

深圳市路内停车泊位设置研究

Designing On-street Parking Space in Shenzhen

吕北岳, 张晓春

(深圳市城市交通规划研究中心, 广东 深圳 518034)

LÜ Bei-yue, ZHANG Xiao-chun

(Shenzhen Urban Transport Planning Center, Shenzhen Guangdong 518034, China)

摘要: 为解决深圳市路内停车泊位的规划建设问题, 分析了深圳市路内停车泊位的现状及存在的问题。总结了欧美、日本对路内停车泊位进行需求管理的经验, 以及香港、台湾、广州市停车泊位设置的具体做法。最后, 对深圳市路内停车泊位的设置提出了4点建议, 即明确功能定位、统一规划建设、实施差别收费、理顺管理机制。

Abstract: This paper discusses the current situation and the existing issues pertaining to on-street parking spaces in the City of Shenzhen, so as to tackle related problems facing the city. Through an overview of the experiences in parking demand management obtained from European countries, USA, and Japan, and the practical approaches in design of on-street parking spaces used in areas like Hong Kong, Taiwan, and Guangzhou, the paper suggests that, while adding more spaces to on-street parking in Shenzhen, 4 aspects be taken into account, i.e., a clear goal and functionality, a unified design and implementation, a differential parking pricing, a streamlined management mechanism.

关键词: 交通规划; 静态交通; 路内停车泊位; 设置

Keywords: transportation planning; static traffic; on-street parking spaces; design
中图分类号: U491.8 文献标识码: A

收稿日期: 2008-01-01

作者简介: 吕北岳(1979—), 男, 河南邓州人, 硕士, 工程师, 主要研究方向: 城市交通规划及交通模型。E-mail: lby@sutpc.com

2007年10月, 深圳市财政局发布公告, 从2007年10月1日至新的城市道路临时停车咪表收费公告发布前, 现有路内咪表停车泊位暂停收费。由于路内停车泊位对机动交通、静态交通的影响, 加上管理、执法等方面的问题, “要不要设置路内停车泊位、如何设置路内停车泊位”成为政府以及相关部门论证和研究的问题。本文以路内咪表停车泊位为重点, 对路内停车泊位设置进行研究。

1 深圳市路内停车泊位存在的问题

1) 布局不合理, 对机动交通影响严重

深圳市经济特区咪表停车泊位主要分布在罗湖的翠竹、福田的百花等片区^[1], 周边以居住停车需求为主, 并非主要满足居民公共出行需求, 且部分路段道路宽度有限, 对机动交通影响较严重。其他免费路内停车泊位则主要用于夜间临时停车。

2) 停车泊位利用率不高

根据发达国家的成功经验, 路内咪表停车泊位周转率远远高于其他类型的停车场。北美国家的路内停车泊位周转率为3.8车次·d⁻¹, 其中, 咪表停车泊位周转率为5.5车次·d⁻¹; 在欧洲, 免费路内停车泊位的平均停车时间为4.5 h, 周转率为2.24次·d⁻¹, 而路内咪表停车泊位的平均停车时间为1.6 h, 周转率为5.62车次·d⁻¹; 日本东京, 路内停车泊位周转率为5.03车次·d⁻¹, 路外停车场为2.3车次·d⁻¹。各国咪表停车泊位的效率几乎一致。

而深圳市经济特区路内停车泊位使用率不高, 平均

周转率约为1.3车次·d⁻¹，远低于国外城市平均水平。其中，约67%的咪表停车泊位周转率低于1.0车次·d⁻¹。

3) 停车收费标准不合理

深圳市咪表停车收费标准低于路外公共停车场，与公共汽车、出租汽车等公交方式相比也相对较低。2007年10月暂停收费之前，咪表停车泊位收费标准为每半小时3元，价格低于地下停车库、立体停车库等路外停车场。停车收费标准结构倒挂导致路内停车周转率较低，平均停车时间较长。

4) 规划建设与管理机制不顺畅

深圳市经济特区路内咪表停车泊位由深圳市高戍达停车管理服务公司负责建设、经营和管理。收费模式为停车者根据预计的停车时间预付停车费用。高戍达公司负责咪表停车泊位的管理，对居民停车不打卡或超时停车采取锁车等管理手段。根据发展需要，高戍达公司针对收费方式及监管手段进行了完善和改进。如收费系统具备一、二次打卡功能，对本地违规停车取消锁车管理行为，改由现场监管人员发告票等。其他临时免费路内停车泊位则由交警部门设置和管理。

由于路内咪表停车泊位存在布局不合理、收费偏低等问题，其建设投资效益较差，严重影响了咪表停车泊位规划建设的积极性。同时，在规划建设以及执法管理机制上，也不尽顺畅。

此外，深圳市于2006年实施停车区域差别供给和区域差别收费，而路内咪表在设置、收费等方面并没有体现上述停车政策。

2 国内外经验

一般认为，理想的停车设施结构为建筑物配建停车泊位占85%，路外和路内停车泊位占5%~10%，其中，路内停车泊位不超过5%。

2.1 欧美

欧洲发达国家对路内停车采取合理规划、严格控制的方针。如伦敦于1966年在交通最为拥

堵的中心城区指定约100 km²的内伦敦停车地区，采取抑制该区域路内停车的政策，全面禁止路内停车。同时需要在需要短时停车的地点设置咪表，在居民集聚地段设置路内特别停车区域，以极低的费用提供给当地居民使用。直到今天，伦敦的路内咪表停车泊位对规范中心城区的路内停车仍在发挥着积极的作用。美国对路内停车制定了较为完善且具体的管理法规，大多数城市采取分地区、分时段收费的做法，在不影响机动交通的前提下，局部路段设置路内停车泊位。

2.2 日本

1956年日本制定停车场法，将路内停车场明确定位为建设必要的路外停车场之前的暂行措施。其后，由于机动车拥有量剧增，路内停车对机动交通的干扰越来越大，日本于1962年开始推行“购车自备停车泊位”政策，城市中心区的路内停车被相继取消，但是违章停车仍屡禁不止。1971年，日本开始采用咪表管理路内停车场。近十几年来，由于长期严格贯彻执行“购车自备停车位”政策，路内停车泊位数量正逐年减少。据统计，1960年日本全国共有6 576个路内停车泊位，至1996年只剩1 333个。

2.3 香港

我国香港特别行政区从1984年就开始将包括路内停车泊位、多层停车场的公共停车场交由私营公司管理。截至2006年底，全港共有约29 800个指定的路内停车泊位(约17 800个为收费停车泊位)，约占全部私人小汽车停车泊位的3%~4%。

香港的路内停车泊位通过交通标志与道路标线，明确规定了道路临时停车泊位的使用车辆类型及使用时段。同时，为使咪表停车泊位不被长时间占用，电子停车咪表以15 min为一个停车时间单位。

2.4 台湾

我国台湾省台北市的停车设施以“路外停车为主，路内停车为辅”为原则，并注重加强路内

停车规划与收费管理, 加强交通秩序管理。路内停车场仅设置在路外停车场、建筑物配建停车泊位严重缺乏的区域, 且根据片区内路外停车场的建设情况动态调整。同时, 路内停车场收费标准原则上高于公共路外停车场, 且高峰时间停车费用高于其他时间。

2.5 广州市

2005年广州市原八区共设路内停车泊位6 171个(其中, 咪表收费泊位3 155个, 3 016为人工收费停车泊位)^[2], 约占小汽车停车泊位总数的3%。广州市确定路内停车场的功能定位为“路外停车供应的补充和配合”, 明确要求路内停车场的具体设置不能对道路机动交通产生过大影响。路内停车泊位的设置由广州市交通委员会组织编制规划, 其规划、建设和使用是一个动态过程, 2000年以来, 路内停车泊位规划已修编两次。

国内外经验表明, 路内停车泊位的功能定位必须与城市停车政策以及整体交通发展目标相一致。路内停车泊位的规划建设及使用是机动交通、静态交通整体和谐发展的主要因素之一, 必须协调解决好。

3 相关建议

1) 明确功能定位, 施行“区域差别和分类供应差别”原则

随着深圳市社会经济的快速增长, 车辆拥有量急剧增加, 停车供需矛盾日趋严重。2005年, 深圳市明确城市交通发展的目标是“必须大力构筑国际水平的交通体系”^[3], 在此目标指导下, 应“平衡停车设施供应”, 按照“区域差别和分类供应差别”的原则实施停车设施供应。路内公共停车场作为路外停车设施的有益补充, 对于公共停车需求较大而短期内又无法通过路外停车场解决的区域, 可满足车辆的短时停放, 补充路外停车设施的不足, 在一定程度上缓解停车供需矛盾, 对高效利用现有道路资源将发挥积极的

作用。

2) 统一规划、建设, 定期对路内停车泊位进行动态评估

规划、公安等相关部门应对路内停车路段进行动态评估, 并根据道路交通状况及路段周边停车场的建设情况提出评估意见。路内停车泊位的设置必须符合城市交通发展政策及停车政策。同时, 路内停车规划应根据城市路网状况、交通状况、路外停车规划及路外停车设施建设状况, 控制路内停车泊位发展总量。路内停车泊位设置应满足交通管理要求, 并保证车流和人流的安全与畅通, 对机动交通的影响应控制在容许范围之内。

此外, 路内停车应与路外停车相协调, 随着路外停车设施的建设与完善, 路内停车应进行相应的调整。根据城市发展要求及交通管理情况, 每1~2年应对路内停车泊位实行动态评估, 及时采取撤销及新增路内停车泊位的调整措施。

3) 实施差别收费, 调控路内停车泊位的临时服务功能

路内停车收费应综合考虑路外停车设施收费情况, 并充分体现、发挥经济杠杆的作用。即应制定科学、合理、弹性的价格收费机制, 充分体现其提供临时停车服务的功能。建议拉开短时路内停车与路外停车的收费差距, 并参照路外停车设施按不同区域实施不同等级的收费标准, 对路内停车路段实行按等级、区域制定收费标准, 以引导车辆进入路外停车设施停放。同时, 建议取消路内停车费用按月收取的优惠政策。

4) 理顺产权及管理机制, 加强路内违章停车的监管

停车咪表作为城市交通的公共资源, 应由政府投资建设, 产权、收入均归政府所有, 但管理方式可有不同。借鉴国内外经验, 路内停车泊位的日常运营费用可由政府委托专业管理公司代收。路内停车泊位的执法管理应纳入交警的日常