

# 长三角古镇振兴可有所作为

## ——对话“古镇卫士”、同济大学建筑与城市规划学院教授阮仪三

长三角，是全国历史文化名城名镇最为集中的地区。这里，有“一线三里繁”的长街，有“古意月半弯”的石桥，有“松窗萤火飞”的民居，也有“家家棹小舟”的水乡，印刻着“江南文化”的专属符号，寄寓着“诗意栖居”的情怀理想。2300平方公里的长三角生态绿色一体化发展示范区，江南名镇星罗棋布。660平方公里的启动区内，青浦朱家角、金泽、吴江黎里、嘉善西塘、塘庄更是其中“典藏”。在长三角一体化背景下，如何传承保护与创新？如何改善生态与人居环境？本报对话有“古镇卫士”之称的阮仪三教授。

古镇保护现状和发展空间如何？

阮仪三：上世纪七八十年代，中国农村经济迅速发展，长三角地区的江南水乡古镇发生巨大变化，“村村冒烟，家家办厂”导致一些富有特色的历史遗存遭到破坏。后来，伴随相关法规完善和保护意识提升，一些城镇采取了“保护老城、发展新城”的措施，而使许多古镇依然留存着老街、旧屋等古色古香的历史风貌，许多历史景点还成为大众观赏旅游或文化活动的场所。

如今，长三角许多古镇已列入世界文化遗产名录，有些被评为国家级文保单位，得到修缮与保护，并且也吸引人们学习与观摩。这些优秀的民居建筑是国家的宝贵财富，也是我们长三角人引以为傲的艺术珍品。

古镇保护，要处理好新和旧的关系，“老的老到家，新的新到底”。“老”的问题是，由于地区发展的差异，或是交通的不便，还有一些历史建筑还没有被人们发现，正受着岁月的摧残亟待

保护；同时，由于缺乏必要资金和相关政策，名镇里有些一般民居年久失修，呈现一片残败景象，失去了原有的历史风貌。“新”的问题则在于，如何传承文化遗存，让这些珍稀的手工艺在新建筑的建设中交融、互融、革新，并焕发出异样的光辉。

记者：示范区建设将“生态绿色”作为发展底色，提出“滨水人居”理念，您有哪些建议？

阮仪三：江南水乡古镇一脉相承，一水以贯，要写好“水文章”。由于长三角地区河网型的地理环境，河道作为主要的交通纽带联系着镇与城市、乡村以及镇内部的流通，构成了长三角地区历史古镇大部分是因水成市、因水成街的特色。上世纪80年代以前，公路、铁路交通还不顺畅，尽享舟楫之便，这些古镇的水上交通已极为顺畅，较大的集镇与中心城市，以及镇之间都有班船来往，随着陆路交通的发达，社会习俗的改变，这些河道船只也逐渐地被淘汰了。

长三角的经济文化发展，可以借助这些古镇的同一地域，共享长江流域之便。我设想，就水上游览这一项可以好好策划，可以创新发展长三角的水上游览路线。古镇不仅有历史上的繁华，随着旅游事业的发展，提倡留住乡愁，尊重传统文化，如今到了节假日，古镇旅游经久不衰、拥挤不堪，如能把水上这个领域重新开

一位带着一个行李箱坐在车子中部的小姑娘引起了记者注意，走近一问，原来这位何小姐在美国留学刚回国，这次由姨婆鲍阿姨陪同一起去芦墟看望外婆。

8时23分，芦墟大桥东站，张桥辉、鲍阿姨、何小姐等7位乘客下了车，中途没有乘客上车。

8时49分，车子驶过黎里大桥，大桥下的太湖烟波浩渺，“过了大桥就到黎里啦！”车上一位老大爷兴奋地说。

8时52分，韩阿姨指着车窗外一幅设计独特的建筑对记者说：“快看，这就是我们要去的六悦博物馆。”

8时54分，晚点4分钟，车子到达黎里旅游集散中心。乘客下车时，天已放晴，仿佛是在欢迎大家的到来。

司机钱培明告诉记者，该路车票价5元，可用苏州公交卡、微信、支付宝或现金支付，暂时还不能用上海公交卡，一天有12班车。

9时10分，记者在黎里旅游集散中心看到，从西塘汽车站发出的示范区5路正好到达黎里，车里乘客满满。记者从下车的乘客中得知，他们中很多是上海人，已经在西塘玩了一天，一对上海老夫妻对记者说：“我们是前一天上午在东方绿舟坐的示范区3路到西塘，今天坐示范区5路从西塘到黎里来玩，下午再坐示范区2路回上海！”

本报记者 屠瑜

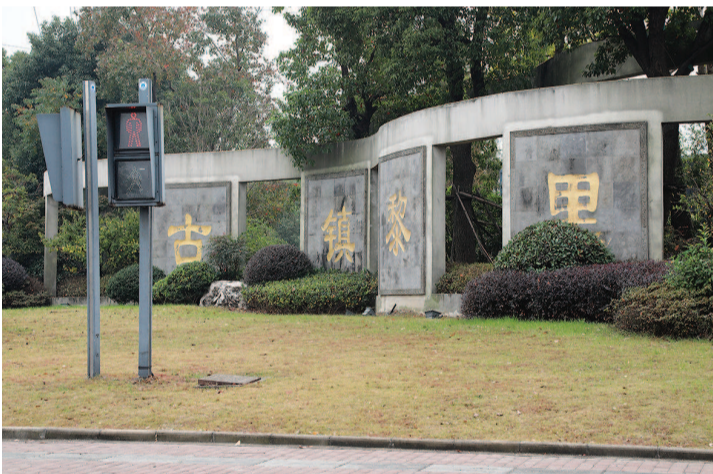
## 腾少波：刷卡问题下一步肯定会打通

“刷卡问题下一步肯定会打通。”腾少波解释，关于座位少的问题，是因为新能源车出厂时是按照普通公交模式，设计了很多拉手，但长途确实不太合适，下一步会做调整。关于票价，腾少波坦言，这是定制公交，和常规的公交不太一样，要考虑舒适性和时间成本，增强旅游体验感，提高乘坐质量。

“一体化后，青吴嘉都是一家人，公交也应为自家人在服务，开通只是一个起点，以后逐步会优化、会加密，会提供更高质量的服务，让大家感受到相互之间的交流更亲密无间。”腾少波说。 本报记者 屠瑜

## 5元到黎里，一车有说有笑好不热闹

### ——示范区公交2路体验记



■ 2路公交车驶过黎里大桥不久，就见到了古镇的标志

上周，本报做了《上海去西塘有直达公交了，比想象中火爆……》的报道，体验了示范区公交3路的运行情况，受到读者欢迎。本周，记者再次坐上了通往另一座江南古镇——黎里的示范区公交2路，场面依然火爆。

11月13日，细雨蒙蒙。7时50分，示范区2路首班车载着20多位

乘客从东方绿舟始发站出发，这趟车上的座位比3路略多，有26个。后排几位乘客有说有笑，好不热闹，“我们9个人一起组团出来玩的，都是青浦人。”坐在靠近车门边的61岁的韩乃珍告诉记者。后面的董老伯补充说：“我们准备先玩古镇，然后去古镇旁边一位老外开的博物馆看看，下午还是坐这个车回来。”56岁的杨玉筠

说：“现在比以前出门方便多了，如果交通卡能够通用就更好了。”

同样去旅游的还有67岁的卢广发，他戴着无线耳机，一个人坐在前门边的座位，“我住在彭浦新村，以前大多是自己骑摩托出门旅游的。前几天在手机上无意中看到示范区公交开通的新闻，决定体验下坐公交出游的感觉”，他说，“感觉挺好，便宜、方

便，下次准备约老邻居一起来。”坐在卢广发斜对面的是要去吴江芦墟上班的张桥辉，他家住徐泾北城，以前上班需要坐地铁去虹桥火车站再转大巴到吴江临沪车站，需要1个半小时，花费35元左右，现在只要1小时（地铁上半小时+公交上半小时），10元左右，“每周一个来回，算下来挺划算”。

## 票价、座位、发车时间……

### 示范区公交热点问题我们都帮你问到了！

#### 陆章一：5条线按三地公交规则运行

陆章一表示，示范区公交把长途公交变成区域一体化的公交，是一种制度集成和制度创新，目前所有的线路命名、停靠车站都是比较灵活的。针对出现的问题，陆章一坦言，目前示范区1路是青浦巴士运营，示范区3路属于嘉兴普通，由嘉善县交通局负责，2路、4路和5路都是属于吴江公交，5条线目前还是

#### 孙雪龙：将根据实际情况开通更多线路

刚刚开通阶段，还没办法统一刷卡统一计价，只能按属地地区属地负责，按各自公交运营规则来运行，后续会根据实际运行情况再研究。

票价问题大家普遍比较关心。同属吴江公交的示范区2路和4路票价也不同。孙雪龙解释，这是由于计算方式不同造成的，黎里到东方绿舟、黎里到西塘是属于旅游班线

阮仪三，同济大学建筑与城市规划学院教授、国家历史文化名城研究中心主任，自上世纪80年代起力促周庄、乌镇、平遥、丽江等众多古城古镇的保护，被誉为“古镇卫士”。

记者：长三角地区历史文化名镇星罗棋布，呈现哪些特征？

阮仪三：大江横流，孕育了长三角一方肥沃的土地，滋养了繁茂的生灵和作物，古谚“苏湖熟，天下足”，这里自古以来就是物产最为丰饶、出产最为丰厚、品种最为繁盛的地区。

江南水乡城镇的形成发展就是明证，“镇”是介于城市与乡村之间自发形成的经济社会空间，是乡村都市化的结果，也是商品经济的产物，长三角地区的历史城镇也染上商业的特性而颇具特色。

大多城镇沿着河道而设，这些河道又联系着长江，是长江的水流滋养着这些城镇的生存。发达的水网和成熟的农业经济，为长三角地区历史古镇的发展奠定坚实基础，许多地方成了某类手工原料、产品的集散地，逐渐形成特色专业市镇，例如朱家角的米市、西塘的酿酒业、吴江盛泽、震泽的丝织业都很著名，同时市镇之间分工协作，互相竞争，互相依存，形成一个市场经济网络体系。

由于文化发达，经济繁荣，长三角地区的市镇不仅有富饶的商业，更有丰厚的文化，又拥有极具才华的匠师，使这里既有美妙的特色风光，又充满了浓郁的文化气息，而每个历史古镇都有其独特的景观和文化内涵。这是长三角地区独有的风景线，江南水乡古镇一眼望去尽是小桥、流水、人家，但仔细观察又会发现，此乡非彼乡。

记者：目前在长三角地区尤其是示范区内，

用手机支付，但是又没安装支付用的大都会APP，所以她每天都会帮忙下载数起。

让她没想到的是，这次她又被指定为蟠龙路地铁站的志愿者小组组长，每天要分发物资、安排组里三四位组员的工作，最小的组员比她小两岁，其他的都比她大，最大的已经有五十多岁，这样的年龄差也让她感到不小的压力，“我会尽量多做点，让年纪大的叔叔阿姨能够有点时间休息，不过大家都很配合我，对我非常客气。”

工作时间，连陪陪一刻也不能坐下，早上手机签到到后，再也没有时间看，下班前才会拿出手机做小结，统计组员翻译次数等，手机电池显示电量仍是满格。

“虽然只有短短三天，但让我成长了很多”，她说自己性格有点内向，不太善于与人交流，但在这三天中，每天都要与陌生人沟通，逼自己每天都在突破局限，超越自我。

说起自己的英语优势，原来，连陪陪目前就读于温州肯恩大学视觉传达设计专业，是一名大四学生，因为学校是中外合作办学，平时上课都用英语，所以英语交流不在话下。目前，她还在备考雅思，准备申请国外的研究生，她表示：“毕业后我希望来上海工作，这边机会更多，我爱上海。”

本报记者 屠瑜

## 我青吴嘉

### 来自嘉善的大四学生连陪陪：当进博志愿者让我成长

道(zhè)陪陪，22岁，嘉善人，在本月8日-10日三天，每天从嘉善到上海青浦，只为做好一件事——当进博会地铁志愿者。

轨交17号线蟠龙路站是她工作的地方，“每天早上9点出门，坐10点半的高铁到虹桥火车站，再转乘2站地铁到蟠龙路站，匆匆忙忙吃个盒饭，12点替换早班同事上岗，下午5点下班再回嘉善，到家已是晚上7点多。”她向记者简单描述了自己这三天的通勤状态。

“觉得辛苦吗？”记者问，“是有点辛苦，但能够用自己的能力帮到别人，很开心”，她认真地说。

连陪陪还记得9日的那个下午，在蟠龙路站3号口附近，有老外一家四口在自动售票机前焦急万分，她发现后赶紧上前询问，原来他们一家想去上海野生动物园，但没有支付宝、微信和现金，只有银联卡，手机也无法上网。她连忙用自己的流量帮老外连上了手机热点，顺利买到了地铁票，老外连声表示感谢。另外，进博会期间，有许多外地来客乘坐地铁想直

工作中的连陪陪



## 执委会周记

长三角一体化的“先手棋”究竟怎么下，“突破口”哪里找？“理事会+执委会+发展公司”——创新体制机制，这是长三角生态绿色一体化示范区给出的第一个答案。

昨天，市十五届人大常委会第十五次会议听取和讨论了关于长三角一体化发展体制机制建设情况的报告。上海市人民政府副秘书长陈鸣波表示，示范区搭建了“理事会+执委会+发展公司”的“三层式”管理架构。理事会主要负责研究确定示范区建设的发展规划、制度创新、改革事项、重大项目、支持政策和协调推进；执委会是理事会的执行机构；发展公司作为示范区开发建设主体，是一个市场化的投资运作平台。

至此，示范区在创新机制方面的探索愈渐明晰。

理事会与执委会，这两个长三角生态绿色一体化示范区新组建的机构，被认为是两省一市在跨区域合作的全新探索。

新在何处？且看理事会的构成，除了三地政府之间协同合作外，还邀请知名企业家和智库代表作为特邀成员，发挥类似公司独立董事的作用。协调统筹有之，市场参与有之，智脑谋划有之……新上任的理事会秘书长、执委会主任马春雷曾这样描述：“这是全新的社会共治和业界共治的理念。”

值得一提的还有轮值制度，理事会由两省一市政府常务副省(市)长轮值。近有华为公司的轮值CEO(目前为轮值董事长)制度，远有欧盟著名跨境共同体“欧洲之心”的八州长会议主席轮值制度；此番创新谋划，也吸纳了不少国内外经验。

“新”的目标，在于“统”——要实现一体化发展，不是将沪苏浙现有标准与制度简单叠加，而是进行全面改革。“三层式”管理架构的创新，为行政主体、地域空间乃至各项改革试点任务之“统”，铺路架桥。

风正好正是扬帆时。今天，来自两省一市的执委会工作人员为示范区的发展凝心聚力，他们都是从数千名公务员中脱颖而出精英强将。而这些人选，完全“凭实力说话”，与“地区名额”无关。

“不是说一开始就已经分好了，浙江出某个组的组长，上海、江苏分别出某个组的组长，而是哪个最强、最优秀就用哪个！”马春雷说，这是一个全新的架构，希望通过制度创新，真正地选优配强，精锐出战。

这是一个值得注意的细节：身处一个“不考虑行政区划的圈”，示范区执委会在筹建的过程中就已充分融入“新”与“统”的理念。

11月13日

沪苏浙皖司法厅(局)在浙江嘉善共同发布《进一步优化长三角法治化营商环境宣言》。

11月12日

嘉善县人民政府与比亚迪股份有限公司签订战略合作框架协议，共建空中交通第二界面全国示范城市。双方将在嘉善县城范围内规划胶轮有轨电车线路，积极推动实施首期空中第二界面项目，形成空中规划交通网，助力城市公共交通新升级。

11月12日

“同里红·大厨师杯”首届长三角一体化示范区厨师技能大赛在吴江举行。当天，来自青浦、吴江和嘉善三地的56名选手参加了中式烹调、西式面点、花式冷拼3个项目的技能比拼。

黄佳琪 整理