

跑得比汽车快

渐成“定时炸弹”和“马路杀手”

改装电动车 怎么管?

成都电动自行车(电动车的一种)电梯起火事故仍历历在目,深圳、北京等又相继发生电动车爆炸起火安全事故。电动车的安全风险,成为不可忽视的大问题。

记者调查发现,电动车之忧还不止于此。非法改装、超速行驶、逆行、乱穿插等频频酿成交通事故,去年到今年第一季度,广州涉摩托车、电动自行车的交通事故占57%。

尽管有关法规对电动车速度、产品标准都做出了相应规定,不少大城市也在中心城区实施严管严控,但似乎都无法阻挡电动车越开越快、越开越野。电动车是去是留、是禁是管,成为一道难解的题。

据新华社

调查

改装电动车 跑得比汽车还快

作为一种轻便、灵活的代步工具,电动车不仅是“外卖小哥”的首选,也受众多市民青睐。然而,电动车之害亦如影随形。

路面上常见的电动车,包含了电动自行车和电动摩托车。2018年以来,国家相继制定出台了电动自行车、电动摩托车的相关标准,对其总重量、外形尺寸、动力等进行了相应规范,并限定电动自行车其最高时速不得超过25公里,电动摩托车的最高时速则不得超过50公里。

但以超速为主要目的非法改装屡禁不止,很多商家都提供免费改装服务。在广州市白云区环洲三路一带,记者走访多家销售电动车的店铺,大部分销售人员都表示可以免费改装、上门服务,可提速40%至60%。有的店铺门口明目张胆摆放着正在改装的电动车,销售人员表示,如果愿意多加700元,时速可以提到六七十公里。

“这意味着在市区,电动自行车能比汽车跑得还快。”福建工程学院交通运输学院交通运输研究所所长吕英志说。

在网购平台上,搜索“电动车改限速”会出现大量销售提速装置的网店,设备售价从二三十元到两三百元不等,几乎涵盖了市面上常见的各大品牌的电动车。销售页面上还有安装提速设备的详细教程。

记者观察发现,经过改装的电动车变成了介于自行车和摩托车之间的“两不像”,有的是摩托车的“身躯”,多了自行车的脚踏;有的外观是自行车,速度堪比小汽车。此外,改灯光、加座椅更是家常便饭。

“他是方便了,别人却危险了。”广州市民李女士告诉记者,某天晚上驾车回家,对面突然冲出一辆改装电动车,把她吓出一身冷汗。“对方开着大灯、载着小孩,灯光比我的远光灯还亮,晃得眼睛啥都看不清。”

长期关注电动车管理问题的广州市政协委员郑子股告诉记者,根据2019年执行的《电动自行车安全技术规范》,禁止篡改限速装置或者装有解除速度限制的装置,这类行为都是违法的。

另外,根据《中华人民共和国道路交通安全法》规定,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。超速驾驶改装电动车横冲直撞的驾驶人显然也违法了。

广州交警的数据显示,广州查扣违法摩托车、电动自行车的数量逐年递增,2009年查扣6万辆,近两年查扣总量已超过80万辆。

隐患

“祸”从改装来 爆炸起火、交通事故频发

改装操作看似方便日常使用,实际上潜藏巨大的隐患。

首先是电池自燃等起火爆炸风险。“改装的关键在于改装控制器,但控制器和电池、刹车是整套的。如果只换控制器,其他装置没有整体性调整,可能就会发生自燃。”吕英志说。

据他介绍,电动车所使用的铅酸电池,本身安全性不高,不适合大功率使用。也有人通过外挂电池包进行外部改装,令人防不胜防。

其次是容易引发交通事故。超速、逆行、闯红灯、乱穿插……不仅将骑车人置于危险之中,更让行人身陷险境。“走在人行道上,电动车突然窜出来飞驰而过,我躲闪不及,手被擦破了皮。”在深圳市罗湖区翠竹北路附近上班的张先生生气难平。一天之内,他竟与外卖小哥的电动车三次擦肩而过。

满街乱窜的电动车已成为“马路杀手”。广州社情民意研究中心近期开展的民意调查也显示,72%的市民认为近年来电动车违法乱象更多了,68%的市民认为电动车比其他车辆更容易造成交通事故。

据广州交警统计,2020年1月1日至2021年3月31日,广州市发生涉摩托车、电动自行车的交通事故2313宗,占广州市交通事故总数的57%,共造成426人死亡。

一旦发生严重的交通事故,改装后的电动车若不符合国家标准,可能被认定为机动车。广州市一名法官告诉记者,一般电动车的驾驶人不会购买交强险,因此事故发生后需要自己先在交强险范围内承担赔偿责任,可能要为此付出10万元以上的代价。

此外,记者注意到,由于电动车的新国标是2019年执行的,不少人在此之前购买的电动车,不符合标准但仍在行驶。

广东警官学院教授张新海认为,对于电动车的管理法律是完备的,但生产、销售、管理、使用相互脱节,没有形成合力,造成了违法行为钻空子。

对策

“一禁了之” 还是“以管代禁”?

2006年通过的《广东省道路交通安全条例》规定,地级以上的市人民政府在本行政区域内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、不准上道路行驶做出规定的,应当公开征求意见,报省人民政府批准。同年,依据这一规定,广州通过了“禁止电动自行车上路”的决议并获批,至今年年底,禁令将面临到期失效,是继续禁止还是“以管代禁”仍存争议。

显然,禁令并未禁住电动车,路面上的电动车反而越来越多了。对于外卖、快递等新兴行业来说,电动车已然成为“刚需”;在地铁、公交等公共交通未完全覆盖的城区,电动车也确实给老百姓带来了便利,解决了出行的“最后一公里”。但是对于电动车的使用、管理并未跟上规模扩张的脚步。

“电动车不只是车的问题,更主要是人的问题,”张新海说,“交通安全教育滞后、管理滞后,导致小小的电动车成了大麻烦。”

管理滞后带来的“麻烦”也越来越多。在社区里,电动车进梯入户、违规拉线充电也引发了不少事故和冲突。近一周内,深圳就连发两起电动车违规拉线充电自燃的火灾事故。许多小区的业主群都在为电动车的安置争吵不休。

“一禁了之”过于简单粗暴,也不现实。”郑子股建议,对外卖、快递等行业先行先试,采取上牌措施,设立违规黑名单制度;对不符合要求的电动车采取严查收缴手段,对违法驾驶行为进行处罚,坚决杜绝安全隐患,避免公众产生法不责众的心理。

解决电动车管理问题还有待综合施策,“一疏一堵”。记者采访了解到,广州正在推动慢行系统的建设完善,通过车道瘦身、压缩部分绿化带(人行道)等形式,逐步恢复非机动车道,并增设机非隔离护栏,解决混行问题。

此外,业内人士建议,通过立法让电动车在空旷的地方集中停放;针对电动车设置专门的交通保险,防患于未然。

