

近期,京、沪、穗等市地铁故障频发拷问“地铁安全”,也为不少地方“大建地铁”敲响警钟——

地铁高速发展存在几多隐忧?

□新华社记者 叶锋 陈先锋
李志勇 陆文军

扶梯故障、线路失电、方向开错、车门无法打开……近期,京、沪、穗等城市爆出地铁故障多发,引起社会关注。对于这一每天运输数十万乃至数百万人的“高密度”交通工具来说,一个小小的疏忽都可能酿成严重后果。

“新华视点”记者采访发现,国内一些城市轨道交通存在运能“超负荷”、人才短缺、技术“单薄”等诸多问题。眼下不少地方“大建地铁”,从安全运营的角度看,填补技术、管理、人才等各种“软肋”迫在眉睫。



7月19日,乘客在发生玻璃屏蔽门爆裂事故的上海地铁10号线老西门站下车。

1 故障频发拷问“地铁安全”

进入暑期以来,多个城市地铁故障时有发生。

在北京,7月2日,地铁10号线信号系统出现故障,导致行车间隔加大;4日,地铁4号线安河桥北站至北宫门站隧道一侧电缆脱落,区间轨道停电;5日,北京地铁4号线动物园地铁站发生电梯逆行事故,造成1死30伤;8月3日,地铁13号线一列车一节车厢发生抱闸故障,随后退出正线运行,回库检修……

在上海,7月28日,地铁10号线因信号升级调试过程发生故障,使一趟列车开错方向;31日,地铁3号线上海南站至龙漕路区段供电线路失电,导致该区段列车限速运行;8月4日,地铁2号线因设备故障,发生延误超过半个小时……

在广州,7月18日,地铁5号线三溪站往滘口方向一处道岔出现故障;8月2日,4号线信号设备出现故障……

2 客流激增“超负荷”运行扛多久

在一些业内人士看来,地铁故障看似“偶然”的背后有“必然因素”。其原因在于:不少地铁实际上处于“超负荷”运行状态,致使技术、管理等各类资源“被摊薄”。

——运能不堪重负。北京、上海等城市地铁高峰期客流量惊人。中国交通运输协会城市轨道交通专业委员会主任高毓才介绍,目前北京地铁日客流量达600多万人次,最高日客流量已经超过700万人次。“北京地铁5号线、10号线、4号线等开通不到半年,就已经达到设计最高日客流量”。

据介绍,通常6~8个编组标准的地铁列车,合理承载客量约为800人,但上海、北京等地高峰时段甚至能达到1800人。为应对超大客流,很多主要轨道线路不得不将列车间隔缩短到一两分钟甚至更短。

——技术资源漏洞凸显。专家介绍,

调查表明,近年来,随着越来越多城市迈入“地铁时代”,轨道交通故障、事故呈多发态势,公众对“地铁安全”的关注持续升温。

北京交通大学城市轨道交通研究中心常务副主任梁青槐说,接连发生的地铁故障,大部分问题集中在信号系统和供电设备两方面。原因多样。不能因为个别的故障事故,就放大到整个城市轨道交通的安全存在隐患。“但如果是实质性的安全隐患,则必须高度重视,因为轨道运营安全是第一位的”。

在地铁发生故障后,运营公司大多能及时发布信息并作出解释、道歉,但这并不能完全消除公众的质疑和顾虑。“地铁每天运客量那么大,偶然发生一点儿故障可以理解,但如果经常发生,大家就难免担心:一旦发生交通事故,后果不堪设想。”北京“地铁上班族”陈彤说。

一个轨道交通系统由车辆、信号和供电三大系统构成,由于发展速度太快,各系统的技术装备都是“新老结合”,而密度过高的运行给相关系统带来巨大压力。不少城市轨道交通系统正变得越来越错综复杂,运营稳定性面临考验,信号、供电等系统发生故障的概率也在增加。

——管理资源捉襟见肘。广州一名地铁职工告诉记者,地铁职工的工作强度普遍较大,放弃休息时间加班是家常便饭。记者从北京市交通部门了解到,到2015年,北京市城市轨道交通中高级职业人才缺口在3万人左右。

梁青槐说,现在很多大学都设置了城市轨道交通工程的相关专业,但这至少要3~5年才能培养出一批人才。

北京交通大学交通运输学院教授贾顺平说,目前我国城市轨道交通建设速度非常快,但在管理方面没有完全跟上,人员的素质、培训还存在较大缺口。

3 “高速发展”存几多隐忧

统计显示,在2000年之前,国内只有几个特大城市通了地铁。近年来,一些二三线城市,如昆明、大连、常州等,也相继迈向“地铁时代”。目前我国共有47个城市正在建设或准备建设300条城市轨道交通线路,总里程接近1万公里。

城市轨道交通专家、同济大学教授孙章认为,从国际发达城市的经验来看,只要财力允许,大力建设轨道交通是一个趋势。从我国国情来看,有些城市的地铁发展可以适度超前但不能过度,还应结合当地的人口规模、地质环境等情况综合考虑,更重要的是建成后的安全运营管理,而不是一味大干快上。

安全在公共交通中始终处于第一位。其一,地铁建设与城市规划如何更好地对接?记者采访发现,有的城市在建设地铁线路、设计地铁运能时,并没有严格考虑地铁沿线外来人口快速增长的因素,导致地铁开通不久便不堪重负。专家建议,加快地铁与城市功能、产业、人口等规划的衔接,优化线路和运能设计。

其二,安全运营如何落到实处?2003年9月下发的《国务院办公厅关于加强城市快速轨道交通建设管理的通知》要求,“把确保城轨交通建设和运营安全作为头等大事切实抓好”,“要改革现有国有城轨交通企业的经营体制,引入竞争机制,增强企业活力,提高管理水平和效益”。但一些专家认为,与建设进度相比,轨道交通法律法规的完善、管理制度建设等明显滞后,亟待“补课”。

“有关部门不能只是道歉了事,而是要拿出实际行动提升乘客对地铁安全的信任度。”北京“地铁上班族”陈彤说。

其三,人才“短板”如何尽快弥补?据报道,7月下旬,南昌地铁公司与江西省内外院校签署合作协议,通过订单培养方式招收700多名学生。这是为该市地铁1号、2号线一期工程将在2015~2016年竣工通车做准备。专家提醒,随着越来越多城市开通轨道交通,对相关技术研发、设备维护、运营管理、信息服务等各方面人才的需求将迎来“井喷”之势,只有加快人才培养、校企对接步伐,才能解决地铁“人才荒”。



自7月8日起,上海地铁停止使用22台奥的斯品牌“513MPE”型自动扶梯,进行全面检修。图为7月12日,乘客在莘庄地铁站走楼梯进站。



7月5日,一名伤者在北京大学人民医院急诊室候诊。当日上午,北京地铁4号线动物园站自动扶梯发生故障,造成1人死亡、多人受伤。

本版图片均据新华社