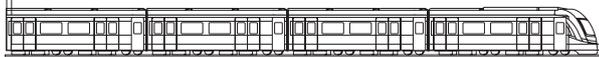


世博会之后的上海地铁，依然没有放慢疾进的脚步。上海的地铁网络不断增加着广度和密度，线路运营图就像一条八爪鱼般在不断延伸。



2号线一期改变了最初的规划，指向了正处于开发开放热潮中的浦东，在浦东开发开放10周年之际正式开通，成为连接浦江两岸首条地铁线路。彼时在浦东上班和居住的市民还颇感越江隧道和轮渡的费时不便，但2号线的开通一下子就激活了在浦东置业和就业的热情。在后续的东西向延伸中，2号线更连接了虹桥、浦东两大国际机场，极大地方便了上海东西向城市交通。

居住在莘庄的市民，可能对于地铁带来的这种“化学反应”感受是最早的。在1号线建设前，莘庄还是上海西南角的一个“无名小卒”，到上海市区远没有现在这么方便，甚至连本地的莘庄人籍贯里写的竟然是上海县。

莘庄的转折点毫无疑问就是莘庄地铁站。这个闵行区自掏腰包延伸1号线建设的车站直接开启了之后的莘庄奇迹，让莘庄从一个市郊普通小镇跃升为主城副中心。当时闵行区政府拿出了1.8亿元的建设资金，让1号线的终点站从最初规划的锦江乐园站延伸了3站到莘庄。这一步棋唤醒了这片沉睡的土地，让莘庄成为上海第一个拥有轨交的外环外板块，发展也领先了别人一大步。

地铁通车后的几年里，莘庄南广场建起一大批住宅，低廉的价格吸引到1号线沿线的一大批上班族来这里购房，莘庄站每天进出站的客流也急骤增长，1号线也成为上海轨道交通最繁忙、最重要的大动脉之一。发展至今，作为上海西南的门户，莘庄已经拥有了非常完善且成熟的基础配套，不仅衔接了上海市中心的繁荣，更承载了外环外的各项城市能级，是市区与郊区不容忽视的链接点。

1号线、2号线……再到11号线开通后，上海人昔日弃之如敝屣，被揶揄成“新加坡”的莘庄、嘉定、浦东，都摇身变成了香饽饽。其实，上海在地铁的辐射下加快发展步伐的又岂止这三块区域，只要是新的地铁规划线路一出，沿线的地产板块立刻就是装上了火箭的节奏，新老上海人都趋之若鹜。与此同时，地铁站的地下和地面，因为人流的骤增，也崛起了多个商业活动的中心。

2003年上海获得世博会的举办权，更让上海地铁的发展和

城市面貌的改变插上了翅膀。当时明确2010年世博会前建成400公里运营里程目标，而全市既有里程还不足100公里。在这个目标下，上海地铁的建设和开通加快了节奏，一条条线路在地下延伸，一座座车站光鲜现身。2007年12月12日，国内首个轨道交通网络运营协调与应急指挥室在上海启用，标志着上海地铁运营从“线”到“网”的实质性转变。

2010年4月10日，上海轨道交通10号线成为上海的第11条建成运营的地铁线路。世博会开幕前，上海实现了420公里运营里程、282座车站数的目标，被世界地铁协会称为“世界城市地铁建设发展的奇迹”。世博会期间，上海地铁网络客流达10.5亿人次，相当于上海市人口总数的52倍。其中，5条涉博地铁、12座涉博地铁站共运送6000万人次，世博园内的13号线累计运送约2000万人次。

不断追求卓越的上海缩影

世博会之后的上海地铁，依然没有放慢疾进的脚步。上海的地铁网络不断增加着广度和密度，线路运营图就像一条八爪鱼般在不断延伸。到2015年，上海全网运营线路总长达到617公里，成为了当之无愧的世界第一。

而到去年年底，随着14号线、18号线一期开通，上海轨道交通运营里程在全世界第一个突破800公里大关，达到了831公里，稳居全球第一，2021年全年客流量为35.70亿人次。目前，上海地铁运营线路已达20条，车站508座，其中换乘车站83座，网络规模继续领跑全球。

申城无处不地铁，上海已经是名副其实的“世界地铁城市”，地铁本身，成为大上海白天与黑夜生活不可分割的重要部分。在高峰期，设计每节车厢320人容量的上海地铁往往会挤进400多人。经过测算，每一平方米挤进11个人是上海地铁最拥挤的状态。