

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。



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不按规定让行、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, 摆身变成“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。

“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, 合标车续航里

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? 企业面临生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。

