



# 上海陆家嘴金融中心区规划与建筑 ——交通规划国际咨询卷

上海陆家嘴(集团)有限公司 编著



中国建筑工业出版社

## 图书在版编目(CIP)数据

上海陆家嘴金融中心区规划与建筑. 交通规划国际咨询卷/上海陆家嘴(集团)有限公司编. -北京: 中国建筑工业出版社, 2001.3

ISBN 7-112-04528-2

I.上... II.上... III.①金融-商业区-城市规划-上海市  
②金融-商业区-交通规划-上海市  
IV.TU984.251

中国版本图书馆CIP数据核字(2000)第88572号

责任编辑: 王伯扬 张 建

整体设计: 蔡宏生

## 上海陆家嘴金融中心区规划与建筑

——交通规划国际咨询卷

上海陆家嘴(集团)有限公司编著

中国建筑工业出版社出版、发行(北京西郊百万庄)

新华书店经销

北京广厦京港图文有限公司制作

北京国彩印刷有限公司印刷

开本: 889×1194毫米 1/16 印张: 9 1/2 字数: 333千字

2001年4月第一版 2001年4月第一次印刷

印数: 1—1,500册 定价: 90.00元

ISBN 7-112-04528-2

TU·4036 (9978)

版权所有 翻印必究

如有印装质量问题, 可寄本社退换

(邮政编码 100037)



# 上海陆家嘴金融中心区规划与建筑 ——交通规划国际咨询卷

上海陆家嘴(集团)有限公司 编著

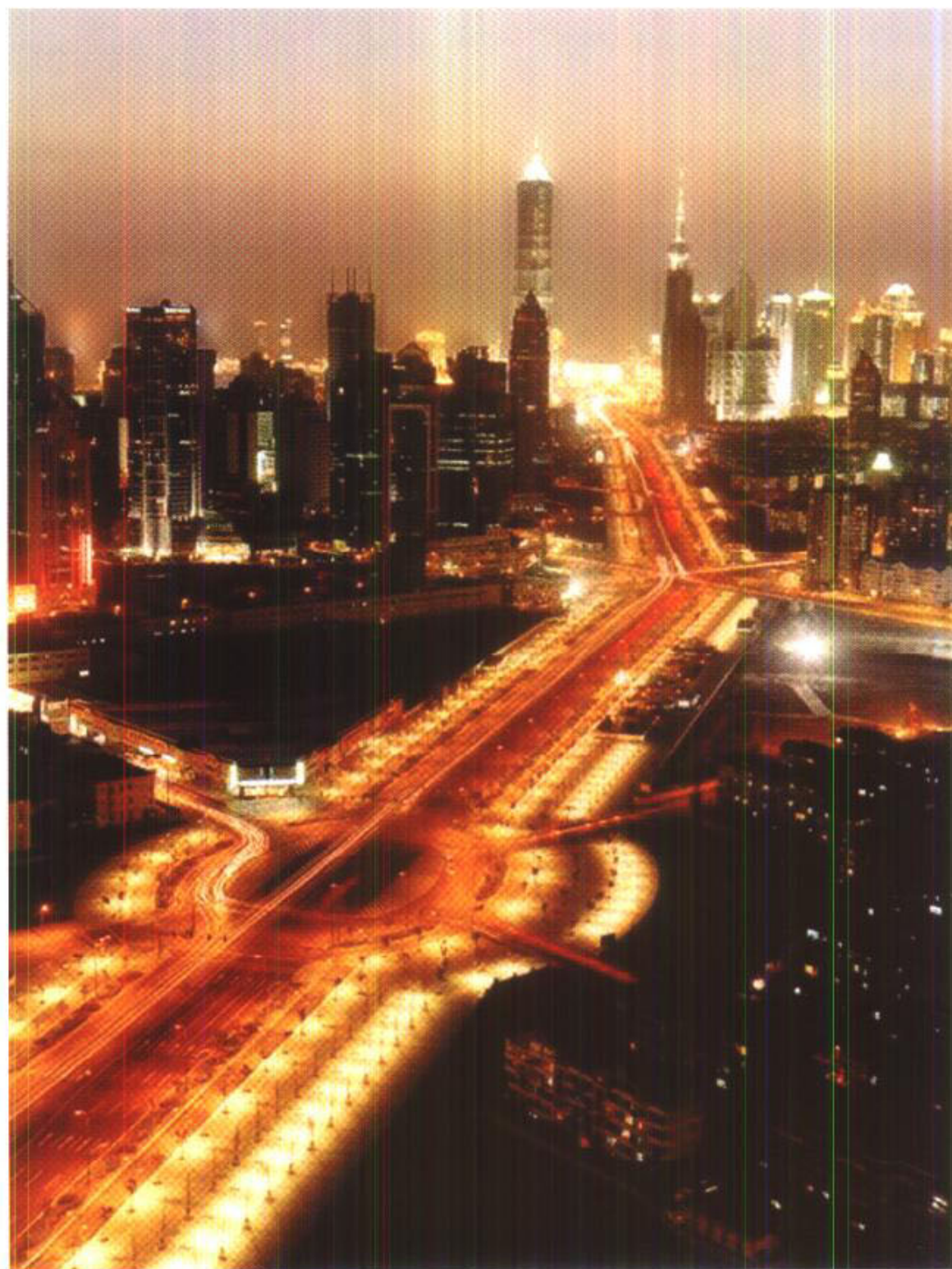
中国建筑工业出版社

---

本卷详细介绍了上海陆家嘴金融中心区交通国际咨询工作组织及技术成果，全文发表了国际咨询主要工作单位英国奥斯卡菲柏公司的最终成果报告。该成果不仅系统全面地评价了深化规划中交通方案的可行性，而且从城市的总体发展上探寻交通发展的连接脉络和实施节点，为深入研究并编制该地区的交通实施方案提供了有益的帮助。

## 上海陆家嘴金融中心区规划与建筑 交通规划国际咨询卷

总 主 编：王安德、夏丽卿  
副总主编：万曾炜、康慧军、张 哲、张文雅  
本卷主编：高 琦  
责任编辑：王伯扬、张 建



世纪大道全景照片





目 录

· 卷首语

|     |                                |        |
|-----|--------------------------------|--------|
| 1   | 上海市及浦东新区总体交通概况 .....           | ( 7 )  |
| 1.1 | 上海市交通发展总体目标 .....              | ( 8 )  |
| 1.2 | 浦东新区的交通规划目标 .....              | ( 9 )  |
| 1.3 | 陆家嘴中心区规划中的交通需求 .....           | ( 10 ) |
| 2   | 邀请进行陆家嘴中心区交通规划国际咨询 .....       | ( 11 ) |
| 2.1 | 咨询概况 .....                     | ( 12 ) |
| 2.2 | 咨询建议书的主要工作要求 .....             | ( 14 ) |
| 2.3 | 英国奥斯卡菲柏公司的建议书 .....            | ( 15 ) |
| 2.4 | 日本地域计画连合株式会社的建议书 .....         | ( 17 ) |
| 2.5 | 美国施伟拨公司的建议书 .....              | ( 18 ) |
| 2.6 | 美国巴顿－阿希曼公司的建议书 .....           | ( 19 ) |
| 2.7 | 美国富顿公司的建议书 .....               | ( 20 ) |
| 3   | 陆家嘴中心区交通规划国际咨询方案 .....         | ( 21 ) |
| 3.1 | 技术要求总纲 .....                   | ( 22 ) |
| 插 1 | 陆家嘴中心区交通规划国际咨询最终成果报告 .....     | ( 25 ) |
| 插 2 | 陆家嘴中心区交通规划国际咨询最终成果报告补充材料 ..... | (137)  |
| 插 1 | 陆家嘴中心区交通规划国际咨询最终成果报告 .....     | ( 25 ) |
| 插 2 | 陆家嘴中心区交通规划国际咨询最终成果报告补充材料 ..... | (137)  |
| 4   | 总结咨询，指导开发 .....                | (141)  |
| 4.1 | 国际咨询工作评价意见 .....               | (142)  |
| 4.2 | 国际咨询工作的总结 .....                | (143)  |
| 5   | 附录 .....                       | (147)  |
| 5.1 | 交通规划国际咨询工作大事记 .....            | (148)  |
| 5.2 | 交通规划国际咨询工作荣誉录 .....            | (150)  |

## · 卷首语

1994年初上海市浦东新区管委会根据1993年底上海市人民政府批复陆家嘴中心区规划的精神,先行着手对陆家嘴中心区市政、交通规划提出专业设计和深化完善的要求。考虑到交通问题对经济中心城市的中央商务区是极为重要的问题,应多层次、多方面去认识研究,并对未来发展作进一步科学的预测,浦东新区管委会指示陆家嘴开发公司着手组织新一轮陆家嘴中心区交通规划国际咨询工作,为中方设计单位完成最终的陆家嘴中心区市政、交通规划提供强有力的依据。

交通规划国际咨询工作从1993年8月开始到1994年8月大致完成。其中经过咨询招标,从日、美、英等国五个公司的范围中,选择了英国奥斯卡菲柏公司作为主要工作单位。本分册详细记载了交通规划国际咨询工作组织及技术成果。该成果不仅系统全面地评价了深化规划中交通方案的可行性,而且从城市的总体发展上探寻交通发展的连接脉络和实施节点。该成果运用计算机交通模拟软件,较科学地对中心区未来交通发展进行了系统预测分析,并在此基础上对重要交通节点及区域网络提出了一个综合开发模式及指导意见,为深入研究并编制该地区的交通实施方案提供了有益的帮助。

编 者



# 1

## 上海市及浦东新区总体交通概况

- 1.1 上海市交通发展总体目标
- 1.2 浦东新区的交通规划目标
- 1.3 陆家嘴中心区规划中的交通需求

# 1.1 上海市交通发展总体目标

## 1.1.1 战略目标

上海交通建设的总目标是，在上海建成一个现代化的、同全国和世界各地有便捷联系的对外交通系统；一个多平面、功能合理、以快速干道为骨架的道路系统；一个以快速有轨交通为骨架，地面汽车与电车为基础，具有便利的换乘设施的城市公共客运系统，使交通达到便捷、迅速、安全、高效。

计划五年使城市交通有所缓解，十年初步改变面貌，2020年基本达到上述目标。

## 1.1.2 本世纪的具体目标是

(1) 减少交通阻塞，使全市平均车速有所提高，主要交通方向车速有显著提高。中心城范围内各主要地点之间小汽车行程时间不超过一小时，市区居民工作出行单程超过一小时的比重较1986年有所降低。

(2) 在浦东新区初步建立一个机动车与非机动车分流、人车分流的道路系统，和一个具有快速有轨交通、快速地面公交线路、常规公交线路和比较便利的换乘设施的城市公共客运系统，使浦东具有一个良好的交通环境。

(3) “八五”期间扭转城市公共交通比重下降的趋势，本世纪末公交在市区客运中的比重(步行不计算在内)由1986年的55%、1990年的约50%，上升到57%，中心区达到60%。公交优先体制初步得到确立，初步形成一个快速公共客运体系。公交服务质量，在运送车速、拥挤程度、候车时间、换乘方便、新区线网覆盖率、准点、意外停车、行车秩序和服务态度等方面，“八五”期末有初步改善，2000年有明显改善。

(4) 个体交通的发展得到控制。中心区干道的自行车交通量基本上控制在现有水平，2000年后逐步减少。初步建立起一个机动车与非机动车分流系统。全市个人机动车拥有量到本世纪末控制在20万辆左右。

(5) 越江交通显著改善。轮渡险情消除，绝大多数渡口有公交线衔接，铁路道口阻塞道路交通问题基本解决。

(6) 交通秩序明显改善，非交通占路明显减少，交通死亡人数较现在有所下降。

(7) 通过改善货运组织，建设货流中心、配载中心和汽车客、货运站，初步形成一个以公用货运为主，货运交通枢纽配置合理的汽车货运系统。全市货运汽车空驶里程较现在减少，吨位利用率较现在提高。

(8) 港口吞吐能力与运输需求基本适应，新港建设和旧港改造均取得进展；铁路客运紧张状况有所缓和，货车编解能力提高；民航和公路运输得到长足发展。

## 1.2 浦东新区的交通规划目标

浦东的交通规划是以浦东新区的总体规划为根据,包括战略预测和方案制订。力图以世界一流水平的现代化新区为目标,运用先进的交通规划手段,使规划成为浦东交通建设的科学依据。

### 1.2.1 目标

2020年,在新区内初步建成一个运输便捷、功能齐全、服务优质的现代化综合交通网络。

2000年,以现代化的交通体系为目标,建成浦东交通系统的基本骨架。

### 1.2.2 战略

(1) 现代化综合交通体系的战略。鉴于浦东新区的战略地位,应在新区建设一个现代化的综合交通体系。各种交通设施和各种交通模式互相配合,设施标准高于浦西,交通便捷程度优于浦西。要求浦东新区各主要地点之间,以及新区同浦西中心城主要地点之间,汽车交通时间不超过一小时。绝大多数地点步行到达公共交通站点的时间不超过十分钟。

(2) 交通建设超前的战略。交通建设在浦西只能着眼于解决那些最迫切的问题,在浦东则要采取交通建设超前战略,以交通建设促进地区开发。

(3) 公共交通为主的战略。要在浦东优先建设一个现代化的公共交通系统。以此为前提,合理控制小汽车的发展速度,引导自行车作为近距离的辅助交通工具发挥作用。

(4) 以快速有轨交通作为客运交通骨干的战略。浦东新区的南北交通轴长达35km,外高桥、金桥、张江三个分区至浦西几何中心的距离也在15km以上,加上浦东与浦西间强大的客流需求,为了保证交通的快速与准时,建设一个快速有轨系统是十分必要的。它将成为新区公共交通的骨干。

(5) 加强越江交通的战略。开发浦东在交通方面的首要因素是同浦西之间的便捷联系,要建设一个桥、隧、地铁和轮渡互相配合的强大的、适应各种交通需求的人、车越江体系。

(6) 交通分流的战略。道路交通实行快速交通与地方交通分流、自行车与机动车分流、中心区人行交通与汽车交通分流。

(7) 重视停放车辆设施的规划、建设和管理。

## 1.3 陆家嘴中心区规划中的交通需求

陆家嘴中心区地处咽喉孔道和半岛地域外缘，现有一条隧道、两条干道、三条轮渡，交通不畅，经常阻塞。

(1) 根据预测，本地区开发 400 万  $m^2$ ，有工作岗位 20 万个；来访者 50 万人/天，以用车 10% 计，旅游购物者 100 万人/天，以用车 1% 计，居民 1.5 万人，以每户 0.8 辆计，高峰小时到达车辆 1.7 万辆，人流 17 万人。这一交通预测要求大力强化陆家嘴中心地区区内外交通能力。

(2) 规划战略：一是强化地区间交通，按陆家嘴中心区及整个 CBD 交通要求调整中心城总图交通网络，以解决陆家嘴中心区交通为契机，推动旧城中心区交通再开发，克服干道系统中“越江、蜂腰、南北”三大交通薄弱环节，达到容能匹配，开发良性循环。二是建立高效、完善、可行的区内综合交通体系。三是交通开发与土地开发、建筑开发结合，以利引资、融资、高效与节约。

(3) 隧道：增设 6 车道泰同路隧道，浦西连接虹口闸北，浦东除出口直通外，还应能进入地下车道及北护塘路，同时仍然要求规划保留 4~6 车道。东昌路隧道应形成江边的隧道接口形式，减少交通折返，以保证浦东两岸 CBD 直接而有效的交通联系。

(4) 地铁、轻轨：在原规划地铁二号线的基础上，设一条区内南北向轻轨线，中心区内设两个轻轨站，北端由泰同路折向东，大体与浦东大道平行东引，南由东昌路经黄浦江延伸至徐家汇。在浦东南路东侧另设一条轻轨线联系虹口、六里、三林等地区。地铁二号线在中心区内浦东南路与轴线交叉口处增设一站。

(5) 地区路网：一是规划在中心区内形成田字形区内干道网，沿江地带组织一对单向交通，环绕核心区形成地上、地下双层单向交通环路，辅以隧道出口直接立交，并使区内各交叉口不设置红绿灯，从而大大提高交通能力。红绿灯仅设置在中心区外围，东昌路上及泰同路轮渡口进入北护塘路交叉口。二是区内道路宽度：轴线大道 60~100~80m，陆家嘴路 40~60m，滨江大道 50m，环路 40/(50)m，西、北区半环线 30m，其余支路 24m。三是双层单向环路：为缓解高层带与核心区的建筑总量所造成的交通压力，规划在北护塘路、烂泥渡路、规划东宁路、浦城路形成长度为 2.3km 地下环路与隧道出口，高层带及核心区主要高层建筑地下空间相接并与地面建筑出入口配合，组成上五、下四车道双层反向单行交通完整体系。

(6) 中心区内停车原则：鉴于区域集中停车造成局部交通压力，按地块单体建筑设置停车又过于分散，道路出入口复杂，难于有效组织交通。故建议采用分街坊集中组织停车方式，使规模适中，有利组织交通。

(7) 公交：结合地铁站、轮渡站组织五组 12 线公交站。

(8) 轮渡：三处原轮渡扩建为双层轮渡。

(9) 过江人行地道：明珠广场、富都广场设人行隧道二条，并保留泰同路人行隧道位置。

(10) 自行车：近期疏散大道入口处车流，远期随中心区交通战略、管理政策发展，逐步引出 CBD 地区。

# 2

## 邀请进行陆家嘴中心区交通规划国际咨询

- 2.1 咨询概况
- 2.2 咨询建议书的主要工作要求
- 2.3 英国奥斯卡菲柏公司的建议书
- 2.4 日本地域计画连合株式会社的建议书
- 2.5 美国施伟拔公司的建议书
- 2.6 美国巴顿－阿希曼公司的建议书
- 2.7 美国富顿公司的建议书

## 2.1 咨询概况

1993年8月,陆家嘴中心区深化规划工作小组编制完成了上海陆家嘴中心区规划设计方案,上海市人民政府于1993年12月底原则批准了这一方案。但由于该地区特殊的性质(CBD功能)和特殊的地理位置(与浦西外滩隔江相对),加上400万 $\text{m}^2$ 的高建筑容量,决定了该地区对交通规划要求很高。根据市政府批复中“进一步完善细化该规划方案并认真组织实施”的要求,陆家嘴开发公司在听取交通、规划等各方面专家的意见后,决定举办一次国际咨询,中外结合,使该地区的交通规划水平在原有基础上再有提高,并对下一步交通设施的开发、建设起到实际的指导作用。

经过充分酝酿和准备,陆家嘴开发公司于1993年12月7日,向国外10家交通规划咨询机构发出了邀请。外方经过慎重考虑,有5家公司于1994年2月1日递交了参加国际咨询的建议书,他们是美国施伟拔公司、巴顿-阿希曼公司和富顿公司、英国奥斯卡菲柏公司和日本地域计画连合株式会社。以上这些公司,大多在国际上拥有一定的声誉和实力。

1994年2月16日~17日,陆家嘴开发公司召开了交通规划国际咨询评选会,由上海市交通、规划、管理等各方面专家组成的评委会对5家国外公司提交的建议书进行了全面、认真的分析比较。最后形成了较为一致的评选意见,即推荐英国奥斯卡菲柏公司和美国施伟拔公司作为本次交通规划咨询的备选公司。随后在2月28日~3月3日,陆家嘴开发公司分别与上述两家备选公司进行了技术和商务谈判。通过谈判及反复比较,最后确定英国奥斯卡菲柏公司为本次项目的中选公司。4月8日陆家嘴开发公司与英国奥斯卡菲柏公司正式签约,全部设计工作在1994年8月结束。

陆家嘴中心区的交通规划是上海市整体交通规划的一个组成部分,根据黄菊市长关于陆家嘴中心区的规划要中外结合、东西结合、历史与未来结合的指示,该工作得到了上海市及浦东新区领导、专家的指导和支持。为此还特地成立了一个以上海市副市长、浦东新区管委会主任赵启正为组长的领导小组,负责对交通规划工作中的重大问题进行决策,成立了一个由上海市有关专家组成的专家顾问小组,负责具体评价、审查交通规划方案,提出技术上的意见和建议。

经过准备,由奥斯卡菲柏公司牵头与英国罗杰代蒙公司、麦克唐纳公司和上海城市综合交通规划研究所共同组成了一个交通规划咨询组,于1994年4月18日正式在上海开始了工作。咨询工作主要分四个阶段展开,第一阶段主要评审土地使用、EMME/



2模型、已有的交通预测和交通运输规划并确定修正现有数据的缺陷；第二阶段为土地使用数据、基础设施规划和旅程数据的收集和分析；第三阶段主要是为评估方案作准备的三个不同层次模型的开发；第四阶段为交通规划方案的评估。工作周期为16个星期。

1994年5月12日召开了第一阶段报告评审会，与会专家对咨询组第一阶段报告中有关借鉴亚洲其他城市的交通数据、上海交通运输规划模型、过江的需求量和通行能力及小汽车、自行车与公交车的交通政策问题展开讨论，并向咨询组提供许多建议。6月21日，召开了第二、三阶段成果评审会，咨询组对第二、三阶段成果作了介绍，并对交通规划初步方案提出了一些设想，广泛征求了专家们对初步方案设想的意见。6月29日咨询组向领导小组、专家小组汇报交通规划初步方案。赵启正副市长在会上作了重要讲话，他指出根据近代的经验，城市规划中对交通问题总是估计不足，交通规划应留有余地；上海方面专家应与咨询组加强沟通，让他们多了解上海的情况，因交通规划很重要一点是边界结论；自行车是文化、工程和民意的综合体，请咨询组提供多种自行车交通方案供政府选择；公共交通将在上海长期起作用。7月27日召开了最终报告草案讨论会，与会专家认为咨询组在短时间内完成了大量工作，报告草案吸收了前几次会议好的意见，完善补充了大量新内容，在原有基础上又有了新的提高。

最后根据领导小组的指示精神及专家小组的意见，咨询组对方案作了一些调整、修改，于1994年8月上旬完成了最终方案成果报告。经专家验收，本次咨询工作的要求已基本完成，达到了预期的效果。

## 2.2 咨询建议书的主要工作要求

1993年12月7日,上海市陆家嘴金融贸易区开发公司向国外10家交通规划咨询机构发出邀请,若愿意参与陆家嘴中心区交通规划国际咨询的公司应提出对完成该项工作的建议书。该建议书应主要包括以下内容:

(1) 设计公司及在这次项目服务中准备联合的公司的背景组织和经历。设计公司(和联合的公司)过去做过的或现在进行的同类性质的重要工程项目的清单和资料。设计公司(和联合的公司)在国外特别在亚洲或世界上其他相类似地区的工作经历。

(2) 本次交通规划研究内容主要有以下两项:(A)全面论证、评价陆家嘴中心区深化规划中交通规划部分的内容,并提出经过改进的、切实可行的、富有独创性的交通规划方案。(B)制定一项交通系统评价方法。它必须重视城市交通基础设施的巨大投资、直接经济效益、社会效益及公共交通服务质量水平。请根据以上的研究内容,列出一份工作中将完成的工作成果的清单和说明。

(3) 研究的工作成果要能够直接与下一步工作中的工程设计、工程实施衔接,中选公司将负责在技术上对工程的设计和实施进行指导。



## 2.3 英国奥斯卡菲柏公司的建议书

英国奥斯卡菲柏交通运输规划咨询公司的建议书要点:

### (1) 公司简介

该公司是奥斯卡菲柏国际公司集团下属的一家交通运输规划和交通工程的专业咨询公司,成立于1964年,拥有200多名雇员,可承担任何规模的交通运输咨询工程,迄今已完成了2000多个工程。

### (2) 已完成相类似项目

- 香港渡海公共交通运输研究
- 伦敦重建旧船坞区交通研究
- 英国威尔士卡迪夫湾开发
- 菲律宾马尼拉轻轨研究

### (3) 研究方法

#### 第一阶段——评审

- 任务之一: 评审土地使用
- 任务之二: 评审EMME/2模型
- 任务之三: 评审已有的预测
- 任务之四: 评审交通运输规划
- 任务之五: 确定数据和模型的缺陷
- 任务之六: 报告和咨询评审阶段

#### 第二阶段——数据收集和分析

- 任务之七: 土地使用数据
- 任务之八: 基础设施规划
- 任务之九: 旅程数据

#### 第三阶段——模型开发

- 任务之十: 为开发区找出旅程需求量
- 任务之十一: 更新上海交通运输研究(STS)模型