

城市街道设计导则的编制探索*

——以《上海市街道设计导则》为例

Exploration on the Preparation of Street Design Guidelines: A Case Study on Shanghai Street Design Guidelines

葛 岩 唐 雯

文章编号1673-8985 (2017) 01-0009-08 中图分类号TU981 文献标识码A

摘 要 街道是城市中最重要公共空间,也是城市最基本的公共产品。街道的规划、设计、建设和管理是一项综合性极强的复杂工作。编制街道设计导则,对于推动人性化街道建设、街道回归公共空间属性具有重要意义。《上海市街道设计导则》,从上海城市的发展需求出发,结合地域特点进行了积极探索。导则借鉴国际相关实践经验,明确了导则定位、引导要素和引导方式,并在导则内容、工作组织等方面体现出创新价值,为未来其他城市街道设计导则的编制提供了可借鉴的经验。

Abstract Street is the most important public space in a city, and it is also the most basic public product. The work of street planning, designing, constructing and managing is complex and comprehensive. The preparation of street design guidelines is of great significance to promote the construction of humanized street and to make street return to public space. Shanghai Street Design Guidelines, learning from the relevant international experience, clears its positioning, guiding elements and guiding mode, and embodies the innovation value in the content and organization of the work. It provides a reference for the future preparation of other street design guidelines.

关 键 词 街道 | 设计导则 | 转型发展 | 以人为本 | 慢行 | 公众参与

Keywords Street | Design guidelines | Transformation | Human-oriented | Non-motorized traffic | Public participation

作者简介

葛 岩

上海市城市规划设计研究院
规划四所总工程师,高级工程师
同济大学建筑与城市规划学院
博士研究生

唐 雯

上海市城市规划设计研究院
工程师,硕士

街道指在城市范围内,全路或大部分地段两侧建有各式建筑物,设有人行道和各种市政公用设施的道路。街道是城市最基本的公共产品,是城市居民关系最为密切的公共活动场所,也是城市历史、文化的重要空间载体^[1]。

街道展示着城市的形象,人们通过街道来认识城市。更加安全、舒适、活动丰富的街道会大大鼓励市民选择步行、骑行或公共交通出行。街道本身也提供了城市生活的场所,将便利店、菜场、理发店等基本生活服务设施与广场、社区公园串联起来。街道绿化提供了动植物的生存空间和迁徙廊道,对降低噪声、净化空气及减少城市热岛效应也有着重要作用。街道还是经济发展的重要资源,通过增强社区吸引力、带动土地商业价值提升等推动经济繁荣^[2] (图1)。

街道的规划、设计、建设与管理是一项综合

性极强的复杂工作。一条优秀街道的塑造,需要城市规划、交通设计、道路工程设计、沿街建筑设计及相关空间与设施的使用管理等环节的通力合作。编制街道设计导则对统筹其中各个要素与环节具有重要意义。

1 街道设计导则的源起、发展与相关实践

1.1 理论研究基础

理论方面对街道的功能和作用的认知不断提升,为街道设计导则的出现和发展奠定了基础。早在20世纪70年代,美国提出完整街道的概念,强调街道设计要考虑各种交通参与者的需求^[3];在此基础上,“多模式交通”理论提出,街道设计要考虑沿线功能需求^[4];“街道城市主义”作为比较新的理论,提出发挥街道的连接作用,提升片区的功能和活力^[5]。

*上海市规划和国土资源管理局下达项目《上海市街道设计导则》(2016年)。



图1 上海充满活力的城市街道
资料来源:金山摄。

1.2 街道设计导则的源起与发展

2004年发布的《伦敦街道设计导则》(London Streetscape Guidance) 是世界上第一本城市街道设计导则。工业革命时期,伦敦作为世界第一大城市,也曾面临环境污染、交通拥堵等一系列高速发展过程中的问题,自20世纪90年代起,英国交通政策转向整合交通与土地利用规划。1994年,由环境部和交通部联合出版的《规划政策指引13:交通》,旨在减少对私人小汽车的依赖,鼓励对环境影响小的替代出行方式。2003年,拥挤收费开始在伦敦市中心实施,并在缓解交通拥堵方面取得了良好效果。2004年,受伦敦规划局委托,扬·盖尔(Jan Gehl)提出将伦敦塑造成一座适宜步行的世界级城市的概念,包括《伦敦街道设计导则》在内的一系列策略由此出台^[6]。

之后,美国、德国、纽约、阿布扎比、新德里等国家和城市陆续发布了的城市街道设计导则或类似导引,这些导引都反映了城市在一定发展阶段的需求,其共同点在于指导街道建设与管理的有序进行,推动人性化街道转型,促使街道回归公共空间属性^[7](图2)。

相比国外既有导则,我国的相关工作还处于起步阶段。在全国层面,2013年底住建部发布了《城市步行和自行车交通系统规划导则》,提出了步行和自行车交通规划设计原则、系统控制指标、各要素技术指引和规划编制大纲。2016年2月,《中共中央国务院关于进一步加强城市规划建设管理工作的若干意见》提出“推动发展开放便捷、尺度适宜、配套完善、邻里和谐生活街区”,树立“窄马路、密路网”的城市



图2 部分国家及城市街道设计导则
资料来源:作者自绘。

道路布局理念,加强自行车道和步行系统建设,倡导绿色出行。街道在城市转型发展中的地位与作用逐渐受到重视。

1.3 国内外街道建设实践

在街道设计导则不断发展的同时,国内外也开展了一系列街道建设实践工作。

自2000年起,纽约交通运输部开展《安全街道设计》,聘请专业交通工程师团队通过改造来提升全市街道的安全性。10年内纽约交通事故发生率锐减30%,交通事故致人死伤率降低29%,纽约成了全美街道最安全的城市(图3)。

哥本哈根由于市中心停车问题,部分城市广场一度成为私家车的临时停车场。为了提升城市风貌和街道安全,市政厅在别处开辟了大型集中停车点,解放了广场宝贵的街道空间资源。另一方面,作为更新实施体系之一,在闹市区推行自行车旅游和自行车骑行的同时开展街道改造提升工作,得到好评。

里约热内卢曾是巴西的首都,是巴西重要的交通枢纽和信息通讯、旅游、文化、金融与保险中心,人口密度极高。市政府街道改造工程伴随着诸如足球世界杯等重大国际活动的开展,见缝插针地在市中心推进街道“去机动化”的慢行质量提升和街道风貌提升工作。

近年来,我国也不乏对道路规划进行的人性化反思。例如,天津滨海新区于家堡金融区在前期规划中将路网间距规划为100 m,交叉口半径基本控制在10 m以内,形成了良好的“窄街密网”格局;其他区域也进行了完整道路横断面规划的初步尝试。

对上海来说,当前路网格局已经形成,中心城道路资源基本稳定,针对这种特点和当前的交通状况,单纯增加道路宽度、增加机动车行驶空间,不但难度较大,也难以显著改善交通状况。因此,上海着手编制相关规划,完善慢行系统,提升街道空间的环境品质,如黄浦区慢行系统规划、徐汇区风貌保护道路规划等。在黄浦区、衡复地区、桃浦科技智慧城也开展了大量街道品质提升的工作,在历史风貌道路整治、新区道路高质量建设方面取得一定成果。

正是在以上相关工作的良好基础上,《上海市街道设计导则》作为全国第一本城市级街道设计导则,通过具有创新价值的探索性工作,为未来其他街道设计导则的编制积累了实践经验。

2 导则编制中的核心问题

2.1 导则定位

街道设计导则的首要任务是明确定位,不



图3 纽约街道改造前后对比 (左:改造前,右:改造后)
资料来源: Making Safer Streets 《纽约安全街道导则》。

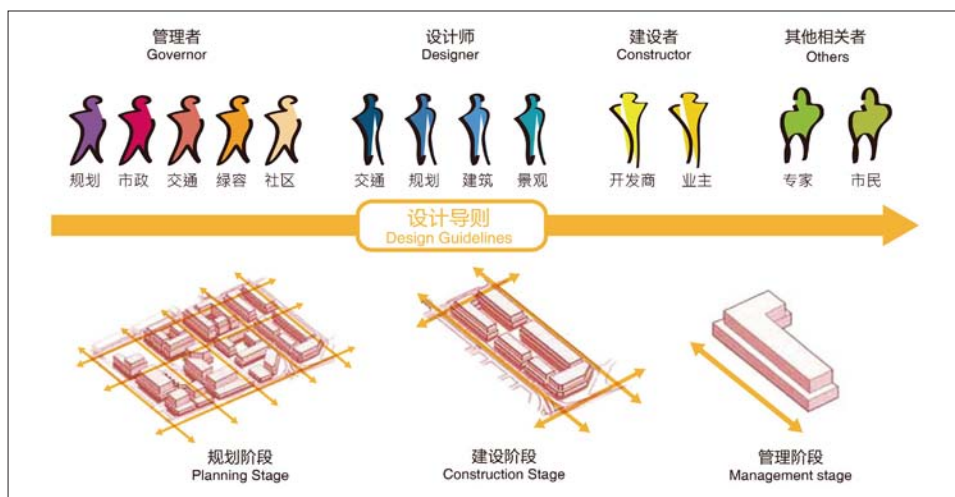


图4 导则的读者对象与应用阶段^①

同导则面向的区域、内容、阶段和深度各有不同。国外既有街道导则根据城市发展需求,在定位上各有侧重点。有面向全国的,也有面向单一城市的;有的导则偏重工程技术层面的要求,如《伦敦街道设计导则》;有的专注步行或自行车等特定方面的设计,如《德国自行车与步行设

计导则》;有的指导既有街道改造,如《美国城市街道设计导则》。其中,《纽约活力城市设计导则》以市民大众和设计师为受众,内容不深但较为全面,重在传播价值导向。

基于当前城市发展阶段,《上海市街道设计导则》既有统一价值观的刚需,也有提出基本

设计要求的必要。该导则旨在明确街道的概念和基本设计要求,形成全社会对街道的理解与共识,统筹协调各类相关要素,促进所有相关者的通力合作,对规划、设计、建设与管理进行指导,推动街道的“人性化”转型(图4)。

2.2 引导要素

引导要素是指导则的空间引导对象。多数街道设计导则比较全面,将道路与两侧界面构成的U型空间及空间内的各项设施都纳入了引导范畴。但也有些导则以部分对象为重心,如《德国自行车与步行设计导则》是以步行空间和骑行设施的引导为主;《纽约街道设计导则》是以路内空间的引导为主;同样是纽约市发布的《创造更安全的街道》,则重点关注主要道路设施的安全性。

《上海市街道设计导则》将引导要素分为交通功能设施、步行与活动空间、附属功能设施和沿街建筑界面4大类(图5-图8,表1)。

2.3 引导方式

引导方式决定了导则的主体内容。在既有街道设计导则中,有两种主要引导方式:一种是提出条线上的设计要求,形成条文,条文可以按照引导要素来归类,也可以按照目标导向来归类;另一种是从方法论的角度,建立街道的方法体系,即如何评价、设计、管理不同类型的街道。

《上海市街道设计导则》综合了两种引导方式。其一,以安全、绿色、活力、智慧为4大导向提出具体设计要求,按照“导向—目标—导引—措施”4个层次展开,导向之下形成若干目标,目标之下提出若干导引,再辅以措施及案例进行说明。其二,明确了街道设计的基本原则,及不同交通参与者的行为特征与需求,针对各类街道的活动特点形成差异化设计建议,提出道路断面、街道平面及交叉口的推荐设计(图9,图10)。

3 《上海市街道设计导则》的创新点

3.1 设计理念层面

(1) 根植上海,体现地域特质

上海是一座历史与现代融合的国际大都

注释 ① 图4-图8,图10-图13资料来源为《上海市街道设计导则》。

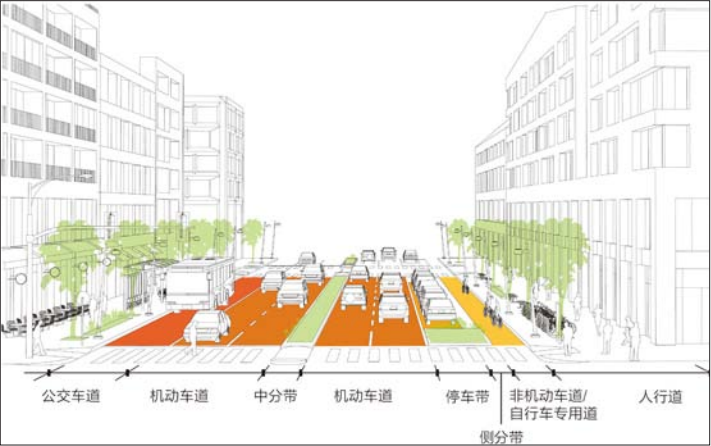


图5 交通功能设施

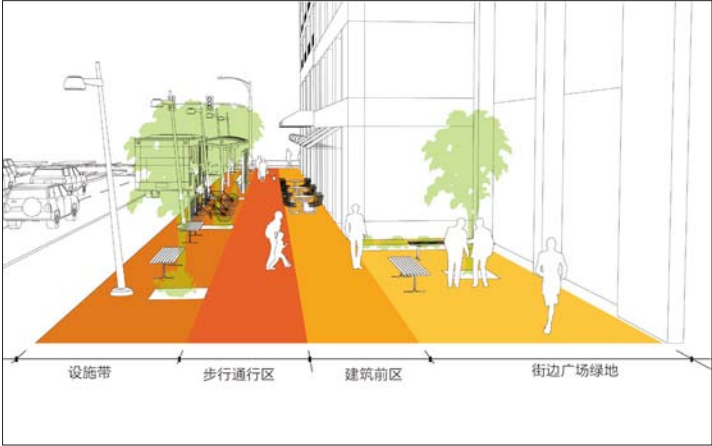


图6 步行与活动空间

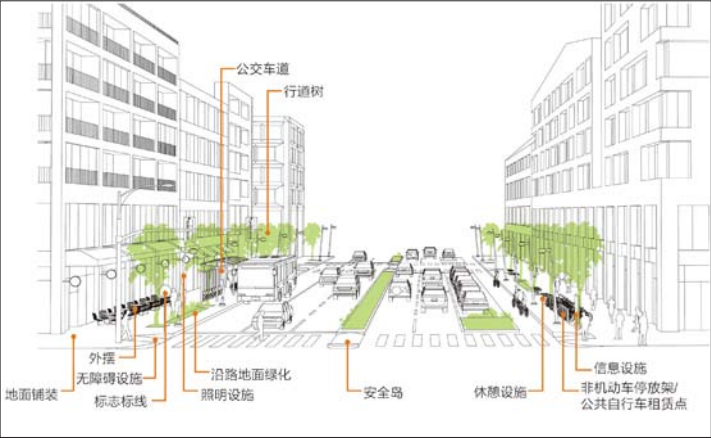


图7 附属功能设施



图8 沿街建筑界面

表1 《上海市街道设计导则》引导要素

类型	内涵	主要要素
交通功能设施	与车辆通行有关的区域	机动车道、非机动车道、自行车专用道、公交车道、分车带
步行与活动空间	与行人活动有关的区域	设施带、步行通行区、退界空间
附属功能设施	街道家具、铺装标识、绿化	安全岛、铺地、划线、非机动车停放架、照明、行道树、座椅等
沿街建筑界面	两侧街墙、建筑附属设施	沿街立面、遮阳棚、雨棚、入口等

资料来源：作者自制。

市,在开埠170多年的发展过程中,上海形成了多样化的城市肌理和与之相对应的街道空间。上海导则作为一本城市导则,建立在对地域的深刻理解之上,反映了城市在特定阶段的发展需求。

首先,《上海市街道设计导则》(以下简称“上海导则”)编制团队进行了大量的实地调研工作,走访上海数百条街道,拍摄上万张照片,评估了当前街道使用现状,从中发掘问题,作为

导则编制的重要基础。其次,结合上百个上海本地案例或照片对上海导则内容进行了说明,论证了具体措施、做法在上海的可实施性和可操作性,也是对既有街道建设经验的总结和推广。最后,针对上海风貌保护道路、历史文化街区和历史文化风貌区,要求依托街道传承城市物质空间环境,延续历史特色与人文氛围(图11)。

(2) 强调以人为本,突出4个转变

上海导则的基本理念是“坚持以人为本,将街道塑造成为安全、绿色、活力、智慧的高品质公共空间,复兴街道生活”。作为上海城市数量最多、最为密集的公共开放空间,上海导则明确提出街道从“以车为本”向“以人为本”转变,将人的需求放在第一位。要达成这种转变,必须实现理念、方法、技术、评价等要素的一系列变革。

在理念上,从“主要重视机动车通行”向“全面关注人的交流和生活方式”转变,不再把机动车的“排堵保畅”作为考量道路建设、管理的唯一目标,而是以实现人和物的积极、顺畅流动为根本目的。在方法上,从“道路红线管控”向“街道空间管控”转变,要求对道路红线内外进行统筹,对管控的范畴和内容进行拓展,设计范围从道路红线内拓展到红线以外的沿街空间。在技术上,从“工程性设计”向“整体空间环境设计”转变,将市政设施、景观环境、沿街



图9 上海导则体例示意图

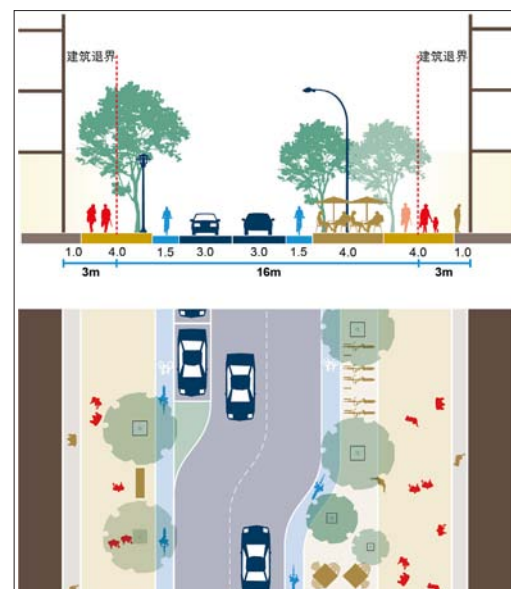


图10 街道断面与平面推荐设计



图11 上海导则中的街道案例

建筑、历史风貌等要素进行有机整合,塑造特色街道。在评价上,从“强调交通效能”向“促进街道与街区融合”发展,街道不仅仅具有交通功能,还需要重视其促进街区活力、提升环境品质等综合功能。

3.2 技术内容层面

(1) 提出既有规范、标准的补充优化建议

目前,涉及道路的工程设计规范大多是从交通、市政的角度出发做出规定,比较强调道路的交通功能及工程属性,对整体景观和空间环境考虑较少,上海导则从以人为本的理念出发提出一些优化建议,形成对相关规范的协调、补充和完善。

当前城市道路分级主要考虑机动车交通特征的差异,按照红线宽度、车道数量、设计车速,

划分为快速路、主干路、次干路、支路,并形成了相应的设计规范和标准。针对特大城市的交通特点,上海导则对现有的道路分级方法进行了优化:以车道数量、空间容量确定道路等级;以具有弹性的管理车速取代设计车速;支路更强调为社区及慢行交通服务。

但道路设计除了考虑车辆和行人的通行外,还应考虑沿街建筑的使用功能和沿街活动。同一条道路在经过不同的功能片区时,也应有不同的设计安排。基于这样的考虑,上海导则提出依据功能与活动对街道进行分类,形成对道路分级的有益补充,从不同维度定位街道。共分为商业街道、生活服务街道、景观休闲街道、交通性街道和综合性街道5大类^[8](表2)。

道路等级与街道类型是分别基于机动车交通和沿街活动的分类方式,两者可以相互交叉。例如景观休闲街道既可以是依托主次干路形成的林荫大道,也可以是环境优美的滨水支路。例如次干路经过商业区的相应路段会成为商业街道,经过居住区又成为生活服务街道。

除完善街道的分级分类体系外,上海导则还包括以下建议:对人行道进行分区设计,划分为设施带、步行通行区和建筑前区。其中步行通行区是供行人通行的有效通行空间,针对不同情况给出其宽度推荐值,如人流量较大的主要

表2 街道分类体系

类型	定义
商业街道	街道沿线以中小规模零售、餐饮等商业为主，具有一定服务能级或业态特色的街道
生活服务街道	街道沿线以服务本地居民的生活服务型商业、中小规模零售、餐饮等商业以及公共服务设施为主的街道
景观休闲街道	滨水、临开放空间、景观及历史风貌特色突出、沿线设置休闲活动设施的街道
交通性街道	以非开放式界面为主，交通性功能较强的街道
综合性街道	街段功能与界面类型混杂程度较高，或兼有两种以上类型特征的街道

资料来源：《上海市街道设计导则》。

表3 步行通行区宽度推荐值

人行道类型	步行通行区宽度建议（m）
临围墙的人行道	≥2
临非积极街墙界面人行道	3
临积极界面或主要公交走廊沿线人行道	4
主要商业街，以及轨交站点出入口周边	5
主要商业街结合轨交出入口位置	6
主、次干路两侧人行道	加宽0.5—1

资料来源：《上海市街道设计导则》。

表4 交叉口转角红线圆曲线半径优化前后节约用地情况

转弯半径（m）	交叉口转角红线圆曲线半径（m）									
	R ₂	R ₁	R ₂	R ₁	R ₂	R ₁	R ₂	R ₁	R ₂	R ₁
	25	20	25	15	20	15	20	10	15	10
面积差（m ² ）	193		343		150		258		107	

资料来源：《上海市街道设计导则》。

商业街及轨交站点出入口周边，建议保证5 m以上的步行通行区宽度。提出较小的路缘石转弯半径建议值，以缩短行人过街距离，引导机动车右转减速，支路车辆转弯速度相对较低、大型车辆相对较少，可以适当缩小缘石转弯半径，以8—10 m为主，极限不低于5 m。从土地集约开发利用的角度，推荐使用较小的道路红线模数及交叉口转角圆曲线半径，当交叉口转角圆曲线半径由25 m减小为15 m，可增加343 m²可建设用地^⑨。补充非机动车停放区、公共自行车租赁点服务半径等（图12，表3，表4）。

(2) 将活力街道塑造与街区发展相结合

街道沿线的交通和活动需求与街区有着密切的联系，街区为街道提供了厚度。上海导则从街道网络、社区生活圈、开放式街区3个层面论述了街道塑造与街区发展的相互关系。

上海导则评估了上海现状路网密度，对机动车网络、慢行网络的合理密度进行了研究，要求增加慢行网络密度，强化路径衔接。社区生活圈方面（图13），希望通过密集的网络、高效的土地混合利用，使居民可以在步行或骑行范围内获取大多数日常生活服务，减小对小汽车出行的依赖。上海导则还鼓励开放式街区建设，采用建筑密度较高的围合式建造方式，建筑沿街坊四周的街道布局，形成有积极功能的连续街道界面，从而承载更高的活动强度，提供更多的就业岗位，促进更多的生活消费。

(3) 提出积极的管理与实施策略

导则不同于强制性的规范、标准，其实施和运用需要政府部门、沿线业主、设计师、企业和公众的共同参与和鼎力协作。上海导则提出一系列实施策略，希望形成良好的制度保障和輿

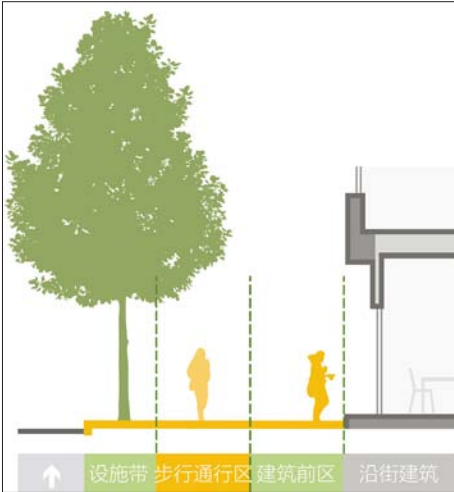


图12 人行道分区设计示意图

论氛围，在实践中不断推动城市街道的转型发展。包括规划引领、开放包容、弹性实施、保障机制、控详规划管控建议和更新地区建议6个部分。

例如，在规划阶段，对地区混合用地、街道断面、基本街道设施、街墙高度、底层用途等街道相关要素进行管控；在建设实施阶段，增加街道空间一体化设计内容，统筹考虑道路项目规划管理和沿线建筑项目规划管理；加强规划、交通、交警、绿化市容等管理部门在规划、工程设计环节的沟通协调，划分街道规划、建设与管理维护的权责；建立街道的弹性管控目标，鼓励临时性改造、分时段使用管理、划定机动车行驶限速区；设立最佳街道奖项，奖励相应部门、基层政府、开发公司以及设计师等。另外，上海导则的实施有赖于技术层面相关标准的完善，同时也有赖于每位驾驶者与行人的文明出行。

3.3 工作方法层面

(1) 建立开放包容的编制平台

上海导则从编制之初就确立了开放包容的工作模式。由中外设计公司的规划、交通、建筑、景观等不同专业人员组成联合编制团队。在上海市规划和国土资源管理局的统一组织下，上海市城市规划设计研究院、扬·盖尔事务所、宇恒可持续交通研究中心等共同参与了导则编制工作。

在导则编制的不同阶段，举办了一系列

“对话街道”沙龙、专家咨询会和意见征询会，围绕“从道路到街道”、“街道设计的理念与实践”、“沿街建筑与街道”等主题，先后邀请了约百位学者专家、一线设计人员、管理部门人员、热心市民共同讨论上海导则，聆听了他们的宝贵意见。

此外，还发挥同济408研究小组、一览众山小团队等社会团体的积极作用，策划街道调研，推进活动执行。

(2) 重视公众参与、公众宣传

街道属于公众，上海导则面向所有与街道相关的管理者、设计师、沿线业主和市民，编制团队重视采纳公众意见，向公众宣传导则理念。

一是上海导则本身行文通俗易懂，采用图文并茂的表达方式，运用了大量形象生动的插图、案例照片对文字内容予以说明。

二是积极开展线上线下活动。线上问卷调查首次尝试了街景问卷的方法，参与调查的人数总计超过1万人次。通过分析统计数据，了解市民关心的现状街道问题，以及对提升街道环境与功能的主要诉求。在澎湃新闻的“问吧”栏目，上海导则编制成员直接与公众互动，回答了大家关心的街道建设问题。通过“全心全意”微信公众号征集上海最美街道，其结果作为上海导则案例来源。在线下，街道与街区调研选择上海4条社区街道及其周边区域作为主要对象，观察微观层面的街道形态与街道活动，研究街道生活的内在驱动力，其成果形成调研报告。

三是联合中国建设报、文汇报、东方早报、澎湃新闻等媒体，进行一系列新闻报道，取得了较高的社会关注度。宣传工作对于导则实际工作的推进起到了极大作用，上海导则公众征询的阅读点击量达到5万人次以上，上海导则正式发布点击量超过10万人次。

(3) 通过案例研究提供有力支撑

与上海导则编制同步开展的还有《上海街道案例集》的编写，旨在推广上海优秀街道设计，为上海导则编制提供有力的支撑，并且更加形象地宣传上海导则。编制团队在区县案例征集的基础上，对28个案例进行了扩充、研究和汇编。这些案例既包括已建成的优秀街道，也包括

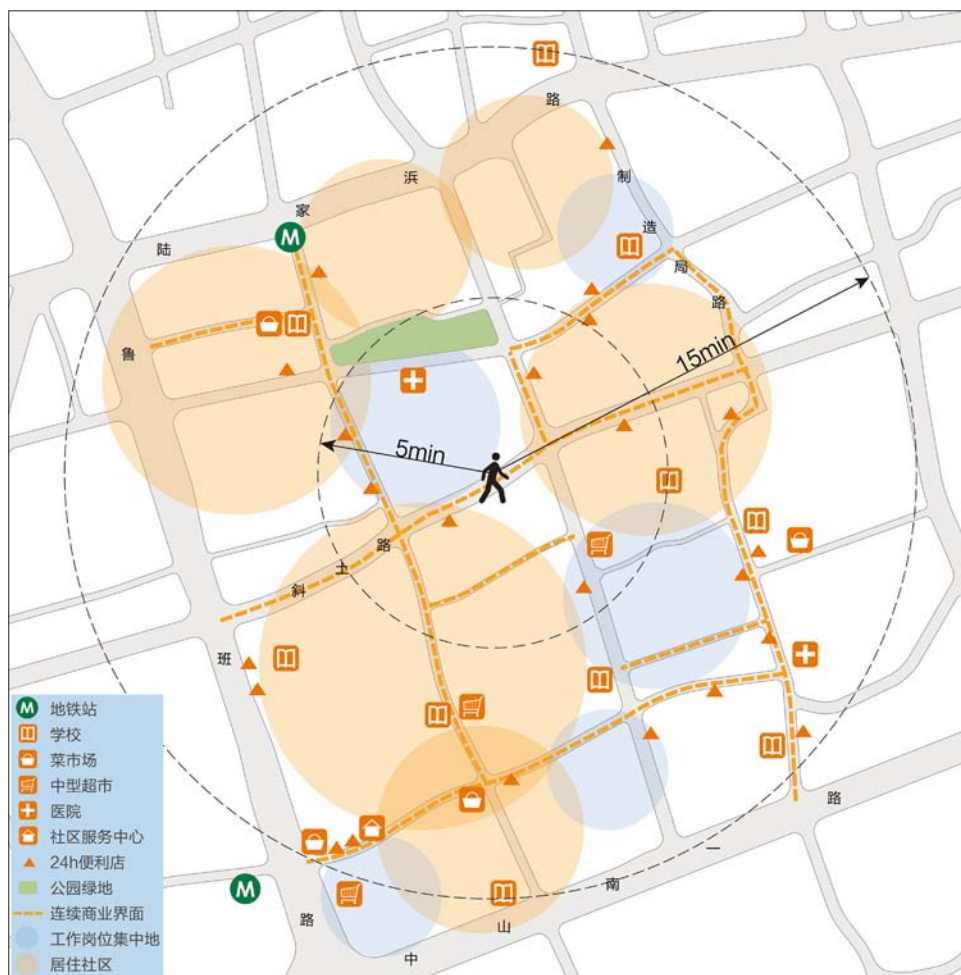


图13 打浦社区15分钟生活圈案例
资料来源：《上海市街道设计导则》。

在建的试点示范项目（表5）。

(4) 在实践中体现导则生命力

上海导则的生命力源于实践，街道设计的实践过程，也是上海导则的完善过程。目前，上海导则结合天潼路、黄石路、丰谷路等街道开展试点工作，运用上海导则中提出的人性化设计理念提升街道环境品质。天潼路注重复兴风貌魅力，建成激发城市活力的林荫街道。黄石路、丰谷路的开发主体提出U型断面，将红线内的道路、退界空间和沿街建筑的形像和功能进行一体化设计与策划，再分拆进行工程设计。

上海导则也将结合城市发展需求和街道设计实践，不断地丰富和完善导则内容。定期对上海导则实施情况进行评估，适时启动上海导则的修订和更新，保持上海导则的前瞻性、引领性和

可发展性。

目前，设计团队已申报开展上海市地方标准并获立项，希望能够对上海导则成果进行深化细化，转化为地方性的街道空间设计规范。

4 结语

2015年，中央城市工作会议时隔37年重新召开，会议认为我国城市发展已进入新的时期，明确提出坚持以人为本，转变城市发展方式。随着经济的不断繁荣及城市规模的不断扩大，上海也正处于转型发展的十字路口，面临缓解交通拥堵、集约用地、城市更新等一系列挑战。街道是城市中最最重要的公共产品，以提升街道环境与功能品质为切入点探索转型发展方式，具有重要的现实意义，上海导则的编制正是这方

表5 街道案例集案例名单

编号	街道名称	特征
1	南京东路步行街	中华商业第一街
2	中山东一路	展现城市形象的标志性滨水街道
3	淮海中路	具有百年历史的商业街道
4	圆明园路	步行化改造的外滩源老街
5	南苏州路	苏州河岸的景观休闲街道
6	吴江路	特色商业步行街
7	愚园路	历史风貌保护道路
8	武康路	百年历史名人路
9	衡山路	历史风貌与休闲娱乐一条街
10	桃江路	小方石铺地的弧形小道
11	龙腾大道、瑞宁路	城市滨水更新区的街道典范
12	云锦路	滨江林荫大道
13	丰谷路、黄石路	延续工业记忆的主题街道
14	大学路	新建社区主要街道
15	多伦路	历史文化名人故居
16	黄金城道	景观设计优美的住区公共空间
17	博成路	小街坊与围合式街区内的街道
18	碧云路	国际社区景观休闲街道
19	祖冲之路	人性化步行空间的复兴之路
20	杨家桥路	有机更新的滨水慢行道
21	东安路	地铁站周边街道改造
22	泰康路	田子坊外的特色商业街
23	方渠路、桃沛路	密路网、小街坊地区的活力街道试点
24	墨玉路	国际汽车城对外展示街道
25	青浦大道	交通、生态、文化于一体的景观大道
26	青赵公路	古文化主题廊道
27	环湖一路	临港新城滨湖景观环路
28	苏家屯路、抚顺路	新村宜人社区街道

资料来源：作者整理。

面的一次有益尝试。然而,理念、方法、技术、评价的变革将是一个长期的渐进的过程,仍需要管理部门、设计人员与广大市民共同努力,通过不断的实践来推动街道的“人性化”转变。

参考文献 References

[1] 赵宝静. 浅议人性化的街道设计[J]. 上海城市规划, 2016 (2) :59-63.
ZHAO Baojing. Brief probe of humanized street design[J]. Shanghai Urban Planning Review, 2016(2): 59-63.

[2] 高克跃.“街”、“路”概念辨析与街道设计基本理念[J]. 城市交通, 2014 (1) :61-65, 73.

GAO Keyue. Street design fundamentals and difference in street and roadway[J]. Urban Transport of China, 2014(1): 61-65, 73.

[3] 顾永涛,朱枫,高捷. 美国“完整街道”的思想内涵及其启示[C]//城市时代,协同规划:2013中国城市规划年会论文集. 北京:中国城市规划学会, 2013.
GU Yongtao, ZHU Feng, GAO Jie. The connotation and enlightenment of American full street[C]//2013 China Urban Planning. Beijing: China Urban Planning Society, 2013.

[4] 赵晶心. 多模式道路理念的提出和应用——解读《丹佛蓝图:土地使用与交通规划》[C] //转型与重构——2011中国城市规划年会论文集. 北京:中国城市规划学会, 2011.
ZHAO Jingxin. The proposed and application of multi-mode traffic theory: blueprint denver-an Integrated land use and transportation plan[C] //2011 China urban planning. Beijing: China Urban Planning Society, 2011.

[5] 龙瀛. 街道城市主义——新数据环境下城市研究

与规划设计的新思路[J]. 时代建筑, 2016 (2) : 128-132.

LONG Ying. Street urbanism: a new perspective for urban studies and city planning in the new data environment[J]. Time Architecture, 2016(2): 128-132.

[6] Michael R. Gallagher著,王紫瑜编译. 追求精细化的街道设计——《伦敦街道设计导则》解读[J]. 城市交通, 2015 (4) :56-64.
Michael R. Gallagher, Wang Ziyu translated. To pursue delicate street design: discussion on streetscape guidance: a guide to better London streets[J]. Urban Transport of China, 2015(4): 56-64.

[7] 姜洋,王悦,解建华,等. 回归以人为本的街道:世界城市街道设计导则最新发展动态及对中国城市的启示[J]. 国际城市规划, 2012 (5) :65-72.
JIANG Yang, WANG Yue, XIE Jianhua, et al. Return to human-oriented streets: the new trend of street design manual development in the world cities and implications for Chinese cities[J]. Urban Planning International, 2012(5): 65-72.

[8] 刘冰,颜淋丽,张涵双,等. 关于重构城市道路分类体系的探讨[J]. 城市规划学刊, 2014 (5) : 92-96.
LIU Bing, YAN Linli, ZHANG Hanshuang, et al. Reconceptualizing urban roads classification system[J]. Urban Planning Forum, 2014(5): 92-96.

[9] 严怡瑾,赵晶心. 关于道路用地集约化规划设计的探讨[J]. 上海城市规划, 2015 (3) :94-98.
YAN Yijin, ZHAO Jingxin. Study on the intensive planning and design of traffic land use and urban road space[J]. Shanghai Urban Planning Review, 2015(3): 94-98.

[10] 王祝根,李晓蕾,张青萍,等. 海绵城市建设背景下的道路绿地设计策略[J]. 规划师, 2016 (8) : 51-56.
WANG Zhugen, LI Xiaolei, ZHANG Qingping, et al. Design strategy of road green space for sponge city development[J]. Planners, 2016(8):51-56.

[11] 彭建东,丁叶,张建召. 多维视线分析:人行动态视感分析维度下的高度控制新方法[J]. 规划师, 2015 (3) :57-63.
PENG Jiandong, DING Ye, ZHANG Jianzhao. Multi-visual analysis of building height control[J]. Planners, 2015(3):57-63.