

大家平时坐地铁

有没有坐过站的经历呢？

近日，有网友发帖表示

上海地铁坐过站的原因找到了

↓

“在地铁上聚精会神听广播听到的是：

本次列车终点站xx

下一站轰隆隆轰隆隆，隆隆隆.....”

该帖迅速引起了众多网友共鸣

↓

还有网友表示

每次抬起头来

都会在左右摇晃的视线中

去看对面的站台

#上海地铁坐过站的原因找到了#相关话题

也冲上了热搜

根据网友反映的地铁线路和站点

解放日报·上观新闻记者

近日实地乘坐了10条地铁线路

测量噪声指数，并观察相应的报站情况

↓

从本次小调查看，地铁2号线存在不报站的现象；

地铁12号线、9号线的报站声音明显小于车厢噪声，难以听清；

地铁11号线的车厢噪声峰值在测量的所有线路中最高，但由于报站声同步加强，提示效果明显，但双重声音叠加对耳朵来说是场“灾难”，乘坐体验不佳。

记者还发现，旧车型的车厢实时报站设备比新车的数量少，乘客更容易错过报站信息。

个别线路声音过小

但语音报站时间点相对科学

5月6日15时03分左右，记者在9号线肇嘉浜路站上车。车厢内报站喇叭口并不少，以两个列车门之间为一个单位，前后方均有4个，位于车窗或车门附近，呈蜂窝煤状。按道理，这样的“环绕立体声”配备应该能确保让乘客听得清。

车辆开动一会儿后噪声走高，记者仔细倾听报站声却不清晰，声音像是来自远处。记者以为是当前车厢的喇叭故障，便再往几个车厢走，仍然听不清楚。终于，在凑近喇叭后，记者才确认是报站声过于小的问题。厢门打开后，上来了几位阿姨，七嘴八舌的聊天让车厢热闹了不少，迅速覆盖了报站声，只能听到“you can transferXXX”。

△地铁9号线一车厢内语音报站声过小，电子显示屏也没有启用。

5月8日10时17分左右，记者乘坐12号线，车辆出发后不久分贝数达到85分贝，此时只能听到模糊的语音播报声，无法听清楚内容。

对于网友提到的“下一站”报站声和“轰隆隆”重合问题，记者实测多条线路发现，概率不高，因为地铁报站的时间点通常位于在列车出发不久后出现一次，在即将到达前又一次，中英文各一遍，且都在车速并不高、车厢内分贝值相对偏低的时候，设置相对科学。除非报站声量特别小，其他情况下基本不会对语音报站的辨识度产生太大影响。

以10号线（南京东路至陕西南路站）为例，行驶过程中，车厢内分贝确有达到90的情况，一度盖过了中文语音报站的前半段，但随着列车到站降速，噪声分贝降低迅

速，乘客依然可以根据后半段英文报站，分辨到站信息。

△地铁12号线一车厢内，噪声达到83分贝，听不清报站语音。

故障主要集中在旧车旧线路

5月8日14时43分，记者从江苏路站上车，乘坐前往浦东国际机场方向的2号线。直到记者15时于世纪大道站下车时，该列车全程没有语音报站，各节车厢内的电子显示屏均处于蓝屏状态，车顶的条状文字滚动条并未开启，唯一亮起的电子地铁线路图处于死机状态，提示灯全程闪烁在淞虹路站。车厢内无任何设备展示实时到站信息，乘客只能在列车停下后透过车窗参照对面站台上的站点信息。

△地铁2号线一车厢内的电子显示屏及条状显示屏均没有启用。

途中，记者注意到有乘客在列车到站后，下车到站台上查看站点信息，发现还未到站后再匆忙赶回车厢内；还有乘客在列车停下后，环顾车厢四周寻找到站信息无果，直到门灯闪烁时才匆忙下车。

9号线、7号线、11号线的部分车厢也存在显示屏故障，车厢座位上方的多个电视显示屏处于播放广告节目或黑屏的状况，没能提供报站信息。乘客只能通过两列车厢贯通道上方的显示屏滚动字幕查看，但处在车厢中部的乘客看不太清。此外，由于滚动字幕过长，无法直观看站点名称，乘客不得不隔着车窗向外探望，又会受玻璃反光或外界遮挡影响。

△地铁2号线，由于车厢内无任何报站信息，乘客只能到站后隔窗眺望站台上的站点标识。

从实测看，上述问题主要出现在旧车旧线路，新车新线路的多媒体显示设备明显更给力：通常配备了电子地铁线路图，车厢中部、头尾装有能够滚动提示到站信息的条状显示屏；车厢内的电子显示屏也分屏显示了列车实时到站信息。正常运营下，语音播报后，条装显示屏、电子地铁线路图、电子显示屏“三连发”，乘客即便“漏听”报站语音，也能借助这些显示设备获知下一站信息。

专家：应加大车辆线路检修保养

对于网友或调侃、或抱怨的“听不见上海地铁报站语音”一事，上海交通大学振动、冲击、噪声研究所所长蒋伟康教授认为，主要原因是地铁车厢内的噪声掩盖了报站音，导致乘客对语音的分辨和理解能力下降，产生“音量太轻”的感觉。

记者经历多条线路的长时间乘坐后，对车厢内的噪声也感到不适：平均分贝值在70-90分贝，最吵的是11号线，尤其是两列车厢连接处还会发出尖锐摩擦的噪声，对耳膜产生极大刺激。车厢报站声似乎也是为了避免被噪声干预，比其他线路响亮很多。报站时，车厢里的噪声峰值一度达到107分贝，记者手机中的健康软件立刻发出提醒：如果长时间暴露可能导致暂时性听力损失。

△地铁11号线车厢内的噪声可达到107分贝。

蒋伟康分析，地铁车厢内的噪声主要来自三方面：一个是列车正常运行时轮轨噪声和设备运行时噪声；一个是隧道中行驶列车的混响声，透过车体结构传递到车厢内；此外是车厢内人员活动产生的噪声。合格的车辆都必须满足噪声控制的要求，如车体结构的隔声性能、车速、曲线段的半径等，若曲线半径太小，车轮容易打滑，产生刺耳的啸叫噪声几率就大。

他建议，地铁营运方加强线路、车辆的检测、保养和维修，及时检修磨损及沉降情况较重的路段，改善车厢内的文字报站信息的提示效果，同时与到站点加强联动，丰富提醒形式。

上海地铁：

将排摸环境噪声较高线路

5月9日，针对网友反映的报站声音问题，上海地铁答复解放日报·上观新闻记者表示，根据国家相关行业标准要求，目前上海地铁广播音量要求控制在76-82分贝范围。上海地铁已建立了巡检维护和抽查反馈的综合质量管理体系，每日发车前确认广播音量等功能。运营期间，由司机动态监听，确保广播信息正常。乘客在乘坐地铁过程中，有时早晚高峰人多嘈杂，或列车加减速、过弯时，会出现环境噪声覆盖广播音量的情况，导致乘客遗漏广播相关信息而出现乘过站的情况。

为此，除了常规信息发布渠道外，上海地铁还将通过增设电子线路图、老屏改造升级等手段，增加信息发布位置，提供乘客更多信息获取渠道。接下来，上海地铁将排摸线网中环境噪声较高的线路区段，结合广播设备改造可行性，研究通过提高语音音量、重复提示站名信息等措施，进一步提高车厢广播现场提示效果，并推进车厢电子屏显示工作，推广电子线路图、电子屏分屏显示，为乘客提供更多信息指引。有的设备出现故障后，确实会影响乘客感受，欢迎乘客向地铁方及时反馈提出。

△地铁10号线一新车厢内，报站显示醒目，运行正常。

本文综合自：上观新闻、话匣子、网友评论等

作者：车佳楠 沈思怡

来源：解放日报