

上海市城市总体布局与交通体系

张 绍 梁

(上海城市科学研究会, 上海, 200002)

上海市城市总体布局与交通体系

张绍梁

(上海城市科学研究会, 上海, 200002)

摘 要

尽快把上海建成国际经济、金融、贸易中心之一, 这是上海城市的发展目标。实现这个目标, 需要有合理的城市总体布局与完善的综合交通体系。

上海是一个具有复杂功能及特定地理条件的特大城市, 其发展必然要有一个适应组合型布局结构的城镇体系。中心城区要按照“多心开敞式”的布局结构来调整、优化土地使用功能。

规划建设好完善的城市综合交通体系, 要十分重视港口建设, 加强深水港、航空港、信息港的建设; 下决心建设好包括快速铁路、高速公路在内的快速交通体系, 完善地面、地下、高架相结合的公共交通网络; 明确交通政策与强化规划管理, 使解决交通与合理布局紧密结合起来。

关键词: 布局结构, 土地使用, 海港、空港、信息港, 城市综合交通网络, 交通政策、规划管理。

I、形成合理的城市布局结构

上海已由单一的城市发展为组合城市, 并在不断发展、完善中。

1、组合型布局结构的确立

1986年国家批准的上海城市总体规划, 对组合型的城市布局结构, 概括为: 建设和改造中心城, 积极开发浦东地区; 充实和完善卫星城, 有步骤地重点向杭州湾和长江口南岸两翼展开; 有计划地建设郊区小城镇, 使上海形成以中心城、卫星城、郊区小城镇和农村集镇四个层次所组成的层次分明、协调发展的城镇体系。

其空间布局的主要特征是:

[1]以中心城为主体, 从几个方面, 通过高速公路、一级公路及快速有轨交通等把吴淞、嘉定等七个卫星城镇和主要小城镇以及邻省主要城市联系

[5]建设新一代中央商务区

浦西外滩地区和浦东小陆家嘴地区是中央商务区的主体,占地约5平方公里,建筑面积约1000万平方米。同时,在徐家汇、不夜城、大柏树、虹桥开发区、静安寺等地区分别设置副中心,适当分散主中心的商务活动和人流,避免过渡集中带来的交通和生态问题。

[6]完善东西发展轴两侧用地功能

完善从虹桥国际航空港—虹桥经济技术开发区—上海展览馆—市政文化中心—南京路商业街—外滩—陆家嘴—浦东新区花木行政文化中心—浦东国际机场的东西发展轴,集中体现金融、贸易、商务、科技、文化、教育、信息等各项功能的发展面貌。也要规划建设好从南浦大桥—十六铺—中山东一路外滩—国际客运码头—提篮桥—杨浦大桥的沿黄浦江濒水发展轴,使之成为中央商务区的辐射区。

[7]优化住宅基地布局

住宅基地布局根据城市布局形态和发展方向,并与城市道路规划和大容量的轨道交通布局相吻合。中心城区大型的住宅基地集中布置在内、外环线之间,并沿城市的主要交通走廊向外辐射、延伸。

[8]调整产业布局

金融、贸易、信息咨询、中介服务等高层次第三产业向中央商务区和副中心相对集中。商业、娱乐、服务等一般性第三产业集中分布在中心商业区的同时,向其他地区适度分散。

第三产业布局调整,总的方向是向市中心区以外转移。内环线以内的地区,可适当保留一些无污染城市型工业;外环线以内的工业集中地,适当控制其发展规模的同时,重点调整内部结构布局;外环线以外的宝山、闵行、金山、安亭等地继续按照各自特点形成专业性工业基地;乡镇工业要适度分散。

建立城郊型现代农业基地,促进多功能、开放性、生态型的现代化农业发展。

II、完善城市综合交通体系

重视现代化港口建设,形成有效的城市交通网络,明确交通政策和强化管理,是完善城市综合交通体系的三个重要方面。

1、建设现代化的海港、空港、信息港

上海城市的发展和港口的发展是紧密相联的。上海要成为国际大都市,加强现代化深水港、航空港和信息港的规划建设是必不可少的。

[1]建设深水大港

上海港的发展方向是从黄浦江内港发展成为沿江沿海的深水大港。做好长江口和杭州湾航道的整治和疏浚,形成深水航道,使第三、第四代集装箱船舶能全天候进出港口。外高桥、五号沟港区、罗泾港区和金山嘴港区

起来,呈指状形发展。在卫星城及主要县城之间逐步建成一个高效率的综合运输体系。

[2]通过积极地有计划地建设和改造中心城,逐步形成“多心开敞式”的布局,将旧区周围的新区规划建设为九个分区,各分区之间尽量布置绿化旷地。新区将规划建设为各具特色,各自有公共活动中心,具有多功能的综合分区。旧区改造与新区建议密切结合起来,新区为旧区定向疏解人口创造条件;同时在边缘八个工业区预留了一定的工业发展用地。

[3]使现有的七个卫星城成为各有特点的具有更大吸引力的现代化新城。

[4]郊县城镇布局有利于城乡一体化的发展,使郊县小城镇成为当地政治、经济、文化的中心。

2、城市布局与土地使用的进一步优化

九十年代及今后一段时间,上海更要加快发展,更大的经济规模,需要提供更广阔的发展空间。

目前正在对上海城市总体规划进行修订,需要对城市布局与土地使用作进一步优化。其基本思路和原则是:

[1]建立城市群,推动上海区域共同发展

上海与周边地区的经济、文化、社会联系,在地域空间上有着不可分割的联系。应超越行政区划,从广域经济角度,联合长江三角洲地区各城市,优化城镇体系网络,共同把长江三角洲建成经济联系紧密、分工合理的城市群,努力实现长江三角洲地区交通、通信网络一体化。

[2]强化“大城市、大郊区”的发展

目前上海郊县城镇人口规模偏小,缺少中等城市规模这一层次,造成城市功能过于集中在中心城区。今后必须进一步突破原有城市狭小空间,着眼于6300平方公里市辖范围,按照主城—辅城—县市—集镇的发展模式,推动郊区城镇化的步伐,把郊区作为上海城市发展的重要方向。

[3]进一步发展和改造中心城区

中心城区是城市发展的核心。规划城市化用地,在外环线以内由原来的300平方公里左右扩大到660平方公里左右(包括浦东的集中城市化用地),为金融、贸易、商业、科技、教育、文化等事业的发展 and 住宅建设提供更大的发展空间;为改变旧市区拥挤状况和提高环境质量创造更有利的条件。中心城区将继续完善“多心开敞式”的布局结构,进一步开发城市副中心、地区中心和各种专业中心。

[4]重点开发浦东新区

浦东新区作为中心城区的开发重点,在200余平方公里集中城市化地区内,合理安排中央商务区(金融、贸易区)、自由贸易区(保税区)、出口工业加工区、高科技园区以及海港、空港、铁路枢纽,使之成为面向世界的现代化新区。

是上海的深水港,其中外高桥—五号沟是集装箱主体港区,承担国际集装箱枢纽港的装御任务。

[2]建成新的国际航空港

近期在扩建和完善虹桥机场现有跑道和设施的同时,抓紧规划建设浦东国际航空港,最终形成以浦东空港为主、虹桥空港为辅的组合型航空枢纽。

[3]形成现代化国际信息港

到下世纪初争取在国内率先建成地区性的“信息高速公路”。浦东陆家嘴地区成为现代化信息港的重要地区,为上海的中央商务区和各种市场提供智能化和全球24小时经贸信息服务。

2、完善城市综合交通网络

完善城市综合交通网络,要致力于规划建设地面、地下、高架相结合的城市交通网络。

[1]新建高速铁路和完善上海铁路枢纽

规划建设京沪和沪杭高速铁路,成为沟通上海与其他城市之间高效、舒适、快速的客运交通。规划建设浦东铁路,增加上海枢纽对外通道,向西连接浙江、安徽,向北越过长江接通苏北铁路干线。

[2]形成市际快速道路系统

上海将完成沪宁、沪杭两条高速公路和三条高等级的国道。要以上海为中心,在一千公里半径范围内,用快速公路交通,一天内通达任何一个重要地点,推动长江三角洲区域经济发展,发挥上海大都会地区腹地的作用。

[3]建立“三环、十射”的市域快速道路系统

在市域范围内,通过“三环、十射”组成的快速道路系统,把浦东与浦西城区、中心城与郊县主要城镇联系起来。浦东新区与浦西旧区还将通过跨越黄浦江的几座大桥、隧道相联接,以形成整体。

[4]中心城区内环以内形成以“三横”、“三竖”为主体的主干道系统市中心地区建筑、人口密集,交通量大。内环线直径较大,东西约20公里,南北约10公里。为发挥好作用,在环内建设“三横、三竖”的主干道系统,以利于缓解中心城区的交通压力。

[5]形成一个“田”字型的高架道路系统

老市区道路拓宽困难,规划道路面积率约12%,建设高架道路是必由之路。东西向主干道延安路、南北向主干道成都路高架后与内环线形成一个“田”字形的高架系统,对解决市中心的交通是十分必要的。

[6]规划建设地下、高架、地面相结合的城市有轨交通网络

修建大运量快速公交设施是解决上海市区交通的根本出路。规划建设300公里左右的由地铁、地面轻轨交通构成的轨道交通网络。

3、明确交通政策,强化管理措施

解决交通是一个系统工程,尚需明确交通政策,强化管理,贯彻管理与建

设并重的方针。

[1]公共交通优先发展

上海中心市区每人占有道路仅2.3平方米左右。要控制交通总量,并把有限的道路尽可能用于公交客运及少量货物运输,严格控制小汽车的发展速度、在中央商务区、中心商业区范围内,对自行车、摩托车、助动车应严格控制。

[2]变单一的“住宅区型建设”为“城市综合型建设”

在较大范围内进行城市型综合开发,合理布局产业,形成更多的工作岗位,使市中心区与城市边缘地区之间,人口与产业疏解协调发展,以减少往返交通压力。

[3]在内、外环线之间尽快形成新的城市副中心或地区中心

为改变市中心区人、车高度集中的状况,应尽快在靠近城市放射干道与环路交汇的适当区位,形成新的城市副中心或地区中心,以抑止中央商务区、中心商业区的交通通行能力与交通需求能力之间的差距进一步扩大。

[4]加强各类道路的使用及沿路建筑修建的管理

要严格防止道路使用变性,交通干道不应变为商业大街,商业大街亦不应变为交通干道。

[5]整治现有道路,提高通行能力

上海旧市区许多道路的车行道宽度在9米以下。解决一般道路的阻塞也很重要。采取扩大路幅,消灭“瓶颈”和“堵头”,疏通“交叉口”,增建停车场、库,扩大单向行驶和机非分流区段等措施。这样也有利于发挥道路密度大的优势。

[6]强化法制,做好宣传教育

进一步强化法制建设,研究拟定管理措施;做好交通的宣传教育,培养市民遵守交通法规的习惯。

瞻望二十一世纪上海的交通体系,将是三港(现代化的海港、空港、信息港)兴城,二路(高速化的铁路和公路)起飞,一个综合性的立体交通体系联络内外,推动着上海面向国际,面向现代化的目标发展。

METROPOLITAN TRANSPORT PLIGHT AND ITS CONTROLLING POLICY

**—THE APPLICATION OF TRANSPORTATION SYSTEM
MANAGEMENT TECHNIQUE IN SHANGHAI TRANSPORT CONTROL**

ZHANG CHUNHU

Shanghai Municipal Administration Commission

Shanghai, 200002

SUMMARY

Difficulties in riding, driving and parking are a common issue which inevitably appears in city urbanization and city modernization development all over the world. However, those cities differ in controlling the traffic. According to the specific practice in Shanghai, this article presents the various factors which affect the traffic capacity and the operation quality. This article also outlines transportation system management technique of overall coordination and comprehensive control in the following seven aspects: controlling traffic motivation; improving traffic distribution; reasonably and scientifically selecting travel mode, travel route and travel time; reinforcing traffic management and road construction. The article finally suggests that the above mentioned points are cost-effective ways of handling traffic plight for metropolitan transport.

Key Word: metropolis, traffic plight, controlling policy, transportation system management