

徐汇滨江地区交通规划的建议

周宇人

(上海徐汇滨江开发投资建设有限公司,上海市 200030)

摘要:徐汇滨江地区已全面进入从以土地收储、基础设施和公共环境建设为主的形态开发阶段向形态开发、功能开发和产业发展并重阶段的转型,结构布局日趋完善,楼宇建设全面推进,商务及居住人口逐步提升,整体面貌焕然一新,已逐渐成为沿黄浦江开发的核心区域。良好的出行条件是民生根本,为进一步提高区域可达性、提升区域影响力,滨江地区亟需建立网络化便捷的交通体系,在现有轨道交通、公共交通的基础上重点做远期规划工作。

关键词:徐汇滨江;交通规划;民生出行

中图分类号:U491.1+2

文献标志码:B

文章编号:1009-7716(2022)04-0027-03

0 引言

根据上海市住建委公布的《黄浦江两岸地区公共空间建设三年行动计划(2018年—2020年)》文件精神,上海将从完善空间景观、增强活力功能、提升服务管理、改善公共交通等方面全面提升改善黄浦江两岸公共空间,引领黄浦江两岸逐步塑造为世界级滨水区。

自2008年徐汇滨江启动开发建设以来,历经世博会、贯通工程、人工智能峰会、央视入驻等重大工程、重点产业功能项目相继落地,对区域的建设工作提出了新的要求:规划工作由区域总体规划向重点项目及节点规划聚焦,收储腾地工作由成片规模收储向难点零星收储转变,基建工作由骨干道路和成片景观建设向腹地支线和节点景观转变,同时随着景观环境品质得到明显提升,开放空间得到释放,未来将主要处理好商业办公、周边居民、学校机构等人流量涌入后的实际问题。

1 徐汇滨江地区区域交通现状与不足

1.1 轨道交通

滨江区域内共有4条轨道交通经过:7号、11号、12号及4号线设龙华中路站、云锦路站、龙耀路站、龙华站、东安路站及大木桥路站6个站点。

1.1.1 轨道交通至沿江距离较远,可达性不强

虽然徐汇滨江有7号线、11号线、12号线及4

号线等多条线路经过,但多为过江线路,而滨江地区地下已完成大面积开发,不适合设置站点,从最近的11号线云锦路、龙耀路地铁站出发,至滨江沿线也需要至少10 min的步行时间。

1.1.2 轨道交通服务区域缺失,连通性欠缺

在轨道交通方面,目前徐汇滨江的地铁线路主要集中于B单元、C单元区域的商业中心附近。其中,B单元的4号线、7号线和12号线均为服务正大乐城、绿地缤纷城、保利时光里,以及周边众多住宅小区居民,而C单元的11号线,主要服务东航绿地中心的白领,以及周边小区居民。从区域整体轨道交通通行情况来看,从龙水南路至徐浦大桥区域无轨道交通覆盖,龙吴路沿线住宅区较多,居民出行极不便捷。

1.2 公交线路

目前滨江地区共有公交线路8条,站点以首末站为主,集中在边界区域,除了浦西滨江1路以外,沿江公交线路较少。

1.2.1 公交线路总量不足

随着滨江地区商务、娱乐、休闲功能的逐步完善,区内居住、工作、参观等交通需求日益增加。但目前滨江地区公交线路整体数量严重不足,与同类区域相比存在较大差异(滨江地区共有公交线路8条,而外滩区域为44条,北外滩区域为42条)。

1.2.2 线网布局不合理

目前,滨江区域已有线路及公交站点集中于新建公交区域总站内(天钥桥南路/龙耀路附近)(见图1),对滨江开放空间及相关区域的服务作用十分微弱,区域内线网密度仅为 1.72 km/km^2 ,远低于规范推

收稿日期:2021-07-24

作者简介:周宇人(1988—),男,硕士,工程师,从事规划设计管理工作。

荐值 3~4 km/km², 广大市民及周边居民利用公共交通进入沿江区域观景仍存在极大的不便, 滨江良好的空间和景观优势难以有效发挥。



图1 滨江核心区域公交线路图(2016年)

1.3 滨江发展进度与区域交通服务水平不匹配

目前随着区域内沿江公共开放空间基本全面建成, 一批文博场馆及活动场地投入运营。自开馆以来, 龙美术馆、德美术馆接待客流量已超过 30 万人次; 油罐艺术公园及云锦路跑道公园高峰流量均达到 1 万人次左右; 至年底西岸美术馆及星美术馆又将投入运营。同时随着 9 月 26 日央视正式入驻传媒港, 结合绿地汇中心、城建大厦等商办楼宇建成, 西岸传媒港、西岸智慧谷、滨江城开中心正在如火如荼抓紧建设, 未来滨江商务开发总量将达 400 万 m², 汇集办公商务人群近 20 万, 工作日通勤量呈现快速增长的态势。随着百汇园、尚海湾、云锦东方及保利·西岸等住宅的建成交付, 滨江西片区住宅总量大幅度提升, 结合原有居住区, 未来居住人口将达 10 万。目前的交通设施配套将远远无法与出行需求匹配。

2 徐汇滨江地区区域交通的建议

2.1 开展新阶段区域综合交通规划研究

结合滨江地区远期轨道交通 15 号线、23 号线, 以及梦中心及白猫两处浦江游览水上巴士码头, 基于区域发展现状, 比照《黄浦江南延伸段 WS3、WS5 单元控制性规划》及《徐汇滨江地区公共交通专项规划》(2010), 徐汇滨江需对现状交通系统进行调整,

开展新阶段区域综合交通规划研究。

建议围绕徐汇滨江复合的交通需求, 以轨道交通和地面交通为基础, 构建多层次、高质量的公共交通网络, 塑造高品质的慢行交通出行环境, 补充水上巴士等特色交通方式, 形成一系列展现西岸特点的交通 + 旅游多元化交通服务。

2.2 打造中运量公共交通复合通道

龙吴路通道客流成熟, 公交资源集聚, 三高断面客流突破 5 000 人次/时, 建议考虑结合专用道升级为中运量, 兼顾旅游 + 交通功能, 在既满足西岸地区与市区中短距离通勤出行需求, 还可以将中运量交通出行打造成为浦西滨江公共空间开发空间的一道风景线(见图 2)。



图2 徐汇滨江中运量规划布局图

2.3 公交线路服务水平提升

结合目前滨江地区公共交通配套情况, 近期在现有公交的基础上, 利用云锦路、龙腾大道等已经实施完成的区域主干路, 及其他区域配套次干路网, 增加公交线路, 并合理安排线路设置, 引入公交进入西岸智慧谷、传媒港等周边商务区域, 提高通勤水平。引入天钥桥路、喜泰路、龙瑞路及华发路等居住区, 方便居民日常出行。公交线路深入沿江一线, 完善“龙美”、“德美”、“A 美”、“油罐”等一线场馆的配套交通。

2.4 慢行交通网络出行品质提升

借鉴国际成功案例, 形成适宜徐汇滨江发展的慢行交通系统规划, “提品质、促交往、显重点、成网络”, 切实指导徐汇滨江地区公共空间实施建设。结合区域功能, 对慢行系统的规划要求主要有:

一是形成主要通道联系周边公共中心与滨江地区: 将市民的公共活动从腹地中心向滨江引导, 在各节点间形成步行 10~20 min 的高品质联系路径。加强徐家汇等商业区与 WS3 单元等公共活动区的联

系;重点打造大木桥路、东安路等主要垂江联系通道。

二是串联滨江各类设施和具有活力的绿地系统:在垂江通廊与滨江岸线衔接尽端形成节点空间,布置集散活动广场、滨江有轨车站点、大型文化设施及公共服务设施,并在附近根据需要设施水上巴士轮渡码头(见图3)。



图3 黄浦江游轮码头规划布局图

三是塑造贯通可达、多元活力的滨江活动空间:根据“贯通滨江、连接腹地、多元空间、活力界面”的总体策略,结合内部通道,以及滨江岸线,提供安全、舒适、方便的慢行网络、设施和环境,进而提升空间

功能,展现区域品质。

2.5 建立两岸文化、旅游交流的水上巴士

远期两岸成熟后,考虑徐汇滨江与前滩、世博三大片区,以及徐汇滨江内部联系,发展水上巴士,串联徐汇滨江、前滩、世博、董家渡、陆家嘴等滨江地区,服务多样化交通需求。同时随着梦中心及白猫水上巴士游船的规划落地,远期徐汇滨江地区的交通将呈现出“轨交、公交、水运”三种多元化的趋势,并提早做好水上码头的规划和交通衔接。

3 结 语

自2008年至今,围绕“规划引领、文化先导、环境优先、科创主导”的开发理念,对标全球城市的卓越水岸,徐汇滨江积极谋篇布局,启动城市更新进程,开展公共空间景观环境与基础设施建设。十年间,实现8.4 km 龙腾大道、11.4 km 滨水岸线的全线贯通,建成约80 hm² 开放空间,充分发挥了城市核心公共空间开放、绿色、共享的重要价值。

“十四五”期间滨江公司将积极落实上海市委、徐汇区委加快推进徐汇滨江融合发展的工作要求,为百姓建设高品质滨水区域是滨江人的初心与使命,把群众观点植根于思想,把“初心使命”落实到行动。

《城市道桥与防洪》杂志

是您合作的伙伴,为您提供平台,携手共同发展!

欢迎新老读者订阅期刊 欢迎新老客户刊登广告

投稿网站: <http://www.csdqyfh.com> 电话: 021-55008850 联系邮箱: cdq@smedi.com