

上海虹桥综合交通枢纽现蓝图 号称世界最复杂 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/613/2021_2022__E4_B8_8A_E6_B5_B7_E8_99_B9_E6_c57_613536.htm 号称世界上最复杂的交通枢纽工程上海虹桥综合交通枢纽初现蓝图。它有点像欧洲交运流量最大的法兰克福机场，或者芝加哥的奥海尔国际机场，又像是东京新宿、池袋、涉谷的总和。如果你2010年途径上海虹桥综合交通枢纽，走上200米，你就能搭乘磁悬浮、高速铁路、飞机、地铁、城际巴士到任何你想去的地方。这就是传闻中的“超级车站”的便利之处。1月10日，上海市政府正式发布《上海市综合客运交通枢纽布局规划》，其中称，规划中的虹桥综合交通枢纽是包括城际铁路、高速铁路、轨道交通、长途客运、市内公交等多种换乘方式于一体的交通“巨无霸”，近27平方公里的占地面积也使之成为将来上海最大的铁路客运站。在主体建筑内的地下设置两个城市地铁车站，引入5条通往上海市区各个方向的地铁线。在主体建筑的东、西两侧分别设有交通广场，分别设置长途高速巴士、城市公交车站和出租汽车场地，区域内还配置了足够的社会车辆停车场。另外，在枢纽主体建筑内的地下和地上分别设置了3条贯通整个建筑东西向的大通道，并布置商业、餐饮等设施。当天，上海市政府新闻发言人焦扬介绍了虹桥综合交通枢纽规划及前期准备情况，并表示，工程将在2009年底初步形成规模，并在2010年上海世博会期间相继投入使用。

世界上最复杂的综合大枢纽 虹桥综合交通枢纽竞标方案的两大专家美国易道公司上海办公室执行董事黄智聪和英国阿特金斯中国区董事陈海潮在接受《外滩画报》的专访时，不约

而同地表示：“这几乎是世界上最复杂的综合交通枢纽。”去年12月1日，2006上海现代交通建设与科技创新论坛上，上海市城市规划设计研究院副院长黄吉铭披露了虹桥交通枢纽的整体规划：枢纽包括4个新的综合社区以及一个新的容纳国内航班的机场航站楼、10条磁悬浮列车的站台、30条城际及高速列车的站台、一个能容5条线路的地铁站以及一个新的城际巴士总站。交通枢纽中心的设计将容纳超过百万的日旅客流量，它将成为中国最大的火车站。虹桥机场也在改建之中，根据规划，虹桥机场将建造的第二跑道与第一跑道间的距离相隔仅360米，这将是世界上距离最近的两条机场跑道，但经过对现有飞行区的调整，依然能备降当今世界上机体最大的飞机空客A380。黄吉铭还透露了与进出枢纽有关的三大细节：第一，实现200米距离“紧凑换乘”。枢纽内，从几条轨交线地铁站出来，无论到京沪高铁车站还是虹桥机场新航站楼，只需要走200米左右。将来在京沪高铁车站、铁路客站、航站楼等之间也可“上天入地”换乘。为避免拥挤，天桥设计宽度不小于30米，几乎相当于上海国际赛车场上赛道宽度的两倍。而地下人行通道的设计宽度则不小于24米。第二，地铁2号线连贯两大机场。轨道交通2、5、10号等多条线路将直达虹桥枢纽。到2010年前后，2号线将最终连接虹桥和浦东两大机场。第三，“一纵三横”快速路减压延安高架。初步设想在虹桥枢纽周边已有沪青平高速公路、环西一大道的基础上，再规划北翟路、青虹路等“一纵三横”快速路。当月15日，上海市规划局在其网站上率先披露虹桥枢纽的结构规划图纸：在华翔路、北翟路、环西大道、沪青平高速四条主干道所围成的近两个黄浦区面积的区域，以现有虹桥机场为基础

，拓展成集铁路、地铁、公交等交通方式及换乘广场于一身的大型换乘枢纽。在黄智聪看来，虹桥枢纽有点像芝加哥的奥海尔国际机场，那是全美面积最大、客运吞吐最繁忙的机场，但并没有磁悬浮、高铁等复杂的功能。它又像东京的新宿、池袋、涉谷的总和，那里聚集着通向日本各地的路网系统，但没有虹桥枢纽的空港功能。据黄智聪介绍，早在两年前，有关上海虹桥综合交通枢纽的设计工作已经开始。“当时由机场集团主导，最初的设想只是针对虹桥机场二期扩建，建造一个空港出站的站体。”黄智聪回忆，起先，所有的规划只围绕站体本身，并没有考虑到站体与周边设施的衔接，但在一轮又一轮的论证中，一个有关虹桥综合交通枢纽的庞大构想便日益浮出、成型，并一举囊括空港、高速铁路、磁悬浮、城际铁路、轨道交通、公共汽车等各种交通系统。按照当前中国政府工程的常见做法，上海国际招标公司向AECOM易道、阿特金斯、London Brown和中规院等发出方案征集邀请。“国际方案征集，主要是希望能够解决交通枢纽内不同交通方式之间的换乘等问题。”接受《外滩画报》采访的黄吉铭表示。易道将其提供的方案命名为“自然联系城市”，规划策略极大地提高了交通的连接性，降低了能源消耗和排放，为城市创造了新的综合社区，社区居民步行都可方便到达附近的地铁站、商业区、文化设施，以及充足的景观开放空间。黄智聪说：“首先必须满足交通需求，除此之外加入别的元素，实现交通以外的功能。综合交通枢纽包括室内室外，而不是箱子一样的封闭个体。”易道公司主持虹桥项目的另一主设计师蔡显杰则表示：“这不仅仅是规划一个机场或者火车站，而且是创造可持续发展环境的一个绝佳

机会。这个综合交通枢纽的设想其实就是一个出色的城市设计、交通枢纽和景观设计的结合，为上海打造一个充满活力的新城区中心。”陈海潮将阿特金斯设计方案定义为“四交为一体”，即交通、交换、交易和交流合为一体。在他们提供的方案中，综合交通枢纽除了站点之外，还包括企业研发机构、企业总部、现代服务业、金融机构、物流配送中心、包装加工区、展销中心、仓储批发中心、购物中心以及主题广场等设施。“可以将其定义为CBD，也可以定义为城市副中心，因为它的确能够提供那么多的综合功能。”陈海潮说。这一定位也更增添了虹桥枢纽实施的难度。“就算结构规划出来了，项目的具体实施还是困难重重。如何实现项目与城市的结合，如何确保品质和工程技术，如何支持一个区域产业的聚集，如何创造吸引投资的机会，这些也是要考虑的。”虹桥枢纽的一个直接目的就是服务于世博会。“虹桥交通枢纽与世博会的直接相关度非常高。”世博会的总规划师、同济大学城市规划学院院长吴志强介绍说，虹桥交通枢纽将设置多条轨道线路和公交线路直接通往世博园区，更增加来自全国各地的参观者进入世博会园区的便捷性。在吴志强看来，就大型交通枢纽的建设水平而言，法兰克福机场代表着世界的最高水平。同济大学建筑与城市规划学院教授张松曾参与有“世界最大透光火车站”之称的上海南站的前期规划论证，在他看来，“上海南站面积大、气派，但使用空间小、能耗大，虹桥枢纽可能也会存在这些问题”。另外一个问题是，“国内的交通枢纽往往远离市区，这并没有增加市民出行的便捷性，反而使城市交通变得更为复杂，而城市中心的功能也更加单一”。1 100Test 下载频道开通，各类考试

题目直接下载。详细请访问 www.100test.com