

城市骑行激增，管理难度加大。『禁』『限』之外，路在何方

给上路『电驴』套『缰绳』

本报记者 彭训文

“我喜欢坐地铁、坐公交，但实在是挤够了、堵怕了。”这个中秋假期，住在北京市朝阳区高安屯路边某小区的王先生，觉得自己做的最正确的一个决定就是买了辆电动自行车。以前，他每天都搭乘地铁6号线到位于朝阳门的公司上班。如今，他开始憧憬起不再每天被挤成“沙丁鱼”的生活。“我测了下，15公里，不到1个小时，就当锻炼身体了。”

在北京、上海、深圳等中国超大城市，近年来，每天清晨都有像王先生这样的上班族加入城市骑行大军。自平衡电动独轮车、电动两轮平衡车、电动滑板车、电动三轮车、残疾人电动轮椅车、老年代步车等电动车产品出现后，它们在满足人们多样化、个性化出行需求的同时，也给交通秩序和城市管理带来困扰。

对于这些上路的“电驴”，“喊打喊杀”之外，如何给它们套上“缰绳”，让其健康有序发展？



2016年4月11日，北京长安街建国门路口，一位驾驶电动自行车的市民被要求绕行。鄂晓颖摄

① “骑行大军”种类多样 节省时间、提高效率、价格便宜，“电驴”好处多

家住北京市通州区的李先生，早在1年前就加入了骑行大军。“我在朝阳区上班，早晚高峰的时候，坐地铁太挤，坐公交太堵，还是电动车好，每天在路上能省三四十分钟。”

28岁的白领小陈是自平衡电动独轮车的忠实爱好者，他享受在拥挤的车道上独自快速滑行的感觉。“我刚工作，想买一辆一直没摇上号，住的地方和工作地点国贸在一条路上，独轮车既快捷又炫酷。”

而对于在北京打拼近5年的快递员小伟来说，电动车则是他挣钱的好帮手。这些年走街串巷送快递，小伟的“坐骑”从最初的电动自行车变成了如今价格达5千多元的电动三轮车。“刚来北京的时候，公司给快递员配的都是二轮‘电驴’，我每天送的件只有几十个，换成电三轮以后，每天能送200多个。”

随着更多类型电动车产品的出现，一些特殊人群的出行也更加方便。

在朝阳区呼家楼街道小庄社区住了近30年的李树文老人，退休后到附近超市买菜，总喜欢蹬个“三蹦子”。考虑到老人已年近80岁，儿女们最近

给他换了辆三轮的老年代步车。

虽然在情感上舍不得那辆跟了自己几十年的“三蹦子”，但李树文老人对这种能充电的“三蹦子”也不排斥：车体是密封的，不怕刮风下雨；体型不过半米，不怕路上堵，找个地儿就能停。“这个‘三蹦子’好学，还不要牌照，儿女们带着练几次我就开上路了。当然我开得也不快。”

记者在北京市朝阳区金台路等一些出售电动车的商铺走访了解到，随着电动车厂家的不断增多和相关技术的更新换代，如今电动车价格已十分亲民。一辆电动自行车、电动滑板车的平均价位一般为2000元，电动三轮车则需花费4000元左右。李树文老人购买的老年代步车价格最贵，也不过近1万元。

又快又便宜，“电驴”疯长也是情理之中。据统计，以电动自行车为例，目前中国保有量已超过2亿辆，并以每年近3000万辆的速度增长。在南宁、成都等一些城市，电动自行车的人均保有量很高，南宁更是达到平均每两人就拥有一辆，而且出行比例超过三成多。

② 变身新型“马路杀手” 速度随意调高、驾驶员任性上路，多种因素导致“电驴脱缰”

今年4月，深圳市、北京市在一些街区先后分别禁止电动三轮车和电动自行车上路后，《中国青年报》一篇名为《为什么说电动自行车是占了大家的便宜》的评论引发广泛热议。

该文直白地宣称：“真的，我恨电动自行车。”作者这样描述：“看着它们，我头一次有了老人的感觉，颤颤巍巍的感觉，当它们远远杀过来，我站着根本不敢乱动，不知道自己会被怎么‘处理’。”

中秋节期间，记者在北京市一些主干道对市民进行了随机调查。作者描述的这种场景或体验，很多人都有体会。调查显示，北京市民表示“在车道上行车时被电动自行车碰、蹭而受伤的”占近两成，表示“在步行道上行走被碰、蹭的”占三成多，表示“十分担心被碰、蹭的”达近八成。

各地交通管理部门提供的数据也显示，电动自

行车造成的交通事故正在增加。在深圳市，近6年致人死亡的交通事故中，涉及电动自行车的事故占37.6%。在南京市，涉及电动自行车的道路交通事故立案数多年占全市交通事故的一半以上。

这些方便、快捷且便宜的城市“电驴”，何以演变成新型的“马路杀手”？

“按照《道路交通安全法》，电动自行车应与普通非机动车同非机动车道内行驶，但道路上行驶的绝大多数是超标电动车，速度快、重量大，这种速度差容易引发碰撞，由此造成的人身伤害比普通自行车也更为严重。”公安部道路交通安全研究中心政策规划室主任戴帅表示。

《道路交通安全法》于2003年公布，并在2007和2011年两次修订。根据该法，“电动自行车在非机动车道内行驶时，最高时速不得超过15公里。”而另据1999年出台的《电动自行车通用技术条件》，电动自行车最高时速应不大于20公里，整车质量（重量）应不大于40公斤。

在北京多个电动车销售市场，销售人员告诉记者，虽然这些电动自行车出厂时速都是20公里，但只要顾客需要，经过简单改装，把时速调到40—50公里很容易。而在一款电动自行车的产品说明书上，更是详细介绍了解除限速线的办法。

除了车速过快，涉摩涉电车辆驾驶人交通安全意识淡薄也是一大原因。深圳市交警局禁摩限电办民警陈赞说，大部分骑行者都未经过法律法规和通行规则培训就任性上路，“由此造成的人身伤害非常严重。”

在南宁，一些“骑手”随意横穿马路、占道、抢行，成为市民心惊胆战的“马路杀手”。此外，“脱缰的电驴”还成为犯罪分子飞车抢夺的作案工具。



2016年3月21日起，“禁摩限电”整治行动在深圳展开。图为可上路的特种行业电动车。黄仰鹏摄

③ 管车不如管人 只有实现从出厂到上路的全流程监管，“电驴”才能安全上路

如何给“脱缰的电驴”套上绳索？各地的探索早已开始。

2011年以来，交通部、公安部等多部门先后下发多个文件，要求制定出台加强电动车管理的规定。据本报记者不完全统计，自2015年至今，全国已有北京、福建、深圳、四川雅安等19个省份或城市出台29项电动自行车相关管理办法。

总结来看，近年来，各地对“电驴”的监管主要集中在电动自行车、电动三轮车等，大多采取控制规模乃至严禁上路等管理措施。

深圳、北京的动作最大。从今年3月下旬开始，深圳实施新一轮“禁摩限电”措施，对利用电动自行车、电动三轮车兜客揽客实施非法营运的，违规使用电动（机动）三轮车的，一律予以行政拘留；另外还对产、销、修环节的违法违规予以5千元至5万元不等的罚款。紧接着4

月份，北京市交管局发文，禁止电动自行车在长安街及其延长线等10条道路通行。广东则对电动车全面封杀已有10年。

不过，这些禁令在实施时遭到不少民众反对，甚至被批“懒政”。记者在北京市限行路段石景山区鲁谷东街北口看到：虽然路口摆有“除自行车外禁止其他非机动车行驶”的警示牌，但一些路人依旧骑着电动自行车、三轮车在限行路段上行驶，半个小时不到，来往的电动车不下40辆。

从世界各国及地区对于低速电动车的管理政策看，除了对电动车的时速、车身等进行限制外，还设置专用道路，避免混行现象。

值得注意的是，中国各地关于监管电动车的多款车型中，一些新的监管方式正成为通例。

上牌管理成为颇流行的做法。多地今年9月实施的电动车管理条例

中，都规定电动车主必须在限定时间内给车上牌。例如，《南昌电动自行车管理条例》实施后，全市超过半数的电动车需要上牌。惠州市9月1日开始对全市电动自行车登记上牌，同时还举办合标电动自行车产品展销推广活动来造势。

如果电动自行车未挂牌就上路，或者拆除原有限速装置，各地采取的处罚措施也更有针对性。2013年施行的《苏州市道路交通安全条例》，对此处罚款50元；2015年修订的《海口市电动自行车管理办法》则会将电动自行车驾驶员的违法行为，录入新建立的电动自行车道路交通安全违法个人诚信档案管理系统。

市政道路规划不合理是造成“电驴脱缰”的重要原因，各地的条例也纷纷对此给予关注。《海口市电动自行车管理办法》规定，将非机动车道路建设纳入城乡建设规划。在新建、

扩建、改建城市道路时，应当划设非机动车道；已建成的城市道路未划设非机动车道的，应当组织有关部门科学划设。今年5月份公布的《衢州市区电动自行车管理办法（草案征求意见稿）》规定，政府及相关部门今后应将非机动车道、电动自行车推行坡道及停放场所的建设纳入城市规划。

对电动自行车“一禁之”失之简单，一些地方正在向“不禁不限”转变。在南宁，新注册的电动自行车，车主必须参加交通安全学习培训，并经测试合格才能上牌。同时，鼓励引导驾校准驾学员、文明交通志愿者等公众参与“电驴”整治。在浙江衢州，《衢州市区电动自行车管理办法（草案征求意见稿）》提出，政府将设置电动自行车服务中心，提供充电、维修、办理保险、驾驶人教育培训等服务。

“重要的是开车的人，而不是开什么车。”广东省电动自行车协会副会长杨华表示，“电驴”问题的核心是安全，只要对开车的人加强管理和引导，上路的“电驴”就等于套上了“缰绳”。

住在北京五环外，对“最后一公里”的纠结感触尤深，对电动车的“爱恨情仇”更是深入骨髓。

下班出了地铁，一排颜色各异的“蹦蹦车”已经排好队形，载着疲惫的上班族回家；超市外，拎着大包小包的顾客艰难地挤进电动车座位……走路嫌累、打车嫌贵，电动车无疑是最合适也是最无奈的选择。

频频惹是生非的也是电动车。一来，以脆弱的身躯在马路上肆意穿行，由电动车引发的血案时常见诸报端。坐上去实在让人提心吊胆。二来，地铁站、公交站旁的电动车大都属于非法营运，为其撑场无疑“助纣为虐”。

我们需不需要电动车？当然。否则，外卖和快递咋送？回家的路咋走？电动车数量的增长，一定程度上与移动互联网的发展和城市扩张关系密切。凭借“短小精悍”为城市交通“查漏补缺”，是对电动车正面作用的形象描述。

让人纠结的是，电动车给交通安全带来的隐患更是显而易见。不可能鼓励其无序发展，也不能一禁了之。

近年来，有的城市采取“禁摩限电”政策，对超标及从事非法营运的电动车严厉打击。可一段时间下来，电动车保有量不降反增——这就有点尴尬了。市民为了方便出行，不一定支持“一刀切”的限制。一方面，管理成本上去了；另一方面，市民生活又不太便利了——两边不讨好。

怎么办？城市的管理和建设要蹄疾步稳。比如，目前对电动车的时速限制仍是10多年前出台的标准，很多厂家和驾驶员早已置若罔闻。相关部门是不是可以与时俱进，探索电动车的速度标准和路权分配？

效仿网约车，把电动车引入合法道路，也是一个选项。此前，南宁给“电驴”办“身份证”登记，车主必须参加交通安全学习培训，先上牌再上路，该地交通事故大幅下降。

当然，从更大的范围来看，为了打通“最后一公里”，在电动车之外还有更多合理的方法。比如，公共交通建设要跟上城市扩张的速度，不然这个“最后一公里”打通了，新的“一公里”又出现了。此外，也应鼓励和支持公共自行车以及社区巴士发展，相对电动车而言，上述两者是更安全、更有针对性的方式。

电动车管理需打通『最后一公里』

刘峻

他山之石

美国 自驾车为主

美国人的日常交通方式主要是自驾车，整体而言，除非是住在公共交通发达的纽约等大城市，美国的短途交通主要是自己开车，不倚赖公共交通或是骑自行车。

美国电动自行车普及率并不高，主要是作为一种休闲工具。联邦法律统一要求，电动自行车最高速度小于每小时32公里。部分州允许其上路，但作了严格限制，而有的州至今仍禁止电动自行车上路。

德国 公共交通设施完善

德国公共交通不仅准时，还有地铁、轻轨、地区小火车、有轨电车、公共汽车等完善的交通网络。德国的现代化大都市依然保留有轨电车，与公共汽车一起起到穿针引线的作。

德国骑电动自行车的，大多为55岁以上的老年人，95%的电动车最高时速限制在25公里以内。如果电动自行车速度太快，德国交通管理部门会需要骑车人先参加考试获取驾照，同时要求所有电动自行车驾驶员必须购买特定保险。

日本 发展超小型交通工具

日本政府通过发展超小型交通工具，实现节能及低碳化。为降低安全隐患，日本对发展超小型交通工具严格要求，规定了车辆使用范围、安全配套设施及持有合法驾照等要求。

低速电动车是日本超小型交通工具的重要组成部分，日本的电动车时速至24公里就不再有助力。在日本，高速公路左侧会划出一米线作为摩托车专门行驶，与轿车不争路。日本摩托使用年限越长则税收越高，骑车者自行将不符合安全规范的车淘汰。

印度 突突车崛起

印度媒体报道，大约60%的印度人口分布在中小城市，而短距离交通一直是小城市居民们的一大困扰。为此，印度一在线即时叫车平台推出“滴滴打突突”的出行服务。“突突”即电动三轮摩托，是印度人出行的首选工具。

该平台在新德里、古尔冈等大城市投放了5100辆电动突突车，今后还将扩展到更多中小城市。虽然方便快捷，但突突车的安全隐患却未能得到有效预防。



新华社发