

上海市普陀区人民政府办公室文件

普府办〔2023〕29号

上海市普陀区人民政府办公室关于印发《普陀区交通强区建设实施方案》的通知

区各相关单位：

经区政府同意，现将《普陀区交通强区建设实施方案》印发给你们，请认真遵照执行。

上海市普陀区人民政府办公室

2023年11月16日

普陀区交通强区建设实施方案

为深入贯彻《交通强国建设纲要》，全面落实《交通强国建设上海方案》的决策部署，坚持交通先行，结合普陀区的实际，特制定如下实施方案。

一、指导思想

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面贯彻落实党的二十大精神，深入践行“人民城市人民建，人民城市为人民”重要理念，牢牢把握加快建设“创新发展活力区，美好生活品质区”的奋斗目标，秉持“人靠谱，事办妥”的普陀精神，坚持立足“四个放在”¹谋划普陀综合交通发展，统筹发展与安全，兼顾国防需求，完善城区交通基础设施体系，提升交通服务能级，优化交通出行环境，为实现经济发展高质量、城区形象高颜值、人民生活高品质、城区治理高效能、干部人才高素质的“五高”目标提供坚实支撑。

二、发展目标

（一）第一阶段（2023-2025年）

到2025年，交通强区建设试点任务取得系统性成果，普陀区交通强区“十四五”规划目标完成，符合市级考核要求，初步形成“设施完善、服务高效、管理智慧”的综合交通体系，补足交

¹ “四个放在”：把普陀发展放在中央对上海和市委对普陀的战略定位中、放在经济全球化大背景下、放在全国和全市发展的大格局中、放在长三角一体化发展的决策部署中谋划推进。

通短板。

（二）第二阶段（2026-2035年）

到2035年，助力上海完成“人民满意、保障有力、世界领先的交通强市”的建设目标，全面建成“融合、高效、智慧、韧性、绿色”的综合交通体系，打造高质量发展的交通强区。

——建成共建共享互联互通的交通设施体系

整合市、区两级道路网络，全面建成功能清晰、级配合理、高效便捷的道路交通体系，支撑产业布局和城市发展的需要。

——建成高品质的交通出行服务体系

实现“10、30、60、80”交通出行时效目标，全面建成以轨道交通为主体、地面公交为基础、特色公交为补充的多层次公共交通系统。绿色交通出行比例达到85%²，建成区500米公交站点覆盖率达到100%。

——建成高水平的智慧交通管理体系

公交站点智能化率达100%。智慧停车场（库）和停车诱导系统覆盖真如等重点区域。提升基础设施和服务体系动态适应外部干扰的能力。

三、具体任务

（一）打造高效畅达、服务便捷的对外交通

1. 预期成果

到2025年，依托区内现有轨道交通网络和高高速公路，加强

² 指标来源：《上海市普陀区单元规划》表2-1综合发展指标表。

与其他地区的联系。

到 2035 年，主动嵌入全球城市综合交通网络。通过金迈路、银杏路等区区对接道路的建设，打通和相邻区县的阻隔，快速融入区域一体化发展中。全面实现普陀区 10 分钟到达高快速路出入口、30 分钟可达虹桥国际枢纽、60 分钟可达长三角毗邻城市、80 分钟可达东方枢纽³。

2. 实施内容及路径

(1) 共享一体化的轨道交通网。配合市级部门，完善区内轨道交通网络布局。持续推进轨道交通 20 号线一期的建设。开展轨道交通 20 号线西延伸可行性研究，配合推进轨道交通 26 号线线路走向和具体站位设置研究，适时启动建设。

(2) 完善高效便捷的高速公路。推进区内高速公路提升改造，强化对普陀区的交通服务。配合市级部门，积极推进沪嘉高速入城段和外环高速的主线抬升（含金昌路-S20 外环线立交工程），并在区内增设进出匝道，落实区内交通配套及交通组织研究。

(3) 建立更畅通的区区对接道路网。协调相邻各区，共同推进区区对接道路的建设。配合市级部门，加快推进普陀与嘉定、宝山等方向的区区对接道路。嘉定方向，强化桃浦镇向西南方向的对外联系，规划建设金迈路、银杏路等跨区通道；宝山方向，新建柳明路、绿芳路等跨区通道。

³ “东方枢纽”是上海浦东国际机场与上海东站（在建）“强强联合”，打造的“空铁一体化”的综合交通枢纽。

（二）打造网络完善、运行通畅的道路交通

1. 预期成果

到 2025 年，进一步提升外环内全路网密度。完善轨道交通 20 号线站点周边道路建设；新建 3 座跨苏州河桥梁；实施道路品质提升 20 公里。

到 2035 年，全面建成功能清晰、级配合理、高效便捷的道路交通体系。全路网密度达到 8.0 公里/平方公里⁴。新建 1 处跨铁路通道和 1 座跨苏州河桥梁。

2. 实施内容及路径

（1）配合市级重大工程，优化区域整体格局。结合市属重大工程建设，同步完善周边配套市政路网系统，补齐整体路网短板，提高区域路网的完整度。结合沪嘉高速公路和外环高速公路抬升，完善地面辅道，对祁安路、祁顺路和真南路、武山路等横向道路进行新建和改建，均衡道路流量，同时视情况进行动态调整。结合轨道交通 20 号线建设，完善轨道交通站点周边祁顺南路、金昌路等 10 条道路基础设施的建设。

（2）聚焦重点地区，提升路网密度和通达性。重点地区结合市属重大工程，推动实施一批道路新改扩建项目（包含市属重大工程配套项目）。结合桃浦智创城、真如副中心等区域的开发，推进常和路、古浪路等道路（路段）的新、改建，挖掘设施潜力、完善地区路网，提升路网容量。

⁴ 指标来源：《上海市普陀区单元规划》表 2-1 综合发展指标表。

(3) 缝合通道阻隔，提升南北向出行品质。围绕铁路、苏州河等屏障，推动一批区内跨通道设施的建设。配合市级部门，推进跨苏州河桥梁的建设，包括 3 座联系普陀-长宁的桥梁（泾阳路桥、云岭西路通道、白玉路桥），以及 1 座联系普陀-静安的桥梁（百合桥）。跨铁路通道建设方面，推动真南路-兰溪路 1 处共用通道建设。

(4) 提标改造，提升道路形象品质。推进精品道路和示范区建设，全要素提升路域面貌。在现状 24 公里精品示范路（含曹杨精品示范区）创建的基础上，持续推进长寿、桃浦、万里、长风等精品示范区的打造。“十四五”期间，实施道路品质提升 20 公里。

（三）打造层次清晰、品质一流的公共交通

1. 预期成果

到 2025 年，依托市属北横中运量工程建成，区内里程达到 2.8 公里。建成区范围内地面公交站点 500 米覆盖率达到 100%。绿色交通出行比例达到 75%。

到 2035 年，依托市级部署，全面建成多模式、多方式有机协调的综合客运体系。绿色交通出行比例达到 85%。轨道交通和地面公交线路换乘便捷，开行社区巴士等辅助公交提升重点地区和公交薄弱片区出行体验，形成多层次的客运枢纽系统。

2. 实施内容及路径

(1) 打造高品质的公交骨干通道。结合市属中运量工程，打

造区内骨干通道网。积极推进真北路中运量骨干通道的前期研究，并适时启动建设。配合推进北横中运量工程的实施。

(2) 打造多网融合的公共交通系统。积极配合市级部门，优化区域地面公交站点，加强与轨道交通衔接，打造换乘便捷的微枢纽设施。结合道路条件，研究镇坪路、金沙江路等 6 座轨交车站 50 米范围内公交设施建设的可行性，加强公交对轨道交通的接驳服务。加快研究武威东路、江宁路等 7 座车站 100 米范围内公交站点位置优化，进一步减少步行换乘距离。积极推进地面公交线网优化，打造一体化的地面公交网。结合新建道路优化公交线网布局，填补公交覆盖空白。结合重点地区进行公交线网优化，发展成熟地区以存量优化为主，现状公交服务空白地区以存量优化+增量补充为主。结合轨道站点、地块开发，配套公交枢纽。加强轨道交通地铁站的综合开发，打造“站城一体”的多业态枢纽综合体。完善轨交站点周边公交、出租汽车、非机动车等交通配套，推进研究构建微枢纽，打造多网融合的公共交通系统。配合推进真南路停保场二期、云岭东路停保场综合开发。

(3) 完善特色化的辅助公交服务。发展社区巴士、旅游公交等多种模式的特色公交服务。结合苏州河丰富的旅游资源，持续完善水上观光旅游巴士线路。围绕普陀重点地区和公交服务盲区，在支小道路上，开行社区巴士，与就近的轨道站点衔接，覆盖居民的出行需求。探索依托公交枢纽，推进研究沿苏州河滨河道路（光复西路、宜昌路等）开辟“深度慢游”旅游观光专线，串联

沿线旅游景点和水运码头。

（四）打造全龄友好、舒适宜人的慢行交通

1. 预期成果

到 2025 年，高品质具特色的慢行空间系统基本形成。建成真北路、桃浦河等 11.2 公里城镇圈级绿道。建成万里片区慢行交通示范区。完成 17 处苏河驿站的对外开放，沿河开放空间的品质进一步提升。

到 2035 年，全面建成慢行友好的区域交通设施体系，形成健康多元、互通易达的绿道网络。继续推进苏州河、曹杨、桃浦等地区的慢行交通示范区研究和建设工作。围绕轨道交通站点打造地上、地下步行连廊，形成立体、复合的慢行设施。

2. 实施内容及路径

（1）打造完善的慢行系统。依托城市道路、街巷空间和公共通道，完善慢行网络，保证慢行路权。结合城市道路的新建或改造，打造安全、顺畅的慢行通道。开放长征镇、长风街道等区域内部分街区内部的公共通道、街坊道路，提高慢行网络密度。结合道路品质提升，优化慢行环境。持续推进万里片区慢行交通示范区的建设以及苏州河、曹杨、桃浦等地区慢行交通示范区的前期研究。以曹杨环浜、杨柳青路等为载体，开展滨水贯通、小微绿地等城市更新改造，优化“15 分钟社区生活圈”，带动慢行整体提升，推动慢行通道的品质化升级。

（2）打造具有品牌特色的慢行独立系统。依托步行街、绿带、

水系等优质资源和高架桥下空间，打造高品质的慢行设施。推进真北路、大场浦等城镇圈级绿道的建设。贯通桃浦河滨水慢行网络，通过开放地块内部通道、新增垂河道路等措施，加密苏州河垂直方向绿道。结合跨苏河桥下节点、内环重要节点（环球港）及轨道交通 3、4 号线桥下空间品质提升，打造慢行友好线路。对步行街区进行品质提升改造，形成宜憩宜购物的精品休闲道。

（3）构建优质的慢行基础设施。结合新建轨道交通站点的综合开发以及邻近大型商场，打造地上、地下步行连廊，串联轨道交通和周边物业，形成立体、复合的慢行设施。梳理既有轨道车站周边慢行联系矛盾，有条件的逐步实施优化改造。持续推进真如绿廊和苏河水岸驿站的建设，共享蓝绿生活秀带，提升绿道和沿河等开放空间的品质。依托苏河自然魅力，结合周边街区历史人文资源，打造具有艺术、生态等不同主题特色三级驿站体系。近期陆续开放已建成的 17 座苏河驿站。

（五）打造动态共享、供需平衡的静态交通

1. 预期成果

到 2025 年，持续推进公共停车的规划建设。“十四五”期间，重点围绕老旧小区，结合绿地、公建等设施新建约 2200 个泊位，扩大设施供给。建成 2 个智慧公共停车场，智慧道路停车场 G2 级全覆盖。

到 2035 年，形成配建为主、公共为辅、路内为补充的供应系统，实现动静平衡。在现有公共停车泊位的基础上，规划新增公

共停车泊位达到 5500 个。

2. 实施内容及路径

(1) 总量增加与存量优化并举。通过增加泊位供应总量和既有泊位的利用率，缓解停车矛盾。“十四五”期间结合公园绿地、大型广场、公共建筑等设施，推进 2200 个公共停车泊位的建设。聚焦停车矛盾突出区域，采取各种方式全方位挖潜增加泊位。鼓励住宅小区与医院、商场等周边公共服务机构实施停车共享、错峰停车等停车资源共享利用模式，缓解停车矛盾。

(2) 推进智慧化的停车管理服务。依托市级平台，推进智慧高效的停车服务，推广电子支付手段在公共停车收费中的应用。结合公共停车场的规模、区位，推进不同等级智慧停车场（库）的建设。在收费道路上，根据场地条件建设智慧道路停车场。在真如副中心，推进停车诱导系统建设，降低寻泊时间。

(六) 打造韧性可靠、以人为本的治理体系

1. 预期成果

到 2025 年，进一步完善应急管理系统，持续推进交通治理体系人性化建设，加强市、区两级沟通对接，出台 2 项交通强区支持政策。

到 2035 年，建成方式多样、发展均衡、以人为本的城市韧性交通系统；交通运输治理体系和治理能力现代化水平全面提升，精细化管理能力显著增强。

2. 实施内容及路径

(1) 创建快速响应的交通安全体系。加大对基础设施的安全防护投入，动态适应外部干扰对交通系统的影响。创新交通安全生产体系和应急保障体系，增强紧急情况下的人员组织建设并进行实际应用演习。做好苏州河半马赛事等重大项目、重大活动期间的交通组织保障。加快推进应急指挥中心平台模块建设，推进“互联网+监管”系统。

(2) 打造协同精细的交通共治模式。构建区域协同、市区联动、社会共治的交通管理体制。鼓励公民社会组织在规划、建设、管理等过程中的参与程度，推动交通品质的改善。积极拓展专家领衔、公众参与渠道，提升交通治理的社会参与度。

四、保障措施

(一) 加强组织保障

普陀区层面组建交通强区工作组，由区领导牵头，区建管委和相关部门共同参与，统筹推进交通强区建设工作。区建管委承担日常工作，区发改委、区财政局、区规划资源局、区公安分局、区重大办、区房管局、区绿化市容局、区文旅局、各街镇、苏河水岸办、桃浦智创城公司、真如副中心公司等多部门参与，协调推进相关工作安排和方案实施。

(二) 强化要素保障

市区两级财政加大对交通强区建设试点资金的保障力度，安排交通强区建设专项资金，用于重大课题研究，重点项目推进。对接国土空间规划，落实市、区两级重点基础设施的项目用地和

前期协调工作。

（三）做好实施评估

建立项目年度实施清单，并细化具体任务和牵头部门，确保项目有序、有力推进。建立项目定时跟踪、监督机制，掌握项目推进的关键节点。根据年度评估情况和区域发展要求，动态优化任务清单。健全信息报送机制，及时报送试点工作中出现的重大问题以及取得的阶段性成果。