



梅唐，对松江有着深厚的情感。她曾在《一座新城的成长：上海松江》一书的序言中指出：“市郊第一条高速公路在松江；第一条郊区地铁在松江；最先建成的新城是松江新城……从城市文化建设、工业区开发建设到乡村振兴建设，松江新城兼具有一定的代表意义。”

寥寥数语，道出她对松江新城的思考。交通运转、城市文化、工业开发、城乡统筹……松江的历史推演，必然与这些“肌底”息息相关。

2010年，沪杭高铁建成开通，新建的松江南站同步投入运营。从那时起，松江在轰隆声之中，迈入高铁时代。除虹桥枢纽外，上海市郊高铁站与地铁站接轨的站点也出现于松江。同一时期，松江新城总体规划进行了修改，并出台松江高铁片区总体规划。从交通运输来看，松江新城在上海市发展中的战略地位开始出现新动向。

如今，在很多描绘G60高速公路与松江新城的资料中都能看到这样一句话：“2016年后，G60之于松江不再只是一条高速公路。”这是因为，当年5月24日，松江率先提出沿G60构建产城融合的科创走廊。经过两年发展，3.0版的G60科创走廊将触角伸至金华、苏州、湖州、宣城、芜湖、合肥，G60科创走廊“一廊一核多城”的空间布局逐渐形成。

从地图上看，上述空间布局中的城市，大多位于上海的西南方向。这一实践，为上海市与长三角城市群在交通联系上开辟了新路径。“通过大数据分析，从交通上来说，以往上海的主要交通联系，是与西面偏北的长三角城市更为密切，包括‘苏锡常’以及南京等等。在此基础上，能够明显看到这一西北方向的城镇体系发展也相对完善。各个城市之间，无论是职能分工，还是等级结构，都较为成熟。”上海同济城市规划设计

沪杭高铁松江南站正在“蝶变”为松江枢纽。



上海同济城市规划设计研究院肖飞宇博士。

研究院肖飞宇博士接受《新民周刊》采访时说道。

在肖飞宇看来，如今在松江新城最新的规划中，南部中心，即松江枢纽公共中心的建设，不仅仅是规划建设一个城市级大型交通枢纽，它更改变了过去上海与长三角城市相对单一的交通联系。

他认为，“如果西北走向与西南走向不够平衡，那么上海同长三角城市群的交通联系处在单一轴向，无法构成网络化发展”。在这个交通网络的形成中，松江处于独特、关键的地理位置。

松江枢纽，对外可以完备上海西南方向城市的交通网络，向内能够分担来自上海中心城区的交通压力。如今由高速铁路网、轨道交通网、中运量公交网、地面公交网有机融合的“四网融合”综合交通体系，使松江新城能够为上海市西南方向疏解虹桥枢纽压力、服务全市域的重要节点。

75岁的陆德仙，一直和家人生活在松江永丰街道。过去，他们去趟市区，得骑自行车或走到人民南路松汇西路的老公交车站，再坐公交到徐家汇。如今往返市区，地铁修到了家门口。住在松江新城的谢慧告诉《新民周刊》，有轨电车，又将地铁与松江新城、老城区有效串联。生活在此的人们感受到，交通愈发便利，令日常生活与工作的效率不断提升。

从宏观上看，一方面，上海要率先实现高质量发展，全面提升城市能级和核心竞争力，就必须培育新增长极；另一方面，五个新城正处于加速发展期。因此，将五个新城打造成为独立的综合性节点城市，势必有助于营造上海城市发展的新“动力”，构筑上海发展新优势。

具体到松江新城，擘画“十四五”蓝图，松江新城建设将围绕长三角G60科创走廊国家战略，坚持“战略高度、世界眼光、一流标准”，瞄准世界先进城市，在未来将自身打造为“上海都市圈第一圈层”主力城市、全市经济发展的重要增长极、上海辐射长三角的战略支撑点。