

建设面向未来的综合性节点城市

——上海新一轮新城发展战略研究

Building a Comprehensive Node City for the Future: Research on the New Round Development Strategy of Shanghai New Town

林 华 范 宇 王世营 LIN Hua, FAN Yu, WANG Shiyong

摘 要 上海新一轮新城发展是优化超大城市区域空间布局、推动资源要素合理分布的重要战略举措。从国际经验来看,全球城市区域空间发展的普遍规律是从中心城市的单核心转向区域的多中心,从垂直层级联系转向扁平网络联系。回答新城之“新”的实践命题,关键是要把握两个方面的目标内涵,即区域网络中独立的综合性节点城市和引领高品质生活的未来之城。针对新城存在的突出问题,一方面以高能级创新性产业功能、独立的对外交通体系和有辐射能力的高能级公共服务设施,提升新城作为节点城市的综合功能;另一方面从人的需求出发,适应未来生活的发展趋势,以生活就业空间的融合复合、宜居的城市环境品质,以及历史人文的独特魅力,建设令人向往的高品质未来之城。

Abstract The new round of new town development in Shanghai is an important strategy to optimize and reshape the regional spatial layout of megacities and promote the rational distribution of resources. From the international experience, the general law of regional spatial development of global cities is turning from the single-core of the central city to the multi-centers of the region, and from the vertical hierarchical connection to the flat network connection. To elaborate on the connotation of "new" of the new city, the key is two aspects: the independent comprehensive node city in the regional network and the high-quality future city. On the one hand, the comprehensive functions of the new town as a node city are enhanced by high-energy innovative industrial functions, an independent external transportation system, and high-energy public service facilities with radiation capacity. On the other hand, starting from the needs of people and adapting to the development trend of future life, a high-quality future city will be built with the fusion of living and employment space, livable urban environmental quality, and unique charm of history and humanity.

关键词 综合性;节点城市;高品质;未来之城

Key words comprehensiveness; node city; high-quality; tomorrow city

文章编号 1673-8985 (2021) 04-0001-06 中图分类号 TU984 文献标志码 A

DOI 10.11982/j. sup. 20210401

作者简介

林 华

上海市城市规划设计研究院
生态景观分院院长,高级工程师,硕士
linhua@supdri.com

范 宇

上海市规划和自然资源局
总体规划管理处处长,硕士

王世营

上海市规划和自然资源局
总体规划管理处副处长,博士

上海市“十四五”规划提出“中心辐射、两翼齐飞、新城发力、南北转型”市域空间战略部署,是实现《上海市城市总体规划》(2017—2035年)(以下简称“上海2035”)“网络化、多中心、组团式、集约型”空间格局的重要举措。其中,新城发力既是落实中央城市化战略的要求^①,也是上海着眼大局大势作出的重大战略选择。上海作为超大城市,在新时期高质量发展,服务和融入经济循环新发展格局的形势下,需要通过加快新城发展,优化空间布局,推动资源

要素科学分布。

1 上海新城的发展历程及存在问题研判

1.1 从卫星城到综合性节点城市

上海郊区城镇经历了从依附于单核大城市的卫星城,到相对独立的郊区新城,再到长三角城市群网络中的独立综合性节点城市等多个阶段。回顾历版上海城市总体规划,对郊区城镇的规划建设始终坚持“实现中心城功能优化和有机疏散、形成多中心的城市空间结构”这一基

注释: ①2020年4月10日,《国家中长期经济社会发展战略若干重大问题》中指出:建设一批产城融合、职住平衡、生态宜居、交通便利的郊区新城,推动多中心、郊区化发展,逐步解决中心城区人口和功能过密问题。

本目标。

1959年《关于上海市总体规划的初步意见》中,规划了17个卫星城,目的是疏解市中心的工业和人口,调整全市工业和人口布局。每个卫星城的规模控制在10万人左右,部分达到20万人。1986版《上海市城市总体规划》中提出卫星城建设要形成一个比较完善的生产和生活环境,规划缩减卫星城的数量至7个。同时,规划卫星城的规模进一步扩大,人口规模一般不少于10万人,建设条件好的可发展到30万人左右。至1990年,上海实际建设的7座卫星城已形成数万至数十万的人口规模。

《上海市城市总体规划(1999年—2020年)》(以下简称“2001版总规”)中首次提出以郊区的区、县政府所在地或重大产业及城市重要基础设施为依托发展新城,共规划11个新城。不同于以往卫星城,新城是具有综合功能的中等规模城市,并且和地方政府事权相对应,具有更强的自主性。“十一五”时期,上海进一步稳定了市域“1966”城乡体系框架,明确要建设9个新城,规划人口规模各达30万以上,其中松江、嘉定、临港3个有发展优势的重点新城,规划人口80万以上。

“上海2035”进一步将新城定位为长三角城市群中具有辐射带动能力的综合性节点城

市,原有的9个新城,将原宝山、闵行两个新城作为主城片区纳入主城区范围,将原金山、崇明两个新城调整为核心镇,适度控制人口规模。规划确定嘉定、松江、青浦、奉贤、南汇等5个新城,每个新城的人口规模控制在65万人—110万人。

1.2 存在问题及成因分析

从“2001版总规”提出郊区新城概念至今,经过20年的快速发展,新城对优化城市功能和空间布局、促进郊区建设发挥了一定的作用。同时应该看到,上海新城在长三角城市群网络中仍然不具备明显发展优势,新城所在区的人均GDP与周边昆山、太仓、平湖、嘉善等县市相比,大多处于中下水平(见图1)。与此同时,建设用地迅猛扩张,目前五大新城现状建设用地已接近2035年规划建设用地规模的80%,人口规模却不足2020年规划目标的50%。新城内部人口分布不均,老城区依托原县城发展基础,部分人口密度已超过上海中心城,达到2万人/km²,而新建区人口集聚严重不足,仅为0.5万人/km²,住宅建设拓展速度远远快于人口增长,新建区实际居住人口不到现状住宅可承载人口的50%,导致新建城区活力不足。究其原因主要有以下4个方面。

1.2.1 产业能级不高,产城融合不够

“十五”期间,上海市委、市政府提出“中心城体现繁荣和繁华,郊区体现实力和水平”。在此指导思想下,2002年上海出台“173试点工业园区”计划,以嘉定、青浦、松江三区为试点,在郊区工业园区基础上,进一步集中工业用地,规划了面积为173 km²的工业园区,旨在降低商务成本,创造与长三角周边地区平等的竞争条件。这一举措直接而深刻地影响了郊区新城的空间格局,如青浦新城在城区以北规划了面积为52 km²的工业园区,逐步形成北产南居的空间格局。

目前五大新城大多聚集了相当规模的制造业,成为新城所在区GDP的重要支撑,但是新城产业发展仍然存在两方面突出问题:一是产业园区土地绩效不高,除嘉定工业园区外,其余园区地均产值远低于上海国家级开发区和市级开发区的平均水平(见图2)。二是产城融合不够,不仅体现在产城空间格局不融合,更主要的矛盾在于职住人口的结构不匹配。以传统制造业为主的产业园区创造的就业岗位主要对象是年轻的产业工人,高中以下学历占到就业人口的60%左右,月均8 000元以下收入的岗位约占70%,产业工人大多选择居住在职工宿舍或产业区附近的农宅,如松江新城

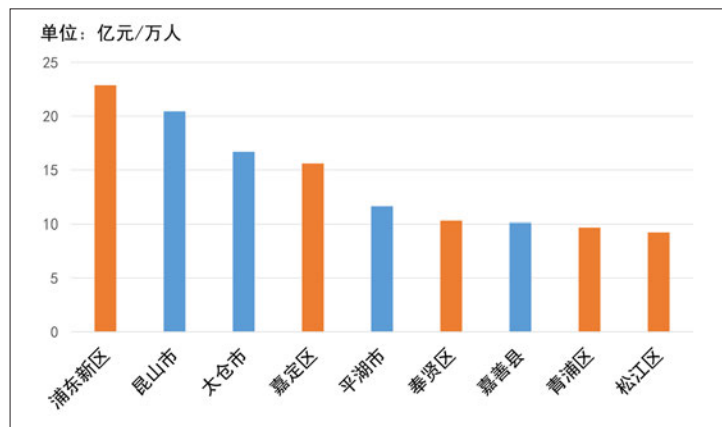


图1 2020年新城所在区与周边县市人均GDP比较

Fig.1 Comparison of per capita GDP between the new town area and surrounding counties and cities in 2020

资料来源:GDP数据来源为2020年昆山市、嘉善县、平湖市、太仓市、嘉定区、松江区、青浦区、奉贤区国民经济和社会发展统计公报,2020年浦东新区统计年鉴。人口数据均来自第七次全国人口普查。

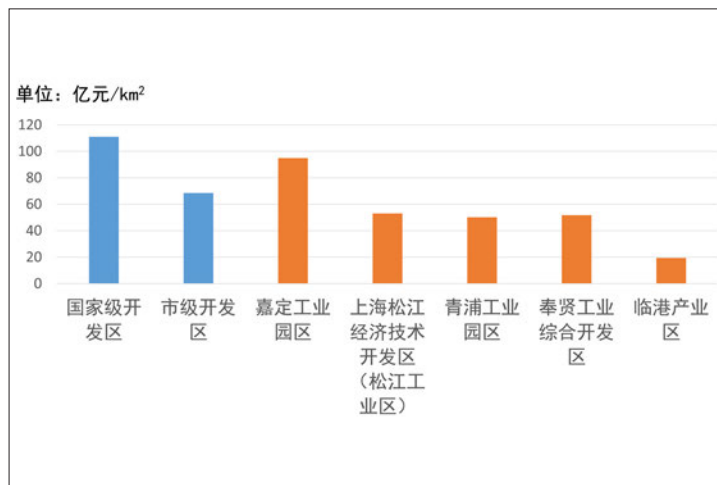


图2 新城主要园区地均工业产值对比图

Fig.2 Comparison of industrial output value of main parks in new town

资料来源:上海市开发区协会.2019年全市开发区单位工业用地产出情况.《开发区简报》第485期。

注释:②统计口径为2019年实有人口。

这一比例高达70%^③，对新城城区发展的支撑作用有限。

1.2.2 缺少对外交通枢纽，内部交通有待完善

对标独立的综合性节点城市，新城现状对外交通能力严重不足。除松江新城外，其他新城目前还缺少链接长三角各主要城市的独立交通枢纽，新城对外联系仍需依靠上海三大主站^④，而松江新城虽然拥有城市级交通枢纽，但相比昆山等周边城市，在停靠班次和发送旅客数量上还有较大差距。新城内部交通体系薄弱，高速公路穿越城区，对内部道路系统组织产生较大影响，新城路网间距较大，平均全路网密度仅为3.7 km/km²，轨道交通（包括局域线）站点600 m覆盖率普遍较低，比例最高的松江新城也仅为19.4%^⑤。

1.2.3 公共设施能级和服务水平不高

新城公共服务设施一般按照区行政等级和人口规模进行配置，在医疗、基础教育等与市民生活最为相关的设施方面，与中心城区存在较大差距（见图3-图4）。一方面，已建成的文化、体育设施，在服务水平上与近沪城市相比不具有优势（见图5-图6），新城公共服务设施能级和特色有较大的提升空间。另一方面，社区级公共服务配套建设滞后于商品房开发，住宅用地实施率较高，配套建设相对滞后，社区级设施的服务半径与15分钟生活圈的标准有较大差距。

1.2.4 开发建设品质有待提升

从典型地区的街区网络比较来看，浦西外滩地区道路间距约120 m×150 m，城市肌理紧密有序，适于人的活动。而新城尤其是新建城区，其以大规模住宅区开发为主的推进模式使

得街坊尺度多为400 m×400 m乃至更大（见图7），街道空间以机动车通行为首要功能，街道界面功能和风貌缺乏设计，导致街道空间普遍缺乏活力。

公共空间的环境品质不高。新城的公共空间尤其是绿地建设规模相比中心城而言具有一定优势，但空间品质和环境艺术还存在较大的提升空间。一些新建的公园绿地、广场注重面积规模，而忽视人的使用需求，空间大而不当，配套设施建设不足，导致使用效率不高。

历史文脉传承和特色文化创新不足。多数新城原有自然地理环境和历史文化底蕴较好，但在建设过程中缺乏与环境风貌的衔接和历史风貌的传承，未能形成具有自身特色的城市景观风貌和文化内涵。

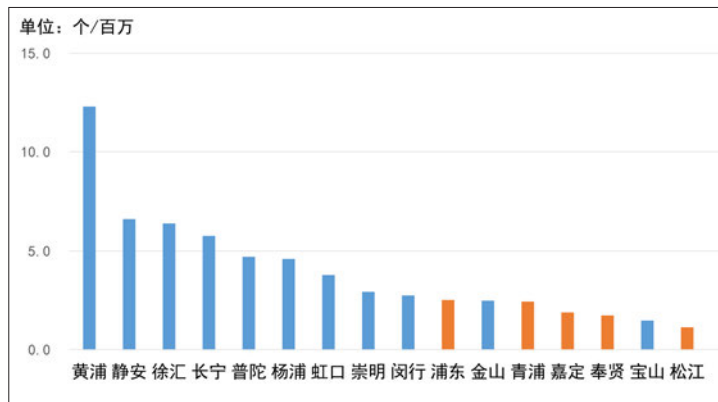


图3 每百万人拥有市实验性示范性高中和市中特色高中学校数（2021年）
Fig.3 Number of experimental demonstration high schools and characteristic high schools per million people (2021)

资料来源：笔者根据上海市教育考试院网站数据整理（2021）。

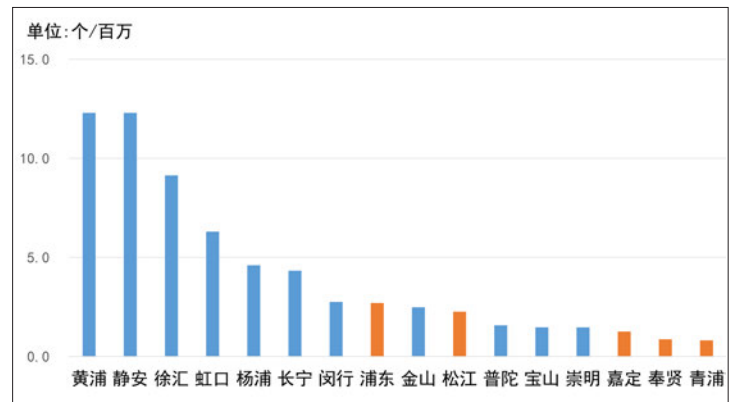


图4 每百万人拥有三级医院个数（2021年）
Fig.4 Number of tertiary hospitals per million people (2021)

资料来源：笔者根据上海市卫健委网站数据整理（2021）。

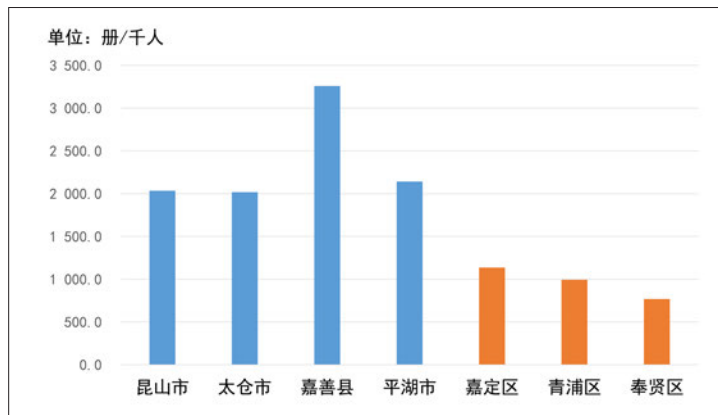


图5 新城所在区与周边县市图书馆藏书量比较
Fig.5 Comparison of book collection per thousand people

资料来源：苏州市统计年鉴（2020），嘉定区、青浦区、奉贤区统计年鉴（2020）。

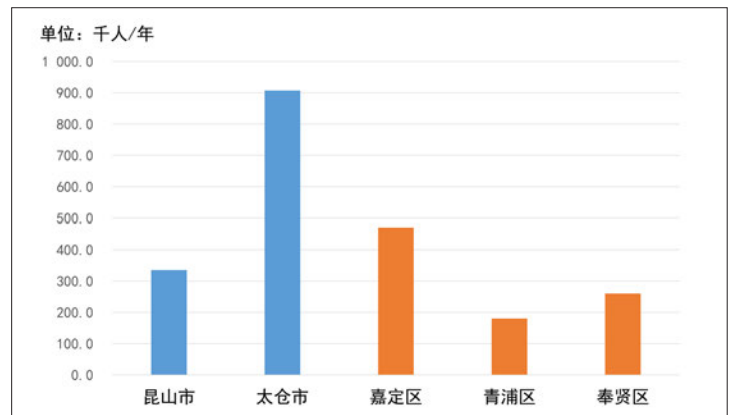


图6 新城所在区与周边县市博物馆全年参观人次比较
Fig.6 Comparison of annual visitors to museums

资料来源：苏州市、嘉兴市统计年鉴（2020），嘉定区、青浦区、奉贤区统计年鉴（2020）。

注释：③数据来源为百度慧眼城市人口地理大数据（2021）。

④上海现状三大主站是指上海虹桥站、上海站和上海南站。

⑤数据来源为上海市城市规划设计研究院《上海市新城规划建设导则研究报告》。

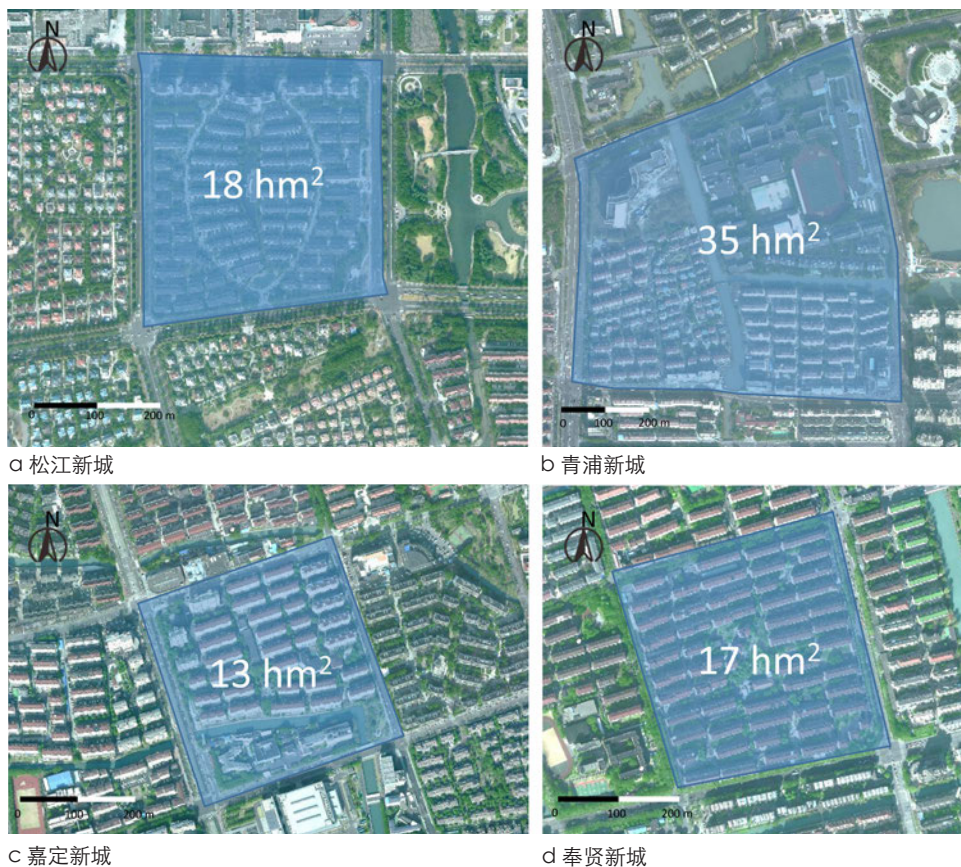


图7 各新城典型街坊尺度示意图

Fig.7 Scale map of typical neighborhoods in new towns

2 上海新城新一轮发展的目标内涵

从国际经验来看,全球城市区域空间发展的普遍规律是从中心城市的单核心转向区域的多中心、从垂直层级联系转向扁平网络联系^[1],“上海2035”提出将新城建设成为在全球城市区域中具有辐射带动能力的综合性节点城市,就是要改变大都市一极集中的格局,着眼于提升新城综合城市功能和建设品质,发挥新城在全球城市区域网络中的节点作用。因此,回答新城之“新”的实践命题,关键是要把握两个方面的目标内涵,即区域网络中独立的综合性节点城市和引领高品质生活的未来之城。

首先,独立的综合性节点城市应该具备3方面的特征内涵:完备综合的城市产业功能、高能级特色化的公共服务体系和独立便捷的对外交通系统。新城的功能应从“疏解中心城次要职能”向“提升大都市区的核心竞争力”转化,

新城不应单一维度强调疏解中心城人口和产业,应将其视为长三角城市群网络中具有辐射带动作用的综合城市,培育和聚集能够代表上海、辐射区域的专项职能,形成与中心城市网络化的分工协作。国内外新城建设经验表明,单纯依靠制造业发展的新城大多是不成功的。上海新城发力重在产业,将主要通过产业结构调整,培育发展一批能够充分吸引高素质人才的高能级创新型产业功能,促进二产和三产深度融合,从而充分发挥新城对于人口的集聚作用;同时,建立高能级、特色化的公共服务体系和独立的对外交通系统,便捷联系长三角城市群中的其他城市,发挥新城的辐射带动作用,与中心城市共同提升大都市区的核心竞争力。

其次,建设高品质未来之城的核心理念是以人为本,满足人的需求。在过去新城建设实践中,追求经济发展,违背城市有机增长的规律,造成很

多发展中的问题。因此,新一轮的新城建设要回归城市规划建设“以人为本”的初心,践行“人民城市”的理念,切实遵从人的需求、人的尺度,建设工作与生活更加融合、服务与交通更加便利、城市与自然更加和谐、人文与个性更加彰显的人本城市,不断提升城市建设的质量内涵,让生活在其中的市民有获得感和幸福感。

3 建设独立的综合性节点城市

3.1 加快高能级创新型的产业功能集聚

上海正处于转型发展的关键时期,新城制造业发展面临着许多瓶颈问题,单纯依靠低能级产业空间扩张已经不能适应上海新形势下的发展要求,新城作为独立城市,必须顺应世界经济多元均衡的发展趋势,加快实现产业结构的转换升级和二、三产业融合发展,形成产业与人口不断升级的良性循环^[2]。

新城与中心城功能实现网络互补是上海大都市区形成的关键。中心城可以进一步做大做强面向不特定客户的第三产业,如金融、营销、时尚设计等,新城则在吸引生产性服务业和高科技创新型产业方面显现出更大的优势。例如美国排名前500的大公司总部已有2/3外迁至郊区,东京的筑波新城集中了数十个高级研究机构和两所大学,其中筑波高能物理研究所是国际上重要的高能物理研究中心之一^[3]。因此,上海新城应推进传统制造业向创新型产业升级,加快发展生产性服务业,提高消费型服务业品质,着力培育与新城人口目标相适应的产业结构,在集约节约使用土地的基础上实现产业的跨越式发展。

3.2 培育具有区域辐射能力的公共服务

新城的公共服务不应局限于为新城100万左右人口服务的设施空间配置,而要以高于中心城的标准,集聚专业领域的优秀人才,吸引高质量的服务品牌,切实提升教育、医疗、文化等服务水平。从全球城市发展趋势来看,社会服务“事业”和“产业”的界限日趋模糊。例如东京在2030远景规划中提出重点发展“社会问题解决型产业”^[4],教育产业、医疗健康产业、养老

资料来源:笔者自绘。

产业等既是满足人的全面发展需求,也是全球城市综合功能能级的体现。因此,新城还应着眼于服务周边城市特色化、产业化的公共服务领域,根据自身优势,以事业与产业的深度融合为抓手,培育具有新城特色的公共服务。例如奉贤新城可以放大“东方美谷”美丽健康产业的集聚优势,布局医美和特许医疗服务;嘉定新城放大F1中国大奖赛的品牌优势,升级拓展世界级的体育休闲服务。与此同时,加大市级功能性项目向新城倾斜的力度,以重大项目的市场联动效应促进新城发展。

3.3 发挥对外交通枢纽对新城的支撑作用

改变大部分新城不在国铁干线上的区位优势,将国铁、城际铁、市域铁等不同层次铁路网络整合成一张网,强化网络互联互通。依托网络节点,建设新城对外交通枢纽。链接与长三角其他城市、上海中心城和周边新城;同时,强化枢纽与新城内部市区线和常规公交的高效换乘,形成对外高效联通、对内转换便捷的综合交通系统。

改变枢纽空间布局远离城市中心的惯性思维,借鉴日本等发达国家的建设经验,以站城一体的空间布局为导向,带给乘客坐火车如同坐地铁一样方便的出行体验,削弱大尺度的候车厅和集散广场,通过“交通卡”或自动售/检票机完成购票、检票、进站过程;所有列车站台设置在地下,减小地面敷设轨道对城市的割裂影响。注重垂直复合设计,在车站上方叠合商业、办公、酒店等多样化的城市功能。在此基础上,进一步整合站体周边功能布局,在步行尺度下集约紧凑开发,形成综合交通和城市功能高度复合的一体化发展^[5-6]。

4 建设引领高品质生活的未来之城

4.1 促进空间融合复合

随着科技进步和生产生活方式的改变,未来人们的生活方式更趋于在短距离出行范围内解决工作、生活和娱乐,城市的空间结构将会更加紧凑和高效。因此,新城的空间发展要打破目前产城空间割裂的现状,通过促进产业园区向综合

功能城区转变、居住片区向开放式街区转变,营造宜居宜业的城市环境和创新创意的城市氛围。

一方面,未来城市中的产业园区不再是传统生产活动的集聚区,将逐步演变为生产与生活叠加的综合性活动承载区。人本理念的回归和生产技术的进步使得产业园区逐步摆脱《雅典宪章》提出的城市功能分区理念的影响,成为协调生产与生活,反映就业、居住、公共服务等人本需求共性的集合体。尤其是在产业创新需求导向下,更要将学习、研究、创新和生产活动汇集与交织,更强调开放与共享。因此,未来新城的工业区不再是单一的产业功能区,而是新城的有机组成部分,产业空间的更新标准应不同于传统的工业区,从促进产城融合的要求出发,纳入新城的系统功能布局整体考虑^[7]。

另一方面,随着数字化通讯技术的不断发展,社区基本公共服务在布局上将会呈现去中心化和扁平化,在内涵上体现线上、线下融合的发展趋势。因此,新城居住区要改变现状封闭的大尺度街坊布局和单一的居住功能,向开放式街区转变。以在步行范围内满足人们多样化的需求为导向,鼓励在居住街坊内植入非正式的就业空间和全龄友好的社区基本公共服务,面对未来可能出现的新型社区公共服务和突发公共安全事件,做好空间弹性预留,增强社区服务韧性^[8-9]。

4.2 打造宜居的城市环境

4.2.1 构建城市与自然渗透融合的大生态格局

上海新城大多具有优良的生态本底,如松江新城依山面水、青浦新城河网纵横、嘉定新城森林绕城等,但生态空间品质不高,生态价值未得到充分发挥。因此,新城不仅要尊重原有自然形态,统筹山水林田湖草,锚固新城生态基底,更重要的是要应用先进的生态技术,提升生态空间的资源价值和美学价值。同时适应人亲近自然的基本需求,强化生态空间和城市空间的有机融合。通过打通骨干河道两侧公共空间,构建渗透入城的核心绿廊,将城市内部的绿地系统与生态格局相衔

接,建立由郊野公园、城市公园、地区公园、社区公园组成的绿化网络和多样化绿色开放空间,并注入多元复合活动功能,构筑优于中心城的生态环境品质^[10]。

4.2.2 建设适宜步行的城市

适应健康、低碳等未来生活方式,减少机动车对生活的干扰,越来越多的国际城市开始推崇适宜步行的规划设计和实践,例如巴塞罗那的超级街区计划^⑥。因此,新城要改变现状机动车交通主导的空间发展模式,加大路网密度、缩窄道路间距,形成规模适宜的街坊尺度,促进土地用途混合,形成多样开放的街道界面,让街道空间变得更富生活性和趣味性。同时,结合绿化、公共开放空间、水系等构筑线路便捷、环境舒适的自行车交通网络和步行体系。通过由慢行专用路和城市干路、城市支路与居住小区内的道路所组成的完整慢行网络,覆盖新城全域,实现重要功能节点皆慢行可达。通过注重慢行系统与城市公共服务设施的衔接,将漫步休闲体验全面融入新城生活。

4.2.3 注重人性化的空间尺度设计

人的尺度和人的需求是空间设计的基本依据,多方位、多层次地考虑人与环境的相互关系是空间设计的出发点。从人的物理属性而言,在无需转动身体的情况下,眼球上27°、下30°视野范围是最佳视线范围。如果街道宽度是20 m,一个人站在街的一边,望向对面时,可以一目了然地把在视平线上12 m内高度的东西尽收眼底,也就是四五层楼高。“一目了然”空间范围内的舒适和美观决定了人对环境的感知,这就是人的尺度^[11]。从人的心理需求和行为特征而言,安全感是人类基础本能的需要。例如当我们身处空旷的绿地和广场时,会不自觉地寻找树或者台阶等有所依托的地方憩息,而不是站在广场中央,这是人心理需求的体现。因此,新城城市设计应从上帝视角的宏大尺度向人本视角的场所设计转变,改变新城空间尺度大而不当的现状,通过对城市广场、城市公园、主要街道、地标建筑、商业街区、大型公共设施等节点性公共空间的人性化设计改造,构建场所特征,提升空间活力和使用效率^[12]。

注释: ⑥巴塞罗那“超级街区”计划的核心是“行人拥有优先使用公共空间的权利”,巴塞罗那将传统的9个方格街区合并在一起,机动车交通被限制在街区外围,这些归还给步行的道路可供随意行走、购物或举办活动。

4.3 注重历史人文的传承

联合国教科文组织在《文化：城市未来》(Culture: Urban Future) 全球报告中提出“以人为本的城市空间应以文化为中心、优质的城市环境由文化塑造、城市可持续发展需要基于文化的综合决策”的倡议，文化的空间载体日益成为城市规划建设的焦点议题^[13]。

上海的新城从其发展脉络来看，并不是真正意义的“新”城，大多数新城是在以往县城基础上发展而来的城市，有着悠久的历史人文底蕴。例如松江的仓城、府城，嘉定老城，青浦老城，都保留了良好的历史空间格局。因此，新城的建设要注重文化和历史肌理的延续，让生活在其中的人们“记得住历史，看得见未来”。一方面，老城更新改造要注重延续肌理，改善空间品质。街坊尺度应与既有老城肌理相协调，注重新建建筑围合方式、体量、高度、色彩等要素，促进城市的有机生长和文化遗产。另一方面，要打造高品质艺术文化空间和注重人文景观设计，提升空间文化魅力。同时，培育新城文化软实力，如促进南汇新城“世界海岸、未来之城”“上海之根、人文松江”等新城文化品牌传播，举办上海汽车文化节、“东方美谷”艺术节等具有国际影响力的品牌活动。

5 结语

上海新一轮新城发展不仅要全新的视角审视新城发展的目标策略，同时还要做好政策机制保障。目前新城中除临港管委会为上海市政府派出机构，大多数新城的开发是以区为主体、以区新城开发建设公司为平台。新一轮新城发展应立足于上海全局发展的战略高度进行谋划，从产业经济、规划土地、基础设施、社会服务、住宅建设等各方面加强市级各部门间的统筹协调，构建市级统筹、市区联动的新型开发建设体制和机制，形成新城发展的金融、户籍、人才、福利等政策合力，为新城发展做好坚实的制度保障。

参考文献 References

- [1] 张捷,赵民.新形势下上海市域城镇体系及新城建设[J]. 同济大学学报(自然科学版),2011(8): 1099-1104.
ZHANG Jie, ZHAO Min. Urban system and new town construction in Shanghai[J]. Journal of Tongji University (Natural Science Edition), 2011(8): 1099-1104.
- [2] 林华. 关于上海新城“产城融合”的研究——以青浦新城为例[J]. 上海城市规划, 2011(10): 30-36.
LIN Hua. Research on the integration of industry and city in Shanghai New City: a case study of Qingpu New City[J]. Shanghai Urban Planning Review, 2011(10): 30-36.
- [3] 诸大建,王世营. 上海城市空间重构与新城发展研究[J]. 城市与区域规划研究, 2011(3): 57-68.
ZHU Dajian, WANG Shiyong. The study on the reconstruction of urban space and the development of new city in Shanghai[J]. Journal of Urban Regional Planning, 2011(3): 57-68.
- [4] 黄苏萍,朱咏. 全球城市2030产业规划导向、发展举措及对上海的战略启示[J]. 城市规划学刊, 2011(5): 11-18.
HUANG Suping, ZHU Yong. Global city 2030 industry development goals, initiatives and strategic suggestions for Shanghai[J]. Urban Planning Forum, 2011(5): 11-18.
- [5] 王宇宁,范志清. 轨道交通导向的东京大都市区新城发展路径研究[J]. 都市轨道交通, 2016(3): 122-126.
WANG Yuning, FAN Zhiqing. Research on the development of new towns in Tokyo metropolitan area guided by rail transit[J]. Urban Rapid Rail Transit, 2016(3): 122-126.
- [6] 吴亮,陆伟. 轨交枢纽站域步行系统发展的模式、逻辑与机制——基于三个亚洲案例的比较研究[J]. 国际城市规划, 2020(1): 88-95.
WU Liang, LU Wei. Modes, logic and mechanism of pedestrian system development in rail transit hub areas: based on a comparative study on three Asian cases[J]. Urban Planning International, 2020(1): 88-95.
- [7] 王缉慈,朱凯. 国外产业园区相关理论及其对中国的启示[J]. 国际城市规划, 2018(2): 1-7.
WANG Jici, ZHU Kai. The foreign theories on industrial estate and its enlightenment for China[J]. Urban Planning International, 2018(2): 1-7.
- [8] 石飞,梅振宇. 西方居住社区街道模式演进分析及启示[J]. 国际城市规划, 2014(3): 55-61.
SHI Fei, MEI Zhenyu. Research on the evolution and inspiration of street pattern in residential communities of western countries[J]. Urban Planning International, 2014(3): 55-61.
- [9] 郑德高,袁海琴. 校区、园区、社区:三区融合的城市创新空间研究[J]. 国际城市规划, 2017(4): 67-75.

ZHENG Degao, YUAN Haiqin. Campus, industrial park and community: urban innovation space research on the integration of three zones[J]. Urban Planning International, 2017(4): 67-75.

- [10] 杜立群,吕海虹. 以品质提升为导向的北京城市副中心控规编制[J]. 城市规划, 2020(1): 72-79.
DU Liqun, LYU Haihong. Formulation of the detailed regulatory plan for the sub-center of Beijing oriented by quality improvement[J]. City Planning Review, 2020(1): 72-79.
- [11] 梁鹤年. 一个以人为本的规划范式[J]. 城市规划, 2019(9): 13-14.
LEUNG Hok-Lin. A human-centered planning paradigm[J]. City Planning Review, 2019(9): 13-14.
- [12] 康艳红,张京祥. 人本主义城市规划反思[J]. 城市规划学刊, 2006(1): 56-59.
KANG Yanhong, ZHANG Jingxiang. Reconsideration on humanistic urban planning[J]. Urban Planning Forum, 2006(1): 56-59.
- [13] 魏伟,刘畅. 城市文化空间塑造的国际经验与启示——以伦敦、纽约、巴黎、东京为例[J]. 国际城市规划, 2020(3): 77-86.
WEI Wei, LIU Chang. Creating and shaping cultural spaces in international cities: take London, New York, Paris and Tokyo as cases[J]. Urban Planning International, 2020(3): 77-86.