第 11 号

番禺区政协十五届四次会议提案

|  |  |
| --- | --- |
| 题目 | 关于改善番禺老城区区域交通设施（停车设施）的建议 |
| 提案者 | 九三学社番禺委员会 | 联系人 | 傅红卫 |
| 工作单位 | 广州市番禺交通建设投资有限公司 | 职 务 | 董事、总经理 |
| 手机号码 |  | 办公电话 |  |
| 通讯地址 |  | 邮编 |  |
| 联名提案人（如人数较多，可另附于文后） | 傅红卫、陈红艳、王顺胜、徐乐、喻方、杜素音 |
| 提案委员会审查意见 |  |

根据实际情况在（）内打勾确认：

**是否同意公开：**

是（√） 否（）

理由：

安全、顺畅的交通是城市发展和乡村振兴重要保障。随着近年经济社会迅速发展，番禺区交通设施和道路建设也日趋完善。但随着汽车保有量的快速增长，停车需求日益突出，老城区停车难、交通拥堵和交通事故等现象时常发生，尤其出现在番禺区中心城区、老城区市桥街区域。因此番禺老城区周边交通设施和道路建设状况仍有提升的必要和空间，具体情况如下：

一、基本情况

市桥街作为番禺区老城区，户籍人口约16.7万，在册登记来穗人口约12万，常住人口超过30万人。辖内有番禺大道、禺山大道和东、西环路等主干道以及环城路、光明路、长堤路等次干道。由于市桥街道公路网密集且地铁三号线等途径市桥和番禺广场两站，居住人口多、商贸业发达，道路人流、车流密集，停车需求大，交通拥堵、停车难问题突显。

二、存在问题

（一）停车设施总量严重不足。车辆与道路设施不配套，基础设施的建设远跟不上机动车的发展速度。市桥街主次干道内住宅小区、学校、医院、商圈、交通场站等较为集中，原有道路宽度有限，且周边大多数为未规划配套停车场的老旧小区。现有停车位无法满足小区居民及周边群众停车需求，导致主次干道各类车辆违规停放乱象，影响居民日常出行。

（二）安全风险隐患未彻底消除。停车位规划滞后，且部分群众交通法制意识淡薄。由于辖区车位严重不足，部分车辆违法占用应急消防通道和安全疏散通道、车主不按规定车道行驶，个别非机动车与行人乱闯红灯、乱穿马路、非机动车长期占用机动车道行驶，交通安全、消防安全隐患依然存在。

（三）部分道路建设标准与车流量不匹配。市桥街中心区域人流较为密集，部分路段建设标准不高，且道路两侧停放车辆较多，车辆通行速度缓慢，例如市桥街何贤医院及东城市场周边、易发街等区域道路基本为双向四车道，交通较为拥堵。且部分路段未设置非机动车道，存在非机动车与机动车抢道行驶，严重影响机动车通行。

（四）停车矛盾日益突出。辖内各小区住户的车辆数量远远超过了小区原本配备的停车位，没有享受到停车位的住户、群众时常向上级部门反映重新分配停车位使用权等问题，导致停车矛盾不断升级。

（五）停车管理制度存在失衡。辖内存在已配建的停车设施被不合理占用问题。部分沿街商场、住宅小区停车采用收费制度，而部分公共停车位未收费，一部分车主车辆长期占用不收费的停车资源，并在停车位违规设置路障，降低停车周转率，导致停车难问题不断加剧。

办法：

（一）盘活闲置土地资源。**一是**全面梳理老城区内闲置空地资源，研究利用闲置空地、边角地等资源建设永久或临时停车设施的可行性。通过政府补贴、村（社区）出资、社会力量投资、居民自筹等方式筹措资金，利用闲置空地、广场、商场、公园绿地等公共区域地上、地下空间建设公共停车场，利用城中村及小区内的空地，见缝插针建设“小微”停车场、立体车库等。**二是**综合考虑番禺广场TOD枢纽城市综合体发展定位以及番禺广场重新开放后交通需求量等情况，充分利用番禺广场20万平方米地下空间的开发大型地下停车场；采用“商居共享”停车模式，整合停车场车位资源，结合停车场夜间闲置车位较多、日间上下班高峰周边道路车流量较大特性，以临停的收费标准提供给周边居民使用，全力缓解不同时段的道路交通压力。**三是**强化高架桥桥下空间利用。充分调研建设番禺大道高架桥桥下空间电动自行车停车场的可行性，明确桥下空间的使用原则、建设标准、安全管控要求，实施高架桥下停车场的节约集约新模式。对条件允许路段，做好停车场连接道与城市道路主路或辅道的有效衔接，在桥下设计建设立体式停车场、电动自行车充电停车两用停车场等，节约道路周边紧缺的土地资源，有效解决停车难、交通拥堵等系列问题。**四是**综合考虑市桥街平康公园、星海公园、西园等公园占地面积大等优势以及临近城市主干道、人口密集、停车需求量大等情况，利用公园开发建设地下大型停车场、筒仓式智能停车库等；对基盛万科中央公园、华丰汇购物中心等地下停车场实施升级改造，合理扩建地下停车空间。充分调研市桥街内无地下停车库的规模以上小区、老旧小区情况，引入装配式竖井垂直掘进技术，打造可供居民使用“沉井式”地下车库，合理配置通用智能充电桩、智能收费点，提高土地空间的复合利用率。**五是**积极推动政府机关单位、医院等事业单位内部停车场利用非工作时间对外开放共享，减少群众在重要主次干道长期停放或乱停放等问题发生，畅通交通环境。**六是**建议上级部门出台停车场项目建设相关工作指引，将项目建设纳入绿色通道审批，优化项目建设申报流程，加快报建审批程序，同时加强对建设单位的业务指导，推动停车场尽快建设并投入使用。

（二）强化停车管理。**一是**合理规划停车位及行车动线。因地制宜对辖区主次干道范围内机动车、非机动车停车泊位重新规划并设置合理行车动线，科学实施划定垂直式或斜列式停放泊位、单向循环车行路线，以此增加停车位及有效疏导交通。完善住宅小区、学校、医院、商场、交通场站等重点区域停车位、消防通道、应急通道、停车标识等指示牌设置及道路划线工作。**二是**合理规划非机动车停车空间，地铁3号线作为番禺区各镇街重要的公共轨道交通路线，各地铁出口非机动车数量大且停车不规范，建议选取番禺广场站、市桥地铁站作为非机动车停车空间改造试点，实施停放空间、道路空间、景观空间升级改造，制定重要轨道站点停车设施升级改造方案，采取“人车分流”“分类停放”模式，合理规划人行道步行和非机动车骑行车道，设置路边绿化景观、群众休憩空间以及共享单车、电动自行车集中停车棚，规范非机动车管理，有效解决停车混乱、行人通行不便、影响道路机动车辆行驶等突出问题。**三是**加强对沿街商铺门前空间改造利用，采用试点改造方式，对市桥街大北路、平康路、德兴路等人流商铺密集地段进行人行道升级改造，在确保不影响群众通行情况下，结合道路特色，因地制宜在人行道单侧或两侧施划“嵌入式”道板停车线、建设固定式停车柱，规范设置停车标识和防护栏。同时在人行道空间充足路段规划安装电动自行车智能充电桩，消除沿街商铺及楼上住宅“飞线充电”隐患，解决沿路非机动车停车以及充电设施缺位等问题，同时有效阻拦机动车在人行道乱停放等问题。**四是**加强停车场地管理。充分发挥价格杠杆调节停车分布的作用，对交通易拥堵路段实行停车有偿服务，合理设置停车免费时段和收费标准，提高停车周转率。重点调节夜间时段车位充足的停车场收费标准，如汇珑、钻汇等大型商场，避免夜间闲时大量停车位闲置浪费。探索实施农村以及分散小区连片围院式管理和停车收费模式，协同交通、住建等部门以及辖内住宅小区开发商、物业管理等单位，协调解决小区车位只售不租、车位租期过长等问题，盘活地上地下停车资源。**五是**加强对僵尸车清理。制定僵尸车清理整治指引，组织街道相关执法部门、村委会、小区物业管理等单位，及时清理整治长期占位停放僵尸车，缓解停车压力。

（三）加快智慧城市建设。**一是**利用互联网和大数据，探索建设智慧停车管理服务平台，整合各镇街现有停车资源，提高行业信息化统一性、准确性、共享性，为群众提供多渠道、多方式的停车服务功能。**二是**推进“互联网+交通”应用，加快建设停车向导、手机APP应用、电子支付、在线预约等服务，科学引导群众充分利用闲置车位，提高停车效能。**三是**搭建预警平台，在辖区主次干道等路口安装多个监控摄像头和电子屏、LED显示屏，运用视频分析、运动跟踪、人脸识别、大数据等技术，实现行人、非机动车闯红灯等违规行为自动警告，头像自动曝光，规范交通行为。

（四）加大交通整治力度。**一是**严格交通管控。统筹发动公安、交通、城管、村居等力量，在机动车和非机动车违法行为突出时段、路段，定期实施联合执法行动，实行信息化监控、定点定时值守、城区交警巡控、农村交通安全劝导的执法模式，加大交通秩序乱点、严管路段、事故多发路段的查控力度，严管严控无牌无证、冲红灯、逆行等交通违法行为。**二是**整治霸占车位。严厉打击霸占公共车位的圈地停车行为，严格按照法定程序对违规人员进行教育和处罚。**三是**规范新业态交通秩序。制定物流快递、外卖送餐、共享单车等领域交通行为管理办法，营造安全畅顺有序道路交通环境，持续改善交通安全形势。**四是**加强非机动车停放管理，制定共享单车、电动自行车等非机动车停放标准及指引，明确教育惩戒、拖移暂扣、处罚等内容，确保非机动车停放文明有序。

 （五）科学规划交通网络。**一是**合理设置交通站点港湾式临停区域。结合地铁3号线、3号线延长线以及17、18、22号线运行路线情况，合理规划地铁口出租车、网约车、私家车等临时停靠区域，优化公交停车站点设置，调整延伸城乡公交线路直达地铁、医院、学校等站点，实现公交转地铁及直达重点地段的无缝衔接，保障居民便捷出行，减少道路车流量。**二是**改善城市交通通行力。针对老城区道路规划、维护和交通现状等问题展开实地调研，全面掌握交通难点、堵点，实施路网结构升级改造、优化交通组织、改善交通设施，开展主干道升级改造和“断头路”贯通等微循环建设工作，加强城市主次干道互联互通，激活外联内畅的交通“毛细血管”，让城市路网更完善、市民出行可选择路径更丰富。**三是**科学实施道路管控。将老城区内满足条件的道路发展为快速路，增设人行天桥或隧道，灵活设置红绿灯时间，根据辖内各路段车流量状况，在繁忙时段、非繁忙时段合理延长或缩短单次等待时间，提高道路通行率，快速疏导城区车