

车位窄新手司机不敢停 中大型车辆被限停 公共立体停车库“不好停”

7月25日,张先生刚买不久的中大型新能源轿车让他面子上有些挂不住了——在汉口一座公共立体停车库,由于车位较窄,他多次尝试停车未果。见状,五六名热心司机变身“驾校教练”上前一番指导,他才勉强将车停进了车位。

张先生的遭遇并非个案。提及公共立体停车库,多数人的第一印象就是“不好停”。

近年来,为缓解“停车难”,不少地方兴建了公共立体停车库。连日来,记者走访发现,市内公共立体停车库使用状况冷热不均:有的车库运维精细,车位不够用;有的车库少有车主问津,部分车库甚至因运维跟不上直接被弃用。

选址不佳车位窄 新手司机不敢停

科教大厦停车场位于武昌洪山广场核心区域,除了常规的地面停车位外,停车场内有一座大型立体停车库。

17日11时许,记者现场看到,该停车库共4层,可提供约300个停车位。此时,车库一层停车位基本被停满,二层停的车不多,三四层则空置。

“停车场所有车位收费都是每小时6元,大部分车主都愿意选择地面车位停车,立体停车库车位使用率不到一半。”停车场管理人员告诉记者。

记者注意到,司机要想在立体停车库停车,需驾车驶过一条长约50米、带坡度的弯道。

“才拿驾照,车位本来就窄,还得驾驶这样的坡道。技术还没练好,我真不敢试。”在附近上班的市民王女士告诉记者,她一般选择这里的地面停车位,如果没找到地面停车位,就换一家停车场停车。

建设标准偏低 “限停规定”拦住中大型车辆

江岸区怡和路公共停车楼负一层除地面停车位外,还设有40多个立体停车位。7月17日15时许,记者在停车楼看到,负一层共有30多台车停放,但无人选择立体停车位。

在此停车的齐先生说,立体停车位看上去比正常车位窄,“有正常车位可停,肯定不会选立体停车位”。

记者发现,包括怡和路公共停车楼在内,很多立体停车库限定停放车辆车长不超过5米,宽不超过1.85米,高不超过1.55米,重量不超过2吨。记者检索发现,如今,很多中大型轿车的车长一般在4.7米左右,车宽在2米左右。

记者驾驶的一辆长4.67米、宽1.82米、高1.72米的越野车,因为车辆超高,无法停入怡和路公共停车楼的立体车位。

收益不足以覆盖成本 车库运营1个月就停摆

因为运营成本问题,汉阳区远洋东方境8号地块新交付的一座公共立体停车库,投入运营仅一个月就不得不停摆。

“车库就在楼边,看得见却停不了,闹心。”小区居民胡先生无奈地表示。

7月15日,记者在现场看到,该立



△远洋东方境8号地块新建的立体停车库。 记者史强 摄

◀莲溪寺立体停车场。 记者孙笑天 摄

体停车库位于小区10栋和11栋之间。车库有5层,公示牌上注明每小时收费5元。记者看到,车库仅最下面一层停了几辆车。停车场值班人员告诉记者,立体停车库确实尚未启用。

“现在车库没有操作员,所以用不了。”远洋东方境项目8号地块负责人告诉记者,这座立体停车库由开发商投资百余万元建成,可提供近70个车位,面向社会开放。

他介绍,今年6月,该车库投入运营了一段时间,但效果并不好。该负责人表示,立体停车库需要专门的操作人员及保养人员,每月各项支出万余元。目前,来这里停车的人不多,收益不足以覆盖成本,车库也只能被闲置。

车位尺寸大运维人员多 这些立体停车库受欢迎

莲溪寺立体停车库位于武昌区莲溪寺路,周边有多个老旧小区。这座车库有132个车位,开放半年多来,日常使用率达七成,车主多是附近的居民。

7月19日10时许,记者看到,该停车库为越野车和中大型轿车提供的专属车位——停靠越野车的车位限长5.3米、限宽2.1米、限高2米、限重2.5吨;停靠中大型轿车的车位则限长5.3米、限宽2米、限高1.55米、限重1.8吨。上述尺寸比一般的立体停车库车位尺寸大出不少。

除了车位尺寸选择多,该停车场的停车价格也很优惠。记者注意到,该停车场公示收费价格为4元每小时,若选择年租,价格最低为每月300元,还额外赠送一个月的停车权益。相比之下,距该停车场约200米处有一座地面

停车场,每小时收费5元,月租400元。

19日上午10时,记者在中山公园北门停车场看到,前来停车的市民络绎不绝,两层立体停车位大部分都已停满了车。

据了解,该车库在工作日配有3名工作人员引导停车。一到节假日的停车高峰时段,则会安排7名工作人员。

中山公园管理处相关工作人员告诉记者,这座立体停车库建于2018年,由第三方公司负责运营管理,面向社会开放,以解决游客和附近市民停车难问题。车库有车位139个,实行公益性收费,每小时停车收费3元。“这里很受市民欢迎,车位每天都供不应求。”工作人员介绍。

对旧车库技改 以满足目前停车需求

“立体停车库优点明显,有助于缓解城市停车压力。”中国城市公共交通协会城市停车分会会长、湖北省停车行业协会会长孙晓波介绍,据测算,一个地面停车位需占用综合分摊面积约30平方米(综合分摊面积是车位面积、交通道路、出入口等公共建设面积分摊之后的平均面积)。一座垂直升降的立体停车库,一个停车位仅需综合分摊面积1平方米。

孙晓波表示,武汉市二三十年前就开始出现立体停车库。市民反映立体停车库“不好停”,与部分车库选址不合理有关,也与立体停车库设计标准较低有关。

他告诉记者,随着社会发展,过去立体停车库的设计标准对于新车型不

再适用。目前,常见的立体车位宽度在2.1米到2.3米之间,而一些新车型车身宽度就达2米。“目前,业内也在研究制定新的标准。我个人认为,2.3米的车位宽度才是合理的。”孙晓波说。

孙晓波表示,解决上述矛盾,车库的管理方须对旧车库进行技改,更新停车库的设施,更好地满足现在居民的停车需求。技改须“一库一策”,根据不同的情况进行针对性改造。比如,有的车位电机功率不足,难以支撑大型车辆起降,就要更换新的电机;有的车位高度或宽度不够,要重新更换载车板,调整设施间距。“目前,协会正联合业内企业研究这一问题,推动具体方案落地。”孙晓波说。

停车取车毫不费力 立体车库才能“活”起来

“一方面,立体停车库运营成本高,需要提高使用率;另一方面,有需求的市民往往不知道哪里有立体停车库。”一位公共立体停车库的运营人员说。

据了解,武汉市正在借助大数据和AI技术,打造武汉停车“一张网”——武汉市智慧停车管理服务云平台。武汉城投停车场投资建设管理有限公司相关负责人介绍,该平台以武汉停车APP为基础,已研发完毕并上线运行。目前,各相关单位正加快推进全市停车场的数据接入工作,力争今年底完成3000个公共停车场的数据接入。

该负责人表示,车主可通过武汉停车APP查看全市所有联网停车场的实况信息,还可为城市停车场规划、建设、运营等提供科学决策依据。“依托该平台,车位使用率不高的立体停车场也有望‘活’起来。”

孙晓波认为,从长远上看,切实提高立体停车库的使用率并降低运维成本,还是要靠智慧化的管理。

武汉已出现不少智慧停车库。例如,武汉光谷生物城公共停车场已实现了人车分离式、无人驾驶式的自动泊车——驾驶员只需按照车库语音提示,将车停在库内一楼的感应平台上,感应系统确认人车分离后,便会自动平移、关门,升降电梯直接完成停车操作。驾驶员司机使用“人脸存车”或“车牌存车”模式,可在操作终端一键确认存取车辆。

“只有让车主能够毫不费力地停车、取车,立体停车库才能真正‘活’起来。”孙晓波说。

记者史强 孙笑天 实习生刘姝言



科教大厦停车场内,有一座大型立体机械停车库。 记者史伟 摄

记者史伟 摄