



CHINA CHAMBER OF COMMERCE FOR MOTORCYCLE

中国摩托车商会

# 关于探讨改进杭州市 摩托车管理模式的调研报告

## 2019-2020

Research Report on Exploring and Improving the  
Management Mode of Motorcycles in Hangzhou



中国摩托车商会

# 中国摩托车商会关于探讨改进 杭州市摩托车管理模式的调研报告

(商会简介: 本会于 2006 年经民政部批准成立的全国性摩托车行业社会团体, 原商务部主管, 具有独立法人资格, 2015 年根据国务院有关要求, 系第一批与部委脱钩自主管理的社会团体。)

前言 党的十九大以来, 杭州市在社会、经济、民生等各方面均取得了优异成绩, 作为中国互联网产业和新经济的代表城市, 改革、创新是最为亮眼的标签之一。杭州是环境优美的旅游城市、关注民生的宜居城市、营商环境一流的创业城市, “城市大脑 2.0”、“礼让斑马线”等城市治理创新举措, 总体走在全国前列, 是其他城市借鉴和学习的榜样。总的来说, 评价杭州市的城市管理水平稳居全国第一梯队, 应当是毋庸置疑的。

但在交通管理方面, 杭州市关于摩托车管理的政策却在近 30 年中陷于停滞。自上世纪 90 年代开始实施禁止(限制)部分主城区摩托车通行的措施, 到 2017 年发布的《杭州市人民政府关于杭州市区道路各类摩托车、人力三轮车禁止通行的通知》(杭政函〔2017〕98 号), 延续了有关禁(限)措施至今。上述政策追根溯源是在当时的历史环境下研究制定的, 时过境迁之后, 仅将政策简单延续, 而不进行与时俱进的论证及调整, 合理性难免会受到公众质疑, 对城市发展的影响究竟是利是弊更有待商榷。

本次调研采用公开资料数据分析、辅以问卷调查方式开展, 问卷调查采用随机抽查方法, 共在杭州市范围向公众随机发放问卷 600 余份(有效卷 589 份), 向交警、辅警等管理人员随机发放问卷 240 份(有效卷 224 份)<sup>1</sup>。调研期间, 既得到多方的积极支持和参与, 也了解到鲜明的反对意见。有鉴于此, 调研组在本篇报告中完全依托真实的数据支撑, 力图以公正的立场、客观的角度、理性的观点, 分别从经济发展需求、城市环境保护、交通安全保障、社会民生意愿等诸多方面, 论证杭州市政府有关部门改进摩托车管理工作是否具有必要性, 并提出意见建议。

\* 注 1: 因抽样调查发放问卷范围及数量有限, 从科学性角度评估, 本报告中涉及的部分数据应当仅供参考, 侧重于反映观点, 分析意见。

# 目 录

一、解析针锋相对相对的观点，重识摩托车的利弊	
<b>(一) 摩托车对城市交通拥堵是加剧还是缓解</b>	- 01 -
1.杭州市交通现状：拥堵水平趋势向好，但反弹压力显现	- 01 -
2.摩托车在城市交通的应用中优点突出	- 02 -
3.假设杭州摩托车“解禁”，预计交通负担减轻，更规范有序。	- 03 -
<b>(二) 摩托车是否会恶化城市的环境</b>	- 07 -
1.摩托车对社会治安的影响较为有限	- 07 -
2. 摩托车确实可能增加城市交通安全隐患	- 07 -
3.摩托车不会加剧城市环境污染	- 08 -
二、不同社会维度视角下的摩托车	
<b>(一) 从经济发展角度观察摩托车产业的未来</b>	- 10 -
1.杭州市摩托车市场前景广阔	- 10 -
2.摩托车产业将成为助推经济发展的新引擎	- 11 -
3.摩托车产业将成为财税收入亮眼的新增长点	- 12 -
<b>(二) 从民生需求角度观察摩托车的价值</b>	- 13 -
1.摩托车是人民群众生活出行的重要可选项	- 13 -
2.摩托车在城市物流保障中将发挥积极作用	- 15 -
<b>(三) 从城市管理角度看摩托车，无需“谈摩色变”</b>	- 16 -
1.社会各界对摩托车“宽容”而又“审慎”	- 17 -
2.基层交管人员对摩托车的态度客观理性	- 18 -
三、城市摩托车管理中无法回避的问题	
<b>(一) 驾乘人员安全教育、驾驶培训不到位</b>	- 20 -
<b>(二) 现有政策规定和技术手段无法满足摩托车管理的需要</b>	- 20 -
<b>(三) 摩托车企业要加强责任与担当</b>	- 21 -
四、改进杭州市摩托车管理工作的若干建议	
<b>(一) 观点与结论总结</b>	- 22 -
<b>(二) 意见与建议</b>	- 23 -
附：1.调研问卷一（民众）	- 27 -
2.调研问卷二（交管部门）	- 31 -

## 一、解析针锋相对的观点，重识摩托车的利弊。

在调研期间，调研组充分感受到社会公众、城市管理者、行业从业者等各方对摩托车持有的不同观点，乃至社会各群体内部都有着尖锐的观点碰撞。通过走访座谈、资料收集，结合问卷调研，甄选出分歧最为显著的几个问题进行探讨，以期从客观理性中立的角度，向有关部门和社会各界展示当前摩托车管理的现状，过程中摒除喜好、偏见等干扰，重新审视认识摩托车的“利”与“弊”。

### （一）摩托车对城市交通拥堵是加剧还是缓解？

#### 1.杭州市交通现状：拥堵水平趋势向好，但反弹压力显现。

得益于杭州市近年来“城市大脑”的不断升级应用，警务系统的机制创新，“互联网+”与城市管理实践的有机结合，展现了一套卓有成效的城市治堵的“杭州方案”。

首先，根据官方数据，2018年11月公安部交管局在杭州召开的“关于深化城市道路交通管理警务机制改革现场会”发布的信息显示，当期杭州市交通拥堵排名已从“名列前茅”降至全国大中城市第30位左右。

根据第三方百度地图发布的数据《2019年度中国城市交通报告》，杭州市交通拥堵指数在全国排名列第26位，该项数据在2017年曾高居全国第11位，2018年度大幅下降至21位，**数据趋势持续向好**。但同时数据也显示，在汽车保有量200-300万辆的城市中，杭州市2019年拥堵指数仍列第10位。并且拥堵指数较2018年度还有小幅上升(3.11%)，高峰期通勤时速仅28.16km。

根据高德地图分别于 2018、2019 年度发布的《中国主要城市交通分析报告》，自 2015 年-2018 年，杭州市的交通拥堵显现逐年下降的趋势，2018 年已降至 35 位，但在 2019 年杭州市“路网高峰行程延时指数”却又较上一年度出现了**小幅回升(0.34%)**。

从问卷调查来看实际感受，无论是交管警务人员或是普通市民，认为“**不拥堵**”的比例分别仅为**6.7%与 4.9%**。交管警务人员中有 17.9%认为“非常拥堵，明显影响生活”，75.4%认为“有时拥堵，对生活有一定影响”。而在市民的问卷中，25%认为“非常拥堵，明显影响生活”，70.1%认为“有时拥堵，对生活有一定影响”。

**数据显示，杭州市城市交通拥堵治理的成果是丰硕的，但管理压力仍然相当沉重，拥堵反弹的可能性一直存在。**一是杭州城市环境、路网条件等客观原因限制，继续挖潜改进的空间已极为有限；二是汽车保有量仍逐年攀升；三是当前大量道路处于改建施工阶段、地铁全面开工等，导致道路通行条件变差。因此要抑制拥堵顽疾反弹，仍需多措并举，在实践中不断创新。

## **2.摩托车在城市交通的应用中优点突出。**

摩托车作为一种成熟的交通工具，历史悠久，技术可靠，在城市交通中，相对小汽车具有轻便灵活的先天优势，是介于小汽车、电动自行车或自行车之间的折中选择，简单分析，摩托车在城市交通中的优点如下。

**优点 1：**摩托车对城市道路、城市空间的利用率高。

全国政协委员、重庆宗申产业集团董事长左宗申先生 2009 年曾提交一份《关于解除城市“禁摩”的提案》，其中调查得出的数据结论显示，摩托车和轿车的道路静态占用比是 4:1（即 1 辆汽车占用的道路相当于 4 辆摩托车占用的道路），通行状态下占用比是 8:1，停车场的占用比是 5:1。此外，摩托车停车还可以因地制宜，充分利用城市空间的边角，基本不存在“停车难”的问题。

**优点 2：**摩托车在城市交通中使用效能更高。

根据百度地图 2018 年发布的数据，杭州用户在中心城区单程平均通勤距离为 9.398 公里，即当天往返通勤里程大约 20 公里左右。在该距离区间，除公共交通外，小汽车舒适性最好，但却时常“堵在路上”、“停不了车”，电动自行车（25km/小时）速度基本能满足需要，但却时常面临“跑不远”的尴尬，自行车更是高强度的“健身工具”实用性欠佳。对比可见，摩托车在城市中既实现了相对高速（40~50km/小时）的点对点到达，也不用顾虑小汽车的“停车难”，更没有电动自行车的续航瓶颈。

此外，参考有关文献<sup>1</sup>，比照 2011 年成都市交通高峰时段小汽车平均载人数为 1.17 人/车次，同时假设摩托车平均载人数为 1 人/车次（即所有摩托车均不带人），结合道占比数据可以推算，**同样的道路资源，摩托车输送人员的效率将是小汽车的 6~7 倍。**

\* 注 1：夏耕.《城市道路高峰时段小汽车平均载人数/车次的实证研究》四川省城市公共交通协会 2012 年

### **3.假设杭州摩托车“解禁”，预计交通负担减轻，更规范有序。**

**预测 1：摩托车将显著减少上路小汽车数量。**根据问卷数据显

示，约 1/3 的受访者表示私家车是最常用出行方式。同时，对数据进行筛选分析，以上受访者在“最想要的几种交通出行方式组合”中，有约 4.5%选择摩托车并放弃私家车，约 17%同时选择了私家车与摩托车。对以上数据进行评估调整，**预估摩托车解禁后，将减少约 9.6%的小汽车上路**，评估影响因素如下。

**因素 A：**“最想要的几种交通出行方式组合”中，放弃选择私家车的占 4.5%，预期全部列入小汽车减少。

**因素 B：**杭州市年降水天数平均超过 130 天（一般认为降水天气不宜骑行摩托车），尚余约 60%天数适合骑行。从 1/2 的概率评估，17%同时选择了私家车与摩托车的被访者全年将有 30% 的天数概率选择摩托车出行，综合计算后预期减少小汽车数量约为 5.1%。

根据 2019 年 5 月杭州“城市大脑”发布的数据，高峰时段杭州市在途车辆约为 30 万辆，**假设允许摩托车在杭州主城区行驶，将减少在途车辆约 2.9 万辆。**

**预测 2：摩托车能从整体上减轻城市道路的交通负担，但对缓解主城区机动车道拥堵作用可能不明显。**根据小汽车与摩托车在通行状态下对道路的占用比（8:1）数据测算，结合上述“预测 1”的结论数据，预期减少在途车辆 2.9 万辆，测算杭州市主城区在解除摩托车禁限行后，道路总负担将明显减轻。（详见表 1-1）

表 1-1

杭州市主城区 高峰时段	禁限摩托车 （当前）	解除摩托车禁限后 （预测）	预测趋势 数据
在途车辆总量 （单位：辆）	汽车 30 万	汽车 27.1 万、 摩托车 2.9 万	在途汽车总数 减少 9.6%

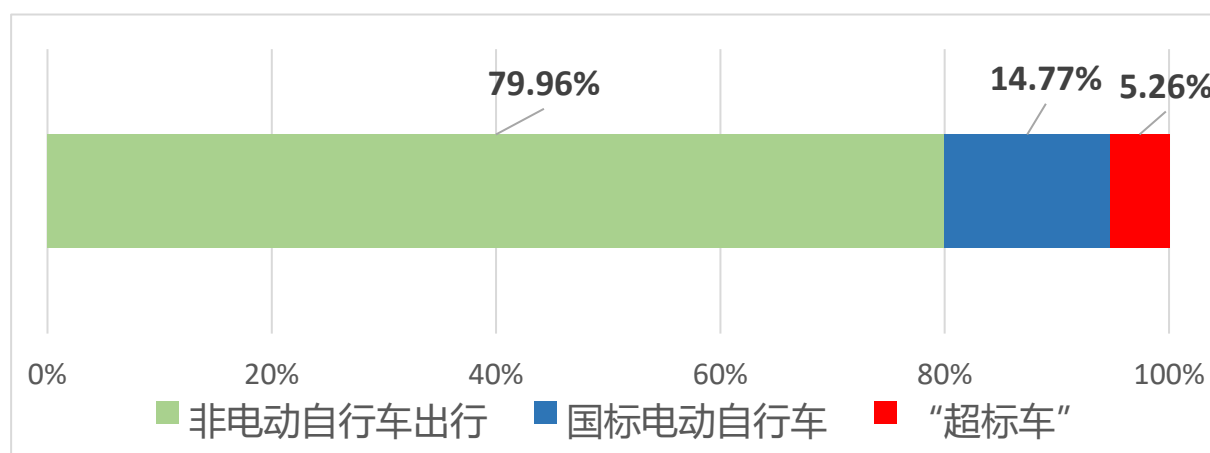
道路资源占用	240 万单位 (8 单位/辆×30 万)	219.7 万单位 (8 单位/辆×27.1 万) + (1 单位/辆×2.9 万)	道路总负担降低 8.45%
备注	*根据小汽车与摩托车在通行状态下对道路的占用比 (8:1) 数据测算; *假设占用道路资源摩托车为 1 单位/辆, 小汽车占用则为 8 单位/辆。		

此外,在城市交通中,电动自行车等其他出行工具亦可能转换为摩托车出行,但由于电动自行车与摩托车的道路资源占用比差异小,由此在计算“道路负担总量”时,不纳入测算。并且,由于电动自行车等转换为摩托车出行时将占用机动车道资源,因此,虽然**在途汽车数量显著减少,但由于摩托车的增加,可能导致主城区机动车道内车辆密集程度缓解不明显。**

### 预测 3: 摩托车将使城市非机动车道更加有序。

杭州市主城区由于历史原因,尤其是老城区的道路相对狭窄,继续拓宽改造的空间有限,不少道路在改造后非机动车道严重“瘦身”,部分电动自行车骑行时(含超标车、电摩等)从非机动车道“溢出”,甚至与机动车穿插抢道,是交通事故高发的源头之一。

在本次的调研中,合计约有 20%的受访者最常用的交通工具是电动自行车,以上受访者中又有约 1/4 明确表示骑行的是“超标车”。截至 2019 年杭州合法登记额电动自行车约 300 余万辆,据此简单推算,另有“超标车”的数量将高达**百万辆**。(参见图 1-1)





## (二) 摩托车对城市环境是节能减排还是污染源头?

图 1-1 城市交通工具选用比例图

数据分析发现,假如在杭州主城区解除摩托车禁限令,大多数骑行“超标车”的受访者(详见图 1-2),愿意转为摩托车出行,这也直接破解了长期以来在城市中“超标电动车”治理难的顽疾。

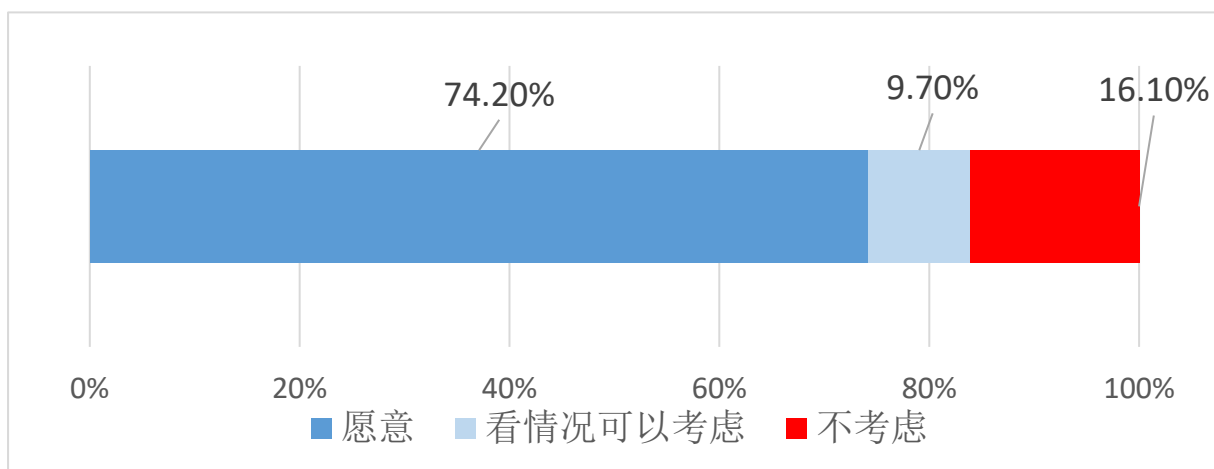


图 1-2 是否愿意将“超标车”换成合法摩托车

由此展望,大量“超标车<sup>1</sup>”将从城市道路消失,并且部分骑行“国标车”但对出行速度敏感的人群也会离开非机动车道,转而骑行摩托车。此后,留在非机动车道的车辆,主要是速度较慢的“国标车”和自行车,杭州市的非机动车道将变得更加安全有序。

\* 注 1: 行业数据显示,2019 年我国具备合格证的摩托车产销 1800 万辆,同期实际登记上牌仅 180 万辆,另有高达 90%的车辆以“电动自行车”的名义,在无车牌无驾照无保险的状态下行驶在城市道路,系城市交通中巨大的安全隐患。

### 结论 (摩托车对城市交通拥堵问题是加剧还是缓解?)

调研组认为,假如解除杭州市主城区的摩托车禁限行,将从整体上降低杭州市交通负担,提高交通运行效率,尤其可能对非机动

**车道的无序现象有明显改善，但预期对机动车道拥堵的改善作用较为有限。此外，考虑到摩托车在拥堵路面通行效率更高，综合判断，摩托车数量的增加不会加剧城市交通拥堵。**

## **(二) 摩托车是否会恶化城市的环境？**

### **1. 摩托车对社会治安的影响较为有限**

在本次调研中，反对解除摩托车禁限行的意见中，无论是市民还是警务交管人员，反对理由中均表达了对影响社会治安（例如飞车抢夺等，5项反对理由中，列第3位）。的担忧，但调研组综合分析认为，摩托车解禁对此影响极为有限，原因如下。

首先，杭州市是“移动支付”之城，市民携带现金数量大幅减少，而早年间“飞车抢夺”等主要犯罪目标往往是以现金为主，“无现金”的社会现状使得扒窃、抢夺等犯罪行为失去动机。

第二，根据公开资料，杭州市2003年起就开始了大规模的政府投资视频监控系统建设工作，至2018年“天网工程”加“雪亮工程”建设，62万个视频“天眼”将一路追踪犯罪分子，使犯罪分子无处遁形。

第三，即使有犯罪分子仍意图实施飞车抢夺，在现有技术条件下，完全无需依赖摩托车实施犯罪，例如在全国其他城市发生的电摩（改装超标车）飞车抢夺案件。

### **2. 摩托车确实可能增加城市交通安全隐患**

结合小范围的访谈，调研组讨论分析认为，解除摩托车在主城区的禁限行措施，如果配套管理措施及时得当，从长期来看，安全风险是可控的，但从短期来看，确实可能带来一定的安全风险，主

要原因如下。

一是摩托车行驶速度快，与汽车车流在机动车道混行，两类车辆司乘人员均需要一定时间进行适应磨合。

二是摩托车驾驶人员水平良莠不齐，并且由于考试培训存在一定程度的“宽进宽出”现象，导致部分人员安全意识不到位，培训不足。

三是摩托车本身的机械结构、技术特点，对于驾驶护具佩戴要求更高，例如在头盔的选配上，购买不合格产品或佩戴不规范可能导致的安全风险都将远高于电动自行车。

### **3.摩托车不会加剧城市环境污染**

本次调研的问卷数据显示，反对摩托车上路通行的受访者中，有 65.2%的人选择了“不环保，噪音大，尾气排放超标”。在小范围访谈中，也了解到类似疑虑的存在。但调研组认为，时至今日，该类担忧已经缺乏现实意义，分析如下。

调研组在走访和座谈中了解到，摩托车确给部分受访者留下过“不环保”的印象，一是上世纪 90 年代至 21 世纪初，由于技术条件所限，尤其是国产摩托车技术较差，二冲程、化油器摩托车较多，行驶时“一路青烟”现象的确存在。二是近年来因禁限摩政策影响，造成了“合法车不上路，上路车不合法”的窘境，在途的摩托车不少是非法车辆，甚至存在拼装车、走私二手车等，环保性能本就不达标。但就目前的国家标准、技术规范、生产水平而言，国内的摩托车产业早已不可同日而语。

首先，2016 年 8 月原国家环保部与原国家质检总局发布了

《摩托车污染物排放限值及测量方法（中国第四阶段）》（GB 14622-2016）和《轻便摩托车污染物排放限值及测量方法（中国第四阶段）》（GB 18176-2016）（简称：摩托车国四标准），已于2019年7月1日起在销售和注册登记环节施行。对于全社会而言，这套标准在官方解读中最大的亮点，即在于该标准是目前**世界上最严格的排放限值**。因此，只要在2019年7月1日后购买登记上牌的合格摩托车，环保要求是严苛的。

第二，摩托车相较于汽车而言，单体质量小，单人单车的平均燃油消耗以及尾气污染物排放必然小于燃油汽车<sup>1</sup>。因此，解除主城区摩托车禁限摩之后，**污染物排放总量应当会有所下降**。

\*注1：经咨询业内技术专家，摩托车国四标准与汽车国五、国六标准体系不同，测量实验的技术方法不同。因而无法精确量化比较摩托车与汽车的污染物排放量差异。上述结论系定性分析，非量化分析。

此外值得注意的是，除空气污染问题以外，噪声污染同属于城市环境污染的一部分，不少被调研对象表达了对摩托车“炸街”等不文明行为的高度反感。调研组就噪声问题咨询业界技术专家，得到两点反馈意见：一是符合国家质量标准的摩托车，机械噪声有相应的规范要求，一般无需担忧。二是“炸街”摩托车通常为改装车辆（主要对车辆排气系统进行了改装），更有非法拼装车等，属于违法违规范畴，应当严厉进行打击查处。因此，**合法合规合格的摩托车，应当不会加剧城市的噪声污染水平**。

结论（**摩托车是否会恶化城市的环境？**）

调研组分析认为，**摩托车在城市交通中开放使用，不会引发城市治安问题，也不会导致环境污染问题，但在解除禁限行的短期**

**内，可能会对城市的交通安全造成一定压力。**

二、不同社会维度视角下的摩托车。

本次综合调研的过程中，第一部分是从社会各界存在的争议点讨论摩托车这一交通工具，是从“点”的角度分析。在本章节，调研组也将尝试从社会不同维度的视角，即从“面”的角度进行观察，探讨分析摩托车。

**（一）从经济发展角度观察摩托车产业的未来。**

**1.杭州市摩托车市场前景广阔。**

摩托车产业的发展与汽车产业具有一定的相似性，解除摩托车在城市使用的限制，必将显著促进摩托车在国内市场的销售，同时拉动摩托车生产企业的产值，带动相关上下游产业发展，将会成为社会经济发展的一个新增长点。

**首先，摩托车在杭州的市场潜力巨大。**一方面得益于杭州市的社会经济发展水平，城乡居民的收入居于全国前列，购买摩托车消费支出不存在困难。另一方面体现在消费意愿上，通过本次问卷数据得到的反馈，日常以电动自行车为主要交通工具的受访对象中，有 48.3%的受访者（参见图 2-1）表示愿意用摩托车替代电动自行车。

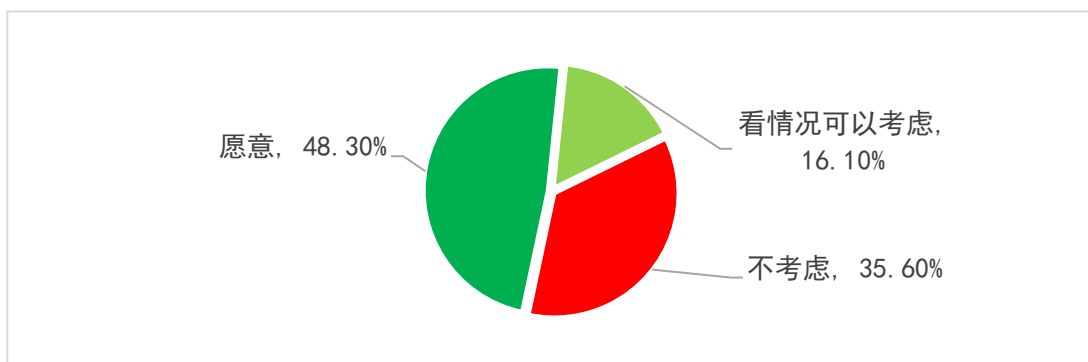


图 2-1 是否愿意用摩托车替代电动自行车？

粗略推算,如果按照 50%的替换意愿测算,杭州市当前约 400 万辆电动自行车的总量而言,即潜藏着 200 万辆的摩托车市场空间。同时,仅以均价 2 万元/辆进行保守计算,杭州市摩托车销售的市场空间将**高达数百亿元**。但由于摩托车生产过程中,产业链长,供应链分布广,就全国而言,厂家众多,品牌竞争激烈,仅杭州市单一城市解禁的角度来预测,这对于直接提高杭州市工业产值数据的作用相对有限。

## **2.摩托车产业将成为助推经济发展的新引擎。**

本报告成文之际,正值 2020 年新冠肺炎疫情在世界各国蔓延之时,虽然疫情在国内得到了有效控制,但社会经济受到巨大冲击已是必然,并且由于出口外销市场基本处于停滞,全国各地 2020 年 1 季度各项经济指标普遍不理想,复工复产后,亟需扩大居民消费、拉动内需,需要发掘新的增长点,为促进经济回暖注入“强心针”和“催化剂”。

据 2020 年 3 月杭州市公开发布的信息,将一次性增加 2 万个小客车指标,希望以汽车消费拉动内需,假设家用小客车均价 15 万元/辆,则全年可以新增汽车销售额数亿元。

而据前文推算数据显示,摩托车在杭州的市场空间可达数百亿之巨,以 10 年的更新周期进行保守测算,每年的摩托车市场需求规模应当也在**几十亿元**区间,从纸面数据即可得出结论,若放宽对摩托车在主城区的禁限行,摩托车生产和销售对杭州市经济发

展的促进作用完全不输于汽车产业，甚至可能有过之而无不及。

特别值得关注的是，杭州地区有两家知名企业涉足摩托车行业，既有近年来在自主品牌汽车市场风生水起的吉利集团（旗下控股知名摩托车生产企业“钱江摩托”），也有位于杭州市余杭区直接生产制造摩托的浙江春风动力股份有限公司，均是全国知名的摩托车行业上市企业。无论是“钱江摩托”还是“春风动力”，在国内市场不断萎缩的困难环境下，经过艰苦的自主研发、技术积累和市场开拓，逐渐打破国外品牌对中高端摩托车市场的垄断，在低中高端的全系列产品开发和营销上均颇有建树。

假如杭州市主城区解除摩托车禁限行，并对本地企业给予充足的政策指导，则可以显著促进企业的发展，进而助推杭州市工业产值的提高。并且，假如杭州率先具备了良好的摩托车企业营商环境，在吉利集团、春风动力等龙头企业的影响带动下，通过引进配套产业落地，建立全国（全球）研发中心，摩托车未来甚至可能成为杭州市新的支柱制造业之一。

（例如：对杭州地区新登记上牌的摩托车，强化安全技术规范要求，提高准入门槛，在此过程中，鼓励本地企业主动参与意见，配合改进产品，抢占市场先机。）

### **3.摩托车产业将成为财税收入亮眼的新增长点。**

摩托车市场的重新打开，将为地方政府的财税收入持续性的稳定增长。在问卷调研中，“愿意花多少钱购买摩托车？”的问题中，47%的受访者选择了“2万元以下”，53%的受访者选择“2万元以上”。

由于摩托车的单车均价必然高于电动自行车，在生产销售环节即可为政府相应增加利税。但更为可观的是，购买摩托车与购买汽车一样均需缴纳购置税（根据规定，排量 150cc 以下的摩托车免购置税），根据问卷数据保守估计应缴纳购置税的比例将不低于 75%。由此假设杭州市每新增摩托车销售额 10 亿元，根据计税规则将新增财税收入 6000 余万元。

**观察结论：摩托车生产与销售，能助推工业产值、社会零售品消费总额的提高，培养新的支柱产业，加快经济发展。摩托车及其衍生消费，更能成为不亚于小汽车的新消费热点，可以有效拉动内需，促进消费，为提振经济发挥积极作用。**

## **（二）从民生需求角度观察摩托车的价值。**

### **1. 摩托车是人民群众生活出行的重要可选项。**

在本报告第一部分已经就摩托车的灵活性、便捷性，以及优化城市交通环境的作用进行了探讨，在此不再赘述。本段仅就摩托车使用的高性价比角度，分析探讨摩托车如何满足人民群众生活出行的需求。

对于人民群众而言，“衣食住行”中的“行”，是每天必不可少的开支之一，因此，使用成本是选择出行方式的重要考虑要素。为尽量客观、公允地比对几种交通工具的使用成本（比较年度使用成本、每公里使用成本），调研组设定比对条件（详见表 2-1）如下，计算过程及结果见表 2-2。

表 2-1 几种交通工具使用成本的比对条件设定



<b>交通工具</b>	A.小汽车 (排量 1.0-1.5L), 价格 10 万元; (使用年限 12 年)
	B.摩托车 (排量 150-250ml), 价格 2 万元; (使用年限 12 年)
	C.电动自行车 (国标 36V), 价格 0.35 万元; (使用年限 6 年)
<b>行驶距离</b>	往返通勤距离 18km/天, 节假日参照该平均值计算, 全年通勤里程合计约 6500km。
<b>其他条件</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1.汽车保险含交强险、商业险, 摩托车保险选择交强险;</li> <li>2.电动自行车无保险费用, 电池使用寿命 2 年。</li> <li>3.计算不包含维修费用, 使用年限截止后, 残留净值忽略不计。</li> <li>4.汽车油耗取 7-9L/100km 中位数, 8.0L/100km;</li> <li>5.摩托车油耗取 2-3L/100km 中位数, 2.5L/100km。</li> </ol>

表 2-2 全寿命周期使用成本比对表

费用明细	A 小汽车	B 摩托车	C 电动自行车
<b>车辆购置</b>	10 万元 (12 年)	2 万元 (12 年)	3500 元 (6 年)
<b>保养维护</b>	600 元/年	200 元/年	175 元/年 2 年更换电池 (350 元)
<b>保险费用</b>	2600/年	120 元/年	无
<b>油/电费</b>	4160/年 (0.48 元/km)	975/年 (0.15 元/km)	180 元 (约 0.5 元/天)
<b>年均成本</b>	15693 元	2961 元	938 元
<b>综合使用成本 (6500km/年)</b>	2.41 元/公里 <sup>1</sup>	0.45 元/公里	0.144 元/公里

\*注 1: 小汽车的综合使用成本会伴随行驶里程增加呈边际递减, 假设年行驶里程达到 10000 公里, 综合使用成本则降至 1.63 元/公里, 摩托车同理。

从表 2-2 的数据比对总结得出以下结论:

首先，小汽车无论是全寿命周期的综合使用成本，亦或是仅计算燃料消耗的每公里费用，均远高于摩托车和电动自行车。

第二，直观地看，电动自行车使用成本最低，但应当注意到，在以上比较过程中，并未考虑其固有缺陷（如续航能力、速度效率、技术安全性等均存在的显著短板）。

最后，摩托车的使用成本虽明显高于电动自行车，但远低于小汽车，**从性价比的角度，极好地填补了电动自行车与小汽车之间的空白，为广大人民群众自由出行提供了一个最合适的折中选择。**

## **2.摩托车在城市物流保障中将发挥积极作用。**

本文着重分析的城市物流保障，主要着眼于以小件快递、外卖配送为主的物流业务，从行业现状来看，该类业务**具备以下特点：一是以小件物品配送为主；二是配送距离短、通常要求“点对点”送达；三是配送目的地“多”且“散”；四是配送时效要求高。**

针对以上特点，各快递企业、外卖配送平台目前主要使用两种工具实现，一是经过改装的电动三轮车（无牌无证），二是经过改装的电动自行车（超标超限）。以上两种工具都属于违法违规，但迫于现实需求，交管部门往往也只能酌情开展执法，在民生需求与严格执法间保持不易的平衡，面临“两难”的局面。

调研组通过与部分物流企业讨论，并向一些快递员、外卖配送员了解询问。从业者均表示对于现状颇感无奈，为求合法合规，假设使用小汽车配送，成本高、停车难、效率低，或使用国标电动自行车配送，又面临续航短、速度慢，载荷少，在现有条件下，合法合规的工具都将使从业者无利可图，无法生存。

调研组分析认为，摩托车（以下均含三轮摩托车）的优势匹配以上应用非常契合，原因如下。

**(1) 载重能力强。**一辆排量为 125ml 的摩托车有效载荷能高达 150kg 左右，扣除驾驶员 75kg 的体重后，载重仍能达到 70 多 kg，设计负载远超电动自行车（“国标车”规定自重不得超过 55kg）。

**(2) 行驶速度快。**摩托车在城市机动车道时速可达 50km，行驶速度远超电动自行车（“国标车”规定时速不得超过 25km）

**(3) 灵活、便捷。**摩托车拥有与电动自行车接近的通过性，能够实现“最后一百米”的送达能力，一般也不存在停车难问题。

**(4) 续航能力强。**摩托车根据载油量的大小，单次加油一般能达到 200-300km 左右或更高的续航能力，并且加油便捷，基本不需要考虑续航能力。

**(5) 安全性更好。**一是驾乘人员必须取得驾照，经过相对严格的驾驶培训与考核，安全意识得到加强；二是摩托车的载重和时速都是经过规范设计和合格检验，不存在非法改装的必要性。

现有超标电动自行车、电动三轮车通常会违规改装大容量电池，加大电机功率，安全性极差，调研组建议应当逐步取缔。**假如杭州主城区使用摩托车作为快递、外卖配送工具使用，可以打破上述的“两难”局面。**

**观察结论：对民生需求的角度而言，摩托车是极具性价比的交通出行工具，也是最理想的城市物流保障工具，将其从人民群众的**

可选项中剔除，合理性值得商榷。

### （三）从城市管理角度看摩托车，无需“谈摩色变”。

在本次调研中，杭州市受访的群众及基层交管人员，对待摩托车的包容程度，超出了调研组的预期。在准备阶段，调研组曾研判，当前的大环境下，摩托车由于长年受限，也长期遭到不少误解，因此就“是否支持解除摩托车禁限行”的问卷反馈数据不抱乐观态度。但问卷反馈的数据，充分显示了杭州这座城市开放、包容、理性的特点，令调研组稍感意外，详情如下。

#### 1. 社会各界对摩托车“宽容”而又“审慎”。

调研时，分别对普通民众、基层交通管理人员展开问卷调查，针对“如果要取消杭州市部分区域的摩托车限行，您是否支持？”的问题，获得的反馈数据如下图（见图 2-2）。

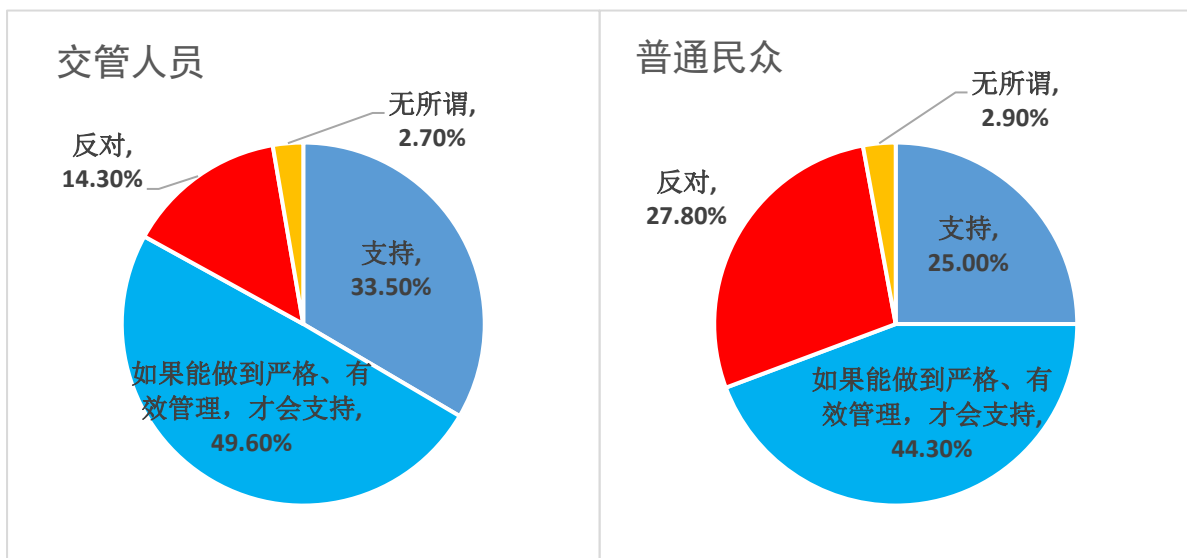


图 2-2 如果要取消杭州市部分区域的摩托车限行，您是否支持？

通过分析上图数据，调研组认为有以下值得重视的关注点。

一是当前杭州市社会各界对待摩托车的态度较为包容，体现

在持明确“反对摩托车解禁”的人数比例较低。其中受访普通民众明确表示反对的比例约占 1/4 (27.8%)，受访基层交管人员明确表示反对的比例仅占 14.3%。

二是大比例受访人员的意见为“如果能做到严格、有效管理，才会支持”，体现出较为“审慎”的态度，即支持解除摩托车禁限行，是基于一定的前设条件，突出体现在“严格、有效管理”，关于如何实现严格、有效管理的举措，调研组将在本文“意见与建议”部分进行详述。

三是调研组认为，如果社会各界能摒除对摩托车固有的偏见与误解，持“反对”意见的比例有进一步降低的可能。问卷显示(详见图 2-3)，反对摩托车上路原因，选择率最高的两个选项均涉及“安全”，与此同时关于“环保”与“治安”的问题选择率也较高。

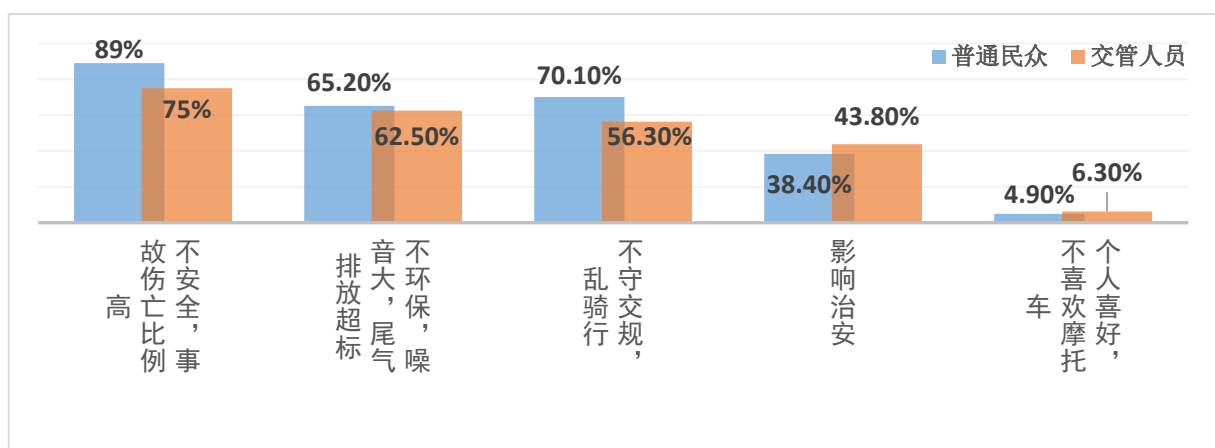


图 2-3 反对摩托车上路的原因 (选择率)

但调研组在前文已经分析得出结论，当前的社会现状与技术条件下，摩托车上路应当不会影响城市的“环保”与“治安”，以上数据反映了社会各界部分人群由于不了解摩托车而导致误解或偏见。倘若以上偏见得以消除，反对解除摩托车禁限行的比例应当

有继续下降的可能。

## 2.基层交管人员对摩托车的态度客观理性。

调研组在本次问卷调查中，再次感受到杭州市政府公务人员的客观、理性、务实的工作态度。相较全国不少地区的交通管理人员对待摩托车较为消极、保守的态度，杭州市交管人员的问卷数据反馈，让调研组看到了耳目一新的一面。

首先，虽然摩托车的上路会增加基层交通管理难度，导致工作压力加大，但杭州市基层交管人员并未据此表达反对意见，“反对摩托车上路”的比例仅 14.3%，甚至远低于普通民众 27.8%的反对比例。

第二，多数杭州市基层交管人员认为超标电动自行车比摩托车难管，调研中有 75.4%的交管人员认为摩托车更好管理。原因也是显而易见，对比如下表（见表 2-3）。

表 2-3 摩托车与超标电动自行车的管理对比

对比项目	A 摩托车	B 超标电动自行车
驾乘要求	考取对应机动车驾照	无
保险保障	交强险（或加商业险）	无
登记上牌	机动车牌照，可追溯	无（仅防盗登记）
安全性能	工信部核发合格证	无（或厂家自定标准）
管理处罚	依法扣分、罚款	管理处罚难度大

第三，杭州市基层交管人员为调研组就如何做到对摩托车有效管理，提供了许多具备可操作性的创新举措与建议，调研组经过

梳理总结，将在本文“意见与建议”部分一并详述。

**观察结论：从城市管理角度，无论是普通民众还是基层交通管理人员，总体上对摩托车体现了理性客观的态度。坚决反对解除摩托车禁限行的意见未成为主流。对于摩托车这一交通工具，应当关注的重点，不应在“是否解除摩托车禁限行”，而应在“如何做好摩托车在城市中的严格、有效管理”。**

### 三、城市摩托车管理中无法回避的问题。

在本次调研中，调研组坚定秉持人民群众生命财产安全第一、社会责任第一的态度，因此也认为，倘若简单直接以“一刀切”的方式，解除杭州市主城区已实行多年的禁限行措施，将可能会引发一些负面影响。调研组认为，当前摩托车在杭州市主城区的广泛使用，主要会面临着以下现实问题制约。

#### **（一）驾乘人员安全教育、驾驶培训不到位。**

摩托车驾驶员技术培训不到位，亟待强化安全意识教育。在交通安全愈发得到重视的当前，汽车驾照考试已经不断强化训练要求，提高考试难度，但对于同属机动车的摩托车，有关部门对其培训考试要求都没有同步提高。局限于摩托车自身特点，驾驶员安全意识淡化导致交通事故的后果，一般会比小汽车更加严重。

结合笔者本人亲身的考试经历，在杭州市考取摩托车驾照的过程，培训时间短，考试难度低，考前安全教育培训不足，实际操作车辆进行练习的次数极为有限。驾驶员考取驾照后，上路前若不自觉进行自我强化练习，直接上路无疑是极大的安全隐患。

#### **（二）现有政策规定和技术手段无法满足摩托车管理的需要。**

就交通管理部门而言，目前针对摩托车的管理方式仍较为粗放，执法、管理的技术手段仍以传统方式为主。例如，在应对摩托车交通违法行为，甚至逃逸时，以现有的技术条件和执法工具，往往存在拦截风险高，追逃难度大，处罚震慑性不足的难题。

目前杭州市一线交管人员依据的政策法规，主要基于《杭州市道路交通安全管理条例》，其中针对摩托车管理方面的政策过于笼统，且仅集中在几款禁限措施，而非有效管理方面。

在现有政策法规及技术条件下，解除摩托车禁限行，确有可能给一线交管人员工作上造成一定的压力，纵然希望努力实现严格有效管理，但大有可能出现“心有余而力不足”的局面，以至面对违法违规行为“望摩兴叹”。这也是调研组希望在解除禁限摩之后，极力避免出现的不良结果。

### **(三) 摩托车企业要加强责任与担当。**

首先从摩托车生产企业而言，经过全行业多年的努力和技术上的急起直追，国内已经成长了一批冲破国际品牌包围，开拓中高端市场的企业，品牌知名度和产品品质都有了极大的提升。但是，同样需要看到，国内企业行业整体水平仍然偏低，除一线品牌以外，国内摩托车产品附加值低，自主设计能力弱，缺少技术储备，在市场竞争中更依赖价格比拼。因此，企业需要关注消费者不断升级的需求，强化产品“内功”。

另一方面，也是通常被忽视的一面，就是企业应对政策环境变化，对“禁限摩城市”的需求、痛点关注不足。例如面对杭州市这样的准一线城市，实行禁限摩政策，是基于多方现实因素（其中同



样包括摩托车本身的缺点不足), 综合研判出台的。摩托车企业往往将关注的重点放在政策出台的法律争议、程序争议、公民权利等方面, 而较少从改进摩托车本身的角度去尝试“破局”, 去解决城市的“痛点”。比如, 城市担忧摩托车的环保问题, 企业可以着力降低排放、噪音水平; 城市担忧摩托车的行驶安全问题, 企业可以将安全辅助技术(如 ABS 等)作为产品标配, 通过技术手段限制改装; 城市担忧摩托车的监管难, 企业可以开发“车联网”、“车辆定位”等技术提供给公安交管部门辅助管理。

**结论 调研组认为, 现阶段尝试解决摩托车禁限行, 摩托车驾乘人员、交管部门、摩托车行业三方均存在一定的问题或困难, 要在杭州市使用好、管理好、发展好摩托车, 需要多方共同努力, 实现趋利避害的良性发展。**

#### 四、改进杭州市摩托车管理工作的若干建议

##### **(一) 观点与结论总结**

综上, 本调研报告分析回答了关于摩托车的各种热点争议问题, 从多个角度探讨摩托车的价值与意义, 以尽可能全面详实的论据在前文进行阐述, 得出了以下一系列结论供有关部门参考。

1. 解除杭州市摩托车的禁限行, 预期对缓解杭州市交通拥堵总体而言利大于弊。

2. 摩托车在杭州市的应用, 可能在短期内对交通安全有一定负面影响, 但长期可控, 此外不会导致环保、治安问题。

3. 解除杭州市摩托车限制政策, 既是发展社会经济的助力, 又能满足民生保障的实际需求。

4.杭州市社会各界对摩托车的认知客观理性，态度包容开明，尝试解禁摩托车的社会压力较小。

5.解除杭州市摩托车的禁限行会面临诸多现实问题，需要周全的制度设计先行，以期实现严格有效的管理。

**党的十九届四中全会提出“推进国家治理体系和治理能力现代化”，城市管理中“一刀切”的方式理应告别历史舞台。因此，仅以少数人的违法违规行为以偏概全，或是以“不安全”“拥堵”“污染”等缺乏数据支撑、科学分析的陈旧理由延续禁限行政策，显然缺乏科学性和合理性。**

**综上所述的关键词，即解除杭州市摩托车禁限行“有必要、有价值、有需求、有困难但可管可控”。并且可以预见“利于政府”“利于经济”“利于群众”，是实现多方共赢的可期之举。**

## **(二) 意见与建议**

### **1.建议杭州市逐步取消摩托车在主城区的禁限行措施。**

同时，为避免解禁导致摩托车数量过快增长，给交通秩序带来不可控风险和压力，解禁过程中，可以采取分步实施，逐步推进，平稳过渡的方式开展。

**(1)对摩托车分等级逐步解禁。**比如，以发动机排量为依据，一般而言，摩托车发动机排量越大，价格越高，安全配置相对更好。先解禁数量最少的中大排量摩托车，再解禁数量较多的小排量摩托车。

**(2)在摩托车数量上逐步放开。**比如可以采取“总量控制，指标摇号”的方法，控制杭州市摩托车登记上牌数量。摩托车指标

的发放数量可根据实际情况控制节奏，逐步增加。

**(3) 在通行道路、通行范围上逐步放开。**解禁后可酌情继续保留摩托车在城市高架、隧道的行驶限制。根据道路条件，逐步扩大摩托车的可行驶区域及可骑行道路。

## **2.建议强化摩托车管理，坚持高强度的有效监管。**

**(1) 加大摩托车驾驶培训力度，严格考试，坚持“严进严出”。**针对杭州地区的摩托车驾校，允许适当提高驾校收费标准，制定更为严格的培训学时指标要求，注重加强安全教育。特别在驾驶技术训练方面，提高实践操作水平，对上车训练时长进行强制性规定。最后在考试环节，严密监督，坚决杜绝考试“走过场”。

**(2) 对杭州市登记上牌的摩托车增加必要配置。**一是可强制要求杭州地区销售上牌摩托车，必须配置 ABS (制动防抱死系统)，可以极大提高摩托车的行驶安全性。二是可强制要求上市销售车辆必须**加装定位系统**，可用于追踪车辆的违法违规行为。

**(3) 从源头防范并严厉打击摩托车非法改装。**首先从源头防范，调研中生产厂家技术专家表示，可通过对配件进行激光打码、拓印的形式，对排气管等关键部件进行“原装”标识。有关部门执法时，可以较为简便地判定摩托车是否进行了非法改装。其次，建议交管人员在管理中，对非法改装车辆加大执法力度，严厉打击。

**(4) 严厉打击无牌、无照、无保险的“三无”违法，对摩托车随意变道、闯红灯、超速等各类违法行为，加大处罚力度，以高昂的违法代价，规范摩托车骑行。**

### **3.坚持创新，优化管理方法，实现摩托车有序高效管理。**

**(1) 将摩托车规定在公交车道行驶。**在有条件设置公交车道的道路，规定摩托车与公交车共道行驶，既能提高公交车道的使用率，又能避免摩托车与小汽车的混行，限制摩托车随意变道，是一举多得的创新，此举已在广东省江门市得到实践，成效理想。

**(2) 利用互联网技术，防范“输入性”交通安全风险。**一是在杭州地区以外考取摩托车驾照的人员，如需在杭州地区驾乘摩托车，可以要求其参加在线“安全教育”学习，并参加在线考试(在线考试系统现已技术成熟，使用广泛，应用成本较低)，考试合格后，绑定车辆号牌，再发放通行许可。二是对非浙A号牌摩托车，实行高峰期限行，平峰时段申领单次通行许可的方式进行管控。降低输入性交通安全风险。

写在最后

“干在实处，走在前列，勇立潮头”，这是习近平总书记在“G20 杭州峰会”结束之时，对“浙江精神”的概括，也是改革开放以来，浙江面貌发生巨变的真正动因！浙江省各级党政机关强烈的为民服务意识，在“最多跑一次”等诸多改革中体现的淋漓尽致。

杭州市作为省会城市，更是改革开放的先行地，一座充满活力的城市，敢于创新，直面挑战，又充满人文关怀，关注民生，服务百姓。调研组希望通过本次调研，呼吁杭州市有关部门重新关注“摩托车解禁”问题。站在杭州市“前亚运时代”的最新发展时期，

秉持一切从实际出发的原则，尊重事实，体察民情，直面分歧，广泛听取意见，从而客观、公正、科学地分析研讨摩托车禁限令存在的合理性和必要性。

本报告完稿之际，恰逢全国两会隆重召开，全国人大代表、知名企业家吉利集团李书福先生在会前对外公布了《适度放开“禁限摩”科学规划城市摩托车行驶》的建议，其中既有试点部分城市恢复摩托车上牌及通行的建议，也提出了一些具有可操作性，经过研究探讨的配套管理举措和意见，引起了广泛的关注和热议。

希望多方的共同努力和研究论证，可以为杭州市政府有关部门提供扎实的第一手调研信息，积累充分的政策研究依据。“解禁”不是唯一的目的，“城市让生活更美好”才是人民共同的追求。

作者：鲍巍巍 张洪波

二零二零年六月九日

附件

## 1.调研问卷（民众）

### 杭州市优化城市交通管理的调研问卷

市民朋友您好：

为缓解城市交通拥堵，打造“宜居杭州”，提高城市生活品质，满足人民群众出行需求，现就有关改进城市交通管理的有关工作听取您的宝贵意见，本问卷将为杭州市有关部门改进交通管理工作提供重要的参考意见。本问卷约 15 题，预计占用您 5 分钟左右时间，感谢您的支持与配合。

声明：本问卷为匿名填写，不收集任何个人身份信息。

您在杭州市哪个区域长期居住：

- A. 上城区、下城区、西湖区、江干区、拱墅区、滨江区；
- B. 萧山区、余杭区、富阳区、临安区；
- C. 建德市、桐庐县、淳安县；
- D. 都不是，我只是临时到访杭州（旅游、探亲、访友等）；

【D 选项结束问卷】

1、您对杭州市目前的交通现状感受是：

- A. 非常拥堵，明显影响生活；
- B. 有时拥堵，对生活有一定影响；
- C. 不拥堵；【本选项跳过题 2】

2、您认为导致交通拥堵的主要原因是：

- A. 汽车太多； B. 城市基础设施不够好（比如：道路太窄）；
- C. 公共交通不够（比如：公交、地铁等）；
- D. 交通太乱，不文明现象太多；（比如汽车驾驶习惯差，电动自行车等乱骑乱闯等）

3、您出行的最常用交通方式是：

- A. 私家车； B. 公共交通（公交、地铁）；
- C. 打车（包括滴滴等网约车）； D. 电动自行车；
- E. 自行车或步行； F. 其他（请简述： ）

(3.D) 您骑行的电动自行车是否符合“国标”要求？【提示：新国标电动自行车时速小于 25 公里，车重小于 55 公斤】

- A. 符合； B. 不符合； C. 不清楚；

(3.D.B.1) 您为什么没有选择购买“国标”电动自行车？（多选）

- A. 骑行速度太慢；
- B. 电池能骑行的距离太短；
- C. 买的时候不懂什么是“国标”和“超标”；
- D. 商家推荐就买了；
- E. 其他（请简述 ）

(3.D.B.2) 您骑行的电动车不符合“国家标准”，也就是“超标”车，您担心被交警拦截处罚吗？

- A. 经常担心； B. 有时会担心； C. 不担心

(3.D.B.3) 您以后再买电动自行车，会买符合“新国标”的产品吗？

- A. 会； B. 不会； C. 不清楚什么是“新国标”。

(3.D) 如果摩托车在杭州不限行，您愿意用摩托车代替电动自行车吗？

- A. 愿意； B. 看情况可以考虑； C. 不考虑；

4、2019 年 4 月起，电动自行车开始执行“新国标”，您是否知道不符合“新国标”的电动自行车将在 2021 年后禁止上路骑行？

- A. 知道； B. 不知道。 C. 不清楚什么是“新国标”

5、请选择您最想要的几种交通出行方式组合：（最多选 3 个）

- A. 私家车； B. 摩托车； C. 公共交通（公交、地铁）；
- D. 打车（包括滴滴等网约车）； E. “新国标”电动自行车；
- F. “超标”电动自行车； E. 自行车或步行； F. 其他（请简

述:)

6、据您了解，法律规定摩托车上路，应当符合以下哪些要求？

- A. 登记悬挂机动车号牌；
- B. 参加机动车年检；
- C. 考摩托车驾照（即机动车 D、E 照）；
- D. 投保交通强制险；
- E. 强制佩戴护具（头盔）；
- F. 以上都是
- G. 我一点都不了解

7、如果允许摩托车在杭州市城区通行，您是否支持？

- A. 支持；
- B. 如果能做到严格、有效的管理，才会支持；
- C. 反对；
- D. 无所谓【此选项跳转题 10】

(7.A/B)：您支持摩托车上路通行的理由是：（多选）

- A. 摩托车非常实用、实惠，使用成本低；
- B. 摩托车灵活便利，可以缓解交通拥堵；
- C. 摩托车比汽车省油，节能减排；
- D. 摩托车要考驾照、买保险，比电动自行车守规矩，更安全。
- E. 驾驶摩托车是个人自由。
- F. 其他（请简述： ）

(7.C)：您反对摩托车上路通行的理由是：（多选）

- A. 不安全，事故伤亡比例高；
- B. 不环保，噪音大，尾气排放超标；
- C. 不守交规，乱骑行；
- D. 影响治安（例如可能发生骑车抢夺）；
- E. 个人喜好，不喜欢摩托车；
- F. 其他（请简述： ）

8、您认为对摩托车应该实行哪些管理要求？（多选）

- A. 严格按照机动车上路要求，悬挂号牌，购买交强险；
- B. 严格执行环保标准，环保不达标车辆不准上路；
- C. 严禁非法改装，查到就从重处罚；
- D. 严禁噪音扰民，查到就从重处罚；
- E. 从严从重处罚违反交通规则行为（如超速、闯红灯等）；
- F. 严格摩托车驾照考试要求，加强驾驶人员培训教育。



G. 其他 (请简述: )

9、如果交管部门能做到上述的管理措施, 你会支持摩托车在城市骑行吗?

A. 支持; B. 反对。

10、您家里是否有私家车?

A. 有; B.没有;

(10.A) 您家里有几辆私家车?

A. 1 辆; B. 2 辆; C. 3 辆; D.3 辆以上;

11、除私家车以外, 如果您要购买代步工具, 您最希望购买哪种代步工具?

(本题假设杭州各城区均不限制骑行摩托车)

A. 摩托车; B. 新国标电动自行车 (可合法上牌上路);

C. 超标 (新国标) 电动自行车 (不能合法上牌上路);

D. 自行车; E. 其他 (请简述 )

(11.A) 您愿意花费多少钱购买摩托车?

A. 2 万以内; B. 2-5 万; C. 5-10 万; D. 10 万以上;

12、您的性别:

A. 男; B. 女;

13、您的年龄 (周岁):

A. 30 岁以下 (含 30 岁); B. 30 岁-40 岁 (含 40 岁);

C. 40 岁-50 岁 (含 50 周岁); D. 50 岁以上;

## 2.调研问卷（交管部门）

### 杭州市优化城市交通管理的调研问卷

您好：

为进一步缓解城市交通拥堵，打造“宜居杭州”，降低城市交通管理中面临的风险和压力，现就有关工作征求您的宝贵意见。您在本问卷中反馈的意见建议将在整理后，以正式调研报告的形式呈交杭州市有关领导、相关管理部门，可能成为下一步改进杭州市交通管理工作的重要参考。本问卷约13题，预计占用您5分钟左右时间，感谢您的支持与配合。

声明：本问卷为匿名填写，不收集单位、个人身份信息。

1、您的工作岗位类别：

- A. 交通警察（含协警、辅警等）；
- B. 其他警务人员；（含协警、辅警等）；
- C. 其他交通秩序管理人员。

2、您对杭州市目前的交通现状总体评价是：

- A. 非常拥堵，明显影响生活；
- B. 有时拥堵，对生活有一定影响；
- C. 不拥堵；【此选项跳过题3】

3、您认为导致交通拥堵的主要原因是：

- A. 机动车保有量太多；
- B. 城市基础设施不够好（比如：道路太窄）；
- C. 公共交通不足（比如：公交、地铁等）；
- D. 交通参与者不文明现象太多；（比如汽车驾驶不文明，电动自行车等违法违规乱骑乱闯等）
- E. 其他（请简述：     ）

4、您觉得当前对电动自行车的管理难度是？

- A. 总体而言很难管；
- B. 总体还可以，主要是超标车、电摩、外卖快递等难管；
- C. 不难管理。

5、根据有关规定，不符合“新国标”的电动自行车将在 2021 年后禁止上路骑行，您认为届时能否有效禁止“超标”电动自行车上路？

- A. 难度非常大，恐怕很难禁止；
- B. 有一定难度，但还是能禁止；
- C. 不难，现有管理条件能够做到。

(5.A/B) 您认为禁止“超标”电动自行车上路存在难度的理由是：

- A. 群众对“超标”电动自行车确有使用需求；
- B. 数量大，法不责众，执法力量不足；
- C. 骑行人员素质不高，法律意识不强，执法难；
- D. 其他（请简述      ）

6、您认为摩托车（合法上牌上路的车辆）与“超标”电动自行车（含电摩等）相比，哪一个对道路交通安全威胁更大？

- A. 摩托车；      B. “超标”电动自行车。

(6.A) 您认为摩托车安全威胁更大的原因是：（可多选）

- A. 速度快，车辆对人员的保护性不够；
- B. 发生事故时，人员伤亡率高；
- C. 摩托车驾驶行为不文明，行驶中随意变道，随意穿插；
- D. 现场执法难，拦停的风险大；
- E. 其他（请简述：      ）

(6.B) 您认为“超标”电动自行车安全威胁更大的原因是：（可多选）

- A. 速度快，车辆对人员的保护性不够；
- B. 车辆安全设计差，刹车性能无法满足安全需求；
- C. 无牌无证，追查难度大；   D. 没有保险，出现交通事故善后困难；
- E. 执法难度大，对交通违法行为小额罚款缺乏震慑力；

- F. 驾驶无门槛，安全意识差，缺乏交通法规教育培训；
- G. 其他（请简述     ）

7、您认为摩托车（合法上牌上路的车辆）与“非国标”电动自行车（含电摩等）相比，哪一个更好管理？

- A. 摩托车；
- B. “超标”电动自行车。

(7.A) 您认为摩托车更好管理的理由是？（多选）

- A. 摩托车驾驶员考取驾照时，经过了交通法律法规培训；
- B. 摩托车驾驶员持有驾照，执法时更有力（比如扣驾驶分）；
- C. 摩托车悬挂机动车号牌，执法时可以有效追溯、追查；
- D. 摩托车须年检，可以防范非法改装等行为；
- E. 其他（请简述     ）。

8、除了城市公共交通（含公交、地铁）以外，请选择您认为最理想的3种城市交通出行方式组合：（限选3个）

- A. 私家车；
- B. 合法摩托车；
- C. 打车（包括滴滴等网约车）；
- D. “新国标”电动自行车；
- E. “超标”电动自行车（电摩等）；
- F. 自行车或步行；
- G. 其他（请简述：     ）

9、如果要取消杭州市部分区域的摩托车限行，您是否支持？

- A. 支持；
- B. 如果能做到严格、有效的管理，才会支持；
- C. 反对；
- D. 无所谓。【此选项直接跳转题 10】

(9.A/B)：

您支持解除摩托车限行的理由是：（多选）

- A. 摩托车非常实用、实惠，使用成本低；
- B. 摩托车灵活便利，可以缓解交通拥堵；
- C. 摩托车比汽车省油，节能减排；
- D. 摩托车要考驾照、买保险，比电动自行车守规矩，更安全。
- E. 其他（请简述：     ）

(9.C)：您反对摩托车解除限行的理由是：（多选）

- A. 不安全，事故伤亡比例高；
- B. 不环保，噪音大，尾气排放超标；
- C. 不守交规，乱骑行； D. 影响治安（例如可能发生骑车抢夺）；
- E. 个人喜好，不喜欢摩托车； F. 其他（请简述： ）

10、如果要取消杭州市部分区域的摩托车限行，您认为应当执行哪些管理举措？（多选）

- A. 严格按照机动车上路要求，悬挂号牌，购买交强险；
- B. 严格执行环保标准，环保不达标车辆不准上路；
- C. 严禁非法改装，查到就从重处罚；
- D. 严禁噪音扰民，查到就从重处罚；
- E. 从严从重处罚违反交通规则行为（如超速、闯红灯等）；
- F. 严格摩托车驾照考试要求，加强驾驶人员培训教育。
- G. 其他（请简述： ）

11、以下举措，请勾选您认为对摩托车管理工作开展有利的选项。

- A. 为便于查处非法改装，规定厂家对摩托车进行技术处理（例如：对原厂排气管等部件激光打码等）；
- B. 对外地牌照摩托车实行高峰时段限行，降低交通风险；
- C. 对外地牌照摩托车进城实行申请制，申领通行许可；
- D. 在部分区域设定规定车道，严禁摩托车随意变道（例如：参考部分城市规定，摩托车在有些路段仅允许在公交车道行驶）；
- E. 规定上路摩托车强制配备 ABS（刹车防抱死），提高安全性；
- F. 规定本地牌照摩托车配备 GPS 定位，开放供执法查询；
- G. 其他（请简述： ）

12、如果执行以上的管理措施，你支持取消杭州市目前部分区域的摩托车限行吗？（题 9 选 A、D，隐藏本题）

- A. 支持； B. 依然反对。

13、您在杭州市工作的主要区域是？

- A. 摩托车限行区域； B. 摩托车不限行区域。

C. 不太清楚