

悄现广州街头



部门说法

广州市交通运输局： 广州明确不鼓励发展共享电动自行车 已投放的均未登记上牌属违法上路

广州市交通运输局相关负责人接受新快报记者时表示,广州明确了不鼓励发展共享电动自行车的政策意见。且根据广州市公安局关于电动自行车登记上牌管理通告,电动自行车应该办理车辆登记上牌后方可上道路行驶。现在广州市内已投放的共享电动自行车均未登记上牌,属于违法上路。具体执法整治情况建议咨询市公安局交警支队。

广州交警提醒： 不要随意驾驶无牌车辆

广州交警表示,电动自行车上路之前必须登记挂牌,即便是共享电动自行车,也必须在登记注册后才能行驶,不要随意驾驶无牌车辆。“在没有登记挂牌的情况下,骑行共享电动自行车上路是有风险的。”交警相关负责人提醒说。



■有市民骑共享电动自行车时未佩戴头盔。

新快报记者走访中发现,这些共享电动自行车均无牌无证,除极个别品牌新投放的车辆较新之外,大部分车辆存在车况较差,无头盔或头盔脏污、损坏等情况。在一些区域内,共享电动自行车不断增多,乱停乱放,蚕食着公共空间。不少市民坦言,在一些偏远地区,电动自行车确实能方便出行,但这种共享形式的电动自行车由于无相关规范约束,在体验上仍然有许多让人难以接受的问题,甚至安全风险。

3 车况差 没上牌

部分共享电动自行车因缺乏维护,还存在车况差、难开锁等问题,部分电动自行车有电量不足、损坏等情况。

新快记者在黄埔采访时见到,不少“靓雀出行”共享电动自行车的车头上贴有多个小广告,车篮里配套的头盔不知所终,仅剩空荡荡的防盗绳。一些车辆不是刹车把手松动,就是加速的旋转把手松动。

另外,新快报记者在广州塔附近找了十多辆共享电动自行车,发现这些车辆有明显的使用痕迹,算不上新车,车上不仅没有广州市发出的电动自行车车牌,而且都没有脚踏,部分车辆的前篮里已经丢失了头盔。

按照目前广州市内电动自行车管理的规定,电动自行车需上牌后才能在路上行驶。上牌的电动自行车需具有脚踏骑行功能。没有脚踏板的电动自行车不符合上牌注册登记的条件,也就是不能上路的。上路骑行时还需要佩戴头盔,否则也是违规的。

新快报记者致电“轻风骑行”的客服,客服则表示他们的车可以在小程序上划定的区域内骑行,使用时不要骑出这个范围就可以了。

4 充值才能用车

新快报记者试着扫码并注册了账号,骑上了一品牌的共享电动自行车,起步价3元,可使用15分钟,之后每5分钟加1元。不过,该车使用前需要先充值,最低金额为20元。而有的品牌则是3元可骑行30分钟,超出后10分钟收1元。

记者扫码骑了“靓雀出行”的共享电动自行车,预存了20元,花费3元,却没在小程序上找到退款按钮。2月5日11时,记者拨打了客服电话询问此事,客服表示目前在天河、黄埔投放的车辆不超过1000辆,“目前小程序没有退款按钮,我帮你登记后可以退还剩余费用。”7日0时,记者收到了退款。

不少市民认为,预存车费才能扫码开车,颇有强制缴纳押金的意思。“我们公司搬过来后,楼下就有这些共享电动自行车了,从地铁口走到公司方便了不少。”在中北科创中心上班的陈先生说,最近几个月他骑过共享电动自行车。他坦言,骑行的车辆都要收押金,这让他比较排斥。“我之前扫过一个品牌的码,居然安全帽要多收50元押金,我直接退了,换成别的。”

新快报记者发现,各品牌车辆均设置了车辆调度费,有的还价格不菲。记者在增城广场看到某品牌共享电动自行车就规定,运营区外停车加收30元,禁停区停车加收5元,停车点外停车加收15元。而一般的车辆调度费在20-30元,由于设置的骑行范围小,不少市民抱怨一不小心就不得不缴这些费用。

声音

●广州市人大代表段安春建议: 全面清退擅自投放的 共享电动自行车

长期关注电动自行车安全管理的广州市人大代表、广州公交集团第三公共汽车有限公司党代表工作室负责人段安春同意“不强调、不鼓励发展共享电动自行车”。他建议,全面清退道路上擅自投放的共享电动自行车,不配合新规要严惩。

“很多骑行者虽然上了牌,但在路上行驶时肆无忌惮、横冲直撞,交通事故居高不下。”段安春指出,电动自行车相关管理措施尚未出炉。对于闯红灯、逆行、不按车道行驶等违章行为的处罚(处理)标准一直未出台。

段安春调研发现,市面上出现了十多种共享电动自行车品牌。“它们自身研发实力不强,产品竞争力弱,投放比较粗放,导致乱象丛生。很多共享电动自行车没有头盔,也没上牌,属于非法运营上路。考虑到可能被收车,他们甚至会选择质量比较差的车辆。”

治理共享电动自行车要考虑到市民的刚需,“可以考虑在番禺、从化、黄埔等区域进行投放。”段安春建议,参考广州电动自行车及共享单车的管理经验,制定详细的法规和措施,招标选择几家优质共享电动自行车服务商,并实施阶段性考核,做到有序发展投放。

●广东省电动自行车商会执行会长 蓝世有认为: 共享电动自行车交通安全令人担忧 发生交通事故后骑手逃逸无法追溯

广东省电动自行车商会执行会长蓝世有认为,目前市面上擅自投放的共享电动自行车未经审批,没有上牌,应属违规。

“这些企业可能想尝试突破一下,打一下‘擦边球’。往偏僻的地方投放50台到100台,一台车加一组电池成本约3000元,快的话两三个月就能回本,慢的话六个月。”蓝世有表示,其更担心的是共享电动自行车的交通安全。“一些车不配头盔,违规载人。又因为没有上牌,发生交通事故后骑手逃逸没办法追溯。此外,它们体积庞大,更容易占道堵塞交通。”

“此前我们评估广州的电动自行车保有量在400万辆以上,现在根据上牌情况等多种因素初步评估接近500万辆了。共享电动自行车应属于小部分投放,评估一两万辆以内。”蓝世有说,“有些城市做过调研测试,如果大面积放开共享电动自行车,它一定会很快打败共享单车。而共享电动自行车放开会带来哪些弊端,还有待考究。”他指出,考虑到路况和交通的压力,核心城区应暂不考虑放开。偏远的地方,从小区到地铁公交车站之间的距离,可以尝试试点共享电动自行车。“共享电动自行车的管理是一个社会问题,需要多方协作,一起努力,共治共享。”