



断扩大的同时，也出现了多个城市副中心。

在一个区域板块，第一条地铁线开通，带来的是出行便利；随着第二条、第三条进去以后，轨道密度提高了，就会带动商业发展。它不仅能够吸引板块内的消费者，还能获得更大范围内的客户，形成区域的商业标杆。

反过来说，上海也有一些商业板块由于地铁发展较迟而逐步没落，被后起之秀们赶超。静安区西北部的曹家渡就是一个例子。当年商业发达，有“沪西小上海”之称，上海老一辈人都知道曹家渡。但这里没有在上海轨道发展初期享受到“地铁红利”，在新的商业板块冲击下日渐败落，直到地铁 11 号线、13 号线开通后，曹家渡才接入轨道网络。现在“曹家渡”这个名词，对年纪较轻的上海人来说就比较陌生了。

申通集团总裁顾伟华说，地铁不再是一个简单的出行交通工具，而是集出行、休闲、购物、消费等为一体的综合性服务功能体。有细心的市民可能会发现，现在地铁站无论是周边还是上盖，商业体和居民住宅的开发体量越来越大，功能之间的配合程度也越来越高，这不仅是地铁开通对周边土地升值造成被动性商业聚集，而是上海地铁近年来通过主动性的规划建设商业业态和生活业态，致力于为上海市民营造一个以地铁为核心的生活环境，为市民提供多类型、多模式、多功能的综合性生活服务体验，期望地铁能够成为市民的一站式生活圈。

而商业完善也会进一步推高房价。“中心城区房价高，除了因为交通方便以外，商业配套完善，生活便利也是很重要的点。而外围区域如果通了地铁，带动大规模商业业态发展，生活便利了，地段档次也提高了，从而推高房价。”卢文曦表示。

被地铁影响的一代人

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。

随着地铁网络不断完善，都市人越来越习惯轨道生活，地铁的便捷性让依赖它的人们离不开都市，而另一方面，这个特殊的空间也在潜移默化影响着都市人的行为习惯，甚至是意识。

最简单的例子，在一个地铁文化沉淀超过十年的城市，自会形成一套地下空间内的行为规范，习惯于乘坐地铁通勤的城市人会非常自然地遵守，比如排队候车、上下扶梯靠右站、避免在车厢内进食等等。

根据一位申通集团的高管观察，上海地铁乘客大部分时候都相当有序，站在车厢门两侧排队候车、先下后上等等都已经成为约定俗成的习惯。只有两种情况下偶尔会出现乱序，一种是高峰时间排队很长，队伍末尾的乘客判断自己可能无法在门前上车，有些人会涌向车门；另一种是初来上海、搭地铁经



2010年10月16日，上海世博会，当日观博人数已达到103.72万，刷新单日最高纪录。

验较少的外地乘客，还不熟悉地铁规则，他们生活一段时间以后会被本土地铁文化所同化。

和那些基本规范相比，避免在地铁车厢进食，这是近几年开始越来越受到重视的一项地铁礼仪。最突出的例子就是前阵子走红网络的“凤爪女”事件。一名女子在上海地铁吃凤爪，骨头随地乱扔。乘客指责却反遭辱骂。

如果在十年前，或许这个女子的行为不会激起这么大的风波。甚至那个时候跟一名上海地铁乘客说，香港、台湾的地铁里是不允许进食的，可能他都会觉得难以理解。因为最初上海的地铁文明是从公交文明过渡而来——早高峰在公交上啃菜包子的学生、上班族也多得很。但是和公交车厢情况不同，地铁空间相对密闭，异味难以散发。

更重要的原因是，随着都市文明不断进化，公共场所行为准则越来越深入人心。在 2014 年初，“地铁禁食”被写入了上海地铁实施的乘客守则。虽然很多乘客并不知道守则中有这一条，但大部分人都有避免在地铁里吃东西的自觉。

在接受央视采访时，“凤爪女”回应，“我既没有打破文明尺度，也没有打破治安管理制度，这个角度里，前面加几个