

江苏无锡探索优化即时配送交通治理

“红灯停表”让外卖骑手等得起红灯

本报记者 白光迪

基层治理新实践

午间送餐高峰，手里同时有五六个订单，前方亮起红灯，倒计时100多秒——这样的场景，在江苏无锡工作的外卖骑手洪志强没少遇到。

跑外卖3年多，洪志强每天要送五六十单，一天有八九个小时在路上。过去，一个长红灯，常常让他心里着急。“一个路口等一两分钟，连续几个路口下来，时间一下就被‘吃掉’了。”遇到一个长红灯，脑子里那根弦立刻绷起来：后面的单还来得及吗？会不会超时？

有时，看着路口车辆不多，或者红灯只剩最后几秒，他也动过闯过去的念头。“就差这么几十秒，闯过去这单就不超时了。”洪志强坦言，有时一咬牙闯过去，事后又会后怕，“确实有风险”。

如今，同样的红灯再亮起，洪志强会稳稳停下车，等绿灯亮起，再赶往下一站。“我等了好久，系统就补多久。”洪志强说，“心态稳了，不用再为那几十秒去冒险。”

变化来自今年8月17日在无锡落地的“红灯停表”功能，全市4253个信号灯路口实现覆盖。外卖骑手停车等待红灯时，系统根据实时灯态、骑手位置轨迹和订单状态识别等灯行为，并将实际等待时间顺延到相关订单配送时长中。

“这次‘红灯停表’从‘平均估算’变为‘精准记录’，真正实现‘等多久补多久’。”美团“红灯停表”无锡项目负责人邵敬然说，平台将交管部门实时信号灯数据与骑手位置轨迹匹配，让配送时间更加接近骑手面对的真实路况。

截至采访结束时，“红灯停表”在无锡已累计为170万单订单补时，惠及骑手近17万人次，单均补时54秒。几十秒，看起来不长，对骑手而言，却可能正是从“抢一抢”到“等一等”的缓冲。“效率应当在安全前提下的效率，而不能以牺牲安全为代价。”邵敬然说。

平台“改算法”，城市交通数据还要“接得上”。无锡是全国首批“车路云一体化”应用试点城市，约1674平方公里、5000公里道路纳入其中，信号状态时延稳定控制在1秒以内。“无锡从一开始就是按照全域覆盖来推进，包括下辖的江阴、宜兴在内，路口全部接入。”无锡市公安局交通管理支队交通科技大队副大队长吴天斌说。

在交管部门看来，“红灯停表”的目的是通过平台算法与城市交通治理协同，尽可能降低骑手守法等候红灯的时间成本，让骑手愿意停下来，也等得起。至于交通违法和事故是否会因此下降，吴天斌没有急着下结论：“我们希望放到一个更长的周期里观察，至少用一个季度来看。”下一步，在确保美团平台试点运行稳定的基础上，逐步向其他平台推广。



外卖骑手展示“红灯停表”后补时的手机截图。受访者供图

对外卖骑手的保障，也不只是让他们“等得起红灯”。上个月，无锡外卖骑手夏文忠考取了F类驾驶证，随后用上了外卖专用电动轻便摩托车。此前，他骑过旧国标电动自行车和新国标电动自行车。由于平时配送主要采取换电模式，没电后可以更换电池，对他来说，不同车辆在续航上的差别并不明显，真正让他感受明显的，是车辆的载重、稳定性和合规性。

“跟新国标电动自行车比，外卖电轻摩载重量大一些，骑起来也更稳，速度每小时能达到40公里，够用了。”夏文忠说。相比之下，一些旧国标、超标车辆陆续无法正常上牌、合规上路，让外卖骑手多了一层顾虑。夏文忠

说：“现在车能合法上牌，我自己也把F证考下来了，就按照机动车的规则来骑，不用再担心车辆合不合规。”

为什么不简单要求骑手全部改骑普通新国标电动自行车？无锡市公安局交通管理支队车辆管理大队大队长朱云峰在调研中发现，外卖配送有不同于日常通勤的用车需求。过去，一些骑手为了满足速度、载重等需要，会对电动自行车解除限速、加装电池。“既然骑手有实际的配送需求，我们考虑能不能用合规的车辆去满足，而不是让他们通过非法改装来解决。”朱云峰说。

今年6月，无锡市公安局、市委社会工作部会同工信、市监等部门推出“奔跑无忧”8项举措，推动外卖专用电摩、电轻摩规范化使用，并围绕驾驶证考试、牌照申领、上路管理、平台配合等环节提供配套支持。依托本地电动车产业基础，无锡与相关生产企业合作，推出更适配外卖配送场景的合规车辆，通过租赁方式供骑手使用。

试点初期，相关车辆前3个月免费试用，后续月租原则上控制在200多元；此前市场调研显示，骑手租赁普通电动自行车通常每月需要400至500元，且不包括电池。截至采访结束时，无锡已有接近500辆相关车辆投入试点使用，数量仍在增加。

记者手记

共同解决骑手承担的时间和压力

以安全为重，为骑手减负。“红灯停表”的探索，正在江苏多地展开。苏州率先上线美团外卖骑手“红灯停表”，南京市秦淮区、江宁区也推出“等灯不计时”机制。

一个红灯、一辆配送车，看起来是外卖骑手工作中的两个小细节，背后反映的是同一道治理课题：即时配送行业不断发展的同时，如何既保障配送效率，又不让骑手靠抢“红灯”、改车辆来满足配送需求。

从优化算法、打通交通信号数据，到多一种外卖车辆的选择，过去更多由骑手个人承担的时间和压力，正在成为政府、平台和行业共同面对、共同解决的问题。

对骑手来说，是等红灯时少一点焦虑、骑车时多一分安心；对平台来说，是配送规则贴近真实场景，人员和车辆管理更加规范；对交管部门来说，是回应新业态实际需求，引导骑手愿意守规则、能够守规则，让道路交通更加安全有序。让遵守规则的人不吃亏，让追求效率不必以冒险为代价，正是这些治理探索努力的方向。

最高法发布反垄断典型案例

一农产品公司迫使商户“二选一”构成垄断行为

本报北京9月13日电（记者魏哲哲）最高人民法院日前发布6件反垄断典型案例，进一步明晰市场竞争规则、推动形成公平竞争法治环境。典型案例涉及滥用市场支配地位的限定交易、差别待遇、不公平高价，横向垄断协议的识别以及反垄断行政处罚和行政指导的司法审查等重要法律问题，涵盖农产品批发、机动车检测、水泥、混凝土等民生行业和电镀污水处理、管道热蒸汽等生产性基础服务行业。

有的垄断行为发生在民生行业，违法成本最终转嫁给普通消费者，直接影响百姓日常生活。人民法院依法制止垄断行为，保护受害人合法权益，通过恢复市场竞争降低民生成本，维护公平竞争秩序，切实守护好人民群众

的“菜篮子”“钱袋子”。

其中，“谭某与某农产品公司滥用市场支配地位纠纷案”明确，以惩罚性差别待遇迫使商户“二选一”构成限定交易行为，为农产品流通领域经营者的竞争行为划出合法边界；“机动车检测某丁公司与某甲公司、某乙公司、某丙公司垄断纠纷案”涉及广大机动车车主检测费用负担，通过在合同纠纷审理中准确识别垄断问题并依法移送管辖和移送违法线索，做到对垄断违法行为的司法处理与行政查处的无缝衔接。

下一步，人民法院将持续加强反垄断司法，依法公正高效审理各类垄断案件，不断完善夯实反垄断裁判规则，以更有力的司法举措服务和保障全国统一大市场建设，为高质量发展营造公平竞争市场环境。

《数字乡村高质量发展行动计划（2026—2030年）》发布

本报北京9月13日电（记者金歆）记者从中央网信办获悉：中央网信办、农业农村部、工业和信息化部联合印发《数字乡村高质量发展行动计划（2026—2030年）》，明确了“十五五”时期推进数字乡村高质量发展的思路目标、重点任务和政策举措。到2030年，数字乡村发展取得显著成效，乡村新型信息基础设施优化完善，乡村产业数字化、乡村建设信息化、乡村治理智慧化的整

体水平明显提升，数字乡村可持续发展机制更加健全，农民群众在共享信息化发展成果中的获得感、幸福感、安全感更加充实。

行动计划围绕“十五五”发展主要目标，明确到2030年的8项主要发展指标，部署了5个方面24项工作举措，并就加强组织实施提出要求，强化政策协同与资源统筹，树立和践行正确政绩观，推进各项任务落地见效。

新疆为困难退役军人子女发放助学专项资助

本报乌鲁木齐9月13日电（记者尚嵘峥）新疆维吾尔自治区退役军人事务厅日前开展2026年“情暖老兵·子女助学”公益活动，30名困难退役军人子女获得助学专项资助。活动前期，退役军人事务部门全面精准摸排，逐级从严审核，严格对标项目资助

范围和条件，最终确定了30名困难退役军人子女作为资助对象，在高中教育阶段（含中等职业教育）就学提供3000元、普通高等教育阶段就学提供5000元一次性资金帮扶。“情暖老兵·子女助学”公益活动累计资助困难退役军人子女200余名。

本版责编：季健明 徐雷鹏 李佩阳 版式设计：张芳曼

ICBC 工银私人银行

步步新程
“工”赴美好

全面金融解决方案
全心助力人·家·企·社



扫码关注工银私人银行

君子伙伴同行