

目录

第 1 章 前言	3
1.1 规划范围.....	3
1.2 规划的思路与技术路线.....	3
1.2.1 目标导向、问题导向和条件导向相结合	3
1.2.2 现实基础、研究支撑和措施保障相结合	4
第 2 章 现状综合分析	4
2.1 区位分析.....	4
2.2 地形条件.....	4
2.3 建设现状.....	4
2.3.1 土地利用现状.....	4
2.3.2 道路交通现状.....	6
2.3.3 现状公共服务设施.....	7
2.3.4 文物古建及古树现状.....	7
2.4 现状评价.....	7
2.4.1 现状总结.....	7
2.4.2 优势条件.....	7
2.4.3 规划需重点解决的问题.....	8
第 3 章 已有规划分析	9
3.1 上层次规划解读.....	9
第 4 章 发展定位与目标	10
4.1 发展定位.....	10
4.2 发展目标.....	10
4.3 发展规模.....	10
4.4 规划依据.....	11
4.5 规划重点.....	11
4.5.1 落实城市更新策略.....	11
4.5.2 营造宜人的城市公共空间.....	12
4.5.3 配套完善的公共服务设施.....	12
第 5 章 规划说明	12
5.1 规划空间结构.....	12
5.2 土地利用规划.....	13
5.2.1 土地利用原则.....	13
5.2.2 用地功能分类.....	13
5.2.3 各类用地规划.....	13
5.3 公共服务设施规划.....	14
5.3.1 规划原则.....	14
5.3.2 主要公共服务设施一览表.....	15
5.4 绿地景观系统规划.....	17

5.4.1	规划原则.....	17
5.4.2	绿地系统规划.....	17
5.5	道路交通系统规划.....	18
5.5.1	规划原则.....	18
5.5.2	道路系统布局规划.....	18
5.5.3	道路断面设计.....	19
第 6 章	空间管制导则	20
6.1	城市红线规划控制.....	20
6.1.1	红线的划定.....	20
6.1.2	红线导控要点.....	20
6.2	城市绿线规划控制.....	20
6.2.1	绿线的划定.....	21
6.2.2	绿线导控要点.....	21
6.3	城市蓝线规划控制.....	21
6.3.1	蓝线的划定.....	21
6.3.2	蓝线导控要点.....	21
6.4	城市黄线规划控制.....	22
6.4.1	黄线的划定.....	22
6.4.2	黄线导控要点.....	22
第 7 章	控制引导	22
7.1	地块划分控制的目标与原则.....	22
7.2	地块划分.....	22
7.2.1	规划用地详细划分.....	22
7.2.2	地块编号.....	23
7.3	地块控制.....	23
7.3.1	规划控制理念.....	23
7.3.2	建设用地性质.....	24
7.3.3	建设用地使用强度.....	26
7.3.4	建筑控制.....	29
7.3.5	出入口方位.....	33
第 8 章	城市设计指引	33
8.1	城市设计理念.....	33
8.2	城市设计准则.....	34
8.2.1	建筑设计准则.....	34
8.2.2	街道景观准则.....	36
8.2.3	开放空间设计准则.....	38
8.2.4	步行系统设计准则.....	39
8.2.5	绿化设计准则.....	41

第 1 章 前言

1.1 规划范围

规划区位于海珠中部片区，是广州最大的纺织品市场之一，也是广州纺织品行业的重要交易中心之一。规划范围东至东晓南路、南至新滘西路、西至广州大道南、北至新港西路，总用地面 4.96k m²。规划区内涉及的行政村包括康乐村。



规划范围示意图

1.2 规划的思路与技术路线

1.2.1 目标导向、问题导向和条件导向相结合

（1）目标导向：立足于广州的发展趋势，以“一轴两带，核心带动”发展战略为引领，按照“优化提升”、“展销”的要求，打造 EDO 核心功能区，实现与琶洲会展中心区、中山大学科研成果的统筹协调发展。

（2）问题导向：规划区现状基本全部归村集体所有，以村庄为单位的土地开发造成现状功能布局混杂、土地利用效率低、土地权属关系复杂、资源整合困难等问题。规划必须在充分揭示和认识现实问题的基础上，对规划基地的开发建设提出切实可行的实操建议，保障规划的顺利实施。

（3）条件导向：由于本次规划是城市更新项目，属于“三旧”改造推动的“二次开发”，因此规划须遵循一定的前提条件，对中大布匹市场进行城市设计，一方面保证“三旧”改造工作的顺利实施，另一方面将城市形态设计的理念等内容在本次规划中得到贯彻与落实。

1.2.2 现实基础、研究支撑和措施保障相结合

(1) 以现实为基础：重视现场勘察、资料收集和分析、对各利益相关主体访谈和设计具有针对性的问卷调查，尊重现实状况和历史遗留问题，充分考虑规划区所在村集体的社会经济实际，稳定集体经济的预期收益、延续村民的传统习俗。同时，注重落实已有研究专题的成果内容，并进行适当地吸收、整合、提升。

(2) 以研究为支撑：以针对性的专项研究为支撑，考虑土地整合、经济分析、道路交通系统、城市公共空间体系、规划实施策略等研究。

(3) 以措施为保障：规划注重远近结合，既重视战略性和前瞻性，又强调现实性和可操作性，认真深入研究，提出切实可行的规划实施措施和建议，保障规划意图和近期建设目标实现。

第 2 章 现状综合分析

2.1 区位分析

划区地处海珠区核心区，位于新滘西路北岸、新港东路以南。中大布匹市场位于广州市中心，地理位置非常优越。市场靠近广州火车站和地铁站，交通便利，便于买家和供应商的到达。这使得市场成为一个重要的交易和集散地，吸引了大量的顾客和商家。

2.2 地形条件

规划区位于珠江三角洲平原，地势平坦，适宜建设。

2.3 建设现状

2.3.1 土地利用现状

整体而言，现状土地利用以二类工业用地和村庄建设用地为主。在规划区 496.26 公顷范围内，建设用地面积为 473.11 公顷，占全规划区的 95.3%。详细统计见下页表。

(1) 居住用地

规划区内现状居住用地为居住区,用地为 194.76 公顷,占建设用地的 45.3%。

(2) 工业用地

规划区内工业用地为 24.1 公顷,为一类工业用地,占城市建设用地 5.09%。
一类工业用地集中分布于村内,企业类型以布匹制品加工厂为主。

(3) 公共管理与公共服务用地

规划区内公共管理与公共服务用地为 46.09 公顷,占建设用地的 9.74%。
主要为教育科研用地。公共服务设施用地所占比例较高,这与规划区现状土地权属以国家所有为主是息息相关的。

(4) 商业服务业设施用地

规划区内商业服务业设施用地共 133.7 公顷,占城市建设用地 28.2%。为主要的建设用地。

(5) 绿地与广场用地

规划区内的绿地与广场用地共 26.5 公顷,占建设用地的 5.03%,均为农林绿地。

(6) 非建设用地

规划区内的非建设用地为 10.56 公顷,占规划区总面积的 21.2%,主要为水域和其他非建设用地。

表 0-1 规划范围现状城市建设用地构成表

用地代号	用地类型			面积(公顷)	占建设用地比例(%)
A	公共管理与公共服务设施用地			46.9	9.74%
	其中	A33	教育科研用地	45	9.07%
B	商业服务业设施用地			133.7	28.2%
	其中	B1	商业用地	128.5	26.4%
		B2	商务用地	5.2	1.8%
M	工业用地			24.1	5.09%
	其中	M1	一类工业用地	24.1	5.09%
W	仓储用地			3.3	0.76%
	其中	W2	二类物流仓储用地	3.3	0.76%
E	绿地与广场用地			26.5	5.03%
	其中	E2	农林绿地	26.5	5.03%
	居住用地			194.76	45.3%
合计	现状范围城市建设用地			429.26	100.00%

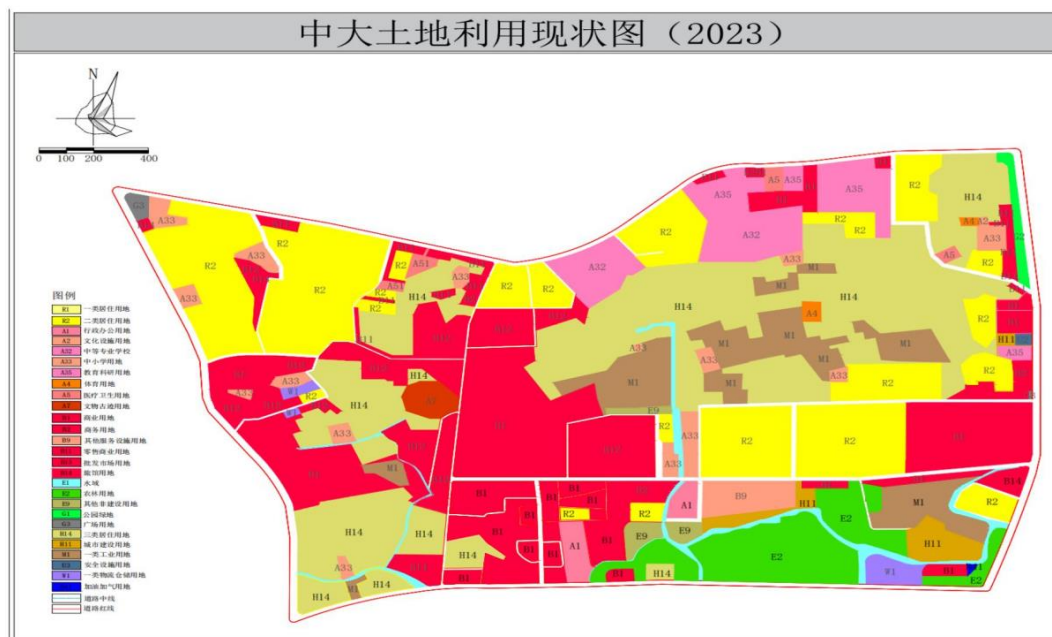


图 0-1 规划区土地利用现状图

2.3.2 道路交通现状

规划区内的东西向干道主要有：新港西路、新滘西路。其中广州大道南是规划区西部边界，东晓南路是规划区东部边界。

规划区内的南北向干道主要有：瑞康路。

局部沿水道及居住区有居住区内小路和厂区内联系的道路，宽度较窄，等级较低。

整体而言，规划区内道路较少，路网系统性有待加强。具体问题主要有以下三点：

- （1）规划区路网密度低，且不成系统。
- （2）城市干道密度基本满足交通需求，但支路密度不足，导致干道交通压力较大。
- （3）人车混行，人行条件较差。

表 0-2 现状主要道路情况表

道路名称	道路宽度	通行能力
瑞康路	约 14m	双向 4 车道
新港西路	约 30m	双向 8 车道
新滘西路	约 30m	双向 8 车道

2.3.3 现状公共服务设施

规划区内公共管理与公共服务用地共 46.09 公顷，占城市建设用地的 9.74%。具体指的是医疗设施用地与教育科研用地，以教育科研用地为主。

- (1) 教育设施：约 45 公顷
- (2) 医疗卫生设施：约 16000 平方米
- (3) 社区服务与行政管理设施

规划区内的行政办公设施主要为村委会和村小组的办公场所。

2.3.4 文物古建及古树现状

有纯阳观，占地约 27000 平方米。

2.4 现状评价

2.4.1 现状总结

规划区现状的用地以市场用地和工业用地为主，但总体土地利用率不高，总容积率为 0.28，用地较为粗放。总结起来本片区的建设现状呈现出以下几点特征：

- (1) 现状土地利用以建设用地为主，建设用地所占比例大，占城乡用地的 82.68%。
- (2) 从土地权属上看，集体所有土地占大部分。
- (3) 道路除了几条主要的交通性干道外，以村内道路为主，路幅较窄，人车混流，断头路较多，道路网密度小，道路未成系统。
- (4) 公共服务设施的配置现状与目前以农村为主的发展现状相适应。
- (5) 总体而言，现状已开发地块的利用较粗放，主要体现在开发强度与建设质量两方面——现状容积率较低、建筑质量较差。

2.4.2 优势条件

(1) 地理位置优越

中大布匹市场位于广州市中心，地理位置优越。市场靠近广州火车站和地铁站，交通便捷，便于顾客和供应商的到达。这为市场吸引更多的买家和商家提供了便利条件。

（2）丰富的供应链

中大布匹市场内聚集了大量的纺织品供应商和商户，提供丰富多样的供应链。从面料、布料到纺织品、服装和家纺产品，市场几乎涵盖了纺织行业的各个领域。这为买家提供了广泛的选择，满足不同需求。

（3）专业化和综合性

中大布匹市场作为广州市的重要纺织品交易中心，具备专业化和综合性的特点。市场内的商户不仅提供产品销售，还包括设计、加工、生产等环节，形成了一个完整的产业链。这使得市场能够满足不同买家的需求，并提供一站式的纺织品采购服务。

（4）丰富的商业经验

中大布匹市场作为广州市的重要商业地标之一，拥有丰富的商业经验。市场内的商户和经营者具有专业知识和丰富的经验，能够提供优质的产品和服务。这为市场赢得了良好的商业声誉，并吸引了众多的商业合作伙伴。

2.4.3 规划需重点解决的问题

（1）市场环境提升

市场环境的整体提升是规划中的重要问题之一。这包括改善市场的硬件设施，如建筑外观、道路、照明等，以及软件服务，如市场管理、秩序维护、安全保障等。通过提升市场环境，可以提高市场的形象和吸引力，增加商户和顾客的满意度。

（2）商业多样性与创新

规划中需要关注市场商业的多样性和创新。市场需要提供多样化的产品和服务，满足不同顾客的需求。此外，市场还需要鼓励商户进行创新，提供独特的产品和商业模式，以增强市场的竞争力和吸引力。

（3）交通与停车问题

市场的交通组织和停车设施是规划中需要解决的重要问题。市场周边的交通流量可能较大，需要合理规划道路、交通信号和停车设施，以提供便捷的交通条件和足够的停车位供顾客使用。

（4）纺织产业升级与创新

规划中需要考虑纺织产业的升级和创新。市场可以鼓励商户进行技术创

新、设计创新和商业模式创新，以提升纺织产业的附加值和竞争力。此外，规划还可以推动市场与设计师、企业和研究机构的合作，促进产业链的协同发展。

（5）市场管理与监管

规划中需要解决市场管理和监管的问题。市场需要建立健全的管理机制和规章制度，加强市场秩序维护、知识产权保护、产品质量监管等方面的工作。同时，市场管理部门需要加强与商户和顾客的沟通与合作，共同营造良好的市场经营环境。

第 3 章 已有规划分析

3.1 上层次规划解读

3.1.1 广州市总体规划

广州市总体规划是对整个广州市的发展进行综合性规划的文件。其中涵盖了城市的空间布局、产业发展、交通规划等多个方面。中大布匹市场作为市内重要的商业中心之一，其规划与整体市区的发展密切相关。总体规划为市区提出了发展方向和目标，为中大布匹市场的规划提供了基础和框架。

3.1.2 越秀区总体规划

越秀区总体规划是对广州市越秀区内发展进行的综合性规划文件。该规划文件涵盖了越秀区的产业布局、城市更新、公共设施等方面。中大布匹市场作为越秀区的重要商业地标，其规划与越秀区整体发展密切相关。越秀区总体规划为中大布匹市场的定位和发展提供了指导和支持。

3.1.3 广州市商业中心规划

广州市商业中心规划是对广州市商业中心区域的发展进行规划的文件。该规划涵盖了商业设施的布局、商业服务的提升、商业环境的改善等方面。中大布匹市场作为广州市重要的纺织品交易中心之一，其规划与广州市商业中心的发展目标相一致。商业中心规划为中大布匹市场的发展提供了指导和指引。

第 4 章 发展定位与目标

4.1 发展定位

规划区位于海珠海珠区瑞康路，中山大学南门对面。主要经营国内外布料、毛线、成衣服装辅料，高、中、低档次俱全。销量最多，花色齐全，款式新颖，紧跟国际新潮流，深受商界人士、服装厂家及消费者的欢迎。取得了较好的效益和经济效益。

广州作为服装贸易的中转站，在中国面料批发市场上有着举足轻重的作用。伴随着珠三角的黄金商业圈不同类型的纺织批发市场的形成，广州的布料市场也成为了珠三角乃至国内市场的“领头羊”。

现在广州中大布匹市场、海印布料总汇、光复南布料市场和天雄纺织城几大市场在广州布匹市场尽领风骚，在竞争中不断成为具有商业聚散功能的面料批发市场。

4.2 发展目标

使之成为具有全球影响力的纺织服装面料辅料产业及市场的创新中心、展示中心、设计中心、信息中心，不断整合资源和转型升级，持续提升其品牌价值和空间市场，以贴合人们生活的品质化和审美的多样化的发展。

4.3 发展规模

中大布匹市场占地面积 81.5 万平方米，建筑面积 192 万平方米，由超过 50 个分场，直接从业人员 10 万人以上，带动周边产业的流动人口多达 20 万人。

借力“互联网、大数据、人工智能、物联网”等新技术，减少相关工作环节，将其分为服饰，配件和家纺用品三大板块，做细做精，将一些顶层设计留在这里，而其他制作环节移到清远，聚焦到国际前沿，使之真正具有全球影响力的纺织服装面料辅料产业及市场的创新中心、展示中心、设计中心、培训中心、信息中心，不断整合资源和转型升级，持续提升其品牌价值和空间市场，以贴合人们生活的品质化和审美的多样化的发展。

4.4 规划依据

- (1) 《中华人民共和国城乡规划法》(2008 年)
- (2) 《城市规划编制办法》(2005 年)
- (3) 建设部《城市规划编制办法实施细则》
- (4) 《城市用地分类与规划建设用地标准 (GBJ137-90)》
- (5) 《广东省城市规划管理技术规定 (2004)》
- (6) 《广东省城市控制性详细规划管理条例》
- (7) 《广东省城市控制性详细规划编制指引》(试行)
- (8) 《广州市城市规划管理技术规定》
- (9) 《广州市控制性详细规划编制成果技术准则》
- (10) 《广州市控制性详细规划电子数据成果标准》
- (11) 《广州市城市总体规划 (2012-2020)》
- (12) 《广州市海珠区总体规划纲要 (2010-2020)》
- (13) 《广东金融高新技术服务区“一区多园”战略规划》
- (14) 《广州市海珠区东部分区规划 (2012-2020)》
- (15) 《海珠区交通专项规划》
- (16) 《海珠区东部片区市政专项规划》
- (17) 《海珠区东翼片区水利规划》
- (18) 广东省和广州市有关政策、法规、标准的规定。

4.5 规划重点

4.5.1 落实城市更新策略

在规划区中,尚有部分用地属村集体所有,用地性质基本为工业用地。在“三旧”改造政策支持下,这类用地获得改造升级的机会,可以充分实现其应有的土地价值。改造顺利实施的前提是平衡相关参与者的经济利益,将合理利益要求在空间上予以落实。因此,对于规划区内集体用地的更新改造,需要尊重各方意愿,制定合理的用地性质、开发强度等以满足经济平衡的要求;与此同时,也需要兼顾整个地区开发的整体性、公共性和公平性。

4.5.2 营造宜人的城市公共空间

城市公共空间的营造不仅可以为市民提供宜居的生活环境，还是提升土地价值、促使地区开发建设的重要手段，千灯湖的建设正是通过营造城市公共空间，实现地区发展中的社会效益与经济效益的成功案例。对规划区而言，一方面需要严格遵守上位规划要求的中轴控制线，另一方要保证海珠湖的规划实施，营造出宜人的城市公共空间，将规划区改造成为一个建设品质优越、景观环境优美的城市化地区，从而进一步实现地区整体价值的提升。

4.5.3 配套完善的公共服务设施

目前，规划区范围内已经出让了多块用地，性质主要为居住用地和商务设施用地，与之配套的公共服务设施较为缺乏。从长远来看，规划区未来将建成成熟的城市化地区，需要有完善的公共服务设施配套为居住人口和就业人口提供服务。因此，本次规划要在充分考虑本基地及周边片区人口规模的基础上，配置合适的公共服务设施，为居民提供便捷地居住就业环境。

第 5 章 规划说明

5.1 规划空间结构

严格遵循上层次规划的相关要求，落实《千灯湖轴线地区城市设计》明确规定的空间控制指引，本次规划提出“一轴、一核、三组团”的空间结构。

两轴：以瑞康路为纵轴，从规划区中间地块通过，两侧均为重点商业区，裙楼与塔楼错落。另外有一横轴，轴线具有景观功能以及主要商务功能，同时更承担了城市发展功能，具有绿色节点与商务新地标。

三核：指展览中心，商务地标，绿化节点

多组团：横轴线两侧为重点商务区组团，以电子商务为主；北边是教育科研组团；纵轴两侧为商业组团；另有具有居住功能的组团坐落规划区内；东南方具有生态居住区组团。

5.2 土地利用规划

5.2.1 土地利用原则

(1) 各类用地按城市用地分类中的中类进行规划和调整，局部重要用地划分至小类。

(2) 在空间上优先落实城市设计规划确定的“轴”及配套公共服务设施布局策略。并与业主单位积极协调处理土地整备问题。

(3) 尊重规划区局部已出让地块的实现情况，精心处理新规划路网与已出让地块的关系，尽可能取得规划路网与出让地块之间的平衡。

(4) 严格按照省市区有关规定规范配置规划区内各项公共市政服务设施，满足新增人口对公共服务设施的需求。

5.2.2 用地功能分类

规划区内总用地为 48 公顷，包括居住用地、公共管理与公共服务设施用地、商业服务业设施用地、道路广场用地、公用设施用地、绿地、区域交通设施用地和水域及其他用地。

5.2.3 各类用地规划

(1) 城市建设用地 (H1)

1、居住用地 (R)

居住用地规模 10.52 公顷，占建设用地的 27%。均为二类居住用地及二类居住服务设施用地。

2、公共管理与公共服务设施用地 (A)

公共管理与公共服务设施用地 7.05 公顷，占建设用地的 17.4%。其中图书展览用地 0.33 公顷，占建设用地的 0.4%。教育科研用地占地 2.75 公顷，占建设用地的 7%。高等院校用地占地 2.25 公顷，占建设用地的 6%。中小学用地占地 1.11 公顷，占建设用地的 2.4%。医疗卫生用地占地 0.12 公顷，占建设用地的 0.5%。文物古迹用地占地 0.14 公顷，占建设用地的 0.5%。

3、商业服务业设施用地 (B)

商业服务业设施用地规模 17.2 公顷，占建设用地的 45%。其中商业用地 7.16 公顷，占建设用地的 19%。商务用地占地 9.06 公顷，占建设用地的 24%。其他服

务设施用地 1.07 公顷，占建设用地的 3%。

土地利用规划平衡情况见下表。

城市建设用地平衡表							
序号		类别代号		类别名称	用地面积 (ha)	比例 (%)	备注
	大类	中类	小类				
1	R	R2		二类居住用地	10.52	27	
2	U	U4		环境卫生设施用地	0.7	0.1	
3	G	G1		公共绿地	3.07	8	
		G2		防护绿地	0.67	1.5	
4	A	A1		行政办公用地	0.35	0.6	
		A2	A21	图书展览用地	0.33	0.4	
		A3	A31	高等院校用地	2.25	6	
			A33	中小学用地	1.11	2.4	
			A35	科研用地	2.75	7	
		A5		医疗卫生用地	0.12	0.5	
		A7		文物古迹用地	0.14	0.5	
5	B	B1		商业用地	7.16	19	
		B2		商务用地	9.06	24	
		B9		其他服务设施用地	1.07	3	
6	H	H11		城市建设用地	38.64	100	

5.3 公共服务设施规划

5.3.1 规划原则

(1) 整体性的原则：注重与周边地区公共服务功能的衔接，应优先依托和利用已有的公共配套设施，同时也从该区域实际需要的角度进行公建配套。

(2) 综合全面的原则：对于依靠市场调节的商业服务设施，政府或行业协会应加强协调、引导工作，及时提供市场变化状况的信息，避免重复建设；对于公益性的公共配套设施，政府制定必要的投资策略，利用公共财政扶持或非政府

组织投资的激励、管制机制，并按相关规范标准和实际需要进行产业和居住区的配套。

（3）分级配置的原则：各种公共服务设施都应与其相应的服务范围和服务项目相一致，形成等级分明、功能明确的公共服务设施系统。

按居住人口规模设置，充分完善公共与市政配套设施，组织居住区公共配套设施，整体提升配套设施规模与档次，公共设施按开发区级与组团级两级设置。

5.3.2 主要公共服务设施一览表

表 0-1 主要公共服务设施一览表

设施类别	项目名称	总量	规划增加	占地规模	地块编码	备注
教育设施	小学	10	0	建筑面积 $\geq 1000\text{ m}^2$	布局地块详见管理图则。	独立占地，小学按 24 班规模设置。
医疗卫生设施	医院	2	0	建筑面积 $\geq 5000\text{ m}^2$	AH-06-06-01-05、 AH-06-07-02-25	与其他非独立占地的社区服务设施组合设置，全部或 1/2 的面积应设在首层，并有方便的对外出入
文化体育设施	图书馆	1	1	建筑面积 $\geq 1000\text{ m}^2$	AH-06-06-01-16	与娱乐中心、青少年中心组合设置
	娱乐中心	4	4		AH-06-07-02-10、 AH-06-07-02-14、 AH-06-07-02-20、 AH-06-07-02-19	与图书馆、青少年中心组合设置
	青少年中心	4	4		AH-06-07-02-10、 AH-06-07-02-14、 AH-06-07-02-20、	与娱乐中心、图书馆中心组合设置

					AH-06-07-02-19	
	科技馆	4	4	建筑面积 $\geq 1000\text{ m}^2$	AH-06-07-02-10、 AH-06-07-02-14、 AH-06-07-02-20、 AH-06-07-02-19	与其他非独立占地的社区服务设施组合设置
	体育活动中心	6	6	建筑面积 $\geq 1000\text{ m}^2$	布局地块详见管理图则。	宜配置户外健身场地、各类型球场及儿童活动场所等
社区服务设施	社区居委会	10	10	建筑面积 $\geq 1000\text{ m}^2$	布局地块详见管理图则。	与其他非独立占地的社区服务设施组合设置
	文化室	10	10	建筑面积 $\geq 1000\text{ m}^2$	布局地块详见管理图则。	与其他非独立占地的社区服务设施组合设置
市政公用设施	垃圾收集站	3	3	建筑面积 $\geq 100\text{ m}^2$	按服务半径不超过 800m 设置。属于小区级服务设施。布局地块详见管理图则。	垃圾站门前必须设置 13m \times 13m 的回车场地，垃圾站与相邻建筑物间距大于 8 米，并设置不小于 3 米的绿化隔离带以达到绿化环境和隔尘效果；垃圾站必须设置专用出入通道，并应满足环境卫生车辆进出通行和作业的要求，机动车道宽度不小于 4 米
	广场	5	5	建筑面积 $\geq 300\text{ m}^2$	AH-06-07-02-12、 AH-06-06-01-15、 AH-06-06-01-21、 AH-06-08-03-12、 AH-06-08-03-18	与其他非独立占地的社区服务设施组合设置

	公共厕所	20	20	建筑面积 $\geq 60 \text{ m}^2$	按照 3000 人一所进行配置。 布局地块详见管理图则。	须设置无障碍厕所间
	110kv 变电站	1	1	建筑面积 $\geq 3000 \text{ m}^2$	AH-06-07-02-33	
	社会停车场	8	8	各不少于 90 个车位，建筑面积不小于 3500 平方米	布局地块详见管理图则。	设于建筑及绿地地下
商业服务设施	肉菜市场	4	4	建筑面积 $\geq 2000 \text{ m}^2$	AH-06-08-03-16、 AH-06-07-02-25、 AH-06-06-01-09、 AH-06-06-01-04	与其他非独立占地的社区服务设施组合设置
	超市	3	3	建筑面积 $\geq 1500 \text{ m}^2$	AH-06-06-01-04、 AH-06-08-03-15、 AH-06-08-03-05	与其他非独立占地的社区服务设施组合设置

5.4 绿地景观系统规划

5.4.1 规划原则

(1) 生态优先、营造景观：从宏观着手，突出生态概念，考虑水安全问题，考虑区域生态保护和协调发展，规划应延续城市设计已确定的区域绿地分隔组团城市的思想。同时考虑绿化的点、线、面相结合，绿地与水系结合，构建自然型绿化与人工城市型绿地相结合的绿地系统。

(2) 以人为本：绿地系统规划与公共空间体系紧密结合，体现实用性与均好性。

5.4.2 绿地系统规划

规划区的绿地系统分为公共绿地（公园绿地、街头绿地）、地块内绿地两个部分：

(1) 公共绿地

规划编制区内的城市绿地面积共 34.21 公顷，占建设用地的 17.50%。绿地主要集中在规划区东部：充分利用规划区东部中轴线景观带，在规划区内设置南起南海湖、北至广三铁路的南北向公共绿地。此绿地南北长约 2 公里，东西标准宽度为 72 米，并在平面上采取局部放大、变形的设计手法，将绿地与城市空间有机结合起来。

其中，规划公园绿地面积共 26.51 公顷，占建设用地的 13.56%。防护绿地占地面积 7.7 公顷，占建设用地的 3.94%，集中在广三铁路南北两侧。规划区范围内人均公园绿地面积约为 5.45m²。

规划方案沿水体形成滨水绿带，提升亲水性。主要包括佛山水道北侧绿化带及岳利沙涌两侧绿化带。

（2）地块内绿地

地块内绿地包括小区公共绿地、小区道路绿地、宅旁绿地；小区公共绿地面积应≥400 平方米，短边宽度≥8 米；公共绿地面积应不小于小区总用地面积的 10%；不同地块绿地率不应小于 20%-35%。

5.5 道路交通系统规划

5.5.1 规划原则

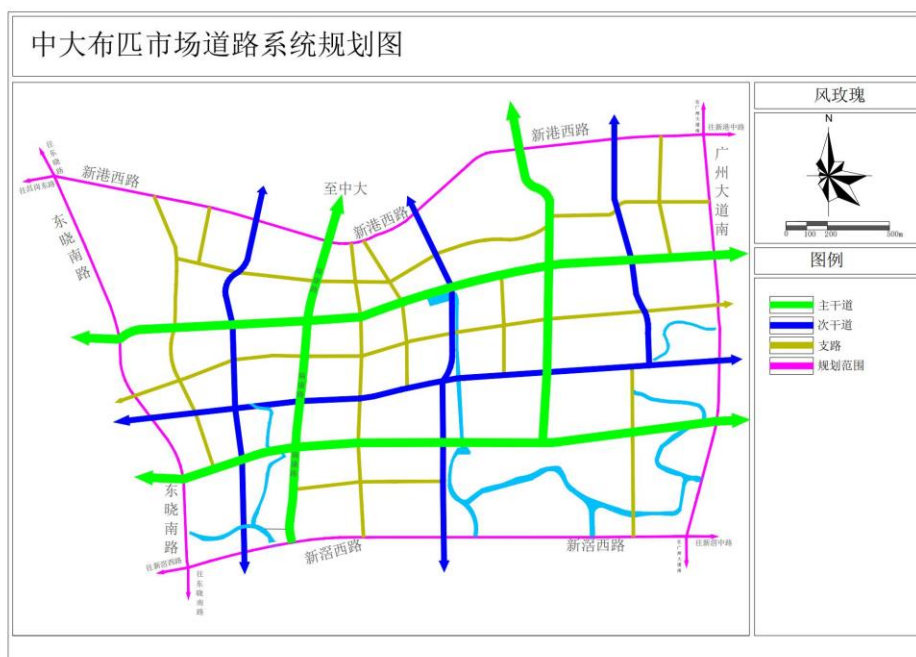
问题导向原则：针对现状路网存在问题，从对外交通、路网结构、组团联系、立交控制等角度提出合理的路网控制原则。

整体性原则：从整体角度考虑片区的道路交通，通过优化主次干道线型、统一道路红线宽度、完善交通配套设施、打通断头路、尽量消除“丁”字路，形成以主干交通为骨架、以支路、组团式道路为重要补充的完善的方格网式路网系统。

5.5.2 道路系统布局规划

（1）道路结构

规划区的区域交通呈现“平行”格局，指的是规划区南北两条横向的主干道。作为主要的车行道路。同时为了将车流从中央横轴分流，中央轴线具有主要步行功能和生态功能。



(2) 路网规划

本片区的路网等级分四级，分别为城市主干道、城市次干道和支路。

(1) 城市主干道 4 条：桂澜路，规划道路红线宽度 50 米；穗盐路，规划道路红线宽度 40 米；海景大道，规划道路红线宽度 40 米。

(2) 城市次干道 4 条：岭南路，规划道路红线宽度 36 米；环锦路，规划道路红线宽度 30 米、联运路，规划道路红线宽度 30 米；勒洛路，规划道路红线宽度 20 米；滨湖路，规划道路红线宽度 20 米、滨江路，规划道路红线宽度 20 米；勒溪路，规划道路红线宽度 20 米。

图 0-1 道路系统结构图

(3) 城市支路：除上述道路外，红线宽度在 20 米及以下的道路（含弹性道路）。

5.5.3 道路断面设计

城市道路横断面由机动车道、人行道、分隔带以及绿带组成。除组团级道路、支路和部分次干道外，其余道路一般设置了分隔带。规划道路的中央分隔带有利于形成较好的城市道路绿化景观效果，并便于在交叉口交通组织增加进口车道，规划新建道路中央绿化带的最小控制宽度为 3 米。

第 6 章 空间管制导则

规划确立了“四线线规划控制体系”，以便与上一层次规划相衔接。其中包括在规划范围内的有：红线、绿线、蓝线和黄线。

6.1 城市红线规划控制

道路交通规划红线：规划中用于界定城市道路广场用地和对外交通用地（管道运输用地除外）、交通设施用地的控制线称为红线。红线导控的核心是控制道路及重要交通设施用地范围、限定各类道路沿线建（构）筑物的设置条件。

6.1.1 红线的划定

红线分类为：道路、铁路、轨道交通、公路、机场、港口及重要交通设施红线，本次规划范围内主要包括道路、轨道交通红线。针对不同类型红线选择不同的导控要点。

6.1.2 红线导控要点

严格控制道路及立交设施用地红线，红线内不得规划任何与道路功能不相符的用地。

新建道路应实行统一的城市道路断面、道路退缩距离，保障城市道路建设的标准化和规范化。特殊道路的断面形式，可按城市规划要求另行确定。

道路红线两侧建（构）筑物应根据相应规划管理要求由规划红线两侧分别向外退缩，退缩范围内不得建设永久性或临时性建（构）筑物。原则上退缩距离应符合《广州市城市规划管理技术规定》的规定。

6.2 城市绿线规划控制

绿地规划绿线：规划用于划定公共绿地、防护绿地、生产绿地、居住区绿地、单位附属绿地、道路绿地、生态风景林地等的控制线称为绿线。

6.2.1 绿线的划定

规划范围内公共绿地、生产防护绿地等划入绿线范围。

6.2.2 绿线导控要点

城市绿线内的用地，不得改作它用，不得违反法律法规、强制性标准以及批准的规划进行开发建设。

因建设或者其它特殊情况，需要临时占用城市绿线内用地的，必须依法办理相关审批手续。

在城市绿线范围内，不符合规划要求的建筑物、构筑物及其它设施应当限期迁出。

任何单位和个人不得在城市绿线范围内进行拦河截溪、取土采石、设置垃圾堆场、排放污水以及其它对生态环境构成破坏的活动。

居住区绿化、单位绿化及各类建设项目的配套绿化都要达到《广州市城市规划管理技术规定》的标准。

6.3 城市蓝线规划控制

水域岸线规划蓝线：规划用于划定较大面积的水域、水系、湿地及其岸线一定范围陆域地区作为保护区的控制线称为蓝线。原则上城市绿线范围内的水域也属于蓝线控制范围。

6.3.1 蓝线的划定

规划内范围对于现状河涌进行了优化调整，其保护控制范围划入蓝线控制范围。

6.3.2 蓝线导控要点

河道两侧的建筑工程应符合以下规定：沿河道两侧的建筑，其后退河道规划岸线的距离除有关的规定外，不得小于 6 米。临规划河涌退让间距范围作为人车流量集散和绿化用地。

6.4 城市黄线规划控制

市政公用设施规划黄线：规划用于界定市政公用设施用地范围的控制线称为黄线。黄线是控制各类市政公用设施（道路交通设施用地除外）、地面输送管廊的用地及设施所需安全距离的用地范围，以保证各类设施的正常运行。

6.4.1 黄线的划定

根据水利、给水、污水、雨水、电力、电信、燃气、环卫、殡葬、消防等市政设施的位置及控制范围划定黄线范围。

6.4.2 黄线导控要点

黄线范围内不得进行与之不相关的其它建设，以保证市政设施的正常运行。

黄线范围的划定应满足市政设施有关规范的要求。

黄线范围的划定应包括市政设施所需安全距离的用地范围。

第 7 章 控制引导

7.1 地块划分控制的目标与原则

（1）以城市设计方案为基础，对土地进行细分、定性、定范围和相应的开发建设控制。

（2）规划地块内用地性质相对单一，做出兼容性规定，控制有一定弹性。

（3）确定主要控制指标，对配套公建进行定性、定量、定位控制。

（4）建立精明增长的理念、集约利用土地、提高土地价值。

（5）特色与环境、景观控制，采用指令性控制与指导性控制相结合。

（6）便于地块的功能组织和管理。

（7）有利于分期开发建设。

7.2 地块划分

7.2.1 规划用地详细划分

地块的划分将根据主导土地利用性质，尽量遵循以城市干道划分划分综合管理单元，次干道划分规划管理街区，支路划分管理地块的原则。管理地块可以根

据开发建设的需要进行细分或合并，这样有利于适应土地经营的灵活性和实施管理。

7.2.2 地块编号

结合支路、自然界限、土地权属情况以及出让要求，在上述街区内进行地块细分，并确定细分地块编码。地块编码原则上按一个独立用地性质的地块为编码单位，即每一个用地编码只代表一个地块、一种用地性质。用地性质代表地块土地使用的主导性质。

7.3 地块控制

7.3.1 规划控制理念

（1）多层级控制

控规对不同的城市层面采取不同的控制策略与措施，建立多层级控制体系。具体体现为：首先根据总体发展目标，建立总体层面的控制框架；其次，根据不同的功能分区及发展目标，建立下层次的控制框架，在此基础上，不断进行控制框架的细化，直至地块控制。控制的内容从宏观到微观，从宽泛到具体。

（2）差异化控制

由于城市内部发展条件存在较大的差异，如交通可达性、商业繁华程度等因素，以及开发要素的空间分布不均衡，导致城市内部产生不同类型的区域。故对这些地区的控制和引导，应该采取差异化的控制策略和措施。

另外，由于开发时序的不同，反映在控制策略和措施上也有所不同。近期开发的地区由于相对确定的内容较多，控制和引导应该以落实为主，并增加刚性控制的力度；对于远期开发的地区，由于未来面临的不确定因素，应适度增加控制和引导的弹性要求，以适应未来发展的不确定因素。

（3）便于规划管理

城市规划成果能否真正有发挥作用，后续的规划管理是关键环节。此外规划成果是否有利后续规划管理，也对规划实施效果产生一定的影响。因此，规划编制应尽可能的为规划管理创造良好的条件，使规划成果便于管理。

（4）弹性与适应性

规划成果一旦完成，将以一种固定的形式存在和发挥作用，而城市的内外部环境时刻处于发展变化之中，这为规划的有效实施带来了困难。一方面，城市发展变化的速度之快使规划成果的时效性缩短；另一方面，规划成果本身的也有问题——适应未来不确定因素的能力较低。本次规划在对各项控制指标进行区分，划分为强制性控制内容和指导性控制内容。在用地类型上对兼容性做出周全的规定，在一定范围内鼓励地块的混合利用。

7.3.2 建设用地性质

地块主导性质的确定以规划的功能要求为依据。用地性质不含兼容土地使用性质。本次规划用地分类按照《城市用地分类与规划建设用地标准》（GB50137-2011）的用地分类进行规定。

（1）土地的混合使用

土地混合使用控制不同于土地的兼容性控制。土地使用的兼容性强调土地利用对环境带来的潜在压力及环境所能承受的物质活动。而混合使用更强调不同功能之间的整合、协调和相互提升，是一种有目的的对物质空间进行改造的行为。本次规划虽强调明确的功能分区，但可适度进行政府引导下的、有目的的土地混合开发。具体的开发策略，应进行先期的详细研究，对各类公共设施进行整合开发，达到“1+1>2”的效应。

（2）土地使用兼容性

规划确定的土地使用性质不能轻易更改，但土地使用性质有其兼容性，一定条件下可以在一定范围内作适当调整，以适应市场经济条件下所进行的城市建设实际需要，使规划具有较强应变性和可行性，不断满足形势变化对城市建设的需要。

R2 二类居住用地可兼容 B1、B2、B3，兼容的用地面积不得超过总用地面积的 30%，兼容的建筑面积比例不应超过 40%。

中轴线东侧的 B1 商业用地不允许兼容其他用地性质，其余 B1 商业用地可以兼容 R2，兼容的用地面积不得超过总用地面积的 30%，兼容的建筑面积不超过 40%。

B2 商务用地可兼容 R2、B1、B3，兼容的用地面积不得超过总用地面积的 30%，兼容的建筑面积比例不应超过 40%。

本次规划具体各种用地性质的土地兼容性详见下表。各地块的土地使用兼容性规定详见管理图则。

表 0-1 规划片区规划土地使用兼容性表

用地类型	主导用地性质	允许兼容	有条件兼容	备注
R	R2 二类居住用地	G、A2、B1、B2、B3	A1、A5、A6、B4、B9、U、S3、S4	所有兼容的建筑的用地面积不得超过总用地面积的 30%，计容建筑面积不能超过总计容建筑面积的 40%（独立占地的两个指标要同时满足，非独立占地的按计容建筑面积控制。）
A	A2 文化设施用地	G、A1、B1	S3、S4、U	宜安排与文化产业相关的商业性设施。 兼容的建筑的用地面积不得超过总用地面积的 30%，计容建筑面积不能超过总计容建筑面积的 40%（独立占地的两个指标要同时满足，非独立占地的按计容建筑面积控制。）
	A3 教育科研用地	G	U、S4	S4 专指公交站点以及社会停车场用地
	A4 体育用地	G、S4	U、B1、S3	宜安排与体育有关的商业服务设施
B	B1 商业用地	G、R2、A1、A2、B2、B3、S4	U	中轴线东侧的 B1 商业用地不允许兼容其他用地性质，其余 B1 商业用地所有兼容的用地面积不得超过总用地面积的 30%，计容建筑面积不能超过总计容建筑面积的 40%（独立占地的两个指标要同时满足，非独立占地的按计容建筑面积控制。）同时规定，兼容的住宅容积率不应超过 2（即兼容的住宅建筑面积除以该地块净用地面积）。
	B2 商务用地	G、R2、A1、A2、B1、B3、S4	U	所有兼容的建筑的用地面积不得超过总用地面积的 30%，计容建筑面积不能超过总计容建筑面积的 40%（独立占地的两个指标要同时满足，非独立占地的按计容建筑面积控制。）
	B4 公共设施营业网点用地	G、B1、S4	U	所有兼容的建筑的用地面积不得超过总用地面积的 30%，计容建筑面积不能超过总计容建筑面积的 40%（独立占地的两个指标要同时满足，非独立占地的按计容建筑面积控制。）
S	S1 城市道路用地	G	U、S3、S4	——
U	U	G	S4	——
G	G1 公共绿地	G3、B1、A2、A4	U、S3、S4	在满足水利、安全、卫生和公共性要求的情况下，可结合绿化与广场用地设置适量的地下社会停车

	G2 防护 绿地	U、S4	G1	场（库）。对于规模大于 10 公顷的集中式公共绿地，可按城市综合性公园进行适当的服务设施建设。
	G3 广场 用地	G1、B1、 A2、A4	U、S3、S4	

注：(1) 允许兼容是指由城市规划行政主管部门可直接审批的兼容；有条件兼容是指在满足一定的使用条件情况下可兼容的性质，如本次规划未明确，该类型的兼容需通过城市规划管理委员会审议；其他未涉及的用地功能为禁止兼容用地性质。(2) 以上兼容比例宜在细分地块中执行，也可以开发项目为单元执行。(3) 以上兼容不包括图则规定的配套设施和建设项目中必配的市政设施用房和物业管理用房。(4) 用地性质代码说明请参照《佛山市城市规划管理技术规定》。

7.3.3 建设用地使用强度

(1) 容积率

容积率为规划地块建筑总面积与地块净用地面积之比。本指标体系给出容积率指标的控制上限。本次规划确定容积率的主要因素有：

1) 规划规范：《佛山市城市规划管理技术规定》。

2) 用地性质：不同性质的用地性质上土地使用强度不同。一般商业服务用地受日照间距影响少，容积率控制值可以相对较高，且金融 D 区核心地区宜提高土地开发强度；对于居住用地，为获得较理想的日照间距和宜居的规划人口密度，容积率控制值不宜过高。

3) 环境容量：保证环境质量，合理确定建设的容量。

4) 交通条件及其互动：一般来说土地使用强度与交通便捷程度成正比。

5) 旧村改造影响：本规划区内有大量的旧村、旧厂房，容积率控制值应该根据改造平衡账侧测算，计算出总的建筑量，在这个的前提下对各个地块的容积率进行调整，保证方案的可行性。

6) 城市设计：根据千灯湖中轴线城市设计的空间效果，合理确定各个地块的容积率控制值，体现规划的延续性。

已出具设计要点地块的容积率按照设计要点进行控制，未出具设计要点地块的容积率规定以管理图则为准。

表 0-2 各类型用地的容积率控制值

	容积率
二类居住地块	3.0-3.5
文化设施地块	1.0-1.6
教育设施用地（含幼儿园）	0.5-1.0
商业地块	1.0-3.0
标志性商务地块	视实际开发需要，本次规划不做规定
商务地块	3.0-6.0

（2）绿地率

绿地率指地块内绿地面积与地块面积之比，绿地指地块内绿地、公共服务设施所属绿地（道路红线外的绿地），不包括屋顶、晒台的人工绿地。规划设置绿地率下限。确定绿地率的有关因素有：

1）规划管理有关规定。

2）环境质量：绿地面积的多少是环境质量好坏的重要因素，保证一定的绿地面积，更有利于提高环境质量。

3）景观要求：绿地作为景观构成的重要部分，可创造良好的生活工作环境。任何对天空开放及地块内所有居民开放的场地，但不包括屋顶花园，规划控制绿地率的下限指标。

本次控规绿地率指标在《佛山市城市规划管理技术规定》的要求下采用新区的标准，具体控制如下表所示：

表 0-3 绿地率控制指标表

用地类型	代号	绿地率（%）	备注
二类居住用地	R2	≥35/≥25	新建居住区的绿地率应不低于 35%，旧村整体改造的绿地率应不低于 25%
商业用地	B1	≥35	
商务用地	B2	≥35	
文化设施用地	A2	≥35	
教育科研用地	A3	≥35	
体育用地	A4	≥35	

注：用地面积小于 5000 平方米的行政办公、商业服务业设施用地、文化设施用地的绿地率不低于 25%。已出具设计要点地块的绿地率以设计要点为准。未出具设计要点地块的

绿地率以管理图则为准。

4) 新建大型公共建筑以及商务办公楼在符合公共安全的要求下，提倡建造平台花园。建筑物面积在 2 万平方米以上的，绿地率不得低于 35%；建筑面积在 2 万平方米以下的，绿地率不得低于 30%。如地块绿地率不满 30%必须建造平台花园，并与主体建筑统一设计、统一施工、统一验收。

5) 屋顶、平台等平台绿化形式，其绿地面积计算下表的规定执行。

表 0-4 平台绿化折算表

平台与基地地面的高差 (m)	折算系数
≤1.5	1
>1.5	0.5

(3) 建筑密度

建筑密度为规划地块建筑基底面积与地块面积之比，规划控制建筑密度的上限。确定建筑密度的因素有：

1) 用地性质：不同用地性质的土地使用强度不同。

2) 环境质量：保证该地块有足够的公园绿地，以便进行生产操作、环境设计，满足使用及景观要求。

表 0-5 建筑密度控制指标表

用地类型	代号	建筑密度D (%)		备注
		塔楼	裙楼	
二类居住用地	R2	≤30	≤30	规划将根据每个地块的大小、位置和沿街商业规模等因素综合确定具体地块的建筑密度的控制值。 建筑密度控制值为上限值，建设单位可根据实际情况通过降低建筑密度来提高居住地块的舒适性，也可通过增加公共空间或灰空间的方法来改善地块的空间质量和效果。
商业用地	B1	≤30	≤45	
商务用地	B2	≤35	≤40	
文化设施用地	A2	-	≤40	
教育科研用地	A3	-	≤40	

(4) 建筑限高

结合规划区功能分区，结合开发强度控制，对规划区进行高度控制，构筑整体空间景观。

对于标志性地块，为突出建筑物的地标属性，规划给出指标下限。具体限制为：

1) 据地块的不同性质给予对应的建筑高度。

2) 该地区发展的实际。

3) 保护城市景观线和视觉通廊。

4) 形成中轴线景观带、中轴线东西两侧商务区、规划区西部三大片不同建筑高度的空间序列，创造丰富的空间层次。

已出具设计要点地块的建筑限高按照城市设计要点进行控制，未出具设计要点地块的建筑限高规定以下表为准。

表 0-6 建筑塔楼、群房建筑限高控制值

	商务建筑	滨水休闲商业建筑	普通商业建筑	居住建筑（裙房）
控制高	100M	15M	24M	100M（24M）

7.3.4 建筑控制

（1）建筑间距的规定

1) 建筑间距应综合考虑日照、采光、通风、消防、防灾、管线埋设和视觉卫生等要求，并结合建设用地的实际情况而确定。

2) 规划范围内的建筑间距按照《佛山市城市规划管理技术规定》中的规定执行。

（2）建筑后退道路红线距离规定

1) 建筑退让道路红线的最小距离应符合以下的规定：

表 0-7 建筑退让道路红线的最小距离规定

规划道路类别	临路建筑退让道路红线距离D				
城市道路	道路红线宽度 $\geq 60\text{m}$ 时, $D \geq 10\text{m}$	$40\text{m} \leq$ 道路红线宽度 $< 60\text{m}$ 时, $D \geq 8\text{m}$	$25\text{m} \leq$ 道路红线宽度 $< 40\text{m}$ 时, $D \geq 6\text{m}$	$15\text{m} \leq$ 道路红线宽度 $< 25\text{m}$ 时, $D \geq 4\text{m}$	$9\text{m} \leq$ 道路红线宽度 $< 15\text{m}$ 时, $D \geq 3\text{m}$

2) 高层建筑退让城市道路红线在满足 1) 规定的同时，应满足《佛山市城市规划管理技术规定》的要求。

3) 临城市支路以上级别道路，底层为商业、办公等公共用途的新建建筑，以及新建影剧院、游乐场、体育馆、展览馆、大型商场（面积大于 3000 平方米的集中式商场）、学校等有大量人流、车流集散的多、低层建筑（含高层建筑的裙房），其面临城市道路的主要出入口方向的建筑后退道路红线的距离，除经批

准的详细规划另有规定外，不得小于 15 米，并应留有足够的、与城市道路相连的集散场地、临时停车或回车场地。

4) 新建、改建建筑物（包括地下建筑物）退让道路路侧绿带绿线、各类绿地绿线的距离不应小于 5 米（不包括居住小区级以下的绿地），如设置骑楼街则可以压线建造。

5) 建筑物相邻城市立交，建筑退让立交匝道边缘线的距离应不少于 15 米；道路交叉口四周的建筑退让道路红线距离，在满足道路交叉口停车视距的情况下，多、低层建筑不得小于 5 米，中高、高层建筑不得小于 8 米（均自道路红线直线段与曲线段切点的连线算起）。

6) 交叉口设有立交控制线的，建筑退让立交控制线：多层、低层建筑不少于 4 米，中高层建筑不少于 6 米，高层建筑主体不少于 8 米，并应同时符合消防、抗震、安全等相关要求。

7) 轻轨高架车站以及高架线路工程结构的水平投影外侧 30 米为建筑退让轨道交通控制保护区。

8) 建筑退让还应满足有关城市设计的要求。

（5）骑楼

为了突出“岭南新西关”的空间意向，规划规定在临中轴线绿化带及滨水地块的商业裙房须以骑楼的形式设计建设。

1) 规划规定的骑楼商业街范围：中轴线绿化带东侧一线地块。

2) 新建骑楼优惠条件

2.1 在既定建筑密度和建筑容积率的建筑基地内，建设单位在满足相关要求，并符合《佛山市城市规划管理技术规定》附录三计算细则 3（7）点要求的前提下，在建筑设计中设置公共开放性骑楼，经规划主管部门确认，对设置骑楼的地块在建筑密度计算方面给予适当奖励。

2.2 奖励条件

a. 该地块的建筑设计需满足城市规划的相关要求；

b. 骑楼底层廊道应作为城市公共开放空间，并承诺无条件地、永久提供作

公共交通、休息、活动之用。

2.3 奖励办法

a. 骑楼超出建筑主体部分为单层，给予骑楼投影面积（超出主体建筑部分）不计入建筑密度计算的奖励；

b. 骑楼超出建筑主体部分为 2 层，且主体建筑高于 2 层，给予骑楼投影面积（超出主体建筑部分）按百分之五十计入建筑密度计算的奖励；

c. 骑楼超出建筑主体部分为 3 层，且主体建筑高于 3 层，给予骑楼投影面积（超出主体建筑部分）按百分之八十计入建筑密度计算的奖励；

d. 骑楼超出建筑主体部分为 4 层或以上，骑楼投影面积全部计入建筑密度计算；

e. 兼具以上不同类型的，各类型的骑楼投影面积分别按照对应的方式计算后，累计计入建筑密度计算；

f. 奖励的建筑密度不得超过原批准建筑密度基数的百分之十五。

g. 若上述地区临中轴线绿化带、滨水商业建筑以骑楼形式设计，则可在满足其它各项规范的条件下，建筑物压道路红线或绿线建设。具体要求见管理图则。

3) 骑楼控制要点

3.1 骑楼类型

在规划区内按照上述优惠条件新设计的骑楼均为贴城市道路边线（人行道边线）、无临路退让间距的骑楼类型。

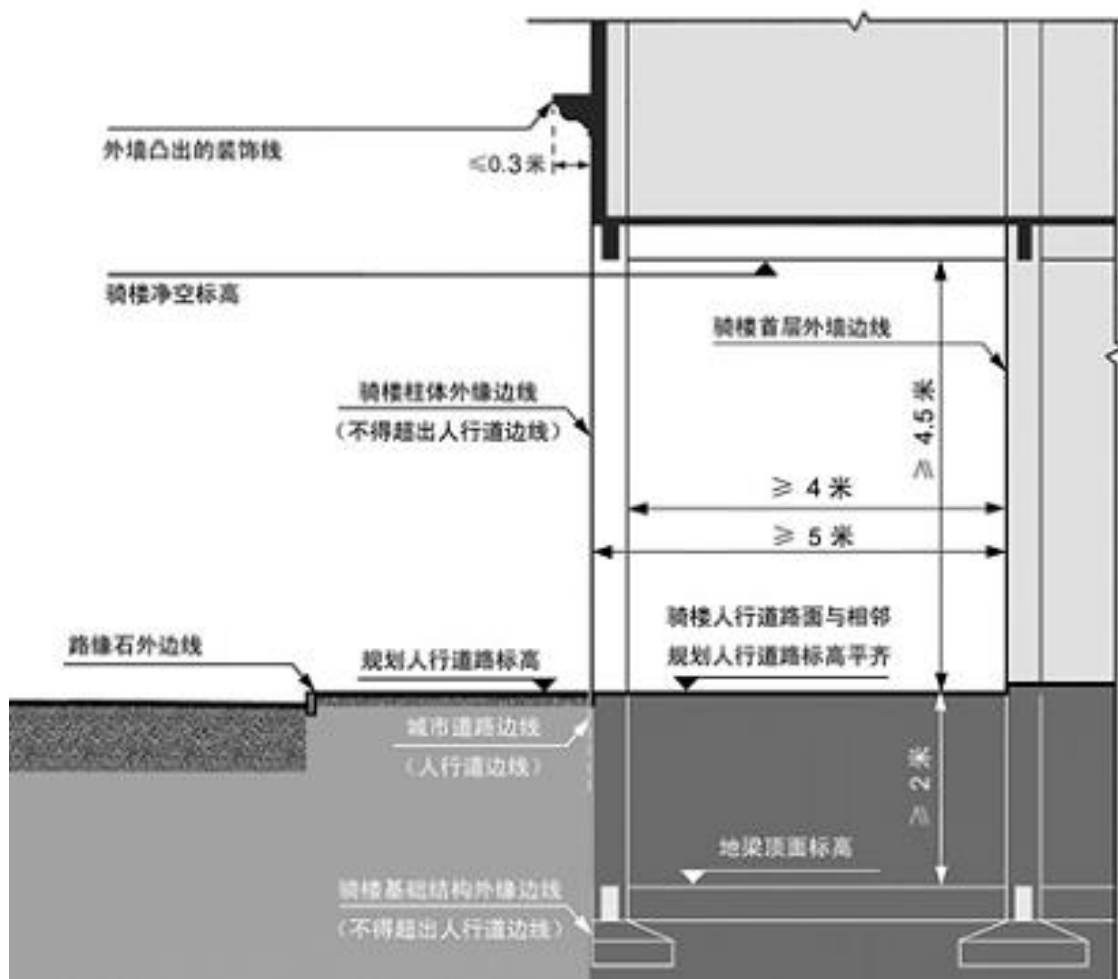


图 0-1 骑楼类型示意图

3.2 新建骑楼应符合以下原则：

沿街骑楼应平行于城市道路或绿地边界布置，且保持骑楼建筑界面与城市道路或绿地边界的平齐，同时保证各骑楼单体建筑之间的统一和协调，突出骑楼连续的城市景观。

骑楼建筑沿街店面宜采用通透的设计处理手法。

骑楼下的公共空间不应设置直接排气的空调机、排烟扇等设施或排出有害气体的通风系统。

骑楼建筑应进行城市夜间景观照明设计，其灯饰、建筑泛光照明灯具的设计与设置应与骑楼建筑的立面设计保持统一与协调。

3.3 骑楼规划控制规定：

骑楼柱体外缘边线（含基础和地梁外缘边线）不得超出规划人行道边线。

骑楼人行道路面以下不得修建地下室，基础和地梁顶面设计标高距城市道路规划标高不得少于 2 米。

高度：当规划道路红线宽度小于 40 米时，骑楼建筑高度应不小于 10 米，且不大于 18 米；当规划道路红线宽度大于或等于 40 米时，骑楼建筑高度应不小于 15 米，且不大于 24 米。

人行道标高：骑楼的人行道设计标高应与人行道路面规划标高持平。

净空：骑楼净空高度自骑楼人行道路面标高计至骑楼梁底设计标高；如骑楼设置吊顶，则应计至骑楼吊顶底面。骑楼的净空高度不得小于 4.5 米。

进深：骑楼的柱体外缘边线距骑楼首层外墙边线的水平垂直距离不得小于 5 米。

净空宽度：骑楼的柱体内缘边线距骑楼首层外墙边线的净空宽度应不小于 4 米。

柱距：骑楼的沿街柱距不宜小于 6 米。

其他：骑楼的外墙凸出的装饰线不得大于 30 厘米，且不得外飘阳台、窗框及构筑物。

7.3.5 出入口方位

确定交通主要出入口方位的因素有：（1）交通组织：交通主要出入口方位依据规划片区主要车流、人流走向开设，正确疏导组织交通流。（2）交通管制：交通主要出入口方位应考虑出入交通流对周围道路的影响，以不得在干道路口设置、不扰乱干道交通组织为前提。

规划确定的城市道路交叉口，沿路缘线转角切点位置向主干路方向延伸 75 米范围，向次干路方向延伸 50 米范围，向支路方向延伸 35 米范围内，严禁开设机动车左转方向出入口，确需开设的，应报规划、交通行政主管部门批准。右转出入口的位置距交叉口路缘线转角切点宜大于 20 米。

第 8 章 城市设计指引

8.1 城市设计理念

借力“互联网、大数据、人工智能、物联网”等新技术，减少相关工作环节，参考拥有完整和规范的服务系统的汽车 4S 店，汽车城等，提供多种多样的增值

服务。营造一个与客户有互动的氛围，增加顾客价值。同时将部分制作设计环节聚焦到国际前沿，使之成为具有全球影响力的纺织服装面料辅料产业及市场的创新中心、展示中心、设计中心、信息中心，不断整合资源和转型升级，持续提升其品牌价值和空间，以贴合人们生活的品质化和审美的多样化的发展。

8.2 城市设计准则

我们以布匹的不同产品作为分类导向，减少相关工作环节，将其分为服饰，配件和家居三大板块，做细做精。而具体的生产制作环节转移到清远。吸引低、中、高端的不同服装品牌，甚至上市公司（唯品会、阿里巴巴等……）入驻。主要包括以下内容：

8.2.1 建筑设计准则

为保证建筑间的协调、强调总体架构，必须对本地区的建筑提出基本的涉及原则和导向。

（1）建筑的尺度

建筑物的首层和裙楼接近步行层面的部分要求按人体的尺度设计，并通过景观要素、饰面及质地、建筑纹理的韵律的表现、建筑细部等处理手段来获得。并且通过建筑内部空间的灵活布局，创造出生动感人的街道层面。尤为重要的是，要尊重已有的建筑 and 强化已有的开放空间形态。

（2）建筑形式

利用有特色、易识别的裙房，来增强城市肌理和地面空间利用，为中、高层建筑设置出入通道。为保证建筑之间彼此的连续性和协调性，裙房和塔楼（主体建筑）的立面处理，必须考虑相邻建筑的立面处理，必须考虑相邻建筑的关系。塔楼的建筑后退，在满足涉及构图和使用功能的同时，应最大限度地减少光线遮挡。建筑设计的处理手法中，运用材料和质地上的变化将有助于建筑形式上的统一。鼓励适合文化和气候情况的地方特色的保护、引进和创造。

1) 裙房

建筑裙房（垫层），指与高层建筑相连的低于 24 米的建筑部分，其建设要强调体现都市“街墙”景观，设计应细致、协调，它将影响沿街立面的特征。

裙房沿街部分必须压红线建造，鼓励沿街底层作骑楼，建筑形式宜互相关联。

同时最大限度地有效地利用建筑底层退让道路红线的地面开放空间作街道绿化。

建筑裙房顶部必须作为一个重要设计部分，可以采用绿化庭院、山墙、出檐等方式处理。

连接建筑物或建筑各个部分之间的天桥应该与建筑相结合，综合开发。

鼓励建筑物之间以隧道相连接。

2) 塔楼（主体建筑）

建筑塔楼（主体建筑）要与裙房和顶部协调。塔楼的后退要以设计图则为依据，减少建筑的巨大体量，并削弱其对整体的影响。

为防晒所作的各种遮阳设计可以使建筑具有雕塑感。

3) 建筑楼层的后退

虽然建筑的后退可用以处理建筑各部分之间的衔接，并减少总的体量。但是不允许地面层建筑裙房刻意退让道路红线，因为这将削弱重要地段建筑后退产生的空间效果，破坏开放空间的形成。

（3）建筑材料

裙房：选用的材料包括砖、石料、透明或浅色的玻璃，尤其着眼裙楼建筑的材料统一，控制玻璃幕墙的使用比例与场所。零售商店的店面可用金属材料来装饰。建筑内设有停车库的，其外观应与建筑的其他组成部分一致。街道层面可用金属装饰，以引人注目。

主楼：主楼的外装修材料不仅要与裙房而且要与毗邻的建筑相协调。包括天然石料、砖、透明浅色的玻璃，鼓励用装饰性的金属来加以强调。建筑立面不应大量采用镜面玻璃。此外，预制混凝土也可作为装饰材料。

（4）建筑色彩

不要大面积地使用明亮耀眼的颜色，石料和砖石块要保持自然的色彩。玻璃和金属的颜色，宜选用柔和中性的色调，如透明的窗玻璃、古铜色、灰色、绿色和蓝色的材料。可用一定程度的对比，来突出建筑的门窗、入口、节点。

（5）停车库

停车库要与主体建筑取得协调，不破坏建筑底层活动空间的连续性。在交通组织中，要把车库入口和人流进出入口分开。车辆出入口采用适当的建筑手法和绿化，形成视觉屏障。

(6) 基地出入口

在满足需要的前提下，尽可能减少车辆出入口的数量。通过建筑、树木和其它遮挡视线的方法，使货物装卸区避开公共活动空间。货运入口、停车及机械装置要作为建筑内部的构成元素加以考虑。不提倡开辟穿越基地的汽车出入通道，禁止在人行道和建筑裙房之间设汽车通道。

(7) 对办公/商业建筑的特殊考虑

除国际标准的并关外，人行道与建筑基地内部通道可不设分隔，宾馆通过坡道来分隔车辆出入通道和街道。

选用材料包括砖、石料、透明或浅色的玻璃。

重要的建筑出入口必须面向街道。裙房设有停车库的建筑，沿街底层应保留商业用途。

底层零售商店，应能从街道进出，如连接平台，则也应使二层能从平台进出。

骑楼：在滨水地段部分街景中采用骑楼建筑形式，针对场所不同尺度要求而异，其中面向河道部分为三层骑楼。

(8) 对居住建筑的特殊考虑

居住建筑通过门廊、凹窗和阳台的处理，取得协调。

用地临近生活型道路的住宅，鼓励在两层一下安排商业用房。用地临近交通主次干道或位于住宅区中的住宅，鼓励底层架空作活动空间，建筑面积可不计入地块开发强度控制指标。

底层商业用房的主入口应面向街道，连接平台的二层应有通向平台的出入口。

鼓励在停车库顶设平台花园，且与住宅有便利的通道相连。

住宅的出入口设置应满足日常使用，并便于从街道出入。

选用的材料包括砖、石料、透明或浅色的玻璃窗。

底层空间应具备识别性和领域感。

8.2.2 街道景观准则

城市街道应被视为最主要的公共开放空间，除了满足现代交通的功能，亦应作为行人活动的场所，街道景观的设计，成为城市空间环境品质的重要环节。本地区街道景观设计依据道路功能不同，应该形成等级分明，秩序井然的街道景观。

街道空间不仅满足人流集散的交通要求，而且应当作为构成城市整体空间的

重要组成部分，并为步行者提供休憩空间。所有临街建筑必须沿道路红线建造，以保证街景的连续感。商业、零售区鼓励沿街建筑做骑楼，以适应广州亚热带季风气候特色，并尽量做展览橱窗，以主要出入口朝向街道，以产生活跃的社会和商业气氛。

规划区内的准高速公路、快速路以及主干道形成以南北走向和东西走向的为主的“五纵五横”的道路网络体系。

街道环境还必须考虑残疾人的要求，进行无障碍设计。

(1) 城市生活性道路

必须进行路面铺设的特殊设计，包括组合简单的图案，多种的色彩和方便的拼接。机动车道、人行道可选用不同的图案或在同一图案上做细微的变化。选用的材料必须坚固耐用，能承受各种严酷情况的考验，且相互之间有对比。铺砌材料应易移动和替换，建议选用坚硬的耐火砖或密实的混凝土材料或沥青砌块，车行道颜色选用深色，人行道色彩要与沿线建筑裙房相协调。

沿街建筑界面需连续，同时要形成开敞的空间感，以兼顾快速运动感受和传统街道空间的感觉，沿线建筑裙房高度与建筑退界距离之比应小于 1: 2。建筑应有较多的退界，建筑与人行道之间宜采用直接连接。

(2) 商业步行街

商业步行街，断面形式为宽 45 米设绿化分隔带的步行街，紧急情况下才允许专业车辆进入，自行车亦不得入内。

步行街铺砌可选用不同的图案或在同一图案上做细微的变化。选用铺砌材料必须坚固耐久，应易移动和替换，建议选用坚硬的耐火砖或密实的混凝土材料砌块或彩色沥青铺砌，色彩可交钱，并与沿线建筑裙房相协调。

沿街建筑界面须连续，并强调形成“双层骑楼”式的商业步行街。建筑裙房允许压红线建设，但是必须在一层提供净宽、净高各 5 米，在二层提供净宽 5 米、净高 4 米供市民通行的连续的公共步行连廊。建筑塔楼应适当的退界，以保证步行街有充分的阳光和适宜的空间尺度。建筑与人行道之间应直接连接。

开发商必须为城市提供与相邻建筑连通的高价步行道和联系地面及二层的垂直交通通道。相邻建筑之间的公共高架通道由开发商分担，跨街人行天桥政府投资。作为交换条件，允许开发商利用高价步行道骑楼上空建设裙房，这一部分

裙房面积允许不计入地块容积率。

(3) 其它支路

断面形式为一块板，车行道、人行道不设绿化分隔带，在内街外侧设绿化分隔带，以维持周边建筑空间的安静和视觉环境的统一。

必须进行与整体一致的路面铺设的特殊设计，包括图案设计及材料选择。车行道可用沥青铺筑，若选用砌块，则须选用无图案的砌块。人行道须用单元砌块。

沿街建筑界面宜连续建筑裙房高度与建筑壁面距离的高宽比 1.5:1—2:1，空间狭小、封闭，因而应强调形体组合的变化，以免造成压抑。建筑应有适当退界，尤其道路交叉口应增加退界，以形成良好的场所感。

(4) 街坊内道路

断面形式为一块板，不要求设人行道，人行道可根据地块建筑设计灵活处理。

路面铺设宜采用沥青或无图案的单元砌块。

沿路建筑裙房高度与壁面距离的高宽比大于 2:1 为避免空间感压抑，须强调建筑形体组合的变化。建筑与道路之间宜用花坛（硬质相接的绿化）作过渡（不包括建筑入口及坊内广场）。

(5) 道路交叉口

依据相应道路的等级，确定交叉口的等级。本地区共有四种不同等级的交叉口。

交叉口的设计应没有视线障碍交叉口的设计应明显区别与周围的道路。铺砌材料的设计色彩绿化、照明要与比邻的道路相一致。

为保证安全，人行横道路线和停车线要明显区别与其它铺砌图案。

交叉口的绿化布置要强化方向感，应设计成简单的几何形状。

交叉口图案的复杂程度应随道路级别的提高而提高。绿化和照明亦须反映不同的交叉口等级，为在城市结构中加以区别，主要交叉口和次要交叉口应有明显区别。

支路交叉口的设计应求简洁，但为保持全区交叉口的一致，也宜选用特别的铺装材料和图案，并能反映“邻里”尺度。

8.2.3 开放空间设计准则

本规划以中大布匹市场中轴线为主干，通过支路（含弹性道路）连接各商业

商务设施用地，架构本地区点、线、面结合的开放空间系统。按照创造格局清晰的景观秩序与视觉联系、保证空间界面的连续与变化、提供轴线和景观条件、注意室内外空间的交融和渗透等的景观设计原则，设计由标志、节点、界面、区域和景观轴等构成的景观体系。

（1）中轴线开放空间

保证城市东西向干道与中轴交汇处的城市开放空间控制节点，主要包括海景大道与中轴、穗盐路与中轴以及广三铁路与中轴。

保证中轴的 114m 宽的景观廊道。

保证瑞康路与中轴之间的步行系统联系。

（2）商业步行街

中轴线绿化带东侧商业活动轴线将以一系列高架步行平台、双层骑楼及天桥将商务建筑裙房连成整体。

中轴线绿化带东侧商业活动区域采用“双层骑楼”模式，以提供安全舒适的二层步行环境和连续的购物空间。

（3）街道空间

街道空间被认为是最主要的公共开放空间设施，现代都市中街道空间越来越被汽车所占领，也越来越失去其以人的活动为主的开放空间的魅力。

设想所有的街道恢复以人的尺度，人的活动为主的公共开放空间是不现实的，应区别对待。

本地区主要的商业街及步行街、主要的公共空间及游览性街道、主要的住宅区街道，应以人的活动为主要活动内容，强调街道界面的连续和人的尺度，加宽人行道及道路绿化，并统一设计建筑退界所形成的小块开放空间。

上述街道的铺砌、绿化栽植均应适应步行特征，并设置少量供人休息的椅凳等。

8.2.4 步行系统设计准则

商务区通过多层步行系统来疏解地面人流，提供舒适的步行环境，包括有：建筑退让、横快基地的附属建筑、骑楼、二层广场平台和人行天桥、地下商业街和通道等。步行道的附属设施，如绿化照明、街道家具等均应应以人的尺度设计

（1）街道空间

街道空间是最主要的步行系统组成部分。街道空间必须考虑步行的舒适可达。

所有的街道均应设置人行道，人行道与车行道必须有明确的分隔，在交通干道应有适当的绿化带分隔车行道与人行道。

道路交叉口应明确的人行横道线和交通信号灯，交通干道的交通口应尽量采用立交。

地面建筑退让空间不能被用作停车或其它附属设施。沿街建筑除了某些特殊类型如政府机构、医院、学校、国际标准的宾馆及某些市政设施以外，车辆出口尽量设置与街坊的内侧，以保证步行空间的连续。

建筑裙房部分的设计应考虑步行的功能和尺度要求，避免服务性设施直接面向这些街道。建筑裙房沿着街道布置，形成连续的街墙界面；建筑塔楼应以长边围合公共空间，形成上部空间；服务后院和服务出入口设置在城市生活性道路和交通次干道沿线。在公共开放界面禁止设置办公塔楼的门厅。

建筑内的公共开放空间都应采取骑楼形式，所有住宅底层全部架空 5m，次架空层不设其他用房，只可以设住宅入口大堂及其附属设施，其他全部绿化，以体现广州的传统风貌，同时也适合南方气候条件的商业环境。

界面控制系统外界面的完整统一，组织各个街坊的裙楼、绿化等构成连续的硬、软质界面。沿街道两侧建筑界面形成完整围合界面，体现有限条件下街道空间的完美形象。

(2) 步行通道

鼓励结合地理特点建设串联各个街区的专用步行通道。

规划特别强调各生活社区通向中轴线绿化带的步行通道，以及各社区公园汇向河涌的景观性专用步行通道的建设。

完善的步行通道体系将会是市民观光、居民锻炼的良好通道，必将为本地区提供一个潜在的生机活泼的步行活动的空间结构。

(3) 步行设施

鼓励建设连接相邻建筑的过街楼、拱廊或在建筑内部设立步行商廊，这些设施将提供全天候的步行空间。

“过街楼”这一传统的建筑形式有助于街道建筑界面的连续，并有暗示步行通道的作用。一系列连接相邻建筑的“过街楼”可以限定出穿越街坊的步行路径。

连接相邻建筑的拱廊除了提供一个有盖的步行环境,还要求两侧的建筑尽量成为面向公众的功能,如商店、咖啡厅、书报亭等。

建筑内部的步行商廊鼓励采用玻璃采光天棚的形式,以形成明确的空间导向。

上述步行设施须以特征鲜明的地面铺设,一系列的路灯、椅凳、垃圾桶、自动饮水机以及其他人行道设施,强调空间的方向感和运动感。

(4) 人行天桥和平台

鼓励建设人行天桥和步行平台。

人行天桥可以是开敞的或者封闭的,其形式取决与之相连的建筑。

封闭式天桥尽量使用玻璃,使之尽可能透射光线,便利行人浏览城市、辨别方向。

天桥不宜使用明亮的色彩和反光材料(如镜面玻璃、不锈钢等),以利交通安全和与周围建筑协调。

步行平台应有绿化和照明,并设供人休息、观赏的设施如椅凳、雕塑等。

跨越城市道路的人行天桥和步行平台的地坪标高,要求高于道路中心线标高,净空不少于 5.0m。

(5) 地下步行通道

以海珠湖为中心,建设向外辐射的地下步行街或通道。

地下步行街或通道应连接主要的商业建筑、地面人行道和人行天桥。

地下步行街或通道应具有齐全的人行道设施如椅凳、自动售报机、饮水机等,地面铺设和灯光应有明确的导向作用。

(6) 垂直交通

上述不同标高的步行系统,应通过台阶、楼梯、电梯、自动扶梯连成可很方便上下的整体,并应做无障碍设计。

(7) 自动步行道

在条件许可的地段,如较长的平台、天桥、电梯、自动扶梯可设自动步行道,为减轻步行的疲劳、提高效率,也可吸引更多的行人利用这些多层的步行设施。

8.2.5 绿化设计准则

加强绿化是提高本地区生态环境水平的有效而直接的手段。本地区的绿化包括有中轴线绿化、社区公园绿化、街头绿化、单个地块绿化、道路绿化、隔离绿

带、平台绿化等几部分。

树木具有尺度感，可以产生影子，有软化建筑边沿的效果。对待开发地段，不应该等场地开发后再绿化，应该先植树对场地进行界定。

（1）中轴线绿化

中轴线绿地主要以大面积草坪，高大的乔木为主，以营造以各接近自然的生态环境。公园不设围墙，但须示人以清晰的绿化边界。

（2）社区公园绿化

社区公园绿地应与水体紧密结合，相得益彰，符合人的尺度并与街道气氛相协调。

公园同时应起到休闲、通行两种作用，两类空间应有所区分，不应相互干扰。

应选择树冠较大的乔木作为主要绿化树种，同时配以小尺度的绿篱、灌木、花卉。

应有适当硬地、椅凳、亭、台供人休息、娱乐以及体育锻炼。

（3）单个地块绿化

在基地内零散的分布着一些地块用作公共空间和绿化用地。

在基地正面建筑后退的空地，上下车停车区种植各种树木，选用品种包括一年生或多年生的花卉和灌木。尽量选择树冠较大的树种。

在基地两侧建筑后退的空地进行绿化。在机械装置区、服务区等地方应以绿篱遮挡视线。绿篱的密度应足以遮住此类场地的 95%-100%。

必须有充分的绿化种植面积，以便于在两个生长季节获得理想的效果。

基地背面的空地宜将两个或多个开发项目的空地组合在一起，形成一个绿化庭院。居住区内住宅楼宜采用围绕半公共开放空间或绿地呈组团布置的模式，以保障住宅有足够的日照间距，和适宜的庭院景观，创造居住空间所需的领域感和归属感，提供一个可防卫的空间。所有住宅底层全部架空 4.5m 做绿化，此架空层不设其他用房，只可以设住宅入口大堂及其附属设施，其他全部绿化。

基地背面的绿化标准为：建筑后退基地界限 $\leq 5\text{m}$ ，其空地的绿化覆盖为 80%；建筑后退基地界限 $\leq 10\text{m}$ ，其空地的绿化覆盖率为 65%；建筑后退基地 $\geq 10\text{m}$ ，其空地的绿化率为 50%。

（4）道路绿化

现有的架空线应埋设于地下，以为行道树生长提供更多的空间，行道树种宜选择树冠较大，树杆较高大的树种，使其在夏天能起到良好的遮荫作用。

在有大量铺设铺砌的道路交叉口和道路汇合处，结合道路渠化种植花木，其高度不低于 0.5m，并配置自动洒水装置。

区内主要道路应设中央分车带，有助于安全隔离，并为街道提供多列的绿化，其植物品种主要选择花卉，地被植物或灌木带。

在大流量的道路上，中央分车带的绿化也应配置自动喷水装置，而高架道路下的绿化则必须由人工灌溉，才能存活。

在人行道、非机动车道和机动车道之间设置缓冲带或树篱，在美化街景的同时，更能组织行人乱穿马路，为此可在树篱周围设置护栏，随着植物的生长，会将其遮挡起来。

作为树篱的灌木，其栽植间隔为 0.6-0.76m。

作为街道种植的灌木，其高度不大于 1.5m。