



新测评

冷气开启，地铁控温能否更有温度？

现场

建言

测评



▲ 4号线宝山路站车厢测温为22°C
本版图片 李晓明 姚储杰 摄

本报记者 李晓明 姚储杰

随着气温逐渐升高，不少乘坐公共交通工具出行的市民都注意到了冷空调开启后的问题。多位市民向“新民帮帮忙”反映，部分线路的地铁空调开得实在太低，车厢“寒气刺骨”，尤其是体弱畏寒的市民身体有点吃不消。

实际上，为满足乘客对车厢温度的差异化需求，上海地铁大部分线路都已经设置了“弱冷车厢”，实行分区测温。那么，地铁车厢温度的实际体感如何？弱冷车厢推行的效果怎么样？记者对多条线路进行了调查测评。

10号线 最低温度20℃，体感“冷飕飕”

10号线是不少市民反映车厢空调温度“太低”的轨交线路，记者于6月9日进行了反复测温。当天天气晴好，室外最高温度为31℃。

当天下午约2时，正值最热的时候，记者从10号线同济大学站上车，乘车前往虹桥火车站方向。列车到站前，听到站台广播发出提示：“本线路车厢实施‘分区测温’，头尾两节车厢为‘弱冷车厢’，请乘客们按需乘坐。”所谓“弱冷车厢”，就是指车厢温度比普通车厢高出约2℃。该趟列车行驶3站后，记者走进100331车厢，也就是在车头位置进行测温，温度计显示27℃。再回到普通车厢测温，温度计显示21℃，相差了6℃。

记者再次乘坐前往基隆路方向的10号线测试。在列车第三节车厢测试温度为23℃，走到车尾的“弱冷车厢”，测得温度为26℃，但是在列车的中部位置，测得最低温度仅有20℃。除了首尾的“弱冷车厢”在26—27℃左右，其余车厢的温度均在20—23℃之间，体感偏冷，只穿一件短袖的话感觉“冷风刺骨”。一位穿着长袖还忍不住披上外套的阿姨就表示，车厢里的温度太低了，“我身体比较虚，最怕冷。车厢里的扶手摸上去都是冰冰冷冷的，平时坐地铁我都习惯带一件外套，免得着凉”。

在该趟列车的“弱冷车厢”内，记者注意到，大多是一些老人和小孩。记者询问乘客，是否知晓“弱冷车厢”的区别时，大多数人还是表示“不清楚”“没听过”，只是下意识地觉得这里体感并没有那么冷。

“弱冷车厢”提示能否更周到？

实际上，为了解决不同乘客对车厢温度的差异化需求，上海地铁早在2021年就推出了“弱冷车厢”，实施“分区控温”。目前，全部列车都拥有“弱冷车厢”的线路有：3、4、5、10、11、12、13、14、15、16、17、18号线。部分列车拥有“弱冷车厢”的线路有：1、2、6、7、8、9号线。

然而记者在实际采访中发现，“弱冷车厢”在市民中的知晓度并不

3号线和4号线 最低不足20℃，要“天凉加衣”

轨交3号线和4号线均推出了“弱冷车厢”，两条线路有不少共站，记者分别乘车进行了测温。

当天室外最高温度为31℃，记者在4号线宝山路站第4节车厢实测，温度显示为22℃，体感较为凉爽，如果衣着比较单薄的话，时间长了会觉得有点冷。在车头位置的弱冷车厢，测得温度为25℃。

随后，记者又多次乘坐3号线进行车厢温度测试。在3号线车头第一节车厢，也就是弱冷车厢，温度计显示温度为23℃。

记者第二次乘坐3号线前往江杨北路方向，在列车中部第4节车厢测温，抵达宝山路站时显示车厢温度不足20℃。一站路之后，在同一辆车的第6节车厢，测得温度为21℃，温度计显示“天凉加衣”。如此低的温度也让大家感受到了明显的寒意，带着小孩的乘客下意识地将孩子环抱在怀中取暖。

1号线和2号线 温度较舒适，人多显闷热

1号线和2号线作为开通最早的老线路，仅有部分列车拥有“弱冷车厢”，记者在进行测试时并未遇到。

记者多次乘坐1号线，在不同车厢进行测温，最低温度显示25.7℃，最高温度则为27.7℃。在早晚客流高峰时段，随着车厢内乘客人数的增多，温度也随之小幅上升，体感偶尔会有些闷热。但在非高峰时段，车厢内温度总体比较舒适。

在地铁2号线，记者也进行了多

次测温，该线路也并未有“弱冷车厢”的相关提示。在列车中段车厢，记者拿出温度计进行测温，此时车厢内温度显示为28℃，经过几分钟的等待，最后温度维持在27.4℃左右，体感舒适。记者在地铁2号线车厢内呆了约15分钟，并在各个车厢进行了感受和测温，温度基本都维持在27℃左右。

同样仅有部分列车拥有“弱冷车厢”的8号线，记者在实际测温时却发现，该车厢内温度相对1、2号线低了有5—6℃，体感较冷。在8号线080681车厢，记者到达曲阳路站时，测得车厢温度为21℃，行驶几站路后到达鞍山新村站时，在0800685车厢，记者测得温度为23℃。在这样的温度环境中，穿着T恤的记者在车厢内呆了几分钟，已经感到明显的寒意，车厢内也有乘客抱怨“空调开得太低了”。

12号线和13号线 有弱冷车厢，温差不明显

轨交12号线和13号线的全列车都实行了分区控温，记者分别对两条线路进行测温，发现“弱冷车厢”的温度与普通车厢相比，温差并不明显。

6月11日，当天室外最高温度为26℃，记者先在汉中路站乘坐地铁12号线往七莘路方向。在列车到站之前，站内广播会提醒“本线路车厢实施‘分区测温’，头尾两节车厢为‘弱冷车厢’，请乘客们按需乘坐。”记者上车之后，先是前往车尾6号车厢，温度计显示温度为27℃，随后记者又从车尾往车头方向行走，在中段车厢测得温度为26.9℃，其余车厢温差也基本在0.5℃之内徘徊，与首尾弱冷车厢的温差并不明显。

记者又乘坐13号线进行了测

试，站台同样有“弱冷车厢”的广播提醒。上车后，记者前往车头位置，车厢内温度显示为27℃，然后继续向车尾方向移动，在中间车厢内测温，温度分别显示为26.4℃、26.2℃、26℃，与首尾车厢内的温差并不明显。不过26—27℃的车厢温度，乘客体感比较舒适，并没有“冷飕飕”的感觉。

记者观察发现，12号线和13号线都是6节编组列车，首尾车厢与中间4节车厢间并无隔断，呈完全敞开状态，空气流动性较好，这也可能是温差并不明显的原因所在。

16号线 有弱冷车厢，温差相差2℃

地铁16号线的所有列车均设置了“弱冷车厢”，记者实测发现，该线路的“弱冷车厢”与普通车厢的温差达到了2℃左右。

记者在16号线惠南站上车，在列车到达前，站内广播也有关于“弱冷车厢”的提示。记者根据广播提示进入尾节弱冷车厢，此时车厢内乘客较少还有不少空座。记者取出室内温度计，几分钟的等待之后，温度最终显示为27℃左右，而当天天气预报显示最高气温29℃，最低气温19℃。

随后，记者走到中段非弱冷车厢，取出温度计，等待几分钟，最终温度稳定在25℃左右，其余车厢也基本都在这个温度，与弱冷车厢的温差在2℃左右。

记者乘坐16号线的整体感受：非弱冷车厢适合年轻的乘客乘坐，老年乘客和孩子需要带好额外的穿戴衣物；弱冷车厢适合老年乘客和孩子乘坐。总体而言，温度还在较为舒适的范围，并没有“很冷”的感觉。

的乘客能对号入座，这比一遍而过的广播提醒更加有效果。

车厢控温能否更人性化？

从记者实测来看，上海各条轨交线路车厢内的温度设置基本都不一样，给乘客带来的体感也各不相同。

记者了解到，根据《上海市轨道交通运营服务规范》（沪交行规[2020]4号）中关于车厢空调通风的要求，夏季室外温度在35℃以下时，车内满载时有效供风区范围内温度约为28℃。夏季室外温度在35℃以

上时，在空调额定工况下应当保持车厢内部比室外低8℃的温差。根据室外温度情况，运营公司、维保公司要动态调节站、车空调运行工况进行控温，做好所辖站、车空调的维护保养和设备巡检工作，确保设备随时正常投用、状态良好。

对此，市民呼吁，既然地铁温度可以依据室外温度进行动态调节，那么在调节温度时能否更加人性化，尤其是一些温度设置过低的线路，可以适当提升温度，提升市民乘坐地铁的舒适度。

测评线路	是否有弱冷车厢	弱冷车厢温度	普通车厢温度	体感度
1号线	无	无	25.7—27.7℃	较为舒适
2号线	无	无	27.4—28℃	较为舒适
3号线	有	23℃	20—21℃	较冷
4号线	有	25℃	22℃	有点冷
8号线	无	无	21—23℃	有点冷
10号线	有	26—27℃	20—23℃	较冷
12号线	有	27℃	26.5℃左右	较为舒适
16号线	有	27℃	25℃左右	较为舒适

本期市民测评员 周斌



本版编辑/刁炳芳 视觉设计/黄娟