

□本报记者 黄康

P 停车难：不比堵车烦恼少

在一线城市,拥有一个属于自己的停车位是许多车主的梦想。据相关机构调查统计,在2015年时,北京停车位约281.3万个,而全市机动车日保有量超过561.3万辆。刨去一部分公车,私家车停车位缺口约280万个。

当停车位成为稀缺资源,加之缺少前期的规划和有效引导,停车难导致停车乱难以避免。在去年的7月底,北京警方开展了静态停车秩序整治行动,以130条停车管理示范大街为重点,将停车管理示范大街重点整治区域分为“禁停严管街”和“停车入位规范街”,进行分类严管,其中,对在“禁停区”出现的无驾驶人车辆一律予以清拖,按有关负责人的话说,这次行动可谓力度空前。

然而,几个月过去了,记者走访北京西城区阜成门外大街华联商厦附近、太平街沿线、鼓楼外大街等地发现,机动车在禁停区长时间逗留;机动车占用自行车道、盲道等违章停车现象依旧屡见不鲜。

采访中多位车主抱怨,车多位少,自己也知道违规停车可能面临处罚,可有时办事着急,不这么停,真不知道该怎么办。

在广州,该市范围内机动车保有量约为260万辆,其中小汽车已达190多万辆。但与之配套的汽车泊位数在册登记的仅为63万多个,汽车保有量与在册登记泊位数之大概为1:0.33,这也意味着,该市60%左右的私家车面临无位可停的尴尬。

这样的矛盾不仅仅发生在一线城市。仅在去年就有“青岛:87条重点路段整治乱停车“动真格”开联网罚单”“郑州CBD乱停车整治半月开出近9000张罚单”等多地交管部门的专项整治活动见诸报端。

然而,即便多个城市开展整治活动,但活动之后的效果似乎并不持久。“车越来越多,车位就那么点,有时候管也不是不管又不行。”在北京,一位不愿意透露姓名的交通协管员向记者抱怨。

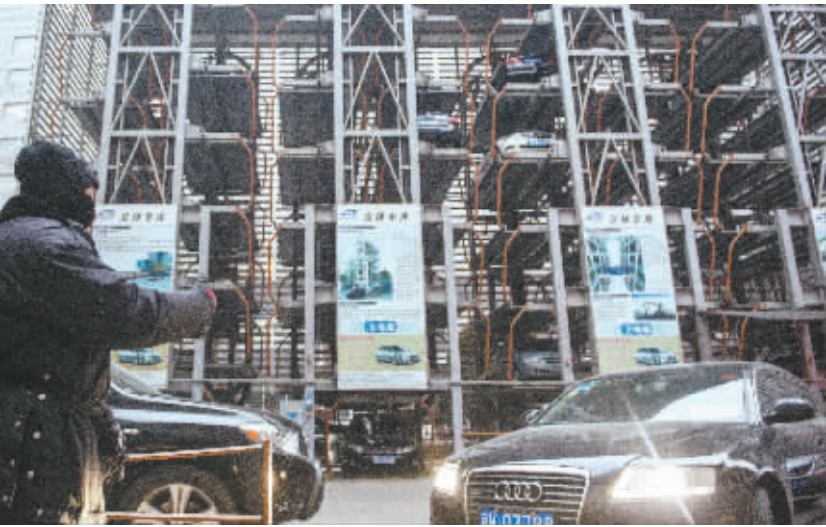
P 管停车：仅靠涨价靠谱吗

早在2002年,北京居住区地下停车场就开始实行市场调节价。近日,新版《北京市定价目录》发布规定,居住小区地面停车收费从明年起全面放开,这意味着,明年起,除了占道停车和P+R停车,北京的停车收费全部放开即不再由政府统一定价,而是交给市场“这只手”。

据悉,国家发改委于今年年初提出在全国范围内陆续放开停车位市场定价,从四川省成都市实施的效果来看,停车费普遍暴涨,许多小区停车费都较之前翻了一倍还多。运营公司给出的理由是,以前实行政府指导价很难收回成本,而现在需要将贷款利息摊派到了每个车位。

北京车主陈先生表示,在北京现行的小区停车价格中,地面长期停放不高于150元每月,1600元每年,市场一放开价格肯定要反弹。

他告诉记者,虽然在文件规定中提到,物业或停车企业调整居住区停车收费标准,



空军总医院停车场工作人员正指挥车辆入库。

机械式立体停车楼成新宠

平均30秒停放一辆车,可以实现整体迁移

□本报记者 王伟伟 摄影报道

长久以来,机动车占用人行道、与自行车道抢占停车位等现象屡见不鲜,停车难已经成为亟待解决的城市难题。

近日,《工人日报》记者针对停车难这一

传统汽车公司如何应对科技新贵的挑战

□新华社记者 江宇娟 邵莉

特斯拉、谷歌、苹果等硅谷科技新贵凭借电动车、无人驾驶和车联网等技术正在重塑汽车行业的未来,传统汽车公司如何应对这一挑战?在今天的北美国际车展上,传统汽车公司给出了答案:既要合作也要竞争。

今年车展上,多款新车搭载了安卓或苹果的智能汽车系统,其中包括克莱斯勒的Pacifica小型面包车、新款林肯大陆、福特

核心提示

近年来,随着我国机动车保有量的爆发性增长,相关规划配建标准更新却呈现滞后状态,车辆持有和使用之间已经无法画上等号,停车难问题已成为摆在车主们面前的一道坎。异于买车、养车难的经济个体微观现象,看待停车难则应该也必须放在宏观背景下思量。

在大城市公共资源日益稀缺的背景下如何破解分配与管理的难题,令人深思,而这其中,有限的空间与日益增长的个体需求冲突会一直伴随整个城市扩张的进程。



“汽车时代”的烦恼



车位难寻

应当经有部分占建筑物总面积过半数的业主,且占总人数过半数的业主同意,可实际上又有多少人愿意天天参与这些事。有数据表明,在北京近七成的小区没有正规的业主管理委员会。

P 治理难：与城市管理水平息息相关

北京交通大学经济管理学院赵坚教授在接受记者采访时表示,伴随着城镇化进程

的加速,中国的城市尤其是超大型城市承载着巨大的人口压力,而相关的管理却没有及时跟上。机动车保有量年年攀升,城市管理精细化却不够。

他告诉记者,停车难是一个世界性难题。在寸土寸金的日本,为解决核心区停车难问题,在写字楼、商场内外充分利用立体空间停车,此外,还通过立法对建筑规划做了规定,如城市中心地区每250平方米建筑面积配1个车位,一般地区为每200平方米配1个车位。而在美国,停车空间则是一



北京六道口地铁站附近,机动车随意占用人行道。

的超大城市而言,停车难也成为令城市管理者头疼的“城市病”。有关统计显示,北京市以老旧小区和平房胡同区停车问题最为突出;同时,在办公、商业、娱乐场所等地的“出行车位”缺口约30万个。针对这种情况,治理这一难题的相关积极探索和有益尝试正在出现。

位于北京空军总医院的垂直循环式机械停车楼已经运行多时,这个原本只能停放16辆车的停车场,因为立体式停车楼的建成,“凭空”增加了80个停车位,再加上地面的12个车位,共计108个车位可供使用。

当记者问及这种停车场对于驾驶员的驾驶技术有无特殊要求时,停车场负责人告诉记者,虽然属于停车楼,但是在平地入库与传统的停车场相似,停车难度并不大,平均30秒可以停放一辆车。据了解,立体停车场的收费标准与地面停车场相同。与此同时,停车场负责人介绍,该种设备挪位、搬迁都很方便,免去了拆卸及重复安装过程,可以实现整体迁移。

随着停车位缺口日益增大,立体停车楼将会有更大市场。

Fusion等。

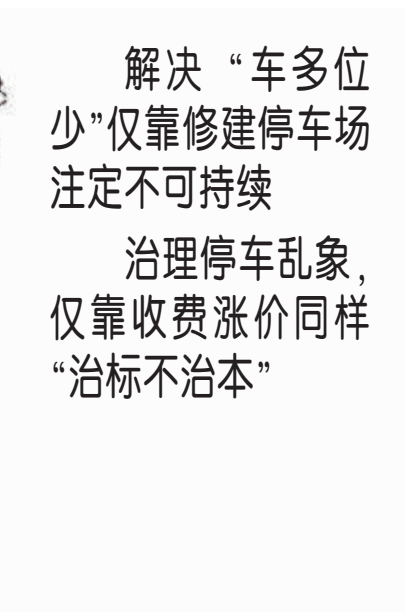
福特汽车本月早些时候宣布将在2017年新款车型中安装安卓和苹果的汽车软件系统。菲亚特克莱斯勒汽车公司也曾表示将在今年推出的部分车型中安装这两款系统。通用汽车旗下的雪佛兰也有类似计划。

今年福特新车发布会的主题为“技术与灵动”。福特首席执行官马克·菲尔茨说,福特的智能交通计划旨在推动福特在车联网、自动驾驶、用户体验和数据分析方面成为业内领头羊。据美国媒体报道,福特与谷歌有意合作成立合资公司生产无人驾驶汽车。

通用汽车近期宣布向网络打车服务公司Lyft投资5亿美元,双方还将在自动驾驶汽

解决“车多位少”仅靠修建停车场注定不可持续

治理停车乱象,仅靠收费涨价同样“治标不治本”



漫画 赵春青

点一点“挖掘”出来的。例如,纽约市在城市改造中,就在原来拥挤的老城区里无法修复的残破建筑拆除后,有计划地增设停车场。

中国社科院城市发展与环境研究所所长潘家华在接受《工人日报》记者采访时表示,停车管理上出现的问题是中国城市管理系列问题中的一个缩影。在我国,人多地少资源紧张是国情,但不应该成为某些部门推卸责任回避问题的“万灵药”。就拿停车管理来说,在许多城市公共用地的土地浪费也是惊人的,为什么不能利用起来?在他看来,城

市可持续发展少不了长远的规划,“有利益蜂拥而上,出问题退避三舍”在城市治理中尤其不可取。此外,更与有些部门管理意识过重,服务意识淡薄密不可分。

在我国,整治停车难问题悬而未决,也与“龙多不治水”密不可分。北京市政协委员、市建筑设计研究院有限公司副总经理郑实说,“停车的多头管理在各地较为普遍,容易造成权限不明确,职责不清晰,各自为政,执行力弱。”

那么,停车管理涉及到哪些部门?广州市政协调研报告就显示,相关部门包括交通、交警、规划、建设、国土、物价、安监等。目前我国内地城市停车行业负责政策制定和牵头管理的主管部门大致有四类:交通委(局)、公安交警局、城管局(市政局)、建委(建设局)。

不得不承认的是,当下的停车难题正在阻塞着动态交通的畅通,考验着社会治理的效能。那么,中国的停车难到底难在哪儿?又该如何化解这一难题呢?

潘家华指出,破除利益导向、树立服务意识势在必行。他表示,相关政策的制订可以考虑以人大决议的形式产生,在制度上防止政策“走样”。

“立法未必能解决所有问题,但能解决很多问题。”北京市交通发展研究中心主任郭继孚也认为,与时俱进推动相关问题立法工作,修法需与执法并进。

北京市海淀区停车服务行业协会会长于化龙则认为,破解停车难,充分调动社会力量,信息共享是出路,停车供给,既要盘活存量,也要做大增量。

有智能停车领域专家表示,随着互联网+的发展,智能停车必将成为未来城市发展的趋势。目前,在政府屡次提及“智慧交通”、“绿色交通”、“立体交通”、“平安交通”的政策下,智能停车将与移动互联网大数据、云计算、车联网系统等相结合,前景广阔。

“ETCP停车”为代表的“互联网+停车”模式异军突起,将为城市交通出行带来的新一轮的创新和改革。

对此,赵坚教授表达了不同意见,互联网手段只是解决了信息不对称的问题,但根本问题是城市道路空间有限,城市道路的增长永远赶不上私人小汽车快速增长对道路空间的需求。在他看来,通过价格杠杆等经济手段增加违停成本,从而鼓励市民绿色出行,积极使用公共交通才是治本之策。

郭继孚也认为,很多人习惯大事小事都开车,一个重要原因是开车出行成本低。更为关键的是,在我国,许多城市发展的思路是有限的道路资源总是围着“汽车”转,汽车道一再拓宽,自行车道等绿色出行空间一再被挤压。很多人不得不放下了脚踏板,握起了方向盘。“有关部门从顶层的城市规划入手,通过有效的交通需求管理,使城市道路资源在各种交通方式进行公平配置,设计好支撑城市可持续发展的交通规划刻不容缓。”赵坚说。

广州市政协委员韩志鹏也指出,当下,公共交通体系还不完善,很多盲点覆盖跟不上城市发展的速度,许多地方都没地铁没公交没发展线,要真正治堵,破解停车难题,完善城市公共交通系统才是关键。

美国：在停车场入口处明码标价

美国:美国的专用停车场是自己定价,政府部门不干涉,唯一的要求是必须在停车场入口处明码标价。短时间临时停车收费最高。超过24小时算长时间泊车,价格相对低些。商场打烊后,为避免空置一夜,这些停车场都会出租,一般价格不高,条件是在商场营业前离开。以纽约为例,纽约市的每条街道都有规划统一的停车标志,标明停车规定,如允许停放车辆的类型、时间段以及平日和周末可分别停泊什么类型的车辆。

(编者根据公开资料整理)

奥迪在去年法兰克福车展推出了电动的E-tron Quattro概念车被视为特斯拉Model X的直接竞争对手。

特斯拉汽车品牌传播全球副总裁李嘉国告诉记者,目前汽车行业进入了一个新时代,各种新技术、新想法和新公司在硅谷和中国产生。这些新公司开始投资零排放技术,新型汽车技术,可能会冲击到一些传统的汽车厂商。

李嘉国说,未来几年汽车行业格局将会大不一样,有更多的新公司在加州和中国诞生,而传统汽车制造商不得不跟上创新的步伐。

密歇根大学交通改造中心主任、中美清洁能源研究中心清洁汽车联盟美方负责人彭晖在接受记者采访时也表示,无人驾驶、车联网等智能汽车概念炙手可热,这与拥有雄厚资金实力的IT企业参与传统汽车市场有很大的关系,无疑推动了传统汽车厂商对汽车智能化发展的投入,是汽车业发展的新方向。

(据新华社电)

新能源汽车市场的长远竞争终归要靠产品说话,尤其是在没有补贴的情况下

新能源汽车市场的长远竞争终归要靠产品说话,尤其是在没有补贴的情况下

发展新能源汽车产业须加快市场化步伐

P 破难题：道路不能只围着“汽车”转

新能源汽车市场的长远竞争终归要靠产品说话,尤其是在没有补贴的情况下

新能源汽车市场的长远竞争终归要靠产品说话,尤其是在没有补贴的情况下

新能源汽车市场的长远竞争终归要靠产品说话,尤其是在没有补贴的情况下

新能源汽车市场的长远竞争终归要靠产品说话,尤其是在没有补贴的情况下

新能源汽车市场的长远竞争终归要靠产品说话,尤其是在没有补贴的情况下

新能源汽车市场的长远竞争终归要靠产品说话,尤其是在没有补贴的情况下

新能源汽车市场的长远竞争终归要靠产品说话,尤其是在没有补贴的情况下

新能源汽车市场的长远竞争终归要靠产品说话,尤其是在没有补贴的情况下

新能源汽车市场的长远竞争终归要靠产品说话,尤其是在没有补贴的情况下

新能源汽车市场的长远竞争终归要靠产品说话,尤其是在没有补贴的情况下

新能源汽车市场的长远竞争终归要靠产品说话,尤其是在没有补贴的情况下

英国：非繁忙时段单道行车

在伦敦老区,不少双道马路上,在路中间黄线两侧,画有斜向来车方向的停车线,并标有可停车时间限制。平时这个车道就是普通的行车道,而到了晚上规定时间内,可以停车。非繁忙时段,单道行驶足以满足交通需要。当发生火灾等紧急情况时,也不会因为这样在路边停满汽车而妨碍人员疏散和消防人员实施救援。

法国：市中心限时停车

巴黎新的建筑都要有配套的地下停车场,每户居民都可得到车位。在老城区,200多个地下公共停车场分布合理,标志明显。

在交通主干道之外的大街小巷边用白线划出车位位置,作为露天停车场。这些停车场由巴黎市政当局管理,大约拥有24万个泊车位。街边有停车自动付款机,可以投入硬币或用停车专用卡付款。

(编者根据公开资料整理)

沃尔沃美国总裁:中国老板支持我们走出困境

据新华社电(记者邵莉 江宇娟)沃尔沃美国公司总裁兼首席执行官莱克斯·克塞马克斯日前在北美车展上说,“中国老板支持我们走出困境,他们非常有远见,让沃尔沃独立运作,使沃尔沃继续成为一个成功品牌。”

2010年8月,吉利控股集团以18亿美元从福特公司手中收购沃尔沃汽车公司全部实物资产及无形资产。在经过一系列战略调整,沃尔沃汽车终于“爆发”,不仅2015年全球销量创纪录,沃尔沃XC90又历史性地获得了北美年度车大奖。沃尔沃还在北美国际车展上发布了S90豪华轿车。

XC90是沃尔沃被吉利收购后开发的首款产品,能否取得成功对沃尔沃而言至关重要。克塞马克斯在领奖后接受媒体采访时

新能源汽车市场的长远竞争终归要靠产品说话,尤其是在没有补贴的情况下

发展新能源汽车产业须加快市场化步伐

新能源汽车市场的长远竞争终归要靠产品说话,尤其是在没有补贴的情况下

新能源汽车市场的长远竞争终归要靠产品说话,尤其是在没有补贴的情况下

新能源汽车市场的长远竞争终归要靠产品说话,尤其是在没有补贴的情况下

新能源汽车市场的长远竞争终归要靠产品说话,尤其是在没有补贴的情况下

新能源汽车市场的长远竞争终归要靠产品说话,尤其是在没有补贴的情况下

新能源汽车市场的长远竞争终归要靠产品说话,尤其是在没有补贴的情况下

新能源汽车市场的长远竞争终归要靠产品说话,尤其是在没有补贴的情况下

新能源汽车市场的长远竞争终归要靠产品说话,尤其是在没有补贴的情况下

新能源汽车市场的长远竞争终归要靠产品说话,尤其是在没有补贴的情况下

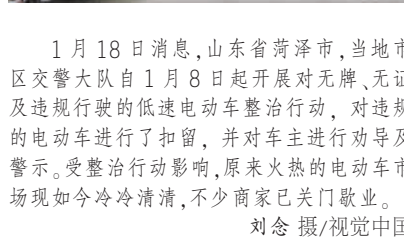
新能源汽车市场的长远竞争终归要靠产品说话,尤其是在没有补贴的情况下

新能源汽车市场的长远竞争终归要靠产品说话,尤其是在没有补贴的情况下

沈阳捷通消防车有限公司召回沃尔沃FM底盘车

本报讯(记者蒋蕊)日前,沈阳捷通消防车有限公司根据《缺陷汽车产品召回管理条例》的要求,向国家质检总局备案了召回计划,决定自2016年1月16日起,召回2014年11月24日装配的沃尔沃FM底盘车,共计1辆。

本次召回车辆由于生产线装配存在问题,在钢板弹簧悬架的单转向前桥配置的车辆中,连接钢板弹簧和前桥的U型螺栓之紧固螺母可能松动,导致转向前桥和大梁安装位置发生超过正常值的变化,可能会引发转向前桥异响及轮胎过早磨损,存在安全隐患。沈阳捷通消防车有限公司将免费为召回范围内的车辆进行检修,以消除安全隐患。



1月18日消息,山东省菏泽市,当地市区交警大队自1月8日起开展对无牌、无证及违规行驶的低速电动车整治行动,对违规的电动车进行了扣留,并对车主进行劝导及警示。受整治行动影响,原来火热的电动车市场如今冷冷清清,不少商家已关门歇业。

刘念 摄/视觉中国