

城市停车设施建设调查(中)

南京：解决停车难不止步于建停车场

本报记者 薛海燕

上午8:50,赵强的别克车已准时驶进中泰停车场,稳稳地停在入口升降坪上,熄火、关门、刷卡、走人……9:00,他已准时坐到新街口中南大厦的办公室里,开始了一天的工作。

而在赵强走后,停车升降坪带着他的爱车直达停车场负二层,由车库内智能机器人把车送上停车位。下班时,赵强只要用停车卡在入口刷卡器上一刷,一分钟左右,他的车就会通过停车坪升到地面。

随着经济与科技的飞速发展,私家车已成为家庭普及交通工具。与快速发展的交通工具相比,城市的停车场建设似乎要慢上一拍,尽快有效解决停车难成了车主们的共同心声。同时,车位少也引发乱停车、交通堵塞等其他社会问题,直接影响了城市环境。近年来,南京的汽车保有量与日俱增,解决停车难问题,南京进行了一系列探索。

智能车库,让生活“流动”起来

位于南京新街口商圈的中泰智能停车场,是南京市改善城市停车问题的一个探索。

2009年,南京开始城市立体式地下车库建设试点,招商引进国内技术先进、专业从事停车产业的中泰车业公司,在中山路165号的金陵中学东侧广场开始了第一次“吃螃蟹”的尝试。

该地块原来是城市绿地公园,地表面积2000平方米,地下车库建设后,地表仍保持绿地公园原貌,而地下则建设成一个三层复式结构、规划可停放240辆轿车的智能停车场。

“这是房产证、土地证,这在国内也是第一份。”中泰车业人事部经理李福意告诉记者,该地下车位是国内首次公开挂牌出让地下空间建设的立体车库,与房产开发一样,有独立的产权证和土地证,出让地表以下空间,土地使用年限为40年。

区别于传统车库,中泰停车场最大的特点是智能化运用。整个车库设计像老式的“筒子楼”,两边是一个个排列整齐的车位,中间则是一个带着滑轮的轨道,轨道上有个摇臂机器人,汽车通过升降坪下到车库后,摇臂机器人负责托着汽车在轨道滑行,把汽车送到指定车位,停车场工作人员通过电脑指挥机器人完成掉头、倒车、停车等一系列动作。

“智能车库将传统平面停车密度放大4至10倍”。中泰车业副董事长闫立一告诉记者,智能车库内,每个停车平面面积是16.8平方米,空间容积是36立方米,按国家标准,传统车库每辆车平面面积为45平方米,空间容积达

到140立方米。同时,智能车库每个出入口半小时可连续存取车为30辆,平均每辆车进出库时间为80秒。

“自从爱车停放到中泰后,每天上下班至少节约1个小时。”赵强办公地点是紧邻停车场的中南大厦,这幢写字楼建成于上世纪90年代,停车位严重不足,赵强刚刚上班时,找不到车位,每天不得不围着新街口转圈子,后经朋友指点,他找到中泰停车场,签订了月租600元的停车协议,他的生活节奏从此也快了起来。

城市停车场建设,不欠“新账”

中泰停车场自建成以来,一直是各大城市学习观摩的示范点,但在这个项目之后,南京市并没有对这一模式进行大面积推广,这是为什么呢?

“城市停车场建设基本遵循‘能地面不地上,能地上不地下’的原则。”南京市住房和城乡建设委员会建设处副处长张步宏告诉记者,地下车库投资大,一般来说,一个地下停车位平均造价20万元,地上一个泊位成本则在8万至10万元,而地面只需几千元的管理成本。

2014年底,南京全市机动车保有量约为200万辆,其中汽车保有量约为149万辆,江南六区(主城区)汽车保有量约为89.2万辆。主城区停车调查初步统计结果显示,主城区停车位总量约为59万个,停车位缺口近30万个。

按每个泊位2万元标准,要填补这一空白,政府财政须支出60亿元,如果按地下车库建设标准,将达到600亿元,这无疑是一笔巨大开支,光靠政府财力短期内很难实现。

近年来,南京市政府一直鼓励社会资本参与到社会停车场建设中来,并于今年初出台了鼓励公共停车设施建设优惠政策,市区两级财政给予奖励补助;地下停车位2万元/泊位;地下停车楼1万元/泊位。但政策出台后,社会接受度并不高,其原因缘于停车业是一个投入大、回报周期长的微利行业。

据了解,中泰停车场投入近4000万元,按目前120万元的年收入计算,需要25年才能收回成本,对大部分企业来说,一般预期投资回报率只有8年。

另外,智能化车库的最大特点是停车密度高,特别适合人口密集的商圈,但在成熟商圈,寸土寸金,很难再“腾挪”出地下车库的建设空间。因此,自2009年进入南京以来,中泰智能停车场并没有能够挤进南京商圈,而仅在政府公共职能机构建筑群中寻找商机,先后拿下鼓楼区政府体育中心地下车库、老门东地下车库建设。

“一定不能再欠新账。”张步宏说,南京平均每年新

增车辆10万左右,在原有的车库缺口一时难以解决的情况下,新增建筑车库一定要配套到位。根据2015年《南京市建筑物配建停车设施设置标准与准则》,目前南京市建筑物配建标准按1:1.2执行,已超过国内外大城市1:1.15的比例。

多措并举,逐步解决停车难问题

根据《南京市城市停车设施规划》(2012-2020年),南京市从近远期对路外公共停车设施采取集中统一的规划布局,充分挖掘主城区绿地、学校操场、老城改造等空间,2014年开工建设田家炳中学、人民中学、南湖一中、门东D4地块、春江学校操场、迈皋桥等地下地面6处停车场;2015年已陆续开工建设西流湾公园、百子亭、生态公园一期、门东三条营地块、晓庄广场、雨花台中学操场等27处公共停车场,一定程度地缓解了城市停车难问题。

“停车难是一个综合城市病,城市越大,经济越发达,停车难的问题越突出。”张步宏说,解决这一问题,不是一个部门的事情,也不可能一步到位,必须通过多措并举逐步完成。随着南京四通八达的地铁线铺设,政府鼓励市民绿色出行的同时,也在地铁沿线换乘枢纽上做足文章,如在市区规划建设了换乘枢纽9处、主城区换乘枢纽14处、老城区换乘枢纽6处,目前,在地铁2号线城东马群换乘中心、3号线江北泰冯路换乘中心均已投入使用。根据南京市政府规划,地铁3号、10号线站点将逐步建设机动车停车场21处,新增泊位约6962个。

近几年,南京还对错峰、错时停车进行探索,先后在南京大学等高校和台城大厦等行政机关单位进行试点,取得一定效果,切实解决了周边居民的停车问题。

但这一探索也带来了新问题。如:车主不能按时段存取车辆,影响机关单位正常工作秩序;不讲卫生,乱停乱放,乱抛垃圾,破坏校园环境等。张步宏说,错峰、错时停车能够极大缓解停车难问题,应该大力推广,政府部门首先应该带头推行,不能因为出现一些新问题就止步不前。目前南京市城管局正在对错峰停车做进一步完善规划,希望通过网络平台推出预约停车,既能充分利用公共资源,也能在一定程度上解决业主诚信问题。

衣食住行是人们生活的基础,生活水平的提高让人们们的出行工具从自行车向汽车转变,但如今,绿色、健康的生活又在呼唤人们走出私家车,以步行和公交替代。在私家车众多、道路堵塞现状严重情况下,相信南京的做法会有更大的现实意义。



左图 建在湖底下的武汉市台北路停车场,左边是停车通道,右边是四方湖。
本报记者 郑明桥摄



右图 武汉市台北路地下立体停车场内,工作人员在操作地下停车位升降。
本报记者 郑明桥摄

杭州：老小区优化新车位

本报记者 黄平

不少老旧小区的车主都有“下班回家找不到车位”的体验,“抢车位”“装地锁”“圈地运动”已习以为常。

“堵城”杭州也是如此。从2014年起,针对“行车难、停车难”问题,杭州对11个老旧小区实施了“私人定制”的治理方案,新增泊位3465个,90余条支小路实施“微循环”,新增26个公共自行车点“进社区”,解决居民出行“最后一公里”问题。

记者了解到,在11个老旧小区中规模最大的小河街道,包括塘河新村社区和余杭塘路社区,涉及居民4088户、人口11037人。去年起两个小区全面启动交通治理,提出“大封闭、小循环、增泊位、智能管、美环境、稳治安、优公交”的治理方针,着力打造一个“邻里型公交社区”。

大封闭,小循环。小区将原本的6个出入口改为“两入四出”,撤销部分原有小区门卫,将门卫外移至街巷出入口,实行大封闭管理;治理区域内实行单向通行,“交通小循环”模式大大优化了交通组织。这样的改变,给居民最直观的感受就是,小区的交通秩序明显好转。“老小区道路本来就窄,特别是在道路两边都停满车的情况下,开车最怕对面方向来车。两车交汇的直接结果,就是堵路。”居民宋大姐说,“现在我们小区基本没这样的情况了。这样一改,还杜绝了逆向车辆进入,可以确保行车安全。”

增泊位,智能管。目前,两个小区总的停车位从之前的137个升级到607个,基本满足了居民的停车需求。小区还在主要路口设置显示屏,上面有停车地图和

车位信息,绿灯显示有车位,红灯表示车位上有车。车主一看,很快就能找到车位。

公共空间本就趋于饱和的老小区,是如何“挤”出停车位的?“原来小区道路只有7米宽,我们对两边的人行道各压缩了0.5米,使路面增加到8米。两侧各自划了两米宽的停车位,这样还能保障中央4米的消防通道。”塘河社区党委书记朱静说,塘河路原来只有20多个汽车泊位,道路扩宽,实行双侧停车后,这里的停车位增加到了93个。

优公交,解决“最后一公里”出行。在杭州,不少老旧小区为缓解停车压力,纷纷向附近商场“借”车位。居民王先生告诉记者,车位的问题是解决了,但从商场走到家的时间增加不少,非常不方便。为此,小区完善公共交通,对原塘河路公交站点实施港湾式改造,减少公共汽车停靠对道路通行能力的影响,为远期预留设置轨道交通接驳小巴停靠点2处,接驳地铁2号线;推进公共自行车“进社区”,增加3处公共自行车服务点,打造“小区内300米内有公交车站,150米内有公共自行车”的“邻里型公交社区”。

此外,为实现长效管理,小区的停车机制迈入“收费时代”,适当的价格效应起到了立竿见影的效果。原来小区停车不收费时,不仅停放本小区居民的车辆,还有很多外来车辆也来停,结果造成整个小区道路都被挤得满满当当。现在实行停车收费,小区里的外来车辆减少了20%至30%。

“自从前年台北路智能停车场建成后,我就再没为停车发愁了。”在武汉市台北路上班的周先生高兴地说。这座建在武汉市青少年宫小池塘下面的停车场,是武汉市建成的第一个智能停车场,自2013年6月底启用以来,运行良好。

台北路智能立体停车场业主方是武汉城投,其“智能”主要表现在四个方面:进场无需取卡、入场后智能引导寻找空车位、离开时可智能引导找车、缴费与ETC绑定自动扣费。这些“智能”真的能实现吗?停车过程是否方便快捷?

本报记者

10月12日,记者亲身体验发现,进入这个智能停车场无需刷卡,停车、找车都有智能引导,没有地下迷路的烦恼。

郑明桥

首先是找停车场。该停车场有两个出入口,都分别竖立着指示大牌,上面写着停车场内空余车位数量,并用箭头指示着台北路停车场的方位。顺着牌子上箭头的指示,记者很顺利地找到了这个停车场。

然后就是入场。汽车开到停车场入口处,栏杆自动抬起,车子直接进入地下车库,前方显示屏上显示着B区有空车位。记者找到B区后,看到每个车位上方都有一盏灯。绿灯代表空车位,红灯代表车位已有车。因为指示灯很醒目,记者迅速找到一个车位并停了下来。

最后是出场。虽然停车场用A区、B区、C区等字母来指示停车区位,但如果司机没有记清停车位位置,找起来很容易犯晕。而台北路智能停车场的独特之处,是在两个出入口的收费中心旁边,分别设有一个“找车”机器,记者输入车牌号后,机器屏幕上立即显示出一条线路,记者顺着线路迅速找到了自己的车。记者通过现金缴费后,栏杆抬起,顺利出场。

从体验过程看,入场和找车位很顺利,有智能机器的帮助,节省了不少时间;倒车入库时因为立体车位较窄,比较考验技术。

停车场管理方介绍,台北路公共停车场与其他停车场相比,在入场、停车、找车方面都要快捷一些,同时价格也比较适中。

记者在台北路智能公共停车场收费公示牌上看到,该停车场只能停小型车,限高2.2米、限宽2米,施行阶梯票价,15分钟内免费;2小时以内按每小时5元收费;2至4小时以内按照每小时4元收费;4小时以上按照每小时3元收费。45元封顶(停24小时)。而附近的几大商圈停车场小型车收费都在3至6元之间。

武汉城投相关负责人表示,台北路停车场是武汉城投代表武汉市政府建设的第一个智能停车场,为公共服务性质。该停车场建筑面积约1.4万平方米,共设置车位365个(其中,立体停车位256个),还预留了24个停车位空间,总投资约1.34亿元。由于造价太高,即使每天爆满,收回成本也遥遥无期,盈利无从谈起。

据介绍,为缓解市中心停车难,武汉市政府不惜投入重金。根据武汉市停车场发展规划,到2016年,武汉将建成320个这样的智能公共停车场,切实缓解停车难问题。



在南京中泰智能停车场,一辆汽车通过升降坪从地下车库升到地面。
本报记者 薛海燕摄



在杭州,整治后的塘河新村车辆停放井然有序。
本报记者 黄平摄

看国外如何解决停车难

从世界范围看,很多大城市都面临停车难问题。停车难是经济社会发展到一定阶段的产物。如今,在我国,随着机动车数量的不断增长,不仅是大城市,很多中小城市也逐渐面临交通拥堵和停车难的问题。国外的大城市是如何建设停车场解决停车难的问题?有哪些经验值得我们借鉴?

日本早在上世纪60年代就出台相关停车法规,规定所有车辆持有者均须拥有路外停车泊位的证明,调动民间资金参与兴建路外停车场的积极性,使路外停车位供给量大幅增加。

在英国伦敦老区,白天可以看到不少双道马路上,在路中间黄线两侧,画有斜向来车方向的停车线,并标有可停车时间限制。平时这个车道就是普通的行车道,和其他道路无异。而到了晚上规定时间内,只见这些停车格,一下子停满了各式家用车辆,只留路边靠建筑物一侧的道路供车辆通行。这种方式既满足了城市中夜间停车需求大,又解决了城市地皮不足不能建设太多停车坪问题。到了早上,这些停在路中间的车按时开走,那里又恢复为快车道,车来车往。而在晚上非繁忙时段,单道行车足以满足交通需要,当发生火灾等紧急情况时,也不会因为这样在路边停满汽车而妨碍人员疏散和消防人员实施救援。

在公安部交通安全研究中心政策规划研究室副主任戴帅看来,欧洲解决停车难问题主要采取供给差别化和经济调控差别化的政策。在公共交通发达地区,政府是不允许提供车位的。在欧洲,政府不鼓励老百姓使用小汽车为主要交通工具,而是通过给予一定优惠政策抑制小汽车使用量来解决停车问题。而韩国则明确规定单位不准为员工提供车位,以此鼓励大家使用公共交通。

在美国大部分城市管理中,很重视商业和住宅区的停车位安排和管理,尤其在新建城区,停车场的面积和可以停放数量是经过精确计算的,不仅包括最大的货车周转空间和最大容纳顾客的车流量,都预留出了一旦发生灾难时的畅通疏散通道和救助空间。

美国的专用停车场是自己定价,政府部门不干涉,唯一的必须是超过在停车场入口处标明标价。短时段临时停车收费最高。超过24小时算长时间泊车,价格相对低些。商场打烊后,为避免空置一夜,这些停车场都会出租,一般价格不高,条件是在商场营业前离开。

在美国,路边停车白天必须打表计费。为方便晚上居民停车,通常规定到了晚上一定时间,停车不需再打表计时,而周日全天免费。波士顿的布鲁克兰区内,按照规定汽车不能在路边过夜,也不能随意占用人行道,不能堵住商店门口。

(本报记者 亢舒整理)