

要闻

绿水青山间,一些乡村却“围村而治”——
一根收费杆,拦住的不只是车

调查与思考

■ 本报记者 李攀 杨一凡 朱银燕

乡村的魅力,藏在它的“不设防”里。不像城市用冰冷的铁栏和门禁划出界线,乡村几乎没有“边界感”,从不闭门谢客,总是大大方方地敞开,拥抱所有来客。

但如今,一根“收费杆”打破了这种开放包容。

城镇化进程加速,乡村旅游发展,滚滚车流驶入村庄,乡村原有的空间秩序被颠覆。当“停车难”的城市病蔓延到乡村,一些村庄开始尝试通过封闭式管理、收取费用的方式调节停车位资源,但其合法性、公平性、有效性一直备受关注。

那么,这根象征着“边界”的“收费杆”,究竟该不该在乡村立起来?能否找到更柔软、更智慧的解法?

乡村为何变“围城”

当下正值旅游旺季,杭州市西湖区转塘街道长埭村游人如织。但第一个“站”在村口迎接游客的是一根两米多长的道闸栏杆。

道闸旁竖立的停车收费告示牌明码标价:8时至20时,小型客车每小时停车费4元,每日30元封顶。“到景区景点停车交费不奇怪,但当地一般都配有规范化建设的停车场。这个村子难道是用道闸把全村都围起来当成停车场?”来自福建的游客陆先生很困惑。

“围村收费”不是个别乡村的“土特产”。与长埭村一江之隔的杭州市萧山区新街街道盛乐村,其四周的京岚路、机场城市大道、文明路等主要出入口全线布设道闸设备,实现全村出入口全覆盖管控。走进村内,昔日零散闲置的田埂空地、边角地块被绳子、布料等划分出一个个车位。

2025年,萧山区综合行政执法局在答复一位区人大代表建议中提到:经排摸,萧山区12个街道62个村存在围村管理的情况。

放眼省外,“围村收费”现象更早显现、蔓延也更广。公开资料显示,2021年,广东省东莞市就有194个村(社区)实施停车围蔽管理,其中124个已实施收费。

开放的乡村,何以变得如同“围城”?“核心矛盾在于车位供需的严重失衡。”省社科院助理研究员徐苑瑜说,当前很多乡村“围村收费”的主要目的不在于“创收”,而是为了有效控制外来人员和车辆,减少对村民生活的干扰。

国家统计局浙江省调查总队统计显示,2025年,我省农村居民每百户家用汽车拥有量为49.3辆,差不多每两户就拥有一辆车。

这一数据反映了我省农村居民生活水平的持续提升,也折射出乡村对停车设施的需求日益迫切。在空间资源相对充裕的乡村,村民可以把车停在自家庭院内,而地处山区海岛的乡村用地紧张、村道狭窄,车位“自给自足”尚且困难,更别说是外来车辆腾挪空间。

这一矛盾在两类乡村中表现得最为明显:一类是毗邻大城市的郊区村,另一类是农文旅产业兴盛的“网红村”。

长埭村党总支书记李卫东告诉记者,该村共有350户村民,人口1523人,在围村管理前,车位仅有500个左右。到了旅游旺季,每天有上千辆车驶入,挤占村内道路与公共空间,甚至侵占了消防通道,村民时常投诉反映。

盛乐村尽管没有丰富的旅游资源,但随着城市版图扩张,村庄周边企业林立,承接了大量外溢人口,本地居民在2000人左右,外

问题

- 随着城镇化进程加速、乡村旅游发展,大量车辆涌入乡村,一些村庄在出入口设置道闸,通过收取停车费用等方式调节空间资源。越来越多的“围村收费”现象,也引发合法性、公平性等诸多争议。

调查

- 将国道、省道、县道和乡道等纳入“围村收费”范围,截断国家路网“毛细血管”,触碰法律红线。
- 监管缺位,一些村庄擅自安装道闸设施,实施“围村收费”未按法定流程审批、备案。
- 部分村庄道闸设置不合理,易诱发交通事故,存在公共安全隐患。

思考

- 补齐公共设施短板,推动乡村停车位“扩容”,满足民生需求。
- 强化规划引领作用,在国土空间总体规划中考虑村庄停车场布局。
- 以“共建共治共享”理念实现精细化治理,推动“围村收费”向无“围”而治转型。

来租户却有近万人,原有的停车位远远不能满足通勤车辆需求。

相比城市,许多乡村缺乏精细化交通治理手段,难以采取时段调控、分区管理、路网优化等方式科学疏导车流。

面对经济社会发展带来的新矛盾,一时找不到有效应对之策的乡村,不约而同地把治理目光投向了“围村收费”。一些村干部坦言,这种方式尽管简单粗放却能“立竿见影”,村民普遍支持。

反对的声音也有不少,集中表现在三个方面:

经济层面,出行成本上升,导致游客、租户减少,对民宿、农家乐等造成冲击,村庄利益遭受“反噬”,不利于长远发展;

社会层面,实行本村人员免费、外来人员收费的模式在无形中塑造出“身份壁垒”,影响乡村的包容与开放;

治理层面,一些村庄收费账目不公开、不审计、去向不明,容易滋生违规分红、利益输送、侵占集体资产等问题。

“收费杆”究竟合不合法

自“围村收费”现象出现以来,支持者与反对者的争论从未平息。

在资源有限的前提下,对外来车辆收取费用,从成本补偿的角度看,确有一定合理性。然而,一旦将其置于法律框架内审视,情况便复杂得多。

可以说,“围村收费”究竟是否合法这一根本问题的答案,正是定分止争的关键所在。

道路属性是核心判断依据。《中华人民共和国公路法》明确规定:禁止任何单位和个人在公路上非法设卡、收费、罚款和拦截车辆。“此处的公路指的是国道、省道、县道和乡道。”浙江丰国律师事务所主任陈松涛律师说,如果村庄将这些道路纳入到“围村收费”范畴,截断国家路网“毛细血管”,就触碰到了法律红线。

2021年,东莞出现“围村收费”风波后,当地交通运输部门对涉及公路用地范围的违法设置的闸口进行整改,涉及51条乡道和249条村道,共269.7公里。

如果围村内的道路不属于国家路网体系,又该当何论?

陈松涛律师表示,根据《中华人民共和国村民委员会组织法》,村民委员会作为村民自治组织,有权决定村内公共事务。这意味着,若围村内的公共道路或设施属村集体所有,可以由村集体组织实行自主经营管理。

不过,自主经营不等于可以随意经营,“围村收费”必须要符合其他法律法规要求。

去年1月,在宁波市鄞州区两会上,区政协委员杨美科提交的一份反映“围村收费”现象的提案,引起了鄞州区检察院的注意。

两个多月时间,该院公益诉讼检察部检察官张雪倩和同事们实地走访了辖区内的20多个村庄,并根据《中华人民共和国道路交通安全法》《浙江省公路条例》《宁波市停车场规划建设和管理条例》等10余部法律法规逐一问诊“围村收费”行为,梳理出几类普遍存在的共性问题——

未批先建,涉嫌程序性违法。由于监管滞后,部分村庄的道闸和车位由第三方公司联合村集体擅自安装设置,既没有完成市场主体登记、价格备案、税务登记等法定流程,也未向当地乡镇备案审批。有的村庄圈定的停车区域,甚至侵占了学校、医院等公共设施。

私搭乱建,威胁公共安全。有的村庄密集安装十余处道闸,部分道闸紧贴红绿灯或大流量的省道、乡道,一旦出现拥堵,极易诱发交通事故。有的村庄实施“围村收费”后,许多车辆被迫挪到周边公路两侧、人行道违停,风险从村内转移到村外。

去年3月,鄞州区检察院召开了一场行政公益诉讼听证会。行政机关代表、人大代表、政协委员、专家学者等30余人参会。“大家讨论最多的还是公共安全问题。”杨美科记得有位参会者提到,他所在的村庄出现道闸故障,连救护车都被堵在车流中,险些耽误救治。

听证会结束后,鄞州区检察院以影响公共安全为突破口,向相关职能部门发检察建议,推动整治“围村收费”乱象,一方面拆除违法设置的道闸,另一方面引导公共停车场经营方依法办理手续、取得行政许可后再从事经营活动。

半年多的“攻坚战”打下来,最终,鄞州区的50多个乡村拆除了道闸,“围村收费”现象已基本消失。

在陈松涛律师看来,检察机关介入治理具有现实必要性,“围村收费”涉及交通运输、自然资源、市场监管等多个职能部门,单靠某个部门难以形成有效监管,检察机关以公益诉讼检察建议等方式督促各部门协同履职,兼具法律监督与社会治理功能,浙江的创新探索为其他地方依法整治“围村收费”乱象提供了一种解题思路。

期待无“围”而治

“围村收费”本质上是乡村公共设施滞后与治理能力不足的被动应对,治标难治本。很多受访专家在调研中指出,要从根源上破解这一难题,须从三方面着手:满足现实刚

需、健全法律法规、优化治理方式。

“停车难,已成为影响乡村治理和群众生活品质的突出堵点,当务之急是补齐乡村停车设施的短板。”徐苑瑜说。

最近,在绍兴市上虞区谢塘镇东联村,一块曾经利用率不高的空地正在悄然蜕变,当地规划建设的29个停车位即将在此落地。不远处的长塘镇会稽山桃花源次入口文旅配套停车场则已全面竣工,共设有503个停车位。

“今年,全区共投入2600余万元,在20个乡镇(街道)谋划建设260个乡村公共停车位。”当地干部告诉记者。

不只是上虞,一场乡村停车设施“扩容”行动正在全省范围进行。作为今年的省政府民生实事项目,浙江计划改造提升乡村公共停车位1万个,乡村的停车烦恼有望得到纾解。

“从长远看,各地还要强化规划引领作用,在国土空间总体规划中考虑村庄停车场布局。”徐苑瑜建议,在城郊村、农文旅旺村等,着重推动停车位建设与村民出行、产业发展、文旅资源深度融合,推动建设规范化停车场所。

对于停车矛盾尚未爆发的其他乡村,也要深挖村庄闲置土地潜力,巧妙利用村内边角地块、道路两侧富余空间、公共服务设施周边区域等“金角银边”,因地制宜增设改建停车位,为未来停车需求留足余地。

浙江大才律师事务所律师任方智律师认为,法治是规范“围村收费”的关键手段,通过法律法规明确权限、程序和责任,才能平衡村集体管理需求与公众通行权益。当前对于“围村收费”的管理要求散落在不同的法律法规之中,缺乏统一规范,导致执行中出现监管难。

调研中,记者注意到,去年,绍兴某地曾专门制定了村内设闸收费管理办法实施细则,其中明确了区、镇、村三级分工,并围绕决策、收费、监督等方面作出指引,在坚守法治底线的基础上满足民生需求。

细则明确规定,设闸前需履行村务联席会议商议、收费方案公示、村民代表大会表决、向所属镇街提交备案等一系列民主决策与备案申请程序。市场监管部门负责监督收费公示,交通运输部门指导各村科学规划停车位及道路通行方案,农业农村局监督收益使用。

除了满足刚性需求、制定硬性规定,柔性引导也是破解“围村收费”困局的有效路径。“欢迎停车,自愿扫码付费。”前不久,在慈溪市横河镇梅园村,当地部分农户挂出招牌,告诉游客自家小院里有“共享车位”。没有固定价格,也没有设置道闸栏杆,全凭游客和村民彼此之间的信赖。

梅园村党总支副书记陆检飞告诉记者,村内原有一个自主经营的停车场以及在道路两旁划定的停车位200余个,难以满足游客停车需求。村里思索再三后,决定鼓励村民开放庭院补充车位资源,这个做法得到村民们的支持,目前已补充50多个车位。“有的游客甚至把‘共享车位’也当作‘景点’,在社交平台上为梅园村点赞宣传。”陆检飞说。

为何没有采取“围村收费”的方式?“乡村振兴需要全民参与、全民共享。”梅园村党总支书记孙炬安这番话透露了这样一个治理理念:外来客人为村庄发展注入活力,本村人敞开大门消弭隔阂,浓厚的“人情味”增强了吸引力,双向奔赴,实现共赢。

反观“围村收费”,如果只是将其当作“提款机”,形成以收费代管治理的粗放模式,很容易滋生治理惰性。

推动乡村停车管理从粗放的物理围合向精细化、法治化的“无”而治转型,守护的是乡村开放包容特质,考验的是基层社会治理能力,关乎的是乡村长远发展。

浙江发布建筑工地智能监管应用场景“智安工兵”
AI安全员上岗

本报杭州6月1日讯(记者 胡静漪 通讯员 李敏敏)1日,在全省房屋市政工程“安全生产月”活动启动仪式上,基于AI分析的浙江省建筑工地智能监管应用场景——“智安工兵”发布。它就像工地上的“AI安全员”,24小时盯着施工现场。目前,全省约2000个工地的6000多路监控视频已接入,识别隐患准确率达90%。

统计显示,建筑领域90%的工伤事故是人为因素引起,其中九成是因为安全意识不强。同时,浙江工地多、施工类型和作业环境复杂,安全员能力有限,容易造成隐患“盯不全”的问题。“人工智能+施工安全”就是让事前预防变得更扎实。

未戴安全帽、堆载不符合要求、消防设施缺失……今年4月,国家(杭州)短视频基地作为试点项目接入系统,已留下不少预警和处置记录。中建四局项目安全负责人说,过去靠安全员眼睛看,总有死角,现在AI摄像头全天候盯着,安全隐患能发现更早、整改更死,工地的日均隐患数从130个降到3个,不戴安全帽等危险行为从每天20起减到2起。

据悉,“AI安全员”接入工地现有的监控摄像头,覆盖施工全周期,能识别电焊作业不规范、挖掘机吊物、电线电缆拖地等27种常见风险。由AI识别后,系统秒级预警定位、2小时内处置响应。安全员确认处置后,AI还会再次复核,确认没问题才能真正“销号”。目前,系统已归集超过11万张图像数据用于模型训练。

浙江创新模式规范网络餐饮服务
智慧监管剑指幽灵外卖

本报杭州6月1日讯(记者 李浩薇 通讯员 市闻)1日,国家市场监督管理总局《网络餐饮服务经营者落实食品安全主体责任监督管理规定》正式施行,剑指“幽灵外卖”、资质造假等网络餐饮顽疾。记者从省市场监管局获悉,2024年下半年开始,浙江已从准入、公示、加工等方面全链条发力,创新“证照核验比对”“电子证照公示”“互联网+明厨亮灶”三大智慧监管模式,让“看不见的外卖”变成“看得见的厨房”。

在准入环节,浙江与美团、淘宝闪购、京东三大外卖平台建立证照核验比对机制,打通市场监管部门与平台的数据壁垒。商户申请入驻时,平台通过数据接口比对“全省餐饮主体资质信息池”。随着新规施行,这一机制进一步收紧:6月1日起,三大平台在浙江区域新入驻商户若主体资质校验不成功,将无法上线接单。该机制运行以来,已累计拦截异常人驻申请3.6万家次。

证照公示是第二道关口。浙江在全国率先推行“电子证照”公示制度,依托全省统一电子证照库,与三大外卖平台打通推送路径,实现证照信息自动同步、实时更新,取代过去商户手动拍照上传的模式。外卖平台在订餐页面直接公示商户电子证照,既规范清晰,又能防止伪造。系统上线以来,各平台已累计调用电子证照超30万家次。

针对餐食制作环节的监管,浙江在全国率先将“互联网+明厨亮灶”纳入地方立法,并推动相关系统接入外卖平台。消费者在订餐页面点击“明厨亮灶”入口,即可实时观看后厨实况。截至目前,全省近19万户外卖商户实现“互联网+明厨亮灶”,后厨操作透明化水平大幅提升,无法展示后厨的“幽灵外卖”失去藏身空间。

基层也在同步探索。杭州市拱墅区近日将20处外卖聚集区统一升级为“大运河品质外卖聚集区”,入驻商户后厨全部接入“阳光厨房”,商家入口与取餐通道“一门一窗”完全分开;外卖封签印有消费服务二维码,消费者扫码即可直通监管部门服务专线,聚集区管理方还设立了先行赔付基金。

新加坡航空开通杭州航线

本报杭州6月1日讯(记者 张帆 应陶 通讯员 施东杰)1日晚,一架空客A350-900中程客机从新加坡飞抵杭州萧山国际机场,新加坡航空首开杭州航线,至此,杭州每周有25个航班直飞新加坡。

新航作为新加坡国家航空公司,以樟宜机场为基地,航线覆盖全球130多个国家和地区。新航市场规划高级副总裁戴宇表示,杭州航线的正式通航,是新航深耕中国内地市场、优化长三角航线网络布局的重要战略举措,将进一步夯实并加密中新两国空中纽带。

杭州机场总经理周节介绍,未来双方将在航线推广、中转衔接、常旅客服务等方面进一步深化合作,合力将该航线打造为中新之间美好航空出行的品质标杆,为两地经贸往来、人文交流注入新动能。

根据航班计划,新航杭州至新加坡航线计划每日一班往返直飞,采用空客A350-900中程客机执飞,配备303个座位,包括40个商务舱及263个经济舱。数据显示,今年前5个月,杭州至新加坡航线累计运送旅客14.88万人次,同比增长10%,旅客量位居杭州机场国际及地区航线前三。

义乌市妇女儿童活动中心启用
搭平台聚合力护航妇儿发展

本报义乌6月1日电(记者 何贤君 共享联盟·义乌李爽爽 余依萍)1日,义乌市妇女儿童活动中心启用。该中心总建筑面积达2.37万平方米,是目前省内县级市中单体建筑规模最大的妇儿活动中心。

该中心围绕“世界·义·家”主题,构建覆盖多年龄段、贯穿成长周期的妇儿服务体系,打造集社会情感学习、儿童成长体验、女性素养提升、家庭教育指导、国际文化交流于一体的综合服务平台。

该中心共有5层,整体按照“分层主题、全域体验”的理念规划,设置“童心游义乌”文化体验区、“秘密基地”自由探索搭建区、“情绪迷宫”社会情感体验区、共享教室等37个功能空间,链接中国宋庆龄青少年科技文化交流中心等优质资源,探索实践公益性和市场化、特色性和数字化、国际性和一体化“三个互补”。

启用仪式现场,中心特色课程体系同步发布。义乌市妇联将与义乌文旅公司协同联动多方力量,汇聚健康、教育、卫生、文化、慈善等多方资源,凝聚社会合力,用心护航儿童成长。中心特色课程聚焦儿童社会情感能力培育与家庭共情支持,面向女性、家庭、儿童三大服务对象,打造覆盖成长全维度的课程矩阵。

打卡
国美毕业展

本报记者 徐彦 摄