

财政

I. O&M (Operation& Maintenance , 运营和维护)

问题: 混乱的公路公共交通

需要稳定而有经验的管理

A. 市政的水平

地方水平太低, 不能满足通路需求

B. 都市的水平

没有实质有效的管理

服务不到位

劳动力的能力

C. 州政府的水平

真实的政府结构

公共交通不便

需要联合管理

D. 联邦的水平

Nixon (尼克松, 美国第37任总统[1969-1974]) 在任阶段提供了运营和维护

人口数量/人口密度

分配考虑因素:

纳税人贡献

成本

乘客数量

费用收入比

为了发展需求

资本财政

问题: 高成本

. 车辆

. 轻轨

. 地铁

. 公交捷运系统

A. 市政的水平

难以负担

前期建设周期长, 蚕食了未来收益

投资不足

B. 联邦的水平

购买私营企业, 更新车队

HUD (住房和城市发展部) , 2/3 / 1/3

DOT (运输部) , 80/20

F. Salvucci

1.259, 2003 春

1

讲义 11, 3月18日

- 与公路运输联合(有难度)
 - 州际的运输(1973)
 - 机动(1973)
 - 过路费(1987?)
 - 机动(1991)
- MPO 联运决策
- 新阶段根据需要产生的：
 - 成本效能性
 - 缩短权威
 - 融资全权授与协议
 - 项目管理办公室
 - 指定款项用途
- 与州际公路比较
- 交通工具, 规则
- C. 州水平
 - 变化
- D. 大都市的水平
 - 变化

存在的主要问题: 难度大; 效果与资金分配对比

再授权

- A. 燃油税, 资本预算, 交通阻塞
- B. 公路运输增加项目
 - 针对残疾人和老年人的特殊服务; 运营和维修
- C. 匹配比:
 - 80-20
 - 50-50
 - 30-70
- D. 对运输和公路之间统一配比的期望
- E. 空地征用, 站房建设
- F. 解决积压问题的办法

大都市的水平

- A. 休斯顿
 - 市郊的人行道
- B. 麻萨诸塞州
 - 市郊的通勤轨道运输
 - 残废人与老年人

F. Salvucci

1.259, 2003 春
讲义 11, 3月18日

2

燃油税/销售税

C. 芝加哥

CTA (Chicago Transit Authority, 芝加哥运输局)

METRA (芝加哥中程铁路运输系统)

PACE (郊区公共汽车局)

销售税

D. 2020 年芝加哥预计达到水平

空地

站房

道路

MPO (Metropolitan Planning Organization, 大都会交通规划机构)

公路

注册金

用户端补贴 (通过运营商提供特殊运输服务 (如为老年人及残疾人提供的特殊服务) 的补贴)

停车税