

北方地区城市停车规划管理策略研究

——以赤峰市中心城市停车专项规划项目为例

南 希

中国城市建设研究院有限公司 北京 100120

摘要: 以实例赤峰市中心城市停车专项规划项目为例,对北方城市中心城区停车规划管理策略进行了研究,对比借鉴国内外经验案例,提出停车管理政策建议以及保障措施,并且充分发挥协调机制以及停车智能化的作用,为其他停车规划项目提供一定的设计经验。

关键词: 城市停车; 停车规划; 停车管理政策

Research on urban parking Planning and Management strategies in northern China

— Take the Chifeng City central city parking special planning project as an example

Xi Nan

China Urban Construction Research Institute Co., LTD., Beijing 100120

Abstract: To example Chifeng city central city parking special planning project, for example, to the north city center city parking planning management strategy is studied, compared with the experience of home and abroad, parking management policy Suggestions and safeguard measures, and give full play to the role of the coordination mechanism and intelligent parking, planning project to provide other parking a certain design experience.

Keywords: Urban parking; parking planning; Parking management policy

引言:

近年来,随着我市经济社会快速发展,机动车保有量屡创新高,目前全市机动车保有量增长较大。相比机动车数量的快速增长,全市停车设施供给相对不足,停车难成为影响城市道路交通和群众日常生活的热点难点问题。市委、市政府高度重视解决停车难问题,加强组织领导,完善政策举措,开展专项行动。

一、项目背景

1. 社会背景

为全面贯彻党的十九大精神,按照“智慧引领、空间破局、多元融合、精准调控”的基本思路,以差别化停车供给政策为导向,以满足刚性停车需求为根本,建立以配建停车设施为主、公共停车为辅、路内停车为补充的停车供应体系,各地区逐步建立合理的收费体制,健全管理机制,推动停车发展的社会化、产业化,实现

城市停车设施与社会经济的协调发展。赤峰市中心城市停车专项规划项目正是在这种背景下,对中心城区进行停车设施进行改善提升并提出管理策略。

2. 区域概况

赤峰,为“红山之意”,地处东北、华北地区结合部,区位优势,交通便捷。对于中国大多数城市现状来说,机动车数量增长迅速,但配建不足,城市停车矛盾日益突出,同时缺乏有效的管理和引导。赤峰市也存在同样问题,尤其是老旧小区、部分新建小区夜间停车矛盾突出,医院、商场、学校等公建白天高峰时段供需紧张。为符合赤峰市城市自身发展要求,也为了保障城市社会经济、城市空间良性发展,需提前预控停车泊位。

二、研究与设计

1. 规划对象分析

本次专项规划范围为赤峰市中心城区、元宝山城

区、平庄城区（以上三个城区范围以正在编制的《赤峰市国土空间总体规划（2020-2035年）》划定的城区范围为准）及和美园区（以喀喇沁旗上报开发区四至范围为准）区域范围及其周边控制范围所覆盖的区域，规划建设用地面积207.98平方公里（图1）。



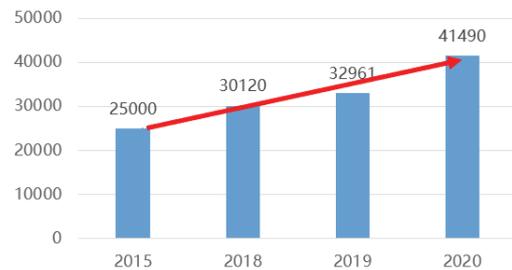
图1 规划范围示意图

对现场进行详细调研以及与各相关部门座谈后，我们发现如下问题：①红山区存在停车信息孤岛，部分停车场接入智能停车管理系统“任你停”，不能覆盖全区的接入；停车不入位现象严重；文明意识不足；存在欠费问题，欠费比例高达50%-60%，停车有偿暂未实现。②松山区的老城区停车乱、停车难；现状大部分停车场免费，收费标准与红山区不一致；拥有独立的停车管理系统。

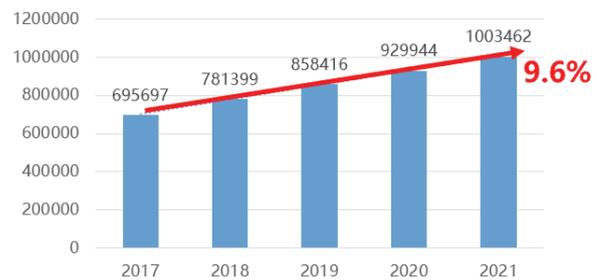
2. 现状问题研究

针对赤峰市目前存在的停车问题，我们梳理了三大问题识别，以问题为导向展开规划研究。

首先是停车规模大幅提升，但存在停车供需时空错配的问题。依据《赤峰市城市建设统计年报》，赤峰市区停车泊位数呈逐年增长态势，2020年较2019年泊位数增长约20%，但同时2017-2021年机动车年均增长率为9.6%（图2）。按此趋势，停车泊位缺口将越来越大，停车问题将日趋严重，停车设施仍存在较大缺口。而老城的停车饱和度偏高，重点片区停车供需矛盾突出：老旧小区、老旧建筑配建泊位不足是我市停车难最主要的问题，例如昭乌达小区体量大、住户多、无封闭管理、配建停车设施先天不足；商业综合体（维多利亚、万达）、医院（市医院、附属医院）也存在停车困难问题，其主要原因是地下停车场未充分利用，车辆集中停放在地面，交通组织混乱。应结合停车供需，合理布局，加强共享，“平改立”等形式优化存量、实现精准化供给。



赤峰市区近年停车泊位增长情况（资料来源：《赤峰市城市建设统计年报》）



赤峰市2017-2021年小汽车保有量增长情况（资料来源：市交警提供）

图2 赤峰市区停车泊位以及小汽车保有量增长情况

其次是停车结构逐步优化，但仍存在路内、路边停车占比过大的问题。国家以及市区对停车供给结构提出要求：配建停车占85%以上、公共停车控制在10~15%、路内停车控制在5%以内（《城市停车规划规范（GB/T51149-2016）》）。《赤峰市中心城区静态交通整治实施方案》也提出要构建“配建为主、公共为辅、道路为补”的停车体系。目前现状配建停车87%、公共停车6%（<10%）、路内停车7%（>5%）；红山区路内停车集中在老城区，对次支路慢行交通产生影响；退红线区停车泊位数约有7万个（约公共停车泊位数3倍），存在大量僵尸车位；因管理不到位，导致人行空间被占用，与规划原则相悖；公共停车场中地下停车场仅占8.5%，其余为地面停车场。所以要持续优化停车设施结构，挖掘地下空间、提升土地综合利用率，将人行空间归还与行人（图3）。

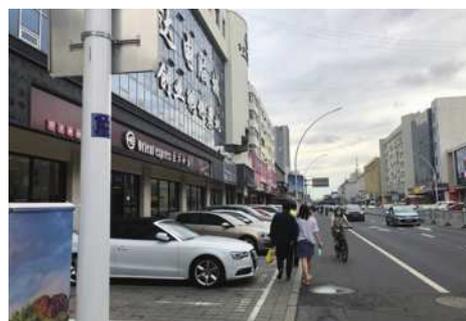


图3 退红线区因停车管理不到位影响步行空间

最后是停车管理不断适应调整，但仍需完善、并制定全市统一的停车收费标准。目前参与赤峰市停车设施

管理执行的部门较多,协调难度大,红山区中智物联公司负责停车场管理及运营,而松山区计划由区政府管理运营;红山区智能停车项目较为成熟,已建立“智能停车管理平台”,推出“任你停APP”,可实现出行诱导、违停抓拍、交通综合执法等,松山区智慧停车综合管理云平台系统已建设完成。所以相关部门应建立统筹协调推进机制,以规划作为停车资源优化配置的工具和抓手,而两系统需尽快融合、信息共享、实现一城一平台(图4)。



图4 管理机制的主要问题

3. 规划策略研究

(1) 总体发展战略

全面贯彻党的十九大精神,按照“智慧引领、空间破局、多元融合、精准调控”的基本思路,以差别化停车供给政策为导向,以满足刚性停车需求为根本,建立以配建停车设施为主、公共停车为辅、路内停车为补充的停车供应体系。逐步建立合理的收费体制,健全管理机制,推动停车发展的社会化、产业化,实现城市停车设施与社会经济的协调发展

(2) 停车规划策略

策略一:分区控制。将赤峰市停车分区分为两级,一级分区为基本满足区,该区域内城市建设用地有限,停车供需不平衡,尤其是老旧小区,需在满足基本停车需求的基础上,控制停车泊位的供给;二级分区为协调发展区,该区域城市建设用地相对较为宽松,停车供需矛盾不明显,可相应的提高停车设施供给,并大力推进停车产业化(图5)。

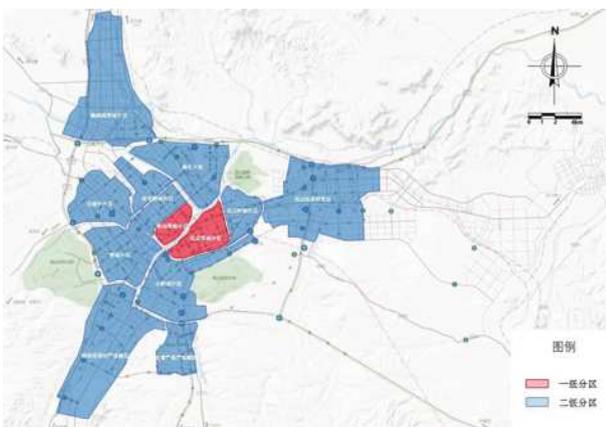


图5 赤峰市停车分区示意图

策略二:挖潜增效。1) 停车场立体化改造,提高泊位供给量。2) 规范路内停车,加强管理。3) 推行停车设施共享:临近单位、居住区、公共停车场之间的停车泊位共享;公交夜间停车与小汽车停车换乘泊位的共享。

策略三:需求调节。1) 增加路外停车泊位,减少路内停车。2) 差别化路内、路外停车收费标准。3) 引导外围小汽车停车换乘出行(图6)。

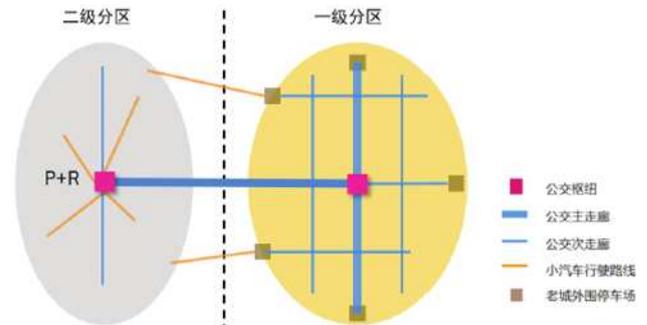


图6 停车换乘模式示意图

策略四:智能诱导。1) 停车泊位信息动态发布系统。2) 智能停车场管理系统(图7)。



图7 一级、二级、三级停车诱导系统

4. 停车管理政策研究

(1) 停车设施收费价格机制

停车收费是影响车辆消费使用的重要因素,并间接影响城市的车辆拥有与空间分布。停车收费机制决定影响的主体包括停车设施的供应方、使用方和管理机构,也最终影响停车秩序和环境。同时,停车收费价格机制是否完善将是停车产业化发展成败的关键因素之一。

停车收费体现区域差别性,提高中心区的停车收费,收费体系由内向外逐级递减,形成显著的收费水平级差关系,用经济手段调节停车的需求和供给。通过停车收费的调节,可以更合理地配置道路资源,实现以静制动调节。利用价格杠杆,实现不同区域、不同位置停车泊位的合理利用。

位于市中心或商业区的路外公共停车场,采用计时累进方式收费。民营路外公共停车场收费标准与收费方式,由停车场经营业主拟定,报请主管机关审查。路边停车场采用累进收费方式或限制停车时间,停车收费方式灵活多样,有卖车位、全年租用、季卡、月卡和临时停车现金收费等方式。针对具体问题和特殊地区,对公

益性建筑停车场与换乘停车场,政府宜出台硬性定价,采用强制性价格政策。

差别化停车收费大致可分为三类:地域差别化、类型差别化、时间差别化。

(2) 停车管理协调机制

停车制度建立与执法力度,会直接影响停车政策的落实和实施,为政策的落实可行提供有效保证。停车的管理不仅仅是管理制度简单地落实,是一项集规划、建设、运营、管理等多层次为一体的协调工作,需要多个部门的共同参与。停车管理协调机制主要包括四方面:建立健全停车管理体制、加强停车法规及规范建设、强化法治并严格执法、加强停车信息化建设与管理。

(3) 停车智能化与信息化

通过智能化、信息化的手段可以最大限度地使停车设施得到高效利用,减少在寻找车位过程中增加的无效道路交通量,降低人工管理成本,透明化收费行为。

赤峰市智慧停车已经走在国内前列,但仍需要优化完善。在下一阶段,赤峰停车智能化、信息化发展,应按照“智慧引领、空间破局、多元融合、精准调控”的基本思路,由政府企业携手构建智慧停车顶层平台,以停车调查数据为支撑,以差别化停车供给政策为导向,以满足刚性停车需求为根本,从设施挖潜、智慧联网、投融资等方面着手,实现停车产业智慧升级,同时加强与其他城市服务、商业服务跨界融合,筑牢智慧城市建设发展基石。

遵循“完善顶层设计、实现智慧升级”的发展目标,

按照“一个信息平台、一个运营主体、一套技术标准、一套服务体系和管理规范”的工作思路,坚持差别化供给、用者自付的原则,进一步优化以配建停车为主体、路外公共停车为辅助、路边停车为补充的停车供给结构,进一步形成布局合理、规模适度、运行高效、与道路容量相协调的停车供给体系。坚持管理体制平台化、配套政策多元化、停车供给差别化、停车设施立体化、停车充电一体化、停车产业智慧化6大发展策略,推动赤峰市智慧停车产业发展

三、结语

赤峰市中心城市停车专项规划项目针对北方地区城市停车规划管理进行了研究。研究过程中首先对规划对象的现状进行问题分析,其次借鉴总结国内外经验对规划对象进行分类研究,找出具体的、有针对性的改善要点,最后根据停车需求预测制定停车规划方案,并提出停车规划管理建议,优化整个城市停车环境。

图片来源:

图2来源于《赤峰市城市建设统计年报》,图7来源于网络,其他图片均为作者自摄或自绘。

参考文献:

- [1]利文利.国内停车场管理系统的现状与发展趋势[J].中国新技术新产品2011年第1期
- [2]何济勤.浅析新时期城市停车规划管理[J].工程与建设,2021,35(02):222-223.
- [3]万剑.面向城市治理的智能停车规划及建设政策思考[J].智能城市,2018,4(20):81-82.