

30余名市民探秘宁波地铁控制中心 地铁怎么跑, 这里“总调度”

蓝色地铁已经驶入甬城近5个月了, 上周三, 商报与市轨道交通指挥部、市轨道交通集团公司联合推出“市民与地铁零距离”参观活动, 再次受到商报和地铁报《D壹时间》读者的热捧。

昨天上午, 30余名幸运读者如约相聚, 先是参观了正在建设的2号线鼓楼站, 随后又来到东环南路站, 探秘宁波轨道交通运行控制中心, 这也是控制中心运营以来首次大规模接待公众参观。

记者 张昊
通讯员 徐昭
桂琳 张晓庆



昨天上午, 市民代表参观宁波轨道交通运行控制中心。

■参观2号线鼓楼站

“建地铁不简单, 对建设者要有一份敬意”

轨道交通1号线通车以后, 中山路沿线已经恢复交通, 不过位于中山路解放路东北角还有一块三角区域, 仍然围着施工围挡在继续施工, 这就是2号线的鼓楼站。昨天参观的第一站就来到这。

“大家坐地铁到鼓楼站时, 大概不会意识到隔壁还在大兴土木施工吧。”中铁大桥局三公司宁波轨道交通1103标项目总工程师沈锋向记者介绍。

出现在大家眼前的是一个宽大基坑。沈锋说, 这里是1、2号线车站与其联络线围成的大三角区, 因为鼓楼站是我们宁波1号线、2号线的换乘车站。所以结构复杂, 施工难度也很大。

“这里周围环绕银行、商厦、酒店以

及国际购物中心等18家商家, 施工区域地下管线涉及电力、燃气、通讯、给排水等20余家产权单位、30余条管路, 仅电力一家单位地下管廊就有上百条线路, 移动通信单位一条光纤就有上百条线路, 可以说是地下管网密如蛛网。”沈锋说。

这也让很多市民大为感慨。市民鲁建平从事与地铁相关的行业, 但他告诉记者, 参观过后他仍然感到吃惊, “没有想到鼓楼站工地这么大, 还有如此之多的附属设施。”

市民陈亚告诉记者, “以前觉得, 坐地铁感受到的是一种现代化的快捷交通, 现在实地来到工地, 才真切感到工人们非常辛苦, 建地铁是一件非常艰苦、

非常了不起的事情。我们对他们应该保持一份敬意。”

关于工程进度, 沈锋告诉记者, 目前2号线鼓楼站的主体结构已经封顶, 现在正在清理现场, 准备移交进行机电安装。

鼓楼站是轨道交通1号线与2号线换乘车站。从位置来看, 1号线鼓楼站位于中山东路下方, 2号线鼓楼站位于解放南路下方, 两个车站呈L型换乘。沈锋告诉记者, 如果从地面开始算, 地下一层是一个上万平方米的换乘大厅, 地下二层是2号线站台, 地下三层是1号线站台。

作为宁波轨道交通中的一张名片, 鼓楼站还将专门开辟一个上万平方米的换乘大厅, 设计有14个出入口。

■期望

“2号线早点通车吧”

市民李大经是第一个打进商报热线的读者。他参加商报发起的“市民与地铁零距离”活动很多次了。“从以前参加商报活动, 走过奉化江底隧道, 现在乘着地铁来参观控制中心, 心里很自豪。不仅建得好, 现在服务和规范也很规范。期待2号线早点通车!”

和李大经一样, 记者在采访多位读者的时候, 几乎每个人都会提及类似的心声。家住徐家湾长乐山附近的李芳说, 她上班的单位在樱花公园附近, 在地铁开通前, 每天坐公交车上下班, 至少要一个半小时, 现在只需半个小时就足够了。“但现在换乘到其他地方比如火车站等地还不是很方便, 还是很盼望2号线能早日通车, 这样就更便捷了!”

摄影发烧友茹均锋的电脑里, 已经存了许多地铁照片, 从开工建设, 到江底隧道贯通, 到通车, 到如今走进控制中心, 地铁一直是她热衷的题材。“为自己, 也是为城市作一份记录。”

参观过程中, 频频听到专家讲起基坑开挖、盾构施工之类的专业名词, 这对浙工大土木工程专业在读研究生周宁却再熟悉不过。他告诉记者, 他想到实地看看, 再和书本上的理论知识进行对照。“我对控制中心特别好奇, 今天看了, 很赞, 很大气。地铁一直是我很感兴趣的领域。说不准我以后也会从事地铁相关的工作呢!”

■参观地铁控制中心

“别看这里悄无声息, 其实是大家必须得集中精力”

在地下穿梭的地铁, 有序高速运行的重要原因之一, 就是有个强大的“大脑”指挥——轨道交通控制中心。

“每天坐地铁的时候就在想地铁是如何控制的。超级想看啊!”网友“玖月樱”早就在微博上发出帖子, 迫不及待想看到这个有些神秘的控制中心。

这个地铁的“大脑”位于1号线终点站、东环南路站边的一幢大楼。业内人士把它叫做OCC (Operation Cooperation Center)。说它是地铁的“大脑”一点也不为过, 它可以调配车辆开行、全程监控运行情况, 甚至可以观察每个车站乘客从过闸机进站、乘车到刷卡出站的过程。

安静的圆弧形大厅里, 环绕着一个超

大屏幕, 上面闪烁着红蓝绿多色相接交叉的线路图、电路图、设备图。穿着制服的调度人员正盯着各自的电脑屏幕。

当大家步入这个“高大上”的控制大厅的时候, 似乎都放轻了脚步。还在江北区江花小学念五年级的冯越, 对记者说: “这里气氛有点宁静哦!”

“别看这里悄无声息, 其实大家必须得集中精力。一旦发生故障或其他突发事件, 车站会立刻报到控制中心, 中心必须迅速应对, 调整前后行车, 做好信息发布等。”市轨道交通集团运营分公司行车调度部值班主任赵有强说。

他指了指正在工作的7名工作人员告诉大家: “他们分别担任四种调度工作,

行车监控调度、电力调度、环控调度和维修调度。”

赵有强介绍说, 行车调度员主要进行列车调整, 可以通过无线调度台或专用电话, 随时与所有司机或车站联系, 询问情况并下达指令。电力调度员, 主要是实时监控整个地铁供电系统。环控调度员, 则关注于车辆的环境、温度、二氧化碳浓度、湿度等。例如车厢中烟雾过浓, 它所在地点就会立即显示在屏幕上, 调度人员可以立即发出指令, 打开相应的系统来通风。维修调度员, 则是对故障信息的收集与传递。例如一趟列车晚点, 维修调度人员收集信息之后, 马上反馈给控制室, 及时对车辆运行进行调整。

最多开几趟车、设备跳闸怎么办……市民提问很“专业”

“大家往大屏幕看, 上面显示了1号线的关键信息。屏幕上的线条, 代表列车运行的线路。淡蓝色的光带表示线路上没有列车运行, 而绿色光带则表示前方道路进入已准备好, 道岔、信号都处于正常状态, 列车可以往前开了。短短的一段红色, 就是现在列车所占用的位置。”赵有强说到这里, 大家都明白地点点头。

“一条线路上最多能开几趟列车啊?”

冯越人虽小, 提的问题却很关键。

赵有强说, 你数数现在线路上有几段红色。冯越数完喊起来“12列!”

赵有强说, “今天是周日, 我们按照高峰时段调度行车, 线上12列车同时运行。而在平峰时段, 一般是10列。”

“如果某个区域供电设备跳闸怎么办?”市民抛出来的疑问, 都很专业。

赵有强说, 列车动力就是通过车顶的

像“小辫子”一样的受电弓从接触网取电, 列车的动力供电系统采用的是“双保险”, 供电调度会通过电力监控系统, 监控全线的动力照明和接触网供电。一旦出现异常, 调度将根据现场情况改变运行方式。

那么列车出现晚点了呢? 赵有强说, 如果在某个区间或站点晚点, 调度系统将会自动调整运行时间, 或者通过人工调整等方式恢复列车的正点运行。



市民代表参观2号线鼓楼站工地。