低碳易达——

绿色交通规划问题

陆锡明

2013年11月

引子

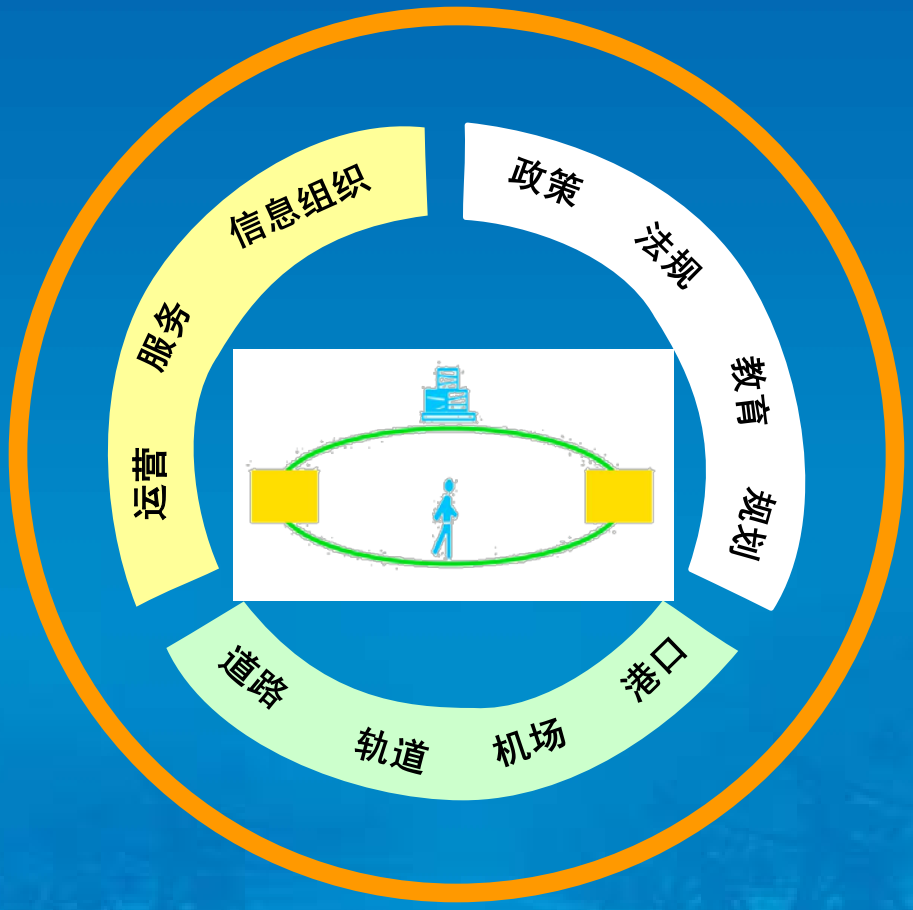
- 城市扩展—节地
- 汽车产业—减碳
- 环境资源—易达

?

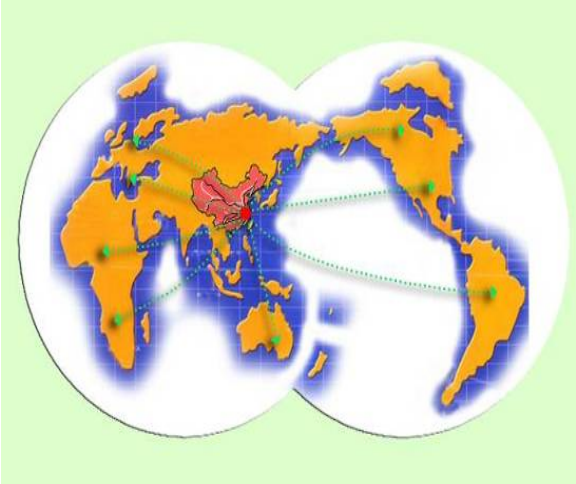
1. 方向

宜居

绿色交通

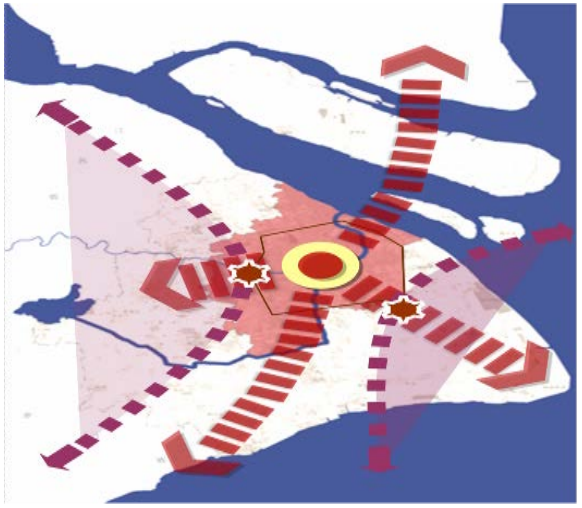


1A. 上海发展趋势

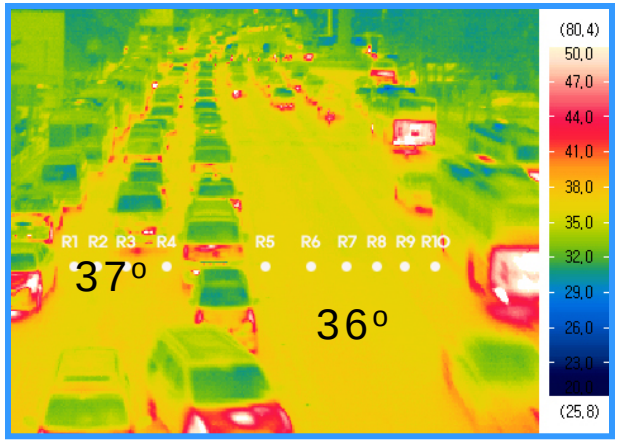


■ 国际航运中心

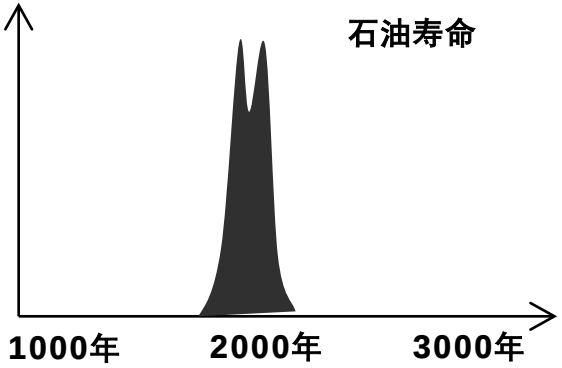
■ 世界级城市群



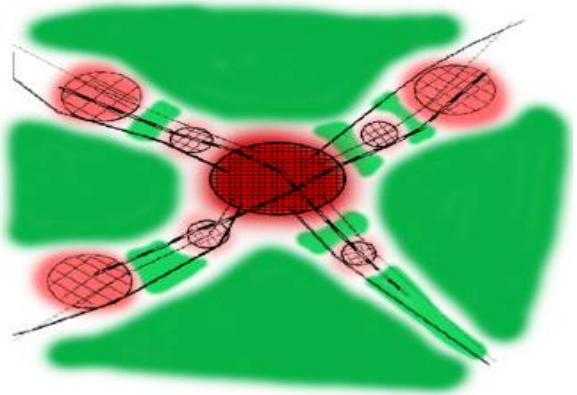
■ 城市空间拓展



■ 减排



■ 节能



■ 节地

1B. 低碳目标

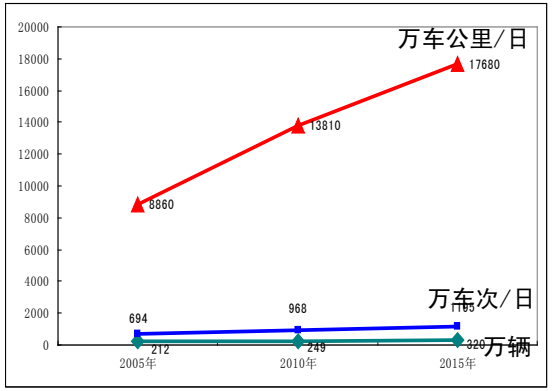
■交通人口

■出行总量

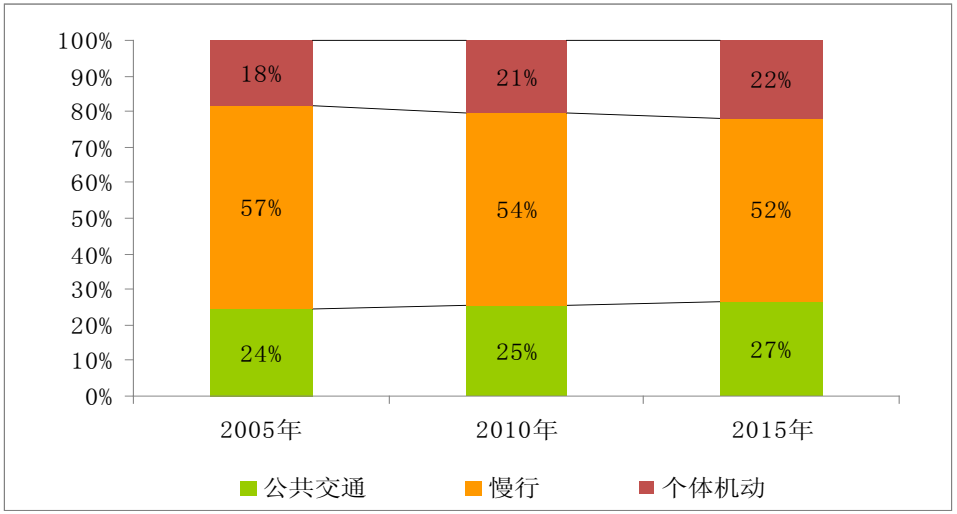
■出行距离

■低碳方式

■方式公交27%, 慢行51%, 个体机动22%



机动出行



方式结构

1C. 易达目标

■全方式平均出行时耗

出行距离7公里

出行时间保持30分钟

■ 现状

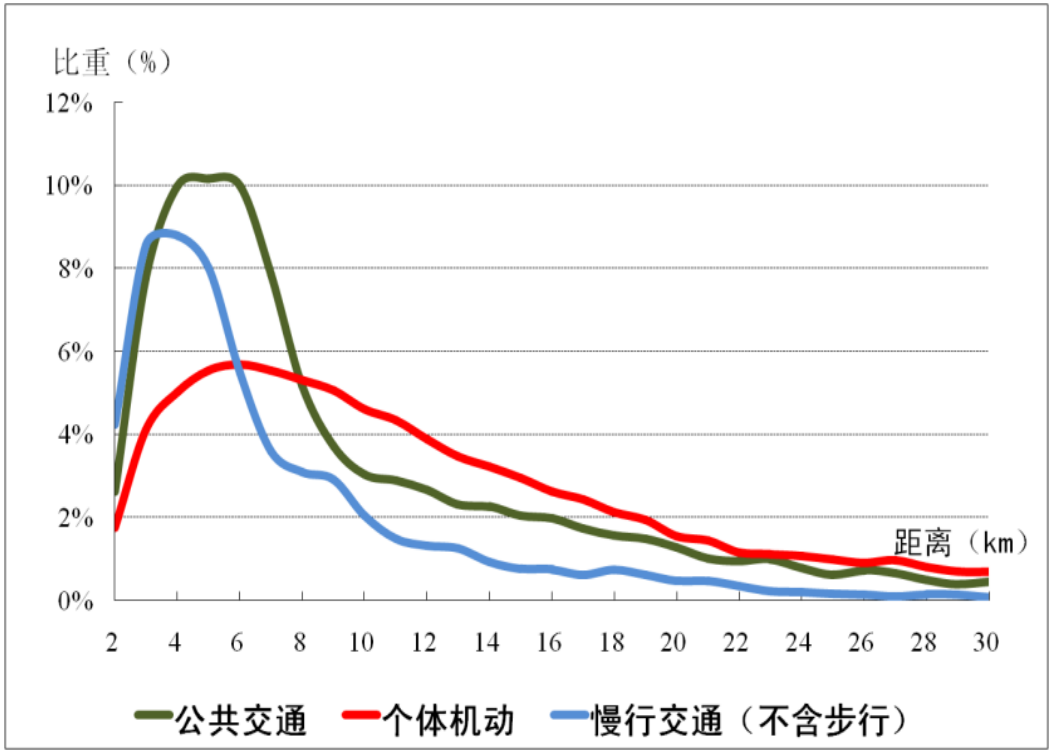
轨道交通18公里　　70分钟

公共汽电车9公里　55分钟

小汽车　14公里　　36分钟

■中心城通勤出行时耗

现状43分钟缩短至40分钟

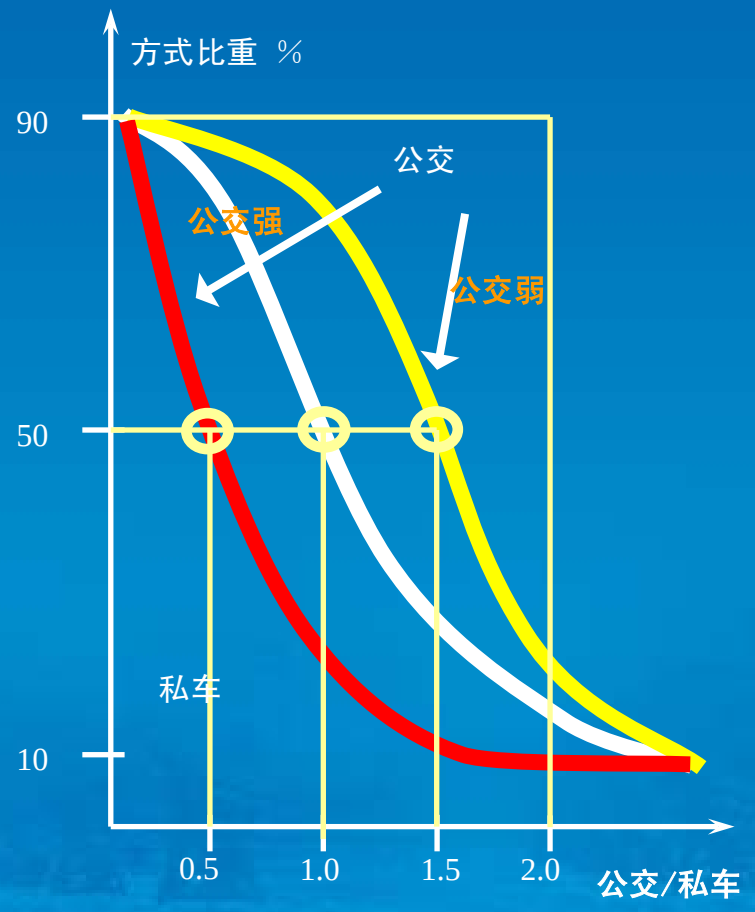


可达性

2. 人性化客流与公交系统更新

快捷

方便



2A. 强集约客流与轨道交通

■扩大网络规模

总里程，车站数

中心城轨道交通站点密度

中心城站点600米覆盖率

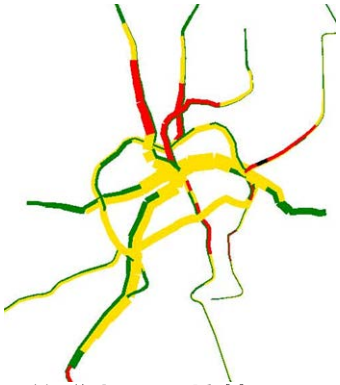
■ 灵活运营模式，建设快轨

■ 增加运能，缓解三高拥挤

■完善车站接驳，最后一公里

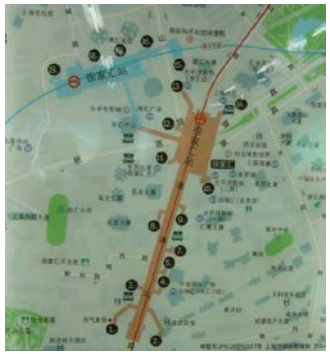
■增加车站出入口便捷性

“十二五”轨网规划图



轨道断面拥挤情况

16号线路走向



徐家汇车站出入口图

2B. 中集约客流与常规公交

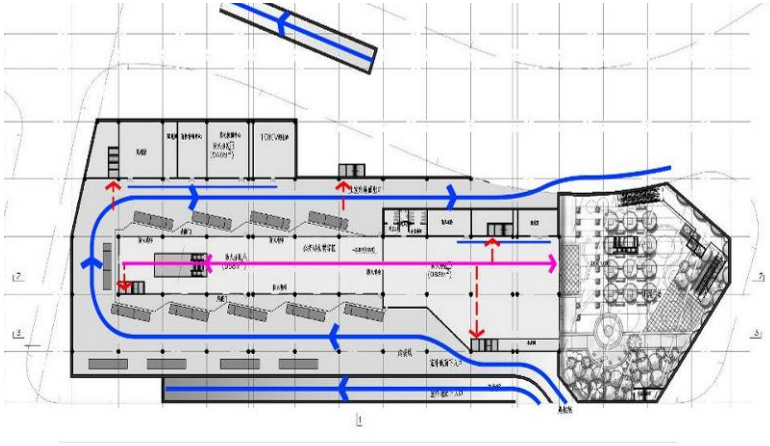
■客运量

■枢纽站点全覆盖

■线网与轨道合一

■接驳线

中心城线路分布



十六铺公交枢纽人车分离

浦东穿梭巴士

浦东穿梭巴士

2C.弱集约客流与出租车

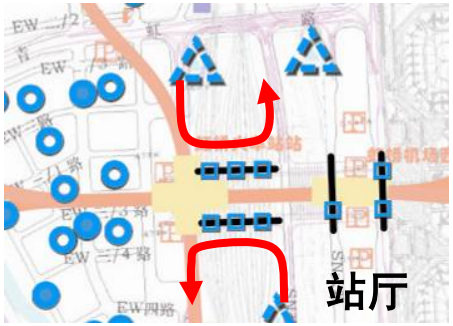
■控制车辆规模，运量

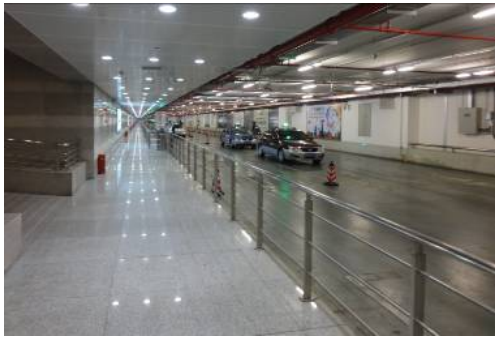
■增加候客站的建设，降低空驶率

■加强郊区轨道交通车站出租车运行组织管理

■合理制定运价

■ 根据新城发展，研究区域出租车发展模式





虹桥高铁地下一层出租车

松江新城站

泗泾站

2D.非集约客流与新型交通模式

■公共自行车（PUBLIC BIKE）

■汽车共享CAR SHARE

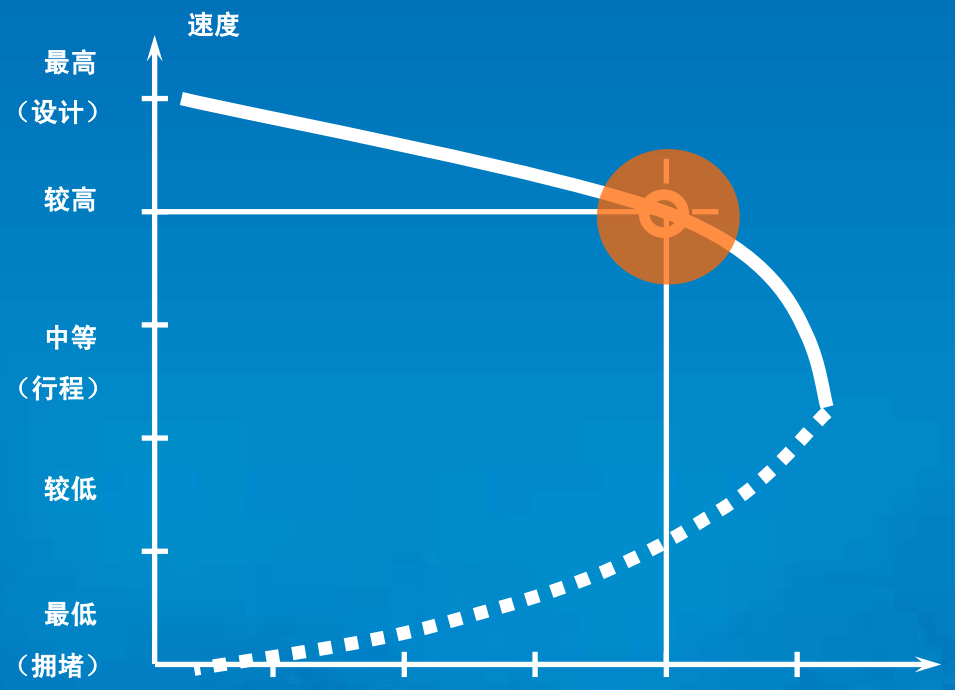
■合乘车CAR POOL

■快速个体公交 PRT

3. 个体化出行与道路系统完善

畅行

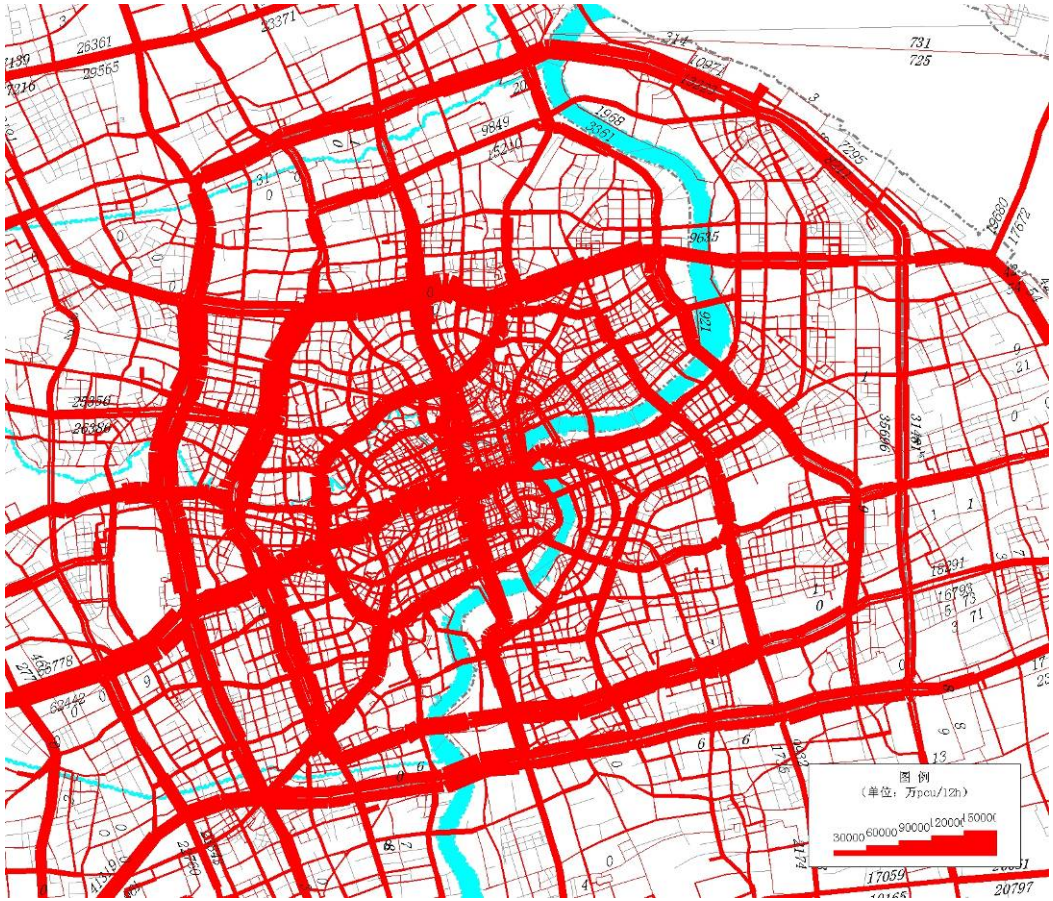
可达



3A. 客车流与干路网

■中心城干路长度

■适度增加道路里程



中心城车流分布图

3B. 货车流与等级公路网

■港区货车集疏运

■中心城小货车运输

高速公路车流分布图

3C. 慢行流与支路网

- 自行车出行量
- 步行出行
- 提高支路网密度
- 关注慢行安全性

支路网图

3D. 静态交通与停车场

■应对停车设施不足（住宅配建、工作配建、公共停车），增加车位

■合理布局和利用P+R停车

■提高停车设施利用效率

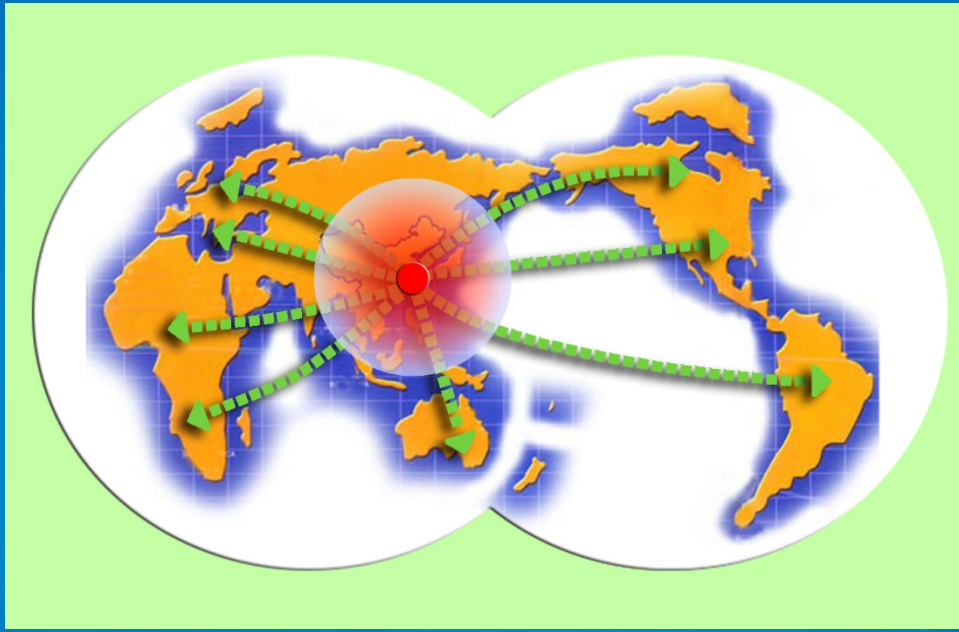
七号线美兰湖站

交通枢纽与商业开发综合楼，地下一层、五层、屋顶层为停车场，现设500停车位，地面架空设公交通行空间

4. 区域化流动与对外交通系统升级

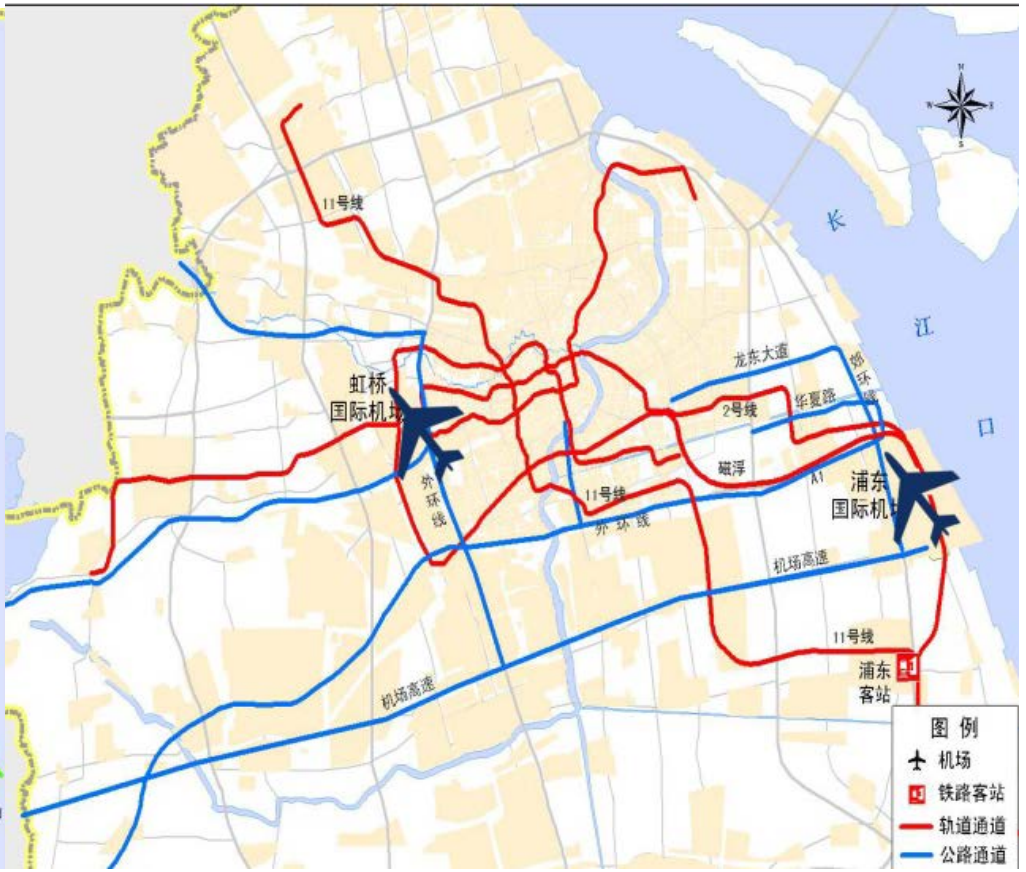
高速经济

安全可靠



4A. 面向世界：国际航运中心

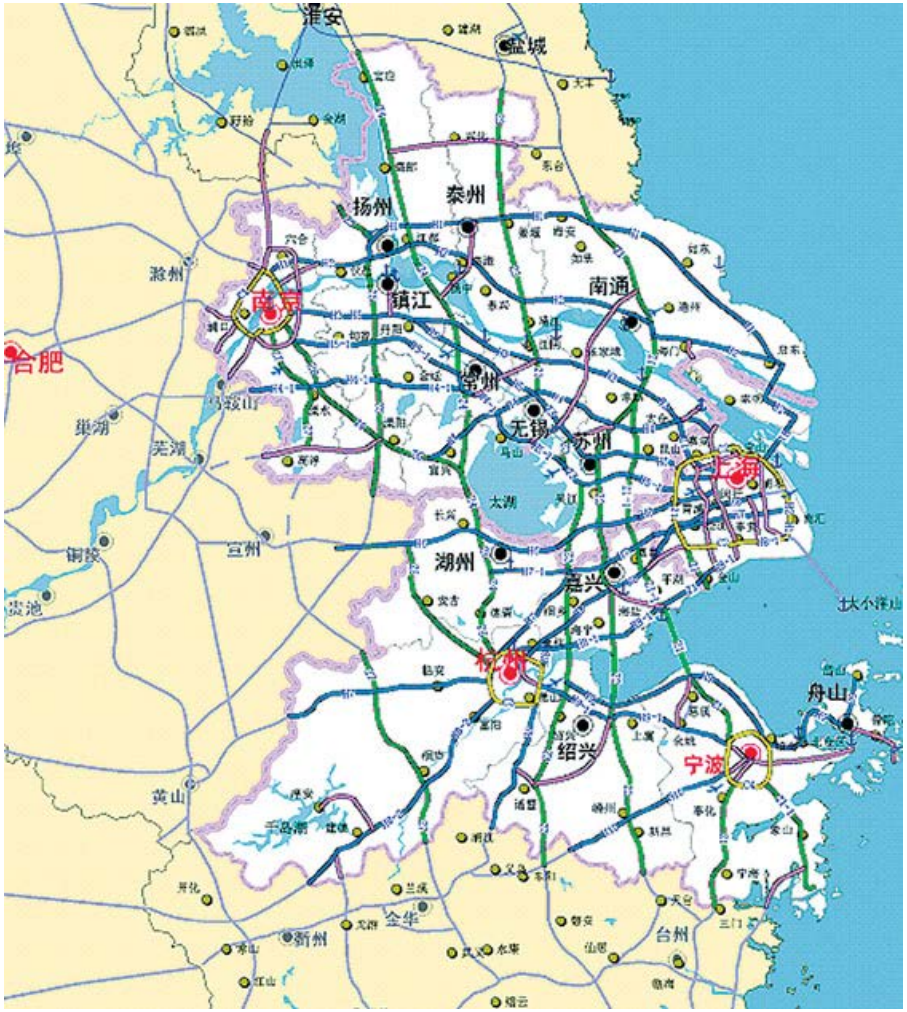
上海港区布局



上海机场布局

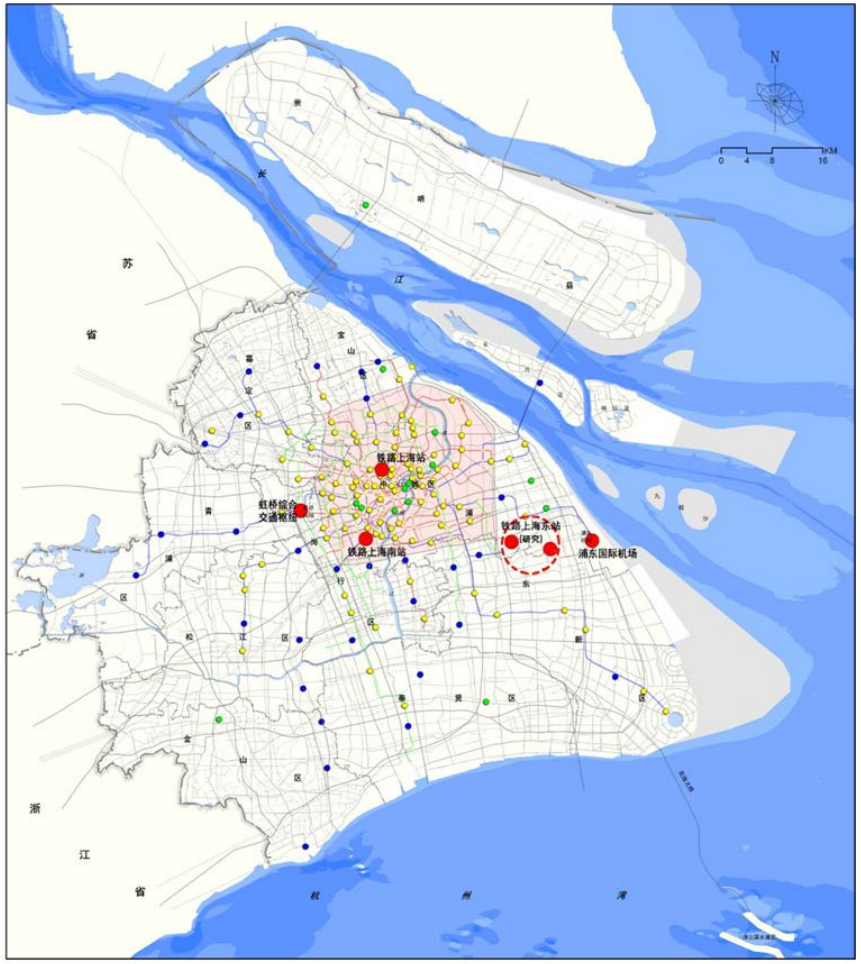
4B. 面向全国：铁公网络枢纽

上海铁路主要客站



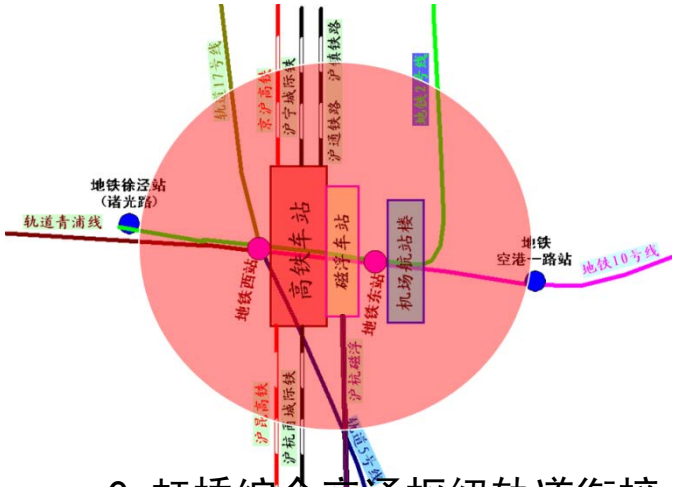
长三角公路网

4C. 综合枢纽

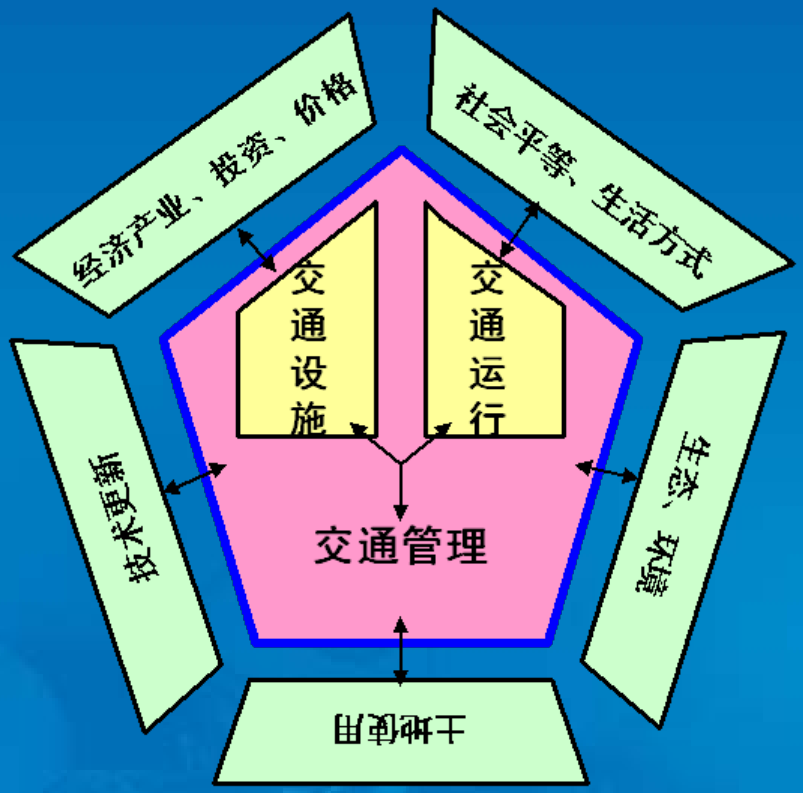


A. 综合交通枢纽规划

B. 虹桥综合交通枢纽平面图



C. 虹桥综合交通枢纽轨道衔接



谢谢！

陆锡明，教授级高工、博士生导师、综合交通规划专业，现任中国城市交通规划学术委员会副主任，原上海市城市综合交通规划研究所所长，享受国务院特殊贡献专家津贴，受聘为国家住房和城乡建设部、中国国际投资咨询公司、上海市城市规划委员会、北京市交通委员会等政府部门交通专家，同济大学、上海海事大学等院校兼职教授。

从事上海综合交通规划工作三十余年中，主持四次全市性交通调查与综合交通模型研发、三轮综合交通体系规划与两轮交通发展白皮书研制；参与北京、深圳、沈阳、武汉、乌鲁木齐、昆明等百余个城市交通规划政策咨询研究；撰写出版专著《综合交通规划》、《大都市一体化交通》、《城市交通战略》、《世博集约交通》、《上海交通战略规划研究》等十余部；荣获省部级以上科技与规划设计奖三十多个。