



到 775 万人次，公共汽（电）车日均客运量为 730 万人次，轨道交通日均客运量全面超过地面公交。

陈烨说，从当初 1 号线、2 号线刚开通时鼓励市民乘坐，到现在轨道交通网络基本形成，平均每天七八百万人次的客流量，说明上海地铁已经成为大家出行时普遍使用的交通工具，地铁的快速、便捷也为大家所认可。

纵观全球，地铁站间平均里程（公里）：北京 1.68，上海 1.64，东京 1.10，大阪 1.04，巴黎 0.58，柏林 0.85，马德里 0.97，纽约 0.80，巴塞罗那 0.73。由此可见，上海地铁站间距离较远，步行 1.6 公里大约 25–40 分钟。因此，有人认为，上海地铁更有助于“疏散”（坐几站就能走得很远），而不利于出行（不方便）。

“新建的大部分地铁，我们觉得最能提高效率，并发挥它作用的站间距离就是 1.5 公里左右。这样乘客在两站之间，最多也就是在 750 米左右，这是人的步行能力可以承受的范围。在此站间距之下，现在上海站点的覆盖率还是可以的。”陈烨解释道，虽然巴黎地铁的站间距只有五六百米，但它的地面公交几乎是没有的。但上海不同，地铁主要发挥长距离的效益，而中短距离，尤其是短距离的出行，就交给公交。“这样大家都能提高效率。我们现在努力做到中心城区的站间距在 1–1.5

公里之内，外围在 2–3 公里。”

的确，随着线路越修越多，众多单一线路连结成网，最终与地面设施一道，共同构成了循环不息的交通系统，成为城市中人流、信息流的骨干。这时候，轨道交通不再是简单的交通工具，而变成了重要的公共空间。

这里，虽然会有不文明的“凤爪女”，8 号线“咸猪手”……但同样也有传播正能量的“胖阿姨”，还有常年出没在 1 号线“亦正亦邪”的“胖老师”……对很多人来说，每天的生活从轨道交通开始，人们在这里相遇，也在那里擦身而过，其间留下了不少故事，也铭刻了城市生活的痕迹。

然而，上海地铁虽有 617 公里的运营里程，但 2 号线、1 号线和 8 号线，常年保持着日均客流前三的排名，而全年全网地铁日均客流接近千万。因此，人们有时仍会觉得地铁拥挤不堪，尤其是在上下班高峰时段，不得不在一些站点采取限流措施。这也常被人们诟病。

对此，陈烨表示，客流预测是当初线路建设规模的重要依据，而城市人口的预测指标则是客流预测的基础。“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。”

另一方面，从 20 年来客流增长来看，从 1993 年到 2003 年，地铁人花了 10 年时间才使日均客流量达到了 100 多万，到 2007 年这一数字超过了 200 万，到 2008 年超过 300 万，2010 年超过 500 万，2012 年达到了 600 多万，近年来客流又有进一步增加。这说明上海已度过了客流培育期进入快速增长期，越来越多的人出行时首先会选择轨道交通。

“也许大家现在更多谈到的是大客流，其实从整个轨道交通网络来说，客流分布并不均衡，很多线路一半长度在市中心区域内，一半在外面，往往是市中心区域客流密度很大，而出了市中心，客流大幅降低。”陈烨接着说道，“同时，上海仍是一个向心型特点的城市，居住可以不在市中心，但工作、办事都要到市中心，这使得潮汐式的交通流非常明显，早上是往市中心方向很拥挤，下班后则相反，这需要在城市发展模式上予以重视。”

陈烨表示，近些年新建的车站，事实上已经不仅按照客流预测数字来决定建设规模，还与城市的总体发展、城市的发展模式相结合，考虑长远的客流增长的压力。

让陈烨印象最深的就是漕宝路站，“当初规划的时候，我们都认为这个地方旁边是龙华殡仪馆，房地产开发是不行的，人口会比较少，于是我们就设计成了狭窄的车站。但现在旁边满是住宅。人口的增长，远远超过 20 多年前的想象。”

轨道交通作为基础设施要从长计议，因为地铁要用 100 年，100 年后其实还会继续使用下去，所以现在新建的地铁站不仅