

昨天早上,南京众多“地铁一族”像往常一样去上班,可让他们没想到的是,地铁二号线出现了非正常的“挤”与“慢”。正在等地铁的两位快报记者,随即进行了现场采访。据了解,地铁二号线在昨天8:00左右,接连发生三起故障,先是“车载无线丢失”,后又出现信号打岔,然后是安全门关不上,虽然都是小问题,但因为“叠加”放大了延误效应,前后共影响了15分钟左右。受连锁反应影响,导致昨天二号线9:30前运营一直不太稳定。

□见习记者 范胤 季铨 快报记者 毛丽萍 文/摄

三个小故障搅到一块了 地铁二号线昨天早高峰像蜗牛

■市民质疑:为啥没有“故障告知” ■地铁回应:确实播报过了,但不可能一直播



昨天早高峰期间,二号线车厢里挤满了焦急的乘客

»现场

地铁跑得像蜗牛

时间:上午8:35

站点:学则路~新街口

昨天上午8点35分,记者在学则路站坐上了地铁。“怎么开得这么慢啊?”刚上车,就有乘客开始抱怨,以前列车开动后就会很快提速,但昨天居然开得很慢。慢慢悠悠开进马群站后,车上的乘客都傻眼了,站台上密密麻麻站满了乘客。一位乘客好不容易挤上了车,他说他已在站台等了好久,一直不来车,才导致站台上这么多乘客。

接下来每一站,等待上车的乘客都不少,在钟灵街站,一个抱着小孩的女乘客好不容易挤上车,由于车上空间太小,她只能把手中的小孩放下,“抱紧妈妈的腿,人太多了,一会下车再抱你。”因为等车的乘客太多,而车厢内基本已经站满,地铁站的保安让一些挤不上的乘客等下一班车。“对面都过去两辆车了,这边才来一辆,再不上去肯定迟到了。”乘客还是不停地往车上挤,列车只能等乘客都站进车厢后才能关门,每停一站,从开门到关门大约要等一分多钟。有的老人挤上车后,里面有人想让座,但由于车厢内实在太挤,老人根本走不到座位。

“车开得这么慢,也没人出来解释下原因。”不少乘客抱怨,车站和列车上有电视、广播,但地铁部门就是没有任何解释,“早知道这么挤,我还不如去坐公交车。”

上午9点40分,记者乘坐的列车终于到达了新街口站。当时车站的场面快赶上春运了,不少人要在新街口站下车,从车厢里往外挤,而新街口站台上也站满了等车的乘客,地铁站人挤人。“不要挤,不要挤,当心脚下。”保安不断高喊着维持秩序。随后记者询问了一位地铁站工作人员,他表示自己也不清楚出了什么状况,“可能是调度问题吧。”

时间:上午9:00

站点:马群站~新街口站

昨天上午9点,记者从地铁二号线的马群站乘车,前往新街口方向,走进车站,发现等车的人比往常多好几倍,大家都在焦急地等待从经天路方向过来的地铁。

9点10分,马群站全是黑压压等车的乘客,“我都等了十几分钟了,车还不来!”车站内的电子提示屏幕上,始终显示“两分钟进站”,“提示器也不管用了,两分钟等得也太长了吧。”一位乘客抱怨。大约在9点13分,地铁终于缓慢地驶进马群站,此时站台已经聚集了好多乘客,“以前这趟车还能坐到位子,今天就不指望了。”

当大家挤上车后,地铁车门却关不上了,始终停在站台一动不动,“怎么搞的?又是不关门。”一些心急的乘客甚至都叫起来了,“还不如坐公交车呢!”大约30秒后地铁的门才合上,而车厢内的移动电视和电子牌,却没有任何与地铁延误或故障相关的提示。

关上门后,地铁行驶的速度又一次让车内的乘客不满,“怎么这么慢啊?这哪是地铁啊?骑自行车都比它快。”又是接连一片的抱怨声,很多上班族更是着急,有的干脆直接打电话到单位请假,“今天地铁晚点了,我要迟到了……”

在接下来的每一站中,钟灵街站、孝陵卫站……地铁都以低速行驶,并且每到一站都有30秒左右的关门时间,每过一站平均都要4-5分钟,9:24-9:28,9:29-9:32,9:33-9:38,车厢内的人越积越多,大家都侧身而站,“从来没有早上9点多的时候这么挤过,真没办法!”

大约在9:48,地铁终于驶到新街口站,从马群到新街口,原本只需20分钟,可当天,过了大约40分钟才到,一位准备下车的市民开玩笑,“地铁中暑了!”

»原因

三起小故障“叠”到一起

说起地铁二号线昨天的“蜗牛爬”,地铁相关负责人也无奈地表示:三起事件吧,其实分开来都是小事故,但是叠加到一起放大了延误“天窗”。

据介绍,昨天上午7:53,列车1203次在兴隆大街站突然车载无线丢失,司机紧急处理,把自动驾驶模式切换到人工驾驶,前后耽误2分钟左右,后续列车1403正常过来,到油坊桥站因此晚点3分钟,但该列车完成折返后,信号打岔,收不到信号了,虽然很快解决,但还是因此延误了2分钟。不久,雨润大街站又一列列车出站时,安全门关不上,又影响了约3分钟。“按照原来的列车运行计划图大概前后共耽误7分20秒,加上原来的行车间隔,前后

两列车昨天最大的间隔时间为14分20秒。”

地铁方面表示,因地故障对市民造成的不便表示歉意,同时恳请市民谅解,“地铁二号线自5月份正式投入运营以来,6月份、7月份、8月份,故障发生率总体呈下降趋势,并且出现了明显回落。”

记者了解到,地铁二号线有一部分原因是列车设计上的“缺陷”,比如为了保证列车行车安全,列车上有个牵引锁死,任何一个小问题它都会紧急制动,“抱死”动不起来,需要拖车救援,“一号线我们已做了‘手术’,切除了这一系统,打通旁路,至少使车动起来,能开到站台,二号线我们也在操作,预计9月左右会全部改善到位,到时列车会更稳定些。”

»疑问

出现故障,没有及时告知?

等候时间长,地铁跑起来也慢,但是记者在任何地方都没有听到任何解释,不是说“运营信息及时告知,确保乘客故障知情”吗?有乘客质疑。确实,8月8日,地铁向市民承诺:针对前期故障时,导致乘客对故障信息不明的不满,地铁运营分公司将通过统一的信息平台,将运营相关信息通过车站及列车广播、移动电视、网络、报纸等多渠道向乘客发布,特别是故障和延误的相关信息及时通过广播及员工向乘客告知故障发生时间、原因和预计影响时间,让乘客知情并方便乘客做出正确出行选择。

那么为什么出现故障时又“失声”了呢?对此,地铁方面表示,他们没有失信,第一时间

就在列车及车站进行了广播,但是这个广播有个时间段,“不能说故障已经排除了,还在播,这会造成一定的恐慌。”地铁相关负责人提醒,至于列车延误信息的播报也是“移动”的,跟随故障列车“移动”,“一列列车延误后,引发的连锁反应是一个站一个站向下传播的,一般也只播一次。”

据介绍,一般像行车调整、列车出现故障延误等地铁都要求各站进行广播解释,但是记者获悉,即使播报也不会详细地告知是什么原因造成的,“都是术语,讲不清楚,如果报列车有延误,基本都是小问题,如果事情比较大,如需要清客、调整等,都会提醒市民耐心等待或退票选择其它出行方式。”

»链接·事件

地铁空调忽冷忽热

事件:一些乘客反映,此前天气不热时,南京地铁车厢空调打得冷,现在酷暑时节,部分地铁车厢却又如“桑拿房”。

地铁:列车内温度有所偏差,每节车厢中间三个车门范围内温度偏低,列车开行时风口下温度更低,靠边两个门及两节车厢连接处温度偏高。因此,地铁公司建议市民乘车时,可根据需要选取车门上车。

车门和安全门对不上

事件:地铁开通不久,在兴隆大街站,地铁停靠出了一点小状况。由于停车位置差了1米左右,车厢门和安全门没对上,安全门只敞出了小半个门的空间。

地铁:因为二号线、南延线新招了近200名新的司机,在经验上还不够,所以对标上有点问题。而这一问题,随着正常运行,很快司机将会熟能生巧。

显示屏“摆乌龙”

事件:6月1日上午,记者看到,二号线到达油坊桥站后掉头往经天路方向,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。

地铁: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”。

列车“跑偏”乘客下不了车

事件:7月19日早上8点45分左右,一列地铁一号线南延线列车行驶到百家湖站时,由于没有停准,列车门和安全门没有对上,导致安全门没有打开。乘客无法下车,只好跟着列车开到下一站后再返回。

地铁:“联动未成功”,导致安全门没有开启,毕竟南延线运营时间不长,还处于磨合期,出现一些差错也难免,希望市民们能理解。

地铁“开过头”倒回

事件:7月12日上午8点多,地铁一号线出现滑稽的一幕——列车到达中华门站后没停,车头和两节车厢都滑过了站台,然后,地铁又倒着开回了站台,前后大约折腾了10分钟。由于连锁反应,造成大量后续列车跟着晚点。

地铁:主要是雨天轨道湿滑,列车自动驾驶所致,也就是“雨天冲标”。南京地铁列车一般都实行“ATO驾驶”(即无人驾驶模式),“但逢雨天到高架站,还是要手动驾驶。没想到这列车冲出去了,滑了这么远。”地铁运营公司相关负责人表示,主要是轨道太滑所致。