

广州电动自行车通行管理措施听证会召开

三成多市民支持 加强电动自行车管理

7月10日,广州电动自行车通行管理措施听证会在广州市公安局交通警察支队召开。会上,针对电动自行车限行的相关内容,广州交警通报了相关的国家法规标准和现实交通状况,来自各行各业的15位代表在会上畅所欲言,从各个角度出发提出了对电动自行车通行管理的意见和建议。对广州数百万辆电动自行车来说,这场听证会是交通管理走向正轨的第一步。

■新快报记者 王敌

一个月采集5040条市民意见

自6月6日发布《广州市人民政府关于电动自行车通行管理措施的通告(征求意见稿)》以来,在一个月征求意见的时间中,交警部门共收到了5040份市民意见。经分析,大部分市民还是认为急需对电动自行车的乱象进行更严格的治理。

广州市公安局交警支队副支队长梁明昌透露,在这5040份市民意见中,23.3%的市民对现行方案的路段、时段提出了优化调整的建议;17.2%的市民支持限行,部分市民认为目前限行方案过于宽松,要求扩大限行范围;36.3%的市民咨询或者要求加强管理的建议;23.2%的市民反对限行,认为限行后会严重影响出行。

虽然广州不是国内第一个对电动自行车限行的城市,但外界仍然视广州为风向标。目前,广州交警正在全面收集各大网络平台、自媒体涉及到电动自行车的表达诉求,以确保全方位听取各方意见,不忽略、不遗漏不同声音和不同利益诉求。同时,将结合广州交通发展战略,立足广州实际情况,对路段限行方案进行进一步优化完善,并严格按照法定程序抓紧发布实施。

梁明昌坦言,召开听证会的重要目的就是想和市民进行广泛探讨,目前的限行路段只是根据现阶段的道路实际初步筛选的方案,并不是最终确定的方案。广州交警明确表态,接下来会尽快梳理好民众的意见和建议,并结合交通发展战略,立足实际,对市中心区重要道路分时段限行方案进一步优化完善,并严格按照法定程序发布实施。

否认将全面禁止电动自行车

数据显示,最近几年,广州市民的确越来越依赖电动自行车。广州交警透露,2019年,全市的公交车日承载量为600万人次,现在只有300万人次,数字下降了一半。梁明昌认为,受客观环境影响,民众的出行习惯在过去3年里产生了较大的变化。

民众出行习惯的改变,影响着整座城市的交通。正因此,广州交警这几年来一直在思考如何改善交通状况。对于广州将全面禁行电动自行车的舆论猜测,广州交警表示并不属实。听证会上,交警部门否认会在电动自行车的管理上采用“一刀切”的方式,同时回顾了电动自行车通行管理措施从最初的全市、全天限行,到2021年提出中心区域全天限行,再到现在的若干重要道路分时段限行的3个阶段,并就此次听证的市中心区重要道路分时段限行方案做了具体的介绍。

限行路段是如何确定的?广州交警相关负责人介绍,交警部门同第三方科研机

构对全市重点路段进行了摸排,综合各方面因素之后,对重点路段进行了评分。最终,把评分相对靠前的路段作为限行路段。

如东风路,位于最核心区域,是城市东西向交通大动脉,承担着交通性的主干道功能,路段全长8.83公里,沿线公交线路30到50条,地铁800米覆盖率达到88%。也就是说,8.83公里的东风路有7.73公里实现了地铁覆盖。“它的综合评分是96分,排在了所有限行路段的第一位。”广州交警相关负责人说。

15名各方代表各抒己见

此次听证会,由人大代表、政协委员、法律和交通专家学者、外卖小哥、车辆销售商、行业协会、公交从业人员、群众组成的15名听证代表也各抒己见。围绕电动自行车是否限行、怎么限行,包括限什么路段、限什么时段等问题,各位代表充分表达了个人意见和行业观点,并围绕非机动车道建设、外卖配送行业规范管理,以及生产销售环节源头监管等方面,提出加强管理的建议。

有代表称,最近几年,电动自行车对社会运转起到了非常大的作用,已经成了不可或缺的东西,不应该说限就限。

有代表称,电动自行车在售卖方面就不够规范,需要从源头上解决超速、改装等问题,并呼吁对电动自行车进行专项立法。

有代表称,虽然个别车主对车辆进行了非法改装,并存在不文明驾驶的行为,但不应该因为小部分群体的违规而剥夺大多数人的驾驶权利。

有代表称,针对城市里越来越多因电动自行车而导致的交通事故,警方的确需要对电动自行车加以限制,让它变得更加规范。

有代表称,在市政交通上,应该让各类车辆各行其道,如果能设立专门的非机动车道,那么就可以有效缓解电动自行车的乱象……

针对不同声音,广州交警对听证代表的意见、观点都进行了记录,并就相关问题进行了回应。“除了保障电动自行车主的路权以外,我们还要保障其他群体的出行,”梁明昌说,“我们会综合考量各方提出的见解,和大家一起寻找到解决电动自行车乱象的最大公约数。”

数据

17.2%
支持现行限行方案

23.3%
认为方案需要调整

36.3%
建议加强管理力度

23.2%
反对现行限行方案

新快观察

■王敌

电单车治理须有法可依

在很多人看来,广州街头穿梭的“电鸡”都是电动自行车。事实上,虽然都是电力驱动,但很多“电鸡”并不是电动自行车(电单车),而是电轻骑,甚至是电摩托。

按照2019年公布的新国标中对电动自行车设定的标准,电单车的车速不能超过25千米/小时,整车质量不能超过55公斤,电池电压不能大于48伏,电机功率最大为400瓦。在这个标准下的电动车才算是非机动车,也就是电单车。超过这个标准的就是机动车,必须持证驾驶。

国标规定上,电单车要具备防篡改功能,但车辆解除限速却是整个电单车行业公开的秘密。如今的电单车普遍自带“后门”,厂家在生产电单车的时候就保留了解锁提速的“软改”空间,社会上对电单车进行提速改装更是几乎成了一种默认行为。

在“软改”之后,电单车的车速可提升一倍。按照标准划分的话,这样的电单车就已经是电轻骑了。如果仍然对速度不满意,继续加装改造,“硬改”之后电单车已变身电摩托。对于这些改装过的车主来说,他们不必考驾照就能获得风驰电掣的速度,而且很多时候还无需承担法律责任。

改装行为的泛滥,致使街头上的电单车不仅普遍超速,而且违驾者很多。市民高先生透露,上周他开车在机动车道上被电单车追尾,而追尾他的是一名还不满16周岁的少年。按照规定,16周岁以下是不可以骑行电单车的。

尽管因电单车不守规矩而发生的交通事故越来越多,但因为被归类为非机动车,同时没有相应的法规细则,交警在执法时只能按照非机动车的标准来执行——对电单车驾驶人予以警告或者是20-50元罚款的处罚——如此处罚力度,对很多人来说不痛不痒。同理,由于缺少相应的法律条文,市场监管部门在整治电单车的厂商和卖家时也很麻烦。几乎可以说,正是由于无法可依,造成了电单车的乱象。

广州市人大代表段安春呼吁针对电单车立法。“现在的电单车的违法成本太低,需要法律来约束各方,公安部门在治理时也必须要有法可依,”段安春说,“在电单车的治理上,我们要做到精细化管理,这样才能提升通行效率,让文明交通成为一种常态化。”

知多D

电单车的标准是什么?

具体标准	电单车	电轻骑	电摩托
最高车速	≤25km/h	≤50km/h	>50km/h
整车质量	≤55kg	≥55kg	≥55kg
电池电压	≤48V	无限制	无限制
电机功率	≤400W	400W-4000W	≥4000W
能否载人	≤12岁1名	不可载人	可载1人
车辆类别	非机动车	机动车	机动车
保险购买	鼓励购买	强制购买	强制购买
驾照要求	不需要	F本驾照	D/E本驾照