



社区治理从来不是简单的“堵”或“疏”，而是要和居民日常生活中的现实需求结合起来。



问题的第一步。

香港丽园的建筑构造和南京失火小区明尚西苑非常相似。南京的火灾无形中让香港丽园的居民对于电动自行车管理的必要性形成了一定的共识。最直观的改变，就是原本停放在小区架空层的非机动车已经完全清空。

刘苗坦言：“此前我们对于架空层非机动车的停放，停留在摆放有序的要求上。但南京火灾后，小区居民意识到了架空层停放的风险，再加上我们这段时间不断宣传，大家从心底愿意将电动自行车那个位置。”

一些老居民表示，这是小区建成后第一次架空层真的空了。

在刘苗看来，解决小区电动自行车停放、充电问题是一个“系统工程”，不是简单将电动自行车搬一搬、挪一挪就能搞定的。

“其实过去，我们就想在地下车库继续加装消防、照明、监控等设备，同时改造车库的坡道，让地下停车场变得更方便实用。当然我们也结合社区高龄及特殊人群的需求考虑增设路面非机动车位，但这涉及维修基金的使用和调整部分公共绿化，需要征得大多数业主的同意，遇到了较大的阻力。”让刘苗略显欣慰的是，这次当居委会再推进这些项目时，过程“丝滑”多了，“业主们对于消防安全的重视程度明显提高，等项目经过公示期后，我们将举行业主大会，将电动车管理落到实处，希望架空层之后能一直呈现现在这种窗明厅净的面貌”。

香港丽园的地下停车库尚且能够满足小区内电动自行车停放的需求，而对于上海许多老旧小区来说，因为建设年代较早，小区内机动车停车位尚且捉襟见肘，电动自行车

的停放和充电场所就更加紧张了。

上海徐家汇街道党工委副书记游威告诉《新民周刊》，徐家汇街道的商品房小区建造相对较早，几乎没有架空层，但飞线充电、进楼入户、占用堵塞疏散通道和安全出口等现象的确存在。为此，街道定期对各居民小区开展安全检查，仅今年以来就出动200余人次，清理、剪除私拉乱扯电线30余条，纠正违规充电50余处。

此外，徐家汇街道地处市中心，寸土寸金，比如辖区内的柿子湾小区，虽前些年安装了充电车棚，能停放70辆电动自行车，有50个充电点位，但仍不能满足停放需求，现在大约还有200辆停放在车棚外。

“为了解决这些电动自行车充电困难的问题，社区‘三驾马车’充分挖掘小区的边边角角，建设更多的集中充电车棚，并安装消防喷淋设施，提升安全能级。”游威表示，除了在小区内部找地方，街道也充分挖掘周边资源，比如和周边商务楼宇、商场等各种经营场所加强对接联系，以党建共建为契机，争取商务楼宇、商场等集中充电场所对周边居民开放。

对于实在无处设置充电车棚的小区，有的已经引进了电动自行车智能充电柜。“这种充电柜体内采用了内置消防灭火材料，电池出现异常时，充电柜会立即断电，既保证了用电安全，又能满足市民用车充电的需求。”游威说。



左图：上海徐家汇街道改造后的电动自行车充电车棚，面貌一新。摄影/周洁

管理更应朝“前”看

南京火灾发生后，上海多个街