



地铁脚步里的三种上海

□ 记者 | 刘朝晖

地铁的变化，正是上海形象的不斷攀升，不断追求卓越的缩影。

上海地铁龙阳路基地内，有一座分布式光伏发电站。已于2019年底并网发电。

在 上海的改革开放历程中，地铁作为城市肌理中的筋骨脉络，始终支撑着这座国际大都市以“一年一个样，三年大变样”的速度屹立潮头。城市交通似血脉，改变着上海人的生活方式，引领着城市文化的发展。从单线到“十”字到“十字加环”，再到从线交织成网，上海不断地将世界地铁城市的概念进行最新诠释。

地铁改变生活的开始

上海修建地铁的构想，其实从上世纪50年代就开始了。

被誉为“上海地铁之父”的原上海地铁1号线总设计师、中国工程院院士刘建航生前曾经透露，当年苏联专家团团长伏·希马克夫和区域规划专家巴兰尼柯夫访沪期间，恰巧遇到1950年“二六”轰炸，于是向上海市城市规划研究委员会建议，上海应该修建地下铁道，平时可解决交通，战时可做人防掩蔽。

1953年，苏联城市规划专家穆欣与上海市政府当时负责市政交通的李干成秘密讨论了地下铁道规划。“两人在一间隐秘房子，用铅笔画出了横贯东西和纵穿南北的两条地铁线，这就是市领导对上海地铁线路最初的构想。它们即是上海地铁网络中，最骨干的一号线、二号线。”刘建航当时回忆。

自1960年上海成立隧道工程局后，最早的地铁建设摸索和

试验在浦东塘桥进行，在一片农田上做了直径4.2米的盾构，推了100多米的隧道。而地铁隧道和地铁站试验，则选中了衡山公园，当时命名为60工程，完全属于保密工程。

当年曾有苏联专家评价，上海地质条件复杂，松软含水的地层犹如豆腐渣。在这样的条件下建造地铁，难度不亚于“在宇宙中找到一个撬动地球的支点”。但中国工程师不信这个邪，在技术上攻坚克难，证明了上海完全可以建造地铁，硬是创造出“豆腐里打洞”的奇迹。

由于客观因素的制约，上海人实现“地铁梦”的起步之年被拖到了1990年。那一年，上海首条地铁线路——地铁1号线全面开工。线路设计全长16.3公里，自锦江乐园站到上海火车站，共设车站13座。这条地下长龙贯穿上海最繁华的闹市中心和重要的交通枢纽，最高时速可达80公里，日运载设计能力约100万人次。这是上海市首批扩大利用外资方案中的五项城市基础设施之一。

1993年1月28日，一号线南段（徐家汇站—锦江乐园站）6.6公里率先试通车，作为观光段来试运营。许多市民并不知晓，为满足大家与地铁“第一次亲密接触”的迫切希望，地铁工程建设指挥部绞尽脑汁，愣是将工期赶出来。最初通车时，其实只有1条隧道满足1列车开行，谁都不知道另一侧隧道和接触网、信号、装饰等还在施工，半年后才全线竣工。至此，上海地铁实现了“零”的突破。5元一张的观光票在当时来说并不便宜，