

“错时停车”能否解小区停车难？

——追问难题背后的利益纠结和制度空缺

本报记者 袁玮 潘高峰 孙云/文
本报记者 周馨/图

“白天路上怕堵车，晚上回家怕停车。”上海机动车保有量已达280余万辆。不断攀升的数字背后，带来的除了“堵”，另一个难题就是“停”。

记者昨天从交警部门了解到，截至去年底，上海中心城区配建车位约93.6万个，单独建设的公共停车设施拥有停车位约1万个，在市政道路上规范设置的道路停车位约3.6万个，加起来共约98.2万个。综合考虑夜间居住地刚性停放、白天车辆适度周转等因素，国际交通管理研究一般认为较为合理的机动车数量和所需配置泊位数量的比例约为1:1.2；交警部门

测算出的停车缺口为49.5万个。近50万的缺口，要弥补绝非一日之功。而且在买车“洪流”的不断冲刷下，这个缺口还在越变越大。

停车难题如何破解？是提高新建住宅车位配建标准，还是车牌绑定车位拍卖？是大力推进停车产业化，还是整合资源，推进错时停车？政府部门在想办法，专家学者在出主意。

近日，本报记者就其中被认为最具操作性的“错时停车”，作了一番实地调查，对停车难背后的利益纠结、制度空缺进行一番新的追问和思考。

小区伸出“橄榄枝”却无人应

虹口区目前的汽车保有量为9.1万辆，在区建交委备案的公共停车场泊位数为1.5万余个。今年经过多方协调，共开发了186多个错时停车位。这个数量远远不能满足正常需求。

建交委相关负责人给记者举了个例子：他们曾牵线想促成飞虹路上飘鹰花苑和隔壁商务楼合生财富广场的错时停车，但最终计划夭折。

飘鹰花苑建于上世纪九十年代，共16幢楼，规划车位近200个，目前小区私家车已有250辆左右。“‘先天不足’造成缺口很大，业主只

能见缝插针停车，有的实在停不了只能停在马路上，还要被交警贴违章停车罚单。”物业翁女士告诉记者，小区很多车主提出能不能错时停车，晚上把车停进合生财富广场，白天小区也可以给商务楼腾挪车位。

然而，小区伸出的“橄榄枝”并没有得到积极的回应。记者昨天下午在合生财富广场看到，地面车位基本停满，地下车库的也停了6至7成车辆。据物业业公司介绍，这栋商务楼地面加上地下车库共有230个左右停车位，白天能基本满足商务楼宇的停车需求。至于错时停车，物业方还是顾虑重重。

费用、安全、时间成三道“坎”

“坎”在哪里？首先是费用谈不拢。错时停车收费是社区向周边社会单位寻求车位时遇到的最为关键的一个问题，居民嫌停车费太贵，承担不起。但商务楼宇要执行自己的收费标准。就拿合生财富广场来说，楼里租户的收费是包月每月1000元至1200元。“我们即便是打个8折居民也不能接受。”物业管理人告诉记者，一旦施行错时停车，外来车辆进入单位内部后，导致内部管理成本增加，人员、资源成本大大提高，收费低了无法收支平衡。

对外开放单位内部停车场，还有一个顾虑就是安全。且不说外来人员进出办公楼造成的治安隐患，一位社会单位停车场相关负责人

坦言：“车子停到谁那里，谁就要对车子负责，刚了蹭了算谁的？收的那点停车费可能还不够赔的呢。”

错时停车遇到的另外一个障碍就是停放时间难以协调。参加错时停车的双方，一般都会规定对方的停放时间。这样车辆进出时间就受到一定限制，这对车主来说不自由。

商务楼有顾虑，小区对错时停车的做法是不是欢迎呢？记者调查发现，有车居民可能有热情，无车居民却不“买账”。而对小区的管理而言，同样面临安全担忧，以及社会车辆停放后所收取的停车费归谁，小区停车资源对外“共享”后小区内“有车族”和“无车族”的利益如何协调的两难。

“错”开矛盾需要创新管理

停车资源是社会公共资源，错时停车，如何“错”开矛盾？一位物业业内人士认为，最大限度发挥停车位这一稀缺资源的功用，让车位循环利用，错时停车方式需要全社会共同参与，也需要政府部门的扶持引导和创新思路。

机关、事业单位停车场属于公务财产，行政机关和事业单位有义务向市民错时开放富余车位。政策也是一只重要的“市场之手”，如果通过政府财政对实施企业奖励，对机关、事业单位财政补贴，消化错时停放增加的人员、设施和风险成本，解决机关、事业单位的后顾之忧，将刺激更多符合条

件的单位加入。

破解停车难这道待解的民生难题，政府部门还应创新社会管理。比如可以牵头制定协议范本，明确开展错时停车双方的管理要求与车主的权利义务，指导单位合约化管理，有法可依。诸如车辆超时不走，是用收费为杠杆加倍收取，还是纳入禁停“黑名单”；小区错时停车收益归哪一方；车辆如果发生意外损坏或丢失该如何赔偿等，需要有关部门出台详细指导意见。有业内人士还建议，可以在收取的停车费中划出一定比例作为投保费用，以便减轻相关单位、小区开放停车场或停车位的风险。



■ 申城不少路边都停满了汽车

立体停车？自备车位？都有点难！

市交港局详解各种缓解停车难建议可行性

今年9月，市交港局曾明确表示将根据《上海市停车场（库）管理办法》，在年内会同市政府相关职能部门，共同研究出台关于推进不同类别的停车设施共享利用的指导性意见，并由各区县政府负责组织实施。但时近岁末，指导意见依然未现端倪，也从一个侧面反映出错时停车的“知易行难”。

近年来，许多人大代表、政协委员多次提出缓解停车难的各种建议，这些设想是否可行？

能否建立体停车设施？

市人大代表吴坚：在目前大量采用平面结构的停车库中，逐步选择有条件的车库通过改造变为多层架构，释放出数倍的空余车位。同时，通过调整一些项目，比如绿地等，新建一批立体停车设施。

市交港局：通过调整绿地新建立体停车设施、缓解居住小区停车矛盾目前难以大规模推行，需继续调研。

上海去年在部分小区试点通过增加空中绿化、调整绿地建设立体停车设施，当时长宁区虹储小区的试点效果较好；然而，根据《上海市住宅物业管理规定》，业主大会决定改建、重建建筑物及其附属设施的，应当经专有部分占建筑物总面积三分之二以上的业主且占总人数三分之二以上的业主同意，有条件的住宅小区应由小区业主大会对新建立体停车库事项作出决定，并经规划、绿化等相关管理部门批准后施行；大部

分小区在试点过程中由于居民意见分歧大难以施行。

“自备车位”行得通吗？

市政协委员王向朝：能否出台将新增车辆额度与拥有固定车位相捆绑的“自备车位”的规定？

市交港局：将新增车辆额度与拥有固定车位相捆绑的“自备车位”政策是解决停车问题的有效措施，日本早在上世纪六十年代就开始着手制定相关法律，经过多年实施后取得明显成效。

但本市通过地方立法由政府强制实施这一政策的条件尚不成熟。一是由于目前缺乏全国统一实施此项政策的机制性保障，本市单独实施将会造成在本市进行车辆额度拍卖的门槛过高，导致大量本市车主在外地为车辆上牌后在本市长期行驶。

二是本市现有机动车保有量基数较大，停车位供需缺口明显，在现有停车矛盾未得到有效缓解之前，仅针对上海本地牌照的新增车辆实行自备车位政策的预期效果难以预测，同时可能引发有关政策公平性的质疑。

三是从车辆实际使用情况来看，除了在居住地和工地等相对固定、刚性的停车需求外，还有大量购物、娱乐、临时办事等不固定、较为弹性的停车需求。仅依靠主要针对居住地、工地停车问题的“自备车位”政策难以从根本上全面解决各种类型的停车难问题。



■ 因为停车难，不少车库里的坡道上也停了车

【记者观察】

破解之道

想为停车难找到一个破解之道，真的很难。很多办法只能治标，医一时之痛。

要从根本上破解停车难，首先还是要依靠制定和完善城市规划。中心城区难以有大的改变，上海未来人口将向郊区分流，那么，在一些郊区的新城，就应该尽早制定科学合理、兼顾眼前和未来的城市规划，如规定道路、商业设施、住宅和停车位的配比、合理布局P+R停车场。现有的一些P+R换乘点，因知晓度低、供需失衡、站外引导标志设置不合理等原因而遇冷，许多车位处于闲置状态。

第二，发展公共交通也是解决“停车难”的有效办法。上海的轨交网络已经颇为发达，但是早晚高峰过于拥挤，与之接驳的公交线路配置也不甚合理，造成了公共交通的吸引力不足。另外，上海轨道交通和公交虽然也有换乘优惠，但是力度却不大，公共交通的出行成本还是相对较高，这在一定程度上影响了公共交通的吸引力。

建议上海的城市交通管理部门从提升便捷性和降低出行成本着手，提高公共交通的吸引力，这样，“停车难”的老大难问题才有可能得到根本解决。