

图15 限流方案晚高峰空间利用率图

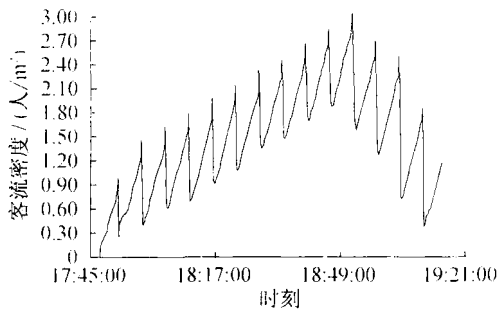


图16 限流方案龙华线北行站台客流密度图

由此可见,采取“站厅限流”方案基本可以保证各站台客流组织安全。针对站厅限流区域集聚客流量过大的问题,建议在具体实施过程中根据客流量大小,通过关闭进站闸机进行控制。

4 结语

深圳轨道交通二期开通后,会展中心站龙华线北行运能不足问题明显,运营公司采取“站厅限流”的措施进行限流,通过在站厅南、北侧分别设置限流区域,控制乘客去往北行站台的速率,保障候车和运营安全。

城市轨道交通网络化运营初期,客流超过运能时有发生,加之运营管理经验不足,极易发生运营安全事故。车站行人仿真可以提前通过动态仿真的手段检验车站的运营组织方案,评估运营组织方案对客流的适应性,发现安全隐患,并改善运营组织方案。仿真结果可为运营组织人员提供定性及定量参考,提高车站运营组织方案的科学性和可行性,提高运营组织人员应对突发运营安全事故的能力。此外,车站行人仿真还可用于工程可行性研究及初步设计阶段动态检验车站远期设施规模是否足够、设施布局是否合理,以降低设计风险,提高设计的科学性。

鉴于模型以及人力、基础数据等的限制,研究过程中还应扩大调查样本,提高模型参数标定的准确性;应加强仿真结果的后评估,通过对比仿真结果与实际运营效果来提高车站行人仿真的精确度。

参考文献

- [1] 覃裔,刘永平.深圳地铁二期开通初期重要车站行人仿真应用研究[R].深圳:深圳城市交通规划设计研究中心有限公司,2011.
- [2] GB 50517-2003 地铁设计规范[S].
- [3] 覃裔,陈振武.深圳地铁二期开通初期客流分析与预测[R].深圳:深圳城市交通规划设计研究中心有限公司,2011.
- [4] 朱效洁.上海轨道交通人民广场枢纽站大客流组织对策研究[J].城市轨道交通研究,2010(1):1.
- [5] 杨梅,徐瑞华.城市轨道交通换乘站大客流组织的仿真[J].城市轨道交通研究,2011(9):48.

(收稿日期:2012-01-05)

城市轨道交通装备认证技术委员会第一次全体会议在北京召开

2012年5月9日,中国交通运输协会(中交协)城市轨道交通专业委员会在北京主持召开“城市轨道交通装备认证技术委员会(技委会)第一次全体会议”。会议由专业委员会王忠文副主任主持。

技委会全体代表着重对《城市轨道交通装备认证技术委员会章程》、《城市轨道交通装备认证技术委员会工作规则》(草案)和《第一批城市轨道交通装备自愿性产品认证目录》(草案)等文件进行了认真的讨论并提出修改意见。通过对文件的学习讨论,使技术委员会成员们更深刻地理解了所承担的工作与责任。会议原则通过了技委会提出的全部文件。

在讨论中,技委会主任周翊民说,技委会的组成是集“制造、运营、科研”三位一体,极其有利于认证的开展。他强调国内暂时没有标准的要采用先进的国际标准,以促进认证工作的高效发展;“产品认证目录”应优先编制急需认证的项目,其中包括安全认证项目、条件成熟的项目和创新产品项目。

(摘自2012年第3期《现代城市轨道交通》)