

广佛环线张槎站 TOD 概念性方案设计

截图：



项目地点：广东省佛山市

完成时间：2014年4月

委托单位：佛山市国土资源和城乡规划局

规划编制单位：深圳市城市交通规划设计研究中心

摘要：规划区位于规划范围，佛山市禅城区，城际站和地铁站 200m 辐射内，为枢纽最核心范围，是 TOD 省市合作区核心区，总用地 9.81ha，净用地 5.78ha。由于轨道线站位调整，张槎站成为禅城区最重要的门户枢纽，是禅城区实施西拓战略的重要的“引爆点”。

本项目通过详细数据分析，总结了广佛环线张槎站有三个核心特征，即：一张槎站是“三轨两快”交汇，内外交通枢纽门户，中心城区主要城际站点，禅城区与区域大型枢纽广州南站、佛山西站、广州机场的重要衔接点；二张槎站区位优势，潜力大及价值高，是城市核心区域，距离中心城区 3 公里，是多个功能区的中心，拥有便捷服务多个区域，同时用地条件较好：主要为立交用地，且基本为空地，权属相对简单；三规划区受高架设施割裂，地块零碎不利开发，现状是禅西大道高架，未来是城际轨道高架。基于此，在张槎站 TOD 概念性方案设计中国坚持“逆交通，重价值”为规划理念，一是将原匝道用地转变为高强度建设用地，价值促进用地再生；二是将原零碎空间转变为完整高价值空间，价值促进空间整合。并采用“加减并重，再造空间”的技术思路，一是以“大枢纽”为思路，化解“道路立交—

轨道枢纽”的重叠矛盾，对人及公交做加法，采用分散场站布局、扩大枢纽服务范围，分散进出压力，大联通方式，地下地上扩展道路及人行网络，构建多层人行系统，消除高架分割；对小汽车做减法，优化匝道方案、取消全互通匝道净化枢纽交通，高架匝道分离城市交通，枢纽交通利用信号灯控，控制停车上限，压缩停车规模，抑制小汽车出行；二是以“路-站-房”综合体为思路，实现有限空间的功能高效整合，地下、地面通道及空中平台“缝合”东西地块，实现空间高度一体化，对高架道路进行覆盖隔音，与站房一体化设计，提升环境品质。

由此，广佛线张槎站 TOD 的概念设计将围绕三大策略九大个设计手段展开：

1.功能核心化——强化核心区交通及商业功能

- (1) 围绕轨道车站设置商业、办公建筑，突出核心功能；
- (2) 以轨道站为核心组织其他方式，换乘快捷人性化；
- (3) 规模化交通转换中庭，有效组织人流。

2.布局集聚化——轨道站点为核心进行布局，价值最大化

- (1) 围绕车站高强度开发，充分利用竖向可能空间；
- (2) 塔楼空间紧凑布局，有效利用平面空间；
- (3) 商住分区及功能混合，创造混合业态，分离商业居住人流。

3.高度一体化——立体化建设，一体化开发城市综合体

- (1) 构建大跨度上盖平台，打造空中花园，提高上盖物业品质；
- (2) 车行交通组织立体化，立体匝道解决对接；
- (3) 延展式地下通道，将地铁站将人流直接引入商场之中。