

街巷网络更新与街区“公共通道”建设

——以上海芷江西路街道为例

Alley Network Renewal and the Development of "Public Alley Pathways": A Case Study of Zhijiang Road West Subdistrict in Shanghai

马 强 吴斐琼 梁 菁 韦 笑

MA Qiang, WU Feiqiong, LIANG Jing, WEI Xiao

关键词 城市更新; 街巷网络; 公共通道; 基层治理; 邻避/迎臂效应

Keywords: urban renewal; alley system; public passways; local governance; NIMBY/YIMBY effects

中图分类号 TU984 文献标志码 A

DOI 10.16361/j.upf.202501012

文章编号 1000-3363(2025)01-0086-07

作者简介

马 强, 上海同济城市规划设计研究院有限公司教授级高级工程师, 同济大学国家卓越工程师学院企业导师, 复兴规划设计所所长, 注册城乡规划师, mac1416@vip.163.com

吴斐琼, 上海同济城市规划设计研究院有限公司高级工程师, 复兴规划设计所总工程师, 静安区芷江西路街道社区规划师, 注册城乡规划师

梁 菁, 上海同济城市规划设计研究院有限公司高级工程师, 复兴规划设计所副总工程师, 注册城乡规划师

韦 笑, 上海同济城市规划设计研究院有限公司高级工程师, 复兴规划设计所所长助理, 注册城乡规划师

提 要 旧城区中的“窄、破、断”街巷网络未纳入道路系统, 涉及错综复杂权属边界, 是城市更新中的主要难点。以上海芷江西路街道为例, 提出“街巷更新”是城市更新的首要环节, 不仅仅关系到交通微循环系统, 也是各种公共产品和功能有效重构再造的重要网络载体。街巷网络更新的关键环节是: 明确街巷在道路系统中重要地位和作用, 以人为本地制宜地进行街巷网络更新; 基于微观环境中“公共通道”体系建设统筹考虑街巷网络更新; “化解邻避、迎臂共赢”, 构建以街道办事处等政府机构为统筹协调核心的“共赢”更新机制, 采取有效的“迎臂更新工具箱”破解常见的“邻避障碍”, 从而最大程度破解更新中的“囚徒困境”。

Abstract: Alley networks in the old parts of cities, often characterized by their narrow, dilapidated, and disconnected nature, are rarely integrated systematically into the urban road system. They present a significant challenge for urban renewal because of their complex ownership structures and boundaries. Using the urban renewal of Zhijiang Road West Subdistrict in Shanghai as a case study, this paper demonstrates that alley networks are not only vital components of the traffic microcirculation system but also pivotal to urban renewal efforts. This paper outlines three key strategies for alley network renewal. First, clarify the unique status and role of alleys within the road system, guided by human-oriented and localized approaches. Second, implement comprehensive renewal strategies aimed at developing a "public alley" system within the micro-environment of the old city. Third, innovate implementation mechanisms to achieve "win-win" outcomes under the coordination of the sub-district offices and other grassroots governments. This involves using effective "YIMBY toolbox" to overcome common "NIMBY" obstacles and minimize "prisoner's dilemma" scenarios.

1 街巷在城市更新中的重要作用

我国城市建设处于从粗放化、外延式转为精细化、内涵式提升发展的新阶段,城市更新已然成为其中的中心工作,而且正在向“微更新转型”,“指向产权地块、建筑单体的空间细胞单元,与居民业主等在地主体紧密关联”^[1],不再仅仅是配套设施的补足和“穿衣戴帽”式的美化,而是已经触及“既有产权”约束下的深层次空间整合问题。根据笔者参与上海市“街区层面”城市更新工作的体会,随着“15分钟社区生活圈”等更新探索深入街区尺度,我们认为城市更新向纵深推进的首要难点应聚焦到街巷网络。

1.1 完善街巷网络是破解更新尺度过大的关键环节

旧城区的空间格局大多是“自下而上”的空间自组织过程中产生的^[2],由于长期的自发发展,导致其内部公共空间缺失,街巷窄狭不成系统,不仅可达性较差,消防疏散等安全隐患也极大。原有的控制性详细规划和城市更新往往是按照300—400 m的道路间距选择性拓宽局部街巷以达到市政道路标准,从而形成了外围边界是城市道路、内部是不规则街巷的街区,“表里不一”的特征很明显,其空间尺度远大于国外城市的旧城区街区尺度(如伦敦、米兰、巴塞罗那、墨尔本等街区尺度均在200 m左右),有研究^[3]表明这样的超大尺度街区会导致城市功能的失配或错配,降低空间活力,甚至影响参与城市更新建设的机会。如果不首先整饬街巷网络,诸如功能植入、公共空间再造等都是空谈,只会停留在“街区表皮”的更新。上海静安区的芷江西路街道就是一个典型例子,其辖区面积虽仅有1.64 km²,但受南北高架、中山北路等快速路以及大统路、西藏北路、中兴路等城市干路分割(除大统路外红线宽度都在50 m及以上),街区边长尺度多在300 m以上,部分甚至超过400 m,街区内部是典型的待更新状态,街巷网络不健全,设施配套不齐全,开放空间难嵌入。受困居民迫切希望改善设施和出行环境^①。

1.2 完善街巷网络是对市政道路体系的重要补充

已有学者^[4]指出街巷网络具有“交通—社会—自然”等多重属性,街巷网络的完善不仅是针对可达性的完善,更重要的是对街巷“公共性”的完善。传统街巷的优点是密度较高、尺度宜人、适于慢行,缺点是断面狭窄、线形不规则、断头路很多,达不到市政道路最低“技术标准”(《城市综合交通体系规划标准》规定支路的红线宽度为14—20 m,人行道不小于2.0 m),是典型的“等外路”或“非标路”。

道路网加密一直是城市的重点工作之一,但进展相对缓慢。《2023年度中国主要城市道路网密度与运行状态监测报告》显示,全国主要城市中心城区建成区达到《城市综合交通体系规划标准》(GB/T 51328—2018)(以下简称《国标》)“8 km/km²”路网密度要求的仅有深圳(9.8 km/km²)、厦门(8.7 km/km²)、成都(8.6 km/km²)等3个城市,全国城市行政区中路网密度最高的上海黄浦区也仅为14.4 km/km²,远低于东京都心(35.3 km/km²)、纽约曼哈顿(23.4 km/km²)等国外城市中心^[5]。究其原因,以干路网为重点的建设模式导致普遍存在密度稀疏、支路不健全等问题,更无暇顾及街巷等“等外路”的改造^[6-7]。将街巷改造为支路,不但大拆大建成本巨大,且机动交通量的大量增加还将带来安全问题和对慢行空间的压缩,会严重破坏城市空间的尺度和肌理、导致空间品质降低^[8]。

应认识到,既有的街巷网络不仅是街区内部唯一的交通微循环网络,也是城市小尺度邻里公共空间和公共生活的重要承载^[9-11]。以芷江西路街道为例,虽然辖区内支路长度占比仅37.5%,远低于《国标》中“65%—70%”的要求,但现状各种宽度不超过6 m的街巷就有70多条,已通长度达到10.9 km,可通未通长度还有2.7 km,合计网络密度可达到8.3 km/km²、网络间距达到100 m左右,密度远高于支路系统,上海市“15分钟社区生活圈”的“健身步道”“步行通道”“街道空间”等各项最终都要落实到这些街巷,见图1。

近来城市更新中出现了“非正规空

间”的概念,认为其特有的灵活性、多样性和低成本特征能够弥补正规公共空间的功能缺陷。各类“等外路”构成的街巷网络正是旧城中充满活力和人性化尺度的非正规空间^[12-14]。城市更新有必要转变传统城市道路系统的规划建设思路,充分重视街巷网络的更新完善,采取有别于“车本位”的规划设计思路,凸显“最小通行权”和“公共通道”的特征,“以人为本”因地制宜地提出独立于支路等级的“街巷”网络建设。

2 街巷网络更新面临的主要问题

2.1 缺乏明确标准和配套支持

街巷网络在城市中的功能作用、改造技术标准和财政支持等关键问题上尚未得到足够的重视。《城市综合交通体系规划标准》提出将“可供公众使用的非市政权属的街坊内道路”列入“Ⅱ级支路”,并且不对道路红线宽度、设计速度等作出硬性指标规定;严文俊等^[15]基于深圳的实践,也提出了“非公有支路”的概念,将之界定为“以单元统筹来划定,由开发商建设,由街道和物业来共同管理的非市政属性道路”。这样将街巷定位为某种“支路”的方式,是否反而会令其重蹈“以车为本”的覆辙尚有待进一步观察,而且并没有针对产权关系等更新现实问题做出有效指导和支持。

2.2 街巷网络更新中的“邻避阻碍”与“囚徒困境”

吴志强院士^[16]指出,“利益诉求较难协调”已经成为城市更新“七难”之一。城市更新的核心是相邻产权和空间关系的优化调整,更新过程中错综复杂的“产权关系”背后涉及多元利益相关方(“stake-holders”),各利益相关方之间易于出现社会学中的“邻避”^②现象(NIMBY, Not In My Back Yard),在追求自身利益的过程中,会本能地产生“谁动了‘我’的奶酪”的担心,最终倾向于在涉及公共事务中选择不合作的策略,导致整体利益受损或整体目标不能实现,陷入“囚徒困境”(prisoner's dilemma)^③。邻避现象会导致物权边界的优化调整异常困难,谁都不愿意为公共产品(街巷更新)付出成本,进而导致

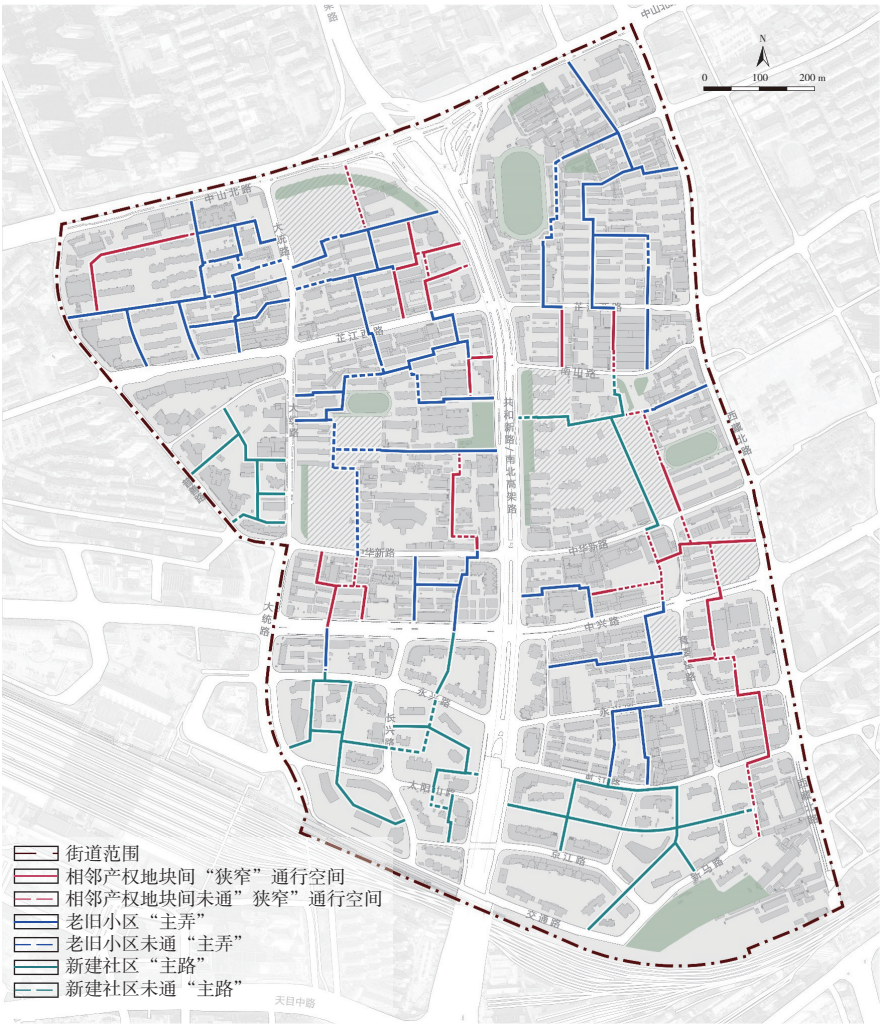


图1 芷江西路街道的现状街巷分布
Fig.1 Current alleys of Zhijiang Road West Subdistrict

社区公共产品不足^[17]。

上海其他地区的街巷更新中屡现类似的邻避阻碍（表1）。芷江西路街道的实际情况对此有所印证：该街道内老旧小区较多，外来人口占比较高（约占常住人口的33%），这部分人口对街巷更新基本抱着“事不关己”的态度；在地企业单位对街巷网络更新也不积极，只希望改善停车条件和增加室外运动场地，2019年至2023年末，原有社区更新规划中的10个“活力步道疏通计划”无一完成（图2）。

2.3 街巷网络更新的实施机制有待理顺

除了利益相关方的邻避现象之外，更新实践中更大的问题是缺乏“主心骨”。《上海市城市更新条例》虽有规定“街道办事处、镇人民政府按照职责做好城市更新相关工作”，《上海市城市更新指引》也明确“街道办事处、镇人民政府按照职责组织公众参与城市更新活动，收集更新建议，配合推进城市更新项目实施”。但目前条件下恐怕会出现“既不是巧妇，也难为无米之炊”的情况，城市更新落在街道办事处的任务不但繁重还缺乏明确有效的职责分工。城市更新工作专业性较强、涵盖内容广，但街道办事处内人员有限、日常事务繁杂又缺乏专业人员，很难承接好城市更新专业工作。另外，城市更新常常分管部门“多头交叉”，牵涉规划、交通、城管、园林绿化等众多部门，街道办事处统筹协调比较吃力。再者，街道办事处落实

表1 上海类似邻避效应的若干实例
Tab.1 Similar examples of NIMBY effect in Shanghai

街巷名称		邻避后果	社区居民邻避主要原因	企业单位邻避主要原因
支路	浦东新区云台路	• 三林路与尚博路之间200 m的断头路十年未能打通，居民出行需绕行1.8 km	• 目前工地用作临时停车场，如贯通车辆无处停放	• 与轨交规划方面的冲突 • 建设主体争议带来资金矛盾
	普陀区花家浜路	• 两区交界269 m的断头路，环境脏乱差，居民避让出行	• —	• 区环卫部门有构筑物超越道路红线 • 公交终点站需搬迁寻找新址
	杨浦区打虎山路	• 飞虹路—辽源西路路段隔断，居民出行不便，高峰时段周边路段拥堵严重	• 施工周期长，部分居民利益可能受损 • 部分小区停车棚须退界改造 • 部分地块旧改征收工作尚未完成	• 路侧的养老院、文体中心、保障租赁房等项目进程受道路建设施工影响
巷弄	长宁区爱建小区与虹桥小区的边门通道	• 小区相邻的边门成为出行“拦路虎”，居民为此“吵了3年”	• 居民担心打开边门影响自己小区的安全性和安静舒适度	• —
	浦东新区万科新里程小区西通道	• 业主出行需绕行1.2 km，新开通道被封一年多	• 相邻小区此前有过多次矛盾，新通道爆发强烈不满	• —
	闵行区龙柏二村与嘉富丽苑共享公共通道	• 一方小区在通道上设置花箱、门禁阻碍另一方小区非机动车通行	• 设门禁的小区担心助动车太多影响安全	• —

注：根据《解放日报》、《新民晚报》、上海电视台等平台的新闻报道汇总整理

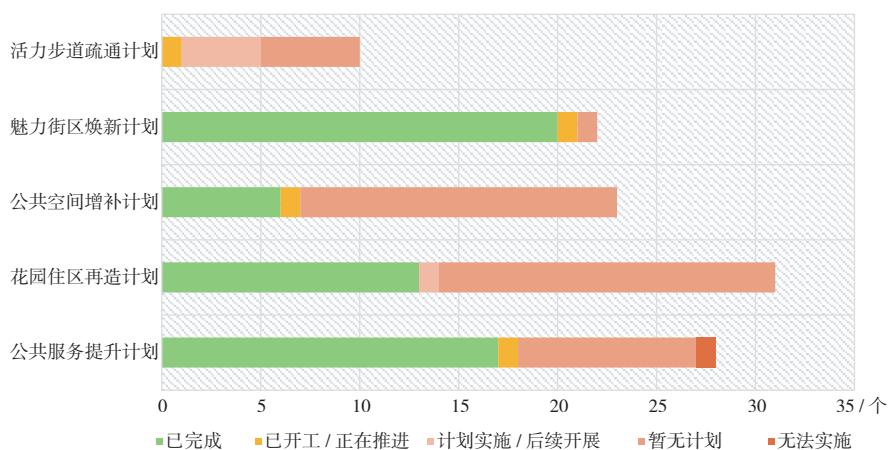


图2 2019—2023年芷江西路街道15分钟生活圈社区更新规划的实施情况

Fig.2 Implementation of "Zhijiang Road West Subdistrict 15-Minute Living Circle Community Renewal Plan" (2019—2023)

城市更新的资金来源捉襟见肘，公共资金往往优先向重大更新项目倾斜，街巷整治等小微更新往往很难得到重点扶持。街道一级如何落实好城市更新工作，尚有诸多亟待理顺的环节，亟须建立适应城市更新动态推进的新机制。

3 街巷网络更新的改进思考

3.1 充分重视街巷在城市更新中的地位作用

首先要充分重视街巷在城市更新中的价值，充分意识到其在文脉传承、空间肌理、交通微循环体系中的多重功能，并在城市更新条例、实施办法、相关标准中明确街巷网络更新的相关内容，鼓励从交通、城市设计等融合视角推进街巷网络更新的设计规程指引。

3.2 立足完善“公共通道体系”推动街巷网络更新

街巷网络的更新重在因势利导，以原有街巷为基础，不应侧重于拓宽和平顺线形，应以提升其开放度、公共通行权和联通度为主要目的，对街区、社区内日常生活、公共活动、公共职能起到重要承载作用，“实现最小化改造成本和最大化通行效率的目标”^[18]。

(1) 小尺度、立足于“微更新”。避免机械套用道路工程规范，从实际需求角度突出“以人为本”的街巷微更新。

(2) 灵活更新。摒弃“大拆大建”，

充分挖潜既有里弄、建筑后退等存量空间，通过共享共赢机制实现街巷网络更新。

(3) 协商式、渐进式。各“利益相关方”按照协商式、渐进式的模式“共建共享共赢”促进街巷网络更新。

为避免街巷更新陷入“以车为本”的模式，建议在规范中将“街巷”设置为独立的等级，利于“以人为本”完善城市微循环体系。结合国内上海、深圳、武汉等城市的既有探索，更适宜将街巷网络与城市“公共通道”体系建设结合起来，从而起到提升路网密度、控制街坊尺度、增加步行通达性、加强社区应急交通能力、承载社区活动空间和休闲场所、提升地块平面布局灵活性等作用^[19-21]。如：上海将公共通道定义为“无规划道路红线控制、主要满足沿线地块公共通行的道路，包括总弄和街坊路”（《建筑工程交通设计及停车场（库）设置标准》[DG/TJ 08-7—2021]），且作为非市政道路，沿线建筑可不退界^[22]。武汉则更加细致地将其界定为“穿越单宗地块或在多宗地块之间、不影响沿线用地权属、通行社会性交通、弥补城市支路网密度不足的区域共享的通道”（《武汉市建设工程规划管理技术规定（2014年）》）。《深圳市城市规划标准与准则（2021修订汇总版）》（以下简称《标准与准则》）将“支路、公共通道”间距作为街坊尺度的控制指标，并规定独立产权用地面积超出街坊面积上限标

准时，宜在用地内增设城市道路或公共通道。

技术标准低、管控方式灵活、通行权共享，有效平衡公共利益与私有产权，是“公共通道”有别于城市道路的根本优势，尤其适用于产权复杂、权属归集成本过高、刚性道路红线难以落地的更新情景。

公共通道的宽度的技术标准要求远低于城市支路。武汉要求“具有机动车通行功能的公共通道最小宽度不少于6 m”，而该城市最小支路宽度标准为15 m；上海对“纯慢行”的公共通道要求仅为4 m、“慢行为主兼顾沿线地块特殊车辆通行”的公共通道要求为7 m，也远小于城市支路9—24 m的宽度要求。同时，公共通道的管控方式多采用“虚线”控制，因地制宜地对通道的数量、端口、宽度、线型做出“可变”与否的规定，具有更大的灵活性，见图3。

公共通道可以有效地将街坊尺度缩小至200 m甚至更小，如：《标准与准则》规定“一类、二类城市景观区”的居住街坊间距为100—200 m；上海也规定居住地区公共通道间距原则上不大于200 m，公共活动中心区和交通枢纽地区公共通道间距原则上不大于150 m（《关于开展土地出让前规划实施评估工作的通知》（沪规土资评〔2016〕580号）。在城市更新时代，公共通道的作用愈发突出，上海市不仅将公共通道作为住宅、商业服务业、商务办公用地土地出让评估的重要内容，并可直接纳入土地出让条件，《上海市城市更新规划土地实施细则（试行）》还特别增设了公共通道的容积率奖励。如“上生新所”等更新实践通过为周边居民提供了全天候的公共通道和开放空间，实现了建筑高度和用地性质的局部调整，获得了开发收益和公共利益的双赢。

3.3 破解街巷更新的邻避阻碍、完善迎臂更新工具箱

《中华人民共和国民法典》从权责角度为介于“公”和“私”之间的非正规空间使用提供了法理支撑，如“领地通行权”“建设用地使用权分层设立”“业主的建筑物区分所有权”“相邻关系”等章节规定了“业主对建筑物专有部分以

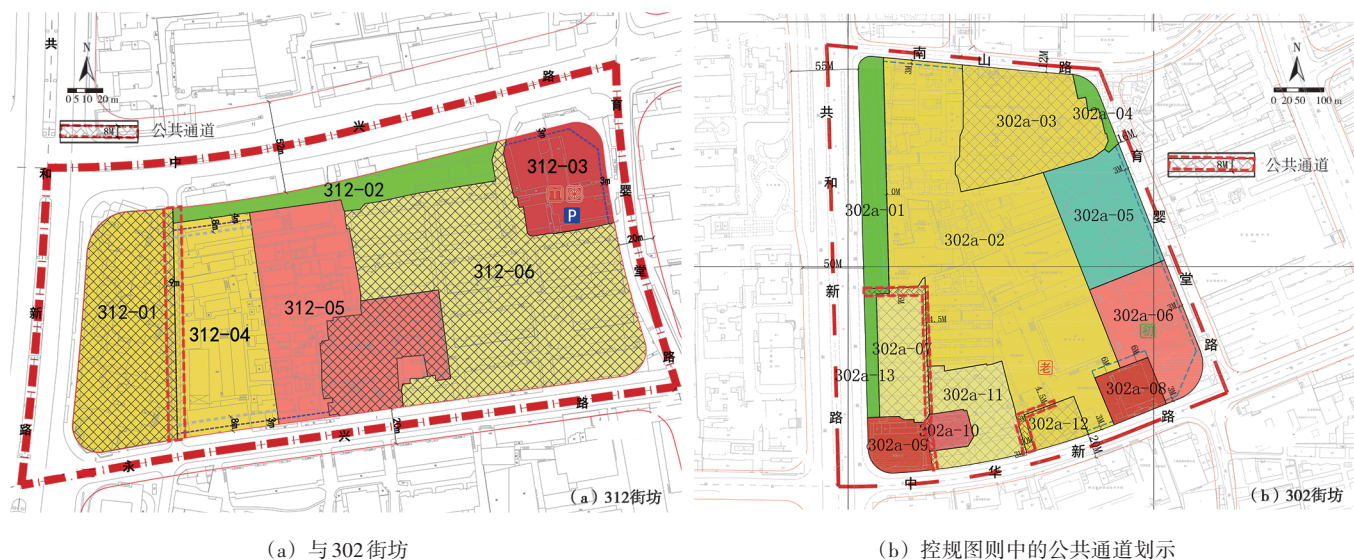


图3 芷江西路街道312街坊

Fig.3 Public alleys of "312 Block"

外的共有部分，享有权利，承担义务”，“不动产权利人对相邻权利人因通行等必须利用其土地的，应当提供必要的便利”。这些法条为城市更新条例等地方性法规进一步明确和细化“相邻空间权”让渡共享从而更好地完善街巷更新提供了有力的法律基础。

同时，街巷更新的实施机制优化尤为重要。街巷网络更适合采取“弹性适应、借权更新”的策略，即在充分尊重街区内部的原有空间网络肌理和产权关系及边界的基础上，采取多种共赢激励方式，构建不断完善的“迎臂工具箱”，引导利益相关方主动“出借”相应空间的使用权用于公共空间和通道的完善，使得街巷空间“能保尽保，能增尽增”，达到“共享不共有”（privately owned public alleys）的更新目的。一是要对街巷网络是否具备公共通道条件进行评估，准确识别“断点、堵点、咽喉”，评估街巷相邻地块的立体产权空间界线，如建筑退界空间、建筑底层空间、可供利用的地块院落空间等。二是要分析有利于调动利益相关方参与街巷更新的关键所在，准确设计出“迎臂工具箱”，例如借鉴纽约公共设施促进容积率奖励计划等多元化空间权制度^[23]。三是要形成“渐进更新”的长效机制，充分发挥街道办、社区等基层组织的重要协调作用，营造长效更新共同体，持续开展街巷更新的

维护工作。在技术上，建议在法定规划附加图则中增加“公共通道”指标，结合单元规划工具，通过沿街商业界面的增加、容积率的补偿、税收的优惠、公共触媒项目植入等政府可调控的激励措施和政策杠杆，使企业能够通过参与街巷更新而获得客流增加、业态升级、物业升值等间接收益，进而主动加入街巷更新、将自身附属空间开放给公众使用。自然资源局已出台了《支持城市更新的规划与土地政策指引（2023版）》等政策，增加“复合利用土地”“增益税”^④等激励机制，上海、广州、深圳等地也已开始探索细化容积率奖励的认定方式和奖励标准^[15,24-25]，都对街巷网络的“迎臂更新”具有积极促进作用。

4 芷江西路街道的街巷更新实践

4.1 完善机制：以“结伴”促“街办”，形成更新“共赢”利益共同体

芷江西路是上海市首批15个“十五分钟社区生活圈”社区更新试点街道之一。基于规划实施评估，我们认为街巷网络是最大的存量公共空间资源，应当成为撬动社区更新的“关键抓手”。选择纵贯整个街道东部、长约1 km的育婴堂路作为近期街巷更新的重点。协助街道办确定了“育婴堂路人文青创街”更新总体思路，确立了街道牵头、多元主体

共建、社区规划师技术统筹协调的工作机制，形成“因企施策”的“结伴式规划”新模式。以街道办事处掌握的社区生活圈项目为“迎臂更新”的激励撬点，激发相关企业主动参与、将自身空间资源开放共享，提升育婴堂路的尺度和功能。

孔雀创意园是另一项成效显著的实例。园区由原上海孔雀香精厂改建而成，基于共享更新的理念，由街道办事处牵头在园区植入一站式服务综合体和非遗展示馆两个标杆项目，助力园区高品质招商，而园区方面相应地开放内部空间和建筑退界空间、优化公共通道、整治提升人行道。园区获得更好的招商和运营保障，街道办则推进了该段街巷更新，社区居民也获得了慢行通道和服务设施，三方实现共赢。

4.2 完善网络：因地制宜多方式更新街巷和公共通道网络

初步梳理了3种常见的街巷“借权更新”情景。

（1）情景一：“私有闲置”空间共享为“公共通道”

如断头街巷位于封闭地块内部而难以贯通的问题，可与业主协商，以奖励机制等换取其开放内部闲置空间成为公共通道[图4(a)]。

（2）情景二：街巷相邻建筑前区共

享为“公共通道”

针对街巷宽度不足的实际情况,可以通过给予临街业主税收优惠、业态准入等“迎臂”奖励条件,促其将建筑底层空间开放为街巷的一部分,与人行道一体化设计,整合形成畅通、舒适的慢行空间[图4(b)]。

(3) 情景三:断头通道开放共享为“公共通道”

若内部地块有潜在公共通道空间、但受围墙等阻隔难以贯通,通过完善社区服务设施、提升环境品质等“迎臂”措施,促成相邻小区业主共同打开门禁或局部围墙、交互共享,形成“共享不公有”的公共通道[图4(c)、图4(d)]。

4.3 优化尺度:公共通道助力更新单元的尺度细化

原有各类街巷整合优化成为公共通道之后,芷江西路街道原来300—400 m尺度的“待更新孤岛”可优化为尺度50—120 m的小尺度更新单元(图5),这些单元尺度适宜、生活便捷、治理精细、沿街巷活力开放、内部私密安全,更有利于成为以人为本、富有“烟火气”的高品质更新街区,从而为芷江街道城市更新向纵深发展创造更为良好的空间环境。

5 结语

随着我国城市更新越来越向精细化发展,城区内部各种街巷作为与生俱来的根基脉络和宝贵的存量公共空间,其独特的更新价值应予以充分重视和挖掘。本文以上海城市更新实践经验提出了“化解邻避、迎臂共赢”的街巷网络更新策略与思路,希望强化“渐进决策、多方共赢、弹性适应、借权发展”的自组织方式,使大量无法“标准化”和“公有化”的街巷空间重新获得空间价值,不仅成为微循环层面重要的公共通道,而且在城市更新中发挥更大的作用。

注释

① 2023年7月芷江西路街道结合社区生活蓝图规划编制工作开展了问卷调查,其中,一般居民有效问卷469份,老年人口

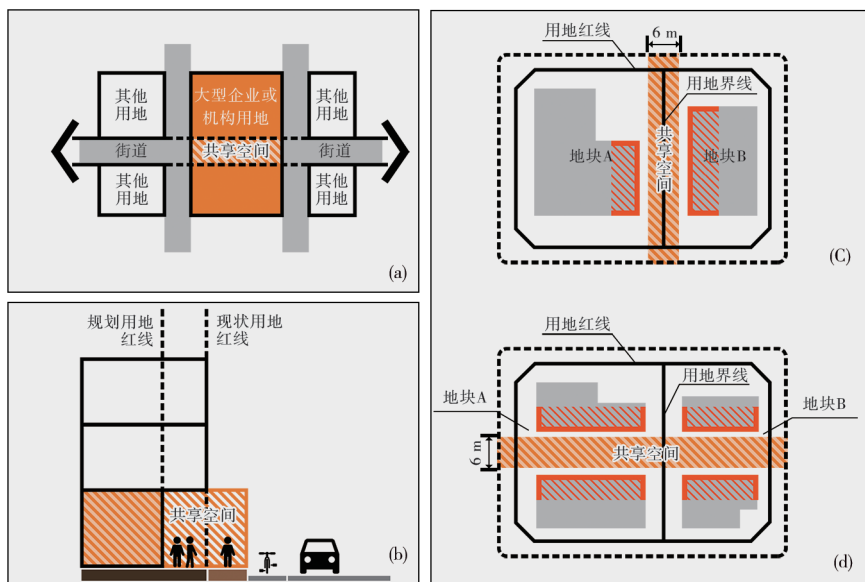
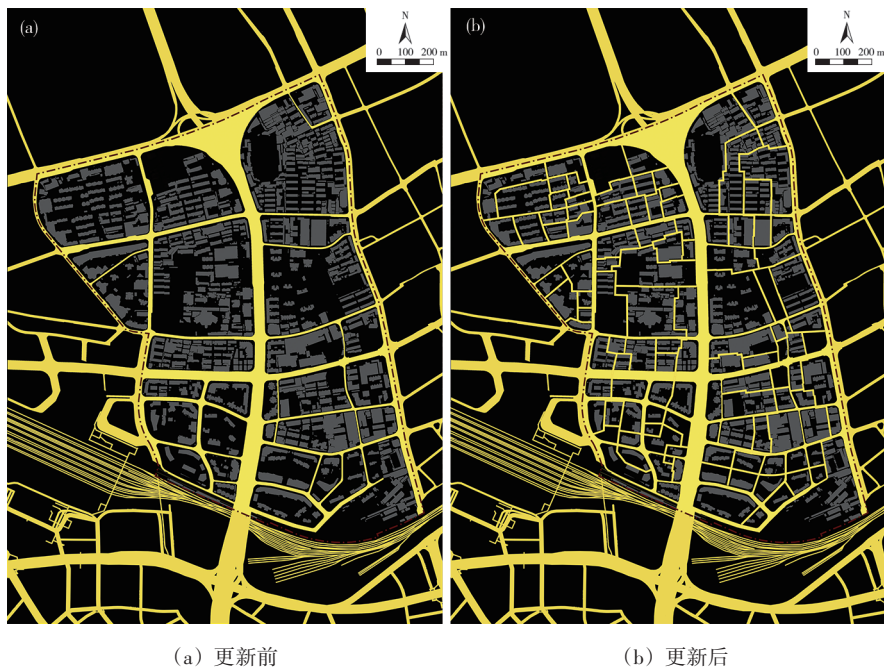


图4 3种常见的街巷“借权更新”情景

Fig.4 Three scenarios of alley renewal involving the borrowing of private spatial rights



(a) 更新前

(b) 更新后

图5 街巷空间更新前后的芷江西路街道街区尺度对比

Fig.5 Comparison of the block scale before(a) and after(b)

有效问卷244份,商务人口有效问卷57份。

② 邻避,音译自“NIMBY”(Not In My Back Yard),中文直译为“不要建在我的后院”,指居民等利益相关方因担心项目建设离得过近而对自身带来的负面影响,进而产生嫌恶情结,并对项目建设进行抵制的行为,1977年,O'Hare首次提出

了“邻避”的概念,自1980年代以来被社会学广泛使用。“迎臂”,译自“YIMBY(Yes In My Back Yard)”,意为“欢迎建在我家后院”,与“邻避”现象相对,指人们不排斥甚至欢迎相关项目的落地,认为其能给社区发展带来好处,2014年旧金山发起了YIMBY运动,鼓励保障性住房建设在自己社区。

- ③ “囚徒困境”是1950年由梅里尔·弗拉德 (Merrill Flood) 与梅尔文·德雷希尔 (Melvin Dresher) 首次提出的一种博弈模型。后来,阿尔伯特·塔克 (Albert Tucker) 将其以“囚徒”的情境进行阐述并命名。在这一模型中,假设双方无法沟通或达成有约束力的协议,无论对方选择合作还是背叛,“背叛”(即不合作)都是对自身更有利的策略。因此,从个体理性出发,双方最终都会选择背叛策略,从而导致共同利益受损,无法实现最优结果。
- ④ 增益税,简单来说就是对收益部分征税,无收益不缴税。

参考文献

- [1] 王世福,易智康,张晓阳.中国城市更新转型的反思与展望[J].城市规划学刊,2023(1):20-25.
- [2] 陈石,袁敬诚,张伶伶.城市空间肌理的时空演进规律与特征分析[J].华中建筑,2021,39(4):28-32.
- [3] 孙颐潞,殷子渊.超大街区的前世今生:京、港、深的案例研究[J].住区,2017(5):145-149.
- [4] 韩瑞娜,杨东峰.完整街道视角下城市街道网络的多维特征测度及实证研究[J].城市规划学刊,2024(1):100-109.
- [5] 黎立冠.大城市中心区路网规划反思与体系重塑[J].交通与运输(学术版),2016(1):9-12.
- [6] 马强.寻找消失的支路:破解城市支路规划和建设难题的思考[J].规划师,2009,25(6):5-10.
- [7] 林焘宇,周军,张凡.“公交+慢行”导向的建成区支路规划探索[C]//2013年中国城市交通规划年会暨第27次学术研讨会论文集.北京:中国建筑工业出版社,2014.
- [8] 邵润青,段进,王里漾.中国当代城市日常生活街巷的系统性重构[J].规划师,2016,32(12):91-96.
- [9] 杨贵庆,房佳琳,关中美.大城市建成区小尺度公共空间场所营造与社会资本再生产[J].上海城市规划,2017(2):1-7.
- [10] 鲍柏江,王林,薛鸣华.上海历史风貌区巷弄精细化治理路径探索:以徐汇区衡复历史文化风貌区为例[J].上海城市规划,2023(5):92-97.
- [11] 赵燕菁.街道是公共生活的载体.存量规划前沿[R/OL].https://mp.weixin.qq.com/s/cZ58kTjylDeh3BjFwl--mA,2024-04-07.
- [12] 戴梦云,向鹏成,周滔.系统论视域下我国城市非正规空间分析[J].现代城市研究,2023(11):78-83.
- [13] 金姆·达维.日常生活与非正规性[J].林岩,译.建筑师,2016(6):10-15.
- [14] 蒋帆.非正规空间步行街巷路径的空间特征研究:以湘西怀化市淑浦县城老城片区为例[C]//中国建筑学会.2022—2023中国建筑学会论文集.北京:中国建筑工业出版社,2023.
- [15] 严文俊,厉莹霜,陈方.精细化治理背景下“非公有支路”的产生与实施路径研究:以深圳市为例[J].现代城市研究,2023(11):21-27.
- [16] 吴志强.城市更新十二决[J].城市规划学刊,2024(3):16-23.
- [17] 陈标,艾凌.社区居民集体行动:困境与激励[J].开放导报,2017(6):17-19.
- [18] 罗清玉,杨金玲,吴文静,等.开放街区条件下的微循环道路网络设计[J].交通运输系统工程与信息,2019,19(3):195-201.
- [19] 陈鹏.上海市公共通道规划设计和实施路径研究[J].交通与运输,2023,36(S1):71-75.
- [20] 秦海.浅析公共通道的功能定位及断面布置[J].交通与港航,2024,11(4):87-91.
- [21] 焦文敏,王岳丽,邹芳.精细化治理背景下公共通道规划标准研究[C]//中国城市规划学会城市交通规划专业委员会.韧性交通:品质与服务:2023年中国城市交通规划年会.北京:中国建筑工业出版社,2023.
- [22] 侯丽娜,张循,杨怀泽.关于城市公共通道规划实施的思考:以上海松江区中山路街坊为例[J].上海城市规划,2019(1):119-125.
- [23] 翁超,庄宇.空间权与“空间经济”视角下纽约中央车站地区的百年更新[J].国际城市规划,2024,39(4):86-99.
- [24] 凌莉,杨帆,徐继荣.上海市中心城容积率转移的创新实践探索[J].上海城市规划,2023(5):74-78.
- [25] 邱杰华.基于土地发展权的广州土地再开发管制策略[C]//中国城市规划学会.面向高质量发展的空间治理:2021中国城市规划年会论文集.北京:中国建筑工业出版社,2021.

修回:2025-01