

上海市宝山区交通委员会文件

宝交〔2026〕3号

关于发布《上海市宝山区综合交通发展 “十五五”规划》的通知

各镇人民政府，各街道办事处，区政府各委、办、局：

《上海市宝山区综合交通发展“十五五”规划》已经区政府审议通过，现将全文发给你们。

附件：上海市宝山区综合交通发展“十五五”规划

2026年8月17日

附件

上海市宝山区综合交通发展 “十五五”规划

上海市宝山区人民政府公报

上海市宝山区交通委员会

2026 年 8 月

前 言

《宝山区综合交通“十五五”规划》以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，深入践行“人民城市”重要理念，全面衔接《上海市综合交通发展“十五五”规划》及宝山区“一地三区”建设目标，立足现状瓶颈和发展趋势，聚焦“门户枢纽作用凸显、骨干网络优联互通、重点地区支撑引领、交通系统显著增效、人民感受日益提升、数智创新赋能驱动”六大核心任务，系统布局宝山区“十五五”时期交通领域行动纲领，全面推动构建与城市空间功能相匹配的“安全、便捷、高效、绿色、经济”现代化综合交通系统。

目 录

前 言..... 1

一、“十四五”发展现状与回顾..... 1

 （一）发展现状..... 1

 （二）存在问题..... 4

二、“十五五”发展趋势要求..... 6

 （一）发展形势..... 6

 （二）发展要求..... 7

 （三）公众意见征询..... 8

三、发展目标与基本思路..... 8

 （一）指导思想..... 8

 （二）总体目标..... 9

四、主要任务..... 9

 （一）门户枢纽作用凸显..... 9

 （二）骨干网络优联互通..... 11

 （三）重点地区支撑引领..... 12

 （四）交通系统显著增效..... 12

 （五）人民感受日益提升..... 13

 （六）数智创新赋能驱动..... 15

五、保障措施..... 16

 （一）强化市区两级联动机制..... 16

 （二）完善综合交通要素保障..... 16

 （三）加强工程方案技术储备..... 16

一、“十四五”发展现状与回顾

上海市“十四五”规划提出要加快形成“中心辐射、两翼齐飞、新城发力、南北转型”的城市空间新格局。宝山作为上海主城片区重要组成和现代化转型发展区，“十四五”时期是加快产业新旧动能转换、推动城市更新与空间重塑、打造科创中心主阵地的开局时期和关键阶段。为更好支撑宝山“北转型”和重点功能片区规划建设，《宝山区综合交通发展“十四五”规划》坚持“规划引领、交通先行”的发展理念，围绕全区综合交通系统优化完善和道路、轨道、公交、货运等重点子项领域，明确了规划原则、发展目标、指标体系和任务举措。截至 2025 年底，规划指标全部完成、各项任务有序推进，规划实施情况回顾总结如下。

（一）发展现状

“十四五”规划实施以来，全区交通以“强枢纽、织网络、提品质、优服务、重管理”的发展原则为指导，有序推进“便捷高效、绿色安全、精细智能”的区域综合交通体系建设。通过近几年的努力，全区交通格局不断向好，有力服务支撑了宝山“一地三区”建设和重点片区转型开发。“十四五”规划总体执行情况良好，各项目标指标、重点任务和工程项目有序推进中，规划实施符合预期。主要完成情况如下：

国铁干线开工建设、宝山枢纽有序推进。“十四五”期间，宝山区积极配合推动沪渝蓉高铁、沪通铁路二期项目开工建设，联合组织完成高铁宝山站站城融合方案设计征集及配套工

程专项规划等，全面启动高铁宝山站综合交通枢纽工程建设，各项工程建设正按计划有序推进。

骨干通道陆续建成、地面路网持续加密。2025 年底，全区道路总里程 976km，较“十三五”新增道路里程 73.6km，全区道路路网密度 3.65km/km²，较“十三五”期末提高 0.28km/km²。具体项目包括：（1）**高快速路**：新建成通车及大修工程 5 条，在建和新开工 1 条，全区对外高快速路网已基本形成“环+联+射”的多向联系网络形态；（2）**地面道路**：“十四五”期间，宝钱公路、陆翔路-祁连山路等一大批区内系统性主干路陆续建成投用，有效破除了高速、铁路、水系等屏障阻隔，区内地面干道网络进一步完善。结合南大智慧城等重点片区开发建设，区域性次支路网同步开工建设，至“十四五”期末基本成网。

轨道主体作用增强、公交网络不断优化。“十四五”期间围绕轨道与公交“两网融合”以及公交线网优化等持续推动公共交通高质量发展。具体项目包括：（1）**轨道交通**：一是开展以轨道站点为核心的交通衔接优化，区内 34 座轨交站点全部实现 50m 范围公交换乘衔接，新增 36 处 B+R 停车设施，提升公交换乘轨道衔接能力等。二是 18 号线二期开通运营，19 号线新建工程积极推进，开展轨道站点周边道路配套、两网融合、设施配套等。三是联合规划部门共同开展江杨南路站 TOD 规划研究；（2）**地面公交**：“十四五”期间，一是结合区内骨干公交走廊，重点提升 963 路、宝山 29 路等一批公交骨干线服务效率和品质。二是聚焦重点片区、居住组团等优化调整公交线路

60 条，填补公交空白。2025 年底，区内公交线网总长度达 491km，密度达 1.83km/km²，规划期内提高 0.09km/km²，全区公交站点 500 米服务半径覆盖率达 90%。

货运治理力度加大，交通环境大幅改善。“十四五”期间，在区委区政府的领导和各部门的协同努力下，按照“属地管理、分类整治、堵疏结合”的原则，全面推动了全区货运交通精细化治理工作。结合全区货运堆场梳理，经过全区上下共同行动，三年多以来已累计关停 239 个低端货运堆场，累计腾退堆场面积约 386 万平方米，主城区内的货运堆场及停车场整治率超 90%，同时在友谊西路等多条区内重要客运通道实施分时段禁货限行，主城片区交通环境大大改观。

聚焦停车难典型区域，多种途径化解供需矛盾。“十四五”期间编制完成《城市静态停车（P+R 枢纽研究）布局研究》，积极推动全区推进“停车难”综合治理工作。2025 年底，已完成公共停车场（库）备案 29 户，新增泊位数 2984 个。同时针对“医院、老旧小区、学校、重要商圈”等典型区域，通过内部挖潜、外部新建、错峰共享、智慧赋能多种路径，改观停车供需矛盾。

慢行系统连续成网、市政品质更新提升。“十四五”期间，宝山围绕“慢行筑网、市政更新、滨江贯通”三大方面，持续推动慢行交通品质提升。（1）**慢行绿道：**持续构建三级特色城市绿道系统，重要片区、公共空间等慢行系统已链接成网。联合市级部门推动编制吴淞江-蕰藻浜航道工程和沿线地区专项规

划。(2) **市政更新**：聚焦逸仙路-同济路高架等“三纵一横”主要交通干道和轨道交通 1、3、7 号线等站点出入口，开展高架“靓装”和轨交站点“换装”工程，完成市政设施涂装量近 207.5 万平米，营造高品质市政交通新空间；(3) **滨江贯通**：“十四五”期间实现约 6 公里邮轮滨江带长江休闲骑行全线贯通，全面提升邮轮滨江带慢行交通环境和公共空间品质，极大改善了滨江环境面貌。

数字赋能交通、智慧管理增效。“十四五”期间，宝山区积极推进“一网统管”交通板块系统建设，2025 年底，涉及建管、交通领域的全区在监在建工地数、搅拌站、重大工程、全区道路条数、道路总里程、智慧停车等 50 多项具体指标已实现一网显示，并实现行业管理数据可视化和动态更新显示。

(二) 存在问题

回顾总结“十四五”期间宝山区在着力完善综合交通系统、改善交通出行环境、提高市民出行感受度等方面虽取得的来之不易的成绩，但对照宝山打造上海北翼门户枢纽新机遇和城市功能“北转型”新要求，仍然在**门户作用承接、交通空间割裂、区内骨干公交、关键通道节点以及交通环境设施**等方面存在发展差距和遗留问题。

1.承接北部门户作用的大交通系统仍然薄弱

作为上海北部门户，现状服务长三角一体化、连接长江经济带的国铁/城际铁尚未建成，“十五五”期间宝山的枢纽门户作用将逐步凸显，但作为交通骨架的另一张关键网络高速公路网

仍不能支撑宝山对外辐射功能发挥，北向对外联系通道尚未有明确的建设计划。

2.区域高快骨架有待提速、关键瓶颈节点仍然存在

近几年，宝山区路网建设总体指标虽不断提升，但承担路网主骨架功能的高快速路网长期处于全市建设洼地，现状高快速路通道规划实施率仅为 67%，明显低于全市平均建设水平，宝山主城片区南北向高快速路通道最大间距达到约 14km，同时高铁宝山区站枢纽的建设对区域骨架道路疏解能力提出新的挑战。另外，受制于铁路、航道、机场等阻隔，区内地面路网形态虽已基本形成，但在部分节点仍无法打通，成为常态交通堵点。

3.层次清晰、辨识度强的公共交通体系尚未建立

宝山区现状通车运营的 5 条轨交线均为纵线和切向线路，以向中心城联系为轨交客流的主要方向。“十四五”末伴随着 18 号线二期工程的建成通车，宝山区一定程度上弥补了东西骨干公交联系的不足，但对宝山主城片区的横向公交网络联系及换乘功能仍然偏弱，与此同时郊外环、吴淞创新城等地区仍存在服务空白区域。

4.交通环境仍需持续改善、设施补短板力度有待加大

宝山区因其特殊的地理区位及产业分布，导致大量的过境/到发货运交通占用区内道路资源，现状区内货运交通总量 18.7 万辆次/天、过境比例约 60%，主要过境货运重载交通来源于宝钢钢材与上港三个港区疏港，沪太路、宝安公路等主城区主

要通道货运占比均超过 30%，对沿线带来较大影响。交通设施方面，公交场站、重点医院及老旧小区停车、慢行过街设施等方面有提升需求。

二、“十五五”发展趋势要求

（一）发展形势

1. 国家战略落实

国家“大动脉”建成与长三角一体化加速融合。区内在建的沪渝蓉高铁、沪通铁路是国家“八纵八横”高速铁路网重要组成，高铁宝山站是国家高铁网中沿江沿海通道的重要交汇点，也是沪渝蓉始发站和上海重要铁路新枢纽。“十五五”期间，依托高铁宝山站投用和大枢纽功能溢出，宝山与长江经济带、长三角的联系将更为紧密，作为上海北翼门户枢纽的辐射功能作用也将得到显著发挥，区内交通系统承接能力亟待提升。

2. 市级功能承载

“北转型”城市功能承载与空间格局重塑。宝山区“十五五”期间围绕“北转型”的总体要求，提出建设上海科创中心主阵地、国际大都市主城区、全市智能制造引领区和绿色低碳样板区“一地三区”的发展目标，围绕全区城市能级提升和产业空间优化，需要进一步完善区内综合交通系统布局，提升网络功能、强化交通支撑，助力宝山加快转型发展。

3. 内在需求提升

“一核两翼”新格局与区内交通格局重构。“十五五”期间，围绕全区“一核两翼”国土空间新格局和高铁宝山站、罗泾港

区、轨道 19 号线等重大交通设施配套，需要从枢纽牵引、功能补强、网络健全等方面全面完善区域综合交通系统，不断推动重点地区交通基础设施配套和提质升级。

（二）发展要求

“十五五”时期是上海建设高质量、现代化综合交通体系的关键阶段，也是宝山区立足“北门户枢纽”定位、推进“北转型”发展、加快融入长三角协同发展的重要机遇期。在此背景下，宝山综合交通体系也面临新的发展要求：

对宝山对外交通体系加快协同发展的要求：宝山区作为上海市链接长三角的北翼门户以及大都市圈协同发展紧密对接苏州太仓的辐射扇面，“十五五”期间其综合交通体系发展更应积极融合和对接、凸显门户枢纽的辐射引领功能，需要强化完善宝山“铁-路-水”多种对外交通协同互补的大交通廊道构建，加快凸显“北门户枢纽”优势，为更好发挥上海在长三角区域的龙头带动作用提供强有力的交通支撑。

对宝山骨架交通系统补网强链支撑的要求：宝山区特殊的用地结构和产业特征，要求综合交通发展更应注重对城市空间以及产业转型的先导、引领作用。“十五五”期间，围绕“大吴淞”等重点地区转型，区域内外综合交通体系尤其是支撑地区发展的骨架交通系统需要通过补网强链，更加聚焦“内外联通、绿色集约、便捷高效”等高质量发展，形成与地区功能定位和用地布局相匹配的骨架交通网络格局。

对宝山区交通系统提质增效的要求：在“一地三区”目标定

位和“一核两翼”新空间格局下，全区交通结构和特征需求将发生变化，需要重点围绕交通设施网络的拾遗补缺、交通运行服务的提质增效、南中北三段式的交通差异化供给，在系统补网挖潜、瓶颈堵点突破、品质效率提升等方面，构建与地区功能承载、空间结构优化和产业转型治理相匹配的交通体系。

（三）公众意见征询

区交通委于 2024 年 6 月初通过“上海宝山”微信公众号等多种媒体方式进行了“宝山区综合交通发展‘十五五’规划问卷调查”，以此广泛听取本区市民对于宝山未来五年综合交通发展的意见和建议，问卷采集量 1600 余份。

本次调查有效覆盖了不同年龄段、职业及区域的人群，可确保问卷结果的科学性和准确性。公众总体认可宝山区近年来在综合交通发展上取得的成果，也反映了综合交通系统目前存在的主要问题，并对宝山区交通发展方向积极建言献策。经分析，公众对于加快推动宝山区轨道交通建设、尽早完善闭合高快速路网、打通区内瓶颈道路和堵点等几个方面呼声较为强烈。

三、发展目标与基本思路

（一）指导思想

以习近平新时代中国特色社会主义思想及习近平总书记历次考察上海重要讲话精神为指导，全面贯彻党的二十大精神，坚持党的全面领导，锚定中国式现代化先行目标，坚持党的全面领导统领“五位一体”总体布局，在把握新发展阶段、贯彻新

发展理念、构建新发展格局中扛起使命担当。聚焦“人民满意、保障有力、世界前列”的交通强国建设总纲领，积极描绘基本实现交通运输现代化新蓝图，加快建设区域交通枢纽门户、绿色高品质宜行新城，着力推进综合交通一体融入更大范围网络，着力实现综合交通对重点地区发展的先行支撑，着力提升综合交通运行服务的效率品质，着力推动交通新质生产力发展，着力促进综合交通治理日趋完善，奋力谱写“争当区域协调发展表率、争做智慧绿色交通示范、走在全国现代化枢纽建设前列”的新篇章。

（二）总体目标

“十五五”期间，宝山区将牢牢把握长三角区域发展一体化、交通强国建设等国家战略要求，紧紧围绕上海提升“五个中心”能级、强化“四大功能”和建设卓越全球城市等目标任务，扎实推动宝山担当“北转型”等战略使命，加快建成“门户枢纽作用凸显、骨干网络优联互通、重点地区支撑引领、交通系统显著增效、人民感受日益提升、数智创新赋能驱动”的高质量一体化交通系统，全力支撑宝山区打造“上海科创中心主阵地、国际大都市主城区、全市绿色低碳样板区和智能制造引领区”。

四、主要任务

（一）门户枢纽作用凸显

1.持续推进沿江沿海大通道建设

全力配合沪渝蓉高铁、沪通铁路二期、高铁宝山站等国家

铁路干线工程的续建，统筹建设时序与要素保障，确保“十五五”期间全面建成通车，系统性提升北部沿江经济带与沿海城市群的交通基础设施互联互通水平，全面激活宝山作为长三角沿江向海“十字交汇点”的区位优势。依托国铁大通道和高铁宝山站综合交通枢纽优势，强化上海南通机场、浦东机场的快速衔接互动，系统提升门户枢纽地位，更好服务长江经济带与“一带一路”海陆空多向开放格局。

2.全力确保高铁宝山站综合交通枢纽配套

枢纽配套轨道交通方面，配合市级层面全力推进轨道交通19号线新建工程建设，同步设置轨道交通至铁路的单向免安检通道，实现旅客的便捷换乘；配套常规公交方面，结合配套公交枢纽建设，同步落实专线公交、区域公交、接驳公交多层次线路的优化和接入；配套道路系统方面，确保江杨北路功能提升工程尽早开工，力争与宝山站同步建成通车，依据规划“五纵三横”高/快速路系统、“四横三纵”地区骨干道路系统以及枢纽配套道路工程，全面提升枢纽对外道路疏解能力及服务能级；场站设施方面，高效整合站体立体复合空间，均衡布局公交、出租、网约车与停车等配套交通设施，满足近远期需求并预留发展弹性。聚焦高铁宝山站综合交通枢纽建设，同步推动站城一体开发。

3.积极推动北部高速公路通道建设

续建 S16 蕰川高速，积极做好施工保障与时序衔接，确保“十五五”期间全线建成通车，形成北向出省公路大通道；力争

S7 沪崇高速三期工程（宝山段）开工建设，完善北部地区高速公路网络；配合市级部门、协同嘉定区，稳定 S22 嘉安高速宝钱公路线位方案，做好沿线规划预控并纳入重点储备项目，通过 S22 串联罗泾港区与嘉定产业走廊，形成“港口-腹地”直连公路通道，强化罗泾港对外集疏运系统保障能力，助力上海国际航运中心能级跃升。

（二）骨干网络优联互通

1.持续加密轨道交通网络化骨架支撑

锚定轨道交通 19 号线宝山段在“十五五”期内通车目标，进一步提高大吴淞地区轨网覆盖范围、引领沿线地区转型发展；配合市级轨道网络规划修编，同步深化区内轨交线路布局研究，强化宝山重点片区轨交网络覆盖。以 19 号线车辆基地综合开发、江杨南路等超级 TOD 为触媒，推行“站城产”一体化开发范式，通过轨道交通与科创走廊的空间耦合，为科创中心主阵地建设注入轨交动脉动能。

2.持续推进骨干道路网络补齐短板

继续配合市级部门实质性推动长江西路快速路、沪太快速路等事关上海市域快速路网结构完善和北部地区路网能级提升的重要骨干道路研究，服务支撑大吴淞地区转型开发，提升沿线南大、顾村、大场、淞宝等宝山中心城区与主城片区居民通勤服务，改观交通常发拥堵现状；同步深化蕴川快速路工程、同济路-逸仙路高架拓宽工程等新改建工程方案，纳入重点储备项目并择机启动建设；持续完善区内主次干路网和地区骨干

道路承接能力，“十五五”期间确保建成铁山路等跨屏障通道，开工储备铁力路、联杨路等服务重点片区干道，提升地区交通服务能级和环境品质。

（三）重点地区支撑引领

1.支撑吴淞创新城转型升级

有力推动先行启动区内多条贯通骨干道路的建设实施，优化内外交通双循环，支撑地区基础配套交通完善；谋划江杨南路拓宽改造，结合江杨北路功能提升工程，强化整体路网骨架服务能级。

2.推动南大智慧城破瓶颈

结合 S5 沪嘉高速功能提升工程，打通大场路、真大路、瑞丰南路等 5 条区区间对接骨干道路，推动南大智慧城-桃浦智创城协同联动发展；围绕 S20 外环普陀段功能提升工程，推动南大路节点及配套路段完善，持续疏通地区道路堵点；研究布局既有南何支线功能提升转型，贯通连亮路等多个瓶颈断点，打通地区交通微循环。

3.注重滨江邮轮带提质增色

依托贯通开放的滨江岸线，挖掘历史底蕴和文化特色，关注休闲慢行旅游活动需求，围绕公共空间多要素提质，打造全龄友好的滨江特色慢行交通空间。

（四）交通系统显著增效

1.推动区内轨道交通与地面公交的“两网深度融合”

延续“十四五”期间“两网融合”工作基础，继续推动轨道交

通 18 号线二期、19 号线等新建轨道交通沿线站点周边交通衔接配套，按照“一站一方案”推动公交站点 50m 换乘、信息双向互显、非机动车等重点交通设施配套，进一步提升完善宝山区多层次公共交通系统，提高网络换乘便捷度和出行品质，推动“十五五”期间公共交通高质量发展。

2.推动公共交通基础设施配套和地面公交线网的优化重构

结合局域线网有序实施，每年优化调整不少于 10 条公交线路，重点聚焦吴淞、南大、新顾村、罗店等人口岗位导入和公交出行需求增量地区，同步完善公交出行服务；结合重点地区开发和道路系统完善，持续推动公交线网优化和公交站点空白填补，逐步实现城镇开发边界内 500 米公交站点 100%覆盖；结合全区公交发展新形势，试点推进宝山区定制公交新业态，聚焦通勤、文旅、上下学、轨道接驳等多类型公交出行需求，开通一批定制公交线路，提升公交出行效率和品质。

3.推动重点区域支小路网等微循环系统的建设

结合大吴淞、南大智慧城、新顾城等重点城市更新片区开发建设，同步配套毗邻道路交通设施，加密科创园区、滨江商务带等产业密集区支小路密度，疏通路网毛细血管堵点，系统性提升交通微循环效能，更好发挥功能层次明确、主次支网清晰的道路交通系统运行效率。

（五）人民感受日益提升

1.持续聚焦货运交通净化

“十五五”期间继续锚定“主城货运减量化、滨江岸线生活

化”的目标导向，重点推动优化主城区货运空间布局调整，聚焦大吴淞先行启动区物流功能外迁，有序腾退 12 处货运码头设施，逐步推动蕰藻浜沿线滨水生产岸线向城市生活性岸线功能转型，同步配合研究货运铁路转型、货运枢纽北迁、疏港铁路货运专线等储备举措，盘活低效存量用地，从源头改善城市空间面貌和交通环境。

2.持续聚焦慢行系统完善

关注残疾人、老年人、儿童等弱势群体出行需求，结合“四个城区”建设和城市管理精细化，聚焦轨道站点、公交站点、学校等主要客流集聚区，加强盲道、人行道铺装、过街坡道、非机动车停放等精细化设施完善；持续聚焦慢行断点打通完善，每年更新完善慢行道路 3 条，构建连续成网、人性舒适、全龄友好的慢行网络；重点推进“吴淞中央公园”等街区绿化空间建设，拓展沿岸亲水区空间范围，实现滨水慢行空间贯通，形成风景宜人的生态滨水空间和错落有致的都市慢行景观空间。

3.持续聚焦缓解停车矛盾

延续“十四五”期间成功经验做法和取得的良好成效，继续围绕梳理形成的老旧小区、医院、学校、商圈、轨交站点周边等“停车难”重点区域，通过既有挖潜、错峰共享、创新实践、智慧赋能等多种举措，每年填补停车缺口 1000 个泊位；依托 AI 人工智能、云计算、EUP 竖井停车等新技术应用和智慧停车手段，有效弥补配建泊位不足的历史遗留问题，通过五年努

力使得停车难问题得以显著改善。

（六）数智创新赋能驱动

1.持续提升交通建设信息化水平

推动新技术与交通行业深度融合，强化数据资源赋能，加快构建融合类智慧交通基础设施和信息类智慧交通技术平台，依托吴淞创新城等重点地区开发，探索智慧交通创新示范应用场景，重点推动智慧公交站台、两网融合信息互显等新型基础设施应用示范；持续推进交通“一网统管”，完善大数据资源中心、智慧管控平台、智慧交运平台、智慧停车平台等子系统建设，打造智慧交通出行整体解决方案和宝山重要实践区。

2.努力推动绿色交通发展建设

积极响应“碳达峰、碳中和”发展主目标，统筹绿色交通和低碳出行，促进交通运输行业降碳减排。“十五五”期间重点依托上海市生态环境数字治理平台开展对现有码头扬尘监测和精细化治理工作，联合应急指挥中心、执法大队等相关部门形成码头扬尘管理、巡检工作机制；推进罗泾港码头建设及航道基础设施建设，打造新一代绿色智慧港口和智慧航道，积极响应上海国际航运中心数字化、智能化、绿色化转型发展；围绕现代产业物流集聚区、货运高停车热力区域、核心货运通道和近期建设四类重点区域，统筹布局建设4处电动重卡充电设施，加速推动绿色货运转型升级。

3.积极探索开展低空经济“软硬件”规划建设

立足宝山“科创主阵地+沿江战略带”叠加优势，围绕“南服

务、北制造”低空产业布局，构建上海北部低空经济示范高地；以高铁宝山站、上海国际邮轮旅游度假区为锚点，推动低空交通枢纽布局研究，依托吴淞、罗泾等地区文旅资源，培育eVTOL载人接驳观光新业态，努力推动低空经济商业化。研究划设宝山低空飞行空域，配合开展低空飞行起降设施及能源设施建设、布局开设服务各类应用场景的低空飞行航线。依托市交通委军民地低空飞行协同管理机制，构建区低空飞行安全运行管理体系，不断提升宝山低空经济服务水平。

五、保障措施

（一）强化市区两级联动机制

确保组织落实、分工明确、责任到人、资金到位。一方面，完善畅通的市区两级联动机制，通过市级协调统筹和上下联手，齐心协力推动区内重大项目；另一方面，依托区“十五五”规划领导小组，建立区级综合交通推进专班，确保各项任务落到实处。

（二）完善综合交通要素保障

人才保障，打造完备的人才队伍体系，夯实区级交通行业领域人才专业技术实力；法制保障，依托市级交通行业法律法规体系完善，落实区内执行力；用地资金保障，围绕交通重大工程和重点项目，落实建设用地指标和区级财力资金的倾斜度。

（三）加强工程方案技术储备

结合城市建设环境和外在条件变化，扎实做深做细项目前期方案研究，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。

上海市宝山区人民政府公报