

广州市交通运输局相关负责人回应热点问题:

# 阶梯收费是为了引导车主快停快走

专家建议:要完全解决“僵尸车”难题,仍需制定具体管理细则

4月1日起,广州市交通运输局委托广州市市政设施收费处对中心六区城市道路临时泊位启动收费管理,实行“先停车、后付费”的收费管理新模式。就市民关注的收费价格、项目投入、如何加强规范管理等问题,新快报采访了广州市交通运输局相关负责人和多位专家。有专家建议,要完全解决“僵尸车”问题,仍需制定具体管理细则。

■专题统筹:新快报记者 何生廷

■专题采写:新快报记者 黎秋玲 何生廷 王彤 吴晓娟

■专题摄影:新快报记者 毕志毅



■广州市交通运输局表示,实行阶梯收费是希望通过价格杠杆调节,提高泊位的使用率和周转率,引导车主快停快走。

## 焦点1 临时泊位未来可实现无感停车

在2019年8月,广州市发改委发布了《广州市中心六区城市道路临时泊位使用费标准方案(公开征求意见稿)》,其中透露了5年成本测算,包括一次性投资成本6769.95万元、运营成本5750.95万元、人工成本21398.6万元,合计五年期总成本为33919.5万元。

就前期投入成本这一焦点问题,广州市交通运输局表示,发改委披露的项目总成本,是以高位视频为技术模式,对临时泊位管理进行的五年成本测算。未来城市道路泊位电子收费系统将进一步升级,届

时将可实现临时泊位的高位视频管理技术全覆盖(地磁与移动终端补充),实现停车行为自动识别,达到车主“无感停车”的目标。

同时,将预留接口与多功能杆、新能源车充电桩、5G等新技术进行对接与融合,为广州市民提供具有领先水平的全场景体验。

新快报记者留意到,人工成本方面,从2020年到2024年,聘用的总人数逐年减少,到第五年将减少58%的人员,这也透露出临时泊位的未来走向,更加偏向于技术全覆盖化。

## 焦点2 周边停车场满足停车时,原则上撤销临时泊位

根据市发改委公布的收费标准,重点区域工作日一天最高收费328元,通过价格杠杆能否缓解停车难的问题?

广州市交通运输局相关负责人表示,收费标准以“规范管理、优化配置、用者付费、绿色出行、累进加价、提高周转、维持畅通和科学合理”为原则,对不同时长、不同时间、不同对象、不同区域的车辆实施差别化收费,制定了累进式加价的阶梯式收费标准。

通过价格杠杆调节作用,提高道路泊位的使用率和周转率,引导车主快停快走,对道路停车行为将按照停车时长实行累进加价的阶梯式收费,即随着

停车时长的增加,收费标准也将逐步递增,避免出现“僵尸车”的问题,通过价格调节引导市民选择公共交通工具出行。

市交通运输局表示,目前解决停车难的问题,国家关于停车发展策略要求遵循“以配建停车场为主,公共停车场为辅,临时停车场和城市道路临时泊位为补充”的原则,在整个停车供给体系,道路临时泊位仅仅起到补充作用,主要是为了缓解在停车供给紧张区域市民临时停车办事而设置的,“当道路泊位周边其他停车场能满足停车需求时,原则上就会予以撤销。”

## 焦点3 云平台全过程监管 防止巡查员违规

停车费的管理,同样是关注焦点。就资金监管方面,如何避免私下收费的情况?

市交通运输局表示,市政设施收费处自主研发了“广州泊车”泊位管理云平台,实现对已接管路内停车管理的集中管理,加强人员监控和资金监管,并提高清分结算效率,实现停车收费“人钱分离,足额上缴”。

“云平台能对停车服务全过程进行监督与管理,

防止泊位巡查员违规。”市交通运输局相关负责人提到,还建立了健全的廉政风险防控制度,禁止泊位巡查员通过现金或以其他方式收取泊位使用费。

此外,广州市市政设施收费处相关负责人介绍:“我们也会对外公布监督投诉电话,及时受理市民群众投诉意见,对涉嫌违规行为进行调查取证,依法依规处理,同时也欢迎广大市民群众加强对泊位巡查工作的监督。”

### 专家分析

#### 广东省体制改革研究会执行会长彭澎: 白天收费晚上不收费方式是合理的

广东省体制改革研究会执行会长彭澎指出,恢复收费是必然的。按照国际惯例,繁华区域道路临时收费贵,广州的做法参照了国际国内发达城市的做法。在办事集中、交通繁忙、车位紧张的区域进行阶梯式收费;白天收费,晚上不收费的方式是合理的。

对于车主来说,不可能无限期地免费占用公共资源,除非因疫情等原因导致自己滞留在疫区而不能开走车辆,其他情况下应及时挪走占在道路上的车辆。“不能永远地在路边停下去,这样对别人不公平”。

在收费标准方面,彭澎指出,重点区域内工作日单次连续停放最高限价328元,价格相对昂贵;非重点区域内工作日单次连续停放最高限价26元,价格较为合理。

新快报记者查询了解到,在价格方面,同北京、上海、深圳、成都、杭州、南京、武汉相比,按由高到低排名,广州1-5小时收费总额排名第三;停车时长在6小时以上收费总额排名第一,这也透露出广州鼓励“快停快走”,不提倡长时间占用。

“广州的态度一向很包容,可以等到新规实施一个月的时候再看看效果,很多细则可以再讨论,有问题做调整。”彭澎说。

#### 广州市政协常委曹志伟: 可减少“僵尸车”问题,也要让市民知情

广州市政协常委曹志伟认为,对临时泊位采取阶梯收费、根据区域分别定价,工作日与周末差别化收费和设置收费优惠政策等特色做法,可以提高广州市路边临时泊位的周转率,减少“僵尸车”问题,缓解停车难。

针对临时泊位项目的投入问题,曹志伟认为,要想实现全市一张网的智慧停车,需要付出项目建设和设备租赁费用、项目管理费用、运营维护成本、人工成本等,这些投资是必须的,但政府应该详细公开预算明细科目,让市民有知情权。

提高车位的周转率、缓解停车难方面,曹志伟则建议,要解决“僵尸车”问题,就要加强管理,建立巡查人员每周清理机制,让“僵尸车”车主接受处罚。

#### 广东省静态交通协会常务副会长梁赛谭: 彻底解决“僵尸车”问题 还可叠加个人信用评级

对于解决“僵尸车”问题,广东省静态交通协会常务副会长梁赛谭告诉新快报记者,恢复临时泊位收费,能够很好地改善“僵尸车”的问题,但不能完全杜绝,还需要制定针对僵尸车的管理细则,比如对超过一定时间(或金额)的车辆进行提醒通知,车主未进行处理的则由交警部门对车辆进行处理等。“阶梯收费是提高车位周转率的好办法,但缓解不了停车难,要缓解停车难,最根本的还是要增加停车泊位和利用智能管理系统来提高车位的使用率。”

在他看来,道路是用来通行车辆的,一旦道路以停车为主则丧失了道路功能,本末倒置了,所以路面临时泊位应适可而止,不应太多。此外对于停车费的管理,他认为政府应该加强监管,妥善使用,最好能做到全盘考虑,把路边停车收费和增加车位建设捆绑在一起,这样会更好缓解停车难问题。

对于解决“僵尸车”,第十二届省人大常委会立法咨询专家李绪进同样表示,恢复收费对“僵尸车”有一定的抑制作用,此外还要多管齐下,可以把阶梯式收费情况叠加个人信用评级,效果可能更好。