

被地铁改变的城市

地铁除了改变城市的面貌，也在改变城市最核心的构成部分——人。

□ 记者 | 任慧兰

100多年前，每逢春季龙华寺庙会，上海的善男信女就在上海南站搭乘旅游专列，坐着火车唱着歌儿，一路开到龙华寺看桃花。没错，在当时的上海，去郊区游逛也要坐火车才能到。到了今天，从上海四面八方坐地铁到龙华站，也用不了很久。

地铁改变了我们对距离的理解，原来是用“几公里”衡量，现在是用“地铁几分钟”。地铁的精准不仅让我们能“用时间衡量远近”，自如掌控生活的节奏，进一步来说，它也让我们改变了对城市的概念：曾经觉得遥远闭塞的郊区，现在成为都市人的安居所在。

建立在地铁便利上的“半小时同城生活圈”，让你可以选择住在生态环境更好的郊区，搭半小时地铁就到CBD，进可攻，退可守。你也不用再去南京路“轧闹猛”，你所住的区域必有一款轨道枢纽上的商业中心，满足你看电影、购物、吃饭、喝咖啡的一切休闲需求。

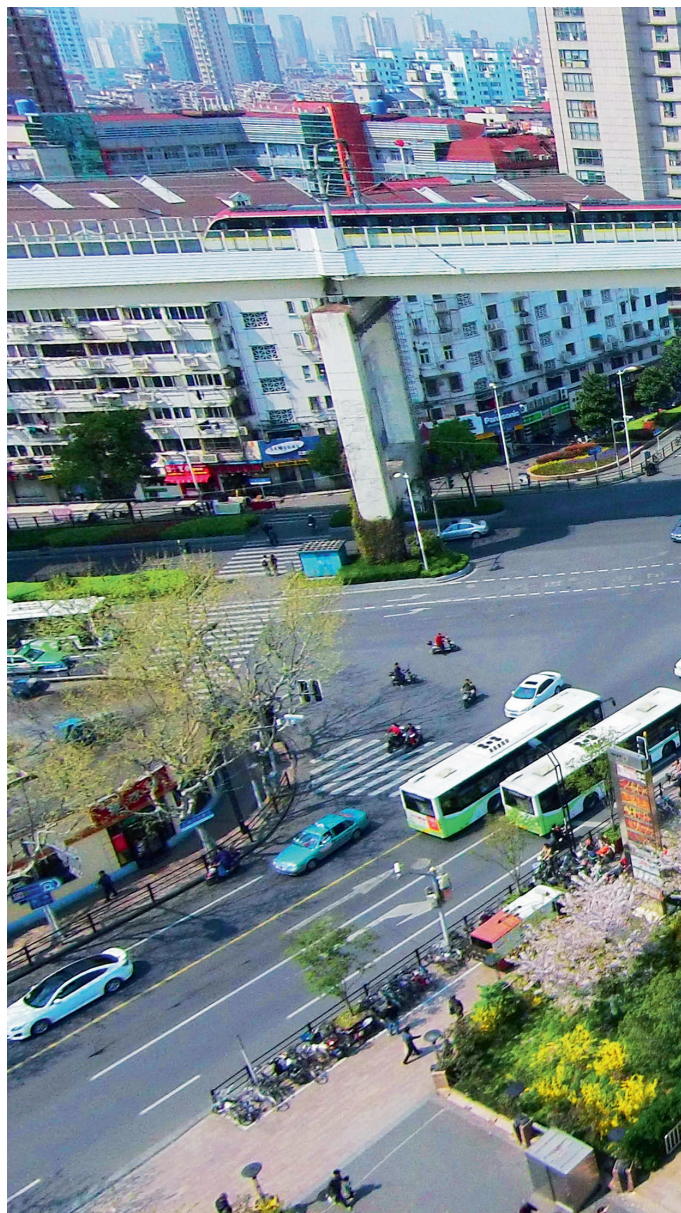
从国内外大城市的发展经验看，只有当快速轨道交通成为现实的时候，城市大格局才会真正形成。地铁的出现标志着这个城市走向成熟。如果没有了15条地铁线路（含磁悬浮）和366个地铁站，你很难想象今日的上海会是什么样子。

上海人的出行变迁

根据上海“十三五”规划，到2020年，上海将形成“18+1（磁悬浮线）”的轨道交通线网，地铁网络运营线路总长将超800公里。在市中心区域，市民步行600米内就有地铁车站，大型公共场所都可以通过地铁换乘到达。

地铁以及它所代表的现代文明，让年轻人越来越依赖大都市生活。如果回到本世纪的起点往前看，很少有人能预见到，轨道交通会如此迅速地嵌入都市人的生活。

上世纪80年代末90年代初，公交车承载了上海人出行的主要功能。60后、70后记忆中挤公交的经历，和80后、90后



完全不同。在没有其他替代交通工具的前提下，人们在早晚高峰挤公交，几乎是用最原始的本能力量在和其他人竞争，只为在浑浊拥挤的车厢里为自己争得一点“立足”之地，可以早一些到单位不会迟到，或早一点回家为孩子做饭。

当时老百姓生活的艰辛经常会体现在车厢里。有人提着一铅筒煤球挤上车，那时候还有不少上海家庭用煤球炉生火做饭，他们在急刹车时会小心护着煤球不滚翻，不然晚上做不了一顿可口饭菜。也有年轻的妈妈抱着宝宝挤公交，双职工家庭免不了要带孩子上班，工作时就把宝宝安置在厂办的托儿所，下班再接回去。

不过挤公交还不是最艰巨的任务，更难的是挤轮渡。除了一条70年代建造的打浦路隧道贯通东西，在很长一段时间里，人们来往浦东浦西的主要交通工具就是摆渡船。