

持地铁一日票同站不能即出即入 所有地铁车票在付费区内逗留3小时以上都需补票

18元的上海地铁一日票推出后,成为一天内需要多次乘坐地铁乘客最经济的选择。不过,持一日票的乘客若是出站后,想立刻在同一地铁站重新进站,会吃到“闭门羹”。“一日票”特别设计的这个“BUG”,乘客们猜测此举是为了防止地铁内的快速族,但上海地铁却否认这一说法,并强调上海地铁对于所有乘客一视同仁,持一日票同站进出至少要间隔5分钟,是为了避免一张一日票多人使用的情况。

本报记者 陈轶珺



持地铁一日票,5分钟内不能同站进出,上海地铁表示这是为了避免一张一日票多人使用。

本报资料图 记者 丁嘉 摄

一日票两次出入同一地铁站 要隔上5分钟

“能不能解释一下,这张一日票是不是坏了?”近日乘客翟小姐在轨道交通俱乐部内发帖询问,她持“一日票”乘地铁时遇到的麻烦。“买了张一日票,然后乘1号线转2号线在徐泾东出站。在徐泾东短暂停留后,又乘地铁至航中路,出站吃饭。”在龙溪路站,翟小姐吃了闭门羹:“当时走出航中路站,却发现周围很荒凉,连个超市都没,便立刻进站打算离开。没想到此时出现了问题,竟然刷卡不通过,让我去服务台解决问题。服务台似乎也看不出有什么问题,让我继续刷卡进站,但是此卡继续故障显示。”最后,翟小姐只能作罢,“我以为是票子坏了。”

这张一日票刚刚还能用,怎么现在就

突然不能进站了呢?翟小姐向轨道交通俱乐部的“高手们”咨询,不少人告诉她,持一日票的乘客在出站后,若是想重新进入同一地铁站,两次出入间需要隔上5分钟,无法“即出即入”。其中一人回答翟小姐地铁公司此举一是防止快速人员利用地铁送快递,二是防止误刷。

任何车票地铁站内最多待3小时 超过时间需要补票

针对这一情况,记者特意致电上海地铁运营中心,相关人员解释:上海地铁一日票与普通单程票相比存在特殊性,使用方式为“照进照出”,出站时可保留车票;在首次通过闸机验票后的24小时内,可任意次数乘坐本市轨道交通线路,乘客每次刷卡进站后,持一日票的乘客5分钟之内不能在同一车站进出。

另外,乘客无论持何种地铁车票通过闸机进入付费区后,应在3小时内通过闸机出付费区,超过规定时间的需要补票。相关人员表示,没有将“一日票”的使用限制写在使用条款中提醒乘客,主要是因为此规定是地铁票的一项技术规范,相应的技术规范在车票中会有很多,无法在一张小小的票面上罗列穷尽。一旦乘客遇到相应问题,可向车站站务人员咨询。像翟小姐遇到的站务员无法回答的极端事例,只是个别现象,对此负责人表示歉意。

“‘一日票’不能‘即出即入’除了防止乘客误刷之外,另一个原因是为了避免出现一张一日票多人使用的逃票现象。至于网友所传防止快速的说法不存在。”上海地铁运营中心强调,无论使用者的身份是什么,上海地铁主观上不会刻意去阻止任何人乘地铁,而是尽量提供方便。

》发布厅

质监部门要求 全面检查地铁电梯

本报讯 记者 王婧 上海地铁网络客流近期将一直保持在高位,并持续快速增长,预判今年节假日将多次出现类似客流“井喷”现象。市质监局日前发出通知,要求地铁运营方和电梯维保单位要针对集中大客流的预判情况,做好电梯安全保障工作,保证乘客出行安全。

记者了解到,质监部门持续关注地铁客流情况,为切实保障地铁集中大客流中自动扶梯、乘客电梯等设施能够继续保持安全、良好的运行状态,质监部门已要求各相关电梯维保单位,对地铁内自动扶梯、乘客电梯进行全面检查,消除安全隐患。

上周五恰逢“三八”妇女节,通勤流与购物休闲流形成叠加,上海全市地铁客流首次突破800万人次大关,接近850万人次,创下历史新高。作为地铁内运送乘客进出的重要设备,自动扶梯运行正常,通过大客流考验。

根据上海地铁客流增长越发明显的趋势,质监部门要求地铁运营方和电梯维保单位要针对集中大客流的预判情况,按照“事前做好维护保养、事中做好值守监控、事后做好全面检查”的原则,做好电梯安全保障工作,保证乘客出行安全。

3、4号线列车将架修 部分车站拟限流

本报讯 记者 陈轶珺 随着轨道交通客流的不断增加,列车的损耗也在增加,列车运行到一定年限后要进行“架修”。记者近日从地铁运营方获悉,从今年起至2015年,地铁运营方将对轨交3、4号线列车进行轮流“架修”,届时,受到网络运量持续快速增长以及运力时段性受限的影响,运营方将对部分车站高峰期采取进一步限流等措施,不过,具体实施的时间和方案还在研究制定之中,最早本月底实施。

“根据客流的持续增长,目前地铁早高峰的运能仍存在一定的运力缺口。”运营方相关负责人告诉记者,目前3、4号线列车已到了轮流“架修”的年限,必须要对每一节列车排出“架修”的时间表。据了解,有关方面正在对3、4号线客流作进一步的调查分析,“架修”可能会对运营造成什么影响,用数据说话,然后再对运营图作适当的调整,并将“架修”对运营的影响降到最低程度。

运营方表示,面对客流持续快速增长,而运力时段性受限的现状,将一方面强化调度,充分利用有限的备车资源,另一方面根据实际在高峰时段进一步加强部分线路的限流等措施。不过,这位人士坦言,在正常情况下,除了目前已实行的常规性间歇性限流车站以外,尽量不再增加新的限流车站,但如果客流增加运能跟不上,并影响到运营的安全,可能会对3号线北延伸段(江湾镇-江湾北路)的部分车站,以及一些大客流换乘车站采取进行适当的限流措施,以缓解客流与运能之间的矛盾,但具体方案还在研究之中。

上海消费者权益 保护法咨询热线开通

本报讯 记者 朱文娟 昨天上午,上海市消费者权益保护法研究会2013年年会在上海财经大学法学院召开,上海消费者权益保护法咨询热线(65904569)同时开通。

巴士智能公交年内全面升级 扫描二维码可定位公交车运行

本报讯 记者 陈轶珺 “咦,这是什么图案,迷宫么?”最近,家住黄浦区的刘女士忽然发现,在淮海中路思南路的926路公交车站牌上,多了个黑白相间、纵横交错、形似迷宫的方形有趣图案。原来二维码被上海公交用上了。

昨天记者获悉,巴士集团已在下属38条公交线路的700多个公交站点设置了线路信息预报二维码,今年年内将覆盖580多条公交线路途经站点。“巴士通”智能公交管理系统日趋成熟,成功实现从传统人工调度向电脑自动调度的跨越。今后,通过手机摄像头对这个二维码图形进行扫描,就能查询下班公交还有几站到达等实时信息。

扫描二维码上网定位公交运行

近日,本市淮海路42路、146路、926路等公交线路的部分站亭内新近出现的线路信息预报二维码引起了不少乘客的好奇。昨天下午,记者在淮海路的中路多个站亭左上方看到一个约10厘米见方的二维码标签。用手机摄像头扫描二维码后,手机上很快跳出网站链接,打开后是该站经

停公交车的信息预报页面,显示了本站所有公交的开往方向、首末班车时间以及下车车预计到达时间。

根据网页显示,926路开往上海体育馆方向还有9分钟到达。记者打开手机的秒表功能,掐着点计算,果然在8分17秒之后,一辆926路进站。“真方便。”一些巴士迷实地体验后说:“通过手机自助查询公交信息,提早知晓公交车还有多少时间到站,让候车乘客做到了心中有数。”

进站提前自动报站提醒

“徐家汇到了,请带好随身携带的物品准备下车,下一站,漕溪北路裕德路。”一辆926路公交车徐徐进靠站点,与以往不同,离站台还有20米左右,车内报站器就会提前播报站名,在路经一些特殊复杂路段,还能自动提醒乘客“抓好扶手”。

原先公交线路报站,需要驾驶员每到一站手动操控报站器,但驾驶员既要留意乘客刷卡投币,又要驾驶、开关车门。如今采用GPS卫星定位技术,通过“巴士通”车载设备及时接受信息,LCD、LED、语音三种方式同时自动报站及语音提醒,进入站

点前15至30秒可以根据线路实际需要自动报站,无需传统人工操作,“巴士通”附带的自动报站,不仅减轻了驾驶员劳动强度,而且避免了驾驶员错报、漏报站名带来的服务纠纷,大大提高行车安全水平。

人工调度转为电脑调度

记者了解到,首批参与智能公交管理系统全面试用的巴士新新153辆营运车全部安装了“巴士通”车载设备,由终点站调度员通过系统对车辆运行状态进行智能监控和调度。

近日,记者在巴士新新64路南浦大桥终点站调度室看到,调度室电脑清晰显示线路车辆运行轨迹和营运状态,每辆营运车的具体位置一目了然,而一旦发生道路拥堵情况,代表车辆的圆点相对集中密集,定时反馈到调度室电脑,系统自动计算并调整行车间隔。

终点站的电子发车显示屏根据系统计算,自动显示前后两班车的发车时间,大大提高了调度员工作效率,调度员无需每天再花大量精力填写调度日报表,可以腾出更多精力投入现场管理。