

对症“占位不充电” 北京停车新规执行难

新的北京地方标准《停车场(库)运营服务规范》(以下简称《规范》)于今年7月1日起正式实施,为保障新能源汽车的充电权益,其中特别规定每个停车场都要设置“电动汽车泊位”和“电动汽车专用泊位”。对于占位情况,新规提出可以通过加价收费和协调引导加以规范。

新规实行后,北京商报记者走访多个停车场发现,新规落地以来,响应的停车场仍属少数。一方面,充电车位建设情况参差不齐,另一方面管理人员人手不足,让其难以兼顾引导工作。对此,也有停车场通过智能识别与地锁系统等新科技巧妙化解,为解决老难题带来新办法。专家也指出,真正要解决“充电占位”,还需要新能源汽车更加普及。

▶ 2020年新能源车保有量约40万辆

来源:北京市城市管理委员会《2020年推进实施车用柴油减量发展工作方案》

截至2019年末

▶ 累计充电设施
20.24万个

▶ 私人充电桩
15.34万个

▶ 公用充电设施
2.5万个

▶ 单位内部充电设施
1.8万个

来源:北京市平台e充网《2019年北京市充电设施建设及充电行为浅析报告》

者发现,按照新规要求进行改建的停车场并不多,在充电车位的设置上也各有各的标准。

首先,大部分停车场虽建有充电车位,但并没有划分出“专用泊位”。在国家图书馆综合楼南侧仅有10个充电车位,并且全部为专用泊位。但这种划分方法并不是按照新规要求进行立牌和地面划线来明确,而是在充电桩上张贴了“此处为新能源车充电专用,即充即走,汽油车禁停”的字样,同时,一旁的蓝色管理规定立牌上也写明了相应的内容来加以规范。

“温馨提示”的规定并不能有效解决占位问题。经粗略统计,国家图书馆地面分布着近200个停车位,但在北京商报记者7月4日到访时,却发现仍有燃油车仍停放在电动汽车专用泊位上。

通过走访统计发现,部分既有停车场虽然此前已建有充电车位,但数量似乎未能达标。在地坛公园南门有一个面积不小的停车场,也被不少新能源车主所熟知,但在400多个车位中,只有30个充电车位可以使用。而在

北边的地坛体育中心,约65个车位中则有6个充电车位。而如中粮置地广场,仅有5个充电车位,全部被燃油车占据。

北京特亿阳光新能源总裁祁海■对北京商报记者表示:在一些既有老建筑停车场增补充电桩车位难度很大,经济效益上缺少初始投入资金和补贴;安全问题上涉及到建筑结构安全和大电流快充技术的安全,而如果是小电流慢充,一般需要半天甚至更长时间,就加大了车位资源的紧张。”

增量来自存量惹争议

虽然要保障电动车的停放充电权益,同样要应对的,是严峻的“车地矛盾”。部分燃油车主则对新规抱有一些保留意见,住在西局的燃油车主王先生对北京商报记者表示:我能理解电动车充电有困难,但要匀出来的车位大部分应该是从普通车位改的,很少有扩建出来的,那对我们油车来说不太公平。本来市内停车就紧张,不管油车电动车大家出行习惯也都

类似,这下停车还要分个先后了。”

面对如此紧张的停车资源,新规对停车效率也有所兼顾。《规范》提出,停车管理员可以进行分类引导:普通车位有空余时,燃油车不占用电动车泊位;普通车位无空余时,燃油车可以占用部分电动车泊位,但不能占据专用泊位,并且还留下联系信息;而对于已经完成充电的电动车,管理员还应引导其及时驶离。

由于车站的使用情况是实时变化的,《规范》还提出,在电动车有充电需求,或者普通车位出现空余时,管理员可以通过广播、短信等方式,提醒燃油车主来挪车。如果非必需车辆强占专用泊位,并不听劝导的,管理员还可以通过公安交通管理部门展开相应的执法。

但实际执行中,引导工作却并不容易开展。7月3日,北京商报记者根据高德地图的充电情况,发现中粮置地广场的充电车位显示空余,但实际来到地下二层的停车场时,面对的却是油车占位的情况。记者询问不远处的停车场管理人员可否挪车时,管理员表示束手无策。同样,在国家图书馆的充电车位旁的规定立牌上也写明“请充电车辆服从工作人员管理”。但面对占位情况,相关管理员也对北京商报记者表示:没办法直接拖走,还是需要联系车主来挪车。”

虽然新规提出管理员参与引导帮助解决停车难问题,但北京商报记者在走访中发现,大部分停车场同一时间段只有1-2名管理员在岗,部分还要兼顾出入闸口的收费工作,因此人手不足成为引导工作开展的重要原因之一。

除了人力资源紧张导致难以兼顾外,管理员也不希望与车主发生矛盾和争执。虽然新规写明占位车主应留下联系信息并服从挪车,但实际情况中,愿意配合的车主属于少数,管理员的引导工作还需要更多市民的理解和支持。

对此,新标准虽然也规定,停车管理人员多次告知仍然不听劝导的,可以通知公安交通管理部门开展执法。但祁海■也指出:目前的占用确实无奈,停车场车位资源如果充足的话,相信人们不会轻易占用电动车泊位的。需要交警出面解决也是无奈之举,公共资

源有限,只能解决个别问题,不能从根本上解决电动车停车难。”

“防占位”诉诸科技来帮忙

实际上,在2018年,北京市城市管理委和市交通委就联合印发了《关于加强停车场内充电设施建设和管理的实施意见》,要求对辖区内尚未建设充电设施且向社会开放使用的既有停车场(含限时开放停车场),按照不低于10%车位比例配建公用充电设施,并引导燃油车避免占用电动汽车充电车位。今年4月1日,正式实施的北京市新版《电动汽车充电设施运营服务规范》也明确提出不得占用充电专用车位的要求。

在诸多管理要求出台后,为了更具体有效地解决占位问题,各个停车场也都在尝试不同的方法。比如,亦庄文化园的P+R停车场使用了更先进的科技系统,这里的专用泊位安装有车牌识别系统和地锁,只有在识别是电动汽车后,地锁才会打开,而车辆充电结束后,地锁也会在5分钟后自动弹起。

除了智能识别与地锁、栏杆、监控等高招,特来电副总裁、北汽特来电公司总经理李剑波此前在接受媒体采访时也提及,对于专用充电站,也会设置智能闸机禁止燃油车驶入。

而适当加收占位费也成为应对方法之一。对此,新规提出,可采取阶梯式价格标准进行收费,对占用电动车泊位和在充电完成后超过一个计时单位的电动车,停车场可以在单位时间收取最高不超过普通车位150%的费用。

在接受北京商报记者采访时,正在地坛公园充电的新能源车主崔女士认为:1.5倍的价格说不上高,在特别高峰的时候,如果是我真的需要停车,我感觉也是可以接受的。可能收费真的高一点,有惩罚性的感觉,才能发挥更大作用吧。”

祁海■认为:目前电动车保有量偏低,存量停车运行单位的改造积极性偏低。随着电动汽车进一步发展,在新建建筑修建电动汽车泊位会容易实现,存量车位改造动能也会增强,这是一个量变到质变的过程积累。”

北京商报记者 陶凤 阮航达/文并摄

“专用泊位”难“专用”

新能源汽车快速发展,配套设施建设规范也更新换代。《规范》首先区分了两种针对电动汽车的泊位:一种是“电动汽车泊位”,即在未充电时可以临时停放燃油车和电动汽车的停车位;另一种则是“电动汽车专用泊位”,指任何时段都不能停放燃油车和没有充电需求的电动汽车的停车位。

《规范》也对两种泊位的提示信息进行了明确,要求在立牌和地面都用绿色图案和文字进行注明,北京商报记者发现,两种泊位的标志非常相似,而关键在于要看清是否有“专用”二字。

此外,除了提出两种电动汽车泊位类型,新规还对泊位的数量进行了要求。《规范》提出,既有和新建的公共停车场和P+R停车场的“电动汽车泊位”不少于10%,且必须修建至少1个“电动汽车专用泊位”。

但在实地走访10个停车场后,北京商报

X 西街观察 Xijie observation

打破学区房房的终极幻想

陶凤

以顶级学区著称的西城,终于向学区房开了枪。

近日,北京西城区明确,2020年7月31日后购房家庭,不再对应登记入学划片学校,全部以多校划片方式在学区或相邻学区内入学。

西城区最终并入,喧嚣已久的“多校划片”落地,而且比预想的更狠。此次之前,北京“多校划片”的改革进行多年。拥有优质教育资源的区域,如海淀区、东城区早在2018年就进入“多校划片”时代。

一个萝卜不再对应一个坑。这正是“多校划片”的威力所在。“多校划片”打破了顶级学区房的确定性,让价格滚烫的学区房投资价值骤降。

把一些房子身上简单的确定性,变成复杂的不确定性,从而更多地剥离投资属性。学区房价格的重新配置,让“价高者得”的学区投资逻辑开始瓦解。

多年来,难抑的房价,以顶级学区里的学区房最为突出。优质教育资源集中的学区,聚集一系列“重点中学”和“重点小学”,而打击炒房,首先要打击的便是这种容易炒作、具有上涨确定性的房子。

4月30日,中共中央政治局召开会议强调,要坚持“房子是用来住的、不是用来炒的”定位,增加保障性租赁住房,共有产权房住房供给,防止以学区房等名义炒作房价。

仔细研读,房住不炒和增加租赁,一以贯之。“防止以学区房等名义炒作房价”则是首次出现,这也是1998年住

房商品化改革以来,高层会议决策首度对准了学区房。

两个月来,广州市、成都市、石家庄市、南京市等多地展开行动治理房地产领域虚假违法广告,其中,以学区房的名义违规宣传和炒作房价成为整治重点。

牵扯到房地产和教育两大议题,学区房已成为城市家庭刚需中的刚需。房地产与教育的挂钩日益紧密,而弱化学区的意图,对推动教育均衡的助力仍在实践摸索中。

那些正在为学区房盘算的家长,大多是拥有一定财富积累和社会地位的中年父母,希望凭一己之力为子女的未来寻找确定性。只要优质教育资源供不应求且分配不均,以学区房为代表的各种产物,就会留存生长的土壤。

复杂的学区房,意味着降温同样是一件复杂而系统性的工程。从长期来看,只有公立资源的均衡化和教育的市场化,学区的溢价才会在未来逐步降低。

这需要持续稳定扩大教育投入,大力推进优质资源建设补给。同时,引入竞争,允许公办、民办学校同台竞争,增加家长选择空间。

接下来,便是在有限的资源供给下,在保证就近入学和平抑学区房之间寻求平衡,设计一系列科学合理的学位分配与调剂补偿机制。

雨夜之后,学区房可能会凉,但别忘了,教育的焦虑还在。

甘肃马拉松一个月后 赛事安全监管 全网升级

“5·22”黄河石林马拉松事件为国内体育赛事举办敲响了警钟。事件发生一个月后,7月5日,国家体育总局等十部门火速发布了《关于进一步加强体育赛事活动安全监管服务的意见》,对事件中出现的教训及教训进行查漏补缺。《意见》提出,各类体育赛事活动一律制定灾害性天气等风险防范及应急处置预案,并再次明确了各类体育赛事都要建立“熔断机制”。

制定灾害性天气等应急预案

《意见》要求,制定完善应急处置预案。各类体育赛事活动一律制定灾害性天气等风险防范及应急处置预案,包括实时风险评估、风险预警、风险防范、比赛中止或延期、及时救援等内容。

此前,甘肃省白银市景泰县5月22日举行的黄河石林山地马拉松百公里越野赛遭遇极端天气,多名选手出现了严重失温,21人不幸遇难。

而原定于5月23日在浙江湖州举办的莫干山越野跑挑战赛女子10公里项目也正是因为天气原因,被紧急取消。据赛事工作人员介绍,因为大雨道路泥泞,所以取消了10公里项目。

此后,黑龙江、河北、南宁等多省市均发文表示举办各类体育赛事活动要进行风险评估,并制定安全应急预案。

来自北京海淀的资深马拉松跑友吴冰表示,越野马拉松的应急预案至关重要。相对于城市马拉松,野外马拉松赛事可以说是另一个世界。城市赛事往往在城市道路上举办,有了路便可通车、运送补给。但野外条件下,赛事路线多为山地,救护车、救援车辆很难开上去,可能通信信号都没有。一旦遇险,救援难度大大提升。因此作为赛事主办方,应当做好应急预案,提供足够的赛事补给,建立完善的应急救援体系,其中专业的装备更是必不可少。”

就在黄河石林马拉松事件的第三日,应急管理部就召开会议强调,要抓紧会同气象等部门建立防范极端天气灾害工作机制,在试点地区探索将短临预报与应急处置紧密结合的实战办法,尽快在全国推广落地。督促有关方面深刻吸取甘肃白银马拉松越野赛事件教训。

配备专业资质的技术人员

此外,《意见》明确了组织者的条件和要求。体育总局各运动项目管理中心、全国性单项体育协会要明确体育赛事活动组织者的基本条件,包括对主办方、承办方、协办方的基本要求,加强对有关条件和要求的监督检查。

具体来看,体育赛事活动组织者应当配备具有相应资质的专业技术人员,配置符合相关标准和要求的场地、器材和设施,严格落实通信、安全、交通、卫生、食品、应急救援、消防等安全措施,增加装备检查、保险购买等强制性措施,确保出现紧急情况能够果断处置。

然而,黄河石林马拉松比赛的承办方甘肃晟景体育文化发展有限公司就因其“单薄”的体量以及“不专业”的运营在事件发生后就受到了广大网友的口诛笔伐。

根据6月25日晚甘肃省发布的事件调查报告,本届黄河石林百公里越野赛包括5公里乡村振兴健康跑、21公里越野赛、100公里越野赛三个组别,其中乡村振兴健康跑参加1700人(不含游客);21公里越野赛报名人数120人,实际参赛93人;100公里越野赛报名187人,实际参赛172人。

与之形成对比的是,运营单位晟景公司仅有员工12人。数据显示,2019年,我国新增超2.3万家体育赛事活动策划相关企业,年注册量达到顶峰。然而,在这2.3万家新增企业中,注册资本过2000万元的屈指可数。

体量之外,资质是专业的另一项重要标准。

中国田径协会的数据显示,2016年,马拉松赛事总量为993场,其中田协认证的赛事为328场,占比略超三成;到了2019年,赛事总量增长到1828场,认证赛事仅为357场,占比已经下降到不足二成。

北京市某路跑团团长、马拉松赛事运营商刘群指出:实际上,还有很多比赛没有田协、登协、体育局等官方和专业组织的认证,就是一两个专业人士带着外行人就敢上手开赛。”

完善熔断机制

“熔断机制”是黄河石林马拉松带来的又一个警示。《意见》指出,实行“熔断机制”,密切关注赛事进程,在办赛条件发生变化时,及时作出相应调整;在不具备继续办赛条件的情况下,及时终止赛事。

实际上,早在“5·22”黄河石林马拉松事件发生第二日,国家体育总局就召开了紧急会议,国家体育总局局长苟仲文表示,要做好重大赛事安全风险防范化解工作,建立“熔断机制”。

而在5月24日晚,2021“丝绸之路”宁夏-银川马拉松赛组委会发布公告称,受到疫情和天气等因素的影响,组委会决定启动大型赛事熔断机制,继续延期原定于5月30日举办的比赛。

据北京商报记者不完全统计,彼时包括七台河马拉松、临沂苍山等超过60场比赛延期或熔断。

体育与法律研究中心创始人、华城律师事务所合伙人董双全也表示,针对国内赛事运营水平参差不齐的情况,国家有关部门应从赛事准备、运营管理和技术培训等方面持续加强对体育产业的市场引导,完善办赛行业标准。从专业性的角度看,赛事运营方和主办方应当加强对突发状况的预判,加大对安全防范的投入,有效决断何时应当叫停比赛。

北京商报记者 陶凤 常蕾