

# “停了是好事,拆了更是大快人心”

## 珠海有轨电车停运留下新课题——

# 曾经的“香饽饽”,出路在何方

本报记者 李沐子 于臻 实习生 严文耀

2024年5月7日,停运3年多的珠海有轨电车迎来最终命运:终止运营,拆除设备,修复路面,新增车道。

“有轨电车的出现反而让交通更拥堵,电车速度慢,不如坐公交车效率更高。”珠海市民林洁(化名)看到“拆除”决定后,松了一口气:“停了是好事,现在拆了更是大快人心。”

拥有造价低、建设快、建设门槛低等优点的中低运量城市轨道交通制式——有轨电车曾经是“香饽饽”,但在一些城市布局建设后,效果却不尽人意。据不完全统计,中国大陆现有20余个城市开通了有轨电车,但大部分有轨电车项目正面临占道路、投入高、客流低、速度慢等问题。市民怨声载道,运营方长期亏损,有轨电车该何去何从?



视觉中国供图

**A** 2017年6月,珠海有轨电车开通运营,全长8.89公里,共14站,总投资13.27亿元。2021年1月,因供电技术、安全等原因,该线路暂停运营。除去技术原因和高昂的维修费用,“没人坐”似乎成了压垮珠海有轨电车的最后一根稻草。

据2021年4月珠海交通运输局发布的《珠海市现代有轨电车1号线首期项目处置重大行政决策(草案征求意见稿)》,珠海有轨电车运营期间,日均客流为3378人次,客流强度为每日每公里404人次,客流强度仅相当于可研报告预测的5%。此外,珠海有轨电车自开通试运营至2020年底票款收入合计387万元,远远低于三年多近3亿元的成本。

林洁坦言,同一段路程,市民更愿意开车或坐公交,几乎没多少人会选择有轨电车,“慢确实是大问题,有点浪费资源。”

2023年,运营了13年的上海张江有轨电车1路正式停运。上海浦东现代有轨交通有限公司公告显示:随着张江地区公共交

通体系不断丰富完善,多条轨交路线已开通运营,地面公交线路已多次优化调整,张江有轨电车1路客流逐年下降。公开数据显示,张江有轨电车日均客运量由早期超过6000人次,减少到近年来的数百人次。

在刚刚过去的五一假期,浙江嘉兴城市电车客流倒是一直保持高位运行。据统计,五一期间嘉兴城市电车累计运输乘客9.8万人次,日均客流量达到1.96万人次。但高涨的客流量背后,仍有不少市民在网络上“唱衰”城市电车的前景:“一年就那么几天(人多)”“从来没坐过”。

“从高铁出来坐有轨电车确实很方便,但日常在嘉兴生活,其实很少会选有轨电车。”嘉兴市民小陈坦言,他和家人在嘉兴生活5年有余,但从未乘坐过有轨电车。“说实话平时电车上也没啥人,坐公交车可以去的地方更多也更方便。”而且在小陈看来,有轨电车占据了市中心的主干道,交通压力未得到缓解,甚至让拥堵“雪上加霜”,带来的不便似乎远大于便利。

**B** 事实上,如今处境尴尬的有轨电车,也“有过高光时刻”。据统计,2017至2018年间,全国91个城市有建设有轨电车的计划。中国城市轨道交通协会提供的数据显示,截至2022年底,中国内地共有24个城市开通有轨电车线路,运营总里程达578.3公里,比2012年的48.7公里增长10倍有余。

上海同济城市规划设计研究院有限公司复兴规划设计所所长、教授级高级规划师马强认为,中国城市修建有轨电车的动因来自城市交通以及地方建设两方面。城市化的发展进程,不可避免带来交通拥堵的问题,“光靠修路面交通发现越修越堵,所以很多城市都把解决城市交通问题、拥堵问题,全部寄希望于城市轨道交通。”

城市轨道交通的首选是速度快、运量大的地铁、轻轨,但项目过审并不容易。2024年1月,马强等人在《城市交通》发表的文章《有轨电车发展规划反思与应用展望》中提到,2015年以来,国家有关部门不断收紧城市轨道交通建设条件,经测算,2020年全国

只有22个城市符合申报建设地铁条件、45个城市符合申报建设轻轨条件,分别占全国城市总数的3.2%和6.6%。

因此,许多城市便将目光投向了有轨电车——低碳环保、技术标准适用面广、操控安全、舒适度高,以及审批程序相对简单、建设周期短、见效快,这些有轨电车的优势确实很让人心动。

“城市轨道交通的建设,几乎成了缓解城市交通拥堵问题唯一的‘灵丹妙药’了。那么当你发现‘照方抓药’而不可得,也就是无法实现建地铁、轻轨之后,大家便想到了‘替代品’——有轨电车。”马强直言,有轨电车的“性价比”其实并不高,不可能成为城市中地铁、轻轨等大运量轨道交通的“平替”。“有轨电车有它的适用场景,有它的适用范围,有它服务能力的上限,所以不能对有轨电车寄予过高的期望。”

据媒体此前报道,张江有轨电车并没有独立路权,和所有车辆共享道路空间,受红绿灯制约,根本达不到设计的70公里最高时速。

**C** 马强一直认为,城市规划是一门复杂学科,轨道交通的建设需要从便利性、速度以及服务能力各个角度综合判断,“公共交通是花钱的,常常是亏损的、赔本的,所以有些项目值得商榷,因为轨道交通作为基本城市公共服务功能,不能指望赚钱。”

饱受诟病的有轨电车,未来该驶向何方?马强觉得,需要根据城市发展情况,确认到底优先的是汽车、公交、步行还是骑行,不将交通方式弄清楚,很难缓解城市交通病症。

在项目选址上,地方政府和运营单位也应该做充分的调研和规划,“比如说,有轨电车服务的是不开车的人群,并不应该建在主干路,而应该建在次干路、支路上、途经居民区最集中的地方。”而在实际建设过程中,马强发现,有些决策过于简单粗暴,“看哪条路宽,就放在车辆最集中的这条路上去建设,这是一种双向、不恰当的叠加,车行道和公交人流都叠加到断面上了,不堵才怪。”

此外,作为城市规划领域的专业人士,马强认为引导大众正确认知什么是“好的城市交通”很重要。他提到,当前大众认为的城市交通往往被简化,很多人认为今天开车路上不堵,所以交通非常好,事实上,一个“好的交通”需要大家共同建设,如果确立“公交优先”,则需要每位市民都作出贡献和牺牲,不能只关注个人便利。

【专家】 产权公告 投稿邮箱:0571-85311551

## 杭州产权交易所公告

杭州市上城区笕桥湾63号2幢(B幢)1、2号房屋等3处房屋出租公告

项目名称:杭州市上城区笕桥湾63号2幢(B幢)1、2号房屋等3处房屋7年租赁权  
出租底价:420000元/年起

信息披露截止时间:  
2024年5月31日16时

联系人及电话:王先生 叶小姐  
0571-85085582、0571-85085594

详情请登录杭州产权交易所网站  
www.hzaee.com 查阅。