

遭遇“推车上楼违法”和“下楼无处充电”两头堵窘境

## 电动自行车:“上楼”禁令形同虚设

如今,电动自行车以其便捷、环保、经济等优势,已经成为居民的主要交通出行方式之一。根据中国自行车协会提供的数据显示,近年来,我国电动自行车年销量超过3000万辆,社会保有量接近3亿辆。

今年5月,成都一小区电梯内电动自行车起火,造成包括1名5个月大婴儿在内的5人受伤。事件发生后迅速成为网络热点话题引发网友关注,如何将悲剧关在楼门之外、怎样对电动车进行安全有效充电和使用成为各界讨论的焦点。

记者调查发现,作为必要配套设施的电动自行车充电桩在入社区时,部分社区要求企业的电价结算费用甚至占到企业运营成本的50%以上,“入门费”“高电价”等问题让电动自行车充电桩推广遇到阻碍,居民陷入“推车上楼违法”和“下楼无处充电”两头堵的窘境。



## 电动自行车“上楼”风险大

走访中记者发现,很多小区楼门前尽管都张贴了禁止在楼内对电动自行车进行充电的消防安全提示,但居民推车上楼仍是常态。一些居民为了充电方便,从所住楼层用充电插板连接成“加长版”充电线,延长至楼下为电动自行车甚至电动汽车充电。随着夏季雨水天气增加,来不及回收的充电插板在雨中极易导电,增加了居民触电的风险。

对于“禁止推车上楼”规定,部分居民也很无奈,“所住小区没有提供电动车充电的设备,部分型号的电动车从设计上是电池是和车辆连在一起,想要充电也只能推回家充。”

在天津市西青区某些小区走访时,每逢早晚上下班时间,居民推车上楼的情况很普遍,当记者问及是否知晓“禁止推车上楼”的规定时,一位居民表示:“在手机刷新闻时看见过,但不上楼回家就没地方充电”。

近期,应急管理部下发《高层民用建筑消防安全管理规定》,该规定将自2021年8月1日起施行。对于社会普遍关心的“楼道停放电瓶车”问题,明确提出禁止在高层民用建筑公共门厅、疏散走道、楼梯间、安全出口停放电动自行车或者为电动自行车充电。

“生活中常见的电动车起火大多由电池‘热失控’导致。”爱玛科技集团中央研究院院长肖冰介绍说,当前市面上存在一些二次回收和翻修的电动自行车电池,比较容易引起事故发生。此外,以外卖骑手、快递配送行业人员为主的使用人群在实际中为了增加配送量也会超载使用车辆,部分人还会对电动自行车的控制器进行改装以达到提速等目的,这些都势必加重车辆电池的负担,导致电池出现“热失控”。

“在消防检查中确实存在‘楼梯飞线充电、室内充电、楼道随意停放电动车’等违法行为,极易引发火灾。”天津市和平区消防救援支队助理工程师刘圣阳介绍说,近期,因网络上一段电梯内电动车爆燃视频,群众对电动车进电梯、上楼入户的举报激增。而对于电动车进电梯或入户的情况,根据现行法律法规,暂无针对此现象的明确规定,消防部门也无法处理。

刘圣阳认为,在解决社区居民电动车充电难的问题上,只有进一步推动智能充电桩、电梯感应报警器等智能终端设备的安装使用,才能从根本上解决电动车进楼入户的问题。

记者发现,在政府有关部门积极牵头协调的区域,电动自行车充电设备进社区开展得比较顺利。

不久前,天津市安全生产委员会办公室下发《关于进一步加强电动自行车消防安全管理工作的通知》,要求相关部门督促物业服务企业建设电动自行车集中停放场所和具备定时充电、自动断电、故障报警等功能的智能安全充电设施,以技防手段提升电动自行车安全管理水平。

刘圣阳介绍说,在和平区政府和消防部门共同协调下,目前已为辖区内的6条街道155个车棚提供财产险、政府救助保险等,如遇火灾,可对起火车辆、周围受损车辆、车棚等提供保障。

“目前,已在天津初步建成充电桩750个,服务居民6000余人,并且随着智慧安全社区的发展,充电桩也在持续建设中。”中国铁塔股份有限公司天津市分公司市场部总监刘继晴告诉记者,基于国家规范电动车充电要求,该公司正依托遍布全国的物业资源,可视可控的智能监控平台在社区集中部署低速电动车充电桩,并以互联网为依托,形成了一套有效的智慧安全社区综合

## 不“上楼”难题多

解决方案。

万兆(天津)智能科技有限公司销售总监李健表示,在当地政府推动下,该企业目前采取免费入社区安装的形式推广电动自行车充电桩,取得了社区较好的配合度,并受到居民的欢迎。

采访中,部分企业也透露了另一个难题,在推广充电桩设备进社区时,企业遇到部分物业设置的“入门费”,“有的小区物业要求一次性结清,有的则要求以管理费的名义按月支付。”一位充电桩企业负责人说。

在走访多家充电桩企业后,记者算了这样一笔账:各个社区配置的电动自行车充电桩引电方式略有不同,主要采用“民用+商业电”的模式。因此,居民使用充电桩充电价格大约在2元钱每度电,这其中包括0.5元至1.2元左右的基本电价和相对应的企业设备运营维护成本费用。

因此,在实际结算中,受到社区阶梯电价影响,部分物业会按照0.49元至0.5元居民用电平均电价从电力部门购电,然后以0.8元至1.2元左右的价格与充电桩企业进行电费结算,“这意味着,每度电最高的结算价格可能超过企业每度电收入的50%。”一位

电动车充电桩企业负责人表示。

记者随后致电电力部门,一名工作人员表示,小区的电费是电力部门与物业直接结算,充电桩企业进社区后需要支付的电费是企业与物业部门之间对接解决的。

有声音质疑,部分社区物业是否充当了电力公司和充电桩企业间的“中间商”?部分物业相关负责人称,目前向企业提供的大部分是商业用电,约1元左右,对于企业希望的调低电价或者给予电费补贴的诉求,希望有关部门出台有关政策予以协调。

李健认为,如果基本电价的成本可以降低,可以用于向居民让利,而充电费用的降低将直接增加居民使用充电桩的积极性。

此外,在推广充电桩设备进社区过程中,部分企业表示,也遇到了来自部分老旧小区居民的阻力。

在不少老旧小区,固定的私家车停车位常“一位难求”,居民回家找车位全凭“手速”。采访中一些居民向记者提出了顾虑,安装了电动自行车车棚,势必会增加他们“抢车位”的难度。也有居民担心,新建的自行车车棚距离其楼层较近,一旦发生火灾,则可能殃及低楼层居民安全。

## 化解充电问题仍需多方努力

根据互联网与存量房地产市场研究机构贝壳研究院去年5月发布的报告显示,按照住建部标准,全国需改造的老旧小区达到17万个,涉及建筑面积40亿平方米。

在绝大多数的老旧小区中,由于车位紧张等原因,电动自行车往往更加受到居民青睐。

根据天津市住建委提供的2020年数据显示,天津市辖区建成区没有实施专业化物业管理的住宅小区占市辖区建成区住宅小区的个数比例约占77%,若按建筑面积计算约占54%。这些老旧社区的日常物业管理往往由民政局、街道等多个部门共同负责,一定程度上增加了充电桩企业进社区沟通协调的难度。

天津市已于2019年出台了《天津市社区物业管理办法》,记者在走访中发现,在社区电动自行车集中停放场地选址、建设、资金筹备等问题的决策上,社区党组织正在发挥积极作用。

在天津市红桥区,由社区党组织牵头帮助社区解决电动自行车充电桩“难”进社区



的行动已经取得了初步的成效。天津市红桥区和苑街道和苑家园社区党委书记陈凯介绍,在社区党委出面协调下,用于电动自行车充电的车棚顺利完成选址和建设,电力部门也为便民车棚安装了电表,并为居民提供了更为便宜的“平价电”,约0.5元每度电。

天津市住保中心维修资金使用部沈红娜说,为了更好地解决社区充电桩建设难的问

题,积极探索使用小区房屋维修资金是一条有效途径。社区按照民法典有关规定在征集全体居民意见并报相关主管部门审批后,可以申请使用房屋专项维修资金解决这一问题。

多位专家建议,下一步应把电动自行车充电设备安装纳入老旧小区改造计划中。

(王晖)