

热点

海珠 TIT 科贸园地块规划获通过

广州塔南将建“酒店+办公”商业综合体

广州中轴线以南的地段将迎新变化！8月13日，海珠TIT科贸园项目地块控制性详细规划获广州市规委会通过。根据控规，该片区规划几经修改后，最新明确，其用地性质由二类居住用地为主调整为商业办公为主，总建筑面积由原来的约28.84万平方米增至逾82万平方米。令人关注的是，这一广州塔南的黄金地段将建“酒店+办公”的超大型商业综合体，该片区未来或有4条地铁线与地下道路，并打造立体步行系统串联赤岗站、“三馆一场”、磨碟沙公园、医院等公共节点。

■新快报记者 沈逸云 通讯员 穗规资宣



■TIT科贸园项目地块效果图。

背景

第一染织厂搬迁多年
地块规划几经变化

根据控规，TIT科贸园项目地块东至江海大道、紧邻地铁赤岗站，南至新港中路，西至赤岗北路，北至赤岗涌。项目地理位置优越，直线距离珠江新城2.4公里，距离国际金融城3.9公里，距离琶洲西区1.2公里，距离广州塔1.1公里，毗邻“三馆一场”。

该地块原来是广州第一染织厂的厂区，近十年来地块的规划也经历了多轮变化。有着悠久历史的广州第一染织厂于2008年停产，2010年广州纺织工贸集团及合生创展决定对地块进行联合开发。

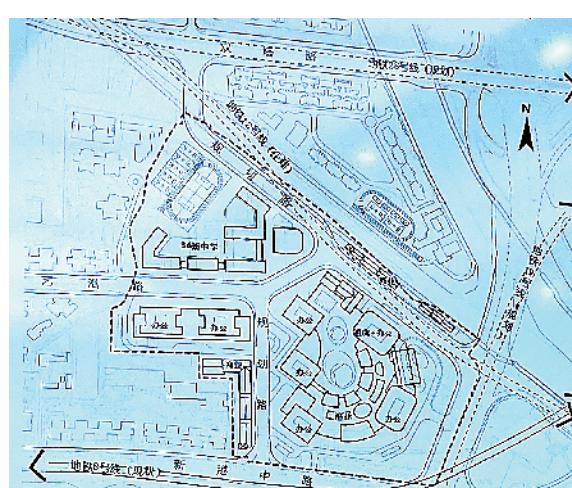
2012年，用地单位根据当时在编的《广州新城市中轴线南段地块控制性详细规划设计》编制了地块的三旧改造方式，原市、区更新部门对方案进行了审查并核发了“三旧”改造批复，同年原市规划局依据“三旧”批复核发规划条件，确定TIT科贸园地块总建筑面积约64.1万平方米，用地性质为商业金融业用地及中小学用地。

2015年，通过审批的《海珠生态城启动区控制性详细规划》又将TIT科贸园地块按照原控规控制为居住用地。

2019年广州市政府常务会议要求按照“依法依规、实事求是、合情合理、尊重历史、着眼发展”的原则，以及“考虑利用TIT地块适度增量作为中轴线地块补偿，统筹推进解决TIT科贸园、中轴线地块项目问题”的解决措施，以优化提升一江两岸三带为目标，结合广州塔南地区城市设计优化推动第一染织厂地块项目落地。

2020年4月，广州市规委会主任委审议通过，明确建设规模按照“三旧”批复及规划条件，落实相关公共服务设施，中轴线项目补偿转移量暂按18万平方米预估，最终补偿量以正式评估结论为准，补偿后剩余建设量由政府统筹，并按规定处理土地出让金问题。

地块现状以空地、停车场及临时驾校为主，南侧有两排商住楼及邮局楼，现状建筑量约为3万平方米。



■设计平面图透露，项目将建设7栋“办公室+酒店+商业”的超高层综合体。

新规 沿赤岗涌规划商业步行街至广州塔

按照最新通过的控规，TIT科贸园项目建筑规模由现行控规的28.84万平方米调整为82.03万平方米；用地性质由二类居住用地、体育用地、文化设施用地、公园绿地调整为商务用地兼容商业用地、中小学用地及商业用地，其中AH030718地块同时兼容城市轨道交通用地及公共交通场站用地。地块的平均容积率由原控规的1.9

调整至5.41。

新快报记者从设计平面图发现，项目将建设7栋“办公+酒店+商业”的超高层综合体，成为广州新中轴线南段的新地标。根据海珠区方面的要求，地块内还将增设36班中学一所；同时配套4000平方米公交首末站等8处公共服务设施；新增支路1条，项目范围内路网密度由5.39公里/平方公里提高到7.07公里/平

方公里。

地块靠近赤岗涌和黄埔涌，规划提出要打造多元化滨水商业体验氛围，成为中轴线连接黄埔涌南岸的重要节点。同时，融合综合体和街区式空间布局设计，塑造多元化的商业体验氛围。低矮建筑布局于赤岗涌道路两侧，沿赤岗涌延伸商业步行街至广州塔。保障中学地块独立性，减少交通流线交叉影响。

交通 新增4条地铁线与2个地铁换乘站

根据最新控规，该片区增加了超过50万平方米的建设量，对周边交通的影响备受关注，本次规划也对交通问题进行了专题研究。

结果显示，地块的现状路网骨架为“两横两纵”，两横为双塔路和新港中路，两纵为广州大道和猎德大道。骨架道路已按规划建成，但次支路系统有待完善，其中滨江东路因涉及新理想华庭小区权属用地一直无法贯通。

此外，地块范围内有2条地

铁线3号线和8号线，1条APM线。8号线赤岗站距离项目地块约150米，可为地块提供较好的轨道交通出行服务。而3号线及APM线距离地块约1.2公里，对地块的直接服务能力有限。

对此，规划提出未来将新增4条地铁线，12号线（在建）、19号线、20号线（规划）和28号线。直接服务地块将有两个站点——岭南广场站和赤岗站，均为三线换乘站——其中岭南广场站为12

号线、28号线、20号线换乘，赤岗站为8号线、12号线和19号线换乘站。

同时，将结合地铁站点、地下公共停车场等地下交通设施，构建地下步行通道系统，连通商业中心、文化娱乐中心，提高到广州塔南广场、“三馆一场”等重点区域的交通可达性。规划公共停车场11处，弥补配建停车场不足，重点满足广州塔及周边观光、生活等公共停车需求。

贯通滨江东路 规划次干道下穿广州大道南

在道路交通优化方面，规划提出要贯通滨江东路（广州大桥—广州塔段），确保双向4车道的通行空间，完善地区路网结构，分担艺苑路交通压力，提高地区东西向交通的疏解能力。

值得一提的是，该片区的交通扩容还包括规划新增地下道路，结合目前的冼村隧道两个方案，形成规划新增地下道路的方

案，与项目地块的地下空间开发同步实施。

同时，控规建议，新港中路南侧规划次干路下穿广州大道南，长度约390米，下穿段为双向4车道+慢行通道，净高不少于3.5米，以完善地区路网结构，分担新港中路压力，提高预期的东西向交通疏解能力。

根据“三旧”批复及规划条

件优化项目地块内规划道路，新增20米宽度的南北向支路一条，增加支路网密度，提升车辆通行能力。赤岗涌边规划道路由30米调整至26米，但车道数不减少，现行控规赤岗涌边道路紧贴水域，为强化滨水空间的可达性，适当缩窄涌边道路宽度，并留出滨水绿地。并新增与北侧公园联系的步行桥。

慢行 规划立体步行系统串联重要公共节点

除了公共交通，绿色出行亦是此次新规的重点。根据控规，该片区将规划立体步行系统，以轨道交通车站赤岗站、岭南广场为节点，配置立体步行系统串联项目地块和周边重要的公共节

点，如“三馆一场”、磨碟沙公园、医院、四季天地等。

控规表示，该立体步行系统要兼具通勤接驳和商业休闲功能，通道以地下为主，具体形式建议结合用地、建筑一体化考虑。

此外，针对近年来发展势头迅猛的共享单车，控规还提出，结合地铁和公交场站，在地块内增设公共自行车（共享单车）停放点，面积不小于350平方米，紧邻配建公交首末站分散或合并设置。