

# 咪表公司千万索赔案开审

本报济南3月9日讯(记者 任磊磊 崔岩 见习记者 王小蒙) 9日,咪表公司运营方济南科溢交通服务有限公司起诉与之签订协议的济南市公安局交通警察支队和济南市安保服务中心一案正式开庭。科溢公司认为由于被告原因导致项目搁浅,因此向被告索赔1184.5万元。

原告律师称,2007年7月19日,交警支队委托安保中心与溢峰企业管理有限公司签

订管理合作协议书,该协议书中明确约定,由济南市安保服务中心保证公司能按总建设分十年回收成本及每年10%的收益。2009年10月15日,原告的股东约定投资1000万元,分两期以货币及实物进行投资。原告按照被告的指令购买咪表并按其要求进行改造,并由原告向被告支付管理费。

但被告由于负责人变更等原因尚未正式与原告签订正式的协议,加上泺源

大街道路改造,原告将无法继续收费,停车诱导项目无法继续履行。因此,两被告应当按照原承诺赔偿原告的实际投入1000万元及实际经济损失184.5万元。

被告律师认为,原告所陈述的部分内容与事实严重不符。

被告律师称,“被告人为项目实际用款人和项目主导者,原告仅负责出资”的陈述与事实不符,没有证据支持。原告称

首期咪表采购了1000台,2010年7月在泺源大街安装了245台咪表,2011年6月起,755台陆续进口。但原告进口货物单显示,2011年6月份起才进口了1000台咪表。

被告律师认为,交警支队是向原告收取过管理费,但该管理费并不是被告按照合作协议书约定向支队支付的分成,而是原告依法向国家缴纳的费用。

此案将于3月20日进行二次庭审。

## 咪表败走背后的济南停车困局——

# 缺口近69万,车位成揽财工具



咪表败走济南

咪表纠纷的背后,是停车难的现实。69万停车位缺口,机动车仍在飞速增加,济南停车位显然力不从心。

停车之困,根在何处?有无破解之策?连日来,本报记者进行了调查。

►不少小区停车位严重不足,公共道路上停满车辆。(资料片)

本报记者 王媛 摄



本报记者 崔岩 任磊磊 见习记者 王小蒙

## 现实 去年一年增加近23万辆机动车

据济南市交警部门介绍,截止到2014年底,济南市的机动车保有量达到1564625辆,2014年新增228918辆。但是,停车位的建设远远跟不上机动车的增长速度。数据显示,济南市区共有停车泊位43.7万个,按照国际通行惯例1:1.2的车辆泊位比测算,缺口达68.98万个。

“过去的规划思路预见性不足,在总体规划理念上欠考虑。”山东交通学院交通与物流工程学院教授蔡志理认为,原有的城市规划理念和思路不够超前,随着社会经济迅速

发展,停车位供给的矛盾必然凸显。

2004年,济南开始推行停车泊位配建指标审查制度。而在此之前,济南的建设项目对停车位建设并没有硬性要求。

早期繁华商业区、老旧小区停车难的问题日益突出,也主要是由于建设之初没有考虑到停车问题。在新建住宅小区,地下停车泊位只售不租,车主和开发商之间展开了长时间的博弈。而开发商的博弈底气,正来自日益紧张的城市停车资源。

## 监管 停车场动辄改商铺,处罚仅万元

“法规不完善,许多按规划要建的停车场,最终还是不见踪影,甚至被挪作他用。如果历史欠账还不上,法律监管跟不上,此类问题得不到根本的解决。”蔡志理指出。

此前,济南交警支队政委、市停车办主任曹凤阳在接受记者采访时表示,济南将进行配建停车场的专项整治。一方面要排查占挪用停车场的违规行为,该处罚的要处罚,该恢复的要恢复,现在这项工作正在进行中,已经对一个挪作他用的停车场开出1.6万元的罚单。

记者也从市中区停车办获悉,该办去年查处了5处将配建停车场挪作他用的市场主体。“有的将停车场改成了仓库,有的改造成商铺租售给

商户,还有的改造成了办公室对外出租。”市中区停车办一位负责人表示。

但是,对开发商来说,由于经济利益作祟,他们更看重的是挪用停车位背后的高收益和低违法成本。

一位交通专家给记者粗略算了一笔账,以能容纳100个停车位、面积为2500平方米的停车场计算,如果用作停车场,按照每小时2元的收费标准,一个月可收入约6万元;如果用作柜台租售,按照每平方米5元的出租价格,一个月收入则为37.5万元,是停车收入的六倍多。在如此大的利益诱惑下,一些建设单位或管理单位擅自将停车位挪为商用也就不足为奇了。

## 收费 停车费倒逼“绿色”不成反变“灰”

面对巨大的车位缺口,一些道路不得不临时“客串”停车场。然而,即便如此,在繁华路段,往往在一条路上来回兜几圈,也没有一个空闲车位。

原因何在?车位流转率低。道路临时泊位并不“临时”,不少车主将其当做“私家车位”占据,没有人来管。

引进咪表的初衷,便是解决这个难题。然而,这一在香港、澳门等地效率颇高的“神器”,在济南却“水土不服”。

“路内停车的无序、不规范是加剧目前停车难、行车难的重要原因。如果这个问题解决不好,即使建再多的停车场,作用也是有限的。”山东大学交通规划设计研究院教授张汝华说。

曹凤阳介绍,今年,济南将适时推行停车收费新政,收费标准正在和物价部门做最后的优化调整。

该新政有别于现有的按小时收费原则,将采取“分区域差别化”原则,利用价格杠杆优化道路资源和停车资源配置,减少中心城区道路交通压力。曹凤阳说,这意味着中心城区停车要涨价了。

在全社会讨论停车收费问题时,一个被忽略的问题是,收取停车费的目的不在于收费,而在于用收费引导市民绿色出行。现状却是,道路越修越宽却越来越堵,各管理单位收取的停车费不够透明,反而成了市民争议的焦点。

## 新招 节假日景区禁停 反出奇效

针对停车难,尤其是节假日的交通压力,交警部门想了很多办法,比如增设临时停车位,增加交警人力,但往往事与愿违。

去年国庆,济南三大景区免费,济南交警首次试点临时关闭景区周边停车泊位。出乎意料的是,市民绿色出行比例大大提高,多年来拥堵不堪的景区周边道路交通明显好转。

济南交警部门由此得到经验,从今年清明节开始,可能对市区趵突泉、大明湖、千佛山等景区以及泉城路、洪楼等商圈推行道路禁停。

曹凤阳也表示,下一步要将护城河以内的老城区打造成“慢生活街区”,推广公交或慢行,逐步取消停车位。

除了限停,还有扩容。

2012年5月,在历城交警大队协调下,董家镇政府大院无偿对外开放停车。然而,三年过去了,跟进的单位并不多。

山大中心校区曾向社会开放地下体育场的495个车位,但随着山大北路全线禁停,社会车辆一涌而来。3月6日,该校停车场一名管理人员说,今年起将不再受理包月停车业务,“师生的车辆就差不多停满了。”

而位于山大南路上的山东法官培训学院这几天也关闭了小门,仅允许办理了通行证的社会车辆进入。“之前,周边商家、居民的车都停到院里,太多太乱了。”一名工作人员说。



如今,济南泺源大街上的咪表已经沦为摆设。(资料片)

本报记者 王媛 摄