛克、釉面砖，瓷砖等装饰材料。入户门门套，窗套、墙面与建筑踢脚及墙裙等可使用青砖、石材、水泥砂浆等装饰；建筑栏杆、窗栅格等局部构件建议使用木料或仿木工艺制作，铝合金门窗采用深灰色型材白玻；屋顶以坡屋面为主，使用黑灰色瓦为主基调。



铺地与文化符号



条石步道



卵石步道



石砌台阶



条石台阶

#### 文昌村村庄改造意向

- 提升村庄景观环境，突出田园风光。
- 整治建筑立面（包括第五立面），统一村庄风貌。
- 打造特色旅游村，发展农家乐旅游。





## 2.1 高铁车站及周边区域



## 2.1 高铁车站及周边区域



## 2.1 高铁车站及周边区域



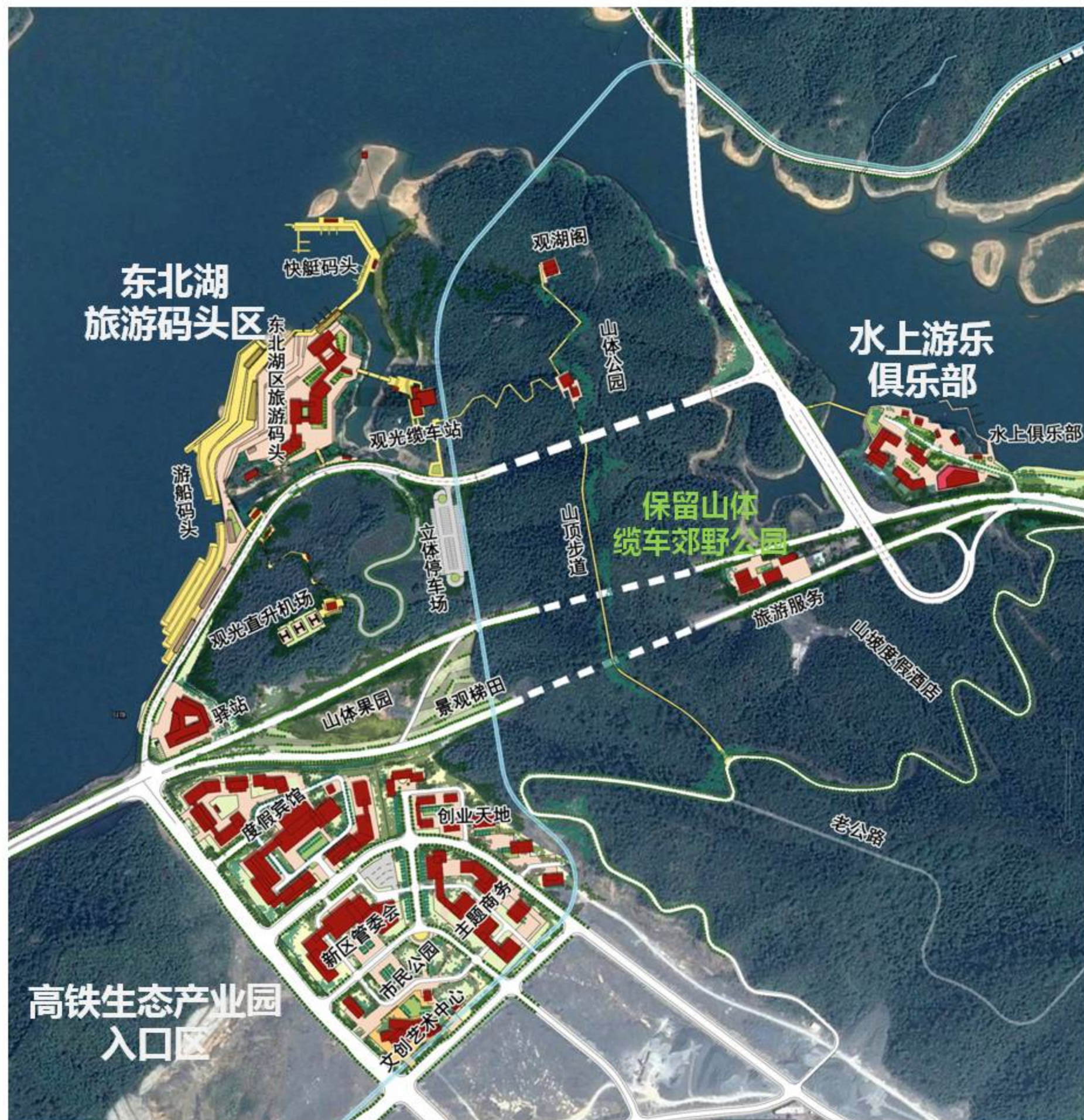
## 2.2 旅游码头及高铁生态产业园入口区域

### 东北湖区旅游码头区选址

- 规划在九龙山隧道西北侧水深条件较好的区域选址设置东北湖区的旅游码头。打造东北湖区水上旅游交通枢纽和旅游服务支点。（在丰水期，水深条件较好的情况下，游船及快艇也可以进入文屏湾，在高铁站西侧浮动码头上客）
- 依托旅游码头的建设带动南侧高铁生态产业园入口区、东侧九龙山隧道入口处等周边区域的开发建设。

东北湖旅游码头及周边区域主要由四大部分内容组成：

- 东北湖旅游码头区
- 高铁生态产业园入口区
- 水上游乐俱乐部
- 保留山体/缆车郊野公园



## 2.2 旅游码头及高铁生态产业园入口区域

### 旅游码头区布局

#### (1) 布局方式：

规划依据自然地形，将东北码头的核心功能布置在外侧主岛上，集中式布局，把售票、检票、候船等多样功能集中在一个建筑内，主体建筑直接邻水设置。

入口集散广场和地面/地下停车分别位于码头岛的南侧和东侧，并且通过步行桥各自联系。

码头主体建筑可以按发展时序分期分批建设。

#### (2) 流线组织：

码头主体建筑南侧为码头区的主入口和集散广场，售票、候船和检票在主体建筑室内完成，直接通往南侧的游船码头和北侧的游艇码头。

#### (3) 商业服务：

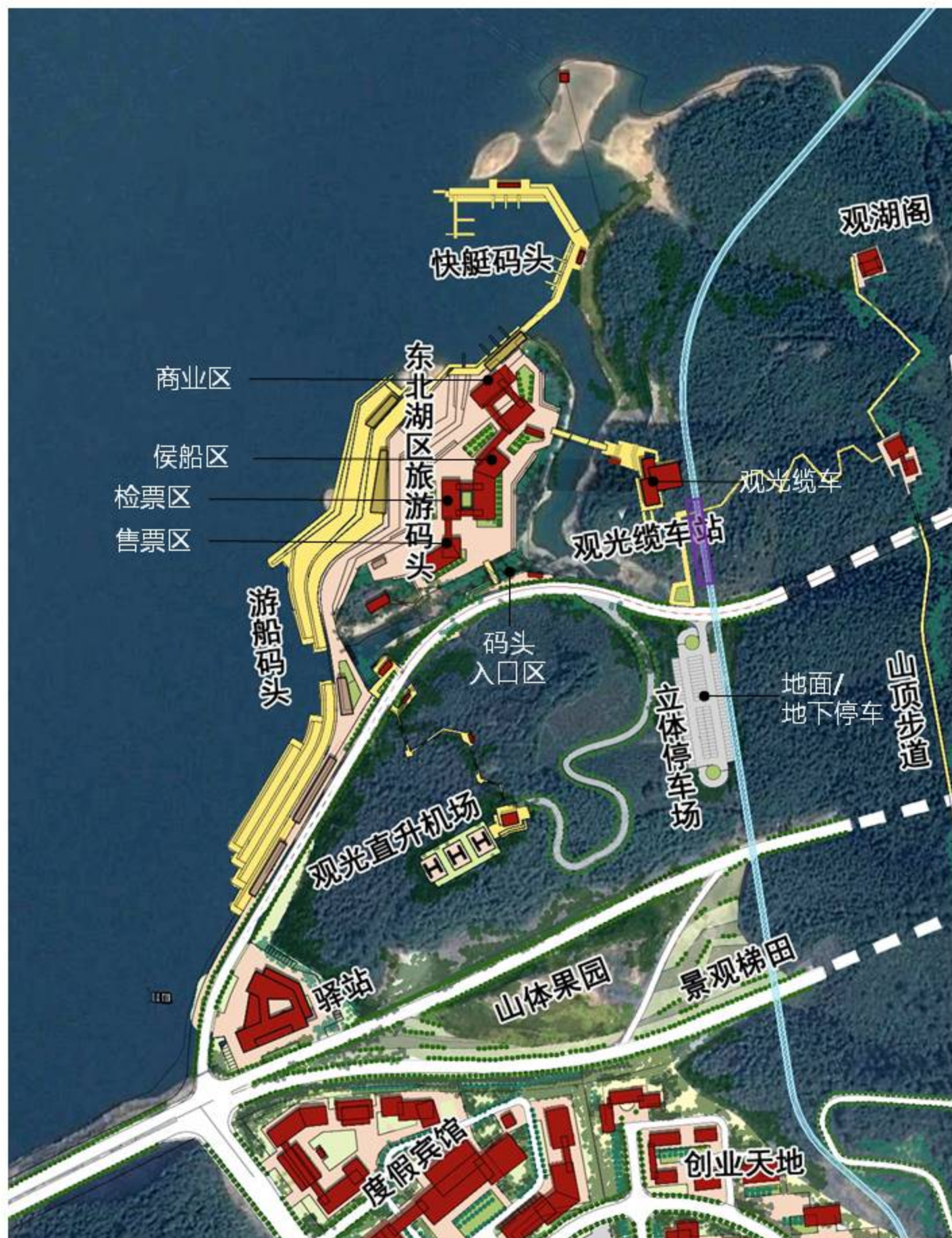
商业服务主要布置在主体建筑北端和建筑二层。

#### (4) 交通组织：

- 规划一条接文昌生态工业园的道路（标高110-120m），远期穿九龙山以隧道形成与省道302直接联系；
- 停车布局以地面地下停车相结合的方式，配置地面停车120个（其中大巴车位20个），地下停车200个；
- 在东北湖旅游码头东侧，道路与山体之间规划单轨火车与高铁站相连，并在码头设有一站；
- 在保留山体中规划有旅游缆车和直升机停机坪；

#### (5) 建设规模

东北湖区旅游码头的主体建筑的规模约为2500方，游船码头的岸线长度约为450米，游艇码头的岸线长度约为280米；（千岛湖中心湖区旅游码头约5000方，东南湖区旅游码头约3000方）



## 2.2 旅游码头及高铁生态产业园入口区域



## 2.2 旅游码头及高铁生态产业园入口区域

### 高铁生态产业园入口区

- 高铁生态产业园入口区在原有文昌文创产业园用地基础上，进行用地功能的升级置换，规划建议将新区管委会置于其中，并且规划创业天地、主题商务街区、文创艺术中心围绕中央市民活动公园布局。
- 入口区与北侧旅游码头联动发展，并且规划旅游驿站。
- 在整体空间设计上沿入口到园区大道通过3层12米、6层24米与10层32米三个高度进行层级设置，沿山体的创智天地用地建筑高度根据山体走势在32米至50米之间高低错落流线型布置。

- 1、新区管委会
- 2、度假宾馆
- 3、创业天地
- 4、主题商务街区
- 5、市民公园
- 6、文创艺术中心
- 7、旅游驿站
- 8、山间老路
- 9、单轨电车



## 2.2 旅游码头及高铁生态产业园入口区域





## 2.2 旅游码头及高铁生态产业园入口区域

### 水上游乐俱乐部/缆车郊野公园

- 九龙隧道以东，利用现状企业用地以及已有便道周边零星的可开发用地，形成水上游乐俱乐部和多处特色山坡酒店及旅游商业服务用地；
- 中部保留自然山体设置步道形成郊野公园，并设置观景亭台等；
- 滨湖区域利用滨水栈道形成南岸滨水绿道，与旅游码头、文屏村景田串联在一起。



## 2.3 文屏湾沿线

### 文屏村及规划景田

- 拆除文屏村302省道北侧的农居形成景田，局部进行青年旅社、特色餐饮和古村街市的开发并以绿道为串联布置少量建筑；
- 302省道北侧原有农居大部分安置到省道南侧相对低缓的山坡地上（约30户），其它与花屋村一起安置到花屋支路以北集中安置区。文屏村围绕景中村的理念进行村庄整治。

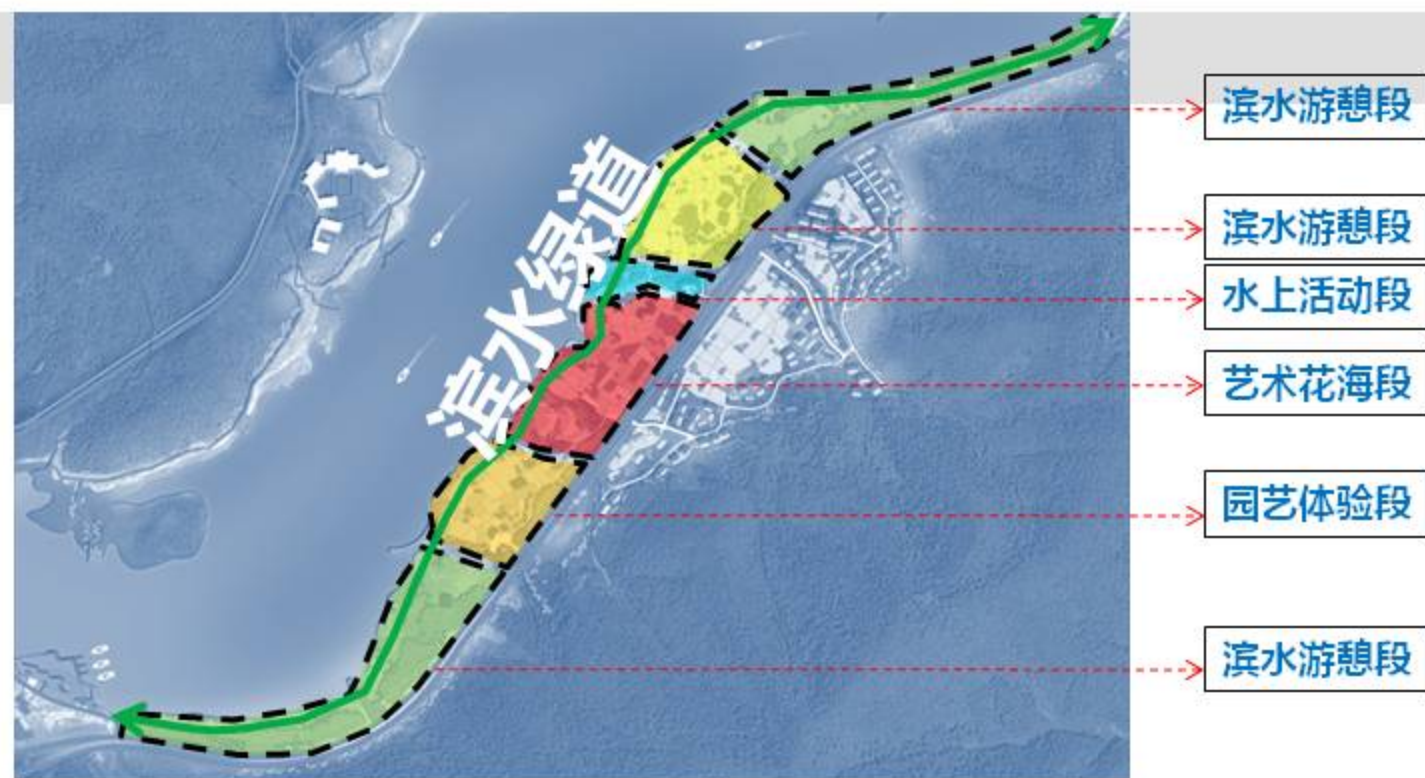


- |          |          |
|----------|----------|
| 1 山地度假养生 | 9 田园茶舍   |
| 2 桃花坞    | 10 水上活动区 |
| 3 山林木栈道  | 11 服务驿站  |
| 4 亲水平台   | 12 园艺体验园 |
| 5 古村街市   | 13 摄影工作室 |
| 6 游船码头   | 14 观景台   |
| 7 景田     | 15 滨水绿道  |
| 8 艺术花海   |          |

## 2.3 文屏湾沿线

### 景田

总体布局：滨水游憩段、古村田园段、艺术花海段、园艺体验段、水上活动段



## 2.3 文屏湾沿线

### 景田

总体布局：滨水游憩段、古村田园段、艺术花海段、园艺体验段、水上活动段



滨水游憩段

古村田园段

水上活动段

滨水游憩段

滨水游憩段：北段跟南段用地狭窄地段，完善滨水绿道建设，并布置观景平台，突出亲水体验。



古村田园段：利用现状农田，保留部分农居，改造为旅游接待设施。



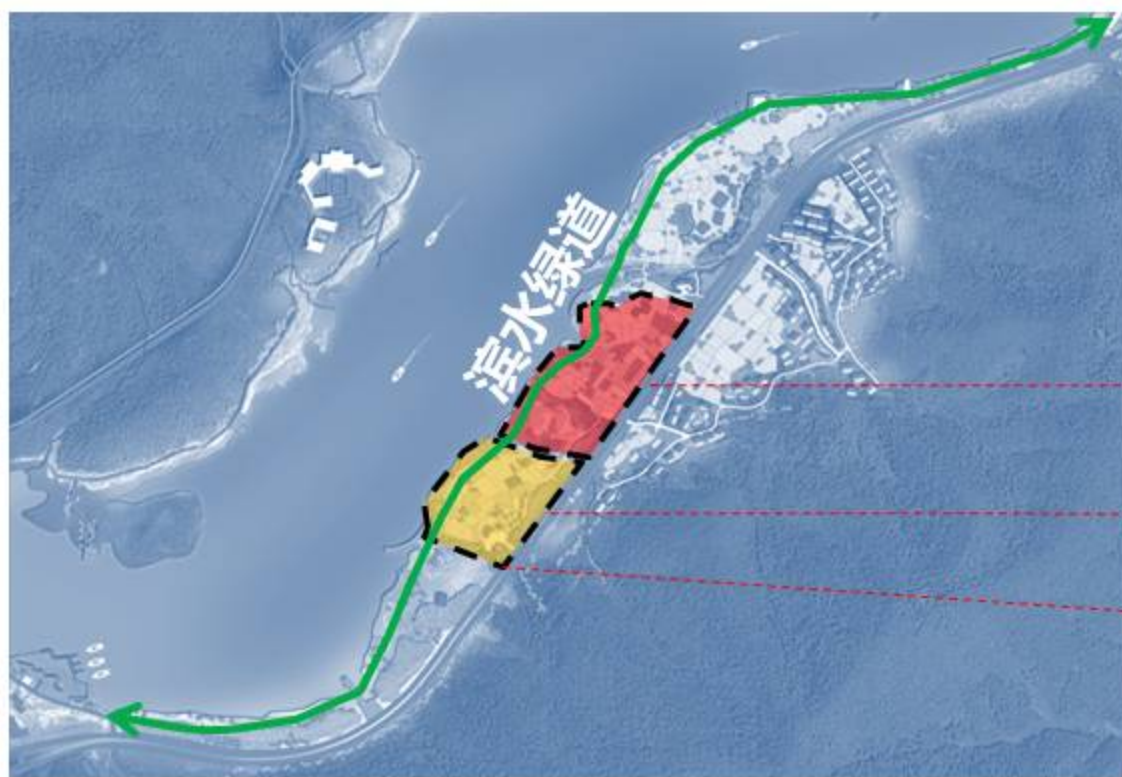
水上活动段：规划设置水塘、开展摸鱼摸虾、垂钓等活动。



## 2.3 文屏湾沿线

### 景田

总体布局：滨水游憩段、古村田园段、艺术花海段、园艺体验段、水上活动段



艺术花海段

园艺体验段

服务驿站

**艺术花海段**：利用现状田园肌理，种植大片多年生草花，营造花海，并规划摄影基地及创意工作室，开展摄影及写生。



**园艺体验段**：栽植四季果蔬，提供一处采摘、农事体验的场所。



服务驿站



## 2.3 文屏湾沿线

### 颐养度假村及花屋村安置区

- 在北岸寻找坡度较缓的用地进行以休闲度假为主题的颐养度假村开发建设，形成三片低密低强的旅游度假设施开发。平坦地势布置主题酒店，缓坡布置独立式客房，滨水地块可建设游艇俱乐部。
- 花屋村尊重村民安置意愿，集中安置于花屋支路北侧的山坳（共约68户），利用铁路建设土石方适当填高地形，形成140~130的数个台地。布局采用双拼朝南户型（140平方米与160平方米或110平方米双拼）。



## 2.3 文屏湾沿线

### 北岸

- 充分利用现状山地资源，结合滨水特征，规划形成以山地度假养生、山林观光游憩为特色的山地公园景观区。
- 主导功能：山林观光、森林氧吧、架空栈道与观景平台、度假养生、特色植物景观。



——花屋支路  
——山地度假养生  
利用现状山林谷地，低密度开发度假养生项目，强调建筑与环境的融合。

——观光栈道及观景平台



## 2.3 文屏湾沿线

北岸



——桃花坞  
利用现状山坞，栽植大片桃花和油菜花，打造特色植物景观。

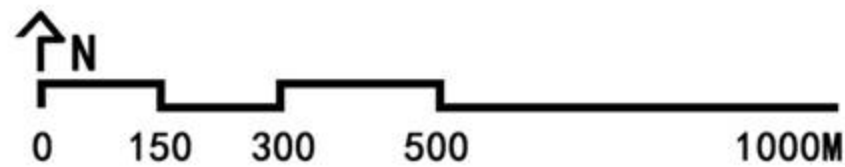
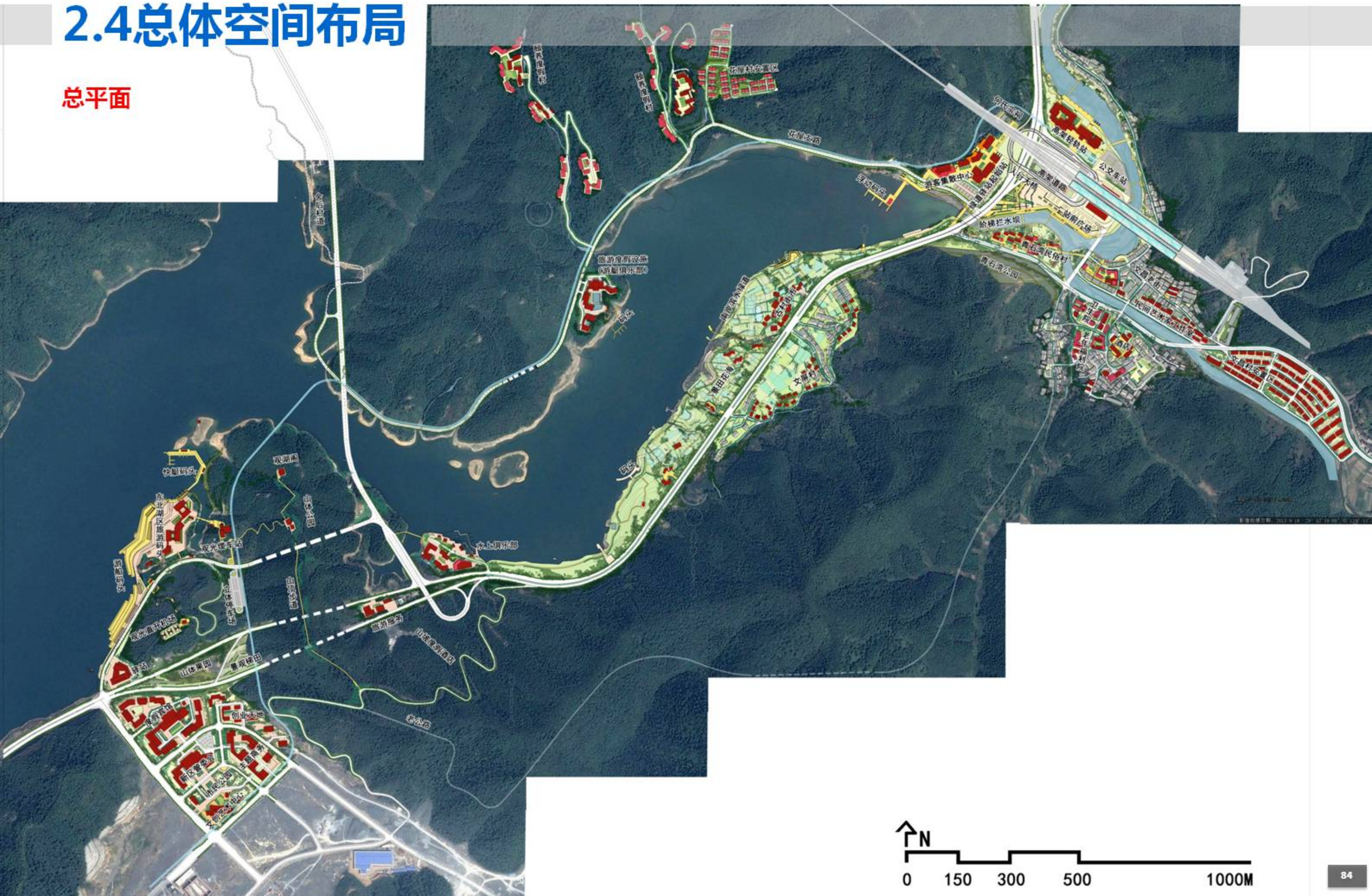


——秋色山林  
通过林相改造，栽植色叶树种（枫香、无患子、三角枫、金钱松），打造秋色叶特色植物景观。



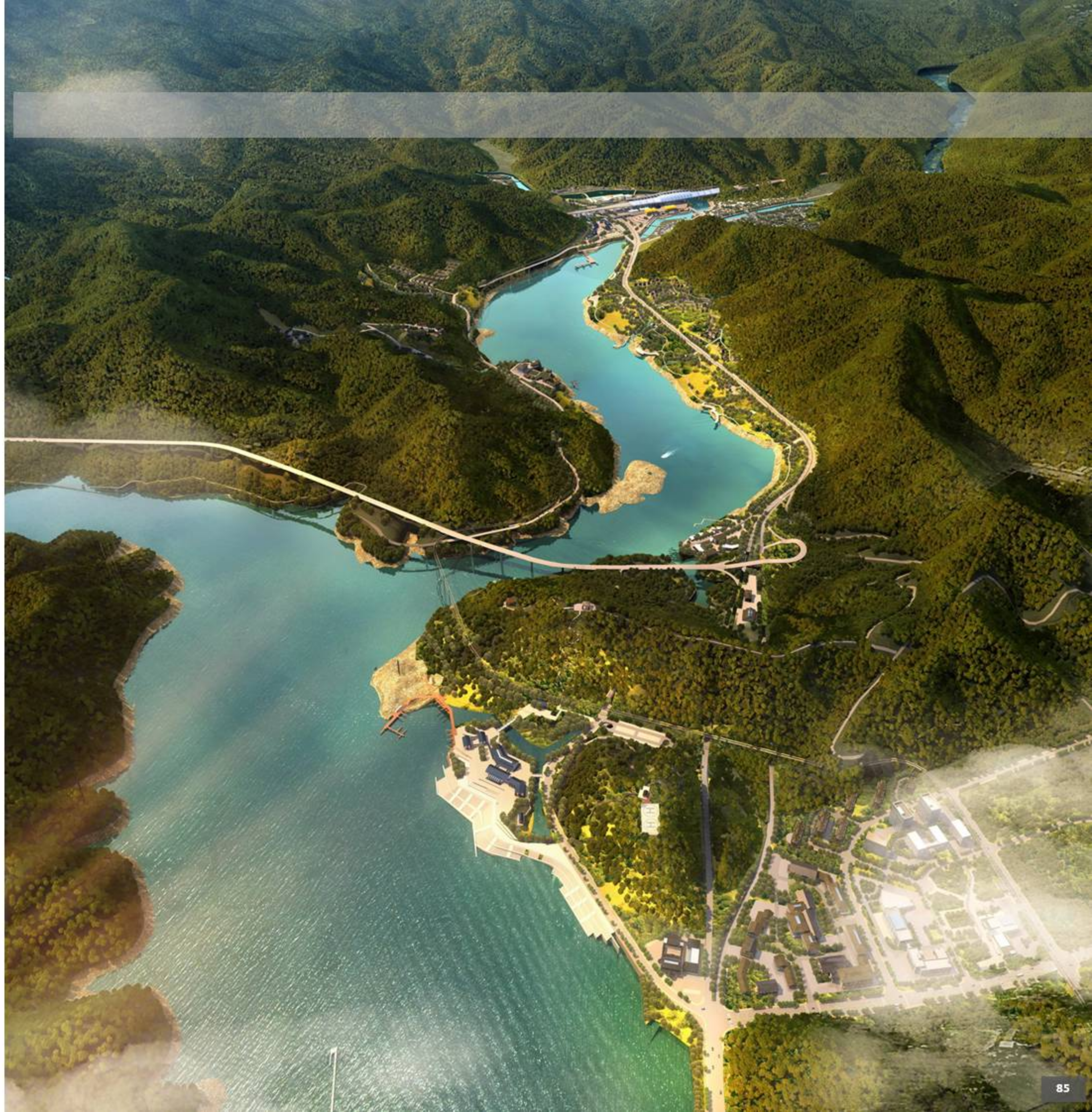
## 2.4 总体空间布局

### 总平面



## 2.4 总体空间布局

总体鸟瞰



## 2.5 总体景观格局

高铁小镇总体形成围绕高铁站和旅游码头两个景观核心的三段式总体景观格局，并且通过单轨电车、水上线路、省道、观光缆车等多种体验方式来多角度的体验高铁小镇多样化的景观魅力。

- 旅游码头景观段：主要包括旅游码头和高铁生态产业园两个景观板块，中部郊野公园、直升机停机坪、跨湖桥中设有重点景观视点；
- 景中村景观段：主要包括文屏景中村和养生度假村两个景观板块，是高铁小镇山、水、田、村景观格局最佳的体验段落；
- 高铁站周边景观段：主要包括高铁站站前广场和文昌老街景观板块，是高铁站的第一景观界面；



## 2.6 工程规划

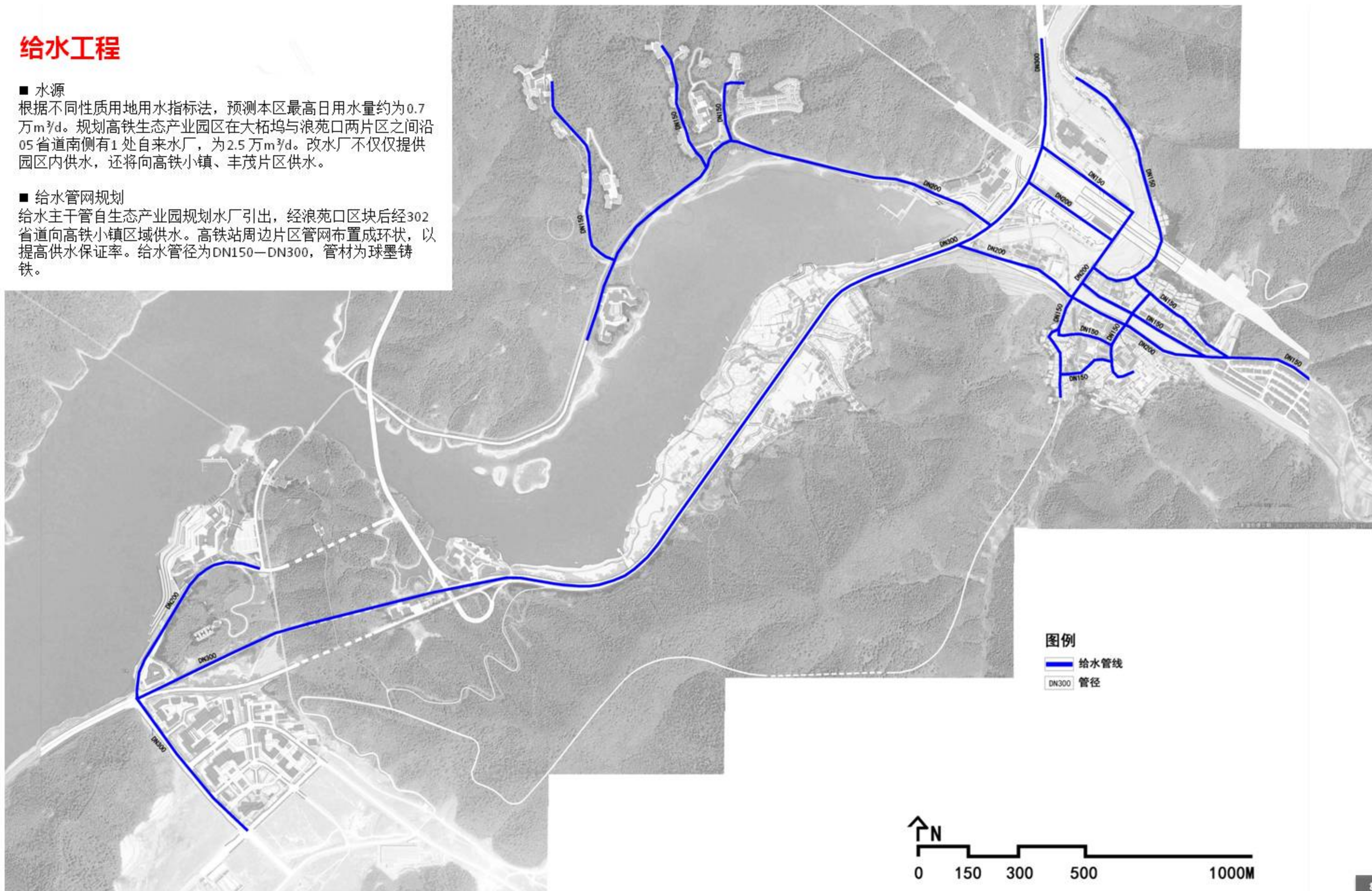
### 给水工程

#### ■ 水源

根据不同性质用地用水指标法，预测本区最高日用水量约为0.7万 $m^3/d$ 。规划高铁生态产业园区在大柘坞与浪苑口两片区之间沿05省道南侧有1处自来水厂，为2.5万 $m^3/d$ 。改水厂不仅仅提供园区内供水，还将向高铁小镇、丰茂片区供水。

#### ■ 给水管网规划

给水主干管自生态产业园规划水厂引出，经浪苑口区块后经302省道向高铁小镇区域供水。高铁站周边片区管网布置成环状，以提高供水保证率。给水管径为DN150—DN300，管材为球墨铸铁。



## 2.6 工程规划

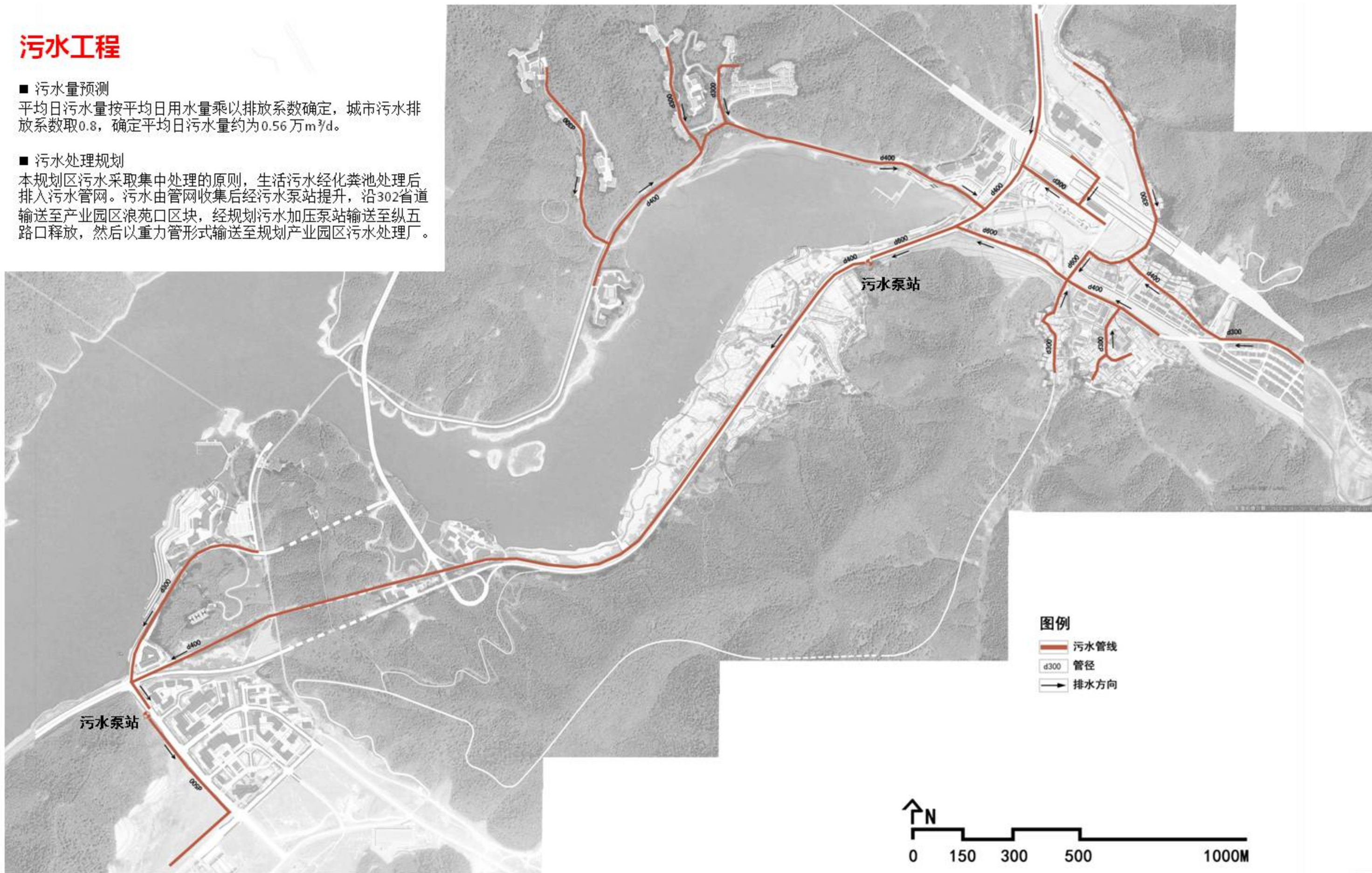
### 污水工程

#### ■ 污水量预测

平均日污水量按平均日用水量乘以排放系数确定，城市污水排放系数取0.8，确定平均日污水量约为0.56万 $m^3/d$ 。

#### ■ 污水处理规划

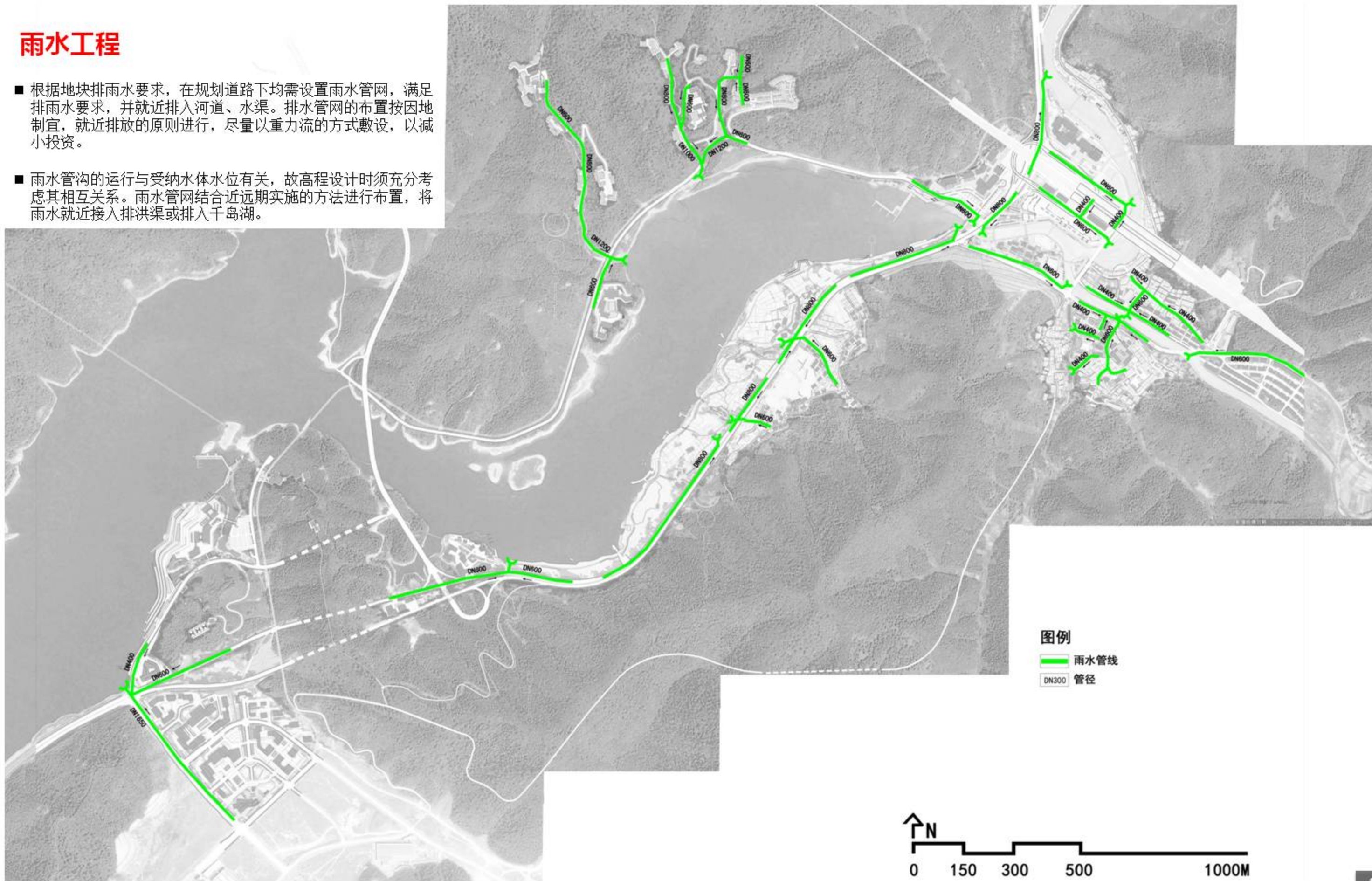
本规划区污水采取集中处理的原则，生活污水经化粪池处理后排入污水管网。污水由管网收集后经污水泵站提升，沿302省道输送至产业园区浪苑口区块，经规划污水加压泵站输送至纵五路口释放，然后以重力管形式输送至规划产业园区污水处理厂。



## 2.6 工程规划

### 雨水工程

- 根据地块排雨水要求，在规划道路下均需设置雨水管网，满足排雨水要求，并就近排入河道、水渠。排水管网的布置按因地制宜，就近排放的原则进行，尽量以重力流的方式敷设，以减小投资。
- 雨水管沟的运行与接纳水体水位有关，故高程设计时须充分考虑其相互关系。雨水管网结合近远期实施的方法进行布置，将雨水就近接入排洪渠或排入千岛湖。



## 2.6 工程规划

### 电力电信规划

#### ■ 电力负荷预测

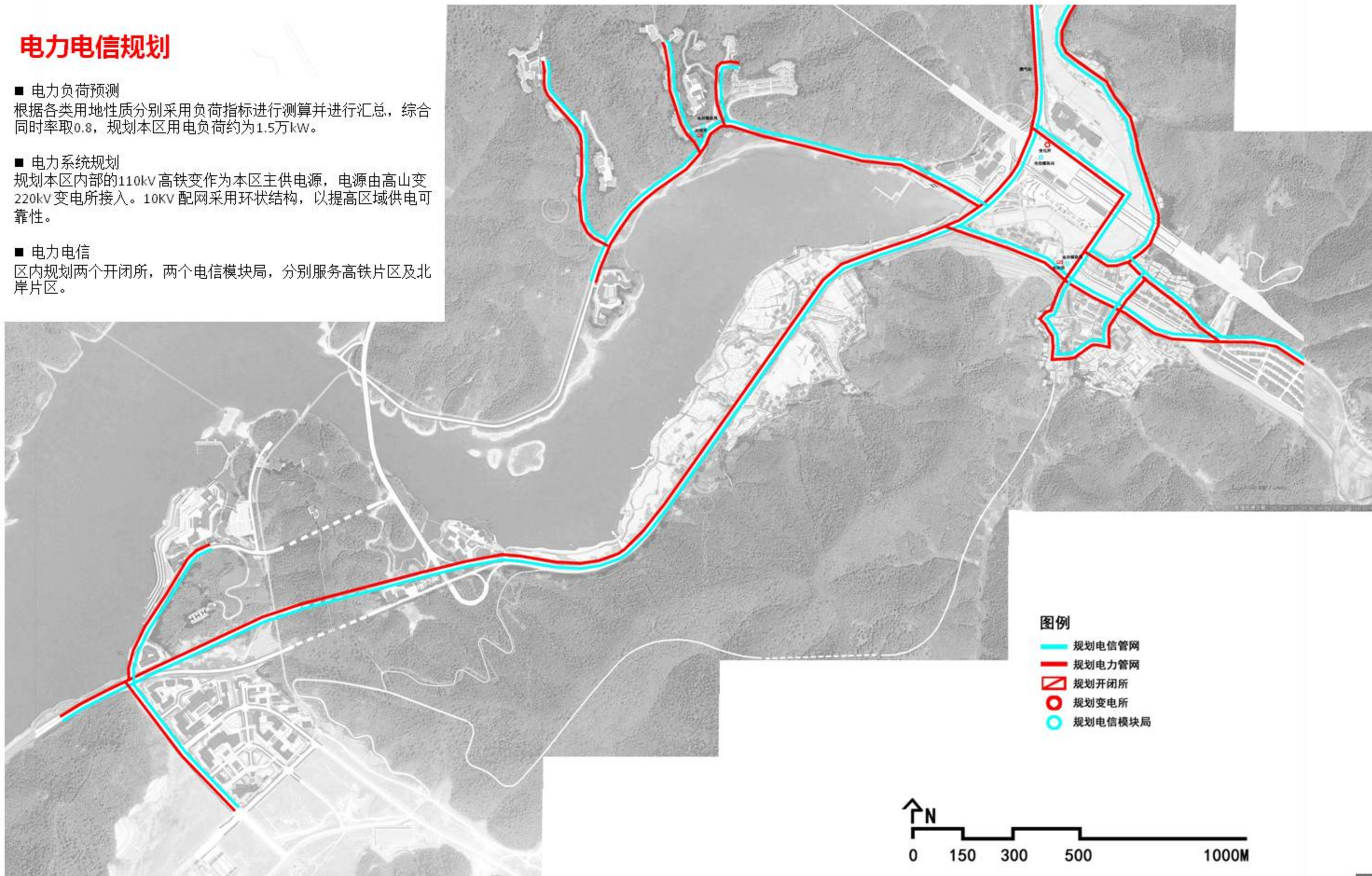
根据各类用地性质分别采用负荷指标进行测算并进行汇总，综合同时率取0.8，规划本区用电负荷约为1.5万kW。

#### ■ 电力系统规划

规划本区内部的110kV 高铁变作为本区主供电电源，电源由高山变220kV 变电所接入。10kV 配网采用环状结构，以提高区域供电可靠性。

#### ■ 电力电信

区内规划两个开闭所，两个电信模块局，分别服务高铁片区及北岸片区。



## 2.6 工程规划

### 燃气工程

#### ■ 气源

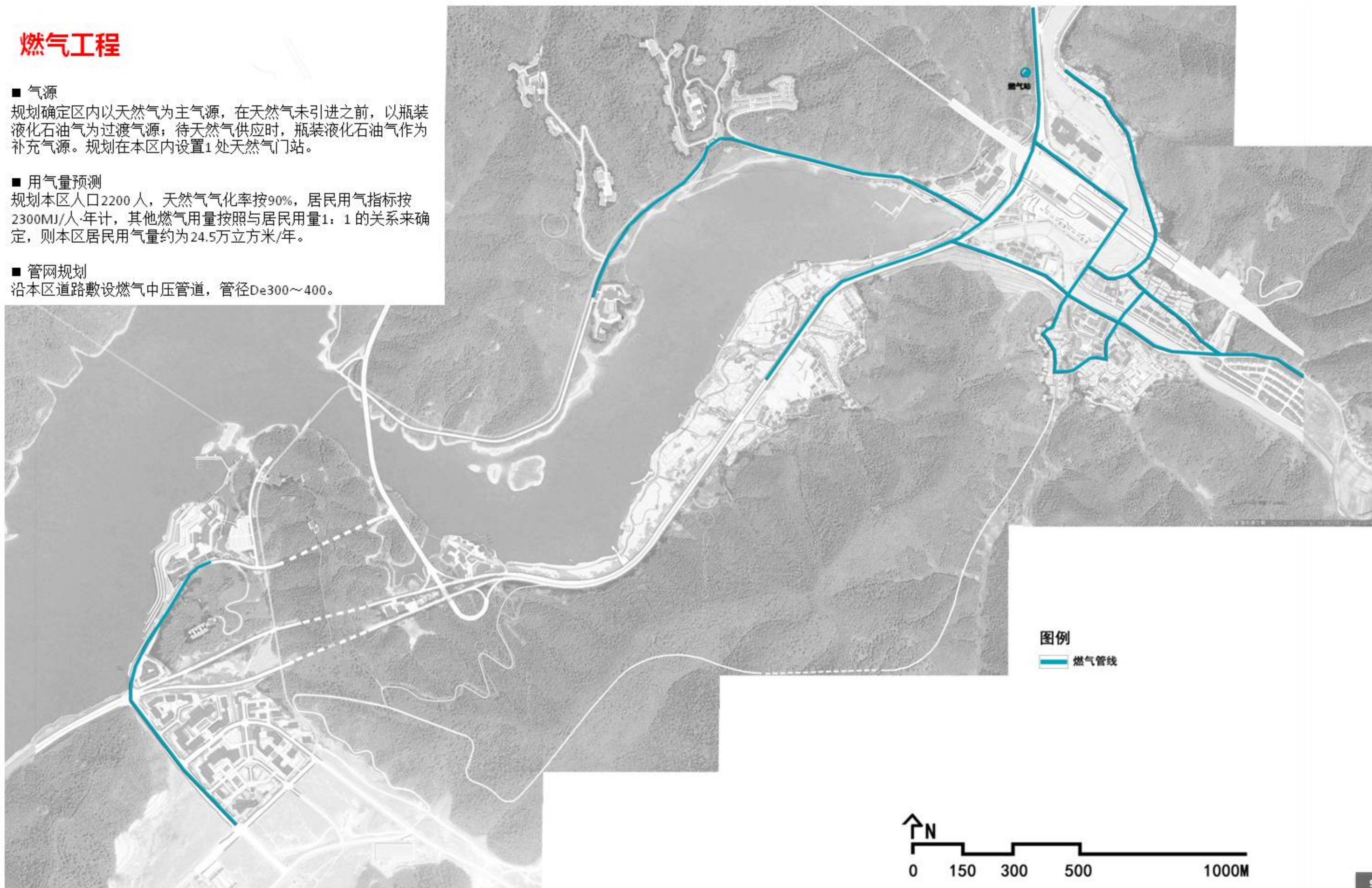
规划确定区内以天然气为主气源，在天然气未引进之前，以瓶装液化石油气为过渡气源；待天然气供应时，瓶装液化石油气作为补充气源。规划在本区内设置1处天然气门站。

#### ■ 用气量预测

规划本区人口2200人，天然气气化率按90%，居民用气指标按2300MJ/人·年计，其他燃气用量按照与居民用量1:1的关系来确定，则本区居民用气量约为24.5万立方米/年。

#### ■ 管网规划

沿本区道路敷设燃气中压管道，管径De300~400。

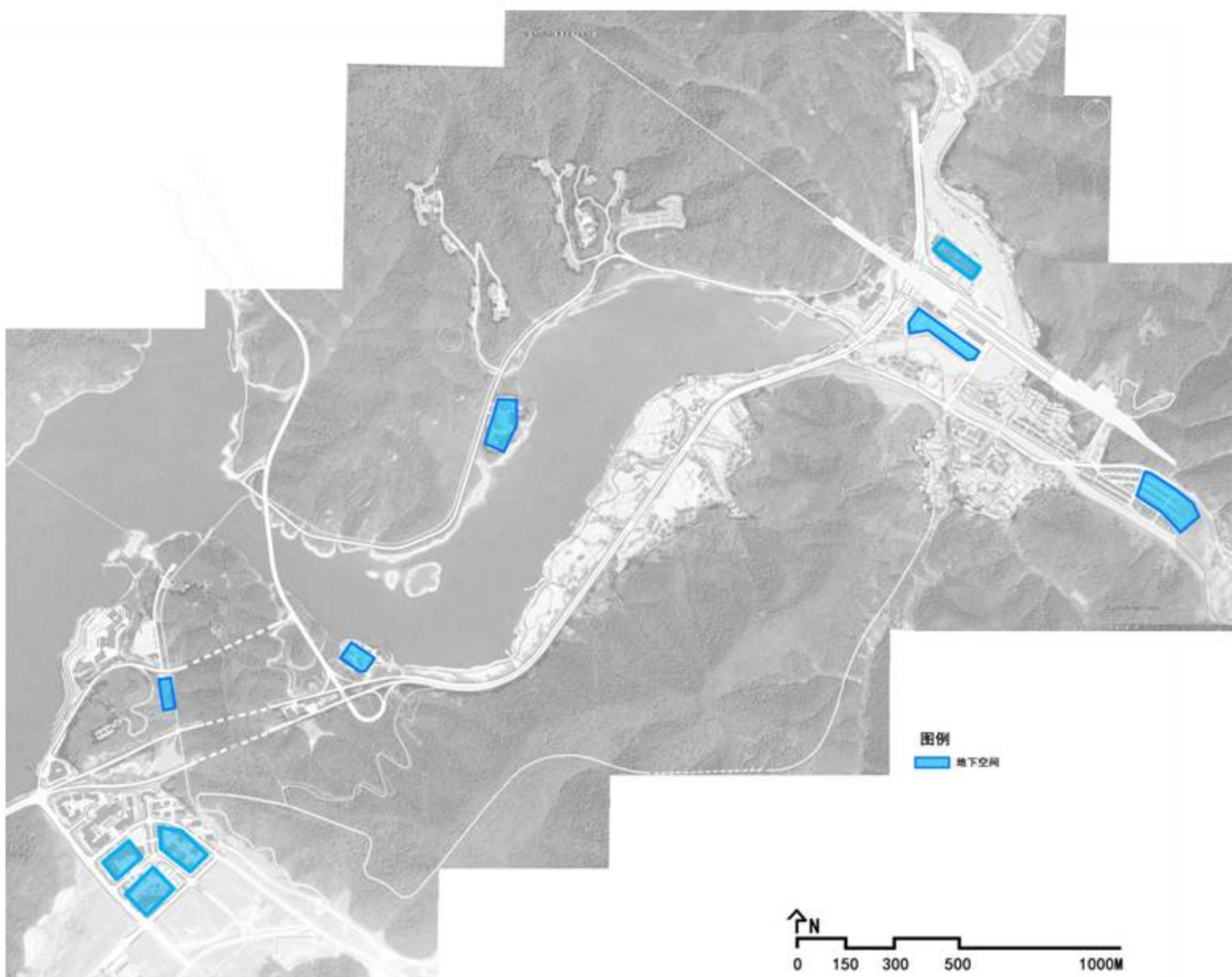




## 2.6 工程规划

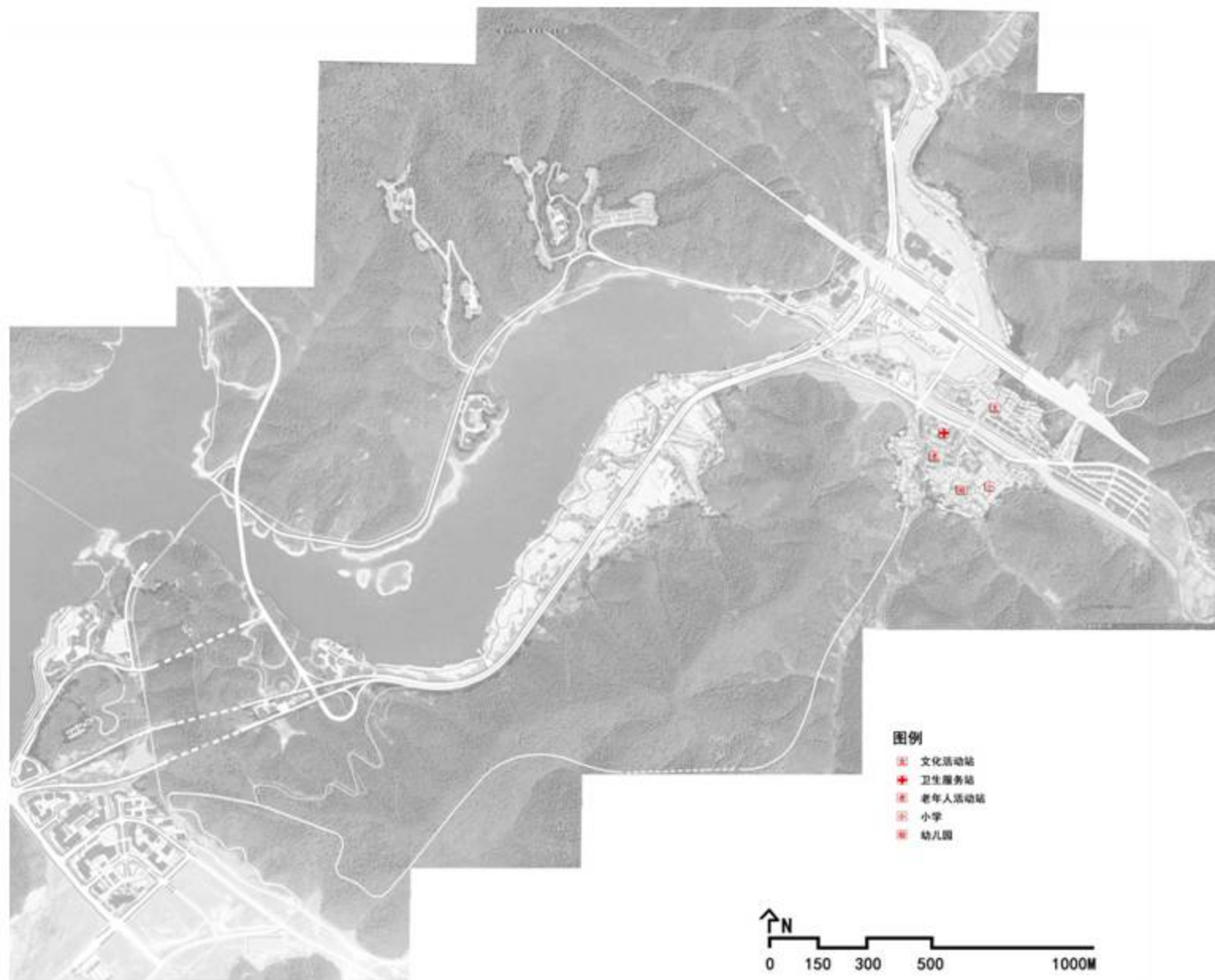
### 地下空间

- 规划地下空间主要包括：高铁生态产业园区浪苑口区块核心区域、高铁南北广场区域、文昌村安置点区域以及其它零散的点状开发区域。



### 公共设施

- 规划基地范围内除高铁站综合体、旅游码头等基础设施以及商业配套外，其它的公共设施主要包括：卫生院一处(用地面积约3100平方米)、养老中心一处(用地面积约3500平方米)、小学一处(用地面积约6300平方米)、幼儿园一处(用地面积约2300平方米)、文化活动站一处(利用村委会建筑)。上述公共设施主要布局在文昌村。



A large, stylized number '3' is positioned on the left side of the page. It is composed of two overlapping, rounded shapes. The top shape is a light blue color, and the bottom shape is a darker blue color. The number is set against a solid dark blue background.

# 行动计划

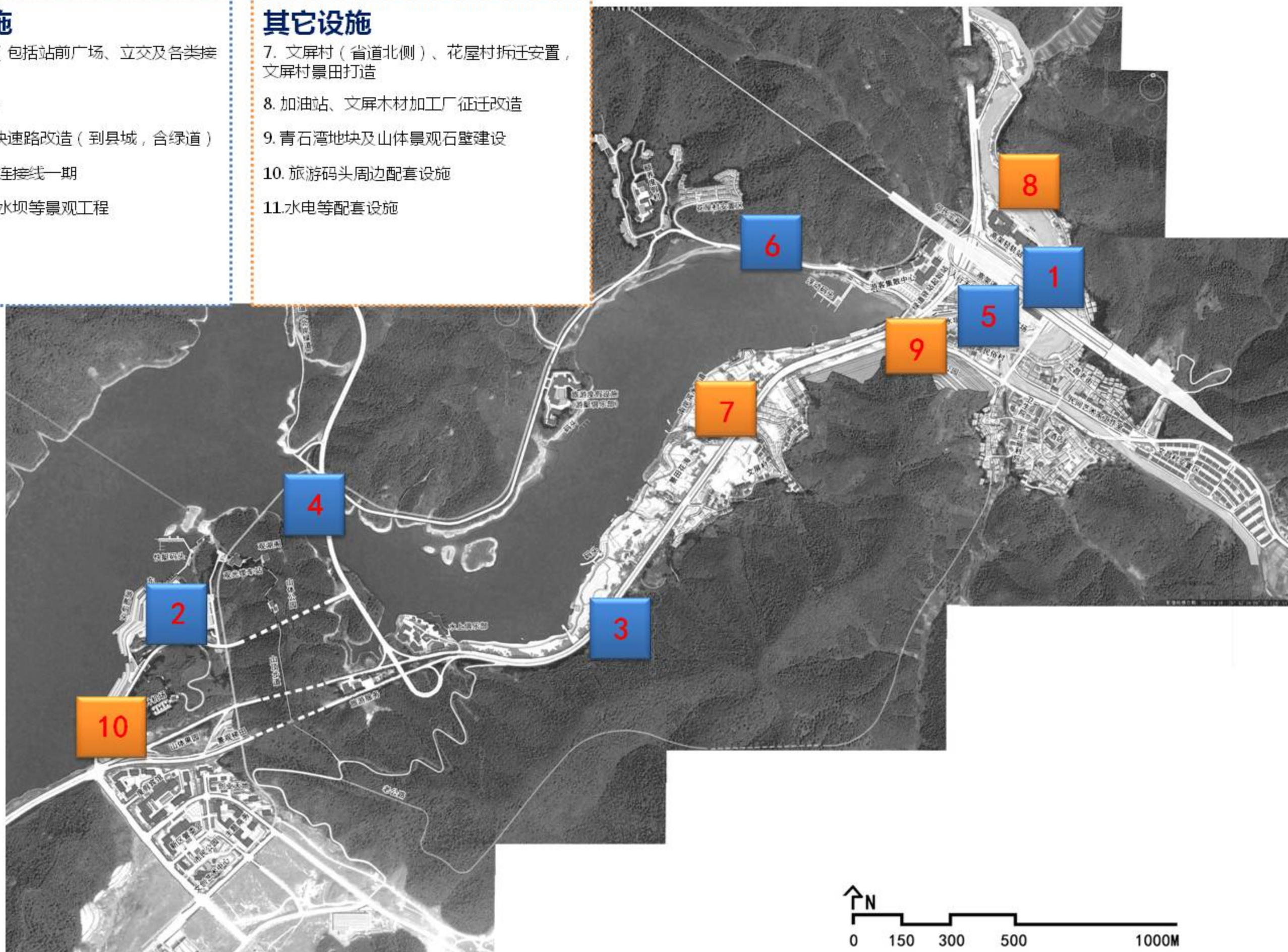
# 3.1近三年建设计划（高铁开通前）

## 基础设施

1. 高铁站场（包括站前广场、立交及各类接驳设施）
2. 旅游码头
3. 302省道快速路改造（到县城，含绿道）
4. 丰茂半岛连接线一期
5. 阶梯式拦水坝等景观工程
6. 花屋支路

## 其它设施

7. 文屏村（省道北侧）、花屋村拆迁安置，文屏村景田打造
8. 加油站、文屏木材加工厂征迁改造
9. 青石湾地块及山体景观石壁建设
10. 旅游码头周边配套
11. 水电等配套设施



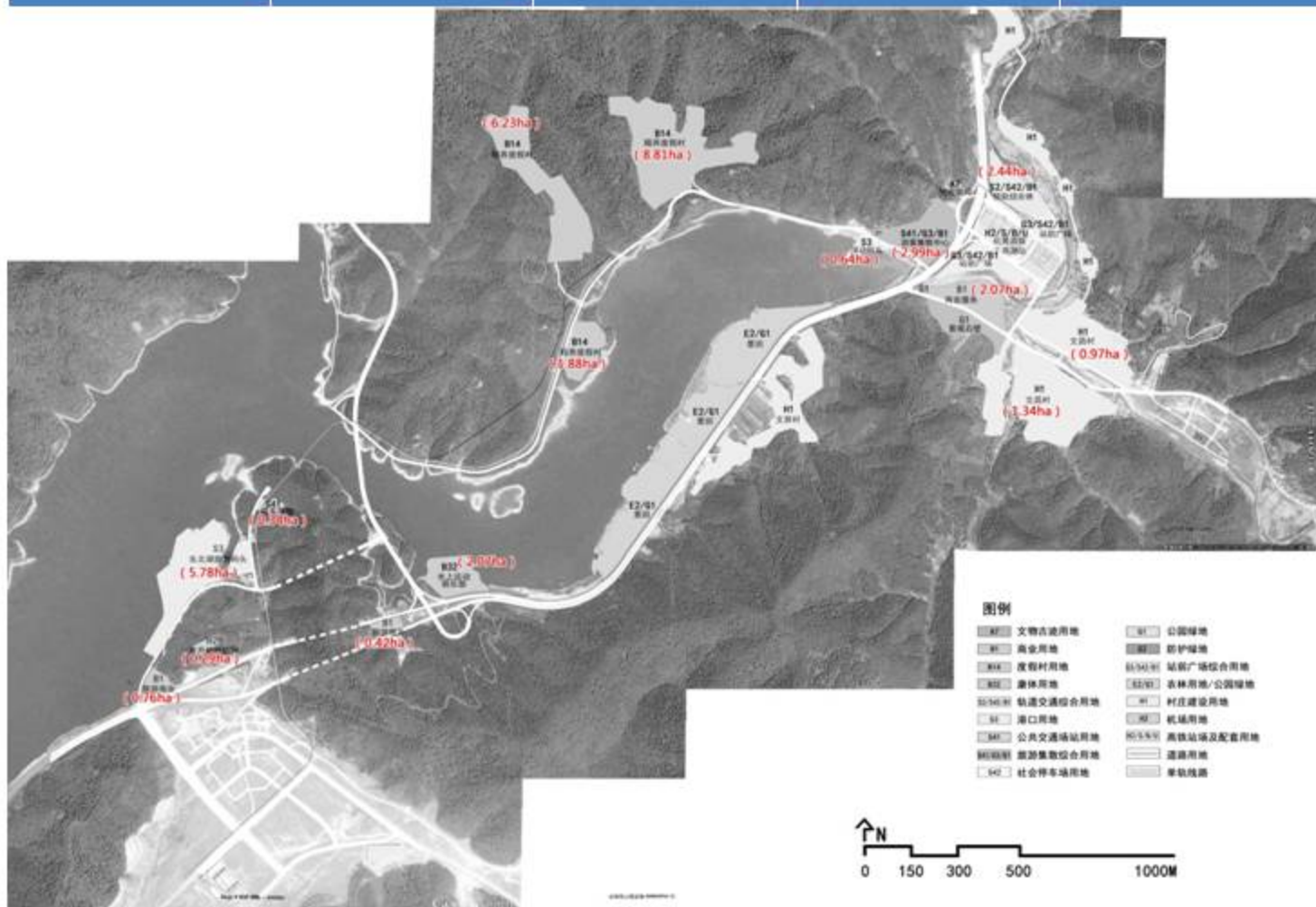
## 3.2投入产出分析（近期）

### 投资估算

项目	内容	数量	费用	备注
征地拆迁	村庄（约106户）	花屋40户、场站北6户、浓坑口10户、文昌村10户、文屏村40户	1.55亿	
	加油站、文屏木材加工厂		3000万	
	青石湾地块	30亩	3000万	如果不征迁，可少3000万
	旅游码头周边流转土地	350亩	1208万	
	龙翔化工、火柴厂	龙翔化工18亩、火柴厂12亩	2400万	
	南岸码头周边林地	70余亩	200万	
	北岸开发地块林地征用	230余亩	660万	
小计			2.59亿	
基础设施建设	站场建设	场站增加面积部分（5000方） 站前广场（16400方） 站场立交及各类接驳设施	3亿	
	旅游码头建设	10000方	2亿	
	轨道交通摆渡线	高铁到旅游码头3.5公里	3.5亿	近期可用公交摆渡替代
	北岸道路	2.5公里+70米隧道	1.4亿	
	302省道快速路改造（含绿道）	20公里	8亿	
	丰茂半岛连接线	8公里（含桥梁、隧道），近期302省道与北岸道路之间约1.5公里	5.8亿	可近期部分，按1.5亿计算
	水电等基础设施配套	高铁站到旅游码头沿线区域	0.2亿	
阶梯式拦水坝及石壁公园景观工程		0.6亿		
小计			16.7亿	摆渡轨道交通未计入，丰茂半岛连接线按近期计
合计			19.29亿	

### 收益估算

项目	内容	数量（公顷）	数量（亩）	收益估算
高铁站场周边	含文昌村内	10.45公顷	156.75亩	单价按100万/亩计
文屏湾北岸		16.92公顷	253.8亩	单价按150万/亩计
旅游码头周边		9.66公顷	144.9亩	单价按100万/亩计
站前广场商业及停车场	商业1万方 停车2万方			租金收益
合计		37.03公顷	555.45亩	6.82亿



注：投资估算主要包括高铁开通前必须的征地拆迁、基础设施建设等成本的合计，收益估算主要为高铁小镇范围内（不包括高铁生态产业园区），可出让的用途的收益的合计。

# 3.3 百里画廊景观提升

## 沿岸景观面现状分析

由于不同的地形地貌条件，南北两岸景观面现状有一定差异。

### ■ 南岸——05省道建设形成创伤面

302省道及两侧用地建设使得沿岸景观面品质一般，且较多人为开挖造成的创伤面。

### ■ 北岸——优质原生态景观 缺少亮点

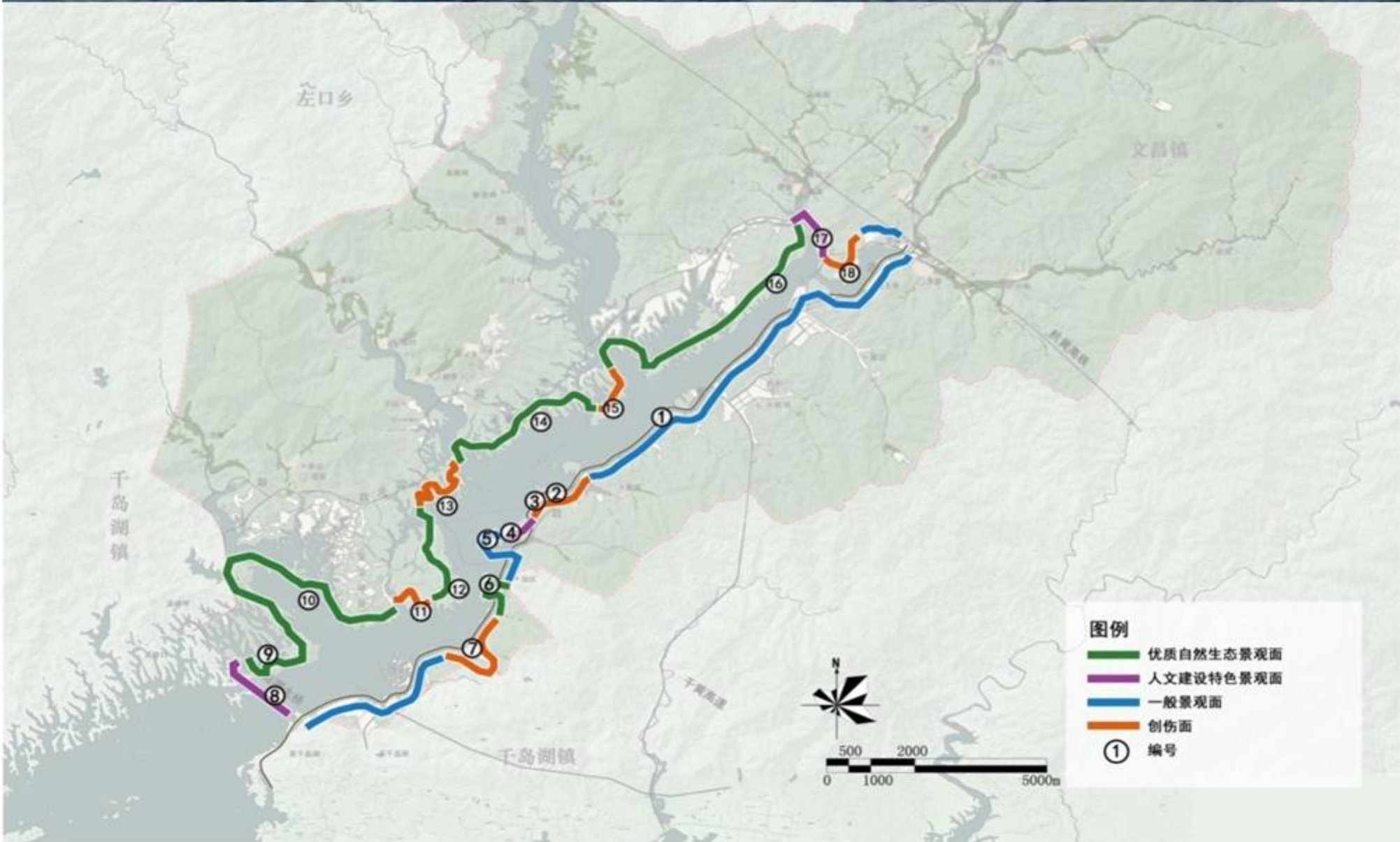
北岸有较多列岛、湾源，目前城市建设不多，且有良好的光照条件，形成优质的自然生态景观界面。但界面单一缺少亮点，局部植被损伤。

针对南北两岸景观面的不同现状条件，百里画廊景观提升提出各自针对性措施：

## “南修复 北提升”

- 南岸通过修复的手段，降低创伤面和城市建设带来的负面景观影响
- 北岸在现有优质自然景观面基础上，增加亮点，提升景观丰富度

北岸优质景观面



南岸05省道景观创伤面



# 3.3 百里画廊景观提升

## 南修复

### 1) 生态修复

针对由于建筑、道路等人为建设原因造成的沿江山体破坏面，运用客土喷播、植被复绿等生态手段修复

对建设开挖形成创伤面进行生态修复



### 2) 引导城镇建设风貌

针对沿302省道两侧建设风貌不协调的现状，建议结合两岸景观特征，采用间隔布置、树木掩映等手法，控制引导建筑色彩、建筑体量、后退距离，避免：

- 建筑界面缺乏植被遮挡，破坏沿江界面
- 人工建筑色彩、体量与周边环境不协调，形成景观负面影响

建筑前应增加植被种植，形成遮挡效果



建筑色彩、体量应考虑周边环境特征，与环境融合



对建筑体量与建筑色彩进行控制，避免形成强烈对比

