

# “马路现场会”认可两年治理成效 大多数代表赞成“手动管控”改“设施管控”



■长江日报记者夏奕  
通讯员倪锐 李佳 黄一燕

雄楚大道商学路路口与高架杨家湾上桥匝道口相距仅150米，早高峰期间这里车流入流叠加，通行效率不高。洪山交警两年前启动“手动管控”，禁止雄楚大道地面层东西双向机动车掉头。两年过去，“手动管控”效果如何？能不能改成“设施管控”？10月30日下午，“马路现场会”在这个路口召开，各方代表热议洪山交警带来的改造方案，气氛热烈。



“马路现场会”上，洪山区交通管理大队七中队民警郭铮在介绍路况。

长江日报记者史伟 摄

## 洪山交警： “手动管控”有成效，“设施管控”更有效率

洪山区交通管理大队七中队民警郭铮先介绍该路口基本情况，并分析早晚高峰期间通行效率不高的3个原因：高架上车流变道需求大，导致高架层车速放缓，影响上桥车流汇入效率；地面层过街需求大，主干道车流通过效率不高；周边上匝道需求集中，无法分流。

洪山区交通管理大队二中队政治指导员蔡勇谈到，2023年起洪山交警通过安排警力早晚高峰期间在该路口摆放锥形桶的形式，每日早高峰7时至8时30分禁止该路口东西双向车辆掉头，减少掉头车对直行车的影响，同时在上桥匝道口安排巡控警力，快速处置周边交通事故，保证高峰期畅通。“手动管控”后，虽然路口流量依然较大，但再未发生长时间无法通行的情况，车辆可在两至三个红绿灯周期内放行。

郭铮介绍，“手动管控”两年多效果不错，洪山交警今年提出改“手动管控”为“设施管控”方案，通过施划可变车道，配合红绿灯、隔离护栏等设施，动态调整空中车道引导显示屏、临近路口红绿灯配时、交通标线及提醒招牌等，引导有掉头需求的车辆选择邻近路口掉头。

洪山区交通管理大队七中队中队长余进明介绍了两种管控方式的差别。过去试行“手动管控”是考虑到路面交警可根据现场情况灵活放行，但路口非机动车、行人也时有不按道、不按灯通行情况出现，路面警力必须及时维护交通秩序；若改为“设施管控”，机动车均按灯按道行驶，交警就能有更多精力去保障非机动车与行人的交通秩序，让路口通行更有效率。

## 各方意见： 支持警方新方案

湖北商贸学院保卫处副处长徐新良以自己的上班路为例讲他两年来的出行变化。抵达路口时若早于早7时，他就可以直接在路口掉头把车开进学校；若晚于早7时，他就得向西前行右转，把车停在雄楚大道北侧的停车场再步行过马路上班。对于洪山交警的新方案，他支持“早高峰禁止双向机动车掉头”，这样能减少掉头车对直行车的影响，同时也能显著降低路口的交通事故概率。但同时，他也提出希望保留路口的人行过街斑马线，并在道路北侧将右转进入卓豹路的车道与直行道分开，让支流车辆快速离开主干道，减轻雄楚大道压力。

卓刀泉街园林场办公室主任刘德彪的出行方式改变得更彻底。原本从光谷开车上班的他，以前每次在路口掉头就得花半小时，近两年路口不掉落头，他再也不开车了，而是选择坐地铁、骑共享单车上班。他也支持路口改为“设施管控”，同时提及在雄楚大道沿线路段设置更多提醒招牌提前引导司机，并提出沿雄楚大道直行的社会车辆能否在早晚高峰期间驶入BRT廊道，以缓解雄楚大道地面层外侧车流压力。

路口商户、阿布杜新疆美食城副总经理付运杰则表示，食客对晚高峰期间驶出停车场后驶入雄楚大道的通行效率确实提出过意见，但若改为“设施管控”，改造后车流交织肯定能减少，主干道通行顺畅了，支路也能更好走。

公交七公司车队副队长刘杰认可“手动管控”的成效，直行为BRT廊道内的公交车通过该路口时不再需要等待掉头车辆，通行效率有所提升。他也提出，因廊道内驾驶员视野受

限，非机动车和行人在廊道内横穿十分危险，他希望交管部门能增设相关提醒或隔离设施，保障非机动车和行人的安全。

卓刀泉街公共管理办公室副主任戴洪源介绍，该路口关系着周边4个社区、4万余户居民的日常通勤，因为周边道路条件限制，早晚高峰期间该路口流量密集的状况短期内难以改变。良好交通环境的缔造必须依靠各方共同努力，对各种交通参与者都需要倡导文明交通，按灯、按道、依法依规通行，才能创造人人平安的交通出行环境。

## 专家意见： “空间换时间”各方收获更安全交通环境

湖北建科国际工程有限公司高级工程师杨凌云评价洪山交警带来的方案称：“以空间换时间”试行两年已证明有效，可以固定下来。

她透露了一组统计数据，目前高峰期雄楚大道高架杨家湾上桥匝道口的平均流量已经远超该路段起初设计流量，且还远远未满足该匝道的实际通行需求量。两年前洪山交警采取“手动管控”措施，就是为了解决高峰期间掉头车对直行车的影响，最大限度保障过境车流以更高效率通过路口。事实证明，这一措施是非常有效的。

改为“设施管控”就是让掉头车辆直接按灯指示去远端掉头，“以空间换时间”，虽然掉头车需要多走1000多米，但直行车流的通过效率大幅提升，交警也能有更多精力去解决其他交通参与者的需求，路口所有人都收获了更加安全的交通环境。她提到“马路现场会”上多位代表的发言让她观察到如今市民倾向于选择“绿色出行”方式，这也是大城市出行选择多样化的一种体现，展现出城市发展变化的新活力。

# 武汉市既有住宅加装电梯条例

(2025年8月27日武汉市第十五届人民代表大会常务委员会第二十七次会议通过 2025年9月25日湖北省第十四届人民代表大会常务委员会第二十次会议批准)

目录	
第一章 总则	
第二章 申报和审查	
第三章 建设和维护	
第四章 保障和监督	
第五章 附则	
第一章 总则	
第一条	为了推进既有住宅加装电梯工作，完善既有住宅使用功能，加强无障碍环境建设，改善居民居住条件，根据《中华人民共和国民法典》、《中华人民共和国特种设备安全法》、《中华人民共和国建筑法》、《中华人民共和国无障碍环境建设法》、《湖北省电梯安全条例》等法律、法规，结合本市实际，制定本条例。
第二条	本条例适用于本市行政区域内既有住宅加装电梯及其相关监督管理活动。
第三条	本条例所称既有住宅，是指已建成投入使用、具有合法权属证明或者合法报批手续、未列入房屋征收计划、非单一产权的四层及以上(不含地下室)住宅。
第四条	既有住宅加装电梯工作应当坚持业主自愿、社区协助、政府支持、多方参与、保障安全的原则。
第五条	市、区人民政府(含武汉东湖新技术开发区、武汉长江新区、武汉经济技术开发区、武汉市东湖生态旅游风景区管理委员会，下同)应当加强对既有住宅加装电梯工作的领导，制定并督促落实相关计划、支持政策，建立健全部门协作机制，协调解决工作推进中的重大问题，并将既有住宅加装电梯工作经费及财政补贴资金纳入同级财政预算。
第六条	街道办事处、乡镇人民政府应当做好辖区内既有住宅加装电梯的政策宣传、民意协调、公示等工作。
第七条	居(村)民委员会应当协助做好既有住宅加装电梯相关工作。
第八条	房屋主管部门负责统筹协调既有住宅加装电梯工作，会同有关部门做好相关政策制定和实施指导工作。
第九条	建设主管部门负责既有住宅加装电梯建设工程及其质量、安全监督管理。
第十条	市场监督管理部门负责受理既有住宅加装电梯安装告知、使用登记和使用安全监督管理等工作。
第十一条	园林主管部门负责对既有住宅加装电梯中占用绿地、移栽树木等进行协调管理。
第十二条	规划、公安、司法行政、财政、城市管理执法、应急管理、住房公积金管理、政务服务、消防救援等部门，应当按照各自职责做好既有住宅加装电梯相关工作。
第十三条	供水、排水、电力、热力、燃气、通信、广播电视等相关管线单位，应当根据产权归属做好加装电梯管线迁改等相关配套服务工作。
第二章 申报和审查	
第十四条	既有住宅加装电梯以住宅单元为单位。一户业主向房屋所在地居(村)民委员会或者街道办事处、乡镇人民政府书面提出加装电梯

武汉市人民代表大会常务委员会公告 (十五届)第四十号
武汉市第十五届人民代表大会常务委员会第二十七次会议通过的《武汉市既有住宅加装电梯条例》，已经湖北省第十四届人民代表大会常务委员会第二十次会议批准，现予以公布，自2026年1月1日起施行。
武汉市人民代表大会常务委员会 2025年10月31日

湖北省人民代表大会常务委员会 关于批准《武汉市既有住宅加装电梯条例》的决议
(2025年9月25日湖北省第十四届人民代表大会常务委员会第二十次会议通过)
湖北省第十四届人民代表大会常务委员会第二十次会议决定：批准《武汉市既有住宅加装电梯条例》，由武汉市人民代表大会常务委员会公布施行。

监督管理部门，向电梯检验机构申报监督检验，并按照特种设备相关规定和技术规范安装电梯。
监理单位应当依照有关法律、法规规定及工程建设强制性标准实施监理。
设计、土建施工、电梯安装、监理等单位，应当对各自所承担业务的质量和安
全负责。
第十八条 土建施工、电梯安
装单位应当加强施工现场管理，合理安排作业时间，管控施工噪声，保持施工现场整洁有序规范，施工结束及时恢复现场。
第十九条 对已经依法办理施工
手续的加装电梯工程，物业服务企业、相关业主以及其他单位和个人应当提供必要的施工便利，不得无故阻挠、妨碍加装电梯工程正常施工。
第二十条 加装电梯工程完工后，
加装人应当组织相关设计、土建施工、电梯安
装、监理等单位进行竣工验收，按照有关规定到区建设主管部门办理工程竣工验收登记手续，并向城建档案馆移交建设工程竣工验收资料。未经验收或者验收不合格的，电梯不得投入使用。
第二十一条 加装人应当委托物
业服务企业、维护保养单位或者专业公司等为电梯使用管理单位。在电梯投用前，加装人应当向电梯使用管理单位办理移交手续，并交付竣工验收资料。未明确使用管理单位的，电梯不得投入使用。
第二十二条 电梯使用管理单位应当按照规
定向市场监督管理部门申请办理使用登记证书，取得登记标志并置于电梯内的显著位置。
第二十三条 既有住宅加装电梯后，电
梯由加装人依法共有。加装人对电梯享有共同管理的权利，依法共同承担相应义务。
第二十四条 加装电梯的使用管理、维
护保养、检验检测、安全监督管理等责任主体，应当依照有关法律、法规的规定保障电梯功能正常和使用安全。
第四章 保障和监督
第二十五条 既有住宅加装电梯工作应当
建立居(村)民委员会、业主委员会、物业服务企业、基层调解组织等多方参与的治理模式，实现基层和部门协调联动，多元化化解矛盾纠纷。

第二十六条 区人民政府应当结合城市更新等工作，制定既有住宅加装电梯年度计划并组织实施，统筹推进电梯场站预留、管线迁改等工作。
第二十七条 市房屋主管部门应当会同市建设、市场监督管理等部门，编制既有住宅加装电梯工作指南、指导手册和技术导则等，按照安全、便民、高效的原则优化政务服务，协同推进既有住宅加装电梯工作。
市房屋主管部门应当制定既有住宅加装电梯费用分摊、低层住户出入便利与优待等指导性意见，提供既有住宅加装电梯协议示范文本，并向社会公布。
区市场监督管理部门应当为业主提供有关电梯安装、维护保养等单位信息的咨询服务。
第二十八条 街道办事处、乡镇人民政府应当支持电梯行业协会、业主委员会、物业服务企业、志愿服务组织等参与既有住宅加装电梯的政策解答、宣传引导等工作，引导相关单位和个人支持和配合既有住宅加装电梯工作，并加大对老年人、残疾人居住的住宅单元加装电梯协调力度。
第二十九条 鼓励社会资本依法有序参与既有住宅加装电梯工作，探索代建租赁等市场化运作机制，建立投资主体多元的加装电梯工作模式。鼓励社会组织通过捐赠、资助，提供技术服务等方式参与和支持既有住宅加装电梯工作。
鼓励管线单位减免或者以成本价收取既有住宅加装电梯管线迁改等费用。
鼓励金融机构加大既有住宅加装电梯的信贷支持力度，提供相关金融服务产品。
鼓励保险机构开发电梯安全责任保险以及相关保险。鼓励加装电梯的业主、使用管理单位、维护保养单位等投保电梯相关保险。
第三十条 鼓励开展成片连片加装电梯，采取集中申报、集中办理审批、集中采购、统一维护保养等方式，降低建设和运行成本，提高加装电梯工作效率。
鼓励加装电梯应用新材料、新技术、新工艺。鼓励以全过程工程咨询管理、工程总承包以及装配式建设等方式加装电梯。
鼓励电梯加装公司以代办、设计、施工、维保等方面提供加装电梯全流程服务。
第三十一条 既有住宅加装电梯未验收或者验收不合格即投入使用的，由区建设、市场监督管理等部门依法处理。
第三十二条 阻挠、妨碍既有住宅加装电梯正常施工的，由街道办事处、乡镇人民政府或者相关部门予以劝阻、制止；构成违反治安管理行为的，由公安机关依法给予治安管理处罚；构成犯罪的，依法追究刑事责任。
第三十三条 国家机关及其工作人员在既有住宅加装电梯工作中有滥用职权、玩忽职守、徇私舞弊及其他不依法履行职责行为的，对负有责任的领导人员和直接责任人员依法给予处分；构成犯罪的，依法追究刑事责任。
第三十四条 违反本条例，法律、法规有规定的，从其规定。
第五章 附则
第三十五条 本条例自2026年1月1日起施行。

智能机器人『飞』来找车充电  
车主不用找充电桩 无需支付超时占位费



智能搬运机器人沿着轨道将“大号充电宝”精准送至车辆上方。

长江日报讯 在油电混停的地下停车场，车辆上方悬挂着一条银色轨道，一台造型充满科技感的智能搬运充电机器人沿着轨道平稳滑行，将充电主机精准送到新能源车上方，通过事先插好的充电枪为车辆自动补充电能。充电完成后，机器人自动移走充电设备，去为下一辆新能源车充电。

11月3日，长江日报记者在硚口区越秀财富中心及星汇维港购物中心地下停车场B1层的“AI机器人充电空间”(B158—B192车位)，见到了这一极具未来感的充电场景。

今年7月，该中心引入杭州原力无限FORCE系列智能全自动充电机器人，通过空中轨道系统，实现了从“人找桩”到“机器人找车”的主动式充电。

“这套系统是我们公司首创的挂轨式智能充电系统。”在现场的技术人员介绍，依托公司自研开发的人工智能系统，智能搬运机器人沿着轨道将“大号充电宝”精准送至车辆上方，通过车主预先接好的充电枪，即可开始充电。

在越秀财富中心工作的张先生以前每天都需要预留约15分钟去寻找充电桩。现在，他只需在上班前将车停入车位，取下车位旁悬挂的充电枪后扫码下单，系统便会自动调度距离最近的充电主机沿轨道滑行至车辆上方开始供电，整个过程仅需两至三分钟。充电结束后，机器人则会自动去寻找下一辆需要充电的新能源车。

“和停在普通车位没太大区别，降低了以前的‘找桩’的时间成本、排队成本。”张先生告诉记者，现在不用再专门下楼挪车，解决了以前固定充电桩容易超时占用的问题，节假日逛商场、看电影也可以安心了。

“停车场这24个车位没有单独改造，仍保持油电混停模式。”越秀财富中心工程经理陈荣松介绍，一条导轨上部署了一台智能搬运机器人和四台充电主机，足以满足24个车位的充电需求。相比安装24个固定充电桩，该方案降低了70%的安装运行成本，并减轻了电力系统容量负担。

陈荣松介绍，目前，一台智能搬运充电机器人最多可服务30至50个车位，充电功率最高达40kW，且不占用地面空间，降低了建“桩”难度。充电价格为1.6元/度，车主还无需支付超时占位费用。

