

解读上海公共交通的日常景观

Reading the Everyday Landscape of Public Transport in Shanghai

华夏 HUA Xia

摘要 如何提升效率是当前大多数与交通相关的城市研究的研究重心。从宏观上来说,这一重心体现在将城市交通看作一个精密构建的系统。从微观上来说,这一重心体现在以提升效率为主要目的的城市交通设施的规划设计中。然而在日常实践中,交通活动是与城市其他方面紧密结合在一起的。通过研究发现,不仅仅地方历史性因素在城市交通发展中扮演了重要的角色,日常生活中与出行行为相关联的社会角色也在不断地重塑城市交通的日常景观。为城市勾勒新交通发展愿景的规划师应当认识到,无论发展道路如何,日常生活实践是城市交通地景的直接塑造者。

Abstract Improving the efficiency has long been the emphasis of transport-related urban studies. At the macro level, urban transport activity has been perceived as a delicately designed and maintained system. At the micro level, efficiency has been one main focus in most transport related urban planning and design. However, in everyday practice, the traveling activity has always been linked to and affected by many other urban dimensions. This article attempts to indicate that not only particular historical context contributes to transport development at the local, local actors also continually shape and reshape the landscape of urban traveling in their daily life. No matter where the urban future development goes, planners shall acknowledge that the everyday practitioner is always the immediate contributor to the urban landscape.

关键词 城市交通 | 日常生活 | 规划实践 | 城市权利

Keywords Urban transport | Everyday life | Planning practice | Right to the city

文章编号 1673-8985 (2018) 02-0040-06 中图分类号 TU981 文献标志码 A

1 以效率为先的公共交通研究

目前在探索城市新型交通发展与管理的过程中,公共交通是重点关注的领域。近年来城市研究对可持续发展与交通拥堵等问题的关注促使公共交通被认为是解决大城市交通问题的关键。尤其是在上海这样一个人口超千万的城市,即使在过去的几十年曾经历过公共交通出行比重的持续下降以及小汽车产业的快速发展^[1-2],公共交通在满足城市日常出行需求方面扮演了重要角色。因此,不论是国家层面的指导意见还是地方政府的总体展望都大力推崇以公共交通为主导的绿色城市与智慧城市建设,推广多模式轨道交通为主导的公交优先政策^①。

当前大多数与公共交通相关的理论研究与规划实践都是以提升效率为主要目的。以上海市为例,上海市城市总体规划(2017—2035)明确提出了构筑“安全、便捷、绿色、高效、经济”的综合交通体系^②。具体的,草案提出了要有效组合多种不同运量的交通方式(从大运量的轨道交通到中小运量的现代有轨电车),加强各个城市片区与交通枢纽之间的联系,提升公共交通服务水平与网络密度。这些愿景最基本的原则是提升公共出行的效率,并将整个交通网络对城市发展的贡献最大化。不仅仅是在上海,在全球发展中国家快速城市化的背景下,效率都是对于公共交通研究与实践的首要诉求。当前,全球范围内关

作者简介

华夏
新加坡国立大学 设计与环境学院
博士研究生

注释 ① 《国家新型城镇化规划(2014—2020年)》. http://ghs.ndrc.gov.cn/zttpp/xxczhjs/ghzc/201605/t20160505_800839.html.

以及《上海市城市总体规划2017—2035》. <http://www.shanghai.gov.cn/newshanghai/xxgkfj/2035002.pdf>。

② 《上海市城市总体规划2017—2035》. <http://www.shanghai.gov.cn/newshanghai/xxgkfj/2035002.pdf>。

于城市交通的探讨重心普遍是如何提高个人出行与系统运作的效率。这包括了一方面在技术层面上提升运输效率:如何开发更快更好的运输载体,如何规划更经济更稳定的交通网络,以及如何设计更加合理更加便捷的交通枢纽;另一方面在社会经济层面上提升城市交通系统作为基础设施的服务效率:如何促进公共交通站点周边地块的联动开发,如何利用公共交通服务提升其他公共资源的可达性,或者如何通过公共交通建设来实现合理的城市形态与功能布局。

2 公共交通日常实践的意义

然而,公共出行不仅仅是由效率和城市发展所定义的,日常生活对公共交通实践的影响也十分显著。从根本上来说,所有城市交通的规划与实践都是在日常生活中实施并运行的。而日常生活则是由各方各面多元复杂的社会关系与活动构成的^[3-4]。因此在日常实践中,公共交通时时刻刻受到其他非交通相关因素的影响,使依据上层规划实施的城市交通活动在日常生活中充满了不确定性。这不仅仅影响了城市交通研究的可靠性,也影响对未来交通的预测以及规划。强调公共交通在日常生活中的多样性与不确定性,并不是对于现有研究与实践成果的否认,而是面向未来城市的交通发展重申这样一个事实,即:现有以效率和发展为目标的研究中涉及公共交通的指标(如地区人口规模或是公交网络的运行效率),都只是公共出行作为一种社会行为的反映,而起到决定性作用的是指标背后的、难以归纳或是量化的日常生活实践。因此研究公共交通在日常生活中种种不确定性能使我们有机会解释并解决单纯追求效率、城市发展,或是依赖抽象指标的交通研究中遇到的问题。

从另一个角度来说,关注公共交通的日常实践是为了更好应对当今瞬息万变的城市社会以及信息时代对公共出行行为的影响。如今,高速铁路、快速轨道,以及其他新型交通为人们提供了更加快速便捷的出行选择。

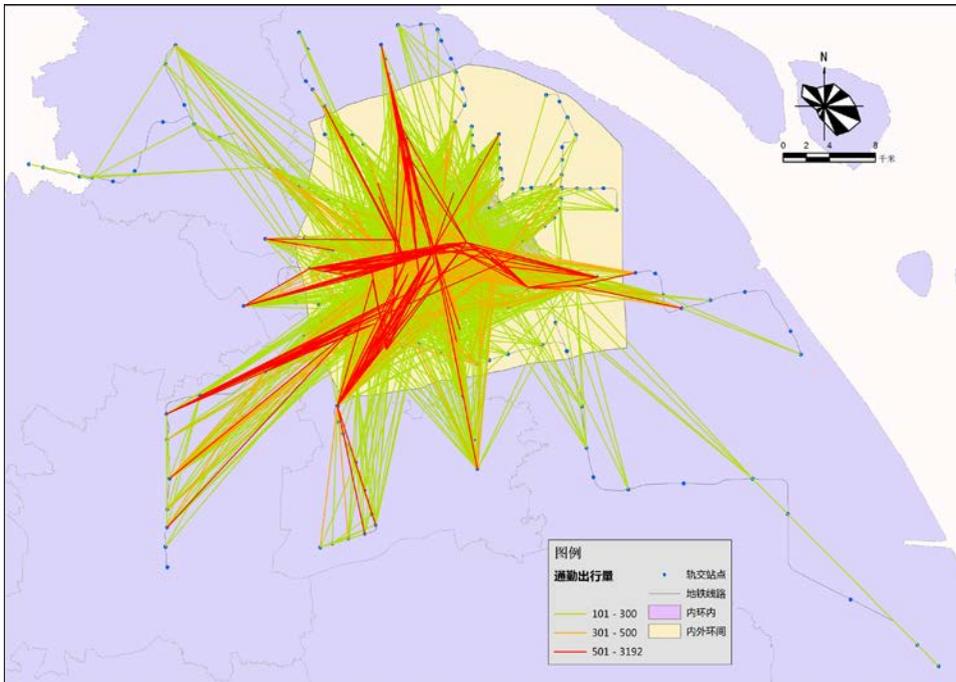


图1 一个基于大数据技术的OD分析

资料来源:许志榕,上海住职关系和通勤特征分析研究—基于轨道交通客流数据视角[J].上海城市规划,2016(2)。

过去一些距离较远而缺少沟通的地区如今联系可能更加紧密;而中国部分大城市群,早已出现了跨域行政边界的一小时通勤带,一日生活圈^[5]。因此,传统上由行政边界界定范围的公共交通研究^③面对的是各种跨越行政边界的公共出行行为。同时,与传统的城市交通研究相比,如今研究所面对的目标人群有着更加复杂变化的社会背景,而他们的出行目的与行为难以被现有研究所采用的分类所归纳。毫无疑问,近年来借助互联网以及大数据技术,城市交通研究与规划在动态数据收集与分析方面获得了巨大的进展。相比过去仅能依赖多年一次的交通调查以及人口普查,如今我们能够通过手机信令、车载卫星定位系统,或是城市交通卡等多种方式轻易获得连续的公共出行数据(图1)。但是同样,我们应该意识到当前大数据技术应用的局限性:一方面,由于对于大数据的研究至今还没有统一的标准,使得不同科研人员对数据类型的定义、筛选,以及分析都大相径庭,研究成果缺乏普适性^[6]。另一方面,大多数利用大数据技术进行城市交通的研究仍停

留在宏观层面对现象的相关性探索上,很少深入探讨交通行为的社会背景。事实上,信息时代与网络时代大大改变了人们的出行习惯。借助移动互联网,人们在日常出行中拥有更多的选择余地,比如在面对突发情况时可以及时自主地调整自己的出行行为。而结合“互联网+”新型城市业态的发展,一些学科研究中传统的出行行为减少了(比如网络购物取代了日常采购),并出现了一些新的交通行为(比如外卖送餐服务)。诸如此类的由网络社会与全球化来临所带来的巨大变化都给城市交通研究与规划带来了许多不确定因素。

基于上述从日常生活角度出发去研究公共交通实践的意义,研究者需要采用贴近日常生活的研究手段来从事公共交通的研究。具体来说,这包括了采用田野调查的方式对代表性地段的公共交通实践进行长期深入的观察与研究,以获得具有一定普适意义但不脱离日常生活场景的公共出行图景,关注的人群从传统研究中单一的公共交通使用者扩展到日常使用者、交通服务提供者,以及非

注释 ③基于行政边界来限定研究范围是因为大部分研究所依赖的数据都是以行政边界为统计范围的。

交通活动参与者;关注的内容从单一的公共出行路径与选择到特定区域内所有围绕公共出行展开的日常生活实践。另一方面,研究者需要对这一特定地方的社会历史发展有所了解。这不仅仅包括了有关公共交通的发展,也涉及了更全面的社与空间环境的变迁,以了解当前公共出行趋势是如何在历史发展中形成的,为未来出行需求预测提供依据。在下面的篇幅中,文章将介绍在“漕河泾新兴技术开发区地铁站”(后称“漕河泾开发区地铁站”)及其周边地区进行的田野调查作为案例。这一调查结果表明,漕河泾与虹桥镇地区的快速城市开发与基础设施建设促成了今天这一地区公共出行的整体趋势,而不同地方



图2 虹桥镇区与漕河泾高新技术开发区卫星图
注:可以明显看出两地区之间城市肌理与开发密度上的差异。

资料来源:谷歌卫星地图于2018年3月。

角色在日常生活中的活动行为作为对已有建成空间的反馈,塑造了这一地区的公共交通日常图景。

3 案例研究

3.1 漕河泾开发区地铁站概况

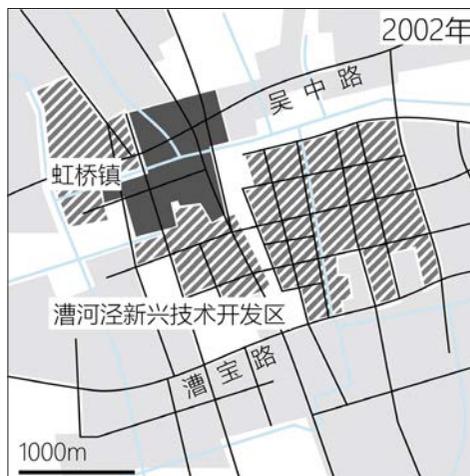
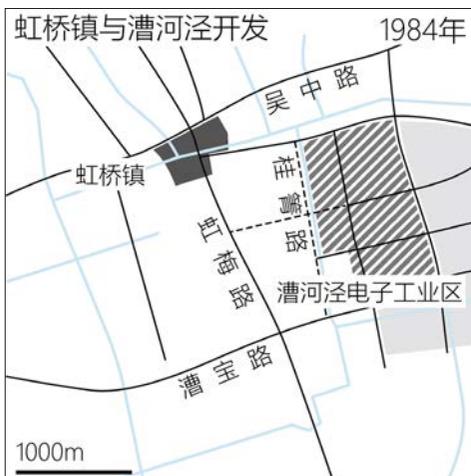
本案例探讨的范围,是以轨道交通9号线漕河泾开发区地铁站为中心周边半径约2 km所覆盖的区域。这一区域跨越了闵行与徐汇区行政边界,包括了两种功能对比鲜明的城市地区:地铁站东边以及南边自1950年代开始发展的漕河泾开发区。开发区内以企业机构为主,而地铁站西北方是20世纪初即存在边界自然扩张的虹桥镇。虹桥镇内用地功能构成复杂,包括了不同年代的居住小区,不同服务层级的商业设施,以及少量建设用地穿插其中的企业办公用地(图2)。处在漕河泾开发区与虹桥镇之间的漕河泾开发区地铁站担负了大量在附近工作的上班族的日常通勤需求。在2007年设计时设计客流量20 000人次/h^[7]。而根据2015年4月的调查数据,车站早高峰时期实际客流量超过25 000人次/h,位列全市所有地铁站的第4位^[8]。

在这样的背景下,尽管城市设施发展比较完善,整体公共交通利用率也较高,日常生活所展现的公共出行行为远比设想的公共出

行方式以及选择要复杂。比如,相比漕河泾开发区,虹桥镇与漕河泾开发区地铁站之间的正式联系要少得多,而计划服务于P+R出行的虹梅路交通枢纽今天使用人数寥寥无几。同样,在公交服务密度如此高、共享单车使用率也十分可观的环境下,我们依然能看到非正式交通服务(如“摩的”)的存在。而这与一般情况下认为“摩的”仅仅存在于公共交通服务欠完善地区的想法相悖。通过下面具体的分析,我们能看到今天这些“出乎意料”的公共出行行为是如何嵌入并联系更加广阔的社会历史图层的。

3.2 历史发展中形成的复杂城市环境

漕河泾开发区地铁站周边的交通出行与周边地区用地类型相关,而虹桥镇复杂的空间环境是在长期快速的的城市发展中形成的。自1950年代漕河泾工业区从田林路向西发展时,虹桥镇只是一个独立于中心城区的郊区乡镇。1980年代开始漕河泾开发区西侧边界扩展至今天的桂箐路。1990年之后西扩步伐不断加快,2000年代初工业用地和办公用地为主的漕河泾开发区几乎完全包围了虹桥镇。而虹桥镇内部虽然保留了原有的街道结构,但新的商业建设也不断出现(图3)。今天我们不仅已难以区分虹桥镇与其周边工业办



建成区 工业区 虹桥镇 建成/规划道路 运河

图3 虹桥镇与漕河泾开发区用地与道路发展演变
资料来源:根据谷歌卫星地图及1984年上海县,2002年和2017年闵行区行政区划图绘制。

公地区的边界,虹桥镇内部也呈现出非常复杂的空间景象:多层旧有民居与低层别墅群落保持十几年前原状,与之毗邻的则是新建的高层商业楼盘;街巷里有经营多年的老旧门面,街巷外则是刚刚建成的商业综合体。因此说,今天虹桥镇是一个拥有复杂空间环境与用地构成的社区(图4-图5)。

伴随快速城市扩张的是巨大的新城市道路网络与虹桥镇历史街区的叠加。1980年代初,虹梅路与吴中路是虹桥镇两条主要的对外联系通道,其中今天的地铁站所处的位置,当时是规划宜山路与虹梅路的丁字交叉口。1990年代末虹许路从吴中路向南延伸,从这个路口向南取代虹梅路线位。东西向宜山路西延后这里便形成了一个五岔路口。2005年中环路再次取代虹许路线位,拓宽虹许路为双向8车道快速路下穿宜山路。因此今天的漕河泾地铁站处在一个巨大的五岔路口上。中环路两侧直线距离达到了80 m以上。

上述因为历史发展原因所形成的复杂空间环境以及特殊的道路体系给在这一地区出行的人们带了许多挑战。第一,空间的识别度不够。依据凯文·林奇的城市理论,城市环境应当具有帮助人们建立空间感知秩序的品质^[9]。与漕河泾开发区相比,虹桥镇的城市空间则缺乏指向性。通过调研,人们无法通过所处的环境来指引方向。比如几乎无法判定沿街商品房围绕的是处于地块中间的工业建筑;街头零星分散的异形地块常常被用来作为便利店或是街道办事处,加剧了空间认知的困难程度(图6-图7)。类似的,漕河泾地铁站北侧共有3个公交车站,处在近乎平行的虹许路与虹梅路上。然而乘客难以识别所要前往的公交车站,最近的一个站在一个加油站和公共雕塑背后,而前往另一方向的车站在近80 m宽的马路对面(图8-图9)。第二,这个符合设计规范的路口满足了车辆通行的便利,但是给人们利用公共交通带来困难。因为处于路口,车站周边100 m内没有设置公交车站或是出租车场招点。尤其是出入虹梅路的车流方向严格受到限制,乘客无法在这里接驳出



图4 在虹桥镇与漕河泾开发区有着复杂的城市发展历史
资料来源:作者自摄。



图5 虹桥镇内面临改造的老房子
资料来源:作者自摄。



图6 从地铁站出口沿虹梅路向虹桥镇中心步行路景
注:空间元素繁杂,城市活动种类丰富
资料来源:作者自摄。

租车服务。同样,位于路口的虹梅路公交枢纽受车辆出入方向的限制,从这里出发的公交车必须向南沿中环路绕行,因此选择早上乘



图7 漕河泾地铁站地面环境布局
资料来源:作者自绘。

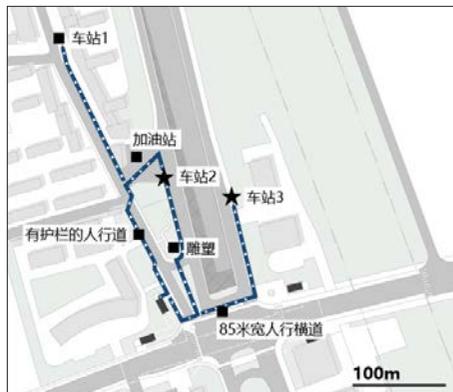


图8 从5号口的乘客换乘北侧公交车路线
注:相比面向漕河泾开发区的出口,面向虹桥镇的出口全天候使用率都很高,而周边的空间环境并不利于换乘公共汽车
资料来源:作者自绘。

公交车抵达漕河泾的人们晚上很少选择从这里离开。公交车整体的吸引力并不高(图10)。第三,漕河泾开发区地铁站设计也不利于空间认知。为了节约经费减少开挖深度,站厅层设计没有避开当时已经完工的中环路下穿宜山路隧道^[7]。因此车站东西两端有两个互不相连、通往不同出口的站厅。这种在设计过程中的权宜之计在实践过程中非常普遍。但是实践证明这给很多乘客使用带来困惑。综上所述,因为历史发展的原因或是对交通工程与服务效率



图9 虹许路上的公交车站
注：图8中车站2，与地铁出入口和换乘中心并无视觉上的直接联系，也没有指引标志，相距100m以上。
资料来源：作者于腾讯街景基础上绘制。



图10 虹梅路路口流线引导
资料来源：作者自绘。



图11 漕河泾地铁站5号口
注：工作日15:00左右虹桥镇方向人流络绎不绝。
资料来源：作者自摄。



图12 漕河泾地铁站1号口
注：除了上下班高峰，漕河泾开发区方向基本没有人流。
资料来源：作者自摄。



图13 晚高峰时期的5号口
资料来源：作者自摄。



图14 晚高峰后的虹梅路口
注：“摩的”司机在路口等待客人。
资料来源：作者自摄。

的追求导致了空间认知上的困难，乘客难以按设计目的使用正式的公共交通服务。

3.3 日常生活选择与非正式交通出行

尽管漕河泾地铁站周边复杂的空间环境给公众出行带来不便，但同样的环境也塑造

了多样化的出行需求以及对非正式出行的选择。虹梅路沿线作为一个以餐饮服务和零售业为主的社区级商业中心，在工作日，是服务于漕河泾开发区就餐和午休的场所，周末及晚上又是周边居民活动频繁的道路。此外，虹桥镇内的虹桥医院，吴中路上的各种商业设

施都带来各种各样的出行需求。因此，相比漕河泾开发区单一时间段大规模的通勤活动，混合功能的虹桥镇全天候公共出行需求都很高（图11-图12）。这为非正式交通服务的存在提供了需求的保证。尤其是在早晚高峰时期，相对自由灵活的“摩的”就成为最理想的出行选择（图13-图14）。然而，多样化的需求仅仅是非正式交通存在的条件之一。在过去的十几年里，摩托车以及电动车一直承担了上海市相当比例的日常出行^[10]。在不同的场景下，它不仅仅成为通勤工具，也是一种谋生手段。借助同样的摩托车和电动车，在午餐高峰时期，“摩的”司机们成为了外卖送餐员，或是周末工作的快递临时工，或是共享单车线下的维护员。他们迎合不同时期的社会需求，借力信息时代的快速发展，充分将城市现有的社会与空间设施为自己所用。现有漕河泾地铁站的服务以及虹桥镇丰富的出行和午餐高峰需求是非正式交通行为在这里存在的另一个条件。综上所述，非正式交通作为地方公共交通服务的补充，不仅仅单纯取决于正式交通服务的质量，而是涉及更多其他的城市活动，关系到这样一个群体如何在这个快速变化的城市寻找栖身之所的问题。

对漕河泾开发区地铁站的研究表明，通过单纯提高出行效率来应对公共出行问题，并不能解决日常生活中人们所遇到的困难，也不能解释人们的出行选择以及非正式交通服务存在的原因。一方面，即便地区经历了快速的城市发展，复杂多元的城市社会环境也不易改变。在城市机动性快速增长的今天，大众出行需求反而变得更加丰富。另一方面，伴随高流动性城市社会的是选择自由度越来越高的社会群体，相较于传统的以土地利用为中心，提高点与点出行效率而弱化出行本身的公共交通规划，今天有越来越多的人长期处于“在路上”的状态以适应快速变化的社会环境。在这样的背景下，公共出行的日常实践远比现有公共交通研究所考虑的问题要复杂。历史发展、社会结构、地方需求，这些因素都难以被简单地量化分析。而恰恰是这些因

素,构成了我们日常生活中对公共出行的最直接体验。

4 结合社会学的公共交通研究

虽然在交通研究领域研究日常生活并不常见,但是在城市社会学领域内有关日常实践的讨论已涉足多项城市问题。尤其是有关城市居住空间的研究。比如张鹏的研究揭示了都市移民是如何在大城市中扎根脚跟并改变城市环境^[11],又比如鲍存彪的研究展现了封闭式小区是如何被各种社会活动重新定义^[12]。这些研究反映出在中国快速城市化进程中,地方社会角色是如何在日常生活中重塑城市面貌的。近几年,鼓励民众自下而上的参与社区营建在上海等城市得到来自政府与社会学者的支持,并已成功完成了一些项目实践。但是和营建居住环境的“静”相比,有关城市“动”的一面就鲜被关注。Max Hirsh对香港国际机场陆侧交通方式的研究是其中比较出色的案例^[13]。通过陪伴研究对象前往机场,结合研究对象的社会背景与出行意图,加上对交通规划师与政策决策者的采访,以及对机场陆侧交通设施的空间分析,作者认为面对旅客多种多样的往返于机场与市区之间的出行方式,传统的机场交通规划与空间设计已经不能满足日益多样化的陆侧出行需求。类似的在本文所涉及研究的范围里,充分接触参与公共交通实践的社会成员,了解他们的背景、动机以及行为方式有助于我们了解日常生活中的公共交通活动。

城市问题从关注静态环境向关注动态活动扩展也是城市研究发展的趋势。城市作为大型综合的人口聚居地,与乡村相比本身就意味着多元与变化。只是在近几年伴随信息技术的不断进步,交通技术的不断发展,这种多元变化给城市规划与治理带来的问题才变得尤为紧迫。在这样的前提下,单一侧重技术或是效率的传统城市交通研究不仅仅是以偏概全,也助长了脱离社会环境现实去建设毫无生气的交通服务设施。日常生活并非多数交通学者以及从业人员所研究的知识领域,

因此在我们的日常实践中,要主动破除学科壁垒,与社会学以及其他多方面的专家学者合作,重新认识城市交通出行的实际意义。与此同时,规划师要放下精英主义思想的规划“架子”,深入日常生活的实践中去认识参与公共出行的社会角色,因为社会实践者才是城市公共交通的最终塑造者。

参考文献 References

- [1] 黄健中.1980年代以来我国特大城市居民出行分析[J].城市规 划学刊, 2005 (3): 71-75.
HUANG Jianzhong. Analysis on the characteristics of resident trip in Chinese megacities since 1980s [J]. Urban Planning Forum, 2005 (3): 71-75.
- [2] 邵丹, 薛美根. 公共利益导向下的理性选择——上海交通政策30年发展沿革(1986—2016) [J]. 城市交通, 2017 (3): 1-6.
SHAO Dan, XUE Meigen. Rational choice under public interest: evolution of Shanghai transportation policies from 1986 to 2016 [J]. Urban Transport of China, 2017 (3): 1-6.
- [3] LEFEBVRE H. Critique of everyday life [M]. New York, London: Verso, 1991.
- [4] LEFEBVRE H. The urban revolution [M]. Minneapolis: University of Minnesota Press, 2003.
- [5] 周雨阳, 赵倩阳, 陈艳艳, 等. 都市圈长距离公共交通出行规律感知与分析——以燕郊北京为例 [C]//2016年中国城市交通规划年会论文集. 深圳: 中国城市规划学会城市交通规划学术委员会, 2016: 1026-1035.
ZHOU Yuyang, ZHAO Qianyang, CHEN Yanyan, et al. Research of long distance public transport commuting practice in metropolitan region: in case of Beijing Yanjiao [C]//Proceedings of 2016 China urban public transport planning annual conference. Shenzhen: Urban Transport Committee in Urban Planning Society of China, 2016: 1026-1035.
- [6] 刘宗禹. “大数据”在交通规划中的冷思考——

- 以上海交通规划应用为例[J]. 上海城市管理, 2017 (3): 62-66.
LIU Zongyu. Cool thinking of big data in traffic planning [J]. Shanghai Urban Management, 2017(3): 62-66.
- [7] 许笑冰. 上海轨道交通9号线虹梅路综合交通枢纽设计[J]. 城市轨道交通研究, 2008 (4): 41-43.
XU Xiaobing. Design of the integrated transportation hub of Shanghai URT line 9 [J]. Urban Mass Transit, 2018(4): 41-43.
 - [8] 李继成. 早高峰出站客流量上海第四地铁漕河泾站下周启用[EB/OL]. (2015-03-16) [2017-12-28]. <http://sh.eastday.com/m/20160220/u1a9225621.html>.
LI Jicheng. Ranked No.4 in morning rush hour, Caohejing station reopens next week [EB/OL]. (2015-03-16) [2017-12-28]. <http://sh.eastday.com/m/20160220/u1a9225621.html>.
 - [9] LYNCH K. The image of the city[M]. Cambridge: Technology Press, 1960.
 - [10] 潘海啸. 上海城市交通政策的顶层设计思考[J]. 城市规划学刊, 2012 (1): 102-107.
PAN Haixiao. Surper structure design for Shanghai's urban transport policy[J]. Urban Planning Forum, 2012(1): 102-107.
 - [11] ZHANG L. Strangers in the city: reconfigurations of space, power, and social networks within China's floating population [M]. Stanford: Stanford University Press, 2001.
 - [12] POW C P. Gated communities in China: class, privilege and the moral politics of the good life [M]. New York: Routledge, 2009.
 - [13] HIRSH M. Airport urbanism: infrastructure and mobility in Asia [M]. London, Minneapolis: University of Minnesota Press, 2016.
 - [14] 许志榕. 上海住职关系和通勤特征分析研究——基于轨道交通客流数据视角[J]. 上海城市规划, 2016 (2): 114-121.
XU Zhirong. Study on job-housing relationship and characteristic of commuting in Shanghai: based on the perspective of rail transit passenger flow data [J]. Shanghai Urban Planning Review, 2016(2): 114-121.