

北京市区机动车停车管理现状、问题及对策

北京市公安交通管理局 于春全 张伟

一、基本情况

据统计,市区现有各类机动车停车位约 48 万个,其中公共停车位仅 7 万个,其余 41 万个为单位、居民自用停车位,且近 70% 分布在单位院内,很难供私人车辆或无停车位的其它单位车辆停放。

市公安交通管理局作为道路交通管理行政执法机关负责道路停车管理,凡属对社会开放的收费停车场均由市交管局负责审批。经批准的收费停车场由工商管理机关核发营业执照,按物价部门规定收取停车费。非社会停车场由产权单位自己管理。占路停车位由市交管局统一规划、统一设置,停车费用由市有关单位负责。大中型公共建筑、居住小区配套停车场(库)在规划时,由市交管局和市规划局负责审定,并确定车位数量。

现行停车管理法规包括以下几个方面:

- 88 年国务院发布的《中华人民共和国道路交通管理条例》。

- 97 年北京市发布的《北京市道路交通管理规定》。

- 89 年北京市制定的《北京市大中型公共建筑停车场建设管理暂行规定》,并附发了《北京市大中型公共建筑停车场标准》。

- 最近经市政府办公厅发文对住宅小区配建指标修订为:每 10 户配建 3-5 个停车位,高档住宅和公寓每户配建一个停车位。

- 根据《北京市机动车和机动车驾驶员管理办法》的有关规定,市交管局先后发出两个《通告》,在北京市城八区开始实施停车泊位证明制度。

二、停车管理存在的主要问题及原因

(一) 机动车停车场地及设施严重不足

- 基本停车位(即自用停车位)严重短缺。市区自用停车位只占车辆拥有量的不足 60%。占全市 68 万辆小客车 54% 的私人小客车自己真正有停车位的寥寥无几。

- 市区公共停车位严重不足。在仅有的 7 万个公共停车位中,还有 1 万多个是占路临时车位。

- 客货运输系统、汽修服务行业等缺少基本的经营条件。城八区 800 多家出租汽车公司拥有 5.7 万辆车,只有不足 10% 的出租车夜间停在公司停车场内。公共汽车也有相当一部分占用道路停放。

- 现有停车场(库)被挪用。

(二) 停车管理力度不够,管理手段相对落后,管理失控问题较为突出。

- 管理力量严重不足。交管局警力主要还是以控制路口为主,巡逻警力也只局限于一些主要干道,并以纠正处理车辆行驶违法行为为主。

- 管理执法力度不够。目前违规停车处罚对象是驾驶员,但在实际执法过程中,往往难以找到当时驾驶车辆的驾驶员。而对车辆所有人的处罚尚无法律依据,造成执法效率大大降低。

对于违反管理法规,私自占用、改变停车场性质的单位,处罚力度明显不够,只是罚单位 2000 元,法人 200 元,远远起不到法律的约束作用。

- 规划建设执行缺乏必要监督管理。规划审批的公共建筑、居民小区停车指标,由于建设过程中不能同步建设、同步投入使用,竣工后又没有有效的验收手续,造成停车位指标不能完全落实。

- 专业运输部门、汽修行业等单位在申请执照前,按规定应对本身应配置的停车场在市交管局进行审批后,再到有关部门办理执照,但一些主管部门未能认真履行法律手续,造成事后被动局面。

- 由于没有统一的规定,目前,住宅小区、居民大院、单位大院对停车的管理较为混乱。

(三) 停车意识及法制观念差

相当多的市民现代交通意识和法律意识薄弱。如许多市民头脑中依然保留着非机动车“门到门”的传统观念,开车外出办事或购物,为了图自己便利,随意乱停车。部分单位对内部或配建的停车设施没有依法使用,反而违法随意占用、挪用。

(四) 停车法规体系尚未健全

- 缺乏统一的停车管理法规,停车主管机关在法律上应有的职责和权力未被有效确认。

- 管理不到位。由于没有法规规定,公安交通管理部门对住宅小区、单位大院的停车管理,难于统一掌握,只局限于政策的咨询和协调,不能很好地发挥指导、监督、检查的职能。

- 因住宅小区、单位大院的停车主管部门不明确,管理不规范,造成停车混乱。

- 停车场的审批和建设一体化在现行法规中没有明确规定。造成部分建设单位在配建停车设施

专稿速递

时,主管部门无法有效地参与监督、验收,致使一些公共建筑停车设施不足或流于形式。

(五) 停车收费标准低,道路资源浪费,停车场建设未形成产业化。

北京市现行的机动车停车场收费标准,是91年经市物价局批准执行的,目前已不能适应经济发展需要。偏低的停车场收费标准,不仅使国家投资修建的道路及停车设施,由于停车者无偿或低偿占用,导致国有资源流失。而且,由于停车周转率低,也造成了这些基础设施资源的浪费。同时,偏低的收费标准也妨碍了停车场的建设与发展。

(六) 停车无序造成治安秩序混乱

夜间许多机动车随意停在路边、居民楼下等处,缺乏看管而造成车辆丢失,引发了治安、刑事案件增多。

三、停车管理基本对策

(一) 加快停车设施规划建设

● 应遵循布局合理、满足需求、保留用地、落实地域的原则,保证城市停车发展的必要空间。

● 市政府应给予停车场建设优惠政策,将其纳入城市基础设施建设的范畴,扶植停车场建设走产业化的道路。形成政府、集体、个人投资一齐上,使市区规划的社会停车场逐步予以实施。

(二) 加大停车管理力度

● 逐步规范停车。对市区街道进行停车规范化管理;对未经批准在道路上划设停车位的,坚决取缔,对违法停车严格管理;对有条件的繁华大街在不影响交通的前提下,适当划设一些停车位及设立准许停车的标志解决购物停车难的矛盾。

● 借鉴香港、新加坡等发达国家、地区的做法,组建正规的道路交通协管员队伍参与交通管理,协助交通民警维护停车秩序。目前,市交管局聘用近1000名以下岗职工为主的交通协管员,协助民警维护停车秩序,同时也解决了部分下岗职工就业问题,取得了较好的社会效果。这些交通协管员的职责和法律作用还需通过市政府正式授权,同时,这支队伍的日常经费,应由市政府在收取的占路停车费中,以收支两条线的形式予以拨付。

● 严格按规范要求配建停车场,凡规划审批的停车场不能随意改变性质。规划、公安交通等部门要进一步加大对已建成停车场使用的监督检查,并与产权单位签定责任书,凡改变性质的要予以严肃处理,与此同时,对公共建筑及居民区在投入使

用前,应在建委的统一组织下有公安交管部门参加验收。凡未予验收或验收不合格的不能投入使用。

● 为实现“车有其位”的目标,坚持停车泊位证明的做法。

● 专业客运、货运、汽车维修等行业,在申报营业执照前,公安交通管理部门必须对其是否具备滞留车辆的停车能力进行资格审查。工商行政管理部门要坚持先由公安交通管理部门对停车设施予以审验把关,再办理营业执照的原则。

● 各单位要按新实施的“门前三包”责任制要求,将门前停车秩序纳入“三包”范围,并落到实处,这也是全社会共同的责任。

(三) 健全停车管理法规

1、有关法规应尽快补充和明确停车管理主管机关职责和权限;明确交通协管员的职责;明确占路停车的性质;加大对违法停车车主的执法力度。

2、修改《北京市大中型公共建筑停车场建设管理暂行规定》,同时加大执法力度。应补充的主要内容:一是除大中型公共建筑外其他影响交通严重的公共建筑(如餐厅、娱乐场所等),也需确定配建停车位指标;二是配建标准应予相应提高;三是对违法行为加大处罚力度;四是对确无条件配建且经依法审批的公共建筑,对缺额部分收取停车位差额费,以用于公共停车场的建设。

3、对居民住宅小区配建停车位应尽快立法,不能只是作为一般的技术性规范来要求。

(四) 调整停车收费标准

国内外许多城市的停车管理经验表明,依靠经济杠杆,制定合理的收费标准,对缓解停车难有着积极的作用。具体收费标准中要体现占路停车收费高,以减少占路停车行为,保护国有资产的收益;不同地段的停车费用,按地级差价也应相应不同。

(五) 利用科技手段和现代化设备管理

目前,北京市使用的停车计时收费系统,使北京市停车管理产生了多方面的变化:通过规范停车收费区域,以静制动,提高了道路通行能力;由过去单一的收费型向管理型转变,停车秩序得以改善;规范了停车收费行为和收费标准;提高了停车周转率,缓解了部分地区停车难的问题。

(六) 关于停车经营管理

停车场的经营管理应本着谁投资谁收益的原则,按市物价部门的有关规定予以合法经营,在经营前应由公安交通管理部门对停车场经营条件予以

审批后,再由有关部门进行审批。

占路停车收费理论上应是政府财政收入的一部分,经营单位可以是市、区政府授权一个部门统一组织收取;也可由市、区政府指定一个单位作为业主(政府的代表),按照公安交通管理部门统一规划设定的道路停车位,采取市场竞标的方式分路或分片公开向社会单位招标,所收取费用除支付日常管理费用及微利外,一律上交同级财政,以防止国有资产的流失。住宅小区的停车管理,产权单位应确定物业管理部

门并纳入安全文明小区建设中,统一规划,统一收费标准,统一管理。现有居民区,有条件停车的要统一规划对居民开放,凡条件不具备的,可结合部分绿地或区内道路开辟停车场。

(七) 加强宣传教育

停车秩序是城市管理和社会秩序的一个重要组成部分,要通过广泛的宣传教育,增强车辆拥有者“车有其位”、“停车入位”和“有偿停车”的意识,改变随意停车的陋习,提高现代化交通意识和遵守法制的观念,从而改善首都交通整体环境。

学会工作

中国城市交通规划学术委员会 1999 年年会暨学术研讨会

在兰州市政府、兰州市规划土地局的大力支持和协助下,中国城市交通规划学术委员会于 9 月 13~15 日在兰州组织召开了 1999 年年会暨学术研讨会,来自全国各地的 98 名委员及代表参加了会议,建设部原副部长廉仲、国家设计大师任震英、甘肃省建委主任屠锦敏、兰州市副市长宋乃娴、兰州市人大副主任丁克勤等领导同志出席了开幕式。

本次年会暨学术研讨会是在学委会成立二十周年之际召开的,为进一步推动我国城市交通行业的学术发展和技术进步,探索二十一世纪城市交通的发展道路,促进相互交流和理论研究,学术委员会在会前组织了以“迈向 21 世纪的中国城市交通”为主题的论文征集活动,从应征的 70 余篇论文中评选出 35 篇论文收录到论文集,并评选出 10 篇青年优秀论文。学术委员会将在年内正式出版题为“迈向 21 世纪的中国城市交通”学术论文集。

会议期间,张启成主任委员作了题为“努力探索我国城市交通发展的规律”的主题报告,回顾了 20 年来学委会走过的历程,对下一阶段学委会的学术工作提出了要求。来自各地的 20 余位委员和代表交流了近年来完成的交通规划项目和建设实施项目;香港的 3 名特邀委员介绍了香港的城市交通发展,以及政府、企业和学术团体在香港交通发展中的作用及协调机制;兰州市规划土地局李曙光局长全面介绍了兰州城市总体规划和交通规划的编制情况;会议还组织考察了兰州市的城市建设和交通建设。

世纪之交召开的本次会议由两个明显的特

点,一是精心组织会议交流的项目和论文,突出了交流内容的创新性和实用性,增加了项目实施后的效果评价;二是项目交流采用了多媒体演示,交流方式直观、新颖,具有吸引力。与会代表认为,本次年会暨学术研讨会把学术委员会的学术活动推上了一个新的台阶,拓展了新世纪城市交通研究的思路。

会议期间,还分组讨论了学委会的自身建设,以及对兰州市城市交通发展的建议。同时,也对“关于城市交通发展与交通规划的初稿进行了认真的讨论和修改。会议通过了增补两名学术委员会副主任委员的决议。

应南京市规划局的盛情邀请,学术委员会 2000 年的年会将于明年秋季在南京召开。

(建设部城市交通工程技术中心 马林)

资料

中国城市交通规划学术委员会领导机构名单

主任委员: 张启成
副主任委员: 陈晓丽、李秉仁、武涌、王静霞、徐循初、钱连和、全永樂、夏丽卿、冯容、戴逢
秘书长: 李晓江
副秘书长: 马林、金东星、陆锡明、危素贞
秘书处联系电话/传真: (010) 68343297

(中国城市交通规划学术委员会秘书处提供)