

到2025年

老城区停车难、路边泊位供不应求……
停车这件“小事”，广州怎么解决？

拟建公共停车场112个 提供泊位约3.28万个

文/羊城晚报记者 张璐瑶 图/羊城晚报记者 宋金峪

老城区停车难、路边泊位供不应求、医院等重点场所车位供给不足……在广州，停车这件“小事”，却难倒了不少市民。

8月11日，记者随广州市人大常委会执法检查组一行到越秀、天河、海珠等地，对广州市实施《广州市停车场条例》(以下简称“条例”)开展执法检查。

据了解，截至2020年底，广州市共有小汽车划线泊位约293.2万个，与小汽车保有量(280.7万辆)比值为1:1.04，基本形成了以配建停车场为主、公共停车场为辅、路内停车位为补充的停车泊位供给体系。到2025年，广州拟建公共停车场112个、泊位约3.28万个。

“停车问题是民生问题。”针对检查中发现的问题，广州市人大常委会副主任周建军建议各相关部门列出工作清单、问题清单，更人性化、精细化、科学化地为群众办实事。



广州海珠区滨江街道的内街内巷停车场

难题
医院周边停车要排队

建议
提高非就诊车辆收费标准

来到位于珠江新城核心商务区的广州市妇儿中心医院(珠江新城)停车场，代表们亲身体验了“排队”的压力。

据介绍，妇儿中心(珠江新城)正常就诊量为6000到8000，停车需求预计在2500到3000车次左右。车位供不应求，排队拥堵较为严重。

为缓解停车难的问题，医院用了很多办法，包括将增建机械车位125个；将医务人员车辆大部分外移到院外停放，345个车位全部为就诊车辆开放；实行挂号预约车位分流停车等，但由于院内院外停车场收费差距大等原因，目前效果尚不显著。

检查中，代表们也发现，中心城区学校、医院、住宅小区、网红打卡点具有刚性停车需求，停车位供给不足，排队停车，占用道路造成交通拥堵。尤其是医院周边，部分医院“自用”较多，对就诊车辆形成挤压。

这种价格差形成的“倒灌”不仅存在于医院停车场，也存在于图书馆等公益性场所的停车场，大家都来“占便宜”就造成了“一位难求”、排队入场甚至堵塞交通等现象。

如何解决这一难题？有代表建议，一是调整医院收费政策，实行非就诊车辆收费与市场接轨甚至略高于市场价格，减少非就诊车辆占用医院停车位；二是采用阶梯式收费方式，引导提高停车位流转效率。

等功能，每个停车牌下都有一个二维码，可先停车后扫码付费。大数据与路内车位的结合，缓解了附近居民的停车困难。

“广州泊车”平台目前已接入泊位信息72万个，可实时显示“有无空位”“可否预约”“收费标准”等信息，有效改善因停车信息不对称带来的“一位难求”现象，提高现有停车资源利用率，目前已有近50万用户注册使用。

周建军建议，要加快部门数据共享，用科技手段解决停车场建设和停车难问题。广州市人大常委会委员周慧建议，建成统一的停车信息数据库，各部门按需共享停车管理数据，数据脱敏后可与智慧停车企业共享，把数据真正用起来。

走进去越秀区华乐街道华侨新村，只见不宽的道路分成了两半：一边停满了车辆，一边供车辆单向通行。

越秀区副区长陈伶俐告诉记者，华侨新村有近1500户住户，原先片区内划有城市道路泊位约350个。根据条例“双向通行宽度不足八米或者单向通行宽度不足六米的路段不得设置停车泊位”的标准，社区居民提出片区内原先划设的城市道路泊位绝大部分都不符合泊位要求，目前，相关路段仅保留符合路宽要求的爱国路约10个道路泊位，泊位大幅减少。

居民有停车需求，也有顺畅出行的需求，怎么平衡？广州市人大常委会委员陈宁认为，路内划停车位，一定要在保证交通顺畅、消防通道通畅的前提下划定。“不仅要考虑停车需求，也要保障交通顺畅、消防安全。”

陈伶俐介绍，目前，华侨新村正在探索通过改建学校操场地下空间、建设公共停车场、建设立体化停车楼等方案来缓解区域内停车难题，得到了居民们的支持。

难题
路边泊车位影响交通

建议
用大数据提高泊位利用率

该进行调研，看是通过资金补贴还是税收优惠的方式，引导社会力量参与进来。”

广州市人大代表朱前鸿建议，在市区推广停车楼或远距离停车场，用摆渡车接驳+远距离停车的方式缓解市民停车需求和交通压力。

广州市规划和自然资源局透露，下一步，广州将重点保障住宅等基本出行车位，并对医院、学校、政务中心等停车需求较为突出的重点区域、重点路段、重点设施提高资源支持。

目前，广州市已完成《停车场专项规划》的编制，优先选取拆迁量较小、实施条件较好的社会停车场用地纳入2020年-2025年期间公共停车场规划方案，拟建公共停车场112个、泊位约3.28万个。

据：小汽车增长提速明显，从2016年的6.1万辆增至2020年的18.2万辆；而配建车位则增长趋缓，从2016年的20.5万个下降为2020年的15.4万个。

为什么会存在供需失衡？周鹤龙指出，配建的停车场大部分位于外围区域，车辆增加大部分位于中心城区，同时与房地产等其他商业开发项目比较，停车场建设普遍存在投资回收期偏长、回报率偏低。社会力量建设停车场积极性不高。

如何解决这一难题？广州市人大代表刘善巧建议，对投资停车场的经营主体给予政策、税收等优惠。“如果从市场角度让社会资本投资停车场，这是个亏本买卖，没人会做。政府应

建议
推广停车楼或远距离停车场

广州市停车位供给情况如何？广州市政府办公厅副秘书长吴扬介绍，“十三五”期间，全市共新增约112.4万个配建停车位，高于小汽车保有量70.5万辆的增长规模。2020年底，广州市共有小汽车划线泊位约293.2万个，与小汽车保有量(280.7万辆)比值为1:1.04。

从数据上看，这一比值在国内超大城市中处于较好水平，为什么还会出现停车难？

“历史上老城区长期存在配建车位不足问题，多年来新建项目配建车位增长主要分布在外围区域，从地段来说，结构性供需失衡矛盾在较长时间内无法化解。”广州市交通运输局副局长周鹤龙列出了一组数据

千群齐心 做好幸存者救援安置

在容桂水道蛇头湾河段龙冲口与石坎之间，当年的事故发生地建起了一座纪念亭。当地管理人员龚叙林和她的丈夫周进开都曾参与了事故救援。

龚叙林回忆称，当年她的丈夫曾经是辖区生产队八队的队长，在听到撞船声音后，她丈夫周进开便冲了出来，赶紧到河边察看情况。意识到情况较为紧急，周进开通知了生产队的大喇叭广播，自己也拿着7米多长的竹竿到现场救人。

“当时他是管闸的，也没有船在边上，就伸着竹竿到水面，让逃出来的人抓住竹竿游上岸。”与此同时，当地农民很快敲响了铜锣，许多村民、民兵都赶到江边划着舢板出江救人。乡村里的赤脚医生则留在江滩上，给打捞上来的落水者做人工呼吸。一艘从江门开来的客轮也临时停下来打开探照灯协助救援。

现年74岁的梁淑芝也参加了救援，当时她正怀有5个月的孕身。根据当时大队的安排，她负责担水和煮饭。“我前后在村头负责煮饭。最开始，村民们拿出自己家里的鱼和米，煮粥给幸存的人吃，当地的供销社也将仓库里面储备的米面罐头饼干等送到救援一线。”

根据石庆东搜集到的资料显示，在事故发生后，当地政府也迅速将事故上报，省革委会立即成立了“广东省8·4海事办公室”统一指挥、协调救援和善后工作。由于政府及时采取了快速的善后处理和灵活的安置政策，整个善后处理得有条不紊。

灾难为镜 我们从中吸取什么教训

石庆东告诉记者，出于一个偶然的机会，他跟顺德的一位朋友何先生说起了这次事故，碰巧这位何先生就是出事地点蛇头湾附近村子的人。

近日，在何先生的陪同下，石庆东来到了当年出事的河段。经过几十年的变迁，这里已经完全不像是当年的面貌了，当年有大片甘蔗田的河滩，现在已经矗立起一栋栋的厂房。在江面上，一座航标灯塔引人注目。

何先生告诉石庆东，灯塔所在的地方，就是当年发生沉船事故的地方。那里水深有十六七米，而且是两江交汇的地方，河面窄、水流急，沉船事件发生后，为了航行安全，航道部门就建起了这座航标灯塔。

自从发生事故后，每年的8月4日前后，都有很多死者亲友来到这里祭奠。上世纪八十年代，当地村民自筹资金建起了“8·4海难”纪念亭。

46年过去，“8·4海难”留在幸存者记忆里的伤痛并未被时间冲淡。石庆东说，这场事故给自己留下刻骨铭心的伤痛，侥幸逃

46年前，发生在珠江容桂水道的一次撞船事故 夺走了432条生命……

8·4海难46周年

逝者已矣思念长存 锥心之痛永以为鉴



深夜撞船 坚强母亲带着儿子逃生

“我们算是‘大难不死’。”在聚会上，幸存者蒙玉英谈着事发时的情况，长吁了一口气。

据蒙玉英回忆，当年她才30岁，是高要县人民医院的护士，而她在沉船中拼死救出来的三岁儿子李志端，是这次海难幸存者中年纪最小的一个。

“因为家里有急事，3日，我拿着8月4日从广州回肇庆的船票，打算去码头碰运气。”蒙玉英说，当时可能售票员看见她带着孩子，便给他上船。因为船上满座，且自己是次日的船票，蒙玉英便被安排在三等舱的走道上。就这样，蒙玉英和儿子登上了红星240客轮。

凌晨，为避免无灯航艇，红星245轮打满舵改变方向，不料与红星240轮相撞，5分钟左右两轮相继沉没。当时，蒙玉英的儿子正睡得香甜。突然，船体猛地一震，撞船了！蒙玉英叫醒儿子，让他穿鞋，准备爬出窗口。“当时楼梯口很多人。”蒙玉英说，她一手抱起儿子，一手挽起行李袋，刚钻出窗口，行李袋便跌入水中了。

蒙玉英跟孩子一起跌入水中，当她浮出头时，船已经沉下去。她一手托起儿子，一手在水中扑腾，努力挣扎。此时，江面已经乱作一团，沿途

经过的船只看见有船遇险，扔下了木头、救生圈等东西，也在尝试施救。“我幸运地看到一根五米多长的木头，抱着木头，我们最后获救了。”

石庆东告诉记者，事故发生后，从广州赶来的工作人员安顿了幸存者，他们让返程肇庆和广州的人各站一边。“当时我们回肇庆这边的大概有40多人，其中有位年轻妇女带着个三四岁的小孩，孩子是这次事故幸存者中年龄最小的一个。”石庆东所说的这位年轻妈妈就是蒙玉英。在水中，她拼死托着孩子游上了岸，大家都佩服这位了不起的妈妈。

“深夜撞船，需要专业的救援手段。”幸存者苏炳强受访时说，当时他作为珠江航运公司的一名船员，刚结束培训，也踏上了红星240轮返程肇庆。在撞船后，他便从船上跳了下来，游上了岸，一同下船的还有他的同学许国钊。

“我们下船后，整个江面都是油，周围还是大片的甘蔗林，夜幕下视线极差。我跟许国钊便马上在岸边点上火堆，指挥江面的人往火堆的方向游。”

苏炳强说，事故发生后，航运公司组织了安全会议及各类培训。但事发现场的状况，他实在不敢再去回忆。

羊城晚报记者 杨再睿 谢小婉 姜雪媛

在打捞中的红星240客轮资料图