

核心路段全天禁駛 市民冀多措並舉勿「一禁了之」

數量超負荷 事故頻發

廣州擬限行電動單車

香港文匯報訊（記者 敖敏輝 廣州報道）上月初，廣州市公安局公布《廣州市人民政府關於電動自行車通行管理措施的通告（徵求意見稿）》（下稱「通告」），擬在7月10日舉行聽證會。根據通告，廣州擬對電動自行車（港稱電動單車）在主城區部分路段實施分時段、分層次限行（見表）。香港文匯報記者了解到，近兩三年，廣州電動

單車數量急劇上升，全市登記上牌數量已經超過322萬輛，實際數量料超500萬輛，已經超過全市機動車擁有量。與內地的大部分城市一樣，電動單車成為不少市民重要的家用出行工具，另一方面，有關電動單車違規上路、充電安全等問題亦日趨嚴峻，廣州今次的試水能否找到各方的「最大公約數」，平衡好需求與管理，值得關注。



小區過道「車滿為患」

香港文匯報記者敖敏輝攝



對不戴頭盔加強執法

香港文匯報記者敖敏輝攝

據了解，介於摩托車和自行車之間的出行工具電動單車，其管理長期以來處於「灰色地帶」，在廣州甚至曾與摩托車一樣屬「禁摩」範圍。不過，即便有相關禁令，但隨着電池技術的成熟、電動單車價格平民化和市民靈活出行需求的增加，廣州電動單車的數量仍保持着高速增长。本次即將施行的新政，是廣州第二次對電動單車政策進行調整。2021年11月，廣州對電動單車實施登記上牌管理，電動單車正式有了合法上路的「通行證」。兩年多來，廣州對310多萬輛此前未備案的電動單車進行了登記，在此期間，廣州電動單車增量超過70萬輛。

去年處理逾160萬宗違法行為

數量大增的電動單車，給城市交通帶來了壓力，特別是電動單車的安全事故高發。據廣州交警部門數據，2022年，廣州交警查處電動單車交通違法行為逾160萬宗，其中交通事故189宗，一共有24人死亡。特別是今年5月，廣州海珠區發生一宗電動單車違規充電引發的火災，導致5人死亡，隨後廣州全面禁止電動單車「上樓」，並啟動電動單車百日整治行動，加速了新政策的討論和制定。

據了解，廣州市曾經制定了「全市行政區域限行」的方案但未有正式實施。疫情期間，電動單車已經成為市民出行和送藥送餐、保障城市運轉的重要交通工具，因此官方一直以審慎的態度研究限行方案的出台實施，廣泛收集各界意見，尋求各方「最大公約數」。

根據優化之後的管理措施，廣州全天24小時禁止電動單車通行的包括內環路及高架放射線，市區高速公路、城市快速路和過江隧道，以及黃埔大道西、東風西路。香港文匯報記者了解到，黃埔大道西和東風東路分別是廣州天河區、越秀區最為繁忙的城市主要幹道，這也意味着接下來在這兩條城市「大動脈」，電動單車將無法行駛。

白天限行方面（7:30至19:30），主要為城市主幹道，涉及珠江兩岸沿江路和沿江路、濱江路，以及海珠區的新港東路。有市民表示，對珠江兩岸主幹道限行，意味

着需要往返相關區域的市民在白天無法騎行電動單車跨區上班。在部分時間段限行方面涉及範圍更廣，包括10餘條城市次幹道。因為相關規定涉及現有所有電動單車，這也意味着快遞、外賣小哥，在相關路段、相關時間段將無法上路通行。

期望充電設置等配套獲優化

廣州市公務員陳先生表示，今年3月花3,000多元人民幣買了一輛電動單車，3個月過去了，每天都要騎上至少兩次的他，覺得用得特別「順手」。「電動單車絕對是『刚需』。」陳先生這樣形容。沒有購買電動單車之前，他和愛人周一到周五都要徒步送小孩上學，至少耗費15分鐘。距離所在小區最近的一家菜市場和大型超市，距離都在500米以上，以前要麼徒步、要麼騎單車前往。「原來我們以為買了汽車就不會再需要電動單車了，現在看來太天真了。孩子要上學、要去培訓班，還有買菜，我們的日常生活，都要靠它。」陳先生說，距離小區4公里之外的一個大型公園，以前他們駕車過去，如今常常騎電動單車過去。

對於廣州此次對電動單車限行，陳先生表示贊同。「我這裏並不限行區，但我們考慮的主要是，廣州的電動單車相關配套比如充電設置這些，一定會在政策實施後，有所改善。」陳先生說。

食肆憂影響外賣盼政策細化

位於廣州珠江新城的花城匯廣場，屬於全天禁行區。做粉麵生意的周先生，對於即將實施的新政，則表示悲觀。根據通告，花城匯廣場有數百家餐飲店，這裏也是天河區外賣最為繁忙的地段，部分餐館的營收過半來自線上訂單。「對普通市民限行我能理解，但對外賣騎手限行，我不能理解。我希望公安部門能夠和市場監管部門、商務部門等一起制定相關細化政策，能夠讓餐飲店能夠生存下去。」

香港文匯報記者走訪多位已經購買電動單車的市民，他們表示，希望廣州不要「一禁了之」，而是要在設置充電站、設置非機動車道等方面多措並舉，由「堵」變為「疏」，讓市民出行更方便，商家出單更快捷。

限行方案分層次分時段

◆城市兩條車流量最大主幹道

限行範圍：東風路、黃埔大道

限行時間：24小時

目的：減少對城市交通大動脈運轉效率的影響

◆商務觀光集中區域

限行範圍：「一江兩岸」、廣州塔以及天河CBD商業中心，琶洲會展中心、白雲國際會議中心等區域周邊道路

限行時間：早上7:30至晚上7:30

目的：讓市民和遊客有更好的體驗和感受

◆中心城區其他區域

限行範圍：南北向的解放路、天河東路、獵德大道；東西向的天河路、環市路、中山路、臨江大道等

限行時間：早上7:30至9:30、晚上5:30至7:30高峰時段

目的：高峰期分流電動單車，保障主幹道交通正常運行，引導電動單車短途出行

整理：香港文匯報記者 敖敏輝

指引須精細化 回應便民需求

專家解讀

目前，對於廣州電動單車管理難題，不少人歸因於城市道路資源有限，建議對道路進行完善，甚至重新規劃，使得電動單車有專用通道。在廣東省體制改革研究會執行會長彭澎看來，這個建議很難真正落地，尤其是在廣州這樣的城市。

舊城區因地制宜設非機動車道

「廣州的道路歷史悠久，相對狹窄，要完全恢復上世紀八九十年代的非機動車道，幾乎不可能。」彭澎說，只能按現有條件進行優化。

他認為，在新城區規劃方面，要提前規劃非機動車道，這個很容易做到。舊城區方面，可根據道路條件，因地制宜設置非機動車道，比如機動車道較寬的道路可設置非機動車道，或者在最右車道設置共享車道。較寬的人行道，也可開闢非機動車道，但要嚴控對行人的影響。

「同時，還要發揮各區、街道的作用，在熟悉本地區道路條件、交通方式和居民出行習慣的前提下，對非機動車騎手的需求進行調研，讓數據說話，使管理方案更加科學、合理、人性化。」彭澎說。

至於便民、利商方面，彭澎建議，在24小時限行的東風中路、黃埔大道西，適當讓快遞、外賣騎手借道進入小區，給出精細化指引。

「與此同時，對於騎手騎電動單車違規通行導致的傷人事件，應該嚴厲處罰，使得他們對交通法規有敬畏感。」彭澎說。

◆香港文匯報記者 敖敏輝 廣州報道

無法迴避的三百萬

記者手記

完成早上的採訪，記者從廣州黃埔大道駕車返回家中。根據通告，黃埔大道屬於全天禁行的路段，也就是說，接下來，這條廣州主幹道東部的城市大動脈，將禁止電動單車上路。

不在廣州生活的人，也許並不知道這條主幹道對於廣州市民出行的重要性。黃埔大道南面，以著名的珠江新城CBD為中心，是廣州金融、法律等服務業主要聚集區。黃埔大道以北，則是以天河路商圈為中心，是廣州城市商貿活躍區。因此，這裏的快遞、外賣業務十分繁忙。珠江新城和天河路商圈只有一條地下通道（有階梯）和一條過路斑馬線，且相距較遠。

為了節約時間，相當比例的外賣小哥和騎電動單車上班的市民放棄兩條通道，轉而在主幹道穿行過馬路，驚險畫面不斷上演。

有一次，記者駕車在黃埔大道花城匯路段，一名的哥為了躲讓

一名從前方飛速騎行而來的的外賣小哥，與記者所駕車輛擦碰。兩名司機和和氣氣下車劃分責任，外賣小哥卻騎着「電驢」揚長而去。

記者沒有購買電動單車，但這幾年它幾乎佔據了我生活中很大一部分空間。廣州未禁止電動單車「上樓」之前，停在樓梯口的電動單車總礙人手腳，如今，電動單車不能「上樓」了，停在一樓通道的電動單車，如士兵站崗一樣擺滿了空間，添了不少煩惱。

對於生活在這裏的人們來說，對於電動單車的的感情，大概就是這麼複雜的：一方面是生活「刚需」，另一方面生活可能會被電動單車的突然出現而被攪亂。無論從市民個體，還是城市管理，超過三百萬的數據，都是無法再迴避的問題。廣州要管好電動單車，除了限、堵、罰，未來還需要更多的疏導措施。官方多方聽取意見形成的初步方案，可以說開了一個好頭，下一步推進成效如何，拭目以待。

◆香港文匯報記者 敖敏輝

◆廣州電動單車公共充電設施仍十分缺乏。香港文匯報記者敖敏輝攝



◆限行電動單車或對外賣、快遞等便民服務產生較大影響。資料圖片