

关于南海区轨道交通建设运营 工作情况的调研报告

根据南海区人大常委会 2024 年度主要工作计划安排，为推动我区轨道交通建设及投入运营工作，5 月 28 日，区人大常委会城建环资工委组成调研组，组织区委办（区府办）、区交通局等有关部门召开调研座谈会，并深入桂城街道、狮山镇等镇街，组织相关职能部门开展关于南海区轨道交通建设运营工作情况的专题调研。现将调研情况报告如下：

一、南海区轨道规划建设情况

近年来，区政府高度重视我区轨道交通规划和建设工作，积极拥抱轨道交通时代，加快制定中长期轨道交通建设实施方案，进一步优化调整线网结构，实现各镇街与广州、佛山中心城区的通达目标，努力构建以国家铁路、城际铁路、城市轨道、有轨电车等大中运量公共交通方式为骨干，以常规公交为主体，以社区巴士、出租汽车、公共自行车等为补充的城市综合公共交通体系。

——规划轨道情况。区内轨道规划包括：1 条国铁，3 条城际，11 条（段）地铁，16 条（段）有轨电车。

——在建的轨道情况。国铁：广湛高铁、广南联络线；城际：广佛西环；地铁：地铁 3 号线、4 号线；有轨电车：有轨电车里水示范段。

——运营的轨道情况。全区运营轨道线路有 10 条，其中国铁：武广（京广）高铁、南广高铁、贵广高铁、广茂铁路、广珠铁路（货运线）；城际：佛肇城际、广佛南环；地铁：广佛线、2 号线一期；有轨电车：南海有轨电车 1 号线。

——TOD 综合开发情况。已建成：林岳 TOD 综合开发项目、新交通环岛车辆段项目。正在研究的有：4 号线平胜车辆段片区开发项目、11 号线三山停车场、广佛西环 TOD 综合开发项目、西樵旅游观光项目 TOD 综合开发等。

二、地铁 3 号线在建段开通运营前情况

地铁 3 号线在建段连接禅城、南海两区，线路里程共计约 25.85 公里，共设 15 座车站，1 处车辆基地和 2 处主变电站。其中南海段里程共计约 21.14 公里，共设 12 座车站。目前，3 号线在建段车站（除佛山站外）主体工程、装饰装修及机电系统安装等已完成建设，系统设备已完成联调联试及已完成三个月的试运行工作，剩余地面、绿化、装修等收尾工程，正在加紧实施当中。市政配套设施、站点周边环境提升、公交接驳等工程及运营筹备工作正在如火如荼地开展。

（一）地铁 3 号线在建段运营开通前进展情况

据市地铁集团介绍，目前地铁 3 号线在建段各站点已完成单位验收工作，完成了轨通、电通、热滑、信号调试、试运行等工作，并于 6 月 25 日完成全线竣工验收，运营筹备各项工作已基本准备就绪，2024 年 6 月底已具备全线开通初期运营条件。市轨道

交通局已在 2024 年 6 月 16 日组织完成初期运营前安全预评估，7 月后续将组织开展初期运营前正式安全评估，评估通过后将按程序报市政府审批开通申请，具体开通日期以市政府批示为准。

（二）市政配套设施建设情况

南海区积极推进地铁 3 号线在建段（南海段）的各站点的市政配套设施建设，区内 11 个站点（不包含佛山西站）已于 5 月底前基本完成相关市政配套设施及周边绿化工作。

三、问题和困难

在调研过程中了解到，南海区规划、在建、运营的轨道数量占全市数量的一半或以上，是全市轨道数量里程最多的区域。目前，南海区地铁及有轨电车 1 号线运营站点的全区日均客流将近 10 万人次，地铁 3 号线在建段开通后，全区日均客流预计将提升至近 15 万人次，轨道交通人流量大、影响大，市民对轨道交通期望值高。在推进轨道交通建设过程中，存在以下问题：

（一）财政资金缺口仍然较大。地铁 3 号线在建段开通后，仍然需要大量资金保持运维和补贴市民出行，以及其他轨道交通的建设及运营前期所需要的补贴数额较大，由于大环境下经济整体趋冷，财政资金压力大，全区建设、运营和维护轨道交通的财政资金缺口仍然较大。

（二）轨道交通配套规划尚待完善。南海区轨道交通与其他交通方式的接驳体系较完善，已基本构成以轨道交通为骨架、以常规公交为基础、多种交通方式协调利用、功能层次分明、网络

布局合理、换乘衔接方便的综合公共交通体系，但仍有部分站点需要进一步优化：如地铁3号线在建段南海大学城站出口等地铁沿线站点存在与常规公交衔接不够紧密、出租车无序停靠、自行车缺乏有效管理、小汽车停车位匮乏等问题。

（三）专业人才不足。轨道交通作为城市公共交通的重要组成部分，在我区相对而言仍属新生事物。日常我区需要全面管理区属轨道项目（有轨电车）及协调落实区内国家铁路、城际铁路、城市地铁项目的规划建设、环境整治提升、应急响应协调处置、地铁轨道保护、市场行为监管、农民工工资、生态环境保护、文明施工、行政执法等工作，涉及业务量巨大，急需轨道规划、建设、运营、执法等方面的专业性人才，才能更好地助力推进南海区轨道交通发展。

四、几点建议

（一）拓宽多元化融资渠道，推进轨道交通建设。一是积极引入社会资本参与轨道交通的建设和运营。如通过PPP（公私合作）模式、ABS（资产证券化）等方式吸引社会资本参与。同时，利用TOD模式，即围绕轨道交通站点进行土地综合开发，通过土地升值和物业开发收益来反哺轨道交通建设。二是增加非票务收入。开发轨道交通沿线及站点的商业价值，如广告位出租、站内商铺租赁、物业开发等，创造新的收入来源。同时，探索增值服务，如行李寄存、电子商务平台合作等，增加非传统票务收入。三是加快轨道交通建设。目前大沥、里水等东部人口大镇尚不通地铁，

尽快修建地铁缓解地面的交通拥堵很有必要，建议区政府和区交通局与上级单位密切沟通，推进地铁3号线如期全线通车，加快地铁4号线和28号线动工，全速推进我区轨道交通建设和运营。

（二）完善轨道交通接驳体系。轨道交通不能是孤立的存在，应按照零距离换乘，无缝衔接目标，完善大交通设施布局，积极推进国家铁路、城际铁路、城市轨道、有轨电车与其他交通运输方式的连接，使其成为市民出行网络的一部分，充分考虑与步行、骑行和驾车出行的衔接，让地铁站与城市地下设施直接连接，完善站内设施等等，充分提高市民出行的便利性，有效解决地铁站点到目的地“最后一公里”问题。

（三）加强轨道交通专业人才建设。一是加强人才培养与教育。通过与高等院校合作，定向培养轨道交通相关专业，如交通工程、车辆工程、交通运输管理等专业人才，以校企合作模式，采用校内教学、企业培训的方式，确保教学内容与行业需求紧密结合。二是加强继续教育与培训。为在职员工提供持续的职业技能培训和进修机会，包括新技术、新设备的操作与维护，以及安全管理、服务提升等方面的培训。三是吸引与留住人才。合理提高轨道交通行业人员的薪资待遇，提供有竞争力的福利方案，如住房补贴、子女教育支持等，以吸引更多优秀人才。

2024年7月18日