

昨天,快报报道了“城市拥堵,江苏已破国际警戒线”,江苏为此释放出将要实行限车政策的信号,这一报道引起了社会强烈反响。究竟怎么解决城市拥堵问题?南京对此进行了探索。针对停车难,南京试点“错时停车”,目前正在评估效果。此外,国外众多城市也提供了许多解堵方法,值得借鉴。

□快报记者 田雪亭 朱俊俊

这么多单位停车场,晚上空着太可惜——

# 错时停车试点已两年 南京调研推广可行性

南京机动车停车位缺口超过80万个,停车难已经成了许多市民头疼的问题。两年前,南京市公安局在鼓楼区华侨路派出所试点“错时停车”,让一些商用大厦在夜间把停车位向附近的居民开放。记者了解到,如今公安部门正就这一做法的效果进行评估,如条件许可,近期将作进一步推广。

## 易发大厦试点错时停车

当两年前,华侨路派出所的民警找到易发大厦物管负责人的时候,一个关于错时停车的试点悄然开始了。

“我们一听,就表示同意,很欢迎。”南京易顺物业是易发大厦的物管单位,物业管理处主任沈贤稳回忆。而易发大厦也因此成了南京的第一个错时停车试点大厦。

易发大厦位于广州路、珠江路和中山路的交界处,车流量极大,特别是南京儿童医院就在易发大厦的附近,还有中级人民法院。在沈贤稳的记忆中,每到白天,易发大厦的四周就会横七竖八停满了车。所以,两年前,华侨路派出所计划和他们搞试点,物管处立即同意,“应该可以改善停车环境。”沈贤稳说,当时的猜测后来得到了印证,派出所的民警和五大队的交警曾经多次到易发大厦附近,对停车秩序进行整顿,改善了经营环境。

另一个让易发大厦愿意试点的因素是,夜间停车场很空。易发大厦有100个停车位,白天对社会车辆公开,以前每小时停车收取5元,每天封顶40元,现在已经降价到了每小时4元,夜间也是如此。参与试点后,晚上7:30~早晨7:30这个时间段,停一夜只要10元。

## 市民停车“刚需”很大

错时停车,在华侨路搞试点,是有原因的。“华侨路辖区内老的居民小区多,企事业单位也多,非常适合进行错时停车。”南京市公安局一位负责人表示。

华侨路派出所治安民警胡玉林一直分管交通管理工作,“这个路段,市民停车的需求是刚性的,而市民的停车也很规矩。因此,对于这样的路段,民警不应该简单地张贴违停单来驱散车子。”

有“刚需”的路段,还有很多。在胡玉林看来,周边都是写字楼,附近居民区密集,停车矛盾非常突出,之所以形成这样的局面,也是车主的无奈之举。但是,胡玉林对此却忧心忡忡,他担心的,不是车辆安全,而是消防安全。

“车主都很自觉,停车都很努力,尽可能将车子贴在内侧墙边,一边留出足够空间供其他车辆通行。”但是,因为道路条件所限,这样剩下的一条道,也仅够一辆小轿车通行,对于消防车和救护车,则属于“设卡”,如此一来,一旦这里发生火情,那后果将极为严重。

那怎么办?是不是就直接对车辆张贴违停单?对此,胡玉林心里很矛盾。在胡玉林看来,解决这一停车矛盾,第一就是能在可以停车的地方,尽量开辟出一些停车位。目前,南京正在推广这项工作,全市治安民警和一些支路街巷划出了许多临时的停车位,供小区居民停车。而另外一个解决方法,就是让这些车停到商厦的停车场去。易发大厦因此成了试点。

## 》尴尬·说法

### 单位:不愿意搞试点,不安全

“一般企事业单位停车场夜间都是空的,可以把这些原本违停在路面的车‘赶’到下面去。”胡玉林说,易发大厦试点后,又在辖区找了多个企事业单位,但许多事业单位和政府部门都以安全为由拒绝了。“我们不是企业,不需要赚这个钱,我们担心的是安全!”

位于广州路的一家机关,大厦内有一百多个停车位,白天停得满满当当,但一到下午6点钟,停车场内的车子都陆续驶离,“晚上,这里面几乎没有一辆车,看着车位‘浪费’,很可惜!”管理停车场的工作人员说。但是,该单位负责后勤管理工作的一位负责人却说,他们愿意这么浪费,“一旦对外开放,什么人都进得来,万一有人不守规矩弄出一些乱七八糟的事情来,领导发火怎么办?”

而记者在采访一些学校负责人时,也得到了类似的答复,昨天

下午,记者在南京三中门口采访时,一位值勤的老师就告诉记者,“这是不可能的事情。”首先是安全不能保障,万一在学校停车的司机,到了白天取车晚了,学生都上课了,很容易在开车出门的时候引发事故。

胡玉林告诉记者,他们调研时,企业大多很支持此项工作,但很多事业单位和政府机关,都不愿意将闲置的停车场对外开放,担心一旦开放会出现其他安全隐患。位于汉中路和沈举人巷附近的金轮大厦,地下设有两层停车场,拥有近千个停车位,“一到晚上,车位便开始空出来,过了九、十点钟,至少有五六百个车位可以空出来。”这么多的车位,如果对社会公开,多少还有些收入。正是基于这种考虑,当派出所民警前来调研时,负责该大厦停车的工作人员表示了极大的欢迎。

### 车主:关键是要离小区近

但是,这一做法,并没有赢得周边车主的广泛认可,其中很重要的一个原因是离小区不够近。

易发大厦物管处负责人说,到了夜间,停车场空下来了,但附近居民过来停车的并不多。“每天夜间也就二三十辆。”而在试点之前,夜间停车的数字略少一些。

易发大厦附近有许多老小区,如小粉桥、豆菜桥、盔头巷等等,都是居民区密集的地方。这些老小区由于建设时间早,留出的停车位并不多,许多居民没有地方停车,但让沈贤稳他们奇怪的是,这些车到了夜间却不向他们的停车场“靠拢”。

## 》专家建议

### 政府部门应该带个头

错时停车已经试点两年,究竟是否可以向全市推广,目前公安部门就此进行了调研。

“应该说,这种方式,确实是一个不错的缓解停车难的措施。”一位交通管理专家告诉记者,截至去年底,南京停车泊位近17万个,加上今年新建的,也不会超过20万个。而目前南京机动车拥有量已超过100万辆,按照国际通行标准,每辆车需要1.3个车位计算(其中0.3个作为流动、公共车位),那么,南京至少需要100多万个停车位,缺口巨大。

而现有的近20万个停车位中,六成以上是地下停车位,由各商厦和企事业单位负责管理,而这些停车位到了夜间,往往都空置

着,如果把这些停车位腾出来对外开放,就可以解决很多小区停车难的问题。

但这种错时停车也有许多矛盾急需解决。这位专家分析说,首先许多政府机关和事业单位由于安全和管理等问题,不愿意对外开放,需要政府部门做榜样,做工作。同时,受到城市区域功能定位的影响,一般居民区集中的地方,是很少有企事业单位的,如龙园东路,靠近秦淮河的这条路几乎成了停车场,但周边却没什么可供错时停车的地方,这个问题也要想办法解决。专家认为,在停车矛盾日益严重的情况下,这种方式值得推广和尝试,毕竟可以多开辟出许多的停车位。



易发大厦停车场率先试点错时停车 快报记者 顾炜 摄

## 》学学这些城市的高招

孟买

### 建议合用私家车

印度金融中心孟买是全国最大的城市,孟买交通部门也在设法解决市区堵车的问题。其中,市区一些重要地段的停车费已经由原先的10卢比(1美元约合46卢比)上涨到40卢比左右。此外,交通部门还建议住在郊区的市民前往市区时,最好一个家庭只用一辆私家车,或者几位朋友合用一辆私家车。

东京

### 高速路出入口不停车收费

日本东京是著名的国际大都市,拥有各类机动车约450多万辆,但平常却很少遇到道路被堵死的现象。因为东京积极采用先进的技术设备设施扩大交通通行量。其中,最为突出的是在高速路出入口安装推广不停车收费系统(ETC),大大提高了车辆的通行量。

莫斯科

### 市中心征收拥堵费

据俄《共青团真理报》日前所做的民调,42%的莫斯科市民将交通拥堵列为市政问题的“首恶”。莫斯科交管部门日前表示,根据2011至2013年交通发展战略,市政府将考虑对驶入市中心的车辆征收拥堵费,以减少市区汽车流量,保证车辆通行顺畅,并以此增加交管部门收入,进而增设公交线路、改善基础设施。

巴黎

### 红绿灯附近均设测速仪

据介绍,为改善城市交通,巴黎市内主要路口的红绿灯附近均设有测速仪,监测不同方向车辆的行驶速度,自动分析道路畅通程度,及时更新反馈至巴黎市警察局交通指挥中心系统,帮助其自动调控不同方向的绿灯通行时间,以保证各方向车流相对畅通。巴黎的出租车大多需要提前预约,街上很少见到人挥手打车的情形,这样减少了因出租车随意停车载客而造成拥堵的可能性。

纽约

### 设立拼车专用车道

纽约在市内繁华路段设立“拖车区”,某些地点明确规定任何时候都不得停车,一旦违反即遭重罚,私家车除了停入昂贵的地下车库外别无选择。纽约市政府还设立了拼车专用车道,鼓励私家车主上下班拼车。这种车道只允许车内乘坐3人或3人以上的车子行驶,否则,将被处以100美元以上的罚款。

伦敦

### 交通拥堵费+自行车出租

在解决拥堵问题上,伦敦最著名的措施就是收取“交通拥堵费”。这项政策从2003年开始实施。而且市政当局刚刚在今年10月宣布,从明年1月起将上调“交通拥堵费”。此外,伦敦市长鲍里斯·约翰逊7月30日启动了大规模自行车出租计划,通过在数百个站点向市民出租自行车来缓解中心城区交通压力。