

城市停车设施建设调查(下)

苏州：建立现代全方位立体式城市停车系统

本报记者 薛海燕



停车

必须

亢舒

据苏州市交通指挥中心统计，苏州市汽车保有量为275.43万辆，2015年平均每天新增1006辆。根据普查，苏州市只有停车泊位42.4万个，其中道路停车泊位2.1万个，停车场泊位40.3万个。停车泊位供应缺口大，已成为制约提升城市品质的拦路虎。2013年以来，苏州深挖资源潜力，拓展思路，努力建立现代全方位立体式城市停车系统，缓解城市停车压力。

深挖盘活闲置资源

在苏州市儿童医院，每天就诊的人流量非常大，停车成了大难题。2013年10月，苏州市将位于医院对面拆迁后闲置的原苏州中医院旧址开辟为临时停车场。管理员黄师傅告诉记者，停车场有500个左右的车位，除了儿童医院就诊车外，还因为距离这里1公里远便是苏州最繁华的商业区——观前街，逛街、购物的市民也大都把车停泊在此，平均每天有约2000辆轿车进出。“符合公共停车场建设条件的，尽量建设公共停车场。”苏州市政公用局副局长胡春明告诉记者，土地资源稀缺是现实的情况，在苏州老城区大规模建设停车场不现实，只能利用一些“闲置资源”。目前在苏州老城区人流密集，停车问题突出的商业区、医院附近已有18个“闲置地块”被临时征用，5600个泊位投入使用，区域停车压力得到一定程度的缓解。

科学调度停车泊位

记者了解到，2007年苏州市开始道路停车泊位招

投标工作，开始市场化运作道路停车泊位，制定出台了《苏州市区道路机动车停车泊位公共服务权公开转让实施方案》。

苏州市停车管理所办公室贡澄伟告诉记者，苏州每年分别在4月和10月进行两次道路停车泊位服务拍卖，竞拍的道路由交通主管部门确认，一般来说，会充分考虑交通流量、道路设置，尽可能避开交叉路口、拐弯路口、公交站台等路段。记者采访时看到，贡澄伟正在提醒有意向从事道路停车管理工作的章师傅，注意当地报纸，每年道路泊位招投标工作公告均会在媒体发布。

据介绍，每轮道路停车泊位公共服务权转让时间为2年，只要持有苏州市区工商营业执照、注册资本50万元以上、且无不良从业记录的企业法人，均可以参与竞拍。拍卖采取“密封式递价拍卖”方式，与其他资产拍卖一样，拍卖全程在财政、公安、物价、纪委等多个政府职能部门监督下公开进行，买受人一经中标，当场签署确认文件书。目前，已有20家企业参与了苏州停车泊位公共服务权转让拍卖。

经过多年运作，苏州道路停车泊位市场化水平已日趋成熟。数据显示，2007年以前，苏州市场化管理的车辆泊位只有126个，占总泊位的4%；通过停车泊位公开转让，苏州实现了100%停车市场化。

推进P+R停车场建设

随着城市发展扩大，地铁、轻轨已成为城市交通的核心组成，配合这些快速城市干线铺设，公共自行车和

P+R停车场越来越成为都市人出行的主要模式。

“静态交通设施建设，旨在积极引导市民利用公共交通绿色出行。”胡春明说，目前苏州市区范围内已建成公共自行车网点1130个，近3万辆公共自行车投入运营，市民累计办卡62.9张，市民每天使用超过15万次。

小张是新苏州人，家住苏州工业园区，工作单位则在老城区的观前街附近。2012年之前，他每天开车上下班，遇到上下班高峰时段，马路经常堵得他咬牙切齿。2012年5月，苏州地铁1号线通车后，情况有了很大好转，如果赶时间，他就直接乘地铁上下班，40分钟就到单位。去年园区钟南街站换乘点建好后，他上下班时间又节省了不少。早晨8：00从家里开车出发，5分钟后，把车停到换乘停车场，乘上1号线，20分钟车程就到观前街的乐桥站，8：30他已准时到岗上班。

2015年以来，苏州大力推进轨道交通P+R停车场建设。所谓P+R停车场(库)是指与轨道交通相衔接，以适当的停车收费价格引导和鼓励驾车人将机动车在此停放后换乘轨道交通出行的公共停车场(库)。根据规划，到2016年，市区还将建设完成17处P+R换乘停车场，总计可提供1.1万个停车换乘泊位，目前已建成了4处P+R换乘模式。

胡春明说，P+R建设旨在引导城市外围地区司机改乘轨道交通进入中心城区。形成短距离出行选择步行和公共自行车，远距离出行则选择“P+R换乘”或“公交、轨交+公共自行车”的出行方式，从根本上缓解城市交通压力。



武汉

武汉市游艺路公共停车场位于汉口游艺路与顺道街路口东侧，项目周边区域是全市重要的建材装饰市场。停车场建设前，在300米半径范围内路边停车总量约为350辆，其中违章占道停车210辆，严重影响城市道路交通通行。对此，武汉市下决心投入重金，在游艺路建设公共停车场，以改善这一地区的交通状况和停车难问题。

据武汉城投停车场公司负责人介绍，综合考虑城市机动车拥有量的增加、周边区域土地开发成熟度及停车发展战略，预测2020年游艺路公共停车场的停车需求约310个泊位。项目总投资约1.7亿元。其中拆迁费用1.2亿元，绿化费用

停车

+物业

本报

机制缩短回收投资

记者在武汉市武昌区沙湖路，为招揽顾客，一家餐馆门前的公共车位几乎全被侵占，非就餐车辆不允许停放。

本报记者 郑明桥摄

右图 在北京市朝阳区某小区，原本宽敞的马路被停放了三排车辆，非机动车道也被挤占。从此经过的行人、非机动车和机动车要格外小心，以免发生车辆刮擦等交通事故。

本报记者 亢舒摄

上海：从小区停车位挖潜到停车APP上线

本报记者 沈则瑾



在虹储小区，改建后整洁的分类垃圾箱前多出了几个停车位。

本报记者 沈则瑾摄

近年来，上海机动车拥有量不断攀升。截至2014年底，上海全市小客车(含外牌和沪C牌照)保有量为320万辆。但在停车资源方面，上海外环线内的中心城区(含浦东新区位于外环线内的区域)，共划设小客车泊位约111.6万个。经测算，上海目前夜间居住区停车需求为133万个，供需缺口比例52%；白天非居住(商业、办公等)停车需求为58.6万个，供需缺口比例19%，停车供需矛盾日益突出。

上海长宁区安顺路上的虹储小区是有1000多户居民的老小区，建于上世纪70年代末，空间有限，小区居委会和居民们想尽办法增加机动车停车位，让小区依然绿树成荫，不“夺走”满目绿色。

走进小区大门，左手便是一个挺大的自行车库，车库前是原来是一片绿地，现在变成了一长排停车位，车库则成了“绿色建筑”。车库上方一排绿色植物“镶边”，地上墙根也是一排绿色植物“镶边”，最抢眼的是墙上10块各4平方米的小花盆排列成一块四季“挂毯”，四季长青，不时还鲜花盛开。车库顶上是一个精致的空中花园，有小径有景观，绿意盎然，居民们喜欢，其他小区也争相效仿。

虹储小区居委会的工作人员告诉记者，停车位改建是实事工程，他们的做法是“整体设计，绿化转移”。改建前拿着设计公司制作的3D片征询意见，居民代表大会表决通过的先改，没有通过的先放。自行车库是“绿化上墙、上楼”，其他地方是把过去没有很好设计的绿地改建成园林景观，墙角建个假山石小品，栽上树种上花，迎面砌一堵照壁，墙内外都爬满绿色植物。这样抠出来的一小块一小块的地变成了铺设绿化砖的停车位。

从第一个景观自行车库建成后，居民们就打消了建停车位会“毁绿”的顾虑，还有居民联名给居委会写信，要求尽快改建住家附近的绿化带。几年“实事工程”坚持下来，虹储小区竟然有了10个景观，都赶上新建商品房小区“十步一景”了。而小区的停车位也增至130个，加上夜间主干道可以停车20至30辆，白天还有错峰停车，小区居民停车难得到很大缓解。

记者发现，虹储小区建设停车位不仅没让绿化总量减少，还让小区变美了许多，小区有了一个每天排满活

的“虹储百姓之家”、一个迷你版儿童乐园、一个园林式自行车廊和一个石桌上刻着棋盘的健身园。工作人员告诉记者，“我们在增加停车位的同时，改善了小区生态环境，让居民们有了个更美的家园”。

记者了解到，为提高车辆泊位使用信息透明度和周转率，有效缓解停车难矛盾，上海市交通委积极联合各区县与社会企业合作，试点推进“互联网+停车”智能停车信息系统建设，并联合上海市税务局在部分经营性公共停车场(库)和道路停车场逐步推行电子收费管理方式，通过电子收费系统采集的公共停车服务静态及动态信息统一接入上海公共停车信息平台。

在前期工作取得阶段性进展的基础上，今年11月10日，“上海停车”(公开测试版)APP正式上线，这是全国首个停车APP，目前已基本覆盖上海中心城区的经营性公共停车场(库)和道路停车场，可提供目的地周边一定范围内的停车场(库)地址、出入口位置、行驶路线及路

查阅了国内外治理停车难的资料，发现专业的规划、建设、管理，可以提高停车场的科学性，对治理停车难起到一定作用。然而，城市的空间有限，停车场建设也必须在城市的整体规划下和有限空间内做文章。解决停车难问题，绝不仅仅是一味增加停车位，停车设施的规划应本着发展与控制相结合的原则。整个城市出行环境的提升，不仅需要提高停车场规划和建设的科学性，更需要从出行理念等各个方面进行根本的改善。

首先，公共交通科学的规划和管理很重要。如果城市中心区的公共交通枢纽站的配套设施十分完善，公共汽车、地铁、火车站之间换乘十分便利，在地铁、公共汽车枢纽站口自行车或取用公共自行车十分方便，就有可能将机动车出行的一部分人引至公共交通上来。从日本、中国香港等一些国家和地区的经验看，四通八达的公共交通，特别是更多的车站出站口直通大型商场、大型写字楼，以及科学的公共交通换乘规划和设计，让乘客通过很短的路途就实现方便换乘，是吸引大家利用公共交通，减少自驾车出行的重要前提。

其次，绿色出行不仅需要倡导，为其提供必要保障也迫在眉睫。利用公共交通是绿色出行最主要的方式，除此之外，还有自行车出行和走路出行。每年9月22日是世界城市无车日，这项活动在中国开展了9年，目前有170多个城市参与，每到这一天，各个城市开展不同活动倡导大家绿色出行。绿色出行需要倡导，更需要加强与绿色出行相关的各种保障。当前，特别是在大城市，自行车出行面临窘境。一方面，由于机动车数量猛增，机动车与自行车争夺路权的情况十分突出。很多路边停车场干脆就把停车线画在自行车道上，自行车无路可走，有时不得以与机动车走同一个车道，十分危险。另一方面，自行车还面临存车难。很多大型商场、写字楼建有漂亮的停车场，但仅仅针对机动车，而自行车和电动车则无处可停，这样一来，一部分希望绿色出行者由于自行车停车难只能就此作罢。另外，一些地铁站和公交车站，大量自行车横七竖八地摆放，无人看管，让很多本想骑自行车去换乘地铁的人担心自行车丢失，而只能选择乘坐出租车或其他方式。自行车摆放不整齐，对城市面貌也有不良影响。

此外，城市总体规划的科学性，也能够对减少车辆出行从而为较少拥堵发挥重要作用。国外一些地方如新加坡，将全部土地规划为55个小区，不但有居住的功能，还有办公楼、购物中心、学校、医院、餐饮、娱乐、公园等，居民上班与生活休闲，基本上可以在一个小区内解决。要不断提升城市总体规划的科学性，减少机动车出行，拥堵和停车难问题也会迎刃而解。

纵观国内外完善城市交通出行环境的各种做法，还有通过征收交通拥挤费，也就是利用经济杠杆调节小轿车出行数量；通过打造密集的自行车租赁站便利大家骑自行车出行。方法不一而足，改善交通出行环境，不仅需要停车场的科学规划和管理，还需要每个人都为城市的绿色发展着想，尽量减少小轿车出行。更重要的是需要为绿色出行提供更加科学和先进的各种基础设施保障。

本版编辑 许跃芝 张虎

电子邮箱 jirbyxdc@163.com

来，运行状况良好，整体项目和商业办公部分的财务税后内部收益分别为7.63%和8.89%，高于全市同行业收益。据专家分析预测，游艺路公共停车场整体项目、商业办公楼动态投资回收期为39.78年和30.55年。

“市区中心建筑密集，寸土寸金，土地资源稀缺，游艺路公共停车场的‘停车+物业’投资平衡机制和通过项目养项目的建设模式，为城市公共停车场建设提供了有效的实践。”武汉城投停车场公司董事长刘伟说。

一方面，拆迁难度大，建设成本高，缺乏停车产业化政策、停车收费和管理不完善等诸多方面，制约着武汉市公共停车场建设；另一方面，已建成投入使用的路外公共停车设施利用率不高，大部分处于闲置状态，也大大制约了社会资金参与路外公共停车场建设的积极性。

停车产业是一个资本密集型的产业，同时又是一个朝阳行业，武汉市政府已按计划把停车场行业作为一个新兴的服务产业来扶持。据武汉交通发展战略研究院副院长张本湧介绍，为鼓励民间资金投入公共停车场的建设中，武汉市政府制定了三大优惠政策：一是出台了《关于加强公共停车场建设的通知》，本着“谁投资、谁经营、谁受益”的原则，鼓励社会投资人投资建设、经营公共停车场；二是公共停车场项目的市政基础设施配套费按现行标准的50%计收，机械立体停车场建筑面积按实际层数面积的50%折算；三是按照“路内高于路外、白天高于夜间”的停车收费原则，调整停车价格政策，逐步通过提高收费标准调节停车行为。

“到2020年，武汉机动车保有量控制目标为230万辆，主城区预计在130万辆以上，需要停车位150万个。”刘伟说，近几年，随着武汉市要求城市开发项目必须配建公共停车场的政策的实施，武汉市通过这种形式配建的公共停车位的增长数量与机动车保有量的增长数量基本持平。“到2020年，武汉缓解停车难不再是梦想。”

况、经营泊位数、收费价格、服务时间等信息。其中，有约100家经营性公共停车场(库)和200条道路停车场路段可提供停车泊位实时动态信息。驾驶员在出行前，只要输入目的地名或通过导航设定目的地，即可查到目的地周边1公里范围内停车场(库)信息，然后借助地图提供的实时路况信息功能去导航。

上海市交通委表示，下一步将按照上海静态交通两级管理体制，以区政府为责任主体，有序推进所辖区域内经营性公共停车场(库)和道路停车场安装使用电子收费系统工作，并同步将有关停车信息统一接入上海公共停车信息平台，力争2016年底基本实现“上海停车”APP对公共停车资源的全覆盖。此外，上海市交通委还将进一步与相关企业合作，鼓励、支持相关社会企业开发基于“上海停车”APP的停车泊位预约、电子支付、错峰停车等增值服务功能，进一步提高上海停车服务信息化管理水平。