

新浦江中心区域（规划调整）

区域交通影响评价

上海闵行规划设计研究院有限公司

2023 年 12 月

新浦江中心区域（规划调整）

区域交通影响评价

规划设计证书编号：自资规甲字 22310619

规划设计证书等级：甲级

审定：张娴院长，高级工程师，国家注册规划师

审核：喻梦成副总工，工程师，国家注册规划师

项目负责人：孙红霞工程师，国家注册规划师

项目参加人：方鹄工程师

王毅伟助理工程师

詹永杰助理工程师

编制单位：上海闵行规划设计研究院有限公司

编制时间：2023 年 11 月

目录

1 概述	1
1.1 全文总结与建议	1
1.2 项目区位及概况	4
1.3 交通影响评价研究目的及内容	5
1.4 交通影响评价研究范围	6
1.5 研究年限	7
1.6 研究依据	7
2 研究区域现状	9
2.1 土地使用现状	9
2.2 区域交通现状	13
2.3 区域公共交通	21
2.4 区域静态交通	26
2.5 慢行交通	28
2.6 现状分析小结	29
3 闵行区浦江新市镇（含浦锦街道）总体规划暨土地利用总体规划(2017-2035)相关规划、政策及建设情况	31
3.1 空间结构	31
3.2 土地使用	32
3.3 道路网系统	34
3.4 公共交通	35
3.5 交通设施	36
3.6 区域规划小结	37
4 交通需求预测	39
4.1 分析基础条件	39
4.2 背景交通量预测	41
4.3 类比项目调查	43
4.4 项目新增交通量预测	48
4.5 叠加交通量预测	54
5 交通影响评价及分析	58
5.1 周边路网交通影响程度评价及改善措施	58
5.2 公共交通	59
5.3 慢行交通	60
5.4 静态交通	61
5.5 外部交通组织分析	68
6 优化与评估	69
6.1 优化策略与目标	69
6.2 道路网络优化方案	73
6.3 主要道路节点优化方案	79
6.4 公共交通改善方案	93
6.5 静态交通建议方案	96
6.6 出入口建议方案	98
6.7 慢行交通建议方案	101
6.8 智能交通建议方案	103

7 单体地块交通专题范本	109
7.1 地块出入口控制指标	109
7.2 地块静态交通控制指标	112
附录	115
一、评审意见答复	115
二、 专家评审意见	118

1 概述

为指导规划区域合理发展和建设，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（闵东单元）进行修编。本次报告是为研究并优化控规调整区域内交通组织和改善交通影响，进行区域交通影响评估。

1.1 全文总结与建议

1.1.1 规划调整内容

规划地区增加生态空间，适当加密支路网系统，创造区域柔性基底，住宅组团用地适度增加，促进区域产城融合发展，商业商办用地相应减少。布局生活功能导向、产业功能导向、社区公服导向及市区级公服导向的城市发展备建用地，为远期城市发展预留空间。

规划范围内总建设用地面积为 402.68 公顷。其中规划商业商办用地 36.90 公顷（含商办导向备用地 14.25 公顷），相较浦江新市镇总规（71.75 公顷），减少约 34.85 公顷。产业用地面积 77.63 公顷（含产业功能导向备用地 33.37 公顷），相较浦江新市镇总规（64.71 公顷），增加约 12.92 公顷。住宅组团用地 21.29 公顷，相较浦江新市镇总规（18.14 公顷），增加约 3.15 公顷。公共服务设施用地约 42.69 公顷（含市区级、社区公服导向备用地约 7.28 公顷），相较浦江新市镇总规（43.84 公顷），减少约 1.15 公顷。生活功能导向备用地较浦江新市镇总规增加 10.30 公顷，布局在竹园路以南、三鲁路两侧。

规划建筑总量为 455.82 万平方米，含保留建筑量 6.01 万平方米。包括住宅建筑面积、社区级公共服务设施建筑面积、基础教育设施建筑面积、商业商办建筑面积、其他设施建筑面积。住宅建筑规模总量 43.23 万平方米，相较浦江新市镇总规增加 13.23 万平方米。商业商办建筑规模总量为 108.13 万平方米，其中

商办导向的备用地建筑规模 40.41 万平方米，商业商办建筑量相较浦江新市镇总规减少 41.67 万平方米。产业用地建筑总量 209.15 万平方米，其中研发用地建筑量 73.26 万平方米，工业用地建筑量 20.66 万平方米，产业功能导向备用地建筑量 115.23 万平方米。为提高产业用地利用效率和单位面积土地产出水平，根据《关于上海市推进产业用地高质量利用的实施细则》（沪规划资源用[2020]351 号），部分研发类用地（含产业功能导向备用地）容积率进行上调。公共服务设施建筑规模总量为 69.31 万平方米，比浦江新市镇总规公共服务设施 71.30 万平方米的下限要求，减少约 1.99 万平方米。

1.1.2 交通需求预测

规划调整后，2030 年及 2035 年新增出行量约 59.3 万人次/日、12.3 万人次/高峰小时，61.1 万人次/日、12.7 万人次/高峰小时，2030 年及 2035 年早高峰新增小汽车出行量约 2.63 万 pcu/小时及 2.71 万 pcu/小时。新增交通量对三鲁路、沈杜公路和浦星公路早高峰期间运行产生一定影响，对周边路网承载量影响显著，造成拥堵。

1.1.3 路网调整及重要节点微改造建议

路网调整：规划调整后路网密度较原控规路网密度有所增加，规划调整后路网密度 7.4 公里/平方公里。结合规划调整范围城市设计及沈杜公路现状错位现象，将三鲁路西侧将沈杜公路线形向北偏移，与东侧线形构成东西向贯穿性干道。结合客流预测结果，调整沈杜公路（浦星公路-三鲁路）道路红线由 30 米拓宽至 40 米，断面优化至双向 6 车道；三鲁路红线向西侧拓宽 5m，红线宽度由 30 米提升至 35 米，增加潮汐车道（双向 5 车道）；竹园路 24 米红线调整至 30 米并提升为次干路等级；浦星公路快速化改造，抬升外环一申嘉湖高速段为高架路，采用主线高架双 6+地面双 6-8 车道断面；S32 增设浦星公路西向匝道一对。

节点微改造：针对主要节点交叉口，提出三鲁路-浦放路交叉口、浦星公路-

沈杜公路交叉口、三鲁路-沈杜公路交叉口、浦星公路-浦放路交叉口微型改造方案，通过调整交叉口渠化方案和信控配时，优化交叉口服务水平，三鲁路-浦放路交叉口东进口道直行与西进口道左转车辆服务水平由 F 级降至 E 级；浦星公路-沈杜公路交叉口延误时间服务水平由 F 级降至 D 级，饱和度服务水平由 D 级降至 C 级；三鲁路-沈杜公路交叉口延误时间及饱和度服务水平由 D 级降至 C 级；浦星公路-浦放路交叉口延误时间服务水平由 F 级降至 E 级，饱和度服务水平由 F 级降至 D 级。

1.1.4 公共交通网络调整建议

中运量线网调整：优化中运量 F5 线位、F7 线位，调整后 F5 线可与浦江线换乘衔接，满足三鲁路附近居民出行需求，调整后 F7 线可串联郊野公园、杜行老街及召楼古镇景点，亦为规划范围东西向贯穿线路，可与 F5 线换乘衔接；预留浦江线西延伸通道，衔接规划 23 号线，加强浦江两岸发展联系。

1.1.5 交通设施规划调整建议

公共交通设施：轨交停保场落实总规用地，规划面积 28.3 公顷，位于申嘉湖高速北侧、浦星公路东侧；公交车停保场落实总规用地，规划面积 5.5 公顷，位于江文路以南、兴达路以西；码头停靠点结合水系及城市设计方案，位于家浜以北、浦星公路以东，结合周边用地综合设置；公交枢纽调整轨交 8 号线沈杜公路站点北侧，利用轨道交通 8 号线桥下空间布设，集约用地，用地面积约 0.5 公顷；公交首末站调整至竹园路群益路东南侧，用地面积约 0.3 公顷。

1.1.6 慢行交通方案建议

慢行交通：围绕控规调整范围内晓烟湖、姚家浜等水系履带，重点打造环湖漫步道、滨水跑步道和活力外环骑行道三层特色慢行系统，环湖漫步道近 5 公里、

滨水跑步道近 8 公里、外环骑行道近 11 公里。结合慢行流线、轨道交通站点出入口设置，在主要慢行通道的节点设置垂直交通和人行连廊以保证慢行交通的连贯性及舒适性，营造利于慢行的环境。

1.2 项目区位及概况

本次规划地区位于浦江镇中部，东至汇驰路-三鲁路、南至申嘉湖高速-沈杜公路、西至浦星公路、北至沈庄塘，总面积 4.33 平方公里。

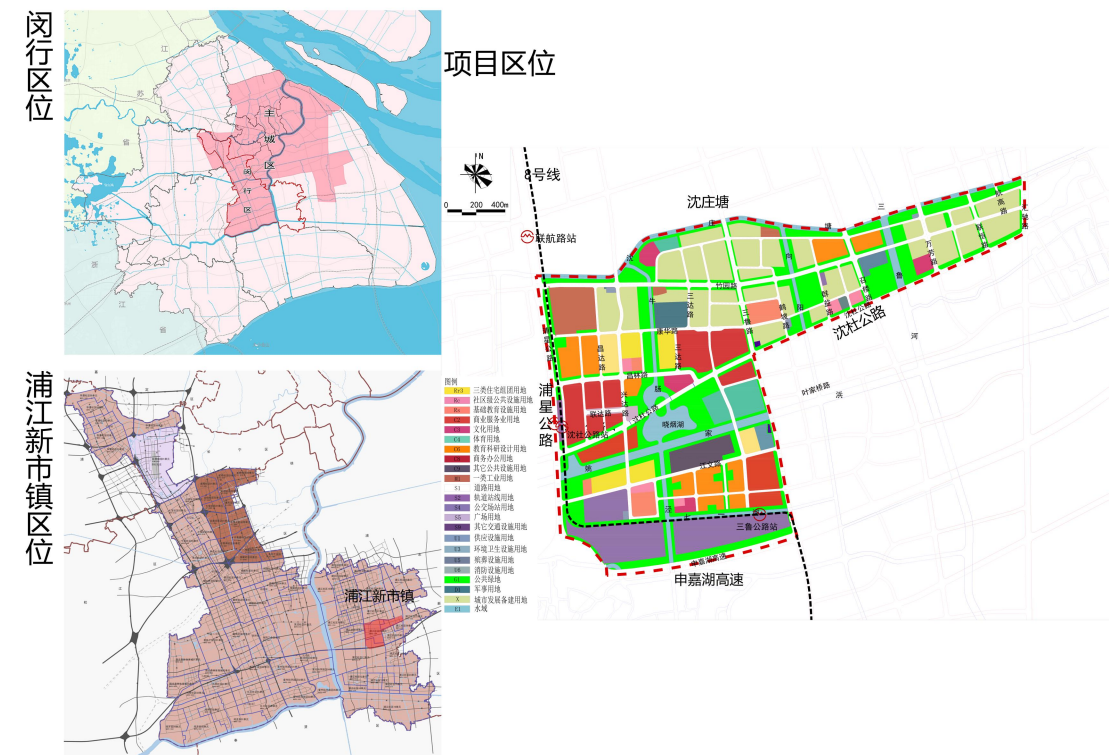


图 1-1 项目所在区位关系图

1.3 交通影响评价研究目的及内容

1.3.1 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) 量化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有力的数据支撑。

1.3.2 研究内容

- (1) 建设项目用地和交通现状分析
- (2) 建设项目相关规划梳理和分析
- (3) 规划调整方案分析
- (4) 建设项目诱增交通量预测
- (5) 地块周边交通设施交通影响评价
- (6) 道路实施方案建议
- (7) 项目出入口布局建议和指引

(8) 提出项目停泊位配建建议

(9) 其他问题与建议

1.4 交通影响评价研究范围

本项目位于三类区域，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，确定该项目的影响范围为：**林海公路、联航路、浦业路、申嘉湖高速公路(地面浦放路)**

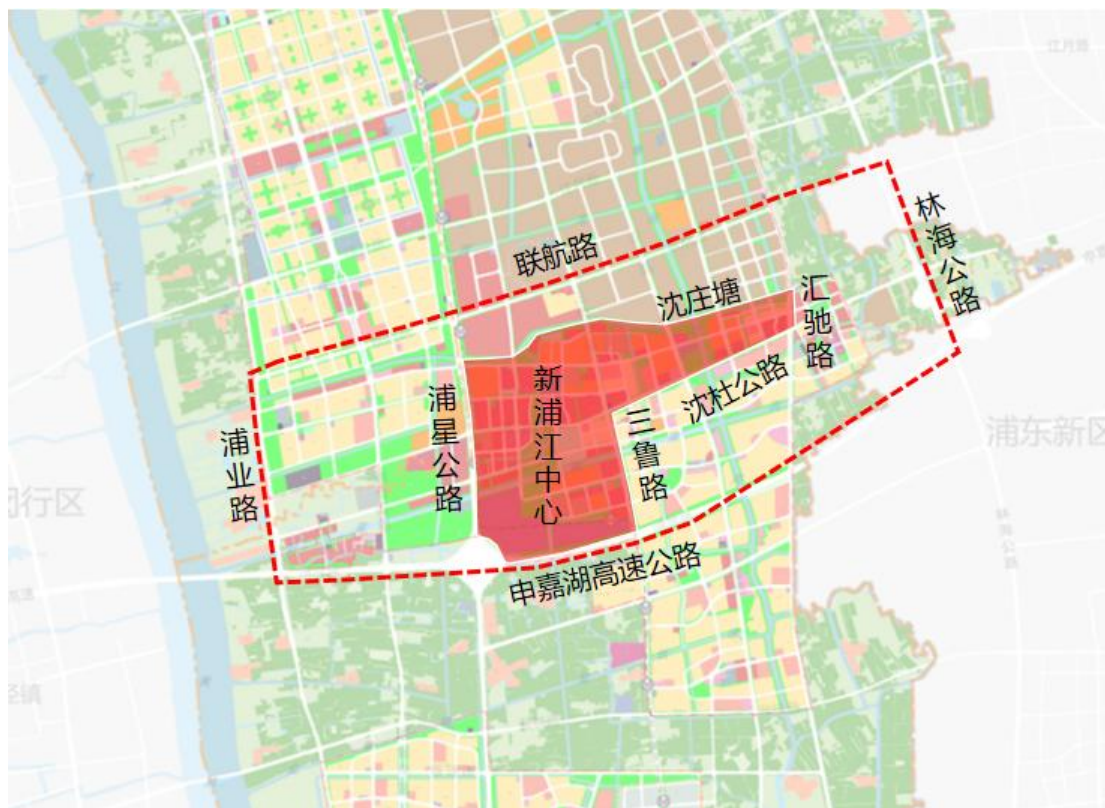


图 1-2 交通影响评价范围图

1.5 研究年限

1.5.1 评价年限

本项目现处在调规阶段，预计地区开发成熟需 10 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 年为远期评价年。

1.5.2 评价日与评价时段

结合区域交通和新浦江中心自身交通出行特征，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。

1.6 研究依据

1. 《上海市城市总体规划（2017-2035 年）》，国函〔2017〕147 号
2. 《上海市闵行区总体规划暨土地利用总体规划（2017-2035）》，沪府〔2018〕90 号
3. 《闵行区浦江新市镇（含浦锦街道）总体规划暨土地利用总体规划（2017-2035）（含近期重点公共基础设施专项规划）》，沪府规划〔2019〕121 号
4. 《上海市闵行区浦江镇闵东工业区控制性详细规划》，沪府规〔2011〕93 号
5. 《上海市闵行区浦江社区 MHP0-1321 单元控制性详细规划》，沪府规〔2013〕164 号
6. 《上海市闵行区浦江社区 MHP0-1308 单元控制性详细规划 09A 街坊局部调整（实施深化）》，沪府规划〔2021〕214 号
7. 《上海轨道交通 8 号线浦江镇停车场扩建专项规划》，沪府规〔2016〕128 号
8. 《上海市闵行区浦江社区 MHP0-1322 单元控制性详细规划修编》，沪府规划

(2022) 119 号

9. 《上海市闵行区杜行老街单元 (MHP0-1306) 01、02 街坊控制性详细规划》，沪府规划 (2022) 308 号
10. 《上海市闵行区浦江社区 MHP0-1308 单元控制性详细规划 14A 街坊局部调整》，在编
11. 《上海市闵行区浦江社区 MHP0-1305 单元控制性详细规划 1-2、1-3、1-3A、1-4 街坊局部调整》，在编
12. 《上海闵行新浦江中心城市设计》，在编
13. 《闵行区综合交通“十四五”规划》，2021 年 7 月
14. 《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)》，沪道运设运发 (2021) 239 号
15. 《建设项目交通影响评价技术标准》(DG/TJ08-2165-2015)
16. 《建筑工程交通设计及停车库 (场) 设置标准》(DG/TJ08-7-2021)
17. 《车库建筑设计规范》(JGJ100-2015)
18. 《上海市第六次综合交通调查成果》，2021 年
19. 业主提供的调规文本文件、规划用地范围图以及电子版图
20. 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

2.1 土地使用现状

2.1.1 本项目规划区域地块现状

规划范围内城乡建设用地和农用地混合，以工业用地、农用地、道路广场用地、居住用地、临时空地和水域用地为主。

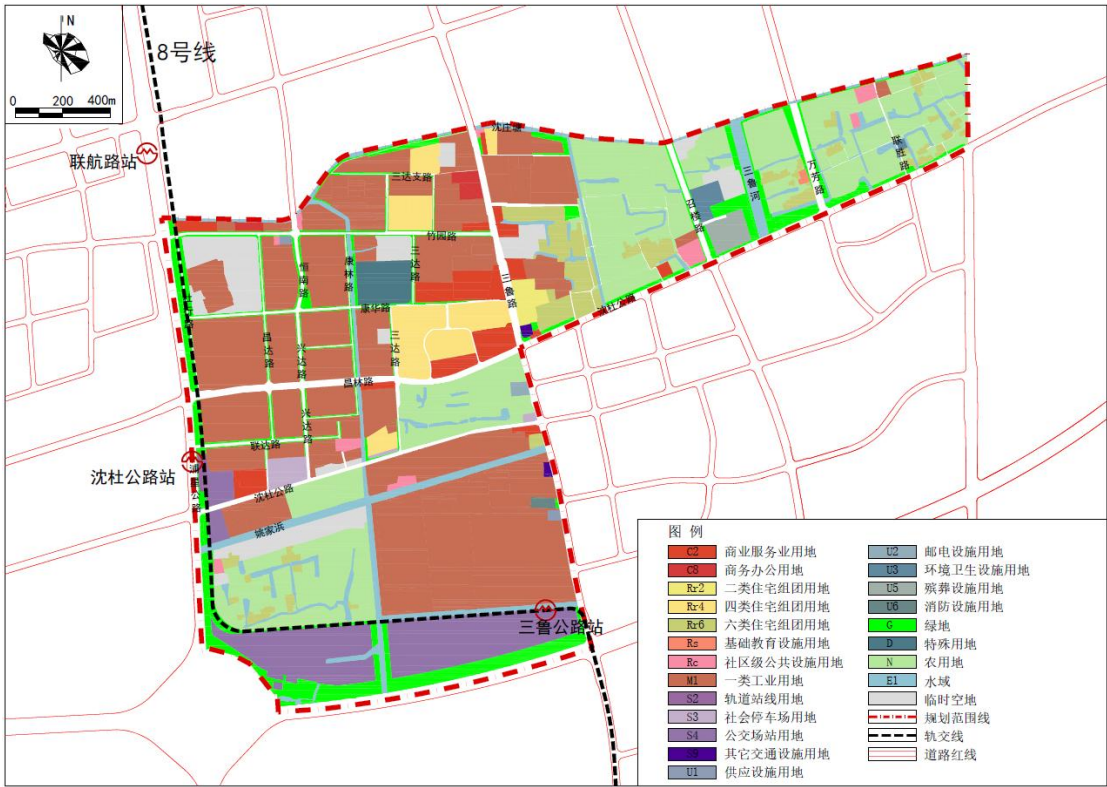


图 2-1 项目土地使用现状图

规划范围总用地面积约 433.42 公顷，现状建设用地面积 303.07 公顷，六类住宅组团用地 15.11 公顷，农用地 84.59 公顷，水域 25.49 公顷。现状农用地和六类住宅组团用地占总用地面积的 23.0%，区域开发潜力较大。建设用地中工业用地占比最高，用地面积 142.17 公顷，其次为道路广场用地 69.90 公顷。具体规模见下表。

表 2-1 现状土地汇总表

用地性质		用地面积 (公顷)	占建设用地比例 (%)
居住用地 (R)		20.50	6.7
其中	住宅组团用地 (Rr)	17.28	5.6
	二类住宅组团用地 (Rr2)	1.94	0.6
	四类住宅组团用地 (Rr4)	15.34	5.0
	社区级公共服务设施用地 (Rc)	3.03	1.0
	基础教育设施用地 (Rs)	0.19	0.1
公共设施用地 (C)		13.84	4.5
其中	商业服务业用地 (C2)	12.22	4.0
	商务办公用地 (C8)	1.62	0.5
工业用地 (M)		142.17	46.1
道路广场用地 (S)		69.90	22.7
其中	道路用地 (S1)	37.50	12.2
	轨道沿线用地 (S2)	0.57	0.2
	社会停车场用地 (S3)	2.20	0.7
	公交场站 (S4)	29.23	9.5
	其他交通设施用地 (S9)	0.40	0.1
市政公用设施用地 (U)		4.97	1.6
其中	供应设施用地 (U1)	0.41	0.1
	邮电设施用地 (U2)	0.40	0.1
	环境卫生设施用地 (U3)	1.57	0.5
	殡葬设施用地 (U5)	2.15	0.8
	消防设施用地 (U6)	0.44	0.1
绿地 (G)		33.87	11.0
特殊用地 (D)		4.04	1.3
临时空地		18.94	6.1
建设用地合计		308.23	100.0
其他	六类住宅组团用地 (Rr6)	15.11	
	农用地 (N)	84.59	
	水域 (E1)	25.49	
规划范围总用地		433.42	

2.1.2 研究区域现状

本次研究区域处闵行区浦江新市镇。西侧主要为浦江郊野公园景区和住宅区，北侧主要为办公、住宅和工业，东侧主要为住宅、召稼楼景区、工业区、村镇及农田。

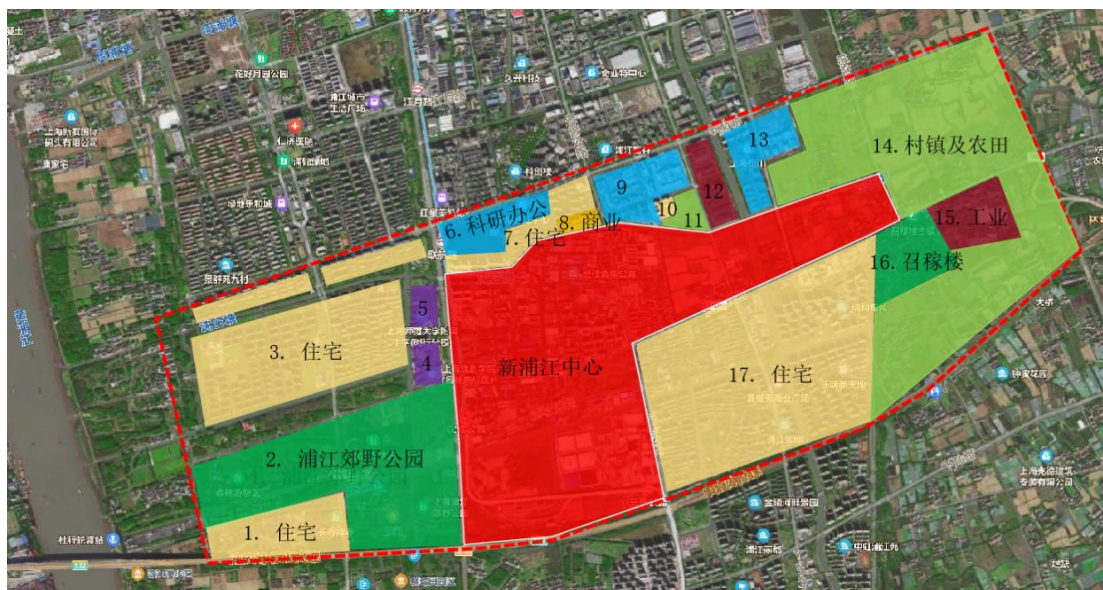


图 2-2 项目周边区域土地利用图
表 2-2 项目及周边地块现状情况说明及照片

	
1. 杜行老街	2. 浦江郊野公园
	
3. 浦锦居住社区	4. 上海戏剧学院
	
5. 上海戏剧学院	6. 浦江科技园、复地浦江中心

	
7. 复地申公馆、鹏欣智汇园、城投宽庭·浦江社区	8. 三弦海上金街商业广场
	
9. 浦江智地精品商务园、交通银行新同城数据中心	10. 智荟公寓
	
11. 村镇及农田	12. 上海新力机器厂、 上海汉升电源系统有限公司
	
13. 大族企业湾、上海松川、蒂姆科技湾	14. 村镇及农田

	
15. 三得利啤酒(上海)公司	16. 召稼楼
	
17. 闵浦新苑、瑞和雅苑、 浦江宝邸、谈家港花苑	

2.2 区域交通现状

1) 现状骨干路网：

现状干路网已呈现“四横七纵”基本格局。“四横”：联航路、昌林路、沈杜公路、申嘉湖高速 S32（地面浦放路），承担了区域集散交通功能，沈杜公路在三鲁路东西两侧存在错位现象，规划区域出行需绕行，出行交通不便。

“七纵”：浦锦路、浦星公路、三鲁路、召楼路（Y057）、万芳路、汇驰路、林海公路。三鲁路向北对接外环高速、中心城区，向南衔接大叶公路可达奉贤区、临港新片区。受河道阻隔，汇驰路（沈杜公路北段）暂未按规划实施，连通性较差。支路体系多为断头路，路面较窄，布局较为零散，尚未形成有序网络。整体而言，现状道路网系统较不成熟，未形成完善有序网络，断头路较多。

申嘉湖高速与三鲁路形成一对东向进出匝道，上下高速需要绕行，缺失西向进出匝道。规划地区能够联系中心城、浦东新区等，南北向缺乏快速路系统，对外交通支撑能力不足，联系较为薄弱。

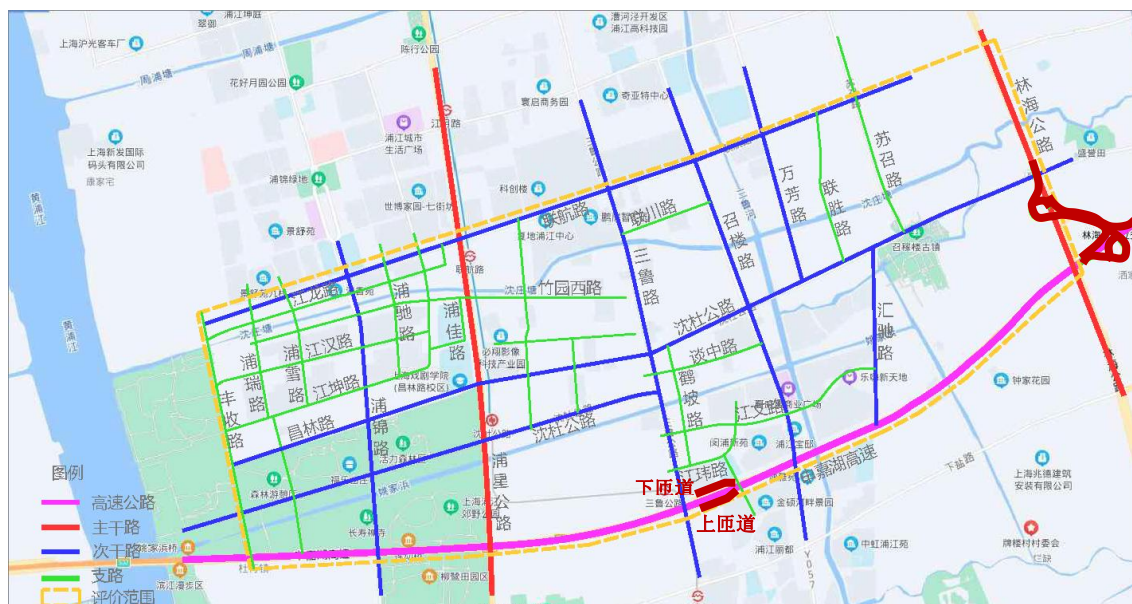


图 2-3 研究范围内现状道路等级图

现状道路设施条件较好，但干路网密度约 1.9 公里/平方公里，支路网密度约 2.4 公里/平方公里，道路网密度仅 4.3 公里/平方公里，与规划目标 8 公里/平方公里差距较大。

表 2-3 区域骨干道路一览表

道路名称	道路等级	方向	车道数
申嘉湖高速	高速公路	西向东	4
	高速公路	东向西	4
浦放路	次干路	西向东	2
	次干路	东向西	2
沈杜公路	次干路	西向东	2
	次干路	东向西	2
昌林路	次干路	西向东	2
	次干路	东向西	2
联航路	主干路	西向东	2
	主干路	东向西	2
浦星公路	主干路	南向北	3
	主干路	北向南	3
林海公路	主干路	南向北	3
	主干路	北向南	3
浦锦路	次干路	南向北	2
	次干路	北向南	2
三鲁路	次干路	南向北	2
	次干路	北向南	2
召楼路	次干路	南向北	2
	次干路	北向南	2

道路名称	道路等级	方向	车道数
万芳路	次干路	南向北	2
	次干路	北向南	2
恒南路	次干路	南向北	2
	次干路	北向南	2
汇驰路	次干路	南向北	2
	次干路	北向南	2
苏召路	支路	南向北	2
	支路	北向南	2
丰收路	支路	南向北	1
	支路	北向南	1
竹园路	支路	西向东	1
	支路	东向西	1

表 2-4 研究范围内道路设施现状图

东 西 向		
	申嘉湖高速（召楼路-汇驰路）	浦放路（浦星公路-三鲁路）
		
	沈杜公路（万芳路-召楼路）	昌林路（浦星公路-浦锦路）
		
	联航路（万芳路-召楼路）	竹园路（浦星公路-浦锦路）
		
	浦星公路（浦放路-沈杜公路）	林海公路（沈杜公路-联航路）

南北向		
	浦锦路（江汉路-江坤路段）	三鲁路（浦放路-沈杜公路）
		
	召楼路（沈杜公路-联航路）	万芳路（沈杜公路-谈连路）
		
	恒南路（竹园路-联航路）	汇驰路（沈杜公路-叶家桥路）
		
	苏召路（沈杜公路-联航路）	丰收路（沈杜公路-昌林路）

2) 区域交通运行现状

道路交通流量及服务水平：

服务水平是指道路使用者从道路状况、交通与管制条件、道路环境等方面可能得到的服务程度或服务质量，如可以提供的行车速度、舒适、方便、驾驶员的视野，以及经济安全等方面所得到的实际效果与服务程度。

评价服务水平的指标有很多，如 V/C、平均车速、交叉口延误、安全性等，衡量它的重要指标是道路的饱和度即 V/C。道路饱和度的定义是在理想条件下，最大服务交通量与基本通行能力之比，根据美国通行能力手册、《上海城市交通分析和预测》和国内有关专家的意见，本次交通影响评估所采用以 V/C 比作为交通服务水平的划分标准如下：

表 2-5 城市道路服务水平划分标准表

服务水平	A	B	C	D	E	F
V/C	$S \leq 0.27$	$0.27 < S \leq 0.57$	$0.57 < S \leq 0.7$	$0.7 < S \leq 0.85$	$0.85 < S < 1.0$	$S \geq 1.0$

表 2-6 城市道路服务水平等级情况对照表

级别	情形
A	畅行车流，基本无延误
B	稳定车流，有少量延误
C	稳定车流，有一定延误
D	接近不稳定车流，有较大延误，司机还能忍受
E	不稳定车流，交通拥堵，延误很大，司机无法忍受
F	强制车流，交通严重堵塞，车辆时开时停

根据上述的道路服务水平评价体系，通过对基地周边现状主要道路交通流量工作日高峰调查，基地周边主要道路进行道路负荷度评价见下表：

表 2-7 主要道路断面流量调查及服务水平分析表（工作日高峰）

道路名称	道路等级	方向	车道数	现状流量（pcu/小时）	饱和度	服务水平
申嘉湖高速	高速公路	西向东	4	2670	0.61	C
		东向西	4	2520	0.57	C
浦放路	次干路	西向东	2	595	0.4	B
		东向西	2	697	0.46	B
沈杜公路	次干路	西向东	2	524	0.35	B
		东向西	2	443	0.3	B
昌林路	次干路	西向东	2	525	0.35	B
		东向西	2	750	0.5	B
联航路	主干路	西向东	2	884	0.49	B
		东向西	2	867	0.48	B
竹园路	支路	西向东	1	312	0.52	B
		东向西	1	252	0.42	B
浦星公路	主干路	南向北	3	1675	0.62	C
		北向南	3	918	0.34	B
林海公路	主干路	南向北	3	2025	0.75	D
		北向南	3	1704	0.63	C
浦锦路	次干路	南向北	2	468	0.31	B
		北向南	2	792	0.53	B
三鲁路	次干路	南向北	2	780	0.52	B
		北向南	2	588	0.39	B
召楼路	次干路	南向北	2	639	0.43	B
		北向南	2	332	0.22	A
万芳路	次干路	南向北	2	439	0.29	B
		北向南	2	539	0.36	B
恒南路	次干路	南向北	2	216	0.14	A
		北向南	2	264	0.18	A
汇驰路	次干路	南向北	2	421	0.28	B
		北向南	2	306	0.2	A
苏召路	次干路	南向北	2	443	0.3	B
		北向南	2	30	0.02	A
丰收路	支路	南向北	1	257	0.43	B
		北向南	1	193	0.32	B



图 2-4 研究区域内现状道路流量图

表 2-8 研究范围内快速路匝道现状

道路名称	匝道名称	车道数 (单向)	高峰流量(pcu/ 小时)	通行能力 (pcu/小时)	高峰时段饱和度 (V/C)
申嘉湖高架 S32	申嘉湖高架- 三鲁路下 匝道	2 车道	720	1200	0. 60
	申嘉湖高架- 三鲁路上 匝道	2 车道	840	1200	0. 70

表 2-9 研究范围内越江交通量现状

道路名称	方向	车道数 (单向)	高峰流量(pcu/ 小时)	通行能力 (pcu/小时)	高峰时段饱和度 (V/C)
申嘉湖高架 S32（越江）	西向东	4 车道	1950	4400	0. 44
	东向西	4 车道	1680	4400	0. 38

研究区域内现状流量主要来源为浦锦社区及鲁汇社区，出行以通勤交通为主。流量主要去向为中心城及浦西（紫竹高新、吴泾工业区等）。南北向干道浦星公路、林海公路交通流量集中，通行压力较大；东西向干道道路运行状况较好。

2.3 区域公共交通

2.3.1 常规公交

浦江镇现状公交线网呈现东西向汇集、南北向贯通特点，浦锦社区、鲁汇社区线网密度较高。

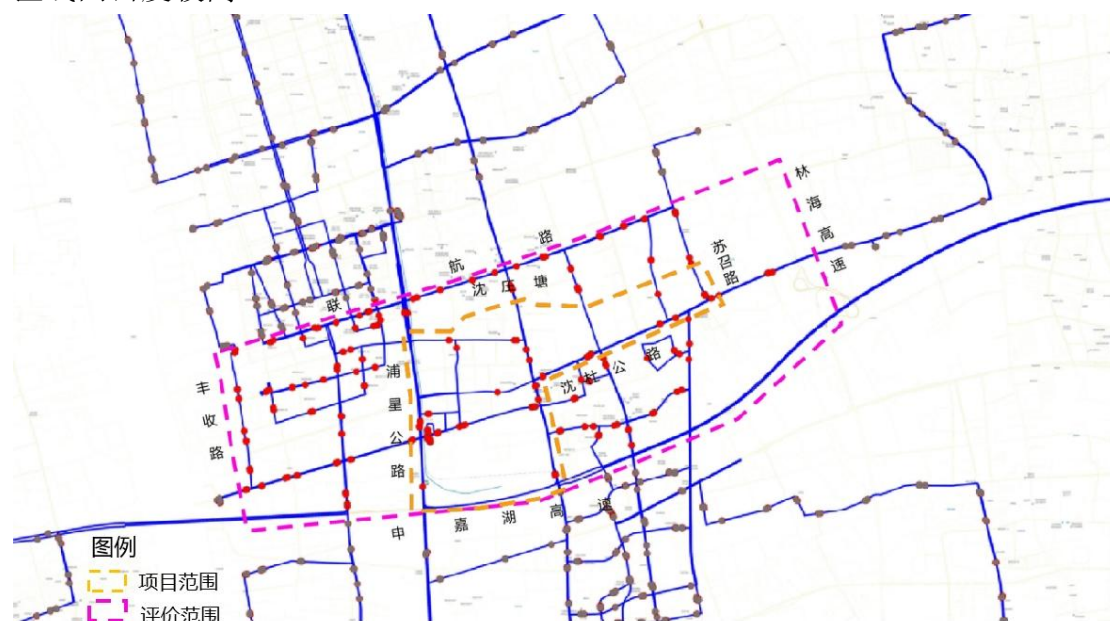


图 2-5 评价范围内公交线网现状图

评价范围内公交资源较为丰富，途径新浦江中心区域 27 条，主要沿沈杜公路、浦星公路和三鲁路行驶，其中 12 条线路经由沈杜公路地铁站附近站点始发，联系居住区、旅游景区。



图 2-6 现状沈杜公路地铁站附近始发站公交线网图

表 2-10 评价范围内公交线路信息一览表

线路名称	首末站	站点数
浦江 10 路 B 线	江汉路浦瑞路—万芳南路谈连路	14
175 路	康达路关岳路—杜行渡口	33
闵行 10 路	革新村—安宁路剑川路	26
772 路	汇雄路鲁南路—芦恒路枢纽站	28
浦江 8 路	沈杜公路地铁站—联星村	20
浦江 6 路	先新路浦星公路—谈中路群益路	11
浦江 9 路	联民村—汇驰路浦航路	29
浦江 9 路 B 线	联民村—汇驰路浦航路	20
浦江 1 路	召楼路闵瑞路—浦晓南路江月路	21
浦江 11 路	先新路三鲁路—沈杜公路地铁站	13
闵行 38 路	谈家塘路张家里路—浦星公路沈杜公路	15
闵行 42 路	浦星公路沈杜公路—胜秀路永恩路	14
闵行 12 路	浦连路召楼路—南辅路西环路	37
浦江 3 路	跃农村—汇西村	16
788 路	沪南公路航圆路—杜行渡口	28

线路名称	首末站	站点数
江五线	江月路地铁站-五四社区	56
南申专线	南桥汽车站-柳林路寿宁路	15
浦江 15 路	浦连路汇驰路-沈杜公路地铁站	9
浦江 20 路	沈杜公路地铁站-汇驰路浦航路	17
174 路	济阳路泳耀路-召楼路闵瑞路	25
沪塘专线	塘外-淡水路金陵中路	44
浦江 13 路	浦星公路沈杜公路-鲁康路永高路	10
航大专线	大川公路拱乐路-联达路浦星公路	8
海航专线	沈杜公路地铁站-海湾	51
海沈线	海湾-沈杜公路地铁站	30
江平专线	沈杜公路地铁站-新杨公路芦五公路	61
183 路	航吉路航头路-沈杜公路地铁站	30

现状公交站点 500 米范围基本能覆盖整个规划区域。

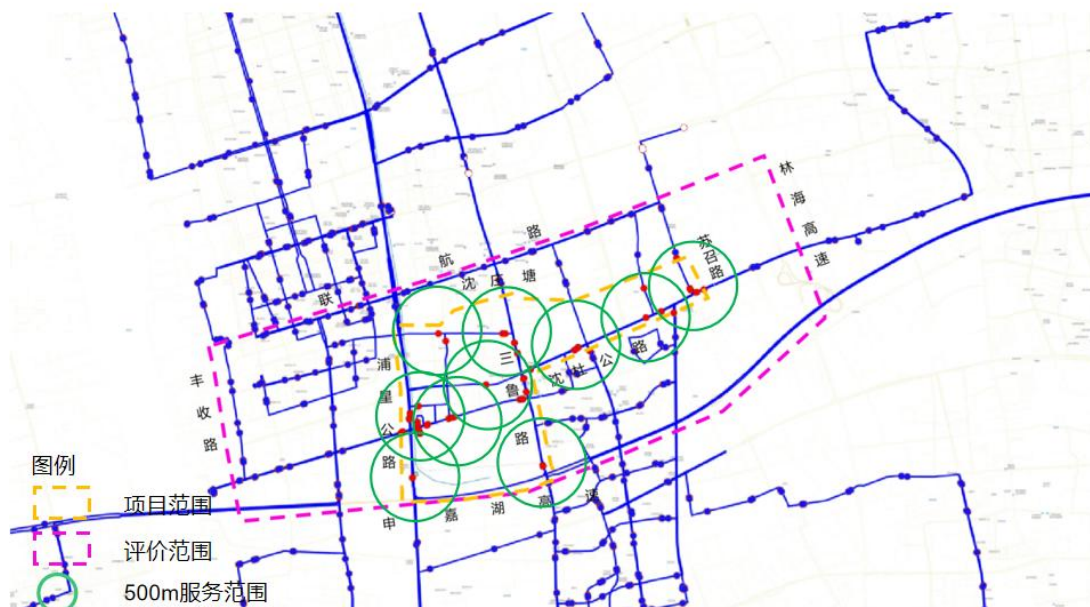


图 2-7 公共交通站点 500 米覆盖范围

根据《建设项目交通影响评价技术标准》（DG/TJ 08-2165-2015）中第 8.0.5 条的公交余量计算公式，计算公交线路剩余载客容量。

公共交通线路剩余载客量计算公式如下：

$$Pr = \sum_i [(S_i - O_i) \times 60 / f_i \times C_i]$$

式中， S_i ：线路 i 为可接受服务水平时的载客率（%），应取额定载客量的 70%；

f_i ：线路 i 评价时段发车频率（车次/米 in）；

C_i : 线路 i 单车载客量 (人) ;

O_i : 线路 i 在项目最近公交站点的评价时段载客率 (%) 。

计算各条线路剩余载客容量如下表所示:

表 2-11 区域周边常规公交早高峰小时剩余载客容量

线路名称	早高峰期间发车频率 (米 in)	单车载客量 (人)	高峰载客 率	剩余载客容量 (人次/小时)
浦江 10 路 B 线	15	75	40%	90
175 路	15	75	30%	120
闵行 10 路	10	75	40%	135
772 路	15	75	30%	120
浦江 8 路	15	75	40%	90
浦江 6 路	45	75	20%	50
浦江 9 路	30	75	15%	83
浦江 9 路 B 线	30	75	20%	75
浦江 1 路	30	75	20%	75
浦江 11 路	10	75	10%	270
闵行 38 路	15	75	30%	120
闵行 42 路	15	75	20%	150
闵行 12 路	12	75	40%	113
浦江 3 路	10	75	40%	135
788 路	25	75	10%	108
江五线	60	75	15%	41
南申专线	30	75	20%	75
浦江 15 路	10	75	10%	270
浦江 20 路	15	75	40%	90
174 路	20	75	30%	90
沪塘专线	25	75	20%	90
浦江 13 路	15	75	30%	120
航大专线	20	75	25%	101
海航专线	30	75	20%	75
海沈线	40	75	20%	56
江平专线	30	75	15%	83
183 路	15	75	10%	180
合计				3005

经过计算, 该区域公交剩余容量为 3005 人次/小时。

2.3.2 轨道交通

评价范围内现状主要有南北向轨道交通 8 号线和浦江线, 轨道交通 8 号线是

新浦江中心联系中心城的主要方式，现状日均客流 93 万乘次，作为始发线，高峰小时单向服务客流可达 4.2 万人次。轨道交通浦江线主要服务浦江镇出行，设三鲁路站，现状轨交站点 600 米覆盖率不足 25%，高峰期满载率高，运能不足，难以疏散区域内部客流。

现状中运量公交奉浦快线在沈杜公路站点与规划范围内形成换乘衔接，规划范围缺乏东西向骨干轨交系统。

表 2-12 轨道交通信息一览表

线路名称	日均客流 ¹	早高峰客流量	服务站点
轨道交通 8 号线	86.1 万乘次	4.2 万乘次/小时 (沈杜公路-市光路)	沈杜公路站
浦江线	3.1 万乘次	0.9 万乘次/小时 (沈杜公路-汇臻路)	三鲁路站

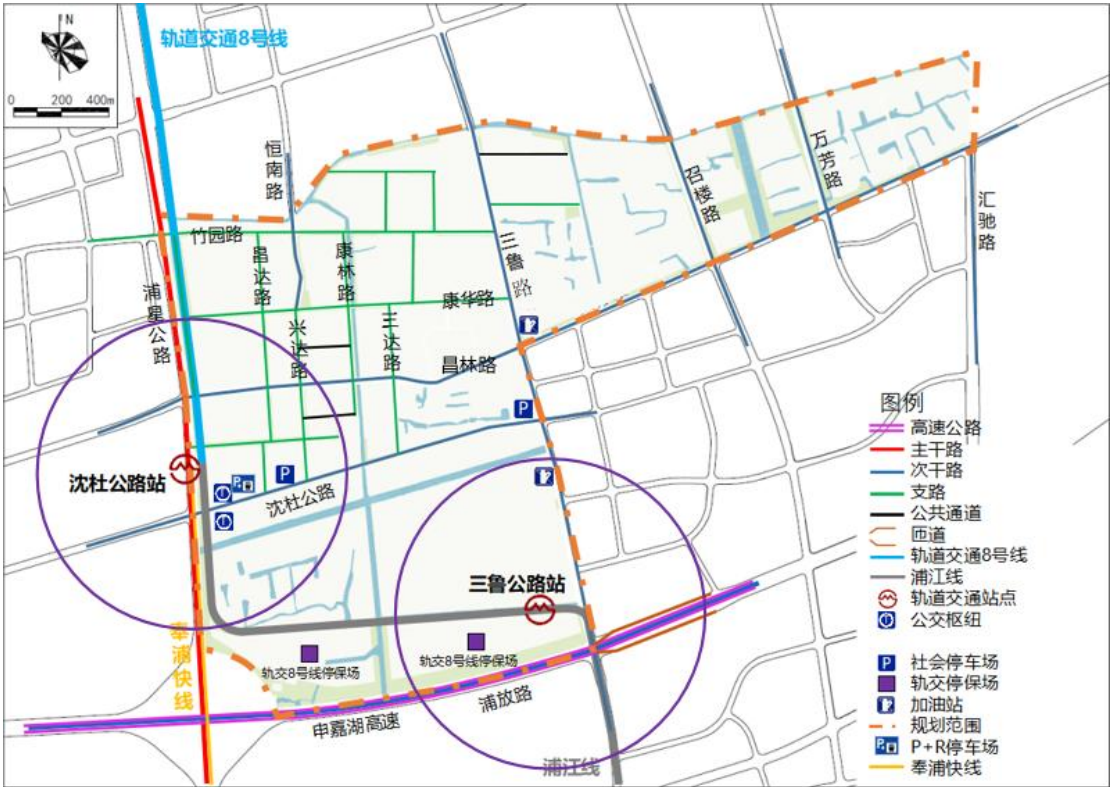


图 2-8 轨交 600 米覆盖范围图

¹ 数据来源：《2023 年上海交通运行二季度报告》（轨道交通篇）

2.4 区域静态交通

评价范围内现状公共停车场有 15 处，其中浦江郊野公园停车场 6 处，主要服务于郊野公园；沈杜公路枢纽站 P+R 停车场，兴达路停车场等面向社会开放。

路内停车有 10 处，昌林路、沈杜公路为路侧临时停车场，周末节假日郊野公园遇大客流时开启，路侧临时停车场开启顺序为：

- a. 沈杜公路东段（东起 2 号停车场西至浦锦路路口）进行道路两边停车；
- b. 昌林路东段（东起浦星公路西至浦锦路）进行道路两边停车；
- c. 沈杜公路西段（东起浦锦路西至丰收路）、昌林路西段（东起浦锦路西至丰收路）进行道路两边停车。

其余路内停车面向社会开放，停车位使用率接近 100%。

表 2-13 评价范围内公共停车情况调查表

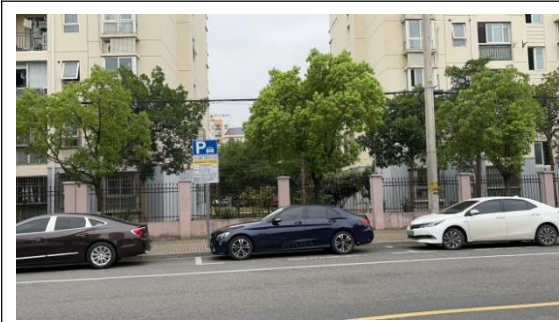
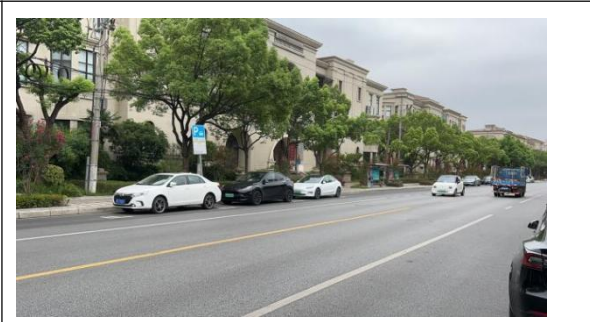
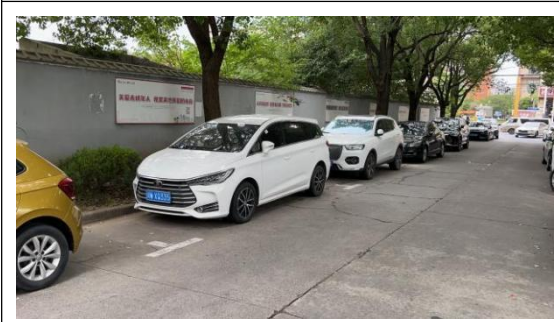
编号	区域	地址	车位数 (个)
P1	郊野公园 4 号停车场	浦锦路（近姚家浜）	150
P2	郊野公园 8 号停车场	沈杜公路（近浦锦路）	400
P3	郊野公园 3 号停车场	昌林路（近浦锦路）	76
P4	郊野公园 2 号停车场	沈杜公路（近大寨河）	300
P5	临时停车场	P8 停车场东侧	300
P6	郊野公园 1 号停车场	浦星公路（近沈杜公路）	173
P7	沈杜公路枢纽站 P+R	沈杜公路 3900 号	459
P8	沈杜公路站联达路停车场	闵行区沈杜公路沈杜公路枢纽站	20
P9	兴达路公共停车场	兴达路 29 号(近沈杜公路路口)	560
P10	联航路站公共停车场	联航路（浦星公路-恒南路）	20
P11	江玮公园停车场	上海市闵行区江文路江玮绿地	20
P12	召楼停车场 3/4	沈杜公路（联恒-汇驰）	100
P13	召楼停车场 2	苏召路以西	60
P14	召楼停车场 1	苏召路以东	60
P15	召楼内停车场	召稼楼	200
小计			2898
1	昌林路	东起浦星公路西至丰收路	540
2	沈杜公路东段	东起 2 号停车场西至丰收路	510
3	江文路	召楼路-汇驰路	50
4	谈连路	（万芳南路-联恒路）	3
5	鹤坡路	谈中路-叶家桥路	40
6	江潮路	三鲁路以东	50

7	叶家桥路	三鲁路-召楼路	375
8	恒南路	康桥-联航路	120
9	三达路	竹园路-康华路	50
10	竹园路	浦锦路-浦驰路	20
小计			1758
合计			4656



图 2-9 评价范围内公共停车示意图

表 2-14 路内停车车位使用情况一览表

	
竹园路	恒南路
	
三达路	鹤坡路

	
江潮路	叶家桥路
	
联川路	江文路
	
谈连路	群益路

结论：公共停车资源主要集中在公园附近，浦江郊野公园春秋季节花展期间周末客流量加大，此时周边停车场及路侧临时停车场较为饱和。如遇小长假客流高峰，周边停车场出现停车位不足现象，停车场周边有车辆排队现象，浦星公路、沈杜公路局部拥堵。

2.5 慢行交通

基地周边主要道路如浦星公路等均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。

其他未按规划实施的道路现状多为混行模式，如竹园路等无非机动车道和人

行道，行人和非机动车出行存在一定的安全隐患，总体慢行设施条件有待完善。

现状沿公园景点、沈塘庄、姚家浜、三鲁河建有慢行道，但整体不连续，不成系统且条件简陋，有待完善。

2.6 现状分析小结

本项目研究范围北侧为联航路，东侧为林海公路，南侧为浦放路，西侧现状丰收路，规划浦业路。

（1）区域路网及道路设施情况

区域内部路网方面，现状干路网已呈现基本格局。整体而言，现状道路网系统较不成熟，未形成完善有序网络，断头路较多。现状道路设施条件较好，但道路网密度仅 4.3 公里/平方公里，与规划目标差距较大。

申嘉湖高速与三鲁路形成一对东向进出匝道，上下高速绕行严重，缺失西向进出匝道。规划地区能够联系中心城、浦东新区等，南北向缺乏快速路系统，对外交通支撑能力不足，联系较为薄弱。

（2）区域交通运行情况

研究区域内流量主要来源为居住区，出行以上下班通勤交通为主。流量主要去向为中心城及浦西（紫竹高新、吴泾工业区等）。南北向干道浦星公路、林海公路交通流量集中，通行压力较大；东西向干道道路运行状况较好。

（3）区域公共交通情况

评价范围内公交资源较为丰富，共有 34 条公交线路提供服务。途径新浦江中心区域 27 条，站点主要设置在沿沈杜公路、浦星公路和三鲁路上，现状公交站点 500 米范围基本能覆盖整个规划区域，区域公交剩余容量为 3005 人次/高峰小时。现状中运量公交奉浦快线在沈杜公路站点与规划范围内形成换乘衔接，规划范围缺乏东西向骨干公交系统。

评价范围内现状主要有南北向轨道交通 8 号线和浦江线，对外联系仅有轨道交通 8 号线，设沈杜公路站点，轨道交通浦江线主要服务闵东地区出行，设三鲁

路站。现状轨交站点 600 米覆盖率不足 25%，高峰期满载率高，运能不足，难以疏解区域内部客流。

（4）区域静态交通情况

公共停车资源主要集中在公园附近，浦江郊野公园春秋季节花展期间周末客流量加大，此时周边停车场及路侧临时停车场较为饱和。如遇小长假客流高峰，周边停车场出现停车位不足现象，停车场周边有车辆排队现象，浦星公路、沈杜公路局部拥堵。

部分地区停车位供给不足，路内划线车位使用率超 100%，违规停车的情况较多。

（5）区域慢行交通情况

项目周边已按规划实施的道路有条件良好的步行、非机动车道，未按规划实施的道路慢行条件有待改善。景点及滨江有慢行道，但整体不连续，不成系统且条件简陋，有待完善。

3 闵行区浦江新市镇（含浦锦街道）总体规划暨土地利用总体规划(2017-2035)相关规划、政策及建设情况

3.1 空间结构

规划形成“一廊三带三心”的总体空间结构。

“一廊”为黄浦江滨江生态走廊。以黄浦江滨江带为主廊，形成集生态保育、休闲旅游、运动体验为一体的生态景观带。

“三带”为新市镇功能发展带。包括浦星公路城镇发展带，以浦星公路及轨道交通 8 号线为依托，形成城镇服务和人口集聚的主轴；陈行公路科技创新带，集聚创新服务功能，优化产城关系，提升创新活力；沈庄塘生态人文带，以沈庄塘为景观脉络，集聚休闲业态，形成一条对接滨江、联系区域的生态人文走廊。

“三心”为公共服务中心。包括闵东地区中心、漕河泾-浦锦社区中心、鲁汇社区中心。

占比 14.6%，居住用地 31.68 公顷，占比 7.8%，高能级公服设施用地 25.22 公顷，占比 6.2%，公交场站用地 34.02 公顷，占比 8.4%，绿地 94.92 公顷，占比 23.3%。土地使用强调了商业商办、科研、居住、高能级公服功能，基本满足功能定位要求。

浦江新市镇总规整体布局结构清晰，局部用地存在优化空间。根据新的发展导向，产业用地建筑规模难以满足要求，可以进一步优化提升。

图 3-2 浦江新市镇总规土地使用规划图

用地性质		用地面积(公顷)	占建设用地比例 (%)
居住用地 (R)		31.68	7.8
	住宅组团用地 (Rr)	18.14	4.5
	社区级公共服务设施用地 (Rc)	5.79	1.4
	基础教育设施用地 (Rs)	7.75	1.9

用地性质		用地面积(公顷)	占建设用地比例 (%)
公共设施用地 (C)		156.12	38.5
	商业服务业用地 (C2)	34.18	8.4
	文化用地 (C3)	8.85	2.2
	体育用地 (C4)	9.72	2.4
	教育科研设计用地 (C6)	59.15	14.6
	商务办公用地 (C8)	37.57	9.3
	其它公共设施用地 (C9)	6.65	1.6
工业用地 (M)		10.64	2.6
	一类工业用地 (M1)	10.64	2.6
道路广场用地 (S)		105.09	26.0
	道路用地 (S1)	70.15	17.4
	轨道站线用地 (S2)	0.57	0.1
	公交场站用地 (S4)	34.02	8.4
	其它交通设施用地 (S9)	0.35	0.1
市政公用设施用地 (U)		3.12	0.8
	供应设施用地 (U1)	0.62	0.2
	环境卫生设施用地 (U3)	2.02	0.5
	消防设施用地 (U6)	0.48	0.1
绿地 (G)		94.92	23.3
	公共绿地 (G1)	94.92	23.3
特殊用地 (D)		4.00	1.0
建设用地 合计		405.57	100.0
	水域 (E1)	27.85	——
规划范围总用地		433.42	——

3.3 道路网系统

浦江新市镇总规中，至 2035 年，开发边界内路网密度达到 6.5 公里/平方公里，全路网密度达到 8 公里/平方公里。规划地区外围形成“一横一纵”高快速路结构，构筑快速分流通道，疏导分离过境交通。一横为 S32 申嘉湖高速，红线宽度 60 米，一纵为浦星公路，红线宽度 45 米。内部形成以干路为主、支路为辅的、层次分明道路网结构，规划范围内道路系统基本呈现以方格网为基础的复合型道路网络。次干路承担周边对外道路衔接功能及区域内部交通集散功能，包括昌林路、沈杜公路、三鲁路、召楼路、万芳路、汇驰路、恒南路，规划红线 30 至 40 米。支路主要承担区域内部交通到发功能，包括竹园路、规划 A 路、规划

J 路、规划 E 路、江文路、昌达路、三达路等，红线宽度 10 至 24 米。

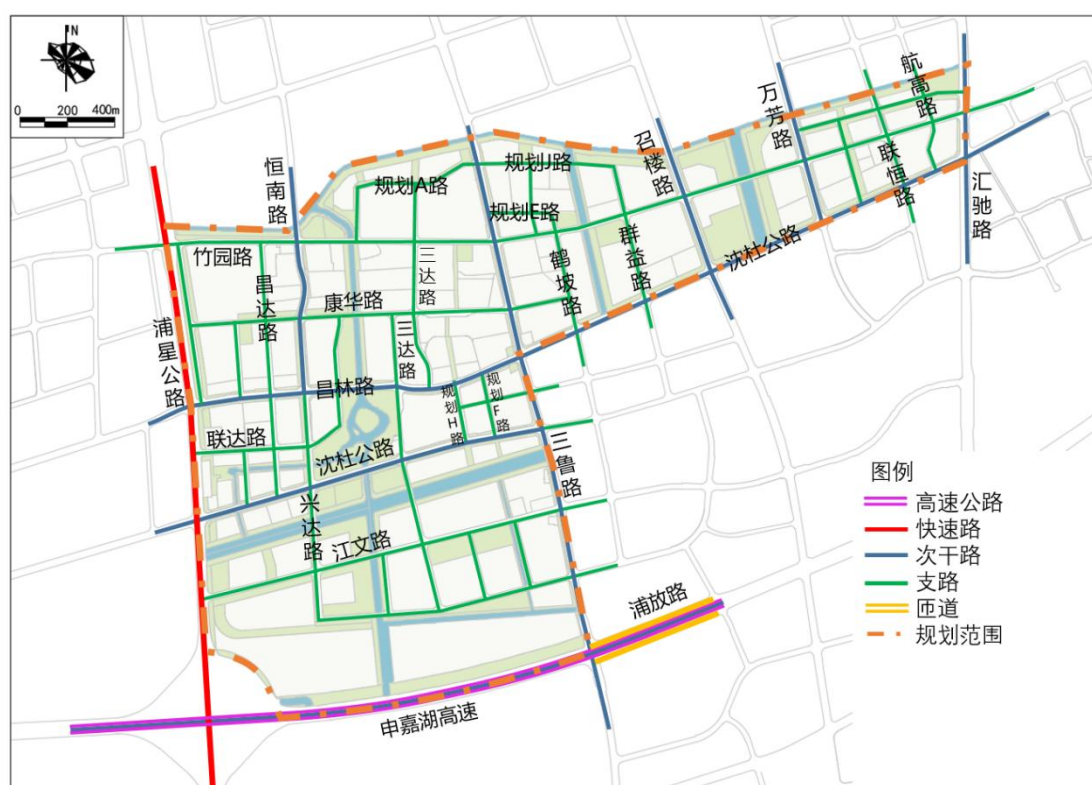


图 3-3 浦江新市镇总规道路系统规划图

3.4 公共交通

浦江新市镇总规规划保留市区线 2 条，包括轨道交通 8 号线和轨道交通浦江线。8 号线起于沈杜公路站，主要沿浦星公路方向南北走行，在沈杜公路站可与浦江线形成换乘衔接。轨道交通浦江线沿浦星公路向南走行后沿三鲁路南向走行，止于汇臻路站，浦江线在规划研究范围内设站点 1 处，为三鲁公路站。

规划新建市域线东西联络线，主要承担沪杭、沪湖和沪通铁路之间的联系，东西向串联松江新城、吴泾、浦江、周康航、迪士尼和上海东站等地区。具体站位以轨道交通专项选线规划为准。

《闵行区总体规划暨土地利用总体规划（2017-2035）》明确了浦江新市镇增加局域线的支撑，规划新增局域线 F5 线和规划改建南桥新城—东方体育中心线。其中，F5 线沿元江路—江月路—三鲁路—沈杜公路走行，主要满足闵行南部与浦江各产业社区的联系，具体线位及车站以专项选线规划为准。南桥新城—东方体育中心线，线位优化，北段调整至浦业路，沿浦业路—沈杜公路—浦星公路走行，主要分担轨交 8 号线南北向的轨道客流压力，在沈杜公路站可衔接轨道交通 8

号线。

浦江新市镇总规落实闵行总规 2035 规划，构建对外快速便捷、对内宜居绿色的交通体系，强化与中心城区及跨江廊道的联系，优化公交线网。在市域线层面，规划新建东西联络线；局域线层面，加快推进南桥新城—东方体育中心线改线建设，落实中运量 F5 线线位。

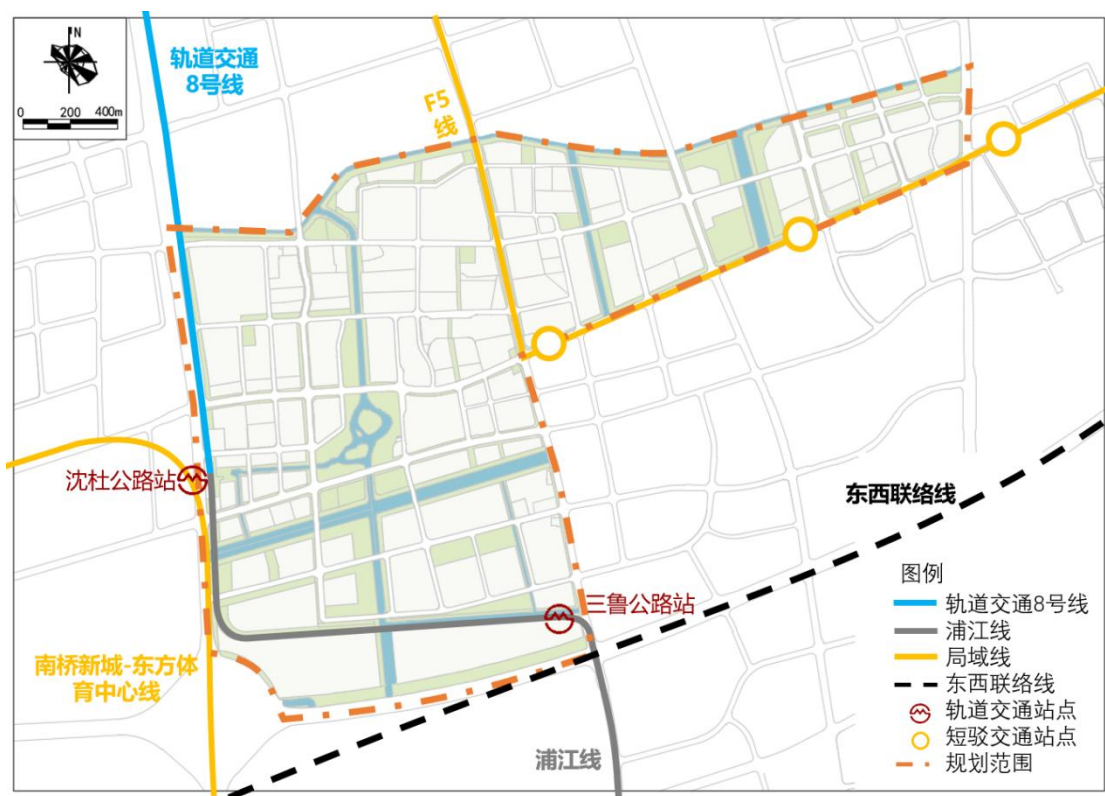


图 3-4 浦江新市镇总规公共交通规划图

3.5 交通设施

浦江新市镇总规在规划范围内共规划交通设施 11 处，其中轨道交通停保场 2 处，公交车停保场 1 处，公共停车场 2 处，公交枢纽站 1 处，公交首末站 1 处，码头停靠点 1 处，P+R 换乘停车场 1 处，加油（气）站 2 处。

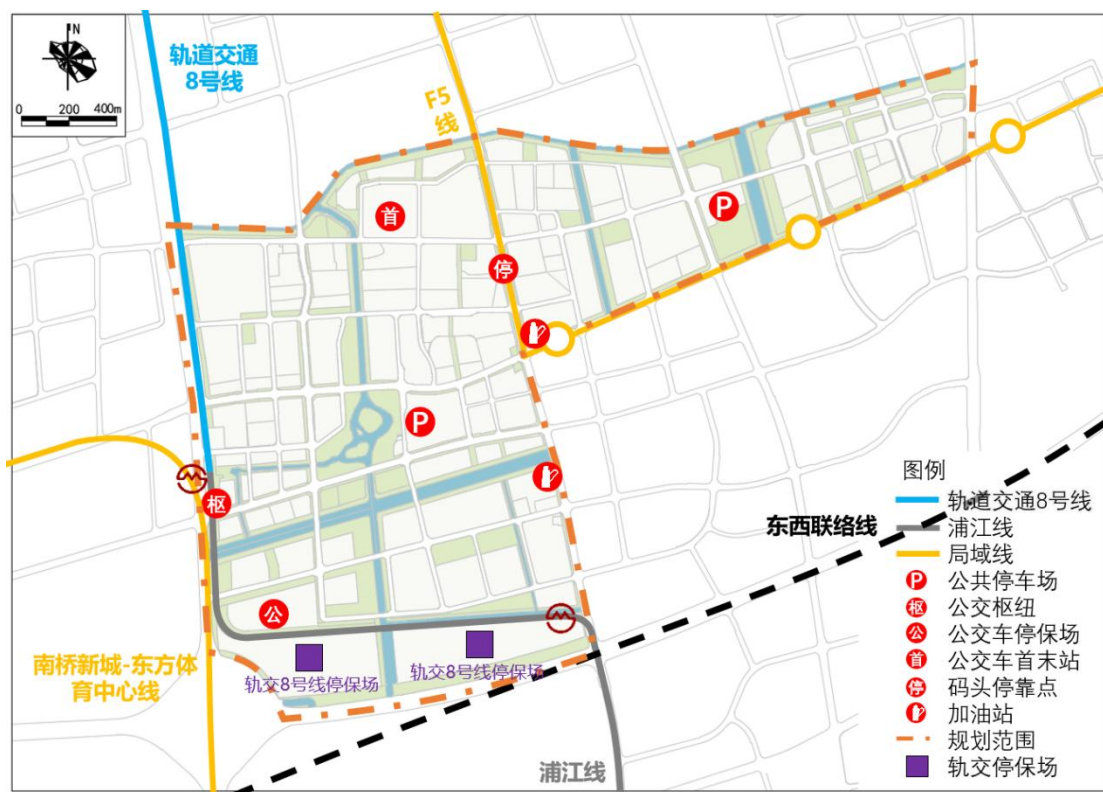


图 3-5 浦江新市镇总规交通设施规划图

3.6 区域规划小结

(1) 区域空间结构规划

落实浦江新市镇总体空间结构规划中浦星公路城镇发展带、沈庄塘生态人文带及文化创新中心。

(2) 区域土地使用规划

通过工业用地转型，增加公共服务、公共空间的供给，为新市镇提供高能级的公共服务设施。

(3) 区域道路网系统规划

浦江新市镇总规中，规划地区外围形成“一横一纵”高快速路结构，构筑快速分流通道的，疏导分离过境交通。一横为 S32 申嘉湖高速，一纵为浦星公路。内部形成以干路为主、支路为辅的、层次分明道路网结构，规划范围内道路系统基本呈现以方格网为基础的复合型道路网络。次干路承担周边对外道路衔接功能及区域内部交通集散功能，包括昌林路、沈杜公路、三鲁路、召楼路、万芳路、汇

驰路、恒南路，规划红线 30 至 40 米。支路主要承担区域内部交通到发功能，包括竹园路、规划 A 路、规划 J 路、规划 E 路、江文路、昌达路、三达路等，红线宽度 10 至 24 米。向北跨 S20：研究浦星公路快速路改造，三鲁路 S20 跨线桥。向西越江：新增闵瑞路、陈行公路、江月路、芦恒路等 4 条越江通道。预留东川路-先新路越江通道。向东和浦东新区对接：闵瑞路、江月路、陈行公路、三鲁路等 4 条道路连通。

（4）区域公共交通规划

规划范围内共有 1 条市域线、2 条市区线和 2 条局域线。规划新建市域线东西联络线，具体站位以轨道交通专项选线规划为准。2 条市区线分别为轨道交通 8 号线和浦江线，均已建成。局域线 F5 规划新增；南桥新城-东方体育中心线已建成，北段线位上进行优化。

（5）区域交通设施规划

浦江新市镇总规在规划范围内共规划交通设施 11 处，其中轨道交通停保场 2 处，公交车停保场 1 处，公共停车场 2 处，公交枢纽站 1 处，公交首末站 1 处，码头停靠点 1 处，P+R 换乘停车场 1 处，加油（气）站 2 处。

4 交通需求预测

4.1 分析基础条件

4.1.1 分析年限

本次研究以 2030 年作为近期评价年，2035 年为远期评价年。

4.1.2 分析方法

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。

4.1.3 分析条件

人口与岗位发展趋势：根据《上海市闵行区总体规划暨土地利用总体规划（2017-2035）》，上海市2035年总体规划提出，全市常住人口控制在2500万人左右，其中闵行区常住人口控制在254万人。引导主城区非核心功能及相应就业岗位疏解，促进服务业就业岗位多中心布局，适度发展都市型工业。加强郊区城镇的就业集聚度，在新城、核心镇和中心镇增加现代服务业配置，完善生活配套服务，吸引创新创业人才。增强金融保险、贸易咨询、中介服务等现代服务业的就业吸引力，增加文化艺术、体育休闲、教育健康、国际交流等新兴产业就业岗位。生产性服务业从业人员占就业总人口比例达到25%左右。逐步淘汰劳动密集型的低端制造业；加快制造业的转型升级，推动制造业的高端化、服务化发展，增加高技术就业岗位。

出行特征变化趋势：根据《上海市第六次综合交通调查总报告》及《2022年上海市综合交通年度报告》，近年来上海市人员出行特征呈现以下变化趋势。出行总量及出行结构：2021年中心城年工作日日均出行量2978万人次，同比2020年增长14.0%。其中，公共交通出行方式占30.6%，出租车方式占5.5%，小客车（含摩托车）方式占22.4%，非机动车方式占17.3%，步行占24.2%。2020年中心城年工作日日均出行量2612万人次，其中公共交通出行方式占29.7%。

城市交通客运量：根据《2022年上海市综合交通年度报告》，2021年全市城市客运交通年日均客运量1658.7万乘次，其中轨道交通979万乘次，公共汽（电）车410万乘次，轮渡10.7万乘次，巡游出租车99万乘次，网络预约出租车160万乘次。至2021年底，全市运营轨道交通线路共20条，运营线路长度831公里；全市公共汽（电）车线条数1596条，全市公共汽（电）车线网长度9243公里。

出行距离：根据《2023年度中国主要城市通勤监测报告》，2022年上海市通

勤空间半径为41公里，相比2021年增加了1公里；单程平均通勤距离9.8公里，相比2021年增加了0.3公里。外环外的中心城周边地区成为新增人口的主要导入区域，而这些人口的主要就业地依然在内环以内区域。工作地和居住地的分离，拉长了市民的出行距离。

出行时间：根据《2023年度中国主要城市通勤监测报告》，2022年上海市45分钟以内通勤比重70%，相比2021年增加了1%；60分钟以上通勤比重18%，与2021年相比保持不变；单程平均通勤时耗40分钟，对比2021年保持不变。

机动车发展预测：由于市民生活水平的提高，出行的快捷、舒适和安全成为选择交通方式的重要标准，机动化趋势更加明显。总体上，2020年机动车总量控制在500万辆。预计2030年全市机动车拥有量为700万辆，2035年机动车总量达到800万辆，机动车千人拥有率接近伦敦、东京水平。

4.1.4 交通设施条件

鉴于郊区新城现状路网和目前较快的发展势头，2026年，本项目研究区域内的浦业路、项目配套道路按规划实施到位；2031年，沈杜公路4车道改6车道，其中2车道作为中运量专用路权。

4.2 背景交通量预测

根据现状调查流量数据，结合机动车增长情况、区域社会经济发展的相关成果，考虑到评价年评价范围内各地块及周边道路基本建成通车，周边发展已趋于成熟，根据本市机动车保有量趋势、出行变化量趋势，预测周边背景交通量年均增长率为2%左右。在此基础上，对评价范围内各路段背景流量进行预测，分别得到2030年和2035年评价范围内各路段交通量及服务水平。

表4-1 2030年研究范围内主要道路高早峰背景过境交通量

路段名称	方向	车道数	高峰流量 (pcu/小时)	饱和度	服务水平
联航路	东向西	2	670	0.45	B
	西向东	2	683	0.46	B
昌林路	东向西	2	497	0.33	B
	西向东	2	348	0.23	A
沈杜公路	东向西	3	294	0.13	A
	西向东	3	348	0.15	A
浦放路	东向西	2	463	0.31	B
	西向东	2	394	0.26	A
浦业路	南向北	3	579	0.21	A
	北向南	3	752	0.28	B
浦锦路	南向北	2	310	0.21	A
	北向南	2	526	0.35	B
浦星公路	南向北	3	1295	0.48	B
	北向南	3	709	0.26	A
恒南路	南向北	2	144	0.10	A
	北向南	2	176	0.12	A
三鲁路	南向北	2	517	0.34	B
	北向南	2	390	0.26	A
召楼路	南向北	2	424	0.28	B
	北向南	2	221	0.15	A
万芳路	南向北	2	291	0.19	A
	北向南	2	358	0.24	A
汇驰路	南向北	2	279	0.19	A
	北向南	2	203	0.14	A
林海公路	南向北	3	1103	0.41	B
	北向南	3	864	0.32	B
竹园路	东向西	2	84	0.07	A
	西向东	2	104	0.09	A
江文路	东向西	2	227	0.19	A
	西向东	2	383	0.32	B

表4-2 2035年研究范围内主要道路高早峰背景过境交通量

路段名称	方向	车道数	高峰流量 (pcu/小时)	饱和度	服务水平
联航路	东向西	2	740	0.49	B
	西向东	2	755	0.50	B
昌林路	东向西	2	549	0.37	B
	西向东	2	384	0.26	A
沈杜公路	东向西	3	324	0.14	A
	西向东	3	384	0.17	A
浦放路	东向西	2	511	0.34	B
	西向东	2	435	0.29	B
浦业路	南向北	3	639	0.24	A
	北向南	3	830	0.31	B
浦锦路	南向北	2	343	0.23	A
	北向南	2	580	0.39	B
浦星公路	南向北	3	1430	0.53	B
	北向南	3	783	0.29	B
恒南路	南向北	2	158	0.11	A
	北向南	2	194	0.13	A
三鲁路	南向北	2	570	0.38	B
	北向南	2	430	0.29	B
召楼路	南向北	2	468	0.31	B
	北向南	2	244	0.16	A
万芳路	南向北	2	322	0.21	A
	北向南	2	395	0.26	A
汇驰路	南向北	2	308	0.21	A
	北向南	2	224	0.15	A
林海公路	南向北	3	1218	0.45	B
	北向南	3	954	0.35	B
竹园路	东向西	2	93	0.08	A
	西向东	2	115	0.10	A
江文路	东向西	2	251	0.21	A
	西向东	2	423	0.35	B

4.3 类比项目调查

针对类似区域情况进行交通调研分析，为确保类比调查准确性，本次类比项目选择主要参照以下原则：首先类比项目应为大型城市更新项目，其次业态定

位应与本项目类似；最后类比项目周边路网与本项目类似。

本次选取蟠龙天地和前滩地区作为类比项目。

4.3.1 上海蟠龙天地

(1) 项目定位

上海蟠龙天地位于虹桥商务区，前身是位于上海城中村的蟠龙古镇。通过城市更新，将原本破旧的“城中村”改颜换貌，成为集文化、娱乐和生活方式为一体的“江南新天地”。改造后区域整体品质、经济发展及吸引力的显著提升，并推动了西虹桥地区的规划落地。

(2) 项目业态及建筑面积

蟠龙天地用地面积约55万平方米，其中蟠龙公园用地面积约23万平方米；商业用地面积约5万平方米，建筑面积约7.5万平方米；住宅用地面积约8.3万平方米，建筑面积约25万平方米，总户数约1684户。

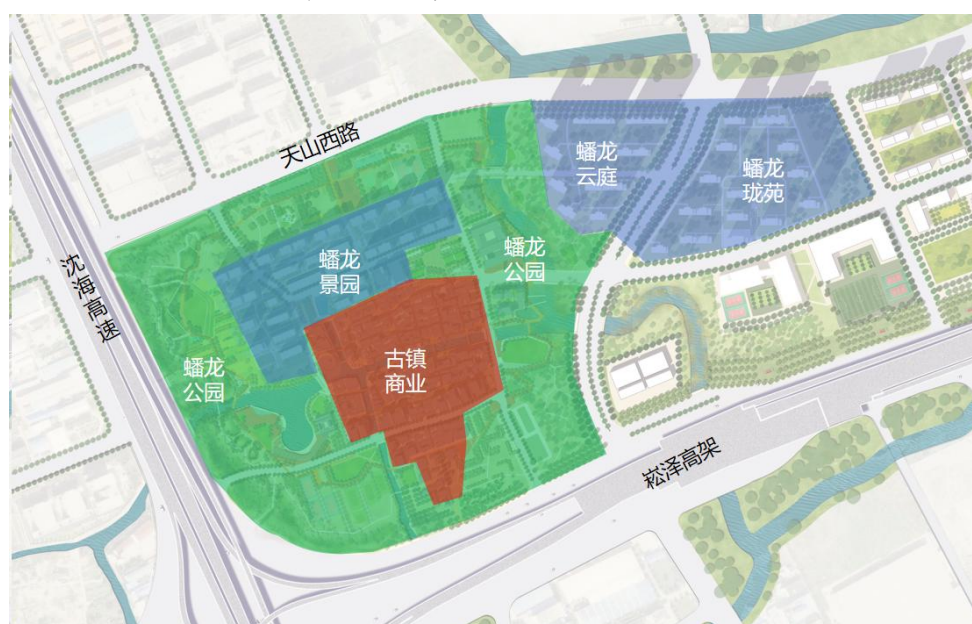


图4-1 蟠龙天地项目业态布局图

(3) 交通条件

蟠龙天地位于快速路沈海高速、主干路天山西路路、主干路蟠龙路以及快速路崧泽高架路围合的区域。项目南侧有轨道交通17号线，并在500米范围内设有1

个轨交站点（蟠龙站）及8个公交站点。道路交通及公共交通均较为便捷。

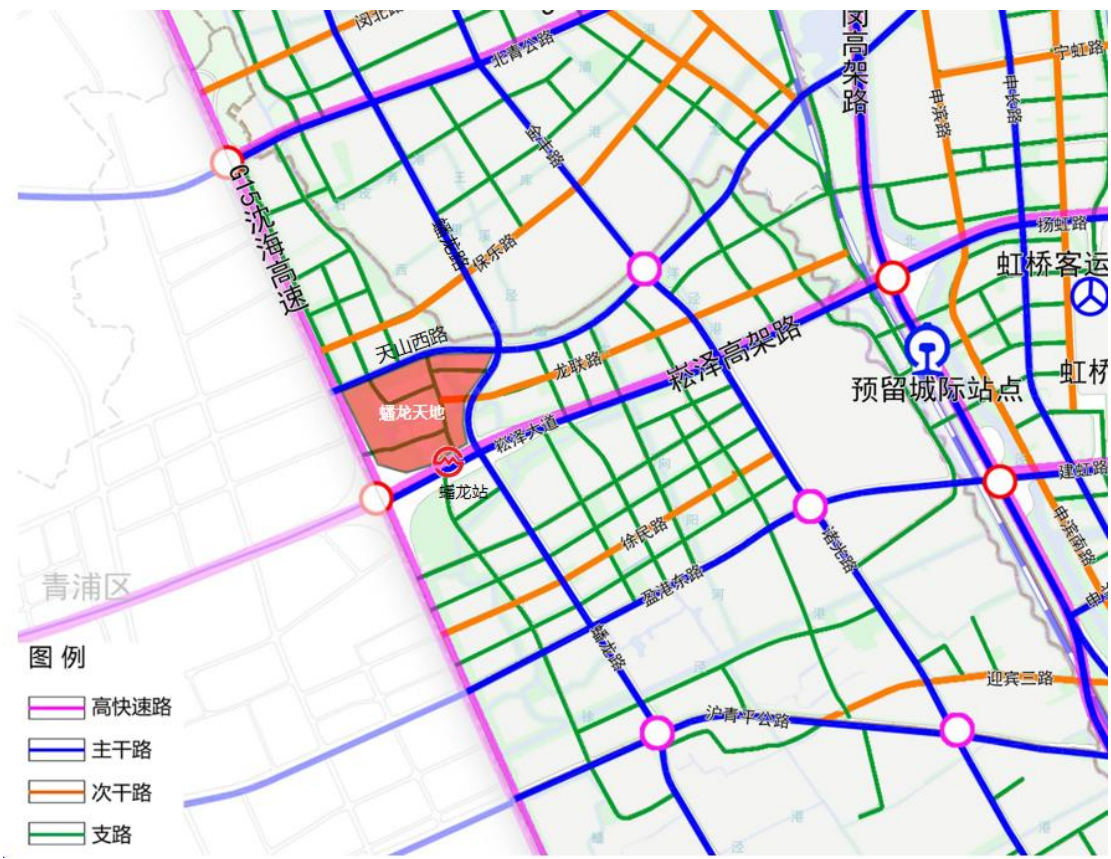


图4-2 蟠龙天地项目周边交通条件图

(4) 出行高峰时段及出行方式

对蟠龙天地进行现状调研，蟠龙天地出行高峰集中于工作日7：00-8：00，以及节假日17：00-18：00，对出行方式进行统计，具体结果如下。

表4-3 工作日全方式高峰出行量人次统计表（单位：人次/小时）

小汽车	出租车	轨道交通	公共交通	非机动车	步行	总计
11868	1187	11077	4747	3560	7121	39560
30%	3%	28%	12%	9%	18%	100%

表4-4 节假日全方式高峰出行量人次统计表（单位：人次/小时）

小汽车	出租车	轨道交通	公共交通	非机动车	步行	总计
17058	2585	10855	5169	4652	11372	51690
33%	5%	21%	10%	9%	22%	100%

4.3.2 上海前滩地区

(1) 项目定位

上海前滩地区位于浦东新区，前滩地区是黄浦江南部滨江地区的重要组成部分，规划将充分发挥东方体育中心和滨江生态空间的特点，构建生态型、综合性城市社区。

重点发展总部商务、文化传媒、体育休闲等核心功能；发展商业购物、居住、酒店等辅助功能，休闲娱乐、教育培训、社区服务等配套功能；塑造工作、生活相互促进的整体氛围，提升城市活力。

(2) 项目业态及建筑面积

前滩地区总用地面积约2.83平方公里，其中建设用地面积约280.45公顷，总建筑面积约350.75万平方米。其中住宅建筑面积90.46万平方米，商办建筑面积220.23万平方米，基础设施教育建筑面积5.36万平方米，社区级公服建筑面积1.36万平方米，其他建筑面积33.52万平方米。规划人口规模2.5万人。

(3) 交通条件

地区形成由快速路、主干路、次干路和支路四个等级构成的路网，各组团形成各种完善的路网，并通过骨干道路衔接，规划城市道路网密度为10.5里/平方公里。地区内规划有轨道交通6号线、轨道交通8号线及轨道交通11号线等3条线路经过，规划地区布局3处公交枢纽、3处公交首末站，实现前、后滩地区与耀华、三林、浦西公交一体化发展。

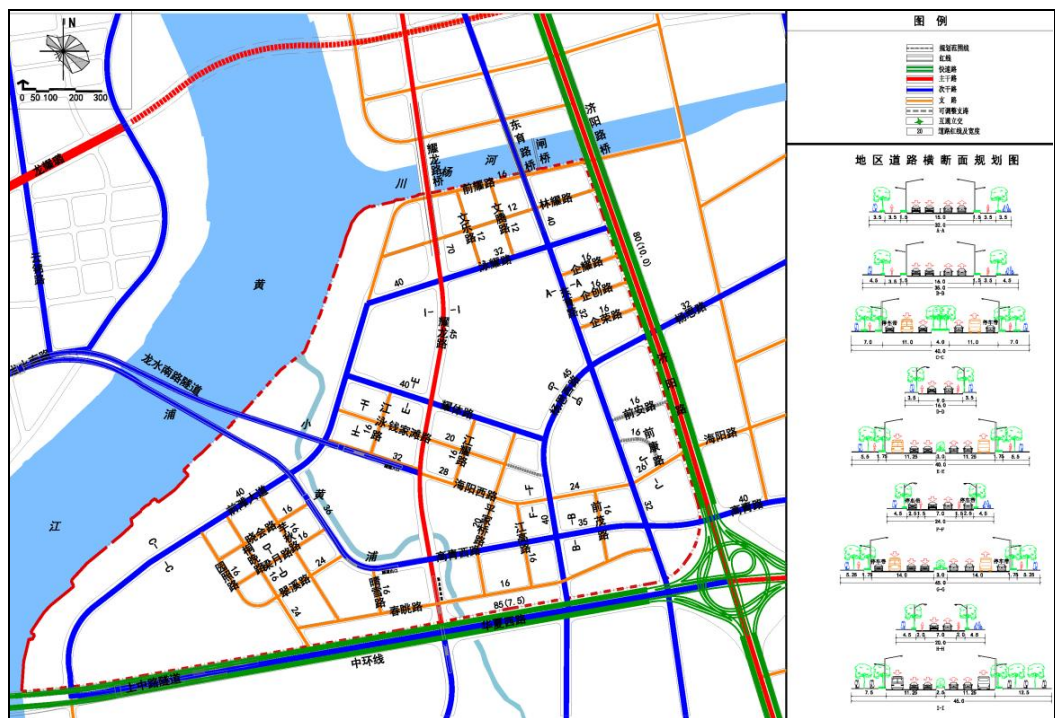


图4-3 道路系统规划图

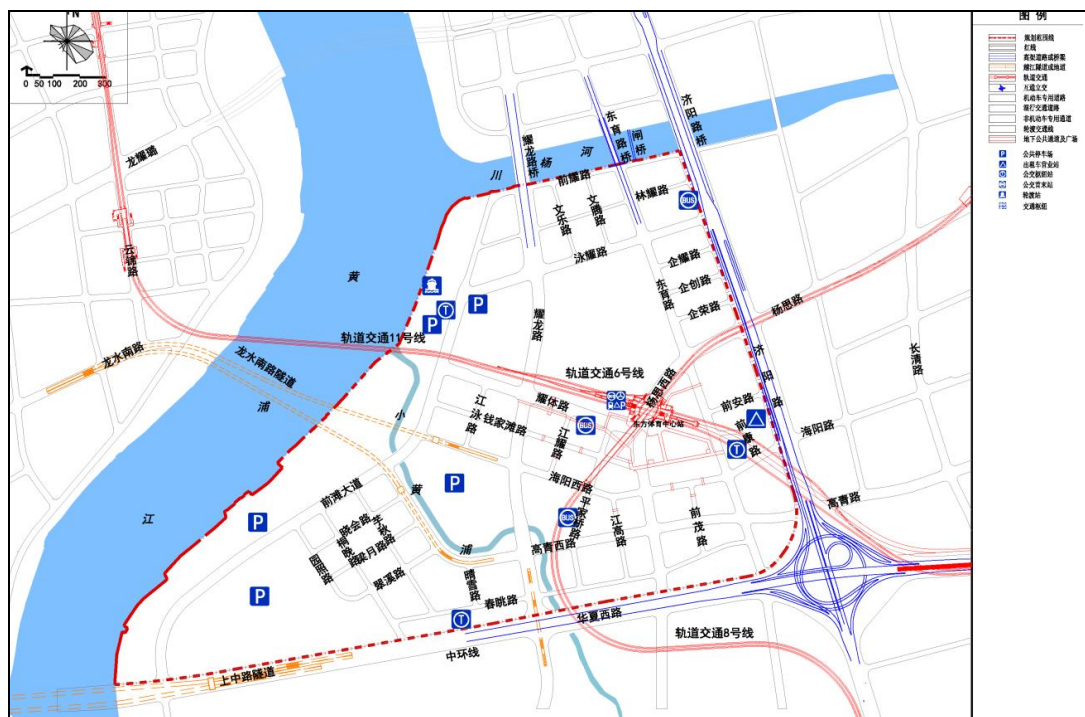


图4-4 交通设施规划图

(4) 出行高峰时段及出行方式

对前滩地区进行现状调研，前滩地区出行高峰集中于工作日7：00-8：00，以及节假日17：00-18：00，对出行方式进行统计，具体结果如下。

表4-5 工作日全方式高峰出行量人次统计表（单位：人次/小时）

小汽车	出租车	轨道交通	公共交通	非机动车	步行	总计
5407	1352	7434	3379	2704	2250	108304
24%	6%	42%	10%	12%	6%	100%

表4-6 节假日全方式高峰出行量人次统计表（单位：人次/小时）

小汽车	出租车	轨道交通	公共交通	非机动车	步行	总计
4506	1352	5632	4280	3379	3377	125691
30%	6%	28%	8%	15%	13%	100%

4.4 项目新增交通量预测

项目新增交通量预测主要是预测项目建成后稳定期（目标年）时项目所产生的诱增交通需求。新增交通量预测一般包括出行生成预测、方式划分预测、出行分布预测和交通分配。

4.4.1 出行总量预测

根据《上海市建设项目交通影响评价技术标准》，本项目位于三类地区。日出行率及高峰比率选取如下表：

表4-7 出行率及高峰比率选取表

用地类型		建筑面积 (万方)	日出行率 (人次/m ² 建筑面积)	高峰比率
住宅用地 (R)		63.84	—	—
其中	三类住宅用地 (Rr3)	46.89	0.05	0.2
	四类住宅用地 (Rr4)	16.95	0.06	0.2
公共设施用地 (C)		334.83	—	—
其中	商业服务业用地 (C2)	30.39	0.44	0.06
	文化用地 (C3)	9.19	0.17	0.04
	体育用地 (C4)	14.74	0.1	0.02
	医疗卫生用地 (C5)	3.20	0.2	0.1
	养老设施用地 (C91)	11.98	0.1	0.1
	教育科研设计用地 (C6)	187.59	—	—
	其中	高等学校用地 (C61)	10.39	0.02
		科研设计用地 (C65)	177.20	0.1
	商务办公用地 (C8)	77.74	0.2	0.3
基础教育设计用地 (Rs)		11.13	—	—
其中	高级中学用地 (Rs1)	6.24	0.19	0.05
	九年一贯制学校用地 (Rs5)	3.33	0.19	0.05
	幼托用地 (Rs6)	1.56	0.16	0.08
公服设施用地 (Rc)		4.35	—	—
其中	社区行政管理用地 (Rc1)	3.15	0.13	0.25
	社区商业用地 (Rc2)	0.60	0.17	0.08
	社区养老福利用地 (Rc6)	0.60	0.1	0.1
	城市发展备用地 (X)	4.38	0.1	0.04
工业用地 (M)		21.56	0.03	0.3
特殊用地 (D)		5.05	0.1	0.3

表4-8 评价年区域项目出行量预测表

	2030年	2035年
日出行总量 (人次/天)	593124	610917
高峰出行量 (人次/小时)	123421	127123

4.4.2 出行方式划分

参考《上海市第六次综合交通调查》及同类型项目交通特征，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，出行方式以公共交通出行为主，具体的出行方式及分方式出行量见下表。

表4-9 评价年区域项目出行方式结构

小汽车	出租车	轨道交通	公交（含中运量）	非机动车	步行
28%	4%	35%	18%	10%	5%

因此，区域项目早高峰小时分方式出行人次如下表所示。其中，个体机动车交通方式（小汽车、出租车）出行人次在2030年达到39494人次/小时，2035年达到40680人次/小时。

表4-10 评价年区域项目全方式高峰出行量人次预测（单位：人次/小时）

评价年	小汽车	出租车	轨道交通	公交（含中运量）	非机动车	步行	合计
2030年	34557	4937	43198	22215	12343	6171	123421
2035年	35595	5085	44494	22883	12713	6353	127123

机动车出行量主要考虑将小汽车以及出租车的出行人次折算为机动车出行量。参考《上海市第六次综合交通调查总报告》相关数据，本基地社会车辆及出租车载客率按照1.5人/车进行计算。由此可以得到工作日早高峰的换算机动车出行量如下：

表4-11 评价年区域项目早高峰小汽车出行量预测

评价年	早高峰小汽车出行量（pcu/小时）
2030年	26330
2035年	27120

4.4.3 出行方向分布

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，其中中心城、浦西方向占比最大。

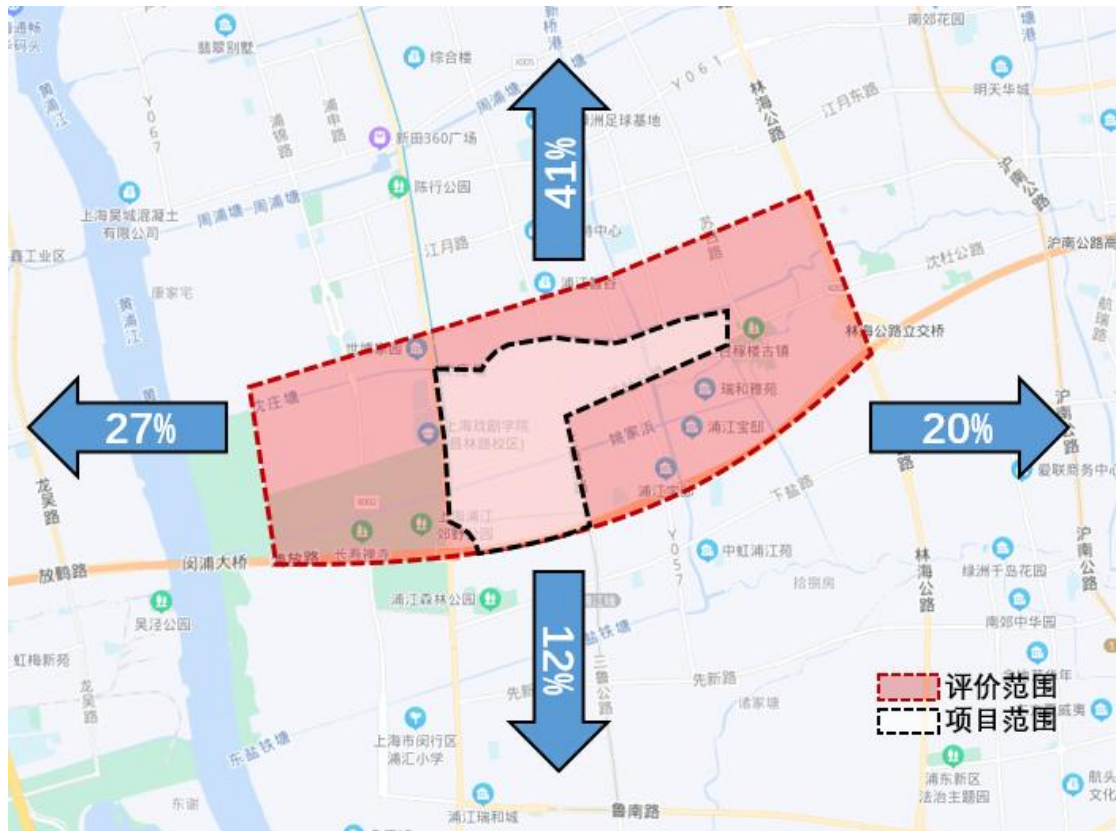


图4-5 项目吸引量方向划分

4.4.4 项目交通分配

基于以上交通生成、方式划分以及交通分布预测结果，通过交通预测软件分别将项目新增交通需求分配至规划路网上，得到结果如下表所示。

表4-12 2030年项目新增交通量分配表

路段名称	方向	车道数	高峰流量 (pcu/小时)
联航路	东向西	2	626
	西向东	2	595
昌林路	东向西	2	178
	西向东	2	642
沈杜公路	东向西	3	906
	西向东	3	852
浦放路	东向西	2	827
	西向东	2	656
浦业路	南向北	3	987
	北向南	3	949
浦锦路	南向北	2	785
	北向南	2	359
浦星公路	南向北	3	1270
	北向南	3	668
恒南路	南向北	2	516
	北向南	2	844
三鲁路	南向北	2	1163
	北向南	2	780
召楼路	南向北	2	611
	北向南	2	529
万芳路	南向北	2	174
	北向南	2	527
汇驰路	南向北	2	381
	北向南	2	322
林海公路	南向北	3	868
	北向南	3	675
竹园路	东向西	2	192
	西向东	2	580
江文路	东向西	2	373
	西向东	2	457

表4-13 2035年项目新增交通量分配表

路段名称	方向	车道数	高峰流量 (pcu/小时)
联航路	东向西	2	610
	西向东	2	577
昌林路	东向西	2	156
	西向东	2	636
沈杜公路	东向西	3	906
	西向东	3	846
浦放路	东向西	2	809
	西向东	2	660
浦业路	南向北	3	1008
	北向南	3	952
浦锦路	南向北	2	812
	北向南	2	335
浦星公路	南向北	3	1216
	北向南	3	648
恒南路	南向北	2	532
	北向南	2	841
三鲁路	南向北	2	1125
	北向南	2	770
召楼路	南向北	2	582
	北向南	2	521
万芳路	南向北	2	158
	北向南	2	505
汇驰路	南向北	2	367
	北向南	2	316
林海公路	南向北	3	780
	北向南	3	612
竹园路	东向西	2	195
	西向东	2	581
江文路	东向西	2	361
	西向东	2	429

4.5 叠加交通量预测

将背景交通量与项目新增交通量叠加分配到路网上，得到评价年高峰小时主要道路路段和高快速路匝道流量。



图4-6 2030年研究区域内主要道路交通量饱和度图

表4-14 2030年研究范围内主要道路饱和度表

路段名称	方向	车道数	高峰流量 (pcu/小时)	饱和度	服务水平
联航路	东向西	2	1296	0.72	C
	西向东	2	1278	0.71	C
昌林路	东向西	2	675	0.45	B
	西向东	2	990	0.66	C
沈杜公路	东向西	3	1200	0.80	D
	西向东	3	1200	0.80	D
浦放路	东向西	2	1290	0.86	D
	西向东	2	1050	0.70	C
浦业路	南向北	3	1566	0.58	B
	北向南	3	1701	0.63	C
浦锦路	南向北	2	1095	0.73	C
	北向南	2	885	0.59	B
浦星公路	南向北	3	2565	0.95	E
	北向南	3	1377	0.51	B
恒南路	南向北	2	660	0.44	B
	北向南	2	1020	0.68	C
三鲁路	南向北	2	1680	1.12	F
	北向南	2	1170	0.78	D

路段名称	方向	车道数	高峰流量 (pcu/小时)	饱和度	服务水平
召楼路	南向北	2	1035	0.69	C
	北向南	2	750	0.50	B
万芳路	南向北	2	465	0.31	A
	北向南	2	885	0.59	B
汇驰路	南向北	2	660	0.44	B
	北向南	2	525	0.35	A
林海公路	南向北	3	1971	0.73	C
	北向南	3	1539	0.57	B
竹园路	东向西	2	276	0.23	A
	西向东	2	684	0.57	B
江文路	东向西	2	600	0.50	B
	西向东	2	840	0.70	C



图4-7 2035年研究区域内主要道路交通量饱和度图

表4-15 2035年研究范围内主要道路饱和度表

路段名称	方向	车道数	高峰流量 (pcu/小时)	饱和度	服务水平
联航路	东向西	2	1350	0.75	C
	西向东	2	1332	0.74	C
昌林路	东向西	2	705	0.47	B
	西向东	2	1020	0.68	C
沈杜公路	东向西	3	1230	0.82	D
	西向东	3	1230	0.82	D
浦放路	东向西	2	1320	0.88	D
	西向东	2	1095	0.73	C
浦业路	南向北	3	1647	0.61	C
	北向南	3	1782	0.66	C
浦锦路	南向北	2	1155	0.77	D
	北向南	2	915	0.61	C
浦星公路	南向北	3	2646	0.98	E
	北向南	3	1431	0.53	B
恒南路	南向北	2	690	0.46	B
	北向南	2	1035	0.69	C
三鲁路	南向北	2	1695	1.13	F
	北向南	2	1200	0.8	D
召楼路	南向北	2	1050	0.7	C
	北向南	2	765	0.51	B
万芳路	南向北	2	480	0.32	A
	北向南	2	900	0.6	B

路段名称	方向	车道数	高峰流量 (pcu/小时)	饱和度	服务水平
汇驰路	南向北	2	675	0.45	B
	北向南	2	540	0.36	B
林海公路	南向北	3	1998	0.74	C
	北向南	3	1566	0.58	B
竹园路	东向西	2	288	0.24	A
	西向东	2	696	0.58	B
江文路	东向西	2	612	0.51	B
	西向东	2	852	0.71	C

表 4-16 研究范围内评价年快速路匝道

道路 名称	匝道 名称	2030 年			2035 年		
		高峰流量 (pcu/小时)	通行能力 (pcu/小时)	饱和度 (V/C)	高峰流量 (pcu/小时)	通行能力 (pcu/小时)	饱和度 (V/C)
申嘉 湖高 架 S32	S32-三 鲁路下 匝道	864	1200	0.72	994	1200	0.83
	S32-三 鲁路上 匝道	966	1200	0.8	1063	1200	0.88

5 交通影响评价及分析

5.1 周边路网交通影响程度评价及改善措施

根据上海市交评技术标准及国家《建设项目交通影响评价技术标准》（CJJ/T 141-2010），应根据建设项目新生成交通加入前后道路上机动车服务水平的变化确定机动车交通显著影响判定标准。

表 5-1 道路及信号交叉口交通显著影响判定标准

背景交通服务水平	基地新生成交通加入后的服务水平
A	D、E、F
B	
C	
D	E、F
E	F
F	F

1) 目标年研究范围内申嘉湖高速、联航路、沈杜公路、浦放路、浦业路、浦锦路、浦星公路、三鲁路、召楼路、汇驰路和林海公路“四横七纵”干道承担主要交通。

2) 流量方向性与现状基本一致，流量主要去向为中心城及浦西（紫竹高新、吴泾工业区等），具有潮汐性。

3) 浦业路建成后，作为贯通性良好的南北向干道，将显著分流浦星公路交通压力。

道路交通影响结论：

1. 项目主要通过东西向的浦放路、沈杜公路、联航路和南北向的浦星公路、三鲁路、召楼路到达项目内各地块，因此这些道路新增交通量较大。到近期2030年，评价范围内路网基本可承担项目建成后新增交通量，但三鲁路、沈杜公路和浦星公路早高峰期间道路较拥堵，影响显著。到远期2035年，交通量较2030年略

有增长，但对周边路网承载量影响显著。

2. 评价范围内申嘉湖高速仅在三鲁路设置上下匝道，因此三鲁路承担较大过境交通压力，拥堵情况严重。

5.2 公共交通

项目范围内有市域线——东西联络线、市区线——轨道交通8号线和浦江线、局域线——南桥新城-东方体育中心线和规划F5线。其中，规划新建东西联络线具体站位依后续轨道交通专项选线规划为准，轨道交通8号线沿浦星公路走行，分别在浦星公路-联航路和浦星公路-沈杜公路设置联航路站和沈杜公路站，可与浦江线在沈杜公路站换乘，轨道交通8号线采用C型车7节编组，高峰小时最短行车间隔约为2分30秒，沈杜公路站为轨道交通8号线首发站，剩余容量约为17200人次/高峰小时；F5线沿元江路-江月路-三鲁路-沈杜公路走行，主要满足闵行南部与浦江各产业社区的联系，具体线位及车站以专项选线规划为准；南桥新城—东方体育中心线沿浦业路-沈杜公路-浦星公路走行，主要分担轨交8号线南北向的轨道客流压力，在沈杜公路站可衔接轨道交通8号线。

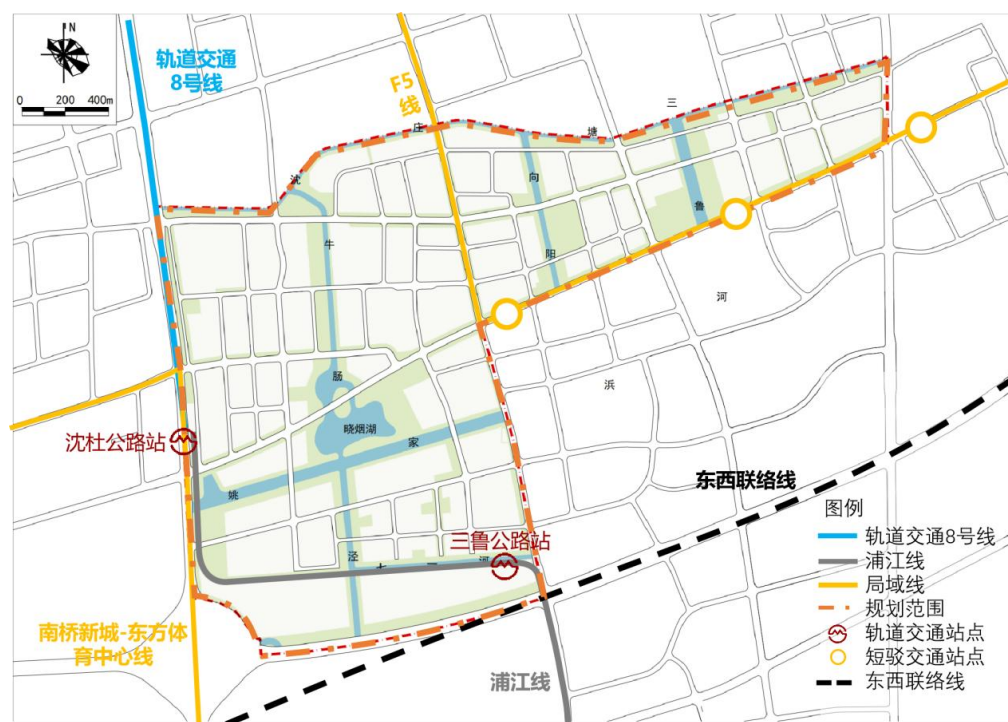


图5-1 规划轨道交通示意图

项目500米范围内有21对公交站点、共27条线路通过，常规公交剩余容量为3005人次/高峰小时，轨道交通剩余载客量25684人次/高峰小时，公共交通共剩余载客量为28689人次/高峰小时。

表 5-2 轨道交通剩余载客量评价表

轨道断面	上/下行	高峰小时载客量（人次/ 高峰小时）	满载 率	剩余载客 能力	小计 （人次/高峰 小时）
8 号线沈杜公 路-市光路	上行	8000 (25200)	30%	17200	25684
浦江线三鲁路	上行至沈 杜公路	6600	70%	2828	
	下行至汇 臻站	3768	40%	5656	

结合4.2节项目交通需求预测，近期2030年项目高峰小时对公共交通的需求为60552人次/高峰小时，远期2035年对公共交通的需求为62386人次/高峰小时。项目周边公共交通条件难以支撑项目近远期公共出行需求，建议新浦江中心地区加快推进规划轨交线路东西联络线、中运量F5、F7线的规划建设，调整现有的轨交、公交等线路的运营组织，缩短发车间隔和优化运营线路，保障地区未来公共交通出行需求。

5.3 慢行交通

根据交通需求分析，本区域近期2030年以及远期2035年，非机动车出行需求变化不大，约为10092~10395人次/小时，步行出行需求约为20184~20789人次/小时。慢行出行需求较大。

项目范围内主要道路均设有独立的非机动车道。项目内浦星公路、沈杜公路、昌林路、三鲁路等交通性干路均设有独立路权的非机动车车道，每条非机动车车道通行能力约4200人次/小时；竹园路、康华路等支路为机非混行模式，通行能力约3200人次/小时。因此，项目范围内道路能够承载新增非机动车交通需求。

项目范围内浦星公路、沈杜公路、昌林路、三鲁路、竹园路等均设有独立的步行道,每条步行道通行能力约5400~6300人次/小时,远大于项目新增步行需求。因此,项目范围内道路能够承载新增步行需求。

建议项目车行及人行出入口设置共享单车停放区域,鼓励通过慢行交通接驳轨交站点,打造绿色交通体系,实现公共交通+慢行交通的出行模式。

5.4 静态交通

1) 机动车停车配置

根据《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),本基地属于三类地区。住宅用地按不同户型机动车停车位指标进行核算。其余用地按用地属性进行停车位指标核算。由于体育用地(C4)暂不明确体育场馆规模,基础教育设计用地(Rs)暂不明确教职工编制数人数,两者暂不纳入配建车位核算。

根据规范,项目范围内各用地按规范需配建机动车总停车数44457个和非机动车停车数75486个。

表5-3 项目范围内各用地机动车配建停车泊位核算表

地块编号	规划用地性质代码	地上计容建筑面积(m ²)	备注	配建指标	小汽车位配建数(个)	出入口数量(个)
02-04	C3	25602	展览博物馆	0.8/100 m ²	154	1
02-05	C4	18411	沈庄塘滨水体育公园	1.0/100 m ²	184	1
02-06	X	59713	研发导向备用地	1.0/100 m ²	597	2
03-01	X	99285	研发导向备用地	1.0/100 m ²	993	3
04-01	X	86058	研发导向备用地	1.0/100 m ²	861	3
05-01	X	125442	研发导向备用地	1.0/100 m ²	1254	3
07-01	M1	187174	沪闵国有建设用地使用合同补(2022)14号(4.0版);沪闵规划资源(2020)出让合同补字第63号(3.0版);沪闵规土(2011)	0.3/100 m ²	562	2

地块编号	规划用地性质代码	地上计容建筑面积 (m²)	备注	配建指标	小汽车位配建数 (个)	出入口数量 (个)
			出让合同补字第 17 号 (2.0 版)；沪闵房地 (2004) 出让合同第 209 (1.0 版)			
08-01	X	16738	研发导向备用地	1.0/100 m²	167	1
08-01	X	16738	研发导向备用地	1.0/100 m²	167	1
08-04	X	37803	研发导向备用地	1.0/100 m²	378	2
08-04	X	37803	研发导向备用地	1.0/100 m²	378	2
08-05	X	21418	研发导向备用地	1.0/100 m²	214	1
08-05	X	21418	研发导向备用地	1.0/100 m²	214	1
08-06	X	23340	研发导向备用地	1.0/100 m²	233	1
08-06	X	23340	研发导向备用地	1.0/100 m²	233	1
09-01	X	16588	研发导向备用地	1.0/100 m²	166	1
09-01	X	16588	研发导向备用地	1.0/100 m²	166	1
09-02	X	17885	研发导向备用地	1.0/100 m²	179	1
09-02	X	17885	研发导向备用地	1.0/100 m²	179	1
09-03	X	28695	研发导向备用地	1.0/100 m²	287	1
09-03	X	28695	研发导向备用地	1.0/100 m²	287	1
09-04	X	22643	研发导向备用地	1.0/100 m²	226	1
09-04	X	22643	研发导向备用地	1.0/100 m²	226	1
09-08	M1	9892		0.3/100 m²	30	1
09-09	X	51330	研发导向备用地	1.0/100 m²	513	2
09-10	D	24497	公安部警用装备采购中心	1.0/100 m²	245	1
09-11	D	26010	公安部警用装备采购中心	1.0/100 m²	260	1
10-02	X	66450	研发导向备用地	1.0/100 m²	665	2
10-03	X	31434	研发导向备用地	1.0/100 m²	314	2
11-01	X	44982	商办导向备用地	1.0/100 m²	450	2
12-01	X	92403	商办导向备用地	1.0/100 m²	924	3
13-01	C6	113187		1.0/100 m²	1132	3
14-01	C6	91419		1.0/100 m²	914	3
15-01	Rr4	69870	公共租赁住房	0.5/户	437	2
16-01	Rr3	48519	动迁安置房	0.8/户	518	2
16-02	Rc3	8813		0.5/100 m²	44	1
16-03	Rs6	7800		2.0/100 名学生	20	1
17-04	Rr3	60002	商品房	1.3/户	650	2
18-01	C8	155160		1.0/100 m²	1552	3
19-01	C8	178794		1.0/100 m²	1788	3

地块 编号	规划用地 性质代码	地上计容 建筑面积 (m²)	备注	配建指标	小汽车 位配建 数(个)	出入口 数量 (个)
21-01	C8	97316		1.0/100 m²	973	3
21-02	C8	111984		1.0/100 m²	1120	3
22-01	C8	74837		1.0/100 m²	748	3
23-02	C8	53337		1.0/100 m²	533	2
24-01	C8	68433		1.0/100 m²	684	2
25-02	C8	29571		1.0/100 m²	296	1
26-01	C6	26666		1.0/100 m²	267	1
26-07	C3	27362	晓烟湖剧院	0.8/100 m²	164	1
27-02	C2	64846		1.0/100 m²	648	2
27-05	Rs6	7800		2.0/100 名 学生	20	1
27-06	Rr3	68650	动迁安置房	0.8/户	732	3
28-01	C2	11980		1.0/100 m²	120	1
28-06	C4	42090	极限运动场	1.0/100 m²	421	2
28-07	Rr3	53183	商品房	1.3/户	576	2
28-10	C9	119794		0.8/100 m²	719	3
29-01	C8	31964		1.0/100 m²	320	2
29-02	C8	36232		1.0/100 m²	362	2
30-01	C4	75335	晓烟湖文体中心	1.0/100 m²	753	3
30-05	Rr4	41045	社会租赁房	0.5/户	257	2
30-06	C5	32002		0.8/100 m²	192	1
31-11	Rc3	6000		0.5/100 m²	30	1
31-12	C3	21264	斯米克文化中心	0.8/100 m²	128	1
31-13	C6	31008		1.0/100 m²	310	2
31-14	C6	21970		1.0/100 m²	220	1
31-15	C2	55893		1.0/100 m²	559	2
32-01	Rc2	6480	室内菜场	1.0/100 m²	65	1
32-02	Rc6	5525	社区养老院	0.8/100 m²	44	1
32-03	Rs5	40950		1.5/100 学 生	20	1
33-04	C6	39118		1.0/100 m²	391	2
34-01	C6	58242		1.0/100 m²	582	2
35-01	C6	41418		1.0/100 m²	414	2
36-01	C2	126160		1.0/100 m²	1262	3
37-03	X	35765	研发导向备用地	1.0/100 m²	358	2
37-04	X	9016	工业导向备用地	0.3/100 m²	27	1
37-05	M1	9575	天谱乐食食品(上海) 有限公司	0.3/100 m²	29	1
38-01	X	49050	研发导向备用地	1.0/100 m²	491	2
38-02	X	48636	研发导向备用地	1.0/100 m²	486	2

地块编号	规划用地性质代码	地上计容建筑面积(m ²)	备注	配建指标	小汽车位配建数(个)	出入口数量(个)
39-01	X	40797	研发导向备用地	1.0/100 m ²	408	2
40-01	X	77160	研发导向备用地	1.0/100 m ²	772	3
40-05	X	70926	研发导向备用地	1.0/100 m ²	709	3
41-01	C61	61658	专类艺术学院	1.0/100 m ²	617	2
42-01	X	60621	研发导向备用地	1.0/100 m ²	606	2
43-01	Rs2	62386		1.5/100 学生	22	1
44-01	X	41115	研发导向备用地	1.0/100 m ²	411	2
45-03	X	69021	研发导向备用地	1.0/100 m ²	690	2
46-01	X	46530	研发导向备用地	1.0/100 m ²	465	2
47-01	X	89691	商办导向备用地	1.0/100 m ²	897	3
48-06	X	15452	社区公服导向备用地	0.8/100 m ²	124	1
49-01	Rc1	11162	派出所	0.8/100 m ²	89	1
50-01	Rc1	14400	社区服务中心(含老年人服务中心)	0.8/100 m ²	115	1
52-01	C61	42220	专类艺术学院	1.0/100 m ²	422	2
52-05	X	21041	市区级公服设施导向备用地	0.8/100 m ²	168	1
53-05	X	21216	市区级公服设施导向备用地	0.8/100 m ²	170	1
53-06	C3	27834		0.8/100 m ²	167	1
55-01	X	16792	社区级公服导向备用地	0.8/100 m ²	134	1
56-01	X	34473	商办导向备用地	1.0/100 m ²	345	2
57-01	X	59487	社会租赁房导向备用地	0.5/100 m ²	297	1
58-01	X	79218	商办导向备用地	1.0/100 m ²	792	3
61-02	X	82673	商办导向备用地	1.0/100 m ²	827	3
62-01	X	112845	商办导向备用地	1.0/100 m ²	1128	3

表5-4 项目范围内各用地非机动车配建停车泊位核算表

地块编号	规划用地性质代码	地上计容建筑面积	备注	配建指标	非机动车位配建数
02-04	C3	25602	展览博物馆	1.75/100 m ²	448
02-05	C4	18411	沈庄塘滨水体育公园	1.2/100 m ²	221
02-06	X	59713	研发导向备用地	1.75/100 m ²	1045
03-01	X	99285	研发导向备用地	1.75/100 m ²	1737
04-01	X	86058	研发导向备用地	1.75/100 m ²	1506
05-01	X	125442	研发导向备用地	1.75/100 m ²	2195
07-01	M1	187174	沪闵国有建设土地使用合同补(2022)14	0.5/100 m ²	936

地块编号	规划用地性质代码	地上计容建筑面积	备注	配建指标	非机动车位配建数
			号（4.0版）；沪闵规划资源（2020）出让合同补字第63号（3.0版）；沪闵规土（2011）出让合同补字第17号（2.0版）；沪闵房地（2004）出让合同第209（1.0版）		
08-01	X	16738	研发导向备用地	1.75/100 m²	293
08-01	X	16738	研发导向备用地	1.75/100 m²	293
08-04	X	37803	研发导向备用地	1.75/100 m²	662
08-04	X	37803	研发导向备用地	1.75/100 m²	662
08-05	X	21418	研发导向备用地	1.75/100 m²	375
08-05	X	21418	研发导向备用地	1.75/100 m²	375
08-06	X	23340	研发导向备用地	1.75/100 m²	408
08-06	X	23340	研发导向备用地	1.75/100 m²	408
09-01	X	16588	研发导向备用地	1.75/100 m²	290
09-01	X	16588	研发导向备用地	1.75/100 m²	290
09-02	X	17885	研发导向备用地	1.75/100 m²	313
09-02	X	17885	研发导向备用地	1.75/100 m²	313
09-03	X	28695	研发导向备用地	1.75/100 m²	502
09-03	X	28695	研发导向备用地	1.75/100 m²	502
09-04	X	22643	研发导向备用地	1.75/100 m²	396
09-04	X	22643	研发导向备用地	1.75/100 m²	396
09-08	M1	9892		0.5/100 m²	49
09-09	X	51330	研发导向备用地	1.75/100 m²	898
09-10	D	24497	公安部警用装备采购中心	1.75/100 m²	429
09-11	D	26010	公安部警用装备采购中心	1.75/100 m²	455
10-02	X	66450	研发导向备用地	1.75/100 m²	1163
10-03	X	31434	研发导向备用地	1.75/100 m²	550
11-01	X	44982	商办导向备用地	1.75/100 m²	787
12-01	X	92403	商办导向备用地	1.75/100 m²	1617
13-01	C6	113187		1.75/100 m²	1981
14-01	C6	91419		1.75/100 m²	1600
15-01	Rr4	69870	公共租赁住房	1.1/户	961
16-01	Rr3	48519	动迁安置房	1.1/户	712
16-02	Rc3	8813		0.3/100 m²	26
16-03	Rs6	7800		教师 30%	15
17-04	Rr3	60002	商品房	0.9/户	450

地块 编号	规划用地 性质代码	地上计容 建筑面积	备注	配建指标	非机动车位配建 数
18-01	C8	155160		1.75/100 m ²	2715
19-01	C8	178794		1.75/100 m ²	3129
21-01	C8	97316		1.75/100 m ²	1703
21-02	C8	111984		1.75/100 m ²	1960
22-01	C8	74837		1.75/100 m ²	1310
23-02	C8	53337		1.75/100 m ²	933
24-01	C8	68433		1.75/100 m ²	1198
25-02	C8	29571		1.75/100 m ²	517
26-01	C6	26666		1.75/100 m ²	467
26-07	C3	27362	晓烟湖剧院	1.75/100 m ²	479
27-02	C2	64846		1.95/100 m ²	1264
27-05	Rs6	7800		教师 30%	15
27-06	Rr3	68650	动迁安置房	1.1/户	1007
28-01	C2	11980		1.95/100 m ²	234
28-06	C4	42090	极限运动场	1.2/100 m ²	505
28-07	Rr3	53183	商品房	0.9/户	399
28-10	C9	119794		0.3/100 m ²	359
29-01	C8	31964		1.75/100 m ²	559
29-02	C8	36232		1.75/100 m ²	634
30-01	C4	75335	晓烟湖文体中心	1.2/100 m ²	904
30-05	Rr4	41045	社会租赁房	1.1/户	564
30-06	C5	32002		0.8/100 m ²	192
31-11	Rc3	6000		0.3/100 m ²	18
31-12	C3	21264	斯米克文化中心	1.75/100 m ²	372
31-13	C6	31008		1.75/100 m ²	543
31-14	C6	21970		1.75/100 m ²	384
31-15	C2	55893		1.95/100 m ²	1090
32-01	Rc2	6480	室内菜场	1.95/100 m ²	126
32-02	Rc6	5525	社区养老院	0.3/100 m ²	17
32-03	Rs5	40950		教师 30%	79
33-04	C6	39118		1.75/100 m ²	685
34-01	C6	58242		1.75/100 m ²	1019
35-01	C6	41418		1.75/100 m ²	725
36-01	C2	126160		1.95/100 m ²	2460
37-03	X	35765	研发导向备用地	1.75/100 m ²	626
37-04	X	9016	工业导向备用地	0.3/100 m ²	27
37-05	M1	9575	天谱乐食食品(上海) 有限公司	0.5/100 m ²	48
38-01	X	49050	研发导向备用地	1.75/100 m ²	858
38-02	X	48636	研发导向备用地	1.75/100 m ²	851
39-01	X	40797	研发导向备用地	1.75/100 m ²	714

地块编号	规划用地性质代码	地上计容建筑面积	备注	配建指标	非机动车位配建数
40-01	X	77160	研发导向备用地	1.75/100 m ²	1350
40-05	X	70926	研发导向备用地	1.75/100 m ²	1241
41-01	C61	61658	专类艺术学院	1.75/100 m ²	1079
42-01	X	60621	研发导向备用地	1.75/100 m ²	1061
43-01	Rs2	62386		教师 30%	17
44-01	X	41115	研发导向备用地	1.75/100 m ²	720
45-03	X	69021	研发导向备用地	1.75/100 m ²	1208
46-01	X	46530	研发导向备用地	1.75/100 m ²	814
47-01	X	89691	商办导向备用地	1.75/100 m ²	1570
48-06	X	15452	社区公服导向备用地	0.8/100 m ²	124
49-01	Rc1	11162	派出所	0.8/100 m ²	89
50-01	Rc1	14400	社区服务中心（含老年人服务中心）	0.8/100 m ²	115
52-01	C61	42220	专类艺术学院	1.75/100 m ²	739
52-05	X	21041	市区级公服设施导向备用地	0.8/100 m ²	168
53-05	X	21216	市区级公服设施导向备用地	0.8/100 m ²	170
53-06	C3	27834		1.75/100 m ²	487
55-01	X	16792	社区级公服导向备用地	0.8/100 m ²	134
56-01	X	34473	商办导向备用地	1.75/100 m ²	603
57-01	X	59487	社会租赁房导向备用地	1.75/100 m ²	1041
58-01	X	79218	商办导向备用地	1.75/100 m ²	1386
61-02	X	82673	商办导向备用地	1.75/100 m ²	1447
62-01	X	112845	商办导向备用地	1.75/100 m ²	1975

项目落实并优化新市镇总体规划2处公共停车场及1处P+R换乘中心，满足地区停车需求。在浦星公路东侧与沈杜公路南侧商办地块分别设置P+R停车泊位约250个。公共停车场分别布设于晓烟湖西侧和召楼路东侧公共绿地，结合绿地地下空间综合设置，机动车泊位不少于150个和200个。

目前报告仅根据地块规划用地性质及指标，依据现行相关规范，提出对应配建指标和应配建数量。

建议项目在规划、设计、建设以及使用过程中，需重视静态交通需求，机动车停车及非机动车位数应满足规范和实际使用需求。

5.5 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。浦业路项目已进入工可阶段，周边道路设施状况良好。东西方向来车主要经由申嘉湖高速、昌林路、沈杜公路和浦放路等进出项目，南北方向来车主要经由浦星公路、恒南路、三鲁路、召楼路、汇驰路等进出项目。车辆再依托项目范围内各支路系统实现项目内部地块的到发。进出项目车辆主要路径如下图所示。



图5-2 进出项目交通组织示意图

6 优化与评估

6.1 优化策略与目标

6.1.1 案例分析

(1) 上海马桥人工智能创新试验区

上海马桥人工智能创新试验区位于闵行区马桥镇，马桥逐渐成为上海对外输出“上海智造”的制造业转型试验区，作为未来的地区级中心，将联动闵行南部片区打造成为上海南部科创中心。

马桥人工智能创新试验区规划形成“一轴四廊、两区一园、码唤云水、桥接万物”的空间格局，以中春路为城市人工智能发展轴，连接南北两大产业功能片区，以藤芯公园为活力核心区，向外延伸活力绿廊，形成以东西向四条发展廊道及多个核心节点为格局的“一轴四廊、两区一园”的总体空间结构。

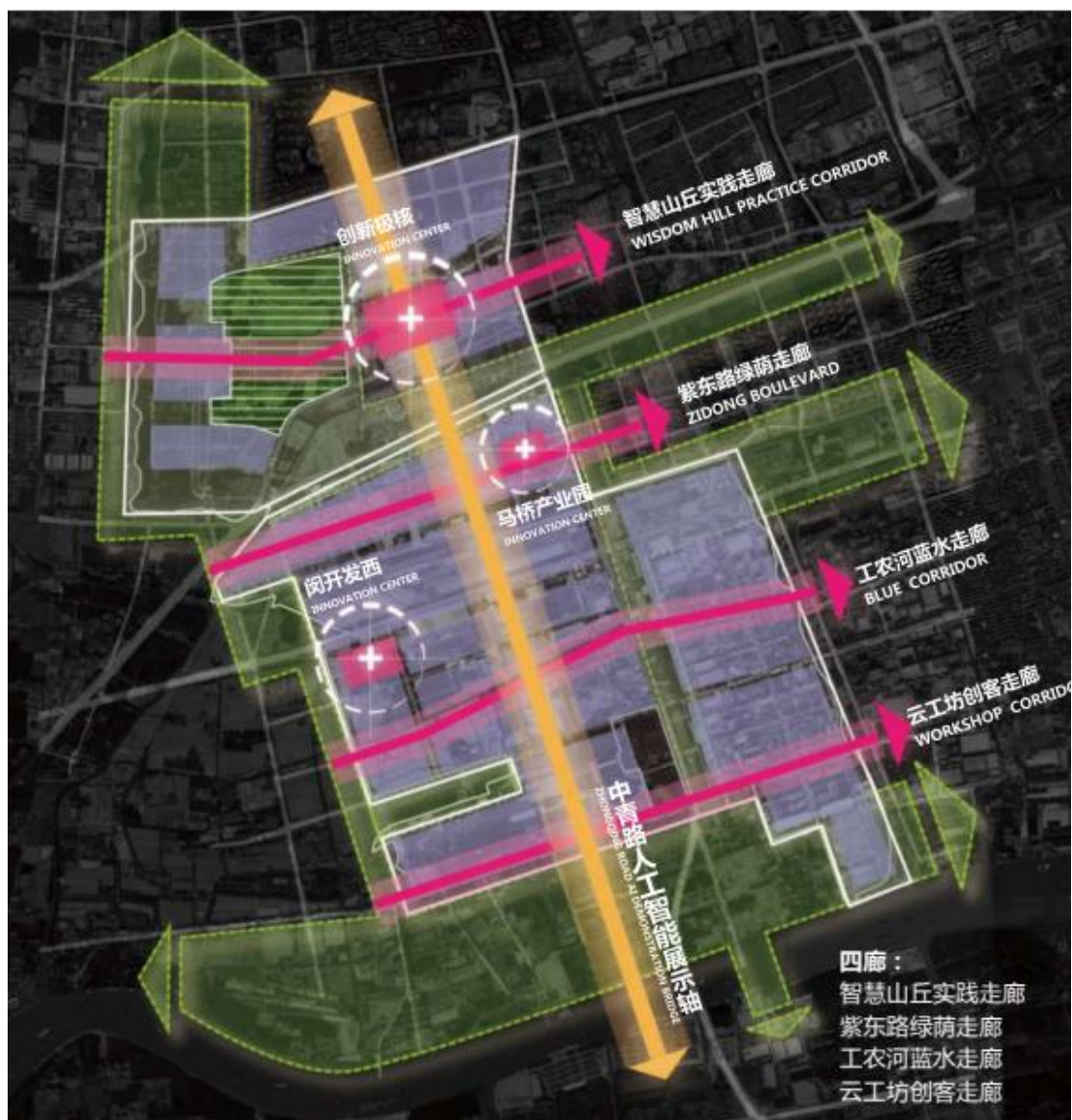


图 6-1 马桥人工智能创新试验区空间结构规划图

马桥人工智能创新试验区综合交通系统规划形成“通达路网、疏密有致”的道路体系、“复合公交、便利接驳”的公共交通体系、“完整街道、开发一体”的慢行体系、“智慧交通、分期覆盖”的智能交通场景。

对外交通方面加快推进轨道交通线路建设，构建地区与上海主城区快速联系通道；组织绿波带与智能交通组织，快速疏解片区与快速交通的联系；软性快速化改造打通与支路网的互联互通，分担重要节点交通压力。

区域交通方面，补充一环多网的公交体系，加强智能交通技术与公共交通融合，实现公交资源实时调度，实时联络，满足居民出行最后一公里的需求；静态交通从分散转为集中的停车方式，地下大联通，预留与综合管廊对接实时，全面

适配未来需求。

（2）上海虹桥前湾地区

虹桥主城前湾地区已被纳入上海主城范围，是苏州河进入上海主城区的第一个集中建设区域。在完善医疗教育功能的同时，吸引针对创新型人才，促进职住平衡。前湾地区发展空间广阔，是虹桥国际开放枢纽核心区内规模最大、最完整的可开放区域。

虹桥前湾地区规划形成“一轴两湖、三环八片”的空间格局，以联友路为城市功能发展轴、围绕两大湖面形成两大公共服务中心、以三层环形绿带为廊道、以八片功能组团为格局的“一轴两湖、三环八片”总体空间结构。

前湾地区毗邻虹桥综合交通枢纽，拥有包括高速公路、城市道路和轨道交通在内的综合交通体系。周边京沪、沪常、沈海高速直达长三角主要城市，嘉闵高架 10 分钟可达虹桥综合交通枢纽。“十四五”期间，轨道交通 13 号线西延伸工程完成建设，10 分钟可达国家会展中心；“七横五纵”骨干路网全部建成，快速联通上海主城区；区域内成片开发的支路网基本建成，确保内部交通畅通便利。

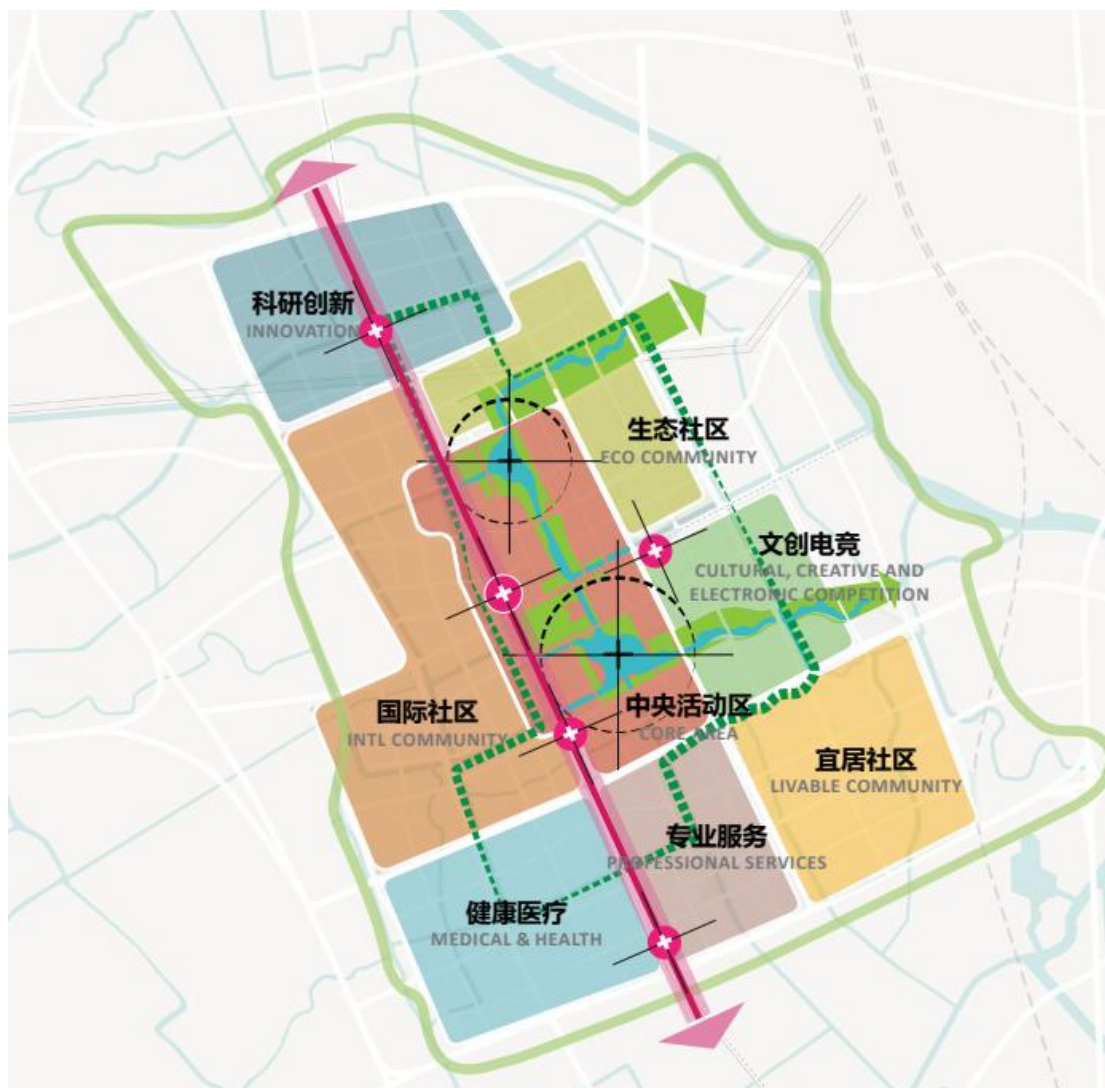


图 6-2 虹桥前湾地区空间结构规划图

6.1.2 优化目标

新浦江中心位于闵行区闵东创新社区，周边历史文化深厚，具有明代晚期的杜行老街和召稼楼古镇，紧邻郊野公园，生态环境优越，现有产业集中转型升级具有政策支持。

该地区将打造“便捷、高效、舒适”的综合交通体系，对外交通构建高效便捷：推进浦星公路快速化工程规划设计、加快 S32 西向进出匝道工程建设、预控浦江线西延伸通道；内部交通打造串联缝合的道路系统、高效接驳的公共交通系统。

推进轨道交通规划建设；结合轨道交通站点、公交场站、P+R 换乘设施等交通设施，在 300 米范围内形成主次分明、衔接高效、无缝对接的公共交通服务体系；局部优化支路网络，弱化道路交通功能，结合户外空间尺度、道路与景观的关系，使道路与景观融合；综合考虑沿街活动、街道空间景观特征和交通功能等因素，可以将街道划分为商业街道、生活服务街道、景观休闲街道、公园景观休闲街道、交通性街道与综合性街道六大类型。依托三层城市环形绿廊，打造三条特色环形慢行系统，分别为 7 公里核心区慢行道、10 公里内环散步慢跑跑道和 18 公里的外环骑行道。

6.2 道路网络优化方案

6.2.1 路网密度

控规调整后规划范围内路网密度高于浦江新市镇总规中路网密度，较原控规路网密度有所增加，为 7.4 公里/平方公里，其中干路网密度为 2.1 公里/平方公里（现状 1.9 公里/平方公里），支路网密度为 5.3 公里/平方公里（现状 2.4 公里/平方公里），路网密度显著提升，有效减少交通拥堵现象，促进经济发展，提升整体品质。

6.2.2 路网结构

规划形成“三横六纵”的路网体系，新增及优化调整部分支路网线型，保证整体路网有序连贯，构建微循环支路网络，提升交通连通性，强化与外部区域交通衔接。

6.2.3 沈杜公路

现状沈杜公路在三鲁路东西方向存在道路线形错位现象，沈杜公路东西向交通流需在三鲁路绕行，对外交通出行不便。为提升西侧沈杜公路与东侧沈杜公路

的贯通性，强化沈杜公路作为区域性重要干道的功能定位，树立沈杜公路的区域发展轴线地位，建议在三鲁路西侧将沈杜公路线形向北偏移，与东侧线形构成东西向贯穿性干道。

针对地区用地布局方案及建设开发指标，结合规划调整范围内交通需求预测分析，沈杜公路承担着区域东西向重要的连通性及车辆的过境功能，道路服务水平处于 D 级，为了促进沈杜公路的服务水平提升和干路功能作用，本次规划方案将沈杜公路（浦星公路-三鲁路）道路红线由 30 米拓宽至 40 米，优化道路断面形式，增强道路通行能力，优化调整后沈杜公路服务水平由 D 级提升至 C 级。

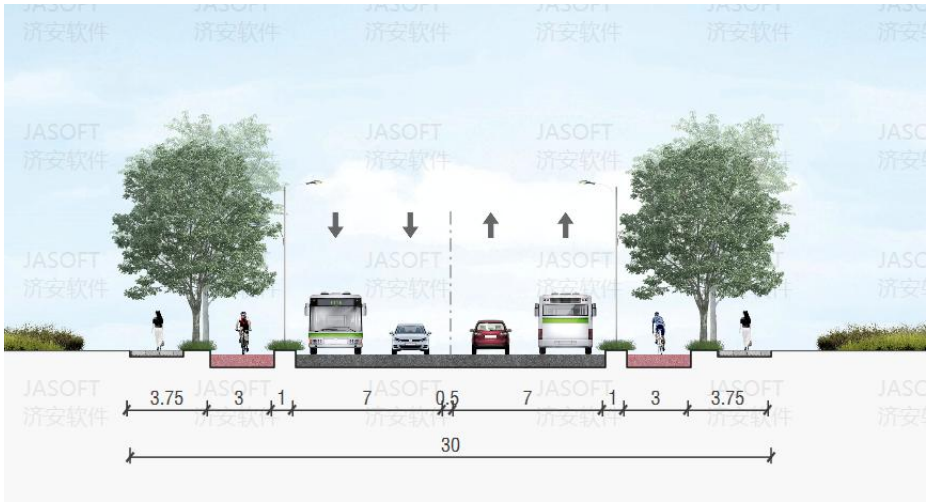


图 6-3 沈杜公路现状道路（30m）断面示意图

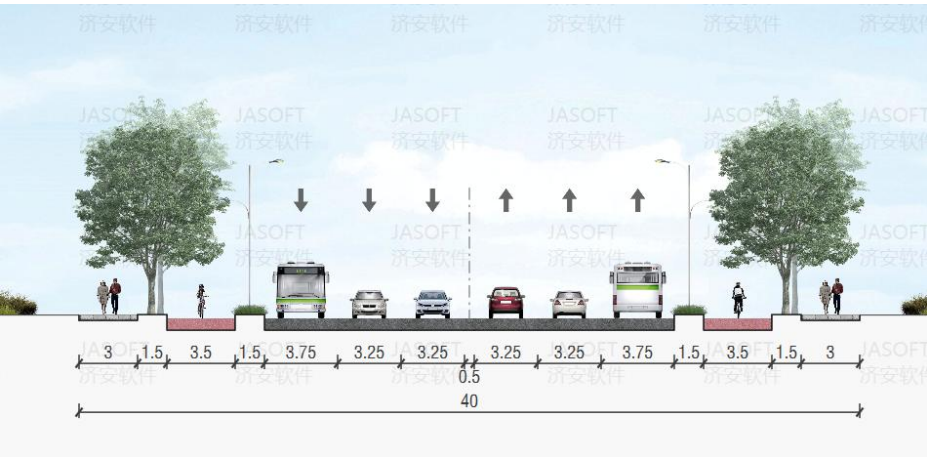


图 6-4 沈杜公路 40 米道路红线断面建议图

6.2.4 三鲁路

三鲁路是南北向贯通性的交通干道之一，向北可到外环高速，向南可到浦放

路，由于现状只有双向 4 车道，根据规划范围交通需求预测评估，未来年早高峰三鲁路饱和度超过 1，造成严重拥堵，随着区域开发建设，三鲁路的交通压力将加剧。由于三鲁路东侧涉及用地权属及现状谭家岗居住区，红线东向拓宽首先，建议三鲁路红线向西侧拓宽 5m，红线宽度由 30 米提升至 35 米，增加车行道，提高三鲁路的通行能力和服务水平。



图 6-5 三鲁路现状道路（30m）断面示意图

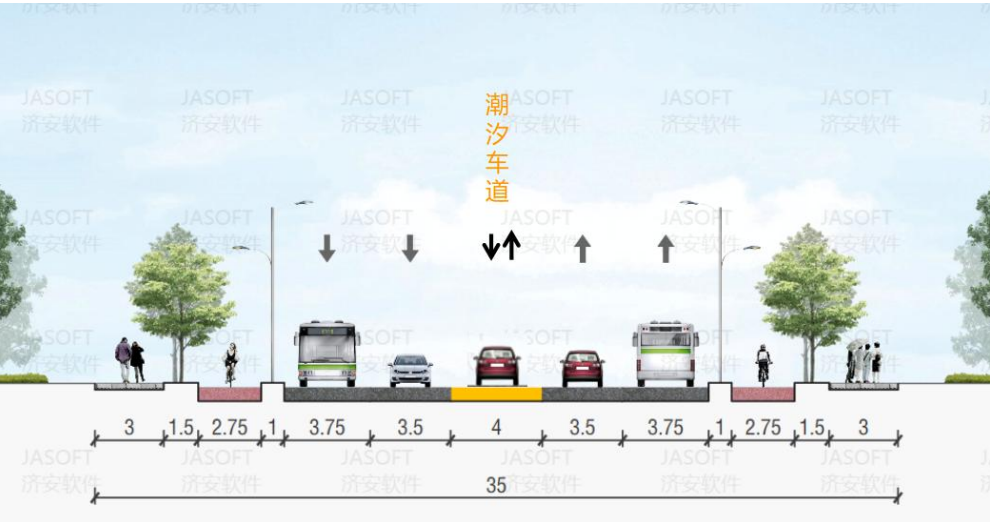


图 6-6 三鲁路 35 米道路红线断面建议图

6.2.5 恒南路

恒南路位于规划范围核心区，承担着核心区 TOD 商业商办、居住组团等业态

用地集散交通与联系周边地区的功能。恒南路北向连接联航路、陈行公路、浦友路等干路，南向连接昌林路、沈杜公路等干路，道路连通性较好，且 24 米恒南路红线宽度断面形式不能支撑地区建设开发所引发的交通量，道路服务水平较低。

建议将恒南路原 24 米规划红线宽度调整到 30 米道路红线宽度，优化道路断面形式，提高恒南路对规划调整核心区的集散能力。

6.2.6 竹园路

原控规竹园路规划红线宽度 24 米，一块板结构，机非混行，道路通行条件欠佳。竹园路为规划范围内联系浦星公路、三鲁路、召楼路、万芳路及汇驰路干路系统，道路连通性较强，起到社区级渗透性作用；竹园路东西向沿线土地利用性质及开发体量有较大调整，规划调整后竹园路沿线将产生较大交通量出行，原规划道路红线宽度及道路等级不能承载未来竹园路两侧土地开发性质及指标，有必要对该道路红线进行拓展及道路等级提升，建议竹园路道路等级由支路等级提升为次干路等级，因此建议将竹园路 24 米红线调整至 30 米，采用三块板结构，机非隔离形式，提升区域东西向道路通行能力与出行品质。

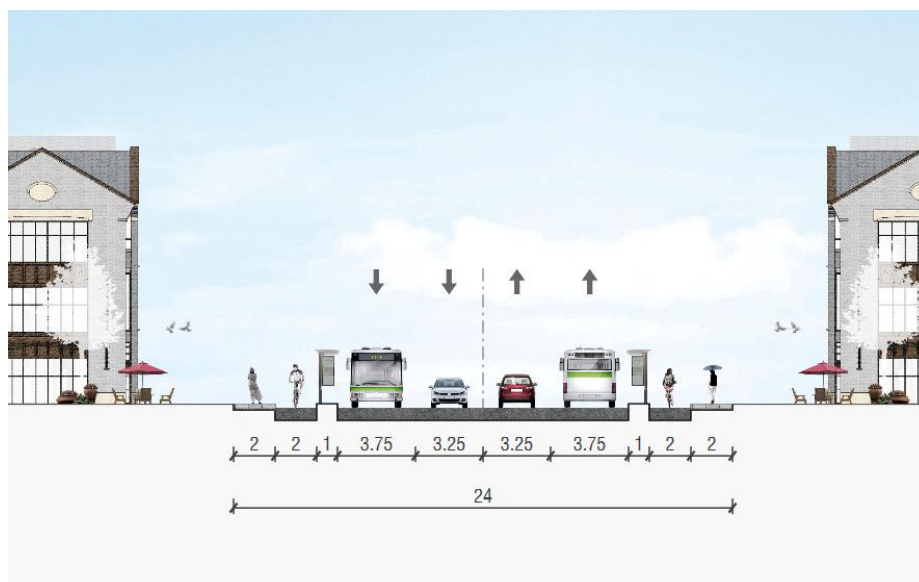


图 6-7 竹园路 24 米红线宽度横断面图

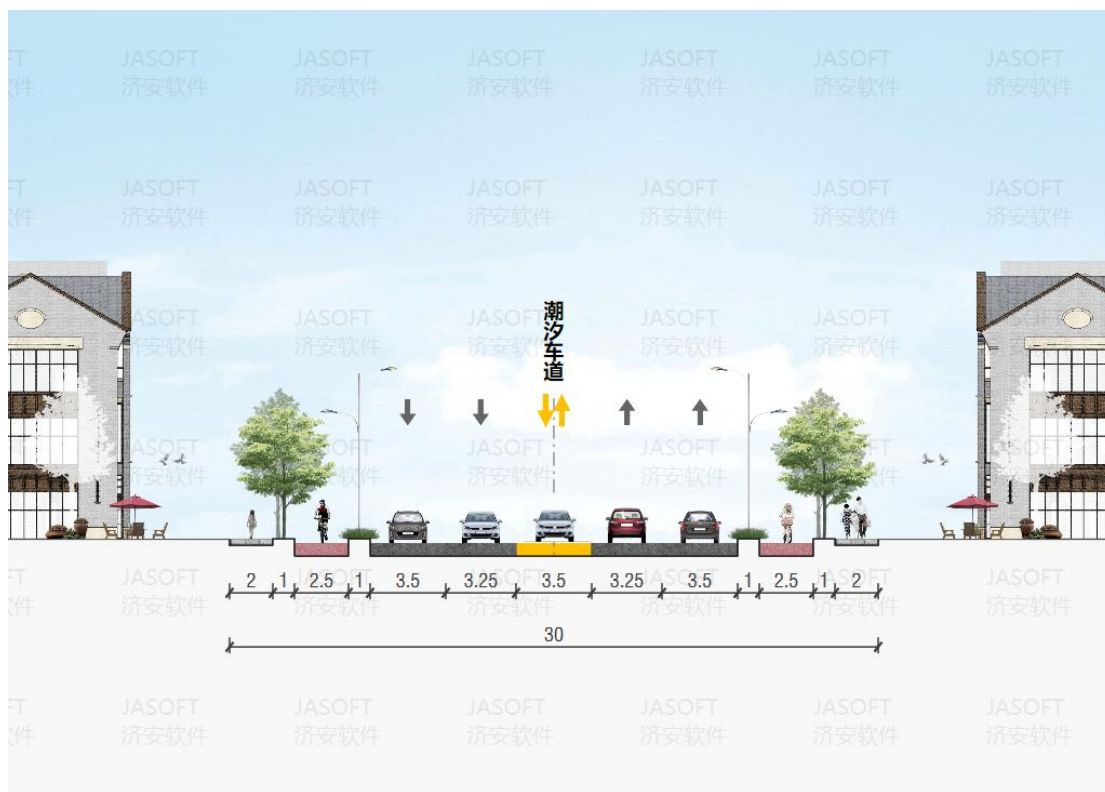


图 6-8 竹园路红线拓宽后横断面建议图

6.2.7 浦星公路快速路改造

推动浦星公路快速化改造，抬升外环—申嘉湖高速段为高架路，采用主线高架双 6+地面双 6-8 车道断面，加强与中心城的相互联系，在规划范围内昌林路设置南向进出匝道，强化规划范围内对外交通的可达性，在联航路设置北向匝道，分散昌林路匝道的瞬时交通压力，考虑远期 S32 申嘉湖高速收费取消后，增设浦星公路-申嘉湖高速立交互通。



图 6-9 浦星公路快速化改造工程规划方案示意图

6.2.8 S32 浦星公路出入口新建工程

S32 为上海市域高速干线公路“一环、十三射、一纵一横、多联”布局中的横向通道，规划范围现状上下高速绕行情况普遍，转向交通与到发交通服务效率受到限制，为提升通道服务效率，强化发展廊道亟需加快推进 S32 浦星公路匝道建设。S32 主线采用直线走向布置一对平行式上下匝道，匝道采用单向 2 车道规模布设。西起浦锦路以西约 300 米，匝道接地后至收费站，过收费站后新建大寨河辅道桥，匝道向东连接至浦星公路，并与浦星公路交叉口一体化拼宽渠化，全长约 1.3 公里。同时在南北侧匝道外侧平行设置辅道，在收费站处汇入新建匝道后一体化至向东连接至浦星公路交叉口。



图 6-10 S32 浦星公路出入口新建工程平面示意图

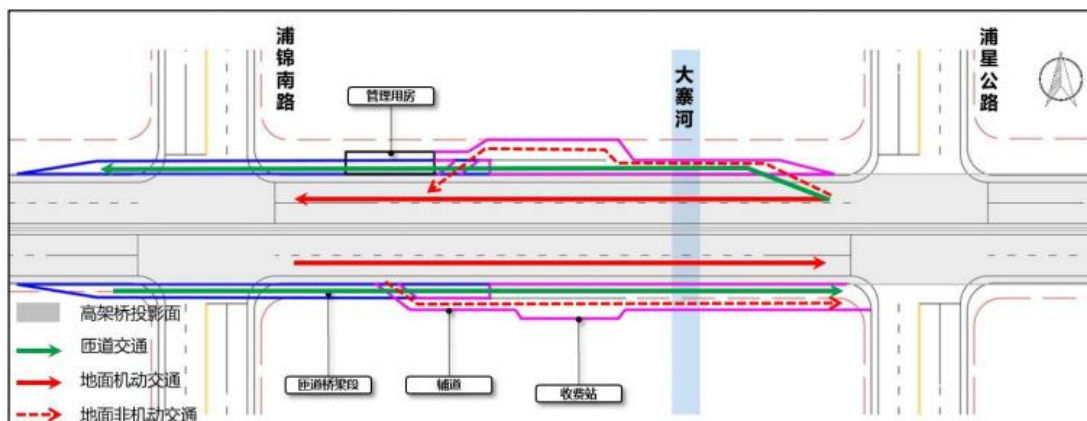


图 6-11 S32 浦星公路出入口新建工程路段交通组织图

6.3 主要道路节点优化方案

6.3.1 交通组织优化方案

(1) 右进右出组织交通，提高干路通行能力

浦星公路、三鲁路、沈杜公路均为规划范围内干路，且为地区对外集散通道，为避免过多交叉进出造成干扰，建议部分与主干路相交的生活性支路采用右进右出交通组织，提高主干路通行能力。同时结合区域内部路网“小而密”的特点，考虑部分上下游交叉口距离较短等因素，为避免交叉口排队长度较长，建议部分交叉口采用右进右出交通组织，具体如下表所示：

表 6-1 实行右进右出交通组织交叉口

道路名称	道路等级	相交道路	路口交通组织建议
规划三路	支路	三鲁路	右进右出
叶家桥路	支路	三鲁路	右进右出
规划二路	支路	三鲁路	右进右出
规划十六路	支路	三鲁路	右进右出
规划一路	支路	三鲁路	右进右出
规划四路	支路	浦星公路	右进右出
规划八路	支路	沈杜公路	右出
昌达路	支路	沈杜公路	右进右出
昌林路	支路	沈杜公路	右进右出
规划七路	支路	沈杜公路	右进
规划十九路	支路	沈杜公路	右进右出
规划二十路	支路	沈杜公路	右进右出



图 6-12 低等级道路衔接干路时右进右出交通组织示意图

(2) 考虑单向交通，打造交通微循环

结合规划用地方案及城市设计，鉴于沈杜公路站点高强度 TOD 开发、周边道路网络结构、公交枢纽站点布局及道路条件，本次研究考虑将规划七路（昌林路-沈杜公路）、规划八路（昌林路-沈杜公路）组织为单向交通组织，以提高交叉口及道路服务水平。规划七路（昌林路-沈杜公路）考虑为南向北单向交通，规划八路（昌林路-沈杜公路）为北向南单向交通。



图 6-13 规划七路、规划八路组织单向交通示意图

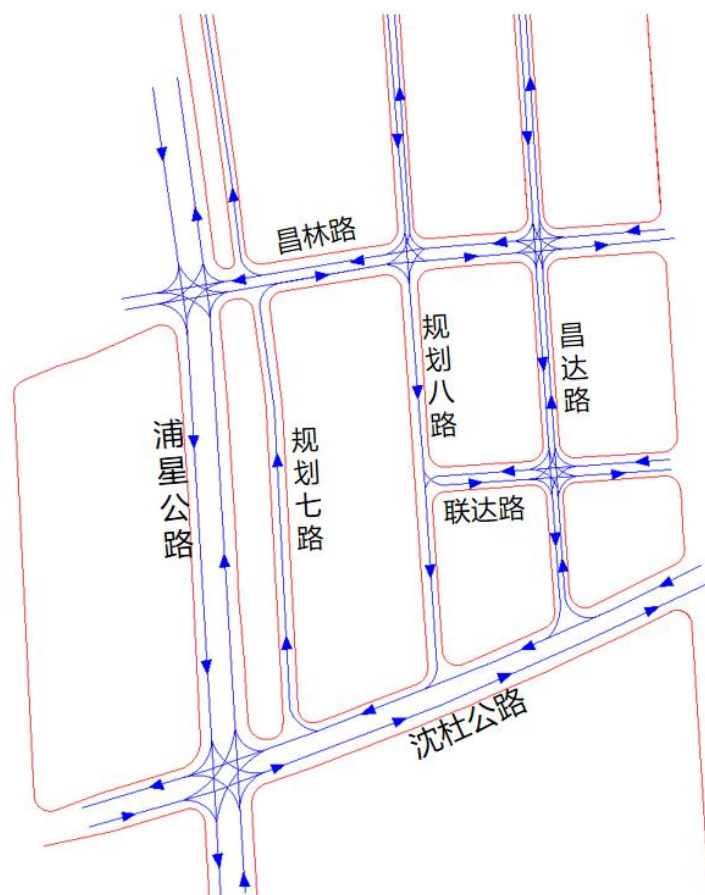


图 6-14 若实施单向交通建议交通组织示意图

6.3.2 主要交叉口渠化、信控优化方案

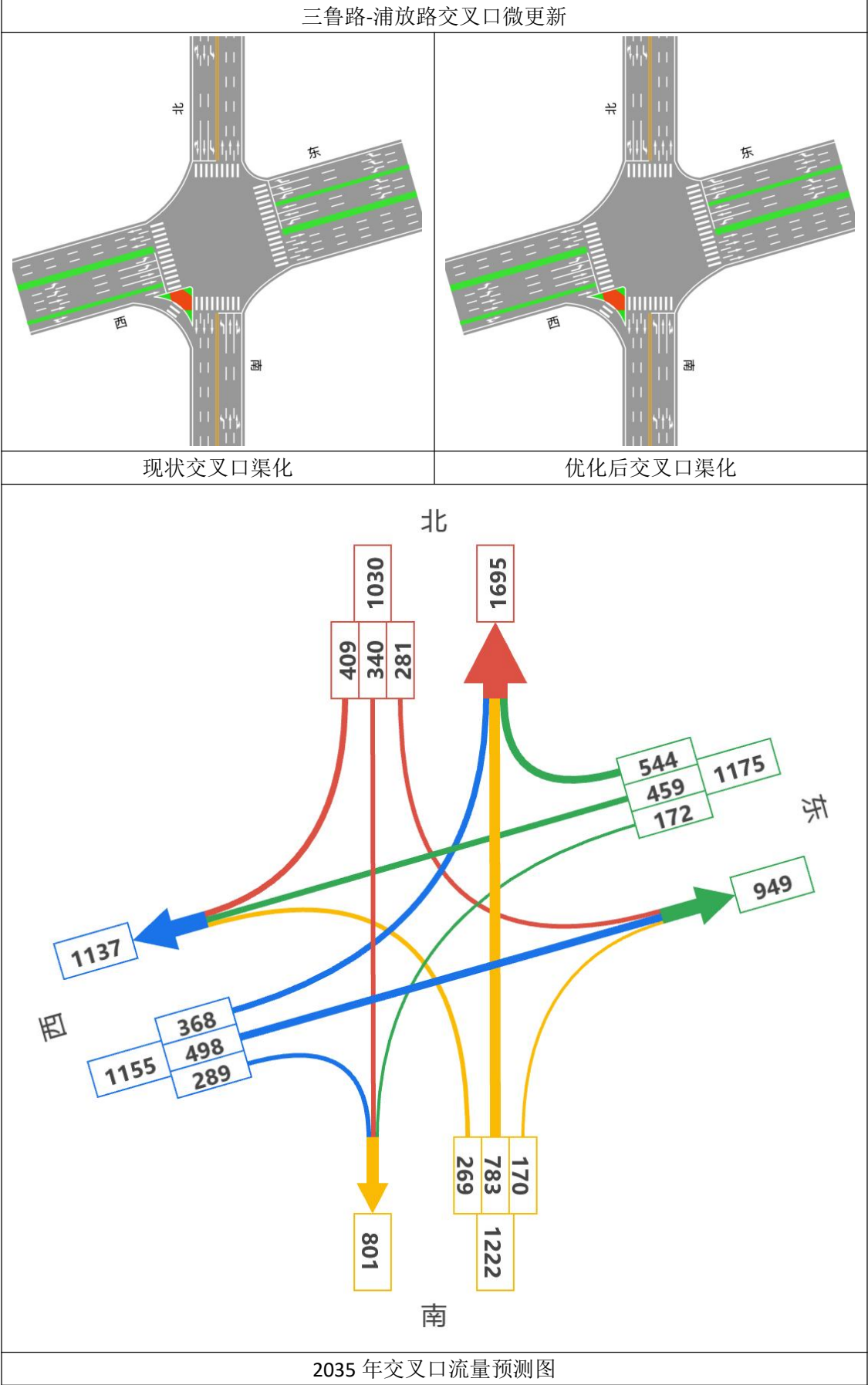
(1) 三鲁路-浦放路交叉口

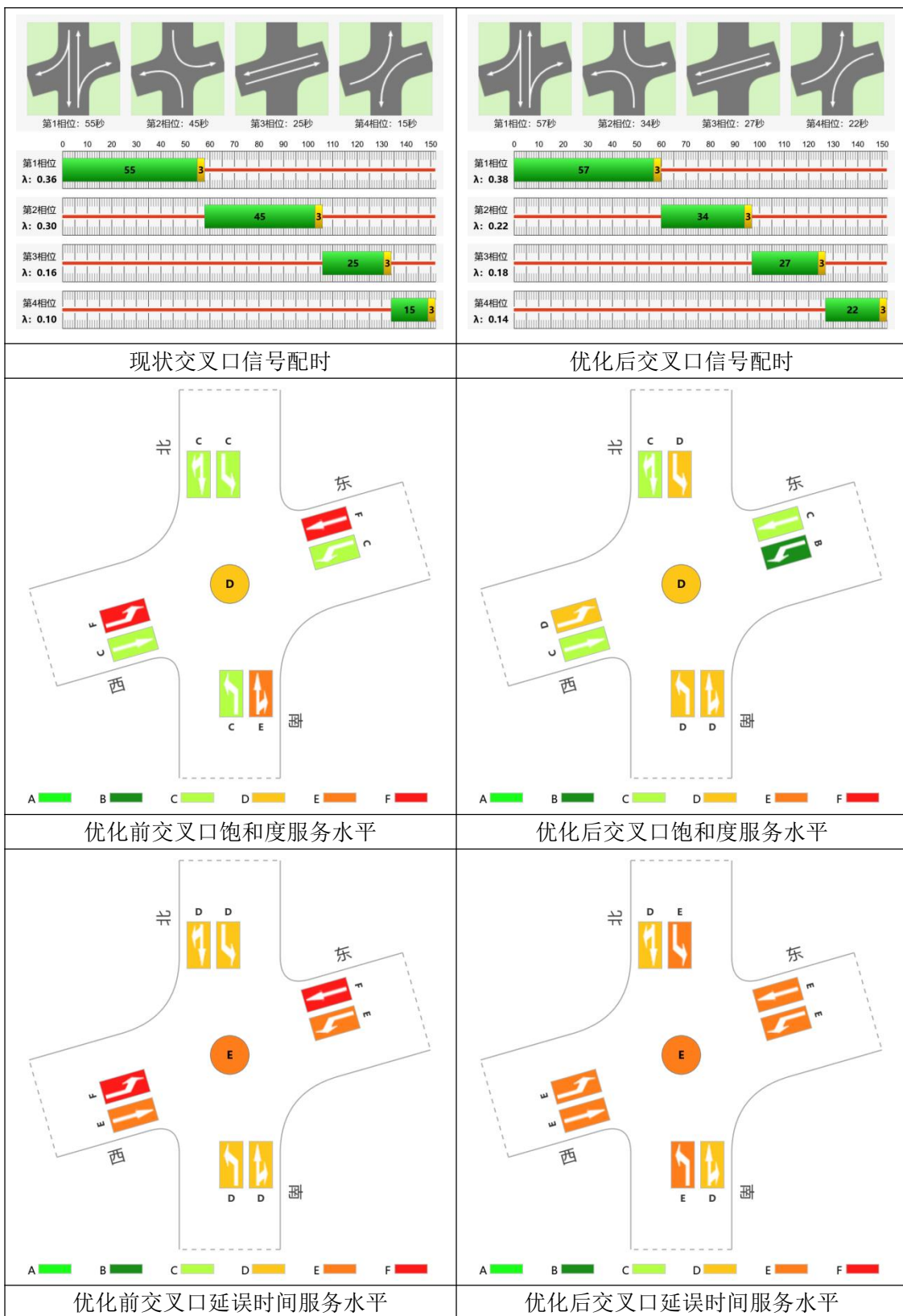
渠化优化：三鲁路-浦放路交叉口位于申嘉湖高速高架下，交叉口受 S32 桥墩等物理条件影响受限。建议东进口道车道调整为 2 左 3 直 1 右车道。

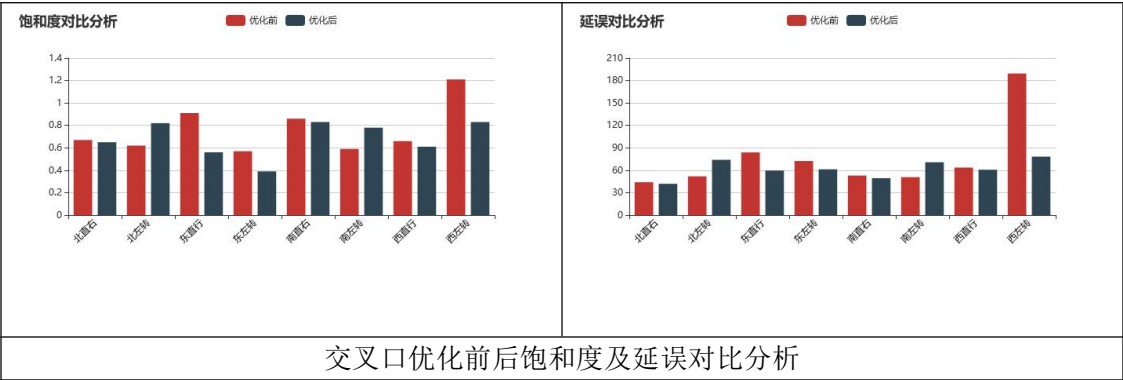
信号配时优化：虑到各个进入交叉口的道路上的交通流量预测情况，优化信号配时。

优化结果：优化后交叉口延误时间及饱和度服务水平保持不变，东进口道直行与西进口道左转车辆服务水平由 F 级降至 E 级。

表 6-2 三鲁路-浦放路交叉口微更新改造一览表







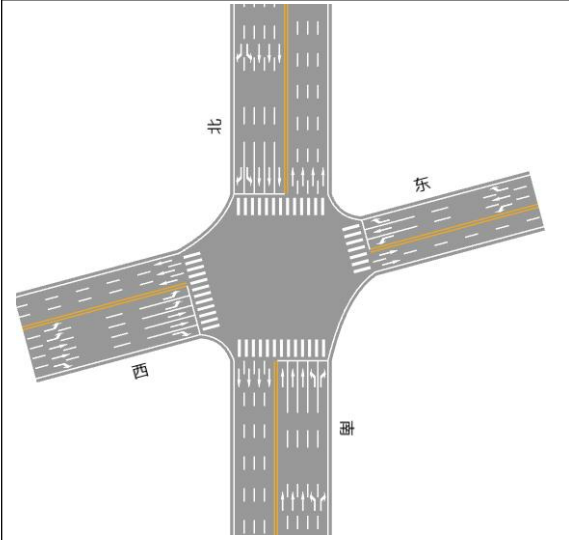
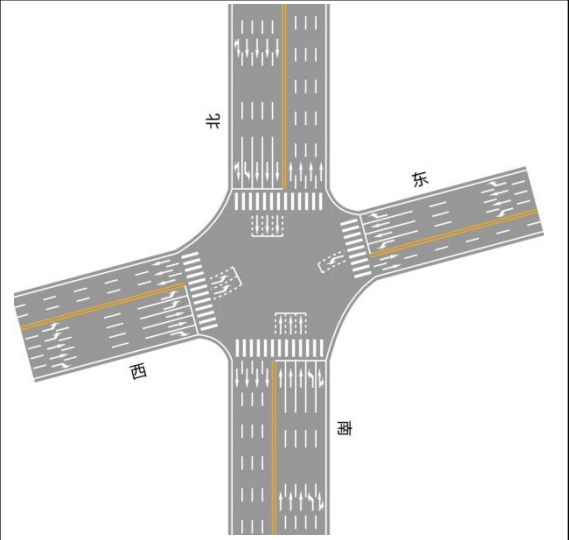
(2) 浦星公路-沈杜公路交叉口

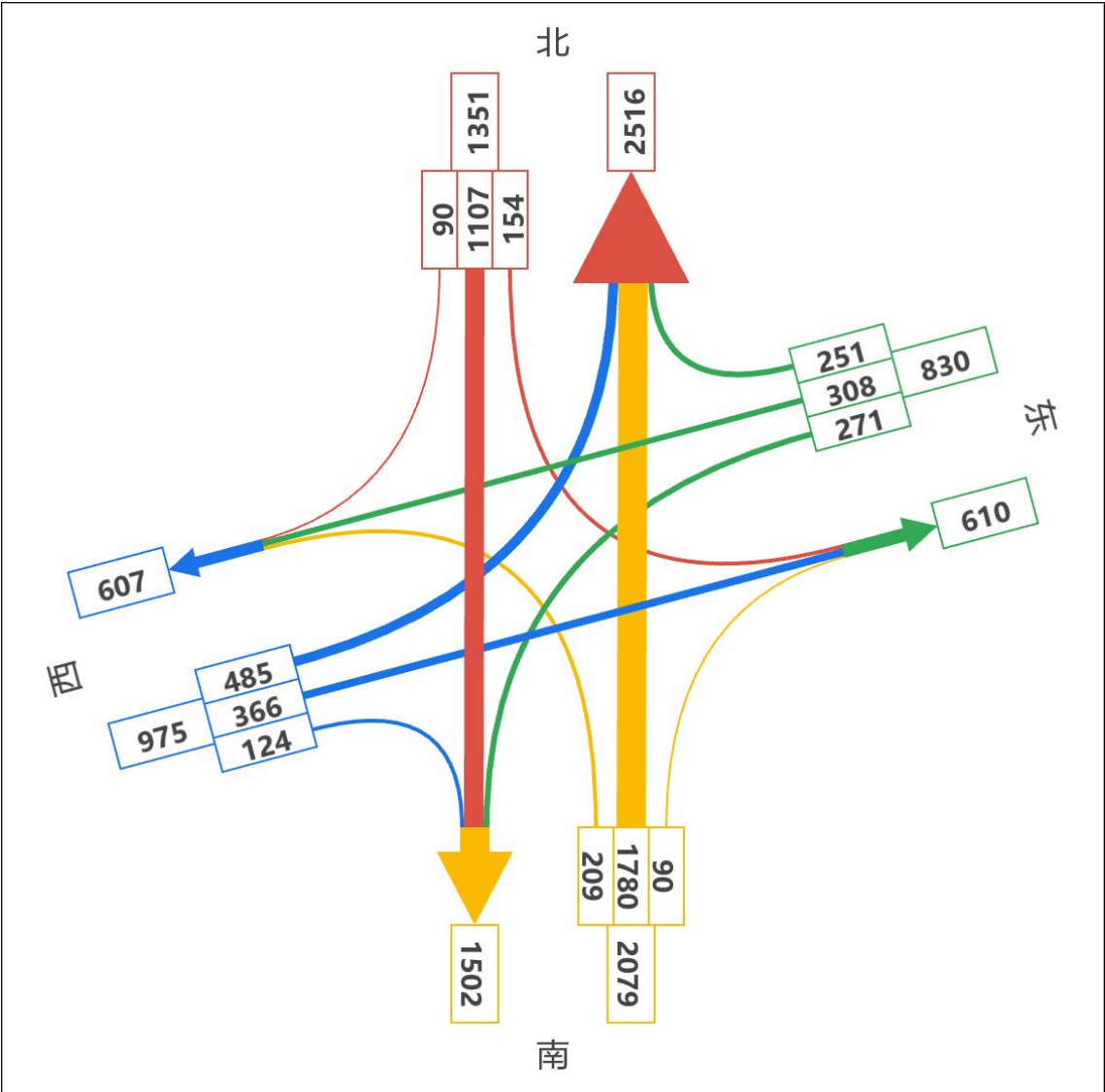
渠化优化：东西进口道增加左转待行区，东进口道由 3 车道（1 左 1 直 1 右）调整为 4 车道（1 左 2 直 1 右），详细数据见东进口道渠化优化图。南北进口道增加直行待行区，南北进口右转车道调整为直右车道。

信号配时优化：虑到各个进入交叉口的道路上的交通流量预测情况，优化信号配时。

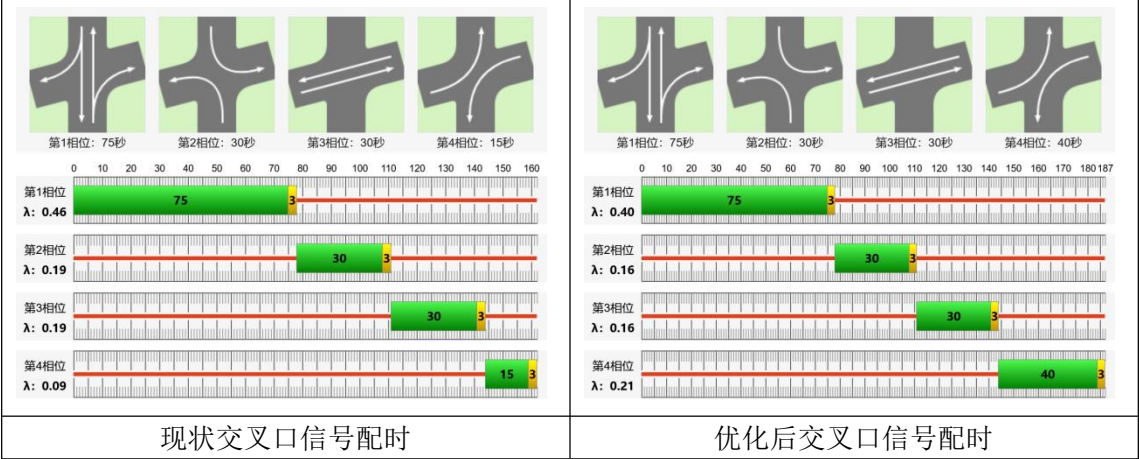
优化结果：优化后交叉口延误时间服务水平由 F 级降至 D 级，饱和度服务水平由 D 级降至 C 级。

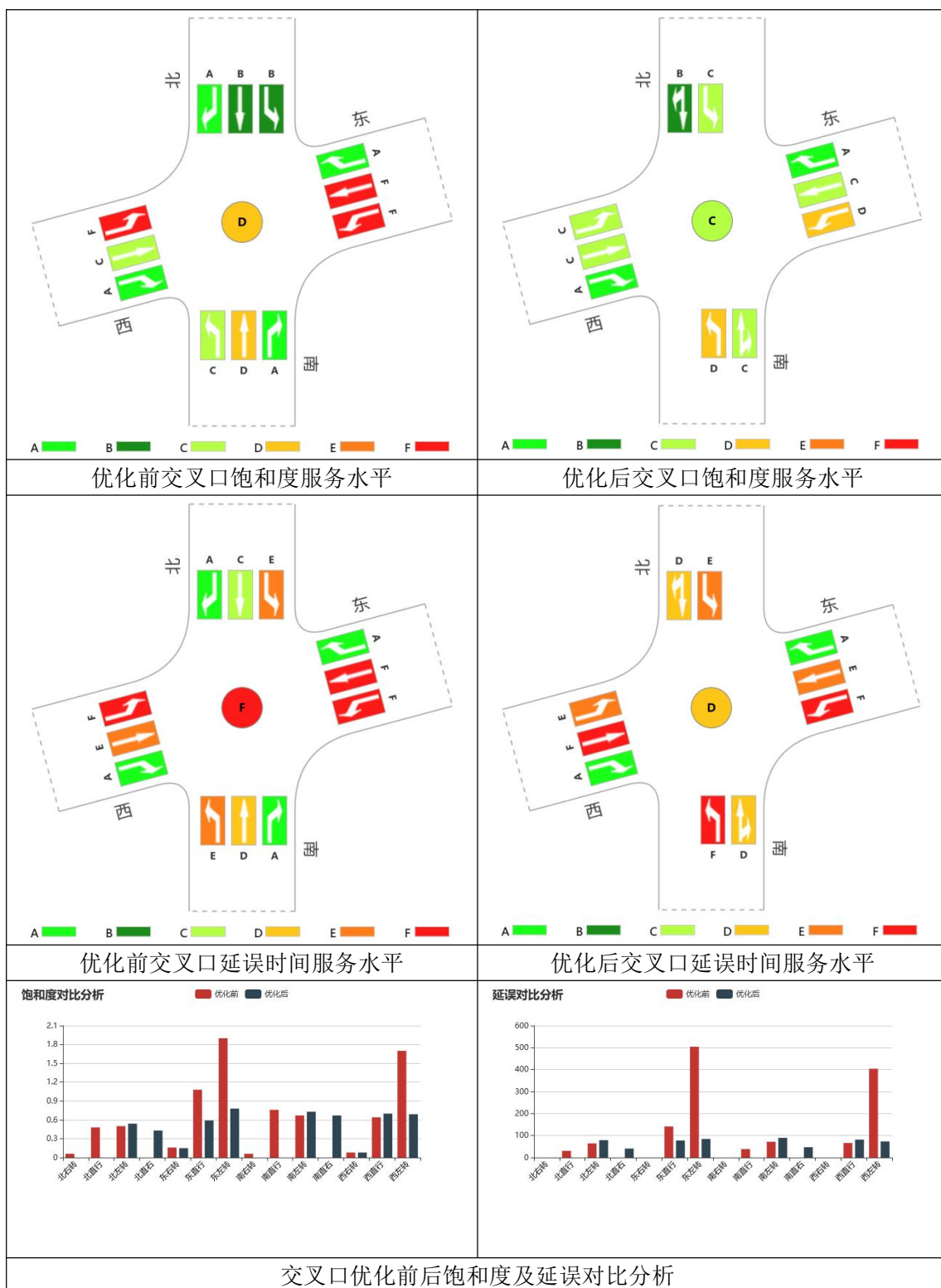
表 6-3 浦星公路-沈杜公路交叉口微更新改造一览表

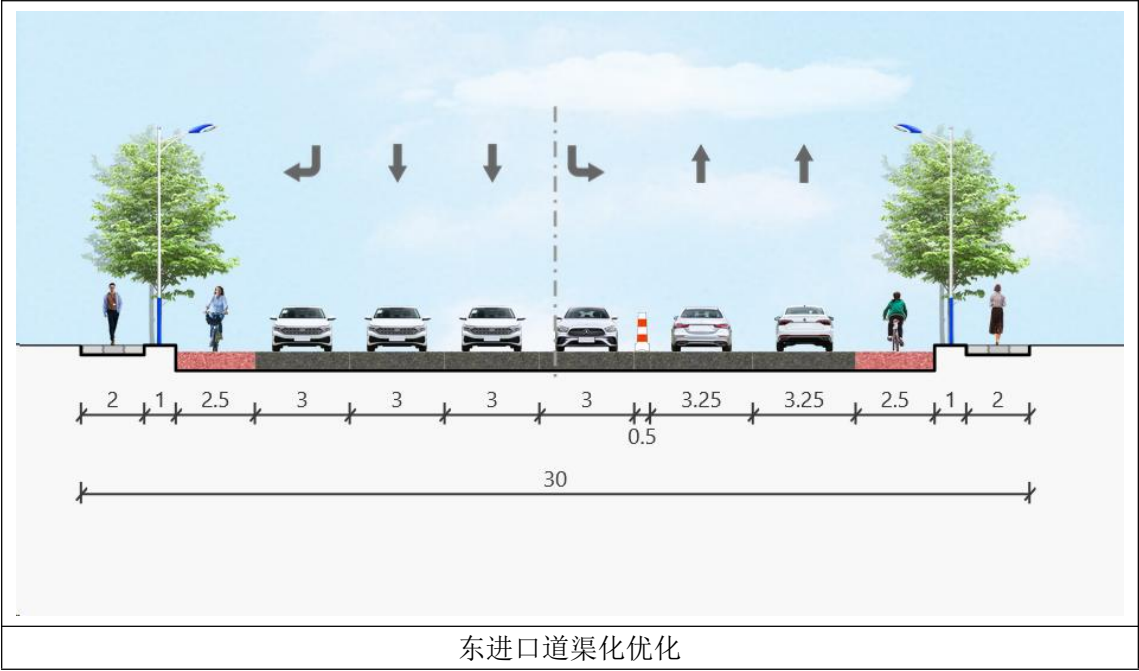
浦星公路-沈杜公路交叉口微更新	
	
现状交叉口渠化	优化后交叉口渠化



2035 年交叉口流量预测图







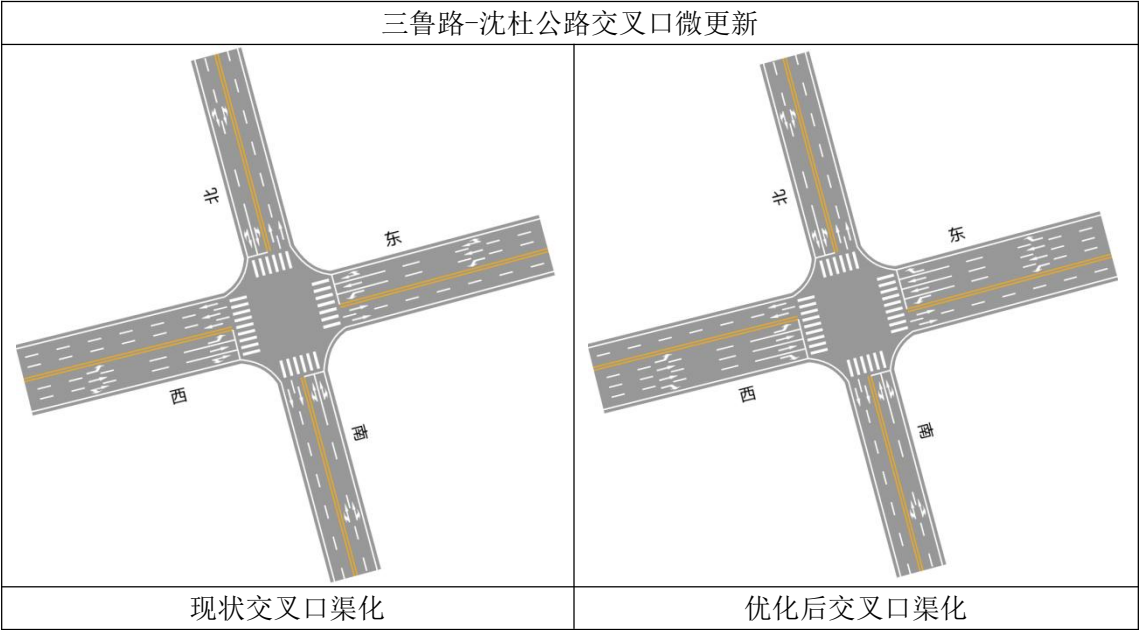
(3) 三鲁路-沈杜公路交叉口

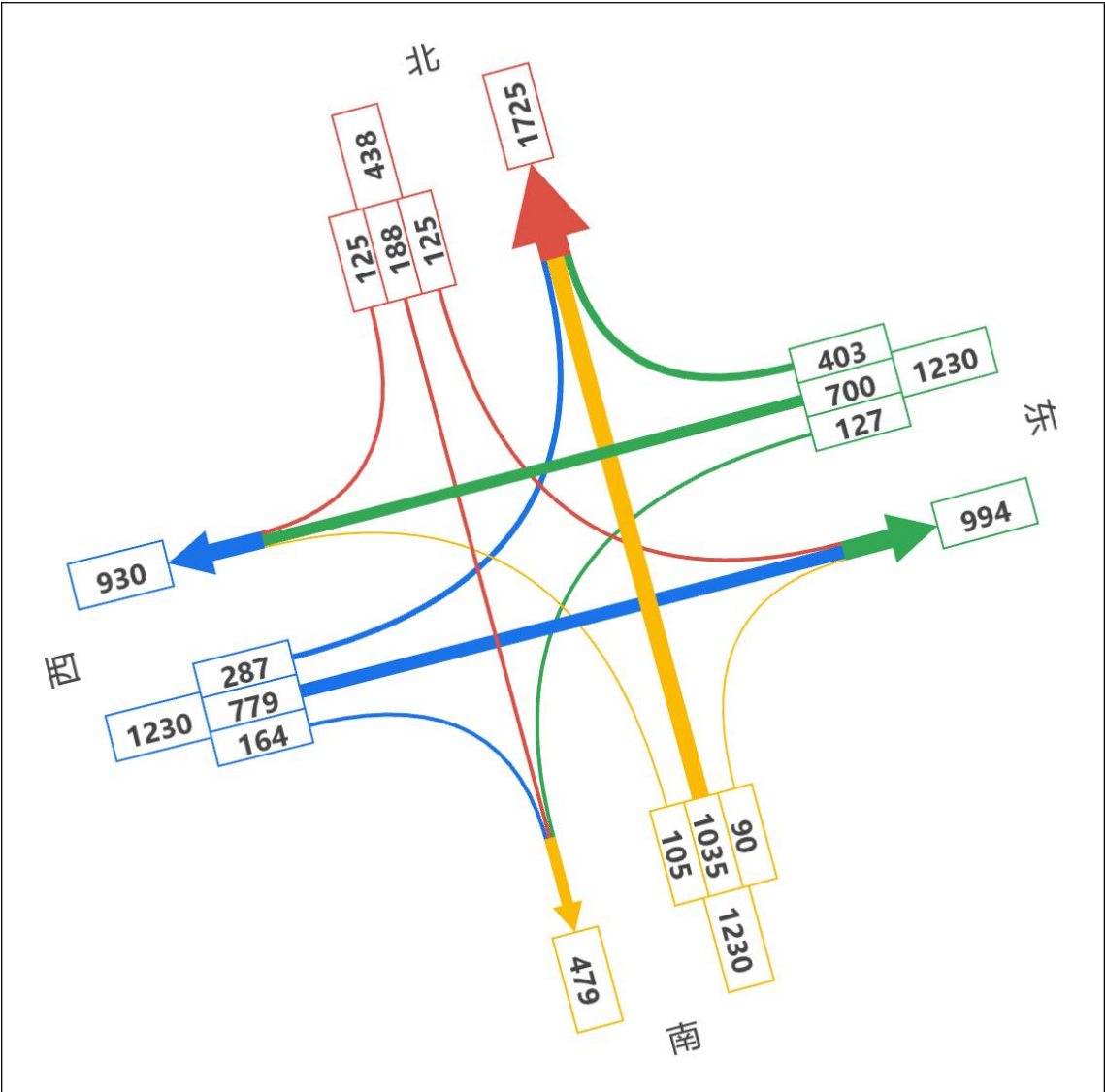
渠化优化：东西进口道由 3 车道（1 左 1 直 1 直右）调整为 4 车道（1 左 2 直 1 右），详见东西进口道渠化优化图。

信号配时优化：虑到各个进入交叉口的道路上的交通流量预测情况，优化信号配时。

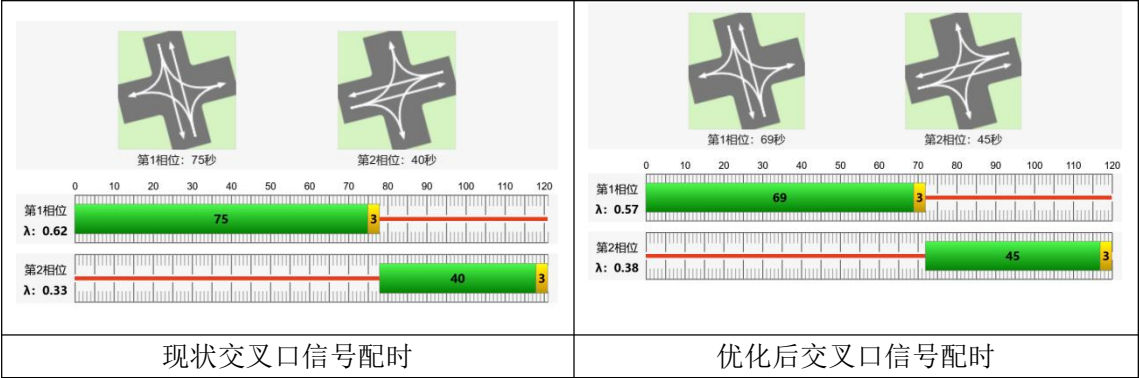
优化结果：优化后交叉口延误时间及饱和度服务水平由 D 级降至 C 级。

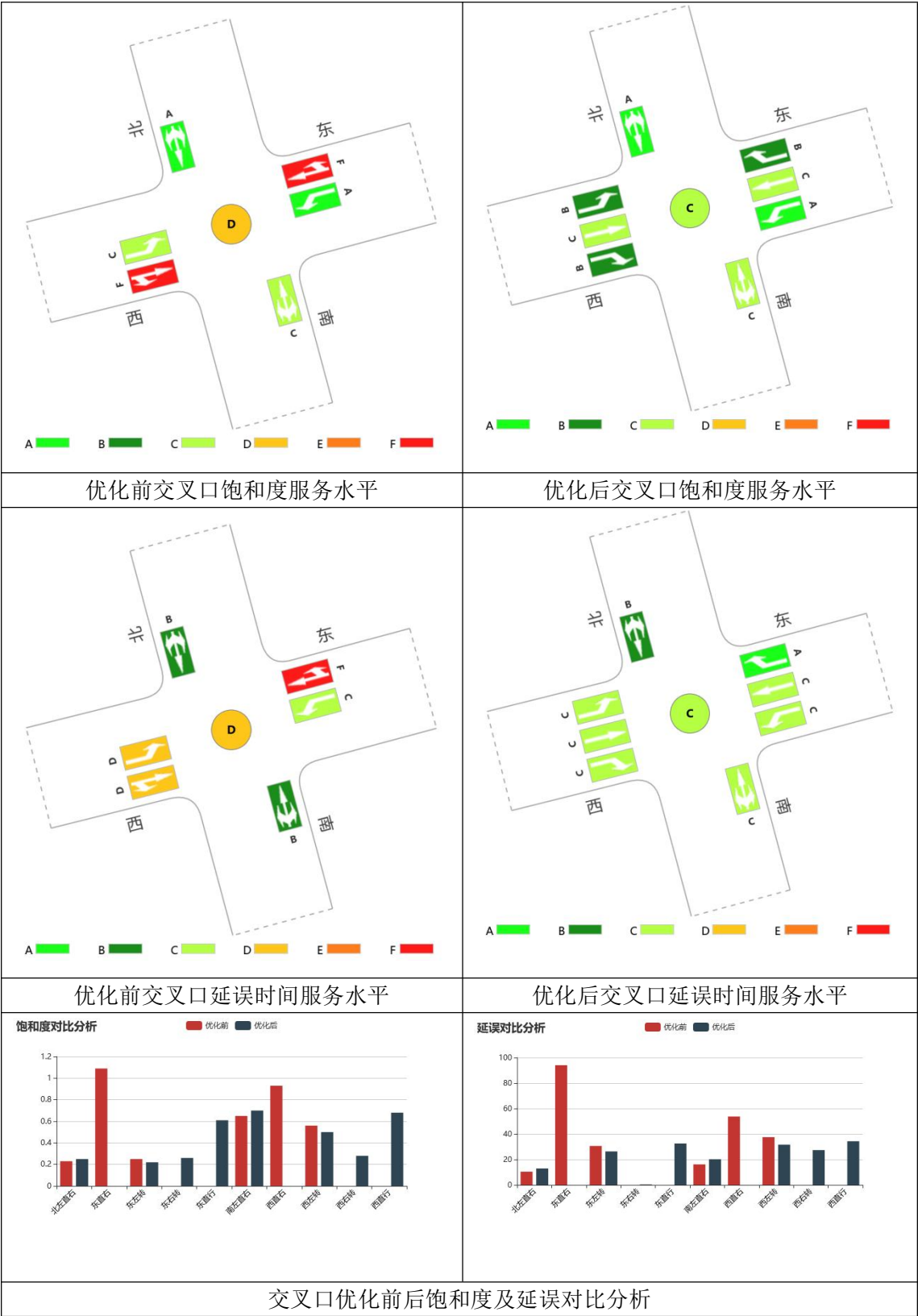
表 6-4 三鲁路-沈杜公路交叉口微更新改造一览表
三鲁路-沈杜公路交叉口微更新

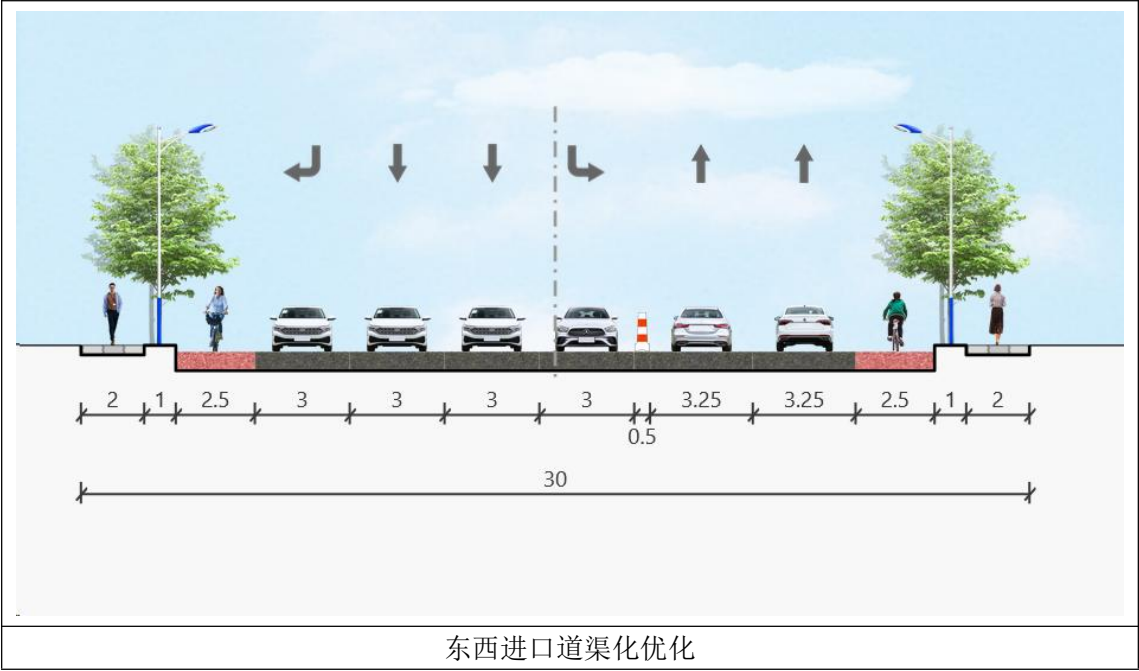




2035 年交叉口流量预测图







(4) 浦星公路-浦放路交叉口

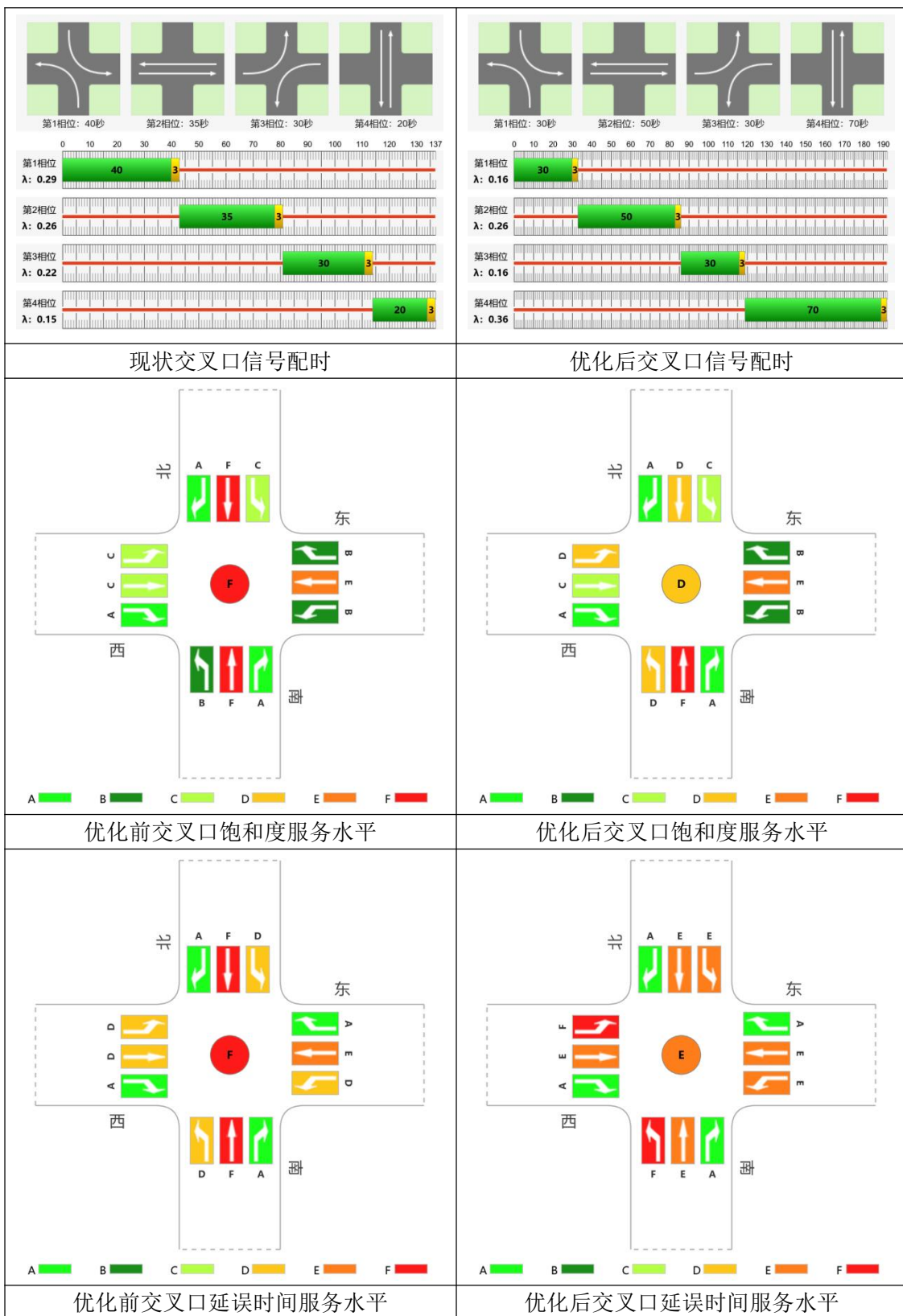
渠化优化：浦星公路-浦放路交叉口位于申嘉湖高速高架下，交叉口受桥墩等影响，条件受限，建议北进口道车道调整为 2 左 2 直 1 右车道。

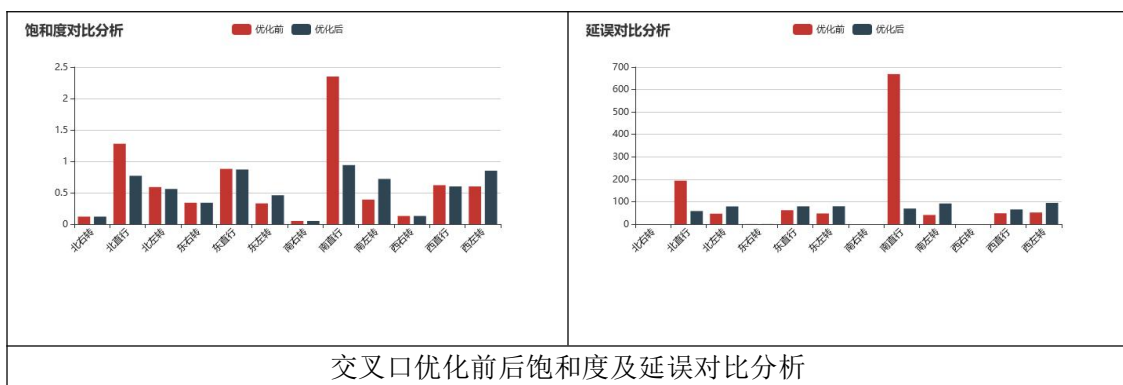
信号配时优化：虑到各个进入交叉口的道路上的交通流量预测情况，优化信号配时。

优化结果：优化后交叉口延误时间服务水平由 F 级降至 E 级，饱和度服务水平由 F 级降至 D 级。

表 6-5 浦星公路-浦放路交叉口微更新改造一览表

浦星公路-浦放路交叉口微更新





6.4 公共交通改善方案

6.4.1 公共交通设施规划

区域未来同时承担着商务办公、商业、休闲娱乐等多种功能，区域内的出行客流也存在着多样化的特点，公共交通发展应切合多种客流需求，形成多层次多模式的公共交通系统。发挥轨道交通公共客运骨干功能，中运量捷运公交系统为轨道交通补充，地面公交为公共客运基础，出租汽车和轮渡为公共交通系统的有益补充，进一步提高公共交通出行的吸引力和人性化，满足低机动车出行模式下的公共交通需求。

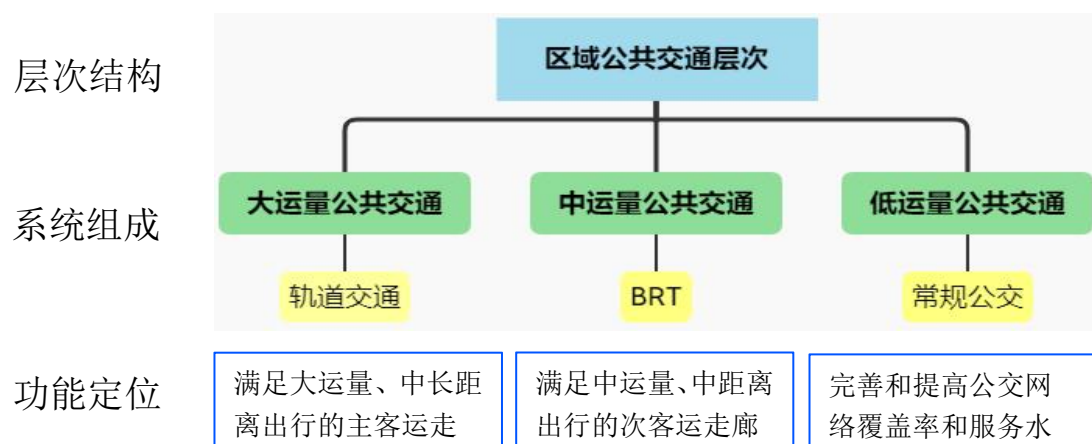


图 6-15 新浦江中心区域公共交通层次结构

根据公共交通需求预测和评价，现有公交线路剩余容量不能满足地区高峰时段产生的公交需求，需对地区公共交通系统进行优化，以提高地区公共交通出行

比例，优化交通出行结构。

落实浦江新市镇总规中公共交通设施，本着土地集约、高效利用原则，建议没有明确需独立用地的交通设施，实施综合立体开发。

（1）轨道交通停保场

落实新市镇总规轨道交通 8 号线停保场 2 处，位于申嘉湖高速北侧、浦星公路东侧，服务于轨道交通 8 号线与浦江线列车停放、检修、调试等用途，用地面积约 28.3 公顷。

（2）公交车停保场

落实并优化公交车停保场 1 处，位于江文路以南、兴达路以西，用地面积约 5.5 公顷，以车辆停放、承担运营车辆的各级保养任务等功能。

（3）码头停靠点

落实并优化码头停靠点 1 处，结合城市设计水上游线与主要交通节点，在姚家浜以北、浦星公路以东布设 1 处码头停靠点，该码头停靠点结合姚家浜未来取消航道功能后与周边用地综合设置。

（4）公交枢纽

公交枢纽一般设置在主要客流集散点和多种交通方式衔接点区域，并与客流主要方向同侧，和道路用地紧密结合，方便人流和车流的集散。

为保证规划地区公共交通“零换乘”及“一体融合”发展，改善“公交+轨交”的出行环境，有效提升公共交通的分担率，优化 8 号线公交枢纽站规划布局。由沈杜公路-浦星公路东南角调整至轨交 8 号线沈杜公路站点北侧，利用轨道交通 8 号线桥下空间布设，集约用地，用地面积约 0.5 公顷。同时，为方便公交线路进出公交枢纽场地，降低对周边干路过境交通影响，新增一条南北向支路，连接昌林路及沈杜公路，红线宽度 16 米。

（5）公交首末站

落实并优化公交首末站 1 处，位于竹园路群益路东南侧，用地面积约 0.3 公顷。



图 6-16 交通设施规划图

6.4.2 公共交通线网优化建议

调整中运量 F5 线，在原有线位沈杜公路三鲁路交汇处沿三鲁路向南延伸，后沿浦放路向东走行，再与召楼路向南延伸，可与浦江线三路公路站换乘衔接，同时满足三鲁路附近居民出行需求；中运量 F7 线位向东延伸沿沈杜公路走行，形成新浦江中心东西向贯穿线路，串联郊野公园、杜行老街及召楼古镇等景点，同时与 F5 线位可换乘衔接。

预留现有浦江线西延伸通道，实时研究浦江线西延伸对接规划 23 号线方案，以促进浦江镇与浦江西岸的联系。

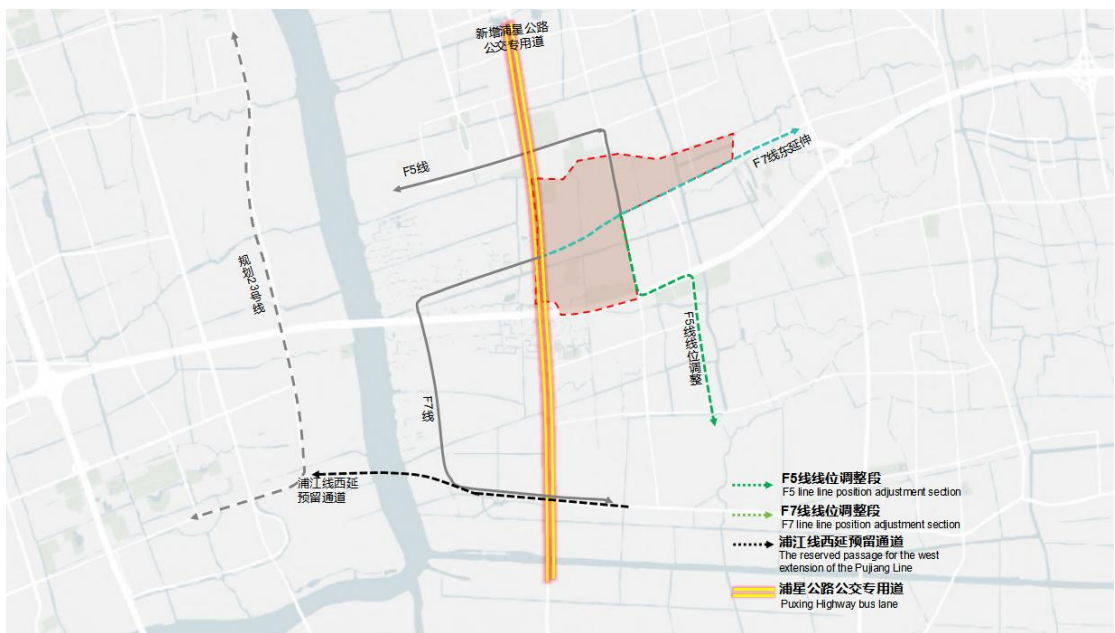


图 6-17 公共交通线路优化建议图

6.5 静态交通建议方案

根据控规调整后地块用地性质及规划指标，依据现行相关规范，提出对应配建指标和应配建停车位数量为机动车泊位约 37364 个；根据原控规及现状公共停车设施，落实 2 处公共停车及 1 处 P+R 换乘中心，在浦星公路东侧与沈杜公路南侧商办地块分别设置 P+R 停车泊位约 250 个，公共停车场分别布设在晓烟湖西侧和召楼路东侧公共绿地，结合绿地地下空间综合设置，泊位约计 350 个。

表 6-6 停车位设置情况

类型	建筑面积(公顷)	配建指标		车位数(个)
三类住宅组团用地(Rr3)	23.04	0.8-1.3	停车位/户	2476
四类住宅组团用地(Rr4)	11.09	0.5		693
商业(C2)	25.9	1	停车位/100 m ² 建筑面积	2589
文化用地(C3)	10.2	0.8		612
体育用地(C4)	13.6	1		1358
医疗卫生用地(C5)	3.2	0.8		256

类型	建筑面积(公顷)	配建指标		车位数(个)
教育科研设计用地(C6)	52.7	1		5269
商务办公(C8)	83.8	1		8376
其他公共设施用地(C9)	12.0	0.8		719
特殊用地(D)	5.1	1		505
工业用地(M)	20.7	0.3		620
社区行政管理用地(Rc1)	2.6	0.8		204
社区商业用地(Rc2)	0.6	1		65
社区文化用地(Rc3)	1.5	0.5		74
社区养老用地(Rc6)	0.6	0.8		44
城市发展备建用地(X)	210.9	0.3-1.0		20579
基础教育设施用地(Rs)	11.9	1.5-2.0	停车位/100名 学生	82
合计	-	-		44522

新浦江中心地区内部道路承担较大的交通压力，为保证区域路网通行能力，保证区域开发品质，建议尽量不要利用道路资源增设机动车停车泊位。如地块间有内部公共通道，建议可利用内部通道单边停车；对于浦江郊野公园在节假日大客流期间停车泊位不足等状况下，建议浦星公路东侧经营性停车场库对外开放共享配建停车泊位，满足区域瞬时大客流停车需求。

建议项目在规划、设计、建设以及使用过程中，需重视静态交通需求，机动车停车及非机动车位数应满足规范和实际使用需求。

6.6 出入口建议方案

6.6.1 优化布局思路

由于新浦江中心控规整体调整，地区建设时间跨度较长，后建设开发地块出入口的设置可能受到早期建设地块出入口位置的制约，地区出入口布局需整体统筹协调考虑、整体布局；对于相邻开发体量均较小的地块可对出入口布设提出共享，减少周边市政道路出入口开设数量，降低对道路交通的影响；根据后续市政道路设计深化工程，结合地块周边公交站点等交通设施布局，统一协调各地块出入口设置，方便地块交通出行。

6.6.2 优化布局原则

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 6-7 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。

6.6.3 地块禁开口路段建议

参考上述地块出入口布局思路 and 原则，根据新浦江中心地区实际情况，本次研究提出新浦江中心地区不同性质用地地块禁止开设出入口路段建议，初步预判地块出入口可开口范围，如下图所示：

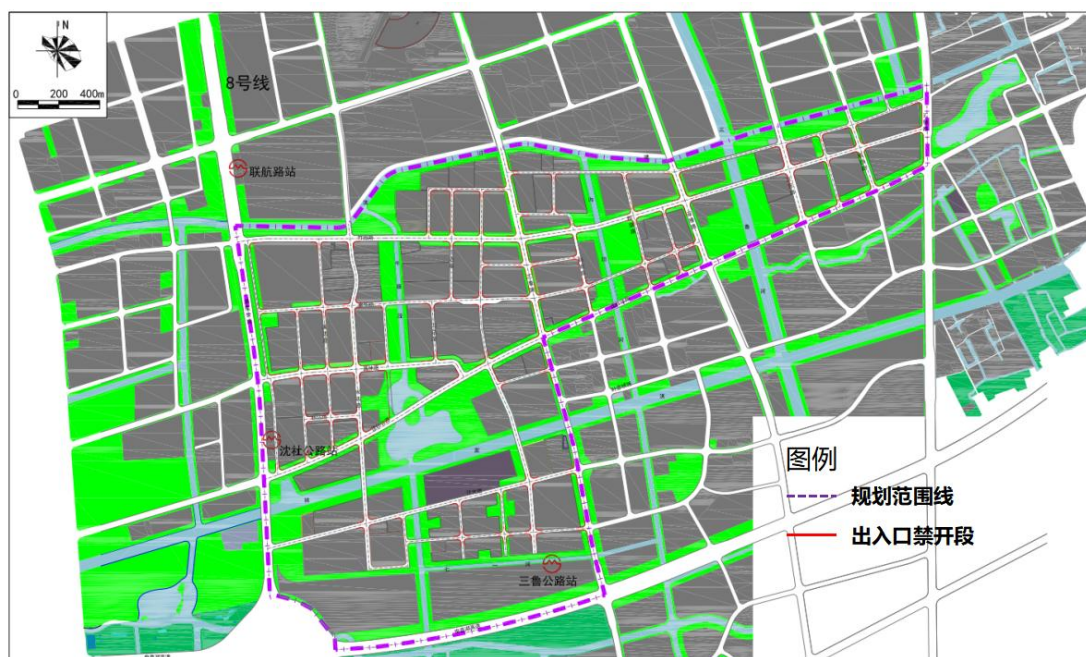


图 6-18 控规规划范围内地块出入口开设建议图

6.6.4 地块出入口交通组织建议

考虑地块用地性质、周边道路等级、出入口旁交通设施等因素，本次研究从区域整体角度提出各地块出入口交通组织建议，在满足地块交通出行的基础上，降低进出地块交通对周边道路交通的影响，地块出入口交通组织建议见下图所示：

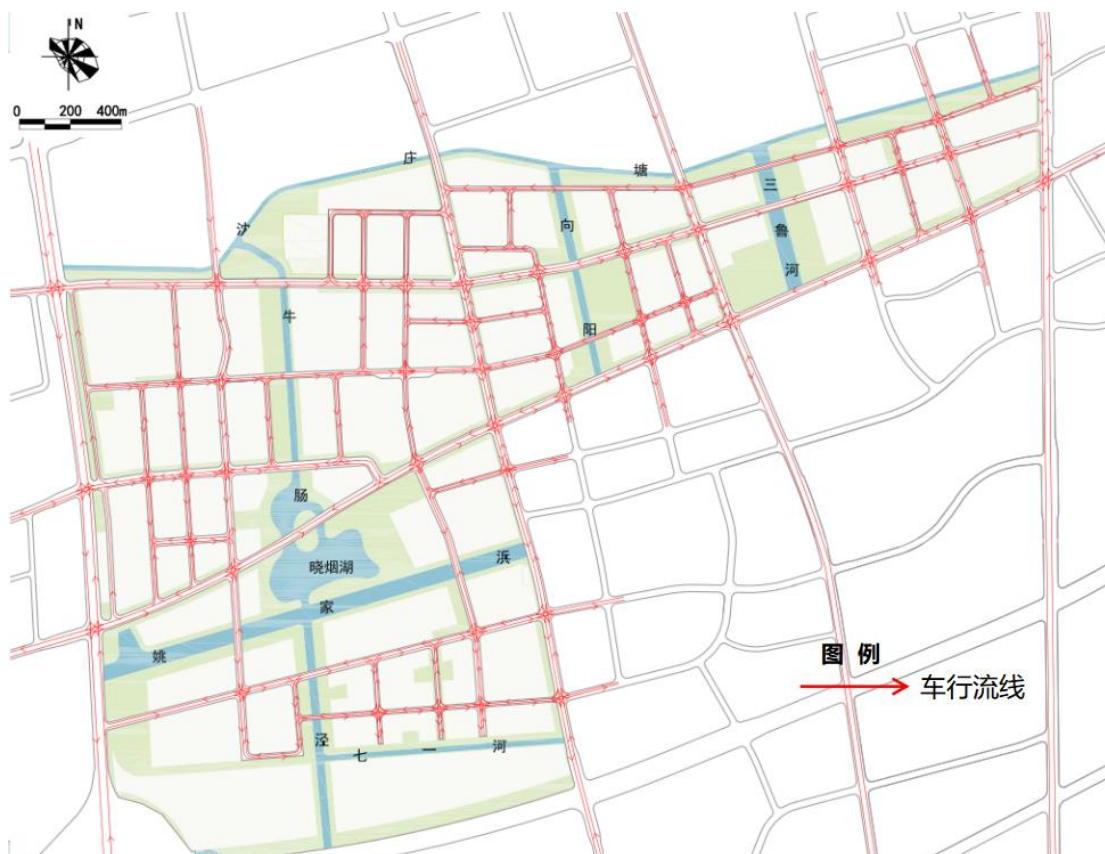


图 6-19 控规规划范围内地块出入口交通组织示意图

6.7 慢行交通建议方案

6.7.1 慢行交通总体方案

慢行交通包含步行交通和非机动车交通两部分。本次研究对慢行交通优化主要依托轨道交通换乘站点和城市道路网络、过街设施、空中连廊、滨水绿地为框架建立区域慢行系统，串联各种公共设施、公共交通站点及商业公园等，规划形成立体步行交通系统及区域内良好的步行环境。

围绕控规调整范围内晓烟湖、姚家浜等水系履带，重点打造环湖漫步道、滨水跑步道和活力外环骑行道三层特色慢行系统，环湖漫步道近 5 公里、滨水跑步道近 8 公里、外环骑行道近 11 公里。

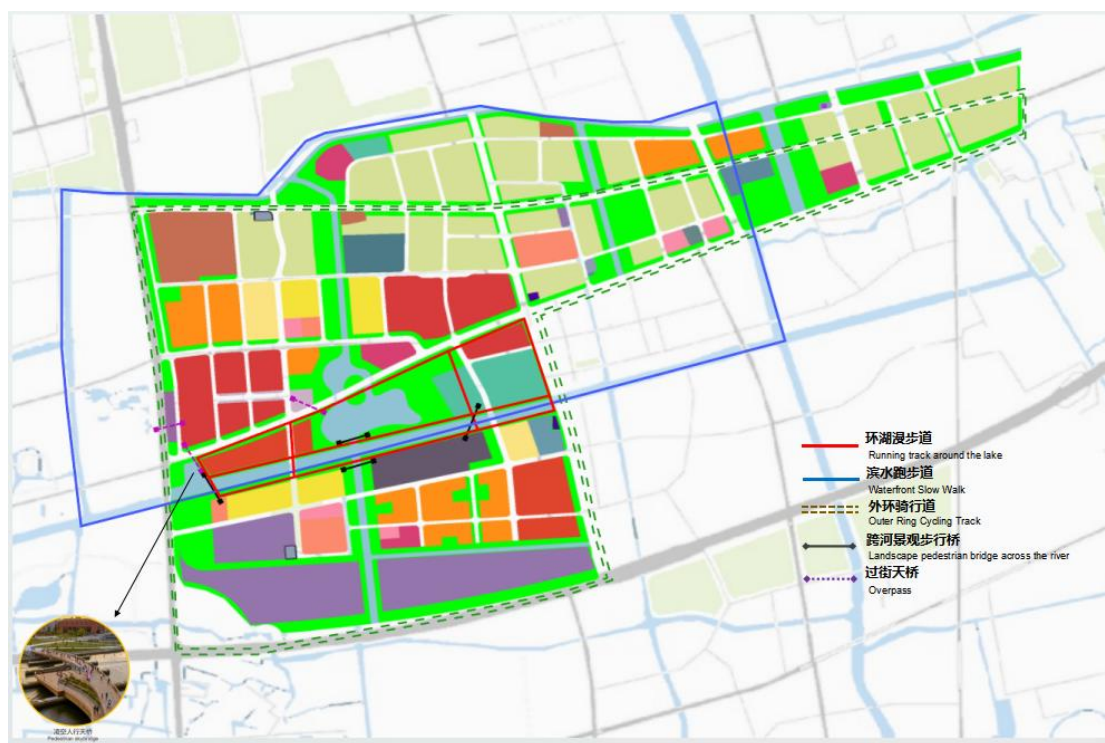


图 6-20 控规规划范围内三层慢行系统示意图

6.7.2 二层连廊及人行天桥系统优化方案

本研究旨在打造新浦江中心地区立体慢行交通系统，设立集空中连廊层、地面交通层一体化的慢行交通系统，实现人车分离。通过创建多层次的立体人行步道系统，服务地面层的步行交通，并提供到达公交站和地铁站内，以及过街的连续步行空间体验。

结合慢行流线、轨道交通站点出入口设置，在主要慢行通道的节点设置垂直交通和人行连廊以保证慢行交通的连贯性及舒适性，营造利于慢行的环境。

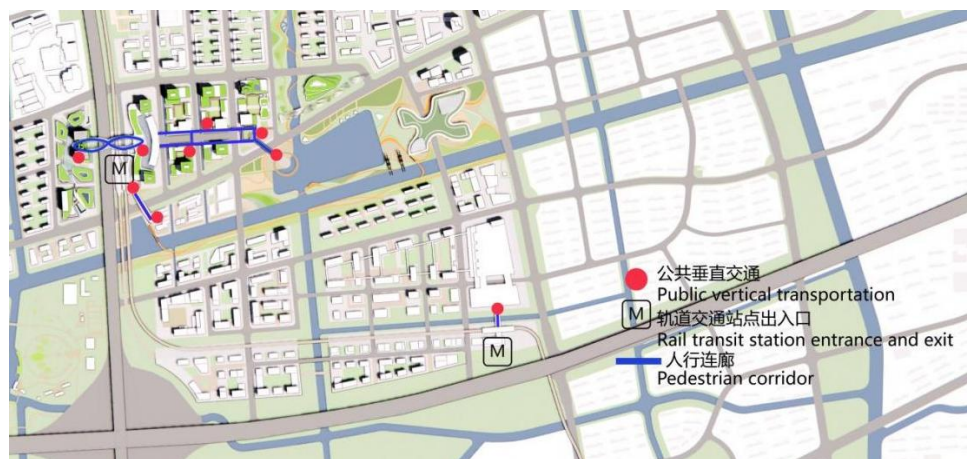


图 6-21 控规规划范围内垂直慢行交通点位布设图

6.7.3 公共自行车布局方案

作为慢行交通不可缺少的一部分，区域公共自行车同样需要进行合理的布设。公共自行车主要是方便步行距离较远的乘客接驳公交、轨道交通站点，解决最后1公里末端交通，同时可方便地区旅游观光，打造区域绿色出行的环境。

结合地块功能分布，在区域内人流聚集地建议布设的公共自行车停车设施结合轨道站点、公交枢纽站、体育场馆、公园绿地等，每处设置20-30个泊位。

6.8 智能交通建议方案

智能交通是有效使用交通设施的重要手段，通过建设智能交通管理系统，为出行车辆提供及时准确的前方不同路径的交通状况，以诱导路网交通流均匀分布、缓解极端拥堵，从而提高现有城市路网的利用率。建议在新浦江中心地区引入智能交通诱导系统，建设目标为：

降低压力，均衡需求；有效分流，进出便利；资源共享，节约投资；方便出行，促进效率。

建设内容主要为停车诱导和公交智慧出行。停车诱导有利于提高停车场利用率，减少车辆为寻找车位而产生的空驶现象。公交智慧出行有助于资源整合，增强辅助决策水平，实现公交运行全过程闭环管理。



图 6-22 智能交通诱导牌示例

6.8.1 停车诱导系统

(1) 区域停车诱导系统

停车诱导系统（PGIS）是通过交通信息显示屏、无线通讯设备等方式向驾驶人提供停车场的位置、使用情况、诱导路线、交通管制以及交通拥堵状况的系统。

停车诱导系统为三级停车信息发布系统，一级发布系统建在在片区四周的主干道上，二级发布系统建在道路复杂、停车场众多、片区对外直接通道上，三级发布系统建在停车场入口附近，通过路旁电子指示牌、移动通讯、车载系统等多种媒介，层层向驾车者提供实时的停车位信息，引导驾车者选择最佳的行驶路径和最优的停车地点。

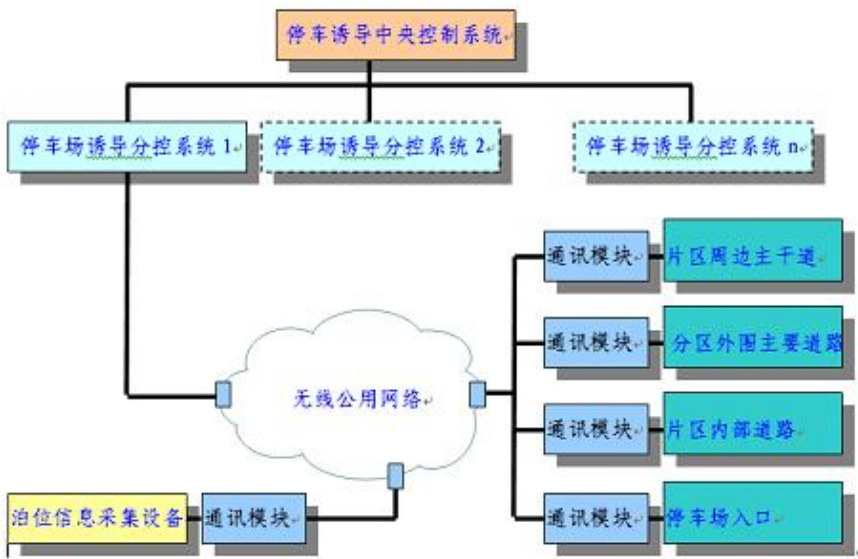


图 6-23 典型的停车诱导系统结构

建议在新浦江中心建设区域停车诱导系统，缩短停车场找寻时间，提高停车场利用率。

系统接入对象：以公共停车场优先，商业、办公对外开放等停车场建议纳入系统。

诱导策略：“分区诱导、分级发布”，形成层次清晰、功能完备的信息发布体系。

三级停车诱导发布屏设置位置及信息发布形式：

- 1) 一级诱导牌，设置在进入区域的出口匝道口，牌面地图式显示；
- 2) 二级诱导牌，由若干屏体组成，牌面以文字显示；

3) 三级诱导牌，设置在停车场入口附近，牌面以文字显示。

除了外场的交通数据采集系统和交通信息发布系统以外，需要通过建设信息平台，实现前滩地区停车信息资源的共享，提高交通决策智能化以及交通行业的管理水平和技术水平，提升市民出行质量。同步建设新浦江中心地区停车信息服务平台，通过车载、手机终端、网站等对外发布停车信息。



图 6-24 停车信息服务平台示例



图 6-25 手机 APP 停车信息系统

(2) 大型停车场车位引导系统

在大型停车场内，车主到达及返回停车场，由于停车场空间大、规模大，需要建设车位引导及车主找车系统。目前车位引导技术日趋成熟，成功案例有深圳

京基金融中心车位引导系统(2083 个车位)、台北市桃园机场车位诱导系统(2030 个车位)、郑州国贸中心车位引导系统(1003 个车位)、上海火车站北广场车位诱导系统、台北市政府车位引导系统、昆山市文化广场车位引导系统、成都仁恒广场车位引导系统、波兰克拉科夫国际机场车位引导系统(1160 个车位)等，车主反向查询系统国内外应用成功案例也逐步增加，如美国有两款受欢迎的停车位反向查询系统，利用手机 APP 指引车主找到自己的停车位，分别是“Take me To my Car”和“Find my Car”，国内的北京、广州、上海等城市均有车主反向查询的成功案例。

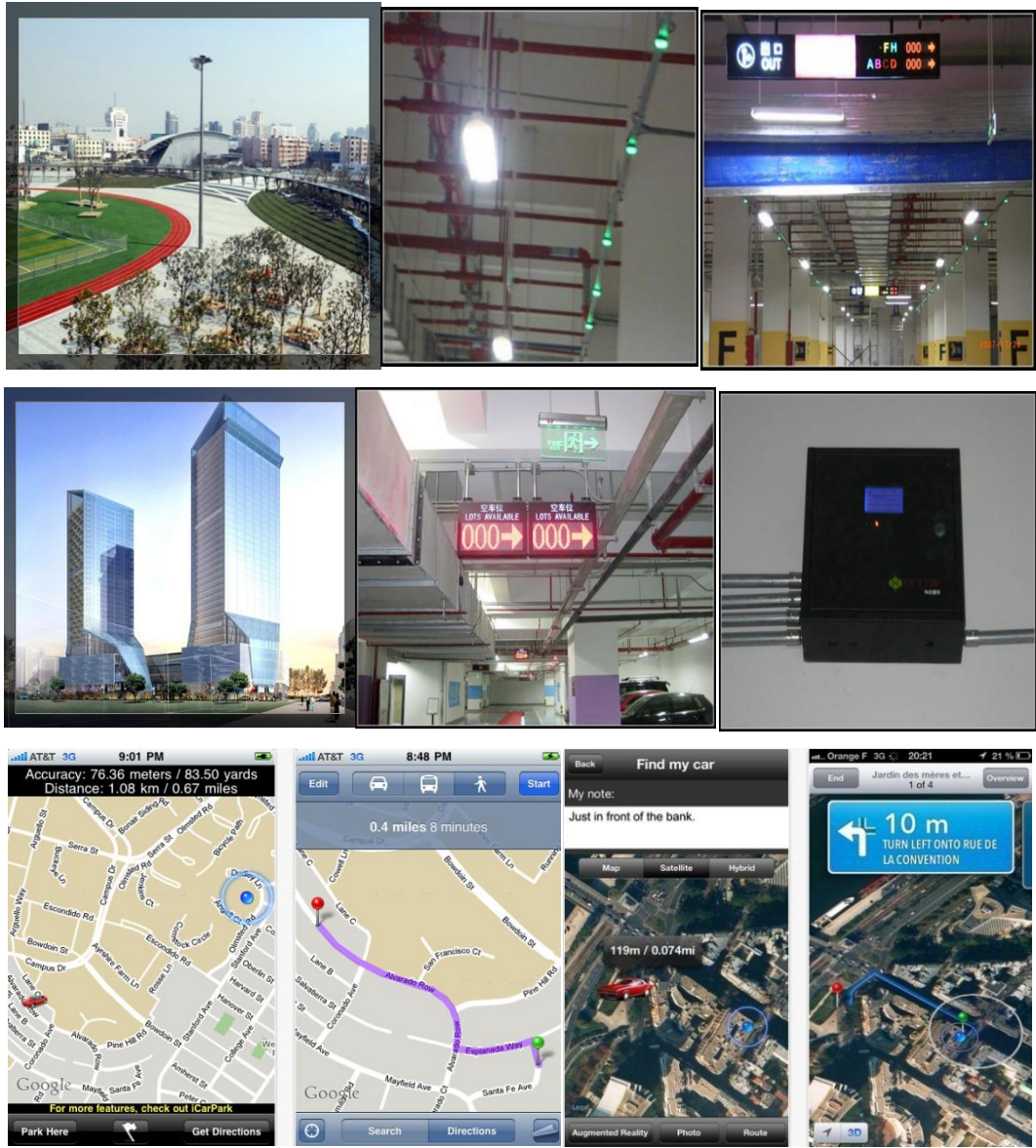


图 6-26 车辆引导系统案例

车位引导的优势：

1) 最少时间寻找到合适的空车位，减少寻找车位时间、降低油耗和污染物排放，有效改善地下车库等封闭空间的空气质量，避免烦躁等不良情绪的产生；

2) 提高车位占用率、增加车场收入；

反向寻车：

1) 根据车牌号或停车时间查询车辆停泊位置，避免长时间寻找自己车辆；

2) 提高客户满意度，从而提高客户回头率；

3) 由于减少寻找车辆时间，从而提高了停车场的周转率，提高了停车位的周转率。



图 6-27 停车场内部诱导

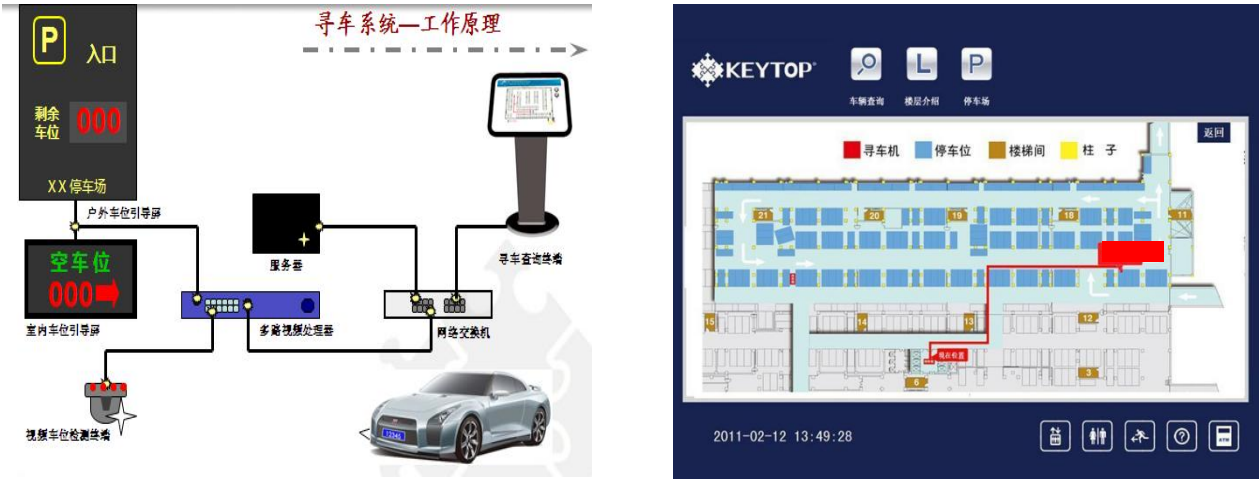


图 6-28 车主车位查询系统工作原理

建议新浦江中心地区的大型停车场内(建议大于 500 个泊位)，建设内部车位引导及车主寻车系统，便于驾驶员寻找停车位，提供免停车取卡，车主寻车功能，从而提高停车场的利用率，减少车辆空驶，提高停车效率。

6.8.2 智慧公交系统

智慧公交包括智慧运营、智慧调度、智慧场站、智慧候车亭、智慧建管、辅助决策、出行服务等多方面内容。

推动新浦江中心地区智慧公交系统建设将综合运用 5G、北斗高精度定位、车路协同、大数据等技术打造具有移动特色的智慧公交场景,实现精准到站预测、V2X 服务、运营监管、5G 智慧路口、自动驾驶公交接驳等功能场景。

新浦江中心可打造智慧公交最强大脑-智慧公交云平台,平台将融通人、车、路、站信息,利用车侧和路侧实时感知系统,对实时交通事件、道面状态进行监测,结合红绿灯信息推送与绿波车速引导技术,实现精准到站预测。平台对公交车行驶状态进行实时监测,获取各类预警及应急事件信息并统一管控,确保公交行驶过程中的安全与效率。



图 6-29 智慧公交系统工作系统图

7 单体地块交通专题范本

在整体交通影响评价基础上，部分单体地块将不再开展交通影响评价，在方案设计时根据控规图则进行交通设施控制，同时为方便方案审批，建议地块在项目方案和总体文件设计时增加交通专篇。本次编制地块交通专篇范本，作为后期各地块编制交通专篇范本。

7.1 地块出入口控制指标

表 7-1 地块出入口控制指标

控制指标	指标说明
不宜开口路段	控制性指标
出入口数量	指导性指标
出入口位置	控制性指标
出入口宽度	控制性指标
注：控制性指标地块设计时应严格执行，指导性指标建议地块设计时参照执行，如有变化应符合相关规范要求。	

(1) 不宜开口路段

基地机动车出入口设置应避免影响道路交叉口的正常运行，不应在交叉口进出口道展宽段和展宽渐变段范围内设置机动车出入口，并应符合下列规定：

1) 确需在主干路上设置出入口，出入口距上游交叉口不应小于 50 米，距下游交叉口不应小于 80 米；条件不允许的，基地出入口设置在基地最远端。

2) 在次干路上设置出入口，出入口距上游交叉口不应小于 30 米，距下游交叉口不应小于 50 米；条件不允许的，基地出入口设置在基地最远端。

3) 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 米，距与次干路相交的交叉口不应小于 30 米，距与支路相交的交叉口不应小于 20 米；条件不允许的，基地出入口设置在基地最远端。

4) 在已建成道路上设置机动车出入口的，出入口不宜设置在交叉口最大排

队长度范围内。

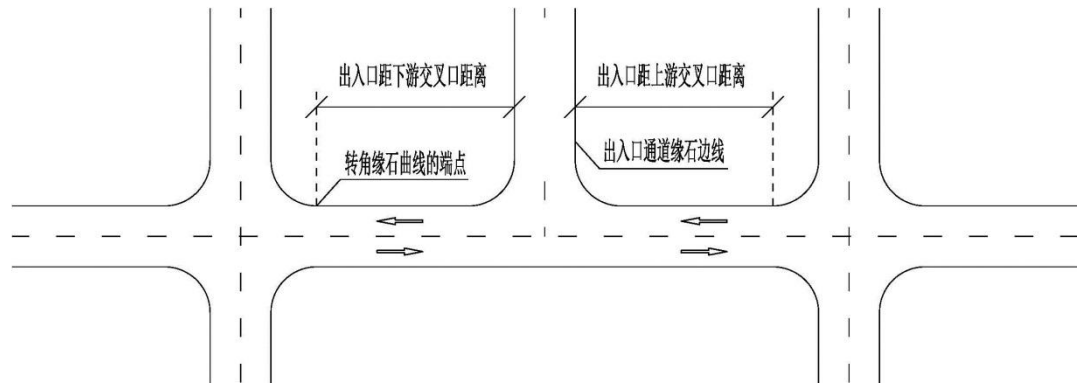


图 7-1 出入口与交叉口距离示意图

(2) 出入口数量

1) 当机动车停车数量小于等于 300 个时，如必须在主干路上设置有出入口的，则基地出入口总数不应超过 1 个；出入口均设在次干路和支路上的，则基地出入口总数不应超过 2 个。

2) 当机动车停车数量大于 300 个小于等于 700 个时，如必须在主干路上设置有出入口的，则基地出入口总数不应超过 2 个；出入口均设在次干路和支路上的，则基地出入口总数不应超过 3 个。

3) 当机动车停车数量大于 700 个，且基地位于主干路与次干路或与支路相交的道路时，主干路上不应设置车辆出入口。且出入口总数不应超过 3 个，并应分别布置在主干路以外的不同道路上。主干路上必须设置出入口的，出入口总数不应超过 2 个。

4) 基地跨越道路的，可以道路为界，分块计算出入口数量。

5) 相邻两块基地在用地分界线两侧分别设置出入口时，2 个出入口宜合并为 1 个。

(3) 出入口位置

1) 基地的机动车出入口设置应充分考虑所接入的城市道路的等级，优先选择设置在较低等级的城市道路上。基地位于城市主干路与次干路、支路相交的位置旁的，机动车出入口不应设置在主干路上；基地位于次干路和支路相交的位置旁的，机动车出入口不宜设在次干路上。

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向道路设置, 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) 控制性详细规划在基地外部同一街坊设置有机动车公共通道的, 机动车出入口应优先考虑结合公共通道设置。通行机动车的公共通道与主干路相接的, 应专题论证。

4) 基地机动车出入口距地铁出入口、人行横道线、人行过街天桥、人行地道不宜小于 20 米; 距铁路道口不宜小于 50 米; 距桥梁、隧道竖曲线交点等, 当桥梁、隧道坡度大于等于 2% 时, 不宜小于 50 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。距公交车站边缘不宜小于 15 米, 条件不允许时, 可与公交车站做一体化设计。设置有超高的道路上, 不应设置机动车出入口。基地机动车出入口有坡度且坡度大于 2% 时, 起坡点距离道路红线不宜小于 8.0 米。

5) 无中央隔离带(栏)道路上同侧和异侧机动车出入口之间的最小净距宜满足下表的要求, 有中央隔离带(栏)道路同侧净距与无中央隔离带(栏)的要求一致, 异侧净距不作要求。

表 7-2 同侧和异侧最小净距

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

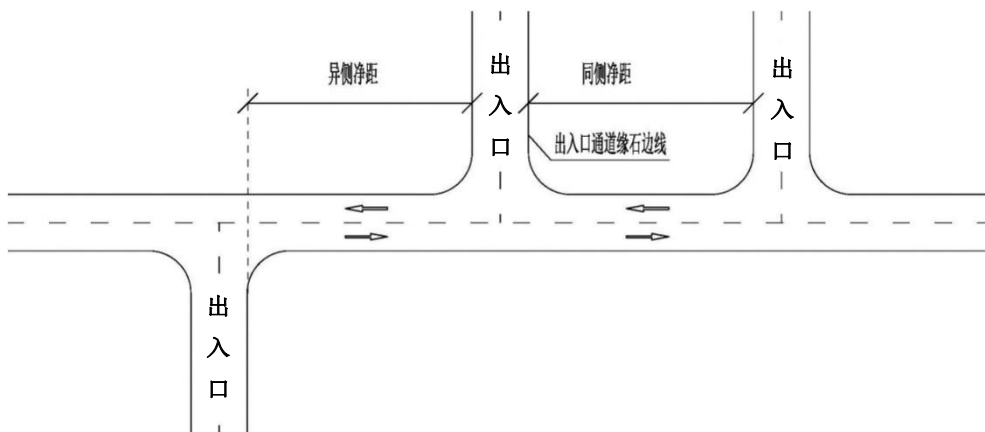


图 7-2 同侧和异侧净距示意图

(4) 出入口宽度

在道路上设置的机动车双向行驶出入口车行道宽度宜为 7~11 米，出入口中间设置隔离设施的，宽度可增加至 8~12 米。单向行驶出入口车行道宽度宜为 5~7 米。有大型车辆进出的出入口中间不宜设置隔离设施。有机非隔离带的道路，机非隔离带开口宽度宜增加 5~8 米。

7.2 地块静态交通控制指标

表 7-3 地块静态交通控制指标

控制指标	指标说明
机动车停车泊位	控制性指标
无障碍停车泊位	控制性指标
充电桩泊位	控制性指标
货车装卸泊位	控制性指标
大客车泊位	指导性指标
非机动车泊位	指导性指标
出租车泊位	指导性指标
车库出入口数量	控制性指标
车库出入口坡度	控制性指标
注：控制性指标地块设计时应严格执行，指导性指标建议地块设计时参照执行，如有变化应符合相关规范要求。	

(1) 机动车停车泊位

各地块应根据《建筑工程交通设计及停车库（场）设置标准》（DG/TJ 08-7-2021）配建标准配建各地块机动车停车泊位。

(2) 无障碍停车泊位

表 7-4 地块无障碍停车泊位控制指标

建筑分类	泊位数及场馆分类	数量设置规定
城市广场、公园绿地	$n > 100$	应设置不少于总停车数 2%
	$50 < n \leq 100$	应设置不少于 2 个
	$n \leq 50$	应设置不少于 1 个
居住建筑	/	应设置不少于 0.5% 的无障碍停车位；若设有多个停车场和车库，宜每处设置不少于 1 个
公共建筑	$n > 100$	应设置不少于总停车数 1%
	$n \leq 100$	应设置不少于 1 个
体育建筑	特级、甲级场馆	应设置不少于停车数量的 2%，且不少于 2 个
	乙级、丙级场馆	应设置不少于 2 个
公共停车场（库）	$n > 300$	应设置不少于停车数量 2%
	$50 < n \leq 300$	应设置不少于停车数量 2%，且不少于 2 个
	$n \leq 50$	应设置不少于 1 个

(3) 货车装卸泊位

1) 宾馆、商业、餐饮、娱乐场所按每 10000 米²建筑面积设 1 个累进设置装卸车位；当装卸停车位超过 3 个时，每增加 20000 米²增设 1 个装卸车位；大于 2000 米²且小于 10000 米²的，则按 1 个装卸停车位设置，小于等于 2000 米²的，可不设装卸停车位。

2) 办公及其他有货物装卸需求的公共建筑，可参照宾馆、商业、餐饮、娱乐场所等设置货车装卸车位。

(4) 大客车泊位

宾馆、体育场馆、影（剧）院、展览馆、博物馆、会议中心、游览场所等公共建筑配建的大型客车停车位换算当量应不小于核定总停车位换算当量 2%（按标准计算不足 1 个的，按 1 个设置）；其他公共建筑在技术条件相同时，也应按照上述规定设置大型客车停车位。

(5) 非机动车泊位

各地块应根据《建筑工程交通设计及停车库（场）设置标准》（DG/TJ

08-7-2021) 配建标准配建各地块非机动车停车泊位。

(6) 出租车泊位

出租车位根据《出租汽车站点设置规范》(2012) 配建标准配建各地块出租车泊位。

(7) 车库出入口数量

机动车停车库的出入口和车道数量应符合表 7-4 的规定, 且当停车位数量大于等于 1000 个时, 应专题分析出入口通行能力, 合理确定地下车库出入口数量。区域相邻地块地下车库连通并统筹考虑地下车库出入口设置数量的, 可按连通的地下车库总规模确定出入口和车道数量, 并专题分析出入口通行能力。

表 7-5 机动车停车库出入口和车道数量

停车位数量 (个)	停车库出入口数量 (个)	停车库出入口车道数量 (根)
$n < 25$	≥ 1	≥ 1
$25 \leq n < 100$	≥ 1	≥ 2
$100 \leq n < 300$	≥ 2	≥ 2
$300 \leq n < 1000$	≥ 2	≥ 4
$n \geq 1000$	≥ 3	≥ 6

附录

一、评审意见答复

曹黎明专家意见：

1. 总体评价：

基础资料及数据收集翔实可信，相关规划梳理清晰，技术路线正确，预测结果合理，提出的优化措施基本合理，同意该规划通过评审。

2. 现状分析

现状用地梳理、道路交通实际情况、公交数据丰富准确，数据指标与实际情况相符。

3. 问题诊断

区域路网及道路设施统计口径可细化为主干路网、支路网，以便和后续优化提升结果相对比。

补充区域向西过江交通情况评价，以便支持后续相关优化措施，如 S32 增加向西平行匝道。

执行情况：采纳，已更新，见 2.2 及 6.2。

4. 需求预测

建设项目诱增交通量合理，建议交通方式划分更多考虑远期轨道交通及公共交通，体现公交优化价值导向。

5. 优化措施

(1) 道路网络优化方案基本合理，建议对等级提升的道路论述功能定位，同时分析道路两侧用地建设条件，以便在后续控规中落实提升内容。

(2) 公共交通改善方案，针对中运量提出的线网优化方案合理与客流走廊相匹配。

(3) 静态交通出入口建议方案合理。

执行情况：采纳，已补充，见 6.2.6 竹园路功能定位，道路两侧用地建设条件在道路项建阶段根据规土意见书开展评价实施。

朱浩专家意见:

研究成果以闵东单元规划调整方案为评估对象,对规划调整后的交通出行需求进行了预测,对原控规路网适应性进行了测评,提出了路网完善红线优化方案,并对公共交通、静态交通和地块出入口布置等规划调整方案进行了综合评估。技术路线正确,采取的类比分析合理,研究内容较完整,预测结果可信评估结论正确。研究成果达到编制要求,可以作为规划调整的依据。

个人提出如下意见供参考

1. 建议报告介绍本次规划调整在用地性质和开发量、路网调整、公交调整等方面的变更汇总,以便清晰表述规划调整的主要内容。

执行情况: 采纳,已补充,见 1.1 节。

2. 建议补充介绍规划调整前后,研究地区交通出行总量和出行方式差异情况以便清晰了解规划调整后交通需求的变化特点。

执行情况: 采纳,已补充,见 4.4 节。

3. 竹园路等道路红线调整方案依据较为充分,调整方案可满足交通出行需求。个人建议,30 米红线道路,可采取双向 5 车道横断面形式,可设置潮汐车道,也能满足该地区客车为主的车道宽度特点。

执行情况: 采纳,已更新,见 6.2.6 节。

4. 三鲁路红线调整至 35 米,符合地区开发后流量需求。建议后续深化研究 35 米设置双向 6 车道的可行性(机动车道宽度 3.5 米),尽量扩大道路通行能力。

执行情况: 采纳,受道路现状断面及交通设施影响,设置双向 6 车道断面可行性不足。

5. 报告提出的静态交通配建数量合理。结合绿地增加公共车位,满足旅游景点和换乘数量的停车需求,方案合理。

6. 同意 S32 申嘉湖高速新增浦星公路匝道,提升地区对外快速连通的条件。

7. 地区规划中运量线路以及公交枢纽,以适应未来公交设施服务需求,规划预留空间是合理的。

钱少华专家意见:

1. 新浦江中心区域(规划调整)区域目前处于规划、开发建设阶段,随着该区域按规划进行建设,区域内将产生一定的交通需求,对周边区域会产生一定的交通影响,故对新浦江中心区域(规划调整)区域进行交通分析,有利于合理安排交通设施和交通组织,确保区域内的交通运行平稳、有序,具有积极的意义。

2. 《新浦江中心区域(规划调整)区域交通影响评价报告》(以下简称评价报告)的内容较完整,技术路线基本合理,基础资料详实,研究范围及评价年限和时段的确定基本合适,报告编制的依据充分。

3. 交通现状的调查及规划的描述分析符合实际,新浦江中心区域(规划调整)区域的交通量预测分析的方法和前提条件基本可行,建议详细说明和分析交通出行分布比例和本项目出行方式划分所确定的依据。

执行情况: 采纳,已更新,见 4.3 节类比项目分析。

4. 评估报告通过交通分析,提出项目主要通过东西向的浦放路、沈杜公路、联航路和南北向的浦星公路、三鲁路、召楼路到达项目内各地块;评价年地区道路交通总体运行良好,三鲁路、沈杜公路和浦星公路早高峰期间道路较拥堵,影响显著;项目周边公共交通条件难以支撑项目近远期公共出行需求的评价结论基本准确。

5. 报告结合评价区内用地功能、空间布局、交通特征,研究提出的道路、公交、静态交通、地块出入口、慢行交通等优化建议有一定的合理性,建议下阶段进一步细化。单体地块交通专题范本建议结合具体项目做进一步的深化。

执行情况: 采纳,已更新,见 6 章节优化与评估及 7 章节。

二、专家评审意见

《上海闵行区浦江镇闵东单元（MHP0-07）控制性详细规划（修编）

（新浦江中心控规项目区域交评）》

专家组意见

2023年11月30日下午，上海市闵行区浦江镇人民政府组织召开了《上海闵行区浦江镇闵东单元（MHP0-07）控制性详细规划（修编）（新浦江中心控规项目区域交评）》专家评审会。与会专家认真听取研究单位汇报，经讨论形成意见如下：

一、项目研究技术路线正确、调查研究深入，数据翔实准确，研究内容全面，研究结论合理。

二、该项目分析了区域土地和交通现状情况，梳理了上位发展规划，研究了未来交通发展趋势，从交通承载能力、交通组织流线等方面对控规路网方案进行了研究论证，并针对相关问题提出了完善建议，研究结论可为该区域控规修编方案以及相关部门决策提供技术参考。

专家组一致同意通过评审。

专家评审组组长（签名）：

2023年11月30日



专家意见

项目名称	上海闵行区浦江镇闵东单元（MHP0-07）控制性详细规划（修编）（新浦江中心控规项目区域交评）
专家意见： 1. 总体评价： 基础资料及数据收集详实可信，相关规划条理清晰，技术路线正确，预测结果合理，提出的优化措施科学合理，同意该规划通过评审。 2. 现状分析： 现状用地性质、道路^{现状}、^{现状}数据丰富准确，指标符合现状要求。 3. 问题诊断： 区域路网及道路设施经对比可细分为路网、支路网，以便和现状优化指标结果相对比。 补充区域内部过江交通现状评价，以便对现状相关优化措施，如S20增加向西平级通道。 4. 优化措施 4. 需求预测： 建设目标清晰，建议交通规划与土地利用规划、轨道交通及公共交通，编制综合优化评价报告。 5. 优化措施 (1) 道路网络优化方案科学合理，建议对^级道路^级提出的道路论	

述功能定位,同时分析道路两侧用地建设条件,明确在总规
控规中落实设计内容。

(2) 与交通改善方案:针对中运量公交的线网优化方案合理
与客流走向相匹配。

(3) 步行系统:出入口建议方案合理。

☒ 通过

☐ 不通过

专家: 黄家明

23 年 11 月 30 日

专家意见

项目名称	新浦江中心区域（规划调整）区域交通影响评价
专家意见： 研究成果以闵东单元规划调整方案为评估对象，对规划调整后的交通出行需求进行了预测，对原控规路网适应性进行了测评，提出了路网完善红线优化方案，并对公共交通、静态交通和地块出入口布置等规划调整方案进行了综合评估。技术路线正确，采取的类比分析合理，研究内容完整，预测结果可信，评估结论正确。研究成果达到编制要求，可以作为规划调整的依据。 个人提出如下意见供参考： 1、建议报告介绍本次规划调整在用地性质和开发量、路网调整、公交调整等方面的变更汇总，以便清晰表述规划调整的主要内容。 2、建议补充介绍规划调整前后，研究地区交通出行总量和出行方式差异情况，以便清晰了解规划调整后交通需求的变化特点。 3、竹园路等道路红线调整方案依据较为充分，调整方案可满足交通出行需求。个人建议，30米红线道路，可采取双向5车道横断面形式，可设置潮汐车道，也能满足该地区客车为主的车道宽度特点。 4、三鲁路红线调整至35米，符合地区开发后流量需求。建议后续深化研究35米设置双向6车道的可行性（机动车道宽度3.5米），尽量扩大道路通行能力。 5、报告提出的静态交通配建数量合理。结合绿地增加公共车位，满足旅游景点和换乘数量的停车需求，方案合理。 6、同意S32申嘉湖高速新增浦星公路匝道，提升地区对外快速连通的条件。 7、地区规划中运量线路以及公交枢纽，以适应未来公交设施服务需求，规划预留空间是合理的。 ☒ 通过 ☐ 不通过 专家：  2023年11月30日	

专家意见

项目名称	新浦江中心区域（规划调整）区域交通影响评价
专家意见： 一、新浦江中心区域（规划调整）区域目前处于规划、开发建设阶段，随着该区域按规划进行建设，区域内将产生一定的交通需求，对周边区域会产生一定的交通影响，故对新浦江中心区域（规划调整）区域进行交通分析，有利于合理安排交通设施和交通组织，确保区域内的交通运行平稳、有序，具有积极的意义。 二、《新浦江中心区域（规划调整）区域交通影响评价报告》（以下简称评价报告）的内容较完整，技术路线基本合理，基础资料详实，研究范围及评价年限和时段的确定基本合适，报告编制的依据充分。 三、交通现状的调查及规划的描述分析符合实际，新浦江中心区域（规划调整）区域的交通量预测分析的方法和前提条件基本可行，建议详细说明和分析交通出行分布比例和本项目出行方式划分所确定的依据。 四、评估报告通过交通分析，提出项目主要通过东西向的浦放路、沈杜公路、联航路和南北向的浦星公路、三鲁路、召楼路到发项目内各地块；评价年地区道路交通总体运行良好，三鲁路、沈杜公路和浦星公路早高峰期间道路较拥堵，影响显著；项目周边公共交通条件难以支撑项目近远期公共出行需求的评价结论基本准确。 五、报告结合评价区内用地功能、空间布局、交通特征，研究提出的道路、公交、静态交通、地块出入口、慢行交通等优化建议有一定的合理性，建议下阶段进一步细化。单体地块交通专题范本建议结合具体项目做进一步的深化。 ☒ 通过 ☐ 不通过 专家：  11/20	