

# 地铁瘫了 上班族争抢《致歉信》

## 凭它,可以向单位解释为什么迟到

受1号线“瘫痪”的影响,沪闵路、共和新路沿线各公交车站人山人海,地面道路严重拥堵,昨天上午9:25左右,电视新闻播报在人民广场和陕西南路站之间,派遣了公交车进行区间短驳,但在上海火车站一带,人们并没有看到公交车前来增援。不少网友在海子铁路网华东车迷论坛里指出,发生事故的1号线列车,竟然有大批乘客在车厢里憋闷了3个多小时,内急的女性乘客还不得不当众小便,表明客运系统的应急处置太差、救援效率太低。



一号线沿线地面彭浦新村人满为患 IC

### 上班族:半日时光在等待和拥挤中度过

据悉,1号线每日的客流量达到百万人次,承担着众多市民的出行。昨日的早高峰,由于地铁1号线全面瘫痪,急煞了上班一族。记者在现场看到,索要《致歉信》的乘客也成了滞留客的主力。据悉,《致歉信》主要是方便乘客向其公司说明迟到情况时使用的。

记者看到,《致歉信》上面写着“因运营设备发生临时性故障,导致列车运行不正常。由此造成您出行的延误和不便,在此向您表示深深歉意。非常感谢您的理解、支持和配合。”“其实地铁官方网站上打印也可以,但没有人听得进去。”工作人员显得很无奈。

最后,依靠着步行、挤公交车、打的种种方式,不少人仍迟到,甚至有人下午1点才到公司。

乘客吕先生向记者诉说了自己悲惨的一天,他家住在宝山上大附近,每日有一条公交线直达彭浦新村站,但7时

多只坐了一站地铁便被赶下列车。起初以为只是小故障,但到了8时30分,1号线仍没有丝毫恢复运营的征兆。

无奈之下,他和其他乘客挤出了站台,眼前的一幕更为吃惊。汶水路站外人山人海,大家挤在站外,等着公交车、摩的、出租车。

“来一辆公交车就是满的,根本挤不上去。等了1个小时后没辙,我只好步行找车,走了足足半个小时,总算乘上一辆公交车,可车厢里塞满了人,外面的道路依然拥堵,急得不行,还好下午1时赶到了公司。”吕先生感叹道。

### 扫墓族:早起仍赶不上火车

昨天是冬至,不少市民很早起,提着鲜花和供品准备扫墓,但突如其来地列车事故打乱了他们出行的脚步。

扫墓的宋阿姨乘坐8号线准备换乘1号线到火车站,然而抵达人民广场后,却被告知1号线已经停运。

“本来以为设备故障修修就好,谁知从8时一直等到9时,也不知道还要等多久。”宋阿姨只好拿了《致歉信》后另找其他交通工具,但左等右等找不到空出租车,只能坐上摩的前往火车站。花了40元车费,她还是没能赶上火车,只能改签火车票。

### 黑车:竟然竞拍车价

多个地铁1号线站台附近出现了黑车漫天要价的现象。从火车站到人民广场单程已叫价至40元。即便车价如此之高,很多“上班族”为避免迟到,还是争先恐后抢坐摩的。

一位摩的司机乐呵呵地告诉记者,原本早高峰最多赚个30元,但到当天10点已经赚了200元,“起步价就是10元,车费再高也有人抢着付。前面还有人和我讨价还价,结果有人出了更高的价钱,我立马就让前面一个人下车。”

“长途的划不来,我宁愿短途拉拉。” 综合

### 事故调查

#### 事故分析会正在进行中

记者获悉,针对此次事故,沪上相关部门和相关专家将组成事故调查组,分析事故原因,查找问题。

2010年上海世博会举办在即,轨交出现如此“瘫痪”让不少市民担心世博会期间沪上的交通情况,对此,上海市建设交通委副主任、市交通港口局局长孙建平表示,此次事故的相关部门和专家将组成事故调查组,分析事故原因,查找问题,采取有效措施,确保申城轨道交通正常运营,为2010年上海世博会交通提供安全有序保障。

上海轨道交通运营管理中心一位工作人员告诉快报记者,地铁1号线陕西南路至人民广场区间突发供电网跳闸故障,经初步检查,发现该区间隧道顶部的碳纤维脱落造成了短路。昨晚7点,快报记者拨通该工作人员的手机,他在电话中介绍,事故分析会还在进行中。 快报记者 陈泓江

### 接二连三

#### 前天2号线发生两起事故

21日8时20分许,上海轨道交通二号线陆家嘴站附近发生供电网故障,导致列车双向停运,大量乘客滞留二号线沿线站台。约10分钟后,故障排除,列车恢复运行。

停运故障后发生不久,8点30分左右,2号线江苏路站又出现了另一起事故,多名乘客从站内的自动扶梯上摔下,导致5人受伤,其中2人骨折。 综合

#### 昨晚1号线又生险情

昨天20时40分许,轨交1号线陕西南路地铁站突然冒烟,车站立即启动应急预案,疏散乘客,并一度封锁站台,导致1号线停运约10分钟。

据了解,这起事故是地铁站内变压器出现故障而冒烟,未产生明火。工作人员立即启动应急预案,出于安全考虑一度封锁了车站。

21时30分,陕西南路站出来重新开启,该站台恢复正常运营。目前,变压器故障原因正在调查中。 《上海商报》

## 地面交通压力剧增

### 公交车:近百辆公交车赶赴各点运客

在1号线彭浦新村站,共和新路上,往人民广场方向的两个公交站点前都站满了人,尽管每隔几分钟就有一辆公交车停下,但因滞留乘客过多,好几辆公交车都关不上门。还有不少冬至扫墓、欲乘地铁中转的市民,更是两手拎着祭品望着拥挤的人群和堵塞的交通无可奈何。

记者随后从巴士集团了解到,昨天(22日)6点20分,上海巴士公交公司值班室接到市交港局运管处来电,迅即启动公交应急预案,向事故发生地附近的巴士电车、五汽公交和大众西南公交三家公交企业发出指令。

7点,巴士电车的第一批3辆机动车支援到位,没过多久,又有11辆公交车赶到指定地点疏散淤积客流。与此同时,五汽公交和大众西南公交也分别紧急抽调20辆公交车投入支援。

8点,54辆支援公交车全部投入营运。11点15分左右,市交港局来电,徐家汇至人民广场沿线积压大批客流,要求巴士公交增派车辆解围,

新新巴士与申新巴士又各派出了20辆公交车支援分流,13点,地面公交站点大量积压客流疏散完毕,站点秩序恢复正常。

### 出租车:彭浦新村站派出100车次“应急车”

“今天早上生意一直做到中午,没停过。”一位海博司机告诉记者,自己在淮海路,一个早上就在做“摆渡”,都是在淮海路商务楼上班的白领,拦车的人数不胜数。记者昨天在1号线沿线采访发现,一路上出租车空车很少,出租车基本上刚停下,就被两三个乘客“瞄”上,甚至出现了“抢”出租车的场面。

“地铁站乘客积压得很厉害,光彭浦新村站我们就派出了100多个车次救急。”大众出租调度中心经理夏继进告诉记者,一号线地铁瘫痪使得出租车的电调需求瞬时猛增,尤其在上午7:30到8:00之间,绝大多数一号线地铁站都出现了打车盲区。调度中心在7点多了解情况后,立刻通过电调系统向驾驶员发出指令,对地铁站周边进行“支援”。

记者从巴士、强生等出租车电调中心获悉,整个上午的

出租车需求量猛增。“7:30到9:30两个小时早高峰,进电量比平时增加了1000多人次。”巴士出租公司相关负责人告诉记者。

### 火车:改签4500次

昨天上午10点30分,一对要去徐州的小夫妻,因晚点被安检人员拦在了入口处。小夫妻俩家住张江,欲乘2号线到人民广场换乘1号线去上海火车站乘坐D32次列车,由于早晨一号线瘫痪,无法在人民广场站换乘。小夫妻急忙出站想打车去火车站,在路口拦了半天都没见到空车,小夫妻俩心急如焚,决定跑去火车站。向铁路部门要求退票后,被告知因为是自身原因,改签要求无法支持。

铁路部门表示,若是因为22日早上1号线延误所导致的乘车晚点,可以手持地铁部门的《致歉信》到火车站改签。

昨天11时许,记者在火车站南广场售票大厅看到,四个改签窗口站满了改退票的乘客,约两百人。记者从铁路上海站了解到,昨天上午两大火车站共改签4500次,大多是沪宁、沪杭线上的扫墓客流。 综合

### 南京情况

#### 上海事故纯属意外 南京地铁很安全

今年6月22日,美国华盛顿两列地铁列车发生追尾事故,最终造成9人死亡80人受伤,昨天,上海地铁出现相撞事故,这让南京不少市民有点担心:南京的地铁安全吗,是否也存在这种相撞的隐患?

昨天,南京地铁表示,这种相撞的概率是微乎其微的,尤其国内地铁都比较新,而且全有“ATP保护系统”,即两辆列车相距一定距离时,列车会自动停下。至于上海地铁的这起意外,地铁专家称很可能是人为原因。

#### “小交路”时易发生意外

据介绍,我国的地铁线路设计,在运载乘客过程中,来往地铁所行驶的轨道大多都是错开的。发生相撞的可能性只会发生在地铁终点站,就是地铁需要折返行驶的时候。但这个时间段由于没有载客,不会发生大规模的伤亡事件,而且进入终点站后折返行驶的列车速度都比较缓慢,很容易规避事故的发生,其次就是非正常运营的“小交路”,昨天,上海地铁事故就是这样的例子。

所谓“小交路”,即地铁在某一区间发生故障后,为了尽快疏散市民,采取的一种常见的运营方式,南京地铁也多次采用这个模式,比如,地铁三山街站突然出现供电网跳闸故障,地铁选择在新街口站与迈皋桥站“小交路”,来回折返跑,利用奥体中心站到迈皋桥方向正常运营列车进行快速疏散客流。“这种情况下,就会出现地铁相撞的事故,有一定风险,假如列车在折返,又有救援列车过来,就容易发生相撞事故。”

#### 相撞,人为原因造成?

上海地铁相撞,虽然原因尚没有公布,但是上海官方解释中有一句话:上海地铁150号车冒进信号。记者获悉,冒进信号,其实就相当于汽车闯了红灯,在地铁非正常运营的情况下司机犯了大忌。

事实上,国内地铁都有“ATP保护系统”,这个系统在很大程度上避免了追尾或相撞的发生。比如当一列地铁在运行时,如果前方一公里处有另一列地铁在运行,系统就会提示驾驶员注意控制车速保持间隔,即便是驾驶员因为驾驶失误忽略了这一点,当两列地铁相隔一定距离时,“ATP保护系统”也会自动切断地铁行驶动力,并采取紧急制动刹车,使地铁停止运行。

记者了解到,这起“意外”是几起失误叠加到了一起,首先可以肯定的是出事地铁150号ATP保护系统没有启动,有可能失灵或者处于救援状态下的临时运营切断了这个保护系统,在这一道保护没有的情况下,司机又没有注意信号,闯了红灯。

#### “小交路”时怎么教 南京地铁司机的必修课

就地铁来说,中国工程院院士、隧道与地下工程专家王梦恕曾经表示:国内地铁更安全。

据介绍,美国的地铁运行多采用自动控制系统,由电脑代替人操作。而南京的地铁其实都是由人来控制车速以及车门开启、关闭的时间。人为控制机动性很强,比自动控制系统的安全性更高。

“我们的司机要求比较严,经常就非正常运营做演练,锻炼司机在正常运营及非正常运营下的处理能力,比如在小交路时,司机至关重要的就是关注信号,等待行调命令。”据了解,这是南京地铁司机的必修课。而且地铁“ATP保护系统”也不是随随便便可以切断,尤其是非正常情况下,以保证市民的乘车安全。 快报记者 毛丽萍