上海市浦东新区人民政府文件

浦府〔2023〕198号

浦东新区人民政府关于印发《浦东新区交通强区建设实施方案（2023-2035年）》的通知

区政府各委、办、局，各管理局（管委会），各直属企业，各街道办事处、镇政府：

现将《浦东新区交通强区建设实施方案（2023-2035年）》印发给你们，请认真按照执行。

2023年11月9日

（此件公开发布）

浦东新区交通强区建设实施方案
（2023–2035年）

为贯彻落实中共中央、国务院印发的《交通强国建设纲要》及中共上海市委、上海市人民政府印发的《交通强国建设上海方案》，全面推动交通强市、交通强区建设，持续完善浦东新区综合交通体系建设，根据浦东新区实际，制订本实施方案。

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，全面贯彻落实党的二十大精神，深入贯彻落实习近平总书记对上海和浦东的重要讲话和指示批示精神以及《中共中央 国务院关于支持浦东新区高水平改革开放打造社会主义现代化建设引领区的意见》部署要求，立足新发展阶段，贯彻新发展理念，服务新发展格局，践行“人民城市人民建，人民城市为人民”重要理念，把握交通“先行官”定位，适度超前，对标全球最高标准、最好水平，以“精品城区、现代城镇、美丽乡村”三个圈层为重要抓手，努力建成能级更高、功能更强、品质更优的现代化综合交通体系，实现“人享其行、货优其流”，引领带动城市能级和核心竞争力跃升，为实现打造社会主义现代化建设引领区的核心使命提供坚实支撑。

二、发展目标

立足2025年具体任务、展望2035年，分“2023-2025年”以及“2026-2035年”两个阶段提出交通强区发展目标及愿景。

（一）第一阶段（2023-2025年）

到2025年，浦东新区交通强区建设主要任务取得系统性成果，浦东新区综合交通“十四五”规划目标完成，与国际化大都市相适应的“立体互联、区域引领、多样融合、管理创新”的现代化综合交通体系基本建成。对外交通枢纽功能进一步强化，道路网络规模和结构进一步完善，公共交通主体地位进一步突出，综合交通服务品质和管理水平进一步提升。全区形成“10、20、30”（10分钟内重点区域及街镇中心进入高（快）速路，20分钟内区行政中心、重点区域、城市副中心互达并可达越江通道，30分钟内各镇中心可达越江通道或主要交通枢纽）综合交通出行网络，自贸区临港新片区初步实现“15、30、60、90”（15分钟到达东方枢纽，30分钟可达龙阳路枢纽，60分钟可达虹桥枢纽，90分钟可达长三角毗邻城市）出行服务目标。

（二）第二阶段（2026-2035年）

到2035年，建成人民满意、保障有力、世界领先的交通强区，全面建成“立体互联、区域引领、多样融合、管理创新”的“安全、便捷、高效、绿色、舒适”现代化综合交通体系。高标准建成联络全球、服务全国、空铁一体、高效衔接的大型国际综合交通枢纽；高标准打造易达长三角、畅达全市的互联互通陆路交通体系；高标准配置层次丰富、多网融合的客运交通系统；高标准形成智能服务、分区施策、满足多元化需求的交通管理体系。实现中心城内40分钟通勤目标，主城区绿色交通出行比重提高至75%以上。自贸区临港新片区全面实现“15、30、60、90”出行服务目标。

三、主要任务

（一）打造全球能级、服务卓越的一体化对外交通体系

1.预期成果

至2025年，浦东国际机场年旅客吞吐量达8000万人次，航空货邮吞吐量达370万吨。浦东港口集装箱吞吐量达4200万标箱，占全市90%以上。服务大飞机和邮轮国家战略，实现年产大飞机50-80架，首制邮轮按期完成建造及交付，二号船推进设计建造。逐步增加国际航运服务开立FT账户企业数，累计跨境资金结算规模达45亿元。

至2035年，进一步提升浦东国际机场年旅客吞吐量及航空货邮吞吐量能级水平。实现浦东国际机场1小时通达中心城区和市域机场、1-1.5小时通达近沪主要城市和机场、2小时服务长三角区域主要城市。形成“三个方向、一条支线、三条专用线”的铁路系统布局，构建城市群铁路交通圈。浦东港口集装箱吞吐量达到4000-4500万标箱，实现航运网络连接度世界领先，现代国际物流体系全面形成。将大飞机、豪华邮轮作为浦东新的装备产业增长级，力争形成年产1.5艘邮轮以及年产百架大飞机的产能及相关配套能力，形成新的千亿级产业规模。实现国际航运服务企业自由跨境资金结算，为国际航运企业跨国业务开展营造便利化环境。

2.实施内容及路径

航空方面：按照“最具影响力的世界级航空枢纽”目标，持续增强浦东国际机场设施供给能力，构建辐射全球、服务区域的国际航空枢纽。重点推进浦东国际机场四期扩建（新建T3航站楼、货站、飞行区滑行道等综合配套工程），提升机场客货运保障能力。建设世界一流航空制造业基地和航空产业集群，

推动产业创新发展，持续推进C919、ARJ21等重点机型产能提升，推动大飞机整机交付数量实现突破。铁路方面：落实国家铁路发展规划，新增浦东地区铁路运输服务功能，加强铁路与浦东国际机场、外高桥港区等客货运枢纽的衔接。构建城市群铁路交通圈，以铁路为主体，加强浦东新区与长三角区域、近沪地区的联系效率。提升浦东地区铁路客运枢纽功能，分散全市铁路枢纽压力。近期聚焦东方枢纽建设，加快沪通铁路及铁路上海东站建设，与浦东国际机场形成空铁一体的综合交通枢纽；加速构建枢纽集疏运体系，加快机场联络线、南汇支线、21号线一期及东延伸等轨道交通建设，推进周邓快速路、G1503改造等配套道路建设。航运方面：建设全球一流的集装箱枢纽港，保持集装箱吞吐量国际持续领先，推进外高桥八期工程建设。研究推进外高桥等内河港区功能规模调整优化，推进小洋山北侧码头建设和南港码头改造。建设外高桥港区铁路专用线。研究内河码头功能布局优化。完善高等级内河航道网络，加快大芦线东延伸航道整治工程建设，推进大芦线航道整治二期工程竣工，开辟长三角区域集装箱河海直达运输通道。持续推进邮轮产业建设，完成首制邮轮交付，推进二号船设计建造；推动国产豪华邮轮等重大装备整机产品关键技术国产化，打造上下游产业集群。争取中国人民银行上海总部支持，研究、扩展适配航运产业链企业的跨境收支便利化服务，进一步鼓励商业银行为航运产业链企业提供便利化跨境收支服务，拓展开展跨境收支企业的数量和资金规模。

（二）打造结构完善、通畅有序的网络化道路交通体系

1.预期成果

至2025年，全区骨干路网建成率达75%，跨黄浦江通道达21处，农村公路累计开工新改建不少于45公里、提档升级改造不少于115公里，完成道路交通缓拥堵15个点位。

至2035年，对照“四环八射十二联”的高（快）速路系统及“二十五纵二十四横两环”主要公路/主干路系统，形成由高（快）速路、主要公路/主干路、次要公路/次干路等构成的网络层次分明的骨干路网体系。全区骨干路网规划建成率力争超95%，主城区和南汇新城全路网密度超8公里／平方公里。进一步提升浦东新区对外通道，构建对外多方向复合通道，优化对外通道布局，促进浦东新区进一步融入长三角区域一体化发展格局。进一步加密黄浦江越江通道规模，着力提升道路网密度和联通性。持续推进农村公路新改建及提档升级改造工作，全区近50%以上农村公路实现提质增效。完成道路交通缓拥堵60个点位。

2.实施内容及路径

按照“成网成体系”总体要求，推进不同层级、不同功能路网建设。一是推进对外通道的建设，构筑沿江沿海廊道，配合完成S3公路通车，推进沿江通道浦东段和南北通道规划建设。二是完善浦东中心城快速路网体系，推进杨高路全线改建、外环南畅东抬、金海路快速化等项目建设。三是推进黄浦江越江通道建设，建成龙水南路越江隧道，推进隆昌路越江、嫩江路越江等通道规划建设，加强浦东新区与浦西中心城联系。四是推进“四好农村路”建设，推进浦东新区农村公路提档升级，持续优化农村公路网络，实现农村外联内畅。五是改善交通拥堵路段，根据交通流量情况推进实施交通缓拥堵项目。六是持

续完善路网。在控制性详细规划编制阶段，衔接落实上位规划明确的路网系统，鼓励加密路网，增强道路联通性。

（三）打造多元共融、高效服务的多层次公共交通体系

1.预期成果

至2025年，中心城区轨道交通站点600米人口和岗位覆盖率分别达49%、50%，轨道交通站点100米内有地面公交站点的比例达98%。

至2035年，主城区轨道交通站点600米人口和岗位覆盖率分别达60%、65%，10万人以上新市镇轨道交通站点覆盖率达到100%。全区公共交通出行比重达40%。

2.实施内容及路径

推动绿色低碳出行，发展以网络化轨道交通为主体的公共交通体系，形成市域线、市区线、局域线三个功能层次组成的“一张网、多模式、广覆盖、高集约”的浦东新区轨道交通系统，大幅提高居民出行的便捷程度。打造“快出行、趣生活”的轨道交通出行新体验，强化站城融合、服务标准和文化建设。近期推进机场联络线、南汇支线、崇明线、轨道交通13号线东延伸、19号线、20号线一期东延伸、21号线一期、21号线一期东延伸等轨道交通线路建设。强化轨道交通在地区发展中的支撑引领作用，提前谋划研究轨道交通线路，“金色中环发展带”沿线开展26号线规划方案研究，张江科学城和自贸区临港新片区开展27号线规划方案研究，中心城与周康航地区开展24号线规划方案研究，浦东新区东部区域纵向开展曹奉线规划方案研究。进一步优化自贸区临港新片区T1、T2、T6等中运量公交组网运行方案。持续优化公交线网，开展浦建路—沪南路等

公交骨干客运走廊建设。系统化、网络化研究公交优先车道（合乘车道）建设。加强多网融合发展，形成公共交通整体优势。打造多功能、多层次的公共交通枢纽体系，继续完善公交停车场布局。推进综合交通枢纽和轨道交通站点上盖开发及综合利用。

（四）打造模式多样、集约高效的货运系统

1.预期成果

至2025年，提升浦东海港枢纽能级，加快建设辐射全球的枢纽港。持续优化运输结构，提升港口集装箱水水中转比例及集装箱海铁联运占比。全面畅通邮件快件进出口通道，打造开放共享、安全可靠的国际寄递物流服务体系。

至2035年，持续优化运输结构，港口集装箱水水中转比例不低于55%，集装箱海铁联运达到8-9%。形成专业化货运物流服务体系，提高货运物流服务的标准化、社会化和信息化水平，构建“协作高效、安全有序、集约低碳”的多模式货运体系。建成更高水平、更高质量的邮政快递业寄递网络，将浦东建成“全球123快货物流圈”（中国国内1天送达、周边国家2天送达、全球主要城市3天送达）和上海市“3-12-24-48快货物流圈”（长三角区域投递同城化3小时送达，国内主要城市12小时送达，周边国家主要城市24小时送达，全球主要城市48小时送达）的重要支点。

2.实施内容及路径

建立多式联运体系，以铁路运输为重点优化浦东新区货物运输结构，加快铁路专用线、货运站等基础设施建设，扩大苏北、皖北地区至上海港海铁班列产品，提高铁路尤其是集装箱

铁路集疏运比例。拓展海铁联运业务，实现集装箱海铁联运量稳步增长，推动货运空铁联运发展。围绕口岸物流、工业物流和城市物流等主要需求，适应未来货运结构趋于高级化的趋势，全面调整口岸、工业物流运输结构，研究大宗货物运输逐步向浦东新区中心城区外优化调整，实现在空间上的客货分离。优化货运枢纽和通道网络布局，依托区域高速公路和国省干道，适时构建专用的快速货运通道，协调货运交通与城市客运交通的相互关系。提升道路货运效率，推广集中配送、共同配送、多式联运、甩挂运输等集约化货物运输组织方式。加快推进建设国际快件中心和跨境电商中心，配套完善货邮转运、邮政快递等综合服务功能。通过排摸辖区内商场、超市等货运车装卸货密集点位，筛选符合设置条件的道路，合理运用时间差，针对性开辟一批夜间临时停车场及装卸货停车位，优化时段性路内货运装卸区域布局，缓解停车供需矛盾。

（五）打造活力焕发、动静相宜的慢行和静态交通系统

1. 预期成果

至2025年，推进以市政道路人行道和非机动车道为骨干，以公共通道、农村公路等为基础，以河道沿岸、绿带及公园绿地内休闲健身道为补充的多级慢行通道建设。创建3个慢行交通示范区域，人行道设施品质明显提升，宜行宜骑、全龄友好、空间融合的慢行交通体系基本形成。开工新建公共停车泊位10000个，创建停车难综合治理项目30个，建设智慧停车场库6个，停车共享泊位数达6500个，有条件的道路停车场实现智慧化改造，有停车矛盾的二三级医院、大型文体场馆、公园景点实现停车预约。

至2035年，持续推进慢行通道规划及建设，规划形成慢行网络超5000公里。浦东新区停车位总量达约150万，配建停车占比维持在90%以上。其中，中心城停车规模为65万，车均车位为1.1车位/车左右；中心城以外地区停车规模为85万，车均车位达到1.2车位/车左右的配置水平。

2.实施内容及路径

慢行交通：编制慢行交通专项规划。构建“宜出行、优品质、高效益”的慢行交通系统，推进慢行交通示范区域建设。依托“15分钟生活圈”建设，形成适宜漫步的慢行交通空间。结合陆家嘴水环等滨水区域以及绿带、林带、景观道路等建设绿道网络，设置高品质慢行通道。加强互联网租赁自行车综合治理，构筑“政府监管、企业自律、个人文明、社会监督”四位一体的互联网租赁自行车行业管理模式。规范电动自行车、代步车等交通工具使用。静态交通：构建规模适宜、布局和结构合理的停车设施体系。适度在住宅小区和医院内部及周边增加停车设施供给。推进停车资源优化工程。积极盘活各类停车资源，加大车位开放共享力度，实现线上签约共享。大力推进智慧场库建设，创建一批具有场内导航、反向寻车、泊位预约等功能的智慧场库。推进医院、大型文体场馆、公园景点等场所泊位预约，与“上海停车”APP对接，让市民实现提前预约、到场即停服务。实施道路停车场智能化改造，实现精准计时、线上支付等功能。加强非机动车停放管理，完善、创新停放设施，合理布设停放点位。

（六）打造创新低碳、智慧安全的现代化交通典范

1.预期成果

至2025年，完成浦东智能网联汽车立法并落地实施，实现重点区域智能网联汽车测试道路开放，无驾驶人智能网联汽车创新应用规模化落地，打造智能出租、智能公交、智能重卡、无人配送、自主泊车等典型应用场景，加快智能化基础设施及智能网联汽车云控平台建设，推进车路云一体化应用。全面实现道路养护自动化检测，完成数字孪生试点。新能源和清洁能源公交车比例达96%。

至2035年，持续推动浦东新区智能网联汽车应用及产业集聚。路面病害自动化检测率达到100%，基本实现设施管养智慧化，形成数据驱动型道路养护科学决策工作机制。广泛应用新能源、清洁能源技术，全面示范清洁能源汽车。主城区绿色交通出行比重达75%。

2.实施内容及路径

智慧交通：推进智能网联汽车创新应用，持续深化智能网联汽车测试场景布局，推动自贸区临港新片区、金桥、张江区域测试道路开放，开展开放测试道路的车路协同建设。依托特色产业园区，重点布局无人配送、无人清扫等无人驾驶装备应用场景。推进交通基础设施建设、运营和管养数字化、智能化，全面实现路况技术指标智能检测、路面病害自动识别，持续实现对浦东新区公路管养平台应用场景的功能迭代算法更新，不断提高应用范围覆盖度。配合打造上海智慧出行服务系统（MaaS）。深入推进城市运行系统道路交通管理子系统（交通运输行业场景）建设应用，推进交通领域政务服务“一网通办”和城市运行“一网统管”。继续推广实时到站信息预报服务，大力推进郊区电子站牌建设。深入推进人工智能、互联网技术

与交通产业的加速融合。绿色交通:引导绿色低碳出行，推动各种运输方式联程联运发展，支持大宗货物及中长距离货物运输由公路向铁路和水路运输有序转移。推动LNG动力船舶、电动船舶建造和改造，统筹规划充电站、LNG加气站、加氢站、岸电等新型基础设施，推进设施共享。推进公共领域用车全面电动化。增加新能源汽车充电设施供应。推广氢能源车辆示范应用，规划各类型加氢站点14座，建设推进6座，根据车辆应用实际需求适时调整加氢站点布局，氢气自给率达到30%以上。新增道路项目实现海绵措施全覆盖，存量设施结合改扩建逐步进行海绵城市改造。平安交通：提升交通本质安全水平，完善交通基础设施工程和交通安全设施的技术标准。创新交通安全生产体系，健全交通安全生产管理法规和标准体系、安全责任体系、风险分级管控和隐患排查治理双重防控体系、科技支撑保障体系、安全生产培训教育体系等。强化交通应急救援能力，完善自然灾害、公共卫生突发事件、社会安全事件等交通系统应急保障体系。建立数据驱动的城市交通拥堵治理新方式和动态发现、协调推进的长效工作机制。提升轨道交通大客流运输和安全保障水平，加强轨交及公交应急联动沟通机制，提高风险预警效率，通过技防手段，提升车辆及场站运营安全系数。

四、保障措施

（一）加强组织保障

在上海交通强市建设领导小组的领导下，建立由区建交委和相关部门组成的浦东新区交通强区建设工作推进机制，负责统筹协调、整体推进交通强区建设工作。

（二）加强资金保障

保障交通基础设施资金投入。探索创新政府对公共交通投入机制，完善长效发展的扶持机制。

（三）加强政策保障

继续落实公交优先政策。保障低碳交通方式合理运行条件，保障慢行交通合理路权，创造宜居生活环境。对无人驾驶、车路协同等新型交通形式，开展对应的政策法规制定工作。

（四）加强人才保障

建立健全行业人才培养、激励机制，重点加强高层次紧缺人才和高技能从业人员队伍建设，加快国际航运、绿色交通、智慧交通等重点领域的高层次、专业化、创新型人才培养，进一步加强职业教育和培训，充分发挥职业资格制度作用，积极组织行业技能竞赛，促进高技能人才选拔培养，提升从业人员队伍整体素质。

（五）加强任务实施管理

按照任务清单落实责任单位，确保各项任务落地。建立评估机制，对交通强区建设实施情况进行评估。加强跟踪分析和督促指导，总结推广经验，加快工作推进。

抄送：区委各部门，区人大办、区政协办，区纪委监委，区法院、区检察院，各人民团体。

上海市浦东新区人民政府办公室　　2023年11月13日印发