

宝山区综合交通“十四五”规划

一、《规划》编制基础

1、“十三五”时期的综合交通发展为“十四五”奠定了坚实基础。“十三五”以来，围绕“一轴、两带、三区”空间发展战略，坚持“公交优先、构建多层次公共交通体系”发展主线，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，规划目标总体执行良好，重点任务和重大项目有序推进，重要指标基本符合预期：

一是道路交通建设指标稳步提升。基本形成“三纵三横快速路网、七纵十一横主干路网和三隧七桥越江跨河通道”。道路密度达到 $3.37\text{km}/\text{km}^2$ 。

二是公共交通建设持续推进，公交线网不断优化。区内新增轨道交通线路长度 17.5km 。公交线网密度达 $1.705\text{km}/\text{km}^2$ ，建成 2 座交通枢纽、4 座公交首末站及 2 处 P+R 停车场。

2、“十四五”时期宝山城市发展对综合交通提出了新要求。随着人口规模持续增长、重点地区转型发展、货运交通特征转变等客货运趋势以及长三角交通一体化的持续推进，区域交通发展模式也面临着新挑战与新要求。

3、“十四五”时期，宝山综合交通发展的总体思路和发展目标。

总体思路：坚持建设上海科创中心主阵地战略，紧紧围绕上海“北转型”空间新格局，注重交通功能提升、交通瓶颈突破、交通短板补齐，以更优质的综合立体交通为依托，推动宝山产业转型升级，促进区域产业高质量发展，打响“宝山科创”品牌。重

点关注吴淞、南大等重点产业片区及高铁宝山站、邮轮港等特色功能板块，通过“**强枢纽、织网络、提品质、优服务、重管理**”，建立一个与城市功能相匹配的“安全、便捷、高效、绿色、经济”的交通系统，发挥北向扇面辐射作用，打造北上海枢纽门户，彰显宝山在长江经济带、长三角一体化发展中的地位。

强枢纽。加快干线铁路规划建设，支撑长三角高质量一体化发展要求，打造区域综合交通枢纽，构建快速交通体系。

织网络。畅通对外辐射大通道，完善区域交通骨干网络。积极推进重点发展区域交通发展，打通道路屏障，改善区域道路网络连通性。

提品质。加大低端堆场用地清理，推进骨干道路客货运输分流，开展货运车辆交通安全专项整治，实现货运行业转型升级。

优服务。大力发展公共交通，推进地面轨交、公交的有效衔接，提高两网融合水平，加快停车诱导系统建设，完善城市静态交通布局。

重管理。加强道路交通管理，提升道路精细化管理水平。提升重点区域城市风貌，改善区域形象。提升交通综合执法水平，保障人民幸福感。

发展目标：一是发挥上海北翼门户功能，推动长三角交通一体化发展。二是聚焦产业发展，建成现代化滨江新城区。三是借势借力用好市重大工程，加快推进宝山城市建设。

二、《规划》的主要任务

为实现上述目标，《规划》提出了八项主要任务。

（一）积极推进国铁干线规划建设

在干线铁路规划及建设方面，推进北沿江高铁、沪通铁路二期等项目，积极搭建高效畅达的综合交通体系，支撑长三角交通一体化发展战略。在打造宝山站综合交通枢纽方面，推动北沿江高铁宝山站“站城融合”开发建设，结合轨道交通网络规划，打造 TOD 模式下的站城一体化开发模式，带动宝山转型发展。

（二）完善道路交通网络体系

一是在畅通对外辐射大通道，打造区域交通骨干网络，畅通城市交通毛细血管方面，建成 S7（二期）、G1503 浦西接线工程、同济路快速路延伸段，推进 S16、长江西路高快速路、军工路快速路规划建设，完成陆翔路-祁连山路、陆翔路 G1503 跨线桥、富长路等跨“屏障”通道建设，加快形成“四纵四横高快速路网、十纵十五横骨干路网，四通八达小网络”的路网形态。

二是推进重点产业片区交通发展。吴淞创新城，重点围绕两个一平方公里及上大美院，开展海江路、铁力路等周边配套道路规划建设，形成“四纵六横”的骨干路网格局；南大智慧城及环上大科创园，强化与中心城与市级枢纽的快捷交通联系，推进祁连山路、南大路、丰翔路等配套道路建成；宝山城市工业园区，结合 S5 抬升，增强园区出行便利性；宝山工业园区，推进 S16 规划建设，加强与江苏和主城区的南北向联系，提升园区对外辐射力；智慧湾，结合蕴藻浜两岸转型，贯通滨水岸线，提升交通出行品质；罗店镇生物医药产业园，结合排堵保畅工程，提升道路通行效率，优化区域交通组织。

三是推进特色功能板块交通发展。北沿江高铁站宝山站开展交通集散研究，保障枢纽集疏运体系与周边高快速路网和轨道交

通网络的便捷连通，全面提升枢纽服务功能。吴淞国际邮轮港聚焦邮轮经济发展，重点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、功能型交通枢纽。滨江板块完善骨干路网跨河通道，规划慢行过河通道，优化内河航道交通组织。吴淞江行洪工程（新川沙河段）完善跨河通道及周边路网，集散沿线地区过河交通出行，优化东西向交通联系。

（三）大力发展公共交通

坚持公交优先理念，不断提高公共交通服务水平，增强公共交通吸引力，初步构建起“以轨道交通为骨干、地面公交为主体，换乘高效的立体化公共交通服务网络”。

一是在轨道交通方面，确保 18 号线（一期）建成，推进 18 号线（二期）开工建设，增加宝山东西向轨道交通服务能力，加快 19 号线规划研究，落实 TOD 发展模式，带动轨道交通周边地块开发。

二是在地面公交方面，（1）围绕轨道交通 18 号线、15 号线 2 条新建线路及 1 号线、3 号线、7 号线 3 条已建线路，重点做好轨道网与公交网的两网融合，调整轨道交通配套线路运营时间，提高并规范运营标准；（2）围绕南大地区、顾村拓展区、罗店大居、吴淞创新城等重点地区，重点新辟“最后一公里”，发挥地面公交“加密、补缺”的优势；（3）每年新辟调整 10 条公交线路，加快区内常规公交枢纽、公交首末站等公共交通基础设施建设。

三是在其它公共交通方面，出租车发展规模总量控制且稳步增加，出租站点设施布局不断完善，技术装备水平、运营调度系

统、后台监管力度不断强化。

四是在绿色公交方面，推进区域内公交车辆及出租车逐步更新为电动新能源车型，科学合理布局充电设施，大力推动出租车充电示范站建设，加快补齐公共服务短板。

（四）提升货运交通管理水平

一是在货运交通发展方面，根据货运交通和客运交通相对分离的理念，优化物流空间布局，完善货物运输体系，改进货运通道组织，改善区域交通环境，基本形成货运内外通道，使货运车辆集散更加规范有序，缓解货运交通带来的压力。

二是在港口经营方面，通过结合蕴藻浜两岸产业功能转型及吴淞创新城开发建设，合理规划、明确功能、调整结构、环境整治等措施构建绿色、集约、清洁的内河港航系统。

三是在集装箱运输行业综合整治方面，严格按照行政许可准入管理；开展集装箱运输行业质量信誉考核及分类管理；重点整治集装箱运输车辆违法行为，积极预防道路安全事故发生，切实维护好交通运输市场秩序。

（五）稳步推进慢行系统规划建设

一是打造低碳、高效、便捷的城市交通。通过轨道交通与慢行交通系统结合，构建区域低碳交通出行模式。综合交通枢纽通过多种交通方式的接驳与换乘，实现交通功能与周边商业商务功能的有机结合。打造小尺度街区，提升慢行交通出行环境。

二是提升慢行空间活力。结合城市滨水区、生态核心区、城市景观绿道等，构建地区独特的慢行交通网络。在公共活动中心区域，打造舒适多样的公共开敞空间。优化无障碍设施建设，打造全龄友好、充满活力、品质宜人的慢行空间。

三是完善非机动车系统，推进区内公共自行车投放，总量维持在1.5万辆，填补“最后一公里”的出行空白。

（六）积极推进静态交通系统建设

以“适度满足基本车位，从紧控制出行车位”为导向，从“建管并行”的角度出发，重点聚焦“P+R设施增量、重点区域改善、停车诱导扩区、规范非机动车停放”，加强停车规划、建设和管理，改善城市停车环境、缓解重点区域“停车难”矛盾。

（七）加强交通管理，提升交通治理水平

一是推进交通治理数字赋能。提升交通建设信息化管理水平，积极推进“一网统管”建设交通板块建设，以重点道路为试点，利用交通大数据，为交通管控、拥堵改善及交通组织优化提供科学的决策依据，探索开展交通行业“数治”新范式。

二是提升道路精细化管理水平。加大“四好农村路”和微循环道路建设推进力度，补齐我区北部农村地区道路建设管理养护短板；大力推进农村公路“路长制”；聚焦道路全要素，开展精品示范路创建，切实打造“畅、安、舒、美”的交通环境。

三是提升重点道路城市品质。通过“高架立面优化、城市家具提升、‘四类设施’升级、慢行节点美化”，全面提升宝山重点区域城市道路景观，

四是提升交通综合执法水平。构建科学规范的安全管理及应急管理体系，重点做好两客一危、铁路道口、码头危险品运输行业的监管，提升行业安全运行水平和全民交通文明素质。

（八）进一步健全综合交通保障机制

完善市区两级联动机制，完善对市场化运作主体的监管机制，加大资金保障倾向，完善技术储备，确保“十四五”建设任务及

目标顺利完成。

总的来讲，《规划》对未来五年宝山综合交通发展提出了明确的目标指标、原则策略和任务举措。下一步，宝山区有关方面将全力以赴抓好贯彻落实，确保“十四五”时期各项目标任务高质量完成，为宝山建设科创中心主阵地提供坚强的交通支撑和服务保障。