**抚 顺 市 中 心 城 区 停 车 场 专 项 规 划**

**（2022-2035年）**

**（征求意见稿）**

抚顺市住房和城乡建设局

抚顺市规划勘测设计研究院有限公司

2023年05月

**目 录**

[第一章 概述 1](#_Toc133235842)

[1.1规划背景意义 1](#_Toc133235843)

[1.2规划对象 2](#_Toc133235844)

[1.3规划范围与年限 2](#_Toc133235845)

[1.3.1规划范围 2](#_Toc133235846)

[1.3.2规划期限 3](#_Toc133235847)

[1.4规划指导思想与原则 3](#_Toc133235848)

[1.5规划主要内容与目标 3](#_Toc133235849)

[1.5.1规划主要内容 3](#_Toc133235850)

[1.5.2规划主要目标 4](#_Toc133235851)

[1.6规划主要依据和参考资料 5](#_Toc133235852)

[第二章 停车设施现状与评价 6](#_Toc133235853)

[2.1城市现状 6](#_Toc133235854)

[2.2经济社会与人口现状 6](#_Toc133235855)

[2.3城市道路交通现状 7](#_Toc133235856)

[2.3.1城市道路系统现状 7](#_Toc133235857)

[2.3.2机动车保有量现状 10](#_Toc133235858)

[2.4停车设施现状 11](#_Toc133235859)

[2.4.1基本车位情况 11](#_Toc133235860)

[2.4.2出行车位情况 13](#_Toc133235861)

[2.4.3现状问题总结 17](#_Toc133235862)

[第三章 案例借鉴 20](#_Toc133235863)

[3.1需求管理动态调整和智慧停车——深圳市经验 20](#_Toc133235864)

[3.1.1治理成果 20](#_Toc133235865)

[3.1.2可借鉴策略 20](#_Toc133235866)

[3.2分区收费和诱导系统——宁波市经验 21](#_Toc133235867)

[3.2.1停车现状 21](#_Toc133235868)

[3.2.2停车难点 21](#_Toc133235869)

[3.2.3解决策略 22](#_Toc133235870)

[3.3区域限制和车位经营——新加坡经验 23](#_Toc133235871)

[3.3.1停车历史 23](#_Toc133235872)

[3.3.2时代策略 23](#_Toc133235873)

[3.4其它城市经验 25](#_Toc133235874)

[第四章 发展战略与规划策略 26](#_Toc133235875)

[4.1城市总体发展方向和战略 26](#_Toc133235876)

[4.1.1城市空间发展战略 26](#_Toc133235877)

[4.1.2城市空间结构 26](#_Toc133235878)

[4.1.3停车需求预测 27](#_Toc133235879)

[4.2停车发展战略 30](#_Toc133235880)

[4.2.1中短期改善方案 30](#_Toc133235881)

[4.2.2长期发展战略 31](#_Toc133235882)

[4.3停车层次划分 33](#_Toc133235883)

[4.4规划具体策略 33](#_Toc133235884)

[第五章 配建停车标准建议 35](#_Toc133235885)

[5.1抚顺市现有居住类建筑停车位利用情况 37](#_Toc133235886)

[5.1.1部分样本小区具体停车情况 37](#_Toc133235887)

[5.1.2停车利用情况总结 39](#_Toc133235888)

[5.2配建标准调整方案建议 40](#_Toc133235889)

[第六章 路外公共停车场规划 43](#_Toc133235890)

[6.1布局原则与技术准则 43](#_Toc133235891)

[6.1.1布局原则 43](#_Toc133235892)

[6.1.2布局准则 44](#_Toc133235893)

[6.2规划布局方法 45](#_Toc133235894)

[6.3规划布局 46](#_Toc133235895)

[6.4充电桩规划 48](#_Toc133235896)

[第七章 路内停车泊位规划 49](#_Toc133235897)

[7.1路内停车泊位设置原则 49](#_Toc133235898)

[7.2路内停车泊位规划布局 50](#_Toc133235899)

[第八章 典型片区停车规划研究 56](#_Toc133235900)

[8.1A类地区—南站片区 56](#_Toc133235901)

[8.1.1现状分析 56](#_Toc133235902)

[8.1.2停车需求预测 59](#_Toc133235903)

[8.1.3规划建议 60](#_Toc133235904)

[8.2B类地区—望花中心区 61](#_Toc133235905)

[8.2.1现状分析 61](#_Toc133235906)

[8.2.2停车需求预测 63](#_Toc133235907)

[8.2.3规划建议 63](#_Toc133235908)

[8.3B类地区—永城街东侧住宅区 64](#_Toc133235909)

[8.3.1现状分析 64](#_Toc133235910)

[8.3.2停车需求预测 66](#_Toc133235911)

[8.3.3规划建议 67](#_Toc133235912)

[第九章 停车产业化研究 69](#_Toc133235913)

[9.1停车产业化发展政策 69](#_Toc133235914)

[9.1.1停车产业化发展 69](#_Toc133235915)

[9.1.2国内外城市停车产业化发展借鉴 69](#_Toc133235916)

[9.1.3抚顺市停车产业化发展实施建议 72](#_Toc133235917)

[9.2停车管理政策 73](#_Toc133235918)

[9.2.1停车管理现状分析 73](#_Toc133235919)

[9.2.2建立抚顺市公共停车管理体系 73](#_Toc133235920)

[9.2.3路内停车管理措施 73](#_Toc133235921)

[第十章 智慧停车研究 75](#_Toc133235922)

[10.1停车智能化信息化政策 75](#_Toc133235923)

[10.2停车诱导系统 75](#_Toc133235924)

[10.2.1停车诱导管理系统逻辑结构 75](#_Toc133235925)

[10.2.2停车诱导管理系统的基本工作要求 76](#_Toc133235926)

[10.2.3停车诱导系统案例借鉴 78](#_Toc133235927)

[10.2.4停车诱导规划方案 78](#_Toc133235928)

[10.3停车智能软件 80](#_Toc133235929)

[10.3.1智能停车软件的优势 80](#_Toc133235930)

[10.3.2国内智能停车软件 80](#_Toc133235931)

[10.3.3智慧停车软件建设方案 81](#_Toc133235932)

[10.4结论 82](#_Toc133235933)

[第十一章 规划实施保障措施 83](#_Toc133235934)

[第十二章 总结及远景目标 85](#_Toc133235935)

# 第一章 概述

## 1.1规划背景意义

抚顺位于辽宁省东部，是全省第四大城市。东与吉林省接壤，西距省会沈阳市45公里，北与铁岭毗邻，南与本溪相望。抚顺市是沈阳经济区的副中心城市，工业基础雄厚、生态条件优越、历史文脉厚重、要素配置齐全。

《抚顺市机动车停车条例》（以下简称《条例》）已于2022年5月31日获得辽宁省第十三届人民代表大会常务委员会第三十四次会议批准，于2022年10月1日起施行。《条例》中提出，市住房和城乡建设主管部门应当会同自然资源、公安机关交通管理、发展和改革、交通运输、应急等主管部门，根据城市发展和道路交通发展的需要，结合城市功能分区的区位特征，组织编制机动车停车场专项规划，统筹地上地下资源、停车场与城市交通枢纽衔接，合理布局停车场、电动汽车充电设施，报市人民政府批准后公布实施。

近五年抚顺市机动车年均增长率约为6%，机动车保有量已突破30万，而停车设施的建设却远远滞后于实际的需要，停车设施的总量不足、构成比例不合理，“停车乱、停车难”的问题已日益凸显。

为适应城市交通的发展和缓解城区“停车难”的问题，开展《抚顺市停车场专项规划（2022-2035年）》的编制工作。

## 1.2规划对象

本规划所指城市停车设施为社会性客车的停放设施，不包括公交车、出租车、货车等专业运输车辆、摩托车以及非机动车的停放设施。

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。

（1）建筑物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。

（2）城市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。

（3）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。

根据停车泊位的使用特点，可分为基本车位和出行车位两类。

（1）基本车位是指满足车辆无出行时车辆长时间停放需求的相对固定停车位。

（2）出行车位是指满足车辆有出行时车辆临时停放需求的停车位。

## 1.3规划范围与年限

### 1.3.1规划范围

结合抚顺市国土空间规划圈定的中心城区界限及社区范围，圈定规划研究范围，约140平方公里。

### 1.3.2规划期限

本项目规划期限为2022-2035年。近期规划年限至2025年，远期规划年限至2035年。

## 1.4规划指导思想与原则

（1）符合国土空间规划的总体目标原则，符合城市总体发展战略的要求；

（2）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，将规划、建设与管理并重，三位一体，科学规划停车设施布局；

（3）坚持统筹兼顾原则：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。

（4）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。

（5）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。

## 1.5规划主要内容与目标

### 1.5.1规划主要内容

对抚顺市停车设施现状情况进行充分调查，分析现状停车存在的各类问题，在国土空间总体规划的背景框架下，研究确定与抚顺市城市交通发展相适应的停车场布局及停车设施产业化策略，统筹地上地下停车资源，合理划分区域停车层次，采取差异化建设及管理策略，提出建设方案。

在规划范围内，合理划分区域停车层次（A类、B类、C类），采取区域差异化停车管理策略。在A类区域，实行从紧停车供给策略，严格控制停车供应与收费；在B类区域，实施适度从紧的停车供给策略，整合改建现有停车设施；在C类区域，实施较宽松的停车收费策略。

### 1.5.2规划主要目标

在相关停车规划和政策体制的共同作用下，通过一段时间的发展和建设，抚顺市区形成以配建停车为主、路外公共停车为辅、路内停车为补充的城市停车系统，逐步建立合理的收费体制、健全的管理机制，提高停车设施配建标准，推动停车资源高效利用，城市停车规范有序，实现抚顺市城市停车与社会经济协调发展。

基于抚顺市未来停车供需关系和管理现状，本次规划具体目标如下：

（1）实现城市停车泊位宏观总量的可控制性、分期建设的可行性，在达到宏观调控目的的同时，使城市提供的公共停车泊位供给能够基本缓解眼下抚顺市停车难题；

（2）以国土空间规划和相关规范为依据，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；

（3）切实落实近期公共停车场用地，提出近期改善对策，大力推动社会公共停车场的建设；

（4）健全停车发展保障机制，培育停车市场氛围，形成良性停车设施建设市场，推动城市停车问题的解决。

## 1.6规划主要依据和参考资料

（1）《中华人民共和国城乡规划法》；

（2）《城市停车规划规范》（GB/T 51149-2016）；

（3）《停车场规划设计规则》；

（4）《城市道路路内停车泊位设置规范》（GA/T 850-2009）；

（5）《城市综合交通体系规划标准》（GB/T 51328-2018）；

（6）《城市道路交通工程项目规范》（GB 55011-2021）；

（7）《城市道路交叉口规划规范》（GB 50647-2011）；

（8）《抚顺市机动车停车条例》；

（9）《抚顺市国土空间总体规划（2021-2035年）》（征求意见稿）；

（10）《抚顺市国民经济和社会发展第十四个五年规划和2035年远景目标纲要》；

（11）《抚顺市电动汽车充电桩十四五发展规划》；

（12）《汽车库、修车库、停车场设计防火规范》（GB 50067-2014）；

（13）《抚顺市2020年统计年鉴》；

（14）国家和省部颁发的有关政策性、法规性文件、规范性文件。

# 第二章 停车设施现状与评价

## 2.1城市现状

抚顺市位于辽宁省东部，城区为东西狭长的带状城市。抚顺市下辖4区3县，即：顺城区、新抚区、望花区、东洲区、抚顺县、新宾满族自治县和清原满族自治县，辖区总面积为11271平方公里，东接吉林省，西接沈阳市，南连本溪市，北临铁岭市。抚顺距离沈阳40公里，是沈阳经济区副中心城市、沈阳经济区一体化发展的先导城市。抚顺市中心城区面积486平方公里，建成区面积约142平方公里，全省排名第五。

## 2.2经济社会与人口现状

2020年，抚顺市实现全市生产总值（GDP）827.8亿元，按可比价格计算，同比下降3.0%。其中，第一产业增加值59.3亿元，增长2.0%；第二产业增加值388.8亿元，下降4.7%；第三产业增加值379.7亿元，下降1.8%。三次产业增加值占生产总值的比重为7:47:46。抚顺市第二产业值一直高于第三产业值，说明抚顺市第二产业特别是工业发展迅速。近十年抚顺市GDP整体呈下降趋势。



图2-1 抚顺市历年地区生产总值变化图（亿元）

根据第七次人口普查，2020年末全市常住人口186万人,去除沈抚示范区抚顺片区后为173.2万人；市辖区常住人口132.2万人,去除沈抚示范区抚顺片区后为119.4万人；城区内城市常住人口120.8万人，去除沈抚示范区抚顺片区108万人。

较第六次人口普查，抚顺市常住人口减少约27.7万人，常住人口下降率约12.94%，年平均下降率约1.39%；市区常住人口减少约16.9万人，常住人口下降率约11.34%。

## 2.3城市道路交通现状

### 2.3.1城市道路系统现状

抚顺是带状城市，东西不畅、南北受阻。东西方向缺少高等级道路，南北方向受矿坑、浑河、铁路阻隔，交通存在瓶颈。

现状路网布局已基本形成自由式为主，方格式、放射式为辅的结构。城市中心地区已局部建成东西向浑河南路快速路，南北向中兴通道、青台子通道、古城子通道、海新通道、甲邦通道、萨尔浒大道已大部分形成，已基本形成“八横十六纵”主干路网络格局。

全市城区道路里程953.7公里，其中快速路31.8公里，主干路208.1公里，次干路93.3公里，支路242.2公里，街巷路378.3公里。主次支道路比例呈现哑铃状，道路级配不合理。道路网布局有待完善。抚顺市用地布局近几年发生了较大的变化，而且随着沈抚改革创新示范区战略的实施，该规划路网在很多方面已无法满足抚顺市未来发展的要求。

表2-1 抚顺市现状道路等级一览表（单位：公里、平方公里）

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 序号 | 道路等级 | 道路长度（km） | 道路面积（平方公里） |
| 1 | 高速公路 | 49.430 | 1.236 |
| 2 | 快速路 | 21.830 | 0.814 |
| 3 | 主干路 | 254.634 | 10.286 |
| 4 | 次干路 | 193.327 | 5.531 |
| 5 | 支路 | 265.815 | 5.120 |
|  | 合计 | 785.036 | 22.987 |



图2-2中心城区现状道路网

从现状各区道路级配情况来看，老城区新抚区、望花区和东洲区次干路密度有待提高，顺城区支路网密度过小。由于城市中心城区扩张，中心城区范围扩大，规划中心城区范围内局部公路也将承担城市道路的功能，由于历史原因部分路网没有完全按规划实施，大部分自由建设，现状路网不通畅，畸形交叉口以及断头路较多。

现状跨浑河桥梁设施已建10座。其中9座桥梁具备机动车和非机动车通过能力，1座是铁路运输专用桥梁。

其中，老城区跨浑河桥梁共5座，机动车道有24个，但由于现状不合理的用地布局，导致跨河交通需求很大，新华桥、长春桥、将军桥等跨河桥梁高峰期均出现不同程度的交通拥堵现象。城东地区已形成大面积居住区，过河需求量大，该区域缺乏相应的跨河桥居民只能绕行。

### 2.3.2机动车保有量现状

抚顺市机动车拥有量持续增加，城市机动化的进程大大加快，截至2020年底，全市机动车保有量约为30.7万辆，其中中小型汽车保有量约为24万辆，每年以1-1.5万辆的数量增长，年均增长率为6%。经推算，市辖区登记在册的（不含沈抚示范区抚顺片区）中小型汽车数量约17.5万辆，长期停放在城区登记在册的车辆约16万辆。

表2-3 近年机动车保有量

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 项目 | 2016年 | 2017年 | 2018年 | 2019年 | 2020年 |
| 机动车保有量（万辆） | 22.7 | 24.7 | 26.1 | 28.6 | 30.7 |
| 中小汽车保有量（万辆） | 17.9 | 19.4 | 20.6 | 22.5 | 24.0 |

另外考虑到抚顺属于沈阳经济区的一部分，与沈阳距离仅40公里，两市之间联系密切，部分车辆因为异地上牌原因没计入抚顺市机动车保有量统计数据中，市区内机动车实际数量大于统计数量。根据实地抽样调查，抽样车辆为1万辆，抚顺市约有20%的外地牌照车辆，主要为沈阳牌照，其中中心地区外地牌照车辆占比约22%-26%，偏远地区外地牌照车辆占比约16%-20%。经推算，市辖区外地牌照车辆数量约3.2万辆。

综合以上数据，长期停放在规划区的中小汽车约19.2万辆，每千人小汽车保有量约为178辆。

## 2.4停车设施现状

### 2.4.1基本车位情况

采取问卷调查方式对全市136个封闭小区、238个社区进行了现状问卷调查，收回124个封闭小区、170个社区的问卷调查结果，对未得到问卷的地区我们进行了现场调查。由于调查较为繁琐，且社区或小区有些数据掌握并不全面，规划人员在收回全部数据，对数据进行了相应的技术处理，经现场实地勘察后整合处理，得出现状数据。汇总情况如下表所示。

调查过程中发现统计数据中大多数社区和小区未统计退红区域停车位情况。通过现场实地调查，约有2万个停车泊位施划在市政道路与建筑小区之间的退红区域内。

表2-4 基本车位总体情况一览表

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | 封闭小区 | 不封闭小区 |
| 人口（万人） | 28.6 | 79.4 |
| 机动车保有量（万辆） | 7 | 12.2 |
| 现状停车位（万个） | 2.2 | 2.8 |
| 停车位缺口（万个） | 4.8 | 9.4 |

表2-5 新抚区基本车位情况一览表

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 总体情况 | 封闭小区 | 不封闭小区 |
| 人口 | 211963 | 人口 | 40809 | 人口 | 171154 |
| 户数 | 102895 | 户数 | 17143 | 户数 | 85752 |
| 机动车数量 | 37682 | 机动车数量 | 10214 | 机动车数量 | 27468 |
| 每户保有率 | 0.366 | 每户保有率 | 0.6 | 每户保有率 | 0.32 |
| 停车位总量 | 8878 | 停车位总量 | 4504 | 停车位总量 | 5148 |
| 停车率 | 0.236 | 停车率 | 0.365 | 停车率 | 0.187 |

表2-6 顺城区基本车位情况一览表

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 总体情况 | 封闭小区 | 不封闭小区 |
| 人口 | 436753 | 人口 | 134990 | 人口 | 301763 |
| 户数 | 206015 | 户数 | 56246 | 户数 | 149769 |
| 机动车数量 | 81234 | 机动车数量 | 36206 | 机动车数量 | 45028 |
| 每户保有率 | 0.394 | 每户保有率 | 0.64 | 每户保有率 | 0.3 |
| 停车位总量 | 18865 | 停车位总量 | 9859 | 停车位总量 | 9006 |
| 停车率 | 0.232 | 停车率 | 0.272 | 停车率 | 0.2 |

表2-7 望花区基本车位情况一览表

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 总体情况 | 封闭小区 | 不封闭小区 |
| 人口 | 233395 | 人口 | 77347 | 人口 | 156148 |
| 户数 | 110092 | 户数 | 31178 | 户数 | 78914 |
| 机动车数量 | 41492 | 机动车数量 | 17385 | 机动车数量 | 24107 |
| 每户保有率 | 0.377 | 每户保有率 | 0.56 | 每户保有率 | 0.31 |
| 停车位总量 | 9963 | 停车位总量 | 5312 | 停车位总量 | 4651 |
| 停车率 | 0.24 | 停车率 | 0.306 | 停车率 | 0.193 |

表2-8 东洲区基本车位情况一览表

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 总体情况 | 封闭小区 | 不封闭小区 |
| 人口 | 197910 | 人口 | 32497 | 人口 | 165413 |
| 户数 | 98955 | 户数 | 13540 | 户数 | 85415 |
| 机动车数量 | 31592 | 机动车数量 | 6500 | 机动车数量 | 25092 |
| 每户保有率 | 0.319 | 每户保有率 | 0.48 | 每户保有率 | 0.29 |
| 停车位总量 | 12218 | 停车位总量 | 2435 | 停车位总量 | 9783 |
| 停车率 | 0.387 | 停车率 | 0.375 | 停车率 | 0.39 |

综合以上数据，全市共有基本车位约7万个，约占机动车总量的37%。

### 2.4.2出行车位情况

（1）路内停车泊位：6602个（交警部门提供的市政道路），其中新抚区1578个，顺城区2034个，望花区2789个，东洲区201个。经过现场勘察，认为此部分数据不包括街巷路上施划的停车位。经现场调查，约有3000个停车位停放在市内各街巷路上。

（2）公共建筑配建停车位：公共建筑配套建设的地面、地下、地上停车场，约12820个停车泊位。

（3）路外公共停车位：指路外地面、地下、地上停车楼等公共停车场，约3205个泊位。

总结：全市共有出行车位约2.5万个，出行车位需求按照常用算法为基本车位的20%，出行车位缺口约1.34万个。

* 综上，城区内小汽车数量19.2万，基本车位7万个，出行车位2.5万个，缺口9.7万个，停车泊位与小汽车保有量之比为0.49:1。

表2-9 现状路内停车泊位情况一览表

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 序号 | 行政区 | 路段名称 | 起止点 | 允许停车时段 | 限时停车泊位数量 |
| 1 | 新抚区 | 凤翔路 | 全线 | 24小时 | 240 |
| 2 | 榆林南路 | 全线 | 24小时 | 120 |
| 3 | 永宁街 | 全线 | 18:00-07:00 | 84 |
| 4 | 琥珀街 | 全线 | 24小时 | 34 |
| 5 | 北台一街 | 全线 | 24小时 | 46 |
| 6 | 北台二街 | 全线 | 24小时 | 42 |
| 7 | 北台五街 | 全线 | 24小时 | 36 |
| 8 | 北台四街 | 全线 | 24小时 | 42 |
| 9 | 自由路 | 全线 | 24小时 | 40 |
| 10 | 南阳小学周边 | 全线 | 24小时 | 55 |
| 11 | 东九路 | 全线 | 24小时 | 10 |
| 12 | 西十路 | 西三街-西五街 | 24小时 | 94 |
| 13 | 裕民美食街 | 全线 | 24小时 | 77 |
| 14 | 福民路 | 五道街-十二道街 | 18:00-07:00 | 170 |
| 15 | 五道街 | 浑河南路-福民路 | 24小时 | 22 |
| 16 | 公园街 | 全线 | 24小时 | 96 |
| 17 | 迎宾街两侧 | 全线 | 24小时 | 88 |
| 18 | 公园一街 | 全线 | 18:00-07:00 | 15 |
| 19 | 公园二街 | 全线 | 18:00-07:00 | 21 |
| 20 | 公园五路 | 全线 | 18:00-07:00 | 85 |
| 21 | 浑河南路 | 万达周边 | 24小时 | 161 |
| 小计 | 　 | 　 | 　 | 1578 |
| 序号 | 行政区 | 路段名称 | 起止点 | 允许停车时段 | 限时停车泊位数量 |
| 22 | 顺城区 | 盛城街 | 新城路-裕城路 | 18:00-07:00 | 70 |
| 23 | 长城街 | 临江路-顺城路 | 18:00-07:00 | 200 |
| 24 | 安城街 | 临江路-新城路 | 18:00-07:00 | 120 |
| 25 | 天城街 | 临江路-新城路 | 18:00-07:00 | 32 |
| 26 | 丰城街 | 临江路-新城路 | 18:00-07:00 | 44 |
| 27 | 丰城街 | 裕城路-顺城路 | 24小时 | 106 |
| 28 | 永城街 | 裕城路-顺城路 | 18:00-07:00 | 270 |
| 29 | 顺城路 | 隆城街-长城街 | 24小时 | 200 |
| 30 | 临江路 | 珲春街-滴翠路段 | 24小时 | 27 |
| 31 | 浑河北路 | 电视台门前 | 24小时 | 10 |
| 32 | 兴仁街 | 全线 | 24小时 | 100 |
| 33 | 贵德街 | 怀德路-顺城路 | 24小时 | 100 |
| 34 | 隆城街南 | 临江路-河堤 | 24小时 | 95 |
| 35 | 盛城街 | 临江路-河堤 | 24小时 | 80 |
| 36 | 葛布路 | 葛布东街-葛布北街段 | 24小时 | 80 |
| 37 | 葛布路 | 葛布东街到口以北-高山路 | 24小时 | 500 |
| 小计 | 　 | 　 | 　 | 2034 |
| 序号 | 行政区 | 路段名称 | 起止点 | 允许停车时段 | 限时停车泊位数量 |
| 38 | 望花区 | 锦州路 | 昌图街-康平街 | 24小时 | 520 |
| 39 | 营口路 | 全线 | 24小时 | 460 |
| 40 | 辽阳路 | 全线 | 24小时 | 400 |
| 41 | 鞍山路 | 全线 | 24小时 | 580 |
| 42 | 丹东路西段 | 全线 | 24小时 | 47 |
| 43 | 海城街 | 和平路-鞍山路 | 24小时 | 230 |
| 44 | 台安街 | 丹东路-营口路 | 24小时 | 200 |
| 45 | 辽中街北段 | 营口路-河堤 | 24小时 | 162 |
| 46 | 望花大街 | 和平路-锦州路 | 24小时 | 85 |
| 47 | 铁岭街 | 丹东路-本溪路 | 24小时 | 30 |
| 48 | 北镇街 | 朝阳路-锦州路 | 24小时 | 40 |
| 49 | 康平街 | 雷锋路-锦州路 | 24小时 | 35 |
| 小计 | 　 | 　 | 　 | 2789 |
| 序号 | 行政区 | 路段名称 | 起止点 | 允许停车时段 | 限时停车泊位数量 |
| 50 | 东洲区 | 木兰街与绥阳路中间 | 　 | 　 | 44 |
| 51 | 富甲之邦西侧马路、北侧马路 | 　 | 　 | 95 |
| 52 | 崇德街全线 | 　 | 　 | 34 |
| 53 | 巴黎都市东侧马路 | 　 | 　 | 12 |
| 54 | 东洲区政府北门处 | 　 | 　 | 16 |
| 小计 | 　 | 　 | 　 | 201 |
| 合计 | 　 | 　 | 　 | 　 | 6602 |

表2-10 现状公共建筑配建停车泊位情况一览表

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 序号 | 名称 | 面积（平方米） | 停车数量（辆） | 停车场类型 |
| 1 | 新玛特（新华） | 6500 | 260 | 配建停车场 |
| 2 | 乐购（新华） | 25800 | 737 | 配建停车场 |
| 3 | 精神医院 | 12000 | 480 | 配建停车场 |
| 4 | 抚顺职业病防治医院 | 1680 | 67 | 配建停车场 |
| 5 | 传染病医院 | 7200 | 288 | 配建停车场 |
| 6 | 顺城区中心医院 | 2472 | 99 | 配建停车场 |
| 7 | 抚顺县人民医院 | 2400 | 96 | 配建停车场 |
| 8 | 顺城区人民医院 | 2400 | 96 | 配建停车场 |
| 9 | 石化总医院 | 5424 | 217 | 配建停车场 |
| 10 | 中伟国际地块商场 | 12047 | 325 | 配建停车场 |
| 11 | 印象新城地块商场 | 25236 | 451 | 配建停车场 |
| 12 | 恒大地块商场 | 77523 | 1021 | 配建停车场 |
| 13 | 兴隆地块商场 | 144134 | 2606 | 配建停车场 |
| 14 | 大酒店地块 | 21580 | 465 | 配建停车场 |
| 15 | 万达商场地下 | 32620 | 932 | 配建停车场 |
| 16 | 浙商地下 | 9555 | 273 | 配建停车场 |
| 17 | 天朗地下 | 14735 | 421 | 配建停车场 |
| 18 | 王府井地下 | 8050 | 244 | 配建停车场 |
| 19 | 天宝地下 | 600 | 18 | 配建停车场 |
| 20 | 工商银行 | 4800 | 192 | 配建停车场 |
| 21 | 眼病医院 | 528 | 21 | 配建停车场 |
| 22 | 抚矿业集团医院 | 1680 | 67 | 配建停车场 |
| 23 | 胜利矿职工医院 | 2800 | 112 | 配建停车场 |
| 24 | 新抚区人民医院 | 240 | 9 | 配建停车场 |
| 25 | 望花铝厂医院 | 4800 | 192 | 配建停车场 |
| 26 | 雷锋纪念馆 | 600 | 24 | 配建停车场 |
| 27 | 钢厂 | 5000 | 200 | 配建停车场 |
| 28 | 铝厂 | 5000 | 200 | 配建停车场 |
| 29 | 新钢医院 | 2400 | 96 | 配建停车场 |
| 30 | 二院 | 12000 | 480 | 配建停车场 |
| 31 | 望花区中心医院 | 6000 | 240 | 配建停车场 |
| 32 | 西露天矿医院 | 2280 | 91 | 配建停车场 |
| 33 | 华润万家 | 15035 | 399 | 配建停车场 |
| 34 | 东洲三角地 | 19122 | 208 | 配建停车场 |
| 35 | 三院 | 9600 | 384 | 配建停车场 |
| 36 | 东洲新玛特 | 8172 | 233 | 配建停车场 |
| 37 | 章党医院 | 2400 | 96 | 配建停车场 |
| 38 | 新屯医院 | 12000 | 480 | 配建停车场 |
| 合计 | 　 | 　 | 12820 | 　 |

表2-11 现状路外公共停车场情况一览表

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 序号 | 名称 | 面积（平方米） | 停车数量（辆） | 停车场类型 |
| 1 | 市政府地块 | 12000 | 273 | 路外公共停车场 |
| 2 | 雷锋大剧院门前 | 8000 | 150 | 路外公共停车场 |
| 3 | 黑大立交桥下  | 3000 | 120 | 路外公共停车场 |
| 4 | 顺城区政府 | 7000 | 160 | 路外公共停车场 |
| 5 | 月牙岛停车场 | 30000 | 288 | 路外公共停车场 |
| 6 | 望花区政府停车场 | 5000 | 80 | 路外公共停车场 |
| 7 | 东洲区政府停车场 | 3000 | 95 | 路外公共停车场 |
| 8 | 建工大厦 | 300 | 12 | 路外公共停车场 |
| 9 | 天丰大厦 | 500 | 20 | 路外公共停车场 |
| 10 | 将军移动局 | 200 | 8 | 路外公共停车场 |
| 11 | 将军停车场 | 600 | 24 | 路外公共停车场 |
| 12 | 大商集团新生活超市（将军店） | 700 | 28 | 路外公共停车场 |
| 13 | 前葛运输车辆 | 1000 | 40 | 路外公共停车场 |
| 14 | 雷锋体育场 | 600 | 24 | 路外公共停车场 |
| 15 | 雅尔森烤肉 | 1000 | 40 | 路外公共停车场 |
| 16 | 交通大厦 | 1175 | 47 | 路外公共停车场 |
| 17 | 南阳路 | 200 | 8 | 路外公共停车场 |
| 18 | 白云 | 800 | 32 | 路外公共停车场 |
| 19 | 百货大楼 | 1800 | 72 | 路外公共停车场 |
| 20 | 浙商周边 | 13150 | 526 | 路外公共停车场 |
| 21 | 铁路桥下 | 3600 | 144 | 路外公共停车场 |
| 22 | 电子城 | 1625 | 65 | 路外公共停车场 |
| 23 | 天宝门前 | 600 | 24 | 路外公共停车场 |
| 24 | 文化宫 | 300 | 12 | 路外公共停车场 |
| 25 | 自来水公司 | 325 | 13 | 路外公共停车场 |
| 26 | 古玩市场 | 800 | 32 | 路外公共停车场 |
| 27 | 中国银行 | 400 | 16 | 路外公共停车场 |
| 28 | 乐园大厦 | 300 | 12 | 路外公共停车场 |
| 29 | 罕王商场 | 300 | 12 | 路外公共停车场 |
| 30 | 农贸大厅 | 800 | 32 | 路外公共停车场 |
| 31 | 裕民商城 | 2500 | 100 | 路外公共停车场 |
| 32 | 万和购物 | 150 | 6 | 路外公共停车场 |
| 33 | 海上皇宫 | 350 | 14 | 路外公共停车场 |
| 34 | 宏宇酒店 | 350 | 14 | 路外公共停车场 |
| 35 | 联通营业厅 | 325 | 13 | 路外公共停车场 |
| 36 | 王府井周边 | 900 | 36 | 路外公共停车场 |
| 37 | 中兴周边 | 2500 | 100 | 路外公共停车场 |
| 38 | 望花今日佳宴 | 300 | 12 | 路外公共停车场 |
| 39 | 铁岭街国税 | 425 | 17 | 路外公共停车场 |
| 40 | 望花信合 | 225 | 9 | 路外公共停车场 |
| 41 | 南海绿洲 | 1050 | 42 | 路外公共停车场 |
| 42 | 金海龙尊 | 375 | 15 | 路外公共停车场 |
| 43 | 望花供电局 | 225 | 9 | 路外公共停车场 |
| 44 | 望花建设市场 | 225 | 9 | 路外公共停车场 |
| 45 | 望花移动通讯 | 250 | 10 | 路外公共停车场 |
| 46 | 望花恒华商场 | 875 | 35 | 路外公共停车场 |
| 47 | 雷锋储蓄所 | 700 | 28 | 路外公共停车场 |
| 48 | 望花商贸大厦 | 600 | 24 | 路外公共停车场 |
| 49 | 中行（海城街） | 225 | 9 | 路外公共停车场 |
| 50 | 新钢北门门前 | 500 | 20 | 路外公共停车场 |
| 51 | 乐购（望花）附近 | 2500 | 100 | 路外公共停车场 |
| 52 | 王记骨头馆（望花） | 2100 | 84 | 路外公共停车场 |
| 53 | 老虎台农贸 | 1125 | 45 | 路外公共停车场 |
| 54 | 龙凤农贸大厅 | 1125 | 45 | 路外公共停车场 |
| 合计 | 　 | 　 | 3205 | 　 |

### 2.4.3现状问题总结

（1）过夜停车的主要突出问题是居民小区停车困难，由于小区停车位供给有限，导致私家车占据小区内的交通通道或占据小区外道路通道的现象有增无减，由此导致居民生活小区的交通环境恶化，更为担忧的是在发生紧急状况时，应急救援车无法畅通和快速地到达救援现场。

（2）出行停车地困难主要体现在与生活相关的停车需求，如：购物、餐饮、娱乐等出行停车，有限的停车位供给和不合理的停车位分布导致停车交通流无谓地增加道路地交通压力，产生不必要地道路交通拥堵。

从整体上来说，城市停车困难的根本原因还是停车需求与停车供给之间的不平衡。具体来说有以下几个主要的原因：

（1）城市建设中的误区：停车设施建设不被重视。在过去的城市建设中，由于经济价值的不同，城市建设的重心一般以商业、行政和生活建筑为主，交通建筑作为配套设施往往处于被动的地位，而交通设施的建设又以确保交通系统的运行作为首要优先，停车则为相对次要的考虑。因此，城市停车设施的建设显得相对滞后。

（2）既有抚顺市建筑物配建停车位要求已不适应现有小汽车的快速增长需求。既有配建标准要求偏低，新建小区大量停车位无位可停，私人小汽车夜间停放涌向城市道路。

（3）城市公共和商业建筑停车设施不足。公共和商业建筑包括：商场、饭店、办公楼、银行、影院、娱乐设施、医院、政府机关、学校等。由于过去在配套停车设施规范和政策方面的不健全，大多公共和商业建筑未配套建设必要的停车设施。

（4）城市居民小区停车设施不足。由于土地商业价值的原因，居民小区开发商更倾向于将土地用作大楼的建设，加之对未来居民小区私家车保有量增加之迅速的意识不足，已建设好的居民小区普遍存在停车位不足的现象，居民小区过夜停车的困难局面日益加剧，致使小区停车位单位购买价格和租用价格涨速加快，购买固定停车位已成小区居民投资的一个有效途径。

（5）城市停车管理困惑。城市停车管理不单单体现在停车执法，更重要的是利用有限的停车资源，优化停车的空间和时段分布，为出行交通的停车提供合理的停车选择，其中包括：停车位置的明确界定、禁停位置的明确规定、合法停车的时段划分、停车标志、标线的明确标注等。

# 第三章 案例借鉴

参考国内外其它城市的停车专项规划和解决中心城区停车泊位紧缺问题的方法和经验，对编制抚顺市停车场专项规划和解决停车困难问题具有重要的意义。

目前国内外大多数城市机动车保有量迅速增长，城市用地寸土寸金，且受老城区用地布局的掣肘，交通压力正逐步从动态向静态转变，“停车难”已成为大多数城市发展的公共性难题。与抚顺市相比，国内外许多城市出现该问题的时间更早甚至难度更大，以往在应对和解决“停车难”的过程中已经积累了一些可供借鉴的经验。

## 3.1需求管理动态调整和智慧停车——深圳市经验

### 3.1.1治理成果

从2007年至2017年，深圳市交警部门备案的经营性停车场泊位从50万个增至111.3万个，全市路外停车泊位共191.6万个（配建类189.3万个，公共类2.3万个），路边划线泊位1.3万个。停车泊位与小汽车保有量之比为0.6:1，在国内一线城市中处于中等水平。

### 3.1.2可借鉴策略

（1）停车需求管理不断适应调整

深圳市对停车配建标准进行多轮优化调整，价格部门多次改革完善收费机制，落实分区分类差别化停车供给和收费政策，从严管控以工作类为主的出行停车需求，适度满足以居住类为主的基本停车需求。

（2）智慧化停车管理

政府积极推进停车场智慧化标准化改造，建立统一的数据标准和交换机制，逐步实现全市停车场信息系统的互联互通。依托深圳停车产业良好基础，停车场车牌自动识别、自动抬杆和电子支付等技术快速普及，智慧高效立体停车装备制造水平全国领先，机械式停车充电一体化技术率先突破，宜停车成为国内第一个以手机应用（APP、短信、语音拨号）实现智慧管理的路边停车系统，停车与互联网融合发展走在全国前列。并依托智慧停车云平台，开展分级停车诱导系统应用示范。

## 3.2分区收费和诱导系统——宁波市经验

### 3.2.1停车现状

宁波市的机动车拥有量急剧增长，从2001年的12.95万余辆猛增至2012年的183.78万余辆（市三区从3.67万辆增长至29.17万辆），且仍以平均每个工作日500余辆、年均15万辆以上的速度飞快增长。就市内城区而言，按照国际上停车位与机动车数量1.2:1的要求，所需停车位35万个，而市三区现有停车位仅为16.5万个，缺口达18.5万个。

### 3.2.2停车难点

（1）停车位总量不足，一边是逐年增加的机动车辆，一边是数量总体稳定持平的停车泊位，停车寻位短期内只会更加捉襟见肘；

（2）地区分布不均衡，重点区域内停车位紧张的矛盾尤为明显，商业广场、公益类（医院、学校）区域停车难困扰了广大市民，而某些偏僻地区，投巨资建造的公共停车场一直是停放寥寥无几的车辆，造成资源的极大浪费。

### 3.2.3解决策略

（1）利用停车管理的经济杠杆

提高中心城区公共场所停车普遍偏低的收费价格，采取阶梯式的停车收费拉开差距，从时间上提高计价频率。停车收费需要充分参考区域繁华程度、停车需求和区分时间，使各种公共场所停车资源能得到最广泛的利用。宁波市交通管理部门出台相应停车指导意见，将市区划分为内环、中环、外环三个区域，实行不同价格收费。

（2）完善停车管理的诱导信息和智慧停车系统

建立一套完善的停车管理诱导信息系统，利用交通信息采集与服务系统，对道路交通信息进行实时采集、自动处理。在较完善的停车诱导的基础上，将停车信息通过诱导屏传递给驾驶员的同时，通过网络、电台、微信、微博等方式实时发布停车供给信息，供车主实时参考。

当前宁波正在倡导打造智慧城市，智能化的停车诱导系统是城市智能体系的重要组成部分，目前已经研发出一款针对手机APP下载的“智慧宁波”软件，内容涵盖道路出行拥堵状况、公共场所停车信息、公交线路、公共自行车网点等，通过它市民能及时地调整行车线路，提高公共场所停车设施泊位使用次数，均衡使用公共场所停车场所，占道停车现象得到了有效抑制，减少市民因为寻泊而来回折返浪费的时间，大大减轻中心城区因为停车而增添的车流量。

## 3.3区域限制和车位经营——新加坡经验

### 3.3.1停车历史

新加坡毗邻马六甲海峡南口，土地面积为716.1平方公里，常住人口约为540万，拥有私家车辆超过50万辆。上世纪60年代，由于小汽车使用的快速增长、路网的发展不合理和公交的不足，新加坡市中心出现了严重的交通拥堵。上世纪70年代初期，新加坡认识到了恶化拥堵的不利影响，并开始实施各种各样的调整和定价方案，以限制小汽车保有量及基使用。

### 3.3.2时代策略

新加坡停车措施可以分成三类：（1）限制小汽车保有量的措施；（2）限制小汽车使用的措施；（3）改善交通流的措施。

**1）70年代——区域许可证制**

新加坡把引进措施来限制停车容量作为一项小汽车限制战略，通过对停车的限制和收费高停车费来抑制机动车进入中心商业区。进入中心区时,乘坐人数少于4人的车辆,都要交纳一定的费用。

**2）90年代——道路电子收费系统和高标准配建标准**

道路电子收费系统代替了区域许可证制度。收费按每次进入限制区计算并插入小时条，在非限制区内行驶并不收费。

停车供应的标准是基于以下原则：（1）要求的供应水平很高；（2）所有建筑物，无论大小，包括住宅建筑在内，必须提供足够的停车场来满足所有居民和访客的停车需要；（3）由于停车的供应和需求不断改变，定期检查和调整停车供应的水平；（4）停车标准并不统一适用于整个市区，根据区域土地使用和交通条件，为不同的区域提供不同水平的停车供应。

政府为中心商业区的停车费加了一个附加费，以限制进入中心商业区车辆的数量。通过加设停车费的附加费或设定收费的最低标准来控制中心区停车，同时也作为小汽车使用的限制措施。

**3）21世纪—规定最低停车供应，车位只租不售**

高标准停车供应的责任被强加于开发商和建筑物主，公共部门通过城市重建也活跃于停车场的供应和经营工作。

表3-1 2005年新加坡停车标准—住宅和商业设施

|  |  |
| --- | --- |
| 物业类型 | 停车要求/单位或建筑面积 |
| 所有住宅楼 | 1个停车位/单位 |
| 办公室：分区1 | 1个停车位/450平方米建筑面积  |
| 办公室：分区2 | 1个停车位/250平方米建筑面积  |
| 办公室：分区3 | 1个停车位/200平方米建筑面积 |
| 商店和百货：分区1 | 1个停车位/400平方米建筑面积  |
| 商店和百货：分区2 | 1个停车位/200平方米建筑面积 |
| 商店和百货：分区3 | 1个停车位/150平方米建筑面积 |

公共住宅、私人公寓楼、公共服务和商业服务区停车位“只租不售”，并不设置单个固定的租车位，使停车位的利用率极大提升。设置不同的租赁时限和收费标准。

## 3.4其它城市经验

（1）成都市：公共建筑的配建停车设施必须向社会开放、在大型交通枢纽地区将公用停车设施与城市主要交通干道结合；

（2）欧洲：实行居民停车事前许可认证制度、提出办公场所停车位纳税计划等政策；

（3）日本：购车者事前自备公共停车位政策、提高配建及路外公共停车场的需求。

# 第四章 发展战略与规划策略

## 4.1城市总体发展方向和战略

### 4.1.1城市空间发展战略

根据编制中的《抚顺市国土空间总体规划（2021-2035年）》，规划将城市发展方向确定为“西融、东创、南拓、北优、中更新”。城市西部与沈抚示范区协同发展，助力建设沈阳现代化都市圈；城市东部通过大伙房水源地的保护与发展，创建宜居宜业的滨水新区；城市南部依托现有的经济开发区，拓展工业发展空间；城市北部优化交通格局，完善生态空间，建设新型城镇发展带；建成区内以存量空间进一步功能更新和合理收缩，重点整合置换、腾退更新产出效率低下、环境影响突出的传统重化工业用地和受地质灾害严重影响的生活居住用地。

### 4.1.2城市空间结构

根据编制中的《抚顺市国土空间总体规划（2021-2035年）》，规划构建“一心、二带、五片”的空间结构，强化浑河南岸的站前商业区、浑河北岸的北站金融区、城东新区的城市公共服务中心的城市主中心效应，推动城市综合服务功能的空间集聚；结合老城片区、滨水片区、石化片区、南部片区、西部片区的山水地形条件和基础设施等因素，形成浑河发展带和南环产业带，优化城市的生态、生活、生产空间，全面实现经济转型、功能再生。



图4-1中心城区城市空间结构示意图

### 4.1.3停车需求预测

根据国内外发达城市的机动车发展经验，发达国家机动化曲线略呈“S”形，按照其发展速度可分为三个阶段：一开始要经历一个缓慢发展的“起步阶段”；当机动化率达到一定水平后迅速上升，进入“膨胀阶段”；最后，机动化率到达一个新的水平后，又开始低速增长，进入“饱和阶段”。三个阶段之间的界线，一般认为以50辆/千人作为机动化起步阶段与膨胀阶段的界线；以500辆/千人(个别发达国家较高，如美国以700辆/千人)作为机动化膨胀阶段与饱和阶段的界线。根据国外一些国家的发展经验，人均GDP达到1000美元是轿车大量进入家庭的起跑线。通过对45个国家的研究，发现大部分发达国家都完整地经历了这三个阶段，虽然各国每个阶段的经历时间长短不一。按以上标准可以判断，抚顺市已经开始进入机动化发展的“膨胀普及期”。

随着经济的持续发展，未来抚顺将在较长时期内保持机动化快速发展。面对来势凶猛的机动化发展带来的停车需求增长，未来城市静态交通发展面临的挑战不容忽视，城市将需要大量的停车面积。但随着城市建设发展，停车场空间减少，路内停车空间由于道路交通流的日益增多也趋于减少，城市停车发展需要新的解决方法。

规划区域内的总人口、GDP总量及人均GDP等社会经济指标预测基于近年来人口增长率和抚顺市十四五规划中GDP增长目标进行规划预测。

表4-1 市辖区内总人口、GDP总量及人均GDP

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 年限 | 常住人口（万人） | GDP（亿元） | 人均GDP（元） |
| 2020 | 186 | 827.8 | 44505 |
| 2025 | 183.1 | 1100 | 60076 |
| 2035 | 178.2 | 1800 | 101010 |

在定性分析中，通过与省内不同经济发展水平城市进行横向对比研究，选择适合未来抚顺城市发展水平的机动化发展指标。根据经验，近期可以认为城市机动车仍然保持与城市经济同步的快速增长；而远期其保有水平将更多地受到其他因素的制约。

横向对比省内城市，依据人均GDP与机动化拥有率的对应关系可以发现，人均GDP达到5万元左右的城市机动化水平基本达到170~200辆/千人。

表4-2 省内部分主要城市经济与机动化发展水平对比

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 城市 | GDP/亿元 | 人均GDP/元 | 计算人口/万人 | 机动车保有/万辆 | 机动车千人拥有量 |
| 抚顺 | 827.8 | 44505 | 186 | 30.7 | 165.1 |
| 大连 | 7002 | 99996 | 700.4 | 169.5 | 242 |
| 盘锦 | 1281 | 88983 | 144 | 36 | 250 |
| 沈阳 | 6470 | 77777 | 832.2 | 257.9 | 309.9 |
| 营口 | 1328 | 54545 | 243.1 | 46.1 | 189.6 |
| 鞍山 | 1745 | 49123 | 355.3 | 62.2 | 175.1 |
| 本溪 | 781 | 46673 | 166.9 | 15.1 | 90.5 |
| 辽阳 | 831 | 45498 | 182.2 | 27.5 | 150.9 |
| 锦州 | 1073 | 35431 | 302.5 | 47.3 | 156.4 |
| 丹东 | 768 | 32256 | 238 | 34.7 | 145.8 |
| 葫芦岛 | 807 | 31802 | 253.7 | 42 | 165.5 |
| 朝阳 | 843 | 28761 | 292.9 | 41.8 | 142.7 |
| 阜新 | 488 | 27945 | 173.9 | 28.9 | 166.2 |
| 铁岭 | 640 | 24382 | 262.4 | 37 | 141 |

综合以上定量预测和定性分析，最终预测规划年抚顺市机动车保有量见表4-3。

表4-3机动车总量预测——以人均拥有量计算

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 年份 | 人口/万人 | 全市人均GDP/元 | 机动车千人拥有量/辆 | 机动车保有量/万辆 |
| 2020 | 186 | 44505 | 165.1 | 30.7 |
| 2025 | 183.1 | 60076 | 190 | 34.8 |
| 2035 | 178.2 | 101010 | 240 | 42.8 |

参照规划区小汽车占全市机动车比例，预测到2025年，规划区内小汽车保有量约为21.7万辆；预测到2035年，规划区内小汽车保有量约为26.7万辆。

理想状态下，基本车位泊位需求按照“一车一位”的标准进行设计，出行车位约为基本车位的10%-20%的标准进行设计，但在实际规划中却很难达到此要求，规划建议停车位至少应满足停车需求的70%，通过提高公共停车位周转率、加强停车管理等管理手段提高停车位的使用效率，以满足停车需求。总体车位需求量为现状14.8万辆，2025年为16.9万辆，2035年为20.4万辆。

## 4.2停车发展战略

### 4.2.1中短期改善方案

制定切实可行的政策和规范。对有停车需求的建筑物的设计必须把足够的停车需求考虑进去，其中包括新建或改造的饭店、旅馆、商店、医院、学校、居民建筑、加油站、商务建筑、行政建筑、娱乐旅游建筑等，这也是国际先进的新型城市建设中的经验，这项举措必须尽快实施，对未来长线的停车局面有着深远的影响。

采用出行需求管理的基本原理，通过经济杠杆的作用，调整出行停车需求。城市拥堵收费和停车可变收费将会是未来抑制交通高峰时段城市中心区域停车需求的一个不得不采用的技术手段。

相对于交通低峰时段，在交通高峰时段采用较高的出行停车的费率，将会在宏观上有效改变出行者出行计划，使部分出行者选择在交通非高峰时段出行，这在技术上是可行的，但在政策上会有相当的阻力，让机动车出行群体理解，并有效和合理地说服政策的制定者是这项举措的关键，需要在舆论宣传上做积极的努力。

随着居民私家车保有量的不断上升，居民小区停车问题将是影响居民生活质量的一个重要因素。城市相关政府部门可考虑出台相关政策，推动居民小区物业管理调整小区道路和其他物理性设施的布局，优化小区停车设施，充分挖潜力，以减缓小区过夜停车需求的压力。

居民小区道路和设施的重新布局，减少不影响生活的其他设施，有时甚至以牺牲绿化和娱乐面积为代价，以增加停车设施，将是未来居民小区减缓过夜停车压力的一个不得不做的措施，政府出台相关政策将是推动小区物业管理部门实施这种方案的一个必要的前提。

路边停车将是城市停车的一个最为主要的停车形式。在不影响交通通行的前提下，扩展城市道路路边停车的容量将是未来城市停车发展的一个非常重要的重心和举措，也相对较易实施。

城市停车信息化是未来现代化城市交通系统的一个重要的标志，其中包括：停车需求实时动态分布数据和显示系统、停车位供给状态实时动态分布数据和显示系统、区域性停车信息网和无线查询系统、区域性停车诱导系统、自动化停车违章和收费管理系统等一系列与停车相关的信息化系统。这些信息化系统的建立将能有效和科学地为出行停车提供决策依据，使城市有限的停车资源得到最大效率的使用和管理，有助于减轻停车需求的压力。

### 4.2.2长期发展战略

“公交优先”策略即以发展公共交通作为城市交通发展的一项重要的战略。近些年，迫于环境和能源的压力以及停车需求的困境，慢行交通的理念开始重新被提出，但在举措上尚无重大突破。大力发展公共交通系统和慢行交通系统是缓解城市交通环境能源以及停车困境的一项长线的战略，需要有强有力的政策保障和具体的实施推动。

城市土地利用的合理布局将能有效地减缓城市中心区域的交通压力，亦可相应地减轻城市中心区域的停车需求压力。在长线战略方面，以优化城市交通分布为主要考虑的城市土地利用规划是未来城市规划发展的方向。

城市停车状况的统计和调查可为城市管理和建设部门提供城市停车白皮书，也可为城市停车规划提供客观完整的停车分析数据。为应对未来城市停车需求的发展，停车状况的统计和调查将是一项长期实施的工作，需要在战略上得到相关部门的重视。

新开发建设地区以停车设施配建为主，结合用地布局重点建设路外公共停车场；老城区充分发掘居住区内开放空间做为停车场，在有条件的路段实行路内停车，并考虑停车与居住、生活环境的协调关系。停车供应坚持以分层次、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，推动停车产业化。

（1）坚持停车供给差别化。引导交通拥堵区域停车泊位合理供给，精确增加基本停车供给，从严控制出行停车供给，实现动静态交通协调发展。不断优化调整停车配建指标，尽量满足居住区停车需求。根据编制中的抚顺市国土空间规划确定的城区功能结构和用地布局，结合城市现状，将城区分为三个层次：A类地区、B类地区、C类地区，贯彻区域差别化策略，并采取不同的收费标准。

（2）采用节约集约用地的新技术新手段，充分挖潜利用地上地下空间，推进建设用地的多功能立体开发和复合利用，将高标准高质量的全自动机械式立体停车设施作为停车装备发展的主要方向。

（3）坚持停车智慧化产业化。推进停车场智慧化标准化改造，建立统一的数据标准和交换机制，逐步实现全市停车场信息系统的互联互通。营造停车产业发展良好环境，积极引导社会资本参与建设各类停车设施。

## 4.3停车层次划分

根据正在编制中的抚顺市国土空间规划中明确的中心城区用地布局结构，结合抚顺市停车情况，将中心城区分为三个层次：城市核心区（A类）、城市中心区（B类）、城市外围区（C类）。城市核心区A类地区，商业、住宅、医院、学校等用地混杂，停车需求大，停车缺口大，现有车辆停放已大量占用道路资源；B类地区，用地功能混杂或单一性质用地但停车需求较大，需要占用道路资源及新建公共停车场解决停车需求。C类地区，以居住区和工业区为主。

城市核心A类地区：南站地区、市政府周边地区、望花大商周边地区、北站北部地区、新华大街周边地区、永城街东侧住宅区、东洲大商周边地区；

城市中心B类地区：城东地区（除A类地区外）、望花中心地区（除大商周边）、月牙岛周边地区、永安台地区、贵城街至前甸街地区、东洲中心地区（除大商周边）；

城市外围C类地区：抚顺市城区除A类B类地区的其他地区。

## 4.4规划具体策略

（1）现有车位未能得到充分利用。新抚区住宅小区约1000个停车位闲置，顺城区2400个，望花区600个，东洲区700个。建议与楼盘小区开发商或物业协商，鼓励其对车位租售并举，即在车位出售之前，先进行出租，避免车位空置。

（2）充分利用公共停车场，晚间可作为居民基本停车使用。通过政府、街道出面协商的方式，鼓励商家低价包月出租地下停车位，让居民将车停在商场地下。

（3）封闭小区：大量车辆停放在市政道路上，影响道路通行能力。深入挖潜，增加停车供给。定时开放马路停车。晚6点小区车辆开始回流，相对早到小区的汽车是有停车位的。晚7点之后回来的小汽车可以用来给小区居民停车。

（4）不封闭小区：小区内道路宽度大多4米左右，车辆停放在小区内小路上，致使道路通行能力和防灾能力下降，严重影响救护、消防、抢险车辆的进出，一旦发生火灾等紧急事件后果不堪设想。调查发现，部分社区已无停车缺口，这主要归功于老旧小区改造时小区内部停车位的施划。规划建议继续推动老旧小区改造，深挖小区内部停车潜力，尽量将停车难问题消化在小区内部。

# 第五章 配建停车标准建议

2012年前抚顺市建筑物机动车配建标准执行的是《停车场建设和管理暂行规定》国家标准，2012年4月19日，颁布了《抚顺市建筑物机动车配建标准》（试行），此标准一直沿用至今。由于停车泊位严重不足，管理不善，导致车辆乱停乱放占用城市道路等现象严重，阻塞交通，威胁公众安全，大大降低了城市整体运行效率。造成这一问题的原因之一就是停车泊位的设置跟不上汽车数量的增长，建筑物机动车停车位配建标准偏低。为此建议建筑物停车配建标准应根据需要，结合本规划进行调整。

结合此次专项规划，对《抚顺市建筑物机动车停车位配建标准》（试行）提出修编调整建议。

建筑物配建停车位指标的制定应符合以下规定：

（1）住宅类建筑物配建停车位指标应与城市机动车拥有量水平相适应。

（2）非住宅类建筑物配建停车位指标应结合建筑物类型与所处区位差异化设置。

为了更好的做好本项修编工作，我们深入实地进行了大量的调研工作，并对现状进行认真调研分析，找出存在的主要问题，并提出今后解决问题的办法。

本次初步调研，抽样调查了望花区、新抚区、顺城区的20居住小区样本，小区分为高端及中高端、中端及中低端、低端住宅（老旧小区、棚户区改造、危房安置区及廉租房）。小区样本的取样原则，较成熟具有代表性（见附表）。

图5-1 《抚顺市建筑物机动车停车位配建标准规定》修编抽样小区调查表

****

## 5.1抚顺市现有居住类建筑停车位利用情况

### 5.1.1部分样本小区具体停车情况

**（1）中高端住宅---半岛假日**

* 位于顺城区，临江路（东段）南，抚西河以东；
* 园区始建成于2010年；
* 总建筑面积18万平方米，1200户；
* 户型面积80-170平方米；
* 入住率100%；
* 配建停车位827个。其中，地面停车位250个；地下停车位577个，利用率100%；
* 车位配建比0.7。
* 物业反映，尚缺300余辆停车位
* 物业建议，此类高端房产项目机动车配建比1.5

**（2）中端住宅---丰远玫瑰城**

* 位于望花区，营口路以北，辽中街以东；
* 园区始建于2006年；
* 总建筑面积60万平方米，4958户；
* 入住率95%；
* 配建停车位1192个。其中，地面停车位800个；地下停车位392个，利用率80%；
* 车位配建比0.24。
* 地下车位出租，每年4800元；
* 园区周边道路广场滞留车辆约1000余辆；
* 占用城市道路严重；
* 园区拥有大约汽车2100辆；
* 停车位缺额约900辆。

**（3）中端住宅---汇银东第**

* 位于顺城区，新城东路以南，鲍家河以西；
* 园区始建成于2015年；
* 总建筑面积29万平方米，2300户；
* 户型面积，平均105平方米；
* 入住率100% ；
* 配建地下停车库500个，利用率80%；
* 地下车库车位配建比0.2。
* 地下车库售价20万元；
* 园区初期为开放式，现状封闭式园区；
* 占用城市道路严重。

**（4）中端住宅---万达华宅**

* 位于市中心，浑河南路以南，东三街以东；
* 园区始建成于2013年；
* 总建筑面积52万平方米，5000户；
* 户型面积，30-140平方米；
* 入住率95%；
* 配建地下停车位1612个，利用率54%；
* 地下车库车位配建比0.3。
* 地下车库利用率不足；
* 地下负二层车库，空置。

**（5）低端住宅---五老屯棚户区改造小区**

* 位于望花区，古城子路以东，五老街以西；
* 园区建成于2008年；
* 总户数4047户，总人口10271人，户型面积30-100平方米；
* 居住人群，以中老人为主；
* 地面没有划分停车位；
* 无地下车库。
* 地面滞留车辆，适中。乱停乱放现象严重。

### 5.1.2停车利用情况总结

（1）2012前，规划建设的小区停车位配置率过低，停车位配建比普遍在0.3以下；

（2）地下车库车位价格过高，每个车位的价格在8-20万元，抑制了对车位的需求。加之没有有效的公共政策措施，管理不善，不能疏导地面车辆进入地下，导致占用城市道路严重，乱停乱放现象突出；

（3）地下车库规划设计不合理，车主使用不便；

（4）部分小区前期开放式管理，现在封闭管理禁止车辆入内，导致车辆占用小区周边城市道路，影响交通安全。

抚顺市居住类停车位配建比过低，但配建的地下车库车位利用率低，这一现象在中、低品质的房地产项目尤其严重。车辆滞留地面严重影响城市交通，威胁公众安全，影响城市景观，造成社会资源的极大浪费。

同时，如果小区按照现在抚顺市机动车车位配建比0.5建设，可以基本满足大部分小区业主的停车需求，但考虑到未来发展，车位配建比应予以适当提高。

## 5.2配建标准调整方案建议

期望片面通过不断增加停车场的建设来解决日益突出的供需矛盾既不现实也不可能，应考虑到城市社会、经济以及交通整体发展的目标，发挥供应对需求的反作用和能动性，走可持续发展之路。结合抚顺市的实际情况，各大类建筑物的配建标准的选取准则如下：

1、住宅停车配建

提供足够的停车位以适应居民当前及预测的将来之小汽车拥有量。考虑到建设经济性等原因，棚改及廉租房采用标准时，可按配建指标的低值，但需设置必要的预留地，并在规划布置上留有进一步扩展的余地。社会商品房多高层住宅采用中等标准配建指标，别墅应按一户配二的标准。

2、商业、宾馆、餐饮娱乐设施的停车配建

应使未来的商业开发提供足够的就地停车位，以满足其经营要求，不得采用比标准更低的指标。

3、文体卫教设施的停车配建

文体类满足其活动的低限要求，医疗、教育类满足其工作、生活要求。鼓励公共设施的顾客使用公共停车场或公共交通工具。

4、工业发展项目的停车配建

提供足够的停车位和装卸货车位，以满足当前和未来的要求。

停车场配建应能满足未来10～15年的停车需求增长的需要，且原则上在规划期内均需自配泊位。

图5-2 抚顺市建筑物机动车停车位配建指标（建议）



# 第六章 路外公共停车场规划

## 6.1布局原则与技术准则

### 6.1.1布局原则

1、满足城市总体规划和地块控规提出的土地开发强度下的停车需求，公共停车场点位的规划布局与土地利用相适应；

2、公共停车场规划要以城市停车战略和策略为指导，支持城市交通发展战略目标的实现，适应交通需求管理目标和措施的需要；

3、确定停车场规模采用定性与定量相结合、在定性分析的指导下进行定量研究的方法，提高规划的科学性；

4、规划布局不单纯以满足停车需求为目标，还必须综合考虑社会经济、道路交通条件、土地开发利用和环境等多目标的要求；

5、公共停车场是配建停车场泊位的补充和调节，应重点布置在综合性商业、服务和活动中心、CBD地区、改造潜力小的城区、交通换乘枢纽等；

6、停车场布局力求符合“就近、分散、方便”原则，停车场型式因地制宜，在建筑密度高的中心区优先考虑立体停车库型式；

7、遵循“远近结合”的原则，充分考虑规划公共停车场实施的可行性，使停车场建设（形式、规模等）既能满足近期要求，又能为远期发展留有余地。

### 6.1.2布局准则

1、停车设施的设置首先应考虑近期的需求大小，还应考虑周围土地利用与道路交通状况，保持区域动静态交通平衡。

2、为了避免造成主干路和交叉口交通组织的混乱，停车场的出入口应尽量设在次干路或支路上，并尽可能地远离交叉路口。容量为50辆以上的停车场，其出入口距主干路交叉口以大于l00米为宜，以免车辆进出频繁时，干扰主干路和交叉口的正常交通，同时也可避免交叉口为红灯时排队车辆阻塞停车场的出入口；当容量少于50辆时，与交叉口的距离可小于该值。

3、停车场的服务半径不宜超过300米（250～300米），即平均步行时间3～5分钟，最大不超过7分钟，相应的步行距离为300米，最大不超过500米。

4、中心城区停车场布局点散量少，单个停车场一般不超过300个泊位。

5、停车场征用土地范围一般包括停车楼占地面积、后退道路红线、绿化用地、代征城市道路用地等几部分，其中后退道路红线距离和绿化率按抚顺城市规划实施细则的相关规定执行。

6、停车设施的型式应因地制宜、减少拆迁。在用地紧缺的地区应以立体停车型式为主；另外，地下车库因节约城市用地，利于景观和环保，利于组成城市立体交通体系(如与地铁相结合)等优点，也是主要停车型式之一；大力推广高科技产品在停车设施中的应用。

7、为了减少车辆噪声、废气对周边环境的影响，停车场的出入口及停车坪距某些建筑物应留有一定距离，不同性质建筑与停车场间隔距离如表6-1所示，达不到建议值时，应设置隔音设施。

表6-1 各类建筑不同规模停车场防噪距离 单位：m

|  |  |
| --- | --- |
| 建筑性质 | 停车场规模/个泊位 |
| >100 | 50～100 | 25～50 | <25 |
| 医院、疗养院 | 250 | 100 | 50 | 25 |
| 幼儿园、托儿所 | 100 | 50 | 50 | 25 |
| 学校、图书馆、住宅 | 50 | 25 | 25 | 15 |

## 6.2规划布局方法

在城市中心区，用地紧张，地价较高，如何合理确定公共停车场的规模和位置，最大限度提高停车场的利用效率，显得非常重要。根据抚顺城市实际情况，在停车需求预测结果的基础上，通过多方案综合比较，对备择方案进行优选排序，选出最优方案，所选点位通过规划主管部门用地审查。

（一）优化选址的目标

停车场优化选址的目标是使停车场的社会效益最高。城市停车场的社会效益主要体现在使用者与经营者两个方面。使用者利益表现在步行距离短，停车方便，收费低廉；经营者利益表现在建设费用低、营运成本小、停车场吸引能力强，利用率高等，从这两方面的利益出发，综合考虑停车场的选址。

（二）备择方案的确定

在作多因素综合对比分析之前，从以下几个方面选定备择方案，作为优选的对象。

1、广泛征求意见，包括规划、公安、交通、城管部门、经营者和泊车者等方面；

2、城市规划和城市交通规划确定的公共停车场；

3、现有停车场服务范围外的区域尽量布置点位；

4、用地紧张地区考虑机械式停车场；

5、避免选用地上、地下管线复杂的点位。

（三）影响因素的定量分析

影响公共停车场选址的因素很多，主要有停车后步行距离、停车场土地开发费；汽车的可达性；连通街道的交通状况；停车发生源的规模、性质及分布；现有停车设施的作用，停车场收费制度等因素。

（四）规划方案的确定

经过上述过程选择出的公共停车场点位，其土地的有效性和可用性如何，需要通过市规划主管相关部门，以保证规划方案的可实施性。

## 6.3规划布局

A类地区南站地区建筑密度、人口密度均比较大，专门的停车用地可得性较差。停车发展对策是：鼓励闲置场地改做停车场，充分利用住宅小区内闲置场地，施划停车泊位；鼓励配建停车场对社会开放，以满足区域公共停车需求。由于南站地区已无空地进行路外公共停车场建设，规划建议结合公交场站规划在原热电厂位置建设一处公共停车场，停放车辆约500辆；结合D级危楼改造，新建立体停车场，停放车辆约500辆；结合万达西北部地块改造，新建地面停车场，停放车辆约200辆，远期改造地下商场，可停放车辆约1000辆。B类地区、C类地区，结合地块开发，吸引商业投资，建设路外公共停车场。

表6-2 路外公共停车场规划布局

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 序号 | 停车场名称或地点 | 泊位数/个 | 停车场形式 |
| 1 | 热电厂公交枢纽站 | 500 | 地面 |
| 2 | 万达西地块北部 | 200 | 地面 |
| 3 | 鲍家河三角地 | 186 | 地面 |
| 4 | 恒大华府南 | 180 | 地面 |
| 5 | 雷锋体育场周边 | 1800 | 地面 |
| 6 | 天鹅湖西侧 | 400 | 地面 |
| 7 | 海新河东 | 1866 | 地面 |
| 8 | 新天地北侧火车桥下 | 300 | 地面 |
| 9 | 裕民商城东侧 | 930 | 地面 |
| 10 | 台安街北侧空地 | 400 | 地面 |
| 11 | 新钢厂区南门 | 210 | 地面 |
| 12 | 五老街东侧 | 80 | 地面 |
| 13 | 万新街东 | 40 | 地面 |
| 14 | 新屯东街 | 80 | 地面 |
| 15 | 园林管理中心南侧 | 110 | 地面 |
| 16 | 石华山公园门前 | 60 | 地面 |
| 17 | 德才高中北侧 | 100 | 地面 |
| 18 | 木兰街三角地 | 20 | 地面 |
| 19 | 东富商场西三角地 | 20 | 地面 |
| 20 | 东洲河东岸滨河空地 | 100 | 地面 |
| 21 | 解放路综合枢纽站 | 300 | 立体停车楼 |
| 22 | 子金盛宴东侧 | 80 | 立体停车楼 |
| 23 | 西七路北侧解放路三角地 | 120 | 立体停车楼 |
| 24 | 南台二路北永安二街东 | 100 | 立体停车楼 |
| 25 | 南阳南分苑空地 | 200 | 立体停车楼 |
| 26 | 凤翔路南略阳街西 | 300 | 立体停车楼 |
| 27 | 市中心医院内北侧空地 | 300 | 立体停车楼 |
| 28 | 民主路三角地 | 150 | 立体停车楼 |
| 29 | 解放路南三角地 | 80 | 立体停车楼 |
| 30 | 礼泉路北公园二街东 | 80 | 立体停车楼 |
| 31 | 矿务局医院院内 | 300 | 立体停车楼 |
| 32 | 裕民商场南D级危楼改造 | 500 | 立体停车楼 |
| 33 | 东洲区政府东 | 600 | 立体停车楼 |
| 34 | 顺城区政府西侧 | 200 | 地下 |
| 35 | 市政府北侧 | 890 | 地下 |
| 36 | 儿童公园 | 150 | 地下 |
| 37 | 雷锋纪念馆南、东侧 | 1100 | 地下 |
| 38 | 地下商场 | 1000 | 地下 |
| 39 | 解放路商场 | 900 | 地下 |
| 总计 |  | 14932 |  |

## 6.4充电桩规划

在倡导生态文明、环境保护和节约能源的今天，发展新能源汽车成为了时代发展的必然趋势，在第一台电动汽车问世以来，电动汽车的用户快速增长，减少传统能源汽车、增加新能源汽车的使用对环境的保护有着重要的意义。中国的新能源汽车的增长十分迅速，加快发展充电桩设施的建设，有利于新能源汽车的推广和发展，也是城市居民出行和公共交通发展的必然需求。

抚顺市全市目前只有少量的充电设施，预计未来已无法满足电动汽车的日益增长的使用需求，为了贯彻落实国家新能源汽车发展战略部署及相关文件精神，推动抚顺市电动汽车的发展和节能环保目标的实现，建议在改建和新建的公共停车场中建设新能源汽车充电桩设施，规划按照100%预留建设安装条件，近期按照不少于总停车位10%的比例建设充电设施。

# 第七章 路内停车泊位规划

路内停车位是占用城市道路空间资源来作为停车载体的，主要设置在支路、交通负荷度较小的次干路上以及有隔离带的非机动车道上，一方面，它具有设置灵活简单、占空间少、停车方便、距停车目的地较近等优点；另一方面，路内停车也有非常明显的副作用，如干扰动态交通、引起交通阻塞、降低道路通行能力、增加行程延误、诱发交通事故等，不合理的路内停车将会形成交通的瓶颈、事故的多发点和交通的拥堵源。

路内停车场主要提供短时间停车，所以路内停车需求数量可以按照区内不同时段可以提供路内停车的道路空间决定，需求特征根据路内停车场的使用特点确定。抚顺市目前已开始施划路内公共停车位，对抚顺市路内停车泊位进行整体调整和重新规划。

## 7.1路内停车泊位设置原则

根据公安部2009年发布的《城市道路路内停车泊位设置规范GA/T580-2009》中规定的路内停车场设置对道路宽度的要求下限，确定为路内停车泊位的设置原则。如表7-1所示。

表 7-1 设置路内公共泊位道路宽度条件表

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 通行条件 | 车行道路路面实际宽度（W） | 泊位设置 |
| 机动车双向通行道路 | W≥12 | 可两侧设置 |
| 8≤W＜12 | 可单侧设置 |
| W＜8 | 不可设置 |
| 机动车单向通行道路 | W≥9 | 可两侧设置 |
| 6≤W＜9 | 可单侧设置 |
| W＜6 | 不可设置 |
| 巷弄 | W≥9 | 可两侧设置 |
| 6≤W＜9 | 可单侧设置 |
| W＜6 | 不可设置 |

根据《抚顺市机动车停车条例》的规定，设置道路停车泊位应当符合下列要求：

（1）不影响行人、车辆通行及消防通道安全；

（2）不得占压盲道、绿地、地下消火栓；

（3）符合区域道路停车总量控制要求；

（4）与区域停放车辆供求状况、车辆通行条件和道路承载能力相适应。

公安机关交通管理部门、市住房和城乡建设主管部门应当在各自职责范围内，在道路和人行道设置醒目的相应标志。

## 7.2路内停车泊位规划布局

近期规划对全市467条现状道路进行梳理，选定具备建设条件的176段道路，共规划路内临时停车位19149个，详见表7-2。远期随着新建建筑配建标准的提升，路外公共停车场的建设，逐步减少路内停车泊位数量，形成以配建停车为主、路外公共停车为辅、路内停车为补充的城市停车系统。

表7-2 路内临时停车位规模及位置一览表

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 序号 | 道路名称 | 道路等级 | 建设区间 | 停车位数量（个） | 停车方式 | 所属停车分区 |
| 1 | 永宁街 | 主 | 凤翔路-永安五街 | 84 | 双侧 | B区 |
| 2 | 永安路 | 主 | 市委转盘东——永安五街 | 40 | 单侧 | B区 |
| 3 | 新城东路 | 主 | 永城街-贵城街 | 467 | 双侧 | A区 |
| 4 | 临江东路 | 主 | 永城街-贵城街 | 460 | 双侧 | A区 |
| 5 | 裕城东路 | 主 | 颐城街-贵城街 | 170 | 单侧 | A区 |
| 6 | 顺城东路 | 主 | 永城街-富城街 | 131 | 单侧 | A区 |
| 7 | 顺城路 | 主 | 隆城街-长城街 | 200 | 双侧 | B区 |
| 8 | 永城街 | 主 | 裕城路-顺城路 | 270 | 双侧 | A区 |
| 9 | 安城街 | 主 | 临江路-新城路 | 122 | 双侧 | A区 |
| 10 | 北镇街 | 主 | 朝阳路-锦州路 | 40 | 单侧 | B区 |
| 11 | 望花大街 | 主 | 雷锋路-锦州路 | 85 | 双侧 | B区 |
| 12 | 海城街 | 主 | 雷锋路-鞍山路 | 60 | 双侧 | B区 |
| 13 | 十二道街 | 主 | 全线 | 31 | 单侧 | C区 |
| 14 | 新城路 | 主 | 长春街-永城街 | 309 | 单侧 | A区70,B区239 |
| 15 | 安城街 | 主 | 新城路-裕城路 | 80 | 双侧 | A区 |
| 16 | 新城路 | 主 | 乾安街-长春街 | 160 | 单侧 | A区30、B区130 |
| 17 | 丹东路西段 | 主 | 北镇街-望花区边界 | 47 | 单侧 | B区 |
| 18 | 盘南路 | 次 | 全线 | 260 | 单侧 | C区 |
| 19 | 礼泉路 | 次 | 公园街-略阳街 | 140 | 单侧 | C区 |
| 20 | 凤翔路 | 次 | 公园街-略阳街 | 290 | 双侧 | C区 |
| 21 | 迎宾街南段两侧 | 次 | 永安路-南阳路 | 120 | 双侧 | B区65,C区55 |
| 22 | 葛布路 | 次 | 葛布东街-沈吉铁路南 | 80 | 单侧 | C区 |
| 23 | 葛布路 | 次 | 沈吉铁路北-高山路 | 50 | 单侧 | C区 |
| 24 | 鞍山路（东段） | 次 | 康平街-海城街 | 485 | 单侧 | B区 |
| 25 | 康平街 | 次 | 雷锋路-锦州路 | 35 | 单侧 | B区 |
| 26 | 西七路 | 次 | 中央大街-西三街 | 50 | 单侧 | A区 |
| 27 | 西十路 | 次 | 西三街-西五街 | 94 | 双侧 | A区 |
| 28 | 西一街 | 次 | 西一路-西十路 | 124 | 双侧 | A区 |
| 29 | 西二街 | 次 | 西一路-西十路 | 137 | 双侧 | A区 |
| 30 | 东七路 | 次 | 中央大街-东三街 | 45 | 单侧 | A区 |
| 31 | 东十路 | 次 | 中央大街-东三街 | 146 | 双侧 | A区 |
| 32 | 解放路 | 次 | 西一路-西三街 | 92 | 双侧 | A区 |
| 33 | 民主路 | 次 | 东一路-东三街 | 122 | 双侧 | A区 |
| 34 | 自由路 | 次 | 东一路-东三街 | 40 | 双侧 | A区 |
| 35 | 福民路 | 次 | 五道街-十二道街 | 213 | 双侧 | C区 |
| 36 | 一道街 | 次 | 浑河南路-千金路 | 55 | 单侧 | C区 |
| 37 | 三道街 | 次 | 浑河南路-千金路 | 55 | 单侧 | C区 |
| 38 | 五道街 | 次 | 浑河南路-福民路 | 22 | 单侧 | C区 |
| 39 | 七道街 | 次 | 浑河南路-千金路 | 55 | 单侧 | C区 |
| 40 | 九道街 | 次 | 浑河南路-千金路 | 55 | 单侧 | C区 |
| 41 | 十一道街 | 次 | 浑河南路-千金路 | 55 | 单侧 | C区 |
| 42 | 安康街 | 次 | 浑河南路-东林路 | 120 | 单侧 | C区 |
| 43 | 榆林路 | 次 | 略阳街以东部分路段 | 120 | 单侧 | C区 |
| 44 | 公园街 | 次 | 凤翔路-东林路 | 79 | 单侧 | C区 |
| 45 | 靖宇街 | 次 | 新城路-辉南路 | 30 | 单侧 | C区 |
| 46 | 梅河路 | 次 | 柳河街-将军街 | 210 | 单侧 | C区 |
| 47 | 柳河街 | 次 | 延吉路-临江路 | 130 | 单侧 | C区 |
| 48 | 辉南路 | 次 | 柳河街-将军二街 | 160 | 单侧 | C区 |
| 49 | 延吉南路 | 次 | 靖宇街-柳河街 | 60 | 单侧 | C区 |
| 50 | 贵德街 | 次 | 怀德路-顺城路 | 140 | 单侧 | C区 |
| 51 | 乾安街 | 次 | 抚顺城路-临江路 | 130 | 单侧 | A区 |
| 52 | 长春四路 | 次 | 汪清街-晖春街 | 50 | 单侧 | B区 |
| 53 | 汪清街 | 次 | 抚顺城路-河堤 | 150 | 单侧 | B区 |
| 54 | 隆城街 | 次 | 临江路-河堤 | 180 | 双侧 | B区 |
| 55 | 长城街 | 次 | 临江路-顺城路 | 200 | 双侧 | A区150,B区50 |
| 56 | 盛城街 | 次 | 新城路-裕城路 | 50 | 双侧 | A区 |
| 57 | 盛城街 | 次 | 临江路-河堤 | 55 | 双侧 | B区 |
| 58 | 天城街 | 次 | 临江路-裕城路 | 64 | 双侧 | B区 |
| 59 | 丰城街 | 次 | 临江路-新城路 | 150 | 双侧 | B区 |
| 60 | 富城街 | 次 | 新城路-临江路 | 75 | 双侧 | A区 |
| 61 | 丰城街 | 次 | 裕城路-顺城路 | 106 | 双侧 | B区 |
| 62 | 颐城街 | 次 | 顺城东路-裕城东路 | 120 | 双侧 | A区 |
| 63 | 葛布东街 | 次 | 全线（除铁路道口两侧） | 96 | 单侧 | C区 |
| 64 | 西葛一街 | 次 | 西戈一路-2路车停车场 | 20 | 单侧 | C区 |
| 65 | 西葛一路 | 次 | 戈布路-西戈一街 | 100 | 单侧 | C区 |
| 66 | 葛山路 | 次 | 葛布后街-后葛三街 | 78 | 单侧 | C区 |
| 67 | 经一街 | 次 | 新城路-临江路 | 32 | 单侧 | C区 |
| 68 | 经二街 | 次 | 新城路-临江路 | 28 | 单侧 | C区 |
| 69 | 葛布中街 | 次 | 葛布路以北段 | 45 | 单侧 | C区 |
| 70 | 葛布后街 | 次 | 沈吉铁路线以北段 | 70 | 单侧 | C区 |
| 71 | 宝应路 | 次 | 靖江路－门进沟桥 | 72 | 单侧 | C区 |
| 72 | 松江路 | 次 | 靖江路－五粮库 | 47 | 单侧 | C区 |
| 73 | 阜宁路 | 次 | 章党河以西段 | 125 | 单侧 | C区 |
| 74 | 章党街 | 次 | 黑大线-河堤 | 106 | 单侧 | C区 |
| 75 | 台安街 | 次 | 台安街北停车场-雷锋路 | 179 | 单侧 | A区80、B区99 |
| 76 | 西丰街 | 次 | 锦洲路—西丰桥 | 174 | 单侧 | B区 |
| 77 | 朝阳路 | 次 | 盖县街—大理石厂 | 387 | 单侧 | A区135、B区252 |
| 78 | 辽阳路 | 次 | 昌图街—河堤 | 458 | 单侧 | B区 |
| 79 | 盖县街 | 次 | 辽阳路—丹东路 | 145 | 单侧 | B区 |
| 80 | 凌源街 | 次 | 辽阳路—丹东路 | 200 | 单侧 | A区110、B区90 |
| 81 | 凤城街 | 次 | 辽阳路—营口路（除雷锋路-丹东路） | 145 | 单侧 | A区40、B区105 |
| 82 | 辽中街 | 次 | 营口路-河堤 | 162 | 单侧 | B区 |
| 83 | 辽中街 | 次 | 营口路-辽阳路 | 204 | 单侧 | A区104、B区100 |
| 84 | 建昌街 | 次 | 铁路—营口路 | 130 | 单侧 | A区65，B区65 |
| 85 | 开原街 | 次 | 锦洲路—本溪路 | 60 | 单侧 | B区 |
| 86 | 铁岭街 | 次 | 锦洲路—丹东路 | 70 | 单侧 | B区 |
| 87 | 法库街 | 次 | 锦州路-雷锋路 | 90 | 单侧 | B区 |
| 88 | 锦洲路 | 次 | 昌图街-康平街 | 520 | 单侧 | B区 |
| 89 | 营口路 | 次 | 全线 | 506 | 单侧 | B区 |
| 90 | 岫岩路 | 次 | 海城街—岫岩路1# | 50 | 单侧 | B区 |
| 91 | 宁安路 | 次 | 全线 | 50 | 单侧 | A区29、C区21 |
| 92 | 崇德街 | 次 | 黑河路-绥化路 | 60 | 单侧 | A区30、B区30 |
| 93 | 木兰街 | 次 | 绥化路-绥阳路 | 44 | 单侧 | A区 |
| 94 | 呼兰街 | 次 | 绥化路-庆安路 | 80 | 单侧 | B区40,C区40 |
| 95 | 龙江街 | 次 | 浑河南路-北安路 | 65 | 单侧 | B区 |
| 96 | 黑河路 | 次 | 嫩江街-东洲北街 | 120 | 单侧 | B区 |
| 97 | 北安路 | 次 | 嫩江街-东洲北街 | 184 | 双侧 | A区 |
| 98 | 向阳路 | 次 | 东洲大街以东 | 50 | 单侧 | A区 |
| 99 | 庆安路 | 次 | 木兰街以东 | 36 | 单侧 | C区 |
| 100 | 绥阳路 | 次 | 东洲大街以东 | 120 | 单侧 | C区 |
| 101 | 新太南街 | 次 | 绥化路-地质队 | 30 | 单侧 | C区 |
| 102 | 刘山一路 | 次 | 盘南路－刘山三路 | 30 | 单侧 | C区 |
| 103 | 刘山二路 | 次 | 盘南路－创新桥 | 66 | 单侧 | C区 |
| 104 | 刘山三路 | 次 | 刘山一路－刘山二街 | 40 | 单侧 | C区 |
| 105 | 刘山二街 | 次 | 刘山一路－盘南路 | 197 | 单侧 | C区 |
| 106 | 刘山四街（胜利开发区一号路） | 次 | 南山坡－创新桥 | 325 | 单侧 | C区 |
| 107 | 新屯街 | 次 | 市政露天所－新屯南路 | 90 | 单侧 | C区 |
| 108 | 新屯南路 | 次 | 新屯街以东 | 100 | 单侧 | C区 |
| 109 | 新屯东街 | 次 | 煤都路-新屯南路 | 90 | 单侧 | C区 |
| 110 | 新屯东五路 | 次 | 新屯东街以东 | 50 | 单侧 | C区 |
| 111 | 新屯东一街 | 次 | 新屯西八路以南 | 120 | 单侧 | C区 |
| 112 | 南花园东街 | 次 | 南昌路—南花园桥(公路桥) | 35 | 单侧 | C区 |
| 113 | 虎万路 | 次 | 虎东一街以东 | 20 | 单侧 | C区 |
| 114 | 老虎台街 | 次 | 局部路段 | 20 | 单侧 | C区 |
| 115 | 虎南街 | 次 | 局部路段 | 20 | 单侧 | C区 |
| 116 | 虎东一街 | 次 | 虎台运输部-虎台寒洞 | 25 | 单侧 | C区 |
| 117 | 万新街 | 次 | 全线 | 200 | 单侧 | C区 |
| 118 | 茨沟街 | 次 | 龙凤路－锦山街 | 172 | 单侧 | C区 |
| 119 | 龙凤路 | 次 | 东段 | 40 | 单侧 | C区 |
| 120 | 东安街 | 次 | 煤都路—保温材料厂 | 75 | 单侧 | C区 |
| 121 | 望花大街 | 次 | 雷锋路-营口路 | 117 | 单侧 | B区 |
| 122 | 海新街 | 次 | 青年路-南外环路 | 875 | 双侧 | C区 |
| 123 | 东三街 | 次 | 东一路-东十路 | 30 | 单侧 | A区 |
| 124 | 昌图街 | 次 | 雷锋路-朝阳路 | 30 | 单侧 | A区 |
| 125 | 新北街 | 次 | 全线 | 91 | 单侧 | C区 |
| 126 | 南花园街 | 支 | 胜工路－盘南路 | 45 | 单侧 | C区 |
| 127 | 亚琦路 | 支 | 贵城街两侧 | 160 | 单侧 | C区 |
| 128 | 浑河北路 | 支 | 电视台门前 | 20 | 单侧 | A区 |
| 129 | 兴仁街 | 支 | 全线 | 96 | 单侧 | A区 |
| 130 | 西三路 | 支 | 西一街-中央大街 | 20 | 单侧 | A区 |
| 131 | 西六路 | 支 | 解放路-西二街 | 16 | 单侧 | A区 |
| 132 | 东五路 | 支 | 东一街-东三街 | 44 | 单侧 | A区 |
| 133 | 东六路 | 支 | 民主路-东三街 | 23 | 单侧 | A区 |
| 134 | 北台一街 | 支 | 全线 | 46 | 单侧 | B区 |
| 135 | 北台二街 | 支 | 全线 | 42 | 单侧 | B区 |
| 136 | 北台四街 | 支 | 全线 | 42 | 单侧 | B区 |
| 137 | 北台五街 | 支 | 全线 | 36 | 单侧 | B区 |
| 138 | 北台七街 | 支 | 全线 | 20 | 单侧 | B区 |
| 139 | 琥珀街 | 支 | 全线 | 34 | 单侧 | C区 |
| 140 | 公园二街 | 支 | 全线 | 21 | 单侧 | C区 |
| 141 | 新城二路 | 支 | 全线 | 24 | 单侧 | C区 |
| 142 | 新城四路 | 支 | 全线 | 110 | 单侧 | A区70、C区40 |
| 143 | 新城一街 | 支 | 新城四路-新城路 | 70 | 单侧 | B区 |
| 144 | 长春一路 | 支 | 全线 | 40 | 单侧 | B区 |
| 145 | 灯塔二街 | 支 | 全线 | 120 | 双侧 | B区 |
| 146 | 阿金南路 | 支 | 全线 | 120 | 单侧 | C区 |
| 147 | 五老西路 | 支 | 古城子南街—五老街 | 120 | 单侧 | C区 |
| 148 | 五老东路 | 支 | 五老街—古城子南街 | 56 | 单侧 | C区 |
| 149 | 五老街 | 支 | 五老桥—古城子路 | 130 | 单侧 | C区 |
| 150 | 虎西路 | 支 | 老虎台街-虎西三街 | 110 | 单侧 | C区 |
| 151 | 虎西街 | 支 | 老虎台街-平山街 | 60 | 单侧 | C区 |
| 152 | 虎西一街 | 支 | 虎西街-虎西路 | 110 | 单侧 | C区 |
| 153 | 虎西二街 | 支 | 虎西路-山下 | 25 | 单侧 | C区 |
| 154 | 虎东路 | 支 | 全线 | 80 | 单侧 | C区 |
| 155 | 莫地北路 | 支 | 全线 | 100 | 单侧 | C区 |
| 156 | 莫地南路 | 支 | 新屯西街-山头暖气厂 | 100 | 单侧 | C区 |
| 157 | 万新中路 | 支 | 万新派出所-万新山下 | 75 | 单侧 | C区 |
| 158 | 裕民美食街 | 支 | 全线 | 72 | 单侧 | A区 |
| 159 | 东九路 | 支 | 全线 | 10 | 单侧 | A区 |
| 160 | 东一街 | 支 | 民主路-东七路 | 47 | 单侧 | A区 |
| 161 | 东二街 | 支 | 东一路-东七路 | 83 | 单侧 | A区 |
| 162 | 公园五路 | 支 | 全线 | 85 | 单侧 | C区 |
| 163 | 双阳南路 | 支 | 长春街-至安城桥 | 200 | 单侧 | C区 |
| 164 | 将军三街 | 支 | 全线 | 45 | 单侧 | C区 |
| 165 | 新华二路西段 | 支 | 蛟河街-乾安街 | 50 | 单侧 | A区 |
| 166 | 新华三路 | 支 | 乾安街-新华大街 | 60 | 单侧 | A区 |
| 167 | 新华四路 | 支 | 蛟河街-站东街 | 40 | 单侧 | B区 |
| 168 | 怀德路 | 支 | 高山路-粮食局俱乐部 | 160 | 单侧 | C区 |
| 169 | 灯塔路 | 支 | 灯塔二街-灯塔三街 | 31 | 单侧 | B区 |
| 170 | 北台三街 | 支路 | 全线 | 36 | 单侧 | B区 |
| 171 | 西五路 | 支路 | 全线 | 16 | 单侧 | A区 |
| 172 | 民主一街 | 支路 | 全线 | 11 | 单侧 | A区 |
| 173 | 将军市场 | 　 | 　 | 84 | 单侧 | C区 |
| 174 | 巴黎都市东侧马路 | 支路 | 绥化路-绥化路48号 | 12 | 单侧 | C区 |
| 175 | 东洲区政府北门外 | 支路 | 搭连二街-煤都路12号 | 16 | 单侧 | C区 |
| 176 | 珲春街 | 支路 | 临江东路-河提 | 25 | 单侧 | B区 |
| 总计 |  |  |  | 19149 |  |  |

道路停车泊位在施划前，应提前与交管部门进行协商；施划过程中，如遇不符合交通通行或存在交通安全隐患，应及时调整停车位的施划，保证通行安全、畅通。

# 第八章 典型片区停车规划研究

## 8.1A类地区—南站片区

### 8.1.1现状分析

**（1）区位分析**

省级商贸集聚区，市级中心商业区。东三街至西三街，东、西七路至浑河南路。该地区东西长1.1公里，南北宽1.4公里，总面积为136公顷。

**（2）人口、用地现状**

集中了抚顺百货大楼、商业城、罕王商场、王府井百货、裕民商城、浙商国际商贸城、万达广场等商业设施。区域内有大量老旧住宅区。区内现有人口62225人，总户数25410户，商业及其他公共设施建筑面积约为100万平方米。

**（3）道路交通现状**

站前地区主要道路有东西向道路东西一路、东西七路、东西十路、浑河南路、沿滨路，南北向道路将军桥、武功街、东三街、西三街、西五街、自由路、中央大街。道路总长17.7公里，道路网密度13.0公里/平方公里，道路东西一路以南间距150米左右，以北间距300米左右。现全市公交线路79条，通过站前地区的公交线路多达51条，公交线路重复率高，公交车辆过于集中，公交站点路边停车候客时间长影响交通。

**（4）停车现状情况**

不封闭小区总人口约41130人，总户数17572户，现状基本车位停车缺口约为2885辆。车辆停放在小区内房前楼后，小区内部环境差，但对市政交通影响小。

封闭小区总人口约21095人，总户数7838户，车辆拥有量约5095辆。配建的停车位总体上满足现有车辆使用。但是由于地下停车场需要业主购买，部分车位未售出，造成了停车场存在闲置车位，空置率30%左右。实际基本车位停车缺口约723辆。由于小区封闭，没有购买停车位的住户将车辆停放在市政道路上，对交通影响较大。

表8-1 封闭小区停车场现状情况

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 序号 | 名称 | 停车位数量（辆） | 空置率 |
| 1 | 万达住宅 | 1612 | 31% |
| 2 | 天朗地下 | 421 |  |
| 3 | 中兴地下 | 70 |  |
| 4 | 王府井地下 | 244 |  |
| 5 | 富平佳苑 | 720 |  |
| 6 | 万达西地块 | 1545 |  |
| 7 | 浙商嘉苑 | 178 |  |
| 总计 |  | 4790 |  |

表8-2 路外公共停车场现状情况

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 序号 | 名称 | 面积（平方米） | 停车数量（辆） |
| 1 | 白云 | 800 | 32 |
| 2 | 百货大楼 | 1800 | 72 |
| 3 | 浙商周边 | 13150 | 526 |
| 4 | 铁路桥下 | 3600 | 144 |
| 5 | 电子城 | 1625 | 65 |
| 6 | 天宝门前 | 600 | 24 |
| 7 | 文化宫 | 306 | 12 |
| 8 | 自来水公司 | 325 | 13 |
| 9 | 古玩市场 | 800 | 32 |
| 10 | 中国银行 | 400 | 16 |
| 11 | 乐园大厦 | 300 | 12 |
| 12 | 罕王商场 | 300 | 12 |
| 13 | 农贸大厅 | 800 | 32 |
| 14 | 裕民 | 2500 | 100 |
| 15 | 万和购物 | 150 | 6 |
| 16 | 海上皇宫 | 350 | 14 |
| 17 | 宏宇酒店 | 350 | 14 |
| 18 | 联通营业厅 | 325 | 13 |
| 19 | 王府井周边 | 2500 | 100 |
| 20 | 中兴周边 | 2500 | 100 |
| 总计 |  | 33481 | 1339 |

表8-3 商业配建类停车场现状情况

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 序号 | 名称 | 停车数量（辆） | 备注 |
| 1 | 万达商场地下 | 932 | 具备社会公共停车场功能 |
| 2 | 浙商地下 | 273 | 具备社会公共停车场功能 |
| 3 | 天宝地下 | 18 | 社会公共停车场 |
| 4 | 工商银行 | 192 | 职工专用停车场 |
| 5 | 抚矿业集团医院 | 107 | 具备社会公共停车场功能 |
| 总计 |  | 1522 |  |

表8-4 路内停车位现状情况

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 序号 | 名称 | 停车位数量 |  |
| 1 | 解放路 | 64 | 路内停车场 |
| 2 | 西二街 | 64 | 路内停车场 |
| 3 | 西一街 | 44 | 路内停车场 |
| 4 | 东一街 | 12 | 路内停车场 |
| 5 | 东二街 | 64 | 路内停车场 |
| 6 | 东三街 | 32 | 路内停车场 |
| 7 | 西三街 | 88 | 路内停车场 |
| 8 | 东五路 | 32 | 路内停车场 |
| 9 | 东六路 | 12 | 路内停车场 |
| 10 | 西六路 | 40 | 路内停车场 |
| 11 | 民主路 | 40 | 路内停车场 |
| 12 | 东三路 | 12 | 路内停车场 |
| 13 | 解放二街 | 8 | 路内停车场 |
| 14 | 东十路 | 80 | 路内停车场 |
| 15 | 西十路 | 120 | 路内停车场 |
| 16 | 西七路 | 14 | 路内停车场 |
| 17 | 东七路 | 20 | 路内停车场 |
| 18 | 西二路 | 6 | 路内停车场 |
| 19 | 西三路 | 6 | 路内停车场 |
| 合计 |  | 758 |  |

结合商业建筑现有配建标准，估算现状出行车位停车缺口约1331辆。

**（5）现状总结**

1）不封闭小区无地下停车场，且小区周边大多未施划停车泊位，车辆自行停放在小区周边道路上。

2）封闭小区地下停车场利用率不高。

3）老旧商城均无地下停车设施，如抚顺百货大楼、商业城等，路外公共停车位明显不足。上述地区的车辆停靠现在基本上是沿道路两旁停靠。王府井、天朗、中兴商场等地下停车场主要为其业主服务，现虽对外开放，并不能满足此地区的停车需求。

总停车位缺口4939辆，基本车位缺口3608辆，出行车位缺口1331辆。大量车辆停放在道路两侧，严重影响动态交通。

### 8.1.2停车需求预测

**（1）车辆拥有量预测**

老旧小区随着人群年龄增长，车辆数增长不大。

新建小区随着人员的继续入住以及车辆的自然增长，仍有很大增长空间。

商业建筑近期无新增计划，车位需求变化不大。

**（2）停车位预测**

由于南站地区商业与住宅混杂，住户车辆与出行车辆可错时使用公共停车场，低峰时期需新增停车位泊位2000个左右，高峰时期（周末、节假日等）需新增停车位泊位5000个左右。

### 8.1.3规划建议

**措施1：在老旧小区内部施划停车泊位，规范停车秩序。**

**措施2：增加路内停车设施。**

在不影响站前地区动态交通的情况下，近期在站前地区各支路上设置停车位，可增加353个停车位。

表8-5 路内停车位规划统计表

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 道路名称 | 现状路内停车位 | 现状取消路内停车位 | 近期规划路内停车位 | 远期规划路内停车位 | 路内停车位总数 |
| 西二街 | 128 |  |  |  | 128 |
| 解放路 | 110 |  |  |  | 110 |
| 西一街 | 114 | 9 |  |  | 105 |
| 西三路 | 20 |  |  |  | 20 |
| 西六路 | 9 |  |  |  | 9 |
| 民主路 | 120 |  |  |  | 120 |
| 东一街 | 40 |  | 7 |  | 47 |
| 东二街 | 106 |  |  |  | 106 |
| 商海大厦北 | 30 |  |  |  | 30 |
| 百货大楼东侧 | 10 |  |  |  | 10 |
| 罕王商场周边 | 51 |  |  |  |  |
| 东五路 | 44 |  |  |  | 44 |
| 东六路 | 5 |  |  |  | 5 |
| 东三街 | 3 |  |  |  | 3 |
| 西十路 | 141 | 39 |  |  | 102 |
| 东十路 |  |  | 186 |  | 186 |
| 西七路 |  |  |  | 129 | 129 |
| 东七路 |  |  |  | 79 | 79 |
| 总数 | 931 | 48 | 193 | 208 | 1284 |

**措施3：新建立体停车楼。**

将西一路北侧裕民商城南侧的一栋D级危楼所处地块拆除后进行商业开发，底层为停车区域，预计可停放约500辆停车泊位，用于解决裕民、浙商周边的停车问题。万达西地块北部可临时停放车辆约200辆。

**措施4：在站前中心区东西两侧综合枢纽站，将原来的南站地区的公交首末站迁出。**

利用原公交首末站位置建设立体停车库，停车位约500个。在站前中心区东西两侧综合枢纽站内设置社会停车场，采用较低的收费价格鼓励车辆停放在外围停车场，截流进入中心区的车流。

**措施5：加强停车管理政策。**

对南站地区所有的公共停车场进行收费管理，采取分时段分区域的收费方式。万达、浙商、东西四路为南站地区的核心区，停车位高收费，其它地区收费标准可降低。

## 8.2A类地区—望花中心区

### 8.2.1现状分析

**（1）区位分析**

望花区中心地区，商业设施多，停车设施不足。北起本溪路，南至朝阳路，西起建昌街，东至凤城街，东西长1公里，南北宽0.6公里，总面积约为45.5公顷。

**（2）人口、用地现状**

区内现有人口约3万人，总户数约1.3万户，区内有4A级景区雷锋纪念馆，有乐购、七百购物商城，片区东侧有新玛特购物商城。

**（3）道路交通现状**

区内有城市东西向主干路雷锋路，其余市政道路均为城市次干路，交通便利。

**（4）停车现状**

不封闭小区总人口约1.8万人，总户数8870户，结合社区提供的数据，可大致推算出该区域家庭车辆拥有量1348辆，为0.15辆/户，可知现状基本车位停车缺口约为1000辆。车辆停放在小区内房前楼后，小区内部环境差，但对市政交通影响小。

封闭小区总人口约1.2万人，总户数5094户，家庭车辆拥有量约为0.3辆/户。该区域封闭小区建设年代较早，执行的停车配建标准为0.1个/户停车泊位。推算该区域车辆拥有量约1528辆。据统计现状停车位554个，停车位缺口约1000个。

规划区内商业设施没有配建专用停车泊位，车辆停靠基本占用建筑退红区域。周边商业设施建筑面积约15万平，参照抚顺市停车配建标准“每100平方米建筑面积配建0.4个泊位”，规划区所需车位约600个，停车缺口为258个。

表8-6 现状停车位情况

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 序号 | 名称 | 停车数量（辆） |
| 1 | 望花恒华商场 | 35 |
| 2 | 雷锋储蓄所 | 28 |
| 3 | 望花商贸大厦 | 24 |
| 4 | 乐购（望花）附近 | 100 |
| 5 | 雷锋路退红区域 | 120 |
| 6 | 辽中街 | 35 |
| 总计 |  | 342 |

**（5）现状总结**

1）周边小区建设年代较早，大多无配建停车场，且小区周边大多未施划停车泊位，车辆自行停放在小区内部道路上。

2）车辆拥有量不高，总停车缺口相对南站地区不高，约2000辆。

3）已施划的停车泊位基本满足出行车位需求，但由于未能充分利用，仍存在停车乱、停车难的问题。

### 8.2.2停车需求预测

老旧小区随着人群年龄增长，车辆数增长不大。商业建筑近期无新增计划，车位需求变化不大。需新增停车位泊位2000个左右。

### 8.2.3规划建议

**措施1：在老旧小区内部施划停车泊位，规范停车秩序。**

**措施2：增加路内停车设施。**继续施划路内停车泊位，可新增200个车位。

**措施3：加强停车管理政策。**

雷锋路退红区域内的部分停车泊位被商贩占用，没有发挥最大的利用效率，交通环境差。应加大私占停车位、违章停车惩罚力度，并贵该区域所有的公共停车场进行收费管理。

## 8.3A类地区—永城街东侧住宅区

### 8.3.1现状分析

**（1）区位分析**

城东新区，大型住宅集中区。规划范围西起永城街，东至富城街，南至临江路，北至抚顺城路，总面积约168公顷。

**（2）人口、用地现状**

区域内集中了万科、恒大、金水岸、汇银东第、澳海澜庭、东华园、汇银东樾（在建）七个大型住宅区及顺城区实验小学、财政局、不动产交易中心等教育、办公用地。规划区内现有人口约3.5万人，总户数约1.3万户。

**（3）道路交通现状**

1）道路基本情况

现状主要道路有东西向临江东路、新城东路、裕城东路、顺城东路，南北向道路有永城街、颐城街、富城街、贵城街（北段在建）。

现状道路总长约8.2公里，道路面积约38.3公顷，道路网密度4.9公里/平方公里，道路面积占总用地面积的23%。裕城东路以南路网间距约1.2公里，街区尺度较大，但道路普遍较宽，主干路道路红线为40-80米，次干路、支路道路红线大部分为30米，局部20米。

2）公共交通情况

现状途径该区域的公交线路有11条，其中10条线路为始发线路，公交站点8个，位于富城街、裕城东路、新城东路上。

**（4）停车现状情况**

小区周边实际停车数量5300辆，其中已施划停车位（含退红区域和市政路内）数量约2600个，还有2700辆小汽车处于无序停放状态。

综上，结合小区物业提供的数据，恒大、万科、金水岸、汇银东第、澳海澜庭按现状入住率80%计算，东华园入住率约50%（实际调查），预计该区域总户数为1.3万户（后续结合社区提供数据调整），总停车数量为9750辆，可大致推算出该区域家庭车辆拥有量约为0.75辆/户，远超过0.5辆/户停车配建标准。若小区内地下车位利用率保持现状（空置率15%），则现状基本停车位缺口约2700个；若小区内地下车位全部利用，则现状基本停车位缺口约2000个。

表8-7 现状停车情况统计

|  |  |
| --- | --- |
| 小区类型 | 封闭小区内部 |
| 序号 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 合计 |
| 基本情况 | 名称 | 恒大华府 | 澳海澜庭 | 汇银东第 | 金水岸 | 万科金域国际 | 东华园 |
| 人口 | 6873 | 11000 | 6420 | 8700 | 6500 | 16248  | 55741 |
| 户数 | 2291 | 4513 | 2140 | 2186 | 2750 | 6499 | 20379 |
| 车辆拥有量 | 2045 | 4500 | 2140 | 约1300 | 2800 | 未提供 | 11485 |
| 地下停车场 | 已建停车位数量 | 969 | 409 | 606 | 854 | 402 | 1038 | 4278 |
| 可用停车位数量 | 969 | 409 | 606 | 854 | 402 | 1038 | 4278 |
| 空置率 | 13.10% | 0 | 20% | 15% | 0 | 25% | 15% |
| 收费标准 | 100元/月/车位 | 30元/月 | 960元/年 | 管理费70/月 | 100元/月 | 地下停车位200元/月；地下停车库400元/月 |  |
| 地面停车位 | 已施划停车位区域 | 停车位数量 | 0 | 106 | 0 | 207 | 308 | 193 | 814 |
| 位置 | 无 | 香榭丽舍内街 | 无 | 园区内 | 园区内各楼外围 | 园区内 | 　 |
| 收费标准 | / | 不收费 | / | 150元/月 | 6元每日过零点收费 | 临时停车 | 　 |
| 使用率 | / | 100% | / | 100% | 100% | 100% | 100% |
| 未施划停车位区域 | 实际停放车辆数量 | / | 　 | / | 　 | 　 | 　 | 　 |
| 位置 | / | 　 | / | 　 | 　 | 　 | 　 |
| **停车位合计** | **969** | **515** | **606** | **1061** | **710** | **1231** | **5092** |
| **实际停车位配建比例（车位/户）** | **0.42**  | **0.11**  | **0.28**  | **0.49**  | **0.26**  | **0.19**  | **0.25** |
| **规划住宅配建标准（车位/户）** | **0.5** | **0.1** | **0.5** | **0.5** | **0.5** | **0.3** |  |

表8-8 停车现状汇总表

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 位置 | 现状停车数量 | 已施划停车位数量 | 停车缺口 |
| 小区内部 | 地下 | 3636 | 4278 | 2058 |
| 地面 | 814 | 814 |
| 小区周边（含市政路内） | 5300 | 2600 |
| 合计 | 9750 | 7692 |

**（5）现状问题总结**

1）实际停车位配建比例未达到0.5辆/户配建要求；

2）规划配建的地面停车位，在实际建设及使用中难以保障（如汇银东第三期规划近80%地面停车位，实际小区内无地面停车位）

3）部分小区配建标准低，历史欠账大（如澳海澜庭规划住宅停车率仅10%）。

### 8.3.2停车需求预测

预计未来五年，按已建成恒大、万科、金水岸、汇银东第、澳海澜庭小区入住率达100%，东华园达70%，恒大华府、澳海澜庭在建楼盘入住率达30%，则该区域总户数将达到1.9万户。按照家庭车辆拥有量0.85辆/户计，该区域总停车需求将达到1.6万个，停车缺口达到8000个（已扣除新建楼盘配建停车位）。

### 8.3.3规划建议

措施1：增加路内停车泊位，通过车位布局优化、交通组织优化等措施来新增、加密停车位。

措施2：增加退红区域内停车泊位。

措施3：因地制宜的建设简易式、机械式等立体停车库。

措施4：鼓励周边小区地下闲置停车资源对外开放，定向共享车位。

措施5：提高周边新建地块配建标准。

**（1）增加路内停车泊位**

在不影响该地区动态交通的情况下，近期在各道路上增设/优化停车位，路内可施划总停车泊位约2400个，比现状增加1100个停车位。为不影响主干路通行能力，允许夜间错时停车，白天7-19时禁止停车。

表8-9 市政道路增设/优化停车泊位汇总表

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 道路名称 | 道路长度/面积 | 现状已施划停车泊位 | 规划停车泊位 | 新增泊位数量 | 备注 |
| 临江东路 | 1000 | 235  | 568  | 333  | 机动车道增加斜列式停车泊位 |
| 新城东路 | 1100 | 467 | 601  | 134  | 机动车道平行式改为斜列式 |
| 裕城东路 | 980 | 170 | 128  | -42 | 取消人行道上已施划停车泊位 |
| 顺城东路 | 1000 | 131 | 427  | 296  | 机动车道增加平行式停车泊位 |
| 永城街 | 770 | 100 | 151  | 51  | 非机动车道增加平行式停车泊位 |
| 颐城街 | 533 | 78 | 142  | 64  | 机动车道增加平行式停车泊位 |
| 富城街 | 1000 | 0 | 267  | 267  | 机动车道增加平行式停车泊位 |
| 永城街桥下 | 2800m2 | 115 | 115  | 0  | 收费 |
| 合计 |  | 1296  | 2398  | 1102  |  |

**（2）鼓励闲置场地改做简易立体停车库**

鲍家河三角地地块：

1）用地面积：约2000平方米

2）现状停车数量：94个

3）规划三层简易机械式立体停车库，可停放机动车数量：280个

4）增加停车位186个

**（3）增加退红区域内停车泊位**

在用地退红区域（部分借用人行道）增设停车泊位，总泊位数约3000个，其中现状已施划泊位1200个，增设停车泊位约1800个。

**（4）鼓励周边小区共享停车资源**

鼓励地下停车位闲置的小区（如东华园东区）以定向、收费的形式与周边小区共享，通过录入租户信息等方式加强管理。

通过以上措施，增加停车位约3100个，该区域总停车泊位达到1.2万个（小区内部6600个，小区周边5600个），可以满足现状约9700辆小汽车停车需求，满足未来五年75%的停车需求。

# 第九章 停车产业化研究

## 9.1停车产业化发展政策

### 9.1.1停车产业化发展

（1）过程范畴

停车产业化发展过程必须包括四个环节：规划、建设、经营、管理。

（2）执行者

政府：停车设施规划、监督管理。

企业：停车设施建设、运营管理。

政府与企业共同建设、运营管理的情况也会存在。

（3）市场范围

路外公共停车设施的建设与运营；路内公共停车设施的运营；配建停车设施的建设和运营；停车设备经营。

### 9.1.2国内外城市停车产业化发展借鉴

（1）日本

日本为了促进停车产业的发展，引导民间资本投向停车场的建设，中央政府、地方政府、公共机关、金融机构都对停车场的建设与经营给予了资金和税收上的支持。日本政府规定：对私营和半官半民建设与经营的停车场给予一定的财政补助，其补助率为 1/3，补助对象率为 1/4。对于性能较好的、具有一定占地规模的、对于街道环境改善有利的停车设施，允许其容积率超过规划。

1970年8月政府提出了关于建设停车场的基本政策的提案，这项提案提出停车场建设的基本方向应是：

1）停车需要以业务交通为中心；

2）停车场建设的主体是民间机构，政府也需要参与城市规划停车场的建设；

3）为了减少建设费和有效利用土地，要促进停车场的立体化、机械化；

4）应制定促进停车场建设的相关优惠政策。

基于这份提案，日本确立了日本开发银行贷款制度、减免固定资产税和地方公共团体贷款等优惠政策。实施后的结果是以民间为主体的停车场大量增加，同时建筑物附设停车场数量亦相应增加。

（2）香港

香港鼓励民间力量参与停车设施的建设与经营，包括合作、资产出售、项目运营承包和服务承包管理等。对于私人兴建的停车设施按物业进行管理；对于政府兴建的由私人公司承包的停车设施，采用“商业原则”经营。政府的多层停车库和路边停车收费咪表采取招标承包方式，政府从经营者变为对承包者的监控者，保留对收费价格、利润率调节的控制权。政府对经营方式不乱加干涉，也不给予补助，通过利润税收政策给予优惠。香港还鼓励发展机械泊车系统和多层停车场（库），提高空间使用效率。

对于停车场设施的建设与经营，香港政府鼓励民营化，其民营化的原则是：要兼顾公众利益和承包商利益，确保停车使用者所付停车费合理，享受一定的服务水平，而且保证股东经营有利可图，使投资经营者的利益得到适当保证，提高其投资与经营的积极性。

（3）广州

广州市2001年已公布了《关于给予建设地下停车场等建筑面积免交交配套设施建设费的通知》等一系列法律法规，明确了停车场相关税费的减免政策，除建设项目地下停车场建筑面积外，绿化广场、公园休憩场所配套地下停车场及独立停车楼、机械式立体停车库和地下停车库等各类社会公共停车场项目，均应明确给与税费的优惠政策。

根据2008年12月11日修订实施的《广州市停车场管理办法》，规定市交通行政管理部门是本市各类停车场的行政管理部门，负责停车场的行业管理工作，公安、城市规划、建设、市政、环保、价格、工商、税务等行政管理部门按照各自的职责，依法对停车场实施监督管理。

广州市鼓励单位和个人在本市投资建设为公众提供车辆停放服务的停车场，建设者可以依照本办法规定收取停放保管服务费。投资建设为公众提供车辆停放服务的停车场还可以享受由市人民政府另行制定的优惠政策。营业性机动车停车场的停放保管服务收费实行政府定价、政府指导价、市场调节价三种定价形式。

近期优先发展三类停车场：旅游点附近、知名老店附近和一些停车需求量大的区域的社会停车场。对这三类停车场，政府统一拆平一些地块，由开发商来开发，同时考虑给予一定的税费倾斜政策。

### 9.1.3抚顺市停车产业化发展实施建议

（1）建立“公开、公正、公平”的停车场竞标准入机制，实现公共泊位资源有偿经营。

（2）深入挖掘和有效利用停车资源，通过规范管理、合理配置、科学布局，最大限度满足机动车停泊需求。

（3）抑制机动车盲目过宽增长的势头，促进节能、环保的公交、步行和非机动车交通方式。

（4）吸引社会资本对城市交通管理的投入，推进现代化停车场、多功能停车楼、信息化停车体系建设。

（5）通过计时收费管理，加快泊位循环，提高泊位周转率和利用率。

（6）加强立法和完善市场规则。停车立法和行业市场规则是停车产业化发展的重要保证，政策的着力点应该是制定市场规则，培育和扶持专业停车企业，促进停车市场资源要素和市场份额逐步由非停车企业向专业停车企业转移；建立和完善对停车企业的监管和对停车消费的规范措施。

（7）在充分考虑对物价指数影响和市民承受能力的基础上，先出台近期价格标准，逐步向远期价格标准过渡，并坚决贯彻“差别化”供给的原则，充分考虑两个“差别化”，即中心城区收费标准要高于外围地区和路内占道停车收费标准要高于路外停车。这样既有利于提高路外停车设施利用率，又有利于改善城市道路的交通拥堵状况。

## 9.2停车管理政策

### 9.2.1停车管理现状分析

长期以来，国内城市在停车管理上缺乏依法管理和规范管理，习惯于集所有权、经营权、法规制定权于一身。而与停车管理相关的各职能部门又因行政执法和业务分工不同，常常出现“多头管理”，部门之间缺乏联系与协调。

### 9.2.2建立抚顺市公共停车管理体系

市住房和城乡建设主管部门会同公安机关交通管理、自然资源、大数据管理部门，建立、完善全市统一的停车综合管理信息服务系统，收集、掌握全市机动车停车场信息，并向社会提供信息服务，实时公布停车场分布位置、泊位数量、使用状况和收费标准等信息。

单位和个人应当遵从设置停车场（位）设施建设规划要求，不得将停车设施挪作他用，不得改变公共停车场为社会车辆提供停放服务的用途。

停车场（位）实行按类差异化定价。按照路内高于路外、地上高于地下、日间高于夜间、中心区域高于外围区域、重点区域高于非重点区域、拥堵时段高于空闲时段、短时免费的原则确定停车收费标准。

### 9.2.3路内停车管理措施

为解决车辆路内乱停乱放问题，特提出以下管理措施：

（1）整合停车资源并对路内停车泊位清理整顿

建议对路内停车泊位设置分为两种类型：一为有停车需求的单位向交警部门上报，经审核批准后自行在门前划设的泊位，主要分布在人行道和非机动车道上；一为由交警部门统一划设作为临时停车用的泊位，主要分布在非机动车道和部分不影响交通的路段的机动车道上。通过整顿路内停车，整合全市现有停车资源，达到优化利用的目的。

（2）理顺路内停车管理制度

建议背街小巷停车管理权限划归小区或社区，让社区根据停车需求情况制定行之有效的管理制度与措施；主、次、支道路车行道外占人行道停车明确由城市管理部门管理。

（3）实行路内停车收费管理制度

建议根据城市经济发展状况即用户的承受能力、具体使用情况建立收费标准。交警部门对物价局制定路内停车收费标准提出修订建议，直至收费标准能调节路内停车需求为止。建议路内停车收费标准高于路外停车，白天收费标准高于夜晚，交通高峰收费标准高于平峰；城市核心区高于城市其它区域，体现区域差异化、时段差异化。

# 第十章 智慧停车研究

## 10.1停车智能化信息化政策

国家在“十四五”规划和2035年远景目标中指出：“应建设智慧城市和数字乡村”。智慧城市建设中交通出行方面是重点领域，“智慧停车”是智慧城市建设的重要反映，智能停车是智慧城市的基石，实现智慧城市要从实现智能停车开始。十四五时期国家推进新型智慧城市建设，利好智能停车行业发展，智能停车行业将得以快速发展。

国家在“十四五”规划的2035年远景目标中指出：“加快推动数字产业化，培育壮大新兴数字产业，在智能交通等重点领域试点示范。”智能交通将通过更多的数据汇集，包括经验汇聚、方法汇聚，来实现更好的感知、协调、洞察和创新，实现停车治理模式突破、服务模式突破和发展理念突破，发挥智能的真正价值。推进产业数字化转型，为智能停车提供技术支持，利于智能停车产业化发展。

## 10.2停车诱导系统

停车诱导系统是通过多种信息发布形式发布实时的停车信息给驾车出行者提供方便快捷的停车服务，实现疏导停车需求，提高道路交通服务水平，缓解因停车巡游产生交通拥挤、行驶速度缓慢等造成的道路交通压力。

### 10.2.1停车诱导管理系统逻辑结构

停车诱导管理系统的主要构成要素间的基本逻辑关系详见图8-1。



图10-1 诱导系统主要构成要素间基本关系

### 10.2.2停车诱导管理系统的基本工作要求

（1）技术要求

信息采集技术：通过远程监视装置、传感装置，采集对象区域内各停车场相关信息。

数据处理技术：收集各停车场的实时数据，得到停车场剩余空车位或停车场的空满状态，得出每个泊位的占有或空闲状态。然后根据实际需要将这些状态信息转换为文字、颜色、图像或声音信号，同时也产生相应的信号，传输给可变信息板等媒体。

通信传输技术：各停车场与路内可变标志牌数据通讯利用配备的专用无线通讯模块实现。停车场数据采集器与主控计算机之间的数据通过电话线传输。

信息发布技术：信息发布技术主要包括电子可变情报板、车载导航仪、Internet/社区服务网、无线寻呼网、广播电台、图文电视、电话声讯服务台等。近期核心区信息发布技术主要采用可变情报板及广播电台来实现。

（2）设备要求

所需主要设备包括：路口空/满显示牌、路口空车位显示牌、入口空/满显示牌、入口空车位显示牌、路口引导牌支架、检测线圈、空泊位数据采集器、收费读卡机、管理计算机、管理软件、调制解调器、无线通讯模块、路由器、服务器、ISDN、Hub等。

（3）诱导信息分级要求

诱导系统应结合诱导区域特点设计成三级或四级诱导系统。一般采用三级诱导系统，详见表10-1。

表10-1 停车诱导系统分级体系

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 性质 | 级别 | 作用 | 建议设置位置 |
| 区域级预告性诱导标志 | 一级 | 显示诱导区域位置和总空位信息 | 区域周边主干路 |
| 街道级诱导标志 | 二级 | 周边停车场指示标志，指示道路沿线停车场信息 | 区域内部道路 |
| 停车场级指示标志 | 三级 | 指示各停车场区位置和空位信息 | 停车场入口 |

主干路信息发布牌（一级）在诱导区域的四周主干路上，对要进入区域停车的车辆进行诱导，使驾驶员了解区域主要行驶路径及沿线各区域的剩余泊位总数；沿线停车场信息发布牌（二级）在停车场所沿线道路上，对于沿线各停车场空位信息进行发布，告诉驾驶员道路沿线各停车场的剩余泊位数量及进口方向。在有多个停车需要指示时，该类发布牌可采用组合形式；停车场级信息发布牌（三级）在停车场入口附近设置，显示该停车场的名称、收费标准及剩余泊位信息。

停车场诱导牌面基本内容分为如下几种形式，见表10-2。

表10-2 停车诱导牌面显示形式

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 级别 | 牌面类型 | 静态内容 | 动态内容 |
| A | 文字+箭头 | P空位+诱导区路网+箭头 | 区域剩余泊位总数 |
| B | 文字+箭头（组合式） | P空位+停车场名+箭头 | 停车场剩余泊位总数 |
| C | 文字 | P空位+停车场名称 | 停车场剩余泊位总数 |

### 10.2.3停车诱导系统案例借鉴

宁波市建立了一套完善的停车管理诱导信息系统，利用交通信息采集与服务系统，对道路交通信息进行实时采集、自动处理。在较完善的停车诱导的基础上，将停车信息通过诱导屏传递给驾驶员的同时，通过网络、电台、微信、微博等方式实时发布停车供给信息，供车主实时参考。

宁波正在倡导打造智慧城市，智能化的停车诱导系统是城市智能体系的重要组成部分，目前已经研发出一款针对手机APP下载的“智慧宁波”软件，内容涵盖道路出行拥堵状况、公共场所停车信息、公交线路、公共自行车网点等，通过它市民能及时地调整行车线路，提高公共场所停车设施泊位使用次数，均衡使用公共场所停车场所，占道停车现象得到了有效抑制，减少市民因为寻泊而来回折返浪费的时间，大大减轻中心城区因为停车而增添的车流量。

### 10.2.4停车诱导规划方案

（1）搭建城市车辆监管与停车诱导大平台

建立城区智能化车辆信息监管系统和停车诱导系统。采取智能化车辆监管系统与交警业务数据库相连接方式，通过现场车辆照片等信息的采集和比对，实现套牌车、黑名单等其他类型违法报警布控；实现车辆年检及交通违法行为信息提示等功能。

规范管理不同规模、级别、地段的停车物业管理单位的相应责任、权利和义务，制定统一的“停车场车位信息采集标准”，实现停车信息通过电子显示屏、广播、网络、短信等方式对外公布。

（2）区域停车诱导系统规划

为解决城市停车难的问题，规划在城市重点区域建设三个区域停车诱导系统：

1）站前片区

规划在东西一路、浑河南路、中央大街、武功街道路两端设立一级诱导显示屏，东西七路、东西十路、民主路、解放路设置二级诱导显示屏，每个停车场入口设三级指示牌。

2）望花中心片区

规划在雷锋路、丹东路等路段距离停车库入口300m范围设置二级诱导信息屏，附近交叉口设置停车场方向引导标志牌，每个停车场入口处设置三级（D）指示牌。

3）新华-城东片区

规划在新华大街、新城路、临江路等路段距离停车库入口300m范围设置二级诱导信息屏，附近交叉口设置停车场方向引导标志牌，每个停车场入口处设置三级指示牌。

## 10.3停车智能软件

### 10.3.1智能停车软件的优势

随着社会的进步，生活水平的提高，几乎每家每户都有自己的汽车，人们出行越来越方便，但是停车也成为了难题，“一位难求”的局面愈来愈烈，一些停车场还是传统的人工收费，在人潮多的时候的就会造成拥堵，为了人们停车越来越方便，智能停车app应运而生。

（1）实时导航功能：智能停车app有实时导航功能，这项功能可以让用户快速找到停车位，从而节省一定时间，不在花费大量时间在找停车位上。

（2）在线搜索停车位：用户可以在智能停车app上在线搜索附近的停车位，并且在线查看附近停车位的具体详情和收费模式，让用户不再有线下寻找停车位的困难。

（3）停车位管理功能：为了停车安全，智能停车app会对停车场进行智能监控，而且还会定时进行信息汇总和综合处理，让管理者能够高效的完成停车场管理工作。

（4）在线支付功能：当用户离开停车场的时候，智能停车app会显示用户停车的时间以及停车所需费用，用户就可以在线支付停车费用，节省时间又方便。

### 10.3.2国内智能停车软件

（1）沈阳市

沈阳智慧停车平台是可以将路内、路外成为信息都统一接入的城市级智慧平台。微信客户端“沈阳停车官微”公众号和美行停车app上线，运营仅半年，但是全市路内停车泊位6.1万个，已接入平台2.22万个；全市955家停车场，已接入平台70家，可提供泊位1.5万个。通过app的找车位功能，车主可以查看就近停车场的实时空位信息，快速找到空闲泊位，然后通过一键导航抵达。由政府主导建设、市场化运作的智慧停车管理平台，沈阳智慧停车平台的软件在架构设计上充分考虑了扩展性，对现有的各类停车收费系统具有兼容性，随着更多停车场和停车泊位接入平台，其作用将得到更加充分的发挥，不仅能够成为全市的停车数据库，为政府相关决策提供数据支撑，而且还能为车主提供更多可供选择的泊位信息和更加优质的智能停车服务。

（2）上海市

“上海停车”覆盖上海89万个公共泊位，该app具有停车导航，停车换乘，枢纽停车、错峰共享、停车缴费、停车预约、停车充电、服务公告等八大服务模块，其中，停车导航、停车换乘、枢纽停车模块可以为用户提供目的地周边一定范围内的停车场（库）地址、出入口位置、行驶路线及路况、场库实时空泊位数和道路总泊位数、收费价格、服务时间等信息。停车缴费模块可以通过第三方电子支付方式实现道路停车费跨区欠费在线补缴，实现在线支付和信用支付，“上海停车”利用信息技术解决停车难问题的积极尝试，将为改善公众停车体验提供重要技术支撑。

### 10.3.3智慧停车软件建设方案

建设智慧停车平台可以实现一个平台，一个app方便群众快捷停车，以大数据动态分析为基础，为广大市民和驾驶人员在铁东区域、西柳商贸城、市政府周边等区域实现智能和便捷的车位查询、出行导航以及引导等服务，实现停车场资源规模化、管理集约化、调度数字化，帮助缓解城市“停车难，停车乱”问题。

## 10.4结论

开展城市智慧停车综合管理是我国城市未来可持续发展的必然要求，推进城市智慧停车建设是科学整治交通占道和机动车乱停乱放，同时解决百姓停车难的民生工程和政府工程，这有利于智慧城市政府部门的职能管理，并能起到缓解道路堵塞、减少交通事故、提高道路周转效率、改善城市交通运行状况、保障道路运输安全、提高政府对城市交通的管理水平的作用。

# 第十一章 规划实施保障措施

（1）完善停车管理法规体系。以颁布实施的全国性停车管理法规《停车场建设和管理暂行规定》、《停车场规划设计规则（试行）》、《抚顺市机动车停车条例》等为城市静态交通管理的法律依据和准绳，强化城市静态交通管理，保障道路交通安全与通畅。

（2）发挥政府的主管作用。市住房和城乡建设主管部门具体统筹城市机动车停车管理工作，负责机动车停车场建设、管理的综合协调、监督检查等工作，指导机动车停车场行业协会开展工作。市自然资源主管部门应当将城市机动车停车场（位）的规划纳入国土空间总体规划，制定配套建设的停车位指标，并负责监督执行。市公安机关交通管理部门负责机动车道内车辆停泊行为管理工作，规范临时停车、整治乱停乱放；机动车停车场交通影响评价，设置、撤除道路停车泊位，对机动车停车场出入口涉及的道路交通安全秩序实施监督管理。市发展改革部门负责机动车停车场停放收费管理工作，制定实行政府定价机动车停车服务收费标准。市市场监督管理部门负责对机动车停车服务进行价格监督检查。

（3）建议加大道路交通设施投资力度，更好的保障全市交通设施的发展。

（4）加强城区的交通组织管理。通过加强占路停车场的管理，加大车辆违法违章行为的整治力度，加强对行人交通行为的管理等交通组织管理措施，实现交通秩序好转，提高抚顺市的交通管理水平。

（5）制定科学合理的停车场收费标准，明确体现空间、时间和停车设施类型差异，使停车收费结构合理化，尤其是路内停车与路外停车收费结构的合理化。

（6）在交通流量较大的区域内逐步推行停车诱导系统的建设，以实现该区域内停车资源的高效使用。

（7）明确对停车场的建设、经营、管理等的优惠措施，以促使民间资金投入到停车场的建设中来。

（8）大力加强对交通知识的宣传，规范市民的交通行为，增强市民的交通法制观念，改善市民的停车习惯。

# 第十二章 总结及远景目标

本次规划建设可新增3.5万个停车泊位，共形成13万个停车泊位，可满足67%的停车需求，仍存在6.3万个停车泊位缺口，通过采取差别化的收费提高车位周转率，可初步解决核心区停车难问题、弥补历史停车欠账，加强停车秩序管理，推动停车产业化发展，着手从政策、管理和科技手段上解决停车问题。

随着城市机动化的快速发展，城市停车困境仍会持续。新建建设项目严格执行停车配建标准，满足刚性停车需求。在未来的城市发展中，应以差别化停车供给政策为导向，从土地供给、设施挖潜、智慧联网、投融资等方面着手，精准供给扩大增量，高效使用优化存量，逐步缓解停车难问题，实现抚顺城市停车与社会经济协调发展。在城市已建成区，应实施适度从紧的停车设施供给策略，配合公交优先、新建和改造项目适度超配政策，挖潜增效、加强管理，利用经济杠杆调节缓解老城区的供需矛盾；在城市开发区域，严格按照配建标准配建和预留公共停车设施用地，实施停车泊位按需充分供应。力争至2035年，打造以“配建停车为主、路外停车为辅、路内泊位为补充”的静态交通整体格局，建成智慧、绿色停车系统和健全的建设、管理机制，完善停车发展的社会化、产业化，实现城市停车和社会经济的协调发展。