

Alan Altshuler
David Luberoff

[美] 艾伦·阿特舒勒
大卫·吕贝罗福 著

何艳玲 程宇 译

Mega-Projects

The Changing Politics of Urban Public Investment

巨型项目

城市公共投资变迁政治学

城市治理
与
城市发展
经典译丛

丛书主编
何艳玲

F830.59
670

013070560

丛展理

丛书主编
何艳玲

Alan Altshuler

David Luberoft

[美]

艾伦·阿特舒勒
大卫·吕贝罗福 著

何艳玲 程宇 译

Mega-Projects

The Changing Politics of Urban Public Infrastructure

巨型项目

城市公共投资变迁政治学



北航

C1678358

格致出版社 上海人民出版社

F830.59
670

图书在版编目(CIP)数据

巨型项目:城市公共投资变迁政治学 / (美)阿特舒勒(Altshuler, A.), (美)吕贝罗福(Luberoff, D.) 著;何艳玲,程宇译. —上海:格致出版社:上海人民出版社,2013

(城市治理与城市发展经典译丛)

ISBN 978-7-5432-2254-0

I. ①巨… II. ①阿… ②吕… ③何… ④程… III. ①城市-政府投资-政治学-研究 IV. ①F830.59

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2013)第 115147 号

责任编辑 顾悦

装帧设计 人马艺术设计·储平

城市治理与城市发展经典译丛

巨型项目:城市公共投资变迁政治学

[美]艾伦·阿特舒勒 大卫·吕贝罗福 著

何艳玲 程宇 译

出版

世纪出版集团
www.ewen.cc

格致出版社
www.hibooks.cn
上海人民出版社

(200001 上海福建中路193号24层)



编辑部热线 021-63914988

市场部热线 021-63914081

发行 世纪出版集团发行中心
印刷 上海市印刷十厂有限公司
开本 635×965 毫米 1/16
印张 24
插页 1
字数 264,000
版次 2013 年 8 月第 1 版
印次 2013 年 8 月第 1 次印刷
ISBN 978-7-5432-2254-0/D·61
定价 58.00 元

总序

迈向中国城市善治

毋庸置疑,城市治理是国家治理的核心。

当下,中国正处于越来越快速的城市化进程中,城市逐渐成为转型中国资源和问题集中之地。土地资源、环境资源、城市公用设施,这些对城市而言非常重要的资源已经变得越来越稀缺,并开始形成各种社会冲突和风险。可以毫不犹豫地说,未来政府所面临的问题大部分将是城市问题。城市如何实现善治,亦即“更少的损耗,更美的服务”,对每个国家的发展都至关重要,对中国也是如此。

从学科研究来看,在美国、英国等国家,城市研究历史由来已久,成果丰硕,城市研究是一门融合了政治学、社会学、人口学、经济学、规划学和地理学的显学。随着中国城市化进程的加快,城市的相关研究也在逐渐升温,但总体来说,城市研究,尤其是从政治与治理角度对城市问题的探讨,仍然是一个有待给予更多关注的领域。尤其是,中国的城市专门研究似乎主要由地理学者或城市规划学者来完成,而政治学与行政学者却较少涉及,这不仅制约了中国政治学与行政学的发展,也制约了中国城市研究的纵深拓展,更制约了我们对各类城市改革计划的理解与设计。

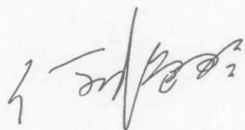
为了推动学科起步,并更好地回应中国问题,我们必须大规模引进和借鉴国外城市研究经典与前沿理论,以更好地了解研究动态,熟悉和

掌握其研究方法；进而开展高质量的研究，以中国大国转型经验为基础，与国际学术界占据主流但主要是基于西方经验的理论展开平等的学术对话。有鉴于此，得益于上海世纪出版股份有限公司格致出版社的大力支持，中山大学中国公共管理研究中心组织编辑了“城市治理与城市发展经典译丛”。译丛精选了数本城市治理与城市发展领域的上乘佳作，内容涵盖城市政治、城市经济、城市社会、城市公共政策、城市规划等领域，其共同特点是选题精确、论述精妙、观点精彩、引人深思。

在传统上，城市研究有三个经典问题，即谁使用了城市权力，城市治理的性质，市民如何影响这些权力和治理以及如何被这些权力和治理所影响。可以说，从政治与治理角度来看，城市研究的关键词是权力、治理和市民。本译丛所选择的书都贯穿并回应了与这三个关键词相关的城市重大问题。而这些问题，无疑也是中国城市走向善治的关键环节。事实上，如同国外城市发展所经历的一样，促成城市善治的中国城市研究也必须回答如下问题：城市决策过程是怎样的？这一决策过程的参加者是谁？是哪些因素在影响他们各自在城市权力分配中的地位？哪些是中国城市中的重要决策议题？全球化以及城市政府主动推进的城市化对于城市政治与治理过程有没有影响？这些影响可能是什么？城市权力结构在多大程度上影响着城市公共服务供给与分配，这种分配对城市不同社会群体有什么影响？城市中是否存在城市治理所指向的网络？城市政治与治理过程有没有冲突？这些冲突如何得以解决并达成共同行动？对这些问题的回答，需要更多具有问题意识的研究者来参与，在扎实的理论基础上通过大量扎实的实证研究，建构本土解释，并与国外有关研究展开有质量的对话。我们期待这套丛书的出版，能让城市研究者、城市管理实践者以及有关专业的学生从中受益，并为促进政治与治理框架下的中国城市研究作出贡献。

中山大学夏书章教授是中国行政学创始人之一，同时也是中国市政学创始人之一。延续他所创立的学科根基，呼应当前中国实际，中山大学已将城市治理研究确定为未来学科发展的重中之重。“扎根真实世界，回应中国问题，建构本土理论，参与国际对话”，这是中山大学全

体政治学与行政学人秉承的宗旨。我们衷心希望能够继续坚持这一宗旨,继续依托教育部文科重点研究基地中山大学中国公共管理研究中心,继续依靠国内外所有同仁的帮助与支持,竭尽全力在城市政治与城市治理研究领域搭建对话平台,促成学术共同体,构建一个属于全体学人的温暖家园!

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'J. Z. Li' or similar, written in a cursive style.

译者序

对中国城市的关注,我们还停留在一些传统的或学科界限分明的阶段,以致我们对很多重要的城市议题的研究并不深入和全面。“巨型项目”(Mega-Project)这一城市议题就是如此。在城市中,巨型项目一般是指投资巨大的基础设施工程。在我们的传统理解中,对巨型项目的关注一般只停留在如何规划、修建等层面,而其发展的背后动力我们却很少关注或根本没有进入研究者的视野。《巨型项目:城市公共投资变迁政治学》恰好旨在回答这些问题。

全书分为九章,主要讲述了20世纪50年代至今跨越半个多世纪的巨型项目的发展历史,并从中揭示了巨型项目公共投资背后所蕴含的多元参与主体、复杂利益格局、纷繁的政治诉求以及激烈的竞争合作,为我们呈现了城市公共投资的复杂政治变迁过程。基于复兴城市、促进城市经济增长的目的,城市政府与地方商业利益集团结成“增长联盟”,将发展巨型项目作为推动这一切的工具来运用。但随着市民社会的兴起、民权运动、环保运动、历史文物保护运动等的出现,迫使城市政府在提议修建这些巨型项目的过程中,不得不调整选址方案、规划方案、融资计划等,尽量减少损坏,将公众的抗议减少到最少。

第1章注意到20世纪最后30年间,城市政府努力吸引投资者的策略已经明显发生了改变,从直接的公共投资转向对货币和监管等政策的刺激,解释了本书为什么选择关注城市公共投资,关注巨型项目背后的政治变迁过程。作者基于现有城市政治学的研究成果,提出本书

想要回答的问题。

第2章将20世纪50年代至今跨越半个多世纪的巨型项目发展历史划分为四个时期。第一个阶段为20世纪50年之前的时期，地方政府很少获得上级政府的资助，财政收入有限，通常只是被动地执行上级政府的公共投资策略，但并未对现有的建成区造成过严重的破坏。第二个阶段是20世纪50年代到60年代“巨型项目大规模修建”时期，主要表现为罗斯福新政时期，联邦政府对州际高速公路、机场和城市重建注入了大量的援助资金，城市和州政府开始大规模地实施公共投资计划。第三个阶段，即20世纪60年代中期到70年代初，由于一连串因反对巨型项目所产生的破坏而引致的环保、历史文物保护运动的爆发，迫使城市政府调整巨型项目发展策略。第四阶段是到20世纪70年代中期，城市公共投资进入“无伤害”时期。虽然巨型项目的投资依然是许多城市持续而重要的经济发展策略，但是，城市政府在提议修建巨型项目类型和在实施这些工程的过程中，必须调整项目方案和融资计划，以避免项目附近社区居民、环保组织及当地纳税人的抗议。

第3章和第8章是理论回顾和检验，从评述城市和美国政治学中的主要理论，来寻找本书的研究假设和研究主题。文中主要回顾了精英声望理论、多元论、公共选择理论、精英结构主义和历史制度主义这五种理论。在描述完巨型项目的发展历史之后，作者在第8章中对这些理论的解释力和限度做出了评价。作者认为，根据 Peterson 的观点，可以把城市看做只拥有有限市场权力的经济竞争实体。运用罗根、莫罗奇和斯通等人的理论，能描述由工商业团体领导的增长联盟在与地方政府官员合作过程中的重要性。公共选择理论的概念能阐明与议会中互投赞成票和“政治拨款”中的政治学，而这与“自下而上联邦主义”有着密切的关系。而历史制度主义只能解释“无伤害”项目规划能持续存在的部分原因。对这些理论的运用不仅帮助我们加深了对巨型项目的理解和认识，也拓宽了城市政治理论的解释力度。

第4章至第7章是本书的经验材料部分。第4章至第6章选取了三类巨型项目讲述高速公路、机场和城市轨道交通系统,具体涉及被称为美国历史上“最昂贵”项目的波士顿中央大道隧道改造工程、纽约西线高速公路、丹佛国际机场、奥黑尔国际机场、旧金山湾区捷运系统和洛杉矶地铁等工程。案例内容翔实而丰富,对每个具体工程的提议、制定、规划、调整和融资过程都进行了精彩、细致而深入的描述,让我们能切实感受到巨型项目发展过程中丰富而又复杂的政治变迁过程。在此基础上,第7章归纳了三类巨型项目发展过程中的共同模式。作者发现,巨型项目的支持联盟总是由商业利益集团所领导,而修建巨型项目的最初提议却常常由地方政府官员提出。公共企业家和工商业的支持是巨型项目成功发展的重要因素之一。作者还解释了地方利益集团一直以来都在联邦援助的支出政策中发挥积极的作用,由此形成了一种“自下而上联邦主义”的模式。

第9章在描述了过去巨型项目发展的历史之后,探索巨型项目的政治未来。作者认为,虽然商业团体和公共企业家都是推进并精心规划城市巨型项目的重要发起者和修建者,但当地主张环境保护、历史街区保护以及财政节制的支持者也发挥着举足轻重的作用。因此,为了在不同立场的人之间寻求平衡,也许代议制民主和一个充满活力的地方多元论是更好的制度设计。

目前,中国正处于政府主导的快速城市化发展过程中,我们每天在每个城市都能看到高铁、地铁、轻轨、体育场馆、会展中心、机场、高速公路等巨型项目如雨后春笋般涌现。但是,这些巨型项目发展背后的动力是什么呢?有哪些主体参与了其制定、规划?又有哪些主体能影响其规划和选址?修建所需的资金如何筹集等这些问题,我们知之甚少。本书恰好能在一定程度上帮助我们解答以上疑惑。虽然本书对巨型项目的介绍是基于美国特定的政治、经济和社会背景的描述和解释,但这并不妨碍我们对处于中国背景中这些巨型项目发展的关注和理解。

总而言之,这是一本既有对复杂的城市公共投资世界进行细致揭

秘的奇妙细节，又有与复杂的经典城市政治和城市治理理论进行精确对话的宏大叙事。我们之所以选择此书进行翻译，是希望这本详细和精当的佳作能被更多人读到，促进研究者和实践者拓宽对中国城市中巨型项目等重要城市议题的关注，并持续加深对这些议题的认识和理解！

前言

20 世纪 80 年代,有很多人在讨论全国的基础设施危机。联邦数据显示,20 世纪 60 年代中后期,虽然州和地方的固定资产每年的人均净存量平均超过了 4%,但是从 20 世纪 70 年代末到 80 年代中期,固定资产的增长率跌到了零。^[1]到 20 世纪末,随着国家最优质的待建公路项目被取消(因为环境的限制和州际间的发展矛盾),参议员丹尼尔·帕特里克·莫伊尼汉(Daniel Patrick Moynihan)注意到:“有许多搁置的项目开始进入公众视野。但是我们还不能做出决定。现在我们认为还不能修建中央公园,就像当时有足够的权力做出决定修建坦慕尼大厅一样。”^[2]

然而,若干年之后,情况发生了巨大的变化。根据全国的统计数据显示,全国的基本建设投资有了适度的提高,并显示出了足够大的资本投资规模。州和地方的固定资产平均增长率从 1980 年的零增长到 1984 年的 0.9%,1985 年到 1989 年还在持续攀升。^[3]耗资巨大的城市项目还在持续推进,包括丹佛的新机场、洛杉矶的新地铁、洛杉矶和众多其他城市的轻轨线、波士顿的高架中央大道(要把它与一条新建的高速公路和通往洛杉矶机场的隧道衔接起来)、耗资数十亿美元(法院下令整改)的波士顿港口及其支流的清污工程,以及发展全美各城市的体育设施和会展中心。

我们开始渐渐明白,其他学者并没有关注城市中公共投资的(有限)复兴,也没有学者关注这对更深入地理解城市和府际政治的启示。的确,城市政治学的理论家(虽然他们强调公共资本支出的复兴极大地推动了经济增长和发展)很少关注作为一种发展工具或地方事务激烈

冲突之源头的公共资本投资。

由于我们一直在思考这个问题(尤其还把这一问题与我们的教学联系起来),所以我们在 20 世纪 90 年代初开始着手进行就这一议题而展开的政治历史研究,如波士顿中央大道工程。^[4]为了更深入地了解该项工程的发展轨迹(这可能是在一个城市中所进行的最大而又最复杂的工程),我们开始对它能在多大程度上反映出更广泛的模式感兴趣,为此我们开始构思本研究。随着我们研究工作的推进,所研究的范围也在不断拓展——涵盖了 50 年或更长的历史,项目类型非常多(虽然仅限于交通运输工程),关注府际和地方政治,并试图把我们的研究与近来努力使城市和府际政治理论化的研究结合起来。

本书是集体合作的成果。我们每个人主要都在从事这项研究并撰写每一章节,这本书的中心观点也是集体努力的结果。虽然我们身兼数职,但我们还是用了五年的时间完成了本书的写作,在写作本书的过程中,我们要感谢太多的人。我们最想感谢的是在关键时刻给予我们财政资助的林肯土地政策研究所(Lincoln Institute of Land Policy)、美国交通部的大学运输项目中心(U. S. Department of Transportation's University Transportation Center Program)、哈佛大学肯尼迪政府学院陶伯曼国家与地方政府研究中心(Taubman Center for State and Local Government of Harvard's John F. Kennedy School of Government)以及马萨诸塞州交通执行办公室(Massachusetts Executive Office of Transportation)(该办公室经由两任没有任何共同之处的州长管理和三位州部长的领导,他们是 Fred Salvucci, Richard Taylor 和 James Kerasiotis)。

我们还要特别感谢以下这些人提出的建议:Steve Adams, Joachim Blatter, H. James Brown, Nancy Rutledge Connery, Joseph Coughlin, Richard DeNeufville, Joseph DiMento, Jameson Doig, Steven Erie, Charles Euchner, John Fischer, Kathryn Foster, Emil Frankel, Bernard Frieden, Barbara Goldoftas, José Gómez-Ibáñez, Mary Graham, Arnold Howitt, Elizabeth Humphrey, Robert Levers, James Levitt, Peggy Levitt, Judith Grant Long, Charles Magraw, Bill Manning, Steve

Miller, Eric Nass, Ken Orskim, Bill Parent, David Perry, Paul E. Peterson, Alan Pisarski, Jonathan Richmond, Lynne Sagalyn, Heywood Sanders, Eric Segal, Jefferey Sellers, Joe Sussman, Brian Taylor, Jay Walder, Allan Wallis, Melvin Webber, Jack Wofford 和 Paul Zigman。

我们的研究也得益于这些高级研究助理的帮助: Mary Dunn, David Landau, David Greenberg, Melissa Chan, Julia Koster, Tamar Shapiro, Meredith Rubin, James Ebenhoh 以及 Stephaie Glazerman。我们还要特别感谢肯尼迪学院图书馆的 Susan Bailey, 她不辞辛劳地帮助我们查找许多难以获得的资料。还有 Claire Brigandi, Sandra Garron, Siobhan McLaughlin, Deborah Voutselas, Julie Zanotti, Julie Farris 和 Ryan Almstead, 他们为我们的研究提供了重要的后勤支持。

当然, 我们也要对给家人造成的痛苦表示歉意。我们要对年轻的家人说声抱歉, 这些年, 他们一直忍受我们的坏脾气; 我们也要对长辈们说声抱歉, 他们自始至终都鼓励和支持着我们。这本书要献给 David 的妻子 Jody, 以及他们的女儿 Rebecca 和 Anna, 也献给 Ben 和 Neil Luberooff, 他们是我们的骄傲。还要献给 Alan 的妻子 Julie, 他们的孩子(两个刚出生, 两个刚结婚) Jenny, David, Barry 和 Jill, 以及他们宠爱的孙子 Jacob, Ben, Evan, Zachary 和 Jason。

【注释】

[1] 参见 Altshuler and Gómez-Ibáñez(1993, 表 2-2)。

[2] Alan Finder 援引了一则新闻报道: “Westway: A Road That Was Paved with Mixed Intentions, Losing Confidence and Opportunities”, *New York Times*, September 22, 1985, sec. 4, p. 6. 本书的作者之一 Altshuler 在 1975 年与 Robert Curry 合著的一篇文章中, 也表示了类似的悲观态度。他们认为, 虽然在许多方面发展受到的新限制都能带来一定的利益, 但它“还是存在一个非常重大的危险, 它的名字就叫做瘫痪。潜在的否决点正在以惊人的速度增长……并且还威胁着几乎所有的工程。而如果这些工程到最后都还没有被明确地否决的话, 就将激起无限期的重大争议。简言之, 我们的体制就是要求权力能被共享, 以免变成一个虚弱无效的体制”。参见 Altshuler and Curry(1975, p. 40); 也参见 Popper(1991)。

[3] 参见 Altshuler and Gómez-Ibáñez(1993, 表 2-2)。

[4] 参见 Luberooff and Altshuler(1996)。

目 录

前言	/ 1
第 1 章 导论	/ 4
第 2 章 概述:四个政治时期	/ 12
第 3 章 巨型项目和城市理论	/ 57
第 4 章 高速公路的新政治学	/ 93
第 5 章 修建新机场和扩建旧机场	/ 145
第 6 章 城市轨道交通的政治复兴	/ 206
第 7 章 共同模式	/ 257
第 8 章 回归城市理论	/ 293
第 9 章 下一步会怎样	/ 318
参考文献	/ 347

前言

20 世纪 80 年代,有很多人在讨论全国的基础设施危机。联邦数据显示,20 世纪 60 年代中后期,虽然州和地方的固定资产每年的人均净存量平均超过了 4%,但是从 20 世纪 70 年代末到 80 年代中期,固定资产的增长率跌到了零。^[1]到 20 世纪末,随着国家最优质的待定公路项目被取消(因为环境的限制和州际间的发展矛盾),参议员丹尼尔·帕特里克·莫伊尼汉(Daniel Patrick Moynihan)注意到:“有许多搁置的项目开始进入公众视野。但是我们还不能做出决定。现在我们认为还不能修建中央公园,就像当时有足够的权力做出决定修建坦慕尼大厅一样。”^[2]

然而,若干年之后,情况发生了巨大的变化。根据全国的统计数据显示,全国的基本建设投资有了适度的提高,并显示出了足够大的资本投资规模。州和地方的固定资产平均增长率从 1980 年的零增长到 1984 年的 0.9%,1985 年到 1989 年还在持续攀升。^[3]耗资巨大的城市项目还在持续推进,包括丹佛的新机场、洛杉矶的新地铁、洛杉矶和众多其他城市的轻轨线、波士顿的高架中央大道(要把它与一条新建的高速公路和通往洛杉矶机场的隧道衔接起来)、耗资数十亿美元(法院下令整改)的波士顿港口及其支流的清污工程,以及发展全美各城市的体育设施和会展中心。

我们开始渐渐明白,其他学者并没有关注城市中公共投资的(有限)复兴,也没有学者关注这对更深入地理解城市和府际政治的启示。的确,城市政治学的理论家(虽然他们强调公共资本支出的复兴极大地推动了经济增长和发展)很少关注作为一种发展工具或地方事务激烈

冲突之源头的公共资本投资。

由于我们一直在思考这个问题(尤其还把这一问题与我们的教学联系起来),所以我们在20世纪90年代初开始着手进行就这一议题而展开的政治历史研究,如波士顿中央大道工程。^[4]为了更深入地了解该项工程的发展轨迹(这可能是在一个城市中所进行的最大而又最复杂的工程),我们开始对它能在多大程度上反映出更广泛的模式感兴趣,为此我们开始构思本研究。随着我们研究工作的推进,所研究的范围也在不断拓展——涵盖了50年或更长的历史,项目类型非常多(虽然仅限于交通运输工程),关注府际和地方政治,并试图把我们的研究与近来努力使城市和府际政治理论化的研究结合起来。

本书是集体合作的成果。我们每个人主要都在从事这项研究并撰写每一章节,这本书的中心观点也是集体努力的结果。虽然我们身兼数职,但我们还是用了五年的时间完成了本书的写作,在写作本书的过程中,我们要感谢太多的人。我们最想感谢的是在关键时刻给予我们财政资助的林肯土地政策研究所(Lincoln Institute of Land Policy)、美国交通部的大学运输项目中心(U. S. Department of Transportation's University Transportation Center Program)、哈佛大学肯尼迪政府学院陶伯曼国家与地方政府研究中心(Taubman Center for State and Local Government of Harvard's John F. Kennedy School of Government)以及马萨诸塞州交通执行办公室(Massachusetts Executive Office of Transportation)(该办公室经由两任没有任何共同之处的州长管理和三位州交通部长的领导,他们是Fred Salvucci, Richard Taylor 和 James Kerasiotis)。

我们还要特别感谢以下这些人提出的建议:Steve Adams, Joachim Blatter, H. James Brown, Nancy Rutledge Connery, Joseph Coughlin, Richard DeNeufville, Joseph DiMento, Jameson Doig, Steven Erie, Charles Euchner, John Fischer, Kathryn Foster, Emil Frankel, Bernard Frieden, Barbara Goldoftas, José Gómez-Ibáñez, Mary Graham, Arnold Howitt, Elizabeth Humphrey, Robert Levers, James Levitt, Peggy Levitt, Judith Grant Long, Charles Magraw, Bill Manning, Steve

Miller, Eric Nass, Ken Orskim, Bill Parent, David Perry, Paul E. Peterson, Alan Pisarski, Jonathan Richmond, Lynne Sagalyn, Heywood Sanders, Eric Segal, Jefferey Sellers, Joe Sussman, Brian Taylor, Jay Walder, Allan Wallis, Melvin Webber, Jack Wofford 和 Paul Zigman。

我们的研究也得益于这些高级研究助理的帮助: Mary Dunn, David Landau, David Greenberg, Melissa Chan, Julia Koster, Tamar Shapiro, Meredith Rubin, James Ebenhoh 以及 Stephaie Glazerman。我们还要特别感谢肯尼迪学院图书馆的 Susan Bailey, 她不辞辛劳地帮助我们查找许多难以获得的资料。还有 Claire Brigandi, Sandra Garron, Siobhan McLaughlin, Deborah Voutselas, Julie Zanotti, Julie Farris 和 Ryan Almstead, 他们为我们的研究提供了重要的后勤支持。

当然, 我们也要对给家人造成的痛苦表示歉意。我们要对年轻的家人说声抱歉, 这些年, 他们一直忍受我们的坏脾气; 我们也要对长辈们说声抱歉, 他们自始至终都鼓励和支持着我们。这本书要献给 David 的妻子 Jody, 以及他们的女儿 Rebecca 和 Anna, 也献给 Ben 和 Neil Luberooff, 他们是我们的骄傲。还要献给 Alan 的妻子 Julie, 他们的孩子(两个刚出生, 两个刚结婚) Jenny, David, Barry 和 Jill, 以及他们宠爱的孙子 Jacob, Ben, Evan, Zachary 和 Jason。

【注释】

[1] 参见 Altshuler and Gómez-Ibáñez(1993, 表 2-2)。

[2] Alan Finder 援引了一则新闻报道: “Westway: A Road That Was Paved with Mixed Intentions, Losing Confidence and Opportunities”, *New York Times*, September 22, 1985, sec. 4, p. 6. 本书的作者之一 Altshuler 在 1975 年与 Robert Curry 合著的一篇文章中, 也表示了类似的悲观态度。他们认为, 虽然在许多方面发展受到的新限制都能带来一定的利益, 但它“还是存在一个非常重大的危险, 它的名字就叫做瘫痪。潜在的否决点正在以惊人的速度增长……并且还威胁着几乎所有的工程。而如果这些工程到最后都还没有被明确地否决的话, 就将激起无限期的重大争议。简言之, 我们的体制就是要求权力能被共享, 以免变成一个虚弱无效的体制”。参见 Altshuler and Curry(1975, p. 40); 也参见 Popper(1991)。

[3] 参见 Altshuler and Gómez-Ibáñez(1993, 表 2-2)。

[4] 参见 Luberooff and Altshuler(1996)。