

到今天,南京地铁二号线(东延线)、一号线南延线及长江隧道开通正好一周。一周以来,众多南京人改换新的出行方式,体验地铁时代与跨江发展时代的“加速度”。不过,毕竟是全新开通,地铁新线与过江隧道也有着这样或那样的不足,有待进一步完善。对此,有关部门作出回应:地铁将在一周内解决种种“磕磕碰碰”的小问题;长江隧道还将进一步启用隧道内的监控设备,为隧道内的行车安全加分。



2号线列车的车门与站台安全门对位有时不太准 快报记者 顾炜 摄

地铁新线与长江隧道开通七天,快报记者探访南京“一周新速度” 地铁咋有点哆嗦?还在调试呢

»地铁

地铁承诺一周内解决小问题

一号线南延线和2号线开通几天了,“尝鲜”过后市民们发现,地铁让大家的节奏变快之余,还是难免有些小问题,例如行驶噪音、时间播报不准确等。对此,地铁公司明确表示,一个星期内将解决这些问题,目前带给市民的不便还请谅解。

乘地铁很“颠簸”

在新街口站,好不容易等到去药科大学的列车过来,记者迫不及待地上去,发现车内到处都是人。只好抓个东西乖乖站好,但是车才开不久,就感觉突然往前冲,打了个趔趄,旁边的一位女士因为手上没抓东西,地铁一“哆嗦”,她就撞了过来。这个趔趄还没结束,下一个趔趄又来了,感觉列车突然停顿了,于是车厢内站着的乘客身体又往后倒了一下……

地铁:首先请市民们谅解,一号线开通后经过了数个月的试运营,但是南延线模拟跑仅跑了21个小时,现在地铁运营采用的是全自动化,列车的安全系统还处于调试中。南京地铁列车启用的是故障导向系统,如果有故障出现,列车就会为了安全掣动,暂停,故障排除继续往前开,比如一些小问题,像站台门连接信号丢失,没有及时打开,也会停下来。

显示屏“摆乌龙”

6月1日上午10点多钟,记者在地铁二号线新街口站看到,显示油坊桥方向列车还有3分钟到,经天路方向列车还有5分钟到,可是奇怪的是,偏偏是经天路方向的列车早到了,让人目瞪口呆。更夸张的是,二号线到达油坊桥站后掉头往经天路



显示屏让人有点晕 快报记者 顾炜 摄

方向,列车停靠其间,站台上的电子显示屏真把人“雷”得不轻:时间显示11:38:03,本次列车0分钟到达,开往经天路站;下一行居然是“下次列车10分钟到达,开往油坊桥方向。”一个方向,一个牌子,指出两个方向来,实在是“乌龙”。

另外,昨天,记者乘地铁二号线到达终点站油坊桥站,却在站台的电子显示屏上看到:开往油坊桥站。记者就纳闷了:“已经到了油坊桥站了,怎么还显示开往油坊桥站呢?”对此,几位乘客也表示有点不妥。他们建议,不如改成终点站油坊桥站到了,这样就一目了然了。

地铁:“倒计时”是单独一个系统,由运行中的车辆给出,目前还在PS调试(信息系统调试)。从目前情况来看,大部分时间没问题,这主要是“西门子”信息传递给PS系统,有些数据丢失导致,我们正在查找原因,保证数据采集“不丢包”。地铁采用的不是卫星GPS导航系统,相对要复杂,最关键的是,这套系统做得特别晚,属于底层信

息,还在调试中。倒计时信息不影响运营的安全,实际上处于边运营边调试阶段,大概还需要一个多星期,给乘客带来的不便恳请谅解。

安德门站不是必换站

安德门站是1号线和1号线南延线的“分水岭”,如果你要去江宁,但你之前上的是去奥体中心方向的,那么在安德门站下车换乘。如果是去药科大学,但之前乘的是去奥体中心的,那么,在安德门站一定要下来换乘。但如果,你之前就已经选对了,根本没必要下车换乘。但记者发现,很多乘客都认为“安德门站”是换乘站点一定要下来换乘一下才对。

到了安德门站,记者特意下车看看个究竟。结果发现,很多乘客都在问“我要去江宁,我该乘哪一趟?”保安连忙解释:“别认为只有在安德门站才能换乘到药科大学的车,其实从迈皋桥到安德门之间的任何一个站点都可以换乘,每辆列车上都有标识,认清标识就可以。”

快报记者 胡玉梅 毛丽萍

»过江隧道

长江隧道将装监控

南京长江隧道运营已经数天了,每天的车流量保持在8000辆左右。运营数天来,隧道的各个管理部门发现了一些问题和不足,进行了整改。

隧道内有的飙车,有的像蜗牛爬行

车子刚进隧道口,一个圆形的LED显示屏就打出了一个红红的“80”字样,这个限速标志提醒过往司机,车辆的时速要控制在80公里以内。交警告诉记者,他们曾经发现一辆车在隧道内的时速超过了160公里。按照这种速度,两分钟不到就能穿越整个隧道,非常危险。有的车超速行驶,而有的车却开得像蜗牛。昨天中午,记者就在隧道内看见一辆私家车,在公交车前面慢慢吞吞行驶,时速不会超过15公里。驶近了一看才发现,原来司机正拿着手机在对着隧道拍照呢,他是当旅游参观来了,难怪要降低车速,看个仔细。

对于公交司机来说,时速80公里就嫌快了。“我们公交车上经常站得满满的,如果车速太快,一个急刹车就会出危险。”负责过江公交管理的浦口公交4队副队长汪江宁告诉记者,他们现在要求司机进入隧道之后,时速必须控制在70公里以内,保证安全。

隧道的坡度对公交来说也是一个难题。昨天,记者就感觉到乘坐的公交车一到了上坡路段,就开始减慢速度,发动机的声音也更响了。汪江宁告诉记者,目前过江公交中,有10辆是使用燃气的,这些公交车的动力相对不足,载客爬坡的时候比较吃力。

监控设备即将启用

交警四大队的相关负责人告诉记者,目前隧道内固定的限速标志还没有装,只用LED屏显示,也

就是因为对最高时速还没有最终确定。这两天,他们正在做调研,听取各方面的意见,是否要把速度降下来。这位负责人告诉记者,过江隧道只是城市快速通道的一环,城市道路的时速不可能超过80公里,而60公里又太慢了,也不符合隧道的设计要求,所以最终确定为80公里,比城区内的隧道(60公里)略快,与宁溧路高架的限速一样。

那为什么交管部门不对隧道内的最低速度进行限制呢?交管专家告诉记者,城市道路是没有最低限速这一概念的,好比中山东路,经常堵车,限制一个最低速度也不现实。不过,考虑到长江隧道的实际情况,将来有可能作出一个最低限速的规定,目前都还在调研中。

据记者了解,长江隧道内的监控设备早已安装完毕,不久,交警将正式启用隧道内的电子警察,对超速、随意变道等违法行为进行拍摄处罚。

每日车流量只有长江大桥的九分之一

昨天下午1点,记者再次来到南京长江隧道的北口收费站。和以前一样,隧道的收费站仍然是冷冷清清。进口处只开了三个收费口,没有一个口的车子是超过两辆的。如此冷清的场景,与南京长江大桥形成鲜明对比。

据南京长江隧道公司相关负责人介绍,目前隧道车流较少,平均每天约8000辆次,到双休日略微高一点。记者了解到,目前南京长江大桥每日车流约为72000辆,相比之下,长江隧道车流量只有大桥的九分之一。另外,长江二桥车流约为50540辆,三桥车流也已经达到了17699辆。隧道的设计车流为4万辆,目前通行的只是设计的五分之一。

[关注]

地铁高架护栏板出现裂口

市民张先生反映,6月1日上午,他路过地铁二号线马群金陵科技专修学校大门附近时,发现地铁高架北侧一块面积约为半平米的护栏板存在明显裂缝,而且一只角已翘了起来,看上去随时有坠落的可能。“地铁频繁过往,每次都会产生振动,现在护栏板翘起来,说不定哪天就会掉下来。下面可是快车道,正好

又是人行横道,很危险。”

6月1日下午1点左右,地铁二号线高架,距离马群地铁站附近的金陵科技专修学院大门前的斑马线一大块区域已被安全绳封锁,一身着地铁工作服的男子称,昨天中午接到市民反映后,他们立即赶到现场查看,并在高架下设置了警示区域。而记者仔细观察该路段的地铁高架

发现,好几处护栏板衔接都不太紧凑,存在明显裂缝。

据地铁公司负责该路段的工程师王伟称,现场查看,确定不是质量问题,可能是哪家单位运输超高货物时,不小心撞坏高架护栏板。当晚,施工方对出现裂口的护栏连夜进行了修复。

(张先生线索费60元)

实习生 季铨快报记者 李绍富

[关注]

隧道内返潮是否影响安全

许多司机告诉记者,他们在经过隧道的时候,感觉地面上潮潮的,这是什么原因?

南京长江隧道公司的有关负责人告诉记者,他们也注意到了这种现象,5月27日,在隧道开通前的一天,他们先去体验了一番,当车开进隧道的时候,发现隧道里正升腾着一股薄薄的水雾,后来询问

专家后才得知,原来隧道是在长江底下,温度比较低,与隧道外形成了一个温度差,这是出现水雾的主要原因。“这在专家们的预料范围之内。”但隧道地面的返潮仍然无法杜绝。“这不会影响交通安全。”这位负责人说,因为这种返潮现象很轻微,没有形成水渍,不会有安全隐患。快报记者 朱俊俊