

虹口区 244 街坊及周边区域 交通影响评价 (公开稿)



2025 年 11 月

目 录

第一章 概述	2
1.1. 项目背景	2
1.2. 工作依据	2
1.3. 评价范围与年限	3
第二章 交通现状	4
2.1. 道路交通现状	4
2.2. 公共交通现状	4
第三章 交通需求预测	6
第四章 交通影响评价	7

第一章 概述

1.1. 项目背景

虹口区 244 街坊处于广中街路道的最北端，由汶水东路、水电路、广灵四路以及沙泾港所围，其中广灵一村的 11-12、13-14 号、23 号处于街坊的西南角，将实施成套改造(拆除重建)及周边房屋综合整治项目。从单元控制性详细规划来看，244 街坊范围内除局部规划建设社区文化设施及社会停车场外，就是广灵一村 11—14 号、23 号的旧住房拆除重建项目。

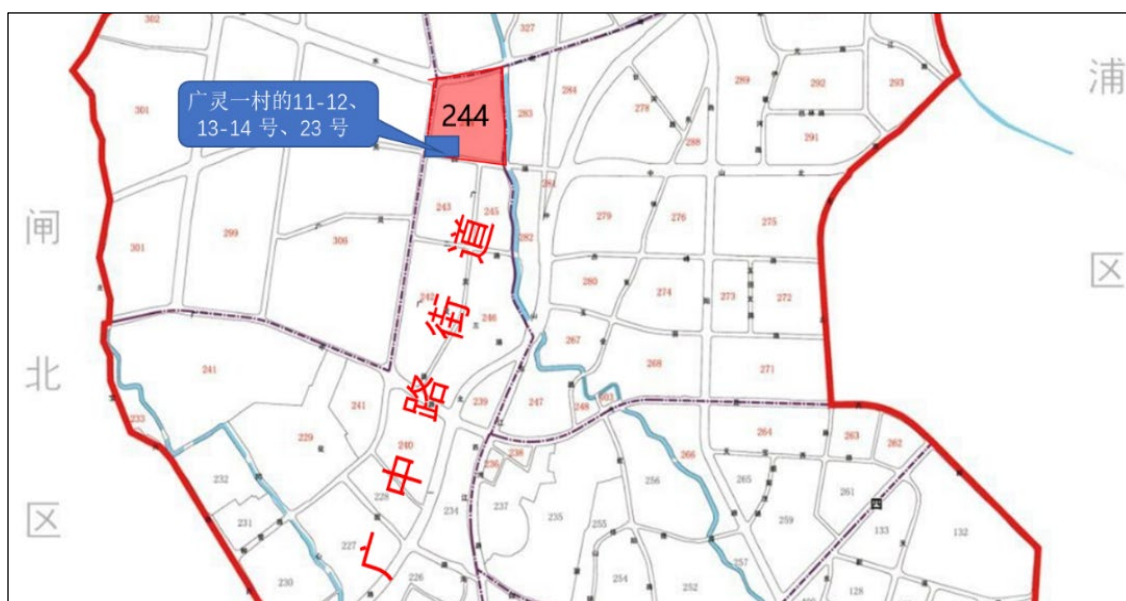


图 1—1 虹口区 244 街坊位置图

1.2. 工作依据

- 《虹口区广灵一村 11—14 号、23 号成套改造(拆除重建)及周边房屋综合整治项目设计方案》
- 《上海市虹口区单元规划(含重点公共基础设施专项规划)》2022 年
- 《上海市旧住房拆除重建设计导则》(2022)
- 《建设项目交通影响评价技术标准》(CTT/T141-2010)
- 《上海市建设项目交通影响评价技术标准》
- 上海市《建筑工程交通设计及 停车库(场)设置标准》2022 版

- 上海市《城市居住地区和居住区公共服务设施设置标准》（2018）
- 上海市、虹口区关于“两旧一村”改造工作的相关政策文件

1.3. 评价范围与年限

确定水电路、广灵四路、中山北一路、汶水东路这四条城市干道合围区域作为交通影响评价的研究范围。项目正常使用初年作为本次交通影响评价年限；评价日选择为工作日，评价时段选择为上海中心城区通常的早、晚高峰时段。



图 1—2 交通影响评价范围示意图

第二章 交通现状

2.1. 道路交通现状

评价范围内主要有水电路、广灵四路、中山北一路、内环高架路、逸仙高架路、汶水东路、中环线等城市干道及快速路。此外，还有沿沙泾港的新市路与联系地铁3号线大柏树站的广纪路这两条城市支路。

表 2—1 项目周边主要道路设施基本情况

道路名称	路段	道路等级	方向	车道数
水电路	汶水东路—广灵四路	城市次干道	南北向	双向 4 车道
广灵四路	水电路—中山北一路	城市次干道	东西向	东向西 1 车道 西向东 2 车道
新市路	汶水东路—广灵四路	城市支路	南北向	无车道划分
广纪路	汶水东路—广灵四路	城市支路	南北向	无车道划分
中山北一路	汶水东路—广灵四路	城市主干道	南北向	双向 8 车道
内环高架路	——	城市快速路	——	双向 4 车道
逸仙高架路	内环—中环	城市快速路	南北向	双向 4 车道
汶水东路	中山北一路—水电路	城市主干道	东西向	双向 8 车道
中环线（高架）	——	城市快速路	东西向	双向 8 车道

从这些道路的日常交通运行状况来看，通常在早晚高峰期间产生交通拥挤甚至拥堵。例如，在工作日早高峰期间的 7 点半左右，项目周边的快速路中环线西向东方向、内环的北向南方向交通就开始拥挤，地面道路广灵四路西向东方向（主要是往东上内环与左转往逸仙高架及中环的车流）也开始拥挤；而到了早上 8 点前后，项目周边的地面道路也都开始拥挤或拥堵，其中水电路双向交通都开始拥挤，广灵四路西向东方向交通拥堵加剧，东向西方向也呈现拥堵状态，同时项目交通影响评价范围内的城市支路新市路交通（主要是车辆右转或左转进入广灵四路）也呈现为拥挤至拥堵的状态；直到早上 8 点半左右，项目周边的道路交通运行状态总体恢复成早上 7 点半左右的状态，但快速路上内环双向仍然呈现为双向拥堵状态，特别是由南向北进入逸仙高架路及中环线方向的交通拥堵明显。

2.2. 公共交通现状

项目地块周边 300 米范围内有水电路广灵四路、广灵四路水电路、广灵四路广

灵一路等公交站，经由线路多达 14 条。其中，经由水电路广灵四路公交站点（上下行两个方向的站点分别在广灵四路以南及以北）的线路有 59 路、97 路、107 路、597 路、745 路、762 路、823 路、853 路、875 路、876 路、966 路等线路；经由广灵四路广灵一路公交站的线路主要有 132 路、142 路、554 路，其中 132 路与 142 路还经由距离项目基地不远的广灵四路水电路公交站点。

距离 244 街坊最近的地铁站是地铁 3 号线的大柏树站，步行距离不到 900 米（从水电路/广灵四路交叉口开始算）；其次就是距离地铁 3 号线的赤峰路也较近，步行距离不到 1 公里。

第三章 交通需求预测

通常预测项目交通影响范围内的交通需求有增长率方法、生成率等方法。其中，增长率法是在项目周边地块开发较为成熟的情况下，居民出行率变化及机动车增长率变化是背景交通量变化的主要影响因素，因此可采用增长率法对背景交通量进行预测；生成率法是在项目周边地块尚未开发且无明确开发年限的情况下，考虑到交通最不利因素，即本项目建成时周边地块均已投入使用。因此，除了考虑周边道路交通量的自然增长，还需考虑周边地块生成交通量对周边道路的影响。

虹口区 244 街坊整体开发建设较为成熟，评价年居民交通出行需求变化主要是来自于广灵一村的 11-12、13-14 号、23 号的旧住房成套改造(拆除重建)及周边房屋综合整治项目。

- 取上海主城区的人均每日出行次数为 2.5 次/天，相较项目实施前的出行需求增量为 32 人次/天。
- 以高峰小时出行总量占全日出行总量的 30%计，相较项目实施前的高峰小时出行需求增量约为 10 人次/小时。
- 各交通方式的出行比例主要参考上海主城区其它同类街坊居民出行调查结果，预计居民地铁出行与常规公交出行比例各为 50%与 50%，高峰小时内地铁出行人次相较之前增长 5 人次/小时，而常规公交出行人次基本没有增长。
- 按小汽车平均载客量为 1.5 人/车，计算项目实施前的高峰小时小汽车出行量，相较项目实施前相应的增量为 1 辆/小时。
- 评价范围内地面道路的背景交通呈缓慢增长态势，运行状况总体可以接受，但是广灵四路(中山北一路—水电路段)西向东方向在高峰期间仍将越来越拥挤。同样会导致水电路/广灵四路交叉口背景高峰小时交通服务水平呈下降趋势。
- 把项目建成使用后高峰小时生成小汽车出行量的增量加载到项目地块周边的路段上与紧邻的道路交叉口，相对于道路与交叉口的交通量来说微乎其微，道路交通运行未来变化态势不会有明显差异。

第四章 交通影响评价

- 评价范围内的水电路、广灵四路以及周边的快速路在高峰时段内常见交通拥挤。但是，未来项目建成使用后产生的机动车交通增量并不会显著影响邻近的路段与交叉口交通运行，未来交通服务水平基本无变化。
- 同样，评价范围内公交出行需求的增量对轨道交通系统运行状态与服务产生的影响不显著。未来还有地铁 19 号线的广灵四路站、20 号线的车站南路站、广灵二路站距离项目地块都很近。由于周边公交线路众多，对地面公共交通系统运行状态与服务的影响也不显著。



图 4—1 项目地块到附近（现状及未来）地铁站的步行距离示意