

要问当时上海地铁的建设规模究竟有多大，通过几组数据便能说明：

根据上海“十一五”规划，上海市第九次党代会提出上海2012年轨道交通将达到500公里左右的目标。这意味着上海地铁要在1995年—2004年的10年间建成4条轨道交通线路、运营里程100公里、年均增加10公里的基础之上，再用20年左右的时间，去完成发达国家100年时间完成的轨道交通任务，这是一项史无前例的挑战。

事实上，经过地铁建设者的不懈努力，2005年—2007年3年间，上海轨道交通运营里程达到了234公里，新增134公里，年均增加40公里；2008年—2010年3年间，运营里程达到424公里，年均增加80公里；2005年—2010年的，6年间新增运营里程324公里，年均增加54公里，是国外常规每年新增5公里左右的10倍以上。

上海轨道交通在2010年上海世博会前，实现了11条线路，420公里运营里程，282座车站数的网络目标。这样的建设规模和速度，被世界地铁协会（COMET）称为“世界城市地铁建设发展的奇迹”。

也正是在上海地铁高速发展的这几年里，对于人员的需求量也越来越多，更多新人加入到了地铁的大家庭中。其中，既有科班出身——2008年毕业于同济大学（沪北校区，即前上海铁道学院）轨道交通运营专业的临秋，也有半路出家——2009



晚上6点的人民广场站。

当时做规划的时候，我们预测到2020年，上海的常住人口为1600万，但现在已经到了近2400万常住人口，实际可能远不止这些，城市的规模和人口增长突破了原来的预期。

年从铁路系统跳槽而来的吕亮。

一毕业就按照管理岗位标准进行培养的临秋在工作两三年之后，就成为了11号线的首批站长之一。她见证了越来越多的青年尤其是大学应届毕业生加入到地铁运营中来。“随着地铁线路的增加，网络化的形成，上海地铁已从体制上、结构上改革了多次。特别明显的是在人员架构上，不断精简，避免了人事方面冗余的情况发生。而且在选拔和培养青年人才方面，上海地铁也提供了很好的平台。”

而进入地铁公司担任车辆检修员的吕亮则认为，车辆检修工作也是保障地铁安全运营的重要一环，“每天与车打交道，最重要的是耐得住寂寞。我相信只要自己踏实肯干，在业务上不断学习提升，努力总会受到别人的肯定。”

上海地铁以世博为契机，把“城市，让生活更美好”的世博主题贯穿在地铁建设和管理之中，网络化运营保障能力和窗口服务水平显著提升。

据统计，世博期间，上海地铁网络客流达10.5亿人次，相当于上海市人口总数的52倍，同比增长了56%，占全市公交出行总量三成以上。其中，世博客流全市公交运送1.48亿人次，而地铁5条涉博地铁、12座地铁涉博站运送6000万人次，占世博客流总运送量的40%以上，仅世博园内的13号线即世博专线累计运送就接近2000万人次。

世博会期间，上海地铁全网列车配属数达到419列2589辆，断面最大运力达35.8万人次/小时，世博期间运营里程15157万余公里，相当于围绕地球开行3974圈。

超出预计的增长

调查显示，2014年上海市公共交通日均客运总量为1521万人次，较2009年上升34.8%。其中，轨道交通日均客运量达