



2号线能不能开暖气？早晚高峰列车如何编组？定价标准是什么？ 你每天轨道交通出行 知道这些答案吗？



这么冷的天还开冷风通风，2号线能不能开暖气啊？使用银联闪付卡进站乘车时刷卡失败要如何处理呢……关于重庆轨道交通诸如此类的“小疑问”，你知道答案吗？

昨日，重庆轨道交通公众号发布乘客对轨道交通的“小疑问”，并进行了一一解答。

问：恭喜重庆轨道交通运营里程突破500公里！想知道新开通的地铁5号线北延伸段运营时间等信息。

答：5号线北延伸段开通了6座车站，玉河沟站暂缓开通，开通初期运营时间为7:30-20:30，5号线其余区段运营时间维持6:30-23:00不变。线路开行大石坝至悦港北路、大石坝至园博中心大小交路，交路比例1:1。工作日大石坝至园博中心最小行车间隔7分钟，园博中心至悦港北路最小行车间隔14分钟；双休日大石坝至园博中心行车间隔7分30秒，园博中心至悦港北路行车间隔15分钟。

问：我在3号线重庆工商大学站上车，在红旗河沟站换乘6号线后，又在冉家坝换乘5号线到幸福广场站下车，但如果我不换乘，直接坐到光电园站票价就不一样，请问一下轨道交通定价标准是什么？

答：重庆轨道集团在市物价局的指导下，通过合法程序制定了票价政策，并在物价局官方网站发布公告。我市轨道交通采用按里程、递远递减的原则计价，具体计价方式为：起步价2元[0-6公里(含)]，3元[6-11公里(含)]，4元[11-17公里(含)]，5元[17-24公里(含)]，6元[24-32公里(含)]，7元[32-41公里(含)]，8元[41-51公里(含)]，9元[51-63公里(含)]，10元[63公里以上]。目前，轨道交通票价执行7元封顶的优惠票价。

重庆轨道交通已形成网络化运营，两个站点之间存在多条路径，轨道集团按最短路径计价，这与乘客实际乘坐路径可能不同。由于各站点站间距离有长有短，不能单纯以车站数量来判断乘车票价。

问：想知道地铁内贴的广告是否有甲醛等有害物质？

答：轨道集团使用的广告胶贴均具有质检报告、环保评估及质量认证等一系列符合标准的证明文件。图中形式的广告均采用经过环保认证的3M可移背胶与惠普环保墨水，不会对人体造成伤害。我们会继续严格审核此类广告并把控材料质量，把乘客的意见和建议进一步落到实处，力争为乘客提供更加舒适的乘车环境。



2023年2月24日，轨道交通2号线佛图关段，列车穿行花海。据重庆日报

问：单轨2号线4节车厢、6节车厢和8节车厢是按什么顺序发车呢，有时候早晚高峰连着来几列4编组或6编组车，遇不到8编组的车。

答：目前单轨2号线有可上线列车37列，其中8编组10列、6编组18列、4编组9列，早晚高峰时段所有可用列车全部上线。运营受实际客流量以及线路条件等因素影响，目前8编组列车的运行交路是天堂堡至较场口区段，4编组、6编组列车的运行交路是鱼洞至较场口区段。因列车出库时间不同以及4编组、6编组、8编组列车上线数量和运行交路不同，每次列车折返后开行顺序会发生变化，乘客在同一个站遇到的列车编组也有所不同。

问：为什么列车开班时行车间隔不均匀，有时1分钟，有时3分钟。

答：因轨道交通线路长、上线列车数量多等原因，为了满足乘客出行需求，列车需提前从车辆段出段投入运营，受车辆段出段能力及地理位置等因素影响，列车出段期间行车间隔略有不均。待列车出段完成后，早高峰时段各线路行车间隔固定不变。

问：车站强弱冷标识怎么看，强冷、弱冷有啥区别？

答：为给乘客提供舒适出行环境，重庆轨道交通在夏季设置了“强冷”“弱冷”车厢。车厢空调制冷温度根据外部环境、客流规律以及乘客反馈的实际情况进行调整，其中地铁列车运行方向的前三节车厢为“强冷”车厢，后三节车厢为“弱冷”车厢；单轨4编组列车1、2

号车厢为强冷车厢，3、4号车厢弱冷车厢；6编组列车1、2、3号车厢为强冷车厢，4、5、6号车厢为弱冷车厢；8编组列车1、2、3、4号车厢设定为强冷车厢，5、6、7、8号车厢为弱冷车厢。“强冷”车厢的制冷设定温度为25℃，“弱冷”车厢的制冷设定温度为27℃。乘客可根据自己情况选择温度适宜的车厢乘坐。

问：2号线能不能开暖气啊，这么冷的天还开冷风通风。

答：重庆轨道交通各线路列车空调均无制热功能，为保持列车车厢内空气流通，列车空调在运营过程中全程开启通风模式。建议乘客们根据天气情况及时添加衣物，避免冬季寒冷带来的不适。

问：重庆轨道交通全线网实现了银联闪付卡进站功能，支付方式更加多元化、人性化。如果在使用银联闪付卡进站乘车时刷卡失败要如何处理呢？

答：若进出闸机时刷卡失败，请乘客检查银行卡是否支持银联闪付功能，或咨询车站工作人员闸机设备是否处于脱机状态；如还是刷卡失败，请乘客联系发卡银行处理；其它异常问题可至车站售票亭处理。

若乘客使用手机NFC绑定具备闪付功能的同一张银行卡后，在一次行程里是不能刷银行卡进闸，然后刷手机NFC出闸的。在一次行程里乘客只能使用卡号相同、乘车介质相同的闪付卡进出闸机，否则会造成乘客无法正常出站，同时会形成进站单边交易，造成额外扣费。
据重庆轨道交通公众号

特高压首次落点重庆 助力成渝地区双城经济圈加速跑

经济发展，电力先行。3月1日，重庆市潼南区小渡镇，在轰鸣的机器声中，川渝1000千伏特高压交流工程（重庆段）基础工艺试点正在进行，这项首次落点重庆的特高压工程将为成渝地区双城经济圈建设增添新动能。

基础设施是唱好“双城记”的重要支撑。国网重庆市电力公司相关负责人介绍，川渝1000千伏特高压交流工程是国家《“十四五”电力发展规划》明确的重点输电工程，纳入《共建成渝地区双城经济圈2023年重大项目清单》。整个工程将新建四川甘孜、天府南、成都东和重庆铜梁4座特高压变电站，变电容量2400万千瓦安，新建双回特高压线路约657千米，总投资286亿元。工程建成后，西南电网的主网架电压等级将从500千伏提升至1000千伏，能有效承接川西甘孜、阿坝地区水电等清洁能源外送，保障成渝负荷中心用电需要，进一步推动成渝地区双城经济圈建设。

科技“开道”破题重庆山地作业难

重庆是有名的山城，川渝1000千伏特高压交流工程整条线路以丘陵、山地为主，占比分别达56.9%、35.2%，面临诸多建设挑战。

“时间紧，任务重，我们积极采用科技‘开道’，利用智能‘破题’。”站在正在施工的31号塔基下，国网重庆



川渝特高压重庆段31号塔正运用旋挖机进行基坑开挖作业
(国网重庆电力供图)

建设公司现场项目经理姜斌指着运转的设备道。在工程施工中，所有的基础开挖采用旋挖机进行成孔，在浇筑混凝土时，全部采用灌注桩浇筑，避免了人员下坑作业安全风险，是重庆电力工程首次实现作业人员基础施工全过程不下坑。

如何确保混凝土浇筑质量？姜斌透露，作业中全部采用先进的“智慧物联感知系统”，可对铁塔基座的混凝土浇筑应力、温度、倾角等进行实时数据采集、储存、传输，完成自动化上报，一旦发现问题，可以第一时间进行处置。

同时，该工程铁塔全部采用钢管塔，平均单基重量高达215吨，创下了重庆输电线路工程中平均单基铁塔最重的纪录。线路基础、组塔、架线全部采用机械化施工，是重庆第一个实现全机械化作业的输电线路工程。

刷新重庆变电站建设多项纪录

在10多分钟车程外的铜梁区少云镇高碑村铜梁1000千伏变电站新建工程现场，几台挖掘机来回穿梭着，正在忙碌地进行场平施工。

作为川渝特高压重点配套工程之一，这个变电站占地逾263亩，总投资22.78亿元，项目完成场平施工后，有望在今年4月份开始装机，在2024年建成投运。

谈及建设难度，国网重庆建设公司特高压变电中心副主任郑涪文说，电压等级、变电容量、建设规模等多个方面均创下重庆电网变电站历史之最。“单台主变压器重量达350吨，是500千伏主变压器的6倍，尺寸和重量，都创了历史新高。”郑涪文举例说。

川渝特高压工程是落点重庆的第一项特高压工程，将极大加速川渝电网一体化进程，提升西南电网整体供电能力和运行可靠性，为成渝地区双城经济圈建设提供更加充足可靠的电力保障。

重庆晨报记者 杨野 通讯员 杨雪松