

“开车容易停车难”，相信这是很多有车一族共同的烦恼。据统计，至2006年年底，南京共有小汽车37万辆，按照国际通行标准每辆车需有1.3个车位计算，南京应配建48.1万个停车位，而目前南京各类停车位仅有14.6万个，相差33.5万个，平均两辆车还摊不到一个停车位。为此，相关部门专题调研后开出药方：利用价格杠杆，实行差别收费；其次是加快建设专业停车场和泊位，建议设立“城市静态交通建设专项资金”。



路边停车场给交通造成了巨大压力 资料图片

# 南京，平均两辆车摊不到一个停车位

相关部门给出对策：设立专项资金多建专业停车场，实行差别收费，路边停车要多掏钱

记者调查

## 马路车位火，室内车位闲

### 马路停车场生意红火

开车人总得找个地方停车，停车泊位缺口那么大，那车辆都停哪里了呢？细心的市民不难发现，市区的马路尤其是闹市区周边的马路两边常常被车辆挤占。

在延龄巷一带，马路两边停放的车辆排起了长龙，原本就不宽敞的路面被占去了1/3。昨天中午，记者来到人民大会堂背后的石婆婆庵，这条小巷南侧路边已经停满了小汽车，一旦有车子发动离开，后面就跟着“见缝插针”。停车场管理人员告诉记者，这里有24个停车位，基本上都停得满满的。记者数了一下，石婆婆庵尽管名义上只有24个停车位，可实际上已经停了30多辆小汽车，甚至有的车横着停，标有“公交车道”字样的公交专用道也被路边停车侵占了一半。来往的车辆不仅需要避让行人，还要避让停靠的车辆，不少开车人非常头疼。刚停好车子的刘先生抱怨：“我也知道停这边不方便啊，但是怎么办？商业中心的停车场满了，有车位的不对外，总不能开车不停车呀！就我这位子，还是在周围转悠好几圈好不容易等来的呢！”对此，管理人员也很乐意。他坦言：“我们这里停得比较密，看车人收入是与停车量相挂钩的。”

萨家湾道路停车区段，经公安交警部门规划的泊位是31个，实际停车泊位超过130个，超范围停车十分严重。而有的停车场作为单位自身配备的，空出的车位也不愿对外开放，造成闲置，还有的停车场则因为商业效益不错，便“改造”成商业区，新街口地区就有好几个停车场被如此占用。

### 自发停车泊位很多

找不到地方停车，随便

原因

## 车位少，收费不合理

一边吃不饱，一边路堵走不了……对于这种怪现象，相关专家通过大量调研后分析，认为大部分是因为停车位的缺失造成的，而另一个重要原因是收费不合理。

据调查，道路停车收费方面，南京道路停车收费水平低于同为长三角区域核心城市的上海、杭州两市，高于济南、西安、武汉等省会城市；一级道路停车收费标准为一小时7元，二级道路停车收费标准为一小时6元，

在哪条马路上靠边停下，很多地方居然也渐渐形成了规模。官方统计，未经公安交警部门规划、自发形成的道路停车规模较大，以鼓楼区为例，通过24小时现场观测，发现现有道路停车泊位7966个，其中经公安交警部门规划的停车泊位为2700个，自发形成的停车泊位高达5266个，两者比例大致是1:2。

“很多小区门口，都有大量车停靠过夜，大多是自发形成的，还有的就是周边停车场比较少的，就依靠在马路边，新街口正洪街就是一典型例子，经常停得满满当当，尤其是晚上。”

### 室内停车场吃不饱

与此同时，室内停车场很多都吃不饱。投入巨资建成的朝天宫地下停车场经常只停几辆车，连水电费都挣不回来，市政部门实在无力继续经营，只能转包给私人。不过，该停车场的老板昨天聊起来也大为感叹，因为在他投入了3500万建设资金之后，他的身边就突然冒出了三个马路停车场。为了解决生存问题，这个停车场无奈将一部分改建成了仓库和洗车场。

记者在现场看到，停车场四分之一部分已经改成仓库和开设了洗车业务。虽然已是停车黄金时间，但停车场只是空荡荡的停了30多辆车。

而有的停车场作为单位自身配备的，空出的车位也不愿对外开放，造成闲置，还有的停车场则因为商业效益不错，便“改造”成商业区，新街口地区就有好几个停车场被如此占用。

两者相差仅一元，不利于缓解城市中心区域停车难的矛盾；在主城区中心区域的道路停车计次收费，每次时间段为12小时（7:00—19:00，19:00—次日7:00），不利于加快车位的周转，容易造成车主拖延停放时间，浪费停车资源；道路停车收费与院落停车收费差价大的问题，既严重影响了城市道路的通行能力，又导致了大量公共收益流失，大规模道路停车应收而未收。

对策

## 差别收费：停马路上要多掏钱

针对南京停车收费不合理的现状，专家给出如下对策：

（1）中心区道路停车收费标准要高，非中心区道路停车收费标准要低，引导停车合理分流，缓解中心区道路停车压力；

（2）在同一区域，道路停车收费标准要高，路外停车收费标准要低，拉开两者差距，引导车辆停入路外停车场库，提高路外停车场库利用率；

（3）在同一区域，白天

道路停车收费标准要高，夜晚道路停车收费标准要低，减少白天道路停车需求；

（4）在同一区域，长时间停车收费标准要高，短时间停车收费标准要低，计时收费的单位时间应尽可能缩短，逐步由1小时缩短为30分钟、15分钟，提高道路停车泊位周转率；

（5）在同一区域、同一时段，大型车停车收费标准要高，小型车停车收费标准要低，高低差以1倍为宜，体现多占用面积多付费原则。

## 多建专业停车场，少占道路

国际经验表明，城市停车供应方式应以配建停车位为主，以公共停车位为补充，以道路停车位为补充。据介绍，根据江苏省建设厅、公安厅联合发布的《城市道路内停车

泊位设置标准》，到2010年我市道路停车位占停车位总量比例应控制在4.5%以内，只有采取多种措施加快建设专业停车场和泊位，才能实现这一目标。

建议

## 统一收费、统一管理、统一支出

在停车管理上，专家提出一定要加强，实现“五个统一”：

（1）统一规划。全市所有的收费道路停车区段和泊位都必须经市市政公用局许可，由市公安局交警部门统一规划。

（2）统一标志。全市所有的收费道路停车区段和泊位都必须设置公安交警部门统一制作的停车标志，同时设置由市物价局统一监制的价目公示表，没有统一标志的一律不准收费。

（3）统一票据。全市所

有的道路停车收费都必须使用市政局统一提供的江苏省非税收入一般缴款书（加盖公安部门收费专用章），否则严肃查处。

（4）统一上缴。全市所有的道路停车区段和泊位收费都必须按要求及时足额上缴市财政专户，不得截留，定期接受监察、审计。

（5）统一支出。统一编制全市道路停车收费支出使用计划，在保证公安部门既得利益不减少的情况下，实行收入增长同比例分成的收费支出管理体制。

## 停车场闲置、占用也要收费

“以后绝不能光喊口号，一定要严格执行市规划局、公安局2003年《南京市建筑物配建停车设施标准与准则》”，相关专家举例，对配建停车位未达标准的建筑项目，按差额征收停车位建设费；对配建停车位闲置的（含待售闲置），征收停车位空置费；对配建停车位改作商业、仓储等非停车用途的，征收停车位建设费。

另外，该专家还指出要加大专业停车场和泊位建设的投资支持力度，建立“南京市城市静态交通建设专项资金”。该专项资金

主要由一定比例的道路停车收费、停车位建设费、停车位空置费和停车位占用费等财政资金组成，确保专款专用。

在地下空间利用、规划、价格、税收等方面要制定优惠政策，吸引和鼓励社会资本投资建设专业停车场和泊位，鼓励有条件的单位停车位向社会有偿开放。要依法管理专业停车场和泊位，坚决清理取消对专业停车场和泊位的一切不合理收费，切实减轻专业停车场经营者的负担。

实习生 谭明村  
快报记者 毛丽萍

新闻延伸

## 小区车位只售不租加剧停车难

“有意向购买车位的业主请速到售楼处登记，登记完毕后，多余车位将向想买第二个车位的业主出售，车位价格已经涨至11万，特此告知。”年底，奥体某楼盘的业主们又收到了开发商的短信。

记者了解到，最新出台的“社区警也可开违停罚单”的消息使业主们不能随意把车停在小区道路上；而从去年10月1日物权法实施以后，南京地下车位15%归业主共有的规定已经悄然取消，新老楼盘开发商都在想方设法催逼业主买车位，甚至规定“只售不租”，没车位不许进小区，这都加剧了业主们的停车难。

### 动向：开发商变着法儿催业主买车位

实际上，12月底，奥体某楼盘的业主接到的通知有两个版本，一个称车位价格涨至11万，还有一个称“原先优惠2万元减少为1万。”

更令业主心烦的是：该小区到目前为止，都没有出租车位的消息。记者昨日到物业询问，被告知：该小区由于车位配比超过1:1，因此按规定不需要像那些车位紧张的小区一样预留一定比例的公共车位出租。就算没卖掉的开发商也没有授权他们出租，至于以后租不租，没消息。有车的业主如果没有买车位只能向其他有车位暂时不用的业主去租。

记者了解到，“只售不租”的楼盘还不止这一家。记者昨日问了一下集庆门附近一家楼盘，目前聚锦苑的车位仍然在卖，18.5万/个，目前仍有25个车位没有卖掉，但物业却称“开发商已经按规定预留了15%的公共车位出租”，所以那25个车位“是开发商卖的，不出租”。

### 背景：开发商“仗着”物权法大肆卖车位

在龙江某小区，开发商早年是以前200元/月租给业主车位的，结果现在开发商通知了所有租户，车位已经敞开销售，如果业主现在停的车位被其他业主买走，那该业主下月就要“挪窝”。如果所有车位都被买走，那就没有车位租给业主了！

怎么会这样？早年各家楼盘都出租车位，怎么一下就变成了现在的“高价出售、只售不租”呢？在对多家楼盘的采访中，销售人员屡屡提到物权法，称以前南京还规定地下车位85%归开发商，15%归业主共有；该法去年10月实施后，

地下车位已经100%归开发商了。既然产权确定归开发商，当然开发商可以决定是租是售。为了卖高价，南京楼盘车位“只售不租”风气越来越盛。

物权法明确规定：建筑区划内，规划用于停放汽车的车位、车库应当首先满足业主的需要，其归属由当事人通过出售、附赠或者出租等方式约定。这与南京之前“15%地下车位归业主”的规定相冲突。从去年10月1日起，房管部门在审批车位销售范围时取消了“15%归业主”的做法。在开发商强势的情况下，许多新小区都直接在合同里约定车位归开发商销售，没有一家楼盘约定车位归业主。

### 雪上加霜：小区边停车也可能被贴罚单

2007年12月中旬，江苏突然出台新规：社区民警也有权对小区的违停车辆贴罚单。这意味着小区内也不能“免费停车”了。

银城东苑和钟山花园城的业主们近期发现，原先小区外侧或大门边业主可免费停车，可现在经常接到交警部门的罚单。龙江的一位业主则告诉记者：他住的是2002年交付的小区，配建车位实在太少，因此业主们都把车按顺序停在路边，当地的交警也很“人性化”。大家都默认一个惯例：一般早上9点前、晚上5点后都不贴罚单，除非你在白天时段影响道路交通才会被罚。

### 专家：开发商“逼”买车位，业主可起诉

东南大学物业管理研究所所长黄安永认为，开发商拿着地下车位“只售不租”，是对物权法的误读。物权法涉及车位的表述中，第一句话就是“建筑区划内，规划用于停放汽车的车位、车库应当首先满足业主的需要”。什么是首先满足业主需要？业主无力一次性付款购买，想租车位当然也是一种需要。目前各地的落实物权法的细则没有出台，因此给了开发商单方解释的机会。在这种情况下，如果开发商逼业主买车位，业主完全可以凭这一点去告开发商“没有首先满足业主需要”，以判例来推动物权法对业主权利的保护。

记者了解到，目前南京大多开发商仍在观望，一些小小区里仍默许业主免费停车，并不愿意激化和业主之间的矛盾，预计双方博弈期至少还将有一年。快报记者 孙洁