上海市崇明区交通委员会文件

沪崇交〔2026〕77号

上海市崇明区交通委员会关于印发《崇明区综合交通发展“十五五”规划》的通知

各乡、镇人民政府，区政府各委、办、局，各有关单位:

《崇明区综合交通发展“十五五”规划》已经区委、区政府同意，现印发给你们，请认真按照执行。

特此通知。

上海市崇明区交通委员会

2026年11月3日

崇明区综合交通发展“十五五”规划

为完善崇明区综合交通基础设施建设，推动综合交通体系高质量发展，支撑世界级生态岛建设和城市空间发展新格局，根据《上海市崇明区国民经济和社会发展第十五个五年规划纲要》和《上海市综合交通发展“十五五”规划》，制定本规划。

一、总体要求

积极贯彻落实党的二十大精神和习近平总书记考察上海重要讲话精神，全面贯彻新发展理念，围绕全面贯彻中国式现代化战略部署，坚持推动高质量发展首要任务和服务构建新发展格局战略任务，聚焦建设崇明“世界级生态岛”重要使命，以科技创新为引领，以改革开放为动力，以国家重大战略为牵引，以城市治理现代化为保障，系统谋划“十五五”阶段综合交通发展的重大目标和关键任务，使“十五五”崇明区综合交通发展规划更体现国家战略要求和使命担当、更彰显全球视野和战略思维、更体现城市温度和人民期待。

以崇明区“十五五”规划战略定位为导向，构建综合交通体系完整、公共交通便捷高效、道路交通完善畅达、个体交通绿色低碳、智慧交通大力发展的交通系统新格局。到2030年，大力发展以“公交+慢行”为主导的绿色交通模式，力争实现公共交通占全方式出行比例10%，新能源公交车比例100%，绿色交通出行比重达80%的发展要求；城镇建设区范围内公共交通站点500

米覆盖率达到80.5%，轨道交通站点50米范围公交覆盖率达到100%，公共停车库市级信息平台接入率达到100%；依托高铁、轨道交通和干线公路为主体的骨干交通系统，构建“30-60-90”交通圈，即崇明重点地区至上海主城区、近沪城市30分钟可达，60分钟城桥核心镇至区内中心镇互通，90分钟长三角主要城市可达。

崇明区综合交通发展“十五五”规划主要指标

序号	指标	类型	2025年	2030年
1	对外可达性	预期性	——	30分钟近沪城市、上海主城区可达 60分钟城桥核心镇至区内中心镇互通 90分钟长三角主要城市可达
2	绿色交通出行比重	预期性	75%	80%
3	公共交通占全方式出行比例	预期性	6%	10%
4	城镇建设区范围内公共交通站点500米覆盖率	预期性	80.5%	80.5%
5	轨道站点50米范围公交覆盖率	预期性	——	100%
6	新能源公交车比例	约束性	100%	100%
7	公共停车库市级信息平台接入率	约束性	——	100%

二、主要任务

（一）加快推进对外交通体系建设

1.协同推进东、西两翼对外交通廊道。以东、西对外交通廊道建设为抓手，构建由铁路、轨道交通和高速公路为主体的对外

交通体系，强化崇明对外交通联系。

西翼对外交通廊道配合推进沪渝蓉高铁及高铁崇明站建设，结合沪渝蓉高铁建设，以崇明站为核心建设配套综合枢纽及崇明大道二期、元六公路、秀山公路等 10 条配套集疏运道路；结合新形势协助研究 S7 沪崇高速崇明段方案。

东翼对外交通廊道配合推进轨道交通 22 号线及站点建设，结合轨道交通 22 号线建设，建设陈家镇公交枢纽及停保场和长兴岛综合交通枢纽，完善陈家镇站、裕安站、东滩站周边陈通公路、陈南公路等 9 条配套道路以及公交、慢行、静态等配套交通设施建设。

2.构建多层级交通枢纽体系。结合东、西交通廊道建设，重构崇明交通枢纽布局。形成“城市级枢纽+地区级枢纽+乡镇级枢纽”三个层次的客运交通枢纽体系，建设对外交通高效连通、内部联系有机衔接、交通方式层次多样的综合交通枢纽。

崇明区交通枢纽布局一览表

枢纽等级	枢纽名称	枢纽功能
城市级	崇明站综合枢纽	崇明对外交通门户，承担对外交通与区内交通转换服务功能
地区级	陈家镇站公交枢纽	承担地区交通出行，兼顾部分对外交通功能
	长兴岛站枢纽	
	东滩站枢纽	
	裕安站枢纽	
	城桥枢纽	
乡镇级	堡镇汽车站	承担核心镇、中心镇与一般镇的交通联系功能
	长江汽车站	
	主要乡镇	

3.提升对外交通通道服务效率。结合对外交通通道运行情况，适时启动G40-崇明大道立交工程、G40沪陕高速长兴岛收费站扩容改造、长兴东服务区扩容改造等工程建设，提高G40沪陕高速对崇明服务效率。

4.强化对外水运服务保障。推进长横对江渡码头综合扩容提升，增强长横航线运力；启动横沙岛公共货运码头等工程规划研究，满足横沙危险品运输需要。

（二）持续发力地区路网完善

5.完善区域骨干路网。构筑布局完善、结构合理、功能清晰的一体化干线道路网络，提高面向长三角区域的辐射力，促进崇明三岛的协调发展。

结合崇海通道、S11通沪高速（江苏）等跨省对外交通条件变化，深化重点区域骨干路网研究，明确干路网与对外通道的衔接；在崇明区“四横七纵”骨干路网体系的基础上，根据崇明区城市发展方向和重大工程建设，深化区内骨干路网体系研究。

储备北陈公路（陈海公路-崇明大道）改建工程，提升崇明东部交通供给；研究合作公路新建工程等道路方案，完善崇明中西部骨干路网；结合S7沪崇高速和崇海通道推进情况研究陈海公路、新北沿公路等道路选线和节点衔接，结合沪渝蓉高铁建设情况研究建设公路（东风公路-省界）新建工程等道路方案，完善入岛交通衔接；结合横沙新洲建设配合推进长横通道前期研究，完善横沙地区路网布局，强化与横沙新洲交通衔接。

6.重点区域增能扩容。充分发挥城桥镇作为上海辐射长三角北翼的生态门户、世界级生态岛示范引领核心镇和现代化田园滨江水城，崇明区的政治、经济、文化中心的定位，通过研究打通花鸟路（东门路-湄洲路）、扩容瀛洲路（鼓浪屿路-江帆路）、鳌山路（鼓浪屿路-淡云路）等措施，完善区域骨干路网，提升城桥镇交通供给。

7.持续完善农村公路网布局。持续发挥农村公路对崇明乡村地区的支撑作用，完善崇明区农村公路网布局。围绕崇明乡村建设和旅游资源打造，探索农村公路与现代农业、旅游产业的融合发展方式，推进特色农村公路建设，打造特色农村公路文旅线路。

（三）进一步强化公共交通服务

8.构建多模式公共交通体系。构建“高铁/市域线-骨干公交-接驳公交/水上客运”三级公共交通网络。积极争取利用沪渝蓉高铁开通城际列车，进一步强化崇明中西部对外交通联系；结合城市发展方向和交通需求，以“接驳轨道、串联沿线”为目标，做优东西向骨干公交服务；充分利用高铁、轨道交通和交通枢纽（轨道交通22号线陈家镇站、沪渝蓉高铁崇明站），整合各层次公交线路，构建形成以交通枢纽为核心节点的地面公交线网，提升公共交通换乘服务水平。

9.系统优化公交线网。聚焦打造多层次、一体化公共交通网络，重构岛内公交骨干体系，打造“骨干线-支线-保障线”的公交线网层级，形成“5+10+X”精细化公交线网。

打造 5 条东西向骨干快线。在原有堡陈专线、南堡专线、南裕专线的基础上，新增 2 条骨干线路，串联南门、堡镇、陈家镇重点片区，快速接驳轨交、高铁站点。

结合客流需求与道路通行条件，有序实施 10 条南北向村镇支线优化，稳步扩大对各乡镇的覆盖，持续提升群众通往骨干线路、核心枢纽和轨道交通站点的便捷度。

完善区域保障线。乡村区域聚焦镇村联动出行需求，串联行政村与镇区核心节点，主要服务农村居民从下辖村庄往返集镇的赶集、就医、办事等基础出行；重点区域立足城桥镇、陈家镇、堡镇等重点区域，服务镇域范围内轨交站、居住社区、商圈、学校、医院等主要节点出行，保障镇区居民日常通勤、生活、办事等短途出行。

10.提高公共交通服务效率。加快公交信息化建设。进一步推进公交电子站牌建设，利用大数据构建智能公交信息化监管平台，实现多样化调度运营和智能化管理，提升公交智慧化水平；优化发车班次，对需求较大的公交线路，适当提高高峰期发车班次，缩小发车间隔；结合实际需求，研究增设定制公交和小型化公交，灵活匹配乘客出行需求。

11.研究水运交通转型发展。研究建立与生态岛相适应的水路运输网络，推进崇明内河船闸规划建设，推进内河码头布局和航道发展规划；以三岛轮渡客运码头为基础，提升南门、吴淞水上客运场站能级，推进长横对江渡智能化新能源船舶建设，结合

景区布局及主要水上旅游集散点，规划形成旅游客运码头系统，优化三岛客运资源，提升水上客运服务水平；注重航道景观化，借助“航道+”的优势，促进水上客运与旅游融合发展，结合岛内旅游景区开辟水上游览班轮或出租游轮路线，串联崇东、崇北、崇西三个生态旅游发展片区，丰富水上旅游体验。探索借鉴宝山滨江特色主题航线模式，以“市场化、特色化、主题化”为运营核心，建立浦江游览航线与崇明岛上主题文旅活动深度融合的试运行机制。

12.探索租赁汽车新模式。探索租赁汽车运营模式，围绕交通枢纽场站和重点景区，设置租赁汽车停放区域，丰富交通出行方式，扩大公共交通服务范围。

（四）着力提升慢行交通环境

13.构建“通勤型-休闲型-专业型”慢行网络，促进差异化、针对性、多样化的慢行交通发展。通勤型慢行网络围绕城桥镇、堡镇、陈家镇、长兴镇城镇中心和交通枢纽，针对本地居民日常出行，打造安全效率的骑行快线；休闲型慢行网络依托西沙明珠湖、东平国家森林公园、东滩湿地、长兴郊野公园等旅游资源，按照世界级生态岛定位，结合景区、民宿等出行需求，打造深度体验的文旅骑行产品；专业型慢行网络以崇明环岛自行车赛为基础，结合环岛景观道三期工程、崇明东滩绿道建设项目推进，完善环岛慢行网络，提供具备国际水准、风景多样的比赛训练环境。

14.完善枢纽慢行配套，畅通轨交高铁换乘衔接。完善轨道

交通22号线各站点、沪渝蓉高铁崇明站周边慢行设施布局，统筹推进步行、骑行、过街、非机动车停放点、换乘引导标识等配套建设，补齐末端出行短板，打造安全连续、舒适便捷的慢行空间，畅通“轨道+慢行”“高铁+慢行”换乘链条，保障公共交通与慢行出行高效顺畅转换，提升枢纽集散能力和人民绿色出行体验。

15.推进农村公路与慢行系统有机结合。持续推进100公里农村公路提档升级，加强农村公路与慢行系统有机结合，串联文化旅游景点和特色乡村旅游资源，提升陆域环境及沿线景观品质，塑造乡村慢行新空间。

（五）精准施策静态交通设施供给

16.构建合理科学、运行有序的停车供应结构。结合交通枢纽、旅游景区等配套公共停车场（库），打造社会民生服务类停车场景，探索公共停车场（库）空间复合利用。结合轨道交通建设规划，加大P+R停车设施、非机动车停车设施建设力度，引导个体机动化交通向绿色化、集约化出行方式转移。

（六）稳步发展交通智慧化应用

17.建立智慧化交通应用体系。面向智慧化出行服务需求，在研究把握国内外智慧交通发展方向基础上，充分融合综合交通体系与新一代信息技术，提出智慧交通发展模式、系统框架和相关基础设施规划布局原则和建设要求。聚焦崇明区综合交通管理，覆盖全区高速、市政道路、区属公路、公交场站、客货运码

头、路边停车位的路政管理、运政管理、安全与应急监管等业务领域，联动行业管理部门、执法部门、设施养护单位、交通运输运营单位等多方，实现高效协同、信息共享、降本增效的数字化应用场景。

18.探索智能驾驶先导应用示范。以智慧道路、智慧公交、无人驾驶等交通智慧化设施为抓手，以重点地区为特定服务区域，探索智能驾驶先导应用示范，为乘客提供响应式、定制化、弹性化交通服务。

19.研究交通物流降本提质增效。结合上海市物流体系整体布局，研究完善区域物流设施，统筹发挥公共货运码头和内河码头综合效能，增强物流网络保障能力；围绕长兴海洋装备制造需求，研究重型货车充（换）电设施布局，促进交能融合发展。

20.探索低空交通系统构建。基于崇明区位条件、空域条件、生态条件和低空发展需求，探索崇明低空交通系统构建及物流、文旅、试飞、应急救援等低空应用场景打造，为服务崇明生产、生活提供新的交通方式，为崇明“世界级生态岛”建设提供新的节能减排交通模式，为低空经济高质量发展提供助力和支撑。

三、实施保障措施

加强机制协调保障，明确相关部门职责，加强部门沟通协调，完善交通与城市融合发展机制，强化交通建设项目涉及土地、林绿、水系等要素统筹保障，确保项目高效有序推进。强化与市级相关部门协调沟通，积极争取预留规划土地指标，保障项目建设

用地合理需求。

强化政策资金支持，制定鼓励区域综合交通发展的优惠政策与扶持政策，建立资金保障机制，努力拓宽融资渠道，积极争取市、区两级财政对崇明绿色交通发展的扶持，提高各方投资主体的积极性，为崇明绿色交通发展提供良好的政策环境与资金支持。

上海市崇明区交通委员会办公室　　2026 年 11 月 3 日印发