

铜陵市智能静态交通系统项目 实施方案

建设单位：____铜陵市建设投资控股有限责任公司____

编制单位：____合肥工业大学设计院（集团）有限公司____

编制时间：____2023 年 12 月____

目录

第 1 章	项目概况	1
1.1	项目名称	1
1.2	项目建设单位	1
1.3	实施方案编制单位	1
1.4	项目建设范围	1
1.5	项目建设背景及必要性	1
1.5.1	项目建设背景	1
1.5.2	必要性分析	1
1.5.3	可行性分析	2
1.6	建设目标、规模、内容及建设期	4
1.6.1	建设目标	4
1.6.2	建设内容	6
1.6.3	建设期	7
1.7	总投资及资金来源	7
第 2 章	项目建设方案	8
2.1	系统总体架构	8
2.2	业务应用系统	9
2.2.1	停车综合管理系统	9
2.2.2	停车收费管理系统	9
2.2.3	停车运营监管系统	10
2.2.4	静态交通大数据分析系统	10
2.2.5	城市公众服务系统	10
2.2.6	停车资源可视化管理与评价系统	10
2.2.7	应用系统建设要求	10
2.3	数据处理与存储系统	13
2.4	网络及安全系统	13
2.4.1	网络安全架构	13
2.4.2	数据安全防护	14
2.5	外场基础设施	16
2.5.1	路内泊位智能化改造	16
2.5.2	城市停车诱导系统	18
2.5.3	社会停车场接入	18
2.6	指挥中心	19
2.7	项目投资估算	20
第 3 章	项目实施方案	21
3.1	停车收费标准	21
3.2	项目推进计划	22
3.3	项目管理模式	23
3.3.1	主要运作方式介绍	23
3.3.2	建设周期及运营周期	25
3.3.3	项目停车服务收费分成	25

3.3.4	合同到期后续处理	26
3.4	项目招标方案	26
3.4.1	招标人资格要求	26
3.4.2	评分办法	27
3.5	合同主要条款	27
3.5.1	服务期限	27
3.5.2	合同金额	28
3.5.3	项目建设及运营要求	29
3.6	项目验收要求	31
3.7	人员培训方案	32
3.7.1	培训要求	32
3.7.2	培训对象	33
3.8	售后服务要求	33
第 4 章	项目效益分析	35
4.1	经济效益分析	35
4.1.1	创收效益	35
4.1.2	汽车后市场服务效益	35
4.1.3	广告效益	35
4.1.4	机动车出行成本节省效益	35
4.2	社会效益分析	35
4.2.1	交通管理水平提升效益	35
4.2.2	出行服务水平提升效益	36
4.2.3	交通绿色减排效益	36
4.2.4	民生保障效益	36
4.3	项目财务评价分析	36
4.3.1	运营期收入估算	36
4.3.2	运营成本费用估算	37
第 5 章	项目风险管理	39
5.1	风险识别和分析	39
5.2	风险对策和管理	39
5.2.1	技术可行性风险	39
5.2.2	招投标风险	40
5.2.3	项目实施风险	40
5.2.4	软件开发风险	40
5.2.5	系统对接和数据共享风险	41
5.2.6	项目建设风险	41
5.2.7	停车收费风险	42
5.2.8	网络安全风险	42
5.2.9	运行维护机制风险	43
5.2.10	不可抗力风险	43
5.2.11	市场收益不足风险	43
附表	44	
	项目软硬件清单估算表	44
	云资源基础设施租赁费估算表	51

智能静态交通社会征求意见采纳情况表	54
附件 82	
关于铜陵市中心城区路内停车收费标准的通知	82
铜陵市人民政府会议纪要 2022 年第 35 期	85
铜陵市人民政府会议纪要 2022 年第 47 期	87
铜陵市人民政府会议纪要 2023 年第 8 期	89
项目社会稳定风险评估报告备案表	93

第 1 章 项目概况

1.1 项目名称

铜陵市智能静态交通系统项目实施方案。

1.2 项目建设单位

项目建设单位：铜陵市建设投资控股有限责任公司。

1.3 实施方案编制单位

合肥工业大学设计院（集团）有限公司。

1.4 项目建设范围

本次实施范围为铜陵市中心城区核心区 18 个路段。未列入本次实施范围路内停车位或后期新增路内停车位，全部列入待管理区，后期一并纳入铜陵市静态交通系统项目实施。

1.5 项目建设背景及必要性

1.5.1 项目建设背景

随着铜陵市经济社会快速发展和城市化进程的加快，机动车保有量快速增长，人、车、路和停车泊位之间的矛盾日益突出，“停车难、停车乱”问题凸显。为进一步加强停车管理、规范停车秩序、高效利用停车资源、解决停车难等问题，结合国务院《关于推进城市停车设施发展意见的通知》(国办函〔2021〕46 号)、安徽省发改委《关于印发推动城市停车设施发展实施办法的通知》等文件要求，结合铜陵市实际情况，推动智能静态交通系统项目建设。

1.5.2 必要性分析

1、顺应城市快速发展，缓解城市停车压力的需要

铜陵市用地资源紧张，公共停车泊位和路内泊位均存在较大缺口，停车供需

矛盾突出，加之缺乏有效的管理措施，造成车辆停放向路内免费停车位聚集，加重了停车难、停车乱问题。亟待通过智能静态交通系统项目的建设，发挥停车收费的杠杆调节作用，缓解城市停车压力。

2、规范城市停车行业发展的需求

现有的停车管理体制较为分散，多部门多头管理，无法形成管理合力，且缺乏统一的规范标准，日常监管执法缺乏依据；尚未建立城市停车设施备案和停车基础信息数据采集机制，缺少统一停车设施数据库，停车信息共享不足；重设施轻运营，行业发展水平较低，停车经营主体主要通过自建平台向社会提供基础的停车服务，多元化增值能力受限明显。亟需通过停车系统建设理顺停车管理体制，提升城市静态交通管理和服务水平。

3、汇集静态交通大数据，助力智慧城市建设的需要

目前铜陵市海量的静态交通数据尚未充分利用，数据价值尚未完全释放。需要依托“互联网+、物联网+、区块链+”的产融思维，建设铜陵市城市级静态交通平台，对海量的数据资源进行收集、整合、存储与分析，深度挖掘城市停车存量资源与新增资源有机融合价值，进而改善静态交通环境，为智慧城市+数字城市的建设赋能。

4、为市民提供便利的停车信息服务的需要

在市民泊车过程中由于信息匮乏，导致车辆寻泊时间较长，车辆空驶及道路拥堵问题较为严重。需要在整合城市停车动静态资源的基础上，通过结合其他交通相关数据，深入剖析城市停车需求的各个环节，建立相应的停车动态数据库，通过诱导屏、网站、微信、手机终端等多种形式为公众提供停车场、停车位、停车价格等信息查询、诱导服务，全面提升停车信息服务水平。

1.5.3 可行性分析

1、政策可行性

2021年5月，国务院发布《关于推动城市停车设施发展意见》，提出推广智能化停车服务。加快应用大数据、物联网、第五代移动通信（5G）、“互联网+”等新技术新模式，开发移动终端智能化停车服务应用，实现信息查询、车位预约、电子支付等服务功能集成，推动停车资源共享和供需快速匹配。

2021年12月，安徽省多部委发布《关于印发推动城市停车设施发展实施办

法的通知》。提出要提升装备技术水平、优化停车信息管理、推广智能化停车服务、鼓励停车资源共享等，到 2022 年，各市建成停车泊位管理信息化平台。2022 年 6 月，安徽省人民政府发布《安徽省便民停车行动方案》，提出要加强城市停车设施管理，依托皖事通办平台，到 2023 年全省建立统一的城市智能停车基础信息服务平台，加强“动态”交通与“静态”交通良性互动，细化停车分区管理，鼓励错时停车，加强停车引导，推进共享利用，实现无感收费，提升停车周转率。同时，通过健全停车管理机制，完善城市公共停车收费价格机制，促进停车资源有效配置和充分利用。

2020 年 12 月，铜陵市政府发布《铜陵市机动车停车场管理办法》，提出进一步加强机动车停车场管理，规范停车秩序，改善城市交通环境。办法明确，铜陵市停车场管理遵循规划引领、合理布局、建管并重、社会共治、便民高效和谁投资、谁受益的原则，形成以专用停车场为主体、公共停车场为辅助、路内停车位为补充的停车格局，鼓励和推广停车场管理应用智能化、信息化技术，有序推行电子收费，逐步缓解停车矛盾，改善城市交通秩序。

国家、安徽省、铜陵市层面多次发布相关政策文件要求推动城市智慧停车平台建设，推广智能化、信息化技术，实施停车收费，通过价格杠杆调节路内外停车矛盾，提升停车泊位利用效率，改善停车秩序，因此本项目实施在政策上是可行的。

2、技术可行性

通过引入专业化公司，建设城市智慧停车数字平台，通过对停车占有率、停车周转率、停车区域统计、停车时域统计、停车缴费渠道统计等综合静态交通大数据的沉淀，结合大数据挖掘以及数学模型，实现停车信息服务和停车行业管理应用。一方面为政府增设、迁移、取消泊位提供科学决策支持，另一方面为市民提供实时的静态交通信息，减少因盲目寻找泊位产生的无效交通流。

项目综合应用协同工作、决策支持、地理信息、信息安全、大数据、移动通信以及容灾备份等技术手段搭建信息系统，采用标准化、模块化、层次化的技术路线，以最大程度地利用技术资源的方式，达到信息资源应用的技术要求，满足智慧停车业务发展的需要。

3、经济可行性

铜陵市智慧停车建设是改善停车秩序、优化停车效率、提升城市管理精细化和智能化水平的重要举措，惠及全体交通参与者，具有良好的经济效益和社会效益。经济效益主要有停车收费效益、广告效益、汽车后市场服务效益、交通参与者出行时间成本节约效益、机动车燃油节约效益等，社会效益主要有交通管理水平提升效益、交通绿色减排效益、市民出行服务水平提升效益、民生保障效益等。

智慧停车的经济效益分为直接经济效益和间接经济效益。直接经济效益主要包括停车收费收入、广告收入、汽车后市场服务收入。间接经济效益主要包括降低机动车泊车时间改善本项目所在地区基础设施功能，对改善地区经济社会发展将起到积极的带动作用；随着停车条件的改善，使土地增值等产生的效益等。

4、实施可行性

本项目以“互联网+”思维，采用“产业化、市场化”模式，推动智慧停车建设，实现泊位资源整合共享，实现停车场利用率的最大化和车主服务的最优化，进而提高城市交通效率，有效解决城市“停车难”。一是开展路内停车智慧管理，推动“互联网+停车”新业态发展。二是建设停车智能导航应用，引导用户通过智能手机等终端查询泊位和收费标准，预约泊位，发布泊位空闲信息，用户通过支付宝、微信等方式自主缴费等功能。

5、组织协调及人力资源可行性

为确保铜陵市智能静态交通项目的顺利实施和正常运行，项目将成立项目建设领导小组，负责项目的决策、业务规范、组织协调等工作。

项目建成后，项目运作由项目建设实施小组主导，组织项目的实施，相关的技术人员、设备采购人员、项目申报人员等配置齐全，后期运维所需的员工可以自主招聘培训。可以说，项目在组织协调和人力资源方面是可行的。

1.6 建设目标、规模、内容及建设期

1.6.1 建设目标

1、建立路内外一体化停车运营管理平台

综合运用“移动互联网+物联网+云计算+大数据”等新一代信息技术，建立路内外一体化停车运营管理平台，引导车辆合理停放，提高停车泊位的利用率和周转率，缓解城市交通拥堵难题。积极构建智慧化城市综合管理体系，逐步实现

城市综合管理信息化、集约化和智能化。

2、建立静态交通大数据平台

依托运营指挥中心场所和相关大屏显示系统、图像接入系统等软硬件资源，通过对平台日常运营数据的接入，以可视化的方式实现各类音视频信息、运营数据信息等的直观展示，提升运营管理的态势感知能力。同时依托热力分布、地域区块组件，对相关数据进行分析，为治拥、疏导场景应用提供决策辅助支撑。

3、建立完善的城市公众服务平台

通过城市公众服务平台建设，实现对外信息公示、网上服务功能。同时依托手机移动端等，满足日益增涨的移动公众服务需求，实现各类停车缴费、充值预约等事项的移动化便捷化处理。

4、建设车场统一联网运营管理平台

运用当前互联网+的思路，按照标准数据传输协议和规范从各个互联网停车管理平台接入停车场相关停车数据，包含实时空位数据、场内车辆数据、停车记录数据、收费数据、车场设备数据等内容，实现所有停车场信息的集中采集，接入城市静态交通大数据云平台，完成数据联网共享，统一调配、统筹城市的停车资源。

5、建设城市统一支付管理平台

建立停车统一支付平台，为公众提供包含微信、支付宝、银联、市民卡、第三方支付、无感支付等支付形式的统一渠道，为经营单位提供标准的清结算服务体系。

6、打造城市停车位资源共享体系

通过大数据分析，高效利用现有资源，盘活存量停车资源，将车辆由道路引导到闲置车位，降低城市交通系统的压力，鼓励并引导政府机关、公共机构和住宅小区内部停车设施对外开放。利用静态交通大数据平台推行错时停车服务，实行居住区与周边商业办公类建筑共享利用停车泊位，实现停车资源最大化利用，促进区域停车平衡。

7、打造城市规划与决策数据支撑体系

智慧停车平台通过大数据分析，根据道路交通承载能力、区域功能要求和综合交通发展策略，分区域、分时段差异化的规划配置停车设施，合理确定停车规

模，为停车场建设、改造、删减的规划提供预决策的数据支撑。

8、打造城市交通诱导体系

实时发布城市停车位状态信息，完善交通诱导体系。静态交通大数据平台将城市交通信息通过交通广播、互联网、手机移动端等方式实时发布，减少因寻找停车泊位诱发的交通需求。引导路网交通流合理分布，缓解城市道路拥堵状况，提高停车设施的利用率，缓解行车难和停车难问题。

9、打造与数字城管、交警多部门协作体系

借助路内泊管员力量，对道路停车的车辆登记情况和路内及人行道违章停车情况，大幅度提高道路违停的执法力度，规范道路停车，有效提高路内停车位的利用率。

10、打造城市完善的停车产业生态体系

通过城市停车资源的统一联网，向公众提供多渠道统一支付的便捷缴费方式。基于便捷支付为起点，进行生活周边辐射，同时为用户推荐最优的汽车后服务产品，利用其庞大的停车数据和公众模型，为公众提供本地化优质服务，收益反作用于城市停车位建设及管理，最终打造城市停车后市场服务产业生态体系。

1.6.2 建设内容

主要建设内容包括城区 3330 个路内泊位智能化改造、三级停车诱导系统、社会停车场接入、以及智慧停车指挥中心、软件系统建设等。

(1) 外场基础设施。建设路边停车泊位信息收集系统，主要采用地磁+泊管员(PDA)，辅以巡检车+地磁的智能化方法，科学设置泊位编号，建设三级停车诱导系统，构建城市级静态交通资源一张网。

(2) 建设城市级智慧停车综合管理系统平台，包括停车综合管理系统、停车收费管理系统、停车监管系统、静态交通大数据分析系统、公众服务系统、停车资源可视化管理与评价系统。高度融合各类停车场数据，并汇入智慧停车数据中心。将符合标准的停车场数据接入智慧停车综合管理系统平台，整合充电桩管理系统功能，建设智能收费系统，推行微信、支付宝、银联支付多种收费方式相结合的收费模式，推广路外停车场 ETC 不停车缴费功能。

(3) 数据处理与存储系统。利用政务云资源，提供静态交通结构化数据和非结构化数据存储、计算、检索资源，包括服务器、对象存储、负载均衡、中间

件、弹性 IP 等，搭建即用即用、弹性扩容、高效稳定、开放共享的智能静态交通系统底层支撑环境，满足停车管理云平台后台资源需求。

（4）网络及安全系统。构建统一融合的网络系统，分为接入交换区、云数据中心区、指挥中心区、出口区域，支持铜陵市范围内的高可靠实时网络连接。在指挥中心部署防火墙和上网行为管理，在云资源池配置 1 套云安全防护、1 套云日志审计、1 套云主机安全，实现访问控制、用户授权访问、虚拟系统、行为管理、日志审计、主机防病毒、应用层综合安全防护、用户接入认证、终端安全管控、上网行为管控、违规行为等应用，实现网端融合管控以及全网可视可控。同时构建数据安全防护能力，包括备份与故障恢复、数据存储保护、数据完整性保护、数据存储稳定性保护、数据隐私防护等，让业务更规范、更高效、更安全。

（5）建设指挥中心及配套工程。建设铜陵市智慧停车管理指挥中心等配套设施，为日常运营管理与运行维护提供设备存放和人员工作场所。

（6）推动社会停车场接入。以统筹停车资源为抓手，吸纳更多社会停车场接入铜陵市静态交通系统系统，盘活社会停车场资源，形成城市停车资源一张网。

1.6.3 建设期

本次铜陵市智慧停车项目计划 2023 年项目挂网招标，2024 年底前完成整体项目建设。

1.7 总投资及资金来源

项目总投资约 2079.89 万元，采用社会资本投资建设。通过公开招标选择有实力、有技术、有建设、运营经验的运营商；运营期拟定为 10 年，路内停车泊位经营权不转移，项目收入进业主账户，支付运营商服务费；由运营商负责建设和运营，负责对车位智能化升级改造，满足设计方案要求，运营商以流水分成方式获取运营服务费。

第2章 项目建设方案

2.1 系统总体架构

铜陵市智慧停车管理平台通过接入前端停车泊位、公共停车场的地磁、巡检车以及道闸等停车数据，并预留同非公共停车场的的数据对接接口，将处于信息孤岛的各停车点（场）联合成一张智慧停车数据网络，汇聚多源停车数据形成智慧停车管理数据中心，并对数据进行处理、分析和深层次开发应用，为停车运营商提供排班管理、财务管理、运营分析、营销管理、广告管理等停车运营服务，为社会停车场商家提供商家认证、权限配置、统一支付、统计查询、商家活动等功能，为车主提供车位查询、车位预订、共享停车、电子支付、停车包月、账单查询、停车充电等停车使用服务。

系统总体架构自下至上分为基础设施层、平台服务层、数据服务层以及应用服务层。

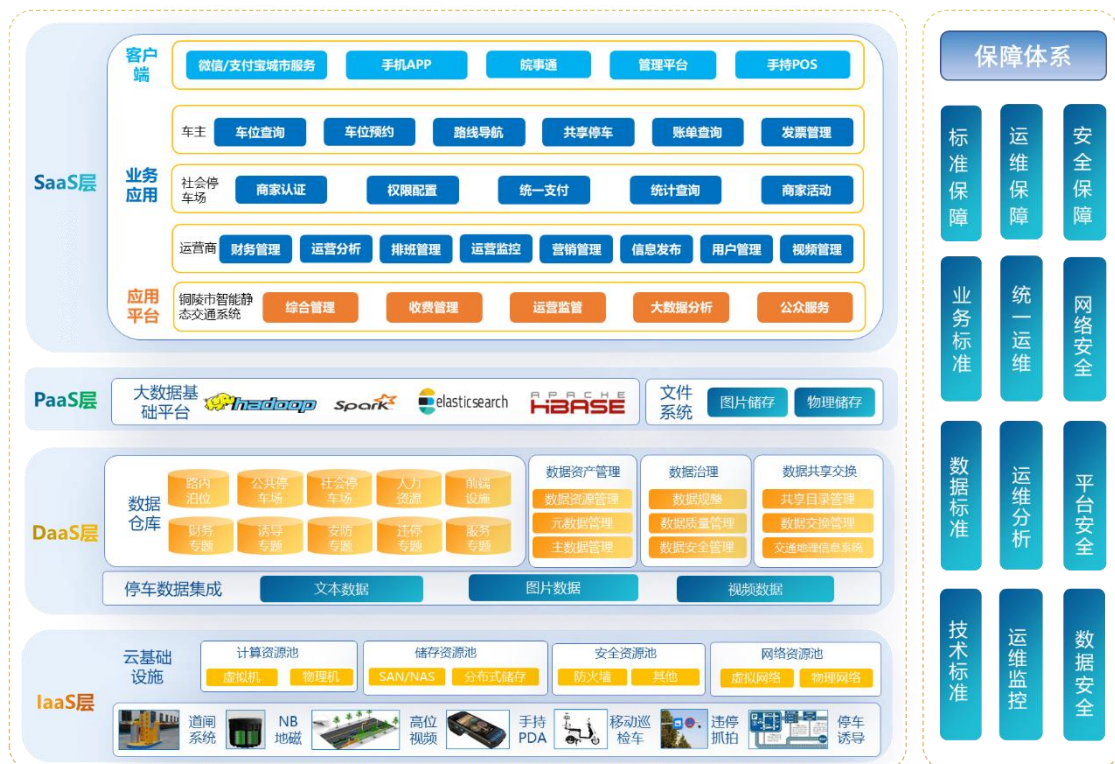


图 2-1 系统整体架构图

基础设施层：包括道闸系统、高位视频、NB 地磁以及停车诱导等前端外场停车设备设施，以及支撑智慧停车数据中心的服务器、网络及存储硬件资源。

平台服务层：根据项目规模提供数据库服务、交易中间件服务、消息队列服务，并通过任务调度和传输交换为上层业务提供资源调用。

数据服务层：结合业务应用需要，形成停车静态数据、停车动态数据等数据仓库。同时推荐统一的数据接口对接方式，规范数据库及字段定义，并按信息资源共享目录对外提供数据共享服务。

应用服务层：面向用户提供铜陵市智能静态交通系统服务，集成停车综合管理系统、停车收费管理系统、停车动态监管系统、停车大数据可视化系统、城市公众服务系统、停车资源可视化管理与评价六大系统，为政府停供停车资源可视化管理、停车供需分析评价、规划指导建议等功能模块，为运营商提供财务管理、运营分析、排班管理、运营监控、营销管理、信息发布、用户管理以及视频管理功能模块，为社会停车场商家提供商家认证、权限配置、统一支付、统计查询、商家活动等功能，为车主提供车位查询、车位预约、共享停车、电子支付、账单查询、停车充电等功能模块，同时提供微信/支付宝服务以及手机 APP、微信公众号、手持 POS 等客户端。

2.2 业务应用系统

2.2.1 停车综合管理系统

停车收费综合管理平台将接入的公共及配建公共停车场进行资源整合，打通停车场数据和支付通道，以信息化手段对公众及相关部门提供服务，实现停车数据共享和统一停车服务。停车综合管理平台的面向财务、项目经理等专业人士，功能包含基础服务系统、经营管理服务系统、财会记帐服务系统、电子卡券管理系统、电子发票管理系统、BI 分析系统、计费引擎系统、支付中心系统、业务订单系统、自定义报表引擎系统、无人值守呼叫中心系统、运维监控服务系统、商家服务系统、共享停车系统、充电桩运营管理系统等。

2.2.2 停车收费管理系统

包含路侧停车收费管理系统、封闭停车场收费管理系统、ETC 追缴费管理系统，推行微信、支付宝、银联支付多种收费方式相结合的收费模式，推广路外停车场 ETC 不停车缴费功能。

2.2.3 停车运营监管系统

停车运营监管平台把采集到的底层数据加以分析并通过数据可视化处理为运营管理者带来直观的数据展示，帮助运营者更好的了解平台运营情况，辅助运营者决策分析。停车运营监管平台是数据展示、挖掘融合平台，负责整个停车管理服务平台的数据交互与数据分析，为运营企业提供决策依据，为政府规划提供辅助数据。包含：综合分析系统、经营监控系统、车辆监控系统、设备监控系统。

2.2.4 静态交通大数据分析系统

静态交通大数据分析系统从区域维度，接入厂商维度，停车场（点）性质维度，停车场（点）类型维度对停车资源的基本信息、进出数据、余位数据进行统计与分析，支持与城市超脑、交通超脑等平台对接，实现数据共享。系统的模块功能包含场库备案管理系统、动态数据实时分析系统、数据研判分析系统、公共安全系统、OD 分析系统、数据质量监控系统、车场统计查询系统、基础信息查询系统。

2.2.5 城市公众服务系统

包括公众服务移动端和城市诱导子系统在内的两大板块，支持停车诱导、充值缴费、统一支付、车位预约、共享停车、自助领券、自助锁车等一系列功能，形成一套完整的公众服务闭环，创新公众服务体制机制，为市民提供便捷的停车服务。

2.2.6 停车资源可视化管理与评价系统

基于城市静态交通资源大数据，建立“一个库”、绘制“一张图”，实现城市停车资源动态可视化管理，全面掌握城市停车场信息、泊位数量及停车供需空间分布情况，并按照基本车位、出行车位聚类分析，构建城市停车供需评价模型，对城市整体及区域停车供需关系进行科学评价，精准识别停车供需矛盾缺口，有效指导城市停车设施规划建设和管理。

2.2.7 应用系统建设要求

一、系统容量要求

具有海量数据存储和管理能力，支持存储设备容量的平滑升级，支持对关系型数据库的文本数据和大对象类型数据检索能力。具有良好的并发响应能力，支持并发用户数大于 1000000 人，支持车场接入大于 5000 个车场、车位数据大于 100000 个路内车位，整体响应性能在 5 秒以内。当系统处理能力不足时，可通过增加服务器集群配置来实现系统处理能力的动态增长。系统处理能力对车位数和并发量要求没有上限制约。

二、系统性能要求

- 1.单条数据（包括新增、删除、修改）维护响应时间：小于 1 秒。
- 2.单一条件查询响应时间：小于 1 秒。
- 3.组合条件查询响应时间：小于 2 秒。
- 4.关联查询响应时间：小于 1 秒。
- 5.简单报表生成响应时间：小于 1 秒。
- 6.复杂的数据统计分析功能响应时间：小于 60 秒。
- 7.地图展示：加载地图上的停车场数据 ≤ 5 秒；
- 8.交易订单：当用户申请停车后，生成订单数据时间 ≤ 5 秒；
- 9.欠费订单：当车辆离开后，系统生成欠费单时间 ≤ 5 秒；
- 10.当系统处理能力不足时，可通过增加相应的节点和处理能力来实现系统处理能力的动态增长。

三、系统稳定性要求

应用系统性能应满足用户的要求，稳定、可靠、实用。

- 1.系统支持 7*24 小时不间断运行。
- 2.系统运行每 1000 小时中可用时间至少不小于 990 小时。
- 3.故障间隔时间大于 1000 小时。
- 4.平均年故障时间 < 1 天，平均故障修复时间 < 3 小时。
- 5.具有较强的系统安全性和灾难恢复能力。
- 6.能够应对突发流量、集中业务处理等环境，保障平台的稳定运行。

四、系统准确性要求

- 1、系统对正常泊车状态及服务生成的判定准确率高于 98%；
- 2、系统对交易的正确率不低于 99.95%

3、系统必须具备纠错能力，包括前端设备故障自查、自检能力和软件模块远程控制升级能力；

五、系统运行能力要求

平台采用 B/S 模式，运行在主流操作系统下，客户端采用 HTTP 或者 HTTPS 协议访问后台的数据服务。

1.人机界面友好，输出、输入方便，图表生成美观，检索、查询简单快捷。

2.依托云平台计算环境提供强大可伸缩的数据处理能力。

3.提供多种数据输出格式（EXCEL、XML、TEXT 等文件形式），而且该输出格式可以方便快捷的倒回原来系统中。

4.系统采用便于升级的模块化设计，包括采用软件升级来简化系统扩展和修改，模块组合可以根据需要来选择。

5.提供标准的网络通信应用层协议和应用基本函数及调用接口。

六、数据质量性能

1.系统平台应及时、准确、完整的获取实时信息，能满足应用系统大数据处理及分析等要求。

2. 提供可靠的数据备份、恢复能力，系统数据备份依托政务云进行数据备份，支持单次备份时间 ≤ 1 天。

3.系统不但能支持定期的自动数据备份操作，还可以提供人工备份的操作。

七、系统扩展性

提供在线升级和后续功能扩展，在业务不间断运行下满足系统接口、功能扩展的能力。随着数据量的日益增长，平台可动态、无缝扩展，满足存储、计算要求。

八、网络性能

要求数据传输网络畅通、快捷、可扩展。核心网络要求设备、线路均具有冗余，设备处理能力满足业务高峰期需要。整网带宽满足业务高峰期需要。

九、停车平台接入能力

由平台制定统一的标准接口规范（本规范接口适用于各种停车设备），按照统一规范要求向平台上传封闭停车场和路侧停车位的车辆入场时间、出场时间、车牌信息、车辆照片、停车场余位信息、设备信息。

十、与其他平台的对接和开发需求

基于多层体系架构，采用标准化的数据接口设计和灵活的系统接口设计与其他系统等现有系统的资源共享、协同工作；可接入其他政府部门系统平台的共享数据，如公安交警系统的车主姓名、联系方式等信息；可开放本平台的停车信息数据给其他政府部门系统平台共享，如铜陵市城市超脑、交通超脑等。

2.3 数据处理与存储系统

利用铜陵市政务云或公务云（优先选择政务云，本地公务云作为备选，如政务云租赁价格过高或部署环境不满足项目需求，则选择本地公务云提供服务，保证软件平台及数据位于铜陵市本地），提供静态交通结构化数据和非结构化数据存储、计算、检索资源，包括服务器、对象存储、负载均衡、中间件、弹性 IP 等，搭建即需即用、弹性扩容、高效稳定、开放共享的智能静态交通系统底层支撑环境，满足停车管理云平台后台资源和高位视频云坐管理平台后台资源需求。

2.4 网络及安全系统

2.4.1 网络安全架构

构建统一融合的网络系统，分为接入交换区、云数据中心区、指挥中心区、出口区域，支持铜陵市范围内的高可靠实时网络连接。根据等保 2.0 二级建设要求，在智能停车系统网络边界部署防火墙，集成访问控制、用户授权访问、虚拟系统、行为管理、应用层综合安全防护等覆盖 IPv4 网络及 IPv6 网络的功能；通过在互联网边界启用全网行为管理的通过用户接入认证、终端安全管控、上网行为管控、违规行为审计四大能力，实现网端融合管控以及全网可视可控，让业务更规范、更高效、更安全；在云资源池配置 1 套云安全防护、1 套云日志审计、1 套云主机安全，建立“可信、可控、可管”的安全防护体系，使得系统能够按照预期运行，免受信息安全攻击和破坏。

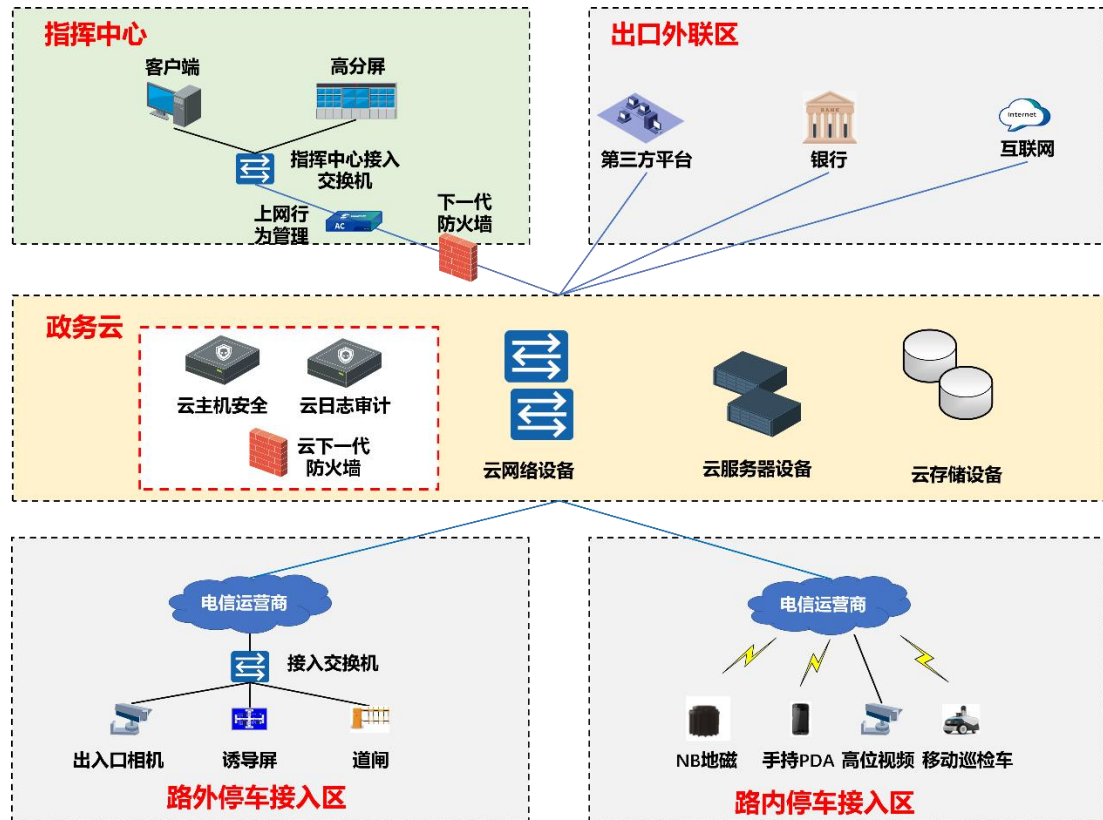


图 2-2 网络安全系统架构图

2.4.2 数据安全防护

1、备份与故障恢复

按照数据备份安全防护的要求，对配置信息、用户信息、日志、报警记录等数据进行定期备份，利用政务云资源实现关键存储部件冗余技术并支持失效部件的在线更换，对重要的设备要考虑容灾和故障情况进行冗余资源配置，以实现热备或者冷备，快速恢复系统运行，减少数据丢失。

2、数据存储保护

数据存储的保护包括存储介质与存储内容的保护。一方面，应避免由于数据存储介质的问题而造成数据的丢失、泄漏等安全事件，另一方面，采用加密等手段对存储的数据进行保护。同时对于不同用户的数据要求实现隔离，实现用户数据的隐私性保护。

（1）存储介质保护

存有涉密信息的存储介质不得接入或安装在非涉密计算机上，不得转借他人，不得带出办公场所。因工作需要必须携带出办公场所的，需履行相应的审批和登

记手续。涉密存储介质的维修应保证信息不被泄露，需外送维修的，对涉密信息应采取涉密信息转存、删除、异地转移存储媒体等安全保密措施。安全保密人员和该涉密存储介质管理人员必须在维修现场，对维修人员、维修对象、维修内容、维修前后状况进行监督并做详细记录。存储介质的供电需专门设计，存储介质应采用冗余设计避免单盘失效后整个分卷丢失。

（2）存储内容保护

通过不同的用户分级，实现相互隔离的不同用户的环境；配合系统的 ACL 访问控制列表或签名机制来避免非授权用户的访问；存储内容采用离散 HASH 算法分片存储至不同的机框，无法通过其中一个分片逆向推演出其余分片，从而避免数据被窃取、重组；对被彻底删除的文件，不可被其它用户以任何方式恢复。

3、数据完整性保护

系统在运行时采用针对不同的数据类型，采用不同的备份机制，全面保证数据的完整性与高可用性，避免数据出现意外情况。

4、数据存储稳定性

利用政务云存储资源池的虚拟化、集群化、离散化和负载均衡管理等技术，满足城市级智能静态交通系统场景对云存储服务需求。通过提供稳定、开放和兼容的存储资源，实现集中存储、统一管理和按需分配。

5、数据隐私防护

利用用户管理与鉴权，实现对全网业务系统的用户权限、机构、角色、日志、设备、配置统一管理。

（1）权限管理

机构用户管理支持管理员实现对组织机构、用户、角色、业务线的创建，具备对用户资源权限和功能权限的授权。提供组织机构管理、用户管理、角色管理、业务线管理、视频资源授权、数据资源授权、临时授权、账号规格管理等功能。

系统支持角色管理，角色按照不同辖区、不同业务职能划分等进行具体定义，并可由用户根据实际职责和岗位要求进行自行定义。

系统支持权限管理，按照不同辖区、不同业务职能划分，定义相应的人员角色并建立权限管理机制，设置不同的操作权限、数据权限、显示界面等，支持角色权限的用户自行定义管理。

（2）日志管理

对用户在网上网的登录及操作情况进行跟踪和记录，用于形成完整的操作痕迹，起到对用户行为监管的作用。日志管理从用户操作行为、服务运行情况、设备运行情况几个维度进行记录。基于各类日志信息，实现对不同级别用户新增、删除、修改、权限变更及考核进行统计分析。

（3）关键数据脱敏

针对某些敏感信息通过脱敏规则进行数据的变形，实现敏感隐私数据的可靠保护。在不影响数据分析结果的准确性前提下，对原始数据中的敏感字段进行处理，从而降低数据敏感度，减少个人隐私泄露的风险，如身份证号、手机号、银行卡号等。具体效果上，主要是去标识化和匿名化。

- 去标识化：是指通过对个人信息的技术处理，使得在不借助额外信息的情况下，无法识别个人信息主体；
- 匿名化：是指通过对个人信息的技术处理，使得个人信息主体无法被识别或关联，且处理后的信息不能被还原的过程

2.5 外场基础设施

2.5.1 路内泊位智能化改造

路内泊位的设置应结合机动车道宽度、非机动车道宽度、人行道宽度、路段饱和度等因素综合考虑。经调研，目前铜陵市路内泊位设置相对较为合理，但仍存在部分泊位位于主干路占用机动车道、违规占用非机动车道、位于路口、小区出入口两侧、位于电箱旁、位于坡道、位于公交站台两侧等问题，占比约 31% 左右。综合考虑相关规范要求，经实际排查，取消 3298 个泊位；同时建议取消金山西路、铜官大道、建设路上的产权不清晰泊位，合计 187 个泊位；结合实际使用需求、泊位利用率情况和泊位布局，外围城区的泰山大道、新城大道、五松山大道、翠湖六路、翠湖四路、翠湖二路等道路的 6771 个泊位暂不进行停车收费纳入待管理区，调整后路内泊位总数为 3330 个，具体分布如下图所示。

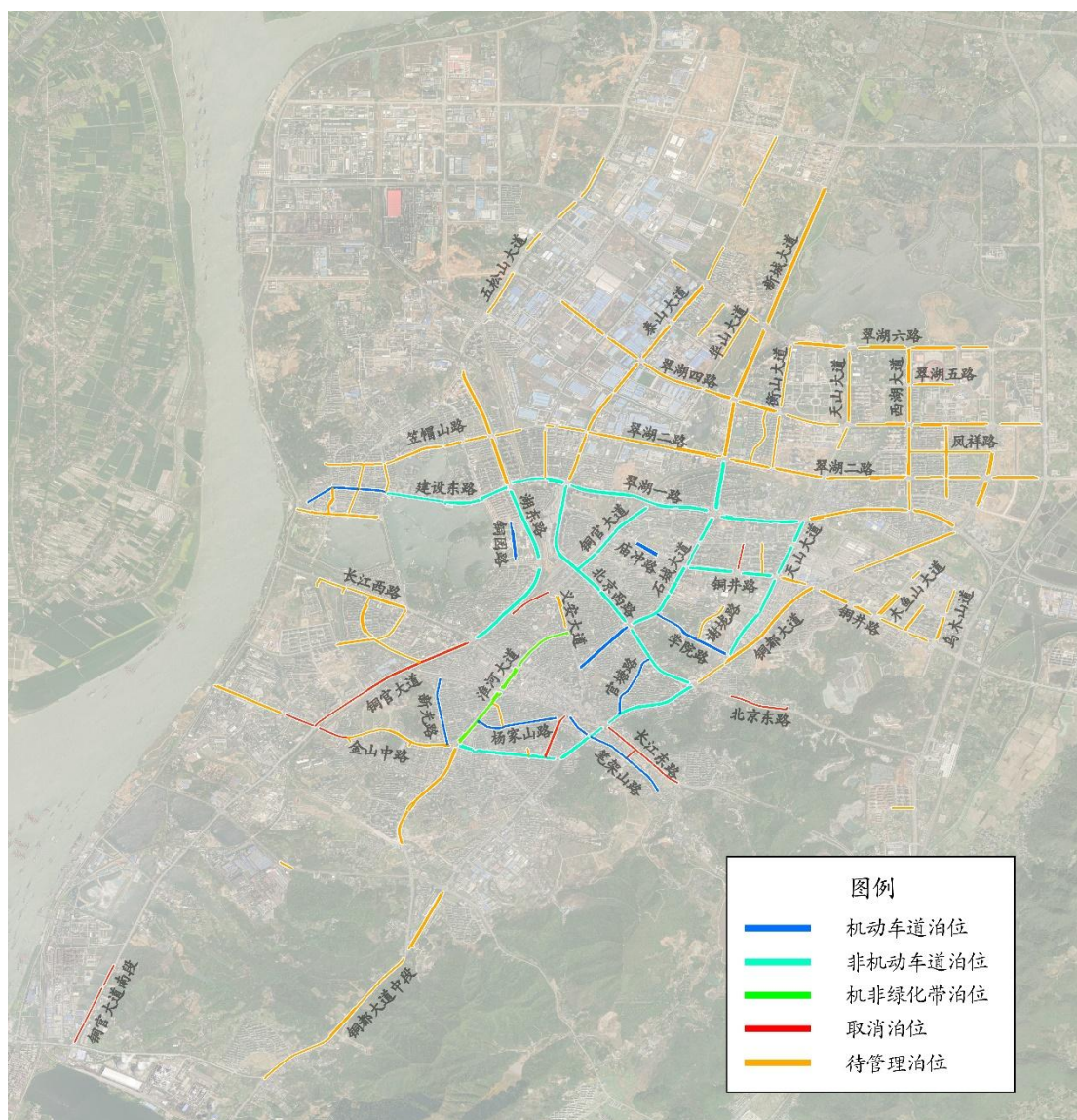


图 2-3 调整后路内泊位分布图

从建设成本、运营成本、适用范围、建设周期、逃费率、运维难度、示范效应等角度综合考虑采用地磁+人工为主、地磁+巡检车为辅的路内泊位智能化改造模式。其中采用地磁+人工管理的泊 2717 个，地磁+巡检车管理的泊位 613 个，具体分布如下图所示。

图 2-4 路内泊位智能化改造方式图

城市停车诱导系统是指通过智能探测技术,与分散在各处的停车场实现智能联网数据上传,实现对各停车场停车数据进行实时发布,引导司机实现便捷停车,解决城市停车难问题的智能系统。在铜陵市市中心城区核心区外围主干路设置 2 块一级诱导屏,在路外公共停车场周边路段设置 10 块二级诱导屏,在路外公共停车场入口设置 12 块三级诱导屏。

项目持续以统筹停车资源为抓手，吸纳更多社会停车场接入新区智慧停车管理系统，盘活社会停车场资源，形成城市停车管理一张网、一盘棋，共同构建动

静结合、疏堵有序的城市交通管理体系，逐步实现车位预约、车位共享、无感支付等智慧便捷服务，大力保障停车需求，提升群众的满意度和幸福感。

拟逐步开展社会停车场接入工作，接入停车场数量不低于 100 个，泊位数不低于 1 万个，预留部分不满足接入条件的停车场出入口改造费用。计划运营期内接入停车场不低于 100 个，逐步形成全市停车资源一张网。

2.6 指挥中心

城市停车运营指挥中心是支撑智慧停车大数据运营常态下日常大数据运营、大数据监测、大数据分析和非常态下支撑重大突发事件的应急协同运营、动态监测、协同救援等职能使命。根据使用要求可划分为指挥大厅（含各种运营、分析、研判、展示坐席区域）、设备间、办公室、会议室。

建议采用环保、防火、阻燃、吸音、气密性好，并在温、湿度变化作用下变形小的材料，保证场地技术指标，装修风格为室内环境能够表达亲和性与现代高效的办公环境理念，营造一个美观大方及功能性、实用性兼备的现代化科技感运营指挥中心。暂估 500 m²指挥中心，含约 130 m²大厅、30 m²设备间及配套 300 m²的办公室、会议室、展厅。

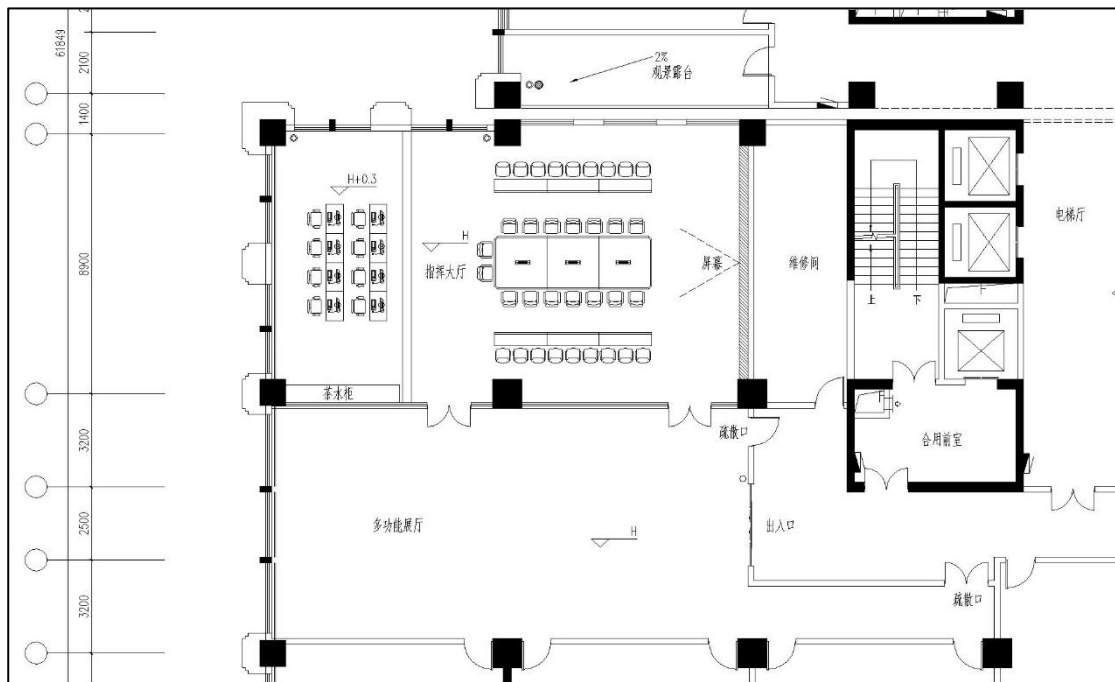


图 2-5 指挥中心平面布局图示例

2.7 项目投资估算

项目投资估算为 2079.89 万元，具体如下表所示：

表 2-1 项目投资估算总表

序号	费用类型	投资估算（万元）
一	项目工程费用	1473.84
1	路内泊位智能化改造	544.79
2	城市停车诱导系统	159.00
3	指挥中心建设	210.05
4	业务应用系统	530.00
5	社会停车场接入	30.00
二	其他建设费用	451.98
1	云资源租赁费	232.15
2	网络使用费	55.35
3	设计编制费用	44.22
4	工程监理费	41.47
5	招标代理费用	4.70
6	等保咨询及测评服务	16.60
7	第三方检测费用	7.37
8	审计费	10.32
9	前期工作费	9.80
10	试运行费用	30.00
三	预备费（8%）	154.07
	合计	2079.89

第3章 项目实施方案

3.1 停车收费标准

按照本市发改部门批示的收费标准进行收费,并根据实际情况做好合理的停车优惠措施。路内停车收费标准如下:

1、收费区域

根据市区停车难易程度,路内停车按照区域范围实行差异化收费,将中心城区路内停车收费范围划分为核心区域、非核心区域,核心区域暂定为东至铜都大道、天山大道,南至金山路,西至铜官大道、湖东路,北至翠湖一路围合区域,其他区域为非核心区。

2、收费标准

1.小型车:机动车临时停放30分钟以内(含30分钟)免收停车服务费。核心区域:30分钟-2小时(含2小时)以内收费5元/辆,以后每1小时加收1元/辆,累计收费,不足1小时按1小时收费。非核心区域:30分钟-2小时(含2小时)以内收费4元/辆,以后1小时加收1元/辆,累计收费,不足1小时按1小时收费。

2.大型车:机动车临时停放30分钟以内(含30分钟)免收停车服务费。核心区域:30分钟-2小时(含2小时)以内收费9元/辆,以后每1小时加收2元/辆,累计收费,不足1小时按1小时收费。非核心区域:30分钟-2小时(含2小时)以内收费8元/辆,以后1小时加收2元/辆,累计收费,不足1小时按1小时收费。

3.新能源汽车:当日首次2小时以内(含充电时间)免费,其他按上述标准收费。

4.小型车:7座(含)以下客车或蓝色牌照的机动车;大型车:除小型车以外的其他车型,主要指黄色牌照的机动车。

5.收费时间为:7:30-19:00,当日19:00至次日7:30为免费时段。

6.对执行任务的军、警车辆和消防车、救护车、应急抢险车、市政设施维护维修车辆、环卫作业车辆及其他法律法规规定等车辆免收停车费。

3.2 项目推进计划

本项目计划分两阶段建设，第一阶段，拟对中心城区学校、医院、商场等重点区域的 6 个路段、1039 个车位先行改造；第二阶段，对中心城区核心区 12 个路段、2291 个车位进行改造完成。具体计划今年 12 月份挂网招标，1 月份确定停车运营服务方（社会资本方），年内启动停车位改造及智慧停车平台建设准备工作（完成项目施工图设计等），2024 年上半年完成第一阶段内容建设，先行开展一段时间的试运营，通过宣传引导，防范化解社会稳定风险，及时关注舆情变化，积极稳妥实行收费运营；2024 年下半年完成第二阶段内容建设，分期分批上线运营。路内泊位分期建设方案如下图及下表所示：



图 3-1 项目路内泊位智能化改造推进计划图

表 3-1 铜陵市智能静态交通系统路内泊位智能化改造推进计划

序号	路名	起点	讫点	泊位数	建设时序	区域
一	中心城区试点路段			1039	2024 年上半年	
1	笔架山路	互助路	铜都大道	133	2024 年上半年	核心区
2	杨家山路	义安大道	淮河大道	96	2024 年上半年	核心区
3	淮河大道	义安大道	金山路	206	2024 年上半年	核心区
4	北京路	铜都大道	翠湖一路	222	2024 年上半年	核心区
5	石城大道	义安大道	翠湖二路	235	2024 年上半年	核心区/ 非核心区
6	学院路	天山大道	石城大道	147	2024 年上半年	核心区
二	中心城区推广路段			2291	2024 年下半年	
1	官塘路	铜都大道	北京中路	93	2024 年下半年	核心区
2	铜官大道	育才路	翠湖一路	141	2024 年下半年	核心区
3	新光路	长江二路	金山中路	146	2024 年下半年	核心区
4	铜都大道	金山东路	天山大道	212	2024 年下半年	核心区
5	金山东路	铜都大道	淮河大道	158	2024 年下半年	核心区
6	天山大道	铜都大道	翠湖一路	248	2024 年下半年	核心区
7	铜井路	天山大道	石城大道	123	2024 年下半年	核心区
8	庙冲路	杨村路	天津路	46	2024 年下半年	核心区
9	湖东路	长江西路	翠湖一路	422	2024 年下半年	核心区
10	翠湖一路	湖东路	天山大道	378	2024 年下半年	核心区
11	铜园路	铜园南路	铜园北路	46	2024 年下半年	非核心区
12	建设路	湖东路	滨江大道	278	2024 年下半年	非核心区
三	合 计			3330		
备注：铜陵市铜官区、义安区、郊区范围内未列入本次实施范围内城市道路路侧停车位或后期新增路侧停车位，全部列入待管理区，后期如有收费管理需要，一并纳入铜陵市静态交通系统项目实施。实施过程中，可根据需要适当调整路内泊位实施计划。						

3.3 项目管理模式

3.3.1 主要运作方式介绍

目前省内外智慧停车项目主要运作方式包括引入社会资本合建合营、国资平台公司自建合营、国资平台公司自建自营等，各类介绍如下表所示：

表 3-2 智慧停车项目主要运作方式表

序号	实施方式	实施机构	常见模式	基本定义	适用规定	应用案例
1	引入社会资本合建合营	政府指定的行业主管部门	特许经营（BOT）	中标社会资本方牵头成立项目公司，负责项目建设和运营，特许经营期满后无	《基础设施和公用事业特许经营管理办法》 《关于政府和社	六安

序号	实施方式	实施机构	常见模式	基本定义	适用规定	应用案例
2	国资平台公司自建合营	政府授权的国资平台公司		偿将项目移交政府指定单位。	会资本合作模式操作指南（试行）》（财金〔2014〕113号）	黄山 安庆
			社会资本方和国资平台公司合资合营（PPP狭义）	中标社会资本方和政府指定的出资方代表共同组建项目公司，负责项目建设和运营，特许经营期满后无偿将项目移交政府指定单位。		
			自建合营	国资平台公司负责投资建设，成立专门的停车管理子公司，通过公开招标等形式选定项目的建设和运营服务单位，向其支付设费用和运营服务费用。	《中华人民共和国政府采购法》	淮南
3	国资平台公司自建自营	政府授权的国资平台公司	购买服务（EPC+O）	国资平台公司负责投资建设，通过公开招标等形式选取具备条件的社会力量承担项目的设计-采购-施工-运营服务，并向其支付费用。	《政府购买服务管理办法（暂行）》（财综〔2014〕96号）	蚌埠
			引战合营	国资平台公司通过引进战略合作伙伴的方式选取具备条件的社会力量承担项目的运营服务。	—	湖州 宣城
3	国资平台公司自建自营	政府授权的国资平台公司	自建自营	国资平台公司负责项目投资、建设和运营。	《企业国有产权无偿划转管理暂行办法》	舟山 合肥 芜湖

引入社会资本合建合营的优势主要是，避免政府或国资平台前期一次性大投入，政企结合自身优势进行合作，公信力与市场化充分结合，政府或国资平台可避免投资风险和人力资源风险，减少人力成本投入，实现降本增效。缺点是双方在经营理念上需要磨合时间。经营期满后，项目公司需根据协议规定将本项目及其配套设施无偿移交给政府或政府指定的单位。

国资平台自建合营的优势主要是，公信力较高，项目决策调控、运营规范监

督比较到位，由专业停车公司提供平台服务，保证智慧停车升级迭代及维护。缺点是需要政府前期较大投入，需要承担较大投资经营风险及人力资源风险。

国资平台自建自营的优势主要是，公信力较高，项目决策调控、运营规范监督比较到位，保障对项目的运营管理和收益的高度管控。缺点一方面是需要政府前期较大投入，需要承担较大投资经营风险及人力资源风险，另一方面对国资平台的停车经营水平要求较高，需要一定的经验积累，存在经营不善导致亏损的风险。

综合以上 3 种模式特点，建议结合铜陵市实际情况，建议采用引进社会资本合建合营的建设模式，由市政府委托铜陵市建设投资控股有限责任公司作为项目实施主体，负责项目具体实施工作，在授权范围内负责项目具体项目实施方案的编制、招标文件审核、运营公司的选择及合同的签订等。

由社会资本进行投资、建设和运营，既能有效地撬动社会资本进入公共领域，服务社会资源管理，又可以充分发挥社会专业力量的作用，实现“专业的人做专业的事”。在与社会资本的合作中，坚持公共利益最大化原则，确保项目社会效益和经济效益都有所提高，形成有效的激励约束机制，实现项目利益分配“盈利但不暴利”。

3.3.2 建设周期及运营周期

本项目建设期 12 个月，参考安徽省地级市同类项目和财务分析测算，最终确定本项目经营年限为 10 年（从 2025 年至 2034 年）。

3.3.3 项目停车服务收费分成

由实施主体单位（业主）监管，运营服务单位负责运营管理，停车服务收费收入直接进入业主指定账户，运营单位严格按照本市发改部门批示的收费标准进行收费，并根据实际情况拟定合理的停车收费优惠政策报业主单位审定后执行。拟按停车服务费收入 90% 的分成比例作为招标控制上限进行招标，运营期限为 10 年，最终通过竞价确定中标方（运营服务商）分成比例。路内泊位收入分成比例在运营期前五年按中标分成比例执行，考虑路内停车位后期停车收益不断提高，从第六年开始，在中标分成数据基础上，每年降低 3%。

本项目运营收益直接进入市建投公司指定账户，经财务分析测算，项目 10

年期停车服务费收入约 10270.55 万元,项目总投资约 1925.82 万元(不含预备费),总运营成本约 6066.33 万元,合计毛利润 2278.40 万元(毛利润率约 22.2%),由业主单位和运营服务商共同分得,按停车服务费收入 90%的分成比例测算,同时考虑第 6 年开始每年下降 3%,业主单位可获得 100%现金流和 14.4%的营收分成,10 年分成收益约 1475.19 万元;则运营服务商扣除投资和运营成本,毛利润率约 7.8%,毛利润约 803.21 万元,税前投资回报率约 8.7%,税后投资回报率约 7.6%,投资回收期 6.9 年,属于行业正常水平,故招标分成比例控制上限较合理。

3.3.4 合同到期后续处理

合同期满,运营公司应在合作期限届满日前向铜陵市建设投资控股有限责任公司移交完毕,包括所有城区道路停车泊位、相关设施设备、管理系统和经营管理权,并确保设备完好并能正常运行,平稳交接,不影响停车管理秩序,如运营公司拒绝移交的,铜陵市建设投资控股有限责任公司可直接接管,由此产生的损失由运营公司承担。

合同到期后,在新的运营商确定前,运营公司应当保证整个停车收费系统的正常运行,直至确定新的运营商。运营公司没有继续取得经营权的,应保证设备符合正常运行的标准,并负责向新取得运营权的运营商或铜陵市建设投资控股有限责任公司办理移交手续。

3.4 项目招标方案

3.4.1 招标人资格要求

1、具有独立法人资格,具有有效的营业执照。

2、自 2018 年 01 月 01 日以来,投标人具有一个城市级智慧停车项目投资建设或运营业绩(“城市级智慧停车项目”系指县区级及以上城市道路路内停车泊位项目)。

业绩须满足以下条件:

(1)单个项目合同车位数不低于 2000 个或单个项目合同总投资不低于 1200 万元;

(2)业绩内容包含智慧停车项目的投资建设或运营。

如提供的是运营业绩，该运营业绩需至少已运营一年以上。

(3) 业绩证明材料：需提供业绩合同。如提供的是运营业绩，还需同时提供运营良好的证明（证明需当地政府或主管部门或政府平台公司盖章）。

如合同中无法体现相关评审因素的，还需提供业主单位或行业主管部门出具的相关证明材料，否则不得分。

(4) 业绩时间要求：2018 年 1 月 1 日以来，以合同签署时间为准。

若提供的是运营业绩，运营业绩合同签署时间在 2018 年 1 月 1 日以前签订，且至 2019 年 1 月 1 日及以后仍在运营期内的，则该业绩视同符合本条的业绩时间要求。

3、本次招标不接受联合体投标。

4、投标人存在以下不良信用记录情形之一的，不得推荐为中标候选人，不得确定为中标人：

(1) 投标人被人民法院列入失信被执行人的；

(2) 投标人被税务部门列入重大税收违法案件当事人名单的；

5、本项目非专门面向中小企业招标。

➤ 投标人被人民法院列入失信被执行人的；

➤ 投标人被税务部门列入重大税收违法案件当事人名单的；

3.4.2 评分办法

本项目评标拟采用综合评分法(满分 100 分)，其中企业综合实力 30 分，技术部分 30 分，投标报价 40 分。最终通过评审，评标委员会按照投标人综合得分由高到低的顺序，推荐 1 名中标候选人；招标人依法依规确定中标候选人为中标人。具体评标办法详见招标文件。

3.5 合同主要条款

3.5.1 服务期限

建设期：本项目计划分两个阶段建设，第一阶段：2024 年上半年，完成智慧停车综合管理平台建设，以及智慧停车指挥中心、三级停车诱导系统建设等，对中心城区学校、医院、商场等重点区域的 6 个路段、1039 个车位进行智能化

改造，实施试运营，做好宣传引导，防范化解社会稳定风险，及时关注舆情变化，妥善处理信访投诉，积极稳妥实行收费运营；第二阶段：2024年下半年，对中心城区核心区12个路段、2291个车位进行智能化改造等，分期分批上线运营。实施过程中，招标人可根据需要适当调整实施计划。

运营期：10年，从建设期结束开始计算运营时间。

3.5.2 合同金额

合同价：路内泊位收入分成比例：____%

关于路内泊位收入分成的递减：路内泊位收入分成比例在运营期前五年按中标数据执行，从第六年开始，在中标数据基础上，每年降低3%。

例如：乙方路内泊位收入分成比例报价为80%。则前五年均按80%执行，从第六年开始，该分成比例每年降低 $80\% \times 3\% = 2.4\%$ 。即第六年分成比例为77.6%，第七年分成比例为75.2%，以此类推。

支付方式：按月支付，即甲方在第二个月的20日前向乙方支付第一个月的分成，第三个月的20日内支付第二个月的分成（以此类推）。根据年终审核结果，对全年的营业收入进行最终结算。

收费分成时间：试点路内泊位智能化改造和智慧停车平台建设完成后上线正式运营收费开始，直至运营期结束。

乙方需承担项目建设的其他费用，包括但不限于云资源租赁费、网络使用费、设计编制费、工程监理费、招标代理费、等保咨询及测评费、第三方检测费、审计费、前期工作费（包含项目社会稳定性评价报告编制费、项目可研报告及实施方案编制费）等。其中已由甲方与第三方签订项目合同的费用（包括项目社会稳定性评价报告编制费、项目可研报告及实施方案编制费等）由乙方按照已签订合同总金额支付给甲方，由甲方自行支付；未签订合同的费用等由乙方依据相关法律法规规范与第三方自行签订项目合同进行支付，合同内容需满足项目实际建设需要并获得甲方认可。

分成比例中包含本项目建设期内全部内容的建设（含设计）及项目建设所需的全部配套工作、运营期内提供的全部服务内容、以及后期资产移交的全部费用。除约定的合同价格调整方式以外，分成比例在合同履行过程中不作调整。

3.5.3 项目建设及运营要求

1、团队人员要求

(1) 本项目至少配备 1 名项目负责人和 2 名主管人员，停车收费人员及其他人员由投标人根据勘察情况自行测算及配备，须满足项目运营要求。若乙方配备的人员不能满足本项目的实际工作需求，须无条件增加人员力量直至满足本项目实际工作需要。

(2) 项目负责人及主管人员必须是乙方本单位员工，在乙方本单位缴纳社保。本项目涉及到的服务人员应优先使用铜陵市本地人员，并为其按国家规定购买保险。

(3) 乙方应按照《中华人民共和国劳动合同法》等有关法律规定，依法与员工建立劳动关系，及时支付员工工资、保险、福利待遇等，不得违反国家及地方相关用人用工规定。项目相关服务人员必须经过岗前培训，合格后方可上岗。聘用的所有服务人员应身体健康，无任何违法、犯罪等不良行为记录。服务人员必须统一规范着装，佩戴统一标识，文明用语，举止端庄，服务主动、热情，工作期间不得抽烟、饮酒。

2、建设要求

本项目由乙方负责建设（含设计）、运营，设计方案和图纸满足甲方要求并报甲方审查通过后实施，未经审查不得擅自实施。乙方应保证建设工程设计、施工符合国家和地方颁布实施的有关标准、规范、所有适用法律法规和建设程序的要求。对没有上述标准和规范的内容，应运用适当的工艺方式，使用适合的并且高质量的材料和设备。乙方确保完成的建设项目质量合格，能够满足本协议约定的使用目的。设施设备的配备严格按照相关技术参数的标准要求。因乙方原因导致项目质量达不到约定的质量标准，乙方须承担违约责任，并负责拆除或重新施工的一切费用。

3、运营要求

(1) 本项目招标文件中所提供路内泊位仅供乙方测算报价参考。

本项目运营期内，招标人或政府主管部门根据铜陵市实际情况，可对实施运营停车泊位数量及位置进行动态调整，中标人不得拒绝，增加或减少数量在 10% 以内（含本数），分成比例不做调整；增加或减少数量超过 10%，由招标人另行

招标或双方协商约定。乙方测算报价时应充分考虑政策风险、市场风险以及动态调整风险等。因自行踏勘现场及报价测算等原因引起的一切法律责任及后果由乙方自行承担，与甲方无关。

(2) 乙方须严格按照本市发改部门核准的收费标准和相关规定进行收费。

(3) 项目运营期内，乙方须配备一定数量的易损或必备零配件，以备后期损坏及时更换。

(4) 甲方对乙方的经营情况具有知情权。乙方的管理制度、操作流程、考核办法及员工花名册、人员保险、人员培训资料等，如甲方有要求，必须如实向甲方提供。

(5) 乙方必须建立规范的管理制度和管理体系，保证在服务期间停车收费系统等各系统的正常运行。

(6) 乙方应按照《中华人民共和国劳动合同法》等有关法律等规定，支付停泊员等相关人员的工资、保险、福利待遇，相关人员系乙方员工与乙方建立劳动关系，与甲方无关。

(7) 乙方须接受并服从甲方及行业主管部门的日常监督与管理，接受甲方的考核。

(8) 乙方须按招标文件要求以及乙方的投标文件承诺的内容依法运营，运营验收按照以下方式进行：由甲方及行业主管部门对运营服务期内的运营情况进行时时监督，并根据运营考核服务办法对乙方进行考核，对发现乙方的违规行为及时予以制止和警告，并按考核办法予以处罚和扣分，季度考评得 90(不含)-80，中标单位须制定具体整改计划和措施并限期整改；季度考评得 80 分(不含)-70，考核工作组将约谈项目中标方主管领导，中标单位须制定具体整改计划和措施，且罚款 5 万元；季度考评得 70 分(不含)以下，考核工作组将约谈项目中标方主管领导，中标单位须制定具体整改计划和措施，并处罚款 10 万元；累计两次 70 分(不含)以下的，招标人有权终止本合同，所有投入设备无偿归招标人所有。运营服务考核办法因政策或上级有关主管部门要求，后期可经双方协商后另行调整。

4、服务要求

(1) 乙方必须严格按照铜陵市的规定进行运营并制定停车泊位管理的相关

制度。

(2) 停车收费实行明码标价制度，应当在停车泊位入口处的显著位置明示收费项目、收费标准、停车时段、监督及投诉电话、车辆类型及执行任务的军车、警车、城市管理执法车、消防车、救护车、救灾抢险车、环卫作业车辆、残疾人驾驶车辆及其他法律法规规定免收停车费的车辆等免费停放告示牌。

5、其他要求

(1) 乙方须开展项目深化设计工作，通过专家评审并获得甲方认可后方可组织项目施工。

(2) 乙方须按甲方要求开展智能静态交通指挥中心选址和装修工作，承担装修、租赁、办公等相关改造运行费用，指挥中心建筑面积需满足运营管理需要（不少于 500 平方米）。

(3) 乙方须承担本项目建设的软硬件设施的运维工作，自行组建运维团队，提供备品备件，保障项目持续稳定运行。

(4) 运营期间，纳入乙方运营范围的路内停车泊位、智能静态交通指挥中心、三级停车诱导系统、城市级智慧停车综合管理系统平台等所有设备、设施的维护、维修、升级及更换费用均由乙方承担。

3.6 项目验收要求

1、经过试运行，系统满足用户正常使用要求后，项目建设运营商可提出验收要求，提交验收申请和验收的相关文档材料。

2、招标人对项目建设运营商提交的材料进行审核，符合验收条件后，应在 15 个工作日内组织验收。

3、参与验收的人员由招标人组织，应包括有关专家和用户部门代表等。

4、验收的内容包括：软件运行情况、技术服务支持情况、各项功能是否完备、系统是否完整、是否能正常使用、是否存在遗留问题等。

5、如系统各项内容均正常，招标人为中标出具通过验收的报告，项目建设运营商制作项目验收文档。

6、系统通过验收后，即进入售后服务(质保)期。

3.7 人员培训方案

本工程培训内容应覆盖到平台所有使用角色，包括铜陵市建设投资控股有限责任公司、参与本工程建设的中标单位的行业管理人员、业务人员，系统维护人员、调度人员、客服人员 and 收费巡管人员进行培训，具体培训方案如下。

3.7.1 培训要求

(1) 应提供相应的应用软件技术和系统操作等方面的培训。有关应用软件的操作培训课程，培训应该在系统运作前完成。须提供培训方案，包括培训教师、培训内容、培训教材。将详细的培训课程以及时间表交给用户，最后以用户认可为准。

(2) 对于所有培训，必须派出具有相应专业的实际工作和教学经验的教师和相应的辅导人员进行培训。培训所使用的语言和教材必须是中文，否则必须提供相应的翻译。

(3) 技术人员培训分两种，现场培训和集中培训。培训内容包括：a) 在软件的安装调试、故障处理过程中，对系统使用人员进行实际的操作和故障处理培训；b) 在整套系统安装、调试完成后，对系统使用人员的操作培训，讲授说明系统的安装、保养和应该注意的事项，使系统使用人员能够尽快地熟悉软件的性能。

(4) 针对技术管理及维护人员，除需要针对应用系统的使用、技术架构、常见故障排除等内容进行培训外，还应重点进行数据库、中间件等支撑软件平台的运行维护培训。该类培训必须按照系统管理员级别进行特殊培训，务必使技术人员掌握系统所提供的各项管理维护工具，并尽量了解一些底层调试及操作知识。此外，所有系统维护人员均必须强制接受信息安全培训，熟悉安全管理方针、制度及预案。

(5) 针对系统用户，应在应用系统试运行的同时，对系统用户进行以系统应用操作为主要内容的培训，并编写用户手册、制作培训 Flash 动画，对没有参加现场培训的业务人员进行操作培训。

3.7.2 培训对象

(1) 行业管理人员和业务人员：铜陵市建设投资控股有限责任公司和中标实施单位需培训人员 39 人·次。

(2) 调度系统调度人员：需培训人员 24 人·次。

(3) 系统使用人员：需培训人员 36 人·次。

(4) 其他培训 61 人·次。

如下表所述，本工程共需培训人员共计 160 人·日。具体培训方案如下表所示。本工程具体培训方案如下表所示：

表 3-3 项目培训方案表

培训内容		培训时间	培训人数	培训工作量
		(日)	(人)	(人日)
平台 总体 培训	平台总体结构	1	6	6
	数据库管理系统应用	1	6	6
	系统数据库结构	1	6	6
	应用系统总体结构、基本原理及功能	1	6	6
	应用系统的安装、运行管理及系统维护	2	6	12
	常见故障的排除	2	8	16
应用系统培训		7	78	108
合计				160

3.8 售后服务要求

(1) 质保期内服务费用

中标开发和实施的软件系统在保修期内均免费提供系统维护和服务。

(2) 服务响应时间

根据故障紧急相应程度将故障划分为三种类型，具体响应时间如下：

表 3-4 故障服务响应时间表

故障等级	故障定义	响应时间
紧急	软件系统崩溃或瘫痪（软件系统无法运行）。	0.5 小时响应，2 小时内解决
严重	1、软件系统性能严重下降，影响业务的开展； 2、软件系统出现部分故障，导致部分业务无法开展。	1 小时内响应，4 小时内解决
一般	除以上故障外的不影响业务开展的其他故障。	2 小时内响应，4 小时内解决

备注：质量保证期内所有保修服务方式均为上门保修，即由投标人派人员到

用户现场服务，由此产生的费用由投标人承担。

（3）建设单位在保修期内必须在项目实施地设立固定的常设的专门维护机构，且根据系统运行需要在现场附近设立专业维护网点，以保障系统的实施不间断运行和充分地应急处理。

（4）建设单位在保修期运维期内需设立维护值班电话，并保证 24 小时通讯畅通。

（5）建设单位在保修期运维期内需在进行维修工作的次日提交故障报表。报表中必须真实地反映出故障现象、故障原因、故障接报和处理完毕时间。

（6）建设单位须在保修期终止前一个月内，对该所有软件系统运行的情况各进行一次全面检查，并提交详细的检查报告。

第 4 章 项目效益分析

4.1 经济效益分析

4.1.1 创收效益

本项目引入社会资本合建合营，由中标建设运营服务商全额投资建设，降低了政府或投资平台投资风险。能有效地撬动社会资本进入公共领域，服务社会资源管理，充分发挥社会专业力量的作用，实现“专业的人做专业的事”。在与社会资本的合作中，坚持公共利益最大化原则，确保项目社会效益和经济效益都有所提高，形成有效的激励约束机制，实现项目利益分配“盈利但不暴利”。预计项目全部建成，进入稳定运营后路内泊位年总停车服务收费可达 800 万元。

4.1.2 汽车后市场服务效益

项目建成后，可充分利用停车及交通的大数据平台进行决策分析、汽车金融、网约车、汽车维修等与汽车相关产业的投资、建设，为铜陵市经济发展注入更多新的活力。

4.1.3 广告效益

主要通过出租停车场广告位获得广告收入，广告效益由地方市场价格和广告位出租率决定。

4.1.4 机动车出行成本节省效益

机动车出行时间成本节约效益是指智慧停车项目实施后，机动车在泊车过程中出行时间节约而带来的经济效益。

4.2 社会效益分析

4.2.1 交通管理水平提升效益

智能静态交通系统项目的建设及实施，能够为铜陵市公安、城管、住建等行业主管部门提供信息化、网络化、智能化的管理手段，为公众提供实时方便的交通诱导信息服务，能够进一步提高管理部门的决策水平，提升城市交通管控能力

和社会服务水平，促进智能交通的发展，全面提升城市停车及交通管理水平。

4.2.2 出行服务水平提升效益

智慧停车建立后，通过地图服务、泊位空闲状态信息推送、泊位商圈信息推送、多种支付方式等为车主及外来游客提供快速、优质、高效、多元化的停车服务，通过停车泊位的规划及占用状态等信息共享可以引导停车需求，有效解决社会重大关注的“停车难”，提高市民停车便捷度，增加市民的幸福感。

4.2.3 交通绿色减排效益

铜陵市城市智慧停车项目集成并运用了物联网、大数据、人工智能等技术，可以实现泊位精准感知与引导，能够有效提升车辆泊车效率，降低车辆出行时间。交通出行速度的提高和出行时间的降低，大大减少了车辆寻找泊位带来的尾气排放污染，体现了智慧停车系统在绿色减排方面的社会效益。

4.2.4 民生保障效益

本项目建设后，投资主体需当地注册企业，将引进高层次人才，招商引资，为社会提供更多的就业机会，在促进社会和谐发展的同时，发挥更大的社会和经济效益。同时，项目的实施可以整合与停车相关的上下游行业，包括新能源充电桩、汽车后服务等，拉动上下游产业发展，预计可为铜陵市创造 100-200 人的工作岗位，保障当地居民的就业机会，在一定程度上能拉动当地经济水平。

4.3 项目财务评价分析

项目运营期 10 年，由 2025 年至 2034 年，泊位数量为 3330 个。

4.3.1 运营期收入估算

参考同类型城市估算实施路内泊位收费后铜陵市路内泊位停车收费水平，经调研同类城市停车收费水平如下表所示。

表 4-1 同类城市停车收费收入测算表

城市	收费路内泊位数	路内收费模式	日均单泊位收费水平
合肥	约 21000 个	人工收费	13-14 元
六安	约 12000 个	地磁+人工收费	4-5 元

城市	收费路内泊位数	路内收费模式	日均单泊位收费水平
蚌埠	约 10000 个	地磁+人工收费	5-6 元
泰州	约 5000 个	地磁+POS/巡检车、高位视频	11-12 元
宿迁	约 4200 个	地磁+POS/巡检车	9-10 元
南京鼓楼区	约 12200 个	地磁+POS/巡检车、高位视频	13-14 元

注：上述日均单泊位停车费收入为实收费用，不含应收逃费部分。

路内泊位数 3330 个，主要位于核心区（少数非核心区泊位利用率较高，参照核心区进行停车收费估算），参考同类型城市，日均单泊位收费可达 9 元左右（考虑机动车保有量增长，每年增加 0.2 元），平均收费率计算期第 1 年为 70%，第 1-5 期每年增长 5%，第 6-10 期为 90%。

4.3.2 运营成本费用估算

1、人力成本

项目运营期内根据需要进行人员招聘，运营期项目负责人 1 人，项目主管 2 人，项目工程师 2 人，巡检员 4 人，路内收费员 80 人，办公室其他人员 4 人，管理费按 6% 计算，计算期第 1 年人力成本为 442.66 万元，之后每 3 年增幅 5%。

表 4-2 人力成本估算表

序号	费用科目	计量单位	数量	月收入（元）	合计（元/年）
1	项目负责人	人.月	1	8000	96000
2	项目主管	人.月	2	8000	192000
3	项目工程师	人.月	2	6000	144000
4	巡检员（管理收费员）	人.月	4	4000	192000
5	路内收费员	人.月	80	3500	3360000
6	办公室其他人员	人.月	4	4000	192000
7	管理费	按 6%计算			250560
合计					4426560

2、网络费

网络费包含地磁流量卡费用、物联网卡费用、百兆宽带费用、指挥中心宽带费用、社会停车场接入宽带费、诱导屏流量卡费用，每年约 11.07 万元。

表 4-3 网络使用费估算表

序号	设备名称	数量	单位	单价（元）	小计（元）	备注
1	NB 地磁流量费用	3330	套	9	29970	地磁通讯流量费用，按年计费
2	物联网卡	80	套	216	17280	手持收费机通讯流量费用，按年计费，2G 流量/月
4	指挥中心宽带费用	1	套	10000	10000	指挥中心宽带费
5	停车场接入宽带费	50	项	1000	50000	停车场宽带费
6	屏流量卡	24	张	144	3456	一级、二级、三级屏
合计				110706		

3、政务云资源租赁费

政务云资源租赁费包括服务器、对象存储、负载均衡、中间件、弹性 IP、云安全服务等等，根据项目泊位规模测算资源需求，结合公有云资源租赁费目录价进行测算，预计每年云资源租赁费 46.43 万元。

4、行政办公费

包含场地租赁费、电费、水费、文印费、办公耗材费等，按指挥中心面积约 500m² 计算，每年租赁费约 10 万元，另包含每年 10 万元电费、水费、文印费、办公耗材费等，合计约每年 20 万元。

5、项目运维费

项目软硬件质保 3 年，3 年后每年按项目总投资的 4% 预留项目运维费。预留两次更换 NB 地磁电池的费用，每次约 120 万元。

6、其他费用

预留项目运行不可预见的其他费用，每年 10 万元。

第5章 项目风险管理

5.1 风险识别和分析

铜陵市智慧停车系统建设项目是一个庞大的系统工程，具有技术难度大、涉及部门多、覆盖面广、运行时间长等特点，在建设中和建成后都存在一定的风险。为保障智慧停车系统建设项目顺利建成和后期平稳运行，在技术上要提高硬件设备的技术参数，提高软件系统评测标准，在管理上要做好项目建设的规范化管理，在建成后运行过程中要细化承建单位技术培训、技术人员保障的要求和考核，确保风险在控、可控。

铜陵市智慧停车系统建设项目风险主要包括技术可行性风险、招投标风险、项目实施管理风险、软件开发风险、系统对接风险、数据共享分析、项目建设风险、停车收费风险、网络安全风险、运行维护机制风险、不可抗力风险、市场收益不足风险等。

5.2 风险对策和管理

5.2.1 技术可行性风险

本项目大规模应用物联网、大数据、人工智能等新技术，杭州、深圳、西安、济南等城市在智慧停车系统中开始应用物联网、大数据、人工智能等新技术，但仍在探索和完善阶段，在本次项目应用仍存在一定的技术风险。

为应对可能存在的技术可行性风险，需要采取以下风险防范对策。

- (1) 在项目实施前对采用的技术路径进行风险分析，需要形成高可靠、低风险的实施方
- (2) 在可行性研究、初步设计方案论证评审过程中，邀请不同专业背景的专家参与，对系统可操作性和可实施性进行详细论证；
- (3) 在初步设计和招标文件中，细化各系统可量化的考核指标，便于在项目实施和竣工验收时进行考核和验收；
- (4) 基础平台优先选择成熟产品和技术，确保基础平台稳定性和可靠性。

5.2.2 招投标风险

本项目涉及到通信网络及安全、软件开发、硬件设备、外场建设、购买服务等多项内容，分属于工程建设、服务采购两个类别，在招标模式、资质设定、招标文件编制、中标企业技术实力等方面存在风险。

为应对可能存在的招投标风险，需要采取以下措施进行风险防范。

（1）在招标模式确定上，系统分析总包模式和分包模式的利弊，并参考国内类似项目的招标模式和经验教训，经集体决策后确定合理的招标模式；

（2）对投标企业资质设定上，要提高资质门槛，确保潜在投标人都是技术实力雄厚、有类似项目建设经验的大型企业；

（3）招标文件要经住建局、建投公司充分讨论、相关部门意见征求、专家审查论证等多次论证，确保招标文件的公平公正和科学合理，有助于筛选优质企业参与本项目建设。

5.2.3 项目实施风险

本项目涉及到多个应用子系统，项目实施过程中需要多部门共同参与，存在管理混乱、多头管理、管理缺位等风险。

为应对可能存在的管理风险，需要采取以下措施进行风险防范。

（1）成立项目实施管理小组，明确小组成员项目管理职责，确保在项目实施过程中各部分管理人员职责明确，避免多头管理和管理的缺位；

（2）按整体和子系统制定详细的项目实施方案，针对不同管理对象采用不同的管理流程，同时对各系统按业务流程和数据流程进行有序组织，兼顾子系统管理和整体管理的联动。

5.2.4 软件开发风险

本项目有大量基于业务需求的定制软件开发，存在软件功能设计缺陷、兼容性和开放性差、可扩展性低等风险。

为应对可能存在的软件开发风险，需要采取以下措施进行风险防范。

（1）在软件开发前对业务需求进行再一次确认，反复论证和多方求证业务需求，在此基础上再进行软件开发，避免功能设计缺陷；

(2) 软件开发要充分考虑系统兼容性和开放性，与市公安局、市数管局、其他相关部门现有软件系统进行充分对接和兼容，明确软件接口协议，并将兼容性和开发性作为考核指标纳入竣工验收；

(3) 软件开发要为未来技术发展留有余地，在软件系统架构、功能模块划分应当满足灵活性要求，软件代码尽可能灵活，为未来可能的业务变化留有扩展余地。

5.2.5 系统对接和数据共享风险

本项目在建设过程中需要与铜陵市智慧城市、其他委办局信息化系统进行业务流程对接和数据共享，在对接过程中存在接口不开放、对接流程复杂、数据不共享等方面风险。

为应对可能存在的系统对接和数据共享风险，需要采取以下措施进行风险防范。

(1) 在项目实施前和实施过程中与数管局、上下级单位和相关单位进行充分沟通，明确数据共享需求，将数据共享内容和要求尽量以文件形式进行落实；按照铜陵市数管局的数据资源目录要求提供本项目相关数据共享，对外部单位的数据共享需求尽量按照数据资源目录进行，若不满足本项目数据需求，优先通过完善铜陵市数据资源目录对相关单位提出数据共享需求，并通过铜陵市大数据平台实现数据共享；

(2) 本项目新增的软件系统要明确接口形式，便于后期新项目建设中与新建系统的对接。

5.2.6 项目建设风险

本项目涉及面广，在招投标、项目实施、竣工验收等阶段存在较多的不确定性事件或因素，必须主动、系统地对项目建设风险进行全过程识别、评估和监控，以达到降低项目风险。

为应对可能存在的项目建设风险，需要采取以下措施进行风险防范。

(1) 项目实施中聘请专业监理单位和第三方检测单位，对工程质量和软件开发进行全过程监督管理，以确保项目建设质量，控制工程进度和投资，提高项目效益；

(2) 严格按照实施方案的时间计划安排推进项目实施，确保本项目按期建成；

(3) 选择技术水平高、服务能力强、有类似项目开发经验的系统承建商，减少开发失败风险。

5.2.7 停车收费风险

铜陵市现状路内泊位暂未实行收费，本项目涉及到实施停车收费，拟采用政府指导定价方式进行停车收费，存在以下风险。

- (1) 引起市民不满，进而向上级部门投诉或拒不缴纳停车费造成社会矛盾。
- (2) 导致停车需求向免费泊位转移，违停现象增加；
- (3) 停车管理企业经营不善，入不敷出，不能提供可持续的良好停车服务。
- (4) 造成政府部门监管压力增大，停车管理困难。

为应对可能存在的停车收费风险，需要采取以下措施进行风险防范。

(1) 实施停车收费前对收费标准、区域和时段进行充分论证，配套建设停车收费相关标志，同时加强舆论宣传工作，便于停车收费工作顺利实施。

(2) 科学合理划定路内收费泊位，加强违停监管力度，配建违停抓拍设施。

(3) 在项目招标前期进行充分进行经济效益分析，制定合理的停车收费分成或补贴政策，同时加强运营企业财务监管力度，确保提供持续良好的智慧停车服务。

(4) 加强信息化技术应用，增强前端感知设备覆盖，减少监管人力需求。

5.2.8 网络安全风险

本项目涉及到互联网、电子政务外网等多种网络，后台设备和外场设备分散，在终端接入、边界容量、业务系统和数据安全、网络安全设备共享等方面存在风险。

为应对可能存在的网络安全风险，需要采取以下措施进行风险防范。

(1) 严格按照等保 2.0 标准要求对数据中心和业务系统安全防护；

(2) 网络链路容量充分考虑后期视频和数据传输需求，预留一定的冗余，避免影响业务应用对数据时效性需求；

(3) 进行权限管理、数据脱敏等数据安全防护措施建设，防范数据安全风

险；

5.2.9 运行维护机制风险

本项目是复杂的大集成项目，在运行过程中对相关部门人员和运维单位技术水平要求高，存在系统运行不稳定、故障不及时修复等风险。

为应对可能存在的运行维护机制风险，需要采取以下措施进行风险防范。

（1）承建单位要加强对相关部门使用人员的技术培训，要招标文件和合同中明确技术培训要求和考核标准；

（2）承建单位要安排经验丰富的技术人员提供驻点服务，及时解决在使用过程中存在的问题，并将常见故障和解决方案不断进行完善；

（3）通过招标形式委托具有丰富维护经验的公司提供长期运维服务，并对运维过程进行闭环管理，量化运维考核指标。

5.2.10 不可抗力风险

不可抗力风险通常分由于不能合理预见的自然灾害(如地震、洪水、台风等)、病疫和不可合理预见的战争、暴乱、罢工等事件导致本项目失败或收益大幅度减少的风险发生。自然灾害风险项目公司可以通过参加商业保险转移部分风险成本，为可转移风险，剩余自留风险由项目公司承担。其他无法转移的不可抗力风险由项目公司和政府共担。

为应对可能存在的不可抗力风险，需要采取以下措施进行风险防范。

积极做好不可抗拒力风险发生应急方案。

5.2.11 市场收益不足风险

市场收益不足风险是指项目运营后的收益不能满足收回投资或达到预定的收益。本项目具有独立收益能力，因此，市场收益不足风险较小。

为应对可能存在的市场收益不足风险，需要采取以下措施进行风险防范。

规范经营体系，提高服务水平；同时实施机构协调相关主管部门，加强违停监管，提高停车时间、停车周转率。

附表

项目软硬件清单估算表

序号	建设内容	参考技术要求	数量	单位	单价（元）	合价（元）
一、路内泊位智能化改造						5447900
1	双模地磁车感器	电源：内置 3.6V 锂电池 检测方式：采用 2 种及以上车位状态检测方式，须包括地磁场检测和雷达波检测； 电池容量：电池最大容量 $\geq 57\text{Ah}$ 断电模式：当检测器处于倒置状态时，进入断电模式 待机电流： $\leq 15\mu\text{A}$ 远程配置：远程对设备进行参数功能改变、校时、重启功能 功耗：60uW 远程监控：可监控检测器的工作状态、电压、无线网络信号强度 防护等级：符合 IP68 防护标准； 地磁外壳无金属固定件或螺丝，避免金属干扰磁场检测； 检测准确率： $\geq 99\%$ 探测半径：0.5m 心跳间隔 1~240min 可调 检测响应时间：地磁检测到有车或无车状态变化时间 $\leq 1.5\text{s}$ ； 工作温度： $-40^{\circ}\text{C}\sim+80^{\circ}\text{C}$ 具备射频、蓝牙通讯，NB-IoT 网络断开时，可通过调试工具射频识别、	3330	台	900	2997000

序号	建设内容	参考技术要求	数量	单位	单价（元）	合价（元）
		蓝牙无线连接地磁进行调试； 数据上报功能：数据通过 NB-IoT 模块发送到运营商基站，并通过基站上报到服务器。中间不需要数据网关转发，数据直接通过 NB-IoT 技术发送。 数据延迟：检测器发送数据至城市停车管理平台的网络延迟 $\leq 2.0s$ 恒定湿热： $+40\pm 2^{\circ}C$ RH（93+2-3）%， $\geq 2h$ RF 频段 B3:1800MHz/B5:850MHz/B8:900MHz 可选 传输速率：0~100kbps 抗压性能： $\geq 15t$				
2	地磁打孔安装	直径 10cm	3330	个	80	266400
3	手持 PDA(含 POS)终端	Android 8.1 操作系统；四核 64 位 2.0GHz 高性能处理器；RAM:2GB,ROM:16GB,可加配；支持 Wifi、4G 全网通、蓝牙通讯；支持 GPS,Galileo, Glonass, 北斗定位；5.5 英寸 IPS 触摸彩色显示屏，分辨率 720*1440；可拆卸电池，容量 5200mAh，待机时间 >350 小时；2 个 PSAM、1 个 Micro SIM 卡、1 个 TF 卡接口；前置 200 万，后置 1300 万像素摄像头；打印速度 70mm/s、打印纸宽度 58mm、打印纸直径 35mm、支持热敏、不干胶打印、黑标打印；工作温度 $-20^{\circ}C$ 至 $55^{\circ}C$ ，防护等级 IP65；	90	台	6000	540000
4	移动巡检车	车牌综合识别率： $\geq 99.9\%$ 泊位识别率： $\geq 99.9\%$ 订单准确率： $\geq 99\%$ 车牌识别类型：普通蓝牌、单双层黄牌、新能源、单双层警车、新武警、单双层军牌、新使馆、教练车、港澳进出大陆车牌、应急车牌、民航、特殊车牌等	4	台	98000	392000

序号	建设内容	参考技术要求	数量	单位	单价（元）	合价（元）
		车牌识别特征：号码、颜色、类型、宽度 智能校准：支持精准或以通配符的方式，智能校准车牌号及车牌类型及颜色 异常报警类型：视频遮挡报警、跨车位停放、非机动车占位 多融合定位功能：融合定位与识别技术 基本配置：内嵌智能 ISP 算法智能优化调光算法，复杂场景智能适应 通讯协议：ONVIF、HTTP、RTSP、TCP/IP、UDP、NTP HTTP 推送：支持，支持上传识别结果、离线重传 动态域名：支持对接 3322 动态域名服务 UPNP 端口映射：支持，自动映射 HTTP/RTSP 通讯端口 4G：支持扩展 4G 模块、支持链路冗余备份 云管理：远程管理单台相机、通过账号集中管理多台相机、支持云 SDK 开发管理平台				
5	泊位洗线	取消泊位洗线	1000	个	70	70000
6	泊位划线洗线	模糊泊位重新洗线、划线	1000	个	150	150000
7	泊位编码	定制泊位编码铭牌及施工	3330	个	150	499500
8	ETC 设备	1.符合 GB/T 20851 ETC 系列国家标准； 2.防护等级不低于 IP65； 3.工作温度：-40℃~85℃，存储温度：-40℃~85℃，相对工作湿度：≤95%(无冷凝)； 4.连续交易次数至少在 50 万次以上的交易成功率不低于 99.99%； 5.设备能防跟车干扰。	20	台	11800	236000
9	ETC 安装	ETC 安装调试	20	个	8000	160000
10	收费告知牌	详见大样图	100	个	500	50000

序号	建设内容	参考技术要求	数量	单位	单价（元）	合价（元）
11	收费告知牌基础	详见大样图，含绿化及路面开挖与恢复	50	个	1500	75000
12	收费牌安装	收费牌安装	100	个	120	12000
二、城市停车诱导系统						1590000
1	一级诱导屏	全彩屏，P10 全彩户外显示模组（含电源、控制器、通讯主板，4G 全网通无线通讯模块等），显示区域大小：3840*2880mm，高强度安装立柱（F 杆式三横臂，杆长 9000mm）。	2	台	200000	400000
2	一级诱导屏安装	一级诱导屏安装调试。	2	台	15000	30000
3	二级诱导屏（F 杆）	嵌入式屏，P16 双色 LED 户外显示模组（由 4 块 256*128 模组组成，含电源、控制器、通讯主板，4G 全网通无线通讯模块等）、3 组余位显示屏，每组显示屏显示区域：512*256mm；每增加一组余位显示+8000 元；F 杆式安装（F 杆两横臂，杆长 8000mm）每组牌面：3000*600mm；整体牌面：3000*1800mm。 ，	10	台	80000	800000
4	二级诱导屏安装	二级诱导屏安装调试。	10	台	12000	120000
5	三级诱导屏（含标志、杆件、基础等）	嵌入式屏，P16 双色 LED 户外显示模组（由 4 块 256*128 户外显示模组组成，含电源、控制器、通讯主板，以太网通讯模块等），显示区域大小：512*256mm，单面防锈铝材+嵌入式屏、牌面 1200*800mm，立杆离地 2200mm，	12	套	15000	180000
6	三级诱导屏安装	诱导屏安装调试、取电	12	个	5000	60000
三、指挥中心建设						2100500
1	指挥中心装修	含拆除、砌筑工程、门窗工程、墙面工程、楼地面工程、天棚工程、电气照明系统、弱电系统、消防、中央空调、成品家具、设备等。	500	m2	2500	1250000
2	机柜(22U)	22U 落地机柜选用优质冷轧钢板，厚度：方孔条 2.0mm 侧门 1.2mm 立柱 1.2mm 层板 1.2mm	2	台	1200	2400
3	24 口核心交换机	下行接口类型：以太网交换机；上行端口速率：千兆；网管类型：网管；	2	台	5000	10000

序号	建设内容	参考技术要求	数量	单位	单价（元）	合价（元）
		端口数量：24 口；下行端口速率：千兆				
4	施工费	含辅材	1	批	50000	50000
5	室内小间距 LED 显示屏	1.显示尺寸：宽度 ≥ 7.3 米，高度 ≥ 3 米；据实结算 2.点间距 $\leq 1.88\text{mm}$ ，灯芯波长误差 $\leq \pm 1\text{nm}$ ，亮度误差 $\leq 3\%$ 以内，失控率出厂时为 0 点；	22.6	平方	25000	565000
6	配电柜及电源	1.带载： $\geq 20\text{KW}$ 配电柜，支持 PLC 远程、分布式供电； 2.控制模块：采用施耐德、西门子、三菱等品牌； 3.壳体：采用钢板材料，框架厚度 $\geq 4.0\text{mm}$ ，门板厚度 $\geq 2.0\text{mm}$ ； 4.输入电压： $\geq 380\text{V}$ ，输出电压： $\geq 220\text{V}$ ； 5.与控制系统为同一品牌，通过国家强制性 CCC 认证，提供复印件加盖厂家公章；	1	台	7500	7500
7	辅材及配件	包含网线、电源线、信号线缆等	1	项	10000	10000
8	防火墙	2U 机箱，网络处理能力 8Gbps，并发连接 ≥ 200 万，每秒新建连接 10 万/秒，标准配置板载 8 个 10/100/1000M 自适应电口和 2 个 SFP 光接口，2 万兆光口，2 个 USB 口，1 个 Console 口，1T 硬盘，冗余电源。2 个扩展插槽。包括 16 个 SSLVPN 并发用户数（最大 100）、16 个 IPsecVPN 并发隧道数（最大 100）。配备下一代防火墙系统软件：含应用控制、URL 过滤、病毒防护、入侵防御、威胁情报检测功能。包含三年硬件维保，三年全功能模块升级服务	1	套	59800	59800
9	上网行为管理	120M 带宽/1000 人网络环境使用；最大并发连接数为 16 万，最大新建连接数为 24000 个/秒；1U 硬件，标配 6 个千兆电接口（其中 1 个管理接口和 1 个 HA 接口），提供 1 个扩展插槽，单交流电源。上网行为管理标准软件：网页过滤、用户认证、应用控制、内容审计、带宽管理、行为监控分析等功能。三年硬件质保服务。三年软件升级服务。	1	台	45800	45800

序号	建设内容	参考技术要求	数量	单位	单价（元）	合价（元）
10	UPS	1、双变换纯在线式单进单出 10KVA； 2、输入电压范围：220AC±25%，输入功率因数≥0.9； 3、交流输出电压 220V AC±1%； 4、具备冷启动功能，满足用户的应急需求； 5、标配 RS232 接口，加装 SNMP 网络适配器卡或 RS485 卡等，可方便地实现对 UPS 集中监控及远程监控。 6、配备蓄电池，确保后备时间不少于 2 小时。	1	台	100000	100000
四、业务应用系统						5300000
1	停车综合管理系统	包含基础服务系统、经营管理服务系统、财会记帐服务系统、电子卡券管理系统、电子发票管理系统、BI 分析系统、计费引擎系统、支付中心系统、业务订单系统、自定义报表引擎系统、无人值守呼叫中心系统、运维监控服务系统、充电桩运营管理等等。	1	套	1200000	1200000
2	停车收费管理系统	包含路侧停车收费管理系统、封闭式停车场管理系统、ETC 追缴收费管理系统等。	1	套	900000	900000
3	停车运营监管系统	包含综合分析系统、经营监控系统、车辆监控系统、设备监控系统。	1	套	750000	750000
4	静态交通大数据分析系统	包含场库备案管理系统、动态数据实时分析系统、数据研判分析系统、OD 分析系统、公共安全系统、数据质量监控系统、车场统计查询系统、基础信息管理系统等。	1	套	800000	800000
5	城市便民服务系统	包含公众服务移动端、公共服务管理子系统、客服服务子系统、城市诱导子系统等。	1	套	500000	500000
6	停车资源可视化管理与评价系统	包含可视化首页、停车资源录入、数据管理、特征点管理、交通分区、供需分析、停车资源管理微信小程序等。	1	套	350000	350000
7	应用支撑系统	包含操作系统、应用中间件、数据库系统、GIS 服务（底图数据比例尺：1：5000）等模块，需支持车场操作日志和数据校验机制等。	1	套	300000	300000

序号	建设内容	参考技术要求	数量	单位	单价（元）	合价（元）
8	数据对接与集成、5 年运维	与智慧城市、交管平台、公安雪亮工程平台、其他部门、停车场、充电桩、ETC 等系统数据集成、接口及转发，5 年运维	1	套	500000	500000
六、社会停车场接入						300000
1	停车场接入费用	包括系统对接费和推广费，按每个停车场推广费用 3000 元，据实结算。	100	个	3000	300000
第一部分建设费用合计						14738400
其他费用						
一、云资源租赁费		云资源基础设施租赁费，参考公有云租赁价格测算。	5	年	464308	2321540
二、网络使用费		包含 NB 地磁流量费、手持 POS 物联网卡费、诱导屏流量卡费用、宽带费。	5	年	110706	553530
三、设计编制费用		参考《工程勘察设计收费标准》，结合市场价计算。	1	项	442152	442152
四、工程监理费		按国家发改委价格[2007]670 号文计算。	1	项	414722	414722
五、招标代理费用		根据前期项目合同金额计算。	1	项	47000	47000
六、等保咨询及测评服务		参考市场价格，含 5 年等保 2.0 二级测评服务。	1	项	166000	166000
七、第三方检测费用		第三方验收费用结合市场价按第一部分费用的 0.5%计列。	1	项	73692	73692
八、审计费		按市场价取项目第一部分费用的 0.7%。	1	项	103169	103169
九、前期工作费		包括项目社会稳定性评价、可研报告及实施方案编制费。	1	项	98000	98000
十、试运行费用		项目试运行费用。	1	项	300000	300000
第二部分合计						4519804
预备费（8%）						1540656
总计						20798861

云资源基础设施租赁费估算表

城市停车管理平台云资源基础设施							
序号	服务器用途	数量	规格	配置	计费方式	价格（元/年）	合计(元/年)
1	负载均衡（CLB，私网负载均衡）	1	标准型 I	上传不限流量	固定计费	1938.00	1,938.00
2	弹性 IP（绑定负载均衡使用）	1		20Mb	固定计费	13515.00	13,515.00
3	路侧服务器集群（ECS）	8	通用型 g6	CPU: 4 核 内存: 16G 系统盘: 40G 数据盘: 500G	固定计费	6823.80	54,590.40
4	B 端服务器集群节点 1（ECS）	4	通用型 g6	CPU: 4 核 内存: 16G 系统盘: 40G 数据盘: 500G	固定计费	6823.80	27,295.20
5	B 端服务器集群节点 2（ECS）	4	通用型 g6	CPU: 4 核 内存: 16G 系统盘: 40G 数据盘: 500G	固定计费	6823.80	27,295.20
6	C 端服务器集群（ECS）	8	通用型 g6	CPU: 4 核 内存: 16G 系统盘: 40G 数据盘: 500G	固定计费	6823.80	54,590.40
7	G 端服务器集群节点 1（ECS）	4	通用型 g6	CPU: 4 核 内存: 16G 系统盘: 40G 数据盘: 500G	固定计费	6823.80	27,295.20
8	G 端服务器集群节点 2（ECS）	4	通用型 g6	CPU: 4 核 内存: 16G 系统盘: 40G 数据盘: 500G	固定计费	6823.80	27,295.20

9	开放平台集群 (ECS)	2	通用型 g6	CPU: 4 核 内存: 16G 系统盘: 40G 数据盘: 500G	固定计费	6823.80	13,647.60
10	运维监控服务器 (ECS)	1	计算型 c6	CPU: 4 核 内存: 8G 系统盘: 40G 数据盘: 500G	固定计费	5742.60	5,742.60
11	基础中间件集群 (ECS)	3	计算型 c6	CPU: 4 核 内存: 8G 系统盘: 40G 数据盘: 500G	固定计费	5742.60	17,227.80
12	缓存服务器 (Redis)	2	标准双副本	16G 主从版	固定计费	13260.00	26,520.00
13	非关系型数据库 (MongoDB)	1	副本集 3 节点	CPU: 2 核 内存: 4G 存储空间: 200G	固定计费	10689.60	10,689.60
14	关系型数据库服务器 (RDS)	3	通用型	CPU: 4 核 内存: 8G 存储空间: 400G	固定计费	12954.00	38,862.00
15	对象存储 (OSS)	1	标准(LRS) 存储包	10T。超出部分按 0.12 元/GB/ 月另外收费	按量计费	9954.00	9,954.00
16		1	下行流量包	每月 100G。超出部分按量计 费, 0.50 元/GB	按量计费	441.00	441.00
17	NAT 网关	2	NAT 网关 资源包	10000CU	按量计费	2277.00	4,554.00
18	弹性 IP (绑定 NAT 网 关使用)	1		10Mb	固定计费	5355.00	5,355.00
小计:							366,808.20
云安全服务租赁							

编号	服务类型	数量	规格	配置	计费方式	价格（元/年）	合计(元/年)
1	云下一代防火墙	1	通用型	200M 带宽出口。	固定计费	21000.00	21,000.00
2	云主机安全	1	通用型	所有主机授权。	固定计费	36000.00	36,000.00
3	云日志审计	1	通用型	1.8TB 存储空间。	固定计费	40500.00	40,500.00
小计							97,500.00
总计							464,308.00

智能静态交通社会征求意见采纳情况表

序号	日期	来信来电人员	联系方式/来信邮箱	意见建议	采纳情况建议	备注
公开征求《铜陵市智能静态交通系统项目初步实施方案》意见的公告公示期内（2023年4月26日—2023年5月25日）电子邮箱和来电信息合计39条，其中不支持意见16条，支持意见11条，部分支持意见9条，其他意见3条。						
一、不支持意见（16条）						
1	5月6日	菜疙瘩	1661043173@qq.com	城区停车难和交通拥堵跟路面停车位不收费没有关系。停车难是因为城区路面宽度有限，停车位少，一般大家找不到免费停车位就会停到收费的停车场里去，收费的停车场有时候很远也不方便；交通拥堵一方面是因为路面不够宽，人、车流量大的时候容易拥堵，另一方面是因为行人、电瓶车、机动车不遵守交通规则、不打转向灯任意变换车道等引发交通事故，导致交通瘫痪。铜陵市市区道路停车位不收费本来是人民群众都拍手叫好的为民办实事的好事，现在突然决定收费实在是太伤群众的心，故我反对路面车位收费。	1、部分采纳，拟实施收费的路内泊位由9101个调整为3330个。部分路内泊位停车收费原因：城市道路属于公共资源，任何一位市民都有权享受和利用，但并不意味着市民在路内停车就一定免费。《中共中央关于全面深化改革若干重大问题的决定》指出“资源实行有偿使用制度，实行使用资源付费”，市民在路内停车占用了一定的公共资源，就需要支付一定的费用。免费停车造成大量车辆长时间占用路内泊位，造成停车难、停车乱等问题。通过价格杠杆调节停车泊位使用情况，有助于增加路内泊位周转效率，缓解停车难和交通拥堵问题。	
2	5月6日	像海一样	3160579302@qq.com	作为本市民，不赞同铜陵市智能静态交通系统项目，反对路边停车收费。	1、部分采纳，拟实施收费的路内泊位由9101个调整为3330个。原因：城市道路属于公共资源，任何一位市民都有权享受和利用，但并不意味着市民在路内停车就一定免费。《中共中央关于全面深化改革若干重大问题的决定》指出“资源实行有偿使用制度，实行使用资源付费”，市民在路内停车占用了一定的公共资源，就需要支付一定的费用。免费停车造成大量车辆长时间	

序号	日期	来信来电人员	联系方式/来信邮箱	意见建议	采纳情况建议	备注
					占用路内泊位，造成停车难、停车乱等问题。通过价格杠杆调节停车泊位使用情况，有助于增加路内泊位周转效率，缓解停车难和交通拥堵问题。	
3	5月6日	左	1463499309@qq.com	铜陵本是小型城市，适宜生活，市内面积不大，所以群众都会选择开车出行，市内道路两边设置免费停车位既方便到站即停，又可以减少人均生活压力。目前油价上涨迅速，有些群众开车出门本来就心态油费，如果停车收费又要考虑停车费问题，那么会不会出现以后出门都骑电瓶车，没有交警便闯红灯的现象呢？会不会平白无故增加了出行风险呢？减少群众出行压力，创造生活宜居美好铜陵。	1、部分采纳，拟实施收费的路内泊位由 9101 个调整至 3330 个。部分路内泊位停车收费原因：城市道路属于公共资源，任何一位市民都有权享受和利用，但并不意味着市民在路内停车就一定免费。《中共中央关于全面深化改革若干重大问题的决定》指出“资源实行有偿使用制度，实行使用资源付费”，市民在路内停车占用了一定的公共资源，就需要支付一定的费用。免费停车造成大量车辆长时间占用路内泊位，造成停车难、停车乱、交通拥堵等问题。路内停车收费通过价格杠杆调节停车泊位使用情况，有助于增加路内泊位周转效率，缓解停车难问题。	
4	5月6日	平凡的人	1164314327@qq.com	各位领导好！ 关于征求意见，我认为不必要，因为： 1、我市市区确实存在停车困难的问题，但只是针对免费停车位，收费停车位根本不紧张。 2、如果认为免费停车位不够，完全可以学习其他地方城市，把区县政府、公共事业单位的停车位开放出来。 3、我市相较于前几年，已经把很多公共区域免费停车位改成了收费停车位，比如步行街，西湖湿地公园，不宜再增加居民支出 4、通过增加收费来解决问题无疑会增加市民的不	1、部分采纳，拟实施收费的路内泊位由 9101 个调整至 3330 个，正研究制定机关事业单位泊位的共享停车实施方案。部分路内泊位停车收费原因：城市道路属于公共资源，任何一位市民都有权享受和利用，但并不意味着市民在路内停车就一定免费。《中共中央关于全面深化改革若干重大问题的决定》指出“资源实行有偿使用制度，实行使用资源付费”，市民在路内停车占用了一定的公共资源，就需要支付一定的费用。免费停车造成大量车辆长时间占用路内泊位，造成停车难、停车乱、交通拥堵等问题。路内停车收费通过价格杠杆调节停车泊位使用情况，有助于增加路内泊位周转效率，缓解停车难问题。	

序号	日期	来信来电人员	联系方式/来信邮箱	意见建议	采纳情况建议	备注
				满，在当前收入下滑就业形势严峻的前提下，会让居民的压力更大。		
5	5月6日	XJJ	2583647587@qq.com	铜陵本就是一座小城市，这种收费首先就不合理，人流量并不多，你们这种圈钱的行为是把更多铜陵人往外地推，到时候铜陵作为一个空城，你们领导就满意？铜陵物价，放假已经偏高，还在小细节里扣钱，钻钱眼里去了？那么多房子卖不出去，不学习学习淄博做个有温度的城市，提升经济水平，一天到晚就想铜陵百姓口袋里的三瓜两枣，本人及家人强烈反对	1、部分采纳，拟实施收费的路内泊位由 9101 个调整至 3330 个。部分路内泊位停车收费原因：城市道路属于公共资源，任何一位市民都有权享受和利用，但并不意味着市民在路内停车就一定免费。《中共中央关于全面深化改革若干重大问题的决定》指出“资源实行有偿使用制度，实行使用资源付费”，市民在路内停车占用了一定的公共资源，就需要支付一定的费用。免费停车造成大量车辆长时间占用路内泊位，造成停车难、停车乱、交通拥堵等问题。路内停车收费通过价格杠杆调节停车泊位使用情况，有助于增加路内泊位周转效率，缓解停车难问题。	
6	5月6日	caoyong	616638739@qq.com	反对！铜陵本身就不是旅游城市，居民收入不高。消费高！周末也基本市内游玩，这举措无疑是减少市民出行。不利民不利于城市发展！一点不“文明”没有温度。	1、部分采纳，拟实施收费的路内泊位由 9101 个调整为 3330 个。部分路内泊位停车收费原因：城市道路属于公共资源，任何一位市民都有权享受和利用，但并不意味着市民在路内停车就一定免费。《中共中央关于全面深化改革若干重大问题的决定》指出“资源实行有偿使用制度，实行使用资源付费”，市民在路内停车占用了一定的公共资源，就需要支付一定的费用。免费停车造成大量车辆长时间占用路内泊位，造成停车难、停车乱等问题。通过价格杠杆调节停车泊位使用情况，有助于增加路内泊位周转效率，缓解停车难和交通拥堵问题。	
7	5月8日	柳忘怀	985651587@qq.com	您好，关于此次实施方案，我相信初心和目标都是为了提高我们居民的实际居住环境，方便我们日常生活，但是关于具体整改路段，我这边想反	1、部分采纳，拟实施收费的路内泊位由 9101 个调整至 3330 个。原因：编制实施方案时，已组织住建、交警、城投、编制单位等对市区的 12510 个路内泊位进行多轮全面勘察，取消部分影	

序号	日期	来信来电人员	联系方式/来信邮箱	意见建议	采纳情况建议	备注
				应一下。一是新光路，新光路上一是十二中，二是爱国小学，虽然上学大部分都是附近居民的孩子，但是每逢放学时间点仍有大量车辆需要停放，根据方案内的规划，免费停车时间为 30 分钟，很难满足需求，同时该路段再去除两边停车位宽度后，最多同时容量三辆车，本就易造成堵塞。同时该路段途径上存有鹞山新村，铜庄多个老旧小区，老旧小区停车位本就不足，同时又有很多饭店，以及大排档聚集于此附近，造成每日中午，晚上饭点周边占用居民的停车位，使居民不得不车辆外停周边路上，对于要加收停车费，不太能接受二是杨家山路，杨家山路上存在情况与上类似，虽然没有学校，但是有一个大型菜市场，并且周围老旧小区环绕，周边存在很多商铺与饭店，同时妇幼保健医院也在这路上，上班人员较多，很多医院的医护人员由于院内停车费过高只能将车停在路边泊车位，仅增设收费停车位就目前实际情况来看，并不能缓解情况，反而会增加附近老旧小区的停车压力，造成车辆拥堵，更易发生交通事故针对这两条路的实际情况，希望领导和工程师能实际走访周边居民与上班工作人员，听听实际民生。省政府也提出十项暖民心行动，其中一条即为便民停车行动，那按照我的浅薄理解	响通行和存在安全隐患的泊位。学校周边的路内泊位数量有限，30 分钟免费时长可基本满足接送学需求，长时间免费停车反而会加剧路内停车矛盾和交通拥堵问题。路内泊位夜间停放为免费，可以部分满足老旧小区夜间停车需求。后期项目实施时会设置月卡、年卡等停车优惠方式，多样化满足市民停车需求。	

序号	日期	来信来电人员	联系方式/来信邮箱	意见建议	采纳情况建议	备注
				肯定便民在前，收费的本意是增加流转率，但是也希望根据本地的实际情况，考虑一下周边居民与商铺分布和车辆泊位情况，在基础停车位以及停车场都已经很难满足周边居民的需求的情况下，增收停车费只能徒增居民不满和不理解，很难达到便民的初心		
8	5月9日	飞虎	61515450@qq.com	这么收费，要脸不？	1、部分采纳，拟实施收费的路内泊位由 9101 个调整至 3330 个。部分路内泊位停车收费原因：城市道路属于公共资源，任何一位市民都有权享受和利用，但并不意味着市民在路内停车就一定免费。《中共中央关于全面深化改革若干重大问题的决定》指出“资源实行有偿使用制度，实行使用资源付费”，市民在路内停车占用了一定的公共资源，就需要支付一定的费用。免费停车造成大量车辆长时间占用路内泊位，造成停车难、停车乱、交通拥堵等问题。路内停车收费通过价格杠杆调节停车泊位使用情况，有助于增加路内泊位周转效率，缓解停车难问题。	
9	5月9日	326424718	326424718@qq.com	不同意路面收费，不要再来收刮民脂民膏了	1、部分采纳，拟实施收费的路内泊位由 9101 个调整至 3330 个。部分路内泊位停车收费原因：城市道路属于公共资源，任何一位市民都有权享受和利用，但并不意味着市民在路内停车就一定免费。《中共中央关于全面深化改革若干重大问题的决定》指出“资源实行有偿使用制度，实行使用资源付费”，市民在路内停车占用了一定的公共资源，就需要支付一定的费用。免费停车造成大量车辆长时间占用路内泊位，造成停车难、停车乱、交通拥堵等问题。路内停车收费通过价格杠杆调节停车泊位使	

序号	日期	来信来电人员	联系方式/来信邮箱	意见建议	采纳情况建议	备注
					用情况，有助于增加路内泊位周转效率，缓解停车难问题。	
10	5月10日	66973536	66973536@qq.com	不同意公共路面停车收费	1、部分采纳，拟实施收费的路内泊位由 9101 个调整至 3330 个。部分路内泊位停车收费原因：城市道路属于公共资源，任何一位市民都有权享受和利用，但并不意味着市民在路内停车就一定免费。《中共中央关于全面深化改革若干重大问题的决定》指出“资源实行有偿使用制度，实行使用资源付费”，市民在路内停车占用了一定的公共资源，就需要支付一定的费用。免费停车造成大量车辆长时间占用路内泊位，造成停车难、停车乱、交通拥堵等问题。路内停车收费通过价格杠杆调节停车泊位使用情况，有助于增加路内泊位周转效率，缓解停车难问题。	
11	5月10日	周女士	13329125298	高速地产小区，由于实行路内车位收费，开发小区内部停车位费用水涨船高。不建议收费。	1、已采纳，拟取消高速地产小区周边的铜都大道路内泊位收费。	
12	5月12日	王女士	13956254852	塔松路（高速地产小区），开发小区内部停车费过高，不给进。	1、已采纳，拟取消高速地产小区周边的铜都大道路内泊位收费。	
13	5月22日	齐先生	18156209266	别收老百姓车费了，把钱用到实处；多搞些现优惠政策吧！别和人家南宁市一样被老百姓骂。收来的钱是否公开透明，有没有正规发票。	1、部分采纳，拟实施收费的路内泊位由 9101 个调整至 3330 个，提供停车收费发票。部分路内泊位停车收费原因：城市道路属于公共资源，任何一位市民都有权享受和利用，但并不意味着市民在路内停车就一定免费。《中共中央关于全面深化改革若干重大问题的决定》指出“资源实行有偿使用制度，实行使用资源付费”，市民在路内停车占用了一定的公共资源，就需要支付一定的费用。免费停车造成大量车辆长时间占用路内泊位，造成停车难、停车乱、交通拥堵等问题。路内停车收费通过价格杠杆调节停车泊位使用	

序号	日期	来信来电人员	联系方式/来信邮箱	意见建议	采纳情况建议	备注
					用情况，有助于增加路内泊位周转效率，缓解停车难问题。	
14	5月23日	恶魔之翼	2357947101@qq.com	5月23日，广西南宁市市长就南宁市道路公共停车位收费问题在新闻发布会上当众道歉。希望铜陵市领导不要重蹈覆辙。 1 市政公共停车位收费缺乏法律依据。 2 擅自新增财政收入项目，涉嫌违反财政法规 3 公司主体没有资格对公共车位进行收费，例如城投 4 地方法规如果为了新增收费项目单独出台法规可能触犯《中华人民共和国立法法》	1、部分采纳，拟实施收费的路内泊位由 9101 个调整至 3330 个。 原因：根据《铜陵市机动车停车场管理办法》（以下简称办法）第十四条，施划路内停车位应当明示停车规范、停车位使用时间、收费标准、举报电话等事项。根据办法第十八条，政府投资建设的公共停车场和路内停车位，可以委托第三方经营，通过招标等竞争性方式选择专业化停车场经营管理者。根据办法第二十一条，实行政府定价的机动车停放服务收费，由发展改革部门根据价格管理权限和法定定价程序，综合考虑停车设施等级、区域位置、服务条件、供求关系、停车时段等因素，按照城市中心区域高于外围区域、同一区域路内停车高于路外停车、拥堵时段高于空闲时段的原则，确定差别化服务收费标准。	
15	5月25日	康庄大道	ssk2658161@qq.com	《铜陵市智能静态交通系统项目初步实施方案》的建议 市住建局，你好。我刚刚看了《铜陵市智能静态交通系统项目初步实施方案》，我建议不收费，向淄博市学习相反全面放开免费。如果坚持要实行收费，我建议费用减少，超过 12 小时以后再收费。以下是我作为一个普通市民的看法。 一、交通基础设施建设跟不上时代要求 虽着时代的发展，人民生活水平不断提高，各家各户都有开车需求，开车已经成为人民出行的首要选项之一，随着买车的人越来越多，交通基础	1、部分采纳，拟实施收费的路内泊位由 9101 个调整至 3330 个。 部分路内泊位停车收费原因：城市道路属于公共资源，任何一位市民都有权享受和利用，但并不意味着市民在路内停车就一定免费。《中共中央关于全面深化改革若干重大问题的决定》指出“资源实行有偿使用制度，实行使用资源付费”，市民在路内停车占用了一定的公共资源，就需要支付一定的费用。12 小免费停车时间过长，造成大量车辆长时间占用路内泊位，造成停车难、停车乱、交通拥堵等问题。路内停车收费通过价格杠杆调节停车泊位使用情况，有助于增加路内泊位周转效率，缓解停车难问题。实施方案预估的 8 元/泊位/天为单泊位多车主的日均缴费，按中心城区 10 万车主计算，每位车主平均缴费不足 0.3	

序号	日期	来信来电人员	联系方式/来信邮箱	意见建议	采纳情况建议	备注
				建设却一直落后人们买车速度，导致城市主城区特别拥堵，特别是上下班高峰时间段和学校上、放学期间。自 2010 年起，铜陵给我的感觉就是长江路、淮河路、北京路等核心路段均未进行道路扩宽或者建设足够停车场，导致路上拥堵，反观开发区等后开发建设的路段，很少存在拥堵现象，建议加大对拥堵路段道路扩宽建设和停车场建设，一味地的收费是指标不治本，饮鸩止渴而已，真正道路拥堵问题还是存在。 二、淄博市停车管理和南宁市停车管理引起的社会反映。 淄博市和铜陵市一样属于资源枯竭城市，但淄博市市委、市政府高度关注人民生活幸福，站在人民的角度上开放政府单位停车位，并同时取消停车收费，受到淄博市民一致好评，也受到广告网友对淄博市委、市政府这种让利与民高度认可和支持。 反观南宁市为推进停车收费，不为民众考虑，一意孤行收取停车费引起民生怨道，运营公司竟与当地法院签订合作备忘录。滑天下之大稽，在网络上被口诛笔伐，导致后来南宁市主要领导不得不亲自出面道歉，平息舆论。 一个全面取消停车费和一个全面收取停车费两者	元。	

序号	日期	来信来电人员	联系方式/来信邮箱	意见建议	采纳情况建议	备注
				高下立判，更见哪个政府真正为民办实事，烦心事、糟心事，群众的眼睛是雪亮。为民办实事不能停留在喊口号，随大流，这让我想到一部扶贫剧《江山如此多娇》里扶贫村书记濮泉生一句台词“抹着昂贵的口号，喊着廉价的口号”，只有设身处地的站在老百姓的角度想问题，老百姓才能记得你好。 三、停车收费与居民收入不匹配。 我在网上查了 2022 年铜陵市人均可支配收入约 3.41 万元/年，摊到每月约 2800 元。而《方案》中核心路段每个车位预计 8 元/天，一个月约 240 元。停车收费就占人均可支配收入的 8.5%，比例太高，可能更高。给铜陵市居民带来的是严重负担。一个接近人均可支配收入的		
				10%的费用能是合理的么，不是每个开车的都是有钱人，大部分开车的目的是代步上班、接送小孩上学、老人看病等功能，每月工资都是用来交水电煤气费、买菜费、油费、通信费、房贷，小孩补课学习费、老人看病医疗等费用。能自由支配的可想而知能有多少，也许这一个月的停车费用就是这一个家庭用来改善一下伙食出去吃一餐饭、看场电影、带小孩去游乐园玩或在带老人去周边旅游的费用。		

序号	日期	来信来电人员	联系方式/来信邮箱	意见建议	采纳情况建议	备注
				四、 铜陵公共区域收费停车场的混乱行为 据我所知，目前，铜陵市大部收费停车场大都是物业公司在运营，一个在公共区域明目张胆的收费，这种现象我觉得更应该打击。比如汇金广场、十五中对面建设银行等等，有什么法律支撑他们可以收费，如果是公共空间收费，这些物业公司收取的费用需不需要交部分给政府？如果收取管理费，那车辆在停车期间损坏为什么又不赔？这难道是一种稳赚不赔的买卖么。 总之，我的个人看法你们百分之百不会采纳，也许会嗤之以鼻，继续实行。但既然公开征求意见，我也就随心而说。但也请在实行这类收费项目的时候把价格降低，一天 8 块钱看似很小，也许就是人们一天工作收入的 10 分之一。当人们都想减少开支，如果真的这样实行，会不会产生大量机动车占用人行道、盲道、消防车道等等，严重影响市容呢？另外，如果长期占用车位（比如超过 12 个小时或 24 个小时）收取相关费用合情合理，这样也可以防止僵尸车的产生。		
16	5 月 11 日	谷立志	547649707@qq.com	尊敬的领导： 本人对《铜陵市智能静态交通系统项目》提出以下建议： 一、不建议对路内停车位实行收费；	1、部分采纳，拟实施收费的路内泊位由 9101 个调整至 3330 个，正研究制定机关事业单位泊位的共享停车实施方案。 部分路内泊位停车收费原因：城市道路属于公共资源，任何一位市民都有权享受和利用，但并不意味着市民在路内停车就一	

序号	日期	来信来电人员	联系方式/来信邮箱	意见建议	采纳情况建议	备注
				二、建议统筹将全市各级党政机关停车场一并纳入管理，通过智能静态交通系统分时对实行免费开放。	定免费。《中共中央关于全面深化改革若干重大问题的决定》指出“资源实行有偿使用制度，实行使用资源付费”，市民在路内停车占用了一定的公共资源，就需要支付一定的费用。免费停车造成大量车辆长时间占用路内泊位，造成停车难、停车乱、交通拥堵等问题。路内停车收费通过价格杠杆调节停车泊位使用情况，有助于增加路内泊位周转效率，缓解停车难问题。	
二、支持类意见（11条）						
1	5月12日	市房地产业协会	来函	一、路内停车 15 分钟内免收停车费;停车超过 15 分钟按标准收取停车费 二、夜间每日 19:30 至次日早上 7:00 收取停车费，收费标准为 20-30 元。	1、未采纳。 原因：考虑市民利益适当降低收费标准，延长免费停车时间，夜间机动车停放对交通影响较小，也可满足部分停车供给不足的老旧小区夜间停放需求。	
2	5月22日	星星收留所	2116555943@qq.com	路边的车位属于公共资源，但是有很多已经被某些个人长期据为己有，长期占用，还有些车子轮胎破了，车身积灰严重，在路边也不知道停了多少年了，铜陵市停车位本来就紧张，出去办事很难找到停车位。我觉得采取收费的方式是一种比较有效的手段，安徽省其他市好像都完成建设了，据说车位的周转率明显提高，停车难的问题确实显著改善，个人建议两手一起抓，一边实施路边车位收费，另外在停车比较拥挤的路段增设一些公共停车场，方便市民停车。	1、已采纳，根据铜陵市便民停车行动 2023 年实施方案，计划 2023 年全市新增城市停车泊位 1.8 万个以上，其中公共停车泊位 2000 个以上。	
3	5月22日	★.../hl★	412396333@qq.com	铜陵市停车难的问题现在太明显，经常出去办事找不到停车位，尤其是长江路、淮河路，还有人	1、已采纳。	

序号	日期	来信来电人员	联系方式/来信邮箱	意见建议	采纳情况建议	备注
				民医院连停车场都是满的，路边停满了车。希望政府早日对路边的停车位采购收费措施，安徽省很多地市采取了收费模式，个人经常出差，能够明显感受到其他地市收费路段停车相对比较方便。没有收费的区域和路段经常办个小时找不到地方停车。有时候必须找到附近的商场地下停车场，但是地下停车场进出耗时太长，半个小时能办好的事情，因为停车不方便，经常会多花一个小时候左右。 为感！		
4	5月22日	热心网友	yesnew_2001@126.com	铜陵市住房和城乡建设局、铜陵市建设投资控股有限责任公司： 已详细阅读贵方的铜陵市智能静态交通系统项目初步实施方案（征求意见稿）。 随着铜陵老百姓生活水平的提高，家庭汽车保有量日益增加。据《铜陵市2022年国民经济和社会发展统计公报》，截止2022年末，全市机动车保有量28.5万辆，比上年增长4.1%，其中私人汽车保有量22.1万辆，增长5.9%。而相对应停车位的需求量也在直线上升，虽然政府一直积极规划统筹管理，错峰停车等，但“停车难”、“乱停乱放”“堵塞交通”的问题还是未能根本解决。 非常支持铜陵这次实施智能静态交通系统项目，	1、已采纳。	

序号	日期	来信来电人员	联系方式/来信邮箱	意见建议	采纳情况建议	备注
				希望通过信息化和收费等手段,尽快解决市区“停车难”、“乱停乱放”“堵塞交通”等实际问题。让我们老百姓出门办事有位停车,方便停车!		
5	5月23日	399245770	399245770@qq.com	铜陵市路边停车的秩序确实需要管理一下,城市繁华路段停车经常找不到停车位。上次我在官塘二路办事找了半个小时才找到一个车位,办完事离开的时候发现车子被刮了,也找不到是谁干的,只能自认倒霉。希望政府通过路边停车收费解决一下这些问题	1、已采纳。	
6	5月24日	飞	1175107773@qq.com	我是铜陵本地的热心网友,看到了征集意见的新闻,也热心参与一下提提意见。我认为路边停车收费是非常必要的,之前出差去合肥,去芜湖,那里路边早就开始收费了,每次去都能很快找到车位,而且停车秩序都很好,因为收费很多车就不会长期停着,提高了停车效率挺好的。希望这次实施的铜陵市智能静态交通系统项目,也能做到合肥,芜湖那样,让铜陵热闹,繁华的路边不再有僵尸车和乱停乱放的车,让大家都有车位停车,同时城市道路形象也显著提升了。	1、已采纳。	
7	5月24日	15262221918	15262221918@163.com	我是合肥的,因为工作原因长期在铜陵,也待了不少年算半个铜陵人了。我认为铜陵这次采取路边停车收费管理是非常必要的,举双手赞成。合肥市区和下面县,都收费好几年了,收费前和收	1、已采纳,铜陵市当前停车收费标准较安徽省其他地市处于偏低水平,以核心区为例,铜陵市蓝牌小汽车连续停放一天核心区路内停车收费为15元,合肥市为57元,芜湖市为40元,黄山市为50元。	

序号	日期	来信来电人员	联系方式/来信邮箱	意见建议	采纳情况建议	备注
				费后，我们停车的感受完全不一样。收费前也和铜陵一样，路边全是车，有不少僵尸车，很多车也乱停的，要不就是停车方向不对，要不就是一个车占两个车位，甚至还有斜着停的，真是想咋停就咋停，搞得大马路上和自己家一样。希望赶紧实施铜陵市智能静态交通系统项目，进行路边停车收费管理，只要方便停车，交点费用也是合理能接受的。而且铜陵收费标准也不可能和合肥一样，总要便宜点。现在车越来越多了，不管理不收费肯定是不行的，有些人就是不自觉，就需要通过这种收费管理方式去约束，希望铜陵越来越文明，越来越智慧，这就是我的个人意见。		
8	5月25日	nicky	85095262@qq.com	强烈支持铜陵市建立智能静态交通系统，有如下几点： 第一，城区停车太难了。大家都在抢占免费的公共资源，而收费停车场没有人用。乱停车现象太多了，造成交通拥堵。 第二，安徽其他城市都有了，铜陵目前还是相对滞后。 第三，停车没有指导，不知道哪里可以停车。停车寻找的时间太长了，浪费时间。 第四，停车位的资源太少了。占用公共资源。 以上，供参考。	1、已采纳，项目建设停车诱导系统，可以通过 APP、微信、支付宝等渠道便捷查询接入智能静态交通系统的泊位。	

序号	日期	来信来电人员	联系方式/来信邮箱	意见建议	采纳情况建议	备注
9	5月25日	向日葵	564639086@qq.com	停车收费的好处 因为随意停车被贴了罚单，相信有不少人有过这样的遭遇，而随着社会的发展，文明停车已经成为考验现代人基本素质的一个重要方面。随意停车的理由，往往只有一个，那就是为了“省钱”，但是一旦被交警、城管或摄像头拍到，往往是“得不偿失”“因小失大”，所以收费停车的好处则体现在以下几方面： 好处一：能放心停车了，不怕被贴罚单，也不怕被摄像头拍到； 好处二：能找到车位了，以前免费的时候，找车位太难了，有些车长期停在那里，占据资源，收费之后，停车环境好多了；就应该收费，也必须收费，不要让路边停车位成了么些商家么些固定人群的私人车位，他们会极其霸道的占用公共车位，甚至还会出现吵架斗殴现象，起码想上街办事能找到停个位，几块钱停车费让我省去各类烦恼。 如不收费，街上乱停乱放的会更多，有些店家会在门口停电动三轮，僵尸车，真正需要停车的找不到车位。还有最重要的一点是，停在正规的停车位上，缴纳停车费，文明的交通环境不仅利己，还能利人。社会的“停车难”现象将得到有效的	1、已采纳。	

序号	日期	来信来电人员	联系方式/来信邮箱	意见建议	采纳情况建议	备注
				缓解，同时，人们期待通过文明停车环境的倡导、停车费的合理设置，为我们城市的宜居指数和百姓幸福感的提升作出应有的贡献。		
10	45071	Minthk 528	3204556713 @qq.com	近年来，随着城市化的快速进程，人口和汽车的爆发式增长，停车难、交通拥堵问题越来越受到人们的关注。对此，一些城市开始加收停车费，而这个措施是否真的能够解决停车难、缓解交通拥堵，引起了各界的关注。 首先，加收停车费能够有效控制车流量，减少道路拥堵。停车位资源有限，如果不对其进行有效管理，就会造成过度使用，导致道路的拥堵和交通压力的增大。而加收停车费则可以激发人们更加理性、有序地使用自己的车辆，减少车辆数量，从而达到减少道路拥堵的效果。其次，加收停车费还能够提高停车位的利用率和效率。一些城市中，尤其是主城区，停车位资源紧缺，而停车位出现“无序停车”的现象，导致周围环境的混乱和不便，影响市容市貌。加收停车费可以逐步推行先进的停车、监测和计费系统，对停车位进行资源回收、整体规划，更好地进行停车运营管理。这样，停车场管理的规范化程度得到提高，停车位的利用率和效率也会得到提高。再次，加收停车费能够促进经济发展。经济一旦发展，人们的	1、已采纳。	

序号	日期	来信来电人员	联系方式/来信邮箱	意见建议	采纳情况建议	备注
				生活水平也随之提高，进而导致车辆保有量的增加。而加收停车费则成为了各级政府提高城市汽车管理水平的一种方式。同时，加收停车费的资金也可以用于城市的资源保护、环境保护和交通建设等方面，有利于推进城市的服务功能和品质。但是，加收停车费也有一些问题。一些人认为，停车费成本过高，增加了驾车者的负担，这将不利于推进绿色出行、减少机动车污染等政策的落实。还有一些人则认为，如果收费标准过高，就会引起居民的不满和投诉，影响城市的稳定和谐。综上所述，加收停车费可以在一定程度上解决城市的停车难、缓解交通拥堵，逐步提高城市停车资源回收和利用的效率。但是，在实际操作过程中，要注意合理制定停车费标准，考虑到市民的承受能力，以保证政策的顺利实施。此外，停车费的管理和收取也需要引入先进的技术手段和管理机制，以提高运营效率和管理水平，促进城市经济的发展和市容市貌的提升。		
11	5月25日	wudiminmin	wudiminmin@qq.com	1、减少城市交通拥堵 停车场收费的普及使得很多车主开始减少使用私家车的次数，这就直接减少了城市交通的汽车流量，并且减少了停车场的压力。尤其是在交通拥堵地段，停车场收费明显可以打消部分车主的停	1、已采纳	

序号	日期	来信来电人员	联系方式/来信邮箱	意见建议	采纳情况建议	备注
				车需求。这样就可以大大减少城市中汽车的出行频率，有效的缓解了城市中的交通拥堵情况。 2、维护了社会秩序 传统的停车场由于基础设施不完善，再加上很多车主的素质普遍不高，很容易导致停车场内的设施被损坏，很难维护停车场的秩序。而停车场收费的话，会使很多停车场有资金来进一步完善自己的停车场，停车场功能越完善，那么会吸引更多的车主来停车。完善的停车场环境可以有力的维护城市停车的社会秩序。 3、增加收入 免费停车场给经营者带来了很大的财政困难，尤其会出现很多僵尸车的情况，长期霸占停车场，导致停车场根本运转不过来。如果停车场开始收费的话，那么很多车主根本不能把车一直停在那里，因为根本无法支付高昂的停车费。那么就会带来停车场的车辆流动，越来越多的车辆来进行付费停车，那么停车场就会增加相应的停车收入。		
三、部分支持意见（9条）						
1	5月6日	刘先生	19956279944	1、希望主城区核心区域范围内收费，外围不予收费。 2、希望降低收费标准。	部分采纳，外围城区不予收费，拟实施收费的路内泊位由 9101 个调整为 3330 个，停车收费标准暂未调整。 原因：铜陵市当前停车收费标准较安徽省其他地市处于偏低水平，以核心区为例，铜陵市蓝牌小汽车连续停放一天核心区路	

序号	日期	来信来电人员	联系方式/来信邮箱	意见建议	采纳情况建议	备注
					内停车收费为 15 元，合肥市为 57 元，芜湖市为 40 元，黄山市为 50 元。	
2	5 月 12 日	Crystal	xingmin20109@qq.com	市住建局： 无论是否实施路内停车收费管理，其出发点都是方便群众停车，满足群众停车需求。铜陵城区皆为老旧小区，本身就停车很少，停车困难。大部分群众都是占用路内停车位停车，如果停车收费，以目前的经济环境，这样也是一笔不小的花费，将增加群众生活支出负担。大家为了节省停车费，反而会违规乱停车，这就与政策的目的反向而行了。建议降低停车收费标准，更加有利于引导群众文明停车。	部分采纳，外围城区不予收费，拟实施收费的路内泊位由 9101 个调整为 3330 个，停车收费标准暂未调整。 原因：铜陵市当前停车收费标准较安徽省其他地市处于偏低水平，以核心区为例，铜陵市蓝牌小汽车连续停放一天核心区路内停车收费为 15 元，合肥市为 57 元，芜湖市为 40 元，黄山市为 50 元。	
3	5 月 10 日	旋律	279389232@qq.com	看到最近的报道，我觉得市中心一带的停车位收费，我很能理解。比如长江路，长江二路，淮河路等等的商业中心附近。 但是全部路段都收费我就有点不能理解了。有些老小区没有地下停车场，路面停车位根本不够用，要是老百姓停小区外面的划线车位也收费，那一天 12 个小时就要 15 块钱了。一个月停车费就要 450，这还不算去市中心和去商场的停车费。 而且有些小区，还高价卖车位。这个收费一实施，业主们只能任由开发商和物业宰割。 请领导们，考虑到群众的切身利益。铜陵本就是	已采纳，外围城区不予收费，拟实施收费的路内泊位由 9101 个调整为 3330 个。	

序号	日期	来信来电人员	联系方式/来信邮箱	意见建议	采纳情况建议	备注
				一个工资低，消费高的城市。大家有房贷，车贷 还要养车养家庭， 能为老百姓节省一点是一点啊。		
4	5月17日	sca679	sca679@sohu.com	对我市智能静态交通系统项目初步实施方案的意见和建议 现象： 1.铜陵市公共交通少，线路不合理，特别是到开发区上班，线路少，特别是三班倒员工，不能迟到，买车上班，上班开到单位，下班小区车位少，停不下就停公路两边停车位。 2.断头路多，路网密度偏少。 3.就拿我天天走铜官北路，盐业公司到翠湖一路很少有人停车，偶尔一些下班，小区没停车位停一下，第二天上班就开走。不影响交通。不收费都没人停，有必要建收费系统吗？ 4.有些租车公司在路边停大量车。也有少量长期不用车长期停放的。 建议： 1.优化公交线路，特别是上班族。公交方便，开车自然就少。 2.加大断头路，路网建设 3.对一些路边车位，特别偏远的，不影响交通通行的，建议不要一棍子打死，都建收费车位，这也是对实施方案最大意见。	1、已采纳，拟实施收费的路内泊位由 9101 个调整至 3330 个，外围城区不收费，部分与实施方案关联不高意见已转达其他相关部门。 部分路内泊位停车收费原因：城市道路属于公共资源，任何一位市民都有权享受和利用，但并不意味着市民在路内停车就一定免费。《中共中央关于全面深化改革若干重大问题的决定》指出“资源实行有偿使用制度，实行使用资源付费”，市民在路内停车占用了一定的公共资源，就需要支付一定的费用。免费停车造成大量车辆长时间占用路内泊位，造成停车难、停车乱、交通拥堵等问题。路内停车收费通过价格杠杆调节停车泊位使用情况，有助于增加路内泊位周转效率，缓解停车难问题。	

序号	日期	来信来电人员	联系方式/来信邮箱	意见建议	采纳情况建议	备注
				4.对租车公司异地搬迁，加大明显不用长期停放的清理。 5.对居民区路边是否高峰期收费或不收费，当然交通拥堵地段可以不建停车位。 6.新建居民区建议 1: 1 建停车位。		
5	5 月 23 日	tlsajj	813810204@qq.com	关于铜陵市智能静态交通系统项目初步实施方案的建议 领导：作为本市市民，我对“铜陵市智能静态交通系统项目”有以下建议。 一、收费区域 《方案》确定：“根据铜陵市中心城区停车场建设规划，将中心城区路内停车收费范围划分为核心区域、非核心区域”。建议调整为“根据铜陵市中心城区停车场建设规划，中心城区路内停车收费范围为核心区域，非核心区域暂不收费”。理由：我市核心区域主干道、繁华商业边实施收费，绝大多数老百姓还是认可的。但是很多市区偏僻的地方，不是闹市区，小区门口附近的停车位也收费，个人认为不合理。比如目前我市翠湖一路以北区域，特别是翠湖一路、新城大道，白天几乎车位闲置率在 70%以上，实施收费的意义又是什么呢？如果非核心区域收费，将会出现“停车位看不到什么停车的、即便停车也会停到路面、人	1、部分采纳，拟实施收费的路内泊位由 9101 个调整至 3330 个，外围城区不收费，停车收费标准调整暂未调整。 部分意见未采纳原因：铜陵市当前停车收费标准较安徽省其他地市处于偏低水平，以核心区为例，铜陵市蓝牌小汽车连续停放一天核心区路内停车收费为 15 元，合肥市为 57 元，芜湖市为 40 元，黄山市为 50 元。项目未采用财政资金进行建设，相关费用由中标企业自行承担，投资测算仅供参考。	

序号	日期	来信来电人员	联系方式/来信邮箱	意见建议	采纳情况建议	备注
				行道、绿地”的情形，本想停车更有序，反而停车越来越乱。二、收费时间《方案》确定：“7:30-19:00，当日 19:00 至次日 7:30 为免费时段”。建议调整为“8:00-18:00，当日 18:00 至次日 8:00 为免费时段”。理由：我市大部分单位上班时间在 8:00-18:00 之间，本着以人民为中心原则，建议与大多数市民作息时间相一致。 三、收费标准 《方案》确定：“机动车临时停放 30 分钟以内（含 30 分钟）免收停车服务费。核心区域：30 分钟-2 小时（含 2 小时）以内收费 5 元/辆，以后每 1 小时加收 1 元/辆，累计收费，不足 1 小时按 1 小时收费。非核心区域：30 分钟-		
5				2 小时（含 2 小时）以内收费 4 元/辆，以后 1 小时加收 1 元/辆，累计收费，不足 1 小时按 1 小时收费”。建议调整为“核心区域：30 分钟-2 小时（含 2 小时）以内收费 3 元/辆，以后每 1 小时加收 1 元/辆，累计收费，不足 1 小时按 1 小时收费。非核心区域：10h 以内免收停车服务费，如果存在僵尸车情形（第二天在同一车位未移动），每天 10 元，累计收费”。理由：大多数市民为小型车，建议适当降低价格。该项目应以民生为目的，不应以盈利为目标。三、实施主体《方		

序号	日期	来信来电人员	联系方式/来信邮箱	意见建议	采纳情况建议	备注
				案》确定：“建设单位：铜陵市建设投资控股有限责任公司”。建议调整为“建设单位：铜陵市公共交通总公司”。理由：建投虽与公交公司性质相似，但通过公交公司运营，其公益属性将加强。针对停车位问题，“南宁市慧泊停车”与“淄博取消了全部城市停车场自动收费系统”正反两个案例目前网上引起轩然大波，希望我市以此为鉴，在财政资金如此紧张情况下，充分考虑是否有必要投资 4320.22 万元，建设可能 98.7%（此数据虽然未精确统计，以短视频平台抖音搜索“铜陵停车位收费”第一条短视频为例，截止 5 月 23 日留言 961 条，仅 13 条呈支持意见）以上居民反对的项目。短视频平台抖音搜索“铜陵停车位收费”第一条短视频评论区被点赞 844 次（“铜陵网(铜陵论坛)”,截止 5 月 23 日）最热评论为“如果是征求意见，我就发表一下个人意见：都生存不易，停个车子就别收费了吧”。希望多听群众意见，莫让我市“凤凰山景区收费”式听证再次重演。望采纳！魏先生 2023 年 5 月 23		
6	5 月 23 日	香阁、思雨声	462037685@qq.com	作为铜陵市的一位公民，我认为道路规范停车有必要管理起来，但是希望运营的单位靠谱点，私营企业金钱至上，建议不要考虑，如果钱收了，服务不到位，我有权向政府相关部门进行投诉，	1、已采纳。项目建设主体为铜陵建投公司，为国资委控股企业，保障项目的公益性，后续将进一步加强停车服务和收费监管工作。	

序号	日期	来信来电人员	联系方式/来信邮箱	意见建议	采纳情况建议	备注
				维护自己的合法权利。		
7	5月25日	安徽文派律师事务所施鲍中律师联系电话：15905627383	569709407@qq.com	公共道路停车收费应当依法听证 姑且不论我市所制定的《方案》所称缓解城市停车压力、方便市民停车需求等必要性的理由，以及方案的合理性和可行性与否，仅就城市道路停车收费方案制定的合法性问题，建议如下： 一、虽然部分省、市未将城市道路停车收费纳入有关定价听证目录规定的范围，不违反国家有关部门规章和政策方面的规定。但是，根据上位法优于下位法的原则，应当优先适用《中华人民共和国价格法》第二十三条规定：制定关系群众切身利益的公用事业价格、公益性服务价格、自然垄断经营的商品价格等政府指导价、政府定价，应当建立听证会制度，由政府价格主管部门主持，征求消费者、经营者和有关方面的意见，论证其必要性、可行性。 二、由于城市道路停车收费方案关系群众的切身利益，且属于政府指导价或政府定价范畴，故应当《中华人民共和国价格法》的规定，先行公开听证，并根据听证结果，再行确定。	1、意见已反馈至发改委，待发改委回复。	
8	5月25日	徐先生	15056808398	关于公告发布的《铜陵市智能静态交通系统项目初步实施方案》（以下简称方案），有如下几点意见：	部分采纳，外围城区不予收费，拟实施收费的路内泊位由9101个调整为3330个，停车收费标准暂未调整，部分与实施方案关联不高意见已转达其他相关部门。	

序号	日期	来信来电人员	联系方式/来信邮箱	意见建议	采纳情况建议	备注
				一、收费区域设置 根据初步调查统计，铜陵市机动车保有量与城区停车泊位供给量接近对应持平，停车供应率约为1:1.12，基本能够满足数据统计上的停车要求。而针对铜陵停车难、道路拥堵的问题，主要是集中在某些重点区域、易拥堵区域，如万达广场附近、市第十五中学、人民医院-黑天鹅路口附近，天井湖门口附近等等，而且以上停车难或拥堵问题具有一定的时间/周期性特点，多集中在早高峰或节假日期间。而《方案》中几乎囊括了中心城区所有道路，制定了几乎“全域”收费的方案，包括很多平时不易堵车、停车“不难”的区域，这无疑是没有根据本市实际情况制定相应内容，因此建议调整收费管理区域、路段，可以重点区域、路段为试点试运行静态管理系统；或全域运行静态管理系统，但现阶段仅对重点区域、路段施行收费。 二、收费标准 1.《方案》中“当日 19:00 至次日 7:30 为免费时段”具有一定合理性，能够考虑居民夜晚停车问题，但如能调整为当日 19:00 至次日 8:00（夜间车流、人流量大区域路段依据实际做相应时间调整,例如 22:00 至次日 8:00），周末、节假日全时免	部分意见未采纳原因：铜陵市当前停车收费标准较安徽省其他地市处于偏低水平，以核心区为例，铜陵市蓝牌小汽车连续停放一天核心区路内停车收费为 15 元，合肥市为 57 元，芜湖市为 40 元，黄山市为 50 元。安徽省发改委出台了《支持新能源汽车和智能网联汽车产业提质扩量增效若干政策》，在营造良好使用生态方面，实施政府定价（含政府指导价）的公共停车场（点）停放新能源汽车当日首次 2 小时以内（含充电时间）免费。	

序号	日期	来信来电人员	联系方式/来信邮箱	意见建议	采纳情况建议	备注
				费（大型商超等周末、节假日车流、人流量大区域路段除外），或许更凸显合理和兼具人性化；2.《方案》中核心区小型车首2小时收费5元，每增加1小时增加1元,大型车首2小时收费9元，每增加1小时增加2元等相关内容反映的收费标准，应当充分考虑目前经济形势、本地居民收入情况等因素研判，如小型车首2小时收费3元，每增加1小时增加1元，大型车首2小时收费5元，每增加1小时增加		
8				1元，是否稍显合理（此处建议定价仅作为举例）。3.《方案》中新能源汽车当日首次2小时以内（含充电时间）免费相关内容建议删去，按照目前的油价电价水平对比，燃油车主的用车成本相对更高，不宜在停车收费方面再给予区别对待（电力驱动汽车不应属于新能源汽车，而市场上售卖汽车“新能源汽车”基本为电力驱动）。三、扩大供给，提升配套 《安徽省便民停车行动方案》是为解决“停车难”问题发布的行动方案，也属于“暖民心行动”系列行动之一。该方案除对建立统一城市智能停车基础信息服务平台、完善城市公共停车收费价格机制等方面做了要求以外，还包含对扩大停车有效供给、提升停车配套服务等方面的行动要求。		

序号	日期	来信来电人员	联系方式/来信邮箱	意见建议	采纳情况建议	备注
				因此建议：1.在不影响通行与周边业态营生的情况下尽可能多增加公共停车位；2.规划建设更多公共停车场（收费情况待研定）；3.调研目前已建智能停车楼使用情况及收支比例情况，如有必要，作出相应改造或者调整方案；4.加大对僵尸车占用车位的治理，加大对租车、二手车公司等经营商户长期占用多个公共停车位等情况的治理；5.增加光伏、制氢等配套设施（技术支持），拓展停车泊位、停车场等多场景利用。 四、加强自身监督管理 建议，对项目资金募集及使用情况及时公开，接受审计。		
9	5月23日	江永健	1399978901@qq.com	您好！我是本地的热心网友，手机上看到了新闻，征集意见，我也提提看法。首先是非常支持，希望这次实施的铜陵市智能静态交通系统项目，能显著提高铜陵道路上的车位利用率，解决铜陵市道路路边存在的僵尸车及乱停乱放车长期、无序占用的现象，能为我们百姓出行办事停车提供精准便利的停车服务，不用为了找车位而烦恼绕路。同时也希望对于每天停车的沿街商户，还是要考虑是否能实行包月优惠或其他优惠措施，毕竟每天交钱谁也承担不起。		
四、其他意见（3条）						

序号	日期	来信来电人员	联系方式/来信邮箱	意见建议	采纳情况建议	备注
1	4月28日	信仰改不了信念	1277253078@qq.com	介绍推广路牙机设备	1、无实质性意见。	
2	5月10日	邓先生（残联培训中心）	13956243933	建议提前制定残疾人停车收费优惠政策。	1、已采纳，调整停车收费标准时制定相关残疾人停车收费优惠政策。	
3	5月22日	方女士	13856276803	荷塘月色正门口，湖滨路路口电瓶车乱停乱放，请将该条路段纳入收费路段，加强管理保障小区出入安全。	1、意见已反馈至辖区政府、公安交管等相关部门，待回复。	

附件

关于铜陵市中心城区路内停车收费标准的通知

铜陵市发展和改革委员会文件

铜发改价格函〔2023〕65号

关于铜陵市中心城区路内停车 收费标准的通知

市建设投资控股有限责任公司：

为规范车辆停放秩序，提高公共资源利用率，优化城区道路通行条件，根据《中华人民共和国价格法》、《安徽省政府定价目录》、《铜陵市机动车停车场管理办法》等文件精神，经研究，并报市政府同意，制定铜陵市中心城区路内停车位收费标准，现将有关事项通知如下。

一、收费区域

根据铜陵市中心城区停车场建设规划，中心城区路内停车收费范围划分为核心区域、非核心区域。具体收费范围、

区域划分由市公安局和市住建部门共同确定。

二、收费标准

1. 小型车：核心区域：机动车临时停放 30 分钟以内（含 30 分钟）免收停车服务费。30 分钟-2 小时（含 2 小时）以内收费 5 元/辆，以后每 1 小时加收 1 元/辆，累计收费，不足 1 小时按 1 小时收费。非核心区域：30 分钟-2 小时（含 2 小时）以内收费 4 元/辆，以后 1 小时加收 1 元/辆，累计收费，不足 1 小时按 1 小时收费。

2. 大型车：核心区域：机动车临时停放 30 分钟以内（含 30 分钟）免收停车服务费。30 分钟-2 小时（含 2 小时）以内收费 9 元/辆，以后每 1 小时加收 2 元/辆，累计收费，不足 1 小时按 1 小时收费。非核心区域：30 分钟-2 小时（含 2 小时）以内收费 8 元/辆，以后 1 小时加收 2 元/辆，累计收费，不足 1 小时按 1 小时收费。

3. 新能源汽车：当日首次 2 小时以内（含充电时间）免费，其他按上述标准收费。

4. 小型车：7 座（含）以下客车或蓝色牌照的机动车；
大型车：除小型车以外的其他车型，主要指黄色牌照的机动车。

5. 收费时间为：7:30-19:00，当日 19:00 至次日 7:30 为免费时段。

6. 对执行任务的军、警车辆和消防车、救护车、应急抢

险车、市政设施维护维修车辆、环卫作业车辆及其他法律法规规定的车辆免收停车费。

三、执行时间及相关要求

以上收费标准自铜陵市智能静态交通系统项目建成起执行。收费单位在开始收费前要到市政务服务中心发改委窗口办理《服务价格登记证》并做好路内停车收费的宣传工作。在收费场所要严格落实明码标价制度，接受社会监督。



抄送：市住建局、市公安局、市市场监督管理局、市城市管理行政执法局

铜陵市发展和改革委员会办公室

2023年2月9日

铜陵市人民政府会议纪要 2022 年第 35 期

会议纪要

第 35 期

铜陵市人民政府办公室

2022 年 7 月 29 日

研究铜陵市公共停车场运营管理工作

2022 年 7 月 7 日下午，市委副书记、市长孔涛在市政府第一会议室主持召开会议，研究智能静态交通系统推进及公共停车场运营管理工作。副市长汪发进，市政府秘书长钟锋、副秘书长贾彬出席会议。

会议指出，推进智能静态交通系统项目建设，是有效提高停车资源利用率，解决停车难、停车乱问题，加强公共停车场运营管理工作的一项重要举措。相关部门和单位要提高认识，高度重视，盘活存量资源，树立产业导向，提升城市智慧化管理水平。

会议经过研究，议定以下事项：

一、加强组织领导。成立由汪发进同志牵头，市住房城乡建

— 1 —

设局、市公安局、市发展改革委、市财政局、市城管执法局、市建投公司等单位参加的工作专班，学习吸纳发达地区停车管理先进经验，统筹推进全市公共停车场运营管理工作。

二、制定收费标准。市发展改革委要按照“同一区域路内停车高于路外停车、地面停车高于地下停车、核心区高于外围区”的原则，尽快研究制定路内停车位收费标准。

三、先行试点推进。在学校、医院、商场等停车难重点区域先行开展路内停车收费试点，对违停行为加大处罚力度。

四、盘活停车资源。原则同意将路内停车位资源授予市建投公司运营，由市建投公司通过市场化方式选择优秀合作伙伴实施。市建投公司、市住房城乡建设局与千寻公司开展深入谈判，发挥公共资源的最大效应。

出席：市住房城乡建设局黄捍东、叶洁，市发展改革委凌勇，
市财政局金芬，市公安局骆后来，铜官区政府汪志祥，
市建投公司任理。

发：各有关单位。

铜陵市人民政府办公室

2022年8月1日印发

铜陵市人民政府会议纪要 2022 年第 47 期

会议纪要

第 47 期

铜陵市人民政府办公室

2022 年 11 月 8 日

研究便民停车及智能静态交通系统 项目建设运营工作

2022 年 10 月 18 日下午，副市长汪发进在市建投公司第二会议室主持召开会议，专题研究便民停车及智能静态交通系统项目建设运营工作。

会议指出，“停车难”是群众反映强烈的突出问题，也是城市治理的焦点难题。各级各部门要把群众的呼声作为第一信号，坚持以需求为导向，量化目标任务，通过挖潜存量、扩大增量、创新变量，切实增加有效供给，拓宽渠道强化政策支持，有效缓解城市停车难问题，把好事事实办到群众心坎上，真正让群众看到变化、见到成效、得到实惠。

会议经过研究，决定以下事项：

一、明确时间节点。由市住房城乡建设局牵头负责，市建投

— 1 —

公司具体实施,确保 2023 年 6 月底前完成智能静态交通系统管理平台建设,同步完成学校、医院、商场等重点区域路侧停车泊位的改造,并接入平台收费运营管理。

二、盘活停车资源。市建投公司通过市场化方式,选择专业性、有实力的社会资本方,投资建设运营我市路侧停车资源,并搭建智能静态交通系统管理平台,发挥公共资源最大效益。

三、科学合理收费。由市发展改革委牵头,参照相关依据及省内其他地市路侧停车收费标准,在广泛征集意见的基础上,于 11 月底前完成路侧停车收费标准制订工作。

四、加强秩序整治。针对推进便民停车和智能静态交通系统管理中出现的小区停车乱等问题,由市政府副秘书长贾彬牵头,市城管执法局等相关单位参加,学习借鉴省内外其他地市做法,提出解决方案。

五、强化统筹协调。成立便民停车及智能静态交通系统项目建设工作专班,建立月度协调推进机制,统筹推进便民停车及智能静态交通系统项目建设工作。

出席:市政府副秘书长贾彬,市住房城乡建设局叶洁,市公安局张胜利,市发展改革委陈京琦,市财政局储跃然,市自然资源和规划局王英,市城管执法局俞茂进,市建投公司任理、朱根节。

发:各有关单位。

铜陵市人民政府办公室

2022 年 11 月 8 日印发

— 2 —

铜陵市人民政府会议纪要 2023 年第 8 期

会议纪要

第 8 期

铜陵市人民政府办公室

2023 年 2 月 17 日

研究 2023 年便民停车行动有关工作

2023 年 2 月 1 日上午，副市长汪发进在市政府第三会议室主持召开会议，专题研究 2023 年便民停车行动有关工作。

会议指出，便民停车行动既是省委、省政府十项暖民心行动之一，也是市委、市政府为民办实事事项的重要内容。各有关单位要进一步提高政治站位，牢固树立“一盘棋”思想，加强协作配合，通过挖潜存量、扩大增量和创新变量，切实增加有效供给，同时要加快推进智慧交通系统建设，强化停车执法管理，努力缓解城市停车难问题，把好事事实办到群众心坎上。

会议明确以下事项：

一、原则同意市住房城乡建设局拟定的《2023 年便民停车行

— 1 —

动实施方案》，进一步修改完善后按程序印发。

二、关于智能静态交通系统建设事宜。坚持全市一张网、一盘棋思路，原则同意智能静态交通系统项目分步实施，从中心城区启动，逐步将东部城区和南部城区一并纳入运营管理。市建投公司负责尽快完成《铜陵市智能静态交通系统项目实施方案》及相关招标文件编制工作，报市政府同意后抓紧向前推动，确保3月上旬前完成项目挂网招标，6月底前完成系统管理平台建设。市住房城乡建设局牵头、市建投公司参加，与千寻位置公司妥善协商解决《北斗时空大数据中心项目投资协议书》相关条款变更事宜。

三、关于停车收费标准事宜。根据市区停车难易程度，实行路内停车差异化收费，原则同意核心区域暂定为东至铜都大道、天山大道，南至金山路，西至铜官大道、湖东路，北至翠湖一路围合区域，其他区域为非核心区。市发展改革委负责于2月中旬前制定出台《关于铜陵市中心城区路内停车收费标准的通知》，满足智能静态交通系统建设社会资本方招标需要。

四、关于路内停泊车位施划事宜。市住房城乡建设局、市交警支队和市建投公司共同负责于2月中旬前完成全市路内划线车位核实；对于施划不规范影响交通安全的车位，由市交警支队提出优化调整意见。

五、关于停车执法管理事宜。根据《中华人民共和国道路交通安全法》第五十六条规定、《铜陵市机动车停车场管理办法》

(2020 年市政府令 4 号) 第六条等规定, 并借鉴杭州等地经验, 综合施策, 建立边界清晰、分工合作、联合处置的停车执法工作机制。

(一) 市交警支队负责路内停车管理。

(二) 针对路外占用人行道等机动车停车行为, 市城管执法局具体做好违法取证等工作, 移交市交警支队处理。经市自然资源和规划局认定的人行道至建筑红线、城市绿线之间的公共区域违停行为, 参照执行。

(三) 盘活人行道至建筑红线、城市绿线之间的公共区域停车资源。市自然资源和规划局牵头, 对人行道至建筑红线、城市绿线之间的公共区域土地权属、用地性质进行梳理、认定; 市交警支队负责该区域停车场设置审查批准, 负责对违法设立的停车场进行取证并及时移交市城管执法局处理; 市建投公司对该区域停车资源进行投资收费经营, 增加公共停车位资源。

会议要求, 要进一步提高停车收费管理水平, 结合即将出台的路内停车收费标准, 市住房城乡建设局牵头, 拟定宣传引导内容, 与市建投公司一起做好具体宣传工作, 努力提升政策公众知晓度; 要进一步加强工作统筹调度, 市住房城乡建设局要充分发挥便民停车及智能静态交通系统项目建设工作牵头抓总作用, 建立月调度机制, 定期对各项工作进行分析、研究和协调, 重大问题及时提请市政府协调解决。

出席：市政府副秘书长贾彬，市住房城乡建设局叶洁，市发展改革委周震球，市自然资源和规划局王英，市城管执法局俞茂进，市公安局张胜利，市建投公司张明、朱根节。

发：各有关单位。

铜陵市人民政府办公室

2023年2月17日印发

— 4 —

项目社会稳定风险评估报告备案表

中共铜陵市委政法委员会

铜陵市重大决策社会稳定风险评估报告
备案表

编 号	铜风评〔2023〕10号
备案单位	市住建局
报告名称	铜陵市智能静态交通系统项目社会稳定风险评估报告
备案意见	本报告评估程序符合要求，为低风险等级，予以备案。建议采取相应防范化解措施，将风险隐患降到最低限度再予以实施。 2023年4月25日 备案专用章