



一线调研

聚光镜·关注共享社会建设①

为解决城市停车难问题,共享停车理念及运营模式逐渐兴起。共享停车开展得怎么样,还应怎样完善?记者深入一线调研走访——

共享停车 能否缓解停车难

■ 本报记者 殷骁

费用低更方便 共享车位受欢迎

1月29日早上,合肥市民王先生从家开车至包河区白金汉爵大酒店,在酒店停车场停好车后,再步行至公司上班。王先生所在的公司位于酒店附近一家商务办公楼内,停车位稀缺,以前每天都要早起抢车位,否则就不得不停在路边,有时还收到违停罚单。“现在,白金汉爵大酒店停车场提供共享车位,每天3小时内免费停放,我把车停在那,不用担心被要求挪车或被贴罚单,停车费也比原来便宜十几元。”王先生告诉记者。

白金汉爵大酒店地面、地下车位总计1107个,除满足日常接待和入住客人停车需求外,还有大量车位空闲。

“去年起,包河区城管局推出错峰错时停车制度,经过协商,我们每天拿出300多个车位对外开放,并实行全时段3小时内免费停放的惠民举措。”白金汉爵大酒店相关负责人表示,共享车位,解决了酒店车位闲置率较高的问题,也给市民停车提供了方便。

记者了解到,去年以来,包河区城管局协调辖区设停车场的企事业单位,实行错峰错时停车制度。目前有包河区行政服务中心停车场、望湖城青少年活动中心、白金汉爵大酒店、金融港、要素大市场等5家停车场参与试点,错峰共享车位超过1000个。

合肥市蜀山区蜀沁园小区居民杨

薇薇也是共享车位的受益者。自从小区对面的民生大厦有了共享车位,她再也不用为找车位而发愁。“小区停车位较少,以前回去晚了就没有车位,现在民生大厦提供共享停车位,非常方便!”杨薇薇告诉记者。2019年10月,民生大厦成为蜀山区首个对社会开放共享错时停车试点单位,错时停车时间为工作日每晚17:40至次日7:20,双休日及部分节假日酌情全天停放,1小时内免费停车,包月费用为50元。

“大厦停车场有泊位490个,每天下班后就比较空闲。周边多个住宅小区居民停车需求较大,我们尝试开放部分共享停车位,方便群众。”民生大厦物业管理方、合肥市新蜀物业管理有限公司副总经理夏立群告诉记者。

管理难成本高 推广普及遇难题

近年来,随着机动车保有量不断增长,城市停车资源面临极大考验。相关统计显示,截至去年底,合肥市城区机动车保有量已突破190万辆,并以每年20万辆的速度持续增长。而每年新建停车位仅有约5000个,远低于机动车增长速度。

“城市‘车多位少’,首先是历史欠账问题,尤其在老城区,人口密度较大、道路狭窄、车流量大,由于此前缺少规划,使得停车位扩容困难。”一位城建专家向记者分析,规划滞后、市民用车潮汐现象以及停车资源利用率不足等多重因素存在,导致了城市停车难问题。如上学、放学时段,接送学生

的车辆增多,导致部分路段停车困难,住宅小区与商业中心停车位使用则根据时间点呈现潮汐式分布,下班后1至3小时内达到峰值。“目前合肥市各类型停车位近152万个,其中约85%并没有对社会开放。”

为解决停车难问题,合肥市通过鼓励市属机关、国有企事业单位向社会开放停车资源,采取委托经营、联合经营等多种形式,将各类国有类停车资源加入专业化运营体系。当前已有68个机关单位停车资源面向社会开放,累计提供停车位28045个。不过,在这一过程中,仍存在一定困难。

“推行共享停车位或错峰错时停车,目前只能倡议,不能强制。一些机关单位出于成本、管理、安全等考量,顾虑较多,参与度不高。”合肥市城管部门一位工作人员告诉记者。为了完善共享车位,部分停车场需要改造,增设闸机、收费系统等。同时,外来车辆入场后,也给管理带来难度,例如少数使用共享车位的车主常常超时停放,侵占了停车场原有用户车位,容易引发矛盾。

某停车场管理人员刘师傅告诉记者,尽管停车场开放了部分共享停车位,不过周边小区一些居民仍然习惯多绕几圈寻车位或停在小区附近路边。“车主嫌麻烦,觉得车辆距离自家超过200米,就比较远,不愿意停放。”刘师傅说,自共享停车位开放以来,仅有几十人次办理了相关手续。

盘存量扩增量 智慧管理提效率

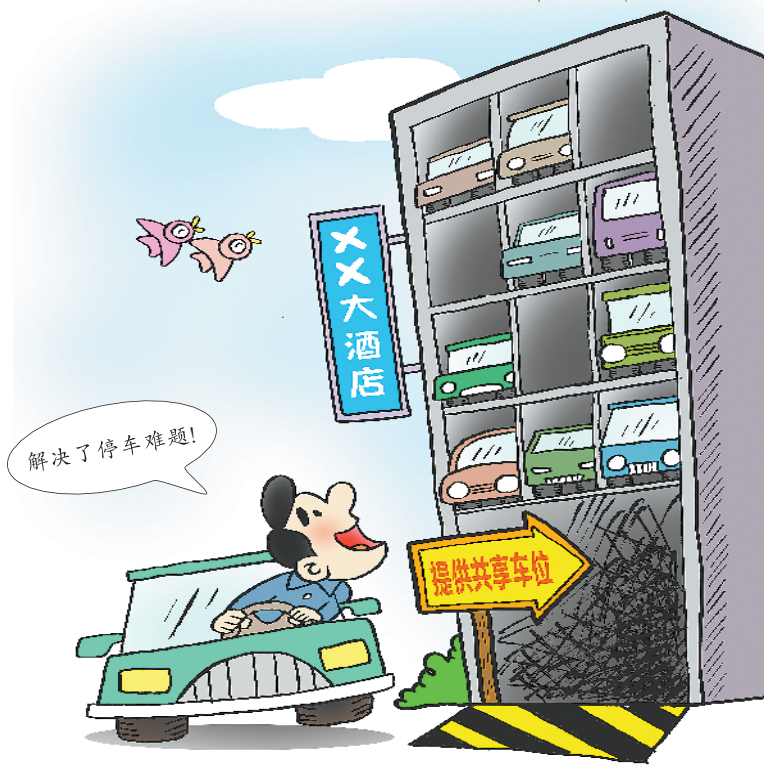
为进一步推进停车资源高效利用,加强城市停车管理,提升城市功能品质,合肥市相关部门于去年颁布《合肥市推进停车资源高效利用实施意见》,要求规范运营公共停车资源,盘活释放配建停车资源,全面构建智慧停车应用体系。《实施意见》提出,到2021年底,合肥市国有公共停车场运营服务更加规范,共享停车示范工作产生量化效应,停车数据一体化格局基本形成。到2022年底,该市停车科技信息化应用网络覆盖城市建成区,各类停车资源使用效率明显提升,形成“系统完备、规范有序、运行高效”的

停车运转体系。

目前,合肥市蜀山区正致力打造政府引导、市场运行、社会协调、市民受益的共享停车发展模式,该区域改造,要求规范运营公共停车资源,盘活释放配建停车资源,全面构建智慧停车应用体系。《实施意见》提出,到2021年底,合肥市国有公共停车场运营服务更加规范,共享停车示范工作产生量化效应,停车数据一体化格局基本形成。到2022年底,该市停车科技信息化应用网络覆盖城市建成区,各类停车资源使用效率明显提升,形成“系统完备、规范有序、运行高效”的

主任刘军告诉记者。据了解,合肥市已利用城区待建地、边角空地等新建设临时停车场67个,共新增共享停车位8150个。

去年9月,合肥城管部门联合高德地图,在全市范围内推出长三角地区首个市级智慧停车系统。车主使用高德地图导航,在即将抵达目的地时,高德地图就会推荐包括共享停车位在内的邻近停车场供选择,并显示停车位总数及实时剩余停车位数量。合肥城管局相关负责人告诉记者,截至去年底,该市已有570家停车场、18.7万个停车位信息对接纳入高德地图。今后还将继续推进停车数据资源应用,创新共享互助停车模式,加快公共停车资源整合,进一步解决“停车难”问题。



共享停车解难题 王艺林/绘

·面对面·

停车难会对城市治理产生什么影响?该如何解决?记者采访有关专家和相关部门负责同志——

空间规划应合理 管理方式须创新

对话人:安徽建筑大学建筑与规划学院规划系主任 顾康康
合肥市城市管理局考核中心主任 李大勇

■ 本报记者 范孝东

记者:城市停车难会对城市治理产生什么影响?

顾康康:停车难对城市治理的影响首先是交通拥堵,城市的商圈、医院、中小学周边堵车特别严重。原因在于这些区域停车需求旺盛但车位缺乏,加上地下停车场绕行距离长、停车难度大、出口难寻等诸多麻烦,造成车辆乱停放现象普遍,严重阻碍交通。其次是环境污染,停车难导致的交通拥堵会直接增加机动车尾气排放,加重大气污染。同时,大量车辆由于寻找车位带来的无效绕行和等待带来的长时间怠速候驶等,都会增加车辆能源消耗和碳排放。此外,停车难还会带来交通噪声污染问题,机动车尾气排放和交通噪声已成为当前城市环境污染的重要源头。

李大勇:随着我国经济快速发展,城市化进程不断加快,机动车保有量急剧增长,大量的停车需求与有限的停车位资源严重不匹配,导致城市重点停车区域停车位供需矛盾突出,城市正常交通秩序受到干扰。在火车站、长途汽车站、地铁站这些典型的交通枢纽区域,客流量较大,迎来送往车辆和换乘车辆也多,停车难问题非常突出,也影响交通枢纽运转效率。停车难还会影响公共服务效率。以合肥为例,大部分医院都配建停车场,但在高峰时段还是不能满足停车需求,特别是位于庐江路的省立医院、位于绩溪路的安医一附院,停车场常年处于超负荷状态。而许多学校、政府机关都没有配建对外停车场,无形中导致接送学生和到政务部门办事车辆无处停放。

记者:从实际情况看,停车难不仅发生在老城区,很多新城区同样面临停车问题,这是什么原因造成的?

顾康康:新城区和老城区都存在停车难问题,但原因却不完全相同。新城区建设的容积率更高,容纳人口更多,产业与居住分离现象比较明显,但公共交通体系不健全,市民出行对小汽车依赖更高。老城区停车问题往往不是来自内部,而是该地区某些优势资源配置吸

引了外部交通造成的。加之老城区建筑密度比较大,规划设计时对停车要求不高,按经济方便考虑,停车位很少建设在地下,基本上在地面解决。另外,现行车位规划设计标准偏低,基本上商业和居住按1辆/100平方米来建设的,就拿办公楼来说,500平方米的办公面积,能容纳办公人员25人至30人,但标准车位只有5辆,车位供给严重短缺。

记者:缓解停车难,可采取哪些方式?

顾康康:解决这个问题或者缓解这个问题,很多地方都针对实际情况提出不少措施。比如在增补短板方面,增加停车空间,建设立体停车位;在管理方面,单双号出行上路,特定路段划定临时停车区,智能小区共享车位管理等。不过,要解决城市停车难问题,还得从城市空间规划入手。首先城市功能在空间上布局应合理有机,促进中心城区网络化结构发展。其次要引导公共优势资源在空间上均衡分布,同时优先发展城市公共交通,完善公共交通体系,尤其是大运量轨道交通。归根结底,停车难是城市发展进程中的阶段性问题,这个问题要以发展的眼光去看,在发展中解决。如合肥随着轨道交通进一步完善,我认为自驾出行的意思是在降低的,而更低碳的公共出行方式可能是大部分居民的最佳选择。

李大勇:鼓励共享,试点错峰错时共享停车模式。推进“办公停车+社区停车”模式,以“一点”覆盖“一片”,工作日上午上班族车辆入社区,晚间居民小区车辆入商业中心。目前全市已试点错时共享停车场21个,释放共享停车位6000余个,受到市民的普遍欢迎。挖掘潜力,利用边角地块扩宽停车空间。充分利用城区待建地、边角空地等空间资源,扩宽停车空间。2020年合肥市累计新增临时停车场67个,提供停车位8150个。科技助力,推动停车信息资源多维度应用。建立和完善停车诱导系统,通过路边分级诱导屏、手机App、微信小程序等多种查询和导航渠道,实时公布城市停车位信息,为市民停车提供更及时、更人性化的服务。

·微话题·

2月7日,本报法人微博发布微话题“共享停车位怎样更加便民?”引发网友关注——

① 蜗居1212:要加强宣传力度,让更多人知道有共享停车位这个举措,从而更充分利用资源。

② 芬达lee:现在一些繁华路段车子多,车位少,停车矛盾比较突出,可以把一些政府、事业单位休息时期的闲置车位向社会开放,这样可以在一定程度上缓解停车矛盾。

③ 素风:共享停车位重点在如何做到真正的共享,而不是成了商业盈利工具,我认为应该注重社会效益,回归共

享的本质,实现资源的最大化利用,而不是像共享单车、共享充电宝一样,商业属性较大。(本报记者 殷骁 整理)



更多内容,扫描二维码

·得失谈·

打通共享关节 让车位“活起来”

■ 韩小乔

随着共享经济规模的不断增长,共享停车的发展逐渐进入公共视线。共享停车作为一种城市管理新措施,将云计算、大数据、物联网等现代科技与交通运输业融合,能盘活存量车位,实现错峰错时停车,有效提高资源使用效率,缓解停车难问题,为人们日常出行提供便利。

近年来,不少城市相继出台政策鼓励共享停车,但共享停车仍然不温不火。一些临时停车的车主不按时取车,侵占了原有用户车位,容易引发矛盾;允许社会车辆进入小区、企事业单位,无形中增加了安全隐患,提高了管

理成本,停车收益却不高;定位技术不完善,平台功能不完备,导致车主找不到车位、停车计时不精准的情况时有发生。

任何科学决策,都离不开配套措施支持。推进共享停车,不能只是呼吁鼓励这么简单,还应完善配套措施,调动各方积极性,让大家共同参与、共同分享,共同做大共享停车这块“蛋糕”。

整合资源是共享停车的核心。城市停车难,很多时候是因为信息不对称和资源整合不到位。只有让车位资源的供给方及时公开分享停车信息,资源需求方及时看到闲置车位信息,才能快速平衡供需两端,使城市有限的错时资源得到合理配置。从之前网

约车、共享单车发展经验来看,政府部门与其大包大揽,不如在做好统筹协调监管的基础上,充分发挥市场作用。鼓励社会资本建立共享停车平台,通过互联网手段,充分利用停车“时间差”,盘活“闲”车位。

理顺利益关系是共享停车的前提。共享停车的一个难题,在于涉及过多环节与复杂的利益关系,单靠企业和个人无法解决,亟须相关部门主动介入。比如,一些停车场的信息化改造和接入移动互联网平台的成本分担,以及关于停车场、业主、互联网平台等主体的利益分配问题,都需要相关部门在吸纳社会意见的基础上,出台相应制度规范,协调不同资源开放、明晰

各方管理责任、推动信息资源共享。既要通过价格杠杆和利益驱动,鼓励车主共享车位,又要做好价格监管,确保定价合理。

使用安全是共享停车的基础。随着共享停车用户的增加,平台企业有必要将提升使用安全性作为研发重点,比如将车辆信息和用户缴费信息上传到平台数据库,在车辆停入时实现监控,避免出现逃费现象和人身财产安全问题。相关部门应以“停车入位、停车付费、违停受罚”为工作思路,针对车位需求方的不道德行为和平台公司的不正当竞争,建立相应的制度规范,制定惩罚措施,并提高违法处罚标准,加大执法力度。

与其他共享经济业态一样,共享停车考验着相关部门的管理智慧。只有加强协调、科学预判、完善制度,推动形成政府引导、市场运行、社会协同、市民受益的共享停车发展模式,才能释放全社会的共享热情,让车位“活起来”。