

# 保有量持续上升、价格调节仍不充分、共享泊位落实难 城市停车难题该如何破解

■中国城市报记者 刁静严

## 汽车保有量上升 加剧停车难

提起停车难,很多人都有一肚子苦水。

“买车还不到一年,路边停车已经被贴了五六次罚单,问题是真的没地方停。”北京市民兰女士吐槽道,她去路边商铺吃早点停车半小时,没想到出来就看到了罚单。第二次去的时候,她停人行道上又被贴条称占用了盲人道。

吴先生已经有十多年驾龄的老司机了,对于停车难也有着同样的顾虑。“上个月,我去北京北五环外的一座产业园谈事情,中午到的时候已经没地方停车了,车在门口停了一排,我也停在了后面。傍晚出来的时候,好家伙,我以为车丢了。”吴先生感叹道,人生第一次被拖车后,他是能不开车就不开车,原因是环保、省钱,更重要的是不用为停车难操心。

的确,城市空间有限、车位紧缺,路侧车位爆满,医院、学校、写字楼、商场、住宅区车位难求,商铺门前、背街小巷、人行道上见缝插针。

停车难,苦了车主,扰了居民,乱了城市交通秩序。

记者注意到,从去年底召开的中央经济工作会议强调加强城市停车场建设,到今年《政府工作报告》提出“促进汽车消费,大力解决停车难问题”,国家层面已经着手缓解停车难题,停车产业发展有望再发力。

当前,汽车保有量的快速增长加剧了城市停车的困难。据公安部统计,截至今年6月,全国机动车保有量达3.6亿辆,其中汽车2.7亿辆。全国69个城市汽车保有量超过100万辆,北京、成都、上海等12个城市超过300万辆。

记者查阅资料发现,北京市的机动车泊位存在严重的供需失衡:居住停车需求与居住停车位比例应为1:1,但实际只有1:0.63,缺口达129万个,致使夜间停车供需矛盾突出。而在2015年,北京市在制定《北京市机动车停车条例》时,曾提出“有位购车、停车入位、停车付费、违停受罚”的基本思路。由于各种原因,最终实施的条例并没有将“有位购车”作为强制要求。除北京市,其他城市的停车问题也是“老大难”。资料显示,目前我国停车位缺口已达约8000万个。

典型停车难问题包括老旧小区停车位不足、停车位产权不清晰、违建违停执法不到位、缺乏价格调节机制等,这些都构成了城市停车管理的难题。

这其中,老旧小区停车难是历史遗留难题,可谓“难上加难”。老旧小区多为20世纪末21世纪初建设,往往建设时就没有对公共停车区域进行合理规划,引发了现在市政配套设施老化、公共服务缺项较多的



问题。由此造成抢占车位矛盾日益激化,甚至占用消防通道停车带来严重的安全隐患。各地上报的17万个老旧小区既是发力重点,也是建设难点。

北京海泊停车服务有限公司总经理、“停车邦”创始人倪仕水表示,老旧小区停车难的原因主要源于三点:车位供给不足、停车管理滞后,以及收费价格混乱。“老旧小区广泛存在的僵尸车,严重浪费了宝贵的停车资源,也影响到停车难问题的解决,在车位紧张的情况下,汽车出去了回来很可能就没有位置了,所以有些人就干脆长时间停放不动。之所以产生僵尸车,往往又伴随着低收费甚至免费停车。很多建好的车库没人去停,这就面临着‘免费不可行,收费没人停’的窘境,这才是停车难的要害所在。”他说道。

## 运用调节价格机制 缓解停车难

“停车难”表面看是没地方停车,多建停车场就可以解决。而在倪仕水看来,解决“停车难”的关键在于要让价格起调节作用、让执法起规范作用。“停车难的问题,不是建个停车场就能解决的,这涉及到城市的规划与治理。如何让城市出行更美好、交通更便利,要从实际问题入手,吸引社会资本、推进停车产业化是解决城市停车难问题的重要途径。”

记者实地走访调查了北京朝阳区和海淀区的一些小区,发现地下停

车库未满的情况下,小区附近区域地面道路上停满车辆的现象普遍存在。

“小区周边有免费的地上停车位,但是很紧缺,回来晚的话就很难有停车位了。疫情期间,周边老旧小区不让车进,附近的停车位就更少了。”家住北京东五环的姚女士说道,她也曾考虑过办一个停车位,但是小区地下停车库一年4800元,公司停车位也是4800元,昂贵的停车费用让她望而却步。

值得注意的是,在一些地区价格贵的同时,仍有很多地方停车是免费的,这也加剧了乱停车、违法停车的现象。矛盾点就在这里,如果将免费车位改成收费车位,很多车主难以负担或不愿意负担额外的停车费用。

倪仕水认为,完善的价格体系是制度建设中的重要部分,它是促进设施供给、抑制停车需求的杠杆。据了解,香港部分地区停车泊位的平均价格超过200万港币,伦敦中心区的停车费超过了600英镑/月,占到人均收入的20%以上。反观国内,很多地方停车泊位仍处于一种“免费福利”的状态,这样挤压收费停车泊位的生存空间,长此以往会造成停车市场愈发低迷。

“停车难的痛点并不在于车位少,而是价格机制没有发挥应有的调节作用。”倪仕水介绍道,目前北京按区域划分停车费用已经有所差异,二环内和热点地区收费比较贵,但大环境还是没有改变。“只有在建立完善的法律体系、有效的价格机制以及良好的执法环境基础上,城市‘停车难’才能得到妥善解决。”

## 共享停车泊位 为何难以落实

为提升市民出行及停车便利体验,日前,各城市纷纷推出举措,为停车资源发展增量、盘活存量。其中,苏州上半年新增停车位5万余个,利用“大数据”错峰共享商圈资源;西安首批投用300个“海绵停车位”,

白天释放车辆、夜间吸收车辆;青岛市北老城区增加1500个停车泊位,再建12处停车场,缓解老城区停车难题,受到市民点赞。

早在2015年,国家发改委等7部门联合印发《关于加强城市停车设施建设的指导意见》,成为推动城市停车产业发展的重要标志。《意见》中提出,要充分发挥价格杠杆的作用,逐步缩小政府定价范围,全面放开社会资本全额投资新建停车设施收费。而去年底召开的中央经济工作会议提出了要加强城市停车场建设,今年《政府工作报告》提出“促进汽车消费,大力解决停车难问题”,其实,国家层面早已意识到了城市停车难问题,并陆续出台一系列政策鼓励停车产业发展。

有人认为共享停车泊位能够解决城市停车难。对此,北京交通发展研究院院长郭继孚在中国城市智能交通创新发展论坛上曾表示,理论上停车泊位是可以共享的,也有相应的资源,但是推进起来较难。

据了解,目前北京公共建筑夜间停车泊位的闲置率非常高,平均利用率只有39%,大约有89.7万个停车泊位处于闲置状态,且均位于居住区周边,距离居住区500米内占比80%,1000米内占比96%。与此同时,居住区夜间停车泊位却拥挤得一塌糊涂。之所以会出现这种矛盾,一是因为共享停车缺乏动力,个人很难利用公共建筑里的闲置停车泊位;二是停车信息化不充分,共享停车缺乏传播讯息的有效渠道。

针对城市停车难,业内人士建议,基于调整出行结构的思路,可采取更多行政手段,例如通过鼓励开发商配建一定比例公交场站和公共自行车停车位,来置换一些上限之外的停车位数量。这样规划建设管理部门可以用更多的手段,来调节和管理城市交通出行结构,预测未来的城市交通流量,更有力地发挥宏观引导调控的作用。



春节前最后一个双休日,有济南“金街”之称的泉城路上,来自全省各地购买年货的汽车停得满满当当,连慢行道也不例外,使济南的有车一族实实在在感到了停车难。

人民图片