

《中山市岐江新城提升规划》发布,未来城市格局框架初现。来,跟随本报记者一起“预见”新城——

上天:4座地标建筑3座超400米 入地:“树形”地下空间属国内领先



岐江新城整体城市设计图

亮点呈现

布局科研元素形成创新闭环

规划内容:打造以人为本,生态优先,科技、金融创新,聚焦创新资源,引入科技创新产业,打造集产业、服务、生活、休闲、景观和交通为一体的城市新中心。

权威解读:市自然资源局地区规划一科工作组副组长钟国平说,岐江新城将按照提升规划中“一心四核 两轴三片 多廊道多节点”的空间结构布局,中心区更加注重总部经济和产业服务、金融、科创。中山站、中山北站规划采用TOD模式,即更加强调以公共交通引导片区开发,也有一般的商务办公、休闲娱乐。

中山北站旁有湿地公园和大型文旅项目,聚集了商业办公、休闲娱乐、文化展示。东北片区目前现状大部分是农田鱼塘,有一定量的农保区,生态基底比较好,

定位中低密度、强度开发。总部经济区南侧以及蝴蝶桥附近等多处将设置生活配套功能。

作为推动产业发展的关键,提升规划在中山站以北片区规划了高校科教园,目标是吸引国内外高校和基础科研资源,通过合作办学等方式,在岐江新城建设分支机构,打造具有国际影响力的科技创新中心,培育生态和公共服务优势,引进人才,弥补该区域基础研究短板,形成“高校与实验室—科技研发—产业集群—企业总部—技术及公共服务”的闭环,与中山基础深厚的传统制造业相结合,推动经济发展。

为了保障区域内的活力,提升规划还专门对职住比进行研究,避免出现职住分离的情况。岐江新城片区总开发量为3990万平方米。其中居住用地开发量约

2100万平方米,商业商务用地开发量约700万平方米,产业用地开发量约750万平方米。片区未来可容纳居住人口约60万,可提供就业岗位45万个,职住比约为0.75。钟国平说,职住空间匹配是城市新区或新城规划发展目标之一,一般采用职住比指标测度,目前国内使用的多为一定范围内就业岗位与本区域的常住人口之比。只有当居民在同一空间单元或附近居住和工作时,才被认定为职住平衡。随着城市化和交通工具发展,居住地和居住地分离的现象愈加显著。职住分离难以推进新型城镇化的城市建设。广义范围内,职住比在0.6到1.8范围内,均属于职住平衡水平。由此可见,岐江新城规划的职住比,是较为平衡的水平。

4座地标建筑3座超400米

规划内容:结合水岸设计城市地标建筑,沿水岸设计尺度宜人的商业街区,创造滨河公共开放空间,营造水上绿洲,加强生态导入,沿水岸形成创新产业联动。

片区内建筑高度以中部(总部经济区)、中山北站、中山站周边500米范围区域最高。

权威解读:钟国平说,按照提升规划,岐江新城

的市片片区结构比较清晰,大致围绕世纪大道这一条东西向的重要轴线展开。沿着世纪大道两侧,是整个片区的中心区域——总部经济区。未来岐江新城核心区的高端产业和重要的地标建筑,高层建筑布局在这里。空间划分上,还有中山站片区、中山北站片区、江北(港口东部)片区,片区功能有所区分。

值得关注的是,规划设计四座地标性建筑,各地标

分散布局于岐江新城中心片区,既能在核心景观节点形成富有特色的城市形象,同时也能与周边环境和谐共生,形成良好的公共空间。其中,两座地标建筑位于中山(石岐)总部经济区,建筑高度分别为350米—380米和460米—480米。一座地标位于中山(东区)总部经济区,建筑高度为480米—500米。一座地标位于岐江新城景观轴与世纪大道相交之处,地标建筑高度为400米—420米。

引入地铁后40分钟可达珠江新城

规划内容:整个片区范围较大,为保证片区内外部交通通达性,规划建设轨道交通系统。

权威解读:岐江新城提升规划项目负责人、市规划设计院规划二室副主任贾莹莹介绍,岐江新城未来交通将发生翻天覆地的变化。轨道交通方面,岐江新城将是未来中山轨道交通出行的集中地,中山市两大高铁站位于该区域内,未来预计将连接深茂铁路、广

珠客专运线、深南高铁、广州地铁18号线延伸线等轨道交通设施。

另外,由于岐江新城整个片区范围较大,为保证片区内外部交通的通达性,还规划在该区域建立轨道交通系统,规划在片区内建设四条轨道交通线路,每隔1公里设置一个站点,并且衔接两个高铁站,轨道交通纵横分布,有效提升片区内的交通效率。

“中山站、中山北站起均有两条地铁交汇,总部

经济区核心区将预留地铁站。”钟国平举例说,目前如果从中山市中心到广州市中心,道路交通起码需要1个半小时,乘坐轻轨去广州南站,再从广州南站到达广州市中心,一般需要两个小时左右。未来,如果引入时速160公里的广州地铁18号线到岐江新城,所需时间将大大缩短。从中山直达珠江新城,约需要40分钟,到达南沙,仅需10分钟左右左右。

“树形”地下空间系统国内领先

规划内容:岐江新城地下空间主要依托中山站与中山北站两个城际轨道站点及四条地铁线路站点进行建设,通过串联站点周边地下空间,形成互联互通的地下连片开发区。经初步计算,本方案地下空间开发总量约为940万平方米。其中,经营性地下空间开发总量约为344万平方米。

权威解读:贾莹莹表示,岐江新城地下空间开发此次提出三个策略。

策略一是对接慢行通道,通过步行路径,整合绿色空间、滨水空间、地下空间,依靠地下廊道和灵活多变的空中连廊系统,打造岐江新城的立体休闲游憩网络。

策略二是采用“枝状生长”的开发模式,以政府投资为主的轨道交通线及站点、地下公共停车场、地下商业综合体、地下隧道等基础设施和配套设施为龙头,带动社会投资项目的地下空间开发利用。通过“枝状生长”,最终形成“树形”的地下空间整体网络结构。

“因为有一条岐江河将该区域分隔开,整个地下空间开发可能性不高,我们建议地下道路建设呈‘树形’网络。”贾莹莹表示,这种交通网络能减轻地面交通压力,提高地面城市环境品质。该网络的核心线以串联石岐区、东区总部经济区、世纪大道北侧核心区以及中山北站、中山站两个站场通过性交通为主;支线沿片区各重点开发地下车库外圈布置,串联主要地下车库,集散车库进出交通,提高地下空间的联通性。未来将探索公共化整体开发,统一规划、统一设计、统一建设、统一管理,确保地下空间各系统的整体性和统一性。

“这种模式目前国内还是比较少见的。”钟国平说,目前国内大多数城市设计的地下空间系统,功能区域大多多是割裂的、孤立的。提升规划的设计理念,承载了步行空间、车行空间、餐饮、商业等诸多功能。规划设计负

一层主要为枢纽大厅、公共步行通道、商业以及地下车库、综合服务配套设施。负二层主要为世纪大道下沉段、公共步行隧道、综合服务设施配套等。部分地区将设置负三层、负四层。该设计方案在国内同等级别城市中属于领先水平。

水绿相融形成绿色景观带

规划内容:利用街旁绿带、连接绿廊等形成多条景观廊道,结合街头绿地、自然山体等形成多处景观节点。公共空间由山体公园、城市公园、连接绿廊、缓冲绿带等组成。

权威解读:岐江新城生态本底很好,该区域现在有五马峰、烟筒山两座山体,岐江河西侧横贯整个岐江新城,规划区域东北侧为港口镇的农田保护区。

贾莹莹介绍,为了加强山水之间的联系,岐江新城提升规划此次规划了一条绿廊,连通五马峰和岐江河,形成一条绿色景观带。

“此次规划在未开发区域将对岐江河岸线大幅退让,部分区域退让可超过200米。”贾莹莹说,规划沿岐江河设置滨水景观带,打造滨水休闲公园,提升滨水价

值。利用范围内未被扰动的自然景观如五马峰、烟筒山等,打造可承载市民需求的室外活动与运动的山体公园,同时提供连续的栖息地斑块,利于生态系统的持续平衡。

规划区域内,城市公园主要集中布置在岐江河及其支流两侧,包括城市内部的湿地公园、体育公园等,营造能令市民在城市中享受休闲的公共空间。规划新增沙咀湿地公园、滨水广场、大湾区级体育公园、湿地生态公园、城市客厅·城央公园。另外,在岐江新城的城市快速路及主干道两侧,将建设贯穿大型城市公园、山体公园的连接廊道。

沿铁路及高速公路等交通干线设置缓冲隔离绿带,同时作为为条带公园,提供与快速交通隔离的安全散步和慢行交通廊道。



岐江新城设计效果图

纵观新城

肩负着中山城市振兴的使命

岐江新城规划提升的背景如何?其与翠亨新区在中山未来的发展上会形成怎样的互动?

市自然资源局地区规划一科工作组副组长钟国平介绍,2006年至2007年,我市已经开始着手岐江新城的规划,但由于规划研究的时间、背景及主体的不同,各个规划存在着合理性与可操作性偏低的问题,不利于岐江新城片区的未来的发展。

在粤港澳大湾区发展的背景下,中山的城市功能和产业结构亟需提升,有必要以岐江河为景观纽带,中山北站和中山站为枢纽支撑,从城市功能、交

通联系、景观控制等多方面,对岐江新城进行梳理和整合。岐江新城、翠亨新区是中山参与粤港澳大湾区建设的重大平台和抓手,同样都肩负着城市振兴的使命。

岐江新城提升规划项目负责人、中山市规划设计院规划二室副主任贾莹莹认为,从城市中心沿岐江河至入海口,岐江新城是中山城市空间向东发展的重要载体,肩负中山市打造世界级城市的历史重任,与翠亨新区同为中山市未来城市的两大核心之一。

勾勒出城市向东发展的格局

在中山市经济研究院院长梁士伦看来,随着《粤港澳大湾区发展规划纲要》发布实施,中山的发展实际上已经在江河时代迈入江海时代。中山提出了中山环湾布局向东发展的战略,翠亨新区的规

划建设,承担着与深圳前海、广州南沙、东莞滨海湾新区相呼应,面向粤港澳大湾区发展的重任。从提升规划上看,岐江新城有着重要的地位,提升规划对照大湾区城市,代表中山未来城市的发展水平。

“岐江新城规划多年来历经多次修编,值得关注的是,这次规划的范围比原来扩大了。”梁仕伦说,此次提升规划将岐江河两岸紧邻主城区的部分

统一规划,避免了顾此失彼,这本身,是市委、市政府实际上已经在江河时代迈入江海时代。中山提出了中山环湾布局向东发展的战略,翠亨新区的规

划建设,承担着与深圳前海、广州南沙、东莞滨海湾新区相呼应,面向粤港澳大湾区发展的重任。从提升规划上看,岐江新城有着重要的地位,提升规划对照大湾区城市,代表中山未来城市的发展水平。“岐江新城规划多年来历经多次修编,值得关注的是,这次规划的范围比原来扩大了。”梁仕伦说,此次提升规划将岐江河两岸紧邻主城区的部分



岐江新城的区域图

“预见”新城 系列报道

从岐江河畔向南远眺,大型施工设备林立的中山(石岐)总部经济区工地,可见未来岐江新城总部经济区的雏形。同时,随着《中山市岐江新城提升规划》等规划项目的成型,中山未来的城市格局已显现出鲜明的框架。

未来,岐江新城、翠亨新区将为中山发展带来哪些改变?在粤港澳大湾区世界级城市群建设中,中山如何呈现现代化国际化创新型城市的风采?连日来,本报记者带着这些问题,采访专家,实地走访,多角度解读相关规划项目。来,跟随我们的脚步,一起“预见”新城。

统筹:本报记者 隋胜伟 采写:本报记者 隋胜伟 李丹丹 摄影:本报记者 余兆宇

一心四核 两轴三片 多廊道多节点

按照《中山市岐江新城提升规划》,岐江新城位于中山市中心城区中部,包括东区、石岐区、火炬开发区和港口镇的部分用地。规划片区包含中山站和中山北站,往东可直达翠亨新区,区位和交通优势明显,总范围面积33.56平方公里。

规划范围西起石岐区岐江环路,东至京珠高速、火炬开发区烟筒山;北起港口镇浅水湖,南至火炬开发区五马峰,包含了原岐江新城、中山总部经济区(石岐区、石岐河北岸以及东区)、中山北站片区、

中山市大型文旅项目等7个重要片区。

据介绍,《中山市岐江新城提升规划》主要目的是根据新的城市发展需求,统筹考虑岐江新城在中山市的城市格局关系;明确岐江新城的功能定位、生态环境、产业引入、空间结构、开发强度、交通及市政支撑体系、公共服务设施及公共开放空间的控制等重要内容。从而快速下一阶段法定规划的修订工作,便于科学快速启动岐江新城的建设。

《中山市岐江新城提升规划》规划“一心四核,两轴三片,多廊道多节点”空间结构

- 一心** ●以总部经济区为中心带动片区整体发展
- 四核** ●打造综合服务核心 ●产业服务核心 ●中山北站TOD发展核心 ●中山站TOD发展核心
- 两轴** ●以世纪大道—北外环线、石岐河沿岸形成世纪大道经济发展轴 ●石岐河景观轴
- 三片** ●形成中山北高铁新区 ●科创产业发展区 ●城市新中心区
- 多廊道多节点** ●利用街旁绿带、连接绿廊等形成多条景观廊道,结合街头绿地、自然山体等形成多处景观节点

现场走访

中山(石岐)总部经济区全面开工

从城区前往港口方向,途经富康北路、大沙南路、勤学路、东华路等路段,数个被围挡起来的地块,组成了中山(石岐)总部经济区的范围。8月14日,记者在现场看到,工地上搭建了多处蓝色的钢筋加工厂,沿着东华路行至岐江河边,向北望去,几个工地上已进驻大型施工设备,部分工地上有挖掘

机等设备正在施工。

据石岐区相关部门工作人员介绍,该项目目前前已全部开工,包括学校、现代体育场馆等公共基础设施。原方案中原本对接华师路的过江隧道进行了调整,将对接福源路,升级为快速路,提升通行效率。



中交四航局承建中山(石岐)总部经济区市政二标项目工地。