第一图书网, tushu007.com

<<规划与经济部分-城市公共交通运>>

图书基本信息

书名：<<规划与经济部分-城市公共交通运营.规划与经济-下册>>

13位ISBN编号：9787113144210

10位ISBN编号：7113144217

出版时间：2012-4

出版时间：中国铁道出版社

作者：维坎·维奇克

页数：377

字数：463000

版权说明：本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问：http://www.tushu007.com

内容概要

《城市公共交通运营、规划与经济：规划与经济部分（下册）》是美国宾夕法尼亚大学Vukan R.Vuchic教授撰写的著名公交三部曲之一，作为全球极具影响力的主要公交教科书、手册和百科全书提供给广大读者，是一本具有深远意义的、全新的、理论与实践相结合的世界名著。

中文版全书分上、下两册，上册为原著第一部分“公交系统运营和网络”，内容包括：公交运营和服务时刻表，能力、速度、提速和特定运营模式，公交系统分析中的建模和优化，公交线路及网络，轨道公交车站的选址规划等；下册为原著第二部分“公交机构经济和组织”和第三部分“公交系统规划和方式选择”，内容包括：公交机构的运营、经济分析和市场营销，公交收费，公交融资，公交所有权、规则和组织，公交系统规划，公交方式的分析、评估与选择，中级和高性能公交方式的规划和选择。

《城市公共交通运营、规划与经济：规划与经济部分（下册）》可作为交通运输专业的本科生、研究生教材，并可供从事公共交通工作的城市交通规划与管理部门、交通规划设计研究院、相关科研部门、咨询公司、公交企业、公共利益组织以及其他相关机构的人员参考。

作者简介

Vukan R. Vuchic博士，美国宾夕法尼亚大学交通系统工程学和城市及区域规划学荣誉教授。
1960年在故乡塞尔维亚获得贝尔格莱德大学交通工程学学士学位，]965-1966年间获得美国加州大学伯克利分校硕士及博士学位。

1967年，Vuchic博士在宾夕法尼亚大学开设了交通系统工程的研究生课程，他的许多学生已成为美国和其他国家的大学、咨询公司以及政府部门的交通运输专业带头人。
Vuchic博士曾在90多个大学，国际会议以及科研机构做过演讲。
他撰写了大约150篇报告、书籍章节以及论文。
他的研究主要集中在城市交通系统、交通规划以及政策方面。
这些研究成果集中体现在共“公交部曲”《宜居城市的交通》、《城市公交系统：运营、规划与经济》和《城市公交系统与技术》论著中，部分专著已被译为日语、塞尔维亚语、俄语、中文和土耳其语出版。

Vuchic博士是美国交通运输部，贝尔格莱德、北京、利乌、那个勒斯、佩斯、费城、罗马、新加坡等城市的交通顾问，同时也是纽约、旧金山、多伦多和华盛顿等城市公共交通机构的咨询顾问。

Vuchic博士1982年成为首位德国弗里德里希一列农博士奖章的获得者（该奖项主要授予“为城市公共交通奋斗一生以及在此方面做出杰出贡献的人”），1990年被任命为宾夕法尼亚大学交通运输领域UPS基金主席，1994年成为塞尔维亚国家科学艺术院外籍院士，2006年成为俄罗斯建筑科学院外籍院上。

Vuchic教授2010年从宾夕法尼亚大学退休，并于2011年被法国国立巴黎工艺技能学院（CNAM）授予荣誉博士学位。

书籍目录

第6章　公交机构的运营，经济分析及市场营销
6.1　公交机构的组织结构
6.1.1　董事局
6.1.2　组织设置
6.2　管理和人员
6.2.1　组织管理
6.2.2　职员和工会联盟
6.3　公交系统的统计数据、性能和经济测度
6.3.1　公交服务区域和特性
6.3.2　公交系统和服务
6.3.3　公交使用，工作量和生产率
6.3.4　收入、成本和运营比率
6.3.5　有效性、利用率和消耗率指标
6.4　公交机构运营
6.4.1　公交用户的态度
6.4.2　运营组织和控制
6.4.3　ITS／信息通讯技术的应用
6.4.4　轨道车辆／公交车辆维护和替换
6.4.5　安全、法律诉讼和保障
6.5　公交系统的完全可达性
6.5.1　机动性的问题和解决办法
6.5.2　不同公交方式的可达性
6.5.3　不同用户类型的可达性
6.5.4　完全可达性的结果和重要性
6.6　乘客信息系统
6.6.1　公交信息系统的规划
6.6.2　已有和潜在用户的分类
6.6.3　信息项：　内容和形式
6.6.4　信息的定位
6.6.5　信息系统缺乏的共同原因
6.6.6　信息系统的规划、调试和维护
6.7　市场和公共关系
6.7.1　定义和目的
6.7.2　市场策略
6.7.3　市场活动
6.7.4　公共关系
6.7.5　结论
练习
参考文献
第7章　公交票价
7.1　公交票价确定的目标
7.2　费用收取
7.2.1　费用收取和控制次数、位置与方法
7.2.2　支付形式
7.2.3　自助收费--SSFC

7.2.4　自动收费--AFC
7.2.5　收费系统的评价
7.3　票价结构
7.3.1　单一票价
7.3.2　多级票价
7.3.3　三种基本票价结构比较
7.3.4　换乘票价
7.4　特殊的较高和较低的票价
7.4.1　高质量服务的票价
7.4.2　高峰／低峰和通勤票价
7.4.3　儿童、家庭及学生票价
7.4.4　老人、残疾人和低收入人群的票价
7.4.5　夜间出行乘客、团体、家庭和其他特殊票价
7.4.6　特殊票价的运用
7.5　票价水平
7.5.1　影响因素
7.5.2　票价水平的范围和域
7.5.3　公交需求的票价弹性
7.5.4　不同票价水平域的特性
7.5.5　票价水平的选择
练习
参考文献
第8章　公交融资
8.1　公交服务投资的原理和趋势
8.1.1　政府参与运输融资
8.1.2　美国不同运输方式的投资
8.1.3　运输资金分配原理
8.1.4　公共服务的资金来源
8.1.5　交通费用水平和政府投资之间的关系
8.1.6　不同层次政府部门的作用
8.1.7　公交融资的公共政策的总结回顾
8.2　地方和州公交资金的来源
8.2.1　专用于公交的税收
8.2.2　不同类型税收的特点
8.2.3　具有征税权力的公交组织
8.2.4　地方一州--联邦投资的结构
8.3　公交的联邦政府投资
8.3.1　联邦政府在都市公共交通中的作用及其发展
8.3.2　联邦政府投资的趋势
8.3.3　投资基金分配原则
8.4　公交机构效率的改进
8.4.1　效率的需要
8.4.2　国际上提高公交效率的努力
练习
参考文献
第9章　公交所有权、规则和组织
9.1　私人公交公司和公共接管

9.1.1　公交起源和政府控制需要
9.1.2　私人公司的问题
9.1.3　公交公司的公共接管
9.2　公交系统的所有权和形式
9.2.1　私营公交公司
9.2.2　市区公交机构
9.2.3　区域公交机构
9.3　不同运营者提供公交服务的整合
9.3.1　有限职能整合
9.3.2　完全职能整合：公交联盟
9.4　公交服务管制
9.4.1　管制目的和种类
9.4.2　公交管制的作用和重要性
9.5　无管制公交服务
9.5.1　发展中国家的无管制辅助公交
9.5.2　发达国家的放松管制的尝试
9.5.3　其他国家的公交放松管制
9.6　公交所有权、组织和管理的形式
9.6.1　组织的问题和产生原因
9.6.2　公交机构结构的重估
9.6.3　私有化和公交重组的其他形式
练习
参考文献
第10章　公交系统规划
10.1　公交规划的目的和组织
10.1.1　短期和长期公交规划
10.1.2　综合规划的需要
10.1.3　法律和行政管理方面
10.1.4　综合运输规划的初始情况
10.1.5　城市运输规划的评价和趋势
10.2　规划步骤和方法
10.2.1　运输规划过程的基本步骤
10.2.2　公交系统规划过程
10.2.3　设置目的、政策、目标和标准
10.2.4　数据采集和已有系统评价
10.3　出行及公交需求预测
10.3.1　四阶段法及其他需求预测模型的介绍
10.3.2　出行产生
10.3.3　出行分布
10.3.4　方式分担
10.3.5　出行分配
10.3.6　四阶段法的替代方法
10.4　公交规划的制定、评价及选择
10.4.1　规划步骤
10..4.2　长期公共交通规划案例
10.5　公交规划过程及趋势的回顾
10.5.1　规划过程和构成

10.5.2　公交规划的趋势
练习
参考文献
第11章　公交方式的分析、评估与选择
11.1　公共项目的评估和选择
11.2　公交方式评估
11.2.1　方式比较研究的分类和回顾
11.2.2　公交方式评估的基本原理和方法
11.3　“条件集”的定义
11.3.1　乘客要求
11.3.2　运营商需求
11.3.3　社区要求
11.3.4　要求的选择
11.4　候选方式的构成、比较和选择
11.4.1　可选方式或系统的构成
11.4.2　方式评估和选择
11.4.3　方式选择步骤的总结
11.4.4　方式比较步骤案例：1indenw01d轨道线和Shir1ey公交线
练习
参考文献
第12章　中性能和高性能公交方式的规划与选择
12.1　公交方式的基本要素
12.1.1　路权类型和重要性
12.1.2　公交系统技术
12.1.3　网络类型和服务
12.1.4　路权和系统技术的相互依赖性
12.1.5　技术和运营特征的回顾
12.2　中性能公交方式
12.2.1　快速公交一一BRT
12.2.2　轻轨公交一一IRT
12.2.3　自动导向公交一一AGT
12.2.4　中性能公交方式的比较
12.3　高性能的公交方式
12.3.1　轻轨快速公交方式（1RRT）
12.3.2　轨道快速公交或地铁
12.3.3　橡皮轮式快速公交--RTRT
12.3.4　单轨铁路
12.3.5　导引方式和自动化的回顾
12.3.6　区域公交方式
12.3.7　区域轨道交通的发展趋势
练习
参考文献
选出来的部分练习题的答案（第6-12章）
索引
文献

章节摘录

用趋势推断法代替规划。
在大部分都市区综合交通研究中使用的程序由以下主要步骤组成。
广泛收集之前各年的现状资料和数据。
由人口规模、小汽车保有量、公交利用率等的历史趋势来预测未来。
这些数据用来定义目标年规划实施的情形，一般使用过去趋势的线性推断，除非有一个明显的原因说明，过去以相同速率变化的趋势不再继续，这类情形作为未来设计的交通网络应当能够满足的需求。
这个过程有几个基本概念上的缺陷。
根据其目的和功能，运输规划表示一系列以产生想得到的交通系统或者设施为目的的活动。
规划应当由当前情形和现有交通系统的评述以及由过去和当前趋势对未来推断组成，然后很重要的一步是检验推断的趋势是否导向可接受的目标。
如果是，规划应当顺应这种趋势，但是如果趋势没有导向目标，在通常情况下，规划应当由政策、行动和不鼓励的内容组成，通过更改或者改变现有趋势以实现可接受的目标。
因此，在规划的一个阶段，趋势推断是一种有用的分析方法，但是基于推断趋势做计划不是规划，它是一系列活动的集合，它们鼓励目前的趋势而不是它们引导的方向。
这种“规划”因此会导向不受欢迎、非可行的方向。
事实上，在许多情况下，规划和推荐的政策可能集中在以实现特定目的而改变过去趋势的措施上。
出行需求认为是固定的，不依赖于所提供的交通系统。
推断的出行需求认为是土地利用和活动的函数，但不依赖于出行条件。
事实上，新交通系统和设施的建立对出行量和方式分担有着明显的影响。
规划必须把它考虑进去，作为协调新的设施对出行需求影响的反馈。
类似地，如果服务恶化，出行需求就会有减少的趋势。
如果交通量达到高速公路的能力，同时出行时间增加，或者如果公共交通服务数量和质量下降，这种现象就会发生。
不同方式理想的角色没有得到明确的定义。
1950一1970时期的主导规划思想是城市出行应当是以小汽车为基础，公共交通作为高峰时段的补充，同时服务非驾驶者。
运输规划因此集中在高速公路上，特别是新的高速公路修建上，仅仅在少数非常大的城市运输规划才考虑到轨道快速公交。
在其他城市，假设既有街道和高速公路都可以提供公交服务。
轻轨则不在任何规划范围之内。
这种方法导致高速公路统治地位的加强，同时系统内的公交规划和小汽车出行相比没有竞争性。
因此，综合规划导致对小汽车的依赖性增加，而不是尝试着通过编制规划来平衡交通系统。
其他方式，比如辅助客运系统、自行车以及步行等一般被忽视。
这会产生严重后果，因为单是步行有时会占到20%-25%的出行（在其他国家可能更多），特别是在中心城区。
城市交通间的关系并没有被充分理解。
交通对城市形态的影响，比如土地利用分布、次中心和走廊的形成、步行区的建立或者分散及城市扩张等没有得到充分关注，甚至完全没有预见。
例如，在中心城区建设大容量的停车库的负面影响在大部分美国城市还没有被完全认识到。
20世纪60年代后期环境问题的觉醒得到了加强，随后转化为关注环境影响、清新空气以及其他的成文法规。
10.1.4.3针对需求建模，忽视系统设计　　正如前面所述，由于运用计算机产生了新的、强大的规划技术，使得复杂的分析和建模成为可能。
但是这一能力也存在一些负面结果。
首先，基于计算机的模型以及定量工具的可获得性，产生了一种信念，就是交通网络可以使用设

计原则或者算法进行机械规划，这样就导致在交通系统设计上创新的锐减。
事实上，定量模型可以用来评价规划，但是对于设计来说，专业知识、经验以及判断力是不可缺少的。
　　第二，出行需求预测吸引了许多学术上的关注，出行需求预测成为建模、分析、研究以及理论文件的主要领域。
模型是动态标准化的，这样它们的使用加强了基于趋势推断的过程，而不是趋向合理目标的规划。
　　出行需求预测理论和过程中做出的广泛努力在许多情况下很难得到证明。
因为对自然行为的分析是针对未来人们行为的，因此在该过程中极度精确是不可能实现的。
同时在公共交通规划的许多情况下也是受到批评的，这些将在第十二章中讨论。
事实上，交通规划研究中出行需求预测达到的精度很难评估，因为很少有研究在规划年限内对规划设施的实际出行量和预测量进行比较。
　　第三，如果公共交通规划的需求方得到了更多的关注，则在长期规划中供给方的许多方面会被忽视。
现有的政策和实践通常认为是给定或是固定的。
面向公交系统硬件的发展和创新，例如车辆设计、信息系统以及收费设备，公交以及其他交通方式定价政策影响，如停车，受到相对少的关注。
因此，美国在公交系统规划和发展的态度、政策以及实践上落后于同一层次的国家。
　　在一定程度上，在国际规划文献忽视公交系统发展的同时对需求也存在相同的偏见。
许多高质量的覆盖城市交通模型的刊物，如BTE（1998）包括了优秀的需求预测模型以及它们与土地利用规划的关系，但是不论在高速公路还是公交上，都没有包括任何交通系统设计和运营的模型。
　　……

第一图书网, tushu007.com

版权说明

本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问:http://www.tushu007.com