



# 临近春节,部分洛阳始发客车停运

□记者 赵硕

本报讯 昨日,洛阳晚报记者从洛阳汽车站、锦远汽车站和洛阳客运总站了解到,临近春节,三家车站的部分班次客车将短暂停运。



## ● 锦远汽车站

咨询电话:63195333

中短途线路:洛宁、汝州、栾川、颍阳、登封、孙都、焦作、新乡

1月31日(正月初一)停运,2月1日(正月初二)正常营运。

长途线路:上海、宁波、成都、珠海、福州、福鼎、烟台等1月29日(腊月廿九)停运,2月3日(正月初四)正常营运;漳州、沈阳、滨州、张家口、武汉、沙市1月29日(腊月廿九)停运,2月4日(正月初五)正常营运。

## ● 洛阳客运总站

咨询电话:63230594

### ● 洛阳至神木

停班时间:1月26日  
开班时间:2月6日(初七)

### ● 洛阳至泉州、福州

停班时间:1月27日  
开班时间:2月3日(初四)

### ● 洛阳至榆林

停班时间:1月27日  
开班时间:2月5日(初六)

### ● 洛阳至宁德、厦门

停班时间:1月28日  
开班时间:2月3日(初四)

### ● 洛阳至常州、贵阳

停班时间:1月28日  
开班时间:2月4日(初五)

### ● 洛阳至阳泉、沈丘、太康、灵宝

停班时间:1月28日  
开班时间:2月5日(初六)

### ● 洛阳至许昌、青要山

停班时间:1月28日  
开班时间:2月4日(初五)

### ● 洛阳至郟县

停班时间:1月27日  
开班时间:2月4日(初五)

### ● 洛阳至淮阳、汝州、鲁山、鹿邑、漯河、柘城

停班时间:1月29日  
开班时间:2月3日(初四)

### ● 洛阳至白河

停班时间:1月29日  
开班时间:2月5日(初六)

### ● 洛阳至新郑

停班时间:1月29日  
开班时间:2月4日(初五)

### ● 洛阳至郸城(8:00班次)、平玉、禹州

停班时间:1月29日  
开班时间:2月2日(初三)

### ● 洛阳至郸城(11:00、19:30班次)

停班时间:1月30日  
开班时间:2月2日(初三)

### ● 洛阳至新野

1月29日  
开班时间:2月3日(初四)

## ● 洛阳汽车站

咨询电话:63239453

由于洛阳汽车站车辆班次较多,从27日(腊月廿七)开始,昆明、重庆、昆山、商丘、驻马店等中长途班次陆续停运,2月3日(正月初四)之后恢复正常运营。查询

具体停运班次及恢复运营时间可登录洛阳网洛阳社区聚焦河洛板块“洛阳汽车站春节期间部分班次停运”(http://bbs.lyd.com.cn/thread-6294228-1-1.html)。



绘制 陈晨

## 市统计局发布《2013年洛阳市道路运输业形势分析》调查报告 运量噌噌上涨 质量有待提高

□记者 赵硕 通讯员 褚春阳

本报讯 临近年关,春运“正酣”,我市道路客货运输能力究竟如何?昨日,市统计局出炉的一份题为《2013年洛阳市道路运输业形势分析》的调查报告令人振奋。调查报告显示,我市2013年客货运周转量同比涨幅均超过了8%。

### 喜:超“8”给春运吃下定心丸

报告显示,2013年,全市累计完成客运量1.89亿人次,比上年同期增加1477万人次,增长8.5%;累计完成旅客周转量146.38亿人公里,比上年同期增加11.49亿人公里,增长8.5%;2013年全市累计完成货运量2.12亿吨,比上年同期增加2375万吨,增长12.6%;累计完

成货物周转量468.81亿吨公里,比上年同期增加52.46亿吨公里,增长12.6%。

“运输能力的‘个头’越长越高,春运压力越来越小。”统计人员分析认为,我市道路运输行业应对春运的能力正逐年增强。

### 忧:货运“私车”亟待整顿

市统计局调查人员介绍,从长期的实地调查来看,尽管我市客货运输能力提高幅度很大,但是存在的问题也比比皆是。

货运业规模化程度较低,超过一半的货运车辆由个体户经营或在企业或公司名下挂靠经营;道路运输业从业人员大多数文化程度较低,素质不高,服务意识不强,在货物运输中不时出现超载超限等违规现象;由于从业人员

流动、更换频繁,运输市场中仍存在无序竞争、经营不规范、服务质量差等问题。

调查显示,油价居高不下,而货运价格变化不大,挤压了货运业的利润空间,人工费用陡增成为行业发展的不稳定因素。

### 建议:集中发展运、储一体的大型货运企业

统计人员在分析报告中建议,依托洛阳交通区位优势,在现有大型运输企业基础上,集中发展一批集运输、仓储、信息为一体的货运企业;建立运价最低限价机制,确保货运业盈利水平,严厉打击非法运营者;在积极引进人才的同时,提高运输业从业人员的综合素质,特别是提升驾驶员的素质。

当您乘坐高铁回家时,您可能不知道每天都有这样一群人,在为您的安全忙碌着

## 行走在高铁轨道上的“信号医生”



吕志刚(左)和工友们检查轨道上的信号设备

□记者 刘亮 通讯员 金炜 文/图

每晚当最后一班高铁驶出郑西高铁洛阳龙门站时,都会有一群穿着黄色工作服、头戴探照灯的信号工为高铁的信号设备做一次“全面体检”。

近日,洛阳晚报记者深夜里跟随洛阳电务段龙门车间龙门信号工区(简称龙门信号工区)的信号工进行了体验。

### 镜头一

- 时间:23时许
- 地点:龙门信号工区值班室

龙门信号工区负责人吕志刚和另外一名同事的眼睛紧盯着电脑,工区内所有信号设备的运行状态都可以被实时监测到,该系统的专业名称叫作微机监测系统。

他们把微机监测系统比作高铁信号设备的“听诊器”,实时监测的项目有上千种。为确保所有信号设备健康运行,他们每天的4点、12点、16点以及20点四个时段都要对监测数据进行查看分析,每次耗时最少2个小时。

### 镜头二

- 时间:次日0时20分许
- 地点:沿高铁轨道向东至1#道岔股道区段

在接到可以上道检修作业命令并办完相关登记手续后,我们开始沿高铁轨道向东行走进行肉眼查看。

我们一路往前走,目的地是当天作业点1#道岔。路上,吕志刚时不时地拿起探照灯俯身查看轨道情况。他说:“一年365天,天天这样,有时候一晚上要走上十几公里。”此时气温骤降,因为高铁线路地势较高,所以我们能够感觉到寒风刺骨。

### 镜头三

- 时间:次日1时许
- 地点:1#道岔

“如果时速300公里的高铁压过一枚硬币,那么列车轮子有6米长的距离都是悬空的,乘客就有生命危险,所以不能有一丁点懈怠。”吕志刚说,每天早上从郑州和西安两个方向都会开出一趟空的列车全速通过龙门站,他们都称这是一列专门“蹬地雷”的列车,这趟列车就是为了检验经过一夜检修的线路设备有没有安全隐患,这也是铁路人用生命向每一位旅客做出的安全承诺。

经过1个多小时的检修,1#道岔各项技术指标均运行正常。接着他们又检查了融雪装置,在清点完工具后,又沿着线路向下一个检修点出发。