

市场监管总局发布新规

禁止利用再加工纤维生产内衣、婴幼儿纤维制品

人们在日常生活中经常使用纤维制品，包括纺织服装、床上用品、窗帘等，其质量直接关系人民群众的身体健康和切身利益。市场监管总局近日发布新修订的《纤维制品质量监督管理办法》和强制性国家标准《絮用纤维制品通用技术要求》，在强化质量安全监管方面提出高标准、严要求。

新修订的《纤维制品质量监督管理办法》将适用范围从原有的絮用纤维制品、学生服、面料三类产品，扩大至所有生活用纤维制品和非生活用絮用纤维制品。

市场监管总局法规司二级巡视员王孝霞介绍，办法明确了纤维制品禁限用原料要求，禁止用医用纤维性废弃物、使用过的殡葬用纤维制品等物质加工制作纤维制品；禁止利用再加工纤维生产内衣、婴幼儿纤维制品；禁止利用循环再利用化学纤维生产婴幼儿用絮用纤维制品的填充物、铺垫物，循环再利用的聚酯纤维除外。同时，办法还明确了禁止作为生活用絮用纤维制品填充物、铺垫物的原料要求。

办法对纤维制品的标识也作出明确规范，例如，利用循环再利用原料生产的纤维制品应当在标识中明示所用原料包括循环再利用原料；学生服、内衣、婴幼儿纤维制品应当标注纤维成分及含量、安全类别；非生活用絮用纤维制品应当在显著位置加注“非生活用品”耐久性标签警示。

市场监管总局质量监督司司长王胜利介绍，这一办法将婴幼儿纤维制品、学生服、内

衣、絮用纤维制品等产品作为重点监管对象，围绕原料、生产、标识3大关键环节，推出了更具针对性的监管举措。例如，针对不同风险等级的产品，办法实施差异化原料禁用管理；在关键环节上严把控，要求纤维制品生产者、销售者必须建立并执行进货检查验收制度，确保质量责任可追溯。对学生服等具有集中采购、统一使用特点的产品，严格执行供货前送检制度，确保每一批次产品经检验合格后方可交付。

新修订的管理办法，明确提出开展纤维制品质量监测工作。市场监管总局纤维监测中心主任杜跃军表示，面对新型纤维材料不断涌现的情况，将建立纤维制品质量安全风险动态评估与预警模型，实现对重点产品、高风险领域及新型材料的靶向监测。特别是对废旧纺织品循环利用环节、新型功能性纤维材料等潜在风险领域，建立专项监测模块。同时，加强线上线下一体化监测机制建设，及时评估纤维制品质量安全风险，推动电商平台落实质量安全主体责任。

在修订《纤维制品质量监督管理办法》的同时，强制性国家标准《絮用纤维制品通用技术要求》也同步进行了修订。

市场监管总局标准技术司副司长王玉环介绍，新国标主要调整了循环再利用原料在生活用絮用纤维制品上的应用要求，设定明确的技术红线与使用规范，引导和激励对废旧纺织品进行更精细分类和更高水平的再生处理，助力循环利用产业链提质升级。据新华社

焦点关注

如何提升纤维制品质量监测效能？

市场监管总局答封面新闻记者问

包括婴幼儿服装、学生服等产品在内的纤维制品，产品质量直接关系人民群众的身体健康和切身利益。如何提升质量监测效能？

1月13日，在市场监管总局召开的“强化纤维制品质量安全监管 促进循环经济高质量发展”专题新闻发布会上，该局纤维监测中心主任杜跃军回答了封面新闻记者提问。

杜跃军表示，将以新修订的《纤维制品质量监督管理办法》实施为契机，通过构建智能化的监测体系、完善全渠道监管机制、强化技术标准支撑，全面提升纤维制品质量监测的系统性、科学性和有效性，为推动纤维制品行业高质量发展提供坚实保障。重点从三方面系统推进质量监测工作效能。

一是构建纤维制品质量监测机制。整合生产、流通、消费、舆情等多源数据，建立纤维制品质量安全风险动态评估与预警模型。通过大数据分析，实现对重点产品、高风险领域及新型材料的靶向监测。特别

是对废旧纺织品循环利用环节、新型功能性纤维材料等潜在风险领域，建立专项监测模块，实现风险早发现、早研判、早处置。

二是强化线上线下全渠道监测。针对电商平台、直播营销、社交电商等新型销售渠道快速发展带来的监管复杂性，加强线上线下一体化监测机制建设，及时评估纤维制品质量安全风险，推动电子商务平台落实质量安全主体责任。

三是加快标准更新与检测技术升级。紧跟新材料、新工艺发展趋势，及时修订絮用纤维制品安全、性能标准，补充安全指标和检测方法。通过质量监测，评估纤维制品相关标准执行情况，及时向标委会反馈问题，为完善纤维制品标准体系提供技术支持。推动龙头企业、检验机构、科研院所联合开展行业共性关键技术攻关，促进行业技术进步和创新能力提升。

华西都市报-封面新闻记者 戴云



最近，成都地铁又火上热搜——17号线列车座椅被独立扶手隔开，“一人一座”的贴心设计，让乘客直呼“舒适度拉满”。

记者从成都轨道集团获悉，目前成都地铁17、18、19号线以及资阳线等快线，均配备了带独立扶手的座椅，以适配市民跨区域出行需求。这类线路运行时速可达140公里至160公里，独立扶手的设计既能帮助乘客坐稳扶牢，保障出行安全，又能有效提升乘坐舒适度，一举两得。

热搜刷屏！成都地铁“一人一座”火了



成都地铁17号线列车座椅。图据成都地铁微信公众号

体验

除“一人一座”列车座椅类型还有这几种

1月12日、13日，记者实地体验发现，在成都，不同地铁线路的列车里，座椅各不相同。

记者在17号线红星桥站登上地铁发现，与普通列车相比，车厢里不仅有纵向座椅，还有横向座椅。其中，每个纵向座椅都被独立扶手隔开。横向座椅虽未设置扶手，但从椅背看，为确保乘客乘坐宽敞舒适，仍明确划分“一人一座”的独立空间。

为何要如此设置？成都轨道集团相关负责人介绍，17号线线路全长31.51千米，途经温江、双流、武侯、青羊、金牛、成华。这趟贯穿成都西南—东北方向的线路，运输里程长，客流量大，所以采用8节编组A型车。“车厢更宽敞，速度也更快，是成都名副其实的‘闹市快线’。”

“‘一人一座’的空间布局，既能提升乘客长距离乘坐的舒适度，也兼顾了出行安全。”该负责人进一步说明，这种设计并非在所有线路推行。结合实地体验及上述负责人所述，成都地铁列车座椅设置情况分

为三类：

首先为“一人一座”型。目前，成都地铁已配备扶手座椅的“一人一座”线路主要是18号线、19号线、资阳线等长距离线路及机场线路。去年成都地铁新开通的“闹市快线”17号线二期也设置了座椅扶手。

值得一提的是，记者在18号线、19号线两条连接天府国际机场的线路上注意到，列车座椅采用软包材质，为往来机场的旅客提供更为舒适的乘车体验。

其次为“高效通勤”型。这类线路列车均采用不锈钢座椅，不加任何区隔，可为乘客留出更多乘坐空间。“主要出现在通勤客流为主的1、2、3、4、7号线等线路列车上。”成都轨道集团相关负责人说。

第三种为“防滑防溜”型。主要出现在6、9、30号线等线路上。这类列车座椅在不锈钢座椅基础上采用“凹坑座”设计，每个座位形成独立的弧形凹陷，既能在车厢拥挤时起到自然区隔与防滑作用，也兼顾乘坐时的舒适性。

解惑

推广“一人一座”并非简单“换椅子”

对于“一人一座”型座椅，这几天，不少市民乘客呼吁，建议在其他线路推广。为此，记者前往成都轨道集团进行采访。

“不是所有地铁线路都适合‘一人一座’。”针对市民的呼吁，成都轨道集团相关负责人表示，线路的座椅设置需要综合考虑线路设计、列车运行速度及客流情况等，需要兼顾通勤效率与舒适度。

有业内人士透露，既有线路单节车厢更换座椅还涉及结构重评、防火升级、载荷测试等多项审批，远非“换椅子”那么简单。

不过，为更好满足乘客乘车体验，近年来，成都逐渐将“乘客优先”原则深植于轨道交通建设运营全过程。

针对乘客对车厢温度的细微差

异，成都地铁在列车上线分区控温服务，为“耐寒指数”不同的市民提供多元的车厢温度选择。针对“一老一小”等群体的特殊需求，成都地铁在全线网设置135个母婴室，在重点站点设置敬老服务区，并安排专人提供引导服务。针对残障人士，成都地铁在进站闸机处增设无障碍通道，上线“爱心预约”乘车服务。

“后续成都地铁将持续关注各线路的运营情况与乘客需求，努力为乘客提供更加安全、舒适的出行环境，进一步提升城市出行效率及市民通勤的幸福感。”成都轨道集团相关负责人表示。

华西都市报-封面新闻记者 杨芮雯 综合川观新闻