



# 合肥, 停车难

## 三部委要求: 百万人口城市年底前完成停车设施规划

# 合肥停车规划何时揭开面纱?

### 专家建议: 合理利用资源, 搞好规划是关键



昨日, 本报“关注合肥停车难”的报道引起广大读者强烈共鸣。蜀山区的李先生通过本报热线2620110提出了他的建议: “可以尝试小区和单位之间的‘错时停车’, 以及政府部门拿出停车位双休日共享, 还有其他企事业单位也有资源, 比如学校的双休日和寒暑假, 单位和工厂的夜间空地等等, 也可以用来‘错时停车’。”

交警部门表示, 停车难已成为城市发展中不得不面临的一场大考验, 但单纯依靠交警管理, 是不能从根本上解决问题的。破解停车难, 到底靠什么?

记者 鲁龙飞

## 1 破解停车难, 市民有话说

### 利用闲置场地, 方便在附近办事的车主停车

靠着配电箱、挨着垃圾箱、占着盲道自行车道停车, 这一幕在合肥街头早已司空见惯。对此, 市民陈女士深有同感: “买了车总不能不开吧, 开车到了目的地, 总不能把它扛在肩上吧。现在抢车位就像打仗一样。”也有市民就此提出了自己的建议。

李先生: 我认为车辆可以在双休日有偿停入附近机关院校、医疗机构等有停车场地

的单位, 以缓解路面交通压力。

章里明: 建议把市府广场、乐普生商厦地下停车场连成一片, 这样能够更加方便来此办事的市民停车。

徐天龙: 通过与酒店、商场及企事业单位的合作, 利用代客泊车分流车辆, 缓解交通压力, 合理利用单位及社区的有效场地停车。

### 合理调整费用, 让更多车停在地下停车场

在采访中, 记者发现, 许多驾驶员冒着被交警部门贴罚单的危险, 也不愿意把车停在不远处的地下停车场里。形成这种局面的重要原因就是停车价格的不合理。据了解, 合肥市现行的停车收费标准是, 临时停车点为5元4小时, 地下停车场为5元2小时。在永红路临时停车点, 一位收费员告诉记者, 他所管辖的车位, 几乎天天爆满, 大部分车一停就是一整天。而与此临近的长江中路沿线各

大厦地下停车场大部分都是“空荡荡”的。

部分停车场生意不好做, 从业者积极性不高, 投资者信心不足。这种现状的产生, 一定程度上是受到道路停车位的影响和冲击。有很多道路停车位就设在专业停车场周边, 甚至是停车场门口。很多车主由于长期养成的习惯和惰性, 自然都选择就近停放, 而不愿进入专业停车场。

## 2 破解停车难, 交警有话说

### 加快车辆流动, 引导车辆往地下车库停靠

“停车难问题, 短时间里没办法根治, 但可以缓解。”昨日, 合肥交警支队一名老交警就治理停车难提出几点建议, “重新合理规划, 加快车位利用率。”

他表示, 随着汽车时代的到来, 越来越多的家庭买了汽车, 必然会加剧对停车位的需求。目前在停车位没有明显增加的情况下, 可以开放部分政府部门、学校以及事业单位的停车场, 另一方面, 对一

些比较宽敞的道路, 晚上10点以后车流量大大减少的情况下, 部分车道完全可以拿来做停车位。

该名交警强调, 只有加快车位上停靠车辆的流动, 才能有效地缓解停车难的问题。要引导车辆往地下车库停靠, 加快职能指示牌的建设, 减少车辆寻找停车位的时间。

## 协调管理, 建立多部门联合执法制度

还有, “多头管理, 谁也不管”也在一定程度上阻碍了“停车难”问题的解决。一个标准停车场, 管理部门竟有10个之多, 涉及到规划、市政、交通、城管、街道办事处等多个政府部门。记者采访了多个停车场管理人员, 他们的口径惊人一致: 停车管理太

难、太复杂了; 部门条块分割、缺乏协调, 我们一家管不了, 也不愿强出头!

另外, 由于一些车主现代交通意识淡薄、守法意识薄弱, 以及逃避“有偿停车”等主观因素, 也造成一部分停车位利用率低, 人为制造了车位紧张。

## 3 破解停车难, 专家有话说

### 机动车10%时间在路上走, 90%时间停着

张丰焰, 长安大学工学博士研究生, 安徽交通领域专家, 从事交通领域工作长达20多年。在接受本报记者专访时, 张博士表示, 合肥停车难, 关键是交通需求超过交通供给。就像相声里说的笨媳妇做馒头, 水多了加面, 面多了加水——车多了, 修路; 路好了, 买来更多的车——这就是交通经济学里著名的“当斯定律”: 在政府对城市交通不进行有效管制和控制的情况下,

新建的道路设施会诱发新的交通量, 而交通需求总是倾向于超过交通供给。

张博士向记者展示了一组统计数据, 除出租车外, 一般机动车10%的时间在路上走, 90%时间停着。截至2010年7月31日, 合肥市机动车保有量382851辆(不含三县), 也就是说, 除了高峰时段大部分车都在路上走, 其余的时间里, 有大约30万辆车得找个地方“歇着”。

## 百万人口城市年底前需完成停车设施规划

张博士认为, 停车资源作为城市公共交通设施的一部分, 是一项“民生工程”, 也是民众最需要的公共服务之一。因此破解停车难, 最佳状态当然是有车必有位, 汽车与车位之比达到理想中的1:1.3。因此搞好规划, 合理布局显得尤其重要。

因此如何对当前资源进行优化, 是破解停车困局的新挑战, 也是考验服务型政府社会管理和公共服务能力。今年5月

份, 国家住建部、公安部、发改委三部门联合发文, 要求100万城市人口及以上城市应在2010年底前编制完成城市停车设施专项规划。但是遗憾的是, 合肥市目前还没有进行一个普查工作。有了足够多的合法停车设施, 才有可能杜绝或者减少乱停乱靠, 才能为严格执法创造前提。静态交通秩序失调, 必将成为动态交通的“麻烦制造者”。解决停车难的最终是行车不再难。

## 优先发展公交, 减少市民出行开车

“除了合理布局、科学使用停车资源外, 少开私家车, 是缓解停车难、行车难更彻底的方法。”张博士说, 在香港和西方国家, 选择公共交通出行的市民高达90%。而在合肥, 只有40%的市民选择公交作为出行工具。在国外, 市民购买私家车是为了周末一家人去“郊游”, 而在合肥, 大部分市民购车是为了方便上下班。可见, 优先发展公交, 引导市民利用

公共交通, 是解决停车难的最有效方法。目前, 合肥已经认识到这一点, 近年来有条不紊地大力投入公共交通建设, 如正热火朝天施工的轨道交通。因此从这个角度上说, 科学、高效地搞好城市规划以及空间的布局, 才能最终让城市从“当斯”困境里突围。

这无疑是对政府公共管理智慧的更大考验。