



停车新政·观察

停车收费是该好好管管了——

收费不给发票,这样的停车场真多

规范泰城停车秩序,从各类停车位着手,是泰城目前急需解决的一大难题。《规范泰城停车秩序管理工作实施方案》(以下简称《方案》)发布后,记者走访调查泰城停车秩序,发现不少问题,主要包括公共停车场收费不开发票、圈占敞开式停车位、非机动车停车位缺乏乱放易丢等。

文/片 本报记者 赵兴起

收费不给发票

遮遮掩掩说是“维护费”

在泰城财源大街等繁华地段,公共区域停车收费但不能提供合规发票,是市民反映最为集中的问题。

在财源大街中段,有一处商业房临街公共区域,可以容纳多辆车停放。有专门的收费人员对每辆车收取5元的停车费用。市民索要发票时,对方却称没有发票,只有物业公司开出的收据。

13日中午,该停车场收费人员拿出一张物业公司盖章的收据称,这片区域的地面是物业公司铺设,因停车收取的费用是用于维护和铺设地砖。

有的公共区域停车收费违规,有的则干脆不允许市民停放。在东岳大街建设大厦附

近,道路两侧有两三家单位把公共区域圈建为停车场,门口安排专门人员把门。记者以“临时停车,到路对面办点事”为由,提出临时停放10分钟,均被值班人员告知只对本单位或有相关业务的人员开放。

记者注意到,空地被钢管桩和铁链围了起来,被圈占的空地上停放车辆并不多。值班人员说,这些有不少是单位内部职工停放的,原来没有圈起来的时候,社会车辆多,单位员工的车有时候没地方放,客户也停不下车,才想到这个办法。

铁锁铁链都用人行道上占车位

在城区停车困难的繁华地段,圈占空地用作停车场现象最为集中,有相当一部分为沿街商户圈占,想用这



在东岳大街一家单位门口,原本的开放公共区域被画为自用停车场。

些停车位的市民,要么间接消费要么被撵走。

在康复路等饭店较多的地方,许多路边公共空地都被饭店占下。原先在非机动车道上设立的停车位是商户占领的焦点,交警部门撤销这些车位后,商家又把人行道空间画的车位占有,放上三角锥等禁止非顾客使用,有的则留给自家车辆停放。

在泰山大街东段一些酒店、商户门前空地,相关人员用车位锁占停车位,拉上铁链包围所在区域,内部车辆停满后锁上铁链,到下午下班才打开,晚上停车场腾空后又锁上,保证第二天早上

能继续使用。

许多商户、沿街单位明确打出告知,“白天只对客户开放,夜间封闭”,其中不乏许多大型国企的门面网点。车位锁、铁锁链、铁桩、升降器等,都成为圈占门前车位的手段。在一处公共区域新设了停车场的值班人员告诉记者,没有文件规定这一公共区域必须向市民开放,单位不想收费开放,自己装的设备自己说了算。

非机动车乱停放 确实是该管管了

《方案》中规定的非机动

车位停放管理,就泰城目前情况来看,已经处于急需解决的一大问题。特别是一些景点及周边的区域,非机动车乱停放亟待规范。

13日,记者走访了岱庙、老县衙等部分景点及周边区域,发现机动车停车规范,但非机动车停车相对混乱。在岱庙两侧,一些非机动车特别是电动车,被市民随意停放在人行道、树荫下。有的市民为了不让电动车暴晒,专挑阴凉地方放车,车辆横七竖八,还堵住了人行道道口。

在通天街,人行道树荫成为非机动车自发停放区域,甚至还有不自觉的市民,把电动车、三轮车放在路中央石板道上,往来的游客只能走在太阳照射的路上。

13日上午,一位到岱庙乘凉回来的市民,找不到原本放在通天街中段树荫下的电动车,来回找了三趟,在商户老板的提醒下,在拐角胡同找到了被人搬过去的电动车。商户刘先生告诉记者,其实是市民的电动车堵在了一家商店门口,老板故意搬那么远,“这种情况就是丢了也不知道,如果能集中有序停放,就不会出现了。”

有话大家说

《方案》拟对七个方面的停车进行管理规范,泰城市民有着不同的理性看法。一部分市民认为,该方案可能会对泰城停车秩序带来改善;另一部分市民则认为,规范停车秩序更多的还是需要市民自觉,不能单纯通过“收费”这一条腿走路。

本报记者 赵兴起

有利规范停车 该收费就收费

乱停车不守秩序、乱管理不许停车,是许多市民遭遇停车难时的共同经历。公共区域、敞开式区域等区域,本应是社会共同使用的空间,却没能起到更大的社会作用。在一定程度上,《方案》的实施可以解决这些问题。

市民柳惠女士认为,目前沿街公共区域的停车空间,都被商户、单位占领,其最终目的是想招揽客户,吸引更多消费。如果改成统一的收费停车位,有着统一的收费标准,市民想在哪里停就在哪里停,停车位也流动循环了起来,不会造成资源浪费等不均情况。

市民高晓先生说,听到这条消息后,他的第一想法就是出门停车不会被乱收费了。以往出门停车,特别是节假日在繁华地段停车,都被收取高额的停车费。与规范的停车场不同,一些零散区域、繁华区域的临时收费人员坐地起价,原本两三元

非常常见。有个别繁华区域如财源大街,更是常年高标准收费。

市民鲁先生表示,收费有收费的好处,也能在一定程度上让不需要开车出门的市民,减少开车出门的动力。这对于降低交通压力,减轻停车困难,提高城市交通流畅度,都有好处。



在康复路一处沿街商户外,公共区域被锁成停车场。 本报记者 赵兴起 摄

小区周边停车 告别免费时代?

与提倡收费不同,还有部分市民认为,管理停车秩序,应从法规与道德等多层面来进行,而收费也不是唯一出路,反而会增加管理难度。

市民朱鑫女士每天骑非机动车上下班,家里的代步车只有周末才开出来。朱鑫女士说,她的电动

车丢过两辆,还都是在收费的非机动车停车场,但停车场均不承担,并拿出“停车收费,丢车自负”的免费通知,“按照这个来看,就算规范了收费了,也解决不了很多问题。”

一位市民表示,画线成本很低却“一本万利”,会不会鼓励社区尽可能多画收费停车位,挤占原本免费的停车空间。希望交警部门在审批时,考虑到实际需求。

市民李峰先生认为,停车秩序的规范工作,只通过收费的高压线来限制,不可能从根本上起到治本作用。如果以“交了费就能停”的规定来看待停车问题,是不是有钱,任性交十个停车位的钱只停一辆车也可以?这在一定程度上造成了社会资源分配不均的更大可能性。