文章编号：1672-5328(2026)01-0071-08　中图分类号：U491.4　文献标志码：A　DOI:10.13813/j.cn11-5141/u.2026.0002

西安市摩托车解禁：从刚性禁止迈向精细化管理

殷韫[1]，刘鸿儒[1]，王森[1]，张洪波[2]，王东[2]
(1. 中国城市规划设计研究院，北京 100044；2. 中国摩托车商会，北京 100825)

摘要：聚焦摩托车解禁后的城市交通秩序重塑问题，以探讨“禁限摩”政策与现代化治理要求之间的协调路径。以西安市为例，基于27 763份有效问卷与车载GPS轨迹数据，系统解析了摩托车回归城市后的出行特征与功能定位。研究发现：摩托车用户以26~45岁群体为主，占比超过70%；通勤出行占比近90%，平均通勤距离为9.4 km，工作日高峰时段平均行驶速度为26.0 km•h^{-1}，高于道路网平均运行速度；摩托车替代了部分小汽车出行，其人均动态道路时空资源消耗仅为小汽车的40%，车均外部成本为小汽车的1/6；截至2024年末，西安市摩托车保有量超过70万辆，预计2029年前后突破100万辆，此后市场将进入增长平台期。研究表明，摩托车是城市通勤、休闲及物流配送的重要方式，具备缓解拥堵与低碳出行的潜力。因此，城市治理应逐步从刚性禁止转向精细化管理，通过“电子抓拍+专项治理”、配套停车设施、推动超标电动自行车向合规电动摩托车过渡等政策，构建安全、有序、包容的交通环境。西安市实践表明，多元共治与分类管理是摩托车综合治理的有效路径。

关键词：交通治理；摩托车；“禁限摩”政策；出行特征；功能定位；西安市

Lifting Motorcycle Ban in Xi'an: A Governance Transition from Rigid Prohibition to Refined Management

Yin Yun[1], Liu Hongru[1], Wang Sen[1], Zhang Hongbo[2], Wang Dong[2]
(1. China Academy of Urban Planning & Design, Beijing 100044, China; 2. China Chamber of Commerce for Motorcycle, Beijing 100825, China)

Abstract: This paper focuses on the reshaping of urban traffic order following the lift of motorcycle ban, with the aim of exploring pathways to coordinate "motorcycle prohibition and restriction" policies with the requirements of modern governance. Taking Xi'an as a case study and drawing on 27,763 valid questionnaire responses and vehicle-mounted GPS trajectory data, this study systematically analyzes travel characteristics and functional positioning after motorcycles return to the urban transportation system. The findings show that motorcycle users are predominantly aged 26-45, accounting for over 70% of the total. Commuting trips represent nearly 90% of motorcycle travel, with an average commuting distance of 9.4 km. During weekday peak hours, the average driving speed reaches 26.0 km·h^{-1}, exceeding the average operating speed of the road network. Motorcycles have served as a substitute for some private car trips, with per-capita consumption of road space-time resources amounting for only 40% of that of private cars, and per-vehicle external costs equivalent to one-sixth of those of private cars. The motorcycle ownership exceeded 700,000 by the end of 2024 and is projected to surpass one million around 2029, after which its growth is expected to enter a plateau phase. The study indicates that motorcycles constitute an important mode for urban commuting, leisure travel, and logistics delivery, with potential to mitigate congestion and promote low-carbon mobility. Accordingly, urban governance should gradually shift from rigid prohibition toward refined management. Through measures such as "electronic data-capturing combined with targeted governance", provision of dedicated parking facilities, and policies facilitating the transition of non-compliant electric bicycles to compliant electric motorcycles, cities can foster a transportation environment that is safe, orderly, and inclusive. The practice in Xi'an demonstrates that multi-dimensional co-governance and classified management represent effective pathways for comprehensive motorcycle governance.

Keywords: traffic governance; motorcycles; "motorcycle prohibition and restriction" policies; travel characteristics; functional positioning; Xi'an

收稿日期：2025-04-22

作者简介：殷韫(1986—)，女，北京人，硕士，高级城市规划师，研究方向为交通规划、城市规划，电子邮箱1351859882@qq.com。

引用格式：殷韫，刘鸿儒，王森，等.西安市摩托车解禁：从“刚性禁止”迈向“多元共治”的治理转型[J]. 城市交通，2026，24(1)：71-78.

Yin Yun, Liu Hongru, Wang Sen, et al. Lifting motorcycle ban in Xi'an: a governance transition from rigid prohibition to refined management[J]. Urban transport of China, 2026, 24(1): 71-78.

0 引言

自2017年西安市解除摩托车禁令以来，摩托车保有量呈现快速增长态势，近4年保持年均10万辆以上的增长量。其中，2020年与2021年同比增幅接近50%，2022年起增速有所放缓。截至2024年末，西安市摩托车保有量已超过70万辆。此外，截至2024年5月，西安市登记挂牌的电动自行车保有量约376万辆，另有超过140万辆超标电动自行车。

“禁限摩”政策一直存在广泛争论。孙峰 等[1]指出，“禁摩限电”专项治理和政府治理现代化发展存在抵牾，虽然短期治理效果明显，但也面临违背《中华人民共和国民法典》和损害公民出行选择权的质疑。肖潇 等[2]认为，“禁、限”类政策易陷入“禁止—替代品出现—禁止替代品—新替代品再现”的循环困境，不利于对交通系统的长期治理。

尽管“禁限摩”政策出台的背景已发生显著变化，目前全国仍有200余个城市延续该政策。在全面推进社会治理现代化的背景下，如何实现摩托车的长效治理？应放松管控还是加强管控？本文以西安市为例，系统分析摩托车(含燃油摩托车和电动摩托车)回归城市交通系统后的出行特征和功能定位，进而探讨“开放包容、平等共治”的现代化治理路径，为中国超(特)大城市“禁限摩”政策的优化提供参考。

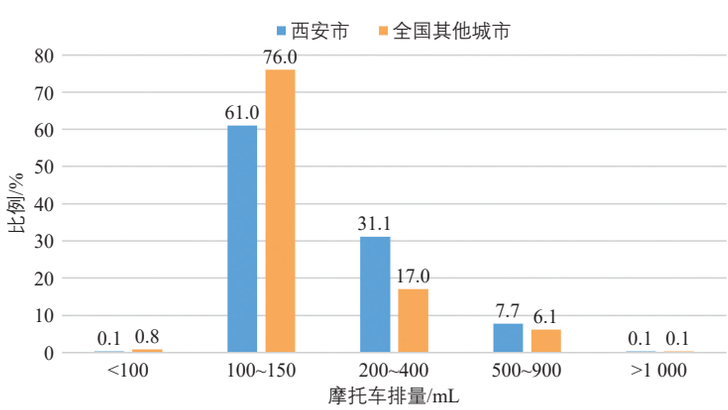


图1 2024年1—9月西安市与全国其他城市不同排量摩托车销量分布对比

Fig.1 Comparison of motorcycle sales distribution by engine displacement between Xi'an and other cities in China from January to September, 2024

1 摩托车出行特征与人群画像

由于摩托车在城市交通系统中长期缺位，其出行特征方面的可用数据较为有限。为此，本研究在西安市开展了首次大规模摩托车用户问卷调查，旨在全面了解用户属性、出行特征及主观态度等信息。问卷采用线上和线下相结合的方式发放，以提升样本的多样性和代表性。共回收有效问卷27 763份，其中线上27 509份，线下254份。基于问卷数据分析，得出以下结论。

1）中青年主力与新用户激增。

26~45岁的中青年用户是摩托车用户的主力，其中，26~35岁用户占比最高，达43.1%；36~45岁用户占30.2%。60岁以上老年用户占比较低，约为10%。

新用户及年轻女性群体持续增加。摩托车禁令解除后，大量新用户加入，近3年取得摩托车驾照的新用户比例接近50%。同时，年轻女性群体表现出更高的摩托车使用倾向：女性用户中18~35岁比例为66%，而男性用户同一年龄段比例为56%。

2）通勤主导与摩托车排量选择差异。

100~150 mL排量摩托车在西安市场中占主导地位。根据2024年1—9月全国摩托车销售数据(见图1)，西安市该排量段占比虽低于全国其他城市，但仍超过60%。小排量摩托车具有较强的通勤属性，这表明当前摩托车市场的主要需求仍以通勤为主。

在排量选择上，女性用户更倾向于购买150 mL以下的小排量摩托车，占比为52.5%，比男性用户高出约10%。相反，男性用户倾向于购买200 mL以上的大排量摩托车。大排量摩托车拥有更强大的动力性能，更易满足驾驶乐趣和个性化需求，同时对驾驶技术的要求也更高。在500 mL以上的超大排量摩托车用户中，男性用户约为女

性用户的2倍以上(见图2)。

3)“四轮+两轮”的家庭出行模式。

约70%的摩托车用户家中拥有私人汽车，“四轮+两轮”已成为家庭标配。相比小汽车，摩托车在规避拥堵、方便停放和降低使用成本等方面具有显著优势，因此许多私人汽车用户在日常通勤中会选择摩托车。有私人汽车用户与无私人汽车用户在摩托车排量选择上呈现明显的偏好差异(见图3)。有私人汽车用户更倾向于购买大排量摩托车，其中购买200~400 mL排量摩托车的用户占比最高，约为40%；购买500~900 mL和1 000 mL以上大排量摩托车的用户占比也明显高于无私人汽车用户，表明其更注重大排量摩托车的休闲娱乐属性。相比之下，无私人汽车用户购买100~150 mL小排量摩托车的占比最高，说明其更重视小排量摩托车的通勤功能。

2 摩托车在城市交通中的功能定位

2.1 通勤出行：重要交通工具与缓堵效能

在针对摩托车用户出行目的调查中，约90%的用户将摩托车用于通勤。小排量摩托车的通勤属性更为明显，100~150 mL排量摩托车用户中，通勤出行占比最高，达到92%。100 mL以下排量摩托车因动力相对不足，通勤出行占比较低。随着排量升至200 mL以上，摩托车用于通勤的比例逐渐降低。

通过对典型道路交叉口的交通量调研发现，摩托车在早、晚高峰时段表现出明显的通勤波峰特征。在二环路、南三环等主要通勤走廊上，摩托车交通量可达平峰时段的4倍(见图4)。

基于摩托车车载GPS轨迹数据的分析显示，工作日平均通勤距离为9.4 km，高于全市平均通勤距离(8.8 km)。其中，5~10 km出行占20.7%，明显高于0~5 km短距离出行(16.5%)；15 km以上远距离出行占45.3%，说明摩托车在中长距离通勤中承担重要功能。工作日高峰时段平均行驶速度为26.0 km·h^{-1}，高于道路网平均运行速度(18.2 km·h^{-1})。随着通勤距离增加，摩托车平均行驶速度逐步提升，中长距离出行的平均行驶速度与小汽车相近，体现出较强的机动性能。

摩托车主要服务于城市核心通勤走廊的出行。工作日9:30—16:30，摩托车出行的起讫点高度集中于西安绕城高速以内区域(见图5a)，约85%的通勤出行集中于中心城六区，跨区与跨市出行分别占12%和3%。其通勤走廊分布相对集中，主要形成自东北向西南的廊道，涵盖通化门、永宁门至劳动路、丈八，以及永宁门、省体育馆至郭杜等方向。与覆盖更广的全方式通勤走廊相比(见图5b)，摩托车的通勤范围尚未延伸至行政中心、奥体中心、纺织城、何家营等外围

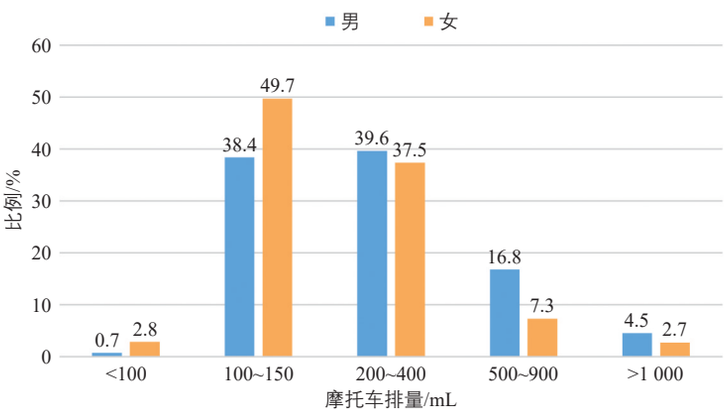


图2 西安市不同性别用户摩托车排量选择分布

Fig.2 Distribution of motorcycle engine displacement choices by gender in Xi'an

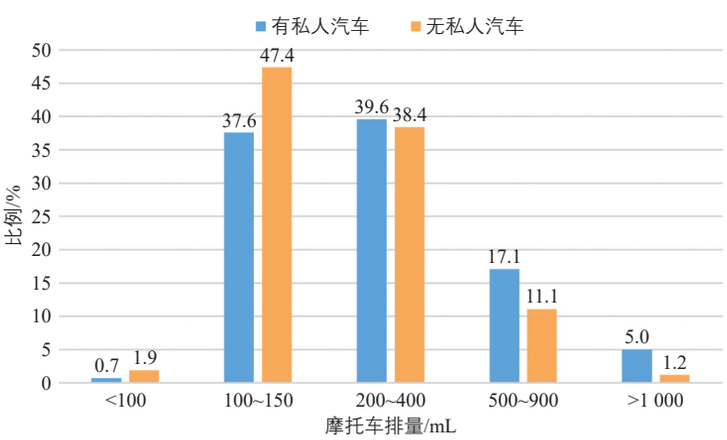


图3 西安市有无私人汽车用户的摩托车排量选择分布

Fig.3 Distribution of motorcycle engine displacement choices among users with and without private cars in Xi'an

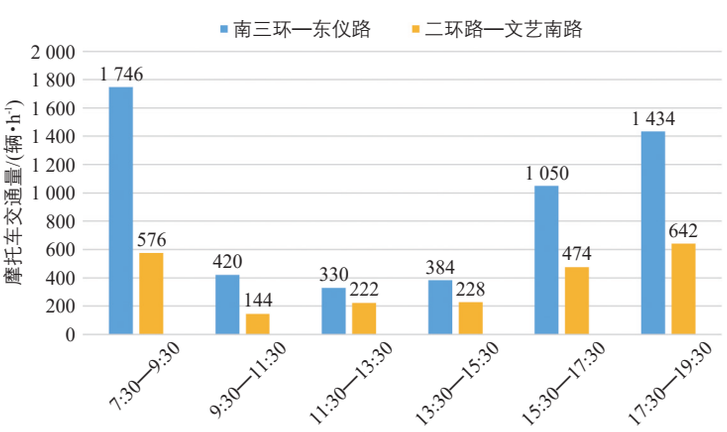
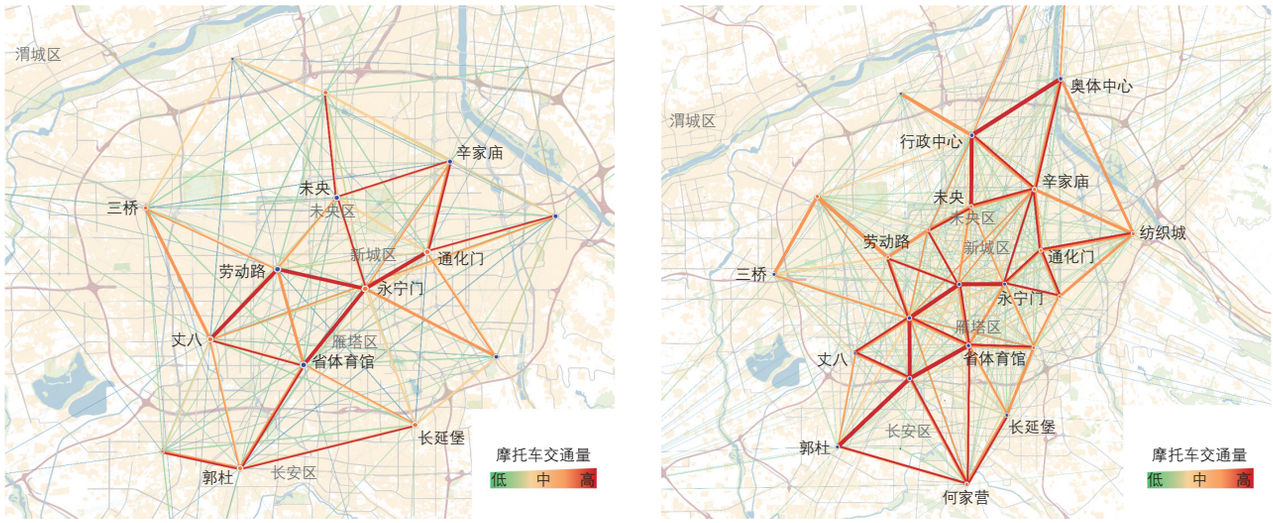


图4 西安市典型道路工作日摩托车交通量时段分布

Fig.4 Temporal distribution of weekday motorcycle traffic volumes on typical roads in Xi'an



a 摩托车通勤走廊　　b 全方式通勤走廊

图5 西安市工作日通勤走廊分布

Fig.5 Distribution of weekday commuting corridors in Xi'an

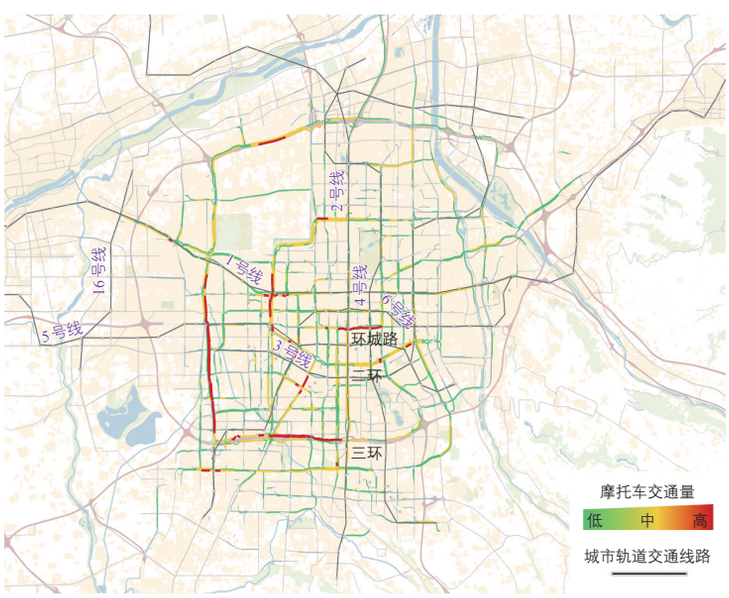


图6 西安市工作日早高峰时段摩托车交通量与城市轨道交通布局关系

Fig.6 Relationship between motorcycle traffic volumes during weekday morning peak hours and the layout of the urban rail transit system in Xi'an

组团。

摩托车行驶路径和城市主要机动化走廊基本重合，集中在环城路及二环、三环的辅路。在二环西路辅路、二环南路东段辅路等较为拥堵的路段，摩托车交通量也较大，说明摩托车与以城市轨道交通为主的公共交通形成互补关系(见图6)，承担地面快速机动化联系功能。

2.2 物流运输：即时配送行业的关键支撑

西安市约有4 000名外卖骑手和1.7万名快递员。受配送时效性要求高的影响，其交通工具主要集中于踏板摩托车、改装电动自行车(超标超限)和电动三轮车(含改装)。

外卖骑手选择踏板摩托车的比例约为40%。摩托车具有载重能力强、续航里程长、行驶速度快、灵活便捷等特点，能够较好满足外卖配送的需求。在超标电动自行车管理趋严的背景下，符合国家标准的电动自行车难以满足外卖、快递行业对速度的实际要求，因此通过改装解除限速的违规服务仍有较大市场，这对执法监管和公共安全带来一定挑战。

2.3 休闲娱乐：生活方式与社交属性拓展

摩托车除通勤功能外，还具有一定的文化属性和社交功能。2024年，大排量休闲娱乐型摩托车(250 mL排量及以上)产量为77.35万辆，销量为75.66万辆，同比分别大幅增长49.67%和42.97%[3]。这表明越来越多消费者不再局限于摩托车的通勤用途，而更注重其休闲娱乐功能。调研结果显示，西安市摩托车爱好者相关社群基础庞大，已超过150个。基于车载GPS轨迹数据的分析也表明，周末出行范围明显大于通勤范围，通常由市区向外拓展至30~50 km，形成灞河、骊山、秦岭等多条热门郊野出行路线。由此可见，摩托车的文化社交属性对激发市场活力、带动消费具有重要作用。

2.4 与小汽车、电动自行车的综合比较

从数量、替代意愿、道路时空资源消耗和外部成本4个方面，对摩托车、小汽车和

电动自行车3种交通工具进行对比，以分析摩托车在城市交通系统中的功能定位及其与其他交通工具的关系。

1）数量比较。

尽管西安市对摩托车已解禁8年，且城区范围内对摩托车行驶区域几乎未设限制，但早高峰时段(7:30—8:00)，摩托车数量仍远低于小汽车和电动自行车。小汽车出行量占比约66%，电动自行车约29%，摩托车约5%。小汽车与摩托车的出行数量比例接近12:1，电动自行车与摩托车的出行数量比例约为6:1。

2）替代意愿。

替代意愿问卷结果显示，摩托车替代了部分小汽车出行。若不使用摩托车，近80%有私人汽车的用户将选择小汽车出行。随着单次摩托车出行时间的增加，转而选择小汽车的比例也越高；在单次出行时间90 min以上的摩托车用户中，重新选择使用小汽车的比例高达81%。

在无私人汽车用户中，31%的用户会选择电动自行车出行，尤其在单次平均出行时间30 min以内的用户中，该比例升至36%。摩托车在停放便利性和灵活性方面具有较大优势，与电动自行车的使用场景存在较大重叠。

3）道路时空资源消耗。

动态道路时空资源消耗，反映了车辆在出行中对道路空间的占用情况。这种占用量越少，单位面积道路所承受的交通压力就越小，也就越有利于缓解拥堵。综合考虑出行距离、横向净空、车身长度、安全车距、行驶速度和平均载客数[4]，人均动态道路时空资源消耗=出行距离×横向净空×(车身长度+安全车距)/(行驶速度×平均载客数)。根据该公式计算，摩托车人均动态道路时空资源消耗约为小汽车的40%，表明其对提高单位道路面积通行能力具有积极作用；电动自行车的人均动态道路时空资源消耗约为摩托车的60%，说明其占用的道路空间资源更少，对缓解拥堵具有积极作用。

4）外部成本。

城市交通运输的外部成本指不直接由交通工具使用者承担的非市场成本。交通在满足出行需求、提升效率的同时，也带来了拥堵、污染、安全风险等外部成本。佟琼 等[5]提出综合环境、事故、拥堵等指标的道路交通外部成本测算方法。按照该方法测算，西安市现状公共汽电车、出租汽车(含网约车)、私人汽车、摩托车每年的道路交通总外部成本约157.2亿元。其中，摩托车占综合外部成本的比例最低，为2.1%；私人汽车占比最高，达78.9%。由于摩托车燃油经济性高、延误成本低，其车均外部成本最低，仅为私人汽车的1/6。

在各交通方式的成本构成中，交通拥堵成本均为主要部分。相较而言，每辆摩托车的交通拥堵成本占比低于私人汽车，但高于出租汽车；其交通事故成本占比仅次于出租汽车；其噪声成本占比则高于其他交通方式。

总体来看，作为机动车摩托车替代了部分小汽车出行，对缓解交通拥堵具有一定积极作用，是一种相对更环保的交通工具。同时，摩托车与电动自行车在使用场景和功能定位上较为接近，尤其是超标电动自行车和摩托车存在较强的替代关系。由于摩托车在驾驶资格和使用成本等方面均高于电动自行车，近年来电动自行车的增长规模远超摩托车。

3 西安市摩托车治理实践及成效

2017年11月，西安市政府宣布2009年实施的《关于加强道路交通秩序综合治理的通告》(即“禁摩令”)失效，由此解除了摩托车禁令。此次解禁实质上源于原有禁令的到期，而非基于系统评估后的主动、渐进式政策调整，因此也伴生了一系列社会问题。在此背景下，西安市逐步形成了一套应对上述问题的治理机制，其实践体现了“开放包容、共治共享”的思路，并取得了相应成效。

3.1 摩托车解禁后的主要问题

“禁摩令”失效后，由于未能及时制定配套法律法规与管理措施，摩托车交通违法行为陡增。西安市交警支队多次开展集中整治，针对涉牌涉证、飙车、非法改装、噪声扰民、不按规定佩戴护具等违法行为高发的区域和路段开展重点查处行动，收效显著。

然而，由于摩托车车牌悬挂位置特殊，电子抓拍系统存在识别与取证的技术瓶颈，导致违法成本相对较低。占用非机动车道行驶、超速、逆行、蛇形穿插等危险驾驶行为依然屡禁不止，部分摩托车用户通过违法行为获取出行“便利”，严重干扰其他道路使用者的正常通行与安全。

3.2 摩托车增长趋势预测

西安市实施“禁限摩”政策的8年间，城市交通结构已发生巨大变化。随着城市轨道交通成网、私人小汽车普及以及电动自行车崛起，公众的出行选择日益多元化[6]。由于摩托车驾驶人缺乏外部防护，安全风险被公众广泛认知，因此其接受度受到了一定限制。同时，摩托车在驾驶资格准入门槛和使用成本上均高于电动自行车，这客观上制约了其增长规模。

问卷调查数据显示，西安市居民购买摩托车的意愿不高。具体来看，明确表示不会购买的受访者占56%，持观望态度的占37%，而仅有7%明确有购买意愿。进一步分析显示，购买意愿与年龄呈显著负相关：在18~25岁的年轻受访者中，购买意愿比例高达33%，为各年龄段最高；而在46~60岁的群体中，该比例则骤降至2.6%。

综合考虑西安市的经济发展水平、常住人口规模、交通结构等因素，预计其摩托车保有量将于2029年前后突破100万辆。此后，市场将进入增长平台期，增速趋于稳定，市场渗透率亦接近饱和(见图7)。预计到2035年，保有量将达120万辆，千人保有量约80辆，与日本的平均水平(81辆·千人$^{-1}$)基本相当。

3.3 治理措施及成效

摩托车融入城市交通系统，既要协调各类出行者的需求，也要营造良好的出行环境。西安交警及城市管理部门因城施策，探索出既保障出行安全与秩序、又兼顾各类交通方式公平的“西安模式”。摩托车社群珍惜开放环境，自发开展安全驾驶培训等活动；居民对摩托车作用的认可也维护了其出行选择权，有利于促进城市交通系统的和谐与包容。

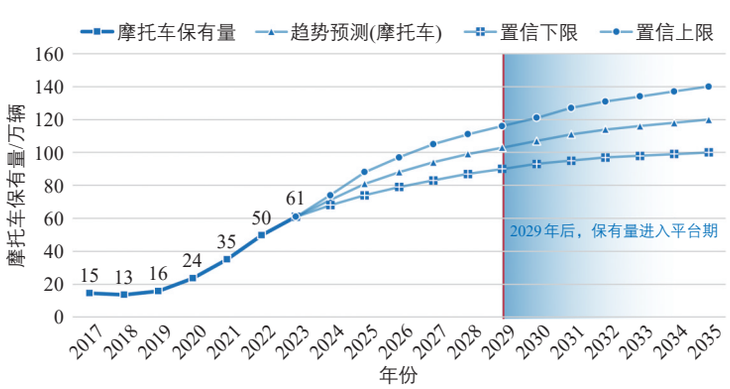


图7 西安市摩托车保有量增长趋势预测

Fig.7 Projected trend of motorcycle ownership growth in Xi'an

根据交警部门数据，近年来西安市摩托车万车事故率随保有量增长呈下降趋势。以2023年为例，全市摩托车保有量约60.9万辆，全年发生交通事故1 600起，万车事故率约为26.6起，近5年年均降幅保持在10%以上。基于道路交叉口摄像头抓拍记录，摩托车危险驾驶行为中，闯红灯占40.8%，超速行驶占30.5%，非法改装车辆噪声扰民(俗称“炸街”)占18.8%，逆行占9.9%。此外，占道行驶、蛇形穿插、压弯以及违法进入高架和隧道等情况时有发生。

西安市交警部门通过电子抓拍、问题摸排、源头查处与现场执法等治理方法，形成了对摩托车违法行为的闭环管理，体现出从刚性禁止向弹性治理的转变，有效遏制了违法行为的发生。

1）“电子抓拍+专项治理”结合。

针对摩托车违法行为多发且成本低的问题，西安交警采用“电子抓拍+专项治理”相结合的方式，加大非现场处罚力度和集中突击检查的强度。全市电子监控设备均可抓拍摩托车违法行为，包括闯红灯、逆行、占用公交专用车道等，并依规进行记分与罚款。针对违法高发区域，特别是山区偏远道路，动态补充监控与测速设备，以遏制跑山、飙车等危险驾驶行为。

围绕摩托车出行集中、群体活动频繁的特点，西安交警在群众投诉集中的重点路段和时段开展“飙车竞速”“炸街扰民”专项整治，采取“区域联合+属地管控”模式，切实加强道路安全管控、净化道路交通环境。行动期间共计查处非法改装700例、炸街209例、无证驾驶188例、未佩戴安全头盔654例。

2）多方共治与普法宣传。

构建“交警-骑手-市民”协同治理机制。交警部门联合骑手社群开展“文明骑行”宣传，骑手社群自发组织安全培训，年轻骑手超速比例下降约35%。同时鼓励市民监督举报违法行为，形成治理闭环。

以西安市最具人气的秦岭摩旅线路为例，西安市机动车服务行业协会摩托车分会自发承担文明骑行监督官的角色，定期与西安市公安局长安分局交警大队秦岭中队进行“摩友进警营 共建平安行”主题安全教育宣传活动，共同推进公路学堂和摩托驿站建设，为骑手社群提供便利服务，并向公众宣传安全骑行知识。

3）配套升级和行业联动。

为规范摩托车停放秩序，西安交警在重点商圈、景区、医院等人流密集区域设置70处摩托车专用免费停车位。车位按车型标准设计，长2 m，宽1 m，以满足规范停放需求。

在行业管理方面，通过发放专用牌照，鼓励以合规电动摩托车替代超标电动自行车等措施，规范外卖、快递等行业用车。例如，西安市约1.7万名快递员使用合规踏板摩托车进行配送，有效降低了交通违法风险。

根据问卷调查结果，约70%的受访者对摩托车解禁政策持肯定态度，反映出解禁后摩托车的治理与运行状况得到普遍认可；仅26%的受访者明确表示反对。约72%的受访者对摩托车管理持满意态度，该比例与支持解禁或无意见的受访者占比相当。这在一定程度上说明，解禁后能否实现有效管理，是摩托车融入城市交通系统的关键。

4 摩托车精细化治理政策框架

4.1 理念转型：从刚性禁止到精细化管理

作为特定时期管制行政理念的产物，“禁、限”政策在政府和民众之间主要体现为单向的管制与服从关系，难以适应中国城市交通治理现代化的转型需求。电动自行车的普及转移了部分摩托车出行需求，其中超标电动自行车的性能几乎成为摩托车的替代品，也由此引发了火灾隐患、交通事故等一系列社会问题[7]。因此，有必要探索新的治理路径，突破“禁、限”政策的固化模式，推动政府职能向服务型转变，通过更具弹性的行政管理实现交通长效治理和公众满意的双赢。

4.2 管理策略：分步解禁、分区分类、技术赋能

随着社会治安持续改善、摩托车技术迭代更新、交通管理手段不断进步，尤其是电动自行车以“准摩托车”形态广泛普及，侧面印证了摩托车作为交通工具的实际作用。调查问卷和预测分析也表明，“解禁”不会带来摩托车的无序增长。城市管理者应适时转变思路，客观审视摩托车的利弊，采取主动应对、循序渐进的管理方式，避免“谈摩色变”“一禁了之”。

建议积极探索因地制宜的精细化治理路径，结合城市特点细化管理条例，根据车型制定差异化措施，在特定路段和时段实行通行限制。这样既有利于提升公众对摩托车的接受度，也可减少违法行为和事故，缓解执法压力。

1）分等级逐步解禁：例如以发动机排量为依据，在评估安全与管理能力的基础上，分阶段放开不同排量范围摩托车的登记与通行。

2）在数量上逐步调控：借鉴“总量控制、指标配置”方法(如部分地区实施的摩托车号牌摇号)，根据实际情况动态调整投放节奏，实现有序增长。

3）在通行空间与时间上精细管控：保留城市核心区、高架、隧道等重点区域的摩托车行驶限制，并在城市中轴线、国家重点文物保护单位、历史文化街区等区域，采取分时段、分排量的通行管理措施。

同时，应积极利用信息化手段实现精准治理。借助摩托车搭载的碰撞警报装置，对车辆潜在事故进行识别、上报和初步处置；相关数据也有助于分析安全趋势与空间特征，为优化道路环境提供依据。此外，通过车载传感器(如TBOX)回传的实时信息，可识别危险驾驶行为(如“压弯”)，结合时空数据信息分析其高发路段与时段，提升交警对危险驾驶行为的识别和整治能力。

4.3 电动自行车关联改革：超标电动自行车治理与产业引导

1）明确超标电动自行车的机动车属性，纳入机动车范畴规范管理。

2024年11月1日起，《市场监督总局 工业和信息化部 公安部 国家消防救援局关于加强电动自行车产品准入及行业规范管理的公告》(2024年第43号)正式实施，进一步明确并强化了《电动自行车安全技术规范》(GB 17761—2018)(以下简称《新国标》)的执行要求。随着该政策落地，各地对超标电动自行车的管理逐步趋于严格。北京、上海、广州等超大城市已明确规定，悬挂临时标识的超标电动自行车不得继续上路行驶，违者将依法处罚。

陕西省针对超标电动自行车设置的最新过渡期于2025年6月30日截止。西安市存量超标电动自行车约占电动自行车总量的27%，面对巨大的存量压力，如何有效处理和清退已成为交通执法和管理的一项巨大挑战。

根据《新国标》，部分超标电动自行车实质上属于合规的电动摩托车。此类车辆经鉴定，若符合强制性产品认证(3C)要求，则应纳入机动车管理范畴。对于符合3C要求的电动摩托车，驾驶人须考取相应驾驶证，缴纳车辆购置税并投保机动车交通事故责任强制保险，完成注册登记后方可上路行驶。对于不符合认证要求的超标电动自行车，则应依法予以报废回收，禁止上路。

2）向即时配送行业核发专用电动/轻便摩托车牌照。

截至2024年6月，全国外卖骑手数量已超过1 300万人，约占全国总人口的1%。对骑手而言，电动自行车不仅是重要的谋生工具，还因行业特性对行驶速度有较高要求。因此，当前行业内普遍使用超标车辆，而这也直接导致了其成为交通管理部门电动自行车整治的重点对象。在外卖、闪送等业态对时效性要求较高的背景下，骑手往往难以在追求速度与遵守规定之间取得平衡。若为此类车辆专门设立标准，与普通民用车辆区别管理，将给管理和执法带来新的挑战。

建议在实施“禁限摩”政策的城市，针对外卖、快递等即时配送行业，允许其使用合规的电动/轻便摩托车，并可考虑发放专用识别牌照。该类车辆属于机动车，这意味着：车辆本身需办理注册登记、驾驶人须持证上岗并投保机动车交通事故责任强制保险。这些更为严格的准入与监管要求，有利于加强对骑手的安全约束。同时，机动车违法成本显著高于电动自行车，涉及记分、罚款等处置措施，能够更有效地遏制危险驾驶行为，降低交通事故风险。

5 结束语

本研究基于大规模问卷调查和数据分析，对摩托车用户群体进行了特征分析，揭示了摩托车在通勤、物流运输和休闲娱乐等方面的重要功能，进而阐释了其作为城市交通方式之一的实际价值。摩托车可部分替代小汽车出行，有助于缓解交通拥堵。随着排放标准不断提高，摩托车在使用阶段的单位排放水平优于多数小汽车，具备一定的环保特性。城市管理者应客观正视摩托车的交通功能与社会作用，为市民提供更加公平、包容的出行环境。

西安市的相关实践为超(特)大城市摩托车治理提供了范本。交警、居民与摩托车用户三方共治，共同创造安全、友好的出行环境。近年来，西安市摩托车事故率显著下降，交警部门通过系列专项行动形成管理闭环，道路安全水平持续提升。摩托车用户自觉遵守交通规则，注重行驶安全和驾驶技术提高。居民对摩托车解禁普遍持包容态度，视其为常规交通工具之一，并无主观偏见。

城市是满足人民美好生活需要的家园，实现中国式现代化城市建设的核心在于回归并服务于人的需求。党的二十大报告指出：“坚持人民城市人民建、人民城市为人民，提高城市规划、建设、治理水平。”城市交通系统除满足日常基本出行外，也应兼顾多元化和个性化的出行需求。摩托车既是便捷经济的交通工具，也是促进消费与产业发展的载体。“谈摩色变”“一禁了之”的刚性行政管理应逐步转向“因城施策”“因地制宜”的弹性服务管理模式，以出行需求为导向，以公平性和包容性为前提，引导和规范城市交通方式和服务业态的健康、有序发展。

参考文献：

References:

[1] 孙峰，魏淑艳. 政府治理现代化视域下专项治理的悖论与消解：以深圳市“禁摩限电”为例[J]. 东南学术，2018(3)：92-103.
Sun Feng, Wei Shuyan. A solution to the paradox of comprehensive improvement from the perspective of modernization of government governance: exemplified by "motorbike prohibition and electric bicycle restriction" in Shenzhen[J]. Southeast academic research, 2018 (3): 92-103.

[2] 肖潇，程跃，刘鑫. “禁、限”政策能否长效缓解交通治理困境?：基于替代效应的实证分析[J]. 公共行政评论，2024(5)：4-25.
Xiao Xiao, Cheng Yue, Liu Xin. Can the "prohibition and restriction" policy alleviate the traffic governance dilemma in the long term? an empirical study based on the substitution effect[J]. Journal of public administration, 2024 (5): 4-25.

[3] 华龙网. 2024年中国摩托车产销量双增长 大排量休闲娱乐车发展势头强劲[EB/OL]. (2025-04-03) [2025-04-18]. https://baijiahao.baidu.com/s?id=1828389091888898465.

(下转第86页)