

■天眼调查

接送堵 乘车难
贵阳两所中学出行困局待解

贵州日报天眼新闻记者 安慧 摄影报道

近日，“天眼问政”栏目收到贵阳市第十中学学生留言，反映该校迁至云岩区鹿冲关路276号（原贵州财经大学校址）后，周边公交运力难以满足上下学高峰需求，导致路段严重拥堵，学生乘车困难，希望相关部门协助解决。

9月12日（周五）16时40分，记者前往贵阳十中。在万江路与樱花路交叉口，已有执勤人员指挥交通，学生正成群结队沿樱花路走向万江路。“今天单向限行，车开不上去，只能这里下。”一位出租车司机向记者解释。据了解，交警部门配合放学、返校时间，已在原贵州财经大学鹿冲关校区后街往樱花路方向实施限时单向通行：周五16点起、周日18点起开始限行，具体结束时间视现场情况灵活调整。

沿樱花路步行，记者遇到不少贵州师范大学云岩实验中学的学生。此时该校已放学，校门口聚集了许多家长。家长谢女士告诉记者：“这是搬迁后第一次来接孩子，从中环路开车过来，上面（贵阳十中附近）堵得很。”

记者行至离贵阳十中校门约10米处的后街，道路已堵得水泄不通。私家车、电瓶车、摩托车难以移动，行人只能在车间“见缝插针”穿行。

“第一次开车送孩子来就堵，这次特意骑摩托车，结果还是堵了半小时动不了。”家长邓女士无奈地说。放学还有20分钟，更多家长正陆续赶来。她建议，“最好能开通公共交通专线，从根本上解决学生出行。”

拥堵不仅限于后街。校门口至中环路方向同样排起长龙。“一路堵过来至少20多分钟。”家长李先生表示，若不来接，孩子无论乘公交或打车，都需步行20分钟至黄山冲公交站，“实在不方便”。

校门口，家长们三三两两议论着：“堵了”“不知道要堵到什么时候”。保安不断对欲进停车场的车辆喊道：“出一辆，进一辆！”据家长反映，学校虽提前让教师车辆离场以腾出车位，但容量有



↑学生在车流中穿行。
→拥堵的道路。



限，缓堵效果并不明显。

放学后，后街拥堵加剧。无家长接送的学生拖着行李箱在停滞车流中艰难穿行。“附近乘车不便，又不能带手机联系家长，只能拎着箱子走到黄山冲站。”贵阳十中张同学说。

记者随学生队伍走向黄山冲公交站。一路上队伍越来越长。家长周先生接过女儿的行囊袋说：“有车能把学生送到大本营或任何一个换乘方便的地方，大家就不必都挤在这儿接了。”

黄山冲车站前挤满候车学生，该站共有40路、61路和614路三条公交线。

记者随学生挤上一辆40路车，车厢内人箱拥挤、难以移动。“实在上不来了，等下一趟吧。”司机朝车外喊道。

据了解，针对当前拥堵，云岩区交警已采取多项措施：加强疏导，安排7名交警现场指挥，并引导周边居民规范停车，建议拥堵时段优先选择其他道路通行，减轻主干道压力，但是效果不是很明显。

面对放学时段的严重拥堵和学生的出行困境，家长呼吁的学生公交接驳专线能否实现？孩子们的放学回家之路何时才能更顺畅？“天眼问政”栏目将持续关注。

帮帮哥说

校门前“通勤大战”何日能停

贵阳十中与贵州师范大学云岩实验中学共处同一条路，每逢放学时段，校门口便上演一场“通勤大战”：车辆寸步难行，学生抱着行李箱在车流间艰难穿行，有限的公交班次拥挤得如同“沙丁鱼罐头”。这幅由学生求助、家长抱怨和记者实地见闻共同拼凑出的画面，折射出城市配套设施未能跟上教育布局调整的深层困境。

学校搬迁本意在优化教育资源，交通配套却未能同步推进，仅靠3条公交线路难以承载集中放学的客流。这不单是运力不足的局部问题，更暴露出城市治理中跨部门协同与系统规划的短板，是对城市精细化管理能力的一次现实考验。

应对当前困局，需兼顾短期纾解与长远谋划。短期内，交通部门可采取灵活措施，如开通学生公交专线、增加高峰时段发车频次，有效提升疏散效率；长远来看，则应建立教育、交通、规划等部门的协同机制，将公共交通配套纳入学校布局规划的前期环节，实现同步设计、同步建设，从源头上避免类似矛盾重现。

唯有以前瞻的规划和人性化的服务补齐民生短板，才能在优化教育布局的同时，真正提升市民的获得感与幸福感。

文/王颖

■现场新闻

危险！密匝匝的线缆悬吊头顶

本报讯（记者 高琴 王颖）近日，“天眼问政”栏目接到贵阳市民反映，称云岩区东山扶风路口存在大量线缆垂落至人行道的情况，变压器及电线排布杂乱无序，安全隐患突出。

记者随即前往现场核实。家住东山附近的张阿娥告诉记者：“这一带人流量不小，一抬头就能看到黑压压的线缆悬在空中，很多线头垂下来也无人处理，不知道有没有电，让人提心吊胆。”

在东山路与扶风路交叉口，记者看到数十根线缆缠绕成束悬垂半空，四周线缆如蛛网般蔓延扩散，部分线缆甚至堆积在人行步梯旁，未设置任何安全隔离措施，触手可及。

一位带孩子路过的家长表示：“每天经过这里总担心被绊倒，尤其下雨天更害怕发生触电危险。”周边餐饮商户也反映：“这些线缆杂乱堆置已有数月，之

前有人来整理也只是简单捆扎，治标不治本。”

就此，记者联系了云岩区文昌阁街道办事处达兴社区。工作人员回应称，该区域线缆属于广电、移动、联通、电信等多家的通信光缆，并不带电。因涉及多家运营商，协调处理较为复杂，以往各家仅对自有故障线路进行局部维修。目前，社区已将情况上报至云岩区大数据发展管理局，管理局已通知移动公司前往现场处置。

记者回访时发现，虽有工作人员对线缆进行了简单捆扎，但未能从根本上理顺杂乱状况。线缆仍低垂交错，部分未有效固定，遇大风或外力极易再次散落。

不少市民认为，临时处置难以保障行人安全，呼吁相关部门以更负责任的态度推动问题彻底解决，而非不断“打补丁”。

贵阳电台街修缮何时完工？

本报讯（记者 龙飘）近日，“天眼问政”栏目收到网友留言称，贵阳电台街管道施工已有一段时间了，对游客体验造成影响，希望了解具体完工时间。

记者来到电台街发现，该路段管道施工按进度可分为三段：

靠近文昌阁约10米的路段完成度最高，管道已铺设完毕，路面由新铺设的水泥覆盖，略低于周边地面。现场工人表示，该段通信管道施工基本结束，“只剩最后一道铺沥青的工序”。

位于街道中段的部分已完成破路，地面散落着大小不一的石块。“我们是来打卡拍照的，但路况不好，只能尽量绕开施工区域行走。”游客唐先生告诉记者，他和同伴不得不紧贴未开挖的一侧通行。

靠近贵阳市第二中学的路段进度最为滞后，路面仅标出待开挖范围，堆放有建筑材料，周围

设有黄色施工围挡和“前方施工，注意安全”的提示牌。

针对施工情况，记者联系了云岩区文昌阁街道电台街居委会。相关负责人介绍，该工程属于电台街历史文化街区改造项目，由云岩贵中公司组织实施，总工期两年，分三期推进，旨在提升街区环境、实现“弱电入地”、清理空中线网，并修缮老旧房屋，改造范围包括电台街、蔡家街等区域。

该负责人表示，目前第一期工程正进行电台街的“弱电入地”施工。由于此前该路段刚完成燃气管道改造，两项工程接连开展，导致施工时间较长。“当前电台街段已进入收尾阶段，预计国庆前完成回填及清理，之后该路段将暂停施工。后续工程将按计划逐步扩展至蔡家街、马路等区域，具体全线完工时间目前尚不明确。”

凯里一路段违停车辆多

本报讯（记者 吴运镇）近日，“天眼问政”栏目接到网友反映称，黔东南州凯里市康庄路（国际商贸城东北侧）、温州大道与迎宾大道交界处，长期存在机动车违停现象，导致交通拥堵。

记者实地走访看到，有10余辆轿车停放在右侧车道。该道路属交通干道，并未设置停车位。现场可见，行驶车辆为绕过违停车，不得不减速变道，造成拥堵。一位水果摊主告诉记者：“这些车基本都是来就餐的，一拨

走了又来一拨，饭点时路边都会停满。”记者观察，周边饭馆基本处于满座状态。

随机采访中，部分车主坦言：“看别人停也就跟着停了，主要是方便”“停一会儿没事，懒得找车位”。

为此，记者联系了凯里市公安局交警大队。工作人员立即来到现场处置违停车辆，并表示将加强对该区域的巡查与整治力度，规范道路秩序，消除安全隐患。

■问政漫看

让政策红利惠及每一位幼儿



近日，普定县一些幼儿园大班的孩子因“超过5岁”而无法享受国家“学前一年免除保育教育费”问题，经“天眼问政”栏目报道后引发关注。

随后普定县教育局召开工作会议，明确对于超过6周岁及以上（有缓学证明）就读幼儿园大班的儿童也必

须减免保育教育费，已经收费的清退费用，及时纠正对政策理解的偏差。

政策落实要精准，相关部门需深入理解政策，明确执行标准，加强沟通协调，避免类似情况再次发生，真正把好事办好，让政策红利惠及每一位幼儿。

文/图 周滔

实际能跑40，仪表只显25？
——记者调查电动自行车改装乱象

贵州日报天眼新闻记者 熊曼 摄影报道

9月1日，《电动自行车安全技术规范》（GB17761—2024，以下简称“新国标”）正式实施，对车辆重量、制动性能、防篡改功能以及电池安全等核心指标提出了更高要求。目前，老国标电动自行车仍处于为期三个月的销售过渡期。

然而，“天眼问政”栏目接到读者反映，部分商家以“新国标车辆超速自动断电、动力不足”“老国标车不限速”“可改装、可调速”等为卖点，对老国标车型进行推销，售价不降反升。实际情况如何？记者就此展开走访。

记者以买家身份走访贵阳多家门店发现，在新国标电动自行车尚未全面铺货的过渡期内，确有部分商家利用消费者对新规限速的顾虑，大力推销库存的老国标车型。

“老国标车现在很抢手，店里已经没货，如果需要，我得从其他店调货。”贵阳市南明区某电动车品牌专卖店工作人员表示，自新国标实施以来，老国标电动车型需求明显上升，价格普遍上涨。“很多顾客担心新国标车超速会自动断电、爬坡或赶时间时不方便，所以一些没有摩托车驾驶证的外卖骑手和通勤族更倾向选购老国标车。”

贵阳市云岩区另一电动车门店销售人员表达更为直接：“老款车没有自动断电功能，还可以通过技术手段调



↑测试人员以25千米每小时的速度行驶，接连爬多个坡并无问题。
←老国标电动车价格上涨。

速。我们调完之后，仪表盘显示仍然在25千米每小时以内，但实际能跑到40千米每小时以上。”他还声称，“这种不需要驾驶证的电动自行车，交警一般不会查，可以放心骑。”

尽管商家所宣传的老国标车可改装、无限速断电等“优势”吸引了一部分消费者，但也有市民对此表示担忧。

“商家说可以改装，到时候速度提上去了，万一发生事故，责任该怎么认定？”市民李先生提出了疑问。

针对这一问题，贵阳市公安交通管理局相关工作人员表示，根据《贵州省电动自行车管理办法》要求，驾驶拼装、改装的电动自行车，或安装、使用妨碍交通安全装置的，公安机关交通管理部门将给予警告，责令改正，并处以40元罚款。拼装、改装电动自行车的行为，还将由市场监督管理、生态环境、城市管理等部门依法依规处理。

“对于违规改装，我们是发现一例，处置一例。”该工作人员强调。

贵阳市民谭先生则从实际使用角度提出，贵阳市内许多路段缺乏专用非机动车道，且坡道较多，若车辆因超速自动断电卡在车流中，不仅影响通行，还可能引发交通堵塞。

为验证新国标车速限25千米每小时是否影响正常爬坡，记者在贵阳市区实际测试了一段路程，包括宝山南路、市西路等多处坡道，均能正常行驶。

新规实施后，老车是否还能继续使用？三个月过渡期结束后，市场上的老国标车辆将如何处理？

记者在走访中就市民关心的问题询问了商家。多数商家表示，目前老国标车库存有限，因其速度等优势，销售情况良好，大概率能在三个月过渡期内售完。

“现在购买老国标车仍可正常上牌，即便新国标车全面上市，也不影响已购车辆的正常使用。”有商家表示，若真有库存未清完，这些老国标车可能流向二手市场。

记者查阅《电动自行车安全技术规范》（GB17761—2024）发现，新标准为按老标准生产的车辆设置了三个月的销售过渡期，允许其销售至2025年11月30日，以避免社会资源浪费。2024年11月1日之后销售的、不具备有效认证证书的电动自行车，交管部门将不予办理登记上牌。值得注意的是，已购买老国标车的消费者不会被强制淘汰，可根据自身意愿正常更换车辆。