

<<畅通的城市>>

图书基本信息

书名：<<畅通的城市>>

13位ISBN编号：9787500587996

10位ISBN编号：7500587996

出版时间：2006-1

出版时间：中国财政经济出版社

作者：世界银行

页数：192

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>

## <<畅通的城市>>

### 内容概要

城市是国民经济增长的主要源泉，而交通是城市的命脉。

发展中国家正在飞速城市化，以致于一代人的时间内，发展中世界超过一半的人口将会生活在城市。

有1/3到一半的穷人将会是城市居民。

城市交通既可以通过为出行的贫困人口的日常需要提供便利，直接减少城市贫困，也可以通过促进经济的增长间接地减少城市贫困。

城市的迅速成长增加了机动车的拥有和使用，结果造成交通更加拥挤、空气污染加剧，乘公交车上下班所花费的费用和时间都增加了。

随之而来的是公共交通服务水平的下降，而缺少对步行者和非机动车方式的关心，对穷人造成了极深的影响。

工作、上学、获得医疗服务、参加社会活动都变得更不可及，穷人因此而变得更受孤立。

《畅通的城市：世界银行城市交通战略评估报告》考察了城市交通存在的基本矛盾；尽管对城市交通的需求明显超过供给，私人供应者越来越多，并日益涉足该领域，但该部门还是不能满足政治家和市民所渴望达到的目标。

本书对城市交通问题，尤其是与发展中国家和转型经济国家的穷人有关问题的性质和重要性提供了深入地分析。

本书明确有力地表述了有助于国家和城市政府解决城市交通问题的战略。

最后，本书就世界银行和其他开发机构在它们开展业务的城市中，为可持续发展的城市交通机构和政策提供最好的支持所应采取的方式提出了建议。

《畅通的城市》是建立在1996年的一份交通部门战略文件《可持续发展的交通》和2000年出版的城市发展战略文件《转型中的城市》的思想体系基础上的。

本报告是对1986年出版的世界银行以前城市交通战略文件思路的重大更新。

## &lt;&lt;畅通的城市&gt;&gt;

## 书籍目录

致谢缩略语、城市和国家概述第1章 本评估报告的写作背景第2章 城市交通和城市发展 城市交通和城市效率 城市交通绩效日益恶化的原因 城市发展战略中的城市交通 让城市交通更有效的发展战略 协调城市发展战略中的部门政策 结论：城市发展中的城市交通战略 注释第3章 城市交通与减少贫困 城市贫困和社会排斥 城市贫困人口的交通模式 有利于贫困人口的经济增长和减少贫困 基础设施政策的重点 针对城市贫民的公共交通规划 票价政策、票价补贴以及预算限制 结论：以穷人为中心的城市交通战略 注释第4章 交通与城市环境 问题的严重性 全球变暖现象 噪声及其他干扰 城市空气污染 结论：关于城市交通和环境的战略 注释第5章 城市交通安全和治安 问题的重要性 交通安全 交通治安 结论：一项改善城市交通安全和治安状况的战略 注释第6章 城市道路系统 道路发展战略的组成要素 道路维护 交通管理 需求管理 基础设施的提供 关注城市贫困人口 结论：制定一套道路发展战略 注释第7章 公交客运 城市公共汽车部门 结论：建立公共交通战略 注释第8章 大运力快运系统（MRT） 问题的重要性 大运力快运系统在城市发展战略中的目标和所起作用 与城市结构和土地使用的关系 大运力快运系统与城市环境 大运力快运系统的技术选择 所有权与融资 公共交通的整合 定价 结论：制定大运力快运系统战略 注释第9章 非机动车方式的地位 非机动车方式的重要性 步行也是一种交通方式 骑自行车 制定对策 市政机构和组织 结论：制定一项发展非机动车方式的战略 注释第10章 城市交通的定价和融资 城市交通中价格的作用 基础设施使用收费 公交运输定价和融资 城市交通融资 结论：城市交通定价和融资策略 注释第11章 加强城市交通机构的建设 机构的重要性 主要的机构弱点 组织结构的可选方案 能力建设 结论：城市交通机构改革战略 注释第12章 迎接发展的挑战：世界银行如何发挥作用？发展的挑战 加强对贫困的关注 推动权力下放 动员私营部门参与 加强交通安全与治安 保护环境 结论 注释附件：世界银行城市交通投资组合 A.1 截止2002年2月26日准备中和实施中的城市交通项目 A.2 具体项目特征 A.3 城市投资组合：项目成本与世界银行集团贷款和赠款量的分配参考文献

## &lt;&lt;畅通的城市&gt;&gt;

## 章节摘录

## 票价结构。

在市区或集中的城市地区经常采用统一票价，因为有人认为这一做法很公平。

或者因为住房方面的种族歧视（像南非的那种情况），或者因为住房规划没有市场意识（像许多前指令经济的国家），贫困阶层被迫在上下班途中花费较长的时间。

在这种情况下，统一票价可能的确会补偿贫困阶层受到的其他形式的歧视。

但也存在风险，在较大一些的城市，可能需要规定较高的统一票价，结果促使短途旅行者寻求其他的交通方式，导致“同一交通方式内”的交叉补贴的作用被削弱。

所以，建议通过具体服务具体定价而不是总的统一票价系统来解决空间分布问题。

在多种运输方式联运的系统中，要设计出既公平又高效的服务和票价结构特别难。

在构建公共汽车服务体系以养活载客量大的主干轨道交通系统和使公共汽车得以交叉补贴轨道交通系统方面，这一做法可能存在高效运作的实例。

但是，在许多情况下，普通的公共汽车乘客经济条件不如普通的轨道交通乘客，所以从协调的观点说，看似有效的做法实际上可能包含着这样一个事实：即贫困人口在为富人提供补贴。

由于缺少多种运输方式联运的车票体系，这一问题显得更加严重。

所得到的教训是：无论在什么情况下，只要做出明确的努力试图保证城市公交运输系统内各种交通方式间的协调，就应该实行综合的票价及收费战略，并且要特别注意这一战略对贫困阶层的影响。

## 免票或削减票价。

理想状况下，发放以缓解贫困为目的的补贴应该与享受服务者的收入水平明确相关。

有几类经济来源脆弱的乘客（中小学生和有部分收入的老年公民）很容易区分，可以向其收取较低的票价。

这一基础上的价格歧视的好处在于，其可以应用到各种公交运输服务中去，甚至可以有些细微的差别（比如，把收入超过最低水平的退休人员排除在外）。

在许多国家，尤其是经济转型期国家，给大部分公务员提供免费或减价的交通服务是一种普遍的传统做法。

这一做法引起了两个主要的问题：第一，由于享受免费乘车待遇的人群并不是最贫困的，结果依靠内部交叉补贴支持减价所起到的再分配效果不尽如人意。

第二，有大量乘客免费乘车，就很难强制要求本该购买车票的乘客付费。

所以，应该仔细考虑免票的范围和正当理由，仔细考虑打击逃票行为的范围和方式，这是决定票价的先决条件。

另外，如果是为了支持其他部门的政策（卫生、社会保障、治安维护等等），补贴的费用应该直接从其他部门的预算中收取。

## 票价区别对待。

如果住所按收入阶层明显分开，也可根据收入分布情况确定具体路线，给予补贴。

例如，在智利的首都圣地亚哥，有一段时期1号线地铁和2号线地铁之间存在价格差别，为较低收入人群服务的地铁线每公里收取的费用要低一些。

目标不太明确的方法可能会带来不合人愿的效果。

比如，在整个城区以标准票价的水平规定交通网的最小密度和运行最低频率，往往会对居住密度小的地区提供水平较高而价格较低的服务，但这不是持续营利的做法。

在中等收入国家，居住密度小的地区是高收入地区，拥有私家车的居民也多。

如果在一个完全负担成本的系统内实行这一政策，就会导致有悖人愿的交叉补贴，即由贫困人口补贴富人。

靠外部补贴维持交通网特定的密度和车辆运行特定的频率会有其他弊端，特别是常常会有过量供应的趋势，因为享受补贴服务的和提供补贴服务的在提供的高水平服务中都有既得利益。

.....



<<畅通的城市>>

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>