



责编/易勇

美编/王斌 校读/肖应林

他山之石

允许停车设施设置洗车便利店等增值服务功能

虽然眼下立体停车场遇冷从全国范围来看是普遍性问题，但也有深圳、香港等地摸索出了一套相对成熟的路径。

深圳现机动车保有量约400万辆，停车泊位250万个左右，但仍有100万个左右的缺口。2017年9月，深圳市七部门联合下发《深圳市加强停车设施建设工作实施意见》，鼓励机关事业单位、各类企业、居住小区等地使用权者利用自有土地挖潜增建立体停车设施。

根据该意见，机械式停车设施项目可按特种设备类报建的，免于办理建设工程规划、用地、环评、施工等许可手续。社会资本全额投资的机械式停车设施，符合建设及运营手续齐全、接入市级智慧停车云平台等条件，可给予不高于40%设备采购额度的投资补助。

允许有条件的停车设施项目设置洗车、保养、汽配销售等增值服务功能。符合广告设置规划和景观要求的允许设置广告设施。利用公共设施地上、地下空间建设的立体停车设施申请，可按照现行规划管理制度申请增加附属商业面积。

为了引导市民使用立体停车设施，深圳构建了全市停车一张图，包含经营性停车场、宜停车、公交场站等海量数据信息，通过大数据分析停车需求和车位紧张程度，有针对性地在车位紧缺地点设置立体停车场。同时加强价格引导。以位于南山区的后海大道港湾大厦停车场为例，该大厦同时具有地下停车位和立体停车场，地下停车位包月500元，立体停车场包月300元。价格上的优惠，可以引导民众使用立体停车场。

香港新界白石角的AGV机器人自动停车场，堪称“空间高效利用”的典范案例：该停车场占地面积仅2500平方米，却能容纳101个车位，单位面积车位容量高达每千平方米40.4个，远超传统停车场的效率水平。其核心亮点主要体现在三个方面：首先，采用创新的“无通道化”布局设计，完全取消传统车库的行车通道，通过AGV机器人灵活穿梭实现车辆运输；其次，结合先进的AI算法与大数据分析技术，能够智能预判用户取车习惯——比如经常在18:00取车的车主，其车辆会优先停放在1-2层；周末出行的车主，其车辆则分配至上层车位，有效避免了高峰时段底层拥堵；第三，创新性地采用“立体停车+商业配套”的复合运营模式，在部分车库的1-2层设置便利店、咖啡店、洗车店等便民设施，让车主在停车的同时可以顺路消费，大幅提升了空间使用价值。

此外，浙江杭州等地尝试智能化升级改造，引入AI视觉识别和自动泊车技术，打造全自动立体车库。

记者了解到，也有部分城市开始拆除闲置的机械车位，恢复为普通划线车位。如，北京某购物中心拆除200个机械车位，恢复为120个标准车位后，用户满意度提高40%；上海某小区将双层机械车位改造为地面划线车位，租金收入反而增加25%。这些尝试都为解决停车难题提供了新思路。

长沙城区爆发式增长的停车需求曾引发一波立体停车场投资建设热潮，近半个月来，记者先后走访12个立体停车场发现，部分机械立体停车库遇“冷”关停

# 如何唤醒沉睡的“钢铁侠”？

长沙晚报全媒体记者 李金 实习生 彭傲

随着机动车保有量的爆发式增长，“停车难”已成为关乎城市发展和市民幸福指数的公共性难题。

在长沙，根据最新统计数据，截至今年上半年，全市机动车登记数量已突破400万辆大关，这一数字较2020年增长了近一倍。

而与之形成鲜明对比的是，长沙市区停车位缺口尚大。这一问题在老城区、中心商业区等人口密集区域表现得尤为突出，“一位难求”已成为常态。因此，各种各样的停车设施应运而生，其中立体停车场因能极大满足市民的停车需求，且可以充分利用城市土地资源，而一度被寄予厚望，立体停车场由此在星城遍地开花。

这些被称为城市空间“节能者”的立体停车场如今运营得如何？近日，记者深入调查走访发现：冷热不均。除了少部分正常营业外，不少投资不菲、规模不小的“香饽饽”遇冷，部分甚至沦为了“钢铁摆设”。本是要让土地集约化利用，创建更多停车位资源，为何反而形成车位空闲，造成资源浪费？怎样才能唤醒这些沉睡的“钢铁侠”……带着这些疑问，记者开展了为期半个月的深入调查，先后走访12家立体停车场，试图找到答案。

## 设计过时

### 新能源车“体型”庞大，车主担心“削足适履”

在长沙，除了独立的立体停车场外，还有一些单位为了增加停车位，在地下停车场见缝插针建立了立体停车位。

9月15日，记者来到长沙河东某知名大型医院的地下停车场进行体验。在转悠一圈后，发现地面停车位早已满了，只剩下最常见的升降横移式机械立体停车位有些空位，而其二层基本上都是空的。

记者发现，机械停车位上“车长不超过5米、宽不超过1.85米、重不超过2吨”的限制条件提醒非常醒目。

“到底我的车符不符合该项标准？”由于不确定自己的车身大小，记者只得翻出行驶证，发现车宽为1.92米，比限制宽了7厘米。

正当记者为难之时，不远处的保安走过来提醒：“能停进去的，不过一定要小心，不然就会刮到轮毂。”

他告诉记者，自己是专门负责机械停车位车辆停放的，不过主动停到该区的市民并不多，主要是太费劲了。“现在的新能源车越来越大，机械停车位设计小了。”

记者了解到，目前市场上的机械停车位一般都有与上述相差无几的限制尺寸。如，在友阿黄金，车位的限高为2.05米，限重2.35吨；在新世界百货，则限高1.55米，限重2吨，且车宽不可超过1.95米，车长不能超过5.2米。这与当前汽车发展的趋势严重脱节。随着新能源车普及，“532车身”（5米长、3米轴距、2米宽）成为卖点，符合机械车位尺寸要求

## 运维公司

### 投资大回报低，无价格优势缺乏吸引力

长沙部分立体停车场遇冷，除了用户体验拉胯、设计过时，存在安全隐患等“不好用”因素外，根据记者调查，还存在建设成本高、资金回报周期长的问题，一旦经营不善，设备维护费、人员管理费、折旧损耗费……每一笔支出都成了“拦路虎”，让立体车库彻底沦为用不起的“钢铁摆设”。

负责人阿黄金智能立体车库建设的湖南地生工业设备有限公司董事长唐振宇在接受采访时曾透露，每个智能立体车库的停车位投入成本为10万元，如友阿黄金的智能立体车库126个车位，投入资金就达到1200多万元，回报期需要10年左右。

而立体停车场服务配套的建设初衷，似乎也注定了它既无价格优势缺乏吸引力，又难以成为盈利点。

“因为大多是服务配套，收费与周边的普通停车场基本一致。”曾在星城智泊立体车库运维方工作

的车型越来越少。

该医院相关负责人表示，四年前医院改造时，为缓解停车位紧张的问题，特设计了机械停车和多层停车相结合的方式，没想到现在机械停车位的二层几乎成了摆设。“说实话，现在我也不提倡停在二层了，怕有安全隐患。”

原来，除了尺寸不适配，安全问题更是机械车位的致命伤。2015年出台的《车库建筑设计规范》规定了机械车位可停放车辆的标准：小型车长宽高上限为4.4米、1.75米、1.45米、重量上限1.3吨。

当今主流车辆已远超这一标准。有车主遭遇过惨痛经历：在一处立体车位停车时，因车高超出机械停车位限高，车顶的“鲨鱼鳍”直接被刮掉。

另外，停在机械停车位需要关闭后视镜，对于一些没有自动收起后视镜功能的车主来说，一旦忘记关闭，轻则损坏后视镜，重则出现安全事故。

更严重的是，不少车主担心机械停车位缺乏维护保养，硬件失效后会导致车辆坠落。这些安全隐患让许多车主望而却步，宁可违停也不愿意使用机械车位。

在市内另一家医院，记者体验发现，这里的停车场是个“L”型，这边口进，另一边出，“L”的转折处是立体车库。因为机械车位设计过时，当下越来越“大”的新能源车不能停入，多数驾驶员将车停在地面车位和路上，原本是两车道的路边，因为停满了车，变成了单行道。

过的罗先生介绍，星城智泊收费是“参照周边地区商业停车场的收费标准采用市场调节价计时收费，通过物价部门备案的”。

具体收费标准一般为：半小时内免费，半小时至3小时内收费10元；3小时到12小时收费20元；12小时到24小时收费40元（24小时最高限价）。

记者了解到，该立体停车场投资2000余万元，原本预计10年回本。但由于投入使用后运营支出远大于收入，仅机械车位年均维护成本约5000元/车位，实在难以为继，不得已关停了。

“立体停车场没有价格优势，与同等地段路内泊位价格差不多，我们没必要费力去争。”车主廖女士认为，立体停车位“吸引力不够”。如果地面有车位，还是习惯性地停在路面上。“价格差不多，我为什么要把车停到空中去？存取费时间，买了东西还得自己拿着等提车，万一下车时有东西忘了拿岂不是更麻烦？”她说。

另外，个别立体停车场的关停也跟运营公司经营不善有关。据曾在九如巷全智能停车场的建设运营方深圳中电嘉旺控股有限公司工作过的李先生透露，该公司在拿到上亿元的投融资后“飘”了，公司创始人和创始团队均出现严重问题，最终导致了相关立体停车场的关停。



湘雅三医院立体停车场井然有序的停放车辆。

## 现象直击 多个立体停车场成摆设

“废弃有蛮久了嘞！”9月8日，记者驱车来到七年前曾报道过的芙蓉区韭菜园街道九如巷全智能停车场，在附近遛弯的市民刘先生告诉记者，该停车场关停已经有两年了。

记忆中，这个上下共四层、多达254个停车位的全省首个全智能停车场采用一卡式全自动停车、取车设备，机械臂取车全程不超过90秒，曾吸引不少车主前来尝鲜。

果然，当记者的车靠近停车场进出口的智能抬杆，其已毫无反应。

记者下车步行进入停车场，发现该停车场内部与最初试运营时已截然不同：原本锃亮的地上落了一层厚厚的灰，偌大的停车场空荡荡不见车辆，“泊泊车客户服务中心”和“设备操作室”等办公室门窗紧闭空无一人。

无独有偶，位于长沙县三一路与板仓路交会处的星城智泊立体车库同样陷入“沉睡”。

9月10日，记者驱车来到此处“长沙县首个全智能立体车库”进行探访。

这座立体车库由长沙县

星城发展集团有限公司投资建设，于2018年11月试运行，共有10层，设计停车位190个，车库共有4个进出口，可同时进行4台车的存取。

当日下午4时，记者来到该停车场时，发现供车辆进出的四个卷帘门已拉上，有五辆车停在卷帘门前面，将其牢牢堵上了。

“运营不下去了，我们都把车停旁边去了。”经常到附近活动的市民张先生表示，印象中这个停车场关停有两年了。

而同样面临关停命运的还有芙蓉城立体智能停车场。这个长沙城区最早的立体机械车库在2017年2月底便开始调试，采用垂直升降方式，高约29层，设有两个入口，可供104台车停放，平均存取车等候时间90秒，当时号称是“长沙市用地最节约的车库”。

9月11日，当记者来到这里，发现车库已经停运，昔日进出口通道堵满了停放的车辆。此外，中山亭附近可供126台车停放的友阿黄金智能停车场已经被拆除，正在施工改建中……

## 市民吐槽

### 停车难度大，压力堪比考试科目二

“我一般不停立体停车位，不好停，太麻烦了！”9月12日上午，记者在三湘南湖大市场香泽南湖大厦立体停车场看到，正驾驶着一辆理想SUV的王女士在尝试两遍都未成功后，略带生气地将车开走停到一旁路边。

这个位于车站北路与同丰路交会处的立体停车场2019年9月投入使用，能容纳180辆车停放，占地仅300余平方米，面积为同规格地面停车场的十分之一。

该停车场高15层，分为6个区，有多个进出口，车辆可坐“电梯”直达。

记者欲将车停进立体停车场进行体验。由于停车位较窄，且两边有方钢边界线，几次进退倒车才艰难摆正，其间听得到轮胎与钢铁摩擦发出的刺耳声音。而在一般地面停车场，记者一般都是一把入库。

“我就到附近办事，半个小时就走了，停进去太麻烦了。”正准备把车停在路面停车场的李先生告诉记者，之前为了尝鲜体验过一次，“好不容易把车停进，办完事想取车又得等三五分钟。不如地面停车场方便。”

场外车拥挤，场内车稀疏。记者观察到，该处的立体停车场的停车量与边上露天停车场的停车量大概

芙蓉城立体智能停车场已经停用。均为长沙晚报全媒体记者 李金 摄

