

共享停车：破解城市停车难的新药方？

■中国城市报记者 张阿婧文图

“晚上回家，再也不用为找停车位犯愁了！”家住北京东四环边上的居民王先生日前感慨地说，小区终于解决了困扰他许久的停车难问题。

记者了解到，这得益于北京市停车管理中心、朝阳区交通委和八里庄街道办事处联手推出的“有偿错时共享停车”方案。通过重新盘活停车资源，辖内小区新增了约7000个停车位，像王先生这样的夜间错时居民，每月仅需支付300元的停车费。

“共享停车”具体如何实施？城市居住停车特别是老旧小区还有哪些堵点？对于城市停车补短板，专家还有哪些建议？对此，中国城市报记者进行了采访。

新增万余个共享停车位 白天、夜间车主各拿一把钥匙

事实上，实施共享停车，北京谋划已久。

早在去年11月25日，北京交通委就发布了《关于推进本市停车设施有偿错时共享的指导意见》，提出实行有偿错时共享，缓解居住停车难。

朝阳区八里庄街道是先行探索的样本区域之一。一方面，附近写字楼（住邦2000）地下停车场夜间空闲率较高，另一方面却是相邻小区车位供给严重不足。于是该地区率先尝试了车位错时共享，开放了200个写字楼地下车位供周边居民使用。

事实上，共享停车已提出许久，但未能广泛铺开，其中安全、管理成本是首要因素。车主一旦发生人身危险、车辆出现车祸、刮蹭，停车场将面临不小压力，相较于较少的停车收入，企业往往望而却步。

八里庄街道首创的“白加黑”模式，或可避免这一困扰。

据了解，共享车位的遥控地锁配有两把钥匙，白天、夜间车主各拿一把，分时停车互不影响。居民与企业签订停车共享协议后，需按约定停放，如每晚5点至6点驶入，第二天早8点离开，不给白天共享车主带来不便；如果确实遇到急事，居民会把钥匙留下，由管理员代为挪车，暂时放在临时停车位，按临停车辆收费。

同时，停车场加装了加密监控设备，添置了遥控地锁，增加出入场车牌识别闸杆，支持错时共享车辆优惠计价和限行日停放。

然而，有偿停车才是共享停车的前提和可持续的基础。具体应如何收费？

记者了解到，住邦2000写

字楼采取了“把车位按时段拆分打折”的策略，根据居民需求划分为夜间错时和全天共享，其中，夜间错时居民可以享受300元/月的优惠价格，白天固定车位车主也可以享受从每月1000元至600元的减免。

如此一来，小区停车难解决了，也给写字楼带来了“薄利多销”的好处。物业负责人表示，住邦2000写字楼空置的停车位已进一步减少，仅今年上半年就增收20余万元。

截至10月底，记者从北京市交通委获悉，北京城六区和通州区已协调“有偿错时共享停车位”共10000余个。

而除了写字楼，可以共享车位的方法还有很多，比如密云区协调机关单位向居民开放错时共享停车，已有近百户居民的车辆停放在区人民政府、区大剧院、区图书馆等单位停车场，实现了机关大院与居民的错时共享；丰台区还尝试“将车位上网”，在企业开发的手机APP和信息平台上发布错时共享信息。

摸清家底， 停车数据普查是关键

针对小区内的居住停车难问题，目前主要解决方法有哪些？

对此，北京交通委负责人表示，首先是通过居住小区配建停车设施或小区内业主共有停车位解决；如果小区里实在停不下，则是通过有偿错时共享停车、闲置场所和路外公共空间挖潜、新建停车设施等方式解决。

然而，以前在规划建设停车设施的时候，由于缺少基础数据，立项很难通过。因此前期摸清停车资源底数，分析停车痛点，是解决“停车难”的基础。

这就要求与规划、建设等系统实现互通互联，建立一个统一的停车设施空间数据库。因此，北京形成了区、街道、社区、地块四级地块底图，制定待登记地块清单台账。随后街道组织停车设施设置单位在地块上逐一标注停车场信息，使其能与地块上建筑物楼栋数、居民户数、常停放车辆数对比。

如此一来，就能对停车矛盾突出区域精准发力。比如北京市交通委发现，特别是一些老旧小区，实际拥车比例并不高，当达到户均0.4个车位配比时，基本能满足停车需求。

朝阳区八里庄街道甘露园1号院就是一个例子。摸底后，小区户数为1652户，总泊位数677个，户均配比0.43，通过收费管理挤出外来车辆后，就能

基本实现小区车位平衡。

再比如一些原本没有物业的老旧小区，以八里庄街道红庙社区的机二委小区为例，采取了“先尝后买”的方式引入物业收费管理：小区固定车位每月150元，非固定车位每月50元，还可享受每月4次探亲免费停车，基本实现了车位供需平衡。

未来，城市停车数据普查还将进一步完善。记者获悉，到2021年，北京市16个区和市经济技术开发区都将全面开展停车设施信息报送工作。届时，全市的道路停车、公共停车场和专用停车场的停车设施都将录入到全市统一的停车资源平台。

向空间要车位， 智慧化改造任重道远

停车数据普查的背后，目的是能“把车位搬到网上来运营”。在采访中记者发现，发展智慧停车被普遍认为是目前解决停车难问题的重要思路之一。

11月5日，在2020年中国国际城市停车产业博览会上，住建部科技与产业化发展中心绿色建材部品处处长刘敬疆透露，“智慧停车”已将要纳入智慧住建的队列；同时停车领域属于新基建，涉及到的土地、规划部门等都会为新基建让路。

在这个过程中，刘敬疆认为，停车强调的是“新”，即“智慧”，而非基建。

据赛文交通网统计，2019年我国城市智能交通市场过亿元项目共计29个，其中城市智慧停车类项目有10个。从项目数量看，智慧停车项目占到三分之一左右，比重之大，前所未有。

“在原来停车空间的基础上，现在的发展趋势是，向空间要车位。”深圳怡丰自动化科技有限公司副总经理段新锋对中国城市报记者说。他和团队主要研究如何通过停车机器人和立体化手段增加停车位，此前已对北京积水潭医院等实施过类似改造。

老旧小区的缺点是没有设计建设地下空间，但他认为，优点是容积率比较低。因此在改造时，应首选可几何倍数地创造增量的立体式停车，实践中有两部分空间可以利用：楼顶和绿化面积。

段新锋告诉记者，传统停车场平均一个车位需占地30平方米，而立体式停车库可以做到50

平方米停下50辆车，即平均1平方米就能停一辆车。

我国自2000年起就已经开始引入立体式的机械车库，发展已有约20年，现阶段有何创新？

智能化，在段新锋看来是大势所趋。比如通过机器人，车主只需要站在停车场外的指定区域内，将停入车位、车辆出库的所有动作全部交给机器人，“傻瓜式”停车即可。这样不仅方便车主，还可节省存取车时间——整个过程将不超过90秒钟。

市场化收费是大势所趋？

停车位“一位难求”已在全国范围内成为新的城市病。

根据公安部交管局数据统计，截至今年6月底，全国机动车保有量达3.6亿辆，其中汽车2.7亿辆；机动车驾驶人4.4亿人，其中汽车驾驶人4亿人。仅2020年上半年，机动车新注册登记就有1414万辆。

为此，从中央到地方，都在尝试多措并举破解停车难。

今年7月，国务院办公厅出台了《关于全面推进城镇老旧小区改造工作的指导意见》，吹响了城市发展方式转型和城镇老旧小区改造的号角，提出今年将新开工改造老旧小区3.9万个，而停车库（场）是重点改造对象。

不少城市也为盘活存量纷纷出招，比如江苏省苏州市宣布今年上半年新增停车位5万余个，利用“大数据”错时共享商圈资源；陕西省西安市首批投用300个“海绵停车位”，白天释放车辆、夜间吸收车辆；山东省青岛市北老城区除增加1500个停车位，还将再建12处停车场，缓解老城区停车难题，受到市民点赞。

特别是像北京这样的超大城市，如何蹚出破解“停车难”的样本经验，备受关注。

目前北京还面临哪些停车堵点？北京静态交通投资运营有限公司总经理张必民认为，目前北京停车产业还呈现着“小、散、乱”的特征。比如北京地区备案的停车场有5000余家，而相关的停车管理公司就有3700多家，从业人员超过8万人。

同时，整个停车产业也面临一定发展瓶颈。比如停车费收回投资需要10年甚至更长，而相关融资租赁期限一般为3年，不超过5年；同时，单个项目融资金额一般在千万元左右，项目周期长，且操作停车类项目收益偏低。

另一方面，停车企业平台过多，也容易造成数据接口不统一，百姓使用混乱。张必民透露，目前北京仅停车类的APP已超过了100个。

但不可否认的是，相比于路侧、公共建筑等，多位专家均指出，当前城市居住区的停车治理难度最大。

记者日前在北京朝阳区的红庙社区走访发现，今年下半年已陆续引入物业公司对老旧小区实施付费停车改造。虽然指示牌标注可面向社会车辆临停，但工作人员表示本小区车位依旧“一位难求”。

“特别是在老旧小区改造中，最难解决的就是居住停车。”国家发改委综合运输所城市交通运输中心主任程世东表示，当务之急是形成可复制、可推广的老旧小区基本停车模式。尤其在对停车观念的认识上，亟待根本性转变。一方面在政府层面，应认识到“停车难”已经是非常紧迫、需要创新管理手段的一项重要任务；另一方面，公众也要意识到这是非公共产品，要为停车付费。

发挥价格杠杆作用也很关键。张必民对此表示认同。具体涉及到居住区，他的建议是多方“共治”，即政府补一点、居民掏一点、企业让一点。



在2020年中国国际城市停车产业博览会上，智慧化的立体停车库受到关注。