



分属管理 管不住高速口“聚餐”

司机需求与高速服务有落差

刚性执法面对社会需求有局限

民情 热线 23602777
面对面

■记者 韩爱青 赵煜 文/摄

高速公路收费站出口处成了“聚餐点”，有人占道经营卖盒饭，大货车司机随意停车买饭、就地吃饭，造成交通拥堵与安全隐患。记者实地探访发现，此类乱象背后存在“分属管理、权责交错”的治理难题，执法难以形成合力，占道经营反复回潮。

市民连续发问
高速口卖盒饭 谁管

市民贾先生每天通勤往返于永定新河收费站附近，对出口处的混乱场景深感困扰。“收费站出口往天津港方向，马路中间长期停着一辆卖盒饭的轿车，围着买饭的大多是大货车司机。随意停靠的大货车有时候直接占据四条车道，严重影响交通，安全隐患很大。”贾先生说，这些商贩曾因治理从收费站150米内挪到150米外，“因为挪了这一小段距离，现在就没人管了，我们反映了许久的高速出口拥堵问题至今没有解决。”

私家车主刘女士表示，她曾因前方大货车突然停车买饭而被迫紧急变道，险些发生剐蹭。“高速路口怎么会有商贩经营？远离主干道的占道摆卖就没有人管吗？卖盒饭的有营业执照吗？经营者有健康证吗？”刘女士的一系列疑问道出事情关键。

高速口成“聚餐点”
早中晚各有人经营

为核实市民反映的情况，记者日前选择午间时段来到永定新河收费站出口。刚出收费站，眼前的景象便印证了市民的描述。十多辆大型货车十分随意地停靠，应急车道上有，安全区域也有，有些地方甚至四五辆大货车并排停放，绵延近百米，形成了一个移动的“路障带”。货车司机们手捧一次性饭盒，在车边或蹲或站，匆匆用餐，对身旁疾驰而过的车辆熟视无睹，丝毫没有躲避的意思。

在密集的车流缝隙中，记者找到了市

■记者 韩爱青

网络二手交易平台，已成为循环经济的重要组成部分。然而，预付后杳无音讯的玩偶订单、上门后坐地起价的维修服务、里程造假车况隐瞒的二手车交易……二手平台的一些消费陷阱渐渐浮现。发生在普通消费者身上的真实遭遇，既暴露了二手市场的潜在风险，也为监管与平台责任敲响了警钟。

市民顾女士在某二手交易平台支付150元定金购买一款预售玩偶。付款后，卖家以“即将发货”为由，诱导她提前确认了定金部分的收货。然而，在随后近一年时间里，卖家先后以“商品被海关扣留”“需排队等待买手采购”“已发货但提供了虚假的快递单号”以及“本人身在国外”等多种理由拖延交货，

200米土路

阻碍运河两岸往来

■记者 高立红

武清区下朱庄街西片居住区内，与北运河左堤路相交的信义道和乐仁道修到北运河堤下就中断了，各自留下200米左右的土路，坑洼遍布，通行困难。

近日，多位附近居民向天津日报热线23602777反映该问题。这两条路是下朱庄街通往运河对岸老米店村及杨村四中等地最近的道路。老米店南北各有一座桥，供运河两岸的人穿行往来，而进入小桥，必须经过信义道或者乐仁道尽头的土路。如果不走这两段土路，两岸互通需绕行7公里，而走这两段土路，只需1公里多就能到达。这两段土路坑洼难走，今年下雨多且量大，路面破损严重，更增加了附近居民出行的难度。

记者在现场采访时附近居民说，这两段土路是几十年前运河两岸村落通往堤顶的路，两岸村民多为亲戚关系，往来紧密。在近几年的改造中，东岸下朱庄街全域城市化了，而西岸黄庄街的老米店村被列为历史文化名村得以长期保留。东岸有很多商业街、幼儿园、教育机构、公园、游乐园等，而杨村四中迁址到了老米店村旁，所以两岸往来更加频繁。两段土路越来越破，给两岸往来造成不小的阻碍。

记者联系下朱庄街道办事处，工作人员告诉记者，乐仁道与信义道通往北运河左堤路的土路路段不在城市规划范围内，没有规划，立不了项，也没办法修。

附近群众希望相关部门统筹考虑，重视民生，把这两段土路早日修起来，方便群众出行，助力城市发展。



售卖盒饭的轿车。

民所说的移动“聚餐点”。一辆深色轿车，后备箱盖敞开，红底白字的“东北盒饭”招牌颇为抢眼。车厢内，八九个长方形不锈钢菜盆依次排开，盛放着土豆片、鸡腿、红烧肉等菜品。一名中年女子一边招呼，一边手脚麻利地收钱、盛菜：“一份16元，米饭管够，菜随便搭。”稍有空闲时，她还回答记者的提问：“大货车司机赶时间，我们这种卖饭形式最适合他们。”“这块地方早中晚都有人卖饭，我们只负责中午一顿，其他时间有别人来。”“这都成固定摊点了，我们干了好久了。”

几位正在吃饭的货车司机告诉记者，

长途驾驶时间不固定，“像这样出高速口

就能买到便宜热乎的饭很方便，省时间也省钱。”“有些服务区大货车的停车点位离休息区太远，浪费时间，有的饭菜贵，有的

还排队，所以我们不选那儿。”“这处的饭

菜出名的便宜，好多司机都知道。”当被问及是否考虑过这样停车吃饭的危险性时，

一位姓王的师傅说：“图个方便，快点吃完，快点走人。”

现场观察可见，售卖车辆本身就直接停在机动车道上，其前后左右均被前来购

餐的大货车包围，形成了一个以餐车为核

心的临时聚集区，这使得原本宽阔的路面

骤然缩窄，仅剩三条车道供其他车辆缓

慢通行，后方车辆不得不频频变道、鸣笛，

交通秩序混乱，高峰期拥堵成为常态。同样

令人担忧的是，一些司机用餐后随手丢弃的

饭盒、塑料袋等垃圾散落路面，进一步

影响了环境卫生和行车安全。

分属执法存缝隙 联合治理难长效

针对高速公路出口占道经营反复难治的问题，天津市公安局滨海分局工作人员称是这样分工的：执法管辖范围以收费站为界，150米以内由市交管局高速公路支队负责，150米以外归滨海新区交通管理支队管辖，占道经营行为，则需综合执法部门处理。也就是说，高速公路出口范围内，分属三个职能部门管理。

天津市交通运输综合行政执法总队工作人员说，《中华人民共和国公路法》第四十六条规定，禁止在公路及公路用地范围内摆摊设点、影响畅通。当前，高

速公路出口处的机动车“聚餐点”屡禁不止，表面是执法难题，其背后实则折射出更深层的供需矛盾与治理体系缝隙。

长途货运司机对便捷、平价餐饮休憩服

务的刚性需求，与部分高速服务区在布局、

价格、便利性上的供给短板之间形成了鲜明落差。当正规服务难以匹配其“与时间赛跑”的工作节奏时，路边的“高效”解决方案便自发填补了市场空白。这不仅是违规与执法的较量，更是因为合理的需要在现有体系内无法被满足，从而在外部催生出的现象。

另一方面，“分属管理、权责交错”的治理

架构，在面对此类流动性强、兼具合理需求的

违规行为时，显得力不从心。交警、属地、综

合执法等部门之间若缺乏常态化、高效的协

同机制，仅依靠阶段性联合整治，往往陷入

“整治一回潮一再整治”的死循环，治理成本

高昂却收效有限。它暴露了单一“刚性执法”

在面对复杂社会需求时的局限性，也考验着

城市治理在“秩序红线”与“民生需求”之间寻

求平衡的智慧。

破解这一顽疾，根本出路在于推动治理

思维从“以堵为主”向“疏堵结合、综合施治”

转变。这既要求通过优化高速服务区布局、

提升性价比与便捷性，从源头分流需求，也亟

须创新跨部门协同机制，打破管理壁垒，实

现信息共享与执法联动，压缩违规生存空间。

唯有在补齐服务短板的同时，织密长效治

理的网络，才能让高速出口真正告别混乱与风

险，实现安全与畅通。

当心！二手交易平台有“坑”

直至卖家最终失联，顾女士仍未收到商

品。后经平台核实，该卖家账号因违规操

作被处理。

西青区居民韩先生因家中出现漏水，通过二手交易平台联系了一家定位商

户，显示较近的维修商户。电话中，对方表

示具体维修费用需上门检测后方能确定。

维修人员上门后，并未携带专业检测

工具，仅通过目测判断是楼顶太阳能

热水器漏水，随即提出需收取600元检测

费用，并称如需维修则需另付400元。韩先

生若不同意维修，同样需支付600元费

用。结算时，对方要求将款项直接转入

个人账户，未通过平台进行交易。事后韩

先生得知，该商户并未进行营业执照登记。

消费者刘先生在二手交易平台看中一

辆标注为“高配”的二手车。卖家主动提

议添加微信详细沟通。在微信交流中，卖

家坚称车辆为高配版本。刘先生购车后发

现，车辆实际配置与页面描述不符，行驶里

程也从平台标注的约7万至8万公里，变为

查询显示的近20万公里，且有过多次过户

记录与保险过期情况。刘先生事后通过第

三方检测获悉该车实为事故调表车。

记者调查中发现，当前二手交易平台的

消费陷阱，主要呈现以下共性特征：诱导脱

离平台交易，逃避监管；利用信息不对称，通

过虚假描述、隐瞒瑕疵等方式误导消费者；经

营主体身份模糊，许多卖家未进行工商登

记，发生纠纷后难以追溯，增加维权与监管难度。

天津市消费者协会的工作人员表示，安

全的二手交易环境需平台、监管部门与消费

者协同共治。平台应压实主体责任，加强事

前审核与事中监控，严格落实经营主体实名

核验，对高风险交易进行提示与资金托管，并

技术性打击违规行为。监管部门需创新方

法，提升效能。消费者也应增强防范意识，注

意保存交易证据，权益受损时及时向平台和

监管部门投诉。

隔离护栏损坏两年未修 职能部门说不清是否移交

情况虽稍好于凤展道，但护栏状况同样不容乐观。过往行人及车辆行至此处，大多小心绕行。走访中，多位周边商户及居民证实，“反映过情况但没见动静”。

记者联系了多个可能涉及的部门，西青区区政府相关工作人员的回答不是十分肯定，称凤展道等路段可能仍处于“未移交”状态，产权或管理权属于天津城市道路管网配套建设投资有限公司（以下简称管网配套公司），建议记者向该公司核实。属地李七庄街道办事处的答复是，所涉道路的路面及绿化部分已移交至区级城市管理等部门。由于道路为区管道路，交通设施（包括隔离护栏）的管护权是否同步移交，他们并不知情。

记者在凤展道看到，发现连续多段隔

离护栏完全缺失，留下光秃秃的底座或空

洞，尚存的几段护栏也多脱离原位，斜插

在路边或直接倒伏在地，金属部件锈蚀严

重，轻轻一碰便有碎屑脱落。粗略估算，

完好无损的护栏不足半数。转向昌凌路，

护栏的管养责任在“未移交”的背景

下，似乎悬浮于多个部门之间。市民徐先

生直言：“公共设施不能总处于‘没人认领’

的状态，相关部门竟然连是否移交都不能确定，这样的管理能叫负责任吗？”

至此，护栏的管养责任在“未移交”的背

景下，似乎悬浮于多个部门之间。市民徐先

生直言：“公共设施不能总处于‘没人认领’

的状态，相关部门竟然连是否移交都不能确定，这样的管理能叫负责任吗？”

至此，护栏的管养责任在“未移交”的背

景下，似乎悬浮于多个部门之间。市民徐先

生直言：“公共设施不能总处于‘没人认领’

的状态，相关部门竟然连是否移交都不能确定，这样的管理能叫负责任吗？”

至此，护栏的管养责任在“未移交”的背

景下，似乎悬浮于多个部门之间。市民徐先

生直言：“公共设施不能总处于‘没人认领’

的状态，相关部门竟然连是否移交都不能确定，这样的管理能叫负责任吗？”

至此，护栏的管养责任在“未移交”的背

景下，似乎悬浮于多个部门之间。市民徐先

生直言：“公共设施不能总处于‘没人认领’

的状态，相关部门竟然连是否移交都不能确定，这样的管理能叫负责任吗？”