

广州发布新规治理电动自行车乱象

中国城市报记者 朱俐娜

电动自行车日益成为人们交通出行的重要工具,然而,解除限速、闯红灯、违规充电等乱象频发,亟需有效解决。近日,广东省广州市人大常委会发布《广州市电动自行车管理规定》(以下简称《规定》),将于今年12月30日起施行。《规定》共8章55条,立足电动自行车全链条管理,为电动自行车管理筑牢法治根基。

广州市将从哪些方面约束电动自行车违法行为?电动车乱象能否被根治?新规对其他城市有什么借鉴意义?

电动自行车事故频发

2021年11月,广州电动自行车通行政策“由禁改限”,电动自行车数量呈井喷式增长,交通问题和安全隐患随之而来。根据广州市公安交警部门统计,截至2024年4月,广州电动自行车上牌量已达470多万辆,2023年广州市涉电动自行车交通事故同比上升63%。

“随着电动自行车的数量激增,非法改装、擅闯红灯、超速行驶、违规充电停放等乱象日益凸显,这些行为不仅危及人民群众的生命财产安全,也影响了城市的交通秩序和形象。”北京市社会科学院副研究员王鹏在接受中国城市报记者采访时表示,立法旨在通过制定明确的规则和标准,规范电动自行车的生产、销售、使用等环节,加强监管和处罚力度,从而保障道路交通安全和市民的合法权益。

广州市人大常委会法工委相关负责人表示,电动自行车闯红灯、逆行、不按车道行驶等交通违法居高不下,外卖等即时配送电动自行车乱象多发频发,严重影响交通秩序,影响城市面貌和城市形象。2022年以来,广州市公安交警部门每年查处电动自行车交通违法超过100万宗。

对整治电动自行车闯红灯、超速、逆行等道路交通违法,《规定》明确,交通运输、公安机关交通管理部门应当结合电动自行车通行特点,在道路具备条件的情况下,设置非机动车道,完善非机动车信号灯、标志标线等交通设施。新建、扩建道路,建设单位应当按照相关规范设置非机动车道。

中国城市报记者了解到,2023年,广州市共完成非机动车道建设改造439公里,增设机非隔离栏129公里,完善60

多个路口机非隔离设施,在中山路、环市路、广州大道、华夏路、华穗路等沿线路口设置蓝色的非机动车等候区。

《规定》还提出,禁止电动自行车在高速公路、城市快速路、内环路及其放射线、过江隧道、人行道,未设置独立非机动车道的路肩、桥梁、隧道、高架路、立交桥以及其他禁止通行的道路行驶。

同时,广州市电动自行车违规停放与充电的现象依旧屡见不鲜,火灾事故也频频发生。部分车主私自将电动自行车蓄电池带入电梯,甚至在家中充电。2023年5月,海珠区一栋民宅因电动自行车蓄电池违规在室内充电引发火灾,致5人死亡。今年6月至8月,广州发生电动自行车火灾近300起。

针对电动自行车的停放和充电,《规定》提出,按照规定将电动自行车停放充电设施纳入新建居住项目配套;推动建设电动自行车停放充电设施;推广电动自行车蓄电池换电模式;禁止在建筑物的公共门厅、疏散通道、安全出口、楼梯间以及不符合消防安全条件的室内场所停放电动自行车,或者为电动自行车以及蓄电池充电。

最高时速不超过15公里

非法改装提速是广州电动自行车最突出的乱象,也是导致事故的主要原因。广州市人大常委会法工委负责人表示,非法改装电动自行车导致的超速现象十分普遍,事故频发,严重危害道路交通安全。经过改装、解除限速的电动自行车,时速可以达到40公里以上,有的甚至超过80公里。2023年以

来,因电动自行车超速造成的交通事故高达1500多起,导致数百人受伤、数十人死亡。各大医院创伤骨科患者中的60%—80%是因电动自行车超速等交通意外造成的。

长久以来,电动车解除限速已经成为商家和消费者心照不宣的“潜规则”。“商家曾承诺能够解除限速,出于对安全因素的考量,我并未选择这么做。”一位刚买了电动自行车的消费者向记者透露,电动自行车一旦解除限速,危险性便会大大提升,时速能够飙升至40至50公里。他的一位朋友近期就因电动车速度过快而遭遇交通事故,骨折受伤,如今仍在医院接受治疗。而且,这并不是生活中的个例。

广州市人大常委会法工委相关负责人表示,为他人非法改装电动自行车,是导致事故的主要原因之一,给交通安全乃至城市安全带来很大安全隐患,法规对这种行为予以严惩,明确规定了为他人非法改装电动自行车应承担的法律责任。

为了解决非法改装提速问题,广州市在《规定》的第六条提到,生产用于本市销售的电动自行车应当符合强制性国家标准并在出厂前获得强制性产品认证,软硬件必须具有防篡改设计,不得为提升最高设计车速等非法改装预留空间。第二十一条提出,禁止驾驶非法改装、加装、拼装的电动自行车上道路行驶。第二十六条提出,驾驶电动自行车上道路行驶,不得违反《中华人民共和国道路交通安全法》规定,在非机动车道内行驶时最高时速不得超过15公里。

中国城市报记者注意到,广州电动自行车限速低于强制

性国家标准规定的每小时25公里。《电动自行车安全技术规范》规定,电动自行车车速最高不能超过25公里每小时。

“这主要是基于城市道路交通状况和安全考虑。”王鹏告诉记者,广州作为一个大都市,交通状况复杂,非机动车道设置率相对较低,且电动自行车与机动车、行人混行的情况较为普遍。较低的限速有助于降低电动自行车的行驶速度,减少交通事故的发生概率,保障行人和机动车的安全。此外,限速也是为了引导市民更加理性、安全地使用电动自行车,避免超速行驶带来的安全隐患。

执法难度大、成本高

随着广州电动车新规出台,电动车乱象能否被根治?

萨摩耶云科技集团首席经济学家郑磊认为,《规定》的出台为治理电动自行车交通违法乱象提供了法律依据,但是如果违规行为依然严重,可能需要进一步的执法和宣传教育。实施过程中最大的难题是执法的难度和成本。由于电动自行车在城市交通中占有重要的地位,且骑行者往往是弱势群体,执法人员在执法过程中需要平衡执法力度和执法方式,同时也要考虑效率和公正性。

电动车交通违法行为不仅仅是广州的难题,也是全国的课题。广州的做法不仅为当地交通秩序和居民生活提供了保障,也可其他城市提供有益经验。

今年11月,海南省海口市美兰区、琼山区等路段存在驾驶电动车“狂飙”炫技的违法行为,海口交警联合属地分局先后查获3起飙车炸街违法行为,抓获违法行为人8人。

不久前,北京朝阳消防救援支队的监督执法人员在消防安全夜查时发现,仍有居民抱有侥幸心理,把电动自行车停放在电梯间、安全出口和疏散通道,将自己和他人的生命置于危险之中。

近日,云南普洱的一名市民驾驶电动车行驶时,因未保持安全车距与同向行驶的小型汽车车尾发生碰撞,造成两车不同程度受损的财产损失道路交通事故,其负该事故的全部责任。

王鹏分析称,这些城市需要立法先行。通过立法明确电动自行车的管理规则和标准,为整治电动自行车交通违法乱象提供法律保障。这有助于规范电动自行车的生产、销售、使用等环节,加强监管和处罚力度。广州市的《规定》对电动自行车的行驶速度、载人载物、佩戴安全头盔等方面都进行了明确规定,体现了精细化管理的理念。其他城市可以借鉴这种管理方式,结合本地实际情况制定更加具体、可行的电动自行车管理措施。

“利用科技手段提高监管效能也是广州《规定》的一大亮点。广州通过交通技术监控设备收集、固定电动自行车超速行驶等道路交通违法行为的证据。其他城市可以借鉴这种科技支撑方式,提高电动自行车的监管水平。”王鹏还表示,电动自行车管理涉及多个部门和领域,需要多方协同合作。广州市的《规定》强调了政府、企业、社会组织等各方在电动自行车管理中的作用和责任。其他城市可以借鉴这种多方协同机制,形成合力共同推进电动自行车的管理工作。



新疆木垒： 风电项目并网发电

12月12日,新疆维吾尔自治区昌吉回族自治州木垒哈萨克自治县老君庙风电场250万千瓦风电项目接入并网发电。该项目位于老君庙南风区,规划面积76.2万亩,配套25万千瓦/50万千瓦时储能(10%/2小时),配套110千伏升压站1座,220千伏汇集站2座,建设单机容量5.6—8.35兆瓦风机共计372台。

人民图片