



市区治堵：停车行车系统建设迈大步

前言

停车越来越方便，道路越来越宽敞，中心城区出行越来越顺畅……

五年来，甬城市民可以清晰地感觉到这个变化。

近年来，随着城市规模的逐步扩大，我市机动车呈高速增长势头，仅从中心城区来看，每月平均上牌已超过1500辆，使停车供需、道路拥堵矛盾更加突出，市民对治堵呼声很高。对此，我市相关部门回应民生关切，开展综合治堵，把停车行车系统建设作为重要民生实事工程来抓，尤其是在老旧小区停车位改造和路网建设方面加大力度，大步向前，取得了阶段性成果。

从停车位来看，过去五年，全市新增专用停车位24.6万个，其中市区新增专用停车位12.8万个，挖潜老旧小区小区停车位10.4万个。

中心城区路网建设方面更是迈大步。近年来相继建成或基本建成机场快速路、环城南路快速路、夏禹路、北外环快速路、杭甬互通立交、东苑立交和机场路北延等城市快速路工程。开工建设世纪大道（东苑立交—百丈路）、北外环东段和环城南路东段等快速路项目。到2016年底，基本形成“一横两纵”快速路骨架，发挥了快速路骨架效应，有效缓解了城区交通拥堵，一个日趋完善的行车系统正呈现出来。

本报记者 杨绪忠
通讯员 吴培均

改造整治，缓解老小区停车难

老旧小区车位不足，无秩序停车现象严重，增加了小区道路的拥堵，也成为市民关注的焦点。

针对这一民生关切，2013年11月，我市出台了《关于缓解旧住宅停车难有关工作的若干意见（试行）》，此后又陆续下发了《缓解小区停车难整治工作的实施细则（试行）》和《关于加快启动2014年宁波市公共停车设施建设和旧住宅小区停车难整治工作的通知》，对缓解旧住宅小区停车难给予相关鼓励政策。

通过集中新建一批公共停车设施，结合公园、学校操场、医院、体育设施、菜场、公交等公益设施用地，增配公共停车设施，利用高架桥下空间、三改一拆用地和其他闲置空地等，建设一批临时停车场，利用停车时间差，推动住宅小区与公建之间的停车位共享，清理整顿一批停车空间

资源被擅自改变用途的情况，尽快发挥其停车功能。

根据政策，中心城区按照2003年版《宁波市建设工程停车场配建指标规定》及以前标准建成的居住小区，为缓解停车难进行的小区停车场（位）改造、公用停车场（位）建设，可以享受简化审批程度、优化供地政策、优惠财税政策及资金补助等鼓励政策。凡符合条件需要改造的老小区，可由业主委员会或社区居委会向所在街道提出申请，纳入各区改造计划，由各街道实施改造。改造后建成的停车位归全体业主共同所有，由业委会或居委会统一管理、维护。

结合本次集中整治，有关部门充分发挥基层社区的能动性，促进停车资源区域平衡发展，在利用智能化停车设施改造老旧小区内部停车资源的基础上，结合小区周边背街小巷

治理、“三改一拆”及闲置空地、微循环交通、停车错时共享等手段推进停车难综合整治工作，建立“区域缓解一批、区域规范一批”的联动机制，开展创建无违停街道（社区）工作，近三年来，基本实现了主城区老旧小区小区停车难整治的全覆盖。

公共停车场不能满足停车需要也是一个让有车一族内心“添堵”的老问题。

面对公共停车场建设“找地难”，近年来，我市采取了多种方式建设公共停车场，结合既有和新建的跨江桥梁、学校操场、体育场馆、公交场站、公园绿化用地等设施增建公共停车场，部分既有公建设施建设立体停车场，集约土地利用，缓解停车压力，结合闲置用地、“三改一拆”临时用地、待开发土地，建设临时公共停车场，为公众提供停车服务。2016年建

成了宁波市老年体育活动中心，增建地下公共停车场、马园路公共停车场、海曙区气象路小学增配地下公共停车场等一批项目，开工建设了宁波市中医院北公交综合体工程及宁波市小球训练中心增配公共停车位工程，有效解决了城市公共停车场落地难地现状。

面对公共停车场建设资金困难的问题，我市坚持政府引导、市场参与的原则，创新方法引入民间资本参与社会公共设施建设。2015年，我市首个引入社会资本参与的停车场建设项目联丰公共停车场建成投用。一直以来，公共停车场因建设投入大、经济效益见效慢，令政府承受着不小的财政压力。以联丰停车场为例，仅建设费用就需耗资2000余万元。而引入民间资本后，对整个工程的建设、后期运营效率提高及管理成本降低都有着促进作用。

民生实事五年间 数字里面看变化

五年来，中心城区停车位大幅增加。仅从2014—2016年民生实事中由市区治堵办牵头的新增专用停车位来看，目标任务为全市新增**13.5万个**。截至2016年12月底，累计已建成专用停车位**25.2万个**，完成率**187%**；其中中心城区**12.8万个**，完成率**171%**。新增老旧小区停车位自2016年列入民生实事项目以来，当年累计新增**4855个**，完成率**243%**。

路网建设方面，基本建成11条绕城高速连接线和南北环快速路，开工建设“三路一桥”、世纪大道快速路一期等项目，建成快速路总里程累计达到**56公里**，形成了“一纵两横”快速路骨架网络；加快推进城市组团连接通道，建成新江桥、澄浪桥等跨江桥梁，新建改造主次干道**30多条**，打通“断头路”**50余条**，建成支路卡口**18个**。

路网建设：提升城市品质

近五年来，我市加快推进快速路连网工程，相继建成或基本建成机场路快速干道、11条绕城高速连接线、北环快速路和南外环快速路，中心城区已建成快速路总里程累计达到56公里，形成了“一纵两横”快速路骨架网络；加快推进城市组团连接通道，建成新江桥、澄浪桥等跨江桥梁，新建改造主次干道30多条，打通“断头路”50余条，建成支路卡口18个。城乡品质提升方面，中山路综合整治工程历经两年多的不懈努力，于2016年年底全线恢复交通，沿线建筑

立面基本整治完成。“三江六岸”提升工程，核心区段除三江口公园外，基本建成“三江六岸”滨江休闲带，形成了沿江长12公里、总面积约73公顷的主题鲜明各具特色的市民滨水空间，基本实现了沿江“可走、可跑、可骑”三线贯通目标。

仅从2016年来看，中心城区道路桥梁建设步伐继续加快推进，北外环东段、东外环路和环城南路东段等快速路开工建设，三官堂大桥及接线、中兴大桥及接线项目开工建设。我市还大力开展城区主要

道路和街区综合整治，解放路—大庆南路、江南路等道路综合整治有序推进，着力完善沿线街区功能，提升城市形象品质。

“三江六岸”是宁波得天独厚的自然禀赋，承载着宁波的历史变迁和市民的乡愁记忆，是展现宁波城市风貌、城市特色的重要纽带。我市于2012年启动实施“三江六岸”滨江休闲带建设，目前核心区段除三江口外已基本建成，形成了沿江长约12公里、总面积约73公顷主题鲜明、各具特色的滨水空间，基本实现了沿江“可

走、可跑、可骑”的三线贯通目标。今年工作重点主要是完成核心区段三江口公园江北侧建设、海曙侧恢复，推进甬江南岸滨江休闲带建设。

“按照市域交通规划，我市已提出综合交通发展五大战略，分别为枢纽强市、交通引导、需求调控、公交优先和交通一体战略。到2020年，我市将打造由市域干线道路和市域轨道组成的“双快”交通网络。过去的五年，城市路网建设为实现这一战略打下了良好基础。”市住建委相关负责人表示。



新打通的断头路鄞州区广德湖路。

(市城建档案馆提供)



明北社区老小区停车位改造后的场景。

(刘波 摄)



改造后的丹凤社区。

(市治堵办提供)