

城市基础设施的新日常

A New Everyday Life of Urban Infrastructure

章 明^{1,2} 莫羚卉¹
ZHANG Ming^{1,2} MO Linghui¹

(1. 同济大学建筑与城规学院, 上海 200092; 2. 高密度人居环境生态与节能教育部重点实验室, 上海 200092)
(1. College of Architecture and Urban Planning, Tongji University, Shanghai, China, 200092; 2. Key Laboratory of Ecology and Energy-saving Study of Dense Habitat, Ministry of Education, Shanghai, China, 200092)

文章编号: 1000-0283(2023)03-0021-08
DOI: 10. 12193 /j. laing. 2023. 03. 0021. 003
中图分类号: TU986
文献标志码: A
收稿日期: 2022-12-23
修回日期: 2023-02-06

摘 要

城市市政基础设施建设常伴随着对“邻避效应”的隐忧。在保证基础设施基本功能良好运转的前提下, 将其转化为城市空间的积极组成部分来共同承载城市居民的日常活动正成为解决该问题的有效方式。通过分析国内外此类城市基础设施建设案例, 提出实践中多方协同的机制构建、功能叠合的空间设计、城市文化的回应与延续三个重要方向, 形成了“城市基础设施的新日常”的概念, 并指出“设施的基本功能”与“公众的日常活动”并重是其主要特征。在此基础上, 进一步结合对“新日常”实现要素的分析, 总结出在实践中所遇到的难题和应对的新方法, 以期为建设的高品质发展提供方向性参考。

关键词

城市基础设施; 邻避效应; 日常生活; 新日常; 多方协同; 功能叠合; 城市文化

Abstract

The construction of urban municipal infrastructure is often accompanied by the “NIMBY effect”. On the premise of ensuring the good operation of the fundamental functions of urban infrastructure, transforming it into an active part of urban space to carry out the everyday activities of urban residents is becoming an effective way to solve this problem. Through the analysis of domestic and foreign urban infrastructure cases with such features, three significant directions in practice are put forward, including the mechanism construction of multi-stakeholder collaboration, the space design of multi-function integration, and the response and continuation of urban culture. The concept of “a new everyday life of urban infrastructure” was formed. “Fundamental functions of infrastructure” and “everyday activities of the public” are dual essential features. Along with the analysis of key factors in realizing the “new everyday life” and the summary of current issues and the corresponding possible new methods, the study provides a directional reference for the high-quality development of urban construction.

Keywords

urban infrastructure; not in my backyard (NIMBY) effect; everyday life; new everyday life; multi-stakeholder collaboration; functional composition; urban culture

章 明

1968年生/男/江苏无锡人/博士/教授、
博士生导师/景观学系系主任/研究方向为
建成环境再生、城市基础设施复合使用、滨
水公共空间再生

莫羚卉

1991年生/女/湖南常德人/在读博士研究
生/研究方向为滨水公共空间再生

1 日常中的契机

城市基础设施作为现代城市建设的重要物质基础维持了现代城市的正常运转、塑造着城市空间形态, 也影响着城市居民的日常生活。从如何减小城市基础设施对城市居民日常生活的消极影响, 到努力建成积极的公共空间来承载高品质的城市生活, 这一建设

理念的转变既是对城市建设高品质发展的有效回应, 也是人民城市建设的必然要求。

1.1 恒变的日常

日常生活作为现代社会结构展现的最广泛基础^[1], 历代学者对“日常生活”这一学术话题的关注横跨了从社会制度的宏观话语到

具体而微的个体行为。亨利·列斐伏尔 (Henri Lefebvre) 提出“日常性”对日常生活的异化进行了批判^[2]，强调丰富多样的日常活动被同质化，日常生活的本真性流失于社会机器效率优先的运转中。如列斐伏尔曾指出《雅典宪章》中由CIAM基于功能性城市这一主题所提出的清晰城市分区和精确的基础设施建构，因其僵化的结构而未能回应高度多样化的日常需求^[3]。时间是变化的，日常生活处于散漫而无尽的涨落之中——恒变的日常维持着平衡的微妙临界点，正是改变的契机所在^[1]。城市基础设施长久以来作为封闭技术体的稳定存在，正由于人们对空间的反规训而开始松动。米歇尔·德·赛托 (Michel de Certeau) 反思了全景式上位规划的桎梏，提出个体通过日常生活中的各种操作行为实现了对空间的“第二次生产”，“步行是对空间的加工，造就了种种场所”，阐明了日常活动对城市空间的主动性作用^[4]。

加速城市化的过程中，基础设施作为城市空间中的“巨构”系统却以分散而封闭的形态割裂着城市肌理^[5]，日常活动的发生由此被限制或阻断。景观都市主义中强调的在不同层面上的水平操作，注重关联性与延展性^[6]，基础设施与表皮构成了其中重要的概念。斯坦·艾伦 (Stan Allen) 的基础设施都市主义则进一步提出以大尺度操作的设计方式实现城市建设的战略性架构，在基础设施工具性回归的前提下共筑连续的城市景观^[7]。

城市建设对日常生活的回应，在制度、空间和具体功能的多个层面体现，这种逐级细化的回应将使日常活动更为自由而愉悦地发生在城市中，尤其是在亟待转变的消极而封闭的城市基础设施中。

1.2 新日常纾困

城市基础设施在本文中所指主要是城市

“灰色”基础设施，即市政基础设施——由高速公路、机场、发电厂、加油站、污水处理厂和垃圾填埋场等构成，形成一系列支撑现代城市工业化经济的正常运转，并构成当代城市主要特征的网络系统^[8]。该类基础设施在城市建设中常被默认应以回避的、隐藏的或位于城市边缘的“消极”方式处理，因为每论及此类构筑物时，其所具有的功能往往会产生不利于美好生活场景塑造的“副作用”，比如垃圾或污水处理厂所带来的视觉与嗅觉上的感官不适以及周围居民因排出物可能会破坏环境而形成的心理芥蒂、城市高速公路噪音与汽车尾气污染、加油站油气污染与易燃易爆安全隐患等。如此种种，共同形成了城市基础设施必然与不良效应绑定的牢固既有印象。但随着高密度城市范围的扩展，城市基础设施在城市建设中的密度和重要性随之提升，高效利用城市空间与高品质塑造城市生活成为城市建设的两大议题。

本文并不着力探讨对失效的、废弃的基础设施的再利用，而是希望通过探寻基础设施在维持自身原本功能正常运转的前提下，为城市日常生活场景创造部分让渡或转变的可能性，以及如何利用该部分去承载多样的日常活动。

由此，本文尝试给出“城市基础设施的新日常”的定义：使用中的城市（市政）基础设施在保证其基本功能良好运行的前提下，同时为人民日常生活中各类活动（如休闲、观光、教育、商业等）提供高品质的公共空间。高品质的公共空间是对“人民日益增长的美好生活需要”的回应，不仅体现在物质环境营造精致度上的高标准，更体现在城市生活中的丰富程度——满足城市中各类人群的日常生活需求。区别于既往“日常”中城市基础设施仅仅承担城市运转的技术性

功能，“设施的基本功能”与“公众的日常活动”的共现构建出城市基础设施的新日常。

1.3 邻避的消解

公众对“不想要的本地设施” (Locally unwanted land uses, LULUs) 的反对态度通常被称为“邻避效应” (Not in my backyard, NIMBY)^[9]。在城市管理与城市治理中，邻避效应还涉及到对犯罪率等社会治安问题的指设，本文主要讨论由城市基础设施基本功能正常运行所带来的“副作用”。如前文所述，包括各类在人们感官及心理上形成的“瑕疵”感，尤其是随着人们对居住环境要求的提高，邻避效应还会进一步造成土地地价下跌等现象，在远期对城市更新发展造成了阻碍，使产生了该效应的区域更易陷入负面影响叠加的循环中。消解邻避效应的前提可从以下三个方面进行探讨。

(1) 基础设施所采用的工程技术的进步，降低负面影响。工程技术的进步将最为直接地降低基础设施基本功能的消极影响。一方面，体现在对危险性和污染性方面的改善。如加油站、垃圾处理厂等基础设施工程技术的进步极大减少了油气、烟尘等污染，不仅带来环境利好、切实提高所在区域的空间品质，更重要的是为后续打开基础设施原本的封闭空间奠定了基础。另一方面，工程技术的进步体现在对空间形态的优化。如在加油站中采用悬挂式加油机替代传统台式加油机后，使自由平面布局成为可能；卡片式加油机的使用则使建设空间具有了特征性的秩序感，形成新的空间特色。污水处理厂或水泵站的机械设备体量的减小、或对附属空间要求的降低，都能有效压缩消极空间对城市公共空间的占用。

(2) 基础设施多功能复合的可能性，提

高积极效应。基础设施多功能复合意指对基础设施所占用的城市空间的多重利用，是对封闭技术体的一种有条件的开放，须兼顾基础设施本身基础功能的良性运转，同时为公众提供洁净、优美的活动空间。首先考虑对基础设施固有空间形体的突破。通常固有形体很大程度上受制于现行的工程技术对空间的要求（尺度、布局、材料等）。在苏州河泵站公园项目（南苏州路排水系统提标改造工程）中就面临了“极限”的设计条件：埋地部分需满足现有作业车辆的工作流线及停放空间，同时有序组织泵站大型机械设备的安置及相关附属维保空间。以往的设计要求只需要满足泵站的基本功能，但这将是以强势占用场地来换取的。该项目采用了区别于惯用形式的双层“8”字形的作业路径，不仅将大体量的功能空间内敛地收在对场地占用最小的程度，同时将场地上部及大部分边界开放给公众，人们从旁经过，甚至不会发现作业车辆的出入。人们的日常活动得以亲近甚至进入这个基础设施的所在地。另一个容易被忽略的可能性是不同使用者对空间占用的时序差异。杨浦滨江的打捞局高桩码头（图1）在日常时段是人们可亲近水边的驻留点，也是滨水公共空间中的工业景观，但其作为水利基础设施，实际仍属于浦江打捞局的作业码头，在作业时段则供打捞局使用。这便是使用时间上的差量带来的空间开放的可能性，使基础设施得以作为公共空间承载了人们的日常生活。

（3）多主体联合协作的基础或动力，确保建设落实。多主体的协调合作则强调整合不同专业领域、不同利益方以及不同权力主体间的多维度协作，以实现在技术层面获得新技术的有效支持、在建设标准和建设规范层面探讨优化更新的可能、在建设设计层面

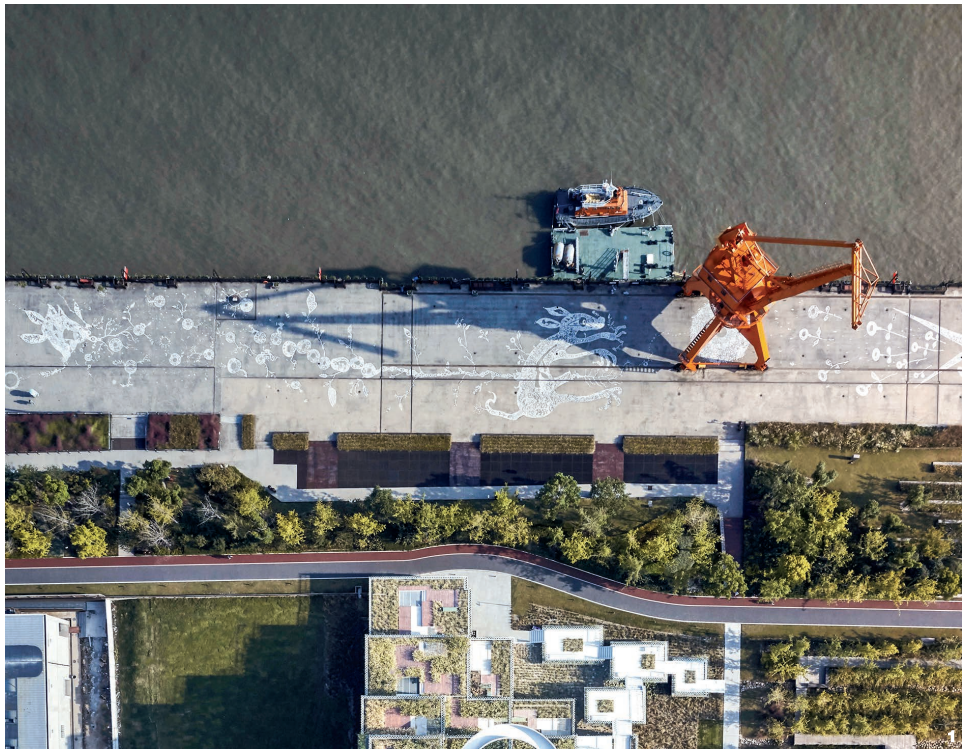


图1 滨水公共空间中打捞局作业码头
Fig. 1 Salvage wharf in waterfront public space

有更为明确的设计条件以寻求空间开放的突破点，以及在管理经营层面探索新的合作机制制度化的路径以实现多主体合作的可持续推进^[10]。

2 机制中的突破

2.1 多主体联合

城市基础设施的建设离不开城市管理者对多方参与主体的统筹协调，在信息通达与价值理念一致的前提下，实现最优策略的共谋。国内外的实践经验都表明了机制突破的重要性与必要性。在BIG设计的Copenhill垃圾发电厂项目中，以2025碳中和为目标的哥本哈根政府主导了该项目城市标志性的定位。促成此项目的社团联盟（corporatist coalition）以城市品牌建设、开放滑雪场、绿色技术出口

以及创造就业机会等城市公共利益获得了工会、私营企业、政治领袖等多方支持。尽管该项目背后隐含了激烈的权力斗争，但多主体联合的积极作为，无疑是最终实现该项目落成的重要原因，相关的第三方监督机构认为制度化机制的构建将是确保公众权利的有效手段^[11]。

上海市在新一轮的城市基础设施建设中，经过不断尝试，已经开始出现有效的多主体间合作。如在苏州河泵站公园项目中，除市政水务部门对泵站的功能设施部分提出的具体技术要求外，上海市城投水务集团是城市水务基础设施投资建设及运营管理的实际主体，以往专业型设计单位也同时承担了各设施的设计工作，明确的专业分室使水务基础设施与城市公共空间建设之间未能形成



图2 苏州河泵站公园整体鸟瞰效果图

Fig. 2 Aerial view of Suzhou Creek Pumping Station Park

图3 加油站成为滨河公共空间的重要节点

Fig. 3 Gas station becomes an important node of waterfront public space

有效对接，导致水务基础设施往往以独立而封闭的技术体形式存在，仅以效率优先的决策机制解决单一的基础功能需求。区绿化和市容管理局作为此类项目的用地管理单位，由于缺乏设计统筹职能，对该类基础设施所在区域的建设要求仅能以量化指标作为审批依据（如绿化率），对最终建设成果的公共空间品质仅具有兜底的保障作用，难以实现更高的品质要求。其他政府职能部门的介入，往往也会对设计条件产生重要影响，如交通管理部门对场地与城市交通网络之间的衔接提出交通安全管理的要求，决定地块之间的道路开口、围墙建设等。在区政府等决策部门执政理念的转变下，设计师成为多方职能部门间不同诉求的协调方，使设计师得以统筹设计，最终实现水务基础设施兼做城市公共空间的重要转型——从完全封闭的地下空间转化为立体分层使用的新形态，通过分层开放形成公众的日常活动与泵站功能并行的新日常（图2）。

钱塘江滨水公共空间项目则从侧面印证了多主体联合对于基础设施日常化使用的重要性。钱塘江的主管部门是隶属浙江省水利厅的钱塘江管理局，其职能不仅包括组织实施钱塘江省直管部分水利工程建设运维，还

包括指导水利风景区建设管理的具体工作。多主体间的矛盾点往往构成突破点，由于缺乏多主体间相互协调制衡的关系，钱塘江主管部门对于钱塘江堤防标准等具有绝对独立的话语权，因此难以形成改变的契机。最终由于设计师无法介入堤外空间，未能实现局部退堤的设想（通过出让部分堤外空间以形成亲水空间），也未能完全实现堤的复合化使用（最终建设了12个较为独立的驿站）。

2.2 介入“闭环”

城市主管部门或决策者的积极作为是有效推动基础设施转型的前提，设计方的积极介入则是城市建设理念转变不可或缺的引导力量。由于中国工业化发展历程的特点，市政设施功能体的建设项目从立项、设计到具体实施建设，基本在专门的国有企业或政府部门内部形成了固定的流程闭环。

上海市中石化第一加油站的设计落成（图3），无疑是破局般的尝试^[12]。红色金属桁架顶棚的标志性设计“制式”构成了人们对加油站的固化印象。中石化及其下设工艺院或第三方工程咨询团队对此类项目“垄断性”的包揽承接更使得“制式”突破难以发生。企业全面认识“邻避效应”后形成的问

题意识引导着改变的发生——向专业的城市设计团队寻求解决方案。以往工程设计单位擅长的是采取类似于“强排”的效率优先的设计方式。但为了消除“邻避效应”所必须采取的兼顾场地乃至城市区域背景的设计手段，已然超出了工程设计的专业范畴，专业城市设计咨询团队开始介入这个“闭环”。随着项目的推进，在城市建设层面的多重需求——周边绿地建设协调、既有场地文脉延续与保留以及城市整体滨水空间品质的保证，都进一步增加了城市设计专业团队的话语权，城市基础设施投建主体方也顺应了这一需求。第一加油站的落成，以其在全国形成的示范性和标志性效果，无疑加强了对专业设计团队赋能的趋势，或许可以期待专业设计团队主导城市基础设施建设的新模式的形成。

2.3 用地多义性

过于单一的用地属性往往形成项目远期发展的限制条件，因此在实际建设中，希望通过弹性用地的方式为后期将基础设施转变为城市公共空间的积极组成部分创造有利条件。如南京碧波加油站项目，该项目选址于新城绿带中，不仅最大程度地消解了“邻避效应”的影响，还为基础设施的功能扩展提供了足够的发展空间，如模糊边界后成为城市的开放绿地。类似的还有虹口加油站项目，由于用地处于城市远期规划的绿轴上，政府代表公众利益主动在规划层面进行用地缩减调整，修正了既往粗放式发展造成的用地浪费及与后期规划之间的差异。

在城市尺度上释放的自由度将极大改善具体节点的建设结果。国外的规划用地制度与中国相异，但这一理念下的成功实践也说明了在城市设计中用地的“模糊性”或“多义

性”将形成对城市日常生活的有效回应，可创造出颇为生动的城市场景。扎哈·哈迪德事务所设计落成的塞浦路斯Eleftheria城市广场是一个整合了地下停车场和高架人行桥等城市基础设施功能的城市公共空间，名为“广场”，实为用地属性的不唯一性造就的多功能城市综合体。尚在建设中的苏州河泵站公园项目尝试突破规划用地属性的常规，以规划中多重用地属性的叠加等方式进行着复合型城市基础设施建设的探索试验。

3 空间的重定义

3.1 功能叠合

“新日常”中第二个关键点“公众的日常活动”促使基础设施必须实现功能叠合，主要包括以下三种方式：既有开放部分优化；整体功能分时转化；封闭技术体开放。

(1) 第一种实现方式，既有开放部分优化，指的是优化市政基础设施中原本就允许公众进入及使用的部分。此类基础设施的功能叠合更似“顺势而为”的强化，重新梳理空间布局及流线的组织后，能取得明显的空间品质改善。典型如加油站中复合的一系列“轻服务”空间，如精品超市、轻餐饮、小型展览、公厕等。其中的难点在于对既有定式的突破，这不仅包含对具体形式的突破，更重要的是对既有制度的突破。由于土地使用性质、建成物产权或后期经营主体的所属不同，以及建成物类型的限制，使得在当前制度下，相关证照的办理和颁发（尤其当涉及商业利益及商业经营活动时）都难以循规蹈矩地顺利进行。但个案的尝试若能推动或启发制度的改变，便是有价值的。

在近期建成的上海奉贤37A-03A地块停车场库项目中，原本的设计方案曾尝试以置入“功能盒子”的方式实现商业、游憩等多

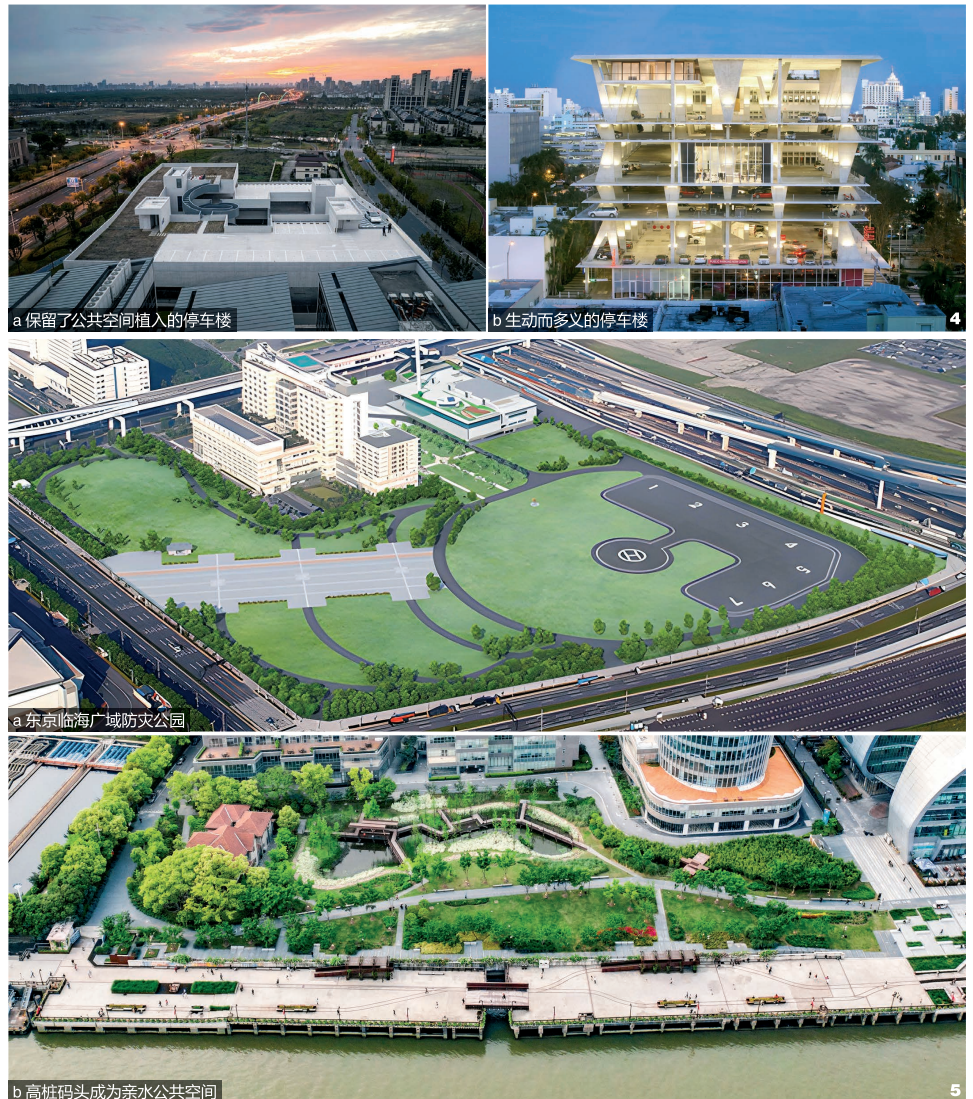


图4 既有开放部分优化
Fig. 4 Optimization of existing open parts

图5 整体功能分时转化
Fig. 5 Time-of-use conversion of integral function

重功能的叠合。由于前述相关原因，最终未能实现。但建成方案通过结合疏散功能植入的旋转楼梯与提供良好通风采光的内庭院（图4a），为公众提供了有效的公共空间，实现了与周边功能的互补，为后续改造留下了可发展的线索，期望着将来形成如林肯大道1111号停车楼般的生动景象（图4b）。

(2) 第二种实现方式，整体功能分时

转化，主要指基础设施中非全时性使用的部分，可在闲时（非作业时段）作为公共空间整体开放。常见于水利防灾基础设施，如打捞局高桩码头的分时使用。城市滨水公园作为防灾区已在世界不同区域早有实践和探索。东京临海广域防灾公园（图5-a）日常作为城市公园向所有公众开放使用还提供防灾科普服务，而在洪涝汛期或地震灾害等来临时则

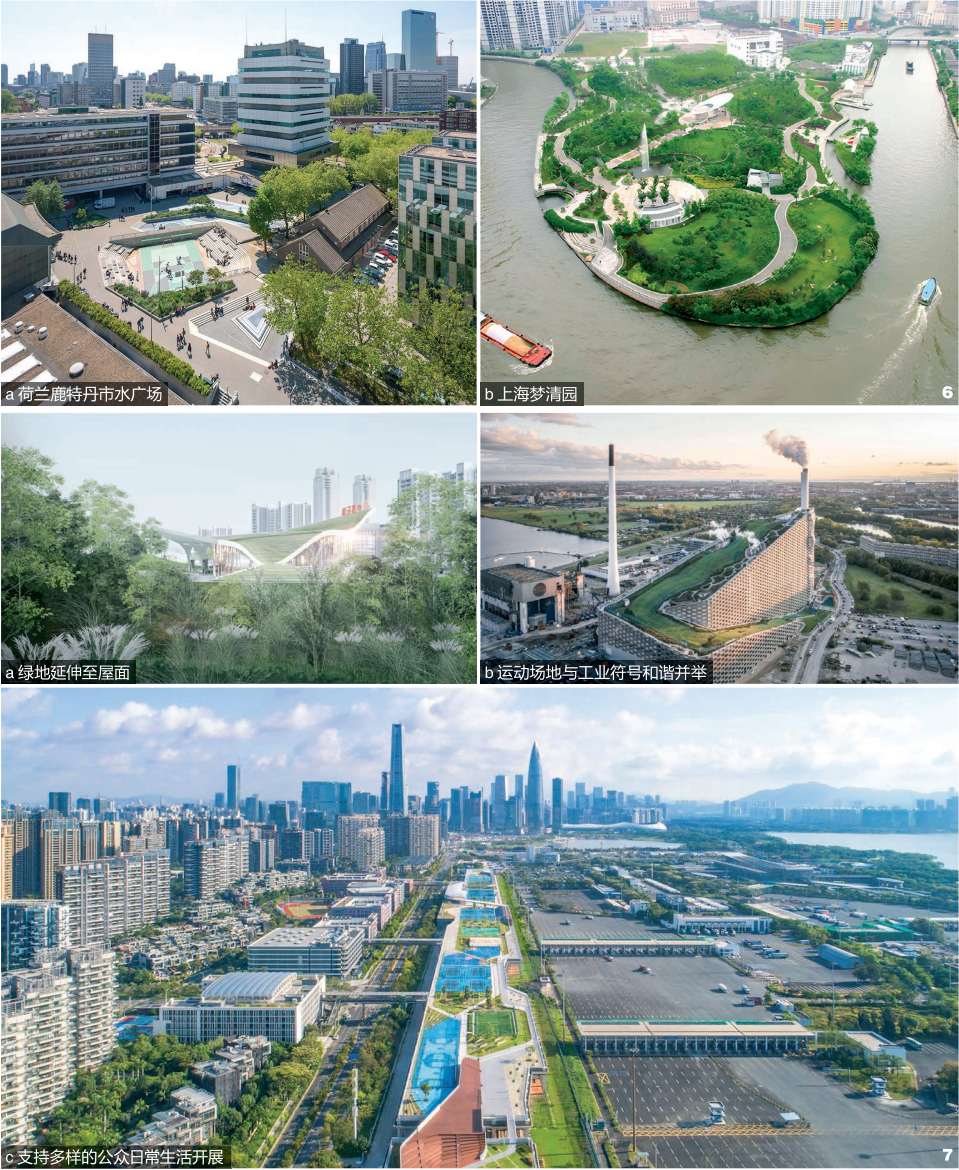


图6 封闭技术体开放
Fig. 6 Open the closed technical autonomous object

图7 屋面空间拓展设计边界
Fig. 7 Roof space expands the design boundary

是有效的防灾基础设施，用于公众避险，也是防灾总指挥部所在地^[13]。在上海杨浦滨江更新改造项目中，通过将7 m标高的防洪堤向腹地退让，并采用埋地式防汛墙的建设形式，同时保留5.4 m标高的老桩码头，使防汛防灾基础设施在平时成为人们日常亲水游玩的公共空间（图5-b）。

（3）第三种实现方式，封闭技术体开放，主要指原本不具有公共可达性的基础设施，通过转变设计理念与创新工程技术，实现部分或全部向公众开放。如荷兰鹿特丹市水广场（Watersquare Bentheplein）实现了雨水调蓄池的新日常：晴日是人们的活动场所，雨天则成为调蓄水池。小广场中雨水下渗经

净化设施后补充地下水，大广场中的雨水则由管道排入运河（图6-a）。上海的梦清园是将城市公园作为水体就地净化系统的早期尝试（图6-b），尽管在空间品质上仍有提升潜力，但的确实现了水体净化与城市公园的功能叠合。

3.2 边界拓展

城市生活景观是连续的，日常生活的发生并不局限于某一处场景中，而是随时发生、动态变化的。“新日常”的形成也得益于这一观念下对基础设施边界的拓展，这并非意味着要将基础设施的技术体部分完全暴露，而是将设计边界向外拓展，在区域乃至城市层面寻求基础设施的定位，使其更好地融入城市的日常生活。同时孤立封闭形象的改变，也有利于逐渐打消人们对市政基础设施的偏见。

在形态操作上，屋面空间往往具有最大的灵活度。基于城市基础设施用地与城市绿地地块深度绑定的现实条件，为了解基础设在绿地中的“异质性”，将绿地延续至屋面形成连续的开放场所促进了日常活动的发生。在此基础上，对屋面形态的特殊化改造，还可以创造出更为丰富的活动场所。在南京碧波加油站项目中，城市绿脉被引上屋顶，形成了绿色且开放的整体形象（图7-a），提升了对公众的吸引力。Copenhill项目则直接将屋面建成滑雪场，同时保留了极具标志性的烟囱，象征健康的运动场地与工业符号和谐并举的全新画面，强烈地颠覆了人们对垃圾处理厂的印象（图7-b）。深圳湾体育训练基地（图7-c）作为城市地铁二号线车站的翻新项目，甚至以扩展出的新功能（公共体育设施、城市公园）和新边界（屋顶花园）整合、覆盖、拓展了原有地铁站这一

单一市政基础设施功能，多样的公众日常活动在此自由开展。

4 城市文化的融入

城市独特的文化记忆形成了居民与城市的情感联结，也构成日常生活的重要部分。一方面着眼于文化历史的保留和延续以唤起公众的情感共鸣，另一方面则强调以当下文化事件创造新的城市共同记忆，使城市基础设施在文化意识中逐步融入公众的日常生活。

通过保留场地文化线索、回溯场地文脉来展开设计往往能使建成物自然融入城市日常。深圳荷水文化基地原为洪湖公园，是深圳市较早建设的市级公园之一，建于1985年，荷塘、落羽杉林和白鹭群等特征性生态景观共同形成了深受市民喜爱的城市记忆^[14]。如今的洪湖公园在保留原有特征景观的基础上，埋地建设了水质净化厂，上部景观结合新增的功能设备形成了洁净、自然的城市公园新面貌（图8-a），共筑新日常活动空间。在上海虹口加油站项目中，为将提篮桥文化街区历史界面延续，采用具有里弄特征的设计语言，将场地边界构建的展览游廊与对外开放的咖啡厅完美结合，公众对城市历史空间的体验在现代化的基础设施中得以重现，形成与传统加油站迥异的全新形象（图8-b）。

通过艺术触媒事件吸引公众主动参与活动，将城市基础设施作为城市记忆的发生地，往往能快速实现与城市生活的有效连接，消除城市基础设施的既有负面形象。上海已成功举办多届“城市空间艺术季”，对滨江沿线基础设施同时兼做公共空间的观念转变起到了显著的推动作用。沿浦江岸线展开的大地艺术作品柔化了防汛防灾基础设施堤防工程的工业感，使堤岸成为居民休闲游



图8 保留场地文化线索
Fig. 8 Preserve the cultural context of the site

图9 居民休闲游憩的日常去处
Fig. 9 Public space for residents' everyday recreation

图10 “新日常”正在悄然发生
Fig. 10 “New Everyday” is happening

憩的日常去处（图9）；架设于水厂防撞桩上的木质栈桥，则直接改写了公共空间必须让位于城市基础设施的惯例，每日熙攘往来的城市居民闲步其上，正是对“新日常”正在悄然发生的验证（图10）。

5 新日常的共建

城市基础设施新日常的实现难以一蹴而就，需要自上而下的系统性协作，即需要城市管理者对城市建设理念的转变、决策者对多主体合作制度化成型的推动、公众对城市

公共生活意识参与度的增强，以及城市设计者在工程技术发展的各个阶段的积极介入，并不断总结实践经验，以使形成的公共空间自然而充满温度地成为公众日常生活的载体。

当加油站里飘出咖啡香、水利闸桥上的游憩闲步、调蓄池化身为城市广场、污水处理厂掩于城市老公园的木盛荷香中……日常生活具有巨大的潜力且不断演变^[6]，城市基础设施的新日常的实现将是一场持之以恒且值得期待的共建。

注：图4-b源自<https://www.herzogdemeuron.com/projects/279-1111-lincoln-road/>；图5-a源自https://www.tokyorinkai-koen.jp/cn/images/introduction_img_01.png；图6-a源自<https://www.urbanisten.nl/work/benthemplein>；图6-b源自https://touch.shio.gov.cn/jsp/whjld_detail.jsp?id=87；图7-b源自<https://big.dk/>；图7-c源自<http://www.crossboundaries.com/portfolio-item/shenzhen-nanshan-skypark/>；图8-a源自<https://www.archdaily.cn/>，其余均源自同济原作设计工作室。

参考文献

- [1] LEFEBVRE H. Everyday Life in the Modern World[M]. New York: Harper & Row, 1971: 57-58.
- [2] SHIELDS R. Lefebvre, Love, and Struggle: Spatial Dialectics[M]. London: Routledge, 1999: 66.
- [3] LEFEBVRE H. State, Space, World: Selected Essays[M]. Minneapolis: University of Minnesota Press, 2009: 170.
- [4] 米歇尔·德塞托. 日常生活实践：实践的艺术[M]. 南京：南京大学出版社，2009：174.
- [5] 荷兰根特城市研究小组. 城市状态：当代大都市的空间、社区和本质[M]. 敬东，译. 北京：中国水利水电出版社，2005.
- [6] WALDHEIM C. Landscape as Urbanism: A General Theory[M]. New Jersey: Princeton University Press, 2016.
- [7] ALLEN S. Infrastructural Urbanism[Z]. Points and Lines: Diagrams and Projects for the City Princeton, 1999.
- [8] BELANGER P. Landscape as Infrastructure: A Base Primer[M]. London: Routledge, 2016: 119.
- [9] LAKE R W. Planners' Alchemy Transforming NIMBY to YIMBY: Rethinking NIMBY[J]. Journal of the American Planning Association, 1993, 59(1): 87-93.
- [10] 章明, 鞠曦, 张姿. “八合一”理念下城市滨水空间营造的六个维度[J]. 中国园林, 2022, 38(05): 31-38.
- [11] GÖNÜL H. The Building Edge as Public Space: Discussing the Contemporary Design Approach with Five Projects from Copenhagen[J]. Kent Akademisi, 2022, 15(2): 798-818.
- [12] 张姿, 王绪男, 章明. 可以触摸的风景——改变基础设施既有模式的中国石化第一加油站[J]. 建筑学报, 2022(10): 24-29.
- [13] 李禾, 王思元. 公共安全视角下日本东京都防灾公园体系规划[J]. 中国城市林业, 2021, 19(03): 49-54.
- [14] 刘珩. 模糊的边界——关于日常化的基础设施及设计实践[J]. 建筑学报, 2022(10): 8-15.
- [15] STANEK L. Henri Lefebvre on Space: Architecture, Urban Research, and the Production of Theory[M]. Minneapolis: University Of Minnesota Press, 2011.

2023年《园林》学刊专题征稿

为紧贴时代脉搏，突显时代主题，集中展示中国风景园林标志事件和新时代重大规划，2023年《园林》学刊拟选推出如下专题（所列专题顺序，不作为最终发刊专题顺序）：

(1) 康复景观；(2) 风景园林教育创新；(3) 景观感受与健康影响；(4) 城市绿地大数据管理与应用；(5) 气候变化与风景园林；(6) 植物园规划设计；(7) 自然保护地及人地协调；(8) 东亚绿色城市；(9) 蓝绿空间与环境效应；(10) 园林遗产数字化；(11) 城市用地变化情景模拟；(12) 江南园林美学思想索隐。

专题文章采用学术主持人组稿与作者自由来稿相结合的方式。稿件具体要求可关注“园林杂志”微信公众号。

投稿系统：<https://www.gardenmagazine.cn>；投稿邮箱：LA899@vip.163.com。稿件自发稿之日起3个月内未接到本编辑部任何通知，可自行处理。

请踊跃投稿！