

金台视线

严把电动自行车产品质量,提升电动自行车充电服务——

# 让电动自行车便民又安全

本报记者 向子丰

近年来,随着我国电动自行车保有量持续增长,因电动自行车引发的火灾等也呈增长态势。据国家消防救援局统计,2023年,全国共接报电动自行车火灾2.1万起,较2022年上升17.4%。为了杜绝安全隐患,有关部门出台政策举措,要求禁止电动自行车上楼充电。不过,也有读者反映,禁止电动自行车上楼可以理解,但也应同步做好配套设施建设,让居民有地方充电、安全充电。一方面是人民群众的出行刚需,一方面是不容忽视的安全隐患,如何兼顾民生与安全,探寻电动自行车治理最优解决方案?

## 既要防止不合格产品流入市场,也要杜绝私自改装

国家市场监管总局近年来多次对电动自行车质量安全进行抽查。其中,2022年电动自行车和电动自行车电池质量监督抽查显示,电动自行车电池抽查不合格率为22%;2023年国家监督抽查情况通报中,广东、上海、山东等15个省份171家销售单位抽查电动自行车229批次产品,发现45批次产品不合格,其中有17批次产品充电器与蓄电池不合格。

据了解,电动自行车引发的火灾大多和电池有关。个别生产企业为了牟利,产品质量把关不严,使用了不合格的原材料。还有的企业则是片面追求电池的高能量和续航里程,忽视了电池的安全性。

此外,有的消费者擅自改装电动自行车,也是造成安全隐患的重要原因。赵先生是一名从事外卖服务的“骑手”,大部分工作时间都靠电动自行车配送。他表示,由于外卖、快递等配送时间要求比较严格,因此,当蓄电池续航能力变差、速度提升有限时,部分从业人员就会私自改装电动自行车,以提升续航能力、提高车速。“有的公司为了安全,统一配发了符合标准的电动自行车和电池,但‘骑手’普遍反映续航能力较差、车速较慢。”赵先生说。

清华大学车辆与运载学院副教授冯旭宁表示,导致电动自行车起火的原因,主要集中在私自改装电池、使用不匹配的充电器和电池老化上。违规改装或加装大容量电池,技术门槛较低,消费者自己就能改装,但安全要求很高,稍有不慎就会导致安全事故发生。“要消除电动自行车的安全隐患,一方面需要强化国家标准,防止不合格产品流入市场,要求企业提升安全意识,从源头端管好电池出厂;另一方面,在严把电池安全关的基础上,杜绝私自改装。”冯旭宁建议。

河北井陘县读者孙建国建议,有关部门应严查不合格电池,对制造和售卖劣质、不符合国家标准电池的电动自行车商家严惩不贷。同时,充电桩和电动自行车生产厂家也要采取更加先进而安全的技防措施,加强技术创新,从源头上减少充电爆燃隐患。

## 建设足够数量的充电设备,满足居民需求

我国《高层民用建筑消防安全管理规定》明确规定,禁止在高层民用建筑公共门厅、疏散走道、楼梯间、安全出口停放电动自行车或者为电动自行车充电。不少小区都在醒目位置张贴宣传画,采取多种举措禁止电动自行车上楼或者居民携带电瓶上楼充电。不过,记者走访一些小小区后发现,违规现象仍有不少。有的小区单元门上张贴着“禁止非机动车停放”的标识,然而单元楼一层大厅内就停放着电动自行车,楼梯间里也停有电动自行车。

电动自行车上楼现象难以杜绝,还是因为居民有迫切的停车和充电需求。山西太原市王女士反映,小区内许多居民都是骑电动自行车出行,但小区一直没有建设公共充电桩。“入住的居民逐步增多,有充电需求的车多了起来,现有的充电设备完全不够用。有的小区居民就偷偷将电瓶带回家充电。物业发现这种行为一般会及时制止,但也只是治标不治本。解决问题的关键还在于建设足够数量的充电设备,满足居民的充电需求。”王女士说。

没有集中的电动自行车停车棚,或者停车位、充电桩不够用,是眼下不少小区居民的急难愁盼问题。特别是在一些老旧小区,空间本来就有限,基础设施又陈旧老化,电动自行车停放和充电问题更加突出。

山东潍坊市王先生反映,小区内部分充电桩损坏长期得不到维修,车棚内的充电桩又未安装齐全,难以满足居民充电需求。“还有的车棚里停放了不少无人认领使用的废弃自行车和电动自行车,挤占了本就不宽裕的充电区域。小区基础设施建设不能重建轻管,应该想办法让车棚、充电桩物尽其用,真正服务于民。”王先生说。

而在一些有集中停放和充电位置的小区,有居民反映停放和充电费用太高,增加了居民的负担。有小区物业曾张贴通告,表示充电桩充电费由电费加服务费构成,电费采用阶梯电价,服务费则为电费的20%。有小区居民表示:“这样算下来,电费比自己回家充要高出不少,而且电池容量越大、充电时间越长,收费越高。有的居民因此不愿意使用充电桩充电。”还有居民反



江苏省海安市市场监督管理局墩头分局执法人员,在一家电动自行车销售门店开展产品质量安全检查。

映,部分停车棚还要收取年费,“而且停车一年收费并不便宜”。

## 疏堵结合,消除电动自行车安全隐患

加强管理和巡查是禁止电动自行车上楼、规范电动自行车停放的有效办法。对此,专家建议探索建立物业引导、业委会约束、职能部门执法的综合管理模式,督促、指导物业服务企业落实消防安全管理责任,完善巡查、值班值守制度和操作规程,及时发现不规范停放和充电行为;做好消防设施日常维护,及时发现和整改消防安全隐患,并按规定向主管部门报告。

有读者表示,规范电动自行车管理,宜疏不宜堵,既要消除电动自行车上楼存在的严重安全隐患,又要给小区居民提供便捷、安全的充电环境,这更需要管理者的精细安全。

广东深圳市福田区沙头街道天安社区快递、外卖等蓬勃发展,电动自行车充电需求旺盛。该社区党委书记黄鸿江介绍,社区现已建成充换电设备40处、充电位2167个,形成2分钟充电圈。充换电设备布局于符合楼宇安全距离规范的空旷区域,附近也配备了消防设施,充分满足了社区充电需求。“社区一方面联合交警对新业态企业进行安全宣教,联合街道应急办定期开展安全排查,另一方面通过线上线下广泛宣传,进一步规范居民行为,同时认真检查整改快递员电动自行车违规停放、居民飞线

充电等,确保安全。”黄鸿江说。

针对电动自行车停车位、充电桩不足的问题,南京大学城市科学学院院长胡小武表示,规范电动自行车管理,小区应当保障建设户外集中电动自行车停放充电场所,可以将一些公共区域优先用于解决居民电动自行车充电问题。“对于日益增长的电动自行车出行需求,下一步应该推动小区建设公共充电桩,规划沿街电动自行车停车位,补充建设公共充电设施。”胡小武说。

山西孟县读者程瑜表示,有条件的地方可以采取市场化运行模式,推进老旧小区充电设施改建。对已经投入使用的住宅小区摸清底数、分步实施,分批增建、改建电动自行车充电棚;选择小区分布较多的公共场所,建设小型集中临时充电点,满足群众充电需求。

“城市内有大量的电动自行车使用者,但街边的充电桩极少,大部分充电桩设置于小区内,非本小区人员不让进,给电动自行车使用者造成极大不便。”四川成都市读者何勇海建议在商场、公园等公共区域补充设置电动自行车充电点位,且开发全城统一的电动自行车充电桩线上检索渠道。

此外,还有地方提出电动自行车的换电模式。浙江有关部门提出,率先在快递、外卖等电动自行车集中使用行业探索推广“以换代充”模式,推动换电市场有序发展。在未来,规范电动自行车电瓶规格和形态,方便换电站统一供给电池服务,能够以安全、便利的方式,更好地保障电动自行车的使用。

反馈

深圳市——

# 对建筑工地公示牌开展专项整治

本报记者 吕绍刚

4月1日,本报“读者来信”版刊发了一封广东深圳市民的来信——《市政工程公示牌要回应市民关切》,针对当前一些市政工程公示牌信息不完整、不准确的现象,建议有关部门应加强对公示牌内容的审核和管理,确保信息准确、完整,增强市民对市政工程的信任和支持。

来信见报后,深圳市住房和城乡建设、交通、水务、城管等部门高度重视,立即开展建筑工地公示牌整治提升专项行动。深圳市住房和城乡建设局有关负责人表示,针对部分项目公示内容不完整、设置位置不合理等问题,将采取专项检查督导、规范规格尺寸、规范公示内容、公布监督方式等措施予以规范。从4月1日起,深圳市建筑工地公示牌整治提升专项行动全面启动,并将持续改进提升建设工程安全文明施工水平。

身边事

## 规划绿地成了垃圾场和停车场

我是河南郑州市中原区华润琨瑜府的业主,在购房之前,我们小区南边的空地规划为绿地公园。可是自从2023年4月交房以来,这片空地一直被当作垃圾场使用,布满了建筑垃圾和生活垃圾(见下图)。随着气温升高,恶臭气味越发浓烈刺鼻。更有甚者,前不久有人私自加装栏杆,要将这块空地违规建成收费停车场。希望有关部门关注这一问题,尽快将空地建成绿地公园。人民网“领导留言板”网友 孙先生



建议

## 献血站数据库应互联互通

多年来,我一直积极献血,希望能够通过自己的努力为社会作一点贡献。截至目前,我的献血量已经达到无偿献血奉献奖铜奖的标准。但是,我咨询了多个献血站,献血站均表示我不能申报该奖项,因为我在多个地市献血站献过血,而各个献血站的献血量是独立统计的。所以,以我工作所在地的献血站来看,我的献血量还达不到铜奖申报标准。

现在社会流动性很高,尤其是一些像我一样在大学期间就开始献血的人,工作地点和上学地点可能不一致,如果献血站的数据不能互通,与献血相关的一些鼓励政策就无法落地,一定程度上可能影响献血者的积极性。建议献血站数据库能够实现全国互联互通,同时做好相关鼓励政策宣传及落地工作,以激励更多人无偿献血。

人民网“领导留言板”网友 雷先生

## “牌子”减下去,服务提上来

站。”李女士说。

据了解,目前部分站点无法实现安检互认的主要原因有两方面:一是安检标准不统一,城市轨道交通和铁路分属两家不同单位管辖,需要双方协调互相确认安全责任主体问题,协商安检标准互信问题;二是部分车站换乘空间并非封闭,为保障交通运输安全,需要各自安检。

“部分城市火车站设计年代较久远,设计之初并未考虑到后续地铁换乘问题,铁路与地铁之间没有专用且封闭的联络通道,想要在后续改造中实现连接区域的封闭化难度较大。”秦煜说。

“为了让更多旅客能够方便换乘,提高通行效率和服务水平,未来各城市地铁、火车、飞机等相关主管部门应当进一步加强协作,明确安检标准,减少重复安检,兼顾安全与效率;对于一些与地铁相连的车站和机场,应当合理规划改造站内不同交通方式封闭性通道,确保出站口与地铁的进站口无缝对接;在未来新建的综合交通枢纽中,需要将乘客换乘的免安检通道纳入设计标准。”秦煜建议。

广东广州的黄女士说:“随着经济社会的发展,很期待在以后的智慧交通路网建设中,不光是地铁换乘能够免安检,还能看到飞机、火车、公交等多种交通工具都能更好地互联互通,给乘客出行带来更便捷的经验。”

百姓关注

# 推动安检互认 便利乘客出行

本报记者 沈靖然

近日,有读者来信反映,乘坐火车、飞机等交通工具出行时,到达站点后如选择换乘地铁前往市内其他地方,仍需在地铁进站口重新安检。遇上客流高峰期时,安检口经常排起长长的队伍。“乘坐飞机、高铁前,乘客本来就已经进行过一次安检,如果推动安检互认,地铁口这道安检可以省去,能够节约不少时间和人力物力。”有乘客说。

江苏南京的赵女士说,不同地方的政策举措也不尽相同,比如同一座城市里,有的车站早就实现了下高铁进地铁免安检,而有的车站旅客换乘仍需再过一次安检。

“安检是为了公共安全考虑,群众都能理解。但希望在保证安全的前提下,能尽量提供一些便利,优化安检流程。”黑龙江大庆的梁女士说,她女儿在外地上学,每次坐高铁去女儿所在的城市,到站后都要拖着大包小包在地铁口再安检一遍,“我们也去过一些别的城市,高铁到站后可以直奔免安检上地铁,相当方便。”

近年来,有关部门也在积极推动安检

互认。交通运输部印发《城市轨道交通客运组织与服务管理办法》,提出与火车站、长途客运站、机场等相衔接的车站,提供的安检场地应为安检互认提供便利,以减少重复安检,提高通行效率和服务水平。2024年2月1日起施行的新版《铁路旅客运输安全检查管理办法》也提出,鼓励铁路与城市轨道交通、民航、道路、水路等有序衔接,实现安全检查互认。

今年年初,有网友在人民网“领导留言板”上留言,反映从重庆北站地铁站进入重庆北站高铁站需要二次安检,非常不方便,希望能够实现高铁地铁安检互认,以便旅客拥有良好的乘车体验,减少人流聚集压力。

对此,中国铁路成都局集团有限公司重庆铁路办事处回复表示,重庆车站与重庆轨道集团高度重视列车运行安全和市民乘车的便捷性,重庆市轨道集团已对铁路安检工作达成单方认可,即乘坐列车到重庆各火车站并出站的市民,通过专用通道

乘坐轨道交通时,轨道公司不再进行安全检查,市民可以直接进站乘车。因列车运行方式、区域、安检条件等差异,乘坐轨道交通到达火车站乘车的市民,在进入火车站时仍需接受安全检查。据了解,目前国铁成都局所辖的成都东站、成都南站、犀浦站、重庆北站、重庆西站、贵阳北站等综合交通枢纽站已实现安检单方便行。

“目前,对于具备条件的城市轨道交通而言,按照不同交通工具安检标准‘就高不就低’的原则,执行单向安检认可并不难实现,至少可以实现高铁出站旅客免安检乘坐地铁。”重庆大学土木工程学院副教授秦煜说。

安徽合肥的李女士表示,从去年上半年开始,她发现从合肥南站到站换乘地铁不用再二次安检了,合肥南站高铁与地铁之间已实现单向安检认可。“从我外出旅游出差的经历来看,不少地方的高铁站都已实现了单向安检认可,像天津、厦门等地的铁路枢纽,铁路乘客可由铁路到达层直接进入地铁

征集

人民日报“读者来信”版和人民网“领导留言板”联合开展“问计养老”征集活动,请读者提供线索,提出意见建议。

邮箱: rmrbdzlx@126.com  
传真: (010)65368495

