

上海市普陀区建设和管理委员会

普建委〔2026〕92号

上海市普陀区建设和管理委员会关于印发《普陀区综合交通发展“十五五”规划》的通知

各相关单位，各街道办事处、镇政府：

经区政府同意，现将《普陀区综合交通发展“十五五”规划》印发给你们，请认真按照执行。

上海市普陀区建设和管理委员会

2026年8月11日

普陀区综合交通发展“十五五”规划

上海市普陀区建设和管理委员会

2026 年 8 月

目 录

一、“十四五”规划实施及交通发展情况	5
（一）发展现状	5
（二）规划指标完成情况评估	8
（三）主要问题	8
二、“十五五”发展趋势展望	11
（一）发展要求	11
（二）面临挑战	11
三、发展目标与思路	12
（一）指导思想	12
（二）基本原则	13
（三）发展目标	13
（四）实施策略	14
四、主要任务及重点项目	14
（一）促进轨道-公交-慢行三网融合，提升公共交通服 务水平	14
（二）完善骨干路网体系，强化对区域发展支撑	16
（三）完善跨铁跨河通道，推动南北两侧缝合	16
（四）注重交通安全韧性治理，提升服务品质和能效	17
（五）慢行提质，匹配全龄友好体验活动区的绿色交通	17
五、保障措施	18
（一）强化组织协调与联动	18
（二）夯实发展要素保障	18

（三）完善监督评估机制	19
（四）加强宣传和引导	19
附件 “十五五”重点任务清单	19

一、“十四五”规划实施及交通发展情况

“十四五”期间，普陀区持续深入践行“人民城市”重要理念，坚持发挥交通开路先锋作用，不断完善交通基础设施体系，提升交通服务能级，优化交通出行环境，初步形成“设施完善、服务高效、管理智慧”的综合交通体系格局。

（一）发展现状

1.轨道交通建设有序推进

轨道交通有效支撑区域对外交通服务，轨交 14、15 号线相继竣工通车，轨交 20 号线开工建设，现状全区轨道交通线路条数增至 7 条，线路总长度达到了 46 公里，区域内轨道交通站点提升至 28 个，站点的 600 米半径覆盖了全区 51%的用地、60%的人口和 64%的岗位，为区域经济发展和市民出行提供了较好的支撑。

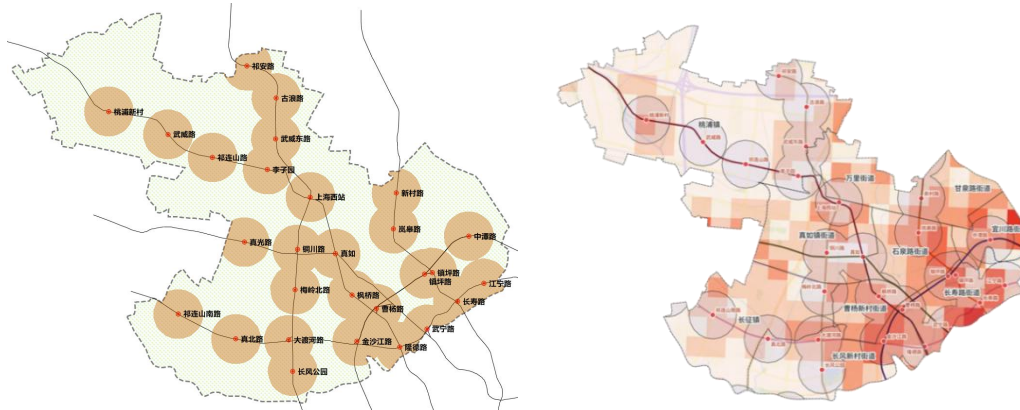


图 1 普陀区轨道站点 600 米用地覆盖率、人口覆盖率

2.城市路网结构持续优化

随着北横通道西段、金昌路（建华路-绿棠路）段通车运营，武宁路快速化改造建成通车，加密桃浦智创城、真如副中心、苏河水岸经济带周边路网，推动三长地区重点道路增能，相继打通武威路等区区对接道路，初步形成“十二横十一纵”

的骨干道路网络，全区的道路总长度达到 323.23km（含区界范围内非普陀区管养高速、快速路），道路网¹密度达到 5.83km/km²。配合市交通委，启动研究 S5 沪嘉高速抬升、S20 外环普陀段道路抬升相关研究。

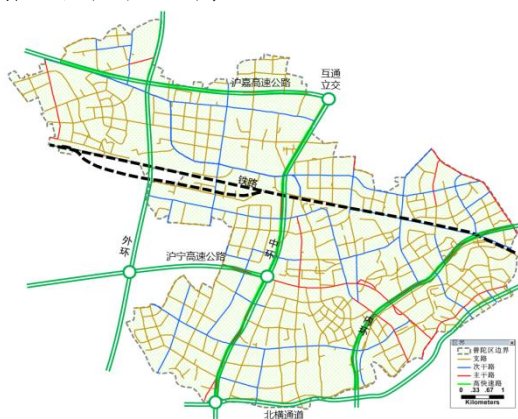


图 2 普陀区路网布局示意图

3. 轨交公交系统进一步融合

区内地面公交线路 125 条，覆盖了区内主要的道路，实现公交站点 500 米基本全覆盖。随着轨交 14 号线、15 号线开通运营，推动地面公交线网优化，加强公交薄弱区域“最后一公里”建设，进一步推进轨交、公交“两网融合”。结合架空线入地等道路工程，对区内道路进行港湾式公交站改造，提升长寿路、武宁路等轨交站点的公交换乘舒适度。



图 3 普陀区公交客流走廊

¹道路网包括行政区范围内的主干路、次干路及支路。

4.慢行交通品质不断提升

全区道路基本实现了人行道和非机动车道全覆盖，人行道面积率达到了 26.9%，其中主次干道的人行道基本能满足单侧 3m 的要求，2025 年底真北路禁非路段取消禁非；城市道路精细化管理水平持续提升，至 2025 年底累计创建 19.87 公里精品道路以及曹杨、万里、长风、真如 4 个精品区域。百合桥建成开放，配合市交通委推动白玉路桥、泾阳路桥等跨河通道建设工作。苏州河（普陀段）21 公里慢行步道基本实现贯通，市级林荫道规模居中心城区首位，有效提升城市慢行交通系统的连续性和安全性。

5.交通治理水平和效率再上台阶

一是注重精细化管理提升全区道路形象品质，通过实施架空线入地和杆箱整治项目，打造了长寿路、曹杨路、光复西路等一批“线清、杆合、箱隐、景美”的“美丽道路”，成功创建曹杨地区“美丽道路”样板、万里无架空线示范社区，“十四五”期间架空线入地完成 100.726 公里。二是加大静态交通综合治理力度，“十四五”期间，累计开工建设公共泊位 1136 个，新增错峰共享项目 7 处，停车泊位 365 个，医院、老旧小区夜间停放难等矛盾有所缓解。推动示范性智慧公共停车场（库）和智慧道路停车场建设，完成山姆、桃浦 top 项目及国浩长风城智慧停车场建设，实现外环内智慧道路停车占比达到 74%，2025 年底普陀全区基本实现智慧道路停车场全覆盖。三是出行效率显著提升，区域通勤平均出行时耗为 45 分钟，在通勤平均距离略有增加前提下，平均出行时耗维持不变。

（二）规划指标完成情况评估

对照《普陀区市政基础设施和水务建设“十四五”规划》(以下简称“市政规划”)、《普陀区城市管理精细化“十四五”规划》(以下简称“城市管理规定”)中涉及综合交通的 5 个指标评估执行情况,其中 4 个指标符合预期,1 个指标由于标准过高而难以达标(原因分析:中心城全路网密度在 2035 单元规划中的规划目标为 8.1 公里/平方公里,而“十四五”规划的目标定为 8 公里/平方公里,目标偏高)。具体指标落实情况如下:

指标名称	单位	2025 年目标	完成情况		进展评价	指标来源
			2023 年	2025 年		
中心城全路网密度	公里/平方公里	8.0	7.5	7.6	难以达标	市政规划
主、次干路路段平整度	/	接近或略高于全市平均水平	接近市均水平	预计接近或略高于市均水平	符合预期	城市管理规定
新增公共停车位	个	完成市下达指标	完成市下达指标	市下达指标	符合预期	城市管理规定
电动汽车充电桩完成率	/	完成市下达指标	完成市下达指标	完成市下达指标	符合预期	城市管理规定
市级精品示范路	条	20	16	27	符合预期	城市管理规定

（三）主要问题

1. 轨道换乘接驳便利性有待提升

一是公交接驳轨道换乘距离较远。全区 28 个轨交站点中有祁连山南路、梅岭北路、枫桥路等 11 个站点周边 50 米范围内无公交站点,乘客换乘存在不便。二是慢行接驳可达性偏低。区内轨交站点 600 米用地覆盖率达到 51%,但受慢行阻隔、绕行、重点地区路网建设滞后等影响,区域内步行 600 米可达覆盖率仅为 25%,慢行接驳品质还有待提升。三是轨道站点周边非机动车停放压力较大。轨道站点非机动车接驳比例进一

步提升，非机动车停放矛盾进一步增加，如新村路、中潭路、金沙江路等轨交站点周边由于居住密集或存在大型商办设施，非机动车线外停车现象严重。

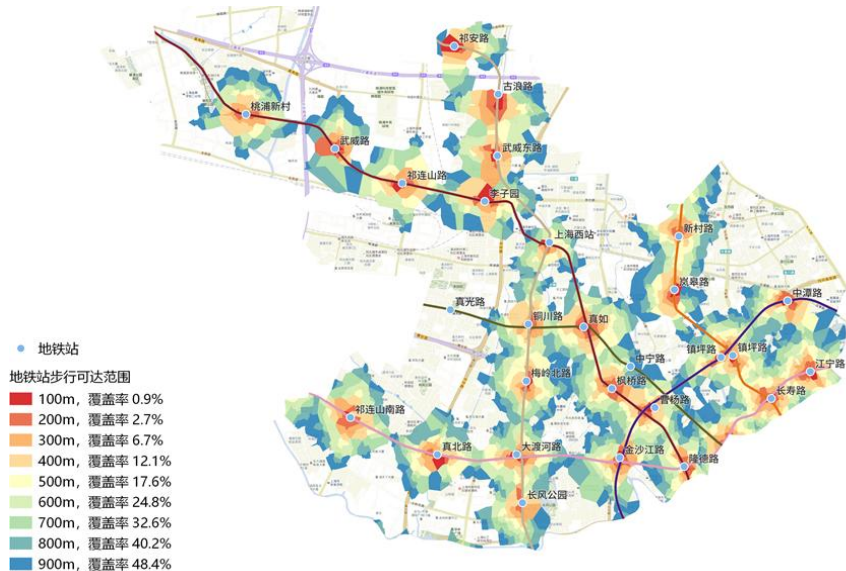


图 4 普陀区轨交站点步行可达范围示意图

2.跨区跨阻隔通道能力有待增强

一是区区对接通道服务水平有待提高。随着对外交通的快速增长，本区与毗邻的静安、长宁、宝山、嘉定等交通需求较高，区区对接道路多为瓶颈，如与宝山连接的祁连山路、与静安连接的长寿路桥、与嘉定连接的清峪路等区区对接道路高峰时段仍持续拥堵。二是跨铁路、水系阻隔较多，绕行严重。受铁路、水系等影响，全区南北向、东西向通行受限。苏州河普陀段西段通道间距偏大，平均 925 米，最大间距达 1.5 公里。区内有京沪铁路穿过，但通道平均间距 1.4 公里（扣除高快速路通道后近 3 公里），根据调查，宜川街道、真如镇街道、桃浦镇的市民对于跨铁出行需求较高。

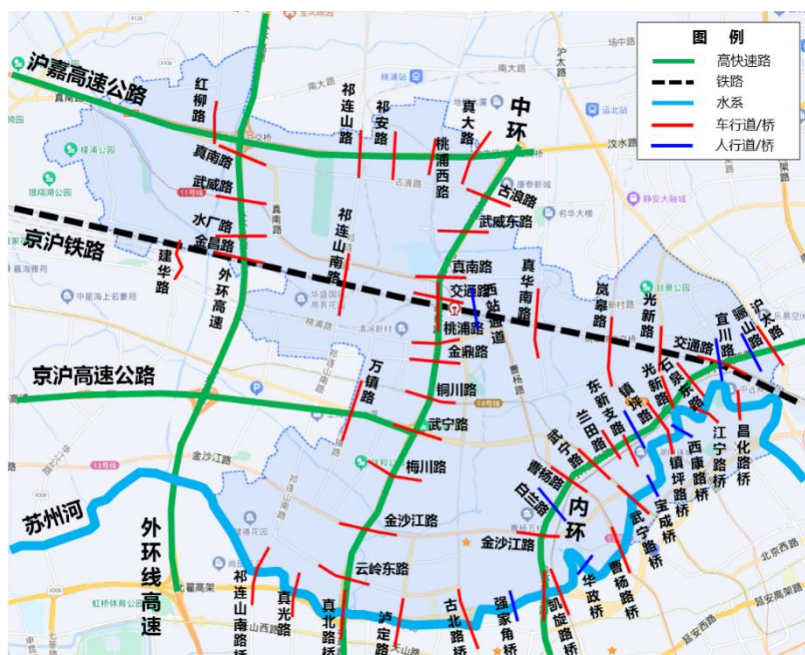


图 5 普陀区跨铁路、水系、高快速路通道示意图

3.城市停车供需矛盾依然存在

一是老旧小区集中分布的地区停车矛盾较为突出。桃浦镇西侧和东北部、真如镇街道中部、长征镇西部和东部、长寿路街道北部、曹杨新村街道北部、宜川路街道全域、石泉路街道南部等 7 个区域，由于老旧小区集中，停车矛盾尤为突出，线外停车比重达到 25%—55%。二是医院车位供不应求。上海市儿童医院、普陀区中心医院无序停放车辆超过 10%，白天基本均保持高需求状态。三是充电桩等配套设施需求较高，随着小客车实有量持续增长，新能源车加速替代燃油车，居民对充电桩等配套设施的需求愈加强烈。

4.道路交通运行安全韧性有待提高

城市道路路面破损、塌陷等状况多发，影响行车安全性。2024 年普陀区城市道路路面平整度指数（IRI）为 4.63，低于全市平均水平；路面损坏指数（PCI）分别为 89.06，略高于全市平均水平。虽然日常养护中已持续开展井盖病害、道路及人

行道平整度治理等专项整治工作，但部分路段由于长期承受重载货车的反复碾压，超出路面设计荷载，路面破损、塌陷等状况多发，导致道路运行安全难以保障。

二、“十五五”发展趋势展望

（一）发展要求

1.有效支撑沿沪宁产业创新带建设发展

作为沿沪宁产业创新带的重要节点，面对由“高速时代”到“高铁时代”的出行方式转型发展，应利用好区内上海西站铁路站这一“硬件”优势，通过更加完善的交通服务进一步推进武宁创新共同体建设，支持普陀强化“科创会客厅”功能，打造面向长三角开放协同创新生态。

2.助力更高能级区域建成

“十五五”作为普陀区重点开发区域转型升级的时期，根据“一带一心一城”要求进一步优化功能定位、强化各自特色，提升交通品质，做好重点区域的交通服务保障。

3.依托重大基础设施引导综合交通体系融合发展

“十五五”期间，结合轨交 20 号线一期、S5 沪嘉高速、外环抬升、北横中运量公交等工程为契机，完善区域内公共交通网、道路网，强化网络融合，提升交通体系的综合性。

（二）面临挑战

1.区域发展转型对交通需求日益增加

“十五五”期间作为普陀区重点地区转型发展的重要时期，真如、真北、桃浦、长风等就业集聚区租赁性住房将集中建成

交付。“十五五”期间，区域内市政道路设施的建设速度难以匹配出行需求快速增长，根据需求预测，真南路、兰溪路、金沙江路等通道拥堵压力进一步增加。

2.重点区域交通支撑功能有待发挥

上海西站作为上海市区西部门户的区位优势尚未发挥，难以支撑区域整体发展及融入长三角一体化发展的交通网络，站点周边路网结构、公交服务等也有一定局限性。桃浦地区轨道交通服务支撑不足，随着桃浦地区向科技创新产业转型、槎浦地区向智能物流园区转型，既有 11 号线断面高峰饱和，难以支撑区域快速发展的客流需求。

3.市民对慢行交通品质提升的需求日益增加

随着“人民城市”建设和“半马苏河”全龄友好体验活动区的推进，且随着轨道交通网络的完善，慢行交通作为区域内基本出行和接驳轨道交通的主要方式，市民对慢行交通的需求由“通”向“舒”转变，要求在完善慢行交通设施网络的基础上，更好地彰显卓越城市内涵、进一步焕发激活城市魅力与活力、助力实现高质量内涵式增长。

三、发展目标与思路

（一）指导思想

坚持以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面贯彻党的二十大和二十届历次全会精神，深入学习贯彻习近平总书记考察上海重要讲话精神和对上海工作重要指示要求，深入践行“人民城市人民建，人民城市为人民”重要理念，牢牢把握加快建设“协同创新活力区、半马苏河品质区”的奋斗目标，

坚持立足“四个放在”谋划普陀综合交通发展，完善城区交通基础设施体系，提升交通服务能级，优化交通出行环境，为实现经济新质、民生优质、城区提质的目标提供坚实支撑，助力上海加快建成具有世界影响力的社会主义现代化国际大都市。

（二）基本原则

服务大局，以人为本。以交通强国建设为引领，服务上海市重大战略实施，以及区域经济社会发展和民生改善，落实国家和上海市对普陀区交通发展的相关要求，以满足人民群众出行需求为出发点和落脚点，建设人民满意的综合交通体系。

因地制宜，体现差异。立足普陀区独特的区位特征和交通需求，围绕重点领域、重点地区，加快补齐城市基础设施短板，提升交通运输服务质效。

近远结合，稳步推进。紧紧围绕全区近远期发展目标和发展格局，坚持点面结合、统筹推进。项目清单近远结合，研究一批、储备一批、实施一批，确保各项工作协调有序、稳步推进、滚动实施。

（三）发展目标

规划至“十五五”末，初步建成与“中心辐射”功能相匹配的“融合高效、便捷智慧、人本绿色”的综合交通体系。提升“铁路+高速+轨交”复合交通枢纽功能，加强与虹桥枢纽的立体衔接，构建“大虹桥 30 分钟通勤圈”与“长三角 60 分钟经济圈”。

表 1 “十五五”期间普陀区综合交通规划建设主要发展指标

目标	指标内容	指标属性	现状值	“十五五”目标值
----	------	------	-----	----------

融合高效	道路网密度	约束性	5.8	6.2
	15 分钟达到轨道站点	预期性	/	90%
	微枢纽建设	预期性	2 个	完成市级指标要求
便捷智慧	新增公共停车位数量	约束性	/	不少于 500 个
	智慧公共停车场（库）	预期性	4 个	7 个
人本绿色	轨道站点 600 米步行可达	预期性	25%	30%
	精品道路	预期性	34 条	不少于 5 条/年

（四）实施策略

强化基础设施能力。聚焦区区对接矛盾和发展需求，实行差异化的对外联系策略，加强与北向通道的建设，建立更畅通的区区对接道路网，协调相邻各区，共同推进区区对接道路的建设，实行“西联南扩”。

注重既有设施提质增效。注重既有设施潜能的发挥，通过小改小革等方式，对区域内既有存量设施进行提升改造，推进道路存量提质改造，积极挖潜扩建停车设施，提高慢行通行空间品质。

推动交通服务贴近民心。针对市民关心突出问题，加强拥堵治理，加快谋划内外道路网络融合、轨道－地面－慢行三张网络融合、交通和生活空间融合。优化轨交和地面公交服务水平，持续实施慢行、停车等民心工程。

交通治理精细高效。提升道路管养精细化、智慧化治理水平，深化多元数据应用推动治理方式数字化转型发展。

四、主要任务及重点项目

（一）促进轨道—公交—慢行三网融合，提升公共交通服务水平

一是研究强化轨道交通对区域的服务功能。配合市级层面，参与轨道交通新线走向和站点布设的前期研究。研究加大轨交

对重点地区的覆盖范围，缓解轨道交通 11 号线等通勤压力。推进南何支线沪嘉高速段抬升工程的研究，探索南何支线的综合利用，开展利用既有南何支线对区域客运服务功能。

二是优化完善轨道、中运量站点的公交配套。针对 50 米范围内没有公交站台的地铁站，结合道路条件，研究通过新建或调整公交站点、打造微枢纽等方式促进便捷换乘。高标准推进轨道交通配套公交设施的建设、运营和管理，确保新建轨道交通站点 50 米范围内公交站点全覆盖。配合市级北横中运量的建设运营，完善长寿路沿线中运量站点周边的地面公交站点布设。

三是提升轨道站点周边慢行可达性和舒适性。研究推进实施部分现状站点周边规划支路建设，在新建站点周边强化慢行交通配套设施规划与建设，构建以轨道站点为核心的慢行交通网络。

四是开展轨道站点周边非机动车停放区域改造。针对非机动车停放矛盾较为突出的轨交站点，通过挖潜周边（如桥下空间、收储地块等）等方式改善。对于新建的轨交 20 号线各站点，配合市里提前研究非机动车停车位等配套设施。根据市级任务指标推进轨交站点 B+R 停车设施建设，进一步扩大 B+R 停车设施规模。

五是推动微枢纽建设。按照市级民心工程任务指标要求，在总结金沙江路真北路微枢纽建设经验的基础上，研究在公共活动场所、商业场所、医院、居住区等重点片区扩大微枢纽建设规模，实现多种交通方式的衔接换乘，提升市民出行的便捷性与效率，构建“零换乘”公共交通体系。

六是提升西站枢纽能级。推动上海西站释放城市级综合交

通枢纽功能，深化“沿着沪宁去旅行”等品牌，强化上海西站“高铁旅游集散地”功能定位。加强铁路、轨道交通和道路交通等多种交通方式的协同，提升西站可达性。结合20号线上海西站站建设，打造三线换乘、站城一体的综合交通枢纽。

（二）完善骨干路网体系，强化对区域发展支撑

一是强化重大项目配套。配合沪嘉高速、外环西段（桃浦路－南大路）抬升等市属重大项目，同步完善周边配套市政路网系统，通过实施道路新改建工程，补齐整体路网短板，提高区域路网的完整度。

二是推动道路达标提质。研究推进未达标主次干路的拓宽改造，结合地块收储开发启动研究。持续推进“美丽道路”建设和“一街一品”焕新工程，推进精品道路和精品区域建设，全要素提升道路形象品质。推动架空线入地和合杆整治工程，推动城区环境品质整体提升。

三是强化区区对接道路及重点地区配套道路建设。强化与长宁、宝山、嘉定等区区对接道路建设。持续推进区内断头路打通，针对较为迫切的需求，可借助区域其他工程项目实施。加快推动桃浦智创城、真如副中心、苏河水岸经济发展带等重点区域，敦煌路、古浪路、府村路、兰溪路－真南路下立交等项目落地。

（三）完善跨铁跨河通道，推动南北两侧缝合

一是增加跨河跨铁通道。研究推进苏州河普陀段西段规划跨河通道建设，加快推进真南路－兰溪路跨铁通道落地，根据实际情况研究新建或改建跨铁路通道，缝合南北片区。

二是强化苏州河两岸贯通品质。研究完善现有驿站功能提质升级。探索沿苏州河滨河道开辟“深度慢游”定制公交线路，

串联沿线旅游景点和水运码头，更好实现“水陆联动”。

（四）注重交通安全韧性治理，提升服务品质和能效

一是持续推动道路交通缓拥堵工程。通过小改小革，如交叉口增加待行区、交叉口渠化改造、公交站改造（迁移、港湾式）、增加可变车道、增加潮汐车道等方式，持续推动常发性交通拥堵节点设施研究改善工作，提高匝道服务水平，不断增强道路交通设施的服务能力。

二是以静制动推动停车系统优化。结合公园绿地、文体场馆、大型商办楼宇等各类业态，打造社会民生服务类停车场景，加强停车与商业、休闲、娱乐等业态融合发展。有序推进既有老旧停车场（库）更新改造，对建成年份久、环境状况差、服务效能低的公共停车场（库），及时补齐或更新配套基础设施，推进智慧化改造提升。进一步加强小区、医院、学校等重点区域停车综合治理，综合采用内部挖潜、周边共享、规范秩序、技术赋能等路径，拓展内外部停车资源。持续推进智慧公共停车场（库）建设。按照市里要求，引导建立区域差别化的停车收费机制，开展政府定价公共停车场（库）价格管理，全面贯彻落实静态交通行业监督管理和服务规范要求。

三是提升道路基础设施智慧管养水平。持续推进普陀区市政基础设施数字化底座建设，打破“信息孤岛”，通过建立数据完备、位置精准的“一路一档”，实现城市道路从前期规划、工程实施、工程归档到评价指标的全生命周期查询与管理，通过数字赋能提供辅助决策与预警功能。

（五）慢行提质，匹配全龄友好体验活动区的绿色交通

一是微改造打造完善的慢行绿色交通。“十五五”末，力争绿色交通出行占全方式出行比例达 75%。持续推进苏州河

等地区慢行交通精品区域的前期研究，打造符合区域发展特色的功能复合活力街区。对真如副中心等人流、非机动车流量较大的区域，结合城市更新、地块开发、道路新改建等，进行人行道、非机动车道的空间扩容和优化。

二是加快适老化基础设施改造。围绕站台通行环境适老化、站台引导标志标线适老化、站台等候设施环境适老化等各个方面，因地制宜开展公交站台适老化改造，新建公交站台应全面考虑适老化需求。

三是构建苏州河全龄友好特色区域。研究选取苏州河曹杨路桥—彭越浦段、半马苏河公园区域，依托苏州河天然优质资源，打造宜游宜憩的全龄友好体验活动区。

五、保障措施

（一）强化组织协调与联动

进一步加强市区工作联动，按照“统一规划、分级推进、分步实施”的原则，形成分工合理、权责明确的统筹协调推进机制。结合区區对接道路建设，建立健全区區联动机制，在区域交通一体化发展、重大交通设施互联互通等方面加强协作。区内建立各条线工作协调推进的部门磋商机制，理顺关系和流程，形成工作合力，统筹推进规划落实。

（二）夯实发展要素保障

积极争取国家、市级层面的财政资金支持。创新投融资机制，鼓励社会资本参与交通项目建设与运营，拓宽资金来源渠道。合理安排资金使用计划，加强资金监管，提高资金使用效率。加强交通规划与国土空间规划的衔接，确保重大交通项目

用地纳入国土空间规划“一张图”。提前谋划交通项目用地需求，做好用地指标的预留与调配，保障项目顺利落地。落实市级土方综合利用相关要求，统筹区内交通重大项目土方产出与消纳需求，联动市级相关部门落实消纳空间，保障工程项目有序实施。

（三）完善监督评估机制

建立项目跟踪机制，对规划中的重大交通项目建立年度实施清单，细化任务分工与时间节点，明确牵头部门与责任单位。制定规划实施评估方案，定期对综合交通规划实施情况进行全面评估，及时调整优化规划实施策略与项目计划，提高规划的科学性与可操作性。将规划实施情况纳入相关部门的绩效考核体系，建立健全监督考核机制。

（四）加强宣传和引导

通过政府官网、新闻媒体、专题发布会等多种渠道，对规划进行广泛宣传，提高社会各界对规划的知晓度与认同感，争取公众对交通项目建设的理解与支持。建立公众参与机制，鼓励市民通过问卷调查、听证会、网络平台等方式参与交通规划决策。及时回应公众关切，对合理的意见建议予以采纳，提高规划实施的社会满意度。

附件：“十五五”重点任务清单

附件

“十五五”重点任务清单

序号	任务名称	具体内容	“十五五”目标
1	强化轨道交通对区域的服务功能	配合市级层面，参与轨道交通新线走向和站点布设的前期研究	开展规划研究
2		研究加大轨交对重点地区的覆盖范围，缓解轨道交通 11 号线等通勤压力	开展规划研究
3		推进南何支线沪嘉高速段抬升工程的研究	开展规划研究
4	完善轨道、中运量站点的公交配套	针对 50 米范围内没有公交站台的地铁站，通过新建或调整公交站点、打造微枢纽等方式促进便捷换乘；确保新建轨道交通站点 50 米范围内公交站点全覆盖	推进建设
5		配合市级北横中运量的建设运营，完善长寿路沿线中运量站点周边的地面公交站点布设	推进建设
6	提升轨道站点周边慢行可达性和舒适性	研究推进实施部分现状站点周边规划支路建设，新建站点周边强化慢行交通配套设施规划与建设	推进建设
7	进一步扩大 B+R 停车设施规模	根据市里任务推进轨交站点 B+R 停车设施建设	推进建设
8	推动微枢纽建设	按照市级民心工程任务指标要求，研究扩大微枢纽建设规模	推进建设
9	提升西站枢纽能级	结合 20 号线上海西站站建设，打造三线换乘、站城一体的综合交通枢纽	推进建设
10	沪嘉高速公路抬升后，完善周边道路设施	沪嘉高速公路抬升后，启动周边道路新改建工程，完善周边道路设施	推进建设
11	外环抬升后，优化周边路网	外环抬升后，研究周边道路新改建工程，完善周边道路设施	开展研究
12	推进“美丽道路”建设和“一街一品”焕新工程	推进精品道路和精品区域建设，全要素提升道路形象品质，推动架空线入地和合杆整治工程	推进建设
13	加快区区对接通道建设	研究推进与宝山区的区区对接道路建设	推进建设
14	打通区内断头路	推进南郑路（兰田路－岚皋路）新建道路工程	建成
15		推进府村路新建道路工程	推进建设
16	缩短苏州河普陀段通道间隔	配合市交通委研究推进苏州河普陀段西段规划跨河通道的建设	开展规划研究
17	缩短跨铁通道间隔	推进兰溪路－真南路下立交工程建设	推进建设
18		根据实际情况，研究新建或改建跨铁路通道	开展规划研究

19	强化苏州河两岸 贯通品质	研究完善现有驿站功能提质升级	推进建设
20		探索沿苏州河滨河道道路开辟“深度慢游”定制观光专线	开展规划研究
21	持续实施区域缓 拥堵	通过增加交叉口待行区、标志标线改造、公交港湾车站改造等措施，不断增强道路交通设施的服务能力	推进建设
22	提高匝道服务水 平	持续优化重点地区内环、中环匝道出入口交通组织	推进建设
23	增加泊位供应总 量和既有泊位的 利用率	结合公园绿地、文体场馆、大型商办楼宇等各类业态，打造社会民生服务类停车场景，加强停车与商业、休闲、娱乐等业态融合发展	推进建设
24		有序推进既有老旧停车场（库）更新改造，对建成年份久、环境状况差、服务效能低的公共停车场（库），及时补齐或更新配套基础设施，推进智慧化改造提升	推进建设
25	推动停车资源共 享	进一步加强小区、医院、学校等重点区域停车综合治理，综合采用内部挖潜、周边共享、规范秩序、技术赋能等路径，拓展内外部停车资源	推进建设
26	推进不同等级智 慧停车场（库）的 建设	按照市里要求，持续推进智慧公共停车场（库）建设	推进建设
27	完善停车收费机 制	按照市里要求，引导建立区域差别化的停车收费机制，开展政府定价公共停车场（库）价格管理，全面贯彻落实静态交通行业监督管理和服务规范要求	推进建设
28	提升道路基础设 施智慧管养水平	持续推进普陀区市政基础设施数字化底座建设，实现城市道路从前期规划、工程实施、工程归档到评价指标的全生命周期查询与管理	推进建设
29	微改造打造完善 的慢行系统	持续推进苏州河等地区慢行交通精品区域的前期研究	推进建设
30		对真如副中心等人流、非机动车流量较大的区域，结合城市更新、地块开发、道路新改建等，进行人行道、非机动车道的空间扩容和优化	推进建设
31	加快适老化基础 设施改造	因地制宜开展公交站台适老化改造，新建公交站台应全面考虑适老化需求	推进建设
32	构建苏州河全龄 友好特色区域	研究选取苏州河曹杨路桥—彭越浦段、半马苏河公园区域，构建苏州河宜游宜憩的全龄友好体验活动区	推进建设

