



车辆“发福”，

车位需扩容？



“倒车、打方向、回轮……”
“不行，进不去，再找个车位吧！”

如今，街头驶过的汽车变得越来越大，而不少小区车库和商业综合体地下停车场的停车位依然沿用旧标准，反复进出、练就“缩骨功”、压线停车、从副驾爬出……小小车位之上，五花八门的极限操作频频上演。

“车大位小”，成为困扰许多车主的现实难题。问题缘何产生，存在哪些风险，该如何破解，记者近日进行了采访。



彭章霞 制图

停车费劲 风险较多

“感觉车位‘缩水’了！”购置新车后，江苏无锡的田先生发出了这样的感慨。

之前停车难，多是找不到车位；如今停车难，有时是找到了车位，停进去费劲。

在北京，记者采访了一些车主，都有类似田先生的感受。

家住北京朝阳的陈先生讲述了自己的经历：“周末逛商场时好不容易找到一个车位，结果是中间位置，勉强能进，但我可就出不来了！”

“有时也不是完全出不来，实在

没地儿也得停呀，侧身挤下来，或从副驾钻出来。”陈先生调侃道，“停个车，练就了一身‘缩骨功’。”

停车后打开车门受影响的情况也出现在北京通州王女士家中。“地下车库车位有限，当时剩了一个靠墙的地方。选了后问题来了，倒进去司机下车开门困难。而且，若旁边也停一辆车时，两车中间的空间异常狭窄。”王女士说。

“幸亏现在电车基本配备了自动泊车功能，我们通过离车泊入停好，出来时利用‘直入直出’功能。”王女士介绍。

在一些老旧小区，受历史条件限制，其空间布局基本难以满足现代停车位尺寸标准要求。朝阳某老旧小区的张先生告诉记者，这两年新车越来越“胖”，很多时候车与车紧挨着，即便停进去了，也是压着线。他自己在楼下停车后，接到挪车电话的次数也增多了，有时就差那三四十公分，街里街坊的，谁也不愿刚蹭谁一下。“我的车开了十几年了，本来打算改善一下，买个宽敞点的，但目前来看，可能得再等等。”

“车大位小”，也会带来一系列风险。

北京交通大学北京综合交通发展研究院教授、可持续交通研究中心国家高端智库研究员郑翔指出，首先是车辆受损，车位间距过小易造成邻近车辆开门时刮擦车身，增加维修成本；其次是通行受阻，通道宽度不足会阻碍其他车辆正常通行，引发拥堵。一旦发生火灾、交通事故等紧急情况，将阻碍消防车、救护车等救援车辆顺利通行，延误应急处置时机。

“对于老人、儿童、孕妇等特殊群体，这种不便更为明显，存在一定的安全隐患。”郑翔提醒。

标准滞后 纠纷增加

“车大位小”矛盾为何突显？

直接原因是车辆的确“发福”了。看一组数据：2000年前后，市场常见的家用轿车车宽多在1.7米左右，到2015年，主流家用宽度普遍到1.8米左右，而今日，热门的中大型SUV、MPV车型，车宽普遍接近甚至超2米。

“油车时代，大尺寸车辆往往排量较大，在价格、购置税、车船税、行驶油耗等成本上明显高于平均水平，高成本一定程度上限制了拥有率。”中国城市规划设计研究院城市交通研究分院副总工程师周乐表示，电车在一段时期内享受了各种费率减免，且充电费用比油费低，大尺寸电车的总体使用成本更易接受，这也使得大车比例逐步提升。

车变大了，但标准却未同步调整。记者发现，当前，中国的停车位尺寸设计主要遵循《车库建筑设计规范》《城市道路内停车位设置规范》等。其中，《车库建筑设计规范》发布于2015年。

根据规范，家用小型车位有明确的设计标准。比如，垂直式倒车入库的车位标准为宽2.4米、长5.1米（毗邻墙体或连续分隔物时应不小于5.3米）；平行式车位宽2.1米（毗邻墙体或连续分隔物时应不小于2.4米）、长6米。包括不同类型机动车之间及机动车与墙、柱、护栏的最小净距也有明确规定。

另一个原因，规范中多数尺寸要求为推荐性标准，缺乏强制约束力。

“在这种背景下，部分开发商为追求利益最大化，压缩车位尺寸以增加数量，实际车位面积很可能低于规范下限。”郑翔指出。

这背后存在一定的监管漏洞。郑翔说，一些地方在规划审批阶段，更注重车位配比数量，而对车位尺寸等具体指标审核不严。竣工验收时，多采用抽查、书面核验方式，缺少对车位进行实地测量的监管。

面对车位被压缩，开发商或设计方可能构成违约或侵权。实践中，不少车主运用法律手段维护了自己的合法权益。

以“车位纠纷”为关键词，记者在中国裁判文书网搜到多起案例。比如，某车主车位因距离右侧墙体和后

侧墙体过近，停车后无法打开车门以及正常使用后备箱，且在停车过程中有剐蹭风险，因此将开发商诉至法院，主张解除合同。经审查，一审法院认为，按照规定，垂直式停车方式中，小型车与墙、护栏及其他构筑物间最小横向净距为0.6米，而涉案车位与墙最小横向净距经测算为0.48米，不符合规定，故支持了该车主的诉讼请求。

生活中，如果遇到车位不符合标准的情形，一位一线法律实务工作者建议：“可首先与物业或开发商沟通协商，并注意保留照片、视频、测量数据等车位现状证据和沟通记录。若协商无果，可向当地房地产主管部门、消费者协会等监管部门投诉，必要时通过司法途径维权。”

各地探索 多方协作

近年来，一些地方针对“车大位小”困局，也进行了一些回应和探索。

比如，有网友在“问政四川”平台留言，称“2辆车需占3个车位”“停车不容易”等情况频现，省住房和城乡建设厅回复，下一步，在制定全省相关工程建设地方标准时，将认真研究优化小型车位尺寸等建议。

再如，山东在出台的高品质住宅开发建设指导意见中，要求车位面积不小于2.5米×5.3米。

从根本上破解难题，还需多方协作。

周乐表示，11年前发布的车位设计标准应与时俱进，适应行业发展需求。对新建和有条件更新的停车场库、机械立体停车设施等提出预留和改造大尺寸泊位的要求。

“对于人口车辆比较密集的地区，总体上车多位少，比如北京老旧小区停车缺口普遍在50%以上，最大效率安置更多车位，可能仍是这些地方主攻方向。”周乐说，“可考虑优先在‘车大位小’矛盾较为突出且总体停车供需基本平衡的地区配建一定数量的‘大车’专用泊位，引导不同尺寸车辆分区域停放。”

对于存量车位，业内人士建议可改造花池、硬化闲置空地，新增停车位，或重新规划划线，适当缩减车位数量以拓宽单个车位尺寸和通行通道。也有人建议将老旧小区车位改造纳入城市更新工作，每3至5年调整一次，适应车辆大型化趋势。

现实中，是否适合重新划线还需根据实际情况。周乐指出，不少地下

停车场泊位划分受地下空间承重柱网布局等刚性约束，调整柱网间距的技术可行性非常小。基于此，如果改为大车位，地下停车场可提供的车位总量将明显减少。

“车位不是越大越好，太大的车位会占用过多的公共空间，挤压其他公共配套和服务空间。”山东省济南市房地产业协会执行副会长李刚说。车位大小及停车场设计，需综合考虑土地资源、公共设施利用率、经济效益及停车便捷度等多个方面。

针对车位“缩水”、不合规等问题，郑翔建议加大监管力度。可建立规划、住建、城管多部门联动监管机制，对违规压缩车位尺寸的开发商依法处罚。建立常态化巡查机制，对不合规车位责令物业或产权方限期整

改，拒不整改的依法予以处罚。

“在设计车辆时，车企不能一味追求车身尺寸的加大加宽。一方面，积极引导车企开发更适应城市密集路网与狭窄停车场景的紧凑型车型；另一方面，车企可通过电池技术、结构设计的优化，更好地平衡续航里程与车内空间，摆脱单靠放大车身尺寸来解决问题的传统思路。”郑翔说。

针对消费者，也要积极引导、理性选择。“正如人们根据卧室大小确定床的尺寸一样，若计划购入大尺寸车辆，首先得确保有满足尺寸要求的基本车位。这里的基本车位主要指无出行时段的长时间停放车位，比如居住地的停车位等。”周乐表示。

（来源：人民日报海外版 记者 史志鹏）