

办理结果: 解决或采纳

公开属性: 主动公开 · 摘要

上海市浦东新区建设和交通委员会

浦建委提复〔2025〕137号

签发人: 李树逊

对浦东新区政协七届四次会议 第 087 号提案的答复

农工党浦东区委:

贵委提出的《关于落实人民城市理念优化浦东慢行交通系统的建议》(第 087 号)收悉。接到提案后我委立即开展相关工作,召集区相关部门和研究单位开展了相关问题的梳理研究。

一、几个方面建议的答复

1. 关于尽量减少慢行交通限制区域

近年来,为了满足人民日益增长的需求,浦东新区“禁非”范围在逐步减小,例如小陆家嘴区域已将禁非区缩小至陆家嘴环路以内、张杨路(南泉北路-源深路)段增设非机动车道等。

2024 年,市交通委、市交警总队本着“能通尽通”的原则对全市非机动车道情况进行了梳理排摸。针对世纪大道开放“禁非”的方案交警部门已开展相关研究,需市、区两级管理部门综

合研判方案可行性后确定实施计划；张杨路（浦城路-南泉北路）段因涉及八佰伴、华润时代广场的用地协调问题，且浦东南路西侧天桥梯道处没有非机动车道设置空间，该段目前不具备设置非机动车道条件。

2. 关于东方路西侧非机动车道设置问题

据了解，浦东新区城道中心将对东方路（浦建路-龙阳路）段人行道进行改造，将西侧人行道改建为沥青路面，并采用标线的形式增辟非机动车道。后续也将对东方路（浦电路-蓝村路）段人行道进行改造，增辟非机动车道。东方路（浦建路-蓝村路）西侧增设非机动车道的改造将列入 2026 年专项解决。

3. 关于普查骨干航道桥梁的非机动车道坡度

早年的跨河桥梁设计理念以机动车通行为主，普遍采用较大纵坡以缩短桥梁长度、降低工程造价，非机动车过桥一般采用推行方案。随着以人为本的理念普及和电动自行车的快速增长，未来新建道路、桥梁建设时，均以尽量满足非机动车骑行的理念开展方案设计。2024 年，新区已专项排查一批非机动车过桥安全问题，在纵坡过大处，均设置了推行提示。

4. 关于慢行交通越江问题

黄浦江越江交通属于市有关部门建设管理。在恶劣天气的情况下，市交通管理部门会发布特殊交通管理方案，开放部分隧道供非机动车过江通行。随着以人为本的理念普及，人民群众关心的慢行交通越江设施也在未来越江隧道的方案研究中予以充分考虑。

5. 关于轨交站点非机动车停放问题

轨交站点的非机动车停放问题已经引起了广泛关注。针对现状站点停车难的问题，街镇和单车企业已经采取了一系列的措施。比如单车企业及时跟踪调蓄，及时清运冗余车辆，增设电子围栏；街镇增加管理人员，规范停车行为；针对个别需求特别大的站点，结合现状周边用地，增设停车设施等措施。

6. 关于行人过街设施问题

浦东大道和杨高路为城市主干路，以交通功能为主。从现状来看，浦东大道沿线未设过街设施的地方为城市支路，且为 T 字交叉路口，在其两侧 200 米范围内，基本上均有其他信号等交叉路口，可供行人过街通行。下一步，我委将与交警部门进一步视现场条件和实际需求情况，研究增加人行过街天桥的必要性和可行性；杨高路（南洋泾路-居家桥路）段，因南侧以绿地为主，需求较小，一直未考虑中间增设行人过街设施，后续将根据实际需求、流量情况，研究增设行人过街设施；在 19 号线和浦东南路地下通道的规划和建设中，也将结合需求，统筹考虑慢行交通的设计。

7. 关于行道树缺失问题

按照行道树精细化养护工作要求，区道运中心、绿化中心已完成面上行道树缺损统计，并落实了部分补植工作，后续将持续开展普查和整改。

根据《行道树栽植与养护技术标准》，道路交叉口及弯道内侧在车辆安全视距内不宜栽植行道树，也有部分行道树设置受架空线和地下管线等因素影响。此外，道路设置公交车站由于道路红线宽度限制，人行道不能满足通行空间 2 米要求的路段也无法

种植行道树。后续区生态环境局将根据行业规范要求，对行道树的数量、规格及生长情况进行全面核验，有条件补种到位的尽快补种。

8. 关于打造一批慢行景观线路

区文体旅游局将结合浦东文旅资源自身优势，如现代景观、滨江特色、古镇元素、工业遗存等，加强文化商业内容的融入，鼓励旅行社策划开发具有特色的差异化的本地 Citywalk 路线产品，积极挖掘鲜为人知的浦东故事。目前新区惠南镇依托其得天独厚的生态资源、奥运人文效应、丰富的文旅资源，积极开发以沈海村 3A 级景区为核心的惠南镇城市郊野主题文旅路线和自行车骑行线路，努力营造与完善骑行文化氛围，已初步形成了具有鲜明特色的乡村振兴模式。后续也将结合浦东滨江、陆家嘴水环、世博水环和世纪公园等优质的场地资源和自然风貌资源，推出更多骑行路线，并鼓励和支持各街镇举办具有特色的骑行和路跑赛事活动。

二、浦东新区慢行交通工作开展情况

“十四五”期间，为推动本市慢行交通全面提质，促进道路资源公平分配，平衡快慢交通关系，市交通委全面推进本市慢行交通品质提升工作。结合市里下达目标任务，浦东新区不断开展慢行交通完善和品质提升工作。

2022 年，我委组织编制了《浦东新区慢行交通建设规划》，着眼城市多系统整体协调，强调慢行交通规划与其他规划及城市建设、更新活动的融合衔接，加快构建连续完整的慢行网络。根据建设规划及本市慢行交通体验工程等相关工作安排，“十四五”

期间浦东新区计划建成慢行交通体验项目 38 个、慢行精品区 3 个(其中已完成慢行交通体验项目 26 个,慢行精品区 2 个);2022 年完成 10 座人行天桥加装 21 台无障碍电梯任务。我委还注重对既有道路慢行设施的品质改善,优化通行环境打造安全慢行环境。例如推广大尺寸仿石材人行道板砖、隐形井盖,提高路面平整度;完善道路交叉口、公交站台缘石坡道设置,打造适老化平顺步行系统;对浦东南路、张杨路沿线多个交叉路口、港湾式车站实施非机动车道彩铺行人安全提示,无信号灯控制路口增设标线带等引导措施,凸显区域内公交、行人的通行路权等。

此外,区生态局、属地街镇、各开发集团等建设主体在各自实施的道路改扩建、滨江步道与水环建设、地块开发、精品城区等项目建设中,坚持慢行理念,注重慢行交通与公共交通、公共空间和沿街建筑融合共用,整合资源聚合力。其中,滨江步道贯通、陆家嘴水环建设、世纪公园拆墙透绿是道路、绿化、水系三网融合提升慢行系统品质最具代表的典型案例,世博水环也将在 2025 年开工建设。

三、下阶段工作计划

“十五五”期间,浦东新区将继续系统性推进浦东新区慢行交通相关工作,着重在以下方面加强推进:

1. 持续推进完善慢行交通网络。在道路新改建中,重视慢行系统元素设计,强化慢行路权保障,以“能通尽通”为原则因地制宜进行空间整合。结合地区城镇开发,同步改造公路断面,增设慢行系统。交通枢纽和轨交站点区域,构建互联互通的立体慢行系统,各类交通方式一体考虑,有必要的建立立体换乘流线,

打通空间壁垒，实现最短换乘，提升人流密集区域通行效率。

2. 破除机制障碍，适当腾挪空间，统筹路内外资源。计划通过地块退界、压缩机动车道、绿化协调等方式盘活路内外资源，拓宽步行和骑行空间；与区规划资源局协商完善建筑前区、公共通道布局，推动建筑前区及公共通道的开放，一体化设计通行空间，促进慢行与沿街商业、娱乐、休闲等交融联系，改变传统道路单一的通行功能。

3. 盘活蓝绿融合公共资源。借鉴陆家嘴水环、东岸滨江、世纪公园的成功经验，积极探索道路、绿化、水系三网融合，通过改造防汛步道、生态廊道、环上公园等改造建设项目，深度挖掘生态、休闲、文化功能，增加滨水景观节点，串联社区生活圈与生态节点，形成“蓝绿交织”的绿网体系。

感谢贵委对浦东开发建设的关心和支持。

上海市浦东新区建设和交通委员会

2025 年 5 月 27 日

联系人姓名：刘 茗

联系电话：68547299

联系地址：世纪大道 2001 号 5 号楼

邮政编码：200135