



11月22日至24日,本报刊发“城市停车设施建设调查”系列报道,展现了本报多路记者对部分大中城市停车问题的采访调研,介绍了这些城市在开发停车设施,缓解停车难方面的经验与探索。报道刊发后,许多读者和专家对报道给予了积极评价并对此话题表达了自己的建议,参与报道的记者也通过调查对这一问题有了新的认识——

编辑点研

这一

# 破解“停车难”须综合治理

本报记者 李哲

本报关于城市停车难问题进行的系列报道,引起了业界强烈反响,记者于近日采访了深圳市城市交通规划设计研究中心交通规划专业总工程师宋家骅,看看专家对此组探讨性报道的评价。

问:您如何评价这次报道?

答:如今,停车问题已不仅是一个交通问题,它是一个城市综合管理问题,也涉及产业发展,“停车难”解决得如何甚至影响民心。最近发改委、住建部等中央层面纷纷出台意见,加强停车问题的顶层设计;各个城市也都作出了相关的实践和探索。在这样一个关键时期,《经济日报》推出这套报道,选题抓得很准,非常及时。这套报道内容十分丰富,切入不同角度看待停车难的问题,为业界提供了国内外多个城市的经验和样本,同时也集合各方观点作了深入探讨和思考。业界需要这样的全面、深入的报道,以推进改善、解决问题,无论在规划建设、居民需求,还是产业化方面都起到了非常好的作用,对行业、政府、市民等各方都有很大帮助。

问:这次报道探讨了老社区优化、综合治理、智能化升级等停车难的解决之道,就这些思路的实际意义,请谈谈老社区优化改造的问题。

答:其中一篇报道《杭州:老小区优化新车位》中写道:从2014年起,针对“行车难、停车难”问题,杭州对11个老旧小区实施了“私人定制”的治理方案,新增泊位

3465个,90余条支小路实施“微循环”,新增26个公共自行车点进社区,解决居民出行“最后一公里”问题。

正如报道中所说,老社区还是有潜力可挖的,但在优化改造老社区时,一定要综合采取多种办法。事实上,老社区空间本就紧张,经常出现停车难、停车乱的问题,改造首先要以安全为前提,在增加停车空间的同时要重视生命安全通道的空间保障。同时,老社区的改造需要的是综合改造,不能单纯为了划车位而划车位,也要考虑小区综合环境不能遭到破坏,例如生命通道、绿地、儿童活动空间、自行车所需空间等。针对改造空间十分有限的老社区,可以采用“借力”的方法,利用沿线道路和附近新楼盘等空间解决一部分停车需求,可尝试与新楼盘开发商的协调,在规划配备车位的基础上适当增加车位,供老社区使用。在“借力”过程中,还要充分发挥社区自身力量,政府可以搭建交流平台,协助业委会和新楼盘开发商达成协商。

问:请谈谈停车系统的智能化升级问题。

答:报道《南京:解决停车难不止步于建停车场》提到,停车难是一个综合城市病,城市越大,经济越发达,停车难的问题越突出。解决这一问题,不是一个部门的事情,也不可能一步到位,必须通过多措并举逐步完成。这种看法很客观。如今,停车问题很复杂,涉及法律、产权、城建、规划等方面,绝不仅是交通问题,一

下子很难彻底解决。但是,社会治理者还是要端正态度,不能因为复杂就置之不管,还是要尽力完善。各个城市应结合自己的情况综合解决停车问题,但要有几个共同原则,首先是综合治理,不能就停车讲停车;其次是更多地由市场进行资源配置;第三要严格依法管理,加强执法。停车空间供应方面,在大城市中心地区等停车压力较大的地方,应对办公商业用车停车指标作出一定的控制,设置上限,并尽可能地减少。停车位占据空间较大,在人口密度很高的地方有必要采取车位的控制。

问:请谈谈停车系统的智能化升级问题。

答:报道《武汉:智能停车场“智”在哪里》写道:“自从前年台北路智能停车场建成后,我就再没为停车发愁了。”在武汉市台北路上班的周先生高兴地说。“台北路智能立体停车场业主方是武汉城投,其“智能”主要表现在四个方面:进场无需取卡,入场后智能引导寻找空车位、离开时可智能引导找车、缴费与ETC绑定自动扣费。

近年来,为缓解停车难问题,各方纷纷出招,不少地方结合“互联网+”和手机等移动端来提高停车效率。不过实事求是地讲,智能化升级解决的是停车的周转率、效率等问题,虽然能起到一定的作用,但只是治理停车难的辅助手段。因为从根本来讲,停车问题更多的是供需矛盾问题,提高供给才是根本的解决之道。在提高供给的过程中,建议应由市场来配置资源。

很多汽车驾驶员都对停车难深有感触,私家车尤其。停车为何难?难到什么程度?怎样才能有效解决问题?目前有哪些可以值得借鉴推广的好经验好做法?这些疑问曾萦绕在我们脑海。

为还原停车难现状,展现停车设施建设情况,寻找能够解决问题的方案和办法,本报从关注民生着眼,以城市停车设施建设为主要调研内容,推出三期系列报道,希望能够找到有关答案。报道推出后引起了不少读者的共鸣,也得到了他们的积极响应和建言献策。作为报道的策划者,我们非常欣慰和感动。

从我们了解到的情况看,各地停车非一个“难”字可以概括,解决难题也并非简单地靠建设就能解决。从城市发展角度而言,停车设施建设不可能一蹴而就,一步到位,着难以实现。在住宅小区、商业中心等建设前,需要在制订有关规划时,本着适度超前原则预留建设空间,这其中离不开建设、价格、税收、绿化等多个部门的协调推进。停车难是城市发展过程中遇到的问题之一,关系到城市生活的每一个人。破解这个难题,需要每一位市民和相关组织的积极参与,才能够有预期的效果。国外的相关经验值得借鉴参考,但不是所有做法都可以复制。这一现实问题考验的是城市管理者的智慧和能力,在某种意义上也是对部分群体权利和义务的一次调整,甚至是对人们生活方式转变的促进。

从长远考虑,随着我国居民收入和生活水平的不断提高,私家车必将越来越多地进入我们的生活。简单地靠建设停车场增加停车位,只能是解决一时问题。在有限的城市建设空间里,要想从根本上缓解停车难,还需改善人们的出行方式。比如引导错峰出行,减少驾车出行比例等等。建设好公共交通体系,以安全、便捷、舒适为基本原则,让人们更愿意选择公共交通通勤出行,不仅能够让停车位“一位难求”的状况得到极大缓解,还可以减轻道路交通压力,减少机动车尾气污染……如此众多好处,何乐而不为呢?

从根本上解决停车难,是一个复杂的、系统的民生工程。尽管我们的系列报道暂告一个段落,但是关于此话题的讨论没有终止。作为经济社会发展的参与者、记者和观察者,本报仍将继续关注并围绕这一民生话题展开调查研究,为现实问题的解决尽力献策。

## 停车建设呼唤“产业化”

本报记者 李哲

供需矛盾是停车难的根本原因。吸引社会资本、推进停车产业化是实现停车空间拓展的必由之路。今年8月,国家发改委、财政部、国土资源部等七部委下发《关于加强城市停车设施建设的指导意见》,也明确了停车场市场化的鼓励。

社会资本积极性需要调动。由于经营性停车场投资规模大、资金回收周期长、投资回报率低,长期以来,社会资本进入的积极性不高。不少专家认为,要解决这个问题,需要运用价格杠杆。用适当宽松的价格机制来提高资本积极性,引导人们选择公共交通则十分必要。停车空间“边角料”也能产生大效益。目前国内更倾向于集中建设大规模的停车场,这样的方式有可能带来使用率不高、造成资源浪费等问题,集中大规模停车场也容易造成交通拥堵。一些零星土地也可以被充分利用,小规模、遍布各处的停车场不仅能很好满足停车需求,且由于投资少,更容易吸引社会资本进入。《意见》也明确,允许企事业单位、居民小区及个人利用自有土地资源建设停车场,并对外开放取得收益;鼓励利用公共设施地上下空间、人防工程等地下空间建设停车设施,增强土地的复合利用。

产业化亟须良好市场环境。据了解,目前更多的民间资本还是采取观望态度,该如何消除它们的后顾之忧?由于停车场建设的投资回报周期较长,因此,规范的市场、良好的环境愈显得重要。没有一个规范的环境,民营即使进入也很难留住。有专家举例说,如果一个规范的停车场附近被路边乱停车所充斥,这个停车场就会受到很大影响,因此严格的执法管理十分必要。此外,如果政府定价与市场定价长期并行的话,价格的杠杆效果就会大打折扣,不公平的竞争环境也会影响到产业化的健康发展。

## 多渠道多思路根治停车难

山东威海市文登区城市管理行政执法局袁志:我认为,引发城市停车难的主要原因之一,是关于汽车产业政策不够完善。长期侧重汽车生产和销售环节,而对于汽车进入城市和使用之后如何有序管理,缺乏后续跟进政策。

政府首先要发挥主导作用,并通过市场化运作,从规划、建设和管理等方面入手,建立完善的城市停车设施产业体系。同时,通过智能化、信息化等手段,动态整合和用足用好城市停车资源。解决停车难问题,固然需要一个渐进过程,但要积极作为,力求早见成效。这就需要规划、管理等部门通力合作和全社会大力配合,立足城市机动车管理实际,借鉴国外先进经验,对症下药,破解难题。

天津市宝坻区新闻中心王宗征:解决城市停车难问题,要从打造“智慧城市”出发,科学规划,通过城市相关基础设施的精细化建设和理性调配运用,实现基础设施建设相对超前,并优先发展公共交通,提倡绿色出行,构建良性循环的城市交通体系,达到标本兼治。

据我了解,一些城市千方百计加大资金投入力度,挤占城市现有空间,力求破解城市尤其是城市核心区停车难问题,已成为当前乃至今后较长一段时间城市基础设施建设和公共管理及服务中不可回避的重点工作之一。鉴于此,用“大智慧”去谋划和实施停车基础设施建设,搞好停车公共管理及服务,显得更为重要。

山东滨州高新区党政办初宝瑞:机动车停车“一位难求”,其原因是多方面的。据我了解,早些年一些城市建设的住宅小区,因历史原因没有规划停车位;有的城市因停车经营管理体制不顺,造成停车管理混乱;有的因停车场建设缺乏政策扶持,给停车产业发展造成制约。还有,因现有停车场规划及设计不合理,造成车位供需矛盾突出。对此笔者建议,鼓励住宅小区与附近机关事业单位、超市、企业、商务楼等共享停车资源;夜晚停车场可以免费或有偿供给居民住户使用,缓解夜间私家车集中停放的压力。交管部门对小区内违章停车,也应参照城市道路违章停放处理办法处理。对老旧小区可利用空间重新规划布局,给停车位找出一些空间,或在老旧小区外围兴建停车设施。



“停车难”这一民生话题一直广受关注,本报也予以追踪报道。早在10多年前,本报就调查了北京、上海、天津、成都等地在解决停车难方面的做法,并对解决这一问题提出了相关建议。时至今日,停车,依旧难;解决停车难,也难。

图①为1998年1月11日刊载相关报道版面。  
图②③④为2015年11月22日至24日报道版面。  
图⑤为北京福惠嘉苑院内机械立体停车场。

本报记者 高兴贵摄

本报记者 李万祥摄

本版编辑 许跃芝 张虎  
电子邮箱 jrbxyc@163.com

## 及时更新配建标准

本报记者 郑明桥

城市停车位数量不足,一个重要原因是当初对汽车快速增长估计不足,相关规划配建标准更滞后。同时,受利益驱使,配建停车场被挪作他用的现象时有发生。

修建公共停车场,曾被认为是解决武汉市停车难的良方。按照《武汉市都市发展区停车场空间布局及实施计划》,2015年前应建设310个公共停车场。如今,2015年即将结束,310个公共停车场仍是“纸上谈兵”。武汉市公共停车场的建设现状主要是市城投集团停车场投资建设管理有限公司。2010年以来,该公司上报了101个公共停车场建设选点,有70个获批,实际建成并投入使用的仅9个。除游艺路、欢乐谷两处停车场经营略好,其他均处于亏损状态。投资与收益不成比例,回收投资遥遥无期。

武汉市社科院副院长吴永保说,公共停车场难以吸引社会资本投入,而一些已建好的停车场资源却在流失。

位于汉口解放大道宝丰路路口的某广场地下停车场,大部分被改造

成超市,仅留出约50个车位。毗邻武昌司门口繁华商圈的某公园地下停车场,也被改建成超市和菜场,仅保留车位约50个。

为解决停车难,不少人绞尽脑汁。王先生家住武昌八一路某小区,上班在汉口火车站附近,他希望能找到家住汉口火车站附近、在八一路附近工作的朋友,交换停车位。王先生的一位朋友正好符合条件,两人白天交换车位,既省去上班找车位之苦,也省了停车费。

还有错峰停车。2010年11月,武汉市政府办公厅下发《关于开放社区单位院内停车场加强机动车停放管理的工作通知》,要求7个中心城区有偿开放350个社区、单位院内停车场。但政策叫好不叫座。各单位大多从安保角度考虑,不愿让外部车辆停进来。结果就是夜间车辆院内车位空空荡荡,马路边车辆满满当当。有专家建议,错时停车需要规范和引导,如实行车主信息登记,解决单位对安保的顾虑,通过经济手段约束超时停车的车主等。

## 打造停车自主品牌

本报记者 李万祥

在巨大的停车位缺口与有限的场地空间之间,通过开发机械式立体停车场,向立体空间要车位已成为大城市解决停车难的一种趋势。其中,探索城市停车场的智能之路,成为北京市民应对停车难的方案之一。

记者采访发现,不管是原通州北苑P+R停车场,还是潘家园古玩市场停车楼,都面临运营管理上的一些问题。如何让停车场的使用率最大化,成为许多智能停车场所面临的难题。同时,公众对智能机械式停车场还存在诸多疑虑,这些问题可总结为“排队、三停、噪音大”:取车时要排队,人越多时间越长;遇到停电就停运,有故障就停运、雨雪天气还停运;噪音属于极具穿透力的中低频噪音。

停车智能机械化本来是节省空间、解决停车难的良方,可在使用者那里却常常遇冷。在停车行业产业化发展的过程中,化解上述难题的关键是找到“合脚的鞋子”,即根据国情、市情、民情,大胆发展自主知识产权的停车设施,打造自主品牌停车产业,研发安全、经济、高效、节能的产品。

据悉,北京、上海、天津等地均提出要大力发展自主知识产权的停车产业。打造自主品牌停车产业,不仅需要政策层面的支持,更离不开技术创新驱动。目前,国内企业由于在技术上存在不足,缺乏统一标准,产业规模还难以形成。

知识产权是产业竞争的核心与动力,加快自主研发步伐,才能将产业做大做强。对于智能停车产业而言,开发的产品既要省地省时,更要省力省心,逐步提升核心装备国产化水平,才能满足大众需求,进而拥有广阔的市场。同时,停车自主品牌也需要“走出去”,实现停车产业优势产能输出。当前,我国对外投资的形势是大规模走出去与高水平引进来同步发生。作为一种高端装备制造业,停车设备和技术需要努力开拓国外市场。目前,国内停车设备生产企业有很多,产品类型也较为丰富,拥有核心技术的停车自主品牌要加速培育“走出去”的能力,与国外企业同台竞技,在互动中继续提升品牌实力。

## 虹储小区亟待复制

本报记者 沈则瑾

不开车不知停车苦。一次午夜回家,看到小区主干道上停满了车,只能在车缝里穿行。第二天出门上班,这些车已然没了踪影。

记者居住的小区中,小部分是老旧楼,大部分是新建公寓,但一样面临停车难。街道提出改造旧小区,整治环境,增加停车位。虽说是好事,但大多数老人不答应:“我们没车,不需要停车位。”改造的事就这么黄了。公寓那边最后经历了两轮改造,先是把人行道改窄,再向绿化要地,把大部分根须砍了,硬是挤出一米来宽的地方,画上黄线算是停车位。

这是上海大部分小区的写照,停车难,不断挖潜,依然赶不上汽车的增长。记者来到上海长宁区虹储小区采访,这个1000多户居民的老式小区建于上世纪70年代末,想尽办法增加停车位,小区内仍是绿树成荫,怎么做到的?能否推广?在虹储小区,自行车库前绿地成了停车位,车顶上建了小花园。专业设计建成的10个微型景观保留或移栽大树,配种漂亮植物,旧小区成

了园林式小区,停车位增至130个,停车难得到很大缓解。

3年前虹储小区所在的虹桥街道曾表示,今后改造老旧小区都将参考这一成功案例,但虹储小区至今只是个案。居委会工作人员表示,这需要有“基础”。虹储小区在第五届全国道德模范、党总支书记朱国萍率领下,已连续20余年荣获“上海市文明小区”称号,小区居民认识到自己不仅是小区建设的受益者,也应该是支持者和参与者,“为虹储出力,做小区主人”在这里蔚然成风,这就是“基础”。

虹储小区停车位改建之初,也有项目没得到居民代表大会表决通过,但最早通过建成的车库顶上花园,让小区居民打消了“毁绿”顾虑,此后每年都有改建项目实施。如果没有最“基础”的信任,虹储小区可能就会像记者所在的小区一样,根本开始不了改建,停车难会越来越难。破解小区停车难,要做的工作还有很多。