

迎节后首个工作日,65 辆配车全部出动,车厢宽松行驶顺畅

中运量71路真正考验在元宵节以后

晨报记者 钟晖

昨天,延安路中运量71路迎来节后首个工作日。与2月1日线路开通首日的火爆场景相比,当天基本保持客流平稳,车厢宽松,行驶顺畅。为应对上下班高峰客流,运营方出动了全部65辆配车。不少上班族仍在休假,以致于客流数量尚未攀升至最高点,未给运营造成较大压力,真正考验将在元宵节以后。

开通首日的2月1日,记者发现部分车站的自动扶梯未有开通、乘务员尚未配备手持式POS机、车厢张贴站级显示图不够等等,这些问题已有改善。昨天,与天桥互通的车站启用了所有的自动扶梯。车厢的车站信息告知也有所增加。为了方便乘客刷卡,乘务员即将配备手持式POS机,近期就将到位。

昨天上午8点40分,记者来到71路外滩终点站。开通首日乘客长龙蜿蜒的一幕荡然无存,仅有20多位乘客在排队。发车后,三分之一的座椅虚位以待。前来观光“尝鲜”的中老年乘客明显减少,取而代之的多为年轻上班族。



2月3日,中运量71路迎来首个工作日,和前两天相比,乘客少了,排队的人少了。

/晨报记者 殷立勤

[车速]

记者:感觉与原来差不多

“我们今天将65辆配车全部投入运营,希望能让节后第一天上班的乘客有比较好的出车环境。今天客流比较平稳,车厢不拥挤了。”女乘务员说。

当时,记者透过车窗观察延安路,发现并没有因一条车道被中运量占用而出现社会车辆的拥挤,车流行驶都很顺畅,且仍有公交02路等其他公交线在开行。

从外滩终点站到凯旋路站,一共14座车站,昨天上午的开行时间为40分钟。以前的71路,记者也曾特意测试过,从外滩站到凯旋路站,路径与新71路相同,开行时间35分钟。新71路在行驶速度上好像比原71路稍慢,不过从外滩站到凯旋路站,老71路有12座车站,而新71路设14座车站,比老71路多了两座车站,相应增加了上下客的停留时间。由此估测,原71路与新71路在市区中心的行驶时间大致相同。

乘客:觉得车速不够快

一位乘客对记者说,与地铁相比,乘坐中运量的出行时间成本还是偏高。他说:“我以前是10号线换12号线上班,今天特意来试一试中运量,路上时间较长。虽有专用道,但有很多红灯制约,车速开不快,今后还是考虑乘坐地铁,虽然地铁要换乘。”

“我就觉得中运量车速不够快,速度拉不出。”一位乘客表示。这样的感觉在进入市中心后更加明显。车行至凯旋路后,交叉口开始密集起来,几乎是一个接一个:定西路、番禺路、江苏路、镇宁路、华山路、常

德路、成都北路、西藏中路等,这些道口的南北向也是车水马龙,东西向71路不时会遇到红灯。经过这些路段,乘客最容易感到车速缓慢。

交警:“优先”是相对的

市交警总队路设处副处长肖滨不久前曾表示,为中运量特设信号灯,要考虑到沿线社会车辆的通行状况以及相交路口的交通状况。因为延安路毕竟是上海东西向的一条主干道,沿线交叉路段有车辆密集处,“此外,在信号优先之时,还要考虑到行人及非机动车的过街情况,因此,中运量‘优先’是一个相对的优先,要兼顾各方情况。”

另外,驾驶员也不敢轻易加速行驶。专用道仅3米多的宽度,相对狭窄,紧贴着社会车辆,还要避免车顶的小辫子出现故障,必须安全驾驶为先;车辆也是新的,熟练掌握也有适应过程,需倍加小心。凡此种,都掣肘了车辆速度的提升。

[成本]

出行费用没有变化

上班族小沈说:“我发现新71路车子平稳舒适,而且有座位,很不错。”她住在天山路,每天要乘坐71路到华东医院上班。新71路车站距离她家较近,她说次日还会来。

从延安西路到虹桥一线是公交车稀缺点,现在有中运量开通,方便了这一区域市民的出行。此外,对市民来说,车费成本的考虑也是重点。新71路开通后,家住天山路一带的市民,门口的老71路撤销了,需要乘坐其他公交线去换乘新71路,其中主要依靠新辟的

1250路。

在1250路终点站延安路凯旋路站,一位乘客说,她从双流路站乘车过来,想去新71路凯旋路站换乘,“1250路的车费为1元,换乘2元票价的新71路可优惠1元,总车费是2元,和以前在家门口乘71路的车费一样。”

[体力]

步行换乘有点吃力

对部分乘客来说,换乘费用没有增加,体力及时间成本有所上升。“我本来乘坐公交很方便,有好几条线路可选择,现在只能乘坐中运量。平时在天山路,只要上71路就能到外滩,现在还得转换,不方便了。”一位乘客抱怨说。

记者发现,乘坐1250路到凯旋路站,然后步行去到新71路凯旋路站换乘,两座车站相距大约400米至500米,要步行近5分钟左右才能抵达,且要上到天桥再进站,对上了年纪的人来说有点吃力。

此外,1250路的发车间隔时间也需缩短。该线低谷时段要20分钟,高峰时段10分钟,如果路上行驶不畅,乘客等候时间还会加长。因此,如何将衔接换乘服务做得更好,也是运营方需要考虑的。

为避免步行换乘的麻烦,地铁重新进入乘客的考虑范围。在天山路、娄山关路口,一位乘客对记者说,他家住天山二村,以前到城隍庙去,只要乘上71路到外滩步行过去即可,现在乘坐新71路要增加换乘环节,“我决定改乘对面的2号线,到南京东路站换10号线到城隍庙,4元钱的车费。虽然车费增加,但乘地铁爽快。”

[提醒]

老乘客一不注意也会“吃药”

由于新71路分区间车和全列车,乘客在排队上车时所站的位置有讲究。

全列车为18米巨龙车,前、后门上,中门下车;12米长的区间车为前门上,后门下车。由于站台较长,前后有两辆车的停靠长度,有的乘客排队的位置在后方停靠点,而车辆进站后是停在最前面的停靠点上。看到车辆停在远处,大家赶快蜂拥着冲过去,一时间上车秩序有点乱。乘务员提醒乘客:排队候车的位置要尽量选择前方的屏蔽门前。

还有,区间车的西向的终点站黄陂北路站,与全列车的黄陂北路站虽然是同样的站名,却不是同一个停靠点。区间车的黄陂北路站位

于武胜路,要从延安路上左拐进入,事先不了解情况的有乘客为此而“吃药”。

乘客袁先生要到黄陂北路去换455路,以为到黄陂北路站下车后走过去很近。昨天他碰巧坐上了区间车,可是车行至延安路黄陂北路站却不停车,而是左转弯到黄陂北路,再右拐至武胜路上停靠。原来,先前经过的黄陂北路站是全列车停靠的站点,不是区间车的。袁先生一时犯了傻。

记者问及区间车与全列车的黄陂北路站为何不同站?运营方解释说,这是客观条件制约所致。区间车终点站既要停靠又要发车掉头,但由于全列车的黄陂北路站的地面空间有限,车辆周转不便,区间线黄陂北路终点站只好设在武胜路上。

乘客下车需注意,避免踏空

车厢内,女乘务员的专用座位设在中门处,身前没有工作台,也没有其他标志。一旦乘务员离开座位,就会有不知情的乘客“乘虚而入”占据乘务员的专座。记者昨天就看到两次这样的情况。

当时,乘务员正在前车厢去搀扶一位老年女乘客,并且与乘客说着什么。稍顷,一位中年女乘客坐到了乘务员的座位上。记者提醒她这是售票员专座,女乘客连忙站起:“噢,不好意思,我不知道。”

车厢内,语音系统不时播报:“乘客上下车请注意,避免踏空。”记者曾经报道的车厢地板与站台地面之间的缝隙较大问题引起了

注意。驾驶员表示,开车进站时尽量靠拢站台停车以缩小缝隙,这在技术上不是一件难事,不过有的车站地面向前延伸后有些弧度,如果太贴紧站台,车辆启动开行时会有问题,因此不敢太贴紧。

驾驶员还反映,在专用道上最担心前方会出现乱穿马路的人。高架下有不少草泥地,很多地方没有隔离设施,有人从这些地方横穿出来过马路,驾驶员猝不及防,很难加以规避。同时,驾驶员视线有时会被高架桥墩所遮蔽,一旦前方突然闪出人来,刹车都来不及。为此,驾驶员吁请市民切莫乱穿高架桥下,同时在草地区域能有围挡设施,以阻止乱穿马路者。