



962555

帮忙

小跑
忙场

“蹭停”加剧停车矛盾

大华颐和华城是万里街道规模最大的社区，位于真金路577弄，共有185栋多层、小高层及联排别墅，3033户居民。小区分四期开发，2009年交付，规划有2108个停车位，其中地下775个为固定车位、地面1333个为公共车位。

“刚入住那几年，车位绰绰有余。”颐华一居委书记姚锦梁说，“但从2015年开始，随着业主陆续入住，加上不少家庭有了第二辆甚至第三辆车，车位一下子紧张起来。”

更让人头疼的是，小区地面车位收费标准较低，业主包月150元，亲属车辆每天10元。低廉的价格吸引了大量外来车辆长期停放，甚至有附近居民的“亲属”“朋友”也乘机将车开进小区“过夜”，只要在小区找到业主申报即可。到去年年底，业主登记车辆已达2643辆，远超规划容量。

“公共车位本应先到先得，但因为开发商当年的违规操作，400多个地面车位成了部分业主的‘自留地’。”居民王先生说，“再加上外来车辆的‘蹭停’，我们自己小区业主反而没地方停车，这让大家很气愤。许多车主为此吵得不可开交，甚至上演‘互相伤害’，你占我位，我堵你路，邻里关系剑拔弩张。”

距离不远的万里真金苑，444个停车位要容纳544辆登记车辆，其中相当一部分是“外来车辆”。每到傍晚，划线车位很快被占满，晚归的业主只能见缝插针，甚至占用消防通道。

“最夸张的一次，两辆车为了抢一个车位互不相让，直接横在路中间，后面堵了一长串车。”居民李女士回忆，“那天，物业和业委会调解了两个多小时才解决。”

傍晚5时30分，真金路577弄的林荫道上，曾是大华颐和华城居民的“战场”——下班回家的车辆排成长龙，车主们摇下车窗四处张望，只为在小区里找到一个落脚的车位。然而，许多车位早已被占据，有的是“蹭停”的外来车辆，有的是登记的“亲情车辆”，而需要停车的业主却只能“望位兴叹”。

“下班回家的头等大事就是抢车位，邻里间为了占位、挪车这点事经常吵翻天！”这是“新民帮帮忙”栏目接到的众

多居民投诉中的一个缩影。在普陀区大华颐和华城、万里真金苑等小区，外来车辆挤占停车资源的问题尤为突出，几乎每天傍晚都会上演激烈的“车位争夺战”。

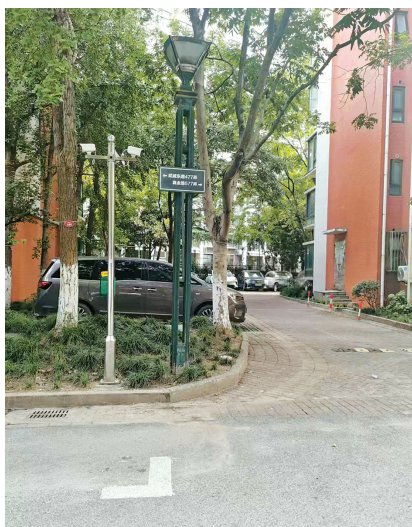
记者在联系属地部门后了解到，目前，万里街道已打出一套破解老旧小区停车难的“组合拳”，重点整治外来车辆“蹭停”现象。那么，街道所辖的20多个小区车位资源是否得到有效释放？业主停车是否已有章可循？记者展开了调查。

外来车辆挤占停车资源 “车位争夺战”天天上演

万里街道打出“组合拳”破解小区停车难



因车位紧张，不少业主随意乱停，占道堵路



整治后，小区车辆停放有序，道路通畅

居民主导规则先行

停车矛盾愈演愈烈，不仅影响居民出行，更破坏邻里和谐，给社区治理埋下隐患。万里街道城市运行管理中心主任王志芬意识到，这是一块必须啃下的“硬骨头”。

记者从多位业主处了解到，小区本就紧张的停车资源，却被任性的外来车辆“蹭停”，成了众多小区停车矛盾中“有苦难言”的痛。“老小区停车难，除了先天不足，管理不当更是重要原因。”王志芬说，“外来车辆‘蹭停’问题尤其突出。每个小区的情况不同，收费标准、车辆性质界定都有差异，如业主、租户、亲属、临停等情况复杂，只有找到矛盾根源，才能对症下药。”

先从“定规矩”破局，“停车公约”顺理成章地成为解题的“金钥匙”。街道决定将“居民主导、规则先行”作为破题思路。去年开始，他们指导辖区29个居民小区，根据各自情况制定《停车管理公约》。

“让居民自己商量出符合本小区实际的规矩，大家认可了，执行才有基础。”王志芬解释道。

在颐和华城，居委会、业委会、物业和居民代表召开了数十场座谈会。有人建议提高外来车辆收费，有人提出重新审核登记车辆，还有人主张清理被私自圈占的车位。经过反复讨论，一套新规逐渐成型。

万里真金苑的业主们也在一次次会议中达成共识：通过差异化收费，限制外来车辆长期占用车位。

新规落地资源回归

去年12月，万里真金苑率先通过《机动车停放管理专项公约》，对不同类型车辆实行不同收费标准，业主包月：第一辆150元/月，第二辆300元/月，第三辆600元/月；租户包月：第一辆300元/月，第二辆600元/月；外来车辆：30分钟内免费，超时每小时10元，封顶80元/天。

“规则清晰了，大家心里都有杆秤。那些纯粹来‘蹭停’的外来

车，一看这价格，自己就开走了。”任先生分析道。

今年3月，大华颐和华城也推出停车新规，明确地面车位为业主共有，禁止私自圈占；重新审核业主登记车辆，业主须向物业提交三证（房产证、行驶证、身份证）合一资料，如未通过审核，视为临时车辆；同时提高“亲情车”收费标准，避免外来车辆“浑水摸鱼”。

新规落地后，效果立竿见影：目前，外来车、亲属车等合计减少200多辆，腾出的资源直接给了真正有停车需求的业主。记者在傍晚走访时看到，路面上仍有不少空余车位，业主开车进入小区后，依次有序停放，未见占道堵路等乱象。

“以前回家之前，紧张情绪就提前准备好了，像打仗，现在心情没那么糟了。这不仅是车位的问题，还是公共秩序从‘混乱’到‘有序’的蜕变。”居民刘女士笑着说，不仅规则制定要透明，关键在于执行过程规范，大家从“被动遵守”

转向“主动维护”，就是社区公共秩序的良好循环。

科技赋能杜绝“蹭停”

规则的生命力在于执行。万里街道将停车公约纳入居民自治体系，明确业委会、物业、车主的权利义务，细化车辆登记、费用收缴等流程。

“外来车辆‘蹭停’造成停车秩序的‘混乱’，问题就出在停车系统录入车牌的管理上。”姚锦梁介绍，“我们前不久刚升级停车系统，识别功能更灵敏，收费模式更智能，有效杜绝了外来车乱入。”

科技赋能让管理更精准。近日，香泉路85弄小区引入物联感知技术，在378个地面停车位上安装了地磁，后台可一键生成停车地图，方便保安掌握车位动态，引导车辆及时停入空位，避免资源浪费。

万里街道提供的一组统计数据也印证了治理成效：自去年11月至今年8月，街道辖区物业和业委会接到的停车类投诉同比下降21%；停车问题解决率提高6.6%，居民对停车管理的满意度上升4.8%。

更重要的是，停车治理推动了社区自治的整体提升。在万里颐和华城，业主主动参与小区环境整治；在真金苑，居民自发组织了“文明停车志愿者队”，协助物业维护秩序。

“停车问题解决了，邻里关系也改善了。”任先生感慨道，“现在小区里见面都会打招呼，不像以前那样剑拔弩张。”

万里街道的经验，可以概括为“一小区一策”：深入排摸问题、居民共同制定规则、用价格杠杆调节需求、科技手段辅助管理。这套组合拳，为老旧小区破解停车难题提供了可复制、可推广的方案。

本报记者 房浩 王军

部分购车消费者仍未获退款

奇瑞厂家“选择性回应”遭质疑

付。此后，他多次与该公司交涉，仅收到3万元退款，剩余10万余元至今没有着落。朱先生表示，此前已有多名消费者向警方报案。

在本报报道之后，青浦区香花桥街道曾组织协调，瀚升负责人也承诺会妥善处理相关退款事宜。然而，该负责人随后再度失联，消费者维权陷入停滞。朱先生透露，据初步统计，事件涉及的消费者已超过50人，仅他们自发建立的维权群中就有26人。他质疑，如果厂家确实如李女士所反馈的那样，已解决问题，为何其他消费者的诉求迟迟得不到处理。

值得注意的是，瀚升在事发前早已被奇瑞汽车官方取消授权，但仍以“4S店”名义运营一年多。令人费解的是，这家早已退网的门店为何还能堂而皇之地“裸奔”一年多？据知情人士透露，该公司“打一枪换一地”规避监管，更换经营地点和公司名称，例如从青浦区迁至嘉定区，并注册新公司“奇瑞瀚升汽车服务公司”，以“服务”名义继续开展汽车销售业务。尽管多名消费者曾向奇瑞厂家举报相关情况，但得到的多为“已记录，将核实”的标准回复，直至事件被媒体关注，厂家才发布声明，称瀚升并非其授权经销

商。有网友直言：“厂家反应速度比老年代步车爬坡还慢！”

事件曝光后，奇瑞方面已对瀚升门店采取查封措施，并清理了其线上推广信息。然而，由此引发的信任危机仍在持续发酵。一些周边正规奇瑞4S店反馈，近期频繁有客户咨询“为何同款车型价格差异明显”，需要花费大量时间解释渠道差异，影响了正常经营秩序。

业内人士指出，汽车品牌方应加强对销售渠道的日常监管，建立快速响应机制，在发现问题时及时介入，如果放任

无资质经销商长期存在，不仅损害消费者权益，也会对品牌信誉造成负面影响。

对于此次事件，奇瑞方面尚未公开回应为何个别消费者的问题得到解决而另一些却没有，也未说明是否将对全国销售网络进行排查。消费者希望，厂家能够统一处理，而不是“选择性回应”，并要求堵上渠道管理漏洞，防止类似事件再次发生。

本报记者
陆常青



本版编辑/刁炳芳
视觉设计/竹建英

小再
帮追踪

9月10日，本报8版刊登《付款已三月 提车却无期》的报道，反映上海瀚升汽车销售服务有限公司（以下简称“瀚升”）以“奇瑞4S店”名义对外销售汽车，导致20余名消费者付款后无法提车。报道刊发后，消费者李女士称，奇瑞厂家已主动与其取得联系并解决了问题。然而，近日“新民帮帮忙”再次接到消费者反映，他们的维权诉求仍未得到有效回应，质疑厂家存在“选择性解决”的情况。

据消费者朱先生介绍，他于去年年底在瀚升支付14.98万元购买一辆奇瑞汽车，但车辆一直未能交