



智

解停车难题

活

泛车位资源

- ▶ 日本从源头堵住乱停车现象
- ▶ 美国芝加哥打造高效的停车管理机制

近年来,随着机动车保有量的快速增长,在许多城市,停车位供不应求,停车难已然成为大部分城市“成长的烦恼”。停车体验,也成了关系人们出行幸福感的一大关键指标。

今年的南海10件民生实事项目其中之一就是要加大公共停车位供给力度,新增公共停车位10000个以上。

治理停车难,究竟该从何处着手?一起来看看国外一些城市的治理经验。

日本

从源头堵住乱停现象

日本是世界上城市化水平最高的国家之一,东京圈是世界上最大的人口集中地区。“东京一极集中”也被称为“东京问题”,停车场问题就是“东京问题”之一。

面对公共停车场空间资源匮乏问题,日本很早就开启了依法建设与治理进程,最终实现了停车场的有效治理,停车井然有序,促进了城市治理。日本不仅制定了停车场法和车库法等静态交通法律,严格治理停车场秩序,同时还出台了一系列措施疏导停车难问题。

停车业成为静态交通产业

日本的停车产业非常发达,在东京、大阪、名古屋等特大城市,虽然面积狭小、人口密度极高,但是公共停车位供给充分,地下停车、地上高层塔库式立体停车场等形式多种多样,停车业已经成长为成熟的静态交通产业,有效提高了城市寸土寸金的土地利用效率。政府采用特许经营的方式鼓励社会力量参与停车位的建设和运营,有效满足了停车需求。这些停车场均已采用ETC、视频识别等智能技术管理,不再使用传统刷卡、取票的出入口控制方式,大大提高了停车位的使用效率和便捷性。

理性的城市通勤交通结构

以东京为例,由于以23个市区为代表的大城市停车费用高昂,人们大多采用驻车换乘的出行方式,即在车站附近建有停车场,人们把车从郊外的住宅开到轨道交通车站停车场停放,换乘公共轨道交通进城上班。日本流行“ride and kiss”的说法,意思是家庭主妇每天开车到轨道交通车站,亲吻送别丈夫上班。这种始于北美和欧洲的通勤方式被日本拿来解决停车空间不足问题,缓解了市区的停车位紧张状况。

而人们愿意驻车换乘的前提条件是发达的城市轨道交通。日本大力发展高速、准时、舒适、安全的公共交通,提高公共交通出行率。

停车有严格的法律依据

日本人具有强烈的遵守法律、崇尚信用的道德意识。日本没有专门的交通警察,人们凭借公共意识自觉遵守交通法规。

日本在经济高速增长时期汽车迅速普及过程中也曾遭遇过严峻的停车难的问题,停车设施不足,个人的停车需求与落后的停车资源供给形成了尖锐矛盾。但是以1964年东京奥运会为契机,日本建立起完善的停车法律体系,确立了“购车自备停车位”的基本原则,同时对固定停车位、规划停车场和路侧停车场制定了极其严格的法律规定。在从源头堵住乱停车现象的同时,倒逼停车设施建设,以从中央到各级地方自治体为主体,动员社会力量参与,发展停车技术产业,推进停车产业的智能化。与此相并行大力发展准时高效的公共轨道交通,与驻车换乘的绿色出行方式相结合,成功破解了城市停车场不足的难题。

日本经验的可借鉴性

借鉴日本的相关经验,我国的城市规划需要加大力度适应快速发展的汽车社会,通过城市更新确保充足的小区固定停车位和城市公共停车设施,规范路侧停车场,弥补车位失衡缺口,在包括主城区和郊区全市域范围内均衡配置停车资源。实现这一目标一方面需要倒逼供给侧改革,强力发展停车产业,利用智能技术手段提高有限的停车空间的使用效率,另一方面需要加速发展轨道交通,建立连接主城区与近郊的驻车换乘通勤方式,减少主城区的停车需求。

停车场建设的根本目标是使个人层面的交通出行需求和公共层面的良好停车秩序需求得到高效调节,在满足居民驾车出行需求的同时实现良好的静态交通环境。除了城市规划、产业与技术手段之外,实现这一目标同样有赖于严格的法律手段的运用和自觉遵守公共秩序的公众意识的养成。

芝加哥

优化停车管理机制

美国第三大城市芝加哥道路基础设施建设不如我国中型城市,路窄、弯多、环岛多、摄像头少、立交桥几乎没有,但是违章停车现象很少,绝大多数汽车都停放规范。相对落后的硬件条件却能有更高的使用效率,这与其管理机制有很大的关系。

中心城区有偿停车全覆盖 市郊区域免费停车

美国是典型的中心城区土地高强度开发,外围区域低密度蔓延城市发展特征,在中心城区,基本不会提供免费停车的可能。一是信息告知精细化,市中心各条街道,关于是否可以停车的标志都会高密度告知,路侧能否停车信息非常明确,允许停车则配以咪表,不能停车一定会设置禁停车标志,并强调这是罚款或拖车区域。二是区域设置精细化,在芝加哥,会结合交通需求特性规定停车时限,比如有些区域路侧在高峰时段禁停,在周一到周五禁停等等,减少静态对动态的干扰影响。三是执法力度精准化,超时停车,不缴费停车,不按规定停车都会被贴上罚单,一般是60美元。而在市郊,由于土地开发强度低,通常在购物中心、超市等人员吸引点设置大面积的免费配建停车场,路侧停车通常免费或收取较低价格的停车费。

中心城区实施高费率停车 停车资源供给充足

一是充分利用价格杠杆,美国中心城区的停车费总体较高,芝加哥一般公共停车场第一小时20美元起步,两小时26美元,停一天总共40美元。二是提高停车资源利用率,路侧停车虽然每小时在5至7美元,但最多只允许停2小时,超过时间未驶离或续费也会被罚款或拖车,以此提高路侧泊位的周转率。三是充分保障停车供给资源,虽然市中心土地价值寸土寸金,但各大楼宇都配建地下停车场,或在旁边建有多达七八层的停车楼,各类重点区域公建配建的停车资源可有效保障停车需求。四是强化公交线网覆盖率,地铁和地面公交相结合,形成零距离换乘的综合公共交通网络,即便不开车,也有可靠的公交替代出行方案。

开展多元化的停车服务和培育社会共管体系

除了加大供给和严格管理之外,美国进一步优化资源利用率,减少行政管理成本。一是开展线上停车服务,诸如SpotHero等多家互联网停车企业提供移动互联网线上预定停车服务,通过App可以提前预订支付中心城区95%以上的公共停车场泊位,并且能享受超过5折以上的优惠。二是培育专业停车队伍,不少企业提供代客泊车服务,驾驶人只需将车停放路边,代泊员会将车辆停放至附近合作停车场内,待取车时间到后代泊员又将车开回取车点交还车辆。由于和停车场有合作关系,代泊公司拥有停车场月票,所以通常费用比自己停放还要便宜很多。

美国经验的可借鉴性

下一步,我国应进一步加大停车行业市场化发展程度,激发社会资本进入停车产业,通过土地置换、土地再利用等方式加大停车资源供给,确保停车资源不被挪用他用。同时要着重推进停车管理精细化和停车执法精准化,科学设置路内停车泊位,结合城市管理体制改革工作,优化配置执法力量,强化重点区域管理,围绕停车有据、停车有位、停车有序、违停有罚的总体目标稳步推进。此外,要结合移动互联等信息技术,消除供给和需求双方的信息壁垒,多渠道提供停车资源信息平台共享服务,最大限度利用好现有的宝贵停车资源,多措并举共创良好的停车环境。

(综合新华网网客、经济日报、经济参考报) 整理/珠江时报记者 沈煜 制图/刘凯韬