

□本报记者 黄康

**P 停车难:**  
不比堵车烦恼少

一线城市,拥有一个属于自己的停车位是许多车主的梦想。据相关机构调查统计,在2015年时,北京停车位约281.3万个,而全市机动车日保有量超过561.3万辆。刨去一部分公车,私家车停车位缺口约280万个。

当停车位成为稀缺资源,加之缺少前期的规划和有效引导,停车难导致停车乱难以避免。在去年的7月底,北京警方开展了静态停车秩序整治行动,以130条停车管理示范大街为重点,将停车管理示范大街重点整治区域分为“禁停严管街”和“停车入位规范街”,进行分类严管,其中,对在“禁停区”出现的无驾驶人车辆一律予以清拖,按有关负责人的话说,这次行动可谓力度空前。

然而,几个月过去了,记者走访北京西城区阜成门外大街华联商厦附近、太平街沿线、鼓楼外大街等地发现,机动车在禁停区长时间逗留;机动车占用自行车道、盲道等违法停车现象依旧屡见不鲜。

采访中多位车主抱怨,车多位少,自己也知道违规停车可能面临处罚,可有时办事着急,不这么停,真不知道该怎么办。

在广州,该市范围内机动车保有量约为260万辆,其中小汽车已达到190多万辆。但与之配套的汽车泊位数在册登记的仅为63万多个,汽车保有量与在册登记泊位数之比大概为1:0.33,这也意味着,该市60%左右的私家车面临无位可停的尴尬。

这样的矛盾不仅仅发生在一线城市。

仅在去年就有“青岛:87条重点路段整治乱停车‘动真格’开联网罚单”、“郑州CBD乱停车整治 月开近900张罚单”等多地交管部门的专项整治活动见诸报端。

然而,即便多个城市开展整治活动,但活动之后的效果似乎并不持久。“车越来越多,车位就那么点,有时候管也不是不管又不行。”在北京,一位不愿意透露姓名的交通协管员向记者抱怨。

**P 管停车:**  
仅靠涨价靠谱吗

早在2002年,北京居住区地下停车场就开始实行市场调节价。近日,新版《北京市定价目录》发布规定,居住小区地面停车收费从明年起全面放开,这意味着,明年起,除了占道停车和P+R停车,北京的停车收费全部放开即不再由政府统一定价,而是交给市场“这只手”。

据悉,国家发改委于今年年初提出在全国范围内陆续开放停车位市场定价,从四川省成都市实施的效果来看,停车费普遍暴涨,许多小区停车费都较之前翻了一倍还多。

运营公司给出的理由是,以前实行政府指导价很难收回成本,而现在需要将贷款利息摊派到了每个车位。

北京车主陈先生表示,在北京现行的小区停车价格中,地面长期停放不高于150元每月,1600元每年,市场一放开价格肯定要反弹。

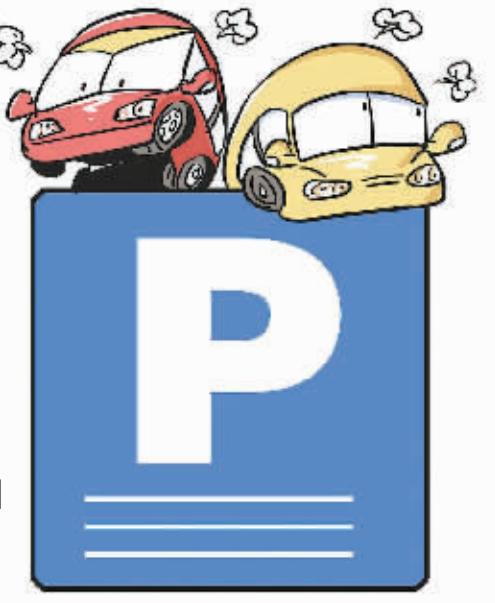
他告诉记者,虽然在文件规定中提到,物业或停车企业调整居住区停车收费标准,

## 核心提示

近年来,随着我国机动车保有量的爆发性增长,相关规划配建标准更新却呈现滞后状态,车辆持有和使用之间已经无法画上等号,停车难问题已成为摆在车主们面前的一道坎。异于买车、养车难的经济个体微观现象,看待停车难则应该也必须放在宏观背景下思量。

在大城市公共资源日益稀缺的背景下如何破解分配与管理的难题,令人深思,而这其中,有限的空间与日益增长的个体需求冲突会一直伴随整个城市扩张的进程。

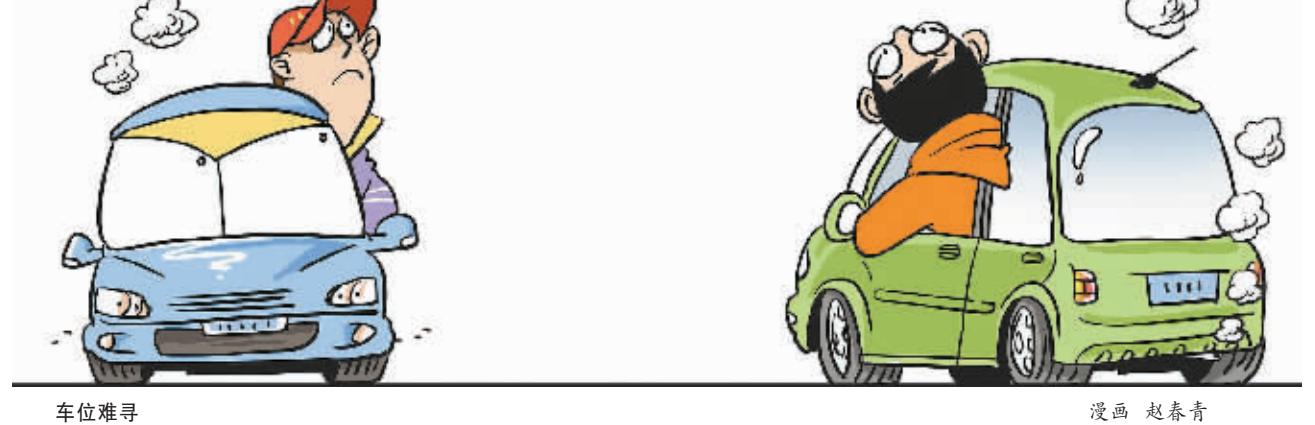
# 停车位



## 解决“车多位少”仅靠修建停车场注定不可持续

## 治理停车乱象, 仅靠收费涨价同样 “治标不治本”

# “汽车时代”的烦恼



车位难寻

漫画 赵春青

应当给予部分占建筑物总面积过半数的业主,且占总人数过半数的业主同意,可实际上又有多少人愿意天天参与这些事。有数据表明,在北京近七成的小区没有正规的业主要求。

潘家华在接受记者采访时表示,停车难是一个世界性难题。在寸土寸金的日本,为解决核心城区停车难问题,在写字楼、商场内外充分利用立体空间停车,此外,还通过立法对建筑规划做了规定,如城市中心地区每250平方米建筑面积配1个车位,一般地区为每200平方米配1个车位。而在美国,停车空间则是一

的加速,中国的城市尤其是超大型城市承载着巨大的人口压力,而相关的管理却没有及时跟上。机动车保有量年年攀升,城市管理精细化却不够。

他告诉记者,停车难是一个世界性难题。在寸土寸金的日本,为解决核心城区停车难问题,在写字楼、商场内外充分利用立体空间停车,此外,还通过立法对建筑规划做了规定,如城市中心地区每250平方米建筑面积配1个车位,一般地区为每200平方米配1个车位。而在美国,停车空间则是一

点一点“挖掘”出来的。例如,纽约市在城市改造中,就在原来拥挤的老城区里无法修复的残破建筑拆除后,有计划地增设停车场。

中国社科院城市发展与环境研究所所长潘家华在接受《工人日报》记者采访时表示,停车管理上出现的问题是中国城市管理系列问题中的一个缩影。在我国,人多地少资源紧张是国情,但不应该成为某些部门推卸责任回避问题的“万灵药”。就拿停车管理来说,在许多城市公共用地的土地浪费也是惊人的,为什么不能利用起来?在他看来,城

郭继孚也认为,很多人习惯大事小事都

开车,一个重要原因是开车出行成本低。更为关键的是,在我国,许多城市发展的思路是有限的道路资源总是围着“汽车”转,汽车道一再扩宽,自行车道等绿色出行空间一再被挤压。很多人不得不放下了脚踏板,握起了方向盘。

“有关部门从顶层的城市规划入手,通过有效的交通需求管理,使城市道路资源在各种交通方式上进行公平配置,设计好支撑城市可持续发展的交通规划刻不容缓。”赵坚说。

广州市政协委员韩志鹏也指出,当下,公共交通体系还不完善,很多盲点覆盖跟不上城市发展速度,许多地方都没地铁没公交没接驳线,要真正治堵,破解停车难题,完善城市公共交通系统才是关键。

对此,赵坚教授表达了不同意见,互联网

手段只是解决了信息不对称的问题,但根本

问题是城市道路空间有限,城市道路的增长永远赶不上私人小汽车快速增长对道路空间的需求。在他看来,通过价格杠杆等经济手段增加停车成本,从而鼓励市民绿色出行,积极

使用公共交通才是治本之策。

郭继孚也认为,很多人习惯大事小事都

开车,一个重要原因是开车出行成本低。更为

关键的是,在我国,许多城市发展的思路是有限的道路资源总是围着“汽车”转,汽车道一再

扩宽,自行车道等绿色出行空间一再被挤压。

很多人不得不放下了脚踏板,握起了方向盘。

“有关部门从顶层的城市规划入手,通过有效的交通需求管理,使城市道路资源在各种交通

方式上进行公平配置,设计好支撑城市可持续

发展的交通规划刻不容缓。”赵坚说。

广州市政协委员韩志鹏也指出,当下,

公共交通体系还不完善,很多盲点覆盖跟不

上城市发展速度,许多地方都没地铁没公

交没接驳线,要真正治堵,破解停车难题,完

善城市公共交通系统才是关键。

对此,赵坚教授表达了不同意见,互联网

手段只是解决了信息不对称的问题,但根本

问题是城市道路空间有限,城市道路的增长

永远赶不上私人小汽车快速增长对道路空

间的需求。在他看来,通过价格杠杆等经济手段

增加停车成本,从而鼓励市民绿色出行,积

极使用公共交通才是治本之策。

郭继孚也认为,很多人习惯大事小事都

开车,一个重要原因是开车出行成本低。更为

关键的是,在我国,许多城市发展的思路是有限的道路资源总是围着“汽车”转,汽车道一再

扩宽,自行车道等绿色出行空间一再被挤压。

很多人不得不放下了脚踏板,握起了方向盘。

“有关部门从顶层的城市规划入手,通过有效的交通需求管理,使城市道路资源在各种交通

方式上进行公平配置,设计好支撑城市可持续

发展的交通规划刻不容缓。”赵坚说。

广州市政协委员韩志鹏也指出,当下,

公共交通体系还不完善,很多盲点覆盖跟不

上城市发展速度,许多地方都没地铁没公

交没接驳线,要真正治堵,破解停车难题,完

善城市公共交通系统才是关键。

对此,赵坚教授表达了不同意见,互联网

手段只是解决了信息不对称的问题,但根本

问题是城市道路空间有限,城市道路的增长

永远赶不上私人小汽车快速增长对道路空

间的需求。在他看来,通过价格杠杆等经济手段

增加停车成本,从而鼓励市民绿色出行,积

极使用公共交通才是治本之策。

郭继孚也认为,很多人习惯大事小事都

开车,一个重要原因是开车出行成本低。更为

关键的是,在我国,许多城市发展的思路是有限的道路资源总是围着“汽车”转,汽车道一再

扩宽,自行车道等绿色出行空间一再被挤压。

很多人不得不放下了脚踏板,握起了方向盘。

“有关部门从顶层的城市规划入手,通过有效的交通需求管理,使城市道路资源在各种交通

方式上进行公平配置,设计好支撑城市可持续

发展的交通规划刻不容缓。”赵坚说。

广州市政协委员韩志鹏也指出,当下,

公共交通体系还不完善,很多盲点覆盖跟不

上城市发展速度,许多地方都没地铁没公

交没接驳线,要真正治堵,破解停车难题,完

善城市公共交通系统才是关键。

对此,赵坚教授表达了不同意见,互联网

手段只是解决了信息不对称的问题,但根本

问题是城市道路空间有限,城市道路的增长

永远赶不上私人小汽车快速增长对道路空

间的需求。在他看来,通过价格杠杆等经济手段

增加停车成本,从而鼓励市民绿色出行,积

极使用公共交通才是治本之策。

郭继孚也认为,很多人习惯大事小事都

开车,一个重要原因是开车出行成本低。更为

关键的是,在我国,许多城市发展的思路是有限的道路资源总是围着“汽车”转,汽车道一再

扩宽,自行车道等绿色出行空间一再被挤压。

很多人不得不放下了脚踏板,握起了方向盘。

“有关部门从顶层的城市规划入手,通过有效的交通需求管理,使城市道路资源在各种交通

方式上进行公平配置,设计好支撑城市可持续

发展的交通规划刻不容缓。”赵坚说。

广州市政协委员韩志鹏也指出,当下,

公共交通体系还不完善,很多盲点覆盖跟不

上城市发展速度,许多地方都没地铁没公

交没接驳线,要真正治堵,破解停车难题,完

善城市公共交通系统才是关键。

对此,赵坚教授表达了不同意见,互联网

手段只是解决了信息不对称的问题,但根本

问题是城市道路空间有限,城市道路的增长

永远赶不上私人小汽车快速增长对道路空

间的需求。在他看来,通过价格杠杆等经济手段

增加停车成本,从而鼓励市民绿色出行,积

极使用公共交通才是治本之策。

郭继孚也认为,很多人习惯大事小事都

开车,一个重要原因是开车出行成本低。更为

关键的是,在我国,许多城市发展的思路是有限的道路资源总是围着“汽车”转,汽车道一再

扩宽,自行车道等绿色出行空间一再被挤压。

很多人不得不放下了脚踏板,握起了方向盘。

“有关部门从顶层的城市规划入手,通过有效的交通需求管理,使城市道路资源在各种交通

方式上进行公平配置,设计好支撑城市可持续

发展的交通规划刻不容缓。”赵坚说。

广州市政协委员韩志鹏也指出,当下,

公共交通体系还不完善,很多盲点覆盖跟不

上城市发展速度,许多地方都没地铁没公

交没接驳线,要真正治堵,破解停车难题,完

善城市公共交通系统才是关键。

对此,赵坚教授表达了不同意见,互联网

手段只是解决了信息不对称的问题,但根本

问题是城市道路空间有限,城市道路的增长

永远赶不上私人小汽车快速增长对道路空

间的需求。在他看来,通过价格杠杆等经济手段

增加停车成本,从而鼓励市民绿色出行,积

极使用公共交通才是治本之策。

郭继孚也认为,很多人习惯大事小事都

开车,一个重要原因是开车出行成本低。更为

&lt;p