

长春市地铁和轻轨交通体系的发展，乘坐公共交通工具已经愈发普遍，避免交通拥堵和改善“停车难”的问题已经成为普遍需求。公共停车位需求的变化和特点，对规划停车位数量以及停车便利程度有着很大的影响，停车位的稀缺性也更加明显。

## 长春市公共停车位管理存在的问题

停车治理是一项系统性的管理项目，不能单纯依靠供应停车设施来解决供需矛盾，它涉及到多方主体以及多方利益的权衡。在公共停车位的建设与管理的各个环节中依然存在各种问题。

### （一）公共停车位收费管理低效

收取停车费是驾车者占用公共资源的代价，收费的目的也是督促司机快停快走。如果路内停车位免费，司机一旦找到空位就会长期停放，出现“僵尸车”，这是对公共资源的低效利用，因此采取收费手段。但在颁布停车收费管理政策后，停车位被一些人私自占据并向车主收取费用，以此牟利的行为屡次出现。这种“乱收费”现象是停车收费管理的弊病之一。其次，针对长春市内多数城区范围内出现的捆绑式收费，提高公共停车位使用率及周转率但价格能否再低一些的呼声愈加明显。

日常监管考核不严谨，也让一些停车收费员怠于履职，甚至在停车费上动起“歪脑筋”，这就造成了各个城区收费不统一的问题。

### （二）公共停车位管理的智慧化水平存在障碍

传统停车管理中，人工参与管理事项较多，因此需要投入较大的人工成本，而在人工收费模式中，效率较低，存在乱收费、无证收费的现象，造成所收费用的严重流失。传统的管理停车数据模式落后，无法保存清晰的停车数据，很难获得静态或动态的停车资源。

随着网络化、数据化时代的发展，制约智慧停车发展的最大因素尚未解决。虽然长期以来一直采用互联网+模式停车管理，但仍存在停车数据平台和应用不统一的状况。智慧停车软件存在“各自为政”的问题，难以兼容，形成了一个人造的“信息孤岛”，不仅不能发挥“智慧”的作用，还会给车主带来更多的问题。

### （三）公共停车位管理部门监管能力较低

长春市各地公共停车位的建设主要是由政府、开发商、公共建筑所有者完成，但在运营管理过程中则出现多主体管理模式。由于公共停车管理的特性和工作执行不到位，随时都会引发履职不力的问题。停车管理的整体规划和协调机制不完善，停车管理职能部门在打击违法违规行为方面乏力，公共资源的垄断和个人利益的操

纵长期存在。

多头管理模式是通过投资所有者来管理的，因此，这种管理方式使市民误认为，城市公共建筑所建设的公共停车位是公共建筑使用者的专有设施。根据管理主体不同，具体的管理方法也不同。出现了“谁投资谁建设，谁受益谁管理”的模式，即多头管理。

### （四）公共停车位管理过程市民参与性不足

对于长春市公共停车位管理中收费方式以及相关法律法规的颁布，不少市民存在“事不关己，高高挂起”的心态，社会监督的责任不到位。由于缺少广泛的民意表达，使得公共停车位姓“公”还是姓“私”的问题显现出来，城市停车位资源稀缺，存在“一位难求”的现象，但仍有人“愿者上钩”。

出行是否顺畅，停车是否方便，关乎市民的生活质量。征取有关停车费的民意不只是市民对管理部门的意见表达，更多的是市民能够借此机会了解彼此不同的看法。因此，相关部门在了解民意后是否进行考虑并适时将民意公之于众，是检验管理制度是否健全的重要标准。

## 提高长春市公共停车位管理水平的对策

### （一）整治乱收费，统一收费管理

停车收费的根本目的是纠违和规范，对公共车位被人“霸占”收费的现象进行整治，不仅可以解决停车难的问题，更是对长春市政府治理能力的考验。只有相关部门分清楚权、责、利，严管重罚，多管齐下，这种“霸位”收费行为才能被彻底打掉。公共停车位属于公共资源，市政府应组织市公安局进行停车管理，并实行收费权公开招标的市场运作模式。

公共停车位的管理需要考虑停车空间的供需关系、公共交通服务水平等因素，应按照“分类管理、差额、拥挤时段高于空闲时段”的原则，结合交通运营情况和停车现状，对不同区域、不同模式和不同时段停车服务的不同收费标准进行综合管理。

### （二）建设停车信息管理平台

运用现代化信息技术来建设智慧停车平台，制定一系列智慧停车技术规范 and 标准，实现停车设施信息联网登记的制度，实现全市停车信息全面联网，统一监督与管理停车设施。在长春所有城区全面推广电子计费方式，推广使用视频桩等其他信息管理方式，通过下载城投泊车软件，在线上完成停车缴费，一切缴费流程依靠公众号和软件自助进行，逐渐取代传统的停车收费模式。

长期占用公共停车位的现象屡见不鲜。“僵尸车”等长时间停放的车辆使路内停车泊位难以发挥车辆临时