

《茂县县城控制性详细规划》
H01-04、H02-02、H03-01 等
地块调整论证报告

委托单位：茂县羌源发展有限责任公司

编制单位：容海川城乡规划设计有限公司

编制日期：2026 年 04 月

编制单位：容海川城乡规划设计有限公司

城乡规划编制资质证书等级：甲级

城乡规划编制资质证书编号：自资规甲字 22140541

规划编制时间：2026 年 04 月



同德公司

杨

26.6.26

目 录

一、论证背景.....	1
（一）调整背景.....	1
（二）申请调整事项.....	2
二、现状分析.....	3
（一）城市形态分析.....	3
（二）区位条件分析.....	5
（三）规划调整范围.....	6
（四）地形地貌分析.....	7
（五）现状用地分析.....	10
（六）道路交通分析.....	11
（七）现状建设概况.....	13
（八）自然灾害风险分析.....	14
（九）地质灾害风险分析.....	16
三、论证总则.....	17
（一）论证依据.....	17
（二）论证原则.....	18
四、法规政策符合性分析.....	19
（一）《中华人民共和国城乡规划法》（2019年修正）.....	19
（二）《节约集约利用土地规定》（2019年修正）.....	19
（三）《四川省城乡规划条例》（2012年）.....	20
（四）《关于推动城市停车设施发展的意见》（国办函〔2021〕46号）.....	20
（五）论证结论.....	21
五、相关规划解读.....	21
（一）《茂县县城控制性详细规划》解读.....	21
（二）《茂县国土空间总体规划（2021—2035年）》解读.....	25
六、调整必要性分析.....	35
（一）提高土地利用效率，促进土地集约利用.....	35
（二）缓解核心区停车供需矛盾，提升静态交通服务能力.....	35

(三) 改善核心区城市面貌，提升城市品位与活力	36
(四) 完善城市公共设施配套，提升综合服务能力	36
七、用地调整可行性分析	37
(一) H01-04 地块调整可行性	37
(二) H02-02 地块调整可行性	38
(三) H03-01 地块调整可行性	39
八、场地竖向标高取值控制分析	41
(一) 场地防洪安全要求	41
(二) 场地竖向标高取值控制	42
(三) 场地竖向标高取值控制结论	42
九、交通场站用地指标调整可行性分析	43
(一) 类似项目案例对比	43
(二) 建筑高度	43
(三) 容积率	45
(四) 建筑密度	46
(五) 绿地率	47
(六) 建筑后退道路红线	47
(七) 建筑后退非临街用地红线	47
(八) 停车泊位	48
(九) 开口控制	50
(十) 风貌引导	51
十、公园绿地指标调整可行性分析	51
十一、影响论证	52
(一) 道路交通设施影响论证	52
(二) 市政基础设施影响论证	56
(三) 城市风貌影响论证	59
(四) 周边环境影响论证	60
十二、论证结论及建议	63
(一) 论证结论	63
(二) 论证建议	64

附件一 专家组评审意见	66
附件二 专家组意见回复	70
附件三 地块管控图则	72
附件四 国有土地使用证（茂国用 2013 第 12 号）	73
附件五 《茂县水务局关于征求茂县综合城市停车场设施提升项目选址意见的复函》（茂水函〔2026〕25 号）	75
附件六 《茂县人民政府关于同意启动茂县县城控制性详细规划 H01-04、H02-02、H03-01 等地块调整论证的批复》（茂府函〔2026〕13 号）	76

一、论证背景

（一）调整背景

随着茂县经济社会发展和居民生活水平提升，县域机动车保有量持续快速增长。与此同时，茂县旅游业蓬勃发展，滨江两岸作为区域重要旅游节点，游客集散、餐饮住宿及休闲观光功能日益凸显，外来旅游车辆与本地居民车辆叠加，进一步加剧了该区域的停车需求。当前，滨江两岸停车设施严重不足，车辆乱停乱放现象突出，不仅影响城市交通秩序与市容市貌，也给居民出行和游客体验带来极大不便。

《茂县县城控制性详细规划》（以下简称“原控规”）编制于2018年，时间较早，未明确本次调整地块的规划控制指标。茂县属典型高山河谷地区，可供开发的土地资源极为短缺，难以通过新增建设用地满足当前发展需求。本次调整涉及的三块用地现状均为地面停车场，土地利用效率较低。为盘活中心城区低效用地资源，有效缓解滨江两岸停车难问题，结合已批复的《茂县国土空间总体规划（2021-2035）》，有必要对原控规进行局部调整，明确地块的用地性质、容积率等规划控制指标，为后续立体化开发创造条件。

依据《中华人民共和国城乡规划法》（2019年修正）第四十八条，修改控制性详细规划应当对必要性进行论证，征求利害关系人意见，经原审批机关同意后方可编制修改方案。经核查，本次局部地块调整不涉及《茂县国土空间总体规划（2021-2035）》的强制性内容，符合依法修改的相

关规定。调整后，可有效增加停车泊位供给，优化交通组织，使城市建设控制要素更加科学合理、切实可行。

（二）申请调整事项

1、结合已批复《茂县国土空间总体规划（2021—2035年）》及国有土地使用权范围，调整 H01-04 地块用地边界，并重新确定 H01-04 地块的容积率、绿地率、建筑高度、建筑密度等规划控制指标；

2、结合已批复《茂县国土空间总体规划（2021—2035年）》，调整 H02-02 地块用地边界，并重新确定 H02-02 地块的容积率、绿地率、建筑高度、建筑密度等控制指标；

3、依据已批复的《茂县国土空间总体规划（2021—2035年）》及岷江河道管理范围线，对原控规中 H03-01 地块进行用地边界优化调整，将其划分为 H03-01、H03-07 两个地块。调整前，H03-01 地块为广场用地（1403）；调整后，H03-01 地块变更为交通场站用地（1208），H03-07 地块为公园绿地（1401），并重新确定两地块的容积率、绿地率、建筑高度、建筑密度等规划控制指标。



图 1-1 调整前后用地布局图

表 1-1 调整前地块规划控制指标一览表

地块编号	用地性质及代码	用地面积 (m ²)	容积率	建筑密度 (%)	绿地率 (%)	建筑限高 (m)
H01-04	社会停车场用地 (S42)	2273	——	——	——	——
H02-02	社会停车场用地 (S42)	4907	——	——	——	——
H03-01	广场用地 (G3)	5358	——	——	≥25	——

表 1-2 调整后地块规划控制指标一览表

地块编号	用地性质及代码	用地面积 (m ²)	容积率	建筑密度 (%)	绿地率 (%)	建筑限高 (m)
H01-04	交通场站用地 (1208)	2268.51	≤2.9	≤75	≥15	≤18
H02-02	交通场站用地 (1208)	4880.61	≤2.9	≤75	≥15	≤18
H03-01	交通场站用地 (1208)	4990.05	≤2.9	≤75	≥15	≤18
H03-07	公园绿地 (1401)	67.74	——	——	≥70	——

二、现状分析

(一) 城市形态分析

茂县地处青藏高原到四川盆地过渡地带,属典型的高山河谷地区。茂县中心城区属于典型的山水田园城市格局,坐落于岷江上游面积最大河谷冲积扇平原,岷江南北穿城而过,小庙山与龙坪山东西相拥,四周田园镶嵌,呈现出水在城中、城在山中、田园镶嵌,一城两片、拥江发展的山水田园城市格局。

中心城区现已形成沿岷江两岸绵延的带状城市空间形态,但城市空间形态较为单一,没有完全重视显山露水、高低错落的城市风貌特征。城区现状建筑高度以低层和多层为主,新旧区建筑高度区分不大,城区天际轮廓线过于统一,缺少高低错落的变化。在河东城北区域,由于灾后重建及移民搬迁,整体开发强度较低,平均容积率仅为 0.8,且存在大量“边角地”“插花地”,土地使用效率较低,城市建设成本较大。

根据《茂县国土空间总体规划（2021—2035年）》中心城区适宜性评价，中心城区现状建成区 574.85 公顷，占中心城区总面积 72.37%。适宜区面积 195.31 公顷，占中心城区总面积 25.94%，不适宜区面积 12.69 公顷，占中心城区总面积 1.69%，无生态保护极重要区、无地质灾害高风险区，不适宜区为地震断裂带 200 米防护范围。

因此茂县中心城区必须转向以存量更新为主、增量开发为辅的集约化路径，通过优化空间结构、提高开发强度、活化低效土地，在有限适宜区内最大化土地利用效益，保障城市可持续发展与生态安全并重。

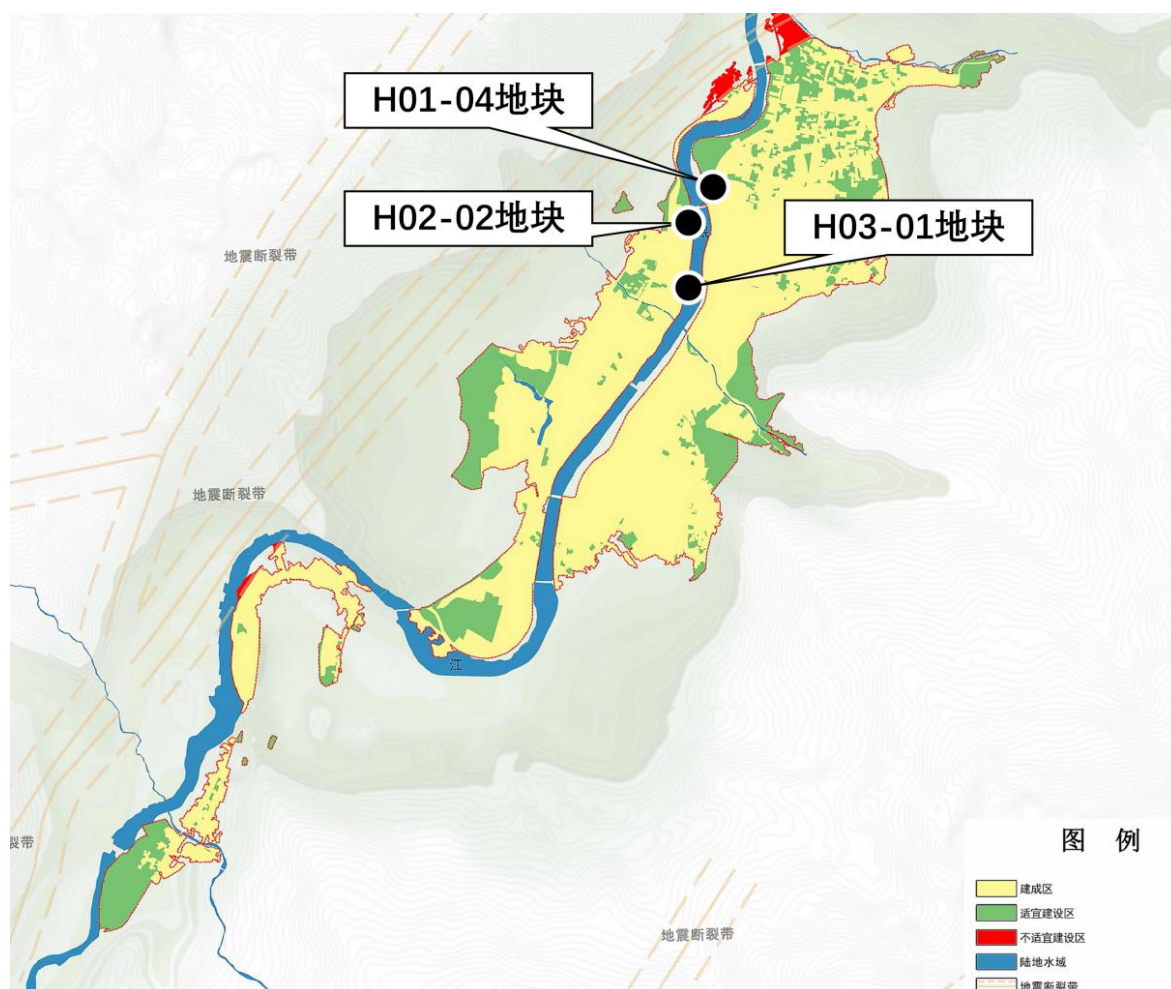


图 2-1 中心城区用地评价图

（二）区位条件分析

拟调整地块区位优势显著，具备服务政务、承接文旅、便捷交通的多重价值。

行政区位方面，拟调整地块均紧邻茂县政务核心区。其中，H01-04 地块、H02-02 地块距茂县人民政府直线距离均约 0.6 公里，H03-01 地块距茂县人民政府直线距离约 0.5 公里，政务服务辐射优势突出，可有效满足政务办事人群及周边居民的停车需求。

文旅资源方面，拟调整地块周边文旅资源富集。H01-04 地块、H02-02 地块、H03-01 地块距国家 AAAA 级旅游景区中国古羌城分别约 1.7 公里、1.4 公里、1.0 公里，各地块距坪头羌寨均约 0.5 公里，具备承接景区功能外溢、发展旅游配套服务的良好区位优势。停车楼建成后，可有效缓解旅游旺季停车压力，完善区域旅游服务功能。

交通条件方面，拟调整地块交通便捷度高。H02-02 地块西临西羌大道北段，H03-01 地块西临晋茂大道中段，可通过西羌大道北段和晋茂大道中段直接融入城区路网体系；H01-04 地块东临汾岷路，南侧距甘青大桥仅 26 米，整体通达性良好。H01-04 地块与 H02-02 地块、H03-01 地块隔岷江东西相望，各地块均靠近跨江大桥，通过大桥可有效促进拟调整地块与岷江两岸区域联动和交通一体化发展，实现与国道 213、西羌大道北段、晋茂大道中段的便捷联通，形成“跨江联动、内外通达”的交通格局。

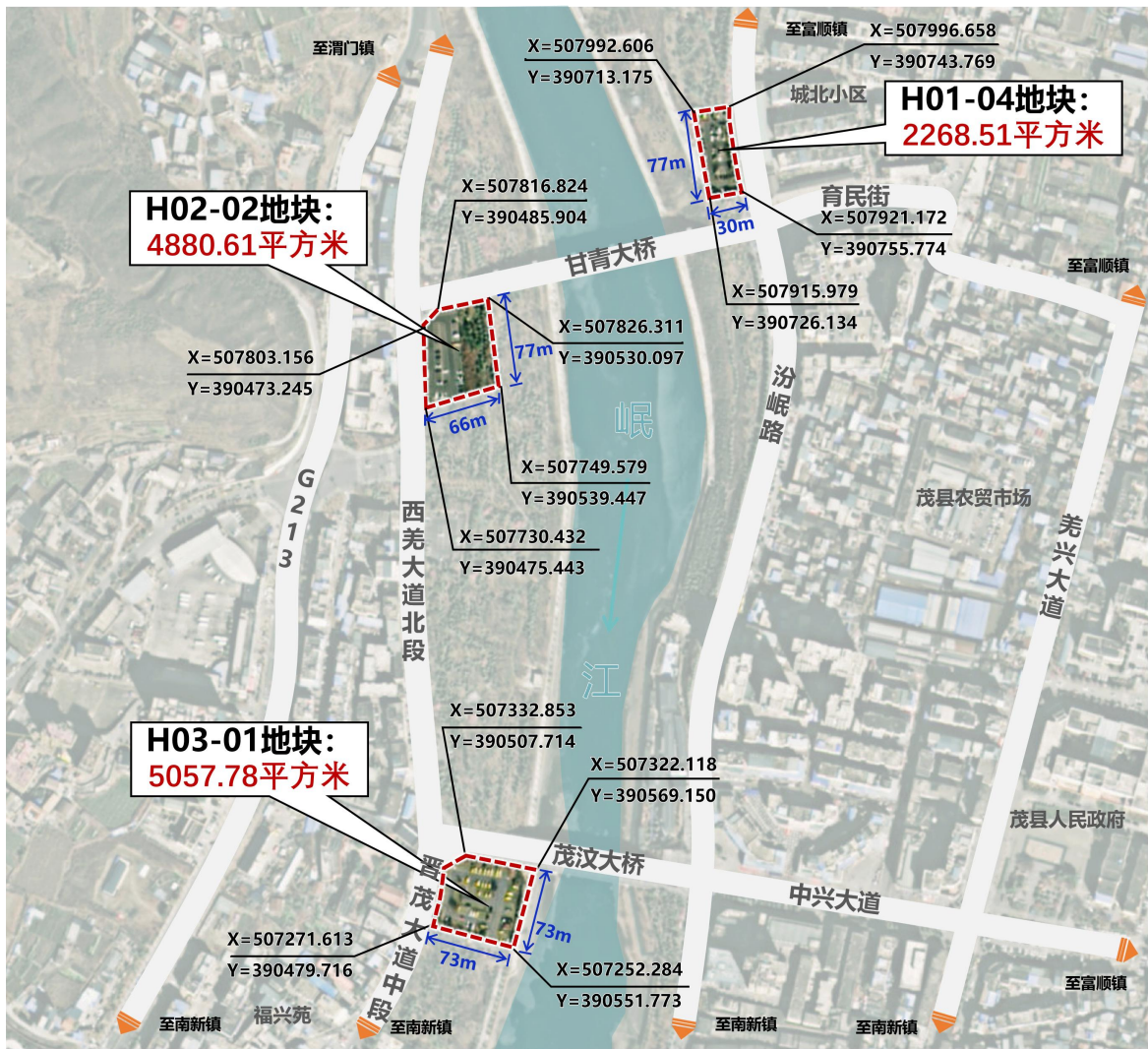


图 2-3 拟调整地块示意图

(四) 地形地貌分析

拟调整地块整体呈现“临路高、近河低”的典型滨江地形特征，为结合地势实施分层布局、构建立体停车空间提供了优良的竖向开发条件。各地块内部地势起伏不一，高程与坡度分布差异显著。

H01-04 地块内部地势整体平缓。临汾岷路一侧为坡度小于 5° 的平缓区域，占总用地面积的 85%；临江一侧为坡度 $5^{\circ} \sim 25^{\circ}$ 的缓坡、斜坡区

域，占总用地面积的 15%（详见图 2-5）。地块内临道路侧最高点地面标高为 1572.82 米，与岷江滨河步道高差为 22.83 米，与岷江 20 年一遇洪水标高高差为 25.67 米。

H02-02 地块内部地形起伏较大，地势变化明显。临西羌大道北段一侧为坡度小于 5° 的平缓区域，占总用地面积的 55%；中部为坡度 $5^{\circ} \sim 25^{\circ}$ 的缓坡、斜坡区域，占总用地面积的 23%；临江一侧为坡度 25° 以上的陡坡区域，占总用地面积的 22%（详见图 2-5）。地块内临道路侧最高点地面标高为 1566.37 米，与岷江滨河步道高差为 17.60 米，与岷江 20 年一遇洪水标高高差为 19.22 米。

H03-01 地块内部地形起伏较大，地势变化明显。临晋茂大道中段一侧为坡度小于 5° 的平缓区域，占总用地面积的 60%；中部为坡度 $5^{\circ} \sim 25^{\circ}$ 的缓坡、斜坡区域，占总用地面积的 35%；东北角临江一侧为坡度 25° 以上的陡坡区域，约占总用地面积的 5%（详见图 2-5）。地块内临道路侧最高点地面标高为 1566.11 米，与岷江滨河步道高差为 18.73 米，与岷江 20 年一遇洪水标高高差为 18.96 米。



图 2-4 拟调整地块与滨江步道高差现状图

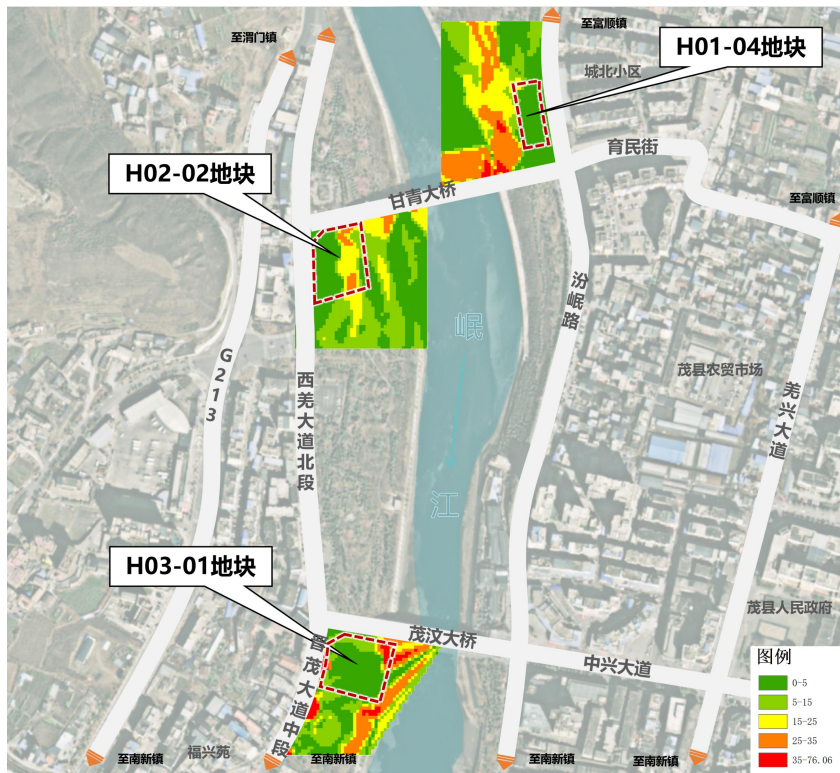


图 2-5 拟调整地块坡度图

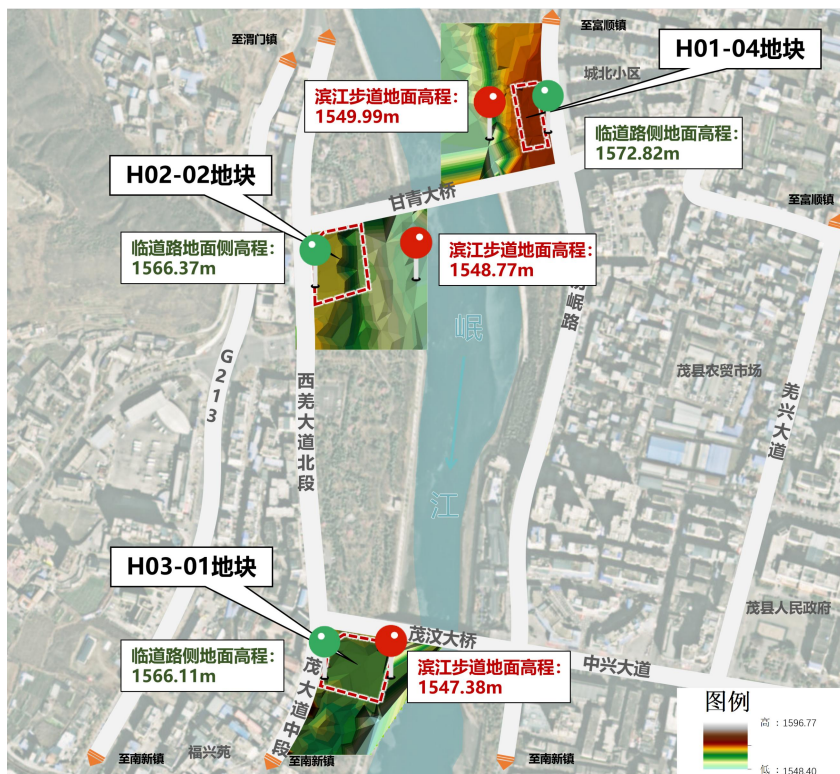


图 2-6 拟调整地块高程图

（五）现状用地分析

依据《茂县 2024 年度国土变更调查数据》（详见图 2-7），拟调整地块总用地面积为 12206.90 平方米，涉及公园绿地、广场用地及社会停车场用地三种类型。其中，H01-04 地块面积 2268.51 平方米，全部为社会停车场用地；H02-02 地块面积 4880.61 平方米，包括社会停车场用地 2665.01 平方米(占该地块面积的 54.60%)及公园绿地 2215.60 平方米(占该地块面积的 45.40%)；H03-01 地块面积 5057.78 平方米，全部为广场用地。

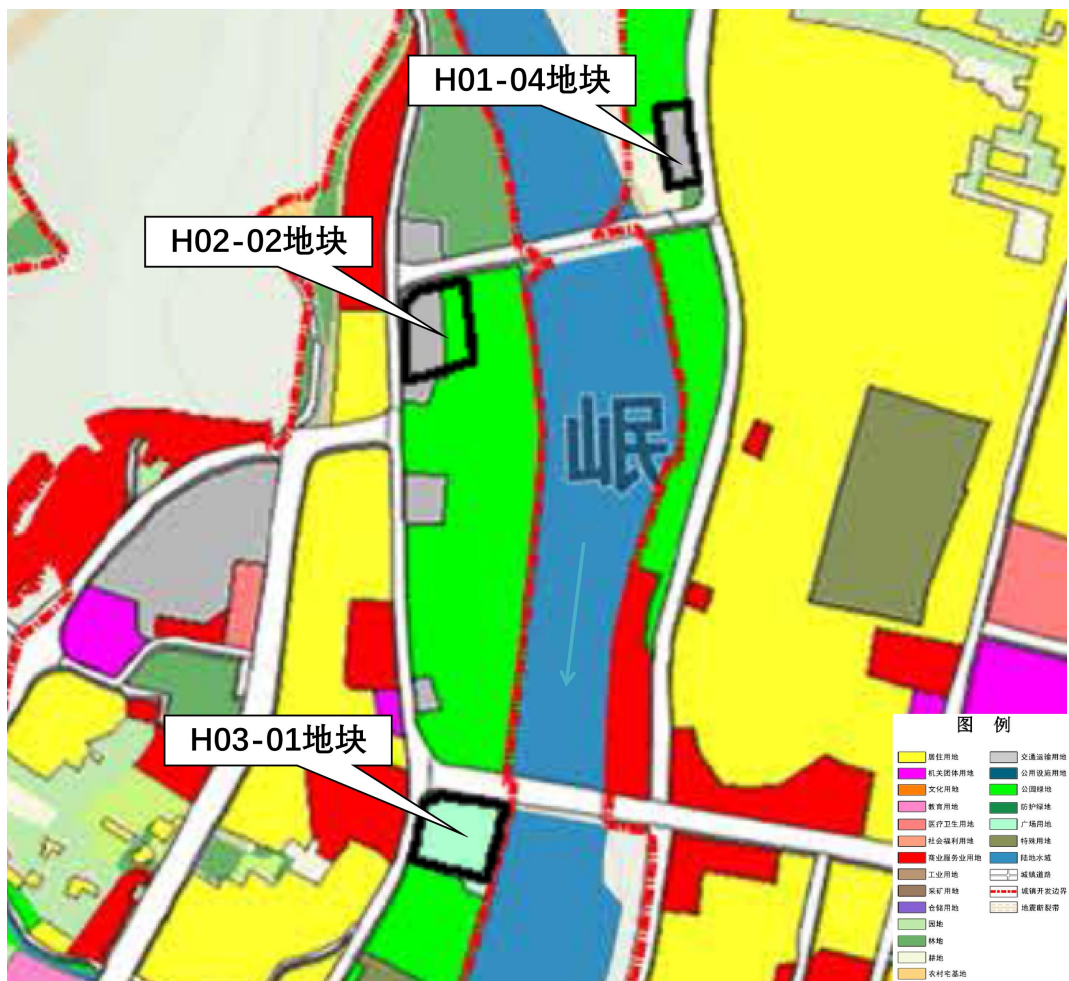


图 2-7 拟调整地块土地利用现状图

表 2-1 H01-04 地块土地利用现状表

地块编号	用地类型名称	面积（平方米）	占比（%）
H01-04	社会停车场用地	2268.51	100.00%

表 2-2 H02-02 地块土地利用现状表

地块编号	用地类型名称	面积（平方米）	占比（%）
H02-02	社会停车场用地	2665.01	54.60%
	公园绿地	2215.60	45.40%
合计		4880.61	100.00%

表 2-3 H03-01 地块土地利用现状表

地块编号	用地类型名称	面积（平方米）	占比（%）
H03-01	广场用地	5057.78	100.00%

（六）道路交通分析

拟调整地块周边路网骨架已基本成型，由西羌大道北段、晋茂大道中段、汾岷路、育民街、茂汶大桥及甘青大桥共同构成核心交通脉络，为地块对外联系提供了基础支撑。三处地块隔岷江相望，其中 H01-04 地块位于岷江东侧，H02-02 地块与 H03-01 地块位于岷江西侧，直线距离约 450 米。

H01-04 地块交通区位优势，其东侧紧临中心城区次干路汾岷路（路幅宽 18 米），具备优良的道路通行与集散条件；地块南侧约 25 米处衔接甘青大桥与育民街，经大桥西行约 300 米即可直达西羌大道北段，高效实现跨江交通转换与对外连通。

H02-02 地块西接中心城区次干路西羌大道北段（路幅宽 18 米），路网通达性极佳；地块北侧紧邻甘青大桥，经大桥东行约 300 米可快速抵达汾岷路，轻松打通跨江出行通道，便捷连通岷江两岸城区。

H03-01 地块西临晋茂大道中段（路幅宽 18 米），交通支撑有力；地

块北侧紧临茂汶大桥，经大桥东行约 200 米即可接入汾岷路，实现与岷江对岸城区的无缝衔接，进一步完善区域交通网络。

表 2-4 拟调整地块周边现状道路情况一览表

道路名称	道路等级	道路宽度 (m)
茂汶大桥	主干路	26
育民街	主干路	18
甘青大桥	主干路	15
汾岷路	次干路	18
西羌大道北段	次干路	18
晋茂大道中段	次干路	18
步道	——	10
滨江步道	——	9

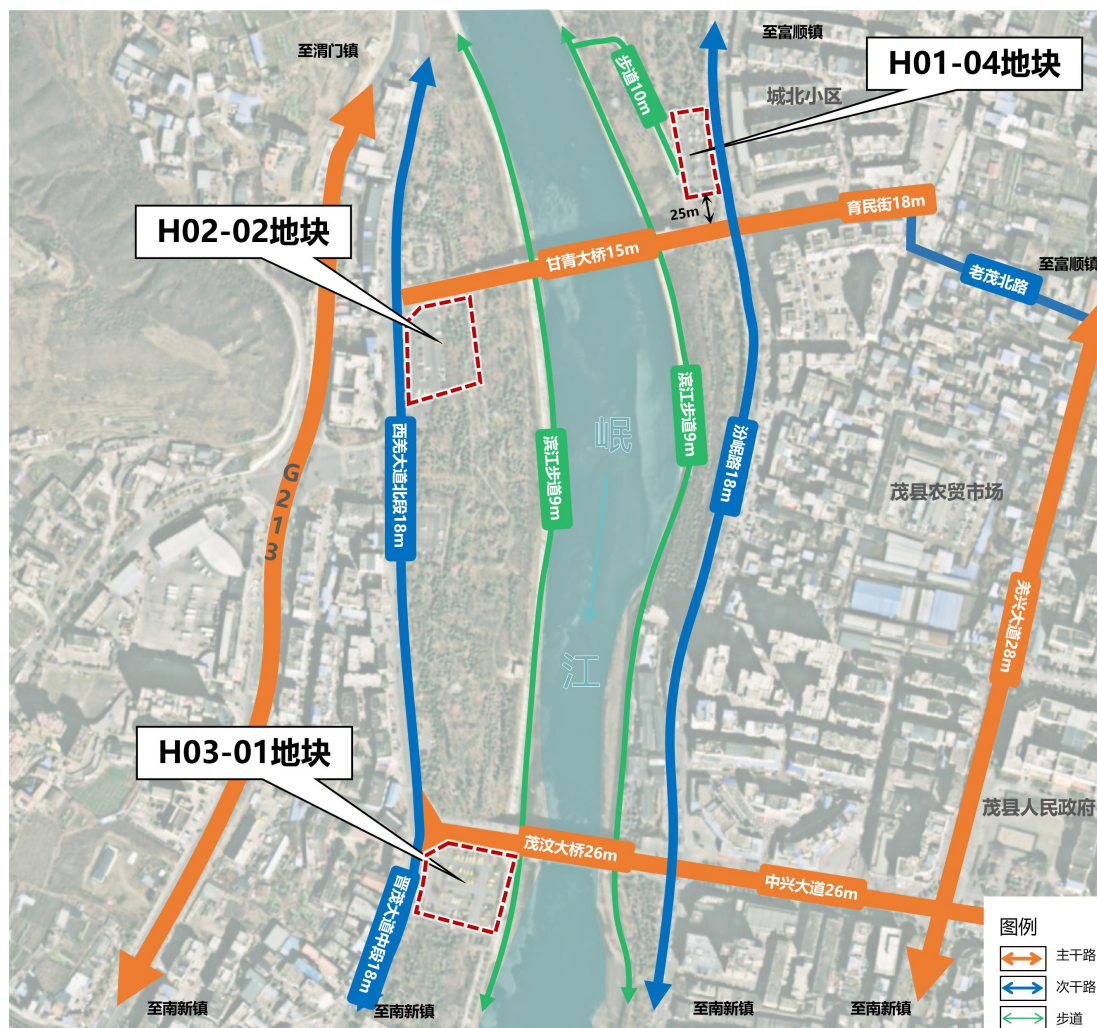


图 2-8 拟调整地块周边道路分析图

（七）现状建设概况

拟调整地块现状整体具备良好的开发基础,但各地块内部空间利用格局存在明显差异。

H01-04 地块内部地形相对平缓,地势起伏较小,空间利用单一化。现状 97%以上用地为地面停车场, 布设停车泊位约 59 个, 剩余区域为绿地, 形成“以停车功能为主、绿地为辅”的空间格局。

H02-02 地块空间利用呈现明显分区特征。其西侧紧邻西羌大道北段, 进深约 36 米范围内地势相对平缓, 其中 55%用地为地面停车场, 布设停车泊位约 100 个, 剩余区域为空地; 东侧临岷江岸线, 进深约 30 米范围内为陡坡地貌, 目前处于未开发的空置状态, 整体形成“西侧局部利用、东侧完全空置”的空间格局。

H03-01 地块内部空间利用较为充分。地块现状用地全部为地面停车场, 布设停车泊位约 90 个, 整体以停车功能为核心, 布局规整。



图 2-9 拟调整地块现状建设概况图



图 2-10 H01-04 地块建设情况现状照片

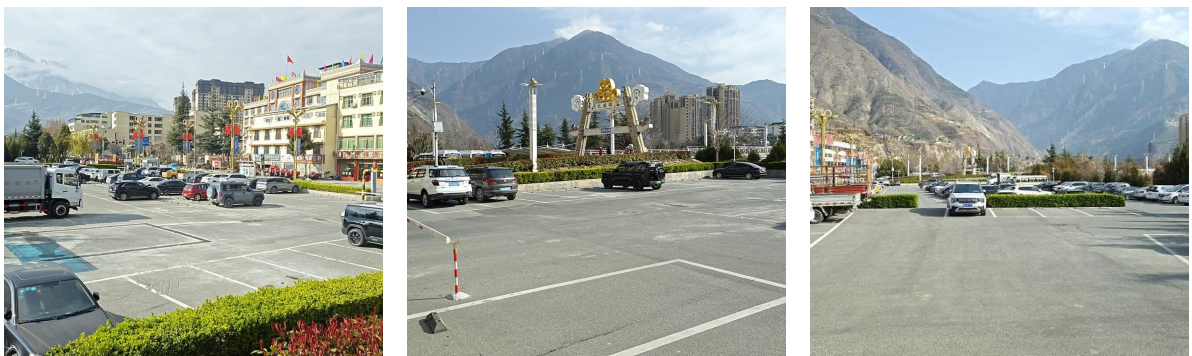


图 2-11 H02-02 地块建设情况现状照片



图 2-12 H03-01 地块建设情况现状照片

（八）自然灾害风险分析

拟调整地块均紧邻岷江，经核查，拟调整地块不涉及岷江洪涝灾害风险控制线（详见图 2-13），H01-04 地块和 H02-02 地块不涉及岷江河道管理范围内，H03-01 地块东北角（面积 67.74 平方米）在河道管理范围线内（详见附件五、图 2-15），为满足河湖管控相关要求，建议后续对该

部分跨界用地予以调出。

根据《茂县国土空间总体规划（2021—2035年）》，岷江城区段按20年一遇防洪标准设防，对应的洪水线高程为1547.15米（详见图2-14）；拟调整地块内部高程均高于岷江20年一遇洪水控制线高程，从竖向高程关系来看，岷江在20年一遇洪水标准下的最高水位不会漫溢至地块范围，地块建设场地高程处于防洪管控高程之上，具备满足防洪安全要求的基础条件。

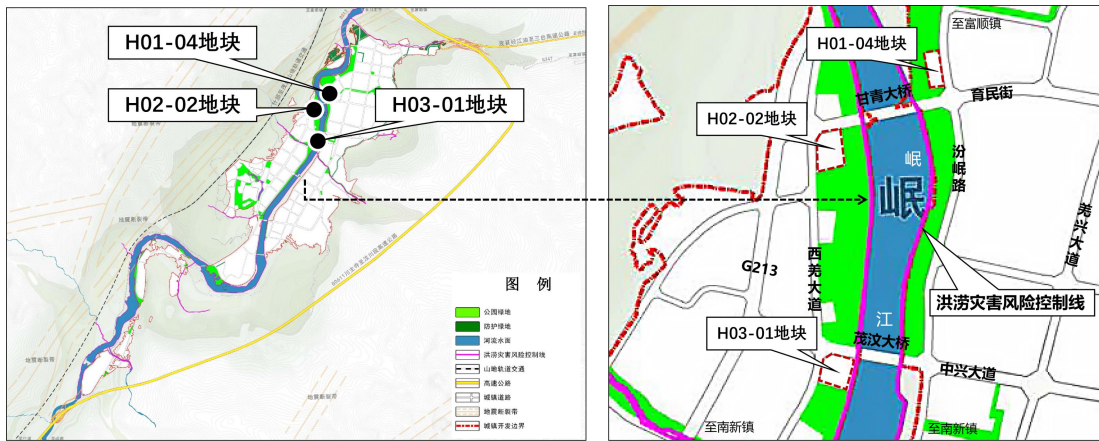


图 2-13 拟调整地块与洪涝灾害风险控制线关系图



图 2-14 茂县城市洪水高程标高

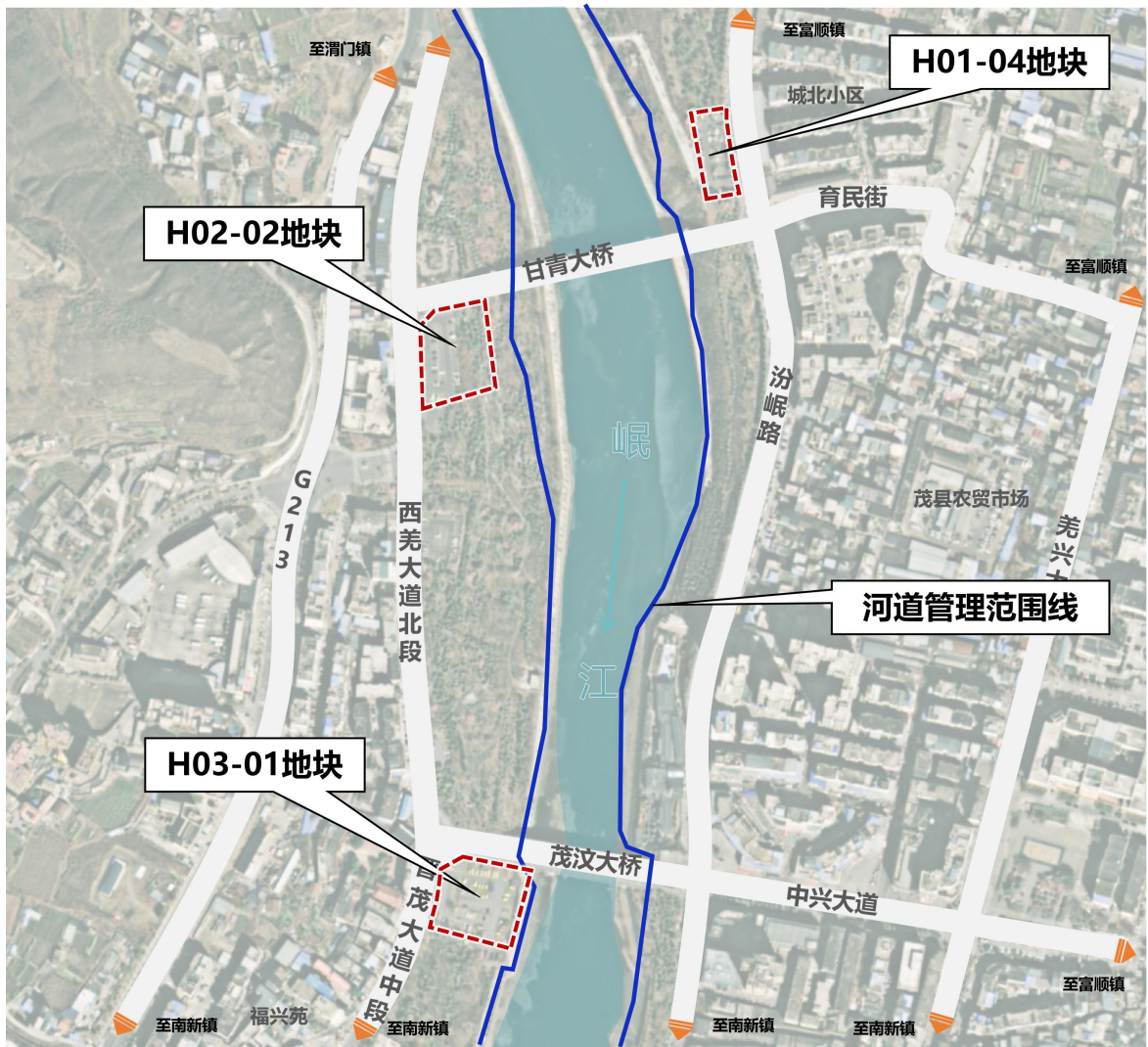


图 2-15 拟调整地块与岷江河道管理范围关系图

（九）地质灾害风险分析

对照《茂县国土空间总体规划（2021—2035年）》地质灾害风险分区成果及区域地质灾害普查资料分析，拟调整地块范围内既未涉及地质灾害高风险区，也不涉及在册地质灾害点。同时，区域地质环境总体稳定，现状无地质灾害发育及活动迹象。为有效规避后续工程建设可能面临的地质风险，保障建设安全，建议项目实施前开展详细的工程地质勘察，并结合场地条件落实相应的简易防灾减灾措施。



图 2-16 拟调整地块与地质灾害风险分布关系图

三、论证总则

(一) 论证依据

1、相关法律法规

- (1) 《中华人民共和国城乡规划法》（2019 年修正）；
- (2) 《中华人民共和国土地管理法》（2019 年修正）；
- (3) 《城镇开发边界管理办法（试行）》（2026 年）；
- (4) 《四川省城乡规划条例》（2012 年）。

2、政策文件和技术规范

- (1) 《节约集约利用土地规定》（2019 年修正）；

- (2) 《产业结构调整指导目录（2019 年本）》；
- (3) 《国务院办公厅关于进一步构建高质量充电基础设施体系的指导意见》（国办发〔2023〕19 号）；
- (4) 《国土空间调查、规划、用途管制用地用海分类指南》；
- (5) 《建筑设计防火规范》（GB50016-2014）（2018 年版）；
- (6) 《城市停车规划规范》（GBT51149-2016）；
- (7) 《城市公共停车场工程项目建设标准》（建标 128-2010）；
- (8) 《关于印发〈四川省充电基础设施建设运营管理办法〉的通知》（川发改能源规〔2023〕137 号）；
- (9) 《自然资源部关于探索推进城市地下空间开发利用的指导意见》（自然资发〔2024〕146 号）；
- (10) 《产业结构调整指导目录（2024 年本）》；
- (11) 《盘活批而未供和闲置土地操作细则》（2019 年）；
- (12) 《四川省自然资源厅关于印发〈盘活存量建设用地增强保障能力意见〉的通知》（川自然资规〔2019〕3 号）。

3、相关规划和技术文件

- (1) 《茂县国土空间总体规划（2021—2035 年）》；
- (2) 《茂县县城控制性详细规划》（2018 年）；
- (3) 《茂县 2024 年度国土变更调查数据》；
- (4) 论证地块相关基础资料。

（二）论证原则

1、合法合规原则：本论证以相关的法律法规为准则，不与国家和地方的法律法规相违背。

2、客观公正原则：客观、公正地开展本地块相关情况的影响分析评价，对可能造成的不利影响提出相应的减免措施，为决策提供科学依据。

3、集约节约利用土地原则：节约土地、减量用地、提升用地强度、促进低效废弃地再利用、优化土地利用结构和布局、提高土地利用效率，集约节约利用土地。

四、法规政策符合性分析

（一）《中华人民共和国城乡规划法》（2019年修正）

根据《中华人民共和国城乡规划法》（2019修正）第四十八条：修改控制性详细规划的，组织编制机关应当对修改的必要性进行论证，征求规划地段内利害关系人的意见，并向原审批机关提出专题报告，经原审批机关同意后，方可编制修改方案。修改后的控制性详细规划，应当依照本法第十九条、第二十条规定的审批程序报批。控制性详细规划修改涉及城市总体规划、镇总体规划的强制性内容的，应当先修改总体规划。

经核查，本次局部地块调整不涉及《茂县国土空间总体规划（2021-2035）》的强制性内容，符合依法修改的相关规定。

（二）《节约集约利用土地规定》（2019年修正）

自然资源部《节约集约利用土地规定》（2019年修正）明确提出，应通过盘活利用等手段，促进低效废弃地再利用，优化土地利用结构和布局。规定指出：“县级以上地方自然资源主管部门应当建立城镇低效用地再开发、废弃地再利用的激励机制，对布局散乱、利用粗放、用途不合理、闲置浪费等低效用地进行再开发，鼓励土地使用者自行开发或者合作开发。”

本次调整涉及的三块用地现状均为地面停车场，土地利用效率偏低，属于低效用地。通过控规调整明确规划控制指标，为后续立体化开发创造条件，能够大幅提升土地空间利用效率，符合上述规定中关于盘活低效用地、促进土地再利用的政策导向。

（三）《四川省城乡规划条例》（2012年）

根据《四川省城乡规划条例》（2012年）第六十七条，控制性详细规划经批准后不得擅自修改，但“经组织编制机关论证确需修改控制性详细规划的其他情形”可依法进行调整。

本次调整属于经论证确需修改的其他情形，符合条例规定的修改条件。

（四）《关于推动城市停车设施发展的意见》（国办函〔2021〕46号）

国务院办公厅转发国家发展改革委等部门《关于推动城市停车设施发展的意见》明确提出：“节约集约利用土地资源，合理利用地上地下空间，扩大城市停车设施有效供给。盘活存量资源，提高管理水平，推进开放共享，充分发挥停车设施效能。”同时，在完善停车设施用地政策方面，要求“充分利用城市边角空闲土地、中心城区功能搬迁腾出土地、城市公共设施新改建预留土地以及机关、企事业单位自有土地增建停车设施，鼓励其他土地使用权人利用自有土地增建停车设施。”

本次控规调整明确地块规划控制指标，为后续充分利用地上地下空间、提高停车设施供给能力提供规划依据，符合上述意见中关于集约利用土地、挖掘空间潜力建设停车设施的政策导向。

（五）论证结论

综上所述，本次控规调整严格依据《中华人民共和国城乡规划法》（2019年修正）及《四川省城乡规划条例》（2012年）相关规定开展，不涉及《茂县国土空间总体规划（2021-2035）》的强制性内容，符合程序合法性要求；同时通过明确规划控制指标，为低效利用的地面停车场立体化开发创造条件，落实了《节约集约利用土地规定》（2019年修正）中盘活低效用地、促进土地再利用的要求，并积极响应《关于推动城市停车设施发展的意见》（国办函〔2021〕46号）中集约利用土地、挖掘空间潜力建设停车设施的倡导，有助于缓解滨江两岸停车难问题，提升土地利用效率和城市公共服务水平。本次控规调整论证工作依据充分、目标明确，符合现行法律法规及相关政策规定。

五、相关规划解读

（一）《茂县县城控制性详细规划》解读

1、用地布局规划

拟调整地块共涉及社会停车场用地、广场用地两类用地，其中 H01-04 地块及 H02-02 地块均为社会停车场用地，H03-01 地块为广场用地。

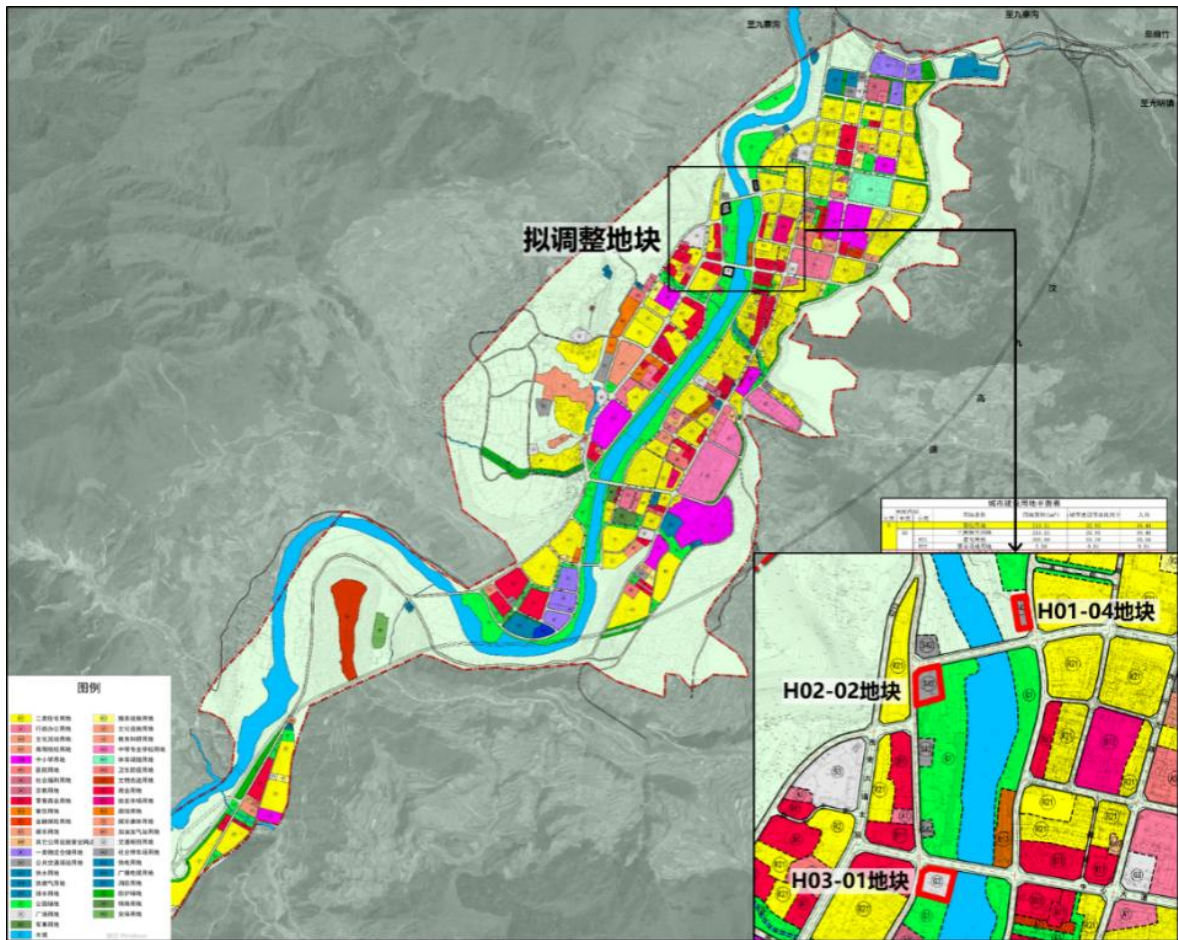


图 5-1 用地布局规划图

2、土地利用控制规划

规划将规划区分为五个开发强度分区。强度一区：容积率控制上限 2.5-4.0（主要为商业、少部分住宅）；

强度二区：容积率控制上限 2.0-2.5；

强度三区：容积率控制上限 1.5-2.0（主要为行政办公及商业）；

强度四区：容积率控制上限 1.0-1.5；

强度五区：容积率控制上限 0-1.0（主要为公用设施、文化设施等）。

拟调整地块涉及交通场站用地及广场用地，控制性详细规划未对地块开发强度作出规定。

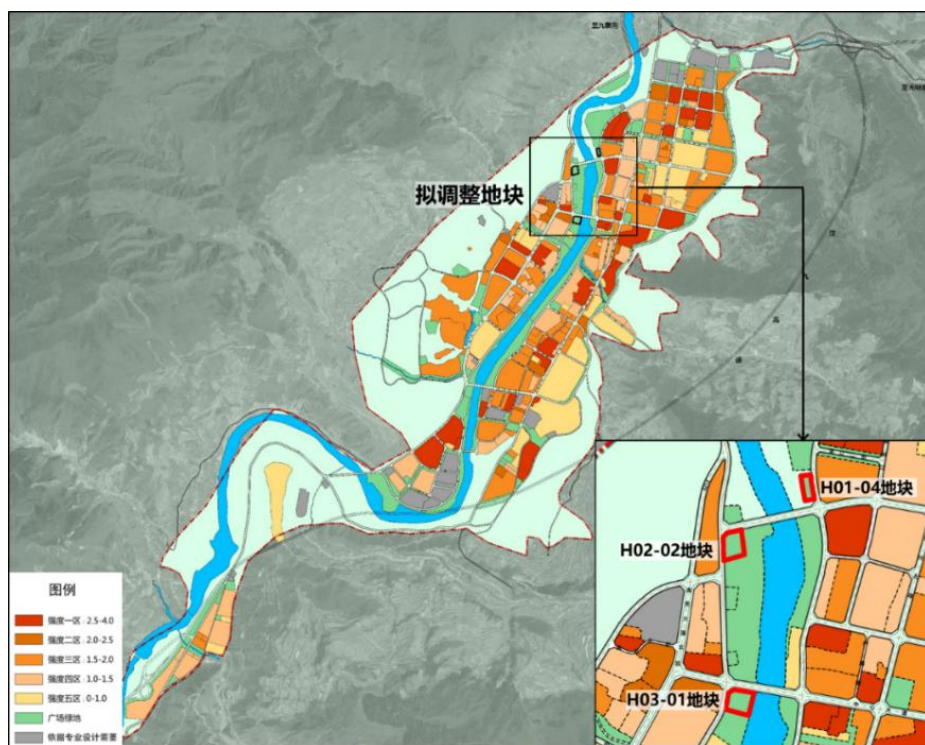


图 5-2 开发强度控制图

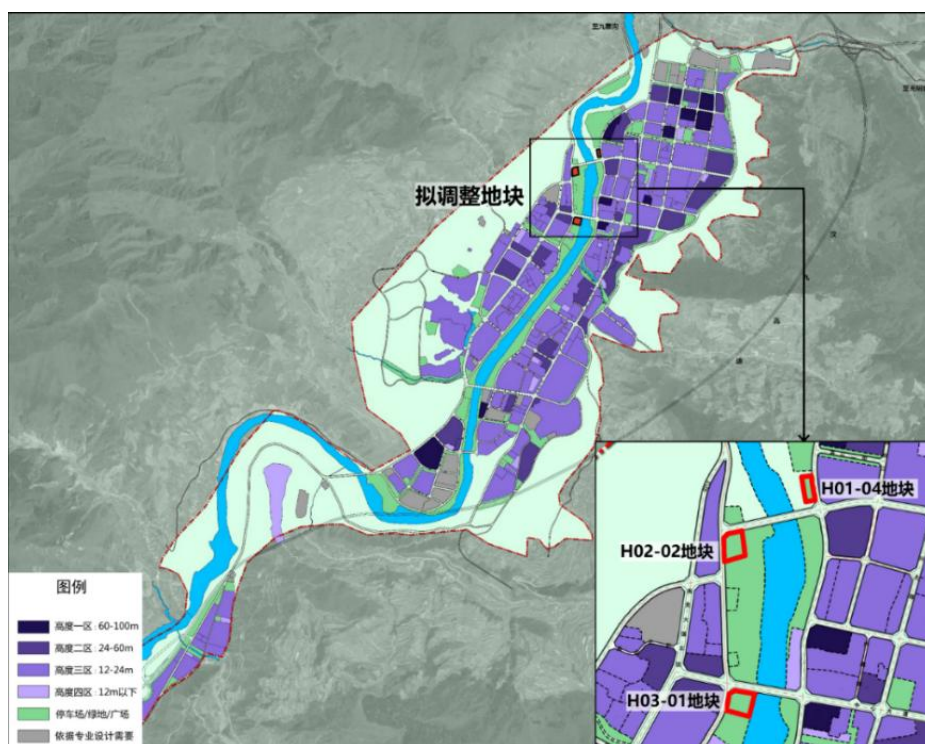


图 5-3 建筑高度控制图

3、地块布置及交通设施控制

(1) 建筑后退

1) 后退道路红线

建筑后退道路红线距离主要根据道路性质，街坊及地块位置、使用功能和消防、日照、安全、卫生、视线等要求确定。

①基本后退：后退距离的最小距离为 2m。

②特殊后退：文、教、卫建筑，其后退距离在 2m 基础上应加退 2—3m。新建影剧院、游乐场、体育馆、展览馆、大型商场等有大量人流、车流集散的多、低层建筑（含高层建筑裙房），其面临城市道路的主要出入口后退道路红线的距离不得小于 6m，并应留出临时停车或回车的场地。

2) 后退非临街用地红线

建筑后退非临街用地的最小距离按下表规定控制。

表 5-1 建筑后退非临街用地界线的最小距离

建筑朝向	建筑类别 离界距离	居住建筑（含文教卫生建筑）		非居住建筑	
		建筑物高度	最小距离	建筑物高度	最小距离
主要采光面	低层	0.5	5	—	3
	多层	0.5	8	—	5
	高层	0.25	12	0.15	9
次要采光面	低层	0.25	2	—	按消防间距控制
	多层	0.25	3	—	按消防间距控制
	高层	0.125	9	—	6.5

注：①界外是大型运动场地、学校、托幼、医院时，应在满足相关建筑间距的基础上增退 3 米。

②地下建筑的离界距离，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，且其最小值为 3 米。

3) 机动车出入口控制（以机动车禁止开口线控制）

一般情况下，每个地块至少设置一个机动车出入口，且应符合消防要

求。当居住用地大于等于 5 万平方米、其他公共建筑与设施用地大于等于 1.5 万平方米时，须在不同道路上设两个机动车出入口。如需设置两个以上机动车出入口时，由规划行政管理部门作个案处理。

半径小于 100 米弯道上不允许开口。道路根据以下规定确定出入口方位至道路交叉口的安全距离，安全距离从道路交叉口路缘石切点开始计算。

主干道 50 米，次干道 30 米，支路 20 米。

本次拟调整地块布置及交通设施控制如下：

地上建筑后退：后退道路红线最小距离为 2m，后退非临街用地的最小距离为 3m；地下建筑的离界距离：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，且其最小值为 3 米。

机动车禁止开口线控制：主干道 50 米，次干道 30 米，支路 20 米。

（二）《茂县国土空间总体规划（2021—2035 年）》解读

1、底线管控

规划划定永久基本农田、生态保护红线、城镇开发边界、历史文化保护线、矿产资源控制线、地质灾害防控线等控制底线。

拟调整地块位于茂县中心城区，位于城镇开发边界内，不涉及其他控制底线，拟调整地块用地实行“详细规划+规划许可”的管制方式。

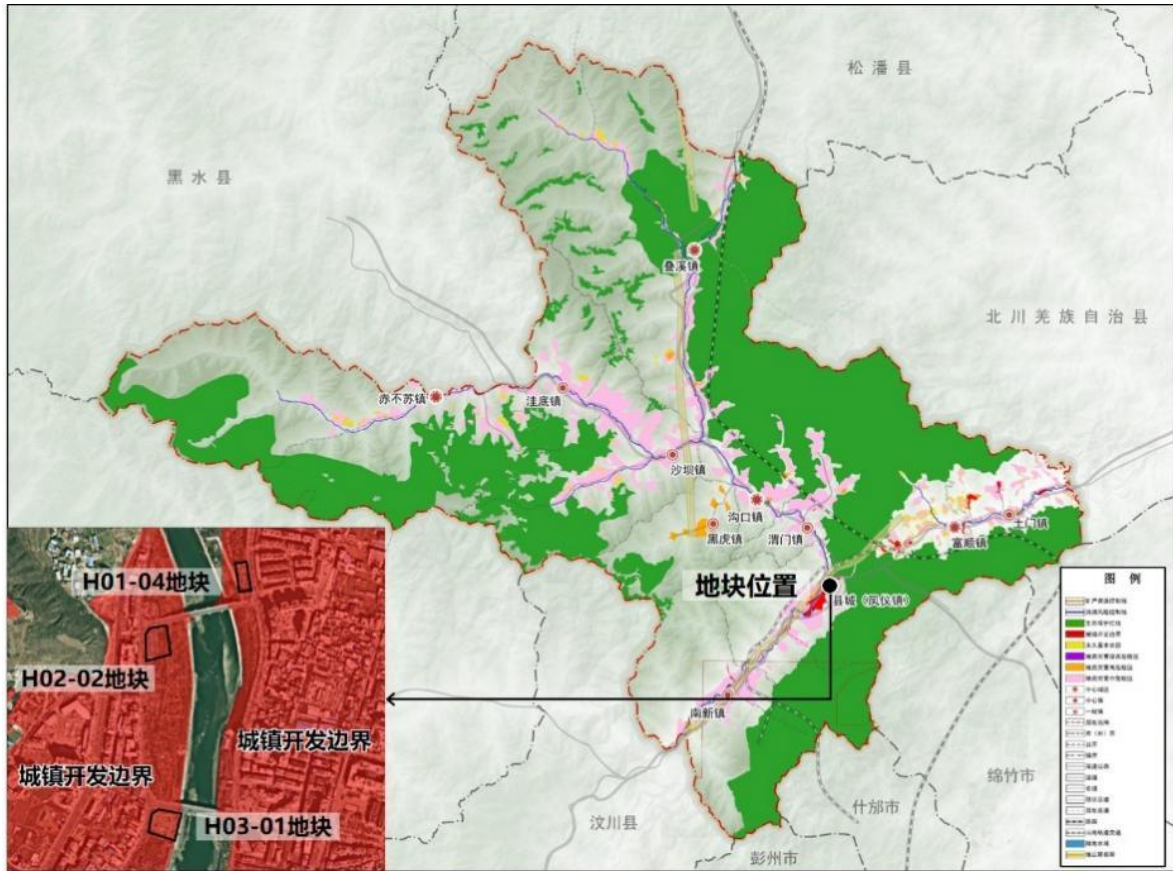


图 5-4 国土空间控制线规划图

2、中心城区用地布局

茂县中心城区范围面积为 756.95 公顷，规划为居住生活区、综合服务区、商业商务区、工业发展区、绿地休闲区、物流仓储区、交通枢纽区和战略预留区 8 个规划功能分区，采用“用途准入+指标控制”的方式进行管理。居住生活区 280.55 公顷，占比 37.06%；综合服务区 162.61 公顷，占比 21.48%；商业商务区 157.57 公顷，占比 21.06%；工业发展区 29.04 公顷，占比 3.84%；绿地休闲区 104.02 公顷，占比 13.74%；交通枢纽区 19.18 公顷，占比 2.53%；物流仓储区 1.12 公顷，占比 0.15%；战略预留区 2.86 公顷，占比 0.38%。至 2035 年，中心城区的城镇建设用地规模为 756.95 公顷。

拟调整地块主要位于中心城区北部，用地性质均为交通运输用地。

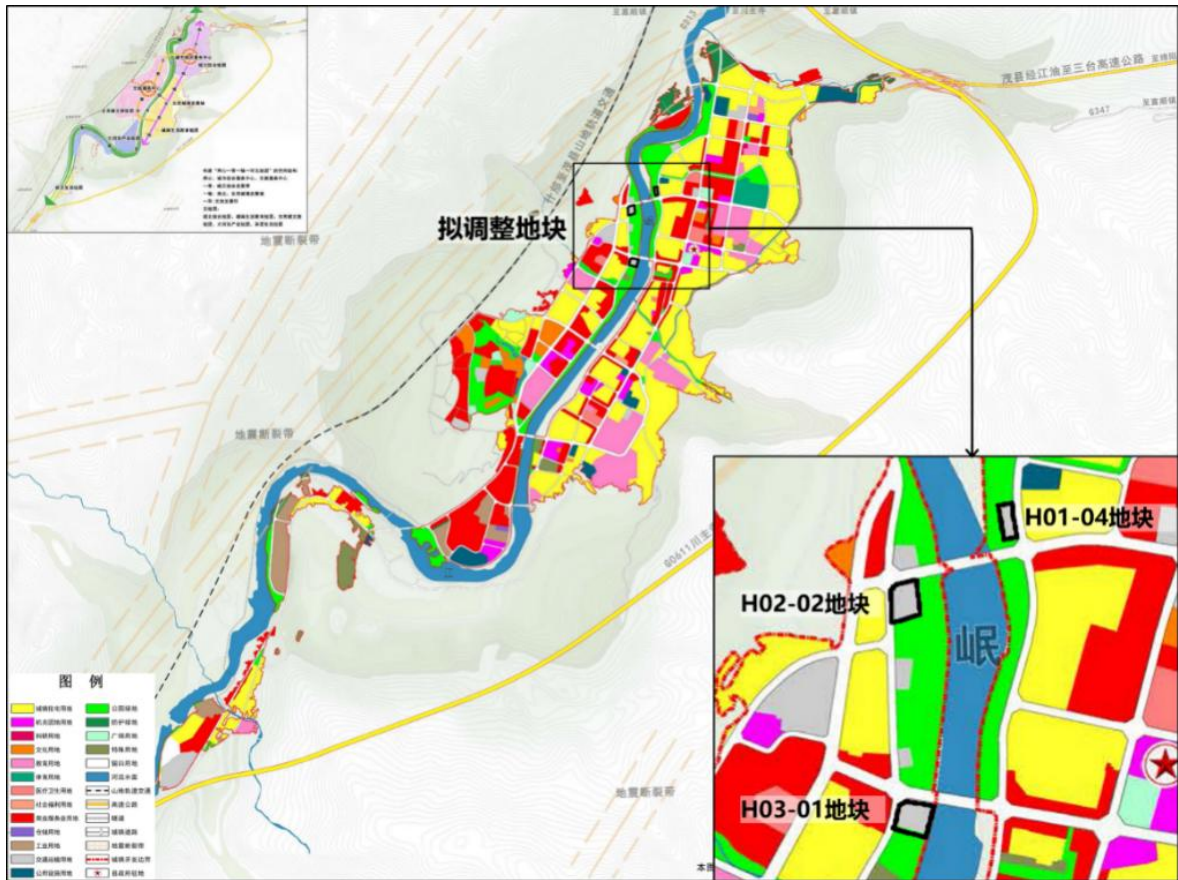


图 5-5 中心城区土地使用规划图

3、中心城区地下空间

规划中心城区地下空间综合利用按禁止开发区域、限制开发区域、重点开发区域和一般开发区域进行管控引导。

禁止开发区域：规划将处于地质灾害高危险区内的用地以及烈士陵园、寺庙等区域作为地下空间禁止开发区。该区域原则上不进行地下空间开发。

限制开发区域：规划将不适合进行地下空间开发的用地（包括紧邻山体一侧的狭长用地、地形起伏较大用地）以及有特殊建设需求的各类用地（包括污水处理设施、垃圾处理设施、燃气站、变电站等市政公用设施以及加油站等）作为地下空间限制开发区。前者原则上不对地下空间进行开

发，确需开发，应严格控制开发规模，并按规定进行详细专项技术论证；后者若需开发，以满足各自功能需求为原则进行特种开发，但应符合相关行业规定。

重点开发区域：规划将中心城区重要公共管理与公共服务中心、承担公共职能较大的区域以及城市道路作为地下空间重点开发区；包括城北综合服务中心、商业中心、学校以及旧城政务中心大型商业酒店和商业中心等地段。该区域一般应进行地下空间开发，主要配套地下商业、地下交通设施（停车）、地下人防设施、地下市政设施（管线）。

一般开发区域：规划将重点开发区外的一般居住区、产业区及一般公共配套设施用地作为地下空间一般开发区。该区域可根据需求进行地下空间开发，主要配套地下交通设施（停车）。

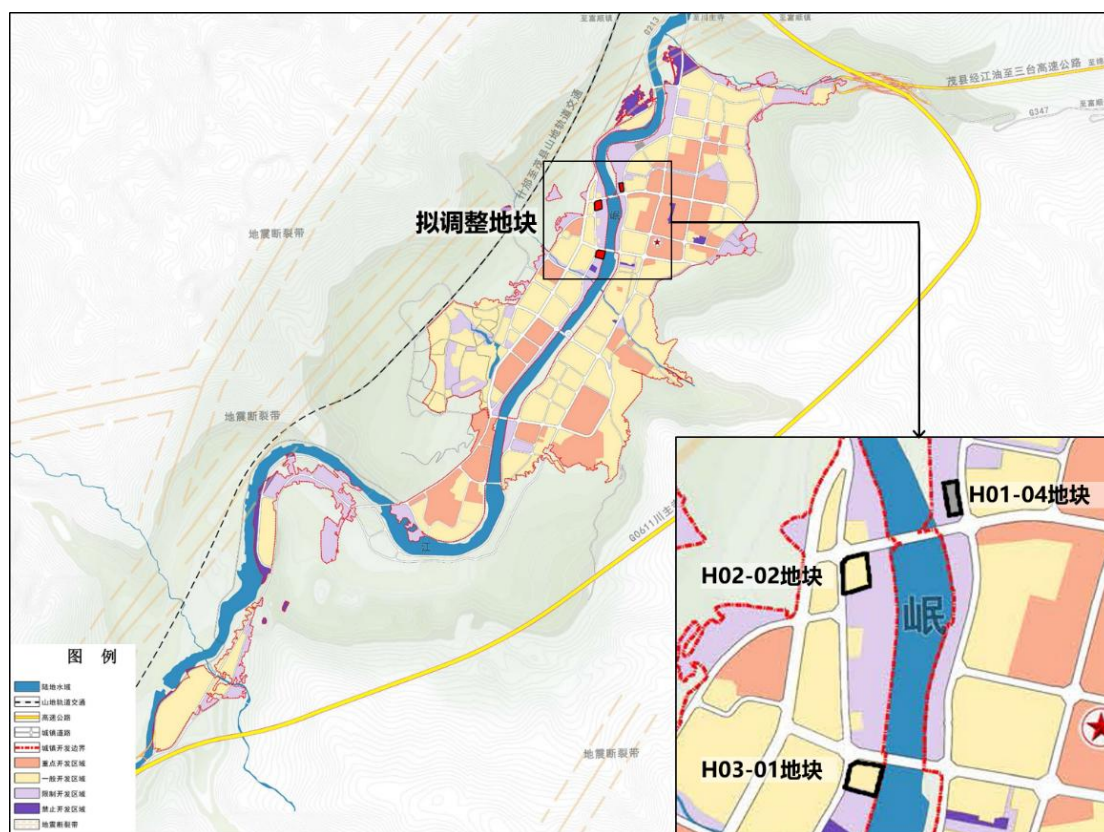


图 5-6 中心城区地下空间规划图

拟调整地块均位于一般开发区域，该区域可根据需求进行地下空间开发，主要配套地下交通设施（停车）。

4、中心城区绿地与开敞空间

规划形成“一带一环，两楔多园”的城市绿地系统结构。

一带：沿岷江两岸绿地构成的岷江生态带。

一环：由后山公路城市主干道、水西路构成城市绿环，串联外围山体、田园以及各组团的公园绿地、街头绿地、广场和滨水绿带等，形成城市蓝绿网络空间。

两楔：由小庙山、龙坪山等自然山体构成的两处楔形山体绿地。

多园：各级公园绿地，包括沿岷江两岸滨河公园、金龟堡、银龟堡、体育公园等城市公园以及“口袋”公园。

规划到 2035 年，绿地与开敞空间用地 90.16 公顷，占规划城镇建设用地的 11.91%，其中人均公园绿地面积达到 10.03 平方米。

拟调整地块位于岷江生态带，规划拟在现状地面停车场基础上扩建停车楼。鉴于 H01-04 地块地处核心绿地（城北滨河公园），后续建设应采取垂直绿化等措施提升绿地率，以保障核心绿地功能不受影响。

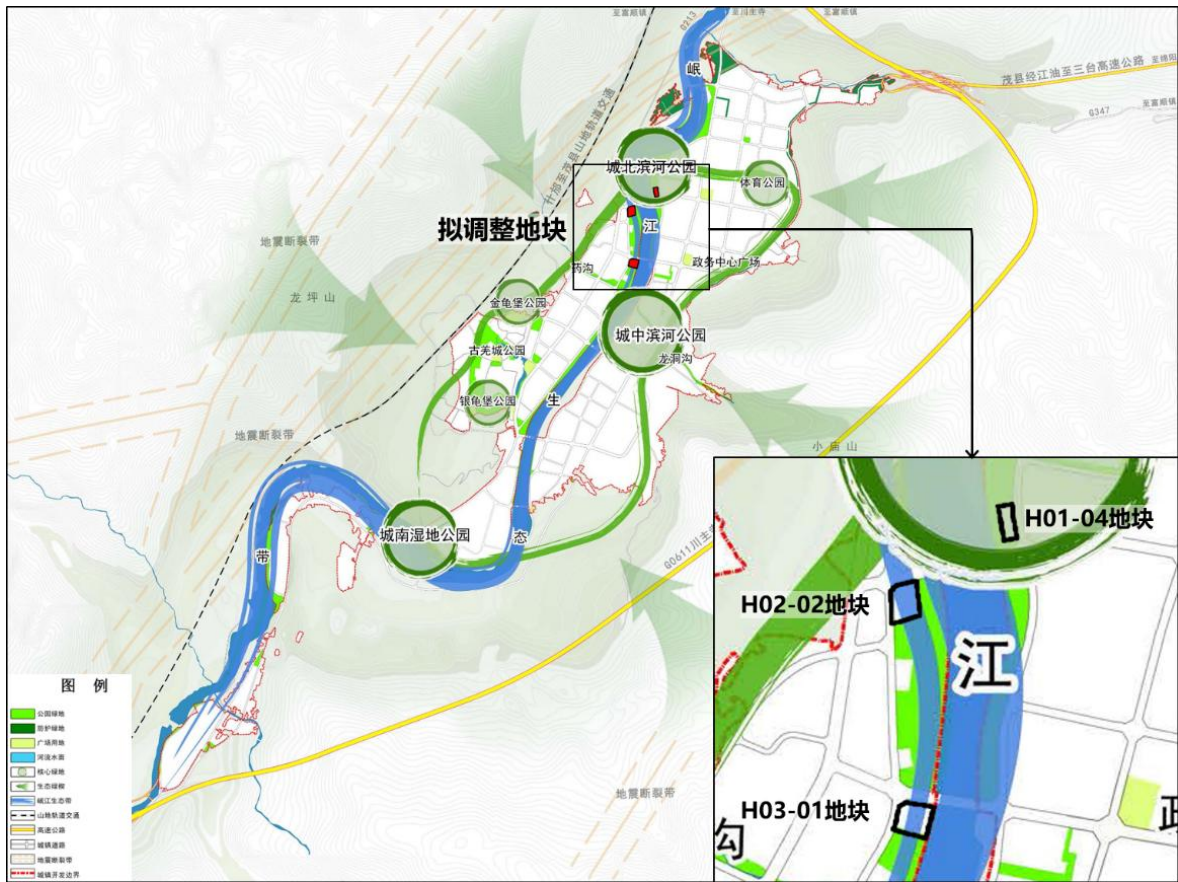


图 5-7 中心城区绿地与开敞空间规划图

5、中心城区开发强度控制

规划将中心城区分为五个开发强度控制区

一级开发强度控制区：为高层建筑集中区，新建建筑高度不宜超过 80 米，新建容积率原则上控制在 3.0-4.0，建筑密度建议控制在 20%—30%。主要包括商业及少部分住宅，突出地标作用，加强对建筑形态、建筑体量的控制。

二级开发强度控制区：为高层建筑适度区，新建建筑高度不宜超过 50 米，新建容积率原则上控制在 2.5-3.0，建筑密度建议控制在 25%—35%。主要为城北旧城改造区域。

三级开发强度控制区：为城市主要基调区域，新建建筑高度不宜超过

24米，新建容积率原则上控制在2.0—2.5，建筑密度建议控制在28%—40%。主要分布在中心节点的外围边缘，主要为机关团体及老城居住。

四级开发强度控制区：建设容积率原则上应控制在1.0—2.0，包括供电用地、仓储用地和滨水近山不适宜过高强度开发的居住组团等。

五级开发强度控制区：建设容积率原则上应控制在1.0以内，主要为市政基础设施。

拟调整地块全部位于五级开发强度控制区，新建建筑容积率原则上应控制在1.0以内。《茂县国土空间总体规划（2021—2035年）》明确提出：“具体地块用途、边界定位、开发建设强度、用地兼容等规划管控要求在详细规划中确定，有关强制性内容从其规定。”

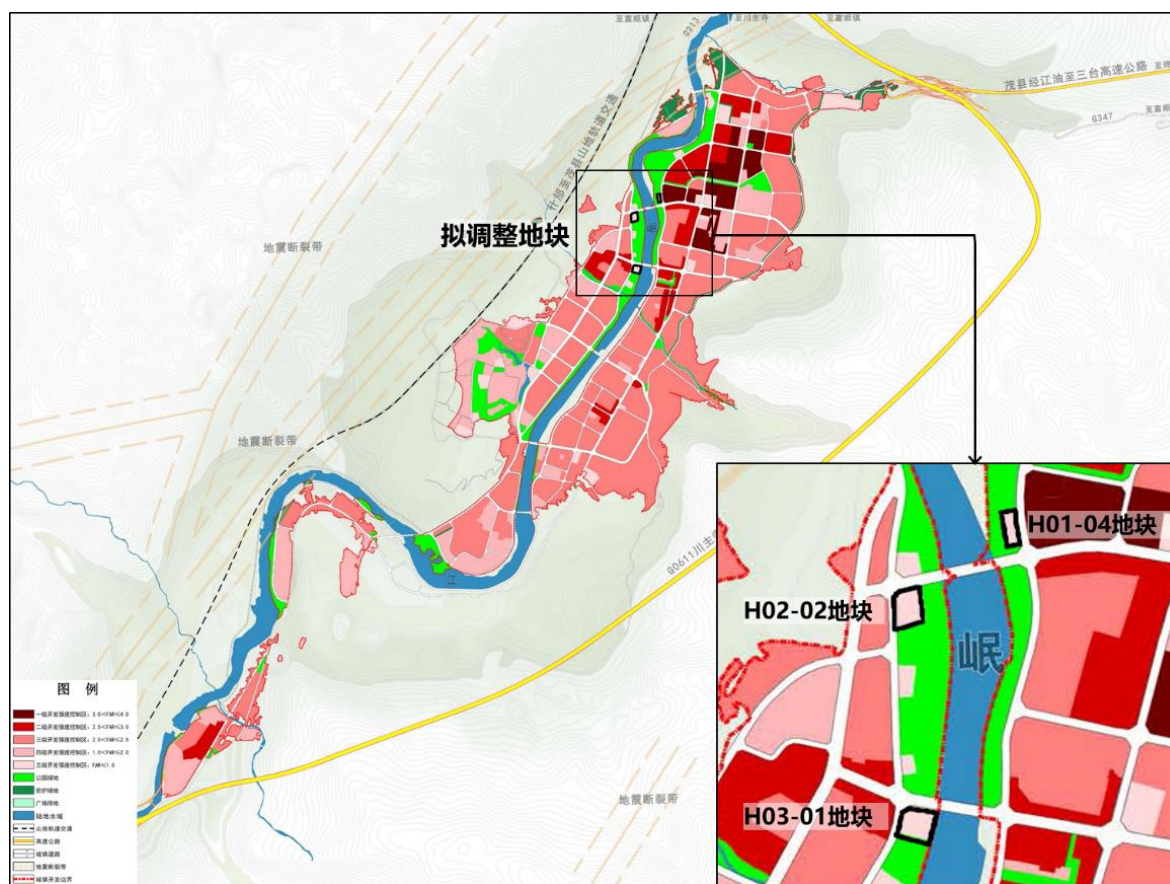


图 5-8 中心城区开发强度控制图

6、中心城区“四线”管控

绿线管控：规划将面积大于 2.50 公顷以上公园、滨河绿地、重要公共绿地、防护绿地及规划认为需要进行重点控制的其他绿地划定为城市绿线，面积总计 67 公顷，严格按照《城市绿线管理办法》进行管控。城市绿线内的用地，不得改作他用，不得违反法律法规、强制性标准以及批准的规划进行开发建设。城市绿线遵守规模不减、位置基本不变、满足服务半径的前提下，其边界具体坐标可根据实际情况在控制性详细规划中确定。

蓝线管控：规划将中心城区城镇开发边界内的水域划入城市蓝线，面积总计 2.61 公顷，严格按照《城市蓝线管理办法》进行管控。城市蓝线范围内，严禁违反城市蓝线保护和控制要求的建设活动，擅自填埋、占用城市蓝线内水域，影响水系安全的爆破、采石、取土，擅自建设各类排污设施，以及其他对城市水系保护构成破坏的活动。

紫线管控：规划将中心城区茂州城、无影塔等历史古迹划入城市紫线，面积总计 2 公顷，严格按照《城市紫线管理办法》进行管控。城市紫线范围内应按照《城市紫线管理办法》和历史文物古迹保护规划的要求建设，严禁破坏和影响文物建筑安全与风貌的行为。

黄线管控：规划将城市污水处理厂、燃气储备站、变配电站、高压线走廊城市供电设施、邮政局、广播电台、电视台、城市消防设施、城市抗震防灾设施划入城市黄线，面积总计 17.85 公顷，严格按照《城市黄线管理办法》进行管控。黄线范围内的建设活动应符合黄线有关管理规定，土地的使用用途不得随意变更，严禁损坏城市基础设施或影响城市基础设施安全和正常运转的行为。

拟调整地块未落入规划城市绿线及城市蓝线范围，不涉及绿线、蓝

线的内部用地管控要求。依据上述管控规定，绿线与蓝线仅针对线内用地进行管控，未要求外部退距。因此，本报告不设置额外退距，仅确保建设不侵入控制线范围，满足各项空间管控要求及相关规定。

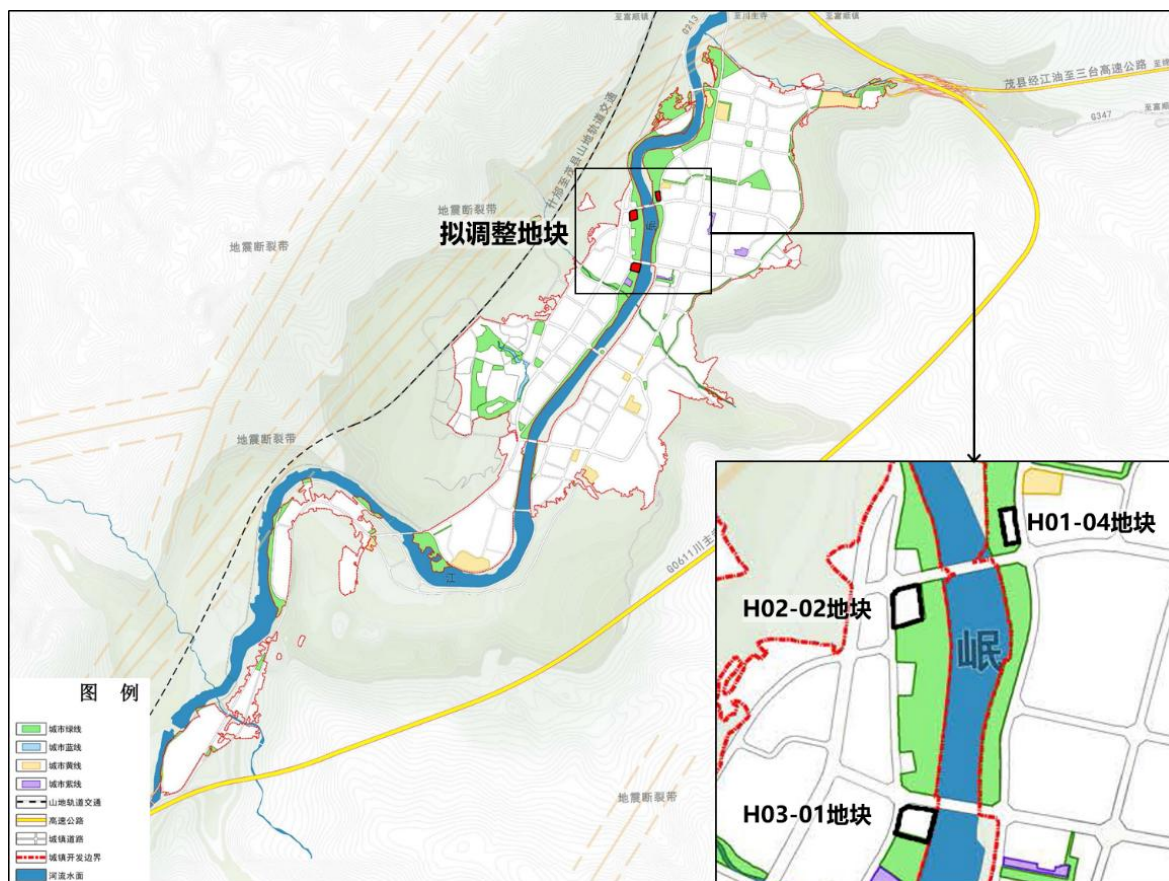


图 5-9 中心城区控制线规划图

7、中心城区洪涝风险控制管控

依据茂县河湖管理范围划定成果，结合阿坝州洪水淹没成果，将县域内岷江、赤不苏河、三龙沟、松坪沟、土门河等 5 条具有雨洪行泄及调蓄功能的河道划入洪涝风险控制线。

在洪涝风险控制线范围内新修建设项目，必须符合国家规定的防洪标准、岸线规划和其他技术要求，不得影响河势稳定、行洪通畅、堤防安全和其他建筑物或构筑物的使用安全。依据《中华人民共和国防洪法》《中

《中华人民共和国城乡规划法》《四川省城乡规划条例》等对洪涝风险控制线进行管控。

中心城区防洪标准按照 20 年一遇设防，山洪防洪标准按照 10 年一遇设防。内涝防治设计重现期为 20 年一遇。

规划对岷江沿岸进行防洪堤的新建、加固、整治，规划沿江堤顶高程按 20 年一遇洪水水位加堤顶超高确定。雨水管渠的布置考虑保留排水冲沟，以最短的距离将雨水排入冲沟或岷江。加强雨水资源的利用，提倡雨水经中水处理后重复利用，实现城市节水与防洪的双赢。

拟调整地块均不涉及岷江洪涝灾害风险控制线，符合相关管控规定。

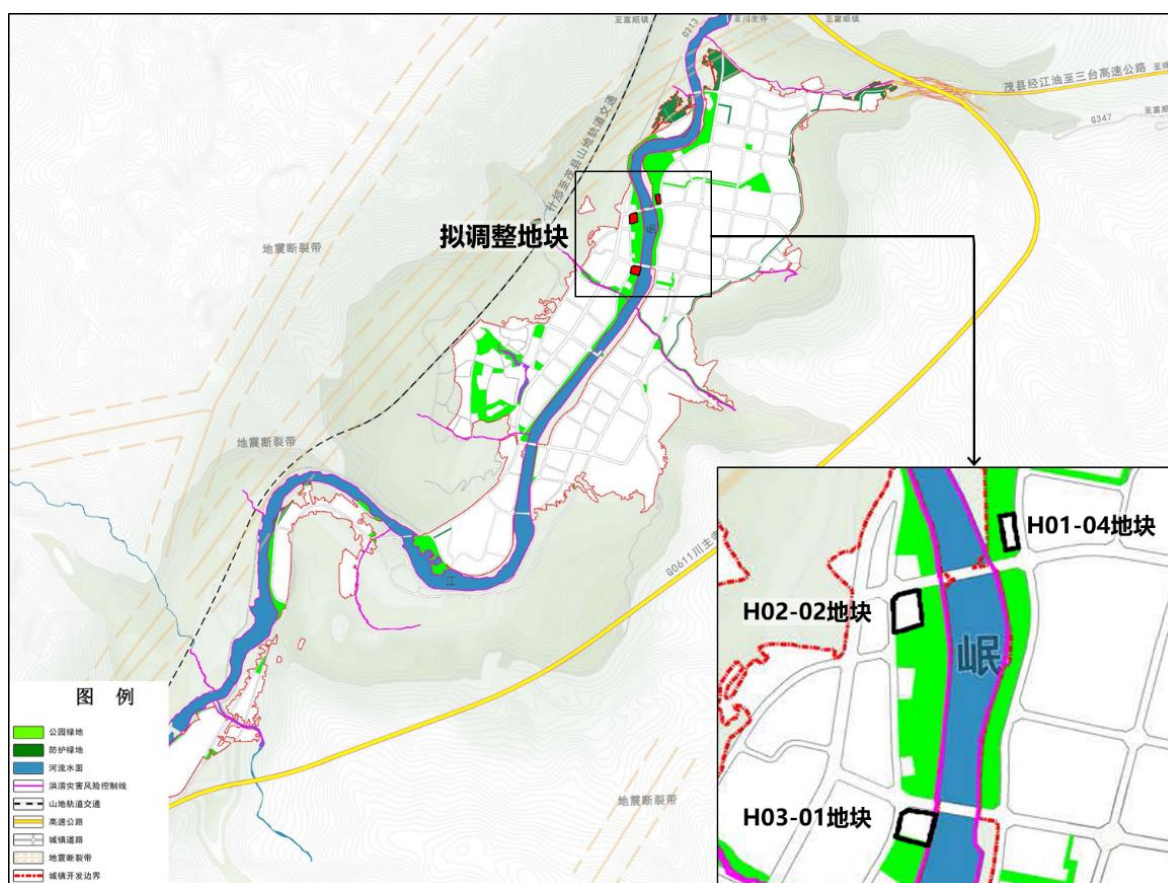


图 5-10 中心城区洪涝风险控制规划图

六、调整必要性分析

（一）提高土地利用效率，促进土地集约利用

《茂县国土空间总体规划（2021—2035年）》明确提出要坚持资源节约集约高效利用。茂县中心城区受山水地形制约，可建设用地有限，人均建设用地指标偏低。本次调整涉及的三块用地现状均为地面停车场，原控规未明确规划控制指标，无法支撑立体化开发。通过本次控规调整，明确用地性质、容积率等指标，为从平面停车场向立体停车设施转变提供规划依据，能够在不新增用地的前提下大幅提高土地利用效率，是贯彻落实县级国土空间总体规划要求、推动城市内涵式发展和存量空间更新的具体行动。

（二）缓解核心区停车供需矛盾，提升静态交通服务能力

茂县正以“建设州域副中心”为目标推动文旅产业升级。川青铁路开通后，茂县融入“1小时成德绵经济圈”，交通区位优势显著提升。2024年全县接待游客667.67万人次，同比增长15%，规划到2030年将突破千万人次。据阿坝藏族羌族自治州发布数据，茂县机动车保有量为16631辆，初步估算全县停车位总需求约为18300个，其中县城范围停车需求约为5490个。叠加旅游高峰期带来的额外车位需求，目前县城已建成投用的停车位仅约2100—2300个，有效供给约2000个，停车位缺口达1000个左右。核心区静态交通设施供给严重不足，占道停车、乱停乱放等问题日益凸显。

通过本次控规调整明确规划控制指标，为后续立体停车设施建设提供规划依据，可支撑大幅增加停车泊位供给，有效缓解“停车难”问题。并

且，本次调整将为提升核心区停车承载力、满足居民日常及旅游旺季停车需求、降低占道停车比例创造规划条件，配套充电桩等设施的建设预留也将同步纳入控制要求，是应对城市远期发展的必要之举。

当前位置： 首页 / 政务公开 / 政务动态 / 阿坝要闻

阿坝州机动车17.8万辆 驾驶人达22.2万人

发布时间：2023-11-14 14时22分

来源：阿坝州公安局

【字体：大 中 小】

访问量：1106次

分享到： 

本网讯（黄元正）据阿坝州公安局交通警察支队统计，截至2023年10月底，全州机动车保有量达178041辆，其中汽车137191辆，新能源汽车625辆；机动车驾驶人222039人，其中汽车驾驶人196915人。

今年前三季度，阿坝州境内新注册登记机动车9617辆，新注册登记汽车3639辆。2023年一至三季度，全州新注册登记汽车3639辆，同比增长7.19%，一季度、二季度、三季度新注册登记汽车分别为1372辆、1144辆、1123辆。新能源汽车保有量达625辆，前三季度新注册登记142辆。截至10月底，全州新能源汽车保有量达625辆，占汽车保有量的0.46%。其中，纯电动汽车保有量432辆，占新能源汽车总量的69.12%。2023年一至三季度，全州新注册登记新能源汽车142辆，同比增长51.06%，占汽车新注册登记量的3.90%，一季度、二季度、三季度新注册登记新能源汽车分别为44辆、21辆、29辆。

今年前三季度，阿坝州二手车市场保持活跃，机动车转让登记量达4712笔。2023年一至三季度，全州办理机动车转让登记业务4712笔，其中辖区内转让登记业务4709笔。

阿坝州机动车保有量超过17万辆，摩托车保有量41101辆，汶川县汽车保有量19128辆，摩托车保有量4011辆，**茂县汽车保有量16631辆**，摩托车保有量6882辆；金川县汽车保有量12041辆，摩托车保有量9878辆；小金县汽车保有量11614辆，摩托车保有量3627辆；九寨沟汽车保有量11118辆，摩托车保有量5698辆；松潘县汽车保有量11105辆，摩托车保有量930辆；若尔盖汽车保有量10732辆，摩托车保有量3718辆；马尔康市汽车保有量10259辆，摩托车保有量1328辆；阿坝县汽车保有量3088辆，摩托车保有量4717辆；理县汽车保有量7931辆，摩托车保有量1657辆；黑水县汽车保有量7804辆，摩托车保有量897辆；红原县汽车保有量5745辆，摩托车保有量1137辆；壤塘县汽车保有量3279辆，摩托车保有量1609辆。

截至目前，阿坝州境内机动车驾驶人数量达222039人，其中，汽车驾驶人数量为196915人，占驾驶人总数的88.87%。1-3季度，全州新领证（含增驾）驾驶人9033人，同比增加19.56%。全州注销驾驶人393人，同比增加36.45%。

图 6-1 茂县汽车保有量数据来源图

（三）改善核心区城市面貌，提升城市品位与活力

茂县明确提出“城市更新与景城融合”对推动城市高质量发展意义重大，省级批复也要求完善开敞空间网络体系、改善城市人居环境。目前核心区地面停车场布局零散、设施陈旧，部分广场用地被停车场占用，未能发挥公共空间功能，占道停车等现象直接影响城市形象，与茂县打造“具有国际影响力的文旅医养目的地”的愿景形成反差。通过控规调整明确用地性质和指标，在保障公共空间功能的前提下实现立体化开发与功能复合，能够以现代化、集约化的停车设施改善城市面貌，释放地面空间，恢复广场用地的公共开敞空间功能，增强城市活力与美观度，整体提升城市品位与居民、游客的获得感。

（四）完善城市公共设施配套，提升综合服务能力

本次调整涉及的地块中，有一块为广场用地，现状作为地面停车场使

用，未能充分发挥其公共空间功能。通过控规调整明确用地性质和规划控制指标，在保障公共空间功能的前提下，结合立体化开发，可实现公共空间与停车设施的功能复合，提升土地利用效率。同时，为后续立体化开发提供规划依据，能够完善片区公共停车设施配套，为居民出行和游客集散提供更加便捷的停车服务，直接提升城市综合服务能力。

七、用地调整可行性分析

（一）H01-04 地块调整可行性



图 7-1 H01-04 地块控规、总规及宗地范围三线叠合分析图

H01-04 地块拟用于建设立体停车设施，依据《国土空间调查、规划、用途管制用地用海分类指南》（2023 年），其用地性质确定为交通场站用地，用地代码为 1208。

该地块为存量国有建设用地，已取得国有土地使用证。经核查，该地块占用了《茂县国土空间总体规划（2021-2035）》确定的规划道路。本次调整依据其国有土地使用界线，结合上位规划用地布局，对地块界线及用地面积进行修正。调整后的地块界线与地块权属界线及上位规划相符合，用地调整具备可行性。

（二）H02-02 地块调整可行性

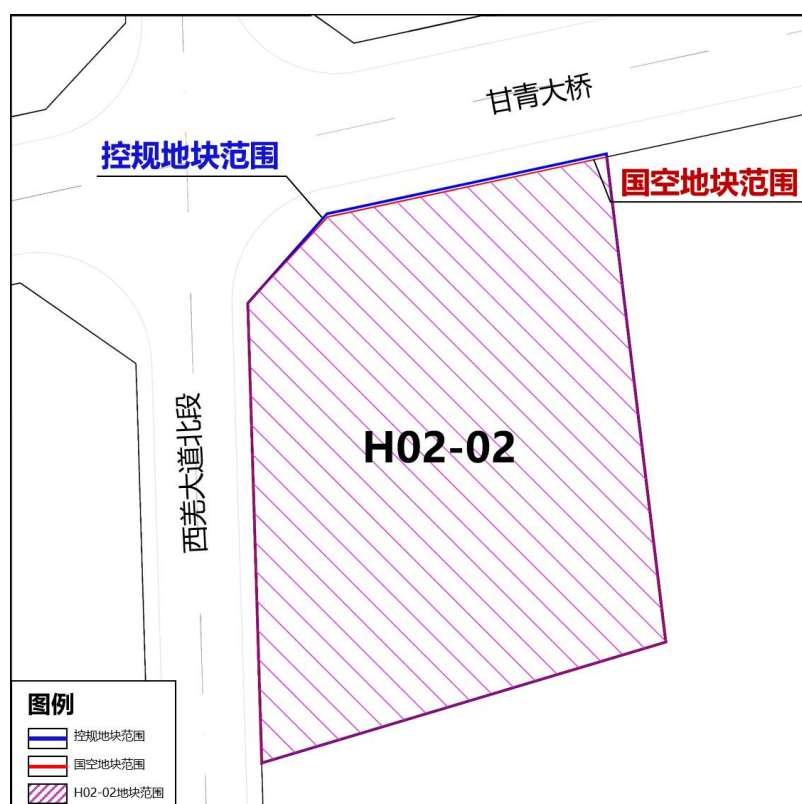


图 7-2 H02-02 地块控规、总规两线叠合分析图

H02-02 地块拟用于建设立体停车设施，依据《国土空间调查、规划、用途管制用地用海分类指南》（2023 年），其用地性质确定为交通场站用地，用地代码为 1208。

经核查，该地块占用了《茂县国土空间总体规划（2021-2035）》确定的规划道路。本次调整依据上位规划要求，对地块界线及用地面积进行

修正。调整后的地块界线与上位规划相符合，用地调整具备可行性。

（三）H03-01 地块调整可行性

1、调整背景与依据

该地块原为广场用地。根据《茂县国土空间总体规划（2021—2035年）》，该地块已在总体规划层面明确调整为交通场站用地。控制性详细规划作为总体规划的传导落实，本次调整系依据上位规划确定的用地性质对原控规进行同步更新，使详细规划与国土空间总体规划保持一致，符合规划传导的法定要求。

2、用地分割与功能调整

为满足立体停车设施建设需求，同时落实岷江河道管理范围线管控要求，将原 H03-01 地块（广场用地）分割调整为 H03-01、H03-07 两个地块。调整后，H03-01 地块为交通场站用地（1208），用地面积 4990.05 平方米，拟用于建设立体停车设施；H03-07 地块为公园绿地（1401），用地面积 67.74 平方米。

3、公共空间功能说明

原 H03-01 地块（广场用地）现状实际作为地面停车场使用，未发挥广场公共空间功能。本次调整将其分割为 H03-01（交通场站用地）和 H03-07（公园绿地）。H03-07 地块现状即为滨河景观带的一部分，功能定位为滨河绿带的有机延伸，承担景观过渡功能，不承担独立游憩集散功能。

该地块紧邻岷江滨河步道，周边已有滨河公园等大型公共绿地空间，可满足居民公共活动需求。作为微绿地，符合“见缝插绿”理念和茂县

“小、精、美”的建设导向，有助于提升道路沿线景观品质。

原广场用地已在上位国土空间总体规划中调整为交通场站用地，本次控规调整是对总体规划的传导落实。调整后，立体停车设施可通过屋顶绿化部分补充绿色开放空间，周边公共空间总量未减少，公共服务功能得到整体保障。

4、调整可行性结论

综上，本次用地调整依据上位国土空间总体规划进行，符合规划传导要求。调整后，用地性质与地块实际使用功能相匹配，能够有效缓解现状停车难问题，同时通过功能复合和空间优化，保障了区域公共空间服务功能不降低。该用地调整具备可行性。



八、场地竖向标高取值控制分析

（一）场地防洪安全要求

依据《茂县国土空间总体规划（2021—2035年）》，岷江茂县段防洪标准按20年一遇设防。经现场实地踏勘，岷江堤防工程上设有永久性水位标尺，根据标尺数据可知岷江茂县中心城区段20年一遇设计洪水位为1547.15米，场地竖向标高应满足防洪安全底线要求，具体要求如下：

根据《民用建筑通用规范》（GB 55031-2022）第4.1.5条规定：“场地设计标高不应低于城市的设计防洪、防涝水位标高；沿江、河、湖、海岸或受洪水、潮水泛滥威胁的地区，除设有可靠防洪堤、坝的城市、街区外，场地设计标高不应低于设计洪水位0.50m，否则应采取相应的防洪措施。”

按该规范条文，设有可靠堤防时，场地设计标高仅需满足“不低于设计洪水位”的要求，无需额外增加0.50m安全超高。考虑到拟调整地块均紧邻岷江，且立体停车设施属于重要公共设施，虽然已设有堤防，但为保障极端天气条件下的防洪安全、增强工程安全冗余，本次调整主动提高防洪设防标准，按“场地设计标高不应低于设计洪水位0.50m”进行控制。

综上，拟调整地块的室外设计地坪标高不应低于：1547.65米，具体室外设计地坪标高需符合《民用建筑通用规范》（GB55031-2022）和《城市防洪规划规范》（GB51079-2016）等相关标准规范要求。

（二）场地竖向标高取值控制

三块拟调整地块均呈现“临路高、近河低”的台地地形特征，各存在两个不同标高的室外设计地坪，详见表 8-1。

根据《民用建筑通用规范》（GB 55031-2022）第 3.2.3 条的规定：“当同一座建筑有多种屋面形式，或多个室外设计地坪时，建筑高度应分别计算后取其中最大值”。据此，台地地形地块的竖向标高应以较低的室外设计地坪作为起算基准。

若以临道路高侧地坪为起算基准，则不符合台地空间开发的客观特征，难以合理利用高差空间，也不利于滨江用地的节约集约利用。

因此，拟调整地块的竖向标高应以较低的室外设计地坪（临滨河侧）作为起算基准，并与滨江步道等周边环境相协调，保障排水及边坡稳定。

表 8-1 拟调整地块现状竖向标高分析表

地块编码	临滨河侧标高 (m)	临道路侧标高 (m)	高差 (m)
H01-04	1549.99	1572.82	22.83
H02-02	1548.77	1566.37	17.60
H03-01	1547.38	1566.11	18.73

（三）场地竖向标高取值控制结论

综上，本次调整确定拟调整地块的±0.000 绝对标高大于 1547.65 米。该标高同时作为临滨河一侧（较低侧）的室外设计地坪标高，以及建筑高度、容积率等规划指标的核算基准。

九、交通场站用地指标调整可行性分析

(一) 类似项目案例对比

H01-04、H02-02、H03-01 地块拟用于建设停车楼，由于国家、四川省、阿坝州、茂县现行技术规范中尚未对停车楼用地出台明确的规划指标标准，并且周边城市如成都市、重庆市等也尚未对停车楼用地出台明确的规划指标标准，本次论证参照国内近期已批复的类似项目案例(详见下表)，结合本地块特殊的地形条件与功能需求，对各项规划控制指标进行科学论证。

表 9-1 类似项目案例对比表

序号	项目名称	用地面积 (m^2)	用地性质	容积率	建筑 密度	绿地 率	建筑高 度(m)	项目 位置	批复时间
1	长乐旧城区控规 350182-02-E-20 地块 (中医院停车楼) 规划调整方案	1605	社会停车场用 地	\leq 2.9	\leq 27%	\geq 20%	\leq 24m	福州 市	2025 年 3 月 11 日
2	市中心医院南侧片区(停车楼)详细规 划及规划设计条件	7849.52	交通场站用地 (社会停车 场)	\leq 1.2	\leq 80%	\geq 20%	\leq 24	巴中 市	2024 年 6 月 21 日
3	关于“东莞市虎门镇新湾渔村停车楼” 建设用地规划条件批后公告	4922.58	交通场站用地	\leq 2.8	\leq 50%	\geq 20%	\leq 30	东莞 市	2025 年 3 月 28 日
4	新乐市自然资源和规划局国有建设用 地使用权协议出让计划公告(2025)-03 号	5933.42	交通场站用地	\leq 1.5	\leq 30%	\geq 20%	\leq 24	新乐 市	2025 年 10 月 22 日
5	《港口滨海旅游度假区大园片区控制 性详细规划》(GK-DY-04-18、 GK-DY-04-19 等地块) 修改	10027.29	交通场站用地	\leq 2.0	\leq 60%	\geq 15%	\leq 30	惠东 县	2024 年 11 月 29 日
6	陇南市城市规划管理技术规定(2020)	——	社会停车场 (库)	\leq 2.4	\leq 50%	——	\leq 24	陇南 市	2020 年

(二) 建筑高度

按照“建筑高度、容积率、计容边界需统一基准”要求,拟调整地块建筑高度计算以临滨河一侧室外设计地坪为起算基准,限高 18 米。综合

考虑以下因素：

一是满足立体停车设施的功能需求。根据现行国家标准《车库建筑设计规范》（JGJ 100-2015），小型车停车区域的最小净高应满足 2.2 米。在计入结构梁板、管线及设备空间后，立体停车设施每层的结构层高通常需 2.8—3.2 米。18 米的建筑高度可设置不少于 6 层的立体停车空间，能够提供充足的公共停车泊位，有效缓解核心区停车供需矛盾。

二是充分利用地形高差，实现“道路以上无建筑”。三块地中，H03-01 地块高差最小（约 18.46 米）。以 18 米为限高，该地块建筑最高点略低于道路标高，实现完全利用地形高差建设；其他地块高差更大，同样满足“道路以上无建筑”要求，并预留了安全冗余。

三是统一片区建筑高度，保护滨河景观视廊。将三块地限高统一为 18 米，从滨河步道视角观察，建筑体量与自然地形高差相协调，避免对滨河公共空间形成压迫，保障滨河景观视廊的通透性与景观品质，同时保持片区城市天际线的整体性。

综上所述，建议拟调整地块建筑限高统一控制为 18 米（以临滨河一侧室外设计地坪，即±0.000 标高为起算基准）。该指标既符合《民用建筑通用规范》关于台地建筑高度计算的技术要求，又能够实现“道路以上无建筑”的滨河景观保护目标，具备技术可行性与规划合理性。

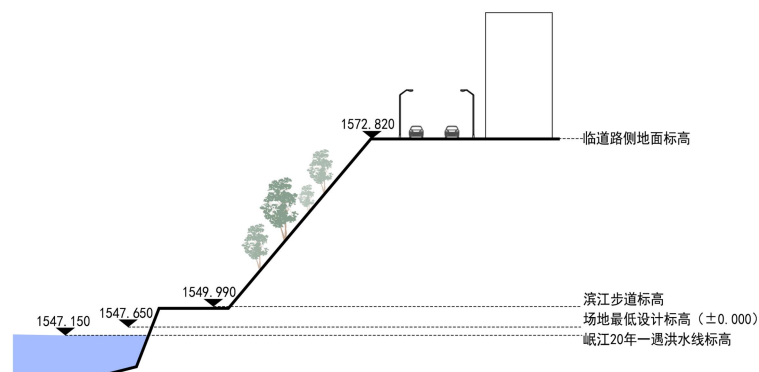


图 9-1 H01-04 地块剖面图

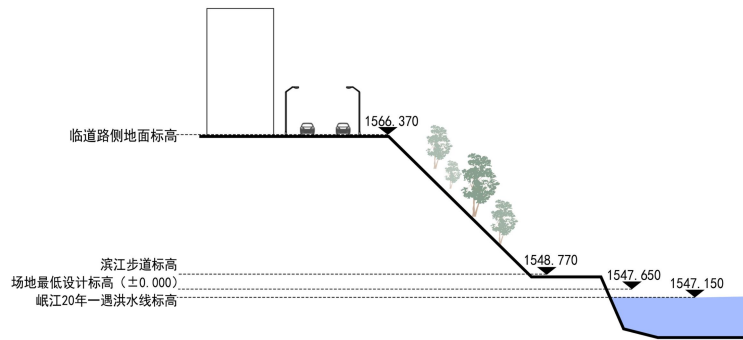


图 9-2 H02-02 地块剖面图

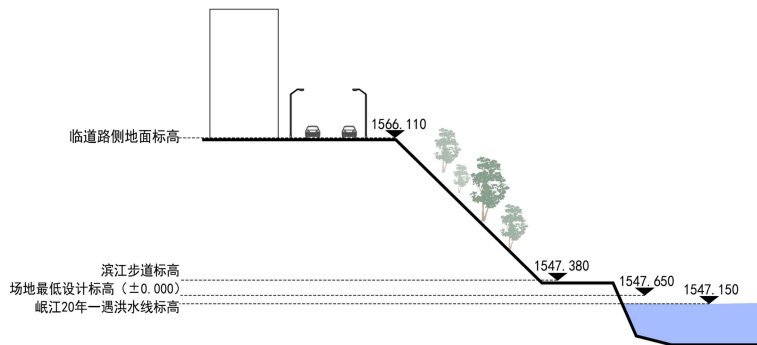


图 9-3 H03-01 地块剖面图

(三) 容积率

1、容积率取值确定

参照国内类似项目案例，容积率控制范围为 1.2 至 2.9。基于节约集约用地的政策背景，结合上述案例和地块实际情况，综合考虑建议拟调整地块容积率 ≤ 2.9 。结合该地块面积较小、用地紧张的实际情况，适当提高容积率有利于在有限土地上实现最大化的停车供给，符合节约集约用地要求，容积率调整可行。

2、与上位规划的关系

《茂县国土空间总体规划（2021—2035年）》将拟调整地块划分为五级开发强度控制区，规定新建建筑容积率原则上控制在1.0以内。该要求是基于“以道路为室外设计地坪标高（±0.000）向上建设建筑”的传统开发模式。

但本次拟调整的三个地块充分利用现有地形高差进行立体开发。根据前文建筑高度论证，以临滨河一侧±0.000为起算基准，建筑限高18米，建成后建筑最高点低于道路标高，未突破道路以上空间。同时，该规划对开发强度指标的规定属于原则性要求，且《茂县国土空间总体规划（2021—2035年）》已明确“具体地块用途、边界定位、开发建设强度、用地兼容等规划管控要求在详细规划中确定，有关强制性内容从其规定”。因此，本次控规调整可在详细规划层面结合地块地形特征和节约集约用地要求，对容积率指标进行优化确定。

综上，拟调整地块容积率取 ≤ 2.9 ，既未突破总规关于开发强度的管控原则（建筑不超出道路以上），又符合节约集约用地要求，容积率指标合理可行。

（四）建筑密度

参照国内类似立体停车设施项目案例，建筑密度普遍介于27%至80%之间。综合考虑拟调整地块面积较小的实际情况，为在有限土地上实现最大化停车供给，**建议建筑密度取 $\leq 75\%$** 。该取值高于福州市项目（ $\leq 27\%$ ）和新乐市项目（ $\leq 30\%$ ），与东莞市、陇南市等项目（ $\leq 50\%$ ）相比处于较高水平，但低于巴中市项目（ $\leq 80\%$ ），处于合理区间。提高建筑密度是充分利用有限土地资源的必要手段，符合高山河谷地区节约集约用地的现

实需求，建筑密度调整可行。

（五）绿地率

参照国内类似项目案例，停车楼绿地率普遍控制在 15%至 20%之间。本次调整建议拟调整地块绿地率取 $\geq 15\%$ ，与惠东县项目（ $\geq 15\%$ ）持平，符合国内同类项目的一般水平。地块紧邻滨河绿化带，除临道路一侧外，其余三侧均为公共绿地，周边绿化条件良好，可有效补充地块内部绿化功能。适当降低绿地率有利于节约集约利用土地，且不会对周边环境产生负面影响，绿地率调整可行。

（六）建筑后退道路红线

《茂县县城控制性详细规划》（2018 年）规定，建筑后退道路红线基本后退距离为 2m；对于文教卫建筑、影剧院、游乐场、体育馆、展览馆、大型商场等有大量人流、车流集散的建筑物，其面临城市道路的主要出入口后退距离不得小于 6m，并应留出临时停车或回车的场地。

拟调整地块拟用于建设停车楼，功能定位为交通场站设施，以车辆停放为主要功能，人员活动以驾驶员短暂停留为主，不具备影剧院、大型商场等公共建筑“大量人流集散”的特征。车辆进出属于功能性交通组织，而非因建筑自身功能吸引大量人流、车流产生的集散需求。因此，停车楼不属于特殊后退条款适用范围内的建筑类型，按基本后退执行具备合理性。

本次调整建议拟调整地块的后退道路红线均按 2m 控制，符合《茂县县城控制性详细规划》（2018 年）规定，后退红线调整可行。

（七）建筑后退非临街用地红线

根据《茂县县城控制性详细规划》（2018 年）关于建筑后退非临街

用地的规定，结合论证地块周边为绿化用地、无相邻建筑的实际条件，无需考虑防火间距及特殊功能增退要求。为最大限度落实节约集约用地政策、保障停车楼功能空间的高效利用，建筑后退仅需满足自身施工操作、管线敷设及维护检修空间等基本前提，而该等地段需求均可通过方案优化在用地红线内解决。

据此，建议拟调整地块内新建建筑无需后退非临街用地红线，但须满足消防、地下市政管线布置、人防疏散、基坑支护和基础施工等要求，并应符合《城市停车规划规范》（GB/T 51149-2016）等相关工程技术标准。建议在项目建设前开展详细地质勘察，重点查明场地地基承载力、边坡稳定性及地下水赋存条件，为结构设计提供准确依据，确保结构安全。

（八）停车泊位

1、规范依据

《城市停车规划规范》（GB/T 51149-2016）第 5.1.4 条规定，地上机动车停车楼标准车停放建筑面积宜采用 30~40 平方米/标准车。《城市公共停车场工程项目建设标准》（建标 128-2010）第二十五条采用相同表述。该指标为综合建筑面积指标，已包含停车楼内坡道、消防车道、结构柱网、设备用房及管理用房等公摊面积，适用于规划阶段停车位规模的综合测算。

上述条文使用“宜采用”的推荐性用语，指标区间为规划层面的综合估算范围，并非强制性上限。在具体项目设计中，因地块条件、地形高差、

用地形状等因素，单车位建筑面积在规范推荐区间基础上适当上浮，不违反规范要求。

2、同类项目实际数据参照

茂县智慧停车场项目（地下三层，20349.44 m²/446 个，约 45.6 m²/车）位于中心城区，地质条件与拟调整地块相似，反映本地实际工程条件下单车位建筑面积可扩展至 30~50 m²区间。

国内西部山地城市案例亦表明，受地形高差、地下工程支护等因素影响，停车楼单车位建筑面积超出规范推荐区间（30~40 m²/车）上限的情况客观存在（详见表 9-2），如重庆大渡口区综合停车楼（约 48.7 m²/车）、雅安市大兴综合停车场（约 41.4 m²/车）、内江市邓家坝智慧停车场（约 44.4 m²/车）等。

表 9-2 类似项目停车泊位设置对比表

序号	项目名称	总建筑面积 (m ²)	停车泊位 (个)	单车位建筑面积 (m ² /个)	项目位置
1	《茂县智慧停车场项目》	20349.44	446	45.6	茂县
2	《重庆大渡口区综合停车楼（义渡古镇停车楼）》	3.14 万	645	48.7	重庆
3	《雅安市大兴综合停车场》	9767.95	236	41.4	雅安
4	《内江市邓家坝智慧停车场》	47319.87	1066	44.4	内江

3、拟调整地块的特殊性

三个拟调整地块均呈现“临路高、近河低”的典型滨江地形特征，临滨河一侧与临道路一侧高差达 18~25 米。在地形高差条件下建设立体停车设施，需增设挡墙、护坡、基坑支护等结构性设施，同时坡道、通道等交通设施长度和面积相应增加，导致单车位建筑面积高于平地建设项目。

此外，各地块面积较小，受滨江地形和用地形状双重限制，内部交通组织和停车位布局难度较大，单车位建筑面积适当放宽具有技术合理性。

4、单车位建筑面积指标的确定

综合规范要求、本地项目数据、国内同类案例及拟调整地块地形条件，建议拟调整地块标准车停放建筑面积按 30~50 平方米/标准车控制。该取值兼顾了节约集约用地与工程可行性，具备充分的技术依据。

5、充电车位配建要求

《城市停车规划规范》（GB/T 51149-2016）规定：“具备充电条件的停车位数量不宜小于停车位总数的 10%。”拟调整地块建成后，将严格落实该规范要求，确保具备充电条件的停车位比例不小于停车位总数的 10%。

（九）开口控制

依据《茂县县城控制性详细规划》，道路出入口至交叉口路缘石切点的安全距离为：主干路不小于 50 米，次干路不小于 30 米，支路不小于 20 米。三个地块均有一侧临大桥，临大桥侧不得设置出入口。各地块出入口设置建议如下（详见附件三）。

H01-04 地块：南侧距甘青大桥约 25 米，东邻汾岷路（次干路），其余两侧无建设。建议出入口设于汾岷路侧，距道路交叉口大于 30 米，满足规范要求。机动车出入口数量按停车当量数确定，并应符合《城市停车设施建设指南》（2015 年）要求。

H02-02 地块：西邻西羌大道北段（次干路），北邻甘青大桥，其余两侧无建设。建议出入口设于西羌大道北段侧，距道路交叉口大于 30 米，满足规范要求。机动车出入口数量按停车当量数确定，并应符合《城市停车设施建设指南》（2015 年）要求。

H03-01 地块：西邻晋茂大道中段（次干路），北邻茂汶大桥，其余两侧无建设。建议出入口设于晋茂大道中段侧，距道路交叉口大于 30 米，满足规范要求。机动车出入口数量按停车当量数确定，并应符合《城市停车设施建设指南》（2015 年）要求。

（十）风貌引导

为引导停车楼与滨河临的区位环境有机融合，其风貌设计应遵循“功能优先、景观协调、地域点睛”的总体原则。在体量上，建议利用高差采用退台或覆土式设计，消隐建筑体量以保护滨河视廊；在形态上，宜采用现代简约风格，通过中性色系与镂空格栅等手法，与岷江景观形成视觉协调；在细节上，可适度提炼羌族传统符号进行抽象表达，并通过耐久材质与适度夜景照明，兼顾文化辨识度与城市界面品质，使停车楼成为功能完善且风貌协调的滨河公共设施。

十、公园绿地指标调整可行性分析

结合前述分析，为满足立体停车设施建设需求并落实岷江河道管理范围线管控要求，原 H03-01 地块（广场用地）分割为 H03-01 与 H03-07 两个地块。新增的 H03-07 地块为公园绿地，面积 67.74 平方米，依据《茂县控制性详细规划》，其绿地率控制为 $\geq 70\%$ ，容积率、建筑密度、建筑

高度等指标不作具体控制，符合控规要求。

本次调整后绿地仍可保障基本生态服务功能与滨河景观连续性，绿地布局满足最小宽度及可达性要求，且可通过立体绿化、相邻地块绿地补充等方式实现占补平衡。空间条件支撑控规指标落地，调整具备实施可行性。

十一、影响论证

（一）道路交通设施影响论证

1、路段交通运行能力分析

为确保拟调整地块建成后与区域交通系统协调运行，结合地块交通出入口的设置和周边道路交通的实际情况，研究地块辐射范围内产生的吸发量占甘青大桥、茂汶大桥、汾岷路、晋茂大道中段和西羌大道北段道路通行能力的比例研判其交通影响。

2、拟调整地块吸发量分析

（1）H01-04 地块吸发量分析

结合前述分析，H01-04 地块容积率上限为 2.9，最大总建筑面积为 6578.68 平方米，标准车停放建筑面积采用 30~50 平方米/标准车。经测算，H01-04 地块最多可设置停车位数量 219 辆，停车场出入口拟设置于汾岷路。参考相关类似城市的出行结构，结合《城市停车规划规范》（GBT51149-2016）相关要求及茂县自身的实际情况，预测出行结构，估算地块产生的交通吸发量：

表 11-1 H01-04 地块早晚高峰小时机动车发生吸引量预测表

设施类别	停车位数量 (个)	高峰小时停车系数 (PHF)	高峰小时周转率	交通吸引量 (pcu/h)	交通发生量 (pcu/h)	合计 (pcu/h)
社会停车场	219	0.15	1.0	33	33	66

通过对项目交通吸发量进行分析,按照近期汾岷路作为车行主入口进行测算,结合交通组织、分配到各道路,分配结果如下表所示:

表 11-2 H01-04 交通吸发量分配表

道路名称	项目吸引量分配	项目发生量分配	项目分配总流量	通行能力 (pcu/h)	项目交通量占通行能力比例
甘青大桥	17	17	34	3200	1.06%
汾岷路	33	33	66	1400	4.71%

参考相关类似城市案例,项目交通量占通行能力比例达到显著影响:主干路交通量占通行能力比例 $\geq 8\%$;次干路交通量占通行能力比例 $\geq 15\%$;支路交通量占通行能力比例 $\geq 35\%$ 。

从 H01-04 地块周边主要道路交通分配及交通影响评价结果来看,地块建成后产生的交通吸发量对周边路网不会产生显著影响,周边道路能够支撑该地块的开发和运行。

(2) H02-02 地块吸发量分析

结合前述分析, H02-02 地块容积率上限为 2.9,最大总建筑面积为 14153.77 平方米,标准车停放建筑面积采用 30~50 平方米/标准车。经测算, H01-04 地块最多可设置停车位数量 472 辆,停车场出入口拟设置于西羌大道北段。参考相关类似城市的出行结构,结合《城市停车规划规范》(GBT51149-2016)相关要求及茂县自身的实际情况,预测出行结构,估算地块产生的交通吸发量:

表 11-3 H02-02 地块早晚高峰小时机动车发生吸引量预测表

设施类别	停车位数量 (个)	高峰小时停车系数 (PHF)	高峰小时周转率	交通吸引量 (pcu/h)	交通发生量 (pcu/h)	合计 (pcu/h)
社会停车场	472	0.15	1.0	71	71	142

通过对项目交通吸发量进行分析,按照近期西羌大道北段作为车行主

入口进行测算，结合交通组织、分配到各道路，分配结果如下表所示：

表 11-4 H02-02 地块交通吸发量分配表

道路名称	项目吸引量分配	项目发生量分配	项目分配总流量	通行能力 (pcu/h)	项目交通量占通行能力比例
甘青大桥	36	36	72	3200	2.25%
西羌大道北段	71	71	142	1400	10.14%

参考相关类似城市案例，项目交通量占通行能力比例达到显著影响：主干路交通量占通行能力比例 $\geq 8\%$ ；次干路交通量占通行能力比例 $\geq 15\%$ ；支路交通量占通行能力比例 $\geq 35\%$ 。

从 H02-02 地块周边主要道路交通分配及交通影响评价结果来看，地块建成后产生的交通吸发量对周边路网不会产生显著影响，周边道路能够支撑该地块的开发和运行。

(3) H03-01 地块吸发量分析

结合前述分析，H01-04 地块容积率上限为 2.9，最大总建筑面积为 14667.56 平方米，标准车停放建筑面积采用 30~50 平方米/标准车。经测算，H01-04 地块最多可设置停车位数量 489 辆，停车场出入口拟设置于晋茂大道中段。参考相关类似城市的出行结构，结合《城市停车规划规范》（GBT51149-2016）相关要求及茂县自身的实际情况，预测出行结构，估算地块产生的交通吸发量：

表 11-5 H03-01 地块早晚高峰小时机动车发生吸引量预测表

设施类别	停车位数量 (个)	高峰小时停车系数 (PHF)	高峰小时周转率	交通吸引量 (pcu/h)	交通发生量 (pcu/h)	合计 (pcu/h)
社会停车场	489	0.15	1.0	73	73	146

通过对项目交通吸发量进行分析，按照近期西羌大道作为车行主入口

进行测算，结合交通组织、分配到各道路，分配结果如下表所示：

表 11-6 H03-01 地块交通吸发量分配表

道路名称	项目吸引量分配	项目发生量分配	项目分配总流量	通行能力 (pcu/h)	项目交通量占通行能力比例
茂汶大桥	37	37	74	3200	2.31%
晋茂大道中段	73	73	146	1400	10.43%

参考相关类似城市案例，项目交通量占通行能力比例达到显著影响：主干路交通量占通行能力比例 $\geq 8\%$ ；次干路交通量占通行能力比例 $\geq 15\%$ ；支路交通量占通行能力比例 $\geq 35\%$ 。

从 H03-01 地块周边主要道路交通分配及交通影响评价结果来看，地块建成后产生的交通吸发量对周边路网不会产生显著影响，周边道路能够支撑该地块的开发和运行。

(4) 拟调整地块整体吸发量分析

结合前述分析，拟调整地块容积率上限为 2.9，最大总建筑面积为 35400.01 平方米，标准车停放建筑面积采用 30~50 平方米/标准车。经测算，拟调整地块最多可设置停车位数量 1180 辆，出入口位于汾岷路、西羌大道北段和晋茂大段中段，参考相关类似城市的出行结构，结合《城市停车规划规范》（GBT51149-2016）相关要求及茂县自身的实际情况，预测出行结构，估算地块产生的交通吸发量：

表 11-7 拟调整地块早晚高峰小时机动车发生吸引量预测表

设施类别	停车位数量 (个)	高峰小时停车系数 (PHF)	高峰小时周转率	交通吸引量 (pcu/h)	交通发生量 (pcu/h)	合计 (pcu/h)
社会停车场	1180	0.15	1	177	177	354

通过对项目交通吸发量进行分析,按照近期西羌大道作为车行主入口进行测算,结合交通组织、分配到各道路,分配结果如下表所示:

表 11-8 拟调整地块交通吸发量分配表

道路名称	项目吸引量分配	项目发生量分配	项目分配总流量	通行能力 (pcu/h)	项目交通量占通行能力比例 (%)
甘青大桥	53	53	106	3200	3.31%
茂汶大桥	37	37	74	3200	2.31%
汾岷路	33	33	66	1400	4.71%
晋茂大段中段	73	73	146	1400	10.43%
西羌大道北段	71	71	142	1400	10.14%

参考相关类似城市案例,项目交通量占通行能力比例达到显著影响:主干路交通量占通行能力比例 $\geq 8\%$;次干路交通量占通行能力比例 $\geq 15\%$;支路交通量占通行能力比例 $\geq 35\%$ 。

经对拟调整地块(H03-01、H03-02、H03-07)周边主要道路交通分配及交通影响进行综合评价,结果表明:无论从三个地块各自独立运行的交通吸发量角度分析,还是从三个地块整体交通变化叠加影响角度考量,其对周边路网的交通负荷均不构成显著影响。现有周边道路条件能够同时满足各地块分别开发运行及整体联动运行的需求。

(二) 市政基础设施影响论证

1、给水工程规划

用水量计算:《茂县控制性详细规划》确定规划用水量=用水量指标*用地面积,同时参考《城市给水工程规划规范》(GB 50282-2016)确定交通场站用地用水指标取 $50 \text{ (m}^3/\text{hm}^2 \cdot \text{d)}$,广场用地用水指标取 $15 \text{ (m}^3/\text{hm}^2 \cdot \text{d)}$,公园绿地用水指标取 $50 \text{ (m}^3/\text{hm}^2 \cdot \text{d)}$,经计算,拟调整地块调整完成后增加用水量为 $16.9 \text{ m}^3/\text{d}$ 。

水源：从拟调整地块周边市政供水管网（DN200）接入 2 路 DN100 主管（分别从东西两侧接入，形成双向供水保障），市政供水压力 $\geq 0.3\text{MPa}$ ，满足系统设计流量。

管网：主管由市政接入后沿停车楼周边敷设 DN100 干管，采用枝状+环状结合布置（核心区域环状，确保可靠性）；支管为卫生间支管和充电桩冷却水支管。卫生间供水支管 DN50（单套卫生间设计流量 0.5L/s）、充电桩冷却供水支管 DN50（每 10 个充电桩 1 路，设计流量 1.2L/s）、地面清洁用水支管 DN50（每 2000m² 1 路，设计流量 0.8L/s），管径范围严格控制在 DN50-DN100，适配用水场景流量需求。

地块调整后用水量变化较小，地块调整后规划给水工程可支撑地块建设。

表 11-9 拟调整地块用水量变化表

用地性质	调整前			调整后			变化量(m ³ /d)
	用地面积(m ²)	用水指标(m ³ /hm ² ·d)	用水量(m ³ /d)	用地面积(m ²)	用水指标(m ³ /hm ² ·d)	用水量(m ³ /d)	
交通场站用地	7180	50	36	12139	50	61	25
广场用地	5358	15	8	0	15	0	-8
公园绿地	—	—	—	68	15	0.1	0.1
合计	12538	—	44	12207	—	60.8	16.9

2、排水工程规划

污水量计算：根据《茂县控制性详细规划》确定规划污水量=用水量*污水排放系数，同时参考《城市排水工程规划规范》（GB 50318-2017）确定拟调整地块内污水排放系数为 0.9，给水日变化系数取 1.3，经计算，拟调整地块调整完成后增加污水量为 15.17m³/d。

管网：雨水管网用于收集屋面、地面雨水，屋面采用 DN110PVC 雨水斗（每个停车楼 4 个，均匀分布），地面通过 200mm 宽排水沟（坡度 0.5%）汇集，经 DN150 雨水支管接入市政雨水管网；污水管网收集卫生间污水（含粪便水、洗手盆废水），单套卫生间设 DN100 污水支管（设计流速 0.8m/s），汇总后经 DN150 污水干管接入市政污水管网（项目 500m 内有市政污水主管）；废水管网收集充电桩清洗废水、地面清洁废水，设 DN100 废水支管（充电桩区域每 500m² 1 个排水口），经 5m³ 沉淀池（内置 2 层滤网，孔径 2mm—0.5mm）处理后，接入市政污水管网，避免杂质堵塞管道。DN100 管道设计坡度 0.02（流速≥0.6m/s）、DN150 管道设计坡度 0.01（流速≥0.7m/s），确保排水通畅无淤积。

地块调整后污水量变化较小，地块调整后规划排水工程可支撑地块建设。

3、燃气工程规划

《茂县控制性详细规划》确定规划用气量=生活用气量标准*规划人口*1.3，拟调整地块为交通场站用地，不涉及燃气使用，地块调整不涉及对中心城区燃气工程的影响。

4、电力工程规划

《茂县控制性详细规划》确定规划用电负荷=用电量指标值*用地面积，同时参考《城市电力规划规范》（GB/T 50293-2014）中用电量指标值，地块调整后用电负荷变化较小（见表 7-2）；根据《城市停车规划规范》（GBT 51149-2016），H01-04、H02-02 及 H03-01 地块应配置不低于 10% 停车位数量的充电车位，经测算预计增加用电负荷 245kW，仅占茂县中心城区综合最大负荷的 0.18%，调整后规划电力工程可支撑地块建设。

表 11-10 拟调整地块用电负荷变化表

用地性质	调整前			调整后			变化量 (kW)
	用地面积 (m ²)	用电量指标 值 (kW/ha)	电力负荷 (kW)	用地面积 (m ²)	用电量指 标值 (kW/ha)	电力负 荷 (kW)	
交通场站 用地	7180	30	22	12139	30	36	14
广场用地	5358	20	11	0	20	0	-11
公园绿地	——	——	——	68	20	0.1	0.1
合计	12538	——	33	12207	——	36.1	3.1

5、通信工程规划

拟调整地块不涉及人口增减，按《茂县控制性详细规划》确定规划固定电话用户数=固定电话主线指标*用地面积，拟调整地块为交通场站用地，不涉及电话使用，对中心城区通信工程影响较小。

综上所述，调整后规划市政工程均可支撑地块建设，调整可行。

（三）城市风貌影响论证

H01-01 地块拟建滨河停车楼位于北部新城组团（现代城市景观风貌区，以现代建筑、广场、绿化为特色，建筑以高层为主，风貌要求现代简约，主色调白、米色系，需加强临河立体绿化）。项目遵循“功能优先、景观协调、地域点睛”原则，利用滨河地形建设，建筑高度未突破地面，不影响滨河视廊；采用现代简约风格、中性色系与镂空格栅，提炼羌族符号，整体符合风貌管控要求，对城市风貌无不利影响。建议后续增加垂直绿化，强化与滨河景观协调，保障滨河界面完整性。

H02-02、H03-01 地块拟建滨河停车楼位于古羌旅游组团（风貌要点为突出羌族特色，外墙以土石色系为主，临街层采用黄系石材、涂料等，需加强临河立体绿化），拟调整地块利用滨河地形建设立体停车设施，建筑高度未突破地面高程，不影响滨河视廊贯通；风貌设计遵循“功能优先、

景观协调、地域点睛”原则，采用退台或覆土式设计消隐体量，现代简约风格搭配中性色系与镂空格栅，适度提炼羌族传统符号，以土石色系为主、棕黑为辅，临街层采用黄系材料，整体符合组团风貌管控要求，对论证地块及片区城市风貌无不利影响。建议后续项目实施时增加垂直绿化，强化建筑风貌与滨河景观协调，以进一步减少对整体风貌的影响，保障滨河景观界面的完整性与羌文化风貌的延续性。

（四）周边环境影响论证

拟调整地块对周边环境的影响主要为项目建设期及运营期。其中，建设期主要污染为构筑物建设过程中产生的扬尘、噪声、固体废弃物、废水、交通影响等；运营期间主要污染为大气环境、水环境、声环境及固废与电磁环境。

1、施工期

（1）扬尘

影响分析：施工产生的地面扬尘主要来自三个方面：一是来自土方的挖掘扬尘及现场堆放扬尘；二是来自建筑材料包括白灰、水泥、沙子等搬运和搅拌扬尘；三是来自来往运输车辆引起的二次扬尘。施工扬尘经处理后对周围环境影响较小。

对策：安排定期对工地洒水以减少扬尘量；对运输建筑材料及建筑垃圾的车辆加盖篷布以防止洒落；尽量避免在大风天气下进行施工作业；对建筑垃圾和弃土要及时处理、清运，以减少占地，防止扬尘污染，改善施工环境。施工扬尘经处理后对周围环境影响较小。

（2）噪声

影响分析：建筑施工期的噪声源主要为施工机械和车辆，其特点是间

歇性或阵发性，并具有流动性、噪声值较高的特征。

对策：使用低噪声机械设备；合理安排施工时间，避免夜间施工；采用距离防护措施；在施工的结构阶段和装修阶段，对建筑物的外部采取围挡。施工噪声经处理后对周围环境影响较小。

(3) 固体废弃物

影响分析：主要来源于临时建筑物和施工过程中产生的建筑垃圾，均属于一般固体废弃物。建筑垃圾如不妥善处理，不仅会影响乡镇景观、占用宝贵的土地资源，还易引起扬尘等环境污染。

对策：及时清理施工现场的生活废弃物，使建筑垃圾集中收集，不得随意倾倒；对施工过程中产生的建筑垃圾、弃渣土、弃方送至建筑回填区域填埋。施工固体废弃物统一收集后对环境影响较小。

(4) 废水

影响分析：施工期废水主要为施工人员的生活污水、机械设备冲洗水和水泥养护排水及各种车辆冲洗水。

对策：采取循环利用，经收集处理后用来降尘、做绿化用水、用来做混凝土养护用水、用作运输车辆的冲洗等。施工废水经处理后对环境影响较小。

(5) 交通影响

影响分析：施工期运输建筑材料的车辆一般为大型车，运输量的增加使得道路负荷增加，容易造成交通事故。另外，运输过程中遗漏的弃土等建筑垃圾在雨天影响道路的畅通。

对策：合理确定运输量和运输时间及运输线路，同时加强施工期交通管理，保证道路畅通；运输渣土的车辆一律安排在车辆少时，渣土车采用

箱式密闭汽车，防止洒落。施工期交通影响经控制后对环境影响较小。

2、运营期

(1) 大气环境

影响分析：旅游旺季车流集中时，燃油车尾气中的 CO、NO_x 及 PM_{2.5} 易在停车楼出入口及周边形成局部污染，虽然区域空气流动性强利于扩散，但短时高车流仍可能冲击优良空气质量。

对策：设置新能源专用车位并给予停车优惠，引导绿色出行；地下区域强化机械通风（每小时换气 6 次以上），出入口加装空气净化装置，实时监测 PM_{2.5} 浓度并预警。经处理后对周围环境影响较小。

(2) 水环境

影响分析：运营期生活污水（值班人员办公排水）与充电桩维护废水（含清洁剂）若处置不当，可能加重滨江区污水治理压力，尤其存在污染岷江的潜在风险。

对策：生活污水全量接入市政管网，未覆盖区域配套小型一体化处理设备；充电桩维护采用中性清洁剂，废水经滤池收集后回用绿化，严禁直排。经处理后对周围环境影响较小。

(3) 声环境

影响分析：车辆进出的发动机、刹车噪声，及电梯、通风系统、充电桩散热风扇等设备运行噪声，可能干扰周边居民区，若未管控易超标。

对策：设备安装减振垫、风机采用柔性接头，降低源强；出入口设限速（5km/h）禁鸣标识，敏感区域加装隔声屏障，确保昼间噪声≤60dB（A）、夜间≤50dB（A）。经处理后对周围环境影响较小。

(4) 固废与电磁环境

影响分析：生活垃圾若清运不及时易滋生异味；充电桩废旧电池等危废若混排会污染土壤；虽然充电桩电磁辐射合规，但可能引发居民顾虑。

对策：分类设置垃圾桶，生活垃圾日产日清；危废交由有资质单位处置并建立台账；定期公示电磁辐射监测数据，消除居民担忧。经处理后对周围环境影响较小。

拟调整地块在施工期和营运期不可避免会对周围环境造成影响，但能采取积极有效的环保措施予以减轻，将地块调整对环境造成的不利影响控制在可接受水平。因此，地块调整后在环保方面可行。

十二、论证结论及建议

（一）论证结论

综合经济、技术、市政、交通等多方面分析论证，调整方案基本可行。拟调整地块控制指标调整后，在进行实际开发建设时，应进行地质勘察评估，保障建设安全，同时满足相关规范要求，地块调整论证报告相关结论内容应纳入在编的城镇开发边界内详细规划。

规划控制指标：调整后各地块指标如下表所示。

表 12-1 调整后地块指标一览表

地块编号	用地性质及代码	用地面积(m ²)	容积率	建筑密度(%)	绿地率(%)	建筑限高(m)
H01-04	交通场站用地 (1208)	2268.51	≤2.9	≤75	≥15	≤18
H02-02	交通场站用地 (1208)	4880.61	≤2.9	≤75	≥15	≤18
H03-01	交通场站用地 (1208)	4990.05	≤2.9	≤75	≥15	≤18
H03-07	公园绿地(1401)	67.74	——	——	≥70	——

场地竖向标高取值控制：拟调整地块的±0.000标高取值不应低于

1547.65 米，且应符合《民用建筑通用规范》(GB 55031-2022)及《城市防洪规划规范》(GB 51079-2016)等相关标准规范的要求。

停车泊位：拟调整地块标准车停放建筑面积按 30~50 平方米/标准车控制，确保具备充电条件的停车位比例不小于停车位总数的 10%。

建筑退距：新建建筑后退道路红线最小距离为 2 米，无需后退非临街用地红线。

机动车出入口控制：H01-04 地块出入口设于汾岷路侧，距道路交叉口大于 30 米；H02-02 出入口设于西羌大道北段侧，距道路交叉口大于 30 米；H03-01 地块出入口设于晋茂大道中段侧，距道路交叉口大于 30 米。机动车出入口数量按停车当量数确定，并应符合《城市停车设施建设指南》(2015 年)要求。

风貌控制：建筑风貌遵循“功能优先、景观协调、地域点睛”原则。滨河地块采用退台/覆土设计消隐体量，保护视廊；现代简约风格，中性色系、格栅、垂直绿化。古羌交汇处提炼羌族符号，土石色系为主，避免仿古。加强临河立体绿化与屋顶花园，融入滨河景观。

(二) 论证建议

为保证后续项目顺利建设，报告提出以下建议：

(1) **规划落实：**本次地块规划调整内容应在后续城镇开发边界内详细规划中予以落实，确保项目办理相关手续，保障未来顺利落地。

(2) **地质安全：**项目建设前应开展详细地质勘察，查明场地地基承载力、边坡稳定性及地下水赋存条件，为结构设计提供依据。同时应出具地质灾害评估报告，对建设后的建筑及地质稳定性进行专题论证，报管理部门审批后实施。

(3) 工程安全：项目应满足消防、地下管线、人防疏散、基坑支护及基础施工等要求，并符合《城市停车规划规范》（GB/T 51149-2016）等相关技术标准。施工过程中应严格执行地质灾害防治措施，科学合理施工，减少诱发地质灾害的风险。建议在施工期及运营初期建立地质灾害与结构安全监测系统，制定防灾应急预案，确保及时响应突发情况。

(4) 环境保护：严格落实各项环境污染防治措施，确保达到环境标准限值要求。同时采取合理的生态保护与修复措施，减少对周边环境的影响。

(5) 公众参与：按规定程序到自然资源、交通、环保等部门办理相关手续，并进行公示，征询周边利害关系人意见，保障公共利益。

附件一 专家组评审意见

专家评审会签到表

项目名称：《茂县县城控制性详细规划》H01-04、H02-02、H03-01 等地块调整论证
报告

评审时间：2026年4月20日

姓名	单位	职务	电话
刘乐	四川省核地质调查研究所	主任	1860753948
侯辉贤	中地云智慧科技有限公司	论规/高工	18109037627
文晓斐	西南民族大学	副教授	13094424931
刘月嘉	县自然资源局		12086539696

专家审查意见表

项目名称	《茂县县城控制性详细规划》 H01-04、H02-02、H03-01 等地块调整论证报告		
姓名	职务/职称	单位	电话
侯辉贤	注册/高工	中地云智慧科技有限公司	18109037627
<p>审查意见</p> <p>1. 拟调整地块均临江，部分地形高差大，建议补充场地竖向安全、边坡稳定性、场地平整、排水组织及地质灾害防控的规划管控要求，所有地块建设应以详细地质勘察成果为依据，确保工程安全。</p> <p>2. 三个地块均拟建立体停车设施，人车流量集中，建议明确消防通行空间等管控要求，确保符合消防相关要求。</p> <p>3. H03-01 地块用地性质调整涉及片区公共开放空间减少，建议衔接上位总体规划地总量平衡要求，补充绿地平衡论证。</p> <p>4. H03-07 作为商业用地地块面积过小，不具备城市绿地基本服务功能，建议进一步分析该地块性质的合理性，是否与另一侧的用地进行整合。</p> <p>5. 结合用地规模、地形条件，模拟建设方案，进一步专项论证各地块容积率、建筑密度、建筑高度等指标取值及差异的合理性，补充容积率与总规衔接、地下空间利用对容积率核算的影响分析及滨江视线景观影响分析，完善指标合规性与可行性论证。</p> <p>6. 建议统筹核算三个地块整体交通叠加流量，综合研判三个项目对跨江交通的通行负荷影响，补充完善交通影响分析。</p> <p>7. 市政配套影响论证表述不够充分，需配套有给排水、弱电与市政设施，完善地块市政管线接入方案。</p> <p>8. 加强文本审核，确保成果规范统一。</p>			
最终结论	原则通过	专家签字	侯辉贤

结论意见分：原则通过 修改后通过 重审

专家审查意见表

项目名称	《茂县县城控制性详细规划》 H01-04、H02-02、H03-01 等地块调整论证报告		
姓名	职务/职称	单位	电话
文晓斐	副教授	西南民族大学	13094424931
审查意见			
<p>该报告编制内容较全面，基础资料调研较详实，调整的必要性基本成立，调整方向总体可行。建议在指标的合规性和逻辑严谨性上进一步论证。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 进一步明确指标设置不足的状况，加强必要性论证。 2. 针对地块边界调整的依据和论证过程，可补充调整前地块与国空、河道管理范围线的关系图。 3. 三个性质相同的地块应基本统一指标取值标准。 4. 明确±0.000的标高与计算通洪洪线的标高关系，可补充竖向工程关系分析，结合实际地形、说明与车路、地上、地下部分与地形及周边道路、河道等的关系。 5. 进一步结合国空对开发强度控制的具体要求，补充容积率指标的论证依据，保证容积率调整符合总体规划。 			
最终结论	原则通过	专家签字	文晓斐

结论意见分：原则通过

修改后通过

重申

专家审查意见表

项目名称	《茂县县城控制性详细规划》 H01-04、H02-02、H03-01 等地块调整论证报告		
姓名	职务/职称	单位	电话
刘乐	汽规	四川省核地质调查研究所	18600758948
<p>审查意见</p> <p>方案各地块指标论证充分, 成果满足相关要求。</p> <p>建议:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 加强“调整必要性分析”的论证。 依据县国土空及相关规划, 为片区承担功能找到依据, 提高站位: “停车库”与“改善老城区城市风貌”分开论述, 展开论述; 加强逻辑性, 必要能提供依据 2. 与阿坝州国土空间规划管理技术规范(在编)或其他城市控制性详细规划衔接 3. 第二部分现状分析应增加地质灾害分析。 4. 影响论证增加城市风貌分析, 如在古羌城保护范围, 对古羌城保护影响进行分析。 5. 论证是否属于地下空间, 此停车规模是否属于重要基础设施, 不能涉及县国土空强制性内容。 6. 核实指标一致性, 严格落实县国土空开发强度控制区所在分区的相关需求及对应解释。 			
最终结论	原则通过	专家签字	刘乐

结论意见分：原则通过

修改后通过

重审

附件二 专家组意见回复

序号	专家组意见	意见回复
1	拟调整地块均临岷江部分地形高差大,建议补充场地竖向安全、边坡稳定性、场地平整、排水组织及地质灾害防控的规划管控要求,明确地块建设须以详细地质勘察成果为据,确保工程安全。	已落实。已在文本第十二节论证结论及建议中明确边坡稳定性、场地平整、排水组织及地质灾害防控的规划管控要求,同时明确地块建设须以详细地质勘察成果为据,确保工程安全,详见文本 P65。
2	三个地块均拟建设立体停车设施,人车流量集中,建议明确消防通行空间等管控要求,确保符合消防相关要求。	已落实。已于文本第九节交通场站用地指标调整可行性分析中明确消防通行空间等管控要求,并确保符合消防相关要求,详见文本 P48。
3	H03-01 地块用地性质调整涉及片区公共开放空间减少,建议衔接上位总规绿地总量布局要求,补充绿地平衡方案说明。	已落实。已在文本第七节用地调整可行性分析中明确按照上位总体规划中关于绿地总量及公共开放空间的布局要求,补充完善绿地平衡方案说明,详见文本 P39。
4	H03-07 作为独立绿地地块面积过小,不具备城市绿地基本服务功能,建议进一步分析该地块性质的合理性,是否与另一侧的用地进行整合。	已落实。已在文本第七节用地调整可行性分析中针对该地块性质的合理性,结合周边用地布局进行详细论证说明,详见文本 P39。
5	结合用地规模、地形条件、模拟建设方案,进一步专项论证各地块容积率、建筑密度、建筑高度等指标取值标准及差异的合理性,补充标高取值与总规模、地下空间利用对容积率核算的影响分析及滨江视线景观影响分析,完善指标合规性与可行性论证。	已落实。已于文本第八节±0.000 标高确定中结合用地规模、地形条件和模拟建设方案进一步论证各地块容积率、建筑密度、建筑高度等指标取值标准及差异的合理性,详见文本 P43-P51;已补充标高取值与总规模、地下空间利用对容积率核算的影响分析及滨江视线景观影响分析,详见文本 P40-P41。
6	建议统筹核算三个地块整体交通叠加流量,综合研判三个项目对跨江交通的通行负荷影响,补充完善交通影响分析。	已落实。已在文本第十一节影响论证中统筹核算三个地块整体交通叠加流量,综合研判三个项目对跨江交通的通行负荷影响,补充完善交通影响分析,详见文本 P55-P56。
7	市政配套影响论证表述不够充分,需配套消防给水、充电等市政设施,完善地块市政管线接入方案。	已落实。已在文本第十一节影响论证中进一步充分论证市政配套影响,对给水、排水等市政设施的管线方案进一步补充完善,详见文本 P56-P58。
8	加强文本校核,确保成果统一	已落实。已进一步加强文本校核,确保成果统一性。
9	进一步明确停车设施不足的现状,加强必要性论证	已落实。已在文本第六节调整必要性分析中进一步明确停车设施不足的现状,并加强必要性论证,详见文本 P35。
10	补充地块边界调整的依据和论证过程,可补充调整前地块与国空、河道管理范围线的关系图。	已落实。已在文本中补充地块边界调整的依据和论证过程,并补充调整前地块与国空、河道管理范围线的关系图,详见文本 P37-P40。

11	三个性质相同的地块应基本统一指标制定标准。	已落实。已在文本中第九节交通场站用地指标调整可行性分析对三个性质相同的地块进行基本统一指标制定标准，详见文本 P42-P52。
12	明确±0.000 的标高与二十年一遇洪水线的高程关系，可补充竖向高程关系分析，结合实际地形，说明停车楼地上、地下部分与地形及周边道路、河道的关系	已落实。已在文本第八节中明确±0.000 的标高与二十年一遇洪水线的高程关系，详见文本 P40-P41；已在文本中补充竖向高程关系分析，并结合实际地形，说明停车楼地上、地下部分与地形及周边道路、河道的关系，详见文本 P44-P45。
13	进一步结合国空对开发强度控制的具体要求，补充容积率指标的论证依据，保证容积率调整负荷总规要求。	已落实。已在文本第九节中进一步结合国空对开发强度控制的具体要求，补充容积率指标的论证依据，保证容积率调整负荷总规要求，详见文本 P45-P46。
14	加强“调整必要性分析”的论证。依据县级国空及相关规划，为此片区承担功能找到依据，提高站位：“停车难”与“改善核心区域城市风貌”分开论述，展开细述；加强逻辑性，必要提供依据。	已落实。已在文本第六节中进一步加强“调整必要性分析”的论证，依据县级国空及相关规划，分别从‘停车难’和‘改善城市风貌’两条主线展开论证，补充数据与规划依据，增强逻辑性，详见文本 P34-P36。
15	与阿坝州国土空间规划管理技术规定（在编）或其他城市规划管理技术规定衔接。	已落实。经核实，阿坝州、茂县现行技术规范中尚未对停车楼用地出台明确的规划指标标准，本次论证将参照国内近期已批复的类似项目案例对各地块进行科学论证，详见文本第九节 P42。
16	第二部分现状分析应增加地质灾害分析。	已落实。已在文本第二节现状分析中增加地质灾害分析，详见文本 P16-P17。
17	影响论证增加城市风貌分析，如在古羌城保护范围，对古羌城保护影响进行分析。	已落实。已在文本第九节中增加城市风貌分析，对靠近古羌城的地块风貌按照相关要求进行分析，详见文本 P59。
18	论证是否属于地下空间，此停车规模是否属于重要基础设施，不能涉及县级国空强制性内容	已落实。已在文本第九节中明确本次论证地块不属于地下空间，不涉及县级国空强制性内容，详见文本 P49。
19	核实指标一致性，严格落实县级国空开发强度控制区所在分区的相关要求及对应解释	已落实。已核实全文指标一致性；并在文本中严格落实县级国空开发强度控制区所在分区的相关要求及对应解释，详见文本 P30-P31。

附件四 国有土地使用证（茂国用 2013 第 12 号）

茂 国用 (2013) 第 12 号	
土地使用权人	茂县羌源发展有限责任公司
座 落	茂县凤仪镇汾民路
地 号	2-61-4
地类 (用途)	商 服
使用权类型	出 让
使用权面积	终止日期
	其中
	23020.92 M ²
	2052年9月17日
	23020.92 M ²
	M ²

图 号

取得价格

宗地编号: 2-61-4
权利人: 茂县羌源发展有限责任公司

根据《中华人民共和国宪法》、《中华人民共和国土地管理法》和《中华人民共和国城市房地产管理法》等法律法规, 为保护土地使用权人的合法权益, 对土地使用权人申请登记的本证所列土地权利, 经审查核实, 准予登记, 颁发此证。

茂 县 人 民 政 府 (章)
二〇一三年三月十三日

中华人民共和国土地管理局
土地证书管理专用章
N: 005920480

土 地 局
2013年3月13日



宗地图

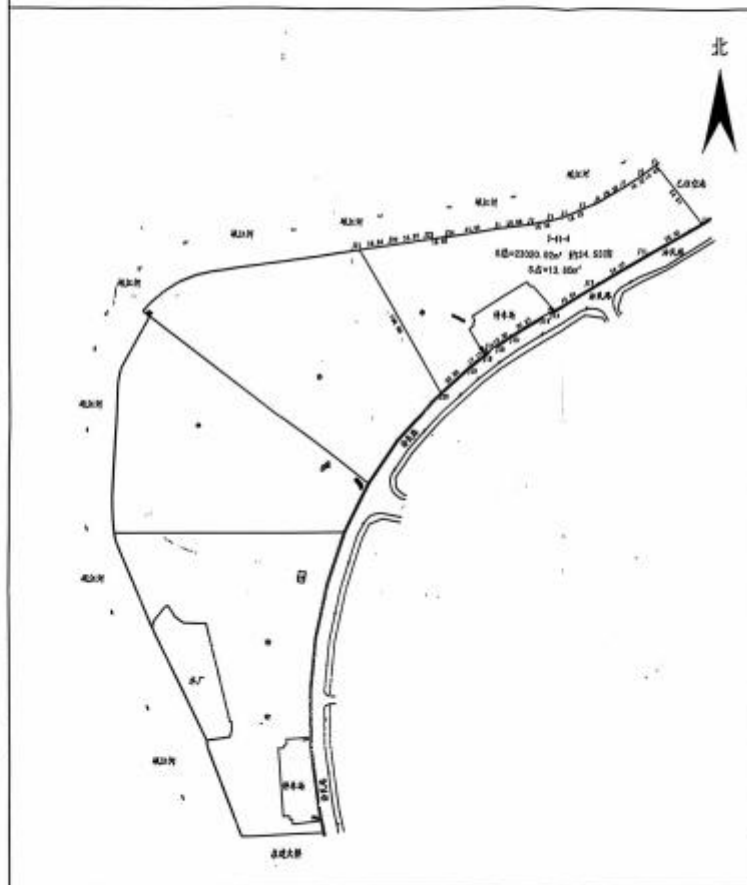
单位: m.m²

宗地编号: 2-61-4

坐落: 茂县凤仪镇分民路

权利人: 茂县光源发展有限责任公司

东方亿龙科技信息有限责任公司



绘图日期: 2012年8月1日

1:2600

绘图员: 张 涛

审核日期:

审核员: 龚大荣

附件五 《茂县水务局关于征求茂县综合城市停车场设施提升项目选址意见的复函》（茂水函〔2026〕25号）

茂县水务局文件

茂水函〔2026〕25号

茂县水务局 关于征求茂县综合城市停车场设施提升项目 选址意见的复函

茂县光源发展有限责任公司：

你公司《关于征求茂县综合城市停车场设施提升项目选址意见的函》（茂光源司函〔2026〕11号）现已收悉，经对比岷江河道管理范围线，茂县综合城市停车场设施提升项目涉及的4个停车场选址不在在岷江河道管理范围内。

此函。

附件：拟建4个停车场与岷江河道管理范围线截图



附件六 《茂县人民政府关于同意启动茂县县城控制性详细规划H01-04、H02-02、H03-01 等地块调整论证的批复》(茂府函〔2026〕13号)

茂县人民政府

茂府函〔2026〕13号

茂县人民政府 关于同意启动茂县县城控制性详细规划H01-04、 H02-02、H03-01 等地块调整论证的批复

县自然资源局:

你局《关于启动茂县县城控制性详细规划H01-04、H02-02、H03-01 等地块调整论证的请示》(茂自然资〔2026〕61号)已收悉,经县人民政府研究,原则同意启动茂县县城控制性详细规划H01-04、H02-02、H03-01 等地块调整论证。请你局严格依法依规按程序办理。特此批复。

