

年年暑运,今年能否平稳度峰

新华社记者

暑运是关注仅次于春运的一个大规模社会流动现象。暑运时间长,客流量大,今年铁路预计有近6亿人次出行,加之高铁出行的比例日益提高,暑运的繁忙程度不亚于春运。高铁的快速达到,使各大火车站的客流高度集中。今年铁路部门能否让暑运洪流平稳度峰?无疑是暑运首日人们十分关注的课题。



7月1日,2017年暑运正式拉开帷幕。暑运期间,北京西站预计发送旅客1140万人次。

新华社发

客流高峰不见峰 调整车次有高招

合肥火车站客运科科长刘勇告诉记者程士华、董雪,为应对暑运客流,合肥站增加了17.5对列车,并根据暑运客流特点调整列车运行图。今年暑运发送旅客人次增幅10%以上,根据旅客出行大数据分析,总结旅客出行特点,决定是否安排临时客车。

有关负责人解释说,七一调整列车运行图加大了省内、管内旅客集中方向的加班车安排,到亳州、阜阳、淮北的,目前还没有高铁的,那我们提

速普速列车。

广州南站的中控室是整个车站的调度监控中心,这个不到80平方米的房间,负责每日数十万客流的进出调度和突发事件应急处理,是整个车站运行的中枢神经。调度员钟森是一名老调度员。

记者吴涛报道:数据分析是调度监控中心最辛苦的工作。钟森说,信息特别多,一趟车就是几十条数据。上班的时候一紧张,不知不觉一天就过去了。

系牢“缰绳”保安全 总支书记答疑忙

如今,一趟趟动车组列车风驰电掣,往来穿梭。在这些列车上,都有一个ATP系统,如果没有它,高速行驶的列车就会像脱缰的野马很难控制,太原铁路局太原电务段的王晓霞就是为高速列车系牢“缰绳”的女专家。

记者许雄报道:今年36岁的王晓霞2007年研究生毕

业,现在是动车车载设备车间党总支书记。她有三部手机,每天都铃声不断。有时只能左耳夹一个,右耳听一个。

电话多,因为王晓霞是ATP行家,她的电话号码就贴在全局各次动车组列车的司机驾驶台上。

最多时,王晓霞一天接到100多个电话。

科学编组提运力 守护维护责任重

记者熊琳、丁静从北京铁路局获悉,7月1日零时起北京铁路局实施新列车运行图,为增加高铁运力,本次调图6对列车由原来的单编组,变更为长编组或重联运行。

暑运期间陆续增开列车,客流增多也使列车设备损耗加重。保障暑运洪流平稳度峰,列车的故障检修、设备维护就至关重要。

青岛动车段是济南铁路局唯一的动车检修单位,暑运期间要比平常多了三分之一的工作量。

记者邵鲁文跟随济南动车所机械师王俊康来到一列等待维修的高铁旁,列车已进入断电状态,正准备进行静态检查,由于此时空调无法开启,车内车厢内温度在45℃以上。

一趟列车检测下来,花了近2个小时,王俊康身上的衣服早已经湿透,而记者携带的计步器显示已走了1万多步。

记者沈汝发报道:1日7时,福州客运段动车一队车队长王丁可起床了,因为她要值乘福州至杭州的G1680次高铁。

暑运最大的特点是旅客多,孩子多,行李多。10时9分,G1680次高铁从福州开出。王丁可巡视车厢,经过开水间时,看到有小孩子在接开水方便面,她便帮着小孩接开水,“开水不能接太满,会把手烫着了。”她一边接一边提醒。

与车长一样,铁路民警也是旅客的守护者。“今天起,‘大考’又来了。”武汉铁路公安局武汉公安处特警

支队支队长宋立兵说。

记者梁建强报道:暑运开始前,武汉公安处特警支队提前明确了在武汉站、汉口站、武昌站开展武装执勤的安排分工。“暑运中,特警支队的执勤24小时不间断。”宋立兵说。

南昌站是客运大站,暑运期间平均每4分02秒就要办理一次列车接放旅客作业,日均发送旅客7万多人,比平时多近50%。车站综控员是保障客流有序出行的“中枢神经”,从列车到达出发,都离不开综控员的“指令”。

记者余贤红报道:1日一大早,南昌站综控员夏雯便来到火车站综控室开始了一天的工作。控制室画面、接收调度命令、进行广播作业……一坐下来,夏雯几乎没有停。在综控室工作台上,8台电脑依次排开,夏雯一人就要操作6台。

“综控员一个马虎,轻则漏掉一趟车;重则导致旅客拥挤踩踏,后果不堪设想。”暑运首日前来协助夏雯的南昌站客运车间副主任朱卫和在一旁解释说,综控员首要的素质便是认真冷静沉着。

今年7月1日零时起,全国铁路实行新的列车运行图。而在此前半个月,夏雯和同事一起参加了相关培训和考核。

记者王君宝报道:暑运到来,哈尔滨火车站综合车间给水二班的给水员时国军愈加忙碌。

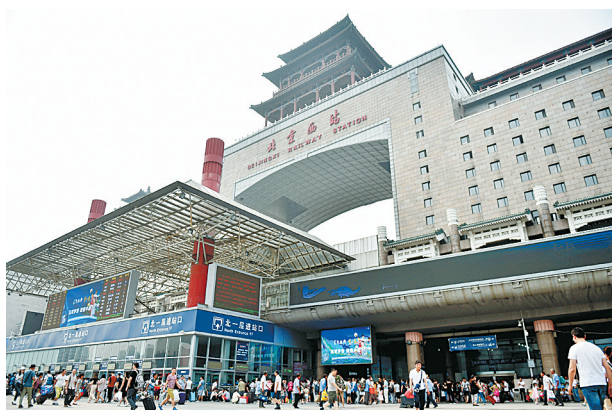
为更好地完成工作,时国军4时30分便起床,为生病的爱人提前做好午餐,忙

碌过后,时国军匆匆赶往单位。时国军说,在作业完毕后要整理好胶管,摆放整齐,在保证美观的同时,也方便下次使用。结束了一天的工作,时国军来不及换下工装就又匆匆忙忙地去接女儿了。

机车就是俗称的火车头,这里集中了火车最核心的部分。记者徐文婷报道:走进位于青藏高原东部的青藏铁路公司西宁机务段检修车间,4台电力机车正在进行“体检”。检修车间电力机车专修一组组长孟虎脚穿绝缘胶鞋,身着防静电作业服,腰部紧绑安全带,正在4米多高的车顶对受电弓进行日常维护。他说:“受电弓的绝缘子太脏了就可能被接触网近3万伏的高压电击穿,机车就没有动力来源了。”

广州南站的中控室是整个车站的调度监控中心,这个不到80平方米的房间,负责每日数十万客流的进出调度和突发事件应急处理,是整个车站运行的中枢神经。钟森是一名老调度员,2012年广州南站投入运营,他就任调度监控中心工作。

记者吴涛报道:暑运比春运更辛苦。在钟森看来,暑运时期的工作比春运更忙更辛苦,他说,一是春运时间短,只有40天,而暑运有60天。二是春运都是单向客流,而且会有支援人员。而暑运是双向客流,出行的短途旅客很多,工作长期保持在高水平的紧张状态,对工作人员而言,其实比春运更辛苦。



7月1日,旅客进出北京西站