**社区停车难如何化解?**

**——以上海市浦东新区塘桥街道“分时共享”为例**

根据2016上海统计年鉴数据，截至2017年底，上海民用车辆的拥有量已经接近360万辆，上海停车位的缺口超过150万个。在本市备案登记的公共停车场(库)经营总泊位数仅36.8万个、道路停车泊位约3.2万个。中心城区停车位满足率总体仅为68%，其中居住区63%、非居住区76%。中心城区小区夜间停放的车辆总量是74.3万辆，但小区配备的停车位只能够满足60%左右车辆停车需求，静态交通的负面影响越来越大，小车都开不进去，消防车更开不进去，留下隐患。上海写字楼的的停车矛盾主要集中在白天，四面八方的车涌向市中心的写字楼，车位缺口在10万个左右。公共事业单位，尤其是医院，开车去医院就诊，却发现根本找不到车位，不少市民只能将车停在远处的停车场，对身体特别不适的病人来说，从停车场到医院的那段路走得很“漫长”。

那么，如何解决社区停车难问题呢?

**一、背景**

停车难问题分软硬件两个方面：其一是硬件约束，也就是大量的刚性的停车位缺口。如开篇故事所述。其二是软件约束，也就是停车位配套的制度问题。杭州现有机动车127万辆，停车泊位共计70万个，但对外开放的只有18万个，仅仅占了其中的四分之一左右，还有52万个车位属于配建的不对外开放车位。

“共享停车”一直被视作最有效的资源盘活方式。目前有四种模式：

第一种模式是单位对个人，本质是分时租赁。针对停车场车位的共享，比如ETCP、PP停车、停简单等平台，这种模式发展很快。比如说上海电视台和中凯城市之光，实行双向共享，工作日白天小区地面车位向单位开放，工作日夜间和周末全天向小区居民开放，错峰停车。

第二种模式是单位对单位，本质是资源互换。比如文化广场位于黄浦区复兴中路和茂名南路路口，现地下三层停车库有325个停车位。瑞金医院距离文化广场约300米，工作日白天停车位紧张。2015年起，文化广场提供236个共享停车位给瑞金医院，与瑞金医院签订共享协议，每个车位包月收费600元/月。

第三种模式是个人对个人，本质是共享经济。北京的丁丁停车于2015年3月上线，车位主首先要在自己车位装上丁丁的智能车位锁，然后把可出租的时间信息发到平台。而需要租车位的用户在平台预订成功后，通过导航找到车位，再用手机蓝牙开锁。共享车位每小时3块钱，低于市场价格，租位者乐意。

上海金桥创科园也有类似案例。由Nokia上海贝尔的一群年轻人打造的车位共享平台，目前已经平稳运行半年，有70余固定车位主加入车位共享平台，固定车位空闲率下降60%以上，通过手机APP平台来看车位闲置情况。

第四种模式是政府介入，搭建平台，本质是整合资源。2016年9月21日，上海市交通委联合住建委、市教委等7委办局出台了《关于促进本市停车资源共享利用的指导意见》，重点针对住宅小区、医院、学校等停车需求，优先考虑利用在周边步行距离300—500米范围内的公共、专用、道路等各类停车资源，引导居民、患者、学生家长等将所乘车辆错时或临时停放。同时鼓励进一步挖掘利用距离目的地较远、换乘公共交通便利的大型停车设施集中停车，并探索在集中停车 1第七章社区难题311|点和目的地之间开行接驳巴士。截至2017年6月底，已完成89个停车资源共享利用项目，覆盖3561个共享泊位。未来，将有更多的公共、专用等各类停车资源加入其中，进一步缓解“停车难”。

**二、简述**

上海市浦东新区塘桥社区地处浦东陆家嘴金融城南端，是高度城市化地区，交通发达、商业繁荣，高档楼盘和老旧小区混合，区域面积3.86平方公里，居住10万人口，是典型的城市居住型社区。2012年塘桥社区代表大会上许多代表都提及停车难问题，整个社区白天和晚上的车位缺口达2000多个。“停车难”的影响不仅局限于停车本身，还引发了一系列城市管理问题。从2012年3月开始，塘桥社区对区域内的停车资源进行整合，通过居委会、业主委员会、物业公司鼓励停车资源共享，探索了社区“潮汐式”停车模式。塘桥社区秉持“停车有位、停车有序、合作共赢、互利共享”的基本方针和原则，从最初的“错时停车试点”到后来的“潮汐式”停车，再到工作内容的全面拓展，最终探索了一条社区共治的独特道路。

**(一)社区共治1.0版本——自我管理**

塘桥街道办事处专门成立了“潮汐式停车”项目领导小组，居民区党组织成立“潮汐式停车”管理工作小组。塘桥物业服务社作为第三方社会组织，通过业委会主任沙龙及物业经理联谊会加强“潮汐式停车”宣传渗透，与居民多次召开听证会、代表会，真心听取意见。一方面，街道、房管办和物业公司等各方合力共治；另一方面，社区尊重民意，通过业委会实施民意征询制，措施公开透明，有关部门为居民解疑释惑，赢得居民的理解和支持。两个月后，南浦居民区与永业大厦签订了“潮汐式停车”协议——白天8点30分至傍晚17点，永业商务楼白领或来访者可把车停进国地公寓，每辆车包月停车费仅50元，比业主的收费便宜一半；17点30分至次日8点，永业商务楼停车库对业主开放，同样把每辆车每月200元的停车费直降到100元，这让每天要“多走几步路”的业主也觉得“很贴心”。

**(二)社区共治2.0版本——专业化服务**

2012年初，引入住宅小区综合管理服务的民非组织“塘桥物业服务社”来承接塘桥街道的“潮汐式停车”项目。该机构展开了实地调研，查明社区停车“大数据”，在项目的执行与《停车公约》的制订中进行跟踪与评估，扮演“老娘舅”，在各个场合协调各方诉求。

只要是参与“潮汐式停车”项目的合作方，必须先签订“潮汐式停车”管理服务协议。协议中明确小区与单位换车位后的管理权限和责任，确保出现车辆碰擦等事件时，不管是小区保安与商务楼保安之间，还是小区物业经理与商务楼管理负责人之间，都能迅速沟通，协商解决问题。由于每个小区收费标准不一，一度困扰居民。物业公司提出“就低不就高”的收费原则，按照居民自己小区的收费标准收费，并设计了区分业主与外来车辆的系统流程，在自己区域内打造了2.0版“潮汐式停车”。

**(三)社区共治3.0版——“互联网+”智慧停车**

塘桥街道辖区内的上海儿童医学中心、仁济医院、陆家嘴软件园等包括社会性停车场在内的23家单位，都与周边小区签订了停车协议，整个社区内实施“潮汐式停车”的潮汐点达到30个，盘活停车位近2000个。2017年，街道准备引入“爱塘桥”智慧停车系统。当前，塘桥正在开发试点运行手机App 停车系统，引进市场企业和社会资本参与建立停车诱导系统，通过大数据优化停车资源配置，引导车辆有序停放。

**三、术语解析**

共享停车：一种通过使相邻土地使用者共用停车场以降低每个土地使用者单独拥有停车场所提供的泊位总量的手段。狭义的共享停车就是相邻建筑物间不同土地使用者共用同一块停车设施，即利用不同土地性质上停车特性不同，进行时间、空间范围上停车设施的共享。广义共享是通过整合区域内配套停车设施、路外公共停车设施和路内停车设施资源，对既有停车设施资源合理利用，实现有限资源的最大化利用。

**四、实践守则**

共享停车推行的时候特别要注意以下几个问题：

一是物业管理问题。小区物业管理与小区居民对待共享停车位的态度，如果外来车辆频繁进入小区共享停车位，会增加安全隐患并产生一定的扰民，因此许多小区物业或业委会出于安全和管理不便的顾虑，对于停车场开放共享一事往往持反对态度。

陆家嘴软件园管理处负责人说，共享停车让外来车辆进来以后，车辆乱停，不听话，垃圾乱扔，包括到楼宇里面随便进去上厕所的等等一系列不太好的行为会对管理上造成了一些困扰，多家公司投诉后，园方不得不叫停，随即提高了周末的停车费。与软件园交换车位的居民小区，按照双方协议，理应在白天接纳园区内上班族的车，但实际上只有四五辆车来停共享车位。与此同时，小区业委会的担忧与日俱增，不仅大幅提高了停车费，还不允许未经登记的车辆进出小区。

二是相关利益方太多。利益方牵扯太多。共享停车背后，牵扯到业主、物业公司、车主、平台方四者的利益，而利益方牵扯太多，要平衡各方利益的难度就非常大。比如说，共享停车平台要拿下某一个小区，核心是要看物业公司的态度，而许多物业之所以难以接受共享停车，安全因素倒是其次，核心因素还是利益层面，除了前面提到的管理与改造成本之外，当前共享停车的费用低于临时停车的费用。如果将共享停车的费用调高，愿意找共享车位的车主的意愿就会降低。

三是信息共享问题。怎么让车主知道哪里有车位，停车价格和所限时间是共享停车的关键。但是，目前共享停车类APP过于细分，而不是大而全的共享APP模式，有车位搜索的APP，包括ETCP、“共享停车”等；车位信息分享平台，也就是让用户发布附近免费或者便宜的停车信息。比如0元停车等。据不完全统计，目前全国有超过100个停车类APP。但当前共享停车 APP平台的定位基本是区域性的，针对某一个城市或地域而做出来的APP平台，比如 U-Parking、丁丁停车主要是以北京地区为主。

**五、各界应该怎么做**

**(一)居委会**

1.初步调研。调研停车矛盾突出的住宅小区周边道路具备夜间停车条件的公共停车场和企事业单位。

2.强化社区自治。建立一个自治协商的沟通平台，让居民的诉求和各方力量顺利对接，让居民参与到社区改建的过程中，取得利益最大化的公约数。

**(二)街道**

牵头协调。由街镇牵头协调公安、交通、居委会、小区业主委员会以及物业服务企业、道路停车管理单位等有关部门和单位，落实停放管理制度，编制初步方案，并履行本市道路停车场设置、审核程序申报批准后，可以按照本市道路停车场包月停放管理的相关规定实施。

**(三)业委会**

业主表决。对于居民区来说，根据业主大会决议，全体业主共有的住宅小区内部停车设施可向周边错时开放，提供临时停车服务。对于写字楼和企事业单位，由相关物业服务部门和单位统筹协调。征求小区业主同意，通过合理减少绿化面积，划定单行车道等方法来增加停车面积。

**(四)物业公司**

1.车位改造。向空中要车位，对地面停车位挖潜扩容。将平面停车位改建成双层立体机械车库等。

2.管理保障。

第一个管理问题是如何应对超时停放。根据经验，首先是建立黑名单制度，例如上海停车APP是记录失信车主的黑名单，失信三次就禁止错峰停车。其次是加倍收费，停在共享车位的车主，要是在规定时间内没有驶离共享车位，之后的停车费将按照三倍计费。最后是记录信用，支付宝对于共停项目的使用者和车位提供者都是进行实名认证的，引入了芝麻信用评价体系，超时停车行为还将直接影响到个人的芝麻信用指数。

第二个管理问题是如何管理停车人员的出入。一方面，人车对应的可以通过人和车的双向实名认真；另一方面，如果人车不对应，也就是非车主使用车辆进入了共享停车位，可以使用身份证信息实名登记以及视频监控等多种管理手段。

第三个管理问题是如何做好信息分享。杭州市的做法是依托支付宝搞了“共停”的APP，杭州自2017年9月开始开发建设“共停”项目，目的是整合各方资源打造闲时泊位资源库，盘活城市现有存量泊位，蚂蚁金服提供实名认证、信用、支付、线上运营等能力的输出与支持，依托支付宝的平台作用，结合高德地图等等阿里巴巴旗下软件来向车主分享信息。

第四个管理问题是停车费用的利益共享。第一，个人对个人的车位共享，杭州市政府和支付宝联手的“共停”，车位发布者、平台和物业公司分配比例是6：2：2。北京的丁丁停车，发布者、平台和物业公司按照5∶4∶1进行分成。另一方面，对于单位对个人的车位共享，要按地段的车位稀缺性来根据市场价格调节，高峰时可以按公共停车场收费，空闲时按共享车位价格收费。