

治理大城市“交通病”

广州将如何规范管理电动自行车



广州市不少巷子里都可见到电动自行车骑行者。陈忧子摄

■中国城市报记者 王楠

2017年9月1日,《广州市非机动车和摩托车管理规定》实施。4年来,广州市城市交通状况发生了显著变化。梳理当地媒体资讯可见,过去曾出现的非机动车乱停放、违章行驶,以及摩托车在部分城区通行中所存的共性问题,均有大幅度改善。

值得注意的是,广州市公安交警部门此前解读《广州市非机动车和摩托车管理规定》时提到,电动自行车相关管理将根据广东省政府的批准予以实行。而在2020年9月,《广东省电动自行车管理条例(征求意见稿)》(以下简称《条例》)公开征集意见,对电动自行车提出系统明确的管理办法。

目前,该《条例》已在广州市社会各层面引发连锁反响。有观点认为,广州市面上约300多万辆的电动自行车或迎来生存“曙光”;但也有人提出疑问,随着省级管理条例的下落,各地是否应该根据当地实际情况出台更为具体的举措?

“摩电”受禁早已有之

记者在采访中了解到,不少广州市民在过去的很长一段时间,对摩托车和电动自行车这类两轮交通工具深为喜爱。

广州市摩托车的发展历程可追溯到上世纪80年代。当时广州本土创立了五羊摩托品牌,90年代又创立了五羊本田,再到千禧年创立了大运摩托……可见,老一辈广州人对摩托车有着特殊情结。

“这也说明了为何广州市民这么关注摩托车和电动自行

车的使用及路权情况。”在广州土生土长有十多年摩托车驾龄的林先生告诉记者,广州市道路相对狭窄,摩托车和电动自行车具有出行效率高、通过性能强、养护成本低等特点,再加上广州四季常绿、花团锦簇,能与大自然紧密接触的交通工具自然很受市民欢迎。

林先生也坦言,摩托车属于“肉包铁”,出行虽然方便,但安全性不高。“再加上2000年后,驾驶摩托车实施抢劫的犯罪行为与日俱增,这给人们的生活造成很大影响,所以在我们老百姓看来,此后颁布的‘禁摩令’还是有必要的。”他说。

林先生回忆,随着2007年广州市全面禁摩后,与其具备相同特点的电动自行车慢慢出现,特别是广州市一些汽车配件、小件商品、批发交易市场、高等院校附近,许多人更喜欢驾驶电动自行车出行。

由于市场需求逐渐提升,一些年轻人开始热衷于对电动自行车进行外观、速度上的改装。林先生分析认为,“对电动自行车改装不仅能彰显个性,还能带来速度上的快感,所以受到一部分消费者欢迎。”

虽然不少人认为,电动自行车是在摩托车禁行后出现,但根据资料记载,广州最早禁行的实为电动自行车,只不过在“禁摩”后,电动自行车市场再度火爆。只是相对摩托车驾驶者而言,未经安全培训的电动自行车驾驶者出现违法行为的次数更多。

《条例》或将解决“交通病”

针对长期以来电动自行车驾驶人员在行驶过程中的违法行为,广州市相关部门已

广州市中山大学校门前用电动自行车接送孩子的市民。陈忧子摄

开展过多次整治。据广州交警称,仅2020年,就查处了电动车交通违法行为41万多宗。

广州市交通运输局相关负责人此前接受羊城晚报采访时表示:“在非机动车与公共交通有机结合方面,存在非机动车道不连续、舒适性和安全性不足、非机动车道被侵占现象多有发生等问题。”

针对存在的问题,广州交通运输部门已组织完成旧城区主次干路慢行系统现状摸查及优化提升建议研究工作,并指引各区优化完善慢行系统。

“除了路面管理外,对非机动车本身的管理也势在必行。”广东省政协原常委孟浩认为,“《条例》从根源着手的,对电动自行车产业和消费者使用方面进行规范管理,将有效解决广州这种大城市普遍存在的‘交通病’。”

记者查询《条例》公开征集意见了解到,在广东省内,电动自行车将实行登记制度,经公安机关交通管理部门登记后,方可上道路行驶。在一定区域内限制电动自行车上道路行驶的,由所在地的地级以上市人民政府经公开征求意见后报省人民政府批准。

此外,《条例》对广东省内电动自行车的生产与销售、登记与通行管理、静态管理,以

及法律责任等也作了明确规定。并鼓励电动自行车销售者实行带安全头盔销售,和鼓励电动自行车销售者对新购置的电动自行车实施带车辆号牌销售。

对于林先生此前提到的年轻消费者热衷于改装电动自行车现象,《条例》也作出相应规定:禁止任何单位或者个人对电动自行车实施拼装、加装、改装行为。同时,以车载蓄电池作为能源驱动的滑板车、独轮车、平衡车等器械不

“我们更多地从公共政策的合法性角度加以研判,认为‘禁电’这一政策的出台缺乏必要的听证、表决等程序,合法性依据有所欠缺。”

后来有关部门还是出台了《关于对电动自行车和其他安装有动力装置的非机动车不予登记、不准上道路行驶的公告》。至此,广州正式“禁电”。

尽管如此,电动自行车仍在广州市街头禁而不绝。

记者调查发现,在广州市的电动自行车使用比例来看,接送小孩上下学、短距离通勤以及住宅小区内使用成为主流。这也就意味着,“禁电”所带来的影响非常广泛。

此外,随着电子商务特别是网购、外卖的兴起和蓬勃发展,电动自行车的刚需意外地成倍上升、扩大,迎来了又一个井喷式发展,电动自行车遍布大街小巷,不管是老城区的内街小巷还是天河区的CBD,电动自行车随处可见。

公安交警部门虽然经常采取集中整治行动,但每次都是“野火烧不尽,春风吹又生”。“全城围绕电动自行车如何管理的讨论也一直不停,‘改禁为限’是一个比较主流的声音。”曾德雄告诉记者,每年的广州市两会几乎都有代表委员提交关于电动自行车的建议和提案,多数是将电动自行车列入“五类车”,要求加强执法,确保政策法律的权威性和公信力。“我也参加过好多次这方面的协调通报会。”他说。

在曾德雄看来,“带牌销售”可以确保每一台电动自行车都能够实现溯源。“同时,管理部门还应加快驾驶证考试‘下乡进村’,简单来说就是人和车都必须具备合法资质、合法备案、合法使用。”他说。

值得关注的是,《条例》出台后,能否执行的关键除了管理部门执法的得力和公正,更重要的在于广大使用者有多少人愿意自觉地遵守相关的法律法规,曾德雄认为,这才是一直以来城市管理面临的最大难题之一。

“‘法不责众’在这里的含义是‘法责不了众’:当违法人数远远多于法律所能承受的范围时,法律就不可避免地处于弱势,这是当前社会治理中最大的难题。而这些都可以从广州电动自行车从‘禁’到‘限’,再到今后的‘规范化管理’过程中反映出来。”曾德雄说。

政策如何落实成关键

实际上,在广州围绕电动自行车如何管理的问题人们意见不一争执已有多多年,这也折射出大城市管理中存在的一些问题。

广州市社会科学院哲学文化研究所所长曾德雄2006年开始介入研究如何“禁电”的公共事务。

“当时反对‘禁电’的理由有很多,主要有出行需求、国家允许生产销售、路权保障等等,在这过程中还引发了好几起司法诉讼。”曾德雄回忆,