



老人失去代步车后

“老头乐”作为一个俗称，专业表述为低速电动三轮车或四轮车。对于大量老年群体而言，它最大的优势就是无须上牌照或使用驾照，易于上手且适用于刮风下雨等天气。从一线城市到全国各地的农村地区，“老头乐”曾风靡一时。智研咨询发布的《2023-2029年中国电动三轮车行业市场运行格局及发展策略分析报告》显示，2021-2022年，中国电动三轮车产量分别达1305万辆和1404万辆（包括载货电动三轮车、载人电动三轮车和特种车辆）。

与之相伴的是，大量“老头乐”上路行驶常被批判为“马路杀手”。每个“早晚高峰”在城市机动车道上，各种没有安全带、安全气囊等防护措施的“老头乐”穿梭其中，给交通带来了巨大的安全隐患，也给城市交通管理带来了诸多难题。

2019年公安交管部门发布的数据显示，2013-2018年，因老年代步车引发的交通事故达83万起。其中造成1.8万人死亡，18.6万人受伤。据北京市交管部门统计，2023年北京违规电动三、四轮车亡人交通事故中，有85%的驾驶人从未接受过驾驶培训。

在裹挟着争议与需求的背景下，2021年7月，北京市交通委员会等五个部门联合发布的《关于加强违规电动三四轮车管理的通告》提出，2024年1月1日起，违规电动三、四轮车不得上路行驶，不得在道路、广场、停车场等公共场所停放。违规上路行驶或停放的，执法部门将依法查处。

违规电动三、四轮车是指未经工信部许可生产，未列入《道路机动车辆生产企业及产品公告》，车辆性能不符合机动车安全技术标准，使用电力驱动用于载客或载货的三轮、四轮机动车。这意味着，当前市面上大量的“老头乐”是违规车辆。

如今在全国层面，安徽、江苏、湖南等地的多个城市正在加强对老年代步车上路的严格管控。这一措施使得“老头乐”的生存空间在这些地区逐渐被蚕食。在这一过程中，老年人的出行难题进一步凸显出来。

“老头乐”大限将至

在距离北京“老头乐”禁止上路还有60余天之际，居住在南四环的71岁李春华已经提前将她的“老头乐”交还给回收点。

曾经，每个工作日下午3点，李春华都会骑着电动三轮车飞驰在四环辅路上，风雨无阻地前往自己孙子所在的学校。这段约3公里的路程她通常只需10多分钟。尽管比不赢外卖小哥的速度，却远胜于自己骑自行车。

在过去很长时间里，这辆“老头乐”不仅成了她的“得力助手”，还载着她去过许多地方。她骑着它去超市购买米面粮油，到花卉市场挑选鲜花绿植，去蔬菜大棚购买

水果蔬菜，她也会骑着这辆车往返于自己家和儿子家，帮忙准备晚餐，取送物品。在李春华眼中，这辆“老头乐”就像她的“第三条腿”。

没有了这辆三轮电动车之后，各种出行问题慢慢浮现出来。因为李春华心脏曾经接受过支架手术，无法承受过多的劳累，现在从家里走到大院门口的几百米，都足以让她感到疲惫，更别说走到更远的商超或者走路去接孙子。

在北京六环外，一旦失去三轮电动车，老人的出行难题进一步凸显出来。由于商超更加分散，老年人需要步行或乘坐其他交通工具前往，增加了出行的不便和困难。

衍生成农村地区的必需品

在高世英所居住的湖南省吉首市下的一农村，拥有一辆电动车（包括三轮与两轮电动车）成了近几年农村家庭的“标配”。

每天早晨7点，高世英和周围几个村的老人会像潮水般从各个乡村道路汇聚到城市道路，形成一支壮观的电动车大军。他们沿着城市道路骑行约一公里，就能抵达位于城乡交界处的幼儿园。下午4点半，他们又会像退潮一般，各自散去，回到周围的村庄。

在电动车还没有在周围村落普及之前，村里老人、小孩最常乘坐的工具是如摆渡车一般往返于村口至城区边界的七座“黑车”，3公里的路途收费3元，一般需凑满3人以上才能出发。稍微远一点的村庄，则需要行走1-2公里，再乘坐“黑车”。

三年前，双胞胎孙女开始上幼儿园后，接送孩子成了高世英家里的首要难题。由于儿子儿媳在城区开店，每天都需早出晚归，完全没时间接送。而幼儿园150元/月的校车接送服务，高世英也觉得颇不划算。“如果是走路接送孩子，单程三公里的路程加上来往的私家车，两个孩子更是完全照顾不过来。”

无法填补的空缺

10月25日下午5点10分，在位于北四环的一所小学校门前，像往常一样，迎来了家长接送孩子放学的交通工具“展览会”。

当天，张慧让小儿子站在两轮电动车前的踏板上，让大女儿爬上自己身后的座椅，便向家驶去。放眼望去，周围像张慧般不佩戴头盔，采用两轮电动车接送孩子的家长并不少见。并且，这些“老头乐”几乎都已加装上了摩托车防风罩。

作为一名小型汽车驾照拥有者，张慧深知这样的做法其实是违规的，但也是不得已而为之。她说：“一共两公里的路程，孩子上了一天学，实在不忍心让他们走路回家。如果开车接送，光找停车位就很麻烦。”

随着“老头乐”的消失，各种替代方式正在衍生出来。

在社区推广三轮电动车明年将禁止上路的信息后，李春华和其他老人经常会聚在一起讨论没有适合老年人的代步工具后该怎么办。李春华说：“接送孩子大不了可以提前出发，走累了歇一歇。但是日常买菜买面

为此，她花费了3000元购置了一辆三轮电动车。此后，这辆“老头乐”的第二排稍长的座椅成为两个孩子的专属位置，这也是村里许多老人解决接送孩子难题的途径。现在，三轮电动车在村里50-70岁的老人群体中已经非常普及了。

在前往幼儿园的路途中，高世英只经过一个带有红绿灯的十字路口，她知道“红灯停绿灯行”的交通规则，但并不清楚马路上不同颜色的虚线、实线意味着什么，甚至未上过学的她连字都不认识。然而，这些都不影响她驾驶着“老头乐”上路行驶。

她说，电动三轮车不需要人力保持平衡，只要学会旋转油门、转方向盘两个动作即可。她自己试驾半天，已经能够载着孩子往返于家校之间。

在高世英眼中，这辆电动车的好处是能够接送孩子、上街买菜，出行成本更低，并且能随处随地出发，不需要像以前那样等“黑车”。整个市区面积并不大，骑车半小时就能抵达市区三甲医院、线下水电费缴纳处以及大型商超等。在上坡路段或下雨天，老年人走路摔倒的风险很大，骑车反而更安全。

高世英的“老头乐”因为没有牌照等手续，并不符合上路标

准。当地交管局一位工作人员告诉记者：“不管是网购还是线下购买的电动三轮车，都需要到车管所核验是否符合国家相关标准才能发放牌照。一般情况下，载人的电动三轮车很难满足相关标准。并且驾驶人需要具有D驾驶证。”

小学、幼儿园正在一点点远离高世英所在的村庄。十年前，村里还有一所小学和一所幼儿园，她的子女只需走路十几分钟就能上下学，也无须长辈接送。但后来两所学校都被强制关停，离村最近的幼儿园位于城乡交界处，最近的小学则是距离村里约十公里的市区小学。

近几年，当地的交通管理部门已经和高世英们形成了一种默契——在节假日或者一些特殊时间段，交通管理部门会对电动三轮车查得比较严格，这时高世英们会尽量不开到城区。其他时间段只要不直接停放在道路两侧，“老头乐”就基本能够安然无恙。

记者询问吉首市多家电动车销售门店，反馈的观点均是：当前，新、旧三轮电动车均有售卖。两轮电动车可以直接帮忙上牌照，三轮车则需要去车管所。但也可以选择不上牌，三轮电动车在村里开就完全没事。

去超市，没有个代步工具就像断了‘一条腿’。子女和自己又不住在一起，总不能事事麻烦他们，真的很发愁。”“为了保障公共安全，在取消没有牌照的三轮电动车的同时，能否给我们一个其他选项，比如可以合规上牌照的车辆？”李春华说。

一些老年人已经开始谋定而后动，前往附近的驾校咨询增驾政策，以考取合规的驾照。但是，由于北京的交通规则限制（三轮电动车只准许在六环外驾驶），李春华认为自己不太可能去驾校考取这类牌照，“我住在四环，六环外能开，没有意义”。但对于之后如何，她也没有更好的解决办法。

对于高世英而言，没有了三轮电动车，她在农村的出行范围将大大缩小。

高世英说，在农村，电动三轮车的用途非常广泛，即使不允许上路，许多老人仍然会选择购买并骑行。“村里的老头老太太基本不认字，考摩托车驾照难于登天，也买不起更贵的车，两三千元的‘老头乐’是最好的选择。”

如果接下来面临严查，她设想的解决办法是先驾驶电动三轮车行驶两公里乡村道路，然后再下车步行。高世英表示：“为什么两轮电动车就能正常上牌照。外卖骑手的速度比我们更快，在市区闯红灯、横跨马路也不会被处罚，为什么偏偏就盯上了三轮电动车呢？”

现在，高世英已经把接送孩子当作自己的一项工作。她说，农村老人挣不到什么钱，接送孩子、做饭就是对一个家庭最大的贡献，也能尽量给子女减少负担。在村子里，一些七十几岁的老人，也在坚持接送孩子上下学。

从全国多地颁布的政策来看，与北京相似，各地在限制电动三轮车上路的同时，也给予了6个月至一两年的缓冲期。

受访村民说：“明年1月份，正值村里人囤菜的季节。如果电动三轮车不能再上路，实在无法想象那些腿脚不方便的老人该怎么办？到那时，矛盾可能会更加凸显出来。”（文中李春华系化名） 据《经济观察报》