

枢纽之城发力 交通快速便捷

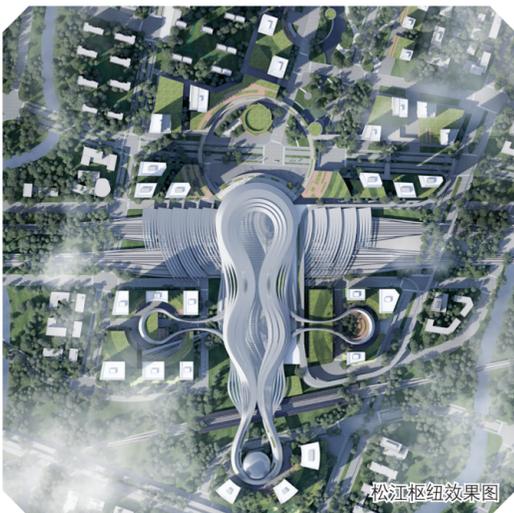
□记者 夏婷

每日,松江市民段文鹏开车由G60沪昆高速往返于松江城区和临港松江科技城通勤。G60松江东收费站去年8月建成通车后,段文鹏的通勤路程由单程1.5小时缩短为不到1小时。“这条路直接打通了新城东部片区到东部工业区的出行快车道,同时辐射到了松江城区和新桥主线收费站,有效缓解了以往的拥堵现象。”段文鹏说。

市民乘坐小区附近的地面公交或中运量有轨电车就可直达城区各核心区和商圈;换乘轨交9号线,半个多小时便可直抵上海中心城区;或至高铁松江南站登上开

往外省市的高铁……“四网融合”综合交通体系铺下的一张张立体融合、快速便捷的交通网络,使得多样化、多层次的交通模式大大方便了松江市民的出行。

放眼更高标准、更具挑战的枢纽之城建设,松江新城独立完善的综合交通体系也已绘就蓝图。除优化内部交通网之外,还放眼中心和长三角城市,沪苏湖铁路、松江枢纽、沪松快速路、新城内环快速路、轨道交通线等重点项目相继推进,构建起与枢纽之城相匹配的内畅外通的综合交通体系,实现30分钟内部通勤及联系周边中心镇,45分钟到达近沪城市、中心和相邻新城,60分钟衔接国际级枢纽的出行目标。



松江枢纽效果图

面向长三角:畅联畅通

“沪苏湖铁路是上海辐射江苏、安徽及中西部广大地区的重要客运通道,是长三角城际轨道交通网的骨干线路……松江枢纽将成为继上海虹桥站之后的又一综合枢纽客站。”在“五个新城”系列市政府新闻发布会松江专场,上海铁路枢纽建设指挥部副指挥长王伟志就沪苏湖铁路和松江枢纽的项目情况作了介绍。在这条国家重要铁路线上,上海西南要冲的松江枢纽加速崛起,将在2024年与沪苏湖铁路同步建成启用,年客流量预计超2100万人次。

目前松江南站日均客流约为5000人次。“从松江南站出发,南下可直抵厦门、重庆、汉口、龙岩、长沙、深圳等地,北上可至徐州、运城等地。”松江南站客运负责人成钢见证了松江高铁10年间的飞速发展历程,“期待松江枢纽建成后,松江南站成为真正的枢纽大站,市民的目的地可以更远、更丰富,路程也会更短。”

正如成钢所言,若是离沪向西,想要通过高铁短时快达国内中部、西部地区,不论从目前的松江南站,或是放眼上海以及长三角地区,打通一条新的快速铁路通道尤为重要。

2020年6月开工的沪苏湖铁路是长三角一体化发展的重大工程,将上海与湖州的现有铁路通道由曲折而“拉直”,在中部与规划建设的通苏嘉甬铁路衔接,向西连接商合杭铁路和宁杭高铁,并预留往杭州方向设置联络线条件,形成一条深入长三角腹地和国家中、西、东部地区的快速客运通道。

依托沪苏湖铁路建设,松江南站也将转型升级成为松江枢纽。根据规划,现有沪杭高铁2台4线,沪苏湖铁路新建车场4台9线,沪昆普速南移与沪苏湖铁路并线后,设普速场4台10线,其中高铁场和普速场共用一个站台,从而使松江枢纽的总规模达到9台23线的体量,成为沪苏湖铁路沿途规模最大的新建铁路枢纽。

未来的松江枢纽,是松江“四网融合”综合交通体系的核心所在,将全力打造成为名副其实的上海西南城市门户和城市客厅,松江枢纽规划时预留了沪杭城际铁路,市域线嘉青松金线、连接浦东枢纽与松江枢纽的东西联络线等接入条件。目前,嘉青松金线、东西联络线均已进入研究阶段。王伟志透露,上海南站普速设施也将搬迁至松江南站。

以枢纽为核心,多条铁路、多方客流、多重功能汇集,松江对标最高标准和最高水平,规划建设2.47平方公里的松江枢纽核心功能区,打造集合交通功能、高端商务、地区商业中心和配套居住功能的“站城一体”开发示范区。



松江大学城地铁站

紧密连周边:快速通行

地处上海西南,东与闵行、奉贤区为邻,南、西南与金山区交界,西、北与青浦区接壤。作为上海的新城,松江新城如何与市中心、其他新城快速紧密连接,实现“45分钟到达近沪城市、中心和相邻新城”的出行目标?城市快速路、高速匝道、轨道交通等各层次的网络皆是未来新城的发力点。

实现30分钟通达上海主城区的重要依托——沪松快速路(嘉闵高架路至S32公路)新建工程专项规划上月已完成公示。“希望松江早日能有自己的高架路,直达上海主城区!”得知该新建工程已在规划建设,市民黄晓莉直呼“期待”。

沪松快速路根据《上海市城市总体规划(2017-2035年)》和《松江区域总体规划暨土地利用总体规划(2017-2035)》规划建设,是松江及金山两区连接中心城区方向的主要干线公路。其与漕宝快速路共同组成虹桥综合交通枢纽“一纵三横”的南部快速通道,是上海中心城区、虹桥商务区(虹桥枢纽)与上海西南地区、松江新城(松江枢纽)联系的快速通道,也是沪杭对外大通道G60沪昆高速公路入城段的辅助分流通道和虹桥国际开放枢纽建设的重要基础设施。



思贤路人民北路路口

规划显示,沪松快速路全线采用“高架+地面”复合型式,全线规划布局13对上下匝道,北起嘉闵高架路,南至申嘉湖高速公路(S32),与玉阳大道、荣乐东路等东西向骨干道路交会,与漕宝快速路、嘉闵高架等重要道路衔接互通。建成后,沪松快速路高架为城市快速路,地面路为二级公路(城镇段),地面道路高架落地以双向六车道,以南双向八车道,其中高架快速路嘉闵高架至沈海高速公路(G15)段设计时速为60千米,沈海高速公路(G15)至申嘉湖高速公路(S32)段设计时速为80千米,地面路设计时速为50至60千米。

为了更好地服务长三角G60科创走廊高质量发展战略,进一步提升走廊区人流、物流、信息流等创新要素的互动交流,区交通委聚焦提升区内高速匝道布局和域内服务能级。G60高速公路新增莘砖公路匝道专项规划已获批复,该匝道平行G60沪昆高速主线设置,与G60沪昆高速主线及地面辅道闵松路顺接,同时对地面辅道闵松路(匝道落地处至莘松路段)进行拓宽改造。项目将进一步增强G60沪昆高速对长三角G60科创走廊的支撑功能,缓解新片区交通压力。此外,还有多个高速立交匝道项目也在加快推进,S32玉树路立交、G1503广富林立交专项规划已上报市规划资源局待批复,G60高速公路新增松江西匝道方案正在优化调整。

市民高度关注的连接中心城区和其他兄弟区的轨交12号线西延伸项目顺利纳入上海市2021年度交通基础设施专项编制计划,线位、站点已经敲定,车辆基地选址正在优化调整,专项规划编制工作已经提前开展,建设规划环评公示已于6月11日结束。



有轨电车文诚路站

优化域内网:完善便捷

落实“人民城市人民建,人民城市为人民”重要理念,以交通建设支撑城市高质量发展和高品质生活,松江新城综合交通规划揭开了下阶段松江新城优化域内交通的重要措施——打造松江枢纽集疏运体系、完善多层次路网格局、落实推进“公交优先”发展理念。

围绕松江枢纽建成集疏运体系并辐射整个新城,根据规划,松江枢纽将充分衔接新城快速路网和由“申嘉湖高速、沪昆高速、沈海高速、绕城高速”组成的“井字型”高速路网,快速融入市域高速公路体系。枢纽核心区域的地面路网将以玉阳大道、嘉松公路、富永路作为车站集散主体道路,并在核心区形成“四横(玉阳大道、玉朝路、中桥路、大江路)、五纵(梅家埭路、嘉松公路、人民南路、盐仓路、富永路)”的“高密度、多环通、强灵活”的集散道路,服务城市功能和周边综合开发,兼顾松江新城内部枢纽集散。

域内交通如何实现快速化?一个全新概念出现在松江交通蓝图中——新城内环快速路。“根据打造独立的综合性节点城市要求,为完善区内骨干快速通道,提升内部通行效率,规划在沪松快速路、辰花快速路的基础上,进一步推进新城内部独立的快速环路系统规划建设。”区交通委相关工作人员解释,目前新城内环快速路规划正在研究中,拟在松江新城东西南北各规划一条高架快速路。

持续打通区对接(断头)道路,加快推进区管省道、大居配套等道路项目建设,进一步建设通畅通达的城市道路网络。金玉路跨油墩港、昆港公路南延伸非涉铁段、南乐路(新车公路-北松公路)、百雀寺路等项目即将建成通车;柳亭路-剑川路区对接段、乐都西路跨油墩港项目即将完工;叶新公路(新工路-老黄桥港)改建工程计划在明年全线竣工;金玉路(玉树路-辰塔路)、新车公路拓宽、松蒸公路西段等项目也将争取尽早开工建设。

围绕《松江区域客运交通枢纽布局专项规划》,推进一批区级枢纽和节点枢纽的建设,在全区形成包含松江枢纽这个市级枢纽,大学城站客运中心、九亭站枢纽等6个区级枢纽,承担连接区、镇、村交通功能的28个节点枢纽的“1-6-28”公交枢纽网络。目前南永丰公交停车场、轨交9号线九亭站公交枢纽已经全面开工,铁东生活片区公交枢纽、轨交9号线余山站公交枢纽计划年内开工。未来通过网络增加、重组和提高服务能级,我区计划将公交分担率从目前的23%提高到40%。

结合新城内部出行需求,优化中运量骨干公交网络和提升车辆运行效率,“十四五”期间规划建设有轨电车T2线西延伸段和T4线一期,进一步服务重大产业项目、产城融合示范区。“建成后有轨电车线网可形成多种线路混跑,满足不同类型的客流需求,方便跨区域出行。”区交通委相关负责人介绍。

“四网融合”综合交通体系建设从提出到践行至今已有多多年。事实上,松江交通体系的建设,能级的提升,赋能城市发展的水平远不止“四张网”。未来,松江新城还将充分发挥松江水网密布和铁路网交织的特色,打造公路铁路水路联运的智慧物流港,打通货运通道,优化静态交通和慢行交通,推进智慧交通建设,切实提升交通发展品质,满足人民群众高品质的出行需求。

