老城区停车难成民生话题

编者按:交通作为城市的主要功能和城市发展的主要动力之一，是连接城市的重要纽带，也是为城市发展运送人流、物流的重要通道，事关城市经济社会的可持续发展;同时,城区交通既是一个城市文明的重要窗口，也是树立城市良好形象的重要标志，它不仅关系城市公共交通安全，影响城市品位的提高，人民幸福生活指数的提升，更是关系人民群众切身利益的重大民生问题。然而,由于城市的快速扩张，外来人口的大量涌入，机动车的加速增长，加之老城区的历史原因和规划布局的相对滞后等，造成的道路拥堵与停车难现象,已经制约着城市的发展，影响着市民的工作和生活。对此,社会各界都在思考、分析、谋划,力图解决困扰城市发展的交通瓶颈。对此,本报《社会周刊》力图通过全方位的实地采访与调查,推出“破解老城区停车难问题”的专题系列报道,以期对我市中心城区建设的健康和可持续发展有所裨益。

□本报记者 李小然

和美、天润、新玛特等商场和市中心医院、市中医院等泊车困难,居民区、各类市场旁、部分学校区域等泊车困难，东方红大道、民权大道、申城大道、四一路、申碑路、礼节路、新华路、解放路等泊车困难……车辆停泊难以及由此导致的交通拥堵现象，已成为我市中心城区尤其是老城区的家常便饭，因此也成为市民近期街谈巷议的热点。

对此,市民着急,市领导同样着急。据《信阳日报》报道,近日,市长尚朝阳主持召开我市城市停车场建设工作推进会，研究我市城市停车场建设等相关工作,并将停车场建设项目列入2017年市政府十件实事之一。停车难这一事关民生的大问题，已经进入了市主要领导的视野。

随着城市交通的发展和人民生活水平的提高，私人汽车的数量急剧增加,停车难、行路难已成为世界各大城市面临的共同问题。面对这一共同现象,各地既有共同点,也有不同的地方。在记者的走访调查过程中，综合各方反映，由于停车难导致的车辆乱停乱放，是造成老城区交通拥堵现象的主要原因之一。

按照畅通工程评价体系,每100台当量小汽车应有20个停车泊位。而据信阳市城市管理综合执法局资料显示，截至今年5月，我市中心城区小型汽车保有量达11.8万辆,需停车位23600个,现只有停车泊位7200个，缺口16400个。

说起停车难，在市中心医院陪老父亲看病的王先生深有体会。由于医院内停车位紧张,王先生只能将车停在距医院有相当距离的路边停车位上,再搀着腿脚不便的老父亲慢慢走到医院。在同样有着密集人流量的商业街区，停车也是一位难求。这让爱逛街的张女士在一个月内“收获”了不少罚单。“不是不想规范停车，实在是围着和美商场转了几圈,愣是找不到一个空位,都停满了……”张女士无奈地自嘲“抢车位”技术不佳。

每天晚上7时左右,关桥桥头的狮河中学门口常常有三、四名交警疏导交通。“家长接孩子放学,把车停在学校门口的路上,道路被占了大半，只剩窄窄的小道让各方车辆通行”,顺着交警手指的方向，记者看到沿河的道路上一辆辆车并排停放,已经停成了3排，而此时关桥的红绿灯口来往车辆几乎动弹不得……

因停车难造成的种种问题，给市民的工作与生活带来了诸多不便，这一事关民生的问题引起了市委、市政府的高度重视。在当天举行的城市规划建设管理工作推进会上，听取完各相关部门情况汇报后,市长尚朝阳指出,加快城市停车场建设，缓解停车难问题，既要聚焦当前，更要着眼长远。目前,各相关部门正在积极协作联动,全力落实相关工作,力争让停车难问题得到缓解，给市民带来切实的便利。

今日视点

图为市区某医院停车场常年车满为患。 本报记者 李小然 摄

一位难求 今天你的车停进去了吗

□记者 刘 翔 见习记者 王凌云

近年来,我市机动车保有量不断上涨，而公共停车位数量有限。面对日益增多的车辆,现有公共停车位早已无法满足当前需求。而迎合市场的商业停车场如何管理?小区内有位不能停、中心城区违规停车的现象又如何规范?在停车矛盾日益突出的今天,对违章停车是否只能靠交警部门“一罚了之”?日前,本报记者对这些问题进行了走访探究。

现象:车位难求 有车没位出门难

“想去市区吃个晚饭，只能打车。”张先生自己有车,但他宁愿打车也不愿开车出门。“吃饭的地方停车难,需要满世界找车位,有时候在市区来回转十分钟都找不到停车的地方，连人行道上都停满。如果违规停到了非机动车道,被罚款就更麻烦了。”张先生说。

“我早上8点上班，可是我得6点多从家里出发。不然,7点半后单位对面的临时停车位就全没有了。”邬女士告诉记者,为了能找个停车位,她每天要比正常情况早起一个小时。

我市处于快速发展的阶段,随着生活水平的提高,拥有私家车的人越来越多,停车难问题让不少市民很头痛。“有车开不出去，一怕堵,二怕停。”刚拿到驾照的万女士告诉记者,她最怕的就是停车。

家住某国有企业家属院的市民告诉记者,去年至今,他所住小区内新增了40余辆车,停车难问题突出。为了解决这个问题,去年下半年单位将绿化带和荒废场地进行整修,增加了近20个车位,还是满足不了停车需求。“回来迟了,车就得放到大路边。路边如果没有临时停车位,违规停车还会被罚。”

“新小区现在也得争抢车位。开发商把地下车位囤积一次性高价出售,没有公租车位,我们的车只能停在小区外面，没有安全保障。随着以后入住人越来越多,连外面车位也要抢。”一市民反映在羊山新区新购买的房子也存在停车难问题。

据了解,现有的停车场,已经无法满足停车需求。尽管有城市执法人员引导和管理,仍存在有车无处停,有位不能停的现象。记者走访发现,我市市区内停车难集中分布于老城区和老家属院内，如:东方红大道沿线、新华路沿线、中山路沿线、解放路、申城大道、工区路沿线等地，重点分布在有学校、有商场、有医院和有餐饮门店等人车流量集中的地方。典型区域有:和美广场附近、新玛特商场附近、市中心医院、市中医院、市七中、市三小、市十三小、市九中和小南门清真街等地。

原因:车多位少违规停放等多重原因所致

按照畅通工程评价体系,每100台当量小汽车应有20个停车泊位。而据有关部门的资料显示,我市中心城区汽车保有量和现有公共车位数量,远没有达到畅通工程标准,缺口明显。不仅如此,近两年,私家车数量快速增加,与之形成反差的是公共停车位则难以增加,造成停车越来越难。据市交警支队有关数据显示，截至发稿前,我市近两年新增小型汽车7万多辆,市中心城区小型汽车数量已达到165264个,但路沿石以下公共停车位只有1651个,基本处于饱和状态,已经无法再增加。

客观上,车多位少是停车难的主要原因,也是目前困扰全国甚至全世界的现实问题。一方面土地本身就是不可再生资源,尤其是中心城区,更是寸土寸金,这就好比分蛋糕,分出一块少一块;另一方面,随着社会经济迅速发展,有车族越来越多,原有规划根本满足不了现存需求。在许多旧城区和老住宅区的原有规划中,停车位规划滞后甚至处于“真空”状态。

除此之外，停车之所以更难,还有诸多人为原因。新建小区开发商为节省土地成本,不留公共停车位或者租车位;为追逐利益最大化,将地下停车位全部囤积，再在居民入住后一次性高价卖出。“我们小区的地下停车位一个卖到10多万元,可以买辆车了。真的很无奈,有车不能停,有位不让停,真是乱了套,希望有关部门能管管。”市民赵女士呼吁加强高价停车位的管理。

违规停车,乱停乱放,让停车变得更加困难。“我们觉得如果能够规范停车,也能够缓解停车难。”走访中,许多城市执法人员都有此共鸣。有些人在公共停车位一车占两位、堵住停车口、停在消防通道、摆放障碍物没车也占个专属车位,还有些店铺主在门口空车位上,赫然屹立“禁止停车”四个大字。记者在北京大街南段看到,一辆小车正在寻找停车位,此时,已经没有别的停车位,唯一的空车位上放了两辆电瓶车。

占道经营,马路市场,也是停车难的另一人为原因。记者发现,北京大街、统一街、广场路、鸡公山大街等占道经营现象时有发生。浉河区市政执法队队长杨雨亮告诉记者,要解决占道经营和马路市场问题,除了要靠日常执法,还要让规划先行,包括停车位规划和农贸市场规划，对于日常管理也有好处。“老城区的市政规划是基于当时条件的考虑,种种客观原因也造成了现有的停车问题。”杨雨亮说。

建议:多方努力齐抓共管 形成文明停车共识

据悉，在公共停车位管理方面,路沿石以上的停车位,由市政执法部门分管；路沿石下的停车位,由交警部门分管。另外,在路沿石上的停车位设置障碍物等违法行为也由交警部门管理。商业停车场的建设审批由市政执法局主管，而管理经营则由企业负责;小区内的停车场地规划由土地和规划部门审批，经营则由开发商负责。仅从这些权责分配上就知道,要想解决停车难问题，需要各方共同努力。

从现在停车难的主因上看,要想解决停车难问题,在新建小区和道路的规划上，务必从长远角度,拉大格局，在客观条件容许下,多建公共停车位，方便停车的同时,也有利于道路畅通。

解决车多位少问题,除了从规划上入手,还要开阔思维,创新停车场建设。我市目前新型停车场建设几乎还是空白。未来,创新公共停车体系,恐怕是解决停车难的有效途径。一是可引进智能立体车库，在一个车位装上这个设备后,原来的一个车位就变成了上下两层的2个车位。该设备将对原有停车位数量进行1:1的增容。二是可建设立体停车场,能在节约土地资源的基础上,增加车位。

对于商业停车场收费标准,应加以规范。一方面,相关部门对收费标准加以把关,另一方面,要鼓励引进科学管理系统,以智能管理代替人工管理,避免乱收费等现象发生。对于小区停车位“天价”出售和租费标准也应该科学合理化。有偿车位是市场缺口驱动所致,政府部门应该在宏观调控中，科学引导,不能让占有优势地位的企业自己说了算。在遵循价值规律的基础上,应该本着惠民、利民的原则,既不能让市场无力存活,也不能让管理完全放空。

在执法上,职能部门不能“一执了之”，对于违规停车给以罚单就算了事。对于可以适当增加停车位的区域,应及时增加;对于停车矛盾尖锐的重点区域临时停车,应该以说服教育为主,毕竟道路畅通才是最重要的。

除此之外,最重要的,仍然还是提高公民素质,在全社会形成文明停车的社会共识。让一车两位、暴力占位、乱停乱放、占道经营等不良行为远离我们的生活。举例来说，设置障碍物占车位等行为,就犹如灾难时逃生，在现有的通道下,大家越挤,越加剧逃跑的难度,反倒是有序撤离,能让更多的生命得到安全保障。因此,在现有情况下,达成停车秩序共识,对于缓解停车难是有好处的。共识的第一步,是要明确公共车位是大家共有的,每个人都有权利去停。所以,任何占用停车位的做法,都是违背原则,是不道德的,应该受到谴责。

与人方便,自己方便。在停车时,多一份利他之心,多一点同理之心,也许,停车就没有那么难了。

□有感而发

破解停车难 需全社会共同努力

□李小然

随着我国经济的快速发展和居民购买力的不断提升，汽车日益在大众中普及。与此同时,停车设施供给不足问题逐渐凸显,已成群众关心、关注的焦点,停车难成为新一代的城市病。

车辆无处停放，给车主们带来很大的困扰。停车耗费的时间成本降低了出行效率,因停车困难带来的不良情绪也削减了幸福指数。由于找不到地方停车,不少车主转而挤占车行道和人行道,这又给行人和其他交通工具的正常行驶带来不便,侵犯了他人的路权。同时,车辆乱停乱放给交通秩序的维护与管理也带来了较大的困难。

面对“停车难”这个世界性难题,各地都在积极探索。缓解停车难问题,须从根源找途径。停车场在城市建设发展中先天不足,机动车保有量的不断增加与停车场建设的相对滞后形成矛盾。而现实告诉我们，见缝插针式的划设停车位,在汹涌而来的汽车时代,对于应对停车难问题如同隔靴搔痒。科学编制、布局合理、规模适当的停车场，理当适应市民停车的需要，而不是随意地又去挤占其他的空间。

对此，政府已经展开深入调查研究,进行科学谋划,广泛听取群众意见建议，并将开展停车场建设项目列入2017年政府十件实事,重点予以推进实施。

在政府为此努力的同时,市民是否也应给予积极配合?遵守交通规则出行是城市文明的标配，但不少车主交通法律意识淡薄，总是从方便自我的角度参与交通活动,图省事、怕跑路,习惯乱停乱放，导致原本有限的公众停车位利用率低。还有许多沿街商家对路面临时停车泊位的作用理解不够，将许多路面临时停车泊位当作自己的私家停车位使用,长期占用临时停车位。种种不文明行为，使得原本的停车不易难上加难。

缓解停车难问题不是某一个部门某一家的事情，这是一个社会问题，必须由全社会配合才能逐步好转的系统工程。解决问题的关键,要靠建设和管理,要靠理性探索和积极动作，更要靠全体市民文明素养的不断提升。由此,才能实现人车和谐、道路畅通、停车无忧，从而充分享受汽车给我们带来的便利。

公共停车位 到底属于谁

图为商户在公共停车位立起请勿泊车的牌子。 本报记者 李小然 摄

□本报记者 李小然 孙浩然

近年来,随着我市机动车数量的增长,停车难问题令许多车主十分头痛。然而,记者发现在我市多条路段,许多商家将自己店铺门前的公共停车位占为己有的事情屡见不鲜。

在我市主城区的解放路、民权路、北京路等多条路段,有不少商家在没有任何合法手续的情况下私占店铺门口的公共停车位,他们用停车锥筒、板凳或者其他杂物将公共停车位封锁起来，再标上“专用车位”“禁止停车”等字样，不在自己家店铺消费就不允许停车，导致想要将车停在这里的车主只能另寻他处。

市民冯先生告诉记者,在北京路上他刚把车停在路边的停车位上,一家商户的工作人员就上前告知:“商店门口不准停车,如进店消费,可临时停车。”当冯先生质疑这是公共停车位时,该工作人员以车辆停在商店门口会影响生意为由,阻止他停车。而且这种情况不是个例。“有车位不能停，要舍近求远,有时因为急着办事把车停在没有停车位的路边还要被贴罚单,真是郁闷。”冯先生无奈地说。

这种行为到底合不合法?路边停车位的使用权到底属于谁?带着疑惑，记者来到浉河区城管监察大队，该大队队长杨雨亮告诉记者，不管是路沿石以上还是路沿石以下，只要是用白线规划的停车位都属于公共停车位。临街商铺门前的停车位也是城市道路的附属设施,都是公共资源,绝对不允许被某些商户私占，更不能对停车位收取任何费用，这种行为是不合法的，车主停车时如再遇这种情况可以拒绝，或者向有关部门举报。

乱停乱放。图为北京大街沿线两辆电瓶车占用机动车停车位,还有许多小型轿车竖着停车。 本报见习记者 王凌云 摄

扫描二维码

新闻爆料、民生投诉、传播正能量,请联系民生记者!