

上海市嘉定区人民政府办公室文件

嘉府办发〔2021〕50号

上海市嘉定区人民政府办公室 关于印发《嘉定区综合交通发展 “十四五”规划》的通知

各镇人民政府，区政府各委、办、局、街道办事处，嘉定工业区、菊园新区管委会：

区交通委拟定的《嘉定区综合交通发展“十四五”规划》已经区政府研究同意，现印发给你们，请认真按照执行。



嘉定区综合交通发展“十四五”规划

一、前言

嘉定区位于上海西北部，东与宝山、普陀两区接壤，西与江苏昆山毗连，南与长宁、闵行、青浦三区相望，北依浏河，与江苏太仓为邻，是上海西北方向与江苏省交往的重要窗口，也是长三角重要节点城市，区域总面积约 463.16 平方公里。当前，嘉定区城市交通事业逐步迈向文明健康有序的发展轨道，城市交通建设步伐稳健，交通运输服务管理水平显著提高，有力支撑了上海“枢纽型、功能性、网络化”综合交通体系架构，也为本区打造大交通体系、优化提升综合交通功能奠定了基础。未来，伴随区域交通基础设施日益完善、通道网络化进程加速，以及长三角交通出行需求稳步增长，嘉定区将进一步完善综合交通体系、优化交通功能，注重高质量、一体化发展。

“十四五”规划是开启全面建设社会主义现代化国家新征程的第一个五年规划，是迈进新时代的第一个五年规划。新形势下，习近平总书记对“十四五”规划编制工作作出重要指示，市委市政府召开市“十四五”规划领导小组会议，要求高质量做好“十四五”规划编制工作，谋划提出有前瞻性、带动性的重大项目、大工程、大平台、大民生。嘉定区委区政府印发《嘉定区“十四五”规划专项规划、区域规划编制工作方案》，全面启动了“十四五”规划编制工作。在市委、市政府关于“新

城发力”的要求提出后，对标“建设成为具有辐射带动作用的独立的综合性节点城市”功能定位，嘉定区秉持交通先行理念，统筹优化综合交通体系，全力打造发挥沪宁发展轴上的枢纽节点作用，建设国家智慧城市先导试验区，成为具有较强辐射带动作用的上海新城样板。

本规划是指导“十四五”期间嘉定区综合交通发展的纲领性文件，也是“十四五”期间制定嘉定区综合交通相关政策的重要依据。规划范围为嘉定区全域，综合考虑嘉定区融入长三角一体化发展，研究范围包含上海市域及昆山、太仓等地联动发展。规划期限为2021—2025年。

二、“十三五”综合交通发展回顾

（一）沪苏通铁路建成运营，对外联系通道逐步完善

嘉定区内现有安亭北站、安亭西站、南翔北站等3座客运站，主要发往南京、安庆、南通等长三角城市。其中，安亭北站、南翔北站是沪宁城际上的客运二等站，日均停靠班次8.5对，年客运量约80万人次，主要服务苏锡常、南京方向客流，“十三五”期间年均客流增长率达29.0%，高于全市铁路客流增长率（7.5%）。沪苏通铁路于2020年7月1日正式运营，安亭西站日均停靠班次7对，嘉定至南通的旅行时间由2个小时缩短至1小时。京沪铁路设安亭、黄渡、南翔、封浜等4座货运站点，铁路货运量基本稳定。

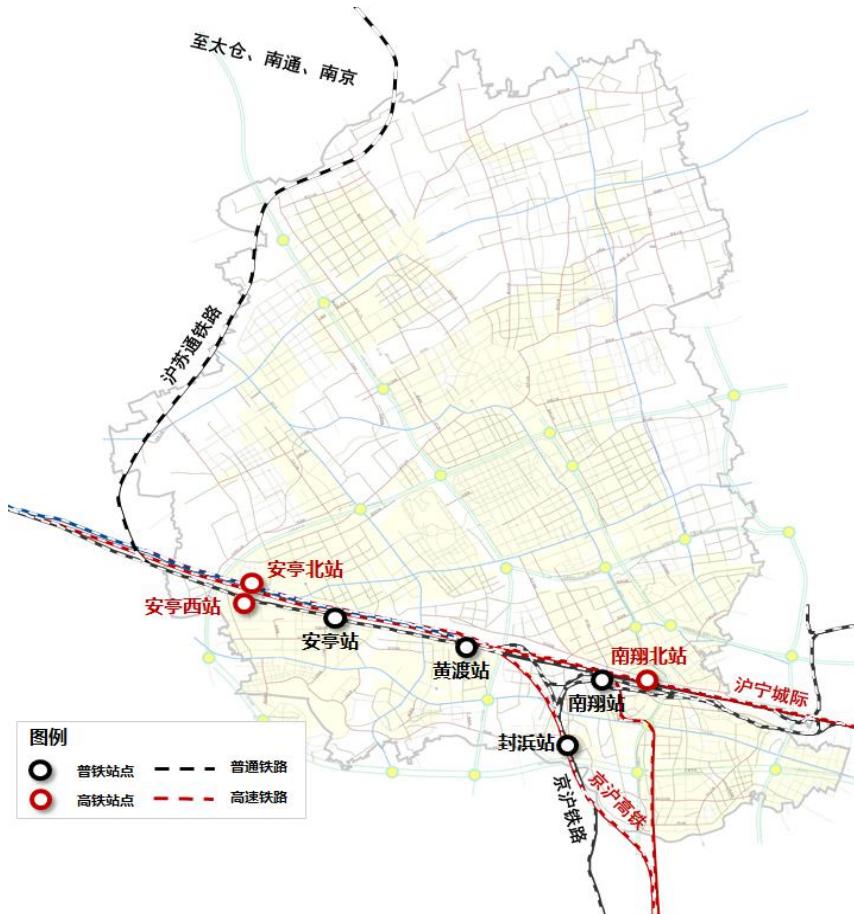


图 1-1 嘉定区铁路现状示意图

(二) 道路建设稳步推进，路网功能结构不断优化

现状道路总里程 1416.7 公里，路网密度达 3.06 公里/平方公里，高于全市平均水平。其中，建成区内路网总里程 829 公里，建成区路网密度 4.39 公里/平方公里，位居全市郊区第三。

嘉定与周边地区主要对接道路方面(不含高快速路，下同)，与江苏省主要对接道路 10 条，与中心城主要对接道路 5 条，与宝山区、闵行区、青浦区主要对接道路分别为 11 条、3 条、1 条。

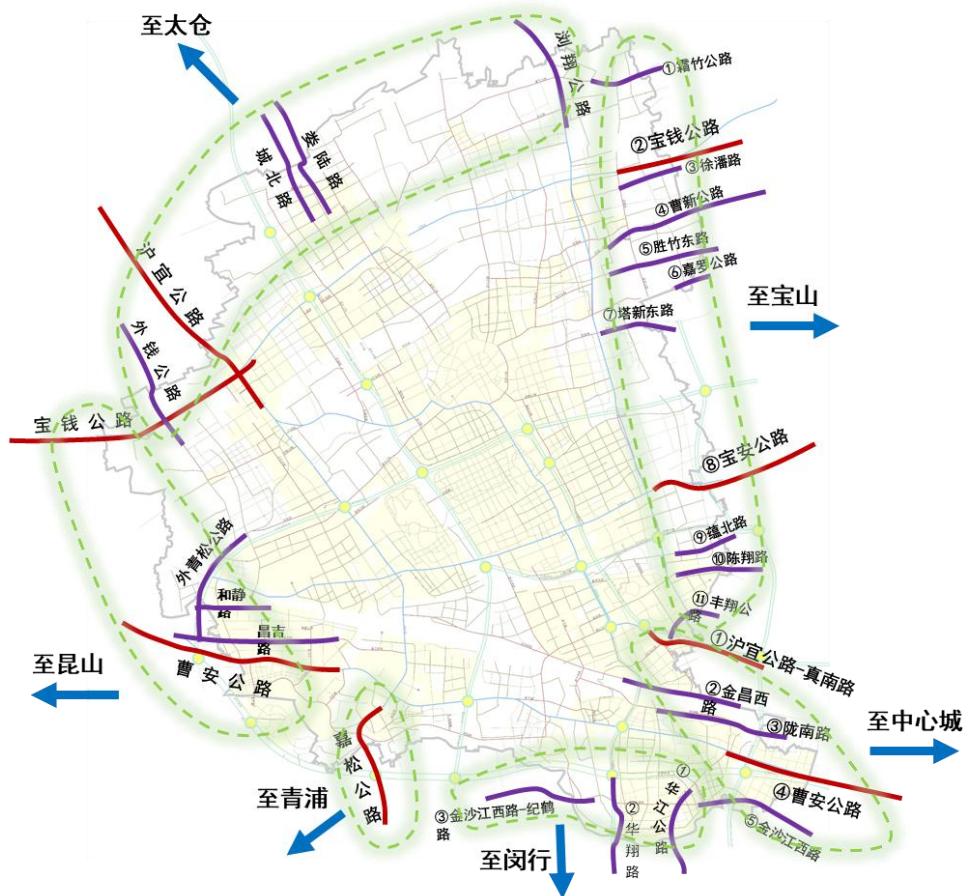


图 1-2 嘉定区与周边地区现状主要对接道路示意图

1. “十三五”规划目标及重大任务

规划至“十三五”末，道路总里程为 1440 公里，路网密度达到 3.11 公里/平方公里。积极推进市属项目建设。嘉闵高架北二段（S6-G2）、沪宜公路拓宽工程（S6-叶城路）、S7 公路（S20-宝钱公路）、陈翔路上下 S5 匝道、G1503 永盛路下匝道及裕民南路下穿 G1503，研究伊宁路 S5 立交。强化区内断头瓶颈连通。积极推进外青松公路等 7 个涉铁节点工程，加快推进陇南路和惠平路两处过铁路通道遗留路段动拆迁和建设工作，

研究实施福海路延伸段等13处断头路。加快区域连接道路建设。实施嘉盛东路二期、华江路跨吴淞江大桥、纪鹤公路桥，开工建设临洮路、花家浜路、城北路北延伸。加快大居配套道路建设。建设陇南路和爱特路。

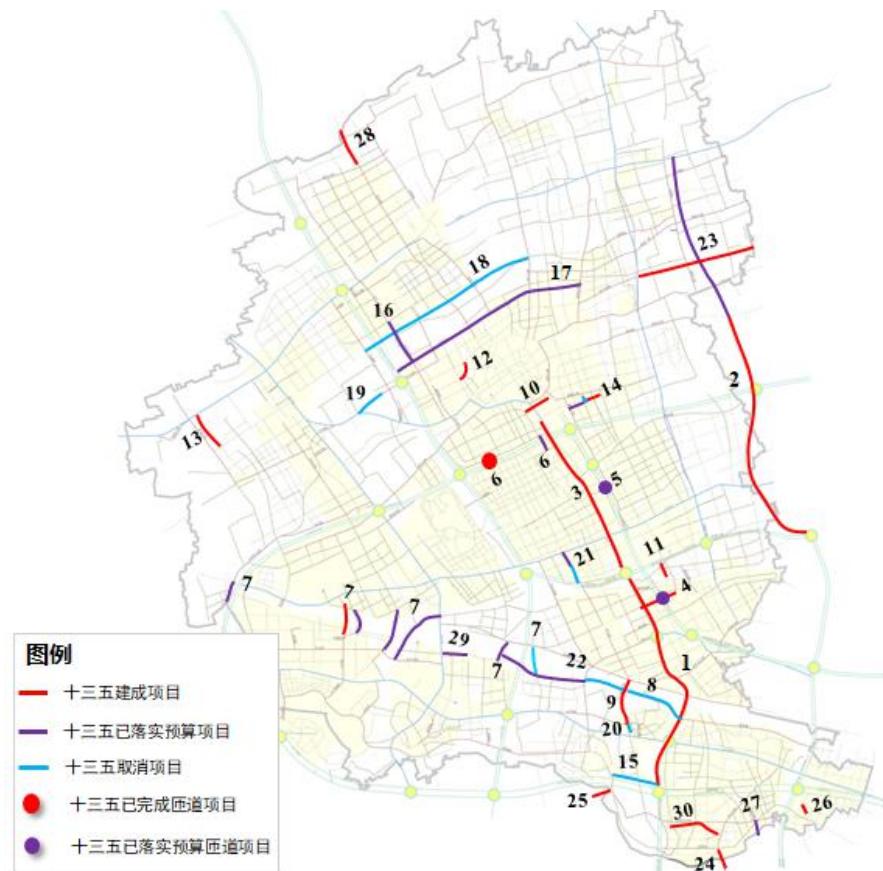
2. “十三五”执行情况

市属项目建设有序，区域骨干路网初步形成。“十三五”期间，嘉定区高快速路建设持续推进，建成嘉闵高架北二期工程建设(G2立交北侧-S6)和S7沪崇高速(外环高速-月罗公路)，初步构建高快速路“三横四纵”网络布局，形成以嘉闵高架、沪嘉高速为主要客运通道，沈海高速、绕城高速、京沪高速为客货混行通道，高效联系上海其它片区、江苏等地。“三横”是指G1503、S6-S20、G2；“四纵”是指G15、S5、嘉闵高架、S7-S20。高快速路网密度为0.22公里/平方公里，高于全市平均水平。此外，完成沪宜公路(S6-叶城路)拓宽、G1503永盛路下匝道、陈翔路下穿地道；陈翔路上下S5匝道专项规划取得批复；S5伊宁路立交目前处在前期准备工作阶段。综上，市属道路项目完成5项，在建2项，在推2项。



图 1-3 嘉定区现状道路网

“十三五”期间，各类“断头路”建设稳步推进，多层次路网对接已初步实现。完成 13 项，包括跨铁路通道和区区对接“断头路”、大居配套；在建 6 项；在推 6 项、取消 9 项。



一、市属项目

- 1-嘉闵高架北二段 (G2-S6) (完成)
- 2-S7公路 (一期S20-月罗公路完成)
(二期月罗公路-宝钱公路在建)
- 3-沪宜公路拓宽 (S6-叶城路) (完成)
- 4-陈翔路下穿地道 (完成)
上下S5匝道 (规划批复)
- 5-S5伊宁路立交 (规划阶段)
- 6-G1503永盛路下匝道 (完成)
裕民南路下穿G1503 (预计2021年5月完成)

二、断头路项目

- 7-七个涉铁节点 (于田、于塘、百安、春浓、外青松、安虹北在建, 和裕路取消)
- 8-陇南路跨铁路段 (取消)
- 9-惠平路跨铁路段 (完成)
- 10-福海路延伸段 (完成)
- 11-澄浏南路 (完成)
- 12-盘安路 (完成)
- 13-墨玉路北延伸 (恒飞路-宝钱公路完成)
- 14-新成路及黄泥泾路 (叶城路-黄泥泾路手续、复华路-新成南路完成、新成南路-嘉新公路取消)

- 15-G2北辅道 (取消)
- 16-和宁路 (手续)
- 17-树屏路 (手续)
- 18-郊野公园大道 (取消)
- 19-胜竹路西延伸 (取消)
- 20-惠平路 (取消)
- 21-阿克苏南路 (宝安公路-崇和路工可批复)
(崇和路- S6地面道路路段取消)
- 22-陇南路 (春浓路-翔江公路手续阶段)
(翔江公路-惠平路取消)

三、区区对接和出省项目

- 23-嘉盛东路二期 (完成)
- 24-华江路跨吴淞江大桥 (完成)
- 25-纪鹤公路 (完成)
- 26-花家浜路 (完成)
- 27-临洮路 (预计2021年6月完成)
- 28-城北路北延伸 (完成)

四、大居配套项目

- 29-陇南路 (工可报批)
- 30-爱特路 (完成)

图 1-4 嘉定区“十三五”规划道路执行情况

农村公路服务水平稳步提升。区内农村公路 842 公里，MQI 优良路率达 90%以上，并按已批复的《嘉定区农村公路建设规划（2018-2022 年）》推进项目建设。

（三）轨交建设有序开展，站点覆盖进一步提升

区内轨道交通线路 2 条 35.6 公里，共设站点 14 座，平均站距约 2.5 公里，较好地支撑嘉定与中心城及毗邻地区的联系。轨道交通 11 号线横贯区域实现跨省延伸，11 号线嘉定段日均客运量约 27.6 万人次，是区内轨道交通的骨干线路。13 号线嘉定段 3 站点日均客运量约 10.9 万人次，主要服务江桥片区。

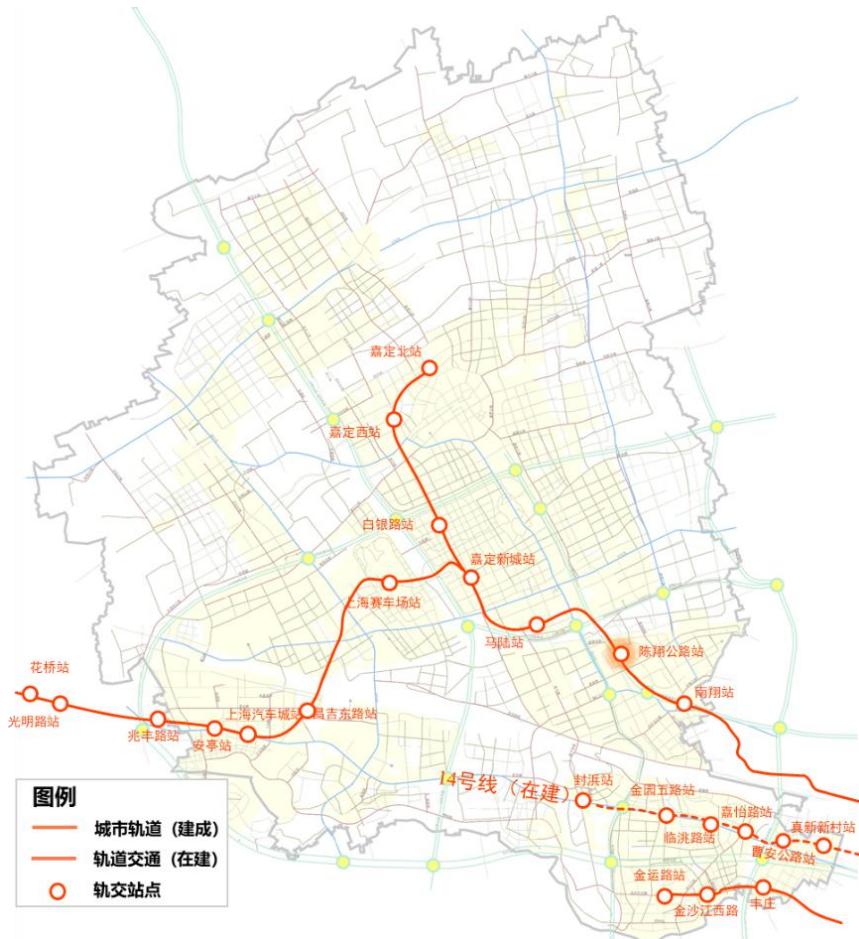


图 1-5 嘉定区现状轨道交通

1. “十三五”规划目标及重大任务

按照市域铁路网络布局完善要求，加快完善轨道交通线网布局。增设轨道交通 11 号线陈翔路站，完成轨道交通 14 号线建设，研究轨道交通 22 号线选线方案，深化研究中运量交通网络布局方案。

2. “十三五”执行情况

“十三五”期间，全国首条在既有轻轨线路上加盖轨交车站（11 号线陈翔公路站）已建成运营；14 号线嘉定区 6 个站点预计 2021 年底建成；轨道交通 22 号线正在研究。

（四）公交网络不断优化，服务水平持续提升

区内 120 条常规公交线路布设成网，较“十二五”末增长 16.5%。建成区公交线网密度 2.2 公里/平方公里，公交站点 500m 覆盖率 87.41%，覆盖人口超过 90%。其中，新城核心区 500m 公交站点覆盖率为 95.67%。全区地铁站周边 50m、100m 半径范围内有公交服务率分别为 77%、85%。2019 年，地面公交日均客运量自“十三五”以来首次出现小幅增长（同比增长 5.4%，但较“十二五”末降低 24%），达到 20.5 万人次。地面公共交通占机动化出行分担率达 36%。

1. “十三五”规划目标及重大任务

优化提升常规公交服务水平。新辟、调整线路 50 条，力争 2020 年集中建设区公交线网密度达到 2.5km/km²，集中建设区公交车中途站 500m 覆盖率达到 90%；建设胜辛路、沪宜公路-嘉闵

高架地面道路公交专用道，预计“十三五”期末公交专用道长度为20km以上。完善公交场站设施布局。规划建设公交白银路站、公交嘉定新城站等10处公交枢纽，以及澄浏南路陈翔路、盘安路胜竹路等12处公交首末站，规划建设马陆停保场、城北停保场2处公交停保场。全区公交枢纽和首末站万人拥有量达到0.47处/万人以上。

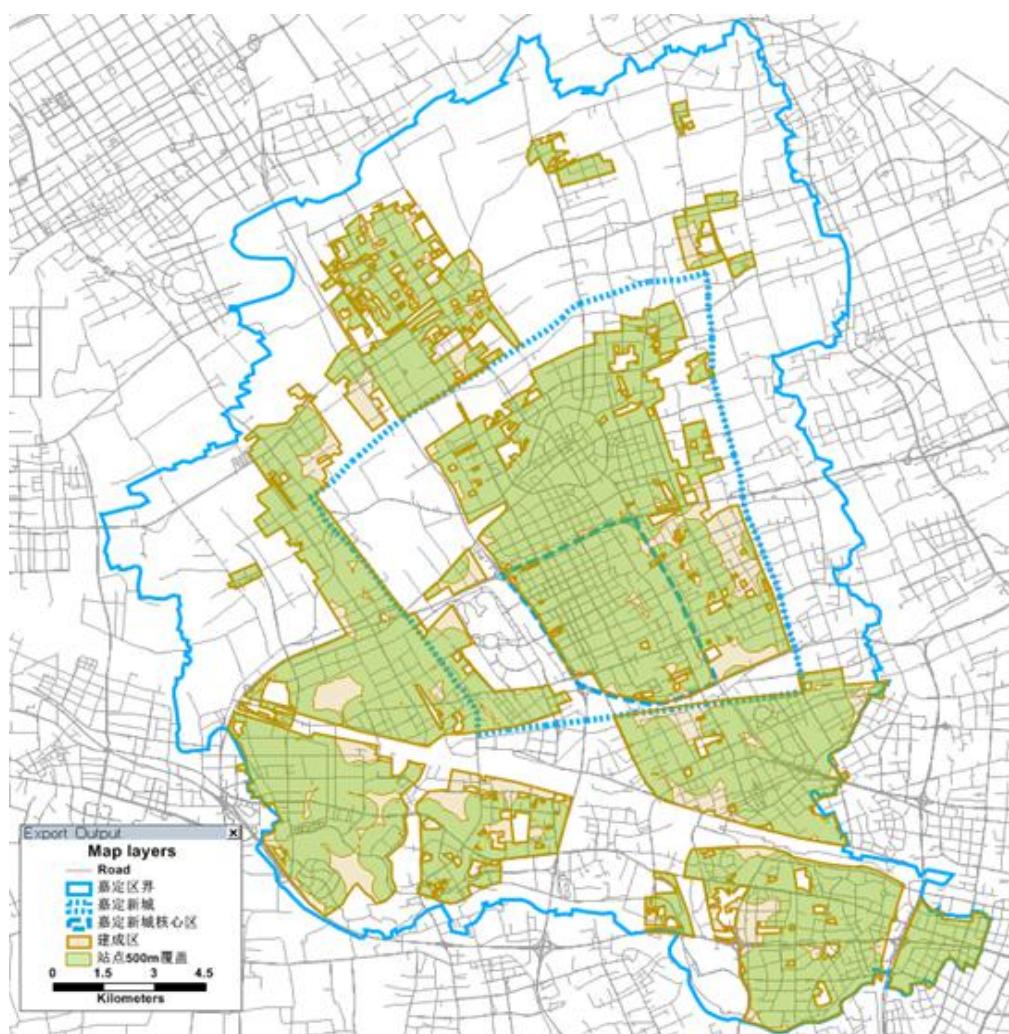


图1-6 嘉定区公交站点500m半径覆盖情况

2. “十三五”执行情况

建成公交嘉定新城枢纽站、陈翔路古猗园路枢纽站，全区公交枢纽站达 27 个，其中有 12 个枢纽站接驳轨道交通（10 站）。



图 1-7 嘉定区公交枢纽现状位置及“十三五”执行情况

表 1-1 轨道交通站点接驳公交枢纽站

序号	地铁名称	公交枢纽名称
1	11 号线嘉定北	嘉定北站
		公交嘉定北站
2	嘉定西站	嘉定客运中心
		公交嘉定西站
3	白银路站	公交白银路站
4	嘉定新城站	公交嘉定新城站
5	马陆站	公交马陆站
6	陈翔路站	公交陈翔公路站
7	南翔站	公交南翔站
8	昌吉东路站	公交昌吉东路站
9	安亭站	公交安亭站
10	金运路站	江桥万达车站（鹤旋路金运路）

建成雅翔路公交首末站，达 40 个。建成马陆一期公交停保场，实现“零”的突破。

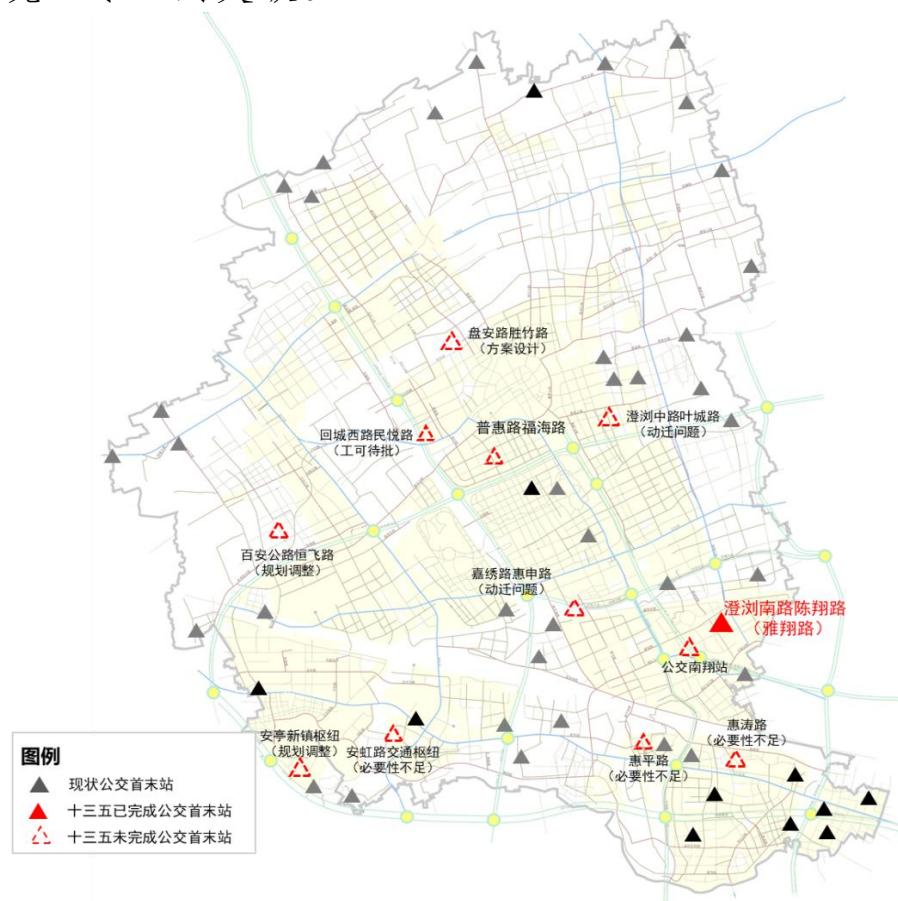


图 1-8 嘉定区公交首末站现状位置及“十三五”执行情况

正在推进 9 项，分别是上海汽车城站、嘉好路嘉润路、翔江公路惠裕路等公交枢纽，回城西路民悦路、陈翔公路古猗园路等公交首末站。尚未启动 11 项，包括白银路公交枢纽、百安公路恒飞路公交首末站、城北停保场等。

集约交通模式不断探索。建设完成曹安公路公交专用车道，以及沪宜公路、胜辛路合乘（HOV）车道。

城乡交通均等化服务水平显著提高。全区建制村实现 100% 通客车，城乡客运一体化发展水平达到 5A 级。其中，46 个建制村有 1 条公交线路提供服务，87 个村有 2-5 条，10 个村有 5 条以上。

长三角毗邻公交联系更加便利。嘉定与太仓、昆山两地开通了毗邻公交 6 条，分别为嘉定 7 路 B 线、嘉定 59 路、嘉定 60 路、太仓 501 路、昆山 C7 线、嘉太线。

定制客运满足个性化出行需求。开通了 10 余条定制巴士线路，便捷嘉定新城、安亭等地居民的出行，改善了嘉定工业区出行条件，不断适应多样化出行。

公交智能化服务水平全面提升。正在加紧打造智慧公交系统；实现智能化集群调度全覆盖；完成部分公交站牌电子化改造，全区现有公交电子站牌 138 块，主要分布于嘉定 9 路、11 路等沿途站点；发布了“嘉定行”APP 智慧平台，涵盖实时公交查询、定制客运等功能。

（五）内河监管走向智能化，应急体系逐步完善

内河等级航道 199.5 公里，遍布全区，占全市内河航道总里程的 9.7%，通航船舶吨位在 100-1000 吨。

1. “十三五”规划目标及重大任务

江桥、外冈、浏河、徐行港区四个港区，分别定位服务于虹桥枢纽开发、西部汽车城、北部工业区及徐行铁路综合性货场。加快构建货运主骨架；打造水上智能交通管理模式，主要航道全覆盖实时监控二期，航道航务信息化管理系统；建立港区重特大事件应急体系，布局建设全区水域应急站点，打造水上快速应急力量，建设水上防控搜救中心。

2. “十三五”执行情况

加强规划引领，配合市交通委完成了《上海市 V-VII 级航道规划方案研究》，通过调整《嘉定区内河港口布局规划方案》，明确了“3 重要、3 一般”六港区布局。

推进航道电子监察系统和水域应急站建设，完成全区六级以上及部分七级航道实时监控全覆盖、航道航务信息化管理系统。

加大行业整治力度，结合“五违四必”整治，自 2017 年起，对辖区内不符合要求的码头进行关停或提升改造处理，码头企业数量由原来的 146 家减少至目前的 50 家，无证码头全部取缔。

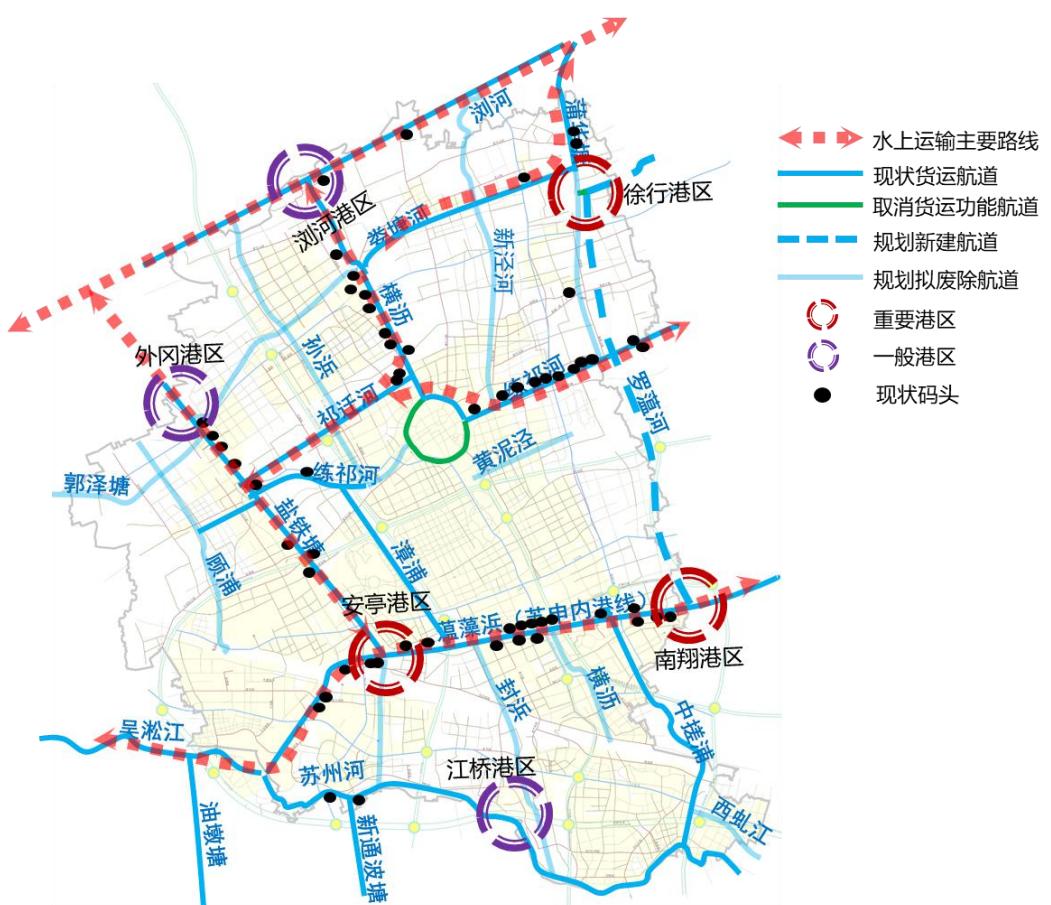


图 1-9 嘉定区内河航道及港区码头位置示意图

(六) 配建停车地位日益突出，多措并举缓解停车矛盾

全区纳入统计的小汽车划线车位总数约 46 万个，其中经营性停车场（库）237 家，泊位 58344 个；建成公共充电桩 4372 个和专用充电桩 5548 个，在全市的占比分别是 7.4% 和 13.1%。

1. “十三五”规划目标及重大任务

规划建设公共停车设施。规划建设白银路地下车库、嘉定新城中心区总部中央公园及地下车库项目等 8 个公共停车场，共计 3219 个泊车位；规划建设嘉定新城站 P+R、马陆站 P+R 等

5 处轨道交通 P+R 停车场，共计 1250 个泊车位；至 2020 年全区公共停车泊位数总数达到 29000 个。推进建设停车信息系统。建设全区公共停车信息系统、区级智能停车诱导平台、“一核两区”道路行车诱导系统、老城区“两横两纵一环”和新城核心区“三纵一横”停车诱导系统。

2. “十三五”执行情况

停车泊位总量持续增长，配建停车主体地位日益突出。全区纳入统计的小汽车划线车位总数约 46 万个，配建泊位占比约 93%。公共停车库（场）建设方面，建成白银路地下停车库，泊位 1300 个；嘉定工业区 B3-03 地块公共停车场，泊位 274 个；嘉定新城中心区总部中央公园地下停车库、嘉定新城主城区 B12-5 地块、区妇幼保健院东绿地等公共停车场受资金限制未实施。P+R 停车场建设方面，完成轨交 11 号线嘉定新城站 P+R 建设，泊位 504 个，马陆站临时停车场（起

到 P+R 性质，泊位 300 个）、正在推进嘉定北站（方案已批）、陈翔路站（2021 年底竣工）建设。

应用新增、挖潜、共享等多元化停车开发建设模式。“十三五”期间增建、配建泊位 21 万个，通过停车资源共享利用等方式盘活存量泊位，提供超 2300 个共享泊位，不断提高泊位使用效率。

推进停车规范化和智慧化管理模式。嘉定在全市率先引入手持式 POS 机，实现停车电子计时收费，目前已开展预约、电子支付服务的场库数超过场库总数的 50%;基本实现公共停车场(库)电子收费系统安装全覆盖。建成了部分公共停车场(库)诱导系统，一期覆盖 17 个公共停车场、2 条收费道路停车场，设置一级诱导屏 6 块，二级诱导屏 7 块，三级诱导屏 21 块；二期覆盖 56 个公共停车场，设置一级诱导屏 15 块，二级诱导屏 18 块，三级诱导屏 60 块。

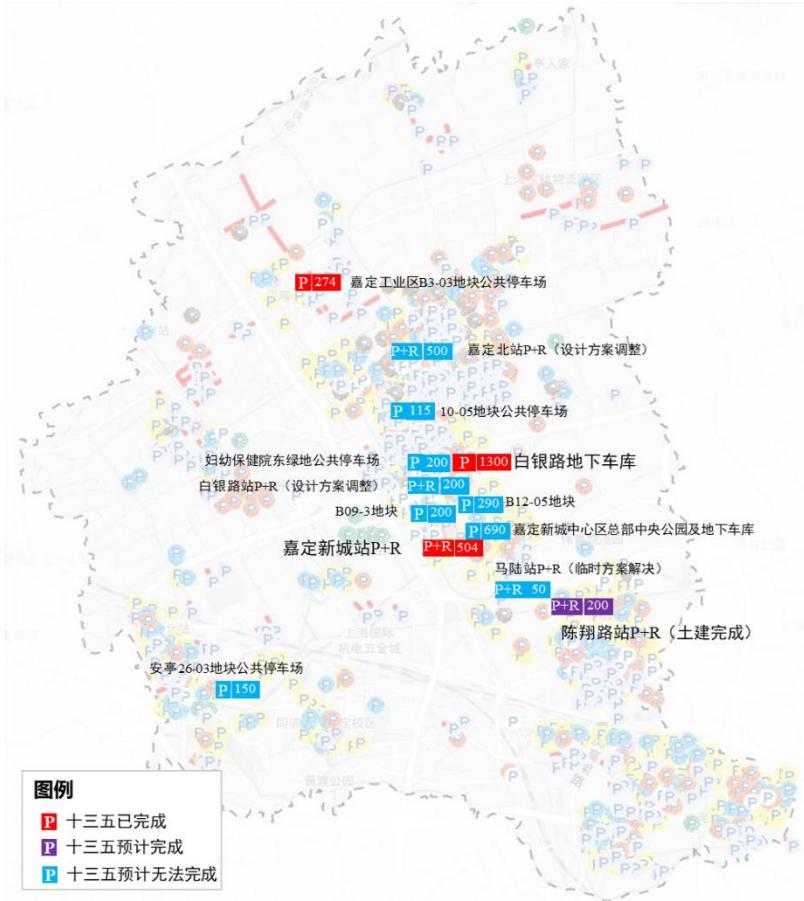


图 1-10 嘉定区静态交通现状分布及“十三五”执行情况

（七）积极推进交通行业精细化管理工作

1. “十三五”规划目标及重大任务

打造“一环一纵多点”慢行系统。其中，“一环”指的是环城绿带慢行通道，“一纵”即城北路-沪宜公路（横沥河）慢行通道，“多点”即外冈郊野公园、娄塘老镇、嘉定老城、嘉定新城、南翔老城（东社区）、安亭新镇等慢行空间节点。

2. “十三五”执行情况

推动慢行系统规划建设。完成慢行惠民重大工程环城河步道建设。“一环一纵多点”慢行系统虽未全部建成，但区内慢行交通规划、设计、管理迈向更加精细化、人性化和智慧化方向发展。

提升道路设施在役水平。以安全作业为底线，坚持长效养护，稳步开展积水下立交整治、人行道整治、井盖治理等各类专项养护行动，持续加强示范引领，创建了 10 条城市道路精品示范路，结合“四好农村路”建设成功创建 2 个示范镇（嘉定工业区、华亭镇）、7 条示范路。

强化道路运输行业监管。加强道路危险货物运输安全监管，确保抽查道路危险货物运输企业年度覆盖率达 100%，实施安全监管全覆盖；继续加大联合执法力度和宣传引导力度，通过开辟互联网定制客运、完善物防技防等综合整治措施，加强重点地区非法客运整治。

(八) “十三五”综合交通发展各项核心指标完成情况

嘉定区道路发展“十三五”综合交通发展核心指标完成情况如表 1-2 所示。

表 1-2 嘉定区“十三五”综合交通发展核心指标

指标	“十三五”目标值	2015 年实际值	2020 年实际值
道路总里程 (km)	1440	1391	1417
道路网密度 (km/km ²)	3.11	3.00	3.06
轨交运营里程 (km)	46.0	35.6	35.6
集中建成区常规公交线网密度 (km/km ²)	2.5	2.1	2.2
集中建成区常规公交站点 500m 半径覆盖(%)	90	78	87.4
公交枢纽首末站万人拥有率(处/万人)	0.47	0.41	0.44
公共停车泊位数(个)	29000	23282	58344

注：1. 在道路统计里程中，2020 年数据为纳入设施量统计的道路，与 2015 年统计口径存在调整。“十三五”规划新改建道路里程约 55 公里。
2. 公共停车泊位数为经营性停车场的泊位数。

已经完成指标 1 项：公共停车场停车泊位数。公共停车泊位数量约是“十三五”目标值的近两倍，主要原因是随着行业治理不断深化，停车场泊位登记备案数显著增长。

符合预期指标 2 项：道路总里程、道路网密度。“十三五”期间共实施道路新改建项目里程约 55 公里，超额完成“十三五”规划新改建里程数。

加大力度指标 4 项：轨交运营里程、集中建成区常规公交线网密度、集中建成区常规公交站点 500m 半径覆盖、公交枢纽和首末站万人拥有率。由于轨道交通 14 号线预计推迟至 2021

年建成，“十三五”末轨交里程无法达目标值；现状公交枢纽和首末站万人拥有率 0.44 处/万人，较难实现目标值，主要原因一方面是设施建设受动迁、土地、资金、政策、规划调整等因素影响，另一方面根据《上海市第七次全国人口普查主要数据公报》，嘉定区 2020 年人口总数 183.43 万人，突破总体规划确定的人口控制规模。

（九）存在的瓶颈问题

1. 对外交通辐射能级仍需提升

交通枢纽对外辐射不强。服务新城的安亭北站和安亭西站受制于排班较少、交通衔接不便等原因，对外联系效率低；枢纽内部衔接不畅，安亭北站与安亭西站分离运营，融合程度不高，城际铁路、市域铁路、地铁等轨道交通方式尚未衔接形成换乘网络。

高快速路对外联系不畅。与中心城联系主要依托 S5，S5 兼顾到发交通和省际交通，与嘉闵高架转换处通过地面道路进行转换，交通功能复杂，其余道路则均需绕行进入中心城及主城区；与其他节点新城联系品质不高，主要由 G1503 承担，普通干线公路贯通性不强；服务长三角过度依赖 G15，过境到发混行、客货混行严重。

2. 区内路网服务能力仍需提高

内外衔接处局部高快速路出入口设置与用地发展不匹配。S5 已快速化运行，但匝道平均间距过大导致服务新城功能过度集中，沿线地面道路及部分节点拥堵严重。

内部路网结构不尽合理。内部组团间联系需求大，但受铁路、高速公路路堤切割，组团间联系效率低，如安亭、黄渡地区跨铁路通道，江桥地区跨苏州河通道仍较稀疏，整体路网连通性有较大改善空间。

3. 公共交通服务水平仍需增强

区内主要公交客流走廊缺乏大运量交通支撑，道路拥堵加剧。轨道交通线路较为单一，尚未形成网络，服务范围有限，多点、潮汐式拥堵加剧，公共交通服务水平与期望尚有差距。

4. 交通出行环境品质仍需改善

停车供需矛盾长期存在。医院内部挖潜困难、学校早晚高峰占用道路临时停放影响动态交通，造成周边道路拥堵。

区内货物运输结构仍需优化。现状货物运输以公路货运为主，G15、G1503、浏翔公路等干道承担过多货运交通，穿越城区后叠加内部出行，客货组织复杂进一步导致节点拥堵。

慢行交通空间功能统筹不足。慢行网络的可达性、连续性、通行环境的友好性有待提升，空间供给、设施布局与交通枢纽、绿道系统等的有机结合有待进一步完善。

三、“十四五”综合交通发展要求与趋势

（一）发展要求

1. 交通强国建设注重质量效益

党的十九大提出要建设交通强国，交通运输部发布了《交

通强国建设纲要》，提出到 2035 年基本建成交通强国、到本世纪中叶全面建成“人民满意、保障有力、世界前列”的交通强国宏伟目标。《交通强国建设上海方案》中，提出了分阶段的“国际型、协同性、一体化”综合交通体系建设目标和任务要求。“十四五”规划作为全面推进交通强国建设的第一个五年规划，要紧紧围绕交通强国战略目标，推动交通发展由追求速度规模向更加注重质量效益转变，由各种交通方式相对独立发展向更加注重一体化融合发展转变，由依靠传统要素驱动向更加注重创新驱动转变，构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通体系，打造一流设施、一流技术、一流管理、一流服务，更好地发挥“交通”先导性作用。

2. 人民城市建设强调以人为本

2019 年，习近平总书记考察上海期间提出来“人民城市人民建，人民城市为人民”重要理念。上海市第十一届委员会第九次全会明确提出上海打造“人民城市”，要牢牢聚焦“四大功能”，以推动高质量发展、打造高品质生活为主题，以全面提升城市能级和核心竞争力为主线，坚持人本价值的核心取向，让城市发展处处围绕人、时时为了人。因此，未来既要重视设施网络完善，从“建设改造”转向“有机更新”，更要强调城市治理，着力提升城市软实力，从“传统管理”转向“精细化管理和风险管理”。充分发挥综合交通在“国内大循环、国内

国际双循环”新发展格局中充分发挥联通、保障、支撑作用。

3. 新城发力引领空间布局互动

新一轮上海市城市总体规划批复后，原“1966”城乡规划体系空间发生变化，提出了“主城区-新城-新市镇-乡村”新的市域城乡体系，嘉定区将构建1个新城、3个中心镇（安亭-南翔-江桥）、3个一般镇（外冈-徐行-华亭），同时打造嘉定新城城镇圈、嘉定安亭-青浦白鹤-江苏昆山花桥城镇圈、南翔-江桥城镇圈。为加快综合性独立节点城市建设，支撑引领新城产城融合发展水平、发挥长三角一体化前沿阵地作用，嘉定新城拟向北拓展至嘉定工业区北区，同时将安亭枢纽地区作为功能联动区，规划面积由122.4平方公里扩大至161.7平方公里。同时，进一步优化嘉定新城空间结构和功能布局，形成“一核一枢纽、两轴四片区”的城市空间结构。新的空间结构需要优化调整综合交通网络进一步来支撑，提出相应的交通发展模式和发展思路，同时也要求将以交通廊道引领新的城乡空间布局，以公共交通提升空间组织效能，体现交通对城市空间发展的支撑和引导作用。

4. 大虹桥建设将强化门户地位

虹桥商务区嘉定区域位于虹桥国际开放枢纽核心区，是落实虹桥国际开放枢纽国家战略的重点区域。打造虹桥国际开放枢纽，有利于嘉定区对标最高标准、最好水平，强化国际定位

和门户地位，彰显开放优势，提升枢纽功能，形成全球高端资源要素配置新高地；有利于推动嘉定新城打造“四高地一标杆”，增强独立的综合性节点城市辐射能级，引领提升嘉昆太协同创新圈，推动长三角更高水平协同开放。因此要依托虹桥国际开放枢纽连通长三角全域的轨道交通体系，重点规划建设安亭枢纽，拓展虹桥国际开放枢纽港口集疏运功能，打造外畅内通、辐射周边的综合交通枢纽功能拓展区。

5. 长三角一体化强调体系互联

实施长三角区域一体化发展国家战略，是上海按照党中央、国务院决策部署着力推进的一项新的重大任务。上海是长三角世界级城市群的核心城市，在推进长三角一体化中要发挥龙头带动作用。嘉定作为上海西北方向连接长三角地区的区域性节点城市，在上海推进长三角一体化发展中具有独特优势，也是自身发展的重大机遇。目前嘉定、昆山、太仓三地的建设用地已连绵化发展，作为上海的“西大门”，长三角一体化发展要求嘉定区在对外交通融合衔接、设施互联互通、执法协同合作、服务管理共享等方面，需注重与周边地区的融合发展，共同提升区域综合交通基础服务水平，同时要加强自身竞争优势，加强对长三角一体化发展的支撑作用。

6. 世界级汽车产业带动新发展

嘉定是全国单体城市中汽车产业规模最大、研发水平最高、

产业链最完整的区域。根据“十四五”期间“汽车嘉定更具竞争力”的打造目标，要充分发挥汽车产业优势，抓住传统汽车与新技术新理念跨界融合发展新趋势，聚焦“制造中心、创新中心、总部中心、科研中心、交流中心、人才中心、文化中心、数据中心”八大核心功能形态建设，把嘉定打造成为集聚效应强、引领作用明显、辐射效果大、具有全球话语权的新时代世界级汽车产业中心核心承载区，随着新兴技术突飞猛进，互联网+、5G通信、“车路协同”、“无人驾驶”等技术取得阶段性突破，将强有力推动形成汽车向电动化、网联化、智能化、共享化发展的新格局，推动智慧城市、智能交通、智能汽车、智慧能源综合示范，为打造嘉定“智慧城市”奠定坚实基础，实现未来“人-车-路-云-城”新生态，促进“产城融合”深度发展。

（二）发展趋势

1. 集约化出行需求持续增长

“十四五”期间，随着新城人口的快速导入和道路设施的有限增长，需要完善、高质的集约化交通方式予以支撑。需要进一步扩大轨道交通覆盖范围，继续通过提升车辆舒适度、提供到站信息发布等方式提高地面公交吸引力和可靠性，逐渐增加企业包车、通勤班车等集约化交通出行方式的比重，逐渐提高集约化交通的服务能力和服务水平，以公共交通为主的集约化交通方式将成为嘉定区主要的交通出行方式。

2. 个体机动化出行量持续增加

未来五年内，长三角通勤化、毗邻地区同城化的交通需求将持续加大，对交通仍将产生较大压力。根据《上海市第七次全国人口普查主要数据公报》，嘉定区2020年常住人口总数达183.43万人，超过《上海市嘉定区总体规划暨土地利用总体规划（2017-2035）》提出至2035年嘉定区常住人口规模控制在160万人以内。结合历年趋势推算，至2025年常住人口人均出行次数将为2.25人次/日，出行总量将达到380-400万人次/日，比“十三五”期末增加10-15%。

在“国内大循环、国内国际双循环”新发展格局下，上海汽车产业的发展将受到小客车额度管理政策和新能源车管理政策等多种因素刺激车辆拥有，同时“后疫情”时代个体机动化出行意愿进一步增强，个体化出行量持续增长，停车供需矛盾将长期存在。随着建设用地进入存量调整阶段，停车设施增长率将进一步收缩，道路交通将面临较大压力。

综上所述，“十四五”期间，嘉定区大交通体系将建管并举，实现“三个适应”：适应长三角一体化进程，多层次交通网络的覆盖范围和深度将进一步拓展，运输效率要求将进一步提高，跨区域管理逐步增多；适应人们对交通运输多样化、高品质、高效率的更高要求，以人为本的便捷公共交通服务体系将进一步巩固和完善，绿色和智能将成为交通发展的重要导向；

适应交通综合统筹管理能力提高的要求，运用综合手段来治理交通，加强交通与环境、安全等要素一体化发展。

四、“十四五”综合交通发展思路与目标

（一）指导思想

全面贯彻落实党的十九大、十九届二中、三中、四中、五中全会精神，传达学习习近平总书记考察上海和浦东开发开放30周年庆祝大会上的重要讲话，紧紧围绕“交通强国”建设、长三角一体化、乡村振兴等国家战略要求，深入贯彻落实市委、市政府的决策部署，坚持“人民城市人民建、人民城市为人民”重要理念。主动适应和引领经济发展新常态，以稳中求进为工作总基调，以高质量发展为主题，加快事关全局性的重大交通基础设施建设，提升交通运输公共服务水平和有序治理水平，在“国内大循环、国内国际双循环”新发展格局中充分发挥综合交通支撑嘉定社会经济发展和城市运行保障能力。

（二）规划原则

坚持人本导向。把实现好、维护好、发展好人民的根本利益作为综合交通发展的出发点，准确把握城市综合交通发展的阶段性特征，更加关注群众需求，倾听群众呼声，精准发力，推进供给侧结构性改革，加快补足“短板”。

坚持融合发展。加强嘉昆太三地交通设施互联互通。发挥各种交通出行方式比较优势，促进方式衔接和协调，推动综合

交通运输体系深度融合、协同发展，鼓励发展多式联运、联程联运，提高运输效率。按照全区产业、城镇发展布局，加强综合交通与相关产业的融合。

坚持绿色生态。要优化运输组织方式，坚持公共交通优先发展、提升绿色出行装备水平，努力建设绿色出行友好环境、增加绿色出行方式吸引力，增强公众绿色出行意识，进一步提高城市绿色出行水平。

坚持智慧引领。突出智慧交通的引领作用，全面推进交通数字化转型，实现城市交通全域感知体系建设有序、数据治理能力大幅提升、多场景智慧应用深化创新、跨部门业务协同明显增强、便民惠民服务便捷高效。

（三）发展思路

1. 全面统筹发展，形成门户节点新格局

围绕补短板、疏瓶颈、强骨干、优衔接、提质量，统筹通道、枢纽和网络，加强多种运输方式有效衔接，统筹区域交通与城市交通，加强“对中心城、对长三角”两个扇面辐射，支撑嘉定打造为“长三角一体化”重要支点，促进区域各类要素高效流通。

2. 补齐设施短板，促进区域均衡化发展

统筹兼顾城市发展与空间拓展要求，围绕“北部拓展、新城提升、西部南部优化”，推进交通基础设施建设，补齐交通基础设施短板，加快推进交通运输基本公共服务均等化。以

“沪嘉城市、沪宁城市、城镇协作”三条发展廊道为骨架，构建东西均衡、南北协调、周边连贯的综合交通新格局。

3. 提升发展质量，提供高水平交通服务

坚持绿色低碳发展，优化交通出行结构，增强公共交通竞争力，为市民提供安全、便捷、舒适的出行环境。以提质、降本、增效为导向，打造连贯顺畅的内河运输网络、便捷高效的铁路运输通道，推动多式联运发展。借力新技术、新业态创新交通智能变革。提升综合统筹能力，促进交通与产业、空间、环境协调发展。

（四）规划目标

围绕长三角一体化国家战略要求，发挥嘉定作为上海西北方向连接长三角区域的独立综合性节点城市地位，立足“对外”“对内”两个方向，重点聚焦“综合交通枢纽体系打造和能级提升、路网完善和功能提升、公交服务集约高效、智慧交通高地建设”等主要方面。至2025年，交通基础设施网络布局更趋完备，运输结构持续优化，服务能力和品质明显增强，绿色出行环境显著改善，智慧引领取得新突破，行业治理能力全面提高，基本形成以道路网络为基础、公共交通为主体、智能交通赋能、慢行交通、货运交通、静态交通协调发展的“网络化、人本化、智慧化”综合交通体系，有力支撑嘉定区打造“创新活力充沛、融合发展充分、人文魅力充足”的现代化新型城市发展目标。

表 3-1 嘉定区“十四五”综合交通发展主要指标体系

序号	指标类别	指标名称	单位	现状指标	规划指标	指标属性
1	网络化	全区道路总里程	km	1417	1443	预期性
2		全区路网密度（建成区）	km/km ²	3.06 (4.39)	3.12 (4.5)	预期性
3		轨交运营里程	km	35.6	46.9	预期性
4	人本化	轨道公交两网融合比率(50m)	%	77	80	预期性
5		新城建成区公交站点 500m 半径覆盖	%	88	基本全覆盖	预期性
6		市级示范道路（精品示范路、四好农村路）创建及维持数量	条	/	不少于 10 条	预期性
7		新能源和清洁能源公交车比例	%	75	96	约束性
8	智慧化	公交车途站实时到站信息发布率（含线上的公交车途站实时到站信息发布）	%	100	100	预期性
9		智能网联汽车开放测试道路覆盖	-	315 公里	有条件全域开放	预期性
10		智慧交通示范项目	个	/	≥3	预期性

五、“十四五”综合交通重大任务

（一）完善高快速路网络结构，提升路网体系功能品质

“十四五”期间重点推进：继续配合开展沪崇高速 S7 二期高架、地面道路建设，实现华亭、徐行等地区与中心城快速联系；配合推进 G15 嘉浏段和嘉金段改建工程，缓解 G15 出省段

常发性拥堵；配合推进嘉闵联络线（含陈翔路上下 S5 匝道）建设，强化嘉定与虹桥枢纽的快速联系，加强南翔北部地区与高快速路网的衔接；配合推进外环西段交通功能提升工程，消除对两侧建成区用地和交通的割裂；配合推进 S5 沪嘉快速路立体化改造工程规划建设，缓解区域交通拥堵，加强新城核心区与马东地区联动发展；储备 G1503 嘉安公路匝道拓宽改造工程，缓解区域拥堵；配合开展嘉安高速 S22 前期研究，填补嘉定新城北部区域高快速路网空白，疏解新城过境穿越性货运交通至新城以北更大范围外；开展辅环快速路等对嘉定交通具有长远积极影响的重大项目前期方案研究。

专栏一：高快速路实施重点任务

继续配合新建沪崇高速 S7 二期高架、地面道路建设；配合推进 G15 嘉浏段拓宽改建工程和 G15 嘉金段改建工程；配合新建嘉闵-沪嘉联络线（含陈翔路上下 S5 匝道）；配合推进外环西段交通功能提升工程；配合推进 S5 沪嘉快速路立体化改造工程规划建设；储备 G1503 嘉安公路匝道拓宽改造工程；配合开展嘉安高速 S22 选线规划；深化辅环快速路前期方案研究。



图 4-1 嘉定区“十四五”对外高快速路项目分布示意图

(二) 建设多层次的轨道网络，提高公共交通服务水平

1. 国家干线铁路

续建沪通铁路二期，推动沪渝蓉高铁建设，联系以太仓、常熟为代表的长江南部沿江城市带和以南通为代表的长江北部沿江城市带。

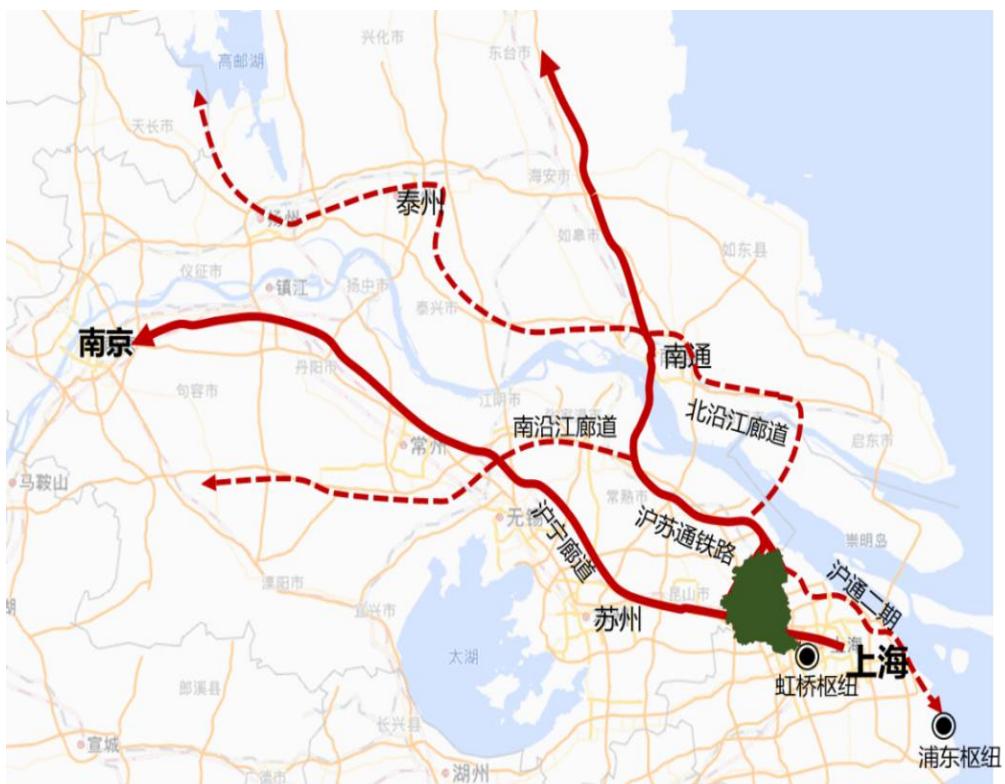


图 4-2 国家铁路通道示意图

2. 市域铁路和城市轨道

加快构建“快慢结合、多层次”的城市轨道网络，建立多层级轨道服务体系，提高关键走廊、关键地区的轨道交通服务水平，加强轨交对枢纽锚固支撑的基础。

市域铁路：配合市级部门推动嘉闵线新建工程，加强嘉定与虹桥商务区等重点地区联系，配合开展嘉闵线北延伸线路和站点的规划建设。加快嘉青松金线、宝嘉线前期研究和规划落地，推进轨交网络规划建设，支撑枢纽功能区打造。

城市轨道：续建 14 号线，着力推进 14 号线西延伸规划建设，与 11 号线合力形成大运量轨交网络，强化与重点地区、组团之间的轨道交通联系，构建嘉定新城与长三角、中心城区的快速客运通道。

3. 中运量

深化中运量公交网络布局研究，借鉴已开通的中运量公交发展经验，选择公交重复系数高、公交客流强度大、现状及规划土地开发强度较高、道路条件适宜的通道，适时推进中运量示范线建设。



图 4-3 2016 版嘉定中运量网络规划方案（拟修编）

4. 地面公交

“十四五”期间重点推进汇善路、惠润路、翔江公路惠裕路、上海汽车城站、14 号线金园五路站配套公交枢纽等公交枢纽，

以及回城西路民悦路、春归路星塔路、封周支路等公交首末站建设，提升公交车辆换乘、接驳功能，强化常规公交覆盖；储备城北公交停保场、马陆公交停保场（二期），改善公交车辆停放供需矛盾；完善地面公交“最后一公里”线路，加快推动新能源公交车辆更新，促进公交车辆清洁化和服务智慧化发展。至“十四五”末，嘉定全域公交中途站实时到站信息发布率达到100%，提供车辆到站信息动态发布服务，提升公共交通服务能力。



图 4-4 嘉定区“十四五”公交基础设施项目分布示意图

专栏二：公共交通重点任务

国家铁路：配合沪通铁路二期续建、沪渝蓉高铁建设。

市域铁路：配合嘉闵线新建和嘉闵线北延伸规划建设；开展嘉青松金线和宝嘉线嘉定段等前期研究。

城市轨道：续建 14 号线，着力推进 14 号线西延伸规划建设。

中运量：适时推进中运量示范线建设。

地面公交：新建汇善路、惠润路、翔江公路惠裕路、上海汽车城站、14 号线金园五路站配套公交枢纽等公交枢纽；新建回城西路民悦路、春归路星塔路、封周支路等公交首末站；储备城北路停保场、马陆停保场二期；加快推动新能源公交车辆更新；推动公交电子站牌建设。

（三）提高路网容量和连通性，推进内部道路提质增效

1. 完善嘉定城乡路网格局

聚焦新城发力，在嘉定新城对外高快速路网基础上，进一步梳理嘉定新城内部路网，研究推进老城慢行交通生活圈、内部交通通勤环以及外部过境交通分流保护环，形成支撑新城发展的独立路网体系，提升路网整体服务功能。聚焦乡村振兴，结合各镇总体规划、郊野单元（村庄）规划，开展《嘉定区农村公路建设规划（2018-2022 年）》修编，并以五年为周期持续滚动开展规划编制，不断优化和完善农村公路网络，促进农村公路品质提升、功能升级，助推乡村产业发展。

2. 新改建一批新城地面道路

建设汇旺路，打造平行于宝钱公路的又一条交通大动脉，分流现状宝钱公路交通拥堵；拓宽嘉新公路（嘉戬公路-叶城路），缓解行政服务中心周边交通拥堵；打通树屏路，形成老城区北部一条东西向骨干通道，缓解现状胜竹路交通拥堵；新建陈家山路，缓解老城区北部，尤其是城北路和区中心医院周边交通拥堵；打通裕民南路下穿 G1503 地道，加强嘉定新、老城的交通联系；结合嘉闵线施工，拓宽嘉闵线沿线胜竹路；储备嘉唐公路拓宽项目，缓解工业区北区南北向交通拥堵，服务于工业区北区地块开发；结合 S5 抬升，推进伊宁路建设，加强新城核心区和马东地区联动发展；配套安亭枢纽建设，推进科瓴路、庭丽路、德友路、顾泗泾路、浩亭路、友闻路等 6 条道路建设；完善大居对外连接道路建设，提升大居交通到发效率，实施城北大居外配套和宁路。

3. 打通一批新城外围道路节点

断头路：持续推进百安公路、外青松公路、于塘路等涉铁“断头路”工程，强化骨干路网建设，降低区域路网绕行。
区区对接道路：续建临洮路，新建金园一路对接闵行区申长路，新建金运路对接闵行区申昆路，加强北虹桥地区与虹桥商务区核心区的交通联系；结合 S5 抬升，储备浏翔公路-金迎路项目，推进完善南翔地区骨干路网，缓解丰翔路交通拥堵。
大居配套道路：实施黄渡外配套陇南路，提升大居交通到发效率。

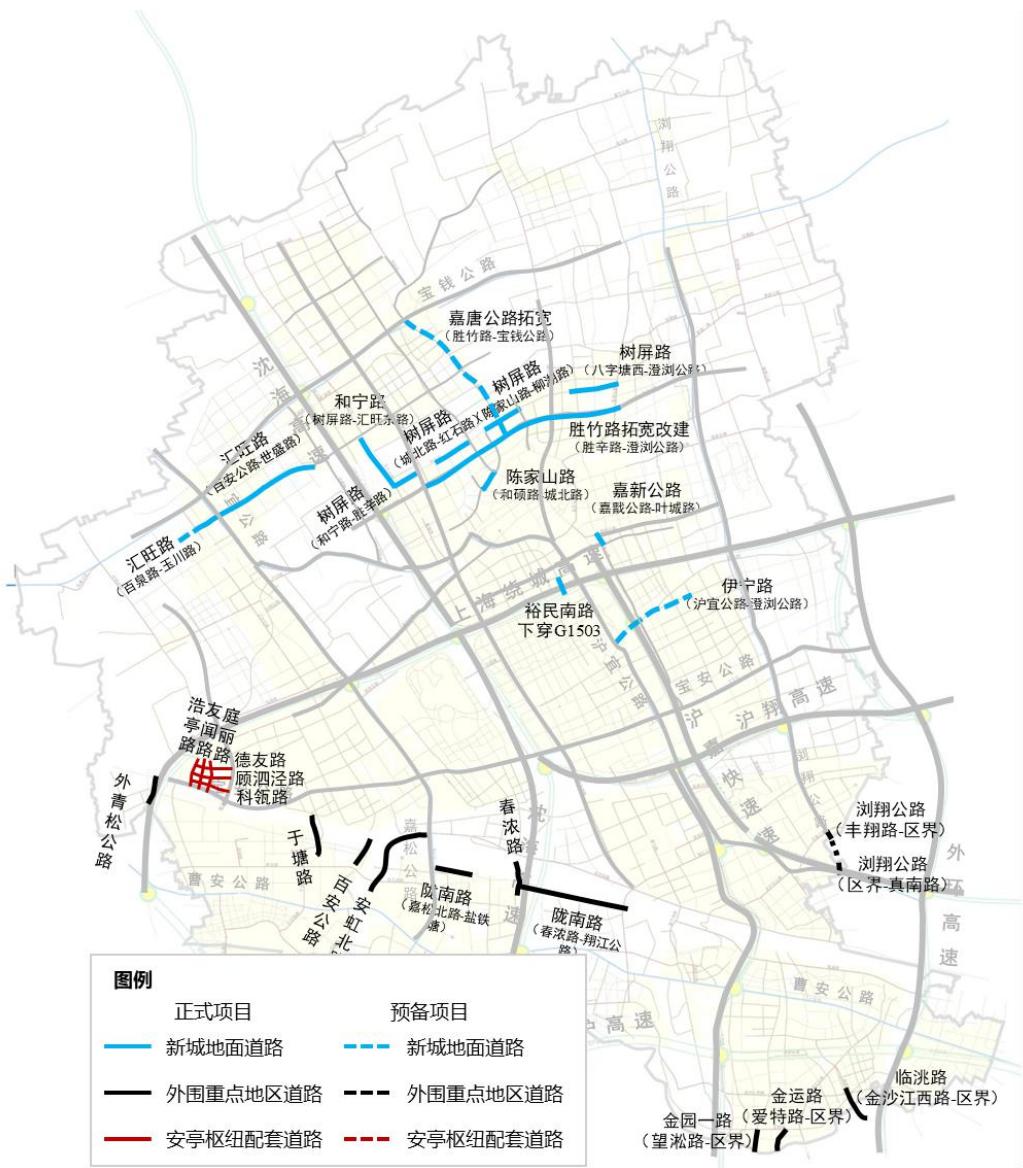


图 4-5 嘉定区“十四五”内部道路项目分布示意图

4. 持续加强道路交通精细化管理

推进《嘉定新城道路精细化建设管理导则》落地，统筹协调各种要素，对道路规划、规划、建设与管理进行指导。立足城市更新，聚焦道路主体设施及附属设施全断面、全要素整治，优化道路禁车柱与分隔栏杆的设置和管养，提升标志标线等四类设施的服务水平。依据道路所属不同区域和功能定位，制定

差异化的管养标准，加强对掘路修复质量和违章掘路的监管，动态消除各类检查井“路框差”“盖框差”现象。提高精细化设计水平。根据区域开发建设所处阶段和拥堵发展特征，制定差异化治堵策略，进行系统性拥堵成因研究并精准施策，提升路网运行效率，实现拥堵节点或区域“发现识别、分析成因、采取措施、动态评估”的闭环管理。聚焦重点区域，选择具有示范效益的特色路段进行创建，通过提高养护标准、专项整治等手段，推进路况质量、路域环境、运行品质提升，打造彰显新城特色和个性魅力的精品示范道路。

专栏三：内部道路重点任务

完善嘉定城乡路网格局：深化嘉定新城内部路网方案；开展《嘉定区农村公路建设规划（2018—2022年）》修编。

新城配套道路建设：新建汇旺路（百安公路—规划和陈公路、规划和陈公路—世盛路、玉川路—百泉路）；新建树屏路（霍城路—胜辛北路、红石路—城北路、陈家山路—柳湖路、八字塘西—澄浏中路）；新建陈家山路（和硕路—城北路）；打通裕民南路下穿G1503地道；实施胜竹路拓宽改建工程（澄浏中路—胜辛北路）；储备嘉唐公路（胜竹路—宝钱公路）拓宽和伊宁路（沪宜公路—澄浏中路）新建项目；推进科瓴路等6条安亭枢纽配套道路建设；建设和宁路（树屏路—汇旺东路）。

打通新城外围节点：持续推进安虹北路（嘉松北路—昌吉东路）、外青松公路（宝安公路—区界）、春浓路（金昌西路—陇南路）、于塘路（和静路—园工路）、百安公路（和静路—吴塘河以北70米）等涉铁断头路打通；续建临洮路；新建金园一路—申长路、金运路—申昆路等区区对接道路；结合S5抬升储备浏翔公路—金迎路项目；建设陇南路（嘉松北路—盐铁塘、春浓路—翔江公路）。

（四）打造新城一主二辅枢纽，提升嘉定对外辐射能级

根据“一城一枢纽”建设要求，将安亭北站与安亭西站组合形成安亭综合客运枢纽，并着力将其打造为上海西北地区门户，支撑嘉昆太一体化，推动嘉定加快融入长三角沪宁和沿江廊道发展轴。同时，抢抓嘉闵线、宝嘉线等市域铁路规划建设契机，谋划嘉定东、嘉定北两个城市客运枢纽，支撑新城城市空间高效集约开发，形成由安亭主枢纽、嘉定东和嘉定北辅枢纽组成的嘉定新城“一主二辅”枢纽体系。

“一主”：即“一城一枢纽”的安亭枢纽。依托沪宁发展廊道上的沪宁城际和沪苏通铁路，将既有的安亭北站与安亭西站组合形成安亭枢纽，服务上海西北地区，重点形成与沪宁、沿江、沿海方向的中长途城际交通联系，通过加强切向联系，强化枢纽对嘉定新城的发展带动作用。安亭枢纽引入沪宁城际、京沪铁路、沪苏通西线、规划嘉青松金线、规划宝嘉线等。具备省际内外交通衔接、区际交通联系、区内交通转换等多层次枢纽功能。

“二辅”：即嘉定东枢纽、嘉定北枢纽。嘉定东枢纽位于丰茂路澄浏中路交叉口，是嘉闵线、宝嘉线的换乘站，可为新城提供直达苏锡常的大容量、高可靠公共交通服务，是嘉定新城最具潜力的核心引擎。嘉定北枢纽位于城北路平城路交叉口，作为嘉闵线（含嘉闵线北延伸）、轨交11号线、嘉定新城轨道交通市区线（研究）的三线换乘站，是新城对外交通的重要节点，也是新城内外交通的重要转换节点。



图 4-6 嘉定区综合交通枢纽规划示意图

(五) 提高交通综合治理能力，改善交通出行环境品质

1. 货运通道

依托沈海高速（G15）、沪翔高速（S6）、沪崇高速（S7）、嘉安高速（S22）形成嘉定新城外围环路，分流嘉定新城过境和货运交通。结合全区产业布局和路网功能，协调推动货运车辆通行线路优化，配合实施新城核心区、南翔地区等重点区域、重点路段交通管控，落实配套设施建设，避免货运过度穿城干扰。

2. 静态交通

落实配建停车机制要求。以新修订的《建筑工程交通设计及停车库（场）设置标准》为基础，按照区域差别化原则，制定差异化的停车设施配置标准及引导策略。强化公共停车设施建设。重点推进 11 号线陈翔路站、嘉定北站 P+R 等轨道交通配套公共停车场建设，引导集约化的交通出行。持续推进停车信息化。配合打造市级公共停车信息平台，提升停车智能化服务水平；继续建设无人值守停车场、道路停车监管设备等，实现智能进出、扫码缴费、空位提示、一键对讲、泊位共享等功能，全面实时监控道路停车运行及收费情况；持续推进停车信息管理与诱导系统，实时发布停车场信息，提高车辆出行效率。



图 4-7 嘉定区“十四五”静态交通项目分布示意图

3. 慢行交通

通过开展人性化、精细化道路空间和交通设计，构建安全、连续、舒适的城市慢行交通体系，突出街道的艺术和文化氛围，营造低碳、安全、注重体验的出行环境，打造“慢行舒适”品质嘉定。开展远香湖慢行系统改造提升工程。完善亲水漫步道，提升原有特色环道（环湖跑道），增加城市骑行道。形成多点的特色步行街区。结合生活性居住及商业片区的街道，试点特色步行街区建设，增强街道活力。完善公共交通“最后一公里”接驳。加强枢纽、医院等重点地区的非机动车停车配套和互联网租赁自行车的备案管理，注重强化慢行系统环境治理。

4. 内河航运

在全区规划骨干内河航道网络布局的基础上，编制全区航道养护计划；围绕地方产业规划，研究内河散货汽车滚装、散货港建设，推进绿色港口建设，推动码头标准化。

专栏四：交通综合治理重点任务

货运通道：配合开展 S22 嘉安高速前期研究，结合蕰川高速 S16 的贯通，疏解 G15 和 G1503 货运交通往更大范围外；配合实施新城核心区、南翔地区等重点区域、重点路段交通管控，落实配套设施建设。

静态交通：续建轨交 11 号线嘉定北站、陈翔路站 P+R 停车场，储备白银路 P+R 停车场；配合打造市级公共停车信息平台，继续建设无人值守停车场、道路停车监管设备，持续推进停车信息管理与诱导系统。

慢行交通：开展远香湖慢行系统改造提升工程；结合生活性居住及商业片区的街道，试点特色步行街区建设；完善公共交通“最后一公里”接驳。

内河航运：研究内河散货汽车滚装、散货港区建设，推进绿色港口建设，推动码头标准化。

(六) 强化交通数字化转型，打造“独一份”的智慧交通

围绕打造嘉定新城智慧交通高地、建设国家智慧交通先导试验区的目标，“十四五”期间将全面推进交通数字化转型，坚持整体性转变，革命性重塑，全方位赋能，多场景集活。推动智慧道路升级改造，建设广泛覆盖的智能化新型基础设施。推进智能网联开放道路测试，逐步实现嘉定范围道路全域开放。推进自动驾驶应用场景深化创新，构建多模式、多业态、多层次的自动驾驶示范应用场景。加强智慧交通标志体系建设，形成可复制、可推广的智慧交通解决方案。打造“独一份”的智慧交通体系。

重点推进：编制《嘉定新城智慧交通专项规划（2021-2025）》。聚焦智慧道路、交通信息融合和多场景应用、精准化交通管控等，指导智慧交通系统的设计、建设和运行管理，为嘉定新城未来智慧交通发展框架做好顶层设计。研究智慧交通嘉定标准。结合智慧交通基础设施初步建设经验，边研究边落地，探索开展智慧交通嘉定标准体系研究。拓展智慧交通应用场景。以智慧路口、车路协同、自动驾驶、智能公交等场景为元素，按照智能网联设施一体化设计模式，同步部署智慧交通落地方案。

“十四五”期间，围绕嘉定新城三大样板示范区建设，继续推进智慧交通专项规划、智慧交通嘉定标准等研究落地，继

续推进智慧道路建设，拓展智能网联汽车开放测试道路，推进智能网联汽车示范运营。到2025年，自动驾驶开放道路实现嘉定有条件区域全覆盖。通过建设新型交通基础设施、筑牢数据治理新底座、发展交通服务新模式，力争在“十四五”期末，实现智慧交通发展新格局。

专栏五：智能网联主要任务

编制《嘉定新城智慧交通专项规划（2021—2025）》。

研究智慧交通嘉定标准。

推进裕民南路智慧道路、白银路智慧道路和沪宜公路智慧车列等应用场景建设。

推进新城道路智慧化改造和品质提升、智能网联汽车开放测试道路拓展等工程。

打造国家智慧交通先导试验区。

六、保障措施

（一）完善规划实施机制

建立嘉昆太区域甚至更大范围相关部门的磋商机制，理顺关系和流程，提高区域任务推进效率。建立区内各有关部门的联席会议制度，明确各部门职责，及时协调解决工作推进中出现的如涉农、涉铁、建设用地指标等新老问题，提高规划、建设、管理、养护、运营统筹协调能力和水平。构建区镇两级协调分工协调机制，充分调动镇级政府积极性，形成上下联动、密切配合、齐抓共管的工作局面，确保重点工作落地。

（二）加强规划评估考核

加强规划实施监测，开展对规划指标、政策措施和重大项目实施情况的跟踪监测分析，强化动态管理，提高规划实施的效果。强化规划指标约束，建立规划指标监测制度，加强对交通拥堵、公共交通服务水平等指标的统计工作，为监测评估和政策制定提供基础和支撑。强化规划评估体系，建立规划评估制度，及时调整建设计划，形成动态规划工作机制，应对城市发展形势变化。

（三）落实用地空间保障

进一步深化和细化土地占补平衡工作，对既有道路、公交、停车、内河航道、慢行等设施建设用地指标予以优先保证，对不同区域建设用地实行差别化控制和审查。控制性详细规划应保障落实行业各专项规划等上位规划所提出的用地和空间需求。

（四）强化财政资金投入

积极落实财政支持政策，遴选出部分在国家、上海市具有较强示范效应的建设项目，积极争取纳入国家、市级项目范围，获取国家、市级资金支持。同时从区级财政中安排专项资金，用于支持“十四五”期间重点项目的推进。完善投资审核机制，明确各环节时间节点，增强工作透明度。明确各级政府责任，确保“四好农村路”、智能网联、枢纽、停保场建设政策性资金的投入足额、及时到位。

抄送：区委办公室、区人大办公室、区政协办公室。

上海市嘉定区人民政府办公室

2021 年 12 月 8 日印发
