



停进车位不容易 开关车门不方便 “缩水”的车位到底是谁的“锅”？

“现在的停车位怎么感觉‘缩水’了？”江苏省无锡市车主田先生的困惑道出了众多车主的心声。购置新车后，他频频遭遇车位比车身狭窄或短小、车辆停入后与邻车紧贴、车门难以正常开启的尴尬处境。不只是小区地下车位，田先生外出在商场停车场、路边停车点也常遇到大尺寸车辆放不下、压线停放的问题。记者调查发现，田先生的经历并非个例。如今中大型SUV、新能源MPV车型受到越来越多车主青睐，车身宽度普遍接近甚至超过2米，原有停车位规格跟不上车型升级脚步，“车大位小”的矛盾愈发突出，不少车主都陷入停车难、下车难的困扰。



车位变“窄”，这账到底算谁的？

说实话，这事儿真不能全赖咱们车主技术不行，更不是大家“买大车”就活该受罪。现在的现状是，车位设计标准还在用2015年12月发布的规范，而车身尺寸却在疯狂进化。像新能源车、SUV等车身宽度普遍接近甚至超过2米（如理想L8宽1.995米、极氪9X宽2.019米）。两辆大车并排停放时，车门难以打开，车主被迫斜停或挤压邻车空间。

表 4.3.4 小型车的最小停车位、通（停）车道宽度

停车方式		垂直通道方向的最小停车位宽度 (m)		平行通道方向的最小停车位宽度 L_1 (m)	通（停）车道最小宽度 W_d (m)		
		W_{e1}	W_{e2}				
斜列式	平行式	后退停车	2.4	2.1	6.0	3.8	
	30°	前进(后退)停车	4.8	3.6	4.8	3.8	
		45°	前进(后退)停车	5.5	4.6	3.4	3.8
		60°	前进停车	5.8	5.0	2.8	4.5
		60°	后退停车	5.8	5.0	2.8	4.2
垂直式	前进停车	5.3	5.1	2.4	9.0		
	后退停车	5.3	5.1	2.4	5.5		

住建部关于发布行业标准《车库建筑设计规范》

从《车库建筑设计规范》能看出来，这背后其实是个很现实的利益链：开发商为了多卖几个位子，把车位规格卡在最低限值。表格表头写的是“小型车的最小停车位”，但是开发商把“最小值”当成了“标准值”甚至“上限值”来执行。而咱们车主，买房时觉得车位位置合适就买了，等提了尺寸比较大的新车才发现，车位已经适配不了车身了。

而且据车友反馈和记者调查，有的老旧小区改造空间有限，审核宽松导致实际车位不达标现象还挺普遍的，标称2.4米的车位实际净宽仅1.95-2.3米，进一步加剧了停车难、开门难的现象。

记者实地走访发现，根据上述尺寸标准，不少小区、公共停车场车位并未达标。

北京市朝阳区的常先生向记者表示，他所居住的小区停车位明显较窄。“我驾驶的是最普通的5座汽车，在外停车时从来没有停不进车位的情况。然而，搬家到新小区后，相邻车位的车主总是打来挪车电话，说我挤占了他的停车位置。”

4月23日，记者来到常先生所居住的小区，经过实地测量发现，很多停车位宽度只有约2.15米。有些车辆只能倾斜车身停靠，不然就会挤占另一侧停车位的空间。相邻的几个车位同时停车后，车门无法正常打开。

常先生无奈地告诉记者，他本有换车打算，现在却被小区停车位“劝退”了。“现在一些新能源汽车宽度近2米甚至超过2米，考虑我们小区停车位的情况，除非使用自动泊车功能或旁边没有车辆停放，否则停车入位后车门几乎无法打开。”

“车大位小”车主成了最后的买单者

车是真的变大了，现在的车企为了满足对空间、电池包的各种需求，把车造得越来越气派，越来越大，而基建端呢？因为没有强制性的“升级补丁”，依旧抱着几十年前的图纸不放。这就导致了一个尴尬的局面：车主一边为大空间买了单，一边在窄车位上练就了“各种姿势贴边停”的绝活。你说这维权吧，开发商拿规划审批来顶你，流程繁琐得让人心累，最后往往只能选择吃下这个哑巴亏。

近日，记者来到北京市朝阳区一商场地下停车场进行观察。经测量，该停车场规划的停车位宽约2.4米。这里停放着多辆6座/7座新能源汽车，因车身尺寸较大，它们停放后与相邻车辆间显得十分紧凑。比如，一辆大型新能源MPV车型停放于泊位内，车身纵向几乎完全与泊位长度重合，车头与车尾均紧贴车位边界，无多余预留空间。该车横向宽度同样较大，两侧车身紧邻车位划线区域，与相邻泊位间的距离十分狭窄，车门开启空间受到明显限制。

在另一处停车点位，两辆中大型新能源

SUV汽车相邻停放，车辆左右两侧贴近车位边线，后视镜与相邻车辆间距狭小，车身宽度已接近车位可容纳的极限，如果不使用自动泊车功能，车门只能打开一条缝隙，车上的驾驶员和乘客根本无法下车。

记者采访了解到，这种“车大位小”的矛盾，给车主带来了诸多实际困扰。最直观的便是停车难、下车难，一辆较大型汽车停进标准车位后，两侧剩余的空间十分狭窄，驾驶员和乘客往往需要侧身挤下车，稍有不慎车门就可能蹭到相邻车辆或墙壁。对于老人、儿童、孕妇等群体而言，这种不便更为明显，也存在一定的安全隐患。

此外，相对狭窄的车位也加剧了停车难度。例如，在路边的侧方位停车点位，在路边有灌木丛和路牙石的情况下，对于驾驶员技术的要求更高，很容易发生剐蹭事故。

记者实地调查发现，“车大位小”还带来一个问题——停车位的实际利用率下降。大型SUV车辆占据两个车位，或者因为停不进去而堵塞通道时，侵占了其他车辆的停车机会。

买车买位别只听忽悠 有车主起诉维权

面对尺寸不足、无法正常使用的瑕疵车位，已有车主通过诉讼成功维权。

江苏省昆山市某小区业主胡先生购置了小区两个相邻子母车位，交付后发现均存在使用缺陷：一个无法一次性倒车入库，需多次调整；另一个紧邻墙体立柱，空间狭小无法正常进出车辆。与开发商协商无果后，胡先生诉至法院。

法院现场勘验、实车测试后判定，其中一个车位虽略低于推荐性规范，但可满足日常停车使用，驳回其退款诉求；另一车位存在结构性缺陷，完全无法正常使用，判决解除合同，开发商退还7.1万元购车位款。

该案审判员、昆山市人民法院经济技术开发区人民法庭副庭长李霆向记者介绍，“实践中，业主在遇到此类问题时，可首先与物业或开发商沟通协商，要求整改或采取补救措施，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。”李霆说。

他提醒消费者，在购买车位时，要仔细审查合同条款，明确车位尺寸、位置、使用权限等关

键信息，避免因合同约定不明导致维权困难。开发商在销售及交付过程中，亦应秉持诚信精神，对存在明显使用障碍的车位负有及时告知及补救义务，否则应承担相应不利后果。

对于咱们车主来说，建议大家别再被那些虚头巴脑的宣传给绕进去了。如果你的车是大型车，买车位千万别只看纸面数据，一定要带上卷尺去实地测一下净宽，最起码得达到官方的标准值吧，如果确实是车位不够宽，给各位几个“自救”的小办法：一是优先选柱间车位，起码能保证一边没车，下车空间大，二是在立柱或邻近车门区域贴好防撞条，起码刮蹭了不心疼，三是如果还没买车位，租的时候一定要试停一下，停不进果断换，别为难自己。

说到底，停车难不完全是技术问题，而是城市规划、车型演变与开发商利益之间的一场博弈。只要车位标准不更新，只要利润驱动依然凌驾于使用体验之上，这种“停车焦虑”恐怕还会持续很久。作为车主，我们除了在购买时多关注一下车辆尺寸，恐怕也只能寄希望于未来的城市基建能跟上这波“变大”的节奏了。

来源：《法治日报》、央视新闻