

## 统筹推进经济建设、政治建设、文化建设、社会建设、生态文明建设的总体布局



## 咸宁市中心城区机动车停车管理问题调研报告

○ 市委常委会办公室主任 冯海燕

随着城市城镇化水平的不断提高,市中心城区“出行难、停车难”问题日益突出,乱停乱放、交通拥堵等问题严重破坏了市中心城区的整体生态景观,市中心城区机动车管理问题已成为制约我市创建全国文明城市、建设自然生态公园城市的短板。以全市“六大”活动为契机,近段时间,我们深入市中心城区的街道、小区、商场、农贸市场等地实地调研,在与市自然资源和规划、住建、城管、城发、交警等部门交流探讨的基础上,借鉴其他省市典型经验,对完善咸宁市中心城区机动车停车管理进行了分析和思考。

## 一、咸宁市中心城区机动车管理现状

## (一)停车泊位数量情况

据市住建局、市城管执法委、市城发集团统计(截止2020年10月26日),市中心城区停车位共67760个。按类别分类,人行道机动车停车位10303个,企事业单位机动车停车位2736个,城区综合商业体系机动车停车位14231个,小区(按物业管理小区口径)机动车停车位36607个,市城发慢车道机动车停车位3883个。

按照路外和路内分类,咸宁市中心城区路外停车位53574个,占比79%;路内停车位14186个,占比21%。路内停车在整体构成中所占比例高于我国《城市停车规划规范》标准要求(不大于5%)。

## (二)机动车保有量情况

据市交警部门统计,按市中心城区(含浮山办事处、永安办事处、温泉办事处)范围计算,咸宁市中心城区户籍人口机动车保有量为25543辆。其中,小型汽车18367辆。按市中心城区日均交通总量和户籍人口计算,市中心城区小型汽车拥有率达到40辆/百户。

按咸安区(含各乡镇)范围计算,目前咸安区户籍人口机动车保有量为140207辆。其中,小型汽车80620辆。根据《城市停车规划规范》(GB/T 51149-2016)规定的1:1.1-1.5泊车比,除大型载客汽车、载货汽车、摩托车外,小型汽车停车所需泊位达74247-101246个,总缺口达6750-33749个。

## (三)交通路网情况

据市城管执法委统计,咸宁市中心城区交通道路总长度169.3公里,道路面积4.16平方公里,按疫情期间市中心城区常住人口计算,人均道路面积12.38平方米,低于“五个湖北”建设要求中全省城市人均道路面积应达到17平方米以上要求。

## (四)高峰交通运行总量情况

现有的机动车保有量,引发了实际交通运行总量的井喷式增长。据市交警部门(智能卡口)统计(泉塘、岔路口、南山等方向),目前市中心城区日均交通总量达31926台次,高峰小时为2165台次。

## (五)“停车难”问题集中片区情况

“停车难”问题主要集中在市政府办公大楼和群众服务中心片区,中商百货、金城沃尔玛、中百仓储、潜山商业街、银泰百货、咸安国贸等商业体,咸宁市实验小学、咸宁实验外国语学校等学校,以及农贸市场附近。这些地方是人流车流最集中的地方,停车管理矛盾突出。

## 二、咸宁市中心城区停车管理存在的问题

(一)停车资源在区域上、时段上、空间上分布、利用不均衡

1.停车泊位在区域上分布不均衡。如咸安老城区繁华路段渔水路为双向两车道,道路红线外侧建筑物林立,其附近的银泰百货地下停车区被改建为中百仓储超市,仅配有地面停车位10余个,使该商圈成为咸宁中心城区最为拥挤、最难停车的地方之一。而温泉城区中商百货等商业体建设时均未不同程度配建有地下停车场。

2.停车泊位在时段上利用不均衡。如工作日上午时段,市委市政府综合办公大楼(以下简称市综合办公大楼)区域停车压力一直很大。据市机关事务服务中心统计,该区域共有停车位561个(市行政服务中心195个,市综合办公大楼和咸宁会议中心366个),市综合办公大楼

机关单位和职工共登记车辆926辆(公车84辆,私家车842辆)。按连续三个工作日(2020年5月26-28日)上午6-12时入场车流量统计计算,职工上班日均入场车流量为559台次,群众办事日均入场车流量为1125台次,咸宁会议中心召开较大范围会议时停车场更加拥挤、繁忙,而周边曦园、昱园、金龙花园等小区停车位在上班时段空余较多。

3.停车泊位在空间上利用不均衡。主要体现在地下停车场和地上停车场利用不均衡。如桂花城小区地下车库6年末启用问题。桂花城录入车辆有1000台左右,地上停车位300多个,地下停车位220个,地下停车场因地下车库没有和上面楼栋连通,车库入口和桂花城幼儿园紧邻等设计不合理因素一直闲置,每到晚上,整个小区道路都沦为停车场,消防通道也被占用停车。

## (二)停车管理体制还不够完善

1.停车价格杠杆作用未发挥。咸宁市中心城区路内停车收费标准为1.5-2.5元/小时起步,实行阶梯收费,每天累计最高收费不超过16-25元,且路内停车位平均每小时收费并未随停车时间延长而增加。商业体停车场、城投公司公共停车场收费基本为3-5元/小时起步,实行阶梯收费,收费上限30-40元,高于路内停车上限。这使得机动车主更倾向于路内停车位,不利于专业停车场的运营,降低了热门停车区域的使用率、循环率,增加了交通道路的拥堵程度。

2.部分停车场服务管理不规范。如咸宁南站地下停车场泊位除1/3供公车平台使用外,其他100个停车位由市城发集团免费供给万达广场使用,但调研发现该停车场万达广场停车场服务管理严重缺失,照明、通讯、消防、视频监控等配套设施不齐全;该区域仍有许多停车位未开发建设,造成资源浪费;停车场入口无人值守、无指示牌和免费停车公示牌,以致很多市民不敢进入停车,而将车辆停放于该停车场入口处或万达广场道路两旁,占用道路资源。部分商户存在在自己门店前或路边空地私自划定、排他性占用停车位的现象。如银泰百货、潜山商业街等商家将城管部门划定的停车位用止车石、隔离桩隔离起来,禁止其他外部车辆进入、停放。

3.“智慧停车”系统功能不健全。今年市城发集团启动运营7个路段智慧停车项目,推出“智慧停车”APP,对周边停车位进行指引。但调研中发现,“智慧停车”APP系统功能有限,受欢迎程度还不高,截至2020年10月18日总注册用户仅23069名;系统功能有时出现故障,如用户更新后不能正常使用,结束停车后仍停车计时等;系统诱导分流功能覆盖不全,仅限于咸宁大道等7个路段2105个慢车道收费停车位,未覆盖其他免费停车场。

4.公共交通覆盖率不够高。目前,除出城的市际、县际汽车外,我市中心城区公交主要由枫丹公交集团承运,现有公交线路17条,线路总长287.4公里,主城区线网密度约2公里/平方公里。但公共交通出行方式的分担率在20%以下,公共交通网络格局还未全覆盖,运行线路不优,发车班次不足,服务质量不佳。如市政府服务中心公交站仅有的9、10路公交车,因路线覆盖部分非人群密集区,上车人数有限,线路发车间隔时间长达20-40分钟,以致很多市民不愿意乘坐,形成了“公交发班频率低——服务不优——乘客不愿意坐——公交收入减少——降低运营成本——公交发班频率更低——乘客更少”的恶性循环。

## (三)重点区域停车管理问题严峻

1.部分住宅区、街巷路内停车难问题突出。如燃气公司小区、水木岚庭、水岸澜庭、老报社小区、光谷二期小区等小区,因车辆不断增加,又无地下停车场,致使车辆无序停放在街巷路和小区人口消防通道内,严重影响行人、车辆的正常通行,甚至引发划车、堵车等不和谐的治安问题;大楚城小区为学区房,地上、地下停车位共有600个,录入的私家车有1800台,小区车辆是停

车位的3倍;御龙花园小区停车位660多个,小区车辆1200多台,小区车辆是停车位的2倍,停车位严重不足,小区内道路、绿地及周边街道、小巷俨然形成了无人管理的“停车场”。

2.部分农贸市场停车问题突出。如咸安老城区宏大农贸市场区域为全市最大的一级批发市场,其内部管理混乱、环境脏乱差、噪音污染严重,马路市场比比皆是,各种车辆随便出入,其侧边虽建有免费停车场,但停车场内杂草丛生、建筑垃圾乱堆、无人管理,很多市民不愿进入停车,大多将车辆停放在市场内部或该市场旁城北巷过道内,严重影响该区域市场秩序和交通安全。

3.部分学校停车问题突出。虽然今年咸安区教育局与香城交建集团合作,实行校车运营国有化、规范化管理,但据咸安区统计,市中心城区68家幼儿园中配备校车62家,义务教育阶段学校均未配备校车,导致很多学生上学仍靠家长开车接送,从而加剧了学校周边的停车难问题。

## 三、咸宁市中心城区停车管理对策

咸宁市中心城区“停车难”是相对的。解决“停车难”问题主要思路是需求和供给两侧进行引导。一方面引导居民改变出行习惯,减少用车需求;另一方面调节停车设施供给,强化配套管理措施,做到标本兼治。具体来讲,就是从“导”“建”“管”三个方面着力。

## (一)宣传对策:多样化“导”,促进停车观念转变

1.引导市民实现“停车是一种消费行为”“车辆合理停放”观念的转变。结合正在开展的全国文明城市创建工作和党员干部下沉社区活动,充分发挥价格影响消费观念的杠杆作用,以及新闻媒体宣传的舆论优势,加强停车规范和安全文明行驶的宣传教育,改变市民传统停车观念,营造政府、企业、社会组织 and 公众共治共享良好氛围。

2.引导政府停车管理模式的转变。打破各职能部门各自为战略格局,成立停车管理协调小组,由分管城市管理的副市长任组长,发改、公安、财政、自然资源规划和、市场监管管理、交通运输、住建等部门为成员单位,负责停车管理系统工作。同时,尽快启动停车专项规划修编,完善分级、分区差异化停车专项规划,完善具体、可操作性强建筑物配建停车位标准。

## (二)供给对策:市场化“建”,完善基础设施建设

1.提升公共交通网络覆盖率。公交方面,推进咸宁公共交通行业改革,成立咸宁公交集团,全面整合公交线路和资源,推进公交规模化、集约化、国有化经营,推动公交系统向企事业单位、城市商业街区、大型批发市场、大型居住社区和公园等延伸,优化城市公交站点与交通枢纽、停车场的衔接,实现市中心城区公交站点500米内全覆盖,力争公共交通服务质量达到全省先进水平。校车方面,在现有的香城交建校车运营基础上,成立校车行业协会,拓展互联网校车业务和校车服务范围,通过“高品质校车+互联网+专业运营+第三方增值”运营模式建立起校车可持续运营的新商业模式,用家校全程安全信息管理系统打造家校全程安全闭环,让学校、家长全程掌握校车运营动态,提高校车使用参与度,缓解学校周边停车问题。

2.鼓励社会力量投资建设停车场。把停车管理当作一个产业、一个市场来打造,完善社会参与停车场建设减免经营所得税、免收规划报建费、减免行政事业性收费等各项优惠政策,采用PPP模式或以奖代补方式,鼓励社会参与建设停车楼、地下停车场、机械立体停车库等集约化停车设施,形成政府、集体、个人共同参与、建设和经营的模式。

深入学习贯彻十九届五中全会精神  
持续推动“六大”活动成果转化应用

## 科学认识和推进农业绿色发展

○ 余欣荣

推进农业绿色发展是农业发展新的一场深刻革命。党的十八大以来,以习近平同志为核心的党中央作出一系列重大决策部署,农业绿色发展实现了良好开局。同时也应看到,我国农业绿色发展不平衡不充分的问题依然突出,与党中央要求和人民群众期盼相比还有很大提升空间。巩固农业绿色发展良好势头,必须深入贯彻落实习近平生态文明思想,科学认识和推进农业绿色发展。

科学认识农业绿色发展。从历史实践看,农业绿色发展是我国优秀农耕文化的宝贵结晶。中华民族在长期发展进程中,形成了趋时避害的农时观,辨土施肥、用养结合的地力观,化害为利、变废为宝的循环观等,为推动当代农业绿色发展提供了重要思想文化资源。从现实举措看,农业绿色发展是新发展理念在农业农村领域的具体体现。近年来,我们深入贯彻落实习近平生态文明思想,坚持新发展理念,开展高标准农田建设和耕地轮作休耕试点,实施畜禽粪污资源化利用、果菜茶有机肥替代化肥、东

北地区秸秆处理、农膜回收和以长江为重点的水生生物保护等农业绿色发展“五大行动”,创建两批国家农业绿色发展先行区。中央办公厅、国务院办公厅印发的《关于创新体制机制推进农业绿色发展的意见》,标志着我们党对农业绿色发展的规律性认识上升到新的高度,成为当前和今后一个时期农业绿色发展的指导性文件,在推动乡村振兴中发挥重要引领作用。从世界潮流看,农业绿色发展是农业现代化的必然选择。我国充分借鉴上个世纪以来发达国家和部分发展中国家在农业可持续发展方面的经验与教训,推动农业可持续发展观念从过去简单注重环保向生命共同体的高度转变,关注资源、安全、健康、产业、环境多重目标协同实现。从科技进步看,农业绿色发展是数字技术、生物技术发展的时代产物。随着物联网、大数据、区块链等新一代信息技术和新型育种、栽培技术的研发应用,农业生产技术正在由依靠增加肥、药、水、劳动力等实现增产增收向减少肥、药、水、劳动力等实现增产增收转变。这为不断推

动我国农业绿色发展、保障国家粮食安全、加快农业现代化开辟了新途径。

用科学思维和方法谋划农业绿色发展。一方面,守底线、把全局、重创新。坚守粮食安全底线、耕地数量与质量红线和水资源红线,从农业发展的全局性、长期性、复杂性出发,加强战略谋划,强化风险应对,坚持久久为功,推动农业从思想观念到方式方法、从政策举措到工作安排的全面变革,实现农业可持续发展。另一方面,增强系统思维,坚持统筹兼顾。农业绿色发展贯穿于乡村振兴的各个方面,是一项宏大系统工程。需要系统把握水土、气、种、肥、药、废弃物和生物多样性等农业绿色发展诸要素的内在规律,提高绿色全要素生产率;统筹兼顾、协调推进,重点处理好质量和产量的关系,以最小投入和环境代价实现最好产出和效益;处理好政府与市场的关系,充分调动各类市场主体参与农业绿色发展的积极性、主动性、创造性。

遵循科学路径推进农业绿色发展。加强农

3.提升老城区现有空间资源利用效率。按照“政府引导、规划引领、专业运作”的原则,结合城镇老旧小区改造工作,市区两级政府通过以奖代补的方式,鼓励老城区原产权人对原有旧市场、车站、工厂部分用地重新拆建改造,鼓励旧住宅小区利用小区绿地等区域,新建改造停车场(库)。妥善利用小区人防设施空间,按照平战结合方针进行开发利用,最大限度新增停车位。

## (三)管理对策:智能化“管”,创新停车管理模式

1.建立健全城市停车诱导系统。依托5G新基建,建立以交通信息显示屏为载体“线下”和以手机等通讯设备为载体“线上”城市停车诱导系统,实现城市停车一体化、一张网、一盘棋和车位共享、数据共享、平台共享。一方面,借鉴北京、上海、广州等城市经验,结合现有的交通指示牌,在市中心城区各路段设置交通信息显示屏,利用PGIS系统通过智能探测技术,将分散在各处的停车场实现智能联网数据上传至交通信息显示屏,实现对市中心城区停车场空闲车位数量的实时掌握与发布,并显示天气状况、道路施工、交通事故、停车信息及其它突发性事件信息,引导驾驶人提前选择合理可行的行车路线,引导司机实现便捷停车,解决城区空闲车位数量不均的问题。另一方面,探索与高德地图、百度地图、腾讯地图合作,优化、改进“智慧停车”APP,将服务范围扩大到市中心城区全域,方便群众在线查询和预约停车位,创新“云值守”“无感支付”“共享停车”“反向寻车”“自动泊车”等功能,提升车位利用率、周转率和计费准确率、停车费收缴率。

2.推行错时停车模式。由城管执法委牵头,住建局等部门协同,加快研究制定、完善企事业单位、居住区周边错时停车管理工作办法,推广分时停车、错时停车、分类停车等措施,开放经营案的单位内部停车场,在夜间或其他不频繁使用的时间段供居民停车使用;开放经营案的社区内部停车场,在白天及其他车位空闲时段供单位停车使用,最大限度的利用现有停车资源,缓解停车压力。

3.实行错峰上下班、上下学灵活措施。根据不同行业、不同年级特点,对接省委省政府上下班时间,研究制定错峰上下班、上下学制度,将咸宁市、区机关、事业单位上班上班时间调整为08:30,下午下班时间调整为18:00;学校上午上学时间为08:00,下午放学时间调整为17:00;医院上午上班时间集中在08:00,实现工作生活无缝对接,缓解交通拥堵和停车压力。

4.实行城市停车收费差别化政策。对不同区域、不同主导功能(商业区、居住区等)、不同车型、不同时段设置的差异化收费标准,按照“路内高于路外、地面高于地下、室外高于室内、短时停车”的原则,适当提高路内停车收费标准,拉开短时停车和长时停车的收费级差,充分发挥价格杠杆作用,提高停车位使用率,解决长时停车、“有车不入”等问题。

5.充分挖掘现有地下车位潜力。针对市中心城区小区地下停车位闲置、收费定价缺乏标准问题,由市发改委制定地下停车位定价指导标准,加强地下停车位收费管理;采取小区业主地上、地下停车收费制,由物业公司协同小区业主委员会,从开发商手中买断地下车库的一定使用年限,将地上停车位和地下停车位综合管理,按照地下停车位租金和地面停车位租金相近原则,将车位进行租赁,倒逼业主将车辆存入地下车库,使小区地下停车位完全有效使用。同时,由住建部门牵头,整合小区党支部、小区业主委员会、物业公司力量,引导小区居民规范停车,逐步解决小区停车难问题。

疫情防控促使人们反思  
究竟什么才是“好的政府”

2020年,世界经历了许多灾难,其中最严重的是新冠肺炎疫情。新冠肺炎疫情一月爆发,当前,仍在世界范围内肆虐。国内外疫情的发展与政府治理效果的对比,让很多学者乃至普通人都反思甚多。疫情的防控暴露出各国政治中的不少问题,促使人们反思究竟什么才是“好的政府”。有研究者指出,尽管有效防控,生动体现出中国治理的宝贵时间和经验,但美国等多个国家却陷入了感染人数激增的混乱局面。中外疫情防控形势形成鲜明对比,中国特色社会主义制度优势充分彰显。

中国在疫情防控中展现出来的制度优势令人关注。有研究者指出,从疫情防控形势看,在各国政府面临此次疫情“大考”形势的比较下,中国制度的特点得到了充分展现。疫情有效防控,生动体现出中国治理的四个显著特点,即集中性、协调性、持续性和高效性。从制度分析角度来看,中国的治理优势主要归功于三项重要制度:一是主要资源国家所有而生产过程实行市场化竞争的混合经济体制;二是中国共产党对国家事务实行全面领导的政治体制;三是以单一制为主体的国家结构制度和中央集权的行政体制。

引领中国新发展阶段  
走深走实走稳

“十四五”开启全面建设社会主义现代化国家新征程,吹响了向第二个百年奋斗目标进军号角。有学者认为,站在历史关口,我们要胸怀中华民族伟大复兴的战略全局和世界百年未有之大变局这两个大局,统筹好发展和安全两件大事,防范和化解影响我国现代化进程的各种风险,集中精力办好自己的事情。有学者认为,协调推进全面建设社会主义现代化国家、全面深化改革、全面依法治国、全面从严治党战略布局,体现了我们党对发展阶段性特征认识的不断深入。学者们认为,我们将进入新发展阶段,这个新发展阶段就是全面建设社会主义现代化国家、向第二个百年奋斗目标进军的新阶段。我国百年奋斗目标移易创新、协调、绿色、开放、共享的新发展理念,朝着高质量发展方向坚定前行。我国将加快构建以内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局。以新发展理念为指引,着力构建新发展格局,不仅将引领中国新发展阶段走深走实走稳,也将助力全球经济复苏,给世界带来更多机遇,是对习近平新时代中国特色社会主义思想的进一步丰富和发展。

中国贫困治理丰富了  
“发展型国家”的内涵

贫困是制约一个国家发展的重要难题,其所引发的一系列社会问题是当今世界最尖锐的治理难题,因此,贫困不仅是经济问题,更是制度问题和国家治理问题。2020年是全面建成小康社会,实现第一个百年奋斗目标的关键一年,中国“脱贫攻坚成果举世瞩目,五千五百七十五万农村贫困人口实现脱贫”。

有研究者认为中国贫困治理丰富了“发展型国家”的内涵,为后发展国家走出“中等收入陷阱”提供了经验。中国的经验说明,要让人民摆脱贫穷的状况,就要不断破除既有的生产制度和分配制度对于人们权利和自由的限制;同时,还要建设国家防护性保障,为那些遭受灾难或其他突发性困难的人、收入在贫困线以下的人,以及老弱病残人士提供社会安全网。

2020年是中国脱贫攻坚的收官之年,经过几十年的努力,中国终于消灭了绝对贫困,进入到反贫困的新阶段也就是后扶贫时代。有研究者认为后扶贫时代的反贫困应当分类进行、分类治理,以专门的制度,通过专业的机构,通过专业的人员来回应不同人群的专门需要。后扶贫时代,要发挥社会主义制度的显著优势,迎接挑战,开拓创新,通过实现共同富裕让每个中国人过上更加美好的生活。

(本报综合)

(本报综合)