# 关于乐清市城市停车管理情况的调查报告

近几年，随着我市汽车保有量的激增，停车难、机动车占道无序停放、收费混乱等问题日益凸显。解决停车难是一项系统工程，而建设智慧停车平台，通过智慧诱导和管理，能有效缓解城市交通拥堵，改善停车难的问题。近年来，深圳、杭州等地就这方面作了很多新的尝试，收到了不错的效果。我市自2021年3月开始启动智慧停车管理工作，为了助推智慧停车系统的建设，在软件设计上融入更多个性化需求，从而增强群众幸福感获得感，提升城市生活品质。根据市政协的工作安排，4-5月，由市政协副主席赵思平牵头，组成专题调研组，通过实地走访各乡镇（街道）停车场库及停车位、召开部门和乡镇（街道）座谈会等形式，对我市城市停车管理情况进行了调研。现将有关情况报告如下：

一、基本情况

目前，乐清市驾驶人登记在册40.832万人，外来驾驶人登记2.12万人，机动车保有量41.33万辆，其中汽车保有量达到37.28万辆，并以每年3万辆左右速度快速增长。近年来，在市委市政府的重视和相关部门、乡镇（街道）的努力下，我市停车场建设和停车泊位拓展也在积极的推进。市区现已建成公共停车场68个，路面停车位7031个，人行道停车位2730个，共计19133个公共停车位。

为进一步规范全市停车管理工作，切实解决我市“停车难、停车乱、管理难”问题，有效整合利用停车资源，提升道路通行能力和城市治理服务水平，今年3月25日，市政府出台《乐清市智慧停车管理工作实施方案》，我市智慧停车管理工作正式启动。智慧停车管理工作是乐清市2021年“大民生”重点实施项目，由市治堵办牵头负责实施方案编制并监督实施，市发改局、市财政局、市自然资源和规划局、市住建局、市综合行政执法局等12个单位以及有关镇街共同开展。目前，该项工作招标文件制作完毕，可行性评估方案正在相关部门审阅之中，计划于6月底挂网招标，10月份完成智慧停车指挥中心建设，10月份中旬完成部分已建成停车资源联网测试，10月底试运行。

二、我市城市停车管理存在的主要问题

（一）停车资源短缺，主体产权不统一

1．停车资源供需失衡缺口大。随着我市汽车保有量的迅速增长，城市内部的停车位建设并没有及时跟进，停车位的增长与车辆数量发展不匹配。以市区为例，目前已建成的68个公共停车场有泊位9372个，路面和人行道停车位有9761个，共有停车位19133个，而市区机动车保有量约8万辆，车位比1:0.24，停车供需矛盾仍十分突出，每新建一条道路，首先肯定变成“停车场”。

2．停车资源和分布利用不均。一是我市停车设施规划前瞻性不足，配置不合理，比如新区学校、公园多，商贸、文娱区逐步形成，但停车设施配建少，导致停车难问题非常突出。二是小区、企业等社会资源停车设施没能实行共享，无法得到充分利用。三是由于政府没有出台优惠政策支持，社会资金投入停车场建设和运营兴趣不高，参与度不够。

3．停车资源各自为政，缺乏标准管理。目前，我市停车场库存在主体和产权不统一的情况。以市区为例，目前市区已建的公共停车场中，土地权属国有的52个，占76.4%，村集体的9个，占13.2%，有争议的4个，占5.9%，私人的3个，占4.4%。由于主体不一，管理标准缺乏规范化，导致停车场周转使用效能低。据治堵办反映，大部分缺乏规范管理的停车场，各种无序乱象普遍存在。如，环城东路丼树文创园附近停车场、新体育馆北首停车场、市民文化中心地下停车场等存在大部分时间空置或者长期停“僵尸车”现象；乐成公立寄宿学校边上的盖竹停车场，近1/3的车位被附近汽车4S店的新车长期占用，东山公园停车场等无人管理的停车场设施被占用、挪用现象仍然存在。

（二）收费模式智慧化程度不够，杠杆作用未能突显

1．停车分级收费模式落后。目前，我市机动车停放服务收费实行政府定价、市场调节价两种价格管理形式。实行政府定价的，目前执行的是2014年制定的《乐清市人民政府关于规范机动车停放服务收费管理的通知》，按照二类区域划分二个不同的收费等次。随着我市机动车保有量和停车资源的上升，原来的停车费标准差异化效果越来越不明显，与我市的停车现状匹配度下降，已经难以发挥出停车收费管理的杠杆作用。

2．收费方式混乱。根据2014年制定的《乐清市人民政府关于规范机动车停放服务收费管理的通知》，实行市场调节价的停车场，按照“谁投资、谁受益”的原则，由经营者根据停车供需状况自主确定停车服务收费标准。这类停车场，由于土地权属和管理主体各不相同，存在私人收费、投标给第三方进行收费、单位自行收费和委托第三方收费等多种收费方式，比较混乱。

3．公共停车资源配给和利用成效没能最大化。据调研，市区已实施停车收费管理的停车场有22个（停车位3581个），有46个停车场（停车位5791个）未进行收费，未收费比例占67.6%，未实施收费的包括妇幼保健院对面停车场、宝鑫菜市场停车场、汇丰路宋湖里坊停车场、中心公园停车场等车流量较大区域的停车场，若对该类未实施收费的停车资源实施收费管理，既可以做大停车资源库，也可以提高车位的利用率。

（三）智慧平台不兼容，停车信息无法共享

目前，我市智慧停车建设刚刚起步，即针对停车场进行信息化改造，增加电子支付，将停车管理服务从人工方式升级为数字化的方式，尚未涉及停车诱导、拥堵预警、车位共享等大数据应用，停车场无法得到高效利用。中心城区部分停车场已经实现汽车号牌信息的智能化检测、识别以及存储，但停车管理智慧水平还相对较低，停车诱导指示系统等智能化基础设施的安装率较低，长久沿袭的传统人工收费和管理机制仍然存在。同时还存在比较严重的“信息孤岛”现象，目前虽然我市有不少停车场已开始使用智慧停车APP，由于各类APP互不兼容，覆盖的停车场范围不尽相同，操作方式也各有特点，给使用者造成不小麻烦，导致一些停车场拒绝合作，也遭到了不少车主的弃用。如，使用高德地图搜索乐清市区停车场，搜出来的信息是，有的停车场名称、具体地址、驾车路线和时间、剩余停车位数量、收费标准等信息一应俱全，而大多数仅显示“停车场，距离多少米”的简单内容，对使用者来说没有太大的帮助。

（四）部门之间协作不畅，工作壁垒难突破

现阶段，我市在停车管理方面，同一区域，机动车道、非机动车道、人行道、绿化隔离带等不同路权管理单位的分工不同，如路面停车泊位、人行道停车泊位、停车场分别由公安局交警大队、综合执法局、市政公用工程建设中心管理，导致各管理单位联合管理的积极性和管理实效较低。从建设方面来看，智慧停车系统不仅需要建设软件平台，还需要硬件设备支持，需要政府各部门联动配合。从规划到建设到管理涉及了市发改、财政、自然资源和规划、住建、综合行政执法、市政公用工程建设、公安局交警大队等十几个政府部门及乡镇街道，管理职能相对分散，虽然市政府3月份出台了《乐清市智慧停车管理工作实施方案》，明确了各部门的职责分工，但在实际运行过程中并不顺畅。如停车收费类别的划分和收费标准的制定，需要发改、综合执法、公安交警、市政等部门根据区域类别共同确定，但在实际工作开展中，由于部门间意见不能统一，工作推进缓慢。

（五）居民出行文明意识弱，停车付费观念未形成

随着居民生活条件逐渐改善，越来越多的家庭拥有了私家车，但居民文明出行的意识仍然较为薄弱。一方面，居民绿色出行意愿不强。从便利性来说，私家车为居民提供了更加舒适便利的出行选择，因此有条件的居民更加倾向选择小汽车出行。另一方面，部分机动车驾驶员文明出行意识不强。一些驾驶员缺乏文明停车的意识和习惯，同时为了免于缴纳停车费，选择将车随意停放在路边，方便了自己却影响他人通行，甚至阻碍交通、引发事故。还有一部分驾驶人不规范停车，一辆汽车占据两个停车位的现象时有发生。

三、几点建议

（一）加强停车资源规划，加快经营权移交

以大数据、云计算等为支撑，按照分区分类分级的原则，并充分考虑城市区域类型、区位、面积、公交可达性等因素，差异化设置停车配建指标，特别对居住、商业、办公类等与市民生活息息相关的建筑调整停车配建标准，逐步补足停车资源短板。对新建居民小区，应适当提高配建标准，将立体停车设施纳入小区统一规划和建设；对商业中心区、行政核心区等交通密集的地区，适当调整其配建标准，减少配建指标，控制停车供给总量；在公共交通发达、道路交通运行状况较差的区域，商业、办公类建筑甚至可以实施零配建，以调控小汽车出行需求，缓解道路交通压力；针对人民医院、清和公园等重点区域，通过整合资源、建设停车资源、停车场优化改造、实行交通诱导等手段，提高停车位流转率，以增加停车供给。

统一调度停车资源，所有停车场由市运输集团智慧停车服务有限公司分类接收，统一管理。国有停车场的经营管理权全部移交市运输集团智慧停车服务有限公司，其中市政公共停车场由接管方负责相关智能设备投入、维护和保洁，停车费收入归接管方。事业单位、国有企业、村集体停车场可根据实际情况进行接管，根据相关智能设备投入、设备维护和保洁的承担情况，将停车费收入按比例分成。私人停车场根据相关智能设备投入、设备维护和保洁的承担情况，将停车费收入按比例分成，也可以每年上交平台使用费，由自己维护经营。

（二）完善收费机制，提高泊位利用率

结合我市发展实际，综合考虑停车场设施登记、地理位置、服务条件、供求关系及社会各方面承受能力等因素，实行不同区域差异化的收费政策。将城镇中心、市政府所在地、市属医院、中心菜市场、商业繁华地带、学校周边道路泊位（含人行道）和停车场划为一类；将除一类以外的停车矛盾较为突出的道路泊位（含人行道）和停车场划为二类；除一、二类外的老城区停车资源紧缺、城市郊区停车矛盾不突出的停车场划为三类，按照不同类别制定起步价、收费时段和标准。部分车流量少的支路及老城区道路的停车位可不予收费，但为了方便管理，仍要安装地磁感应装置。在后续运营过程中，根据实际情况适时调整收费标准。运用大数据等先进手段，探索建立实时费率智慧调整体系，实现停车费率随时间和地点自动变化，通过机动车停放差异化收费，运用价格杠杆动态调控停车供需平衡，抑制不合理停车需求，引导路内停车向路外转移，减少久停不挪甚至僵尸车等现象，以提高停车位的周转效率，让停车资源的利用更加高效。

（三）构建智慧平台，实现停车信息共享

一是建立智能停车诱导平台，精准快速找车位。建立三级诱导屏，把驾驶人诱导到目标车位。在每个路内停车泊位安装电磁感应装置或通过视频设备，实时采集、发布车位信息，整合城区所有停车泊位数据资源，对车位的停车状态进行实时跟踪统一。二是停车缴费接入ETC平台，使用ETC停车的车主不用任何操作就可以直接将车开出停车场或驶离停车位，相应的停车费用将会自动扣除，同时也解决了逃费欠费等问题。三是开发手机APP软件应用或者统一的微信小程序，提供查询城区停车泊位实时情况、停车费支付、车辆违停提醒、导航、包月预付、车位预约、欠费补缴、快速充值、历史订单、电子发票、链接公交云平台、广告植入等功能。这些智慧功能的实现不仅免去了人工操作的繁杂和冗长性，还有效提升了停车位的使用效率和付费的整体效率。四是建立停车管理平台，将路内停车和路外停车进行一体化管理，后台对接城市内所有停车场位的欠费者数据，支持更大范围的信息交换和信息共享，通过室内停车场摇杆控制，禁止欠费车辆进入，有效防止欠费问题，让停车欠费者无处可停，无处可逃。

（四）强化部门协同，保障城市停车运行秩序

智慧停车在建设上应遵循“市级统筹、部门主责、市场化运营”的原则，加强政府部门之间的协同，最终实现停车资源利用率的最大化和车主停车服务的最优化。市政建设中心要对路边停车位统一重新规划，规范主城区主要路段路内（含人行道）停车泊位，并对人行道路面进行沥青或水泥硬化，以备安装地磁设备；车管所配合将车辆登记信息导入智慧停车平台；项目施工过程中需要综合执法局、公安、交警和街道等相关部门配合。高位中位监控等设备需要借用交警、综合执法和电力等部门已经设立的立杆，诱导屏需要使用市电，需要供电局、街道、交通信号灯、机关事业单位允许就近接入市电系统。

智慧停车平台运行阶段需要各部门加强协作。一是与城市精细化管理、打造数智城市等相结合，实现乐清市停车资源精细化、智慧化管理。二是需要交警、综合执法等部门进行联合执法，用6个月时间开展违停专项集中整治，进一步规范停车行为，倡导文明停车。三是村集体和私人停车场改建中相关设备（硬件）费用、平台（软件）使用的费用，以及投入使用后的收入分配问题，需要相关部门进一步协调。此外，相关部门要进一步探索降低偷费逃费率的方法，如将逃费等不文明停车行为纳入征信系统等方式；完善停车场配套设施，如充电桩、洗车服务、快修服务等。

（五）做好后续延伸，倡导绿色文明出行

在市区做好智慧化停车管理的同时，鼓励更多政府机关、企事业单位停车场在夜间和节假日向市民免费开放，启动接入机关、企事业单位停车资源以及柳市、虹桥、北白象等主要城镇和动车站等停车资源，争取尽快将全市公共停车资源全部接入管理。此外，在停车位紧张，但夜间停车需求大的学校、商业街、购物广场、居民住宅小区等周边路段，在保证夜间车辆通行顺畅、消防通道和急救通道通畅的前提下，可设置限时泊位，实行“夜间停车、日间驶离”的停车措施，满足市民停车需求。

通过电视、报纸、广播网络等新闻媒体加强宣传，在社会上倡导“低碳”、“文明”的生活方式，使有车族养成在城区少开车、多走路的习惯，在用车时增强文明行车、规范停车的意识，方便自己也方便他人出行。同时，加强社会安全意识和文明公德意识教育，打造安全有序、和谐文明的交通环境。加大公共停车场区位的宣传和推广，引导市民树立“有管理、有收费”的消费理念，培养停车入库的习惯。通过“新车上牌”、“车辆年审”等节点发放市区公共停车场的区位图，增加宣传面。公安交警和综合执法部门在处理违停时，附一份周边公共停车场的区位图，附二维码，便于市民通过纸质或电子版区位图，获知周边停车场区位，宣传公共停车场资源。

政协乐清市委员会办公室2021-09-09