

明日元宵节,上海地铁迎春运最后一波返程客流高峰

每7名乘客深夜回家就需1人加班



本报记者 金志刚

明天就是正月十五了,上海也迎来春运最后一波返程客流高峰。如今,春运返程对火车、飞机、长途汽车等等省际交通的压力倒是不大,却给上海地铁带来了前所未有的挑战——

虹桥站深夜到达的“红眼高铁”乘客想搭地铁离开火车站,上海站凌晨到达的乘客想等清早第一班地铁,仅这样的春运返程才会出现的“深夜凌晨”客流已是万人级别。

为此,上海地铁已采取深夜临时加开列车、早上开出“双头班车”等措施。乘客享受到便利之余,不免提出疑问:“平时能不能也开加班车?地铁可不可以通宵运营?”记者就此展开调查,为百姓答疑解惑。

平时是否要加凌晨班车?

春运返程高峰自2月23日启动。铁路上海站凌晨3时之后有列车集中到达,大批旅客出站后聚集到南广场,等着地铁头班车开行;而在虹桥站,凌晨0时左右春运“红眼高铁”集中到达,虽然旅客有公交车、出租车等其他选择,但大部分旅客还是愿意搭地铁前往市中心或浦东,这不仅出于交通费用的考虑,能坐上地铁也意味着路上用时少一点、免除长时间排队等候上出租车等好处。

连日来,记者在上海站、虹桥站深夜采访时,听到从旅客口中说出的几种声音是:“公交车站点不容易找”“出租车排队时间有点长”“地铁能不能多开几趟加班车”。

就地铁而言,自2月23日就开启了“春运返程模式”,主要涉及到与两大机场、三大火车站相关的1、2、3、4号线及磁浮线。2月23日至3月2日,“双头班车”加开54列次,凌晨至早上7时前,仅地铁三大火车站进站客流就有近16万人次;上述8天深夜,2号线虹桥火车站末班车后共计加开43列次(含每日原定点加班车),共运送乘客4.4万人次。

上海地铁运营方透露,此前一波返程客流高峰中,乘客进地铁多用交通卡,“以新上海人为主”,接下来一波返程客流高峰在正月十五前后来临,“预计多为买单程票进站的务工人员,行李可能更多,对地铁也不是都熟悉,客运组织难度更大。”

春运期间如此,平时如何呢?据铁路上海站介绍,铁路在非春运时段没有凌晨到达的列车。平时上海站晚上末班车到达后,旅客赶地铁末班车有充裕时间,虹桥站绝大多数晚上抵达的旅客也能赶上2号线的常态定点加班车。2号线虹桥站正常末班车为22:48,为了方便虹桥火车站、虹桥机场乘客深夜返回市区,2号线已增开2趟定点加班车(23:04、23:30发车),这已经成为常态,但这两趟定点加班车平时加起来运送乘客也仅数百人,“一趟2号线列车,满载可运送约3000人。用地铁疏散客流,最好客流达到千



■ 春运期间,清晨5时返沪的旅客在地铁上海火车站站排队等候

本报记者 张龙 摄

应对元宵大客流

10号线豫园站明或提前封站

明天就是元宵节了,而豫园是传统去处。虽然明天豫园地区并不举办元宵灯会,但根据游客及市民风俗,仍可能前往豫园游玩。为确保大客流时出行安全,地铁运营方将根据豫园地区实际客流随时采取应急预案。

“如果豫园地区客流太大,傍晚或夜间可能提前对10号线豫园站封站,直至运营结束。”地铁运营方表示,一旦封站,10号线上下列车途经豫园站时将不再上下客。乘客可留意上海地铁官方微博,留意豫园站明天是否封站及封站时间。

此外,元宵节当天,人民广场、南京东路、虹桥火车站、徐家汇、陆家嘴等大型枢纽车站,请乘客不要在站台自动扶梯旁逗留,尽量分散到站台前后乘车,减少拥堵。

本报记者 金志刚

未来10天地铁将增“加班车”开行密度

元宵节后,返程客流将逐步减少,但还是将持续至3月15日春运结束。为应对返程高峰,地铁1号线上海火车站与南广场联动,提前至清晨4时50分就开门迎客。同时,每天下午多部门会商后,从虹桥火车站始发的2号线“加班车”或在凌晨0时前后进一步加密。

旅客4时50分就可进上海火车站站

铁路上海站负责人告诉记者,明天至春运结束还有11天,而每天凌晨3时20分、早上6时前等

时段抵沪的春运临客仍维持在15-17班次,按照铁路返程客流中有六成旅客选择地铁离开火车站计算,平均每天有9500多名旅客需乘坐1号线头班车。在今天之前,地铁已持续1周以最高等级加开头班车。

地铁运营方介绍,即日起至春运结束,上海火车站员工再提前到岗时间,凌晨4时就要准备开站相关工作,派人到站外南广场引导乘客排队,比上周再提前5-10分钟,4时50分上海火车站即开卷帘门放行首批旅客,方便旅客预留20分钟充裕时间买票候车。

“站外搭建起了大型雨棚排队候车区,配合地下车库让凌晨抵达的旅客避风雨。”上海地铁人士告诉记者,如果头班车站外候车出现大客流,1号线上海火车站发往莘庄方向列车将于5时30分头班车前,短时间内连续加开3趟列车,快速疏运近万乘客。

2号线虹桥火车站视情加密零时“加班车”

根据铁路虹桥站运行图,元宵节凌晨0时04分将有一趟萍乡开来的G4768次列车抵达,而3月7日、8日、9日也已明确都将有高铁

0时前后到站。针对这最后一波返程高峰,未来每天下午,市交通委、铁路、地铁、虹桥枢纽等多方将会商制定当天“加班车”预案,随即将尽快通过各种方法告知旅客。

“深夜抵沪的旅客务必关注站区广播,如果2号线在晚上10时48分末班车后,还在加开,站厅外新设的一南一北瞭望台上,还将有人用喇叭指引快速进站。”虹桥火车站站长高煜透露,未来10多天,深夜2号线加班车开行密度或视情不降反升。车站还将启用应急票发售窗口,缩短乘客买票上车时间。本报记者 金志刚

人以上,所以非春运时段或非特殊情况下,在定点加班车的基础上再加开列车的必要性很弱。”地铁运营方一位负责人认为。

如何顺利疏散返程客流?

乘客深夜坐火车到达上海,本就已经非常困乏,但很多乘客下了火车,往往是拖着行李甚至抱着孩子,一路飞奔去地铁站,生怕错过回市区最快捷的交通工具,着实不容易!

不过,地铁加开加班车,也并不仅仅是“站里有人卖票、有人组织客运,车上有司机开车”那么简单,而是全线路都得加班,幕后还需要运管、车辆、通号、供电、工务、物资后勤等提供保障。

以2号线为例,平时单日客流超过140万人次,全线地铁员工千人左右,相当于1个地铁人服务1400名乘客。而在加开深夜加班车时,原班人马延长上班时间,还需再加约500名幕后加班人员,以使用更多的人力在更短的时间内完成第二天运营前的准备工作。在这种情况下,以目前返程客流最大的一天即2月25日为例,2号线虹桥站深夜开出11趟加班车,运送乘客约1

万人,相当于1个地铁人送7个乘客深夜回家。

同时,地铁人需付出极大的心血和辛劳,才顺利保障春运返程客流疏散。千余名地铁员工和数百名志愿者加班加点,把乘客送回家后,再自己想办法回家。地铁虹桥火车站站长高煜告诉记者,这段时间站务员连轴加班,每天工作16小时以上,手机一天要充两三次电才能续航,羽绒服根本穿不上,“红眼高铁集中到达时,一辆车进站,站上一半的人能上去,另一半人还得等下一趟车,对我们的压力可想而知,站务员几乎个个都跑得一身汗,内衣都湿透。”

另一批地铁员工则更是通宵达旦工作,完成比平时更大的工作量。维保车辆单位就发现,春运返程高峰时段,乘客大多拖着沉重的拉杆箱,上下地铁时对“门凹槽”的损坏增加,维保部门这段时间须加强对车门的检查,而这一工作,必须在加班车回库到第二天早上运营前完成,时间反比往常减少了。

应该说,地铁作为公共交通,在大客流面前有责任做出一些牺牲或贡献,但在平时,这种牺牲似无必

要,且难以成为常态。

地铁为何难以通宵运营?

在上海站,虽然准备了地下车库供凌晨到达的乘客休息,但总有乘客没找到休息点,也有乘客因为临近早上地铁头班车时间了,而不愿意“折腾”去地下车库,选择在冷风中等待地铁开门。于是,就有乘客提出:“国外有些城市通宵都有地铁运营,虽然班次大大减少,但乘客还是可以掐着点去坐地铁,为什么上海地铁做不到呢?”

据相关专家介绍,地铁当天运营结束后,车辆必须回库检修,线路上必须进行例行“施工”(包括触网、钢轨、信号、道岔等例行检查,隧道内清洁,检查有无积水,等等),这些工作必须在“空窗期”完成,即线路上不能有任何列车运营的情况下进行。

国外能做到通宵运营的地铁必须是单向双线的,“一条线停下来‘施工’,另一条线上通宵运营。”或者单线里程是比较短的,可以在短时间内完成上述施工,例如香港的一些地铁线,里程在20公里左右。但上海地铁所有线路是单向单

线的,且里程特别长,例如2号线已超过60公里,“2号线平时最后一趟车回库是凌晨0时30分,凌晨4时37分开出巡道车,也就是说,空窗期是4个小时,所有施工必须在这4小时内完成,本就已经有点紧张,春运返程高峰期间,这一空窗期还在压缩,是靠工作人员争分夺秒抢出来的。”

春运返程高峰期间,地铁2号线空窗期在开出加班车的情况下被压缩近2个小时,凌晨施工变得更紧张,这也是加班车之后需要比平时更多的维保人员加班的原因。地铁运营方还透露,随着上海地铁一些路线建成通车时间逐渐增长,“老化问题”也逐渐增多,凌晨检修施工的任务只会加重、不会减轻。此外,一些改建工程也要求地铁不能通宵运营,如目前正在施行的2号线东延伸段“4改8”(4节车厢改为8节车厢)改造项目,施工时间正是利用了空窗期。

地铁运营方一位负责人说:“凌晨施工必不可少,主要是为了安全,通宵运营就要牺牲安全,套用一句网络热语,‘臣妾真的做不到啊!’”