



解放周一

纵深

城事

见识

博闻

瞄一流 献一计
见微知著看上海

商圈停车之困,怎么破

■ 本报记者 彭薇 实习生 张恬

“周末去商场逛街吧。”“要不要开车呢?”在大、中城市,每逢周末等节假日,令不少市民纠结的是商圈“停车难”问题。节假日在上海,特别是用餐黄金时段,商场停车场内兜兜转转,车位难寻。不仅如此,由于种种原因,在车流大量出入的时段,商圈还成了“拥堵点”。

近年来,城市汽车数量攀升,带来了较为突出的停车供需矛盾。商圈停车之困,从一个侧面折射了城市“停车难”问题。商圈停车场的设计合理吗?停车位难寻的背后,还有哪些治理问题?破解商圈停车难问题,需要摆好“多米诺骨牌”的每一环。

停车场出入口成“堵点”

双休日的商圈车流量较大,记者在沪上一些商场停车场的出入口看到,在用餐高峰时段,大量车辆滞留路面等候进入停车场,从而影响到主干道的正常通行。

静安大融城是上海新建不久的商业综合体,于2018年开业,积聚了一定人气。作为上海北部最大的商业综合体之一,静安大融城地处“北上海”宝山、静安、普陀的交界处,去年日客流量达8万人次。

周六17点30分正是用餐高峰,记者在大融城沪太路停车库出入口附近看到,沪太路主干道单向三车道,有两条车道上的汽车时停时行,正排队进入停车库。排队长度超过50米,使得沪太路单向只剩最左侧的车道可通行。“双休日开车路过大融城,有点像高架匝道口并道,三条车道变成一条,造成拥堵。”市民胡先生说。

打浦桥日月光中心停车场曾被网友票选为“上海最难开的地下停车场”之一。双休日,这里也是堵成一片。停车场共有3个出入口,车辆进出最频繁的是徐家汇路出口。而徐家汇路处于闹市区,本身车流量较大,停车场出口又正对着徐家汇路和打浦路交叉路口。记者在这里看到,来往行人、外卖摩托车较多,再遇上红绿灯,使得这里的停车场出入口成了“大堵点”。

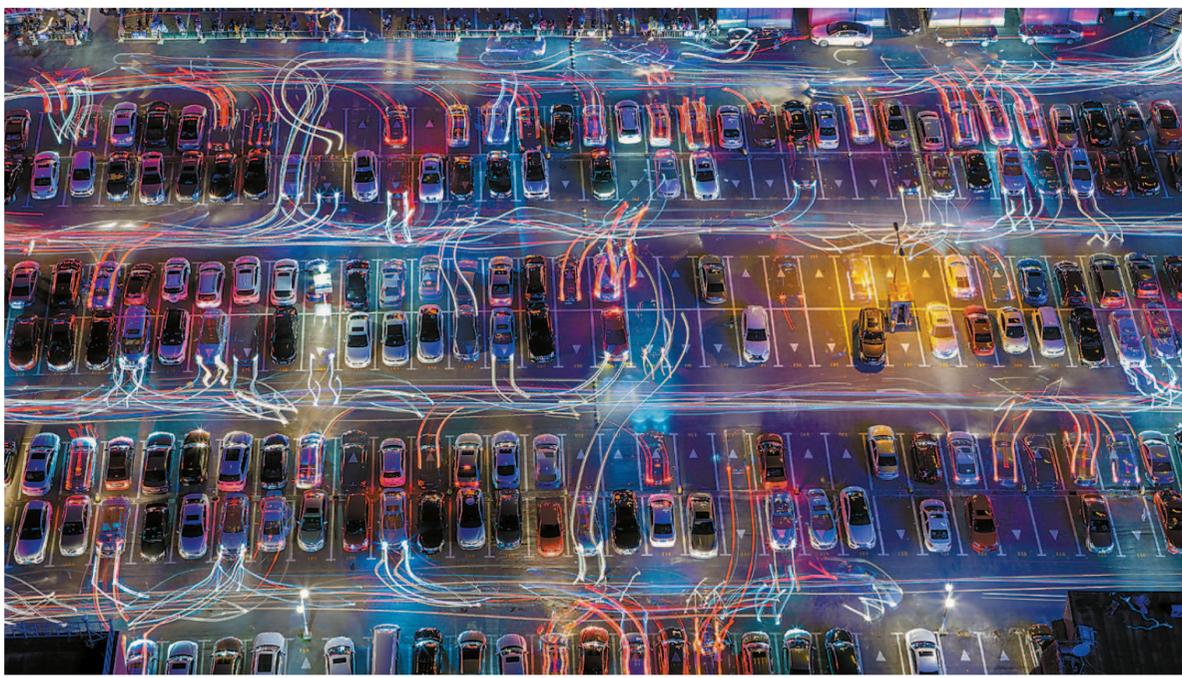
据执勤交警介绍,在打浦桥日月光中心,工作日16点到19点以及周末,都是商圈汽车拥堵的高峰时段。周末,停车场车位紧张时,进场车辆只能在马路上排队等待,最严重时导致十几辆车堵在路口。此时,交警方面配合疏解,将车辆引导至瑞金二路停车场入口。

一些车主建议,商圈停车场在规划建设时,出入口最好不要设置在主干道或交叉道路上,以免加剧路面拥堵。另外,如有几个出入口,位置也最好不要相隔太近,这样有利于车辆分流。

无缓冲,“考验”交通和车技

记者在采访时发现,有的商圈停车场出入口离地面道路太近,基本一出停车场就进入道路行驶区,也造成了一定的安全隐患。

出入口一旦离道路较近,停车场内的汽车出入就容易影响路面交通。记者发现,静安大



城市车辆增量、停车系统规范失衡、停车场设计等问题都是停车难多米诺骨牌中的一环。

视觉中国 供图

融城有三个停车场出入口,其中两个都靠近道路。尤其是晋城路的出入口与道路的距离仅5米左右,因为没有缓冲,车辆排队进出时,造成晋城路一侧拥堵。而当汽车在出入口排成长队时,几乎堵住了行人通道,行人只能待车辆停下时,从车与车之间的空隙穿行,造成了一定的安全隐患。

车主潘先生说,有的停车场出入口处,开起车来让人“抖机灵”。比如打浦桥日月光中心停车场的出入口设计了三个螺旋弯道,对于车技是个很大的考验。在日月光、环球港等商场的停车场出入口通道,记者在两侧墙面上看到许多“划痕”,它们是因为通道太窄、弯道太急等造成的。有时开车转弯,“一把”打不过来,车主还需在通道内倒车再转,造成极大的安全隐患。

可见,无论是商圈还是其他停车场,出入

口“放”在哪里,颇有讲究。不少有开车经验的市民建议,停车场设计时,不要离地面道路太近,最好在商圈内部有“缓冲带”,出入车辆可以在此排队,减轻主干道拥堵的情况,这样也不会影响路面行人的安全,停车场出入口通道也要保持一定宽度,弯道不宜太多,以免车主行驶时提心吊胆。

标识不清让人绕晕

商圈停车场出入口容易成“堵点”,而地下停车场内的体验也不是很理想,一定程度上又加剧了停车场内的拥堵和不适感。

记者在一些地下停车场发现,由于指示牌太乱,或空位信息等不准确,让车主们很难停下车来。比如,大融城停车场虽划分了A区至G区7个部分,但因停车场内有些路面通行距离狭窄、

交叉口太多,出现了拥堵现象。

“指示牌太乱,出入口太多,常常绕晕。”前往大融城的一些车主反映,停车时,各种颜色的指示牌看得眼花缭乱。这里的指示牌指路也不清晰,有时跟着指示牌走,却找不到电梯口。一些车主虽然多次到大融城,仍没弄清路线,每次停车、取车都要花费很长的时间。

记者发现,大融城停车场通道距离较窄,勉强容下两车通行。停车位之间的间距也较小,一位车主停车后只能将车门打开一半弧度,再小心挤出。另外,大融城停车场缺乏足够的行人安全通行区域,行人常要退至车位区,躲避来往的车辆。

进入打浦桥日月光中心停车场,地下通行的情况同样不容乐观。停车场内的通道相对较窄,行驶体验并不好。网友“卷卷小白菜”在网络社区吐槽:“高峰时,车库里每条进出道路都塞满了

车,只能堵着……4条车道挤一个出口,跟得牢的车与车之间只有一根手指头距离……整整58分钟,终于出去了。”

不少车主反映,一些商圈停车场内的环境同样需要改善。在打浦桥日月光中心停车场内,记者还被噪音和油烟气味包围。停车场内持续响起“嗡嗡”声,还能闻到商城内的油烟味。记者在停车场角落发现几处“废油回收”设备,这些设备直接暴露在外,无隔离或遮挡物,而设备上沾满油污,五六米开外也能闻到阵阵臭味。

显然,停车场的指示牌等设计应尽量简洁明了。另外规划时,地下停车场的车位宽度不宜太窄,车与车之间应有足够距离。也有市民建议,停车场内也要留出一定的行人通道,通风、采光等问题同样需要考虑周全。

需要更便捷、更高效、更舒适

与一些存在问题的商圈停车场相比,有一些停车场在规划设计时考虑较为周全,在交通的便利和体验的舒适度上做得比较到位。

记者在位于陆家嘴区域的国金中心停车场看到,停车场的几个出入口距离市政道路都有一段距离,尤其是银城中路出口,从地下停车场驶出后,先在商圈内部车道行驶约30米,然后再汇入道路,能起到缓冲作用,最大限度地减轻了停车场出车流对市政交通的影响。车主停车体验大大提升。

短暂接送客、即停即走的运营车辆和私家车如何流动,也是商圈停车场和道路设计需考虑的问题。商场多处于车流密度较大的繁华地带,直接在马路上停车存在违章风险,也不利于道路交通和行人安全。记者发现,国金中心对这种瞬时车流采用环岛设计,车辆驶入中心的内部道路后到达接送点,接送完客人后即可驶出,不必占用停车场位置,也不影响道路交通。

在内部空间上,国金中心停车场内路面比较宽阔,即使两车迎面相遇,也留下不小的空间。停车位之间,与一般停车场用白线划分不同,取而代之的是椭圆形的长条,留足了空隙。入口处的电子牌,停车场内道路上方的电子牌显示了各区域的实时车位。

国金中心停车场的出入口都设立在园区内部,出入口与主体建筑、景观设计有一定的融合度。比如,停车场出入口两侧的墙壁采用统一的黑色与白色方块拼接的墙面设计;停车场内露出地面的部分,围绕着景观石和绿植,与国金中心整体的绿化连成一体,互相匹配。

解放周一:其实不仅是商圈,城市不少区域存在“停车难”现象,您怎么看?

冯凡:(同济大学建筑与城市规划学院博士)在谈“停车难”问题之前,需要了解停车的基本属性。城市车辆的停放问题是静态交通,行驶问题是动态交通。静态交通和动态交通是城市交通不可分割的两个组成部分,停车设施并不是交通系统的配套和附属,相反,它们是阴阳两极,相互促进和制约的主体双方。如果静态交通设施滞后,也会加重动态交通的压力。

从停车规划看,首先是停车系统规划失衡问题突出。《停车场建设和管理暂行规定》所明确的专用停车场和公共停车场都存在着总量不足与分布不均衡的现象,与城市功能需求难以匹配,这就导致了停车难的现象。

从停车场设计的角度来看,一些问题加剧了交通压力。比如商场停车场出入口距离行驶道路和交叉口过近,成为全路段的拥堵点。另外停车场内部流线不合理,导致停车耗时耗大(甚至超过20分钟),使停车周转率大幅降低,也变相增加了高峰时段城市交通拥堵风险。此外,车位宽度不足、车道坡度或转弯调整角度设置不合理都会降低停车周转效率甚至导致安全问题。比如某上海商场在屋顶开发了停车场功能,但直通屋顶的连续坡道坡度过大,新手操作或者手排车易熄火,驾驶感受不佳不安全。

此外,智能停车系统不健全,大型停车场迷宫般复杂的内部空间,缺乏清晰标识等,导致车位识别困难,既降低了舒适度,又降低停车效率,都是停车难问题多米诺骨牌中的一环。

解放周一:近年来,我国私家车特别是城市里的车辆增长非常快。据统计,2014年,全国私家车超过1亿辆,而2003年还不到600万辆,2019年底,这个数据突破2亿辆。

王伟强:(同济大学建筑与城市规划学院教授)停车问题在大城市、特大城市的矛盾都很突出,然而现在在中小城市,由于车辆增势迅速,处理这个问题也不轻松。



专家访谈

破解“停车难”,换个角度看问题

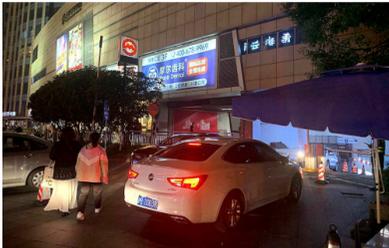


来往人群在静安大融城停车库出入口穿行,有一定安全隐患。 本报记者 彭薇 摄

我在一些中小城市也看到,高峰时段,宽阔的马路上出现严重堵车。在道路两旁与建筑之间出现了越来越多的停车场。建筑上有个“退界”概念,也就是有根“建筑控制线”。在城市规划管理中,任何临街建筑物或构筑物不得超过建筑红线,应距离城市道路一定距离。建筑退界的出发点是给一些空间让渡给公共空间,安排建筑市政管线或消防登高面,如果都用来做停车场,带来的问题是街道的品质在下降,没人愿意逛街。从城市公共空间的角度来看,街道和人“让步”了,城市公共空间的活力就大幅下降了,这样的感受并不好,也未必是我们想要的城市形态。

冯凡:研究表明,我国停车位缺口大约1亿个,车位供给给远远不够,但比总量不足更本质的是停车配置时空均衡问题。

比如说,到了夜晚,中心城区商务楼的车位空出来了,但小区里没车位。又比如商务楼在工作日停车难节假日又有大量空余,大型商场与之相反,具有时空配置的互补性。中心城



打浦桥日月光中心停车库设计了多个螺旋弯道,车主进库提心吊胆。 实习生 张恬 摄

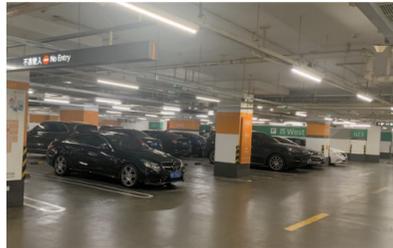
区这种现象尤为明显,郊区相对好一些。表面上的停车不足问题其实在宏观上表现为时空配置的不均衡。

目前,我们在城市公共资源有限的情况下,利用“边角余料”建设公共停车场;通过立体停车实现“上天入地”;商务楼、大型商场等停车场引入智能化停车系统,免去停车取卡等方式,一定程度上缓解停车场内拥堵。

解放周一:从城市治理的角度如何来破解“停车难”问题?

王伟强:从车辆增速与土地资源和城市空间配比来看,我国与欧美国家相比,私家车的增长过于快了。停车问题,是社会经济发展到一定程度之后现实矛盾的显化。无论是动态交通还是静态交通,都与交通政策紧密关联。上海通过公共交通体系建设来缓解停车难问题,比如优化公交线路、公交专用道,大力推动地铁建设项目,鼓励共享单车项目落地等。

从交通政策设计环节来看,我们可以更多地借鉴欧洲模式。比如英国伦敦,很早就限制大数



国金中心地下停车库比较宽敞,车位之间也保持一定距离。 实习生 张恬 摄

量的私家车进中心城区。如果工作日进入伦敦中心城区,要收取“拥堵交通费”,目的就是缓解伦敦中心城区的交通状况,收上来的钱再投入伦敦的公共交通系统的建设中。那么,就不是停车收费的问题,而是进入拥堵区就收费,人们感觉开车不方便了,需要支付更高的费用,浪费更多的时间成本,许多人在工作日尽量选择公共交通的方式出行。这种政策设计最关键的是,先要转变观念,不要一说到停车难就无限增加扩建停车场,而是要同时用政策设计来疏导拥堵。

杨浦区某个社区曾希望通过规划,缓解老旧小区停车难问题,通过改造绿地等方式挖潜“挤”出停车位。停车位上使用“植草砖”,看上去不减少绿化,可是当车辆都停满时,我们开玩笑说“绿色全在车底了”。最后,社区增加了50个车位,不过短短几个月,这里的车位又饱和了。

解放周一:缓解停车难,还有其他方式吗?

冯凡:降低核心区汽车的使用强度和拥有率,是未来城市发展的大势所趋。从技术和管理上说,城市已在尝试发展一些新模式,比如弹性

停车、共享停车等,利用停车的潮汐特点和同一区域停车位共享等模式,盘活存量,合理分配满足不同场所和不同时段的停车需求,缓解停车难问题。

与这些新模式相比,P+R城市停车转运系统在我国的城市建设中有所尝试但重视不足,有很大的探索空间。停车转运系统是指在城市中心区以外轨道交通车站、公共交通首末站以及高速公路旁设置停车换乘场地,低价收费或免费为私人汽车、自行车等提供停放空间,辅以优惠的公共交通收费政策,引导乘客换乘公共交通进入城市中心区,以减少私人小汽车在城市中心区域的使用,缓解中心城区交通压力。

其实,P+R不是一个新概念,最早在英国诞生,到现在已90年了。当前,全社会正步入全面智能化的时代,P+R模式在当今智慧城市建设中又迎来新的应用场景,一定能重新焕发光彩,成为P+R3.0版。

一说到智能化建设,如今更多是围绕停车场出入等内部技术更新而言。P+R停车转运系统的智能化指什么?比如,将其加入高德或百度等电子地图,继驾车、公交、出租、骑行、步行等,再增添P+R出行的算法模式。车主输入出发和到达地点,可以看到推荐的P+R停车转运模式。再比如,P+R停车转运系统如果涉及立体停车库,为了节约等待取车时间,车主可在到达停车场之前提前预约取车,这些无缝衔接,也能通过智能化实现。

我们刚刚所说的都是新场景。其实,新场景可以倒逼技术发展,让我们的智能化静态交通走上一个新台阶。当5G城区时代来临,智能化的静态交通和动态交通更应该组成一盘棋,在同一个平台相互“沟通”。未来如果单纯地说智能停车并没有意义,而应该将其纳入全景式的智能交通体系中。

解放周一:停车问题不仅仅是交通等民生问题,与城市空间规划、治理等都息息相关。

王伟强:未来的规划,更应放在城市空间布局更大的视角去“盘活”活资源,运用智慧城市技术,将技术性体验与城市体验结合,不挤占过多的城市公共空间,又能给市民带来视觉和体验上的良好感受,还给市民一座优美可观的城市。