

停车位缺口高达 270 万个使全市治理乱停车效果打折扣—— 北京停车高收费多罚款让市民担心



4月1日,一名交通协管员给违法停车车辆张贴“北京市交通协管员道路停车记录告知单”。

□据 新华社

北京市“非居住区停车价格上涨”、“停车专项治理百日行动”等政策已实施一个多月,市交通委宣布“道路拥堵情况得到改善”;但另一方面,停车高收费引发的矛盾冲突、利益博弈也日益显现,如停车管理企业亏损、收费员被打离职、中心城区商户赢利下降等。

许多市民担心,在全市停车位缺口高达 270 万个的情况下,采取停车高收费及增加罚款的做法能否持续? 停车新政如何辅之更加谨慎及人性化的公共治理手段? 新华社记者就此问题进行了追踪调查。

▶▶【停车新政】隐性成本由谁支付?

业内人士指出,停车新政带来的缓堵效果毋庸置疑,但其背后的隐性成本应该由谁支付?如何让市民自愿地退出汽车消费,新政策的科学性有待实践检验。

北京市发改委收费管理处处长李虹表示,此次停车收费政策中综合考虑了北京交通发展规划、运行状况、停车实际需求,参考借鉴了国内外大城市差别化停车收费政策,与国外的东京、国内的上海等城市相比,北京的停车费并不贵。

“在政策制定过程中,有关部门先后召集了交通、社会、经济、价格等方面的专家和停车管理企业、商业企业以及市民召开了 20 多个座谈会。”李虹说,“停车收费调整方案曾在网上公开征求社会意见,收到了 1000 多个市民的意见和建议 3000 多条。”

然而,作为最直接利益相关方的停车管理公司对 35 元的“高收费”普遍不满。某停车管理公司负责人告诉记者,管理部门只是“找

了几个人到公司查了查账,按照每个车位每天停车 10 小时,收入 100 元推算出来的,而对停车费调整给企业带来的损失,根本没有计算过”。

一些市民对停车新政表示不满。市民秦先生说:“新政策如何考虑普通车主的实际情况?不少市民花十几万元买了部车,交了上万元的各种税费,然后每天去挤公交车,在家门口停车还要被罚款,这是不是太不合理了?”还有市民说:“说北京停车费比东京低,那么有没有把北京人的收入与东京人的收入进行对比?”

国家行政学院教授王伟认为,在油价高、过路费高、停车费贵、停车难多重压力下,需要一些鼓励性政策化解有车族普遍感觉到的“生存压力”和不满情绪,如市民减少驾车出行,给予税费、停车费减免的优惠。“这是一个系统工程,过分依赖强制手段治堵,有可能伤及整体经济发展和社会和谐。”他说。



5月11日,早高峰时间,北京市东城区安化北里狭窄的道路被出入的小汽车挤得满满当当,自行车和行人只能见缝插针穿行。这种状态在北京大多数老旧小区十分常见。



4月1日,北京东华门附近一处停车场竖起新的收费标准牌(上图);3月31日,北京景山附近一处停车场的管理员正在更换收费标准牌(下图)。(本版图片均据新华社)

▶▶【层层打折】折射高停车费尴尬

北京西单大悦城西侧路的停车收费员于伟承包了 20 个路侧停车位,5月15日是星期天,傍晚车流量最大的时候,车位还空着四五个,这在 4 月以前几乎是不可能的。从 4 月 1 日起,按照北京市发改委定价,西单商业区路侧停车第一个小时收费 10 元,之后每小时 15 元。“这个价周末勉强能收上来,平时不打折根本没人停。”他说。

5月12日晚,记者在这里享受了于伟的折扣“优惠”——15 元不限时。尽管有折扣,记者看到,于伟承包的车位上只停了四五辆车。不到晚上 8 点,于伟在北街的同事就骑着自行车回家了,他向于伟挥手告别:“没车可守,

下班了!”

于伟告诉记者,按每个车位每天 30 元计算,他每月要向公司上缴 1.8 万元的占道费。

“政府不是规定重点地区停车位占道费每个车位每天 35 元吗?”记者好奇地问。

于伟说,30 元是经过 4 月份的亏损后,收费员与公司讨价还价后达成的。大悦城北街的停车管理员孙伟利说:“附近的收费员亏损干不下去,大多走了。”

记者调查发现,停车新政实施后,“收费难”成为北京市停车管理企业普遍面临的问题。据公联顺达停车管理公司统计,停车费上涨半个月内,该公司停车管理员被打事件超过 30 起,各区县停车场有三

成停车管理员离职。

一家停车管理企业的负责人透露:“现在基本没有停车管理企业不亏损的,我们试图与主管部门‘砍价’,想按照发改委定价的 50% 至 70% 上缴占道费。”

受影响的不仅是停车企业,北京市商务委市场运行处处长王淑侠介绍,停车费上涨对北京中心城区百货商场,尤其是中档商场和餐馆影响比较大,三环以内的中档商场停车位空置率约为 1/4,居民更多地转向社区消费。

4 月以来,位于西二环附近的多家小商品批发市场客流下降。业内人士估计,停车新政对北京中心区商业的影响将在第二季度末显现出来。

▶▶【滚滚罚单】难补停车位建设缺口

在大幅度提高停车费的同时,北京市规定交通协管员可协助交警对违法停车行为“贴条”。这项措施出台伊始,便引发广泛的争议。

据北京市交管局统计,半个月内在交管部门对违法停放车辆开出了 7.6 万张罚单,同比上升 163%;按每张罚单缴纳 200 元罚款计算,半个月罚款金额高达 1520 万元。

北京市交通委公布的数据显示,截至“十一五”末,北京市共有机动车停车位 217 万多个,而机动车保有量为 489.5 万辆,其中 80% 以上集中在六环内,这意味着 270 多万辆车不可能“依法停放”。270 多万万个车位的民生欠账

使北京治理乱停车的效果打了折扣。在北京,自行车道、便道、胡同,凡是能停车的地方现在几乎都塞进了一辆汽车。

在协和医院西门外的校尉胡同、帅府园胡同,常密密麻麻停满了小汽车,车与车之间连车门都打不开,一些车玻璃上贴了罚单。被贴条的张姓司机无奈地告诉记者:“赶着来给病人送饭,还得赶着去上班,早高峰时间很难打到出租车,只能冒着贴条的危险停在路边。”

家住宣武门附近的汪先生近一个月来被贴了 4 次罚单。汪先生告诉记者,他住的小区属于老旧小区,里面有上百辆车,但车位只有几十个,大量汽车被迫停在小区门外的街道和人行道上。“响应政府的号召不开车,也没地儿停车,难道要我把我车装到口袋里?”

对于市民的这些质疑,北京市交通委负责人表示,今后 5 年,全市计划至少要建设 20 万个基本停车位,5 万个公共停车位、3 万个驻车换乘停车位。老旧小区周边的停车位优先满足小区居民,并执行相对优惠的收费政策。

专家认为,按照北京每年限购 24 万辆小客车的政策,这样的建设规模很难弥补停车位缺口,今后的供需矛盾将日趋严重。