



乘坐地铁,怕冷怎么办?

11条线路首次试行“分区调温”,“弱冷车厢”高2℃

上海地铁推出“弱冷车厢” “知冷知热”是否让你满意

晨报记者 钟晖

乘坐地铁,你怕冷吗?昨天起,“弱冷车厢”第一次出现在上海的11条地铁线路上,其位置在头尾两节车厢。此次上海地铁试行车厢“分区调温”,做到“同车不同温”,“弱冷车厢”比其它车厢的温度要提升2℃。那么问题来了,“弱冷车厢”真的比“普冷车厢”暖和点吗?大家乘坐感觉如何?昨天,记者对其中的6条线路进行了随机测试。

昨天开始试行“弱冷车厢”的线路为:3、4、5、10、11、12、13、15、16、17、18号线。记者对其中的3、4、10、11、12、13号线等六条线路的一部分车厢进行了探访。

“冷飕飕”的感觉没有了

在“弱冷车厢”的明显感觉,就是冷风比普通车厢要小,没有了“冷飕飕”的感觉。记者随机测试的6条线路中的普通车厢,温度在23.5-26℃之间,而“弱冷车厢”的温度普遍在25℃以上,“同车不同温”的温差在1.5-2℃左右。

在高架上行驶的3号线,个别“弱冷车厢”有点偏热。上午10点多,一列从龙漕路开往虹桥路方向的3号线列车,“弱冷车厢”的温度为30℃,而“普通车厢”的温度为26℃,相差大约4℃。记者在这节温度达30℃的“弱冷车厢”发现,车厢里的座位坐满了,有站立的乘客,“人气”较旺。此时阳光直射进入车厢。进站后要开启车门,站距较短,开门较频繁。上面种种因素都影响到车厢温度变化,加上调温升高,车厢相对有点热。一位男青年得知乘坐了“弱冷车厢”后,起身说要到其它车厢去“乘凉”。不过,上述的3号线的车厢之间温差较大是个别例子,其“弱冷车厢”的温度为27℃,比同一辆车的“普通车厢”调高了2℃,较为舒适。可见不同的列车,由于设备自身的差异、乘客数量的不同以及客观环境的影响,都会影响到车厢的温度变化。

乘客建议最好有文字引导

昨天上午,记者在试行“弱冷车厢”的线路上发现,每当列车进站前,站台广播都会发出提示:“本线路车厢实施‘分区调温’,头尾两节车厢为‘弱冷车厢’,请乘客们按需乘坐。”由于是刚开

始试行新举措,很多乘客并不知道自己进入了“弱冷车厢”。一位乘客提出,最好在头尾两节车厢的屏蔽门上有文字标明“弱冷车厢”,让站台乘客一目了然,这比一次而过的广播提醒更加有效果。

在“弱冷车厢”,记者采访到的几位乘客都说并不知道自己是“弱冷车厢”。“噢?这节车厢的温度调高了吗?嗯,的确有点‘暖’,你摸摸座位,不像其它车厢那样的冷冰冰的。”一位女乘客说。

“平时遇到不舒服的情况,确实会觉得地铁空调温度太低,现在可以选择去合适温度的车厢,太人性化了。特别适合我这样的怕冷的乘客!”在12号线车厢,一位女乘客对记者说道。她还表示:“对我来说,设置不同温度的车厢是一件非常值得点赞的事情。”

在“弱冷车厢”,一位阿姨似乎感觉太好了,情不自禁地起身舒展了一下筋骨。阿姨告诉记者:“我身体比较虚,怕冷。平时乘坐地铁,我感觉车厢里的扶手摸上去都是冰冷冰冷的。今天能享受到这个温度较高的车厢,的确很开心。”

交通专家邵丹这样理解不同温度的设置:“上海地铁运营里程位居世界第一,日均客流量超过1000万人次,在公共交通体系中扮演着重要角色。2℃温差看似小事,但充分说明上海已从追求效率提升、标准化流程化服务,逐步向人性化、个性化服务转型提升,更加注重市民乘客出行的获得感。”

“众口难调”现象仍存在

在“弱冷车厢”里,也出现了“众口难调”问题,甚至还引起了“争议”。在10号线“弱冷车厢”车厢内,一位中年女士说:“这个车厢的温度我感觉不错的,披肩也可以不带了。”而一旁看上去是她的女儿的乘客则不以为然:“我还是觉得偏冷,最好再调高两度!”

车厢里也有几位乘客就此议论起来。一位带着小女孩的阿姨说,自己的孙女很瘦弱,“今天特意带着她来体验一下”。女士表示:“我好像没有感到这节车厢温度比其它车厢要高嘛。”记者特意问了一声小女孩:“小朋友一定舒服了吧?”没想到小女孩回答:“我感觉有点热。”上海地铁表示,如果乘客感觉列车空调有问题,可以拨打服务热线64370000,告知所在的车厢号,工作人员会联系驾驶员及维修人员立即跟进查看。

问题1 “弱冷车厢”会否因拥挤而“闷热”?

“上班日期间的早高峰已很拥挤了,车厢温度还调高2℃,车厢岂不更加闷热?”记者注意到,在对新举措一片叫好声中,有一位乘客提出了自己的担忧。

这位乘客的担忧有点道理。不过,大家仔细琢磨一下此次率先实施新举措的线路可以发现,它们并不是“上座率”排名靠前的线路,实施“分区调控”的线路应该是经过研究、精心选择而敲定的。上海地铁拥挤度最高、

排名“上座率”前四名的2号线、1号线、9号线、8号线,此次暂不考虑设置“弱冷车厢”。

上述四条线路中,1号线莘庄站,8号线沈杜公路站、芦恒路站,9号线的佘山站、泗泾站、九亭站,工作日“早高峰”期间施行车站限流已经是“家常便饭”。这些线路的车厢拥挤度较高,如果再设置两节车厢为“弱冷”而调高2℃,车厢或许会产生闷热感。运营方似乎考虑到了

这点,没有将它们纳入试点范围。

此次试行“分区调温”的线路中,大都为客流量较低的线路,其中的5、15、16、17、18号线,是目前上海地铁日客流最低的5条线路,推行“弱冷车厢”后,车厢因为拥挤而出现“闷热”的可能性有,但情况预计不会太过严重。况且,一旦出现“闷热”,运营方可以及时调整温度。

问题2 “弱冷车厢”温度能否保持恒定?

记者在测试中发现,每当列车驶入高架区域,列车开门后,明显感觉热流会涌入车厢,站在车门处更是感受明显。3号线的“弱冷车厢”由于受到高架行驶的影响,不时有太阳光射进车厢,对温度的恒定产生影响。同时,车辆到站后要开启车门,也影响了车厢温度的恒定。记者的随机实测显示:3号线在曹杨路站至虹桥路站区间运行时,温度在27℃至29℃之间变化,比在地下行驶的10号线、11号线、12号线要高大约1℃左右。

根据随机所测线路发现,不是每条线路的温度都一样,影响

温度的因素较多。有的线路“年龄”较老,空调效果有折扣,比如3号线,记者随机测到的车厢温度相对较高。而运营历史相对较短的线路的空调设备,制冷效果相对要强些,比如测到的10号线的温度为24℃;13号线更低,为23.5℃。

此外,有的线路的车厢乘客“上座率”始终较高,而有的车厢客流相对宽松,有的线路既在高架上行驶,也会转入地下隧道内;位于郊区的线路也越来越多。在上述不同条件下,温度有动态变化。列车空调还受到停站开关门内外冷热气流频繁交换

等客观因素的影响,都会影响车厢温度的高低,车厢温度并不是始终处于恒定状态。

根据记者在车厢内的体验,还应该纠正一个外界经常有的说法,即车厢与车厢之间的连接处温度较高。其实,车厢与车厢之间的连接处,不但没有降低温度,还感觉格外凉快。因为这里有明显的“穿堂风”。记者在4号线、12号线列车的这个部位实测了一下,温度多在26.5℃与27℃之间。

上海地铁运营方表示,将尽最大努力确保车厢空调温度能满足大多数乘客的需要。

问题3 是否有期限,何时结束?

此次推出“弱冷车厢”是否有期限?到什么时候结束设置呢?

上海地铁对记者问题给出解答:此次试行的“弱冷车厢”,

设置在夏季期间,秋冬季节当然没有必要设置,而至于在哪一天取消设置“弱冷”,还得看夏季的结束时段,并且结合具体的天

气情况来定。上海地铁表示,将在合适的天气情况下暂时结束这一做法,具体哪一天,届时会提前告知乘客。

问题4 车厢温度如何调节设定?

“我们在车辆出库前,预先就将车厢的温度调节设定好了,做到同车不同温,始终可以保持两度的温差。”上海地铁相关人士告诉记者。

地铁空调调温师会随时登车,实测车厢温度,根据早、晚高峰、客流低谷等时段客流特点,进一步修正空调温度,尽量将车厢内的温度维持在舒适区域。由于部分老式列车,司机无法在司

机室直接进行温度调控,需“调温师”在每节车厢单独调节。

地铁“调温师”会每日三次对地铁列车车厢温度进行集中调整:在列车出库前,“调温师”根据天气预报的最高气温进行空调温度设定。在早高峰前及晚高峰后,“调温师”还将两次上车巡查测温,以便及时发现、处理空调温度异常的情况。除了固定的巡查调温工作外,“调温

师”会在线路沿线的车站待命,方便接到空调异常的信息后及时上车检查。

上海地铁表示,新举措在试行一段时间后,会根据乘客的反馈来进行调整。目前每天对列车运营进行全天候监控,空调运行状况及信息一览无遗,将竭尽全力保证乘坐的舒适性。