0

**目 录**

[第一章 总 则 2](#_Toc56762150)

[第一条 编制目的 2](#_Toc56762151)

[第二条 适用范围 2](#_Toc56762152)

[第三条 指导思想 2](#_Toc56762153)

[第四条 规划原则 2](#_Toc56762154)

[第五条 规划依据 2](#_Toc56762155)

[第六条 规划范围 3](#_Toc56762156)

[第七条 规划期限 3](#_Toc56762157)

[第八条 成果组成 3](#_Toc56762158)

[第二章 规划目标 3](#_Toc56762159)

[第九条 总体规划目标 3](#_Toc56762160)

[第十条 分期规划目标 3](#_Toc56762161)

[第三章 停车设施发展策略 3](#_Toc56762162)

[第十一条 停车设施发展策略 3](#_Toc56762163)

[第四章 停车分区发展策略 4](#_Toc56762164)

[第十二条 停车分区原则 4](#_Toc56762165)

[第十三条 停车分区方案 4](#_Toc56762166)

[第十四条 分区供给策略 4](#_Toc56762167)

[第十五条 分类供给策略 5](#_Toc56762168)

[第十六条 分时供给策略 6](#_Toc56762169)

[第十七条 分价供给策略 6](#_Toc56762170)

[第五章 建筑物停车配建指标 6](#_Toc56762171)

[第十八条 建筑物分类 6](#_Toc56762172)

[第十九条 建筑物配建指标 6](#_Toc56762173)

[第二十条 车位配建其他要求 7](#_Toc56762174)

[第六章 城市公共停车场规划 7](#_Toc56762175)

[第二十一条 路外公共停车设施规划 7](#_Toc56762176)

[第二十二条 路内公共停车设施规划 8](#_Toc56762177)

[第七章 停车管理和改善措施 9](#_Toc56762178)

[第二十三条 制定系统停车管理体制 9](#_Toc56762179)

[第二十四条 规范停车管理 9](#_Toc56762180)

[第二十五条 停车改善措施 9](#_Toc56762181)

[第八章 近远期建设规划 9](#_Toc56762182)

[第二十六条 公共停车场近远期建设原则 9](#_Toc56762183)

[第二十七条 公共停车场近远期建设项目库 10](#_Toc56762184)

[第九章 停车设施规划相关建议 10](#_Toc56762185)

[第二十八条 停车产业化研究及相关建议 10](#_Toc56762186)

[第二十九条 停车设施收费价格机制建议 11](#_Toc56762187)

[第三十条 智能停车管理系统建议 11](#_Toc56762188)

[第三十一条 电子停车收费系统建议 11](#_Toc56762189)

[第三十二条 停车信息系统发展建议 11](#_Toc56762190)

[第三十三条 电动汽车充电设施发展建议 11](#_Toc56762191)

[第三十四条 汽车共享发展建议 12](#_Toc56762192)

[第十章 规划实施保障措施 12](#_Toc56762193)

[第三十五条 政策法规保障 12](#_Toc56762194)

[第三十六条 建设筹资保障措施 13](#_Toc56762195)

[第三十七条 公众参与 13](#_Toc56762196)

[第三十八条 奖励政策 13](#_Toc56762197)

[第十一章 附则 13](#_Toc56762198)

[第三十条 规划批准和变更 13](#_Toc56762199)

[附录一：规划术语说明 13](#_Toc56762200)

# 总 则

1. **编制目的**

为落实停车发展新政策，适应停车建设新趋势，对接城市发展新战略，协调土地利用新布局，解决城市“停车难”问题，改善城市“交通堵”状况，特制定《镇赉县城市停车设施专项规划（2020-2035年）》。通过本规划，统筹安排、合理布局中心城区停车设施，落实路外公共停车场建设用地，促进城区动静交通相互协调。

1. **适用范围**

本规划是指导镇赉县中心城区停车设施建设的指导性文件，在本规划建成区范围内从事城市交通有关的规划编制和城市交通设施建设活动，均应与本规划相衔接。

1. **指导思想**

1、规划要有超前性和可操作性

停车设施专项规划应着力于高起点和高标准，规划指标值的制定应有一定的超前意识。同时，规划配建停车指标的修订应着力于镇赉县配建停车及土地开发的实际情况，以保证指标的可操作性和严密性。

2、统筹安排，分区对待

停车设施规划应统筹考虑镇赉县主城区未来发展的实际，在整体交通和停车发展战略指导下，根据城市各区域土地利用性质及开发强度、周边公共交通的可达性、道路交通运行状况等，分区域进行停车场配建指标的修订。

3、规划要远近期结合，实现供需动态平衡

实现停车需求与供给的相对均衡才是停车需求管理的根本目标，既不能无限制供应，也不能造成供应的过度短缺。

4、动静态交通协调发展

城市动态交通和静态交通相辅相成、互为依存，配建指标的制定应充分考虑停车位供应对该区域动态交通的影响，以及道路网络的承受能力，同时结合公共交通发展水平，实行科学的需求管理和停车泊位供应政策。

5、从实际出发，坚持可持续发展理念

停车设施规划是一项实践性要求很高的工作，在立足于各类建筑物停车需求的基础上，应充分考虑城市中有限的土地资源提供停车场建设的承受能力，必须在城市开发建设、社会经济发展和城市交通畅通之间寻求一定的平衡， 保证城市健康、有序的发展。

1. **规划原则**

1、坚持需求管理原则，合理配置停车设施，优化和引导小汽车停车需求。

2、坚持统筹兼顾原则，要将城市停车设施规划与用地功能、开发建设强度、道路疏解能力结合起来，科学规划停车设施布局。

3、坚持节约资源原则，城市停车设施规划应考虑土地资源节约使用，鼓励采用立体和机械式停车设施，体现停车与其他土地功能融合的规划思想。

4、坚持综合治理原则，在城市交通综合改善的框架下系统治理停车问题，采取街区治理、精细化设计的工作模式改善停车供需矛盾突出地区的停车问题。

1. **规划依据**
2. 《中华人民共和国城乡规划法》（2019年修正）；
3. 《城市规划编制办法》（2015年10月）；
4. 《城市用地分类与规划建设用地标准》（GB50137—2011）；
5. 《城市停车规划规范》（GB/T 51149-2016）
6. 《城市道路交通规划设计规范》（2018）；
7. 《城市道路路内停车泊位设置规范》（GA/T 850—2009）；
8. 《城市公共设施规划规范》（GB50442—2008）；
9. 《城市停车设施规划导则》（2015年9月）；
10. 《镇赉县城市总体规划（2011—2030年）》；
11. 镇赉县中心城区各片区已批控制性详细规划；
12. 其他相关法律、法规、技术标准与规范。
13. 相关部门提供基础资料、发展设想及建议。
14. **规划范围**

本次规划范围为《镇赉县城市总体规划（2011-2030）》中确定的2030年中心城区建设用地范围，约26.45平方公里。

1. **规划期限**

近期：2020—2025年；

远期：2026—2035年；

规划基期年为2019年。

1. **成果组成**

本次规划成果由规划文本、说明书和图纸组成。

# 规划目标

1. **总体规划目标**

城市停车设施规划旨在科学安排停车设施，构建有序停车环境，合理引导交通需求，逐步形成与城市资源条件和土地利用相协调，与公交优先等交通发展战略相适应的可持续停车发展模式。

1. **分期规划目标**

近期停车设施建设目标：一类区，在限制泊位供给上限的前提下，积极建设公共停车设施，通过补建、插建路外公共停车场，增加路外公共停车泊位，缓解区域停车压力；二类区，重点解决居住区的夜间停车需求；三类区，通过新建或联合开发，对廉租房和幸福花园回迁区及卵石滩、银沙滩休闲娱乐区重点进行配套公共停车场建设。

远期强调停车需求管理，大力发展公共交通，推广新型智能化停车设施，促进可持续交通系统的完善。实现停车设施供需的总量平衡和动态平衡，做到公共停车场布局合理、规模适当、使用方便，保障动、静态交通的协调有序，形成健全的停车发展保障机制。

# 停车设施发展策略

**第十一条 停车设施发展策略**

1、近期加大供给，减缓停车供需矛盾。

在近期应积极增加停车泊位的供给数量，重点是缓解居住区附近的夜间停车供给不足和正阳街周边商业区白天停车泊位不足的状况，提高城市机动车停车供给水平。

2、分区域差别化制定停车策略。

应根据各区域土地利用、人口及就业岗位、道路交通、停车供需现状等因素，有针对性的制定停车发展策略。

3、强化配建泊位供给，发挥配建停车的主体作用。

应结合城市机动车发展情况和城市交通发展策略，适时对建筑物的配建停车指标进行调整，指导城市配建停车设施建设，避免出现新建和改造区域配建泊位难以满足未来需求的状况。

4、强化社会公共停车场建设。

针对目前停车矛盾突出的中心区，近期应利用可以利用的各种空间，采取插建、补建等方式建设一些路外公共停车场，增加泊位供给，缩小泊位缺口。对于目前夜间停车需求较大，同时配建泊位指标较低的居住区周边，可利用休闲广场、公园绿地的地下空间，建设地下停车库，提高停车供给水平，同时也可以依据路内临时停车泊位设置原则和方法，利用居住区周边的城市支路和居住区内部道路，在保证道路交通正常运行和消防通道畅通的前提下，设置一定数量的夜间临时停车泊位，提高居民夜间停车需求的供给水平。

5、精心谋划公共交通发展。

公共交通作为市民最主要出行方式之一，针对公共交通现状线路布局存在的不合理问题，主要道路缺少公交专用通道等提出改正措施，引道市民采用公共交通出行，从根本上解决就业密集区域出行车位不足的问题，缓解中心区交通压力。

# 停车分区发展策略

**第十二条 停车分区原则**

在借鉴国内外其它城市停车分区经验的基础上，根据城市土地使用现状及规划、人口分布、就业岗位、公共交通、道路设施等条件，将规划区划分为一类、二类区和三类区三个停车分区，各分区的具体依据如下表4-1。

**表4-1 停车分区划分特征依据**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 分区依据 | 一类区 | 二类区 | 三类区 |
| 土地利用 | 1、县级商业中心  2、以商业金融、办公等公共服务用地为主  3、现状成熟度高，土地开发强度高 | 1、有集中的居住片区以居住、公共服务用地为主  2、现状成熟度较高，土地开发强度适中 | 1、以分散居住、工业、仓储用地为主  2、现状成熟度较低，土地开发强度较低 |
| 人口分布 | 1. 居住人口分布密度相对较低 2. 流动人口分布密度大 | 1. 居住人口分散密度相对较高 2. 流动人口密度一般 | 1. 居住人口分布密度相对低 2. 流动人口较少 |
| 就业岗位 | 1. 就业岗位密度高 2. 知识密集型岗位为主 | 1. 中低密度就业岗位 2. 知识密集型岗位为主 | 1. 中低密度就业岗位 2. 劳动密集型为主 |
| 公交服务 | 1、公交线网发达，可达性高 | 1、公交线网较一般，可达性较高 | 1、公交线网密度显著低于一、二类区 |
| 道路设施 | 1、以现状道路为主，主次道路网的密度高，支路网较为完善 | 1、现状道路主干路较为完善，次干路及支路网密度较低。 | 1、各级道路的密度显著低于一、二类区，支路建设落后 |
| 交通特征 | 1. 日均交通流量大，高峰小时系数小 2. 早高峰以交通吸引为主 | 1. 日均交通流量大，高峰小时系数较大 2. 早高峰以交通发生为主 | 道路交通量较小 |

**第十三条 停车分区方案**

根据上述分区特征，对镇赉县规划建成区用地划分三类停车分区：

一类区主要指旧城区及其拓展用地，控制范围为北至平齐铁路，南至生态路，西至西湖街，

东至奥体街、顺达街。包含兴华社区、正阳社区、团结社区、兴华社区、庆余社区、新兴社区、庆生社区、民康社区及华程社区、奥体社区。

二类区主要指中心城区内扣除旧城区部分剩下区域，包含西湖社区、铁北社区。  
三类区主要指中心城区北部、东部工业用地和物流仓储用地。

**第十四条 分区供给策略**

按照“分区供给，分类应对”的总体策略，结合各分区的停车设施现状、停车发展需求和

道路交通、公共交通的现状及发展规划，采取差别化供给的发展策略，对不同分区分别采取不同的发展策略。

1、一类区供给策略

针对目前区域内停车矛盾突出，占道停车现象严重的状况，近期一方面结合区域内的土地改造，采用联合开发的模式，建设路外公共停车场，或利用闲置空地插建、补建部分公共停车场，增加公共停车泊位供给总量；另一方面对现状路内临时停车泊位进行清理和整合，取缔不能满足要求的路内停车泊位，规范停车行为。

2、二类区供给策略

二类区停车发展的策略是:新建和改造区域严格按照规划配建标准建设配建停车位，避免日后出现应建筑物自身配建停车泊位不足，增加社会停车压力的状况。二类区域非改造区域大力挖掘社会停车场建设潜力，以级解旧城区停车压力。

3、三类区供给策略

三类区内除廉租房回迁区外各项停车设施的建设条件比较好，因此，该区域应采适度提高各项建筑物的配建指标，充分满足各类建筑的自身停车需求，避免日后出现应建筑物自身配建停车泊位不足，增加社会停车压力的状况；同时与土地使用规划相结合，在已建成住宅区域以及交通枢纽位置规划路外公共停车场，指导后继公共停车设施的建设。

**第十五条 分类供给策略**

分类供给策略包括两个方面的内容，其一是在停车分区的基础上，合理确定各个分区内的路外公共停车设施、路内临时停车设施和建筑物配建停车设施的比例，通过不同类型停车设施的供给来达到优化土地使用、调节交通方式的目的；其二是将各分区的建筑分为居住类建筑和公共类建筑，分别制定停车发展策略。

1、一类区分类供给策略

一类区域的停车位供给采取适度控制的原则，通过停车需求管理来控制小汽车进入该区域的交通量，以缓解该区域交通压力，减少机动车污染，优化城市环境的目的，停车供应率取0.7。

针对目前该区域内土地开发强度大、成熟度高的影响，该区域存在改建困难，大幅提高配建车位非常困难，停车主要依靠社会公共停车场以及路侧停车解决，配建停车、路侧停车、社会公共停车的停车设施供应结构确定为75%、8%、17%。

另外，依据分区发展策略中，一类区采取适度供给的发展策略，制定居住类建筑和公共类建筑的发展策略如下:

（1）居住类建筑

对于现状停车矛盾突出，并且改造难度较大的居住区，在保证道路交通运行和消防通道畅通的前提下,合理设置路内临时停车泊位，并合理安排停车时间，满足居民夜间停车求。

①2010年以前建成居住建筑:对于现状停车矛盾突出，并且改造难度较大的居住区，近期利用休闲广场、公园绿地的地下空间，建设路外公共停车场，补充停车泊位不足的状况，同时在保证道路交通运行和消防通道畅通的前提下，合理设置路内临时停车泊位，并合理安排停车时间，满足居民夜间停车需求。

②2010年以后建成住宅:与2010年以前建成的住宅相比该类建筑停车矛盾相对较小，其夜间停车应充分利用配建停车设施，并在不影响交通及消防等的条件下，规范周边城市支路和小区内部道路单侧进行停车，以缓解停车矛盾。

另一方面，采取补建、插建的方式，建设路外公共停车设施，提高该类居住建筑的停车供给水平。

（2）公共类建筑

针对已建成公共类建筑停车泊位不足的状况，建议依据路网容量，在不超过泊位供给上限的前提下，充分利用各种可利用空间，建设路外公共停车场和安排路内临时停车泊位，缓解停车压力。

对于区域内新建公共类建筑，近期与周边停车状况相结合，按照上限建设配建停车施，积极级解周边停车压力，远期结合周边停车供需的变化情况，按照配建指标的下限进行建设，将停车设施供给作为交通需求管理的有效措施，引导市民选择公共交通工具进入一类区。

2、二类区分类供给策略

该区域城市建设用地相对宽松，可以相应地提高停车设施供给。随着镇赉县公共交通服务水平逐步提升，该区域可结合交通枢纽布置停车场以截留进入一类区的车辆，起到缓解交通压力，改善交通结构的作用，停车供应率取1.0。

由于该区域尚有一定的建设和改造空间，因此该区域停车设施供应结构以适度提高配建停车比例，控制路侧停车比例，适度保持社会公共停车供应比例的平衡为目标，供应结构确定为80%、5%、15%。

（1）居住类建筑

①新建住宅:新建住宅通过严格执行建筑物停车配建指标，满足自身停车需求。

②回迁区停车设施不足时，以建设路外公共停车场解决停车需求矛盾。

（2）公共类建筑

合理利用各种可用空间，采取灵活的建设方式，建设路外公共停车场，弥补泊位不足。

3、三类区分类供给策略

三类区属于城市总体规划用地边缘区域，用地性质为工业和仓储用地为主，建成区停车需求不高。因此，该区域停车设施应充分考虑城市发展需要，采取高标准的配建停车设施，基本依靠配建车位解决停车需求，前瞻性的提前预留停车设施用地，停车供应率取1.3，配建停车、路侧停车、社会公共停车的供给结构为85%、3%、12%。

（1）居住类建筑

①新建住宅:新建住宅通过严格执行建筑物停车配建指标，满足自身停车需求。

②对于政府回迁区停车设施严重不足，以建设路外公共停车场解决停车需求矛盾。

（2）公共类建筑

新建公共类建筑严格执行建筑物停车配建指标，满足自身停车需要。

**第十六条 分时供给策略**

分时供给策略是根据不同出行目的的停车需求分布特征，针对停车设施利用率时间差异性较大的特点，通过合理设置车辆停放时间(如在居住区周边，设置仅夜间停放的临时停车泊位)或者不同时段的重点服务对象(如利用办公建筑和居住建筑在停车高峰时段上的差异，鼓励办公建筑和居住建筑的停车泊位实施共享)的停车泊位实施共享，提高泊位利用效率。

**第十七条 分价供给策略**

分价供给策略是针对中心区与外围区、路内与路外、地面与地下停车设施等差异，依据中心区高于外围区、路内高于路外的指导原则，制定不同区域、不同类型的停车设施分价管理策略，通过价格杠杆来优化城市不同区域、不同类型停车设施的需求分布及停放高峰，实现城市道路交通与停车设施的协调发展。

# 建筑物停车配建指标

**第十八条 建筑物分类**

结合中华人民共和国住房和城乡建设部对《城市用地分类与规划建设用地标准(GB50137-2011)》，以及《镇赉县城市总体规划》(2011-2030)，确定镇赉县主城区配建指标建筑物类型主要分为住宅类、公共管理和公共服务类、商业服务类、工业类、仓储类、交通设施类、公共设施类和绿地广场类等八大类，同时对每一大类结合规模、功能等进一步细分。

**第十九条 建筑物配建指标**

在对镇赉县主城区配建停车需求调查与分析的基础上，充分借鉴国内深圳、南京、广州等城市的配建指标修订经验，结合镇赉县的实际情况，确定镇赉县建筑物小汽车的配建指标见表5-1,对于建筑物非机动车停车建议指标如表5-2所示。

**表5-1 主城区建筑物机动车停车配建指标**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 建筑物类型 | 分类（等级） | | 计算单位 | 指标值 | | | | |
| Ⅰ区 | | Ⅱ区 | | Ⅲ区 |
| 住 宅 类 | 高档住宅 | | 泊位/户 | 0.8-1.2 | | 1.0-1.2 | | 1.0-1.2 |
| 普通住宅 | | 泊位/户 | 0.5-1.0 | | 0.8-1.2 | | 1.2 |
| 保障性住宅 | | 泊位/户 | 0.3-0.6 | | | | |
| 公 共 管 理 与 公 共 服 务 类 | 行政办公 | 商业办公 | 泊位/100 m²建筑面积 | 0.8-1.0 | | 1.0-1.3 | | 1.0-1.3 |
| 机关办公 | 泊位/100 m²建筑面积 | 0.8-1.0 | | 1.0-1.5 | | 1.0-1.5 |
| 其他办公 | 泊位/100 m²建筑面积 | 0.7-1.0 | | 0.5-0.8 | | 0.5-0.8 |
| 文化设施 | 图书展览设施 | 车位/100 m²建筑面积 | 1.0 | | 1.1 | | 1.1 |
| 文化活动设施 | 车位/100 m²建筑面积 | 0.3-0.8 | 0.3-1.0 | | | 0.3-1.0 |
| 教育科研 | 幼儿园 | 车位/100名学生 | 0.6 | 0.7 | | | 0.7 |
| 小学、中学 | 车位/100名学生 | 1.2 | 1.4 | | | 1.4 |
| 大、中专院校 | 车位/100名学生 | 3.6 | 4.2 | | | 4.2 |
| 体育馆 | 一类体育馆 | 车位/100座 | 4.8 | 5.6 | | 5.6 | |
| 二类体育馆 | 车位/100座 | 3.6 | 4.2 | | 4.2 | |
| 医院 | 县级及其他医院 | 车位/100 m²建筑面积 | 1.8 | 2.1 | | 2.1 | |
| 商 业 服 务 业 | 商业设施 | | 泊位/100 m²建筑面积 | 0.5-1.0 | 0.8-1.0 | | 1.0-1.2 | |
| 宾馆、酒店 | | 泊位/客房 | 0.4-0.7 | 0.4-0.6 | | 0.4-0.6 | |
| 餐饮、娱乐 | | 泊位/100 m²建筑面积 | 0.8-1.0 | 0.8-1.5 | | 1.0-1.5 | |
| 商业设施 | | 泊位/100 m²建筑面积 | 0.8-1.0 | 0.8-1.5 | | 1.0-1.5 | |
| 批发市场、交易市场 | | 车位/100 m²建筑面积 | 1.0 | 1.1 | | 1.1 | |
| 农贸市场 | | 车位/100 m²建筑面积 | 0.7 | 0.8 | | 0.8 | |
| 电影院 | | 车位/100座 | 2.4 | 2.8 | | 2.8 | |
| 工业 | 厂房 | | 泊位/100 m²建筑面积 | 0.4 | 0.4 | |  | |
| 仓储 | 仓储区 | | 泊位/100 m²建筑面积 | 0.5 | 0.6 | |  | |
| 交通设施 | 火车站 | | 泊位/年平均日每百位旅客 | 2.4 | 2.8 | | 2.8 | |
| 汽车站 | | 4.8 | 5.6 | | 5.6 | |
| 公共设施 |  | | 泊位/100 m²办公建筑面积 | 0.5-0.8 | 1.0-1.2 | | 1.0-1.2 | |
| 广场 | 城市公园 | | 车位/1公顷占地面积 | 3.6 | 4.2 | | 4.2 | |
| 注：多功能的综合性建筑，应当按各部分使用面积比例综合确定配建停车位数量。  医院每100个床位应当增配1个救护车车位。  小学学校应在适当位置设置集中临时停车位。集中设置按2-3个车位/班。  体育场馆、展览馆、城市公园、交通设施等应根据建筑物容量、所处位置、交通环境进行独立的交通影响评估，确定配建停车位数量。  表内未涵盖的其它建筑，其配建停车位指标由城乡规划主管部门根据停车需求分析结果确定。  综合性建筑应按各类性质和规模分别计算并统加；多功能、综合性的大型公共建筑，应考虑设置公用停车位的可能性。 | | | | | | | | |

**表5-2 镇赉县建筑物非机动车配建指标**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 建筑物类型 | 分类（等级） | 计算单位 | 指标值 | | |
| Ⅰ区 | Ⅱ区 | Ⅲ区 |
| 住宅类 | | 泊位/户 | 1.0 | | |
| 办公类 | | 泊位/100 m²建筑面积 | 1.0 | | |
| 游览类 | 一般性城市公园 | 泊位/公顷占地面积 | 5.0 | | |
| 交通车站 | 换乘站 | 泊位/高峰小时/百位旅客 | 6.0 | 4.0 | 4.0 |

**第二十条 车位配建其他要求**

建议各类建筑的配建停车场须提供不低于1%的残疾人专用车位。出租车泊位、装卸车泊位、旅游巴士停车位、救护车位等建筑物配建指标按照相应的专项交通设计确定。按建筑类别未列入分类的建筑物配建停车标准，由城市规划行政主管部门参照有关标准，根据具体情况确定。

# 城市公共停车场规划

**第二十一条 路外公共停车设施规划**

1、布局原则

路外公共停车场布局的原则包括：衔接规划原则、公交优先原则、停车调控原则、节约用地原则、远近结合原则等。

2、布局要求

（1）与土地利用相协调：公共停车场布局需要与周边土地利用相协调，土地利用性质决定了是否需要公共停车设施，停车场的需求量、建设条件、建设形式等。

（2）与道路交通衔接：规模小而分散、结合交通枢纽、可操作性要求、出入口避让、服务半径合理、停车方式多样、建筑退让要求等。

3、总体布局规划

依据路外公共停车的布局原则和要求，与相关规划进行充分衔接，考虑布局方案的可实施性，镇赉县中心城区共计规划路外公共停车场12个，用地面积29.7公顷，合计3000个泊位。其中城内路外公共停车场11个，提供车位2500个；外来大车机动车停车场1个，提供停车泊位500个。

（1）一类区路外公共停车场布局规划

①发展对策

通过旧城改造（以棚户区改造为主），保障公共停车用地；通过地下空间开发、立体停车建设等方式，提高公共停车土地利用效益；对公园绿地、人防设施、高架桥等设施进行复合利用，挖掘公共停车空间；挖掘现有的公共停车资源，恢复原有停车功能；鼓励配建停车场对社会开放，弥补公共停车不足。

②布局规划

一类区停车场布局规划是本次规划的重点，以增加供给为主，缓解停车供需矛盾，适度满足现状停车需求，控制规划选址用地，保证规划的可操作性和科学性。一类区共规划路外公共停车场10个，合计2267个泊位。

（2）二类区公共停车场布局规划

①发展对策

在发展比较成熟的地区，通过近期建设公共停车场解决停车问题；对于正在发展中的地区，应严格执行配建标准。对于城市重点发展区域，应按照建设进程，以停车需求为依据，参照停车配建标准及实际详细规划合理安排停车场建设。

②规划布局

规划二类区共规划路外公共停车场1个，合计233个泊位。

（3）三类区公共停车场布局规划

①停车发展对策

近期在需求较大的地方适当建设公共停车场，在城市主要道路的出入口位置，结合城市公共交通枢纽设置截留停车场；远期按标准配置停车场用地。

②规划布局

规划三类区共规划大车停车场1个，合计500个泊位。

**表6-1 新建路外公共停车场一览表**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 序号 | 所属地块 | 用地面积（公顷） | 提供车位（个） | 位置 |
| 1 | 10 | 2.7 | 161 | 生态路北侧白鹤停车场 |
| 2 | 6 | 3.3 | 238 | 永安西路南庆余停车场 |
| 3 | 13 | 6.6 | 184 | 奥体东街东、团结路南东街停车场 |
| 4 | 13 | 3.4 | 162 | 扶余路北、一中南扶余停车场 |
| 5 | 13 | 5.7 | 190 | 团结路南、奥体西街东文体停车场 |
| 6 | 3 | 1.0 | 65 | 裕民路南、站前街东交通停车场 |
| 7 | 3 | 0.9 | 300 | 立信街东侧、裕民路北侧 |
| 8 | 3 | 1.3 | 433 | 裕民路与站前街交叉口 |
| 9 | 3 | 1.1 | 367 | 站前街西侧 |
| 10 | 9 | 0.7 | 233 | 民康西路与西湖街交叉口西侧 |
| 11 | 12 | 0.5 | 167 | 华程南街与扶余东路交叉口 |
| 合计 |  | 27.2 | 2500 |  |

表6-2 新建大车停车场一览表

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 序号 | 名称 | 位置 | 停车泊（个） | 停车面积（公顷） | 备注 |
| 1 | 铁北停车场 | 连丰街东、铁路以北 | 500 | 2.5 | 由于地块内布置汽车修理厂等设施，按照30%用地来计算停车位，实际规划用地面积为7.5公顷。 |

**第二十二条 路内公共停车设施规划**

1、布局原则

路内临时停车场的布局原则包括：符合交通发展战略要求、与路段交通流量及通行能力相协调、考虑交通走廊布局、交通管理可控、路内路外协调、规模小而散等原则。

2、布局要求

对于路内临时停车设施规划，应考虑交通流量、路口特征、车道数、路宽、单双向交通、公共停车设施及两侧土地使用情况等诸多影响因素。对城市道路按照禁止停放、限时停放和不限时停放三种方式布局控制。尽量少占或不占人行道和非机动车道。

3、发展对策

整改规范现状路内停车，并根据道路条件、交通流量以及道路两侧用地发展情况，清除主干路、非机动车道、人行道内不符合设置条件的路内临时停车。

原则上近期在一二类区内适当增加路内临时停车，在外围不考虑路内临时停车。

逐步减少路内停车比例，通过不断的强化路内停车管理，规范路内停车秩序，远期逐步取消部分近期规划的路内停车。

提高规划的弹性控制，由于路内临时停车远期规划点位的落实存在众多不确定影响因素，实施路内临时停车弹性控制有利于提升规划的可操作性。

4、路内临时停车控制方案

本次规划主要明确中心城区路内临时停车控制方案，实施交通小区路内停车总量控制，对路内临时停车进行弹性布局引导。

（1）24小时禁停道路：城市繁华路段，主要为交通性主干道，车流量大，不设置路内临时停车泊位，24小时禁止停车。

（2）限时停放道路：某些主干路的部分路段位于城市边缘，可考虑夜间22:00-7:00停车。其他道路从实际出发，包括商业门面集中区、餐饮区、学校集中区、医院集中区等停车需求量大，难以完全解决停车问题，考虑沿生活性道路单侧或双侧设置泊位，实施限时停车，限制早晚高峰时段车辆停放。

（3）不限时停车道路：主要包括生活性次干路、支路及道路车行道宽度6米以上的背街小巷、小区内通道，实行单侧或双侧泊位设置，并不限时停放。

# 停车管理和改善措施

**第二十三条 制定系统停车管理体制**

明确城市停车设施政府管理部门，结合实际，逐步改革现有体制，形成一套适合镇赉县的停车系统管理体制。

**第二十四条 规范停车管理**

1、规范路边停车位管理，明确规定任何单位和个人不得擅自利用街道、公共广场作为停车场所，确需利用街道、公共广场临时停车的，由相关部门统一规划、统一管理。  
 2、加大违章停车的查处力度，逐步形成良好的停车行为。  
 3、停车收费体现路内高于路外。  
 4、开发社会公共停车资源，最大限度地集中社会停车资源，将专用停车位转化为公用停车位，有效缓解停车供需矛盾。  
 5、鼓励采用科技手段，引入停车诱导系统，路边临时停车点可设置停车位表，公共停年场可采用停车场管理系统，在停车需求大地区建设机械立体车库。  
 6、.完善停车标志和信息系统，在主要道路上建立明确醒目的标志牌，指明停车场地的位置、方向和剩余泊位数，方便车辆寻找泊位，减少车辆绕行。

**第二十五条 停车改善措施**

1、挖潜停车供应

利用城市公共空间，如“边角料”土地，以及广场等地下空间挖潜建设公共停车场；对小区的某些道路和空闲地进行改造，充分利用和挖掘小区停车资源；在满足消防安全应急要求，确保步行和自行车路权的基础上，对有条件的道路进行拓宽和断面调整，适当增设路内停车位；制定居住（小）区与周边商业办公类建筑错时共享利用停车位的措施。

2、规范停车秩序

完善标志标线，规范停车收费，明确片区内部停车位使用规则；加强监管力度，加大惩罚力度，提高违法成本；制定使用机械式停车设施、停车诱导设施的措施。

3、优化交通组织

完善路网结构，疏通断头路、丁字路；拓宽瓶颈路段，对有条件拓宽的道路进行拓宽改造，提高通行能力；强化交通管制，在瓶颈路段组织单向行驶，减少城市主要交通道路路口数量；加强监管力度，严惩违法占道停车，清除道路障碍。

4、改善人居环境

通过规范停车秩序，恢复被占用的公园、广场、公共通道等公共空间；对保留停车设施进行“绿化”改造，新建地面停车设施按“林荫停车场”标准进行建设；改善交通环境，优化停车交通组织，实现人车分流。

# 近远期建设规划

## 第二十六条 公共停车场近远期建设原则

1、停车设施建设循序渐进，近期选择需求明显，同时建设条件较好的停车设施进行建设，通过引导和示范作用，逐步建立良好的停车设施建设社会氛围。  
 2、严格执行建筑物配建标准，并加强监管，禁止挪用。  
 3、区分需求类型的原则。公共停车设施规划重心侧重于中心商业区及交通换乘枢纽。  
 4、节约用地的原则。为节约土地，充分利用城区内绿地广场等补充建设公共停车泊位。  
 5、资源共享的原则。建设共享式停车设施，利用各种停车需求在时间上的差异，如居住停车需求集中在夜间，办公建筑停车需求集中的白天工作时间，通过共享资源，提高泊位利用效率。

## 第二十七条 公共停车场近远期建设项目库

分析镇赉县停车供需现状和停车场建设的难易程度，镇赉县近期路外公共停车场建设以改造为主，远期以新建路外公共停车场为主，将规划区公共停车场的建设进度作以安排，具体见表8-1、8-2、8-3和8-4。

根据以上建设安排，镇赉县中心城区近期（2020-2025年）改造社会公共停车场2处，改造面积2934㎡，提供停车泊位数172个；新建停车场6处，新建停车场面积22698㎡，提供停车泊位1000个；远期（2026-2035年）建设停车场5处，建设面积4.5公顷，可提供停车泊位1500个；外来机动车停车场两处，可提供停车泊位500个。

**表8-1 近期改造路外公共停车场情况表（2020-2025年）**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 序号 | 名称 | 所在位置 | 改造内容 | 面积（㎡） | 泊位数（个） |
| 1 | 金桥停车场 | 新兴街西、凌云路北 | 地面铺装、加充电桩  充电桩 | 2184 | 122 |
| 2 | 物尔美停车场 | 团结路南、正阳街西 | 地面铺装、加充电桩 | 750 | 50 |
| 合计 |  |  |  | 2934 | 172 |

**表8-2 近期新建路外公共停车场情况表（2020-2025年）**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 序号 | 名称 | 所属地块 | 面积（㎡） | 泊位数（个） | 所在位置 |
| 1 | 白鹤停车场 | 10 | 2719 | 161 | 生态路北、兴华街西 |
| 2 | 庆余停车场 | 6 | 3266 | 238 | 永安西路南、实验小学对面 |
| 3 | 东街停车场 | 13 | 6626 | 184 | 奥体街东、团结路南 |
| 4 | 扶余停车场 | 13 | 3384 | 162 | 扶余路北、一中南 |
| 5 | 文体停车场 | 13 | 5700 | 190 | 团结路南、奥体西街东 |
| 6 | 交通停车场 | 3 | 1003 | 65 | 裕民路南、站前街东 |
| 合计 |  |  | 22698 | 1000 |  |

**表8-3远期新建公共停车场安排(2026-2035年)**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 序号 | 名称 | 所属地块 | 面积（公顷） | 泊位数（个） | 所在位置 |
| 1 | 裕民停车场 | 3 | 0.9 | 300 | 立信街东侧，裕民路北侧 |
| 2 | 站前停车场 | 3 | 1.3 | 433 | 裕民路与站前街交叉口 |
| 3 | 客运停车场 | 3 | 1.1 | 367 | 站前街西侧 |
| 4 | 西湖停车场 | 9 | 0.7 | 233 | 民康西路与西湖街交叉口西侧 |
| 5 | 公交停车场 | 12 | 0.5 | 167 | 华程南街与扶余东路交叉口 |
| 合计 |  |  | 4.5 | 1500 |  |

表8-4 远期新建外来机动车停车场安排(2026-2035年)

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 序号 | 名称 | 位置 | 停车泊  （个）  位  （个） | 停车面积  （公顷） | 备注 |
| 1 | 铁北停车场 | 连丰街东、铁路以北 | 500 | 2.5 | 由于地块内布置汽车修理厂等设施，按照30%用地来计算停车位，实际规划用地面积为7.5公顷。 |

# 停车设施规划相关建议

**第二十八条 停车产业化研究及相关建议**

停车产业化发展实施建议：

1、加强立法和完善市场规则；

2、成立专门的停车建设管理机构；

3、成立专业停车管理公司；

4、公共停车设施纳入城市基础设施；

5、调节收费价格；

6、规划审批上认可简易式、机械式车库；

7、容积率奖励；

8、政府负责拆迁或拆迁补偿；

9、财政贴息、补助政策；

10、设立停车发展基金。

## 第二十九条 停车设施收费价格机制建议

1、实行收费区域差异化

镇赉县一类区、二类区与三类区停车收费采取不同价格比例,总体采用“一类区大于二类区，二类区大于三类”的原则，以有效控制核心区车辆。

2、收费地点差异化

实行OD点差异化的的停车收费管理，一类区供管兼有，二类区供主管辅，通过收费影响出行。O点是出发点，收费相对较低。D点是吸引点，收费相对高，以路内停车泊位最高，公共停车次之。

3、实行收费时间差异化

总体采取“高峰小时收费大于非高峰小时收费，白天高于夜间”的原则，以有效缓解停车问题。

4、实行收费路内路外差异化

路内停车收费标准高于路外收费标准。

## 第三十条 智能停车管理系统建议

推广智能停车管理系统，通过计算机控制系统，实现车辆进出、车辆收费及停车设备自动化管理，并将采集的数据和系统工作状态信息存入信息系统，以便进行统计、查询和打印报表等工作。

居住小区的智能停车管理系统，一般由智能卡、全自动道闸、读卡机、收费显示屏、自动发卡机、管理计算机、图像对比摄像设备系统等组成。

公共停车场库智能管理系统，一般由入口管理站、出口管理站（停车收费）、计算机监控中心和停车场库内部信息系统等构成。停车场库进出口管理站设有闸门机、感应式阅读器、指示显示入口机、电子显示屏、自动取卡机和彩色摄像机等。

## 第三十一条 电子停车收费系统建议

推广使用手机停车收费管理系统等电子停车收费技术，提高停车设施管理与利用效率。手机停车收费管理系统由停车用户通过电话、短信、移动互联网等通讯手段进行停车、取车登记，管理中心从手机终端所对应的预付费或银行账户或话费中扣费。

## 第三十二条 停车信息系统发展建议

1、建设城市停车信息系统，建立统一的数据接口和交换机制，统一管理全市停车泊位信息与使用数据。

2、加强停车信息的互联互通，强化停车数据挖掘分析与多样化信息发布，为政府停车管理提供决策支持信息，为市民日常出行提供停车服务信息。

3、充分利用现代互联网技术，促进停车与互联网融合发展，支持移动终端互联网停车应用的开发与推广，鼓励居民通过手机等移动通讯工具，查询、预约车位以及进行付费。

## 第三十三条 电动汽车充电设施发展建议

1、新建住宅配建停车位应100%建设充电基础设施或预留建设安装条件，大型公共建筑物配建停车场、社会公共停车场建设充电基础设施与预留建设安装条件的车位比例不低于10%。

2、鼓励已建住宅小区、交通枢纽、超市卖场、商务楼宇，党政机关、事业单位办公场所，园区、学校，公共停车场、道路停车位等建设充电设施，可以结合旧区改造、停车位改建、道路改建等实施。

3、充电设施建设应符合国家和地方充电设施建设标准和设计规范。

4、停车位及其充电设施建设不得影响消防车通行、登高作业和人员疏散逃生。充电设施安装基层应为不燃构件。

## 第三十四条 汽车共享发展建议

1、充分认识发展分时租赁的作用

分时租赁是传统汽车租赁业在服务模式、技术、管理上的创新，改善了用户体验，为城市出行提供了一种新的选择，有助于减少个人购车意愿，一定程度上缓解城市私人小汽车保有量快速增长趋势以及对道路和停车资源的占用。

2、尽快制定汽车租赁业发展规划

交通运输部门应当会同住房城乡建设部门依据城市总体规划，根据当地经济社会发展和居民出行需要，综合考虑人口数量、经济发展水平、居民出行需求以及城市交通状况等因素，制定汽车租赁业发展规划，合理确定分时租赁在城市综合交通运输体系中的定位，统筹安排租赁网点。

3、营造良好的发展环境

制定分时租赁相关配套政策措施和实施方案，推进汽车租赁车辆管理、租赁身份查验等制度标准建设，营造良好的投资发展环境，推动分时租赁的规模化、网络化、品牌化发展。

# 规划实施保障措施

停车设施作为一项具体公益性的重要城市交通基础设施，以前没有受到应有的关注与重视。虽然一些城市停车的相关研究较早，但存在两方面问题导致停车设施的建设总是滞后于停车需求的发展：一是对停车设施需求预测保守，现状已经不符合停车发展趋势；二是完成的规划成果未能得到充分的贯彻落实。因此，处理好停车供给与需求的矛盾，加快规划停车设施的建设，加强系统性的停车策略法规体系的实施，保证规划的可持续性，是未来城市解决好停车问题的关键所在。

## 第三十五条 政策法规保障

根据《城乡规划法》、《道路交通安全法》及相关法律法规，各级管理部门]应加强对城市停车设施规划、建设及管理工作的监督检查。从促进城市科学发展、促进社会和谐发展的高度，切实加强对城市停车设施规划建设及管理工作的指导，具体保障建议如下:

1、政策法规保障

(1)建立健全停车管理法律法规;

(2)制定促进停车市场化、多元化发展政策;

(3)加大停车管理执法力度，在新建区域及改造项目中,应严格执行配建标准，并明确建设主体，避免新建及改造项目因配建不足所产生的停车问题;

(4)制定停车场及其设施的技术标准，包括场库的规划设计标准、停车车位的配建标准以及附属设施的技术与安装工程标准；

(5)建议在规划实施过程中，配合一定的媒体宣传，在各项停车设施建设的过程中，寻求社会支持，逐步构建有利的社会环境。

(6)建成后停车位和停车通道管理办法和责任部门要落实，避免公共车位私自占用和在公共通道上停车等不文明行为发生。

2、用地政策保障

(1)新建、改建、扩建的大中型公共建筑和商业街、住宅区等功能区，必须按照规定配建或增建停车场，保障停车用地。机关、团体、企业、事业单位必须配建专用停车场，除应满足本单位车辆停放需求外，还应考虑外来车辆停放需求;

(2)各行政企事业单位闲置的土地和广场绿地，可委托城市停车建设相关主管部门实施市场化投资建设公共停车场(租赁、合作经营);也可以由所属单位采取BOT(建设-经营-转让)的方式，推行社会投资建设。

(3)城市相关规划中应落实本次规划中的相关方案，特别是城市重要交通枢纽、公共设施集中区域附近的路外公共停车场，应落实到控制性详细规划中，保证规划的的建设条件和可操作性。

(4)考虑用地等实际情况，采取分期建设的方式。对于近期需求明显，同时建设条件较好的停车设施规划方案，安排近期实施;对于近期实施难度较大的公共停车设施，应对于用地进行控制和预留，充分利用地形、季节、时段以及与城市公共绿地及其他可用空间，因地制宜的选择合适的方式适时进行建设。

(5)根据镇赉县停车情况，停车设施管理条例的制定应包括“四刚、两柔、两措施”。其中“四刚”一是指对详细规划中的停车设施用地采取刚性控制;二是指对停车专项规划中规划确定的近期停车设施规划采取刚性控制;三是指对审批项目的停车设施建设进行刚性控制:四是指对新建、改建、扩建建筑物按照有关设计规范和配建标准进行配建、新增停车设施进行刚性控制。“两柔”一是指对停车设施布局规划中停车场建设形式采取柔性控制，例如:原规划为地上立体停车设施，进一步设计中发现地下停车设施也能满足各方面要求，则可调整为地下停车的建设形式;二是指每隔3-5年对停车设施规划进行修订，当停车需求增大时，停车配建指标根据需求情况适当调整，停车布局规划同时适当调整。“两措施”一是 指采取措施鼓励公共停车设施的建设及开发，鼓励共享式停车设施建设。二是指采取措施严惩少建、不建停车设施的土地开发，惩罚停车设施擅自挪为它用。

3.财政政策保障

(1)市、区政府应明确社会公共停车场(库)的建设费用，保证资金投入。

(2)建议积极鼓励民间投资兴建停车场，落实相关优惠政策。

## 第三十六条 建设筹资保障措施

停车场属城市交通基础设施，投资大，回收慢， 社会公益性强。因此，必须建立社会多元化投资机制和政府设立停车场(库) 建设资金，共同筹资，具体筹资如下:

1、以现有政府投资的停车场(库)为发起人单位筹建若干个停车场(库)开发建设股份制公司，向社会公开发行股票，上市募集资金。

2、制订鼓励社会企事业单位和个人出资、集资建设停车场(库)的优惠政策，包括土地批租、征用、融资贷款、公共配套、税赋减免等一系列优惠政策， 做到“谁投资、谁经营、谁受益”。

## 第三十七条 公众参与

本规划经批准后应加大宣传力度，做到“公平”、“公正”、“公开”，引入“公众参与”机制，在建设过程中所有的项目应建立完善的方案会审制度，听取多方意见，做到项目公开，保证项目达到预期目标。

## 第三十八条 奖励政策

旧城改造区域开发项目，鼓励其建设社会公共停车场，应给与一定政策支持。建成后采用政府购买方式实现政府统-管理。

# 附则

## 第三十条 规划批准和变更

本规划经镇赉县人民政府批准后即行生效，自公布之日起开始实施。本规划批准后必须严格执行，如需修改，需按照《中华人民共和国城乡规划法》(2008年1月1日)有关规定执行。

第三十一条本规划文本与图纸具有同等法律效力，两者应同时使用，不可分割。

第三十二条规划解释权

本规划由镇赉县住房和城乡建设局和镇赉县自然资源局负责解释。

# 附录一：规划术语说明

**停车设施分类：**按停车设施的建设类型划分，可分为建筑物配建停车场、城市公共停车场、路内停车位三类，其中建筑物配建停车场和城市公共停车场又合称为路外停车场。

**配建停车场：**是指建筑物依据建筑物配建停车位标准所附设的面向本建筑物使用者和公众服务的供机动车停放的停车场。

**公共停车场：**是指位于道路红线以外、面向公众服务的供机动车停放的停车场。

**路内停车位：**是指在道路红线以内划设的面向公众服务的供机动车停放的停车空间，其中在道路红线内道路侧石线以外的面向公众服务的停车位又称路侧停车位。

**地面停车场：**指停放机动车的露天场所。

**停车楼：**指停放机动车的建筑物。

**地下车库：**指室内地坪低于室外地坪高度超过该层净高1/2的车库。

**机械式停车库：**采用机械式停车设备存取、停放机动车的停车库。

**平面移动类停车设备：**在同一水平层上用搬运器平面移动汽车或载车板，实现存取汽车的机械式停车设备，多层平面移动类机械式停车设备还需使用升降机来实现不同层间的升降。

**垂直升降类停车设备：**使用升降机将汽车升降到指定层，并用存取交接机构存取汽车的机械式停车设备。

**停车诱导系统：**面向驾车者服务，以多级信息发布屏为载体，提供停车场（库）的位置、空车位数据等信息，指引驾驶员停车的系统。