

城事

规划优化方案出炉,广州东部沿江天际线逐渐露真容

金融城起步区限高450米 黄埔港CBD限高488米



通讯员供图

近十几年来,广州沿珠江一路东进发展,继珠江新城之后,国际金融城的发展建设亦被提上日程。11月18日,第三届广州市城市规划委员会地区规划及城市设计专业委员会第十八次会议上,审议通过了广州国际金融城东区(AT0914、AT1018规划管理单元)控制性详细规划。

根据控规,金融城起步区与黄埔港CBD将分别建450米、488米的地标建筑,作为广州东部沿江的至高地标簇群;同时,金融城东区范围内地铁车陂南站簇群(330米)、地铁三溪站簇群(260米)则将作为两个次高簇群。如此一来,广州东部沿江的天际线逐渐露出真容。

此外,此次控规亦对金融城东区的建筑高度、交通、公服配套等作出了优化提升,明确采用“公交慢行优先”的发展模式,届时该片区内共有5条地铁线、5座地铁站、4条过江通道,并拟拓宽道路、优化重要道路转换节点等。

背景 黄埔港CBD联手金融城 将成广州链接深港桥头堡

近十几年来,广州沿珠江向东,形成了“珠江新城—金融城—黄埔港CBD”的发展趋势。在粤港澳大湾区国际大都市圈“广州—深圳—香港”背景下,广州将进一步东进发展。届时,黄埔港CBD将代表广州未来最高辐射能级、最高端科技创新、最高环境品质的门户,将与国际金融城联合打造成为集创新金融、信息服务、科技与专业服务、区块链金融等的高端集聚区,是广州辐射东莞、链接深圳与香港的桥头堡。

金融城东区正是位于黄埔港CBD与金融城高度融合衔接的核心节点。此次拟调整地块位于珠江北岸,距珠江新城CBD约6.5公里,南临珠江、北至黄埔大道东、东至天河区界、西至车陂南路,范围面积1.31平方公里。

根据现行规划,金融城东区以总部办公及配套功能为主,规划形成科技创新总部组团、车陂安置综合组团、公共设施配套组团、综合商业办公组团四个功能组团。总用地面积131公顷,建筑面积约259万平方米,毛容积率1.98。沿江建筑高度一线不超过60米,东西两个地标簇团,地标建筑高度分别为300米、180米。

控规表示,一方面为了贯彻落实省大湾区办关于《广州人工智能与数字经济试验区建设总体方案》对该区域新的定位、产业、城市设计要求,保障人工智能与数字经济企业总部发展空间需求;另一方面,临江大道东延长线一期方案已批复实施,一期路位、黄埔大道及景观工程需征收广东海警局部分用地,广东海警局提出用地置换原址复建诉求,故需开展控规调整,保障临江大道东延长线顺利实施。综上,根据该区域的定位与相关需求,开展城市设计优化和控规调整。

优化

关键词:控高 地铁车陂南站、三溪站周边拟打造两个地标建筑群

会上透露,该项目于今年10月13日征求地区总规划师意见并召开专家会,原则同意该区域城市设计的优化,但提出四个控制原则。具体来看,专家们要求临江一线不能高,应前低后高布置,避免形成对珠江的压迫感;滨江天际线要有层次感,形成多波峰簇群;一组建筑可以三四个地标建筑形成簇群;沿江几个簇群按两端一头一尾高,高旁有矮的簇群相衬托。

对此,控规提出天际线控制将延续两端高、高旁有矮的沿江多峰簇群形态。以金融城起步区(450米)和黄埔港CBD(暂定名)地标(488米)作为至高地标簇群,金融城东区范围内2个次高簇群(地铁车陂南

站簇群330米、地铁三溪站簇群260米),将衔接金融城起步区和黄埔港CBD(暂定名)天际线。记者从规划图上发现,黄埔港CBD488米的地标建筑位于裕丰围地铁站周边。

与此同时,建筑高度亦将调整优化。控规提出,建筑前低后高布置,临江一线地块控高100~120米,临江一线建筑高度60米,保持建筑退江岸线高宽比小于1,符合《广州总体城市设计》要求。二线地块控高120~260米,三线地块控高240~330米,形成阶梯式天际线。规划图显示,与现行控规相比,沿江二三线地块建筑的高度均有三四十米的提高。

关键词:交通 设4座公交首末站 预留两条过江隧道

金融城东区地块狭长,又临珠江新城、黄埔大道,交通规划的优化提升成为此次控规的重头戏。根据最新规划,针对金融城东区干道网既定、轨道站密集等特点,将采用“公交慢行优先”的发展模式——即提高轨道分担率,增加公交设施,控制机动车停车总量,支撑高强度开发。

记者了解到,目前金融城东区共涉及5条地铁线和5座地铁站,地铁站点800米覆盖率达到99%。详细来看,5条地铁线为2条现状地铁(4号线、5号线)、3条规划地铁(25号线、23号线、30号线);5座地铁站为3座现状地铁站(车陂南站、东圃站、三溪站),2座25号线规划地铁站,30号线在范围内不设站。

控规表示,为了加强公交轨道衔接,结合地铁站布局慢行设施,共设4座公交首末站,总面积1.7万平方米。其中,规划地铁25号线地铁站旁新增1个3500平方米公交首末站,并优化布局1座。

除了公共交通外,金融城东区内的道路也将得到升级。控规提出,目前片区内规划4条过江通道,其中现状1条(东圃特大桥),在建1条(车陂路隧道),规划预留2条过江隧道(琶洲东隧道、暨悦新街隧道),

并拓宽隧道出入口道路红线。

控规透露,预留的琶洲东隧道、暨悦新街隧道主线均双向4车道,前者在临江大道与黄埔大道分别设置出入口,后者在临江大道和暨悦新街分别设置入口和出口。同时,将暨悦新街的红线从22米拓宽为30米,充分预留隧道落地条件。

在强化对外疏导能力上,最新规划提出,将预控2条南北向次干路(创金路、桃园路)。同时,优化4个重要道路转换节点:落实东圃立交方案,预留立交用地;落实现行控规的车陂路-花城大道节点方案,预留花城大道下穿车陂路隧道;新增创金路下穿黄埔大道的隧道,向北连接中山大道;优化琶洲东隧道出入口方案,增加黄埔大道东上跨桃园路的跨线桥,打通南北连接。

根据控规,该片区还将拓宽2条道路,保障1条非定向支路贯通,确保微循环顺畅。具体看,将创金路的道路红线从30米拓宽至40米,预留过江隧道接入创金路的可能性;将横一路由支路提升为次干路,道路红线从20米拓宽至30米;保障桃园路东侧段非定向支路落实,贯通横二路。

关键词:配套 满足高端人才居住需求 东部两个地块调整为商住用地

公共服务配套方面,控规表示,暂将海警局涉及的医疗卫生用地及文化设施用地划为待定区,按现行控规建设量11万平方米控制。其中,现行控规医疗卫生用地拟结合车陂-前进片区更新规划统筹落实;文化设施用地待与海警局协调后落实规模。

此外,由于控规调整后东区商务办公建设量为279万平方米,而现行控规居住量为19万平

方米,基本是复建住宅,难以满足引入高端总部企业人才的居住需求。因此拟将东部2个地块调整为商住用地,沿江一线为商业商务建筑,设置4个塔楼,建筑高度为60米、120米、150米、180米,建筑立面公建化。地块的产业、居住建设量原则按1:1控制,根据招商情况,结合产业和配套的需求,比例可弹性调整。