

桂雨文韻

杭 州 运 河 丛 书

总主编 王国平

走近大运河

游 记 文 学 卷

主 编 陈 述 陈一辉

撰 稿 洪 嫦



杭州出版社

杭州运河丛书

杭州运河丛书

总主编 王国平

走近大运河

游记文学卷

主编 陈述 陈一辉

撰稿 洪 嫦

杭州出版社

图书在版编目(CIP)数据

走近大运河. 4, 游记文学卷: 文学采风作品集 / 王国平总主编. —杭州: 杭州出版社, 2006. 11

ISBN 7-80633-907-8

I. 走… II. 王… III. ①文学—作品综合集—中国—当代②游记—作品集—中国—当代 IV. I217.1

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2006) 第 115705 号

走近大运河 游记文学卷

责任编辑 杨清华

美术编辑 赵 辛

封面设计 赵 路

出版发行 杭州出版社 · www.hzchs.com

(杭州市曙光路 133 号 310007 0571-87997719)

制 版 杭州美虹电脑设计有限公司

印 刷 杭州星晨印务有限公司

经 销 新华书店

开 本 889 × 1194 1/16

字 数 197 千

印 张 12.75

版 次 2006 年 11 月第 1 版 2006 年 11 月第 1 次印刷

书 号 ISBN 7-80633-907-8/I·24

定 价 180.00 元 (总四卷)

版权所有·侵权必究

(如有印装质量问题, 请与本社发行部联系、调换)

指导委员会

顾 问 郑孝燮 罗哲文 陈桥驿
主 任 王国平
常务副主任 叶 明
副 主 任 顾树森 张鸿建 杨戍标 汪小玫
陈 述 陈一辉
委 员 (按姓氏笔画排列)
王冬龄 朱坚白 朱卫平 吕春生
吴山明 郑翰献 徐吉军 嵇亦工

编辑委员会

总 主 编 王国平
主 编 陈 述 陈一辉
副 主 编 朱坚白 郑翰献 杨培泽 胡惠芬
王连生(执行) 陶学锋(执行)
编 委 (按姓氏笔画排列)
王小勇 王秋杭 张志强 汪黎明
徐吉军 嵇亦工
撰 稿 洪 娣

关于京杭大运河(杭州段) 综合整治与保护开发的思考

纵观世界文明发展史，人类文明古国无不起源于水域的富集之地，城市文明也无不与水有着不解之缘。由于江、河、湖、海、溪具有取水之便、通航之利，滨水地带往往成为人类最初的栖憩之地、现代城市商贸文化的密集之区。杭州这座著名江南水城的形成与发展，就是与江、河、湖、海、溪紧密相关的。杭州的环境优势独在于“水”，杭州集江、河、湖、海、溪于一城，她面海而栖、濒江而建、傍溪而聚、因河而兴、由湖而名，是一座“五水共导”的城市。当我们回顾杭州城市历史的时候，必然会提及京杭大运河在杭州兴起、发展和繁荣中所具有的独特而重大的贡献。

一、回眸历史：重新认识京杭运河的地位与功绩

京杭大运河与万里长城、埃及金字塔、印度佛加大佛塔并称为“世界最宏伟的四大古代工程”。万里长城、金字塔、佛加大佛塔随着现代文明的推进而成为历史陈迹，唯独京杭大运河却是至今还活着的流动着的文化遗产。京杭大运河全长1794千米，流经浙、苏、鲁、冀、津、京六省市，沟通钱塘江、长江、淮河、黄河、海

河五大水系，是世界上开凿最早、规模最大、线路最长的人工大运河。千百年来，京杭大运河在国家统一、民族融合、经济发展、文化繁荣和科技进步等方面作出了巨大的贡献。京杭大运河完全可与万里长城相媲美，它们是古代中国最伟大的两大工程。在中华大地上，如果说古长城是阳刚的一撇，那么古运河就是阴柔的一捺，共同组成了一个巨大的汉字——“人”。

杭州位于京杭大运河的最南端，是大运河的起讫点，因其优越的地理位置而闻名于世。流淌了一千四百多年的大运河，见证着杭州的成长与变迁，奠定了城市格局，拓展了城市地域，繁荣了城市经济，丰富了城市文化。京杭大运河，是杭州一个响亮的城市品牌、一张珍贵的世界名片，更是一条哺育杭州成长的母亲河、维系城市兴衰的生命河。京杭大运河不仅是“国之瑰宝”，更是杭州的“城之命脉”。

（一）大运河：杭州的生发之河

杭州城市的形成，杭州经久不衰的声誉，就是因为杭州是京杭大运河的起讫点，是大运河与钱塘江的交会地。(1)“杭州”之名由河而生。隋以前，杭州曾有“禹杭”“余杭”之称，但“杭州”一名并不存在。隋凿穿江南运河，直至抵杭州城北，后运河又“穿钱塘市而入江”，与钱塘江沟通，杭州成了连通五大水系的大运河的关钥。最重要的是，大运河的贯通使杭州与隋朝东都洛阳直接相连，城市地位显著提升。隋文帝开皇九年（589年），调整江南州县设置，废钱塘郡，设杭州。这是历史上第一次出现“杭州”之名，“杭州”也由此成为专有地名。(2)杭州城池依河而建。杭州既是南北大运河的终点，又是浙东运河的起点，战略地位十分突出。隋朝开国重臣杨素坐镇东南，大举兴建杭州城郭，依山筑城、傍河建州，清湖河（运河）穿城而过，城内城外河道成网，州治也从原来的宝石山移至凤凰山，这是历史上杭州第一次大兴土木建设城池，形成了古代杭州的城市雏形。吴越王朝先后三次扩建杭州城，把城墙修到了钱塘江北岸，将菜市河（今中河）变成了内运河，形成了以运河为轴线、南北两端广而中间狭、形如腰鼓的城池，这就是所谓的“腰鼓城”。后杭城虽经历代王朝多次修建，但都基本延续了腰鼓城的空间形态。(3)江南名郡借河而扬。隋设“杭州”，不仅使“杭州”成为地名，而且使“杭州”成为了中央政权设置的行政区，这是杭州第一次成为全国性的州级城市，标志着杭州已从江南的一个普通山中小县一举成为运河名城，开始与扬州、苏州等全国名城相提并论了。吴越、南宋时，杭州还一度升为王朝都城。元、明、清三代虽建都北

京，杭州地位不及京城，但杭州仍是当时浙江省的省会和全省的政治、经济、文化中心，正是因为杭州与北京有京杭大运河相连接，才一直保持着江南名城的地位。

(4) 两朝都城因河而定。西安、洛阳、开封、杭州、北京等运河名城，之所以相继被历代王朝选为京城，就是由于中央王朝需要凭借南北大运河，控制王朝疆域，巩固王朝政权，维护王朝稳定。如果说隋、唐、北宋三朝的政治中心均为北方城市，是因为可通过大运河漕运，以江南之财富维系中央政权的统治，那么吴越、南宋两朝直接建都杭州，就是看中杭州既是富甲天下的两浙中心，又地处大运河南端，有通江达海之利，可以此总揽大局，驾驭全国。南宋王朝定都临安，使杭州成为全国第一个集政治中心与经济中心于一城的京都。在与金朝的军事对峙中，南宋王朝政权的巩固悬于运河漕运一脉。因此，南宋在兴建临安皇城的同时，不惜财力修建大运河，在皇城内，构建了以盐桥河（今中河）为主轴线，南跨吴山、北至武林门、左靠钱塘江、右近西湖的气势雄伟的大城市，通过整修江南运河和浙东运河，形成了以都城临安为中心的运河水运网，凸现了杭州的“江南水城”风貌，杭州城市规模达到了古代历史的高峰，成为了全国政治、经济、文化中心，乃至世界级的大都市。由此可见，大运河可谓是杭州城市的生成之河、兴盛之河。

(二) 大运河：杭州的开放之河

大运河的开通，为实现杭州与太湖流域、黄河流域乃至海外各国的联系与交流，架起了江海黄金大通道，使杭州成为开放性、多元化的大都市。**(1) 江南水运的枢纽城市。**水运是古代中国的主要交通形式，江南地区原本就是一个“以舟当车，以楫当马”的水乡泽国。江南运河的开凿，使太湖流域众多的自然河港、湖泊串联成网，纳入了运河水系，沟通了太湖、苕溪、西湖和钱塘江四大水系，使杭州成为“咽喉吴越，势雄江海”的东南水运枢纽，加强了杭州与苏南、两浙城市间的交往与联系。在开放与互动中，不但促进了杭州、苏州、扬州等东南诸名城的发展，而且使杭嘉湖平原也成为全国最为富庶的“金三角”地区。**(2) 南北交流的开放城市。**大运河的贯通，使杭州“水居江海之会，陆介江浙之间”，区位优势十分突出。南宋的杭州，可借助南北大运河，直接通达中原地区和黄河流域；依托浙东运河，则可与海运相接，通达福建、两广地区；通过富春江、新安江天然河道，可通达安徽、江西转至两湖地区。以此形成了以临安为中心枢纽的规模最大、组织最为完善的发达运河水网。当时，出现了中原百姓向杭州的大迁徙现象，北方能工巧

匠、士大夫为杭州带来了黄河流域的先进生产技术、科学文化。大运河实际上成了杭州政治、经济、文化与全国开放交流的主通道,不仅使杭州融入了南北经济文化的大循环之中,而且使杭州成为了全国南北经济大流通、民族大融合、文化大交流的大平台。(3) **中外交流的国际城市**。杭州自隋唐起就是重要的对外贸易港口。南宋时,杭州、扬州已成为大运河的商埠口岸,开辟了通往世界的新丝绸之路。当时杭州跨海北上可达高丽、日本,南下可通越南、暹罗、印度,使中国内地与海外的世界各国联系起来。当时的杭州,商港桅杆林立,“闽商海贾”云集,海上丝绸之路,运输数量之大,涉及国家之多,都是西部高原丝绸之路所难以比拟的,杭州成了世界级的国际性大都市。杭州的历史就是在开放和融合中不断发展的历史,京杭大运河就是促进杭州发展的开放之河、交流之河。

(三) 大运河: 杭州的繁荣之河

大运河的贯通,极大地促进了整个运河区域自然、生态、生产环境的改善。运河水系犹如丝丝血脉,滋润着杭州这座城市,奠定了古代杭州的优势地位,成就了“钱塘自古繁华”的兴盛景象。从隋时起,杭州的经济步入了一个速度超前、规模空前的发展时期,逐渐成为全国经济最发达、商业最繁荣、人口最集中、财税收入最多的城市之一。(1) **“市列珠玑,户盈罗绮”的三吴都会**。唐时,南北方的物资越来越多地汇集于大运河,大运河称得上是“半天下之财,悉经此路而进”的黄金水道。杭州倚重通江达海的大运河,与广州、扬州并称“古代中国三大通商口岸”。当时,武林门一带是货物的集散之地,江干一带是对外贸易的商埠码头,运河两岸商铺众多,河上商船云集,“舟楫辐辏,望之不见首尾”,出现了“骈檣二十里,开肆三万室”的繁荣景象,杭州成了“川泽沃衍,有海陆之饶,珍异所聚,故商贾并凑”的航运城市和工商业中心城市,并被誉为“鱼米之乡”“丝绸之府”。(2) **“商贾骈集,物价辐萃”的华贵之城**。南宋时期,江南漕运鼎盛,杭州上接江南运河,南跨浙东运河,西连富春江,东出杭州湾。发达的水运交通,促进了杭州经济的大繁荣、大发展。临安城内,四通八达的水运网直接连接千家万户,大街小巷店铺林立,以舟当车,以船代步,以埠为库,以岸为市,运河两岸“四方之所聚,百货之所交,物盛人众,为一都会”,出现了“东门菜,西门水,南门柴,北门米”的繁华景象。南宋的杭州,丝织业、印刷业、制瓷业等手工业空前繁荣,已是当时全国第一大经济工商业都市,被马可·波罗誉为是“世界上最美丽、华贵的天城”。(3)

“天下粮仓”“丝绸之府”的江南名城。近代大运河的漕运，虽因现代交通工具的出现而逐步衰退，但江南运河依然繁忙。明清至民国时的杭州仍是东南货物的集散中心，当时运河岸边的珠儿潭、米市巷一带已成为杭嘉湖地区的大米集散地，官办粮仓在运河湖墅一带应运而生，如仓基上和大浒路等粮仓，已有“天下粮仓”的盛誉。由于杭嘉湖一带盛产桑、蚕、丝、绸、麻等工业原料，明时起，杭州就是全国丝织业的中心，曾出现了“秦晋燕周大贾，不远数千里而求罗、绮、缁布者，必走浙之东也”的景象。当时的运河两岸依然商铺林立、商贾云集、货物山积、街市繁华，“灯火家家市，笙歌处处楼”，故杭州城北旧有“十里银湖墅”之称。清末民初，随着近代工业的发展，杭州运河北端集聚了丝织制造业，出现了“东北隅数千万家之男女”皆谋织业的盛况，运河一带出现了一批丝织、棉纺织、机器制造、造纸、火柴和火力发电等近代工业，也成为杭州近代轻纺、制造业的发祥地。大运河是昔日杭州经济繁荣的象征，是杭州经济的发展之河、兴盛之河。

（四）大运河：杭州的风韵之河

大运河的开通，融会了南北中国各地的特色物产、饮食服饰、风情民俗、官民礼仪等，形成了绚丽多彩的杭州运河文化。如果说西湖文化体现了精致、和谐、典雅的文化特色，那么运河文化则具有开放、兼容、庶俗的文化特征。一是运河的物产文化。南宋时期，临安居民饮食既有南方习俗，又具北方特色，“集四海之珍奇”，“会寰区之异味”，生活消费品十分丰富。杭州素有“鱼米之乡”的美誉，盛产鱼虾，明清时，各地渔船都从运河源源不断地进入城北，在卖鱼桥一带，就开设有风和馆、民乐园、万年丰、义和园等十多家菜馆；菜肴则多以鱼虾水产为原料，以鱼虾命名的菜肴就有上百种之多。杭州又有“丝绸之府”之称，民国初年，丝织机达一万台以上，杭州织锦、丝绸伞等产品行销全国各地。在运河流域，杭剪、杭扇、杭粉、杭线、杭烟“五杭”产品和茶叶、山货、炒货等杭产名品的交易规模相当可观，形成了杭州的运河物产文化。二是运河的水景文化。千年运河形成了杭州“运河水乡处处河，东西南北步步桥”的独特水乡风韵。运河不仅留下广济桥、拱宸桥等千年古桥，而且沿河地段也因桥而名，丁桥、斜桥、拱宸桥、祥符桥、卖鱼桥、德胜桥、江涨桥、菜市桥等等，成为了杭州重要的地域文化。同时，运河还给杭州留下了许多独特的运河水景，当年外地游客就是从水路入城，船泊大关、娉娉桥、江涨桥一带，上岸观赏运河景色。运河两岸形成了夹城夜月、陡门春涨、半道春

红、西山晚翠、花圃闻莺、皋亭积雪、江桥暮雨和白荡烟村等“湖墅八景”。三是运河的戏曲文化。运河两岸的茶楼曲艺、百戏杂剧和运河水上的“欢歌渔唱”，在杭州城北形成了独特的运河都市文化带。南宋迁都杭州后，因袭汴京旧制，沿运河两岸设瓦子多处，供老百姓看戏。至近代，拱宸桥边还有独具风韵的阳春茶园、天仙茶园、荣华茶园等卖茶兼演戏的茶园。表演剧种多种多样，表演形式融贯南北，除正剧外，杂艺、曲艺、杂技、魔术、皮影，一应俱全。在运河边茶园流传的，还有颇受杭州人喜爱的杭滩、杭剧、评话、弹词、小热昏等民间曲艺。著名的戏剧演员谭鑫培、刘鸿声、汪笑依、盖叫天、袁雪芬等都曾在运河小剧场中演出。四是运河的庙会集市文化。明清时，运河一带的庙会盛极一时，其中规模较大的，就是草营巷的温元帅庙会，民间称之为运河神庙，每年庙会之祭日，市民拥至运河两岸，形成了集祭神、游乐、贸易于一会的民间盛会。自元至清，杭州运河两岸集市众多，从“百官门外鱼担儿，坝子门外丝篮儿，正阳门外跑马儿，螺蛳门外盐担儿，草桥门外菜担儿，候潮门外酒坛儿，清波门外柴担儿，钱塘门外香篮儿……”的民谚中，就可以感受到当年杭城集市盛况，而且大多集中在沿运河的城门脚下，形成了独特的运河集市文化。唐至明清，西溪作为运河重要水系，每年一次的“龙舟盛会”一直延续至今；一年一度的“运河灯会”，家家灯火，处处管弦，河湖水畔，灯烛灿烂，都已成为杭州常兴不衰的民俗盛事。大运河是杭州市井风韵、民俗风采的象征，是一条杭州的人文之河。

二、直面现实：担负起惠及子孙后代的历史重任

世事沧桑，随着现代化交通工具的崛起，大运河的交通功能被逐渐淡化，昔日运河两岸的商贸繁华景象日益萧条，众多历史人文景观逐渐被淹没。历史上曾经几度兴衰的京杭大运河，建国后，受到了党中央、国务院的高度重视，多次组织全国性大规模的治理；特别是改革开放后，随着经济的快速发展，再一次被列为国家能源、交通建设的重大项目。建国后，杭州市历届市委、市政府十分重视对运河的保护利用，为改变运河（杭州段）脏、乱、差的面貌，先后多次对运河（杭州段）进行了整治。一是沟通江河。明末以后，运河入钱塘江处改闸为坝，江河从此阻隔。从20世纪50年代起，省、市两级党委、政府就十分重视江河沟通工程，进行了工程的勘察规划，70年代完成设计方案，并于1983年正式启动了京杭大运河与钱塘

江沟通工程,历时5年,挖填土石方300多万立方米,新开河道全长6.97千米,河面宽70米,可通航300吨级船舶,新建了三堡大型船闸。江河连通工程,不但实现了江河连通,而且可与浙东运河相通,拓展航线达400余千米,为实现北煤南运、南水北调开辟了渠道。二是疏浚河道。20世纪50年代起,杭州市先后对武林头至塘栖段、余杭运河堤塘、德胜坝至艮山港等运河主次河道,开展疏浚拓宽、截弯取直、清除河障等治理工作,使运河杭州段全年可通60—100吨级船只,部分河段通航能力已达300吨级。同时,为改善运河水质,自1993年起实施了运河(杭州段)截污纳管处理工程,历时8年,总投资9.4亿元,敷设了总长约60千米的排污管道,并扩建了四堡污水处理厂,使污水处理能力达到每日60万平方米,形成了城市第三条污水处理系统。三是整治内河。作为运河水系的市区河道,由于原有的河道运输、泄水、饮用功能逐步淡出,不少河道淤塞、淹没。建国初,杭州市就对中河、东河进行了多次疏浚。1982年,结合旧城改造,重点对中河、东河总长达10多千米的河道进行了综合治理,拆迁沿河单位300多家、居民7000多户,拆迁人口2.7万人,辟建了十里河道绿带走廊,改善了两河的水质。与此同时,还对余杭塘河、贴沙河、上塘河等进行了治理。四是修建桥梁。建国后,为提高市区道路通行能力、适应现代交通要求,在运河(杭州段)上,自南而北,新建改建了艮山路桥、顾家桥、京江桥、城东桥、铁路桥、运河桥、建北桥、中河立交桥、中北桥、朝晖路桥、潮王桥、德胜路桥、江涨桥、大关桥等21座桥梁,有效改善了运河两岸的交通条件。通过对运河(杭州段)进行大规模的整治,拆除旧房,搬迁工厂,截污纳管,开辟绿地,拓宽道路,新建商业、旅游、文化设施,使运河(杭州段)两岸治理取得了初步成效,为实施运河(杭州段)综合整治与保护开发奠定了良好基础。

在充分肯定成绩的同时,我们也应清醒地看到运河(杭州段)保护、治理、开发工作依然面临着众多的矛盾与问题。一是运输功能减弱。运输是古代运河最重要的功能,京杭大运河曾经担负了漕运、民运的功能。随着公路、铁路、航空运输的出现,运河的水运功能明显下降;运河航道受到用地规模、桥梁高度、文物保护以及建筑规模的限制,航道等级明显偏低;运河航道上的码头泊位,设计规格低,装卸设施落后,造成利用率降低;运河货运船只多为未更新的老拖船,造成航运噪音污染,影响两岸居民正常生活。所有这些都直接导致了运河航运功能的下降和运河客运业务的滑坡。据统计,杭州市运河客运量占总客运量的比重由1979年的7%

下降至1998年的0.11%。**二是用地功能混杂。**长期以来，运河两岸的用地功能繁复杂乱，工业仓储用地比例过大，居住、工业、码头、仓储等用地交错混杂，功能分区不明晰。同时，由于运河沿线的工业、运输、仓储用地及居住小区多逼近岸线分布，或者直接占用岸线，导致滨河公共建筑用地严重不足，运河的公共拥有性和视觉通透性差，缺乏公共活动区域。此外，运河景观布局零乱，运河开发建设缺乏统一规划设计，致使新开发的建筑之间、项目之间、区块之间缺乏协调，景观效果不理想。**三是生态功能退化。**在工业化前，杭州城市规模不大，生产生活用水量和废水排放量都相对较小，入河污水总体没有超过河流自净能力。随着工业经济发展，运河两岸工厂规模扩大，由于缺乏排污设施，生产污水直排运河；同时，由于运河两岸市区人口急剧增多，生活污水日益增多，加上运输船上人家的饮食起居，形成的生活垃圾也直接抛入运河，造成水体常年黑臭。据1998年的统计，杭州市区工业污水直接排入运河的比例高达67%，运河水质均为劣Ⅴ类标准，运河实际上成了一个“天然排污场”、杭州的“龙须沟”，已经成为市区污染最严重、水质最差的河道之一。**四是文化功能衰落。**运河两岸曾经显现的建筑文化、商业文化、饮食文化、娱乐文化、民俗文化等，为后人留下了众多的清代民居、民间传说、名人足迹。运河的几度兴废，能够代表运河文化和历史的遗迹逐渐消失，可供直接保护开发的历史文化素材十分稀少。近40千米的运河（杭州段）有桥梁达27座之多，但仅存拱宸桥与广济桥两座古桥；运河上的武林门、艮山门两座古城门，早已不存；历史上曾经一度辉煌的“湖墅八景”都已消失；运河两岸除少数几处文物保护单位外，与运河相关的原有城市风貌几近湮灭，自然景观开发层次低，人文景观更是缺乏影响力。**五是商贸旅游功能减退。**运河北端曾有“十里银湖墅”之称，长期以来，沿河商业繁华，沿岸商贾云集、百货登市，曾经是一派繁忙景象。但随着水运主宰地位的丧失，尤其是客运业基本退出水运市场、货运又集中于运送低值笨重的矿建材料后，沿河原有由航运而兴起的商业地段因缺少水运客源而变得萧条，运河的商贸地位也逐步下降。随着运河经济的衰落、运河两岸整体环境质量的下降，加上生态环境质量的恶化、历史文化遗存的缺失、沿河景观布局的零乱，使运河的旅游休闲功能也被逐渐淡忘。**六是居住功能削弱。**运河北端曾是杭州工业的密集区，由于当时企业职工宿舍均建在工厂周边地区，造成了居住用地与工业用地交错混杂。长期以来，居住在运河周边的40万居民，不但住房条件较差，缺少公共服务

用地，缺少生活配套设施，而且受到噪声污染、水体发臭等运河环境恶化的困扰，生活环境极差。同时，运河周边的“农转非”居民，在住地条件较差、市政设施不全、生活环境恶劣的城郊地区，长期以出租农民房为生，集聚了大量的外来务工人员，形成了不少“城中村”，如果不加整治，将出现新的城市“贫民窟”。因此，对运河（杭州段）的统一规划、综合整治、合理保护开发，已经显得极为迫切。

面对千年运河的现状与问题，如何实施运河综合整治与综合保护，延续千年运河的历史文脉，挖掘和弘扬运河文化内涵，展示运河历史风貌；如何改变运河目前这种落后、肮脏的环境面貌，恢复运河的生态功能，改善运河生态环境；如何通过打响杭州“运河牌”，培育和强化城市特色功能，提升整个城市品位；如何改善运河居民的生活环境，提高市民生活品质；如何通过运河治理，实现运河经济、环境、社会效益的同步提升，增强城市综合竞争力，这些已是摆在杭州市委、市政府和全体市民面前的“难解之题”，也是“必解之题”。作为21世纪杭州人，必须以对历史、对子孙后代负责的态度，站在历史发展的高度，适应时代发展的要求，不断增强历史责任感和紧迫感，切实肩负起时代赋予我们的神圣职责，真正把运河综合整治与保护开发工程建设成为“功在千秋，利在当代”的世纪工程、民心工程、精品工程。

三、把握未来：谋划运河综合保护的目标与举措

享誉海内外的京杭大运河，是一座历史的丰碑，是一曲文化的乐章，是杭州的一张世界级“名片”。杭州，因运河而名扬四海，因运河而贵为繁华古都，因运河而成为国家级历史文化名城。未来的杭州，要建设国际风景旅游城市，打造“东方休闲之都”，同样离不开对运河（杭州段）的综合保护。2002年，杭州市第九次党的代表大会将“运河（杭州段）综合整治和保护开发工程”列入了新世纪城市建设的“十大工程”。

（一）理清运河（杭州段）综合保护的总体思路

坚持以科学发展观为指导，围绕还河于民、申报世界文化遗产、打造世界级旅游产品“三大目标”，按照截污、清淤、驳、绿化、配水、保护、造景、管理的要求，通过实施水体治理、路网建设、景观整治、文化旅游、民居建设“五大工程”，全面提升运河生态功能、文化功能、旅游功能、休闲功能、商贸功能和居住功能，

力争将运河（杭州段）打造成为具有时代特征、杭州特点、运河特色的景观河、文化河、生态河，成为展示杭州昨天、今天和明天的世纪“新地标”，成为传统文化与现代文化融合的杭州“塞纳河”。

（二）明确运河（杭州段）综合保护的主要目标

一是还河于民，为民解难，为民造福。运河历经千年演变，已经成为一条市井之河、市民之河。如果说古代帝王修建运河是为了“一姓之私”，借此稳固江山，那么今天我们对运河（杭州段）进行综合整治与保护开发就是为了百姓之福，实现还河于民。运河（杭州段）综合整治与保护开发，就是要坚持以人为本、以市民为本、以中外游客为本，把“还河于民、为民解难、造福于民”作为运河综合保护的出发点 and 落脚点。运河及其两岸的每一方水域、每一寸绿地、每一处景观，都是公共资源。要通过对沿岸住宅、单位进行就地整治或整体搬迁，恢复运河的生态功能，改善运河的生态环境，创造宜人的滨河环境，全线打通运河两岸绿色走廊，并成为市民健康生活的长廊、中外游客观光旅游的长廊，让生活在运河边上老百姓喜欢住在运河边，以河为家，以河为荣，全面提升市民居住环境，让市民群众能亲近运河、游览运河、品味运河，享受运河综合保护的成果。要真正使运河（杭州段）综合整治与保护开发工程，成为让人民理解、让人民参与、让人民受益、让人民满意的民心工程，将“一切为了人民，一切依靠人民，让人民享受发展的成果”的理念变为运河（杭州段）综合整治与保护开发工程的现实。

二是申报世界文化遗产。京杭大运河是中国两千多年历史的见证，是保护中国古代丰富文化的历史长廊、“博物馆”和“百科全书”。大运河凝聚着古代中国的政治、经济、文化、水利、科学、教育等多个领域的庞大信息，是一条历史之河、文化之河，完全具备申报世界文化遗产的基本要素。千百年来，在运河（杭州段）沿岸会聚了丰富多彩的茶艺文化、饮食文化、桑蚕丝绸文化、地方戏曲、民间曲艺，积淀了古典园林、藏书楼阁、桥梁古塔，形成了运河沿线著名的“湖墅八景”等人文景观。所有这些，既是运河文化丰富内涵的体现，也是运河申报世界文化遗产的宝贵资源。京杭大运河流经六省（市）、涉及十八个城市，而运河（杭州段）是运河目前保存较完整的区段之一，杭州应该在京杭大运河申报世界文化遗产中发挥特殊作用，争取走在全国前列。在运河（杭州段）综合整治与保护开发中，必须高度重视运河遗产的真实性、完整性、连续性和可识别性，用发展、创新的理念，按照

自然景观、物质文化和非物质文化“三位一体”的要求，来审视运河保护、治理和开发的内容，为运河申报世界文化遗产奠定坚实基础。

三是打造世界级旅游产品。无论是古代还是现代，京杭大运河在国际上的地位与影响，都可与万里长城相媲美。大运河是杭州的骄傲，是杭州的象征，是杭州当之无愧的最有影响的世界级城市品牌。我们完全可以，而且应该借助这一品牌，为杭州再添一项世界级旅游产品，使大运河于杭州，就如同塞纳河于巴黎、泰晤士河于伦敦、黄浦江于上海、秦淮河于南京一样，能让人们通过品味运河来认识城市、感悟城市。因此，实施运河（杭州段）综合整治与保护开发，对近40千米运河两岸进行整体规划，恢复旅游景观，完善服务设施，就完全有可能打响杭州的“运河牌”，形成“因河生景”“以河生辉”“借河生财”的良性发展格局，使运河（杭州段）成为杭州的“塞纳河”，打造成与西湖、西溪齐名的世界级旅游产品，使杭州这座历史文化名城和国际旅游城市更加名副其实。

（三）创新运河（杭州段）综合保护的运作模式

实现运河综合保护的三大目标，关键在于创新运作模式。运河（杭州段）综合整治与保护开发，重点在于形成“统一领导、市区联动，政府主导、市场运作，科学规划、分步实施，综合整治、保护开发”的运作机制。

坚持统一领导，市区联动。杭州市运河指挥部（运河集团）与杭州市运河（杭州段）综合整治和保护开发领导小组办公室合署办公，在杭州市委、市政府的领导下，在领导小组授权下主持日常工作，代表政府承担统一规划、统一协调、统一筹资的任务，并负责部分重点项目的实施；拱墅、下城、江干三个城区和杭州市交通局成立分指挥部，承担征地拆迁和部分基础设施或开发项目的建设。杭州市指挥部与区分指挥部各司其职，充分发挥市、区两个积极性，特别要发挥拱墅、下城、江干三个城区的积极性，有效整合市区力量，形成市区联动。通过建立例会制度，使市、区和市级相关职能部门职责到位，协调配合，及时研究解决工程推进中的各项问题。

坚持政府主导，市场运作。首先，杭州市运河指挥部作为承担部分政府职能的事业单位，在运河综合保护的规划编制、政策完善、组织协调、拆迁安置、质量监管等方面发挥主导作用。同时，杭州运河集团作为企业，是投融资的主体，要通过市场运作机制，对运河商业性开发项目、重大基础设施项目实行统一包装和宣传，

扩大招商引资力度和广度，吸引社会资金和利用国债资金，参与运河（杭州段）的综合整治与保护开发。其次，运河综合保护要坚持标准、自求平衡。必须按照“世纪精品、传世之作”的要求，邀请国内外知名专家编制规划，通过开发项目建设权、管理权、服务权、经营权的市场出让，请国内外大公司、大企业来操作，做到高标准建设、高效能管理、高质量服务和低成本经营。同时，要发挥市场的资源配置作用，对运河地块、基础设施、建设项目等运河资源进行市场化运作，推进运河区块的“退二进三”，置换企业用地，实现“借地生财”“借地发展”，形成“自行借贷、自行建设、自行经营、自行还贷”的良性循环路子，做到建设、经营、管理、服务的项目资金平衡，解决“地从哪里来，钱从哪里来，人往哪里去”的问题。

坚持科学规划，分步实施。规划是龙头，是运河综合保护的依据。要突出运河（杭州段）综合保护规划的超前性、系统性和权威性，坚持“生态优先”，通过截污、清淤、驳、绿化、配水“五管齐下”，全面改善运河的生态环境，使运河（杭州段）真正成为一条“城市绿带”“生态走廊”；坚持“注重文化”，就是要按照“保护第一、应保尽保”的要求，捡起历史的碎片、文明的碎片，展示千年运河深厚的历史文化底蕴，使之真正成为一条“历史长河”“文化长河”；坚持“功能置换”，就是要摒弃排污功能，弱化航运功能，另辟水运通渠，强化运河的生态、文化、旅游、休闲、商贸、居住功能，使运河造成世界级旅游景区。要建立规划实施机制，严格按照运河规划的战略思想和系统要求，推进运河的保护、整治和开发利用，在科学规划的基础上，精心组织，滚动推进，分期推出大运河旅游产品。

坚持综合整治，保护开发。首先，要正确把握好保护、治理、开发三者之间的关系。保护运河是治理运河、开发运河的前提与目标。只有保护好运河的自然生态、人文生态，增强运河的生态、文化、旅游、商贸、休闲、居住功能，运河的治理开发才有目标和方向，离开了保护谈治理、搞开发，就是盲目性开发、破坏性建设。运河的治理与开发，是实现运河保护的手段与途径。没有运河的治理，也就难以实现运河历史文脉的延续，实现真正意义上的保护；没有运河的合理开发与利用，也同样难以实现运河文化遗产的永续保护与利用。在保护与开发利用之间，必须找到一个最佳平衡点，在生态效益、社会效益、经济效益之间求得一个“最大公约数”，实现“三个效益”最大化。其次，要正确把握节点、廊线、城市的关系。运河的标志景区是运河重要节点，是运河景观高潮，没有景观高潮，也就难以形成

运河的旅游品牌；运河的水体、绿带和道路是运河的景观走廊，没有景观廊线，就无法将重要节点串珠成链，形成运河景观带；运河是城市水系重要组成部分，必须处理好运河与江、湖、海、溪等水系的关系，以及运河与城市建筑、城市景观的关系。第三，要正确把握历史、现代、未来的关系。运河是杭州的“根”与“魂”，是杭州的“金字招牌”，是杭州的历史文化遗产。既要保护运河遗产、挖掘运河文化、延续历史文脉，还要结合现代人提升生活品质、追求生态环境、探究文化内涵的需求和价值取向，科学梳理历史遗存，调整现实空间结构，恢复建设运河景观，使运河真正成为延续杭州的昨天、今天和明天的文化长廊。

（四）推进运河（杭州段）综合保护的重大举措

“十五”期间，杭州市在运河（杭州段）整治、保护和开发中做了大量工作，取得了初步成果。“十一五”期间，京杭大运河（杭州段）综合整治与保护开发的重点任务，就是推进“五大工程”建设。

一是实施水体治理工程，建设大运河生态发展轴。大运河是杭城水网的大动脉，运河通过市区水系，贯通江、河、湖、海、溪，形成了城市的水上生态系统。运河的生态保护，首先是做好“水”的保护，就是要坚持清淤与截污、引水与排水、净化与绿化结合，改善运河水质，控制航运噪声，沟通河网水系，建设滨河通道。要疏浚河道，以减少淤泥；污水截流，以降低污水；引水冲刷，以带活水体；利用潮汛，以排除污水；生态驳，以净化水质；曝气复氧，以增加氧浓度；抽水除污，以减轻污染浓度；植树种草，以净化空气；加强航管，以降低噪音；卫生保洁，以清洁环境。运河沿岸要以“水”与“绿”为主元素，开设沿河生态空间廊道，形成运河生物循环圈，使运河成为纵贯杭城的“生态轴”，并与“西湖生态圈”“钱塘江生态走廊”一起，成为杭州城区水流、气流、生物流的大通道。

二是实施路网建设工程，形成大运河水陆交通网。合理构筑运河两岸的道路网络，是构建大运河景观带、旅游带的前提和基础。要以中心城区综合交通系统规划为基础，结合地块开发，完善运河两岸交通系统，实现运河河网与两岸路网、陆地公交与水上公交、动态交通与静态交通、集散广场与游步走廊的有机衔接，形成便捷畅通的运河交通网。一要重塑运河两岸的13条道路和21座桥梁的风韵，加密运河道路交通网，让人能便捷地到达运河景区。二要打通运河（杭州段）两岸游步道，让人能直接观赏运河两岸风光。三要搭建运河亲水平台，营造人性化的环境，