

北外滩无车区 交通影响评价 (公示稿)

2024年5月



一、工作概述

(一) 区位与范围

(二) 地区开发情况

(三) 无车区概念提出

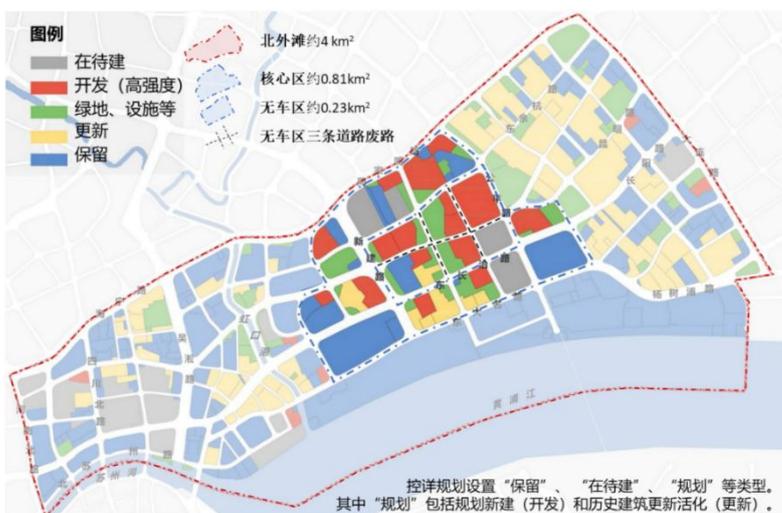
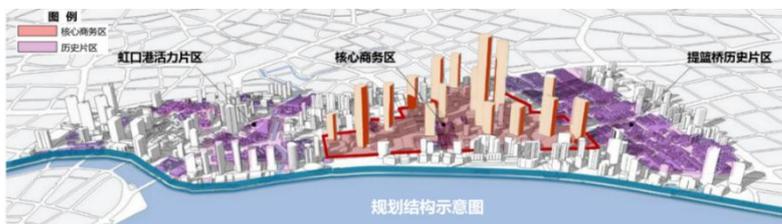


一、工作概述

(二) 地区开发情况

1、规划结构

综合区位条件与资源禀赋，规划在最大限度保护风貌区和风貌街坊的历史肌理格局基础上，充分发挥土地效益，为地区功能发展提供空间支撑。形成“一心两片，新旧融合”的总体格局，两侧提篮桥、虹口港历史片区低层高密度，中部核心商务区高强度、高密度开发。



2、开发量

借鉴世界级CBD发展经验和交通模式，结合地区用地和交通资源条件，确定地区总建筑面积约840万平方米。



一、工作概述

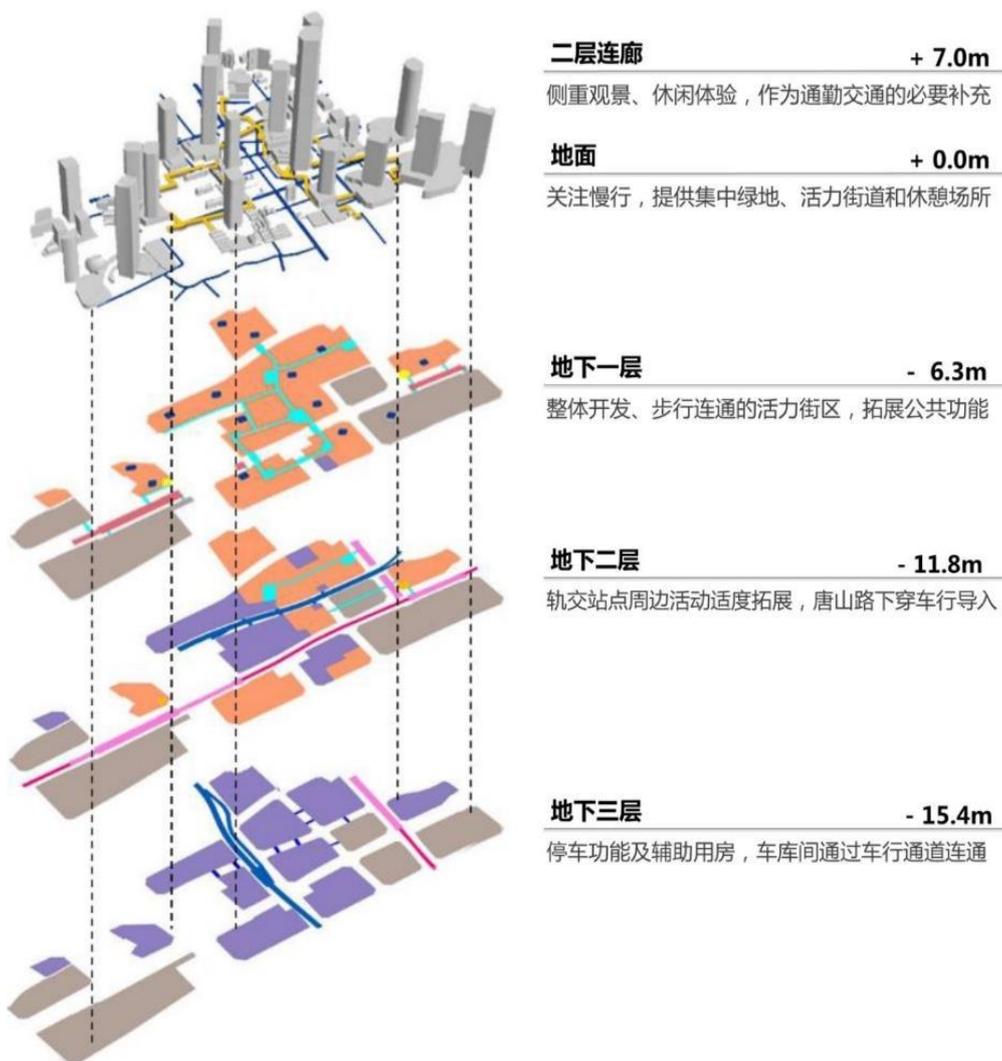
(三) 无车区概念提出

1、规划新增开发集中在核心区，尤其是“无车区”

北外滩规划新建主要在核心区（外围以更新为主），尤其是“无车区”商务功能最集中。为解决集中高强度开发带来的交通问题，规划以公交强优先承载高强度客流，严格限制个体机动化出行。

2、设置“无车区”是支撑地区高强度开发的重要支撑

设置“无车区”可以最大程度优化步行体验，使步行成为“最后一公里”首选交通方式，最大限度发挥“轨交+步行”优势，是落实“公交强优先导向、严控个体机动车出行”、支撑地区高强度开发的重要举措，同时也给道路交通组织和出入口布置带来挑战。



二、交通需求预测

- (一) 现状交通运行状况
- (二) 现状与规划路网分析
- (三) 规划出行方式结构
- (四) 项目新增交通需求预测



二、交通需求预测

(一) 现状交通运行状况

根据影响范围内的路段观测调查，选择8:00~9:00时段作为影响分析的目标时段。

现状道路流量及服务水平评价表

路名	区段	方向	道路等级	高峰小时流量 (pcu/h)	饱和度	服务水平	
东西向道路	东余杭路	东向西	支路	195	0.65	C	
		西向东		-	-	-	
	唐山路	新建路--公平路	东向西	支路	342	0.43	B
			西向东		364	0.46	B
	新建路(匝道)	无车区方向出口匝道		匝道	232	0.29	A
	东长治路	新建路--公平路	东向西	次干路	2200	1.05	F
			西向东		1480	0.70	C
	东大名路	新建路--公平路	东向西	次干路	783	0.56	B
			西向东		844	0.60	C
	周家嘴路	新建路--公平路	东向西	主干路	2367	0.99	E
西向东			1698		0.53	B	
南北向道路	高阳路	南向北	支路	113	0.38	A	
		北向南		-	-	-	
	高阳路	东余杭路--唐山路	南向北	支路	113	0.38	A
			北向南		-	-	-
	丹徒路	唐山路--东余杭路	南向北	支路	-	-	-
			北向南		114	0.38	A
	公平路	东长治路--周家嘴路	南向北	次干路	149	0.37	A
			北向南		307	0.77	D
	新建路(地面)	唐山路--东长治路	南向北	次干路	386	0.28	A
			北向南		557	0.40	A
新建路(隧道)	主线	浦东-浦西	次干路	1952	0.65	C	
		浦西-浦东		1356	0.45	B	

- 受地理位置影响，地区过境交通占比大，机动车流地方与过境之比为37%：63%（其中主要干道30%：70%）。边界主干道过境交通多，潮汐交通特征明显。早高峰以进入中心区为主，晚高峰相反。

- 早晚高峰干道较为拥堵，内部支路受道路条件及单行道系统的制约，整体流量不高，分流、疏解功能未充分发挥。跨苏州河设施趋于饱和，越江隧道中新建路运行状况良好，大连路隧道高峰基本饱和。



二、交通需求预测

(二) 现状与规划路网分析

1、快速路

规划新增北横通道、南北通道，与外滩通道、东西通道共同组成上海“黄金三角”核心商务区“井字型”通道。

2、干路

规划维持**三横**（周家嘴路、东长治路、东大名路）**六纵**（河南北路、四川北路、吴淞路、新建路、公平路、大连路）。

3、支路

遵循历史建筑 and 风貌保护要求，调整红线宽度；结合城市更新，部分支路调整线型消除畸形路口，部分支路取消红线成为地块内部道路（保留公共通道功能），无车区唐山路、高阳路、丹徒路三条道路废路。

道路等级	路网密度		道路面积率	
	现状	规划	现状	规划
快速路	0.39	1.16	0.2%	0.5%
主干路	0.83	0.83	4.6%	4.7%
次干路	2.79	3.10	8.6%	10.7%
支路	8.24	6.43	11.5%	12.3%
合计	12.24	11.51	24.9%	28.1%



路网密度从12.2 km/km²下降至11.5 km/km²，道路面积率从24.9%提高至28.1%。

二、交通需求预测

（三）规划出行方式结构

为了扩大聚集性获得规模经济和范围经济效应，世界级CBD岗位密度基本都在8万人/km²以上，普遍都面临交通拥挤问题。以轨道交通为核心的公共交通系统是高强度开发CBD最主要的通勤出行方式，也是唯一可行的交通支撑方式。交通模式约为公共交通：小汽车（含出租车）：其他=70%：25%：5%，早晚高峰公共交通比例进一步提高，达80%以上，小汽车控制在20%以内，约15%~17%，其他3%~5%。

上海市陆家嘴核心区位于内外线内，也已形成公共交通为主的出行方式结构，早高峰小汽车（含出租车、网约车）比例为17%。

世界级CBD	面积 (km ²)	岗位密度 (万人/km ²)	出行方式结构					
			时段	铁路	地铁	公交	小汽车含出租车	其他
曼哈顿下城	22	8.4	早高峰	13%	57%	10%	17%	3%
			全天	8%	50%	7%	33%	2%
伦敦金融城	2.6	10.8	早高峰	44.6%	33.4%	6.6%	7.6%	7.8%
巴黎拉德芳斯	1.6	9.4	早高峰	79%			16%	5%
东京丸之内	1.5	15.4		80%		2%	15%	3%
香港中环	1.5	13.5		55%		35%	10%	
小陆家嘴	1.7	8.3	早高峰	--	56%	20%	17%	7%
			平峰		43%	13%	34%	10%
			全天	--	51%	17%	24%	8%

借鉴世界级CBD发展经验和上海成熟CBD运行情况，根据北外滩用地规划和路网配置，与路网容量相协调、实施出行差别化——**严格限制个体机动通勤出行，合理满足商务商业出行**，形成相对合理、各方认可的出行方式结构，**与世界级CBD基本相当**。

北外滩核心区 (含无车区)		轨道	公交	出租车含网约车	小汽车	慢行交通
全天		45%	15%	10%	15%	15%
其中：	通勤	55%	20%	5%	5%	15%
	商业	30%	10%	15%	25%	20%
	商务	30%	10%	20%	30%	10%
早高峰 (通勤为主，少量商务)		50.6%	18.2%	7%	8%	16.2%

二、交通需求预测

(四) 项目新增交通需求预测

1、人员出行量预测

预测年无车区的全日单向人员出行量为151384人次/日（不包括现状已建和在建92号地块吸引力）。其中，通勤交通量为56279人次/日、访客通勤量为95106人次/日。

无车区人员出行量预测（单位：人次/日，单向）

用地性质	建筑面积 (平方米)	岗位生成 (岗位/平米)	岗位数	通勤交通 吸引率	通勤交通量 (人次/日)	访客交通 吸引率	访客交通量 (人次/日)	总出行量 (人次/日)
商业零售	201975	50	4040	1.3	5251	0.2	40395	45646
					观光游客		0.2	40395
餐饮娱乐	49772	50	995	1.3	1294	0.2	9954	11248
办公	955288	25	38212	1.3	49675	0.1	3821	53496
酒店	38123	133.1	45	1.3	59	2	540	599
小计	1245158	-	43291	-	56279	-	95106	151384

*注：访客交通为商务访客和商业顾客

不同人群分方式的出行量（单位：人次/日，单向）

		轨道	公交	出租车	小客车	非机动车	步行	合计
工作人员	商业零售	1838	525	263	263	1313	1050	5251
	餐饮娱乐	453	129	65	65	324	259	1294
	办公	27321	9935	2484	2484	3974	3477	49675
	酒店	20	6	3	3	15	12	59
吸引顾客	商业零售	14138	4040	6059	10099	4040	2020	40395
	餐饮娱乐	3484	995	1493	2489	995	498	9954
	办公访客	1146	382	764	1146	191	191	3821
	酒店	162	54	108	162	27	27	540
	观光游客	20198	8079	4040	4040	2020	2020	40395
合计		68761	24145	15278	20749	12898	9553	151384

2、机动车出行量预测

根据规划出行方式结构，无车区建成后全日单向车流量达21578pcu/day，其中工作日早高峰小时机动车吸引力为2670pcu/h（不包括现状已建和在建92号地块吸引力）。

无车区机动车出行量预测（单位：车次，单向）

		全日机动车出行量			工作日早高峰小时		
		出租车	小客车	合计	出租车	小客车	合计
工作人员	商业零售	219	219	438	22	22	44
	餐饮娱乐	54	54	108	5	5	11
	办公	2070	2070	4140	828	828	1656
	酒店	2	2	5	1	1	2
吸引顾客	商业零售	3366	5610	8977	168	281	449
	餐饮娱乐	830	1383	2212	41	69	111
	办公访客	425	637	1061	64	96	159
	酒店	60	90	150	6	9	15
	观光游客	2244	2244	4488	112	112	224
合计		9269	12309	21578	1248	1423	2670

三、交通组织评估

(一) 外部交通流线组织

(二) 车库内部流线组织

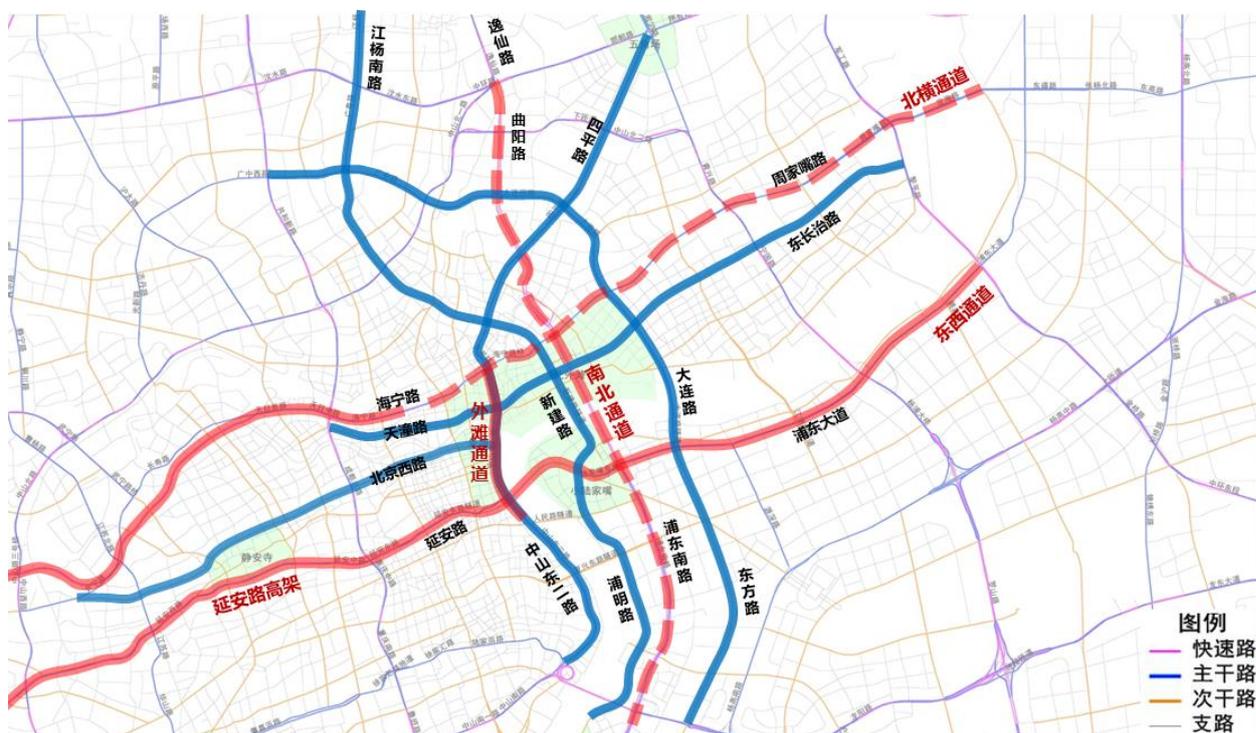
(三) 慢行交通流线组织



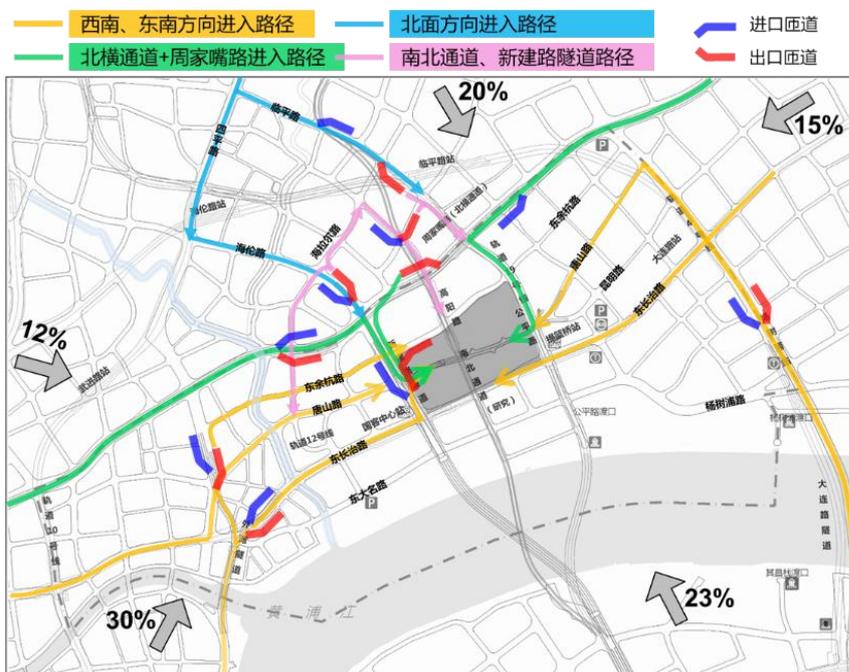
三、交通组织评估（建议）

（一）外部交通流线组织

快速路两横（北横通道、东西通道）两纵（外滩通道、南北通道）、主干路三横（海宁路-周家嘴路、东长治路-天潼路/北京西路、延安东路-浦东大道）三纵（四平路-吴淞路、广粤路-海伦路-新建路-浦明路、大连路），分离地区过境交通，服务中长距离到发交通。



根据交通流来向，引导车辆以唐山路进出为主，充分发挥唐山路公共出入口服务无车区的功能，降低对周边道路及其他地面出入口的影响。



三、交通组织评估（建议）

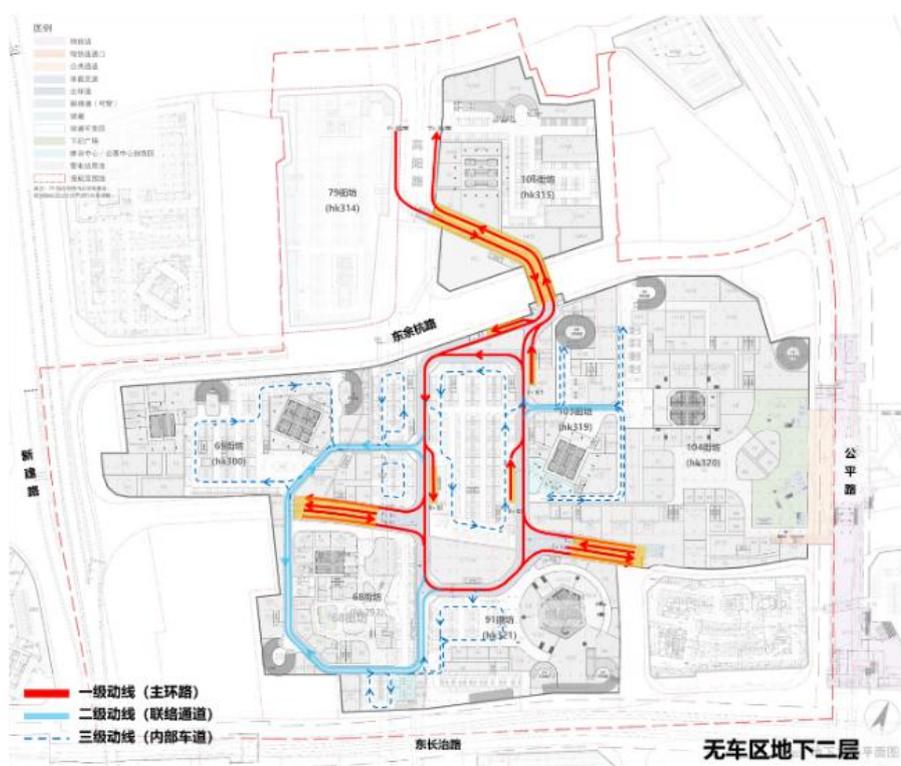
（二）车库内部流线组织

构建**地下映射路网**还原**地面道路功能**。降低无车区到发交通对区域路网影响，实现进出交通组织有序。地下车库共设有**三层空间**，通过地下环路逆时针循环，联系各停车组团。将车流直接由地面带进地下环路，减少地面交通压力。

车库各层净空高度满足规范要求，车行通道宽度、转弯半径满足通行要求。

1、地下二层：集散层（主要服务车辆集散）

映射路网、环形连通、快捷进出：B2层中央设置车行主环路，设计时速为20km/h，困难点不小于15km/h，环路设3车道，单车道净宽不小于3m；车辆主要通过唐山路两侧及高阳路主坡道自地面进入B2中央主环路，再进入各停车区域，或通过地块坡道自地面进入各停车区域。



三、交通组织评估（建议）

（二）车库内部流线组织

2、地下三层：集散与停车层（辅助服务车辆集散）

环路连通，分块循环：
B3层中央设置车行主环路，设计时速为20km/h，困难点不小于15km/h，环路设3车道，单车道净宽不小于3m；车辆主要通过唐山路两侧主坡道自地面进入B3中央主环路，再进入各停车区域内，或通过地块坡道自地面进入各停车区域。



3、地下四层：停车层

“香肠道”连通，分块循环：
受南北通道坡道影响，B4层中央设置双向车行主轴，主轴单侧宽度不少于2车道，单车道净宽不小于3m，主轴结合两侧停车区域设置调头车道；车辆主要通过B2层、B3层进入B4各停车区域，或通过地块坡道自地面进入各停车区域，不同停车区域间可通过中央主轴联系。



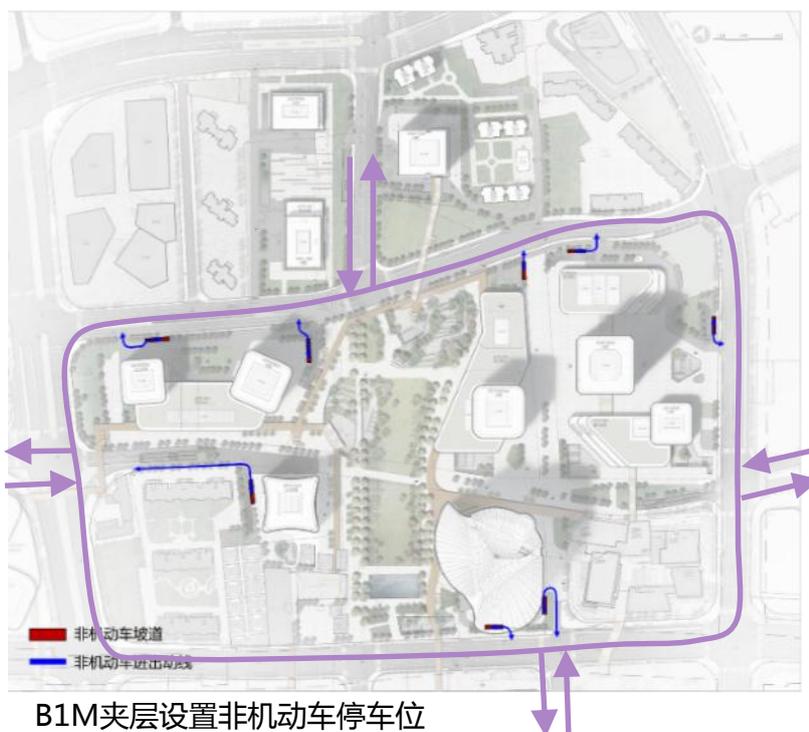
三、交通组织评估（建议）

（三）慢行交通流线组织

1、非机动车交通

过境非机动车从无车区边界道路绕行通过。

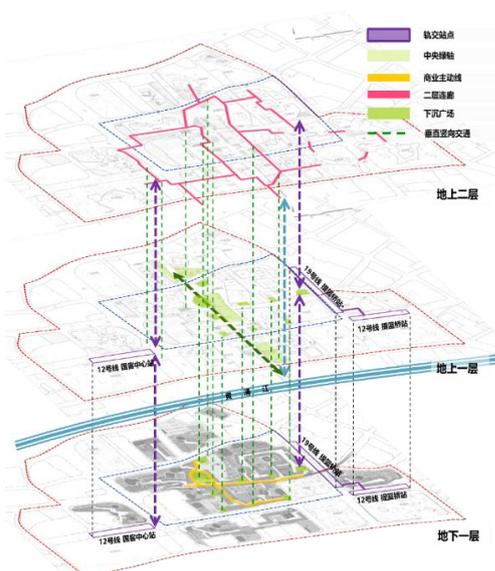
到发非机动车从无车区边界道路利用基地**机动车出入口**进出，再通过各地块的**非机动车坡道**进入地下非机动车库。



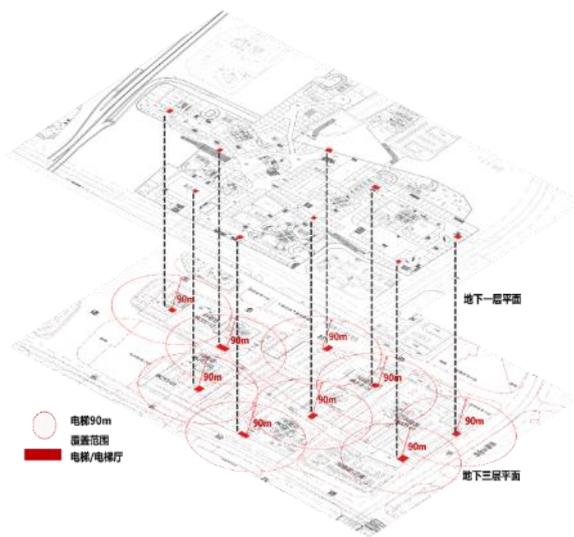
2、人行交通

构建由二层连廊+地面广场+地下人行系统的立体步行系统，全面实现二层连廊、地面空间、地下商业、停车区域实现互联互通系统。

为提升泊车后的步行体验，设置**垂直交通**向下延伸至车库，实现车库90m半径全覆盖，保证停车后1分钟内步行到达。



立体步行系统



垂直交通系统