

上海市人民政府文件

沪府发〔2021〕8号

上海市人民政府关于印发 《上海市综合交通发展“十四五”规划》的通知

各区人民政府,市政府各委、办、局:

现将《上海市综合交通发展“十四五”规划》印发给你们,请认真按照执行。

2021年6月25日

(此件公开发布)

上海市综合交通发展“十四五”规划

为推进上海综合交通发展,根据《上海市国民经济和社会发展的第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》,制定本规划。

一、发展基础

“十三五”以来,上海按照“管为本、重体系、补短板”的指导思想,不断完善“枢纽型、功能性、网络化”的综合交通体系,“十三五”规划目标总体执行良好,重点任务和重大项目有序推进,重要指标基本符合预期。

国际航运中心基本建成,航运服务水平稳步提高。2020年,上海港集装箱吞吐量达到4350万标准箱,连续11年位居世界首位。洋山深水港区四期自动化码头投产,成为全球规模最大、自动化程度最高的集装箱码头。《2020新华·波罗的海国际航运中心发展指数报告》显示,上海全球排名第三。上海成功构建国内首个“一市两场”城市机场体系,2019年航空客货吞吐量达到1.22亿人次、406万吨,分别位列全球城市第4位、第3位,网络通达性在亚洲处于领先地位。机场集疏运系统不断优化,轨道交通2号线东延伸段贯通运营,17号线、北翟快速路、郊环隧道等建成投用,机场联络线开工建设。

长三角互联互通水平提高,一体化协作机制逐步完善。2020年,沪苏通铁路建成通车,沪通二期、沪苏湖铁路开工建设。“十三

五”期间,G346 公路改建建成通车,G320 公路改建等项目持续推进,首批省界断头路建设计划中 4 条建成通车。建成杭申线、长湖申线、赵家沟东段航道,对接苏浙的高等级航道基本建成。累计开设 28 条毗邻客运线路,完成全部 9 个省界收费站拆除,推广不停车电子收费系统(ETC)安装应用,长三角一体化区域合作机制逐步完善。

公交都市建设持续推进,城市交通运行总体有序。上海获首批“国家公交都市示范城市”称号。轨道交通网络不断完善,2020 年全市轨道交通运营里程 785 公里(含金山铁路 56.4 公里)。地面公交服务层次逐渐丰富,71 路、奉浦快线、松江有轨电车等多模式公交线路开通运营。公共交通服务效率提高,全市 75.3%的轨道交通站点周边 50 米半径范围有公交线换乘,轨道交通线路最短行车间隔缩短至 1 分 50 秒。出行信息服务水平逐步提高,出行支付手段更加多元。道路网络持续优化,服务水平显著提升,建成 S26 公路入城段、虹梅南路高架等高快速路,中心城越江通道形成“4 桥 14 隧”布局,重点地区路网配套工程持续推进,嘉闵高架、北翟路地道等建成通车,打通 61 条区区对接(断头)路,新建、改建农村公路 106 公里,完成 1247 公里农村公路的提档升级。

交通节能减排取得进展,绿色交通理念逐步深入。交通运输行业能耗增幅放缓,公交、道路运输等领域能耗趋于稳定。绿色港口建设持续推进,率先实行船舶排放控制区管控措施,港区二氧化硫(SO₂)浓度持续下降至 8 微克/立方米($\mu\text{g}/\text{m}^3$),与全市平均浓

度持平。大力推广新能源交通工具的使用,累计推广新能源汽车42.6万辆,新能源和清洁能源公交车占全部公交运营车辆的67%,已有各类充电桩37.7万个。营造绿色友好出行环境,“一江一河”贯通工程持续推进,慢行交通品质不断提升。

交通综合管理水平不断提升,实事项目加快推进。综合交通保障及应急管理服务能力不断提升,圆满完成进博会等重大活动交通保障任务,新冠疫情期间有效保障城市交通的正常运行。持续推进与人民生活密切相关的实事项目,累计完成道路交通缓拥堵项目405个,完成660个停车资源共享项目,提供约3.13万个共享泊位。持续开展道路交通违法行为大整治,道路交通安全水平进一步提升。完善公交车实时到站信息预报服务,基本实现所有公交线路动态信息查询。邮政快递行业服务保障能力增强,邮政普遍服务营业场所全面实现电子化营业,乡镇网点全覆盖。

同时,当前综合交通依然存在一些瓶颈问题:上海国际海空枢纽在国际影响力、竞争力和全球要素资源配置能力方面需要继续提升,上海港集装箱码头能力结构性矛盾依然存在;长三角城际轨道交通缺乏,区域交通一体化进程仍需加快;新城综合交通体系不够完善,轨道交通功能层次依然单一,支撑综合性节点城市作用有限;对照国际最高标准、最好水平,城市交通保障能力尚需增强,交通服务供给和保障水平有待进一步提升;交通治理水平、交通环境、交通品质、交通安全等方面仍需不断提升;交通行业发展要适应城市数字化转型要求,在科技应用领域有待创新和突破。

二、发展趋势展望

“十四五”时期,是上海加快建设具有世界影响力的社会主义现代化国际大都市的关键时期,对上海综合交通体系提出了更高的发展要求。

(一)积极贯彻交通强国建设的战略要求

要积极落实《交通强国建设纲要》,打造综合立体交通网,在综合交通、智慧交通、绿色交通、平安交通等领域实现突破和引领。

(二)积极贯彻长三角更高质量一体化发展要求

要进一步发挥龙头带动作用,努力成为国内大循环的中心节点和国内国际双循环的战略链接,综合交通体系要更好地融入和服务长三角。

(三)积极贯彻提升社会治理现代化水平要求

要在超大城市交通体系架构初步形成的基础上,实现“建设改造”向“有机更新”转变,“传统管理”向“精细化管理和风险管理”转变,提升交通治理的现代化水平。

(四)积极贯彻建设人民城市的发展要求

要践行“人民城市人民建,人民城市为人民”重要理念,形成全龄友好、无障碍出行的高品质交通环境,让市民在高效、安全出行中感受城市交通的温度。

(五)积极贯彻生态文明建设和碳达峰、碳中和要求

要在适应交通需求持续增长的同时,促进交通与生态环境的友好发展,进一步加快交通体系的低碳转型,能源结构的清洁化转

型,加强交通基础设施建设过程中的生态保护与修复。

(六)积极贯彻城市数字化转型发展要求

要大力推进数字化与交通行业深度融合,推动交通设施、出行服务、交通治理等方面的智能化、数字化。推进新型基础设施研发建设,深化大数据挖掘分析应用,加快新模式、新方式发展,促进科技与信息化从局部点状支撑服务向全面联通赋能转变。

三、指导思想、基本原则和发展目标

(一)指导思想

以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导,全面贯彻落实党的十九大和十九届二中、三中、四中、五中全会精神,深入贯彻习近平总书记考察上海重要讲话和在浦东开发开放30周年庆祝大会上重要讲话精神,深入践行“人民城市人民建,人民城市为人民”重要理念,落实《交通强国建设纲要》,围绕提升城市能级和核心竞争力,对标国际最高标准、最好水平,推动交通高质量发展,为打造国内大循环的中心节点、国内国际双循环的战略链接做好支撑,推进上海加快迈向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

坚持战略引领。贯彻落实国家战略部署,形成枢纽门户功能升级、辐射引领能力增强、资源配置能级提升的航运中心发展新格局,在参与全球合作与竞争中增强城市影响力。

坚持协调融合。融入国家综合立体交通网,加强与长三角城

市群一体化衔接,支撑市域空间新格局;协调规划、建设、运营和管理等各个环节;推动各层级与多方式交通间有机衔接;发挥交通在城市更新中的支撑和保障功能。

坚持创新驱动。着力打造交通治理体系,提升交通治理能力现代化水平;增强创新策源能力,适应城市数字化转型要求,提升综合交通智慧化水平;注重交通设施全生命周期管理。

坚持集约绿色。生态文明理念贯穿交通规划、建设、运营、管理全过程,推动交通绿色低碳发展;充分利用存量资源,扩大有效供给;推进运输结构调整,推动公交优先战略向纵深发展,鼓励集约绿色出行。

坚持安全公平。坚持人民至上、生命至上,始终把安全放在首位,加快实现综合交通体系更为安全、更加公平、更高质量的发展;提高综合交通体系应对突发事件以及非常态下的应急保障能力和交通韧性。

(三)发展目标

“十四五”时期,持续完善以“枢纽型、功能性、网络化、智能化、绿色化”为特征的超大城市综合交通体系,坚持强枢纽、织网络、提品质、优治理、促转型的总体思路,打造“立体融合、人本生态、智慧高效”的高质量、现代化综合交通体系,实现国际航运中心世界一流、区域一体化交通互联互通水平全国领先、综合运输服务品质一流、交通治理能力现代化水平全面提升。

立体融合。围绕国际航运中心、长三角一体化和具有世界影

响力的现代化国际大都市建设,全力提升“海、陆、空”全方位融合的综合立体交通体系,提升枢纽辐射和连通能力,提高交通运输协调整合能力。

人本生态。紧紧围绕人文之城、生态之城建设,营造富有魅力的交通环境、快慢相宜的交通条件、可持续的绿色交通模式、可化解和抵御风险的交通能力,为市民提供更多更舒适的出行空间。

智慧高效。围绕创新之城、智慧之城建设,积极打造交通新技术示范应用新高地、交通服务智能化新典范,提高城市交通综合治理现代化水平,人畅其行,物畅其流。

发展指标:

国际海港和国际空港方面,集装箱年吞吐量达到 4700 万标准箱以上,航空旅客年吞吐量达到 1.3 亿人次以上、货邮年吞吐量达到 410 万吨以上,均保持世界前列。

铁路网方面,加快构建“五向十二线”干线铁路通道布局;轨道网方面,重点加快市域(郊)铁路骨架建设,持续完善城市轨道交通网络,轨道交通市区线和市域(郊)铁路运营总里程达 960 公里;道路网方面,全市高快速路里程超过 1100 公里;航道网方面,持续推进“一环十射”高等级航道建设,形成“连接苏浙、对接海港”的格局。

实现上海中心城 60 分钟可达毗邻城市,主要枢纽 120 分钟可达长三角主要城市,中心城轨道交通站点 600 米半径范围内常住人口、就业岗位覆盖比例分别达到 55%、61% 以上,中心城公共交

通出行比重(不含步行)达 45%以上。

上海市综合交通发展“十四五”主要指标表

类别	序号	指标	单位	属性	基准值 (2020 年)	目标值 (2025 年)
航运中心 —国际化、 高能级	1	集装箱年吞吐量	万标准箱	预期性	4350	>4700
	2	集装箱水水中转比例	%	预期性	51.6	≥52
	3	航空旅客年吞吐量	亿人次	预期性	1.22 (2019 年)	>1.3
	4	航空货邮年吞吐量	万吨	预期性	406 (2019 年)	>410
区域交通 —一体化、 高效性	5	上海中心城到毗邻城市 时间	分钟	预期性	部分城 市>60	60
	6	上海主要枢纽到长三角主 要城市时间	分钟	预期性	部分城 市>120	120
市域交通 —集约化、 便捷性	7	全市工作日日均公共交通 客运量	万乘次	预期性	1780 (2019 年)	≥1900
	8	中心城轨道交通站点 600 米半径范围内常住人口覆 盖比例	%	预期性	49	>55
	9	轨道交通市区线 and 市域 (郊)铁路运营总里程	公里	预期性	785	960
交通环境 —绿色化、 低碳化	10	中心城绿色交通出行比例	%	预期性	73 (2019 年)	≥75
	11	新能源和清洁能源公交车 比例	%	约束性	67	96

注：部分数据受疫情影响，2020 年基准值较 2019 年统计值有较大偏离，使用 2019 年统计数据作为基准值。

四、完善基础设施体系布局

(一) 巩固和提升国际海空枢纽能级

1. 海港

进一步提升港口设施能力。开展新一轮上海港总体规划修编，统筹岸线资源，完善港口布局，优化港区功能，充分挖掘港口潜能。逐步释放洋山深水港区四期自动化码头产能；推动实施小洋

山北侧综合开发,高水准推进洋山深水港区建设运营;推动罗泾等港区转型发展,完善港口能力结构。支持市场主体以资本为纽带,推进长三角地区沿江、沿海多模式合作,加快与长三角共建辐射全球的航运枢纽。加快构建长三角世界级港口群一体化治理体系。进一步提高港口作业效率和安全保障度,加强港口智能化、信息化建设。

打造高效畅达的集疏运体系。推进沪乍杭铁路(含浦东铁路扩能改造工程)、外高桥港区铁路专用线及疏港道路建设,推进南港码头铁路专用线相关前期工作。积极拓展海铁联运市场,建立和完善内陆地区对接上海港的海铁联运通道,提升信息互通共享水平。建设临港集疏运中心,实现洋山深水港区与水路、铁路、公路的高效衔接。建成沿江通道浦西段和浦东段、两港大道、G228公路等,改善港口道路集疏运条件。支持东海大桥智能重卡系统建设,提升陆路集疏运效率。深化集装箱江海联运公共信息平台建设,加强沿江港航物流信息对接和业务协同。加强长江口航道综合治理,合力推进长江口辅助航道建设,提升长江口航道通航能力。加强内河航道网络与海港主要港区的衔接;规划建设大芦线东延伸等河海直达通道,继续推广江海直达及河海直达运输模式。

建设国际一流邮轮港。统筹吴淞口国际邮轮港、上海港国际客运中心码头、外高桥备用码头功能布局。严格落实疫情常态化防控措施,积极争取邮轮无目的地海上游试点;在疫情可控前提下

加强与境外港口合作,鼓励开发多点挂靠邮轮航线,吸引更多国际访问港邮轮挂靠。全面提升服务管理水平,建立健全适合邮轮靠泊通行和邮轮旅客通关出行的管理体系;健全邮轮应急管理体系。完善邮轮港周边交通基础设施配套。

提升港航绿色发展水平。严格执行长三角船舶排放控制区管控措施,加强船舶使用燃油情况监管。加快海港专业化泊位和内河码头岸电设施建设,推进船舶受电设施改造,提高岸电设施覆盖率和利用率。推广船舶新能源、新技术应用,推进黄浦江轮渡、游览船和公务船使用清洁能源,鼓励老旧内河船舶淘汰更新。推进船舶液化天然气(LNG)动力能源加注站建设。加强港航污染防治,推动船舶和港口环保设施改造,提升港口接收船舶污染物能力,加强运转处置设施衔接。优化船舶污染物全流程监管机制,加强监视监测,提升上海港船舶污染防治应急能力。支持港口岸线复合利用,提升港口设施集约化利用水平,增加单位岸线产出效益。

健全水上安全保障体系。统筹优化上海港水上交通安全监管和应急救援系统的设施装备布局,建设智能水上交通管控网络和大数据库应用平台。推动建立长三角区域海事安全监管、防治污染、应急保障等合作机制,建设海上安全预警及应急反应中心。构建高效统一应急搜救指挥体系,加强水上搜救跨区域、跨部门联动。构筑现代化综合航海保障体系,推进水上导(助)航设施的数字化、网联化、智能化建设。

2. 空港

打造世界一流的航空枢纽设施。推进浦东国际机场四期扩建,新建 T3 航站楼,完善飞行区滑行道、机务维修等综合配套工程。推进航空器高级场面引导系统(A-SMGCS)研究与建设,对虹桥国际机场绕滑道系统进行安全改造,提升两场运行效率。

深入探索跨区域机场合作机制。巩固提升上海航空枢纽核心地位,支持规划建设南通新机场,研究上海机场在苏州、嘉兴等地建设虚拟航站楼。加强与长三角区域其他机场在市场需求、功能定位、规划建设、空域协同、运行管理、地面交通等方面的合作。

打造高效便捷的机场集疏运体系。加快建设机场联络线、两港快线、21 号线等多层次轨道交通,提升连接市区、服务长三角的能力。优化机场集散道路,推进浦东国际机场周边两港大道、周邓快速路等建设;推进虹桥国际机场周边漕宝路快速路等建设,提高地面集疏运能力。

强化开放枢纽门户功能。积极推进疫情常态化防控下的航线航班恢复。全球疫情缓解后,建设最具影响力的世界级航空枢纽,全力拓展洲际航线,巩固亚洲航线,发展高品质国内航线,提升空地联运服务水平,满足区域大众化、多元化市场需求。

巩固国际一流的航空货运枢纽地位。加快推进建设浦东国际机场超级货站、国际快件中心和跨境电商中心。打造空运业务全

流程智能化信息服务体系,发展全货机航线网络。建立高效的现代航空快递物流体系,加快构建国际航空寄递网络,培育现代航空物流产业集群。

全面推进“平安、智慧、绿色、人文”四型机场建设。推进安全治理体系建设,建设业内领先的平安机场。加快数字化转型,打造数字孪生智慧机场。加强绿色节能改造,建设可持续发展的绿色机场。打响上海机场服务品牌,创造城市航空门户魅力文化空间,打造人文机场建设典范。

建设现代化的空管系统。积极争取国家支持,加快航路资源供给,推进上海终端区空域容量扩容和结构优化,提高上海地区空域精细化管理水平;加大空管新技术运用力度,支持建设一体化空中管理保障体系。

(二)提高长三角交通互联互通水平

1.铁路和轨道交通网络

加强铁路对外通道建设。基本建成沪苏湖铁路、沪杭客专上海南联络线,加快建设沪通铁路二期等项目,推进沿江高铁、沪乍杭铁路(含浦东铁路扩能改造工程)建设,提升沿线城镇、重点功能区与长三角周边城市互联互通水平。规划研究沪甬通道,积极审慎开展沪杭等磁悬浮项目规划研究。

推进城际铁路规划建设。推进嘉闵线北延伸、沪苏嘉线(示范区线)、金山至平湖铁路(沪平线)等规划建设。开展东西联络线等前期研究工作。研究利用铁路富余运力开行城际(市域)列车。

完善铁路客运枢纽布局。加快推进上海东站、松江南站、宝山区站等建设,形成“四主多辅”的铁路客站格局。依托区域城际铁路、市域(郊)铁路建设,规划客运枢纽,承担主城区、城镇圈与长三角城际交通的衔接。

完善铁路货运体系。开展徐行铁路货站前期研究工作。结合上海产业优化调整和港口规划布局,优化上海铁路货运体系。加快港口集疏运铁路建设,进一步健全海铁联运体系。

2.对外公路通道

进一步完善对外国省干道功能。建成 G15 公路嘉浏段,加快推进 G318 公路等拥挤路段改建,新(改)建 G228 公路、G320 公路出省段等,优化干线公路对外衔接。

进一步促进跨省界地区路网融合。打通外青松公路等省界对接道路,做好后续项目相关前期工作和储备,滚动推进建设,提升近沪地区路网通行能力。

3.水运网络

推进高等级内河航道建设。推进油墩港、苏申内港线等项目实施,继续完善“一环十射”高等级内河航道网建设。

加快建设集约化公用港区。着力加强集约化、规模化公用港区建设,匹配港区与内河航道功能,推进白鹤等示范港区建设。

推进内河船型标准化建设。持续推进内河船型标准化,适应河海、江海直达运载要求。

促进水上运输与旅游、文化等融合发展。拓展沿江交通功能,

深化“水上旅游客运十”航线产品,促进水岸资源联动,打造水上旅游客运精品项目。利用内河航道资源为运输农副产品等提供服务。

(三)建设功能完善的新城综合交通体系

1.强化枢纽锚固,建设便捷高效的对外交通系统

构筑区域辐射的综合交通枢纽。加快建设安亭枢纽、青浦新城枢纽、松江枢纽、奉贤新城枢纽,完善四团枢纽功能,实现新城内外交通的便捷高效换乘,发挥新城交通的辐射和吸引能力。

提升铁路对新城的服务水平。基本建成沪苏湖铁路,加快沪通铁路二期建设,推进沪乍杭铁路(含浦东铁路扩能改造工程)建设,增强松江、南汇、奉贤新城与长三角城市的连通能力。

构建网络完善的轨道交通体系。提升新城与长三角城市的城际轨道交通服务,强化与门户枢纽、重点地区以及新城之间的快速联系;建成17号线西延伸,推进嘉闵线及北延伸、两港快线建设,推动沪苏嘉线(示范区线)、南枫线、嘉青松金线、东西联络线、12号线西延伸、15号线南延伸、14号线西延伸等规划建设,研究嘉闵线南延伸以及南汇新城(临港)与市中心之间的轨道快线。

优化新城对外骨干道路。续建G15公路嘉浏段、S7公路二期、S4公路奉浦东桥及接线工程、S3公路一期、两港大道临港段等,推进沪嘉快速路功能提升、沪嘉—嘉闵联络线、S4公路入城段交通功能完善等项目建设。

2.坚持绿色集约,打造系统完善的内部综合交通体系

加强公交基础设施建设。坚持公交优先理念,围绕大运量轨道交通节点,构建新城局域线(含中运量等骨干公交)网络,优化新城公交网络,形成多层次公交服务,提升公交吸引力。

完善新城内部路网。加快优化新城内部路网结构,不断完善新城内部的主次干路和支小道路网络,打通断头路,提高路网密度,新城道路网密度达到 4.5 公里/平方公里,提升新城路网通行效率。进一步研究新城内部快速路系统。

提升新城内部交通品质。结合新城景观风貌、功能活动区等,构建各具特色的高品质慢行交通系统。通过城市更新及综合治理,挖掘停车资源,缓解老城区停车矛盾,推进新城公共停车场建设,构建规模适宜、布局完善、结构合理的停车设施系统。

(四)进一步优化城市交通网络体系

1.轨道交通

构建市域(郊)铁路骨架体系,加强整体统筹和顶层设计。建成 17 号线西延伸,推进机场联络线、崇明线、嘉闵线、两港快线等建设,形成联贯浦东、虹桥两大综合交通枢纽、带动重点地区和新城发展的市域骨干快速通道。

推动既有铁路线路及场站功能提升。推进南何支线等既有铁路及场站资源改造利用,增强铁路服务市域客运功能。

进一步提高轨道交通覆盖水平。全面建成 14 号线、18 号线一期、2 号线西延伸、13 号线西延伸等线路。开工新建 18 号线二期、23 号线一期、21 号线一期、19 号线、20 号线一期等线路。加快

规划建设12号线西延伸、15号线南延伸、19号线北延伸、20号线东延伸、21号线东延伸、13号线东延伸等线路。

加强轨道交通枢纽建设。充分践行公共交通引导发展(TOD)理念,加快推动站城融合。完善既有轨道交通站点配套交通设施,推进新建轨道交通车站与配套交通设施统一规划、设计和建设。

持续完善多模式轨道交通网络规划。深化市域(郊)铁路规划研究,注重中心城、新城和重点地区的快速联系,并做好与城际铁路的规划对接。进一步完善城市轨道交通网络规划,注重中心城外围地区、主城片区和重点地区的轨道服务,研究疏解既有大客流线路的分流线路,规划控制加密线、接驳线通道,为网络功能不断完善创造条件。围绕新城和重点地区开发建设,开展局域线网规划研究。

2.地面公共交通

完善中运量及多层次的地面公交系统。构建骨干线、区域线、接驳线三级线网,形成网络化运营,提高运营效率。

推进骨干公交通道重塑。推进“20+8+X”骨干公交通道建设,依托骨干通道固化骨干公交线路,有序推进地面公交线网优化调整。中心城形成“轨道交通/公交骨干线+公交接驳线”的服务格局。中心城放射性骨干公交通道向宝山、虹桥、闵行、川沙四个主城片区进一步延伸,主城区同时构建切向通道,促进主城区整体融合发展。城镇圈发展多模式、集约化、快速化的对外公交体系,

构建内部相对独立的骨干公交系统。

优化区域线网。注重与轨道交通和公交骨干线的换乘,提升主城片区、郊区城镇圈公交线网覆盖面和便捷性。

加强公交枢纽场站建设。优化公交枢纽场站、首末站等规划布局,推动公交场站用地的综合开发利用。完善公交停保场规划建设,统筹公交停放资源利用,提高停放能力;推进与新能源车辆规模相匹配的充电设施建设,并结合消防、结构安全性等要求对既有场站进行复核、改造。

加强重点地区公交保障服务。在自贸区临港新片区、虹桥商务区、长三角一体化示范区、浦东枢纽、北外滩等重点地区,率先开展公交顶层设计,明确骨干公交通道网络构架,推进公交基础设施建设和线网优化。

3.道路和公路系统

进一步完善高(快)速路网。完善高速公路网络,建成 S3 公路一期、S4 公路奉浦东桥及接线工程、沿江通道(浦西段和浦东段)、S7 公路二期,推进 S4 公路入城段等瓶颈路段扩容工程。完善快速路和主干路骨干体系,建成北横通道、东西通道及漕宝路、武宁路、军工路快速路等骨干道路;建设两港大道、沪嘉一嘉闵联络线、长江西路快速路东段、外环西段交通功能提升等项目,加强沿线道路网衔接;加快规划建设南北通道、漕宝路快速路东延伸等骨干道路。优化提升高(快)速路立交节点功能。

完善市域干线网络。持续推进普通国省干道建设,推进 G318

公路、嘉松南路南延伸等项目规划建设,促进城乡一体化和区域融合发展。以既有设施优化提升为重点,优化完善主次干道网络,提升通道服务效率。

完善越江跨河通道。提升浦江两岸一体化程度和出行便捷度,建成江浦路、银都路、龙水南路等越江工程和真光路桥、安远路桥等苏州河桥梁,推进嘉松公路、嫩江路、隆昌路等越江工程规划建设,促进沿江沿河地区开发,加强慢行交通跨河通道的规划建设。

完善城市次支路网。结合城市更新,打通道路微循环,优化提升城市道路路网结构和服务功能。加强公共通道空间利用,提高路网密度和道路连通度,形成小尺度、人性化的城市空间肌理。

打造“四好农村”路。形成城乡一体、干支衔接、畅通生态的公路网络,推进农村公路提档升级,全面加强路域环境综合整治。

4.城市交通枢纽

加快推进综合客运枢纽建设。完善铁路“四主多辅”的客运枢纽格局,推进上海东站、松江南站、宝山站等铁路客站建设。结合地面公交转型发展,持续推进公交枢纽场站建设。

注重枢纽配套建设。新建综合客运枢纽的各类设施统一规划、统一设计、同步建设、协同管理。促进公共交通枢纽场站综合开发,推动建立城市公共交通用地综合开发增值效益反哺机制。

深化研究货运枢纽布局。积极推进多式联运发展,推动道路货运设施与航空、水路、铁路运输设施紧密衔接。推动传统货运场

站向现代化物流设施转型,加快推动形成商贸服务型国家物流枢纽。构建层次清晰、高效有序的多级城市配送体系,完善配送末端设施。

5.重点地区发展

自贸区临港新片区基本实现“15、30、60、90”的出行服务目标,即新片区主城区15分钟到达浦东国际机场、30分钟可达龙阳路枢纽、60分钟可达虹桥国际机场、90分钟可达长三角毗邻城市。

长三角一体化示范区对外交通可达性显著提高,区内交通连通性逐步增强,实现启动区至虹桥枢纽公共交通45分钟可达,有力支撑启动区近期建设重点区域的发展。

虹桥商务区构建内联外通、便捷高效、低碳智慧的一体化高质量综合交通体系,进一步发挥服务长三角和联通国际的支撑作用。

北外滩、张江科学城、吴淞创新城等重点地区发展公共交通为主的交通模式,提升区域可达性,营造交通亲和力,引导交通出行向绿色、高效、集约、低碳方向发展。

五、提升交通运输服务品质

(一)提高客运服务质量

1.完善对外道路客运服务

推进道路客运转型升级,优化班车线网,深化“交游融合”和“多业融合”,进一步规范和推进近沪地区毗邻客运发展。推动客运站功能多元化拓展,推动班线价格市场化和企业经营集约化。提升道路客运服务水平,实现政府服务便利化、信息服务集成化、

车型多样高端化和经营服务品牌化。

2.提升轨道交通运营服务水平

加强轨道交通线路运营维护,通过有序开展轨道交通设备大修、更新升级等举措,确保安全可靠运行。持续推进增能提效,缓解客流高峰拥堵,增强应急处置能力,实现运营服务质量关键指标持续提升,乘客满意度稳步提高。加强无障碍环境建设和适老化改造,注重与其他交通方式有效有序衔接。深化多层次的轨道交通网络运营管理机制研究,在运营组织、客运服务、信息化服务等方面实现便利共享。

3.打造优质可靠、全国领先的地面公交系统

优化地面公交出行链,加强时间和信息融合。推进公交线路精准化运营,继续推进公交电子站牌建设,实现中心城和五个新城公交实时到站预报服务全覆盖;持续优化公交线网。推进两网融合,80%的轨道交通站点周边50米半径范围内有公交线路换乘。继续完善公交专用道网络,稳步提高整体运行效率。

4.深化出租汽车行业改革

推进出租汽车经营权管理和运价调整。进一步加强网约车合规化管理,加强新业态监管,形成巡游出租车和网约车共同发展的局面。加快行业信息化建设,建立并完善巡游出租车统一调度服务平台,搭建出租汽车行业监管平台。推进出租汽车充电示范站建设。进一步完善法规政策、信用管理及事中事后监管体系。

5.推动水路客运有序发展

推进港口客运站、客运船舶硬件设施改造升级,加强水路客运无障碍环境建设。对水路客运企业开展质量信誉考核,不断增强水路客运出行满意度。加快推进浦江游览等水路客运行业信息化转型升级,提高水路出行便捷度。有序推进新能源客运船舶试点以及码头岸电设施改造。

6.引导新型业态健康发展

创新网约车经营服务监管方式,建立多部门联动的联合监督执法机制和联合惩戒退出机制,强化全过程监管,依法查处妨碍市场公平竞争的行为和价格违法行为。引导汽车租赁有序发展,完善制度建设,明确行业准入退出标准路径。引导互联网租赁自行车规范发展,对车辆投放运营进行动态监测和调节,促进行业持续健康发展。积极引导并规范定制客运业务发展,鼓励班车客运开展定制服务。

7.打造规范有序的汽车服务

完善行业管理标准体系。加强行业信用体系建设,研究制定汽修行业信用监管制度,完善驾培机构培训能力动态核定和违法违规信息披露机制。优化行业市场经营秩序,推进机动车排放检测与强制维护制度。

(二)优化货物运输体系

1.打造健康有序的道路货运市场

充分激活行业主体发展动能,推动企业规模化、集约化发展,培育道路货运龙头骨干示范企业。鼓励支持大型道路货运

企业拓展服务网络,延伸服务链条,向现代物流业转型。鼓励服务优质的品牌化企业发展。对于道路货运优质企业,在新能源城市配送车辆额度管理中予以扶持。鼓励规范“互联网+”新业态健康有序发展,培育5家以上注册车辆超过3万辆的网络货运平台企业。

2.完善货运行业管理制度

深化货运领域“放管服”改革,持续推进“简政放权”,不断提升事中事后监管服务。优化许可办理手续及流程,推广电子运输证,实现长三角货运企业、人员资质资格互查互认。便利新能源城市配送车辆日间通行和停靠。实现长三角危险品运输限行标准协调一致。

3.持续改善道路货运从业环境

强化从业人员技术培训,提升从业人员技术水平和安全意识。在高速公路服务区、骨干物流通道货物集散地、物流园区建设司机之家,提供良好的休息空间。

4.优化道路货运交通组织

优化完善道路货运通行规则,针对港区、物流园区等区域道路,进一步优化货运组织,统筹研究客货分流。改善外高桥、宝山等地区道路集疏运交通条件。

5.优化寄递服务体系

扎实推进快递“两进一出”工程(“快递进村”“快递进厂”“快递出海”),打造线上线下有机衔接、生产消费有力融通、城市乡村一

体贯通、国内国际有效联通的快递服务格局。

六、增强交通精细治理能力

(一)推进交通需求管理

1.完善小客车拥有管理

统筹考虑路网容量、环境保护等要素,加强小客车号牌额度总量控制,完善非营业性小客车额度管理政策。

2.加强小客车使用管理

坚持车辆使用区域差别化管理。结合交通流量和拥堵情况,优化小客车通行管理政策。推进落实公共停车收费的市场化调节机制。

(二)完善停车管理政策

1.坚持停车供需匹配,促进停车设施有序建设

严格落实配建停车审核工作机制,继续实施差别化停车管理政策,适时完善停车配建标准。多措并举新增停车泊位资源。加快推进停车难综合治理民心工程,积极创建停车治理先行项目,重点在中心城老旧住宅小区、医院、学校等场所内部挖潜增建车位,外部规划新建公共车位,推动周边各类停车资源开放共享。动态调整道路停车泊位设置。严格控制中心城拥堵区域道路停车场设置范围和规模;重点针对住宅小区夜间停车需求和医院、公共服务机构、商业街区等临时停车需求,灵活设置时段性道路停车泊位。有序推进停车换乘设施(P+R)建设运营,提供更为便利、多样化的出行服务。

2.提升停车经营服务,推广应用智能化管理模式

继续完善公共停车信息平台功能,进一步拓展平台应用范围,统筹实现对各类停车资源的协同处置和智慧监管,提高停车资源利用效率。鼓励创建智慧车库。制定智慧车库技术标准,打造一批示范性智慧停车场(库)。

3.加强停车收费监管,规范停车收费服务行为

加强公共停车收费监管,监督停车经营企业按要求严格执行明码标价以及按公示价格收费。

4.促进停车产业发展,引导停车企业创新

促进停车产业化和智慧停车融合发展,引导一批行业领先企业落地实践先进技术。推动停车设施新技术试点应用,做好跟踪评估和拓展推广。

(三)改善慢行交通环境

1.依托“15分钟生活圈”建设,完善慢行交通基础设施

开展人性化、精细化道路空间设计,提升慢行通道的连续性和功能性,优化慢行交通环境,保障慢行交通路权。完善轨道交通站点“最后一公里”慢行接驳通道建设。

2.提升慢行空间活力

结合“一江一河”两岸贯通工作,打造舒适多样的公共开敞空间,充分依托绿地资源构建品质宜人的绿道系统。优化无障碍设施建设,打造全龄友好、充满活力、品质宜人的慢行空间。

3.强化慢行交通管理,保障慢行交通安全有序

优化非机动车停车设施建设和管理,合理布设停放点位,实现停放便利有序。加强电动自行车安全使用管理和占用人行道骑行等违章管理。规范互联网租赁自行车经营服务,引导车辆有序投放,加强停放秩序管理。

(四)加快交通治理数字化转型

1.推动行业管理流程重塑

以服务需求为导向,优化全过程、全方位、全覆盖的行业管理流程,促进跨部门、跨层级业务协同。构建以信用为核心的新型监管模式,对行业信用主体实现动态监测和分类分级管理。加强数据治理能力建设,完善数据分级分类管理,夯实交通数据全生命周期管控,促进综合交通大数据跨部门融合应用,打造交通数据共享互通云生态。优化交通综合执法全程网上案件处理、指挥调度等业务流程,推进业务系统向智能办案、智慧执法转变,以核心业务为主线、以资源协同为支撑,构建交通综合执法监管业务闭环。

2.推进交通管理数字赋能建设

推进交通综合业务平台建设,形成“交通综合业务平台+行业大数据中心”格局。深化政务服务“一网通办”,实现交通行业政务服务从“能用”向“好用”转变。推进交通工程建设数字化监控,对建设项目工地实施远程监管,实现安全事故主动防控。构建危化品数字监管体系,实现危险品运输企业许可、批后监管、行政执法、信用管理、企业退出的闭环管理。推动道路设施数字化管养,促进

道路管养提效能、扩功能、增动能。

3.推动应急响应智能化防控

建设集监测、响应、决策、管理于一体的交通应急指挥协同平台,提升应急响应协同能级和处置效率。加快推进交通枢纽、轨道交通车站等重点区域大客流智能研判预警技术应用。统筹优化与船舶大型化相适应的上海港水上交通安全监管和应急救援系统设施装备布局,建设智能水上交通管控网络和大数据应用平台。推进网络与信息安全防护技术和装备应用,强化行业数据、关键信息基础设施安全自主可控。

(五)强化交通设施运营维护管理

1.推进全生命周期设施管理

在项目规划设计阶段即考虑运营养护需求,运营过程遵循设施运行老化规律,推动设施维护策略向长周期规划养护转型,逐步建立覆盖规划设计、建设施工、养护运营全要素全周期的闭环管理。

2.优化养护管理体系

进一步理顺管养流程,提升行政效能,深化养护市场化改革,积极探索发展建管养一体化养护管理新模式。

3.提高设施养护水平

利用各类新技术为科学养护、精准养护、自动养护提供决策支持。建立高效精确的养护监管体系。加强交通设施养护作业规范化管理。

(六)优化交通组织管理

1.综合施策,有效提升路网通行效能

加强公交路权保障,因地制宜推进合乘车道设置。机动灵活使用道路资源,综合运用单行道、调整信号相位、设置潮汐车道、路口改造等手段,深挖路网分流潜力,有效化解拥堵节点。优化行人专用全向通行相位等通行管理。

2.加强大数据应用,推进道路管理升级

融合多源数据,结合新一代道路管理信息系统建设,实现道路交通运行的全量实时掌握和智能预警,提高全市道路交通全方位管理水平。提高信号控制系统和信号设施智能化水平。

3.加强道路交通执法

在机动车有序管理的基础上,进一步加强对“人、车、路”各类交通要素的风险隐患治理,加强非机动车、步行秩序管理和电子化执法,提高交通参与者交通文明和规则意识。

(七)加强交通安全管理

1.完善交通运输安全生产管理体系,提升履职尽责能力

聚焦管理制度、标准规范和预案体系,健全行业制度标准体系。强化企业主体责任和安全意识,推动企业主动落实安全生产责任体系建设,加强政府监管。强化安全生产风险防控、隐患治理,细化安全风险分级管控制度标准,构建科学规范、严实高效的双重预防体系。推动行业全面实施安全生产信用

管理。

2.提升交通系统安全防护水平,增强系统韧性

持续加大交通基础设施安全防护投入,强化运营养护,完善安全技术标准规范,建设交通设施全生命周期管理平台。提升载运工具及运输装备安全技术水平,加强营运车辆准入管理,持续强化营运车辆动态监控工作。加强对自然灾害、事故灾难等突发事件的预防抵御、应急反应、快速修复能力。

3.加强装备设施建设,强化交通应急管理能力和救援能力

建立健全综合交通应急管理体制与运行机制。构建航运、航空、铁路、公路、轨道交通为一体的立体化应急救援网络。统筹推进交通领域军民融合发展。

4.加强安全科技建设,提升创新发展能力

编制交通运输行业安全生产重点研究任务指南,建立政府、企业、科研院校、社会各界多方参与的安全生产技术研发机制。依托先进科技手段,加强行业安全生产监督管理工作。

5.强化交通安全发展理念

以细化关键安全管理要素为切入点,以加强重点领域监管为抓手,精准把握行业监管重点,提升行业安全运行水平。

七、加快新型基础设施建设

(一)大力推进交通领域新基建

1.提升交通基础设施智能化水平

布局智慧道路体系,深化 S32 公路、G15 公路嘉浏段实施方

案,形成成套技术。推进完善“全车型、全出行链、全风险类别、全测试环节和融合新基建基础设施”的自动驾驶测试场景布局。打造智慧港口体系,开展临港集疏运中心和智能重卡物流体系建设。打造智慧航道网,建设高等级航道感知体系,实现通航建筑物数字化监管和运行状况实时监控。推进智慧客运枢纽场站建设,提高枢纽运行效率和服务便捷性。推进建筑信息模型(BIM)技术应用,实现基础设施三维数字化呈现、全周期信息可溯源。

2.完善充(换)电设施网络并促进使用

新建10万个电动汽车充电桩,打造统一查询、统一结算的全市经营性快充网络,推进45个左右出租汽车充电示范站建设。加强充电设施信息互联互通管理,积极引导充电设施接入市级平台管理。探索居民自用桩智能充电模式,加强智能充电管理,鼓励自(专)用桩共享改造,推进充电桩示范小区建设,全市建成30个左右示范小区。鼓励并支持建设针对重型营运货车及工程作业车辆的换电站。

3.提升自动化交通装备

推进自动驾驶、车路协同等技术的试点和应用工作,推动洋山港智能重卡示范应用升级,试点货车队列行驶技术、港区无人驾驶的测试。推动道路无人摊铺、智能施工、隧道巡检机器人等新装备、新工具应用。推进远程检测监测和运维技术应用,鼓励具备多维感知、高精度定位、智能网联功能的终端设备应用。推广智慧港航装备应用,推动自动驾驶船舶、自动化码头和堆场发展。

4.部署交通信息基础网络

加快推进物联网、5G 等技术与交通融合,推动新建设施感知系统与基础设施同步规划、同步建设。深入推动北斗系统在交通行业的应用,探索在车路协同、港口作业等领域的应用。积极探索量子通讯、区块链等技术在出行服务、航运物流等多主体、多环节场景应用。

(二)构建交通运输服务新格局

1.推进一站式出行体系建设

加快道路交通、公共交通、长途客运、航空、铁路、水运等多方式出行信息融合。探索政企联合机制,实现实时、全景、全链交通出行信息服务共享互通,融合地图服务、公交到站、智慧停车、共享单车、出租汽车统一预约服务平台、市级充电服务平台等既有出行服务系统,推进出行即服务系统(MaaS)建设。进一步丰富交通卡、不停车电子收费系统(ETC)应用场景,推进交通卡(含虚拟卡、二维码)全国互联互通应用。

2.推进一单制运输体系建设

推动多式联运物流服务体系建设,以洋山深水港、浦东国际机场与芦潮港铁路集装箱中心站为载体,推动海运、空运、铁路、公路运输信息共享,提高多式联运效率。研究物流新模式新技术应用。引导以运力资源整合共享为特征的网络货运平台规范健康发展。

(三)打造交通科技创新策源地

1. 搭建行业科技创新平台

规划引领,明确科技赋能交通发展的重点领域和方向;需求牵引,构建交通科技创新滚动项目库;形成前期研究、试点应用、全面推广、跟踪评估的科技创新应用闭环。探索政府、企业、科研机构的良性合作机制;通过应用场景开放,打造市场主体、社会公众广泛参与的交通数字化创新平台。形成轨道交通、港口装卸技术等方向的行业研发平台;研究组建长三角交通行业科技创新战略联盟,逐步实现区域科技创新协同应用。

2. 强化科技成果转化应用

大力推动科技成果转化,支持构建具有国际竞争力的产业技术体系,加强新工艺、新材料、新结构、新技术、新装备、新能源在交通运输领域的一体化部署。加强创新成果转化项目的跟踪管理,构建以实现有效转化为目标的行业创新成果评价机制。依托长三角一体化示范区、自贸区临港新片区,探索交通科技创新策源发展,试点推进核心关键技术的成果转化,促进形成配套产业链和供应链。

八、加速绿色低碳转型发展

(一) 推进低碳交通体系建设

优化综合交通运输体系结构。持续推进货物运输结构调整,完善海空枢纽集疏运体系,推进大宗货物“公转铁”“公转水”,集装箱海铁联运量翻一番。加快构建多模式轨道交通主导的交通设施功能体系,坚持公交优先战略,打造便捷舒适的慢行交通环境,持

续提升城市绿色出行比例。

(二) 加快交通能源结构转型

1. 加速推广新能源运输装备应用

积极支持新能源汽车发展,持续鼓励社会乘用车领域电动化推广,个人新增购置车辆中纯电动汽车占比超过50%。公交车、巡游出租车新增或更新车辆原则上全部使用新能源汽车,党政机关、国有企事业单位、环卫、邮政等公共领域,以及租赁汽车、市内包车有适配车型的,新增或更新车辆原则上全部使用纯电动汽车或燃料电池汽车。加快港区、机场内非道路移动源能源替代,加大内河新能源船舶应用探索和推广力度。在长三角一体化示范区、崇明生态岛、自贸区临港新片区等实施车辆超低排放准入,鼓励使用新能源和清洁能源车。

2. 积极开展氢燃料电池汽车示范应用

加大氢燃料储运、加注等技术攻关力度,适度超前布局氢气加注设施,建成并投入使用各类加氢站超过70座。积极探索氢燃料电池的多场景、多领域商业性示范应用,在具备条件的公交、客运、重型货运、冷链运输、环卫、非道路移动机械等领域开展示范应用,燃料电池汽车应用总量突破1万辆。

3. 加大可再生能源利用

结合自然条件和港口、机场、高速公路服务区、公交枢纽场站、轨道交通车辆基地能源需求,推进应用光伏发电、风光互补供电系统。探索生物质燃料应用,鼓励生物柴油在交通领域推广应用。

(三)挖掘交通节能降碳潜力

1.持续提升交通运输综合能效

淘汰老旧高能耗飞机,优化机队结构;进一步优化航路航线、进近程序、地面滑行路线。持续开展航运企业节能技改,进一步提高港口自动化作业效率。提升轨道交通牵引系统综合节能率,全路网推广实施节能运行图。优化公交线网,充分利用信息化技术提升公交运营组织效率。加强驾驶员节能操作培训,推广节能驾驶技术。

2.完善交通能耗及碳排放管理机制

加强能耗动态监管体系建设,完善能耗统计制度,进一步扩大对接碳交易平台的行业和企业范围。

(四)强化交通污染排放治理

1.深化高污染燃油车辆排放治理

持续开展高污染柴油货车治理,实现流动源氮氧化物(NO_x)的显著削减。以车辆排放标准提升和老旧车辆提前淘汰为重点,全面实施重型柴油车国六排放标准,研究推动国三柴油货车提前淘汰。率先在营运货车上推广车载自动诊断系统(OBD),实现远程在线监控,强化尾气排放监管。

2.强化航运污染排放治理

加强航运硫化物和氮氧化物(NO_x)排放控制,鼓励0.1%低硫油应用。完善船用液化天然气(LNG)和低硫油供应体系。进一步完善港口岸电扶持政策,做到能用尽用。推进内河码头岸电

标准化发展,研究制定内河船舶靠泊岸电使用规范。继续提高机场桥载电源使用率,持续推进远机位电源替代设施布局。巩固港口环保督察整治成效,进一步完善港口环保设施建设,提升船舶污染处置能力,提高港口环保水平。

3.完善交通排放监测体系建设

加快建设机动车排放监控系统,对柴油车开展全天候、全方位的排放监控。强化船舶尾气监测能力建设,逐步建成排放监测网络。加强基础研究和技術储备,做好交通活动与污染物排放之间的关联性影响分析和预判研究。

(五)拓展绿色交通发展生态

1.推进交通基础设施生态建设

在交通基础设施规划、建设、运营全过程加强对土壤、水、大气和声环境的保护,降低对陆域、水生动植物及其生态环境的影响。针对码头建设运营产生的环境影响,采用生态护岸、增殖放流等措施,开展陆域或水域生态修复。开展轨道交通车辆基地、公共停车场库等海绵型交通基础设施建设关键技术研究与应用。

2.促进交通领域废弃物循环利用

促进废旧路面材料、废旧轮胎、快递包装等减量化和循环综合利用。开展渣土、疏浚土、建筑垃圾等在交通基础设施建设、运营中的无害化处理与资源利用。

九、健全综合交通保障机制

(一)建立健全区域协调机制

建立跨区域交通战略协同、规划统筹、优势互补、市场合作的制度体系,健全区域交通一体化协调机制。鼓励多层次、多样化的跨地区合作发展。建立区域交通共建共治共享的信息平台。

(二)完善综合交通管理工作机制

进一步健全综合交通协调机制,通过政策引领、多方协作、共同参与,提高综合交通各环节统筹协调能力和水平。

完善综合交通规划与发展机制。加强与国土空间规划的衔接,重点项目在空间规划中予以预控。加强铁路、公路、水路、民航、邮政统筹规划。推进不同交通系统、交通方式之间的协调发展。加强轨道交通等重大交通基础设施配套衔接规划的实施和保障机制。研究市域(郊)铁路、郊区快速路等设施的投融资、建设、运营机制。加强交通基础设施用地、资金保障。进一步完善市、区交通事权分工。

坚持日常交通研判、定期交通调查、交通模型更新、交通规划或重大项目实施后评估等长效工作机制。

(三)完善法规政策和标准体系

发挥立法的引领、推动和保障作用,突出综合交通发展的重点领域和新业态、新模式的发展需要,研究起草相关法规政策。加快综合交通法规体系建设,统筹并涵盖跨运输方式、铁路、公路、水路等系统。加快启动出租汽车、道路运输等方面的地方性法规、政府规章的制(修)订工作。完善相关标准体系,不断提升行业标准的国际化水平。

(四)完善交通行业价格机制

优化轨道交通、地面公交票价政策,建立市域(郊)铁路票价机制;深化巡游出租车运价改革,完善价格形成机制;加强网约车价格监管,对扰乱市场秩序的价格行为依法予以查处;推动省际道路客运班线价格市场化;深化公共停车场(库)收费价格市场化改革,加强停车收费监管,规范停车收费服务行为。

(五)完善交通科技创新机制

建立创新项目引领机制。强化需求引导,定期组织发布创新项目需求清单,增强高校、科研院所研究的针对性和实用性,提高产学研用效果;推进完善交通科技创新“揭榜挂帅”机制,每年滚动发布交通行业科技创新试点项目目录;转变科技项目管理机制和组织方式,逐步向市场导向、技术预测、自由申报等多方式转变;引入行业创新项目的同业评价机制。

建立科技创新评价激励机制。探索建立行业科技创新激励制度,充分调动各类创新主体、科技人员、企业一线员工等的创新积极性;推动全行业从业人员参与创新,提倡企业设立职工创新基金,支持职工开展改革和创新。

(六)加强人才队伍建设

重点加强高层次人才和急需紧缺人才队伍建设,以重大工程 and 项目为载体,加快国际航运、交通规划建设、智慧交通等重点领域科技英才和领军人才的培养选拔。创新人才服务保障,打造服务全行业的人才工作平台。

构建适应上海交通发展需要的职业教育体系,支持企业、行业协会及其他功能性机构建设高技能人才培养基地,提升行业人才技能水平。

抄送：市委各部门，市人大常委会办公厅，市政协办公厅，市纪委监委，市高院，市检察院。

上海市人民政府办公厅

2021年6月29日印发
