

长三角生态绿色一体化发展示范区地处沪浙两省一市交界区域,又毗邻虹桥综合交通枢纽,但一直以来都存在对外交通联系效率不高、内部路网连通性不足、交通协同治理和绿色发展水平有待

提高等问题。如何在“不破行政隶属、打破行政边界”的前提下,推动各方形成共识、凝聚合力,提出一体化的交通解决方案,并探索跨区域的项目协同与制度创新路径,是规划迫切需要解决的问题。

沪苏湖铁路航拍

示范区综合交通专项规划发布,完善三个空间圈层交通体系

两区
一县

由邻里间变一家人

本报记者 陶磊 摄

一体化发展,交通先行。今天上午,上海市政府举行新闻发布会,介绍《长三角生态绿色一体化发展示范区综合交通专项规划》总体情况。

示范区综合交通规划由上海市交通委牵头组织,会同江苏省交通厅、浙江省交通厅共同编制,历时4年,作为示范区综合交通领域重要的纲领性文件,主要成果已纳入示范区国土空间规划。

重点完善四大交通系统

与集中城市化区域的交通体系构建不同,示范区具有“生态绿色”“水网密布”“古镇云集”等鲜明特点。本次规划既是交通设施规划,也是交通服务规划、交通治理规划,既要实现交通生态绿色可持续发展,引导两省一市交界处从后发走向先导,又要塑造宜居、宜业、宜游的世界级空间品质,建立完善协同高效的跨区域综合交通治理体系。

规划紧扣“一体化”和“高质量”两大关键,通过构建“一体化、数字化、低碳化、共享化”的示范区高质量综合交通体系,塑造宜居、宜业、宜游的交通环境,实现对外交通集约畅达、内部交通绿色便捷、交通治理协同高效的目标愿景。

在策略上,规划突出生态绿色

和枢纽支撑。在整体框架设计中,规划充分体现绿色生态理念,以TOD为导向完善示范区枢纽布局。其中,对外交通的优化重点为模式优化和效率提升,支撑示范区融入“轨道上的长三角”,发展绿色化、清洁化的货运体系。内部交通强调互联互通和差别发展,坚持“跨域一体”,整体规划布局各类交通网络,提升示范区交通连通性和可达性。并根据先行启动区、活力城区、特色小镇、美丽乡村等区域的不同特点,实施差异化的交通设施配置和管理政策。启动区及其周边交通强调品质多元和特色营造,根据商旅、跨区通勤、日常生活等多元化出行需求,提供多样化交通服务,探索发展需求响应式交通和水上交通等低运量、特色化交通系统。

根据示范区战略定位,规划方案重点完善轨道交通、道路交通、特色交通、客货运枢纽等四大交通系统,构建示范区交通空间协调新格局:

■ 轨道交通方面 以干线铁路、城际(市域)铁路、城市轨道交通等多层次、网络化的轨道交通系统,满足示范区对内对外多种出行需求。在沪昆高铁、沪昆铁路、沪苏湖铁路、通苏嘉甬铁路等国家干线铁路主骨架的基础上,重点补强城际

(市域)铁路网络,规划如通苏湖城际铁路、上海示范区线、水乡旅游线、嘉善至西塘线等城际轨道交通线路。

■ 道路交通方面 以提升路网连通性和一体化水平为导向,落实“四横五纵”的高速公路骨架,加快构建“两横三纵”快速路系统,布局形成“七横九纵”干线公路网,持续推进美丽乡村道路建设;切实保障慢行网络连续性和功能性,预计到2035年,独立路权的自行车道总长将达3000公里左右。

■ 特色交通方面 构建区域级、城市级、社区级三级慢行绿道系统,依托骨干河道和重要湖荡构建舒适宜游的蓝道系统,结合太湖、淀山湖、太浦河等河湖水系构建“两横两纵三环”区域风景道体系,全面打造“慢游”交通网络。

■ 客货运枢纽体系方面 发挥虹桥枢纽核心门户功能,构建空间融合、站城一体的客运枢纽布局,打造“外集内配”的货运枢纽和城市多级配送体系。

同时,规划重点提升同城化交通、水上交通、新型交通的出行体验。聚焦道路对接、跨省公交、车辆服务等,创新城际(市域)铁路贯通运营和公交一体化运营模式,推动示范区跨界出行享有“同城待遇”,

升级内优外畅交通新体验;构建绿色主导的交通模式,积极鼓励5G、区块链、物联网等智慧交通新技术的应用推广,打造绿色智慧交通新样板。

相邻城镇30分钟可达

“与传统沪宁、沪杭沿线城市相比,示范区的交通区位条件不算优越,如何引导示范区交通从后发走向先导是本次规划的重点。”上海市交通委员会主任于福林说。

通过对示范区三个空间圈层交通体系的完善,极大提升示范区对外交通联系效率和互联互通水平,示范区两区一县(青浦区、吴江区、嘉善县)由“邻里间”变“一家人”,未来,示范区人出行将更加便捷。

■ 增强与长三角主要城市联系 在沪昆铁路、沪昆高铁的基础上,将加快沪苏湖、通苏嘉甬等干线铁路建设,构建高铁“十字”通道,支撑示范区融入国家干线铁路网络,实现与长三角主要城市2小时可达;在目前“四横四纵”高速公路网的基础上,建设苏台高速构建“四横五纵”高速公路,便捷苏浙之间交通联系。

■ 加强与苏州、嘉兴等周边城市联系 沿沪湖、通苏嘉两条创新功能轴规划如通苏湖城际铁路、上海示范区线、水乡旅游线、嘉善至西塘

线等“H”形城际轨道交通线路,推进上海轨道交通17号线西延伸至西岑,提升示范区主要城镇簇群与周边城市的联系。其中,上海示范区线、嘉善至西塘线、上海17号线西延伸已开工,建成后将支撑实现水乡客厅至虹桥枢纽35分钟可达、至浦东机场70分钟可达。进一步完善快速路系统,填补示范区东部区域南北向路网空白,便捷青浦、水乡客厅、嘉善之间的联系。

■ 持续优化示范区内部的交通联系 依托目前国省干线公路和部分高等级县道,构建“七横九纵”干线公路网,重点提升示范区骨干路网互联互通水平;新增莲蓬路—丁新公路、汾湖大道—兴善公路等四处省界对接道口,提升区域内路网联通性;在青浦新城、吴江城区、嘉善城区以及主要镇区,构建“窄路密网、开放街区”的道路布局,预计2035年示范区城镇开发边界内全路网密度将达到8km/km²以上……与此同时,青浦、吴江、嘉善、盛泽、先行启动区等内部将布局若干条主要中低运量轨道(或公交)线路,内部路网和公交服务供给的完善,将支撑示范区城镇组团内部构建15分钟社区出行圈,相邻城镇组团之间30分钟可达。

本报记者 毛丽君

别让“码上生活”变成“单选题”

李一能

新民眼

近日,上海市政府参事课题组发起了一项关于提升入境人士境内支付便利度的调查。起因是有不少外国游客反映,在上海旅游购物不少地方只能扫码支付,使用现金和刷卡不便,影响旅游体验。随着移动互联网的兴起,二维码的运用极大提升了社会效率,但如果走偏变成了“单选题”,也就背离了让生活更加便捷的初心。

在上海旅游哪个环节最不方便?许多外国游客给出的答案是支付。在国外,第三方移动支付并不普及,对于来到中国短期旅行的外国游客而言,一时难以掌握或不愿意使用移动支付。于是,不少外国游客在消费时想用现金,却被告

知无法找零;想要刷卡,或是商家没有外卡POS机,或是版本太老刷不出来。根据参事课题组的调查,401家抽样商户中安装外卡POS机的仅有183家,不到一半,而且因为外卡刷卡手续费较高,商户更愿意引导顾客使用移动支付,外卡刷卡率仅为23.19%。

“码上生活”本来是为了带来方便,但对于一些有着特殊需求的群体,反倒成为障碍。不久前,笔者到一家医院就医,被告知要挂号必须先扫码网上预约。笔者注意到,站在预检台前面露难色的,很多都是老年人,用智能手机网上预约对他们而言显然是“高难度动作”。医院虽然也有专人指导操

作,但对老人们来说总是一件麻烦事,年轻人几分钟就能解决的问题,他们要反复操作很久。有老人在现场表示,为什么不能保留一条传统的人工预约通道?

在生活的其他领域,过度扫码和强制扫码的情况也不少见。例如一些饭店,已经完全放弃了传统菜单,点菜只能通过扫码,有的还要关注小程序才能完成。扫码点单对于商家肯定是降本增效的好工具,但一些顾客就是希望用菜单点餐,还想让服务员推荐菜品,最后得到一句“没有菜单,扫码下单”的回应,非常影响消费体验。另一个“重灾区”场景就是商场停车支付,一些出口闸机无人看守只能扫

码支付,但扫码之后发现跳出的竟是商场会员注册页面,一番手忙脚乱还是无法支付,后面的车已经排成长队。

出现这一系列问题,根源在于商家或一些单位缺乏同理心,默认所有人都应当掌握并接受扫码获取服务的方式,没有将不愿或不能扫码人群的需求纳入考虑。此外,有些情况下的强制扫码,是互联网经济下引流以及收集客户信息的“灰色手段”,其背后的个人信息泄露的安全隐患,是另一个值得关注的问题。

扫码走偏造成的种种问题,已经引发了相关部门的关注。8月1日,上海市消保委发布的《上海市

商场停车场扫码缴费服务合规指引》正式实施,规定禁止商家“滥用扫码”,要求推出“纯净版”的扫码支付链接。对于外国游客支付不便的情况,市政府参事课题组建议政府部门和各市场主体发力,破除刷卡和移动支付堵点,一边宣传推广移动支付,一边也要提升传统支付的占比,满足消费者各种需求。

“码上生活”诞生的初心,旨在为市民生活带来更多便捷、拥有更多选择的空间,而并非让各种应用场景成为“单选题”。即便“每天扫码”成为主流趋势已经不可改变,依然希望各行各业都能保留一条“非扫码通道”,满足社会多元化的需求。