



《上海市非机动车安全管理条例》 表决通过,交通和消防安全有说法

外卖骑手“闯红灯” 从平台管起

平凉街道非机动车管理员王秉发平均每分钟挪一辆车,把路边共享单车排列整齐 种楠 摄

首席记者 姚丽萍

昨天,市十五届人大常委会第29次会议表决通过《上海市非机动车安全管理条例》,将于今年5月1日起实施。

立法聚焦非机动车交通安全和消防安全,对公众关心的外卖骑手、共享单车、小区电动车,都给出明确“说法”,一个也不少。

10年前,“饿了么”刚刚上路,订餐是方便了,却不料,有一天外卖也会成为道路交通新麻烦。

6年前,俗称“共享单车”的互联网租赁自行车问世了,“最后一公里”是省劲了,却不料城市精细化管理由此遇到了新课题。

迄今,不少小区物业管理每天都要面对消防新痛点——电动车。

生活就是这样,有问题就解决问题。昨天,市十五届人大常委会第29次会议表决通过《上海市非机动车安全管理条例》,将于5月1日起实施。

外卖骑手 遏制“闯红灯”从平台管起

记者曾问一位外卖小哥:为啥闯红灯?

小哥坦言:不是故意的,能不闯当然就不闯,可时间太紧了,平台有考核的。路口人又不多,看别人闯过去了,就跟着过去了。

这段对话,起码透露了两个信息。一个是,外卖平台考核系统若不改变,外卖骑手就会闯红灯不止;另一个是,外卖骑手交通规则意识若不强化,从众违法就不会消停。

曾经,一些外卖平台表态:若是公众对外卖小哥多些“体谅”,就不会有那么多外卖骑手闯红灯了。这种表态,既不能得到舆论认可,也不会被立法接受。归根结底,外卖骑手不能困在“系统”里,否则,付出沉重代价的,将是城市交通安全。

外卖引发的交通安全问题,如何破解?条例第32条明确,使用电动自行车从事快递、外卖等网约配送活动的快递企业、电子商务平台企业和其他相关企业应当履行一系列交通安全管理义务——

● 建立健全内部交通安全管理制度,明确安全责任人;

● 做好驾驶人、专用号牌电动自行车的信息核查,并在与驾驶人签订的网约配送协议中明示驾驶人的交通安全义务及违约责任,定期对驾驶人开展道路交通安全法律、法规培训和考核;

● 监督驾驶人使用悬挂专用号牌的车辆,做好车辆管理、维护等工作,确保车辆安全性能良好;

● 督促驾驶人上道路行驶时佩戴安全头盔,遵守道路交通安全法律、法规;

● 根据交通状况等因素,合理确定配送时间、路线等标准和要求,避免引发道路交通安全违法行为或交通事故;

● 将车辆、驾驶人信息和违法车辆配送时间、路线等与交通安全管理相关的信息,接



金山交警支队开展交通安全宣传教育活动,外卖小哥街头现身说法,协助民警教育违法者 特约通讯员 庄毅 摄

入公安机关非机动车道路交通管理信息系统;

● 实施驾驶人违法惩戒机制,引导驾驶人依法、安全、文明驾驶,督促驾驶人及时处理道路交通安全违法行为。

显而易见,遏制外卖骑手“闯红灯”,先从“平台”管起来。“这些法定规范,突出问题导向,强化了新业态电动自行车交通安全管理。”市人大常委会法工委主任丁伟说。

共享单车 两个“30天”和一个“2小时”

城市精细化管理,有短板,就补齐,比如,共享单车。

非机动车,尤其是俗称“共享单车”的互联网租赁自行车,乱停乱放,常常造成交通阻塞,妨碍通行安全,影响城市形象。非机动车如何才能有序停放?条例拿出办法:总量控制和定时清理。其中,两个“30天”和一个“2小时”,尤其引人关注。

● 先看两个“30天”

条例第30条明确——

本市对互联网租赁自行车实行总量调控。在本市初次投放或新增投放车辆,互联网租赁自行车运营企业应当在投放运营前30天,向市道路运输行政管理部门备案车辆投放方案。

同时,按照动态调整机制要求回收车辆,互联网租赁自行车运营企业应当自收到市道路运输行政管理部门通知之日起30天内,完成回收。无论投放还是回收,互联网租赁自行车运营企业应将信息数据同步传输至互联网租赁自行车行业信息服务平台。

● 再看一个“2小时”

条例第31条明确——

互联网租赁自行车运营企业应当加强日常调度,及时平衡区域潮汐车辆供给。停放,并非哪儿都行,立法明确了“禁地”——人行道、车行道、绿化带等,不得挤占;否则,城管执法部门应当通知“肇事企业”2小时内予以清理。

同时,互联网租赁自行车运营企业应当建立专门管理队伍或者委托第三方及时清理车辆。共享单车,需要精细化管理。两个“30天”和一个“2小时”,保障停要停得有序,管要管得迅速。这样的法定规范,已有实践。思南路,衡复历

史文化风貌保护区里的小马路,声名远播,共享单车不能给“美誉度”帮倒忙。于是,瑞金二路街道网格中心牵头非机动车管理所,以及共享单车公司沟通协调,达成共识:重点区域,共享单车总量控制,瑞金医院周边、思南路、皋兰路,特定时段“零投放”;投放后,加强管理,如遇重大活动期间,投放后要保证人行通道畅通,减少安全隐患;非机动车管理所和共享单车运行企业,每天对重点区域进行集中清运,做到非机动车辆无积压。此外,遇到临时情况,如何保障及时清运?办法是,非机动车管理所将辖区内无序停放的共享单车统一集中到清运点,再联系共享单车公司清运,做到15分钟响应,45分钟处置,缓解临时清运点压力。

可见,共享单车依法停放,既可方便“最后一公里”,又不影响道路畅通。因为精细化管理,共享单车展示的,就应该是便捷、有序、灵动的城市格调。

小区电动车 集中停放充电禁止进入楼道

小区里,电动车,已经成为消防安全一大隐患。

目前,全市电动车保有量约1000万辆,实际使用量约800万辆,主要用于市民日常代步和外卖快递骑手出行。立法调研表明,2020年全市发生380多起电动车火灾事故,导致20人死亡。“小区缺乏充电设施,居民从家中拉电线到楼道内,有的小区几乎层层都有电动车充电。”市人大代表董健说,电动车进入居民楼内充电,大大增加了火灾危险系数。

电动车为何要进入居民楼内充电?一来,小区缺乏公共充电设施;二来,居民消防安全意识淡薄。

“公用充电设施,部分老旧小区甚至一个也没有。”董健调研发现,一些小区居民直接从家中接引电源到楼道内。一个高层住宅小区,三十多层高,几乎层层有电动车充电,接引电线的方式多种多样,裸露插座触手可及;晚上是充电的高峰,无人监控长时间充电,极易引发火灾。

相关链接

“信用管理”

非机动车驾驶人受到行政处罚,有下列情形之一,将其相关信息纳入本市公共信用信息服务平台——

● 电动自行车驾驶人一年内有不按交通信号指示行驶、逆向行驶等严重道路交通违法行为十次以上;

● 驶入高速公路、城市快速路、越江桥隧等禁止非机动车通行区域三次以上;

● 驾驶加装动力装置的人力三轮车上路行驶三次以上;

● 使用伪造、变造或者其他车辆的非机动车号牌;

● 一年内逾期不履行道路交通违法行政处罚决定累积达到五次以上。

同时,使用电动自行车从事快递、外卖等网约配送活动的企业未按规定履行交通安全或者消防安全管理义务,被责令停业整顿或者一年内被处以三次以上数额较大罚款,将其相关信息纳入本市公共信用信息服务平台。

一些居民意识到了危险,有一个小区就“电瓶车能否进楼道充电”激烈讨论,最后协商一致,打算在小区设立集中充电点。但要设置集中充电点,也不容易。比如,地下室专门辟出一块地方安装充电桩,可是并不符合消防要求。一旦起火,烟雾弥漫,消防人员根本无法进入地下室开启消防泵、切断电源。可见,防范电动车火灾事故,就要多措并举。为此,条例明确——

● 在生产、销售环节,禁止拼装、加装、改装,突出对电动自行车蓄电池、充电器的管理;

● 疏堵结合,推动住宅小区非机动车集中停放和充电设施建设;

● 禁止电动自行车停放、充电的重点区域,包括疏散通道、安全出口、人员密集场所的室内区域等;

● 相关企业、电子商务平台负有消防安全责任,包括对驾驶人进行消防安全教育和培训,督促其使用符合国家标准的电动自行车以及蓄电池、充电器等产品,规范停放和安全充电。

一种立法意见是,为了预防和减少非机动车火灾事故发生,政府应加大投入,建设住宅小区非机动车集中停放场所和充电设施,倡导居民使用集中充电设施。

为此,条例第26条明确——

● 市和区政府应当加大对已建成的住宅小区非机动车集中停放场所和充电设施建设的投入,推动已建成的住宅小区新建、改建、扩建敞开式地面车棚等非机动车集中停放场所和充电设施。

● 立法鼓励业主大会或业主委员会通过制定住宅小区管理规约,引导业主使用集中充电设施为电动自行车充电。

这就意味着,在小区里,保障消防安全,电动车将禁止进入居民楼,敞开式地面车棚和充电设施,是安全硬件;小区业主自治,是安全软件,硬件、软件都用好,才能缓解电动车带来的小区消防隐患。

事实上,2021年上海市十大为民办实事项目之一,就是将500个住宅小区新增电动自行车充电设施,为老旧小区内既有的1000个电动自行车集中充电场所加装消防设施。这个利好消息,无疑是对小区电动车安全管理法定规范的有力支撑。