

道路临时停车阶梯收费半年,核心区停车泊位空位率达20%-30%

核心区将建公共停车诱导屏

从今年4月1日起,我市市区道路临时停车泊位阶梯收费开始试运行,5月1日起正式运行,从开始试运行到如今已有半年时间。这半年来市区的道路泊位计时收费运营情况进展如何?现有的停车泊位周转率是否达到了预期的效果?市区非机动车道路拥挤现象是否得到了缓解?

本报记者 孙晨飞



收费管理员包春兰在记录停车信息 本版摄影 孙晨飞



上午11点,中山东路一处非机动车道显得很宽敞

过去

缺乏地方规范,停车管理无章可循

记者从市公共停车管理处了解到,由于我市近几年机动车数量增速迅猛,而停车泊位却严重不足,在2013年以前,我市停车管理缺乏地方规范,停车管理无章可循。

多年来,我市一直没有出台停车管理方面的地方政府政策法规文件,因此在停车管理上存在多部门

管理等问题,由于缺乏统一扎口管理单位,导致在管理理念、服务水平、收费标准等方面各自为政,在一定程度上加重了我们的停车难、乱停车等问题。

由于以前公共停车场的建设缓慢,导致我市停车泊位严重不足。至2012年,我市主城区内汽车保有

量为11.2万多辆,而全市停车泊位仅为1.10万个,更可怜的是,道路临时泊位仅有1000个左右,伴随着解放路、中山路的改造,道路临时停车泊位将进一步减少。道路临时停车泊位严重不足,造成了停车难、乱停车等现象,静态交通秩序较为混乱。

计次收费不合理,公共停车场利用率不高

在今年5月1日我市正式开始道路临时停车泊位阶梯收费以前,我市路边停车泊位收费一直采用计次收费模式,每次5元。

如此的收费模式缺乏利用价格杠杆调节停车分布的作用,导致很多车辆在路边的临时泊位里长时间停放甚

至整天停放,与路面停车服务的短时停车功能严重背离。甚至出现了有的单位发放停车补贴鼓励本单位职工将车辆停到路边泊位里,而利用本单位的停车场收取较高额停车费等情况。还有的甚至把临时停车点当成停车场,一停就是好几天。这种长时间的停

车现象,严重影响了其他办急事想停车的人员,根本没有达到当初解决需要临时停车的目的,同时也造成了对临时停车点资源的浪费。由于路边停车计次收费低,导致了停车泊位周转效率就低,也就有了不少室内收费停车场出现了“空场”的不合理现象。

措施

成立公共停车管理处,全市停车泊位统一管理

一直以来,市政府高度重视我市停车难的问题,并先后派有关部门到周边城市学习、借鉴其先进的停车管理经验,通过制定地方性停车管理法规,统一扎口管理,利用价格杠杆提高停车泊位周转率,建设智能化停车管理系统等一系列新措施,以缓解我市市区停车难、乱停车等问题。

在今年年初,市政府及相关部门先后出台了《镇江市市区机动车停车场管理办法》、《关于进一步加强市区公共停车管理的实施意见》和《镇江市

市区停车服务收费管理办法》等文件,确定了市城管局为市区机动车停车场管理的行政主管部门,并在年初成立了镇江市公共停车管理处,主要负责市区机动车停车场日常监督管理,根据出台的停车管理办法等政府规范性文件,对全市的经营性社会停车场、道路停车场、公共广场停车场等停车泊位实施统一归口分类管理,利用统一核发收费票据等抓手统一收费标准,统一停车管理标志、标识,统一停车收费管理员服装,统一考核评比奖惩,真

正做到全市停车管理一盘棋。

市公共停车管理处成立后不久,便对我市主城区开展了全面停车调查,收集相关数据,建立我市停车信息库,为以后的停车规划、建设、管理提供了依据。开展停车点普查,对可行的点位,无论规模大小,明确其作为停车地点,纳入统一管理。同时适当增加路面停车泊位,结合道路动态交通水平,在有条件的路段新划一定数量的路面停车泊位,服务短时停车,在一定程度上弥补停车设施不足的状况。

采用阶梯计时收费,将在核心区建停车诱导屏

市公共停车管理处在参考了杭州、南京、徐州、张家港等城市的做法,根据“路面高于地下、主城高于边远、白天高于夜晚、室外高于室内”的原则,采用了阶梯计时收费方式,为了能促使市民在停车时快停快走,利用价格杠杆提高停车泊位的周转率。

今年5月1日,在正式实行道路

临时停车泊位阶梯收费后,停车收费管理员采用POS机登录停车信息和计时收费,并与智能停车信息管理平台相衔接,实时调剂监控,引导更多车辆停放到核心区域之外,也提高了现有停车泊位的周转率,缓解道路拥挤。解决了一些路外和室内停车场泊位空置等公共资源浪费的现象,从而合理使用停车资源,逐步缓解市区停车难、

乱停车等问题。

在今年9月份,市城管局已开始建设停车诱导平台系统,并计划在核心城区内安装一级诱导屏10块,实现公共智能停车信息化管理系统与镇江市数字城管系统对接,通过数字化城管进行管理,经过一期项目的推进,将为外地游客和本地市民提供更加方便、快捷的停车信息资源。

现在

停车泊位周转率提高 市民找车位也方便了

市公共停车管理处负责人蒋展伟称,在实行道路临时停车泊位阶梯收费后时间不久,效果就显现了,非机动车道两旁的临时停车泊位利用率明显提高,由于计时收费,很多车主就不会长时间停车,所以经常可以看到非机动车道两旁的停车泊位是空的,慢车道变得宽敞通畅,带来了较好的社会反响。

据市公共停车管理处“两车”监管中心平台统计,阶梯收费正式运行5个月以来,非机动车道两旁的临时停车泊位共停车345278台次,在15分钟内的免费停车达86524台次,免费停车次数占总停车次数的25%。而停车在一小时内的次数为127149台次,占总停车次数的36.8%。

“‘鼓励短时停车,提高泊位利用率’的效果目前已经显现。”蒋展伟说,目前,我市的道路停车泊位的周转率已升至3.1,而之前计次收费的泊位周转率只有1.2,

停车次数也增长了246.6%。

“改变的现象还有很多。”蒋展伟称,在市区,如解放路、中山西路等主干道,过去花5元停放一天的计次收费时代早已结束,道路不是停车场的理念也深入人心,停放高峰已由过去的全天候改变为中午及晚上两个时间段。而市民到市中心办事找停车位也方便了许多,据统计,每天我市核心区停车泊位始终有20%-30%的空位率,基本能满足市民到核心区办事短时停车的需求。

与去年同期的停车收费总额相比,近半年的道路临时泊位的收费总额比去年同期增长了1倍左右,蒋展伟说,收费收来的钱,是要全部上缴给市财政,由市财政统筹管理,市公共停车管理处是无权支配的。但逃费次数也是高得吓人,蒋展伟无奈地说,据统计,从正式收费以来,恶意拒绝交费次数达到7382次,逃费次数更是高达32814次。

说明

阶梯收费 完全按照物价部门标准来执行

正式收费以来,很多市民都抱怨收费高,不合理。蒋展伟称,阶梯收费的标准完全是按照市政府的相关规定来实行的。蒋展伟说,根据目前镇江市市区机动车停放服务收费区域划分示意图显示,我市机动车停放服务收费区域主要分为核心区域(一级区域)和中心区域(二级区域)。核心区域(一级区域)北到长江路、滨水路、东吴路,南到天桥路、南徐路,西到檀山路、中山北路,东到小米山路、学府路,而中心区域(二级区域)则是指南到312国道,西到乔家门路、朱方路、润州路,东到禹山路、谷阳路的这片范围。

不同的区域收费标准也不同,蒋展伟说,根据镇江市市区机动车道路停放服务收费标准,在核心区域(一级区域)内道路停车泊位计时收费标准蓝牌车首个小时内收费5元,首小时后每半小时收费3元;黄牌车首个小时内收费8元,首小时后每半小时收费5

元。而在中心区域(二级区域)内道路停车泊位计时收费标准蓝牌车首个小时内收费4元,首小时后每半小时收费3元;而黄牌车首个小时内收费6元,首小时后每半小时收费4元。蒋展伟称,不管在哪个区域,停车在15分钟内是免收停车费的,且停车当日连续停放收费最高标准是每车50元。

蒋展伟称,我市的公共停车管理正是有了公安机关和物价部门的积极配合才有了如今的渐渐步入正轨。目前市公共停车管理处已联合公安交巡警部门开展“百日静态交通整治活动”专项整治行动,努力消除机动车在市区禁停道路、禁停区域违法停车以及超范围、超时间、不在指定划线范围内停放等现象。而市物价部门也曾多次到停车现场向停车收费管理员宣讲收费政策,并检查停车收费管理员收费是否符合规范。

宁波海事法院拍卖公告

一、我院定于2013年11月19日上午10时在宁波市国际航运服务中心4楼1号会议室(地址:宁波市江东区昌乐路266号)公开拍卖“华海108”船壳,本次起拍价为80万元。

二、“华海108”船基本参数
总长:66.80米;型宽:10米;型深:4.50米。总吨位:736;净吨:355;总功率:735千瓦;船舶建成日期:1987年2月2日,建造商:日本;船舶籍港:江苏镇江;船舶种类:钢质散装化学品船。

三、船舶现停泊在浙江舟山市长峙外轮修造有限公司锚地。即日起本院接受咨询看样。有意参加竞

拍者可携带有效证件至宁波国际航运服务中心一楼40-41号窗口(宁波船舶交易市场)报名并交纳保证金30万元。

四、报名截止日期:2013年11月18日下午4时。

五、债权登记:与该船有关的债权,自本公告见报之日起三十日内向本院申请债权登记,公告期间届满不登记的,视为放弃在本次拍卖船舶价款中受偿的权利。

六、联系人:程超
电话 0574-86815581
27966278

特此公告

二〇一三年十月十六日