

□记者 刘紫薇 郝小庆

2018年起,济南市将禁停道路拓展到全部主次干道,停车问题尤其是中心城区停车难或将再次升级。为此,记者探访了泉城路商圈,发现停车场和道路泊位收费标准复杂多样,路外停车比路内停车还贵的现象普遍。在全国15个副省级城市中,济南是唯一一个没有实施差别化停车收费的城市,商圈停车收费模式更是与其他城市“路内高于路外”的治堵原则相悖。济南喊了多年的“差别化收费”至今仍未落地。



济南市泉城路商圈县西巷道路停车泊位停满了车。记者 刘紫薇 摄

泉城广场停车场实现“无人值守”

近日,济南泉城广场智能停车场已经开始试运行。该智能停车场位于泉城广场西侧,距泉东门对面,分为A、B两个区域,共有130个车位,全天24小时开放。

8日,记者来到该智能停车场,看到停车场入口处的显示屏上显示着空车位的数量,在停车场里的墙上贴着二维码以及缴费流程。市民可扫码关注公众号,添加车牌号进行缴费信息的确认,支付后便可将车开出停车场。整个停车流程不需要人工,实现了“无人值守”。

据介绍,停车场收费为每小时6元。“手机操作挺方便,价格也还可以。”在该停车场停车的王先生说。

除了可以停放车辆,该停车场还设置了洗车和修车处。“洗车房正在进行收尾工作,很快就能投入使用。”泉城广场停车场的工作人员说。

记者 刘紫薇

“全面禁停”凸显济南停车尴尬

停车场比路边贵,停一天多花百余元

泉城路商圈作为济南市的黄金地段,设有多处道路停车泊位、地上停车场和地下停车场。但各个停车场之间以及停车场和道路停车泊位之间的价格并不一致。

5日下午,记者来到济南市历下区泉城路商圈,发现大多数的地下停车场价格多为每小时6元,一些停车场还需预付20元作为押金,多退少补。

在红尚坊地下停车场入口处已经贴上了最新的收费标准,从原先的每小时4元涨到8元,但暂时还未实行,若这一标准开始实行,红尚坊地下停车场或成为泉城路商圈收费最贵的停车场。

在贵和商厦西侧的停车场,50多个停车位停了不到一半,橘黄色的收费牌醒目的摆在停车场入口处,标明24小时停车收费均为每小时6元。而在贵和商厦东侧的县西巷道路两侧,约两百多个停车泊位被停得满满当当,还有不少车辆在排队等待车位。

这些路边停车泊位执行政府定价,白天每小时2元,夜间停车最高5元一次。也就是说,若将车辆在道路停车位上停放一天,共花费29元,而在路边的地上或地下停车场内同时段停车的话则需要144元,多花115元。

“路边停车比进停车场更方便也更便宜,肯定先找路边的停车位。”在县西巷道路泊位停车的胡先生说,停车场的价格明显高于道路停车泊位,所以开车前来的市民优先选择将车辆停放在路边,而路上的车位非常紧张,等车位和错车都容易造成拥堵。

在泉城路商圈,除了“抢”车位的市民,还有一部分人因为停车收费贵加上道路拥堵,而选择公共交通出行。“停车场的收费太贵,路边停车位又很难找,索性就坐公交出门,能省一笔不小的停车费,还能节约等车位的时间。”在泉城路逛街的马女士说。

商圈停车场和路边车位的俩“娘家”不统一

停车场的费用是如何调整的?“因为周边停车场都在涨价,所以三联停车场的停车费用也从最开始的每小时2元逐渐涨到了现在的每小时5元。”三联商厦停车场的管理人员说,之前有政策表明核心商圈的停车场定价可以执行市场调节价,这个定价也是根据现实、迎合市场情况进行调节的。

根据去年9月底济南市发改委发布的《进一步规范我市机动车停车收费行为》,济南市全面推行停车场收费双色公示牌,实行政府指导价,而实行市场调节价的停车场,使用橘黄色收费公示牌。“去

年十月份停车价格从每小时4元涨到了5元,泉城路作为核心街区,根据以前的定价标准,每小时6元左右的价格也是合理的。”该管理人员说,停车场共有74个车位,工作日每天可停100余车次,节假日能达到200多车次,从实际情况来看,调价前后停车数量并没有受到价格影响。

除了停车场外,道路停车位怎样定价?沃德超介绍,道路泊位价格由政府统一定价,停车管理公司只负责运营;而周边车场都属于商场自行运营,执行市场调节价,双方互不影响,所以也就形成了现在的收费局面。

济南提出阶梯化收费近八年,至今仍未落地

早在2014年,杭州就已经实行了停车收费差别化,停车价格按照核心区域、一级区域、二级区域依次递减,市内核心区域停车费用明显高于其他区域,核心区域停车泊位每小时的收费价格由6元涨到了10元,从第二个小时起每小时12元。

据了解,自从实行停车收费差别化,杭州停车泊位的日均周转次数有所提升,每辆车的停放时间由以前2小时以上

缩短到1小时20分钟左右,减少了40%。

2010年济南两会上也曾提出停车场阶梯收费的方式,以减少进入中心城区车辆数量。在《济南市机动车停车收费管理办法(征求意见稿)》中,提出了济南的停车场被分为三类区域,不同区域的停车场实行不同的停车收费标准。

以小型汽车为例,商圈、景区等繁华路段为一类区域,

专家:可通过招标提高停车管理效率

山东交通学院副教授崔晓介绍,差别化收费的设计初衷是越拥堵的地方,停车价格越高。通过提高停车费,减少开车进入核心商圈的车主,从而减少堵车。

“道路泊位好停放,价格又低,是车主停车的第一选择。但是如果停不下,不少车主宁可在路上转圈或者路边违停也不愿意停到高价的车场。此时如果路面执法不严就会对交通造成较大影响。”崔晓分析,所以“路内高于路外”的价格策略

需要配合严格的停车管理一起实行,把车辆往停车场内引导。

济南提出停车区域差别化收费已经好几年了,但是一直没有真正推行。对此,崔晓认为,一方面,道路停车泊位向市民收取的费用准确来说应叫做道路资源占用费,费用变动由物价部门、停车管理部门和交警部门等多部门联合参与制定,同时近年来物价局严控价格,因此一时难以改动;“另一方面,即便真的实行差别化收费,路内和路外,城市核心区

济南泉城路商圈部分停车场收费情况	
恒隆广场	8:00-23:00 6元/时 23:00-次日8:00 10元/次
贵和购物中心	全天 6元/时
华联商厦东侧	全天 6元/时
沃尔玛、三联商厦	全天 5元/时
红尚坊停车场	8:00-21:00 4元/时 21:00-次日8:00 10元/次
开元广场	周一至周日 7:00-22:00 4元/时 法定节假日(含周六、周日) 7:00-22:00 6元/时 22:00-次日7:00 10元/次
县西巷和县东巷路内停车位	8:00-20:00 2元/时 20:00-次日8:00 2元/时 (最高收费限额5元/辆)

制图/顾佳泉

青岛: 国际机场停车场按距候机楼远近收费

2016年起,青岛国际机场停车场采取停车15分钟免费,按照距候机楼远近实行差别化收费政策,增加免费停车规定,鼓励即停即走。

车辆进入青岛国际机场停车场可以免费停放15分钟,超出时段的,在扣除免费时段后按实际停放时间,实行差别化收费。根据公共停车区域特点,按照距离候机楼远近,划分近端停车场和远端停车场,实行差别收费。通过累计递增收费方式,对近端停车场,区分首日和多日,在首日内,区分停车时段,分别制定相应收费标准。对连续多日停放车辆,在提高不同停车时段、时长停车收费标准的同时,实行单日最高限价、缩短累进递增天数的措施。据《青岛晚报》

深圳: 停车区域划为三类 一类比二类贵三倍

近日,深圳出台了最新的机动车停放收费政策,区分不同区域、不同位置、不同时段、不同车型的机动车停放服务实行差别收费。

政策将停车设施区域划分为三类:一类区域为商业、中心区,二类区域为市区的其他区域,三类区域为市区以外的区域。以小型汽车为例,若在一类区域,工作日的高峰时段和非高峰时段收费有明显差别,在早8点到晚8点的高峰时段停车,第一小时收费15元,停车一小时后的每半小时收费1.5元,而在晚8点到次日早8点的非高峰时段停车,每小时收费1元。而在二类区域的高峰时段停车,第一小时收费5元,之后每半小时收费1元;在非高峰时段停车每小时0.5元。据《深圳商报》

周边区域之间价格差距具体多大,也是问题。如果差距不大,随着人们经济水平不断提高,效果也不会很明显。”崔晓说,最好的办法还是取消全部道路泊位,还路于交通,再对停车场进行建设和价格调整。

此外,济南目前的城市停车是由政府指定的停车管理办公室和停车管理公司主要运营、管理,崔晓认为,尝试像北京一样通过招标来确定停车管理收费权,也许对提高停车管理效率和灵活性有好处。