

虹口区 229 街坊及周边区域
交通影响评价
(公开稿)



2025 年 11 月

目录

1. 概述	2
1.1. 项目背景	2
1.2. 工作依据	2
1.3. 评价范围	3
2. 交通现状	4
2.1. 道路交通现状	4
2.2. 公共交通现状	5
3. 交通需求预测	6
4. 交通影响评价	7

1. 概述

1.1. 项目背景

虹口区 229 街坊处于广中街路道的中西部，基本上是水电路、同心路、新同心路、广中路所围区域内除去上海市科技体育运动管理中心、金鸿苑小区外的范围。其中同心路 990 弄 1-12 号处于街坊的西南部，将实施旧住房成套改造（拆除重建）。此次交通影响评价主体围绕该项目展开。从单元控制性详细规划来看，近期各地块中开发变化主要就是同心路 990 弄 1-12 号旧住房拆除重建项目，其它如社区菜场、体育、福利等服务设施且尚无明确开发计划。

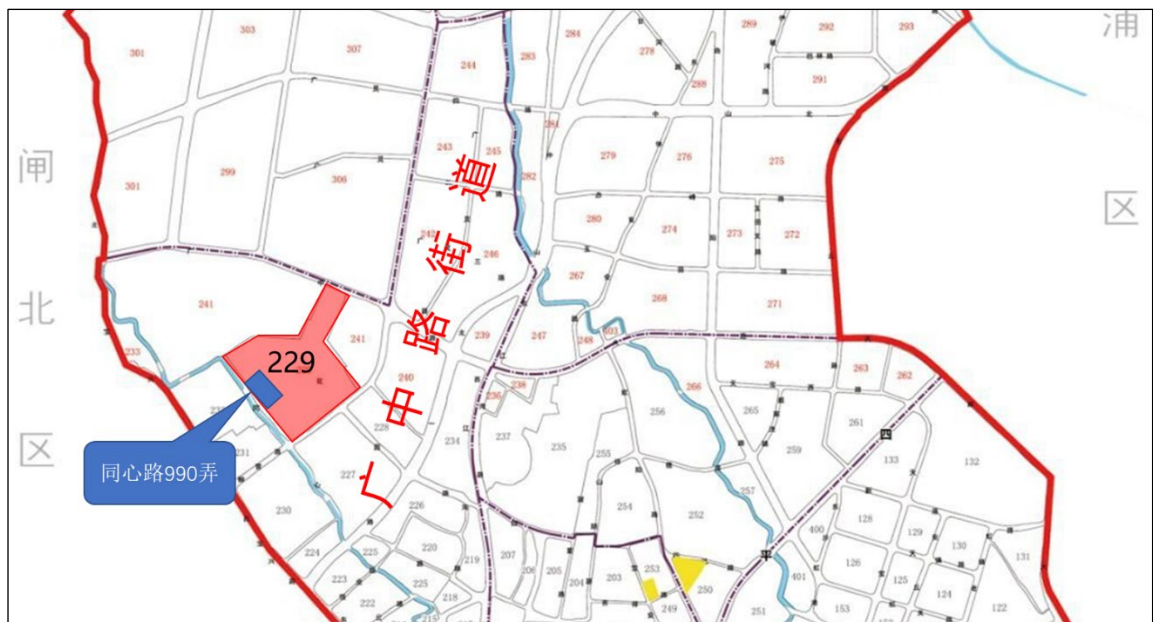


图 1—1 虹口区 229 街坊位置图

1.2. 工作依据

- 《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
- 《关于同心路 990 弄 1—12 号成套改造（拆除重建）项目正式立项的批复》（虹房管（2024）100 号）

1.3. 评价范围

评价的空间范围为北侧的广中路，东侧南侧的水电路、柳营路，西侧北侧的北宝兴路、株洲路合围的范围，如图 1—2 中的阴影区域所示。评价年限为项目正常使用初年，评价日为工作日，评价时段为早、晚高峰时段。



图 1—2 交通影响评价范围及道路网图

2. 交通现状

2.1. 道路交通现状

按照《上海市虹口区单元规划（含重点公共基础设施专项规划）》中的虹口区道路网络规划，评价范围内的道路有广中路、水电路、柳营路、北宝兴路、株洲路、同心路、新同心路、同丰路。此外，规划的城市支路如花园路北延、同丰路东延尚无实施条件与计划。各条道路的基本情况如表 2—1。

表 2—1 交通影响评价范围内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
广中路	水电路—株洲路	城市主干道	东西走向	双向 6 车道
水电路	广中路—同心路	城市次干道	东北西南走向	双向 4 车道
柳营路	同心路—北宝兴路	城市次干道	东北西南走向	双向 4 车道
北宝兴路	柳营路—株洲路	城市次干道	东南西北走向	东南往西北单向通行，主体为 3 车道
株洲路	北宝兴路—广中路	城市次干道	南北走向	双向 2 车道
同心路	水电路—新同心路	城市支路	南北走向	无车道划分双向通行
新同心路	广中路—株洲路	城市支路	东北西南走向	双向 2 车道
同丰路	北宝兴路—俞泾浦	城市支路	东北西南走向	双向 2 车道

各道路交通运行在早晚高峰期间，城市主、次干道较易发生交通拥挤，如晚高峰期间交通影响评价范围内的北宝兴路（柳营路—同丰路段）、株洲路（近广中路段），而范围内的同心路、新同心路、同丰路较少会发生交通拥挤。229 街坊紧邻的同心路、新同心路、水电路、柳营路的交通运行状况发现，高峰期间这些路段的交通运行状况尚好。

现场调查主要考察了距离街坊最近的道路交叉口，即水电路（柳营路）/同心路与同心路/新同心路两个交叉口。其中水电路（柳营路）/同心路交叉口为“十”字形信号控制交叉口，交通运行状况良好；同心路/新同心路交叉口，为“T”形无信号控制交叉口，高峰时段交叉口东、西进口道车流量都不是很大，各个进口道的交通服务水平都较好。

2.2. 公共交通现状

评价范围内的同心路（水电路—新同心路段）约 600 米长，没有公交线路经由；新同心路上也没有公交线路经由。相对于 229 街坊，特别是同心路 990 弄来说，需要步行约 450 米左右才能到达邻近的常规公交站点。它们是水电路同心路公交站，经由线路为 98 路；柳营路北宝兴路公交站，经由线路 98 路；此外，通过俞泾浦上的慢行桥，步行 450 米左右可达北宝兴路洛川东路公交站，经由线路有 6 条，分别是 66 路、108 路、823 路、862 路、937 路、959 路。

项目地块距离最近的地铁站有地铁 3 号线、8 号线的虹口足球场站，步行距离约为 1.3 公里；其它也算较近的地铁站有地铁 1 号线的延长路站与地铁 8 号线的西藏北路站，步行距离也都至少超过 1.5 公里。



图 2—3 项目地块到各地铁站的距离示意图

3. 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。由于项目地块周边土地开发较为成熟，周边道路的未来背景交通需求增长仅考虑交通的自然增长；而对项目新生成交通需求的预测一般是按照交通工程学的基于出行的“四阶段”交通模型进行。

- 按上海主城区的人均每日出行次数为 2.5 次/天，相较于项目实施前，出行需求增量约为 207 人次/天。
- 若以高峰小时出行总量占全日出行总量的 30%计，同样计算出项目建成使用后高峰小时的出行需求增量约为 63 人次/小时。
- 参考上海主城区同类街坊居民出行各交通方式的出行比例，预计项目建成使用后地铁出行与常规公交出行比例各为 55%与 45%，则高峰小时地铁出行的增量约为 26 人次/小时、常规公交出行的增量为仅为 6 人次/小时左右。
- 对于小汽车出行需求，按小汽车平均载客量为 1.5 人/车，计算项目建成使用后高峰小时小汽车出行量的增量则为 11 辆/小时。
- 考虑到未来一两年内周边道路交通需求呈缓慢增长状态，同时把项目建成使用后的小汽车出行增量加载到周边路网上，评价范围内诸如水电路（广中路—同心路）、柳营路同心路—北宝兴路）、同心路（水电路—新同心路）、新同心路（广中路—株洲路）等路段都能保持较好的交通服务水平。邻近的水电路（柳营路）/同心路、同心路/新同心路交叉口交通运行状态也能保持良好状态。可以看出，项目实施产生的小汽车出行增量相对很小，对项目地块周边路段与交叉口的交通运行影响也微乎其微。

4. 交通影响评价

首先在道路交通影响方面，现状评价范围内同心路、新同心路、水电路、柳营路等道路高峰期间交通运行状况尚好，邻近的水电路（柳营路）/同心路、同心路/新同心路等交叉口高峰期间交通运行也较好情况下，项目建成使用后并未引起邻近的路段和交叉口交通运行状况明显恶化和交通服务水平明显降低，项目建设对周边道路交通影响不显著。

其次在公共交通影响方面，项目投入使用后高峰小时地铁出行人次的增量仅二三十人次，不足以明显影响距离最近的上海地铁3号线、8号线的虹口足球场站的客流运行。更何况正在建设的上海地铁19号线、20号线设置有凉城路站，距离229街坊更近，步行距离不到1公里，将会更加方便小区居民的公交出行。同样，高峰小时6人次左右的常规公交客流需求增量相对经由项目地块的7条公交线路也微不足道，对地面公共交通系统运行状态与服务的影响不显著。



图 4—1 项目地块至地铁凉城路站的步行距离示意图