

亲历地铁建设

□ 口述 | 张载养 整理 | 李 敏

改革开放以来，上海如同插上了腾飞的翅膀，经济高速发展，城市面貌日新月异。我有幸参与了其中几个重大工程和重要项目的建设。

“乘车难”曾是困扰上海的突出难题之一，建造和乘坐地铁是广大市民的热切期盼。要在上海含水率很高的软土地基上建造地铁，有很多不易攻克的难关。我于1992年初从市建委主任助理的任上，被派往地铁工程建设指挥部担任副总指挥，直接参与地铁一号线的建设，负责北段工程（人民广场至铁路新客站）三个区间、四个车站的施工组织。面对工期紧、穿越市中心、地质条件复杂等困难，每天辗转工地，与建设者们共同奋斗三年，胜利完成了任务。1995年4月10日，地铁一号线全线通车，实现了上海地铁零的突破。

地铁一号线通车后，我回到市建委，先后担任市建委秘书长和副主任，参与城市管理工作。当时上海城市建设已实现“一年一个样、三年大变样”，而城市管理、市容面貌则相对薄弱，苏州河黑臭就是当时突出的痛点和难点。市委市政府下决心大力推进苏州河治理，时任市建委副主任的我，受命兼任苏州河治理办公室副主任，负责苏州河整治的日常组织协调工作。为啃下苏州河治理这块“硬骨头”，我们在前期工作的基础上，实地巡察，多方排查，研究确定“先净化、绿化，再美化”的分步实施方案，组织和依靠各方力量，通过截流、治污、清淤、引清、绿化等多项措施，终于使一度全年黑臭的苏州河变了模样，展露新貌。差不多与推进苏州河治理的同一时期，我还作为市建委的分管领导，负责协调上海城市的大绿化建设，通过破墙

透绿、见缝插绿、大树移植和引进、建设大型公共绿地和环城绿带等途径，使上海的绿化建设大步推进，面貌一新。如今更是成片、成线、成廊、成环、成景，由绿色到彩色，由平面到立体，从远处到弄口，还悄然走进了居民家中。绿色已成为上海发展的底色和亮点。

1998年9月，我离开市建委，出任卢湾区区长。在大都市中心的这块热土上，我赶上了一个好时机，先后幸运和直接参与推进了新天地、田子坊、八号桥和思南公馆等重要项目的开发建设。其中，新天地是与港商合作，利用外资，在紧挨着上海淮海路主要商业街的石库门老旧住宅区，通过部分拆建、部分保护，留存和更新原有建筑与风貌，引入商贸功能和时尚元素，成为商业与文化交汇、怀旧与新潮融合、过去与未来携手的新地标、大平台。其独特的创新模式和成功运作，获得广泛赞誉，被很多地方学习借鉴，成为复制延伸的模板。田子坊则是计划之外、无中生有的又一创举。原先只是所在街道的突发奇想，要利用还路于民的马路菜场，打造工艺品一条街。这一设想，当时不被看好，反对声浪很高，但作为区长的我则给予支持，赞同试试，结果歪打正着，工艺品一条街没有建成，泰康路210弄却引起意外的关注。这里既有独立的工业用地，又有保存完好的石库门建筑，挺适合发展创意产业和休闲观光，由此另辟蹊径，吸引艺术家、企业家们纷至沓来，很快成为网红打卡之地，被誉为中国的“苏荷”。与田子坊毗邻的“八号桥”，则是又一个紧随其后、点石成金的案例。我们支持和推动社会力量，借用市属工厂的闲置厂房，以空中连廊的形式，营造了一个互通、共享的园区，通过激发创意，整合资源，构筑上下游、前后方贯通、相融的桥梁。受此启发，又继而租下马路对面的又一幢闲置楼宇，并协调各方，在空中建造一座高24米、长29米的“创意之桥”，使道路两侧的园区连成一体，做大做强，也使“八号桥”真的名副其实了。

每个人的经历各不相同，我总觉得自己是特别幸运的一个，让我赶上了改革开放的大好时机，让我遇上了这么多重大工程和重要项目，我又正好没有退却与懈怠，成了幸运的参与者和见证者。☑

