

民有所呼 / 我有所应

点题·爆料邮箱:mssd@xmwb.com.cn 线索一旦采用即付稿酬

# 上万旅客深夜凌晨抵沪,等候出租车排成长龙—— 返程高峰“考”问凌晨疏运体系



“坐高铁从外地回上海,也就几个小时,近一点的地方甚至只要一两个小时,但是在虹桥火车站,凌晨排队上出租车,也要一两个小时,太累了!而且晚上寒气逼人哪!”网友“牛奶咖啡”的抱怨代表了这几天

很多返程客的辛苦。眼下正值春运返程高峰期,而这波返程高峰预计持续到正月十五之后。随着大量深夜、凌晨的火车抵沪,大批返程客也涌向地铁站、公交站、出租车发车站,但目前看来,市内疏运体系承受不了返程高峰日凌晨的客流压力——地铁不能通宵运营,出租车“车多发车道少”造成大排队,公交返程“春运专线”能力有限且知晓度低,如何破解这些问题?



■ 凌晨抵沪的旅客在虹桥火车站出站口排着长龙等出租车,一脸疲惫  
本报记者 张龙 摄

## 出难题 高峰日凌晨2万人坐火车抵沪

今年节后的返程高峰自正月初六启动,第一波高峰大约持续至今天;第二波返程高峰则预计出现在正月十五左右,并一直持续至2月26日。为了把旅客接回上海,在白天时段线路已被“占满”的情况下,铁路部门只能加开深夜甚至凌晨到达上海的临客。在上海站,凌晨到达的火车既有普速列车,也有动车、高铁;上海南站则是清一色的普速列车。“每天凌晨的到达旅客人数都不尽相同,例如昨天凌晨,单趟超过2000名到达旅客的列车就有3

趟。”铁路上海站负责人介绍道。而在虹桥站,大量“红眼高铁”也造成大批旅客在凌晨0时之后到达上海。例如,2月14日、15日、16日,每天有14趟高铁凌晨0时后到达虹桥站。每趟高铁视编组不同可载客500-1100多人,因此10多趟“红眼高铁”就有数千人至万人左右凌晨抵达虹桥站,比如今天就有8000多旅客凌晨抵达。粗略统计,高峰日凌晨乘火车抵达上海的旅客大约为2万人。

在三种交通方式中,人们首选乘地铁从火车站回家。地铁方面也在春运返程期间有专门的措施,首先是“双头班车”:2月12日起,1、2、3号线实施“双头班车”方案,即1、3号线上海火车站站,1、3号线上海南站站,以及2号线虹桥火车站站将在首班车前后,视情紧跟再投放1列列车,及时疏运出铁路站守候地铁首班车的返程大客流。“双头班车”效果比较明显,

## “考”问一 0时后无地铁,万名旅客怎回家?

仅2月12日、13日两天,加开列车14列次,运营开始至早上7时,共计运送乘客约3.8万人次,这其中绝大多数是凌晨乘火车抵达上海的乘客。其次是“红眼地铁”:地铁2号线虹桥火车站站在结束当天的正班(22:48发车)后,再根据当晚的客流情况,继续开出加班车。2月12、13日、14日,这样的“红眼

地铁”共开出20列次,每天运送乘客近1万人次。昨夜今晨及今后一段日子,“红眼地铁”将继续开行,不过具体开行多少趟、时刻如何,要根据当天的具体情况定,一般是“满客即开”,且该车从虹桥火车站站发出,在虹桥2号航站楼站上下客,沿途仅停靠淞虹路、中山公园、静安寺、人民广场、世纪大道、龙阳路站,只下不上,不换乘。记者注意到,这几天虹桥站“红眼地铁”的最晚发车时刻多为0:10左右;今天凌晨0:30发出最后一班地铁,这是迄今为止最晚的加班班次。对于地铁来说,由于凌晨地铁需要检修,这个时间已经“不能再晚了”,但次日清晨5:30才有2号线的头班车,中间的5个小时,又恰恰是“红眼高铁”集中到达的时刻,近万名旅客坐不到地铁,只能涌向出租车候车点。

在上海一家航空公司供职的毛懿,春节期间去武汉出差,返沪时只买到一张无座高铁票,于2月14日凌晨0时30分许回到虹桥站,此时加班地铁也早就开走了。毛懿尝试了优步、滴滴叫专车,但根本叫不到一辆车,精疲力竭的他只能奔向出租车候车点。出租车候车点排队的“壮观场面”把毛懿吓了一跳,“当时队伍已经一直绵延到出火车站站口的地下通道,仅在出租车排队通道外的旅客就有500人左右。”足足排了一个半小时的队,到凌晨2

## “考”问二 火车站与机场能否共享出租车发车点?

时许,毛懿才坐上了出租车,“我上车时估计还有四五百人在排队,我到家是凌晨3时,排在最后一个人,岂不是快要天亮了才能到家?!”这就是这几天凌晨在虹桥火车站等出租车的乘客的“辛酸史”。据毛懿回忆,整个排队过程中并不缺出租车,“车不少,乘客上车也没有断过,但是一次只能安排3辆出租车上客,发车道太少了。”这一点,记者也从铁路部

门得到证实,虹桥火车站南北各一个出租车上客点,发车能力相比虹桥机场T2航站楼最多可同时安排8辆出租车上客,效率确实低了一些。那么,能不能在“红眼高铁”集中抵达的几天,有组织地将部分乘客引到虹桥机场T2航站楼上出租车呢?虹桥机场一位负责人告诉记者,事实上已经有少量旅客自发这么做了,“从虹桥火车站走到T2航站楼,10到15分钟足够了,比在火车站排队1个半小时方便。”这位负责人同时介绍道,每天晚上10时至11时之间,不少出租车驾驶员等着11时执行夜间运价,不太愿意进虹桥机场拉客,而这一个小时又恰巧是晚航班集中到达的时间段,因此晚上11时到12时,虹桥机场T2航站楼出租车也是大排长队,“在返程高峰要分流火车站的到站旅客,需要有一个部门统筹,因为不但要引导旅客,还要统一调度出租车。”

事实上,针对这两年新出现的“红眼高铁”现象,本市交通主管部门及企业已想了不少办法,例如建立客流通报、运力联动机制。市交通委运管处也表示,除了协调地铁加开班次和加强出租车调度之外,还安排了多条公交春运夜宵线。今年春运返程期间,本市公

## “考”问三 春运专线运力小知晓度低怎么破?

交部门开辟了30条返程“春运专线”,主要服务虹桥枢纽、浦东机场、铁路上海站、上海南站、上海西站、石洞口码头等枢纽站点,但其中夜间服务虹桥枢纽的春运“专线”不到10条,而距离虹桥站最近的虹桥西交通中心只有3条

“春运专线”,且班次间隔较长,面对近万旅客可谓杯水车薪。公交车相比地铁(8节编组的2号线一趟满载可运输3000人),运输能力太小;相比出租车,公交车又不够灵活机动。除了上述“硬伤”,公交车知晓度太低,也招来

双方面的抱怨,一面是乘客认为下了火车后“两眼一抹黑”,没看到春运专线的引导标识,只知道去找地铁或出租车,另一方面公交企业也表示,投入人力、车辆凌晨加班,坐的人却不多。今后返程“春运专线”在事先宣传和现场引导上,还有很大的改进空间。 本报记者 金志刚



连日来,记者在上海三大火车站现场采访时发现,上海站、上海南站都备有地下车库,提供给凌晨到达的旅客在等头班地铁时休息、躲避寒冷。在上海站,静安区有关部门还安排了工作人员和志愿者,用高音喇叭组织这部分旅客到地下车库休息,但一些凌晨4时许到达的旅客,不愿意“折腾”,于是在地铁进口外的地面排起长队,等待清晨5时30分的头班地铁。

而在虹桥站,由于虹桥枢纽体量极大,且都是地下空间,所以用不着再辟临时休息等候时间,就是凌晨0时10分许至5时30分,一面是“红眼高铁”接踵而至,一面是地铁已停运,所以高峰日近万旅客只能排队等一辆出租车。

于是,有人提出:“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。”现在,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。所以,通宵运营哪怕是在春运返程高峰日“试行”几日通宵运营,现在来看也是做不到的,因为一切问题的前提是保安全。

而上海地铁的一线职工为了春运返程,已做出最大的努力。据2号线虹桥火车站站长高煜介绍,这两天很多职工连续上了12小时的白班后,本该在晚上8时下班,但还是留下来加班,一直到凌晨0时后送走最后一班加班车,再自己想办法回家。值班站长钱文彬的孩子才满月,因为近期工作太忙,只能送妻子、孩子回重庆老家,由岳父岳母照顾。 本报记者 金志刚

单向单线运行 夜间必须例行「施工」  
上海地铁目前无法通宵运营