上海市交通评价和未来发展的顶层设计

潘海啸

同济大学城市规划系教授

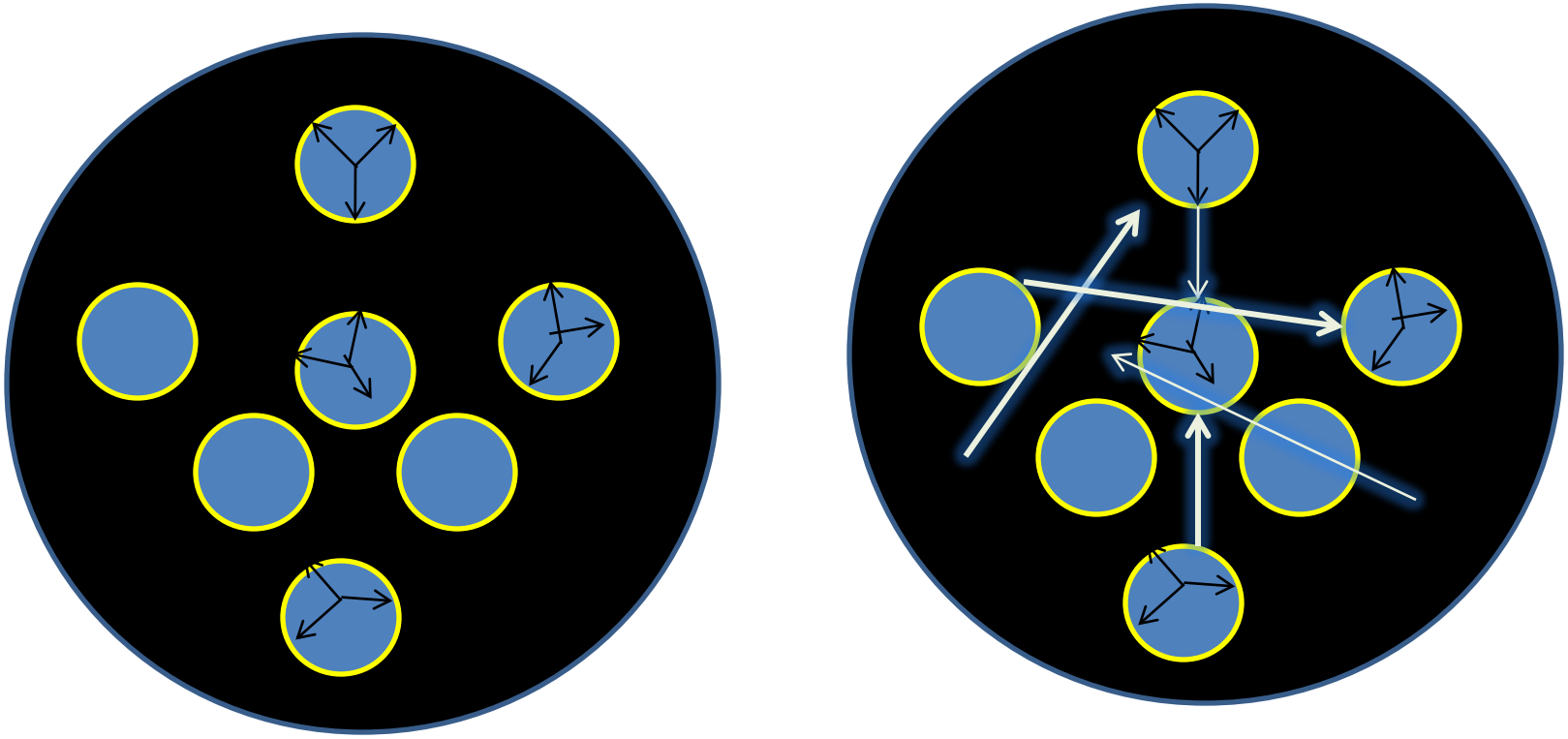
城市因交通便利而生

城市因人们生活方便—高度的机动性而长

城市因小汽车的过度依赖
---》城市机动性的危机

潘海啸 同济大学城市规划系
Mp:13901907415

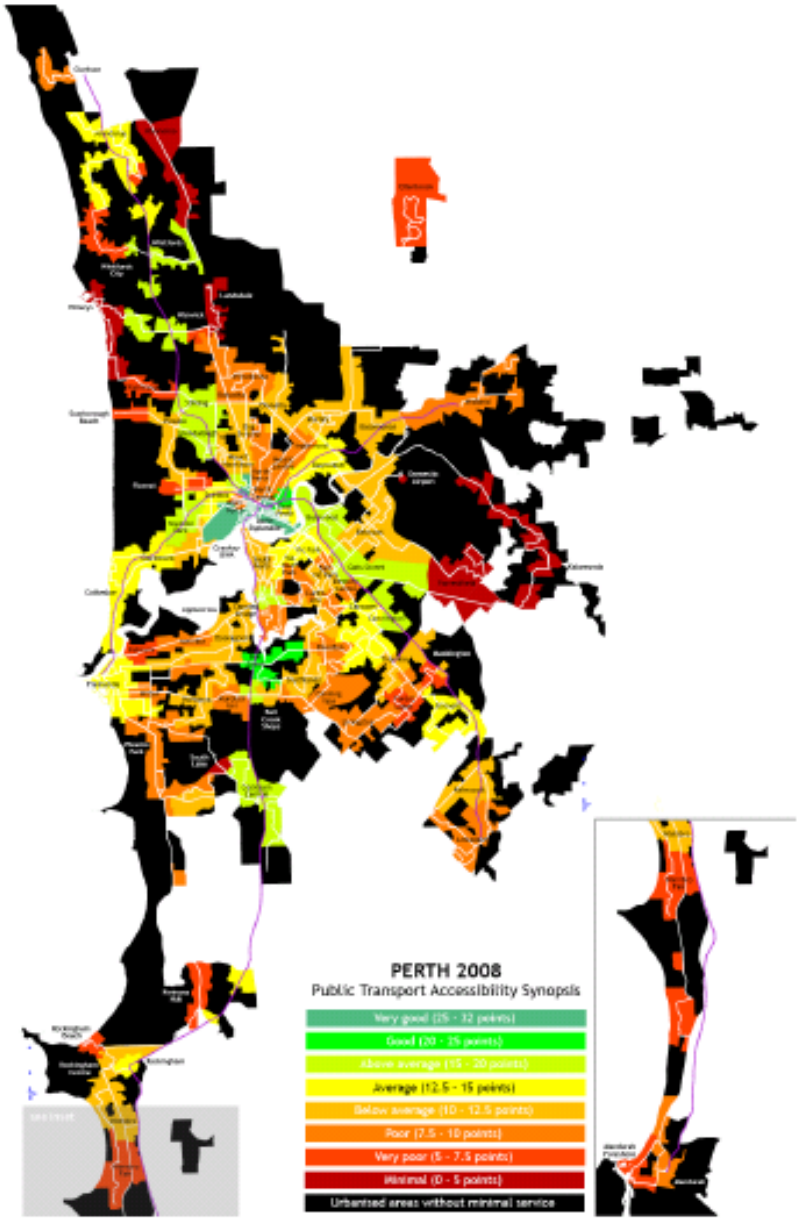
大城市与大集镇的集合的差别



Less Traffic, but Low City Wide Mobility

潘海啸 同济大学城市规划系
Mp:13901907415

交通可达性与城市空间



城市的形态

开发强度

土地使用

社会的分异

城市设计

重要的城市政策

潘海啸 同济大学城市规划系
Mp:13901907415

畅通工程的短期效果---大连

交通不是单一的技术问题

当时

三年后

交通工程措施与交通拥挤

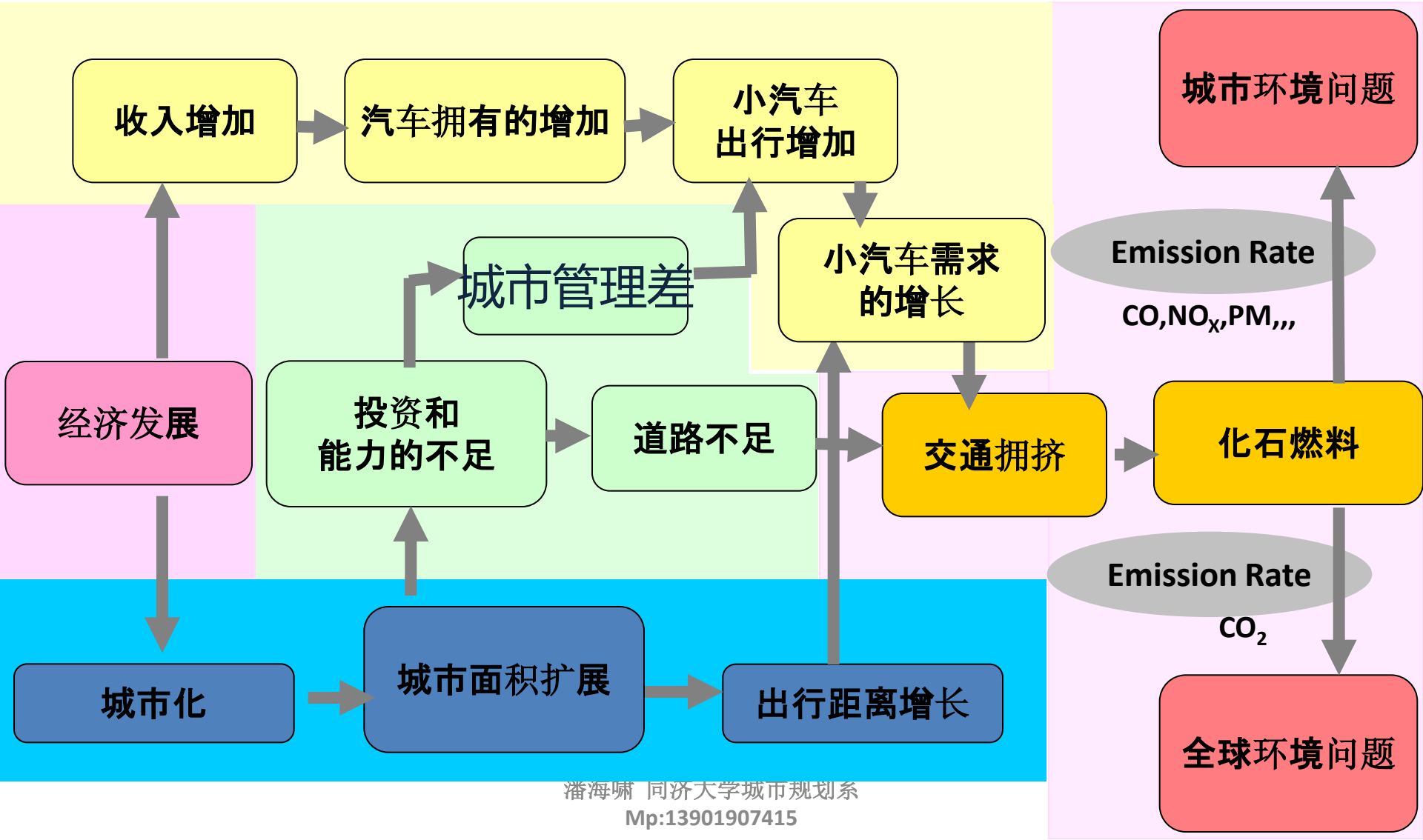
潘海啸 同济大学城市规划系
Mp:13901907415

以道路建设为特征的交通改善

---》》环境，交通拥挤和健康问题日益严重

潘海啸 同济大学城市规划系
Mp:13901907415

Motorization, Urban Sprawl and Envir. Problems
机动化，城市扩张和环境问题



潘海啸 同济大学城市规划系
Mp:13901907415

上海曾经有明显的城市交通政策的导向

这一导向的基础是我们达成的共识

我们不能够，

我们没能力，

我们没必要

适应小汽车的增长

对应交通政策

车辆拥有的控制和停车的控制

牌照拍卖，停车政策

Car Ownership Control from 1994

Plate Auction from 2001, Cost: USD4000~7000, 5000~8000 plates /month

Reduced the 1 million car（减少了100-200万小汽车）

Revenue collected: USD1.35 Billion

41% for middle ring

38% for metro

大大延缓了快速机动化的进程

潘海啸 同济大学城市规划系
Mp:13901907415

城市中心地区的停车控制 （2006年开始）

目的端的停车费用较高(15元/小时）

Area	Daytime		Nigth yuan
	first hour yuan/h	extra half hour yuan	
Key area	15	10	10
other in inner ring	10	6	8
between inner/outer ring	7	4	5

潘海啸 同济大学城市规划系
Mp:13901907415

鼓励公共交通

Extend Bus Service from City to Suburban 公交向郊区延伸
High Quality Taxi Service 高质量的出租车
Large Scale Metro Construction 大规模的轨道交通建设
Transfer discount, Bus/Bus, Bus/Metro 换乘优惠

潘海啸 同济大学城市规划系
Mp:13901907415

政策的宽容

自行车，

电动车，

28万辆燃气助动车

低收入者的交通模式，满足基本生活的需求

潘海啸 同济大学城市规划系
Mp:13901907415

意向不到的上海品牌，　上海精神

上海永久自行车

闵行一车难求，

一个区的规模》巴黎市的规模

但

静安

徐汇——客难求

结论：　明确的功能定位，需要考核办法

潘海啸 同济大学城市规划系
Mp:13901907415

但 公共自行车会

减少公交客运量

50%人从公交车转过来

减少人们使用自己的自行车---》可能增加成本

为何不让大家用自己的自行车

上海交通正由

政策，长远导向------转向

项目导向， 近期导向

潘海啸 同济大学城市规划系
Mp:13901907415

而上海的发展正由中心城区向郊区发展

上海民生改善， 城市品质提高的诉求

>>基础设施建设的冲动和要求

原先有效的措施可能会失效

我们会面临经济和财政的压力

潘海啸 同济大学城市规划系
Mp:13901907415

牌照拍卖的作用正在失效

每月的投放数量是原来设计的一倍， 目前已超过100万辆车

郊区的发展，在郊区使用外地排照没有任何限制，对中心城—郊区新城中心地区的压力增加

措施

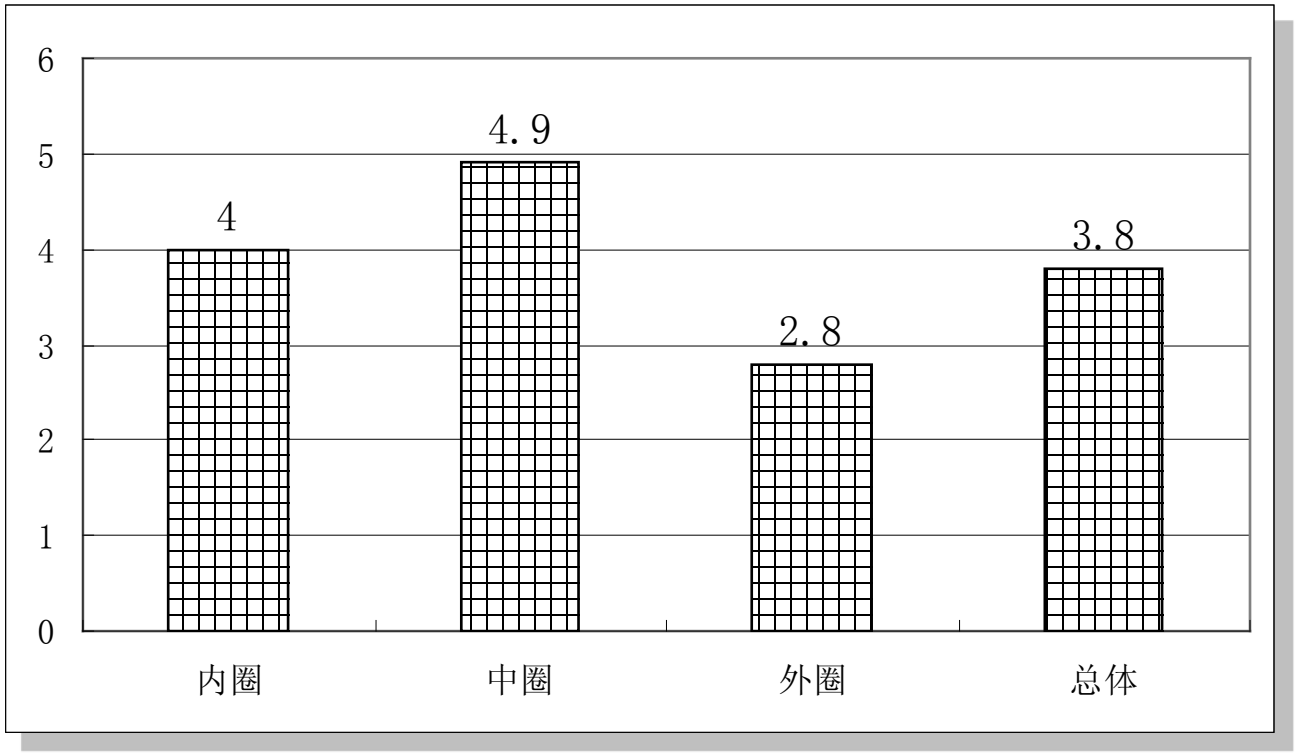
已有牌照，新牌照必须有年限---10年

郊区中心地区同样交通需求管理---从区域差别化到差别化和整体性结合

潘海啸 同济大学城市规划系
Mp:13901907415

轨道交通

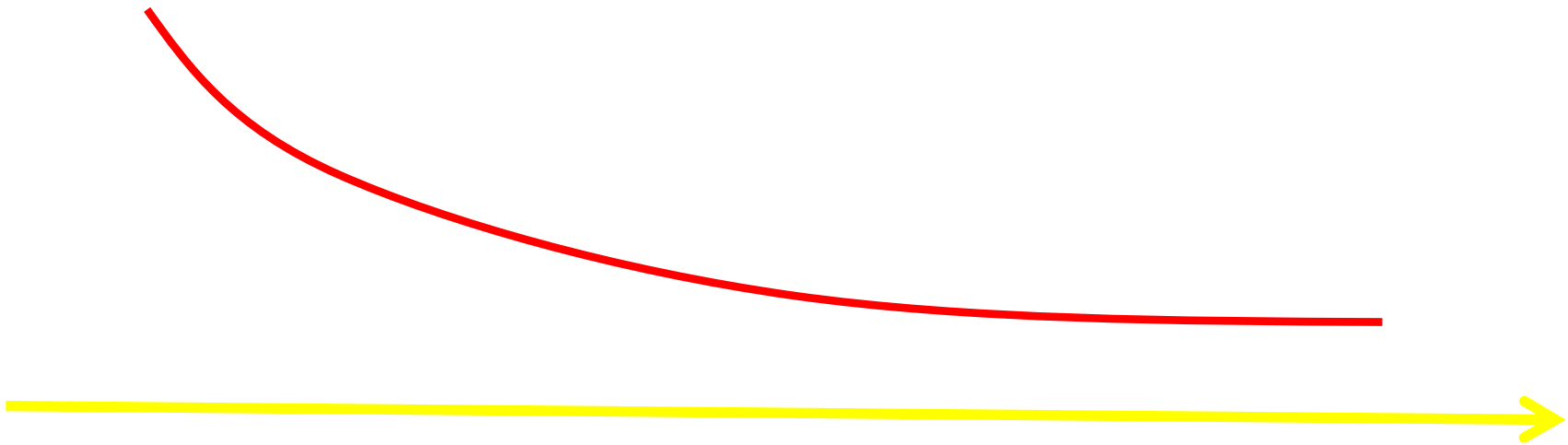
低速长线无异于站站停铁路慢车，
对促进人口向郊区疏解作用有限



松江站点周边的调查，平均每月使用3.8次

潘海岩 同济大学城市规划系
Mp:13901907415

线路增加，单位线路长度乘客减少



潘海啸 同济大学城市规划系
Mp:13901907415

线路增加，拥挤段将更加拥挤

线路增加，有上海牌照车者依然开车

上海九亭：

80-90% 的回答 Yes!

潘海啸 同济大学城市规划系
Mp:13901907415

大居+ 轨道，

低收入者可望不可及的美丽梦想

潘海啸 同济大学城市规划系
Mp:13901907415

是P+R还是TOD

P+R规划

TOD模式

P+R与TOD具有相克的本质

TOD 强调居住密度，导致流的不平衡

外围的快速地面直达公交

潘海啸 同济大学城市规划系
Mp:13901907415

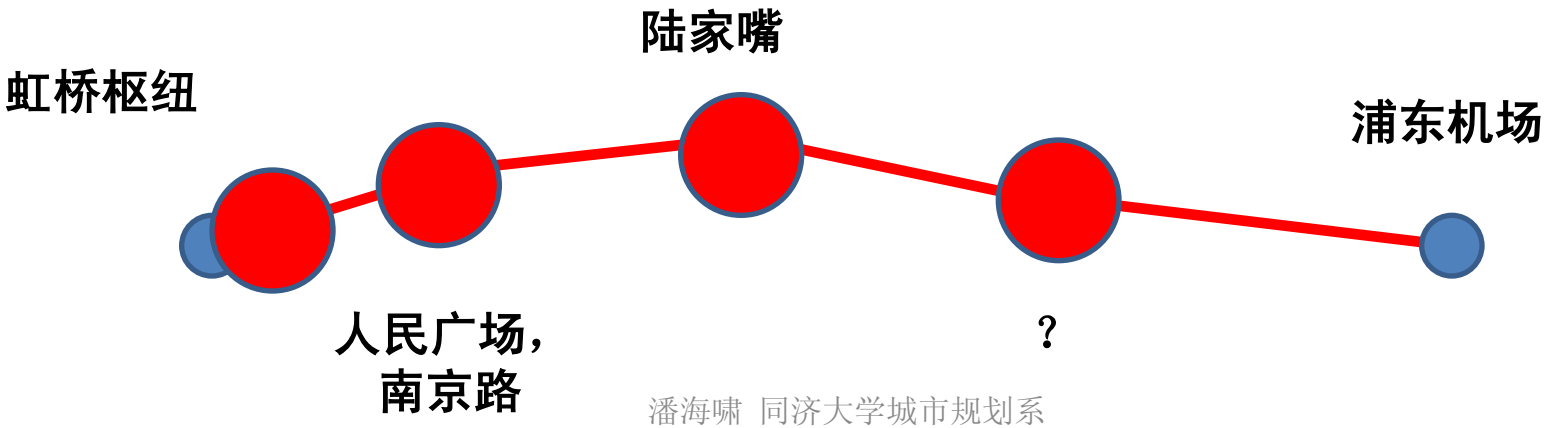
跨江桥梁，隧道持续拥挤

上海是全国的上海，　浦东是全国的浦东

高速铁路通过地下隧道到人民广场，陆家嘴到浦东机场

三心二场联动互补，30分钟虹桥-浦机联通

减少二号线的拥挤



潘海啸 同济大学城市规划系
Mp:13901907415

轮渡的持续萎缩

公交线路的调整

沿江开发模式的调整

非机动使用环境的改善

彰显水，接近水，水的迷幻，水的魅力

潘海啸 同济大学城市规划系
Mp:13901907415

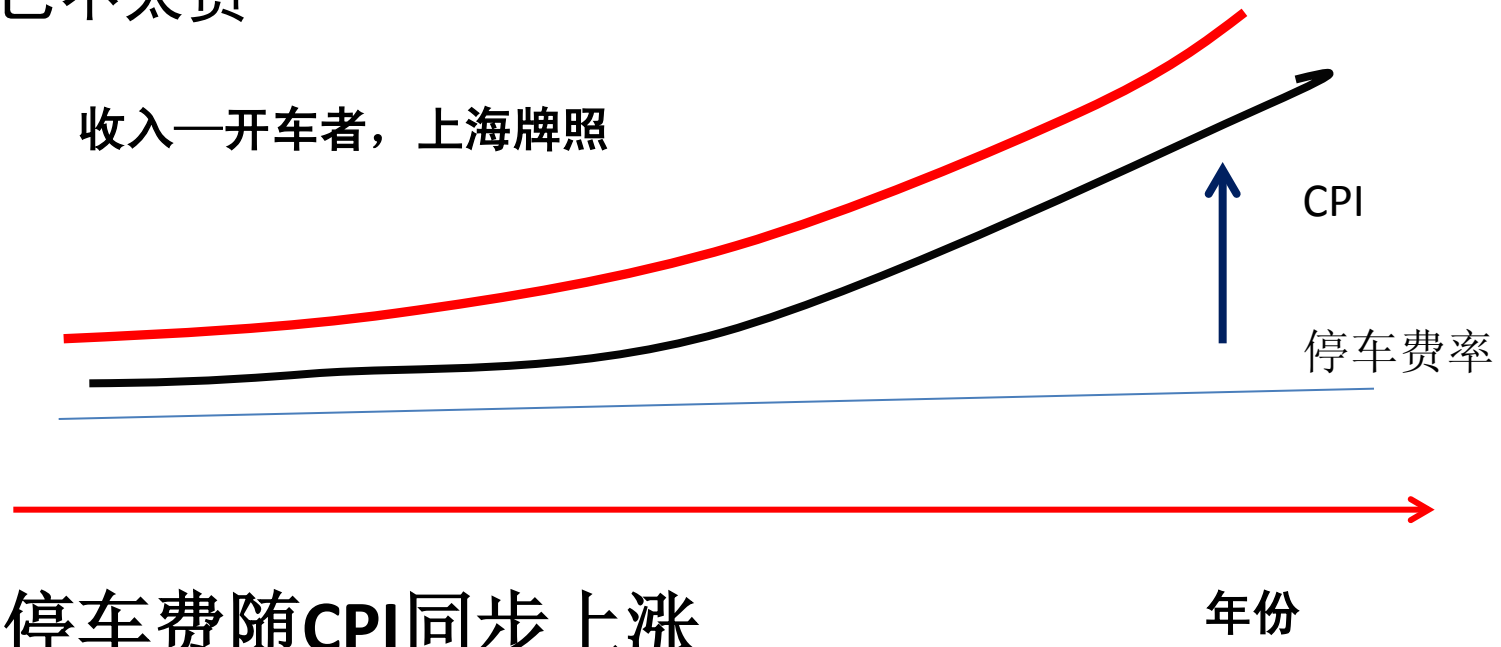
潘海啸 同济大学城市规划系
Mp:13901907415

停车

每小时15元曾经很贵， 平均收入很低， 资本家非常羡慕

但高度选择的开车者收入已向国际大城市水平看齐

15元已不太贵



停车费随CPI同步上涨

潘海啸 同济大学城市规划系
Mp:13901907415

居住区地面停车混乱，消防车难以进入

提高居住区地面停车的费用x3

提高居住区外车停车的费用x5

CPI的推手来自我们无效，雄心薄薄的庞大基础设施的建设和维护， 停车收费的上升从长远看只会减少CPI

潘海啸 同济大学城市规划系
Mp:13901907415

减少停车位的供给

在城市中心地区

在轨道交通站点附近

在高公交可达性地区

潘海啸 同济大学城市规划系
Mp:13901907415

在高密度地区

自行车是长距离， 大容量和快速交通方式

自行车可以减少轨道交通的拥挤

自行车可以使人有更多的幸福感，
自行车可以减少我们的心理压力， 自行车让我们注意和欣赏气候的变化，让我们欣赏路上的人

前题：

我们骑自行车不会被撞，被压， ----汽车

潘海啸 同济大学城市规划系
Mp:13901907415

措施：全面推行自行交通---

Create a

Low Carbon Green Transport Capital

潘海啸 同济大学城市规划系
Mp:13901907415

建议：

由项目导向政策，规划导向

由小汽车导向，公交主导主导---向

潘海啸 同济大学城市规划系
Mp:13901907415

到多模式平衡的低碳绿色交通导向

5D+ 3 公里城市

POD>BOD>TOD>XOD>COD

潘海啸 同济大学城市规划系
Mp:13901907415

谢谢！

潘海啸
同济大学城市规划系
Tel：021-65982131
Mp：　13901907415