

2015
DONG GUAN
TOD
COMPREHENSIVE
PLAN OF
DONGGUAN

东莞市TOD轨道站点综合开发 厦边站



深圳市蕾奥城市规划
设计咨询有限公司
LAY-OUT Planning Consultants Ltd

00 项目概况

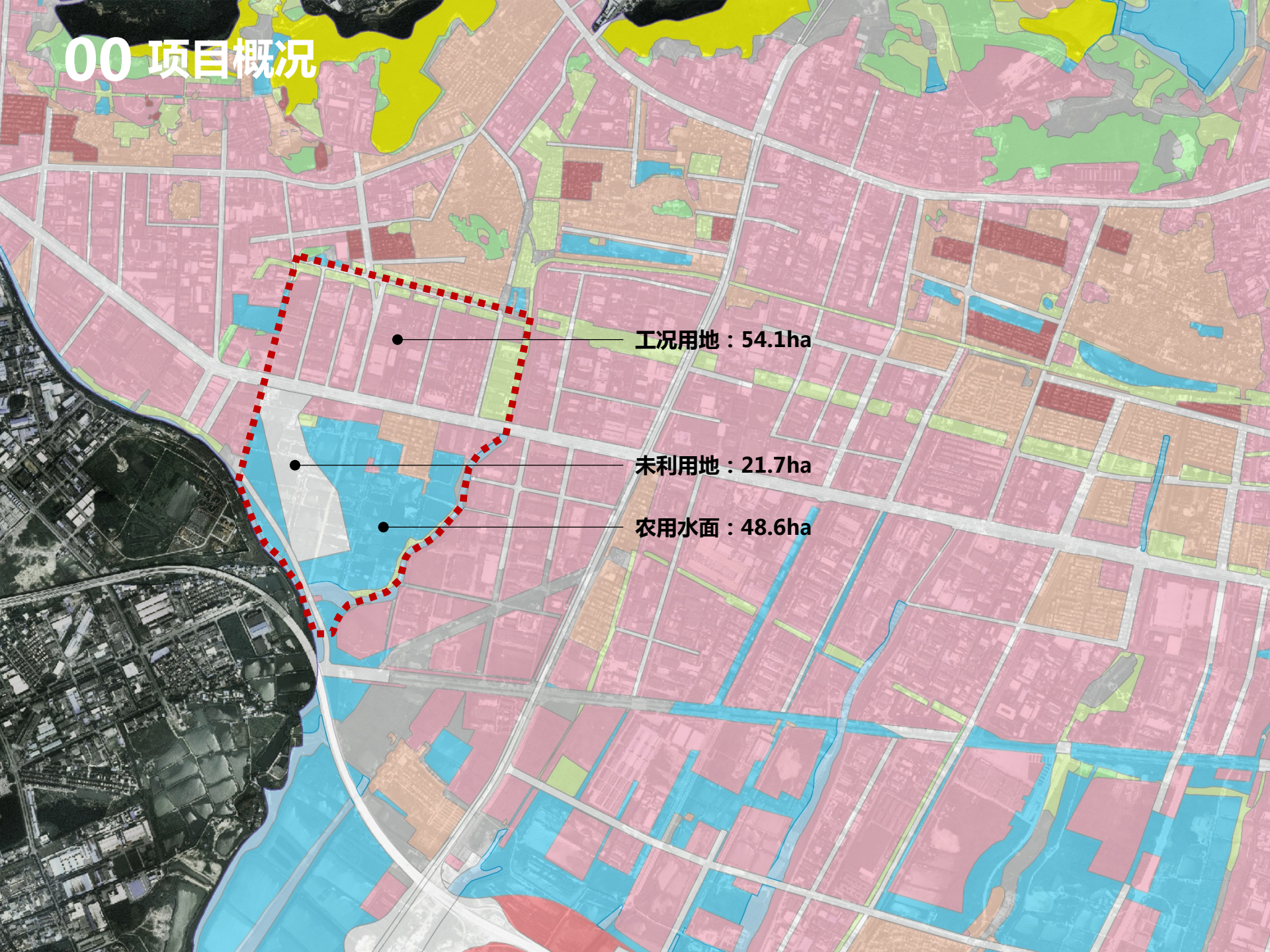


基地位置：基地是穗莞深城际线站点，位于东莞市长安镇西部，属厦边村范围。北部为厦边村，南邻虎门镇，东西均为工业区。

基地规模：本次规划基地以厦边站800M范围为主体，北以横村路为界，东、南以自然河流为界，西以银城八路为界，规划区总面积约172.9公顷。

用地特征：基地以振安路为界，划分为南北两部分，其中北部基本建成，主要以工业为主，包括居民点1处，路网相对密集完善；南面则以鱼塘为主，有居民点1处，除沿路部分有一定建设外，并无其他建设，道路尚未建成。

00 项目概况



01 定位研究

线路特征分析
发展趋势判研
优势条件挖掘
站点目标定位

02 规划方案

方案构思
规划结构
土地利用
功能构成
开发强度
建筑高度
交通组织
公共设施
绿地系统
规划对比

03 核心区设计

用地布局
建筑功能
路网体系
公共空间
步行组织
空间设计

04 实施协调

更新策略
省市合作备选用地
启动区
土规调整建议

PART

01

2015
DONG
GUAN
TOD

定位研究

线路特征分析
发展趋势判研
优势条件挖掘
站点目标定位

1.1 线路特征分析

穗莞深线路特征：珠三角东岸城际客运主脊，强化东莞与广深港联系的动脉

穗莞深城际轨道交通位于珠三角中东部，连通了珠三角区域的中心城市广州、深圳和地区性中心东莞。线路起于广州广深铁路新塘站，止于深圳机场，共设15站。远期预留延伸至福田中心区的条件。

1. 广、深之间又一便捷交通走廊，经过前海、沙井-松岗、宝安、长安-虎门等东部都市圈主要节点，提升广深城镇带的凝聚力度，促进广深城镇带与广州、深圳的合作。是珠三角聚合区域核心功能的**区域发展“脊梁”**。

2. 主要强化东莞与广州、东莞与深圳，以及东莞境内沿线各城镇间的联系，承担广深间非直达和部分过境（香港）交通功能。



珠三角城际轨道交通主骨架网项目示意图

1.1 线路特征分析

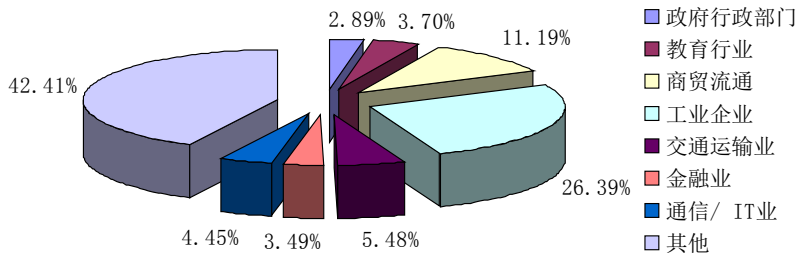
穗莞深客流特征

- 1.以**公务商务出行、探亲访友、城际城内存勤**为主；
- 2.从事工业企业、商务流通等行业的中青年人士，对舒适性要求高的**中高端**客流；
- 3.主要为沿线城镇等**中短途出行**客流；非广深直达客流。

穗莞深城际

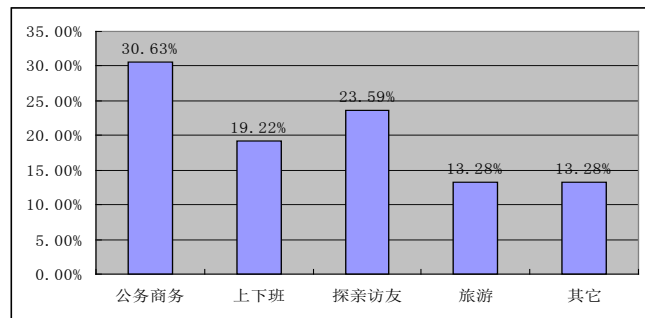
- 穗莞、莞深中心城区点对点客流
- 东莞西部组团间客流
- 深圳机场集疏客流
- 香港过境客流

穗莞深线旅客职业构成



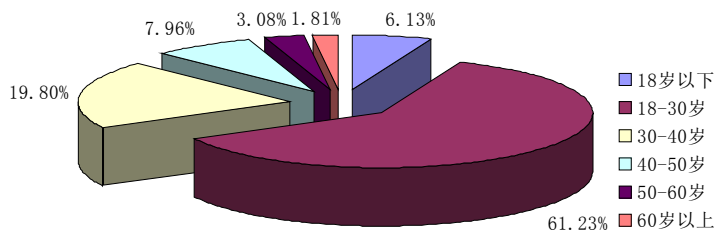
明确的行业划分中，在工业企业工作的出行者所占比例最高，为26.39%，其次是商贸流通，占11.19%，这与该地区加工制造、商贸流通产业发达这一特征相符。

穗莞深线旅客出行目的构成



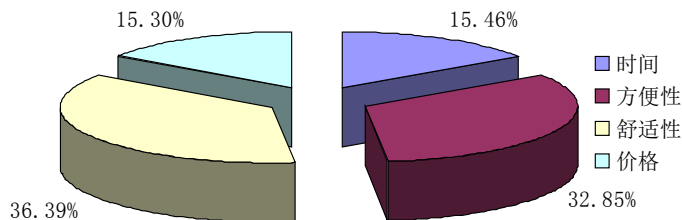
公务商务出行所占比例最高，达到30.63%，其次是探亲访友和上下班出行，分别占23.59%与19.22%

穗莞深线旅客年龄构成



18-50岁年龄段的出行者占总出行者的绝大部分，共计为95.11%

穗莞深线旅客出行首选因素



出行者在交通方式选择统计数据及分析可以看出，出行者主要对舒适性(36.39%)、方便性(32.85%)等有较高要求，而对价格和时间显得不敏感。

1.1 线路特征分析

厦边站站点特征：虽是社区型站点，但对外服务属性强，且服务腹地较大

厦边站为高架站，位于长安镇西部，紧邻虎门。选址为振安西路上与银城三路、银城六路交界之间。

1. 《东莞轨道交通线网修编报告》、《珠三角城际轨道交通站点周边地区规划设计指引研究》、《轨道站点功能定位与TOD规划设计指引研究》中均指出厦边站类型为“社区型”，功能主要以居住及配套服务为主，亦可扩展至服务周边产业区。

2. 是穗莞深线在长安镇内设置的两个站点之一，将成为长安镇与广、深、港连接的重要节点。对长安中部老城片区建设更新、长安镇产业提升转型有强大的带动作用



1.1 线路特征分析

厦边站站点特征：对外服务功能属性强、在区域内能级处于第二层级

1. 虎门-长安片区有深茂铁路、穗莞深城际线、城市轨道（东莞市轨道2、3号线；深圳市20号线）等**五条**轨道线路穿越，各有特征——地铁轨道线负责城市内部公共服务结构的完善，**城际线负责对外服务结构的完善**。
2. 小区域内轨道站点密集，其中虎门南站是一大型客运枢纽站点，其它换乘节点均为城际与城市轨道、城市轨道之间的换乘枢纽站点，厦边站为城际线路站点，能级弱于虎门南站，强于城市轨道站点。



1.2 发展趋势判研

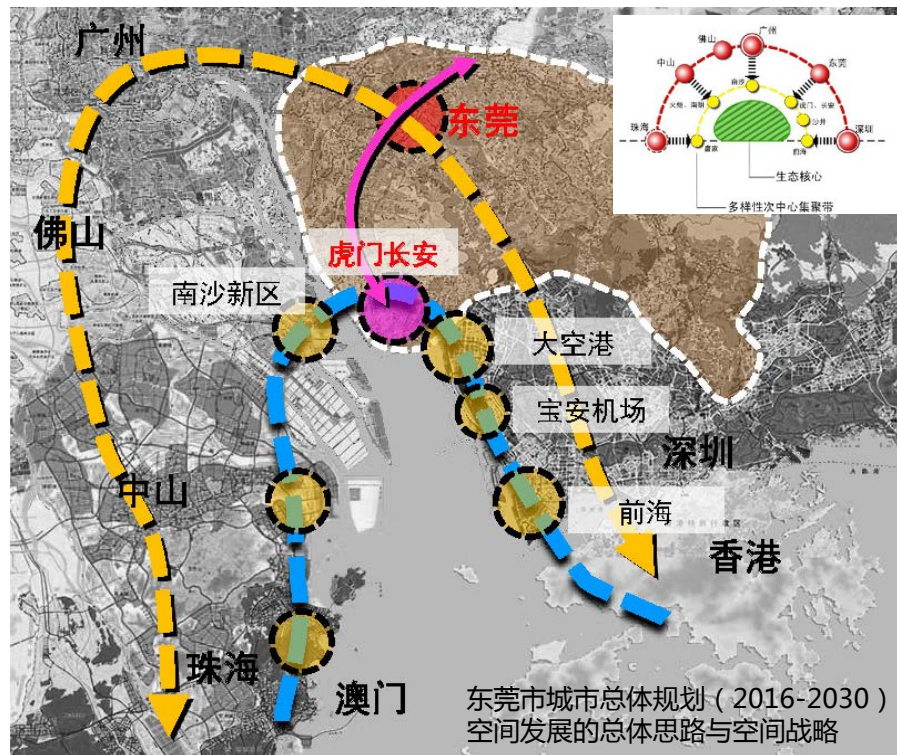
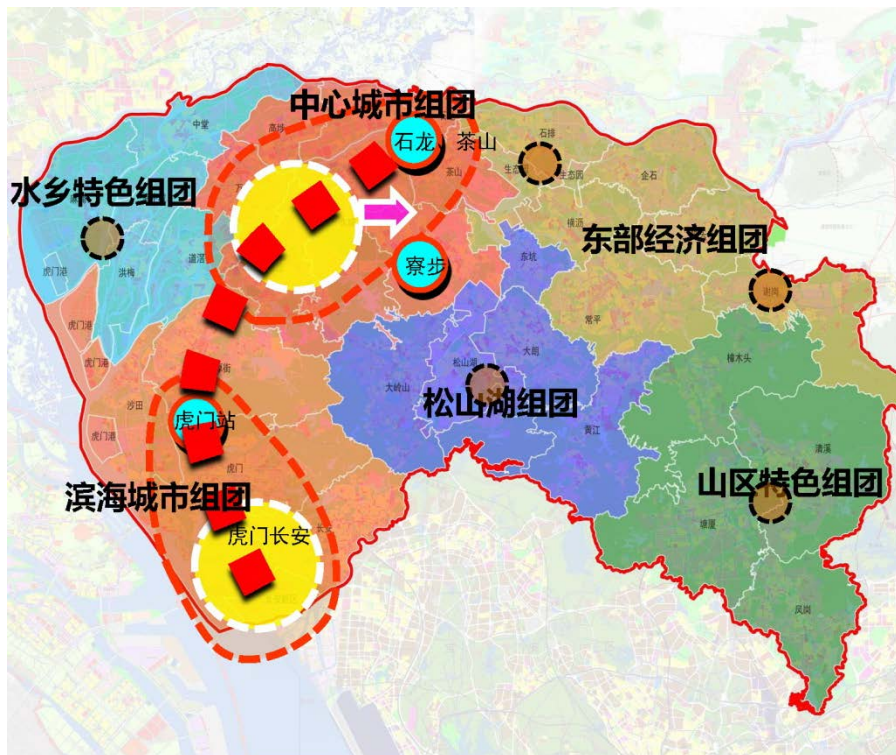
东莞市层面：虎门-长安作为东莞未来发展的战略极点，参与湾区竞合

1. 东莞市最新总体规划研究中确定东莞的空间发展战略为“东进南下，扩心强极，分区统筹”。强化虎门-长安地区，建设高水平的区域服务节点。与中心城市组团共同构造东莞的中心都会区。

同时提升长安-虎门的综合服务职能，形成带动周边地区发展的增长极。

2. 打造长安新区，联动深圳大空港地区，构建参与珠三角大湾区格局的战略高地。

呼应区域服务向湾区集聚的趋势，对接深圳-香港沿湾区的高端服务走廊，与深圳前海、宝安机场、大空港连成一线，推动虎门-长安的服务化转型和升级，成为东莞参与湾区高端竞争的载体。



1.2 | 发展趋势判研

长安-虎门层面：虎门侧重特色产业，长安强调综合服务对接深圳空港

1. 虎门镇产业发展目标：将努力提升产品附加值，构建具有虎门特色的现代化产业体系。

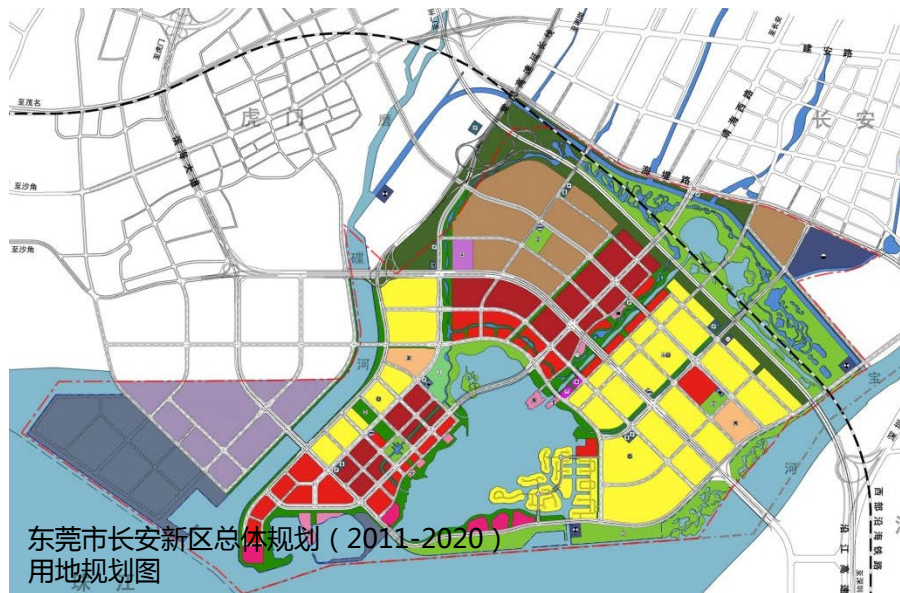
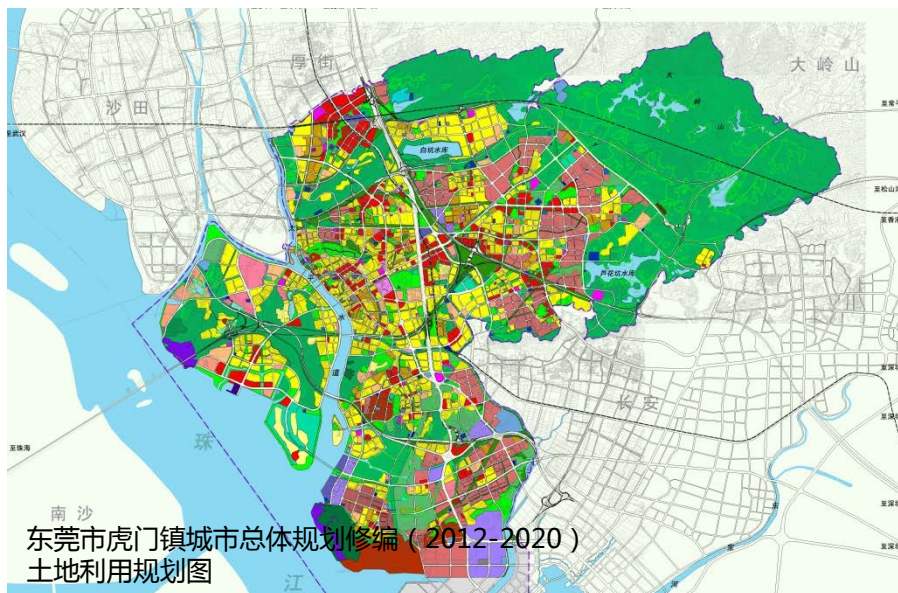
在制造业方面将“做强**电子信息产业**（除产业引进外，推进产学研对接，形成特色产业体系和产业集群），做精**服装产业**（构建生产-设计-展销的圈套产业链），发展战略性**高新技术产业**（精细化工、生物制药、环保和数字信息等新兴高科技企业）”。

虎门港开发区将依托港口优势发展现代物流服务。

2. 长安新区是《珠三角地区改革发展规划纲要》中突出支持的环珠江口地区“湾区”重点行动计划的重要组成部分，定位为**珠三角国际湾区海洋文化名城、东莞滨海商务新城**。

在产业发展中，将重点发展**新兴文化产业、现代物流商贸、商务休闲、战略产业研发与科技服务、游艇产业**等

并考虑与**深圳前海融合**，一起规划统筹发展。



1.2 | 发展趋势判研

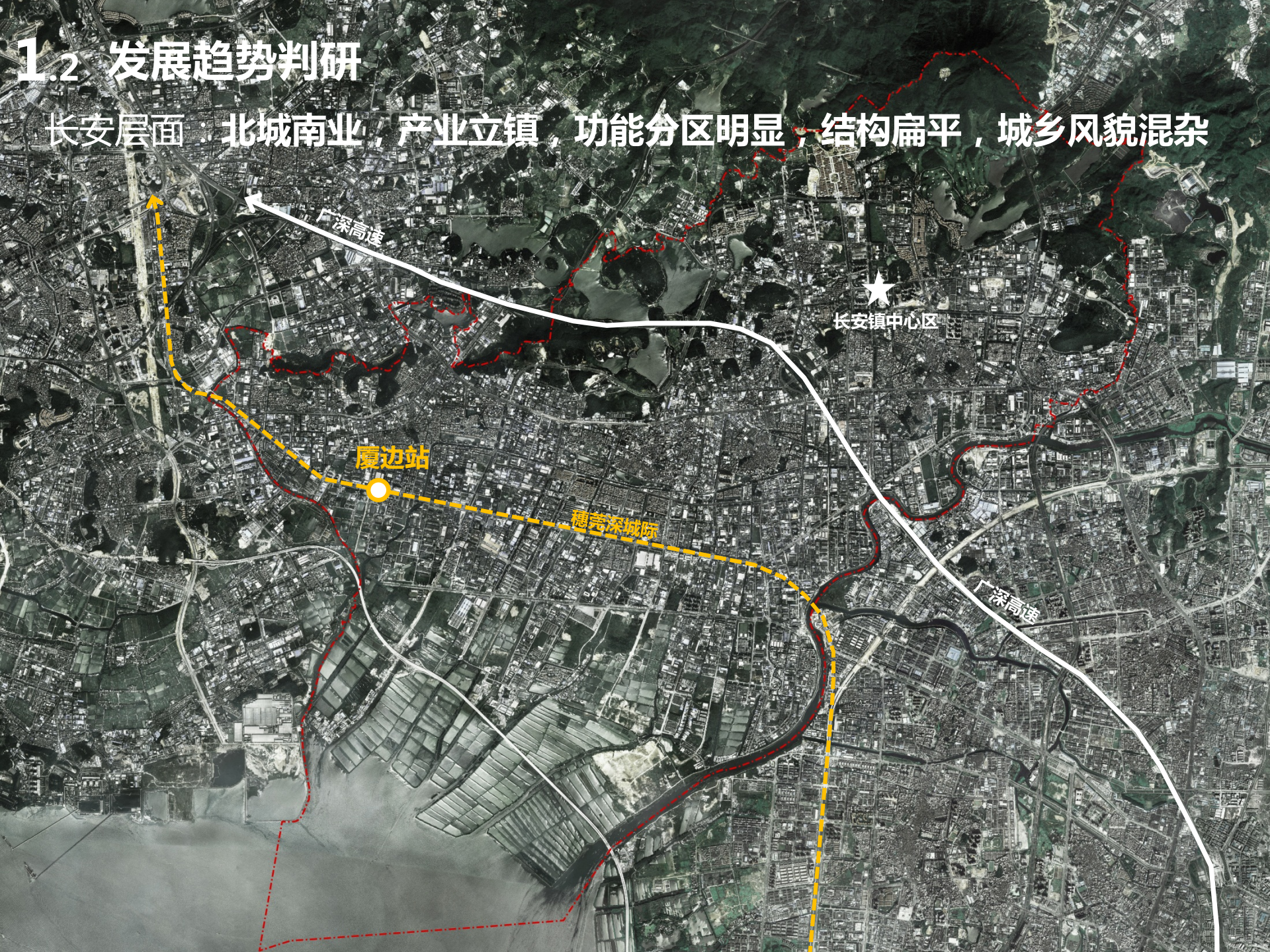
长安-虎门层面：轨道站点周边地区成为提升城镇综合服务的关键

1. 东莞市最新总体规划研究中对滨海城市组团提出的发展策略为：“**依托轨道，优化节点，提升城镇综合服务**”。轨道周边地区都将成为重要的综合服务节点。
2. 根据各个站点所处区位、轨道性质、周边城市功能的不同，**各节点服务功能定位各异**。



1.2 发展趋势判研

长安层面：北城南业，产业立镇，功能分区明显，结构扁平，城乡风貌混杂



1.2 | 发展趋势判研

长安层面：面临产业结构转型，公共服务完善，空间环境提升三重压力

产业发展——进一步“软化”与高级化

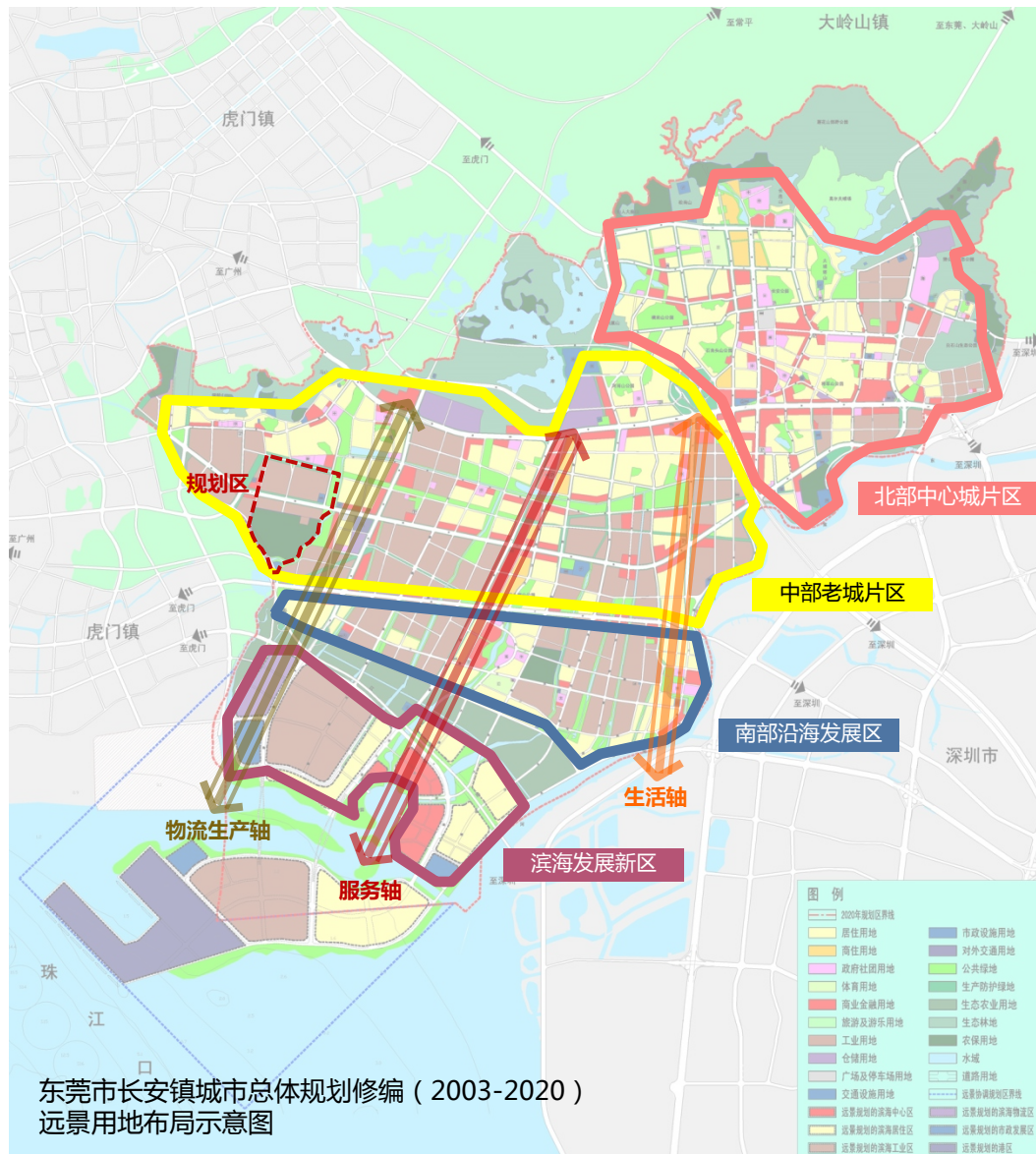
1. 第一产业比重将下降，向**观光型生态农业**发展。
2. 工业在未来长安的经济中仍应居于主体地位，总量规模不断扩大但应控制其比重，推动**科技型、环保型产业**的发展。形成**新产业区**。
3. 推动第三产业规模和比重的上升，**房地产、旅游、社会中介服务**等将形成产业规模。

基础设施——完善服务、保障社会公平

1. 加强**城市服务功能**，完善基础设施建设（交通、教育、商业、商务等服务业）；
2. 更多关注**外来人口**的各类需求。

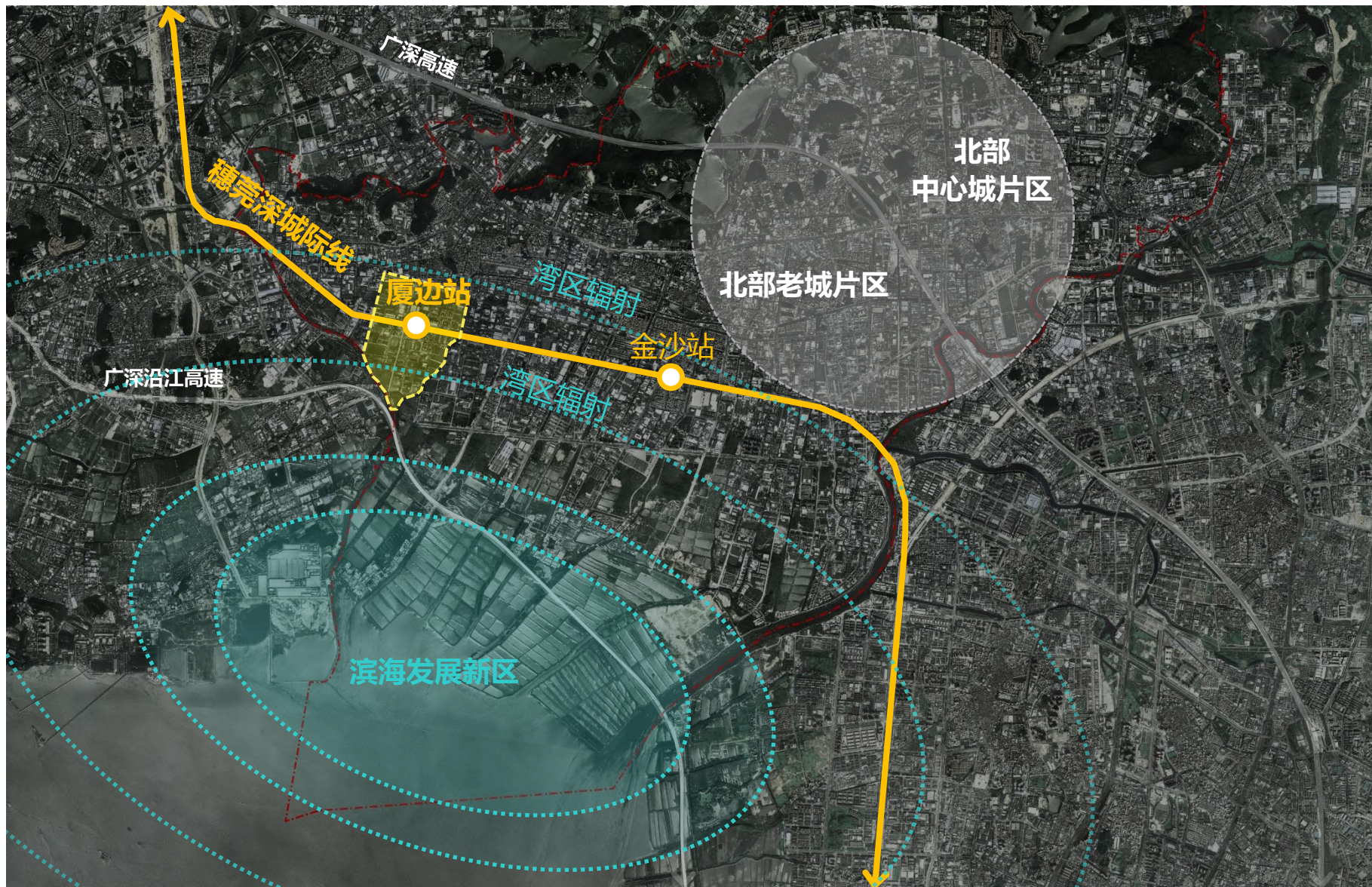
空间环境——提升建设品质

1. 改善生态环境，保障可持续发展；
2. 塑造良好的人居环境、关注城镇化质量的提高；
3. 加大**三旧改造**力度。



1.2 | 发展趋势判研

长安层面：从背离到面向，核心走廊完善，湾区地位提升，带动中南部发展



1.2 | 发展趋势判研

长安层面：厦边站周边地区承担着更为显著的产业发展特征

城际轨道两条城市轨道（轨道2、3号线）、穗莞深城际轨道在长安镇域内设有多个站点。由于轨道属性、所处区位、站点周边用地功能不同而定位各异。

长安厦边站——城际产业服务型

城际轨道在县域内两大站点之一，处于中部老城片区西部，物流生产轴上。周边为产业功能。轨道站点的引入为促进长安镇产业提升与转型、对外交流的重要契机。

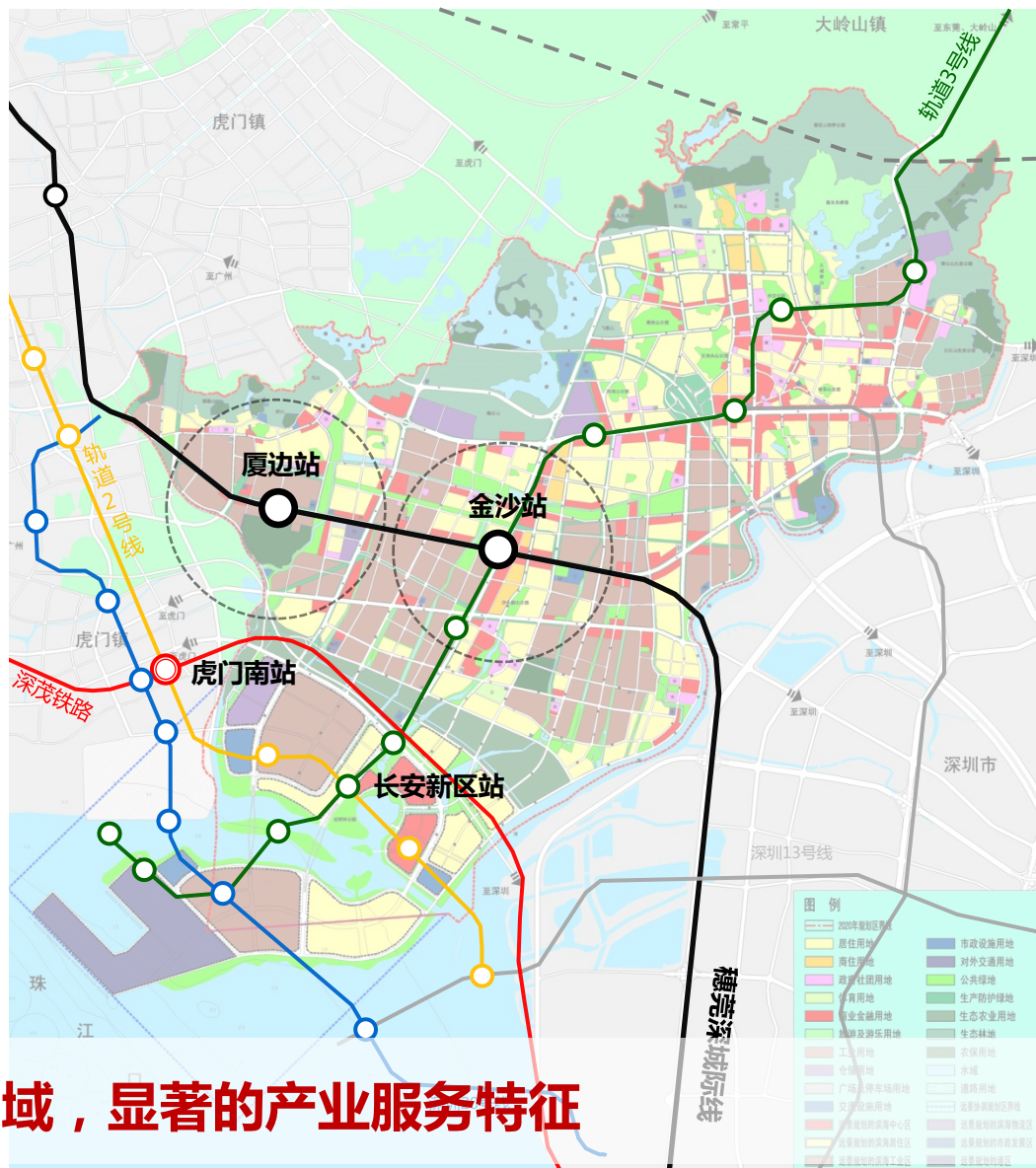
金沙站——城际、城市生活服务型

为城际轨道与城市轨道的枢纽站点，处于中部老城片区核心地带，城市服务轴上。周边聚集城市服务功能、少量产业功能。为外来客流迅速到达长安镇中心、及向城市内集散的重要通道。

长安新区站——城市交通、生活服务型

城市轨道的换乘站点，为长安新区与长安镇中心、及东莞市其它组团联系的重要站点。

其它站点——城市生活服务型



发展的热点区域，显著的产业服务特征

1.3 | 优势条件挖掘

对外交通：对外交通便利，公路、轨道快速对接深、莞、广

基地与两条广深高速下道口近；“四横一纵”的城市路网使得基地可达性强。



1.3 优势条件挖掘

辐射叠加：位于长安新区、虎门商贸城、虎门南站三核辐射叠加区域

厦边站距离三大枢纽站点仅**10分钟车程**，与其功能联动、联系紧密。



1.3 优势条件挖掘

产业基础：横向上位于长安镇产业发展轴上

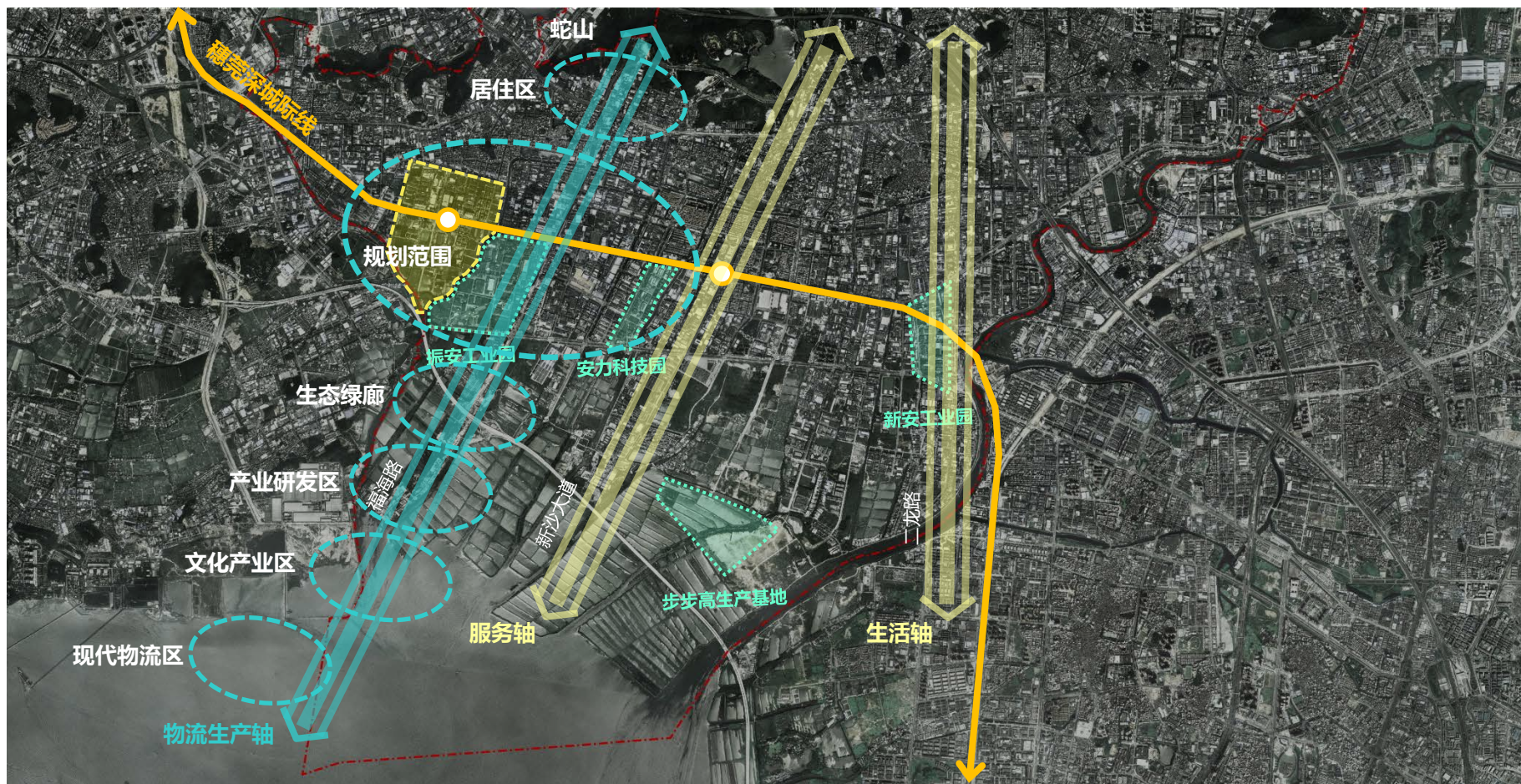
1. 基地位于沿振安路展开的**横向产业发展轴**上，是其中西部重要工业组团一上角、厦边工业区。
2. 现长安县域内已在建、或拟建、或已经投入使用的四大工业园区，为产业转型升级契机；其中**振安工业园**紧邻基地。产业基础好。



1.3 | 优势条件挖掘

产业基础：纵向上位于长安镇物流生产轴上

1. 长安镇在南北向有三条城市功能轴线，分别为物流生产轴、服务轴和生活轴。
2. 基地位于沿福海路展开的**纵向物流生产轴**上，向北为居住组团，向南与长安新区的产业组团（含产业研发区、文化产业区、现代物流区等功能组团）相联系。



1.3 | 优势条件挖掘

产业基础：毗邻高品质产业区，且周边产业有相当规模，影响腹地大

1. 基地北面为居住片区；西面、东面为产业区，其中东南面毗邻**振安工业园**，是长安四大新产业园之一，产业类型统一、环境品质较高；西南面为虎门南站TOD综合开发区的辐射片区。
2. 场地内产业类型主要为**塑胶、五金、模具生产加工**；类型较统一，品质参差不齐。



1.3 | 优势条件挖掘

生态格局：通山连海廊道，双河交汇节点

1. 在城市市域生态格局中，基地北靠东莞市城市绿心—大岭山，南连珠江口，通山连海，拥有良好的生态基底。
2. 基地南端为两条水系交汇处，北部可通过城市绿地的串联，与自然山林、郊野公园等融为一体。



具备建设专业服务中心的区位、交通、产业、生态的优势条件



1.3 站点目标定位

充分顺应地区与片区发展诉求，统筹考虑产业、生态、社会效应等多方诉求，基于TOD的核心理念，提出基地的规划目标：

高效、活力、生态的产业新社区

穗莞深沿线重要的莞深产业合作平台

长安镇西部重要的产业服务中心

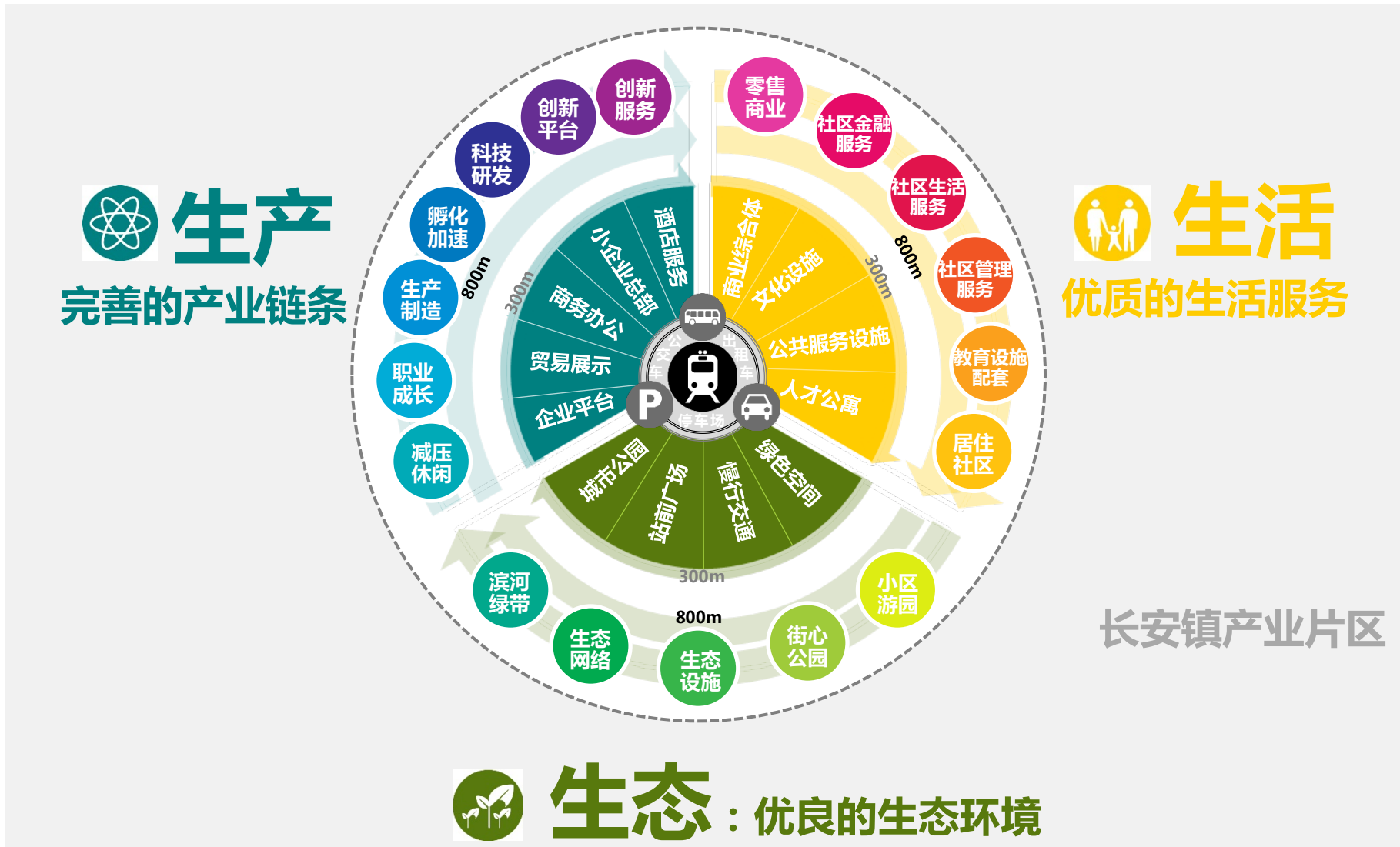
岭南风貌的创智家园



1.3 站点目标定位

功能构成

以轨道站点为核心的交通枢纽，以生产、生活、生态为三大主体功能，形成圈层式功能布局。



PART

02

2015
DONG
GUAN
TOD

规划方案

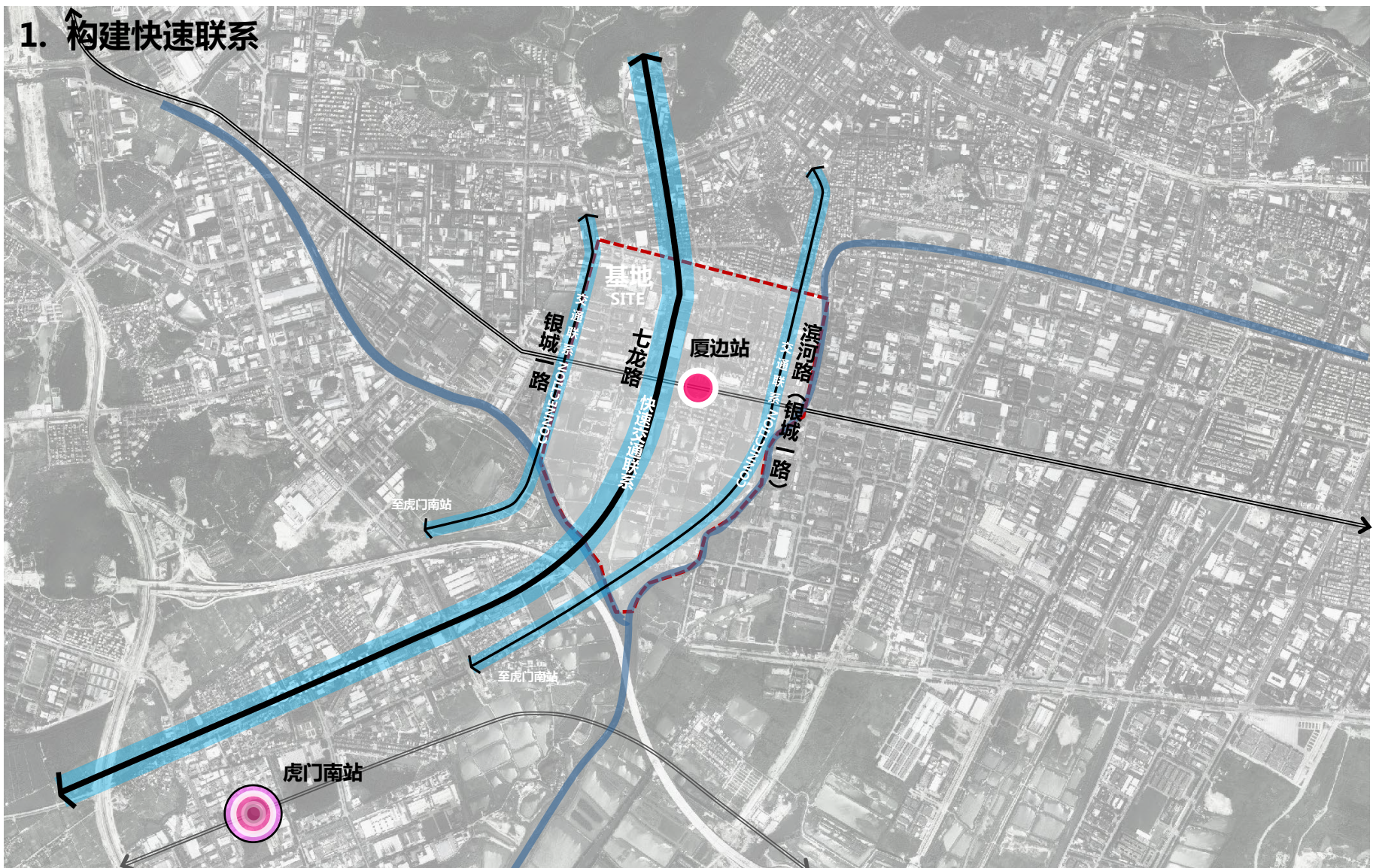
方案构思
规划结构
土地利用
功能构成
开发强度
建筑高度
交通组织
慢行系统
公共设施
绿地系统
规划对比



2.1 | 方案构思

对接南站

1. 构建快速联系

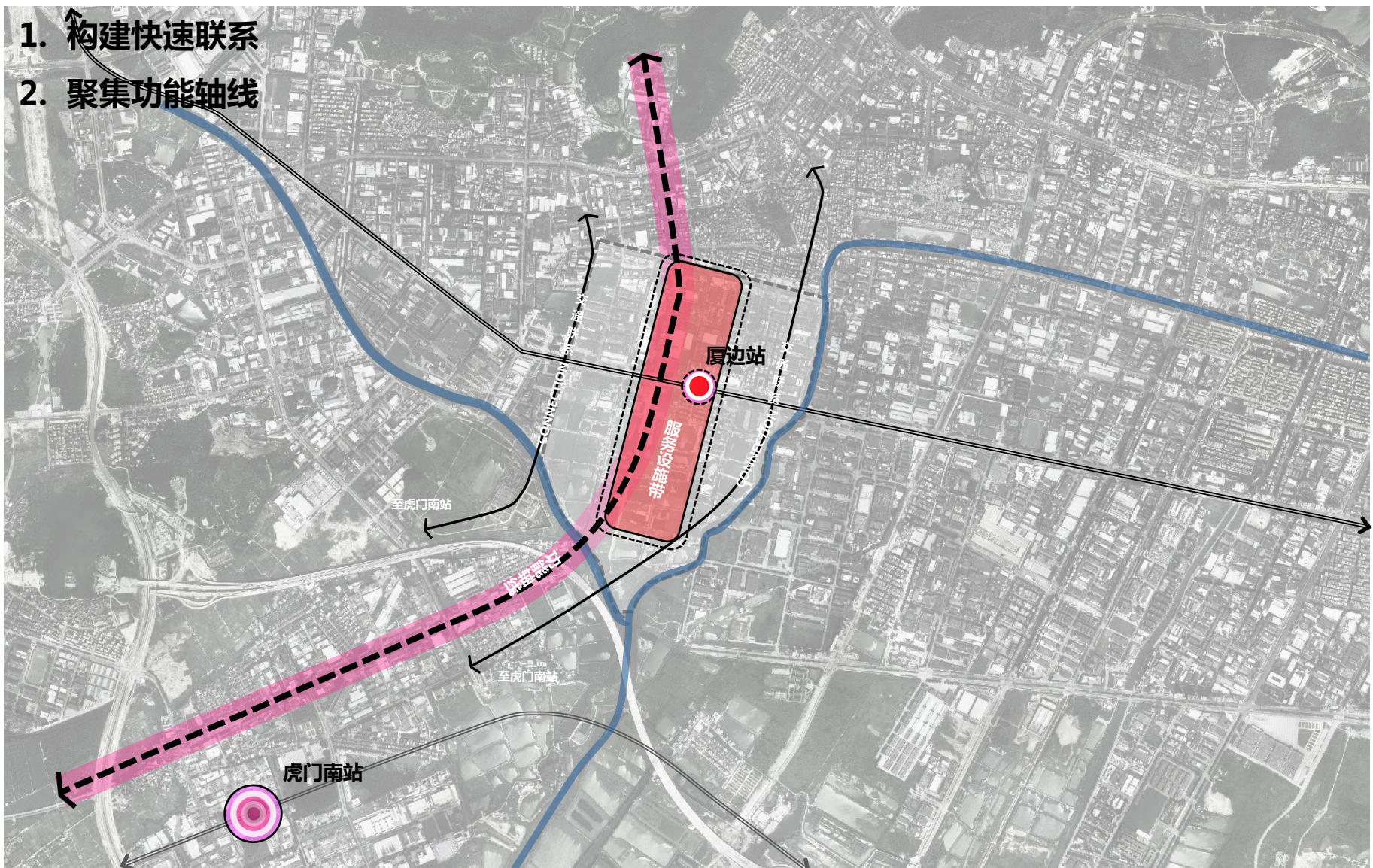




2.1 | 方案构思

对接南站

- 1. 构建快速联系
- 2. 聚集功能轴线



2.1 | 方案构思

对接南站

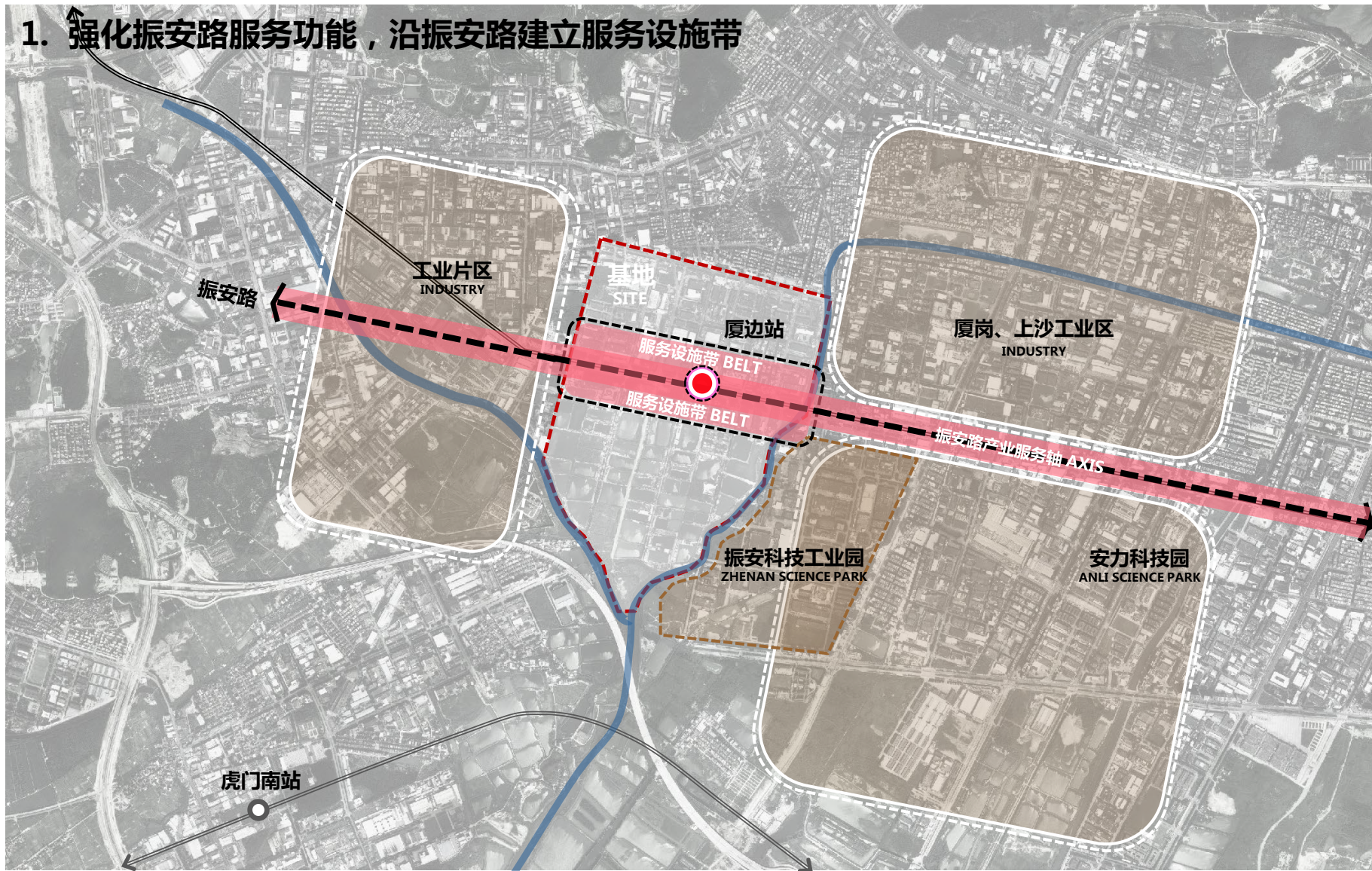
1. 构建快速联系
2. 聚集功能轴线
3. 功能错位对接



2.1 | 方案构思

助力产业

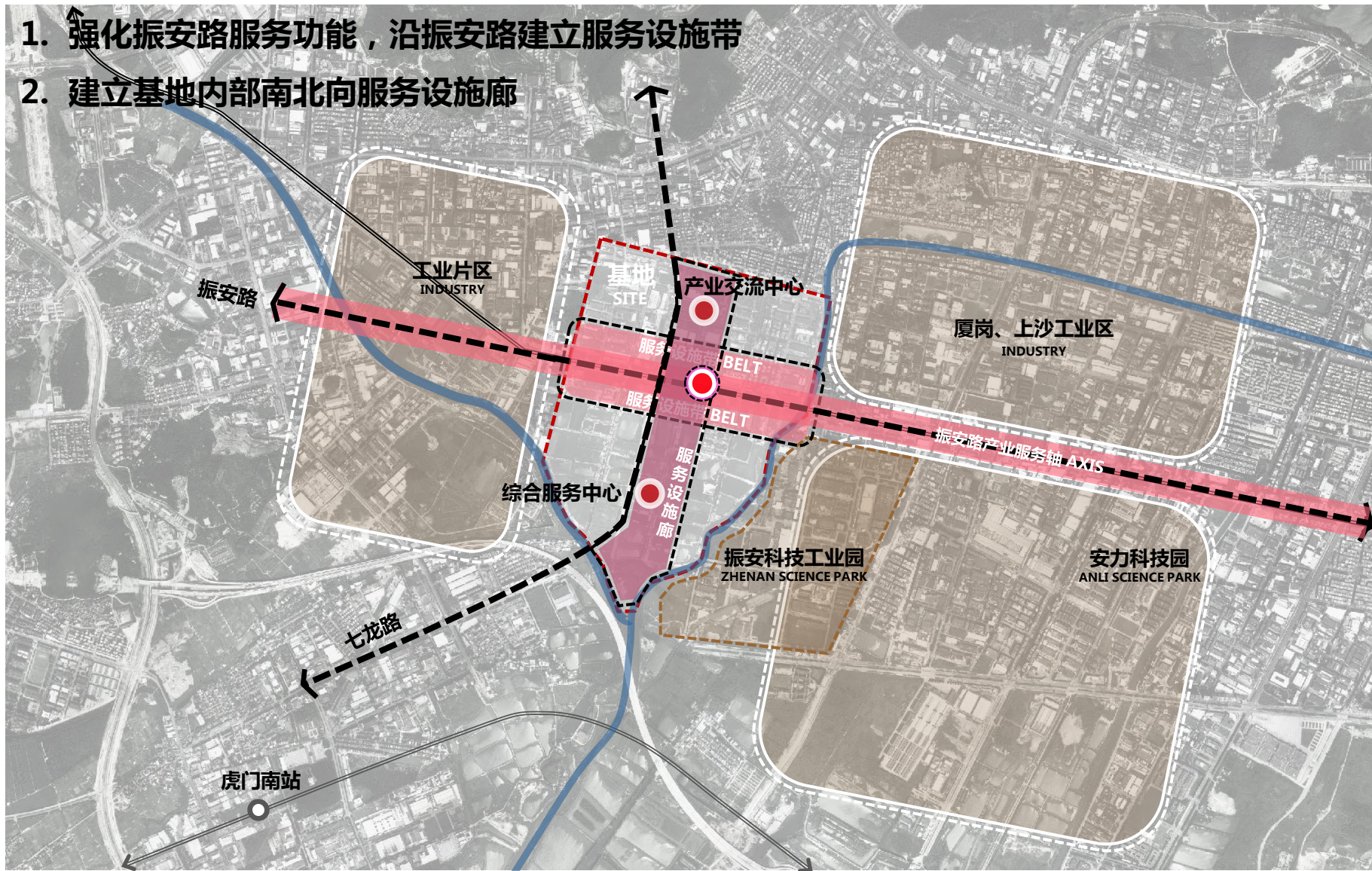
1. 强化振安路服务功能，沿振安路建立服务设施带



2.1 | 方案构思

助力产业

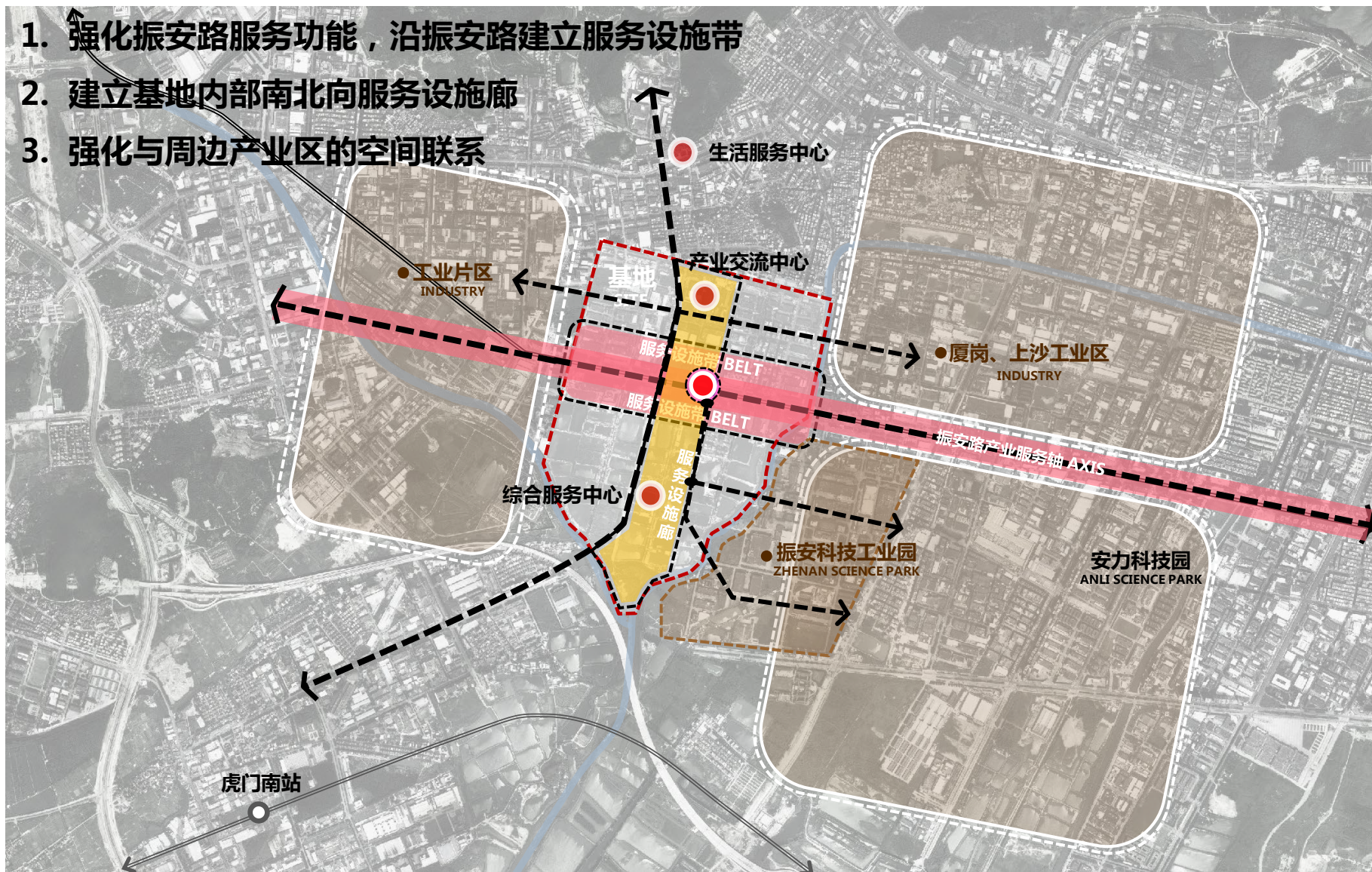
1. 强化振安路服务功能，沿振安路建立服务设施带
2. 建立基地内部南北向服务设施廊



2.1 | 方案构思

助力产业

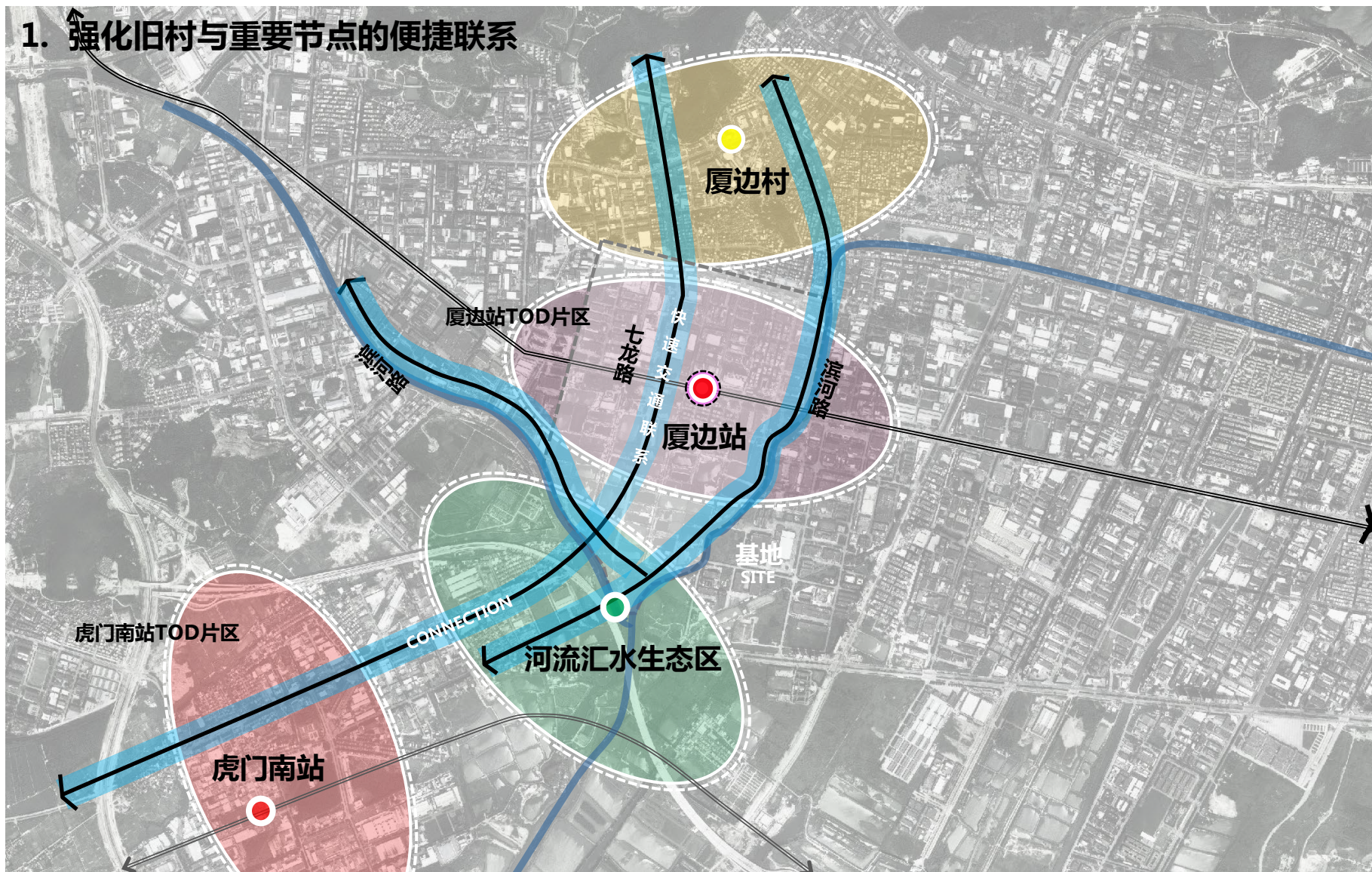
1. 强化振安路服务功能，沿振安路建立服务设施带
2. 建立基地内部南北向服务设施廊
3. 强化与周边产业区的空间联系



2.1 | 方案构思

激活旧村

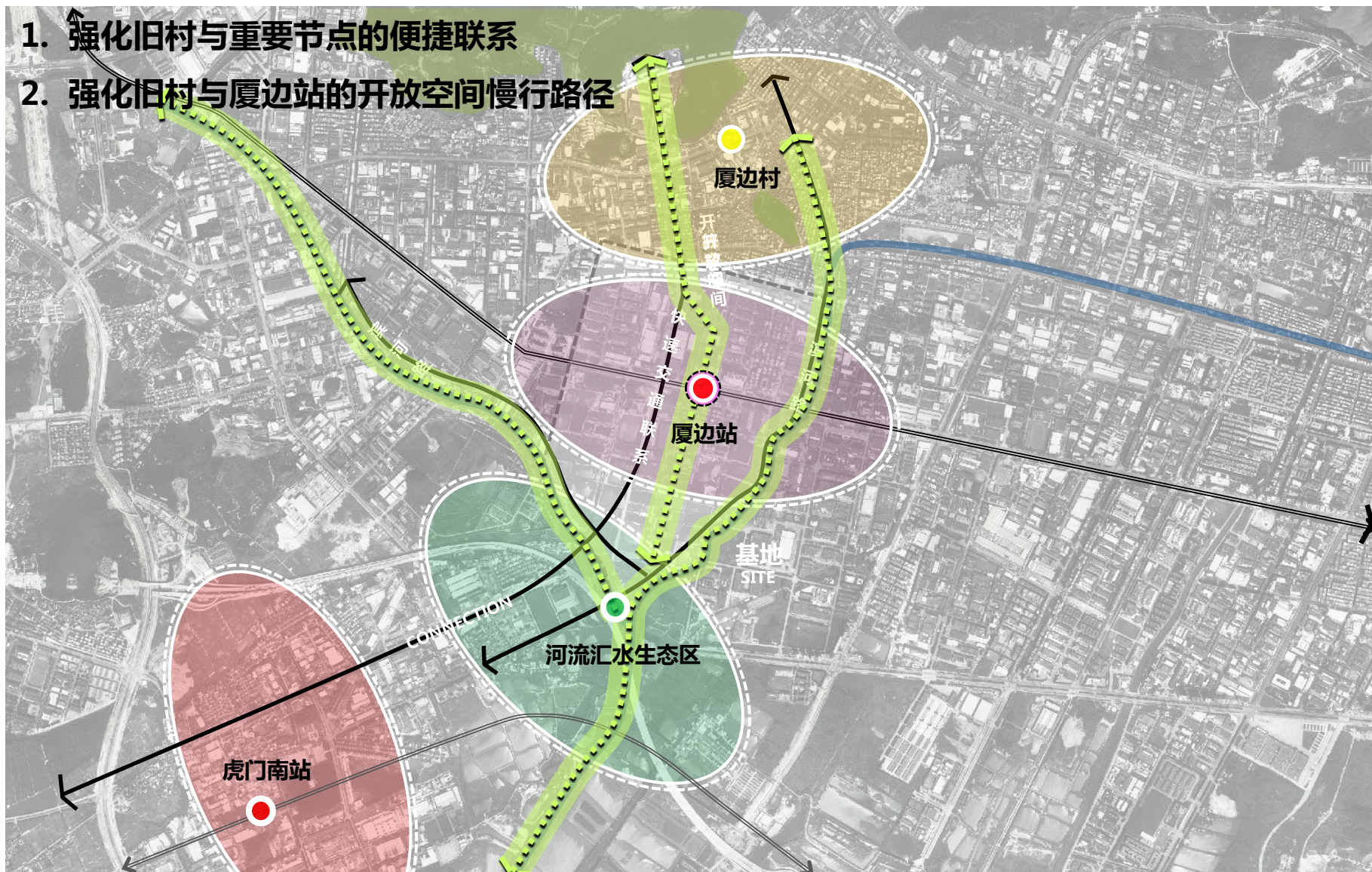
1. 强化旧村与重要节点的便捷联系



2.1 | 方案构思

激活旧村

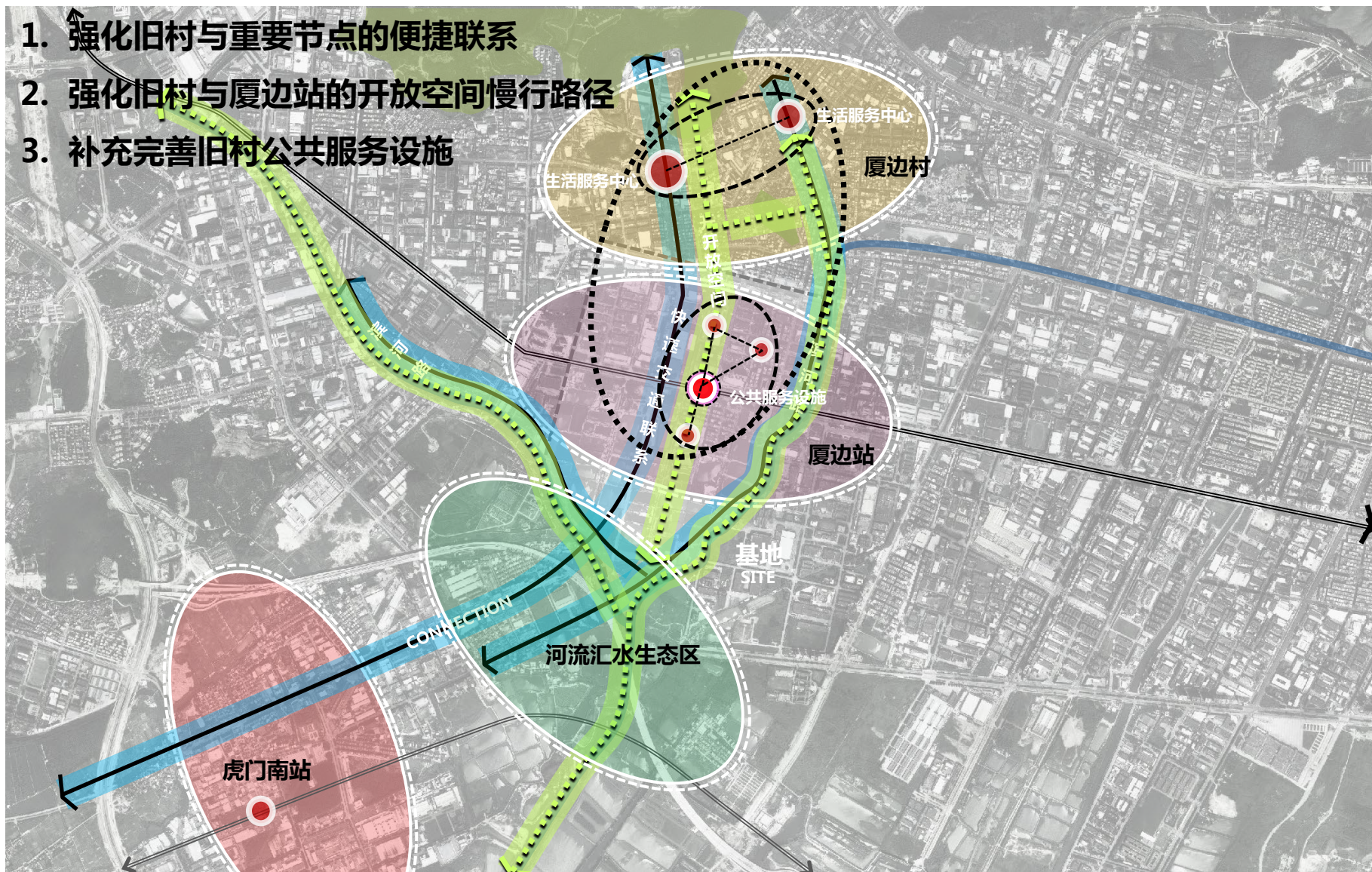
1. 强化旧村与重要节点的便捷联系
2. 强化旧村与厦边站的开放空间慢行路径



2.1 | 方案构思

激活旧村

1. 强化旧村与重要节点的便捷联系
2. 强化旧村与厦边站的开放空间慢行路径
3. 补充完善旧村公共服务设施



2.1 | 方案构思

延续格局

1. 强化一河两岸的生态特征，延续区域大山海格局



特征，延续区域大山海格局

2.1 | 方案构思

延续格局

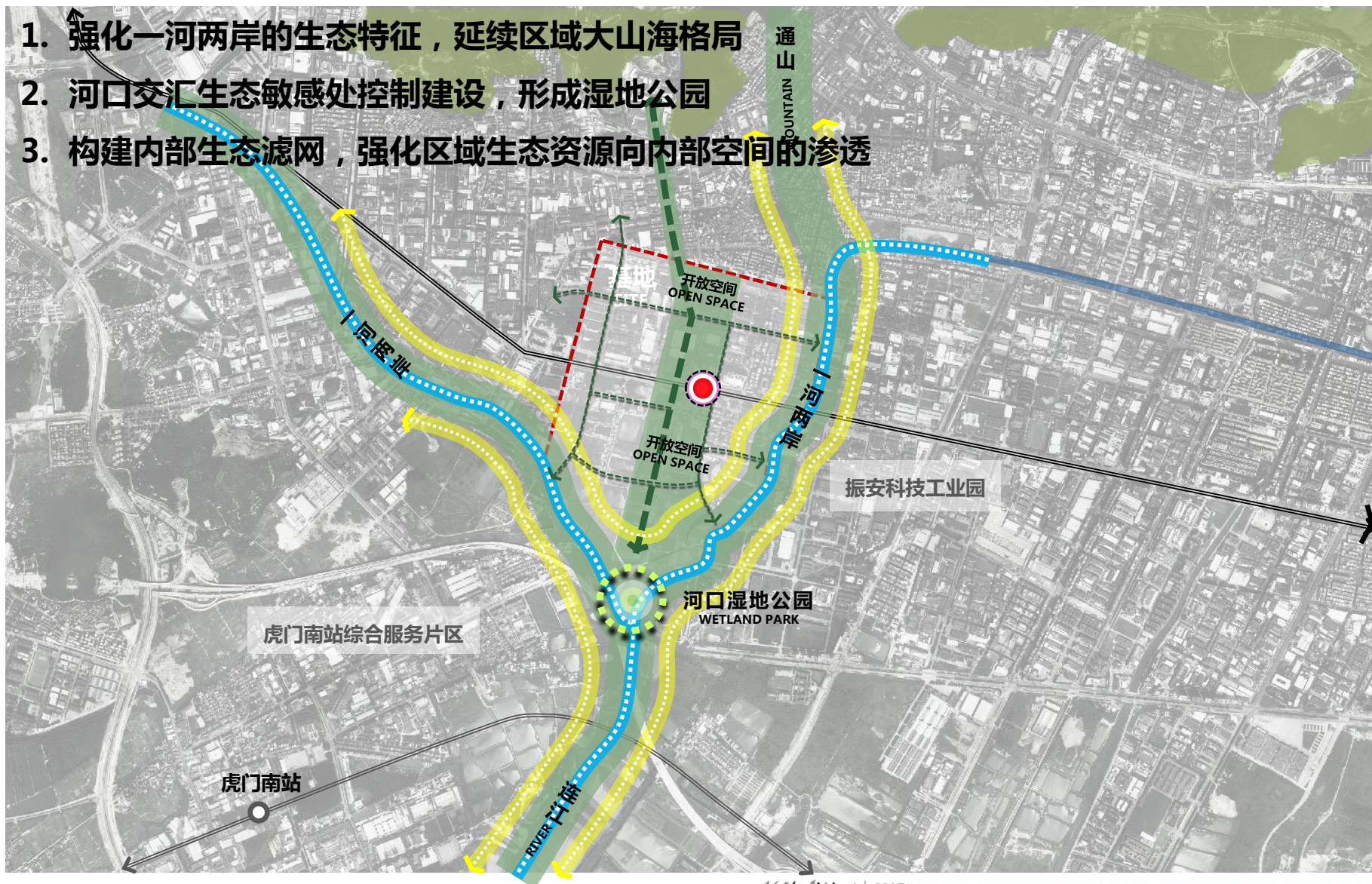
1. 强化一河两岸的生态特征，延续区域大山海格局
2. 河口交汇生态敏感处控制建设，形成湿地公园



2.1 | 方案构思

延续格局

1. 强化一河两岸的生态特征，延续区域大山海格局
2. 河口交汇生态敏感处控制建设，形成湿地公园
3. 构建内部生态滤网，强化区域生态资源向内部空间的渗透



2.1 | 方案构思

传承记忆

1. 对旧村空间针对性策略，多元化的空间使用策略以延续旧村空间格局。
2. 对桑基鱼塘肌理进行提取，并作设计元素进行空间设计，形成具有浓郁地域特征的公共空间

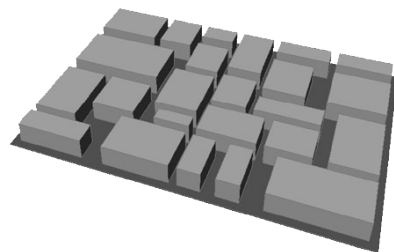




2.1 | 方案构思

传承记忆

1. 对保留部分旧村可鼓励功能置换，在既有空间肌理基础上进行改造，以释放其价值。



旧村的平面肌理、建筑空间



北京三里屯—文化活力商业街区
建筑群高4-6层



北京三里屯
连续的二层空间、建筑围合的小型商业广场



- 功能置换：居住功能变更为商业功能
- 灵活、渗透的建筑空间

2.1 | 方案构思

传承记忆

2. 对桑基鱼塘肌理进行提取，并作设计元素进行空间设计，形成具有浓郁地域特征的公共空间



桑基鱼塘平面肌理



水塘与亲水栈道
水系设计中应用桑基鱼塘的肌理



鱼塘肌理设计元素再创造

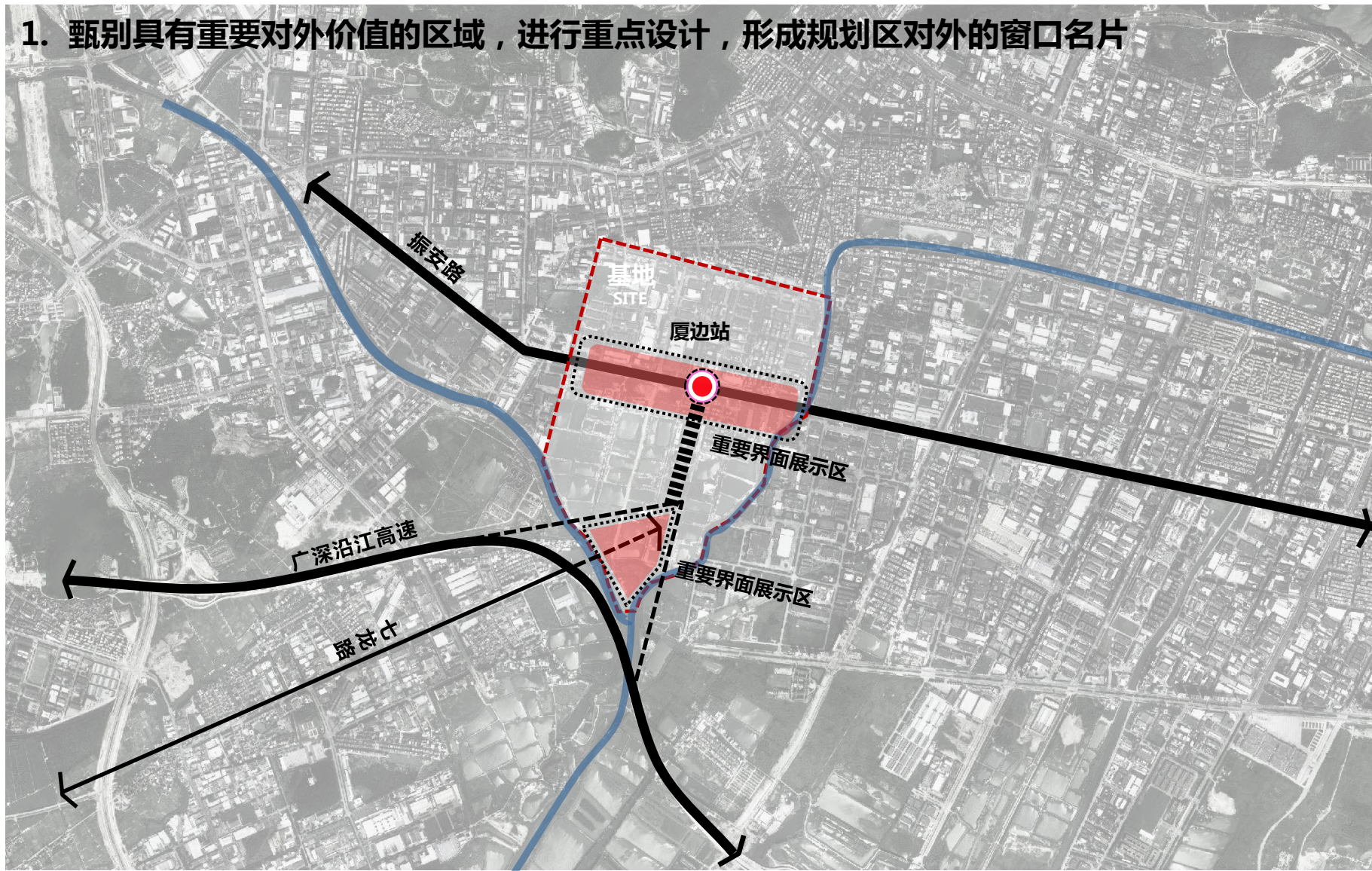


湿地公园景观设计

2.1 | 方案构思

展示形象

1. 甄别具有重要对外价值的区域，进行重点设计，形成规划区对外的窗口名片



2.2 | 规划结构

规划结构

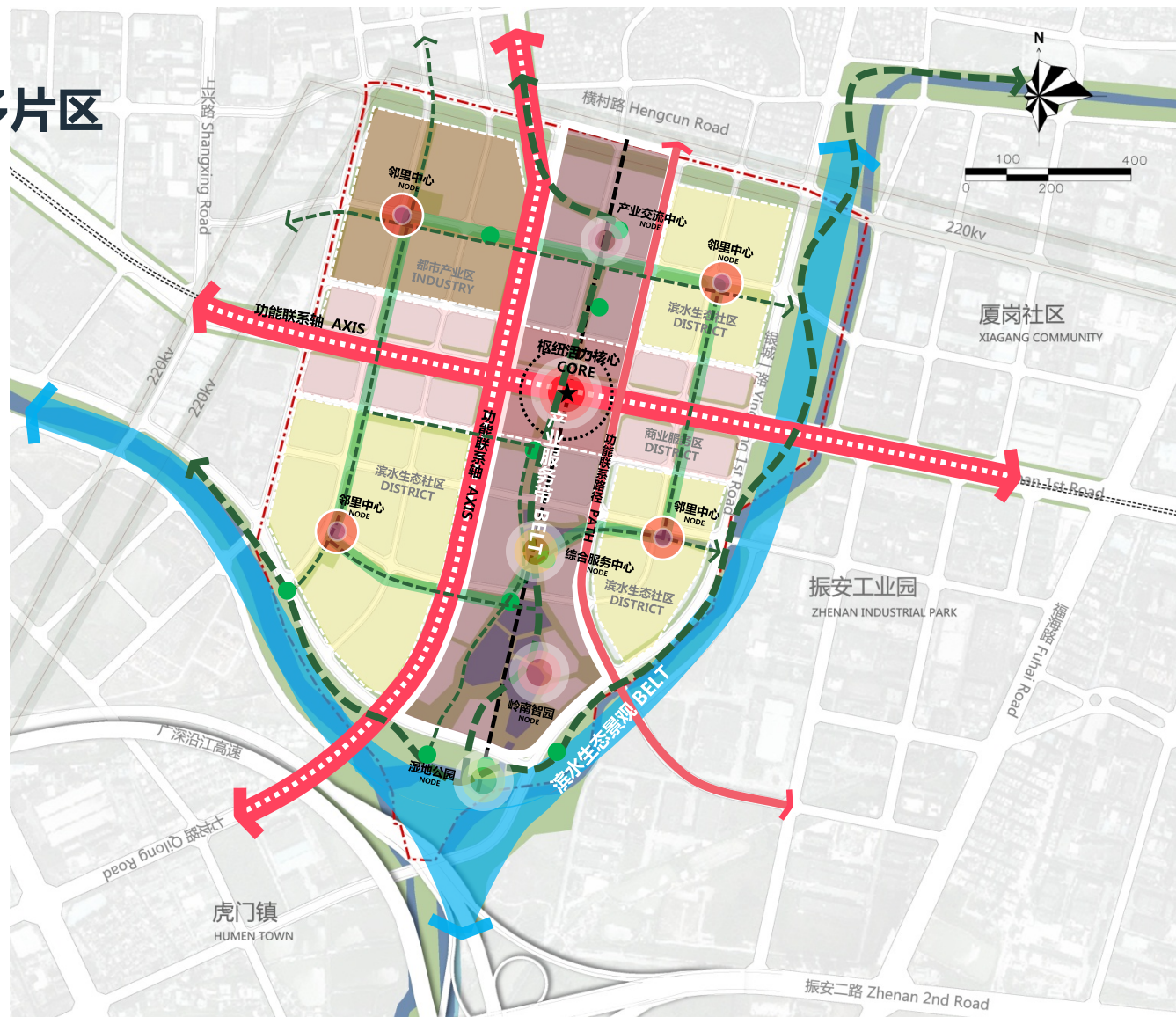
一核·两轴·两带·多片区

一核：以轨道站点综合体为基础的
枢纽活力核

十字两轴：依托七龙路联系虎门南
站、依托振安路联系长安产业区的
两轴**功能联系轴**

“T”字两带：依托中央绿脉塑造
的产业服务带；依托两条水系形成
的滨水生态景观带

多片区：一个商业服务区，一个都
市产业区，多个滨水生态社区

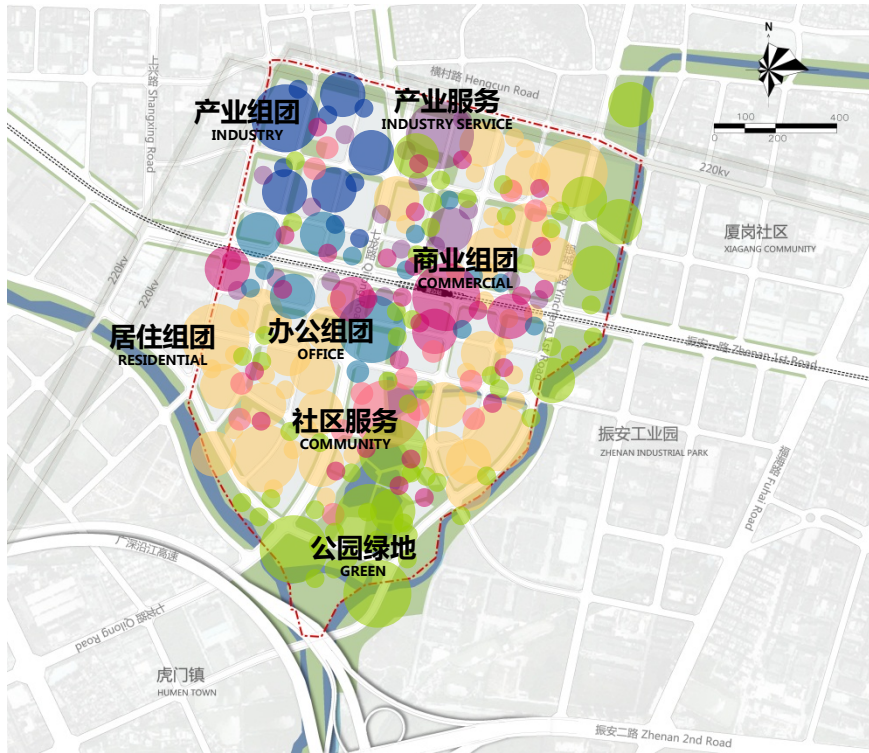




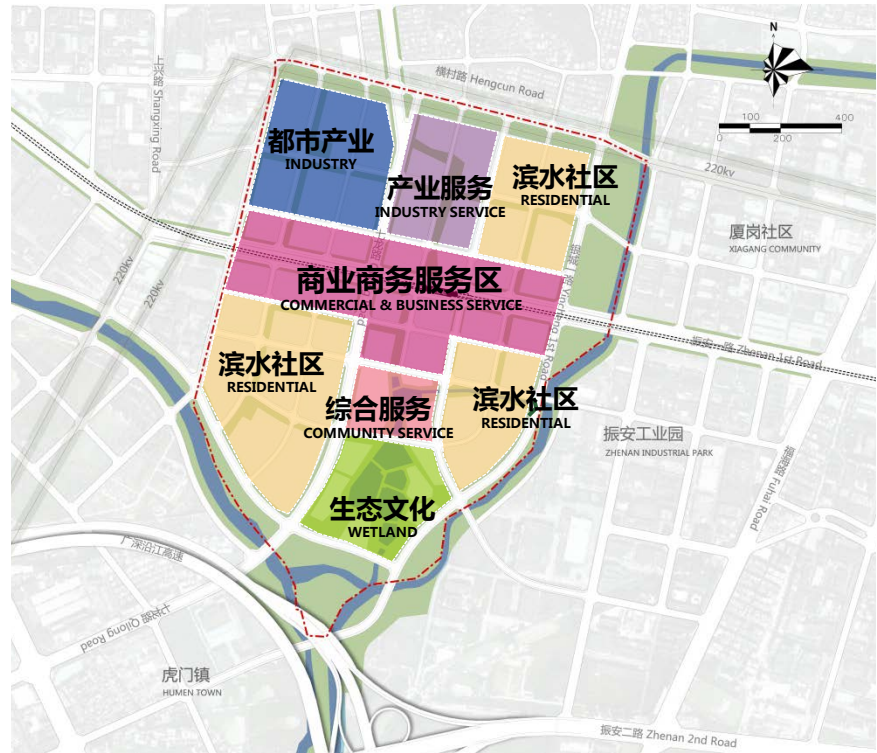
2.3 | 功能构成

功能构成

总体混合



分区特色

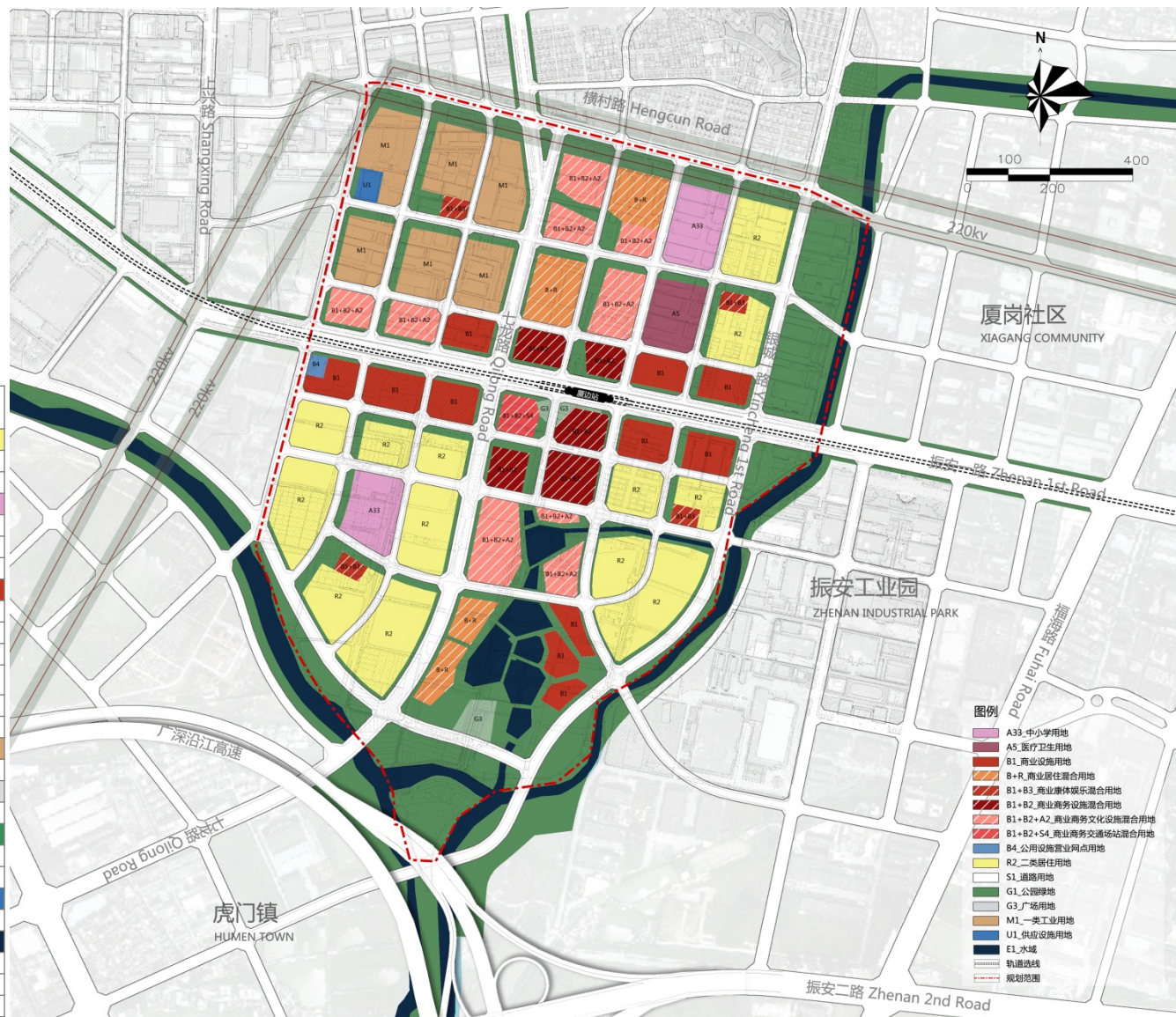


2.4 | 土地利用

土地利用

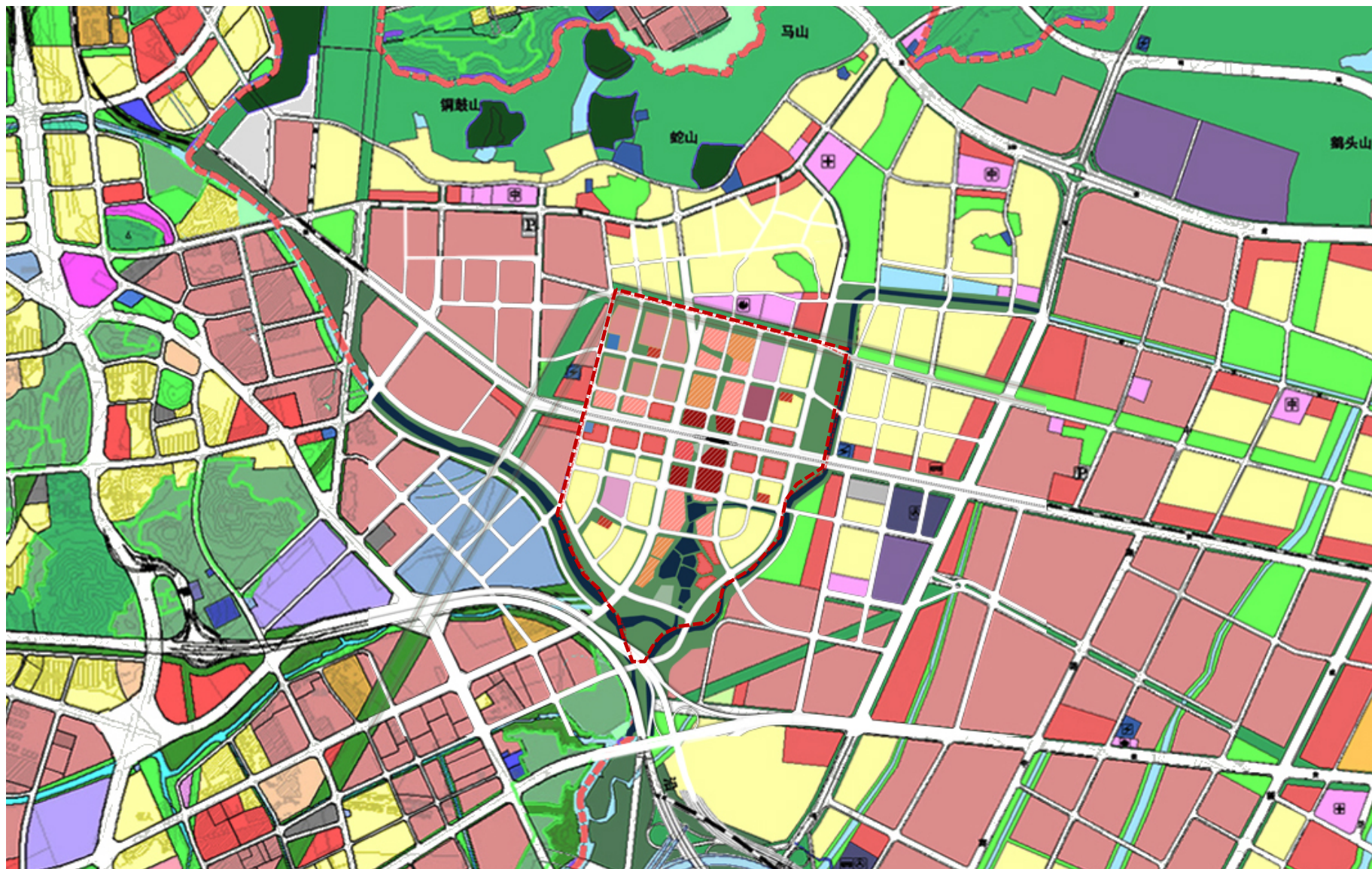
总用地面积：172.91公顷，其中城市建设用地166.39公顷，约占96.23%，其中绿地与广场用地占比为25.14%

大类	用地代码 子类	用地性质	用地面积 (公顷)	百分比
R		居住用地	31.90	18.45%
	R2	二类居住用地	26.68	15.43%
	R+B	商住混合	5.22	3.02%
A		公共管理与公共服务用地	6.72	3.8+ %
	A3	教育科研用地	4.62	2.67%
	A33	中小学用地	4.62	2.67%
	A5	医疗卫生用地	2.10	1.21%
B		商业服务业设施用地	26.93	15.58%
	B1	商业设施用地	10.05	5.81%
	B1+B3	商业+娱乐用地	1.23	0.71%
	B1+B2+A2	商业商务文化混合用地	9.62	5.56%
	B1+B2+S4	商业商务交通枢纽混合用地	0.82	0.47%
	B2+B1	商务商业混合用地	4.99	2.88%
M		工业用地	12.08	6.99%
	M1	新型产业用地	12.08	6.99%
S		交通设施用地	44.86	25.94%
	S1	城市道路用地	44.86	25.94%
G		绿地与广场用地	43.46	25.14%
	G1	公共绿地	42.41	24.53%
	G3	广场用地	1.05	0.61%
U		公用设施用地	0.44	0.25%
	U1	供应设施用地	0.44	0.25%
E		水域和其它用地	6.52	3.77%
	E1	水域	6.52	3.77%
合计		可建设用地	166.39	96.23%
		总用地面积	172.91	100.00%



2.4 | 土地利用

与周边规划协调



2.5 | 交通组织

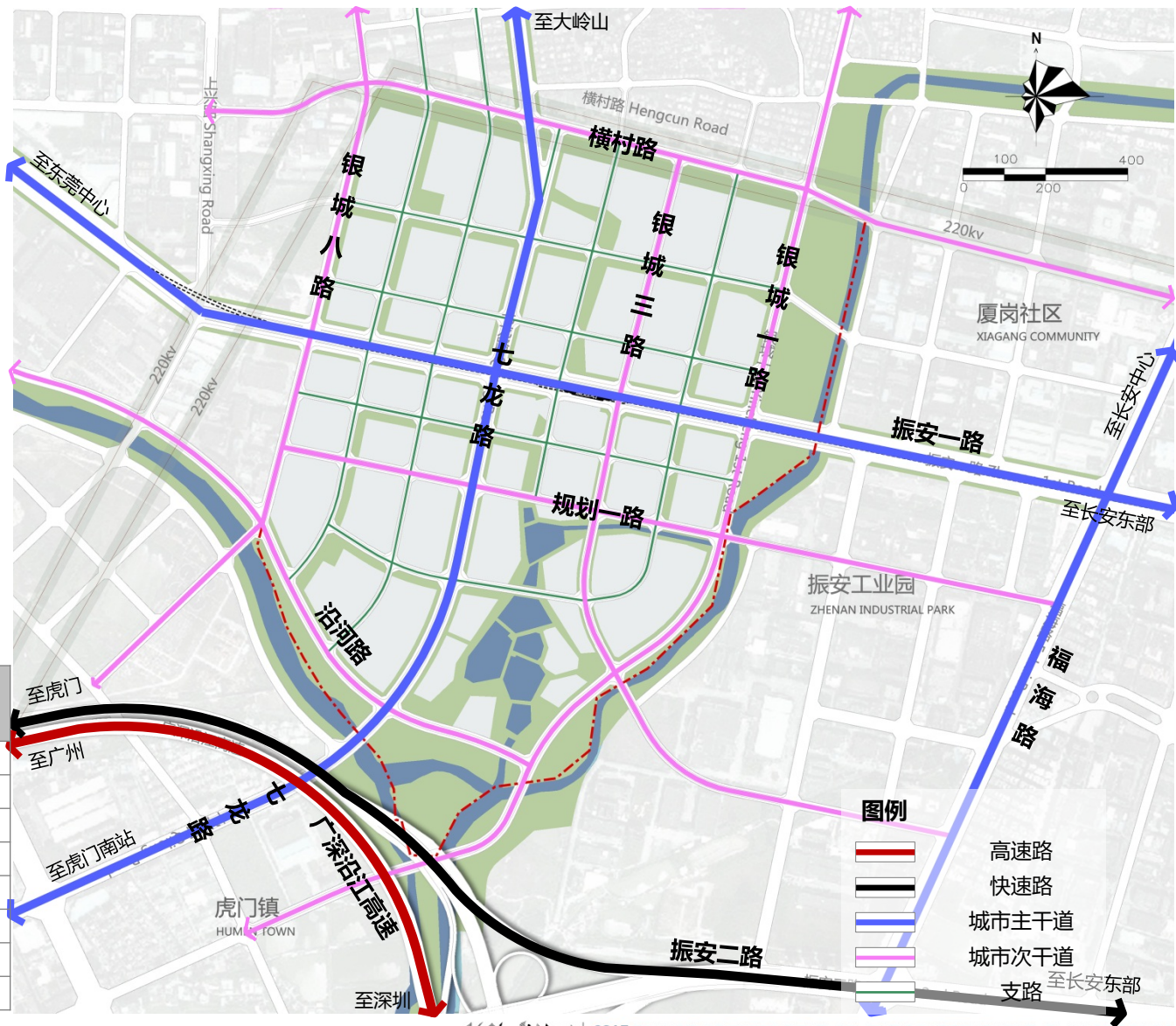
道路系统

“三横四纵” 主次干道

主干道：振安一路、七龙路为对外衔接通道；

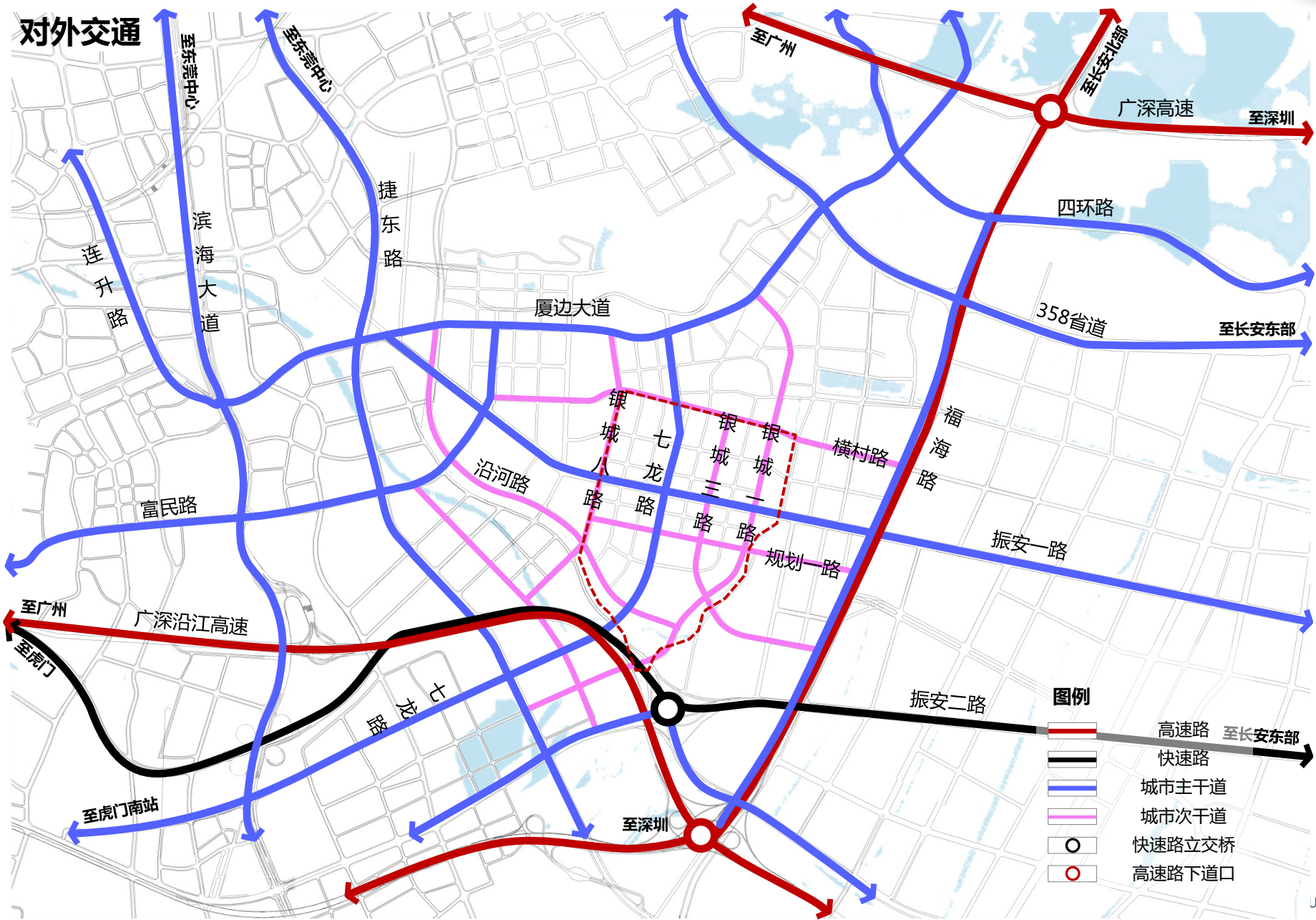
次干道：横村路、银城一路、沿河路、银城三路、银城八路、规划一路，道路红线30m、26m、24m，双向四车道；

支路：道路红线20m、18m、15m，双向2车道



路名	等级	红线宽度 (m)	机动车道数 (双向)
振安一路	主干道	66	主双12辅双4
七龙路	主干道	40	双6
横村路	次干道	26	双4
规划一路	次干道	24	双4
银城一路	次干道	30	双4
沿河路	次干道	30	双4
银城三路	次干道	24	双4
银城八路	次干道	26	双4

2.5 | 交通组织



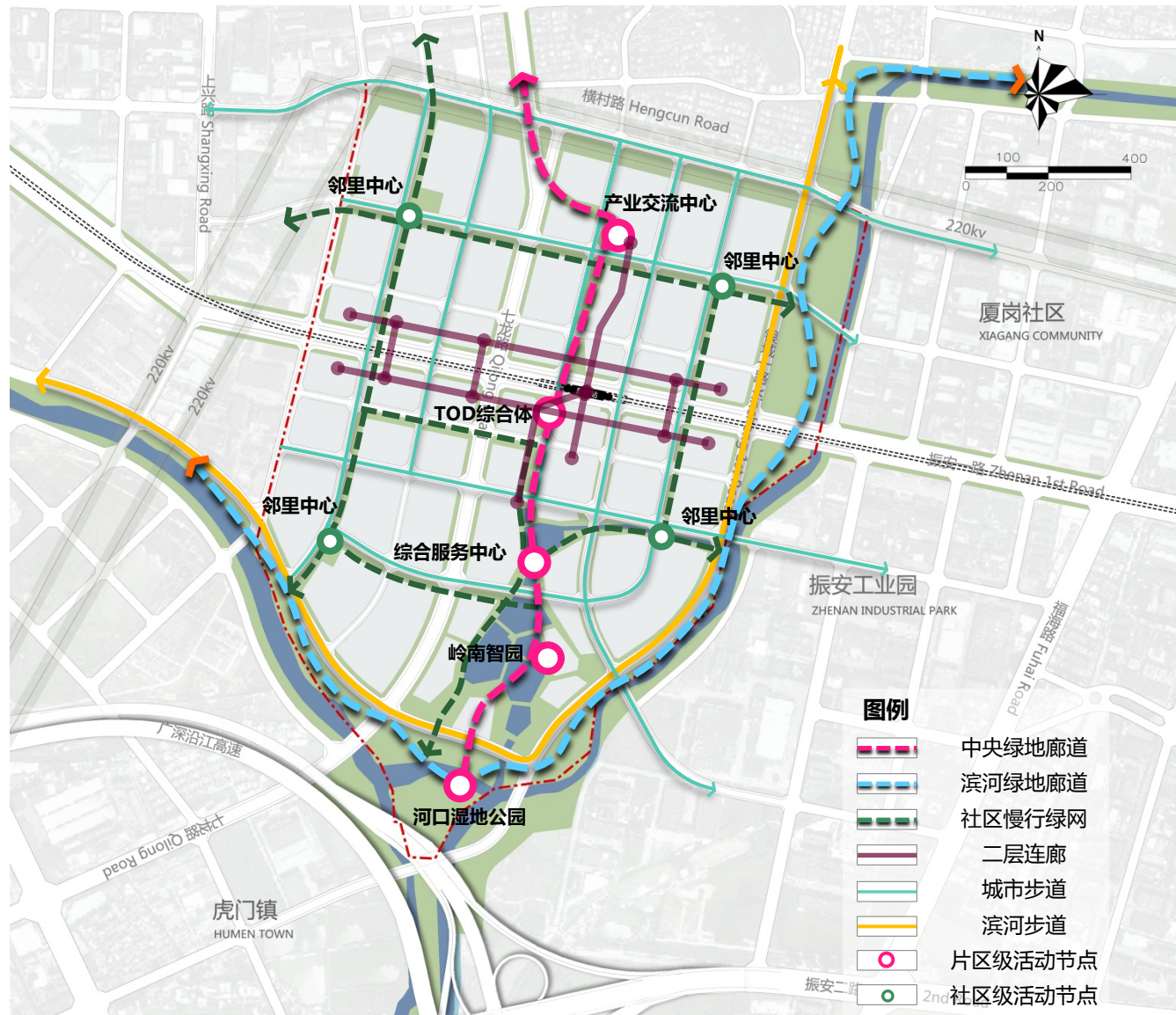
2.5 | 交通组织

慢行系统

依托轨道站点，建立多层次网络状的慢行系统。

二层慢行系统以高架轨道站点站厅层（二层）为起点，向北与产业片区公共空间相连接，向南串联枢纽综合体及银城五路两侧商业服务设施，至中心湖公园。

地面慢行系统以开敞空间为载体，构建轨道站点与产业服务中心、生活服务中心的联系；同时串联滨水空间及邻里中心，形成“T字型主廊道骨架及社区生活环”的休闲道系统。



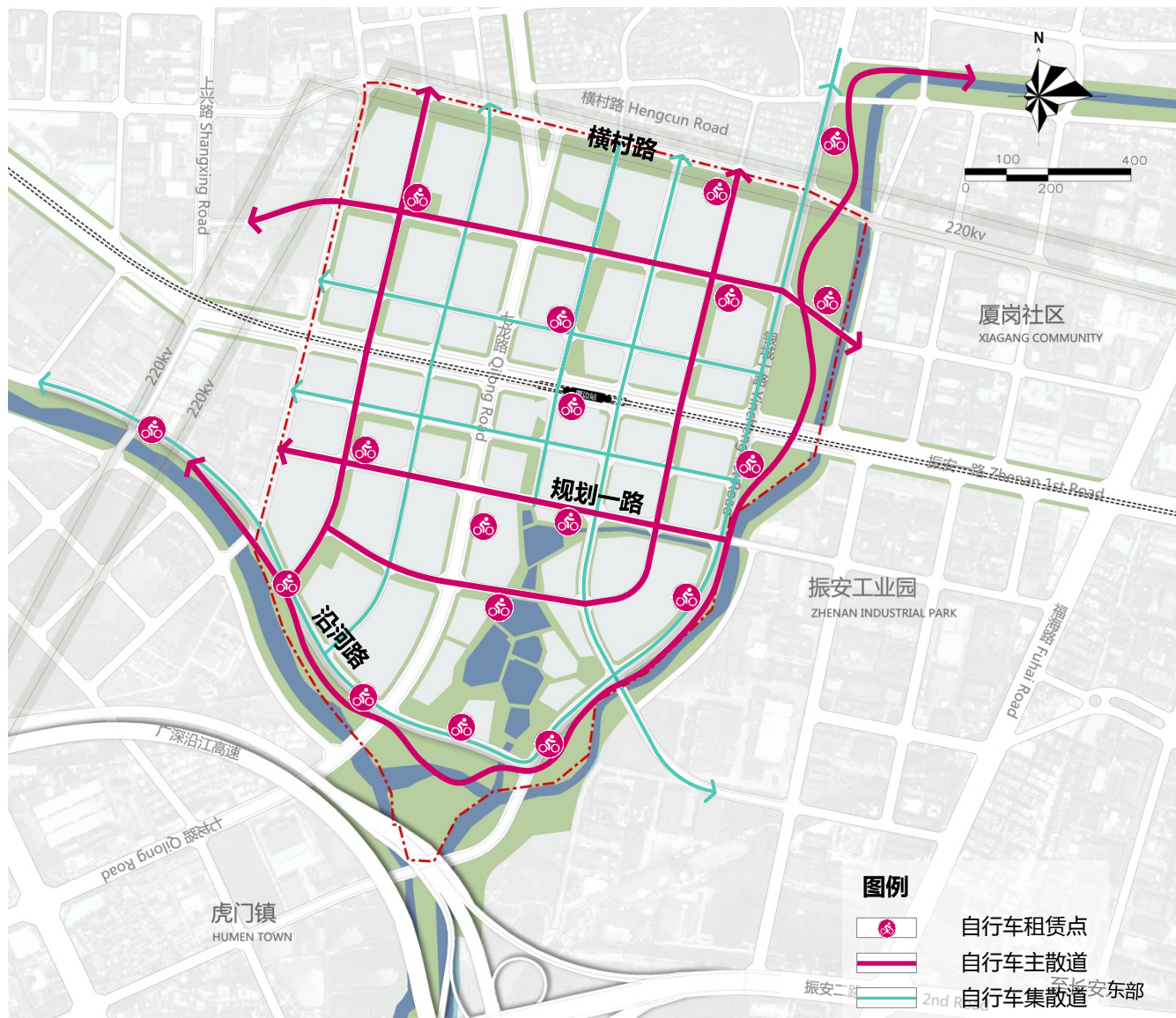
2.5 | 交通组织

自行车系统

主干道：振安一路、七龙路为对外衔接通道；

次干道：横村路、银城一路、沿河路、银城三路、银城八路、规划一路，道路红线30m、26m、24m，双向四车道；

支路：道路红线20m、18m、15m，双向2车道



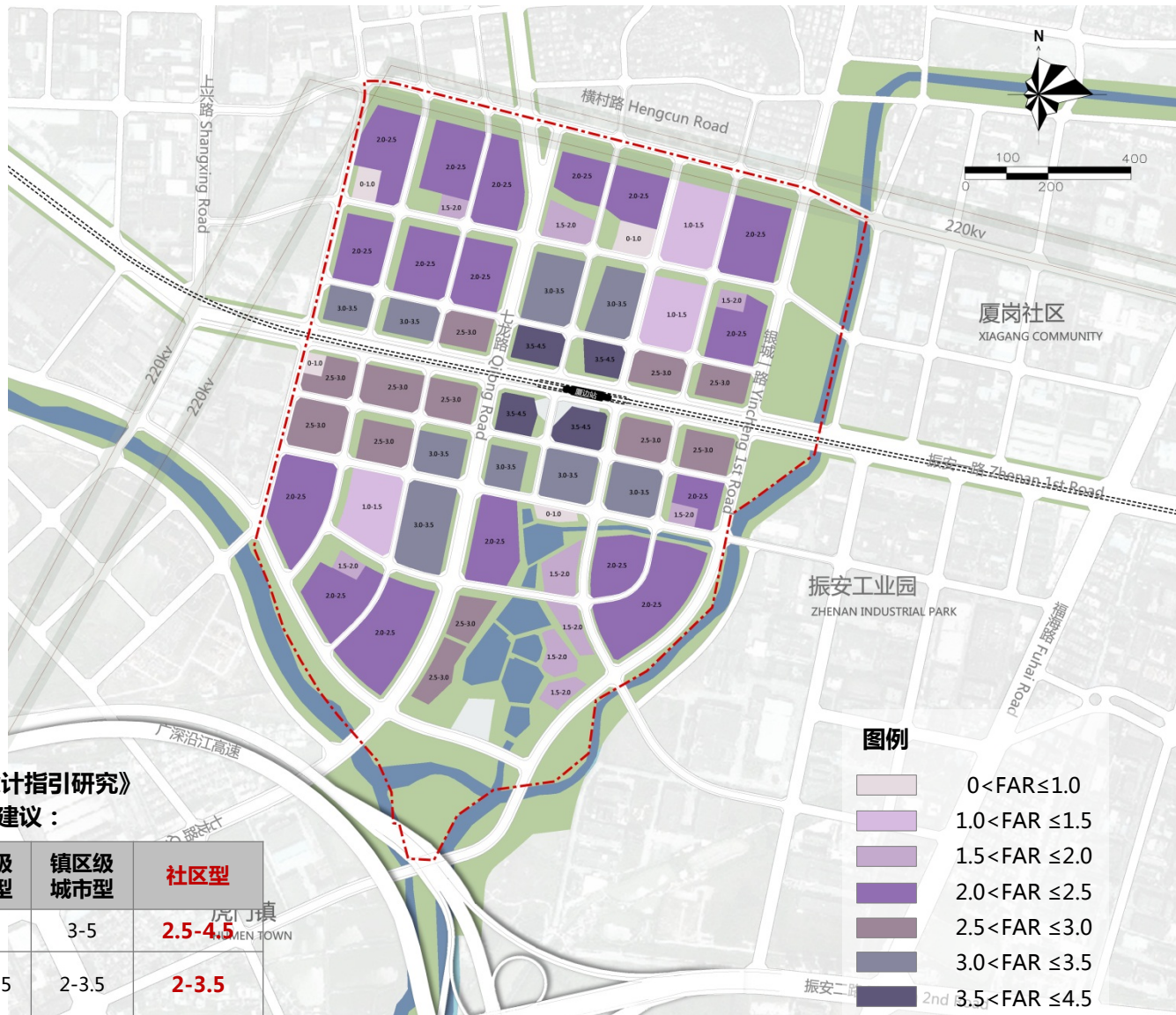
2.6 | 开发强度

开发强度

整体开发强度以《轨道站点功能定位与TOD规划设计指引研究》为参照，同时也考虑到建设现状、实际项目对相应片区的市场开发要求：

枢纽核心区300m范围内，开发强度最高，枢纽综合地混合用地容积率为3.0-4.5，相邻商业容积率约为3.0。协调区内地块不超过2.5。

振安路两侧地块容积率略高于其他地块，普遍控制在2.5以上。中心绿轴内核心地块容积率最低，控制在1.0以内。



注：《轨道站点功能定位与TOD规划设计指引研究》对不同类站点周边地块开发强度指引建议：

用地功能指引		枢纽型	市域级城市型	片区级城市型	镇区级城市型	社区型
净地块平均容积率	商业	4-10	4.5-10	4-8	3-5	2.5-4.5
	居住	2.5-3.5	2.5-3.5	2.5-3.5	2-3.5	2-3.5

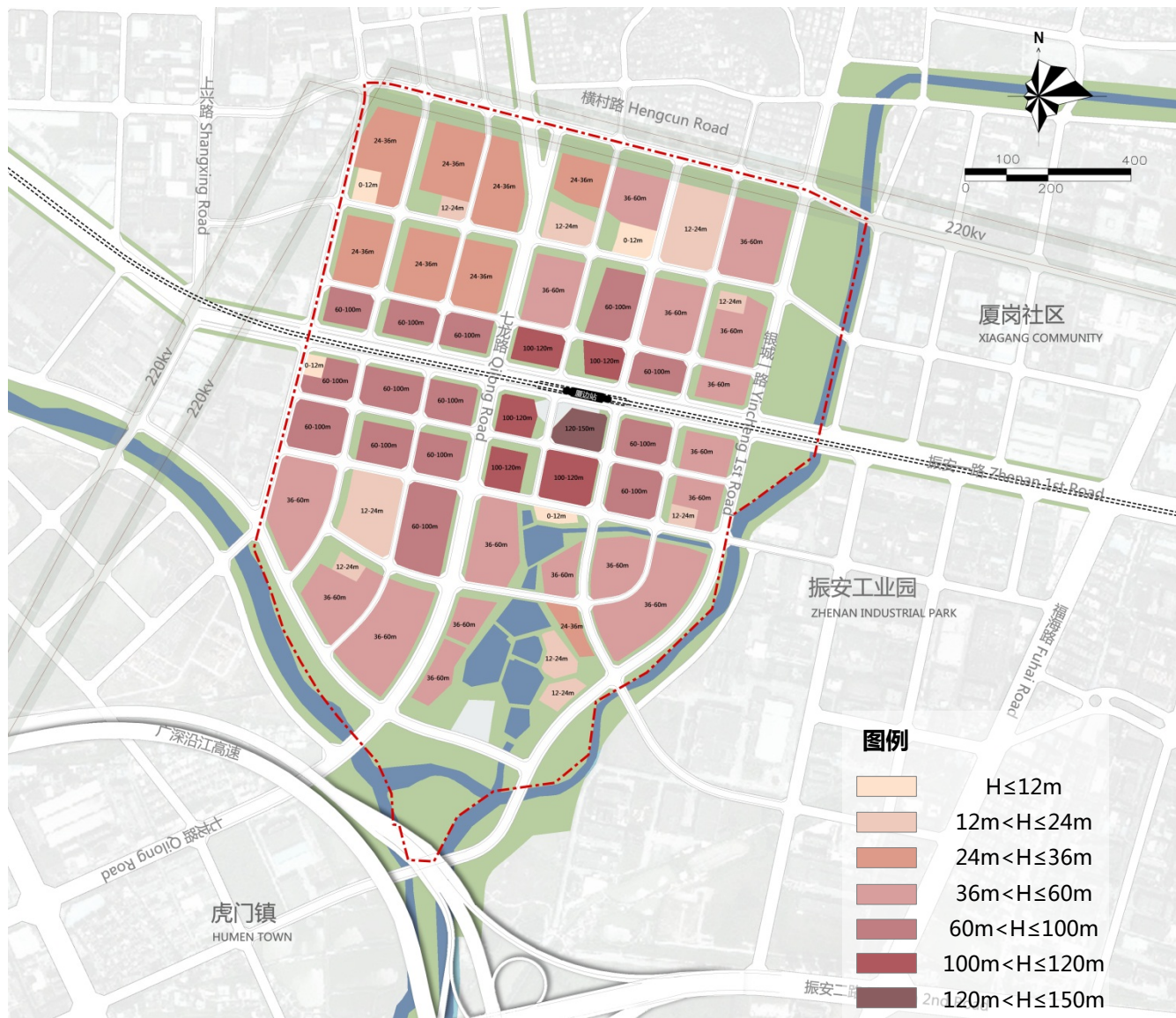
2.7 | 建筑高度

建筑高度

规划区建筑沿振安路高，越往南北两侧及水边越低，营造丰富的城市天际线，并在核心地区设置地标性建筑，展示城市形象。

地标建筑设置在站点南侧，高度控制为**150m**。

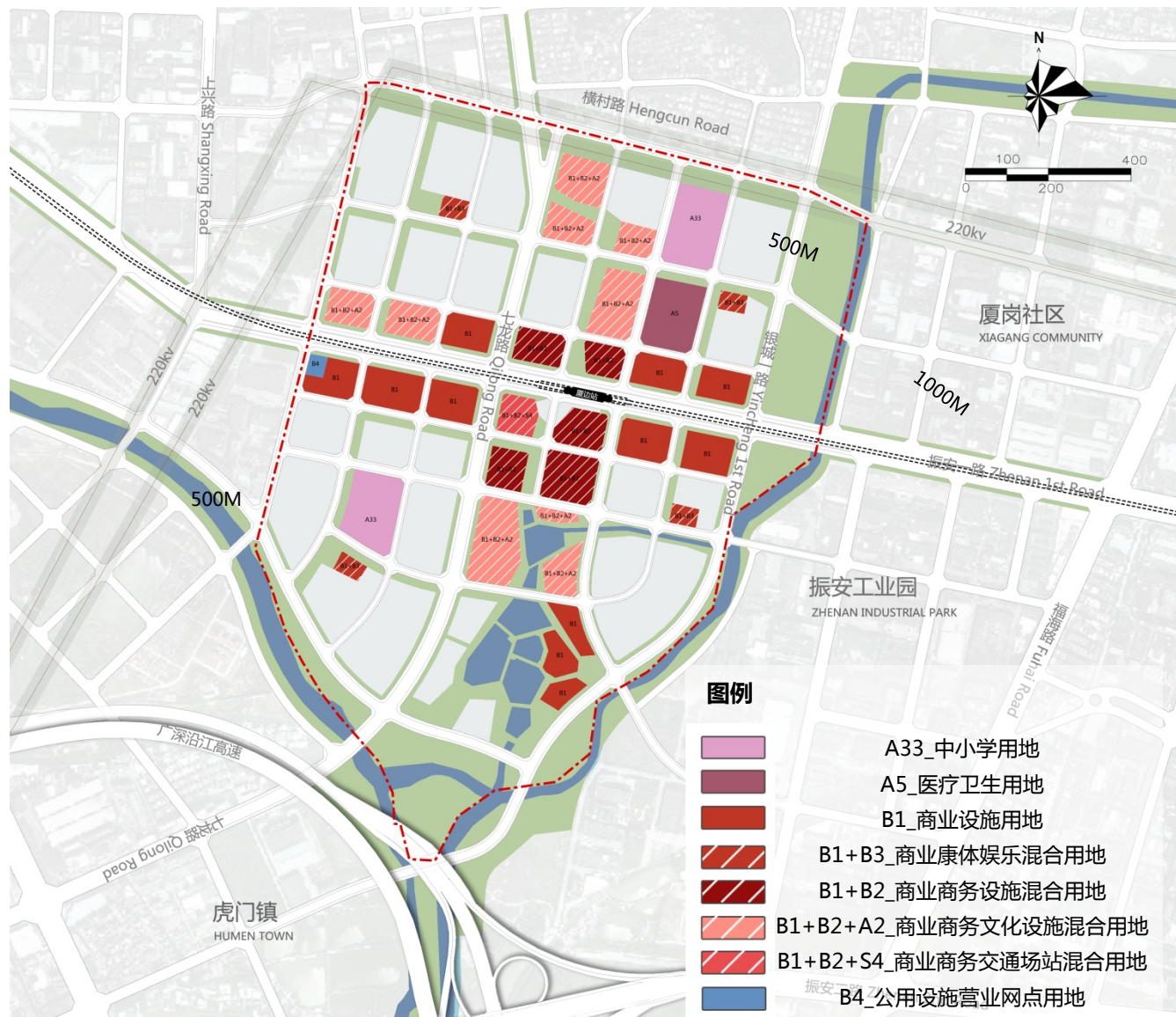
建筑高度控制以容积率的指标控制为基础，综合考虑片区空间形态等要素，共形成7个梯度层级，实现对协调区范围内建筑高度的指引性控制。



2.8 公共服务设施

公共服务设施

公共服务设施主要分为产业服务和生活服务的两大部分，其中包括文化设施、教育设施、体育设施、医疗卫生设施、商业设施、娱乐设施等。



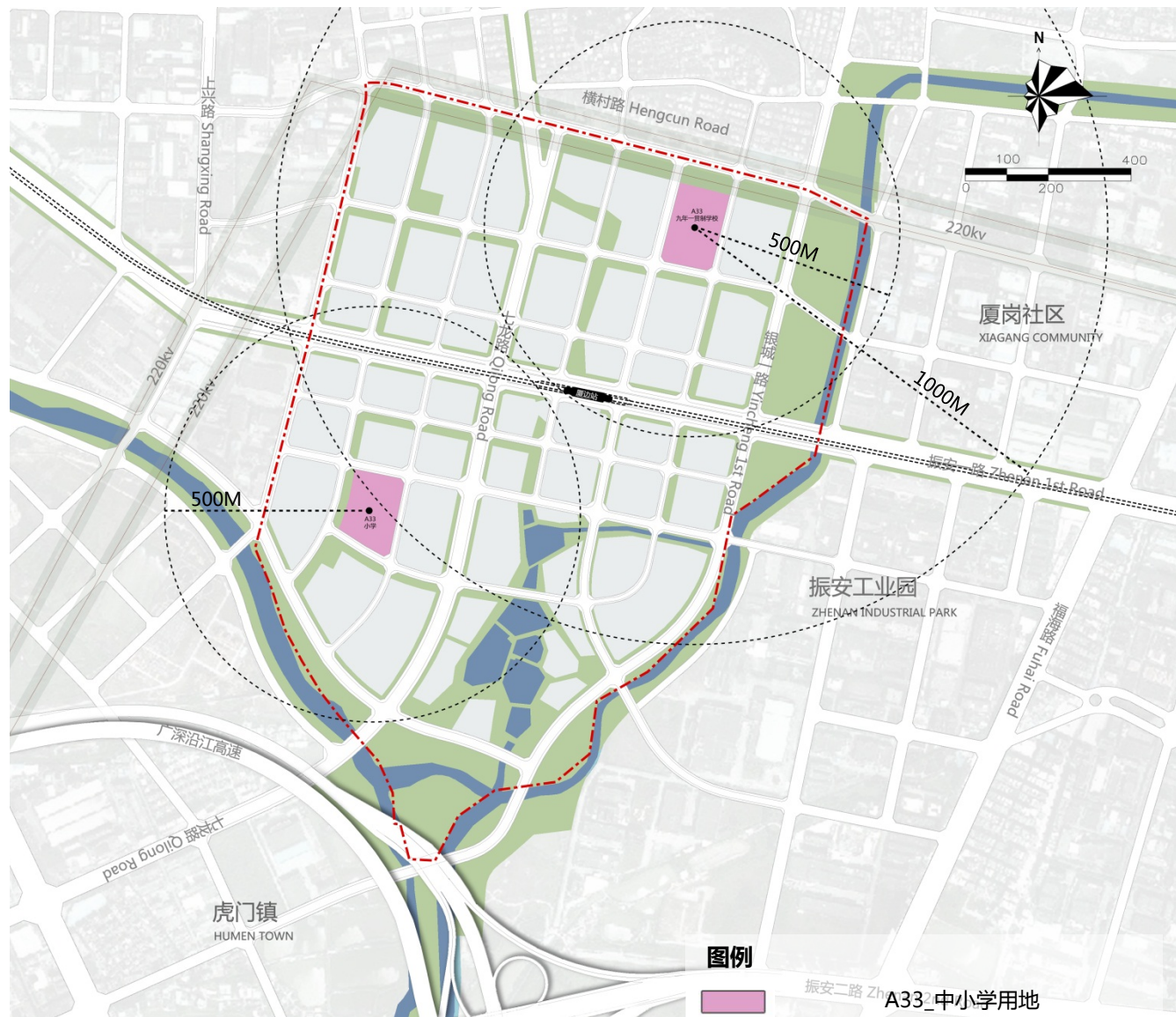
2.8 | 公共服务设施

教育设施

规划区内原居住人口**0.5**万人，本次规划新增居住人口**1.9**万人，按照幼儿园6%，小学11%，中学5%计算学位，则需新增幼儿园48班，小学53班，中学20班。

本次规划适当超前配置，规划有：
 规划九年一贯制学校1处，占地2.4公顷，其中小学12班，初中24班，位于规划区北部，横村路南侧；
 规划小学1处，占地2.2公顷，42班，位于规划区西南部；
 幼儿园四处，总计48班，占地1.3公顷，结合居住用地布置；

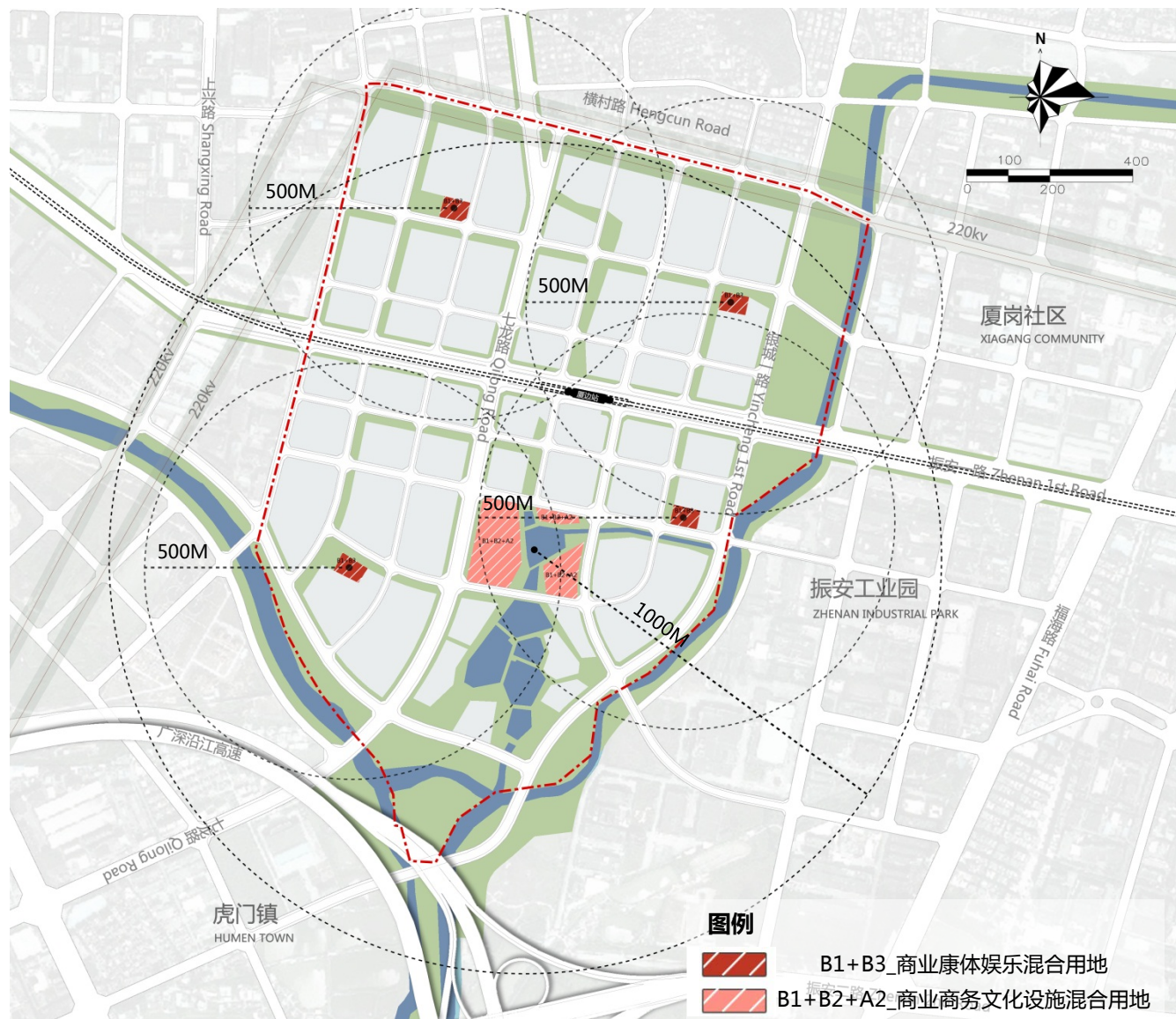
总计学位数：幼儿园48班，小学54班，初中24班。



2.8 | 公共服务设施

邻里中心

包括片区级邻里中心和组团级邻里中心两个层次，鼓励主要功能集中布局于片区级邻里中心，片区级邻里中心用地规模约2公顷，组团级邻里中心设置使用频率高的日常服务功能，每个占地规模约0.3公顷



2.9 绿地系统

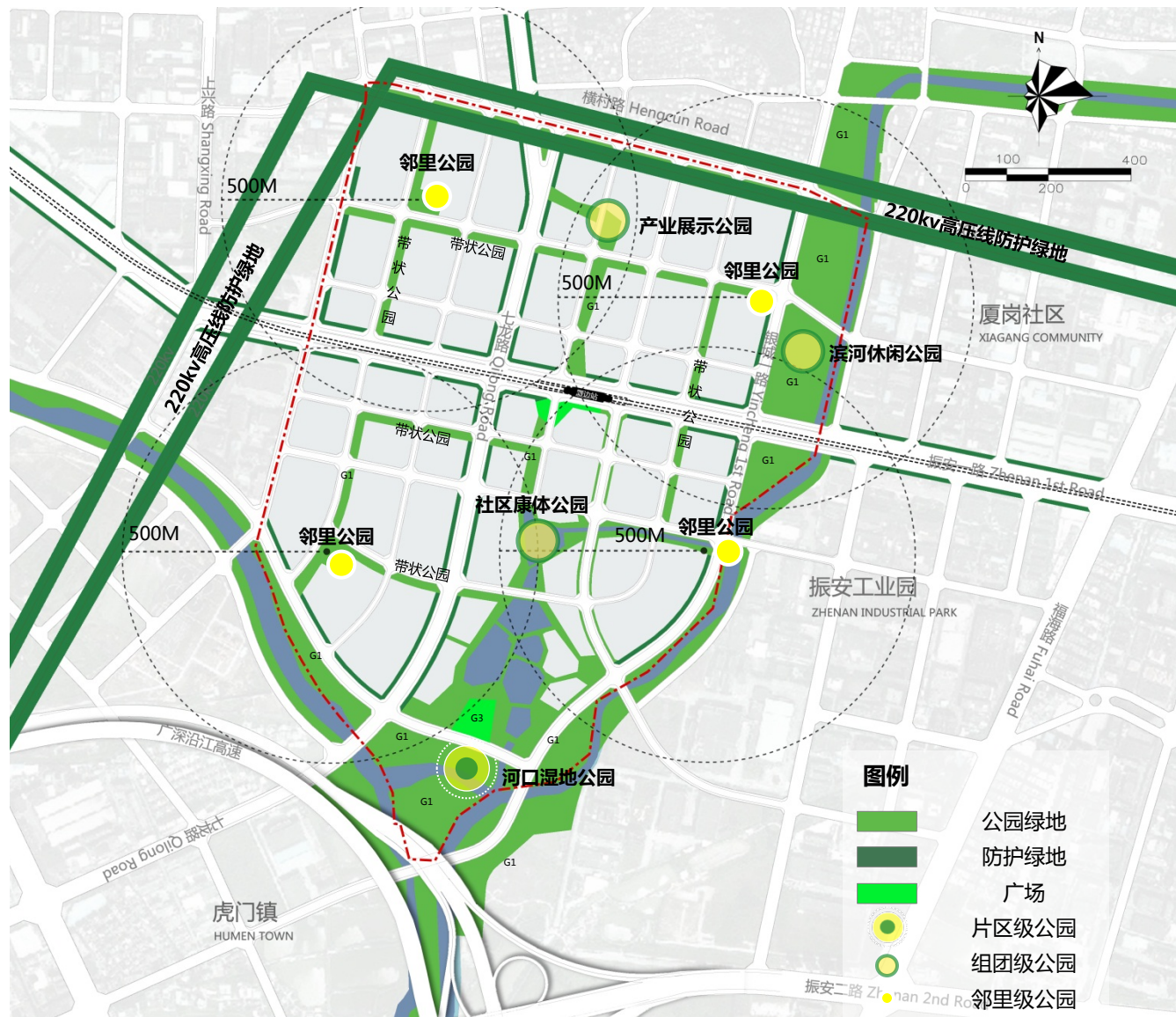
绿地系统

公共绿地分为片区-组团-邻里三级，片区级公共绿地为河口湿地公园一处。组团级公共绿地主要有三处，一处为振安路以北产业组团的产业展示公园；一处为振安路以南居住组团的社区康体公园；一处为沿河的滨河休闲公园。邻里级公共绿地则布局在四个邻里中心旁，主要为居住人口提供服务。

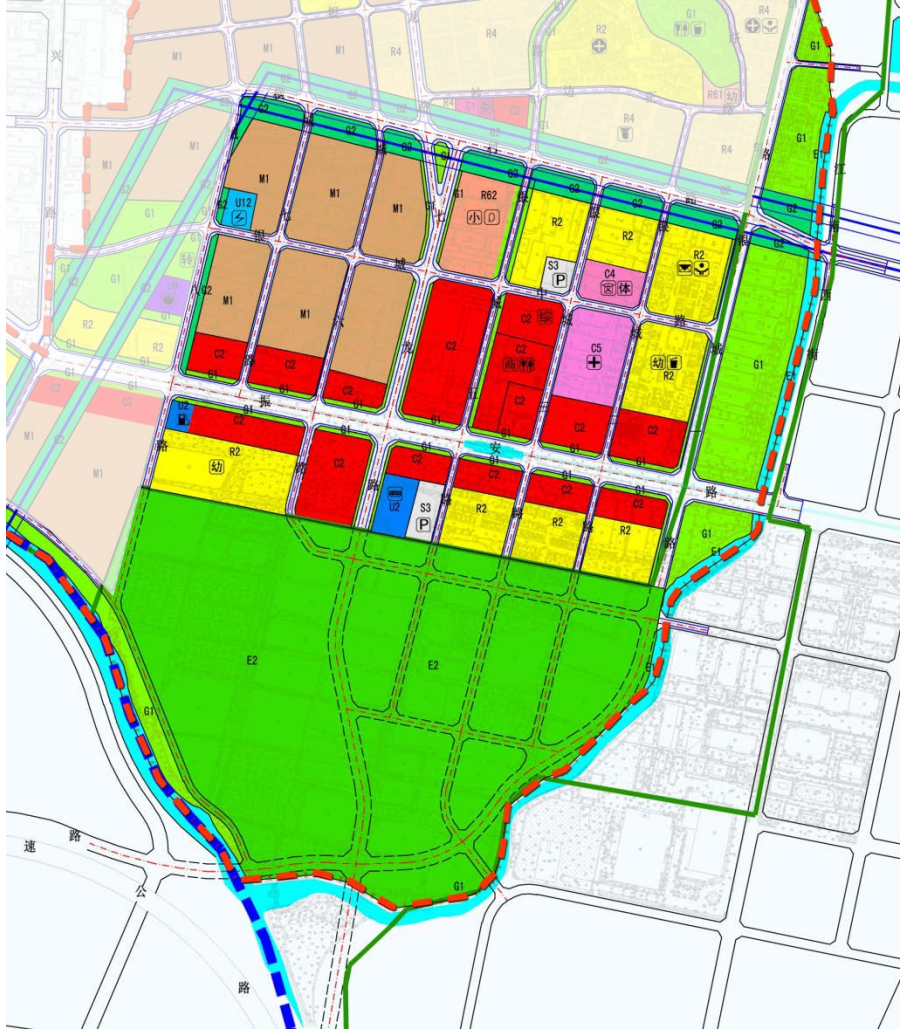
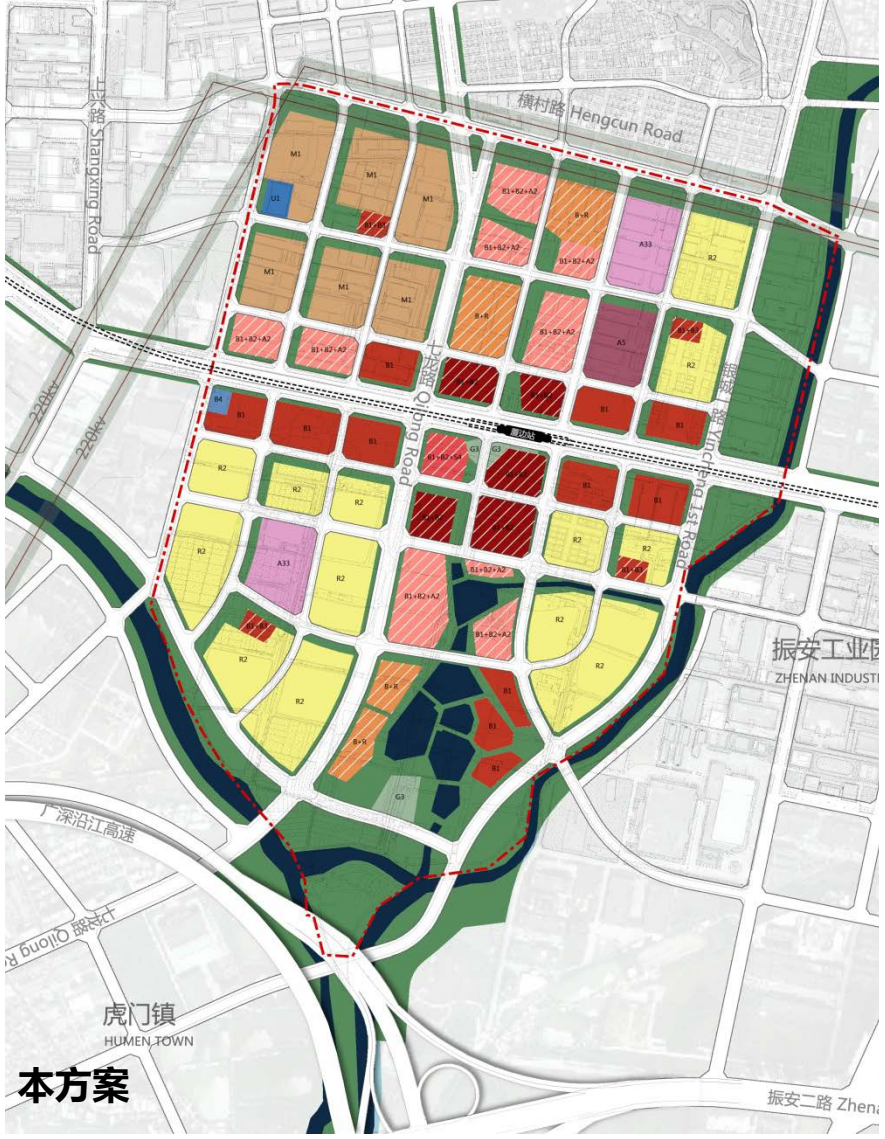
实现“300M见绿，500M见园”

防护绿地主要为穿越场地北面的220KV高压走廊，宽度为40米。

广场绿地主要位于轨道站点站前区域。



2.10 规划对比



已编未批控规方案

PART 03

2015
DONG
GUAN
TOD

核心区设计

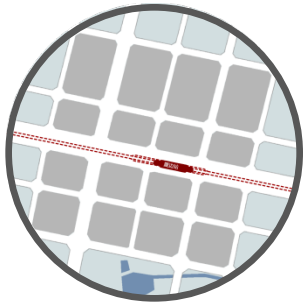
用地布局
建筑功能
路网体系
公共空间
步行组织
空间设计

3.0 核心区设计原则

五项基本原则



功能混合
MIX-USE



密路网小街区
SMALL BLOCKS



公共空间可达
OPENSACE ACCESSIBILITY



步行连续
WALKABLE



换乘公交便捷
PUBLIC TRAFFIC TRANSFER

3.1 | 用地布局

核心区用地

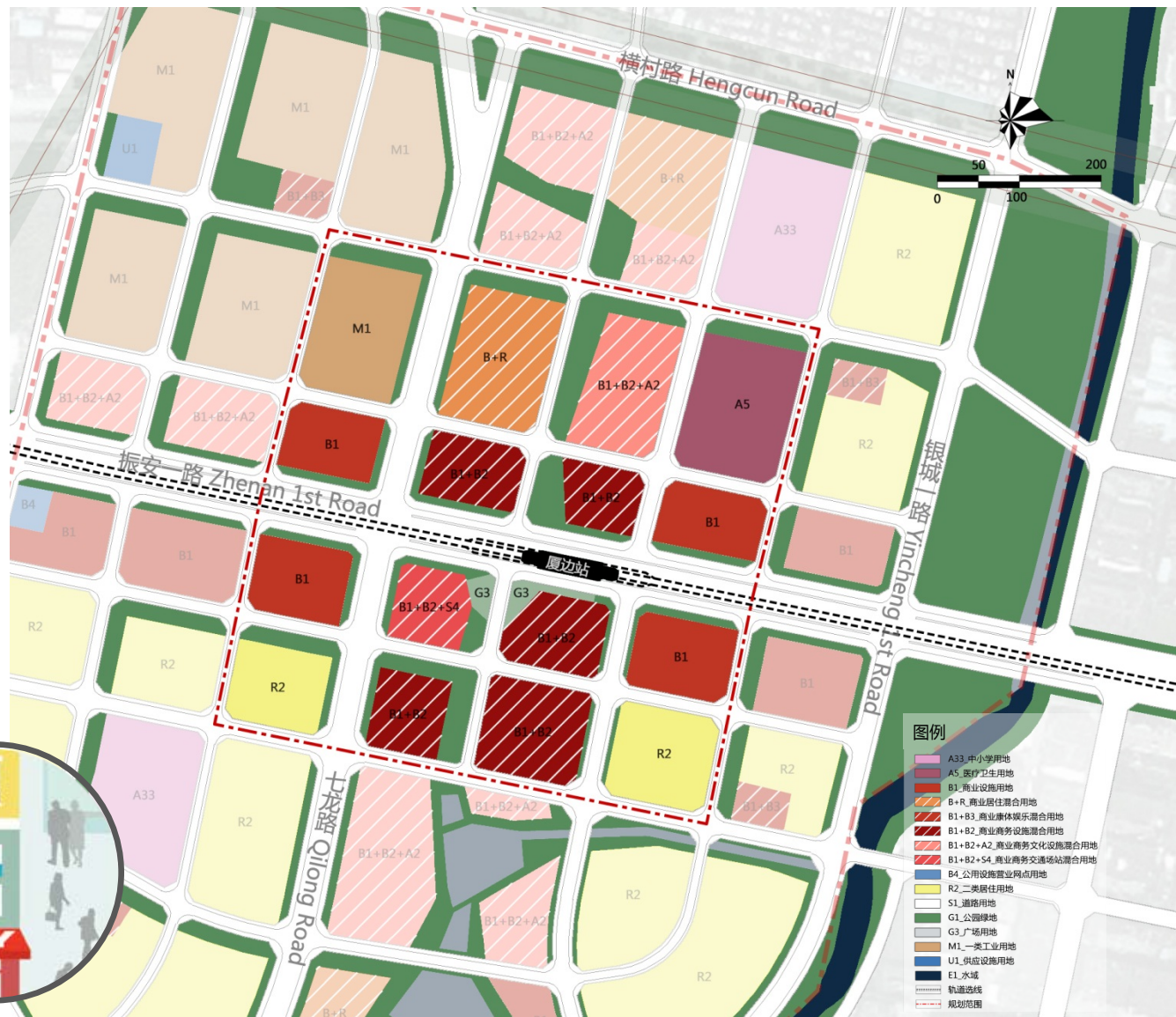
核心区用地注重功能混合

总用地面积：37.49公顷，均为
城市建设用地

其中混合用地9.38公顷，约占
总用地的**25.04%**

道路用地12.61公顷，占总用地
的**33.63%**

绿地与广场用地4.89公顷，占
总用地的13.04%



功能混合
MIX-USE



3.2 | 建筑功能

建筑功能

核心区内强调建筑功能的混合，包括八种主要功能。

总建筑面积约75万平方米

其中：

办公建筑24.81万平米

公寓建筑13.37万平米

商业建筑11.84万平米

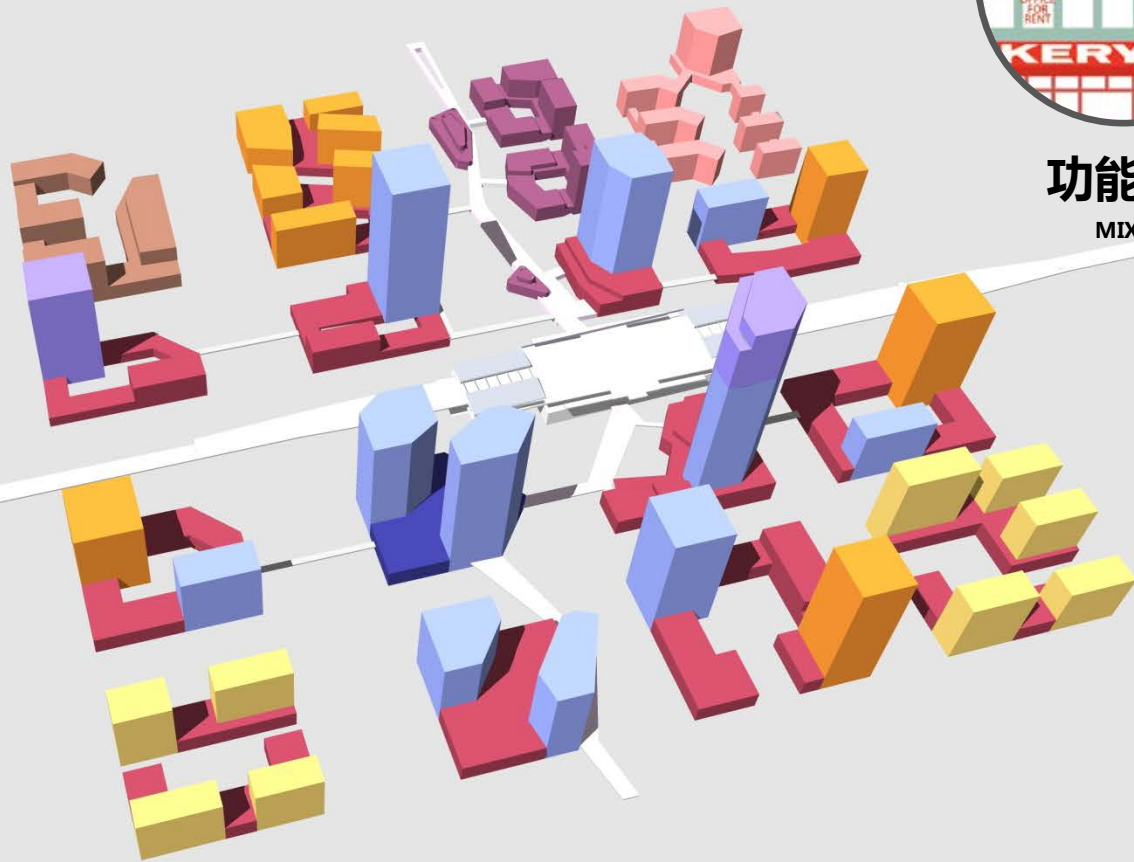
居住建筑7.63万平米

文化创意5.16万平米



功能混合

MIX-USE



商业



商务
办公



公寓



公交
场站



文化
创意



酒店



居住



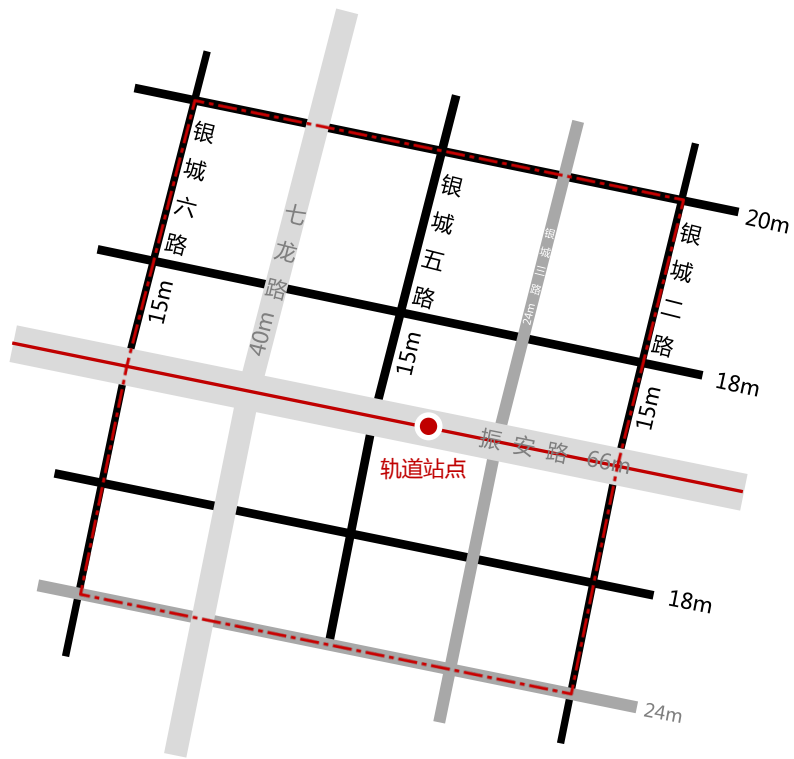
医院

3.3 | 路网体系

路网体系

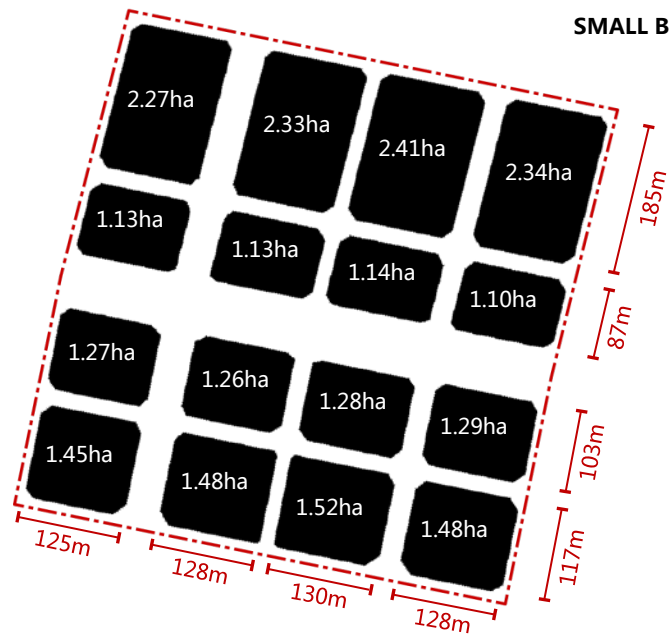


密路网小街区
SMALL BLOCKS



密支路网

(延续现状肌理120-150m的路网间距)



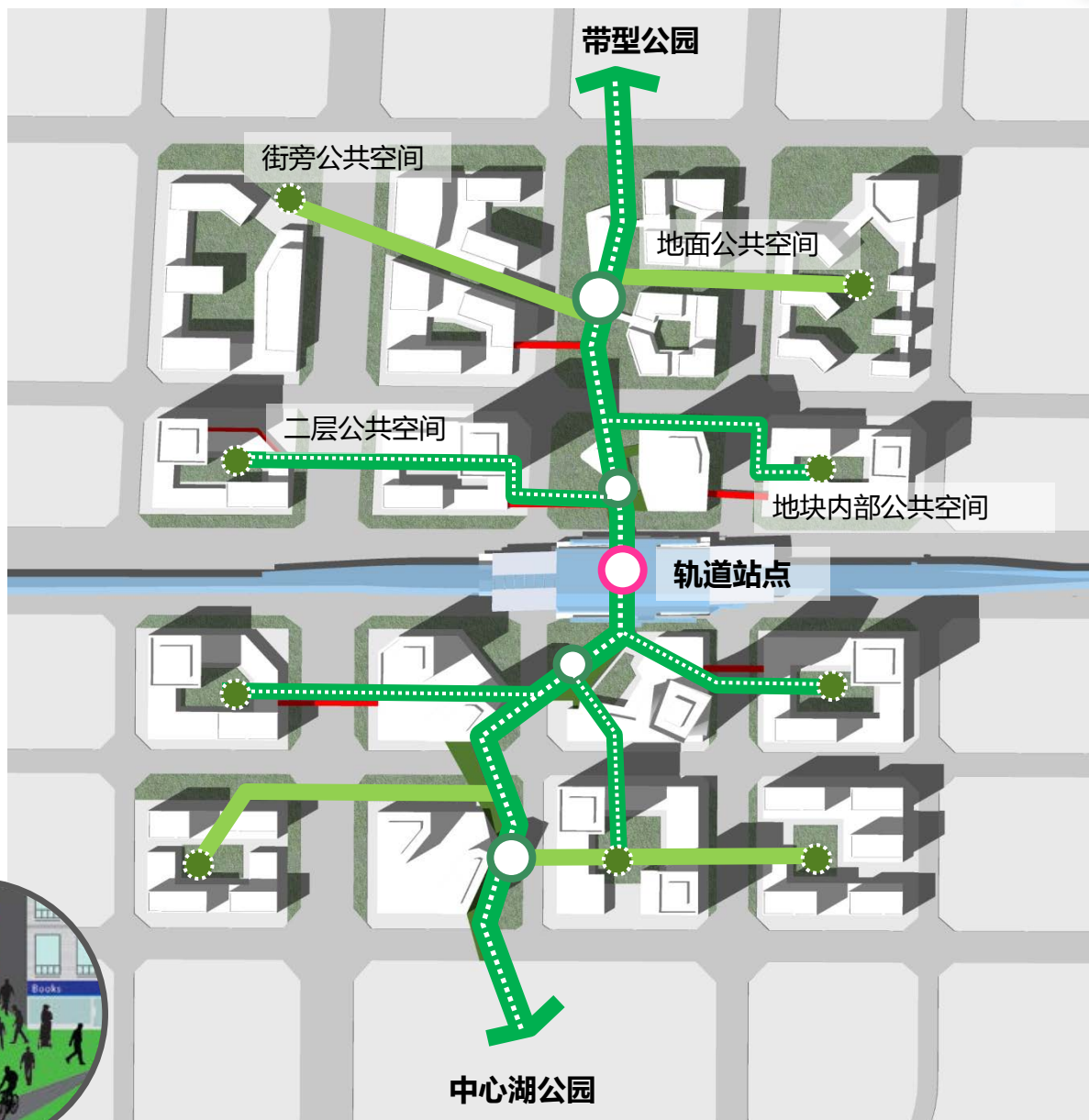
小地块精细开发

(1-2.5公顷的地块规模)

3.3 | 公共空间

公共空间

通过立体化的开放空间，形成由核心区各
地块内部向均能连接到轨道站点的公共空
间网络。



公共空间可达

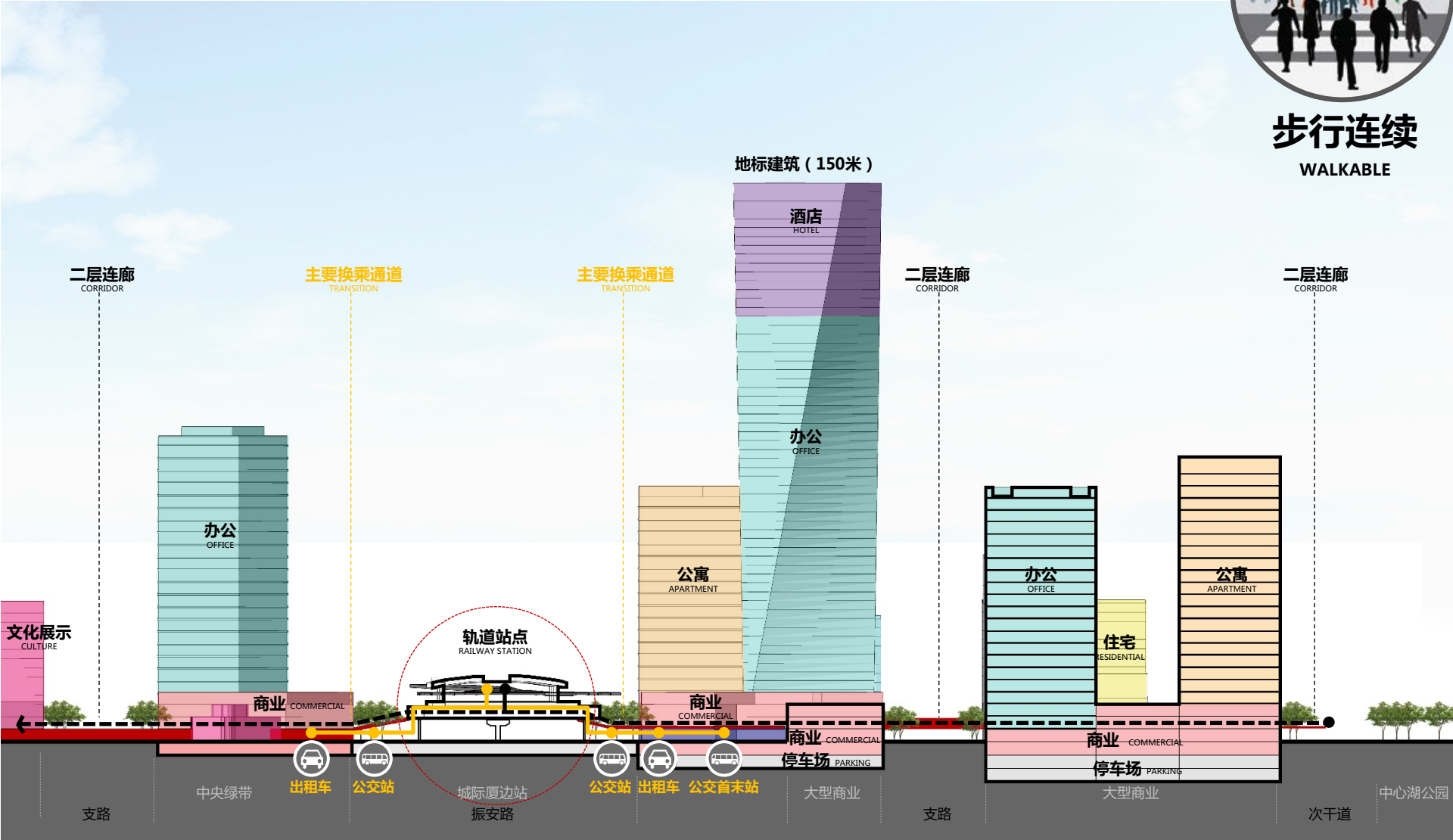
OPENSOURCE ACCESSIBILITY



步行连续 WALKABLE

3.4 | 步行组织

步行流线剖面



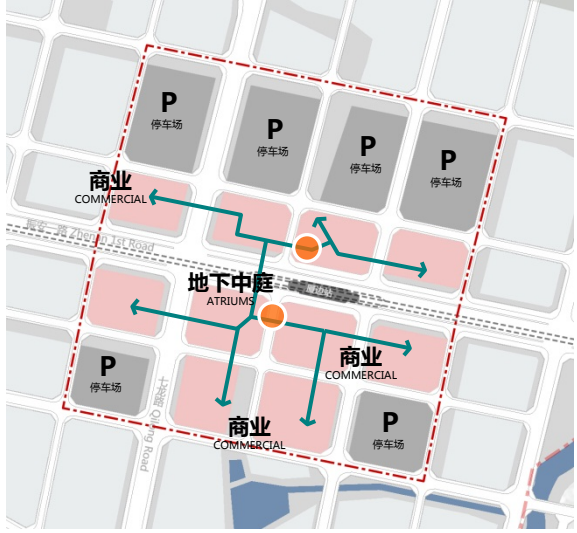


步行连续 WALKABLE

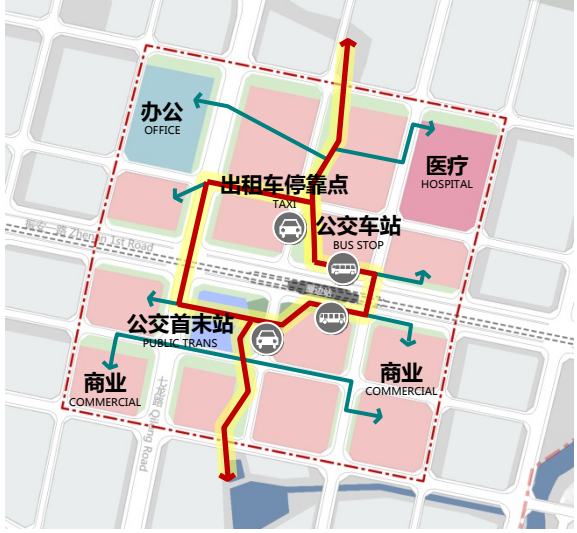
3.4 | 步行组织

分层步行组织

地下一层



地面层



二层



3.5 | 空间设计



3.5 | 空间设计

由北向南半鸟瞰



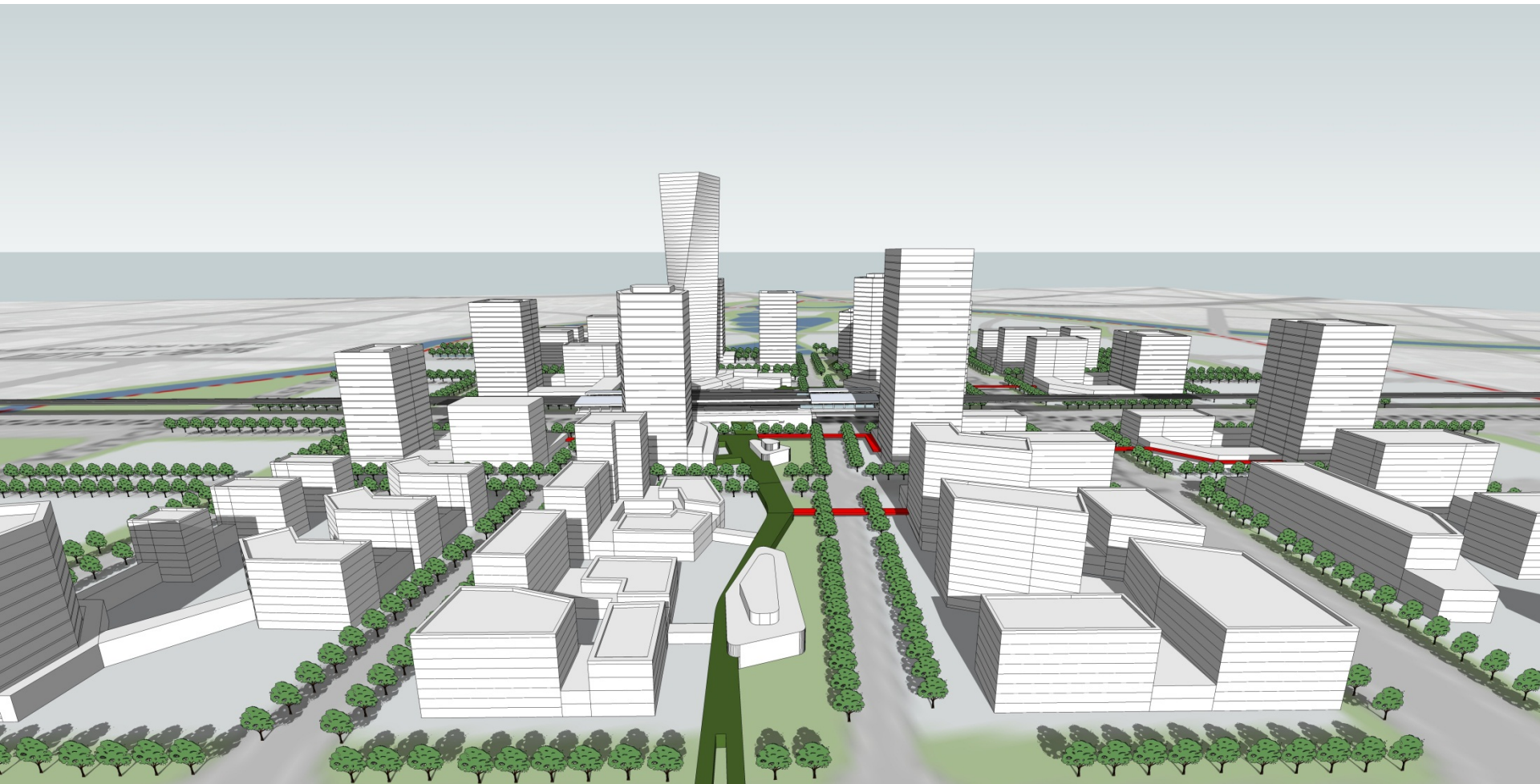
3.5 | 空间设计

由南向北半鸟瞰



3.5 | 空间设计

中央绿带看枢纽体



下阶段工作

- 1、与业主单位沟通划定省市合作范围**
- 2、与业主单位沟通划定启动区范围**
- 3、根据省市合作范围与土规协调，形成土规调整建议**