

从上海城市发展史看“大虹桥”战略的意义^{*}

邓波

(西安建筑科技大学工程技术与社会研究所, 西安 710055)

摘要: 本文首先对上海的城市发展进行了简要的历史回顾, 分析了城市建设当前面临的主要问题; 在此基础上, 从跨学科工程研究的视野, 对上海虹桥综合交通枢纽工程进行了分析, 论述了“大虹桥”战略产生的理论与现实依据及其历史的必然性, 由此深入讨论了“大虹桥”战略的实施对于当前及未来上海城市发展的作用与意义。

关键词: 虹桥综合交通枢纽工程; “大虹桥”战略; 上海城市发展史; 工程研究

中图分类号: U115

文献标识码: A

文章编号: 1674-4969(2011)02-0132-17

虹桥综合交通枢纽工程的建设及“大虹桥”发展战略的实施, 是上海经济社会发展的重大举措, 对于整个上海的城市发展来说, 无疑是一个举足轻重的历史性事件。要深入理解虹桥综合交通枢纽工程建设与“大虹桥”发展战略对于上海未来城市发展的深层意义, 势必需要将其纳入到整个上海城市发展的空间与历史关系中去进行跨学科分析。

自从城市诞生以来, 城市的工程建设就从来没有停止过, 有的飞速发展, 有的进展缓慢, 有的在战争或自然灾害中毁灭, 有的则劫后重生……这一切都与工程建造活动息息相关。历史与现实表明, 古今中外, 任何城市无一例外都是通过工程活动建造起来的人工物的集合, 它作为人类生存发展的场所, 作为一个巨大的人工物, 是人们一代接一代地在长期的历史发展中, 通过大大小小、各种各样的具体工程活动建造起来的。其中, 一些重大工程对于城市的发展起着至关重要的作用。无疑, 虹桥综合交通枢纽工程正是这样的重大工程, 以它为引擎, 实施“大虹桥”发

展战略, 对于未来上海的城市发展具有不可估量的作用。因此, 从工程研究的跨学科视野, 从工程与城市发展的内在关系, 展开“大虹桥”战略与上海城市发展关系的研究, 具有重要的理论与现实意义。

1 上海城市发展的历史回顾

1843年11月17日, 上海正式开埠, 从那时起, 上海开始了其作为近现代城市的建设发展历史。从整个城市发展史看, 上海的城市发展经历了如下阶段。

1.1 作为中国传统城市的上海

据古代历史考证, 秦朝时的上海地区还没有形成城镇, 只是吴淞江下游的一个渔村。唐代中叶在今天的松江区始置华亭县, 是上海地区建县之始。北宋中期这里逐步形成居民点, 由渔村变成初具规模的小镇。南宋在此正式设立镇治, 称“上海镇”。1292年, 元朝正式建“上海县”^[1], 这是上海建城的开始, 一般被视为上海历史的起点。到了明代, 上海逐渐兴盛, 商肆酒楼林立,

收稿日期: 2011-03-30; 修回日期: 2011-04-05

作者简介: 邓波(1963-), 男, 贵州贵阳人, 西安建筑科技大学工程技术与社会研究所教授, 研究方向为技术哲学、建筑哲学、工程哲学。E-mail: xazm.5386@163.com

^{*}本文为“虹桥综合交通枢纽工程理念体系研究”部分成果。

是远近闻名的“东南名邑”、全国棉纺织手工业中心。明末清初，逐步形成了开埠之前上海的规模，那时它已是一个拥有 10 万人口的江南县城。

中国古代城市基本上是按照城市与自然结合、严格的等级观念以及“筑城以卫君、造郭以守民”等城市规划思想来建设的，集中体现在作为“四方之极”、“首善之区”的都城建设上。中国古代有两种城市起源：一种由政治军事中心发展而来(城郡)，一种是工商业自然繁盛的结果(市镇)，上海县的城市建设发展显然属于后一种。按常规，建县后一般都要修筑城墙，但上海却不同，沿江而造，建县后的 262 年中一直未筑城墙。为了防御倭寇的侵扰，直到 1553 年(明嘉靖三十二年)才修建了城墙(1912 年拆除)。那时的上海虽然不是政治中心，但四通八达的水陆交通却使之成为了开放的城市，带来了商业的繁茂与手工业的发达。上海如此长的发展前史是不该被遗忘的，西方列强之所以选择上海为五个通商口岸之一，大概与其长江入海口的自然条件及原有的城市设施、社会经济基础及开放程度是分不开的。或许，这正是日后上海能够发展成为开放的国际大都市的本土“基因”。

1.2 作为外国租界的上海

1840 年鸦片战争之后，清朝政府被迫与英帝国政府签订了《南京条约》，依照该条约，上海被开辟为对外通商口岸之一。在上海被迫开埠后的整整一百年里，帝国主义列强在上海竞相设立租界。先是英国于 1845 年在上海建立租界，继而美、法也分别于 1848—1849 年在上海建立租界(占地 10 平方公里)，后来英、美租界合称为公共租界(45 平方公里)^[2]。从开埠之时起，上海的城市建设开始脱离了中国传统城市建设的轨道，走上了工业化、现代化、西洋化、殖民化的建设之路。以租界为城市中心，首先是黄浦江沿岸外滩的发展，然后是垂直于外滩的南京路等的发展，再往后，就开始远离黄浦江而向内地发展，相继形成静安寺、徐家汇等中心地区……老上海就这样完成了

其城市的基本构架。西方列强“按照自己的面貌”建造租界，把西方资本主义文化移植到租界里来，随意发挥，尽情展示。西方希腊式建筑、罗马式建筑、拜占庭建筑、哥特式建筑、巴洛克建筑、洛可可建筑、古典主义建筑、装饰主义建筑、现代主义建筑等等，林立上海，使上海的城市风貌呈现出“万国建筑博览会”的奇特景观。开埠后的上海迅速成为远东最繁荣的港口和经济、金融中心，成为近代亚洲屈指可数的国际化大都市之一，被称为“十里洋场”(图 1~2)。除了外国企业，民族工业也在此发展起来，1867 年江南造船厂迁来，随后上海钢铁三厂、南市发电厂和华纶印染厂等陆续在此建厂，集体书写了一部上海近代民族工业史。



图 1 新中国成立前的苏州河

图片来源：<http://hiphotos.baidu.com/%CE%C4%C7%F0%BC%AA%B6%F9/pic/item/19ddf2f07b4b7e937831aa05.jpg>



图 2 新中国成立前的外滩

图片来源：<http://hiphotos.baidu.com/65%D3%CD%BB%AD%B9%A4%D7%F7%CA%D2/pic/item/ddd88147da55a4e213f2ec2.jpg>

孙中山在 1922 年所著 *The International Development Of China*(建国方略 实业计划)一书提出:上海“苟长此不变,则无以适合于将来为世界商港之需用与要求”,进而提出“设世界港于上海”^①。1927 年,中华民国政府在租界以外地区设上海特别市(1930 年 7 月改称上海市),辖吴淞、引翔、闸北、法华、沪南、塘桥等 17 个区,全市面积 527.5 平方公里,人口 264 万余人。当时,上海市中心大部分地区还是租界区,而上海市政府的所在地却在偏远的枫林桥地区(现徐家汇附近)。为了能与市内的国外租界相抗衡,1929 年 7 月,上海特别市政府正式通过了《大上海计划》,其指导思想是绕开租界谋求上海的发展,整理与建设上海、选择新的市中心区、统一市政、整理道路系统,增进上海港口的地位。新的市中心区要与租界媲美,以弱化租界的重要性。该计划确定上海东北方向的翔殷路以北、闸殷路以南、淞沪路以东约 7000 余亩的土地为新上海市市中心区域,并建造上海市政府大厦等一些基础设施。此中心交通方便,可以统筹规划海港、码头、铁路、航空等方面的建设。该计划的实施因日本的侵入而被迫停工数次,1937 年淞沪会战后,该计划被迫停止实施。1945 年日本投降,国民政府重新接管后未能接续计划,仅对部分道路和建筑进行修缮。遗留至今的旧上海市政府大厦、旧上海市体育场(江湾体育场)、旧上海市图书馆、旧上海市博物馆、旧上海市市立医院等都是“大上海计划”的产物,经过近八十年的考验,仍巍然挺立,供后人缅怀瞻仰、徘徊沉思,映射了中国近代城市化充满屈辱的曲折历程。

1.3 作为工业城市的上海

从新中国诞生到改革开放初期,中国的城市建设大致经历了三个阶段:建国初期的“变消费型城市为生产型城市”(1949—1952 年);大约四分之一世纪的围绕工业化新建、改建、扩建城市

(1953—1978 年);改革开放前期的弥补市政住宅“欠账”,加快建设第三产业(1979—1990 年)^[3]。在全国一盘棋、实行计划经济的历史条件下,上海的城市建设亦不可能自外,必须在这种大背景下来进行。解放初期,已有 520 万余人口的上海坚决贯彻“迅速恢复和发展城市生产,把消费的城市变成生产的城市”的方针,经济迅速发展。在短短三年中,顺利完成民主改革、镇压反革命、“三反”、“五反”运动,加速了对私人资本主义工商业社会主义改造的步伐。从 1953 年起,中国开始了大规模的工业化建设。上海也进入全面建设社会主义的阶段,进一步发展了轻纺工业,同时迅速发展了重工业、冶金、石油化工、机械、电子等工业,逐步成为综合性的工业和科研基地,上海的城市性质从原来的金融、贸易、消费、娱乐、工业制造等多元的构成变成了较为单一的工商业生产型的城市,除了与为数不多的社会主义国家、发展中国家还有一些来往,曾经如此开放的、国际化的上海与中国其他地方一起,几乎与世界隔绝了。

从全国的情况来看,由于国力有限,人力、物力和财力集中用于工业建设,城市建设只根据国家的工业化需求进行。这一时期由于城市建设投资太少、欠账太多,积累的问题便成了堆:住宅紧张,成了爆炸性的社会问题;市政公用设施不足,严重影响生产和人民生活;城市布局混乱;环境污染严重。在备战及“左”的思想影响下,为了消灭城乡差别,力图把城市变为乡村,更是倒行逆施违背历史潮流的做法,从某种意义上来说,中国甚至处在一种“反城市化”的状态中。在这样的大背景下,20 世纪 50 年代初,上海的城市建设以原有中心城区的扩展为方针。20 世纪 50 年代末和 70 年代,上海两度规划建设闵行、吴泾、金山、宝山等卫星城,目的都是疏解老上海中心

① 最初以英文发表于 1919 年 6 月号《远东时报》上;1922 年,编入 *The International Development Of China* 一书;2002 年,以中文编入《建国方略之二:实业计划(物质建设)》(华夏出版社)一书。

城区的人口和工业压力。但由于卫星城规模小，住宅和生活服务设施建设不够，所谓分担压力的效果并不理想。20 世纪 80 年代后期，在原有卫星城建设的基础上，重点发展金山卫和吴淞—宝山南北“两翼”，开发浦东新区。总体上说，上海的城市建设并没有太大进展，相反，城市基础设施陈旧落后，道路交通拥挤，电力紧张，环境污染，公用事业跟不上群众生活的需要，人均居住面积仅有 4.5 平方米，市中心车速仅为 15 公里/小时，厂房与居民住房混杂，噪声和废气影响居民休息和健康，苏州河全年黑臭……交通难、通讯难、住房难、环境差困扰着曾经奢华的上海。直到改革开放的初期，由于上海没有被列为最早开放搞活的经济特区，陈旧、昏黄、清冷，一度成为 20 世纪七八十年代上海城市景象的写照，虽然也进行了一些市政、住宅的建设，但城市建设与经济发展需求的矛盾依然十分突出，见图 3、图 4。



图 3 20 世纪 80 年代的南京路

图片来源：<http://sh.people.com.cn/mediafile/200903/23/F2009032311094800198.jpg>



图 4 20 世纪 70 年代的苏州河

图片来源：http://img.club.pchome.net/upload/club/other/2008/12/3/pics_jestic_1228357739.jpg

1.4 迈向国际大都市的上海

20 世纪 80 年代末，人口已达 1283.35 万、拥挤不堪的上海究竟应该向何处发展？有人主张以闵行作为上海发展重点，有人提议在杭州湾建立新城，也有人呼吁开发浦东，一时争论不休。20 世纪 90 年代初，在邓小平的亲自拍板下，开发浦东成为上海城市发展的主导方向。此后 20 年里，上海一直以两位数的经济增长率领先全国。1989 年，人均 GDP 还是 5 000 多元人民币，到了 2008 年就成了 73 124 元人民币，人均 GDP 及人均可支配收入比均居全国各省区及直辖市首位。2009 年，上海市 GDP 达到 1.49 万亿人民币，超越了香港。上海的经济总量位居大中华区第一位，真可谓“上海奇迹”。

上海重新向世界开放，英特尔、IBM、戴尔、宏碁、AT&T、索尼、飞利浦、巴斯夫和杜邦等“全球 500 强”，先后把区域总部从国内外其他地方迁至上海，超过 750 家外国跨国公司在这里设立办事处，上海再次成为总部之都。目前，上海已是全球第二大股票市场中心，在全球证券交易所中排名第三，仅次于同处纽约的纽交所和纳斯达克，超越伦敦和东京。上海又是全球第二大期货市场中心，仅次于芝加哥，并同时跨入全球十大衍生品市场中心行列。此外，上海还是全球最大的黄金现货交易中心和第二大钻石现货交易中心。上海的金融业经济总量居全国第一。上海的私人银行总部数居全国第一，工行、交行、农行以及绝大多数外资银行均选择上海作为私人银行总部，上海以王者归来的姿态再次成为国际金融中心。

一度面临边缘化危机的上海工业，随着浦东新区的开发，又重新焕发了新的生机。上海工业主要以轻纺、重工业、冶金、石油化工、机械、电子工业为主，还包括汽车、航空、航天等工业及大量的高科技产业。纺织业、重污染行业等低端制造业、劳动密集型产业，或逐渐迁往郊区，或关门停业，上海市整体产业结构进步明显，其工

业总产值占到全国的十分之一。上海已成为世界第一大港, 2010 年, 上海港完成货物吞吐量 6.53 亿吨, 集装箱吞吐量 2906.90 万标箱, 均位居世界第一。

20 世纪 90 年代以来的上海城市建设, 更是以“一年一个样, 三年大变样”的速度让世界瞩目。

(1) 交通设施方面, 南浦大桥、杨浦大桥等 7 座黄浦江大桥先后建成通车, 先后建成高架桥一期、二期、三期、四期, 建成和扩建了一批地面骨干道路, 建成沪宁、沪杭等高速公路, 使市内交通及通往外省市的出行更加便捷; 完成了浦东国际航空航运枢纽港和虹桥机场的扩建, 力图打造国际航运中心, 更好地为长江三角洲及与世界各国的交往服务; 铁路南站工程的建成, 与已有的上海站、虹桥交通综合交通枢纽一起构成枢纽型、功能型的上海铁路客站格局; 跨海大桥的建成标志着上海港完成由河口港向海港的转变。特别值得一提的是, 上海实施了公共交通优先发展的战略, 形成了以轨道交通为骨干、地面公交为基础、租车为补充、换乘便捷的一体化公共客运体系。

(2) 在抓好城市基础建设的同时, 加快居民住宅建设步伐, 积极推进建楼盖房。1991 年上海出台住房制度改革实施方案, 培育和发展房地产市场。1992 年, 上海开始探索通过土地批租加快旧区改造, 将市中心人口密集、居住条件差、市政设施落后的危房以批租形式改造。2007 年全市兴建居民住宅竣工量由 1978 年的 199 万平方米增加至 2843 万平方米, 人均居住面积由 1978 年的 4.5 平方米增加至 16.5 平方米。城市居民住房紧张的困难总体上得到缓解。

(3) 以苏州河整治为重点, 全面推进上海的生态环境建设。1991 年市区人均公共面积和绿化覆盖率分别仅为 1 平方米和 12.7%, 先后建成的世纪公园、中心城的绿地等一大批生态景观绿地, 有效改善了城市生态质量。2003 年上海市正式成为国家的园林城市, 2007 年底全市绿地总面积已

达 31 795 公顷, 城市绿化覆盖率 37.6%, 人均公共绿地面积达到 12 平方米。2005 年底苏州河治理二期工程的完成, 结束了苏州河黑臭的历史。外滩综合改造一期的完成, 使有百年历史的外滩焕然一新。

以开发浦东为龙头的上海城市建设, 在建管并举, 重在管理的有力措施下, 不仅基本解决了长期困扰上海的交通难、住房难、环境差等三大难题, 更是取得了令世人惊叹的成就。当漫步在高楼林立的陆家嘴(图 5、图 6), 30 多座 200 多米高的摩天大楼, 仿佛让人身置未来, 外国人也不禁感叹:“上海看上去就是未来。”2010 年“世界博览会”的成功举办, 又使上海的城市建设跨上了更高的台阶, 为把上海真正建成国际大都市奠定了更加坚实的基础。



图 5 陆家嘴 CBD

图片来源: http://geo.cersp.com/sZxtx2/UploadFiles_6628/200712/20071203223006218.jpg



图 6 陆家嘴中心绿地

图片来源: <http://www.66766china.com/tp/sight/20081124/r2008111917291915677801.jpg>

2 上海城市发展当前面临的主要问题

世博会后的上海城市建设究竟应该怎样发展?“四个中心”——国际经济中心、国际金融中心、国际贸易中心、国际航运中心的发展战略目标,如何能够通过进一步的城市建设为现实服务?对这些重大问题的思考要求人们必须实事求是地面对上海城市发展面临的主要问题。

2.1 城市的人口数量剧增,但人口密度分布极不平衡

按 2009 年末的统计,上海常住人口已达 1921 万人(有报道称 2010 年底剧增到 2300 万人),上海外环线以内的中心城区(约 620 多平方公里)居住着 1100 多万人口,即 10%的土地居住着近 60%的人口,每平方公里就居住有 1.77 万人,内环里的人口密度更是高达每平方公里 3 万余人。按每平方公里低于 1 万人的适居人口密度看,中心城区的人口密度实在太高,远高于东京、巴黎、纽约等大都市,是世界上人口密度最高的中心城区。而占全市土地面积 90%(约 6340 平方公里)的郊区仅居住了 821 万余人,每平方公里仅有 1300 余人,人口密度分布严重不平衡。上海中心城区具有如此强的吸引作用是有其深刻的历史原因和文化观念原因的。自开埠以来,以租界作为唯一城市中心的上海,以奇特的中西混成文化逐步形成了被称之为“浦西情结”的、具有长期吸引力的、方便舒适的生活方式。浦东开发之初,上海流行一句话,“宁要浦西一张床,不要浦东一间房”,鲜活地反映了“浦西情结”是多么的深入人心。民国时期的“大上海计划”、20 世纪 50 年代闵行开发、70 年代崇明岛开发提议、90 年代的浦东开发等,都力图打破浦西中心的强力吸附作用。当然,只有浦东开发成功地建立了上海的第二城市中心,目前,“世博”场馆区域有望发展成为第三城市中心。随着人口的急速增长,中心城区越来越拥挤(图 7、图 8),降低中心城区的人口密度,把城市建设扩散到郊区去,已成为势在必行的社会共识。早

在 2003 年,上海市第五次规划工作会议就提出,到 2010 年力争将中心城区人口控制在 850 万人以内。然而,实际上中心城区的人口不但没有控制住,相反还在持续的增长。按照城市化“集中—分散—再集中”的一般规律看,上海的城市化一直迟迟走不上良性的“分散化”、“郊区化”的发展阶段,除了上述历史、观念的原因外,这与上海城市空间的布局仍不够合理、中心城区的房地产开发热、郊区卫星城的建设与产业布局不够理想及配套设施跟不上等原因不无关系。

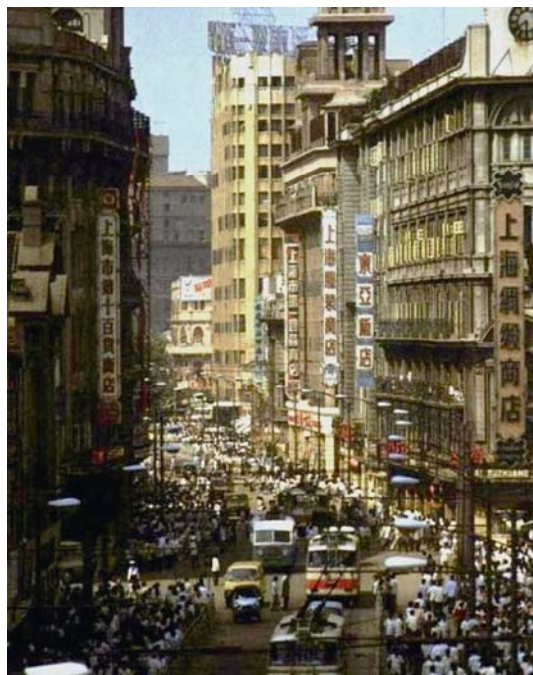


图 7 拥挤的南京路

图片来源: http://img.club.pchome.net/upload/club/2004/6/8/format816_1158393276.jpg



图 8 拥挤的上海中心城区

图片来源: http://www.dlquan.com/attachment/200907/30/4815_1248959715i201.jpg

2.2 大都市的空间层次布局已基本形成, 但各层次的建设还不尽合理

实践证明, 打破长期以来以人民广场、外滩等区域为单一城市中心, 建立陆家嘴、“世博”场馆区等新的城市中心, 无疑都是正确的举措。但即使是多中心, 如果仍以“摊大饼”的方式扩张城市, 就不可能形成合理的城市空间布局。根据联合国人居中心的研究资料, 纽约、东京、伦敦等世界级大都市的发展已形成了由四个部分组成的大都市圈空间结构, 即自里向外: 第一层为中心城市, 面积在 100 平方公里到 600 平方公里之间, 半径 10~20 公里; 第二层为大都市区, 由中心城市和郊区卫星城市组成, 面积在 1 500~2 000 平方公里之间, 半径 30~50 公里; 第三层为大都市扩展区, 由一个以上的大都市区组成, 面积在 10 000~20 000 平方公里, 半径 100 公里左右; 第四层为大都市连绵带, 由一个以上的大都市扩展区组成, 面积在 30 000 平方公里以上, 半径 200~300 公里之间^[4]。按照特大城市应具有这样的四个层次的空间结构看, 上海的城市空间布局虽已基本形成, 但各层次的建设还不尽合理。

第一层次, 对于将上海建成国际大都市的目标来说, 在外环内 620 平方公里的区域建立多中心化的中心城市已不是问题, 关键在于如何将人口控制在 850 万人的范围内, 既保持人口规模的相对集中, 带来城市的活力与效益, 又不致使中心城区过于拥挤, 带来生活质量的下降、环境污染及生态失衡。把适宜于郊区化的产业和多余人口分散迁移到第二层次的卫星城中去, 确实是别无选择的必然之路。

第二层次, 在半径为 30~50 公里的范围内, 建立由中心城市和郊区城市组成的大都市区。这一层次城市建设的关键在于郊区城市在哪里建立? 如何建立? 郊区城市与中心城市如何连接? 上海的城市发展早已有“多心多核”、在郊区建立卫星城的“分散式”发展思路、规划及多次实

践。20 世纪 50 年代和 70 年代, 上海两度进行的卫星城建设效果并不理想。20 世纪 80 年代后期, 在原有卫星城建设的基础上, 重点发展金山卫和吴淞南北“两翼”, 也效果不大。2000 年以后, 上海提出了“一城九镇”的规划, 重点发展松江新城和朱家角、安亭、高桥、浦江等 9 个中心镇。虽然新镇建成了, 但事与愿违, 除了松江的泰晤士小镇靠近县城外, 大部分新镇地处偏远, 缺少产业和就业机会, 交通极不便利, 日常生活几乎不能正常进行, 因而, 疏导市中心区人流到郊区去居住的目标没有实现。2006 年, 上海市又提出建设嘉定、松江、临港、闵行、宝山、青浦、金山、奉贤南桥、崇明城桥九个新城的“1966”四级城镇体系的规划, 规划总人口 540 万左右。这一次的新城计划, 吸取了“一城九镇”的教训, 改变了将郊区新城当作疏散市区人口的单一居住的“卧城”功能, 明确提出要增加郊区新城功能, 探索产业与城市融合的新途径, 建设多功能一体化的现代化卫星城。但是到目前为止, 各地向中心城区输入的人口远远大于中心城区向卫星城输出的人口, 卫星城还没有起到人口和产业互动、职住互动的作用, 相反还出现了人户分离、职住分离等问题, 所谓卫星城的“反磁力中心”功能还没有具备。

上海卫星城多次建设的历史表明: 卫星城的建设虽然首先是出于分散中心城区人口的目的而进行的, 但必须把它们作为产业结构合理、各种功能配套设施完善的子系统, 作为大都市区的有机组成部分去进行长期建设; 必须清醒地认识到, 卫星城的建设不是一蹴而就的, 确实要经历“卧城”、半独立的卫星城、基本独立的新城、新城的演化过程。由于上海在历次缺乏连续性的卫星城规划中, 并没有很好地注重快速的、大容量的公共交通系统的建设, 交通可达性的不足已成为制约新城发展的瓶颈。因此, 优先进行联系中心城区和卫星城的大容量快速公共交通系统(尤其是

轨道交通系统)的建设,使它们成为大都市第二层次空间结构的基本“骨架”,是卫星城能否成功建设的关键。同时还需要吸取“北美模式”的经验教训,即不能仅以私家车和地面公路系统为主要连接方式,否则大量占用土地资源、大量占用能源、堵车、低效、污染等一系列的问题都在所难免。值得强调的是,除了硬件设施之外,上海特有的城市文化、生活方式也应在卫星城里培养与延续,让“浦西情结”发酵出来的城市意识与情感也能在此产生出吸引人的魅力,如此,才能让卫星城的居民与中心城区的居民都有“同城感”,这种精神因素是不能忽视的。因此,可以说便捷的交通是实现郊外迁移的前提,低廉的房屋价格和配套优良的工作、居住环境是郊区迁移的原动力,而“同城感”的精神认同则是向郊区迁移的催化剂。

第三层次为大都市扩展区,即中心城市直接或通过卫星城市与距离在 100 公里左右、面积在 1 万~2 万平方公里范围内的其他周边城市的联结地带,往往由一个以上的大都市区组成。除了这个联结地带中的城镇、工业区、商贸区、开发区、旅游区、度假区等之外,决定这个层次的空间结构是否形成的关键仍然是多样化的交通网络系统及交通枢纽是否建成。距离上海中心城区 100 公里左右的周边城市有苏州、启东、海门、太仓、昆山、嘉善、嘉兴、海宁、吴江等等,这些城市在历史上都与上海保持着密切的联系。由于近年来长江三角洲经济带的形成,第三层次的空间结构被“掩埋”在长江三角洲城市群这一巨大的空间结构(即第四层次的空间结构)之中,其独立的作用并不明显,周边城市应发挥“近水楼台”的区位优势。

第四层为大都市连绵带,一般指某大都市及其扩展区与其相距半径 300 公里左右,面积在 3 万平方公里以上的所有其他大都市及其扩展区共同构成的城市群、城市圈。同样,多样化的交通

系统、交通枢纽能否将这些城市“编织”在一个高效快捷的综合交通网络之中,仍然是这一层次的空间结构形成的关键,即普通公路、高速公路、普通铁路、城际铁路、高速铁路、航空、水运系统、管道、网络等构成的大综合交通运输系统,保障人流、物流、资金流、信息流能够在城市圈内各城市之间高效、快速、大容量地运转与传送。以上海为龙头的长江三角洲城市群,目前已扩展为包括上海、南京、杭州、苏州、无锡、宁波、嘉兴、镇江、常州、湖州、绍兴、南通、舟山、扬州、台州、泰州、合肥、马鞍山、衢州、金华、淮安、盐城等 22 个城市的大都市圈,构成了中国目前经济发展速度最快、经济总量规模最大、最具有发展潜力的经济板块。“世博”前后,接轨上海,实现共赢,推进“长三角”经济一体化,已成为“长三角”区域内各城市政府的共识。“长三角”周边城市不约而同地把与上海的联动看做是重要的发展战略,以路桥交通网络的规划和建设为契机,“长三角”正在打造一个“3 小时经济圈”,将京沪铁路、沪杭铁路、沪蓉高速铁路、陇海铁路以及在建的京沪高速铁路、沪杭高速铁路,沪杭高速公路、沪宁高速公路、京沪高速公路,杭州萧山国际机场、南京禄口国际机场、宁波栎社国际机场、合肥新桥国际机场、无锡硕放国际机场,上海港、宁波港、舟山港、台州港、温州港、乍浦港、南京港、南通港、南通洋口港、连云港港、盐城大丰港,尤其 2010 年建成的上海虹桥综合交通枢纽工程等交通系统(除水运外)与上海中心城区、郊区的公路交通、有轨交通以及虹桥国际机场、浦东国际机场等更加有效地综合纽结在一起,真正形成以上海为龙头的大都市连绵带。目前,以虹桥综合交通枢纽工程为引擎,实施“大虹桥”发展战略,搞好“大虹桥”开发,将成为进一步推动上海国际大都市建设,服务“长三角”,服务全国的重大举措。

应该看到,长江三角洲城市群虽然已是较为

成熟的世界五大城市圈之一,但在产业技术水平提升、产业布局、产业结构调整,产品出口竞争,资源、环境保护与工业化进程的矛盾,地方保护行为带来的封闭,重复建设带来的浪费等诸多方面都存在严峻的问题与紧迫的压力,需要圈内的城市,以更开放的姿态,按一体化的思路,携起手来,共同解决。

2.3 城市风貌日益趋同,文化个性不够鲜明

在上海过去 20 余年的城市建设中,虽然也保护了许多有价值的传统建筑、街区,如外滩、石库门、豫园等,但在浦西老城区的改造、浦东新区的新建中,主要采纳了去文化性、去历史性、去地方性的现代主义、国际主义设计思路,以及一些后现代主义拼贴化的装饰手法,使得城市的风貌越来越趋同,越来越缺少历史感与文化个性。上海的历史虽短,但早已形成了海纳百川、中西合璧、特色鲜明的城市文化传统及有个性、有特色的生活方式,开放性、多元性、包容性是其最重要的特征。在本土的、外来的,旧的、新的文化熏陶下,上海人早已形成处世精明、善于经营、讲究实惠、尊重约定、诚信守法、胸襟宽阔、开放大度、善于吸纳、崇尚趋新、敢于创先的精神素养和风气,这是一份有魅力的文化遗产,不应丢弃!就城市发展观所言,全球化既不是西方化的全球化,也不是东西对立的全球化,而是一个多元发展、彼此共存的全球化,文化多元化应该是全球化的一个重要构成特征。上海的城市文化传统恰好具备了这样的特征,应该把它作为上海城市发展的一种重要资源、一种软实力、一种创新之源,在未来城市的设计与建设中发挥积极作用,从而使上海的城市风貌重新呈现出鲜明的文化个性。

2.4 生态环境建设取得了可喜的成绩,但未来整个城市生态化发展的道路仍不够明晰

上海过去 20 余年的城市建设在环境治理、推进生态环境建设方面虽然做了大量的工作,如苏

州河整治、世纪公园和中心城区景观绿地的建设等,可以说取得了很大的成效。但在生态文明来临之际,如何把绿色建筑、生态城市作为未来整个城市发展的主导方向,还没有形成具体可操作的路径与法规。当然,这是一项开创性的工作,无论在国内外都没有现成的成果和成熟的经验可以借鉴,需要在城市建设的实践中摸索前进。

3 从虹桥综合交通枢纽工程到“大虹桥”战略

从世界城市发展史可以清楚地看到,古往今来,城市发展的形态在相当程度上是由人类的交通方式决定的。随着科学技术的发展,人类的交通运输经历了水运、牛马车、铁路、公路、航空、高速公路和高速铁路,以及当代的综合运输大交通体系等方式。每一次交通运输方式的革命,都带来了城市形态及其空间布局结构的巨大变化和发展。所谓综合大交通,就是把铁路、公路、航空、水运、管道、网络等综合在一起的大交通体系。能否把它们联结成关键性的“节点”,主要在于综合交通枢纽能否建成。可以说,上海虹桥综合交通枢纽工程正是与当代综合运输大交通体系相适应的时代产物。

3.1 从工程研究的视角看虹桥综合交通枢纽工程

虹桥综合交通枢纽工程从 2006 年开始建设至 2010 年 7 月基本建成,四年时间里完成了包括虹桥机场西航站楼、沪宁城际铁路、轨道交通 2 号线(两站)、轨道交通 10 号线(两站)、磁悬浮车站、快速集散系统等在内的共计 46 个项目,总投资额近 700 亿元。其巨大的建设规模、全面的功能体系、复杂的管理体系,在国内基础设施建设领域是极其罕见的(图 9、图 10)。从工程研究的视野看,虹桥综合交通枢纽工程的建设本身就是一项高度复杂的系统工程,它呈现出如下综合特点:

(1) 从工程活动的主体讲,它是由 12 家业主、30 余家专业设计单位、区域化施工管理组织(建设



图 9 虹桥机场扩建鸟瞰图

图片来源: <http://www.smec-cn.com/admin/UploadFiles/20081130234050.jpg>



图 10 虹桥综合交通枢纽鸟瞰图

图片来源: <http://www.mhlib.sh.cn/eWebEditor/UploadFile/2007721418607.jpg>

指挥部、具体职能部门及专项管理机构)、相关政府职能部门、建设(代建)单位、施工监理单位及众多单位构成的复杂多元“工程活动共同体”^[5],各种组织、个体成员之间通过充分的交往与沟通,协调各种利益关系与认知关系,按照“职责分解、统一协调、动态调整”的区域化管理方针,顺利地进行决策、设计与施工。

(2) 从工程建造的客体讲,整个虹桥枢纽由46个独立的项目组成,这些项目中既包含了各类公共交通设施和配套服务设施,又基本覆盖了各类建筑物及景观。

(3) 从工程涉及的专业技术上讲,虹桥枢纽广泛涉及了铁路、机场、磁浮、轨道交通、市政道路、桥梁、建筑、地下空间、河道、给排水、供电、燃气、通信、景观等等各个专业,各专业之间的高效配合、协调,是确保工程顺利完成的前提。

(4) 从工程人工物的构成与功能上讲,虹桥综合交通枢纽主要由三部分构成,第一部分是铁

路站,它是京沪高铁、沪宁高铁、沪杭磁悬浮、沪杭甬客运高铁专线和京沪铁路、沪昆铁路的始发站和终点站;第二部分是虹桥机场扩建工程,主要包括新建西航站楼、第2条跑道、西货运区及其他配套工程。鉴于虹桥机场与浦东机场的不同定位,虹桥机场以起降国内航班为主;第三部分是城市交通枢纽,它将5条城市轨道交通(2号线、10号线、13号线,及预留2条线)、20多条城市线路公共巴士、多条磁浮交通以及20多条来自“长三角”地区的长途汽车线,还有出租车、社会车辆等多种交通方式汇聚在一起,形成一个现代化大型城市交通枢纽。虹桥综合交通枢纽建成后,客货流规模基本达到:机场吞吐量3000万~4000万人次/年,货邮吞吐量100万吨和飞机起降量30万架次;铁路、磁悬浮到发量1.2亿~1.4亿人次/年;高速巴士1000万人次/年;人流集散规模为110万人次/天左右,等等。很好地实现了对外交通功能、内外交通衔接功能、集中换乘功能及配套公共服务功能等预定功能目标。

(5) 从工程与资源、环境的关系上讲,虹桥综合性交通枢纽利用区位优势,将各种交通模式有机整合,统一规划,统一设计,统一建设,实现设施用地的最优化布置,达到土地资源集约化使用的目的,缓解交通设施建设与土地资源供应之间的矛盾;通过对先进的、环保的公共交通设施的优化整合,减少了交通设施间换乘对城市道路交通的依赖,简化了交通换乘方式,缩短了转换距离,从而节约了能源,减少了污染,提升了城市环境质量,有利于城市环境资源的可持续发展。

(6) 从工程选址上讲,在原有虹桥机场的基础上,对外既考虑了上海与“长三角”城市圈内的其他城市通过高速公路、高速铁路、城际铁路、航空等交通系统的快捷连接,对内也充分考虑了与浦西城区、西部郊区、浦东新区通过城市地面道路交通、有轨交通、磁悬浮交通等系统的大容量快捷连接,还考虑了枢纽工程对上海西部作为

贸易中心、物流中心等的城市建设的引擎作用。可以说, 虹桥综合交通枢纽的空间位置, 无论对上海本身的城市发展, 还是对于“长三角”大都市圈一体化的建设, 都具有唯一的、不可复制的、得天独厚的区位优势。

(7) 从工程的创新性上讲, 由于工程的唯一性、一次性、不重复性, 决定了没有可完全照搬的先例或固定不变的操作规程、规范, 必须通过创新才能实现新的工程目标^[6]。首先虹桥综合交通枢纽工程将把各种交通运输方式综合衔接在一起就属国内首创, 成功地实现了对外交通快捷、内外交通衔接、集中换乘、配套公共服务等功能的一体化; 建筑造型高雅大气的创意设计, 快速集散道路系统的设计, 节约土地资源的集约化设计, 利用自然采光通风节能减排的绿色设计, 安全、便捷、舒适、美观、人性化、生态化的室内及景观设计, 一体化综合管理信息系统的设计, 以及新型沥青稳定再生基层等新技术、新材料的应用, 总体设计和管理的运作机制, 等等, 都多方面地体现了该枢纽工程从决策、设计、建造到管理的创新性。

(8) 从工程思维方式上讲, 由于虹桥枢纽项目涉及的专业多, 技术整合要求高, 建设模式差异大, 牵涉面广等特点, 必须运用实践智慧把各种异质性因素在工程现场的动态情境中综合集成起来, 才能审时度势, 把握时机, 应对工程中可能出现的壁垒与陷阱。正如 H.A.西蒙(H.A.Simon)所说:“工程与‘综合’有关, 科学与分析有关。综合即是创造。”^[7] 依靠工程思维的运作而构成的工程知识, 既不仅仅是纯粹科技性质的, 也不仅仅是纯粹社会性质、人文性质的, 而是众多种类知识的综合集成。虹桥枢纽工程充分运用了以综合为特征的工程思维模式, 结合工程现场实际, 将各类交通科技知识、规划理论、建筑理论、城市设计、地理经济学、城市经济学、管理学、社会学、美学等多学科的知识、经验有机地集成起来, 应用于工程建设的全过程。

从跨学科工程研究的角度看, 任何工程总是嵌入特定的自然环境与社会环境之中的, 尤其是重大工程, 不能单一地仅从技术功能来看待工程的作用, 必须考虑重大工程对该区域社会、经济、政治、文化、生活、资源、生态等的全面影响。上海虹桥综合交通枢纽工程立项之初, 就不仅仅是把它作为单一的交通枢纽工程来投资建设的, 而是充分考虑了该枢纽工程对于上海在对内、对外交通功能, 带动上海的西部新城建设, 推动上海发展成为国际贸易中心, 促进“长三角”城市群交通、经济一体化, 并辐射全国等诸多方面的重要作用。因此, 从虹桥综合交通枢纽工程的建设生发出“大虹桥”发展战略, 并不是偶然的, 而是势在必行的一种战略部署。

3.2 “大虹桥”发展战略的兴起

“大虹桥”战略是在虹桥综合交通枢纽工程的基础上产生出来的, 可以说, 是继浦东开发之后、世博之后, 上海城市发展又一具有战略性、历史性意义的重大举措。“大虹桥”发展战略的基本理念可以概括为: 充分发挥综合交通运输体系的作用, 建设有利于商务活动的经济社会环境和优美的自然环境, 逐步建成上海高起点、现代化、具有国际水平、独具特色的现代服务业的集聚区, 形成上海经济发展的西部中心, 服务“长三角”, 促进上海和“长三角”经济发展的一体化, 实现江浙沪共赢共荣^[8]。

以一个综合交通枢纽为核心来建设中央商务区(CBD), 或者某种“交通经济带”, 并由此构成引领大都市城市发展的一种战略, 这样的做法是否合理? 有没有理论和实践的依据?

国外学者早在 20 世纪 40 年代和 50 年代就开始了关于交通经济带的研究, 比如美国学者 J.戈特曼(J.Gottmann)通过对美国沿海地带的考察, 提出了利用交通干线将沿线城市紧密联系起来, 使产业大规模聚集, 形成大都市连绵带或城市群^[9]。我国学者也于 20 世纪 80 年代提出了“点—轴空

间结构系统理论”，认为“点—轴空间结构”是区域发展的最佳空间结构^[10]，即以具有良好条件的交通干线为轴线，对轴线上的若干点(城市)进行重点开发，最终使沿轴线的整个区域达到平衡发展。20 世纪 90 年代，又有人进一步提出“交通经济带”理论，它由三大基本要素构成：(1) 交通干线或综合运输系统；(2) 以工业、商贸服务业为主的第二、第三产业结构；(3) 沿线分布的经济中心和大中城市。三者相互作用、相辅相成，共同构成交通经济带。

城市与交通相互作用机制的有关理论研究表明，城市与交通之间存在着相辅相成的相互作用：一方面，交通的优先发展，交通方式的变化与选择，决定了交通基础设施的建设，而交通设施作为城市空间形态的基本骨架，推动着城市形态与功能的演变；另一方面，一定的城市形态决定了不同类型用地在空间上的分离，引导了各种交通流量的空间分布，反过来影响交通方式的选择及交通基础设施的建设，而这又进一步带来了城市形态的改变。尤其是交通枢纽区域，其密集、便利、快捷流转的人流、物流、信息流，构成了各种贸易商务活动的最佳空间区域。因此，从理论上讲，围绕交通枢纽区域展开城市建设的合理性是毋庸置疑的。从现实来看，古代的扬州和近现代的上海、广州就是因为其交通枢纽的特殊地位而兴盛和繁荣的，而郑州则更是从交通枢纽演变成大城市的典型案例。

“大虹桥”发展战略的构想不仅有理论的支撑，更有其现实可能性基础：

首先，从空间区位上讲，“大虹桥”位于上海浦西中心城区的西部，是上海中心城区向西连接江苏、浙江的重要通道，是“长三角”别无选择的真正腹地。正是有这样的区位优势，才选择在该区域建设综合交通枢纽。

其次，从已有的交通设施看，1921 年，上海虹桥机场作为中国最早的机场之一，经多次改建、扩建，一直通航运营至今，而穿越大虹桥区域的

高速公路、地面公路、铁路、轨道交通等则极为密集。正是有这样的交通设施基础，才在原虹桥机场的基础上扩建成综合交通枢纽。

最后，从现有的经济基础看，1983 年虹桥经济技术开发区的建设，让虹桥真正成为一个重要的贸易集聚区。1992 年，上海改革开放初期首先发展的是虹桥地区，并将其建成上海第一个 CBD，即使到今天它也是最成熟的商务、办公、居住一体化的区域。在“大虹桥”地区聚集了八大以现代服务业为主导的集聚区：包括虹桥枢纽商务中心区、长宁区虹桥涉外中心、临空经济园区、普陀区长风生态商务区、嘉定区江桥商务区、青浦区徐泾商务港、松江区九亭现代服务业集聚区、闵行区七宝生态商务区，集群优势明显。目前，“大虹桥”板块已成为上海最活跃的商圈之一，其 GDP 总值甚至比浦东还高。正是有这样的经济基础，才能在去年刚落成的综合交通枢纽工程的基础上，以它及其交通干线为核心、为骨架，去开发“大虹桥”商务区，建设上海西部的 CBD。见图 11、图 12。



图 11 原虹桥商务区

图片来源: <http://hiphotos.baidu.com/cnolo/pic/item/278dd800609ac13d728b65dd.jpg>



图 12 “大虹桥”商务区规划

图片来源: http://www.chinacitycp.com/attachments/2008/10/15_20081014140307156C7.jpg

因此,“大虹桥”发展战略会带动整个上海的城市发展,进一步推进“长三角”城市群发展的一体化,实现上海作为国际贸易中心的宏伟构想,这决非脱离实际的空想。

在虹桥综合交通枢纽工程建设的四年间,社会各界对该枢纽工程的关注不断升温。从原先的综合性交通枢纽,到国际贸易中心的基础,再到CBD,人们对虹桥枢纽工程重要地位的认识达到了一个战略高度,可以说,“大虹桥”发展战略此时已渐显雏形。2009年10月,继国务院批准上海国际金融中心、航运中心建设出台之后,上海正式向国务院提交了“第三中心”——上海国际贸易中心建设的相关文件,与此相配套的虹桥商务区管委会也已于2009年8月成立,虹桥商务区将以虹桥交通枢纽的26.26平方公里区域为中心,加上60平方公里综合功能拓展区,横跨上海西部的中环外环,建设成为面积达86.3平方公里的经济商务区,该商务区的建设将涉及闵行、长宁、青浦、嘉定等四个行政区。虹桥商务区将成为上海国际贸易中心建设的重要载体,成为上海中心城市功能向外围延伸拓展的重要区域,进而带动中心城外围及西部郊区的整体崛起。“大虹桥”发

展战略的实施正式拉开了序幕。

4 “大虹桥”战略对于上海城市发展的作用与意义

按照“大虹桥”发展战略,虹桥商务区总体布局是,“一环、两轴、三核、五区”:一环,指外围由公共绿地、防护绿地、河流水域等形成的生态绿环,是虹桥商务区生态品质的保障;两轴,指东西向空间发展轴和南北向空间发展轴,为这一区域发展的基本构架;三核,指由东西向空间发展轴串联的三个重要功能核心。其中,交通功能核心由虹桥机场西航站楼、铁路虹桥站、轨道交通、公交巴士站和地下停车库等构成的枢纽功能综合体,是虹桥商务区最重要的功能构成要素和服务“长三角”的动力之源;商务功能核心则位于交通功能核心西侧,主要布局与枢纽功能密切相关、服务辐射“长三角”的商务办公、文化、交流功能,是虹桥商务区建设的活力之源;机场东片核心是指虹桥机场航站楼及周边商业、商务、行政办公等形成的片区功能核心,带动机场东片的改造和更新,完善加强枢纽服务功能。五区,指按照功能布局形成的核心区、虹桥机场、北片区、南片区、东片区五个不同功能板块。这样的宏观布局显然是按照“点—轴系统”最佳城市空间结构的思路去规划的。

“大虹桥”发展战略能否成功实施,关键取决于“一环、两轴、三核、五区”的建设能否实现规划预定的功能,由此也决定了“大虹桥”战略对于当前上海城市发展的作用以及未来城市发展的意义,这些作用与意义概括如下。

4.1 对于建立上海西部中心,疏散中心城区过分集中的人口,推进上海大都市区的建设具有直接作用

前面我们说到困惑上海城市发展最紧迫的问题,是长期以来外环内中心城区人口密度过大,急需向郊区分散。但历次郊区卫星城的建设都没

有从根本上解决问题，大都市区第二层次空间区域的建设并不理想，“反磁力中心”功能较弱。究其原因不外是：(1) 交通不便，可达性差；(2) 产业布局不合理；(3) 配套设施不完善；(4) 城市文化没有延伸进卫星城，缺少“同城感”；(5) 卫星城“弥漫式”的发展，选址缺少历史的连续性，建设缺少长期性等。我们认为这些问题随着“大虹桥”发展战略的成功实施，在很大程度上可以得到部分解决。

首先，虹桥综合交通枢纽的对内交通枢纽功能、内外交通衔接功能、集中换乘功能等都较好较快地解决了“大虹桥”区域内、连接浦西、浦东中心城区，以及其他周边郊区的“可达性”问题。

其次，“大虹桥”将以生产性现代服务业、物流中心、总部经济和高端商务活动等为其明确的产业格局，如果五个片区的规划预定功能能够较好地发挥作用，必将大量吸引中心城区的各层次人员来此就业定居。

其三，虹桥经过长期的建设，早已具备较为成熟完善的配套设施，在此基础上，进一步推进“大虹桥”区域的配套设施建设是相对容易的。

其四，“大虹桥”核心区紧邻外环，与浦西中心城区西边比邻，上海特有的城市文化早已在此扎根，在大众的心目中它甚至就是浦西的一部分，“同城感”因此自不待言。

其五，“大虹桥”的建设并非是浦西中心向西方向“摊大饼”式的扩张，而是有空间层次结构的“组团式”发展，它仍属于大都市的第二层空间区域。

其六，由于其紧邻浦西中心城区，“大虹桥”不能按卫星城的思路、模式来建设，而应当把它作为“大虹桥辅城”来建设，按大都市“多核多心”的建设思路，使之建成上海西部的中心，并通过交通枢纽向其周边的郊区卫星城辐射，带动大都市区第二层次空间区域的建设。如果按照“大虹桥辅城”的建设思路去考虑，目前划定的 86.3 平方公里的面积显然是不够的，有人提议将“大

虹桥”区域扩展到 500 平方公里，才能真正形成东有“大浦东”，西有“大虹桥”，使上海大都市区的建设呈现出“哑铃”型的布局模式。

总之，“大虹桥”区域以综合交通枢纽和商务区为核心基础，准确的产业定位和完善的配套设施，加之良好的自然生态环境，深厚的文化底蕴，必将成为人口导入的“宜居”区域。有人预计，建成后能形成 200 万至 300 万人口规模，这就在相当的程度上解决了外环内中心城区人口密度过大的问题，使上海人口密度的分布趋于平衡、合理。

4.2 对于上海大都市扩展区的建设具有拉动作用

前面我们说到，上海的第三层次(大都市扩展区)空间区域的独立作用并不明显，距离上海中心城区 100 公里左右的周边城市并没有充分发挥出“近水楼台”的区位优势。上海大都市扩展区包括上海以及与上海有紧密通勤关系的江苏苏州(距离上海 81 公里)地区和浙江嘉兴地区(距离上海 96 公里)，“大虹桥”在区位上与这些地区比邻。如何能打破行政界限的障碍，推进一体化发展，彼此之间在产品结构、产业结构上如何能做到避免重叠、取长补短、差异发展，并充分发挥虹桥综合交通枢纽的综合运输功能，共享“大虹桥”商务区国际、国内商贸的平台，是上海大都市扩展区建设的关键。拉动大都市扩展区这个空间层次的建设，在很大程度上还能使这些周边城市与上海大都市区产生“同城效应”。6 年前，无锡市委书记杨卫泽在全国“两会”上说过这样一番话，让人记忆犹新：“‘长三角’一体化，交通是个非常实际的大问题，交通让各城市间紧密地联系起来，才有可能真正‘无缝对接’，如果‘长三角’区域内打造起一个快速便捷的公共交通体系，就可以使得在上海工作、在苏州或无锡或常州居住没有什么大不同，真正诞生‘长三角“上班族”’。随着虹桥综合交通枢纽的建成以及“大虹桥”战略的实施，沪宁城际、京沪高铁、沪杭磁悬浮等的陆续通车，这些当年听起来像“天方夜谭”的

设想即将变成现实。据悉,目前在高铁和城市轻轨经过城镇的房价相对于上海要低得多,三五年内将会吸引很多人做出工作在上海、居住在“长三角”的选择。可以说,这是“大虹桥”枢纽带来的溢出效应,也是服务“长三角”的“实效”。

4.3 对于以上海为龙头的“长三角”世界城市群的建设具有引擎作用

虽然从1992年起,“长三角”的14个城市就组成了“长三角”城市经济协调会,彼此间的经济来往也日益频繁,但上海的城市发展仍局限于大都市区的空间范围内,尤其是浦东、浦西中心城区的建设,并没有着眼于大都市连绵带、“长三角”城市群一体化的架构来考虑城市发展。随着上海“世博会”的举办,接轨上海,实现共赢,推进“长三角”经济一体化,已成为“长三角”区域内各级政府的共识,真正促成了以上海为龙头的“长三角”城市群一体化规划建设的架构。2010年,国务院批准《长江三角洲地区区域规划》^[11],正式把“长三角”战略定位为:亚太地区重要的国际门户、全球重要的现代服务业和先进制造业中心、具有较强国际竞争力的世界级城市群。至此,“长三角”区域发展规划已上升为国家级的战略。“长三角”跻身为继纽约、东京之后的全球第三大都市圈。作为“长三角”腹地的“大虹桥”,以其得天独厚的空间区位优势、综合交通枢纽的强大运输功能及经济辐射能力,担负起整个“长三角”经济圈高效合作、联动发展的历史重任。以它为节点,通过各种交通网络,把上海与“长三角”的其他城市网络成一体,其经济能量可于0.5小时覆盖沪、杭、苏、锡等“长三角”核心区,于1小时覆盖整个“长三角”世界级城市群,于5小时覆盖全国13个省。“大虹桥”必将成为“长三角”世界城市群当之无愧的城际核心CBD,是带动“长三角”城市群一体化发展的核心引擎,这样,“大虹桥”战略也必将上升到国家发展战略的高度。

4.4 对于未来上海低碳生态城市建设的“试验”意义

尽管可持续发展的理念、生态文明建设的呼声已盛行多年,但在如何建设可持续发展城市的问题上,“世博”才以最直观的方式给予了具有可操作性的答案。“世博”结束后,留下了两笔最珍贵的遗产:一笔是城市建设的低碳化、生态化;另一笔则是城市文化的多元化。上海的经济发展方式已经到了必须转型的时候,“绿色”、“低碳”、“生态”将成为未来上海城市发展新一轮转型升级的根本方向。上海开始努力探索一种城市总体规划、土地利用总体规划、经济社会发展规划之间“三规统一”和经济、社会、环境“三位一体”发展的崭新模式。

目前,上海已初步确定三个区域为低碳示范区,分别是崇明、临港和虹桥商务区。虹桥商务区低碳设计理念的核心主要表现在城市空间布局、交通组织、能源利用及建筑设计4个方面,具体内容包括通过小街坊、高密度、低高度的空间形态创造步行化的环境、适宜节能的建筑群体;通过功能混合布局减少长距离出行;通过多样性的公共空间增强可行走性;鼓励步行交通及自行车交通,促进公共交通,减少私车交通;利用新能源、可再生能源,并尽可能利用近距离输送,提升能源的利用效率;控制建筑材料、建筑物的遮阳及外保温、屋顶绿化、建筑自然通风等。目标是将虹桥商务区建设成为功能多元、交通便捷、空间宜人、生态高效、具有较强发展活力和吸引力的上海市第一个低碳商务社区。供能优化工程、绿色建筑工程、绿色照明工程、节水与水环境优化工程、低碳交通工程及生态绿化工程等六大工程,以及信息检测工程、低碳社会工程(执行“低碳招商”,提倡低碳生活方式、低碳消费方式等),已被明确为虹桥商务区建设低碳经济实践区的主要功能。预计到2015年,虹桥商务区核心区(一期)低碳重点工程将基本建成,二氧化碳减排率将

达到 30%左右。

低碳商务区建设是一项开创性的工作，无论在国内外都没有现成的成果和成熟的经验可以借鉴。如果低碳“大虹桥”的建设探索成功，对于未来上海低碳生态城市的建设将具有重要的示范意义。

4.5 对于未来上海多元化城市文化建设的示范意义

任何城市文化的特性都是在城市长期演进的历史中积淀形成的，近现代上海一百六十多年的历史，成就了特色鲜明、海纳百川的“海派文化”。事实上，在海派文化之中，有非常复杂的各种互相对立、互相冲突和互相渗透的元素。这些多歧性的元素，包括外来文化与本土文化的不同，外来文化之中，还有西洋文化与东洋文化的区别，而西洋文化之中，又有清教徒文化与拉丁文化的多样。就像纽约一样，上海是一个移民的大熔炉，是一个文化的大熔炉，所有的地域文化、宗教传统和高级文明，到了上海之后，互相渗透，互相影响，最后都一一失去了其本真性，演变为极具都市风格或东方神韵的“海派文化”。上海以其宽容和大度，包容了来自五湖四海的移民带来的本土文化。也就是说，“多元化”恰好是上海城市文化从其历史中积淀、继承下来的个性特征。

但是，在过去数十年的城市建设中，由于主要采纳了现代主义、国际主义的城市设计理念，导致城市的风貌千楼一面、千城一面，越来越同质化，越来越缺少历史感与文化个性，偏离了“海派文化”多元化的个性特征。正如哲学家杜维明所说：“我们要增加城市的多样性和丰富性，这样一来，才能够在这样的一个城市当中给大家带来一个和谐的感觉……新型的城市文化必须要达到 21 世纪人们生活的两个标准，世界主义和社群主义，这两方面的标准都需要达到。也就是说，我们现在要发展社区，要采用当代的技术，使得城市的居住者和城市的访问者之间，能够在不同的方向

和不同方面开展更深刻的互动。我们要意识到文化有很多的多样性，文化的多样性本身就是一个全球化的显著的特征。”^[12]曾如前面所说，坚持城市文化的多元化，也是世博留给我们的另一笔珍贵遗产。

任何有活力的城市文化既体现出对历史的继承性，又闪耀出对未来的开创性。对于上海未来的城市文化建设来说，历史的继承性并不在于表面形式上的怀旧，对旧上海的念念不忘，而在于对其多元性、包容性等城市精神的继承，更在于面向未来更加开放、包容的创造性融合。把多样化的外来文化与“长三角”城市群丰富多彩的地域文化(海派文化、吴越文化等)融会于虹桥，从而形成有个性特色的“大虹桥”新型文化，是“大虹桥”发展战略注重“文化软实力”的精神体现，这样的探索需要决策者、规划师、设计师、工程师、文化学者、历史学者等城市建设者乃至公众集体智慧的创造性迸发，“大虹桥”建设应该担当起“城市，让生活更美好”新型城市文化“试验场”的作用。如果探索成功，将对未来整个上海城市文化的建设具有重要的示范意义。

4.6 对于推动上海发展成为国际大都市具有重要的战略意义

上海未来城市发展的目标是要成为世界级的国际大都市，从城市的功能上讲，就是要把上海建成国际经济中心、国际金融中心、国际贸易中心和国际航运中心。这四个中心之间存在着紧密的结构性关系：国际经济中心需要国际金融中心、国际贸易中心和国际航运中心三足鼎立来支撑；而国际金融中心的资本流量与国际航运中心的吞吐量则必须以国际贸易中心的各种贸易量为基础；反过来，国际贸易中心的繁荣又需要国际金融中心与国际航运中心的资本支撑与运输支持。这样，国际贸易中心的建设自然就成为上海未来城市发展的重中之重。“大虹桥”战略把虹桥商务区的建设作为根本目标，就是要使它成为上海国

际贸易中心的重要载体。然而, 虹桥商务区能否担当得起如此巨大的历史重任?

我们的回答是肯定的! 随着金融中心和航运中心在大浦东的崛起, 曾经贸易繁荣的虹桥区域一度处于边缘化的状态之中。故此有人认为, 大浦东靠海而面向国际, 而大虹桥朝内面向“长三角”, 已形成“东外西内”的格局, 因此, 上海的国际贸易中心应落脚于大浦东, “大虹桥”顶多是国内贸易的中心。这种看法陷于两个误区: 一是把国际贸易与国内贸易分割开来考虑; 二是仅在上海大都市区而不是在其大都市扩展区、连绵带即“长三角”城市群的空间架构下来考虑国际贸易中心的建设。事实上, 中国既是制造、出口大国, 也是吸纳外来商品的大市场, 外贸与内贸是不能决然分割的。国际贸易中心决非仅是外贸中心, 它应该是把国际贸易、国内贸易、转口贸易、货物贸易、服务贸易、技术贸易、知识贸易、低碳贸易等等综合在一起的、“国际性”的贸易中心。从空间区位上讲, 这样的国际贸易中心要很好地发挥作用, 必然需要其更多地与“长三角”城市群之间方便快捷的紧密联系。显然, 把作为“长三角”腹地的“大虹桥”建设成为上海大都市圈国际贸易中心的优越性自然不言而喻。因此, “大虹桥”战略的实施, 对于上海国际贸易中心的建

设, 对于“长三角”世界级城市群一体化的建设, 最终对于推动上海未来发展成为世界级的国际大都市, 都具有十分重大的战略意义。

参考文献

- [1] 张仲礼. 近代上海城市研究[M]. 上海: 上海文艺出版社, 2008: 5.
- [2] 姜龙飞. 上海租界百年[M]. 上海: 文汇出版社, 2008: 35.
- [3] 董志凯. 从建设工业城市到提高城市竞争力: 新中国城建理念的演进: 1949-2001[J]. 中国经济史研究, 2003(01): 23-35.
- [4] 史育龙, 周一星. 关于大都市带(都市连绵区)研究的论争及现今进展述评[J]. 国外城市规划. 1997(2): 2-11.
- [5] 李伯聪. 工程社会学导论: 工程共同体研究[M]. 杭州: 浙江大学出版社, 2010: 13.
- [6] 邓波. 朝向工程事实本身[J]. 自然辩证法研究, 2007(03): 62-66.
- [7] 西蒙. 人工科学[M]. 司马贺译. 北京: 商务印书馆, 1987: 8.
- [8] 李惠国, 李伯聪, 丘亮辉. “大虹桥”: 上海和“长三角”腾飞的彩虹之桥[N]. 解放日报, 2009-12-24.
- [9] Gottmann J. Megalopolis: or the Urbanization of the Northeastern Seaboard[J]. Economic Geography, 1957, 33(3): 189-220.
- [10] 陆大道. 区域发展及其空间结构[M]. 北京: 科学出版社, 1995: 58-59.
- [11] 长江三角洲地区区域规划[EB/OL]. [2010-06-22] (2011-03-28). http://www.china.com.cn/policy/txt/2010-06/22/content_20320273.htm.
- [12] 杜维明. 城市文化的反思[EB/OL]. [2010-10-31] (2011-03-29). <http://www.expo2010.cn/>.

From the History of Shanghai City's Development to See the Significance of “the Big HongQiao”Strategy

Deng Bo

(The Research Center of Engineering, Technology & Society, Xi'an University of Architecture of Technology, Xi'an 710055)

Abstract: First of all, this paper reviews the brief history of Shanghai city's development and analyses the main problems of urban construction. From the view of the interdisciplinary engineering studies, this paper analyzes Shanghai HongQiao integration transport hub project, demonstrates the theoretical and realistic basis and the historic inevitability of “the big HongQiao”strategy. Furthermore, this papers discusses the enforcement of this project and its significance to the future shanghai city's development.

Key words: Shanghai HongQiao integration transport hub engineering; “the big HongQiao”strategy; the history of Shanghai city's development; engineering studies