

城市中心区错时停车问题与对策研究

罗曦

【摘要】错时停车是缓解城市中心城区用地紧张、停车矛盾突出的重要举措。本文首先阐述了错时停车的概念及其在提高停车泊位使用效率、减少停车用地需求等方面的优点，进而分析了错时停车理论基础和适用条件，并结合一些城市的经验，对错时停车政策实施中遇到的困难进行总结。最后，从制定错时停车实施办法、出台激励政策、优化管理方式和构建错时停车信息平台等方面提出了对策，以期推进错时停车在更大范围发挥作用。

【关键词】中心区；错时停车；资源共享

1 背景

随着近年大城市机动车爆发式的增长，巨大的停车需求使得停车泊位缺口逐渐扩大，特别是城市中心区，作为城市社会、经济活动高度密集的地区，高强度的土地开发，带来人流、车流大量集聚，由于土地资源紧缺、地价昂贵，增建停车场困难，停车供需矛盾最为突出。2014年，杭州老城区机动车保有量已达到121.3万辆，而停车泊位总量56.2万个；中心区泊位分布来看，以上城区为例，其城市人口泊位千人拥有率也仅178个/千人，低于主城区236个/千人的水平。

为缓解中心区停车难问题，包括杭州在内的很多城市开始实施错时停车，通过停车资源共享、提高泊位使用效率，提高中心区停车泊位的实际供给能力。由于目前针对错时停车的理论研究还较少、实施过程中遇到的阻力还较大，错时停车的影响力十分有限。因此，本文在阐述错时停车概念及优点的基础上，分析了错时停车的理论基础和适用条件，并对错时停车实施中遇到的问题进行总结，探索了相应的对策，以便为推进错时停车深入实施提供参考。

2 错时停车理论基础和适用条件

2.1 错时停车的概念及优点

错时停车是缓解城市中心区停车问题的一项重要举措，基本思想是根据停车需求在空间、时间上分布的差异性和互补性，将不同用地性质的停车泊位在空余时相互提供，或将部分配建停车设施对外开放，从而有效增加可共用的停车泊位数量，提高泊位资源的使用效率。

尽管现阶段我国实施错时停车的难度和阻力还比较大，但作为一项有利于城市土地集约

利用和可持续发展的新型停车策略，错时停车的优点和益处彰显无遗。主要体现在：

(1) 打破配建停车位的专属性，提高既有停车设施的使用效率

它改变了传统的配建停车泊位的专属性，通过合理调配不同停放时间特性的车辆，每个停车泊位可以被多个使用者利用，而不是分配或租用给某一个特定的使用者，进而减少停车泊位空闲的时间，提高停车设施的利用效率。

(2) 提高土地的利用效率，减少停车对城市土地空间的需求

错时停车使具有不同停车高峰时段的建筑物共享停车场，可以有效增加停车设施供给能力，将土地的利用效率大大提高，减少停车用地的使用量，是一种土地集约利用的手段。同时，在一定程度上减少了停车设施的投资。

(3) 通过有偿错时停车，提高停车泊位收益

实施停车共享后，停车泊位的使用频率增加，通过计时或计次的方式进行收费，能够提高每个停车泊位的平均收益，新增收益可回报业主，或用于优化停车场的管理，进而提高业主对停车设施对外开放和共享的积极性。

2.2 错时停车的理论基础

(1) 停车需求的可控性

停车需求具有二重性，即停车需求既存在难以约束的随机性，又存在一定程度的可控性。一方面，城市停车系统是一个开放、动态的系统，停车者在使用停车系统的时间、地点和停车设施类型上是随机的；另一方面，无论是停车需求的产生，还是其时空分布，以及停车者的停车选择行为，均有不同程度的可控性。

具体来说，居住区停车需求是刚性需求，具有不可替代性，即使没有停车位，它也必须找个地方停车；通勤停车需求属于可控制、可压缩范畴，可通过需求调控的方式来减少上下班开车出行；消费停车（购物、餐饮、娱乐、宾馆）可适当调控，满足需求的责任主体在各商家；而看病停车关系民生，一般较难调控，应设法满足。

(2) 停车需求的时空差异性

停车需求的时间分布分高峰时段和非高峰时段，由于用地类型的不同，停车高峰时段呈现出不同的分布特性，如居住用地停车需求总是夜间最大，就业密集区停车需求高峰通常是在上午。根据 2014 年杭州市停车调查，通过对不同用地类型停车需求高峰时段分布特征进行分析，结果显示：行政办公用地停车高峰是在工作日上午，周末停车很少；餐饮以及休闲设施的停车需求一般是在晚高峰更明显，且不分周末和工作日；旅游风景区和商业区的停车

需求在周末较大；医院的停车需求则集中在工作日的上午时段内。具体如表 1 所示。

表 1 杭州市不同用地类型停车高峰时段分布

用地类型	高峰时段
商业 (超市、商业中心)	10:00-20:00
商业办公	8:30-19:00
行政办公	9:00-13:00
餐饮娱乐	11:30-20:00
旅游风景区	周末 10:00-19:00
医院	9:00-11:30
宾馆	8:00-22:00

由于不同建筑类型配建停车设施各自吸引的停车产生时间各不相同，其停车高峰具有明显的互补性，进而为实施措施停车、实现停车资源共享奠定了理论基础。

2.3 错时停车的适宜条件

(1) 停车设施时空资源富余

如果要实现建筑物配建停车设施对外共享，也应先满足建筑物本身的停车需求。通常，建筑物配建停车设施的基本形式有固定专用、固定租用与临时租用三种，主要是用来满足建筑物本身产生和吸引的停车需求。只有在满足建筑物本身停车需求的前提下，即停车设施在时间、空间上闲置的条件下，才有可能实现对外开放和共享。

(2) 停车高峰时段互补

建筑物的开发类型的停车高峰时段互补，使得停车设施特定时段相对空余，为错时停车提供了可能。例如，居住区停车需求与通勤停车、消费停车、看病停车等停车高峰具有明显的互补性，可以通过实施错时停车，在夜间将居住区无法容纳的车辆停放在办公场所、商场及其他公共建筑的配建停车场，进一步缓解居住区的停车压力。实施中，可通过对建筑物的停车需求时间分布特性进行数据观测分析，更科学地对不同建筑用地类型进行组合，并合理确定实施错时停车的泊位规模及时段。

(3) 停车后的步行距离适当

实施错时停车的前提条件，不仅要满足停车设施富余、高峰时段互补，还要考虑小汽车使用者停车后步行的方便性，即步行距离必须在心理可接受范围内。因而错时停车能否顺利实施受到步行距离的制约，一般就医类停车者可接受的步行距离小于 100 米，餐饮娱乐停车者可接受的步行距离小于 300 米，大型活动停车者可接受的步行距离小于 500 米^[1]。

3 近年来错时停车实施中遇到的问题

近几年，国内北京、广州、杭州、郑州、厦门等城市都陆续开展了错时停车的实践，主要是通过政府机关、事业单位带头尝试错时停车，也有一些商家积极响应，住宅小区也有一些成功案例，但由于推广实施难度大，数量庞大的私家车位并没有纳入进来，目前错时停车所发挥的作用还十分有限，实施中也遇到很多问题，主要有：

（1）停车场对外开放比例低

很多停车场都是属于私人物业，小区里的车位是属于小区业主的，单位车位是属于单位，私人物业所有停车场并不愿意对外开放。例如，杭州市老城区公共建筑配建停车场泊位中，仅 61.9%对外开放，其余只对内部使用。因此存在停车资源闲置、利用效率不高的现象，但由于其“私人物品”属性，政府无权强制干预，只能可加以引导、鼓励开放。

（2）缺乏制度和鼓励政策的支持

一些城市出台的机动车停车管理办法中，提出“鼓励专用停车场在满足自身停车需求的情况下，采取错时停车等方式向社会提供停车服务”^[2]、“鼓励行政事业单位内部停车场在优先满足单位自用车辆停放的基础上，尽量将空余车位对外开放”^[3]等，但并未进一步对错时停车出台专门的实施办法，配套政策尚不健全，对具体的鼓励政策，以及如何规范管理、保障安全，如何收费，收益如何分配等问题还没有形成完善的制度，导致执行中阻力重重。

（3）外来车辆延时停放，业主权益难保障

实施错时停车措施时，易发生部分外来车辆延期停放、占据配建停车设施中泊位的现象。单位会担心小区车辆延时而影响内部人员停车，也担心员工的车与小区业主的车刮擦，产生不必要的纠纷；对于住宅区而言，由于错时停车设施无疑会增加外来车流量，小区环境受车辆废气和噪声影响、老人孩子的休闲空间受到挤压，还要花费精力管理，而收费却微不足道，因而拒绝外来车辆。

（4）信息不畅通、资源不共享，缺乏网络平台支持

以杭州为例，从 2008 年开始，由市城管委牵头落实开展错时停车，主要通过调查走访单位与住宅小区，在可能的共享对象之间牵线搭桥、协调沟通，还未实现网络平台支持。至 2013 年末，杭州主城区开展累计 135 个住宅小区（社区）与 256 家单位开展“错时停车”，利用泊位也仅 9200 多个，但相对于全市所有停车位来说，已实施错时停车的车位并不算多，错时停车影响力仍十分有限。

4 改善对策

对于多数城市来说，错时停车制度还是一个新事物，为了有效解决实施过程中遇到的问题，促进错时停车深入实施，提出如下对策：

（1）制定明确实施办法，保障政策的落实

在机动车停车管理办法中，政府应当对错时停车的范围进行界定，对错时停车设施经营管理者和使用者的行为进行引导和规范，明确各方参与者的权限和义务，督促停车位出租方建立安全防范措施、完善安全机制，以及停车收益的分配机制，并对过高收费、违规收费的停车位出租方要给予惩戒等，为错时停车措施的顺利实施提供制度保障。

（2）出台激励措施，鼓励单位和私人业主开放停车位

在停车系统激励政策中，应明确停车场对外开放的鼓励办法。例如从社会建设专项资金中拿出一部分，对主动与周边小区共用停车资源的用地进行奖励，根据单位内部停车资源对外开放的实际数量给予奖励等；对于空闲私家车位纳入系统共享的，车主到其他地方停车可免费停放或优惠停车等，进而扩大实施范围。

（3）签订错时停车协议，明确权责和利益分配

相关方应事先签订协议，明确外来车辆超时惩罚措施，并对已经缴纳包月费用而没有停车位的业主，可以采用“包月退费”^[9]的方式来补偿，使业主权益得到保障。同时，就新增停车收益的使用与分配、车辆发生意外损坏或丢失如何赔偿，以及扰民等问题协商一致。签订协议后，各方严格按照协议办事，不得随意违约，一旦出现违约现象，也必须按照违约条款来处理。建议在收取的停车费中划出一定比例作为投保费用，以便减轻相关单位、小区开放停车场或停车位的风险。

（4）通过信息平台，扩大错时停车影响力

错时停车是惠民新举措，不能因为“藏在深闺人未知”而最终流产，应充分利用当前城市加快推进停车信息化建设的契机，借助信息共享平台推广应用，扩大其影响。很多城市的停车信息系统已实现停车场位置、规模、收费标准、当前剩余泊位数查询等功能，可借助停车公共信息平台，新增错时停车板块，发布错时停车的信息，使供需双方及时获取信息并直接联系，还可以增加在线预约、在线支付等功能，方便市民使用。同时，还可以借助微信、公开电话等方式发布错时停车信息，将庞大的私家车位纳入到错时停车平台。

5 结语

错时停车是缓解城市中心区停车矛盾的一项重要举措。政府部门应当扮演好引导者、协调者和监督者的角色，制定完善的停车管理办法，出台相应的激励政策。特别是借助信息平台建设，推动错时停车在更大的范围内实施，是未来的重点发展方向，以便把城市中心区有限的停车资源用活，为城市减压，让车主受益。

【参考文献】

- [1] 陈永茂,过秀成,冉江宇.城市建筑物配建停车设施对外共享的可行性研究[J].现代城市研究,2010(1).
- [2] 杭州市政府.杭州市机动车停车场(库)建设和管理办法[S].2013.
- [3] 广州市交通委员会.广州市行政事业单位内部停车场对外开放鼓励办法[S].2013.
- [4] 浙江新闻网.杭州老小区的停车位是怎么“挤”出来的[EB/OL].(2014-08-27)[2014-08-27].<http://news.zj.com/detail/2014/08/27/1538769.html>
- [5] 秦伟彬,向红艳.城市中心区停车资源优化模型[J].现代交通技术,2011,8(5).
- [6] 苏靖,关宏志,秦焕美.基于泊位共享效用的混合用地停车需求比例研究[J].城市交通,2013,11(3).
- [7] 都市快报.杭州“错时停车”推行5年难度越来越大[EB/OL].(2013-10-28)[2013-10-28].
- [8] http://www.zj.xinhuanet.com/newscenter/focus/2013-10/28/c_117891051.htm.
- [9] 北晚新视觉网.北京:错时停车位基本靠运气排队大半年轮不上.[EB/OL].(2014-01-15)[2014-01-15].<http://www.takefoto.cn/viewnews-59962.html>,2014.

【作者简介】

罗曦,女,硕士研究生,杭州市综合交通研究中心,工程师。电子信箱:luoxi1221@163.com