



然而，2003年7月1日凌晨，在董家渡至浦东南路段的建设过程中，由于人为的监管疏忽，越江隧道区间突然涌入大量的水和流沙，致使周边地区三栋建筑物严重倾斜，隧道部分结构因之损坏，造成的经济损失多达1.5亿元。就连4号线的行进线路也一度想过改变。

最终，经过工程建设、设计、施工等单位的现场调研和专题论证，确定了4号线的总体修复方案——工程于2004年8月正式开工，这也成为上海乃至全国的地铁建设史上，难度最大的一次修复。

建成后的4号环线，全长33.6公里，共设26个车站。它不仅像预期中的那样，与既有的1、2号线组成了“申”字形的上海轨交基本框架，还与3号线有9个站点的共线运营，也因此产生了既有地下路段，又有轻轨路段的特殊情况。这也让4号线拥有了许多个“上海第一”——第一条轨道交通环线，也

是目前唯一一条；第一条“共线营运”的轨交线路；第一条“换乘中心线”，换乘站点最多；在3号线的北延伸段通车前，它还是第一条地下、高架并存的轨交线路。

实际上，4号线又名“明珠线二期工程”，正是3号线（又名明珠线）的延续。今年，这两条原本就很“缠绵”的轨交线，又有了新的结晶：原本紫色车身的4号线和原本黄色车身的3号线合体了！成了全新的“3、4号线”。由于车头是黑色，又身披黄、紫两条色带，这趟列车被市民昵称为“黑包公”——看见黑包公，要先思考一下，究竟是3号线还是4号线。虽然因为容易坐错而遭遇吐槽连连，但3、4号线的合体，其实是为了轨道交通更好的灵活调配。此举也使得4号线继很多个“上海第一”之后，再度上了头条。

其实，随着上海地铁线路越来越多，从当初的4条，很快变成了如今的15条，4号线的重要性也越来越明显——它总共26个车站里，换乘车站就达17个之多；除了5号线和16号线，其余12条轨交线路全部与之有交集；更重要的是，呈放射状深入到市郊各个角落的11号线、13号线、7号线、1号线、6号线、9号线……全都要经过4号线的接应，才能顺利转轨，通往市

中心区域。对远在宝山、闵行、南翔、松江、浦东的人们来说，4号线就是最给力的“轨交接盘侠”。

穿越新与旧

4号线这个环，不仅串起了其余12条轨交线，联通了浦东与浦西。在地图上，细加观察，你还会发现，这个环完全被上海的内环线包围起来——4号线所包纳的上海，也正是上海老城区最为集中的领域，是核心中的核心。

在上海各大城市副中心越来越崛起的时候，你坐着任何一条线路，都能逛遍大大小小的商圈，充分感受大都市的节奏。但有些老城厢的遗风，却只能由4号线为你呈上。

4号线坐到体育馆站，就进入了徐家汇的范围。徒步而至“土山湾博物馆”——1832到1837年间，江苏巡抚林则徐在此率众疏浚蒲汇塘等河道，堆集淤泥而成“土山湾”。后来，这片土地上还曾兴起过教会文化，创办了绘画、雕塑、印刷、木刻、金工等新工艺的厂家。土山湾也因此被称为“中国西洋画的摇

徐家汇教堂。

