

14条地铁线路、4000多节列车、8000多组空调全面普查

高温天上海地铁打响空调“攻坚战”

上海昨天又拉响高温橙色预警,在这种热得要化掉的天气里,走进地铁简直觉得整个人都“活”了过来。一空调一档案,4000多节列车8000多个空调机组全面普查……记者昨天从上海地铁了解到,为了打一场胜利的空调“攻坚战”,准备工作从去年夏季就已开始,为14条运营线路“夏病冬治”开出良方。

青年报记者 刘晶晶

[相关新闻]

晴热天气继续 今日最高36℃

本报讯 记者 刘春霞 继入伏首日气温飙升到了38℃之后,昨日,申城继续“热力四射”,徐家汇最高气温达到了37.9℃,热度与前天相比“半斤八两”。最新预报显示,今日申城天气和昨天类似,依然是晴热高温,最高气温在36℃左右,午后有分散性阵雨或雷雨发生的可能。本周双休日到下周前期,上海仍旧受副热带高压影响,高温天气持续,市民要做好防暑降温措施。

昨天,申城的天气和前天差不多,早晨7时全天气温已在30℃附近。9时刚过,浦东、嘉定、青浦相继发布高温橙色预警,而9时19分,上海中心气象台就连续第二天发布了高温橙色预警。

昨天早晨,申城天空还出现了幻日和环天顶弧。不过,幻日持续时间比较短,而“微笑”的环天顶弧则分外美丽。

对此,气象专家解释说,这些现象与天空中的高云,通常是卷层云中冰晶的形状、组成、排列方式以及光的角度有关。出现“环天顶弧”的卷云是由扁平的六角片状冰晶组成,光线从冰晶的上平面进入,经折射从侧面射出,表现为靠近天顶的接近半圆的彩弧。

在阳光的照射下,昨天徐家汇站最高气温止步于37.9℃,比前天低了0.1℃,户外体感上基本没有差别。最新预报显示,今日申城处在副高北侧云带中,云系较昨天会有所增多,但仍是晴热高温天气,最高气温也在36℃左右,而且午后有分散性阵雨或雷雨发生的可能,市民外出最好带把伞。本周双休日到下周前期,上海依旧受副热带高压影响,高温天气持续。

烈日下不动如松 武警“煎”守领馆区

本报讯 见习记者 钟雷 通讯员 李军学 每当人们从徐家汇的领馆区路过,就会看到身着绿色戎装、威武挺拔的武警官兵。在烈日炎炎的酷暑他们如同—尊尊雕塑默默地守候在“第二国境线”,武警上海总队三支队的官兵们用烈日下的“煎”诠释着他们的使命。

7月13日14时,担负某国驻沪领馆警卫的陈兆昌正在执勤,这个哨位四面无遮挡,完全暴露在烈日下,温度计上显示此时温度已达40摄氏度。7月的上海,连续多次发出高温橙色预警,在暴晒闷热的高温天气中,领馆哨兵都经受着热浪的考验。暴晒下,地表温度更是突破了50摄氏度,隔着厚厚的鞋底,脚底也能感受到阵阵热气。

指导员骆东旭表示,这里的哨兵除要忍耐酷暑高温外,更要经受住来自周围环境的考验,“领馆位于上海繁华地带,500米外就是上海著名的酒吧街,岗台对吧台,哨位对摊位,是我们的真实写照,经受住灯红酒绿的诱惑,保证目标绝对安全是我们首要的职责”。



辛苦的工作人员不得不穿着严实的工作服在大热天里作业。

受访者供图

为每部空调建立档案

近些年,上海地铁客流快速大幅增长,当前全网的日客流量早已超过千万人次,尤其是工作日早晚高峰,车厢常常出现满载现象,部分时段区段甚至超载,人与人紧贴站立导致乘客体感闷热和不适。根据去年夏天的投诉数据汇总,闷热投诉仍是空调投诉的主要组成部分。

针对这些现象,上海地铁方面采取了多种针对性措施。如针对1号线许多列车投运时间都较长,空调机组型号大多都是10多年前,有些已经面临停产。在空调冬歇期,车辆维修人员已为53列车,800多个空调机组建立一套“个人简历”,通过网上搭建数据库平台,跟踪每一个空调机组故障发生的成因。为确保2号线列车空调正常运作,整个严冬季节,2号线经过全面检查,共更换空调机组80台,冷凝风机160台。3号线针对老款列车客室空调新风门问题进行分析、改进,3个月的时间,所有28列车新风门气缸的气路进出口都已加装可调节的节流阀,调节进出气缸的气压强度,有效降低新风门关闭时产生的噪音等问题。

4000多节列车空调全普查

今年春天,全网14条线路及各个基地开始做好最后的冲刺准备,对全部4000多节列车,8000多个空调机组,超过16000个冷凝风机等进行全面普查。为夏季空调临战备足“粮草”。

为确保旅客乘坐地铁的舒适度,技术人员还利用专家数据模型、空调专用软件,对现有列车空调温度曲线实施监控。其中4号线、6号线、8号线、9号线利用空调专用软件对空调各部件的状态及工况进行监测,如供风温度、回风温度、新风温度传感器进行观察;对压缩机、冷凝风机状态进行人为干预进行其工作状态,提前对空调关键部件进行预防性的检查。各线路在高温季加强对正线列

车巡检力度,并与总调、各运营单位建立微信工作群,加快正线空调投诉应急响应。

今年,上海地铁车辆还将建立大数据中心,智能化运维系统已经逐步搭建,利用在线检测,实现车地无线传输功能,实时采集车厢温度参数,一旦发现车厢闷热或被投诉,车辆数据中心将第一时间得到信息。

只能尽可能满足多数人需求

不过与一般民用空调不同,由于地铁列车反复行驶于地下、地面、高架,环境温度各不相同,动态变化,因此必须随变而变、实时调节;同时,列车空调只能用档位开关来调整,无法以温度值显示,还受到停站开关门内外冷热气流频繁交换、高低峰客流人员密度变化、车厢内不同位置存在一定的温差、长短途乘客体感和需求差异等多种因素的影响,因此,地铁空调对乘客的体感需求无法做到如民用或家庭空调一般的细致入微,只能尽可能满足多数人的需要。

虽然目前新上线的地铁列车或新型空调系统已全部实现空调司机室一体化控制,约占上海地铁列车80%以上。不过上海地铁1、2号线等部分老型号的列车,空调的调节较麻烦,需要在每节车厢单独调节,技术人员需要打开车厢设备柜手工调节,

一些乘客感觉车厢过热或过冷后,地铁工作人员往往需要等待列车返回车库才能调温或修缮。

上海地铁表示,进入夏季高温期,地铁空调调温师还将随时登车,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较舒适的22-27℃。

遇到空调故障可致电监督热线

那么乘客在地铁上感到空调有故障的情况怎么办?地铁工作人员表示,当遇到列车空调故障时,乘客可找寻位于车内两端上方的车厢号,由一串四位数或五位数组成的数字,然后致电64370000——上海地铁网络服务与监督热线,告知车厢号和相关情况即可。热线工作人员将根据乘客的集中反映尽快通知检修人员,检修人员将就近上车查看、处置,若确认列车空调系统存在故障,将安排该列车运行至终点站后下线检修,换由备车上线替运。

乘客如不急于行,可耐心等待下一列车,因为通常情况下新旧列车交替发车,且新车使用密度较大,新车的制冷设备更为稳定可控。此外,地铁车厢两端人员相对较少,空调气流对冲较强,因此较凉爽,乘客可以选择从列车首尾部登车。

[小贴士]

在车站“避暑”要注意哪些?

- 1、不要在风口下狂吹冷气,容易感冒;
- 2、人多时,特别是早晚高峰大客流,车站虽然开启冷水机组,但人体大量散发的热量集中,会不敌车站冷气,这样的情况在车厢里类似。因此仍会感觉“酷热难当”;
- 3、戴眼镜的乘客,从站外进入站内,或从站内到站外,温度变化后,眼镜有时起雾,请注意擦拭;
- 4、屏蔽门开启时,隧道内的热空气涌入,乘客会有热浪滚滚的感觉;
- 5、不要做清凉族,车站环境毕竟不如自然环境,夏天长时间在车站避暑对身体不好,同时,长时间逗留在车站,对乘客通行也会产生一定的影响。