随着经济社会的快速发展，“人、车、路”三者之间的矛盾日益突出，对城市交通整体建设提出了更高的要求。如何进一步优化市民的出行体验，增添交通出行的“智慧底色”，来听一听委员们的想法。

如何优化交通出行体验，委员们建议：

红绿灯应让路口更“聪明” 人行道要对行人更“友好”

给城市交通装上“智慧大脑”

现状：

不断增加的交通流量和长距离出行需求导致城市部分道路拥堵日趋加剧。市政协社会法制委员会主任沈仲良认为，交通信号灯控制是治理城市交通拥堵问题的重要手段，在分配道路通行权、调节交通流量方面发挥着重要作用。然而，部分板块建设的交通信号灯与市级交警部门信号系统相独立，无法统一联网，导致跨片区信号灯“绿波带”难以沟通，道路通行不畅问题突出。此外，随着物联网技术的快速发展，视频分析、雷达感知、边缘计算和人工智能等技术已在智能交通行业得到广泛应用，但我市对这类先进技术应用的投入尚显不足，“缓解城市交通拥堵，改善市民出行体验，应当从提升城市道路交通数字化、智慧化管理服务水平入手。”

建议：

市政协社会法制委员会建议，市级层面要尽快出台交通设施一体化管理意见，从顶层规范全市各类交通设施的建设、管理机制。同时，我市作为物联网、车联网发展先行城市，需全面提升路网全息感知水平，可采取“小步快跑”战略，由各级道路建设主体通过各类道路新、改、扩建工程和道路更新工程将道路感知系统建设纳入其中，有序构建起覆盖全市的全息化道路感知体系。

当前，如何将各渠道的数据进行整合和分析成为构建智慧交通的关键命题。市政协社会法制委员会提出，我市大数据部门、工信部门、交通部门、城管部门、交通产业集团等相关部门，应将交通数据资源向公安交警部门进行汇集，多部门联动，构建交通流量大数据分析平台，用数据驱动城市交通信号优化和出行服务升级。

确保人行道“两人并行”宽度

现状：

近年来，无锡城市发展中低碳环保理念日渐普及，“绿色出行”成为市民共识。人行道作为城市道路的重要组成部分，其功能不再局限于疏导城市交通，更承载着营造城市景观、展现城市风貌的重要作用。

市政协委员张敏调研发现，无锡城市人行步道在便捷性与舒适性上不尽如人意，主要体现在两个方面：空间尺度不够，难以满足日常人行需求，如健康路和崇宁路部分路段除去行道树占用区域，剩余可供人流通行的尺度仅0.5米，单人通过都有些勉强；道路设施破损，影响城市景观，“不少市民反映下雨天走在人行道上，不小心踩上一块松动的人行道板砖，污水飞溅。”

建议：

张敏建议，应对城市主次干道人行道设置情况进行统一调研。结合周边环境，对人行道尺寸进行梳理，确保人行道“两人并行”的通行空间。“通讯电力箱柜、垃圾桶、标识标牌等占用人行道通行空间的配套设施应当迁移改造”，张敏提出，建设标准不高、设施陈旧的人行道铺装也需要更新。不仅如此，对于存在安全隐患的井盖和“蜘蛛网”等附属设施，要全面消除井盖沉陷、响动和井周破损等病害，同步实施架空通信线地下管道建设及线缆下地，对无条件下地的线缆要进行统一理顺归拢。

在满足日常人行需求的同时，完善的便民设施也要跟得上。张敏建议，要完善人行道无障碍设施，提升整治座椅、非机动车停放设施等公共服务设施；其次要增加人行道隔离桩等行人安全保护设施，避免机动车随意驶入碾压人行道。

充电换电模式互为有益补充

现状：

新能源汽车发展不断提速，对充换电设施的需求进一步增加。民革无锡市委调研显示：2021年底，全市新能源汽车保有量达到6.04万辆，全市共有公共及专用充电站605座、充电桩6388个，私人自用充电桩22801个。充电设施数量不足、结构不合理，影响了新能源汽车使用体验。

公共充电设施，主要集中分布在城市主城区，外围街镇相对较少。面对新能源汽车保有量快速增加，一方面，需要继续加装充电桩；另一方面，部分现成的充电桩长期不通电无法使用，造成资源浪费。

建议：

截至2022年11月，无锡全年新建公共及专用充电桩2511个，仅完成“十四五”规划目标的9.6%。民革无锡市委建议，继续将新能源汽车充电桩建设列入为民办实事项目，提高发展数量目标并明确分类目标。

除了增加充电桩，还需要提高充电桩的利用效率。民革无锡市委提出，首先要优化城市公共充电设施网络布局，推进公交、环卫、城市物流等行业规划、建设专用充电设施；其次是加快居住小区设施建设，“有桩”小区提高利用效率，“无桩”小区加快改造建设，或与周边资源共享。

相较于充电模式，换电模式有利于调整电网用电负荷，充分利用电网资源。据了解，无锡市在2021年前没有出租车专用换电站，2022年新建2座。建议借鉴先进地区经验，以出租车专用换电站建设为试点，以点带面促进换电模式加快发展，与充电模式互为有益补充。

（晚报记者 陈钰洁 冯成）

提案万花筒

优化设置隔离带

一些城市道路中新增了隔离带，对于维护交通秩序、缓解交通压力起到了一定的作用。但是，大量隔离带的建设也带来了一些问题：有的路面本来就很窄，设置了隔离带后，只要路面上有人行走或骑行，后面车辆就无法通行；有的隔离带距离居民小区出入口太近，影响车辆正常拐弯进出，增添了交通隐患。

市政协委员马卫明建议，相关部门要结合城市道路交通流量，做到科学规划设计；要完善隔离带设置内部审批机制，充分评估安装隔离带后可能带来的种种问题；取消过窄路面隔离带设置，特别是对于只有两车道，边上又没有人行道、自行车道的，更应立即取消设置，建设更加和谐宜居、更人性化的城市。

严查超标电动车

近年来，我市电动自行车保有量逐年递增。据不完全统计，截至2022年11月底，保有量已突破550万辆（含江阴、宜兴地区），其中超标车约200万辆。根据无锡市市场监管局于2022年11月发布的《电动车用电动机产品质量监督抽查结果及消费提示》，不合格率为10%。综合交通事故数据来看，我市交通事故中涉及电动自行车的占比17%，电动自行车事故中死亡事故占比14%。

市政协委员王文进建议，市场监管部门要加强电动自行车生产质量监督，惩处非法改装行为。发现电动自行车商家存在非法改装行为的，做到发现一起、查处一起、教育一片；生产厂家和销售经营者要依照法规设计、生产、销售附合标准的电动自行车。要通过加强道路安全整治，进一步约束电动自行车违规行为。“现场依法惩处，同时开展普法教育”，王文进认为，需倡导“处罚为主，教育并行”，从思想上、源头上遏制电动自行车交通事故的发生，真正做到电动自行车“便民不伤民”，建立安全、文明的交通秩序。