

杭州电动自行车起火再“烧楼” 广州“人离车太近”症结仍未除

记者走访广州多个社区发现:灭火器多了,充电桩有了,智能报警系统也装了,但核心矛盾并未解决——电动自行车停得离楼太近

■番禺金山谷
领仕小区内的
温馨提示。

■白云区同德
花园的停车棚
旁边就是大榕
树。

■海珠区雅景
苑小区架空层
停放了众多电
动自行车。

■黄埔区瑞东
花园的楼底下,
电动自行车车
满为患。

2026年9月23日7时29分,

杭州西湖区双云里8幢电动自行车停放点发生火灾。黑烟从下向上蔓延,整栋居民楼被浓烟包裹。杭州消防迅速调派力量处置,7时50分许火势被扑灭,未造成人员伤亡。

这已经不是电动自行车第一次起火“烧楼”了。2024年2月23日,南京雨花台区的火灾造成15人遇难、44人在院治疗,起火点正是建筑地面架空层停放电动自行车处。那次火灾发生后,新快报记者迅速走访了广州市区多个社区,发现电动自行车停放在架空层、居民楼栋门口的现象十分普遍。

如今,两年半过去,记者回访并扩大走访范围,发现停放管理确有升级,但火灾隐患依然相当突出。核心矛盾并未解决——车停得离楼太近。

依然有车就停在楼下

从走访情况看,广州不少小区确实“补了课”:灭火器多了,充电桩有了,智能报警系统也装了。但硬件升级,并没有自动带来停放秩序的根本改变。

在2024年的南京雨花台火灾后,白云区同德花园的物业全面清理了架空层的电动自行车。如今架空层停放的基本是自行车、轮椅和学步车。保安透露,小区外面搭建停车棚后,电动自行车基本都停在外面,但并非完全没有死角,“在一些安保人员看不到的地方,偶尔还是有人会骑进来,我们人力有限,也没办法

面面俱到。”

同德花园的停车棚安装了自动喷淋装置,一旦起火能自动洒水灭火。不过,记者走访也发现,停车棚基本都设置于榕树底下,若发生燃爆事件,不排除喷溅出的火花会引燃榕树垂须。

黄埔区文冲街瑞东花园,是回访中“进步”最明显的小区。下午5时许,尚未到下班高峰,各单元楼出入口已停放着数十辆电动自行车。与两年半前相比,停放秩序有所改善——大部分车辆停入划定区域,中间过道可容两人并行。廊

最大隐患还在架空层

海珠区雅景苑的情况就很无奈。两年半之前,这里的架空层就停满电动自行车,如今依然如故。靠近小区北门的架空层,占地约250平方米,停了约60辆电动自行车。架空层上方2楼是一所校外培训机构,常有学生来上课;3楼至9楼为住户。一旦着火,火势极易扩大蔓延。

黄女士2024年年初入住雅景苑时,架空层就已密密麻麻停满车辆,这个状况一直持续到现在。“小区很多住户都意识到了安全隐患,一部分业主也在群里公开讨论过如何规范停放,但最终只停

留在讨论阶段,后续没有实际行动。”

类似的还有越秀区东风广场。两年半前,这里的电动自行车停放乱象就很明显,如今大堂两边到架空层停放状况依旧。物管在4、5栋间的楼下空地划了停车区,有部分车辆停在这里,大堂门口的电动自行车数量是比原先少了一点。然而,住户老林认为,火灾隐患还是非常大,原来的消防设施也旧了,“一旦有一辆着火,楼上都倒霉,尤其这些30多层楼的。”

同在越秀区,与东风广场相隔不远的黄花岗街道一大院是另一种情况。

警示牌旁边车满为患

番禺市桥的映月翠庭小区规模不大,3栋楼底层均设有架空层,每个架空层内零星停放着数辆电动自行车,与多辆汽车混杂停放。

尽管物业已在架空层墙面张贴了“小汽车旁边禁停电动自行车”的提示,但记者在现场看到,仍有不少电动自行车紧挨着汽车停放。而距离约50米处,小区专门设置了电动自行车充电停放区域。

随后,记者又来到番禺的金山谷领仕小区。该小区共有12栋楼,每栋楼下同样设有架空层。记者发现,架空层内

物业虽张贴有“消防通道,禁止停放电动自行车”的温馨提示,但不少居民还是选择将电动自行车停放在此,粗略统计,约有数十辆电动自行车集中停放。小区内一居民向记者表示:“停楼下比较方便,大家日常都这么放,我也就跟着放了。”

增城区凤馨苑业主阿广住在16街某栋居民楼,每栋楼大门前都有一处缓冲的消防通道。由于位置不被太阳晒到且面积宽松,近几年越来越多业主把电动自行车停在这里,而不是停到外面的停放区。

“尽管物业贴了告示,也曾多次提醒,

柱上配备了4至8支小型灭火器,每栋楼门口还增设了推车式水基型灭火器。小区内部新建了多处充电桩和智能充电桩,均配置灭火器材。

然而,乱停放的问题仍旧存在。即便已明确划定停放区域,不少居民仍为图方便,将车辆直接停在单元楼门边和进出过道上。记者目测,小区电动自行车总量较两年半前有增无减,连小区出入口两侧也露天停着两排车。

居民程先生告诉记者,此前大院内居民曾收到物业发出的在院内空地加装电动自行车充电棚的通知。“当时我们附近几栋楼很多居民都持反对意见,也通过各种渠道进行反馈,和物业方沟通后最终取消了这一方案。”

记者走访注意到,该路段人行道路边设有公共充电桩,但没有搭建顶棚。大量电动自行车在此充电,还有部分电动自行车停放在附近空置店铺门前的外檐遮挡区域,居民大院内则仅有少量电动自行车停放。

但大家还是会争相停放在门口位置,有人甚至还继续挤占通道。”阿广说。9月初,物业甚至将16街的几个露天车位改造成电动自行车停放区,但门口的电动自行车依然没有减少。9月23日下午,记者来到该小区,发现阿广所住楼栋门前仍停着四辆电动自行车。而与之相比,居民楼外侧仅十米不到的停放区,还有许多空位。

为什么明明外面有位置,还是有人把车停到门口?凤馨苑业主阿怡在物业群中的质问很直接:“非得把生命通道堵了的人是什么心态?难道自己的生命比电动自行车还便宜吗?”

记者观察

乱停乱放有侥幸心理

从走访情况看,这两年半来,广州不少小区在硬件上确实下了功夫——充电桩多了,灭火器配了,智能报警系统也装了。可惜,核心矛盾并未解决:电动自行车的停放空间实在有限。

雅景苑住户李女士说:“小区住户多、电动自行车也多,但公共区域少,可用于停车的地方更少。即使南门与北门划出了一些车位,但仍远远不能满足大家的停车需求。”物业管理层也无奈:“小区场地不足,目前没有更好的办法解决业主停车难的问题。”

天河区华景新城设有统一停放处,但住户嫌远不愿去。吴伯坦言:“小区那么大,住得远的人不愿停完再走回家。”

说到底,电动自行车停放问题是一个安全成本与便利成本之间的博弈。对普通居民而言,把车停在楼下架空层或门厅,出门就能骑行,是便利成本最低的选择。在很多人心,“着火”这件事概率太低——低到可以忽略不计,低到不值得每天多走那几分钟路。正是有这种“火灾是低概率事件”的心理预期,大多数人自然会选择便利。家住白云区的金子在接受采访时说得很直白:“我看过很多新闻,知道电池可能会爆炸,但我从没想过有一天能炸到我身上。”

杭州这场火,烧出的仍是老问题:电动自行车到底该停哪儿?如果“车离楼太近、人离车太近”的格局不变,再多灭火器、再密集提示,也很难真正堵住风险。

■统筹:新快报记者 王敌

■文/图:新快报记者 王敌 黄闻禹
贾典 麦婉诗 毛毛雨 梁潇静