**焦作市城区停车设施专项规划**

**（2023-2035）**

**文 本**

**（公示稿）**

**二0二三年十月**

# 总则

## 规划背景

为推进焦作市中心城区停车设施提质建设，提升停车设施供给数量和质量，切实满足群众停车需求，打造安全文明、有序畅通交通环境。依据焦作市国土空间总体规划，编制焦作市城区停车设施专项规划。

## 规划指导思想与原则

1、科学规划、分类施策。

根据发展实际，区分基本停车需求和出行停车需求，合理规划城市停车设施，构建与需求相协调、布局完善、结构合理的停车设施系统。加强商业区、办公区、交通枢纽等重点区域停车设施规划建设和运营管理。

2、政府引导、市场运作。

加强政策引导和制度保障，营造良好市场环境，坚持“谁投资、谁受益”原则，充分发挥各类市场主体积极性,努力增加停车设施供给。

3、建管并重、集约发展。

充分利用地上地下空间，提升城市停车设施有效供给能力和管理水平，推进停车资源开放共享，提高停车设施利用效率，发挥停车设施效能。

4、改革创新、支撑保障。

创新管理体制机制，完善停车收费政策，落实政府主体责任。强化资金、土地等要素支撑，推进现代信息技术融合应用，提升城市停车设施智能化服务水平。

## 规划依据

* 《中华人民共和国城乡规划法》；
* 《中华人民共和国道路交通安全法》；
* 《焦作市城市市容和环境卫生管理条例》；
* 《城市综合交通体系规划标准》（GB/T 51328-2018）；
* 《城市停车规划规范》（GB/T 51149-2016）；
* 《城市道路路内停车泊位设置规范 》（GA/T 850—2021）；
* 《车库建筑设计规范》（JGJ 100-2015）；
* 《城市停车设施规划导则》（住建部 建城[2015]129号）；
* 《河南省城市停车设施专项规划编制纲要（试行）》（豫建城[2010]42号）；
* 《焦作市城乡规划管理若干规定》（2018修订）；
* 《关于推动城市停车设施发展意见的通知》（国办函〔2021〕46号）；
* 《国务院办公厅关于进一步构建高质量充电基础设施体系的指导意见》（国办发〔2023〕19号）；
* 《关于加强城市停车设施建设管理的指导意见》（豫建城建〔2020〕131号）；
* 《关于加快发展城市停车设施的实施意见》（豫政办〔2022〕66号）；
* 《焦作市国土空间总体规划（2021--2035）》；
* 《焦作市城市综合交通体系规划（2011-2020）》；
* 《焦作市国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》;
* 《焦作市加快发展城市停车设施工作方案》（焦政办〔2023〕5号）；
* 《焦作市加快电动汽车充电基础设施建设若干政策》(焦政办〔2021〕16号）;

其他相关的规范、标准、文件。

## 规划年限

规划年限：2023—2035年。近期至2025年，远期至2035年。

## 规划范围

焦作市国土空间总体规划确定的中心城区范围。

# 停车发展战略

## 规划目标

按照“需求导向、适度超前、保障基本、优化出行”基本原则，构建配建停车为主、路外公共停车为辅、路内停车为补充的集约、绿色、高效、智慧停车供给体系。

1、近期目标

针对老旧小区、学校、医院和商业区等重点区域，加强停车设施供给；建成市级智慧停车平台并投入运行，信息技术与停车产业实现深度融合；居住区、医院、学校、交通枢纽等重点区域出行停车难问题得到缓解。

2、远期目标

机动车停车基本达到“有位、有序、有度”，规划控制泊位在合理水平。逐渐补齐历史欠账，基本建成以配建停车设施为主、路外公共停车设施为辅、路内临时停车为补充的城市停车设施系统；社会资本积极参与停车设施建设，推动形成依法治理、社会共治的局面，基本实现停车资源有效利用、停车设施智能高效、停车行为规范有序。

## 停车发展总体战略

提高建筑物配建停车指标、执行严格的停车配建政策，适度建设路外社会停车场，在有条件的路段实行路内停车。停车供应坚持分地区、分时段、分类别实行差别化的停车设施供应政策，逐步建立合理的收费体制，健全管理机制，完善配套法规，推动停车产业化，以支持焦作市交通发展目标的实现。

## 停车发展策略

1、扩大供给，主要地区停车设施提升

老旧小区 ：充分重视老旧小区基本停车需求，通过配建停车挖潜增容、路外公共停车辅助、路内停车补充等方式，加大居住小区基本停车供给。

新建小区 ：严格执行居住区停车配建标准，以配建停车设施为主体，辅以少量的路内停车和路外公共停车，有效保障基本停车空间需求。

公共服务设施重点地区 ：合理满足出行停车需求，在学校、医院、办公楼、商业区、旅游景区等重点区域，综合采取增建设施、资源共享、价格调节、临时停车等措施，合理确定停车设施规模。

2、停车共享，提高停车资源利用效率

建立用户之间、不同建筑物之间泊位使用的开放性和共享性策略，提高既有停车设施的停车能力，重点围绕住宅小区与周边商业办公建筑制定错时共享利用停车位的措施。

3、复合开发，集约利用土地

结合城市地下空间规划，利用地下空间分层规划停车设施，在城市道路、广场、公园绿地以及公交场站、垃圾站等公共设施地下布局公共停车场，以促进城市建设用地复合利用。

4、智慧停车，提高停车效率

建立停车基础数据库和停车信息平台，将全市各类经营性停车设施信息逐步统一接入，实现公共停车信息全面联网，为市民提供余位查询、车位导航、预约车位等服务。鼓励和引导停车场经营者和所有者借助各类预约停车服务平台对外开放停车资源，盘活既有停车资源，提高使用效率。

## 停车分区及供应策略

在《焦作市国土空间总体规划（2021-2035）》确定的停车分区基础上，结合交通运行状况、公交服务水平以及土地开发强度等因素，中心城区划分为三类分区。

一类区为严格限制区，范围为太行路-山阳路-丰收路-普济路围合区域。在城市核心区，对停车位供给严格控制，通过停车需求管理适度控制机动车的使用，鼓励公共交通发展。

二类区为一般限制区，范围为城区外围高速内除去一类区的区域。满足基本停车需求，适度控制停车位供给。

三类区为适度发展区，范围为中心城区内除一、二类区以外的地区。在城市外围其它地区，基本满足停车需求，考虑城市发展需要，采取高标准配建停车设施，基本依靠配建车位解决停车需求，预留老城疏解后的部分停车位需求。

# 城市路外公共停车场布局规划

## 规划原则

1、用地协调原则

落实国土空间总体规划要求，与控制性详细规划相衔接，路外公共停车场布局与城市用地布局相适应，与城市交通发展相协调。

2、布局合理原则

采取集中布局与多点布局相结合，除大型交通吸引点采用集中布局外，其他区域宜在合理服务范围内多点布局，单个公共停车场规模一般控制在300个以内。

3、集约节约原则

贯彻资源集约节约的指导思想，充分利用地下地上空间建设停车设施，提倡土地复合利用、立体开发。

4、远近结合原则

按照统一规划、分步实施原则，分阶段分步骤逐年推进停车设施建设，近期着眼泊位供给紧张地区，远期逐步完善停车供给体系。

## 规划策略

1、建成区路外公共停车场主要采取以下举措：

（1）针对老旧小区，通过建设独立占地及兼容性停车场，有效补充老旧小区基本停车泊位；

（2）针对医院、学校、商业区、旅游景区等重点地区，通过贴近需求新建各类公共停车场、内部扩容、空间复合利用等手段，全面提升重点地区出行车位供给水平；

（3）针对公共交通服务覆盖不足地区，通过独立占地及兼容性公共停车场建设，适度提升地区停车设施供给水平，合理满足停车需求；

2、新建区路外公共停车场主要采取以下举措：

针对新建地区，规划预留少量路外公共停车场，重点服务大型商业集中区、公园、体育场馆等区域，有效满足短时、高强度出行停车需求。

## 规划布局方案

路外公共停车场按建设形式分为独立占地停车场和兼容性停车场，兼容性停车场结合公园、绿地、广场、交通设施、公共建筑和立交桥下空间等用地复合设置。依据国土空间总体规划，结合城区相关片区控制性详细规划和城市更新规划，共规划路外公共停车场237处，车位约3.6万个，总占地面积107公顷。其中独立占地停车场79处，车位约1.34万个；兼容性停车场共计158处，车位约2.26万个。

1、解放区规划65个社会停车场，共10445个停车泊位。按控制类型，独立占地23处，兼容性42处。按建设形式，地面56处，地下9处。规划近期建设10处，共585个停车泊位。

2、山阳区规划74个社会停车场备选点位，共10062个停车泊位。按控制类型，独立占地13处，兼容性61处。按建设形式，地面64处，地下8处，桥下2处。规划近期建设4处，共325个停车泊位。

3、高新区规划44个社会停车场点位，共6922个停车泊位。按控制类型，独立占地停车场14处，兼容性占地30处。按建设形式，地面41处，地下3处。近期建设1处，共220个停车泊位。

4、中站区规划17个社会停车场点位，共2910个停车泊位；其中，独立占地11处，兼容性用地6处，均为地面停车场。结合城市更新行动计划，近期建设1处，共80个停车泊位。

5、马村区规划37处社会停车场点位，共5300个停车泊位。按控制类型，独立占地18处，兼容性19处。按建设形式，地面34处，地下3处。规划近期建设1处，共170个停车泊位。

# 城市路外公共停车场充电设施规划

## 建设原则

1、系统推进、适度超前

建立系统推进机制，按照“桩站先行”的原则，适度超前建设，推进充电基础设施科学发展。

2、因地制宜、分类实施

根据焦作市电动汽车发展阶段和应用特点，遵循“市场主导、快慢互济”的技术导向，分类有序实施，加大公共资源整合力度，合理布局充电基础设施。

3、统一标准、规范流程

严格按照国家标准建设充电基础设施，加快完善充换电标准体系。规范充电基础设施建设、运营、管理流程，健全全方位保障机制。

4、市场主导、示范引领

加快优化政策环境，发挥市场主导作用，鼓励引导社会资本参与。加强示范推广，为充电基础设施发展探索新途径，积累新经验。

5、协同推进、促进发展

落实政府充电基础设施发展的主体责任，建立由主管部门牵头，相关主管部门紧密配合的协同推进机制。加强宣传引导和项目协调。

## 建设类型

根据充电设施不同用途分类选择适宜的建设类型，原则为：

1、自用充电设施以慢充为主；

2、专用充电设施根据服务车辆充电需求，快充和慢充相结合；

3、公用充电设施以快充为主、慢充为辅；

4、鼓励自用、专用充电设施按照同时满足社会车辆充电需要建设并参与社会运营。

## 充电设施配置标准

遵循统筹规划、科学布局、适度超前、经济合理、互联互通的原则，分区域、分场所确定充电设施配置标准和比例，满足电动汽车充电需求。

依据政策要求、参考外地市经验、结合城市停车分区规划，考虑到弹性停车设施建设的不确定性，该类停车设施设置的充电桩应结合其具体位置、规模、形式及实际需求进行配建。

## 城市路外公共停车场充电设施规划

到2035年，共建设公共充电桩8000个（含已有），其中建设示范性集中式公用充电站5处（充电桩540个）。

# 路内停车设施规划

## 功能定位

路内停车位主要承担临时性短暂停车功能， 属公共停车场的补充形式，不作为主要停车场模式。重点解决学校、医院、办公楼、商业区、旅游景区等重点区域白天短时停车以及老旧小区夜间基本停车需求。

## 路内停车道路宽度要求

**表6-1 设置路内停车设施的道路宽度条件**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **道路类别** | **道路车行宽度B** | **停车状况** |
| 街道 | 双向同行道路 | B≥12m | 允许双侧停车 |
| 12m>B≥8m | 允许单侧停车 |
| B<8m | 禁止停车 |
| 单向同行道路 | B≥9m | 允许双侧停车 |
| 9m>B≥6m | 允许单侧停车 |
| B<6m | 禁止停车 |
| 巷或断头路 | B≥9m | 允许双侧停车 |
| 9m>B≥6m | 允许单侧停车 |
| B<6m | 禁止停车 |

## 路内停车设施规划

结合现状路内停车泊位，对不符合设置规范的路内停车位逐步优化调整，保留路内停车泊位2.3万个，取消路内泊位约0.2万个。

## 路内停车设施设置要求

1、设置要求

（1）遵循保障道路交通有序、安全、畅通的原则；

（2）处理好与机动车、非机动车和行人交通的关系；

（3）根据交叉口、公交站台、学校、人行横道等不同情况确定泊位设置的合理位置；

（4）按照道路现状和车辆方向确定泊位布局和停放方向。

2、不得设置临时泊位的城市道路

（1）人行道、城市道路绿化带；

（2）双向通行宽度不足八米或者单向通行宽度不足六米的路段；

（3）消防通道、无障碍设施通道、医疗救护通道；

（4）医院、学校、幼儿园、托儿所出入口两侧机动车道各五十米范围内，其他机关、团体、企业、事业单位和居民住宅区出入口两侧五米范围内；

（5）城市快速路、市区主干路以及其他交通流量大的市区城市道路；

（6）不得在双向通行宽度不足十二米或者单向通行宽度不足九米的城市道路双侧施划城市道路临时泊位；

（7）法律、法规规定的其他禁止设置泊位的路段。

# 建筑物配建停车位标准

## 配建原则

1、适度满足近期停车需求

标准以近期适用为主，适当考虑远期，对建筑物近期内自身适用和对外服务的停车需求给予适度满足的原则。

2、配建指标制定适度超前

标准的确定适度超前考虑，使静态交通建设能跟上动态交通发展的步伐。

3、停车规划审批从严

停车规划审批配建标准将配建指标与建筑物的使用性质、建设规模一一对应，除特殊情况，尽量减少伸缩的余地，使建筑物停车设施的审批更加规范化，更加严格。

4、分类界限模糊化

对配建停车设施的使用管理上，配建与公共的界限要模糊化，提倡配建公共化原则，即配建停车设施对社会开放。

## 建筑物分类

将建筑物分为住宅、医院、办公、商业、文体设施、交通枢纽、游览场所、学校、社会福利、工业物流仓储等10个大类。

## 停车配建标准动态评估

定期开展建筑物配建停车设施标准的评估工作，根据评估结果调整建设项目停车配建标准。

# 智慧停车系统建设规划

## 功能定位

智慧停车在城市停车中处于核心统领地位，以智慧停车管理平台为中心，联动路外停车建设、路内停车建设和上位管理平台。实现使用端（为民服务）、运营端（停车运营）、管理端（停车监管）可视化管理。

## 建设时序

基于试点，由点及面，由区域到城市全面铺开智慧停车建设。优先搭建统一的智慧停车管理平台，近期逐步推进部分政府资源公共停车场智能化提升改造和停车矛盾突出区域路内停车智慧化升级；远期进行社会资源停车场数据接入，其他政府资源公共停车场改造及城区其他区域路内停车泊位改造升级，同步开展停车诱导系统建设。

## 智慧停车建设内容

主要建设内容为智慧停车管理平台、路内停车收费系统、停车场收费系统、停车诱导系统等的建设。

1、智慧停车管理平台建设

智慧停车管理平台接入前端各停车点，对数据进行梳理与综合应用。为停车运营商提供停车运营服务；为车主提供便捷的停车服务；为政府提供监管决策。

2、路内停车收费系统

根据现场路段实际情况采用智能摄像机、地磁为主要的车位管理感知设备，以图片和视频的形式记录车辆停车的完整过程，形成完整的停车取证数据链。

3、停车场收费系统

通过前端信息采集系统获取车辆基础信息，利用网络，将车辆信息数据发送至后端管理中心，确保车辆的进出有据可查，车辆的进出可控，加强出入口的高效和安全管理。真正实现停车场管理的智能化、无人值守。

4、停车诱导系统

在城市交通入口、主次干道、停车点附近设置一二三级诱导屏，由智慧停车管理平台直接管理。通过诱导屏向公众发布泊位信息，充分利用周边停车资源，提高城市停车资源整体利用率，缓解城市停车压力。

1. **智慧停车系统规划方案**

1、搭建城市智慧停车管理平台

建设停车服务中心，完善大厅软硬件建设。平台考虑本地化部署和云部署。

2、路内停车收费系统规划

城区路内智慧停车收费建设规划结合道路路内停车泊位规划方案，逐步实施，以点带面，覆盖全城。到2025年，试点路内停车位智慧化改造，一期试点5个路段，约1900个泊位，二期试点14个路段，约3200个泊位，共5083个停车位。

3、停车场收费系统规划

同步公共停车场建设规划，优先改造政府资源公共停车场，逐步改造智能化公共停车场，并制定配建停车场改造技术标准，实现路外停车资源统一智慧化。

4、停车诱导系统规划

诱导系统应结合诱导区域特点设计成三级系统。

# 非机动车停车设施规划

## 非机动车停车设施设置原则

1、以人为本原则

非机动车停放区应当以需求为导向，符合市民的出行需求，能够方便市民快速便捷存取车辆，保证车辆进出停放区畅通无障碍，促进非机动车合理高效使用。

2、安全美观原则

非机动车停放区的设置应当保障用户存取车辆安全，同时有利于引导规范非机动车停放秩序。停放区不应设置在影响城市交通和城市容貌的主要道路、景观道路及景观区域内。

3、交通适宜原则

非机动车停放区应当能够合理利用道路空间，避免影响车辆、行人的正常通行，或影响其他公共设施的正常使用。

4、衔接顺畅原则

非机动车停放区应靠近目的地设置，方便市民利用非机动车出行和接驳其他交通方式。

5、因地制宜原则

充分利用绿化带、设施带、轨道交通站出入口后侧等空间灵活设置。

6、规模适度原则

停放区规模应当结合交通需求以及用地空间等多方面因素进行合理确定，并方便维护管理。

## 非机动车停车设施规划

1、非机动车停车配建指标规划

应有严格、完善的法律法规和监督机制，确保配建标准的落实；考虑配建指标的政策延续性，实现平稳过度。

2、非机动车停车管理规划

（1）共同规范共享单车停放秩序

结合共享单车的特点和用户使用情况，充分听取用户的意见，对自行车可停放区域、不可停放区域、停放要求等内容进行明确。

（2）共同推动共享单车停放区域设置

积极协调政府相关部门，推动城市公共区域非机动车停放区域的设置工作；积极协调全市各物业公司，推动各物业按照实际需求，自行设置非机动车停放区域工作。

（3）共同建立自行车用户诚信系统平台

将自行车用户遵守交通秩序等文明信息纳入到平台当中，对于存在交通违法的自行车用户，统一纳入到平台黑名单中。

3、非机动车停车设施分类规划

（1）配建非机动车设施

严格执行配建标准，实施差异性管理，配建区域与非配建区域实施实施出行比例差异、交通管制差异策略。

（2）路外停公共车场区域

土地允许公共停车场用地预留10%-20%为非机动车公共停车场，解决公共自行车停车需求。

（3）路内区域

结合人行道区域设施，在不影响行人通行的情况下，重点施划商场、医院、办公等公建区域。

（4）商场区域非机动车停车设施优化规划

1）以商业为主体强化商业主体责任，商业周边设置停车棚，为居民遮阳挡雨，提供更优质的停车服务，引导居民规范停车。

2）规范设置非机动车停车标志标线。

3）人行道上磨损的线要重新施划。

4）新增非机动车免费停车场，增加停车区非机动车服务。

5）强化商场主体责任，增加现场秩序维护引导人员。

6）利用公众号、短信、新闻等向市民群众宣传规范停车。

7）非机动车禁止占用区域、消防通道、盲道，违者拖车。

8）建立健全停车收费规范，收费价格机制。

# 近期建设规划

## 近期停车改善策略

结合城市停车缺口，聚焦群众关切，重点针对老旧小区、学校、医院、办公楼、商业区等区域，多措并举加大停车设施供给力度，进一步提升城区公共设施服务能力。

利用城市更新行动契机，结合老旧小区、老旧厂区等改造，积极挖潜、新建停车设施，有效保障基本停车需求。

统筹利用各类土地资源，通过加快建设一批独立占地和兼容性停车场、利用边角地块建设临时停车场等多种形式，加大公共停车场建设力度，合理满足出行停车需求。

## 路外公共停车场近期建设

近期重点针对老旧小区、医院、学校等周边停车难问题，规划建设路外社会公共停车场17个，公共停车泊位1120个，共3.9公顷。其中解放区10个、山阳区4个。

## 路内停车泊位近期建设

结合现状路内停车泊位，对不符合设置规范的路内停车位逐步优化调整；以解决停车难、引导示范为主，综合考虑舆论因素、示范引导、解决停车难等因素，试点路内停车位智慧化改造，一期试点5个路段，约1900个泊位，二期试点14个路段，约3200个泊位，共5083个停车位。

# 政策建议与保障措施

## 公共停车场建设政策建议

1、城市地下空间建公共停车场

利用城市公共绿地、广场地下空间开发地下停车场，解决城市停车空间不足的问题，建议由政府采取多样化的建设方式。

2、鼓励建设单位建公共停车场

在满足技术要求前提下，鼓励建设单位建设公共停车场，政府提供优惠政策，对公众开放，并提供使用便利。

3、完善公共停车设施建设奖补政策

建设公共停车设施,在新建停车泊位数超过一定数量、不改变用地性质且不减少停车泊位的前提下,可以配建商业设施；建设立体停车设施的给予资金补助。

4、优先保障公共停车场用地

中心城区控制性详细规划编调时，优先考虑既有公共停车场的用地保障。

## 停车产业化发展实施建议

1、加强政策构建和完善市场规则

制定《焦作市停车设施建设管理条例》，培育、扶持和监管停车企业；规范停车收费行为。

2、成立专门的停车建设管理机构

成立专门的停车建设管理机构，构建停车建设协调机制，保障城市停车建设活动快速有序开展。

3、规范引导停车产业发展

发布《焦作市经营性（路外）停车场管理服务规范（含备案）》、《焦作市道路路内停车泊位管理服务规范》等相关规范，引导城市停车了科学规范发展。

4、鼓励开展智慧停车建设

鼓励城区停车设施智能化改造，统一纳入智慧停车平台。以点带面，加快进行智能化建设，争取实现全市覆盖。

5、优化收费价格机制

制定覆盖中心城区的收费管理办法，合理提高路内停车收费，平衡路内路外停车压力。

6、建立机制保障体系

建立停车场建设简化审批、资金保障机制、土地优先供应机制，形成违法停车常态化执法机制。

## 停车收费方案

1、停车收费政策的制定

优化停车收费标准和收费结构；采取合理的停车收费模式。

2、完善智慧停车管理平台

建立统一的停车收费管理平台，有效整合停车收费和诱导系统。

3、区域差异化停车收费方案

收费区域差异化；收费时间差异化；路内路外差异化。