

# 公交车就被卸货车逼停

专家建议系统治理、分步推进



▲一德路通往仁济路入口处,一货车占用车道卸货。  
新快报记者 金瑜/摄

◀清晨5时10分,一辆公交车途经人民南路时无法通行,公交车司机下车与占道卸货工人交涉。

街道回应

## ●荔湾区岭南街: 聚焦乱象整治,强化重点时段与区域管控

5月18日,荔湾区岭南街道办事处回应称,人民南路高架桥为荔湾、越秀两区交界,货运跨区流动频繁,易形成监管盲区。岭南街主动对接越秀区相关部门,建立联合巡查、信息共享、协同处置机制,合力整治交界地带乱象。

针对片区凌晨、夜间装卸扰民高发问题,街道已建立“昼夜错峰执法+定点值守”机制,重点加强凌晨、傍晚、夜间等高发时段巡查,紧盯高架桥底、批发市场周边、主次干道等关键区域,联合交警、公安、市监多部门常态化专项执法,闭环处置反复性占道问题。在商户管理上,街道督促市场优化场内装卸分拣区域,引导

商户进场打包作业;同时强化“门前三包”宣传管控,通过上门宣讲、签订承诺书等方式,引导商户错峰卸货、即卸即走。此外,针对改装电动手拉车超载、乱穿等隐患,街道每周开展2至3次联合整治行动,今年以来累计查扣违规电动自行车1244辆,并新增电动自行车停车位超1500个,规范车辆停放秩序。

岭南街道透露,下一步将依托智慧城管赋能管控,科学划定临时装卸区,优化物流动线;延伸高架桥底分隔栏减少堆放空间,并持续深化跨区联动、健全长效管理机制,从根源破解老城商圈治理顽疾。

## ●越秀区人民街: 强化跨区联动整治,落实“门前三包”常态化管理

5月19日,越秀区人民街道回应称,已构建起跨部门、跨区域的协同治理体系,自2025年起不定期联合越秀区交通运输局、越秀区交警大队、荔湾区岭南街执法队、荔湾区交警大队等单位,针对人民南路主干道违规卸货、人行道违规堆货等问题开展专项联合行动。

针对居民长期投诉的半夜及清晨装卸问题,人民街回应称,已持续强化辖内沿线人行道区域占道经营整治,对现场作业人员开展文明劝导,引导其规范作业,尽量减少对居民生活作息的影响。

对于片区货车占道卸货、阻碍交通等情况,人民街表示将联动区交通运输局、区交警大队等部门,加强对占道堆卸货的管理。

在落实“门前三包”方面,人民街采取严管措施,常态化整治非机

动车人行道违停行为,依规开展车辆挪移与立案查处。对占道经营、拒不落实“门前三包”的商户,落实责令整改、立案处罚、联合整治等措施,强化执法震慑。此外,街道聚焦地铁口、医院等重点区域,联动共享单车运营企业加大清整治力度,完善人行道划线,灵活增设非机动车停放点位,并发动社区人员与志愿者每日巡查整理乱停车辆。

人民街透露,未来将继续深化跨区域、跨部门联合整治机制,科学调配管控力量,实施分时段、分区域精准管控措施;加强环卫保洁,改善沿线环境;同时开展“地毯式”入户宣传,向人民南路沿线商铺讲解“门前三包”责任内容及管理标准,推动商户共治,切实提升治理效能。

专家建议

## 短期治秩序、中期重物流、长期调功能

“十三行片区乱象的根本在于功能布局失衡、物流配套不足。”中山大学岭南学院经济学教授林江在接受新快报记者采访时指出,该片区结构性问题、运行机制、执法长效不足三重矛盾叠加,需系统治理、分步推进。

林江分析,十三行是传统批发市场集群,功能过密、空间不足,叠加电商转型,物流需求激增,但片区道路窄,无专用物流通道、缺少集中装卸场地,商铺存在前店后仓的情况,导致物流需求远远超出道路承载力。没有足够卸货位、分拣场、周转仓,货车只能借道作业,这是空间错配,结构性问题。同时,夜间集中装卸、无预约调度、缺数字化管控,加剧无序乱象。加上跨区域协同难,荔湾、越秀两区历年整治有成效,但缺乏长效机制,巡查不稳定、违规成本低,治理易陷入“运动式”治理。

借鉴杭州四季青、武汉汉正街、深

圳南油等商圈经验,林江提出“三步走”方案。短期,划定固定装卸区,限时作业;建立分时预约制度;电子抓拍提高违规成本、跟商户年审、市场评级挂钩;建立跨区常态化联动机制,固定夜间巡查频次,明确责任边界,同时每月公布整治数据,让透明度成为约束。中期,在诸如芳村等外围建立中转仓,由小型车辆配送,减少大货车出现;搭建数字化平台,实现预约、分时段调度、实时监控,把无序流动变成可控流量。长期,疏解功能,升级区域功能,批发功能可以外迁,保留展示、设计、品牌功能,推动商圈转型为商贸展示中心,从根本化解矛盾。

他强调,治理关键在平衡商圈活力与民生,采用“3+3”模式:给商户合法装卸空间、给预约通道、给过渡期缓冲期;控夜间作业时段、公开投诉处理结果等。仅靠执法,乱象反复,要从空间优化、制度设计、技术手段协同发力,实现共建共治共享。

## 构建政府、商户、群众多元共治模式

广州市政协委员、广州市全面优化营商环境咨委会委员、广州市法学会交通法学研究会副会长谭国骞指出,上述服装商圈反复出现占道卸货等乱象,这背后实质上是批发市场高频物流刚需与老城区狭窄道路、有限空间等基础设施承载力之间的结构性矛盾。

针对老城区无法拓路的现状,谭国骞提出疏堵结合的优化方案。可在周边次干道划定限时装卸区,明确作业规范;推行错峰装卸,避开通勤及夜间休息时段,延续过往夜间围蔽管控模式,严控深夜货运。同时创新配送模式,采用“场外集中接驳+场内接力派送”方式,利用闲置空间设置中转点位,依靠合规小型车辆完成末端派送,减少大车占道频次,缓解路

面拥堵压力。

为彻底打破治理恶性循环,谭国骞建议,由市级部门牵头建立越秀、荔湾常态化联席会议,打通数据壁垒,依托“一店一码一档”实现执法信息互通;布设AI智能监控,实现全天候智能抓拍、动态管控。同时搭建商户信用体系,设立红黑榜评级,将“门前三包”履约情况纳入信用奖惩。此外,推动组建商户自治组织,转变商户被动监管身份,构建政府、商户、群众多元共治模式,以制度化、精细化手段根治老城商圈治理顽疾。

谭国骞强调,管控中需明确法律边界,严禁以经营名义侵占道路、侵害居民安宁权;同时搭建商户、居民、街道议事协商平台,吸纳民意优化管控规则。