

基于共享理念的轨道交通站点非机动车停放治理策略研究

卢 亮

南昌市城市规划设计研究总院集团有限公司 江西 南昌 330038

【摘 要】：伴随着城市化进程的加速以及绿色出行理念的普及，非机动车成了轨道交通接驳的主要途径，而轨道交通站点周边非机动车停放乱象愈加严重，不仅对城市的交通秩序造成影响，而且阻碍了轨道交通同非机动车的顺畅接驳。共享观念重视资源的有效使用，多方合作，供需对接等，给解决该问题赋予了新的想法。本文针对目前轨道交通站点非机动车停放的现状和主要问题进行分析，找出问题的主要原因，根据共享理念从资源共享、管理共享、技术共享三个方面提出相应的治理对策，以优化站点周边非机动车停放秩序，提高接驳效率，促进城市交通绿色可持续发展为目的。

【关键词】：共享理念；轨道交通站点；非机动车停放；治理策略

DOI:10.12417/2811-0528.26.16.037

1 引言

目前，我国城市轨道交通建设步入快速发展的时期，由于轨道交通具有大运量、高效率、低污染等优势，成为了城市公共交通的主要力量。共享理念的主要作用就是消除资源壁垒，实现资源高效配置、各方积极参加、供需平衡，城市交通治理中这一概念已经取得了一定的成绩。将共享理念融入到轨道交通站点非机动车停放治理当中，可以有效地盘活已有的停放资源，协调各个主体的利益，解决停放供需矛盾，达到非机动车停放规范化、有序化、高效化的最终目的。本文以共享理念为依托，根据当前轨道交通站点非机动车停放治理的现状，提出科学合理的治理对策，给城市交通管理提供一定的借鉴作用。

2 轨道交通站点非机动车停放现状

由于非机动车保有量一直呈上升趋势，因此其周围的轨道交通站点周边非机动车停放需求也越来越大。目前大部分城市轨道交通站点都配套建设了部分非机动车停放设施，但是整体供给与实际需求还存在较大的缺口。部分站点采取“应划尽划”的形式新增加了停车位，一定程度上缓解了局部的停车压力，但是高峰时段依然存在车辆积压、随意停放的情况。对于换乘量大的站点附近的非机动车停放数量超过一万辆，产生堆积，给市民出行带来了很大的麻烦，造成了环境的混乱。站点周边非机动车停放具有明显的潮汐特征，在早晚高峰期停车的需求比较集中，在平峰时段部分的停车设施是空闲的，利用率低。除此之外，共享非机动车和私人非机动车混停现象也比较严重，又加重了停放秩序混乱的问题。

3 基于共享理念的轨道交通站点非机动车停放治理策略

3.1 资源共享，实现供需平衡

共享资源是解决停车设施供需矛盾的关键所在，主要是对

现有的存量资源加以利用、优化配置，达到利用停车资源的目的。挖掘已有的空间资源来推广停放设施共享。充分挖掘并合理利用轨道交通站点周边闲置空地、高架桥下的空间、加油站迁出的空地以及不规则的土地等作为非机动车临时停车点，并增设临时非机动车停车位。推行“绿停融合”模式，在保留原有的绿化基础上，对站点周边的绿地实施复合利用，创建起非机动车停放区，从而达成生态保护与停车需求之间的协调。引导站点周边的商场、学校、医院、写字楼等单位在非高峰时段将内部非机动车停放设施向站点周边市民开放，共同使用，减轻站点周边的停车压力。经由政策引导与激励手段，促使产权单位出让一部分内部空间，把一部分机动车位改建成非机动车专用停放区，达成存量资源功能置换的目的。改善停放设施布局，提高利用率。根据站点客流量、非机动车停放潮汐的特点来合理安排停放设施的布置，在高峰时段需求集中的地方增设临时停放泊位，在平峰时段改善设施的利用率，达成资源的动态调节。推行分区停放管理，把共享非机动车和私人非机动车分开放置，防止混停混乱，改善停放秩序。

3.2 管理共享，构建共治格局

3.2.1 创建起多方共治格局

以交通部门为主导，联合城管、公安、社区、共享非机动车运营企业等各方力量组成协同治理小组，确定各个主体的责任范围，并加强沟通联系，建立协同治理机制。定期召开联合治理会议，就停放治理过程中出现的突出问题进行研讨并加以解决，推进联合治理工作的开展。

3.2.2 压实企业的主体责任

加强共享非机动车经营者的监督管理，明确经营者在车辆投放、停放管理、运维保障等各方面的责任，要求经营者改善运维队伍，加大路面网格巡检力度，在主要区域设置专人定点

看守,及时清除违规停放的车辆。创建企业考核制度,把停放秩序、运维响应速度等列入考核范畴,对考核不合格的企业采取投放限制、封存管控等措施,促使企业承担起责任。

3.2.3 加强基层管理

发挥社区居委会、物业等基层组织的作用,组织志愿者到站点周边非机动车停放引导工作中去,及时劝阻乱停乱放行为。加大宣传力度,在线下宣传、App弹窗、语音提醒等手段上开展工作,提高市民的文明停放意识。创建市民监督机制,促使市民来举报违规停放的行为,从而营造起全民参与的治理氛围。

3.2.4 建立健全常态化管理、执法机制

在换乘量大的站点附近设置固定管理员,对市民的停车进行引导,并组织群众进行文明停放车辆,在其它地方实行巡查制度,对乱停车进行常态化治理。加大乱停乱放行为的处罚力度,对乱停乱放的车辆进行依法拖移、处理,起到有效的约束作用。

3.3 技术共享,提升治理效能

技术共享的关键之处就在于依靠智能化技术,达成停放管理的精准化、高效化,从而加强治理效能。将交通、城管、公安和共享非机动车运营企业有关数据整合起来,创建轨道交通站点非机动车停放智能管理平台,对停放设施使用状况、车辆流向以及违规停放等实施即时采集,并推动数据的互联互通与共享使用。

参考文献:

- [1] 宋云珊.城市更新背景下轨道交通站点周边场地复合利用模式探讨[J].城市建筑空间,2026,33(02):14-18.
- [2] 崔晨炜,吴爱民,陈祯,等.城市轨道交通站点周边非机动车停放治理对策[J].交通与运输,2026,42(01):50-54.
- [3] 叶海飞,张彬,梁承愿.大客流城市轨道交通车站非机动车停放治理策略——以深圳市地铁龙华站为例[J].城市交通,2026,24(01):39-46+70.

来源:上源轨道交通公众平台

利用平台对停放需求规律进行分析,给停车设施规划和资源分配提供数据支持。改良电子围栏技术,改善围栏的精确度,达成非机动车定点存放目的,对违规停放在该场所车辆执行提示、限制还车等控制手段。在站点周围设置智能停车引导标志,及时发布空闲的停车位置信息,引导市民有秩序地停放车辆。

来源:上源轨道交通公众平台

采用人工智能摄像头等设备进行自动抓拍违规停放行为,从而达到精准执法的目的。引导共享非机动车运营企业提升运维技术,依照市民的潮汐用车规律来改进系统算法,从而对车辆的调度方案展开动态调节,防止出现车辆过多或者不足的现象。实行专人值守、专车清运的模式来提高违规车辆清理处置的速度和质量,保证停放秩序。

4 结论

轨道交通站点非机动车停放治理属于城市交通治理的范畴,同城市交通秩序、市民出行感受以及绿色交通发展密切相关。按照共享理念,从资源共享、管理共享、技术共享这三个方面提出的治理对策,可以很好地盘活现有的停放资源,改善供给结构,协调多方治理力量,提高管理的精准度和效率,破解站点周边非机动车停放乱象。挖掘存量资源,推动空间共享达到停放供需平衡的目的;建立协同治理机制,压实主体责任形成共建共治共享的格局;用智能化技术应用和数据共享来提高治理效能,从而改善轨道交通站点非机动车停放秩序、提高接驳效率、促进城市公共交通系统的高质量发展。