

上海首条现代有轨电车运营已超 13 年

张江有轨电车 6 月 1 日起停运

“它到 6 月 1 日就停了。”5 月 30 日早高峰,不少“上班族”匆忙赶到张江地铁站公交站,赶 9:30 发车的张江有轨电车 1 路。

张江有轨电车线路是上海第一条现代有轨电车线路。近日,上海浦东现代有轨交通有限公司发布公告:张江有轨电车 1 路将于 2023 年 6 月 1 日起停运,相应的公交服务同日开通运营。

I 仅早晚高峰开行 4 个班次

昨天早上 9 点多,市民王女士和往常一样乘坐地铁到达张江高科站,准备赶 9:30 发车的张江有轨电车 1 路,前往公司上班。

这样的换乘方式,王女士已经坐了 4 年。提起张江有轨电车 1 路即将停运,她觉得很遗憾,相比于其他公交,对于周边的上班族、学生和居民来说,这条有轨电车线路更为便捷,无需绕较远的路换乘。

几天前,她的同事在工作群里发了“张江有轨电车 1 路停运”的消息,有人回复表示之后只能骑共享单车上班了。

王女士说,她所在公司晚上有班车,但早上没有,一般都是乘坐张江有轨电车 1 路上班,“距离很尴尬,走的话确实有点远,骑车的话天热很受罪,下雨也骑不了,坐公交车还要走一段路,下来也要走好远。”

9:30,张江有轨电车 1 路准时发车。此时车上座位已经坐满,有不少乘客站着。到达华佗路站点时,车上约有一半的乘客下车了,他们大多是附近的“上班族”。

“原来 10 点之前人都很多的,现在都卡这个点。除了上班时间坐的人多,其他时间确实乘客比较少。”王女士说。

几个月前,张江有轨电车 1 路大幅缩减运行班次,目前仅在早晚高峰开行 4 个班次。

I 不少人专程赶来拍照留念

除了附近的“上班族”,昨天车上还有不少专程来拍照打卡的市民,用手机或者相机记录下张江有轨电车 1 路的影像。

“我从泗泾过来的,将近花了两个小时到这里来打卡。”朱龙麟开了 30 多年公交车,今年 3 月退休,是个资深的“公交迷”。出发前,他准备好了装票证的小袋子,上车后支付现金,拿到了张江有轨电车 1 路的乘车凭证。

乘客小钱和小李一人背着一台相机,上车后开始找不同角度拍照。“我是从杭

州过来的,他是前两天在日本玩,听到这个车要停了,提前了两天回来,29 日刚飞回上海的。”小李说。

小李从小就对车感兴趣,小时候外婆经常带他坐公交,久而久之就迷上了公共交通,之后打算往车辆工程方向发展。“这条线路我也坐过,当年世博会之后外婆带我乘坐的,大概五六岁。”

小钱从事轨道交通相关工作,对单轨的有轨电车系统很感兴趣,“大概上个月中旬,有司机和我说,有轨电车状况不太好,有些零部件采购不到,可能要停运。”此外,他觉得“停运”和客流减少也有关,相比于开线初期,目前的客流减少了不少。

“这辆车的运营寿命实际是可以达到 30 年的,现在一半还没有跑完。这两天有空就会过来,多拍点照片留点纪念。”小钱说。

I 停运后由地面公交替代衔接

据悉,张江有轨电车线路于 2009 年投入试运营,是上海第一条现代有轨电车线路,全长 9.8 公里,起点为轨道交通 2 号线的张江高科站,终点为张江集电港的金秋路站,共设车站 15 座,覆盖了张江科学城内主要的产业基地、科研院所、医院和生活区域。

上海浦东现代有轨交通有限公司的公告显示,随着社会经济的发展,张江地区公共交通体系不断丰富完善。2 号线东延伸段、11 号线、13 号线、16 号线等多条轨交线路已开通运营,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,将由地面公交替代衔接。

张江有轨电车 1 路停运后,新的浦东 112 路将于 2023 年 6 月 1 日起开始运营。上海浦东新区杨公公共交通有限公司发布通告显示,浦东 112 路设站信息为张江地铁站、碧波路晨晖路、华佗路达尔文路、华托路科苑路、蔡伦路华佗路、蔡伦路爱迪生路、丹桂路张东路、张东路金秋路等。

晨报记者 潘文 摄影报道



新闻链接

有轨电车是否“水土不服”?

事实上,张江有轨电车停运并不是特例。2021 年 1 月,珠海市发布珠海有轨电车 1 号线发布停运公告称,自 2021 年 1 月 22 日起暂停运行,恢复开通时间另行通知。

2021 年 4 月 29 日,珠海市交通运输局发布关于征求《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)》,意见稿称,基于 1 号线供电存在缺陷、由此引发的安全事故频发,导致运营存在诸多问题等情况,珠海市有关部门给出了拆除和保留两项建议,向社会征求意见。

记者在当年珠海市交通运输局发布的《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)公开征求意见汇总表》下看到,意见征求共收集到 149 条有效建议,其中共有 102 条明确建议拆除。

此外,佛山市高明区有轨电车也因客流小而缩减运营时间。高明区交通运输局官方数据显示,2020 年高明有轨电车的全年运营客流量为 27.53 万人次,日均客流量为 1101 人次;2021 年,日均客流量为 578 人次。由于客流量小,车厢空荡荡,当地居民在社交平台上戏称高明有轨电车为“有鬼电车”。

记者观察,目前国内已有超过 20 个城市开通了有轨电车,也并非都水土不服。其中,沈阳作为国内唯一一个有轨电车线路成网的城市,浑南有轨电车由 6 条线路组成,全长约 102.61 公里,连接了沈阳桃仙机场、沈阳南站等重点交通枢纽。

2021 年 6 月,浙江嘉兴有轨电车一期

工程 T1 线首通段开通运营。一年后,嘉兴有轨电车一期工程 T1 线后通段也开通,进一步提升了嘉兴有轨电车作为市区地面公共交通主动脉的作用。

相关专家介绍,有轨电车作为一种中低运量的城市轨道交通制式,有造价低、建设快、建设门槛低的优点。特别是在一些人口密度较低、不够条件修建地铁的城市,有轨电车是一种很好的补充,甚至能够成为城市一道亮丽的风景线。

以长春有轨电车为例,长春有轨电车线路始建于 1941 年,曾有力地推进了城市的经济建设。如今虽然只剩下 55 路有轨电车线路,但为留住城市记忆,长春公交集团于 2015 年购置了三台仿古电车,分别仿制 1958 年的老“长春号”和 20 世纪 50 年代的 200 型有轨电车,穿行在铁轨林荫道中的绿车皮、“长辫子”,现如今成为当地的一个热门旅游项目。

“如果是作为旅游产品,延展历史的深度,留住城市记忆,上海也可以上溯 1908 年首辆有轨电车的历史,辟设专门的有轨线路。但如果是作为城市公共交通体系的一环,类似张江有轨电车这样的交通工具始终会因为缺乏独立路权、缺乏运行效率,被乘客抛弃。”业内人士表示。

他还指出,混合路权情况下,电车和其他车辆的行驶安全,也是需要得到进一步解决的。目前,安全事故频发,已成为国内有轨电车运行的痛点之一。

(来源 上观新闻)

