

校门前堵路,地铁口旁堵行,食肆周围堵心 广州番禺大石交通出行、“门前三包”乱象频发

近期,多名市民向新快报记者反映,广州市番禺区大石街道交通乱象与“门前三包”问题集中凸显,南大干线、建华路、大石地铁站周边存在治理短板,不仅严重阻碍道路通行,更埋下多重交通安全隐患,周边居民出行体验大打折扣。

连日来,新快报记者实地走访发现,该片区违停问题突出:南大干线的学校门口辅路沦为临时停车场,建华路宽敞的两车道被挤占仅剩一车道可供通行,大石地铁站附近非机动车泛滥、肆意占道。与此同时,沿街多家商铺“门前三包”落实不到位,占道经营、杂物外摆等问题长期得不到解决。

对此,专家认为,番禺大石片区治理的核心矛盾,集中在公共空间过载、多头管理权责分散、违规成本低、社会共治力量不足四大方面,有关部门应从“运动式整治”转变为“常态化、精细化、共治共享”,打破多头管理、整治反弹的僵局。

■统筹:新快报记者 林钢威
■文/图:新快报记者 陈洁 梁燕芬



■广州番禺南大干线大石中心小学前路段,上下学高峰期违停车辆扎堆占道。

南大干线大石路段 校门口辅路沦为临时停车场 附近停车场大量车位无人用

近日,有市民向记者反映,广州番禺南大干线车辆违停问题突出,尤其大石中心小学周边路段,上下学高峰期违停车辆扎堆占道,严重挤占通行空间,扰乱道路交通秩序。

6月11日下午4时,记者来到番禺大石中心小学路段。此时正值放学时分,距离东新高速入口约30米处,五六辆校车停靠在南大干线辅路右侧,车身占了一半车道。在学校一侧的停放车辆中,除了校车,还有私家车以及大量电动自行车、自行车,甚至有一辆工程车也停在路边。原本单向两车道的辅路被压缩成一车道,前方行驶的机动车与停放车辆交织在一起,行人和非机动车只能在其中艰难穿行。校门口左侧(辅路边上),立有一块醒目的蓝色指示牌,标明“校车接送上下落点”,校车接送时间一过,便被不少私家车占据。截至当天下午5时30分,已有超过20辆违停车辆。不少家长将车停在辅路后,匆匆接上孩子后随即驾车离去。也有一部分车辆长时间停靠,司机则在车内玩手机或等人,造成辅路长时间拥堵。

除了学校门口“潮汐式”拥堵,南大干线大石段还长期存在违停顽疾,有市民向记者反映,“大石这里大货车、私家车违停是常态,有关部门巡查时会好一些,但走了之后又恢复原样。”记者走访时看到,学校对面的马路,偶尔有三四辆货车停靠,停靠二十分钟左右就驶离。

同及在学校旁违停原因,家长陈先生告诉记者,“我们来接孩子上下学,不停在这里能停哪里?”有家长表示,虽然附近有停车场,但来回要走很远,背着书包走近二十分钟,大人小孩都吃不消。记者调查发现,距大石中心小学约一公里处的万城MO CITY设有露天停车场、立体停车场、地下停车位,商场内仍有大量停车位。

一块醒目的蓝色指示牌,标明“校车接送上下落点”,校车接送时间一过,便被不少私家车占据。截至当天下午5时30分,已有超过20辆违停车辆。不少家长将车停在辅路后,匆匆接上孩子后随即驾车离去。也有一部分车辆长时间停靠,司机则在车内玩手机或等人,造成辅路长时间拥堵。

“学校门口路窄孩子多,开车的就只能堵着了。我骑电动自行车来接孙子,还能见缝插针钻一钻。”住在对面小区的王奶奶告诉记者,不少家长向学校反映过停车难题,学校也很为难,称外面这条路不归他们管。有街坊忧心忡忡说:“大人和小孩在车流里穿行,看着就揪心,车辆速度稍微快一点就容易出事。”

建华路沿线 道路被挤占仅剩一车道 车辆经过时常发生剐蹭

在建华路,违停问题也十分突出,原本宽敞的道路被挤占仅剩一车道,周边居民对此颇有怨言。

近日,新快报记者在建华路见到,该路段原为双向四车道,其中路边一侧划了临时泊车位。靠近道路中间绿化带的车道却有车辆占道违停,双向都仅剩一车道可通行。狭窄的路面不仅让日常通行效率大打折扣,还埋下不少安全隐患。

沿街商铺店主梁先生告诉记者,他在这里开店十多年,见证了这条路多年来的停车乱象。据其介绍,路边临时泊车位是去年才划线实施,原本没划线时就存在占道违

停,然而划线后情况并未杜绝。他表示,“这条路本来还是挺宽的,现在两边都停满车,双向都只剩中间约一条道,大货车勉强能过,车辆经过时也经常发生剐蹭。”

建华路周边分布着大量自建房与出租屋,居住人口密集,车辆保有量大,区域内停车位本就十分紧张。“这边正规停车场月租金要三四百元,不少车主觉得收费偏高,不愿意停进去,索性抱着侥幸心理乱停。”一位店主告诉记者。不仅如此,建华路上有众多餐饮店铺,前来消费的顾客也面临停车难题,加剧了路边违停情况。到了夜晚,还有

人在机动车道上摆摊,进一步挤占道路空间。

记者走访周边停车场见到,几百米内有五六个停车场,计时收费每小时6元至16元,场内整体停放较满,但几乎每家停车场都有一定数量空余车位。道路两侧划线泊位执行阶梯收费:首小时4元,第二至第三小时每小时6元,停放超过3小时则按每小时8元计费。若从单次短时停车成本来看,路边泊位价格略低于部分商业停车场。不过,临时泊车位基本停满车辆。大量车主放弃停车场,直接将车停在禁停区域。



■路牌被贴满租房“牛皮癣”小广告。



■在建华路,原本宽敞的道路被挤占仅剩一车道可供通行。



■通往植村临时停车场的路上,沿路设有“消防通道禁止停车”的提醒,但仍有不少车辆占用消防通道停车。

大石地铁口旁 电动自行车上机动车道 不少车辆还占用消防通道

“明明对面规划了停车的地方,电动自行车和共享单车还是停满了一条机动车道。”有市民向记者反映,大石地铁站A口对面的机动车道被大量电动自行车和共享单车占用,导致通行不便。

6月11日,记者走访发现,地铁站A口对面的机动车道被电动自行车占用,成了“停车场”。从A口望去,三百多米长的机动车道上密密麻麻停着电动自行车,有的甚至占满了整条车道。记者注意到,有电动自行车主正在机动车道上取车,随后直接进入车流,与小轿车、货车、公交车混行在同一条车道上。

地铁站口附近的群贤路与景华南路交叉口前,人行道上堆放着大量共享单车,连斑马线也被围堵。在大石地铁站C口不远处,植村新置路路口一侧的人行道上共享

单车堆积在一起,堵住行人前行的空间,停放还侵占了非机动车道。除了共享单车,还有流动商贩在摆摊,行人只能走到非机动车道上进入植村。路口另一侧,电动自行车包围着一辆货车停放在路上,堵住了路口很大空间,行人通行不便,也压缩了其他机动车进出植村的行驶空间,容易造成拥堵。

记者还留意到,植村夜市附近设置了很多停车场,甚至有一整块空地作为临时停车场,通往临时停车场的路是消防通道,沿路设有“消防通道禁止停车”的提醒,但仍有不少车辆占用消防通道停车。

此外,大石地铁站指示牌以及群贤路、建华路等多块路牌上,被贴满了租房“牛皮癣”小广告,路名和箭头被遮挡得严实,行人难以辨认方向。



■大石地铁站A口对面的机动车道被大量电动自行车和共享单车占用停车。

建华路等区域 “门前三包”落实不到位 食肆占道经营引居民投诉

日前,广州市人民政府印发《广州市新时代“门前三包”责任制提质增效行动方案》,细化提出“三净(地面、立面、天面干净)”“三好(招牌完好、物品摆好、设施护好)”“三不(不乱搭建、不乱摆卖、不乱拉挂)”标准。其中,“物品摆好”要求有序规范停放非机动车,不把垃圾桶、扫把、拖把等杂物摆出户外,不擅自设置灯箱、广告、指示牌;“不乱摆卖”要求不擅自占用道路或公共区域摆摊设点、促销宣传、饲养家禽。

然而,有市民反映,大石街道建华路富庭东园外圈的餐饮店存在占道经营问题。自春节以来,这一现象长期存在,从午市一直持续到晚市,影响通行。附近居民黄阿姨告诉记者,这一带的美食街上,餐桌、杂物、广告牌外摆的情况很常见。

6月11日晚上,记者走访发现,建华路及周边聚集了众多餐饮店铺,许多店铺在门前摆放餐桌,将经营空间推至人行道。不少店铺门前,装满碗筷的塑料箱一层层堆放在地上;沿路还摆有冰箱、置物架、落

地显示屏、桌椅等各类物品。当晚9时许,在一家牛杂煲店前,记者看到,店铺沿着人行道一侧摆放了近10桌,有市民正在人行道上的餐桌旁用餐。有的店铺门前立着多块菜品、优惠活动广告牌,其中一家甚至在门前人行道上并列摆放了五块。还有自行车停放非机动车,不把垃圾桶、扫把、拖把等杂物摆出户外,不擅自设置灯箱、广告、指示牌;“不乱摆卖”要求不擅自占用道路或公共区域摆摊设点、促销宣传、饲养家禽。



■到了夜晚,有人在建华路机动车道上摆摊。

链接

截至发稿前大石街道仍未回应

针对番禺区大石街道交通乱象与“门前三包”问题,此前记者已经将相关问题反馈给大石街道,但截至发稿前,街道仍未回应。

关键词:寻因 公共空间过载、多头管理 权责分散是乱象根源

中山大学岭南学院经济学教授林江认为,“番禺大石片区治理的核心矛盾,集中在公共空间过载、多头管理权责分散、违规成本低、社会共治力量不足四大方面。”

林江表示,这一类城乡接合型街区,存在外来务工人员多、电动自行车拥有量大、沿街商铺密集、地铁通勤人流集中等特点。“乱象表面看是商户不守规、市民乱停车,本质是道路和公共空间设计容量远远小于实际使用的强度,空间过载失序。”

在林江看来,片区治理难点一是人流车流高度集中,空间承载跟不上需求。二是违规收益高、违法成本低。“一阵风”式清理整治治标不治本,风头一过乱象立刻反弹。三是多部门分头管理,权责边界碎片化。机动车违停归交警、占道经营归城管、消防通道由消防和街道共管、“门前三包”由街道统筹,同一条路上的复合乱象,需要多个部门分头处置,容易出现“各管一段、无人总牵头”的真空地带。四是村社产权结构复杂,集体物业、联社、物业多方主体责任划分模糊,“门前三包”落地困难。五是长期依赖运动式整治,缺少系统性空间规划。以往整治只做简单清理,却没解决群众真实需求:没有足够电动自行车停放点、商户没有合规外摆区域、临时停车场缺口大,只堵不疏,治理走不出“整治—反弹”循环。

广州市政协委员、广东诺臣律师事务所律师高级合伙人郑子殷认为,该片区交通乱象频发,很大程度上是早期规划没有预见到今天的人口密度和交通业态,这是规划滞后与资源短缺的结果。他表示,城市治理其实是世界难题,交通违法归交警、市容环境归城管、商铺经营归市场监管、道路规划归属地街道和规划部门、地铁站周边可能又涉及地铁公司。各部门各管一摊,但问题是综合的、交织在一起的,靠单一部门、靠突击式执法,根本解决不了问题。

关键词:建议 搭建常态化执法机制 打造多元共治格局

林江表示,想要长效改善现状,必须彻底告别“一阵风”式短期整治,走路段责任制、常态化综合执法、社会共治、公共空间优化重构相结合的长效治理路子。

如何打破多头管理、整治反弹的僵局?林江提出,核心思路要从多部门分工转成路段责任制+综合执法单元制。他建议搭建三层常态化执法机制,配套属地考核兜底。一是落地重点路段“一长三员”责任制。针对建华路、大石地铁站等问题高发区域,安排一名街道领导担任路段长,搭配交警联络员、城管队员、社区网格员各一名,每周至少两队联合巡查。“建立问题清单,发现问题当周整改销号,全程留存电子台账。二是设立定点、定时、高频执法时段。掐准乱象高发时段,稳定固定的执法频次,能彻底打消商户、车主“赌运气、碰不到检查”的侥幸心理。三是大数据赋能惩戒,抬高违规长期成本。依托大数据绘制违停高发热力图精准发力,建立违规商户黑名单,推行“门前三包”积分制。商户累计3次违规约谈,5次纳入信用监管,屡教不改直接联合停业整顿,让违规不再是一次性小额罚款,而是持续可见的损失。”

同时,商户必须签订“门前三包”责任书,负责清洁卫生,不能噪声扰民。对于超出约定、违规占道、噪声严重扰民的商户,第一次警告,第二次就依法从严处罚。

此外,林江还提出,城市治理不能仅依靠行政管控,还要打造多元共治格局。“商户自治、群众监督、柔性劝导齐发力”,通过成立商户自治联盟、推行积分星级评选,组建党员与志愿者劝导队伍,引导商户从被动管理转为自律经营。同时开通群众随手拍监督渠道,结合新增电动自行车集中停放区、合规外摆点位

等空间配套,化解群众与商户合理刚需。郑子殷建议,当地有关部门应将整治转变为“常态化、精细化、共治共享”。

针对机动车违停问题,短期来看,实施“疏堵结合”,排查辖区哪些空地、边角地、桥下空间可以临时改为收费停车场,或者利用“潮汐”车位,并对严重阻碍交通、占用消防通道的车辆,实施“零容忍”执法,这样才能刹住跟风违停的风气。长期来看,可推动大石街道范围内的机关事业单位、商场、楼盘停车场在非工作时间的车辆,实施《广州市停车场条例》,对外开放共享,并利用城市更新、旧村改造的契机,规划建设立体停车场,这需要街道层面大力协调。

针对电动自行车、共享单车乱停放问题,应增加供给,利用周边空地、闲置地块、“边角余地”,设置规范、有标识,甚至带充电桩的大型非机动车停放区,并对不能停车的区域(如人行道、斑马线)设置铁栅栏、地桩等“物理隔离”。针对餐饮店占道经营问题,应由街道牵头,与商户、居民代表、城管、环保等部门一起开会,对于有条件的路段,可以划定“外摆时间”,“外摆范围”,同时,商户必须签订“门前三包”责任书,负责清洁卫生,不能噪声扰民。对于超出约定、违规占道、噪声严重扰民的商户,第一次警告,第二次就依法从严处罚。

此外,林江还提出,城市治理不能仅依靠行政管控,还要打造多元共治格局。“商户自治、群众监督、柔性劝导齐发力”,通过成立商户自治联盟、推行积分星级评选,组建党员与志愿者劝导队伍,引导商户从被动管理转为自律经营。同时开通群众随手拍监督渠道,结合新增电动自行车集中停放区、合规外摆点位