

千骑围城！破解非机动车堆停之困

在一场“金点子”大讨论中寻找市民的“真知灼见”

周末傍晚时分，非机动车堆停在斑马线上

就在大讨论活动开展的前一天，环宇城 2 号门外，一位市民因非机动车停放问题与保安发生冲突，甚至报了警。当时是傍晚六点半，该市民到商场 2 号门外停放非机动车，但保安称该处已停满，两人产生纠纷。民警到场后，电话联系报警市民，其却称已经离开现场。

“这样的情况确实是第一次发生，也比较意外。”石泉路街道城管部门代表告诉记者，当天下午三时许，相关工作群内曾出现一次预警，“当时，我们一方面要求工作人员把停放不规范的非机动车有序停放，同时通知了三家共享单车企业，包括速通达等第三方进行快速清运，腾出更多区域给其他市民或外卖车辆。”

可到了傍晚，还是出现了停车区域供不应求的情况。“有些(市民)感觉人行道上停不下了，就停在路口。只要有一辆停在斑马线上，其他车就会跟风，这就是‘破窗效应’。”

随后，城管部门立即通知共享单车企业对商场周边进行了第二轮清理，并在 50 分钟内完成了所有共享单车的清运。

这种现象为何会出现？是共享单车投放量过度？还是清运不及时？又或是市民不文明的行为？普陀区城管执法局执法协调科科长成俊伟认为，这是由多种因素叠加造成的。

“首先，根据《上海市环境卫生责任区管理办法》规定，环宇城作为主体方，其经营场所外延至人行道的范围是其卫生责任区管理范围；第二，共享单车运营企业根据《上海市非机动车安全管理条例》规定，对于未及时清运的违规停放共享单车，应负有主体责任。”成俊伟说，“第三就是我们的市民朋友的责任了。市民要文明骑行，当我们看到该停车区域已经没有停放空间时，可以换一个停车区域停放，然后步行至目的地。所以各方都要负起责任。”

活动上，普陀区交管中心副主任袁梦溪作出回应：“我们已委托了专业的设计单位，将在听取建议意见的基础上，对环宇城周边区域进行整体优化，合理规划禁停区、外卖小哥停放区、共享单车专区和社会车辆停放区，并尽快落实。”

外卖小哥取餐急，员工停车多，如何调和？

“环宇城是我负责送餐的

□ 见习记者 王巍然

“人行道本来就很窄，各种非机动车把人行道占满，还压着盲道。”

“一到周末，商场门口全都是共享单车，影响消费体验。”

“餐饮店铺集中，商场又很大，每次来环宇城这边送餐都让我感到头疼。”

位于普陀区铜川路 699 弄 1 号的真如环宇城 Max（以下简称“环宇城”）于 2023 年 12 月正式开门迎客。它是当年上海新开最大体量的商场，同时，中心城区唯一一家山姆超市离这座商场也仅有一条马路之隔。

这座商场自开业以来便成了铜川路的新地标，也为属地增添了“人气”，而随着多元业态相继而来的便是社会治理的新挑战：外卖小哥没有方便取餐的临时停车区，每次取餐都要绕路；商场员工没有专门的停车区域，只能停在路边；共享单车不规范停放，导致占用人行道空间……为充分听取各方需求，4 月 20 日，一场关于商圈周边非机动车停放管理的大讨论活动由此展开。



▲ 图为市民代表举手发言



► 图为饿了么骑手张文强提出建议

【专家观点】

当前，我们都在讲的一个词叫“社会治理现代化”，那么“现代化”应该怎么理解呢？

首先，“现代化”代表着一个社会的成熟，比如我们的“12345”热线，这个平台最大的意义是给各个利益相关方一个表达的机会，让他们的声音被听到。

同时，对于管理部门而言，“现代化”其实是一个行动机制的问题，就是如何落实各方的主体责任，之后在划分专用停车区的同时，要绑定职责、履行职责。另外，属地街道应协调各方，在解决问题的优先次序上达成共识。

最后就是如何做好推广，好的机制要让大家知道，比如商场通过推送来提醒各方，维护有序的停放秩序。

（闫加伟 曾任团市委青年志愿者工作部部长、青年社会组织工作部部长等职，现为奉贤区第六届政协委员、上海社邻家社区治理研究院院长）

区域，每次来送餐都让我感到很头疼。”结合自己平日工作经验，饿了么外卖小哥张文强告诉记者，平日里商场 4 号门外的停车区基本上是停满的，自己只能将车子停放在真华南路，目前的停车区域难以解决他们的停车需求，“还是建议在允许范围之内，扩大停放区域给外卖小哥。”

“我们这个工作的一个特点就是有时间限制，取餐要快才能节省出送餐的时间。”另一位饿了么外卖小哥车振宇负责环宇城区域取送餐，“因为相比商场员工一停就要停一天来说，我们的流动性比较大，每次停放时间也不

是很长，我建议在环宇城 2 号门附近、南郑路北侧新增外卖专用非机动车停车位，这样我们取餐也快。”

记者了解到，商场目前尚无地下非机动车停车位，员工的非机动车只能停在马路边，同时还有外卖车辆、共享单车、居民私人车辆等非机动车。此前，商场员工入口在真华南路和曹杨路各设有一个，在有关部门与商场物业方协调之后，商场目前仅保留真华南路作为员工入口，而曹杨路则供市民停车和共享单车使用。但这也导致真华南路的停车压力加剧，外卖小哥与商场员工这两大群体的停车需求亟需调

和之策。

“我们正在考虑，从真华南路往南郑路方向，在山姆超市的绿化带外有四五排停车位的区域，探索是否能挖掘更多停车潜力。”

前期，城管部门已对南郑路进行了走访。“这里有个边角空间，可容纳 100 多辆电动车同时停放。周边也有货梯，墙面可以张贴引导外卖骑手快速取餐的指示牌，我们建议这里可供外卖骑手专用。”

非机动车停放占用盲道，治标也要治本

“我是一名周边居民，平

时比较关注无障碍设施，我发现非机动车在停放时总是会压到盲道，这里能不能设置为禁停？”居民崔女士提出了自己的疑问。

“真华南路的人行道区域很窄，我要保证车头不掉下去的情况下，尾箱一定是会压到盲道的。”商场一名员工代表也说出了自己的感受。

现场，一名专门做电动自行车领域测评的自媒体博主“上海槽卤”提出一个建议，引起了大家的注意。“占用盲道这种现象我在其他商场门口也看到过，感觉非机动车停放空间的设计有点不合理。”

“国家现行的电动自行车轴距标准是不超过 1.25 米，所以整个车从前轮最前端到后轮最末端大概是 1.7 米到 1.8 米，如果再装了尾箱可能就是 1.9 米到 2 米。为什么会占用盲道？因为在设计人行道时，并没有完全考虑到车本身长度的问题。”“上海槽卤”提到。

在不确定绿化带区域是否能够移动的情况下，他认为，设置斜停能够一定程度上改善占用盲道的现象：“斜停的利用率会更高，环宇城门口是不是也可以在非机动车停车区画上斜停的白线，引导大家不要占用盲道。”

“而且我觉得真华南路这里有一部分绿化带真的是没什么用。”有的市民则认为可以拆除或移动部分绿化区，进一步释放停车空间，“我是从事大型赛事运营的，大型赛事有大量人流的引流及疏散要求，也就是说要有足够的空间来设计人流流动线，非机动车停放也是一样的道理。”

这位居民通过观察发现，曹杨路上的人行道比较宽阔，非机动车可以靠人行道两边停放。“到了真华南路这边，有一个几十厘米宽的花坛，商场物业为了保护这个花坛，还用了隔离措施把花坛围起来，但同时也降低了空间利用率，而且增加了管理成本。”她建议，绿化区域和停车区域在规划时应充分考虑空间利用，必要时可对绿化带进行拆除或移动。

“今天大家的建议我们都已逐一记录，包括南郑路 2 号门口外卖小哥停车专区，还有真华南路过南郑路路口能否设置员工专用停车位，会后我们会对这些建议进行分类汇总，转交相关职能部门。”作为本次活动的主办方之一，普陀区人民建议征集办公室、信访办副主任廖春燕在接受记者采访时说，“后续我们会继续推进，争取让大家的事‘事事有回音，件件有着落’。”