

【阅读提示】

近年来,随着机动车保有量的快速增长,在许多城市,停车位供不应求,停车难已然成为大部分城市成长的烦恼。停车体验,也成了关系人们出行幸福感的一大关键指标。

治理停车难,究竟该从何处着手?

前不久,全省城市道路交通综合治理电视电话会议召开,再次聚焦城市停车难。会议提出从增加泊位供给和创新停车服务硬、软两方面着手,通过明确停车管理机构,增建停车设施,推动智慧停车系统建设,促进互联网+停车融合发展,推动地下停车场和立体停车库等集约化停车设施建设,鼓励单位内部停车场对外开放等方式,缓解停车难。

顺着这一思路,政府、企业及各类相关社会组织都在努力寻找和尝试治理停车难更具实操性的办法。这些办法效果如何?又面临哪些问题?为此,记者进行了调查。



唐山通宝停车设备有限公司承建的北京一居民社区停车场双层机械停车项目。唐山通宝停车设备有限公司供图

扩容、共享、智能：

治理城市停车难如何破局

□记者 李冬云

扩容 探索集约停车方案

有车没位,停车排队。生活在城市的有车一族,大多早已习惯停车难。

据近日河北省公安厅公布的数据,截至2017年底,全省机动车保有量为1880万辆,居全国第五位。近三年河北省机动车保有量保持持续增长态势,预计今年年底全省机动车保有量将达到2000万辆。

城市出现停车难问题,主要原因是停车需求与供给之间的不平衡。扩容,自然成为缓解停车难的一条路径。但在用地越来越紧张的城市,要满足更多停车需求,土地从哪里来?

2月28日上午,在位于唐山丰润区经济开发区的唐山通宝停车设备有限公司厂区,记者看到一座高66米的33层立体车库。这座占地面积相当于3辆汽车大小的立体车库,能停放60辆汽车。

设备运行速度每分钟120米,将车从最高层33层取下大概只需要50秒左右。通宝停车董事长助理李晓庆介绍。

目前,通宝停车的订单主要来自北上广等一线城市的商业企业、机关单位、高端社区。位于北京潘家园古玩交易市场的大型立体车库,就是由通宝停车生产建造,它是北京首个五层大型立体车库。

整个立体车库车位数量500个,车辆由通宝自动泊车机器人搬运,平均取车时间小于120秒。李晓庆说,北京潘家园古玩交易市场紧邻东三环,2008年立体车库投入运营后,大大缓解了交通压力。

近年来,能够充分利用城市空间的立体停车场进入大众视野。目前,仅我省具有机械停车设备生产资质的企业就有30余家。

在石家庄,也有一座车位数量约500个的立体停车场。北国商城立体停车场。3月2日上午10时,记者开车驶入北国商城立体停车场。恰逢元宵节,前来北国商城购物的顾客比平常更多,但从驶入停车场到停好车只用了大约3分钟,停车场还有空余车位。

这座为解决北国商城停车难建立的大型钢结构立体停车场,2005年投入使用,已经运营了13年,是目前石家庄市规模最大、建设最早的一座立体停车场。地下1层,地上9层,车道为螺旋式连续坡道,从上至下贯穿大楼内部,车位分布在车道两侧,每层约有50个车位。

北国立体停车场所占空间原为一个只有50多个车位的小型停车场。在当时,一下变身近500个车位的大型停车场,大大缓解了商场停车难。石家庄市规划局

建筑评审专家刘晔说。

但与一线城市纷纷引入大型立体停车场项目不同,在许多二、三线城市,立体停车场的建造推广并不像想象中顺利。

在北国商城立体停车场之后,石家庄市便很少再有成规模的立体停车场建造,在保定、唐山等城市也是如此。

建设和运营维护成本较高,是立体停车场在许多二、三线城市难以快速推广的主要原因。

省会一家批发市场曾考虑建设立体停车场,但一算成本账,觉得不划算。

一次性投资太大,我们想建一个200个车位的机械式立体停车场,要600多万元,均摊到每个车位建设成本至少需要3万元,在维护保养方面,包括人工和材料费,每个车位每月需要至少100元,建成后还有管理人员的工资、电费、消防设施等费用,短期内很

难收回成本。该批发市场管委会负责人告诉记者。

不过,业内人士也表示,随着城市现有停车位日趋饱和,停车成本势必上升,立体停车场的建造,从长远来看仍是缓解停车难的重要方案。

除了建设立体停车场,集约化停车设施建设的另一个方向是地下停车场。

同在北国商圈,2012年,勤泰中心开业,其拥有2760个车位的超级停车场,一时成为亮点,紧接着,2015年,北国商城新楼投入运营,再增地下停车场,加上原有立体停车场,车位达1200余个。

建设集约化停车设施是缓解停车难的重要方式,政府应当探索申报、审批、建设程序和运营模式,对适合建设集约化停车设施的项目给予适当政策支持。刘晔表示。



正定县财政局车位对外开放。记者 史晨全摄

■他山之石

缓解停车难

国外城市如何出招

治理停车难一直是世界性难题,让我们看看世界各地人口密集的大城市,是如何缓解停车难的。

东京

日本已经形成了较完善的停车场产业。在日本东京,停车场几乎全部实现智能化,不再依赖人工。规模大的停车场设有入口、出口,使用者在入口从机器上取卡,在出口机器上付款出库。规模小的停车场连出入口都没有,只在每个车位上设立一个自动起降的小装置,在附近设一台付款机,使用者停车后小装置自动升起,卡住车轮,付款后则降下去,车主即可开车离开。

而且,根据日本法律规定,个人或单位在买车时都必须出具拥有固定车位的证明,这种固定车位既可是自有的也可以是长期租借的,车位必须在离单位或住所500米至2000米的范围之内,否则交管部门将拒绝给新车上牌照。这在一定程度上维持了车辆和车位配比的平衡。

伦敦

在英国伦敦,利用网站或者手机应用提前安排停车已经是不少人的习惯了。共享车位的模式让停车位的资源提供和停车需求之间得到了共享和信息对称,存量得以有效盘活。

拥有城中固定私家车位的居民区的业主,可以将其车位的地理位置和可以短暂租借的时间发布在网上,通过闲置的停车位资源获得一点经济收益。于是,车主们只需通过网络支付,即可按时段、按日、按月或是按过夜不过夜等多种组合,预约到机场、车站以及指定地点附近的车位。

纽约

在美国纽约,停车服务体系相对完善。多家互联网停车企业提供移动互联网上预定停车服务,通过APP可以提前预订支付中心城区95%以上的公共停车场泊位,并且能享受5折以上的优惠,而且培育了专业停车队伍。不少企业提供代泊车服务,驾驶人只需将车停放路边,代泊员会将车辆停放至附近合作停车场内,待取车时间到后,代泊员又将车开回取车点交还车辆。由于和停车场有合作关系,代泊公司拥有停车场月票,所以通常费用比车主停放要便宜很多。

整理记者 李冬云

共享 盘活闲置停车资源

缓解停车难,除了增加绝对数量,还要善于挖掘共享现有停车资源。为盘活空闲车位资源,省内许多地方做了创新尝试。

在刚刚过去的春节假期,推行共享停车,将县域内所有停车场免费开放的石家庄正定,迎来了一次人流、车流高峰的考验。

正月初五上午,我开车带全家去正定逛庙会,停车没有预想中困难,人多是停车位也很多,停车场还有交警指挥,在正定南门附近的停车场不到十分钟就停好了车。一位石家庄市游客说。

去年7月起,古城正定将所有机关事业单位院内打开,社会车辆可自由免费停放机关单位院内,同时,县城所有停车场实行免费开

放,马路牙子全部抹平,以方便居民、游客路边停车。目前,县城全部免费停车位达到22277个。

这一举措获得许多到访游客好评。

同样的做法,也出现在石家庄市鹿泉区。鹿泉区免费开放了城区包括沿街单位在内的36处停车场,提供了约1600个免费停车位,同时给新建的免费停车场安装监控、警务亭等相关设施,停车场由专人24小时值守,保证安全。

将封闭性公共资源与民众共享的城市管理理念,值得提倡。但现实情况中,许多单位也存在顾虑:一来担心内部人员车辆停车不便,二来管理成本上升、安全风险加大。河北师范大学法政与公共管理学院副院长王春城说。

这种共享车位的办法,在实际操作中的确遇到一些麻烦。

我们单位有一段时间也开放让附近小区的居民免费停车,结果,因为免费,好多车停在最好的位置,几天都不走,后来单位没办法,把社会车辆都请了出去,也停止了对外开放。在保定一家事业单位工作的齐先生说。

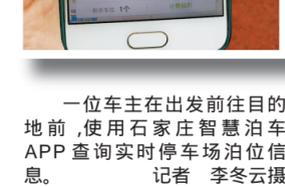
如果将开放时间安排在下班之后和双休日,将全天开放改为错峰开放,同时对停车不遵守规则,赖着不走、随便停放的车辆列入禁停黑名单加以管理,或许更具可操作性。王春城建议。

除了政府机关单位公共停车场存在可利用的闲置车位,在许多居民社区和商业区,也普遍存在由于人们上班、下班流动造成

的潮汐性车位闲置。在石家庄裕华区小马新村周边记者看到,一到夜间,小马新村、金域蓝湾社区地下、地上停车场及附近谈固西街道路上都停满车,但附近鑫科国际广场、金源商务广场的停车场却空空荡荡,到了白天,两个社区地下停车场车位大量闲置,附近商业广场却停满车辆。

据石家庄市公安交警局的统计数据,截至目前,省会机动车保有量已超过257万辆,但省会公共停车位仅有50余万个。如果能将社区与周边商业区的停车资源打通共享,平衡各方成本、收益,停车难问题将大为缓解。

目前物业为了安全和不断增加管理成本的考虑,大多没有开放的潮汐性车位闲置。



一位车主在出发前往目的地前,使用石家庄智慧泊车APP查询实时停车场泊位信息。记者 李冬云摄

智能 升级停车信息服务

缓解停车难,除了提升车位数量上的供给,盘活闲置车位资源,还有一个关键举措,消除车位供给和需求双方的信息壁垒,多渠道提供实时停车资源信息共享。

空余车位就在附近却不知道,只能在路上的一处一处挨个找。这是许多市民停车面对的又一烦恼。

如何在去往目的地之前,就实时了解周边区域的停车余位信息甚至预约车位、线上缴费,这是当前许多互联网+停车项目要为用户解决的核心问题。简单说,就是给用户一张车位信息的实时电子地图。

很多互联网公司开始进军智能停车市场,这个领域被视为一片新蓝海。目前,石家庄、邯郸等地,均已从事智能停车的互联网公司整合城市公共停车场车位资源,唐山也在前不久提出建设城市智能停车系统的规划。

从2月14日零时(腊月廿九)到2月21日(正月初六)24时,共8天,石家庄所有智慧停车场实行免费停车。这则消息春节期间在石家庄市市民朋友圈中被大量转发。

石家庄智慧停车场的运营始于去年7月。为了统筹管理石家庄公共停车场、治理停车乱收费,石家庄将公共道路资源停车场全部收回,在石家庄市政府的指导下,由石家庄智慧泊车有限公司和智慧互通科技有限公司联合组建石家庄爱泊车科技有限公司,负责石家庄全部公共停车场统筹管理。

此次春节八天免费停车,便是石家庄爱泊车科技有限公司对其APP石家庄智慧泊车的一次用户推广。

目前石家庄智慧停车场已达320个,停车位超过2万个。一部分停车场已安装高位视频智能监管设备,可通过识别车牌号和车辆入场、出场时间,对车辆实行自动计时计费管理,用户可通

过APP查询车场实时泊位余量,并通过手机APP自助缴费。

除了城市公共停车场的智能升级,许多商业停车场也进行了智能化改造。

3月2日上午,在北国商城立体停车场,记者就体验了一次智能停车缴费。车辆进场时直接进入,无横杆拦截,准备离场前,通过手机微信自助缴费,缴费后出口闸机自动放行,此前车辆在停车场出口排队缴费的情形不见了。这样的智能停车系统已经在省会多家城市综合体的停车场上线。

不过,当互联网的触角伸向停车行业,停车就变得不再单纯。如今,全国智能停车类APP数量达百余,但直到现在,行业仍未出现龙头老大,早期的开拓者,很多已在烧钱模式失败后黯然离场。

失败原因之一在于,停车市场远比想象的要封闭、复杂,智能停车软件的盈利模式也不够清晰。自营类停车场经营者可以对自家停车场进行智能化改造,成本不高,且盈利可观。但智能停车软件必须整合大范围城市停车资源,才能维系用户长期使用,显然,许多自营停车场并不愿意被整合。如果用户规模、黏性无法提高,智能停车软件很难吸引商家广告,仅靠停车收费分成难以为继。长期关注互联网+应用市场的互联网领域创业者赵子侃,在他看来,这是当下绝大多数智能停车APP的共同难题。



石家庄北国商城立体停车场入口,司机可以通过智能停车软件自助停车缴费。记者 李冬云摄