



治堵策 限停

21 日,济南市召开治理大气污染和交通拥堵工作会,印发《济南市治理交通拥堵十大措施》,市区实行停车差别化收费政策位列其中。实际上,距离省城第一次提出“停车差别化收费”,至今已有六年的时间。

A05 2016年12月22日 星期四
编辑:李师胜 美编:罗强 组版:徐凌

喊了六年,征求了四次意见 停车差别化收费 明年要落地

本报记者 张泰来
实习生 丁玉霞

停车差别化收费 6年前已经提出

堵,是济南的一大城市病,也饱受市民诟病。与堵相伴的是停车难,中心城区少有停车位,大量车辆涌入导致一位难求。

在21日发布的《济南市治理交通拥堵十大措施》中提出,实施差别化停车收费政策。“在继续推进停车电子收费的基础上,按照市区高于郊区、路面停车高于室内和停车场的原则,尽快实施差别化、多元化收费政策,适当提高停车收费标准,调控城市中心区、重点路段的机动车出行需求。”

同时,文件明确了责任部门是济南市物价局,配合部门为济南市停车办、市停车集团、市公安局。更为重要的是,文件中提出会在明年4月至7月间,择期发布实施差别化收费政策。

其实,针对停车难这一问题,早在2010年的济南“两会”上,政协委员宋尚桂就已提出停车差别化收费。此后,相关部门先后三次就该问题向社会公开征求意见。但正如济南市物价局相关负责人在接受采访时所说的,停车差别化收费办法涉及到方方面面,就算只差两块钱也会对市民生活造成很大的影响,相关部门在制定政策时非常谨慎。

在市区核心区域停车 每小时至少8元

今年6月13日,停车差别化管理迈出了关键一步。济南市物价局、公安局联合发布了《关于就规范我市停车收费管

理等有关问题公开征求意见》,第四次就停车差别化收费问题征求意见。

此次征求意见涉及收费价格、计量时间单位、免费停车时间等问题。征求意见稿显示,拟将济南市区的停车区域划分为核心区、一类区、二类区、三类区等四类停车差别化区域。

四类区域的划分主要根据是否靠近商圈和主干道,但具体如何划分尚不明确。

此前,济南市物价局局长孔杰表示,差别化停车最大的难题是如何划分各类区域,到底是根据商圈分,还是根据主干道分,一直存在争议。比如经七路等主干道全线拥堵,可以算一类地区,那像北园商圈这样的商业聚集区该怎么算?

不论是根据主干道还是商圈,泉城路商圈片区周围基本上属于核心区域,也就是说这一片区的道路停车收费或将在明年彻底告别2元/小时时代。

征求意见稿显示,在核心区的白天时间段停车,收费标准有三项,分别是8元/小时、10元/小时和12元/小时,市民可就此提出建议。不过,未来白天在济南市核心区停车,每小时收费至少要8元,最高收费标准或达到12元/小时。

根据现行标准,济南市区机动车停放实行分时段计费方式,停车时间不足1小时的按1小时收费。“我停车1小时5分钟,结果硬是按照2小时收费。”以往停车收费计时,不足1小时部分统一按照1小时标准收取停车费,这一点被很多市民诟病。

征求意见稿中提出,未来停车收费时间可能改变按小时收费的计时方式,或将改为以15分钟或半小时为单位。公告提出的问题还涉及设置免费停车时间一项。该问题提供

选项中,免费停车时间分别是10分钟、15分钟、20分钟。据此可以推断,差别化停车收费方案出台后,停车将享受一定的免费停车时间,但最多不会超过20分钟。

停车泊位管理、收费 已经智能化

停车差别化收费一个必备的前提,就是实现对停车泊位的智能化管理,以及收费员与现金的剥离。

今年以来,济南市停车办也在不断推出措施,在这两个方面取得了一些突破。

今年4月15日,济南市停车办推出的济南智慧停车管理平台上线,将济南市区7756个道路停车泊位、546名停车管理员的信息全部纳入统一平台管理,车位、管理员、车辆信息、入场出场时间都已经实时对应。

8月16日,济南市停车办开发的“济南停车APP”上线,全市500多名停车管理员全部配备手持PDA设备,车辆进场停车计时、收费不再实行人工计时,全部通过PDA拍照即时上传到平台,出场时再拍照进行出场操作,由平台自动计算停车费用。

9月1日,经过半个月的试行缓冲,济南市道路停车泊位的收费彻底告别现金时代,全部改由电子支付。车主可以通过微信、济南停车APP、支付宝三种形式扫描管理员手持PDA自动生成的二维码支付停车费,也可以直接离场,在24小时内请亲友代为支付停车费。

至此,济南市道路停车泊位的管理已经实现电子化、智能化,收费员也与现金实现了剥离。实施停车差别化收费的前期准备工作已经完备。

随着车辆逐年增多,省城中心城区停车一位难求。图为近日在济南山师东路,一条不算宽的非主干道却停了三排车,让道路变得狭窄难行。 本报记者 周青先 摄

相关链接

行人请求式信号灯 已在旅游路试点

在文件中还提出,“对行人非机动车需求较大的节点,推行行人过街信号控制新模式,开辟非机动车待行区域,增设安全岛行人请求式信号灯和车辆不礼让行人检测抓拍设备。”以此保障行人、非机动车等慢行交通参与者的通行。

记者注意到,早在2013年8月份,由济南市中交警和济南交警支队科研所联合设计推出的“请求式感应信号灯”,在旅游路与东山路口亮相,这也是国内首个。

此后,请求式感应信号灯又在经十路、解放路等路段试点实施。由于行人并不清楚如何操作,试点的感应信号灯系统既没有显示屏,也没有语音提示。不少行人认为信号灯是损坏的,于是行人闯红灯等违法行为时常发生,因此这些路段的感应信号系统相继沦为摆设。

12月7日,一款更加智能的请求式信号灯在旅游路千佛山南门亮相。它具备计算分析功能,平时保持长红状态,确保道

路机动车通行效率。行人过马路时可以手按按钮启动倒计时,并切换到绿灯。

行人有过马路需求时,先行按压信号灯杆上的行人按钮,向信号机发出行人过街请求,信号系统自动算出红灯等待时间及绿灯时间,同时启动倒计时功能,让行人实时知道需等待红灯信号的时间及通行时的绿灯时间。

跟之前的智能信号灯不同的是,该系统还配备有语音提示和文字提醒功能,方便行人通行。在无人按压时,LED屏幕提示“红灯禁行,请按按钮”;行人按压请求按钮后,LED屏幕提示“请求触发,耐心等待”;绿灯放行时,LED屏幕提示“绿灯放行,快速通过”。

“智能型行人过街请求式信号系统,适用于像旅游路这样,有行人过街需求但是行人的过街规律并不明显的。”济南市交警支队信号灯研究室主任赵景春说。

本报记者 张泰来 实习生 丁玉霞

不礼让行人抓拍设备 以后会更多

不礼让行人的抓拍设备在济南也不是新鲜事物。

2013年12月1日晚,山大南路山大南门附近发生一起交通事故,山东大学知名老教授谢去病夫妇在过马路时被一辆轿车撞倒后,遭出租车碾轧,因伤势过重两名老人经抢救无效身亡。

谢去病作为山东大学物理学专业的泰斗,最终因交通事故离开人世,引起了各界持续关注。此后,历城交警在事发地点附近增设了不礼让行人抓拍设备。

此外,截至目前,济南市还有两处不礼让行人的自动抓拍设备,一处设置在泺源大街跨

突泉南门附近,一处历山路历山名郡东门附近。这三处抓拍设备均处于正常抓拍状态,时刻对行经车辆不礼让行人的违法行为进行抓拍。

从实际效果来看,在市区没有设置不礼让行人抓拍设备的路口,机动车与行人抢行的违法行为非常常见,礼让行人的车辆不足总数的三成。而在设置有抓拍设备的这三个路口,礼让率则非常高,能够达到七成。

文件将增设不礼让行人抓拍设备列入,可以预见,安装该设备的路口将越来越多。

本报记者 张泰来 实习生 丁玉霞