

## 关于快速公交(BRT)系统的讨论

不管是想让什么样的交通工具成为中国交通业的主流,抛开技术层面不谈,一个具有人文色彩的关键性问题就是:该交通工具要“体面”。

这里的“体面”不等同于排场,但包含了运行方面的高技术标准,高质量的服务水平和乘车环境,高水准的乘客素质等。

——同济匿名者

BRT与轨道交通并不冲突,BRT适用于缓解近期城市交通拥堵状况,适用范围应是联系城市与外围中心,国外成功的先例大多是作为轨道交通的外围延伸线建设的。

以BRT为骨干的特大城市客运系统不能满足远期的城市交通需求,BRT依然属于常规公交范畴,难以满足像北京、上海、成都等那样大规模、高密度的城市交通需求。

BRT最致命的缺陷是要占用大量的道路资源,特别是在城市核心区(这也正是轨道交通的优势之一),在实施的时候关键要看道路资源能否满足设置条件。

城市快速轨道交通的骨干作用表现在城市中心区,BRT系统的骨干作用体现在城市外围区和近期,因此在功能上这两个系统具有各自的分工,在时间上也可以是不冲突甚至是相互补充的。

——萧天

轨道交通的机车寿命为40年,时间过长会出现后期设备老化的问题,安全难以保证,所以维护就显得尤其重要。而且,现在轨道交通的车站大多设在地下,通风条件差,空气的质量令人担忧。与其相比,汽车车辆设备一次性寿命为12年,可以适时更新。

BRT系统结合轨道交通的优势和公共汽车的灵活性,可以较少的投入取得接近于轨道交通的服务水平。从另一侧面来说,BRT给予乘客多一种选择,使出行方式多样化。

——同济-M.B

BRT系统采用交叉口信号优先,可以在一定程度上缓解交通延误,但同时也会降低横向道路的通行能

力和运行速度,甚至影响沿线区域的道路交通服务水平。另外,实施交叉口优先,在实际操作上有一定难度。在我国已经实施BRT的一些城市,暂时并没有采用交叉口信号优先。原因之一是,这种智能信号灯的造价很高,一个大概要三四千美元,一个有四个相位的交叉口需要支付的价钱可想而知。同时,公交车上也要安装智能感应系统,这对于国内的城市公交公司来说,暂时还无法承受。所以,BRT系统的规划设计还要结合城市具体的土地使用、道路容量、相应政策以及经济能力来进行。

对于一个城市来说,到底有没有必要实施BRT系统的规划,还要做可行性研究,包括票价的制定、线路的规划、客流情况、投资成本的回收等。

——美仔

轨道交通虽然在运量、舒适性等方面具有很大的优势,但也有其明显的缺点。一是投资大;二是管理、运营、维护成本高;三是建设周期长;四是扩建难。而成功的BRT系统在投资、建设周期、载容量(相对于成本)、速度(相对于其他公共交通)、成本等各方面都有其优势。

——菩提树下

快速公交的优势不仅是投资小,而且建设周期很短,1~2年就可投入运营。先利用有限的资金缓解目前已经十分紧张的交通压力,同时积极筹措资金进行轨道交通的建设,这是北京提高当前公共交通服务水平、引导城市发展以公共交通为导向所必需的。当轨道交通成网,运营效率提高时,快速公交的有些线路就可能被取消,其路权又返还给社会车辆。而有些线路在充分发挥其功能时,完全有可能取代轨道交通线路的建设。这是公共交通发展的策略,而不是简单的哪种模式更好的问题。

——sun