



上海轨道交通 11 号线迪士尼站。



上海轨道交通 16 号线建成后，成为上海时速最快的轨交线路之一。

道交通，它延伸着城市梦想的脚步，见证了这座城市建设的奇迹。

川沙新镇，10 年前只是浦东一块再平常不过的区域，尽管是在上海，却似乎与国际化大都市的繁华还有些距离。如今，这片区域已经飞速发展，一方面是迪士尼娱乐产业效应，一方面是轨道交通 11 号线的顺利通车，彻底改变了周边区域市民的出行方式。

轨道交通 11 号线在上海轨道交通网络建设战略上意义重大，它与 11 条线路换乘，肩负连接浦东新区和嘉定区的战略使命；总长约 83 公里，是上海轨道交通全网络最长的一条主干路；它直通江苏昆山，首创国内第一条跨省地铁线路，它连接迪士尼乐园，成为通往童话王国的入口。

迪士尼段（罗山路～迪士尼站）是 11 号线的收尾之战，虽然只有 3 座车站，但意义重大，它将带动长三角地区旅游业，尤其对于完善轨道交通网络的服务覆盖区域，助力上海市轨道交通网络的均衡布局将产生示范性作用。

如何让这条历时十多年、凝结无数地铁建设者勤劳与智慧的线路完美收官？作为 11 号线的总体设计单位，隧道股份城建设计总院毫不犹豫地承担起迪士尼段的总体设计重任。

在设计之初，就进入两难境地，迪士尼段与 11 号线应当是什么样的关系？

如采用与 11 号线“断点运营”方案，11 号线列车需要在罗山路站清客，全部乘客换乘迪士尼专线列车。这样一来，会造成罗山路站换乘压力激增，游客也无法一步到位直达园区。考虑到迪士尼乐园将接纳来自全世界的游客，11 号线与迪士尼段“贯通运营”将极大地方便游客快捷地进入园区，但游客将无缘体验乘坐迪士尼专列的欢乐。

面对园区和区域性大客流的重叠，相比香港迪士尼线的“小清新”，城建设计师们选择让 11 号线迪士尼段更像个“女汉子”，

“她”需要肩负起城市骨干交通功能的重任。为了让这位“女汉子”随时可以穿上“公主裙”——上线迪士尼特色专列，设计师通过对线路、轨道、供电、通信、信号、运营组织等相关十多个专业的方案修改和优化设计，实现了 11 号线与迪士尼段“贯通运营”的同时，还具备了开设迪士尼主题专列的条件。

迪士尼站的建成，也是上海地铁文化的又一窗口。在设计上迪士尼乐园站比一般车站体量都要大，是其他一般单体站面积的 4 倍；特别设计的通道门提供了客流疏散及通道管理解决方案；车站站厅层中部设计的长达 120 米的大天窗，除了引入自然光线外，在火灾情况下，还能自动开窗排烟……处处彰显匠心细节。

隧道股份城建设计总院与浦东新区地铁建设的缘分远不止这些，早在上世纪 90 年代地铁 2 号线世纪公园站便上演“首秀”。在 7 号线总体设计中，更妥善处理地铁建设与城市建设及拆迁的关系，让 7 号线成为了“建设最省钱”的线路。11 号线的总体设计除了最为人津津乐道的“环港汇方案”外，在每一个车站周围都预留了充足土地，结合站点统一规划开发方案，为地块开发、区域发展奠定良好基础。

北起龙阳路站、南至滴水湖站的 16 号线是一条远郊线路，有别于传统“站站停”的方式，隧道股份城建设计总院创造性地采取快慢车运行组织，从起点到市中心龙阳路只需要 35 分钟，为浦东地区人民的出行提供了一条重要的交通干线，到目前为止 16 号线仍然是我国唯一一条快慢车结合运行的地铁线路。

未来，上海将形成城际线、市区线、局域线“三个 1000 公里”的轨道交通网络。随着 18、19、20、21、24、26 号线等多条轨交新线的建设，浦东新区毫无悬念地成为上海地铁线路最多的区域。对于每一位参与轨道交通建设的人来说，在上海浦东这片充满挑战的区域里留下足迹，帮助更多的人延伸梦想，无疑是最幸运的事。■