

# 紧凑化街区理念在超大城市中心城区城市设计中的运用分析

## ——以广州市花地湾片区为例

文 / 谢雨婕 广州市城市规划勘测设计研究院有限公司

**摘要：**当前我国已完成城镇化快速发展期，转入强调以人为本的新型城镇化高质量发展期。在过去城市快速发展和持续扩张建设模式下，粗放的发展模式不仅导致土地开发利用效率不高、资源分配不均，空间环境逐渐趋于孤立化，并且软环境塑造的缺位也影响生活品质，缺乏人文关怀。本文以紧凑化街区设计原则在广州市花地湾片区城市设计项目中的应用为案例，为超大城市中心城区的创新城市设计和规划提供策略建议和参考，构建功能复合、集约高效的高质量人文街区。

**关键词：**城市设计；紧凑化街区；TOD模式

【DOI】10.12254/j.issn.2096-6539.2025.20.047

### 引言

改革开放后，伴随着经济快速增长和政策逐步放宽，农村人口大量涌入城市，实现了我国人口快速城镇化。然而人口的迅速膨胀与城市用地的无序扩张，使得城市建设在快速城镇化过程中形成了以土地增量开发的路径依赖并且往往以机动车交通作为城市空间组织的底层逻辑，使得土地利用率不足，公共设施布局较为分散，且社区环境要素单一化，从而加剧城市空间的“物理性隔离”和居民“社会关系疏离”等现象。需要注意的是，2024年末我国城镇化率为67%，与美国（77.7%）、英国（89.6%）、德国（87.9%）等发达国家仍存在较大差距。在《深入实施以人为本的新型城镇化战略五年行动计划》中已明确，城镇化是推动区域协调发展的有力支撑，是扩大内需和促进产业升级的重要抓手，是现代化的必由之路，这也意味着城市建设必须转向以人为本、集约高效的高质量发展新篇章。对此，在广州等超大城市面临土地资源短缺、资源配给不均衡等问题和空间环境品质提升等需求背景下，应在城市空间设计阶段，引入紧凑化街区理念，创建高效循环、紧凑开发的高质量城市空间环境，为推动城市高质量发展、打造高品质空间提供创新探索。

### 一、紧凑化街区设计理念

紧凑化街区理念，属于一种推动城市可持续发展的措施，有助于打造高效利用土地、街区功能混合、以公共与步行交通为主的城市格局，实现交通与土地深度融合。《城市环境绿皮书》首次提出回归紧凑城市形态的理念，之后逐渐被用于形容结构紧凑、功能复合、尺度近人、生活便利、场景丰富的城市形态。近年来随着研究工作的不断深入，进一步丰富紧凑化街区理念的内涵，呈现出结构紧凑化、功能复合化、服务高效化的特征。

#### （一）结构紧凑化

紧凑化街区理念下，一方面应充分保障街区结构的

紧凑化，混合利用土地，降低交通流量，并能借助现代化的信息技术与轨道交通网络，进一步分散活动空间，具有共享化、开放化、安全化的特点，为人们提供漫步、自行车等慢行活动空间；另一方面街区肌理紧凑化，街区尺度空间体验直接影响着人们对肌理形态的判断，如采用小尺度街区可增加空间多样性，通过增加临街建筑的多样性、丰富空间结构与景观样式，带给人紧凑的肌理体验。

#### （二）功能复合化

城市街区紧凑化设计期间，以创建宜居场所为目标，综合服务、文化、娱乐、医疗、教育、活动、交通等元素，为居民提供多样化的选择，丰富生活体验。对此，街区功能紧凑化设计时，需采取有效方式密集化组合街区功能，不仅能提高活动的便利性，还可降低对机动车的依赖性<sup>[1]</sup>。

#### （三）服务高效化

紧凑化街区具有服务高效化的特征，可推动公共服务、交通高效运转。街区设计开发过程中，针对空间实行精密化设计、高密度开发，增设枢纽节点，叠加空间垂直功能，混合空间水平功能，优化服务半径，提升步行体验，并通过打造高密度街区，精细规划交通线路、管控线路长度，便于公共交通高效运营，提高基础设施利用率。

### 二、花地湾片区概况

#### （一）花地湾片区概况

花地湾片区地处广州西部，是广佛融合先导区与白鹅潭商务区的核心功能组团之一，周边有白鹅潭核心区、聚龙湾片区等多个重点项目及功能片区。广州地铁1号线作为广州首条开通运营的线路，自80年代起花地湾片区的规划设计就已引入TOD开发、立体复合开发等理念，承载广州城市建设的热切愿景。

## （二）问题与挑战

### 1. 城市基础设施承载力面临压力

花地湾及周边片区建成年代相对较早，城市交通和公共基础设施的数量有所欠缺、整体服务质量不高。花地大道、花蕾路等城市干道交通功能混杂，现状道路运行较为拥堵。并且周边还有白鹅潭核心区、聚龙湾等重点项目陆续上马，受片区发展要求、资金平衡等多种因素限制，在交通和市政承载力、人口规模等大幅度增加背景下，将进一步加重荔湾南片道路交通和公共基础设施的运转压力。

### 2. 高容高密的建设方式对城市空间品质提出挑战

紧凑化街区建设以高容高密方式为主，在有限空间范围内提高建筑密度、街区数量，虽然提高城市空间利用率，但可能导致城市空间品质受到影响，降低人们的体验感、舒适感。主要表现为公共空间与设施供需平衡、交通拥堵与出行环境恶化、加剧生态环境压力等，这就需平衡高容高密建设与城市空间品质。

### 3. 规划底线管控要求提高

既有政策体系背景下，规划底线管控要求大幅提升，特别是生态廊道、蓝绿空间、公建配套等方面，使得用于经营性开发的土地资源大幅降低，显著提高对公共环境、居民生活环境的要求，增加中心城区再开发难度。这就需平衡生态环境与项目开发之间的关系，在遵守政策体系要求的基础上，立体化、复合化利用土地资源。

### 4. 中心区再开发过程中对历史文化遗产的要求

考虑到花地湾原属于广州本地的文化符号之一，建设地点周边存在丰富的文化资源，要求开发时需深度挖掘并传承历史文化，在建筑、景观、基础设施等部分融入历史文化元素，提高对保留历史文脉、传递文化内涵的重视程度<sup>[2]</sup>。

## 三、紧凑化街区理念在花地湾片区城市设计中的运用

### （一）十字延伸的城市结构，缝合片区功能板块

基于紧凑化理念的城市设计不仅关注规划片区内的紧凑化和精细化，也同样立足于更大的区域视角，通过规划区内部空间和功能的合理布局起到缝合周边各个组团的作用，从而实现整个区域在空间和功能封面的缝合与协同，促进功能共享，避免类似服务设施重复设置，提高城市功能使用效率，带动区域的紧凑化发展。

项目探索缝合整个荔湾南片区的各个核心功能组团，形成向北联系白鹅潭核心区、向南联通西塍枢纽、向东协同聚龙组团、向西引领茶滘村更新提升的“十字形”空间骨架，结束荔湾南片区各个发展组团各自为战难以形成合力的发展现状。在功能协同的方面，花地湾片区以大型零售商业、生活服务等为发展重点，与北部白鹅潭的金融总部集群、东部聚龙片区的科研办公、南部西塍枢纽的 TOD 超级综合体形成区分和互补，使得整个区

域在空间和功能上都得到了协同融合。空间和功能层面的缝合提升了相关城市功能的使用效率，避免类似功能的重复布置，使城市的运转更加高效、空间更加集聚。

### （二）构建高浓度的基础设施网络，筑底生态和公共利益底盘

交通体系是城市运转的脉络，在花地湾片区，主要通过构建立体交通体系的方式促进交通紧凑化、高效化。在慢行网络的搭建上，充分利用多首层的建筑空间特点，通过廊桥连接等方式形成无缝连接的双层城市慢行系统；其中地面慢行线路注重与蓝绿空间和公共服务、商业购物设施的联系互通，为购物人群和游客提供便捷体验；空中慢行系统则主要针对通勤人群，结合裙房屋顶花园、空中连廊等形成流畅无干扰的快速通行体系，实现工作生活的快速转换。此外，立体化交通体系的构建也离不开立体化的 TOD 体系搭建，围绕地铁站点在相邻的建筑内部设置数个快速垂直交通通道，实现人群的快速分流并减少交通设施的用地面积，以多样化的替代路径减少对地面交通的压力，改善地下地面的出行体验。

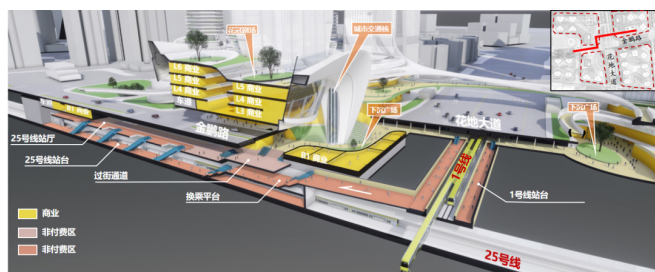


图 1：TOD 地块立体交通体系分析

来源：吕元祥建筑师事务所 RLP Asia

车行交通方面，通过跨地块整体统筹多层地下停车，形成片区整体的地下联合车库，从而提高地下车库使用效率并减少车库出入口，使得车行交通系统也形成多层联通体系，通过地下层级的互联互通减少对地面道路的依赖，从而促进了区域交通体系的紧凑化。

在蓝绿空间的构建层面，首先立足于整个荔湾南片区的尺度，规划深度挖掘花地湾延续千年的花乡传统，盘活荔湾南片的历史文化、蓝绿资源本底，延续缝合周边打造“十字”空间体系的整体思路，串联周边形成以花地湾为交汇点的金鹏活力绿廊和鹅潭城市绿带，构建区域一体化的蓝绿空间体系和荔湾南片文化及公共空间的交汇区。聚焦花地湾片区内部，结合紧凑街区的空间特点，因地制宜的优化绿地空间格局，从“量”到“质”进行转变，将传统规划下的绿地集中布局模式转变为连续带状绿地+多个主题公园的复合化公共空间体系，在以“紧凑”为大背景下的街区环境中提供兼具功能复合性、空间多样性、便捷可达性特点的绿地体系。此外，为充分释放花地湾在地文化魅力，项目提取花乡文化、

岭南文化等在地文化资源要素，融合生态和文化本底特征，围绕花麓、花轴、花埭、花街、花苑五大花乡景观主题，强化片区的可识别度和社区认同感。此外，为了使花地湾片区内的绿地体系同时满足均好性和多元化的要求，规划采用“大集中小分散”的布局形式，通过集中绿地组织形成满足集中活动、休闲娱乐的集中绿地空间和散布式的口袋绿地公园，满足居民日常使用，以此在绿地空间相对紧凑的条件下满足各方面的使用需求。

在公共服务设施布局方面，落实社区15分钟生活圈要求，结合紧凑街区实际特点，构建兼顾服务半径和集聚性的公共服务设施体系。区域级设施方面，主要报章交通高效组织，在集聚的同事保证可达性；街道级设施层面，突出功能动线匹配，强调功能的复合化布置；居委级设施层面，强调服务的均好性和便捷性，尽量贴近服务主体。此外，在具体建筑设计中强调打造多功能、复合性服务空间，形成具备空间继承高浓度、高活力的新型智慧社区模块，相似场景的服务功能可以整合布局，提高设施的空间利用率，并且注重社区模块与商业、住区之间的便捷联通，促成整个社区服务体系的紧凑化。

### （三）高强度开发的功能混合，塑造活力无界的空间场景

为进一步提高整个街区的紧凑性，将作为区域流量中心的TOD区域与区域活力中心的商办组团相结合，将商业商务开发量向该区域倾斜，形成紧凑集约的竖向的活力核。项目不局限于传统TOD开发模式仅针对轨道站点地块进行高强度开发，而是结合未来社区生活动线的预测和开放空间体系的构架，将城市高活力组团由TOD地块进一步向临江、临河以及社区生活组团延伸，打造一条集休闲购物、游憩、公共服务、商业办公、社区等复合功能于一体的活力共享街。在分区开发上也注重首先对TOD活力核心的首开建设，以此为干向周边逐步蔓延生长，促进整个区域的紧凑化生长。

空间组织上采用“功能+开放空间”双线条思维。功能上将大型商业、办公、酒店等高能级、区域级功能向轨道站点集中，游憩、公共服务、社区配套等向生活组团延展，在实现功能高度紧凑和复合的同时减少不同客群流线之间的干扰和混杂；并且通过贯穿该区域的开放空间平台体系串联各个功能板块，在立体层面上扩大街区空间的公共性和可达性，形成可停留、可交流的空间场景，打造对TOD人流的快速承接疏散、辐射整个花地湾片区的活力极。

### 四、紧凑化街区理念设计传导实施的建议

在城市紧凑化街区设计理念过程中，因受到城市发展诉求、基础设施承载力等多维度因素的影响，使得从城市设计到法定规划存在传导和实施的难点，结合花地

湾项目经验，从技术、管理等角度提出三条创新做法建议，提高紧凑化街区理念在实施过程中的可落地性。

（1）结合城市设计形成片区空间规划骨架，锚固城市公共利益底盘。紧凑化街区在城市设计阶段既已从交通路网、蓝绿空间、城市空间和形象塑造等方面对项目进行了总体策略研究和分析，通过提取和浓缩城市设计中提出的相关设计策略，形成片区空间规划骨架，锚定交通、公服市政、蓝绿空间等城市公共利益底盘，作为后续编制法定规划和建设实施的基础，保障城市空间骨架不变形、不走样，避免缺乏整体规划统筹和把控导致规划管控失灵。

（2）强化建设过程管控，设施先行确保民生需求。紧凑化街区因其功能的复合化、使用的集聚化、空间的紧凑化，因而对基础设施特别是交通和公共服务设施提出了更高的要求。因此在建设实施过程中，需合理把控分期建设节奏，采用管理台账等方式，确保教育等重点民生基础设施可覆盖当期使用需求，保障道路交通系统、公共服务和市政设施先行建设不掉队，严守城市基础设施底线。

### 结语

总而言之，纵观近年来城市化建设脚步的逐渐加快，不仅对土地资源集约利用提出全新的要求，还愈加关注社群、文化、服务以及思想之间的交流。基于此，花地湾片区城市设计项目在推进过程中，以打造步行友好、紧凑高效、多元混合的城市街区为目标，引入紧凑化街区设计理念，遵循可持续性、功能混合、公共交通优先、传承文脉的基本原则，对街区结构、肌理、功能以及TOD实行紧凑化设计，大幅提高城市空间利用效率，营建兼具国际视野与在地特色的高品质城市空间，重塑千年花乡风采荣光。

### 参考文献

- [1] 司一凡. 以实现低碳城市理念为出发点的城市空间紧凑化概念[J]. 美化生活, 2024(16): 0012-0014.
- [2] 戴松苗. 我国城市更新的土地用途兼容复合利用思考——城乡一体化战略下的紧凑型城市设计[J]. 上海土地, 2024(5): 41-45.
- [3] 陈楼锋. 一线城市紧凑型高层住宅户型适应性设计[J]. 中国科技期刊数据库 工业A, 2025(2): 137-140.
- [4] 郭宏伟. 紧凑空间城市人行连廊设计[J]. 城市道桥与防洪, 2024(1): 134-137.
- [5] 汪莲, 王佳, 李晨. 密度视角下紧凑型城区空间设计优化路径——以深圳为例[J]. 国际城市规划, 2025(03): 9-15.

作者简介：谢雨婕（1990年8月-），女，汉族，湖南省邵阳市，硕士研究生，工程师、注册城乡规划师，研究方向：详细规划、城市更新。