

广州区势 · 深思考

广州首次出现城中村“禁停电动车” 这一次为什么是白云区三元里村？

广州城中村“禁停电动车”迈出第一步！这一次为什么是三元里？

5月10日，广州市白云区三元里街道辖内抗英大街52号的户外电动自行车集中充电点突发火灾。三元里村经济联合社（以下简称“三元里联社”）于11日推出《关于全面加强电动车管理的通告》（以下简称《通告》），自16日0时起，所有电动自行车及五类车将不再允许进入村内停放，以减少潜在风险，三元里村因此成为全市首个“电动车禁停”的城中村。对此措施，村内居民反应如何？周边停车位能否满足需求？新快报记者12日在三元里村进行了一番走访。

■新快报记者 李应华 文/图

16日起“禁停电动车” 快递等车辆登记后限时通行

根据《通告》，自5月16日0时起，所有电动自行车及五类车将不再被允许进入三元里村内（含松柏新村片）停放，以减少潜在风险。外卖、快递、燃气及粮油等生活必需品配送电动自行车则被特许其在每天6时至24时登记后限时通行，并强调即停即走原则。

此外，三元里联社还将组建专业队伍，在村口设卡并实行24小时不间断巡查，发现违规停放行为会进行劝导，必要时还会进行临时锁车。对于屡教不改者，将依据相关法规交由执法部门严肃处理。联社还设立有奖举报热线，鼓励村民积极参与监督电动自行车违规停放和充电行为。

三元里街相关负责人表示，下一步街道将进一步优化电动自行车集中停放点、充电桩设置，推动充电桩改充电



■抗英大街上停车位比较紧张。

柜，实现人居住地与车停放地分离。全面实行内街巷的围院式管理，在全村内巷入口安装人脸识别智能门禁和监控，严禁电动自行车和电池进入城中村内巷，做好引导和疏导。全覆盖安装城中村内智能烟感，提升预警处置能力。

火灾直接导致“禁停电动车” 有居民“举双手赞成”

三元里村为什么成为广州首个“禁停电动车”的城中村？直接原因当然是5月10日在这里发生火灾。

新快报记者12日走访发现，抗英大街的起火现场目前已用红白蓝帆布遮盖，电力和运营商的工作人员正在更换受影响的线路。二楼外墙悬挂的商铺招牌字因为高温软化而变得低垂，显示出当时火势的高度。“2楼、3楼阳台都被黑烟熏到了。”有事发楼层的居民告诉记者。

事发现场周边的这一段大街是这条近500米长的村内主干道比较宽的部分，目前路两边仍停了不少电动自行车，在一头一尾较窄的街面上用黄色油漆画了停车区，电动车靠近街面的一侧停放。

“那天晚上，我是看着火烧起来然后被扑灭的。”新快报记者走访时，居民小何正在事发现场斜对面停放电动自行车，他告诉记者，目睹火灾全过程，对自己触动很大，“虽然知道火烧不过来，但是那个热浪吹到脸上还是有点怕”。



■虽然三元里村发布了“禁停令”，但抗英大街周边的内巷仍有电动自行车停放。

担忧 | “禁停电动车”后充电和停车问题怎么解决？

不过，也有居民对“禁停电动车”有异议，或者有疑虑。

在抗英大街入口处有两家电动自行车店，负责人均表示尚未收到通知在“禁停电动车”措施下店铺该如何运营，其中一家店还有维修业务，店主对“禁停电动车”措施表示忧心，担心生意受到影响。

上述居民小何则担心充电的事情。他告诉新快报记者，村内安装了带雨棚的充电桩，这段日子常常下雨，在这些防雨的充电桩充电比较安全。如果车要停到村外，他还没有找到合适的充电桩。

除了充电桩，居民另外一个担忧是村外的停车位是否充足。“有时候大家不是故意把车停在巷口，是街上实在没有停车的位置。”住在村内出租屋的小潘告诉新快报记者，自

己下班比较晚，大街上的位置都停满了。如果村内彻底不能停，村外行人道不宽敞，不知道有没有足够的停车位。

新快记者在三元里村周边环绕的三元里大道、广园中路和机场路走访一圈发现，目前周边停车位不算充足，比如三元里大道周边聚集不少皮具城，这里的行人道虽然比较宽敞，但是路两侧的停车位基本上停了电动车，粗略估计停放率已经超过八成；在地铁三元里站周边更是一位难求，靠机动车道的一侧电动车停了两排；在广园路，停车位则是靠近三元里大道的一侧比较紧张，而靠近广园路公交总站的一侧还有一些空位；机场路的行人道较窄，并非全程都没有停车位，路上还有不少食肆和办公楼，所以车位也相对比较紧张。

从11日开始，联社工作人员在街上张贴公告，每辆停在路边的电动自行车上也会放一张，他看到公告后拍照在家庭微信群发出，有使用电动自行车的家人都比较支持。

租户黄小姐则对“禁停电动车”的措施表示“举双手赞成”，她解释称，“内巷本来只能容纳两三个人并排走，如果停了一辆电动自行车，路面就差不多了三分之一”，火灾令整个三元里的居民开始重视电动自行车乱停放带来的隐患。

有些人乱停车不听劝，劝说不能解决问题

更深层次的原因，是光靠“提醒”“劝告”已经不能解决问题，出台强制措施势在必行。

新快报记者走访发现，虽然抗英大街每一个内巷的入口都挂着红色横幅，提醒居民不要将电动车停放进内巷，但不少内巷仍停着电动车。有治保队员透露，之前曾经组织过多次清理行动，但仍有人或不自觉、或贪方便就将车停在住所的楼下。他在言谈之间对“禁停电动车”措施充满了期待：“我也住在这里，平时也开电动车，为了安全多走10来分钟应该没有问题。”而作为治保队员，“禁停电动车”后他的工作能轻松一些。“有些人乱停车就是不听劝，我们劝说很久，或者强行把车推走，但不能从根本上解决问题”。

措施 |

已规划新停车区 新增充电端口

三元里联社有关负责人介绍，基于最近的统计与估算，村内在非流动性场景下的电动车保有量在5000辆至6000辆之间。联社已着手对村外的停车区域进行长远规划，规划中的停车区域总长大约3公里。此外，联社还会密切关注停车位的实际使用效率，并根据实际情况适时作出调整或扩建。

新快报记者翻阅媒体报道资料发现，去年6月，三元里街道采购电动车共享智能充电桩，安装于抗英大街出入口。记者了解到，这些充电桩将迁移至村外重新规划安装。村内安装的充电桩则将于“禁停电动车”措施实施当天进行断电处理，并逐步撤销村内充电桩设备。上述负责人表示，三元里联社正按计划推进充电桩的布局优化工作，计划于15日前在三元里村外围停放区域建成充电桩，充电桩超过2000个充电端口。

建议

通过顶层设计 建立长效机制 避免基层“一禁了事”

长期关注电动自行车管理的广州市政协委员郑子殷认为，三元里村“禁停电动车”的做法值得商榷。他表示，目前，广州市有五六百万辆电动自行车，如果采取一禁了之的“一刀切”方式，实际上只会导致社区里的电动自行车大量占据周边的公共空间。他还担心，由于停放和充电不便，三元里村的居民以后会偷偷将车停回村里，甚至将电池带回家充电，造成更多的潜在危险。这种做法本身很值得商榷。

郑子殷认为，电动自行车安全事故频发，一旦出现问题，动辄问责，导致基层治理压力过大，在“难管”与“一禁了之”之间，两害相比取其轻，确是无奈之举。从长远着眼，广州的电动自行车治理更应通过顶层设计，建立长效机制。比如能否落实广州禁用不符合国标的电池、大力整治违法改装；谋划规范电动自行车充电桩、停放点布局等基础工作；同时，针对容易造成电动自行车重大安全事故的违法行为加大处罚力度，甚至将行为人纳入失信体系，加大其违法成本等。“老城市要焕发新活力，社会治理要创新，我认为要给基层更多尝试机会。因噎废食并不能解决问题。”郑子殷告诉新快报记者。



■5月10日，抗英大街52号的户外电动自行车集中充电点突发火灾。12日，记者发现事发现场仍停着大量电动自行车。



■扫码了解三元里联社禁停电动车热点问题解答。