

# 基于扎根理论的区域停车共享实施方法研究

## ——“王府井地区停车入地”的启示

周晨静 吴海燕 王佳敏

**【摘要】** 停车资源共享是缓解城市停车供需矛盾的有效方法之一，然而当前研究更多集中在理论研讨上，在推进共享停车落地实施方面存在缺口。王府井地区在 1.5 平方公里内全部实现路面不停车为停车共享工作推进提供了良好研究案例。本研究面向参与该项目的 6 个部门、24 位工作人员进行深度访谈，记录在整个事件推动过程中各个单位工作内容、工作难点及工作体会；并应用扎根理论方法，对访谈备忘录进行编码分析，总结提炼区域停车共享实施工作模式和架构；最终形成以“基础摸底、方案制定、推动落实”3 大工作阶段为核心范畴的共享停车实施技术方法的理论模型，并由此演化出 9 个实施步骤有效推动区域停车共享工作的实施。研究结论既可以为政府管理部门解决停车难问题提供管理启示，同时也可以为我国其他城市和地区实施共享停车入地提供指导和借鉴。

**【关键词】** 区域停车；共享停车；共享措施；扎根理论

## 1 引言

近年来，机动车停车资源供需不平衡导致车辆占用城市公共空间乱停乱放，降低道路通行效率、增加道路安全隐患、破坏街道环境景观、干扰城市活力及社会秩序。如何解决城市机动车停车供需矛盾成为城市交通治理乃至社会民生的热点问题。共享停车基于错时错位、共享共用的停车理念，能够提高现有停车泊位的利用率，为缓解城市区域停车供需矛盾开辟了新的思路<sup>[1-3]</sup>。但现有的研究仍然停留在共享停车的适宜性论证方面，缺乏科学有效的操作指南和实施方法<sup>[4-9]</sup>。我国相关部门已出台多项政策措施鼓励停车共享的实施，最早是上海政协委员在 2007 年的提案中提到为了缓解居民停车难问题，建议在居住小区和商业楼宇之间实行错时停车<sup>[9]</sup>，此后上海市相继出台相关办法，为实现停车泊位共享提供指导性意见<sup>[10-11]</sup>；同样，北京市于 2013 年开始鼓励实行停车泊位错时共享<sup>[12]</sup>，2018 年为了加快解决停车难问题，发布了错时停车有偿共享的相关条例<sup>[13]</sup>。但这些政策条例，多呈现引导动员的特点，缺乏系统的长效机制保证共享停车有效实施。

值得庆幸的是 2018 年 9 月新京报<sup>[14]</sup>、北京晚报<sup>[15]</sup>等均重点报道了王府井地区实现全北京市第一个地面不停车社区，引起研究团队广泛兴趣。本研究以构建“区域停车共享工作模式”为目标，围绕区域停车共享工作流程、工作难点，面向整个环节的参与者进行全面深度

访谈工作。

## 2 研究方法和实验设计

### 2.1 研究方法

不同于以往自然科学以量化分析为主的研究模式，本研究以总结提炼停车共享工作模式为目标，选取社会科学领域质性研究中扎根理论作为主要研究方法。扎根理论<sup>[14]</sup>目的是基于经验资料、实证资料的分析，形成概念（影响要素）谱系，并提炼范畴构建理论架构。扎根理论相对于一般的质性研究有所突破，不只是停留在对研究现象进行描述、分析和解释的层面，而是更致力于探索如何通过其科学严谨的操作流程将成熟的行为模式以理论的方式呈现出来。研究中对原始访谈资料进行一系列的分析、规划，将其浓缩成不同层次的概念、范畴，并通过开放式编码、主轴编码、选择性编码三个编码层次的选择与比较，探索其内在关系，构建理论模型，最终形成一套基于扎根理论的共享停车实施技术与方法。具体步骤如图 1 所示。

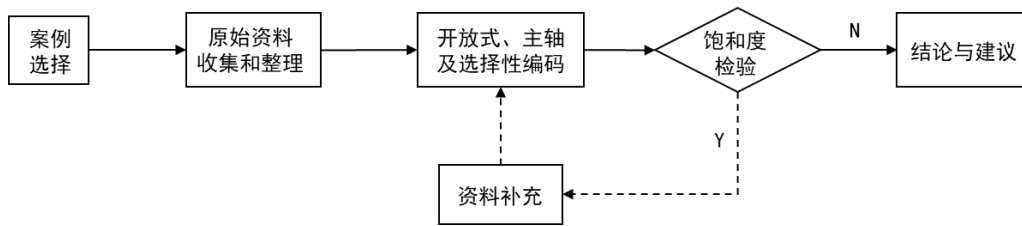


图 1 扎根理论流程图

### 2.2 实验设计

王府井地区作为首都核心区的核心，作为北京集中体现大国风范、时代风尚的金名片，同样面临停车难、停车乱的困局。经过 4 个月的全面整治工作，王府井区域实现了地面不停车的目标，显著提升了地区环境品质，得到了社会广泛认可，具体实效可参见央视朝闻天下、中国新闻网、新华网、人民网、北京日报等媒体报道<sup>[17-23]</sup>。研究通过以上报道梳理出核心参与单位包括东城区城市管理委员会、王府井建管办、东华门街道等政府管理部门；北京建筑大学、北京市静态交通业商会、北京市百瑞律师事务所等社会科研机构，由此明确研究过程中的访谈对象的选择范围。

本研究选取东城区城市管理委员会、王府井建管办、东华门街道、北京建筑大学、北京市静态交通商会、北京市百瑞律师事务所 6 个部门和机构中共 24 名访谈对象（每个部门均匀选择 4 名工作人员），以一对一的形式进行深度访谈，受访人员基本特征情况分布如表 1

所示。扎根理论的研究目的在于建立理论层面和原始文本资料间的联系，使理论模型具有实证意义，尤其重视对不同视角下的基础数据的调研工作，以期保证原始资料的完备充实，其中，访谈设计对研究者的知识储备和思想深度提出了一定的要求，研究者应具备能够准确把握从宏观整体到细节末端的问题根源的能力，从而明确访谈主题，掌握访谈核心，利用开放、灵活的问卷建立与受访者之间的互动，以参与性强的话题引起受访者的兴趣，引导其从自身的立场出发，聚焦问题和观点，使其统一集中于访谈主题上，及时快速的抓住访谈核心进行表达。研究为了保证访谈效果，将一对一谈话时间限制为 45 分钟，从而使访谈对象具有充分的思考时间，能够完整表述自身观点，研究采用的访谈提纲以对王府井地区实施共享停车的必要性作为先导问题，让受访人员逐渐放松，并保持这种状态一直到访谈结束，访谈的核心内容以受访对象的个人专业领域角度出发阐述其对共享停车实施的看法为主，具体内容如表 2 所示。同时，在数据数量上需要能够获取大量可靠的原始数据，以保证研究结论的系统性和稳固性，并且当所得到的数据信息产生重复，没有新的概念进入，就可以停止选择，满足数据样本饱和。通过对以上人员访谈，研究共座谈 1200 分钟，获取有效资料 24 份。

**表 1 受访人员基本信息**

基本情况	性别		年龄			学历			工作年限		
	男	女	20~30岁	31~40岁	41岁以上	本科及以下	硕士	博士	5年以下	6~10年	11年以上
样本人数	14	10	3	6	15	13	6	5	4	15	5
比例	58.3%	41.7%	12.5%	25.0%	62.5%	54.2%	25.0%	20.8%	16.7%	62.5%	20.8%

**表 2 访谈提纲**

访谈主题	主要内容提纲
基本信息	性别、年龄、学历、工作年限
共享停车现状	您觉得王府井地区为什么需要实施共享停车？ 从您自身专业角度来看，共享停车实施的困难有哪些？
共享停车实施技术方法	贵单位在王府井停车入地工作中承担了哪些任务？有哪些技术难点？

### 3 数据分析和模型构建

编码分析是扎根理论关键步骤。编码并非是为了通常意义上的量化分析进行服务的，而是通过整理原始的访谈记录，发现事务发展过程中的关键环节和关键要素。研究近万字的原始文本资料，分为两类一类为分析样本（18 份），另外一类为校验样本（6 份），对两类资料

均进行文本资料扎根编码分析。数据的编码应与数据收集并行，保持步伐一致，编码主要分为三个阶段进行，首先通过对原始数据的分析与归纳，将其进行概念化、范畴化的抽象浓缩，形成开放式编码；接着通过持续不断的更迭对比，形成一条轴心式的范畴，称为主轴编码；最后通过探索各个概念和范畴的内在机理及联系，建立相关关系，完成选择性编码。值得注意的是，编码是一个持续对比更迭的过程，每进行一个阶段层次编码，都要以全部的数据资料作为依据，不断的分析、概括、比较、演绎，而上层编码可以作为启发性的内容来指导下一层次的编码。同时，为了避免研究人员的个人倾向对编码结果产生影响，保证编码结果的科学性、严谨性、客观性，本文在编码时是以编码小组交流讨论和咨询专家意见相结合的方法进行的。

### 3.1 开放式编码

开放式编码要求认真分析每份材料，以最大程度保证数据的原始性为原则，逐字逐句的将文本资料进行逐级缩编，以标签化的概念和范畴反映原始资料的内容<sup>[24]</sup>。开放式编码可以被认为是一个将问题进行逐级收敛的过程，直到达到理论饱和装填。为避免编码人员个人主观因素的影响，研究中要求尽量使用受访者的原话来对访谈中的语句进行贴标签，形成代表性的文字语句，并通过持续的对比分析，将这些标签化的文字语句进行概念化和范畴化，概念化是指将原始语句进行抽象，加以命名，而范畴化是将相近或相关的概念进行归类，加以命名。为深度挖掘共享停车实施的技术方法，对于访谈中回答过于单一、含糊不清的文本资料进行剔除，对其余的记录加以整理分析，得到 300 条原始语句及初始性的代表语句，继而归纳为相应的初始概念，大量的初始概念间存在一定的重复和交叉，本次研究中对重复出现 3 次以上的初始概念进行保留，并进一步概括使其范畴化。表 3 显示了对原始访谈资料进行概念化和范畴化的全部编码过程，得到 24 初始概念和 19 个范畴。考虑到篇幅有限，针对各个范畴，仅罗列其具有代表性的原始语句及其衍生的初始概念。

表 3 开放式编码过程与形成的概念、范畴

访谈资料记录 (代表性语句)	开放性译码		
	初步概念化	概念化	范畴化
落实习总书记视察北京重要讲话精神	习总书记讲话精神	领导指示	领导人驱动
落实蔡书记关于要把王府井建设成为全国最好商业街的指示	蔡书记指示		
东城区委、区政府在深入研究王府井地区整体规划的基础上，开展治理王府井周边胡同停车秩序工作	东城区委、区政府开展工作	带头工作	区域战略

访谈资料记录 (代表性语句)	开放性译码		
	初步概念化	概念化	范畴化
未实现不停车的 8 条胡同中, 居民登记机动车 578 辆, 但社区内部可提供的停车泊位仅有 237 个	社区内部停车位不足	泊位资源匮乏性	现状问题
胡同中可有序停放机动车 398 辆, 但每天平均有约 1300 辆机动车停车需求	胡同停车资源紧张		
造成区域内停车难、停车乱现象十分突出	停车乱象突出	交通影响感知	
严重影响了百姓出行及区域环境品质	环境品质下降	环境影响认知	
开展 3 个社区居民车辆停放意愿调查, 共发放 500 份、收回有效问卷 267 份, 先后组织 304 名居民参与座谈讨论, 对 157 名居民进行沿街随机访谈	对社区居民开展问卷调查	社区停车调查	需求情况
开展 8 条胡同停车状况调查	对路侧停车状况开展调查	胡同停车调查	
开展 22 家商业配套停车场使用状况调查	对供给方开展调查	商家供给调查	供给情况
深入挖掘共享停车资源, 邀请地区重点商户多次召开座谈会, 逐一与商户座谈对接, 动员商户主动承担社会责任, 为周边居民提供共享停车位	深入挖掘共享停车资源		
居民就近停车的习惯难以改变, 如果到距离较远的共享停车位停车, 居民抵触情绪较大	居民抵触远距离停车	出行距离问题	居民意见
居民的停车付费意识尚未形成, 居民原本在胡同内停车不缴纳任何费用, 而共享停车位需要缴纳一定费用, 由免费到付费工作难度较大	居民抵触共享停车收费	缴费标准问题	
组织停车管理社区志愿者培训, 在社区设点为居民答疑解惑	社区设点答疑	政策条例普及	政策条例普及
开展停车政策宣讲, 深入分析居民停车需求	开展停车政策宣讲		
制作并发放宣传折页 600 余份	发放宣传折页		
组织市人大法制处、市交通委宣讲团开展了 4 场《北京市机动车停车条例》集中宣贯会	开展停车管理条例宣贯会	商家管理问题	商家意见
周边可共享停车场均为商业配套停车场, 主要是满足自身商业经营需求	周边商场停车泊位满足经营需求		
经营企业不愿意承担居民共享停车, 避免增加管理难度	增加商家的管理难度		
经营企业不愿意增加管理成本	增加商家的管理成本	费用标准问题	价格矛盾
王府井地区商业配套停车场收费价格普遍较高 (1050 元/月~2900 元/月), 与居民可承受价格 (300 元/月~500 元/月) 差距巨大, 经营企业有抵触情绪	双方价格不同步		

访谈资料记录 (代表性语句)	开放性译码		
	初步概念化	概念化	范畴化
商业配套停车场主要使用时间(10:00~22:00及节假日)与居民主要停放时间(18:00~次日8:00及节假日)有冲突,双方矛盾难以调和	商家与居民停放时间冲突	停放时间问题	时间冲突
研究制定了《王府井地区共享停车补贴办法》我们结合实际,充分考虑商户的经营利益和居民的承受能力,确定了“企业降一点儿、居民掏一点儿、政府补一点儿”的工作思路	制定共享停车补贴办法	补贴机制	补贴机制
根据停车资源数量、距离、时间、价格等要素,确定了停车入地菜单式方案供居民选择	制定菜单式停车入地选择方案	方案菜单	方案菜单
在政府补贴200元/月的基础上,居民近距离全天停放按照500元/月缴费,近距离限时停放按300元/月缴费、远距离全天停放按照300元/月缴费	制定近、远距离不同的价格标准		
由于停车管理工作的法律法规及政策制度不完善,导致停车治理工作推进难度较大	停车管理工作缺乏依据	停车管理困难	管理制度
在胡同中停车的主要是市民及当地居民,公安交通管理部门在停车执法方面存在较大困难	公安执法难度很大		
街道和地区管理部门在统筹做好商户和居民工作方面缺少法律法规的支撑,工作难度较大	街道等管理部门统筹工作缺乏依据		
积极参与商户、居民工作协调会,提供法律咨询,为王府井地区周边停车综合治理工作提供了有力的法律保障	提供法律咨询	咨询服务	咨询服务
先后组织宣讲会、居民座谈会,并对重点居民进行点对点宣传和集中攻坚	对重点居民集中攻坚	重点座谈	重点座谈
配合街道组织社区、产权单位、物业企业座谈,引导胡同院内停车自治管理研究制定了政府与商户签订的《王府井地区停车位共享合作协议》	制定政府与客户之间的相关协议	签订协议	签订协议
制定了商户与居民签订的《居民停车服务协议》	制定居民与商户之间的相关协议		
街道成立了4个群众工作组,扎实做好居民宣传动员、摸底调查、居民自治、停车管理工作,起草并发放了《致停车居民的一封信》《交通秩序综合整治通知》	发放《致停车居民的一封信》、《交通秩序综合整治通知》	公约条例	公约条例
街道组织社区成立了由社区居民、社区干部、小巷管家、街巷长和平房区物业公司保安组成的“美丽胡同自管会”制定了《美丽胡同公约》	制定《美丽胡同公约》		
建立了胡同停车自治微信群	建立了胡同停车自治微信群	管理自治	管理自治

### 3.2 主轴编码

在开放性编码阶段形成的范畴也叫副范畴，在主轴编码阶段，通过分析不同范畴的数据，建立关联，因此主轴编码也称作核心编码，编码人员需要深度分析每一个副范畴，并探索这个副范畴与其他副范畴之间的相关关系，借鉴 Corbin 等<sup>[25]</sup>的研究，分析开放式编码中的 24 个概念，18 个副范畴，运用发生情景——所采取的措施——行动的结果这种模型反复比较，本文最终得到 9 大范畴，分别是成立专班、调研建档、深挖细谈、宣传引导、因势利导、多维调节、法律跟进、分步实施、增设设施，对应的副范畴如表所示。

表 4 主轴编码过程与形成的主范畴

主范畴	成立专班	调研建档	深挖细谈	宣传引导	因势利导	多维调节	法律跟进	分步实施	增设设施
副范畴	领导人驱动 区域战略 现状问题	需求情况	供给情况	居民意见 政策条例 普及	商家意见 价格矛盾 时间冲突 补贴机制	方案菜单	管理制度 咨询服务	重点座谈 签署协议	公约条例 管理自治

### 3.3 选择性编码

选择性编码是扎根理论最后一级编码，是通过从主轴编码中进行深度挖掘，找到主范畴中的核心范畴，系统的将其与其他范畴建立联系，形成理论化模型<sup>[26]</sup>，研究中对概念和范畴进行持续的比较、归纳和演绎，最终确定了主范畴，并对其与停车共享实施技术方法之间的联结关系进行分析，最终确定了“共享停车实施技术方法”核心范畴的地位，紧紧围绕核心范畴，确定了其与其他范畴的之间的关系表现为“基础摸底、方案制定、推动落实”这一核心路线。其中，基础摸底属于前置阶段，完成这一阶段才能驱动方案制定阶段的进行，最后推动落实共享停车如第工作，研究过程中将这样互相之间的联结关系定义为共享停车实施技术方法模型，如图 2 所示。

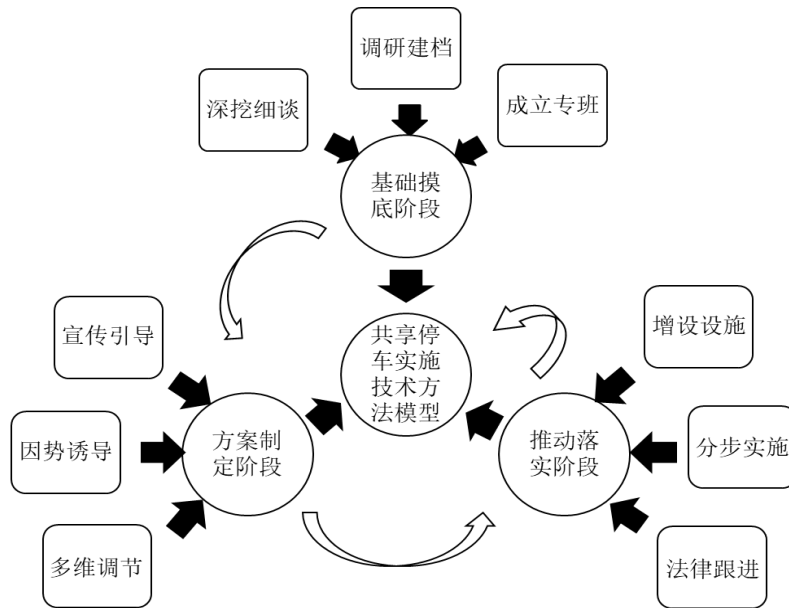


图 2 共享停车实施技术方法模型

### 3.4 理论饱和度检验

理论饱和度检验是扎根理论中验证理论模型是否科学完整的不可或缺的一环，检验的过程是通过整理分析已调研的基础资料，判断其能否产生新的概念范畴，并直至再无新的信息发生为止[27]。研究以基础数据中未进行抽样编码的 1/4 的访谈样本进行理论饱和度检验，结果表明，没有新的概念或范畴出现，因此，可以验证研究所建立的共享停车实施技术方法理论模型已经达到了理论上的饱和。

## 4 模型阐述

从共享停车实施技术方法的模型中，可以看出基础摸底、方案制定、推动落实是实施停车共享的三大工作步骤，但具体的工作步骤和对停车共享实施的作用不同，具体阐述如下。

基础摸底阶段是模型的重要基石，首先要成立专班，合力协调推进共享停车，停车共享工作涉及商户、居民、街道、民防、警务、法律、财政、调研、宣传等多个环节与对象，需要构建融合交通、交警、财政、人防、市政、街道等管理部门和社会研究机构的工作专班，形成合力协调各方利益与矛盾，共同推进整体工作落实。接下来进行调研建档，压实停放需求，理清需求总量是整体工作的基础，需要开展居民需求登记建档、路侧停放车辆调研成库及两者相互匹配，逐步压实实际停放需求即停车共享工作解决目标，同时还应调研居民车辆共享停放价格、时间、距离等基本意向。最后深挖细谈，明确供给意向，挖掘供给量是推进停车共享工作基本出路，需要针对区域既有停车资源进行停放使用特征分析，并与经营者深入细致座谈，明确共享空间、时间、价格及其他潜在顾虑。



方案制定阶段是模型的核心，这一阶段主要是方案政策相互驱动。首先要宣传引导，疏通居民思想。加强宣传引导，做好居民思想工作，认清停车是用车消费行为的关键环节，逐步养成“停车入位、停车缴费、违停必罚”基本意识。然后要因势利导，锚定供给总量，居民缴费付出与商家收费盈利存在天然矛盾性，市场失效更是停车共享工作推进的关键难点。需要工作专班刻苦攻坚，综合现实公益、长远效用、人防协调、财政补贴等多种方式挖掘供给资源。最后是多维调节，分区精细匹配。对需求与供给进行时间、距离组合，以价格为杠杆调节不同组合之间选择效用，形成多维度可选择停放菜单，服务居民不同停放需求。同时划分区域空间界限，限定选择范围，实现精细匹配。

推动落实阶段是模型的保障，这一阶段主要是从长远考虑停车落地后需要及时跟进的工作。首先是提供法律跟进，明晰责任义务。必须通过法律形式明确政府与商家、政府与居民、居民与商家三组停车共享合作关系的责任和义务，防止不必要意外事件发生，保证整体工作依法有效推进。然后进行分步实施，逐一引导落实。按照停车共享菜单方案逐步公示，与居民逐一签订车辆共享停放合同，保证整体工作顺利推进。最后增设设施，建立长效机制。对街道进行人防、物防、技防提升，减少消除车辆乱停空间，防止车辆乱停乱放现象回溯，建立长效管理机制。

## 5 结论与讨论

鉴于共享停车越来越广泛的被认为是缓解停车资源紧张，治理城市停车乱象的有效手段，而理论界对共享停车如何克服种种实施困难知之甚少。本研究基于扎根理论建立了共享停车落地实施技术方法的理论模型，探索出共享停车落地实施应采取的“3 阶段、9 步骤”的技术方法，得到以下结论。

(1) 共享停车落地实施存在的困难主要集中在居民和商家之间的利益冲突所带来的矛盾。一方面是居民固有的思想意识落后，不了解共享停车所能够带来的好处和便利，发出反对的声音，阻碍共享停车实施的推动进程；另一方面，商家对于拿出空余车位共享要具有多方面的考量，对于收费标准、安全隐患、居民的行为约束均表现出过分担忧，导致供给能力的无法确定。

(2) “3 阶段、9 步骤”是克服实施困难，保障共享停车得以顺利落地的有效策略。“3 阶段、9 步骤”工作策略的实质是通过系统完善的工作流程对共享停车实施过程中可能潜在的问题逐一克服并解决。基于对需求和供给的，一方面通过制定可行性方案推动共享停车实施工作的有序进行，另一方面，通过建立保障机制保障方案顺利落实。

(3) 本研究中以王府井这一商业气息浓厚的地区为对象开展研究, 该区域的利益双方主要是商家和居民, 但“3 阶段、9 步骤”的工作方针适用于任何想要实施共享停车的意向双方。该方案涉及了与共享停车有关的各个部门, 且“3 阶段、9 步骤”的工作方案与利益方的具体属性无关, 而是基于需求方和供给方制定的一套的实施策略。

本研究的所做出的理论贡献主要有 2 方面。

(1) 弥补了共享停车这一研究领域位于执行末端的研究空白, 系统的探索了共享停车落地实施的技术方法。

(2) 深化了共享停车落地实施领域的理论视角, 构建了共享停车落地实施技术的理论模型, “3 阶段、9 步骤”的理论既是对已有关于共享停车存在的问题研究的继承, 也是对这些问题的深化、补充及解决。

(3) 拓展了共享停车实施的研究背景, 以往主要停留在对共享停车适宜性的理论验证, 或以失败案例论述共享停车落地实施遇到的问题, 本研究引入了共享停车实施落地的成功案例, 对已有的背景和知识体系进行了扩充。

本研究所做出的实践贡献主要是为共享停车实施落地提供了可能, 为政府及其他管理部门开展停车治理工作提供了政策引导, 为各城市和地区实施共享停车落地提供了工作思路及方法。

## 参考文献

- [1] Marry S Smith. Shared Parking [M]. USA:Urban Land Institute,1984.
- [2] Stein Engineering, Shared Parking Handbook, Portland Metro,1997: 28.
- [3] Resha,E,J.Shared Parking in the Portland Metropolitan Area. [C]HTCG1998.
- [4] 牟振华. “紧凑城市”下的城市中心区共享停车策略研究[D]. 华中科技大学, 2007.
- [5] 陈永茂, 过秀成, 冉江宇. 城市建筑物配建停车设施对外共享的可行性研究[J]. 现代城市研究, 2010, (01): 21-25.
- [6] 李菲. 住区停车资源共享的策略研究[D]. 大连理工大学, 2012.
- [7] 张宇. 中心城居住区推广停车共享的实施对策研究[J]. 交通与运输(学术版), 2016(01): 101-104.
- [8] 苏沐晖. 北京“共享停车”实施满月遇难题[N]. 中国产经新闻, 2018-05-30(008).
- [9] 网易新闻. 优化组合社会资源有利和谐. [EB/OL]. <http://news.163.com/07/0201/03/367F2MJ40001124J.html>
- [10] 中国上海. 《上海市停车场(库)管理办法(沪府令 85 号)》.

- [11] 中国上海.《关于促进本市停车资源共享利用的指导意见》.
- [12] 北京市人民政府.《北京市机动车停车管理办法》.
- [13] 北京市人们代表大会常务委员会.《北京市机动车停车条例(表决稿)》.
- [14] 新京报: <http://www.bjnews.com.cn/news/2018/09/11/504356.html>
- [15] 北京晚报: <http://bjwb.bjd.com.cn/html/2018-09/11/content-280581.htm>
- [16] Glaser B G, Strauss A L. The discovery of grounded theory: Strategies for qualitative research [M]. New York : Aldine Transaction , 1967: 44 - 50.
- [17] 中 央 电 视 台 朝 闻 天 下 :  
<http://tv.cctv.com/2018/09/15/VIDE1Be7xsHgJeeQ8w811sGR180915.shtml>
- [18] 中国新闻网: <http://www.bj.chinanews.com/news/2018/0911/67093.html>
- [19] 新华网: <http://www.xinhuanet.com/local/2018-09/12/c-1123415407.htm>
- [20] 人民网: <http://bj.people.com.cn/n2/2018/0911/c82840-32039661.html>
- [21] 北京日报: [http://sjjsb.bjd.com.cn/html/2018-09/12/node\\_5.htm](http://sjjsb.bjd.com.cn/html/2018-09/12/node_5.htm)
- [22] 千龙网: <http://interview.qianlong.com/2018/0912/2822752.shtml>
- [23] 新浪网: <http://news.sina.com.cn/c/2018-09-11/doc-ihicyfw9707481.shtml>
- [24] 贾哲敏.扎根理论在公共管理研究中的应用:方法与实践[J].中国行政管理, 2015 (03): 90-95.
- [25] Corbin J, Strauss A. Grounded theory research: Pro-cedures, canons, and evaluative criteria [ J ]. Qualita-tive Sociology , 1990, 13 (1): 3 - 21.
- [26] 郭鹏飞,周英男.基于扎根理论的中国城市绿色转型政策评价指标提取及建构研究[J].管理评论, 2018, 30 (08): 257-267.
- [27] 柯平,张文亮,李西宁,唐承秀.基于扎根理论的馆员对公共图书馆组织文化感知研究[J].中国图书馆学报, 2014, 40 (03): 37-49.

### 作者简介

周晨静, 男, 博士, 北京建筑大学, 讲师。电子信箱: [zhouchenjing@bucea.edu.cn](mailto:zhouchenjing@bucea.edu.cn)

吴海燕, 女, 博士, 北京建筑大学, 教授。电子信箱: [wuhaiyan@bucea.edu.cn](mailto:wuhaiyan@bucea.edu.cn)

王佳敏, 女, 硕士, 宇恒可持续交通研究中心。电子信箱: [382867373@qq.com](mailto:382867373@qq.com)