

虹口区 377 街坊、378 街坊及周边区域
交通影响评价（公示版）

上海闵行规划设计研究院有限公司

2025 年 11 月

目录

1 概述	1
1.1 项目区位及概况	1
1.2 交通影响评价研究目的及内容	3
1.3 交通影响评价研究范围	4
1.4 研究年限	5
1.5 研究依据	6
2 研究区域现状分析	7
2.1 土地使用现状	7
2.2 区域交通现状	8
2.3 区域公共交通	10
2.4 慢行交通	12
3 相关规划分析	13
4 交通承载力分析	15
5 交通影响评价与改善建议	17
5.1 道路交通	17
5.2 公共交通	17
5.3 出入口建议方案	17
5.4 外部交通组织分析	18
6 相关建议	19

1 概述

为落实 2023 年 10 月 11 日上海市政府与军委后勤保障部军事设施建设局相关会议精神，解决军地“三年移交”专项任务，妥善安置军队离退休干部，根据城市设计深化成果，按照符合新要求的目标定位、功能配比、空间结构和用地方案等对原控规进行修编。本次报告是为配合控规调整，进行的交通影响分析。

1.1 项目区位及概况

项目位于上海市虹口区北部江湾社区，北接宝山区，东接杨浦区、南接黄浦区和浦东新区，西接静安区。

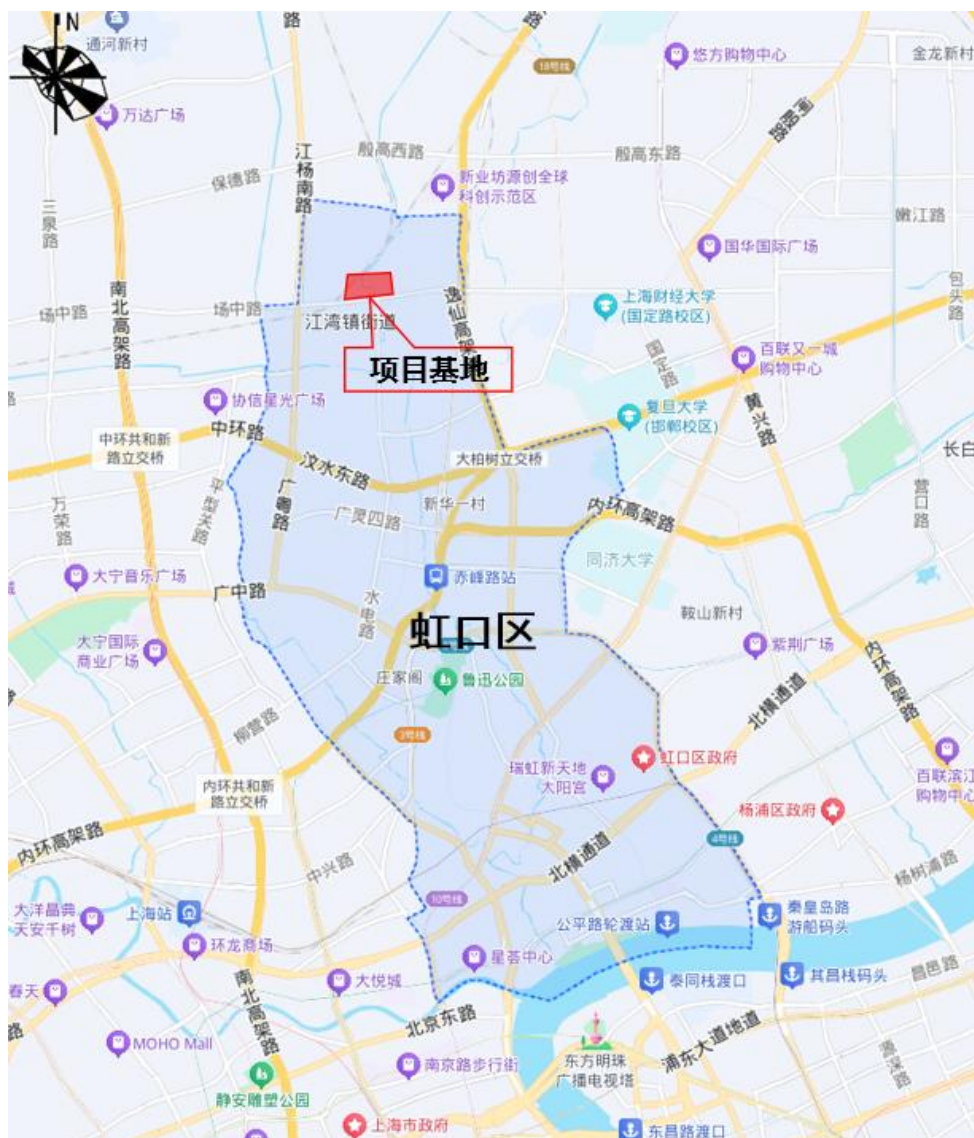


图 1-1 项目所在虹口区区位图

项目位于上海市虹口区北部江湾社区 N080701 单元 377、378 街坊，四至范围东至规划二路、南至场中路、西至凉城路、北至三门路，用地面积约 34.7 公顷。

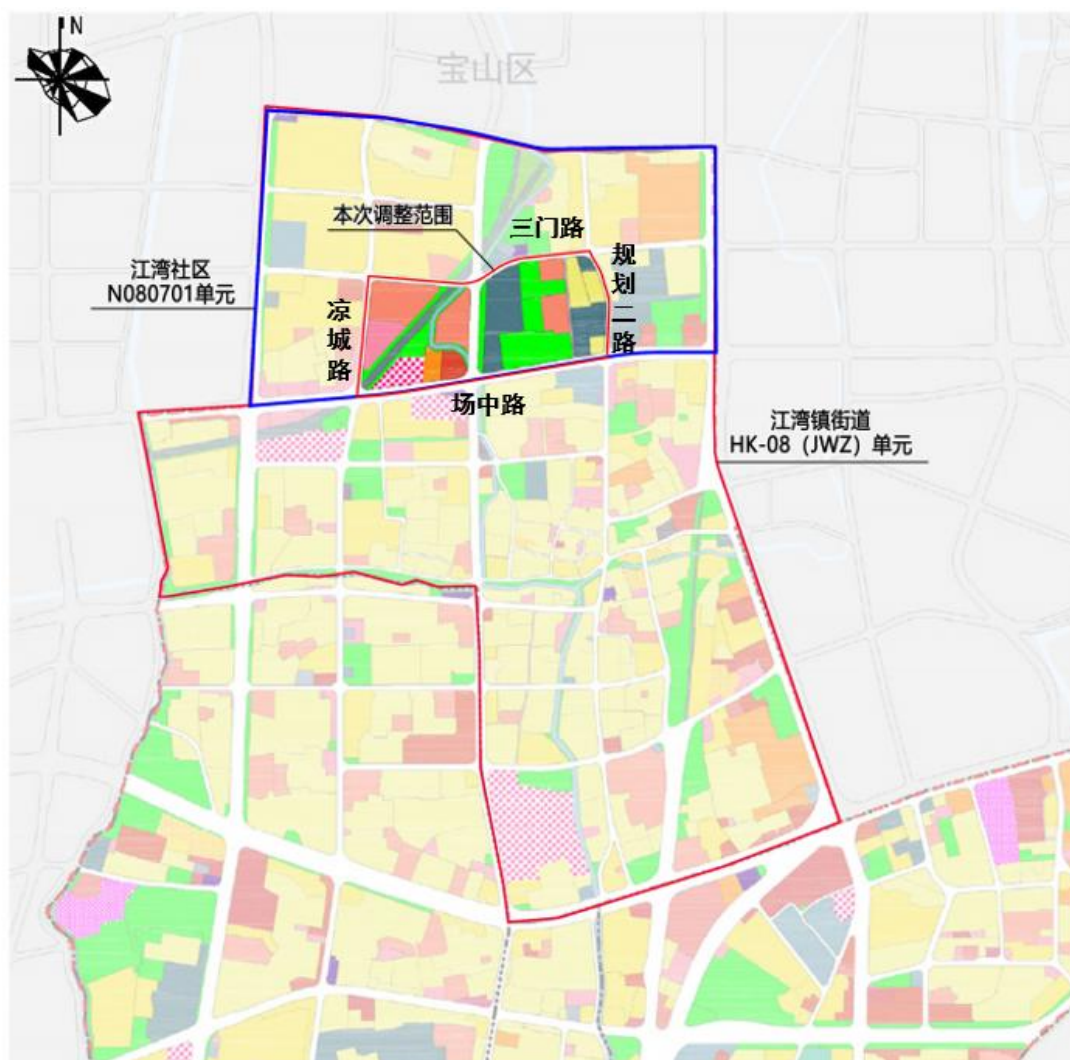


图 1-2 项目所在位置

上位规划: 根据《虹口区江湾社区 N080701、N080702 单元控制性详细规划》（沪规划（2007）1364 号）和《上海市虹口区江湾社区 N080701 单元控制性详细规划 A01、A03、A06、A07 街坊局部调整》（沪府规（2014）110 号），用地性质为军事用地、住宅用地、公共设施用地、基础教育设施用地、商业商办用地、科研商办混合用地等。

在编控规的调整规划方案：

（1）378 街坊

新增住宅用地：新增一处三类住宅用地（Rr3）、新增一所高级中学用地

(Rs2)、新增一所幼托用地(Rs6)、新增一处社区级公共服务设施用地(Rc)、新增公共绿地。

修正相关地块边界。根据实际权属，修正街坊内地块边界，并将道路独立划示。

(2) 377 街坊

新增用地。根据需求新增一处 110kV 变电站(U1)和一处燃气设施(U1)，新增一处军事用地(D1)。

边界修正。根据实际权属，修正街坊内地块边界。

1.2 交通影响评价研究目的及内容

1.2.1 研究目的

本次交通影响评价的目的是分析和评价规划调整后项目建设对其周边路网的交通影响，以及对新建道路设施和调整后各地块出入口设置问题分析及改善措施。

进行建设基地交通影响评价，主要通过对拟建项目和周边道路交通系统的研究和分析，评估地块开发对周边道路交通、停车系统以及公共交通的影响情况，并针对现状和评估发现的交通问题，提出相应的交通管理和优化对策，最终尽量减少地块开发对周边道路交通的影响。便于可以减少地块进出交通对周边城市道路系统的影响，同时可以改善地块本身进出城市道路的便捷性，降低城市道路对地块进出交通的制约。其主要目的如下：

- (1) 分析建设项目对周边交通设施的影响程度；
- (2) 确保交通设施供应的充足；
- (3) 提出可行的道路交通改善方案以减少不利影响；
- (4) 作为规划调整的重要组成部分；
- (5) 为估算改善措施成本提供支撑。

1.2.2 研究内容

- (1) 概述
- (2) 研究区域现状分析
- (3) 相关规划分析
- (4) 交通承载力分析
- (5) 交通影响评价与改善建议
- (6) 相关建议

1.3 交通影响评价研究范围

本项目位于二类区域，从周边道路系统结构来看，为了较准确地把握该地块的周边交通状况，以及地块开发后对周边道路所产生的影响，结合周边地区的土地利用情况、道路交通状况、社会经济状况、人口指标以及由于项目新增可能对特定区域造成的影响，确定该项目的研究范围为：殷高西路—江杨南路—丰镇路—新市北路—仁德路—逸仙路。

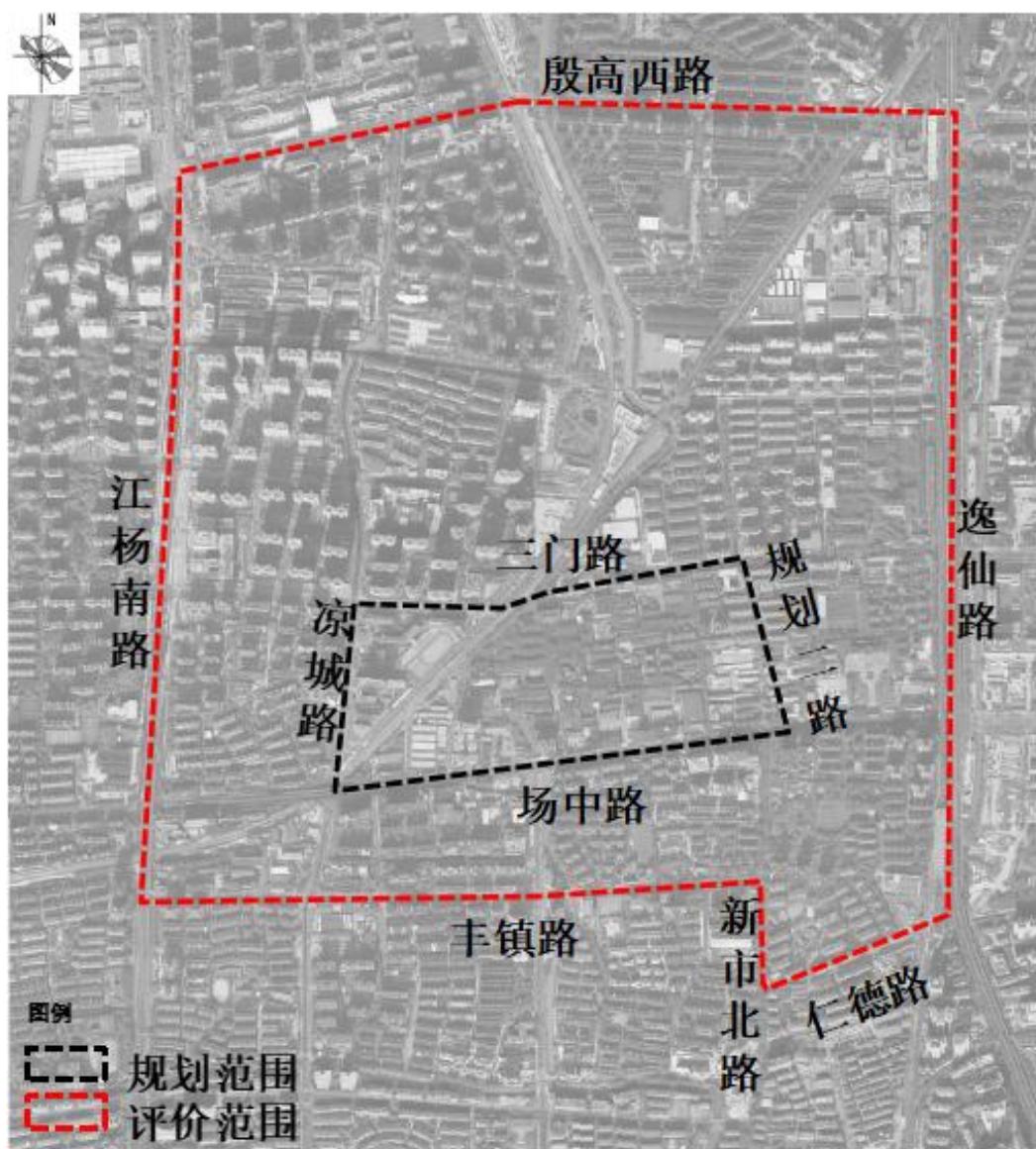


图 1-5 交通影响评价范围图

1.4 研究年限

1.4.1 评价年限

本项目现处在调规阶段，预计地区开发成熟需 5 年左右，为了更好地评价区域交通影响程度，本次研究以 2030 年作为近期评价年，2035 年作为远期评价年。

1.4.2 评价日与评价时段

结合区域交通和场中路部队安置住房项目自身交通出行特征，按照最不利原

则，本次交通影响评价选取工作日 7:30-8:30 作为评价日与评价时段。

1.5 研究依据

1. 《上海市城市总体规划（2017-2035 年）》国函〔2017〕147 号
2. 《上海市虹口区单元规划(含重点公共基础设施专项规划)》（沪府〔2021〕78 号）
3. 《虹口区江湾社区 N080701、N080702 单元控制性详细规划》（沪规划〔2007〕1364 号）
4. 《上海市虹口区江湾社区 N080701 单元控制性详细规划 A01、A03、A06、A07 街坊局部调整》（沪府规〔2014〕110 号）
5. 《建设项目交通影响评价技术标准》（DG/TJ08-2165-2015）
6. 《建筑工程交通设计及停车库（场）设置标准》（DG/TJ08-7-2021）
7. 《车库建筑设计规范》（JGJ100-2015）
8. 《上海市第六次综合交通调查成果》2021 年
9. 业主提供的调规文本文件、规划用地范围图以及电子版图
10. 国家及上海市其他相关法律、法规、规划和标准

2 研究区域现状分析

2.1 土地使用现状

2.1.1 本项目周边地块现状

377、378 街坊周边以商业商办用地、住宅组团用地、基础教育设施用地、教育科研设计用地、社区级公共服务设施用地、绿地、河流、特殊用地为主。东侧建有三门路 750 弄小区、龙元建设集团等；南侧建有虹口区北部公共卫生中心、忠烈小区、江湾公园等；西侧建有小学、江杨家园等；北侧建有三门泵站、海尚逸苑、上海南湖职业技术学院等。

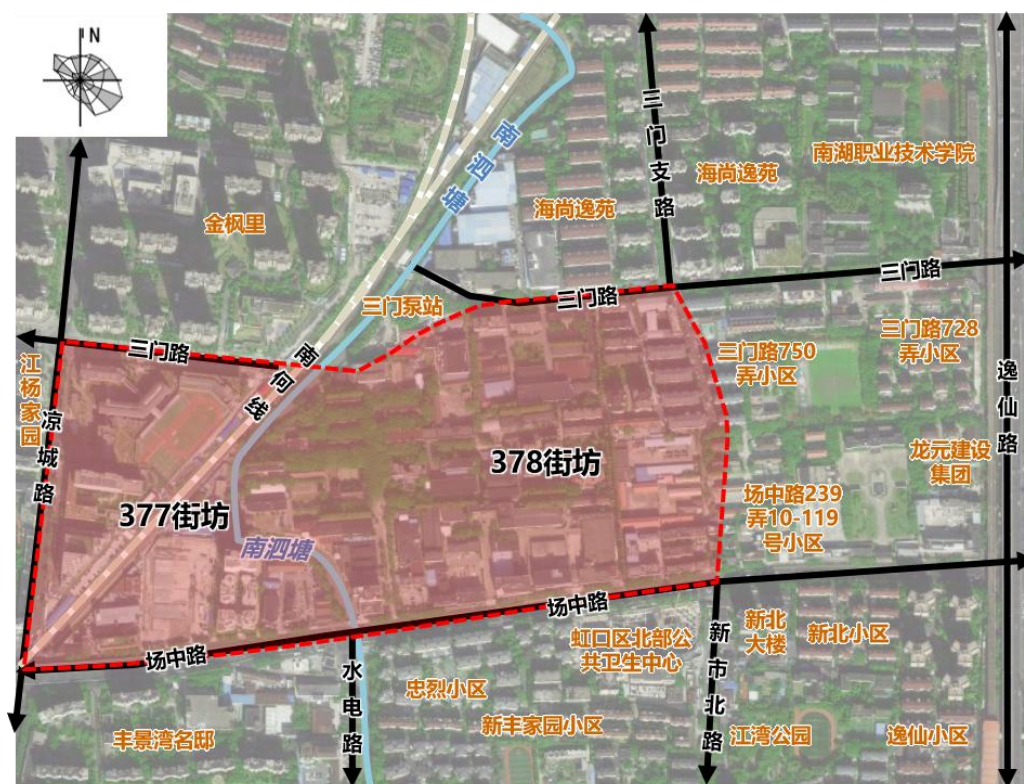


图 2-1 项目周边街坊影像图

2.2 区域交通现状

1) 现状骨干路网：

街坊周边现状道路包括主干路场中路，次干路水电路和支路三门路、凉城路。其中南侧场中路已基本建成且通行情况较好；北侧三门路部分建成，局部为尽端路；西侧为现状凉城路。



图 2-5 研究范围内现状道路等级图

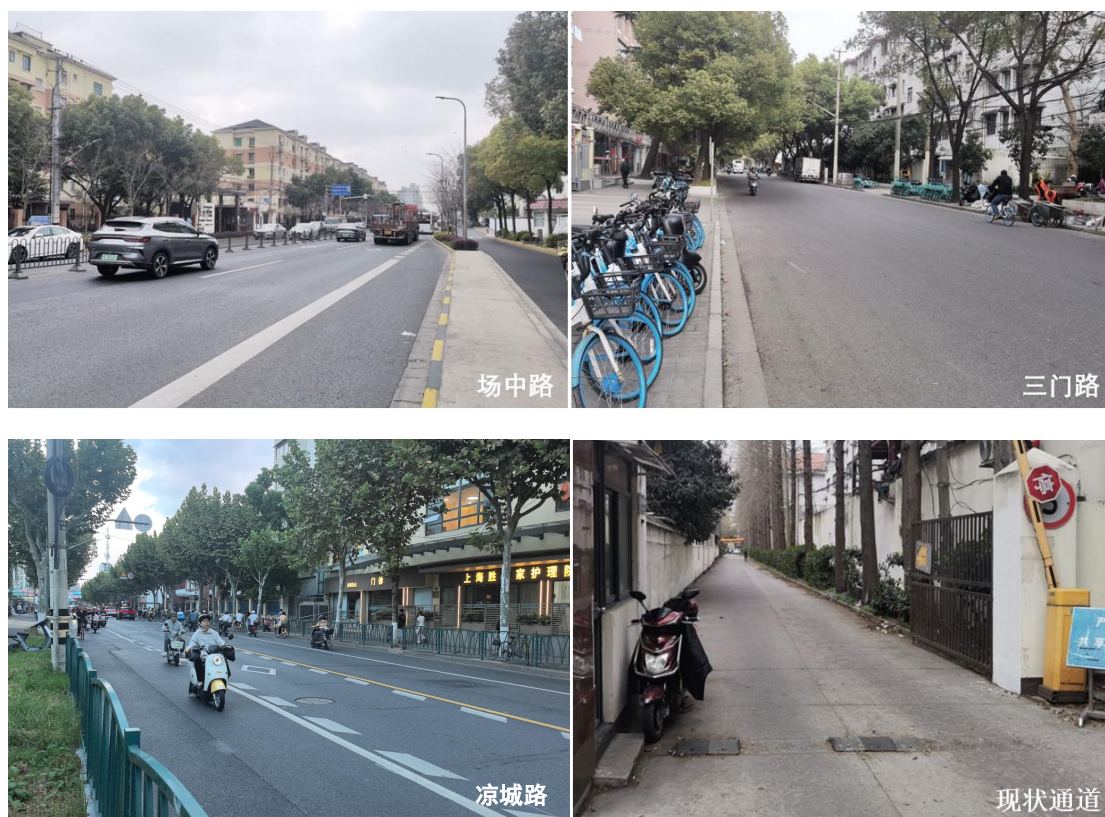


图 2-6 现状道路照片

表 2-1 区域骨干道路一览表

道路名称	道路等级	红线宽度 (m)	现状断面形式	现状建设情况
场中路	主干路	40	三块板，双 4	按规划已建
三门路	支路	24	一块板，双 4	部分建成
凉城路	支路	24	一块板，双 2	按规划已建

现状通道北端有行人旋转门，车辆无法通行，车辆需从场中路进出通道。



图 2-7 现状通道照片

现状三门路向西跨铁路和南泗塘设有人行天桥，行人和非机动车可通过人行天桥通行。



图 2-8 现状人行天桥位置

2.3 区域公共交通

2.3.1 常规公交

现状公交线网的主要公交通道：

- (1) 场中路：10 条
- (2) 逸仙路：10 条

评价范围内公交资源较为丰富，共有 20 条公交线路途径，有 3 个公交站点。主要沿场中路和逸仙路行驶，其中 11 条公交线经过殷高西路地铁站，有 4 条公交线经过地铁站江湾镇站可与地铁换乘。



图 2-10 项目周边公共资源分布图

2.3.2 轨道交通

项目周边现状主要有南北向轨道交通 3 号线，轨道交通 19 及 20 号线在建。

项目基地距离 3 号线江湾镇站直线距离约 600m，步行距离约 1.2km，可与在建的 20 号江湾镇换乘。

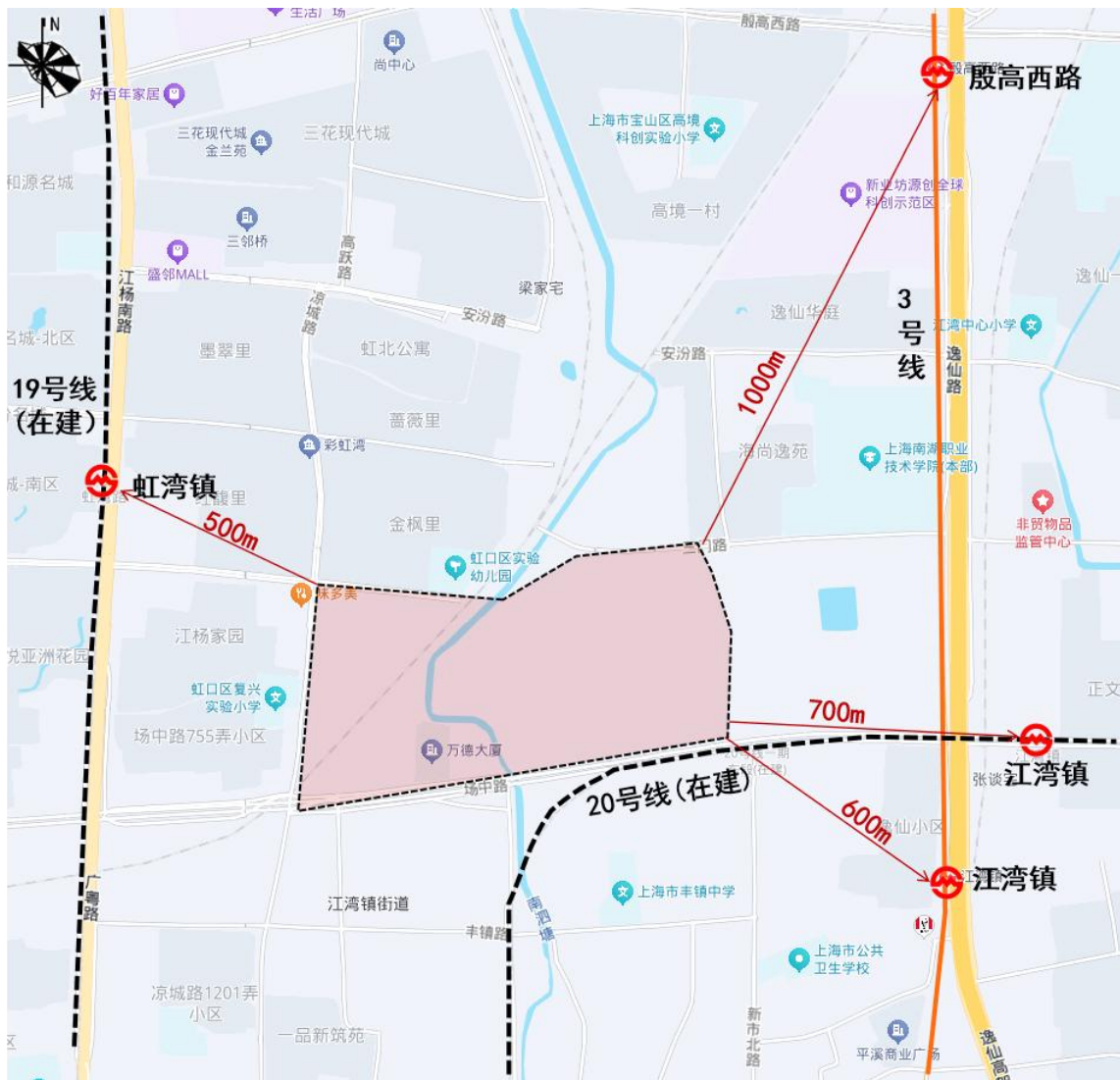


图 2-11 项目周边轨道交通资源分布图

2.4 慢行交通

基地周边主要道路如场中路、凉城路和三门路（南泗塘以西）设有独立路权的非机动车道及人行道，慢行空间较为充足，主要交叉口设有人行横道线和行人过街信号灯，慢行交通系统便捷。

三门路（南泗塘以东）机非混行，非机动车出行存在一定的安全隐患，慢行设施条件有待完善。

区域内水系主要为南北向的南泗塘，其沿线现状受制于铁路、未开发空地、工业企业、住宅小区等封闭地块，基本没有形成连续、开放的滨水空间。

3 相关规划分析

《上海市虹口区单元规划（含重点公共基础设施专项规划）》

该规划以沪府〔2021〕78号文批复。

（1）发展目标

至2035年，基本建成具有强劲实力、独特魅力和重要国际影响力的一流中心城区。

（2）空间结构

加快形成“南部辐射、中部转型、北部发力”的空间新格局，打造“一核三片两轴一环”的空间结构。“一核”指北外滩核心功能承载核；“三片”指南部新时代都市发展标杆区、中部先进文化引领区、北部宜居宜业创新城区；“两轴”指南部高质量滨水发展轴，北部北中环科创集聚轴；“一环”指以虹口港、沙泾港、俞泾浦、江湾市河、南泗塘等内河水系沿岸为主要空间，打造展示城市生态低碳、景观风貌的“生态景观环”。

本次规划范围位于北部宜居宜业创新城区，邻近虹口港、沙泾港景观廊道。

（3）道路网系统

现状虹口区道路网络已基本成型。规划虹口区道路网络（全路网）由快速路、主干路、次干路、支路和公共通道构成。

快速路是虹口区对外道路交通的主要通道，已基本建成，主要有内环高架路、中环高架路、逸仙高架路。

虹口区规划主干路呈“五横五纵”格局，已基本建成。“五横”指场中路、中山北二路、汶水东路-邯郸路、广中路-大连西路、海宁路-周家嘴路（北横通道）；“五纵”指江杨南路-广粤路、逸仙路-中山北一路-中山北路、四平路-吴淞路、南北通道（规划）、大连路。

虹口区规划次干路主要有奎照路、水电路-柳营路、东江湾路-宝山路-河南北路、四川北路、株洲路-西宝兴路-东宝兴路-华昌路-海伦路-新建路、曲阳路-曲阳南路、花园路-甜爱支路-临平路-公平路、广灵四路、中兴路、天潼路-东长治路-长阳路、平凉路、杨树浦路、松花江路、延长路等。

结合北外滩等重点地区建设及城市更新,进一步完善地区支路及公共通道网络,提升慢行空间品质和地区交通可达性。

规划全区市政道路网密度约 7.4 公里/平方公里,全路网密度约 8.6 公里/平方公里。中央活动区路网密度约 10.6 公里/平方公里,全路网密度约 11.3 公里/平方公里。

越江(河)通道:虹口区现状有大连路隧道、新建路隧道、外滩地道等 3 处越江(河)隧道;规划南北通道将为地区新增 1 处道路越江设施,具体线位方案以批复专项规划为准。

(四) 公共交通

1、轨道交通系统

规划在现状 3 号线、4 号线、8 号线、10 号线、12 号线、18 号线等轨道交通线路基础上,新增 19 号线、20 号线,利用铁路南何支线线位规划市域线南何线以及预留轨道交通 26 号线等。

本次规划范围邻近 3 号线江湾镇站枢纽、邻近 20 号线“万安路站~江湾镇站”区间,靠近市域线南何线。

4 交通承载力分析

为了分析未来本项目的交通影响，针对目标年总体交通量进行预测。各项预测的技术方法基本沿用“四阶段法”。“四阶段法”包括交通产生模型、交通方式划分模型、交通分布模型和交通分配模型，其结合了社会经济发展，土地使用规划、现状道路交通量流向、数理统计方法以及计算机软硬件手段等各方面因素，是一项工作量大、难度高的综合性工作。具体各项模型工作内容大致如下：

交通产生：根据各地块开发性质和强度、拟定的各特征年居民日均出行率、本市机动车保有量以及经济发展态势进行交通产生预测，得到各小区客货运产生量、吸引量。

交通方式分担：参考历年调查的交通结构，确定各特征年限的机动化出行比例，采用目前国际上比较通用的logit模型，在交通产生模型结果的基础上，划分出各小区的出行结构。

交通分布：交通分布模型是将预测的各小区客货运产生量、吸引量转化为未来各交通小区之间的出行交换量的过程，即要得出由出行生成模型所预测的各出行端交通量与区间出行交换量的关系问题。采用考虑交通出行特征的双约束重力模型法进行预测。

交通分配：交通分配模型是将OD量按照一定的方法分配到道路网络上，从而得到各路段的预测交通量。由于道路设计标准、车辆行驶条件、道路通行能力以及道路沿线用地情况都对交通量预测结果存在不同的影响，因此从目前交通规划模型发展的情况来看，预测采用容量限制的随机用户均衡分配法较为适宜。

参考《上海市建设项目交通影响评价技术标准》（DG/TJ08-2165-2015），本项目位于二类地区。

通过对类似项目及本项目自身定位、周边交通环境，结合基地区位，预测出本项目产生机动车各个方向的出行比例如图，其中市区方向占比最大。

采用目前国际上比较通用的logit模型，参考《上海市第六次综合交通调查》，

考虑不同用地类型的土地导致人流出行方式有所不同，预测目标年本项目地块的出行方式。针对本项目特点，预测新增个体机动车交通方式（小汽车、出租车）2030年为1038pcu/h，2035年为1152pcu/h。公交的出行人次2030年约为870人次/h，2035年约为967人次/h。2030年及2035年非机动车出行需求增加约963—1070人次/h，出行需求增加约498—553人次/h。

5 交通影响评价与改善建议

5.1 道路交通

受项目诱发出行需求影响，评价年路网饱和度有所增加，但路网总体运行较为平稳，道路服务水平未发生显著变化，周边路网可承担项目建成后新增交通量。

5.2 公共交通

调整规划后，公交线路剩余载客流量能满足项目新增的需求。

由于项目距离轨交站点的步行距离约1.2km，现状有850和887两路公交可到达江湾镇，建议后续结合轨交19号、20号站点，优化公交接驳线路，方便区域内的居民轨道交通出行。

5.3 出入口建议方案

控规调整范围内地块市政道路出入口的设置应满足《建筑工程交通设计及停车库（场）设计标准》（DG/TJ 08-7-2021）及《上海市工程建设项目配建机动车停车场（库）审核操作手册》（2022版）相关规定：

（1）基地位于主干路与次干路、支路相交的位置旁的，机动车出入口不应设置在主干路上，基地位于次干路河支路相交位置旁的，机动车出入口不宜设置在次干路上。

（2）基地位于T型交叉口处，对向道路小于双向4车道的，机动车出入口可正对对象道路设置，避免错位，并纳入交叉口渠化设计及信号控制，大于等于双向4车道的，机动车出入口不宜设置在交叉口范围内。

（3）确需在主干路上设置出入口的，出入口距上游交叉口不应小于50.0米，距下游交叉口不应小于80.0米，条件不允许的，基地出入口设置在基地最远端；在次干路上设置出入口的，出入口距上游交叉口不应小于30.0米，距下游交叉口不应小于50.0米，条件不允许的，基地出入口设置在基地最远端；在支路上设置出入口的，出入口距与主干路相交的交叉口不应小于50.0米，距与次干路

相交的交叉口不应小于 30.0 米，距与支路相交的交叉口不应小于 20.0 米，条件不允许的，基地出入口设置在基地最远端。

（4）当桥梁、隧道坡度大于等于 2%时，距桥梁、隧道起坡点等不宜小于 50.0 米，当坡度大于 1%且小于 2%时，在桥梁、隧道坡度范围内不宜设置出入口，距公交车站站台边缘不宜小于 15.0 米，条件不允许时，可与公交车站做一体化设计。

（5）无中央隔离带（栏）道路上同侧和异侧机动车出入口之间最小净距宜满足下表要求：

表 5-11 同侧异侧间距要求

道路等级	同侧净距（米）	异侧净距（米）
主干路	50.0	60.0
次干路	30.0	40.0
支路	20.0	20.0
公共通道	10.0	10.0

（6）在道路上设置的机动车双向行驶出入口车行道宽度宜为 7.0 米-11.0 米，出入口中间设置隔离设施的，宽度可增加至 8.0 米-12.0 米。单向行驶出入口车行道宽度宜为 5.0 米-7.0 米，有机非隔离带的道路，机非隔离带开口宽度宜增加 5.0 米-8.0 米。

5.4 外部交通组织分析

基地周边干路网建已形成规模，对外交通条件良好。快速路两横（长江西路-军工高架路、中环路）两纵（南北高架路、逸仙高架路）、主干路两横（殷高西路、场中路）一纵（江杨南路），分离地区过境交通，服务中长距离到发交通。根据交通流来向，引导车辆以场中路进出为主，从场中路直接进出地块，降低对周边道路的影响。

6 相关建议

(1) 建设主体可根据建设项目实际需求设置机动车出入口，但应符合现行规范的相关要求，并报相关主管部门。

(2) 由于尚无明确的建筑设计方案，本次区域交评未对地块内部交通方案（基地平面交通设计、停车场（库）设计等）进行评价，建议建设设计阶段遵守相关规范进行设计，并报相关主管部门。