市人大常委会举行缓解“停车难”问题情况专题询问会

7月31日上午，市十六届人大常委会第十九次会议举行联组会议，就我市缓解“停车难”问题情况进行专题询问，市发改委、市教育局、市公安局、市自然资源和规划局、市住建局、市交通运输局、市卫生健康委等部门负责人到场应询，并接受现场评价。

郑传统

郑桂春

易鹤

肖子策

陈意振

周业勇

梁成初

毛爱飞

记者 **伍慧** 通讯员 **朱琴**

●市人大常委会委员郑传统：

我认为缓解“停车难”问题首先是规划引领问题。对市资规局提两个问题：第一个问题，建筑物配建停车位指标规定是解决“停车难”问题的基础性制度。请问，我市的执行和落实情况怎么样？第二个问题，今年3月省新标准已全面实施，我市什么时候能修订完成并发布实施？

市自然资源和规划局局长王寅星：

配建停车位是缓解“停车难”问题的重要举措，标准的制定、执行和落实事关重大。针对我市社会经济发展情况、机动车增长趋势，我局对《宁波市建设工程停车配建指标规定》进行滚动修编、适时更新，下面我就两个问题逐一回答。

关于第一个问题，2003年，考虑到机动车逐渐普及，我市制定了第一版建设工程停车配建指标，之后根据执行情况，于2009年、2015年进行了修编，现在执行的是2015年版本。与前两个版本相比，2015年标准更加关注市民拥有车辆和使用车辆的需求，指标持续大幅提高，对于保障停车位供给发挥了重要作用。

但是，老城区的一些小区、学校、医院依然存在不同程度“停车难”现象，有的还比较严重。对于这个问题，资规部门一直在动态跟踪、研判分析，发现有三个问题需要引起重视：一是规划执行的刚性问题；二是配建指标主要针对新建项目制定，新建筑、新城执行相对到位、供给相对充裕，但老城区以改造、扩建、更新项目为主，配建指标作用有限；三是对部分停车需求较大的建设工程考虑不足。

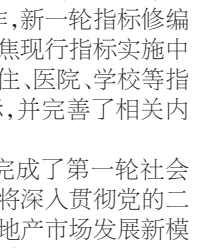
关于第二个问题，我局已经会同相关部门开展新一轮指标的修订工作，新一轮指标修编关注市民停车难点区域，聚焦现行指标实施中的不适应性，进一步优化居住、医院、学校等指标要求，补充了部分新指标，并完善了相关内容。

目前新一轮指标已经完成了第一轮社会公开征求意见，下一步我们将深入贯彻党的二十届三中全会精神，关注房地产市场发展新模式、城市更新发展新方向，并与3月1日开始施行的省标加强对接，修改完善，保障新一轮市标的前瞻性、科学性和适应性。待修改完善后，我们将再次听取社会各界意见，并按相关程序报审后实施。

●市人大常委会委员郑桂春：

建设公共停车场是增加停车供给的重要辅助措施，结合地块开发捆绑建设公共停车场是目前集约建设公共停车场的主要方式。但近五年来建成的11个结建公共停车场，仅2个移交投用。请问市住建局，结建公共停车场移交投用的主要困难在哪里？后续将采取怎样的措施尽快向社会公众开放？今后就公共停车场规划建设和管理（包括结建的公共停车场）有哪些具体措施？

市住建局局长金伟平：



目前，11个结建公共停车场除了2个已经移交，1个正在移交，剩余8个中4个属于住宅小区、4个位于商业地块，由于规划设置不合理，没有设置独立的出入系统，且泊位布局分散，造成结建泊位与配建泊位混合使用，目前还是由建设单位和业主临时自行管理。

针对这些问题，我们将会同资规等部门和属地政府，协调解决好规划、产权等问题。一是尽快明确产权。对接建设或业主单位，厘清结建停车泊位的产权归属，明确公共停车泊位边界和管理责任。二是优化停车系统。设置独立的出入口，尽快面向公众开放结建泊位。计划今年年底前，剩余8个停车场全部移交并向公众开放。

下一步，我们将进一步加强公共停车场建设和管理：一是规划层面。加快推进中心城区公共停车场专项规划修编，进一步优化公共停车场布局，减少重复和浪费。二是建设层面。落实专项规划和配建指标，确保年度建设计划执行率在90%以上，公共停车泊位占比计划到2027年从现在的3.8%提升到5.0%。三是管理层面。依托智慧停车系统，通过无感停车，更好满足市民停车需求，提升市民获得感。

●市人大代表易鹤：

此前，宁波日报报业集团“e眼问政”栏目先后十多次跟踪报道了“停车难”问题，尤其是由于学校停车场“建而未用”导致的中小学接送时段“停车难”问题最受关注。请问市教育局，针对中小学接送时段的“停车难”，以及一些学校地下停车场“建而未用”等问题，下一步将采取哪些有效措施予以缓解？此外，对相关部门有什么好的建议意见？

市教育局局长毛才盛：

目前，全市义务段中小学一共有631所，集中在城区的有185所，将近占三成。其中，处于老城区特别是在老小区的边上，建设条件又差，周边交通组织条件又不允许的学校，接送时段“停车难”问题比较突出。据不完全统计，这样的学校有40所左右，都是我们重点关注的。

下一步，我们教育局主要从四个方面发力：

第一，挖掘现有潜力。有条件建设停车场的，努力建。积极争取和附近的单位、社区共享共用公共停车场，在放学高峰时段，将停车场开放给接孩子的家长临时停放。尽快解决4所学校“建而未用”现象。第二，优化交通组织。建议通过学校周边临时单行线管制、临时校门口违规停车容错机制等措施来解决问题，需要交警部门的大力支持。第三，倡导绿色出行。在交通、资规等部门支持下，我们开通了公交专线，打造了“最美上学路”。下一步要逐步推广这些做法，争取早日让所有的学校拥有专线，让所有的学生能走上最美的“放心上学路”。第四，统筹规划建设。新建的学校，停车场一定要同步规划、同步建设、同步投入使用，这个需要资规部门大力支持。这个工作在2019年已经启动，新建的57所学校都建有停车场，并且配有接送系统。目前全市有27所中小学正在建设，都在同步建设停车场，有望彻底缓解这些学校接送时段“停车难”。

●市人大常委会委员肖子策：

如果说“看病难”是一个社会痛点，医院“停车难”会让这个痛点痛上加痛。医院就医高峰时段长时间排长队停车的场面，相信许多人会感同身受。据调查，当前中心城区医院排队停车的现象已经是常态，甚至催生了“跑腿停车”这样的产业，可以说这在很大程度上影响了医院的管理秩序、服务效率和文明形象。请问市卫生健康委，将进一步采取哪些有效措施来缓解医院“停车难”问题？

市卫生健康委主任俞曹平：

不管是中心城区还是各区（县、市），医院的“停车难”问题普遍严重，老百姓反映强烈。

我们以中心城区的市本级医疗单位为例，有的医院建设历史在180年以上，而且大多数医院的建设不是一次性完成的，有的时间跨度在30年至40年之间。近些年虽逐步规范，但早期医院建设项目中对停车位的规定不够明确，造成了目前停车位远不能满足就医的实际需求。目前市本级医疗单位中普遍存在“停车难”问题，最严重的是宁大附属第一医院的月湖院区、市第二医院的本部院区和宁大附属妇女儿童医院南院区。

面对“停车难”问题，在相关部门的大力支持下，我们主要采取了三项举措：一是严控职工停车；二是优化内部管理；三是倡导绿色出行。

宁大附属妇女儿童医院，按照市委、市政府的规划要求，积极选新址，在“十四五”末启动搬迁工作，预计规划2000个停车位，患者看病“停车难”问题将得到很大缓解。

另外宁大附属第一医院的外滩院区和月湖院区，是我们的痛点，市委、市政府非常关心，月湖院区外的东侧地块将会统一规划为卫生用地，下一步改建将尽可能增加停车位。外滩院区启动二期工程后，可新增车位1009个。

借此机会，也恳请各区（县、市）政府和属地街道，统筹谋划布局医院周边地块情况，增加配置公共停车位，白天群众看病车有地方停，晚上周边居民停车也能更加方便。

●市人大常委会委员陈意振：

缓解“停车难”问题，不仅要加大停车设施的建设力度，更要管好、用好既有的停车设施，提高资源利用效率。我们也看到了全市的共享停车覆盖面还不够广，使用效率也不是很高。请问市住建局，当前我市在推进错时共享停车的工作当中，困难在哪儿？将采取哪些措施推进共享停车，以提高现有停车资源的使用效率？

市住建局局长金伟平：

经过三年努力，全市共有78家机关、事业单位5023个停车泊位开放共享，但是存在空间上不够适配、共享覆盖面不够广等问题，影响了“共享停车”获得感和满意度。

主要有两方面困难：一是部分管理主体积极性不高，停车泊位开放涉及闸机设施改造、保安人员增加等费用支出，也存在安全隐患，导致部分管理主体积极性不高，物业企业配合意愿不强。二是共享泊位匹配度不高，共享泊位与周边停车需求空间上不匹配，特别老城区停车资源紧缺，可以共享的泊位少；城市外围停车供需矛盾不大，共享泊位需求不强，导致共享车位使用率不高。

下一步，我们将继续推动共享停车工作，在扩大规划、增加泊位底数的基础上，提高适配性和使用率，计划到2027年平均每年新增共享停车泊位5000个以上，使用率在60%以上。一是扩大覆盖面。行政机关、国有企事业单位发挥表率作用，应开尽开、能开尽开，努力满足周边停车需求。二是提高便利性。依托智慧停车系统，加强共享停车泊位实时监测和智能管理，让市民查询和使用更方便，提高停车泊位利用率。三是严格化管理。加强共享停车监管，定期检查和评估，及时调整和优化。

●市人大常委会委员周业勇：

调研发现，当前停车收费体系存在较大的争议，市民对停车收费标准的高低也存在着认识上的分歧。有的认为停车太贵了，应当适当降低收费标准；也有的认为，如果停车成本太低，会加剧“一位难求”。我想请问市发改委，作为价格主管部门，如何充分利用价格机制来提高现有停车资源的使用效率，来进一步缓解“停车难”问题？

市发改委党组书记曹敬之：

停车价格的管理主要分两个部分：一是政府调控（政府定价），二是市场调控（市场调节价）。截至目前，宁波停车收费价格在国内同级别经济强市中总体处于中等偏下水平，与省内城市相比，我市道路停车收费标准也要低于杭州、温州。

在现行价格调控机制下，我们努力通过差异化收费合理疏导道路停车供需矛盾，助力缓解“停车难”问题：一是对供需缺口大、停车矛盾突出的区域、路段、时段，实行较高收费或累进递增收费，鼓励短停快走，加速车位流转；二是切实保障市民出行合理临停需求，在全省率先实行了30分钟免费停放；三是积极缓解老旧小区居民停车难问题，对夜间时段实施每车次5元的惠民收费标准，目前我市也是省内夜间优惠时段最长的设区市。

下一步我们将持续深化收费政策研究，努力推动形成政府引导、市场主导、社会共治的停车收费治理体系，主要采取以下三方面重点举措：一是进行精准调控，按照“路内高于路外、长时高于短时、忙时高于闲时”的收费原则，结合交通流量、通行能力、停车需求等因素，及时动态调整收费标准；二是持续完善政策，强化现有收费政策评估，在做好对区（县、市）精准指导的基础上，重点推动海曙、奉化、高新区进行价格政策修订；三是加大宣传引导，鼓励倡导“使用者付费”的基础上，更加倡导公众选择绿色出行方式，降低小汽车通行强度，从根源上缓解“停车难”问题？

●市人大常委会委员梁成初：

根据调研发现，宁波城区主干道、次干道的机动车违停确实减少了，但在背街小巷、支路小道上，机动车违停的现象还是常有发生，这既影响了城市道路的交通安全，也影响了宁波文明城市的良好形象。请问市公安局，将对机动车违停现象进一步采取哪些措施，来有效破解此类问题？

市公安局副局长（兼）、交通警察局局长杨国胜：

对于背街小巷的停车问题，我们也觉得管得不够理想，相关群众报警和反映也较多。这个问题的产生主要有两个原因：一方面，主要还是存在停车资源供需矛盾。上半年我市汽车保有量增加超过8万辆，但停车位的增量主要集中在新建项目；老小区停车位配比较低。另一方面，我们这几年比较关注主干道的安全与畅通，投入了大量的人力、物力，将停车问题挤压到了背街小巷，而当前在背街小巷的投入相对有限，造成了目前这种状况。

针对背街小巷的停车管理，我们还是要在群众出行的安全、畅通和便捷这三个点之间寻求平衡。首先，能施划道路停车位的坚决施划。比如，我们在条件允许的道路设置一些单行线，让一个车道空出来，尽量增加停车位。第二，不能停的坚决不能停。目前，我们在很多背街小巷里设置了隔离栏，不仅是出于安全考虑，更主要是为了不让两边停车。包括设置了很多的电子警察，也是为了加强对路面违停的管理。第三，能方便老百姓的尽量提供方便。比如，在非严管路段的背街小巷，我们会在处罚前通知车主，如果在10分钟内驶离的，就仅作警示提醒，不予处罚。

●市人大代表毛爱飞：

近年来，随着老百姓生活水平不断提高，基本上家家户户买了小汽车。根据省治堵办统计，2023年我市公交分担率（不含步行）为32.7%，市民选择公共交通出行的意愿不高。在日常，我们明显感觉到，公交和地铁除了上下班高峰时段，载客率较低，这一定程度上反映了我市公共交通对缓解“停车难”问题所发挥的作用还不够充分。请问市交通运输局，将采取哪些措施来进一步提高公交分担率，引导公众绿色出行，打通市民出行的“最后一公里”？

市交通运输局局长胡海达：

从2023年的数据看，全市公共交通日均出行193万人次，其中轨道交通101万人次，公交92万人次。分担率32.7%，高于全省6个百分点，但低于杭州3.7个百分点。公共交通出行分担率提升难，我们分析有四个方面原因：第一，宁波轨道交通里程不长、密度不高。覆盖率不高，导致大家坐轨道交通的意愿还不够强。第二，宁波道路通行效率较高。通行效率高，一定程度上抑制了公交出行的积极性。第三，驾车出行成本低。宁波市区总体停车收费不高，特别是近几年新能源车大量增加，新能源车的成本比较低，也助推了自驾出行。第四，“两网”融合有待提升。我们梳理了132个轨道交通站点和公交站点的结合情况，发现还有20个站点离公交站的距离在100米以上，影响了换乘效率和体验感。

下一步，我们坚决贯彻落实市委、市政府和今天专题询问会要求，全力打造高效、便捷、舒适的公共交通出行体系，努力为缓解我市“停车难”多作贡献，重点在以下三方面下功夫：一是进一步提升轨道交通的引流能力。一方面，会同轨道交通加快线网建设进度，力争在明年底建成投用300公里以上，2026年全面建成6、7、8号线和宁慈、宁象线，运行里程在400公里以上。另一方面，联合轨道交通及公安、住建等部门，加快推进“两融合一联通”。二是充分发挥公交的灵活性。下一步主要围绕学校、医院、商场、办公等密集场所，加密高峰时段公交班线，开通定制公交。三是进一步引导市民绿色出行，加强全方位、多途径的宣传，提升绿色出行的比例。我们在继续完善公交之间60分钟、公交与轨道交通90分钟免费换乘和其他折扣优惠的基础上，重点推动市民卡实体卡向移动支付转变，方便群众便捷支付，提高获益群体覆盖面。