

# 新局

## 广州市荔湾区:

增设停车位约7.5万个 破解“电鸡”停车难题

# 新时代“门前三包”治理城市病 “荔湾经验”再出圈

当前,广州电动自行车保有量超650万辆,“停车难、乱停放”成为城市治理的共性难题。作为老城区,荔湾区内商圈业态丰富、人流如织,长期面临高频客流与密集外卖订单的双重压力。停车位不足、监管力量分散、商户责任意识薄弱,是摆在面前的三大难题。

如何让老城区的“方寸之地”实现有序停放?荔湾区以新时代“门前三包”责任制为抓手,以精细化治理破解空间瓶颈,以群防群治凝聚共治合力,推动街区环境和出行秩序持续改善。

■采写:新快报记者 谢源源 通讯员 荔宣

## 挖潜空间: 边角地变身停车区,新增停车位解民忧

“以前取餐要在乱停放车堆里找路,现在有专门的骑手停放区,停车、取餐都快多了。”外卖骑手王师傅每天都在龙津街道和业广场取餐,谈及这里的变化,他连连称赞。

龙津街道是荔湾区的核心商圈之一,城光荟、和业广场等商业体聚集,外卖车辆日均流动超2000辆。针对这一情况,街道不仅摸排人行道边、闲置空地等“边角料”,新增2161个电动自行车停车位,还协调商业体拆除花基、内移止车石墩,腾挪出670平方米停车空间,并试点划分“外卖小哥临时停放区”“共享单车停放区”“普通电动自行车停放区”,用颜色标识实现分类管理。

“之前电动自行车乱停放让街坊都很头疼,出行也不方便。现在划分区域,送外卖的电动自行车有临时停放区,他们即停即走。另外给居民停车的地方也多了,大家都自觉停放在各自区域内,道路走起来就宽阔通畅了很多。”附近街坊杨先生说。

在空间挖潜上,荔湾区各街道各出实招。西村街道西湾悦动商圈通过重新划定标线、调整地桩布局,构建人车“硬隔离”,整合零散停放点位,在悦汇城外广场建成4个标准化骑手停放区,新

增150个专用泊位,同步建立“物业巡查+即时提醒”长效管控机制,引导外卖车辆规范入位,有序停放;石围塘街道提前6个月锁定地铁十一号线石围塘站周边闲置区域,协调启用2000平方米围闭区改造为停车区,新增1000余个专属车位,还平整小公园为临时停放点,缓解地铁换乘停车压力。

在中山八路荔湖大厦前的人行道上,记者见到,曾经人车混行,电动自行车随意停放的拥挤场景不再,白色标线清晰划分出非机动车停放区,车辆整齐排列,中间的人行通道宽敞通畅,往来行人、商户与外卖骑手各行其道,秩序井然。记者走访多个商圈、地铁口、重点路段路口,电动自行车停放秩序明显提升,给行人道行人也腾挪出空间。

据了解,截至目前,荔湾区已在全区划设非机动车停放区域3614处,总面积约9.1万平方米,新增停车位约7.5万个,地铁站口停放区域划设完成率达100%。“我们坚持‘应划尽划、应设尽设’,重点盘活人行道边、闲置绿化带、桥底空间等六大类公共空间,让群众‘有地可停’是治理的第一步。”荔湾区城市管理和综合执法局相关负责人表示。

## 精细服务: 打通“最后一米”,让规范停放更舒心

治理不仅要“管得住”,更要服务好。荔湾区在整治过程中,从群众需求出发,用贴心的服务让规范停放成为大家的自觉选择。西村街道西湾悦动商圈的外卖车辆停放区与人行道存在高差,骑手推车上下费力,街道与商场沟通后,在关键节点增设10处接驳斜坡,让车辆“停得进、推得顺”;龙津街道依托“羊城红骑手”爱心驿站,开展电动自行车停放规范宣传,鼓励骑手通过“随手拍”上报乱停问题,积分可兑换饮用水、充电等福利,让骑手从“管理对象”变成“城市探头”。

“以前觉得停哪里都一样,现在不仅有专门的

车位,还有志愿者引导,再乱停就不好意思了。”家住岭南街道的市民李阿姨说,街道在文化公园西门等重点路段设劝导岗,志愿者耐心讲解规范停放要求,还发放文明停车明白卡,如今周边街巷的车辆都停得整整齐齐。岭南街道针对批发市场人流潮汐性特点,建立“潮汐调度”机制,在早晚高峰增加劝导力量,2月以来已规整乱停电动自行车6000余辆次。

柔性劝导的同时,荔湾区也坚持刚性执法。石围塘街道实行“早7点—晚7点”不间断值守,对超出划线范围的车辆依法拖车处置,整治期间共拖移违规车辆约300辆。沙面街道在重点路段和出入口设值守点,组建巡查队伍全时段疏导交通、规范电动自行车停放,让规矩成为共识。此外,自2026年4月1日起,荔湾区执法部门将对拒不遵守规定的违规停放行为严格依法处理,保障城市公共空间的有序与整洁。

- 1 街道“红马甲”劝导电动自行车车主按划定的线规范停放车辆。
- 2 盘活空间增设停车位。
- 3 执法人员在规整车辆。

## 荔湾样板: 小切口撬动大治理, 为超大城市精细化治理探路

市民、骑手各尽其责,让各方力量从“各自为战”变成“同向发力”。

数据显示,荔湾区通过整治,非机动车乱停乱放投诉量同比下降42%,重点商圈、地铁站周边的通行效率提升30%以上。记者了解到,荔湾区已明确下一步方向:继续深挖公共资源,推进停车区域划设全覆盖;健全新时代“门前三包”长效管理机制,通过科技赋能激发内生动力;进一步拓展无人机、智能监控等科技手段的应用,让治理更精准、更高效。

从西关街巷的方寸停车区,到超大城市的治理大课题,荔湾的实践证明:城市治理的精细化,藏在每一个细节里,落在每一个人的责任中。当“门前事”成为“大家事”,当方寸之地实现有序治理,城市的宜居度便会在一点一滴中提升,这正是新时代“门前三包”的生命力所在,也为广州破解电动自行车停放管理难题提供了可复制、可推广的“荔湾经验”。

## 压实责任: 从“要我管”到“我要管”,门前秩序共同守护

“大厦门口的秩序好了,顾客愿意来,生意也更好做了,做好‘门前三包’对我们来说也是好事。”荔湖大厦负责人黄泽秀说,此前大厦门口因乱停放常年拥挤,在昌华街道的牵头下,大厦主动履行新时代“门前三包”责任,腾出门口场地供行人通行,安排工作人员引导车辆规范停放,商户看到外卖骑手乱停放也会进行提醒,如今的整洁秩序让商户和顾客都受益。

在荔湾,像黄泽秀这样主动参与治理的商户越来越多。这背后,是荔湾区对“门前三包”责任制的持续落地深化:从最初的“包卫生、包秩序、包绿化”,到如今的“包环境干净、包容貌整洁、包秩序良好”,逐步形成“政府引导、商户主体、社会参与”的共治格局。

据了解,荔湾正向全区推广“一店一码”数字化管理模式,市民可扫码监督商户履责情况,还组建12个社区及商业组

“商铺自治联盟”,创新“以商管商”模式,实现“门前事”自我管理、自我监督。其中,站前街道拥有25个鞋服饰专业市场,街道明确13家重点市场的非机动车管理责任,打造4个示范商圈,让市场管理方成为停车秩序维护的主力军,目前辖内专业市场管理的停车区域占比达72%。

南源街道则以党建引领激活治理活力,组建130人“1+2+N”包联队伍,在南岸路、东风西路等重点路段按“每50米一岗”设置文明劝导岗,实行“每日三班”值守。“我们发动了机关党员、社区志愿者、物业人员,大家分片包干,不仅管电动自行车乱停乱放,还管占道经营,形成了全覆盖的管控网络。”南源街道相关负责人介绍,街道还运用智能电子狗、综合指挥平台等科技手段,实现违规行为自动提醒、问题快速处置,让治理更高效。

提及“门前三包”,要追溯到40多年前。1984年,荔湾区在全国率先探索推行“门前三包”工作。如今,荔湾区深化新时代“门前三包”提质增效,以荔湾区试点经验成为广州样板,探路破局城市治理难题。

从中山八路的人车分流,到龙津路的分类停放,再到石围塘街、南源街等片区的全域管理,荔湾区以非机动车治理为小切口,通过新时代“门前三包”责任制的深化落地,撬动了城市治理的大提升。这背后,是对超大城市老城区治理的深刻思考:在空间资源有限的情况下,如何实现治理效能最大化?

“答案就是把责任压实,让各方力量参与进来。”荔湾区城管执法局相关负责人表示,非机动车治理不是单一的城管工作,而是涉及交通、市场、社区、商户等多方的系统工程,新时代“门前三包”恰好搭建了一个共治平台,让政府、商户、



■电动自行车有序停放,确保人行道畅通。

■荔湾区在重点路口采用蓝色铺装,引导非机动车有序通行。