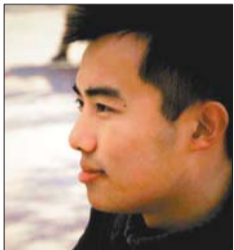




破停车难,“上天入地”找车位

建智能立体停车库,交通专家表示可行



讲述人:张岳中
山东省建筑设计研究院

希望出门能预约车位

开车上班每次找车位至少得半个小时,转上五六圈下去五六里地,最后不得已只能找个地儿先停下,以免上班迟到。当然被贴罚单是免不了的,后来我就渐渐地不开车上班了。

济南现有的道路规划,想要辟出更多的路边停车位似乎不太可能,可行的办法或许是建设停车场。虽然济南成立了停车办和停车集团,可光见到收停车费了,收的钱去了哪儿也没交代,更不用说有什么解决停车难的办法了。

其实停车可以变得更加智能,技术层面的问题也好解决。最理想的状态莫过于出门之前就可以预约车位,但要是真能这么智能,估计停车费贵得就不敢开车出门了。不管怎么说,办法总比问题多,要解决停车难的问题还是要政府部门多多努力。

提案点击

1 建立体停车场缓解停车难

近年来,车辆越来越多,城市越来越堵,空气质量也越来越差了。作为政协委员的毕秀玲看在眼里,急在心里。

“预计到2017年,济南机动车保有量将达到200万辆,而停车位缺口将达近百万个,因停车而引发的焦虑、纠结、违停、纠纷甚至伤亡也将不胜枚举。”对于停车这一城市公共难题,毕秀玲着实做了一番调研。

“普遍来看,立体停车库被公认为解决城市停车难题的首选措施,其最大的优势就在于空间小、造价低、节能环保,被称为城市‘节能者’。”毕秀玲举了个例子说明立体停车库的优越性。

“建造停泊50辆车的立体停车库需要的土地面积为50平方米,传统停车场需要1650平方米;建造同样泊位的立体停车库需要投资400万元,而传统停车场需要投资750万元。”毕秀玲指出,2003年开始,济南部分新建小区、商业区、医院、写字楼等陆续建立立体停车库。然而,由于成本高、停放习惯、引导人手不足、设备运行易出故障、车主与管理方纠纷不断等原因,不少立体停车库使用率不高,有的甚至已废弃或拆除,形成了“路满库空”、投资成本无法回收的尴尬局面。

今年两会上,停车难题再次成为代表委员们关注的焦点。一面是剧增的机动车数量,一面是巨大的停车位缺口,寻找破解之道显得尤为紧迫。

济南市政协委员毕秀玲认为,通过建立体停车库,使停车位扩容是解决停车难的首选之策。

本报记者 崔岩 见习记者 王小蒙 实习生 衣柯静 乔政文



非机动车道拥堵的车辆,挤占了行人路权。 本报记者 王媛 摄

2 会外调查 停车位缺口急盼车位“扩容”

“小汽车保有量迅速上升,车位不足,四处乱停放的汽车挤占了道路和绿地。”济南市政协委员张建基说,停车难背后,是剧增的机动车数量和停车位的巨大缺口。

据济南交警部门介绍,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。

济南市人大代表傅强,今年同样把停车难的问题写进了议案,“停车到底有多难?找停车位就是碰运气,有

时转五六圈停不下车,只好冒险乱停。”

傅强说,在省城,每天都有不少车主,为了寻找一个停车位而兜兜绕绕,甚至冒险违法。一位难求,违停被罚款每天都在重复上演。“建议在市区富裕的空间增加停车位,立体停车库是扩容的好办法。”傅强说。

3 尴尬处境 立体车库目前多半闲置

记者走访济南市区多处立体停车库发现,在不少写字楼、小区,地下车库立体车位空闲,而小区地上违规停放的车辆却屡见不鲜。

2003年,山东第一个立体停车库落户省立医院,然而如今这个行业标志性建筑却已被拆除。

在诚基中心,地下停车场空着不少立体停车位,然而很多车辆还是随意停在通道边,并没有入库,小区地上消防通道内也随处可见停放的车辆。在泺源大街一写字楼内,员工纷纷将车辆停放

至非立体停车位,除非不得已,并不愿进入立体停车库。

“立体车库对倒车技术要求较高,很多车主怕蹭车而不敢使用。另外,立体车库对汽车的长宽高以及重量都有要求,不是所有汽车都能适用。”清华园小区居民程先生说,自己担心车被刮蹭,除非找不到车位,否则不愿进入立体停车库。

万豪国际小区的业主就因为小区的立体车库没有按照规定年检,停电导致设备无法操作,部分业主车辆被困在二层,有的甚至超过一个月都无法使用。由于没有

相应保障,立体停车库发生事故往往陷入赔偿困局。家住黄金99景城的李先生,因为另一业主误操作,车玻璃被压碎,但却因责任认定不清而难以获赠。

“认知度低;对维护有后顾之忧;作为特种设备审批麻烦。更关键的是,经营利润难以吸引社会投资。”分析立体车库的处境,鲁南装备制造公司汶上分公司销售副总经理陈永坦言,如果没有政府投资或政策支持,立体停车库很难在停车日益艰难的“城市病”中发挥作用。

4 专家建议 政策扶持方可发挥疗效

“建立立体停车库,向天空和地下要车位,能极大地缓解停车难和行车难。”山东大学交通规划设计研究中心主任张汝华认为,目前最应做的是解决立体停车库遇到的尴尬处境难题。

“现在的管理环境、停车收费差别化的制度,导致立体停车库在济南有需求但没有市场。”张汝华建议,在建立立体车库前,应该对居民区内汽车拥有量、车型、停车时段、高峰期车辆等内容进行调研统计,根据小区周围停车场的空置率和道路停车情况合理估算建设规模,还应对小区居民的意愿、购买力、心理价位等进行调查。

毕秀玲认为,要加强整体规划与设计,“政府应将立体停车库建设纳入城市发

展,市政规划、交通布局等协同发展的整体框架下,避免见缝插针、零打碎敲式的补丁式建设。”

交通专家许云飞认为,费用高是制约立体车库推广的一个重要原因。立体车库产业本身不是高回报、快回报的产业,其项目投资大、回收期长,需要政府出台相关扶持政策,大力培植这种带有公益性质的事业。

“对停放车辆实行低价收费,提高车主的认同度,同时给予投资者和经营者以补贴等扶持性政策。”毕秀玲说,还应设立立体停车库停车险种,对于立体停车库中出现的汽车刮蹭等损失,通过保险方式予以赔付,消除车主后顾之忧。

停车费去哪儿了?

代表委员建议透明化

目前,城市停车位日益成为一种稀缺的公共资源。今年两会上,有人大代表、政协委员认为,从中收取的停车费既然出自公共,也应该用于公共。

本报记者 崔岩
见习记者 王小蒙
实习生 衣柯静 乔政文

现状 >>

停车费去向不透明

“作为普通市民,我们不关心谁来管,谁来收费。我们关心的是停车费是多少,停车费花哪儿了?”开车20多年的老司机孙磊,说出了这番大实话。

日前,济南为解决停车难、收费乱等问题,成立了济南市停车管理办公室以及济南城市停车建设运营管理有限公司(以下简称“济南停车集团”),全面负责城区道路停车泊位的收费管理,济南停车集团为唯一合法的收费主体。

“既然有了明确的主管部门和收费公司,就希望政府部门能公开停车费的去向。”孙磊说,政府出台政策,监管停车资金的去向,并公布于民。

可是,济南市停车办作为主管部门至今失语。记者曾经数次到停车办采访相关事宜,但是负责接待媒体的综合处相关负责人则表示“再等等,再等等”。

济南停车集团下属各区停车公司对外宣称,所谓的停车费,收取的实际是“公共资源占用费”。该项费用名目依据《山东省国有自然资源有偿使用收入管理办法》第九条第二款第五项规定:“使用政府投资建设的道路、公共场地设置的停车位等公共资源要进行收费。”

据介绍,停车公司收费所得,将作为政府非税收入上缴财政,由财政部门制定收缴、使用、管理等具体方法,专项用于公共交通发展、公共停车场建设和道路交通设施建设维护等支出,但是对于数目的公开与监管则并无细则。

建议 >>

纳入统一财政,也应公开透明

“取之于民,用之于民”是公共财政的基本原则,停车费也当如此。”市人大代表傅强,在今年两会上提交了关于道路停车方面的建议。

傅强认为,停车费应主要用在交通建设方面,比如维护和新建停车场、停车楼,或修建城市道路缓解拥堵,不能随意扩大使用范围,挪作他用更是不行。

“停车位由政府统一管起来了,如何收费,费用去向及用途等问题,也应该有个明确的说法。”政协委员范桂玲,近几年也在关注停车收费问题。

“停车位收费公司的选定,应采取招投标方式,鼓励所有的社会经营主体参加,而不是由某一个公司垄断,所有收支款项也应该透明并实时公布。”山东交通学院教授蔡志理认为,道路公共停车位,从性质上说,属于城市公共资源,不能简单以公共资源之名收费。

山东交通学院专家刘俊利认为,“济南停车公司经济南市政府授权成立,受济南市停车办的监管,相当于政府经营停车收费却又自己监管自己。”政府参与经营,违背当前市场经济的大背景和趋势。

“收取停车费,建设停车场,更好地为市民停车服务,应该交给市场来做,并引入竞争机制,不能一家独大。”刘俊利认为,停车经营权被一家公司独揽,很容易滋生像停车费去向不明、服务不到位等问题。

“上班族停车压力加大,停车费这么多钱都花到哪儿了?很多市民不知道,这样不对,要把停车费公示,让市民心里明白。”市民杨茂林说,要想让市民接受收费,那就该透明公开巨额停车费的去向,做到一目了然。



在寸土寸金的山师东路,却有商家“霸占”着车位。 本报记者 崔岩 摄