

重庆中心城区停车问题及对策研究

曾丽

(重庆市交通规划研究院, 重庆 401147)

【摘要】: 本文通过交通调查和融合多源大数据分析, 对中心城区停车难现象开展全面梳理, 掌握中心城区停车问题并分析其原因, 提出相应的对策建议。

【关键词】: 停车 问题 对策

【中图分类号】: TB **【文献标识码】:** A

1 中心城区停车问题研究

1.1 重点区域停车矛盾分析

中心城区中的老旧居住区、商圈、主要医院、中小学校等区域, 大多分布在 2009 年以前的建筑集聚区, 停车位实际配建水平低于 0.17 车位/100m², 停车问题尤为突出。

1.1.1 老旧居住区

通过调查 6 个行政区发现, 部分老旧居住区基本无配建停车场及公共停车场, 主要在路内及小区周边停放, 部分区域往往人口越集中, 停车位越紧缺。同时居住区停车主要集中在夜间(18:00-8:00), 白天上班时段停车量较小, 有限的停车资源未能得到充分利用。

1.1.2 商圈

(1) 停车位供给少。解放碑、杨家坪、观音桥、南坪和沙坪坝五大商圈面积共约 5 平方公里, 停车位总计约 4.5 万个, 平均配建水平约“0.4 车位/100m² 建筑面积”。

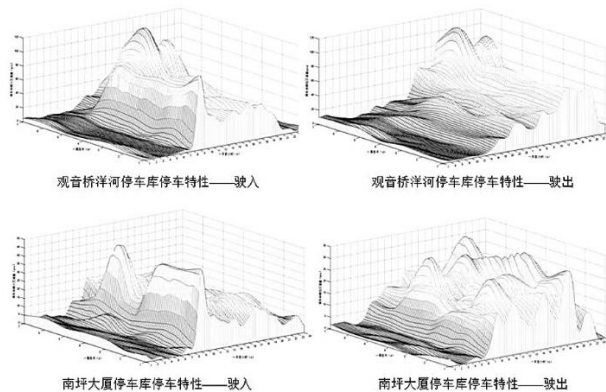


图 1 部分商圈车库停车特性对比图

(2) 停车位周转率低。通过调查大融城、万达广场、贝迪斯新城和贝迪龙庭 4 个商圈车库车辆停放时间，并计算其停车位周转率平均值为 3.3 次/日，远低于《城市道路交通规划设计规范》中的建议值(7 次)。

(3) 通勤停车占比较高。通过调查观音桥商圈洋河停车库和南坪大厦停车库的停车特性，大量长时间的通勤停车占据了商圈停车资源，局限了商圈停车位的周转和利用率。

1.1.3 中小学校

(1) 大部分的中小学校没有配建停车位，无法满足教职工车辆停放。统计的 596 所中小学校，其中配建停车位的中小学 239 所，约占 40%;无停车位的中小学 357 所，占比约 60%。

(2) 学校人流集聚性较高，接送学生车辆停放压力较大。中小学上学和放学的时期，停车达到高峰，设置的接送学生停车位有限，周边道路交通压力陡增。但接送车辆主要为短时停车，均集中在 15 分钟之内。

1.1.4 医院

针对中心城区内 30 家医院的规模、配建停车位数量、进出医院车辆、就诊人数等方面进行全面调查和统计分析发现，多数医院停车位不能满足职工的停车，占比 77%。就诊人员数量与停车数量平均比值为 12:1，个别医院比值甚至超过 100:1。

2 中心城区停车难原因分析

(1) 中心城区汽车拥有量持续快速增长，停车需求逐年攀升。随着人民收入水平的不断提高，在不对汽车拥有进行限制的前提下，未来中心城区汽车拥有量还将持续快速增长，供需矛盾加剧。

(2) 中心城区配建停车位不足尤为突出。已有建筑平均停车位配建水平低，仅约 0.19 泊位/100m² 建筑面积。同时老旧建筑体量大，约 80%的既有建筑存在执行配建停车位标准较低的问题。

(3) 人口分布与配建停车位增量在空间上存在错位，停车位供需难以在空间上平衡。现状人口仍主要集中在内环以内的中心城区，以及两路、北碚、鱼洞等老城区，其建筑年度主要集中在 2010 年以前，开发已趋于成熟，很多无配建停车位或配建标准较低。

(4) “单一扩大供给”的策略下，停车位供给逐年增加，但却诱增了新的交通需求，机动化出行总量逐年攀升，加剧了中心城区停车难、行车难。

(5) 现行停车收费标准对车辆使用引导和调节效果甚微。一方面重要商圈内停车收费标准低，远低于北京、深圳、成都等城市，对中心区车辆使用引导作用小。另一方面路内、外停车收费标准失衡，导致部分停车不入库。重要商圈内 4 小时内停车，路内、外停车收费相当，停车收费标准不能引导停车入库；重要商圈外 5 小时内停车，路外停车收费额度高于路内，停车收费标准更倾向引导路内停车。

3 中心城区停车难对策研究

3.1 推行差别化停车设施供给政策

结合中心城区城市及交通发展实际，考虑公共交通服务差异，并参考其他城市停车分区经验，将中心城区分为四类区域：一类为停车管控区，主要为“四山”管控范围，实行限制停车位供给政策，减少车辆进入“四山”管控范围；二类为停车策略控制区，主要为内环以内的重要商圈和轨道站点周边 500 米范围区域内，实行停车位有限供给政策，结合停车需求管理，调控商业、办公等出行停车需求；三类为停车一般限制区，主要为内环以外的其他区域，实行停车位适度供给政策，结合公共停车场辅助供给，基本实现停车供需平衡；四类为停车适度发展区，主要为中心城区除一、二、三类以外的其它区域，实行停车位扩大供给政策，通过严格执行配建停车位配建指标，合理规划预留公共停车场用地，保障停车位供给。

3.2 优化调整公共停车场

综合考虑不同区域的土地开发、停车供需特性，以及公共交通发展水平，差异化规划布局公共停车场。

(1) 针对中心城区中老旧住宅区、学校、医院等停车问题突出的区域，结合城市更新、用地复合利用等，充分挖潜，考虑通过高架道路、广场、公交站场、人防工程及老旧城区的学校操场、公园绿地、防护绿地等公共设施地下布局公共停车场，进一步扩大公共停车场规划供给，缩小刚性停车缺口。

(2) 针对中心城区中的商业、办公集聚区，以及轨道站点周边 500m 范围，通过适度调减公共停车场供给的方式，调控区域停车位供给，促进居民出行向公共交通转移。

(3) 对外围新区，严格执行停车位配建指标，规划控制公共停车场用地，保障停车位供给，促进停车位供需平衡。

3.3 优化路内停车方案

实行“配建停车为主、公共停车为辅、路内停车位补充”的停车供给策略，规范停车位设置，并严格控制路内停车位总量。

(1) 严格执行《重庆市停车场管理办法》中禁止设置路内停车位的相关政策措施。

(2) 中心城区路内停车位设置应低于停车设施供给总量的 8%，主要商圈范围禁止设置路内停车位，同时定期开展路内停车位评估及优化。

(3) 结合交通组织，分时段、分地点差异化设置路内停车位。通过构建单循环交通等方式设置路内停车位、通过即停即走的方式设置限时停车位等多种方式解决停车问题。

3.4 实行差异化的停车收费价格

推行差异化停车收费政策，充分发挥价格杠杆调节作用，合理引导内环以内重要商圈等区域的车辆使用，减少中心区小汽车出行。商圈范围内，全面提高停车收费价格，抑制小汽车进入商业中心区，缓解交通压力。商圈范围外，维持路外停车收费价格不变，提高路内停车收费价格，使路内停车收费单价高于路外，引导车辆入库，促进道路资源的合理利用。

参考文献:

[1] 刘韧. 解决城市停车难问题的对策与措施探讨[J]. 甘肃科技, 2017, (11):62-63.

[2]2020 重庆市中心城区交通发展年度报告[R]. 重庆:《交通年报》编委会, 2021:60-61.

[3]2019 重庆市中心城区交通发展年度报告[R]. 重庆:《交通年报》编委会, 2020:11-12.