

有轨电车在中国的发展前景

A Visioning of Future Development of Light Rail in China

编者按：有轨电车是一种适用于路面混行的低运量轨道交通，具有线路半径小、爬坡能力强、节能、无污染、低噪音、投资少等优点。中国最早的有轨电车出现于19世纪末，此后设有租界或成为通商口岸的城市(香港、天津、上海、大连、抚顺等)相继开通有轨电车。随着城市公共交通的发展和车辆增多，从20世纪50年代末开始，大城市陆续拆除有轨电车线路。到2000年，中国大陆仍有有轨电车运营的城市只剩下大连、长春和鞍山。鞍山有轨电车现已完全拆除，长春有轨电车做了一定的改造，大连有轨电车则被改造为现代有轨电车。正在建设中的天津经济技术开发区有轨电车一号线预计2007年2月试运行。在目前私家车急剧增加、道路拥堵日益严重的情况下，有轨电车可以为公共交通的建设提供新的解决方案。以下是城市交通论坛网友关于有轨电车在中国发展前景的讨论。

有轨电车的轨道可以和机动车道路融合在一起，不用担心轨道对道路和交通的隔离。根据容量，有轨电车属于常规公交的范畴，常规公交与轨道交通无论是在速度，还是在运量上都存在很大的差距。有轨电车线路与其他公共汽车线路会产生互相干扰的问题，而且，一些特大城市在道路资源空间非常有限的情况下，不可能开辟出有轨电车专线。但是，有轨电车是一种环保型的交通工具，在世界大力倡导可持续发展的今天，应该说是一种非常不错公共交通方式。

——sun

有轨电车在城市里的发展已经有100多年的历史了，现在的轻轨系统实际上就是有轨电车的高级阶段。有轨电车基本上是平面的交通形式，在目前交通量大和高速化的情况下，不可避免地会降低运行效率。但是，城市交通系统与大交通运输系统一样，应该建立相辅相成的综合运输系统，而不是偏于某一方面。尤其是我国的一些特大城市，应建立综合运输系统，地铁、轻轨、有轨电车、无轨电车、公共汽车、出租汽车、观光三轮车等等，都是其有机组成部分。如果在特别适宜采用有轨电车的地区，如某一方向流量过大，而与其他平面交叉影响不大的小区与小区的联系，或在一些中小城市里可以考虑采用有轨电车系统。

——清明

有轨电车会不会成为历史，关键要看以下几个方面：一是运力和运量能否满足城市客运的要求；二是对其他城市交通的影响是否在可接受的范围内；三是

经济性的要求；四是技术升级与舒适性。

——超空泡鱼雷

在特大城市，由于客运交通走廊客运量较大，现代有轨电车属于中低运量的轨道交通方式，并不适合大城市客运交通的发展。因此，在我国大城市，往往都在作大运量的轨道交通建设。但在一些中小城市或局部地区，现代有轨电车将在一定程度上，不仅能够满足客运需求，而且能够提供舒适的乘车环境。现代有轨电车虽然在大城市很少采用，但在未来，随着公共交通需求的增长，以及中小城市机动车交通问题的出现，现代有轨电车将拥有光明的前景。

——roger

国外有轨电车一般用于占地面积很大的商贸办公区域(一般在市中心)，为了有效利用这块土地，这个区域内不设停车场，要把车停在区域外围的专用停车场内，换乘有轨电车，这样可以保证这个区域有很好的工作、购物、休闲环境。在欧洲就有很多中心区，特别是步行区，有轨电车的作用卓然。

——大鬼

阻碍有轨电车发展主要有两个方面：一是有轨电车与城市道路相互影响，不仅在交通流方面，而且轨道与城市道路表面相交时的接口问题也很严重，导致汽车在接口处必须减速，进而引起交通的不畅；二是有轨电车车轮在轨道上快速行驶时给城市带来的噪音

(下转第49页)