

继5月8日和9日连续两天发生故障之后,昨天早上10点,又有市民在微博上抱怨,“南京地铁二号线又犯病了,龟速般往新街口方向爬,还趴窝,这是为什么?”虽然南京地铁公司回应称,故障是无线通讯瞬间丢失,系统保护使后续一列车紧急制动,对安全运行没影响,但这并没有打消市民的疑虑,“刹得住才安全,就怕刹不住车。”昨天,快报记者了解到,地铁公司及时和相关设备供应厂商西门子进行联系,目前设备供应商派出的国外专家已经抵达南京。

□现代快报记者 毛丽萍

信号不畅,二号线连续3天打摆子 能不能尽快除病根比什么都重要

南京地铁:二号线采用无线信号系统,信号不畅会致降速停车;外国专家已抵宁会诊,未来新线路是否选择无线系统要看情况

地铁二号线信号系统采用无线技术,信号短时间不畅,会导致降速停车

地铁方面称,广州、上海等城市也采用无线技术,南京磨合时间相对较短

紧急制动后,还会向前滑行150米左右

南京地铁列车采用“ATP防撞系统”等列车防撞一定距离时,系统会自动切断牵引动力,紧急制动列车

后续列车

前方列车

制图 李荣荣



这几天地铁急刹车让乘客叫苦 图片来自微博

故障·发生

二号线连续“犯二”成微博热点

从5月8日早高峰开始,地铁二号线就因为急刹、走走停停等状况成了微博“明星”。昨天上午和下午,二号线又接连被爆“犯病”。地铁运营公司相关负责人表示,故障频率和以前相当,“可能发生在市中心客流大的区段,而且时间在早晚高峰期,市民反应大了一些。”根据他们的统计,类似毛病每个月有二三十起,最近几天没有发现明显的突然上升趋势。

第一天 突然紧急刹车,乘客东倒西歪

@女Ren活出自己的范:早上8:25左右,刚刚地铁二号线西安门至大行宫由于故障紧急制动惊心动魄啊,造成大批人员摔倒,深受其害的我心脏病差点被吓出来。

@蛋蛋爱我:刚刚二号线地铁惊魂,临到新街口站时突然紧急刹车,乘客纷纷摔倒,哎呀声一片,到站又不开门,二号线啊二号线,伤不起啊伤不起。

@伤不起的小宇:今早坐的那趟地铁二号线真是各种状况啊,要么就是半路减速慢行,要么就是刚开就来个急刹车,有些乘客都摔倒了!幸好我有座位,不然的话我也直接倒地了。

第二天 乘客怒了:难道是实习生在开

@既然忧伤总会消失:刚才南京地铁二号线莫名急刹车,右脚踏面被无情地踩掉一大块皮!

@忘记历史:早上8点25分左右,在大行宫至西安门段我又亲身经历了到一回紧急制动临时停车。二号线你怎么了,难道是“龙体欠安”吗?

@你给我起一个的:刚刚从新街口站往大行宫方向中间又紧急停车两次,到达大行宫后,往西安门站时是龟速行驶。

@小陌陌2010:地铁二号线是出啥小故障了,还是是实习生驾驶的呀!坐着都觉得不稳,感觉驾驶员一会儿踩刹车一会儿加油门,摇摇晃晃地行驶着!

第三天 媒体讽刺:正常行驶才是新闻

@南京正在发生:早上地铁二号线又犯病了,龟速般地往新街口方向爬,还趴窝。这是为什么?

@百丽鞋业__南京:地铁二号线,开往油坊桥方向的车子,新街口站电视显示6分钟,实际到达时间超过10分钟,多少人因此而迟到!经天路方向的车两班车之后,油坊桥方向车一班都没有来,原因是什么,请相关部门答复!

@司徒君-panda:连续两天被地铁坑,已在新街口10分钟,二号线还没来。

@JSBC突发新闻:我们将在有一说一节目里卫星直播“记者体验南京地铁二号线,遇到正常行驶”的新闻。当地铁二号线正常行驶成为新闻的时候,希望能引起地铁公司重视,让南京地铁更加安全。

故障·原因

无线信号不畅 导致降速停车

昨天,记者从地铁运营公司了解到,连续几天的急刹骤停,主要是信号丢失造成的。地铁公司称,信号系统短时间连接不畅,不会导致地铁列车停运,但会降速短时间停车。相关工程师解释说,二号线列车上的信号接收器与沿途设置的信号发射器的关系,就如同笔记本和无线路由器的关系,如果信号弱或受干扰,就无法正常连接。

信号丢失,通俗点说就是信号在一个区间里不知道列车具体在什么地方,“列车紧急制动是自动的,也是安全设计,由后备的计轴系统来发挥作用。”

快报记者了解到,计轴只能管两个车站之间的区段,它知道列车在哪两个站之间,但是不知道具体在什么位置,所以紧急制动后列车只能慢行。“信号中断后,系统会重新搜索,通常会在瞬间恢复,此现象属于正常偶发故障,对列车安全运行没有影响。”

地铁连续道歉 专家抵宁会诊

知情人士透露,信号丢失形成原因比较复杂,可能是无线AP的布置密度不够,可能是施工或者维修方面造成,也可能是其他原因。

昨天地铁运营公司表示,他们已及时和相关设备供应厂商联系,设备供应商已派出国外的专家到南京,对前期地铁发生的故障进行分析,后期将根据分析的情况采取对应的措施。

地铁方面提醒,列车紧急制动后会产生150米左右的滑行,乘客会因惯性产生前冲或晃动,甚至可能摔倒,所以在车厢站立时尽量面向两侧座位。此外,地铁公司还表达了歉意。据了解,3天来地铁每天都在道歉。

故障·追问

这几天,有乘客摔伤谁负责?

信号专家会诊开急救药方,地铁二号线的“病”也不会立即治愈,万一这几天信号依旧不稳定,出现急刹骤停,乘客摔伤等情况怎么办?

昨天,地铁明确表示,只要是在地铁里发生的意外,他们都会妥善处理,“该承担的责任绝不逃避。”

据介绍,地铁二号线列车里每节车厢顶上,都装有两个可360度旋转的摄像头,“如果乘客摔伤啊什么的,我们也能看到。”记者了解到,地铁一号线包括南延线列车目前也都安装了摄像头。

急刹骤停,会不会导致追尾?

对于二号线最近出现的情况,一些市民非常担心,会不会像上海地铁那样出现追尾事故。对此,地铁方面表示不会。

据介绍,南京地铁采用的信号控制系统,都是西门子提供的,地铁列车有3套系统,分别是自动驾驶系统(ATO),列车自动保护系统(ATP)和列车自动监控系统(ATS),其中“ATP防撞系统”的作用,就包括避免追尾或相撞的发生,它可以自动

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。

“地铁二号线的信号故障仅仅是信号弱,并不是不正常,也不需要切换到人工调度,所以不存在追尾隐患。”地铁相关人士表示。

二号线无线传输技术成熟吗?

地铁二号线犯病,一号线为啥不犯病?地铁方面解释说,南京地铁一、二号线都是由德国西门子提供信号控制系统设备。一号线的信号控制系统,采用的是基于轨道传输的技术,信号源设在轨道两侧,感应获得的信号比较稳定。二号线采用的是基于无

线通信的技术,这两种技术在全世界地铁行业普遍采用。国内广州、上海等城市也采用了基于无线通信的设备,开通初期也同样出现过类似问题,主要是因为地铁是一个庞大的、技术含量较高的系统,涉及多系统的融合、联动、磨合。

今后新线路选无线还是有线?

地铁列车控制系统是一个安全性极高的系统,只要相关系统出现一个影响安全的问题,就会导致系统自动降级或紧急制动,需要工作人员确认安全后再动车。一号线运行多年,系统设备通过磨合已趋于稳定,故障率比较低。二号线运行近两年,因采用了新技术,且磨合时间相

对较短,故障率相对一号线要高一些。

南京以后的地铁线信号设置会不会避免选择信号无线传输?地铁表示,今后的三号线、十号线、四号线等依旧会根据情况来选择,信号设置可能选择一号线的有线传输,也可能选择二号线的无线电波传输。