

为了破解停车难,昨天,由东南大学交通法治与发展研究中心与新华网江苏频道等单位主办的第二届南京城市停车治理论坛举行,本次论坛围绕“合理调控城市机动车规模的停车治理”的议题,邀请了国内多个领域的专家、停车管理部门人员,共同出谋划策。

现代快报记者从论坛上获悉,南京除了要推广道路停车泊位POS机收费,明年还要推广路外停车场(马路以外的停车场,包括建筑物配建停车场和社会停车场)“不停车收费”系统。专家提出,限牌限号不能从根本上治堵,建议“鼓励主动停驶”,对这样的车主要奖励。现代快报记者 赵丹丹

# 明年南京将推广路外停车场“不停车收费”系统

如果应对停车难? 专家建议:奖励主动停驶的车主

## 最新消息

感应刷卡进入

在电子环保卡内装个芯片或者安装一个特制卡



类似ETC系统的“不停车收费”系统  
(图片仅供参考)  
制图 雷小露

## 明年推广“不停车收费”系统

南京道路停车泊位,年底前将全面实行POS机联网收费。

在论坛上,南京市停车服务业协会秘书长杨明山透露,对于有道闸的路外停车场,明年将推广“不停车收费”系统。

何为不停车收费?他表示,这种系统的原理就和高速公路过收费站的ETC系统一样,只要在车辆的电子环保卡内装个芯片,或者安装一个特制卡,车辆在进停车场时,就可以直接感应刷卡进入,不需要取卡停车,省时省力。出来后,自动感应刷卡缴费。

他称,目前中大医院等停车场已经试行,明年将在南京推广,预计有100家停车场用上这样的设施,可以避免一些停车场排队取卡出现车辆积压的现象。

## 热点关注

### 关键词:治堵措施

#### “用交通罚款来奖励主动停驶的车主”

为了缓解道路拥堵,控制机动车的规模,北京、上海早就实行了限牌限号。

对此,国家发改委城市中心综合交通研究院综合所所长赵延峰认为,限牌限号并不能从根本上控制机动车规模以及交通拥堵。以北京为例,2011年受小汽车拍照摇号政策影响,拥堵指数大幅下降,2012年出现反复,2013年12月,平均拥堵指数6.1,已与摇号政策出台之前的2010年持平。

而且单双号限行还导致一些家庭购买第二辆车。牌照摇号,也出现有人拉上所有亲戚一起去摇号的情况。

赵延峰认为,可以采用鼓励主动停驶的办法。比如像韩国首尔2003年启动“自愿停驶制度”,参与的车辆可获得汽车税、交通拥堵费、停车费等方面的优惠措施。使得首尔市中心区交通流量减少了11%。

北京目前每个工作日停驶机动车总量约100万,假如每日停驶一辆车补贴100元,每年补贴总计48亿元,大致与每年交通违法罚款收入相当。也就是说,只要将交通罚款用于奖励自愿停驶车辆,对小汽车使用量的减少效果与尾号限行措施相当。

### 关键词:停车逃费

#### “停车不缴费算违停”南京能实行吗?

青奥会前,南京实施了“史上最贵”停车费后,逃费现象增多。此外,还存在着一些收费员私自议价、超标准收费等问题。

深圳市交通管理局法制科科长李广群介绍,在深圳,通过立法,违停的处罚力度远远大于其他城市,从200元到2000元不等。如车主在道路停车不缴费,就算违停。

他说,深圳的道路停车泊位现有1673个,每辆车进入泊位,都有电子感应装置,录入编号等。车主须下载一个APP软件,进入泊位后,通过软件预付费。“比如你先支付一小时费用,后面多退少补。如果你不预付,管理人员那里有报警显示。”他介绍,如果你欠费,在离开车位24小时内补齐,将按欠费金额的双倍收。如果24小时后还未补齐,就算违停。除了至少200元的处罚外,还要补齐停车费,和年检挂钩。

李广群说,虽然道路停车有些麻烦,但管理人员完全不接触钱,也没法私自议价,避免了很多矛盾。

南京的停车欠费能和违停绑定吗?其实之前南京停车管理部门就表示,有意向推进,但要协商的内容很多,目前还没法实现。

### 关键词:收费公开

#### 停车费都去哪儿了?专家呼吁要公开

很多人好奇,道路的停车费用在了哪?昨天,两位专家都提到了收费公开问题。

东南大学交通法治与发展研究中心研究员李弋强认为,停车人因为独占道路资源而缴纳的停车费,不能简单回归财政收益,而必须用于改善停车的目的。他说,比如改善公共交通、修建公共停车场、换乘中心等。这一点目前南京做得还不够。

而南京志仁律师事务所律师封顶,还和多人联合向全国31个城市政府部门发出信函,要求提供道路收费的依据。封顶说,目前31个城市中大概有15个城市有回复,但他对这些回复都不满意。他也呼吁,对于道路停车收费,政府部门应该公开收费依据、收费性质。此外最重要的是公布收费后的用途,让大家一目了然。

据了解,南京道路临时停车泊位属公共停车位,由街道聘人员进行管理。管理与考核属于“市—区—街道”三级模式。每笔停车费,直接进入当年财政收入“总盘子”。停车费用如何支配?市、区、街道一般按照2:2:6的比例进行分配,主要用于支付收费员工资、社保,以及停车道路设施建设等。

### 关键词:停车配置

#### 先找好车位再去上牌国内能借鉴吗?

其实,停车难、停车乱、停车无序等问题是很多城市的通病,这是快速机动化发展必然会面临的问题,国外一些城市也曾面临这种情况。

公安部交通安全研究中心政策规划研究室副主任戴帅说:“每辆车大约需要15平方米的占地面积,建一个车位需要30平方米,而南京现有200多万辆车,这是个迫切需要面对的现实问题。停车问题不仅是一个交通问题,还是一个社会问题,因停车发生冲突的事件也时有发生。”

她还以日本与欧洲为例,介绍如何解决停车问题。

日本很早就有《停车场法》,后又规定汽车上牌前必须找好路外停车位,具备“停车证明”。租车位则需要有一年以上停车位租约,相关人士会去验证,再发放停车证明,然后再上牌。

欧洲则采取了差异化设置的办法。市区范围内设置上限,停车位只减不增。空出的道路面积给自行车和行人,不做机动车道。一些国家甚至建停车场需做交通影响评价,并评估是否会对周围环境造成影响。

## 相关链接

### 达成“合理调控城市机动车规模的南京共识”征求意见稿

在论坛的最后,在场的政府官员、专家学者、公众媒体、企业单位、行业组织以及市民代表、高校学生等,共议调控城市机动车规模的合理方式,形成共识(征求意见稿):

共识一:限牌、限号政策系城市重大公共政策,需要遵循法治思维与法治方式出台。

共识二:限牌、限号政策系调控城市机动车规模的方式之一,但需要接受必要性法律原则的考量。

共识三:停车治理作为合理调控机动车规模方式的基础,在于车主自备车位的法理,城市可以开展相应立法的探索。

共识四:道路停车泊位价格的调整与严格的违停执法,系实现一定范围机动车规模调控的有效方式。

共识五:移动互联网时代推动“不停车收费”系统、城市统一停车信息平台建设,是通过停车治理合理调控机动车规模的最大公约数。