



观海APP

珠江晚报



知珠侠微信

国内统一刊号:CN44-0135
珠海特区报社主管主办

2021年2月7日 农历庚子年十二月廿六

星期日

今日8版

总第9242期

服务热线:2611111

珠海有轨电车1号线拆不拆?

珠海交通部门:运营情况不理想,大家应有理性判断

近日,关于珠海有轨电车1号线的去留问题,已经引起多家媒体的关注,网民也意见纷纭。对此,珠海交通部门表示,有轨电车1号线自2017年6月开通试运营3年多以来,由于供电系统可靠性差、故障率高,维护维修技改工作量大、成本高,但成效不明显,影响了运营质量和安全,而且即将进入车辆架修维保期,需要投入大量资金。市交通部门负责人表示:“根据这些实际情况,大家应有理性判断。”

采写:本报记者 陈新年

珠海有轨电车运营3年多,故障和事故率超标

据运营公司有关负责人介绍,珠海现代有轨电车1号线采用源自意大利的地面供电技术,该技术在全世界并无商业应用实例。

有轨电车1号线开通运营至今3年多时间,提供技术的单位持续进行技术改造,但地面

供电系统技术缺陷仍未克服,未达到成熟、可靠、经济的要求。

珠海常受台风、暴雨、咸水返潮等恶劣天气影响,有轨电车1号线线路防淹防涝标准和防水性能不能适应珠海气候环境要求,短路故障、渗水漏电等情况多发。

据统计,仅2020年,有轨电车1号线供电系统故障率为0.13次/千列公里,远超行业标准0.05次/千列公里要求;同时,共发生10起险性事件,其中大面积停电运营事件5起、列车冲突事件5起。此外,有轨电车1号线试运营以来,与社会车辆发

生碰撞的无责交通事故共7起;还曾发生列车制动液压油泄漏故障导致轨道正线草皮着火事故;也曾因暴雨长时间浸泡供电模块故障漏电,导致一名赤脚行走翻越护栏横跨轨道的路人被电灼伤脚趾等事故,严重影响运营服务质量和安全。

“拆除或许是更加理性与合理的选择”

在今年珠海两会上,多位政协委员建议市委、市政府放下包袱,勇于面对现实,敢于实事求是,早日拆除有轨电车1号线。

市交通部门表示,有轨电车1号线技术不稳定、存在安全隐患,运营安全和服务质量保障远未达到理想要求,同时运营成本高、收入低,严重入不敷出,持续运营将对有限资源造成极大浪费。此外,相比珠海常规公交日均服务100万人次的客流,有轨电车1号线日均3685人次的客流,未能发挥轨道交通载客量大的功能,社会效益不理想。

“面对存在的安全隐患、极低的运行效率、沉重的资金包袱等,似乎已到了及时喊停的时候了。”市交通部门负责人表示,两害相较取其轻,为避免进一步扩大损失,在保障沿线居民公交出行的前提下,“拆除或许是更加理性与合理的选择”。

据悉,今年1月22日起,珠海有轨电车1号线暂停运行后,沿线的常规公交线路及时进行了覆盖和优化,已经能够满足沿线市民公共交通出行需求。

1号线首期项目投资14亿元,占用道路8米宽

珠海有轨电车1号线首期项目于2013年9月开工建设,与梅华路市政道路改造同步进行。其中,有轨电车

1号线首期项目投资概算14.43亿元,加上梅华路改造,实际累计投资近24亿元。

有轨电车1号线铺

设在道路中间,2条车道占用8米路宽,挤占梅华路道路资源,导致常规公交车专用道难以设置和使用,严重降低了

常规公交通行效率,并影响了梅华路与其他常规公交路网的有效融合。

年均运营成本9100万元,年均收入仅100万元

据相关数据显示,有轨电车1号线2017年至2020年运营期间,财政补贴拨款超过1.7亿元,平均每年财政补贴4400多万元。此外,项目每年折旧费4700多万元。仅此两项,年均成本达9100多万元,日均成本24万元。

自2017年6月13日开通至2020年年底,有轨电车1号线票款实际收入合计387万元,年均仅100万元,每人次运输成本高达约67元,是常规公交每人次运输成本5元的13倍多。

据介绍,有轨电车1号线《工程可研报告》预测

的每日每公里客流强度是0.77万人次。然而,事实证明,自2017年6月13日开通试运营至2020年12月31日,共计运营1242天(疫情期间停运54天),总客流458万人次,日均3685人次,客流强度每日每公里372人次,只有预测强度的二十分之一。

“按照有轨电车的维修保养要求,每一辆车运营5年后就进入架修维保期,其维保费用相当于原车价的六分之一,也就是300多万元。”运营公司有关负责人称,有轨电车1号线地面供电系统模块损坏率高,后期还需大量资金投入。

1618名留珠过年交通建设者喜收大礼包

留珠期间免费享受 30天疫情及意外保险

▶ 02

老年人刷身份证 即可核验粤康码

“健康防疫核验系统”真正做到“一证通行”

▶ 05