

株洲市城区机动车停车管理对策研究

黄耀斌

(株洲市公安局 交通警察支队,湖南 株洲 412001)

摘要:近年来,株洲市城区随着机动车保有量的不断增加,停车难的现象进一步加剧,株洲市应借鉴外地停车管理经验,建立长效机制,强化管理效能,多措并举,深挖停车潜力,以利于市民便捷、舒适的交通出行。

城区停车问题,一直是社会各界十分关注的热点问题,也是城市发展过程中必须给予高度关注的问题。为系统、科学、有效、长期解决好株洲市城区停车管理问题,优化道路交通环境,笔者谈几点粗浅看法。

一 株洲市城区停车现状及存在的问题

近年来,株洲市城区尤其是芦淞市场群等地的停车问题逐步显现,随着机动车保有量的进一步增加,停车难的现象进一步加剧,严重影响了株洲市便捷、舒适的交通出行。

1. 停车供需矛盾突出。目前,城区机动车保有量为63 682辆(不含摩托车),而城区共有停车泊位22 478个,从株洲市的车辆和停车泊位的情况看,车辆与停车泊位的比例仅为3.3:1,远低于国际上机动车拥有量与停车泊位需求量的标准,现有的停车泊位的总量只占需求总量的29%,供给缺口过大,是造成城区“停车难,行车难”的一个重要的原因。

2. 停车区域性失衡问题突出。中心城区与其他区域的停车供需存在严重失衡。一是中心城区停车需求远远高于其他区域。中心城区,如芦淞区中心广场和市场群,是株洲市经济、商业和娱乐活动最为集中的区域,交通吸引源过多,交通流量数倍于其他区域,直接导致停车需求相应增多。二是停车泊位供给严重不足。由于中心城区属于老城区,受历史和地理的限制,停车场的建设严重不足,停车泊位缺口相比其他区域更大,造成了约有80%车辆处在无处可停的状态,导致乱停、乱放的现象普遍存在。三是占道停车比例较大。交通流量大,路外公共停车泊位匮乏,直接导致车辆路面停放格局。

3. 停车场组成结构倒置。停车场主要包括配建

停车场、路外停车场和路内停车场三种形式。合理的停车位结构是:三种停车场泊位数量,应依次由多至少,呈主、次、补充的金字塔形关系。配建停车场作为提供停车供应的主要停车设施,应占主导地位,达到总数量的60-70%;路外停车场面向社会开放,居辅助地位,其比例应当在15-20%;路内停车场会对道路通行能力产生直接影响,通常仅作为前两种停车方式的补充,其合理数量应占10-25%。株洲市城区22 478个停车泊位中,配建停车场拥有泊位9 402个,占总量的41.82%;路外停车场拥有泊位4 232个,占总量的18.82%;路边停车场拥有泊位8 844个,占总量的39.34%。可见株洲市停车场占路停车场比例过大,配建停车场和社会停车场比例过小,停车场形式组成结构不合理,结构比例且严重失调,违背交通管理原则。从停车场组成的形式看,应该具备多样化,如地面停车场、地上停车楼、地下停车库以及机械式立体停车场等各种形式,但目前株洲市城区还没有地上停车楼和机械式立体停车场等形式的配建停车场,完全依靠露天停车场来提供停车用地,远远不能解决停车供需矛盾。

4. 市民出行习惯加剧停车难。市民出行大致分为以下三种情况:一是不愿有车不驾。许多市民无论远近,都爱驾车出行,而很少考虑出行目的地的交通状况,把停车难的问题都归咎为政府。二是不顾他人停车。由于目前城区没有对停车实施收费,调控道路停车泊位这一有限社会公用资源的经济手段缺失,导致很多车辆使用人不顾停车泊位的有限性,而长时间甚至是整天停放在泊位内,尤其是中心城区的商业、娱乐场所周边这种现象特别突出,这与路内停车泊位所提供短时停车的功能严重背离,致使路内停车周转率低,短时停车无处可停,

收稿日期:2011-07-25

作者简介:黄耀斌(1965-),男,湖南株洲人,湖南省株洲市公安局交通警察支队干部。

停车泊位得不到有效利用。三是不想多走一步。大部分驾驶人习惯就近停车,不管有无停车泊位,甚至抱有侥幸心理经常性违法停车,而不多愿意多走几步。

5. 无视交通影响评价的意义。一直以来株洲市的功能布局及大型建筑较少考虑对交通的影响,导致交通组织的源头关失调,把交通出行秩序调控全部交由末端来处理,使得停车难等源发性交通问题难以解决。一是无视交通影响评价机制的建立。目前,株洲市还没有严格将交通影响评价作为大型建筑开建和建筑使用功能改变的前置审批环节,交通吸引源与周边道路通行力之间关系未能得到考虑,导致中心城区交通供需矛盾日益严重。二是无视停车场的设计功用。城区在停车泊位缺口较大的状况下,规划的停车场大多被挪做它用或一直闲置不用。三是无视建筑使用功能的影响。建筑的使用功能直接决定交通吸引力的大小,比如娱乐场所就远比普通店面吸引交通的能力强,建筑使用功能一旦改变将会导致周边道路交通需求的改变。

6. 系统性停车管理建设滞后。目前株洲市的停车管理突出存在三个方面的问题:一是规划建设滞后。株洲市缺乏一个完整科学、统筹协调的停车发展规划,造成城市停车设施布局不合理,规划用地未预留,停车场(库)建设明显滞后于城市经济与社会发展需要,停车设施无法满足停车的需求。二是管理模式滞后。路内停车管理和路外停车管理一直为交警和城管分开管理,割裂了城市停车问题的整体性规划和管理,有限的停车资源没有实现充分的利用,人行道的停车泊位设置没有很好地服从服务于城区的整体交通管理。三是管理手段滞后。停车泊位作为一种有限的社会公用资源,尤其是供需矛盾特别突出的情况下,没有采取诸如收费等相应的手段调控停车资源,导致停车泊位利用率不高。此外,停车管理的科技手段支撑落后。由于缺乏智能化、信息化、网络化和系统化的先进管理技术和手段,缺失停车诱导系统,使停车场(库)和出行车辆之间信息不畅,造成路外停车资源不能充分利用,停车泊位较多闲置。因此,应尽快建立停车诱导系统,通过有效的引导来减少无效交通,减少城市道路动态交通压力。

二 外地停车管理经验

城市停车管理问题已经成为各城市交通管理高度关注的问题,一些发达城市在此项工作上走在了前头,积累了许多经验,如上海、杭州、宁波、苏州等地。归纳其管理的经验有如下5条:

一是强调整体规划,明确各自职责。如杭州市

实施了建筑工程配建停车场和公共停车场刚性规划,在新建商业区和大型住宅小区的控制性详规中按规范控制停车场用地并保持适度超前。同时强化对项目的前期监管,对不按规定设计停车场的,规划主管部门不予核发建设工程规划许可证,建设主管部门不予核发施工许可证,对公安交管部门验收配建停车场不合格的项目,有关部门不予核发“三证”,对项目建成后改变使用性质的,要按照改变后的使用性质,重新规划,审批配建停车场,并征得公安交管部门的意见,从源头上保证了停车场的泊位建设“不缩水”。

二是利用价格杠杆,引导少停快走。外埠基本都采取分区域、时间差别定价的形式,对停车实行收费管理,利用经济手段调节停车供求。如上海市重点区域、内环线内一般区域、内环线之间、外环线以外区域按不同的标准收费,其中重点地区道路停车首小时15元,后每半小时10元。同一区域定价以“道路停车收费高于路外停车”为原则,路外公共停车场(库)在执行现行按等级计费规定的基础上实行最高限价,要求收费不超过每小时10元,停车时间超过1小时后以半小时为计费单位,收费标准相应减半。其二,分时段采取不同计价方式。白天(7:30—19:30)停车按时收费;夜间(19:00—次日7:30)停车按次收费;同时为周边居民提供夜间及节假日停车可按月交费。

三是完善配套措施,提高管理效能。如苏州市坚持城市公交优先发展,建立城乡换乘中心并配套大型免费或低收费的停车场,缓解城区交通压力。加快建设公共停车信息管理和停车诱导系统,与信息亭联网,开通停车服务热线,及时提供停车服务信息。

四是加大建设力度,不断增加泊位。各地对住宅小区项目停车泊位配建标准都做了调整,提高至1:1.2—1:1.5,在项目审批时严格按照此标准执行。此外,按照应划尽划的原则,深入利用现有资源,在确保道路畅通、不影响其他车辆和行人正常通行的前提下,因路、因时增设道路停车泊位:其一,在交通流量较低的主干道和人行道较宽的建筑退红线部分(市政道路)设置全天候道路停车泊位;其二,在需求矛盾突出、周边交通流量不高的居民住宅区道路和周边支干道设置停车泊位;其三,在停车需求较大的各类商场周边道路,利用交通平峰时间,避高峰设置时段性停车场。通过道路停车泊位的增设,有限满足市区机动车路内停放需求。

五是强化执法管理,减少违停行为。如杭州市将同一时段、同一地点、同一车号有3次以上的违法停车记录纳入“重点车辆查控系统”予以扣车。同

时所有的违停行为罚款都提高至150元/次,通过重拳出击规范停车行为。各地都明确专门的警力强化对车辆违法停放的管理,并建立电子监控设施,加强对车辆停放的管理,及时对违法停放的机动车辆进行抄牌处理。

三 加强株洲市停车管理工作的对策及建议

解决停车难问题最常见的方法就是兴建停车场扩大停车数量,但是受到各方面条件的制约,这一方法在实施上有一定的困难。为此,我们认为应该建立长效机制,强化管理效能,多措并举,深挖城市停车潜力。

1. 建立停车管理组织机构。由市政府牵头成立市区停车管理机构,其职能是:组织城市规划、建设以及动态交通管理部门制定城市停车发展战略及城市停车场建设规划,协调、落实停车场设施的建设及其资金,负责城市停车资源管理,制定城市停车高新技术推行和实施计划。机构组成包括市创建办、市财政局、市规划局、市住房和城乡建设局、市交通局、市物价局、市城管执法局、市公安局交通警察支队和消防支队等相关主管部门。明确各职能部门的具体职责,如:城市规划部门负责城市停车场的规划、布局,消防部门负责停车场防火安全管理,公安管理部门负责车行道停车管理,城市管理部门负责人行道非机动车及摩托车的停车管理。凡属对社会开放的收费停车场均由工商部门核发工商营业执照,市发改委规定停车收费相关价格政策等等。定期召开关于停车管理例会,确保日常工作顺利进行。

2. 制定静态交通发展规划。为缓解中心城区交通拥堵及停车难问题,建议市委、市政府在城市发展战略上整体考虑,全盘规划,提高建筑工程停车场配建标准,实行刚性规划,使开发商、产权单位在停车场建设方面承担相应的社会责任。配套建设的停车场应当与主体工程同步规划、同步设计、同步施工、同步交付、同步运行。同时,要严格落实大型建筑报建交通影响评价前置机制,对新建和改变建筑原设计功能的大型建筑要严格实行交通影响评价,对不符合要求的不予审批建设。

3. 出台市区停车管理规定。依据公安部、建设部《停车场建设和管理暂行规定》《停车场规划设计规则(试行)》《中华人民共和国道路交通安全法》,根据株洲市停车现状和管理特点,制定出台专门的管理规定,对株洲市的停车问题实现科学、务实的诱导、约束、协调,使停车管理工作从规划、建设、管理、收费等各个环节走向规范,保障各方的权

益得到实现,在制度上为解决城市“停车难”提供保障。

4. 大力优先发展公共交通。坚持公交优先的城市交通发展策略,建立完善的公共交通网络,加大公共交通基础设施建设,提高公共交通服务能力水平,通过增强方便性、可靠性、安全性等,提高公共交通对市民的吸引力,减少市民对私人小汽车的使用,达到减轻城区交通压力和停车需求量。

5. 促进停车产业化。现在社会上还没有把停车当作产业看待,停车场还被作为普通的开发建设项目来对待,停车场建设、管理、经营上存在很多实际困难,无法很好地为停车服务。建议政府要牵头、鼓励社会力量整合、改造现有停车设施,促进停车产业向管理规模化、运营专业化、投资社会化方向发展。停车业的发展能很好地解决车主不愿把车开进停车场的问题,最大限度地把机动车集中到不妨碍交通的地方。

6. 改革停车收费制度。要通过价格杠杆,使专业停车场、路边临时停车点的停车收费形成合理价差,有效引导机动车到停车场停放,减少路边临时停车点的停车压力和交通流量。

7. 鼓励中心城区范围内机关企事业单位自有停车场社会化运作。城区机动车数量有规律性变化,在周末和节假日有大量人员开车进入中心城区购物、休闲,道路车辆巨增,停车位爆满,而这一时段正好是机关事业单位休息的时间,机关企事业单位自有停车场处于空闲状态。可以鼓励中心城区范围内机关企事业单位自有停车场社会化运作,最大程度地利用好停车的空间,使突然增加的车辆能有停车的地方。

8. 完善物流配套设施,解决物流车辆停放的问题。目前,株洲市的市场群没有一个与之配套的完善的大型物流中心,物流车停放秩序混乱,造成了铁西路、人民南路、建设路、市府路到处是停放物流的大货车。同时,物流中心采取的是晚上利用马路卸货,白天送货的方式,时常会出现货物丢失的现象,货物的安全得不到保障。只有建设大型、科学、规范的物流中心才能解决芦淞市场群的物流配送问题。

我们应该走停车产业化发展道路,通过制定相应的政策,建立停车管理组织机构,健全停车管理机制,建立合理的收费体制,形成城区停车以专业停车场停车为主体,以路外公共停车为辅助,以路边停车为必要补充,与城市整体交通系统相协调,供需和谐的静态交通格局。

责任编辑:黄声波