

上海市交通委员会
江苏省交通运输厅文件
浙江省交通运输厅

沪交规〔2023〕502号

上海市交通委员会、江苏省交通运输厅、
浙江省交通运输厅关于印发
《长三角生态绿色一体化发展示范区
综合交通专项规划（2021-2035年）》的通知

青浦区人民政府、吴江区人民政府、嘉善县人民政府，各有关单位：

《长三角生态绿色一体化发展示范区综合交通专项规划（2021-2035年）》已经上海市交通委员会、江苏省交通运输厅、浙江省交通运输厅联合审查同意，现印发给你们。请结合实际，认真组织实施。

特此通知。



上海市交通委员会



江苏省交通运输厅



浙江省交通运输厅

2023年6月25日

长三角生态绿色一体化发展示范区综合交通 专项规划（2021-2035年）

一、编制背景

2018年11月5日，习近平总书记在首届中国国际进口博览会上宣布“支持长江三角洲区域一体化发展并上升为国家战略。”2019年5月，中共中央、国务院印发《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》，明确以上海青浦、江苏吴江、浙江嘉善为长三角生态绿色一体化发展示范区（以下简称“示范区”），率先探索将生态优势转化为经济社会发展优势，从项目协同走向区域一体化制度创新，为长三角生态绿色一体化发展探索路径和提供示范。

示范区位于两省一市交汇地带，地处沪宁、沪杭两条传统区域发展轴之间，临近虹桥综合交通枢纽，区位条件优越。示范区湖荡水网纵横、中小城镇集聚，是上海向西服务辐射长三角区域的重要承载空间。示范区交通虽已具备较好的发展基础，但仍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。

为了更好地贯彻国家战略，充分发挥交通对示范区生态绿色高质量一体化发展的支撑作用，按照示范区国土空间规划编制要求，由上海市交通委员会、江苏省交通运输厅、浙江省交通运输厅共同组织编制《长三角生态绿色一体化发展示范区综

合交通专项规划（2021-2035年）》。

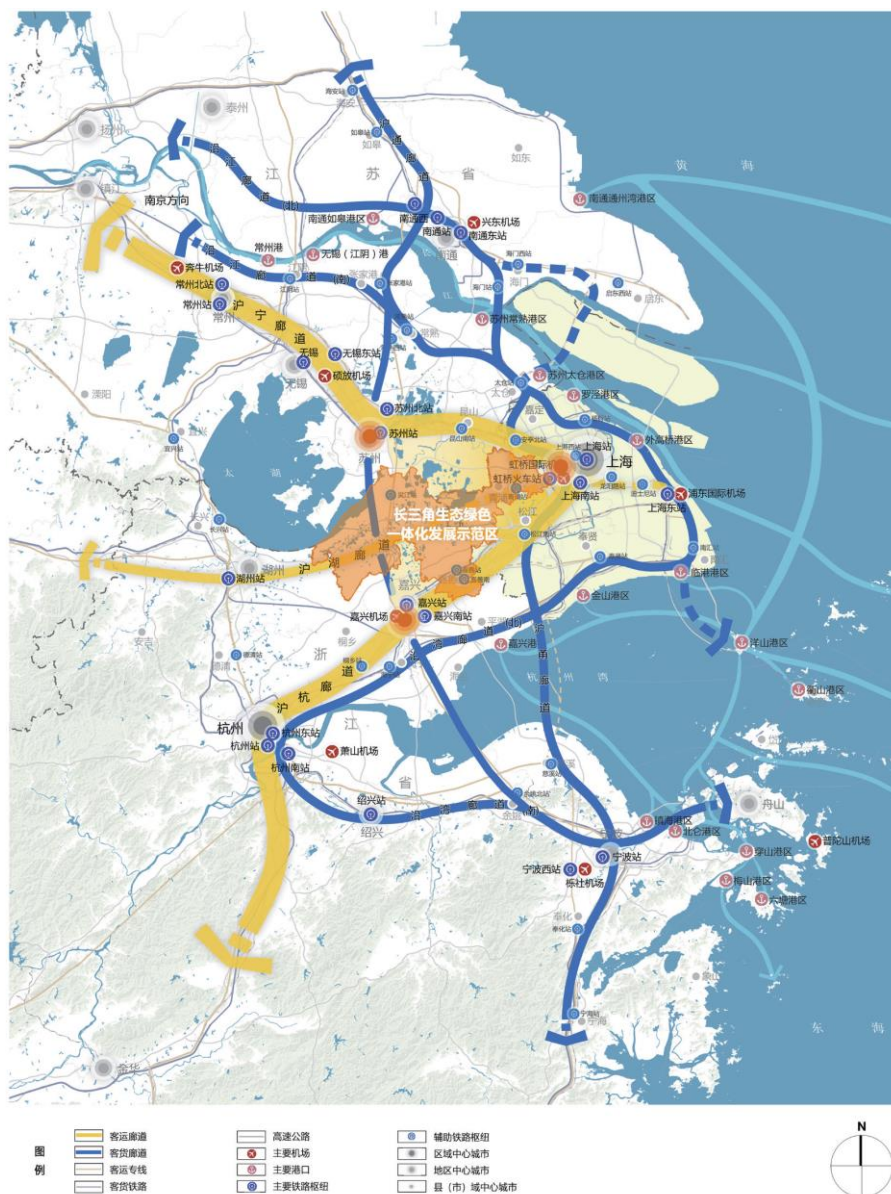


图 1 示范区地理区位及规划范围示意图

二、总体思路

建设示范区是推进长三角一体化发展战略的先手棋和突破口，优化完善示范区综合交通体系对高水平推进示范区建设

具有重要作用。本规划是在《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》、《长三角生态绿色一体化发展示范区总体方案》、《长三角生态绿色一体化发展示范区国土空间总体规划（2021-2035年）》以及长三角区域相关交通规划的指导下开展的交通专项规划，并与示范区相关省、市、区（县）规划充分衔接。

本规划作用包括两个方面：一方面，本规划是示范区交通领域的战略性、指导性规划，以跨区域、骨干型交通设施为规划重点，为示范区交通重大项目实施提供依据，为示范区各片区交通规划、各类交通专项规划编制提供指导。另一方面，本规划不仅是设施规划，而且是服务规划、治理规划，重点明确示范区交通运输服务和交通协同治理方面的要求。

根据示范区打造生态友好型一体化发展样板，创新重点领域一体化发展制度，加强改革措施集成创新，引领长三角一体化发展的总体要求，本规划重点关注：一是转变交通模式，实现生态绿色可持续发展；二是改善交通区位，引导两省一市交界处从后发走向先导；三是优化交通服务，塑造宜居、宜业、宜游的世界级空间品质；四是创新政策机制，建立完善协同高效的跨区域综合交通治理体系。

规划重点把握以下基本原则：一是统筹谋划，一体布局。二是绿色主导，集约高效。三是存量优化，增量创新。四是水陆并举，彰显特色。五是需求导向，有序实施。

三、规划目标

（一）指导思想

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，面向推进中国式现代化和第二个百年奋斗目标进军的新征程，深入贯彻党的二十大精神，完整、准确、全面贯彻新发展理念，紧扣“一体化”和“高质量”两个关键，坚持共同富裕原则，贯彻“人民城市”重要理念，以让人民群众出行享有“同城待遇”和更多获得感为宗旨，对标最高标准和最好水平，以绿色交通模式为主导，以一体化交通网络为依托，以智慧化、精细化交通管理为支撑，以协同高效的体制机制为保障，努力构建交通空间协调新格局、升级内优外畅交通新体验、打造绿色智慧交通新样板、创新交通协同治理新模式，优化完善示范区综合交通体系，为将示范区建设成为一体化制度创新试验田、生态优势转化新标杆、绿色创新发展新高地、人与自然和谐宜居新典范提供综合交通体系的有力支撑和保障。

（二）目标愿景

坚持以人为本理念，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设施、服务和治理体系，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。

规划指标重点突出生态绿色、集约高效、品质多元等要求。至 2035 年，示范区绿色出行比例达到 80% 以上，城市交通碳

排放在达峰基础上稳步下降，风景道、骨干绿道及蓝道里程分别不低于 300 公里、700 公里和 200 公里，城镇开发边界内全路网密度达到 8 公里/平方公里，城镇内部道路断面慢行和绿化空间不低于 50%，街道稳静化措施设置率不低于 95%，交通基础设施智慧化水平不低于 90%，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，水乡客厅至虹桥枢纽 35 分钟可达，水乡客厅至浦东机场 70 分钟可达。

（三）规划策略

在交通规划、建设、运营、管理的全生命周期中践行生态优先、绿色发展理念。加强顶层政策设计，加强交通与用地整合，大力倡导低碳出行，对外出行以轨道交通为主，内部出行以公共交通、共享交通和慢行交通为主，鼓励交通节能降碳先进技术推广应用，支撑打造若干零碳（近零碳）发展示范试点片区，全方位推动交通领域绿色低碳发展。

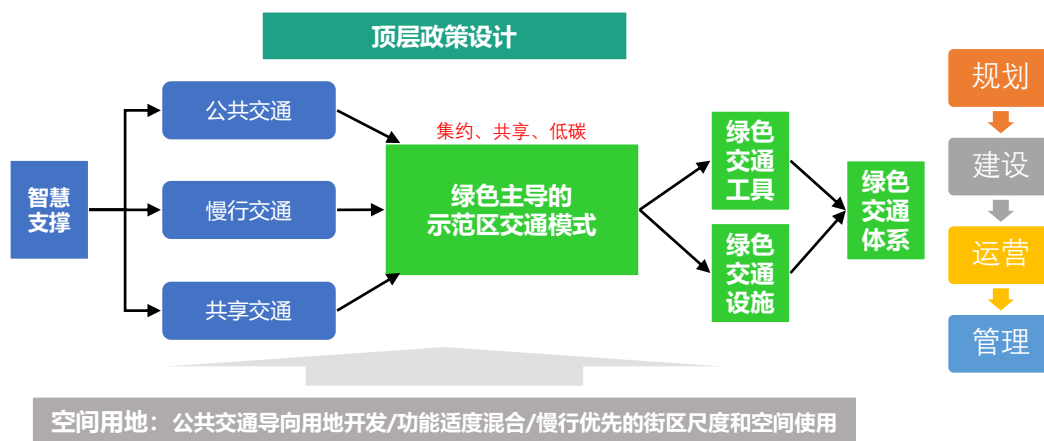


图 2 绿色交通发展概念图

加强交通体系对示范区空间、产业发展的引导和支撑。宏观层面，强化虹桥商务区发展动力核与环淀山湖区域创新绿核的“双核”东西联动，提升虹桥动力核对示范区发展的带动作用；以交通枢纽为核心，整合空间要素和配置资源，打造以集约化、复合型廊道为支撑的城镇、产业功能发展轴，形成局部区域的高密度和整体区域的低密度有机平衡的串珠式发展空间格局。中观层面，根据先行启动区、活力城区、特色小镇、美丽乡村等的差别化特点，实施差异化的交通设施配置和管理政策。微观层面，促进紧凑城镇空间开发和土地混合高效利用，开展交通空间和公共活动空间的一体化设计，实现以人的活动需求为核心的站城融合发展。

根据示范区跨区域、多元化、低密度的交通需求特征，因地制宜发展一体化、多样化、特色化的交通服务系统。坚持跨域一体理念，整体规划布局各类交通网络，加强交通运输资源整合，提升示范区交通连通性和可达性。根据商务、旅游、跨区通勤、日常生活等不同人群的多元化出行需求，提供多样化交通服务。适应水网地区和低密度区域的特点，探索发展水上客运交通、需求响应式交通等低运量特色化交通系统。

四、规划方案

（一）构建交通空间协调新格局

1. 建设高效快捷的轨道交通系统

以多层次、网络化的轨道交通系统，满足示范区对外及区

内不同空间层次的交通出行需求。一是加快完善由沪昆高铁、沪昆铁路、沪苏湖铁路、通苏嘉甬铁路等构成的干线铁路主骨架，规划新增苏州南站、嘉兴北站、盛泽站、练塘站等车站，全面提升示范区面向长三角及全国的辐射力。二是补强城际（市域）铁路，重点规划如通苏湖城际铁路、上海示范区线、水乡旅游线、嘉善至西塘线等线路，发挥轨道交通对示范区沪苏湖、通苏嘉等发展轴线的骨干带动作用。三是规划城市轨道交通线路以服务先行启动区、各镇与其市、区（县）中心快速联系，并与干线铁路、城际（市域）铁路做好衔接。四是在示范区各城镇簇群内部沿主要客流走廊布局若干中低运量轨道（或公交）服务城镇组团内部的快速交通联系，并衔接上层次轨道交通。

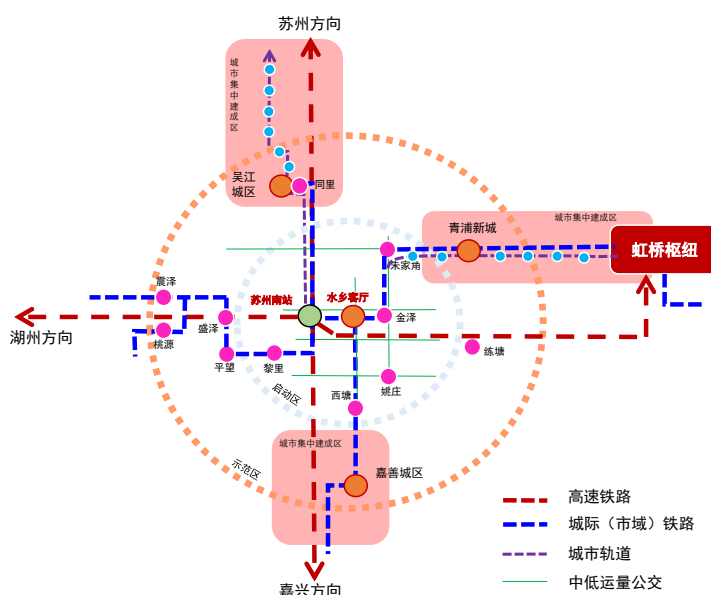


图 3 轨道交通系统功能层次示意图

2. 打造便捷有序的道路交通系统

以一体化布局为导向，以优化存量、完善布局为重点，加强跨区路网在规划布局、功能定位、建设标准等方面的统筹，加快设施提档升级。一是继续推进苏台高速建设，落实“四横五纵”高速公路骨架，加快构成“两横三纵”快速路系统。二是充分利用现有国省干线公路，优化线型、串联成网，形成“七横九纵”干线公路网，新增莲龚路-丁新公路、汾湖大道-兴善公路、四联路-丁陶公路、G634-嘉善西部通道等四处省界对接道口，有效提升区域内路网联通性。三是在青浦新城、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，建设安全、绿色、活力街道。加强城市道路与公路之间的标准衔接，完善进出城道路网络布局。四是支撑乡村振兴战略，坚持以人为本，将生态绿色理念融入美丽乡村道路建设，兼顾畅通、安全、品质等要求。五是遵循“公交优先、慢行保障”原则分配路权，实现慢行网络的连续性和功能性，切实保障道路空间中慢行道的宽度和连通性，新建干路80%以上布置机非隔离设施，营造舒适安全的骑行环境。至2035年，拥有独立路权的自行车道总长度达到3000公里左右。

3. 营建品质多元的特色交通系统

加强交通与环境、文旅的融合，因地制宜建设绿道、蓝道、风景道等系统构成“慢游”交通网络，打造游憩、运动、文化等主题线路。一是构建串联河湖镇园的区域级、城市级、社区

级三级慢行绿道系统，提升慢行交通出行比例。二是依托骨干河道和重要湖荡，构建富有水乡特色、功能多样、舒适宜游的蓝道系统，推动水网互联，连接交通枢纽、重点城镇、重要景区、会议中心等，支撑打造“两横一纵”蓝色珠链。三是结合太湖、淀山湖、太浦河等河湖水系，充分利用现有道路，并尽可能与绿道、蓝道合并布局，构建“两横两纵三环”区域风景道体系。

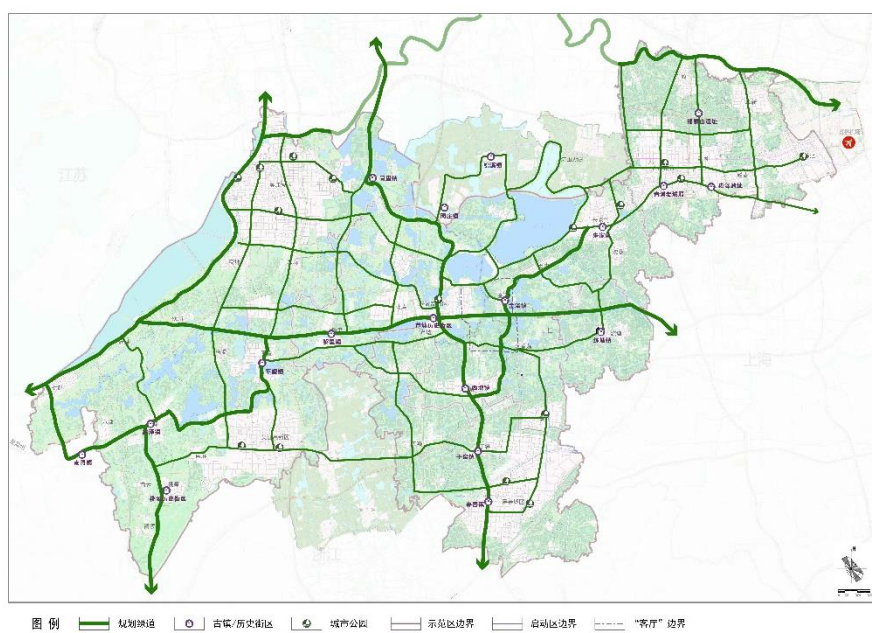


图 4 绿道布局图

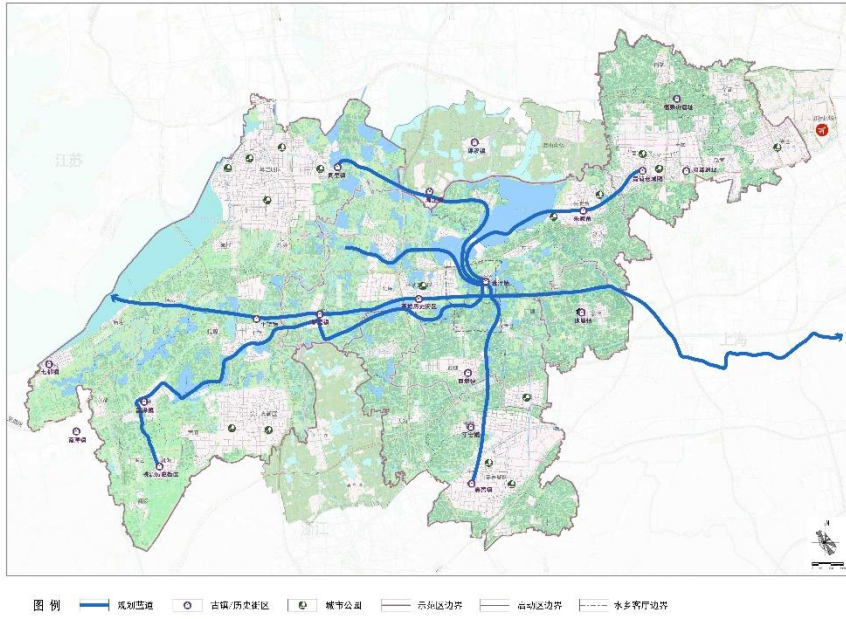


图 5 蓝道布局图

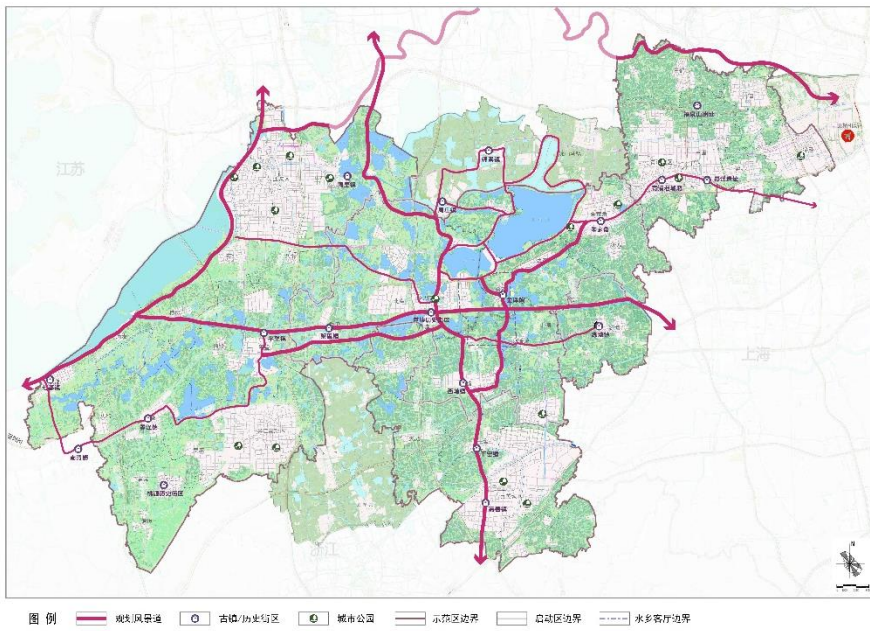


图 6 风景道布局图

4. 建立集成转换的客货枢纽体系

构建与“多中心、网络化、融合式”空间格局相适应的客运枢纽体系和基于多式联运的货运枢纽体系。一是完善主要沿沪湖、沪杭等区域廊道的示范区至虹桥商务区的通道布局，强化示范区与虹桥枢纽的多层次轨道链接，发挥虹桥枢纽的核心门户功能。二是根据示范区五片城镇集群和先行启动区“一厅三片”布局，构建示范区客运枢纽体系，强化枢纽一定半径范围内的空间融合、混合开发，实现站城一体的高效集约布局与多方式无缝换乘。三是按照“外集内配”的原则，完善货运枢纽布局和城市多级配送体系，协调货运物流设施、货运组织体系与生活、生产、生态空间的关系，优化枢纽场站与内河、铁路等通道衔接，鼓励多式联运发展。四是优化 G318 水乡客厅段等普通干线公路的货运功能，减少公路货运对环淀山湖区域的影响。

（二）升级内优外畅交通新体验

1. 提升同城化交通服务水平

以先行启动区等跨界区域为重点，聚焦道路对接、跨省公交、车辆服务等方面，推动示范区跨界通勤、商务、生活等交通出行率先享有“同城待遇”。一是加快完善跨省对接道路，加强在对接线位、建设规模、技术标准、实施时序等方面的衔接。二是在已开通 8 条示范区跨省公交线路的基础上，加快推动示范区公交在线网规划、运营管理、服务规范、智能信息、

惠民政策等方面的一体化。三是创新城际（市域）铁路贯通运营和示范区公交一体化运营模式，加快推动城市公交支付“一卡通”“一码通”。四是深化“长三角车生活”平台在示范区应用。五是探索优化出租车服务模式，研究出租汽车回程候客点设置。

2. 发展内河航运和水上客运

根据运输结构调整的要求和示范区水系发达的特点，大力发展内河航运，构建富有水乡特色、功能多样、舒适宜游的水上客运交通系统。一是协同推进内河航道整治，规划“四横四纵”高等级内河航道网，形成互联互通的水路交通“门户”。二是结合示范区内河航道网布局，规划建设白鹤等绿色集约内河作业区。三是结合旅游资源和重点地区开发，规划区域商旅型、示范区生活型、休闲体验型等三类水上交通线路，服务休闲、生活、通勤等多样化需求，彰显示范区水乡特色。在蓝道沿线重要景区、酒店、会议中心、镇区等设置水上客运停靠码头。

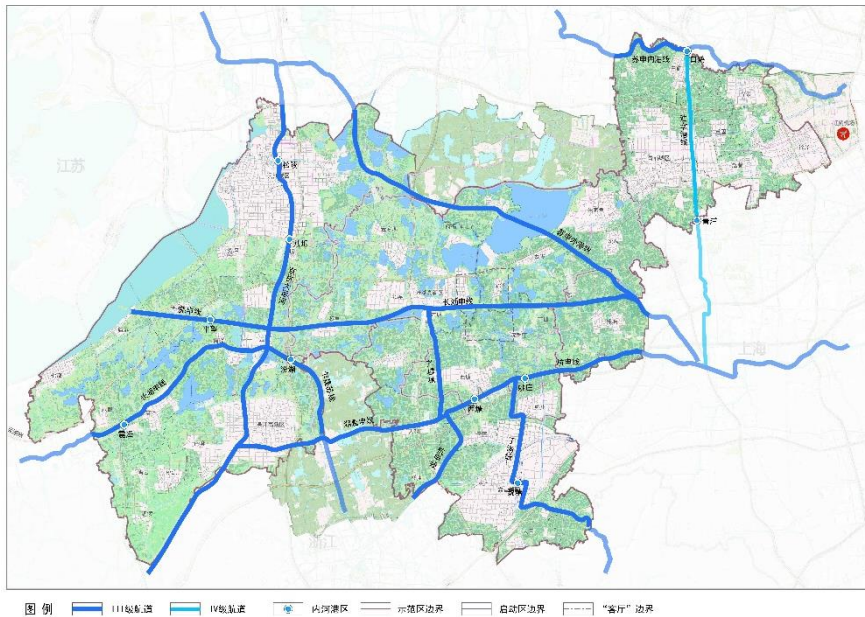


图 7 高等级内河航道布局图

3. 鼓励新型交通模式发展

鼓励新型交通模式在示范区试点应用并复制推广。一是推动“互联网+”共享交通发展，鼓励和规范发展响应式公交、智能停车、智能公交、互联网租赁自行车等城市出行服务新业态。二是探索高铁物流、轨道快运等新物流模式，鼓励无人配送、分时配送、共同配送等新模式发展。三是推动航空发展，作为综合交通系统的重要组成部分。四是结合水乡客厅等，建设无人驾驶等新型交通模式体验区。打造旅客出行与公务商务、购物消费、休闲娱乐相互渗透的“智能移动空间”，提供全新出行体验。

（三）打造绿色智慧交通新样板

1. 推动交通协同降碳和绿色发展

从交通模式、交通装备、交通设施等方面协同推进交通领域节能降碳和绿色发展。一是通过交通活动引导、交通方式与运输组织模式优化等途径，调整运输结构，加快构建绿色主导的交通模式。二是推动交通运输装备结构优化，加快示范区公共领域用车新能源化，合理完善充电桩、加氢站、岸电等相关配套。三是推进绿色道路、绿色港口、绿色航道、绿色场站等建设改造，积极推进基础设施绿色低碳材料、技术及管理模式创新，探索因地制宜布局氢能、光伏等清洁能源设施。四是在水乡客厅等近零碳示范区率先实施更加绿色的交通管理政策。

2. 智慧赋能提升交通运行和管理水平

鼓励互联网、5G、区块链、物联网等智慧交通新技术在示范区应用推广，提高交通运行、管理效益，提升智慧出行服务便捷性、体验度。一是构建交通基础设施数字底座，加快智慧交通基础设施建设。二是共建示范区智慧交通监测和管理系统，并加强与周边区域的信息交互共享，增强城市交通拥堵预测、交通资源调度能力，建立大数据支撑的决策与规划体系。三是推进示范区智慧出行服务系统建设，支持 MaaS 等智慧出行服务系统和示范区综合交通 APP 应用等系统建设，持续完善示范区交通运输政务服务“一网通办”，提升政务服务能力水平。

（四）创新交通协同治理新模式

积极探索在规划建设、运维养护、监管执法等方面的跨区

域协同治理机制创新。一是按照“规划同图、质量同规、建管同推、进度同步”的原则，落实交通规划建设全过程管理，加强规划衔接，协同建设标准，完善项目实施沟通协调机制，保障方案落地实施。二是推动建立示范区交通基础设施检测、评价、养护的高质量一体化标准体系，统筹考虑设计、施工、运营等各环节，打通数据、技术、管理链路，实现基础设施全生命周期综合效益最优。三是加快构建以信用为基础的新型监管机制，积极推进交通监管、执法信息数据共享和标准互认，深入推进“互联网+监管”，完善执法联动协调机制，在客货运输重点领域加强常态化联合执法。

五、近期重点

（一）加快轨道交通建设，支撑示范区融入“轨道上的长三角”。续建沪苏湖铁路、通苏嘉甬铁路、上海示范区线、嘉善至西塘线、上海轨道交通 17 号线西延伸等，开工建设沪昆铁路嘉善段高架改造工程，推进如通苏湖城际铁路、水乡旅游线城际铁路前期研究。

（二）完善区域路网布局，提升道路交通连通性。续建苏台高速以及江陵路快速化、G634 快速化改造工程等，加快推动沪渝高速、沈海高速、常台高速等高速公路部分区段改扩建；推进丁新公路、嘉善大道等干线公路新建以及 G318、北青公路改扩建；建成外青松公路，启动实施金南路-浦港路、金商公路-嘉善大道、莲龚路-丁新公路、锦商公路、新太路-玉溪路等

省界对接道路工程。

（三）推进高等级内河航道整治，充分发挥水运优势。推进苏申内港线、苏申外港线、长湖申线、杭申线（嘉兴段）航道改造工程，建设白鹤、天凝等内河作业区。

（四）推进蓝道系统及风景道建设，彰显示范区生态底色和水乡特色。建设沿太浦河风景道、同里-芦墟-西塘风景道以及太浦河、淀山湖、元荡等蓝道系统，并适时开通水上交通线路。

（五）完善重点地区交通配套，支撑先行启动区建设发展。加快启动区互联互通示范交通项目建设，推进水乡客厅、苏州南站等枢纽建设，加快锦商公路、金南路-浦港路等跨界道路建设，促进道路衔接标准一致。

六、实施保障

（一）加强规划衔接。加强与国土空间规划、相关省、市、区（县）重要规划的衔接，以综合交通规划为引领，在系统规划研究的基础上，进一步强化对专项实施的统筹协调，重点项目在空间规划中予以预控。

（二）加强要素保障。加强财政性资金保障，积极共同争取国家财政支持，拓宽资金筹措渠道，扩大和鼓励多元化投融资模式。协同探索交通重大交通基础设施跨区域土地指标统筹，保障各类交通项目的合理用地，优先保障公共交通等集约化交通设施用地。

（三）加强组织协调。两省一市交通主管部门加强联动，发挥规划组织实施的统筹指导作用，并健全交通、发改、自然资源等部门之间的协同推进机制。示范区执委会发挥统筹推进示范区建设的牵头协调作用，依据本规划拟定阶段实施计划，示范区各方按照职责分工发挥主体作用，有力有序推动规划实施，建立规划实施跟踪评估机制。

信息公开属性：主动公开

上海市交通委员会办公室

2023年7月18日印发
