



地铁维保车辆分公司2号线日检4班的宋之皓正在对列车司机室进行检查。

从线到网

轨道交通解决的不仅是交通问题。

上世纪90年代，闵行区自筹部分资金，使1号线由锦江乐园延伸至莘庄。当时，反对者提出，“轨道交通投资巨大。闵行作为一个郊区，有必要大动干戈吗？”但时间证明，闵行区超前的决策大获成功。因为有了轨道交通，闵行区经济社会发展和城市化进程一路向前。

陈烨也对闵行区时任领导具有如此远见表示赞赏，“2号线之后，其实我们就在做3号线和4号线的规划，而当时闵行区政府强烈要求闵行区也要通地铁，这才有了5号线的规划。”

事后证明5号线的开通，不仅方便了闵行地区市民的出行，带动了沿线经济的崛起，更为上海这座特大型的国际大都市的整体和谐发展起到了巨大的推进作用。

陈烨表示，可以说，3号线（明珠线）、4号线（环线）和5号线（莘闵线）是差不多时间在做研究的。

“3号线基本就是原来铁路内环线的路线，所以它也是唯一一条全高架站的轨道交通。从地图上来看，3号线的路线就已经相当于连接上海西边的半个环。我们就想着能不能再造一条过江的，在浦东形成东半环。”陈烨解释道，“当时也做了很多考虑，最后决定可以通过接轨的方式形成一个圈，将4号线打造成一条环线。”

陈烨表示，2号线之后，上海实际上就进入了第一轮地铁的建设规划，“原来没有建设规划的概念，审批一条建一条。但国家觉得像上海这样的大城市，建设轨道交通，最大的效益是成网，最大的好处就是换乘便利。”

“因此，有一个环线的好处就是带来换乘方便。将来再建新线路就能通过这个环，在外围解决换乘的问题，从而缓解市中心换乘的压力，对地铁网络的运营管理也带来了一定的灵活性。”陈烨进一步说明，早在1999年左右，上海就已经把轨道

交通作为公共交通一个重要的发展方向。

针对上海轨道交通的网络规划，上海在2000年进行过一轮规划征集，国内外多家专业机构都提供了方案。“最终我们选定了一个法国公司的一个方案，整体规划理念比较类似‘大巴黎’的概念。”陈烨说，“一来巴黎地铁在当时处于世界领先地位，二来巴黎的城市发展也和上海比较接近，除了中心，其外围发展得也比较好。当然方案的最终实施，我们还是根据上海的实际情况，进行了优化。”

所以，当2003年国家发改委颁布81号文件，要求申报轨道交通的城市必须先要交一个建设规划，得到批准后，再以一个个项目形式推进的时候，上海地铁就显得底气十足。

在陈烨看来，这个文件发布得很及时，对全国轨道交通的推进具有深刻的意义。“当时，全国各地都慢慢开始做轨道交通。如果按照以前一条条线的形式规划，对于以后线路的开设没有全局考虑，对换乘或者资源共享是非常不利的。所以国家说，至少要考虑五到十年线网的情况。”

于是，在原有规划的基础上，上海最终形成了2003—2010年的第一轮建设规划，包括了1号线到13号线，以及16号线，含既有线延长线路在内的新建10个快速轨道交通项目。

“上海自己的规划在当时就已经做到了810公里。但不可能一步到位。我们只能考虑哪些线路是比较重要的，哪些区段能满足更多的功能需求。”陈烨说，因此在后来国家发改委的批复里将这个规划称为“上海城市轨道交通基本网络”，“去年年底，随着11号线罗山路—康新公路区段、12号线七莘路—曲阜路区段、13号线长寿路—世博大道区段正式载客试运营，标志着该基本网络全面建成。”

世博带来新机遇

对于上海这座中国最现代化的国际大都市，未来的定位是国际经济、金融、贸易、航运“四个中心”，2002年中国获得2010年上海世博会举办权后，上海轨道交通迎来了快速发展的新机遇。

中共上海市委、市政府审时度势作出战略性决策，把“安全、快捷、大容量”的轨道交通作为上海城市公共交通的主干，以方便市民出行。2004年9月底，时任上海市委副书记、市长韩正到刚成立的上海申通公司调研，代表市委市政府提出：“用五年多一点的时间，到2010年世博会前建成总运营里程达到400公里、共11条轨道交通线”的宏伟目标。

两个月后，上海轨道交通建设指挥部总指挥、副市长杨雄主持召开指挥部第一次全体会议，对新线建设的前期办证和动迁工作做了全面部署，上海轨道交通建设拉开了大决战的序幕。