

# 基于四轨道法的比利时奥斯坦德市空间战略规划实践与启示

## The Practice and Its Implications of the Strategic Spatial Planning of Oostende, Belgium by Four-track Approach

饶传坤 谢莹  
Rao Chuankun, Xie Ying

**摘要：**四轨道法作为西欧城市空间战略规划的重要方法，由远景规划设想、长短期行动计划、相关利益者的参与和持久的公众参与四个部分所组成。文章通过对比利时奥斯坦德市空间战略规划实践的梳理，归纳分析了四轨道法在该规划中的应用，以及基于该方法的奥斯坦德市城市空间战略规划的主要内容与特征，在此基础上对我国同类规划的编制提出建议。

**Abstract:** As an important method of urban strategic spatial planning in Western Europe, Four-track Approach can be seen as working tracks: one for the future planning vision, a second for the short-term and long-term actions, a third for the involvement of the key actors, and finally a fourth track for a more permanent process involving the broader public in major decisions. In this paper, the experience of the strategic spatial planning of Oostende is summed up, and main features of the application of Four-track Approach are generalized, which provides a new perspective and some valuable suggestions for the improvement of the domestic strategic planning.

**关键词：**四轨道法；奥斯坦德；空间战略规划

**Keywords:** Four-track Approach; Oostende; Strategic Spatial Planning

**作者：**饶传坤，浙江大学建筑工程学院区域与城市规划系，副教授。raock@sina.com  
谢莹，浙江大学建筑工程学院，硕士研究生。xieying.mausp@gmail.com

空间战略规划作为地域和城市的总体行动框架，从1940年代开始，被西方国家广泛应用于城市规划实践之中。帕齐·希利（Patsy Healey）等指出，在1960年代，土地利用规划和以投资开发为目的的战略规划在欧洲许多国家的区域与城市发展中开始占据主导地位，然而在1980年代战略规划的影响逐步减弱，规划主流转向以项目为主<sup>[1]</sup>。进入1990年代后，城市和区域空间组织的战略方法再次流行起来，并在规划制度和规划方法上出现了新动向。例如，政府作为发现问题与提出解决办法的角色减弱，而开始更注重培育应对问题与挑战并寻找不同解决方案的能力，即通过促进不同的（甚至是竞争的）利益相关人以及一般公众的广泛参与，形成最优的行动框架。四轨道法（Four-track Approach）作为空间战略规划的重要技术方法之一，较好地体现了上述理念，并在许多城市中得到应用。

### 1 四轨道法的一般过程

目前，西方比较经典的四轨道法模型是由阿尔伯莱茨（Albrechts）和凡·登布鲁克（Van den Broeck）等人提出来的，曾发表于联合国人居署的“21世纪议程的地方化计划”（Localizing Agenda 21）中，并被不少规划工作者在不同的规划领域中讨论并实践。该方法允许制定规划的过程中形式和内容的变化。

四轨道法将规划过程定为四个主要的工作路线（图1）：远景规划设想（轨道一 [Track I]）、长短期行动计划（轨道二 [Track II]）、主要利益相关者的参与（轨

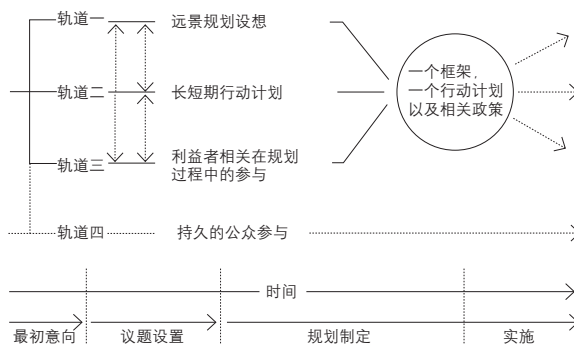


图1 四轨道法  
资料来源：参考文献[2]

道三 [Track III]), 以及在整个规划过程中面对重要决策时广泛引入公众参与 (轨道四 [Track IV])<sup>[2,3]</sup>。

轨道一强调对远景的规划设想。这种规划设想是一种有意识的、有目的的、对有价值的未来可能性的追求, 应体现两种理性, 即交流理性和战略理性。前者主要通过各区域、各阶层的广泛交流, 使远景规划设想能真实而全面地体现特定背景下的社会价值观。后者是为了防止过于乌托邦式的想象, 强调来自于社会的、实践的批判。

轨道二是将远景规划设想转化成与之连贯一致的长期或短期的行动计划, 通过有针对性地实施措施来赢得公众对于规划的信心。在这个工作轨道中, 四种理性思维——价值理性、战略理性、交流理性以及实施工具理性交互产生影响。

轨道三关注利益相关者在规划过程中的参与。为了提高空间战略规划在具体实施过程中的行动力, 应尽可能地让利益相关者参与进来, 以获得他们的支持, 从而提高规划的可操作性和合法性。由于实施措施所需要的技术技能以及权限往往分散于各个部门、机构及参与者之中, 因此如何有效地将它们整合起来成为一项重要的工作。

轨道四是一个更具有包容性和持久性的, 对公众授权参与规划及决策的过程<sup>[4]</sup>。在这个过程中, 公民互相了解, 不仅表达不同观点, 也为彼此的交流增加机会, 并向规划工作者反映自己的想法。通过这种方式建立一种互相了解的机制, 以及一个集合了各种社会阶层和知识的资本库<sup>[5]</sup>。

在四个轨道的共同作用下, 形成一个总体的战略规划框架、一个具体的行动计划以及实施该行动计划的相关政策措施, 这些政策措施的实施属于轨道四的工作内容。

## 2 奥斯坦德市城市发展状况与规划背景

### 2.1 城市发展状况

奥斯坦德市 (Oostende) 隶属于比利时弗拉芒区 (Flemish Region) 西佛兰德省 (West Flanders) (图 2), 是比利时西北部的重要城市, 距荷兰边境 35 km, 距法国边境

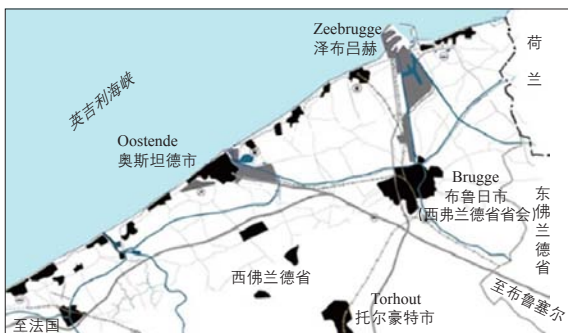


图 2 奥斯坦德市地理位置图  
资料来源: 参考文献 [6]

30 km。2010 年人口 15 万人, 面积 37.7 km<sup>2</sup>。

该市是比利时北海岸主要港口城市之一, 有国家级的主要客运港和最重要的渔港。工业有造船、制缆、服装、鱼类加工、化学, 同时是著名的旅游城市 and 海滨疗养地。

奥斯坦德市在 11 世纪仅是一个小渔村, 至 16 世纪已成为一个繁华的小城市。19 世纪受旅游业以及利奥波德二世 (Leopold II: 1835—1909 年比利时国王) 的影响, 奥斯坦德市迎来了第二次发展高峰, 港口西岸发展至现今的环路一带, 加之二战后旅游业的兴起, 港口西岸更是向内陆纵深发展, 大批的高楼被建起以满足旅游人口住宿的需求。而东岸由于海港运河的空间阻碍, 发展相对滞后, 直到二战后由于港口贸易的带动, 东岸才逐渐成为港口物流和工业集聚区。

同许多西欧的城市一样, 奥斯坦德市拥有较为发达的交通体系。作为一个沿海并以旅游业为支柱产业的度假胜地, 拥有良好的自然景观 (沙滩、海水、沙丘等)、丰富的历史文化资源以及较完善的服务设施等 (图 3)。



图 3 奥斯坦德市城市交通、文化、生态系统分析图  
资料来源: 参考文献 [6]

## 2.2 规划背景和主要驱动力

奥斯坦德市的规划体系主要由空间战略规划（或称城市结构规划）和相关的执行规划及政策构成。上一版的奥斯坦德市城市结构规划于2005年展开，并于2006年12月通过了城市委员会（the City Council）的审议。然而近年来，地区经济、生态和文化等因素出现了变化，尤其是政治上的权力下放以及区域规划体系的变革，为城市发展提供了新的背景和驱动力。

经济上，越来越深入的全球化正深刻地影响着城市发展的步伐。寻求城市在区域中的竞争优势，并与其他城市形成良好的协同互补发展，成为奥斯坦德市进行新规划的重要背景之一。

政治上，1980年代末开始的国家联邦化过程赋予了区域更大的自主权，引发了规划体系根本上的变革。当下，区域权力的进一步下放和城市自主性的提高，在政治上推动了城市间的合作与城市自主进行全面整合的规划探索。

社会文化上，区域发展中城市形象的模糊化，加大了居民对于城市形象和地方特色的渴求。

城市规划体系上，在城市所属的弗拉芒区，规划正处于传统的土地利用管理方法和全面的整合方法之间的探索阶段，规划体系不断向战略性和参与性方向进行着变革。作为弗拉芒区的一员，这些变革对奥斯坦德市的规划发展产生了深远影响。

区域规划体系上，西欧的区域规划越来越强调城市层面规划的自由度，认为其可以针对某个具体的策略引导规划向着战略性的方向发展，而不必全面覆盖城市发展的各个方面。因此，城市层面规划的行动力越来越受到重视。

在这些背景的驱动下，对上轮奥斯坦德市城市结构规划进行修订成为必然。为此，自2010年开始，该市城市规划管理部门与比利时鲁汶大学联合对奥斯坦德市进行空间战略规划的研究，以探索更加全面整合的规划方法和规划方案。

## 3 奥斯坦德市空间战略规划技术路线——四轨道法

对一个城市进行空间战略规划，不仅仅要对其未来进行规划设想，还需要创建不同的具有可操作性的策略来实现这个目标，同时辅以政策、行动计划以及战略项目的实施安排，而这些过程中利益相关者与公众的参与则尤其重要。

奥斯坦德市空间战略规划的实践以四轨道法模型为基本框架（图4），通过对城市的分析解读，以及不同社会角色（公共部门、规划师、利益相关者以及一些市民）的讨论，总结得到现状发展中具有战略性的关键问题（key issues）；并提出相应的战略主题（key themes）作为行动的指南；采取图纸分析、矩阵分析等方法，提出城市未来发展的设想（战略愿景[vision]）；并通过战略项目的引入使得规划具有更强的可操作性，从而将模型中的轨道一和轨道二两部分具体化。而轨道

三和轨道四两部分（即利益相关者和公众的参与），则将贯穿于从议题设置到战略项目设计讨论的规划工作全过程之中。

### （1）轨道一——提出战略愿景

- 通过实地考察、相关规划工作者的汇报、历年规划回顾以及对利益相关者和市民的访问等，进行最初的资料收集与总结；

- 对城市现状进行分析，包括区位分析（沿海区域层面和城市层面）、城市发展演变分析（空间结构与产业结构等）、SWOT矩阵分析等；

- 识别出对城市具有战略影响的关键问题，由于财政预算、人力资源与计划制定等的局限性，只有有限的关键问题才被提到议事程序上；

- 针对这些关键问题，规划参与者（公共部门、利益相关者及市民）在城市特有的机遇和挑战中共同达成一个对未来的期许，即城市的战略愿景；

- 基于设想战略愿景，针对关键问题，提出相应的战略主题，完成由研究到实践的过渡。

### （2）轨道二——长期和短期的行动计划

- 针对战略主题，从城市发展的多个角度提出一系列具体策略和政策，形成一个使战略主题可操作和可实施的战略包；

- 将战略包作为可以具体实施的战略项目的指导方针，提出一系列多层次的战略项目，进一步完善共同制定的战略主题，同时实现城市远期设想；

- 战略项目将分解成在不同的时间、空间以及管治范围内的行动；

- 识别出战略项目将涉及的利益相关者，并试图寻找与他们达成“双赢”的合作机会，使得项目能顺利地实施和完成。

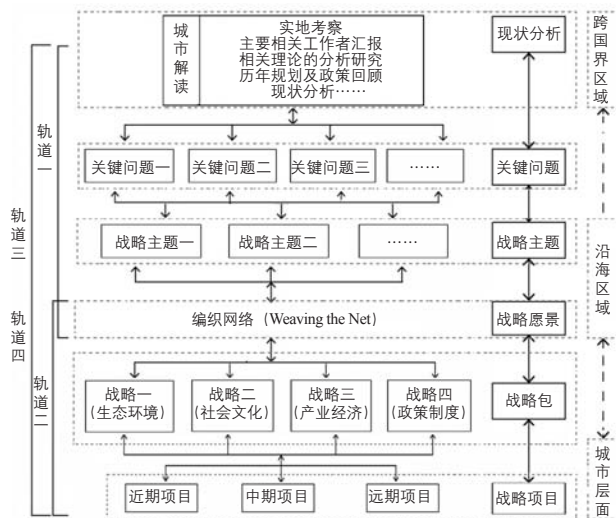


图4 基于四轨道法的规划技术路线

资料来源：根据参考文献[6]整理



### (3) 轨道三——利益相关者的规划参与

从轨道一的第一步（如规划制定前期对利益相关者的访问）开始，到轨道二的最后一步（如在战略项目制定中规划制定者与利益相关者的合作），利益相关者在战略规划制定中将起到关键作用。

### (4) 轨道四——持久的公众参与

这一工作也贯穿战略规划制定的全过程（尤其当面临重要决策时），公众参与更具有包容性和持久性，并将延伸到规划实施过程中。

## 4 奥斯坦德市空间战略规划方案概要

### 4.1 以关键问题和战略愿景为导向

实践证明，在战略规划的制定和实施过程中，利益相关者（公共和私人）能否一致认同这些被选出的关键问题是非常重要的，这将直接影响到规划能否真正体现理性思维和行动力。基于轨道一、三、四的前期调研、考察、分析、访问和讨论，规划识别出对城市具有战略影响的若干关键问题（图5）。

- 区域空间融合的需要。沿海区域与内陆以及郊区空间发展不均衡。在区域内相似的发展环境下如何挖掘并发展奥斯坦德市的固有优势，以及长久以来在城市自治的传统下如何建立城市之间良好的对话平台，是影响城市发展的关键问题之一。

- 过于分散的空间格局。城市发展过程中形成了似乎矛盾但又共存的多个空间特征：古老的城市中心，旅游海岸，西部沿海岸线排列的高楼和远离海岸地区低密度的住区，东部的港口和工业建筑，相对人烟稀少的东部地区，以及一些历史文化遗迹。这些独特的又具有一定代表性的空间特征，在城市的发展过程中没有很好地联系起来，城市的空间格局显得过于“分散”，同时这些分散的多样化的空间特征使得城市发展的潜力一直被低估。

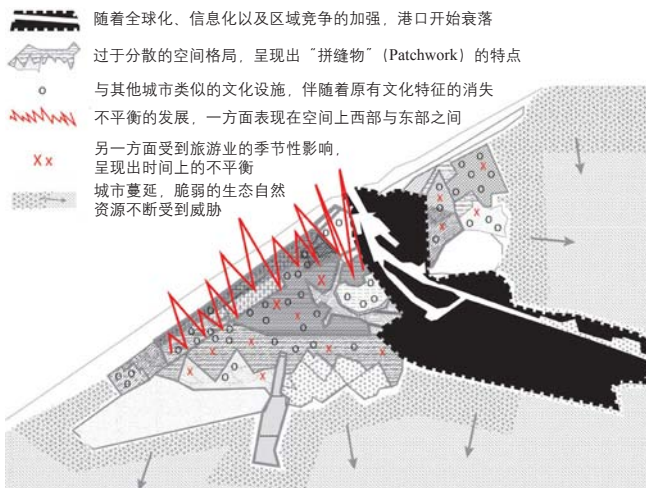


图5 关键问题的空间概念图

资料来源：根据参考文献[6]

- 缺乏有辨识度的文化特征。奥斯坦德市曾被誉为“皇后的海滨城市”并拥有悠久的捕鱼业文化。伴随着工业化和现代化，奥斯坦德市与其他城市的发展不断趋同，地方文化特色渐渐消逝，其城市形象在区域发展中不断地模糊化。

- 社会经济结构的不平衡。一是长期以来东西岸的不平衡发展；二是旅游业的季节性和地域局限性使得人口和经济发展呈现出空间和时间上的不平衡。

- 脆弱的生态自然资源。城市东岸地区的自然景观和边缘地区的开敞空间长期受到忽视，缺乏合理的开发保护；城市西岸内陆地区在发展过程中营造了许多公共开敞空间，但是它们各自封闭，没有形成系统。

- 多层次合作的需要。奥斯坦德市处于欧盟、比利时联邦政府、弗拉芒区、西弗兰德省，以及比利时沿海区域等多重空间体系中，进行空间战略规划需要制定有利于多级政府部门合作对话的机制。

此外，与多层次的政府部门平行的非政府组织机构、利益相关者以及广大市民在规划过程中，对政府部门在制定决策中起着给予意见和帮助的作用。因此，如何提高非政府机构、利益相关者和公众在规划中的合作和参与度，也是多层次合作中的重要环节。

针对这些关键问题，规划参与者（公共部门、私人利益相关者及市民）在城市特有的机遇和挑战中达成对未来的共同期许，提出城市的战略愿景为：编织“奥斯坦德式”网络——抓住港口转型的机会，通过对港口进行新的改造形成新的城市发展战略核心，从而重新激活城市的身份特征；进一步打破城市乃至区域的“界限/边界”（无论是有形的还是无形的），形成具有多样化空间特征的公共空间网络。新的城市网络由新的港口核心提供动力，由城市层面不断生长并扩展至更大区域，资本、文化、信息、知识以及包括人在内的各类资源在这张网络上进行无阻碍的交换流动，真正促进城市的可持续发展。

### 4.2 以战略主题、战略包和战略项目作为规划实施的保障

基于城市的战略愿景，针对关键问题，规划提出了若干有针对性的战略主题（图6）。

- 重新激活城市的身份形象。将城市作为一个整体进行思考，抓住港口这个面临衰落的地区作为重新激活城市身份形象的契机。强调地方文化特色，从而提升城市在区域融合中的竞争力，并改善现状不平衡的发展。

- 提供多样化的空间质量。通过提供多样化的空间，并提高其空间质量，在合理利用自然景观的同时，改善城市目前类似“拼缝物”（patchwork）的空间结构。

- 打破界限/边界。奥斯坦德的城市层面存在着一些消

极的“边界”及其形成的中间区域。这些区域内部社会经济活力低，往往成为城市发展的阻碍。打破这些消极的边界，赋予这些中间区域新的内容、功能及意义，使城市区域跨边界连接，形成新的网络结构，促进城市整体性能的提高及社会、经济、自然生态各系统内流动性的改善。

● 通过事件 / 活动提升城市的活力。引发城市积极变化的不一定是大的改造或建设。为了提升城市的活力和吸引力，除了采用城市形象设计、城市宣传和文化号召等方法之外，从小事、细节出发的改进也会为城市发展带来“催化剂”式的影响。

针对战略主题，从生态环境、社会文化、经济以及制度机构四个方面提出一系列具体策略和政策，形成一个使战略主题可实施化的战略包（开始进行轨道二），这个战略包由公共部门、规划师、利益相关者以及公众共同制定，作为实施性战略项目的指导方针（图 6, 图 7）。这些战略项目是战略主题和战略愿景的具体实施方案，包括近期东岸港口转型；中期打破边界、激发中间区域活力；远期构建基于公共空间的网络结构。同时这些战略项目被分解为若干个子项目，拥有不同的时间和空间要素，并获得利益相关者和公众的认可，为城市未来发展提供具体的分步骤措施。

● 近期东岸港区转型。东岸港口进行的改造将以振兴传统文化作为基调，对原有的废弃厂房、仓库等进行功能转换。战略项目从细节设计开始，有步骤地引导空间内社会层面的变化，使东岸港区成为新的城市发展战略核心。

● 中期打破边界、激发中间区域活力。主要提炼出四个内部“边界”（内运河沿线、东海岸线、东岸工业区与居住区边界、西岸海岸线与内陆城市区域之间的边界），规划通过“穿越中间区域、跨越中间区域、由边界向外扩展”（through

the in-between area, cross the in-between area, from the border)<sup>[6]</sup> 三种空间干预手段，旨在打破这些边界，促进城市内部多样化空间的连接，提高城市内部的流动性。

● 远期构建基于公共空间的网络结构。通过对现有分散的公共空间进行系统性规划，形成具有多样化空间功能的公共空间网络，从而实现共同的战略愿景，编制由“节点”（各公共空间，如交通线路交汇地、海滩、绿道、步行街、广场、公园等）和“线路”（交通线路、滨水线路、绿道等）组成的城市网络。

规划方案还对这些战略项目及其子项目制定了可操作的具体措施。

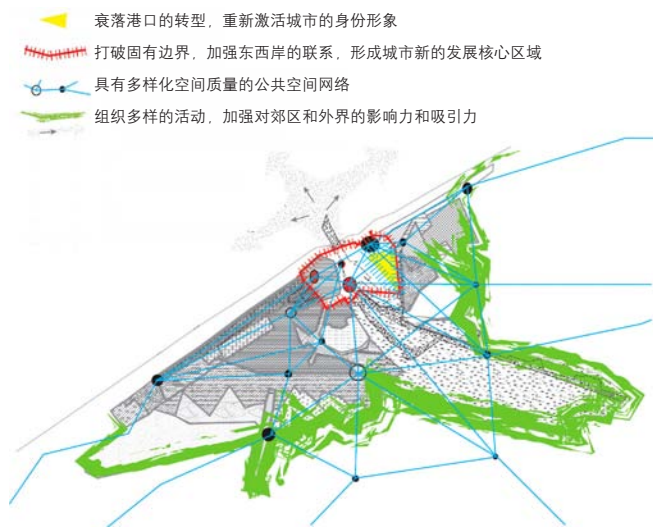


图 7 规划战略包的空间示意图  
资料来源：参考文献 [6]

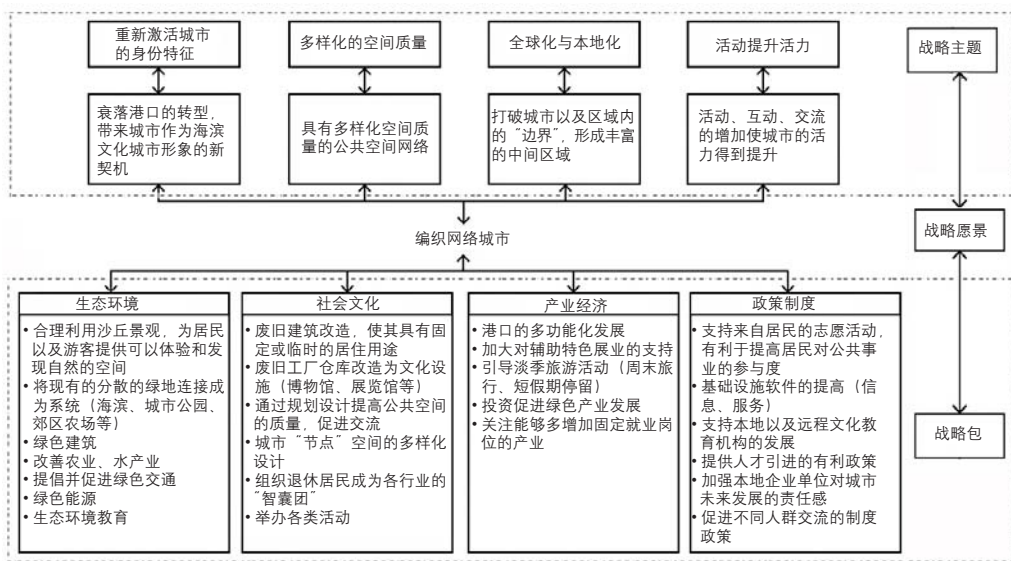


图 6 规划提出的战略主题、战略愿景与战略包  
资料来源：根据参考文献 [6] 整理



## 5 奥斯坦德市空间战略规划的主要特征

规划体系本身以及政治上的变革，与经济、社会文化和生态的需求一起，共同促进了奥斯坦德市的空间战略规划探索，其实践体现了西欧 1990 年代以来复兴的空间战略规划的若干特点。

### 5.1 形成了一个规划制定和实施的框架

奥斯坦德市空间战略规划以经典的四轨道法为基础，形成了一个框架性的技术路线。在对城市进行综合解读的基础上，从具有战略影响的关键问题出发，规划参与者（公共部门、利益相关者及市民）共同完成对未来的愿景设置；进而提出具体的有针对性的战略主题，以及由之衍生出来的、作为行动指南的战略包；最终通过一系列战略项目的导入，完成由规划到实施的全过程。

原来一些用来约束和指导发展的控制型指标体系，以及覆盖整个城市范围和城市各个系统的刚性规划措施正在逐渐消失；取而代之的是框架性的、强调战略性和行动力的发展指导原则以及结构性的方案图。

### 5.2 以规划愿景的方式表达多维度的规划目标

受到新自由主义思想和环境保护主义的影响，加上公民社会与非政府机构的不断壮大，社会公正、优质生活等目标被提升到了与经济发展同样重要的高度。空间战略规划的目标由片面强调经济效益向平衡发展过渡。在奥斯坦德市的规划实践中，战略愿景体现了公民对于环境品质、社会公正以及文化品味的追求，与经济竞争目标并重甚至更重。

### 5.3 由封闭走向开放的规划过程

在某种程度上，空间战略规划可以被称为一项公共政策，西方对于它的研究与实践也侧重于公共政策、制度设计以及公众参与的能动性等方面<sup>[17]</sup>。在奥斯坦德市空间战略规划的制定过程中，作为轨道三和四的重要组成部分，规划公共部门联合高校，组建了多种形式的舞台与论坛，发起了针对整个社会的动员。规划师在这一过程中，通过整合基础资料，提出城市发展的设想和具体实施的项目，搭建了一个供各方进行讨论的平台。非政府机构、利益相关者以及公众的讨论促使多种观点不断成熟。

### 5.4 强调由规划到实施过程中的可操作性

对大多数规划工作者而言，与规划过程中的其他工作相比，实施是规划的薄弱环节<sup>[8]</sup>。与最初萌生的区域规划与战略规划不同，1990 年代在西欧复兴的空间战略规划突出了对

可操作性的强调。不论是在理论研究还是在规划实践中，一系列具体的、有时序性的、与战略愿景连贯一致的行动都得到了重视。

在奥斯坦德市空间战略规划中，由战略愿景到战略主题、战略包乃至战略项目，整个规划过程不断被具体化和可实施化，并保持了彼此之间的连贯一致性。不同时间范围（近期、中期和远期）的战略项目在进行空间设计的同时，识别出利益相关者（轨道三），并试图寻找与他们达成“双赢”的合作机会，提高了规划的可操作性，减少了实施过程中的阻力，从而有针对性地逐步实现规划愿景。

### 5.5 关注规划过程中的无形成果

规划成果采用一系列的概念图、结构图、规划示意图以及指示性的表格来表达规划内容。这些图表在传递指示性内容的同时，试图以简洁清晰的模式加强公众对规划意图的理解，从而更有效地促进公众参与的力度、共享的信息网络的形成以及不同社会团体之间的交流，引导社会层面的积极融合。

## 6 结论与启示

空间战略规划在国外已经被纳入正式的规划体系，但在我国，尽管已历经了十多年的发展，很多时候仍处于尴尬的位置。对其概念、涵义、特征和技术路线方法等还有很多讨论和争议；同时，其实践仍停留在研究层面，没有形成一套体系或机制对其进行有效的落实，即“没有形成真正制度意义上的战略规划”<sup>[9]</sup>。

此外，相对于国外整个规划行动中利益相关者以及公众的重要性，我国的空间战略规划仍然封闭在规划部门和规划师的圈子里，规划师主要进行的是“出点子”的工作，规划过程呈现出“自上而下、封闭、半封闭”的特点。其编制程序一般可归纳为资料调查、数据分析与问题诊断、战略分析与战略制订、战略实施、评估与反馈等数个阶段<sup>[10]</sup>，基本上沿用我国规划编制的通常做法。

奥斯坦德市城市空间战略规划以区域和城市发展的新环境为背景，通过对西欧较为经典的四轨道法的充分应用，为城市未来的合理发展提供了一系列有效的、可操作的政策措施，其经验对于我国城市空间战略规划的制定具有借鉴意义。

#### (1) 作为一个综合框架

我国目前的规划框架有着“规出多门”的特点，由不同部门编制的国民经济发展规划、土地利用规划以及城乡建设规划同时在城市发展中发挥着作用，彼此之间缺乏整合和统一。然而，城市政府需要一个全面综合的规划，才能真正有效、有序地推进各项政策和工作。奥斯坦德市的空

间战略规划中多维度整合的技术路线,涵盖了由议题设置、规划愿景、规划战略到项目实施的整个过程。结合战略规划作为总体规划前期研究的定位,我国的空间战略规划可以向着一个综合的框架性的方向发展,有利于促进各部门之间的协调与整合。

### (2) 关注重点问题

1990年代以来,我国的规划尤其是总体规划,由于其编制和审批的法定化和程序化,规划的内容有向着八股化、程式化的方向发展的趋势。规划成果看起来越来越丰富,然而在追求面面俱到的同时忽略了对城市发展中战略性问题的研究和探讨。作为规划工作者,最主要的任务并不是罗列城市发展中的所有社会经济和空间问题,而是找到这些问题的根源并从城市规划的角度提出解决办法。奥斯坦德市空间战略规划中对于关键问题和战略主题的识别和破解,为我国的规划内容由程式化回归到突出重点、解决关键问题,提供了一个借鉴的样本。

### (3) 提供多方参与平台

自1990年代始,公众参与在我国已经成了一个热点问题,然而,目前我国城市规划过程主要封闭在公共部门和规划工作者的圈子中,各级规划部门和规划工作者是编制空间战略规划的主体,公众参与的程度仍旧不高。奥斯坦德市空间战略规划充分应用四轨道法,为规划参与者(公共部门、利益相关者及市民)提供了一个规划制定的信息平台和合作讨论的沟通平台,建立了各方参与者互相了解的机制,值得我国城市借鉴。在规划前期的议题设定,规划研究中的各种论坛和会议以及规划后期的战略项目制定中,将涉及到的利益相关人和一部分公众联合起来,对项目的内容和实施进行协商和监督,为消除规划实施障碍,使规划能够更好地体现公众利益,促进城市合理发展提供了良好的平台。UPI

### 参考文献

- [1] Healey P, Khakee A, Motte A, Needham B. Making Strategic Spatial Plans: Innovation in Development Plan-making in Europe [M]. London: UCL Press, 1997.
- [2] Van den Broeck J. Strategic Structure Planning. Urban Dialogues: Visions, Projects, Co-productions[C], Nairobi: UN-Habitat, 2004.
- [3] Albrechts L. Planners as Catalysts and Initiators of Change: The New Structure Plan for Flanders[J]. European Planning Studies, 1999, 7(5): 587-603.
- [4] Forester J. Planning in the Face of Power[M]. CA: University of California Press, Berkeley, 1989.
- [5] Innes J. Planning Through Consensus-building: A New View of the Comprehensive Planning Ideal[J]. Journal of the American Planning Association, 1996, 62(4): 460-472.
- [6] Strategic Spatial Planning Studio. Report of Oostende Studio Strategic Spatial Planning[R]. KU Leuven, 2012.
- [7] Salet W, Faludi A. eds. Three Approaches to Strategic Planning: The Revival of Strategic Spatial Planning[C]. Royal Netherlands Academy of Arts and Sciences, Amsterdam, 2000: 1-10.

- [8] Albrechts L. Strategic (Spatial) Planning Reexamined[J]. Environment and Planning B: Planning and Design, 2004(31): 743-758.
- [9] 张兵. 敢问路在何方——战略规划的产生、发展与未来[J]. 城市规划, 2002, 26(6): 63-68.
- [10] 陈大鹏. 城市战略规划研究[D]. 西安: 西北农林科技大学, 2005.

(本文编辑: 张祎娴)

(上接 96 页)

### 参考文献

- [1] 张平宇. “振兴东北”以来区域城镇化进展、问题及对策[J]. 中国科学院院刊, 2013, 28(1): 39-45.
- [2] Faberman R J. Job Flows and Labor Dynamics in the U.S. Rust Belt[J]. Monthly Labor Review, 2002(3): 3-10.
- [3] Jennifer V. Restoring Prosperity: The State Role in Revitalizing America's Older Industrial Cities[R]. Washington DC: The Brookings Institution Metropolitan Policy Program, 2007.
- [4] Kahn M E. The Silver Lining of Rust Belt Manufacturing Decline[J]. Journal of Urban Economics, 1999(46): 360-376.
- [5] U.S. Census Bureau. Selected Historical Census Data-1790 to 1990[DB/OL]. <http://www.census.gov/population/www/censusdata/hiscendata.html>.
- [6] U.S. Census Bureau. 2010 Census[DB/OL]. <http://www.census.gov/2010census/>.
- [7] 王旭. 美国城市发展模式: 从城市化到大都市区化[M]. 北京: 清华大学出版社, 2006.
- [8] 李剑鸣. 美国殖民地时期的人口变动及其意义[J]. 世界历史, 2002(4): 21-30.
- [9] 保罗·洛克斯, 琳达·迈克卡西, 著. 城市化[M]. 顾朝林, 汤培源, 杨兴柱, 等. 译. 北京: 科学出版社, 2009.
- [10] 赵明杰. 浅析美国的工业革命与城市化进程[J]. 唐山师范学院学报, 2005, 27(1): 87-90.
- [11] 刘文龙, 罗平峰. 近代拉美与美国城市化的不同进程与经济职能[J]. 拉丁美洲研究, 2000(5): 41-48.
- [12] 刘建芳. 美国城市化进程中人口流动的特点及影响[J]. 新疆师范大学学报, 2004, 25(3): 124-127.
- [13] 刘建芳. 美国城市化进程中的城市问题及对策[J]. 山东社会科学, 2003(4): 115-117.
- [14] Fishman R. The American Metropolis at Century's End: Past and Future Influences[J]. Housing Policy Debate, 2000, 11(1): 199-213.
- [15] 高相铎. 东北老工业基地产业结构演变城市化响应的地理事实辨析[D]. 长春: 东北师范大学硕士学位论文, 2006: 15-16.
- [16] Kneebone E, Garr E. The Suburbanization of Poverty: Trends in Metropolitan America, 2000 to 2008. Metropolitan Policy Program at Brookings, 2010: 1-23.
- [17] Wendell Cox. Metropolitan Area Population: 1900-2000[DB/OL]. <http://www.demographia.com/db?met1900.pdf>, 2010.
- [18] 王颖, 张倩, 李诚固, 等. 东北地区城市规模分布演变及空间特征[J]. 经济地理, 2011, 31(1): 55-59.
- [19] The Federal Reserve Bank of Chicago [DB/OL]. <http://www.chicagofed.org/webpages/events/1997/lookingback.cfm#>.
- [20] Acs Z, Plummer L A, Sutter R. Penetrating the Knowledge Filter in “Rust Belt” Economies[J]. Annals of Regional Science, 2009, 43: 989-1012.
- [21] U.S. Department of Commerce[DB/OL]. <http://www.bea.gov/index.htm>.
- [22] 孙楠, 巩顺龙. 东北地区装备制造业的创新现状与对策[J]. 经济纵横, 2011(5): 59-61.

(本文编辑: 王枫)