

# 人行道沦为“停车场” 行人安全怎么保障

■中国城市报记者 朱俐娜文 全亚军图

“出门走人行道是为了安全踏实，现在得时刻盯着脚下，稍不注意就可能撞到电动自行车或共享单车，实在没路走了，只能硬着头皮往机动车道上挪。”家住北京市朝阳区的市民王女士，每天接送孩子上下学，都要经历一段“步步惊心”的路程。

中国城市报记者走访发现，以北京市区为例，不少地铁站、学校、医院、商圈及居民区周边，部分路段的人行道被电动自行车、自行车挤占，俨然成了“非机动车停车场”。本应畅通无阻的步行空间被占用挤压，行人被迫绕行机动车道，不仅出行体验大打折扣，更埋下了严重的交通安全隐患。

## 违停衍生多重隐患

上午8点，正值上班早高峰，中国城市报记者来到北京市朝阳区一处地铁站。在地铁口附近的沿街商铺门前，数十辆共享单车、电动自行车横七竖八地停放在人行道上，部分车辆直接斜靠在路缘石上，原本宽约3米的人行道，被挤占得只剩下不足1米的缝隙。甚至还有电动自行车车主“见缝插针”，在本就拥堵的人行道骑行。

几位市民小心翼翼地在缝隙中通行。上班途经此处的市民刘先生告诉中国城市报记者：“这里经常这样，共享单车停得到处都是，电动自行车还来回穿梭，走路得侧着身子，一不小心就会和人碰撞。”

放学时段，学校门口的非机动车违停乱象也十分严重，不仅人行道被完全挤占，不少家长为图便利，直接将电动自行车停放在周边辅道上等候，人车混行隐患重重。中国城市报记者在北京某中学门口发现，下午放学铃声响起后，校门口两侧迅速被家长围堵，人行道和辅道两侧都停放着车辆。

正在辅道上等候孩子的家长李女士，将电动自行车靠在路边，时不时探头望向校门方向，谈及停车选择，她满是无奈：“人行道车辆多，挤不进去，辅道相对宽敞点。大家都想离校门近点，孩子出来能马上找到，晚了不仅不好找孩子，连辅道的位置都没了。”她坦言也知道占辅道危险，“但没办法，接孩子的车多，只能跟着停，尽量往里靠，不挡主路就行。”

## 各群体有苦难言

“人行道是行人的专属通道，现在却成了非机动车的‘停车场’，我们的路权被严重侵犯了。”采访中，不少市民对非机动车占道行为怨声载道。

面对市民的指责，非机动车车主也有自己的苦衷。“我也不想把车停在人行道上，实在是没地方停。”外卖骑手张先生告诉中国城市报记者，他每天都要骑着电动自行车跑几十单，送外卖讲究效率，遇到商圈、地铁站周边不方便停车的情况，只能临时把车停在人行道上。

“我们不可能为了停车耽误十几分钟甚至半个小时。订单超时的话，不仅扣钱，还会影响口碑。”张先生坦言，他知道占用人行道不对，但为了生计，只能如此。

私人电动自行车车主的停车困境同样突出。家住北京市大兴区的赵先生说，他每天骑电动自行车上下班，小区的专属停车棚空间有限，只能把车停在小区门口的人行道上。“我每天尽量把车靠里停，不影响行人走路，但架不住大家都这么停，慢慢就把人行道占满了。”

非机动车占道乱象，看似是小问题，实则反映出城市管理的大漏洞。北京市社会科学院副研究员王鹏向中国城市报记者分析称，绿色出行需求激增，但停车空间规划未同步扩容，尤其在交通枢纽、商圈等高需求区域缺口显著。

现有停车区与实际使用场景脱节（如地铁站出口缺乏衔接），导致车辆被迫外溢至人行道。同时，道路设计长期以机动车为主导，非机动车道被压缩或挪用，间接加剧占道问题。城市空间分配未适应出行结构转型，规划前瞻性不足导致“车无位、人难行”。

“从城市规划视角看，非机动车占道的核心矛盾是规划供给与实际需求的错配。”中国城市发展研究院投资部副主任袁帅在接受中国城市报记者采访时也表达了相似看法，这既包含停车资源的“总量失衡”，更涉及“布局不合理”对需求的错配，二者共同导致人行道被挤占。

更关键的是，规划布局未结合“场景特性”做差异化设计。袁帅说，比如居民区周边的人行道本就狭窄，若未设置“嵌入式”停车带，如利用建筑退界或树池间隙，非机动车必然侵占行人空间；学校、医院的“潮汐式”停车需求，上下学/就诊高峰未被考虑，缺乏“临时停车区”的弹性规划，导致高峰时段停车资源瞬间短缺。本质上，这是城市规划对“非机动车作为‘末端交通’的核心地位”认知不足，非机动车是连接公共交通与目的地的“最后一公里”关键载体，但规划中常将其视为“附属需求”，而非独立的交通方式，最终导致“需求在哪里，停车资源却不在哪里”的矛盾，用户只能用“占用人行道”来填补缺口。

## 提升市民规范停车意识

近年来，北京市非机动车保有量持续增长，其中电动自行车保有量已突破700万辆。针对人行道违停乱象，北京市已结合区域特点，推出了一系列整治措施。1月6日，北京市公安局交通管理局副局长、新闻发言人赵鑫在北京市公安局交通管理局举行的新闻发布会上表示，2025年，北京交管部门聚焦“学医医商”等重点区域，启动非机动车十大不文明行为专项整治，非机动车、行人违法查处数量同比提升41.1%。

整治成效的显现，为进一步破解非机动车管理难题奠定了基础，然而如何平衡非机动车停车需求与行人通行权？全联并购公会信用管理专委会专家安光勇在接受中国城市报记者采访时称，这需要从精细化管理入手。首先，应通过科学的需求评估，合理规划各区域的停车资源，并优化现有设施布局。例如，可以通过物理空间微改造来实现“三区分离”——人行道、非机动车骑行区、停车区的明确分界；同时，利用建筑退界、绿化带等未充分利用的空间来增加停车位。此外，智能化管理系统和精确的电子围栏可帮助规范停车行为，确保共享单车等不被随意停放，从而提高空间利用效率。

即将施行的《北京市非机动车管理条例》划出了清晰的法律红线。其中明确了禁止停放区，主要包括人行道的禁

停区、消防通道、盲道、机动车道和非机动车道的非停放区域等。《北京市非机动车管理条例》还设定了相应法律责任，在禁停区域停放非机动车的，由公安机关交通管理部门责令改正，处警告或者二十元以上五十元以下罚款。

虽然条例的出台令人期待，但在实际执行层面，仍面临着部分车主法律意识淡薄的现实挑战。记者在走访时发现，部分车主存在侥幸心理，认为“大家都停，法不责众”，非机动车违停不会被处罚。

单纯依靠处罚手段难以从根本上扭转这一局面，长效治理更需要在教育引导上多下功夫。中国金融智库特邀研究员余丰慧在接受中国城市报记者采访时表示，可以通过社区活动、媒体宣传等多种形式普及文明停车的重要性，并鼓励公众参与监督。例如，开发应用程序让市民能够方便地报告乱停乱放行为。同时，与企业合作，在共享单车和电动车上增加提示信息或通过APP推送相关教育内容，以此增强用户的自律性。这些措施将有助于形成良好的停车习惯和社会风气。

安光勇建议，将规范停车纳入市民的信用系统，积分可以兑换如交通折扣等福利，让守规矩带来实际利益。此外，通过优化停车点的服务设施，如提供遮阳棚、智能引导系统等，提升规范停车的便利性，让市民自发选择遵守规则。

## 记者手记

人行道，是城市公共空间的重要组成部分，也是市民出行的“生命线”。非机动车挤占人行道关系着市民的出行安全和城市的文明形象。

解决非机动车挤占人行道停车问题，需要政府部门、社会各界和市民共同努力。政府部门要加强规划建设，完善停车设施，建立长效管理机制；社会各界要加强宣传引导，营造文明停车的良好氛围；市民要自觉规范停车行为，尊重他人的路权。

城市的发展，不仅要追求速度和规模，更要注重品质和温度。希望相关部门能够高度重视非机动车占道问题，采取有效措施，还市民一条畅通、安全的人行道，让城市更有温度，让出行更加舒心。



北京市朝阳区北土城东路的人行道上，电动车和共享单车停得满满当当，使得原本狭窄的道路显得更加拥挤不堪。