

汽车体积越造越大 车位尺寸多年不变 车位是不是也该增大了?

随着家用轿车的更新换代,近几年中大车型尤其是SUV车型,越来越受消费者的青睐。不少市民反映,在一些公共场所和小区停车场,由于车位空间比较局促,不但上下车不方便,也非常容易刮蹭到邻车。

数据

家用车越来越大

“汽车厂商在车型更新换代时,会推出一些加长加宽的车型,而QQ、奥拓这样的车型已经基本退出市场了,现有车型相较于几年前普遍变大了。”中国汽车流通协会副秘书长罗磊说。

罗磊表示,自2014年以来,SUV产销量均增长迅速,是所有车型中发展最快的车型。2020年,我国的SUV销量占乘用车整体销量的比重进一步提升,从2014年的20.7%提升至

2020年的46.9%,不仅增长迅速,市场份额也首次超过轿车,成为我国销量排名第一的乘用车车型。

据中国汽车工业协会统计,2021年1月至11月,SUV在全国累计销售895.9万辆,同比累计增长7.6%,销量创近4年新高。SUV的保有量也在逐年增长,据大搜车智云的统计数据,2020年SUV的全国保有量为6286.8230万辆;而截止到2021年,SUV的保

有量已经达到7025.8073万辆。

一家宝马4S店的工作人员告诉记者,宝马的SUV车型已经逐渐从紧凑型更新换代到中型、中大型至大型。例如今年推出的一款大尺寸SUV就备受欢迎,车身长、宽、高分别为5.163米、2米、1.835米。除此之外,其他SUV车型如X1、X2、X3的车身宽度也均在1.8米以上,X4车型的车身宽度超过了1.92米。

矛盾

大车位意味着高成本

车子越买越大,车主对停车位的空间需求也越来越高,但大车位就意味着开发商造价成本更高。

中铁建工集团有限公司设计院总建筑师宋文娟表示,开发商不愿建大车位,主要是从造价成本和经济效益上考虑的。地下室每平方米的造价大约是四五千元,一个地下车位算上坡道和车道面积,至少也要30平方米,建设成本在12万元以上,这还不包括地价和管理成本等。很多业主购房后,不愿再花高价购买动辄二三十万元的地下车位,很大一部分造价成本就由开发商承担了。因此,开发商从经济效益上考虑,不愿意做大车位。

宋文娟说,从设计的角度来说,既要满足车位使用者使用方便,也要考虑开发

商的经济效益。在进行车库车位设计时,主要遵循国家标准《车库建筑设计规范》的要求及一些地方性的指导意见,遵循使用方便、安全可靠、经济合理的原则。这一规范为车库设计最低标准,设计商场及写字楼时,柱跨一般都较大,车位一般都按照大车位进行设计;住宅项目若甲方无特殊需求,一般都以经济型为原则,按照国家规定标准车位设计。

“从经验上看,针对现在大多数的车型和车身外廓尺寸,2.4米宽的标准车位一般情况下停车是没有问题的。但是,当遇到一些靠墙、靠近柱子、有人防门或通道门等特殊位置时,2.4米宽的车位就会不够用。在设计这类特殊位置的车位时,我们会适当多留一些空间。”

调查

车停进去人下不来

杨女士周末到北京西单一家商场购物时,将车开至商场地下停车场,倒车入位时为了离旁边的车远些,车身不小心刮蹭到了另一侧的柱子。“真不是我车技差,而是停车位太窄了。上一次是别人开车门时,把我的车磕出了一个凹痕。”杨女士抱怨道。记者实地测量发现,该商场地下停车场的车位仅宽2.13米。

正说话间,一名身材魁梧的男士驾驶着一辆大型SUV停车入位后,打开车门却被卡在门缝里。为了不

下车,他只好又将车开出来,下了车,再用遥控驾驶功能将车倒入车位。经测量,他的车与柱子之间的距离仅0.23米,与邻车之间距离约0.5米。在场的多位司机都表示,这家商场车位确实太小,自己也曾在此遭遇过停好车,却卡在驾驶座下不来的窘境。

按照住房和城乡建设部于2015年12月1日起实施的《车库建筑设计规范》,机动车库应根据停放车辆的设计车型外廓尺寸进行设计。以常见的小型车位为例,表中的机动车设计

车型的外廓尺寸为总长4.8米、总宽1.8米。规范要求机动车间横向净距为0.6米,机动车与柱间净距0.3米,机动车与墙、护栏及其他构筑物间净距横向0.6米,纵向0.5米。

司机王先生说,现在二孩、三孩家庭增多,大中型车已经成了许多家庭的刚需,这就意味着车身尺寸更大了,在车位宽度没有同步增加的情况下,确实存在停车难的问题,“对于我这样的老司机都很难做到一把到位。”

建议

应适当增大车位尺寸

如何平衡车位使用的方便性与开发商造价成本之间的矛盾?宋文娟建议,建设方可以多从楼盘定位和客户需求考虑,适当增加一些尺寸较大的车位,利用一些边角位置、特殊位置放大车位尺寸。在南方地区的一些住宅项目中,车库还配建了子母车位,供一家人使用,可算作1.5个车位。对于使用者来说,解决了一家有两辆车的问题,价位上又比买两个车位划算;对开发商来说,节省了空间,获得了更大的经济效益,可谓一举两得。此外,随着电动车越来越普及,考虑到电动车需预留充电桩位置的要求,车位长度也应比原来的标准增加0.3米到0.4米。

山东医养健康集团置业(集团)有限公司规划实施部部长、高级工程师张克臣建议,车库设计可采用大小车位相结合的方案,车位总数的三分之一左右设计成大车位。这样在满足部分业主需求的前提下,并不会增加太

多成本,可实现建设方经济效益最大化。

“各地方对建筑物机动车配建停车位的数量是有标准和要求的。比如,一类地区的商品房配建停车位的指标下限值是1.1车位/户,假如这栋建筑有100户,那么就要配建110个车位。”宋文娟建议,对规划要求的标准可以进行适当调整,比如开发商设计一个大车位,可以按照1.2个车位的比例来折算,从政策出发,鼓励开发商多配建一些大车位。

张克臣说,随着社会的发展,许多城市已经出台政策,要求加大车位尺寸或加大柱网间距,例如山东省济南市、聊城市均出台了指导性文件,要求设计过程中加大车位尺寸。他建议,各地区应根据当地经济发展情况调整或引导建设方基于经济效益配备不同大小的车位,适当加大车位尺寸及柱距要求,满足业主的使用需求。

(北京晚报)

现实

小区里车位更挤

和商场的停车位相比,小区里的停车位更窄,停车也更难。

家住北京丰台区某小区的李女士租赁的是小区内的地上车位,车位长4.87米,宽仅有2.2米,两车位之间的实线宽0.1米。李女士说,早些年,居民的车大多是小轿车,勉强够停;从去年开始,相邻的几辆车接连换成了大车后,麻烦便接踵而至。

李女士家的车位左侧停的是SUV,右侧是一辆宽1.91米的中型轿车,她自己

前不久也换成了SUV。“这几辆车的车身宽度都变大了,车位空间变得更加窄小了。而且左侧的车因为不方便上下车,停车时还总是压着右侧边线停。”李女士现场实际泊车演示,她将车停在车位正中间,打开主驾车门根本下不来车。

“我新买的车,车门上的漆就被磕碰了好几处,还有明显凹痕,都是相邻的车开门上下车时撞的。邻居间也没少因为停车的事儿产生矛盾,但是车位空间紧张也是实际情况

……”李女士无奈地说。

该小区物业工作人员表示,小区属于老小区,2006年开发商在施划车位时,已经尽可能地在有限的空间里多“挤”出了几个车位,所以很难说能够达到新的车位施划标准。“即使有居民反映现在车位不够宽,但现在小区的车位也已经处于超饱和状态了,还有很多居民排队等车位。小区内已经没有额外空间施划更大的车位或是重新规划,目前只能维持现状。”