

间隔长 车厢少 16号线限流成常态

想方设法弥补“先天不足” 期待新线规划更科学



本报记者
金志刚

轨交16号线部分站点早高峰限流,近期引起广泛关注,部分乘客抱怨,要在站外绕十几个圈才能进站。其实,对于上海地铁来说,无论是全网还是单条线路,“大客流”已经成为常态,也因此使得限流成为常态,这种限流

不仅出现在16号线,其他多条线路亦然。而为了安全,限流可能是目前的唯一办法。

另一方面,乘客也质疑部分轨交线路在设计之初就“先天不足”。对此,地铁建设及运营方表示,目前正想方

设法对其中一些“先天不足”之处做一些改造,而18号线等一些新线的规划、建设、运营将更为科学。

未来随着新线开通、路网布局成熟,预计到2017年或2020年后,上海地铁运营面貌将会有较大改变。

部分站点天天限流

轨道交通16号线自去年12月28日延伸开通至龙阳路站后,客流明显上升。目前,新场、惠南、鹤沙航城、周浦东等站点工作日早高峰每天都限流,其中惠南站在站厅限流,其他三站则在站外用隔离栏限流,乘客往往要等候20分钟甚至半小时才能进站,进站后也往往第一趟车挤不上去,而要等第二趟甚至第三趟列车。

对于这种情况,地铁运营方表示,“从安全考虑,限流位置首选站外,其次是站厅,最后才是站台,当然在站外限流,遇到严寒酷暑、刮风下雨等恶劣天气,乘客会更不方便。”

至于有乘客反映,看到16号线车厢内还是比较空的,但运营方就是“拦着不让上”,运营方解释说,“这是为了保证沿途各站都能上客,比如在鹤沙航城站已经聚集了不少乘客,但只能让其中部分乘客上车,要是全上车的话,很可能后面的周浦东、罗山路等站,乘客就一个也上不了。这是通盘考虑的结果,目的在于保证每一个站点都不会出现因人满为患而引发的安全隐患。”

为分流也是“蛮拼的”

事实上,本市交通部门为缓解轨交16号线的拥挤状况,在想各种办法的时候,确实已经“蛮拼”的了。

“第一招”是试图在鹤沙航城、周浦东等站点之外增开直达龙阳路站的公交专线,来分流16号线的早高峰客流,但效果不佳。乘客们宁可排上几十分钟的长队,挤沙丁鱼罐头般的地铁,也不愿选择舒适宽敞的公交车。原因在于地铁时间还是相对可控的,而走沪南公路的公交专线上很堵,时间无法把控。测算一下,从周浦东坐地铁到龙阳路,即便排队花去20分钟,总共需要约50分钟;同样从周浦东坐公交到龙阳路,即便路上比较顺畅,也需要约20分钟—70分钟,对于上班族来说,这些时间是极其宝贵的。

“第二招”是在上班早高峰时段给16号线配备了备车,但不是每天早高峰都会启用备车,要视情而动。备车从航头东站空车驶出,单向开

往龙阳路站,主要是为了解决鹤沙航城、周浦东的大客流积压问题。

在本周,“第三招”也用上了,那就是拆除每节车厢中部车门位置附近的4个双人座(共计8座),3节车厢一共拆除24个座位,以腾出一些站立空间,这样一来,一节3节编组的16号线列车比原先可多载客约30—60人。这种办法已经是“达到极限”,因为考虑到列车的最大轴重承受能力,已不能拆除更多的座椅了,否则一旦突破极限轴重,列车会因此超重、系统报警、无法开行,严重时还可能致列车转向架断裂等情况。

车厢“三变六”仍需等

按照此前规划,16号线主要承担的是原南汇地区的观光旅游客流,因此每趟列车仅设计了三节车厢编组,车厢内采用座位多、站位少的类似火车的竖排座位,即便是“坐满了人、然后空位置上再站满人”,一趟三节编组的16号线列车顶多也只能承载大约1100人。也就是说,来一趟车,只能装走1.2号线一趟车一半不到的客流。

这样的规划的确存在问题,因为16号线沿线有不少大型居民区,尤其是16号线延伸开通至龙阳路站后,居住在惠南、鹤沙航城、周浦东等站点附近的上班族早高峰时首选16号线出行。也就是说,16号线不仅要“承担”观光旅游客流,它也“变成”了一条通勤轨交线。

负责运营16号线的上海磁浮交通发展有限公司的相关负责人表示,在运力短时间内无法增加的情况下,限流可能是唯一的办法,“因为所有的前提还是要确保安全,宁可被骂,也要安全。”而对于乘客来说,错峰出行是避免拥挤的一个办法,上述限流站点的限流时间每天机动调整,但基本在早上7时15分至8时30分之间,避开这一时段,出行相对顺畅。

要彻底解决16号线拥挤问题,唯有增开班次、加挂车厢,但这一工作涉及信号系统、安全测试、演练等一系列问题,难以在短期内解决,“把三节编组变成六节编组,究竟需要几个月还是一年,现在还不说,但这项工作已经在加紧进行中。”



今天上午的轨交16号线罗山路站早高峰客流

杨建正 摄

新线规划应尽量避免“硬伤”

根据申通集团的消息,到2020年底,上海还将新增260余公里里程,形成总规模18条线路(其中12条穿越黄浦江)、总里程约800公里、500余座车站的庞大轨道交通路网。

今年内,在建4个轨交项目约65公里将进入建设高潮,11号线迪士尼段全线轨道贯通,12号线西段、13号线(长寿路站~长清路站)全线结构贯通,9号线三期东延伸和13号线(长清路站~华夏中路站)全面开工建设。其中,11号线迪士尼段、12号线(七莘路站~曲阜路站)、13号线(长寿路站~长清路站),预计有望于今年年底前开通试运行。

今年还将有5号线南延伸(东川路站~南桥新城站)、8号线三期(沈杜公路站~汇臻路站)、9号线三期东延伸(杨高中路站~曹路站)、10号线二期(新江湾城站~基隆路站)、13号线(南京西路站~张江路站)、14号线(封浜站~桂桥路站)、15号线(顾村公园站~紫竹高新区站)、17号线(虹桥火车站站~东方绿舟站)、18号线(场北路站~航头站)等9条新线相继投入建设施工。根据初步计划,5号线南延伸、8号线三期、9号线三期、17号线有望于2017年底建成通车试运行;10号线二期、13号线(长清路站~张江路站)有望于2018年底建成通车试运行;14

号线、15号线、18号线有望于2020年底前建成通车试运行。

不少网友呼吁,轨交新线的规划与设计应更加放眼未来、通盘考虑。事实上,新线规划与设计已在吸取老线的“教训”,例如18号线,在近期发改委批复的工程可行性研究报告中明确,18号线建成后,将采用目前上海地铁主流的6节编组A型车,同时,开通初期配车已经达到50列(300辆),这是近年来多条新建、在建线路初期配车的峰值。这主要是考虑到18号线要担负起支持五角场城市副中心、航头大型保障住房社区等重要区域的开发建设,增强网络换乘功能的使命。

相关链接

16号线挤成这副模样,但其客流依然是上海轨交线路中最小的。以去年12月31日轨交单日客流超千万时为例,当天客流排名前三的地铁线路分别是:2号线(187万人次)、1号线(146万人次)、8号线(108万人次);16号线全天客流仅为13万人次,排名最末。

如同16号线一样,去年12月31日3号线客流61万人次,5号线17万人次,6号线43万人次,与前

三名的百万等级相差甚远,但这几条线路也都是“出了名的拥挤”,“1、2号线班次多,8号线班次较少;3号线、5号线、6号线则是因为线路运力配置、车厢容积大小的关系,存在着这样那样的‘先天不足’或者叫‘硬伤’,所以乘客实际感到最拥挤的是3、5、6、8、16等线路。”

目前,上海地铁运力最大的是2号线,8节编组A型列车,每节车厢300多人,最短运营间隔3分钟。

而最拥挤的线路中,5号线和6号线采用的都是4节编组C型列车,编组少、车厢小,而且受站台等硬件设施的限制,要扩能存在较大困难。

大客流和部分线路的“先天不足”,使得上海地铁限流已成为常态。每天早晨,地铁拥挤与限流信息都会由运营方在电视台、电台和微博等渠道实时发布。工作日一进入早高峰,1号线、2号线、3号线、5号线、6号线都会出现黄色拥挤,其中

1号线莘庄和彭浦新村站、2号线广兰路站等站点的限流已经常态化,3号线长江南路至宝山路沿线8站,以及6号线东靖路站至金桥路站沿线5站更是“站站限流”。

对客流增长预计不足,造成设计与规划的“短视”,使得上海轨交部分线路的改造、扩能等工作困难重重。例如5号线的扩能,要不是与5号线南延伸段的新建结合在一起,5号线既有段的改造有可能还

没有提上议事日程。5号线既有线从莘庄到闵行开发区,沿途共有11站;而5号线南延伸段从东川路站起,止于南桥新城站,全程设有9座车站。未来,等南延伸段通车,5号线主线将是从小港到南桥新城,远期采用6节编组。这就意味着,5号线既有线上的莘庄、春申路、银都路、颛桥、北桥、剑川路等站点必须改建站台设施,站台长度要从现在的80米(只能容纳4节车厢)增加到120米(以便容纳6节车厢)。这项改建工程目前已获市发改委批复,并已结束环评报批前公示。

部分线路“先天不足” 改造扩能困难重重