

## 疯狂的电动车·乱象

编者按

在省内的不少城市,电动车以其机动灵活的优势颇受市民青睐,电动车的数量与日俱增,给市民出行带来了不小的便利。与此同时,电动车违法频现、事故多发的现象也普遍存在,如何规范电动车安全有效运行,考验着一个城市的管理水平。今日起,本报推出“疯狂的电动车”系列调查,力图为电动车的规范管理提供参考。



16日下午4点左右,在济南历下大润发路口,不少电动车选择了闯红灯通过。 本报记者 戴伟 摄

# 五分钟内30多辆电动车闯红灯

## 省城涉电动车交通事故占到六七成

近日,关于电动车的事故屡次见诸报端。现在,对于电动车的规范管理,已经成了不少城市普遍面临的难题。电动车违法到底有多常见?电动车事故多发的原因是什么?近日,记者进行了走访调查,力图通过现场的观察,探求电动车违法频现、事故多发背后的原因。

本报记者  
时培磊 戚云雷 张泰来

### 逆行,闯红灯 电动车违法屡见不鲜

16日上午11点,记者来到济南经十路舜耕路路口。该路口是济南首个人脸识别系统试点,安装有高清摄像头,一旦行人、电动车闯红灯,系统会自动抓拍并识别相应身份信息。记者蹲守发现,仅在半小时内,该路口就有16辆电动车闯红灯。

当天下午,记者在济南二环东路华龙路路口发现,这里电动车违法现象也非常常见。下午2点,记者赶到时刚好有交警在此处查违法,据介绍,16日上午在此路口已经有30名电动车车主因为逆行被查处。在记者观察的短短20分钟内,又有十多辆逆行的电动车被交警拦下。

下午3点半,记者又来到济南历黄路与北园大街路口,发现这里电动车逆行的情况比上两个路口还要严重。因临近交通主干道,该路口的车流量很大。记者注意到,短短十多分钟,就有40多辆电动车闯红灯通过路口,甚至有家长载着孩子闯红灯,还有一辆电动车差点与大货车相撞,非常惊险。此外,由于路口的红绿灯没有倒计时,导致斑马线还是红灯时,就有电动车抢先开到马路中央,待绿灯刚亮起时,电动车已经通过了路口。

与此同时,另一路记者在济南泺源大街与趵突泉南路路口发现,虽然不是高峰时

段,此处的交通流量仍然很大,每一轮红灯,路口就有十多辆电动车。该路口在这个时间段并没有交通协管员,电动车也变得大胆,肆无忌惮起来。记者粗略统计发现,仅仅五分钟时间,该十字路口就有30多辆电动车闯了红灯,扬长而去。

### 电动车事故 占总事故数六七成

截至目前,关于全省的电动车保有量并没有一个确切的数据,不过可以想象这个数据非常庞大。今年7月份召开的山东省十三届人大常委会第四次会议上,省公安厅副厅长丁冠勇给出了一组数据,全省低速电动车的保有量达到300万辆,其违法行为占交通违法行为总数的10%以上,去年发生低速电动车相关交通事故4064起,造成843人死亡,占交通事故死亡人数的四分之一,给人民群众的生命财产安全造成巨大损失。低速电动车指的是电动三四轮车,如果再加上电动二轮车,这个数据无疑会更加庞大。

来自保险公司的数据也印证了电动车事故的高发。中国人民财产保险股份有限公司理赔中心主任助理姜雨臣介绍,在他们处理过的造成人身伤害的事故中,涉及电动车的事故占总事故数的60%至70%之间。

他介绍,涉及电动车的事故有两个明显特点,从事发时间看,事故多数发生在机动车开车门或者机动车转弯时。一般来说,机动车开车门时引发

的电动车事故伤亡情况较轻;而在机动车拐弯时发生的事故情况就较为复杂,事故责任不一而论,伤亡情况也相对重一点;从涉及的违法类型看,电动车闯信号灯非常容易引发事故,这类事故不多,一旦发生,损伤很大,非死即伤;从事发地点看,在非非机动车道上,摩托车也经常和电动车发生交通事故。

### 有电动车厂家声称 时速能跑到120公里

关于电动车的事故屡屡见诸报端,尤其是电动车与汽车发生的事故,动辄会造成人员伤亡,而作为事故中弱势一方的电动车车主往往是最“受伤”的一方,因此而丧生的电动车车主则屡见不鲜。每一起事故的背后,可能都有着诸多引发因素。事故车辆状况、道路环境、驾驶人这三个因素每一个出现问题,都可能引发交通事故。

探讨电动车事故多发的原因,也要从人、车、环境三个方面入手。可以说,近十多年来这三个方面都发生了巨大的变化,才是导致事故多发的根本原因所在。

首先,从车上分析,电动车在我国最早出现在1995年前后,至今已经历了23个年头,仅在我省就有400多家工业企业在生产销售电动车。厂家之间为了竞争,无不迎合消费者的需求,不断提高车辆的行驶速度,有些厂家甚至对外宣称最高时速能够达到120公里。为了应付出场检验,厂家虽在电动车上

设置了限速装置,但只用简单的办法就可破解。等到了销售环节,只要消费者提出要求,商家几秒钟就能破解限速装置。

可以说,相比诞生之初,现在的电动车续航里程越来越长,行驶速度直逼机动车。但与此同时,电动车尤其是二轮电动车稳定性差,缺乏安全防护装置,一旦遭遇突发状况,如果采取措施不当,很容易连人带车摔倒在地。

### 监管处于模糊地带 查处难度大

而从大的出行环境上看,电动车今天的出行环境相比23年前也可以说是发生了翻天覆地的变化。1995年的时候,汽车还是奢侈品,那时是摩托车、自行车的天下,拥堵也是少数大城市才有的问题。可是,现在车多了,路宽了,交通规则和管理也越来越精细化,道路环境越来越复杂,电动车却越来越快,这样的大背景下,单从概率上计算,关于电动车的事故也会随之增多。

而从人的因素来讲,目前,电动车处于监管的模糊地带,电动车车主绝大多数没有经过驾校的系统培训,基本处于车无牌、人无证的状态。多数车主心里没有守法这根弦,频繁违法而不以为意,车无牌、人无证的状态也决定了交管部门对其查处难以起到明显效果。违法不一定引起事故,但每次违法的背后都隐藏着事故的诱因,违法的高发也增加了事故发生的几率。

延伸阅读

### 我省电动车年产量 高达600万辆

来自中国自行车协会的数据显示,截至10月底,我国电动自行车保有量已经超过2.5亿辆,此数量略低于国内机动车保有量,但远高于1.8亿的私家汽车保有量。据悉,我国国内电动车年产量达3000多万辆。

而山东不仅是电动车的销售大省,还是电动车的生产大省。山东省自行车电动车行业协会相关负责人介绍,目前,山东省的电动车企业有400多家,年产量已经达到600万辆。他介绍,济南的电动车保有量在150万辆左右。

数量如此之多的电动车有着非机动车不能比拟的动力和速度,但是没有类似机动车号牌的精细管理约束。而且长期以来,城市交通的规划设计、路权分配都偏向于机动车,长期以机动车的畅通快捷为目的,这就导致了以电动车、行为代表的慢行交通得到的重视不够,慢行空间被机动车道挤压,人行道、辅道狭窄,“断头”处不连贯,这在一定程度上也是“迫使”电动车不得不违法的客观原因。

不少电动车不论是整体重量还是最高时速,都已经超越了工信部规定的55公斤、25公里的限制,超出了非机动车的范畴,但同时又不在于工信部机动车产品目录内,需要挂牌但又无法挂牌。一方面,现存大量车辆无法挂牌,无法规范管理;另一方面,商家却拿着不用挂牌的幌子出售车辆,以致于电动车保有量越来越大,越来越多的电动车处于监管的空白地带,其违法之高、治理之难度也就不言而喻了。

本报记者 时培磊 戚云雷 张泰来