

「飛馳人生」與通勤刚需，禁摩10餘年廣州深陷「電雞」圍城

百萬「電雞」的出行需求與廣州道路規劃遺留問題之間的空間矛盾，引發了不同人群的共同「討伐」。



2023 5 9

Bloomberg via Getty Images

2024年11月22日，正在深圳參加中國羽毛球大師賽的巴黎奧運會羽毛球男單冠軍安賽龍（Viktor Axelsen），在X平台發帖稱：中國的電動自行車讓我想增加自己的保險額度，你真的聽不到（註：電動自行車聲音小）或看不到它們的到來（註：逆行、超速等違規行駛）。

此帖很快被大陸網友及媒體傳播到大陸社交平台。在這個外國人言語稍有不慎就會「辱華」的年代，安賽龍的「吐槽」並沒有遭到廣大網民的口誅筆伐，而是迎來贊同一片。網民紛紛表示安賽龍簡直是自己的「嘴替」，並希望安賽龍的「吐槽」可以引起相關部門重視。

100公里外的廣州面臨着和深圳同樣甚至更為嚴重的「電雞」問題。「廣州苦電雞久矣」在民間流傳甚久，十餘年來，從禁摩禁電到「限電」，廣州不斷出台各項政策「縫縫補補」，電動車保有量一直瘋狂增長，到2024年底已超過560萬輛。根據《2023年廣州市交通發展年度報告》，電動自行車日均出行量為685萬人次，同比增長14%，相比2019年增長72%。

百萬「電雞」的出行需求與廣州早期道路規劃遺留問題之間的空間矛盾，引發了不同人群的共同「討伐」。2024年底，廣州正式施行《廣州市電動自行車管理規定》，包括提高違規罰款、限速15公里等。這份「史上最嚴」新規在官方媒體報道中，標誌着廣州電動自行車管理全面規範化。



2005 8 14

China Photos/Getty Images

禁摩十餘年，電動車瘋漲

廣州首次出台「禁摩令」時，老廣陳生28歲。像許多土生土長的「老廣」一樣，從小就在自家鋪頭長大。

陳生高中畢業之後沒有上大學，幫家裏做服裝批發生意。2005年陳生結婚，父母給他買了一輛廣州本田飛度，那是2004年推出的新款兩廂轎車，售價在9萬到11萬元。因為性價比高，被當時的廣州市民戲稱為「買菜車」，也是當時比較風靡的車型。

這輛車除了作為婚姻剛需，也為了更方便地運送貨物。因為運輸需要，陳生和父母每天要在店面、批發市場和工廠間往返至少一趟，多的時候一天要跑三四趟。

買車之前，陳生一家人都靠着家裏唯一一輛五羊本田摩托出行，天氣不好或者東西太多的時候非常不便。雖然2004年廣州已經就「禁摩」召開過聽證會徵求民意，但那時「禁摩」並不是陳生一家想要購買汽車的主要原因。「經濟條件好了，自然就想過得更舒服一點。」陳生這樣說道。

對兩輪代步車進行嚴格限制，廣州可謂是「先行者」，相關政策曾引發軒然大波。

最早是禁摩托車。2005年底，廣州頒布「禁摩令」，宣布2006年1月1日起市區主要路段禁止摩托車通行，並於2007年1月1日起在全市範圍內全面禁止摩托車通行。

根據彼時的新聞報道，當時廣州「禁摩」的主要原因無外乎是存在大量安全隱患。20多年前的廣州，喜歡飛車「炸街」的年輕人不在少數，甚至還有大量摩托車飛車搶包事件發生。根據政府文件，推出「一刀切」政策是為減少污染、減少各類安全事故。

全面「禁摩令」推出的同時，「禁電令」也一併出台。2006年年底，廣州市宣布停止電動車上牌上路。不過，此後十餘年間，廣州電動車實際上處於一種明令禁止、實際不止的狀態。

「禁摩禁電」的消息從2006年傳出後，剛剛「摩轉轎」不久的陳生並不支持。陳生說，那時廣州公共交通系統並不發達，地鐵線路只有3條，公交也不方便。雖然摩托車亂象時有發生，但完全不至於到「無法無天」的地步。在這樣的情況下，市政府應該多去管理，而不是一刀切地禁止。



2007 1 1

Joe Tan/Reuters/

陳生回憶，2007年之後，廣州對「禁摩」抓得越來越嚴，摩托車逐漸消失在市區路面，取而代之的是越來越多的電動車，許多需要代步工具的市民將摩托車換成了電動車。

這其中當然有「空子」可鑽。有腳踏板、無電時可蹬着走的電動助力車越來越流行。助力車並非嚴格意義上的「純電動車」，這也使得交警並不能處罰這類車輛的違規行為。從那以後，廣州的電動車進入了野蠻生長的狀態。

2014年，廣州發布《非機動車和摩托車管理條例(草案徵求意見稿)》。這是自8年前廣州頒布「禁摩禁電令」後首次發布關於兩輪代步車的相關條例。

這8年間，摩托車確實消失在市區路面，但電動助力車、電動自行車禁而不止。摩托車車主轉投電動車，電動車保有數量反而越來越多。新的意見稿進一步強化了8年前的「禁電令」，堵上了漏洞，希望將各種形式的電動車與摩托車一樣「一刀切」，使其徹底消失在路面上。

自2006年「禁電令」發布後，受影響最大同時也因「禁摩」得益的電動車行業人士一直沒有停止對「禁電」的反對。2014年的《草案》若通過，整個行業可能面臨滅頂之災。

2014年10月28日，在一場電動自行車產業發展報告會上，多名電動車生產商表示，他們有生產執照，生產的是符合行業標準的電動車。如果不合法，為什麼不吊銷他們的執照？根據當時的統計數據，如果全面「禁電」，僅廣州因電動車工廠關停導致的失業數字就達到十萬以上。

會上發布的《廣東省電動自行車產業發展報告》還指出，全國電動自行車社會保有量預計達到2億輛，是私家車的200%。



2023 7 13

Michael Ho Wai Lee/LightRocket via Getty Images

「飛馳人生」

雖然線下服裝市場日漸式微、產業轉移加速，但陳生行駛過無數次的運送貨物道路現在依然談不上冷清。

從服裝批發集散地荔灣區的上下九步行街，到海珠區的婚紗一條街，沿途都是老城區的老街道。再從銷售地去往正在清退轉移的康樂村、中大布匹市場，最近的道路要經過很多城中村。

黃文浩也經常騎着電動車往返於這條路上，他2016年開始做布料服裝生意，除了電動車，沒有用過其他交通工具。

黃文浩也是土生土長廣州人，家住天河區天平架附近。天平架是一個大型服裝批發市場聚集地。黃文浩家境不如陳生優渥，並無自家門店，做的也不是自家生意，一直在幫人跑腿打工。憑藉一些關係和資源，黃文浩往返於天平架、中大布匹市場和上下九之間，給僱主和買家之間送貨、傳遞信息，以此餬口。

雖然已經結婚，也有一些存款，黃文浩始終不想花錢買一輛汽車，年近30歲的他這些年間一直靠電動車出行。

做生意近十年，他換了三輛電動車，現在這輛是2020年買的一輛改裝車。他覺得這輛車外形相當「拉風」，全黑車身看上去非常大氣，像一輛摩托車。這輛電動車改裝後解除了限速，最高時速可達50公里。他給自己的電動車起了個外號，叫「保時捷」。

如果乘坐地鐵從天平架到中大布匹市場，導航顯示需要51分鐘，這個時間還不包括從家步行到地鐵站的時間。黃文浩說，從家下樓騎上他的「保時捷」，如果路況好30分鐘就能到。當然，這樣快速的時間未免會違反交通規則，有些紅燈能闖則闖，有些道能搶必搶。

前些年對電動車管得不嚴時，有些急事急單，黃文浩也會將「保時捷」騎上高架路，同汽車並排飛馳。

對於黃文浩而言，「保時捷」是他賴以生存的工具，就像外賣員離不開電動車一樣，他也需要「保時捷」幫他完成每天的工作。

他也知道這樣的行車習慣會有危險，但僥倖心理和引以為傲的「老司機」車技讓他選擇了無視這些風險。男人身上的所謂「至死是少年」在他身上展現得淋漓盡致。他喜歡這種「飛」在路上的感

覺，他也知道這種「飛馳」肯定會引來汽車司機和路人的罵聲，但他並不在乎，他說「這會讓他感覺很自由」。

這些老城區道路，大部分只有一條車道，部分路段因為過於狹窄還被規劃成單行路。有些道路在原本就不寬敞的空間下劃分出了一條細長的非機動車道，即使只是兩輛非機動車並行，就會顯得擁擠不堪。不少非機動車駕駛人為了避免擁堵，只能行駛在機動車道上。

隨着電動車數量越來越多，已經47歲、將本田飛度換成了廣汽傳祺的陳生，也對電動車有了新的看法。陳生說，如今時不時有年輕人騎着電動車上機動車道，甚至騎電動車超車、把電動車開上高架路，這些行為着實危險。

這種情況下全面禁止「電動車」，陳生說，他也沒有任何意見了。



2022 11 18
Images

Stringer/Anadolu Agency via Getty

「比做核酸要難上一百倍」

除了像黃文浩這樣的「飛馳人生」帶來的交通隱患，電動車充電造成的消防隱患也是近年來廣州市政面臨的一大難題。《南方都市報》曾報道，2021年上半年由於電動自行車充電導致的火災就有169起。這些火災均為屋內充電造成的。

2021年，廣州開始禁止電動車屋內充電，包括從樓上「飛線」接到樓下的充電行為，同時大力推進建設集中充電棚，用於電動車停放、充電，以避免重大消防事故。

2022年3月，碩士畢業半年多的李文景終於如願「上岸」了海珠區某街道綜合執法辦公室的職位。經歷了一年「全民核酸」的疲憊，2023年起，他所屬社區的首要任務就是管理電動車進屋充電。

2023年5月14日凌晨，海珠區寶崗街道發生一起火災，導致5人死亡。這起事故正是電動車電池在家中充電失火導致。事發地在城中村，時值深夜，火勢很快蔓延到整棟樓，最終釀成悲劇。

事故發生後，海珠區要求各街道嚴格處理電動車進屋充電的現象。李文景在職的街道正是事故發生的「隔壁」街道，對此可謂相當重視。至今將近兩年時間裏，管理電動車入戶充電一直都是他們辦公室的工作重點。

工作初期，李文景及同事要走訪街道內各城中村和小區，貼告示告知居民。尤其在轄區內的城中村，李文景和同事們要挨家挨戶宣傳新政策。城中村因房屋密集、人口衆多，一旦失火便會造成很嚴重的後果。貫宣期一結束，區裏下達任務要求各街道建設集中充電棚，保障居民可將電動車停在棚內充電。

建棚工作幾乎在一個月內就完成了，對李文景來說，更難的是執行嚴格執行。不同於有一定私密性的小區，城中村裏電動車屋內或飛線充電的現象非常普遍，也更難以管理。

街道給出的執法要求是，如果是首次發現違規充電，先口頭勸誡警告並記錄。如果是第二次發現，李文景和同事們可以直接扣車，居民到街道執法辦公室接受教育並開具罰單後才可以領車。

李文景說，這項工作比做核酸「要難上一百倍」。「做核酸雖然一些居民心裏有不滿，但好歹是免費的，人家還是有配合度的。禁止電動車進屋，人家就覺得這車是他買的，這家是他自己的，你還能管着我給我自己的車充電了？」

李文景轄區內的城中村，很多居民都是中老年人，即使萬般解釋安全風險，「為了您的人身安全」，他們也不會輕易配合，經常是勸得了這次，下次照舊。雖然扣車也在李文景和同事們的權力範圍內，但扣車過程少不了言語衝突，有幾次甚至上升到肢體衝突。

有一次，辦公室一名「老油條」同事帶李文景出勤走訪，看到一戶飛線充電，根據記錄已經是第三次發現這戶違規充電，前兩次都網開一面了。「老油條」以鍛鍊為由讓李文景去交涉扣車。

李文景是文科生，畢業後考上街道編制，自認「做題家」的他性格內向，跟從城管部門調過來的「老油條」不一樣，面對這種場面他還是比較「怯場」。

六十多歲的大爺聽到李文景的來意就開始粗口頻出，把李文景推出了門。大爺的推搡動作極大，李文景被門檻絆了一下，差點沒能站穩，後腦勺着地摔下去。李文景抓住門框努力恢復平衡，但大爺做關門動作想要夾李文景的手。李文景見勢撤手，任由自己摔下去。

一直拿着執法記錄儀的「老油條」趕緊出手，扶住了李文景。有了執法記錄儀的視頻內容，「老油條」搬來了派出所的「救兵」，在警察幫助下，這輛車還是扣到了街道，大爺也被「請」到了派出所接受批評教育。

對於電動車亂象，李文景深惡痛絕。李文景家在海珠區，家附近尚未通地鐵，日常通勤也是電動車。從家裏到工作單位需要公交加地鐵，耗時約45分鐘，而騎電動車只需要20多分鐘。

通勤路上，他遇到過很多次被別人「夾縫超車」——在極狹窄的非機動車道上被車速極快的電動車超車。他說，不用檢查都知道這些車肯定是經過改裝、解除了限速的車，這些行為根本就是對他人不負責，「他們不要命別人還要命呢」。

李文景覺得，如果所有人都可按交規行駛，不亂竄道、逆行，並保持正常車速，也不會有如今這麼大的矛盾。至於禁止進屋充電，他認為這非常必要，一旦發生火災，街道負責人是會「掉烏紗帽」的，所以他們一點也不敢怠慢。

他認為，雖然交通亂象歸於個人，但電池之禍完全源於廠商。即使是集中充電，今年轄區內也發生了一起充電棚火災事故，造成棚內所有車輛被燒燬。李文景覺得，國家應該大力規範電池生產，甚至將電池生產集中在幾家有資質的廠家，杜絕可能因電池帶來的隱患。



2024 7 29

Qilai Shen/Bloomberg via Getty Images

為什麼只有廣州？

研究生畢業後，劉方源入職了天河區珠江新城一家公司。為了節省房租，他在白雲區嘉禾望崗地鐵站附近的羅崗村租了一套一居室。

在這裏租住，租金只需要1000元一個月。一室一廳、廚衛俱全，房屋面積有30多平方米，他對這個房子很滿意，唯一的問題是通勤。雖然嘉禾望崗到珠江新城，地鐵不到30分鐘，但從他家到嘉禾望崗地鐵站，步行需要30分鐘，而因為堵車，公交並不比步行更快。

嘉禾望崗站是2號線、3號線、14號線的換乘站，工作日期間，站外停滿了通勤白領留下的電動車和拉客黑摩的。坐過幾次黑摩的後，劉方源覺得不划算，花1500元買了自己的電動車，從家裏到地鐵站只需花15分鐘。每3天充一次電，每次充電只需要兩元錢，這理所當然地成為他解決「最後一公里」問題的最優選。

劉方源能夠繼續買電動車，包括「摩的佬」能在地鐵站外拉客，還是因為2014年的《草案》未能實行。日漸增長的電動車讓「一刀切」成為不可能。2021年，廣州要求所有電動車需上牌才能上路，這份規定也標誌着廣州對電動車由名義上的「禁」轉變為「管」和「限」。

黃文浩也發現，近兩年來交警對電動車的管理越來越嚴，不愛戴頭盔的他被迫戴上了頭盔，每當看到路口有交警時，都會刻意放緩速度，以免被交警察覺速度太快有改裝。他說，這兩年他老實了不少，不會再走高架路。不過如果沒有交警，他還是會開快車。

根據最新的管治規定，黃文浩時速50公里的改裝「保時捷」無法上牌，也超過了時速25公里的限速要求，他托關係花3000元在一個有上牌資質的經銷商處，才給自己心愛的「保時捷」上了牌。

摩托車雖然依然被禁止在市中心區域行駛，但禁行區外仍可正常使用。嘉禾望崗在禁行區外，只不過違規載人依然不被允許，據摩的司機稱，在沒有任務嚴查載人、頭盔等行車規範時，交警對他們也是「睜一隻眼閉一隻眼」。

劉方源最大的煩惱是找「車位」。嘉禾望崗是個大客流量站，早上8點，嘉禾望崗站B口外圍以及馬路對面的空地，就已經被電動車停得水泄不通。經常出現好不容易找好位置停車，但車停好了，人卻出不來了。「稍微胖一點都出不來，」劉方源如此形容。晚上回來，怎麼把車從密密麻麻的車群中挪出來，又成為下班後腦力及體力的雙重挑戰。

接駁城中村與市區的地鐵站都面臨着同樣的問題。工作日的早上，電動車從周圍城中村風塵僕僕趕來，將地鐵站圍得水泄不通。自從廣州將發展重心移向彼時還是農田村落的天河區，大力建設珠江

新城，老城區越秀區、荔灣區逐漸走向「二線」，地鐵成為白領通勤的首選。

但十餘年來人口不斷增長、珠江新城不斷發展，時至今日依舊只有3號線貫通南北抵達天河主城區。根據各地地鐵數據，儘管廣州地鐵總客流量不如北京和上海兩地，但地鐵3號線卻穩居全國地鐵線路客流量之首，被網友戲稱為「地獄3號線」。採訪中记者了解到，擁擠不堪的地鐵正是很多年輕白領更願意騎電動車的一大原因。



2022 11 3 Stringer/Anadolu Agency via Getty Images

另一方面，根據2024年廣州和上海的官方數據，在電動車保有量上，廣州560萬輛遠低於上海的超1000萬輛。但廣州電動車問題卻比上海突出得多，這與廣州早期城市道路規劃有密不可分的關係。

1996年修編的《廣州市城市總體規劃（1991-2010）》提出要大力發展公共交通，逐步限制自行車發展，把自行車從主幹道上分離出去。近年來，廣州開始重新重視非機動車道的設置，2024年非機動車道設置率提高了144%。

據《羊城晚報》報道，廣州市交通規劃研究院分析，廣州主次幹道非機動車道設置率僅為32%，仍遠低於北京95%、上海90%的水平。而已有的非機動車道大部分也較為逼仄，根據廣州市交通運輸研究院有限公司白玉2021年發表的一份論文顯示，廣州中心城區主次幹路的非機動車道中有84%的寬度不足2.5米，《城市綜合交通體系規劃標準》要求「自行車道最小寬度不應小於2.5米」。

年逾五十的老鍾家在望崗村，靠收租維生，沒事也在嘉禾望崗地鐵站外開開摩的殺時間，順便掙點外快。

他對「限電」的看法與2006年的民間傳聞類似：出台各種各樣的規定就是市政府在創收。他覺得電動車上牌要錢、開在路上一不小心這裏不合規那裏不合規又開罰單，開一天罰單下來就得幾十萬了。「廣州市沒錢了嘛，這幾年發展這麼慢，十幾年了說禁又不禁，現在就想辦法直接搞點錢咯。」

陳生不這麼認為，他覺得廣州市比當年發生了天翻地覆的變化，如今也是活力滿滿。雖然他希望針對電動車可以「一刀切」，但也明白這不可能做到。「能管就管，能少點就少點咯。」

（文中受訪者為化名）