

随意占道还开得很快

老年代步车如何“刹”住车

生产标准、管理办法迟迟未明确



老年代步车已经成为常见的交通工具。如果我们把目光转向十字路口,一定会看到,交通工具的形式越来越多样,电动自行车在很多地方成为主流选择,电动三轮车带着我们的快递奔忙而过,被称为“老年代步车”的这种低速三四轮代步车在城市中穿行,偶尔还有平衡车、电动滑板车等出现。

我国的私家汽车保有量从20世纪90年代末开始快速增长,到21世纪后经历了爆发式增长。以北京为例,根据北京交通发展研究院的数据,2000年年底北京的私人机动车85.5万辆,常住人口为1363.6万人;而到2018年年底,北京市私家车保有量达到489.4万辆,常住人口2154.2万人。18年间,常住人口增加了58%,私人机动车保有量增加了472.4%。城市的快速扩张,使得出行距离不断增加,除了私人机动车,快速、便捷的电动自行车、老年代步车等也迎合了人们的新需求。

公安交管部门在2018年公布的数据显示,近5年来,因老年代步车引发的交通事故高达83万起,其中造成1.8万人死亡、18.6万人受伤,引发的事故起数和死亡人数年均分别增长23.3%和30.9%。因此,要求加强管理整治的声音不绝于耳。

6月17日,工信部正式公开征求对推荐性国家标准《纯电动乘用车技术条件》的意见,一直以来饱受争议的老年代步车将迎来哪些升级规范?哪些配套措施亟待跟上?如何改善交通出行环境?仍需关注。

据一位道路交通研究专业人士介绍,最初老年代步车大多由生产公园观光车、残疾人代步车、农用车等厂家生产,其所具备的经营资格只能生产在限定区域使用的车辆。

中国汽车工业协会数据显示,享受财政补贴和政策支持的新能源汽车,2010年至2017年累计产销量才突破100万大关,而老年代步车2017年一年的销量就超过百万。

谈及老年代步车的危险性,中国城市建设研究院有限公司综合交通设计研究院研究员冷海洋谈到了速度差的问题,“速度差的出现往往是

导致交通事故的决定性因素,比如一个人在高速公路上步行就很容易出事,所以我们区分了机动车道、非机动车道、人行道。老年代步车的速度介于人与汽车之间,它比自行车和步行快很多,但比汽车要慢,这就导致它在哪个车道上都可能产生冲突”。

据研究,速度差为8、16、24、32千米/小时的时候,事故概率分别为相同速度的2倍、4倍、8倍、16倍。调查表明,目前73%的老年代步车平均行驶速度为30-40千米/小时,而60%以上机动车平均行驶速度在60千米/小时以上,两者速度

差多在24千米/小时以上,即事故概率在8倍以上,若混行在非机动车道,则事故概率也在4倍以上。

尽管其危险性显而易见,但老年代步车的生产标准、管理办法却迟迟未明确,甚至于对其定位都十分模糊。“究竟是定位为机动车还是非机动车,或者只是在社区范围内服务腿脚不便老年人的代步工具,还不明确。”北京交通大学北京综合交通发展研究院教授叶龙指出。

与之相似的是,电动自行车也在相当长时间里处于灰色地带。

“根据国家统计局数据,2000年全国电动自行车产量为29万辆,产量逐年上升,2011年电动自行车保有量增长了22.7%,达到了增长峰值。此后增速在减缓,但还是保持着增长的趋势。2019年我国电动自行车保有量已经达到3亿辆左右,电动三轮车市场保有量达7500万辆。”叶龙说。

而具有强制性的电动自行车国家标准直到2018年才出台。次年,公安部等三部委发文要求对电动自行车进行登记管理,但这并不意味着问题的解决,原因之一在于电动自行车标准出台前已有大量存量,大多数都超过国家标准要求的限速和限重,但却难以管理,甚至难以找到。

有交警坦言,对于交通管理来说,每新增一种交通工具,管理压力都会指数级增长。“目前道路上的摄像头主要是拍摄机动车,要达到拍摄电动自行车、老年代步车的程度,需要投入很大成本。”叶龙说。

标准制定过程反复

各地使用老年代步车的情况并不相同。北京、南京等地都对老年代步车道路交通违法、非法运营等多个环节展开过严查。

“对于老年代步车的监管应该是全流程的,生产环节由工信部门管理、销售环节归市场监管部门管理,使用环节归公安交通管理部门管理。目前前端的环节持续欠账,单纯依靠使用环节的末端治理,注定迟缓乏力。”北京市社科院首都社会治安综合治理研究所所长袁振龙说。

据交通道路研究专业人士透露,迟迟未能出台标准,是因为各方意见未能达成一致。整体来看,政府主管部门并没有对老年代步车采取“一刀切”的态度,提出了“提升一批、规范一批、淘汰一批”的治理思路,在制定标准的过程中也经历了数次反复。

2016年4月,国家标准化委员会曾对《四轮低速电动乘用车技术条件》进行公开征求意见,但两年多的时间内一直未能定稿。

2017年10月,工信部公布了《关于对十二届

全国人大五次会议第6432号建议的答复》,明确四轮低速电动车是特殊一类机动车辆,要求加强生产一致性监管,研究制定统一的低速电动车牌证、登记注册、驾驶资质以及相关税费等规定。

但到了2018年11月,工信部、国家发改委、科技部、公安部、交通运输部、市场监管总局等六部委印发《关于加强低速电动车管理的通知》,提出了相当严格的治理整顿意见。不论是相关政策、准入条件制定,还是新建低速电动车企业、备案相关投资项目,一律被要求停止。已制定发布相关政策的地区,要立即停止执行,正在建设的项目要立即纠正,确保低速电动车产能不增长。

近两年情况再次出现变化。2020年9月,工信部在对十三届全国人大三次会议第7609号建议的答复中提到,《四轮低速电动车技术条件》标准草案已形成。而在6月17日,酝酿多年的标准终于接近出台,《纯电动乘用车技术条件(征求意见稿)》将备受争议的老年代步车被命名为“微型低速纯电动乘用车”,作为纯电动乘用车的一个

子类纳入考虑,规定座位不超4个,时速不高于70公里,并对产品的碰撞后安全、制动性能、稳定性、车辆动力性能、动力蓄电池的要求等方面都提出了相应的指标要求。

虽然距离合法更近一步,但需要关注的问题仍然很多,不少网友提出,道路管理如何配套,对驾照、车辆牌照如何要求,质保、维修、报废等环节能否与标准电动车同样标准执行,都需要进一步明确。

老年代步车的生产、管理问题在国外同样争议不断。

欧美、日本等也有少量此类车辆。据了解,美国高速公路交通安全管理局强调,此类车只能在封闭或安全风险可控制的道路上行驶。部分基层政府会邀请专业机构制定具体的行驶道路,如住所、高尔夫球场和公园等封闭区域之间的连接道路。美国同时要求驾驶低速车辆需要持有小汽车驾驶证,而日本则要求驾驶员必须持有驾照或接受必要的培训。

打造友好出行环境需城市规划整体考量

虽然曹云峰爷爷的想法遭到了子女们的一致反对,但是子女们却无法为他提供更好的选择:公共汽车站离家尚有一定距离,曹云峰爷爷走去已感吃力;他不会使用打车软件,同样无法在家门口坐到车,何况大多数老人舍不得打车出行。

老年代步车虽然是一个交通问题,但其背后不仅关系交通秩序,相关行业发展,也关系到百姓的出行需求,是一个综合的民生问题。

随着我国社会老龄化程度不断加深,如何保障老年人出行权益成为必须面对的问题。发展覆盖面更广、环境更舒适的公共交通仍是首选。据了解,已有概念设计大幅压缩了公交车的传统尺寸,其车身投影面积减小,占用道路资源减小,强大的机动性使其可以进入公寓楼、写字楼、超市等大型建筑物内部,实现零换乘通勤,解决“最后一公里”问题。

即便不是腿脚不便的老年人,也有自己相应的需求。“大多数使用代步车的是帮着接孙辈上小学的老人,或者是接孩子、买买菜的妈妈,还

有的代步车上写着‘透析自用’‘看病自用’,即便是用来短途拉客的黑车,也可能是生活状况不尽如人意的群体。这些都是弱势群体,如果在国家没有统一法律规定的情况下,交警执法时过于严格,很容易激发社会矛盾。”前述交通道路研究资深人士说。

对此,冷海洋指出了路权的问题:“我国人口密集,道路资源非常有限,目前老年代步车路权不明确,对正常交通的干扰很大,部分群体占用了大量社会资源方便自己,对于其他道路使用者来说很不公平。”

通过拓宽道路和增加道路面积来解决交通问题,这条路走不通的情况下,是否有其他更理想的方式来满足人们新增的需求呢?

冷海洋认为,毋庸置疑,不是所有的个性化出行需求都能得到满足,也不应随着个人或部分群体的喜好而影响整个交通系统,但需要让大众感到有好的替代选择。“我们虽然一直在提倡绿色出行,实际上整体来看公交车的运营效率并不高,准点性、速度、车况等都很难说令人满意。步

行与自行车行驶的尊严感更是无从谈起。”冷海洋分析,过街设施缺乏,人行道被挤占甚至中断,电动自行车、代步车甚至机动车在人行道上来回穿行,使得选择慢行的人不仅没有好的出行感受,甚至无法保障安全,“既然感受都不好,不如自己开代步车更为方便一点,这样他就不会去考虑其他方式,形成了一个恶性循环”。

经过几次沟通,家人发现他们理解的老年代步车和曹云峰爷爷想要的并不是一回事,曹爷爷想要的其实是一种更接近于残疾人代步车的非机动车。残疾人代步车是允许在非机动车道上使用的,但当他想去较远距离的目的地时,又会面临与公共交通的衔接问题。

“我们大多数公交车与公交站台是有高度差的,也没有辅助设备,所以残疾人上不了公交车,做不到无障碍出行。”前述交通道路研究专业人士补充道,要增加公共交通的吸引力,需要打造友好的出行环境,而这需要在做城市规划、交通规划、社区规划时作出整体考量。

(陈慧娟)