



停车难已成为汽车时代难解的公共问题 CFP供图

破解停车位困局,“互联网+”来帮忙

说起来,有点可笑。杨明山是南京市停车服务业协会秘书长,前段时间到南京住建委开会,讨论《南京市停车场建设与管理办法》的修订,可尴尬的是,因为找不到车位,他不得不在附近开车兜圈,最后硬生生迟到了。

其实,这不是个例,南京很多小区几乎每天都在上演这样的闹剧:夜晚,小区内车头贴车尾,行人穿行困难;小区外路边停车,虽有贴条处罚、车辆盗损的风险,但仍一位难求,开着车,无奈在家门口游荡转圈……

有人哀叹,世界上最痛苦的事莫过于回家抢车位,抢到了那是运气,抢不到是正常。也有人调侃,有车不算牛,有车又有地儿停车才真牛。

停车问题似乎已经成为大家心中的“绝症”,怎么治?

现代快报记者 陈彦琳 毛丽萍



停车有多难,数据说话。南京市住建委调研员张步宏介绍,目前,南京机动车拥有量已达180.68万辆,其中汽车拥有量为140.41万辆,私家汽车拥有量为117.73万辆。从主城区来看,有90万辆机动车,目前路边泊位,加上社会经营性停车场,小区物业停车位,共有61万个停车位。按照车辆跟车位配比国际标准1:1.3来计算,现在南京主城停车位缺口是56万个。

“根据南京市交管局的统计,从去年开始,上牌量以每年20万的速度在增长,可能在相当长的时间内停车都会是个问题。”他坦言。

对策

修订新规,车位紧张可借绿地

找不到车位,把车停在小区绿化带上,相信很多人都见过,大多是理解并鄙视着,当然也少不了发生口角,不过,在今年7月刚出台的《南京市建筑物配建停车设施设置标准与准则(2015版)》中,明确提及,如果小区比较老,停车矛盾十分突出的话,可以适当借用一些绿地。

据介绍,在《南京市建筑物配建停车设施设置标准与准则(2015版)》中,住宅停车位根据分布区域的不同按照相应的机动车标准车位配建指标建设停车位。以一类区的商品房和酒店式公寓为例,小于90平方米的每户车位上限为0.9,下限为0.7。大于90平方米小于144平方米的情况,每户车位上限是1.1,下限是0.9。小于200平方米的每户车位上限是1.3,下限为1.1。

为了解决停车问题,今年,南京市住建委也重新修订了停车场建设和管理办法。张步宏介绍,《南京市停车场建设与管理办法(征求意见稿)》中提到控制城市中心区停车位规模,但对停车场配套建设不足的区域,可以在合理的服务半径内规划和建设适度的公共停车场;加强老旧小区、医院、旅游景区等特殊地区的公共停车场的规划和建设。

另外,在停车需求矛盾突出的住宅小区,其周边道路具备夜间等时段性停车条件的,街道办事处可以向主管部门提出道路停车方案,设置时段性道路临时停车位。鼓励因地制宜建设立体式停车场和综合利用地下空间建设停车场。在现有停车矛盾突出区域,利用绿地并按照城市规划行政主管部门确定的比例建设停车场。

瞄准地下,多建立体车库

为了缓解停车难问题,越来越多的南京老旧小区把目光投向“地下”。

今年,南京市将为更多的老旧小区建设“地下停车场”。康盛花园小区一直以来停车矛盾突出,小区1300多户居民有800多辆车,但是停车位只有300多个。今年10月,为了缓解这一难题,小区旁新建的人防停车场开始试运行。

康盛花园人防地下停车场是由南京市财政专户拨款。停车场分为上下两层,可以提供430个车位。如果车位仍然不够,负二层还可以改造成立体车库,改造后可以提供车位566个。据介绍,试运行期间,停车免费,正式运行后包月价格不会超过250元每月,因为停车场在招标时已经限定了包月价格。

张步宏介绍,2014、2015两

年间,南京计划建设33个公共停车场。今年南京市将开挖更多的地下停车场,预计增加车位约5000个,其中秦淮东路人防地下停车场刚刚竣工,移交手续结束后将投入使用。

正在建设中的春江学校人防地下停车场可提供660个机动车停车位和290个非机动车停车位,于今年9月开工。项目作为地铁宁和城际线的配套工程,一方面解决附近老旧小区停车,另一方面解决地铁换乘,“P+R”模式供市民开车或者骑车在这里换乘地铁。

张步宏表示,解决老旧小区停车问题,只有三条路可走,除了在小小区周围增加立体停车场之外,还要充分挖掘自身的资源和空间来增加车位,并鼓励小区和周边学校、商场等实行错时停车来缓解小区停车位紧缺的矛盾。

主城5000平方米以下的空地优先建停车场

据介绍,为了填补车位空缺,今后南京主城区5000平方米以下的空地将优先建停车场。不过,相关人士直言,这么大的空地本身就不多,更别提老旧小区周边了。

顾大松建议非核心区的老旧小区在考虑评估容量的前提下,于一定半径范围内发展公共停车场,并在周边接轨公交车、

地铁,配套公共自行车,解决“最后一公里”的难题。

在新版《南京市建筑物配建停车设施设置标准与准则(2015版)》也提到,新建建筑应在自身用地范围内落实公共自行车服务点场地。建筑配建的公共自行车场地应使用方便并满足对外开放条件。新建建筑公共自行车配置规模及位置根据相关专项规划予以确定,在方案审批中予以落实。并由地块所在建设单位负责与项目同步建设。

据悉,用地范围内设置公共自行车网点的建设工程,可按公共自行车与配建非机动车1:3的比例折减非机动车配建数量,且不应超过配建要求总量的30%。公共自行车网点应设置于地面,对外开放使用,单点规模不宜小于15辆。

目前,南京市交通局正和规划部门做这一专项规划,将保证车辆投放能满足出行需求,如果是用地密集区,将通过在人行道、绿化带设置停放点来满足。

“公共自行车是慢行系统以及打通‘最后一公里’的重要一环,解决提车难问题,更科学的角度是从打造慢行公交系统,培养人人形成交通文明意识,这样整个交通生态环境才能更加科学,从而缓解停车矛盾。”

不过,他强调,这个停车场要有“度”,不然,把所有的车都吸引过来,不仅添堵,而且附近小区停车又成难题了。

智慧停车,技术手段调配资源

互联网+时代,日新月异的技术手段为解决小区停车难问题提供了新的思路。以开放停车基础数据库、智能停车诱导系统开发、互联网停车应用等开发为主要手段的盘活存量停车资源也是化解停车难问题的一大良方。

东南大学交通法制与发展研究中心副主任任秀成表示,随着信息技术的运用,停车使用效率可以大大增加。用技术分区域、分时段,灵活开展错时、错位停车,将推动停车产业化、市场化运作。

目前,南京市停车服务业协会正着手推动停车资源的整合起来,对城市停车资源状况摸底调查,建立停车基础数据库,实时更新数据,并对外开放共享,希望能用技术手段打通停车环境盲点。杨明山透露,南京市停车服务业协会正在推动这一技术平台的构建,之后,将在一些小区开展试点。

互联网停车应用的实行,将减少人们在寻找车位上耗时间和精力成本。“比如,我在小区有一个车位,这几天出差,车不在,我愿意把这个车位拿出来共享,那么就只要把这个信息发到平台上,其他车主就可以租用了。”

杨明山认为,运用互联网的技术手段盘活小区的停车存量,合理的调配停车资源,将有利于缓解小区的停车难问题。

倡议

合理控制 倡导公共交通出行

车子越来越多,可生活却因为停车难越来越揪心。解决停车症结的另一条出路是改变出行观念,多搭乘公共交通。在香港,“公交分担率”达到了80%,因此香港的私家车保有量仅三十多万辆。反观南京“公交分担率”只有26%到27%,而机动车的保有量却翻了近7倍。

“小区的停车矛盾跟路面出行的停车难不一样,它更难!”国家发改委综合交通运输所城市交通室主任程世东在谈到停车难题时表示,“停车难的城市顽疾需规范的停车秩序、合理的出行方式、科学的方规划等各方共同努力才能解决。”

东南大学交通法制与发展研究中心副主任任秀成指出,在国外,人均的车位配比率是1:1.2,但在中国,车位配比率应该是1:2.2,因为需要工作和住宅需要两个车位才能满足。然而因为人均用地面积紧缺的现实,中国的车位配比连1:1都达不到。

任秀成说,“解决小区停车问题要有底线,不能盲目地满足停车需求。面多了和水,水多了和面,最终还是解决不了问题。一定要合理控制存量资源,提倡公共交通出行的观念。”

“不管怎么说,城市生活还是要以人为本,不能以车为本。”顾大松认为,解决小区停车难问题,要控制私家车的数量,这样才能提高人们的生活品质。他还提出“有位购车”是以发展的眼光解决当前各大城市停车难题的重要举措。

另外,顾大松建议,要加大老小区及周边立体空间的建设和改造,建设公共停车场。但是要区分小区的区域位置,适度地满足需求。对于寸土寸金或人口密集的地区,租建立体停车场要因地制宜,市场化运作,引导停车产业的发展。

未来

二孩来了 车位会更紧张?

在二孩政策放开之后,拥有二孩的家庭会越来越多。随着二孩的来临,六口之家是未来几年的标配。现在,一家三口的标配是5座轿车,若是再加个孩子一辆车就不能满足一家带着老人一起出行的需求。有市民担心,未来一个家庭拥有两辆汽车或是大势所趋,车辆的增加无疑加剧停车位紧张的局面。

对此,顾大松认为,就目前而言,讨论二孩是否会引车市销量上升为时尚过早。就算届时进入机动化时代,车作为一种消费品,购车是每个消费者的自由。若有购买“二车”的需求,消费者更应有的是从交通文明的角度去思考问题,人人都要有“有位购车”的意识,这样不论家有几口人,从各方面切合实际地考虑购车才是明智之举。

同样,程世东也认为,老百姓买车,要为停车位负责,“比如说,小区有100个停车位,新买车的就要掂量掂量,买了车停哪儿,这是一个现实的问题。”



私家车越来越多,加剧了停车难

市民支招

除了专家,作为饱受停车之痛的切身体会者,不少市民们也有自己的看法和妙招。下面就让我们来盘点一下这些破题之法,看看它们是否可行。

方法1:“借宿”附近停车场

在老小区附近的单位或停车场夜间向居民开放停车位,让车子“借宿”,只需支付适当的停车费。这也相当于错时开放。

优点:错时停车提高了车位利用率,综合利用了社会资源。

缺点:合适场地有限,和单位沟通相对难,需要基层组织出面协调。

推荐指数:★★★

方法2:小区道路旁设停车位

小区内的道路旁,在不影响通行和消防通道的前提下,开辟停车位专供居民晚上使用。

优点:弥补停车位不足现状,物业有车主信息,挪车也相对便捷。

缺点:容易发生剐蹭情况,占用了小区公共空间。

推荐指数:★★★

方法3:车主自治

车主自治就是一个方法,与人方便、与己方便,适宜于无物业管理小区。具体来说,居民请社区对本小区车主进行监督,由车主自治,成立车主大会,各车主建立联系,由车辆管理小组协调疏导大伙儿有序停车,避免社会车辆乱停放。

优点:解决了老小区停车无人管理的问题。

缺点:一个车主有热心、有大把时间还不行,需要整体抱团方可实现。

推荐指数:★★

方法4:向“空间”要车位

老小区有条件的,可以在有限空间内,向地下要空间,建立立体车库。

优点:立体车位省空间。从目前情况看,新建小区车位配建比足量。

缺点:老小区地下开挖情况复杂,遇光棍、遇井盖、供热管线等都不能施工建立立体车库。此外,不是有钱就可以建立立体车库的,还需要有足够的空间等等

推荐指数:★★

方法5:绿色出行把车位给需要的人

选择公共交通、公交车、出租车等绿色出行方式,把小区车位让给更需要的人。

优点:环保,减少尾气排放。

缺点:有一定局限性,还需要健全的公共交通体系支持

推荐指数:★★★★

方法6:草坪腾地儿让空间

小区内可以保乔木、取灌木,并将小区内的草坪铺上带孔的地砖,改造成草坪停车场,充分利用小区空间。

优点:草坪停车场可以共存

缺点:破坏绿化,影响小区环境和景观

推荐指数:★★★★

方法7:降低车库、车位价格

很多新建小区车库、停车位的价格让人“望而却步”。很多市民提出要降低车库、停车位的价格。市民吴先生说:“收个成本费,日常维护费是可以接受的,花个十几万买个车位每个月还要交管理费,谁会愿意呢?”

优点:从实际出发,充分利用小区地下停车位

缺点:“大头”开发商可不那么容易说话

推荐指数:★★★

其他国家

英国 非繁忙时段单车道

在伦敦老区,不少双道马路上,在路中间黄线两侧,画有斜向来车方向的停车线,并标有可停车时间限制。平时这个车道就是普通的行车道,而到了晚上规定时间内,可以停车。非繁忙时段,单车道车足以满足交通需要。

日本 没车位不给上牌照

日本面积只相当于我国的二十六分之一,却拥有7800万辆汽车。面对停车问题,日本规定,买车时必须出具拥有固定车位的证明,车位可以是自有的也可以是长期租借的,必须在离单位或住所500米至2000米的范围之内,否则交管部门拒绝给车上牌照。

美国 重视停车场的建设

美国被称为“汽车轮子”上的国家,中国千人汽车保有量不及美国的八分之一,对于停车问题,美国更重视停车场的建设。纽约在城市改造中,有计划地增设停车场,商场车位夜间出租。