

未来5年申城地铁变啥样? 二

13号线6座新车站一站一景

本报记者上午探营即将开通的新区段



轨交13号线今年12月将延伸开通至世博大道站。今天上午,记者提前探营13号线即将开通的新区段。

13号线新区段将延伸9站,分别为:江宁路站、汉中路站、自然博物馆站、南京西路站、淮海中路站、新天地站、马当路站、世博会博物馆站、世博大道站。

这其中,马当路、世博会博物馆、世博大道等3站曾在2010年世博会期间开通过,其余6站为新建车站。光从站名就可得知,这一新区段穿越了上海多个繁华商圈和著名景点,沿途风景不断,而从上午的探营来看,这些新建车站本身就是风景,“每个车站的装修都是精雕细琢,并与周边地理环境协调一致,真正做到了‘一站一景’‘人文地铁’的新概念。”

江宁路站:江山宁和

江宁路站离玉佛寺咫尺之遥,置身站内,仿佛处于另一个“禅院”,其主色调有一种让人瞬间静下心来“魔力”。在站厅层,一幅巨大的壁画映入眼帘,泼墨山水中,近水烟蒙,远山迷茫,一叶孤舟上,蓑笠翁正悠然垂钓,既寄托了画名“江山宁和”的美好寓意,又传达出一种禅

新民图表
制图 戴佳嘉

■ 新天地站主题为“天地穿梭”,老式壁灯与青砖墙展现老上海风采

本报记者 陈梦泽 摄

境。而站台的站名墙,细看背景就是玉佛寺的飞檐图案,上书“江宁路”三个大字,乃是玉佛寺住持觉醒大和尚的亲笔。

自然博物馆站:远古回响

车到自然博物馆站,又传来“远古回响”。一走出车厢,抬头都是绿色拱形横梁吊顶,犹如恐龙的骨架;

墙壁是粗犷的“岩石”,一个个类似博物馆展柜的特殊照明灯框,好像在告诉人们:“自然博物馆站到了!”循自动扶梯而上,抬头又有惊喜:巨大的鲸鱼、无数的小鱼正在你的头顶遨游,那是不锈钢制作的艺术品,也是再好不过的吊顶。而站厅层的拱顶用一种陶土棍拼接而成,其颜色让人联想起丹霞地貌的砂岩,这

难道不是远古时期人类栖息的某个洞穴之顶?

南京西路站:摩登俚影

下一站到了南京西路站,当然要看看这里的“摩登俚影”。走在站厅层,可见吊顶用红的、蓝的、黄的等大色块灯光组成几何图案,仿佛置身于霓虹闪烁的南京西路上,这

取自荷兰画家蒙德里安的“几何形体派”画作,可谓大有来头。就是站内的一面面墙,也大有讲究,其图案取自南京西路周边老式里弄的建筑元素,红砖墙之间,是一个个“橱窗”,又与南京西路的繁华、摩登契合。

淮海中路站:海派风情

到淮海中路站,就要看“海派风情”,因为这一站的周边,有着诸多具有海派风情的老建筑、名建筑。坐在站台层的椅子上,眼前的柱子贴的是红砖,这种红与南京西路的红砖还不同,它的色彩让人联想起卡布奇诺咖啡的颜色;脚下的地砖,就跟老洋房的地砖一样;“淮海中路站”的站名牌,用紫铜铸成,状如徽章,但看着看着,就会觉得一枚站名牌就是一块大大的巧克力。还有鹅卵石砌成的“门框”内,是一张张淮海中路沿线老建筑的黑白照片,渔阳里、尚贤坊……这是一座飘满咖啡香的车站!

新天地站:天地穿梭

再到新天地站,一下子又“天地穿梭”到上海里弄石库门的包围当中。站名墙的背景,是一大会址石库门建筑的门头图案;随处可见的柱子、墙壁上贴的是石库门的青砖;一盏盏煤气灯,好像带人拐进了上海的哪条里弄;站厅层的一面巨大的青砖墙壁上,用黄铜铸成一扇扇石库门的门或窗,一共七扇,形制各不相同,门窗内则是大显示屏,正播放着反映上海早上、夜晚、百年、民俗等不同主题的图片。

本报记者 金志刚

13号线剩余区段
预计2018年底开通

13号线是一条纵贯中心城区的“西北-东南”轴线的直径线,也是轨道交通路网中的一条重要的主干线。目前已开通金运路站-长寿路站,今年12月将延伸开通至世博大道站。

据申通集团轨交13号线发展有限公司总经理尤旭东介绍,13号线剩余区段——二期浦东段(长清路站-华夏中路站)及三期(中科路

站-张江路站)目前正同步建设,部分车站已陆续开通,部分车站则处于动迁阶段,预计2018年底这两个区段将同时开通运营,最终达到13号线全线贯通。

根据此前公布的规划,13号线二期浦东段从世博大道站出发后,还有长清路站(换乘7号线)、成山路站(换乘8号线)、东明路站(换乘6号线)、华鹏路站、下南路站、北蔡

站、陈春路站、莲溪路站(未来与18号线换乘)、华夏中路站(换乘16号线)共9座车站(站名为暂名,不排除开通时改变站名,下同)。

三期则串联了张江高科技园区、张江大型居住区等客流集散点,其起点位于二期工程终点站华夏中路站,沿中科路向东,共设中科路、学林路、张江路3站。

本报记者 金志刚



■ 自然博物馆站的岩石质感墙面展现时间亿万年的冲刷与沉淀

本报记者 陈梦泽 摄

作为申通集团轨交13号线发展有限公司的总经理,尤旭东解释了13号线建设中的难点和亮点,从中可见13号线是一条从“里子”到“面子”都想做得漂亮的地铁线。

尤旭东说:“13号线是一条建设难度很大、采用多种最新工艺的线路,主要是因为其埋深很深,尤其是今年要开通的新区段,需从1号线、2号线下面穿越过去,沿途又要经过多幢历史保护性建筑的下面,还要穿越南北高架桩基、50万伏电力隧道、原卢湾区政府大楼桩

延伸阅读

基等诸多‘控制点’,隧道掘进难度尤其大。对于乘客来说,直观的感受是这一区段的车站都是超深车站,地下4层、5层、6层都有。”13号线解决了多个难题,且与地面建筑统筹设计、建设,可以说是一条技术“含金量”极高的新线,“里子”

攻克“埋深”难题 牺牲广告利益

里子和面子都做到“漂亮”

是漂亮的。

至于“面子”,指的是13号线新车站的装修。尤旭东说,13号线分多区段、多次陆续开通:从金运路站到长寿路站,一共10站,由于各站地面上没有太多的地标性建筑或景点,因此只采取“一站一色”的“简

装”风格;马当路、世博会博物馆、世博大道等3站,还是保留世博会期间的模样,不再浪费钱去“推倒重来”;江宁路站、自然博物馆站、南京西路站、淮海中路站、新天地站等5站,“这5站周边太有特色了,太能反映我们这个城市的特色了,所以

值得“精装”。”而剩余的二期浦东段、三期各车站,由于已出了市中心,周边也没有标志性建筑和景点了,预计也不会再如市中心的5站那样“一站一景”了。

“因地制宜,一站一景,可能要牺牲一些利益,比如江宁路站、自然博物馆站,都放弃了广告位,因为任何商业广告的介入,都会破坏整体风格。我们这样做的目的是,是让乘客,尤其是外地、外国乘客,一到这个车站,就了解这个车站的周边。”

本报记者 金志刚