市人大常委会一审《北京市机动车停车管理条例（草案)》

共享停车，可否缓解城市停车难？

□本报记者 盛丽 孙艳

机动车停车一直是让不少人都头疼的问题，盼不到固定车位、临时车位少等现象也很多。不久前，市第十四届人大常委会召开第四十次会议，会上对《北京市机动车停车管理条例（草案)》（以下简称草案）进行了第一次审议。其中对如何解决停车缺口大的问题提出了建议。此外，对于如何解决停车难的问题，不少地方也开始想办法推行出错时停车惠益居民。

【调查】

急——小区为找地停车反复兜圈

“这都转三圈啦，还是没找到停车的地方。”上周日下午4点多，家住洋桥的李婷婷开着车不停地在小区中转。小李居住的是老旧小区，板楼加塔楼高高矮矮的差不多十几栋，居民人数不少，车辆也很多。对于停车问题，不少人都时常抱怨。

“太难啦，固定车位就那么多，车辆管理的人说不能随便增加。大多数司机都是到处找地停车。”小李介绍，“我是今年4月才买的车，以前没车还没有太大感受，自打开上车，才发现老旧小区停车真是太困难啦。”

因为是新手，小李这几个月还没有太多摸车。处于车位难找的问题，即便是开车，她也尽量早回。“但就这样，还是为找个车位全家总动员。”小李介绍，每到双休日小区的车辆就更多啦。“串门的，走亲戚的，都开着车来。我们家人休息，也想到处转转。这一转，很可能遭遇找不到车位的困境。”

小李介绍，每次，她下班前都会让妈妈到小区转转找能停车的地方。“有一次，转了几圈，终于找到个能停车的地方。我让我妈去占着，但是我的技术差，有辆车抢先开过去。愣是停到我们占的车位，为此，我还找这个人理论。为停个车，闹的邻里都不痛快。”

调查中，记者发现，小李的遭遇不少司机都有过。老旧小区因为缺少相应的规划，停车存在不少难题。

盼——增加固定车位舒心停车

“要是有个固定的停车位，就不用每天都着急上火啦。”说到停车难的问题，调查中，不少人都表达出自己的愿望，特别是一些老旧小区的居民，对于固定车位的盼望十分热切。

“没用固定的车位，每次停车都需要你眼疾手快，倒是练技术啦。”家住马家堡的杨阳讽刺的说道。“在我们小区要想盼到个固定车位难着哪，比如我的邻居她们家也是申请了两年多，才轮到。”

“没有固定车位可真是头疼，我买的是新能源汽车，想要在小区安充电桩。没有固定车位更安不了，只能跑4S店充电，太费事啦。”车主小赵抱怨道。

某小区的一位停车管理负责人介绍，老旧小区的固定停车位很有限。“不是有个地方，我们就能划个固定车位。这都是有相关规定的，比如小区中要是有学校，学校的外墙附近就不能划车位，固定车位就这么多，要想使用只能排队。人家不用啦，你才能用。”

记者了解到，因为没有固定车位，不少司机也开始想办法自己创造车位。“经常是这车刚一挪地了，人就开始忙起来。”王先生抱怨道，“有些人为占个车位，使用的家伙事可不少，又是放破旧自行车，又是放沙袋、板凳的。就是想占着这个地方，回到家停车不费劲。这心情都能理解，但是每家都这么摆放，这么个占法，小区环境不久乱套啦。”

【破解】

协商错时停车缓解停车难

怎么才能让更多的车主，能够在小区停车时不再着急。不少地方也开始想办法，解决这一难题。对此，朝外街道的做法是三方协商错时停车。朝外街道辖区社会单位众多，目前地区居民自然小区40余个，多为老旧小区，因设计之初未规划停车位，随着地区机动车保有量不断增加，停车难问题日益突出。

今年地区居民私家车已达4000多辆，但近半车辆没有配套的停车位，车位供需差额巨大，由此引发的矛盾纠纷时有发生。

朝外街道武装部长吴志月介绍，最早是吉祥里社区想到错时停车的办法。早在2011年，该社区就采用了错时停车这个办法，并定下两条原则，一是停车费一定要便宜，否则居民不买账；二是价格短期不能变，否则居民不放心。为满足不同的停车需求，居民可选择不同“套餐”，如每天19时至次日8时停车，每季度需交纳350元；工作日每天19时至次日8时，周六日全天的，每个季度交420元。而该停车场对社会停车每小时的收费就要5元/小时。

吉祥里社区错时停车“新政”，引起朝外街道注意。朝外街道工委、办事处将解决居民停车问题作为为地区群众办实事、解忧困的重要工程，积极调动广大居民、社会单位参与社会治理，以实施错时停车为突破口，整合地区停车资源。

以三丰里社区为例，三丰里社区计有居民各类私家车450余辆，存在巨大的车位缺口。街道、社区与周边悠唐广场、日坛宾馆等社会单位洽谈协商，整合200余地下停车位方便居民错时使用。经多方努力，截至目前，朝外街道三丰里、吉祥里等4个社区与社会单位达成停车协议，累计为辖区居民协调夜间及周末停车位近1100个。

【建议】

政府统筹协调推进共享停车

“这肯定是件好事。”近日市人大审议的《北京市机动车停车管理条例（草案)》一公布，共享停车这个看似新生的事物被上升到了政府层面。这一政策的提出，受到了政协委员的关注。市政协委员、中国石化北京化工研究院高级工程师朱良认为，北京的停车状况，挖掘停车资源实行共享是一种必然选择，建议政府能够给予统筹，做好监管，让好事发挥更好的作用。

《草案》提出，个人或者单位可以开展停车泊位有偿错时共享。居住小区在满足本居住小区居民停车需要的情况下，可将配建停车设施向社会开放。国家机关、团体、企事业单位有条件的可以将机动车停车设施向社会开放，并可以实施有偿使用。在实施错时共享车位的过程中，停车设施管理单位应给予支持和配合，并提供便利。

朱良表示，北京的停车位缺口大，已经不是一年两年的“痛苦”了。很多地方停车基本靠抢，“停车难，难于上青天”甚至成了车主每天都要面临的烦恼。“但我们也看到了冰火两重天的现象，很多时候一边是停车位难求，另一边却是很多车位在不少时段都是空得空、闲得闲，冷热不均、忙闲不定的现象大量存在。”

朱良认为，推行共享停车正好能够平衡这种现象，此前有调查数据显示，“根据停车普查数据，北京市中心城区夜间公共建筑闲置空余车位63万个”。在这种情形下，在对停车秩序进行综合管理的同时，推行共享停车、深挖停车资源确实是一个比较好的方式，同时也是在当前停车位总量有限且增长空间趋于饱和的条件下的一种必然选择。

有专家分析，推进共享停车一方面有利于增加停车位综合利用率，等于是在停车位数量不变的条件下增大了停车效能和容纳能力，可以节约城市宝贵的公共空间资源以用于其他更广泛的用途。这无论对广大有迫切停车需求的人，还是对其他人都是一种利好。另一方面，共享停车位对众多拥有停车位却非全时饱和利用的业主和单位来说，则能够在不影响自己或单位人员停车的前提下增加收入、冲抵成本，可谓利人利己。

朱良提出，回到客观现实，我们还要注意到共享停车前面的“有偿”两个字，所以我们要特别注意，错时停车如果超时，就会影响其他人停车，必须事前有明确管理措施，是否需要加价？严重影响停车的后果如何承担？等等一系列细节问题都要有明确的细则。

“这不仅需要政府来统筹协调，还需要法律方面的认定。”朱良建议，不仅是停车位，所有可以停车的地方都要有一个明确的法律认定，并且需要进行精细的划分。朱良补充说，目前共享停车从技术上已经不是问题，不少企业已有了成熟的解决方案和应用。但是共享停车要真正获得普及，还需政府统筹协调，并加强引导、大力推动，并完善监管，包括经营主体的资格、定价、收费去向、开放时间、超时处理措施、安全设施、消防等方面的问题。