

从1到19的“世界轨交奇迹”

到2020年底，上海将新增9条新线约260余公里里程，届时将形成总规模18条线路（其中12条穿越黄浦江）、总里程约800公里、500余座车站的庞大轨道交通路网。

□记者 | 应琛

上海市民姜逸从西南角郊区的莘庄赶往市区北部的彭浦新村。乘坐地铁1号线时发现，原来6元的单程票价，这一次只需要5元了，“难道地铁新年降价了？”

事实上，地铁票价并没有下调，而是去年年底新线段开通后，以不同的起点和终点站相组合，上海地铁全网络可以产生10多万辆路径，其中的1000多种出行路径由于“最短路径”缩短，票价随之下降了1元。

回顾从1993年5月28日，上海轨道交通1号线南段（徐家汇—锦江乐园）试运行开始，23年来，上海轨道交通在不知不觉中已深刻改变了我们的生活。

就在2015年12月31日跨年之夜，一项纪录被悄无声息地打破：当天，上海地铁客流总量最终定格在1083.3万人次，刷新历史最高值。

与之相呼应的另一组数字是，至去年年底，申城轨交全网运营线路总长已超600公里，增至617公里（588公里+磁浮29公里），车站增至366座（364座+磁浮2座），换乘车站增至51座。这标志着2005年6月25日国家发改委批准的“上海城市轨道交通基本网络”全面建成。

地铁给人们带来快捷、便利、有序合理的生活；地铁是疏导交通、解决拥堵的最佳方式；地铁拉开一个城市轨道交通的序幕；地铁是一个城市发展实力的象征……像这样的赞誉和中肯的评价还有很多。

人们有理由相信，在“十三五”乃至往后，这条搏动在上海地下的“城市动脉”将继续保持高速发展的势头，串联起城市的每个角落。

最初的勾画

“你看这些红色的线路是目前已经通车的线路，蓝色的虚

线则是我们正在建的项目。”1月的一个早晨，记者走进了上海桂林路上的上海申通地铁集团。其规划技术部副部长、高级工程师陈烨指着办公桌上摊开的上海轨道交通网络建设规划图将上海地铁的前世今生娓娓道来。

这张图的规划是到2020年的，届时上海地铁将超过800公里。而上海地铁的历史则可追溯到上世纪50年代，建设的过程也凝结了许多鲜为人知的曲折与艰辛。

当年苏联专家团团长伏·希马克夫和区域规划专家巴兰尼柯夫正在访沪，恰巧遇到1950年“二六”轰炸，触景生情，他们向上海市城市规划研究委员会建议，上海应该修建地下铁道，平时可解决交通，战时可做人防掩蔽。

1953年，苏联城市规划专家穆欣来上海帮助工作。《上海规划总图》出图后，穆欣与上海市政府负责市政交通的李干成讨论了上海地下铁道规划问题。讨论是在极为秘密的气氛中进行的，两个人特意找了一个隐秘的房间，紧锁房门，拉严窗帘，不做记录，不留痕迹。

当时，李干成用铅笔轻轻地把这两条线标在规划总图上：南北线南起徐家汇，经北火车站至吴淞；东西线东起杨树浦底，经提篮桥、静安寺至中山公园。两条线在人民广场呈十字交叉。讨论结束时，李干成又小心翼翼地将两条铅笔线擦掉。

这是当时的上海市领导对上海地铁线路的最初构想。这两条线在后来的上海地铁网络规划中，一直作为骨干线路。南北线即1号线，东西线就是2号线。

“一个城市的第一条地铁线肯定是定义为重要的交通走廊。现在很多城市在建地铁第一条线时，基本上都遵循这个原则。”陈烨告诉记者，从地图上看，黄浦江将上海隔成了浦西和浦东两块，原本中间的交通很不方便，而上海最初的发展是着重开发浦西的，“当时全国已经造地铁的城市只有北京和天津，北京是为战备考虑，而天津只是一个试验段，对于上海1号线的规划而言，肯定与城市的发展有关系。”

一个城市的第一条地铁线肯定是定义为重要的交通走廊。现在很多城市在建地铁第一条线时，基本上都遵循这个原则。