

# 简析城市轨道交通分类

黄桂兴

# 主要内容

- 一、城市轨道交通分类标准
- 二、歧义产生的原因
- 三、分类的目的
- 四、对分类标准的设想

# 一、城市轨道交通分类标准

根据国家《城市公共交通分类标准》，城市轨道交通分以下7类：

地铁系统、轻轨系统、单轨系统、有轨电车、磁浮系统、自动导向轨道系统、市域快速轨道系统。

在此分类的基础上，以车辆类型又划分出13小类，如A型车辆、B型车辆、跨座式车辆、中低速磁浮车辆等等。

同时给出了车辆和线路条件、客运能力、平均运行速度、适用环境。

# 一、城市轨道交通分类标准

全面解读《城市公共交通分类标准》，可以说分类清晰，具有可操作性。

那么，为什么社会上，包括业内会有歧义，我们为什么还要以论坛的形式进行研讨？

## 二、歧义产生的原因

1、车辆的适用性、技术成熟程度、客运能力的重叠

如：偏高客运能力的轻轨，完全可以用地铁的B型车，通过列车编组适应运能，很少采用C型车、Lc型车。偏高客运能力的轻轨也可列入地铁范围（如2.5万人以上）。

同时，对于明挖车站而言，同运量水平时，采用B型车比采用轻轨车工程投资可能节省。

按标准严格意义上讲，不选用C型车、Lc型车的线路，不属于轻轨。

## 二、歧义产生的原因

2、目前各城市批复的项目基本都叫城市轨道交通，且除上海用过C型车之外，其他城市均未采用，总体上模糊了轻轨的概念。这也导致轻轨是用车型，还是用敷设方式，或是用客运能力来划分，看法不一。

3、《城市公共交通分类标准》（中类）划分原则不统一，有以敷设方式定义的，有以车辆运行原理定义的，有以轮轨关系定义的，有以功能定位定义的，这也是引起歧义的原因之一。

## 二、歧义产生的原因

4、国家文件中**只有地铁和轻轨**，而项目自身的衡量指标只有**高峰断面客流量**

国办发【2003】81号文：申报发展地铁的城市...**规划线路的客流规模达到单向高峰小时3万人以上**；申报建设轻轨的城市...**规划线路客流规模达到单向高峰小时1万人以上**。

发改基础【2015】49号文：**拟建地铁初期负荷强度不低于每日每公里0.7万人次**，**拟建轻轨初期负荷强度不低于每日每公里0.4万人次**。

5、**规避国家审批政策**

**自定义为城际铁路、地方铁路、各种“有轨电车”**

# 三、分类的目的

- 1、单纯冠名？
- 2、与现行国家政策、规范标准相匹配？
- 3、为今后的项目统一名称、标准？

# 四、对分类标准的设想

**在现有审批政策框架下进行**

## 1、维持现状不变

有利于各项政策、标准规范继续执行，不需要调整。

虽有争议，但总体方向不会有太大歧义。

## 2、在于现政策、标准体系不冲突的前提下，简化分类

完全按客运能力分类：

大运量的统称“地铁”，中运量的统称“轻轨”，低运量的统称“有轨电车”。