**关于切实解决中心城区停车难的建议**

领衔代表：陈雪峰

附议代表：

近年来，随着我市经济高速发展，人民生活水平日益提高，老百姓的私家车拥有量迅猛增长。据初步了解，我市每100户家庭私家车拥有量达75辆。但随着中心城区人口集聚和汽车保有量激增，我市城乡停车场（点）供位逐渐显得“捉襟见肘”，无法满足人民群众日益增长的停车需求。去年，我市聚焦中心城区民生实事工程，城区新增公共停车位1311个，一定程度上缓解了我市中心城区“停车难”问题，但通过本次了解摸底发现，目前中心城区“停车难”仍存在停车位供需矛盾突出、停车场供给结构不合理等问题，交通安全隐患突出，亟需引起重视。

一、停车位供需失衡。2021年，我市中心城区小汽车保有量约16万辆，备案在册的公共停车位9811个，经营性收费停车位约14000余个，共计约23800余个。按照《城市停车设施规划导则》要求，规划人口规模大于50万人的城市，停车位数量应为小汽车数量的1.1至1.3倍。按1.2倍的标准计算，我市目前中心城区的停车泊位缺口约16.8万个，供需失衡且缺口较大。

二、停车供需错位。分时段来看，白天中心城区各公共服务单位周边“停车难”问题凸显，在上班上学、下班放学等车流量较大时段，局部路段更会出现交通堵塞。据不少城区群众反映，由于停车位不足，城东菜市场、虞波广场近慈吉幼儿园、新城大道等路边停车违章严重。其中，文二路沿线聚集慈溪职高、三山中学等3所学校，家长接送上下学时间几乎一致，而校内、道路沿线停车位有限，以致“停车难”成为家长接送孩子的拦路虎。据统计，2021年全年我市所有违法停车查处为492545起。而居民住宅区周边停车位在白天供应相对宽松，配建停车场利用率普遍较低。晚上，居民住宅区特别是老旧小区周边，“停车难”问题突出，给周边道路交通安全带来极大隐患。不同时段停车位的供需错位，使得我市目前在治理城区“停车难”问题上也只能做到小范围的供需平衡，难以做到精准调控。

三、停车场供给结构不合理。鉴于历史原因，我市先前的发展主要以329国道为轴线，向北呈带状发展，中心区商业、住宅、餐饮、娱乐等呈现密集分布和强混杂的特点，以致城市基础设施建设，特别是公共停车场的建设滞后于机动化发展。近年来，随着我市发展和各项重大规划的编制实施，土地利用性质发生变化，开发强度也显著增加，但配建、公共停车场等基础设施建设依旧不足。我市中心城区配建停车场、路外公共停车场、路侧临时停车场车位供给数量比55%:35%10%(发达地区该比例80%:15%:5%)。公共停车场和路侧停车场通常仅作为配建停车场的辅助或补充，过少的配建停车场导致乱停车、乱划线、乱收费问题频现，过多的路外公共停车场和路侧临时停车场的设置，不仅带来较大的安全隐患，还严重影响了城市形象。

为切实解决中心城区停车难的实际问题，特建议如下：

一、规划限时停车位。充分利用中心城区，现有的便道和路边等资源，在不妨碍交通安全的前提下，尽可能增设限时停车位，并在每个车位上都标记停车时段提醒。同时，在道路边每隔30米左右设置有“分时段停车”标牌，提醒广大驾驶员根据规定有序停放车辆，增加车辆流动。

二、精细化收费标准。按照“路内高于路外、重点区域高于非重点区域、繁忙时段高于非繁忙时段”以及“暂停不收费、短停少收费、长停多收费”的原则，制定新的精细化、差别化停车服务收费标准。进一步细化区域和时段划分，适当扩大不同区域路内、路外停车设施之间的收费差距，同时路内停车非繁忙时段收费标准从低制定，满足周边社会车辆夜间停放需求。

三、开放机关车位资源。大力倡导政府机关、企事业单位内部停车场多余泊位全天候向社会开放。有条件的政府机关、企事业单位倡导建造立体车库。确实解决居民停车难、车难停的实际问题。