近半世纪，他的地铁梦终成真

轨交长度终居世界第一

从无到有、从有到好、从好到美、从美到人性化

从无到有、从有到好、从好到美、从美到人性化。回忆过往，尤旭东将上海轨道交通的发展分为了这样四个阶段。

“最开始就是要把地铁建出来，别的都不考虑。像1号线建陕西南路站，第一次用逆作法施工，淮海路封路封了一年，现在想想是不可能的事。那时对文明施工的要求几乎没概念。”他还记得最早开工建设的时候，隧道里边很脏，全是泥水，被人笑话说是“桂林山水”。就是为了追求建设速度，土方车来回运输，沿途的泥污却从没想到要清理。“我到底下去清过淤泥，一下子都举不起来，都黏住了，进去必须要穿长筒套靴。”之后工地上开始下力气抓隧道里的文明施工，也就是在1号线，慢慢实现了能够让人穿着皮鞋进去，现在更是已经形成了习惯。“从不讲文明施工到文明施工，再到精细化施工，就是这样一步步来的。”

而随着时代的变迁，如今的地铁建设更是开始向人性化发展。尤旭东告诉记者，这次13号线二、三期的开通，就将着力打造更人性化的设施环境，让残障人士、弱势群体也能感受到社会发展所带来的便利。

“我们专门向上海市残联、浦东民政局了解情况，把残障人士请来开，开了起码10多次座谈会，做大调研。针对盲人群体，我们又到上海市盲童学校和老师、学生座谈，听取他们对地铁的需求。”尤旭东说，听完以后他们大为震惊，因为这些群体的需求完全颠覆了原先的设计。

就好比站外的无障碍电梯，盲人根本不用，因为设置不规律，有的在收费区，有的在非收费区，有的甚至要从设备区出来，电梯里边没有声音提示，即使有盲文标记，盲人们也不知道按钮在哪里，因为看不到，而且直接下到站厅层，盲人出来后容易没方向感。“他们现在反而喜欢使用出入口的自动扶梯，因为电梯有声音，还有提醒‘请拉好扶手、不要看手机’，他们听得到。但按规定，盲人是不能用自动扶梯的，不安全。”

而经过这样的调研，就能发现，适合盲人的无障碍设施，首先是要让他们能够循声而走。尤旭东介绍说，目前适用于盲人的地下智慧导航已经开始做地下定位实验，如果做成就是个地下的电子导航，盲人可以通过手机下载APP，通过声音引导乘坐地铁。“他们听说了也很高兴，说这是适合他们的终极解决方案。”

据悉，接下来地铁13号线所有上下楼梯的栏杆扶手，也都将采用橘黄色的工程塑料，用比较鲜明的颜色来提醒弱视人群，盲道也将全部重新设计。“以前盲道都和地面大理石一个颜色。但低视力人群是靠色差来判断的，我们这次也吸取了香港的经验，用深浅色的反差对比，来提醒弱视人群。”

而未来的上海地铁，在实现人文关怀之后再往下要如何发展，在尤旭东看来，目标很明确，就是智慧地铁。“我们现在也在做相关的课题。”赶，还不如引领。”

心声

“地铁梦已然实现，但这远不是终点。面对改革开放的新时代，谁走在前面，谁就将引领时代潮流”

这样越来越美好的蓝图，放在20多年前，尤旭东是完全不可想象的。这也让他感到非常幸福，因为“能把个人理想和实际完美契合，是最幸福的事情了。”

尤旭东是有地铁梦的。1987年他高考那一年，去人民广场咨询志愿填报，正好走到同济大学的展台，问老师地下建筑工程这个专业出来能做什么，老师回答他说出来可以造地铁，他就被打动了。“当时上海还没有地铁，是个朝阳行业。我就对我爸说，我要考这个。”

如愿进入同济大学学了四年，1991年大学毕业后他又顺利进入了地铁公司，开始真正的从事地铁建设。他的回忆中有太多难忘的事情。

2号线是第一条要越江的地铁隧道，尤旭东当时是越江段的项目经理，他很紧张，不知道会碰到什么问题，“不知道江底下会有什么妖魔鬼怪”。当时碰到盾构后退、盾壳上拱的问题，他提出的测量方案成功解决问题，让盾构成功出洞。 那时他体会到了攻坚克难成功的快乐。

2015年建成的13号线淮海中路站，是目前为止建好的地铁站中地下连续墙最深的，77米的高度相当于乐山大佛。同一个地块同时又有三个项目在做，难度很大。当时引进的新设备——铣槽机让方案得以实现。这种设备更新所带来的冲击让他深深感受到科技进步所带来的变化。

最让他骄傲的是，上海地铁最早的两条线路，1号线、2号线的所有土建都是中国人自己建造的。“上海地铁能够有今天，离不开老同志们兢兢业业的付出，那时真是忘我的工作、忘我的奉献。对我们来说都是言传身教，我们都看在眼里，体会在心里。”

“我们这批人赶上好时代了，和上海地铁几乎是同步在成长。”尤旭东说，如果说第一条线时还没切身的感受，到如今，成就感越来越大。“自己做的线路就像自己的作品、自己的孩子一样。”在他眼里，上海地铁每一条线路的建成，都是一次涅槃般的成长，历经了艰苦拼搏的阶段，才发展到现在。

他如今正在进行的13号线也是个难啃的骨头。13号线线路分段特别多，分一期、二期、三期，今年通车的将是三期。最早的一期还分了3段通车，也因此，13号线被笑称为“通车王”，连续5年通了4次车，而每次通车的要求都越来越高。除了“通车王”，13号线又被誉为“颜值王”，每一个车站都美不胜收，这都是尤旭东倾入的心血。他甚至还推出了一本“坐着13号线来吃面”的小手册，上面罗列了沿线好吃的面馆。“这只是第一季，我们今年还会有第二季、第三季，会推出面食文化，不仅仅局限于面，还有小笼馒头、水饺等。”让自己的作品更完美，他乐在其中。

和尤旭东同时一起进公司的，也有不少人如今已经离开。他是很少见的一个从开始工作到现在，就一直坚守在建设现场，从始至终都在从事地铁建设管理的人。他说，造地铁是他的个人理想，他有地铁情怀，所以他会学这个，从事这个，做到现在，他觉得自己的人生非常有意义。

17条线路、673公里运营里程、395座车站。20多年的时间，上海从一座被外国专家断言无法建造地铁、完全依赖地面公交出行的城市一跃成为全球轨道交通通车运营里程最长的城市。尤旭东说，他的地铁梦已然实现，但这远不是终点。面对改革开放的新时代，谁走在前面，谁就将引领时代潮流。“追赶是痛苦的，与其追赶，还不如引领。”

通过监测天线，车联网智能运维平台能够实时在线监测列车运行情况。

2号线最新型号的智能地铁列车正式亮相。

2018年3月开通的轨道交通浦江线是上海首条社区轨道交通。

2017年底开通试运营的17号线工程采用完全国产自主研发信号系统。

受访者供图 制图 黄艺