

东西巷旁添 200 停车位 停车诱导牌开始启用

市中心停车难缓解 就是收费有点贵

5 月，逍遥楼旁的滨水广场停车场开始试营，为市中心再添 200 个停车位。实际上，中心广场—十字街—东西巷商圈作为桂林最核心的市中心路段，停车难一直是老问题。近两年来，市中心的停车位又发生了较大的变化，一些路内停车位被取消，商业停车场成为了市民停车的主要选择，这些停车位有多少？能满足市民和自驾游客们的需求吗？记者进行了调查体验。

1 市中心停车位完成变脸

5 月 1 日开始试营的滨水广场停车场是中心广场—十字街—东西巷商圈规模最大的停车场之一，将大大缓解东西巷和逍遥楼附近停车位紧缺的难题。

市民罗先生在滨江路上班，与这个新的停车场一路之隔，他平常基本是开电动自行车，但偶尔会开汽车出门工作。“有时候出去办事回来，确实难找车位，环球酒店附近的几个停车场车满了，我就会把车停到伏波山公园停车场去。”不过这样他走回办公室，就得多花上几分钟。

停车难的烦恼，相信不少像罗先生这样在市中心上班的市民都曾遇到过，停车位最紧张的还要算十字街—中心广场附近。“我不止一次在市中心转圈找车位，一转就是半个小时，想起来还真是尴尬。”在八桂路一写字楼工作的张女士喜欢到固定的停车场停车，但是难免碰到没得车位的时候。

据记者了解，中心广场—十字街—东西巷商圈的停车位主要由路内停车位和停

车场组成。路内停车位有半小时免费政策，短时停车费用较低，是有车族们最青睐的停车位。目前，市中心三多路、榕荫路、湖光路、太平路、乐群路、依仁路等共有 150 多个车位。

同时，这一大型商圈内的停车场比较分散，停车位较多的是中心广场停车场、文化宫内三个停车场、微笑堂、大世界、大瀑布、华联商厦等停车场，加上试营的滨水广场停车场，车位共 1000 多个。

不过，虽然这两年停车场的数量比以前有所增长，但中心广场旁的部分路内停车位被取消，大世界王城旁的停车位因东西巷改造也被取消，此消彼长之下，市中心的停车位实际增加数量并不多。

但从去年开始，张女士感觉市中心的停车场不再像以前那么爆满了。“现在去哪家基本都有空位，如果没有，附近几百米之内也能找到停车场。”



↑市中心的停车诱导提示系统已经开始试用。

2 停车便利性有所增加

到市中心停车没有以前那么难，这里面当然有疫情期间交通流动减少的原因，但也应看到各方在为解决市中心停车难问题所做出的努力。

醒目的电子标志牌，上面标有最近的停车场位置，还实时显示各停车场余位数量，这样的停车诱导牌已经开始在市中心主要道路上试用。这对有些路盲的女司机小廖来说，是寻找停车位的利器。“我都不知道这些停车场的具体位置，现在好了，选近的余位多的停车场就好了，也不用开着车来回兜圈子了。”小廖说。

很多人都会记得以前进入停车场的场景，司机探脑袋问问管理员还有没有车位，如果没有车位又“灰溜溜”地倒出，现在则可以根据提示“动眼不动口”。

据介绍，目前市中心安装的停车诱导系统是通过停车场出入口加装检测器，获

取进出车辆数据，然后再通过数据处理，在诱导牌上显示停车位数量。

从记者的体验来看，在市中心停车的便利性已经与前几年不可同日而语。除了停车诱导系统的提示外，车载、手机导航都可以寻找最近的停车场，而在一些新建或改造好的停车场，目前已经可以绑定支付宝、微信，通过自动扫描车牌实现无感支付，让市民停车更快捷方便。

市中心的停车位不再像以前那么抢手，还要归功于一些停车场主动“向天”要车位，发展立体式停车场。目前，在中心广场—十字街—东西巷商圈内，文化宫、微笑堂、南方大厦、滨水广场等停车场全部是立体停车位，在有限的停车场空间内扩展出一倍以上的停车位。



↑可以容纳 200 辆车停放的滨水广场停车场在 5 月启用。

3 停车已是“10 块”起步价

在市中心停车难或许不像以前那么难，但“停车贵”是不少车主的烦恼。

前天，市民肖小姐在三多路路内停车位停车两小时，收费是 10 元。“我在附近有业务，经常来停，停车一小时内是最划得来的，收费 2 元。”肖小姐说。

那路内停车位在市中心数量不多，经常会没有空位，到市中心其他停车场停车 2 小时需要花多少钱呢？从记者体验调查的结果来看，基本都是 10 元起步。

在中心广场地下停车场，记者停车 1 小时 50 分钟，根据收费牌显示，停车第一小时 7 元，每增加一小时多收 6 元，最终缴费 13 元。而在文化宫等区域的停车场，每小时收费 5 元，停车 3 小时收费 15 元。

在市中心的另一些停车场，记者一停好车，收费员就告知 10 元停两小时，超时按照一小时 3 到 5 元加收。不过，这些停车场一般都会预收 10 元。

“在市中心停车，无论购物、办事基

本也要两到三小时，所以每次停车十几块钱是跑不了。”肖小姐说。

停一次车 10 来元，上班族一个月光停车可能就要几百块，不少开车人士表示肉疼。记者注意到，今年 1 月市发改委发布市发改规范字〔2020〕1 号文，规范市区机动车停放服务收费管理，其中明确目前市区机动车停放服务收费分别实行政府定价、政府指导价和市场调节价三种不同形式的管理，其中路内停车位、车站、码头等办公停车位都是政府定价和政府指导价，而市中心多数商业停车场都是市场调节价。

也就是说，商业停车场“停车费收多少”基本由经营者考虑场地、人工等成本综合确定，在市中心停车位尚属于稀缺资源的环境下，这个价格随行就市，给市民的感受是“不会低”。不过，一些停车场也利用月卡、年卡等形式发展长期使用者，停车费用算下来要比单次停车低不少。

4 市中心还需要增加停车位吗？

疫情渐去，市中心逐渐恢复了车水马龙的状态。如果出现以往的停车高峰时段和区域，很难说目前的停车资源能够满足需求。

从记者调查来看，市中心商圈局部存在的停车难问题主要存在于高峰时段的文化宫和依仁路附近路段，这里是桂林人饮食、娱乐等消费最集中的地方，停车需求极大，目前在夜间还经常出现车辆在停车场门口排队等候的情形。

而新兴商业地带东西巷由于配备的滨水广场停车场已经可以启用，将大大缓解这处商业点原本周边没有大型停车场的难题，后续主要是引导车辆自觉停放。

除了商业区之外，市中心另一个停车头疼地点是医学院附院至乐群市场地段，这一片区域是市民看病、购物的一大集中区域，但太平路、翊武路、乐群路、四会路等路段的路内停车位不足 200 个，且只有桂林中学旁的一个大型地下停车场，难以满足群众需要，有时还会造成附近路段的拥堵。

政协桂林市第五届委员会委员

海洪曾对桂林市中心城区停车难问题进行调研后发现，目前桂林市汽车保有量已超过 45 万辆，我市市区内停车泊位 4 万个左右，但其中对外开放用于营业的停车泊位最多不到 5000 个，而且分布在大约 300 个停车场，在规模和数量上都不是很大。同时，公共停车泊位占全市机动车量的比例仅 3%，远低于国际上 10% 到 15% 的先进水平。相对于较快的机动车增长速度，我市老城区停车泊位相当紧张，尤其是节假日面对数以万计的来桂旅游自驾车，车位缺口更大，这在市中心表现得尤为明显。

海洪表示，虽然如此，但中心城区规划先天不足的局面难以改变，要彻底解决停车难的问题还需加大建设力度，增加停车资源的有效供给。大力建设社会公共停车场；利用公园等城市开放空间建设地下车库；加强市区内支路网的建设，增加路内临时停车位供给。

记者沈青 文/摄