

# 收费难生存、免费难持续

专家建议：在统一定价标准的规制体系中

## 电动自行车 试运行阶段

Trial operation phase  
of electric bicycles

### 力泊停车场管理规定

1. 车辆应有明显标识牌进入车场，车辆出场后须按指定区域停放。
2. 车辆进出地下停车场时须由指定位置有序停放，严禁随意停放。禁止在非机动车道上停放（如消防、消防通道等）。
3. 车辆必须按指定方向低速行驶，有序进出。车辆在行驶过程中注意安全，严禁车辆在出入口处逆行行驶。进出车辆不得鸣笛，时速不得超过15公里/小时。
4. 车辆进入停车场必须从场内秩序维护员的指定通道。
5. 车辆停放后，贵重物品及现金等物品，由车主自行妥善保管，若发生丢失，由车主自行承担相应责任。
6. 禁止携带易燃、易爆、化学危险品及装有货物的货车进入车场。
7. 保持停车场内清洁，不得乱扔杂物、发现漏油、漏水、车主应及时自行处理。
8. 严禁儿童及无关人员进入停车场内玩耍、逗留。禁止在停车场内洗车、修车、试车、练车等。
9. 车主自觉保持场内卫生整洁，爱护公共设施。

力泊停车场服务（广州）有限公司

■同和地铁站D口附近的电动自行车停车场试运营告示牌。

早晚高峰时段，广州不少地铁站周边的电动自行车停车场车来车往一片繁忙，这些场地，为通勤族解决了停车难的燃眉之急。

作为广州数百万通勤族的“接驳利器”，电动自行车的停车问题直接关乎城市出行的便捷度与安全性。这些电动自行车停车场的生存状况究竟如何？近日，新快报记者走访发现，广州地铁站周边的电动自行车停车场呈现出截然不同的生存现状：各停车场收费不一，有的运营有序，有的陷入“车辆稀疏、运营维艰”的困境，有的场地已悄然拆除。免费停车场虽广受市民青睐、供不应求，却暗藏运营成本高的发展隐忧。

如何实现电动自行车停车场的可持续运营？有专家建议，政府牵头规划、企业投资管理，盘活闲置空间建设停车场，减轻额外规划停车场用地的空间压力。同时，加快出台配套实施细则，明确定价机制、停车环境规格、保管责任、运营规范与监管职责。

■本版文图：  
新快报记者 金瑜 林钢威



■濠口地铁站周边的广佛放射线桥下，一处由政府主导建设的免费停车场“一位难求”。



■濠口地铁站附近，一些电动自行车因免费停车场内没有位置可停，而停在人行道上。

## 记者调查

### 一天2元，这个停车场活得很好

西塱地铁站旁的电动自行车停车场位于广中立交桥下，靠近地铁站A、B口，为收费停车场。据金升物业2021年9月在其微信公众号发布的消息，该停车场在荔湾区东漖街道办支持下，利用桥下闲置空间建成，提供1000多个车位。近年来，停车场的运营一直较为稳定，停车场内车辆整齐停放，虽未出现“一位难求”的火爆景象，但也并没有出现大量车位闲置的情况。

记者看到，该场地配备全程监控设备和24小时安保人员，实行“一车一栏”管理。车主通过手机扫码进出，全程顺畅。入口公示牌显示：24小时内收费2元，季租120元。车场保安向记者表示，场地是公司向政府租用的，是合法合规运营。

正在取车的李女士告诉新快报记者：“这里停车环境好，不会风吹日晒，一天两块的成本完全能接受，每天都会停过来，唯一的不足是没有充电设施。”可见，合理定价与规范服务是停车场持续运营的支撑。更重要的是，该停车场将地铁口及人行道的停车需求有效转移至桥下，行人通行较为顺畅，城市闲置空间也得到了利用。

### 免费变收费，市民不接受

同样是在地铁口，有的停车场却门可罗雀。记者在走访中看到，濠口地铁站旁的一电动自行车停车场收费标准为3元/天、

50元/月，在下班高峰的18时左右，该停车场仅停放约70辆电动自行车，较多车位长期闲置。“50元一个月太贵了，30元还差不多。”车主陈女士说，“新车的时候爱惜怕刮花才会考虑停付费，我的车不是新车，没必要花这个钱。”

事实上，濠口地铁站周边电动自行车停车需求旺盛，就在该停车场几步之遥的广佛放射线桥下，一处由政府主导建设的免费停车场一直是“一位难求”。广州荔湾发布微信公众号的推文中提到，该非机动车停车场2021年12月底正式启用，靠近濠口地铁站B口，占地1200平方米，可容纳约600辆非机动车停放。该停车场免费，但场内不设充电设施。记者看到，一些电动自行车因无法停入免费停车场，只能占停在人行道上。

收费是否合理，是停车场能否持续运营的关键。据了解，万胜围地铁站B口旁曾设一智能收费停放区，刷羊城通2元可入，初衷是解决车辆乱停乱放和丢失问题，但几乎无人使用，大量电动自行车挤在停车场外。有市民质疑，“这地方本来是大家免费停的，围起来收费就不合理。”另有受访者指出，现场未公示收费标准、审批主体及资金去向，且场地紧邻人行道，“是否占用公共空间，始终没说法”。记者近日走访时看到，该智能电动自行车收费停车场已不见踪影，据周边路人及报刊亭老板介绍，该停车场已于几个月前拆除，如今电动自行车重新停满道路两侧，曾经的拥堵问题再次凸现。

### 免费难持续，收费恐反弹

同和地铁站周边密集的城中村里，居

住着大量通勤人群，电动自行车是最主要的接驳工具。此前，大量电动自行车无序停放于地铁口通道、公交站周边，不仅堵塞交通，还存在严重安全隐患。

“同和站D口对出的公交站，以前电动自行车停得满满当当，行人只能在车缝里穿行。”力泊停车场服务（广州）有限公司工作人员何先生回忆说，为解决这一民生痛点，同和街道自2024年下半年起组建工作小组，将一处闲置小汽车停车场及周边空地整合改造，建成大型电动自行车停车场。2025年10月，同和地铁站D口附近的电动自行车停车场试运营，记者当时采访时见到，停车场内车辆停放有序，道路拥堵状况显著改善。2025年12月23日记者再次到停车场走访，这里的运营已步入正轨，高峰时段有专人引导停放。

据介绍，目前停车场一期面积约2000平方米，可容纳1200至1300辆车停放，每日早晚高峰时段停放车辆1100至1200辆，过夜车辆约300辆，基本实现“车辆进场地、道路保畅通”的初期目标。

尽管管理规范、秩序良好，但完全免费的模式使运营难以为继。何先生给记者算了一笔“经济账”：场地每月需支付租赁费用，高峰时段需二三十人现场值守，常驻值班人员也有8至10人，再加上监控、消防设施的维护费用，日常运营成本高昂。未来，停车场计划进行收费，但此举也令其充满“焦虑”。何先生坦言，经过多次测算，定价过高会导致车主回流路边，定价过低则无法覆盖成本。此前的测试也印证了这一点，10位车主中有三四位明确反对收费，担心增加通勤成本，甚至出现过不配合登记、直接冲撞闸口的情况。

## 数据

近年来，广州电动自行车数量持续高位增长。据广州市规划和自然资源局发布的《2024年广州市交通发展年度报告》显示，截至2024年底，广州电动自行车上牌总量576万辆，电动自行车日均骑行量903万人次，但全市城市道路划设的非机动车停放区容量仅超70万辆。



■同和地铁站D口附近的电动自行车停车场基本停满。