

地铁口旁小车占道、学校旁沿路违停、城中村摊贩扎堆…… 黄埔老城区多处路段占道违停乱象丛生,市民出行堵车更堵心

地铁口严管路段违停频发、城中村周边摊贩占道堵路、校园沿线上学路沦为违停“重灾区”、厂房周边车辆扎堆违停……

近日,不少市民向记者反映,广州市黄埔老城区多条路段存在交通、市容乱象。记者走访发现,受车辆占道违停、商铺违规外摆、流动摊贩占道经营等影响,多条道路通行空间被大幅压缩,道路拥堵常态化、车辆混行等问题突出。不仅扰乱正常道路交通秩序,降低市民通勤效率,更滋生交通安全隐患。

对此,有专家指出黄埔老城区出现的文明出行、门前三包的痛点堵点问题,应从精细化管理发力,建立长效机制,杜绝乱象反弹。

■采访:新快报记者 林钢威 陈洁 贾典 金瑜 陈慕媛

■摄影:新快报记者 林钢威 陈洁 贾典 金瑜



■大沙地西路,车辆占用道路两侧违停。

地铁站旁 禁停区域成临时停车场 严管路段违停依旧频发

近日,市民王女士表示,大沙地西路是周边居民通勤、学生出行及公共交通的重要道路,该路段违停乱象屡禁不止,违停范围跨度大,违停车辆多,严重影响道路通行秩序与交通安全。

5月27日,记者实地走访发现,该路段为双向四车道,途经多条公交线路,车流密集。然而,道路两侧各有一条车道被私家车违规占用,大幅压缩了道路通行空间,造成车辆拥堵、通行缓慢。

据路边交通标识显示,该路段仅支持夜间准停,停放时段为每日21时至次日7时。但在当日17时,尚未进入准停时段,该路段两侧已密集停放数十辆私家车,违停车辆从地铁大沙地站C出口一路绵延至广州市第一二中学门口。更为突出的是,在校门口的斜对面路段,近十辆车无视路面的

交通标线,占用划有白色斜线的导流带停放,将禁停区域当成临时停车场。记者留意到,大沙地西路并非非禁停区,道路两侧配有停车场,且场内车位并未饱和。同时,黄埔公安已在此设置严管路段警示标识,严禁违停,但未能形成有效震慑,车辆违停现象依旧频发。

除大沙地西路外,周边其他路段违停问题同样突出。在丰乐中路金隆园小区门口,距十字路口约100米处出现小车占道违停现象。共有11辆私家车直接停靠在通往黄埔东路方向的直行车道及右转车道内。该路段原本规划有四条直行车道和一条右转车道,但现场不仅车辆违停严重,部分车辆甚至并排停放,直接挤占了小区门口右侧的通行空间。有附近市民反映,这种违停现象在当地已是常态,群众出行备受困扰。



■大沙地西路,十余辆车违停占用导流带。



■茅岗南路,30多辆车占道违停。

校园周边 车辆并停长期占道频发 放学时段违停多路难行

校园周边道路车流密集、人流集中,本需保持路面通畅、秩序规范,但记者走访发现,黄埔区多处学校周边路段沦为车辆违停“重灾区”,长期占道现象频发,严重压缩通行空间,影响群众出行效率与道路交通安全。

有市民反映,紧邻广州市第八十六中学的茅岗南路长期存在大规模违停现象。5月27日下午,记者实地走访现场发现,该路段连接中山大道东,是师生和家长的必经之地。然而,自学校南门口起,近300米路面密集停放30余辆机动车,车辆首尾相接、整齐排布,俨然形成一条“停车长龙”。该路段原本为单向双车道,左侧车道被完全占用后,仅剩右侧一条车道可供车辆通行。过往私家车、货车行经学校南门口时,通行空间极为狭窄,只能低速缓行、谨慎会车避让,路段整体通行效率大幅下降。

“下班高峰期车流量本来就大,机动车道还要被违停车辆占据,肯定会堵车。”附近居民陈先生无奈地表示。有家长也坦言,学校门前的中山大道路段长期存在早晚高峰拥堵问题,“这里一直是‘著名’的堵车点。如果碰上学生上下学,那就更堵了”。因为接送孩子的家长会占满一条车道,原本的三车道便挤压成两车道,主干道车流大,车辆只能排着队缓慢前行。

怡园小区和东城广场前的黄埔东路及辅路,违停乱象同样严峻。记者走访发现,近300米车道右侧连续停放超20辆私家车,部分车辆甚至并排占道停放,导致黄埔东路辅路路段



■大沙地西路,车辆占用道路两侧违停。

城中村旁 小贩扎堆堵塞整条车道 车辆混行存在安全隐患



■鹤景路上,流动摊贩占用非机动车道,电动自行车被迫在机动车道行驶。

位于茅岗新村旁的鹤景路,同样乱象丛生,车辆违停、流动摊贩占道、商铺“门前三包”落实不到位等多重问题叠加,严重扰乱道路通行秩序。

5月27日,记者现场走访发现,对照近期出台的《广州市新时代“门前三包”责任制提质增效行动方案》,该路段沿街商户履责情况不到位,不仅将桌椅外摆至人行道上,还有多辆汽车、电动自行车停放至车道上,部分商户甚至用椅子私自圈占路面,为顾客预留车位,占用公共资源。鹤景路与港湾西四街交界处,已

形成常态化流动摊贩聚集点,十余个摊位沿路一字排开,占用整条非机动车道摆摊经营,自行车、电动自行车无路可走,无奈之下只能驶入机动车道,与汽车、公交车混行抢道。

多重占道乱象叠加下,让原本双向四车道的通行路面被严重压缩,仅剩双向两车道可供车辆正常通行。周边住户林先生坦言,早晚高峰车流拥堵、车辆缓行现象频发。“长期的占道违停、车辆混行问题,不仅大幅降低市民通勤出行效率,路面通行秩序混乱,还极易引发车辆刮蹭、碰撞等交通事故,出行安全难以保障。”

厂房周边 晚上扎堆停清晨陆续走 货车违停堵门商家叫苦



■在石化路与丰乐北路交叉路口,车辆违停在道路两侧,数量多达数十辆。

近日,有市民反映,在石化路北侧路段,车辆违停乱象突出,干扰道路通行秩序,已成为影响周边居民出行的顽疾。记者走访发现,违停车辆主要集中在坵堂社区一带的石化路路段。该路段沿线住宅、工业园区密集,通行车辆以汽车货车为主。违停车辆从石化路蔓延至与之交界的丰乐北路、长盛街、东勤路等相连路段。

5月27日22时许,记者沿着石化路自北向南走访。在石化路与丰乐北路交叉路口,虽然路旁设置禁止停车标识,但车主们依旧将车辆违停在道路两侧,数量多达数十辆。部分路段五条车道已被占去其三,从左右两侧的汽车到道路中间的半挂车、货车,违停车辆并排停放、“层层加码”,将道路挤剩一条车道,过往车辆只能减速缓慢通过。更有甚者,用绳索串联雪糕筒圈占在石化路车道右侧一些未被占用的空位上,周边市民称,这是为夜间归来的货车预留车位。在石化路旁,不少商家、档口在门前摆出“此处为出口,禁止停车”的提示牌,有商户无奈表示,一旦有大型货车占道停放,门店出入口被堵,生意根本无法正常开展。

此外,有市民表示,在石化路与长盛街交会处,早晚高峰常出现交通拥堵,交警部门现场执法、抄牌整治的频率偏低,难以形成有效震慑。次日早上7时,记者再次回访该路段,相比夜间违停的车辆,已有所减少。长盛街一店铺老板表示,这一带的违停车辆早已形成固定规律,“晚上扎堆停,清晨陆续走”。若早上违停车辆挪走不及时,则会造成交通拥堵,严重时甚至造成石化路双向车道堵死。

断头路上 占道卸货还要占道堆货 途经车辆在夹缝中缓行

护林路三期是黄埔区长期未能贯通的“断头路”。因多种原因,主路及四处跨线桥迟迟未能修通,仅有断断续续的辅路和未移交道路连接供车辆通行。尽管尚未建成移交,仍有不少市民选择从此处通行。

然而,通行之余,也引发了不少乱象。往返黄埔、越秀通勤的市民许先生反映,该路段周边工厂、物流园区密集,常有货车违停卸货,长期占道堆放货物,人、货、车混杂,安全隐患突出。

5月12日,记者在护林路三期路段上的文冲街道再生资源中转站前看到,现场虽设有禁停标识,但几处厂房门前道路上还堆放了大量货物及尾板。一边是货车占道卸货,一边是私家车违停及货物堆积,途经的车辆只能在夹缝中缓慢通行。“每天下班经过看到的情况都是这样,已经持续很久了。小车、大车摆满两边,只留一条道给其他车过。”许先生说。

类似情况也出现在黄埔状元楼饭店门前。记者走访时看到,该路段有大量尾板堆放在道路中间,有人正驾驶小型作业车辆在道路上对这些尾板进行搬运,严重阻碍交通。此外,由于道路未正式开通,不少私家车主将护林路三期这些断断续续的路段当成了“天然停车场”。“晚上经过这里,我都怀疑自己是不是开进了别人的停车场。这里违停太夸张了。”有市民抱怨道。

针对上述路段的违停占道问题,黄埔区文冲街道回复新快报记者称,经向区住建局核实,该路段为黄埔区建管中心建设项目,因征地等历史原因,暂未完成建设。该路段是建设单位为了方便周边单位和居民出行的临时通道,由建设单位负责日常管理。此段道路为未正常投入使用的道路,应属工地建设范围。街道曾联合开展集中整治行动20余次,宣传劝导,指引车主正规停放,但收效不明显。今后街道将协同相关职能部门,共同推动解决该路段的相关问题。



■在护林路三期路段上,有厂房前道路上堆放了大量货物及尾板。

黄埔老城区 公共交通规划及便捷性有待提升 应从精细化管理发力,杜绝乱象反弹

针对上述多个场景中出现的文明出行、“门前三包”的痛点堵点问题,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,这折射出黄埔老城区公共交通规划及便捷性方面有待改善及提升。应从精细化管理发力,建立长效管理机制,杜绝乱象反弹。

对此,谭国骞建议,根据不同场景需求,科学规划停车区域。例如,地铁口周边可增设非机动车和机动车集中停放区,学校周边设置家长接送专用停车位,城中村和工业园内合理划分临时停车位区域,确保停车空间充足且分布合理。同时,交通、城管、公安、社区等部门建立协同工作机制,明确职责分工,形成工作合力,共同解决违停问题。有关部门需建立常态化执法机制,定期开展专项整治行动,对违停车辆依法进行拖移、罚款等处罚,提高违法成本。

以治理多所学校周边上学路违停及拥堵问题为例,需要科学规划停车资源增设临时停车位,在距离学校一定距离(如500米-1000米)的合适路段,设置临时停车位,明确标识“接送学生专用时段”,允许家长在上下学高峰时段短时段停车(如5-10分钟),避免直接占用主干道。在上下学高峰时段,增派警力或交通协管员,对违停车辆进行贴单、拖移等处罚,提高违法成本,形成震慑。

针对大沙地地铁站前大沙地西路两侧车辆违停严重、道路先天狭窄的问题,谭国骞认为,可通过微改造和交通组织优化办法提高通行效率。例如设置“潮汐车道”,在高峰时段根据车流方向动态调整车道用途,增加主要流向的车道数量。利用道路边缘空间,设置窄幅的“共享车道”,允许非机动车和低速车辆共用,减少机动车与非机动车的冲突等。

谭国骞表示,石化路坵堂社区附近一带路段,由于工业园区和住宅集中,汽车货车夜间占道、错峰违停问题严重,有关部门需要调整执法模式。交警部门可以增加夜间巡逻频次,特别是在货车集中停放的时段和路段,及时发现并制止违停行为。可通过设置临时检查点,利用监控设备等方式,提高执法效率。

针对护林路三期的违停、占道等持续数年的情况,谭国骞表示,交警部门可依法采取相应的处罚措施,护林路三期虽未正式移交市政管理,但事实上已向社会机动车开放通行,属于法律意义上的“道路”,交警部门依法拥有执法权。广州市政协委员、广东诺臣律师事务所高级合伙人郑子殷认为,黄埔区可以协调沿线园区,利用闲置地块或内部道路,划定货车临时等候区,实行预约排队、限时停放。也可联合自然资源部门,在护林路三期周边选址建设货车临时停靠点或物流缓冲区,配备基本的厕所、加水等服务设施,让司机“有处可停、有序可依”。

确保“门前三包”责任可量化可考核 建立常态化巡查机制

在广州市政协委员、民革广州市委常委刘根生看来,黄埔区地铁口、城中村、学校及工业园区周边的占道违停与秩序乱象,核心解决路径在于“空间挖潜+动态管理+责任压实+多元共治”的组合施策,而非单纯依赖执法处罚。

以茅岗新村周边乱象治理为例,刘根生指出,有关部门需同步解决摊贩占道、商户外摆、车辆违停三重问题。可以“柔性引导+刚性约束”推动商户与市民自律。一是分类划定责任区域,强化执法精准性。比如,在人行道外1米内设置严管区,禁止占道行为,由城管部门高频巡查;在人行道内侧建设疏导区,设置统一摊位界线与标识牌;在商铺门前缓冲区商户需落实“门前三包”,超门楣经营超5分钟即触发自动预警,由网格员上门整改。二是推动商户与市民从“被动整改”转向“主动共治”。推广“一店一码”系统,商户扫码即可上报占道问题,整改超时将影响其“门前三包”信用评级,评级低者暂停享受街道便民服务等。