



# 如何管好电动自行车？

## 我国电动自行车保有量已达3.5亿辆

### 精细化溯源、超标车回收

### 确保用车安全与规范

电动自行车行业提质的同时,各地对于车辆的安全监管也已开展。北京、广东、江苏等地已于2019年起陆续发布实施非标电动自行车过渡期管理政策,过渡期限为3-5年,这也意味着,最晚到2024年,全国范围内非标电动自行车将面临淘汰。如何应对超标车,更好保障民众用车安全,各地也纷纷“出招”。

#### 一车一池一码:实行精细化管理

北京在电动车安全的精细化管理上也有不少尝试,2022年就已开展“一车一池一码”示范应用,鼓励智能传感器、电子标签(二维码)、电子芯片(RFID)在电动自行车及蓄电池上的推广应用。“北京的每一台电动自行车上都会有溯源二维码,每一块电池上会安装RFID芯片,且溯源二维码直接与车主信息绑定,一旦发现电瓶和电动车分离,就可以快速联系到车主,同时管理人员还可通过平台实时查看车辆的充电次数、充电时长等信息。”一位北京的骑行者说。

此外,为避免电动自行车上楼充电,北京也采取了多种手段。“通过多个管理部门协同合作,分类别、分场所鼓励社区因地制宜,以充(换)电柜为主、充电桩为辅,大力推进居住区充电设施建设全覆盖,按市民群众实际充电需求配建充电接口,共同推动商业区、公共服务设施、老旧小区、地铁周边等地的电动自行车公共充电桩建设。”李珊珊透露。无独有偶,深圳、广州、上海等地也同样引入了车电分离、共享换电模式,推进“互联网+充电设施”运维体系建设,推出“集中充电”“以换代充”的智能换电柜。

#### 超标车过渡期,建立完整回收体系

在各大城市所发布的电动自行车过渡期登记和通行管理办法中,北京最早制定对超标车的回收体系——2018年,北京开始向超标车发放临时标识,设置3年过渡期;2021年,北京市交通综合治理领导小组便印发《淘汰超标电动自行车回收处置方案》,方案中形成了从车主到门店、再到回收企业的完整体系,并明确各个环节的相关管理部门:车主可将超标车自行送往由市场监管局、自行车电动车行业协会具体组织的相关门店,再由门店对旧车进行拆分,其中车架会交由回收站点或再生资源回收企业、电池则转运至废旧电池回收企业,以便将超标车集中处理,最终落实到资源再利用单位。

此外,为鼓励市民回收超标车,北京2021年起在全市设置92个废旧电动自行车回收服务网点,同时开展“以旧换新”购置补贴,超标、废旧电动自行车可折算300元-1000元/辆的新车抵扣价格,以推动车主置换标准车辆的积极性。

### 观点

## 对禁止进入小区的“一刀切”也要“切一刀”

中国城市公共交通协会慢行交通分会秘书长史未名从事过十多年的城市交通规划设计工作。她认为,电动自行车是受市民欢迎的出行方式,同时也是助力城市绿色出行的有力途径。

她提到,如今电动自行车数量之所以在各个城市呈增长态势,除了电动自行车机动灵活的特点外,更重要的是从出行角度来讲,它让人们有了更多选择。“此前一些地方也曾力推过公交出行、公交优先等政策,但发现并没有吸引太多的机动车主去乘坐公共交通,反而其中有一部分人转而选择了电动自行车出行。因此,完善城市慢行系统十分必要。”

清华大学交通研究所副所长杨新苗也是一名绿色出行爱好者。他建议对电动自行车实行更为明确的分类标准。“让电动自行车实现轻量化,不止是车要轻、电池也要轻。”

中国人民大学公共管理学院教授、国家发展与战略研究院研究员马亮表示,近期,全国多地多个小区发布了电动自行车禁入的通知。简单粗暴的管理措施往往因噎废食,一禁了之,更多是一种避责心理。通过完全禁止进入小区,那就不会出现任何风险,不用负任何责任,但是也毫无疑问会带来很多新问题。

相关地方或者小区一禁了之,于法没有依据,于情于理也说不通,要对“一刀切”政策去“切一刀”,不能乱作为,不作为。

要强化法治思维,禁止一些行为的时候,于法于理要有依据,不能乱作为;还有非常重要的一点是增强基层治理的能力,增强基层干部的本领,他们在面临这些问题时,不知道怎么做,所以来自上级部门的政策指导就非常重要。如果省市部门都有一些明确的政策,让下级可以执行,这些问题也能得到比较好的解决。

(综合新华社、央视新闻、广州日报) 整理/佛山市新闻传媒中心记者 沈煜

### 立法管理、精准宣教

#### 规范骑行者主观行为

目前在各地相关政策中,大多数一二线城市均在推行电动自行车合标车上牌,同时对车辆拼装、改装、超速行为有明确禁止;但对于不戴头盔、乱停放车辆等违规行为是否会采取罚款、扣分等强制手段,各地则采取了不同的措施。

#### 逆行、闯红灯、违规带人,部分城市罚款甚至纳入征信

针对戴安全头盔行为,吉林、上海、浙江、江苏、海南、广西、广东等地的电动自行车管理条例中均明确要求电动自行车骑行者佩戴安全头盔。其中,上海、海口、宁波等地在相关条例中规定,对骑车人员不戴头盔行为采取教育为主或30元罚款的处罚规定;2021年起,深圳则明确规定,骑行者或乘坐人未戴头盔的处200元罚款。

对涉及电动自行车的其他违法行为,部分城市也有明确处罚规定。北京2023年明确提出“五不一戴”,即要求骑行者不逆行、不醉驾、不闯红灯、不违法进入机动车道、不违规骑行带人、戴头盔,违反规定则会处警告或10元以上50元以下罚款,同时对驾驶年龄不满16周岁、超速、载人等行为也作出罚款规定;深圳2023年11月1日开始实行的新规中,除此前对驾驶未登记电动自行车上路行驶处警告或50元罚款等条例外,还加入针对“违反规定停放电动自行车的行为,处警告或200元罚款;违规充电和停放,处个人罚款500元-1000元(单位违规罚款1000元-5000元)”等相关条例,且提出“一年内受到五次以上罚款处罚的,将影响个人信用征信。”

#### 对骑行者精准宣教,多手段提升安全骑行意识

除了建立法规以外,技术的创新应用也在辅助骑行行为规范管理。如杭州推出的精细化交通宣讲教育管理新模式,即针对不同频次交通违法人员和发生交通事故人员,通过“交安码”对骑行者进行“赋码”管理,其中“红黄码”重点人员以派单形式管理,由属地镇街、交警部门进行精准靶向宣教治理。据了解,2022年以来,杭州全市共宣教电动自行车驾驶人162.5万人次,其中对3.5万名“红码”重点人员开展了精准宣教。

而一些地方则针对本地发展的共享电动车和外卖车辆推广智能安全头盔。如在宁波,当共享骑行者佩戴头盔时方可扫码骑行,一旦摘下头盔,车辆会在五分钟内自动上锁;在武汉、上海等地,一些外卖平台则试点推出“智能安全头盔”,让骑手不用掏手机即可进行订单操作,以提升配送安全。

对此,交通与发展政策研究所(ITDP)中国区副主管李珊珊建议,一方面应制定完整的交通指引规范,另一方面应通过多种渠道加强人们的安全骑行意识,尤其是加强对易受伤群体(老年人、即时配送骑手、学生群体)的交通法规教育和培训。

### 改造车道、完善交通引导

#### 客观上减少危险骑行

非机动车的交通基础设施建设,也是各地完善电动自行车治理工作的一大重点。非机动车道建设是一个长期过程,各地在这个问题上也给出了不同的方法。但归根到底,非机动车道管理的核心是路权管理。

#### 明确非机动车路权,打造庞大慢行系统

北京自2016年起就开始实施慢行系统建设,目前已建设了约3200公里的慢行系统路网。2023年6月,北京还明确了针对市内220公里的非机动车道,采用“分类治理”的办法:如针对路面宽度12米以上、且已设置非机动车道段的道路,采用拓宽方式,使非机动车道通行宽度达到2.5米以上;针对路面宽度12米以上机非混行路段,则通过绿化隔离带等形式增设独立自行车道;针对路面宽度小于或等于12米的混行道路,则增设慢行优先标志,强化自行车路权。

杭州同样拥有庞大的慢行系统。杭州的非机动车道设置得很宽,去年更是进一步对钱塘江上的多个桥梁区域进行改造,开通了非机动车的过江通道,充分利用桥梁两侧的绿地,采用“之”字结构的上下引桥,增加非机动车辅道功能。

#### 增设标识、报警装置,解决易发事故“风险点”

此外,江苏、湖南、广西等地在解决非机动车道上的易发问题也有创新之举。如针对转角处大型车辆因视觉盲区易与非机动车发生剐蹭问题,此前江苏首创性地在615个重点路口设置“右转危险区”警示标识,使同类事故起数、死亡人数同比下降36.1%和76.7%,这一方法后续各地也陆续借鉴;此外,针对闯红灯、乱穿马路等情况,苏州会喷涂路面提示语,并通过改造中央护栏路段的斑马线、增设非机动车闯红灯声光报警装置等来减少相关情况发生。

针对交叉口进口道宽导致非机动车窜行问题,长沙、南宁等地采取左转“二次过街”、“蓄水式”放行等方式,以明确电动自行车通行空间。

而针对电动自行车乱停放、闯红灯等情况,杭州等地则采取“柔性手段”加以引导,如在红绿灯等候区或车辆停放区安装遮阳篷,交警人员则“见缝插针”对民众进行安全教育宣传,并同步对超标车、改装车等进行劝阻和监测。

