

如何破除各痛点、打通流程,让立体停车不再只停留在“文件鼓励”阶段?有关部门透露——

# 广州正编制停车场专项规划 选址公共停车场建立体停车库

“停车难”作为“城市病”,从政府到民间都不断在寻求“良方”,以期破解中心城区用地紧张、车位“僧多肉少”等难点。其中,向空间发展成为近年来的一个破解之道。早在《广州市停车场条例》(下称《条例》)出炉之前,广州各界即对机械式立体停车加以关注讨论。然而,即便在有关条例出台后,这一新兴事物的发展仍存在报建审批难、手续复杂、流程漫长,且投资回报周期长、后期维护成本高等多个掣肘点。

如何破除各痛点、打通流程,让广州立体停车不再只停留在“文件鼓励”阶段?新快报记者采访多位此前曾参加相关调研、论坛的市人大代表、政协委员、行业专家,他们均共同提出,要通过建立良好的规则,简化流程,放宽标准,以培育规范、有活力的市场。而广州市有关部门亦透露,目前正积极推动停车场专项规划编制工作,选址公共停车场建立体停车库,并将试点联合审图机制。



■天河区黄埔大道西一立体停车场至今仍未投入使用。

## 掣肘点一:报建难,审批也难

**建议:**将立体停车作为产业进行规划,制定出台简化程序细则

“广州对立体停车库的态度,还是较为保守。”广东省静态交通协会秘书长蒋有清坦言,已实施一年多的《条例》,虽明确鼓励安装机械式立体停车设备,但具体鼓励政策及实施细则迟迟未出台。“比如《条例》写明国土、规划等部门应当简化审批程序,提高审批效率,但如何简化、简化哪些程序,这些至今都没有落地。”

记者了解到,根据《条例》第24条规定,现有的停车库需要安装立体停车设备的,建设单位应当申领建设工程规划许可证。无需申领许可证的,要同时满足停车规模在50个车位以下、高度不超过6米等四个要求。

在蒋有清看来,《条例》规定的条件过于苛刻。他解释,申领建设工程规划许可证需要面临多种审批,手续复杂,如此很容易让业主单位对建设机械式立体停车库望而却步。“例如,在那些已建成的、停车位紧张的老旧小区报建立体车库,如果按建设工程类项目报建的话,立体车库要不要算容积率?”他表示,如果算的话,那小区就要重新调整规划,“这是一个几乎不可能完成的任务。”

广州市政协常委曹志伟在4年前接受新快报采访时便剖析了这一问题,他认为,机械式立体停车场要作为临时设施,而不是永久建筑,对其不收地价、不算入

容积率、放开价格,就能使其迅猛发展,最终停车费也能降下来,停车难也能解决。

“尽管现在政府出台相关文件规定,但广州鼓励发展机械式立体停车,不能停留在‘口头鼓励’。”广州市人大代表、广州市社会科学院哲文所所长曾德雄表示,关键便在于未将机械式立体停车作为一个产业进行规划发展。一旦作为产业,便涉及到多环节的梳理与打通,包括用地、审批等,都会更优先、顺畅。同时,这也意味着政策与财政的倾斜,有望予以支持产业一定的财政补助。“毕竟现在向空间发展应该是城市发展的一个趋势,停车也一样。”

## 掣肘点二:回本周期长,维护成本高

**建议:**放宽限制条件,培育规范且有活力的市场

在新快报记者兵分多路实地走访过程中,不少装有立体停车设备的运营方吐槽,“10年都收不回成本”、“赚的钱还不如放在银行收利息”。这一定程度上反映了立体停车设备投资回报周期长,后期维护成本高等现状。

在参与调研的广州市政协委员、广州

华新企业集团副总裁方颂看来,这与政策条件过于严苛有关。他解释称,停车规模在50个车位以上、超过6米的审批流程,等同于建筑物的申报流程,如此审批时效不符合市场效率,将企业拦在“大门”外。相反地,停车规模在50个车位以下,不超过6米的,这一规模所产生的停车费收入无法

摊薄机械设备的固定成本,缺乏经济效益,更影响了企业投资回本。

至于公共财政补贴方面,方颂表示这并非“治本良方”。他表示,政府的作用是培育规范和活力的市场,因此建议建立良好的规则,简化流程,降低标准,让市场自己发育起来。

## 掣肘点三:用户体验差,大众接受度低

**建议:**从用户需求开发产品,多方进行规划设计

立体停车设备一边是自身发展“不顺”,另一边在使用者心目中也“地位不高”。新快报记者采访过程中发现,不少司机均表示,迫不得已才选立体停车,首选仍是传统的地面停车。其中,一大原因即是体验感不好,不仅耗时,还难停,“太考验驾驶技术了!”

从自身使用机械式立体停车的体验出发,曾德雄建议,要想提高大众对于这一新兴事物的接受度,关键是提升其使用体验感。“机械式立体停车是一个科技含量很高的事物。”他表示,一方面相关生产商要做好用户调查,从用户需求出发来开发、完善产品设计,“关键是要能方便、舒服地停。”

另一方面,用地规划也要有所考量,“不能简单地划块地出来就建”,而是要与经营者共同进行规划,让布局更人性化、智能化。

此外,他还提出,由于机械式立体停车涉及智能化操控,因此有关的停车场工作人员亦要进行专业培训,完善其相关的专业知识技能。

## 专家支招

### 建立统一的智能停车数据交换平台 统筹规划全市停车场建设

在蒋有清看来,广州市停车场建设仍存在碎片化的问题。要突破这一痛点,一方面要摸清城市停车资源供需现状,建立停车资源基础数据库与统一的智能停车数据交换平台,充分盘活现有停车资源。

另一方面,以上述数据库为支撑,在现有停车场条例的基础上,尽快编制广

州静态交通专项规划,并分步实施。可考虑在短期内停车较为困难的区域加强停车设施的建设力度,整理出一批小型地块用于立体车库的建设。

此外,方颂认为,可采用“以静制动”原则,交通压力较大区域应适度减少或取消路内停车位,通过建设智能立体车

库,补充车位供给,还路于车,并坚持“配建为主,公共为辅,路边为补充”的停车供应结构。

同时,市政府可以利用自有停车场以及在医院、学校、商场等热门公共地区建设多功能立体车库和智能停车综合体项目,缓解周边地区停车难问题。

## 部门回应

### 试点联合审图机制 选址公共停车场 建立体停车库

记者了解到,此前吴如军等市人大代表曾两次提出关于推动利用较小地块建设地下智能停车场缓解停车难的建议,广州市交通运输局也两度在官网进行回复。

2018年10月23日,在“明确对深层地下智能停车库建设审批流程给予简化和特定审批”的建议中,市交通运输局回应称,目前出台的《广州市建设工程项目审批制度改革实施意见》明确提出,要建立“多规合一”信息联动平台,还提出了建立审批信息共享平台,简化收费环节,试点联合审图机制等措施。

市国土规划委(现为市规划和自然资源局)对于建设安装大规模立体停车设备,正在研究规划审批过程中只需办理建设工程规划许可一个事项的工作。下阶段将明确相关规划审批流程和办事指南,进一步缩短审批流程,扶持机械式立体停车设施建设。

今年6月1日,市交通运输局二度回复时也表示,目前该局正在积极推动停车场专项规划编制工作,待编制完成后,市住建局将按照《广州市停车场条例》要求,组织编制政府投资的停车场的年度建设计划,明确停车场类型、责任单位、建设主体、建设时序、投资规模、资金来源和停车泊位数量等内容。

市住建局也正在会同相关部门和各区开展建设公共停车场选址工作,目前初步选址16个,已陆续开展前期摸查、编制建设计划等工作,其中部分点将试点建设地下停车库或机械式立体停车库。

## 策咚咚

### 论“鼓励”的正确打开姿势

车多,拥挤,与繁华相伴,更与烦恼相纠缠。解决好停车,方不至于时时担心违停吃“牛肉干”。立体停车场,向天再借停车位,多好。现代智慧城市,起码要有这点解决智慧。

为安全计,审批宜严。为便商计,审批宜快。为用户体验计,不能吓死新手,起码给泊位腾挪留点空间,这里是便民之所,不是秀车技的地方。否则只能让人生畏,两股颤颤,手心满是冷汗。

往大里说,立体停车场也是公共用品啊,要有共建共享的精神。那么,在用地、税收和补贴方面,有关方面应该拿出更大诚意来,否则,所谓的鼓励,只得个“枯”,蚀本生意没人做啊。

(辛晓平)