

<<厦门快速公交BRT建设实践>>

图书基本信息

书名：<<厦门快速公交BRT建设实践>>

13位ISBN编号：9787114088049

10位ISBN编号：7114088043

出版时间：2011-3

出版单位：人民交通出版社

作者：李斯海 等编著

页数：352

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>

## <<厦门快速公交BRT建设实践>>

### 内容概要

本书是厦门快速公交系统（BRT）一期工程建设的决策、设计、施工以及运营管理的总结性专著。书中汇集了建设者的智慧，介绍了厦门BRT建设的新理念、新思路、新技术和创新管理的主要成果。

全书共分四篇，即决策篇、设计篇、建设篇和运营篇，较为系统地介绍了全国第一个一次成网、闹市区繁华路段采用全程高架形式运营的BRT建设的全过程。书中既有比较丰富的实践经验介绍，又有一定程度的理论阐述，可供从事同类工程建设管理、设计、施工、监理的工程技术人员使用，也可供大专院校交通工程、城市桥梁工程以及其他相关专业的师生参考。

# <<厦门快速公交BRT建设实践>>

## 书籍目录

### 第一篇 决策

#### 第1章 快速公交系统的基本概念及特点

##### 1.1 BRT的概念

##### 1.2 BRT的组成及特点

##### 1.3 各大城市青睐BRT

##### 1.4 已投入使用的部分城市的BRT情况

##### 1.5 本章小结

#### 第2章 厦门快速公交系统建设的必要性和可行性研究

##### 2.1 BRT建设的必要性和可行性

##### 2.2 今后将BRT升级为轨道交通的可能性——预留升级空间

##### 2.3 厦门市BRT一号线的功能与定位

##### 2.4 路线与车站布置

#### 第3章 厦门交通现状与选择快速公交系统的原因

##### 3.1 厦门城市特点及城市发展规划

##### 3.2 厦门交通状况

##### 3.3 厦门选择BRT的考量

##### 3.4 本章小结

### 第二篇 设计

#### 第1章 设计概述

##### 1.1 序言

##### 1.2 设计范围

##### 1.3 设计依据

#### 第2章 工程概况

##### 2.1 厦门BRT一期工程概况

##### 2.2 设计运输能力

##### 2.3 工程内容

#### 第3章 主要技术标准

##### 3.1 设计年限

##### 3.2 线路

##### 3.3 行车组织

##### 3.4 BRT车辆

##### 3.5 车站建筑

##### 3.6 道路

##### 3.7 人行天桥

##### 3.8 桥梁

##### 3.9 车站结构

##### 3.10 供配电及照明

##### 3.11 收费系统

##### 3.12 火灾报警系统

##### 3.13 智能公交系统

##### 3.14 通信系统

##### 3.15 安全门

##### 3.16 自动扶梯和楼梯升降机

##### 3.17 车辆运用检修设施

##### 3.18 给排水和消防

## <<厦门快速公交BRT建设实践>>

3.19 通风及空调

第4章 道路工程

4.1 BRT车道设计

4.2 BRT车道路面设计

第5章 桥梁工程

5.1 厦门BRT桥梁工程概述

5.2 桥梁工程主要设计原则

5.3 设计采用的规范

5.4 桥梁设计荷载

5.5 桥梁的梁型断面及横断面组成

5.6 桥梁的跨径和结构体系

5.7 桥梁的建筑高度

5.8 桥梁的施工方法

5.9 桥梁上部结构设计

5.10 桥梁下部结构设计

5.11 桥梁附属工程设计

5.12 桥梁施工方法

5.13 桥面铺装及桥面排水

第6章 场站工程

第三篇 建设

第四篇 运营

## <<厦门快速公交BRT建设实践>>

### 章节摘录

公交专用车道在路口设有优先通过权，但仍受红绿灯的控制。

由于路口禁止所有车辆左转，与专用车道相交的道路实施单行道，因此交叉口相位简单，红灯时间相对较短，公交车等待时间短。

为保证其他车辆有足够的通行空间，在公交专用车道所在道路的两侧，各有一条单向行驶的平行干道，为机动车提供快速通道。

到达公交专用车道所在道路两侧地区的车辆可以通过专用车道两边的机动车道进入。

由于公交专用车道所在道路机动车流较小，因此靠近专用车道一侧的车道作为停车使用，以充分利用道路空间。

BRT实行车外售票，即在圆筒车站上售票。

通过圆筒车站可以实现类似于轨道交通的BRQ、线路间的同站同台换乘。

BRT车站站间距为500m左右。

BRT与其他系统之间的换乘是通过枢纽站来实现的。

在BRT的轴线上分布了十来个大型换乘枢纽站，这些枢纽站通过工作人员来实现封闭式管理，乘客在枢纽站内可以实现不同类型公交线路间的免费换乘。

与轨道交通车站相比，枢纽站的平面换乘步行距离较短，换乘时间较少，而且更容易组织多方向同台换乘。

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>