



民生调查

上海地铁常开门模式试点范围今起再增十八站，本报记者实地调查——

「闸机常开门」，乘客感觉方便了吗？

本报记者 任天宝 钱文婷

“闸机常开门”，今天起至2025年6月30日，上海地铁在原有三座试点车站的基础上扩大常开门模式试点范围，选取早晚高峰客流量较大车站、郊区车站、换乘站及旅游景点车站，新增18座车站进行试点，分别为新闻路站、世纪公园站、淞虹路站、漕溪路站、塘桥站、剑川路站、港城路站(6号线、10号线)、黄兴公园站、打浦桥站、高桥站、陈翔公路站、学林路站、浦东南路站、红宝石路站、东方绿舟站、航头站和周浦站。

今年4月20日至6月30日，上海地铁在张华浜、杨树浦

路、吴中路3座车站首度试点实测“闸机常开门”模式，即这三站的闸机日常均保持打开状态，乘客正常刷卡或扫码后，无需等待扇门开启即可快速进出闸机。在通过阶段性实际测试，以及早晚高峰时段验证后，这3座车站的“闸机常开门”模式目前已进入了常态化运营。

本报记者本周实地调查后发现，对于“闸机常开门”，乘客接受度高、通过时间有效减少，但也应因地制宜渐次试点，同时考验运营智慧。

新增车站首日

带孩子“宝妈”更喜欢常开门

今天上午10时20分，在打浦桥站，记者看到每个出入口都有四名志愿者驻守，当有乘客稍有停滞，便会主动上前答疑解惑。

由于地处日月光等商场，周六的打浦桥站人流着实不小，其中，2号口出站的市民很多，一度有

不少乘客排队出站。在工作人员的及时引导下，各个出入口的客流通行速度很快。

“推着娃过闸机真的方便了很多，一路畅通无阻。”“宝妈”李女士告诉记者，周末带孩子出来逛商场，惊喜地发现闸机竟然一直开着门，相比闸机

不开门，自己更喜欢常开门。

不过，记者也在现场看到，试行首日当有乘客未提前准备好乘车码或未扫到乘车码时，通行效率受到了一定影响，因此提前准备好乘车码、交通卡等非常有必要。



■ 打浦桥站，大部分乘客都能快速通过闸机



本版摄影 本报记者 陈梦泽

■ 带孩子的乘客感觉非常贴心

3座常态化车站

高峰时段几乎没有排队现象

本周工作日的上午9时10分，记者在3号线张华浜路站看到，1号口进出口闸机各有5个，高峰时段几乎不见排队进出的现象。乘客完成扫码或刷交通卡后，鱼贯出入，比较顺畅。

人均通行减少1至2秒

测算下来，比起等待闸机打开后通行，可减少1至2秒的“卡顿”时间。张华浜路站值班站长万顺君介绍，如遇上下班高峰或演出、会展散场等特殊时段，“闸机常开门”通行效果会更显著。

乘客小红阿姨说：“刚开始的时候确实不太习惯，因为闸机门常开，也不知道验票成功了没有，但多试几次后，发现和平常进出站没有太大区别。”王女士的接受度更高：“我觉得非常方便，尤其是在人流量大、拿行李、带小孩的时候，能很顺利地便捷地通过。”李奶奶也表示赞同：“我们老年人有时候动作慢，磨磨蹭蹭的，特别怕被门夹。”

“这一模式确实能减少乘客在闸机处等待时间，提高客流连续正常通行的效率。”4号线杨树浦路站值班站长朱国娟介绍，施行“闸机常开门”模式后，通行效率有明显改善。

大部分乘客自如进出站

11月14日下午4时30分，吴中路地铁站的人流量并不多，进出口闸机全部呈现常开状态，大

部分乘客自如扫码、刷卡或者刷手机进出站。“其实除了闸门不闭，没什么不一样，都是要刷码进站的。”上班族李小姐早已适应了新模式。

记者观察到，吴中路站绝大多数乘客以出站为主，在早晚高峰等人流量较密集时，乘客多集中在1号口出站，过闸人多时需要短时间排队，但很少出现人群积压状况。记者使用计时器发现，每位乘客过闸大约需要1.8秒，而乘客使用普通闸机过闸时平均需要2.2秒至2.5秒不等，相较于其他站台通过时间减少了20%以上。

“为什么出不去啊？我明明刷了码的。”“您刷的位置不太对，应该刷下面的这个感应处。”一位乘客在出站口触发了闸机关闭，在工作人员的指引下，他重新在刷码处扫了一下正常出站。“大部分情况下，在对的地方重新刷一下就可以了，个别情况到服务中心处理一下也可以正常进出。”据工作人员介绍，触发闸机关闭有些是因为刷错了地方，有些是因为感应距离不对，还有些忘记刷卡了，但是这些情况在普通闸机处也会出现。

也有一些年纪大的市民和外地游客表示“闸机常开门”未必是好事。刘先生说，自己就碰到过刷卡扫码不成功，导致闸门突然关闭，“我当时以为交通卡没刷成功，所以又反复刷了好几遍，可是屏幕上还是显示红色的大叉，最后没办法才寻求人工帮助，感觉更费时费事”。原来，当闸机接受

到无效车票或无票通过时，闸机扇门将自动合拢，阻挡通道，有些人往往会不知所措。

有热心市民担心，是否会有人趁机逃票呢？其实，闸机常开，扫码或者刷卡可以正常通过，遇到异常就会关门。如果乘客反向误入闸机通道，扇门同样会自动关闭。

增设工作人员做好管理保障

记者了解到，地铁方为了增加宣传引导，维护现场通行秩序，三个站点的工作人员都曾因地制宜地做好管理保障工作。像张华浜路站进出口处，服务台工作人员陈师傅每隔五分钟就会在出口一侧巡逻，她说：“还是有不了解情况的乘客会‘逆向’进站，以为不用刷卡了。”

针对客流量较多的杨树浦站，则分别在进出口处增设了2名工作人员，一班共4人，尤其在十一黄金周等假期，来秦皇岛码头和虹口滨江段旅游的外地游客不在少数，这对高峰时段的疏导工作也提出了更高要求。

如何通过“常开门”闸机？地铁工作人员总结了“三看”小妙招，在进出闸机的时候要留意显示屏，看到绿色箭头、请出站或请进站、交通卡余额的，即验票成功，放心大胆走。“如果不确定是否刷卡成功，可留意屏幕右上方英文小字，PASS NO.1表示刷卡成功，PASS NO.0表示刷卡未成功。”

运营管理部门

“常开门”模式有望继续推广

“闸机常开门”模式并不是新鲜的技术，国外如德国、日本等早就有存在，可通过减少扇门开关次数延长扇门模块电机和机构寿命，同时可有效提升乘客正常通行效率。

4号线大连路站相关负责人表示，“闸机常开门”模式的顺利推进考验了地铁运维人员的管理智慧。各站应充分考虑各种因素，因地制宜制定

科学合理的实施方案。同时加强技术保障和人员培训，确保“闸机常开门”模式能够安全、有效地运行。“不是说客流量越大就越适合推行这个模式。”

有业内专家认为，“闸机常开门”模式与通常“门”的使用习惯并不符合，如果不加以宣传和引导，乘客可能会摸不着头脑。最适宜采用“闸机常开门”模式的场景是对地铁票务规则较为熟悉的

常旅客占比较多，且客流量不算太大的车站；而对于旅游景点等车站则不适宜采用该模式。

申通地铁集团运营管理部相关人士表示：“在经过了之前三个站点的‘闸机常开门’试点后，我们认为常开门模式对高峰客流的通勤是有提升的，这次的18个站点涵盖了不同特征的车站，将对明年6月之后是否继续推广有借鉴意义。”