与代表委员 重返现场

两会建言>>>

今年上海两会期间,市政协委员邵楠提交了一份关于电动自行车管理“疏堵结合”的提案。他认为,电动自行车面临的本质问题是路权,现行法规未充分考虑电动自行车的速度、重量、使用频率等特殊性,应尽快为电动自行车“量身定制”管理法规,明确路权保障。

会后回访>>>

时隔两个月,本报记者跟随市政协委员邵楠重返“两难”路段——虹桥路地铁站周边与淮海中路周边,实地探访电动自行车的“路权”困境。邵楠委员提到,只有通过科学规划、精细治理、立法先行,才能真正实现机动车、非机动车与行人的和谐共处。

新民晚报 上海两会·话题 7
2026年2月3日 星期二 本版编辑/蔡 燕 视觉设计/付建英

电动自行车管理规定该改改了

委员呼吁,应疏堵结合、法律先行,满足市民出行需求

思想众筹

在上海,电动自行车不仅是近2500万市民的日常通勤选择,更是支撑起城市物流“最后一公里”的毛细血管,但相关管理和长期面临法律滞后、权责不清、道路资源紧张等难题。今年上海两会,市政协委员邵楠呼吁,尽快为电动自行车“量身定制”管理法规,明确路权保障,实现“疏堵结合”的治理新路径。

根据上海市公安局车管所统计,自2005年建立登记系统以来,全市电动自行车保有量已约达1200万辆,相当于平均每两位常住人口就拥有一辆。与此同时,超过20万名快递、外卖骑手依赖电动自行车完成每天近4500万单的配送任务。

与庞大的使用需求形成鲜明对比的,是滞后的管理制度。邵楠说,目前,上海遵循沿用的是《中华人民共和国道路交通安全法》和实施条例,以及2021年通过的《上海市非机动车安全管理条例》。“这基本都‘打补丁’的产物,本质上是头痛医头、脚痛医脚。”邵楠直言,现行法规未充分考虑电动自行车的速度、重量、使用频率等特殊性,导致其在路权分配、载人标准、执法依据等方面长期处于模糊地带。

“电动自行车面临的本质问题是路权,”邵楠指出,一方面,机动车、非机动车与行人三者之间的矛盾,在道路资源紧张的上海尤为突出。目前,全市仍有101条道路禁止非机动车通行,其中不少位于市中心、商业区、配送需求高频区域,客观上导致违规行驶现象普遍;另一方面,现有非机动车道设计宽度标准为1.5米,难以满足两辆电动自行车安全并行。

邵楠建议,应尽快出台针对性强的《上海市电动自行车安全管理条例》以及《上海市电动自行车通道设计规范》,将非机动车道最低宽度拓宽至2米,并为条件允许的人行道设置分层分线骑行区,让他们有路可走。

针对电动自行车载人规定,邵楠提出,目前上海规定只能搭载12岁以下儿童,但安全本质上与载重、配速相关,而非年龄。“搭载一个体重超标的12岁儿童和一位体重较轻的成年人,哪个更安全?现行规定显然没有考虑实际情况。”他建议,载人标准应按照车辆制动性能与载重能力科学设定,对采用碟刹等高效制动系统的车辆可适当放宽载人限制,而对简易抱刹车型则应严格管理。

管理执法同样面临挑战。由于历史原因,电动自行车登记并不规范,车辆与实际使用人常常无法对应,给非现场执法带来困难。邵楠建议,应在全市范围内开展电动自行车权属复查,实现人车对应,并对快递、外卖等商业运营车辆发放特殊标识,为精准执法创造条件。

“对待电动自行车不能一味地‘堵’,而应该‘疏堵结合’。”邵楠强调,上海已经到了必须正视电动自行车规范问题的时候,只有通过法律先行、科学管理的方式,才能在保障安全的同时,满足市民出行需求和城市运行需要。 本报记者 **陈佳琳**

■ 邵楠委员相关建言刊登于本报今年二月三日第七版

本报记者跟随市政协委员邵楠重返“两难”路段探“路权”困境

电动自行车“两全之路”在何方

■ 凯旋路由南至北方向一路段未设置非机动车道 **胡非凡** 摄

轨交虹桥路站旁凯旋路口>>>
非机动车道“断了又续”

上午8时许,记者与邵楠委员在轨交虹桥路站1号口旁的凯旋路Y字路口汇合。这里是轨交3、4、10号线的换乘枢纽,一旁设有大型公交枢纽站,周边更是写字楼密集、餐饮店铺林立,是众多外卖骑手和上班族的必经之路。

站在轨交虹桥路站对面的长宁国际广场临时落客区入口处观察,车流走向一目了然。由南至北方向的路段并未设置非机动车道,一些电动自行车和外卖骑手要么贴着机动车道边缘,与汽车“擦肩而过”;要么骑上人行道,在狭窄的空间里跟行人抢路。

一名刚来上海两天的外卖员小贾恰好停在路边等单子。面对记者的询问,他显得有些无奈:“我刚来两天,这路我不熟。有时候骑着骑着,非机动车道就没了,要么就得看导航,走到前面发现是禁行,只能推着走,太耽误时间了。”

小贾的困惑并非个例。由于这里是Y字路口,且附近道路单行线与双向行驶并存,非机动车的行驶路线变得异常混乱。邵楠委员带着记者从轨交虹桥路站一侧沿着凯旋路向北步行,实地丈量了一段长约600米的路段。起初,西北向东南方向的单行道设置了只有约0.5米宽的非机动车道,但随着道路转南北向、逐渐收窄,这条非机动车道竟“凭空消失”了。再往前走约200米,随着道路逐渐变宽,非机动车道又突然出现了。

“非机动车道在这里断了,前面又有了,中间这一段怎么走?车又不能飞过去。”邵楠委员边说边比画。记者注意到,由于路权规划不清,数辆电动自行车只能驶上机动车道或人行道,甚至有的车为了抄近道,在人行道上逆行。

“这不是他们不想守规矩,是规矩没给他们留出路。”邵楠委员提到,按照现行规定,通过此类路口时,非机动车骑手应下车推行。“要求骑手推行数百米,既不现实,也不符合电动交通工具的设计初衷。”

记者和邵楠委员在原地站了十几分钟,发现没有一辆电动自行车的骑手选择下车推行。“没有明确的路,大家只能按自己的理解走,违法就成了常态。”

淮海中路陕西南路口>>>
禁行路段玩“猫鼠游戏”

上午9时许,记者跟随邵楠委员来到淮海中路与陕西南路的交叉路口。这里位于上海最繁华的商业区之一,环贸iapm、百盛、巴黎春天等商场环绕,附近还有医院,餐饮、购物需求旺盛。

然而,淮海中路是非机动车禁行路段。“市民可以绕行,但旁边全是商场、餐饮店,外卖和快递总得有人送吧?不让走,怎么送?”邵楠委员指着路边的禁行标志说。

答案显而易见。淮海中路的人行道上,电动自行车穿梭不停。快递员、外卖骑手把车停在店铺门口,卸货、取餐,然后迅速消失在下一个路口。因为是禁行路段,马路上没有非机动车道,所有非机动车只能“借道”人行道。

正在分拣包裹的快递员黄师傅向记者证实了这种无奈。“每天都在这儿送货,有交警就下来推,没有就骑。”黄师傅的车上堆着20余件大件快递。他坦言,自己知道规定,但推着车走确实不现实。

记者还注意到,陕西南路以淮海中路为界,南北两段的非机动车道设置截然不同:南段有单向的非机动车道,北段则完全没有。这意味着,由南向北正常行驶的非机动车,到了这个路口就没路了,只能逆行或挤上人行道。

“按照交规,通过斑马线应下车推行。但在实际通行中,很少有骑手能够做到。”邵楠委员指向路口,一名外卖骑手正从人行横道线上骑行通过,不远处就是执勤交警。“这就是‘猫捉老鼠’。有交警在,他下来推;过了路口,马上又骑上去。不仅浪费警力,也难以形成长效管理。”

■ 在淮海中路陕西南路口,交警正在执勤,市民下车推行 **胡非凡** 摄

■ 分层设计后,非机动车和行人各行其道《上海法治报》供图

伊犁路(安顺路—虹桥路段)>>>
分层设计有“样板”之路

走访的最后一站,邵楠委员带记者来到伊犁路(安顺路—虹桥路段)。2025年底,这里刚刚完成非机动车道的恢复改造。道路采用了分层设计:路面抬高约15厘米,形成上下两层结构。上层铺设塑胶步道,供行人通行;下层为平整的非机动车道,供电动自行车与自行车骑行。这条数百米长的路段,在早春阳光下秩序井然。

“这是精细化治理的典型案例。”邵楠委员认为,在有限的道路资源条件下,这条道路通过设计优化,实现了行人与非机动车的物理隔离、各行其道。

但类似的“样板”在上海仍属少数。邵楠委员指出,当前电动自行车面临的核心问题集中在两个方面:路权规划的系统性缺失,以及法律法规的滞后性。他对此深有体会,自2022年起,电动自行车成为他唯一的代步工具,每天穿行于上海的大街小巷,让他对路面的矛盾与尴尬感同身受。

“现行法规主要针对传统自行车制定,要求电动自行车过人行横道时下车推行。传统自行车自重较轻,而电动自行车自重数十公斤。这一规定在实际执行中面临现实困难。”邵楠委员指出,法规与现实的脱节,直接导致了执法难度增加与普遍性违法现象。

邵楠委员建议,上海应加快出台专门的上海市电动自行车安全管理条例,从顶层设计层面明确电动自行车的路权保障。具体而言,一是系统梳理非机动车道网络,打通“断头路”,动态评估禁行路段的合理性;二是提升治理精细化水平,运用流量热力图等数据手段,科学规划路口动线与停放设施;三是推动立法与执法标准的更新,使管理规定与电动自行车的实际性能、使用场景相匹配。

上午10时许,走访结束。“城市治理没有完美的答案。只有通过科学规划、精细治理、立法先行,才能真正实现机动车、非机动车与行人的和谐共处。”邵楠委员说。他戴上头盔,骑上电动自行车,汇入车流中,身后是依旧喧嚣的街道,也是无数骑手与市民日复一日寻找民生需求与出行安全能“两全”的地方。 本报记者 **陈佳琳** 实习生 **胡非凡**

电动自行车专营店非法破解限速

上海警方抓获嫌疑人18名,查获涉案车辆500余辆

本报讯 (记者 杨洁)连日来,上海警方针对破解电动自行车限速问题,开展专项打击整治。网安、交管等部门重点围绕非法控制电动自行车电控系统、解除车辆限速等情况,对网上发布相关违法信息、教授传播作案手法等开展公开巡查,精准研判线索来源,集中开展收网打击。今年3月以来,累计抓获犯罪嫌疑人18名,查获涉案电动自行车500余辆。

近日,民警通过排查发现,静安区某电动自行车专营店涉嫌非法提供破解限速服务。

经查,店铺老板张某在明知不得非法解除车辆限速的情况下,仍授意员工舒某,以每单10元至20元的价格,使用手机软件为客户破解车辆限速。自2025年6月以来,该店铺累计非法破解车辆40余次。今年3月11日,警方将张某、舒某抓获,两人因涉嫌非法控制计算机信息系统罪被依法采取刑事强制措施。

在另一起案件中,浦东新区某电动自行车专营店为提升店铺销量,非法使用手机软件,不仅为客户解除电动自行车限速,还关闭超速报警音。

经查,店铺负责人王某累计为十余辆电动自行车实施非法破解。目前,王某因涉嫌非法控制计算机信息系统罪被依法采取刑事强制措施。