

# 首府路侧机动车停放将收费,你准备好了吗?

文·摄影/北方新报正北方网记者 艾文涛

随着首府近几年机动车井喷式增长,机动车停放问题一直是市民群众关注的焦点。为缓解停车难,首府近几年在保障通行的情况下将部分道路资源划成临时公共停车泊位。7月29日上午,呼和浩特市发改委依法举行呼和浩特市市区路侧机动车停放服务收费标准听证会,邀请人大代表、政协委员、道路专家、消费者代表以及交通、司法、公安交管、市场监管等行业人士公开进行听证。呼和浩特市城管局代表在会上向大家通报了目前首府路侧停车收费的各项情况以及未来规划,与会代表畅所欲言各抒己见,对路侧停车收费该不该收、怎么收、谁来收、什么时候开始收以及收来的钱该花在何处一一发表了意见。

## 收费标准分两个方案

呼和浩特市发改委相关负责人在会上向与会代表及新闻媒体通报了首府路侧停车位两个备选方案及相应收费标准。具体方案和收费标准为:

### 【方案一】

一类区3元/30分钟,计费时段最高限价60元;二类区2元/30分钟,计费时段最高限价40元;三类区1元/30分钟,计费时段最高限价20元。

### 【方案二】

一类区2元/30分钟;二类区1.5元/30分钟;三类区1元/30分钟。计费时段不设最高限价。

收费时段为8时(含)至20时(含),20时(不含)至次日8时(不含)不收费。

### 【收费政策】

1. 计费时段以30分钟为1个计时单位,15分钟(含)内免收停车服务费,超过15分钟不足30分钟按30分钟计费。

2. 小型车辆按照分类区域收取相应的停车费;大中型车辆按照分类区域实际占用停车位收取相应的停车费。

3. 军车、执行公务的警车、消防车、救护车、工程抢险车、新能源物流配送车辆、残疾人专用车等免费;新能源客车减半收取停车服务费。

4. 居民小区周边路侧停车实行车辆认证管理,实行包月计费方式收取,停车服务收费优惠政策:一类区每月不高于300元,二类区每月不高于200元,三类区每月不高于100元。

## 6条街道572个智能车位成试点

呼和浩特市发改委和呼和浩特市城管局的代表在会上通报了目前路侧停车位的相关情况以及未来规划。记者了解到,截至目前,覆盖全市的智慧停车管理平台已搭建完成,建成了新城区光华街、回民区公园东路、玉泉区小召前街、赛罕区丁香路万达一街、万达二街6条街道572个高位视频管理智慧停车泊位试点,这些试点将逐步实现收费。同时,全市252个经营性停车场已接入智慧停车管理平台,共计接入泊位5.2万余个,目前城管局正在推进经营性停车场无感支付工作。今后,广大市民只需在爱青城APP注册绑定之后就可以实现无感付费快速离场。



小召前街的路侧停车位

## 以政府为主体引进社会资本

记者了解到,根据城管局通报,在智慧停车泊位的建设方面,市四区政府、经济技术开发区管委会为项目实施主体,积极引进社会资本投资,严格按照全市智慧停车建设统一的技术标准和数据标准进行建设。依据《国务院办公厅转发国家发展改革委等部门关于推动城市停车设施发展意见的通知》【国办函(2021)46号】精神,同时为有效规避西安市路侧停车出现的资金管理风险,拟采取“以高位视频技术为主、其他先进技术为有效补充”的技术路线,准备分三个阶段完成东至科尔沁快速路、西至巴彦淖尔路、南至南二环路、北至成吉思汗大街范围内330余条道路路侧(含路牙上、下泊位)公共停车智慧泊位建设工作。在第一阶段,主要任务是完成全市中心城区180余条道路路侧(含路牙上、下泊位)公共停车智慧泊位建设;第二阶段主要完成与上述180余条道路相关的连接线、连接区域以及继发性停车乱的道路和区域的路侧(含路牙上、下泊位)公共停车智慧泊位建设;第三阶段完成东至科尔沁快速路西至巴彦淖尔路、南至南二环路、北至成吉思汗大街范围内除前两个阶段已建设完成的180余条道路以及连接线、连接区域和继发道路之外的路侧(含路牙上、下泊位)公共停车智慧泊位建设;各阶段均同步建设实现无感支付。

记者还了解到,按照城管部门的通报,下一步路侧停车收费由市四区、经济技术开发区根据各自辖区实际,采取引进社会资本、政府购买服务等模式进行智慧停车泊位建设运营管理工作。具体方式是由区政府(开发区管委会)以公开招投标方式购买第三方智慧停车泊位投资建设运营管理服务,区政府(开发区管委会)支付建设运营管理费用,停车费收入全额进各区财政,实行“收支两条线”。第三方可以是社会资本、区属国企、也可以是国企与社会资本的合资公司。

## 与会代表达成应该收费共识

当天记者归纳了与会代表的意见后发现,包括消费者代表在内的所有代表都认为路侧停车位应该收费,这样做的好处是提高路侧停车位的周转率,让更需要的人有车位可用。记者了解到,目前呼和浩特市机动车实际保有量已达130万辆,按照常住人口300万计算,可想而知机动车停放矛盾突出。占用道路资源施划了路侧停车位之后,出现很多人长期占用免费公共临时停车位的现象,包括僵尸车、大型车辆挤占宝贵的城区停车资源。通过价格杠杆可以使路侧停车位得到有效利用,真正让社会资源公平配置,同时也能缓解拥堵倡导绿色出行,推进城市精细化管理。

## 谁来管理,钱怎么花?

在当天的听证会上,各行各业代表都充分表达了对路侧停车收费的意见与建议,记者归纳整理为以下几方面:第一,路侧停车位应该由谁来管理谁来收费?第二,依据呼和浩特市目前实际情况,路侧停车位收费标准应该取高还是取低?第三,收费先试点进行还是全面展开?第四,收来的停车费该如何使用?

关于路侧停车位谁来管理谁来收费这个问题,有的代表明确提出,呼和浩特市2009年出台的停车场管理办法第四条明确规定,城市管理部门是城市规划区范围内停车场的行政主管部门,具体负责城市道路道牙以上停车场管理工作;公安交通管理部门负责道牙以下道路临时停车泊位及地下停车场的管理工作。如果由城管部门对路两侧停车位进行收费,那么首先必须对呼和浩特市停车场管理办法进行修改,否则主体有待商榷。有的代表表示,道路两侧停车位收费属于公共资源收费项目,如果引入社会资本管理,那么社会资本是以逐利为目的,会不会因此产生其他方面的问题?所以代表建议,在有能力的情况下还是应由政府建设政府管理。

关于收费标准应该取高还是取低,代表们也有两种意见。一种意见认为,路两侧停车位的收费应该高于目前呼和浩特市停车场收费标准,理由是路两侧停车位原本是占用道路资源施划的,停车更为方便,其次通过价格差能够挖掘释放呼和浩特市现有停车场,例如核心商圈被挪用的地下停车场以及其他闲置的地下停车资源,而且提高收费标准不会对现有的停车场造成冲击,避免出现核心商圈、医院周边大家开着车集中寻找路侧停车位导致拥堵现象发生;另一种意见则认为,停车位收费应该取低标准,有的代表认为依据目前实际情况以及居民消费能力,不能参考国内一、二线城市的路侧停车收费标准,应该参考与呼和浩特市相类似城市的情况依据地区实际取低标准制定收费,不能因此增加老百姓出行负担,因为路侧停车位毕竟属于公益项目不能通过此类项目盈利。

此外,代表们还认为,应该打破行政区域划分收费,在收费时长的制定上应该更为灵活,例如以15分钟或者20分钟为一个单位,进行递增或者递减。当天代表们还提出意见,认为呼和浩特市目前应该采取先试点而后全面推开的办法进行路侧停车位收费,稳步推进然后对发现的问题进行整改,时机成熟之后再在全市范围内推广。代表们提出,可以在核心商圈和医院或者学校周边等停车矛盾较为突出的区域,进行路侧停车位收费试点,通过价格杠杆来规范停车。代表们还提出,路侧停车位收费应该公开清单,将收费用于补贴低碳绿色出行,例如地铁、公交,或者用于维修道路交通设施,取之于民用之于民,也符合国家目前提倡的“碳中和、碳达峰”的精神。一位发改委的与会代表表示,依据国家相关法律规定,停车位收费属于市政公共有偿使用收费,依法肯定需要上缴财政,之后政府再将收费“取之于民用之于路”,兴建更多的停车场使车辆停放形成良性循环。