

宝山区综合交通“十三五”规划

上海市宝山区建设和交通委员会

上海市政工程设计研究总院（集团）有限公司

二〇一六年八月

目 录

一、“十二五”规划回顾	1
1. “十二五”规划目标	1
(1) 道路交通	1
(2) 公共交通	2
2. “十二五”规划执行情况	3
(1) 道路交通建设	3
(2) 公共交通建设	6
二、道路交通现状及分析	7
1. 区域路网现状	7
(1) 路网整体情况	7
(2) 对外联系通道	8
(3) 重点发展区域路网现状	9
2. 交通特征分析	17
(1) 区域对外交通情况	17
(2) 区域内部交通情况	18
(3) 货运交通运行情况	21
(4) 区域主要交通瓶颈	24
3. 公共交通现状及评价	30
(1) 轨道交通网络现状	30
(2) 常规公交现状	32
(3) 公共自行车现状	33
(4) 现状总体评价	33
4. 存在问题分析	34
三、交通发展趋势分析	37
1. 市域规划情况	37
(1) 上海市 2040 规划纲要	37
(2) 上海市骨干道路网规划	39
(3) 上海市轨道交通规划	41

2. 宝山区区域发展态势.....	44
(1) 国民经济与社会发展趋势.....	44
(2) 区域空间布局.....	45
(3) 五大转型区域发展.....	49
3. 道路交通发展趋势.....	58
四、“十三五”综合交通规划原则与目标.....	63
1. 规划依据.....	63
2. 规划思路.....	64
3. 规划原则.....	65
4. 规划目标（2040年）.....	65
5. “十三五”建设目标.....	67
五、“十三五”道路网络规划.....	69
1. 区域对外交通网络规划.....	69
2. 区域内部交通网络规划.....	71
3. 重点发展区域路网规划.....	72
4. 跨“屏障”通道规划.....	77
5. 骨干路网布局方案.....	80
六、“十三五”公共交通网络规划.....	83
1. 大运量城市轨道交通规划.....	83
2. 中运量新型公共交通规划.....	85
3. 常规地面公共交通线网规划.....	88
4. 其他公共交通方式规划.....	96
七、“十三五”公共交通场站设施规划.....	97
1. 综合交通枢纽.....	97
2. P+R.....	98
3. 公交枢纽及首末站.....	98
八、“十三五”慢行系统规划.....	99
1. 非机动车系统规划.....	99
2. 绿道网络系统规划.....	99
九、“十三五”静态交通系统规划.....	101

十、“十三五”主要任务..... 103

1、加快市属重大工程建设，完善骨干路网和对外通道，发挥干线路网整体
效益.....103

2、着力完善内部主次干路网，打通区内阻隔，保障交通东西、南北通畅。.....103

3、增加跨蕴藻浜桥梁，均衡跨河交通量分布，缓解区域交通拥堵.....103

4、推进 G1501 提升改造及扩容，释放地面空间，推动郊环内外联动、协调
发展.....103

5、加强区区连接道路及断头路打通工程，保障市民出行顺畅.....103

6、结合五大地区发展趋势，提升匹配道路规模、加强片区市政道路与外部
路网的衔接，改善区域交通出行环境.....104

7、加快推进综合交通枢纽建设，完善枢纽交通配套.....104

8、大力发展公共交通，加强不同公共交通方式之间的衔接，提升服务水平
和运营效率.....104

9、注重慢行系统规划建设，推进“最后一公里”惠民实事工程项目及全区
绿道系统建设。.....104

10、积极推进静态交通系统建设，提升交通整体环境和交通品质.....104

十一、保障措施与建议..... 106

1. 法律法规保障.....106

2. 资金保障.....106

3. 技术储备.....106

一、“十二五”规划回顾

1. “十二五”规划目标

(1) 道路交通

宝山区 2011~2015 年“十二五”期间道路交通建设的规划目标概括为：至“十二五”期末，为满足宝山全面城市化发展要求，基本建成“路网均衡、南北畅通、东西连贯、轨交便捷、客货分流”的道路交通网络。

具体建设目标：“十二五”期间，道路建设需进一步完善全区路网及各组团分区的道路网功能级配，保证道路交通均匀分布、道路转换节点畅通，以利于分离不同出行距离和出行目的的交通，发挥各等级道路系统的交通功能。“十二五”期末形成**二纵二横快速网、七纵七横区域干线网和三隧七桥越江跨河通道**，轨交三线及重点发展区域交通集散网，“网格型”布局基本完善，路网密度接近 $3.3\text{km}/\text{km}^2$ 、人均道路占有面积达到 11.5m^2 左右。

二纵：共和新路高架、同济路－逸仙路高架；

二横：G1501、S20-S6；

七纵：陆翔路－祁连山路、沪太路、潘泾路、富长路－康宁路、**蕰川路**－共和新路、江杨路、同济路-逸仙路；

七横：长江西路、泰和路、宝安公路、友谊路、月罗路、罗北路、宝钱公路；

三隧：沿江通道、长江西路隧道、S20 隧道；

七桥：S20 桥、祁连山路桥(隧)、塘桥、康宁路桥、**蕰川路桥**、江杨北路桥、吴淞大桥；

- 促进越江、跨河通道建设，逐渐消除交通瓶颈，均衡节点和路网交通流量，使出行更加顺畅。跨黄浦江新增二隧：沿江通道和长江西路隧道；跨蕰藻浜新增二桥：祁连山路桥隧、康宁路桥。
- 加强与长三角及其它区县之间的对接，建成与宝山交通区位相匹配的道路网体系。高速公路和快速路延伸“一横”S6高速公路，结合沪通铁路建设长江路-长江西路快速路东段高架、S7公路（G1501-S20）。
- 重点加强滨江发展带和大型住宅基地等重点发展区域的配套路网建设，完善重点发展地区路网，提高区域路网交通容量和承载能力；区域干线网新增“二纵二横”：“二纵”陆翔路－祁连山路和富长路－康宁路，“二横”宝钱公路和友谊路-潘广路。
- 针对宝山区道路设施总量不高但货运比例高的特点，通过近远期用地布局调整，规划相适应的路网，逐步实现客货分离，使道路拥堵得到一定程度的缓解。
- 进一步加快轨道交通网络及其配套道路建设，配合宝山区内现有三条轨道交通配套地面公交枢纽的建设，完善集散路网。
- 加强农村公路与干线公路的衔接，实现农村“路网畅通”，提高连接通达性，提升农村公路等级。

（2）公共交通

宝山区 2011～2015 年“十二五”期间公共交通运输规划目标概括为：坚持“公交优先”战略，构建以综合交通枢纽为核心，轨道交通为骨干，地面汽、电车线路为主体，社区巴士、出租汽车为辅助，公共自行车为补充，方便快捷、绿色低碳的多元化公共交通服务体系。

具体目标和任务包括：

- 全力推进轨道交通网络建设，优化线路走向，合理配备运能。
主要加快推进轨道交通 15、17、18 号线的建设，并力争优化 18 号线。
- 推进社区巴士建设，解决居民“1 公里”的出行。
- 进一步优化公交线网，解决人口导入区的居民出行（特别是顾村地区、罗店基地和南大地区），线网密度达到 1.40 公里/平方公里。
- 推广绿色交通建设，完善公共免费租赁自行车网络，形成 4500 辆的规模。
- 加快公交场站规划建设，新建 6 座枢纽站和 11 座首末站。完善社会公共停车场和道路停车场，静态交通公共停车位达保有量的 25%。

2. “十二五”规划执行情况

（1）道路交通建设

截至 2015 年底，宝山区“十二五”期间新增道路潘泾路（杨南路-宝安公路）、镜泊湖路（沪太路-陆翔路）、康宁路等 44 条道路，合计 50.28km。宝山区道路总里程达 799.21km，道路密度为 2.99km/km²，与规划目标 3.3km/km²有较大距离（原“十二五”规划目标中路网密度 3.3km/km²，经重新梳理统计，实际上存在统计错误，误将改扩建里程统计为新建里程）。

“十二五”期末，路网系统基本形成“二纵三横快速路网、五纵八横主干路网和两隧六桥越江跨河通道”。

二纵：共和新路高架、同济路高架-逸仙高架；

表 1.2-1 “十二五”期间新增道路设施统计
宝山区综合交通“十三五”规划

三横：S5-中环、S20-S6（外环）、G1501（郊环）；

五纵：陆翔路-祁连山路、沪太路、富长路-康宁路、潘泾路、蕰川路-共和新路、江杨路、同济路-逸仙路；

八横：长江西路、泰和路、宝安公路、友谊路-潘广路、杨南路、月罗路、罗北路、宝钱公路；

二隧：沿江通道、长江西路隧道、S20 隧道；

六桥：S20 桥、祁连山路桥（隧）、沪太路塘桥、康宁路桥、蕰川路桥、江杨北路桥、吴淞大桥。

（注：“双下划线”表示规划未全部完成项目；S5-中环为新纳入统计的现状快速路；杨南路为新纳入统计的新建横向干道）。

“十二五”期间规划建设项目 G1501 沿江通道（黄浦江-江杨北路）、S7（S20-月罗公路）、富长路（S20-金石路）、潘广路（蕰川路-沪太路）、杨南路（沪太路-蕰川路）等已经开工但尚未建成，陆翔路-祁连山路（月罗公路-鄱阳湖路、镜泊湖路-锦秋路）、宝钱公路（潘泾路-沪太路）暂未实施。项目滞后主要原因是受制于项目前期储备研究滞后、土地指标紧缺、前期动迁难，项目投资执行阻力大等。

“十二五”期间新增道路设施见下表 1.2-1。

序号	道路名称	起止地点	里程	宽度(m)	区域
			(km)		
1	S6	S20-嘉定区界	2.16	60	顾村
2	潘泾路三期	杨南路-宝安公路	4.39	45	罗店
3	康宁路(含康宁路大桥)	长江西路-S20	2.00	50-60	顾村
4	陆翔路	陈富路-沙浦路	0.403	40	顾村
5	陆翔路	月罗公路-美兰湖路	1.41	40	罗店大居
6	宝钱公路	蕰川路-潘泾路	2.06	40	宝山工业园区
7	美兰湖路	联杨路-沪太路	2.12	32	罗店大居

序号	道路名称	起止地点	里程	宽度(m)	区域
			(km)		
8	美安路	郁家宅路-谢祁合桥	1.70	24	罗店大居
9	罗和路	杨南路-月罗公路	2.05	32	罗店大居
10	杨南路	联杨路-沪太路	2.05	32	罗店大居
11	美文路	罗和路-罗店路	1.25	16	罗店大居
12	美平路	罗和路-羌家宅路	1.52	24	罗店大居
13	罗贤路	美兰湖路-美秀路	0.97	24	罗店大居
14	罗智路	美兰湖路-美秀路	1.13	24	罗店大居
15	罗南路	年吉路-杨南路	1.90	24	罗店大居
16	南周村路	罗和路-杨南路	0.89	16	罗店大居
17	天家路	南周村路-罗南路	0.36	12	罗店大居
18	园和路	蕴川路-六里塘桥	1.94	24	月浦
19	春和路	蕴川路-变电站	2.69	24	月浦
20	锦观路	园和路-春和路	0.50	24	月浦
21	锦宏路	园和路-杨行界	0.56	24	月浦
22	锦乐路	园和路-马路河桥	0.80	24	月浦
23	月丰路	马路河-春和路	0.68	24	月浦
24	丰宝路	聚丰园路-锦秋路	0.44	32	大场
25	瑞丰路	丰翔路-锦秋路	1.07	16-24	大场
26	大华一路	大华路-真华路	0.43	20	大场
27	环镇南路	真北路-真华路	0.42	35	大场
28	真华路	汶水路-环镇南路	0.62	35	大场
29	富联路	宝安公路-湄浦河	2.14	24	顾村
30	镜泊湖路	联杨路-陆翔路	1.12	32	顾村
31	宝菊路	镜泊湖路-沙浦河	0.43	24	顾村
32	菊太路	中心河-宝太路	0.90	40	顾村
33	菊联路	中心河-长白山路	0.90	24	顾村
34	恒高路	高境路-江杨南路	0.44	24	高境
35	高境路	恒高路-安汾路	1.31	24	高境
36	一二八纪念东路	新二路-规划二路	0.43	35	高境
37	长逸路	长江南路-淞南路	1.04	20	淞南
38	何家湾路	铁路~国权北路	0.49	24	淞南
39	淞肇路	长逸路-长江西路	1.02	16	淞南

序号	道路名称	起止地点	里程	宽度(m)	区域
			(km)		
40	宝林七村通道	宝林路-密山东路	0.39	3.5-5	友谊
41	西门街	友谊支路-小区门口	0.13	6.2-10	友谊
42	杨泰路	水产路-泰和路	0.73	35	杨行
43	松兰路	水产路-莲花山路	0.42	24	杨行
44	长临路	南蕴藻路-呼兰西路	0.30	24	庙行
合计			50.28		

(2) 公共交通建设

轨道交通方面：15、18 号线两条轨道交通线路工可已批复，计划 2016 年正式开工。

公交线网方面：截至 2015 年底，全区共有公交线路 134 条，线网长度达 421.5 公里，线网密度达 1.57 km/km²，100%的行政村已有公交线路通达。初步形成了主干线、接驳线、穿梭巴士组成的公交体系，实现了“十二五”规划目标值。

场站设施方面：建成美兰湖、宝杨码头、罗南新村、云林路、刘行、萧云路共 6 座交通枢纽，建成园康路、华和路真朋路、菊盛路沙浦河路、菊太路宝太路、潘广路、宝杨路、丰宝路、杨南路、洋桥、陈行、沙浦路共 11 座公交首末站，完成“十二五”规划目标值，并为公交线网的优化调整创造了有利条件。

公共自行车方面：除罗店、罗泾、大场三个镇，其余街道镇均已覆盖，全区投放公共自行车总量达 8680 辆，超额完成“十二五”目标。

静态交通方面：“十二五”规划中公共停车位达保有量的指标是按照全市情况推算而来，因此，规划提出的 25%的目标值与现状实际差距较大，现状宝山区公共停车位实际达保有量的 12%（26141 个停车位）。

二、道路交通现状分析

1. 区域路网现状

(1) 路网整体情况

截至 2015 年底，宝山区道路总里程达 799.21km,道路密度为 2.99km/km²。“十二五”期末，路网系统基本形成“二纵三横快速路网、五纵八横主干路网和两隧六桥越江跨河通道”。



图 2.1-1 宝山区现状骨干路网结构

表 2.1-1 宝山区与中心城各区现状联系道路

联系区域	名称	等级	断面	联系区域	名称	等级	断面
浦东新区	S20 公路隧道	高速公路	双 8		三岔路立交	高速公路	双 8
杨浦区	逸仙高架	快速路	双 4	静安区	长临路	支路	双 2
	逸仙路	主干路	双 6		沪太支路	支路	双 2
	军工路	主干路	双 4		岭南路	支路	双 2
	国权北路	次干路	双 2		S20 公路西段	高速公路	双 8
	何家湾路	次干路	双 2	普陀区	中环	快速路	双 8
	国江路	次干路	双 4		真北路	主干路	双 8
虹口区	江杨南路	主干路	双 6		祁连山路	次干路	双 4
	逸仙路	主干路	双 6		真华路	次干路	双 2
静安区	共和新路高架	快速路	双 6		华灵路	次干路	双 2
	中环	快速路	双 8		业绩路	次干路	双 2
	共和新路	主干路	双 6		真陈路	次干路	双 2
	汶水路	主干路	双 8		新泉路	支路	双 2
	场中路	主干路	双 2-4		大华路	支路	双 2
	殷高西路	主干路	双 4		真金路	支路	双 2
	沪太路	主干路	双 6		武威东路	支路	双 2
	阳泉路	支路	双 2		真大路	支路	双 2
	阳曲路	支路	双 2				

(2) 对外联系通道

宝山区地处上海市中心城北部边缘，跨越 S20，东与浦东新区隔岸相望，南与杨浦区、虹口区、静安区和普陀区接壤，西与嘉定区接壤，北与江苏太仓为邻，是上海市中心城通向东北部郊区的重要出入口。

1) 与中心城各区的联系通道。宝山区分别与中心城的浦东新区、杨浦区、虹口区、静安区和普陀区接壤，其中与浦东新区连接通道有 1 条，双向 8 条车道；与杨浦区有 5 条通道联系，合计双向 22 条车道；与虹口区有 2 条通道联系，合计双向 12 条车道；与静安区有 11 条通道联系，合计双向 52 条车道；与普陀区有 12 条通道联系，合计双向 46 条车道。

2) 与嘉定区的联系通道。宝山区与嘉定区有 10 条通道联系，合计双向 32 条车道。

表 2.1-2 宝山区与嘉定区现状联系道路

联系区域	名称	等级	断面
	G1501 公路	高速公路	双 4
	S5	快速路	双 6
嘉定区	宝安公路	一级公路	双 4
	丰翔路	一级公路	双 4
	月罗公路	一级公路	双 4
	陈富路	三级公路	双 2
	曹新公路	三级公路	双 2
	嘉罗公路	三级公路	双 2
	集宁路	三级公路	双 2
	宝钱公路	四级公路	双 2

宝山区综合交通“十三五”规划

3) 与江苏省的对外联系通道。宝山区现状有沪太路和蕰川路两条通道连接江苏省太仓市，道路规模均为双向 6 车道。

(3) 重点发展区域路网现状

1) 吴淞工业区

吴淞工业区作为上海传统的重化工业基地，在宝山的地区更新发展中，正努力成为我国老工业区再生的转型示范区、上海市新兴产业的重要承载区、宝山区转型发展的首位引领区以及后工业城市的最佳实践区。依托淞宝地区的有力支持，吴淞工业区将采取产城融合、城市复合功能模式，形成以产业发展为引导的上海市北部城市副中心，打造集生产性服务业、战略性新兴产业以及都市生活居住区、滨水文化景观区等集聚一体的新城。

吴淞工业园区位于友谊路、同济路、江杨北路以及长江西路合围的区域内，目前，逸仙路高架与轨道交通 3 号线并行，位于吴淞工业区东侧和何家湾物流区西侧，南北向贯穿片区。轨道 3 号线在片区区段内共设置张华浜站、淞滨路站、水产路站和宝杨路站 4 个站点。外环线 S20 东西贯穿规划区域，并在东端穿越黄浦江，连接浦东新区。

但是，由于受到区域内部大型企业用地和蕰藻浜的阻隔，吴淞工业区内部的次干路和支路系统十分薄弱，整个路网的通达性较差。随着地区的转型发展，这些问题将日益凸显：

由于片区内部大型厂区的用地限制，区域内的次干路和支路系统薄弱，存在很多断头路，路网的连通性较差；

受蕴藻浜阻隔，区域南北分隔，现状仅在外围有江杨路大桥和吴淞大桥两处跨河通道，不利于区域的联动发展；

园区西侧沿江杨北路有杨行站及宝钢铁路，阻碍了园区对外的交通联系，以及制约了和周边地区的联动发展；

现状吴淞工业区内南北向及东西向贯通的客运主通道稀缺。现状主要依托东侧的同济路快速路、贯穿区域中心的外环路 S20 作为快速进出通道。

东西向主要干道有长江西路、水产路、宝杨路、友谊路；南北向主要干道有同济路、江杨北路。

受制于蕴藻浜屏障的影响，内部南北向的铁力路、铁山路虽然在规划上跨越蕴藻浜，但由于近期动迁量大、土地属性的原因，实施难度大；受制于蕴藻浜以南宝钢工业用地属性，现状路网基本为厂区内部道路系统；现状路网结构导致南北向干道江杨北路与同济路交通压力巨大。

2) 滨江片区

滨江片区位于宝山区东端、黄浦江与长江交汇处，按照宝山区规划，滨江片区将以邮轮母港和邮轮产业发展为核心，打造融公共服务、商业办公、文化娱乐、旅游休闲等多功能于一体的绿色滨江新区，将地区打造成世界知名的邮轮母港、亚太或国家级邮轮旅游枢纽港、集散中心和邮轮产业中心，以及黄浦江下游地区的核心功能版块和北上海最具活力的公共滨水走廊。

滨江片区主要依靠区域西侧的同济路快速路、南侧的外环线 S20、北侧的绕城高速 G1501 作为其对外的快速进出通道，同济路

高架与 S20 通过立交转换，向北延伸后于富锦路转弯向西接入 G1501，并于宝杨路、富锦路设置了两对出入口匝道。滨江片区内部以贯穿东西的友谊路、宝杨路以及南北向的牡丹江路作为区域内的主要通道。

随着国际邮轮母港的建成，滨江发展带、上港十四区产业转型等正处于集中建设时期，城市功能不断更新，使得现状路网无法满足全新的交通发展需求，具体表现为：

作为国际邮轮码头最直接的对外通道，宝杨路是邮轮码头最快捷的疏散通道。随着邮轮码头的建成和周边配套的逐步建设，将产生新的交通需求，作为区域主要的东西向通道，现状宝杨路将无力承担交通的快速发展。

目前，滨江沿线道路主要有尚未全线贯通的滨江大道以及末梢型区域内部道路，通行条件差。随着上港十四区和邮轮码头二期、三期的建设，滨江发展带南北向的交流和互动将明显增多。现状滨江发展带道路等级低、路况差，且无法南北贯通，与滨江发展带的交通发展不匹配。



图 2.1-2 滨江片区主要道路情况

按照规划，上港十四区将打造成为高端商住中心，现状其外围的配套道路等级较低，无法适应上港十四区的新发展。

由此可见，滨江片区正处于快速发展建设的全新时期，建设以国际邮轮母港为核心的滨江发展带的快速疏散通道，提升现状

路网的功能，是滨江片区路网规划的重点。



图 2.1-3 滨江片区骨干路网示意

3) 罗店大居

宝山美罗家园大型居住社区位于宝山区罗店镇西部，由郊环 G1501、外环切线 S7、月罗公路和沪太路围合而成。其中，G1501 以南为顾村组团基地，沪太路以东为罗店新镇区和罗南社区，S7 以西、月罗公路以北通过生态农业用地与嘉定区相连。宝山美罗家园大型居住社区是上海市近郊重要的大型居住开发区。

罗店大居现状主要依靠区域东侧的沪太路作为主要进出通道。罗店大居东西向主要依靠月罗公路对外联系，目前正在建设的杨南路建成后将成为罗店大居的对外联系客运主通道。

现状罗店大型居住社区周边的干路，已按规划建成的有 G1501、月罗公路和沪太路，现状主要依靠区域东侧的沪太路作为南北向主要进出通道，其余主要东西向的对外通道杨南路尚在建设。整个片区西向与嘉定的联系通道缺乏，南向通道受制于 G1501 路基段的影响短期内无条件向南延伸，导致片区主要南向通行需求主要依靠沪太路。

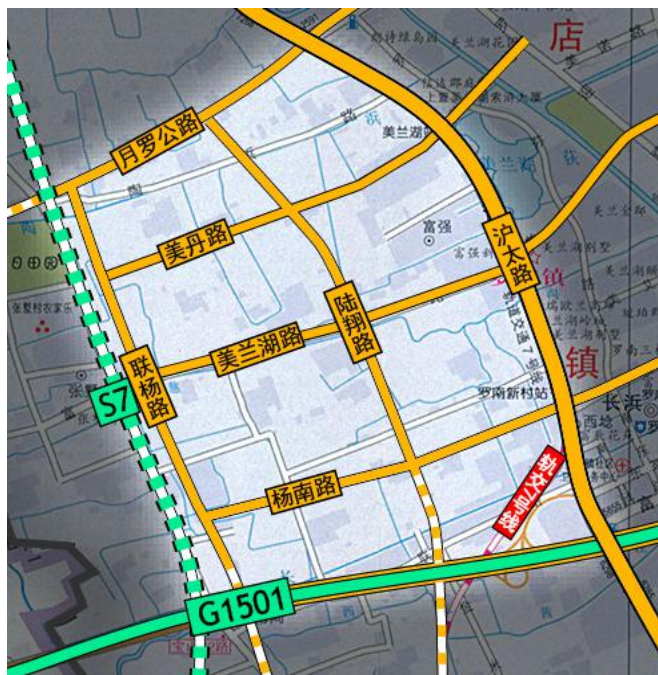


图 2.1-4 罗店大居骨干道路网

罗店大居内部路网经过几年的重点建设，除了片区边缘部分支路因拆迁等问题尚未建设外，整个路网结构已基本成型。现状路网基本形成“三纵四横”的干路网。

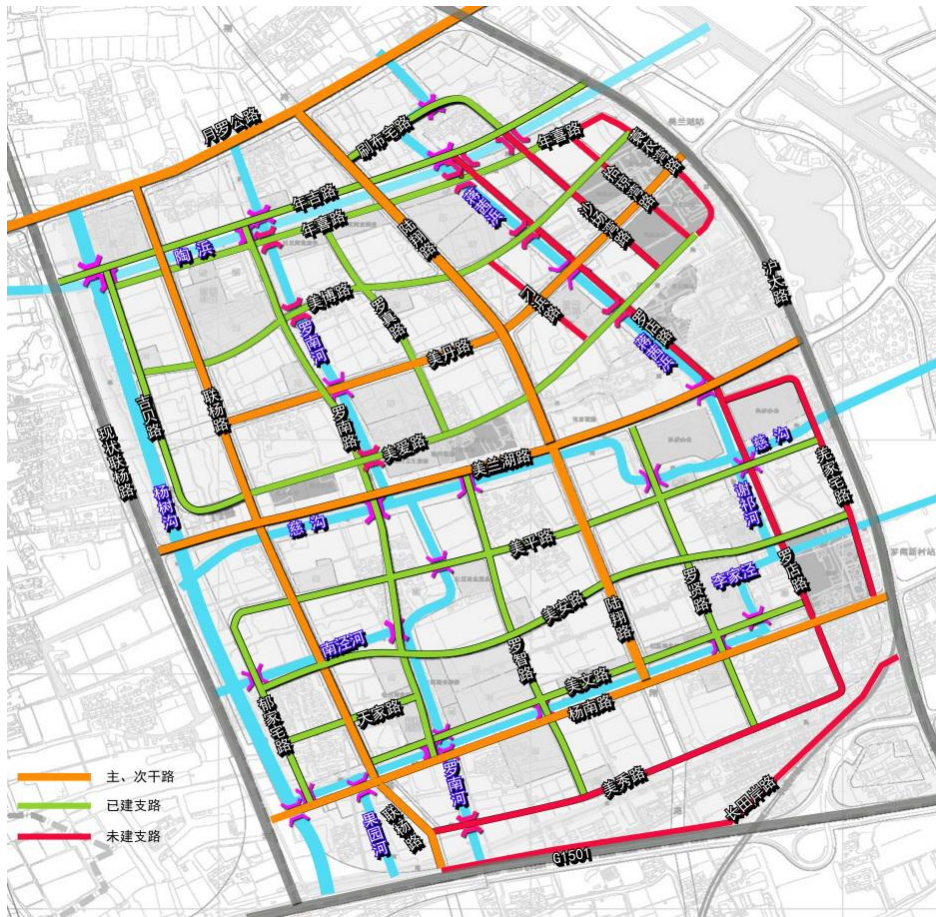


图 2.1-5 罗店大居路网建设情况

南北向主要干路有联杨路、陆翔路及沪太路；东西向主要干路有月罗公路、美丹路、美兰湖路及杨南路。

随着罗店大居的逐步建成，居住人口将大量导入，交通问题将日益凸显，主要体现为：

沪太路、月罗公路作为现状罗店大居的主要对外通道，均为客货运交通混行，客货车辆相互影响，降低了道路的通行效率。尤其是沪太路，现状主要承担着中长距离的过境交通，货运交通以自然车计超过 35%，道路饱和度较高。早晚高峰时段的路段流量已经达到 4000pcu/h，拥堵严重。

通勤交通是大居出行交通的重要部分，现状大居外围配套的路网稀缺，规划 S7 尚未建设，不能有效引导和分流沪太路、月罗公路的交通流量。

4) 顾村拓展区

顾村拓展区具体范围为沪太路—瑞丽江路—陆翔路—宝安公路—S7 公路—G1501 公路围合的区域，总用地面积约 8.3 平方公里。

顾村大居拓展区还基本处于未开发状态，区域内部交通主要以原住地农民出行为主，交通量极小。沪太路、宝安公路为基地边界道路，也是基地目前进出中心城和联系市郊其他区县的主要通道。

规划区域内已建道路有沪太路、陆翔路(宝安公路～潘广路段)、G1501 高速公路、宝安公路及潘广路（沪太路以西）。规划用地范围内现状乡道有纵向的联杨路、沈沪路、沪生路、金米路等。

对外主要通道则是东南侧边界的沪太路与宝安公路。北侧边界是已建成的 G1501 高速公路，在沪太路西侧设有收费出入口。

道路名称	路段范围	长度 (Km)	走向	断面情况	道路性质
联杨路	宝安公路 ~G1501	3.3	南北	7m 宽一块板，机非混行	乡道
陆翔路	宝安公路~瑞 丽江路段	1.4	南北	四幅路，4 快 2 慢	主干路
沪太路	瑞丽江路 ~G1501	1.6	南北	有中央分隔带的双向六 车道+两侧辅道	一级公路
宝安公路	S7(远期)~陆翔 路	2.9	东西	有中央分隔带的双向六 车道	一级公路
潘广西路	沪太路~陆翔 路段	0.8	东西	4 快 2 慢	次干路
G1501	S7(远期)~沪太 路	2.2	东西	双向六车道，高路堤	高速公路

表 2.1-4 南大片区现状路网密度指标



图 2.1-6 顾村拓展区现状路网

5) 南大片区

现状区域内以工业和仓储用地为主，央企、国企及转制企业众多，在转型发展过程中土地收储进展相对缓慢。

分类	长度(Km)	路网密度 (Km/Km ²)	规划指标 (Km/Km ²)
快速路	6.95	0.27	0.4-0.5
主干路	7.1	0.27	0.8-1.2
次干路	9.26	0.36	1.2-1.4
支路	43.27	1.67	3-4
总计	66.58	2.56	5-7

现状区域路网密度较低，片区交通可达性较差，居民出行较为不便。南大地区的快速进出通道分别为区域南侧的沪嘉高速 S5 和环绕片区西北的外环线 S20。



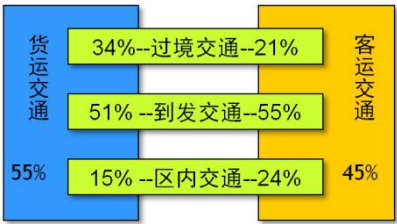
图 2.1-7 南大片区现状路网情况

沪太路、祁连山路是南大片区南北向主要对外通道；受蕰藻浜、S20 及顾村公园的影响，祁连山路与顾村大居内的陆翔路尚未连通，且现状在锦秋路以北仅为双向 2 车道。丰翔路-环镇北路、南大路、锦秋路是区域东西向的主要联系通道。

2. 交通特征分析

(1) 区域对外交通情况

现状宝山区交通构成中，货运交通比例超过 50%。宝山区南北向以客运为主，同中心城区方向的客运联系达到全部客运交通的 33%；宝山区东西向货运为主，占有所有货运交通的 1/2 以上；其中，过境交通超过三分之一以上。



目前宝山区对外客运交通主要以浦东、嘉定和中心城方向为主，与太仓方向联系较少；货运主要以浦东外高桥方向和嘉定方

向为主。

由于宝山至浦东方向跨黄浦江、宝山至中心城方向跨蕙淞浜，且相互之间的联系通道较少，因此目前跨江、跨河通道上较为拥堵。

（2）区域内部交通情况

1) 饱和度

宝山区主要道路日均流量超过 3 万 pcu/d，其中 S20 达 14 万 pcu/d，同济路快速路达 11.2 万 pcu/d，主要道路均处于拥挤或者接近拥挤的状态。

区内交通流量呈现出高度聚集的特点，主要交通量均由为数不多的几条主次干道承担，现状道路均处于接近拥挤或拥挤状态。这与宝山区路网结构布局的不合理有着密切的关系。



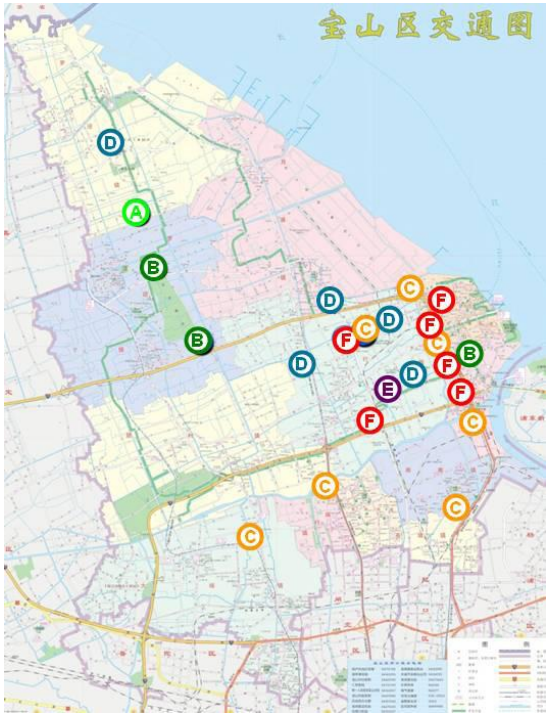
图 2.2-2 宝山区重要交通节点服务水平与主要道路流量示意图

表 2.2-1 宝山区主要道路运行情况

道路	车道数	流量（万 pcu/天）	饱和度
宝安公路	4	3.7	1.11
江扬南路	4	4.2	1.04
沪太路	4	4.5	1.12
同济路高架	4	11.2	1.41
同济路地面	6	4.9	0.92
蕴川路	6	5.9	0.87
G1501	4	6.7	0.74
S20	8	14.0	1.16
S20(隧道)	8	15.0	1.15

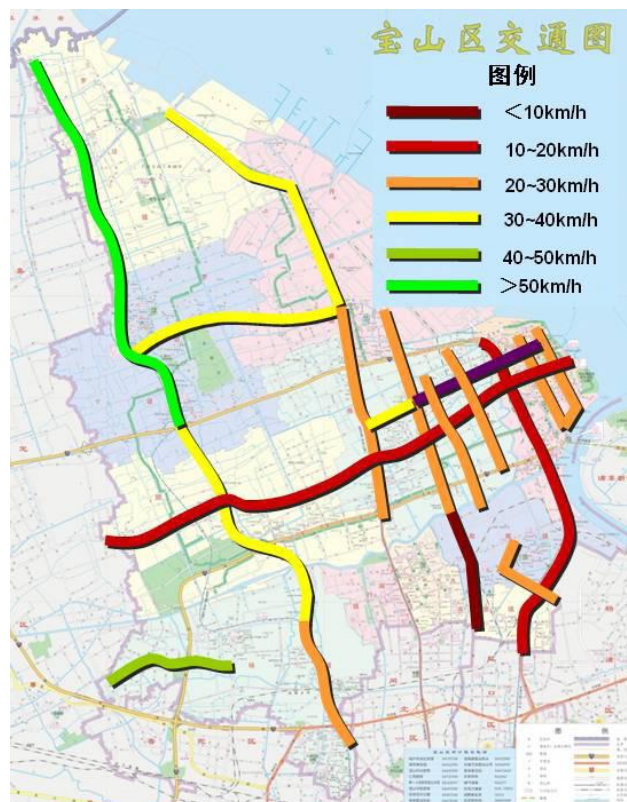
宝山区主要道路节点流量均达到 6 万 pcu/d 以上，路网布局的不合理导致现状主要道路节点的交通压力大，交叉口交通组织困难，服务水平普遍偏低，平均仅能达到 D 级服务水平。

服务水平较低的节点主要集中在同济路、外环、江杨北路、沪太路、友谊路、宝安路和水产路沿线。



2) 行车速度

①现状道路运行车速普遍低于设计车速。现状主要道路路段平均车速低于 25 公里/小时，其中，路段全天平均车速约为 22.2 公里/小时，白天平均车速为 21.9 公里/小时，高峰时段平均车速为 21.5 公里/小时。



②南北向主要道路路段平均车速低于东西向主要道路路段平均车速。这与南北向交通是宝山区交通主流向、承担着较大交通量有很大关系。

③城市道路的平均车速一般低于公路的平均车速。主要是由于城市化程度比较高的地区路段较短，容易受到交叉口的影响，车速较低；而城市化程度比较低的区域，路段较长，干扰行车的因素相对较少，车速一般较高。

④宝山东城区的主要道路（如双城路、宝杨路、友谊路、江杨北路）在早晚高峰期间的潮汐性明显，两侧车道的平均车速具有明显的不对称性。

⑤宝山区城市主干道是城市交通的动脉，道路条件较好，承担着大量交通，设计车速一般要比其它道路高，如蕰川路、月罗公路等。但是，路段的实际平均车速仍然远低于道路的设计车速，如蕰川路的设计车速是 40 公里/小时以上，白天的实际平均车速只有 20.8 公里/小时，高峰时段的平均车速不到 20 公里/小时。

⑥此外，道路两侧违章停车现象严重；主要道路的公交车站未设置港湾停靠站等，也是导致路段行程车速不高的主要原因。

(3) 货运交通运行情况

以大型货运交通为主的货运交通是宝山道路交通的主要特征，也是影响宝山交通的主要问题之一。货运车辆速度慢，客货混行互相干扰，是导致宝山交通拥堵、运行效率不高的重要原因，而货车产生的噪音、振动等也对宝山的城市环境产生了不利影响。

1) 货运需求量大

宝山区在上海的区域性定位为“精钢宝山”，工业性质决定了宝山区货运交通在其综合交通体系上的重要比重。宝钢作为中国最具竞争力的钢铁企业，对原材料和产品的货物运输量巨大。这些货物运输一部分通过宝钢自己的码头运输，但有相当一部分是通过集卡和重型车进行运输。除此之外，宝山还有冶金、电子、集装箱仓储等大量工业企业，这些企业的货运需求是宝山区货运交通矛盾问题的根源之一。

宝山区货运车辆出行集中，集装箱车辆和重型货运车辆的比重较高，由于缺乏有效的交通组织，全区主要道路上货运车辆均占有较高比例。

2) 货运到发点分散

宝山区货运的集散点分布在全区，缺乏土地的集约化开发与

图 2.2-4 货运到发分布点分布

利用。

目前，宝山区较大的货运码头有：军工路集装箱码头、张华浜集装箱码头、宝山港集装箱码头、罗泾港区；大小堆场近 50 家，其中堆场面积在 2 万平方米以上的有 36 家，面积在 8 万平方米的有 9 家。此外，宝山全区还零星分散着大量的仓储用地，特别是蕰川路两侧以及外环以南部分地区，另有相当规模的货运交通产生点分布于工业区之外、全部规划用地之外。



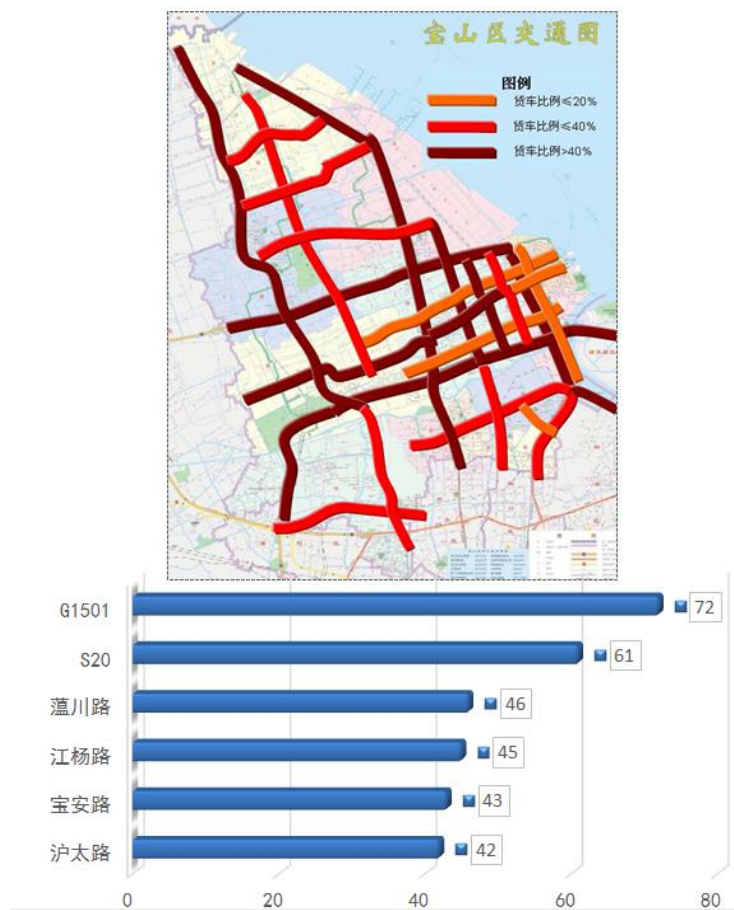
土地利用的非集约化、居住用地与工业仓储用地的交错开发，造成了宝山货运产生点分散，容易产生诸多交通问题：货运车辆在宝山区的主要道路上都有一定的数量和比例，即便在居民区集中的路段上，大型货车依然川流不息，大量的交通噪声严重影响沿线小区居民的正常工作和生活，也给居民出行带来安全隐患，降低了地区综合环境水平；此外，客货运交通混行导致车辆互相干扰严重，交通行驶不畅，降低了道路的交通效能。

宝山土地开发利用的非集约化给区域货运交通组织带来了较

大困难，这也是宝山区货运交通扰民的重要原因。

3)客货干扰严重，对城市交通影响大

由于缺乏有效的客货运交通组织，现状宝山区主要通道上的货运交通所占比例大、分布杂。其中，主要通道的货运交通占交通总量的比例达 55%，集卡在货运交通中的比例更高达 70%。



货运交通对于城市交通的影响很大，主要体现在以下几个方面：

①通行能力：货运车辆长度长，占用空间大，在通过交叉口时，货车启动速度慢，转向、掉头较困难，易出现倒车现象，对交叉口的服务水平影响较大；在遇到桥、隧等节点时，货车的爬坡能力差，坡道行驶速度慢，易在上坡形成通行能力瓶颈。

②运行速度：根据相关研究，集卡车辆基于运行速度的车辆

折算系数为 5~7，远大于基于通行能力的折算系数；同时，客货运车辆的速度差会引起客车频繁变道、影响超车，形成“移动瓶颈”，降低道路的通行能力。

③城市品质：客货运交通混行导致道路交通效率低下，并对城市环境品质产生较大影响，主要体现在：城市环境（噪声、扬尘）和交通安全等方面。

因此，客货运交通混行引起很多交通问题，不仅导致道路交通效率低下，还易引发交通事故，影响车辆的安全行驶，也对城市品质和交通环境带来不利影响。

（4）区域主要交通瓶颈

1）越江通道

宝山位于黄浦江下游，与浦东新区隔江相望。目前，外环隧道是黄浦江下游区域唯一的越江隧道，也是连通浦西与外高桥港区的重要通道，交通压力大，经常处于拥堵状态。据调查，外环隧道平均日均交通量达 15 万 pcu，饱和度超过 1.3，隧道进出口车辆经常拥堵 4~6 公里，且流量仍处于持续增长状态。

根据调查，上海港吞吐量排名世界第一。在各种集疏运方式中，公路、水路、铁路的比例为 62.3：37.3：0.4，公路集装箱集疏运占据了集装箱集疏运系统中绝对主力的地位。而在公路集疏运箱源中，上海本地占 45%，江苏占 37%，浙江占 12%，国内其他区域占 6%。有超过 50%以上的需要藉由高速公路出入上海境。宝山由于其地理位置，是联系浦东、辐射江苏的重要通道，也是过境货运交通的必经通道。

根据《上海港总体规划》，至 2020 年，上海港集装箱吞吐量将达到 4000 万标准箱，比现状增长 37.6%，届时外高桥港区的集

装箱吞吐量将达 2000 万标准箱。随着上海港的快速发展，特别是外高桥港区吞吐量的迅速增长，浦东与上海北部地区以及江苏省的货运交通需求仍将保持较快的增长。

根据宝山区的远期规划，宝山区将由重工业生产基地逐渐转型为集商贸、居住、旅游休闲为一体的滨江新城，宝山区地区内部的货运交通吸引力将会逐步降低，但随着上海港的快速发展，宝山仍将作为上海港重要的疏港通道的地位，承担大量中长距离过境货运交通。

此外，随着自贸区的建立与发展，宝山吴淞工业转型区与自贸区仅一江之隔，必将作为自贸区的腹地进行联动发展。届时，宝山吴淞工业转型区与浦东地区的联系将更加增强，有限的越江通道将会成为制约宝山新城发展的一个重要瓶颈。

此外，越江设施供应不足、配套路网不尽完善也是导致外环隧道拥堵的重要原因之一。

从越江设施布局来看，目前黄浦江下游 10 公里之内，仅有外环隧道一条越江通道，过于稀疏。从越江交通功能分析，外环隧道实际是外环线与郊环线的一个并线通道，既承担了外环线的交通功能，又承担了郊环线的交通功能。因此，外环隧道吸引着黄浦江下游地区较大范围内的越江交通，隧道内既有客车车辆、又有货车车辆，既有中长距离的过境车流、又有短距离的到发交通车流。车流集聚、车种混杂，越江设施供应不足。

同时，外环隧道周边的配套路网总体供应水平也偏低。宝杨路、蕰川路、江杨路等重要的集散性道路，全天服务水平都比较差。从更大范围来看，宝山区内跨蕰藻浜桥梁较少，南北交通联系不畅，有的甚至需要依赖过境路网进行迂回。

图 2.2-6 宝山区越江通道服务范围示意



据调查资料，在外环隧道现状的越江交通中，区域内的到发交通占 63%，往来江浙的过境交通占 37%。外环以内区域的外高桥港区与宝山、杨浦堆场之间的流量占 40%。

根据上海的城市总体规划和黄浦江沿岸地区发展规划，宝山将建设成为具有辅城功能的现代化滨江新城，杨浦北部的江湾-五角场城市副中心、新江湾城，浦东北部的的外高桥、高桥地区以及崇明三岛地区都面临着进一步的规划发展和功能提升，区域间的交通联系也将进一步增加，现状的越江设施将远不能满足沿线地区交通发展的需求。因此，缓解外环隧道的拥堵现状，建设畅通快捷的集疏运交通网络迫在眉睫。

2) 跨蕰藻浜通道

蕰藻浜西起苏州河，东至黄浦江，是苏州河的支流，全长 34.64 公里。蕰藻浜横贯宝山区中部，宝山境内全长 16.7 公里。

宝山区南北向交通受蕰藻浜阻隔，现状跨河主要干路通道较少，外环线至吴淞口现状仅同济路、江杨路、蕰川路、康宁路、沪太路、S20 通道共六条，平均间距 3.2km。

现状跨蕰藻浜通道间距过大导致各条通道的交通功能重合，

流量高度聚集，集散交通与通过交通重合、客运交通与货运交通混行，导致现状跨越蕰藻浜通道的饱和度均较高，交通拥堵严重。

吴淞大桥连接逸仙路和同济路，双向八车道断面，是宝山跨越蕰藻浜的重要通道。吴淞大桥承担的交通量已趋于饱和，日交通量达 18 万 pcu/d，全天饱和度达到 1.8。吴淞大桥的主要客流方向为中心城至宝山城区，主要货运吸引来自军工路、张华浜。

跨越蕰藻浜的通道主要是满足宝山与市中心的向心交通，由于现状通道数量较少，导致各通道的车流量均较大、饱和度较高，加上客货运混行，降低了通道的服务水平。



3) G1501 地面屏障

G1501 在宝山区境内采用路基式高速公路布置，南北向贯通的道路仅沪太路、潘泾路、蕰川路、江杨北路四条，平均间距约 3.5km。

G1501 以南区域已被纳入上海市中心城区拓展区，在用地紧张的情况下，G1501 采用路基式高速公路布置，并占用路幅宽约 36m，使得沿线交通、周围环境、土地开发都受到严重影响。

由于 G1501 的横向隔离，在沿线形成了很多断头路，导致两侧贯通性道路稀缺，南北区间的交通联系通道严重缺乏，加剧了

现有道路的交通压力，也制约了整个宝山区的道路体系以及城市发展，因此，改造路基段 G1501 高速，释放土地空间已迫在眉睫。

此外，G1501 高速采用路基式还使得辅道富锦路难以东西向贯通。G1501 周边东西向贯通的道路仅有北侧的月罗公路和南侧的宝安公路，两条路之间相距约 4km，作为 G1501 辅道的富锦路在沪太路以西以及德都路~江杨北路（北侧）未贯通。这不仅使大量交通利用周边小区道路绕行，严重影响了周边环境，也不利于 G1501 高速系统和周边区域交通的转换，在一定程度上也限制了高速系统交通功能的发挥。因此，有必要对现状地面形式高速公路改造，一方面减少南北向的隔离屏障，另一方面使东西向的富锦路贯通。

4) 大场机场

大场机场位于宝山区西南角大场镇，占地面积约 4.12 平方公里，形状狭长。大场机场为军队服役机场，不向公众开放。大场机场不仅在地里上形成一个南北狭长的屏障对宝山区南端形成隔离，且机场产生的噪声、信号障碍等都对周边地区的发展造成影响。

由于大场机场的南北阻隔，多条道路在此被隔断，形成断头路。受大场机场阻隔而形成的断头路主要有：

机场西侧：环镇北路、上大路、锦秋路、纬地路；

机场东侧：临汾路、保德路、共康路、长江西路、场北路。

其中，环镇北路-保德路、锦秋路-长江西路是宝山区规划的“七横八纵”骨干路网中东西向的两条重要通道。

图 2.2-8 大场机场区域路网（断头路）

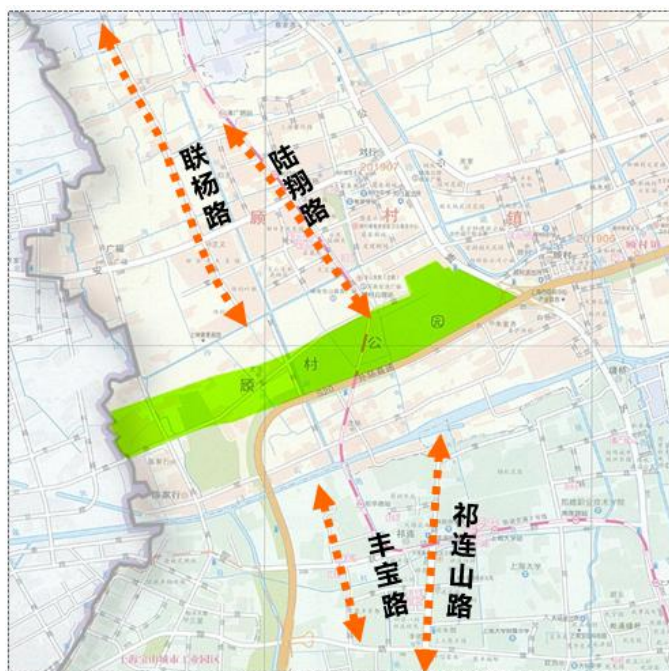


5) 顾村公园

顾村公园位于宝山区顾村镇，北到沙浦，南至蕙藻浜，东抵沪太路，西达陈广路，是一座集生态防护、景观观赏、休闲健身、文化娱乐、旅游度假等功能于一体的大型城市郊野森林公园。顾村公园规划总用地面积约 430 公顷，为市级大型郊野公园，目前一期已建成开放，占地面积约 180 公顷，二期占地约 250 公顷。

顾村公园东西狭长，对南北向道路造成阻隔，受顾村公园影响未能贯通的道路主要有联杨路-丰宝路、陆翔路-祁连山路。

其中，祁连山路-陆翔路是宝山区规划的“七横八纵”骨干路网中南北向的一条重要通道，贯通性好，连接了宝山、普陀、嘉定、长宁各区。由于顾村公园、蕙藻浜的阻隔，导致道路不能南北贯通，极大影响了交通效能。



3. 公共交通现状及评价

(1) 轨道交通网络现状

宝山区现状有轨道交通 1 号线、3 号线、7 号线，线路区内长度 42 公里，共 30 个站点。从既有 3 条轨道交通沿线开发情况及轨道客流特征分析，现状 3 条轨道交通纵向串联了宝山区大量居住区，重点是满足了沿线居民与中心城之间的向心交通的联系。

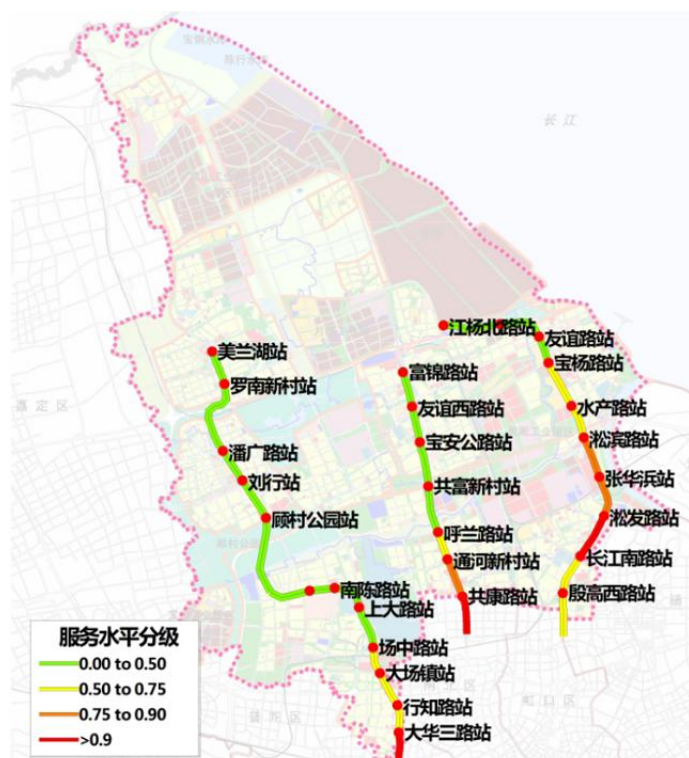
轨道交通 1 号线：南起闵行区莘庄站，向北延伸至宝山区富锦路站，全长近 37 公里，共设 28 个车站，其中，宝山境内共设有 7 个站点，分别为共康路站、通河新村站、呼兰路站、共富新村站、宝安公路站、友谊西路站和富锦路站。

轨道交通 3 号线：南起徐汇区上海南站，向北延伸至宝山区江杨北路站，全长约 40 公里，共设 29 个车站，其中，宝山境内共设有 10 个站点，分别为殷高西路站、长江南路站、淞发路站、张华浜站、淞滨路站、水产路站、宝杨路站、友谊路站、铁力路站和江杨北路站。

图 2.3-1 宝山区轨道交通现状早高峰服务水平

轨道交通 7 号线：由宝山区的美兰湖站起，穿越中心城区至浦东花木路站，全长约 34 公里，共设 28 个车站，其中，宝山境内共设有 13 个站点，分别为美兰湖站、罗南新村站、潘广路站、刘行站、顾村公园站、祈华路站、上海大学站、南陈路站、上大路站、场中路站、大场镇站、行知路站和大华三路站。

根据统计分析，现状全区轨道站点 600 米覆盖面积 30.4 平方公里，占宝山区行政面积的 11.4%。宝山区轨道站点覆盖率位列郊区最高，但在全市处于全市中下水平，与中心城 36% 的现状仍有一定差距。客流方面，全区 30 个轨道站点日均进出站客运总量近 56 万人次，其中，1 号线的通河新村站、共富新村站、共康路、7 号线大华三路站四站日进出客流较高。



宝山区轨道交通客流特征：

1、潮汐客流明显。三条早高峰 2 小时进站量占全日进站量的 45% 左右；晚高峰 2 小时出站量占全日 40% 左右。进出站客流比

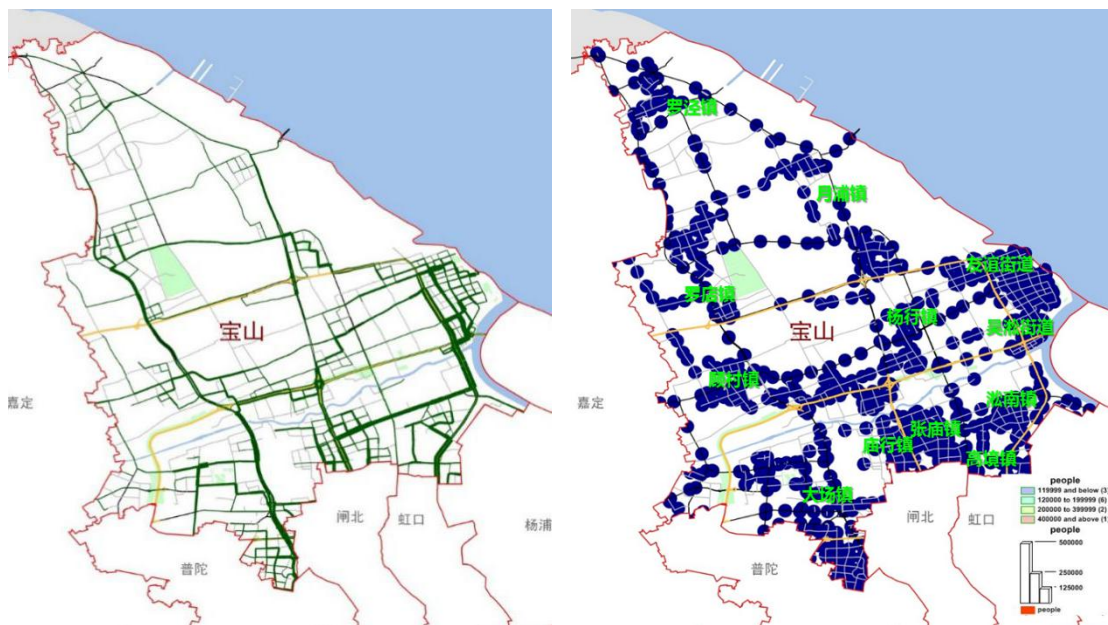
例失衡。早高峰进站为主，晚高峰出站为主。

2、部分区段高峰拥挤。现状区内 1 号线的通河新村站、3 号线的淞浜路站和 7 号线的大华三路站以南局部区间的在早晚高峰期间呈现拥挤现象，轨道运能有待进一步提升。

(2) 常规公交现状

线网方面，现状全区共有公交线路 134 条，线网长度达 421.5 公里，线网密度达 1.57km/km²，100%的行政村已有公交线路通达。

“十二五”期间聚焦轨道站点配套、大居建成入住以及重点地区开发，加大了区内公交线网的优化与调整力度，公交服务水平不断提高，特别通过优化跨区线路加强了与嘉定等周边区域通达性，通过新区区域线路，使区域间公交换乘更加便捷，通过新辟社区穿梭巴士等最后一公里线路，覆盖居住区公交空白、加强与轨道交通衔接。



设施方面，现状全区已建成投用公交枢纽、首末站共 96 处，其中包括一般首末站 78 个，3 条线及以上公交枢纽站 18 个。现状全区公交中途站 1032 个，公交站点密度达 4.2 个/平方公里，公交

站点 300m 覆盖率达 61%、500m 站点覆盖率达 85%。

(3) 公共自行车现状

宝山区积极探“最后一公里”出行困难的解决新途径，试点并逐步扩大公共自行车服务网点建设，至“十二五”末，在全区除大场、罗店、罗泾三个镇以外的其它街道和镇已设置 345 个公共自行车网点，投放 8680 辆自行车，现状宝山区域内公共自行车交通的“微循环”慢行系统逐步形成。随着自行车日均使用次数的逐步提高，公共自行车系统社会效益初见成效。

(4) 现状总体评价

从公共交通系统构成上来看，宝山区仍然是继续保持“轨道交通骨干线路+公交线路”的大运量+低运量的服务格局，缺少中间层次的公交服务，这一系统不利于提高公共交通骨干网络服务功能；从公共交通覆盖率来看，区内现状 3 条轨道、30 座车站的 600m 覆盖人口约 32.3 万，近占到了全区常住人口的 16%，日均公交-轨道换乘总量达 6.1 万乘次，仅占到区内 30 个站点轨道上下客量的 11%，这一现状说明区内“轨道网+公交网融合”还有待加强，需要加大地面公交线网的优化力度、提高公交-轨道的衔接服务，来进一步发挥轨道骨干主体作用。

现状公共交通主要存在的问题有：

轨道交通方面：一是在结构上，既有公共交通架构继续保持“轨道交通为骨干、地面公交为补充”的系统架构，对于常住人口已突破 200 万的宝山区，存在运量结构上的短断层；二是在功能上，轨道交通仍然是维持“宝山区－中心城”的网络联系格局并未改变。目前轨道交通主要解决了宝山区与中心城的联系，潮

汐交通特征尤为明显，并且沿线地区高密度的住宅开发也给轨道交通带来了较大的压力；三是轨道交通网络需要结合宝山近期和远期的城市发展，考虑网络的优化与调整，近期应加强对吴淞工业转型发展的支撑，远期考虑大场机场搬迁、宝钢地区等的规划预留；四是在效率层次上单一的城市轨道交通模式尚未改变，与多层次的公共交通服务要求不相适应。

地面公交方面：现有的地面公交网络服务水平与滨江发展带、东城西扩等重点地区的需求之间存在差距。现状宝山区 134 条公交线网密度 $1.57\text{km}/\text{km}^2$ ，比嘉定区现状 $1.26\text{km}/\text{km}^2$ 略高，但低于闵行区的 $1.84\text{km}/\text{km}^2$ ，更低于中心城区的 $2.96\text{km}/\text{km}^2$ ，而随着大量中心城区动迁居民导入，公交服务水平与市民日益增长的出行需求不相适应，亟需进一步完善。

4. 存在问题分析

随着宝山区建设的不断推进，区域城市发展布局、人口和交通量都大幅增加；五大重点区域开发建设全面铺开，城市发展从原来淞宝区域“点”上发展为全区多“面”同时开发。城市功能的多元调整，给道路系统建设规模、布局、结构和管理提出了更高要求。区域综合交通体系规划和建设中存在的问题，与城市转型发展和居民期盼不相适应。

1) 现状路网结构不完善，南北不通，东西不畅

① 路网密度低，区域差异大

现状区域总体道路网密度为 $2.99\text{km}/\text{km}^2$ ，与嘉定区路网密度 $3.0\text{km}/\text{km}^2$ 相当，但远低于中心城的 $4.9\text{km}/\text{km}^2$ 。大网络密度低，集中于外环线以内的中心城区范围，与之配套的中网络及小网络

道路密度也严重偏低，路网结构发展不均衡，影响路网整体效益的发挥。

外环线以内区域南北向道路相对充足，但蕙藻浜两岸道路连接性差导致南北向交通集中于有限的主要道路上；东西向道路受机场、厂矿阻隔连通性差，次要道路、一般道路密度明显偏低；外环线至郊环线以内区域到发交通量大、货运比例高，地区路网集散功能差，各等级道路密度均低于规范值，特别是次要道路、一般道路密度明显偏低；郊环线以外区域属于郊区路网，区域道路路网密度小、道路等级低。

②路网结构不完善，局部规模不匹配

区域干道在道路网等级结构上没有给大网络以有效支撑，如作为郊环线和外环线地面道路的富锦路及泰和路，贯通性较差，且道路规模低，交通压力转移至区域道路。

从各区域路网来看，现状的路网结构也基本存在“不畅”或“不通”的问题，主要原因在于：一是受蕙藻浜、大场机场、部队用地、工业园区、居住区等阻隔；二是土地指标紧缺、前期动迁难，项目投资执行阻力大；三是项目前期储备研究滞后，由于储备机制尚未形成，项目一般在列入年度投资计划后才能开展相关研究，造成项目技术论证不足，投资估算不准及执行力差，动迁等前期准备工作仓促。以上原因导致干道网无法发挥自身应有功能，部分干道即使部分路段按照规划实施，但因为局部规模的不匹配，致使道路整体服务效率低下，如祁连山路跨蕙藻浜及顾村公园工程、潘泾路南延至泰和路工程、铁山路跨蕙藻浜工程、长江西路西连锦秋路工程（穿大场机场）、康宁路南衔接场中路工程等等。

③局部节点交通转换功能叠加或缺失，节点交通疏解能力差。在大型立交节点、大型公共设施节点、高架下匝道、轨道交通站点等节点，由于节点交通转换功能过多叠加或者缺失，导致交通组织方案复杂，交叉口信号配时欠合理，以致交通疏解能力差，形成“肠梗阻”，影响整个路网服务效率。如外环线同济路立交节点、顾村公园沪太路节点、同济路吴淞大桥节点等。

2) 客货混行严重，道路运行环境差

①堆场与居住区混杂，交通环境差。

宝山区集装箱和堆场分布广、数量多，从出行的源头上就造成了客货混行的局面，群众意见大，社会反响强烈，对地区交通的满意度低，对产业发展、城市环境和道路交通造成了严重影响。

②过境货运交通量大，交通运行压力重。

宝山主要通道的货运比例占 55%，集卡在货运交通中比例高达 70%。受制于 G1501、S7 等通道未建成的影响，过境货运通道网络未能够成型，大量过境货运交通与客运主干道路网合线，造成宝山区域交通环境极差。

3) 公共交通可靠性、可达性和服务水平有待提高

现状区内公共交通系统整体服务水平不能完全满足社会发展和市民出行要求，各种公共交通方式之间的美好衔接有待进一步完善，城市公共交通网络的整体效率需要进一步提高。另外，对于区内公共交通基础设施配套还比较薄弱，居民区周边场站设施较为缺乏，设施能力仍不能满足需求的快速增长。

三、交通发展趋势分析

1. 市域规划情况

(1) 上海市 2040 规划纲要

面向 2040 年的发展，上海以更加开放的视野谋划城市未来发展，在 2020 年基本建成“四个中心”的基础上，明确城市性质，厘清城市的核心功能；提出总体目标，并围绕分目标，明确规划策略，引领城市发展。

城市性质：上海是具有全球影响力的国际经济（金融）中心、航运中心、科技创新中心和文化大都市。

总体目标：上海，一座追求卓越的全球城市：更具活力的创新之城、更加绿色的生态之城、更富魅力的人文之城。

1) 人口

从城市综合承载力和城市安全出发，合理进行人口调控，常住人口规划调控目标设定在 2500 万人以内。考虑旅游、商务和通勤等流动人口因素，在满足常住人口规模基础上，对水资源、能源、公共服务设施、交通和市政基础设施等要素资源的配置做一定的弹性预留，以应对不同情景下城市实际服务人口的合理需求。

2) 用地

贯彻土地利用“总量锁定、增量递减、存量优化、流量增效、质量提高”的总体要求，锁定规划建设用地总规模不超过 3200 平方公里，推动土地利用模式的全面转型。

增加生态用地、减少工业用地、保障生活用地、预控储备用地。确保耕地（基本农田）、林地等生态用地比例保持在 50%以上。工业用地比例控制在 15%以内。

有序供给城市建设用地，引导新增建设用地向城市开发边界集中，逐步减少新增建设用地供应量。新增建设用地优先保障公益类项目、民生类项目和基础设施建设，用地指标适度向新城、重点新市镇及其他重点建设地区倾斜。结合不同区域人口导入与导出目标，按照全市人均建设用地控制在 100 平方米/人左右的总体要求，差异化指导不同区域人均建设用地水平的调整。

3) 空间结构

聚焦国家“一带一路”和长江经济带战略，主动融入长三角世界级城市群发展格局，促进区域一体化发展。注重市域城乡统筹，以生态基底为约束，以重要的交通走廊为骨架，以城镇圈促进城乡统筹，形成“网络化、组团式、多中心、集约型”大都市区空间格局。明确分类、分层、分级的空间指引策略，建立“多规合一”的空间政策平台，强化土地用途和空间管制，形成功能结构优化、居住就业均衡、生态环境良好、要素配置合理的空间协调发展格局。

4) 产业

以创新引领城市产业功能的转型与升级，积极培育创新经济，促进城市产业经济发展高端化、服务化、集聚化、融合化、低碳化、信息化，提升上海在全球的经济影响力和资源配置能力。顺应产业发展趋势，推动产业转型和布局优化，强化空间对产业发展的支撑，为金融商务、科技创新、文化创意等功能提供适宜的发展空间，保障制造业必要发展空间，建设高端制造业基地，并引导产业空间的融合布局。结合城乡空间体系优化就业结构与布局，加强生活和就业的匹配度，促进城镇圈职住关系平衡。

5) 综合交通

强化上海作为衔接长江经济带和海上丝绸之路的核心枢纽地位，提升海港、空港的国际枢纽功能，提升“公铁水”立体综合运输走廊的服务效率、能级和安全可靠性。深化落实 TOD 发展模式，完善便捷高效的快速交通网络和智慧安全的绿色交通系统，实施区域差别化的交通策略导向，提高大都市区交通系统的易达性、集约性和适应性，形成“枢纽型功能引领、网络化设施支撑、多方式紧密衔接”的复合型交通系统结构。

(2) 上海市骨干道路网规划

目前，上海正处于飞速发展的时期，在发展中面临诸多机遇和挑战，对城市的基础建设，尤其是城市综合交通体系的不断深入和优化，提出了更高的要求。骨干路网是城市综合交通体系和集疏运系统的重要组成部分，也是城市道路交通承载能力的核心载体。

在《上海市干线公路网规划修编》中，已经形成了多功能、多层次的市域骨干路网，但在新的发展形势下有必要进行深化研究。2009 年 12 月，上海市人民政府同意并批复了《上海市骨干道路深化规划》。

上海高速干线公路形成“一环”、“十二射”以及“一纵”“一横”“多联”的布局形态。

其中，“一环”指 G1501 郊环线，规划将使 G1501 的环线完整化，在东北角越江处不再与外环共线。规划郊环总长约 207km，向北接现状 G1501 富锦路，向南与外环平行至外环五洲大道立交与现状 G1501 接顺。

“十二射”包括了 S1 公路、S2 公路、S3 公路、S4 公路、G60 公路、G50 公路、S26 公路、G2（G42）公路、S5 公路、S7 公路、

G40 公路、S16。

在深化规划研究中，新增 S16 为高速公路衔接江苏的沿江高速二期工程，目的是为避免将不必要的过境交通引入中心城，北蕰川路高速应以主线的方式向东接 G1501，并与 G1501 越江便捷连通。另调整 S20 为城市快速路，纳入中心城路网的组成部分。

“十二射”中 S16 起于郊环北段，沿北蕰川路经过宝山罗泾镇至沪太路洋桥检查站处出市域，出省后与江苏省内沿江高速公路二期相接，长约 17km。S7 起于外环西北段，为 S20 西段的北延伸线，远期（2020 年以后）在上海与江苏交界处穿越长江到达崇明城桥新城东侧，并继续延伸与 G40 相接，是崇明与市域浦西地区连接的唯一通道，也是城桥新城联系中心城的快速通道，长约 28.7km。

中心城快速路系统将形成“一横三环+十字九射”布局形态。

“一横”是 S5-汶水路翔殷路高架-五洲大道:中心城北部切线交通走廊，西连 S5，东接沪崇苏通道，可强化中心城与崇明三岛和嘉定新城的联系。

“三环”为内环高架路、中环路、外环路。外环路（S20）作为城市快速路后，定位为中心城的交通保护壳和最后屏障。射线高速公路的主要起始点，货运交通的主要分流转换区域，是目前中心城区域与市郊区域的分界线。

“十字”是指南北高架路-济阳路高架和延安路高架-东西通道:南北高架路-济阳路高架纵贯中心城，延安路高架-东西通道横贯中心区，都是主要服务到发交通。

“九射”包括逸仙路高架、沪太路高架、武宁路高架、北翟路高架、漕宝路高架、沪闵路高架、罗山路高架、申江路高架及

龙东大道高架，其中，涉及到宝山区的为逸仙路高架和沪太路高架。逸仙路高架为北部射线快速通道，连接宝山与中心区；沪太路高架为西北部射线快速通道，连接沪太路和中环西段。



(3) 上海市轨道交通规划

1) 市域轨道交通

目前上海市正开展编制的 2040 总规轨道规划涉及宝山有 4 条，其中包括新新增 1 条，保留 2 条，取消 1 条。具体为：

① M15，新增，吴淞－芦恒路，主要通道是江杨路-广粤路-天虹路-浦东南路-洪山路-上南路-芦恒路，线路全长 42km，串联浦江镇、世博、陆家嘴、北外滩以及吴淞转型地区，该线路建设有助于分担 1、3、8 号线既有客流压力；

② M18（原 16 号线西段），保留，大场-三林，40km，利用原 16 号线西段控制通道。串联桃浦科技智慧城、长风地区、莘庄

及三林；

③ M17（原 17 号线），保留，徐行－南桥，全长 65 公里，是网络中的南北向骨架线路，有利于加强铁路与城市轨道交通的衔接，目前正进行线路规划比选；

④ 原 1 号线北延伸（至崇明），取消。



按照全市轨道交通建设计划，宝山区近期新增 3 条轨道线路，区内线路长 17.5km，新增设 11 座车站，具体包括：

轨交 10 号线二期：宝山区内线路长度 1.25km，区内无站点，计划 2018 年建成通车。

轨交 15 号线：宝山区内线路长度 6.03km，新增 4 座车站，目前工程可行性研究已经批复，计划 2016 年开工，2020 年建成通车。

轨交 18 号线：宝山区内线路长度 10.22km，新增 7 座车站，计划 2016 年开工，2020 年建成通车。

图 3.1-3 近期市域轨道建设计划（宝山区）



2) 铁路交通

① 沪通铁路

沪通铁路是一条客货兼顾的快速铁路，是沿海铁路通道和长三角城际轨道交通网的组成部分，加强了苏北、苏中及山东东部地区与上海间社会经济联系，进一步加强了上海中心城市的辐射带动作用，对促进江海交汇区域经济的融合、长三角地区经济一体化，完善区域铁路网布局，提高过江通道运输能力有重要意义和作用。目前沪通铁路长江大桥已经开工，其余段落也在积极推进之中。沪通铁路虽然在宝山区内是一条过境性的快速铁路，它的建设对于宝山区内的道路交通网络和重要交通节点还是会造成

一定的影响，应协调处理好彼此之间的关系。

② 市域轨道快线

宝山区内有现状铁路南何支线、北杨支线铁路。现状两条铁路支线均以货运功能为主，随着沪通铁路的建设，两条铁路支线的货运功能将逐渐减弱，远景将进行市域轨道快线改造，承担地区客运功能。

2040 总体规划修编中，市域范围内规划“一横、七射、五联”的轨道快线，其中，宝山区涉及 2 条，包括南何支线改造、北杨支线改造+沪通铁路。十三五期间，应视市域轨道快线改造的计划同步做好南何支线、北杨支线等功能改造的项目储备工作。

2. 宝山区区域发展态势

(1) 国民经济与社会发展趋势

到“十三五”期末，宝山区要建成体现上海国际大都市发展水平的，生态、生产、生活相融合，宜居、宜业、宜游的现代化滨江新城区。目前宝山经济发展速度趋于放缓，产业内生动力不足，新的核心竞争力亟待形成。传统产业转型升级的方法路径将会进一步创新，推进建设用地减量化、工业园区“二次开发”、主动淘汰落后产能等工作在实践中将会加强探索和攻坚。

“十三五”期间，宝山区将抓住世界新一轮科技产业革命和上海启动建设具有全球影响力的科技创新中心等契机，依托张江宝山园等载体，加快推进科技体制机制改革，抓紧启动一批重大创新工程和战略性新兴产业重大项目，着力提升区域自主创新和成果产业化能力。要着力优化新兴产业空间布局，既要在宏观层面制订合理的新兴产业布局规划，又要充分考虑宝山的独特优势，

选择最有基础、最具优势条件、能够取得率先突破的产业优先发展。要鼓励符合产业发展规律的商业模式、盈利模式和组织运营模式创新，构建完善高效的新兴产业融资体系，从而激活产业发展的新引擎，增强产业发展动力和活力。十三五期末，宝山将基本建成与上海国际航运中心相适应的国际邮轮港；率先建成适应上海国际化大都市的城乡一体化升级版；基本形成经济转型升级最佳实践区。

（2）区域空间布局

“十三五”期间，以空间格局优化为引领，加快推进重点地区联动转型，着力改善“空间布局碎片化、产业布局碎片化、行政管理碎片化”的问题，进一步强化发展分区、重点功能区与城市资源禀赋条件、产业发展基础、经济社会要素的有机联系，通过城市格局的不断优化和空间形态的有序调整，加速城市功能的跃升。同时，进一步推进“三规合一”，强化规划可操作性。

1) 深化城乡空间布局：“分布式、小集聚”推进“一带、两轴、三分区”布局

① 提升“一带”综合能级

对接上海市总体发展规划，融入沿长江、黄浦江滨江发展带，提升“一带”南北轴线综合能级。一是延伸辐射区域，承接国家“一带一路”桥头堡功能。通过东向沿海和西向沿江两个扇面的延伸，进一步完善上海国际航运中心功能、承接长江经济带要素集聚，逐步形成东部沿海经济带与长江经济带交汇的节点和枢纽，服务上海、辐射华北的重要战略支撑点。二是聚焦重要领域，提升产业能级，打造以滨江发展带拓展提升为核心的“泛滨江”城市城市功能集聚区。南部聚焦吴淞工业区、上港九区、十区整体转型，

对接中心辐射，提升区域功能，打造上海北部新门户；中部聚焦邮轮港建设，围绕邮轮经济主题促进综合资源协同推进，依托国际邮轮母港，对接自由贸易制度创新，成为上海国际航运中心功能的重要载体。北部聚焦罗泾散货港，加强功能设施和基础配套，提升通达能力，为上海国际航运中心提供战略支撑。

② 拓展“两轴”主体功能

通过完善城市布局，整合区域资源，完善轴线功能，提升交通和产业承载力。到“十三五”末，以宝杨路-宝安公路功能轴为主体，加快促进淞宝、杨行、顾村地区融合发展，把以宝杨路产业综合发展轴为轴线的中部地区建设成为有力承接南北“两区”、东西“三线”城市和产业发展的具有综合功能的承载区、有效承接中心城区功能转移的拓展区、体现宝山城市化风貌和活力的特色区，提升中部地区对南北、东西地区的集聚、辐射和支撑作用。沪太路城市功能拓展轴以大场、顾村、罗店、罗泾等低碳宜居城市社区为依托，通过拓展城市快速干道交通和沿线综合服务功能，提升沿线产业和功能通达能力，促进区域节点组团式发展，形成“一线串珠”的城市布局，为中部地区能级提升和区域拓展提供战略储备。

③ 促进“三分区”协调发展

根据上海坚持“有机疏散、多心开敞”的空间布局理念，结合城乡区域发展的核心和方向，在宝山“南、中、北”三分区重点区域打造若干个具备较高能级、较强区域辐射能力的公共服务中心和产业中心，形成“分布式、小集聚”的格局，激发区域发展活力，推进产城融合，为后续城市更新预留空间，打好基础。

2) 优化产业发展布局：“一带、三线、五园”

以产业格局的优化融合为抓手，促进城市功能布局与生产力布局的协同互促。

① “一带”

一是提升滨江邮轮港区功能。大力发展邮轮、游艇、游船“三游”经济，积极培育邮轮要素市场，积极打造以邮轮服务业为核心、邮轮旅游业和邮轮商业为配套，以金融、中介、研发、培训、文化创意、会展贸易等相关服务业为延伸产业的现代邮轮产业体系，建成东亚地区一流国际邮轮母港，成为上海国际航运中心功能的重要载体以及北上海旅游休闲集聚区，使邮轮城不仅将成为滨江宝山的城市名片，更是宝山生产、生活、生态协调发展的转型实践区和示范区。二是促进区港联动发展。借鉴国际知名邮轮母港建设与运营经验，结合区域转型需求，合理配置各类服务功能板块，有效整合区域各类资源，引导区域综合发展。三是进一步完善滨江带发展规划。完善长江、黄浦江和蕴藻浜沿江地区的综合发展规划，进一步聚焦蕴藻浜沿线两侧的滨水区功能，形成生态城市形象载体，充分利用新兴业态对城市生态环境的较高要求，共同打造新兴产业和生态城市共享共生发展轴。四是推进滨江带功能项目建设。按照国际领先邮轮母港的要求，挖掘产业人才、商务、物流等产业要素，打造滨江旅游商务、物流配送、人才培养等功能性、配套性、载体性重点项目建设，拓展产业链条，形成完善的邮轮产业服务配套体系。

② “三线”

即以轨道 1、3、7 号线为主体，贯穿宝山南北轴线。提升轨道交通等大运量交通的区域带动作用，凸出轨道交通、生态发展轴，强化产业节点、商业商务节点和社区节点的空间联系和资源

互动，共同打造“珠串式”联动发展形态。

③ “五园”

宝山工业园区：以先进制造业为主体、战略性新兴产业为引领、现代服务业为配套，形成以智能制造、新材料、能源装备、电子信息为主导产业，工业化和信息化深度融合，产城深度融合的综合性园区。

城市工业园区：以战略性新兴产业为引领，形成总部经济、产品设计、高科技研发服务等生产性服务业功能区，居住、商务、交通等生活配套功能完善，生态环境优美，高端产业、生产性服务业和城市融合发展的综合性园区。

机器人产业园：提升以机器人为代表的制造业能级和规模，逐步调整建立以机器人产业为主体、相关先进制造业与生产性服务业共同发展的智能装备制造产业集聚区。

吴淞工业园：充分发挥区位优势、工业文化底蕴优势、现有存量土地资源优势、大企业大集团产业转型优势，重点发展产业研发、节能环保、专业服务、信息科技、三游服务、文化创意等六大产业，形成“要素融合、空间融合、产城融合”的产业集群，努力将吴淞工业区调整转型为上海面向未来战略性新兴产业和新型城市发展的一面旗帜。

南大现代产业园：重点围绕产城融合，发展科技、商贸、中介服务等商务办公区，打造以“移动互联网产业、3D打印产业、大健康产业、动漫衍生产业、北斗导航应用产业”五大产业的现代服务业集聚区，成为新一轮科技创新的核心承载区和实践区，宝山探寻“产城融合”发展模式的现行示范区。

(3) 五大转型区域发展

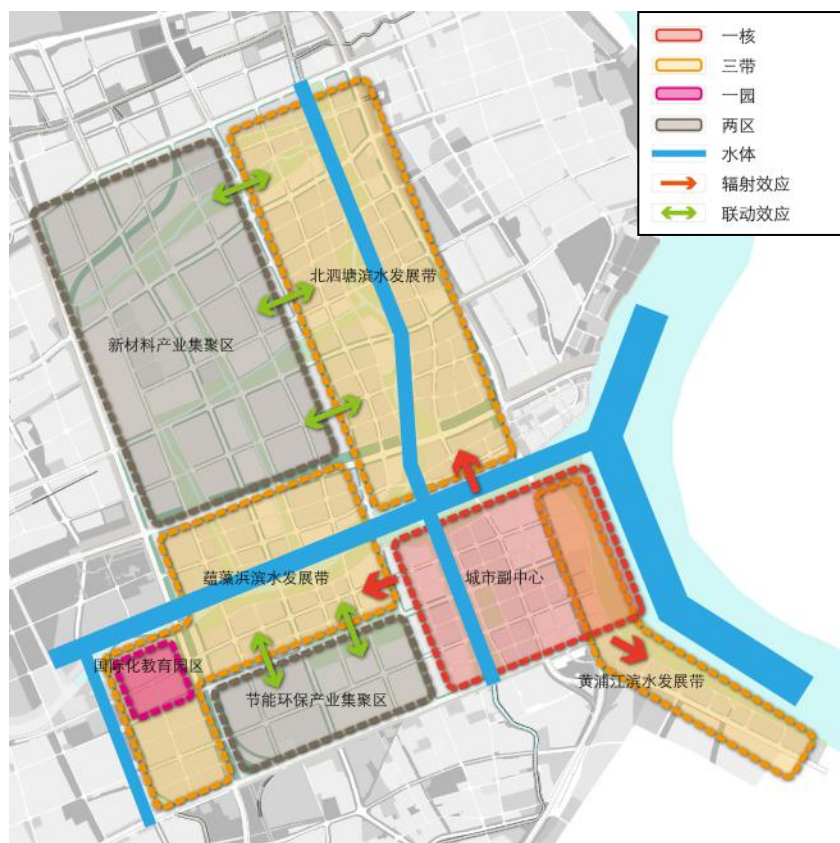
1) 吴淞工业区

吴淞工业区主要包括长江西路以北、友谊路以南、同济路以西、江杨路以东地区，占地范围近 24 平方公里，包括上钢一厂（现为宝钢股份不锈钢事业部）和上钢五厂（现为宝钢股份特钢事业部），并集中着 300 余家分属国家、市属及区属的工业及物流仓储企业，是上海传统的重工业基地。

吴淞工业区的城市更新将与国有大型企业--宝钢的产业转型紧密相连，共同推进。从 2010 年开始，宝山区会同区内核心企业就积极开展地区更新发展战略研究和产业整体转型调整研究，将吴淞工业区努力打造为我国老工业区再生的创新示范区、上海市新兴产业的重要承载区、宝山区转型发展的首位引领区、以及后工业城市的最佳实践区。

在吴淞工业区的转型发展中，将采取产城融合、城市复合功能模式，形成以产业发展为引导的上海市北部城市副中心，形成上海市生产性服务业、战略性新兴产业、以及都市生活居住区、滨水文化景观区等集聚一体的新城区，实现从环境整治到功能提升的战略转型,形成城市副中心、战略性新兴产业和生产性服务业、新都市主义生活区的空间集聚效应。

吴淞工业区按照“一核三带、一园两区”的城市功能进行布局，通过城市副中心对滨水发展带产生辐射效应、滨水发展带与产业集聚区形成联动效应来带动地区的转型发展。



一核：一个城市副中心，集商业、商务和娱乐设施于一体；

三带：三条滨水发展带，为黄浦江岸线、蕴藻浜岸线以及泗塘河，是地区生态环境的重要元素和景观风貌的主要特色，也是游憩、健身、社交、慢行交通的基本载体；

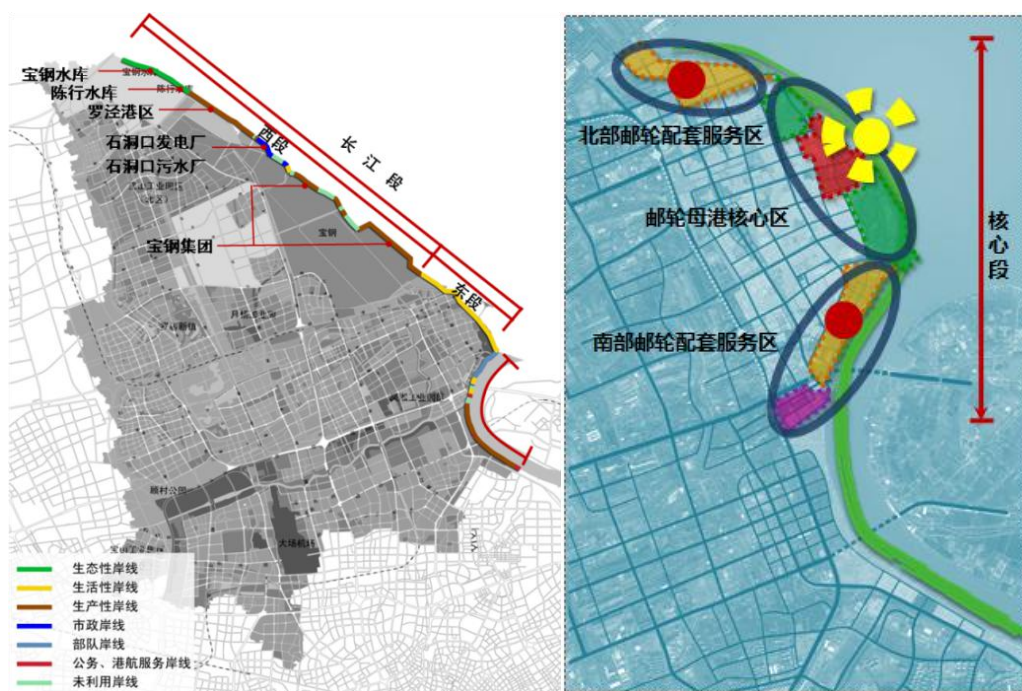
一园：一个国际化教育园区；

两区：两片新兴产业集聚区，即节能环保产业区和新材料产业区。

吴淞工业区通过整体转型，将逐步建设为集金融经济总部、研发基地、生态景观、商业商务、居住休闲等功能为一体的现代化城区。由此可见，转型后的吴淞工业区将吸引较多的客运交通流量，由于产业区的聚集，也将产生一定量的货运交通。

2) 滨江发展带

图 3.2-2 宝山区滨江岸线及滨江发展带组团



宝山滨江（长江、黄浦江）岸线总长约 28 公里，其中长江岸线约 22 公里，黄浦江岸线约 6 公里（另蕰藻浜岸线约 16 公里）。其中，北部为水库生态型岸线，中部和南部为宝钢、上港集团工业区和淞宝地区生活型岸线，以及部队岸线交错布局。

围绕邮轮港及周边地区，滨江发展带将建设为以邮轮母港和邮轮产业发展为核心，融公共服务、商业办公、文化娱乐、旅游休闲等多功能于一体的绿色滨江新区。沿江港区将打造世界知名邮轮母港、亚太或国家级邮轮旅游枢纽港、集散中心和邮轮产业中心，以及上海市黄浦江下游核心功能版块和北上海最具活力的公共滨水走廊，具体为：

北部地区：建设集商业、商务、物流等生产性服务业于一体的上海罗泾港配套产业园。

中部地区：推进邮轮港建设发展，通过滨江旅游商务区、国际邮轮物流配送中心、国际邮轮人才培训中心等重点功能性项目建设，形成融生态景观、现代商务、旅游服务为一体的城市功能

区。

南部地区：率先启动十四区调整转型，打造成集生态滨江、邮轮服务、休闲居住于一体的滨江综合公共中心。

随着吴淞口国际邮轮港的建成和运营，使宝山滨江在上海市构建“四个中心”沿海开放格局的同时成为上海国际航运中心的重要落点。吴淞口国际邮轮母港将带动宝山区长江、黄浦江、蕰藻浜岸线及腹地 20 多平方公里区域的整体转型，形成邮轮服务经济及其配套产业。目前，宝杨路码头圈围地区和上港十四区的转型发展已率先启动。

① 宝杨路码头圈围地区

宝杨码头圈围地区位于宝山区东部，长江以西、滨江大道以东、漠河路以南、宝杨路以北，正位处上海水上门户，水陆交通便利，地理条件优越。按照规划，圈围地区将以国际邮轮港与国内客运码头的综合服务配套为主导功能，形成融绿化景观与旅游休闲、商业与商务办公于一体的综合性城市滨江区域。

② 上港十四区

上港十四区位于牡丹江路/漠河路东北紧邻长江区域，未来将打造为宝山滨江邮轮综合配套服务区、高尚生活居住区和生态休闲文化区的生态滨江综合服务区。

3) 罗店大型居住社区

随着罗店大型居住社区建设的全面推进，罗店大居将逐步形成社会融合、功能完善、交通便捷、环境优美的城市居住社区，成为宝山西部郊环以北地区的公共活动中心，以及整个宝山北部产业服务升级的重要承载基地。

规划范围内形成“一核一带一环三轴四片区”的地区空间结

构体系。

“一核”——在基地东部依托美兰湖公园和商业等公共设施组成的核心区，是未来整个宝山 G1501 环线北部地区最具活力的公共活动中心，它包括了公共活动核和绿色生态核。在沪太路以西结合轨道交通终点站形成集商业购物，办公，文化娱乐休闲和地区交通换乘于一体的大型区域公共服务核。另外在沪太路以西和美兰湖大道以北的地区，利用现状和部分规划水系，将沪太路东侧的美兰湖景观有机导入，形成大片结合水体的滨水绿地和城市开放空间的绿核。

“一带”——结合轨道交通 7 号线车站沿沪太路展开的南北向的商业办公服务设施带；规划要求该商业办公服务设施带在综合满足其自身的功能要求外，同时强化出沿沪太路和轨道交通沿线的城市天际线景观和软质景观塑造。

“一环”——沿 G1501、S7、月罗公路和沪太路的生态绿环；利用原有良好的景观植被资源和水体，形成的环型绿色的生态住宅隔离圈，其中，部分节点可适当的保留和开发旅游度假设施，提升居住生活品质。

“三轴”——结合三条东西向河道和滨河绿带所形成的社区服务设施轴，都是生活轴线，强调生活气息浓郁，结合河道的景观自然精致，机动和非机动交通都很便捷。其中中部轴线的为地区级服务设施轴，布置行政办公，大型文化娱乐设施和体育场馆设施，医院，福利设施和养老院，以及职教和科研办公等大型服务设施。南北两条轴线为社区级服务设施轴，强化小尺度步行空间的联系，布置书店，菜场，银行，零售商业，和小型社区服务设施等。

“四片”——由区内三条东西向河道自然划分的四个居住片区。由于大型居住社区的规划人口较多，达到 12.5 万人，如果单纯的开发为居住社区则很可能新城白天无人的空城，进而形成的钟摆式通勤交通对轨道的压力巨大。为避免出现这种状况，体现出城市活力，本次规划建议在产业导入的设置上综合考虑，多种业态混合布局，布局选址也灵活机动，避免过于集中于轨道车站。综合全面提升地区的生活质量和内涵，汇聚出能达到全时段的人气，保持地区的活力。

罗店大居首批居民已经入住，随着未来人口的逐步导入，罗店大居的交通出行有很大一部分是通勤交通，因而早晚高峰时段的出行需求将明显高于平常时段，应充分利用轨道交通的便利，加强普通公交与轨道交通之间的协调联系，是满足大居与中心城区向心交通的重要手段。此外，完善内外配套路网也是解决出行需求矛盾的重要措施，特别是与顾村拓展区相关通道的建设。



图 3.2-3 罗店大局规划空间结构

4) 顾村拓展区

依据《上海市宝山新城总体规划(2006-2020)》，顾村拓展区未来以居住和商务服务功能为主。随着顾村基地实属保障房的拓展和本地村民的就地安置，其居住功能将进一步增强。同时依托轨道交通站点的区位优势，应加强现代服务业等城市公共功能的开发，并提升原规划的产业能级，引导相关产业的导入，提升地区品质与活力。

顾村拓展区功能定位为：依托轨道交通和外环沿线绿地的良好生态景观环境，形成配套高标准、功能有特色、宜居多元化，产城相融合的新城居住组团。

图 3.2-4 顾村拓展区规划结构及规划土地使用图



规划形成“一轴一心、一链多片、一环多楔”的用地结构，实现“生态”、“宜居”、“活力”的规划目标。

“一轴”：即沿陆翔路形成的贯穿地区内部、纵向联系南部中心城和北部罗店新镇的地区生活发展轴。

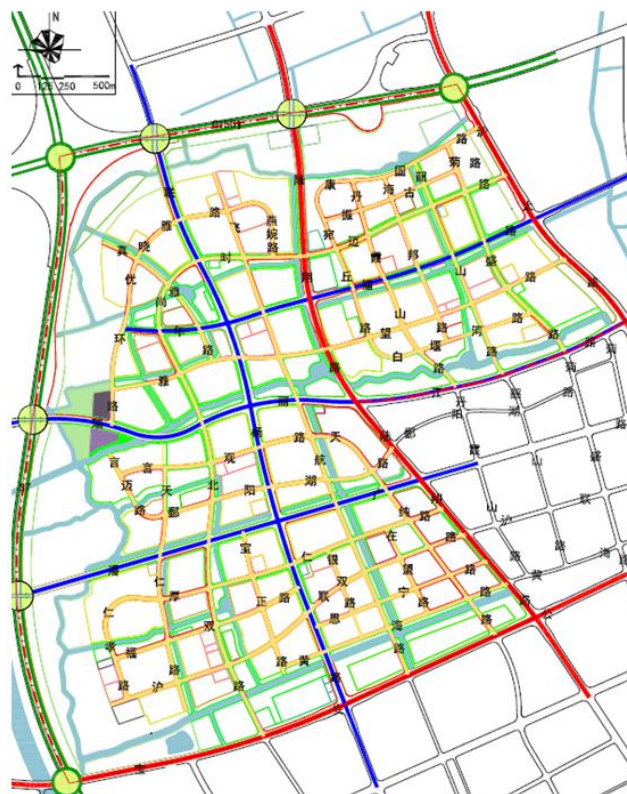
“一心”：即结合轨道交通站点形成的区域公共活动中心。

“一链”：即地区内部串联各居住单元的社区中心而形成的生活气息浓郁、景观丰富的住区内部“生活链”。

“多片”：即地区内部由道路、水系等自然分隔形成的多个居住组团和产业组团。

“一环”：即区域外围由大型公园、道路绿化、生态绿地围合而成的地区生态绿环。

“多楔”：即规划结合主要道路和河流，形成由外围大生态绿地渗透至各居住组团的城市绿楔，美化住区景观的同时，起到较好的生态隔离作用。



顾村大型居住社区规划区内道路主要分“高速公路、主干道、次干道、支路”四级，内部骨干路网呈网格状分布。主次干道形成“四横三纵”的道路格局，“四横”是指主干道宝安公路和三条次干道，分别为次一路以及贯穿规划区东西方向的瑞丽江路和潘广路；“三纵”是指主干道陆翔路、沪太路和次干道联杨路，都是贯穿规划区的南北向道路，同时内部形成天仁路、福双路、沪联路、黄海路等道路，解决区域内部交通组织。

5) 南大地区

南大地区位于上海市中心城西北部，东至南陈路、南秀路，南至环镇南路-罗巷港路-祁连山路-S5 沪嘉高速，西至 S20 外环高速，北至丰翔路、环镇北路。

按照规划，南大地区将以城市生态安全 and 环境修复为目标，协调环境、产业和交通综合发展，构筑中心城西北部重要的绿化通廊，成为宝山区西门户生态复育区，大型棕地改造更新的示范

区，功能复合、生活融洽的现代社区。

随着区域转型发展，南大地区将形成由外围生态保护圈、中层居住片区和围绕轨道交通站点形成公建服务综合区的三圈层式空间布局结构，构建集多元化居住和复合型产业基地为一体的中心城西北部综合地区中心，形成“一心两轴七片”城市格局，“一心”即规划区中央的地区中心；“两轴”为祁连山路公共服务发展轴和沿走马塘滨水休闲景观轴；“七片”指一个生态片区、四个居住片区、一个产业转型片区和一个铁路站场及发展预留片区。

南大地区转型后，客运机动车的交通出行方向仍将以中心城为主，交通需求将以通勤为主；由于桃浦站的存在，地区仍将产生一定的货运需求，且规划桃浦站未来将建设成为上海北部的铁路物流中心，可见远期货运将保持一定程度的增长态势。

因此，完善区域内部路网、大力发展公共交通系统，完善公共交通与轨道交通的衔接，提高公共设施的供应水平、服务能力和运行效率，加强地区与市区、杨行以及顾村等组团的联系，将是南大地区路网规划的重点。

3. 道路交通发展趋势

1) 客运交通发展趋势

① 人口规模持续增长

截止 2014 年底，宝山区常住人口约 202.4 万人，户籍人口约 93.6 万人，现状人口规模已经远超过《宝山区区域总体规划纲要》提出的 2020 年全区常住人口总量控制在 130 万人以内的目标。未来，宝山区全区常住人口规模将突破 210 万，甚至达到 270 万。

② 出行总量显著增长

根据上海综合交通发展战略预测分析，至 2020 年，上海常住

表 3.3-2 宝山新城出行区域结构表（万人次）

人口出行率为 2.65。按照宝山区人口的发展趋势，预测宝山区未来的出行总量将增长一倍以上，超过 500 万人次。

③ 小汽车保有量仍将快速增长

通过加快轨道交通建设、优化完善地面公交线网，提升公共交通的吸引力，将有利于小汽车增速的放缓，但小汽车总量仍持续增长。预计至 2020 年，宝山区的汽车拥有量（按照夜间停车数）将达到 30 万左右。

④ 宝山新城东城西扩

宝山新城位于宝山行政区域中部，南至外环线 S20，北至郊环线 G1501，东至长江，西至与嘉定区相交接的区界。宝山新城采取由重要交通干线串联几个发展组团的带状组团城市形态，规划城市发展方向为自沿江由东向西沿宝安公路轴线发展，规划 2020 年宝山新城规划人口规模 65 万人左右，人均出行率达到 2.6 次左右，宝山新城总的出行量将达到 169 万人次。

宝山新城的三个组团具有不同的城市功能：淞宝地区体现繁荣与繁华，形成宝山区行政、文化、商务中心及滨江景观旅游带，杨行地区体现新兴城市功能，形成宝山现代商务、居住、公共功能的综合性新城组团；顾村地区体现生态性的人居环境，形成环境优美、适宜居住的人文生态新城组团。

各个组团不同的城市功能定位也必将带来不同的交通出行方式，总体而言，随着宝山新城东城西扩，滨江、吴淞地区将吸引更多的交通流量，自西向东的轴向交通也将有明显发展。

宝山新城	内部出行	中心城方向出行	嘉定及江苏方向出行	宝山区北部出行
比例	55%	28%	10%	7%
出行量	93.0	47.3	16.9	11.8

宝山新城	小客车	出租车	地面公交	轨道	非机动车	步行	合计
新城内部	21%	3%	29%	11%	20%	16%	100%
至中心城	26%	8%	26%	18%	15%	8%	100%
其他新城	45%	4%	24%	9%	18%	1%	100%

*上述表格数据援引自《中心拓展区及郊区新城骨干路网规划》(2014)。

⑤ 五大转型地区的交通出行

五大地区的转型发展，将带动宝山区产业和城市形态功能的整体转型，东部加快形成游轮服务经济与滨江风貌于一体的功能，西部提升城市综合服务功能，南部优化提升现代都市功能，北部形成产业发展集聚区与新市镇功能。

五大区域的转型发展，将使宝山的城市格局产生重大变化，区域交通的发生和吸引、居民出行方式都将产生明显的转变，改变现状的交通格局。

⑥ 大型住宅基地建设

大型居住区的开发建设，将使宝山区中部和西部地区进出市中心的向心交通和东西向的轴向交通需求快速增长，上下班时段潮汐交通明显，对道路、公共交通设施配套需求增加。完善路网络格局、合理引导多种出行方式、优化城乡公交设施配套、完善以轨道交通和捷运为主的公共交通出行方式，形成多元化的公共交通服务体系，是满足大型居住区交通需求的重要保证。

⑦ 交通枢纽建设

完善宝山区重要交通枢纽建设，利用铁路、轨道交通形成网络骨干，结合地面公交线网、道路网络构成集散型交通网。同时，构建区域多元化、低碳化和人性化的交通系统，形成便捷的快速交通体系。

未来宝山区重点发展的综合交通枢纽有国际邮轮港枢纽、吴

淞客运码头枢纽及顾村公园综合枢纽。

2) 货运交通发展趋势

根据宝山区规划，宝山远期将仅保留 4 个工业区域：宝钢；宝山城市工业园区；宝山工业园区；月杨工业园区。工业园区的集聚和整合，将有利于货运交通的组织和管理，改善现状客货运交通混行互相干扰的问题。

根据《上海市骨干道路网深化规划》，至 2020 年，北部宝山地区仍将有较多的货物仓储用地，货运交通需求较高。根据交通需求分析结果，2020 年，北部东西向交通为 37 万 PCU/12 小时，其中货运交通占 20% 左右。

同时，根据宝山区规划，吴淞工业园区将转型发展，其货运发生量和吸引量将逐步缩小。此外，现状张华浜码头、军工路码头远期也将外迁至浦东沿江岸线，两处码头外迁后，将极大地改变周边路网的交通组成，影响宝山现状的货运交通格局。



随着上海建设国际航运中心进行的不断推进，上海港的集疏运体系建设也取得了重大进展。上海港首个具备汽车滚装和集装箱运输两大主题功能的综合性港区外高桥六期码头正式开港投产，

洋山港也正在朝着重要的国际中转港步步推进，这些都将促进上海市域货运交通的发展。

作为上海港沟通长三角腹地的重要门户，宝山区是上海港集疏运通道的重要组成部分。据悉，上海国际航运中心 80% 以上的货源来自距上海 300 公里以内的长三角腹地，其中很重要的一部分就是经由宝山进入浦东。

根据预测，至 2020 年，上海市的集装箱吞吐量较现状将增长 40%，其中，陆路集疏运比例将达到 75 % 以上。虽然宝山未来分担的比例将有所减少，但绝对总量仍将保持持续增加的趋势，未来过境集装箱交通量仍将增长 20~30%。过境货运交通的增长将给宝山现状的道路交通网络带来更大的压力。

由此可见，在未来较长的一段时间里，宝山的内部货运交通和过境交通都将处于持续增长的状态中，完善宝山区域内的货运交通体系，初步形成客货运分离的交通格局，加强道路交通管理措施，是打造宝山交通组织有序、安全便捷、方便生产生活的城市综合交通网络的重要保证。

四、“十三五”综合交通规划原则与目标

1. 规划依据

本研究主要依据上海市和宝山区的总体规划，各个片区的控制性详细规划以及道路专项规划等，主要的参考资料如下：

- 1) 《中华人民共和国城乡规划法》（2008）
- 2) 《城市规划编制办法》（2006）
- 3) 《城市综合交通体系规划编制导则》（2010）
- 4) 《上海市城市总体规划（1999～2020）》（2001）
- 5) 《上海市国民经济和社会发展的第十二个五年规划纲要》（2011）
- 6) 《上海市宝山区国民经济和社会发展的第十二个五年规划纲要》（2011）
- 7) 《上海市干线公路网规划修编》（2008）
- 8) 《上海市骨干道路网深化规划》（2010）
- 9) 《中心拓展区及郊区新城骨干路网规划》（2014）
- 10) 《上海市城市轨道交通近期建设规划（2010～2015年）》（2012）
- 11) 《宝山区区域总体规划实施方案（2005～2020）》（2005）
- 12) 《上海市宝山新城总体规划（2006～2020）》（2007）
- 13) 《宝山区城乡总体规划》（2010年梳理版）
- 14) 《宝山区道路交通专项研究》（2014）
- 15) 《宝山区道路（轨道交通）建设“十一五”规划》
- 16) 《上海市宝山区道路专业规划（2005～2020）》

- 17) 《宝山区道路建设和管理“十二五”规划》(2010)
- 18) 《宝山区交通发展白皮书》(2010)
- 19) 《上海市宝山区统计年鉴》(2010)
- 20) 《宝山区宝杨路码头圈围地区(SB-A-3单元)控制性详细规划》(2008)
- 21) 《吴淞口国际邮轮码头区域城市设计》(2009)
- 22) 《宝山新城SB-A-4单元(上港十四区)控制性详细规划》(2011)
- 23) 《宝山新城SB-A-4地块交通专项规划》(2012)
- 24) 《黄浦江北延伸段WN7控制性详细规划》(2009)
- 25) 《吴淞工业区转型发展概念规划》(2013)
- 26) 《上海市宝山区W121301单元(祁连敏感区)控制性详细规划》(2011)
- 27) 《祁连敏感区道路专项规划》(2012)
- 28) 《上海市宝山区美罗家园大型居住社区控制性详细规划》(2010)
- 29) 《宝山区美罗家园大型居住社区道路专业规划》(2010)
- 30) 《宝山新城顾村A单元控制性详细规划》(2010)
- 31) 《宝山新城顾村地区GC-B-1和GC-B-2单元控制性详细规划》(2009)
- 32) 上海市宝山区BSPO-1801单元(宝山工业园区)控制性详细规划修编(2015)

2. 规划思路

围绕“一轴、两带、三分区”空间发展战略,加强综合交通规划与城市空间拓展的统筹协调,强化公共交通引导和支撑城市

发展的规划模式；梳理全区路网，把握区域交通总体特征，按照轻重缓急，加强区域外部通道建设及内部路网完善，均衡交通分布，为区域转型发展提供基础设施保障。

坚持“公交优先、构建多层次公共交通体系”发展主线，突出公共交通首要地位，在不断强化轨道交通骨干作用的同时，加快发展中运量公共交通，提升完善地面公共交通，并加强各类交通方式之间的衔接，完善公共交通体系。

遵循“以人为本、生态交通”发展旋律，优化道路交通组织，重视交通安全管理；积极推进慢行和静态交通系统规划建设，开展“示范区”建设，提升交通品质，改善居民出行环境，后续分片区稳步推进实施。

贯彻中央城市工作会议精神，领会杨雄市长和韩正书记在贯彻落实中央城市工作会议精神推进大会上的讲话，要重视创新理念，把握规律，明确定位；坚持上海问题导向，破解关键难题，实现持续发展；坚持规划引领，管理为重、管建并举，建设和谐有序的宜居城市。

3. 规划原则

统筹协调、兼顾现状、科学可行、适度超前。

4. 规划目标（2040年）

立足宝山未来发展愿景和宝山在市主体功能区中“都市功能优化区”的定位，综合《上海市2040年总体规划》、《上海市骨干道路网规划深化方案》等市级规划中涉及宝山的轨道交通网络和骨干道路网络，结合我区产业布局、重点发展区域以及交通发展趋势，提出我区2040年综合交通远景规划目标。

1) 道路交通

遵循“统筹协调、兼顾现状、科学可行、适度超前”的原则，构建“三网一体，联动互通，高效合理，南北畅通，东西贯通”道路网络系统，大网络基本形成“四纵四横”路网；中网络各组团紧密沟通，形成“十纵十六横”路网；小网络形成“四通八达”路网。

通过“建成一批、改造一批、储备一批”道路、枢纽等重大工程项目，完善公共交通服务水平，构筑一个各交通系统功能完善、衔接良好、通达便利，满足各个社会群体和各种出行方式需要的综合交通系统，为宝山城市功能提升和转型发展提供有力的支撑。

——“四纵四横”大网络：

"四纵"：S20-S7、真北路-沪太路、共和新路-蕙川路-S16、逸仙路-同济路；

"四横"：S5-中环线、长江路-长江西路、S6-S20、G1501；

——“十纵十六横”中网络：

"十纵"：联杨路、祁连山路-陆翔路、沪太路、潘泾路、康宁路-富长路、共和新路-蕙川路地面道路、江杨路、长江南路-铁山路、铁力路、逸仙路-同济路地面道路；

"十六横"：场中路-南大路、殷高路-保德路-环镇北路-丰翔路、长江（西）路-锦秋路、泰和路、水产路、宝杨路-宝安公路、友谊路-潘广路、富锦路、杨南路、月罗路、石太路、罗北路、金石路、宝钱公路、新川沙路、集宁路。

——“四通八达”小网络：1) 加强片区之间联系，加强次干路、支路对大中网络的有力支撑；2) 加强村庄与社区之间的联系，

推进农村公路的规划和建设；3）加强社区内部配套道路的提升改造，形成内部有效的“微循环”。

2）公共交通

进一步巩固轨道交通的骨干作用，初步建立区内中运量公交系统，加大枢纽场站等基础设施建设力度，逐步优化地面公交线网结构，稳步发展公共自行车系统，加强轨道、中运量、公交、公共自行车等多种公共交通方式的协调发展、功能互补和便捷换乘。

5. “十三五”建设目标

道路建设：“十三五”期末，路网形成““三纵四横”大网络”，“八纵十三横”中网络，“四通八达”小网络：力争“十三五”期末道路总里程达到 884.12km，密度达到 3.3km/km²。

——“三纵四横”大网络：

纵向：S20-S7、共和新路-蕙川路-S16、逸仙路-同济路；

横向：S5-中环线、长江路-长江西路、S6-S20、G1501；

——“八纵十三横”中网络：

纵向：祁连山路-陆翔路、沪太路、潘泾路、康宁路-富长路、共和新路-蕙川路地面道路、江杨路、长江南路-铁山路/铁力路、逸仙路-同济路地面道路；

横向：长江（西）路、泰和路、水产路、宝杨路-宝安公路、友谊路-潘广路、富锦路、杨南路、月罗路、石太路、罗北路、金石路、宝钱公路、集宁路。

——“四通八达”小网络：加强社区内部配套道路的提升改造，形成内部有效的“微循环”。

三隧：沿江通道、长江西路隧道、S20 隧道；

八桥：S20 桥、祁连山路通道、塘桥、康宁路桥、**蕰川**路桥、江杨北路桥、铁力路/铁山路通道、吴淞大桥。

公共交通：轨道交通网络建设方面，建成 15、18 号线 2 条轨道交通，力争建成中运量示范线；场站设施方面，建成顾村枢纽等 13 个公交场站（含 5 个 P+R 及 6 座公交首末站）；公共自行车规模发展至 1.5 万辆左右；区内公交线网密度提升至 $1.7\text{km}/\text{km}^2$ ，区公共交通出行比重（不含步行）达 35% 以上，轨道交通占公共交通的 50%。

五、“十三五”道路交通网络规划

1. 区域对外交通网络规划

对于区域对外通道的规划建设，主要是为加强宝山区与相邻各区的联动发展，按照规划对现状宝山区的对外通道进行加密和扩容，提高路网的通达性，提升路网的服务水平。

1) 市属道路系统

S7 高速公路：联系江苏省，起于外环西北段，为 A20 西段的北延伸线，远期（2020 年以后）在上海与江苏交界处穿越长江到达崇明城桥新城东侧，并继续延伸与 A14 相接，是崇明与市域浦西地区连接的唯一通道，也是城桥新城联系中心城的快速通道，长 28.7km。近期拟先建设 S20-宝钱公路，长约 14.85km，主要目的分流沪太路货运交通，降低沪太路交通压力，改善片区交通环境。

S16 高速公路：联系江苏省，起于郊环北段，沿北蕙川路经过宝山罗泾镇接沪太路，出省后与江苏省内沿江高速公路二期连接，长约 17km。主要满足沿江港区快速增长的货运需求，加强与江苏省的快速货运通道建设。

长江(西)路快速路：完善中心城区北部快速路网，加强与浦东新区、杨浦区的联系，西起沪太路，东至逸仙路，接长江西路越江隧道，长约 9.5km，主要目的为加强浦东新区之间的联系，降低 S20 越江通道压力，同时与军工路快速路联系，加强与杨浦区之间的联系。

军工路快速路：完善区域快速路网，一方面弥补北部地区东

西向通道不足的缺陷，与长江路快速通道共同分流中环交通压力，加强宝山区、杨浦区及浦东新区的联系，同时为客货分流创造条件；另一方面，通过军工路连接逸仙路高架和浦东中环，可引导南北向的长距离穿越中心交通利用服务条件相对较好的浦东中环路，减轻南北高架的压力。其中宝山段军工路南起翔殷路，北至逸仙路，长约 3.0km。

2) 区区对接道路

集宁路：长约 1.77km，红线宽度 40m，规划为二级公路，西接嘉定区霜竹公路，东至北蕰川路，为宝山与嘉定北部联络通道。

宝钱公路（沪太路-潘泾路）：长约 2.43km，红线宽度 40m，规划为二级公路，现状沪太路以西段及潘泾路以东段均已建设，宝钱公路的联通将对完善宝山工业园区路网、改善与嘉定区的联系起到很大的提升作用。

石太路：长约 7.1km，红线宽度 50m，规划为二级公路，西接嘉定区嘉盛公路，东至北蕰川路，作为 G1501 以北与嘉定区联系的 4 大通道之一（集宁路、宝钱公路、石太路和月罗公路），远期将直接与嘉定主城区联系。

月罗公路（S7-区界）：红线宽度 40m，规划为一级公路，现状已经向西延伸至罗店大居北部，随着 S7 的建设，月罗公路对于嘉定区及宝山区的联系将进一步加强，因此 S7 之区界段的建设是非常必要的。

康宁路：长约 1.7km，红线宽度 50m，规划为主干路，跨蕰藻浜桥梁已经建成，南延伸至长江路。长江路向南至区界段的建设对于区域南北向交通将有较大提升，且能有效发挥康宁路桥的通道作用。

国权北路(殷行路-三门路);现状宽度约10米,长1.9公里,规划红线35米,等级为城市次干路,两端均与杨浦区国权北路对接。

南大路:长约3.3km,红线宽度40m,规划为次干路,加强联系大场与普陀区西北部地区。

南陈路:长约1.5km,规划红线40m,,规划为次干路,向南延伸至普陀区。

怡华园路(南华苑路-夏长浦):长0.18公里,现状宽度约为9米且机非混行,规划红线18米,等级为城市支路,与闸北区平利路对接。

国江路(国权北路-军工路):现状受铁路何杨支线阻隔无道路,长0.1公里,规划红线35米,等级为城市次干路,与杨浦区国权北路对接。

金迎路(丰翔路-真南路):现状无道路,长1.1公里,规划红线45米,等级为二级公路,与嘉定区浏翔公路和普陀区金迎路对接。

2. 区域内部交通网络规划

对于区域内部交通网络,主要是在此前相关规划成果的基础上,打通区内屏障,保障交通东西、南北通畅。

杨南路(沪太路-蕰川路):作为宝山北部地区东西向干道,杨南路的建设对于罗店大居及罗店新市镇的对外出行时非常必要的,将加强宝山西部与宝山城区的交通联系。

潘广路(沪太路-蕰川路):建成后实现友谊路-潘广路全线贯通,成为横穿宝山区的一条东西向客运通道,将大大强化吴淞、杨行、顾村各组团之间的交通联系。

锦秋路（真陈路-祁连山路）：提升改造为次干路，现状仅为双向 2 车道，拟改造扩容与祁连山路以东段双向 4 车道规模匹配。

富长路：为宝山中部地区南北向贯通性较好的通道之一，北起宝山工业园区金石路，南至 S20，主要承担长距离客货运交通。

铁力路/铁山路：北起富锦路，南至长江路，为吴淞工业区内南北向干道之一。

3. 重点发展区域路网规划

研究分析主要交通流向，突破片区交通发展瓶颈，增强对外、对内交通网络，同时兼顾道路交通设施与片区化境的融合度，增强道路交通与片区经济发展、生态环境等可持续发展。

1) 吴淞工业区

重点：贯通区域内部路网，加强跨蕰藻浜通道建设，总体形成“四纵六横”的骨干路网格局

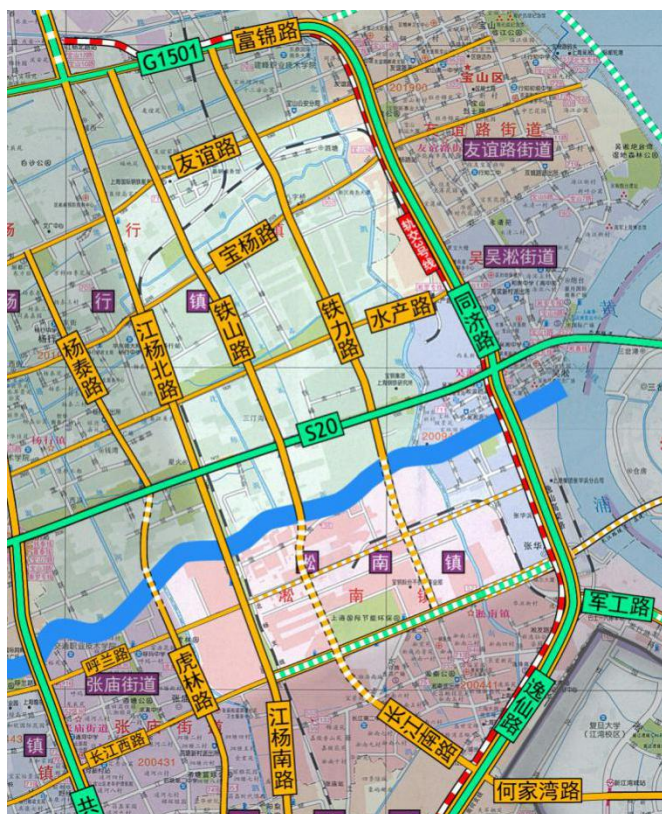
四纵：江杨北路、铁力路、铁山路、同济路高架（同济路）；

六横：友谊路、宝杨路、水产路、S20（泰和路）、呼兰路、长江西路。

贯通南北向的铁力路、铁山路，东西向的呼兰路，形成网格状的骨干路网系统，将完善区域内部的路网格局，有效加强片区路网的连通性。

贯通区域西侧的杨泰路-虎林路，将作为吴淞工业区南北向道路的有效补充，促进吴淞工业区的转型发展和城市更新。

图 5.3-1 吴淞工业区骨干路网规划



2) 滨江发展带

重点：建设以国际邮轮母港为核心的滨江发展带的快速疏散通道，提升现状路网的功能，是滨江片区路网规划的重点。

宝杨路地道：对宝杨路进行提升扩容改造，新建宝杨路地道，强化其作为区域东西向主要对外通道的道路功能。

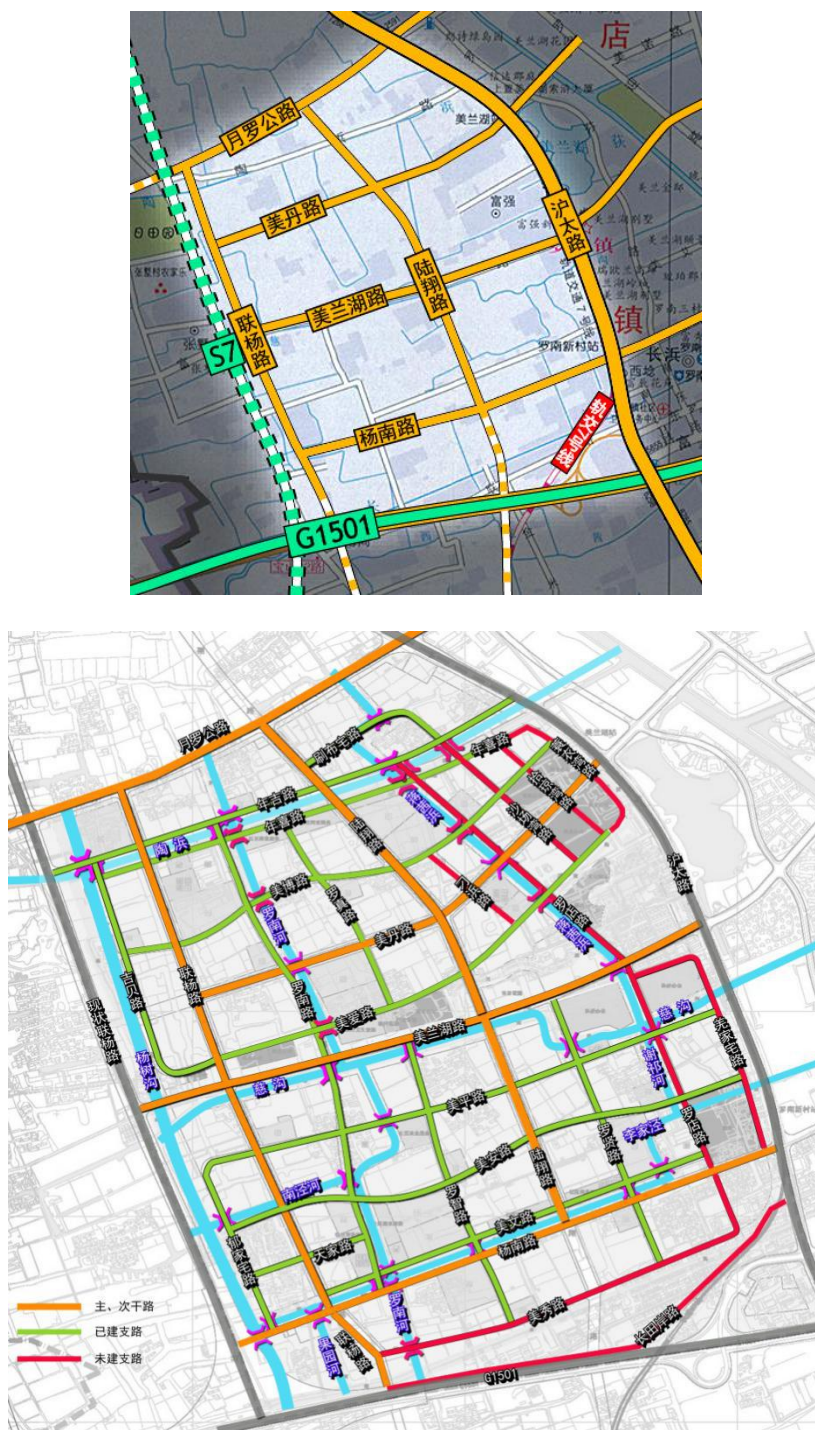
滨江通道：连通规划一路-滨江大道-塘后路-淞宝路通道。

牡丹江路：规划为南北向城市次干路，作为贯穿滨江发展带南北向的主要道路以及上港十四区对外出行的主要通道之一，建议按规划红线宽度 30m，改造为机非共板双向 4 车道布置。

漠河路：规划为东西向城市次干路，作为上港十四区对外出行的主要通道之一，建议改建同济路~东林路，规划红线宽度 32m，按照三块板双向 4 车道布置。

富锦路：规划为东西向城市次干路，作为上港十四区对外出行的主要通道之一，建议改建同济路~牡丹江路，规划红线宽度

图 5.3-4 罗店大居规划路网建设情况



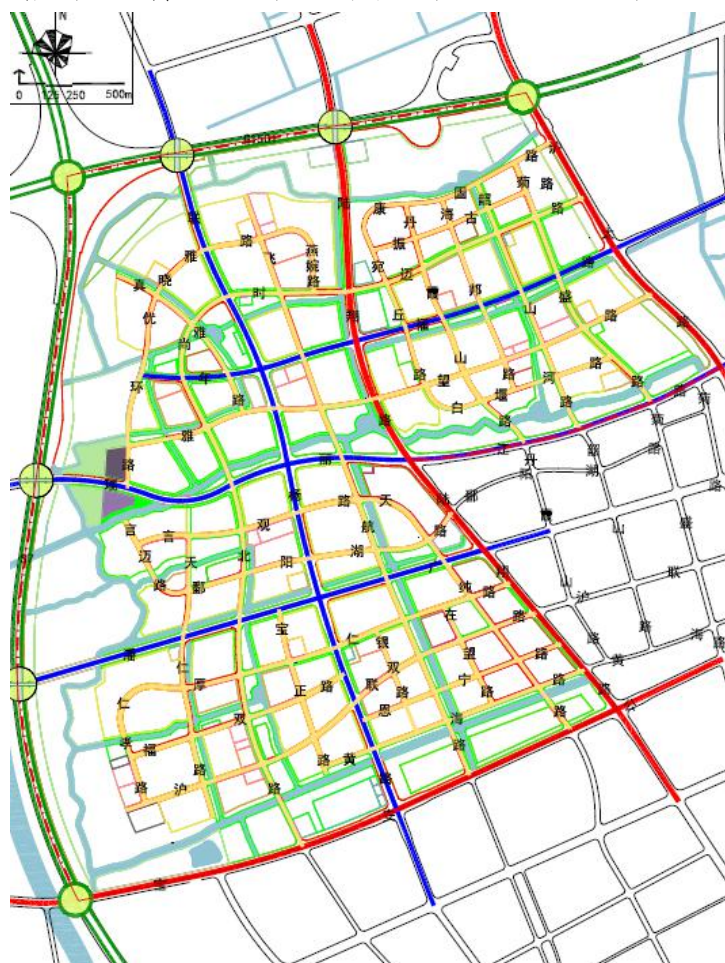
5) 顾村大居及拓展区

重点：根据顾村拓展区整体的开发时序安排，推进市政配套道路建设，梳理对外交通联系及与南侧顾村地区已建道路的对接。

规划形成“三纵四横”骨干网络。

三纵：联杨路、陆翔路、沪太路；

四横：年福路、瑞丽江路、潘广路、宝安公路。



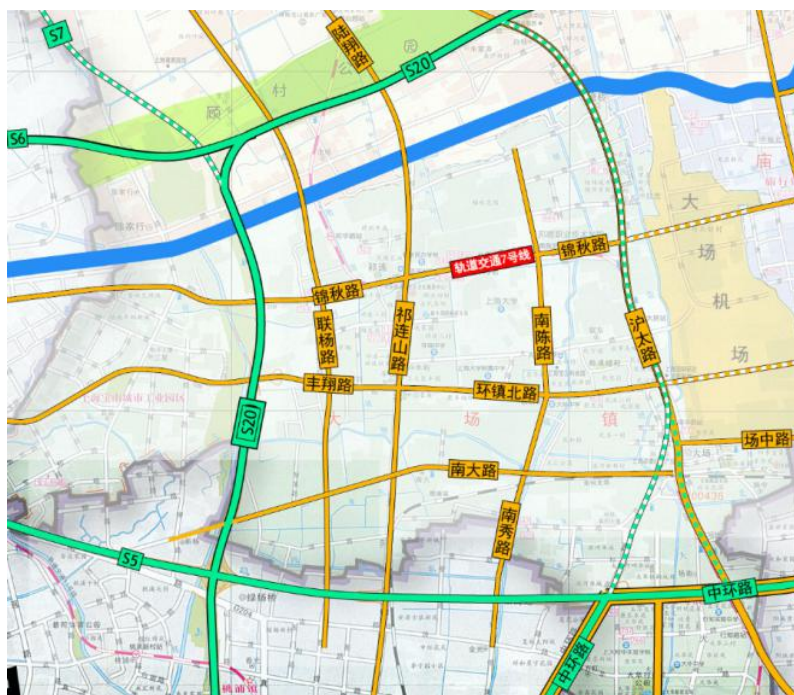
5) 南大片区

重点：打通断头路、内部道路扩容，对外道路疏通,区域总体形成“四纵三横”的骨干路网格局。

四纵：联杨路、祁连山路、南陈路-南秀路、沪太路。

三横：锦秋路、丰翔路-环镇北路、南大路。

图 5.4-6 越法通適规划路网规划



4. 跨“屏障”通道规划

1) 越江通道规划



G1501 越江通道：闭合郊环线，缓解 S20 越江通道压交通力，有利于规划路网的实施和市域高速公路网的完善，而且对于改善集疏运系统、优化黄埔江下游越江交通布局等方面都具有积极作

宝山外环线以东跨越蕙藻浜通道间的平均间距将大幅减小，其中，吴淞工业区（江杨路~吴淞口）平均通道间距约为 1.0km。将有效缓解现状通道供应不足所形成的瓶颈现象。

同时，根据国内外的相关经验，远期建议在人行流量较大或滨水景观带设置一定数量的步行桥，以强化步行体系的连续性和便捷性，并进一步加密跨河通道，使所有通道的平均间距控制在 500~800m，从而在区域内形成多层次、多等级的跨河通道布局。

3) 规划 G1501 提升改造

现状 G1501 为横贯宝山的東西向地面高速公路，目前仅在沪太路、潘泾路、蕙川路、江杨北路等处设置了跨线桥。G1501 路基式高速公路的布置型式，形成了一条地面屏障，将宝山区南北分隔，这对于宝山的城市更新、周边地区的发展、横向道路的贯通都造成了极大影响。

规划将 G1501（江杨北路-富长路）提升改造为高架+地面道路形式，消除地面屏障，释放桥下空间，完善沿线区域路网结构。

4) 大场机场区域路网规划



大场机场位于宝山区西南角，西起西弥浦，东至长康路-康宁路，南至场中路，北到蕴藻浜，呈南北狭长形状。大场机场位于宝山中心城区中部，紧邻静安区，西侧为五大转型发展区域之一的南大地区，东侧为庙行镇。

大场机场的存在极大程度上限制了南大地区的发展，同时对区域路网的阻隔也导致东西向交通向南北向转移，增加了沪太路交通压力。

根据远景规划，大场机场外迁后，地区规划路网主要有；

主次干路：锦秋路-长江西路、环镇北路-保德路；

支路：场北路、纬地路、共康路、上大路、保德路、临汾路等。

5. 骨干路网布局方案

综合上述区域对外、对内道路交通网络规划及重点区域路网规划，确定了宝山区十三五期末形成“三纵四横高快速路网、八纵十三横骨干路网”的路网形态。

——“三纵四横”大网络：

纵向：S20-S7、共和新路-蕴川路-S16、逸仙路-同济路；

横向：S5-中环线、长江路-长江西路、S6-S20、G1501；

——“八纵十三横”中网络：

纵向：祁连山路-陆翔路、沪太路、潘泾路、康宁路-富长路、共和新路-蕴川路地面道路、江杨路、长江南路-铁山路/铁力路、逸仙路-同济路地面道路；

横向：长江(西)路、泰和路、水产路、宝杨路-宝安公路、友谊路-潘广路、富锦路、杨南路、月罗路、石太路、罗北路、金石路、宝钱公路、集宁路。

相比“十二五”末期，大网络在原基础上增加了“一纵一横”，分别为纵向的 S20-S7 及横向的长江路-长江西路。

S7 高速公路对于分流沪太路长距离过境货运交通，降低沪太路交通压力，改善片区交通环境有明显作用。

长江路-长江西路快速路对于完善中心城区北部快速路网，加强与浦东新区、杨浦区的联系、缓解 S20 通道及中环线压力有明显的作用。

中网络在原来“五纵八横”基础上，主要增加了纵向的祁连山路-陆翔路、康宁路-富长路及长江南路-铁山路/铁力路及横向的水产路、富锦路、石太路、金石路及集宁路。

图 5.5-1 宝山区“十三五”道路网规划



六、“十三五”公共交通网络规划

优先发展公共交通，不断提高公共交通服务水平，增强公共交通吸引力，形成“以轨道交通为骨干主体，以中运量公交为骨干补充，以常规公交为基础”的“一张网、多层次”的公交服务体系。

1. 大运量城市轨道交通规划

为更好发挥轨道交通快速化、大运量、便捷性的功能，加强宝山与中心城、周边区县的联络，凸显上海北部中心城拓展区的功能定位，“十三五”期间，除按照全市轨道交通近期计划配合做好相关工作并建成通车部分线路外，还需要以 2040 总体规划编制为契机、结合宝山未来城市发展需要积极做好原规划轨道交通线路的优化调整和远景线路预留。主要包括：

（1）“十三五”期间，确保 10 号线二期、15 号线、18 号线建成通车，区内新增轨道交通线路长度 17.5km，新增车站 11 座。

序号	线路名称	起讫站	总长度 (km)	区内设站规模 (个)	区内长度 (km)	预计通车时间
1	10 号线二期	新江湾城站-基隆路站	10	0	1.25	2018 年
2	15 号线	顾村公园站-紫竹高新区站	42.3	4	6.03	2020 年
3	18 号线	场北路站-航头站	44.0	7	10.22	2020 年
合计				11	17.5	

图 6.1-1 “十三五” 期间确保通车的轨道交通走向

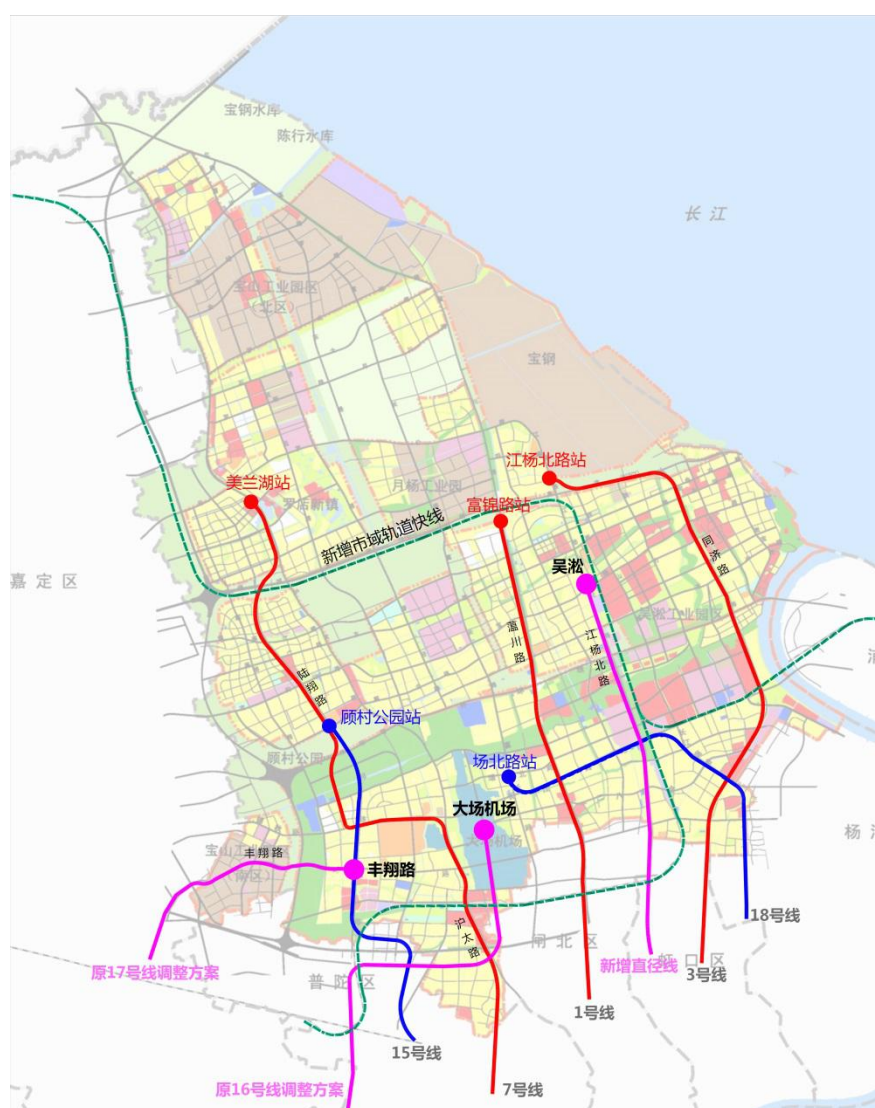


(3) 围绕吴淞工业区转型发展等区内重点地区开发，积极对接 2040 总规新一轮远景轨道交通网络优化调整，包括原规划轨道交通 16 号线终点站引入大场机场、原规划轨道交通 17 号线终点站调整为丰翔路站（换乘 15 号线）以及规划新增一条市内南北径向线路，区内沿将杨北路走行，设终点站于宝杨路，并配套轨道停车场一座，该新增轨道线向南串联大宁、北外滩、陆家嘴、世博等重点区域。配合新一轮远景轨道交通网络优化于调整，“十三五”期间重点做好项目储备、规划控制与通道预留。

(4) 结合 2040 总体规划修编，市域范围内规划“一横、七射、五联”的轨道快线，其中，宝山区涉及 2 条，包括南何支线改造、北杨支线改造+沪通铁路。另外，结合市域轨道快线，取消

图 6.1-2 宝山区远景轨道交通网络规划图

原远景轨道交通网络中 1 号线北延伸至崇明方案。沪通铁路在宝山区内虽是一条过境性的快速铁路，它的建设对于宝山区内的道路交通网络和重要交通节点还是会造成一定的影响，应协调处理好彼此之间的关系。“十三五”期间区内结合市域轨道快线规划，重点配合做好沪通铁路宝山段的工程建设，同时视市域轨道快线改造的计划同步做好南何支线、北杨支线等功能改造的项目储备工作。



2. 中运量新型公共交通规划

(1) 上海市中运量发展

2040 总体规划：未来将重塑大都市区公共交通骨架。强化“一

张网、多模式”；同时构建新城为核心的城镇圈公交系统，内部依托中运量，外部构建快速轨道联络线，来提升区域公共交通服务品质。在构建城市公共交通体系中，上海市未来将建设以现代有轨电车、BRT 为主体的 1000km 中运量交通网络，以此来服务中心城区及郊区新城等区域的中运量、中距离的次客运交通走廊。

新一轮交通白皮书：完善新城公共交通系统，逐步构建以快速公交或现代有轨电车为骨干的公共汽（电）车网络。

（2）宝山区中运量发展必要性

密切紧跟区内人口导入、城市空间扩大、重点地区产业结构转型等新的发展态势，全面提升区内交通服务，从建设中运量的必要性来看包括：一是落实“公交优先”，创建多模式、品质佳公共交通出行环境的需要；二是以中运量为载体，优化、补充轨道交通系统，整合地面公交线网的需要；三是支撑滨江发展带国际邮轮城、吴淞工业区转型等重点地区开发的需要；四是以交通带动新城建设，实现区内经济由“外溢”转向“聚敛”的需要。

（3）宝山区中运量网络方案

基于2040总规新一轮轨道近远期网络以及区内用地布局、人口与岗位分布、交通出行需求、交通走廊等分析，提出宝山区2条近期线、3条预留线，形成“2横、3纵”的中运量网络总体格局，网络规模76km。

图 6.2-1 宝山区中运量交通网络方案



(4) 中运量近期建设方案

从满足近期实际需求、解决区内交通问题、发挥运营实际效益、确保工程实施可行等四个方面，结合专项规划成果，宝山区“十三五”期间力争建成顾宝线（F1线，解决新城东西联系），线路西起顾村公园，沿镜泊湖路、陆翔路、宝安公路、富长路、潘广路-友谊路、同济路、宝杨路、滨江大道至国际邮轮港宝杨路码头枢纽，线路长度20km。

图 6.2-2 宝山区中运量交通近期建设方案



3. 常规地面公共交通线网规划

地面公交作为公共交通系统的重要组成部分和实现广度覆盖的主要方式，需要结合公共交通结构变化和重点地区开发，借势借力，分期、有序、科学、稳步的优化地面线网，并结合区内道路新建和打通，填补公交服务空白，提高公交线网覆盖范围，提高运营效率，提升服务品质，“十三五”期间重点考虑：

1) 同步做好轨道站点公交配套：围绕轨道交通 15 号线、18 号线 2 条新建线路通车，重点做好轨道网与公交网的两网融合，加强地面公交的衔接配套；

2) 完善重点地区地面公交服务：围绕南大地区整治、大型居住社区建设、老镇旧区改造、吴淞工业区转型等重点地区开发，同步引入公交线路，填补公交空白，重点新辟“最后一公里”，接

驳换乘进入大中运量交通网络，发挥地面公交“加密、补缺”的优势，并在运力配置、车型结构、准点率等方面予以加快提升（尤其是线路配车应尽快扩大规模）；

3) 强化区内骨干公交走廊：重点加强宝山地区东西向公交线网的补缺和完善，新城内部进一步巩固宝安公路-宝杨路、潘广路-友谊路等公交走廊功能，为中运量线路培育客流；

4) 逐步完善公交-轨道接驳运营服务：逐步规范和完善轨道交通衔接公交线路的运营，对于与轨道交通站点衔接的公交始发线路全部实现“宝山中心城区与轨道交通配套的公交始发线路，凡服务居住区的，全部延长末班车与轨道交通末班车相衔接；新城及宝山北部地区与轨道交通配套的公交始发线路，根据客流情况逐步达到与轨道交通末班车时间相衔接；公交线路延时运营后的末班车时间须晚于相应轨道交通站点末班车时间 15 分钟以上”的目标，调整线路运营时间，提高并规范运营标准。

5) 不断提高公交站点覆盖：通过线网结构的优化调整，提高公交站点覆盖范围，力争“十三五”末，外环内区域公交站点 500 米服务半径覆盖率达到 100%，宝山新城力争达到 90%以上，新建城市主干道的港湾式停靠站设置比例力争达到 100%；

6) 积极推广新能源公交车辆使用：根据市交通委等 4 部门《关于推广应用节能和系能源等环保型公交车的实施意见》（沪交科【2014】29 号）等相关文件精神 and 任务安排，“十三五”期间加大车辆报废更新力度，淘汰低保标准、高油耗车辆，同时鼓励公交企业在宝山区内运营的线路上使用新能源环保型车辆，并按照规定每年新增或更新的公交车中。

7) 提供区域差别化公交服务：着眼于长远发展，考虑宝山区城市空间布局与交通特征，对于宝山中心城区应鼓励居民出行以“公交接驳+轨道交通、市域公交干线”为主；宝山外郊环区域鼓励“公交接驳+中运量、区内公交干线”为主，北部综合区域逐步进行“扩网”，形成“公交接驳+中运量，区内公交干线”组成的公交线网。

聚焦上述区内公交 7 项重点任务，计划“十三五”期间共新辟地面公交线路 18 条，新增线路总长度约 150km，具体线网实施计划如下：

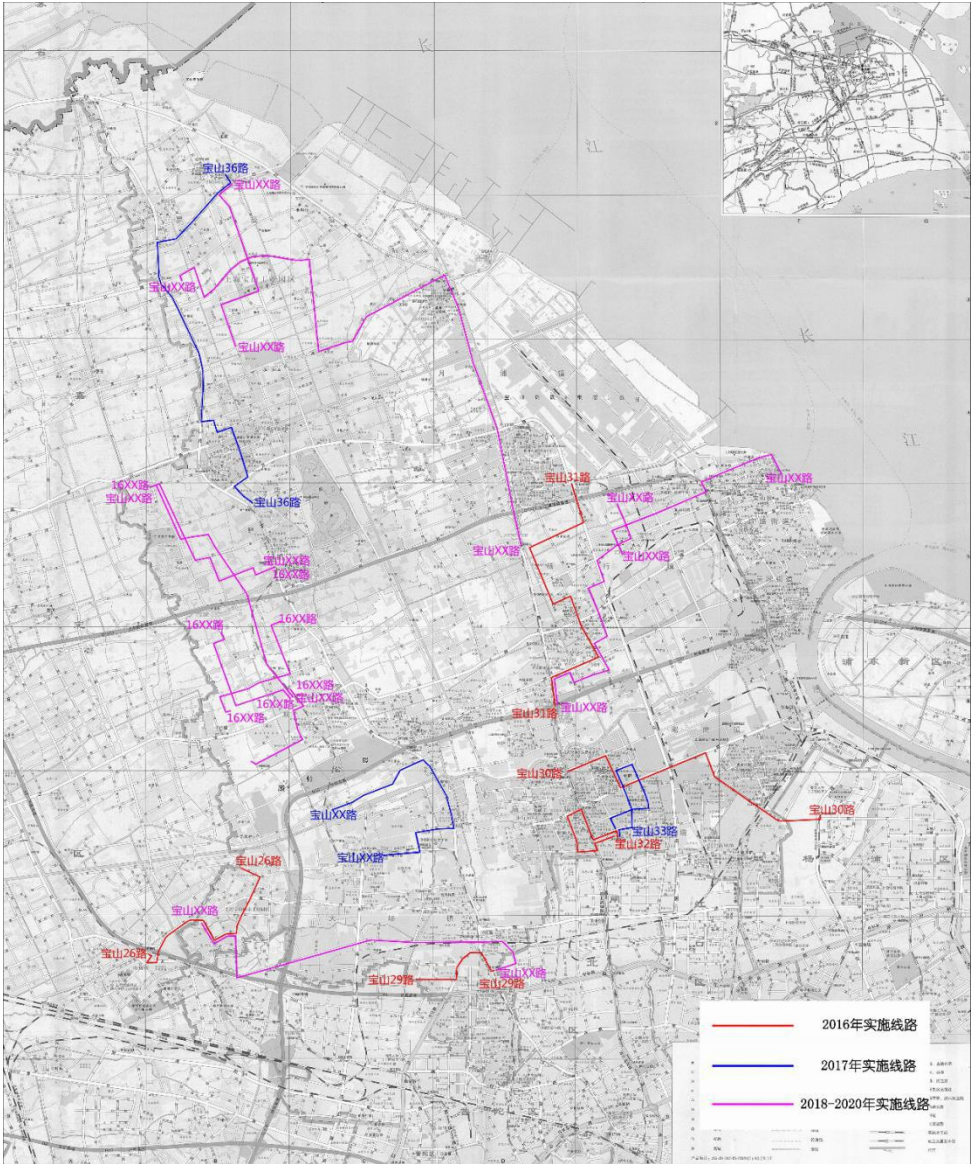


表 6.3-1 宝山区“十三五”公交线网实施方案

2016 年计划新辟线路								
序号	类别	线名	起讫站	线路长度	配车	线路走向	调整理由	实施年份
1	新辟	821 路	园康路～古琦园路	7	5	上行走向为：自园康路市台路起经市台路、真陈路、宝祁路、园泰路、丰翔路、真南路、中佳路、佳通路至南翔站公交枢纽止。回程：下行自南翔站公交枢纽起经佳通路、中佳路、真南路、丰翔路、园泰路、宝祁路、真陈路、市台路至园康路止。	方便金地艺境、绿地领海居民出行。	2016
2	新辟	宝山 93 路	杨南路沪太公路-萧云路枢纽	11.6	5	自杨南路沪太公路起经杨南路、罗贤路、美兰湖路、沪太公路、月罗公路、潘泾路至潘泾路潘川路止；回程时公交车辆空车在潘泾路潘川路口掉头，在潘泾路西侧上客后经潘泾路、月罗公路、沪太公路、杨南路至杨南路沪太公路止。	方便工业园区澜悦湾小区居民及潘泾路沿线企业职工换乘轨道交通 7 号线。	2016
3	新辟	宝山 29 路	宝杨路汽车站-宝菊路菊联路	17.5	8	线路走向为自宝杨路汽车站起经宝杨路、宝安公路、陆翔路、镜泊湖路、宝菊路至宝菊路菊联路止，回程循原线。	轨道交通 1、3、7 号线换乘专线	2016
4	新辟	宝山 31 路	陈行-美兰湖公交枢纽	11	3	线路走向为自美兰湖公交枢纽经罗芬路、罗太路、月罗公路、罗溪路、祁北路、塘西街、罗新路、沪太路、新川沙路、陈行街至陈行，回程循原线。	方便罗泾区域居民衔接轨交 7 号线。	2016
5	新辟	宝山 36 路	长江南路公交枢纽的单环线	5.8	3	线路走向为自长江南路公交枢纽站起经长江南路、长逸路、淞肇路、长江南路、长江路、淞南路、淞发路、淞良路、逸仙路、长江南路至长江南路公交枢纽站止。	方便淞南一村、二村等小区居民接驳轨交 3 号线。	2016

6	新辟	宝山 95 路	萧云路枢纽-1 号线富锦路站	18	5	下行：自萧云路金石路起经萧云路、金石路、潘泾路、月罗公路、蕰川路、1 号线富锦路站。回程循原线。	方便罗泾公租房、旭辉小区居民换乘轨交 1 号线。	2016
7	新辟	1615 路	罗南新村-张墅村路年吉路	4	3	自罗南新村枢纽经杨南路、罗贤路、美兰湖路、陆翔路、美丹路、罗南路、年吉路至张墅村路终点站止；回程：循原线	完善大居内公交线网，提升公交服务水平，方便居民出行。	2016
8	新辟	宝山 30 路	轨交 3 号线江杨北路站-轨交 1 号线共富新村枢纽站	9	3	轨交 3 号线江杨北路公交枢纽起经江杨北路、绿龙路、月城路、镇新路、杨泰路、杨鑫路、梅林路、泰和路至轨交 1 号线共富新村枢纽站，回程循原线。	解决杨行镇紫辰苑、城西居委等小区居民出行。	2016
2017 年计划新辟线路								
1	新辟	1613 路	华和路真朋路-江场西路枢纽	4.5	3	上行：自华和路真朋路终点站起经华和路、真北路、真大路、沪太路、江场西路至江场西路枢纽。回程循原线。	方便中环 1 号、梧桐城邦居民换乘轨交 7 号线。	2017
2	新辟	8**路	共和新路呼兰路-轨交 10 号线新江湾城	9	3	线路走向为自呼兰路公交首末站起经呼兰路、爱辉路、长江西路、郁江巷路、长江南路、何家湾路、国权北路、殷高东路、淞沪路至轨交 10 号线新江湾城站；回程为自新江湾城站经淞沪路、殷高东路、国权北路、何家湾路、长江南路、郁江巷路、长江西路、爱辉路、呼玛路、共和新路至呼兰路公交首末站。	方便市民换乘轨道交通 1、3、10 号线。	2017
3	新辟	宝山**路	沈杨码头—上海大学	8.2	3	自顾陈路外环线起经顾陈路、沪太路、纬地路、南陈路、锦秋路至上海大学；回程：自上海大学经锦秋路、南陈路、纬地路、沪太路、顾陈路至沈杨	解决沈杨村、顾陈路沿线居民及经纬绿洲住宅区与 7 号线上海大学站接驳	2017

2018 年-2020 年计划新辟线路								
1	新辟	宝山**路	铁峰路涓浦路-轨交 1 号线共富新村枢纽站	9.5	3	铁峰路涓浦路首末站-铁峰路-盘古路-友谊路-江杨北路-镇泰路-松兰路-杨鑫路-杨泰路-莲花山路-梅林路-水产路-蕰川路-轨交 1 号线共富新村枢纽站	串联杨行区域小区	2018
2	新辟	宝山**路	宝祁路园泰路—沪太路江场西路枢纽	12.5	3	自沪太路江场西路枢纽站起经江场西路、沪太支路、南大路、真陈路、宝祁路园泰路止；回程循原线。	解决城市工业园区、南大地区与 7 号线衔接	2018
3	新辟	宝山**路	张墅村路年吉路—7 号线刘行站公交枢纽	9	3	自张墅村路年吉路起经张墅村路、美博路、罗和路、美丹路、陆翔路至 7 号线刘行站公交枢纽；回程：循原线。	贯通罗店大居至顾村大居，解决罗店大居到华山北院看病公交出行问题	2018
4	新辟	宝山 XX 路	宝杨路公交枢纽--铁山路铁通路公交首末站	7.5	3	自宝杨路公交枢纽起经吴淞口路、漠河路、同济路、盘古路、铁山路至铁山路铁通路公交首末站。回程：回程循原线	填补漠河路、盘古路公交空白	2019
5	新辟	16**	长白山路公交首末站—刘行站公交枢纽	4.5	3	自长白山路公交首末站起经菊联路、宝菊路、宝安公路、陆翔路至 7 号线刘行站公交枢纽。回程：循原线	方便好日子大家园 A、B、C、区换乘地铁 7 号线	2019
6	新辟	16**路	联杨路年福路终点站-刘行站枢纽站	5	3	联杨路年福路终点站、联杨路、年福路、尚北路、沪联路、陆翔路、刘行枢纽站	顾村拓展区预留一条	2020

7	新辟	16**路	福双路天仁路终点站-韶山路终点站	5	3	福双路天仁路终点站、天仁路、潘广路、丹霞山路、年福路、年福路韶山路终点站	顾村拓展区预留一条	2020
8	新辟	宝山**路	新川沙路-罗宁路罗北路	6.5	3	由新川沙路起经新川沙路、潘泾路、金勺路、罗宁路至罗北路路站	将旭辉房产的居民同工业区的中心以及沪太路沿线的住宅区同新规划的罗店汽车站内的公交线路进行换乘，并将住宅与区内的公建连成一体，方便区内的居民生产、生活	2020

4. 其他公共交通方式规划

宝山区内出租有市区出租和郊区出租共同组成，从整个区内出租行业发展来看，“十三五”期间除应注重“硬件”的发展，还应考虑“软件”的完善，“十三五”期间应重点围绕以下几个方面着手：一是按照全市出租车发展总体思路和发展原则，对于远郊区出租发展应适度适量，在出租车发展规模上应总量控制且稳步增加；二是重点完善区内出租站点设施布局，加强出租与轨道、商业等客流集散点之间的衔接。三是积极促进出租行业健康持续发展；四是不断提高技术装备水平、完善运营调度系统，强化营运服务后台监管，扩大电调车辆覆盖率。

七、“十三五”公共交通场站设施规划

1. 综合交通枢纽

1) 吴淞国际邮轮港枢纽

聚焦邮轮经济发展，“十三五”期间重点配合吴淞国际邮轮码头二期建设，通过对既有宝杨路码头交通枢纽进行整体改造和能力提升，完善市内交通衔接，建设与国际邮轮港枢纽能级相匹配、相适应的综合性、功能型的交通枢纽。

从定位上：一是在现有功能的基础上，综合考虑未来邮轮港的功能定位及发展需求，规划将宝杨路码头打造成上海市域层面的国际邮轮港综合交通枢纽；二是宝杨路码头作为邮轮港区的外围核心，将其定位为承担起连接上海市区与邮轮港口的联系，同时兼负疏解客流交通、运输中转、旅游集散等功能。三是随着周边商办地块的开发，未来将形成以邮轮经济和码头配套设施为主导的滨江综合公共服务区，成为全市又一大具有特色的旅游观光点。

从功能上：枢纽通过改造建设，其内部功能将包括中运量公交首末站（预留）、常规地面公交始发、邮轮港小汽车停车配套、邮轮港大巴停车配套等。

2) 吴淞客运码头枢纽

“十三五”期间增强对客运枢纽交通疏解能力，提升市政配套道路，加强区域交通引导，完善停车设施。

在现有道路资源有限的情况下，主要针对周边路网的提升扩容、增强公共交通体系、加强交通管理等三个方面完善枢纽配套。

2. P+R

鼓励并科学引导个体交通换乘轨道交通出行，进一步提高 7 号线美兰湖站、大场站 P+R 换乘枢纽使用效率，增强枢纽换乘功能，同时“十三五”期间重点结合轨道交通 1 号线富锦路站、3 号线江杨北路站、15 号线顾村公园站、7 号线祁华路站和 7 号线刘行站等建设 P+R 换乘枢纽，并结合规划新增轨道交通径向线路，预留 P+R 换乘功能。

3. 公交枢纽及首末站

一方面，结合顾村、罗店等大型居住社区建，南大地区整治、老镇改造等重点地区开发以及轨道交通 15、18 号线（确保建成）和中运量近期线路建，加快区内常规公交枢纽等公共交通基础设施建设，形成一批服务组团内部、衔接轨道交通的区级换乘枢纽，锚固地面公交线网，增强轨道网、中运量、地面公交等多网融合与便捷换乘。“十三五”期间确保建成吴淞国际邮轮港、顾村公园、祁华路等 3 个枢纽，做好山茶路等 5 座枢纽站的项目储备。

另一方面，配合区内常规地面公交线网的优化调整，围绕新建居住小区、新建商办、新建公共服务设施等，建成一批地面公交首末站，重点解决既有线路占路停靠、规范线路运营调度、服务“最后一公里”线路新辟等。“十三五”期间确保建成年吉路、沈巷、菊太路、联杨路（顾村拓展基地）、福双路、年福路等区内 6 座常规公交首末站设施，做好淞发路等 3 座首末站的项目储备。

具体各枢纽及首末站情况详见主要任务项目实施表。

八、“十三五”慢行系统规划

1. 非机动车系统规划

积极响应“公交优先”发展战略，将慢行交通作为公共交通的有效延伸方式，完善宝山地区公共交通结构。特别是在公交线网布设受路网和道路条件、首末站建设、交通安全等多种因素制约的情况下，在解决“最后一公里”等公交出行上不可能面面俱到，公共自行车服务系统作为公共交通方式的延伸和补充，可有效解决因路网道路条件不足无法配套公交线路的小区居民“最后一公里”出行。作为宝山区政府惠民实事工程项目，“十三五”期间继续加大公共自行车发展力度、扩大服务范围，建成大场、罗店、罗泾公共自行车服务网点，做到全区全覆盖，区内公共自行车投放量达到 1.5 万辆。

2. 绿道网络系统规划

宝山区“十三五”绿化规划确定将宝山建成“一环、五园、六脉、多点”的绿地基本框架结构；绿道网络系统考虑结合十三五“五园、六脉、多点”以及古树名木进行选线，通过绿道连接现有公园以城镇及社区公共绿地，连接居民健身游憩的环、园、点。

宝山区绿道网络系统通过对“绿、水、文、商、驰”要素的分析，充分利用宝山区的绿地系统、水系系统、文物保护单位或建筑、商业设施布置及骨干道路系统和非机动车系统服务网点等，确定绿道网络选线三个层级。

市级绿道：结合上海外环绿带绿道建设确定沿外环、郊环两条市级绿道。

区级绿道：连接区级重要功能组团及区级人流汇集的中心；预留与太仓、普陀、嘉定杨浦等周边区域的线网接口。以原《绿色步道规划》提出的步道环线为基础，连接各镇，建议先期启动实施。规划结合蕰藻浜-陆翔路-顾泾（石太路）-沿江大道、南北泗塘、潘泾路（潘泾河）、杨盛河、黄浦江沿岸、西弥浦绿化开放空间选取绿道网线。

街镇级绿道：连接街镇级重要功能组团，及街镇级人流汇集的中心。建议通过《街镇及社区绿道规划编制指引》来指导规划编制。

绿道等级	绿道长度（km）	绿道网络密度（km/km ² ）
区级	151.12	0.48
街镇级	133.12	0.42
全区合计	284.24	0.90
其中	40.66	0.13
	66.47	0.21
	11.67	0.04
	165.44	0.52

“十三五”期间绿道网络建设目标是区级绿道能够贯通。

九、“十三五”静态交通系统规划

为缓解区内“停车难、乱停车”的现状（尤其是淞宝地区等老城区），改善区内交通环境，“十三五”期间宝山区应加强规划引领，兼顾发展调控，在停车供给方面体现“适度满足基本车位，从紧控制出行车位”的导向；总体形成以配建停车场为主、独立建设的公共停车场为辅、道路停车场为补充，与土地利用功能相匹配、道路交通容量相协调、公交优先战略相适应的静态交通格局。

“十三五”期间全区静态交通系统规划重点聚焦加大设施供应、推进智能诱导、优化资源配置三个方面来有效改善区内停车现状，具体措施如下：

1) 加大停车设施的有效供给能力

落实公共停车场用地，加大政策引导和扶持力度，支持公共停车场（库）建设和运营管理。优先支持和推进停车矛盾突出的居住区、医院、学校等周边的公共停车场建设。结合轨道交通站点，合理规划和发展 P+R 停车场换乘设施，有效扩大停车设施的容量和规模，“十三五”期间重点结合 7 号线建成祁华路站、刘行站 2 处 P+R 停车场，分别建成 110 个、200 个 P+R 泊位；同时结合顾村公园枢纽建设，建成 500 个 P+R 泊位。

2) 推进停车管理信息化建设

研究建设停车诱导系统，合理解决道路停车、地下停车泊位使用不均衡的问题，不断提升停车效率和泊位利用率；研究建设手持咪表电子收费系统，规范路内停车收费；研究建设公共停车

信息系统，通过网站、APP 终端等方式，向社会公众提供停车场（库）剩余数量等信息服务，提升停车供需信息服务的能力和水平。

3）倡导优化区域停车资源配置

会同项目部门制定停车资源共享工作的指导意见，建立完善停车设施共享利用的协调机制，协调推进居住区停车泊位与周边学校、大型卖场、行政事业单位等场所停车资源统筹，实现区域停车位资源的共享。

十、“十三五”主要任务

1、加快市属重大工程建设，完善骨干路网和对外通道，发挥干线路网整体效益

积极推进 G1501 越江通道及其浦西接线工程、军工路快速路、长江（西）路快速路、S7 高速公路工程、S16 高速公路工程等。

2、着力完善内部主次干路网，打通区内阻隔，保障交通东西、南北通畅。

东西向：宝钱公路(潘泾路-沪太路)、宝安公路、锦秋路；

南北向：祁连山路-陆翔路、康宁路-富长路、扩容江杨北路等。

3、增加跨蕴藻浜桥梁，均衡跨河交通量分布，缓解区域交通拥堵

建成陆翔路-祁连山路跨蕴藻浜通道、开工铁力路或铁山路跨蕴藻浜通道。

4、推进 G1501 提升改造及扩容，释放地面空间，推动郊环内外联动、协调发展

借机沪通铁路及越江通道建设契机，推进 G1501 扩容及提升改造，实施 G1501（江杨北路-富长路）段提升改造，实现富长路、德都路-杨泰路、富锦路的贯通。

5、加强区区连接道路及断头路打通工程，保障市民出行顺畅

落实区域联动发展战略，加强区与区之间的联系，重点解决相临各区之间道路连接不畅问题。重点建设：宝钱公路（潘泾路-

沪太路)、国权北路、祁连山路-陆翔路、怡华园路等。

6、结合五大地区发展趋势，提升匹配道路规模、加强片区市政道路与外部路网的衔接，改善区域交通出行环境

重点推进吴淞工业区、滨江发展带、罗店大居、顾村拓展区、南大片区等五大重点发展地区内、外配套道路的建设，改善交通出行环境。

7、加快推进综合交通枢纽建设，完善枢纽交通配套

“十三五”期间重点完成吴淞国际邮轮港、顾村公园、祁华路等枢纽建设，增强公共交通衔接，强化交通枢纽地位。

8、大力发展公共交通，加强不同公共交通方式之间的衔接，提升服务水平和运营效率

积极配合市级部门完成 15、18 号线两条轨道交通线路区内建设。固化中运量公共交通规划，力争建成示范线。试点开辟连接 1、3、7 号线的轨交换乘专线，探索轨交换乘“无缝衔接”的公交运营模式。结合区内道路新建和打通，新辟 18 条线路，填补公交服务空白，加大公交线网覆盖范围，提高公共交通服务水平。

9、注重慢行系统规划建设，推进“最后一公里”惠民实事工程项目及全区绿道系统建设

“十三五”期间，建成大场、罗店、罗泾公共自行车服务网点，做到全区全覆盖，区内公共自行车投放量达到 1.5 万辆。“十三五”期间绿道网络系统建设目标是区级绿道能够贯通。

10、积极推进静态交通系统建设，提升交通整体环境和交通

品质

推进轨道交通站点“P+R”停车场建设，结合轨道交通1号线富锦路站、3号线江杨北路站、7号线祁华路站、刘行站以及15号线顾村公园站建成5处“P+R”停车场。

十一、保障措施与建议

1. 法律法规保障

1) 完善市区两级联动机制

确保组织落实、分工明确、责任到人、资金到位，市区（县）两级管理部门联手，齐心协力推动相关工作。

2) 完善对市场化运作主体的监管机制

健全工程设计、建设、设施运营、维护的招投标制度，基本建立市政行业建设市场的社会信用体系，提高行业文明施工和环境保护水平，力争各项工作在全行业同步推进。

3) 补充完善公共交通优先发展政策法规体系，加快“公交城区”创建、推动区属公交公司成立、建立行业监管与评估制度，积极探索引入社会资本推动公共交通基础设施综合开发与建设。

2. 资金保障

加大资金投入是建设、管理和维修养护的基本保障，市、区（县）两级政府及主管部门应高度重视及充分研究落实资金保障措施。

“十三五”期间，应逐步提高公共交通投入资金占区财政预算的比例，落实公共交通运营补贴补偿机制，继续加大区内公共交通基础设施建设及车辆购置等资金投入力度，积极探索多元化投资渠道。

3. 技术储备

根据宝山区“十三五”道路建设目标，需建立项目前期技术储备计划工作，建立起包含计划、规划、土地、技术、环保等领域的技术储备专门体系，以宝山区“十三五”规划为总体指导，

并结合推进过程中不断出现的变化，统筹安排技术储备工作，确保建设项目工程方案更具科学性、合理性、规范性和前瞻性，为“十三五”相关建设工作的顺利开展奠定良好基础。