广筑新时光 11

■策划/孙璇 刘云 统筹/刘云 冯茵 设计/杜卉
■文/图 羊城晚报记者 徐振天(署名除外)

凯达尔枢纽国际广场设计图(株式会社日建设计提供)

2016年《国务院关于广州市城市总体规划的批复》明确“广州是我国重要的中心城市、国际商贸中心和综合交通枢纽”,同年11月,广州获批成为第一个国家综合交通枢纽示范工程城市。

为落实建设国际性综合交通枢纽的国家战略,广州制定了《广州综合交通枢纽总体规划(2018—2035年)》,其中提出建设一批示范性、现代化、立体式综合交通枢纽的目标。要求以枢纽为中心,建成与城市空间、产业发展联动融合的立体式、复合型综合体;落实“枢纽+社区+产业”的开发模式;建立集交通、商务、商业、文化、教育、居住为一体的城市功能区。

复合型综合体、城市功能区等提法,为城市更新提供了新思路。城市更新,从外表看只是城市面貌的变化,其内在则更是居住、就业、医疗、教育等资源的重整和优化。仅就城市轨道交通而言,可以预见的是,作为串联起这些资源的地铁交通,未来它将在广州的城市更新中承担着更大的重任。

# 广州城市更新:
# 公共交通打通城市脉络 TOD模式触发无限机遇

## 1 广州地铁3年拿下8宗TOD地块

去年11月,广州前市长黎子流写下——“广州好,地下长龙舞,不畏艰险闯通途,人民共享皆称颂,难者第一步”的词句,回忆广州地铁建设的艰难。

回顾走过的二十余年,广州地铁已从当初的5个站点,延展成了14条线、数百个站点,地铁线网与这座城共同成长。地铁轨道的建设没有止步。根据相关规划,2023年,广州地铁将实现线网里程达到800公里,其间将新增33个场站综合体,到2035年扩大至2000公里。

俗话说“地铁一响,黄金万两”,地铁线网交会的地方往往成为各类资源抢占的“必争之地”,而近年流行的以公共交通为导向的TOD开发模式,更是能极大地带动区域经济发展、产业升级、人口流入,促使片区成为城市价值高地的风向标。

TOD开发模式很快在政策层面得到了支持。广州市发展和改革委员会2019年发布的《广州综合交通枢纽总体规划(2018—2035年)》指出,要切实推进枢纽综合体同步规划、同步选址、同步设计、一体化建设,同时围绕枢纽综合体开展周边土地综合开发规划,推进土地储备,实施综合开发,完善城市功能,实现土地高效集约利用,建立“枢纽+社区+产业”的开发模式。

在相关政策的支持下,广州地铁的TOD场站建设陆续取得进展。记者了解到,2017年以来,广州已成功出让8宗TOD项目地块,每一宗都由广州地铁集团拿下,合计总建面约378.76万平方米,拿地总金额超537亿元。其中就包括建筑面积达87.7万平方米的官湖车辆段、建筑面积达58.65万平方米的萝岗车辆段等热门地块。最近的一次拿地是在今年4月13日,广州地铁以43.17亿元的底价“入主”白云区地铁13号线二期槎头站综合体地块。

## 2 TOD场站设计未来将“有规可循”

TOD开发模式并非总是一帆风顺。广州城建开发设计院有限公司高级工程师颜佺慧认为,规划政策原因导致“站城割裂”、设计师的专业局限性导致规划无法落地、站城设计周期不同步导致城市形态混乱等问题常常困扰着城市规划者。“此外,因为开发过程中涉及用地征拆、施工时序、设计方法及审批流程等环节制约,目前国内TOD项目的落地情况并不理想。”

不过,随着相关规范的持续完善,广州地铁综合体建设未来将“有规可循”。记者了解到,目前,广州市交通规划研究院正在研究制定《轨道交通场站综合体交通规划设计导则》,导则将提出轨道交通场站综合体分级分类标准、轨道交通场站综合体交通规划设计指引等,指导广州市轨道交通场站综合体的交通规划与设计,促进轨道交通场站综合体交通功能与城市功能一体化发展,引领城市集约、高效、可持续交通发展。

地铁交通和上盖物业的整合,或将使TOD场站的设计和运营更加协调统一,走向一体化。广州地铁设计研究院的一位设计师告诉记者,一体化设计概念在TOD项目的实施过程中尤其应该得到体现,应以有用地条件的轨道站为基点,构建“交通、服务、经济”三网叠加的上盖垂直城市,打造“国计、民生、交通”复合功能的地铁场站综合体。

大湾区为TOD留下了更多的想象空间。当前,广州地铁正致力于构建“一张网、一张票、一串城”的大湾区轨道交通格局。未来,大湾区轨道建设的网络效应,将使市民的出行观念从距离变为时间,使轨道站从单纯的交通功能,转为一站式服务和产业布局的叠加需求。地铁线网通达城际,“轨道上的大湾区”正逐渐成为现实,TOD还能为广州城市更新带来怎样的机遇和挑战?让我们拭目以待。

设计力量

## 凯达尔枢纽国际广场:实现站城协同一体化设计

近年来,TOD场站综合开发成为业内的全国热议话题。TOD是指“以公共交通为导向的发展模式”,通过以火车站、机场、地铁场站、轻轨等公交站点为中心,以400–800米为半径,建立中心广场或城市中心,集工作、商业、文化、教育、居住为一体,通过土地使用和交通政策,协调城市发展过程中产生的交通拥堵和用地不足的矛盾。

作为一个真正意义上坐落于车站上方的TOD综合体,新塘凯达尔枢纽国际广场将依循打造成表达广州地区特色、代表广州形象的“新羊城八景”的设想,以城市走廊和车站核为中心,实现车站与商业体一体化,为联系珠三角商圈的经济融合加油助力。

### 设计理念 打造宜人广州新景观

新塘凯达尔枢纽国际广场的建筑设计由株式会社日建设计执行,株式会社日建设计执行董事兼设计代表陆钟骁是日本国一级建筑师,同时也是本次设计团队中的主力。陆钟骁将凯达尔枢纽国际广场的设计概念凝练成“在最前沿的车站与自然绿谷中诞生的‘新羊城八景’”。

陆钟骁认为:“‘羊城八景’作为广州及其周边特有的自然和人文景观的代表而广为人知,尤其是以层叠的奇岩绝壁与富有力量的山谷轮廓而成为广州自然的象征。将这个象征要素在设计中全面展开,打造一个表达广州地区特色、代表广州形象的‘新羊城八景’。”

根据这一设想,未来凯达尔枢纽国际广场的建筑与景观整体共分为三个部分。其中,地下二层至地上三层以城市走廊和车站核为中心,车站与商业相结合;地上部分由庆典广场、交通广场以及面对城市的开放空间构成;四层至九层部分为以“羊城八景”为主题的“自然山谷”,与商业区一起形成舒适宜人的公共空间。

株式会社日建设计在设计方案中提出,室外露台空间、商业设施以及宜人的景观,与广州的温暖气候相适宜,构成热闹的空中公共空间。同时,考虑到一年自然变化对环境的影响,将合理配置外部空间,并充分利用太阳能等自然能源,减轻建筑的环境负荷。

地面层作为举行各类活动的场所,引领着区域文化的发展,同样受到设计师们的重视。与南侧住宅区相邻的南广场为本设计的主入口广场,承担着一年间多种多样的城市活动;东北广场面对新规划的CBD和高铁站,与建筑北侧的交通广场一起,承担着提高换乘效率目的的同时,也作为城市广场联系着项目与周边街区。

### 设计展望 “站城融合”联系珠三角经济脉络

凯达尔枢纽国际广场项目是一个真正意义上坐落于车站上方的综合体。除了商业、办公功能之外,还包含高端酒店和公寓、空中花园等复合功能配置。

9条公共交通线路的优势,又使得凯达尔枢纽国际广场项目的影响力不仅仅局限于周边,而是通过轨道的连接不断放大其影响力。未来,交通网络连接后,珠三角的珠海、广州、东莞、深圳以及香港等原本分散的各城市被串联在一起。广州市中心区和东莞都被囊括到新塘南站的20分钟通勤范围圈之内,形成“10区+2市”的珠三角商圈。

陆钟骁提到,未来,凯达尔枢纽国际广场项目下方穿行而过的9条线路已经不仅仅是连接人们出行的交通网络,而是一个联系城市到珠三角商圈的经济脉络。“就像日本多年TOD实践中见证的‘车站引导的区域开发’一样,我们也可以预见到凯达尔枢纽国际广场项目在推动新塘乃至珠三角区域发展中的催化作用。”

广州城建开发设计院有限公司高级工程师颜佺慧认为,随着社会的发展、居民需求的提高、新技术和新方法的出现及分工的进一步细化,建筑设计一体化将成为必然。“以公共交通为导向,通过土地使用和交通政策来协调发展过程中产生的交通拥堵和用地不足的矛盾的TOD模式,能够最大优化‘规划+交通+建筑’协同设计,真正实现站城协同一体化设计。”

颜佺慧指出,凯达尔枢纽国际广场的设计充分体现了一体化设计在TOD项目中的使用,在设计时充分考虑了地理位置的特点,通过整合规划地下轨道交通和地上场站综合体的功能,打造了集交通、休闲、商务于一体的建筑空间,充分达到了集中利用土地的目的,体现了以公共交通为导向的新城发展模式。

华南理工大学建筑学院教授赵红红在“2019广州东部城市发展高峰论坛”表示,广州东部TOD交通枢纽改变了新塘的城市功能和城市形象。随着TOD项目的建设,它会对整个地区的城市功能和城市形象产生改变,同时,辐射作用和吸引作用会远远超过新塘过去的影响。“因为现在的轨道交通带来了生活方式和辐射半径的改变,未来影响将会更大。”

实地探访

## 交通线网集聚资源 TOD场站播撒希望

城市更新的进程中,轨道交通站点既是交通节点,又是城市节点。从宏观角度来看,它打造了与公共中心紧密耦合的TOD走廊;从微观层面而言,它滋长了以轨道站点为触媒的街区场所。

11月下旬,羊城晚报记者连续走访了分处广州东西两面的新塘南站和槎头TOD场站,寻找场站建设在当地的落脚点,以及居民如何理解、他们对片区发展又有何期待等问题的答案。

▲新塘南站与凯达尔枢纽国际广场融为一体

▶新塘南站未来将汇聚多条地铁

### 新塘南站:看得见的资源在此汇集

“啥是TOD?”林茵(化名)今年53岁,对新潮词汇一窍不通的她反问记者。林大姐家住广州增城区长岗新村,到新塘南站仅需步行800余米。不知“TOD”为何物的林大姐,却实实在在地享受着新塘南TOD场站建设带来的红利。

这些红利中,附近居民目前感受最深的应属交通。去年12月15日,穗深城际铁路正式开通运营,在新塘南站经既有广深城际铁路接入广州东站,大大压缩了乘客往返广州、东莞、深圳三地的时空距离。

“去深圳看孙子哩!”11月23日中午,林大姐红亮的脸膛难掩喜悦。昨晚,她预订了23日13:03去往深圳的C6729号列车,将于13:50抵达深圳。“总共100多公里的路程,平时自己开车走京港澳高速,最快也要1个半小时,高速通行费要55元。在家门口就能坐上城际列车,既节省了时间,又节省了金钱。”

除了交通便利,高楼树了起来、房价涨了起来也是新塘南站场站建设带给附近居民的直观感受之一。隔着马路与新塘南站守望的莱柏公寓,打出“交通枢纽、中心地段”的广告关键词;新塘南站西侧数个商业楼盘,目前每平方米的均价已超2万元;而随着主体结构的落成,新塘南站上盖的凯达尔枢纽国际广场也进入招商引资阶段。

看得见的资源正在此处汇集。近年来,随着广州东部交通枢纽中心建设的推进,未来,新塘南站将成为5条地铁、2条国家铁路、2条城际轨道的交会地。新塘南站穿越凯达尔枢纽国际广场商业体中部,与其融为一体,它既是国内最大的国铁场站综合体,也是全国首个铁路TOD。

TOD模式引领的城市更新带给人的影响是显而易见的。虽然不知道“啥是TOD”,但“林大姐”们对交通线网即将带来的资源集聚效应无比期待。林大姐说:“带动附近发展起来后,以后去广州市区、深圳也不叫‘进城’了,我们这里就是‘城’。”

### 槎头:地铁建设如火如荼

便利的交通纽带连接下,城与城之间的交界正日益变得模糊。位于广佛交界的沉香沙岛点缀在水中央,将珠江“劈”成两半,在东岸的广州白云区槎头,新与旧的碰撞于此交融。

临近珠江的广海路,布满坑洼的水泥路面仅短短百余米,却见证了交融的力量不断滋长。一边是水泥厂林立,路边的建筑也以两三层的矮楼居多;一边是如火如荼的广州市轨道十三号线二期工程建设工地。无论白天黑夜,工程车辆不知疲倦地往来输送,忙忙碌碌地在空中卷起一片灰尘。

24日,记者走访广海路一带看到,由于附近多水泥厂,沿街店铺也多和“水泥”相关,难得见到几个零售商店。胡文(化名)不足10平米的店子里,整齐摆放着种类不多的几样商品,他“嘿嘿”一笑,说:“全靠附近的工人帮衬。不着急,等这附近发展起来了,我这小卖部要开成超市呢!”

胡文的自信来源于地铁建设的有序推进。今年4月13日,广州2020年度挂牌的首宗TOD综合体地块——白云区地铁13号线二期槎头站综合体地块,被广州地铁以43.17亿元的底价拿下,扣除配建后,折合楼面价约每平方米18383元。

槎头站场站综合体是《广州市国铁客运、城际、地铁场站综合体概念方案》规划中的60个场站综合体之一。按照相关规划,槎头站未来将成为广州地铁13号线、12号线与佛山地铁8号线的换乘站,是白云滨江走廊的重要交通枢纽站,而槎头站场站综合体地块除了兼具一线江景和便利交通之外,未来更是被定位为白云区的产业配套服务中心。

夜色增强了仍在建设阶段的槎头与周边的界限对比度。与广海路交接的庆槎路车流不息,商业、居住属性的楼体密集分布,和广海路间歇三两泥头车驶过的景象形成鲜明对比。有时茶余饭后,胡文漫步珠江东岸,也会眼瞅着对岸灯火通明的金沙洲,心中对脚下的这片建设热土满怀自信,“我等着开上超市的那一天。”

与广海路交接的庆槎路夜晚车流不息