

Urban Greenway  
Planning and Design

# 都市型绿道 规划设计研究



孙帅 著

非外借

中国建筑工业出版社

---

# 都市型绿道 规划设计研究

---

孙帅 著

中国建筑工业出版社

## 图书在版编目 ( CIP ) 数据

都市型绿道规划设计研究 / 孙帅著. —北京: 中国建筑工业出版社, 2019.6

ISBN 978-7-112-23595-7

I. ①都… II. ①孙… III. ①城市道路—道路绿化—绿化规划—研究 IV. ①TU985.18

中国版本图书馆CIP数据核字 (2019) 第068163号

责任编辑: 刘 静

责任校对: 赵 颖

## 都市型绿道规划设计研究

孙帅 著

\*

中国建筑工业出版社出版、发行 (北京海淀三里河路9号)

各地新华书店、建筑书店经销

北京锋尚制版有限公司制版

北京建筑工业印刷厂印刷

\*

开本: 787×960毫米 1/16 印张: 11¼ 字数: 171千字

2019年6月第一版 2019年6月第一次印刷

定价: 50.00元

ISBN 978-7-112-23595-7

(33891)

版权所有 翻印必究

如有印装质量问题, 可寄本社退换

( 邮政编码 100037 )

# 目录

1 绪论 .....	01
1.1 绿道需求——我国城市化发展的背景 .....	01
1.2 绿道释义 .....	07
1.3 绿道类型 .....	14
1.4 研究框架 .....	15
2 构建都市型绿道的核心策略思想 .....	18
2.1 都市型绿道规划中的景观生态学思想 .....	18
2.2 都市型绿道的综合分析 with 整合实施思想 .....	21
2.3 都市型绿道的多用途、多功能相容思想 .....	25
2.4 都市型绿道构建和维护连通性思想 .....	35
2.5 都市型绿道对城市环境的适应性思想 .....	37
3 按照不同功能类型构建都市型绿道 .....	39
3.1 以生态保护为主要目标的都市型绿道 .....	39
3.2 以历史人文资源保护为主要目标的都市型绿道 .....	44
3.3 以游憩为主要目标的都市型绿道 .....	53
4 按照不同资源类型构建都市型绿道 .....	62
4.1 依托城市水资源构建的都市型绿道 .....	62
4.2 依托城市废弃地构建的都市型绿道 .....	80

4.3	依托城市生产绿地或道路绿地构建的都市型绿道 .....	106
4.4	小结 .....	121
5	都市型绿道网络的构建 .....	123
5.1	构建都市型绿道网络的必要性 .....	123
5.2	减轻线性交通设施对绿道网络的不良影响 .....	127
5.3	构建自行车绿色出行系统 .....	136
6	都市型绿道网络的管理驱动 .....	150
6.1	都市型绿道网络管理的特征 .....	150
6.2	都市型绿道网络管理的目标 .....	157
6.3	都市型绿道网络的管理机构 .....	160
6.4	都市型绿道网络管理体系的运作过程 .....	162
6.5	都市型绿道网络管理的法规政策 .....	165
7	后记 .....	168
7.1	都市型绿道的应用前景 .....	168
7.2	都市型绿道未来的研究方向 .....	169
	参考文献 .....	171

# 1 绪论

---

## 1.1 绿道需求——我国城市化发展的背景

### 1.1.1 后工业社会时期全球城市化进程概述

城市化也称城镇化，是以农业为主的社会向以工业或服务业为主的社会逐渐转变的历史过程，具体过程包括人口职业的转变、产业结构的转变以及土地和地域空间的变化等。

后工业社会也被称为知识社会，是工业社会发展到20世纪80年代电子信息技术广泛应用之后而形成的产物，此时期内社会发展的关键因素是知识与信息，以加工和服务业为代表的第三产业成为城市经济发展的主要动力。因此，后工业社会阶段的城市不再是大量物质生产资料和劳动力聚集的场所，也不再是工业和制造业的中心，在以城市轻轨为代表的更加快捷和高效的交通方式的推动下，城市原有的物质生产职能向周边区域转移，而中心城市逐步转型成为大量知识、信息和技术资源汇集，以及拥有知识的科技精英云集的地方。

在城市从工业社会向后工业社会转型的过程中，其文化需求、消费需求、生态需求和宜居需求等非物质需求被更多地激发和凸显，但是城市化发展转型期的各种城市问题也在同一时期显现出来，两者之间似乎形成了相互矛盾和对立的局

面。具体来说，一方面，工业社会发展时期，给城市遗留下了大量被污染的河道和土壤，以及废弃的土地空间，从生态和依据的角度来看，这一阶段的城市化发展并没有给城市的未来打下良好的基础；另一方面，后工业社会发展初期，中心城区的周边卫星城得到了发展机遇，其城市建成区面积迅速扩张，并且与中心城区的建成区一起形成了发达的都市圈体系。在此过程中，城市中心区周边原有的自然区域或农田区域被城市建成区占据，此消彼长的关系导致大量连成片的城市建成区内的自然生态状况进一步恶化。

于是，后工业社会时期的城市发展，面临着巨大的生态环境改善需求、历史人文传承需求以及更丰富的游憩需求等多重压力，并且这种压力的来源既包括新的需求也包括旧有条件的限制。这一时期的城市环境期待着自身的重生，城市也期待着环境的改善能够给城市带来更多的发展机遇和更强的竞争力。

### 1.1.2 城市化过程中城市具备的新特征

#### 1. 城市碎片化

伴随城市的快速发展，带来了一系列城市公共空间的问题和挑战，具体表现为城市公共空间“私有化”与“孤岛化”现象愈加严重，大型公共服务建筑与城市的关系日益松散，城市公共空间趋于冷漠。破碎的城市空间是“碎片化”社会的外在表象，从城市空间功能分布的角度来看，本来是连续而且和谐的城市空间，被一些个别阶层的利益打破，原本的城市空间功能布局被破坏，形成了新的按照阶层利益布局的形式。从思想层面上来看，城市碎片化还导致了城市居民邻里关系的冷漠，以及不同市民阶层在思想上的隔阂。事实证明，快速的经济发展和高速的城市化进程，给城市的公共空间带来了“持久而过重的压力”，从而使得公共生活日益单一化并形成了潜在的“社会排斥”。因此，越来越多的学者关注城市“去碎片化”的方法，如寻找“适度拼贴”的共存之路、打造开放或半开放社区、构建城市开放空间系统来促进市民交流等创新的城市空间设计方法。

## 2. 分散与集中共存

分散与集中是一组相对应的概念，城市化与逆城市化是当今世界城市发展过程中的两种趋势，反映了城市空间的集中化与分散化两个进程相互交织、相互作用的过程。在高速城市化的过程中，城市空间的演化将随之加快，核心区域的集中和边缘区域的分散可能同时存在，两种发展趋势在共同的时空内表现出强弱的差异。城市是人类进行经济和社会活动中，不断集聚和扩散而产生的结果，因为活动的相对集中和相关要素的汇集而产生了规模效应，于是城市开始不断集中。当城市集聚到一定规模又会产生向外扩展的动力，我国城市化达到一定水平后将不可避免地出现逆城市化的空间分散现象。

城市空间的演化包括了不断的分散和集中过程，它们随着城市发展演变的历史而不断发生，并体现在不同尺度的空间结构形态上，城市发展表现为“集中—扩散—再集中—再扩散”的规律。在当前的后工业社会发展时期，城市的空间结构是一个向着网络城市发展演变的动态过程，也就是说，小城市发展为较大的中心城市以后，则会在临近的区域范围内将其部分城市功能进行疏散，随着城市能源结构和交通方式的改进，疏散到外围的功能重新向中心城区集中，并最终在一定的区域范围内形成一个相对稳定的多元化、多中心、多轴和多层次的综合性城市空间格局。

## 3. 等级消失

后工业社会时期，城市可持续发展的要求促使对传统的经济产业部门进行改革。这一时期最明显的特征是社会的网络化，城市形态也因此突破了原来单一中心的圈层等级模式，向着多元化和多中心的方向发展。信息技术和运输工具的飞速发展，使得人们在城市内可以通过虚拟的网上世界联系，网上办公、网上购物、网上看电影等新的生活方式，使得人们可以影响到的城市空间范围迅速扩张，物质空间相对缩小，从而形成了全球城市（Global Cities）等新的城市概念。在这个过程中，城市的等级开始变弱和消失，在网络空间内更多的人拥有相对平等的地位。首先，信息的交互性和平等性，摒弃了以往单向传导的规划方式，强调城市主体之间平等对话的地位。在以往的城市规划实践和认识中，政

府、规划师处于主导地位，公众只能被动地接受信息。在信息时代，数字技术使个人、企业、政府之间共时态的对话和交流成为可能，人们之间的交流变得空前快捷和适时。它以多媒体直观的形象突破数学或语言的障碍，极大地促进了交流的有效性。其次，网络在本质上不存在任何中心和权威，在信息世界里人们摆脱了身份、职业以及交往规范的束缚。这种无中心化的发展模式，打破了传统城市中的社会等级，居民可以快速地获取信息。在城市规划实践中，城市居民从以往的被动接受转变为制定者、参与者和辅助实施者。第三，借助信息通信技术，不同文化背景的城市规划理论在全球得以迅速传播，缩小了落后国家与发达国家在理论认识上的差别，为城市规划理论的均衡发展提供了便利的条件。

#### 4. 复合式的功能分区

从现代城市发展沿革来看，城市发展理念经历了由技术理性向综合理性的演变，在此思想指导下，城市建设则经历了由严格的功能分区到复合式发展的转变过程。随着城市规模的扩大，原有社会经济结构承受着来自社会变革的巨大冲击，城市逐渐发展为一个重叠、模糊、多元交织的整体，多功能有机结合和相互交融成为城市活力的源泉，于是当今很多城市都在致力于发展综合而多功能的城市空间环境。社会经济活动也在一定区域范围内形成混合和自我完善的组团。城市中的居住、工作、商务、社交、交通、购物、娱乐、文化、游憩、生产、仓储等各类功能有机复合、高度集约、相互作用、互为价值链，并通过精细的专业分工和发达的横向协作，形成富有生命力的有机整体。未来的城市向着空间高密度、立体化和综合性开发的方向发展，将形成土地集约利用和自我完善的城市空间结构。

#### 5. 城市水平延伸

交通工具的改善和信息技术的发展，使得城市边缘区的交通可达性得到改善，现在的城市居民只需花费较少的金钱和时间代价，就可以从更远的地方获得城市中心区的商品、信息和就业机会，使得城市建成区在水平空间上的扩张阻力

更小。此外，由于土地价值的空间不均衡性使城市沿着主要交通通道发展，城市基础设施也都会沿着交通干线修建，现代城市四通八达的交通网络使得城市建成区的水平延伸更加容易，城市空间得以迅速膨胀。

## 6. 快速的流动性

信息化时代，城市经济的高速发展促使城市工作和生活节奏加快。从汽车到轨道交通，城市交通工具的改进，满足了人们现代出行快捷、高速、安全和准时的要求。人口的流动能力提高了，却也让人们无暇顾及路边的城市风景。此外，信息的快速流动，要求城市居民在有限的时间内掌握更多的知识，并更有效率地处理事情，如此也会导致城市生活节奏变快，给城市居民带来很强的生活紧迫感。于是人们更渴望在日常生活中获得低速流动的体验，以缓解紧张的神经。在休闲游憩中，人们更倾向于步行、跑步和自行车。

### 1.1.3 城市化过程中城市对公共空间的新需求

现代城市强调生态城市和宜居城市的建设，关注人在城市中生活是否拥有幸福感，而交通拥堵作为全球城市的通病引起了越来越多的关注。构建城市慢行交通系统，不仅可以直接解决城市居民的短距离出行需求，而且将其与城市轻轨等绿色交通工具接驳后，可以方便市民的中长途出行，既可以缓解交通拥堵，减少道路交通产生的环境污染，又兼具生态休闲和旅游服务功能。2012年9月，中国三部委联合发布的《关于加强城市步行和自行车交通系统建设的指导意见》明确指出了“中国大城市、特大城市把步行和自行车交通，作为中短距离出行方式并且实现与公共交通接驳换乘；中小城市把步行和自行车交通作为主要交通方式”的总体发展目标，并且制订了“到2015年城市步行和自行车出行环境明显改善、分担率逐步提高”的阶段性目标。这说明在中国构建城市慢行交通系统已不仅是理论研究或项目试点的范畴，已经进入全面推进和建设阶段。

### 1.1.4 新中国城市化面临的挑战

中国目前既然已经进入城市化的关键发展阶段，我们需要及时总结现有的发展问题，对未来的城市化发展方向做出规划。现针对目前的城市化发展状况，总结以下几点挑战。

第一，城市财富的积累速率与民生幸福的要求不同步。自改革开放以后，中国的经济处于高速发展的状态，国内的发展过多地关注经济增长而看轻了社会的建设与民生的改善，在城市财富迅速积累的同时，居民富裕程度却没有得到同步的提升。

第二，城市规模扩张迅速，蔓延趋势初显。中国面临着人多地少的矛盾，随着机动交通的发展，城市迅速向外扩张，建设低效而粗放，土地的城市化水平快于人口的城市化水平，造成大量的资源浪费。考虑到中国现有资源等方面的限制，为了良性的发展，中国城市应当走内涵式、集约化的发展道路。

第三，城市规模的控制与人口的过分流动、集聚不协调。大城市由于其发展形势、基础公共服务等方面优于中、小城市，吸引了更多的流动人口向大城市聚集，造成大城市人口规模急剧膨胀，而中、小城市缺乏人口增长力。促进大、中、小城市的协调发展，为各城市提供均等化的基本生存性福利，激发其特有的发展活力是城市建设过程中需要完成的使命。

第四，城市物质文明建设与生态文明建设不协调。城市物质文明的高度发展，对环境造成了严重的破坏，出现了诸如污染严重、资源浪费严重等现象。为了实现城市的可持续发展，中国在城市化的进程中应当注意对生态环境及环境资源的保护，营造低碳环保的绿色宜居城市。

第五，城市建设缺乏对自然及历史文化遗产的保护。大量自然及历史文化遗产在城市化的建设过程中遭到了严重的破坏，在此过程中，城市的传统风貌、地域特色逐渐消失，呈现千城一面的状态。为了使城市继承传统，更具吸引力，在未来的城市建设过程中应当注意保护自然风貌以及历史文化遗产，并使之焕发新时代的活力。

## 1.2 绿道释义

### 1.2.1 绿道

#### 1. 中文词语“绿道”的由来

中文词语“绿道”由英文单词“Greenway”直译而来，国内最早出现于1992年《国外城市规划》杂志刊登的，学者叶盛东的文章《美国绿道（American Greenways）简介》中。2000年，《国外城市规划》杂志刊登了学者张文和范闻捷的文章《城市中的绿色通道及其功能》，是国内较早介绍绿道理论的文章之一，文中将英文单词“Greenway”翻译为“绿色通道”。因此，在之后的国内学者的研究中“绿道”和“绿色通道”两个中文词汇都有使用，都用来对应“Greenway”这个英文单词。2010年2月广东省人民政府颁布实施的《珠江三角洲绿道网总体规划纲要》，是国内首个由政府正式批复的绿道相关文件，将“绿道”确立为广东省政府文件中的正式用词，在之后的上海、福建、浙江、河北，以及成都、武汉等省、市所颁布的相关绿道的政府文件中，也都是以“绿道”作为正式的中文用词。

#### 2. 绿道的概念

“Greenway”通常被认为是由“Greenbelt（绿带）”和“Parkway（公园道）”发展演变而来。由两个英文单词“Green”和“Way”组成，其中“Green”指自然或半自然的环境，包括地形、水域以及动植物等；“Way”指通道、线路或路径，表达了线性、连接和移动的意思。因此从字面意义上解释，绿道就是自然的通道或通向自然的通道，其本身既强调绿道应当具有一定的自然条件，又强调绿道能够被人或动植物使用。

因此Greenway（绿道）的概念不同于Greenbelt（绿带）的概念，后者从城市土地开发的角度，重视保留必要的城市未开发或自然的土地，来保证野生动植物能够繁衍栖息并达到限制城市用地扩张的作用；也不同于Parkway（公园道）的概念，后者从人的游憩感受出发，更重视人对绿色线性空间的使用；同时，也不同于Green Corridors（绿色廊道），后者更强调用于野生动植物栖息地区域之间的

连接，并不强调康乐游憩功能，也可能不包括公共步道等设施。

学者们在实践中不断地将相关学科的概念或理念内容，充实到绿道的概念里，如Ecological Networks（生态网络）、Habitat Networks（栖息地网络）、Wildlife Corridor（野生动物廊道）、Ecological Infrastructure（生态基础设施）、Ecological Corridors（生态廊道）和Heritage Corridor（遗产廊道）等，绿道概念本身仍然处在发展过程中。

### 3. 绿道的规划层次分级

不同学者和机构在不同时期都提出过绿道的规划层次分级（表1-1），其分级标准主要是依据绿道或绿道网络所涉及的地域范围和规模大小来划分。根据目前世界各国的绿道规划实践情况，以及未来一段时期内我国绿道的规划建设发展趋势，可以将上述的绿道规划分级整合为四个层级：国土级绿道、区域级绿道、城市级绿道和社区级绿道，其规划要点和特征可通过表格清晰地展示出来（表1-2）。

绿道的规划层次分级

表1-1

提出者	层次及主要内容
埃亨（Ahern）	四个层次：市区级绿道（1~100平方公里）、市域级绿道（100~10000平方公里）、省级绿道（10000~100000平方公里）、区域级绿道（>100000平方公里）
吉姆（C.Y.Jim）	三个层次：大都市区（Metropolis）绿道、城市（City）绿道、邻里（Neighborhood）绿道
《珠江三角洲绿道网总体规划纲要》	三个层次：区域绿道、城市绿道、社区绿道三级

不同绿道规划层次的特点

表1-2

层次	尺度	特点	典型案例
国土级绿道	大于10万平方公里	跨越多个地区和省市，涵盖了大的自然地形水系或文化线路，组成了大的生态网络，包括了丰富的自然景观和文化景观，可以反映出多个历史时期的社会、经济和文化发展特征	美国绿道网规划、欧洲的ECONET和NATURA 2000计划

续表

层次	尺度	特点	典型案例
区域级绿道	1万~10万平方公里	以省或区域为范围, 连接了城市与城市、城市与城市外更广泛的自然区域, 对区域内生态格局有重要影响, 更容易统筹规划和落实	美国佛罗里达州绿道、新英格兰绿道, 中国珠江三角洲绿道网、浙江万里绿道网
城市级绿道	1~1万平方公里	依托市域范围内的线性要素而构建的具体的绿色线性开放空间, 连通了城市内部功能组团, 连通了城市中心区与近郊区, 是对城市绿地系统规划的完善和补充, 考虑生态功能的同时重视游憩功能与慢行系统功能	美国丹佛南普拉特河绿道、广州市绿道网、深圳市绿道网
社区级绿道	1平方公里以内	连接社区公园、小游园和街头绿地, 主要为附近居民服务的绿道	埃及开罗居住区绿道

## 1.2.2 都市型绿道

### 1. 都市型绿道的名词来源

2010年2月由广东省人民政府颁布实施的《珠江三角洲绿道网总体规划纲要》, 是国内第一个由政府部门正式批复的绿道相关文件。该纲要以珠江三角洲地区的城乡空间布局为基础, 注重保护和发扬岭南地区的地域景观特色。依据绿道所处位置和目标功能的不同, 将绿道分为都市型绿道、郊野型绿道和生态型绿道三种类型(表1-3), 中文名词“都市型绿道”在国内首次正式由政府文件所提出并确立。

三种绿道类型释义

表1-3

构建类型	构建目标	构建方法	构建标准
都市型绿道	满足人们绿色通行以及改善周边居住环境的基本需求	主要集中在城镇建成区内, 依托人文景区、公园广场和城镇道路两侧的绿地而建立, 为人们慢跑、散步等活动提供场所, 对珠三角区域绿道网起到全线贯通的作用	控制宽度一般不小于20米

续表

构建类型	构建目标	构建方法	构建标准
郊野型绿道	唤起人们对郊野的记忆，恢复城市周边大多已经消失的郊野景观	主要依托城镇建成区周边的开敞绿地、水体、海岸和田野，通过登山道、栈道、慢行休闲道等形式为人们提供亲近和感受大自然的绿色休闲空间，实现人与自然的和谐共处	控制宽度一般不小于100米
生态型绿道	保护和恢复区域内特有的生态系统和生物多样性	主要沿城镇外围的自然河流、溪谷、海岸及山脊线建设，通过对动植物栖息地的保护、创建、连接和管理，来维护和培育珠三角生态环境，保障生物多样性，可供自然科考以及野外徒步旅行	控制宽度一般不小于200米

来源：《珠江三角洲绿道网总体规划纲要》

在目前可查的，国内其他省级政府部门颁布的绿道规划建设文件中，《福建省绿道网总体规划纲要（2012—2020）》、《海南省环岛绿道网总体规划》和《河北省城镇绿道绿廊规划设计指引》都采用了都市型、郊野型和生态型的绿道分类方法。《浙江省绿道规划设计技术导则》根据其绿道所处区域和功能要求，分为城镇型、乡野型、山地型三种类型，名词虽有不同，但“城镇型”的说法与前者“都市型”的说法在分类思想和名词含义方面基本一致，“乡野型”的说法与前者“郊野型”的说法也基本一致。可见“都市型绿道”的名词含义已经被国内最先进进行绿道实践的省份所认同，直接采用“都市型绿道”名词说法的省份，占到所有已正式颁布绿道规划纲要省份的80%。其他省份目前尚未正式颁布省级的绿道规划纲要，只是在个别市进行了绿道建设的试点，在市级政府所颁布的绿道规划建设文件中，成都市的《成都市健康绿道规划建设导则》将市域范围内的绿道分为：Ⅰ级健康绿道（骨干绿道）和Ⅱ级健康绿道（支线绿道），并通过九大主题进行全市的绿道网络建设。

## 2. 都市型绿道的名词含义

### （1）都市型绿道

《珠江三角洲绿道网总体规划纲要》对都市型绿道的解释是，“主要集中在城市建成区内，依托人文景区、公园广场和城镇道路两侧的绿地而建立，为人们慢

跑、散步等活动提供场所，对珠三角区域绿道网起到全线贯通的作用。都市型绿道控制宽度一般不少于20米”。本书中的“都市型绿道”也采用此概念解释，并将都市型绿道划分为城市的带状公园（G14）。

城市建成区，是指城市行政区范围内经过征用的土地，以及实际建设发展起来的非农业生产建设地段，其主要特征是通常拥有基本完备的市政公用设施，并表现为集中连片的空间特征。此外，一些虽然分散于城市近郊，但是与城市中心区有着密切功能联系的区域，例如机场、铁路站和污水处理厂等，也属于城市建成区的范围。

## （2）城市绿道

从目前的国内绿道术语引用情况来看，城市绿道多指城市级绿道，是依据绿道所涉及的地域范围和规模大小来划分的，是“国土级绿道、区域级绿道、城市级绿道和社区级绿道”四个层级中的一个层级。其名词中的“城市”一词主要指城市的“行政区”，而都市型绿道概念主要指“城市建成区”，两者具有不同含义。

城市的行政区范围即市域范围，是中国省或自治区的下一级地方国家行政区域，是指城市行政管辖的全部地域。在我国现行的行政区划体系中，包括领导县的市，其市域包括所领导县的全部行政管辖范围，以及县改市的市，其市含原县的全部行政管辖范围。因此，中国的城市并不是地理学上的城市化区域，而是行政区划单位的概念，通常管辖着以一个集中连片或者若干个分散的城市化区域为中心，周边被大量非城市化区域所围绕的大区域。

## 3. 都市型绿道的特征

由于都市型绿道主要位于城市建成区环境中，因此除了绿道所共同拥有的线性特征和连通性特征之外，都市型绿道还具有以下几个特征：

①在城市建成区的物质空间基底上，依托城市建成区中各种自然或人工的线性要素，而发展建立起来的一种多功能绿色廊道网络，属于城市带状公园的一种类型。

②都市型绿道的主要构建目的是协调城市建成区内，城市与自然、人与自然

之间的关系，并为城市居民提供生态服务和自然游憩机会。

③由于城市建成区内土地空间有限，都市型绿道通常需要依托和整合现有的绿地资源、水域资源、历史文化资源、空闲土地资源和废弃土地资源等来进行构建（李敏，2008）。

④都市型绿道受到人为因素的影响较大，其自然生态功能的发挥受到限制。

⑤都市型绿道通常会跨越多个城市内部行政区，其土地权属通常是分段属于多个不同单位，其规划、建设和维护过程中也通常会涉及城市的规划、水利、园林、市政等多个部门，管理较为复杂。

#### 4. 相关概念辨析

##### （1）带状公园

带状公园（G14）是公园绿地（G1）中的一种类型，指沿城市道路、城墙或水滨等建设的，有一定游憩设施的狭长形绿地。城市带状公园灵活地存在于城市环境里，依托城市中的线性廊道而建，其尺度可大可小，可以是带状分布于城市中的街道绿地、滨水绿地，也可以是由建筑、道路等围合的绿地空间。相对于面状传统公园而言，城市带状公园更为贴近人们的日常生活和工作。作为城市绿道的结构性基础，带状公园在城市景观结构和生态环境上意义重大。像北京的菖蒲河公园、皇城根遗址公园和明城墙遗址公园等都属于带状公园。

##### （2）绿化隔离带

绿化隔离带是指围绕城市的绿色植被带，是国际上一些大城市改善环境质量、控制城市无序蔓延从而使城市的边缘带有序发展而规划的一类城市公共绿地系统。城市绿化隔离带最早由霍华德在《明日的田园城市》一书中提出，田园城市的直径不超过2公里，每个城市人口控制在3.2万人左右，在这种条件下，全部外围绿化带可通过步行到达。北京市环城绿化隔离带和南京主城南部绿化隔离带都属于绿化隔离带。

##### （3）城市步行系统

步行系统是步行交通的载体，属于城市道路系统的范畴。根据有关规范，步行系统包括人行道、林荫道、人行地道、商业步行街、人行天桥和滨河步道等。