

城市晚报全媒体记者走访长春重庆路、红旗街等多处商业设施实地踏查

# 商场能否为电动车和自行车“留块地儿”

初夏时节,长春各大商场迎来消费热潮,不少逛街的市民选择骑电动自行车或自行车出行,叠加外卖送餐需求、商场员工通勤,商场电动车停放量一直在增加,但一些商场为了方便管理和维护“高端”形象,规定其区域内禁停非机动车或限制非机动车在其广场区域内停放,而商场外围道路上则停满非机动车,造成严重拥堵。

记者近日走访了重庆路、红旗街等多处商业设施,发现一些商场广场空地对非机动车开放程度有限,或是拉着警戒线拒绝入内,或是不断压缩停放空间,有些虽然设置了停车空间,但位置较远也缺少引导。市民呼吁,拥有大片空闲场地的商圈能否为非机动车“留块地儿”?

## 现象一>>

### 商场广场大面积闲置却禁停非机动车

中午11时许,位于重庆路上的一家大型商场旁,电动车开始密集忙碌起来。原本只停放几台商场员工电动车的位置,此时又增加外卖送餐小哥的身影,还有逛街的顾客停车,数十台电动车占据了狭窄道路的很大空间。加之一些车辆停放不规范,更压缩了有限的道路资源,往来机动车不时鸣笛、行人不满的抱怨声以及非机动车呼啸而过的声音,让人焦躁又心烦。

“商场门前很大空间,怎么都停在马路上?”面对行人的质疑,取餐的外卖小哥无奈地回答说,不允许停放,就算停上去也有管理人员来清理、撵走。现场可以看到,在马路与商场间有宽阔的广场,但高高的台阶与商场禁停要求,所有电动车都只能“见缝插针”地违规挤在马路边。

一位外卖小哥苦笑说:“在马路上停车违反交规,但骑上广场又不允许,取餐时间有限,为了找个停车位就要花上几分钟,太难了!”

同样苦恼的还有逛街的自行车骑行者,大学生杨蕾说,每次骑行到商场,转几圈都没有个停放位置,反观机动车不仅有专属车位,还有明显的导引标识。“偌大的商场,难道就不能为非机动车开辟个空间?”杨蕾一边吐槽一边摇头表示不理解。

## 现象二>>

### 商场压缩停放空间骑行者无奈占道停车

与重庆路上的商场类似,红旗街上的商场也对电动车很“不友好”。

市民反映,位于红旗街上的一家大商场,有商业、写字楼和公寓,不论是商场员工、外卖骑手,还是顾客、办公人员,每天都骑车往来。原本商场外的广场可停放非机动车,但入夏后,商场将广场改造升级为夜市摊位和娱乐消费区。改造后,非机动车的停车区大幅度缩小外移。

每到高峰时段,大量非机动车涌入,仅有的停车空间迅速饱和。后来的非机动车面临着无处停放难题,进而停放在马路上,造成红旗街周边道路拥堵。“此前电动车能停到广场里,周边道路也很通畅,现在商场不让驶入,外卖骑手只能把车停在机动车道。”一名外卖小哥抱怨不合理。

对于停车空间改变带来的不便,在商场卖货的沈女士深有体会:“这样大的商圈,非机动车的停车区空间只有几平方米,很难不车满为患。”



非机动车停放在马路上 本组图片 城市晚报全媒体记者 刘佳雪 摄

## 市民说>> 为电动车“安个家”逛街走路都方便

电动车的停车难题也给附近居民带来诸多不便和烦恼。

“电动车没有专属停车位或者车位不够用,导致车辆乱停乱放,由此带来很多隐患。”家住红旗街附近的居民曹先生说,有时一辆电动车不规范停放就导致整条路拥堵,不仅影响

道路通行效率,也带来安全问题,车辆在狭窄道路上抢行,很容易发生擦碰事故。

市民吴女士说,家附近的商场门前不让停非机动车,大家都是把单车、电动自行车停在马路上。由此导致机动车拥堵,鸣笛声四起,一家人

饱受噪音困扰。“但不怪非机动车,因为真的没空间停放,也不怪机动车,因为确实拥堵难耐……”吴女士说,其实商场规划一块专属空间,为非机动车“安个家”并不难,大家逛街走路都方便,对于提升商圈的消费都是好事。

## 治理难>> 每个环节涉及不同部门亟需多方发力

商圈广场空地是否有权禁止电动车和自行车停放?非机动车挤占道路乱停乱放到底该由谁来管?

记者询问交管部门了解到,商业区内部空间不涉及公共道路,应由商圈自行管理,交管部门会加强管理周边道路非机动车乱停乱放的问题。一家商场的管理人员表示,商业区禁停

非机动车,并非是临时规定,多年来一直如此运营。

不过有商场工作人员表示,也曾尝试在商圈非核心位置,设非机动车专属停车位,但不知是位置不合理还是引导不足,几乎无人按位置停放,最终停放的多是长期滞留的“僵尸车”,给商场带来一定的隐患。

“限停、禁停有时也是无奈之举,商场没有执法权或处罚权,无论是‘僵尸车’还是一些外卖车辆随意停放,我们都没有办法制止。”该工作人员认为,如果要彻底治理难题,需要辖区街道或社区的牵头,管理部门指导、外卖运营单位支持以及商业设施管理方配合,多方同发力协商解决才可。

## 他山之石>> 上海改造商圈让非机动车“有位”更“有序”

今年5月,上海市长宁区首批非机动车停放规范化治理试点项目竣工投用,通过“一点一策”优化车位布局、完善分区标识、落实人员管理,有效改善周边环境与通行秩序,让非机动车停车“有位”更“有序”。

近年来,长宁区各商圈逐渐成为非机动车无序停放的“重灾区”,停车靠“抢”、走路靠“挤”,一度成为常态。为解决难题,长宁区委社会工作部、区建管委联合区公安交警支队、区城管

局、属地街道、区市政和交通管理中心等相关部门,依托“多格合一”高效联动治理格局,统筹各方力量积极推进非机动车停放规范化治理工作。

相关单位前期多次开展现场调研,详细了解商圈点位的非机动车停放总量、高峰时段、车辆类型、平均停放时长及分布规律等信息,并在此基础上召开专题会议,研究综合治理方案。最终,根据两个试点区域的空间条件和车辆停放特征,制定整体治理

方案并嵌入“一点一策”差异化措施。

改造后,中山公园商圈新增各类非机动车停车位约400个,虹桥—古北商圈则新增约1800个,大大缓解了“一位难求”的状况。值得一提的是,商圈根据外卖骑手“即停即走”的需求,专门划设外卖车辆停放区,并设置灵活管控机制,即每日22:00至次日8:00由商场方用栏杆封闭,日间开放供骑手使用,既保障送货取餐效率,也避免了夜间车辆滞留,影响第二天使用。

## 记者手记>>

### 一车连百业 从攸关城市经济活力出发重构治理逻辑

商圈非机动车停放难题,并非长春独有。事实上,全国多座城市都在探索解决商圈非机动车停放问题。不难想象,随着绿色出行成为共识,非机动车使用人群还会增加。城市管理者理应直面市民停车需求,为非机动车打造更多停放“友好圈”。

而商圈,吸引更多客流消费的同时,也应配套相应的非机动车停放专区,这不仅是对消费者的尊重,也能通过公共空间的合理分配,降低商圈周边道路拥堵状况。

无论从城市包容度还是经济发展角度,非机动车从来不是“治理负担”,而是连接生产与消费、商户与市场的重要纽带。从外卖即时配送到包裹邮寄发运,一辆小小的电动自行车,关系着商圈内日常运行的外卖、快递及调货等末端配送。一车连百业,在非机动车停车矛盾突出的地段,职能部门应该从攸关经济发展出发重构治理逻辑,推进一场兼顾安全、效率与温度的非机动车优化管理行动。

城市晚报全媒体记者 刘佳雪



市民呼吁为非机动车设专属停车区