



上图：上海的百年公交，与这座城市同节奏的发展。

同时，《上海市城市总体规划(2017-2035年)》要求，上海严守建设用地总量的“天花板”，建设用地控制在3200平方公里以内。

“我们的综合交通体系如何来适应这一新的城市增长模式，这又是一个根本性的转折，要改变原来的发展模式，要在宝贵而有限的空间里提升城市的交通品质。”陈小鸿表示，在既有的交通系统如何拓展提升，“我们还有很多工作可以做”。

比如，轨道在自身发展不错的情况下，如何把外部的衔接与周边建筑、公交站点的链接做得更好，真正形成纵横交错的网络。

又如，地面公共交通处于一个更多元、强竞争的客运市场，不能固守原有的定位、功能与体系，仍由自己成为最低标准的“没有选择的选择”。在保障广覆盖的保底功

能的前提下，公交完全可以丰富服务产品线，分等级、分层次地为不同群体提供定制化、更具响应度与可靠性的服务，也完全可以根据服务收取不同的票价。

再比如，慢行系统如何设计优化，更好地解决“最后一公里”的问题。

毫无疑问，城市公共交通对缓解交通拥堵具有积极作用。《上海市交通发展白皮书》要求，上海交通发展的总目标是构筑“人本、高效、智慧、绿色、韧性”的国际大都市高质量一体化交通。

其中，以人为本、交通为民的理念更加凸显。中心城平均通勤时间控制在45分钟以内，形成“30-45-60”新城出行圈，即30分钟内通勤并联系周边中心镇，45分钟到达近沪城市、中心城和相邻新城，

60分钟衔接国际枢纽。

未来十年，上海的绿色出行体系也要更加健全，中心城绿色交通（即轨道交通、公共汽电车、轮渡、自行车和步行）出行比例不低于75%。

“存量时代要求我们开始做精细化的规划治理，更需要我们把研究做透彻。”陈小鸿最近就在参与“高品质慢行交通系统规划”和“综合交通枢纽站城融合区域规划”等课题研究的讨论。

可喜的是，8月25日，《闵行区综合交通规划(2022-2035年)》(以下简称《规划》)正式发布，提出“主城区交通与空间融合”的闵行方案，这也是上海首个区级发布的综合交通规划。

近日，《浦东新区交通强区建设实施方案(2023-2035年)》发布，提出到2035年，新区将全面建成“立体互联、区域引领、多样融合、管理创新”的现代化综合交通体系。据悉，这在全市各区中还是首次。

“交通规划从来不是只有一个规划，而是交通各个方面规划所形成的体系，但它是有层级的。比如上海做全市综合交通规划，不可能一竿子插到底，细到每个社区，所以需要一层一层来做，先做市级层面的，再做各区的，甚至应该鼓励每个社区都要做。但每个层级都有各自的权限，比如社区可以改自身区域内的小路，但不能要求高架路给自己开个上下口，这不在你的规划权限内。”陈小鸿说，像上海这样的超大型城市，其交通的发展趋势肯定还是要坚持两点，一是高效的、节约的；二是舒适的、便利的。“我不讲安全，因为安全是最基本的要求”。