

# 破解

## 南站地区瓶颈 进行时

羊城晚报

羊城晚报记者暑运期间一连数日分时段现场体验——

# 南站地区遭遇“成长的烦恼” 破局前行亟需多方着力

广州南站地区的交通问题一直备受关注。羊城晚报记者通过大半个月的调查发现,暑运期间,广州南站地区几乎每天都面临客流高峰的考验,有停车场甚至早上五六点就被停满,车主要长时间等待;站内标识指引系统尽管已经多次优化,但仍不尽合理,乘客经常“不知身在何处”;南站周边道路设有多个行人隧道,隧道内电梯早已建成却未启用,不少旅客只好提着重重的行李上下几十级的隧道阶梯……

周边交通、外围接驳、标识指引等问题一直被广泛关注。

## 4100个停车位 有时一早就停满

### 停车场入口排起车龙

“我已足足等了40多分钟!”8月17日(周六)12时30分左右,在广州南站的P3停车场入口,钱先生略带烦躁地告诉羊城晚报记者。在他前方,仍有六七辆车在等候进场。按当时约10分钟才放一辆车进场的速度,他至少还要等上一个小时。这一天,广州南站的发车量达35.8万人次,是今年暑运期间单日最高峰。

暑运期间,停车难现象几乎每天都在南站上演。自8月13日以来,羊城晚报记者分组在南站进行体验和调查,发现南站地下停车场经常“一位难求”,多个时段等位停车时间超一个小时。停车管理员证实,小长假客流高峰时,部分地下停车场早上五六点就被停满。

尽管相关部门已在南站周边建设或临时设立多个地面停车场,但由于指示不清、接驳不便,停车场利用率不高,车辆仍汇聚在地下车库入口苦苦等候。

8月17日11时30分,南站北路P7停车场入口处,停车治安管理员已经用雪糕筒将入口封死,高音喇叭不断播放着“P7停车场已停满”。但不少车辆仍停在入口处等候,停车场内一有空位,管理员就放行一辆车。“这样的状况大概要持续到下午5点。”管理员告诉记者,“P3停车场今天早上8点不到就停满了”。

在南站南路的P3停车场入口,第一次开车到广州南站的钱生已等得烦躁不安,“我已经等了40几分钟了。还有很多车插队。”钱生说,插队不仅延长后面车辆的等候时间,也加剧了道路的拥堵程度。此起彼伏的喇叭声,让整条南站南路充满着“焦躁不安”。

在南站南路的P7停车场入口,另一位管理员告诉记者:“今天是周六,P7停车场九点半就停满了。”

目前广州南站共约4100个停车位,其中P1至P3约1000个,P4约600个,P5至P7约1000个,P8约1500个。

多位停车管理员向羊城晚报记者证实,每逢周五、周六,停车需求就大大增加,排队时间很长。“周末很多家长带孩子去附近旅游,车子就直接停在这里,等星期天回来了再开走。”P7停车场的管理员告诉记者,如果是工作日,P3停车场在10时、11时左右也会停满,P1停车场则会迟一些,约13时、14时停满。“清明假期最火爆,8个停车场全部停满。那个时候,P3停车场早上五点就没了,P1停车场到了六七点也没位,北边停车场到了七点半,也几乎全满了。”

### 进场后找车位也不易

不仅停车难,进入停车场后,找车位同样难。由于没有显示空位的智能系统,停车也无人指挥,许多刚刚入场的车主,像无头苍蝇一样四处寻找空车位。

“真是急死人!离乘车时间不到半小时了,我老公还没找到停车位。”8月14日下午,广州王女士带着小孩站在负一层楼梯口等着去停车的丈夫。

广州南站地下停车场尽管面积较大,但设施简陋,不少地方还用石墩拦住,导致停车场内也出现了断头路,不少车辆直接将车停在过道或断头路上。“车太多了,找个空位又不好找。”陈先生转了好几圈仍没找到车位,因为赶时间,只能将车停在靠墙边的过道上。



南站停车场外排起车龙 羊城晚报记者 黄魏俊 摄

## 指引 定位系统本精准 旅客大多不知情

记者在广州南站一楼交换层发现,尽管站内标识系统已经过多次优化完善,但仍存在标示不清、令人眼花缭乱的状况。

8月15日16时左右,一位手拿车票、拉着行李箱的乘客朱女士走过来,向记者询问:“请问三层候车区在哪里?我一路走过来,没找到三层候车区。”

记者尝试从地铁K口开始,按照指引寻找“三层候车区”。在大约200米的距离中,共有4个悬挂式综合引导吊挂标识,3个三棱柱形落地标识。吊挂和落地标识上均显示“出站口”“售票处”“长途汽车”“地铁”等指引信息。在两种标识的底部,有关“三层候车区”的指引信息以白底黑字显示,且比黑底白字的“出站口”“售票处”等指引字号小得多,并不显眼。另外,在落地标识上,“三层候车区”的指引信息显示在与前行方向平行的标准上,正面看不到,乘客前往候车区的过程中极易忽略。

找候车区的标识令人眼花缭乱,找停车场也同样艰难。17日13时06分,记者站在广州南站内一层南8桥墩下,举目望去,却无法找到任何P8停车场的指引信息,只好朝东出口方向边走边找,走了大约50米,仍未发现P8停车场的方向指示。

羊城晚报记者只能走到了站内的北桥墩下继续寻找,此时才有显示“P5、P6、P7、P8”的指示牌。来回兜兜转转近20分钟,记者发现了P8停车场的指示牌。但顺着指示牌走到南站北路后,P8停车场的指示牌却没有了。最后,在停车管理员的指引下,才知道要穿过地下通道才能找到停车场所在位置。

事实上,在广州南站南、北两侧的进出站通道,都贴有由广州高铁通信息服务有限公司研发的“广州南站定位系统”,可以通过导航的方式找人、找车、找地方。乘客可以扫描二维码,定位到站厅内的任何一个地方,实现精准的导航。

记者尝试从南4进出站口导航到广珠城际候车区,定位系统迅速规划出了一条最短线路,全程524米,记者只花了5分钟就到达候车区。

尽管定位系统好用,但遗憾的是,记者随机采访了10多名旅客,都表示从未听说过有这样的导航系统。同时,记者观察发现,南北两侧进出站通道内和外立面虽贴有不少这一导航系统的二维码告示牌,进了站内却再也找不到了。

“这么好的二维码导航方式,却只贴在外面,还是不方便。乘客到了高铁站,都是匆匆忙忙就往站里面走,哪里留意外面贴的二维码?”市民赵小姐告诉记者。(严艺文 李国辉 甘韵仪 赵乐群)

## 停车 地下停车场爆满 地面停车场难寻

记者体验

8月17日10时30分许,记者驾车来到广州南站,从汉溪大道驶入石洲南路,再转入南站南路。此时,排队等候P1-P3停车场的车辆已停满南站南路掉头位置,5条车道中有4条已被上客、下客及排队车辆堵住,每个停车场入口都排起长队。在车龙上方,一块刚调试好、新启用的电子显示屏显示,P1-P3停车场已全部停满,无一空位。

记者并未等候进入P1-P3停车场,而是希望快速驶出南站停车场,寻找其他停车场。但由于道路堵塞、标识不清晰,绕了20多分钟后,记者才找到靠近南站北路的P8地面停车场,将车停下。记者快速走到南站北路入口时,已是11时32分。

事实上,近年来,为了缓解广州南站地下停车位不足的问题,相关部门已经在周边开设多个地面停车场。

近10分钟后,记者驶入南站北路,在最左侧道路缓慢前行。此时才发现,电子屏显示,P5-P7同样全部停满,无一空位。

为尽快停车,记者只能再次从南站北路离开,寻找仍有空位的附近地面停车场。但由于道路堵塞、标识不清晰,绕了20多分钟后,记者才找到靠近南站北路的P8地面停车场,将车停下。记者快速走到南站北路入口时,已是11时32分。

事实上,近年来,为了缓解广州南站地下停车位不足的问题,相关部门已经在周边开设多个地面停车场。

记者在现场看到,在车主们等待地下停车位时,车辆余位电子显示屏上,不仅显示着P1-P3、P5-P7已无车位,同样显示着P8仍有1000多个停车位。在P7停车场入口的高音喇叭中,同样提示着“请将车辆停放在P8”。记者随即询问几位车主,多数都称“找不到”“不知在哪里”“太远了”“拿着行李不方便”。

(李国辉 马灿 甘韵仪 赵乐群)

## 隧道 绕道停车颇周折 旅客拖行李爬梯

正因为如此,部分旅客并没有绕行隧道,而选择横穿马路,存在严重的安全隐患。一对年轻夫妻带着两个行李箱,牵着小女孩,刚从P4停车场出来,他们告诉记者,因找不到车位,

所以听从工作人员指引,把车停在P4停车场。由于要绕隧道很不方便,夫妻俩最终选择横穿马路,从车流中横穿到车站。

他们告诉记者,因找不到车位,所以听从工作人员指引,把车停在P4停车场。由于要绕隧道很不方便,夫妻俩最终选择横穿马路,从车流中横穿到车站。

8月17日,P8停车场与进站口之间的隧道内,由于电梯停用,旅客只能自行上下楼梯。李国辉 摄



李国辉 摄

## 入口 网约车走走停停 令周边道路更堵

停车难不仅导致大量车辆在南站南路和北路的停车场入口拥堵,使两条道路常处于半瘫痪状态。而令拥堵加剧的,还有网约车、接客车辆“来回兜”的问题。

记者调查发现,由于网约车司机既不想停进附近的停车场,又无法进入公交站以及的士上下客区域,他们大多只能集中在南站北路与南站南路上下客,其中又以南站南路最多。不少前来接客的车主也选择了要么停在路边等候,要么来回兜圈等待。

“网约车司机在广州南站接客,通常约乘客在南站南路4号桥墩或10号桥墩上车,这两个桥墩分别靠近P2、P3停车场及进站通道。”一位黄姓网约车司机告诉记者,送客到站后,网约车司机往往不会立马

返回市区,而是选择在南站南路及附近区域等待接单。“很多司机送客到南站后,都会想在南站接到客人再走。广州南站周边未开发完全,客人比较少,如果空车离开广州南站,起码要走7公里到达番禺钟村才能接上客”。

由于网约车在该路段接客必须即上即走,不能长久停留,经过该路段时,司机要么减速慢行,要么趁着塞车走走停停,而大量网约车的徘徊,也大大加重了南站南路和南站北路交通负担。

据了解,南站设有专门的“网约车停车场”,但利用率如何不得而知,很多网约车司机也不知道有这个停车场。(甘韵仪 李国辉 赵乐群)

## 接驳 打车去趟番禺 等车要40分钟

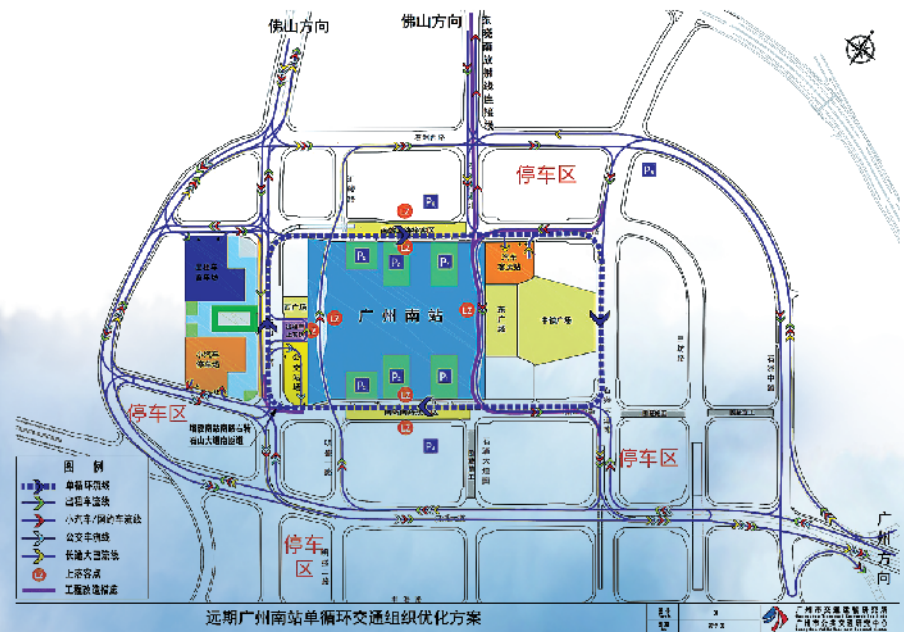
在广州南站出租车站场,打车乘客被分为“广州方向”“番禺方向”“佛山方向”,这原本是为了分流而设置。然而,由于南站出发到番禺周边很近,番禺的出租车司机都不愿到南站接客,记者现场发现,往“番禺方向”的乘客有时要等40分钟才有车可坐。

8月15日17时,有大约60人在“番禺方向”通道处排队,但入场接客的出租车寥寥无几。记者观察发现,15分钟内,只有不到20辆出租车入场载客,与“广州方向”出租车源源不断形成鲜明对比。

“现在要排半小时到40分钟才能打上车。”在“番禺方向”通道处指引乘客排队上车的的工作人员告诉记者,在“番禺方向”排队的旅客每天都很多,但车却很少。

不愿意载客去较近地点的还有自称是网约车的“黑车”司机。记者从西4号出站口出站,就遇到几个人询问“要不要打车”,其中一个自称是滴滴司机。记者询问为何不在平台接单,对方表示“平台接单太慢”,并表明车价“与平台价格相同”。当记者表示要去汉溪长隆时,对方立即以“太近不去”为由拒绝了记者。

不愿意载客去较近地点的还有自称是网约车的“黑车”司机。记者从西4号出站口出站,就遇到几个人询问“要不要打车”,其中一个自称是滴滴司机。记者询问为何不在平台接单,对方表示“平台接单太慢”,并表明车价“与平台价格相同”。当记者表示要去汉溪长隆时,对方立即以“太近不去”为由拒绝了记者。(严艺文)



### 数说南站

- 广州南站于2010年正式开通
- 2018年全年到发量1.63亿人次,日均到发旅客达到44.6万人次
- 今年春运期间,广州南站日均到发53.16万人次,最高峰值为67.14万人次
- 今年5月1日到发旅客75.29万人次,发送40.5万人次,达历史最高峰

制图:李焕菲

记者调查

羊城晚报记者 李国辉 马灿 甘韵仪 实习生 赵乐群