

“规划更美好的伦敦”——新一轮伦敦规划的评述及启示

“Planning for a Better London”: Comments and Enlightenment of the Lasted London Plan

何丹 谭会慧

摘要: 1944年由艾伯克隆比主持的第一次大伦敦规划是迄今为止最有影响力的区域规划之一,至2008年伦敦市政府编制新一轮大伦敦规划,这期间伦敦规划经历了半个多世纪的发展历程。本文首先对这段发展历程进行了回顾,然后重点分析了2008年新一轮大伦敦规划的背景、主要内容及重点政策等;最后从住房、交通、经济方面总结了该轮规划并探讨了其对今后上海城市建设的启示。

Abstract: Judged by the tests of influence, the Greater London Plan of 1944 was probably the most successful regional plan of modern times. Along with the political and economical development, London Plan has been changing all the time. In 2008, the Greater London Authority compiles the lasted edition. The paper aims to investigate the background, the measures and the spatial structure of every planning stage, and then study the mechanism behind it. Studying London Plan will be greatly helpful to the development of urban planning in Shanghai; especially under the context of Shanghai is marching towards the World City. So the latter part of this paper seeks to illustrate the enlightenments from the aspects of housing, transportation and industry.

关键词: 伦敦规划; 上海; 启示

Keywords: London Plan; Shanghai; Enlightenment

本文为国家自然科学基金项目“1990年以来上海城市空间发展的政治经济学分析及其理论框架”(No. 50608032)部分研究成果,得到上海浦江人才计划和上海重点学科建设项目(B410人文地理学)资助。

作者: 何丹, 华东师范大学中国现代城市研究中心副教授, 日本东京大学都市计划博士
谭会慧, 华东师范大学中国现代城市研究中心硕士研究生, thh5151@126.com

前言

从1944年的第一次大伦敦规划,到2008年的新一轮规划,伦敦规划在不同社会经济背景和政党理念下经历了半个多世纪的发展历程。诸多学者分别对20世纪中后期伦敦规划发展演变^[1-2]、2004年版伦敦规划^[3-5]等进行了研究。2008年新一轮的大伦敦规划在经济全球化、人口持续增长、就业交通问题突出、住房紧缺、环境污染加剧等背景下出台并致力解决这些问题,这对于处于同样背景下并致力于迈向世界城市的上海城市的发展有很大启示。

本文分为三个部分,首先总结了大伦敦规划的发展历程,对每个阶段的政治经济背景以及主要措施进行了简单的回顾;接着介绍了2008年版伦敦规划——《规划更美好的伦敦》——的背景、主要内容、重点措施等;最后分别从住房、交通、产业经济等方面,探讨了新一轮伦敦规划对上海城市发展的借鉴意义。

1 伦敦规划的历史演进

在英国的规划体系中,一般认为规划的实施属于政府公共政策的范畴,因此通常以制定公共政策的方式来促进规划政策的演变^[6]。伦敦规划也不例外,规划的制定仍与政府公共政策联系紧密,演变发展也随着英国政党治理模式和理念的转变而变化,呈现出明显的阶段性特征。截至1990年代末,伦敦规划的演进大致可划分为四个阶段(图1)。

1.1 二战前后——1950年代初

1937年,英国政府为解决伦敦人口过于密集的问题成立了“巴罗委员会”,该委员会于1940年提出了“巴罗报告”(Barlow Report),认为应疏散伦敦中心区的工业和人口;1943年又编制了《伦敦郡规划》(County of London Plan),从交通、住房、土地、城市蔓延及市郊化五个方面为伦敦的重建提出了解决方案^[7];1944年,由艾伯克隆比(Abercrombie)主持编制了《大伦敦规划》^[2]。这些规划政策基本上都主张伦敦的分散化发展模式,将空间的扩张约束在绿带之内,控制伦敦市区的自发性蔓延。

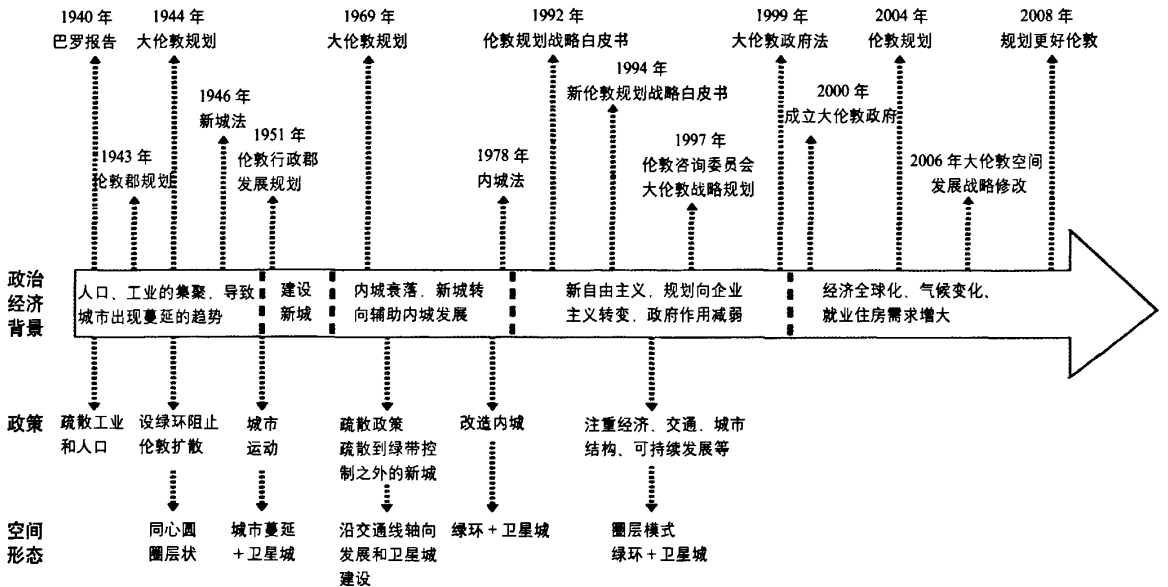


图1 伦敦规划演变历史进程

资料来源：作者绘制

1.2 1950年代初——1960年代初

这段时期内伦敦规划的主要政策是新城的建设。在中心城区人口工业持续集聚，居民对郊区住房需求激增等背景下，1946年英议会通过了“新城法”（New Towns Act），掀起了建设新城的运动。1951年，伦敦郡议会（LCC: London County Council）编制了《伦敦行政郡发展规划》（ACLP: Administrative County of London Development Plan）^[8]，继续引导人口、工业向新城扩散。到1950年代末，在离伦敦市中心50km的半径内已建设了8座卫星城。并且，这些郊区新城是由政府拨款的新城开发公司联合私有企业，在专业规划的指导下建立起来的，对缓解市区压力、分散城市功能起到了一定的作用。

1.3 1960年代初——1970年代末

1964年“大伦敦议会”（GLC: Greater London Council）的设立，提供了一个专门负责大伦敦规划管理与发展的战略性机构。1969年GLC编制了《大伦敦发展规划》（GLDP: Greater London Development Plan）^[5]；经济上，规定各产业平衡发展、合理布局；交通上，试图改变1944年大伦敦规划中同心圆封闭布局模式，使城市沿着三条主要快速交通干线向外扩展并形成三条走廊地带，以期在更大的区域范围内解决经济、人口的合理布局问题。因此，这一时期的分散政策主要体现在沿着交通线，并以绿带为控制手段把新城设置在伦敦通勤范围外，即在伦敦圈新城之外发展第二圈新城。

由于一直采取疏散政策，导致了1970年代后期内城的相对萎缩，英国政府于1978年通过了“内城法”（Inner City Law），开始实行大规模的内城区援助计划^[9]。此时新城的功能也从转移过剩人口和工业转向协助恢复内城经济。

1.4 1980年代初——1990年代末

1979年撒切尔政府上台执政，开始积极奉行市场化和分权政策，要求规划当局使用规划权力促进市场主导的发展，减少政府的作用。因此，城市规划开始向企业主义转变，形成了一种新的区域规划模式——合伙制模式，即公共、私人及一些自发部门之间的合作规划体制^[6]，并于1986年撤消了大伦敦议会。之后为了便于协调区域规划问题，成立了伦敦规划咨询委员会（LPAC: The London Planning Advisory Committee）^[10]。

但是LPAC主要负责的是战略规划的准备工作，提出如交通（顾向荣，1997）、住房（顾向荣，2000）、经济（顾向荣，2001）等方面的发展建议。并且LPAC仅仅是一个咨询机构，它的报告要提交给中央政府，转变为相应的法规后才能发挥作用，因此该规划建议产生的影响极其有限。

1.5 小结

纵观伦敦规划的发展历程，可以看出几个较为清晰的特征。

其一，二战后在凯恩斯国家干预主义的影响下，伦敦规划的组织方式为政府主导型，将规划看作是公共政策的一部

分,建立一个统一的、管理整个区域的大都市政府——“巨人政府论”(张京祥,2008),如1964年建立的大伦敦议会(GLC)和2000年成立的大伦敦市政府(GLA: Great London Authority),来促进整个伦敦地区的规划发展。

其二,1970年代末开始在里根—撒切尔夫人的自由市场主义的影响下,逐步强调市场机制在公共领域中的作用,规划机制逐渐市场化,引入竞争高效率的管理模式,减少政府的作用,最终形成了以政府、市场为核心的多中心体系。如GLC的撤销,规划事务部分权力让渡给私人部门,区域战略规划职责也转向中央政府。

其三,在经济全球化的大背景下,1990年代开始的新区域主义逐渐提上日程,该模式下的规划方式强调政府、市场、公众之间的合作机制,形成了一个网络合作体制。体现在伦敦规划中强调公众的参与、跨次区域合作以及大伦敦的治理模式上。

2 2008年伦敦规划——规划更美好的伦敦

2.1 规划的背景

由于过去的20年伦敦没有统一的规划,缺乏足够的基础设施投资,交通拥挤、房价上涨、城市贫富分化日益严重等一系列问题制约着伦敦竞争力的提升。1997年,工党重新执政,规划的政治环境发生了重大变化,战略规划又被重新提上日程。

并且随着经济全球化的不断深化、世界市场的一体化以及资本技术信息等要素的自由流动,国家的竞争力越来越依赖于区域、城市的竞争力,因此规划也就成为提升一个区域的重要措施。作为世界城市之一的伦敦,也正致力于积极融入全球经济,承接国际资本的流入,提升自身的国际竞争力。

英国于2000年选举成立了大伦敦市政府(GLA),负责整个都市范围的战略规划管理,同时要求编制《伦敦规划》为地方规划的编制提供框架。上一轮《伦敦规划》是于2004年出台的,内容包括了经济发展战略、空间战略、交通战略、文化战略、城市噪音战略、空气质量战略、市政废物管理战略、生物多样性战略^[11]等。

在2008年版伦敦规划出台之前,2004年版规划进行了不断的完善和修改。2005年10月,大伦敦政府发表了《伦敦规划的回顾总结》(Reviewing the London Plan)^[12],从十大重点领域(经济、住房、交通、气候变化、世界地位等)提出了新目标。2006年10月,发表了《大伦敦空间发展战略——住房供应、废物、矿物资源的调整》(Spatial Development Strategy for Greater London—Housing Provision Targets, Waste

and Mineral Alterations)^[13],在住房供应、废物管理、矿物利用等方面提出了新政策。

最终,在经济全球化不断发展、提升国际竞争力以适应国际经济格局的背景下,新一轮的伦敦规划——《规划更美好的伦敦》(Planning for a Better London)于2008年出台^[14]。本次规划的主题是公平、经济、环境、安全、保护;并从四个方面进行了阐述:如何提升规划体系价值,现阶段面临的挑战,将要实行的政策和措施,将政策付诸于实践。本文主要介绍前三个方面。

2.2 规划大纲

本次规划创造性地提出了新的规划方法来提升规划体系的价值,即市政府和其他利益相关者更多注重伦敦发展的方向、目标和定位,而不是伦敦现阶段需要什么样的规划。为此市政府将与各自治市的公共、私人部门一同确定伦敦规划的目标与措施。规划模式依然是“合作机制”——市长、各自治市公共机构、私人机构、公众之间的合作;市长负责编制伦敦战略规划;各自治市负责编制地方规划,并与伦敦规划保持一致;市长、自治市和规划小组共同编制次区域发展框架,并通过“增长走廊”提供跨区域合作的物质空间平台;过程中注重鼓励私人机构和公众的参与。多层次的合作关系保证了伦敦规划制定的公平性。

另外该规划的目的是为全伦敦规划,不但要发展内城,更要充分发挥其他地区的潜在优势,特别是外伦敦^①。在2004年的《伦敦规划》中提出将伦敦分为五个次区域,即东伦敦、西伦敦、南伦敦、北伦敦、中伦敦;在本轮规划中强调各次区域之间的边界是“可渗透的”^②,加强和兼顾伦敦各次区域之间的联系与发展以达到均衡发展的目标。这是伦敦规划自始至终坚持的一个主题。

2.3 面临的挑战

伦敦的发展在新的背景下将面临更多的挑战。首先是持续增长的人口。到2016年人口预测约为796~814万,2026年人口预测约为827~861万。但目前伦敦住房供应明显不足,且居民的支付能力也不同,造成了住房分异,也加剧了伦敦贫困和社会排外问题,使得为全伦敦人规划的必要性越来越大。

其次是不断变化的经济。伦敦的经济结构和经济地理格局都发生了明显的变化,表现在经济结构从以制造业为主转向以金融服务业、零售业等服务业为主;经济地理格局转变为不同的区域倾向于集聚不同的产业:内伦敦以办公、休闲

① 根据英国国家统计局(Office for National Statistics),内伦敦是大伦敦中心的13个自治市和伦敦市的统称,其余部分称外伦敦。

② 次区域之间的边界是“可渗透”的,要鼓励跨区域的经济活动,例如在跨自治市的边界规划建设“增长走廊”等。

业为主，中部以金融和商业服务业为主，外部以制造业为主。经济结构和经济地理格局的演变使得规划体系也要随着经济状况的变化而调整。

再者是环境问题。全球气候变暖和环境恶化使得规划不得不将其考虑在内，并作为重要的规划依据。同时伦敦的人居环境也面临着严峻的考验，要通过规划来管理现有的空间并提供更多的绿色开放空间。

2.4 重点政策

2.4.1 确保经济的增长

从总体上把握伦敦的经济，保证区域的平衡发展，保证所有伦敦人都能够充分参加城市活动和分享经济带来的成果。

规划优先政策包括：(1) 不同的次区域制定不同的经济发展框架，继续支持外伦敦和东伦敦的发展，特别是泰晤士河地区的重建；(2) 支持中小型企业的发展，方便融资，并减少不必要的限制；(3) 对重点行业如金融、商业、创意产业等建立完善的履行框架；(4) 重视对新产业区的规划；(5) 对2012年奥运会和残奥会的场馆和设施等要充分利用。其他的经济措施请参阅表1。

2.4.2 提供充足的住房

伦敦总人口从1980年代开始回升，家庭平均规模在逐渐减小，意味着对住房的需求已经超过了人口的增长，并且这种情形将会持续下去。因此，在现阶段整体经济情况下滑的背景下，住房的供应形势更加严峻，不仅要保证住房的数量，同时也要保证住房的质量、设计、配套设施等。

图2是伦敦1970年—2006年住房供应情况的变化。在整个1970年代伦敦住房主要由地方政府提供，但是从1980年代开始，私人部门提供的住房所占比例越来越大，同时从1990年代开始，可负担住房的供应规模迅速扩大，并且大部分由住房协会提供。这表明未来伦敦住房主要由私人部门和住房协会提供，并且住房协会所占的比例将越来越大。

鉴于以上分析，本轮规划优先政策包括：(1) 确保一个住房供应的支持性规划框架，重点鼓励可负担住房的供应，包括将在未来三年内投资建设5万套可负担住房，通过利用公共部门投资和与开发商共担风险等措施来应对住房市场的挑战等；(2) 提高住房的质量和设计的标准，促进宜居的、可持续社区的发展；(3) 开发一个基于住房需求、容量、市场的资料库；(4) 提高空房使用率，增加住房开发密度，提高中等住房比例等；(5) 建立包括GLA、住房和社区机构(HCA: Homes and Communities Agency)、公共和私人部门开发商在内的合作机制，促进住房的供应。

表1 经济方面的其他政策措施

经济政策	具体措施		
促进经济发展	加强对经济的支持力度	对企业注入1000万英镑的经济复苏金 投资2340万英镑，促进商业扶持和财政一揽子计划的实施 对制造业咨询服务注入130万英镑，促进制造业的发展 鼓励建立一个新的财政服务局	
	促进中小企业的发展	简化和标准化中小企业的合同流程 优化中小企业订约的机制 开展宣传活动，使中小企业能够意识到已享有的优惠政策	
		促进伦敦在海外的经济发展	吸引来自英国和欧洲的游客并促进本地人在伦敦的消费 对进出口注入30万英镑的资金，并通过商品交易会、贸易考察等促进其发展 大伦敦政府与伦敦市将联合建立一个全球性的合作机制来协调海外的经济活动
	如何帮助居民就业	通过技能培训和加大对项目的投资来帮助人们返回就业岗位	投资1000万英镑来鼓励职业技能培训的发展 市长每年提供1000个学徒职位 通过大型项目工程如2012年奥运会、十字铁路、交通建设等将就业培训和岗位供应最大化
		降低居民的生活消费成本	提高交通的效率，减少交通费用 对老年人和弱势群体，提供相应的交通费用优惠 说服财政部减免交通卡的所得税 促进对能源的补贴力度，减少居民的能源费用
			继续支持条件较差的社区和弱势群体

资料来源：参考文献[15]

2.4.3 促进交通的发展

交通的规划首先要从城市的合理布局入手，减少人们居住、工作、娱乐之间的距离，从而减少交通行程。但是在伦敦这样一个复杂的大城市中，对城市功能进行重新布局并不现实，因此主要从交通基础设施入手。

本轮规划的优先政策包括：首先，加大对交通基础设施的投资，通过战略规划来支持连接伦敦东、西部地铁——十字铁路(Cross Rail)的修建；其次，进一步协调城市各功能区的合理布局，缩短交通行程，减少交通流量；第三，反对最近提出的希斯罗机场新建第三跑道的计划；第四，鼓励发

展公共交通、自行车和步行交通系统；第五，支持泰晤士河和其他水路航运的发展；第六，不能忽视隐性交通成本，如CO₂的排放，空气、噪声污染等。

2.4.4 应对环境挑战

近几年来环境问题日益凸显，越发制约着伦敦社会经济的发展。并且居民开始越来越重视气候变化问题，因此，政府也不得不采取措施以应对这一挑战，保证伦敦在一个良好的环境中发展。首先，要保证在应对气候变化方面取得实质性进展；其次，促进开放空间的保护，避免对开放空间、绿带、城市园林的不适当开发；第三，改善废物处理的途径，促进废物的回收利用；最后，保护历史文化环境。

3 评述与启示

3.1 住宅开发和社会住宅保障

住房问题一直是城市规划及相关公共政策所关注的重点问题之一。二战后英国为解决贫民窟问题，住房建设主要为政府干预，一直到撒切尔政府才重新发挥市场的作用，此后私人机构和非赢利性组织主导了住房的建设^[16]。但是单纯依靠市场机制，只注重经济效益，往往会忽视社会问题，因此现阶段，伦敦规划除了鼓励私人资本注入之外，还强调本地政府应该也是参与主体，即建立一个机制——政府机构、非赢利性组织、私人机构之间的合作与竞争机制，来推动住房市场的发展。

除了伦敦规划中提出的政策措施外，伦敦有专门的住房文件——《伦敦住房发展战略》(London Housing Strategy)^[17]来保障住房的供应。两者为强调社会公平，都明确提出了增加可负担住房的供应，首先要加大政府的补贴力度——主

要来自于住房和社区机构(HCA)的拨款，其中社会出租房(Social Rented Housing)的比例要占到3/5，同时又要增加私人出租房中的公共投资；其次要鼓励非赢利性组织和私人机构的参与，保障市场机制在可负担住房建设中的作用；另外，对可负担住房的建设数量、标准、途径等都做了规定。

上海的住房体系和政策的演变同伦敦一样，都是政府与市场力量博弈的结果，并在以政府主导的住房体系中逐渐引入市场机制，从而形成政府、市场共同作用的机制。同时，两者都注重社会公平的理念，上海目前已形成了包括廉租房、公房出售、重大工程配套商品用房、公房租赁等在内的多层次住房保障体系。从住房供应角度来讲，二者都可以分为两类，一类是市场供给，另一类是由政府保障提供的社会性住房，但从空间分布来看(图3)，伦敦的社会性住房主要集中在内城，而上海的社会性住房主要分布在中心城区之外，体现了两个城市在发展机制上的差别。

3.2 交通服务设施和交通政策

交通不仅是承载经济运行的支撑，更是城市空间结构发展的骨架。从1944年大伦敦规划中提出建设的“放射线+环状”的道路网结构，到1960年代提出的建设三条快速交通干线，都是通过交通道路网来构建区域空间布局。但是随着城市空间形态和功能布局的日益成熟，伦敦开始转向从交通基础设施和管理方面寻求解决交通拥挤带来的问题。

伦敦有专门的《交通规划》^[18]，来促进交通的良性发展。自2003年开始实行的对高峰时段进入市区的车辆进行收费的制度，从管理角度解决交通问题以来，对缓解交通压力起到了实质性作用。2008年，《规划更好的交通》(Planning for Better Transport)^[19]出台，重新确保对伦敦公共交通的投资，

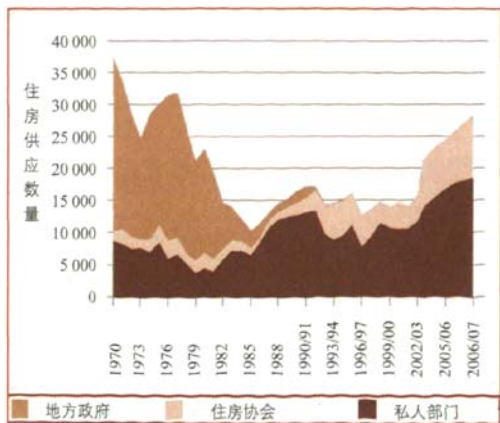


图2 伦敦1970—2006年传统住房供应情况

资料来源：Mayor of London. Housing in London: the evidence base for the London Housing Strategy. London: Greater London Authority, 2008.

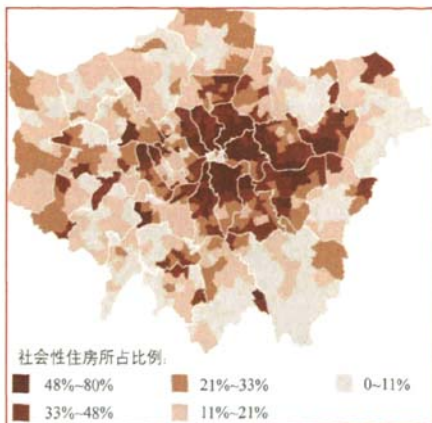


图3 伦敦社会性住房空间分布图

资料来源：同图2

预计从2007年到2017年伦敦的交通预算为390亿英镑,主要用于大众运输项目的发展,如十字铁路的修建、地铁和铁路的扩建等;同时,伦敦市政府将与各自治市一起加强交通管理,营造一个交通更便利的城市。

上海通过私人小汽车牌照拍卖等制度安排来抑制私人交通需求的增长,同时也大力发展公共交通特别是大运量的轨道交通来促进交通供给。这样一方面可以更为有序地诱导中心城区人口向郊区的疏散;另一方面也可以使沿线土地升值,进一步带动商业、房地产业等的发展。

3.3 城市产业与经济发展

伦敦规划中最突出的经济政策当属分区政策,即在区域规划的基础上,对不同的区域采取不同的经济政策。在大伦敦划分的次区域中,在继续支持西伦敦等发达地区发展的同时,鼓励弱势区域东伦敦的发展,特别是沿泰晤士河地区的重建,促进区域经济发展平衡。其次从政府对各项经济活动的投资力度可以看出,政府在经济发展中的作用仍然很明显;同时重视新兴产业区的规划,通过政府提供的一系列税收、贷款等优惠政策,完善产业区的基础设施,改善投资环境,吸引国际资本。再次,伦敦政府十分注重对市民进行职业培训,帮助人们重返就业岗位,并利用一切机会实现就业岗位的最大化。另外,伦敦还大力促进第三产业如金融业、创意产业的发展,优化中小企业生存的环境,促进产业集群的形成^[15]。

上海在制定规划时注重的是产业结构升级、产业布局的合理化以及高科技园区的发展,同时关注与经济相关的社会、环境等非物质空间因素,这点同伦敦相似。但上海的规划中更加突出“促进经济增长”的特征,并且在公私合作和公众参与等制度安排不完善的情况下更加明显^[20]。中央提出了上海建设“两个中心”的任务,明确表示要发挥先进制造业优势,以服务业的发展带动先进制造业的更大发展。因此,先进制造业和服务业是上海目前以及未来发展的重点之一。应该借鉴伦敦的分区规划政策,根据上海不同区域的经济现状及未来发展潜力,划分不同的经济分区,并提出针对性的政策。例如上海目前针对新兴产业布局的划分(内环线以内为都市型先进制造业园区,内外环之间为都市型先进制造业和高科技产业,外环线以外是大型制造业以及配套产业)就是个很好的开端^[21]。

4 结语

从上述研究中可以看出,伦敦和上海的城市规划受不同区域政治、经济、社会背景的影响而呈现出差异。但是探究其背后的形成机制以及今后的演变方向,两者还是具有一定的相似度。英国作为世界上有着较为完整城市规划体系的国

家之一,首都伦敦的规划也具有很大的典型性,不仅体现在它完善的法律法规,而且也体现在它的经济、交通、住房等方面的成功建设。但是,需要注意的是以伦敦规划为代表的西方城市规划与政策是植根于其特有的市场经济制度、社会文化背景下,对有着不同政治经济体制的中国而言,在借鉴的时候要因地制宜,去其糟粕取其精华,使之能真正服务于中国城市的发展。

感谢匿名审稿人对文章初稿所提出的宝贵意见和建议。文中可能的不足之处由作者负责。

参考文献

- [1] Dave Shaw, 王红扬. 战略规划: 大都市地区有效治理的方向盘——大伦敦战略规划的演变与最新发展[J]. 国外城市规划, 2000(5): 9-12.
- [2] Peter Self. The Evolution of the Greater London Plan, 1944-1970[J]. Progress in Planning, 2002(57): 145-175.
- [3] 王红. 借鉴“伦敦规划”, 改进战略规划编制工作[J]. 城市规划, 2004, 28(6): 78-87.
- [4] 邵琳, 黄嘉玮. 城市开放空间的保护与再生——以新一轮大伦敦空间发展战略的开放空间规划为例[J]. 技术与市场, 2005(05): 33-36.
- [5] Simin Davoudi, Ian Strange. Conception of Space and Place in Strategic Spatial Planning[M]. London and New York: Routledge, 2009: 181-205.
- [6] 张京祥, 殷洁, 何建颐. 全球化世纪的城市密集地区大战与规划[M]. 北京: 中国建筑工业出版社, 2008: 59.
- [7] Wikipedia 百科全书, http://en.wikipedia.org/wiki/County_of_London_Plan. 2009/4/22.
- [8] Peter Hall. 城市和区域规划[M]. 邹德慈, 李浩, 陈耀莎, 译. 北京: 中国建筑工业出版社, 2008.
- [9] Peter Hall. 城市和区域规划[M]. 邹德慈, 李浩, 陈耀莎, 译. 北京: 中国建筑工业出版社, 2008: 141.
- [10] 袁东振. 国外如何应对“城市病”[J]. 科学决策, 2005(8).
- [11] Mayor of London. The London Plan: Spatial Development Strategy for London. London: Greater London Authority, 2004.
- [12] Mayor of London. The London Plan: Statement of Intent from the Mayor. London: Greater London Authority, 2005.
- [13] Mayor of London. The London Plan: Spatial Development Strategy for London, Housing Provision Targets, Waste and Mineral Alternations. London: Greater London Authority, 2006.
- [14] Mayor of London. Planning for a better London. London: Greater London Authority, 2008.
- [15] Mayor of London. The Mayor's Economic Recovery Action Plan. London: Greater London Authority, 2008.
- [16] 杨滔, 黄芳. 英国“可负担住宅”建设的经验及借鉴意义[J]. 国际城市规划, 2008, 23(5): 76-83.
- [17] Mayor of London. London Housing Strategy. London: Greater London Authority, 2008.
- [18] Mayor of London. The Mayor's Transport Strategy: Highlights. London: Greater London Authority, 2001.
- [19] Mayor of London. Way to Go: Planning for better transport. London: Greater London Authority, 2008.
- [20] He Dan, Ning Yueming. Formation of Pro-growth Urban Regime and Urban Development in Shanghai Since 1990[M] // Marco Keiner, ed. Sustainable Urban Development in China: Wishful Thinking or Reality? Münster: MV-Wissenschaft, 2008: 85-106.
- [21] 上海市“十一五”产业发展规划. 上海市经济委员会, 2005.