

《莘庄镇综合交通规划（2023-2035年）》

一、规划背景

莘庄镇位于上海市中心城西南部，与1区、5街镇毗邻，总面积19.14平方公里。2017年12月，国务院批复了《上海市城市总体规划（2017-2035年）》，明确莘庄为上海九大主城副中心之一。2018年12月，上海市政府批复了《上海市闵行区总体规划暨土地利用总体规划（2017-2035年）》，明确莘庄主城副中心作为闵行主城片区的功能核心区，承担区域的综合服务职能和公共服务职能。当前，莘庄正加快推进充满创新活力、人文气息浓郁、功能品质卓越的闵行城市核心功能承载区建设。经过多年发展，莘庄镇综合交通体系已基本建成，但依然存在一些瓶颈问题：交通设施仍需进一步完善、绿色出行吸引力有待大幅度提升、交通治理精细化水平需持续加强。

为深入贯彻落实党的二十大精神，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，落实市、区国土空间规划要求，加快建设综合交通体系，推进莘庄主城副中心高水平建设、高质量发展，建成具有世界影响力的社会主义现代化国际大都市的主城副中心提供有力支撑，组织开展了《莘庄镇综合交通规划（2023-2035年）》编制工作。



图 1 区位示意图

二、总体思路

“十四五”期间，莘庄将牢牢把握建设主城副中心的机遇，由形态建设向功能塑造转换，发展导向从速度到质量，发展模式从粗放到精细，发展空间从增量到存量，发展路径从离散到协调转变。新的城市功能定位、新的空间格局对莘庄镇交通发展提出新的要求。莘庄镇综合交通规划是在《上海市城市总体规划（2017-2035年）》、《上海市闵行区总体规划暨土地利用总体规划（2017-2035年）》、《上海市闵行主城片区中部板块单元规划（含重点公共基础设施专项规划）》、《闵行区综合交通规划（2022-2035年）》的总体指导下开展的专项规划。

坚持以人为本、绿色优先。从出行者体验出发，坚持“慢行优先、公交优先、绿色优先”理念，还空间、还设施、还路权于人。坚持将优先发展公共交通作为解决城市交通问题的关键途径，提高绿色交通出行比例。

坚持协同发展、统筹融合。强化城市对外交通与城市内部交通体系之间、不同交通方式之间的界面融合与协同，强化城市副中心与上海主城区及长三角周边区域的交通融合，完善与功能和空间结构相适应的综合交通体系。

坚持智慧高效、综合治理。贯彻落实提升社会治理现代化水平的要求，以信息化、智能化赋能交通管理，让市民出行更安全、更畅通。

立足虹桥国际开放枢纽建设、闵行区空间发展战略、莘庄城市副中心建设，围绕“促进产城深度融合，提升城市功能品质”主线，以“强动能、补短板、提品质”为工作重点，“过境交通外围疏导、到发交通强化衔接、区内交通打通堵点、公共交通加密路网”为总体策略，加快推进道路网、轨道网、公交网、慢行网等基础设施建设，构建外联内畅的综合立体交通网络。

一是打通交通“主动脉”、畅通城市“微循环”。依托既有的“一横两纵一射”高快速路系统，进一步完善对地区服务功能，缓解关键节点交通压力；打破城市阻隔，构建“四横四纵”地面干路网，畅通支路微循环，提升内部交通承载力，提高区域道路通达性。

二是持续推动绿色交通高质量发展。以“减重复、增覆盖”为目

标，优化公交线网，提升运营服务水平；进一步优化轨交站点接驳组织设计，提高轨交接驳换乘效率；提高步行、非机动车路网通达性和品质，打通堵点、断点，强化步行和自行车路权保障，构建连续安全的慢行网络体系。

三是加快推进交通治理精细化、智能化。以精细化管理服务提升交通质效，以数字化智能化赋能交通治理。用好上海城运系统道路交通管理子系统等智能交管系统，实时掌握和智能预警道路交通运行全量，提高交通治理成效；聚焦学校、医院、枢纽等重点区域，“点、线、面”综合疏堵；综合施策，构建精细化停车市场秩序，加快推进道路智慧停车全覆盖，挖潜停车资源，探索停车设施错时共享。

三、总体目标

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，紧抓战略新机遇，扎实推进闵行区国土空间规划要求，聚焦莘庄城市副中心空间新格局，坚持慢行优先、公交优先、绿色优先基本理念，坚持目标导向与问题导向相结合，坚持区域统筹与城市发展相协同，科学谋划莘庄镇城市副中心交通发展，聚力综合立体交通网建设，践行“人民城市人民建，人民城市为人民”重要理念，打造“便捷顺畅、绿色集约、经济高效”的现代化综合立体交通体系，为莘庄镇全面建成具有世界影响力的社会主义现代化国际大都市的主城副中心提供支撑。

至 2035 年，全镇绿色交通出行分担率预计达 80%，其中公共交通占全方式出行比例预计达 40%。城市开发边界内，规划轨道交通站点（含局域线）600 米面积覆盖率达 29%，常规公交 500 米覆盖率达 95%（高于外环以外区域），公交线网密度达 4.0 公里/平方公里（高于主城区水平），道路网密度达 6.3 公里/平方公里，慢行网络密度达 8 公里/平方公里。

四、总体方案

为实现上述目标，提出了四方面规划方案。

（一）优化对外交通系统，强化莘庄西南门户枢纽功能

一是建成莘庄综合交通枢纽，该枢纽是以市域轨道交通为核心，铁路、地面公交、人行等多种交通模式有机结合的上海市西南郊最重要的公共交通枢纽，也是《上海市城市总体规划（2017-2035 年）》确定的城市级客运枢纽。汇集 1 条高速铁路（沪杭客专）、1 条市域线（金山铁路）、2 条市区线（1 号线、5 号线），将充分发挥城际铁路“点对点直通”和轨道交通“串点成线连通”的叠加效应，进一步放大莘庄的“上海南大门”效应。

二是强化与长三角间的快速联系，在已建成的“一横两纵一射”高快速路体系上，进一步完善对地区服务功能，有效加强莘庄片区与闵行南部、奉贤等区域间沟通，缓解关键节点交通压力。

（二）构建顺畅城市路网，助推主城副中心高质量发展

一是扩容提质南北干道，支撑“南北联动”空间战略。在既有骨干道路系统规划的基础上，聚焦闵行区“南北联动、双核辐射”空间格局，重点解决目前南北向联系路径单一问题，提升南北干道通行能力。西侧通过中春路功能提升完善淀浦河两岸联系，强化对莘庄的服务；中轴提质增效，规划七莘路-沪闵路节点功能提升，剥离过境交通、缓解节点拥堵、提升环境综合品质；东侧结合外环西段交通功能提升、S4交通功能提升，新增一条南北向贯通干道；依托莘庄综合交通枢纽建设，贯通水清路-都市路，实现南北通道扩容。

二是持续完善区镇对接、镇镇对接道路，强化与周边路网系统衔接，进一步提升路网整体运营效率，加强莘庄镇与周边1个区、6个镇之间生产生活融合及联动发展。

三是畅通镇内交通微循环，进一步完善地区路网，打通断头路，提高内部道路通达性。结合外环西段交通功能提升，推进黎安路-平阳路、疏影路等地区配套道路贯通；推进友东路片区、莘北路518园区等重点功能片区周边道路建设，保障交通服务。

（三）推进公共交通融合，打造绿色高效舒适出行环境

一是配合推进城市轨道网建设，优化轨交站点接驳组织设计，提高轨交接驳换乘效率。二是开展多样化公交服务，在轨道交通站点覆盖不足的区域规划微循环公交线路，重点将轨交站点、医院、学校、

居住等客流集散点串联。三是构筑复合立体的慢行设施，缝合慢行空间，优化跨阻隔慢行通道，打通堵点、断点，强化步行和自行车路权保障，构建连续安全的慢行网络体系。

（四）加强交通治理精细化智能化，提高交通运行效率

一是综合施策，构建精细化停车市场秩序，加快推进道路智慧停车全覆盖，挖潜停车资源，探索停车设施错时共享。二是以精细化管理服务提升交通质效，以数字化智能化赋能交通治理。用好上海城运系统道路交通管理子系统等智能交管系统，实时掌握和智能预警道路交通运行全量，提高交通治理成效。三是聚焦学校、医院、枢纽等重点区域，“点、线、面”综合疏堵，提升路网运行效率。

五、实施保障

（一）加强规划衔接

落实上海市、闵行区等各层级上位规划要求，加强空间规划、国民经济和社会发展规划以及各专项规划的统筹考虑，重点项目在空间规划中予以预控。重点加强与闵行区综合交通规划的衔接，明确既有重点项目以及规划新增或调整项目。

（二）加强组织协调

完善规划决策协调机制，强化镇政府的统筹协调作用，呼吁企业和社会共同参与，形成合力，高效率、高标准、高质量地推进重点项目设计方案审批工作。

（三）加强实施管理

围绕重点任务和重点工程，聚焦可能面临的关键性问题，开展前期研究，进一步细化任务，保障项目顺利落地。落实各项任务的主体责任部门，建立规划实施评估监测机制，及时总结阶段问题，完善实施策略和机制。

（四）加强要素支撑

保证各类交通设施的合理用地，争取相关部门在政策和资金方面的支持，确保重点项目顺利推进。