

(文章编号) 1002-2031(2012)03-0088-07

美国评价公共交通引导城市发展的效果的方法

吴 放 沈济黄

(摘 要) 在对美国近十年来衡量“公共交通引导城市发展”效果的评价研究进行概括介绍的基础上,重点从评价框架、评价内容与指标、指标的特性三方面对评价方法进行了归纳性研究,对其评价方法的经验进行了总结,以期对中国城市进行“公共交通引导城市发展”有所启示。

(关键词) 美国;公共交通引导城市发展;评价方法

(中图分类号) TU984.191 (文献标识码) B

一 研究背景

1. “公共交通引导城市发展”的意义

“公共交通引导城市发展”(Transit-Oriented Development, 简称 TOD) 是以地铁、轻轨或快速公交等公共交通为导向的城市建设模式。它基于公共交通引导土地利用开发,促进城市空间的合理有序增长,最终形成布局紧凑、功能复合和具有人性化的城市形态,为城市提供一种宜居且可持续的土地开发模式。

在 20 世纪的前半叶,汽车逐渐成为美国人生活方式的一部分。以小汽车为导向的城市发展模式导致了城市蔓延式的发展,这不仅消耗了大量的土地,拥塞了道路和高速公路,而且带来了大量的经济、环境和社会问题。从 20 世纪 70 年代开始,美国政府及学术界展开了关于城市增长方式的研究,陆续提出了一些新观点和新理论,其中最为核心的就是“精明增

长策略”(Smart Growth Strategy),它呼吁提高城市公共交通系统在城市发展中的作用,并推动与之相适应的土地使用方式的变革^[1],而其中“公共交通引导城市发展”就是实现精明增长最重要的一种发展模式。

随着美国国内人口统计的变化和交通状况的恶化,在公共交通站点附近适于步行并具有混合功能的住宅越来越受到人们的青睐。美国的市场调查显示,预计在 2030 年之前将至少有 25% 的租户和购房者会选择邻近公共交通的住宅;同时,37 个州中的 78 个区域已经计划建设 400 条新的轨道交通、市内轻轨和快速公交项目^[2]。

随着近十年来的积极实践,“公共交通引导城市发展”已经被认为是可以体现精明增长发展原则的,且是将土地利用和公共交通结合在一起发展的有效模式。国际“公共交通引导城市发展”学术领域的领军人物罗伯特·瑟夫洛(Robert Cervero)认为“公共交通引导城市发展”在美国已经获

(作者简介) 吴放(1977—),男,汉族,浙江杭州人,浙江大学建工学院建筑学系博士研究生,浙江大学城市学院工程分院建筑学系副主任,讲师,研究方向为可持续宜居城市设计与建筑设计;沈济黄(1938—),男,汉族,江苏武进人,浙江大学建工学院建筑学系教授,博士生导师,浙江大学建筑设计研究院资深总建筑师,研究方向为城市设计与建筑设计。

(基金项目) 浙江大学城市学院教师科研基金项目(J-11009)——杭州市公共交通导向城市发展模式(TOD)评价体系研究。

(收稿日期) 2011-08-29

(修回日期) 2011-10-19

得了广泛的认同,它被作为一种可以促进精明增长、为衰退的城市注入活力、提供更多的生活方式的工具^[3]。

2. 评价指标体系的缺失与重要性

虽然“公共交通引导城市发展”存在着许多优势,国际上关于它的理念、原则、效益、规划方法、决策制定、设计方法等方面的内容也都有大量的研究,但是关于“公共交通引导城市发展”成果的全面考核标准的研究却很少,国内研究更是近于空白。

除非可以建立起客观的估测方法来考察“公共交通引导城市发展”正反方面的成果,否则其发展将处于一种无法定量观察、无法比较评价的状态。这种状态将最终导致政府无法评估“公共交通引导

城市发展”的可持续成果,继而无法吸引公众和私人的投资,最终“公共交通引导城市发展”将成为一种难以为继的城市建设发展模式。没有关于评价“公共交通引导城市发展”的指标,我们将无法真实地去衡量其成功与失败。因此对于“公共交通引导城市发展”的评价研究迫在眉睫。

二 对衡量“公共交通引导城市发展”效果评价方法的探索

美国衡量“公共交通引导城市发展”成果的评价方法,主要包括评价的框架、评价的内容与指标、评价指标的特性三个方面(图1)。

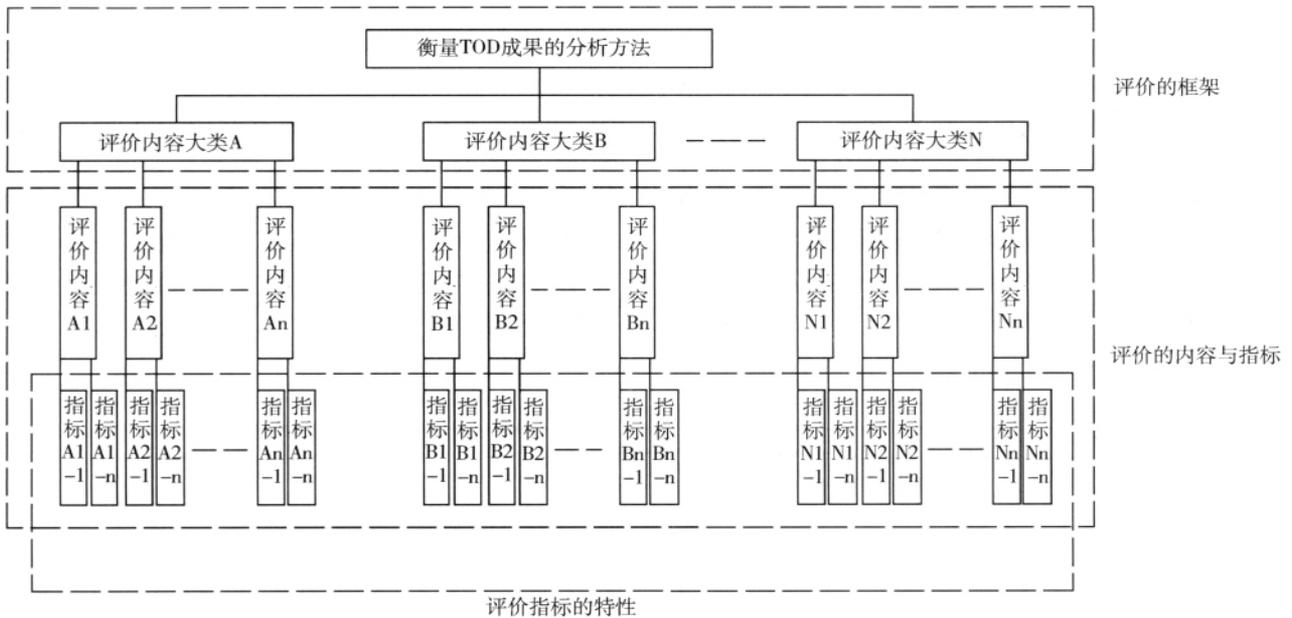


图1 美国衡量“公共交通引导城市发展”效果的评价方法

1. 评价的框架

世界范围内许多“公共交通引导城市发展”的案例已经证明它具有很多优点,且涉及城市与人们生活的方方面面,比如能够促进公共交通的利用水平、缓解交通的拥堵、减缓城市的无序蔓延、提供更多的住房选择、形成多样化的社区与高质量的街坊环境和刺激地方与区域经济的发展等。但是,要实现全面地衡量与分析“公共交通引导城市发展”所带来的影响就要求必须建立起一个系统的评价框架,这个框架需要考虑与其发展相关的各个方面以及与外部环境间的关系。

在2004年发布的《美国的“公共交通引导城市发展”:经验,挑战和前景》中,研究者对美国全国范围内参与“公共交通引导城市发展”规划、管

理、实施的机构进行了一次调查。这些机构在工作中尝试着各种可以用来衡量“公共交通引导城市发展”成果的方法和指标来帮助决策和设计。研究者在全国范围内选择了90个公共交通机构、23个市政府、8个重建开发机构、24个规划机构和10个州交通发展部门来参与整个调查研究工作。

该报告编制了一张“‘公共交通引导城市发展’成果的分类和获益者”的表格(表1),显示了公共部门和私人的一些利益。比如增加可承受的房子对于公共部门和私人都有所助益,为了方便统计,研究者暂且将其归为一类。利益第二层级的内容实际上是第一层级的细化,其中许多子项都体现了多个第一层级的利益。

表 1 “公共交通引导城市发展”效果的分类和获益者

成果	主要的利益相关者	
	公共部门的利益	私人的利益
一级	1. 增加了使用公共交通工具的乘客人数和交通费用税收	5. 提高了土地价值、租金和房地产的效率
	2. 提供了联合开发的机会	6. 增加了大众可承受的住房
	3. 使社区重新充满活力	
	4. 经济的发展	
二级	A. 减少交通拥堵、机动车的行车里程消费以及所造成的环境污染和汽油消耗(1)	G. 增加了零售业收入(1,2)
	B. 增加了物业和商业的税收收入(5)	H. 增加了就业机会(A,6)
	C. 减弱了城市的无序蔓延、保护开放空间(1,3,6)	I. 减少了停车的费用(C,2)
	D. 减少了建设道路与其他基础设施的支出费用(1)	J. 增加了体育锻炼(C,E,F)
	E. 减少了犯罪(3,4)	
	F. 增加了社会资本和公众参与(3,4)	

资料来源: Cervero, Robert et al. TCRP Report 102: Transit - Oriented Development in the United States: Experiences, Challenges, and Prospects [M]. Washington: TRB, 2004

在此基础上,2005 年发布的《以公共交通为导向的城市发展:形成一种衡量成功的策略》调查了更大范围的相关机构所管理的网上电子资料与书面资料,以及 2002 年发布的《州际范围的“公共交通引导城市发展”研究:加利福尼亚州“公共交通引导城市发展”成功的因素》与 2003 年发布的《新泽西州的公共交通村庄:评估和可量化的建议》中的研究成果,分 5 种类型共 56

个指标,形成了一种衡量“公共交通引导城市发展”成果的基本框架(图 2)。其中,“出行交通行为”包括出行的交通工具选择以及停车等;“地方经济”包括公共部门和私人的经济收益和投资;“自然环境”包括空气质量和能源利用等;“建成环境”包括城市设计的品质、步行的友好性和土地使用等;“社会环境”包括社区多样性、安全性和可承受性等^[4]。

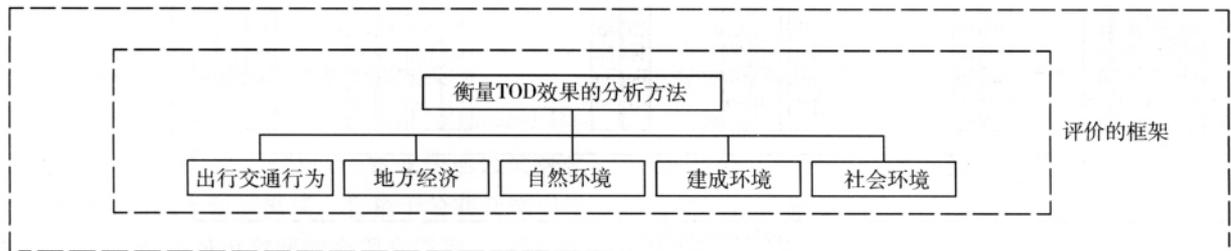


图 2 美国衡量“公共交通引导城市发展”效果的评价框架

2. 评价的内容与指标

事实上,对评价内容与指标的思考是贯穿在对评价框架思考的整个过程中的。“公共交通引导城市发展”建设的早期,由于数量有限,甚至在那些已经接受这种概念的区域,也无法做到基于可量化的指标来评价它的成功。较早关于衡量“公共交通引导城市发展”成果的评价内容和指标研究的文章是约翰·尼尔斯(John Niles)和迪克·纳尔逊(Dick Nelson)在 1999 年完成的《衡量“公共交通引导城市发展”的成功:零售市场的动态特征与其他关键因素》。在文中,他们编制了一个包括 16 项规划元素的表格,明确了为衡量“公共交通引导城市发展”模式所带来的成效,必须在考虑地方车站周边地区的

同时考虑区域的层面^[5]。但是这些规划元素本身就是综合性的,没有能够落实到具体的评价指标层面。

在 2002 年发布的《州际范围的“公共交通引导城市发展”研究:加利福尼亚州“公共交通引导城市发展”成功的因素》中,虽然没有形成一种衡量“公共交通引导城市发展”成果的评价框架以及相应的评价内容与标价指标体系,但是已经开始了针对它所产生的部分影响的评估研究。在其附录中包含有在“公共交通引导城市发展”地区居民汽油使用的减少基础上对于节约能源和气候变化方面益处的评估方法^[6]。

在 2003 年发布的《新泽西州的公共交通城市:

评估和可量性的建议》中,研究者提出了一个“公共交通引导城市发展”成果监测的列表,建议由州与地方政府和相关机构来完成每年度的监测与记录,以衡量它对于经济活动、生活环境、交通方式、宜居社区和社会政策的影响^[7]。这一成果形成了衡量“公共交通引导城市发展”的评价内容与指标体系的雏形。

2005 年发表的《以公共交通为导向的城市发展:形成一种衡量成功的策略》则在综合了以往研究成果的基础上,进行了更大规模的调研活动,最终确定了 56 个指标^[8](表 2 - 表 6),形成了一个较完整的评价内容与指标体系。

表 2 评价“出行交通行为”的指标

分类	指标	计量单位
停车	仅供商店顾客停放的车位	个
	仅供通勤人员停放的车位	个
	共享停放的车位	个
	汽车库车位数量	个
	非机动车停车位数量	个
公共交通	乘坐公共交通的人员数量	个
	联系车站与其他目的地的接驳公车数量	个
	居民、职员行车里程数	英里
	单人驾车出行的居民、职员数	个
	自行车活动数量	个
	实行交通管制与流量改进的路段数量(包括设有宁静交通设施的路段数量)	个
	自行车专用道的长度	英里
	步行活动的人数	个

表 3 评价“自然环境”的指标

分类	指标	计量单位
空气质量	空气污染的量(CO ₂ , PM 等)	空气污染指数(API)
能源的使用	汽油消耗量	加仑

表 4 评价“建成环境”的指标

分类	指标	计量单位
设计质量	步行导向、人体尺度	主观/宽、高的比例
步行友好	经改善的景观街道长度	英尺
	为了行人安全而进行改善的道路交叉口数量	个
	经改善的街道立面长度	英尺
	经规划审核的棕地面积	英亩
	空置建筑物的数量、面积	个/平方英尺
	未充分使用的可以作为绿地、娱乐空间的用地数量、面积	个/英亩
土地使用	新的或改善的公园数量	个
	混合使用的土地数量	数量/英亩
	人口、住房的密度	数量/英亩

表 5 评价“社会环境”的指标

分类	指标	计量单位
社会	犯罪的数量	犯罪率
	新的文化及艺术院校或设施	个
	社区组织的数量	个
	公众的认知(管理调查)	支持率
	家庭的多样性	年龄/家庭收入
	家庭可支配收入的增加	美元
	公众可承受价格住宅数量	个/英亩

表 6 评价“地方经济”的指标

分类	指标	计量单位
公共投资	市政基金	美元
	州政府基金	美元
	——拨款	美元
	——贷款	美元
	联邦政府基金	
	——拨款	美元
	——贷款	美元
	给予的税收减免	美元
	总的公共投资	美元
	私人投资	商业
新的或实际可以使用的零售及办公空间		平方英尺
方便的零售店数量(包括干洗店、音像店)		个
私人投资估算值		美元
新产生物业税估算值		美元
住房		
新的或实际可以使用的居住单元		个
小住房改善的资金		美元
私人投资估算值		美元
新产生物业税估算值		美元
物业价值的增长估算值		美元
房间组成		
工作室/一间房间		户
二间房间		户
三间房间及以上		户
房屋保有形式		
出售		户
出租		户
补贴单元(有收入的限制)	户	
出售	户	
出租	户	

资料来源: John Renne, Jan Wells. Transit - Oriented Development: Developing a Strategy to Measure Success(Research Results Digest 294) [EB/OL]. 2005

3. 指标的特性

在基本明确了衡量“公共交通引导城市发展”的评价框架、评价的内容与指标的基础上,需要进一步明确具体指标的收集特性,这包括了指标的有效性、收集数据的难易程度、数据收集的频率等。在早期的研究中,对于这些指标收集方面的内容很少。

在 2003 年发布的《新泽西州的公共交通城市:

评估和可计量性的建议》中,由于考虑到地区间机构资源的差异以及数据收集的困难,最后形成了一份衡量“公共交通引导城市发展”的精简版指标,这可以说是此类研究的开始。

2004年,在《美国的“公共交通引导城市发展”:经验、挑战和前景》报告中,研究者对“公共交通引导城市发展”的利益相关者进行了一次调查,以确定评价“公共交通引导城市发展”指标的重要性。其中,交通部门将增加公共交通乘坐率和增加对公共交通发展的支持作为“公共交通引导城市发展”最重要的成果,而重建发展机构、地方政府及相关机构,则将减轻交通拥堵和改善街坊品质作为它最重要的成果^[9]。

在2005年发表的《以公共交通为导向的城市发展:形成一种衡量成功的策略》中,研究者对评价指标收集方面的内容进行了较深入的研究。他们选择了美国“公共交通引导城市发展”最成功的一些区域,比如加利福尼亚州、新泽西州等,对于这些地区直接参与“公共交通引导城市发展”建设的各类机构的专业工作者进行了调查,以获知“公共交通引导城市发展”指标的收集特性。在这次调查中,调查者交给专业人员一个随机排列的“公共交通引导城市发展”成功评价指标的列表,要求他们就有效性和获得数据的难易程度进行分类,包括一些附加信息,比如采集数据的频率以及是否还有重要的数据没有列出等,最终形成了被专业人员认为是衡量“公共交通引导城市发展”最有效的指标组合。

虽然大多数有关“公共交通引导城市发展”的文字资料都集中在公共交通利用率方面,但是调研的结果显示与之同样重要的是建成环境的质量和沿着街道步行人们的数量。因此,如果一个公共汽车站周边存在着糟糕的城市结构和很少的行人,即使拥有大量的停车场地和高水准的公共交通利用率,也不能视为一个成功的“公共交通引导城市发展”。在明确了评价指标有效性的同时,对于收集数据的难易程度也是一项非常重要的工作。在专业人员反馈的信息中,13项最重要的指标中只有5项被认为是容易收集的。最终根据以上成果,报告研究者指出了9项被调研者公认的评价“公共交通引导城市发展”成功的指标:公共交通乘坐人数;人口与住房的密度;街道景观设计的品质;混合功能城市结构的数量;步行的活动与步行的安全性;社会财富的增加与税收的增加;公共的感受——居民和经营者调查;与公共汽车站相联系的转乘模式;停

车构成配置——对于通勤者、居民和共享^[10]。

三 对衡量“公共交通引导城市发展”效果评价方法的思考

1. “公共交通引导城市发展”是一种牵涉城市各个组成部分的发展模式

目前,国内对“公共交通引导城市发展”的实践仍然存在不少认识上的误区和理解上的模糊,如将其简单理解为只是交通规划、站点地区开发或公共交通研究等局限性范畴,致使无法全面理解“公共交通引导城市发展”对于城市可持续发展的意义和“公共交通引导城市发展”评价的成效。美国对于衡量“公共交通引导城市发展”成果的评价研究,让我们清晰地认识到:它不是狭义的交通规划,而是一种牵涉城市各个组成部分的发展模式。“公共交通引导城市发展”并非仅仅提供了一种交通模式的选择,更为基本的是一种生活方式的选择,是应对如开发空间保护、交通拥挤、空气质量、经济住房、生活方式、基础设施等一系列区域问题而提出的重要且可持续的宜居城市发展战略^[11]。

美国衡量“公共交通引导城市发展”的评价方法研究为我们提供了一个较全面的视角,有利于在我国“公共交通引导城市发展”中,立足城市、人口、社会、经济等特点,跨学科地来研究、规划、制定发展计划,更科学地指导以公共交通来引导城市的发展与建设。

2. 良好的评价框架有利于从全局进行衡量与决策

创建节能型社会,坚持可持续发展战略已经成为中国的基本国策。可持续发展涉及可持续经济、可持续生态和可持续社会三方面的协调统一,要求人类在发展中追求经济效率、关注生态和谐和寻求社会公平,最终达到人的全面发展。

“公共交通引导城市发展”模式作为一种国际范围内普遍采用的城市宜居可持续发展模式,包含了可持续发展所包括的经济、社会、生态环境等内容。美国衡量“公共交通引导城市发展”的评价框架从出行交通行为、地方经济、自然环境、建成环境、社会环境5个方面入手,为我们建立起一个衡量“公共交通引导城市发展”成果的可持续评价方法提供了很好的参考。

3. 科学设计评价指标需要考虑其有效性及收集难度

《以公共交通为导向的城市发展: 形成一种衡量成功的策略》中提出的“公共交通引导城市发展”评价指标体系共含有56项指标, 其中很多指标都值得我们学习和参考。例如在对“出行交通行为”的机动车停车位的分析统计中, 研究者使用了四个指标——仅供商店顾客停放的车位、仅供通勤人员停放的车位、共享停放的车位、汽车库车位。这样的指标设计很好地与“公共交通引导城市发展”对站点周边机动车使用的影响、周边城市功能的混合程度以及城市设计中地面停车面积相对应, 具有很强的针对性。

但是有些指标在收集上具有很大的困难, 美国“公共交通引导城市发展”成果评价研究也指出, 许多指标的资料收集并不简单。例如步行活动的计算、公共感受的调查、经济成果的测定、城市设计的质量等, 都需要进一步思考如何能够更好地统计量化, 而这个过程需要投入更多的人力、技术和费用。美国“公共交通引导城市发展”成果评价研究的调查反馈出半数以上的专业人士在评价“公共交通引导城市发展”的成果时只使用了5个或者更少的指标。这从另一方面也预示着在建立起完善的衡量“公共交通引导城市发展”成果的评价机制之前, 可以利用有限的资源, 有针对性地对一些关键指标进行监测, 而对如何在资源有限的情况下收集指标信息的研究也需进一步的加强。

4. 全面地衡量“公共交通引导城市发展”成果需要政府协调、多学科专业人员的共同努力

在美国研究者形成的9项最有效的指标中, 除了“生态环境”的指标外, 其他类型的指标都有所涉及。在“公共交通引导城市发展”的评价指标中, 居民的汽油消耗量是排名最高的环境指标, 但只有30%的反馈意见认为其是非常有用的。环境指标评分很低, 可能是由于这项研究的调研设计所决定的, 毕竟这些调查把调研对象设定在了与“公共交通引导城市发展”紧密相关的交通规划部门、政府机构等专业人员上, 而不是环境保护方面的专业人士。这可能造成了对于“公共交通引导城市发展”的环境效应的表达不够充分^[12]。

因此, 在建立全面衡量“公共交通引导城市发展”成果的评价体系研究中, 需要在政府机构的协调组织下多专业人员共同参与和共同讨论。最后, 建议在城市区域层面上建立数据库, 以形成评价的

核心指标与基准线, 同时保存每年的监测数据, 定量分析“公共交通引导城市发展”的状况, 以此来修订完善其发展策略。

5. “公共交通引导城市发展”类型的多样性需要有针对性地设定指标和基准值

公共交通的模式, 以及地方与区域土地利用环境的多样性, 造成“公共交通引导城市发展”本身存在着多种类型。它们在评价成果各项指标上存在着较大的差异, 这将使得基于指标比较的决策过程变得非常复杂而难以操作。美国的研究者已经注意到这个问题, 因此近十年来他们对该问题也进行了大量的研究: 有从“公共交通引导城市发展”中公共交通站点所处城市环境的差异来进行分类的, 比如汉克·迪特曼(Hank Dittmar)、格洛丽亚·欧蓝德(Gloria Ohland)在2004年撰写的《新交通城镇“公共交通引导城市发展”的最佳实践》中, 根据站点区位以及场所的特点, 分成城市商业区、中心城区、城市社区、郊区等6种类型; 有从“公共交通引导城市发展”所具有的市场和发展机会来进行分类的, 比如2010年由美国“公共交通引导城市发展”研究中心发布的《创建洛杉矶成功的“公共交通引导城市发展”地区: 实现区域目标的工具包》, 就是根据住宅与工作机会的分布比例以及密度变化来进行分类的。通过分类, 美国研究者针对不同类型的“公共交通引导城市发展”, 尝试着提出相适应的指标体系以及基准值。

美国研究者对“公共交通引导城市发展”分类方法的研究给了我们多维的视角来认识它的表象和特征, 有利于我们有针对性地对一定类型的“公共交通引导城市发展”设定监测指标, 进行有效的评价和决策。

【Abstract】 TOD has gained currency in the United States as a means of promoting low-carbon and sustainable development, injecting vitality into declining inner-city settings, and expanding lifestyle choices. The studies about the evaluation of TOD outcome in USA over the past decade are outlined. Then the evaluation method is elaborated from three aspects: evaluation framework, evaluation contents and indicators, and indicators' properties. Finally the experiences of evaluation method of TOD in USA are summarized and their implications are discussed to the construction and implementation of TOD in China.

【Key words】 USA; TOD; evaluation method

参考文献

[1] 马强. 走向“精明增长”: 从“小汽车城市”到“公共交通城市”

- [M]. 中国建筑工业出版社, 2007: 13 - 15
- [2] CTOD. 5 years of progress [EB/OL]. <http://www.reconnectingamerica.org/assets/Uploads/ctod5yearbrochure.pdf>, 2009: 1 - 5
- [3] Cervero, Robert et al. TCRP Report 102: Transit - Oriented Development in the United States: Experiences, Challenges, and Prospects [M]. Washington: TRB, 2004: 1 - 11, 445 - 463
- [4] John Renne, Jan Wells. Transit - Oriented Development: Developing a Strategy to Measure Success (Research Results Digest 294) [EB/OL]. http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/nchrp/nchrp_rrd_294.pdf, 2005: 11 - 23
- [5] John Niles, Dick Nelson. Measuring the Success of Transit - Oriented Development Retail Market Dynamics and Other Key Determinants [EB/OL]. <http://www.globaltelematics.com/apa99.htm>, 1999
- [6] California Department of Transportation. Statewide Transit - Oriented Development Study: Factors for Success in California [EB/OL]. <http://transitorienteddevelopment.dot.ca.gov/PDFs/Statewide%20TOD%20Study%20Final%20Report%20Sept.%202002.pdf>, 2002: 140 - 171
- [7] Jan Wells, John Renne. Transit Villages in New Jersey: Recommendations for Assessment and Accountability [EB/OL]. http://policy.rutgers.edu/vtc/documents/TOD.Transit_Villages-Assessment_Tool.pdf, 2003: 6 - 13
- [8] John Renne, Jan Wells. Transit - Oriented Development: Developing a Strategy to Measure Success (Research Results Digest 294) [EB/OL]. http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/nchrp/nchrp_rrd_294.pdf, 2005: 11 - 23
- [9] Cervero, Robert et al. TCRP Report 102: Transit - Oriented Development in the United States: Experiences, Challenges, and Prospects [M]. Washington: TRB, 2004: 1 - 11, 445 - 463
- [10] John Renne, Jan Wells. Transit - Oriented Development: Developing a Strategy to Measure Success (Research Results Digest 294) [EB/OL]. http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/nchrp/nchrp_rrd_294.pdf, 2005: 11 - 23
- [11] 任春洋. 美国公共交通导向发展模式 (TOD) 的理论发展脉络分析 [J]. 国际城市规划, 2010(4): 92 - 99
- [12] John Renne, Jan Wells. Transit - Oriented Development: Developing a Strategy to Measure Success (Research Results Digest 294) [EB/OL]. http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/nchrp/nchrp_rrd_294.pdf, 2005: 11 - 23

(编辑: 王明哲; 责任编辑: 赵勇)

《城市问题》编辑部作者来稿规范

一 关于正文各级标题序号的标注

一级标题序号为“一”、“二”、“三”……。

二级标题序号为“1”、“2”、“3”……。

三级标题序号为“(1)”、“(2)”、“(3)”……。

作者来稿请按照本刊要求标写正文各级标题。

二 关于作者署名

请于文后注明真实姓名(笔名听便,但真实姓名与笔名只能署其一)、邮政编码、详细通信地址、工作单位、联系电话。

三 关于作者简介

请附论文所有署名作者之简介,“作者简介”须包括以下项目:姓名、出生年、性别、民族、籍贯(例:山东济南人)、现职单位、职称或职务、学位(可选)、研究方向(可选)。(示例:【作者简介】霍大道(1961-),男,汉族,山东济南人,北京市社会科学院XXX研究所所长,研究员,硕士,研究方向为城市规划和城市社会问题。)

四 关于参考文献须包括的项目

参考文献须包括下列项目:作者名;参考文献名(论文题目或书名);期刊名或出版社名;期刊期或出版社及出版年份;起止页码。论文务必附参考文献,格式示例如下(请注意示例中标点符号的用法):

[1] 张大道. 城市竞争力、城市经营与城市管理 [J]. 城市问题, 2002(9): 19 - 22

[2] 李大道. 城市空间结构新论 [M]. 北京出版社, 2001: 3 - 13

外文参考文献包括之项目同上。

五 关于网络文献的引用及著录

1. 著录项目须齐全,须包括电子文献的主要责任者、

电子文献题名、电子文献的出处或可获得地址、发表或更新日期/引用日期(任选);

2. 在“IP地址”与“主机名”二者之间,须著录主机名。

3. 网址中的“http”不能省略,它是网站“超文本传输协议”的标志。

4. 如有中文网站名,须同时著录,但著录位置应排在主机名后,同时要加上圆括号。

5. 对既没有电子文献的主要责任者,又没有电子文献题名,而只著录网址的引文,本刊要求网址中除了要有主机名外,还应标明路径和网页,即至少在三级以上方可被视之为有效引文。为说明本条,特举下例,例如,对于以下这条著录 <http://www.cajed.edu.cn/pub/wml.txt/980810-2.html>,如果只著录 <http://www.cajed.edu.cn>,这样的引文是没有实际意义的。

6. 关于网址中的日期,以选查阅或下载的日期为宜。

7. 被引文献见于多个网址时,著录一个即可。

8. 一条引文中,既提供了网址,又提供了纸质载体的来源,应选用纸质载体来源文献予以著录。

9. 为了确保引文的可靠性,作者须对网络文献进行认真选择及甄别,对那些未公开发表的“黑色文献”,尤其是网上论坛、BBS上的资料等,一律不得使用。

六 关于论文正文中之外国人名、地名、机构名、文献名的处理

为表示对汉语的尊重及维护汉语的纯洁性,论文正文中出现的外国人名、地名、机构名、文献名须译为汉语,不能直接使用外文拼写,如确有需要,方可在括号中加注外文原文。