

上海空间新格局下的综合性节点城市交通功能提升策略研究——以五个新城为例

Study on the Promotion Strategy of Comprehensive Node City Transport Function under the New Spatial Pattern: A Case Study of New Town in Shanghai

訾海波 ZI Haibo

摘要 上海“十四五”规划提出“新城发力”，将“五个新城”作为上海空间新格局的重要组成部分和近期战略的选择重点，并强化“独立的综合性节点城市”的定位，而便捷高效的综合交通网络是“新城发力”最重要的支撑和保障。通过梳理五个新城交通发展的现状和存在的主要问题，从空间新格局的视角，围绕对外和内部两个交通联系层次，重新认识处于加速发力阶段的新城在强化“节点”地位和“职住平衡”方面的交通需求。聚焦长三角、中心城、新城之间、新市镇及新城内部等5个联系维度，研究系统网络构建和交通服务提升的要点，最后重点针对综合交通枢纽、骨干路网及慢行体系探讨功能再提升的优化策略。

Abstract Shanghai's 14th Five-Year Plan puts forward the development of new towns and takes the "five new towns" as an important part of Shanghai's new spatial pattern and a top priority in recent strategy. The five new towns are positioned as comprehensive node cities. Convenient and efficient comprehensive transportation will be the most important support and guarantee for the new cities. This paper combs the current situation and main problems of the traffic development of the five new towns. From the perspective of the new spatial pattern, focusing on the external and internal traffic contact levels, the traffic demands of the new towns in the acceleration stage is recognized in the aspects of strengthening the "node" status and "job housing balance". Focusing on the five dimensions of connection with the Yangtze River Delta, the central city, new cities, new towns and internal traffic, this paper studies the key points of system network construction and transportation service improvement, and finally discusses the optimization strategy of function re-improvement for a comprehensive transportation hub, backbone road network and slow traffic system.

关键词 空间新格局;综合性节点城市;新城;综合交通;提升策略

Key words new spatial pattern; comprehensive node city; new town; comprehensive transportation; improving strategy

文章编号 1673-8985 (2021) 04-0037-07 中图分类号 TU984 文献标志码 A

DOI 10.11982/j. sup. 20210406

作者简介

訾海波

上海市城市规划设计研究院

高级工程师, 硕士, zihb@supdri.com

0 引言

新城规划建设始终是上海城市发展的重大战略命题之一。《上海市城市总体规划(2017—2035年)》明确将新城作为综合性的节点城市，提出要以区域交通廊道引导空间布局，提升新城的综合性服务功能和对近沪地区的辐射服务能力，并推进跨区域综合交通设施对接^[1]。面向长三角区域一体化，“十四五”规划将“新城发力”作为上海空间新格局的重

要组成部分^①，将“五个新城”^②作为近期战略选择重点。五个新城是纽带、战略支点和前沿阵地，便捷高效的交通条件是“新城发力”最重要的因素之一。但目前新城城市级枢纽建设缓慢，与城市空间结合还不够紧密，新城之间、新城与长三角之间的城际交通连接仍然不足。

新城交通规划应立足区域视角，而不应拘泥于行政边界的局限^[2]，应点线结合锚固城市空间骨架，并统筹与周边其他邻近地区之间的

注释：①《上海市国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》提出把五大新城建设为长三角城市群中具有辐射带动作用的独立综合性节点城市。加快形成“中心辐射、两翼齐飞、新城发力、南北转型”的空间新格局。

②《上海市城市总体规划(2017—2035年)》(国函[2017]147号)规划嘉定、青浦、松江、奉贤、南汇等五个新城。

交通联系^[3-4]。中心城功能的辐射和多中心空间格局的形成在一定程度上取决于新城和中心城之间交通联系的便捷程度,应构建多层次的公共交通网络,适应强中心并引导多中心结构的形成,推动郊区新城低碳绿色交通发展^[5-6]。本文基于五个新城综合交通发展的现实基础和问题,尝试从上海空间新格局的视角,分析“新城发力”可能带来的交通变革和要求,进而针对不同联系维度,研究新城综合交通再提升的重点和策略。

1 现实基础与短板

上海五个新城在“十一五”期间基本建成高速公路,在“十三五”期间均实现轨道交通联通中心城,但目前仍未彻底改变作为市域交通系统“末端”的局面。

1.1 对外交通通道格局基本形成

新城对外交通基本形成“1+2+3”的通道格局,即已建成1条轨道、2条以上高速公路及3条普通国道。其中,与中心城联系形成1条轨道+1条高速公路+1条普通国道干道的复合走廊,且基本实现与中心城之间的45 min轨道交通联系,但通勤高峰普遍存在瓶颈区段。同时,区域交通廊道对新城空间的阻隔影响明显,过境货运

交通与新城内部交通干扰仍然严重(见图1)。

新城骨架道路建设缺乏系统性,呈现以干线公路为骨架的功能组团“拼贴”。新城内部干道网络密度不足,约为中心城的50%左右,且高速公路出入立交组织集中,高峰时段主要节点交通拥堵严重。同时,由于新建街坊尺度过大,导致新城现状道路网络密度仅为3.7 km/km²,与中心城区差距明显(见图2)。

1.2 多层次轨道交通体系建设和枢纽功能发挥仍显不足

上海轨道交通依托18条线路和总长度760 km左右的线网,承担了63%的城市公共客运交通客运量^[7],有效推动了上海城市空间布局的优化完善。但面对大都市圈多中心、网络化和多元化的交通特征,新城综合交通建设仍未能跳出市域空间,与长三角地区联系的城际轨道发展滞后(见图3)。

站城融合不足,新城对外枢纽功能未能有效发挥。近沪城市基本都有综合性交通枢纽,但五个新城仅有松江铁路客站位于新城范围内。而松江新城日停靠车次和年旅客发送量仅为60车次/d和193万人次/年,既低于同处于沪杭廊道上的嘉善县(68车次/d、292万人次/年),也远低于同等人口规模的昆山市

(220车次/d、1 185万人次/d)。同时,新城之间交通联系薄弱,尤其是缺乏串联新城和十字锚固新城枢纽的城际轨道交通,使得新城辐射区域的枢纽节点地位确立缺乏交通的有效支撑(见图4)。

1.3 内部公交主导模式和主导公交方式均未确立

新城常规公交站点300 m覆盖率为50%—70%,平均线网密度仅为1.6 km/km²,但重复系数达到2.5。同时,由于公交系统衔接一体化和运营时间可靠性不足,公共交通可达性水平与中心城差距明显,公交分担率仅维持在12%—18%,远低于中心城33.1%的公交分担比,公共交通主导模式尚未确立(见图5)。

新城既有规划对公交网络组织中心的强化不足,建设转型期局域线的发展动力也还不够。现状五个新城含局域线的轨道交通站点600 m覆盖率不足10%,松江有轨电车客流强度仅为0.1万人次/km,新城目前仍缺乏公共交通主导方式的引导^[8]。

新城慢行出行比例基本维持在65%左右,远远超过中心城40%的慢行分担比例,但规划上公共通道、绿道等慢行空间严重不足,建设

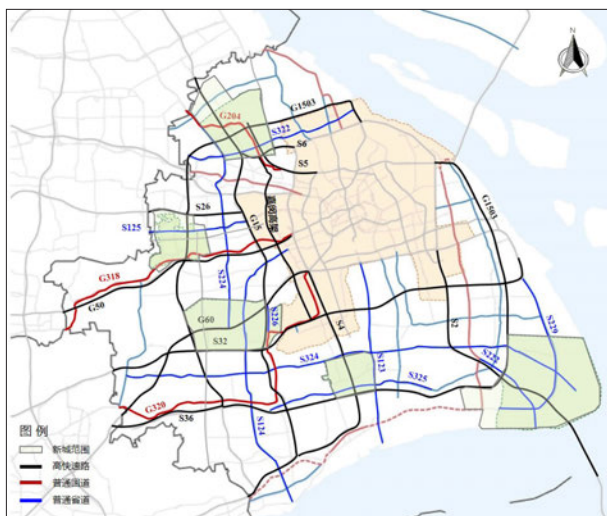


图1 新城国道省道公路现状

Fig.1 Current situation of national and provincial highway construction in new towns
资料来源:笔者自绘。

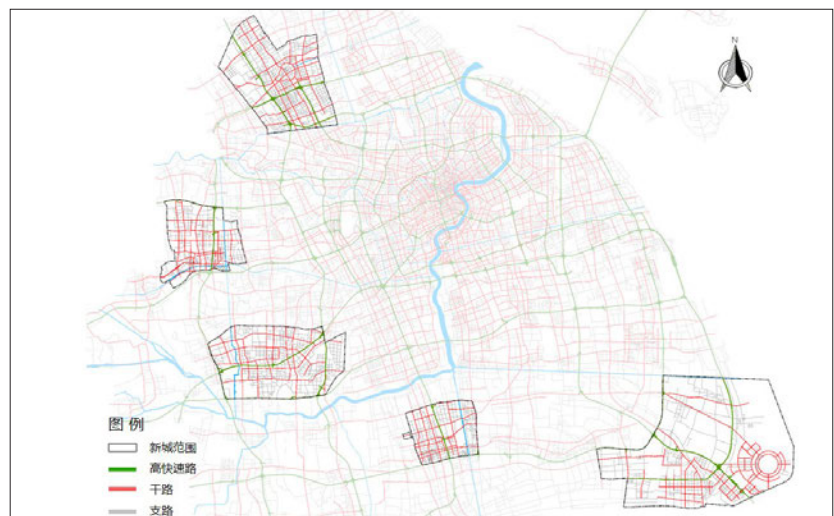


图2 新城骨干道路系统现状

Fig.2 Current situation of new towns' road system

资料来源:笔者自绘。



图3 新城轨道交通建成时间

Fig.3 Completion time of metro in new towns

资料来源:笔者自绘。

上站周边路网密度较低,管理上非机动车停放设施缺乏,且公交换乘轨道站点距离普遍较远,慢行空间和环境品质还有待提升。如青浦新城在五大新城“水网密度最高、水面率最大”,但现状城市空间中水的感知度不高、空间单一且滨水活力不足。

2 空间新格局下的要求

新城是城市发展到成熟阶段在空间上的拓展载体,新城规划建设始终是上海城市发展的重大战略命题之一。“十四五”伊始,上海就提出加快形成“中心辐射、两翼齐飞、新城发力、南北转型”的空间新格局。

2.1 对新城加速发力要求的再认识

始于21世纪初的上海新城建设,历经20余年的实践探索,综合交通系统骨架逐步完善,但对职住平衡和交通便利^⑤的要求,目前仍处于加速发力阶段。

(1)“新城发力”应重点聚焦综合交通“节点”功能和能级提升

上海新城建设随着历次城市总体规划的调整,先后经历了“十五”期间的“一城九镇”试点建设^⑥和“十一五”的构建市域“1966”城镇体系^⑦。“十二五”期间,全市基础设施建

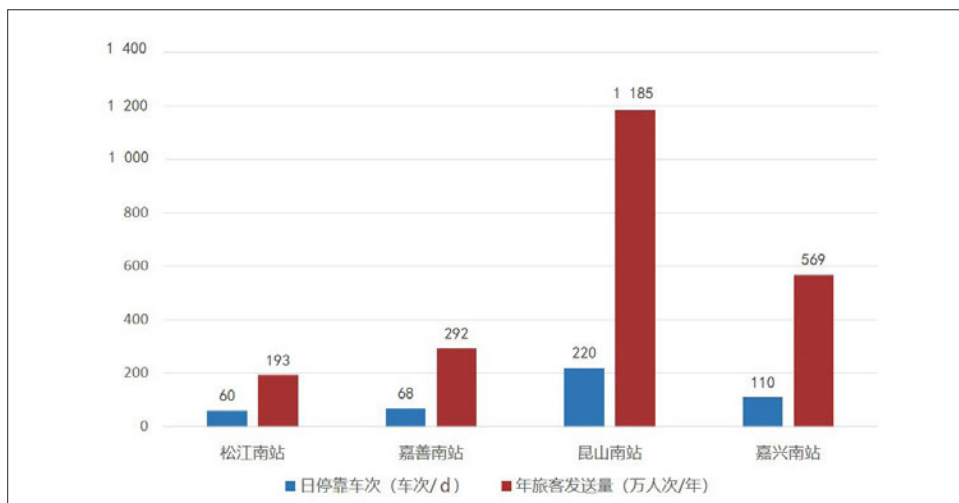


图4 松江枢纽与近沪城市枢纽对比

Fig.4 Comparison between Songjiang hub and other transport hubs near Shanghai

资料来源:根据上海交通年报绘制。

设重心转向郊区^⑧,力争实现新城与中心城区间全部有轨道交通连接,并在“十三五”时期,进一步将基础设施重点布局在郊区^⑨。但目前仍处于加速发力阶段,根源是新城综合交通建设没有跳出市域范围。

缺乏综合性交通枢纽的辐射和带动作用,导致周边城市与上海接轨通过干线及城际轨道直达中心城区,而交通联系的“蛙跳”,使得新城在中心城极化过程中影响减弱。“新城发力”就是要实现从单一中心城区对外辐射到强化五个新城在区域多中心、网络化格局中的地位。而“节点”的核心是要形成区域辐射的综合交通枢纽,进一步提升新城在长三角城市群网络中的能级和地位,成为全市经济发展的重要增长极和上海服务辐射长三角的战略支撑点。

(2) 独立的综合性节点城市需要健全的网络化交通体系

《上海市城市总体规划(1999年—2020年)》率先提出形成11个相对独立、功能完善、各具特色的新城^⑩,人口规模一般为20万人—30万人。“上海2035”提出“重点建设嘉定、松江、青浦、奉贤、南汇等新城,培育成为在长三角城市群中具有辐射带动作用的综合性节点城市”,规划人口65万人—110万人。《上海市国民经济和社会发展规划第十四个五年规划和二〇三五年远景目标

纲要》提出把五大新城建设为长三角城市群中具有辐射带动作用的独立综合性节点城市。由此可见,“上海2035”明确了新城的定位,而“十四五”规划则是将新城作为近期战略选择重点,并对其定位作了再次强调。

中心城功能的扩散和多中心空间格局的形成取决于新城和中心城之间交通联系的便捷程度。经过多年的持续推进,虽然新城建设成效显著,现状人口普遍超过了30万人,且嘉定、松江新城已达到中等城市规模,但在功能上仍依附于中心城,反磁力作用依然有限。“综合”就是要突出产城融合和职住平衡,而“独立”则更加强调新城不再是卫星城和郊区新城,是要集聚100万左右常住人口,形成城市功能完备的城市。因此,独立的综合性节点城市需要健全的网络化交通体系,构建广域联系的多层次公共交通网络,以适应强中心辐射,并引导区域多中心结构的形成。

2.2 提升新城的外向度和联动性

区域空间组织重构要求新城从市域交通系统“末端”向区域复合廊道“节点”转变。《国家发展改革委关于培育发展现代化都市圈的指导意见(发改规划[2019]328号)》明确提出“打造轨道上的都市圈”的总体要求

注释:⑤《关于本市“十四五”加快推进新城规划建设工作的实施意见》(沪府规[2021]2号)提出按照产城融合、功能完备、生态宜居、交通便利、治理高效的要求推进新城建设。

⑥《关于上海促进城镇发展的试点意见》(沪府发[2001]1号)、《关于切实推进“三个集中”加快上海郊区发展的规划纲要》(沪府发[2004]45号),启动了上海郊区“一城九镇”试点城镇建设,强调郊区是上海未来城市发展的重点。

⑦《上海市国民经济和社会发展第十一个五年规划纲要》提出“1966”城镇体系,9个新城分别为宝山、嘉定、青浦、松江、闵行、奉贤南桥、金山、临港新城、崇明城桥。

⑧《关于本市加快新城发展的若干意见》(沪府发[2011]19号),上海城市建设的重心向郊区转移。

⑨《中共上海市委上海市人民政府关于推动新型城镇化建设促进本市城乡发展一体化的若干意见》(沪委发[2015]2号)持续推进新城功能建设。

⑩《上海市城市总体规划(1999年—2020年)》规划宝山、嘉定、松江、金山、闵行、青浦、南桥、惠南、城桥、空港新城和海港新城。

和“四网融合”的部署。

(1) 新城与长三角:拓展与区域门户枢纽的便捷连接

新城多年规划实践证明,从上海市域交通网络出发,以市区线延伸为核心的单中心圈层化发展模式,无法改变新城市域交通系统“末端”的局面。在区域空间联系向“多心网络”转变的格局下,迫切需要从大都市圈空间协同和区域交通一体化发展的视角,来推动五个新城与长三角及近沪城镇交通连接的重塑。

为强化新城城际交通联系,均衡交通枢纽服务,需要实现枢纽由“单体扩张”向“衔接整合”转变^[9-10],如东京区部通过强化枢纽“区域锚固”,以满足跨界规律性通勤和日常高效出行服务。因此,在区域干线铁路建设的同时,需要进一步拓展新城与区域门户枢纽的便捷连接,既可增强新城作为综合性节点城市的枢纽功能,又可激发潜力地区的价值。

(2) 新城与新城之间:高效联动形成大都市圈第一圈层

现状五个新城的对外联系主要集中在与中心城的单向联系上,新城与新城之间的联系较薄弱。各新城之间利用城市轨道交通实现联系的平均时间约为2 h,联系效率极低。

建设独立的综合性节点城市,不仅需要对接沪城市形成辐射,更需要加强新城之间的交通联系。

从上海大都市圈空间协同和多层次轨道交通一体化出发,迫切需要改变目前中心城放射状的轨道交通格局,完善网络化的轨道交通体系。加快推动串联新城的城际轨道交通规划建设,形成大都市圈第一圈层,锚固新城枢纽地位,促进新城与新城之间的要素快速流动(见图6)。

2.3 塑造高可达性下的“独立”新城

新城与卫星城的根本区别在于依托中心城的紧密程度和相对独立程度。“新城”的提出,是以疏解大城市中心区功能和人口为核心使命,极易成为大城市中心区的“附属”,导致潮汐交通问题突出。

(1) 新城内部:打造公交优先且系统完善的综合交通体系

新城建设的理想目标是提高独立性,实现新城内部居住和就业的自平衡,降低通勤时间和通勤距离,缓解与中心城区通勤矛盾。国际上的独立新城一般内部通勤比例在60%以上^[11],如英国密尔顿·凯恩斯。现状上海五个新城就业人口、居住人口在新城内部平衡的比例均在

65%左右,已经具备了良好的独立性基础。

在全市人口总量趋于稳定的背景下,按照到2035年五个新城各集聚100万左右常住人口,新城将成为未来人口增长的主要集聚区^[12]。为支撑新城人口规模和经济的不断增长,应加快完善以轨道交通(含局域线)为主的公共交通体系,路权分配进一步向公共交通倾斜,大幅提升新城公共交通机动化出行分担率。同时,进一步优化新城内部路网结构,构建具有新城特色的高品质慢行系统,巩固和提升新城内部职住平衡的比例。

(2) 新城与中心城:提供多模式网络化轨道主导的高效服务

轨道交通并非新城发展的决定性因素,但其建设时序、建设模式对新城的发展起着至关重要的作用。从巴黎和伦敦等新城建设及大都市区的发展演化看,网络化的轨道交通有力地支撑了中心城的功能、人口向新城转移和疏解,以及整个大都市区“多中心”结构的实现。但也应清醒地认识到发达的轨道交通对新城建设的“推拉”作用,例如东京的新城职住分离现象明显,潮汐交通严重。

现状五个新城已基本实现与中心城45 min的轨道交通联系,且与中心城之间的出行量为

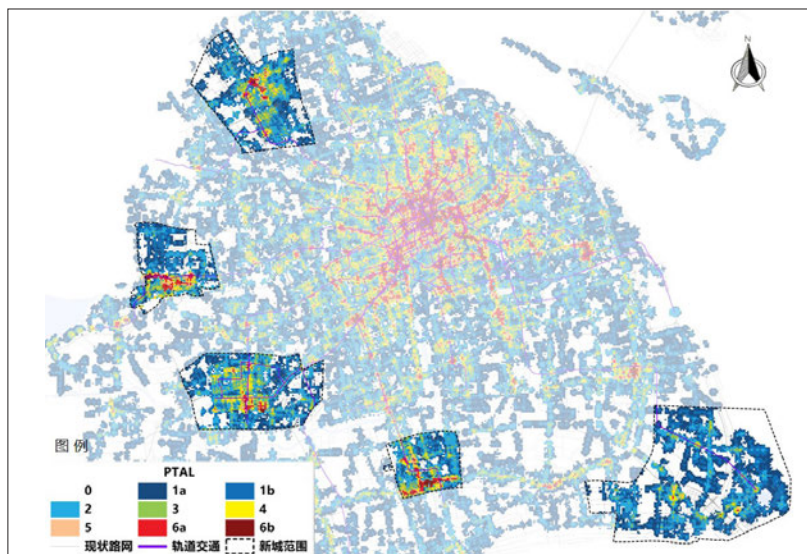


图5 现状公共交通可达性
Fig.5 Analysis of current public transport accessibility levels (PTALs)

资料来源:笔者自绘。

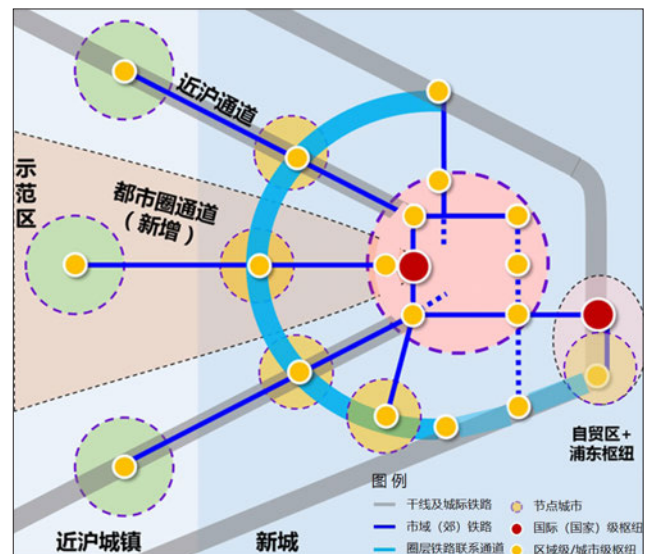


图6 近沪地区市域(郊)铁路衔接模式
Fig.6 The mode of connecting suburban railways in Shanghai

资料来源:笔者自绘。

10万人次/d—30万人次/d,仅为东京新城与区部联系的1/20—1/10,属于新城与中心城联系高可达性下的独立。打造独立的综合性节点城市,集聚资源,新城将形成与中心城功能互补、错位发展的新格局。迫切需要进一步确立新城与中心城以多模式轨道交通为主导的网络化联系模式,并探索城际轨道深入中心城区实现“直连直通”,使得新城成为上海中心城辐射长三角城际网络上的重要节点。

(3) 新城与新市镇:以城镇圈为单元健全骨干公交网络互联

通过对近沪节点城市的分析可以发现,综合性节点功能越突出的城市,城区与周边地区的职住联系比例越低,如昆山、太仓城区与周边区域联系仅5%—10%,而海门、启东等则达到22%—30%。

现状新城周边地区与新城交通联系紧密,在新城周边地区(新城所在行政区范围内)居住和就业的比例分别为22.0%和17.8%^[13]。随着新城独立的综合性节点功能不断提升,新城周边新市镇的独立性也将不断得到强化。未来应在完善新城对外交通联系的同时,健全新市镇公交网络,并不断完善新城与新市镇之间的骨干公交网络,满足与新市镇30 min通勤联系的需要(见图7)。

3 交通功能再提升策略

构建“现代集约、功能完备、智慧生态”的新城综合交通体系,对于建设独立的综合性节点城市具有重要的保障、支撑和引领作用。

3.1 新城综合交通跨越式发展的突破方向与核心要点

改善交通区位、降低交通成本是“新城发力”的重要突破口,应强化市域线融入都市圈城际网络,锚固新城交通枢纽在网络中的节点作用,并加强新城骨干道路与区域路网衔接。

(1) 总体目标

构建相对独立的对外客运枢纽体系、形成多向高效联系的网络化格局。实现以公共交通为主导,30 min联系中心镇,45 min到达近沪城

市、中心城和相邻新城,60 min衔接国际(国家级)枢纽。新城内部基本形成“公交+慢行”的短出行模式,并完善道路系统骨架,实现过境分流。

(2) 重点突破方向

目前,新城的发展仍存在对外枢纽功能不强、与区域广泛联系的城际轨道网络尚未建立、骨干路网系统性不足和空间阻隔等问题。规划应以优化新城整体空间格局为导向,以枢纽布局建设和骨干路网优化调整为牵引,推动新城综合交通体系跨越式发展,重点落实好对外强化、站城融合、内部提升等基本要求。

3.2 以综合交通枢纽布局引导空间格局优化

打造新城综合交通枢纽是实现从“高铁+地铁”向“直连直通”连接上海都市圈节点城市高效组织模式转变的重要设施保障^[14]。重点是将交通网络资源在关键节点集聚,形成对广域空间高效覆盖,从功能上强化站城一体,并推动空间格局优化。

(1) 识别枢纽类型

根据服务范围和能级,全市对外客运交通枢纽共分为3个层级,国际(国家级)客运枢纽包括浦东枢纽和虹桥枢纽,面向全球、服务全国,是国家干线铁路枢纽站点,且空港与铁路紧密衔接;区域级枢纽包括上海站、上海南站等,面向长三角,主要承担中长距离城际交通;城市级枢纽服务大上海都市圈,主要满足高频次的中短距离出行服务,是城际线接入中心城的转换节点。

新城枢纽作为区域协同发展节点、未来新城活力核心、“四网融合”关键的城市级以上客运枢纽,可根据形成方式的不同分为两类:干线铁路节点提升型包括松江、嘉定、四团枢纽,重在提升站点周边地区城市功能,改善集疏运条件,提升枢纽服务功能;城际轨道融合锚固型包括青浦、奉贤枢纽等,重在强化市域线与城际铁路互联互通,深入新城核心区,实现站城发展深度融合(见图8)。

(2) 完善网络连接

在上海大都市圈打造全域链接的多层次

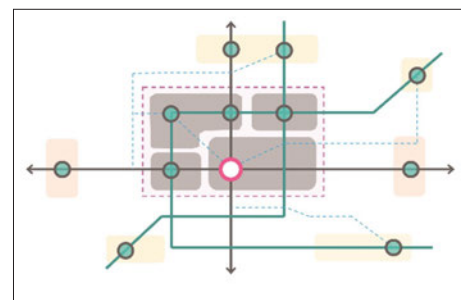


图7 新城局域线与新市镇衔接示意图
Fig.7 Connection of local transport lines between new towns

资料来源:笔者自绘。

高效轨道交通网络的同时,需要站在区域一体化发展角度思考综合交通枢纽的建设模式。打破以市区线延伸为核心的单中心圈层化发展思维,依托干线铁路节点或由两条以上都市圈城际线锚固,融入都市圈网络,并突出与周边城市、中心城及新城之间区域轨道的“直连直通”,巩固和提升新城对大都市圈内节点城市的辐射和带动作用(见图9)。

(3) 推动站城融合

在新城范围内增加具备城际联系功能的枢纽,最大化地实现枢纽与整个区域协同的功能互动,并充分发挥作为地区发展引擎的功能。如日本新横滨将东海道新干线新横滨站打造成为横滨市新的功能节点,实现了枢纽地区场所功能和节点功能的双重提升;筑波新城结合筑波快线建设,枢纽选址深入新城核心区,实现与中心区联动发展。

从强化枢纽与新城城市空间耦合出发,新城综合交通枢纽选址应位于开发边界内。与新城中心相结合,与多模式轨道便捷换乘,并建立“一体化、多功能、综合型”的立体开发模式,强化站城融合(见图10)。

3.3 以骨干路网完善支撑空间融合和交通环境改善

以空间重塑和组织优化为导向,以设施建设和政策引导为手段,形成与新城独立综合性节点城市功能定位相匹配的“快速畅达”的新城路网体系。



图8 新城枢纽类型划分
Fig.8 Classification of new town hub types

资料来源:根据“上海2035”绘制。

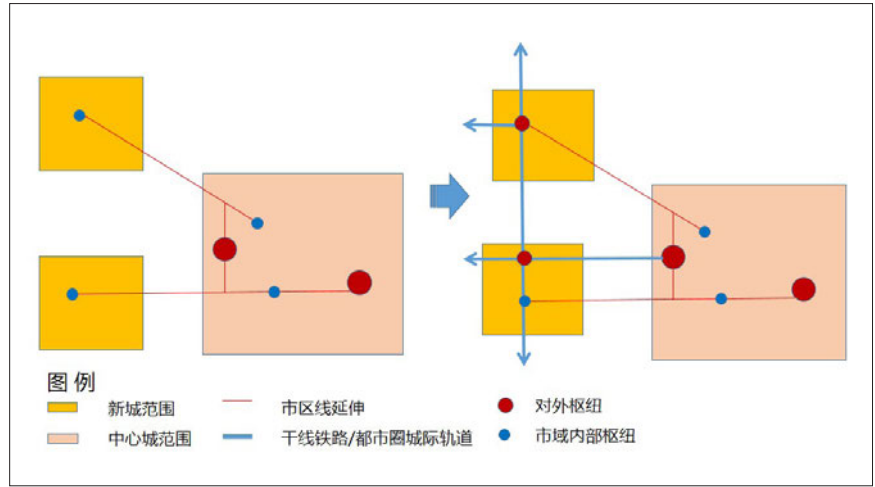


图9 新城枢纽结合轨道网络优化
Fig.9 Optimization of new town hub and rail network

资料来源:笔者自绘。

(1) 完善新城出入高速公路的集散道路系统
现状新城对外高快速路网格已基本形成,为进一步缓解入市通道能力不足和重要出入口立交拥堵的问题,在既有通道扩容的基础上,需要完善新城与外围高快速路骨干道路系统的衔接,使出入新城交通快速顺畅。进一步推动出入口布局完善,实现出入口立交组织由“单点”向“界面”延伸(见图11)。

(2) 实施穿城高快速路“移”“降”“改”,打通内部道路联系

强化内部路网的系统性和连通性,构建级配合理的城市主干路、次干路和支路系统,促进道路功能与毗邻用地性质相协调。重点是外移区域高快速路通道,避免交通性干道穿越吸引人流的城市中心;降低新城核心区快速通道功能,打通地面道路系统,形成高密度的道路网络;考虑对空间缝合产生重大影响的高快速路进行立体化改造,并积极贯通地面干道系统(见图12)。

(3) 健全外围分流通道,推动客货分离和过境分流

依托市域干线公路网络,完善新城外围货运通道体系,引导货运交通和过境交通从城市外围通过,减少对内部交通和城市功能的干扰。同时,对其道路断面进行改造,强化作为新城生活性干道功能(见图13)。

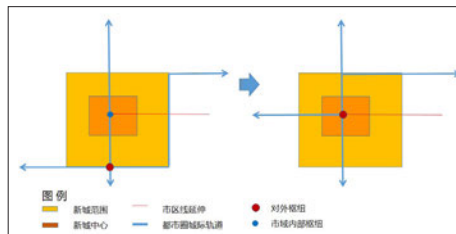


图10 新城枢纽结合新城中心布局优化
Fig.10 Optimization of new town hub and new town center

资料来源:笔者自绘。

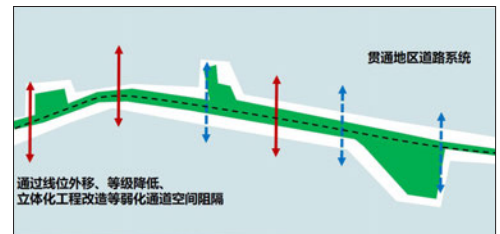


图12 打通内部道路联系示意图
Fig.12 Diagram of internal roads connection

资料来源:笔者自绘。

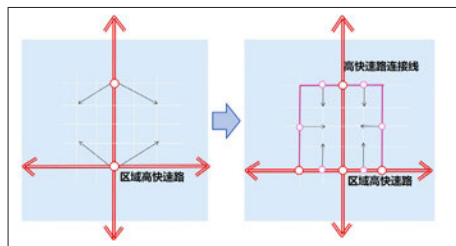


图11 强化区域内外快速衔接示意图
Fig.11 Strengthen the fast connection inside and outside the region

资料来源:笔者自绘。

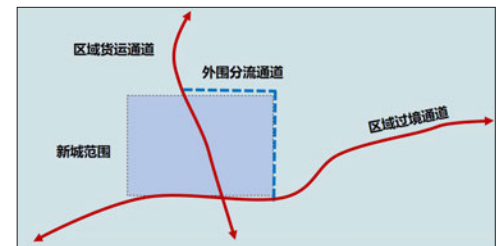


图13 推动新城货运交通外移示意图
Fig.13 Promote the outward movement of freight traffic in new towns

资料来源:笔者自绘。

3.4 以“公交+慢行”体系引导高品质绿色出行模式的建立

强化以“公交+慢行”为导向的发展模式,构建以轨道交通(局域线)为主的新城内部公共交通体系。

(1) 推动多模式公交系统的高效衔接与整合
通过构建局域线网络形成地区公交系统骨架,规划突出衔接轨道站点、串联功能组团、

辐射周边城镇的布局要求。优化调整常规公交组织模式,逐步建立“换乘型”网络,灵活设置短驳公交并深入社区,强化高频化、智能化。建立差别化的交通需求和停车管理体系,老城区采用有偿错时共享和公建增配缓解“停车难”,新建区以配建为主,并加快“P+R”停车场建设。

(2) 构建新城连续、完整的慢行交通体系

按照机非分离、逐步成网、公交衔接的原则,构建连续完整的慢行通勤基础网络。重点沿河滨、绿化带、风景道路等自然和人工廊道,完善高品质的休闲游憩绿道系统。结合公共活动中心设置功能多样的慢行优先区,有机叠合路网、绿网、公共服务等要素,以步行交通路径为纽带串联多类公共场所。同时,围绕轨道站点形成立体交通核,建立地下步行系统串联节点,整合各种交通资源。

4 结语

上海五个新城综合交通系统骨架逐步完善,但目前尚未彻底改变作为市域交通系统“末端”的局面。存在对外枢纽功能不强、内部公交主导模式和主导公交方式均尚未确立等问题,综合交通建设仍处于加速发力阶段。面向未来,在空间新格局下,新城综合交通规划建设既要补短板,更要在独立的综合性节点城市的发展战略定位下推动体系完善。

“独立”不是简单的交通自成体系,而是要在更大范围完善网络。除了要考虑新城内部、新城与中心城之间的联系,更要构建以新城为节点的多层次网络化交通体系,谋划新城和长三角主要城市的快速连接,增强外向度和联动性,塑造高可达性下的职住平衡。新城作为城市发展成熟阶段在空间上的拓展载体,未来仍需要在交通特色营造和“15分钟生活圈”交通网络构建等方面进一步探索。

参考文献 References

- [1] 上海市人民政府.上海市城市总体规划(2017—2035年)[M].上海:上海科学技术出版社,2018. Shanghai Municipal People's Government. Master plan of Shanghai (2017-2035)[M]. Shanghai: Shanghai Science and Technology Press, 2018.
- [2] 张萍.我国新城规划建设中的交通问题思考[J].上海城市规划,2012(4):106-108.

- ZHANG Ping. Study on the traffic problems in construction of new town planning in China[J]. Shanghai Urban Planning Review, 2012(4): 106-108.
- [3] 周翔,岑敏,陈琳,等.上海新城交通差别化发展策略研究[C]//城市时代,协同规划——2013中国城市规划年会论文集.北京:中国建筑工业出版社,2013.
- ZHOU Xiang, CEN Min, CHEN Lin, et al. Research on differentiate development strategy of Shanghai new town[C]//Collaborative planning in urban era: proceedings of 2013 China Annual National Planning Conference. Beijing: China Architecture & Building Press, 2013.
- [4] 陈旭东.两本书和一座城市——谈罗伯·克里尔的新城实践[J].世界建筑,1999(10):64-66.
- CHEN Xudong. Two books and a town: on Rob Krier's planning practice for the new town[J]. World Architecture, 1999(10): 64-66.
- [5] 陈建华.上海的城市发展阶段与郊区新城建设研究[J].上海经济研究,2009(8):77-84.
- CHEN Jianhua. Research on the period of Shanghai development and construction of new towns[J]. Shanghai Journal of Economics, 2009(8): 77-84.
- [6] 刘晨.都市圈新城交通规划建设经验借鉴[J].综合运输,2018(1):95-106.
- LIU Chen. Experiences of the planning and construction of new city in metropolitan[J]. China Transportation Review, 2018(1): 95-106.
- [7] 金昱,訾海波.上海市轨道交通多网融合规划实践[J].交通工程,2020(5):7-13.
- JIN Yu, ZI Haibo. Explorations and practices of rail transit multi-level network integration planning in Shanghai[J]. Journal of Transport Engineering, 2020(5): 7-13.
- [8] 上海市城市规划设计研究院.五大新城综合交通规划专题报告[R].2021.
- Shanghai Urban Planning & Design Research Institute. Special report on comprehensive transportation planning of five new towns[R]. 2021.
- [9] 郎益顺.特大型城市铁路枢纽格局优化调整研究——以上海为例[J].上海城市规划,2018(4):110-114.
- LANG Yishun. Study on the optimization and adjustment of railway hub layout in large city: a case study of Shanghai[J]. Shanghai Urban Planning Review, 2018(4): 110-114.
- [10] 訾海波.全球城市视角下综合客运枢纽布局规划策略研究[J].交通与港航,2017(2):32-35.
- ZI Haibo. Study of the planning strategy of comprehensive passenger hub layout under global-city[J]. Communication & Shipping, 2017(2): 32-35.
- [11] 张晓春,杨宇星,田锋.面向多中心城市的新城交通规划——以深圳光明新城为例[C]//人性化城市综合交通体系规划与实践——中国城市交通规划学会2009年论文集.北京:中国建筑工业出版社,2009.
- ZHANG Xiaochun, YANG Yuxing, TIAN Feng. New town traffic planning for multicenter city: take Guangming New Town of Shenzhen as an example[C]//Planning and practice of human urban comprehensive transportation system: China Society of Urban Transport Planning annual meeting. Beijing: China Architecture & Building Press, 2009.
- [12] 陶英胜,琚立宁,朱春节,等.基于全国人口普查数据的上海人口特点分析与思考[EB/OL].(2021-07-05)[2021-07-20].<http://kd.youth.cn/a/LgQZ4WMLGxPBqPr>.
- TAO Yingsheng, JU Lining, ZHU Chunjie, et al. Analysis and reflection on the population characteristics of Shanghai based on the national census data[EB/OL].(2021-07-05)[2021-07-20].<http://kd.youth.cn/a/LgQZ4WMLGxPBqPr>.
- [13] 王波,朱春节.上海五大新城职住空间分析[EB/OL].(2021-05-14)[2021-07-20].<http://baijiahao.baidu.com/s?id=1699704067569870449>.
- WANG Bo, ZHU Chunjie. Analysis of the occupation and residence space of five new towns in Shanghai[EB/OL].(2021-05-14)[2021-07-20].<http://baijiahao.baidu.com/s?id=1699704067569870449>.
- [14] 訾海波.空间协同与移动均好性下的大都市圈轨道交通网络规划思考[J].交通与港航,2021(1):10-15.
- ZI Haibo. Research on rail transit network planning in metropolitan area based on spatial coordination and mobility equality respective[J]. Communication & Shipping, 2021(1): 10-15.