

“此处禁止停车”,提示被当透明无物! 场内大把车位,周边道路却车满为患! 广州石井片区交通,让人怎么说你好呢?

货车占道违停绵延两公里、地铁严管路段堵得水泄不通、城中村消防通道屡被占用……近日,有市民反映广州市白云区石井一带的商贸、物流区域多条道路普遍存在车辆占道违停现象。新快报记者走访发现,该片区坐拥多处停车场,车位充足,却出现“场内空置、场外乱停”的现象。大量的货车和汽车占用机动车道、非机动车道、人行道、消防通道及导流带,不仅挤压通行空间,扰乱交通秩序,更产生安全隐患。相关部门虽有日常巡查、执法抄牌,但整治效果难以长效,乱象反复。

对此,专家表示,石井片区物流园区周边主干道反复出现大面积违停,其核心症结在于执法惩戒机制存在明显短板。同时,也暴露当前道路违停整治存在明显监管漏洞,属地治理权责衔接不畅问题,建议从“单一执法”转向“系统治理”。

■采写:新快报记者 林钢威 陈洁 金瑜 ■摄影:新快报记者 黎奥

主干道上▶ 车辆肆意占用机动车道,违停车辆绵延两公里

地处白云区商贸、物流区域的庆槎路、潭溪路,日常车流密集、物流运输频繁。有市民反映,长期以来,这一带大货车、小货车、小车肆意占用机动车道、非机动车道、人行道违停。密集的车辆大幅压缩通行空间,造成机非混行、道路拥堵等问题,给市民日常出行带来极大困扰。

6月3日,新快报记者走访发现,庆槎路违停现象最为突出,车辆绵延近两公里。大量货车沿庆槎路自北向南停放,违停范围从久昊能源马岗加油站一路延伸至庆槎路与西槎路的交叉口,主干道边、辅路及非机动车道被违停车辆占用。机动车、非机动车被迫混行抢道,车流量稍大,便会拥堵,通行秩序混乱,安全风险攀升。

公交车也深受违停乱象影响,庆槎路设有多个公交站点,密集停放的货车挤占了停靠空间。在彭加木纪念中学旁,也屡见占道停放的货车。这些违停货车极易引发追尾、刮蹭等交通事故。

在申泽商贸城前,人行道上挤满了各类车辆。小汽车、面包车、电动自行车、三轮车以及共享单车无序地停放。有的车辆直接横着停在盲道上;有的小汽车并排停放,几乎占满整条人行道,行人只能侧身挤过。临近庆槎路与凤凰路交叉路口的非机动车道上,12辆小汽车首尾相连,占满整条车道。在广大时尚中心前的人行道上,多辆小汽车和货车随意停放,有的甚至直接停在人行道正中间。这些车辆已

被贴上“此处禁止停车”的温馨提示。部分车辆还在6月1日被有关部门贴上了“违法停车告知单”。然而,两天过去,即便已被张贴罚单,这些车辆仍在原地停放,未见移动。

潭溪路同样是车辆违停重灾区。导流带上停放了近10辆小汽车和货车,3名司机还站在导流带上聊天,全然不顾旁边来往车辆。临近西洲地铁站的路段两侧,密集停放着数十辆货车和私家车,有的货车甚至直接停放在车道中间,影响道路交通安全。

市民郭先生对此吐槽连连:途经此处需小心、减速慢行,时刻留意周边停放车辆,稍有不慎便会引发碰撞、刮蹭事故。他希望相关部门加大整治力度,常态化严查占道违停,保障市民出行安全。



▶在潭溪路西洲地铁站旁的路段,多辆货车占道违停,三轮车仅剩一车道可通行。

▶在庆槎路辅路,大量货车占道违停,仅剩单车道可通行。

▶在潭溪路,多辆汽车占用导流带违停。

物流园旁▶ 货车司机“就地候单”,宁愿违停不进停车场

凤鸣路连接庆槎路、凰岗东涌路与凤凰路,沿线分布着多个小区、专业市场和物流园区,且临近许广高速庆丰收费站出入口,日常车流量较大。有市民



▲在凤鸣路,数十辆货车占用两侧机动车道停放,导致双向四车道剩两条车道可供通行。

向新快报记者反映,不少货车和私家车在凤鸣路长期占用两侧机动车道停放,导致双向四车道剩两条车道可供通行,车流量大时容易造成拥堵。

6月3日,新快报记者走访看到,从凰岗大型停车场到瑞晖花园,约550米就有超过80辆大货车、小货车和小车违停在机动车道的两侧。沿街一家便利店老板告诉记者:“经常都有很多车直接停在路边。”

当天下午,在凰岗东涌路与凤鸣路交叉路口的安发停车场门口,有四辆私家车直接停在车辆出入的必经之处,甚至有车辆并排违停,严重挤占了进出停车场或凰岗东涌路的通行空间。记

者在现场看到,因两辆货车在该路口会车,一辆货车为避让违停车辆,缓慢驶入停车场,造成路口拥堵,后方至少七辆货车在排队等待通行。

新快报记者走访留意到,事实上,凤鸣路沿线设有多个大型停车场。以安发停车场为例,小车60分钟内免费,之后每30分钟1.5元,24小时封顶30元;黄牌车和拖挂车120分钟内免费,之后每30分钟分别收费10元和15元,24小时封顶分别为50元和80元。不远处,一社凤岗停车场对黄牌车和拖挂车60分钟内免费,之后每30分钟分别收10元和15元,封顶同样为50元和80元。然而,记者在该路段多个停车场内

看到,停车场内仍有大量停车位空置。

为何不进停车场停车?不少货车司机则表示,有时一待就是一天,停车场停车费用偏高,宁愿占道违停。一位货车司机告诉记者,自己刚在附近物流园卸完货,“哪里有货往哪去”是他的工作常态,日常接单范围覆盖广州全域。该司机坦言,附近物流园区内设有停车场,但仅限两小时内卸货可免费停放,超时即产生费用。为节省运营成本,多数司机完成卸货后,不会停留园区停放,而是选择在道路旁临时停靠候单。不过司机透露,路边停车存在一定风险,偶尔会有交警巡查贴条,不少司机只能随车流灵活停靠,以规避罚款损失。



▲在凰岗村凰岗东涌路,数十辆私家车占用消防通道。

地铁站口▶ 停车场内空荡荡,停车场外满当当

停车资源充足却空置浪费,道路违停乱象屡禁不止。有市民向记者反映,西洲地铁站周边出现“场内空旷、场外乱停”的反差现象,占道违停、堵塞通道等问题频发,给周边居民日常出行带来极大困扰。

6月3日,新快报记者实地走访发现,西洲地铁站D、E入口前方停车场已对外开放,路口醒目位置悬挂着“停车场开张大优惠”横幅,公示显示:月保原价400元/月,前50名签约车主可享受350元/月的专属优惠。尽管停车场推出优惠套餐,但停车场内车位依旧空置率高,仅有零零散散的数辆车,显得格外空旷。不过,除了上述横幅外,停车场暂未公示完整的收费标准。

与空旷的停车场形成强烈反差的是,周边道路却车满为患,违停车辆扎堆。作为地铁口严管路段的南辉街,道路两侧密密麻麻停满汽车和货车,仅剩单车道可供通行。当有车辆在路中间占道违停,道路便会堵塞。此处人行道、消防通道也成了“临时车位”,部分货车斜跨车道与人行道占道停放,堵住人行道,埋下安全隐患。

对此,周边小区住户纷纷叫苦不迭。住在南辉街小区几十年的老街坊陈伯(化姓)表示,地铁修建完工后,小区门前位置变得宽敞了,但外来车辆违停占道的现象也随之而来。“小区里有30多个车位,住户不多,租户和业主基本够用。停在地铁站附近的基本是外来车辆。”陈伯说,“这些车把路堵了一大半,出行很不方便。但没办法,我们没权赶走。”住户王先生告诉记者,如今地铁口的停车场已投用,但多数外来车辆依旧选择路边临时停放,相关部门没有巡查抄牌,因此违停现象十分猖獗。

针对停车场收费及未公示标准等问题,停车场负责人刘先生向记者解释,目前正按照街道办最新标准,重新制作公示牌,尚未完工。该停车场对小型车辆30分钟内免费,超时后每小时收费4元,12小时收费20元,单日封顶30元;货车30分钟内免费,超时每小时收费5元,12小时收费30元,单日封顶40元。月保费用根据车型大小划分,为400元至600元不等。



▲西洲地铁站前的严管路段南辉街,货车斜跨车道与人行道占道停放,堵住人行道。



▲西洲地铁站前的严管路段南辉街,道路密密麻麻停满汽车和货车,将道路堵死。



▲与空旷的停车场形成强烈反差的是,西洲地铁站周边道路却车满为患,违停车辆扎堆。

关键词:寻因 违停乱象暴露多层监管漏洞 属地治理权责衔接不畅

广州市政协委员、广州市法学会交通法学研究会副会长谭国骞指出,石井片区物流园区周边主干道反复出现大面积违停,其核心症结在于执法惩戒机制存在明显短板。同时,也暴露当前道路违停整治存在明显监管漏洞,属地治理权责衔接不畅问题。一方面,现有处罚金额偏低,缺乏累进惩戒、信用联动及行业约束机制,违法司机心存侥幸,且常规巡查存在时段盲区,无法形成全天候、持续性震慑。另一方面,交警、城管、街道等部门多为临时联合整治,未能从源头疏导物流停车与装卸需求。

针对大型停车场周边主干道货车司机长时间停靠的问题,谭国骞认为,上述停车场收费规则整体不适应货运行业作业特点,对常驻作业货车群体友好度较低。片区货车多为长时间停靠,装卸周转作业,现有60至120分钟免费时长较短。后续阶梯计费递增较快,多数常驻货车每日多次进出停靠,累计停车费用偏高。相较于低成本占道违停,正规停车性价比不足,这也是司机宁愿冒险占道长时间违停,规避停车场停车的核心原因。

谭国骞表示,城中村消防通道被长期占用违停乱象多源于村集体、物业前端劝阻力度不足,街道、交警、消防后端执法、督查滞后,各环节衔接断层。根治城中村屡禁不止的违停问题,村集体和物业、属地街道、交警部门需构建四级联动、闭环治理模式。依据消防法,占用、堵塞消防通道属于严重违法,个人可处警告或五百元以下罚款,拒不改正可强制执行;道路交通安全法等规定,在全路段禁停区域违停,交警部门可依法处以两百元罚款并拖移车辆。若因占道堵塞消防通道延误救援、引发安全事故,车主还需承担民事赔偿甚至刑事责任。

针对地铁口“场内空置、场外乱停”的乱象,中山大学岭南学院经济学院教授林江认为,该片区停车场收费水平相对不高,违停频发的核心是违法成本远低于守法成本。路段执法频次不稳定、抓拍和拖车率低、缺少即时清场能力,间歇性整治无法稳固通行秩序,极易出现反弹。同时停车场运营模式与用户使用习惯脱节,现场无清晰价格公示、导视系统不完善、缺少动态停车位提示,出入口通行不便,导致司机难以获取车位信息。此外,执法与停车场运营未形成联动闭环,违停车辆缺少入场引导,最终形成正规车位闲置、路面违停扎堆的乱象。

关键词:建议 从“单一执法”转向“系统治理” 让守法成本低于违法成本

谭国骞表示,白云区石井周边融合物流园区、专业市场、城中村、地铁枢纽等多元业态,车人流结构复杂,停车供需矛盾根深蒂固,单一执法整治难以彻底解决违停反弹问题。他建议,在规划层面,立足片区物流商贸产业特性,结合不同道路功能落实“一路一策”,针对性增设货车潮汐装卸泊位、临时停靠点,补齐货运停车配套短板。在执法层面,依托智能抓拍、动态巡查搭建全天候精准管控体系,区分主干道、消防通道、地铁口、城中村道路实行差异化严管,加大屡犯车辆惩戒力度。在治理层面,建立街道、交警、城管、园区、市场多方常态化联动机制,打通信息壁垒,补齐权责空白。同时优化停车场收费、运营、引流模式,盘活闲置泊位资源,构建规划、服务、管控、长效监管一体化的精细化治理体系。

林江指出,石井及其周边本质是“物流+批发+高道口+城中村+地铁枢纽”叠加型的复合片区。他从五个维度提出了精细化治理路径。一是规划重构,重新测算停车供需,建设集中货车停车场,建立等候区、装卸区、过夜区的分区体系。二是工程改造,用物理手段固化秩序,如安装中央隔离栏,设置防撞缓冲带压缩违停空间,在消防通道安装智能地锁。三是执法升级,从被动查处到高压严管,在重点路段全天候电子抓拍、即时拖移。四是优化收费机制,将物流园区停车位与租赁合同绑定,推出货车月卡制度和阶梯式计费,推出夜间优惠分流措施,让守法成本低于违法成本。五是治理机制升级,成立石井片区综合交通治理专班,由街道牵头,建立周通报机制、数据共享平台以及责任倒查制度。