



挖潜建停车位 错时停车 路侧电子缴费

停车位“一位难求”能否破解？

□本报记者 盛丽 孙艳 于彧

随着城市化水平的不断提升、汽车保有量的不断增加，城市的交通压力和停车压力与日俱增，停车难成了让人头疼的大问题：停车花费越来越贵，常常花钱都找不到停车位。在北京，相关部门曾陆续出台机关单位错时停车以及限时停车等办法，但是停车位依旧“一位难求”。乱停车现象不仅阻碍交通影响市容，也会带来许多隐患。为破解关于停车难的各种问题，相关部门也在积极推进解决。

【现状】

车位有限 小区停车基本靠抢

调查中，记者发现对于老旧小区停车难的问题，多是由于建设时间较早，车位并没有做规划，导致停车位的数量有限无法满足业主需求。对此，家住西南三环某老小区的业主牛磊很有感触。每天下班在小区里找车位，成了他的一个心结。

“这个小区住户有400户，停车位满打满算不到150个。而且车位基本被老业主占满了，像我们这种新业主根本无法找到固定车位。”牛磊两年前搬入小区，

由于没有固定停车位，他没少找物业理论。“物业说要想有固定停车位只能登记，如果有业主卖房，腾出来的固定车位按照业主登记时间排队租赁。”牛磊说。

“不知道什么时候才能排上。”牛磊介绍，他只能选择租赁小区里的临时车位。虽然临时车位一年1600元并不算贵，但是车实在太多了。“下班晚了，有时候绕好几圈都找不到车位。想要停车真是得靠抢车位啊！其实，每天下班挺愉快的，不过一

想起来到家停车，情绪一下子不好了。这车真是开也不是，不开也不是。”

根据数字显示，1994年至2004年，本市开始进行配建车位，一般是0.1车位/户；2004年以后，普通居住区按照三环内0.3车位/户、三环外0.5车位/户的标准进行配建。

去年，全市新建、改建居住类配建停车位指标再次调整，按照0.3车位/户至1.3车位/户的新标准提高了居住区停车配建指标。

占道乱停 路边停车也混乱

因为小区车位有限，不少车主想到将车停在小区周边的路侧。而随意乱停车的现象，也让道路变得有些混乱。私家车主杨阳每天回家就会将车停在路边，对此，他也很无奈：“我也不想在小区找车位的事费神，车都停在路边。从我们停车的地方走到地铁站口，街边基本都停满车

了，这都是附近小区业主的车。”

杨阳所指的这条停满私家车的道路，大概有两公里。记者观察，杨阳家楼下的四车道由于路两边常年停满车辆，已经被挤成两车道了。“车多的时候，甚至被挤成‘单行道’。一到晚高峰这条路就堵，有时候在家门口能堵个半小时。”杨阳说。

“这儿有很多小区，还有菜市场、学校什么的，过几年那边医院再建起来，只能更堵。”杨阳无奈地说，“我车小，技术也还行，只要有个空就能钻进去，实在不行我就停在主路边上，在车窗上留个电话，过一天算一天吧，要不怎么办呢？只能这样混乱着停。”

收费不透明 停车人为要价多

关于路侧停车，还有一些车主表示收费标准不透明、不统一，存在着不少乱象。“现在，路边停车管理的企业不少。虽然路边都竖着停车收费标准的牌子，但是还是存在着人为定价的现象。”市民张北说。

张北表示，很多地方并没有按照规定来收费。“比如，仅在我家门口收费标准就不统一。家门口有个超市，路侧停车是一小时4元。我问收费员价格的时候，他说没啥标准不标准的，反正老板定的就是这个价，爱停不停。”

对路侧停车怨声载道的还有家住通州的吴先生，“上周六，我和女朋友在通州一个商场逛街，车停在路边。也就一两个小时，居然走出商场交停车费时发现要16元。我和收费员理论收费标准，他却说没标准，都是这个价。”

【破解】

居民区挖潜建设停车位 满足车主需求

关于小区停车难的问题，困扰着不少车主和物业。怎么破解这一难题？对此，不少人也表达着自己的想法。牛磊说：“老旧小区还是根据现状合理的规划和开发更多资源，建设多种形式的停车场。比如，建设立体停车

位。而对于新小区，应根据小区的建设规模合理规划车位，明确配建标准。”

据了解，为鼓励老旧居住区挖潜建设停车位，相关部门表示，将研究采取“区主市配”的方式，由各区对居住区停车设施

挖潜建设进行补助，市财政予以配套奖励，继续推进城六区居住区停车设施挖潜工作。

截至2015年底，城六区一共完成老旧居住区停车设施挖潜75596个。今年，本市将新增建设8个停车管理示范小区，积极推广

错时停车，引导、协调有条件的单位大院、商业设施和写字楼等向周边居民错时开放，促进停车资源的充分整合、有效利用。

对于路侧停车收费问题，本市也有新动作。今年内，本市将

在东城、西城、朝阳、海淀、丰台、石景山等城六区以及通州区，拿出近4000个路侧车位，进行电子停车收费试点。届时，车主将不直接交现金，而是通过刷卡或者手机支付的方式付费。

【建议】

试点电子收费 变粗放型停车管理模式为精细化

今年年初召开的北京市“两会”上，北京市交通委主任周正宇在答复市人大代表和政协委员停车乱象问题时，明确表示今年内北京将实现停车电子缴费。临近年底，市交通委如期公布这一好消息，年内本市城六区和通州区将拿出近4000个路侧车位试点路侧停车电子收费，如果试点顺利，路侧停车电子收费将推广到全市。

事实上，伴随着城市停车难，停车收费管理早已凸显出不少弊端和漏洞。这一试点，正是对粗放型停车管理模式向规范化、精细化的转变。

此前，政协委员朱良就向市政协提交过一份关于推行电子收费停车的提案。朱良认为，这是城市停车管理的发展方向，也是堵住停车收费漏洞的重要手段。电子收费停车既可以准确计时收费，又可以减少人工干预，有效维护车主利益。

朱良还提到，大力推行路侧停车电子计时和收费的管理模式，有利于规范停车收费的管理，还有利于停车费的公开透明。

同样，安建军委员也早就提出了对路边停车利益链的质疑。他对路边停车费用的问题持续关注了十年，他的提案揭开了路边停车的利益链，提出收取费用的去向不明，而且市民的车在路边停放时是没有保障的。这种占用公共资源停车还收费的情况，不仅车辆没有保障，而且收取的费用对财政贡献却非常小。

安建军表示，有关方面从来没有公开过北京到底有多少路边停车场是经过批准的、路边停车

场的收费标准是多少、停车率是多少等等这些情况说明。

委员们认为，电子停车收费试点一旦成功，将逐步实现中心城区道路停车电子收费。建议在相关网站上统一公示所有道路停车收费数据。按照停车的时间和地点，任何人都可以查阅收费情况。即只要在网上输入停车位的统一编码、曾经停车的日期和时间，都可以显示出当时收费的金额。这样车主自己可以事后监督缴纳的停车费是否进入财政账户。

同时朱良还提出，目前路侧停车远不止是收费这一个乱象需要治理，还有，有的路段收费，有的路段不收费，这就很容易造成不收费的路段扎堆乱停车，而收费的路段则冷冷清清。停车场“吃不饱”，而路侧又车满为患，这些问题同样也是造成停车乱象的一个原因。相关部门还需继续结合城市特点，不断创新管理方法，大力提升城市停车收费的管理水平。

此外，委员们还建议建立统一的停车收费管理体系。目前全市负责停车管理的机构非常多，看似职能清晰，但却缺乏协调管理。当老百姓真正遇到问题时，很难准确判断出这个问题具体归哪个部门管，投诉时容易被支来支去，最终投诉无门，投诉的问题大部分也很难得到解决。

委员们建议，由交通委牵头成立一个机构或者建立一个协调机制来统一处理目前的停车乱象和停车收费问题，这样市民投诉时只需面对一个机构，问题处理起来也更及时有效。