

校园“三车”秩序治理工作

The background is a stylized, isometric illustration of a campus. It features several modern buildings of varying heights and shapes. A network of roads with dashed white lines winds through the scene. Several bicycles are depicted in motion on these roads. A small, light-colored scooter is also visible on one of the paths. The overall color palette is muted, consisting of greys, greens, and whites.

暨电动自行车、自行车、共享单车管理现状、挑战与对策

汇报人：赵西伟

日期：2026年7月3日

目录

01

我校“三车”管理现状与挑战

梳理制度依据，剖析电动自行车、共享单车、普通自行车存在的突出问题，聚焦当前管理面临的核心难点与挑战。

02

兄弟高校先进经验借鉴

调研北京市兄弟高校做法，分析科技赋能、联动治理、准入限制与积分管理等模式，总结可复制推广的共性经验。

03

下一步“三车”管理优化方案与实施路径

针对三类车辆分别制定精细化管理策略，明确实施步骤，配套完善的综合保障措施，形成闭环管理体系。

01

我校“三车”管理现状与挑战

1.1 制度依据与管理现状

校园非机动车管理基本规范

《北京市非机动车管理条例》（2026年5月1日起正式实施）构建了完整的非机动车管理框架，对非机动车的行驶规范及各类违规行为的处罚措施做出了系统性、可落地的明确规定，为日常执法提供依据。

校园交通安全核心准则

以《北京信息科技大学校园交通安全管理规定》为基本遵循，明确校内各类交通参与主体的权利义务，划定通行区域与行为红线，是校园交通管理的根本性、基础性文件。

共治共享文明出行倡议

2024年9月发布的《关于共治共享共筑美好校园的倡议》，倡导“车辆礼让行人、停车入位、严禁乱停乱放”，明确自行车行驶速度不超过15km/h，以文明公约形式引导师生自觉规范交通行为。

1.2 各类车辆存在的突出问题（一）：电动自行车

目前，我校登记在册的电动两轮车共计146辆，另有电动三轮、四轮车13辆，分属学校后勤、安稳、信息中心、各学院等20余个二级单位。



套牌车辆不时出现

少量无资格入校车辆自制或借用他人电动车牌入校，给校园电动自行车管理带来隐患

违规充电时有发生

私拉“飞线”充电现象时有发生，充电线路过载、电池故障等问题极易引燃周边易燃物，引发火灾事故。

图：校园内常见的“飞线充电”现象，缺乏防护措施，极易因线路老化、短路引发火灾，构成严重消防安全隐患。

1.2 各类车辆存在的突出问题（二）：共享单车



大量共享单车无序停放，不仅占用公共空间，更严重破坏校园环境美观，是当前共享单车管理中最直观、最亟待解决的问题。

乱停乱放成为常态

教学楼、宿舍、食堂等核心区域车辆无序停放既影响校园市容，也造成通行不便与安全隐患。

危险骑行频发

车筐载人、骑车看手机等行为屡见不鲜，极易引发交通事故，威胁自身及他人的人身安全。

高峰潮汐现象显著

上下课高峰期教学楼前，以及晚间宿舍区，共享单车大量淤积在公共区域。

运维管理响应滞后

美团、青桔校内运维力量有限，公共区域乱停乱放车辆难以及时清理。

1.2 各类车辆存在的突出问题（三）：自行车



校园公共自行车停车位存有为数不少的废弃自行车，不仅占用了宝贵的公共空间，更成为影响校园环境美观的“视觉污染”。

✕ “僵尸车”长期占用，资源浪费严重

大量废弃、破损的自行车长期无人认领，霸占停车点位，导致新车无处停放，成为校园环境中的“牛皮癣”。

🏠 私锁公共设施，破坏校园公物环境

部分学生为图一己之便，将自行车用铁链锁在树木、电线杆、栏杆上，不仅阻碍通行，更对校园公共设施造成损坏。

1.3 当前面临的核心挑战



各种不符合国家标准和管理规定的电动自行车不时出现在校园内，给校园安全带来隐患。



01 充电乱象屡禁不止

部分师生通过各种手段骑电动车入校，飞线充电或者携带电池入校充电，给电动自行车管理带来隐患。



02 秩序管控难度高

持续高强度治理共享单车乱停乱放问题，但是仍然难以从根本上解决。



03 安全规则意识待提高

部分师生漠视法规与校园规定，普遍存在侥幸与从众心理，这是违规骑行、充电、乱停乱放等行为屡禁不止的根本思想原因。



04 部门协同机制待强

“三车”管理涉及安稳、后勤、学工及各学院等多部门，目前联动机制不强，信息共享不足，尚未形成有效的管理合力。

02

北京市兄弟高校“三车”管理先进经验借鉴

共享单车治理经验借鉴

聚焦乱停乱放、潮汐淤积等突出问题，深度剖析治理路径与实践成效

共享单车治理案例（一）：对外经济贸易大学



严格准入，筛选优质主体

实行严格的考核准入制度，从企业管理能力、运维响应速度、服务质量等维度进行综合评估，确保入校企业具备良好的运营与管理水平，从源头把控服务质量。



技术约束，电子围栏控停

在校园地图精准设置电子围栏（P点），技术上强制用户必须在指定区域内完成还车和锁车操作，从机制上杜绝单车乱停乱放，规范车辆停放秩序。



总量控制，动态平衡车辆

实施总量控制策略，禁止校外非准入品牌车辆进入校园，校内合作车辆实行“只出不进”机制，车辆流失部分由合作企业根据实际使用数据动态补充，保障供需平衡。



明确边界，划定专属停放区

科学规划并划定天蓝色单车专属停车区域，同时明确严禁占用消防通道、楼宇出入口、机动车道及草坪等关键区域，确保校园交通与环境秩序不受影响。

共享单车治理案例（二）：清华大学

核心治理策略：定点投放 + 15分钟快速响应机制

以精细化管理为核心，通过科学布局与高效联动，从源头上解决车辆淤积与乱停乱放问题，实现校园共享单车的有序运营。



科学规划投放点位

根据校园功能分区与实际人流数据，精准选定16个人流密集且空间宽敞的点位，严格控制单点投放数量（约20辆/点），从空间布局上避免车辆过度集中与堆积。



严格执行错峰运维

要求运营企业避开上下课、通勤等校园人流高峰期进行车辆的调度与铺设工作，减少车辆运维作业对校园正常通行秩序的干扰，保障师生出行通畅。



多方联动极速处置

建立由学校绿办、保卫部、物业及企业运维人员组成的微信工作群。巡查人员发现问题即时上报，运维人员承诺15分钟内赶赴现场完成清理与规整，实现问题闭环处理。

成效总结：通过“定点+响应”的双重管控，清华大学实现了共享单车停放规范有序，极大提升了校园交通管理的精细化水平。

共享单车治理案例（三）：北京联合大学

核心策略：通过“校门集中停放+高峰时段现场管理”的组合拳，从源头化解校园空间压力，实现校社协同治理。



01. 校外空间科学疏导

针对校园面积小、骑行空间有限的现状，协调街道、综治办及单车企业，在校门周边及连接南北院的社会道路两侧，科学规划设置7个共享单车集中停放区，规范车辆停放秩序。



02. 车辆入校源头管控

积极引导师生在校外指定集中停放区规范停放车辆，从源头减少共享单车进入校园的数量，有效降低校内人流、车流交织带来的安全隐患，减轻校内管理压力。



03. 早晚高峰现场疏导

在每日早晚师生用车高峰时段，安排专门管理力量在校园出入口及周边重点区域进行现场值守，及时疏导交通，引导车辆有序停放，保障通行顺畅。



04. 压实企业运维责任

明确要求各共享单车企业安排专门的校园运营维护人员，常态化开展车辆巡查，及时清理乱停乱放和故障破损车辆，形成校企联动、协同共治的长效管理机制。

电动自行车治理经验借鉴

聚焦准入管控、安全充电、秩序规范等核心难题，梳理先进治理模式与实践路径，探索校园非机动车管理新方案。

电动自行车治理案例（一）：中国石油大学（北京）

核心做法：分类通行证 + 总量控制，构建精细化校园车辆管理体系



严格登记，规范准入

实行严格的电动自行车登记备案制度，对校内所有车辆核发专属通行证，从源头上把控车辆入校资质，夯实管理基础。



四类通行，差异施策

将通行证细分为教职工、学生、应急保障及其他四类，针对不同群体的用车需求与特点，实施精准化、差异化的通行权限管理。



总量控制，动态消减

遵循“总量控制、动态平衡”原则，将学生通行证有效期与学籍挂钩，到期自动作废，实现校园车辆存量的自然、有序消减。



细节约束，文明通行

明确细节管理规范，要求所有非机动车进出校门时必须下车推行，既保障校门通行秩序，也从细微处培养师生的安全文明意识。

电动自行车治理案例（二）：北京体育大学

核心做法：以“学生禁购”为抓手，实施全链条源头管控，从根本上遏制安全风险



最严准入：严控增量

在《校园交通安全管理规定》中明确“学生原则上不允许购买电动自行车”，从制度源头切断车辆进校渠道，彻底杜绝新增车辆带来的管理负担与安全隐患。



校内限行：规范存量

针对教职工的电动自行车，严格落实“只停不行”的管理要求，限定在指定区域集中停放，禁止在校园道路上行驶，最大限度减少校内通行带来的碰撞、剐蹭等安全风险。



治理成效：隐患清零

通过严控增量、规范存量的组合拳，有效压降了校园内电动自行车的保有量，显著改善了校园交通秩序，从根本上消除了车辆充电、停放、行驶环节的各类安全隐患。

总结：北京体育大学的治理模式展现了“源头治理、标本兼治”的思路，通过严格的制度约束，将安全风险化解在萌芽状态，为高校校园交通安全管理提供了极具参考价值的实践范本。

电动自行车治理案例（三）：首都师范大学

核心策略：以“电子号牌”实现全域管控，以“违规严惩”筑牢安全底线



01 总量控制

坚持“控制总量、减少存量”原则，严格实行电子号牌一人一证管理。通过设置明确的截止受理日期，不再接受新的车辆备案申请，从源头扼制校园电动车无序增长的态势。



02 智能管理

全面启用校园电动自行车管理系统，依托电子号牌技术实现车辆的精准识别与入校权限管控。系统自动记录车辆进出数据，形成全流程、可追溯的数字化管理闭环，提升管理效率。



03 高压线条款

针对私拉电线、电瓶带入室内充电等重大安全隐患行为，设立“零容忍”高压线。一经查实，直接注销车辆电子号牌，永久取消备案入校资格，以严厉的惩戒机制形成强大威慑。

实践成效：通过“技术+制度”的双重约束，有效规范了校园电动车停放与充电秩序，从根本上降低了消防安全风险，保障了师生生命财产安全。

传统自行车治理经验借鉴

01 / 北京大学：制度化流程闭环

核心做法：制定《校园废弃车辆清理办法》，严格遵循“公告—挂牌公示（3个月）—清理”的完整流程，保障车主知情权与申诉权。

实施细节：建立常态化机制，每学期组织一次集中清理，全程公开透明，确保每一步操作都合法合规，有据可依。

02 / 对外经济贸易大学：协同专项整治

核心做法：依据《北京市非机动车管理条例》，严格落实“先公示、后清理、再处置”的专项整治流程，确保治理工作有法可依。

协同治理：由保卫处牵头，联合后勤处及校内相关部门开展多部门联动，集中力量对长期无人使用、占道停放的废弃车辆进行统一清理与规范处置。



共同经验启示：“定期清理、流程规范、合法合规”是解决校园“僵尸车”问题的关键。通过建立标准化的处置流程，保障程序正义，同时坚持常态化管理与多部门协同，才能从根本上解决车辆乱停、资源浪费的难题。

03

下一步“三车”管理优化方案与实施路径

疏堵结合 · 预防为主 · 科技支撑 · 协同共治

3.1 电动车辆管理优化

1. 建立通行准入制度

- 实行登记备案管理，遵循“严控增量、减少存量”原则。
- 执行“一人一车”。

2. 推进科技赋能

- 探索安装智能管理系统，为备案车辆加装电子标签。
- 实现自动识别和精准查处。

3. 推动校外停放与充电设施建设

- 联合沙河镇政府，在校外建设停车场及充电设施。
- 引导车辆校外停放。

4. 建立“一车一档”管理台账

- 对校内运行的电动三轮、电动四轮摆渡车进行管控。
- 逐车登记信息，明确安全责任，确保运行可控。

3.2 共享单车管理优化



引入准入考核机制：对品牌实行考核准入，要求设置电子围栏，非P点无法锁车。



建立违规调度费制度：对乱停乱放行为收取5元/次调度费，多次违规者限制用车。



吸收学生志愿者力量：划片管理，通过微信群实现快速响应,建立微信工作群，力争实现15分钟快速响应处置。



持续强化秩序管理：继续实施乱停乱放现象三步走管理办法，联合学工，团委等部门持续对学生加强教育管理。

3.3 自行车管理优化与综合保障措施

自行车管理优化

1. **清理废弃车辆：**按“定期搜集—公告—清运”流程，每学期集中清理一次。
2. **规范停车秩序：**科学划定专用停放区，严禁锁靠公共设施。

感谢聆听

以路为始，向新而行 · 期待与您携手共创美好未来