

# 华东政法大学研究生实践团队暑期调研沪上共享停车资源使用现状 节假日白天不能停车吐槽最多

在市交通委的统筹以及各区住建部门、交通部门的推动下,一种“错峰停车”的新型模式正在全市兴起。作为2017年政府十大实事项目之一,从年初推进至今已经半年有余,该措施实施效果究竟如何?近日,由华东政法大学七名同学组成的“错时共享、停车不难”调研小组,针对市交通委公布的首批停车资源共享示范点,进行了深入调研,包括上海交通大学、中山医院东院、光启城、文定生活广场、宝山大华虎城、月星环球港等十来个停车场库以及周边近40个小区。

青年报记者 刘昕璐



调研小组在小区发放问卷。

受访者供图

## 市场潜力大包月价格便宜 但宣传力度不够利用率低

目前,已经实行共享试点主要是以商场、商务区以及事业单位为主,共同特点是泊位多,且为高密度的职(商)住混合区。以环球港为例,作为普陀区一大超级购物中心,拥有泊位近1400个,到了晚上商场关门之后,泊位的闲置率很高,可供利用的车位资源丰富。

在环球港周边,有康泰公寓、白玉新村、白玉大楼、金沙江公寓等近十来个小区,其中有不少是老旧小区,停车位配置不足,通过问卷分析,小组发现,66%的车主在下班之后难以找到车位,17%的车主需要占道停车,居民对停车位的综合需求高达83%,因此,在环球港实行错峰停车,在市场需求上,潜力巨大。

在调研小组已经走访的试点中,环球港的夜间停车价格是250元/月,大华虎城300元/月,上海交大350元/月,价格亲民,是一大优势。

调研小组发现,像环球港周边的小区,停车价格并不昂贵,66%的居民小区的价格在100-200元/月,尽管环球港包夜价格比大部分的居民小区价格高出50-100元/月,但只有16%的受访居民认为该价格过高。康泰公寓的居民王先生告诉小组队员,“环球港的车位是地下车位,肯定要比小区露天车位好,另外也要进行管理,需要成本和投入,因此价格就算高点,我们也表示理解。”

在价格设置上,大部分的场库均表示,推出夜间停车,主要是为了方

便民生,也是积极配合上海市交通委的工作,不以盈利为目的,此外,共享的车位本身就是闲置资源,收回成本即可,所以价格方面会充分照顾社会需求。尽管大部分场库价格亲民,但是徐汇的中山医院东院推出的价格是400元/月,附近居民纷纷表示,该价格过高,难以接受。

有如此大的市场需求,夜间停车的服务应该供不应求,但是,调研小组从各试点负责人那里了解到,运营情况并没有想象中顺利。小组采集到的数据是,中山医院东院划出了近40个车位,截至7月初,出租的泊位不足10个;环球港划定的近500个车位中,截至本月,也只出租了接近30个,利用率6%左右,上海交大的状况好点,有近35个泊位被顺利共享,大华虎城目前利用率也只有不到30%。

“宣传不够是导致利用率不高的一个重要原因。大部分商场并没有进行积极主动的宣传,中山医院仅仅在正门口张贴了一块不起眼的告示牌,目前已经是字迹模糊;上海交大和光启城自身没有进行积极宣传,主要宣传工作由合作的APP进行。”小组负责人、华政研一学生丁辉说道。

一家提供停车资源共享的商场负责人告诉队员,他们目前主要的宣传方式有三种,一是通过在商场内设置告示牌;二是通过微信公众号推送,但是需要用户先关注;三是通过商场的夜间墙体广告。这样的宣传已经属于非常“立体化”了。

## 节假日白天不能停车以及 步行距离远亦成“拦路虎”

目前,提供停车资源共享的单位普遍提出节假日白天不提供停车服务。在对环球港周边小区走访中,居民反映最多的就是该项夜间停车服务不能包含节假日的白天,有75%的居民对此提出意见。

“节假日白天不能停车意味着周末早上10点之前就要到车库把车挪出来,否则就要按照10元/小时加收停车费,一天就要产生接近百元费用,实在是不合理。而且就算我把车挪出来,因为是周末,大家都休息,小区的车位早已被停满了,还是找不到车位,那我还不如在星期五晚上就停在小区周边,反而省事了。”一位居民无奈表示。

寻求省心和最大便利,是居民停车考虑的重要因素。因而,周末不能停车成了周边车主在选择环球港、大华虎城、光启城等试点错峰停车场的一大顾虑。对此,调研小组也对原因进行了了解,由于商场周末人流高峰的特殊性,因此周末白天的车位优先用于商场客户的停车,若对外开放,会影响商场经营。当然,由于不同单位的性质不同,以上海交大为代表的事业单位、以枫林国际大厦为代表的商务楼则在周末可以全天停车,不存在上述担忧。

除了节假日白天不能停车外,停车时段的设置也是一大硬伤。大华虎城部分场库停车时段是晚8点到次日9点,环球港目前推出的停车时段是晚7点到次日10点。环球港周边小区41%的受访居民普遍表示晚上7点以后才可以停进车库,时间太

晚。上班族的时间一般是朝九晚五,停车高峰期出现在下午5点半到6点半之间,有些单位甚至4点半就能下班,停车时间更是要提前,对于7点起停,部分车主觉得时间上无法契合。

“我觉得早上挪车的时间可以提前到9点而不是10点,多出来的一小时放到前天晚上,也就是6点停车,这样更加符合居民的作息时间。”一位小区居民提出建议。相比于上述试点单位停车时间过晚,中山医院的尴尬在于挪车时间过早。

另外,几乎在所有的试点中,停车场到自己小区距离过远总是不能回避的问题。中山医院对面小区的居民反映,尽管小区到中山医院停车场的距离在0.5公里之内,但是由于停车场出口的设置和单行车道的影响,停完之后需要多走两个红绿灯,步行距离拉伸到1公里以上。

环球港和周边的白玉大楼、康泰公寓之间步行距离在300米左右,但样本中仍有16%的受访居民提到这个问题。原因是由于环球港地下车库纵深很长,从停完车到回家的路实际上要算上车库到商场的距离,比目测距离要长很多,部分小区居民表示步行距离过大。

华政调研小组对回收的问卷进行分析之后发现,在步行距离上,58%的居民认为到停车场步行距离在1公里之内是可以接受的,1-2公里之内的接受度减至25%,17%的受访民众认为只要有车位可停,无所谓步行距离。

### 建议

## 发动行政力量加大宣传、借鉴“P+B”做法通过共享单车减少步行距离

为了让停车资源共享这一本属于2017年政府十大实事工程项目继续推进落实,该实践团队提出了几种破解思路。

在宣传方面,除了试点单位自身宣传外,小组建议,还可以发动行政力量,通过小区橱窗、发放市民手册、制定“本区域停车资源共享停车

地图”等途径,切实宣传到位,倡导社会资源共享的理念。

在步行距离上,徐汇部分区域以及大华虎城已经在实行“P+B”(开车+共享单车)模式。实践团队认为,通过共享单车解决最后1公里难题,这个模式应当推而广之,在经营性场库周边设置多个共享单车

停车点,增强共享单车的易接触性,最大限度减少步行距离。

此外,停车时段也应尽量契合周边居民作息规律。据悉,大华虎城就针对不同的场库设置了不同的时段。

调研小组指出,作为新兴事物,停车资源共享在全市范围内的实施状况并非一帆风顺,接下来,调研小

组还将继续就目前停车资源共享的运营模式、管理方式、利益纠纷协调机制以及在运营过程中出现的现实问题,进行深入调研,从理论和实践两个方面对已经试点停车资源共享单位的社会效果进行分析和调研,最终将以综合调研报告的形式,提交给市交通委,为民生项目建言献策。