

抓住发展机遇, 改善交通结构
积极推行成都快速公交系统建设
Seizing Development Opportunities to
Improve the Transportation System and
Promote Bus Rapid Transit in Chengdu

成都市人民政府副秘书长 张学爱
 ZHANG Xue'ai
 Deputy Secretary General, People's Government of Chengdu

1

一、背景 Background

通过两次OD调查, 可见近年来成都交通结构发生深刻变化, 具体如下:

Traffic structure changed tremendously

■步行和自行车出行方式比例下降。

Biking and Walking decreased

出行方式 Traffic Mode	2000年 (%)	1987年 (%)
步行 Walking	30.8	36.06
自行车 Bike	43.8	54.53
公交车 Bus	10.2	5.87
摩托车 Motor bike	2.6	15.3
出租车 Taxi	4.7	
汽车 Vehicle	6.0	
货车 Truck	1.9	
其他 Other	0.1	3.54
合计 Total	100	100

2

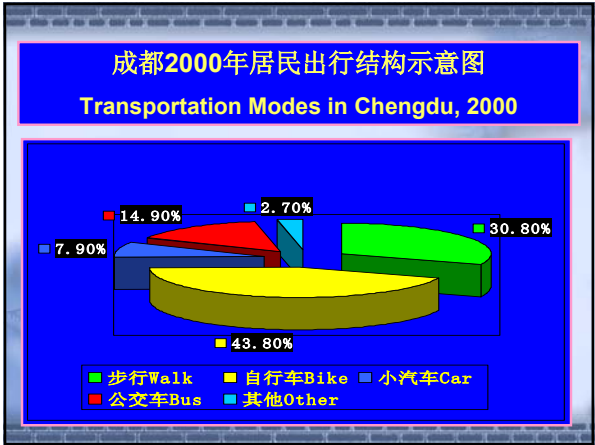
一、背景 Background

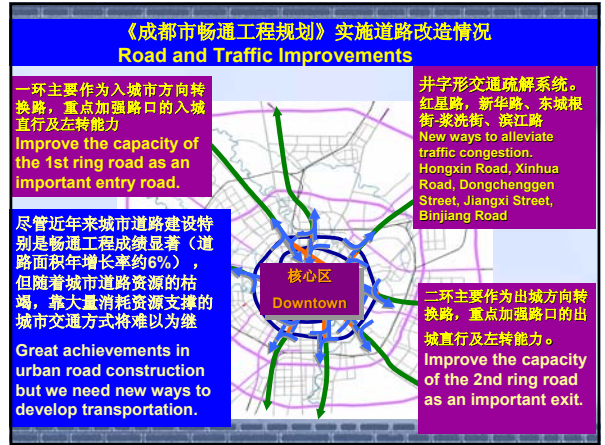
■公交出行方式大幅上升, 但其分担的比例仍然不高。
Bus use increased but the percentage is still very low.

■近年来成都市市区私人汽车增长非常快, 居民出行乘汽车的比例也在迅速增加
The use of cars increased rapidly.

出行方式 Traffic Mode	2000年 (%)	1987年 (%)
步行 Walking	30.8	36.06
自行车 Bike	43.8	54.53
公交车 Bus	10.2	5.87
摩托车 Motor bike	2.6	15.3
出租车 Taxi	4.7	
汽车 Vehicle	6.0	
货车 Truck	1.9	
其他 Other	0.1	3.54
合计 Total	100	100

3



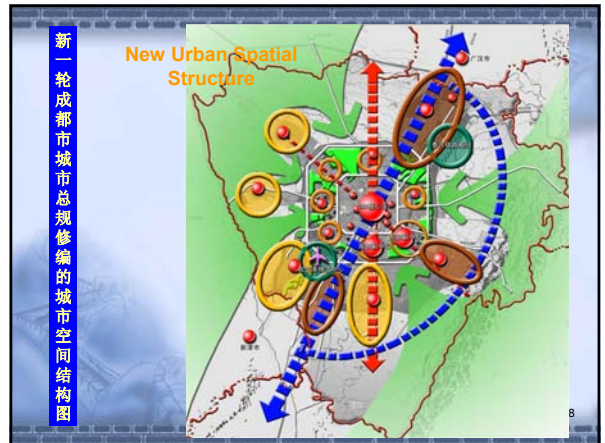


二、发展快速公交在成都的挑战和机遇 Opportunities and Challenges for Developing BRT in Chengdu

- 1、时代机遇：成都现在处于机动化高速发展阶段，也处于公交发展关键时期。
- 2、政策机遇：按照建设部关于优先发展城市公共交通的意见，5年内公交在城市交通出行分担比例必须达到30%，平均行使车速大于20km/h以上，准点率90%以上。这是普通公交难以达到的，这成为建设快速公交的又一机遇。
- 3、规划机遇：在新一轮城市总体规划提出构建“一主两次多核”的城市空间结构，提出以TOD模式进行土地开发，为快速公交发展创造良好机遇。

1. Opportunity: Fast transport mechanization and public transport development.
2. Policy opportunity: The Ministry of Construction made the Development of Urban Public Transport a Priority.
3. Planning opportunity: Chengdu has proposed to establish a multi-center urban spatial system which will provide new development opportunities for building BRT.

7



■ BRT特点一：经济性 Economics		不同交通模式技术经济比较表 Comparison of Different Modes			
系统名称内容 Content	1快速公交 BRT	2地铁 MRT	3轻轨 LRT	4有轨电车 Tram	比较 Comparison
运能(人次/小时) Capacity	20000 (60000)	50000 (70000)	20000 (30000)	10000 (15000)	1=2>3、4
运速(公里/小时) Speed	20—40	25—60	20—40	15—25	2>1、3>4
系统造价(亿元/公里) Cost	0.3—0.5	4—5	1.5—2.0	0.4—0.6	2>3>4>1
开放性 Open	可开放 Open		不可开放 NOT		2、3、4为封闭系统
配套系统 Auxiliary system	简单 Easy		复杂 Difficult		供电、车站等
城市景观影响 Impact on Landscape	无影响	有影响	影响大	影响大	高架、轨道
对道路影响 Impact on Road	不大	无	大	大	3、4有分隔作用
对其它车辆影响 Impact on Vehicles	不大	无	大	大	3、4不能满足现有桥梁净高
对净高要求 Headroom	5米	无	≥5.5米	5.5米	
环保性 Environment Condition	较好	好	好	好	
商业性 Business	最好	差	较差	次之	1>3、4>2
成熟性 System Stability	好	好	好	好	
维修保养 Maintenance	便利	困难	困难	次之	1>2、3、4
系统扩展 Development	易 Easy	难 Difficult	次之 Normal		1>2、3、4

■ BRT特点二：适用性

BRT Feature: Applicability

通过对未来成都公交客运走廊的分析，在800公里左右的各类运量客运走廊中：

1、大运量(>20万人次/日)走廊约150公里(占20%)——应采用地铁

Analysis of future public transport passenger corridors in Chengdu shows that among the some 800 KM passenger transport corridors in the city

1. Large transport volume (>200,000 passengers/day) corridors are around 150Km long (accounting for 20%)

10

■ BRT特点二：适用性

BRT Feature: Applicability

2、中运量走廊(8~20万人次/日)约250公里(占30%)——采用快速公交方式(BRT)完全可以满足；

3、普通巴士走廊(4~8万人次/日)约400公里(占50%)。

2. Medium transport volume corridors (80,000~200,000 passengers/day) are about 250Km (accounting for 30%).

3. Ordinary bus corridors (40,000~80,000 passengers) are around 400Km (accounting for 50%).

11

这里，中运量客运走廊的公交等级定位为中运量快速公交，系统首选快速公交系统，且该系统就运量而言有向上扩展的余地，也可向下延伸，

The first choice for medium capacity corridors is BRT. As far as transport capacity is concerned, the system can be built up or down.

可根据城市社会经济及交通状况，灵活调整，具有操作弹性，因为快速公交适宜的输送能力范围为8~30万人次/日，已达到大运量系统运量的下限。

BRT meets the needs of urban areas. Because BRT's transport capacity range is 80,000~300,000 passengers/day, it has already reached the lower limit for large transport volume systems.



三、成都市公共交通发展战略和近期建设规划 Chengdu's BRT Development Strategy and Near-term Construction Plan

■成都公共交通发展方向

Direction of Public Transport Development

建立以轨道交通和快速公交为骨干，普通地面公交为基础的先进合理的公交体系。

Building an advanced and rational public transport system with subways and BRT lines as the trunk lines and conventional public transport as feeder lines.

14

三、成都市公共交通发展战略和近期建设规划 Chengdu's BRT Development Strategy and Near-term Construction Plan

■成都公共交通发展方向

Direction of Public Transport Development

即在主要客流走廊上建设轨道和快速公交系统，建设与轨道和快速公交系统相衔接，覆盖整个市区的普通公交系统

Build rail and BRT systems on main passenger transport corridors and a conventional public transport system that connects rail and BRT systems and covers the entire urban area.

15

■快速公交走廊分析 Analysis for BRT Corridor

未来成都客运走廊的功能分类和分级标准如下：

Categories of future transportation corridors based on the function and capacity

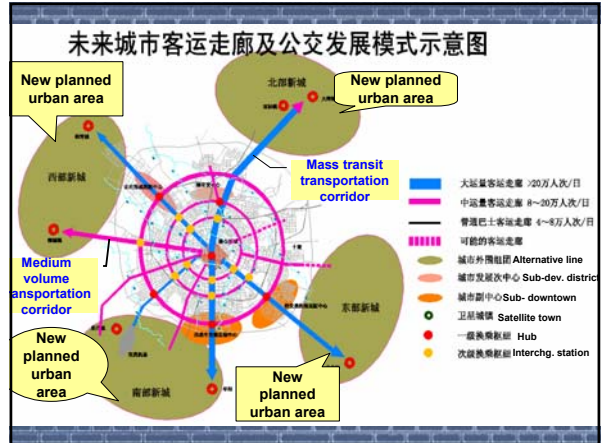
- 大运量公交客运走廊：>20万人次/日；
Mass transit transportation corridor: >200,000 passengers/day;
- 中运量公交客运走廊：8~20万人次/日；
Medium volume transportation corridor: 80,000-200,000 passengers/day;
- 普通巴士客运走廊：4~8万人次/日；
Regular bus transportation corridor: 40,000-80,000 passengers/day;

16

■快速公交走廊分析
Analysis on BRT Corridor

根据对公交客运走廊的分析，成都市客运交通走廊呈“环+放射”形态分布。

Based on the analysis of public transportation corridor, in the near term, 5 BRT corridors are planned to form a preliminary BRT network featuring “Cross Axes + Ring” in Chengdu.



■快速公交近期建设
BRT Near-term Plan

近期规划5条“环+十字+两区间”快速公交走廊。
“Cross Axes + Ring + Two Sections”

环状快速公交道路：
二环路
Ring: Second ring road



十字：蜀都大道、人民路-蜀都大道与人民南路道路改扩建已于今年十月实施完成，具备设置BRT基础条件。

Cross Axes: Shudu Avenue and Renmin South Road -which form the central axes of the cross, were completed in October 2004.

两区间：老成灌路、红星路
Two sectors: Laochengga Road and Hongxing Road



