

# 公交枢纽在哪里？上海、伦敦、东京这样布局

北京规划国土 2018-12-24

一周交通  
新视野

本栏目将立足综合交通规划，以更宽广的视野为大家网罗国内外前沿的交通探索、新鲜的交通资讯、专业的交通研究和多样化的交通解决方案。



## 导读

城市公交枢纽是城市重要的交通设施，是城市交通系统的重要组成部分。公交枢纽的分布是否合理对于城市交通系统的发展具有重要影响。目前，国内外大城市根据各自城市空间发展和城市基础交通条件形成了各具特色的公交枢纽分布情况。本期将为您解读上海、伦敦、东京的公交枢纽分布概况及特色。

## 上海

### 内环内“减负”、内外环间“搭桥”、外环外“扩网”

上海公交枢纽规划布局将公交枢纽分成四类，相互连通形成交通网络，其公交枢纽的布局原则包括：

✓ **内环内“减负”**：内环内依托枢纽提高交通工具换乘的便捷性，满足客流量和非机动车

的需求，逐步减少现有占路设置的公交首末站，提高道路通行能力；

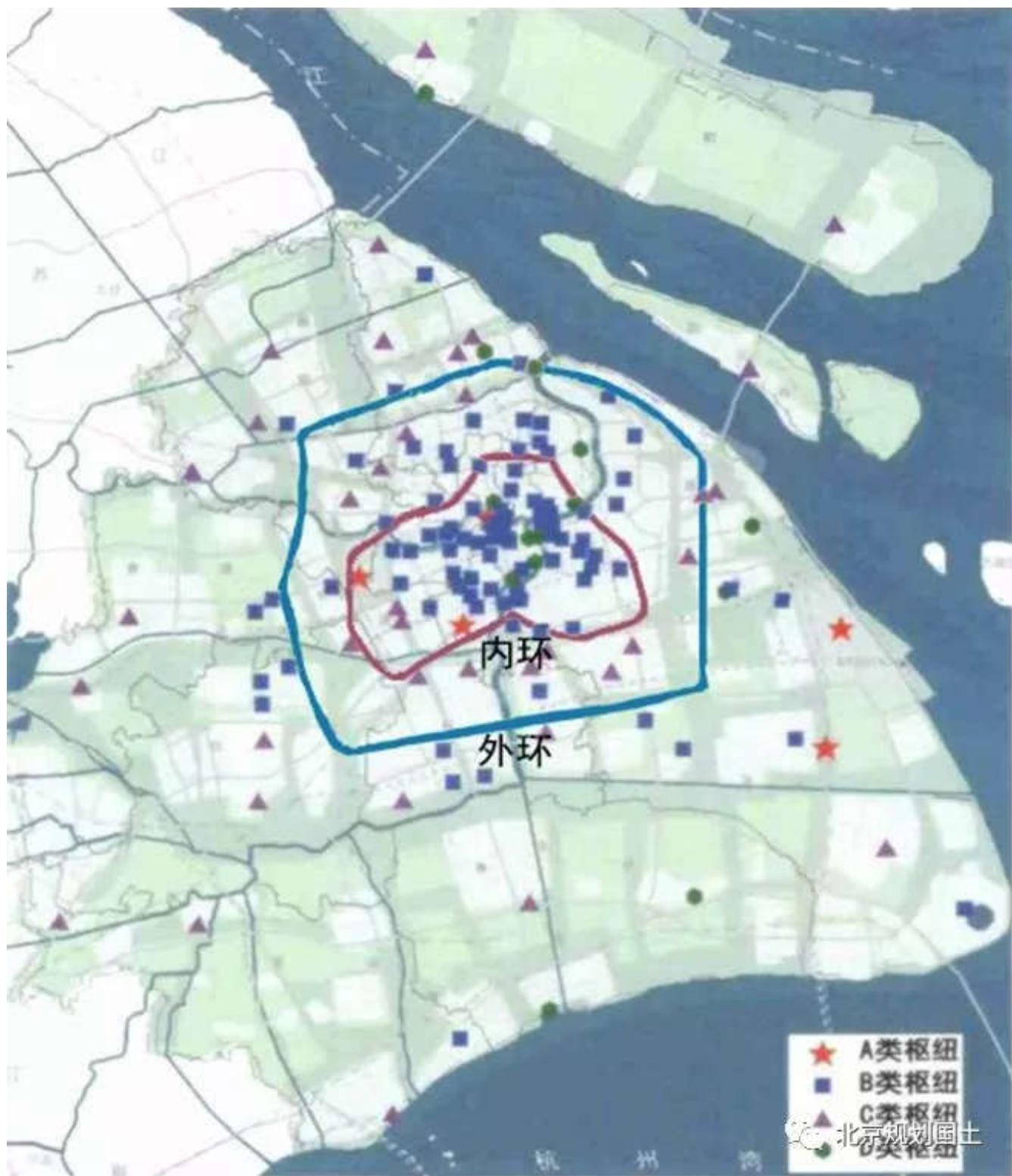
- ✓ **内外环间“搭桥”**：内外环间突出枢纽的**多方式换乘、多方向转乘和多层次转运功能**，满足轨道交通与地面公交紧密衔接的要求及对内对外交通的衔接的转乘需求；
- ✓ **外环外“扩网”**：外环线以外区域结合郊区建设同步实施客运枢纽建设，通过枢纽扩展地面公交线网，形成市通郊线网，以**多层次、深覆盖**的公交网络增加居民出行的便捷性。

基于此原则，将交通枢纽分为A、B、C、D四类。

在“十二五”期间，共规划**145**个枢纽站点。

- ✓ **A类**为大型市内外综合客运交通枢纽，以航空、铁路等大型对外交通设施为主，配套设置市内交通设施。“十二五”期间共规划建设**5**处，例如**虹桥综合交通枢纽、铁路上海站、浦东国际机场**等大型市内外综合客运交通枢纽。
- ✓ **B类**为大中型综合客运交通枢纽，以轨道交通车站为主，结合地面公交站点、长途客运站等其他交通设施。“十二五”期间共规划建设**15**个三线及以上轨道交通换乘站、内环内**19**个综合交通枢纽、内外环间**32**个综合交通枢纽、外环外**22**个交通枢纽。
- ✓ **C类**为停车换乘枢纽，以轨道交通、地面公交和机动车换乘为主体的停车换乘（P&R）枢纽。“十二五”期间共规划建设**37**处。
- ✓ **D类**为小型枢纽，以多条地面公交换乘站点为主体。“十二五”期间共规划建设**15**处。

其中，C类及D类交通枢纽主要布局在城市外围。



上海公交枢纽分布图

“十三五”期间，上海共规划建设73个综合客运交通枢纽，包含B类枢纽37个，C类枢纽12个，D类枢纽24个。

新增交通枢纽将弥补中心城轨道交通配套不足。新增配套公交枢纽将进一步强化“内环组网”与“外环扩网”融合；新增新城及新市镇公交枢纽将进一步支撑和引导地区公共交通发展。

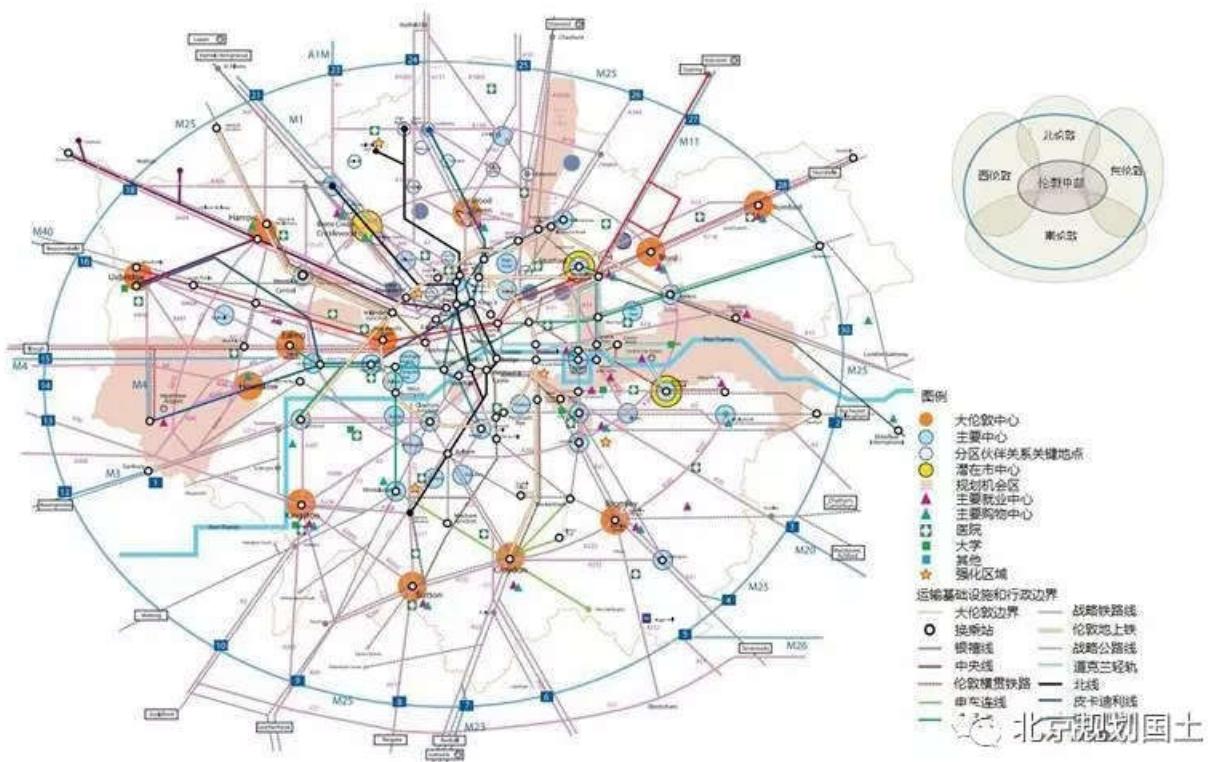
# 伦敦

## 主要公交枢纽分布在中心区“环线”地铁线周围，强调中心城区与外围地区的连接性

伦敦市内共规划约600处公交枢纽，这些公交枢纽分布在全市的各条轨道交通线路上，按照位置和服务层级总共分为5类：

- ✓ **A类**为位于中心区的主要对外铁路车站枢纽，共**8处**；
- ✓ **B类**为位于中心区、客流较大、可实现多种交通方式选择的公共交通车站枢纽，共**31处**；
- ✓ **C类**为具有重要战略意义的枢纽，在城市交通网络中具有重要作用，共**39处**；
- ✓ **D类**为地区性交通枢纽，服务于地区级交通需求，共**235处**；
- ✓ **E类**为局部性枢纽，服务于局部地区，共**301处**。

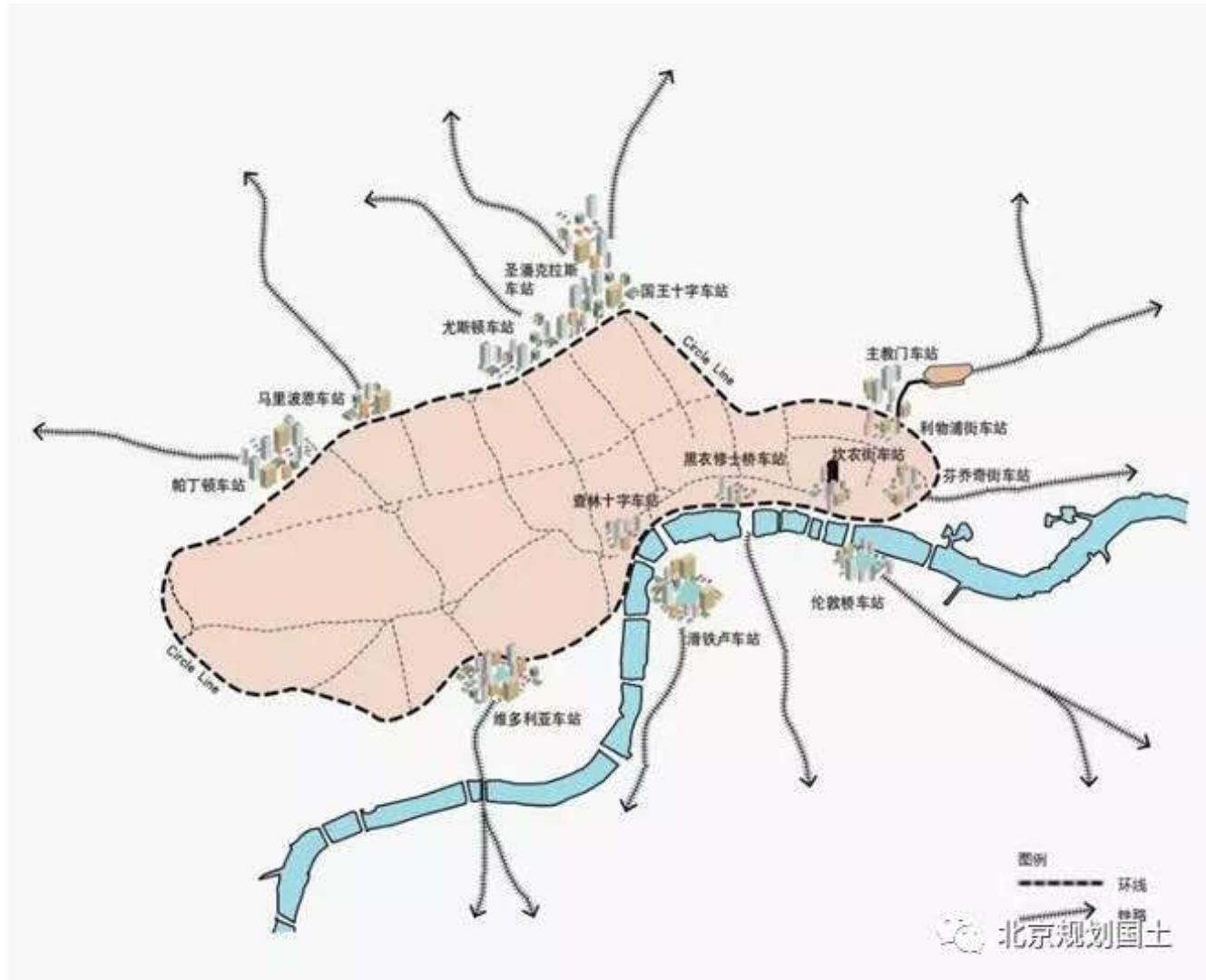
从城市整体范围内看，伦敦重要交通枢纽主要分布在伦敦中心区。



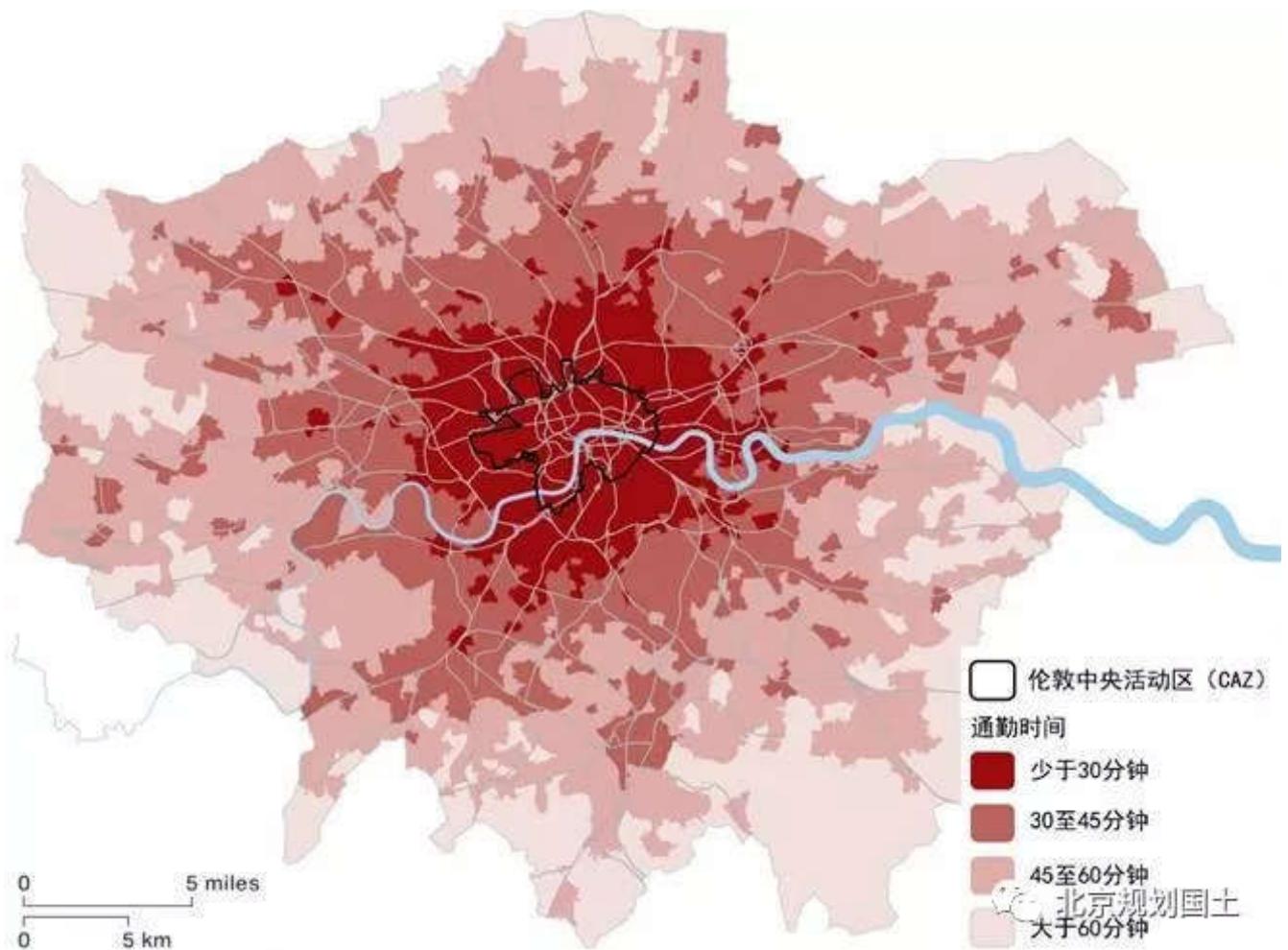
伦敦公交枢纽分布图

在城市中心区，伦敦的主要公交枢纽主要集中在地铁线路“环线”（Circle line）上，环线主体部分大致绕伦敦市中心分布。

同时，伦敦市内大部分火车总站与环线交汇，加强中心城区与外围地区融合，**保证市郊居民到达市中心地区最多仅需60分钟**。



伦敦城市中心区各大公交枢纽

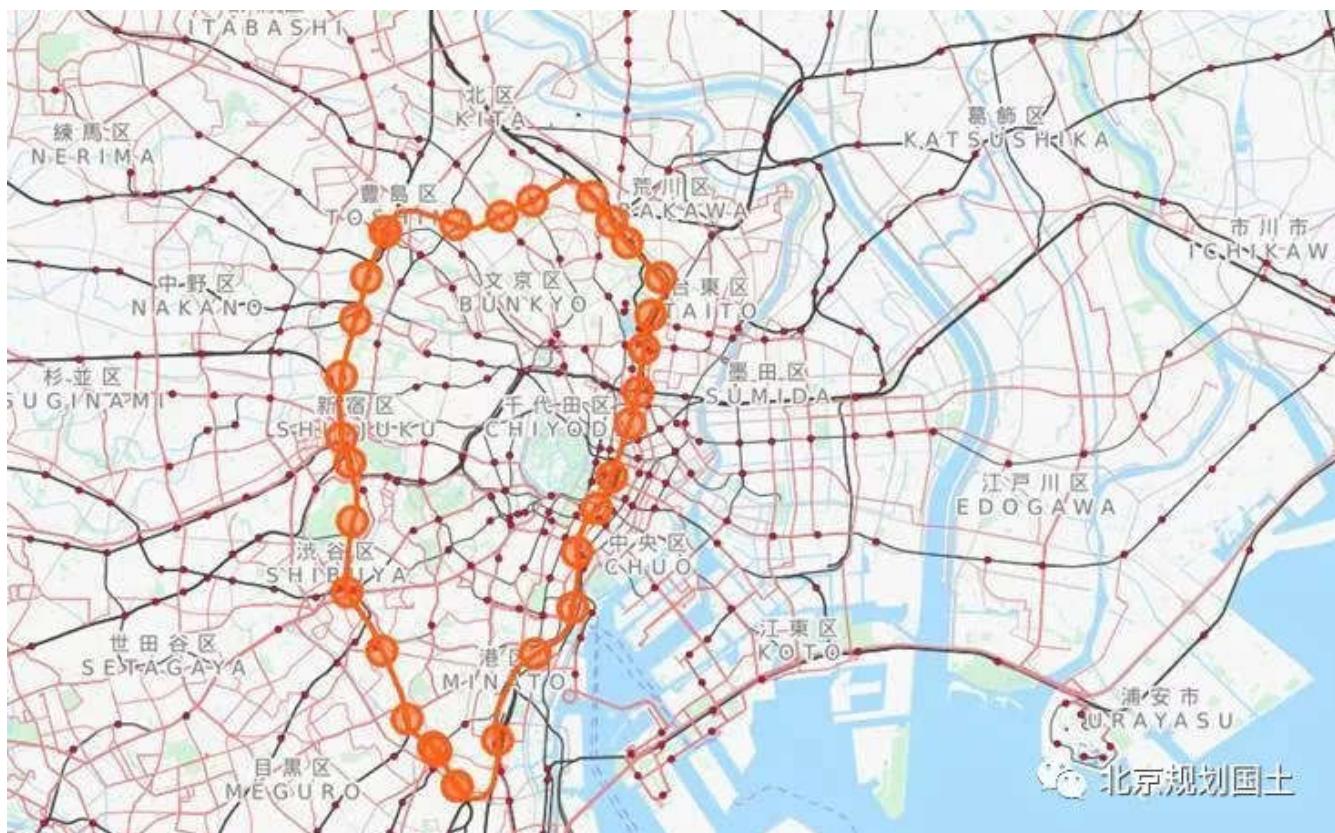


## 东京

### 形成交通枢纽环线“山手线”，以交通枢纽引导、支撑城市功能布局

纵观东京城市与交通的发展历程，东京公交枢纽的形成并不是一蹴而就。

最初的枢纽出现在19世纪60年代，但当时仅仅是城郊地区的铁路站点，功能单一，并没有形成真正意义上的综合交通枢纽。直到1925年，东京政府才最终将这些站点连接在一起构成山手线，形成现在看到的东京独特的公交枢纽环形分布。



山手线运营线路空间分布图



注：两个车站间的数字是乘车所需时间

## 山手线运营线路图

东京主要的公交枢纽主要分布山手环线上，城市铁路与地铁客流的换乘主要通过山手环线上的大型综合交通枢纽完成。这些大型的公交枢纽支撑着东京大都市圈轨道交通系统，组成每日运送旅客**近4000万人次**的庞大轨道交通网络系统。

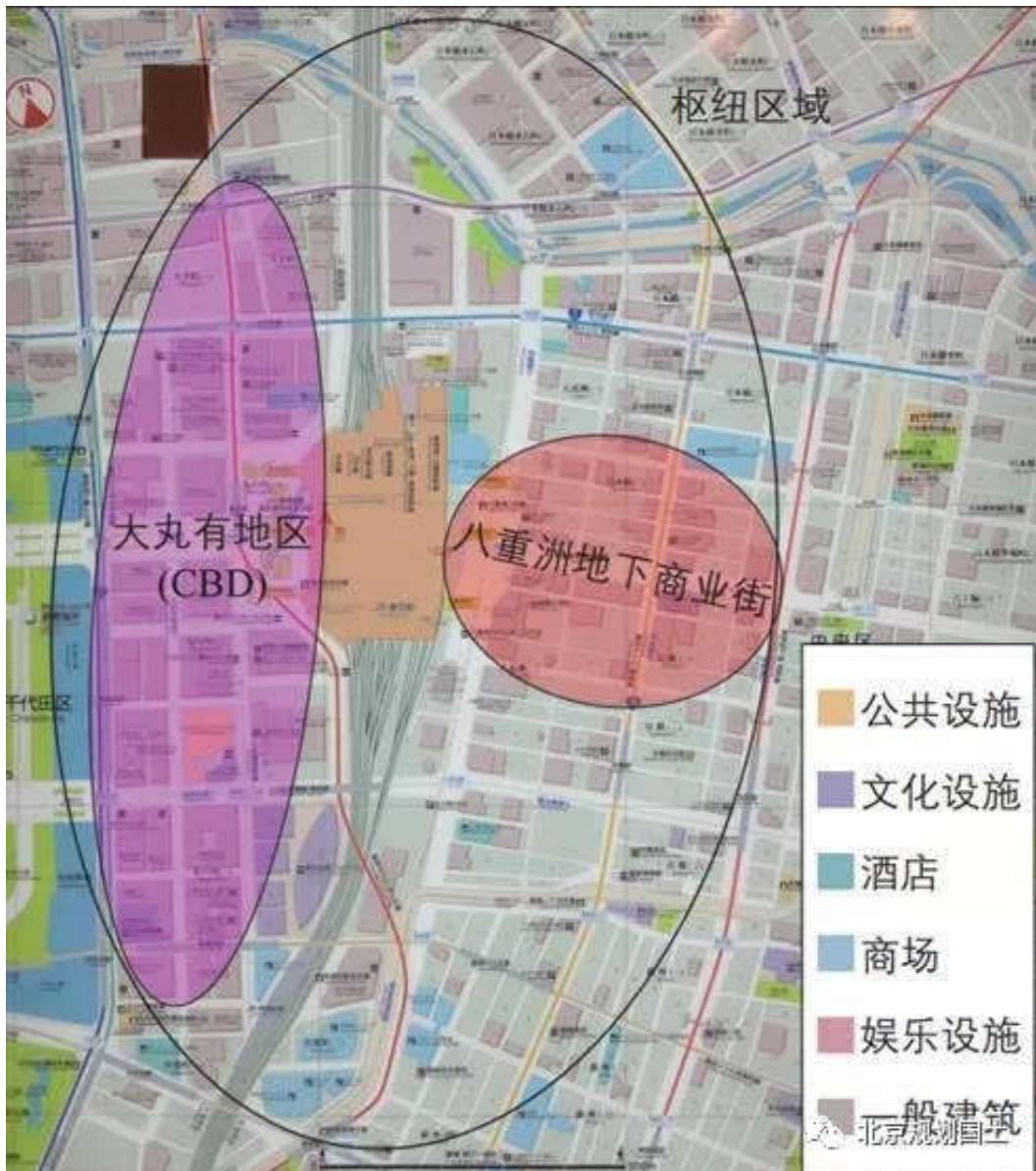
在随后的发展中，**东京注重以公交枢纽引导、支撑城市功能布局**。例如，东京的都心和副都心绝大部分都是围绕已有的公交枢纽进行规划和建设。



东京主要综合客运枢纽及城市功能中心布局

同时，**东京对山手线上的大型公交枢纽站进行了高强度复合开发**，融合商业、办公、休闲娱乐等功能，促进枢纽站与城市功能区融合。

例如，东京站、新宿站等重要公交枢纽周边建筑容积率都超过10，新宿、涩谷、池袋、品川等公交枢纽周边也已经成为东京最具活力和商业价值的地区。



东京站枢纽区域用地示意图

在细节处理方面，公交枢纽通过地下连廊与地面形成众多出入口，通过地下空间结合大型商场与购物中心，实现交通与建筑群体的一体化。



北京规划国土

东京站轨道交通出入口分布

综合上海、伦敦及东京交通枢纽的建设经验来看，在公交枢纽布局方面，应依据城市实际情况，从整体出发，形成分工明确、层次分明的枢纽系统，在空间上形成合理布局；以公交枢纽支撑城市功能布局；促进城市中心区与外围区的连接。

在单一公交枢纽建设中，注重综合交通枢纽与周围城市功能区的融合；通过多个出入口、地上、地下立体多层连廊等方式，实现各种交通方式之间的便捷换乘、枢纽与功能区的有效连通。

资料及图片来源：上海市规划和自然资源局、伦敦市政府官网、维基百科、百度百科

本内容由综合交通工程管理处提供

你可能还喜欢



多方式回归人本主义：城市文化地区街道改造实践研究



CBD的交通如何让商业与生活相得益彰，看看伦敦、巴黎和纽约的做法



城市更新背景下新兴金融商务区交通开发策略



从“宽街廓、大马路”走向“小街区、密路网”，德国柏林是这样做的



微信



微博



今日头条

长按关注北京规划国土，解锁更多权威资料



点这里，查看一周交通新视野往期文章

阅读原文

阅读 1291

好看 4