

虹桥国际中央商务区综合交通专项规划（2021-2035年）

一、规划背景

虹桥国际中央商务区（以下简称“商务区”），总面积151.4平方公里（见图1），包括长宁区的新泾镇、程家桥街道，闵行区的新虹街道、华漕镇、七宝镇部分，青浦区的徐泾镇、华新镇部分，嘉定区的江桥镇、真新街道部分。2021年2月，国务院批复了《虹桥国际开放枢纽建设总体方案》，明确了虹桥国际中央商务区作为虹桥国际开放枢纽的核心承载区，主要承担国际化中央商务区、国际贸易中心新平台和综合交通枢纽等功能，商务区由此进入新的发展阶段。

根据国家要求，商务区需要强化国际定位，彰显开放优势，着力提高综合交通管理水平，着力提升服务长三角和联通国际的能力，打造联通国际国内综合交通新门户，以高水平协同开放引领长三角一体化发展。经过多年发展，商务区综合交通体系已基本形成，但依然存在一些瓶颈问题：链接国际和服务长三角的能力仍有待增强；核心区轨道服务与国际一流CBD地区差距明显；道路系统通达性不足，次支路网密度偏低；虹桥枢纽集散交通压力持续增加；“最后一公里”交通问题突出。

为深入贯彻党的二十大精神，牢牢把握推进中国式现代化对交通运输提出的新要求，响应长三角一体化发展、虹桥国际开放枢纽建设等国家战略，落实国土空间规划要求，加快建设综合交通体系，科学配置交通资源，更好地发挥交通引领作用，虹桥国际中央商务区管理委员会组织编制了《虹桥国际中央商务区综合交通专项规划（2021-2035年）》，提出了面向2035年的虹桥国际中央商务区综合交通体系发展蓝图，以统筹协调商务区各类交通系统的功能布局和发展方向。

二、目标愿景

(一) 指导思想

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导,全面贯彻落实党的二十大精神,完整、准确、全面贯彻新发展理念,全面对接、深度融入长三角区域一体化发展,牢牢把握国际开放枢纽和进博会战略机遇,以“强化国际定位、彰显开放优势、提升枢纽功能”为主线,紧扣“一体化”和“高质量”两个关键,坚持以“路、站、网”为基底,突显“智慧、绿色、创新”虹桥特色,坚持以内外联动的综合枢纽为引领,以绿色集约交通模式为主导,以多层次、立体化交通网络为依托,以智慧化、精细化交通管理为支撑,以协同高效的体制机制为保障,打造联通国际国内综合交通新门户枢纽,服务“人、车、商”等巨大流量资源的配置需求,为打造国内大循环关键节点和国际国内双循环的“彩虹桥”提供有力支撑。

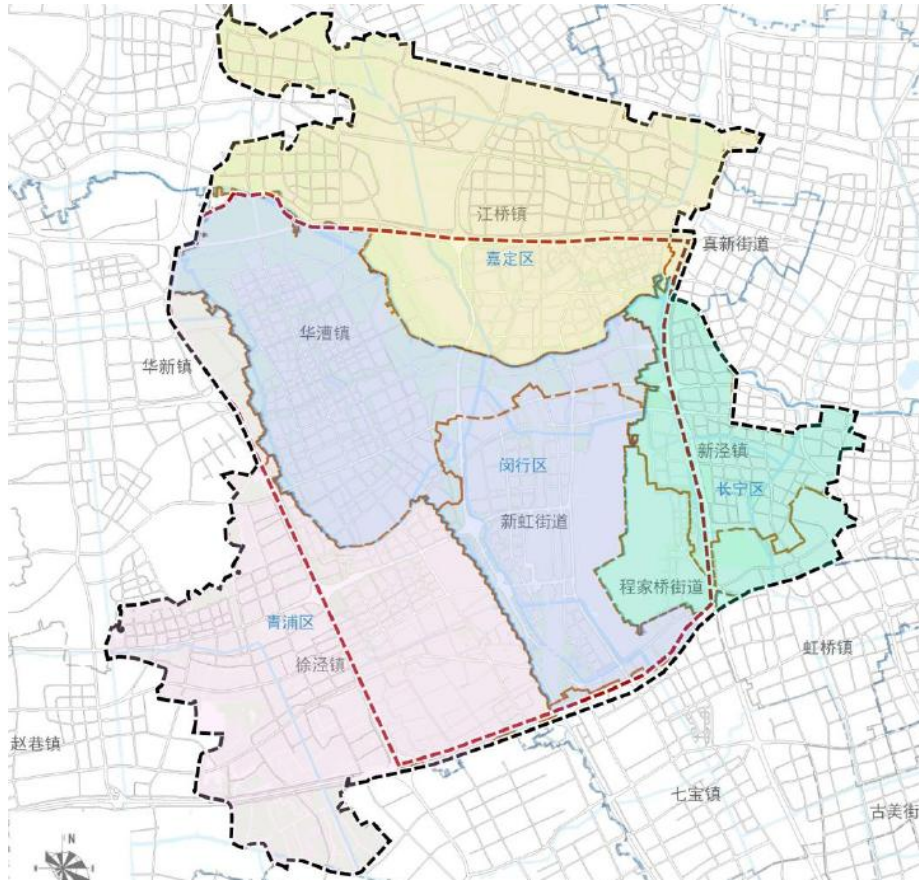


图 1 规划范围示意图

(二) 规划目标

至2035年，建成“**开放畅达、立体融合、绿色便捷、智慧高效**”的商务区现代化综合交通体系，具体包括：

开放畅达的枢纽交通。优化拓展虹桥机场国际航运服务功能，提升与全球主要城市的连通性。依托虹桥综合交通枢纽，完善对外通道布局，实现“123”交通圈目标，即至长三角南北拓展带城镇1小时通达，至长三角城市群主要城市2小时可达，全国主要城市3小时覆盖。

立体融合的交通网络。形成道路、轨道、公交等多层次网络立体互联、多种交通方式融合发展的新格局，融入上海市域立体交通网络，实现商务区内道路网密度达到8公里/平方公里，提高商务区内轨道交

通服务水平，公交线网密度达到4公里/平方公里。

绿色便捷的交通服务。构建商务区绿色交通出行体系，实现公共交通出行比例达到40%，虹桥枢纽轨道集疏运比例达到60%，绿色交通出行比例达到85%。推动建设商务区15分钟社区生活圈。

智慧高效的交通管理。全面建成商务区一体化综合交通平台，实现交通基础设施全生命周期数字化、枢纽交通出行智能化、综合管理智慧化，推动商务区交通服务更便民、出行更高效。

(三) 规划布局

根据规划目标，形成“1551”总体规划布局。重点从提升枢纽集聚辐射能级、完善对外通道、构筑内部交通系统网络和提高综合交通管理水平等方面，聚焦“核心区功能提升，四个片区服务共进”，落实“规划一张图，设施一张网，运营一张表，管理一把尺”。

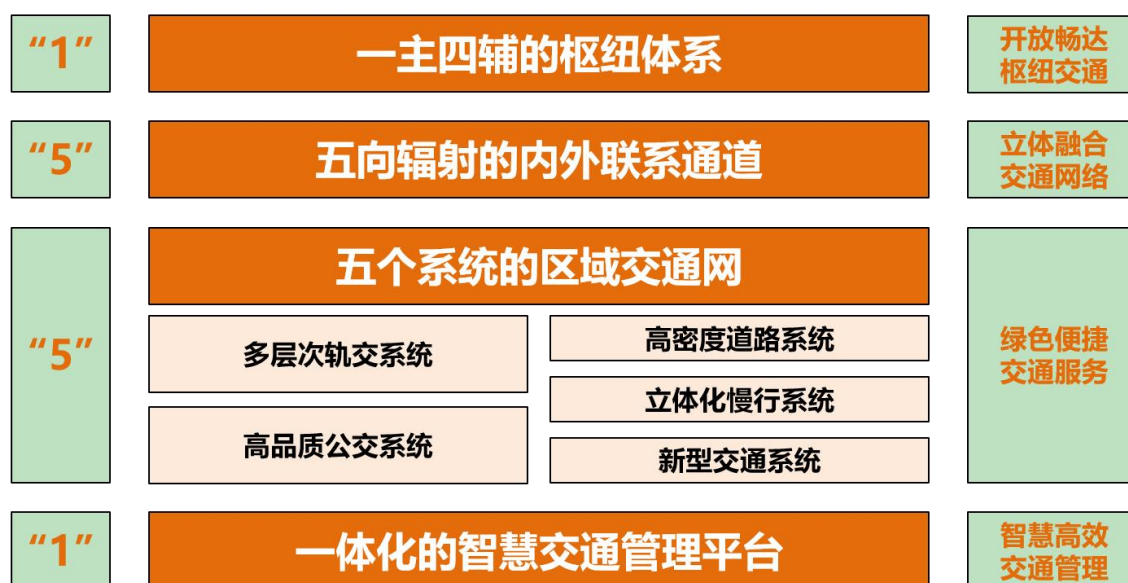


图 2 商务区交通系统规划总体布局图

“1”为一主四辅的枢纽体系。“一主”是虹桥综合交通枢纽，重点强化国际国内门户枢纽功能；“四辅”是构建四个片区级枢纽，形

成“一片一枢纽”格局，分担虹桥枢纽部分城市交通换乘和长三角毗邻地区的城际服务，支撑地区开发。

“5”为五个方向内外联系通道。根据商务区区位空间特点，重点完善中心城、浦东枢纽-临港新片区、南向拓展带、长三角一体化示范区、北向拓展带等五个方向对外通道。

“5”为五个系统的区域交通网。结合商务区空间结构和功能布局，规划形成多层次轨道交通、高品质公交、高密度道路、立体化慢行、新型交通等五个系统的区域交通网。

“1”为一体化的智慧交通管理平台。推进交通设施数字化和交通管理智慧化，建设虹桥商务区综合交通信息平台，提升商务区交通综合管理水平。

三、构建“一主四辅”的枢纽体系

优化枢纽布局，规划形成“一主四辅”的多层级枢纽体系，强化虹桥枢纽国际国内门户枢纽功能，提升服务长三角和联通国际的能力，形成“一片一枢纽”格局，支撑地区发展。

提升虹桥枢纽对外辐射力。积极拓展虹桥机场国际航运服务功能，与浦东国际机场错位发展，促进商务区打造联通国际国内门户枢纽，发挥好进博溢出效应，进一步集聚国际企业和人才。同时，完善虹桥枢纽的城际服务功能，进一步拓展虹桥枢纽对外辐射能力。

形成“一片一枢纽”格局。围绕轨道交通站点，在南虹桥、西虹桥、北虹桥、东虹桥四个片区建成四个片区级枢纽，以枢纽锚固市域铁路、城市轨道交通、地区公交、慢行交通等方式，实现“轨道+公交+慢行”的网络融合和高效衔接。

四、构建“五向辐射”的内外联系通道

通过完善干线铁路通道、补强市域铁路层次、推进高快速路功能提升和扩容等，形成商务区对外至中心城、浦东枢纽-临港新片区、南向拓展带、长三角一体化示范区、北向拓展带等五个方向的对外通道。实现商务区30分钟可达中心城中央活动区、嘉定新城、松江新城、青浦新城、示范区水乡客厅；60分钟可达临港新片区、南向拓展带及北向拓展主要城市、长三角一体化示范区主要城镇；120分钟可达长三角重点城市。

完善对外铁路通道。在既有京沪高铁、沪宁城际、沪昆高铁等铁路接入虹桥枢纽的基础上，新增沪苏湖铁路和城际轨道交通沪苏嘉线（上海示范区线），提升商务区对外铁路通道服务功能。

完善高快速路网布局及通道能力。依托G15公路嘉金段改造、外环西段交通功能提升等重大交通项目，完善商务区外围的分流路网系统，提升沪宁、沪杭、沪湖等方向的高速公路通行能力。



图3 五向辐射的对外通道规划布局图

五、构建“五个系统”的区域交通网

(一) 构建多层次轨道交通系统

规划形成涵盖市域（郊）铁路、城市轨道交通等多层次轨道交通系统网络，提高商务区轨道交通服务水平，虹桥枢纽轨道集疏运比例达到60%，40分钟通达浦东机场。

规划形成多向辐射的市域（郊）铁路网络。市域（郊）铁路主要服务商务区与南北向拓展带等近沪县市及市域新城、浦东地区等大范

围联系。强化机场联络线、嘉闵线等新建市域（郊）铁路与全市市域（郊）铁路网络的衔接，实现商务区对五个新城、南北转型区等重点区域的全面辐射。

规划形成“五横三纵”城市轨道交通网络。城市轨道交通服务商务区与中心城及周边集中城市化地区联系，兼顾商务区内部中长距离出行。加快推进13号线西延伸、2号线西延伸等轨道交通建设。研究提升商务区轨道交通服务水平。

（二）构筑高品质公交系统

构筑高品质公交系统，实现商务区内部任意两点40分钟可达，虹桥枢纽及核心区至各片区20分钟可达，枢纽与会展间10分钟可达。

规划若干高频次骨干公交线路。骨干公交主要承担联通四区，覆盖次级客流走廊的服务功能，先行培育客流。结合商务区公交客流分布，规划若干商务区高频次骨干公交线，串联服务商务核心区、片区中心、热点商圈、轨道站点、地区枢纽等客流区域。

开设若干特色定制公交线路。特色定制公交线路是通过站点、走向、服务时间及票价的动态调整，灵活的运营组织形式，满足商务区特定人群需求或客流稀疏区域的特殊出行需求。优先在轨道交通服务薄弱地区试行开设若干特色定制公交线路。

（三）建设高密度道路系统

形成“层次清晰、功能合理、高效畅达”的高密度道路系统网络，分流过境交通、分离枢纽交通和商务区交通、高效服务会展交通，适应多元化的道路交通出行需求。

完善“四横四纵”高快速路网络。重点完善高快速路网在商务区范围的匝道布局，适度剥离枢纽交通与地区交通。继续推进快速路节点改造—国家会展中心与虹桥枢纽间快速车行联系工程建设。

构建“十横十纵”地面干路网。通过打通区区对接道路，结合S20

和G15功能提升贯通地面道路，构建东西贯通、南北联通的“十横十纵”地面干路网络，提高地区交通通达性。

持续完善商务区区区对接道路。持续推进申长北路-金园一路、申昆路-金运路、天山西路等区区对接道路建设，加强片区间交通联系，提升路网连通性。

(四) 搭建立体化慢行系统

搭建“人本化、全贯通、易识别”的立体化慢行系统网络，加强与城市公交网络、公共空间、城市功能肌理的有效衔接，增强商务区步行和自行车等慢行出行的可达性和安全性，焕发和激活商务区魅力和活力。

构建“东联枢纽、西接会展”的核心区立体慢行网络。借助西交平台抬升工程，结合既有中轴线等地下通道、滨河岸线的改造提升工作，构建交通枢纽立体复合慢行系统，完善枢纽、会展及商务核心区间间的慢行通道，打造富有特色的活力街区，构建宜人宜商畅行的步行空间。

打造5个慢行示范区。核心区突出立体慢行示范效应；东虹桥依托虹桥路历史文化风貌区打造历史文化慢行示范区，形成系统完善的观览网络和高品质的公共活动空间；南虹桥、西虹桥、北虹桥等地区中心、轨道车站及公交枢纽等重点区域，围绕15分钟社区生活圈建设，创建功能复合活力街区，形成一体化设计的街道空间。

形成“九横九纵”自行车通道。结合商务区文体公园布局、滨河道路与地区干道系统等，形成“九横九纵”的自行车通道，满足部分自行车通勤出行需求和健身需求。

(五) 鼓励发展新型交通系统

探索尝试智能手段引领的新型交通系统，满足商务区功能发展所引发的一些特殊化、个性化的出行需求，以及解决四个片区待开发区

域居民的个性化出行服务等。试点开通机场、火车站等枢纽快速到离商务核心区商办区域的需求响应式交通系统。

六、构建“一体互联”的综合交通管理系统

（一）建设商务区综合交通一体化平台

鼓励交通系统数字化。鼓励智慧交通新技术在虹桥商务区应用与推广，鼓励智慧交通建设和基础设施建设相结合，推动虹桥枢纽、会展中心、商务核心区及四个片区交通设施数字化和交通管理智慧化。

建设商务区综合交通信息平台。探索与长三角区域特别是南、北向拓展带城市实现数据共享、信息互通，加强与上海市域范围的综合交通数据紧密衔接，推动综合交通信息的跨区域、跨部门融合发展。

（二）加强停车、货运等系统的智慧化精细化管理

完善以需求管理为导向的静态交通政策。遵循“系统化、差别化”原则，按照停车分区发展策略，在认真执行《建筑工程交通设计及停车库场设置标准》的基础上，进一步优化商务区停车配建标准，适度满足居住基本停车需求，合理控制核心区商业、办公等出行停车需求。

加强枢纽会展等重点地区停车保障。构建虹桥枢纽、会展中心、商务核心区的共享停车机制，实现虹桥枢纽、会展中心、商务核心区停车联动诱导与泊位共享。研究完善停车、货运等交通管理政策。推动完善国家会展中心（上海）配套停车场（含货运轮候区）建设，释放周边社会客车停车泊位用于大型展会货运停车场需求，建立会展停车保障长效机制。

加强货运系统的精细化管理。加强商务区内部货运交通组织体系建设，构建由G2、S26、G15、S20等高速公路和崧泽大道、北青公路、沪青平公路、华徐公路、华翔路等地面主要道路构成的商务区道路货运通道，保障国家会展中心展会货运、虹桥机场航空货运的快速

集散需求，提升商务区货运组织效率。结合商务区的发展实际，研究优化完善货运车辆通行管理政策，降低货运交通对城市交通的干扰。

(三) 健全商务区应急保障和联动管理系统

加强枢纽、会展与商务核心区的一体化联动管理。完善虹桥枢纽大客流应急保障，强化虹桥枢纽大客流期间铁路、航空等对外交通预警功能，提升市内轨道、公交、出租等交通集散能力。加强国家会展中心交通保障，完善国家会展中心大型会展期间交通保障等级研判、交通运行状态监控及预警机制。

七、实施保障

强化组织协调。强化商务区管委会的统筹协调作用，发挥相关区和功能性国企的主体作用，形成合力。由管委会牵头，会同四区共同编制商务区各类专项规划。

强化规划衔接。加强与国土空间规划及相关各区规划的衔接，以综合交通为引领，在系统规划研究的基础上，进一步强化对专项实施的统筹协调，重点项目在空间规划中予以预控。

强化要素支撑。保证各类交通设施的合理用地，确保资金作为交通发展的基本保障，努力争取相关部门在政策、资金、项目等方面支持。建立市区两级共同投入机制，探索设立市和四区共同出资的商务区投资开发基金，统筹用于商务区开发建设。

强化实施管理。落实各项任务的主体责任部门，建立规划实施动态监测、定期评估和及时维护制度，实施年度评估、五年评估和重点领域专项评估，规划核心指标纳入考核评价体系。探索引入第三方评估，开展年度跟踪监测和中期评估，推进科学决策和有效执行。