

又是一起！工程车与电动车相撞，伤者命悬一线

杭州近期几乎每三天就发生这样的惨祸，该治理了！

本报记者 陈洋根

工程车又肇事了，受重伤的又是电动车骑乘人员。昨天一大早，杭州江干区杭玻街丁城路口，一辆工程车在右转时撞上一辆电动车，骑电动车的女子随即被送往杭钢医院，伤情危重。

据统计，这是近段时间以来，杭州主城区发生的工程车与电动车相撞的第5起造成人员死亡或重伤的恶性事故，平均每周一一起，特别是1月8日之后几乎每三天就有1起。

10年前的2008年，杭州也频频发生工程车(水泥搅拌车)肇事致人死伤的恶性事故，有关部门雷厉风行整治后，类似事故一度减少。10年后，工程车又成“夺命车”，警钟再次响起。



王阿姨遭遇车祸



杨师傅强忍悲伤

他从老婆的车祸现场路过

杨师傅和老婆来杭州打工已有12年，夫妻俩每天起早摸黑，上下班都是骑电动车。昨天早上7点左右，当保安的杨师傅上完夜班后回家，骑着电动车路过杭玻街丁城路口时，看见那里有不少交警，原来是一辆工程车和电动车相撞，有人受伤。杨师傅看了几眼，就急着回家睡觉。谁知道，才到家没多久，他就接到交警电话，说他老婆出事故了。原来，杨师傅刚才路过的，就是他老婆的车祸现场。

目击者说，当时电动车北向南直行，工程车(半挂车)从杭玻街右转到丁城路，在路口发生了碰撞，电动车的前半段卷入了工程车的车轮底下……骑电动车的正是杨师傅的老伴、53岁的王阿姨，被人扶起平躺在路边时，已处于昏迷状态，鼻孔出血。王阿姨在医院手术时，在家属等候区的杨师傅忍不住捂着脸抽泣起来。他说他和老婆刚来杭州时，是做炒货生意的，后

来，因为拆迁店面没了，他改行做保安，老婆则在杨家村一家公司做保洁。

接诊医院昨天上午的通报显示，伤者于当天早上6点50左右由120急救车送医院时，已处于昏迷，无呼吸，双侧瞳孔散大，呈脑疝表现。医院立即开通“绿色通道”，检查显示伤者大面积硬膜下血肿、重度脑挫伤、双肺挫伤，病情危急。3名专家历经4小时手术，现伤者已转至重症监护室，伤势严重。

车祸都在工程车右转时发生

最近一段时间，杭州工程车和电动车相撞事故频发，特别是1月8日之后，几乎每隔三天就会发生一起严重车祸。

车祸发生的时间和地方虽然各不相同，但事故发生时，工程车的行驶路线全部为右转行驶。比如，1月11日晚10点多，体育场路建国路口，一辆工程车右拐时碾轧了一名骑电动车直行的男子，在马路中间拖出一条20米长的血迹；1月8日下午

4点多，滨文路新浦路口，一辆工程车右拐撞上左拐的电动车，电动车上58岁的爷爷和5岁的孙女双双被卷进车轮下，均不幸身亡。

业内人士指出，工程车右转存在一定的视觉盲区，一旦速度超过每小时20公里，发现情况再刹车往往为时已晚，因此多个部门及工程车协会多年来一直呼吁“车辆右转遵守停车让行的原则”。同时，也有人提出，电动车骑乘人员超速、闯红灯等随意违反交规的行为，也是导致事故频发的原因，并建议加强对电动车违法行为的整治。

早在10年前的2008年，杭州主城区也频频发生工程车(特别是水泥搅拌车)肇事造成人员死伤的恶性事故。当时，交警部门对50余起涉及大型工程车运输车辆的交通事故进行了调查，发现车辆超限超载、超速行驶、车辆制动不合格以及驾驶人未按规定让行、驾车精神不集中等，是发生事故的主要原因。

杭州市商品混凝土行业协会和管理站

近七成电动自行车在“钻空子”

国标再修订能否规范超标车？

新华社 张辛欣 张旭东

越来越“魁梧”的身材，越来越“矫健”的身手，穿梭于大街小巷，眨眼的功夫，唯见背影汇入车流。这样的场景大家都很熟悉——电动自行车缩小了经济半径，方便了社会生活。然而，为了走得更远、跑得更快，大量超标车随之出现，埋下严重安全隐患。

16日，《电动自行车安全技术规范》国家标准报批稿面向社会公示，对速度、重量、防火安全等指标修改并强制执行。此次公示的标准能否消除安全隐患，引领行业发展？能否满足出行需要，便捷百姓生活？

飞驰的“肉包铁”

“玩”的就是心跳

“人们经常将电动自行车和轻便摩托车混淆，二者的使用范围和路权规则完全不同。”工信部消费品工业司司长高延敏说，二者主要通过速度、重量、动力性能等指标来界定。前者属于非机动车，不能在机动车道内行驶，最高车速和整车重量严

格限制。后者属于机动车，需要驾驶资质、车辆号牌等。

工信部调查，实际使用中部分电动自行车最高车速超过40km/h，重量超过70kg，超标车比例接近七成。大部分电动自行车增加了车长，去掉了脚蹬子，改装了动力系统，摇身变成“小摩托”。

电动自行车越来越大、越来越快，不仅严重挤占了车道空间，而且安全隐患重重。“家离公司四公里，就数骑电动自行车最方便。可是每天穿行在大街小巷，总觉得是‘肉包铁’，心跳都加速。”家住北京朝阳区的王晓捷说。

据公安交通管理部门统计，近5年，全国共发生电动自行车肇事道路交通事故5.62万起，8431人死亡，直接财产损失1.11亿元。事故起数、死亡人数年均上升8.6%和13.5%。

“超标车一旦造成交通事故，在司法实践中往往被判定为机动车，驾驶人承担责任也将更大。”报批稿起草组专家、中国电子技术标准化研究院标准管理与服务中心主任郝文建说，保障生命财产安全，迫切需要从严管理电动自行车。

超标电动自行车

到底是姓“机”还是姓“非”

“大量超标电动自行车在街上跑，给道路交通执法带来困难。”青岛交警李沧大队李村中队副中队长李兆强对此深有感触。

现行国家标准《电动自行车通用技术条件》于1999年发布实施，制定年代较早，标准内容存在一定局限性。比如，仅对最高车速、制动性能、车架/前叉组合件强度3个技术指标强制，整车重量等其他31个指标只要符合24项就算合格。

从那至今的18年多来，电动自行车行业年产值超千亿元，规模以上企业超400家。日渐庞大的市场和频发的事故呼唤新管理标准。此次公示的新标准指向生命财产安全，从严强制。

“最核心的是明确电动自行车用于‘短途代步’。坚持全文强制，消除了‘非否决项’留下的漏洞。”高延敏说，新标准明确最高车速不超过25km/h且不得改装，针对性地增加了防火、阻燃、充电器保护等安全内容，对外形尺寸等关键性能严格限定。此外，针对电动自行车声音小没有预警问题，要求增加车速提示音。

郝文建说，新标准为生产、销售、路面管理和法院判决等提供统一尺度，避免“购买了却不能上路”“以为买的是非机动车，出了事故才知道是机动车”等问题。

避免“简单粗暴”

新标准落地应做好过渡期协调

“如果没有脚蹬子的电动自行车按机动车管理，就不能在市区骑了。我们怎么接单？我们整天在外面跑，合规车续航里

程够不够？”美团骑手曹冬苗有着不少担心。

用新标准衡量，绝大部分存量车超标，百姓家里的车还能否上路？企业面临产线调整和成本上升，如何解决？速度慢下来，外卖、快递等关联行业是否受影响？标准落地应用也带来现实问题。

起草组专家表示，并非存量超标车不能用，而是不能被视为电动自行车，以机动车性能享受非机动车权限。新标准正式实施后，消费者已购买的不符合新标准的电动自行车，将由各省份根据实际情况制定办法，通过自然报废、以旧换新、折价回购等方式在几年内逐步化解。

“标准通过后，从发布到正式实施拟留出半年到1年时间，让企业进行新产品研发、生产线调整和消化库存。”高延敏说，工信部也将推动企业进行智能化、绿色化升级改造，给先进制造更多扶持。

“过渡期需要各界理解和适应，也需要政府、部门做好各方协调，管理跟上，避免‘简单粗暴’。”山东大学教授王忠武等专家认为，可通过一定补贴鼓励消费者换购新车，同时完善电池、充电设施等，建立回收体系，加强执法监管和安全意识教育。

