

沪苏湖铁路点燃长三角一体化高质量发展发展新引擎

松江枢纽:上海全球卓越的城市级枢纽

□记者 夏婷

沪苏湖铁路——标志着国家中长期铁路网规划中“八纵八横”主通道及连接线建设,目前已取得开工建设的重要进展,长三角地区铁路网又将向中西部地区进一步覆盖。

在松江,由高速铁路网、轨道交通网、中运量公交网、地面公交网有机融合的“四网融合”综合交通体系,正随着沪苏湖铁路“松江枢纽”的到来,锚固带动“四网”加速融合的枢纽点,并通过铁路提升对外深远的集聚效应和辐射影响。

高格局完善对外交通路网布局

“松江新城要发力,关键在交通格局。”2016年8月,时任上海市委书记韩正在松江调研时的一句话,为松江的交通发展点明思路。“四网融合”综合交通体系的理念和计划方案由此确立,并上升成为松江融入长三角一体化发展、G60科创走廊3.0版本建设的重要基础保障。

2009年建设的高铁松江南站,将松江新城的范围向南延伸。一座火车站和一座高

铁站为松江过去的城市发展立下了汗马功劳。不过,要配套服务融入长三角一体化发展的新松江,以现规模松江南站作为高铁网支撑点的松江交通“四网”,格局还远不够。

作为长三角G60科创走廊的策源地和发起者,松江区抢抓沪苏湖铁路建设的重大机会,争取其在松江设站,同时推动松江高铁南站转型升级成为“松江枢纽”,加快建设一座上海西南门户的“四网融合”交通枢纽节点和一条面向长三角的“四网融合”对外“交通大通道”。

沪苏湖铁路接入松江枢纽后,除既有沪昆高铁,还将实施沪昆铁路松江段改线,预留沪杭城际、铁路东西联络线、嘉青松线等线路,研究沪嘉城际接入形式。由此,松江枢纽作为上海西南面向沪湖通道的“门户”,不仅进一步完善了松江“四网融合”对外交通的路网布局,也强化了上海向长三角腹地的辐射功能。

根据今年4月印发的《长江三角洲地区交通运输更高质量一体化发展规划》,上海的国际性综合交通枢纽功能将被重点强化。松江枢纽作为规划中所列的综合客运

枢纽,将实现城际交通网与都市圈通勤交通网一体衔接,推进长三角地区内各层次轨道交通网络融合发展,推动实现多网合一。

对内推动交通融合发展

在上海,沪苏湖铁路及最大新建站松江枢纽的建设将强化铁路对拓展区域发展空间的作用,发挥干线铁路在综合交通运输体系中的绿色骨干优势,推动本市干线铁路和城际铁路、市域铁路、城市轨道交通融合发展。

作为长三角更高质量一体化国家战略和长三角G60科创走廊重要支点和引擎,城市级交通枢纽——松江枢纽位于松江南部新城。成规模建设运营后,对内,它将是上海市西南方向疏解虹桥枢纽压力、服务全市西南面向沪湖通道的“门户”;通过有轨电车服务衔接松江新城及周边城镇节点。

在《上海市城市总体规划(2017-2035年)》中,松江南站为全市铁路枢纽总图中“四主多辅”之一,铁路远期规划中将松江南站规划为上海市“六主”之一。根据规划,未

来的松江枢纽,将构建枢纽快速集散系统、完善地面道路网络,增强公共交通配套,建设成为集国铁、城际、普速、地铁、公交车、出租车、有轨电车、社会车辆等多种交通方式于一体的综合交通枢纽。

随着松江枢纽交通集疏运组织规划方案的不断完善,未来,以松江枢纽为网络联结点,高速铁路在松江,将与城市快速路、地面公交、中运量公交、轨道交通加速融合。

松江枢纽将充分衔接全市轨道交通网络,形成“2条市域快线、2条城市地铁、1条中运量轨道”支撑的轨道集散布局。通过东西联络线和嘉青松线,快速衔接青浦、金山、闵行和嘉定等周边城区和浦东枢纽等大型枢纽;通过轨交衔接上海中心城区和松江区内重点组团地区;通过有轨电车服务衔接松江新城及周边城镇节点。

此外,松江枢纽还将综合布局公交枢纽站、长途客运站,出租车等配套设施,形成交通换乘集散中心。根据松江枢纽在市域中的区位特点,按照“公交专线、区域公交、常规公交”等布局多层次公交线路。



规划中的松江枢纽鸟瞰图



松江铁路交通网

松江枢纽交通组织规划方案出炉,未来将按照上海市级枢纽的功能定位配置交通设施资源

一张“网”优化构建长三角交通运行体系

本报讯(记者 周升丹)《松江枢纽交通集疏运组织规划方案》日前出炉。记者从上海市城市规划设计研究院获悉,松江枢纽将按照上海市级枢纽的功能定位配置交通设施资源,总体上遵循“快网接入、均衡布局、分类集散、弹性预留”的原则进行交通组织,并在高速公路体系、地区路网、轨道交通和公交配置等方面加强枢纽的集疏运体系建设。

松江枢纽是长三角更高质量一体化国家战略和长三角G60科创走廊重要支点和引擎。作为上海卓越全球城市的城市级枢纽,是上海市西南方向疏解虹桥枢纽压力、服务全市域的重点锚固节点,可有效带动和激活松江新城南部区域功能提升,形成功能多

元、开放融合的“城市客厅”。

规划方案从四个方面对松江枢纽交通组织进行了“智慧”规划。首先是优化高速公路网布局,构建松江枢纽快速集散道路系统。将充分衔接由“沪松公路、辰塔路、金玉路、辰花公路”组成的“井”字型“新城快速路网和由“申嘉湖高速、沪昆高速、沈海高速、绕城高速”组成的“井字型”高速公路网,使松江枢纽快速融入市域高速公路体系,实现松江枢纽与中心城区、虹桥枢纽、浦东枢纽、周边新城等快速交通联系,提升松江枢纽服务全市的辐射能力。近期将重点完善沪松公路快速化,增设S32玉翔路立交,并研究新增沿嘉松公路衔接金玉

快速路的快速匝道。

其次是完善枢纽周边路网,形成“高密度、多环通”运行体系。针对由毛竹港、规划玉阳大道、大泽泾、申嘉湖高速围合面积约1.3平方公里的枢纽核心区区域,以玉阳大道、嘉松公路、富永路作为车站集散主通道,并在核心区形成“四横(玉阳大道、王朝路、中桥路、大江路)、五纵(梅家埭路、嘉松公路、人民南路、盐仓路、富永路)”的“高密度、多环通、强灵活”集散道路,区域路网密度达到8.8公里/平方公里,支撑枢纽灵活交通组织。同时,畅达枢纽主体交通,分别形成“向西、向北、向东”等三个集散扇面,并按照“进站集中、出站分散”“东西分设、东快

西慢”“组合布局、便捷衔接”的原则,以枢纽交通中心为核心,规划东侧车行道系统衔接快速路系统,实现枢纽快速进出;西侧地面道路主要服务城市功能和周边综合开发,兼顾松江新城内部枢纽集散,还将增强轨交资源配置,强化服务市域的网络化轨道交通支撑。充分衔接全市轨道交通网络,形成“2条市域快线、2条城市地铁、1条中运量轨道”支撑的轨道集散布局。2条快线分别为东西联络线和嘉青松金线,快速衔接青浦、金山、闵行、嘉定等周边城区和浦东枢纽等大型枢纽;2条城市地铁分别为轨道交通9号线和23号线,并在枢纽核心区形成“T”型换乘,重点衔接上海中心城区和松江区内重点组团

地区。1条中运量轨道服务衔接松江新城及周边城镇节点。

此外,优化枢纽各类设施集成,突出公交、长途等综合布置。在松江枢纽综合布局公交枢纽站、长途客运站、出租车等配套设施,形成交通换乘集散中心。根据松江枢纽在市域中的区位特点,按照“公交专线、区域公交、常规公交”等布局多层次公交线路,其中专线公交主要至上海站、迪士尼、佘山度假区、莘庄枢纽、临港新片区等城市中心或度假景区等特定功能地区;区域公交主要至奉贤、青浦、闵行、金山等松江周边区域;常规公交主要为服务松江新城及周边城镇的常规公交线路。

□记者 牛立超

民之所望,政之所向

6月5日,长三角一体化发展重大项目沪苏湖铁路开工建设。铁路全线共设7站,其中在上海设有上海虹桥和松江南两站,由原高铁松江南站升级而成的松江枢纽规划方案已具雏形,建成之后的松江枢纽将成为仅次于虹桥站的第二大客运火车站。消息通过“上海松江”微信公众平台发布后,引发市民广泛热议,也对铁路开通后的生活变化充满了期待,大家纷纷留言,写下了对松江枢纽的美好愿景。

出行

愿景1:希望有更多的轨道交通接入松江

理由:目前,松江只有一条轨道交通9号线。松江枢纽建成之后,客流量将显著增多,势必给轨道交通出行带来压力。希望有更多的轨道交通线路接入松江,有效分流9号线客流压力。

愿景2:希望开通松江枢纽到上海火车站、上海虹桥站、上海南站的通勤大巴

理由:现在从松江到上述这些车站,通常是乘坐轨道交通9号线。虹桥枢纽建成之后,希望能够在车站之间开通通勤大巴,方便换乘,也为松江居民前往其他车站乘车提供便利。

愿景3:希望能有更多班次的列车经过松江枢纽

理由:现有的松江南站因为列车班次还不多,每次出松江可以走松江南站,回来的时候必须要绕到上海虹桥站。希望松江枢纽建成后,可以有更多班次的列车经过这里,享受家门口的高铁便利。

愿景4:希望加强从家门口到高铁站的地面公交建设,让居民出行更便捷

理由:松江南站公交站目前公交线路有限,还不能满足大多数居民从家门口乘坐公交抵达高铁站的要求。希望松江枢纽建成之后,能够加强地面公交建设,把松江枢纽的福利延伸到百姓家门口。

愿景5:希望能够增加停车场、活动广场、多功能厅等便民设施

理由:松江枢纽建成后,将大大便利企业的科研人员与农场人员的日常工作交流。“林清轩”相关负责人表示,依托于松江新桥的独特地理位置优势,未来“林清轩”将借助发达的交通体系,勾勒出依托中国本土植物的科研网络,并将“林清轩”这一上海本土护肤品牌辐射到苏浙两地。

□记者 牛立超

市民又有新愿景新期待

理由:松江枢纽的建成,不仅是出行方式的升级,希望与之相关的配套设施也能够跟进,让车站成为展示松江想象魅力的窗口,也是旅行途中的美好驿站。

愿景6:希望开通松江枢纽到上海火车站、上海虹桥站、上海南站的通勤大巴

理由:现在从松江到上述这些车站,通常是乘坐轨道交通9号线。虹桥枢纽建成之后,希望能够在车站之间开通通勤大巴,方便换乘,也为松江居民前往其他车站乘车提供便利。

愿景7:希望能有更多班次的列车经过松江枢纽

理由:现有的松江南站因为列车班次还不多,每次出松江可以走松江南站,回来的时候必须要绕到上海虹桥站。希望松江枢纽建成后,可以有更多班次的列车经过这里,享受家门口的高铁便利。

愿景8:希望加强从家门口到高铁站的地面公交建设,让居民出行更便捷

理由:松江南站公交站目前公交线路有限,还不能满足大多数居民从家门口乘坐公交抵达高铁站的要求。希望松江枢纽建成之后,能够加强地面公交建设,把松江枢纽的福利延伸到百姓家门口。

愿景9:希望能够增加停车场、活动广场、多功能厅等便民设施

理由:松江枢纽建成后,将大大便利企业的科研人员与农场人员的日常工作交流。“林清轩”相关负责人表示,依托于松江新桥的独特地理位置优势,未来“林清轩”将借助发达的交通体系,勾勒出依托中国本土植物的科研网络,并将“林清轩”这一上海本土护肤品牌辐射到苏浙两地。

愿景10:希望能够共享区域资源,享受旅行、文化、购物等方面的便利

理由:希望借助沪苏湖铁路开工建设,沿线各城市整合资源,推出城市阅读一卡通、公共文旅服务资源,惠民旅游一卡通等产品,共享区域经济发展红利。

松江铁路交通的前世今生



铁路是拉动经济社会发展的火车头。作为交通大动脉的松江铁路,经历了从无到有的过程。从最早的绿皮车,到飞驰电掣的动车高铁,铁路的飞速发展推动了松江经济社会的发展历程。

据《松江交通志》记载,清光绪三十二年(1906年)十一月,苏浙铁路(沪杭线)动工兴建。光绪三十四年(1908年)三月,上海至枫泾段率先建成通车,松江县从此展开铁路运输的历史篇章。清宣统元年(1909年)七月二十八日,沪杭线全线通车。松江段内沪杭铁路的长度为39.9千米。

1958年,由新桥通往闵行工业区的新线建成。1975年,新建金山铁路支线和黄浦江公路铁路两用大桥设站。

随着时代的推进,松江铁路也取得飞速发展。1987年起,沪杭铁路复线工程在上海境内动工建设。1991年12月25日,上海境内沪杭铁路复线工程竣工投入运营。

2010年10月26日,沪杭客运专线(简称沪杭客运专,俗称沪杭高铁)建成通车。

至此,松江区域内共有铁路正线2条(沪杭复线、沪杭客运专)、支线路2条(新闻支线、金山支线),总长104.9千米。

沪杭客运专线由原铁道部、上海市、浙江省及原宝钢集团共同出资建设,由上海虹桥站引出,经松江南站、金山北站、嘉善南站、嘉兴南站、桐乡站、海宁西站、余杭南站引入杭州东站,全长约160千米,上海段区段全长约56千米,其中,松江区段内长43千米,区段全线高架。

沪杭客运专线是沪、宁、杭城际铁路网的主干线之一,连接上海和杭州两座国际性大城市,为沪杭间构筑起一条安全、方便、快捷的大通道。同时,实现客货分线运输,有效缓解运输紧张状况,对于推动长三角一体化具有重要意义。

沪杭铁路复线和沪杭客运专线贯穿松江城区,使松江区成为上海市范围内铁路运输比较多而集中的地区,成为南方各省

市从铁路进入上海市的咽喉地区。

到2010年末,松江区境内沪杭铁路有车站3个,松江站为三等站,新桥、春申站为四等站。其中,位于人民南路1号的松江站,最早建于清光绪十二年(1906年),由江浙地方绅商投资。解放后,松江火车站曾一度实行军管,后来隶属关系几经变化,先后隶属嘉兴车务段嘉兴中心站、上海铁路分局。1958年7月,成立铁路松江中心站。1978年,成立松江车务段。2005年5月起,松江站属南浦直属站管辖,松江车务段撤销。松江火车站也曾几经修缮。1999年11月,老客运站拆除,在原址上新建车站。后为迎接世博会,也为即将到来的春运提供一个安全良好的候车大厅等进行大修,历时40天,于2010年1月22日正式对外营运。

沪杭客运专线设松江南站,为三等站,南站坐落于松江老城区南盐仓路,距沪杭铁路复线松江火车站约2千米,交通便利。北有玉阳路、金玉路,西有玉树路,东有松金公路连道松江老城区,南有申嘉湖高速公路通达上海市和浦东机场,车站东有轨道交通9号线松江南站,车站西有公交松江南站。

金山支线在松江区内设有高桥站(闵行西站)、叶榭站,均为四等站。2010年金山铁路支线改建为金山铁路,松江设春申、新桥、车墩、叶榭4站,均为四等站。

如今,作为长三角G60科创走廊策源地的松江,面向长三角的“交通大通道”——沪苏湖铁路也开工建设。沪苏湖铁路正线长度163.8千米,按350km/h高速铁路标准设计,工期为4年。全线设上海虹桥站、松江南站、汾湖站、盐渚站、南浔站、湖州东站(纳入湖杭铁路工程)、湖州站7个车站,是长三角重要铁路运输通道和骨干线路。届时,将推动松江高铁南站转型升级成为“松江枢纽”,奠定上海西南交通门户的地位,成为促进长三角一体化发展的新引擎。

（记者 李婷婷整理）

招商有了底气 扩产有了动力 生活有了期待

——松江枢纽激活长三角一体化高质量发展新动能

□记者 牛立超

这几天,长三角G60科创走廊湖州派驻干部潘学平格外开心。他向记者算了一笔时间账:从松江到湖州,坐高铁要绕道杭州,差不多快要两个小时了,自驾车也需要一个半小时。松江枢纽一旦建成,整个行程将缩短至半个小时。从两小时到半小时,这对于需要频繁往来于两地的潘学平来说,简直是太便利了。

6月5日,连接上海西部、江苏南部、浙江北部等长三角核心区域的沪苏湖铁路启动建设,全线共设7站,其中在上海设有上海虹桥和松江南两站。借助沪苏湖铁路开建的强劲东风,原高铁松江南站升级为松江枢纽,成为仅次于虹桥站的上海第二大客运火车站。松江枢纽的建成,将进一步拉近松江与苏州、湖州的距离,对于优化提升长三角城市群、完善城际交通网络、优化高铁运输布局、促进长三角一体化高质量发展意义显著。

一体化步伐全面提速

沪苏湖铁路的开通,让湖州一举成为讨论的热门城市。作为“两山理论”的发源地,湖州是全国重要青山绿水的样本,也是长三角重要的生态屏障。然而,与长三角其他城市相比,湖州虽与上海地缘相近,但交通区位优势一直没有体现出来。“沪湖一体化有着深厚的历史基础,从清末民初时期,沪湖两地就有频繁的商贸往来,湖州推动了上海的发展,也把上海新鲜事物带回湖州,推动了湖州的近代化进程。”据潘学平介绍,沪湖两地的商务交往最初主要是通过水运,铁路兴起以后因为两地没有直线通车,湖州的地理优势没有发挥出来。

因交通原因一度落后的湖州,此次同样因交通迎来新的转机。沪苏湖铁路的建成,将填补南太湖区域铁路空白,加速了湖州融入上海大都市圈。这不仅便利了人民群众的工作生活,也加速了区域要素的流动速度,重塑

了长三角各城市的角色分工。上海迪通信息技术有限公司是一家总部位于松江区九亭镇的创新型企业,专业致力于天线微波、智能模组、智能芯片、智能传感器研发设计,曾提供北斗零部件和5G智能通信零部件应用解决方案。公司将研发中心放在松江,将生产线的落地以及二级研发转移至湖州,沪苏湖铁路开通特别是松江枢纽建成之后,这样的区域分工协作将成为越来越多企业的选择。”迪通通信创始人兼CEO李俊介绍,随着公司的产品从研发转向生产线落地,企业发展面临土地增容等需求,将产业链向湖州转移,可以解决用地和人工成本问题。松江枢纽建成后,将拉近研发空间和生产线的距离,虽是“异地”,却享受“同城”的时间便利,这样的模式对于稳定上海总部研发实力、充分利用湖州的人工与土地资源具有双重意义。

无独有偶,注册在松江新桥镇的化妆品企业“林清轩”,在浙江安吉自建占地380亩的山茶育苗基地。

松江枢纽建成之后,将大大便利企业的科研人员与农场人员的日常工作交流。“林清轩”相关负责人表示,依托于松江新桥的独特地理位置优势,未来“林清轩”将借助发达的交通体系,勾勒出依托中国本土植物的科研网络,并将“林清轩”这一上海本土护肤品牌辐射到苏浙两地。

钱凯是湖州市长兴县驻上海片区的招商员,沪苏湖铁路启动的消息传出之后,钱凯最明显的感受就是“招商越来越有底气了”。作为上海的后花园,随着沪湖两地时空距离的拉近,越来越多的项目愿意落户湖州,另外对人才的吸引力力度也变大,一些在上海工作的上班族,可以选择到湖州买房,生活成本会降低不少。在小

昆山镇,一位湖州籍企业负责人告诉记者,以前从老家来松江上班,只有周末才有时间回去一趟,现在行程缩短到半小时,一杯咖啡的工夫就能到家,这对于人才流动、客商往来都是极大的便利。

社会因为高铁而加速,城市因为高铁而崛起。“苏州要建成的是强大的‘丰’字型铁路线,沪苏湖铁路的开通,正好补的是最下面的那道横线”,长三角G60科创走廊苏州派驻干部朱鑫告诉记者,苏州现有的高铁网络对于南部区域辐射乏力,作为“苏南模式”的开创者,苏州南部乡镇经济蓬勃发展,小邑苏南万家室,对于这些特色小镇而言,尤其渴望借助高铁力量驶入更广阔的平台。沪苏湖铁路建成后,三横一纵四条国家级“主通道”,让苏州成为具有一定地位的铁路枢纽,到全国各地都能四通八达。同样,随着沪苏湖铁路项目的启动,湖州提出打造“轨道上的湖州”,推动湖州由长三角地理中心向发展高地转变,以交通的集聚辐射功能引领湖州发展。

