

遵义市中心城区停车设施专项规划修编 (2023-2035年)

遵义市自然资源局
遵义市规划设计院有限责任公司
2024年1月

说明书

目录

第一章 总则	5
1.1 项目背景.....	5
1.2 规划目的.....	7
1.3 规划依据.....	8
1.4 规划范围及年限.....	9
1.5 规划思路和技术路线.....	10
第二章 停车现状调研和分析	12
2.1 社会经济发展概况.....	12
2.2 城市道路交通发展现状.....	13
2.3 停车现状调研与分析.....	15
2.4 现状停车设施问题分析.....	27
第三章 《遵义市中心城区停车设施专项规划（2016-2030）》实施评估	29
3.1 规划相关情况.....	29
3.2 规划实施效果.....	30
3.3 存在问题分析.....	32
第四章 上位规划分析及国内外城市发展经验借鉴	34
4.1 上位规划分析.....	34
4.2 国外经验借鉴.....	36
4.3 国内经验借鉴.....	41
4.4 停车经验总结.....	46
第五章 停车需求预测	49
5.1 停车发展趋势研究.....	49
5.2 停车需求供需关系.....	50
5.3 预测思路及技术路线.....	51
5.4 基本停车需求分析.....	52
5.5 出行停车需求分析.....	54
5.6 城市公共停车设施规模预测.....	56
5.7 未来政策对供需的影响.....	58
第六章 停车发展战略	60
6.1 总体战略目标.....	60
6.2 发展策略.....	60
第七章 停车分区发展策略	64
7.1 停车分区划分目的与原则.....	64
7.2 停车分区方案.....	69
7.3 停车分区管理策略.....	70
第八章 建筑物配建停车位标准	73
8.1 建筑物分类.....	73
8.2 建议标准.....	73
8.3 充电设施配建要求.....	77
第九章 公共停车场布局规划	78
9.1 公共停车供给策略.....	78
9.2 设施选址原则.....	78
9.3 公共停车场建设形式.....	79

9.3 公共停车设施布局规划.....	84
9.4 公共停车场规划设计控制.....	88
第十章 路内停车规划	90
10.1 路内停车位的作用及特点.....	90
10.2 路内停车位设置原则与方法.....	90
10.3 路内停车位设置方式.....	92
10.4 路内停车位规划方案.....	93
第十一章 典型片区停车综合改善	101
11.1 典型片区选取.....	101
11.2 改善目标.....	101
11.3 改善策略.....	101
11.4 典型片区改善方案.....	102
第十二章 停车产业化发展	111
12.1 停车产业化模式分析.....	111
12.2 停车产业化政策.....	113
12.3 停车设施收费价格机制.....	115
12.4 停车设施共享.....	118
第十三章 停车管理智能化信息化	123
13.1 建设思路与目标.....	123
13.2 智慧停车系统功能设计.....	123
13.3 智慧停车系统总体方案.....	124
13.4 实施建议.....	128
第十四章 停车设施规划保障	131
14.1 组织机构保障.....	131
14.2 规划政策保障.....	131
14.3 建设政策保障.....	131
14.4 管理政策保障.....	131
第十五章 近期建设实施计划	133
15.1 近期建设项目选取原则.....	133
15.2 项目选取重点区域.....	133
15.3 近期停车设施实施计划.....	133

第一章 总则

1.1 项目背景

2015年至今，国家相关部门陆续出台了一系列推进停车产业发展的文件及政策，积极推进城市停车基础设施的建设，推动停车产业化发展，完善停车政策体系，营造良好的停车市场化环境。

在城市化和机动化快速发展背景下，停车问题已成为城市通病。无论是北京、上海等超大型城市，还是人口较少的中大型城市，普遍存在着停车设施不足、停车秩序乱、停车信息难以获取等问题，给群众生活和政府管理带来了严重困扰。国务院办公厅印发了《国务院办公厅转发国家发展改革委等部门关于推动城市停车设施发展意见的通知》（国办函〔2021〕46号文件），坚持以停车设施供给侧结构性改革为主线，以改善停车出行环境、推动高质量城市停车系统全面建成为主要目标，从停车规划引导、装备水平提升、智能化和信息化停车技术推广、用地资金政策保障和相关管理法规体系建设等各个方面，系统、全面地提出了推动停车设施发展的若干意见，为今后城市停车设施的高质量发展指明了方向。

近年来，遵义市社会经济快速发展，城市化和机动化水平不断提高，城市规模与交通发展模式发生了重大调整，核心城区停车供需矛盾突出，停车乱象日益严重。从2019年至2022年，中心城区小汽车保有量从22.5万辆增至31.7万辆，年均增长率为13.6%。截止2023年9月小汽车保有量为33.4万辆，与此同时，遵义市千人机动车保有量为约为170辆/千人，低于全国平均值188辆/千人，机动化水平仍然处于快速发展期，随着遵义市经济的快速发展和城市功能的不断集聚，城市机动车的拥有量及外来机动车数量的不断增加，遵义市和国内其他大城市一样，将面临日益尖锐的停车问题。

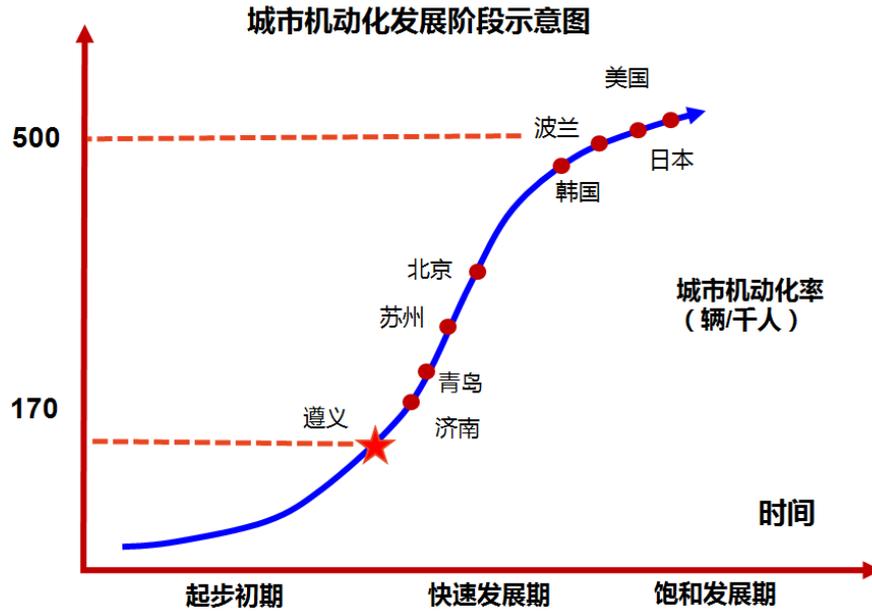


图 1-1 城市机动化发展阶段示意图

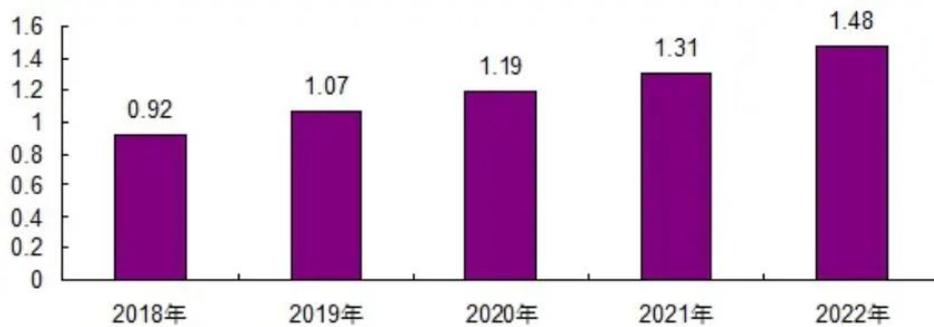


图 1-2 全国停车泊位数量（亿个）分析图

近年来，遵义市着力于交通建设，城区外围道路较为顺畅，但中心城区交通发展受到停车问题的制约，拥堵现象明显，主要体现在停车设施建设滞后于实际需求；老旧小区历史欠账严重、夜间停车矛盾突出，医院、学校、商业区等重点区域高峰期停车位供需紧张。目前，遵义市的“停车乱”态势不断加剧，“停车乱”问题日益突出，人、车、路、环境等各要素之间矛盾愈发突出。

遵义市大部分道路的停车泊位实施收费管理，违法停车现象突出，停车管理模式有待加强，停车泊位周转率低，人行道、建筑退让空间等地面车辆违停现象严重，部分停车场被挪作他用，小区地下车位空置率高等问题突出。由于管理混乱、政策缺失、缺乏有效的监管和引导、未采用智慧化停车管理手段等原因，导致规划不能落实、产业化无法形成。

若停车矛盾持续加大，将极大影响城市功能的提升和城市交通的可持续发

展。因此，当务之急，应该从解决近期停车问题入手，探索适合遵义城市特点的停车发展战略和对策，制定科学合理的停车发展规划。为适应城市交通发展、减少中心城区“局部停车难”、“停车乱”现象，改善市容市貌，特开展本次遵义市停车设施专项规划修编编制工作。

1.2 规划目的

在遵义市国土空间总体规划确定的城市功能定位、发展规划基础上，按照优化资源配置、调整交通出行结构的思路，编制与城市空间布局相适应、与城市交通发展政策相协调的停车设施供给规划和管理策略，促进城市动静态交通的均衡发展。

(1) 统筹指导全市停车泊位建设，增加停车泊位供给，缓解供需矛盾

坚持“新帐不再欠、老账逐步还”，多途径、多形式增加停车泊位供给，制定符合遵义城市发展阶段的停车配建标准，新、改建项目严格执行标准，满足停车需求；从需求出发确定未来城市各片区、组团合理的停车发展规模，指导停车泊位的建设；通过对闲置用地、广场绿地等用地的挖掘，多形式规划布局停车泊位；坚持“市场化主体供给、政府监管调控”的发展路径，促进全市停车建设产业化发展，弥补泊位缺口。

(2) 盘活既有的城市停车资源，提高停车设施利用效率

系统研究城市停车管理体系框架，加快停车设施建设、加强停车管理力度，以停车收费为抓手，增加停车泊位周转率，促进既有停车资源的高效、合理利用；完善停车行业管理的政策、法规，有序引导不同类型停车泊位的共享使用，提高停车空间的利用率；加强停车执法，保障停车秩序，促进停车行业良性健康发展。

(3) 推行差别化停车政策，合理分配交通资源，引导小汽车合理使用

通过停车分区研究，实现差别化的停车政策、发展、管理要求，最终实现以静制动、动静协调的停车发展理念。通过差别化的停车政策，合理分配交通资源，宏观上引导小汽车与公共交通在不同区域充分发挥各自的优势与效用，形成互动协调发展；微观上调节中心城区等停车设施供应紧张地区停车资源的合理共享与高效利用，实现停车泊位供需平衡。

(4) 逐步实现“退路入库”，规范停车秩序，实现动静态交通协调发展

协调公共交通、慢行交通等规划，合理设置路内停车位和禁止停车道路，

清理占道停车，并明确路内停车的设置要求和方法，结合道路运行状况，动态调整路内停泊位设置，减少路内临时停车对城市道路交通的影响，形成和谐有序的交通出行环境。

(5) 制定智慧停车顶层设计，推动建成城市智慧停车系统

以贵州丰富的大数据资源为契机，以问题和需求为导向，结合最新技术发展情况，制定适合遵义市的城市级智慧停车系统框架。

1.3 规划依据

■ 有关法律、法规及规范

- (1) 《中华人民共和国城乡规划法》（2019修正）；
- (2) 《中华人民共和国土地管理法》（2019年修正）；
- (3) 《城市规划编制办法》（建设部令第146号）；
- (4) 住房和城乡建设部《城市综合交通体系规划编制导则》；
- (5) 《贵州省停车场管理办法》；
- (6) 《遵义市城市规划管理技术规定》（第13号令）；
- (7) 《城市停车规划规范》（GB/T51149-2016）；
- (8) 《城市道路路内停车泊位设置规范》（GA/T850-2009）；
- (9) 《城市道路公共交通站、场、厂工程设计规范》（CJJ/T15-2011）；
- (10) 《城市综合交通体系规划标准》（GB/T51328-2018）；
- (11) 《公园设计规范》（GB 51192-2016）
- (12) 国家、贵州省和遵义市的其他相关法律、法规及规范。

■ 指导文件及相关规划

- (1) 《关于推动城市停车设施发展的意见》（国办函[2021]46号）；
- (2) 《住房和城乡建设部关于加强城市停车设施管理的通知》（建城〔2015〕141号）；
- (3) 《住房和城乡建设部国土资源部关于进一步完善城市停车场规划建设及用地政策的通知》（建城[2016]193号）；
- (4) 《关于加强城市停车设施建设的指导意见》（发改基础〔2015〕1788号）；
- (5) 《关于进一步完善机动车停放服务收费政策的指导意见》（发改价格〔2015〕2975号）；

(6) 《国家发展改革委办公厅关于印发〈城市停车场建设专项债券发行指引〉的通知》（发改办财金〔2015〕818号）；

(7) 《住房和城乡建设部关于印发城市停车设施规划导则的通知》（建城〔2015〕129号）；

(8) 《住房和城乡建设部关于印发城市停车设施建设指南的通知》（建城〔2015〕142号）；

(9) 《遵义市城市更新行动实施方案》；

(10) 《关于加快新能源汽车产业高质量发展，推进“电动贵州”建设的指导意见》

(11) 《遵义市国土空间总体规划（2021-2035年）》（报批稿）；

(12) 《遵义市中心城区综合交通规划》；

(13) 《遵义市中心城区停车设施专项规划（2016-2030）》；

(14) 《遵义市城市基础设施建设“十四五”规划》；

(15) 《遵义市电动汽车充电基础设施专项规划（2023-2035）》；

(16) 《遵义市城市绿地系统规划2021-2035年》；

(17) 《遵义市公园体系规划2021-2035年》；

(18) 其他相关交通专项规划；

(19) 已经批准的遵义市相关专业规划及规划范围内已审定的控制性详细规划。

1.4 规划范围及年限

1.4.1 规划范围

规划范围：根据《遵义市国土空间总体规划（2021-2035年）》（报批稿），本项目规划范围与市级国土空间规划中心城区范围一致，主要包含红花岗区、汇川区、播州区、新蒲新区四城区。

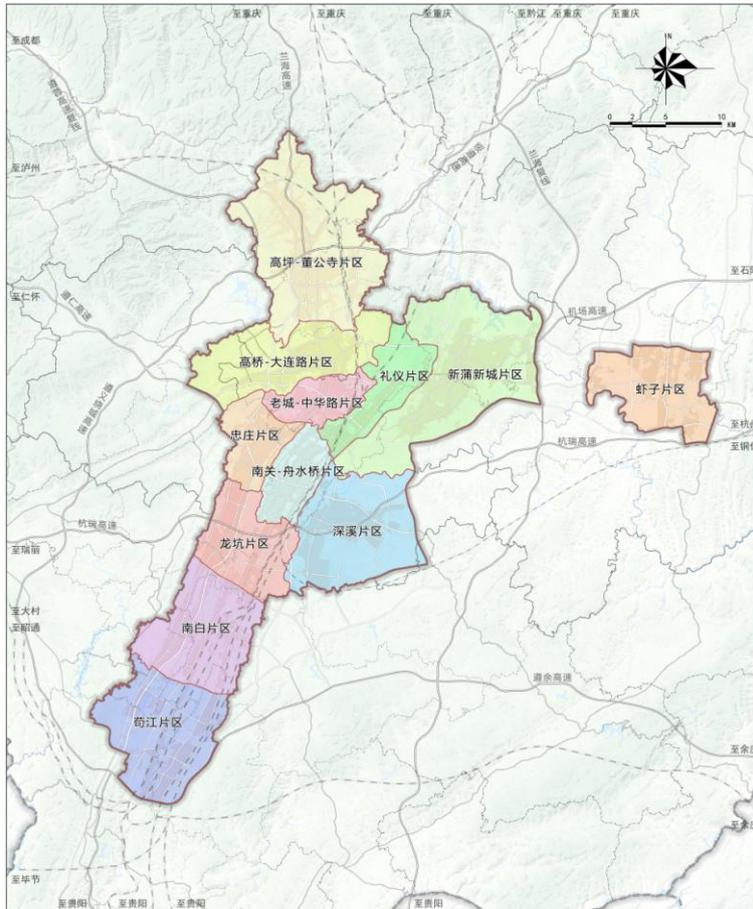


图 1-1 规划范围

1.4.2 规划年限

2023-2035年，其中近期2023-2025年，远期2026-2035年。

1.5 规划思路和技术路线

本次规划主要从停车设施布局规划及停车政策研究两个层面统筹一体考虑，并针对能有效提高停车管理效率的智慧停车进行专项研究和规划。结合遵义市停车发展现状和未来发展需求，停车设施规划包括现状调查与分析、需求预测、布局规划、智慧停车、收费等主要内容。基于项目合同要求和城市发展特点，制定如下技术思路：

(1) 考虑本项目系统工作的各个层面，涵盖：前期基础研究—现状调查分析—规划定位及发展目标—停车需求规模测算—停车场站布局规划—智慧停车顶层规划—政策措施建议等；

(2) 充分吸收已有规划成果，突出现状停车设施资源有效利用与新建停车设施资源的有效整合；

(3) 问题导向与目标导向相结合，遵义市发展处于经济债务困难时期，停

车设施建设规划既要解决当前的发展问题，也要应对发展面临的新挑战；

(4) 交通与空间和用地调整相结合，依据国土空间规划，建立与空间、用地特征吻合的停车系统；

(5) 突出遵义特色，借鉴国内外相关城市的经验和教训，因地制宜，形成具有遵义特色的停车设施建设规划；

(6) 充分考虑新技术、大数据和人工智能的发展，将设施建设与先进的智慧停车系统相结合，设计支撑先进的智慧化停车系统的构建。

按照上述技术路线，在对项目进行大量资料收集整理分析的基础上，项目团队开展了现状调查，充分了解区域出行特征以及研究范围内的停车设施分布情况；结合相关上位规划，研究分析了本项目的规划定位及发展目标。

在此基础上形成项目技术路线如下图所示。

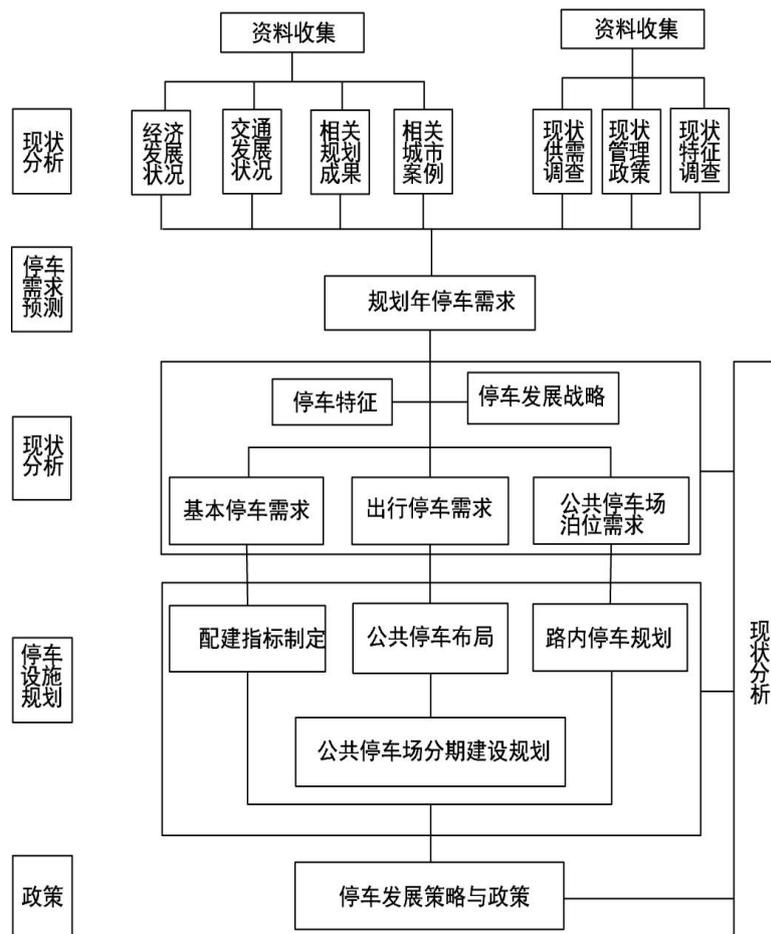


图 1-2 技术路线图

第二章 停车现状调研和分析

2.1 社会经济发展概况

2.1.1 城市总体概况

遵义，简称“遵”，位于贵州省北部。南临贵阳市，北倚重庆市，西接四川省，是昆筑北上和川渝南下之咽喉。处于成渝—黔中经济区走廊的核心区和主廊道，黔渝合作的桥头堡、主阵地和先行区。是西南地区承接南北、连接东西、通江达海的重要交通枢纽。遵义是首批国家历史文化名城，拥有世界文化遗产海龙屯、世界自然遗产赤水丹霞。曾获得国家森林城市，国家卫生城市，双拥模范城市，中国优秀旅游城市等多项殊荣。1935年，中国共产党在遵义召开了著名的“遵义会议”，成为了党的生死攸关的转折点，被称为“转折之城，会议之都”。

2.1.2 城市社会经济概况

(1) 经济发展良好

遵义经济保持快速增长。近年来，遵义市经济总量持续增长，2020年遵义市GDP总量3720.05亿元，2021年首次突破4000亿，达到4169.90亿元。遵义市经济增速常年保持贵州省领先水平，自2014年来，经济增速超越贵阳保持第一，在近年经济形势严峻的情况下，保持10%以上的经济增速。2015-2018年间，遵义GDP增长率一直保持两位数增长。2019年，遵义以9.7%的增速位居GDP百强城市增速榜首。近两年，受新冠病毒疫情影响，GDP增速有所放缓，但仍高于全国平均水平。

(2) 人口总量多，密度大，增长稳定

根据遵义第七次全国人口普查数据，2020年全市常住人口660.67万人，城镇人口374.52万人，常住人口城镇化率56.69%，较2010年提高21.67个百分点。结合国土空间规划划定的中心城区范围和“七普”人口数据，中心城区现状人口为147.68万人。市辖区常住人口236.05万人、城镇人口167.52万人、城镇化率为70.97%，相比“六普”，市辖区常住人口增加32.28万人，城镇人口增加67.99万人。

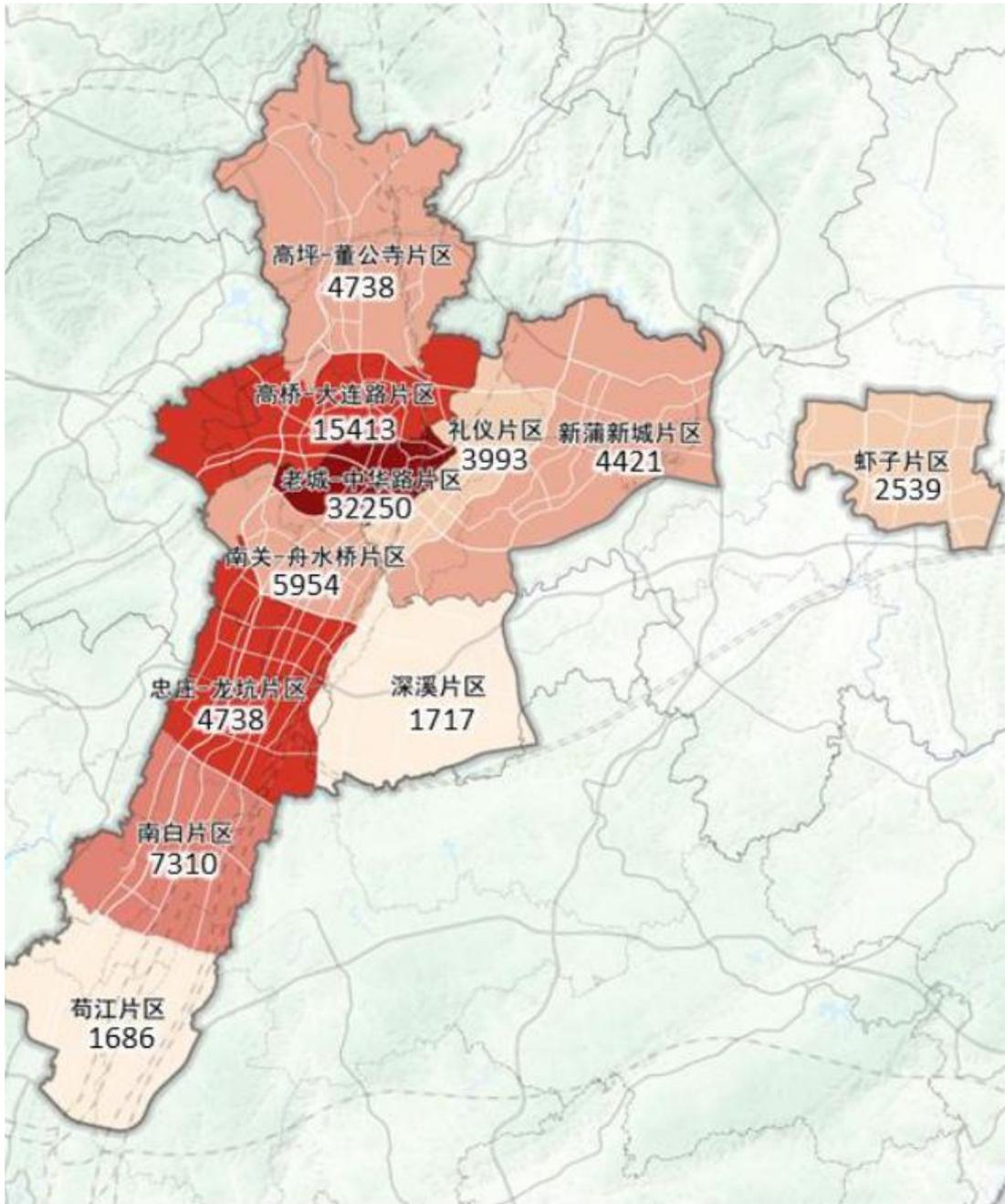


图 2-1 遵义市中心城区现状人口密度分析图

2.2 城市道路交通发展现状

2.2.1 现状机动车辆发展情况

(1) 机动车保有量变化

根据遵义市交管局提供数据可知，近年来遵义市四城区小汽车保有量持续增加，年增长量约保持在3-4万辆之间，处于快速增长时期。截止2023年9月份，遵义市中心城区小汽车保有量约为33.4万辆。

表 2-1 市辖区小汽车机动车保有量（含周边乡镇）一览表

	2023年（截止9月11日）	2022年	2021年	2020年	2019年
红花岗	133956	127130	118479	108971	98089
汇川	111806	105901	98328	89992	80870
新蒲	52861	50298	46837	42706	38397
播州	152613	144736	134395	120729	107307
汇总	451236	428065	398039	362398	324663

由于城区内缺乏专门的机动车保有量统计数据，以各区城镇化率为依据对城区内机动车保有量进行估计（城镇化率来自各区国民经济和社会发展统计公报）。

表 2-2 市辖区近年城镇化率一览表

年份	汇川（%）	红花岗（%）	播州（%）	新蒲（%）
2019	66.3	81.2	50.0	-
2020	78.4	81.6	51.4	-
2021	78.3	82.8	51.5	-
2022	79.3	82.9	53.4	-

2022年汇川区、红花岗区、播州区城镇化率分布为79.3%、82.9%、53.4%。市辖区2020年城镇化率为71%，因新蒲新区启动机动车保有量数据的统计工作时间较短，其机动车均计为城区机动车。

表 2-3 中心城区小汽车保有量分析表

	2023年(截止9月)	2022年	2021年	2020年	2019年
红花岗	111049	105390	98101	88877	79648
汇川	88606	83926	76991	70545	53633
新蒲	52861	50298	46837	42706	38397
播州	81525	77318	69213	61994	53621
汇总	334041	316932	291142	264122	225299

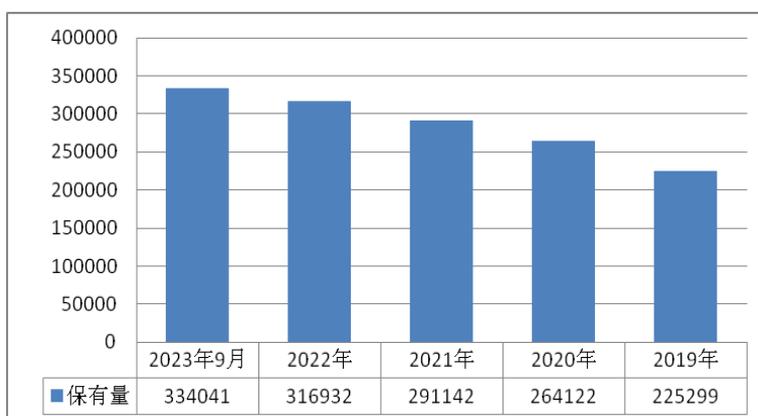


图 2-3 近年来遵义市中心城区机动车保有量分析图

2.2.2 公共交通发展情况

2021年，遵义全市开通各类公交线路139条，拥有公交场站15个，公交站点约3599个，基本实现了中心城区建成区内500米服务范围全覆盖，遵义市公共交通整体发展水平相对较好，从交通结构上分析，公共交通的分担比例大约为25%。但城市快速公交及专用公交等设施比较缺乏。

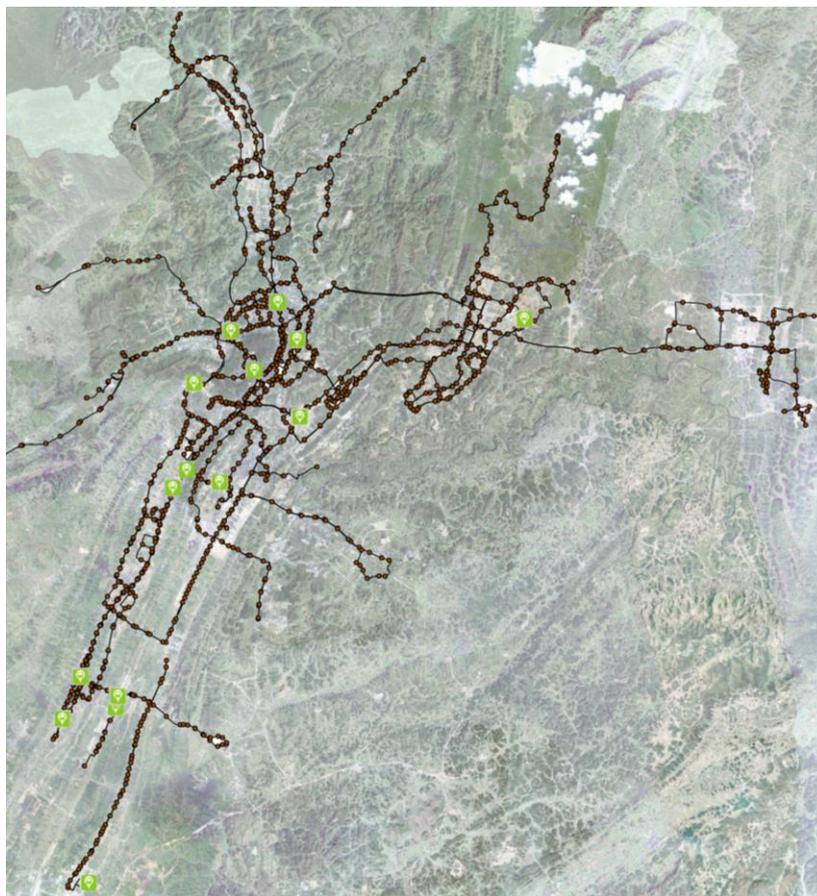


图 2-4 遵义市中心城区现状公交设施分布图

2.3 停车现状调研与分析

2.3.1 停车场类型

(1) 路内停车场：路内停车场是指占用城市道路两侧机动车道的停车场。

(2) 公共停车场：主要指设置于道路以外，面向社会公众服务，同时以满足交通出行停车需求的机动车停放场所。主要包含独立建设的停车场、商业中心对外开放停车场、公共场馆对外开放的停车场、客运场站停车场等。

(3) 配建停车场：建筑物配建停车场是指建设单位依据建筑物配建标准所建设的为本建筑物使用者或者公众提供停车服务的场所；

(4) 临时停车场：利用临时用地等为缓解停车矛盾、停车困难临时设立的

停车场。

2.3.2 停车现状整体调研情况

(1) 调研总体情况

调研步骤：本次停车专项调查包括停车设施调查包含室内资料收集及现场调查两大板块，第一步首先收集整理单位信息平台已有数据；第二步向各主管部门收集各区停车数据，并录入信息平台；第三步利用高清航飞影像图统计剩余未收集部分地面停车场；第四步结合收集资料缺失情况及针对城区停车困难区域进行现场勘查。

调查内容：停车普查包括对路内停车、公共停车场、配建停车场、临时停车场进行全面摸底，此外还对停车特征进行了调查。

(2) 停车现状供需分析

①总体停车情况分析

根据本次停车调查分析，现状中心城区共有停车泊位总量约75万泊位，其中配建停车泊位约67.5万泊位，公共停车泊位约6.1万泊位，路内停车泊位约2万泊位。

图 2-4 遵义市中心城区现状停车泊位一览表

区域	组团	总量	配建停车泊位 (万)	公共停车泊位 (万)	路内停车泊位 (万)
汇川区	高坪-董公寺片区	7.05	6.68	0.30	0.07
	高桥-大连路片区	9.95	8.97	0.90	0.09
	小计	17.00	15.65	1.20	0.16
红花岗区	老城-中华路片区	6.30	5.37	0.68	0.25
	南关-舟水桥片区	4.91	4.36	0.44	0.11
	忠庄片区	9.61	9.02	0.37	0.22
	深溪片区	1.15	0.82	0.2	0.13
	小计	21.97	19.57	1.69	0.71
新蒲新区	礼仪片区	5.12	4.05	1.02	0.05
	新蒲新城片区	16.47	14.75	1.34	0.38
	虾子片区	0.54	0.19	0.10	0.26
	小计	22.14	18.99	2.46	0.69
播州区	龙坑片区	8.20	7.76	0.24	0.19
	南白片区	5.58	4.91	0.47	0.20
	苟江片区	0.67	0.59	0.04	0.05
	小计	14.45	13.26	0.75	0.44
合计		75.6	67.47	6.10	2.00

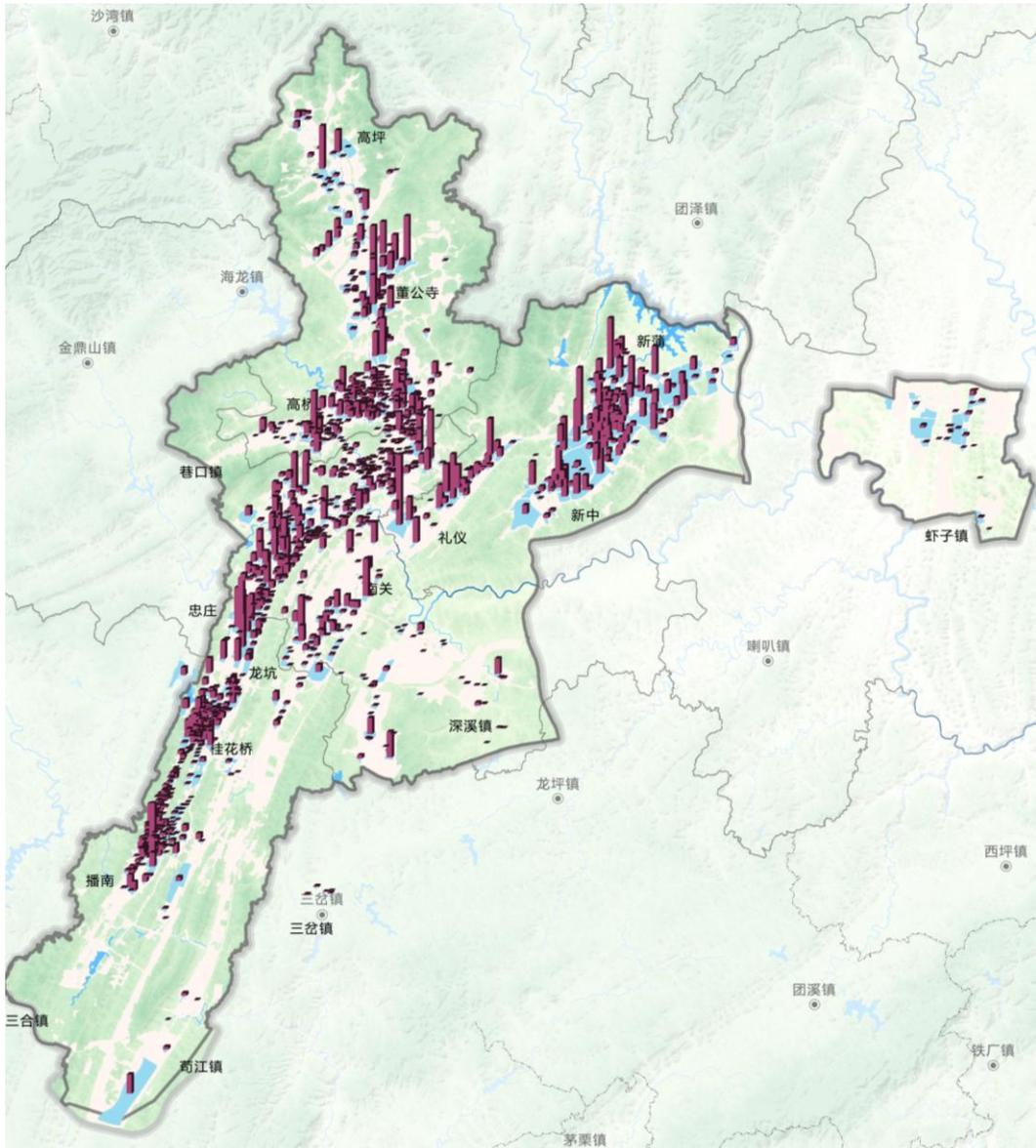


图 2-5 遵义市中心城区现状停车泊位规模分布图

根据停车规模分布来看，遵义市中心城区停车泊位主要分布于新城区。新蒲新城片区、忠庄片区、高桥-大连路片区、龙坑片区规模较大，新蒲新城片区停车泊位总量达16.47万泊位，虾子、深溪、苟江等片区规模相对较小。

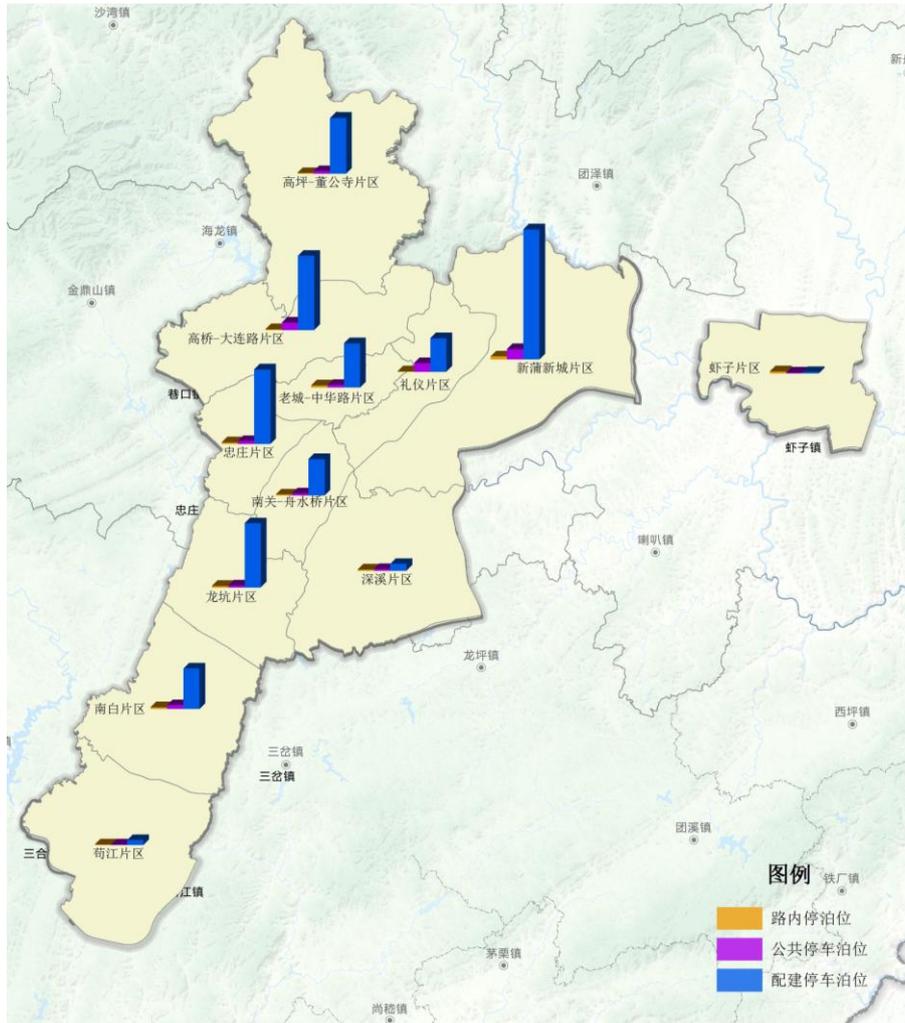


图 2-6 遵义市中心城区各片区现状停车规模分布图

②总体停车结构分析

根据停车结构来看，遵义市中心城区公共停车及路内临时停车占比相对较低，由于中心城区今年配建停车设施发展快，总量大，建筑物配建停车占比达到总量90%，未来需加快公共停车设施的建设力度。

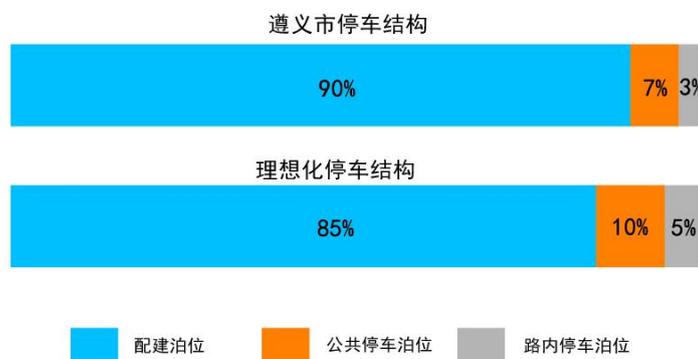


图 2-7 遵义市中心城区停车结构分析图

③停车供需分析

总体满足，局部缺乏。根据现状调查结果分析，从停车供需总量来看中心城区总体停车供给充足，近年来由于城市新城区的建设以及主管部门对城市停车建设标准的严格执行，遵义市中心城区停车设施建设取得了丰硕的成果，中心城区停车泊位总量由2015年9.4万泊位增加至现状75万泊位，总体及各区从数量上看均满足需求。新蒲新区、龙坑片区、忠庄片区等由于为新城区，建筑年代相对较晚，停车设施配套较为完善，同时由于小区入住率普遍较低，停车需求较小，停车供给远大于停车需求。但城区依然存在停车供给不平衡，局部停车困难，现状缺口主要表现为夜间老旧小区以及白天学圈、商圈、医院的停车供需矛盾。

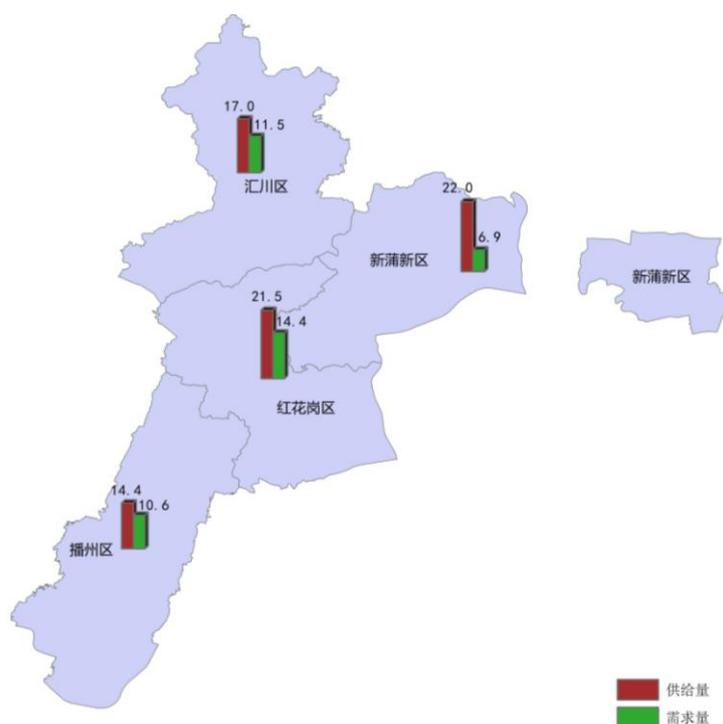


图 2-8 遵义市中心城区现状停车供需分析图

表 2-5 遵义市中心城区现状基本停车需求分析表

行政区	公共停车位需求量	公共停车位供给量	配建停车位需求量	配建停车位供给量	公共停车位供需差	配建停车位供需差
汇川区	11400	12000	89000	156000	600	67000
红花岗区	16700	16900	111000	196000	200	85000
新蒲新区	6400	24600	53000	190000	18200	137000
播州区	7800	7500	82000	133000	-300	51000
合计	42300	60900	335000	675000	17400	340000

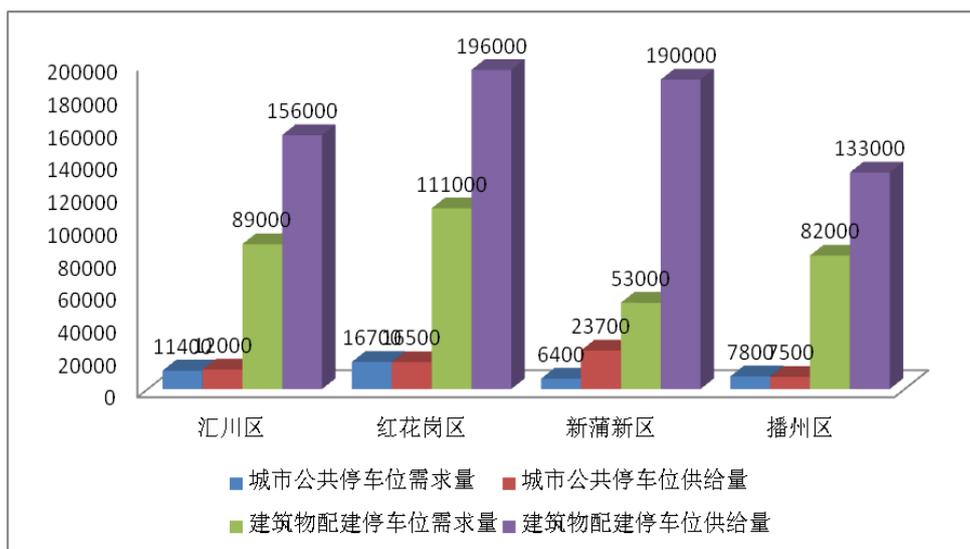


图 2-9 遵义市中心城区现状停车供需分析图

表 2-6 遵义市中心城区现状公共停车需求分析表

区域	组团	现状总量	现状需求	缺口
汇川区	高坪-董公寺片区	0.30	0.38	缺800
	高桥-大连路片区	0.90	0.76	满足
	小计	1.20	1.14	满足
红花岗区	老城-中华路片区	0.68	0.93	缺2500
	南关-舟水桥片区	0.44	0.29	满足
	忠庄片区	0.37	0.39	缺200
	深溪片区	0.2	0.07	满足
	小计	1.69	1.67	满足
新蒲新区	礼仪片区	1.02	0.11	满足
	新蒲新城片区	1.34	0.44	满足
	虾子片区	0.10	0.09	满足
	小计	2.46	0.64	满足
播州区	龙坑片区	0.24	0.29	缺500
	南白片区	0.47	0.42	满足
	苟江片区	0.04	0.06	缺200
	小计	0.75	0.78	缺300
合计		6.10	4.23	满足

公共停车相对滞后，单点规模大，服务不均衡。根据现状调研，中心城区现状共有公共停车泊位约6.1万个，总体满足需求，但老旧城区公共停车缺口任然存在，此外城市公共停车单点规模大，服务不均衡现象较为普遍，例如根据现状调查，礼仪片区现状公共停车规模达1万泊位，片区公共停车泊位主要集中于高铁新城周边，片区其余区域公共停车缺乏；旧城区由于用地较为紧张，公共停车

供给主要依靠广场地下空间等方式建设，单个停车规模较大，例如播州区南白公园地下停车场停车泊位达1000多泊位，从总量上分析该片区停车供需满足要求，但周边白锦小区、西大街沿线等依然存在停车缺口，此类方式虽然从量上解决了供需矛盾但局部停车矛盾依然无法解决。

路内停车缺乏统筹，智能化程度低，部分路段设置不合理。根据现状分析，现状中心城区路内停车泊位约为2万泊位，主要分布于新蒲、红花岗、播州区，汇川区路内停车泊位相对较少。现状路内停车存在诸多问题，一是智能化程度相对较低，停车收费以人工收费为主，二是部分路段停车泊位设置不合理，如在主干路设置路内停车泊位，部分双向通行支路设置路边泊位后宽度仅有4-5m，双向通行困难易发生剐蹭，且难以判断事故责任主体。三是路内停车经营主体方缺乏执法权，逃费、拒缴费等情况常发，无法发挥相应的价格调解机制，停车周转率较低。

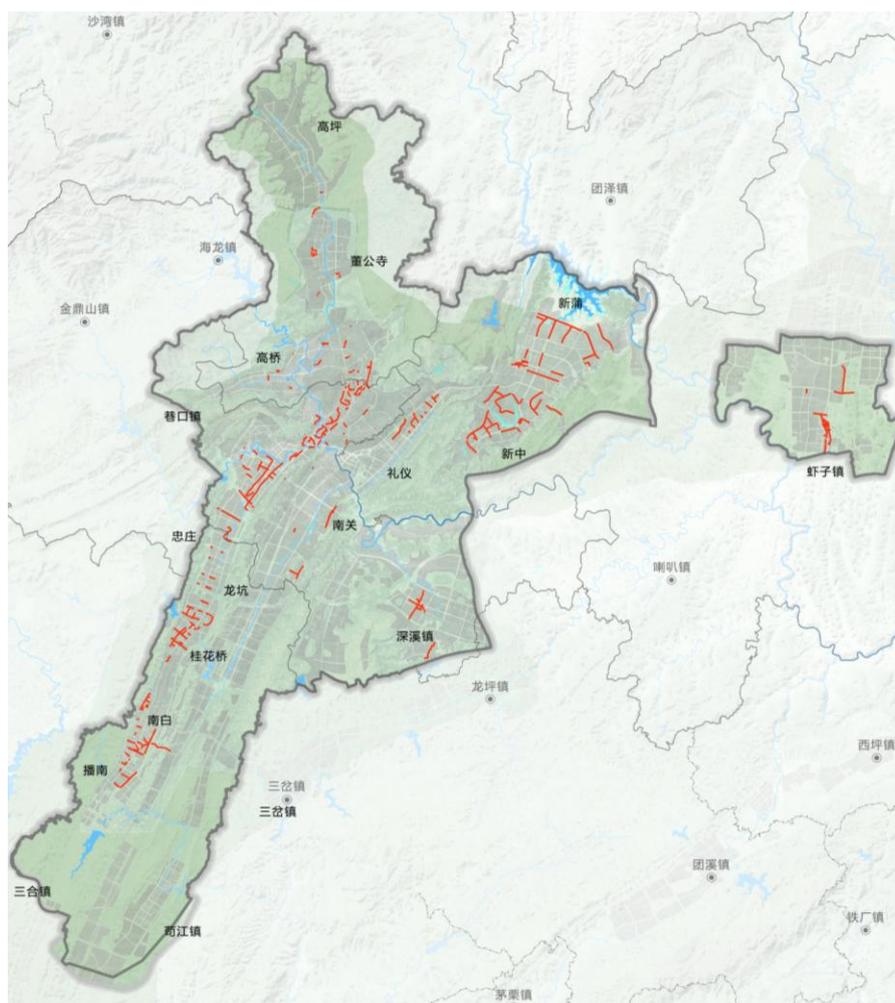


图2-10 中心城区路边停车泊位分布图



图2-11 苟江路芳邻学府路段（双向通行）路内停车影响分析图

2.3.3 现状停车收费分析

(1) 区域划分

根据遵义市发改委最新停车收费标准，遵义市停车收费标准按照分区收费标准进行，具体如下：

城市道路停车位区域。根据城市布局、道路交通和公共交通服务水平等情况，将停车收费道路划分为三类区域，一类区停车位占总收费停车位的20%左右、二类区占总收费停车位的50%左右，其余为三类区域。

公共停车场收费区域。根据停车资源紧缺程度以及城市区域经济水平，将遵义市中心城区城镇开发边界范围内公共停车场收费区域划分为中心区域和非中心区域。中心区域为东到永安大道、湘江和平大道，南到(新)南白收费站，西到桃溪寺、共青大道、(南白)西大街(包括两侧居民密集居住区)，北到九节滩(包括汇川大道居民密集居住区)以内的地区，新蒲新区东至迎宾大道，南至新龙大道(包括两侧居民密集居住区)，西至新南大道(包括两侧居民密集居住区)，北至滨湖路、校园一号路、平安大道(包括两侧居民密集居住区)。中心区域以外区域为非中心区域。

(2) 收费标准

表2-7 公共停车场收费标准一览表

类别	车 型	收费标准	备 注
公共 中心 停 区 内	小型车	2 小时以内 5 元/辆，超过 2 小时加 1 元/小时，连续停车 24 小时内不超过 18 元/辆。	停放时间在 30 分钟（含）以内免费，停车 30
	中大型车	2 小时以内 5 元/辆，超过 2 小时加 1 元/小时，连续停车	

车场	域		24小时内不超过22元/辆。	分钟以上的，扣减30分钟后按规定计费。不足1小时按1小时计费。	
		室外	小型车		2小时以内5元/辆；超过2小时加1元/小时，连续停车24小时内不超过15元/辆。
	中大型车		2小时以内5元/辆；超过2小时加1元/小时，连续停车24小时内不超过20元/辆。		
	非中心区域	室内	小型车		6小时以内5元/辆；超过6小时加1元/小时，连续停车24小时内不超过10元/辆。
		室外	中大型车		6小时以内5元/辆；超过6小时加1元/小时，连续停车24小时内不超过15元/辆。
			超大型车		6小时以内5元/辆；超过6小时加1元/小时，连续停车24小时内不超过20元/辆。

表2-8 城市道路停车位收费一览表

区域	车型	收费标准		备注
		白天时段 7:00-21:00	夜间时段 21:00-7:00	
一类	小型车	首个计费时段每小时4元/辆，此后2元/小时，连续停车24小时内不超过25元/辆。	5元/次	停车位停放时间在15分钟（含）以内免费，停车15分钟以上的，扣减15分钟后按规定计费。不足1小时按1小时计费。跨时段停车，夜间计费时段采用白天计费标准计算的停车费低于夜间停车标准的，按白天标准执行。
二类		首个计费时段每小时4元/辆，此后1.5元/小时，连续停车24小时内不超过20元/辆。		
三类		首个计费时段每小时3元/辆，此后1元/小时，连续停车24小时内不超过15元/辆。		



图2-12现状停车收费状况

(3) 其它城市收费标准参考

选取人口规模、经济体量及产业形势与遵义相近的宜宾、曲靖等城市停车收费标准为参考分析，根据对比发现，遵义市中心城区停车收费相对较高，其中路内夜间停车宜宾及曲靖均实行免费停车，遵义为5元/次；白天时段宜宾起步价后续收费较遵义收费标准低，曲靖对比遵义是起步价低，但后续收费较高。

表2-9 宜宾路内公共停车场收费标准一览表

区域类型	日间收费时段	日间收费标准	夜间免费时段
一类区域	08:00 (含) 至21:00	起价5元/泊位/1小时，首小时后每小时1元(不足1小时按1小时计算)	21:00(含) 至次日08:00
二类区域		起价4元/泊位/1小时，首小时后每2小时1元(不足2小时按2小时计算)	
三类区域		起价3元/泊位/1小时，首小时后每3小时1元(不足3小时按3小时计算)	

表2-10 曲靖公共停车场收费标准一览表

停车设施类型	区域类别		收费标准			
			白天时段 (封顶收费: 一类区域小型车30元、大型车35元; 二类区域小型车20元、大型车30元)		夜间时段 (封顶收费:小型车10元、大型车15元)	
			首小时(元)	首小时后(元/半小时)	首小时(元/半小时)	首小时后(元/半小时)
		30分钟内	31-60分钟			
道路临时停车 泊位	一类区域		3	1.5	免费	
	二类区域	小型车	2	1		
		大型车	3	1.5		
公共停车场	一类区域	小型车	3	1.5	1.5	0.5
		大型车	4	2	2	1
	二类区域	小型车	2	1	1	0.5
		大型车	3	1.5	1.5	1

2.3.4 智慧停车现状分析

(1) 单个停车场的智慧停车收费系统已经建立，但缺少统一的平台

目前，在新建小区、部分改造老旧小区、商场等地已初步实施无感支付，停车收费系统能够自动采集车牌号、进出小区或医院、商场时间，并计算费用。使用该收费系统的停车场无需设立岗亭及收费人员，进出停车场的司机也无需取卡，更不用找零钱，道闸感知到车辆在出入口时自动抬杆，车辆可通过微信、银行卡、二维码等线上支付方式。智慧停车收费系统启用以来，大大节省了车辆进出停车场的的时间，同时也提高了车位的利用率。



图2-13 智慧停车收费系统

(2) 缺乏智慧停车诱导系统

目前遵义市停车场已基本设置有智慧停车诱导系统，在停车场附近设置有出入口指示和各个分区以及停车布局图，但缺少停车线路诱导特别是实时电子屏线路指示，如一级显示屏、二级显示屏等。

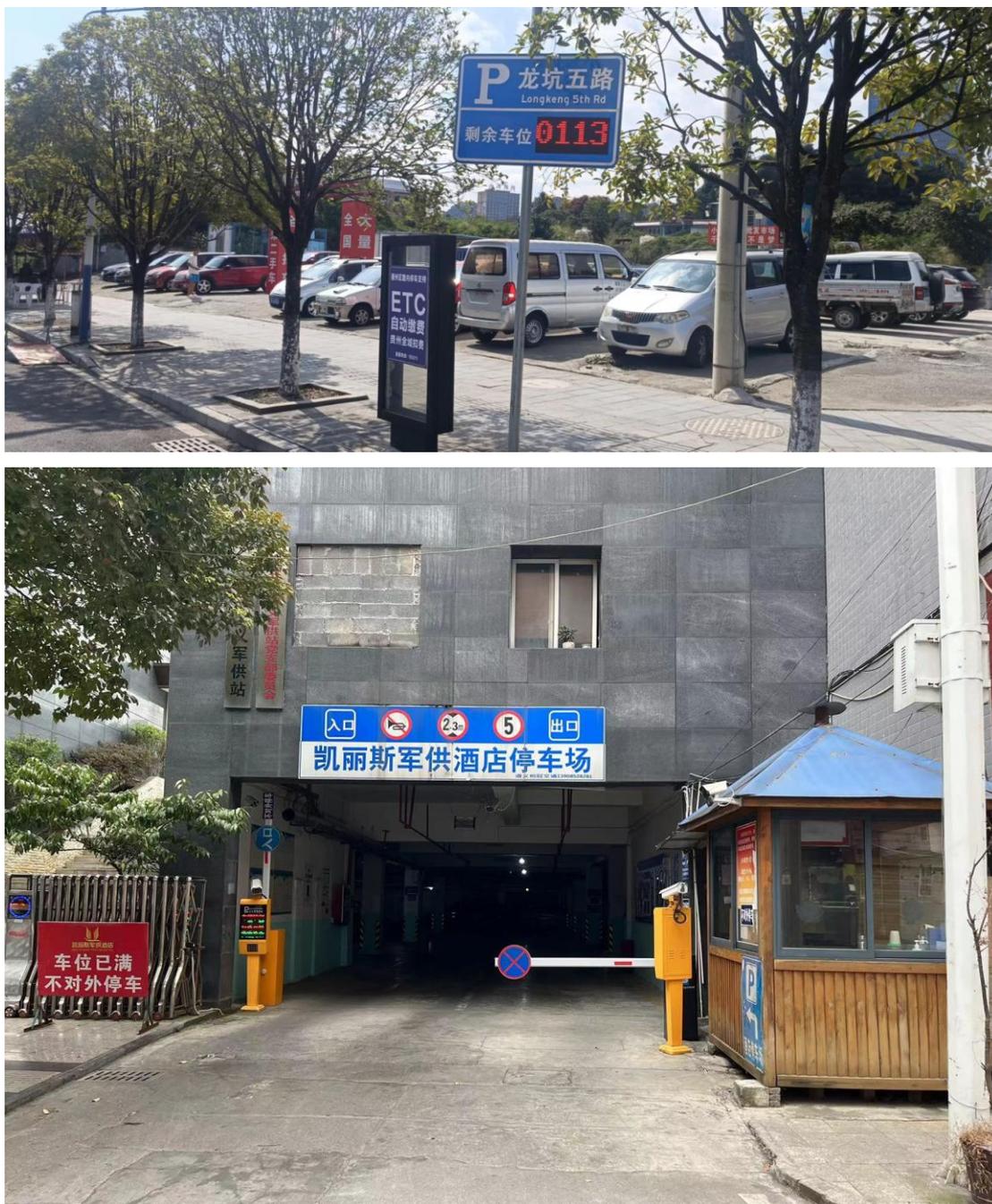


图2-14停车诱导现状

(3) 缺乏停车APP的开发与使用

现状遵义市缺乏停车APP的开发使用，APP投入使用后，对于用户而言，在手机APP上能够对周边停车位的情况可视化，可以预约车位，甚至可以预约

时间和位置，并提前支付费用；此外还可以提供线路指引与语音播报等服务。

(4) 缺乏停车资源的整合，车位无法高效共享

目前遵义市部分商场的停车泊位夜晚对小区居民开放，但夜间大部分车位依然处于闲置状态，车位共享效果并不理想。其主要原因是停车场的车位提供者与停车需求者双方之间信息不对称，若能整合所有停车场的车位资源，并在APP、公众号或诱导屏上实时获取信息，潮汐车位的共享就有了很好的基础与支撑，可大大提升停车泊位的使用效率，为市民提供便捷化服务。

2.4 现状停车设施问题分析

遵义市停车现状主要呈六类主要问题，分别**停车难（局部）、停车乱、使用效率低、管理难度大、智能化程度低、停车产业化进程缓慢**等问题。

2.4.1 总体满足、局部缺乏。

虽然停车供给总量满足需求，但城区依然存在停车供给不平衡，局部停车困难，现状缺口主要表现为夜间老旧小区以及白天学圈、商圈、医院的停车供需矛盾。例如老城-中华路片区现状多为老旧小区，居住人口约36万人，按照中心城区小汽车千人指标170辆/千人计算，配建停车需求约为6.1万泊位，公共停车需求约为9300泊位。现状实际配建停车泊位供给量约为5.3万泊位，公共停车泊位供给量约为6800泊位，大部分以小区内部空地、路边停车为主，停车矛盾十分尖锐。老城-中华路片区地处旧城区中心地带，拆迁困难，置换出用地建设停车场难度极大，配套棚改建设停车场进度也十分缓慢。医院、学校、商业中心的区域停车普遍困难。医院停车场经常处于饱和状态；中小学及幼儿园由于建筑物配建标准仅可满足学校教职工停车需求，未考虑家长接送学生停车需求，加之学生上放学时间与交通高峰期重叠，导致学校路段拥堵严重。珠海路国贸等由于停车需求量较大，周末及节假日停车困难。

2.4.2 停车乱

中心城区存在大量的不规范停车行为。老旧小区由于停车泊位不足，停车秩序较差，消防通道、人行空间乱停乱放严重。路内停车现状乱象较为普遍，不规范的停车，对白天动态交通的干扰十分明显，致使道路运行效率大大降低。而在夜间，不规范的停车会挤压公共活动空间，尤其在中心城区内有大量的夜间停车是老旧小区、建筑退线空间、广场、空地等，可供散步娱乐的空间大量占用。

2.4.3 执法力度不严，地面乱停乱放，地下车库闲置

中心城区由于执法不严，导致地面乱停乱放现象严重。外围地区由于入住率不高，部分小区居民不愿购买产权泊位，大量车主为逃避收费将车辆乱停乱放，导致大量泊位处于闲置状态，近年来建设的住宅区开始逐步配建停车位，新建高档居住区基本达到了一户一位甚至一户多位的标准。现在新蒲新区、忠庄片区、龙坑片区等新城最大的问题已经不是停车难，而是停车管理问题，该类区域需加大执法力度，迫使违停车辆入库。

2.4.4 停车管理难度大

遵义市停车系统涉及停车配建、路外公共停车、路内临时停车、停车收费、停车管理等内容，分别由不同部门分管，各管理职能部门职能也存在交叉，缺乏联系与协调。

2.4.5 停车智慧化建设滞后，管理效率低

遵义目前停车智能化信息化程度较低，单个停车智能收费系统已经形成，但缺乏平台整合，路内停车收费智慧化程度不足，仍然有采用人工抄单计费的方式。一方面收费效率低，繁忙时段需加派人手，增加人力成本，部分路段夜间缺乏人员管理，夜间停车收费困难。另一方面可能出现收费人员乱收费情况，发生收费纠纷、车主逃费等问题难以处理。遵义市停车诱导系统建设进程缓慢，仅有小部分停车场及路段设置了指示牌等装置。信息不对等导致寻找泊位时间增长，停车效率有所下降。车辆寻找泊位过程中，不可避免地对动态交通产生负面影响。

2.4.6 停车产业化进程缓慢

遵义市停车行业“碎片化”，缺乏整合，产业化进程缓慢，停车设施投资回报周期长，停车泊位产业化建设缺乏动力，停车楼建设成本费用换算至单个泊位平均固定投资为10万元左右，依据目前的停车收费水平及使用特征计算停车场项目成本投资回报期约为11-13年。投资回报周期长，停车泊位产业化建设缺乏动力。此外对居住小区停车开放、共享停车等缺乏政策引导，不同类型的停车场在不同的时间段内存在严重的资源浪费情况，应鼓励住宅与办公、医院、商场等实现错时停车共享，提高停车设施整体利用效率。

第三章 《遵义市中心城区停车设施专项规划（2016-2030）》实施评估

3.1 规划相关情况

(1) 规模预测

根据该规划预测，未来中心城区小汽车机动车保有量2020年达31万辆，2030年达59万辆。停车泊位需求预测2020年停车需求达到38万个泊位，2030年总需求达到71万个泊位。公共停车泊位预测到2020年公共停车需求达到5.7万个，2030年公共停车需求达到7.2万个。

(2) 停车供给策略

停车泊位供应达到1.2泊位/辆。配建停车严格控制区限制停车配建上限指标，提高一般限制区、适度发展区的配建指标；公共停车控制2020年公共停车供给占总需求比例达到15%，2030年达到10%。

(3) 停车分区

根据人口分布、土地开发密度、公共交通服务水平、交通运行状况等因素，划分为四类停车分区：严格限制区、一般限制区、适度发展区、非城市建设区。

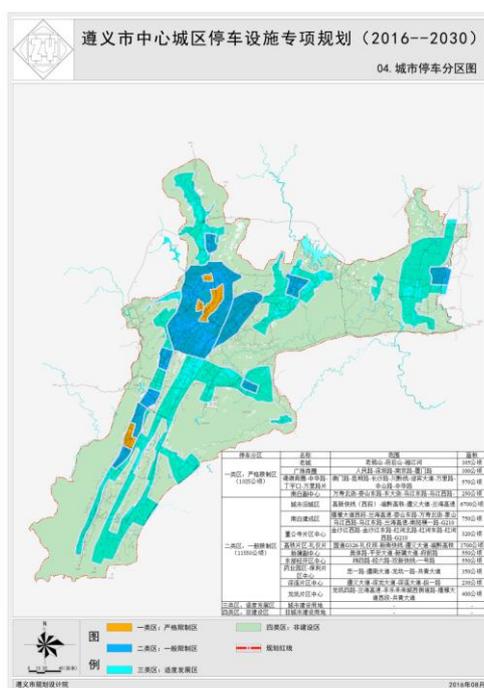


图3-1 停车设施专项规划公共停车场规划图

3.2 规划实施效果

(1) 停车发展与规划目标对比

根据停车设施专项规划分析，预测到2020年小汽车保有量为31万辆，中心城区人口190万人，根据本次市交管局收集资料及现状停车规模调查，截止2023年9月，中心城区小汽车停车保有量约为31万辆，2020年保有量为26万辆，机动车增长速度略低于预期目标。根据第七次全国人口普查，2020年中心城区人口为147万人，人口增长低于规划预测值。

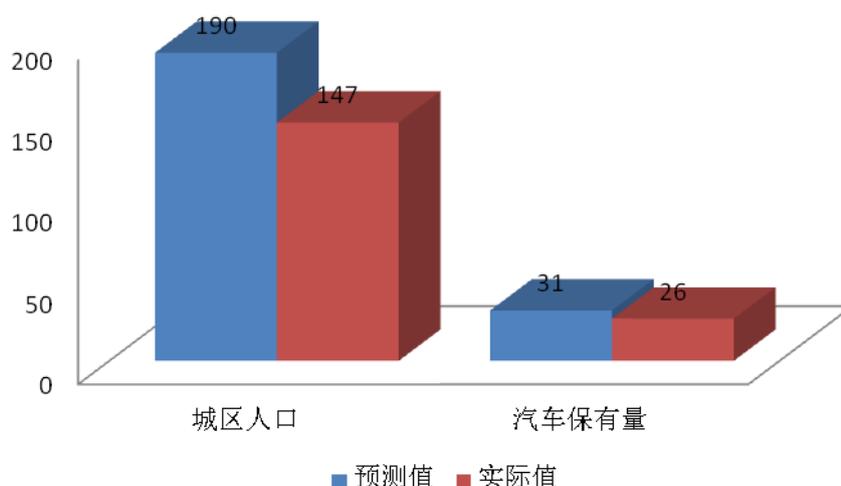


图3-2 2020年主要规划目标与发展分析图

(2) 停车实施效果

1、总体策略实施效果。

该规划批复以来，规划对中心城区停车设施建设取得了显著作用，停车规划战略得以执行，规划停车分区及建筑物配建指标要求等被纳入《遵义市城市规划管理技术规定》（4号令），项目配建停车指标得以严格执行，新建小区停车设施供给充足，随着建新城疏老城战略的执行及停车设施的改善，老旧城区停车难题得到一定改善，整个城市停车难题得到有效缓解。

2、停车供需改善情况

根据本次停车调查，中心城区停车总量达到75万泊位，从总体来看满足停车需求，停车主要矛盾得到改善，停车矛盾总体格局由整体难向局部难改变，根据往年数据追踪发现，中心城区停车泊位总量2015年为9.4万泊位，至2019年增长至36.3万泊位，2023年增长至75万泊位，停车供给增长迅速，从停车增长分布来看主要增量在新城区。

表 3-1 遵义市中心城区近年来停车设施发展分析表

类别	2015年	2019年	2023年
配建停车泊位	7.5	31.9	67.5
公共停车泊位	1.6	4.4	5.97
路内停车泊位	0.3	—	2.0
总量	9.4	36.3	75.5

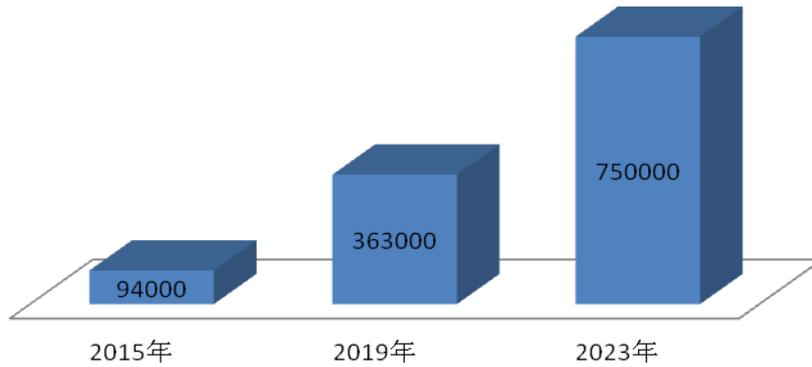


图 3-3 遵义市中心城区近年来停车发展分析图



图 3-4 原规划中心城区供需分析图

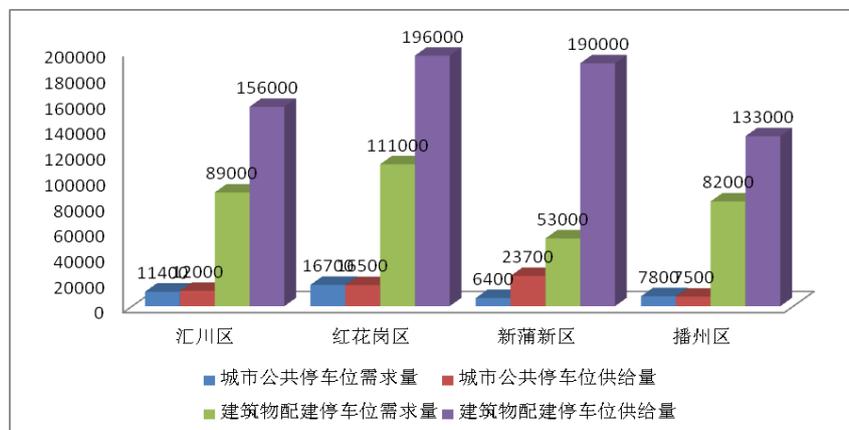


图 3-5 现状中心城区停车供需分析图

3、重点片区停车改善情况

至规划实施以来，老城区及老旧小区停车得到极大改善，如老城片区人口疏解及纪念广场等地下车库的建设使得该片区停车供需矛盾有所缓解，老旧小区随着周边棚改项目的实施也对其停车有所缓解，如昆明路世贸城、时代天街、星力城等项目的建设对周边停车供需均有较大改善。

3.3 存在问题分析

1、与城市国土空间布局存在冲突

随着国土空间规划的实施，中心城区规划空间格局与原规划发生了改变，中心城区城市规模相对缩减，原有三岔、龙坪、新舟机场等片区不再纳入中心城区范围，深溪、虾子等组团城市规模大幅缩减，原规划部分用地与三区三线存在冲突，急需对原规划进行修编。

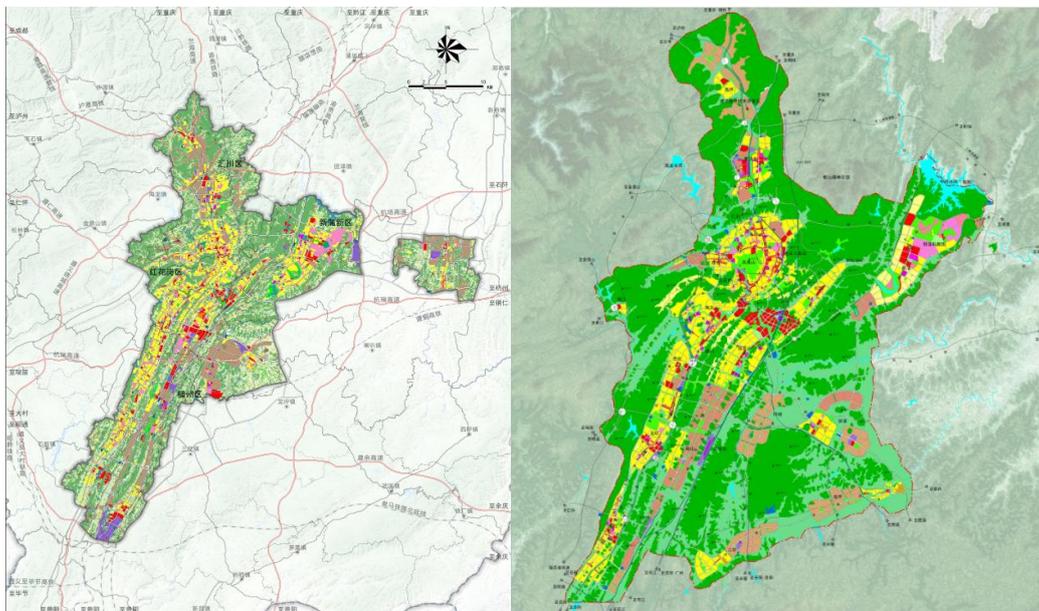


图3-6 国土空间规划与08版总规城市空间差异分析图

2、与城市功能定位存在冲突

在国土空间规划的新形势及新背景下，城市功能布局发生改变，中心城区用地、人口等要素也随之改变，如南关-舟水桥片区人口原规划2030年12万人，国土空间规划该片区人口2035年32万人，片区城市人口剧增。城市人口及用地对城市停车设施的规划起着决定性导向，原规划已不适应指导未来城市停车设施的建设。

表3-2 遵义市中心城区人口预测差异分析表

区域	组团	原规划 2030 年 规划人口 (万人)	组团	国空 2035 年 规划人口 (万人)
汇川区	高坪-檬梓桥	6	高坪-董公寺片区	23
	董公寺-汇川大道	13		
	汇川主城区	30	高桥-大连路片区	31
	新舟坝-外高桥	7		
	河溪坝	4		
	小计	60		54
红花岗区	红花岗主城区	37	老城-中华路片区	28
	海尔大道-桃溪寺-忠庄	18	忠庄片区	17
	舟水桥-南宫山	12	南关-舟水桥片区	32
	红花岗经开区-深溪	8	深溪片区	14
	小计	75		91
新蒲新区	礼仪新城	13	礼仪片区	14
	新蒲新城	35	新蒲新城片区	53
	东部新城	7	虾子片区	7
	小计	55		74
播州区	龙坑-谢家坝	17	龙坑片区	23
	南白-和平	25	南白片区	23
	三岔	5	——	
	苟江	5	苟江片区	13
	三合	4		
	龙坪	4	——	
	小计	60		59
合计		250		280

3、公共停车设施实施情况较差

公共停车场实施情况较差，虽然中心城区配建停车设施建设取得了丰硕成果，但公共停车设施实施情况较差，由于遵义市停车设施产业化程度较低，加之公共停车设施建设成本高，效益低，缺乏相应奖励政策及专项资金，导致中心城区公共停车设施建设进度缓慢。

4、停车矛盾发生改变

中心城区现状停车主要矛盾发生改变，城区停车矛盾由以往整体供需矛盾向供需平衡、管理问题、智能化低、产业程度低等多级分化，停车背景已发生改变为更好的指导中心城区停车设施建设发展，需对原规划进行修编。

第四章 上位规划分析及国内外城市发展经验借鉴

4.1 上位规划分析

4.1.1 《遵义市国土空间总体规划（2021-2035年）》（报批稿）

根据市级国空的传导，遵义市中心城区将建立以配建停车为主、公共停车为辅、路内停车为补充的停车供给结构体系。加强停车需求管理，优化停车设施供给，建立严格限制区、一般限制区、适度发展区三类停车空间分区，实行区域差别化政策。有序推进公共停车场建设，重点提高旅游景点、客运枢纽、大型公共服务设施等周边地区公共停车泊位供给,远期公共停车泊位供给总量达到7.3万个。鼓励停车设施共建共享、错时开放，利用科技手段提升停车设施周转率及使用效率。结合停车场，完善充换电设施配建。充分挖掘停车潜力，推动公共停车场立体化建设，探索停车设施用地综合开发模式，提高土地利用效率。全面整治停车环境，严格管理路内停车泊位，完善居住区停车泊位的标线施划。加强停车设施与公共交通有效衔接,鼓励结合外围轨道交通站点布置“P+R”停车场。

4.1.2 《遵义市中心城区综合交通规划》

（1）规划目标

①以实现城市整体交通协调发展为目标，建设规模适宜、布局合理、与道路和公交设施相协调的停车系统。

②逐步建立合理的收费制度、健全车辆停放管理机制，维持城市动静态交通的平衡，从而提高城市交通系统的整体运行效率。

（2）停车分区

中心城区停车分区分为四类，一类区为严格限制区，包括老城、广珠商圈、港澳商圈-中华路-丁字口-万里路片区、南白副中心，该区域内实行严格的停车供给政策，引导小汽车合理使用，鼓励使用公共交通；二类地区为一般限制区，包括城市旧城区、南白建成区、董公寺片区中心、高铁礼仪片区、新蒲副中心、东部经开区中心、保利片区中心、深溪片区中心、龙坑片区中心，该区实行基本满足停车需求的停车供给政策，控制出行停车需求；三类区为适度发展区，指除严格限制区、一般限制区以外的城市建设用地，该区实行适度满足停车需求的停车供给政策，充足供应公共停车供给；四类区指非城市建设用

地区域。

(3) 小汽车公共停车场规划布局

预测到2030年，遵义市中心城区的机动车公共停车泊位需求为71400个。规划改造公共停车场6座，新增泊位1210个；规划新建公共停车场209座，占地面积约135.4万平方米，新增机动车停车泊位55720个；重点结合公交首末站、客运码头、商业中心、大型医院和旅游景点等交通生成量较大的用地布置公共停车场。以配建停车同步预留公共停车位为主要供给形式，采用地面和立体停车场（库）相结合建设形式，鼓励建设机械式停车场和地下停车场，以集约节约用地。

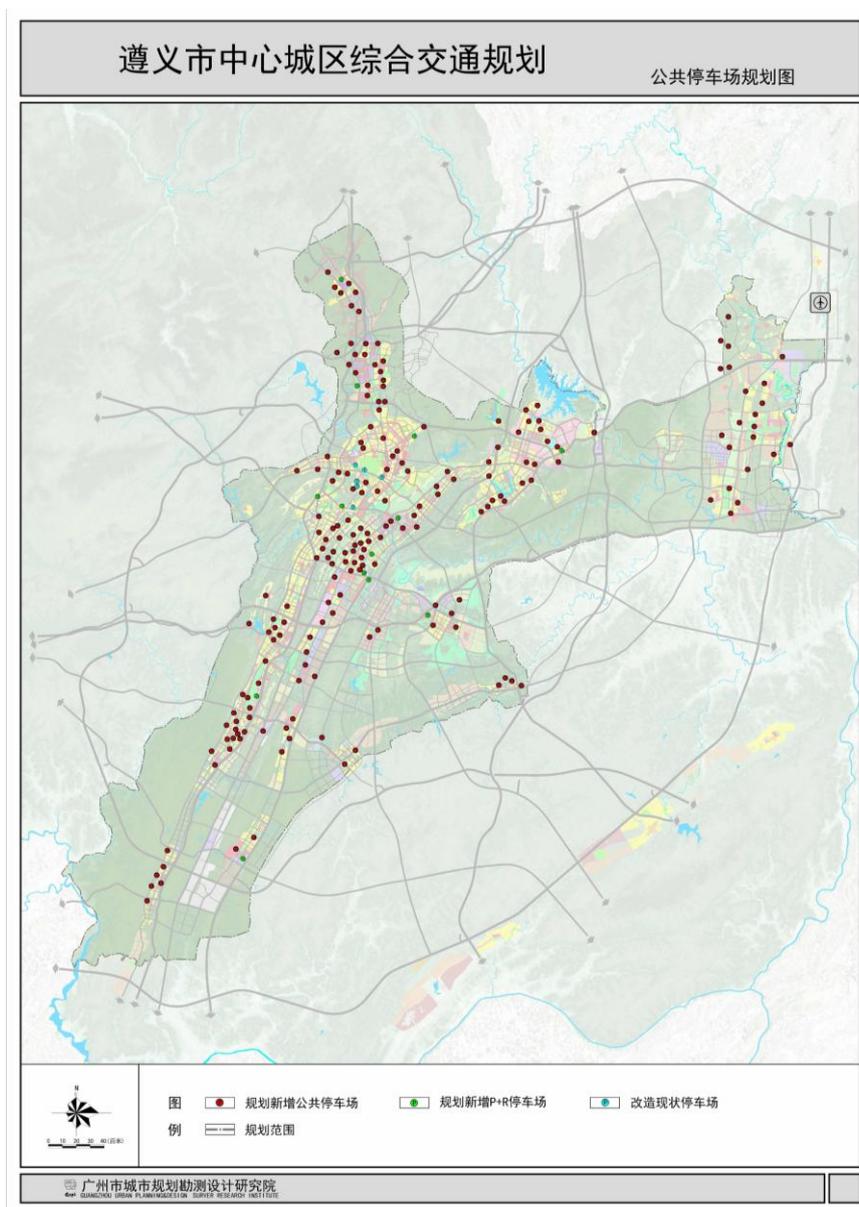


图4-1 综合交通规划公共停车场规划图

4.2 国外经验借鉴

随着经济的快速发展，机动化水平的不断提高特别是私人小汽车的大量出现，严重影响着城市的生活质量和效率，使得城市停车成为一个亟待解决的问题。随着近年来国民经济的快速增长，我国机动车的拥有量也急剧上升。机动车的快速增长，停车供需矛盾日益突出，在城市中心区影响则更显著。目前，从国际经验上看，居住类的基本停车需求应尽量通过配建的方式解决，而在交通拥堵的城市中心区，应减少商业、办公类停车供给，通过区域拥堵收费、提高停车收费等调控手段调控出行停车需求。在停车收费方面，实行差别化收费政策，并配合严格的管理手段：出行停车收费高于基本停车收费，中心区的收费要高于非中心区，高峰时段的收费高于平峰时段，路内停车收费高于路外停车收费。上述做法在欧美国家也普遍采用，在美国很多城市的停车供需矛盾较大区域，均实行停车限时措施，超过规定时间，车辆必须开走；纽约通过推广高峰停车收费计划、可变停车收费试点计划等措施，在停车需求高峰时间比其它时间收取较高的停车费，目的在于提高路边停车位的周转率，使停车更加迅速，减少巡游时间，在布鲁克林、格林威治等试点地区，停车需求高峰时段的收费往往比非高峰时段高1倍或者更多。国内外一些城市，特别是发达城市，更早经历城市化和机动化的过程，同样经历过停车难、停车乱等城市病，在解决停车问题方面积累了较多的经验和教训，值得遵义市借鉴。

4.2.1 日本

近几年，我国汽车保有量迅猛增长，而停车场的建设不能快速跟上，大量的车辆违法占道停车，道路被挤占已上升为交通拥堵的首要因素，与日本以前情况非常相似。另外，日本城市人口密度、车辆密度和我国城市类似，日本在停车发展方面的做法值得我借鉴。

停车诱导，车辆导航

日本所有停车场在大街上均有醒目停车诱导标志，自动显示停车场空满状态、价格信息等，大部分停车场上传空满状态到停车网站、手机终端、车载GPS导航设备等，驾车者在网上、手机、车载GPS上随时可以查看就近停车场的位置、价格等信息。日本GPS导航普及率几乎达到100%，包括货车、出租车、大型巴士等能实现动态信息显示的约占30%，动态信息包括实时路况显示、停车场空满状态等。物联网和移动互联网高度发达和普及。日本停车场收费信息标志牌很醒

目,价格、优惠信息一目了然,还配有夜间照明灯具,保证驾车者夜间能清楚地看到标志牌上内容。服务细节很人性化。停车场收费虽不用人工方式,但是在出入口疏导的人员却不少,当满位时,疏导人员手持“满车”的大牌子站在马路边上,以免车辆误人,保证了交通的连续性,这对于狭窄的马路尤其重要,所以,在日本一般不会发生由于车辆寻找车位导致的交通拥堵。

错时停车,分时优惠

东京市中心的部分停车场的包月服务根据全时停放、白天停放、工作日白天停放定价不同。如某个停车场的包月服务,全天24小时停放,每月是35000日元;如果只在7:00-22:00这个时段停放,每月是30000日元;如果只在每周一至周五的7:00-22:00停放每月是22000日元。同时还可以买停车优惠券,买3000日元另送300日元,买5000日元另送500日元。这相当于白天的分时优惠。晚上为了将路边的潜在停车位利用好,路侧停车位可以免费使用,时间一般是21:00到次日9:00。路外的公共停车场,晚上临停收费价格是白天的三分之一,夜间收费封顶也基本是白天的三分之一。如京都的某个小型停车场,白天封顶价格1200日元,夜间为500日元,夜间时段为20:00-次日8:00。部分商场的大型停车场离居民区较远,夜间停车场很空,可以免费通宵停放,但营业时间必须离开,不得影响商场营业。

违章停车,严格处罚

日本警察和民间监督员(相当于国内的交通协管员)均可对违法停车进行处罚。警察一般开警车和骑摩托车执勤,所占比例较少,民间监督员比例较高。民间监督员两个人一组步行巡视,随身背着手写电脑、数码相机等执法设备,沿着特定的路线不停巡视。违章停车的处罚根据停车地区的不同,处以1~2点(扣分),并1.2万~2.0万日元处罚,每人每年最多有6点可扣,另外车辆拖车移动费用由违法者支付,一般3~4万日元。由于处罚严格,加上司机素质较高,所以违章停车现象少,道路虽然狭窄,但交通通畅。

民间投资,减税低息

为促进停车场产业的发展,日本政府采取长期低息贷款等方式鼓励私人停车场发展。日本政府还十分重视鼓励引导私营停车场,对营业性停车场减免税,包括所得税、不动产取得税、固定资产税等。在一些特别繁华和拥挤的路段,日本政府倡导“小而分散”的原则,不主张停车场“扎堆”设立,特别是鼓励经营者

多建立体停车场，这符合就近服务的原则，因此在日本小型停车场随处可见。停车场是盈利颇丰的行业，同行之间经常竞争，收费价格会降到合理的水平。一个七、八个车位的小停车场，每月的净收入可达30万日元以上，相当于一个年轻公务员月工资。良好的投资环境和盈利水平催生了一批大型停车场投资运营企业。

4.2.3 新加坡

新加坡全国面积719.1km²，人口约560万，是一个土地资源有限的岛国。新加坡国土面积狭小，道路也不宽阔但是交通顺畅城市治理优良。新加坡成功的经验主要有以下应对策略：

(1) 大力发展公交：新加坡大力建设地铁，发展公交巴士，并由出租车作为辅助公共交通，占有率达到60%以上。

(2) 大力发展P+R换乘系统：新加坡的P+R设施与公共交通紧密结合，尤其是与地铁公交的结合。



图 4-2 P+R换乘停车场

(3) 差别化停车配建：针对不同区域，提出不同的配建标准，建筑物的周围必须有一定数量的停车位，对于没有配建停车位的，按照不同的标准进行停车位缺额罚款。

(4) 建立高层停车楼：由于其非居住属性，多层停车楼选址可在不适宜的环境中，一般在用地的“边角余料”，如高层建筑的阴区、南北向狭长地段，用地紧凑、空间效益高的区域，也可以是紧邻城市主干道受交通噪声影响较大的区域。



图 4-3 城市的边角余料建设的停车楼

4.2.3 英国

英国采取了发展公共交通；优化停车配建，采用配建指标最大值标准；发展P+R换乘系统，调节交通出行结构；精细化管理；停车收费价格杠杆等多种措施来解决城市停车难问题。

纽卡斯尔市：纽卡斯尔是英格兰地区重要的铁路、公路枢纽城市，交通运输业十分发达，航空、铁路、公路、管道及水运在英国境内均处于领先地位。小汽车出行是纽卡斯尔市居民日常出行的主要方式，占出行总量的63%，步行、自行车和公共交通的出行分担率分别为12%，9%和9%。纽卡斯尔市内分布有较多停车位，大多于城市外围地区中心停较少。



图 4-4 纽卡斯尔市路边停车

纽卡斯尔市根据交通现状情况，采取了相应的措施：

(1) 停车政策与法规体系：严格执法阻止不合理停车行为，提升残疾人停车服务水平，监控停车引导交通标志及地面标线的设置情况，定期组织专业技

术人员对停车设施进行管理与维护，提高服务效率。

(2) 差别化停车供应和收费政策：驾驶人通过自动售票机或咪表进行停车缴费，市中心区域的收费时段为星期一至星期日8:00~18:30，市中心以外区域为星期一至六的8:00~18:30。收费时段内各个停车场的收费标准也不同，具体收费细节张贴于自动售票机和咪表上。货车、出租汽车共享停车位于星期一至星期日8:00-18:00向货车开放，其他时间向出租汽车开放。共享停车位根据不同车辆的停车需求合理使用停车位，不仅提高了停车位的利用率，也减少了道路上的交通量。



图 4-5 纽卡斯尔市货车、出租汽车共享停车位

(3) 管理与保障措施：纽卡斯尔市的路内停车场均为收费停车场，部分停车场周日向市民免费开放，除部分停车位数量较多的路内场不限制时间外，其余路内停车场均设置最大时间。在120处路内停车场中，有31处停车场没有设置最大停车时间，占25.83%，其余停车场规定最大停车时间限制为1~5h不等。

(4) 停车换乘系统：英国《规划政策指南》(National Planning Policy Guidance) 明确指出：停车换乘P&R是城市公共交通体系的重要组成部分，应注意发挥其社会公益作用。政府鼓励轨道交通枢纽周边设置大型停车场，免费或者适度收取停车费，鼓励人们通过换乘公共交通进行通勤出行，降低高峰时段道路交通压力。限制城市中心区办公场所停车位供给，提高中心区停车收费标准。纽卡斯尔市的停车换乘设施均置在地铁站周边，且位于市中心边缘区。

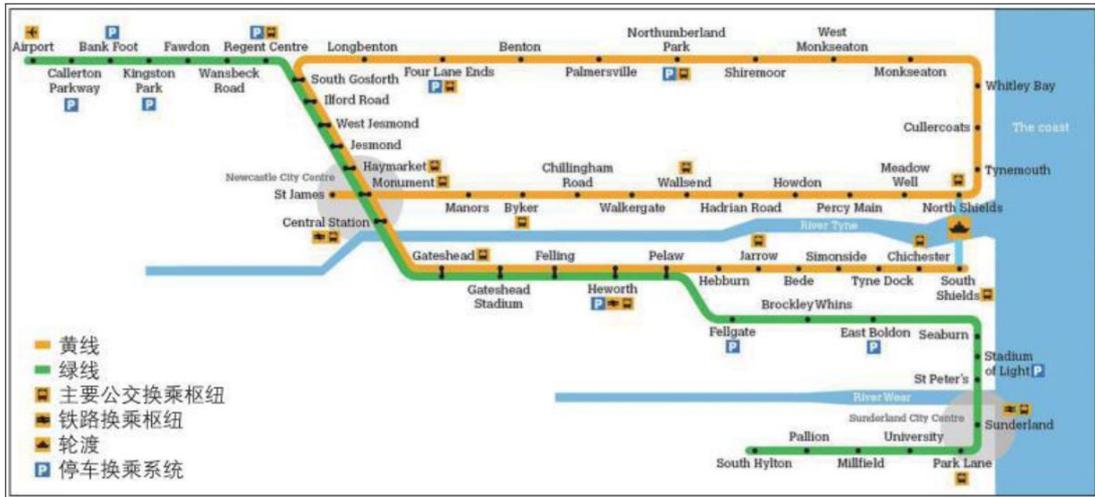


图 4-6 纽卡斯尔市停车换乘图

(5) 停车诱导信息系统：全市共设有59块停车诱导信息板，覆盖了130处停车场，包含1.7万个停车位。该系统设有三种类型的停车诱导信息板：①一般位于停车诱导区域的入口处，引导驾驶人到市中心不同的子区；②设置在各子区内部，一般位于交叉口附近，引导驾驶人到特定的路外停车场；③位于停车场入口，显示停车场现有位数量并提周边部分的信息。



图 4-7 纽卡斯尔市停车诱导信息系统图

4.3 国内经验借鉴

随着我国经济的持续发展，人民的生活水平不断提高，越来越多的私人小汽车进入家庭，这种变化对城市的各个领域都产生深刻的影响，小汽车正在不断的改变城市的规模、结构以及居民的生活方式。国内停车问题矛盾的产生，不断激化城市规划与建设的改进，香港、北京等城市做出了一定的对策来改善停车问题进而改善城市交通的良好运转。

4.3.1 香港

香港是以香港岛为核心、沿海环形分布、高楼大厦高度密集等为显著特征的一个国际大都市，2017年人口达到739万，地域面积为1104平方公里（由香港岛、九龙半岛、新界组成），密度大约是每平方公里347辆车，人量大概是每

10.5人一辆车，但当人们进入中心城区（包括香港岛中环、铜锣湾、上环、尖沙咀等）时发现，尽管道路普遍比较狭窄，但很少看见大面积堵车现象，并且有些道路上的车速非常之快，城市运行效率很高。香港各类公共交通工具，包括铁路、电车、巴士小的和轮渡，每日载客人数超过1260万人次。



图 4-8 香港道路交通情况图

香港对停车问题的应对策略：

(1) 大力发展公共交通：香港有完备的公共交通系统，铁路、电车、巴士、小巴、的士和渡轮，平均每日运送1260万人次乘客（人口738万）；公交价格优惠体系，针对不同人群有着不同的优惠政策；严格的公交执法体系，打击黑车，初次违反罚款5000港币，并处以3个月的监禁；第二次被抓处罚翻番，6个月、罚款10000港币，更严重的是，违法成本不仅停留在法律层面上，违法者的记录将被保险公司作为参考，黑车司机将面临买不到保险的境地。

(2) 限制路内停车时长：香港有18000个路边电子咪表泊车位，路边地表车位无人值守，采用先自助付费后停车的模式。地表泊车位分为三种颜色，黄色地表付费一次只能停半小时，咖啡色咪表一小时，蓝色咪表两个小时。如果在黄色咪表车位停6小时，必须每隔半小时付费一次，共须12次。目前全港大部分路边咪表车位的收费时间为星期一至六上午8时至午夜12时，以及星期日及公众假期上午10时至晚上10时。自助付费采用“八达通”储值卡付费。车主只需依照咪表的指示选择车位及泊车时间，然后将“八达通”卡放到感应器上几秒

钟即可完成交费，咪表还能打印缴单据。

(3) 明确停车位配建标准：香港立法规定，要求各类建筑物根据不同的用途和建在不同的地点而提供一定数量的停车位。都会区与沙田新市镇的公共住宅小区，每17~22个居住单元提供一个停车位；非都会区，每22~27个居住单元提供一个；高标准的私人住宅每4~7个居住单元提供一个车位。非居住区的私家车及小型货停车位总数与相应登记辆的比例大致保持在1:4，但限制繁忙地区的停车设施供给。同时，政府多层停车场及路边位以适当的收费保持一定的空位可供使用，避免因停车位短缺造成交通堵塞等问题。香港的建筑物配建标准通常每3-4年进行一次系统的停车需求评估，根据交通流量和车辆发展进行修订。

(4) 停车严格执法：警察巡逻相当频密，执法又严，很少有人敢心存侥幸乱停车。路边停车一旦超过付费时间，电子咪表上的绿灯就会变成红灯并不停闪烁，巡警看到便会抄下车牌号码再在前挡风上放一张罚单款320元，绝不通融。司机收到罚单后必须在规定的时间内交纳款，入归港府。

(5) 停车收费价格高：香港闹市区在自家住所租用车位停车，每月一般要花费2000-3000港元。外出上班或办事，在政府所建的公共停车场停车，每小时收费从8元、10元到22元不等，铜锣湾等地私人经营的商业停车场收费甚至高达30多元/小时。大多数停车场明码标价，刷卡进入，计时开始，离开时再刷“八达通”卡付费。停车定价由市场自主确定，政府不干预。

4.3.2 北京

根据北京市停车资源普查报告，截止2016年底，全市车位总数为427万个，其中城镇地区最终核定车位总数为382万个（居住类车位219万个）；农村地区，按照“有车即有位”的原则，统计为45万个。全市城镇地区夜间停车总数为384万辆（其中居住区及周边道路停车总数为320万辆），与车位总量382万相比，停车供需总量相当，但全市城镇地区居住停车缺口总量达到129万，城镇地区停车矛盾主要集中在居住区域，夜间停车供需矛盾突出。北京交通发展年报中的备案停车位数据从2013年的157.4万个，到2014年的175.8万个，到2016年的193万个。备案停车位的数量虽然有明显增加，但远不及机动车的增长速度，停车矛盾仍然十分严峻。



图 4-9 北京市近十年机动车保有量

北京市针对停车的主要应对策略：

(1) 停车立法：2018年3月30日通过了《北京市机动车停车条例》，2018年5月1日起施行。停车立法中主要有以下几点内容：①停车泊位：具备条件的公共建筑停车场应开放。对于既有居住小区内配建的停车设施不能满足业主停车需求的，按照物业管理相关法律法规并经业主同意，可以统筹利用业主共有场地设置临时停车设施。推进单位或者个人开展停车泊位有偿错时共享。②小区停车位不足：周边可设置临时居住停车区。居住小区及其周边停车设施无法满足停车需求的，可在居住小区周边支路及其等级以下道路设置临时停车域、泊位，明示居民临时停放时段。影响交通运行的，应当及时调整或者取消。③停车价格：政府定价收入公开。道路停车收费纳入政府非税收入管理，实行收支两条线，收入全额上缴区级财政，并定期向社会公开。④停车付费：逃缴最高可罚千元。机动车停车遵循停车入位、停车付费、违停受罚的基本要求。停车人不按照规定缴纳停车费，由区停车管理部门进行催缴，并处200元罚款，情节严重的处以500元以上1000元以下罚款。⑤小区停车调价：需半数业主同意。居住小区业主共有停车泊位收费如果要调整，需要有半数业主同意。⑥协助管理：停车管理员应当协助劝阻、自我服务。符合条件的停车管理人员告知、劝阻违停行为，可作执法力量不足的补充措施。

(2) 智慧停车建设：北京市智慧停车的建设主要包括：智慧停车诱导，停车收费智慧化，共享位。



图 4-10 北京市智慧停车诱导

(3) P+R停车场建设：北京新建地铁线网将同步考虑规划建设P+R停车场，做到同步规划和运营；按照规划，未来北京市71处轨道站点将建设换乘停车场，就是把私家车停放在P+R（停车换乘）停车场后乘坐大容量公共交通工具出行的方式，提供停车位1万余。



图 4-11 北京市 P+R 停车场

4.3.3 杭州

杭州市针对城市停车问题，主要采取的应对策略如下：

(1) 有序推进公共停车场（库）建设，缓解中心城区停车矛盾：针对目前主城区停车供需矛盾突出，尤其是老旧小区、医院、学校等关乎民生、停车配

建历史欠账多的区域，充分利用公园、绿地、操场、广场等地下空间挖潜，以及拿出部分储备地块建造公共停车场，缓解矛盾。

(2) 加快换乘停车场建设引导公共交通出行：加快推进换乘停车场建设，包括主要对外交通枢纽、环西湖风景区、轨道交通站点周边，绕城周边等换乘停车场的建设，逐步解决小汽使用过多问题。杭州市区已建成16个“P+R”公共停车场，共有9215个泊位换乘停车，按照收费标准减半取。

(3) 严格执行停车配建标准，保证配建泊位供应：加大配建泊位建设力度严把项目审批关和验收关，严格执行差异化的配建标准，适时开展核心区停车配建标准“设高限”研究，实现以静制动。

(4) 创建停车秩序管理示范区，“以点带面”，确保动静态交通平衡发展：持续开展违法停车专项整治行动，采用示范街、示范区的模式，对重点街区实行昼夜定岗、定责管理并逐步推广，强化对违法停车的常态化管理，充分利用电子警察等科技手段强化违法停车监控和非现场处罚，逐步实现停车管理时间、空间全覆盖。目前，杭州的示范区得到一度好评（江干区）。

(5) 积极推动停车产业化发展：2014年出台了《杭州市公共停车场产业化若干意见》，改变目前单纯依靠政府财政投资为主的建设方式。完善相关优惠政策，改善停车经营环境，完善停车收费体系，提高停车产业吸引力。《意见》中明确，社会力量（指境内使用非财政性资金（各级财政资金和土地出让金）投资公共停车场的国有企业、集体企业、民营企业、民间组织、外资企业等）投资建设公共停车库数达到200个（含）以上的，可配建一定比例与停车相关的商业面积，商业开发归公共停车场投资方。公共停车场项目符合广告设置规划和标准的，可以设置广告位。

4.4 停车经验总结

国内外城市根据各自不同的城市特点，提出了各自不同的解决措施，具有普遍性的经验总结主要具有以下几点：

1、规划阶段：

- (1) 差别化的停车收费及适度供应策略（如不同的停车费率，如杭州）；
- (2) 路内外停车泊位相互结合（如路内停车相比于路外停车场时长较短，费率较高，国外居多）；
- (3) 停车换乘规划落到实处，充分与公共交通结合（如英国的城市，上海、

杭州)；

(4) 大力发展智慧停车系统(如英国、北京的停车诱导)。

2、建设阶段：

(1) 严格建设阶段督查执法(如新加坡在缺额停车位上进行罚款)；

(2) 鼓励停车产业化并给予优惠政策(如提供附加条件允许开发结合停车的商业化配置，如杭州)。

3、管理阶段

(1) 利用价格杠杆调控交通出行需求，实行区域差别化停车收费(如旧金山的动态停车收费项目)；

(2) 出台停车管理办法、法规、条例(如北京的停车立法，颁布停车管理条例)。

4、其他手段

(1) 控制城市机动车交通出行数量(如北京的限号及通行证，杭州、上海等地的限号)；

(2) 大力发展公共交通，完善公交服务，转换交通出行方式(如新加坡、香港完善的公交系统)。

4.5 对遵义市停车发展的启示

虽然遵义市是三线城市，但是面临的停车问题与其他大城市相同，正在经历大城区前些年经历的停车难题，各大城市的停车治理经验对遵义市的停车发展同样有较大的借鉴意见。对照遵义市自身特性，可借鉴的停车发展相关经验如下：

1、规划阶段

(1) 明确停车分区，并制定不同区域的管理办法，不同区域的不同停车管理；

(2) 依托停车分区进行不同的配建标准制定；

(3) 做好智慧停车系统的系统规划和顶层设计。

2、建设阶段

加大建设阶段的执法力度，确保配建停车落地，对不能完成停车位配套建设的，给予严格督导和加重经济处罚。

3、管理阶段

(1) 明确差别化的停车收费，分区分类停车收费，通过价格杠杆控制停车需求，提高停车位利用效率；

(2) 制定停车政策，使得有据可依；

(3) 提高统筹协调功能，提升停车规划、建设及执法的管理效率。

4、其他方面

大力发展公共交通，尽快组织实施公共交通方面相关规划的编制，促进城市公共交通的发展，提高公共交通服务水平，促进私家车出行方式向公共交通出行方式转移。

第五章 停车需求预测

5.1 停车发展趋势研究

(1) 经济社会的发展将导致小汽车拥有量进一步增加，进而将会带来更多的停车需求

随着遵义市社会经济的快速发展，城市建设的稳步推进，机动车拥有量的持续攀升，未来城市的快速发展必将会给城市停车系统带来巨大压力。因此，遵义应准确预判停车发展趋势，利用自身优势制定停车发展策略。

(2) 强中心的城市空间布局将导致交通出行更加集中，给城市停车供需矛盾带来更大挑战

遵义市城市布局面临调整升级，城市现代化水平将进一步提高，中心城区将进一步加强，中心城区综合功能的提升，区域优势将进一步发挥。伴随着城市中心城区的发展建设和功能提升，中心城区的停车需求将更加集中，为停车供需矛盾带来更大挑战。

(3) 城市优先发展公共交通的战略要求对小汽车出行需求适当抑制，城市停车需求将作为交通需求管理的重要杠杆之一

高密度的城市开发要求城市综合交通发展战略必须坚持优先发展公共交通，通过交通需求管理的手段科学引导控制个体交通，逐步形成以公共交通为主、个体交通为辅的综合交通体系。遵义市应进一步强化公交优先。同时城市停车设施的供应可以在小汽车出行的两端影响小汽车交通的出行需求，从而抑制不必要的个体交通出行，向公共交通出行转移，最大限度地发挥城市公共交通的优势，促进城市交通结构的改善。

(4) 随着“用者付费”观念的普及，停车泊位的商品属性将进一步凸显，停车产业化发展将成为破解城市停车难题的途径

目前遵义市停车乱象频发，由此而引发的乱停乱放阻碍动态交通运行，侵占人行和非机动车通行空间，越来越引起市民的不满。同时，随着停车收费体系的不断完善，停车收费作为提高停车资源利用率，规范停车秩序的手段，已成为城市管理停车设施供需的重要杠杆，停车泊位的商品属性进一步凸显，市场空间巨大，已经引起了民间资本的关注，产业化发展初见端倪，未来随着停车市场的规范化，停车产业化发展将作为城市停车设施的主要供给手段，促进

停车建设走向良性途径。

(5) 随着法规的不断完善，停车管理规范性将逐步加强

根据自身发展的情况推进停车相关规定办法的制定和完善，以停车政策为导向，停车规划和管理为目标，制订更加科学全面的停车管理规定和办法，使管理有据可依，有据可查，提高停车设施规划、建设、管理的规范化水平。

5.2 停车需求供需关系

5.2.1 停车需求分类

停车需求的预测需要根据车辆停放不同的目的，在各种停车设施中停放的需求来进行预测。根据车辆停放目的差异，停车需求可分为两大类：

(1) 基本停车需求

基本停车需求即地区常驻车辆的停车需求。是指拥有车辆的人群基本停放需求。个人或单位拥有车辆后，必须有自备的车位供车辆停放，应主要由配建停车设施满足。

(2) 出行停车需求

出行停车需求是指因车辆出行而产生的停车需求，主要是日常车辆外出所产生的停车需求。主要针对工作地和公共服务设施的停车问题。车辆使用时，其停放的车位一般是公共车位，由目的地的配建停车设施、公共停车设施或路内停车设施来满足。

5.2.2 停车设施分类

根据停车设施的基本属性，停车设施可分为以下三类：配建停车设施、路外公共停车设施、路内停车设施。

(1) 配建停车设施

配建停车设施是城市停车设施的主要组成部分，在城市总体停车供应中一般占80%以上的比例，一般设置在建筑或设施内，与主体建筑同步规划建设。

(2) 路外公共停车设施

路外公共停车设施主要为从事各种活动的出行者提供公共停车服务，在城市总体停车供应中一般占15%左右的比例，通常设置在公共活动中心、交通转换处等车流量较为集中的区域，如商贸中心、购物中心、文体活动中心、城市出入口、客运换乘枢纽等。

(3) 路内停车设施

路内停车设施主要指在道路用地红线以内划定的车辆停放场地。一般在道路行车带以外的区域呈带状设置，并用标志、标线施划出明确的范围。路内停车设施不是解决停车问题的主要途径，只是对配建停车设施、路外公共停车设施的补充。在城市总体停车供应中一般占5%左右的比例。

5.2.3 停车供需关系

针对基本停车需求，很多城市都采取自备车位来解决基本停车问题。以东京为例，要求购车自备车位，车辆上牌必须提供能够证明拥有或者已经租用自备车位的相关证明。新加坡为解决基本停车问题规定居住类建筑“有车必有位”，保证每户至少配备一个停车位，若未达到配建标准，需征收停车位供应不足费。基本停车需求的供应来源主要是自备车位，即配建停车。同时，以公共停车设施、路内停车设施为补充。

而针对一般用车停车需求，由于用车开往的目的地通常是工作相关或公共服务设施等，能够提供停车位的来源不仅包括配建停车设施也有路外公共停车设施和路内停车设施。

停车需求的供需关系如下图所示：

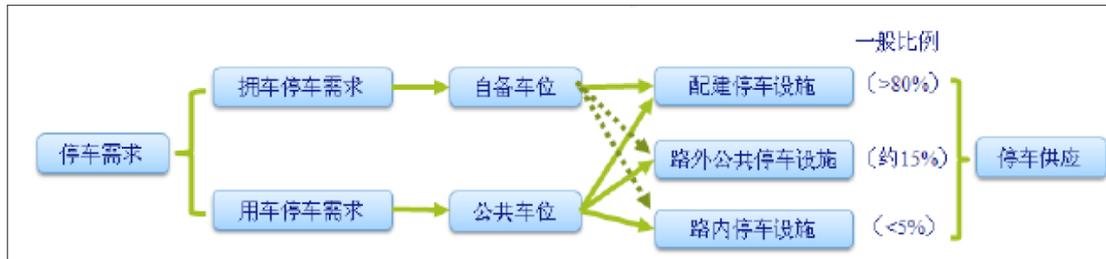


图 5-1 停车需求供需关系

5.3 预测思路及技术路线

5.3.1 预测思路

在《遵义市国土空间总体规划》报批稿、《遵义中心城区综合交通规划》的基础上，基于已有的数据资料和规划目标，根据常用的停车需求预测方法的适用性及研究深度要求，分别进行停车需求的总量和分区停车需求的分析预测，并与其它相关专项研究的预测结果进行对比，同时考虑停车政策作为中心城区需求控制的手段以及停车管理对停车需求的影响。

本次基本停车需求的预测，采用小汽车保有量预测法。根据《城市停车规划规范》（GB/T51149-2016），基本停车需求应等于城市机动车保有量，本次任

务重点针对小汽车，因此重点构建小汽车保有量预测模型。出行停车需求与城市交通出行结构、停车特征密切相关。本次在停车调查基础上，采取用出行产生和停车需求预测法预测。

5.3.2 技术路线与方法

借鉴停车预测常用方法，基于已有的资料，确定本次规划的预测方法为：

- (1) 使用机动车保有量预测法进行中心城区基本停车需求预测。
- (2) 采用出行率法、经验借鉴法进行出行停车需求的分析预测。
- (3) 在出行需求预测过程中，综合考虑停车需求受到除用地以外的多种因素影响，如停车发展战略、土地使用模式、车辆增长水平、停车共享等多方面因素对停车泊位需求的影响。

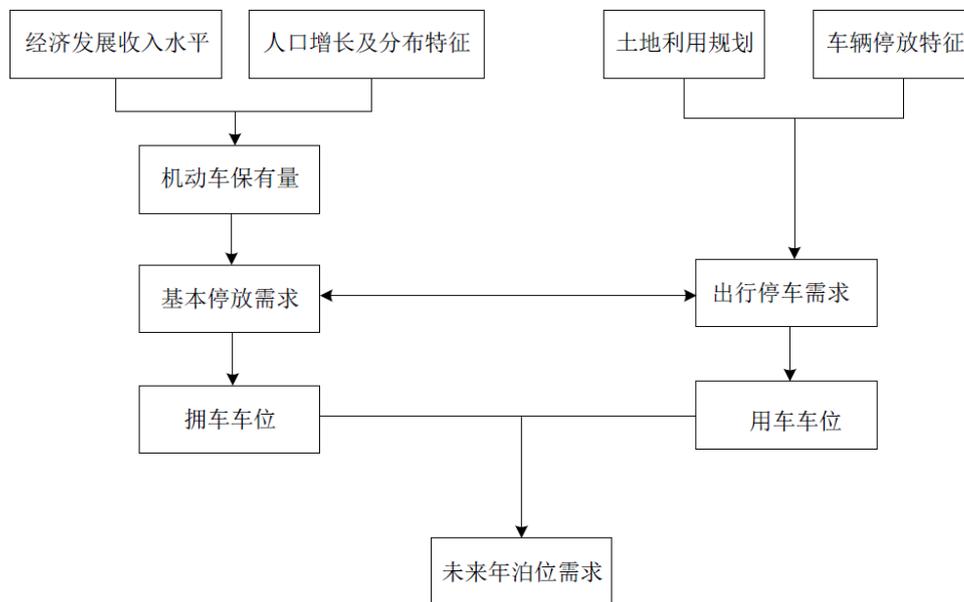


图 5-2 停车需求预测流程图

5.4 基本停车需求分析

5.4.1 基本停车需求分布情况

基本停车需求针对小汽车，因此重点构建地区常驻小汽车保有量预测模型，根据现状拥车整体需求以为常驻小汽车保有量预测模型基础，结合现状年份特征进行参数校核修正。根据各区经济发展水平、住宅建筑规模、人口分布等因素对基本停车需求的分布进行评估。

表 5-1 中心城区现状各区小汽车保有量分布表

行政区域	小汽车保有量（万辆）	占比（%）
汇川区	8.9	27

红花岗区	11.1	33
播州区	8.2	25
新蒲新区	5.3	16
合计	33.4	100

5.4.2 现状基本停车需求缺口分析

对于本地居民，驾车出行后需要回家过夜，车辆一般停放在住宅小区及周边。基本停车需求缺口重点在于分析居住类停车设施的供需缺口。根据实地调研，遵义市中心城区现状配建停车泊位约为67.5万泊位，现状基本停车需求按照汽车保有量计算约为33.4万泊位，总体来看现状中心城区基本停车泊位供应充足。

表 5-2 现状各组团基本停车缺口统计表

行政区域	基本停车需求（万）	停车供应（万）	供需情况
汇川区	8.9	15.6	满足需求
红花岗区	11.1	19.6	满足需求
播州区	8.2	13.3	满足需求
新蒲新区	5.3	19.0	满足需求
合计	33.4	67.5	满足需求

5.4.3 基本停车需求预测

根据遵义市交管局2019-2023年机动车统计资料，分车型统计机动车增长情况，采用弹性系数法、回归分析法进行综合分析，同时以千人小汽车保有量作为约束条件，进行综合分析预测，得到预测结果如下表所示。

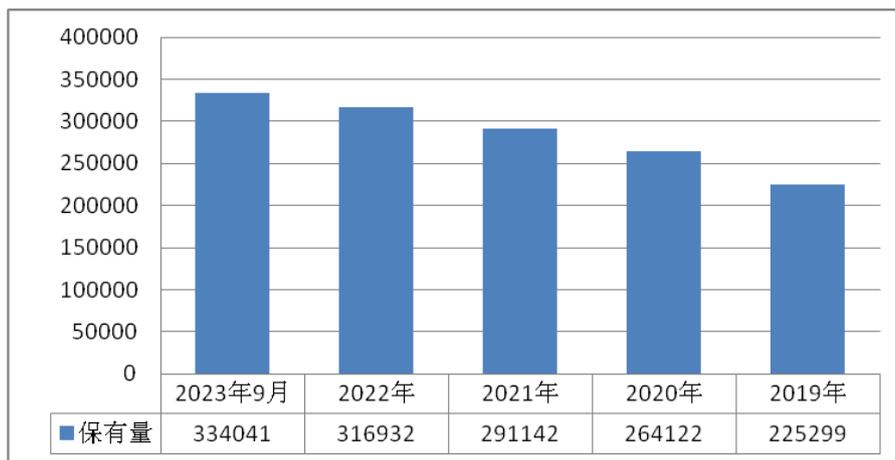


图 5-3 历年车辆保有量情况

表 5-3 年中心城区小汽车保有量预测分析表

年份	2020年	2021年	2022年	2025年	2035年
机动车增长率	17.2%	10.2%	8.9%	8.0	6%
机动车千人保有量	约180			200	270
保有量(万辆)	26.4	29.1	31.7	40.0	76.0
基本需求(万辆)	26.4	29.1	31.7	40.0	76.0

根据预测，至2025年，遵义市中心城区基本停车需求将达到40万个泊位；至2035年，遵义市中心城区基本停车需求将达到76万个泊位。

5.5 出行停车需求分析

5.5.1 基本概念

出行停车需求即用车停车需求：主要是该地区交通吸引的汽车出行到达该地区后产生的停车需求。排除目的地为住宅区的家访和回家出行，用车停车主要通过非住宅配建、路外公共停车、路内停车解决。而对于家访出行，由于家访目的地的住宅区也有车辆外出，住宅区配建停车位会产生空置，可以满足家访出行的停车需求。可认为家访目的的用车停车需求主要由住宅配建停车的公共车位来满足，非住宅配建停车场、路外公共停车场、路内停车为补充。因此，用车停车需求的研究应重点研究非家访出行的停车需求与供给。

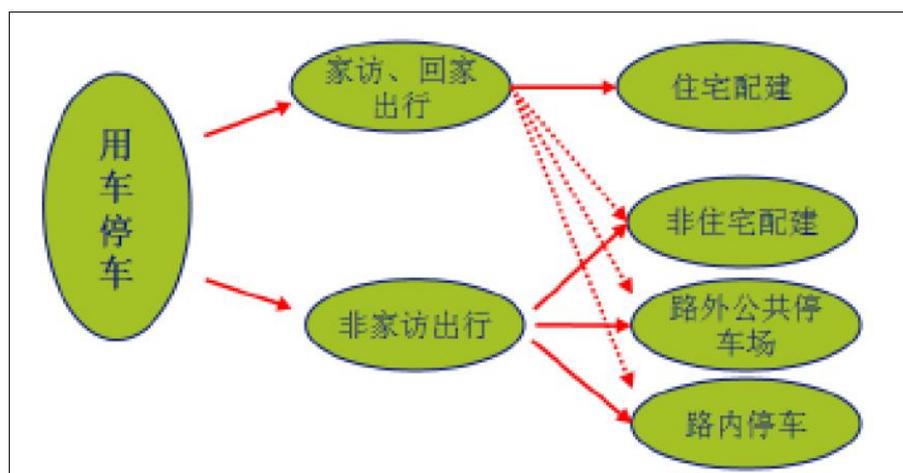


图 5-4 机动车停车需求结构示意图

5.5.2 预测模型

客流预测涉及人口、交通规划、土地利用等诸多因素，预测过程较为复杂，因而科学的预测原则，在很大程度上保障了预测方法的科学性、实用性

和可操作性，以及预测结果的客观和正确。

$$P = \frac{\sum N_i}{K_i}$$

$$N_i = Y_i * Z_i * \rho_i * L_i$$

P——非家访出行停车需求

Y_i——人口总量

Z_i——出行次数

ρ_i——小汽车分担率

L_i——停车率

K_i——停车周转率

5.5.3 预测结果

(1) 基础数据预测结果

根据《遵义市国土空间总体规划（2021-2035年）》、《遵义市中心城区综合交通规划》等上位规划关于人口的分析预测结果，确定未来遵义市中心城区人口规模情况如下表所示：

表5-4 遵义市人口预测结果

区域	组团	2020年人口 (万人)	2025年规划人口 (万人)	2035年规划人口 (万人)
汇川区	高坪-董公寺片区	11.7	16.2	23
	高桥-大连路片区	29.6	30.2	31
	小计	41.3	46.4	54
红花岗区	老城-中华路片区	36	32.8	28
	南关-舟水桥片区	9	18.2	32
	忠庄片区	12	14.0	17
	深溪片区	2.8	7.3	14
	小计	59.8	72.3	91
新蒲新区	礼仪片区	3.4	7.6	14
	新蒲新城片区	13.7	29.4	53
	虾子片区	3.5	4.9	7
	小计	20.6	42.0	74
播州区	龙坑片区	9.1	14.7	23
	南白片区	14.6	18.0	23
	苟江片区	2.2	6.5	13
	小计	25.9	39.1	59

合计	147.6	199.8	280
----	-------	-------	-----

表5-5 遵义市居民日均出行次数预测

类别	2025 年预测	2035 年预测
人口（万人）	200	280
出行次数	2.55	2.7

表5-6 遵义市小汽车出行占比预测

年份	小汽车占比
2025 年	22%
2035 年	18%

(2) 出行停车需求预测

1) 出行率法趋势预测

表 5-7 遵义市私家车出行停车需求估算

监管力度	周转率 (辆/车位·日)	2025 年出行停车需求 (万个)	2035 年出行停车需求 (万个)
较好	5	8	9.5
一般	3	13	16
较差	1.5	26	32

2) 经验借鉴法

根据《城市停车设施规划导则》（2015）中的规定，规划人口规模大于50万人的城市，机动车停车泊位总量宜控制在机动车保有量的1.1-1.3倍之间，由此估算，2025年的出行停车需求约4.0-12.0万个，2035年出行停车需求为7.6-22.8万个。综合出行率法、经验借鉴法测算，预计2025年出行停车需求约为8.0万左右，2035年出行停车需求约为15.2万个。

表 5-8 遵义市中心城区总体停车需求预测表

年份	2025年	2035年
出行需求（万辆）	8.0	15.2
基本需求（万辆）	40.0	76.0
总体需求（万辆）	48.0	91.2

5.6 城市公共停车设施规模预测

以《遵义市国土空间总体规划（2021-2035年）》、《遵义市中心城区综合交通规划》、《贵州省城镇体系规划（2015-2030）》等上位规划关于人口的分析预测结果为基础，结合《城市道路交通规划设计规范》（GB50220—2011）对公共停车场规模预测的指导进行公共停车供给规模预测。

城市公共停车场总面积按规划城市人口0.8~1.0平方米/人计算，机动车公共停车场占总公共停车场的90%。机动车公共停车场用地面积，宜按当量小汽车停车位计算。地面停车场用地面积，每个停车位宜为25-30平方米，停车楼和地下停车库的建筑面积，每个停车位宜为30-35平方米。以规划人口为基数，结合停车分区进行差异化供给，得到城市公共停车供给预测结果，如下表所示。

表5-9 遵义市中心城区各片区2025年公共停车泊位需求分析表

区域	组团	2025年规划人口	取值(平方米/人)	公共停车泊位需求量
		(万人)		
汇川区	高坪-董公寺片区	16.2	1	5210
	高桥-大连路片区	30.2	0.8	7770
	小计	46.4		12970
红花岗区	老城-中华路片区	32.8	0.8	8430
	南关-舟水桥片区	18.2	1	5850
	忠庄片区	14	1	4500
	深溪片区	7.3	0.8	1880
	小计	72.3		20660
新蒲新区	礼仪片区	7.6	1	2440
	新蒲新城片区	29.4	1	9450
	虾子片区	4.9	0.8	1260
	小计	42		13150
播州区	龙坑片区	14.7	0.9	4252
	南白片区	18	0.8	5210
	苟江片区	6.5	0.8	1670
	小计	39.1		11132
合计		199.8		57922

表5-10 遵义市中心城区各片区2035年公共停车泊位需求分析表

区域	组团	2035年规划人口	取值(平方米/人)	公共停车泊位需求量
		(万人)		
汇川区	高坪-董公寺片区	23	1	7400
	高桥-大连路片区	31	0.8	7970
	小计	54		15360
红花岗区	老城-中华路片区	28	0.8	7200
	南关-舟水桥片区	32	1	10290
	忠庄片区	17	1	5460
	深溪片区	14	0.8	3600
	小计	91		26550
新蒲新区	礼仪片区	14	1	4500
	新蒲新城片区	53	1	17040
	虾子片区	7	0.8	1800
	小计	74		23340
播州区	龙坑片区	23	0.9	6650

	南白片区	23	0.9	6650
	苟江片区	13	0.9	3342
	小计	59		16642
	合计	280		81902

5.7 未来政策对供需的影响

(1) 公交优先发展政策供需影响分析

公交优先发展政策通过整体提升城市公共交通系统的水平，以鼓励居民使用公交出行替代小汽车出行，从而降低小汽车使用需求，进而减少停车需求。其对停车需求的影响即包括对于居民日常出行从小汽车转化到公交对于用车停车需求的直接影响，也包括良好的公交系统使居民购车意愿降低对于基本停车需求的间接影响。逻辑分析如下图所示：

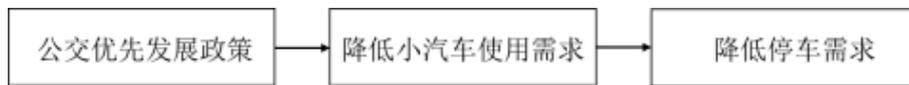


图5-5 公交优先政策逻辑分析图

(2) 区域差别化发展政策供需影响分析

区域差别化停车供给需通过修改现有停车配建指标实现。具体来说，整体停车配建指标需提高以使早年的指标符合高速的城市发展与交通发展，同时将城市片区分类，根据片区区位、功能、交通情况，部分区域限制停车供给以抑制停车需求，部分区域满足供给。

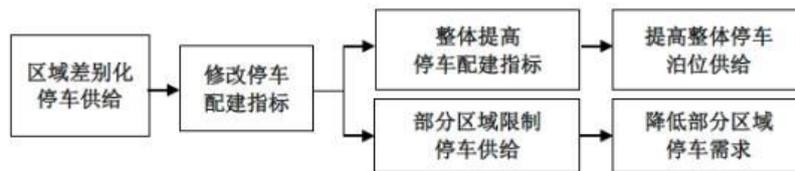


图5-6 区域差别化停车供给措施逻辑分析图

(3) 停车诱导系统政策供需影响分析

停车诱导系统的效果主要在于帮助市民更为便捷、快速的寻找到合适的停车泊位，减少停车场空闲情况，提高停车场利用率，进而提高停车场周转率，而定量化分析最终可主要具体到其对于降低停车需求的影响上。



图5-7 停车诱导系统措施逻辑分析图

(4) 错时（共享）停车措施供需影响分析

错时（共享）停车合理整合停车资源，在白天将闲置的住宅类配建车位对外

开放使用，解决周边用车需求；在夜间将非住宅类配建停车位对周边居民区开放，解决夜间基本停车需求。尤其适合在综合体使用。

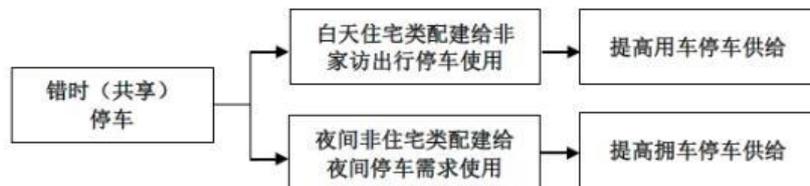


图5-8 错时（共享停车）措施逻辑分析图

(5) 时间、区域差别化措施供需影响分析

时间及区域差别化停车收费的定量包含两部分，一部分为整体提高停车收费抑制居民使用小汽车进而降低停车需求，对整体研究区域有影响，提高停车收费可抑制未来的基本停车需求，以及现有和未来的用车停车需求；另一部分为在停车限制区及高峰时段设置更高停车收费以抑制部分区域及时段的停车需求。

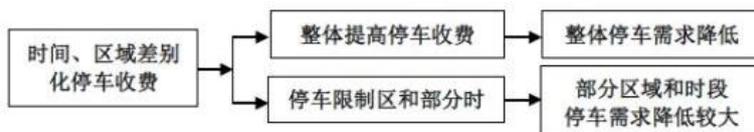


图5-9 时间、区域差别化停车收费政策逻辑分析图

基于之前的措施及政策分析，将其对于停车供需影响的结果如下表所示：

表5-11 不同因素对未来停车供需影响分析表

停车供需		规划层面				管理层面		技术层面			宏观层面
		闲置、废弃地再利用	区域差别化停车供给	开发城市地下空间	停车位合法化政策	错时（共享）停车	时间及区域差别化停车收费	建设立体停车楼	咪表限时停车管控	信息化停车诱导系统	公交优先发展政策
夜间拥车	现状供给	↑	↑	↑	↑	↑		↑			
	未来需求		↓				↓			↓	↓
日间用车	现状供给	↑	↑	↑	↑	↑		↑			
	未来需求		↓				↓		↓	↓	↓

第六章 停车发展战略

6.1 总体战略目标

以建设全国性综合交通枢纽、公交都市和省域副中心城市为目标，以城市交通发展战略为指导，在研究城市停车供需关系和分区差异化特征基础上，从停车供需两端着力，建设与城市机动化发展水平和土地利用相协调，与城市道路交通发展规划、公交优先发展战略相适应的可持续停车发展模式，促进城市基础设施布局优化完善和城市规划建设治理水平提升，支撑打造宜居韧性智慧城市。

（1）与遵义城市空间布局结构、城市综合交通体系相协同，建设供给有度、需求可调、智慧化、产业化的现代停车系统。

保障基本车位的供需平衡，即泊位供给与停车需求在总量和分布上实现数量的平衡；

停车管理不仅仅作为缓解交通拥堵的对策，更是作为实现交通高质量发展的对策；

停车战略与城市发展、土地利用相协调，与城市交通发展战略相一致，是城市总体对策的一部分；

形成停车设施建设和运营产业化，停车设施使用社会化；

通过智慧停车系统以及停车共享，实现停车资源的高效集约利用；

严格执法、规范停车。

（2）打造绿色、智慧、精细化的停车模式

绿色停车模式：打造停车有位、停车有序、动静结合、停行一体的停车模式；

智慧停车模式：建立停车信息一张网、管理智能高效、服务便利可靠、智慧大共享平台，开发停车位实时查询、停车诱导、在线预订、无感支付、监督管理服务功能，打造停车产业生态圈；

精细停车模式：通过深度挖潜、盘活资源、差别化收费、错时错峰共享等手段，成为精确规划、精致建设、精细管理的城市。

6.2 发展策略

坚持配建停车为主、路外公共停车为辅、路内停车为补充的发展思路，近期以布局补充，建管并重为重点，补齐城市停车设施短板。整体从规划、建设、管

理等阶段发力，构建布局合理、供给充足、智能高效、便捷可及的城市停车系统。形成社会资本广泛参与，信息技术与停车产业深度融合，停车资源高效利用，城市停车规范有序，居住社区、医院、学校、交通枢纽等重点区域停车需求基本得到满足的城市停车环境。

针对遵义市停车设施发展建设的不同阶段提出各阶段需要侧重的发展对策：

表6-1 停车策略一览表

阶段	策略
规划阶段	①研究符合遵义实际的停车分区；
	②依托停车分区进行不同的停车配建标准制定；
	③坚持配建停车为主、路外公共停车为辅、路内停车为补充的发展思路，逐步形成布局合理、比例适当的城市停车体系；
	④进行智慧停车系统的顶层设计。
建设阶段	推动停车产业化并给予优惠政策。
管理阶段	①明确停车分区，并制定分区管理办法；
	②明确差别化的停车收费，分区分类停车收费，价格杠杆控制停车需求；
	③制定停车政策规定，依法管理停车；
	④建立统筹协调机制，提高停车规划、建设及执法管理全环节协调的效率；
	⑤大力推行停车资源共用共享，提高利用率。
其它手段	①通过推进公交引导城市开发（TOD），促进职住均衡，减少交通量；
	②大力发展公共交通，完善公交服务，转换交通出行方式；
	③与绿色交通政策相协调，实施适度满足、科学管理的停车发展策略。

6.2.1 破解停车乱象，向制度要保障

政策研究层面主要依据遵义市现有的停车政策，同时分析停车收费和停车管理等方面存在的问题，结合城市停车发展需求，制定适合遵义的停车发展政策，推进实施差异化停车收费，健全停车规划-建设-管理全流程全体系，引导城市停车和交通健康有序发展。

与绿色交通主导的政策相协调，实施适度满足、科学管理的停车发展策略，近期以局部补充为主、抑制需求为辅，停车设施应扩大规模；远期以引导、约束需求为主，实施差额供应策略，利用价格杠杆优化设施利用。

理顺体制机制，出台遵义市停车场管理办法，明确城市综合行政执法局是停车场管理的主管部门，负责社会停车场和专用停车场的备案管理，明确城市管理部门负责人行道在内的全部占道车位的审批设置职能，实现对道路空间的统筹管

理，终结多头管理、九龙治水乱象。

6.2.2 破解停车难题，向改革要出路

破解停车难，必须标本兼治，向改革要出路，联合各级部门协作形成合力，提升、细化配建指标，源头化解停车供需矛盾；携手社会各界盘活停车资源，实现信息与资源共享。

问题导向——分析现状停车问题，从整体考虑、分近远期策略，合理建设停车设施，健全管理体系，逐步解决“停车难”问题，缓解中心城区停车压力。

目标导向——通过停车设施的科学规划、合理布局，建立合理的收费体制、健全的管理机制，推动停车发展走社会化、产业化道路，实现停车与社会经济协调发展。

分区域差异化发展。由于历史发展原因，遵义市域各组团基础设施的建设水平差异较大，交通特点、交通运行状态也各不相同，本次在停车一体化统筹的基础上，按照不同区域土地性质、停车需求和开发程度的差异以及路网容量的不同，分区域、分阶段制定停车设施发展策略和供应策略，适应不同地区的发展水平。公共停车设施作为城市基础设施必须加以重视，不同区域的公共停车场采用不同的鼓励政策，实现交通资源的有效分配。不同区域采用不同的停车收费标准，一般中心区高于城市外围地区，通过价格杠杠实现交通均衡分布。

多种途径增加供给。提升、细化配建指标，源头化解停车供需矛盾，动态修订停车位配建指标，并对学校、医院、商业、办公、住宅分类细化标准，分区域调整指标；拓展公共停车设施选址建设思路，鼓励各类用地综合开发停车设施；出台鼓励补贴政策，吸引社会资金投建公共停车场。结合城市更新方案，在防空地下室平时功能布局上，鼓励以停车为主，兼顾商业、仓储和其他用途，尽力为社会提供更多停车位；平时功能不是停车的防空地下室，在不改变工程主体结构、安全和使用效能前提下，经属地人防相关职能部门批准，建设单位可改造为停车场或配套停车服务设施。

共商共享盘活资源。深度调研发现，虽然部分区域停车供需矛盾尖锐，却存在不少停车资源在部分时段闲置浪费现象。推进共享停车，开展时空挪移、资源共享的探索，鼓励商业区、办公楼、旅游景区、学校、体育场馆、居住社区等场所停车设施，在保障安全和满足基本停车需求情况下，错时向社会开放，探索有偿使用、收益分享的模式，通过网络化、智能化手段实现车位共享、提高使用效

率。

动静统筹精准施策。区分刚性和弹性停车需求，精准施策、精细化管理，坚持尽可能满足就医、学校上下学等刚性停车需求；深入分析弹性需求，进行管制和引导。对于商场、超市、餐饮周边，综合考虑路外停车供给与需求情况，逐步取缔占道车位，对停车楼（库）空闲的，在周边道路增设停车诱导标志和停车电子屏，引导群众便捷进入。

6.2.3 畅享智慧停车，向科技要未来

将智慧停车作为提高遵义市停车管理水平的重要手段，推进停车智慧服务云平台建设，通过动静态交通数据融合，数据分析，应用物联网、云计算、AI、5G等技术，深度刻画遵义市停车面貌，为停车管理提供数据支撑，可有效提升停车治理效率，减少中心城区交通拥堵，提高道路运行水平。

搭建信息平台。建立智慧云停车信息平台，整合城市停车场的分布、运行状况、出入车辆等信息，通过手机APP向社会发布。

强化共享服务。大数据平台融合全市停车各类信息，在政府公众号，向全市居民提供实时停车信息和城市路况信息，提供优质的行车导航和停车诱导服务，充分利用城市有限的停车资源，有效改善城市停车难题；除此之外，大数据平台的建立还有利于涉车案件的侦破。

打造停车生态圈。以智慧停车为平台，构建智慧城市、智慧社区生态圈。智慧停车不仅能缓解“停车难”矛盾，还能加快全行业转型升级，带动新能源汽车、智慧充电桩和汽车金融服务等相关消费潜能的释放。同时，在构建以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局的过程中，城市停车产业将大有可为，遵义应该在新发展格局中寻求新的机遇，找准新的增长点，创建新的城市停车产业生态圈。

第七章 停车分区发展策略

7.1 停车分区划分目的与原则

7.1.1 划分目的

- (1) 落实国家、省、市各部门停车精细化管理要求；
- (2) 引导居民合理选择出行方式，缓解交通拥堵；
- (3) 集约节约利用有限公共资源，调节遵义市中心区停车设施供给关系。

7.1.2 划分原则

- (1) 与遵义市国土空间结构、用地布局及发展现状相适应；
- (2) 与遵义市交通发展战略相协调、统一；
- (3) 停车分区应有利于缓解中心城区道路交通拥堵，促进公交优先、交通文明畅通；
- (4) 体现中心城区不同区域的停车特性差异，提高公共停车资源利用效率。

7.1.3 划分依据

根据住房和城乡建设部2015年颁布的《城市停车设施规划导则》，城市停车设施规划应根据不同地区、不同停车设施类别，采取差别化的停车规划及管理策略，精细化调控停车资源与管理。

依据遵义市中心城区人口密度分布、土地利用、产业布局等因素，同时参考上版停车分区划分方案，合理划分遵义市中心城区停车分区。

(1) 人口密度

根据“七普”人口数据，中心城区现状人口密度为0.7万人/平方公里。根据《遵义市国土空间规划（2021-2035）》（报批稿）确定的中心城区各片区的边界，中心城区11个片区中，老城-中华片区人口密度最高，为3.23万人/平方公里，其次为高桥-大连路片区，人口密度为1.54万人/平方公里；深溪片区人口密度最低，仅为0.17万人/平方公里。

根据《遵义市国土空间规划（2021-2035）》（报批稿），老城一中华路片区将优化旧城改建模式，疏解人口，预测人口密度将由3.2万人/平方公里降至2.2万人/平方公里。中心城区人口平均密度由0.7万人/平方公里上升至1万人/平方公里，中心城区中心区域人口密度平均约1.3万人/平方公里。

(2) 土地利用

目前，遵义市中心城区居住用地主要集中在环凤凰山周边地区，由于人口密度大，商业十分发达，老城商圈、港澳商圈、国贸广场等商业综合体均分布在老城区，另外，由于老城区老旧小区较多，多缺乏配建停车场，导致该区域停车供需矛盾十分突出。

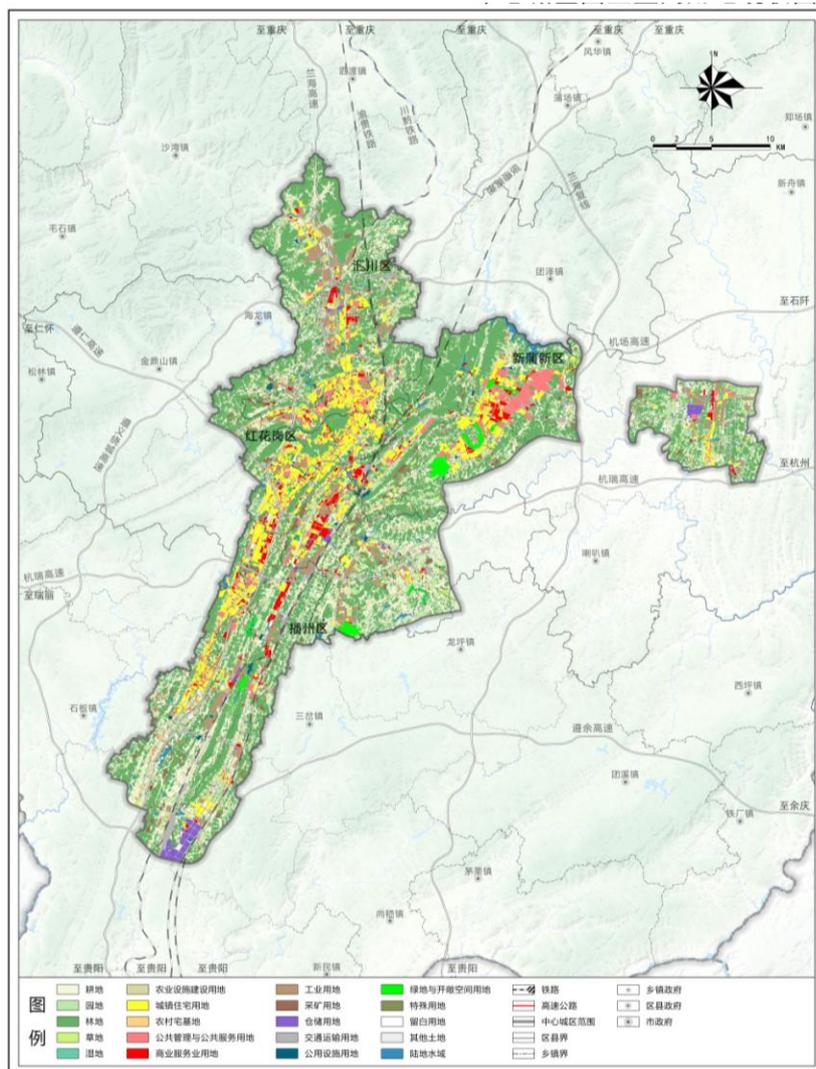


图 7-3 中心城区用地现状图

(3) 产业布局

根据《遵义市国土空间规划（2021-2035）》（报批稿），环凤凰山周边地区（主要是老城-中华路片区、高桥-大连路片区）规划为老城旅游服务集散区，新蒲新区（主要是新蒲新城片区）围绕CAD打造商务服务集散区，人口集聚，土地开发强度较大。城区外围如虾子片区、高坪-董公寺片区、深溪片区等均均以工业发展为主，土地开发强度较小。

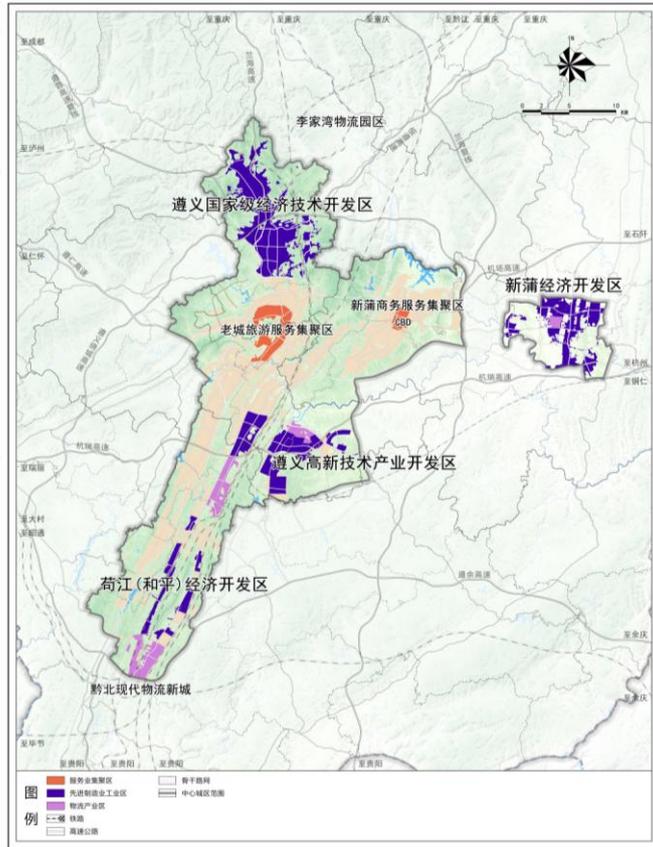


图 7-4 中心城区产业布局规划图

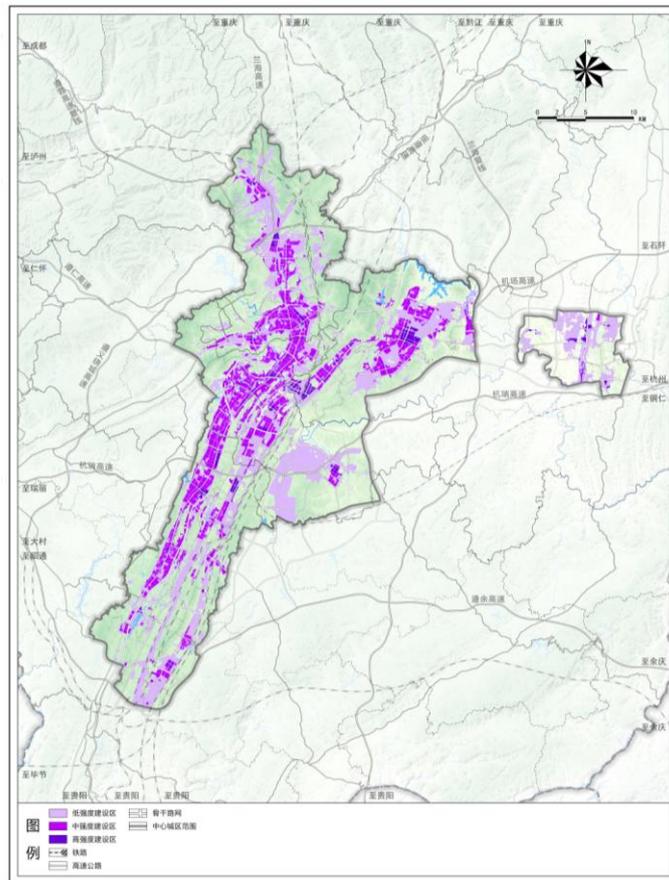


图 7-5 中心城区开发强度规划图

(4) 上版停车规划停车分区划分方案

根据城市主次中心、人口密度、建筑密度、公共交通服务与交通运行状况等因素及其分级对应范围，本次规划将中心城区划分为四类停车分区：严格限制区、一般限制区、适度发展区、非建设区。

严格限制区：包括老城、广珠商圈、港澳商圈-中华路-丁字口-万里路片区、南白副中心。

一般限制区：包括城市旧城区、南白建成区、董公寺片区中心、高铁礼仪片区、新蒲副中心、东部经开区中心、保利片区中心、深溪片区中心、龙坑片区中心。

适度发展区：包括除严格限制区、一般限制区以外的城市建设用地。

非建设区指非城市建设用地区域。

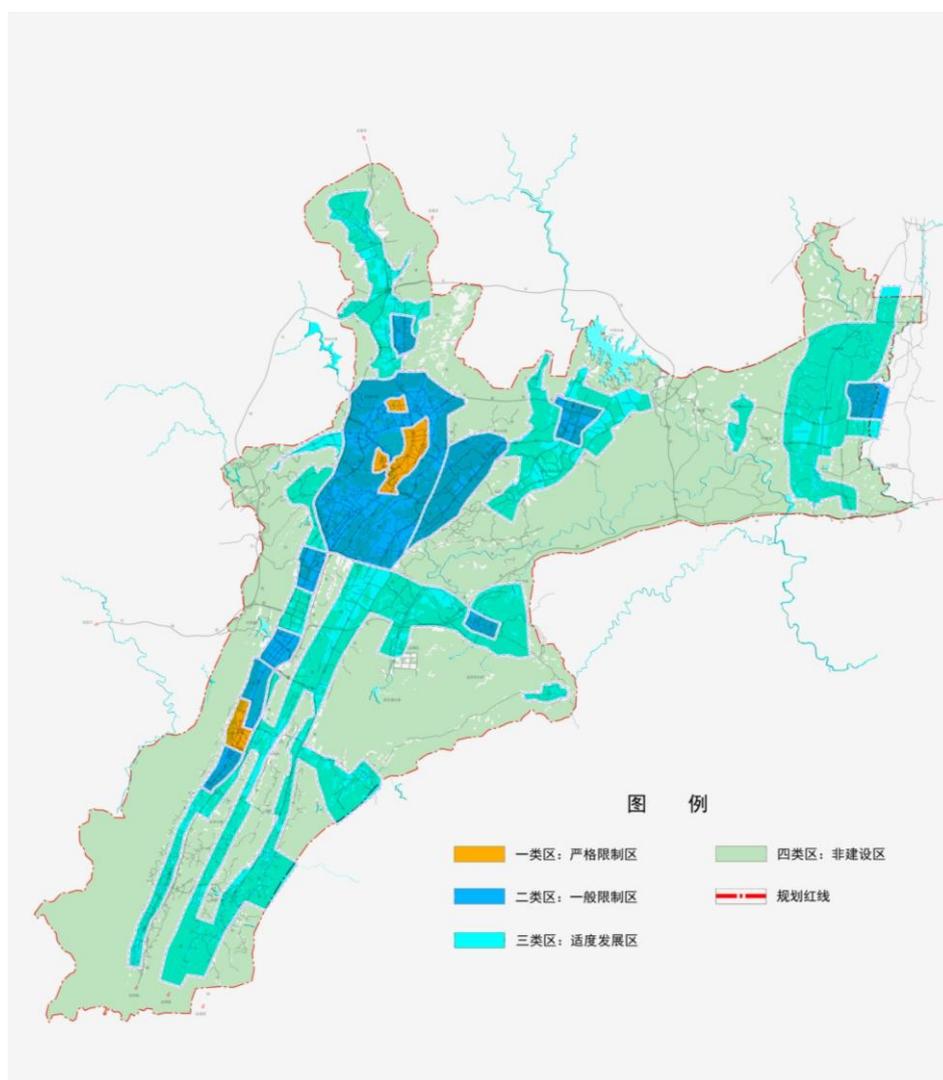


图 7-6 上版停车规划分区图

7.2 停车分区方案

综合考虑现状及规划人口密度、城市用地现状及未来产业布局规划等因素，结合《遵义市中心城区综合交通规划（2016-2030）》规划路网布局，按照办公区、商业、医院、学校集中区，公交便捷区域、停车供需矛盾突出区严格控制的原则，将遵义市中心城区划分为严格限制区、一般限制区、适度发展区三个停车分区，以便制定停车建设、管理政策。停车分区方案如下表所示：

表 7-1 中心城区停车分区表

停车分区	名称	范围	面积
一类区 (严格限制区)	老城商圈	老鸦山脚-府后山脚-凤凰山脚	159公顷
	南京路-大连路片区	高坪河-人民路-川黔线-北京路-凤凰山脚	517公顷
	中华路-万里路片区	凤凰山脚-北京路-川黔线-迎宾大道-万里路	480公顷
	南白老城区	双凤台路-万寿北街-娄山东路-东大街-乌江路-象山	280公顷
二类区 (一般限制区)	汇川大道片区	遵龙大道-遵绥路-红河北路-红河西路-珍酒路	831公顷
	高桥片区	高坪河-植物园-沈阳路-西安路-秦皇岛路-武汉路-雨水路-上海路	734公顷
	东联络线片区	川黔线-高新快线-长沙东路-东联络线	318公顷
	忠庄片区	海尔大道-桃溪大道-兰海高速	1038公顷
	共青大道片区	共青大道-兰海高速-播雅大道	1244公顷
	新蒲新城片区	府前路-滨湖路-平安大道-迎宾大道-新龙大道-清水路-播州大道	2341公顷
	礼仪片区	新南大道-东联二号线	845公顷
三类区 (适度发展区)	-	中心城区城镇开发边界内除一类区、二类区外的其他区域	15700公顷
非建设区	-	中心城区范围内非建设用地范围	39300公顷

(1) 一类区——严格限制区

为现状人口密度高、出行强度大、停车供需矛盾突出的老城区，公共交通发达、新增停车设施困难的区域，以及规划的商业、办公等公共服务集中区，片区发展核心区等。主要分布在老城环凤凰山周边地区和南白老城区等。

(2) 二类区——一般限制区

为一类区外围现状及规划集中连片建成片区，现状公共交通出行较为便捷区域，工业园区内公共服务核心区。主要分布在新蒲新区、汇川区、红花岗区、播州区一类区外围等。

(3) 三类区——适度发展区

为规划城市建设范围内，除一、二类区以外城市建设用地区域均为三类区，主要包括工业园区，和外部功能较为单一的发展区域。主要为高坪-董公寺片区、苟江经济技术开发区、和平经济技术开发区、虾子经济技术开发区等区域。

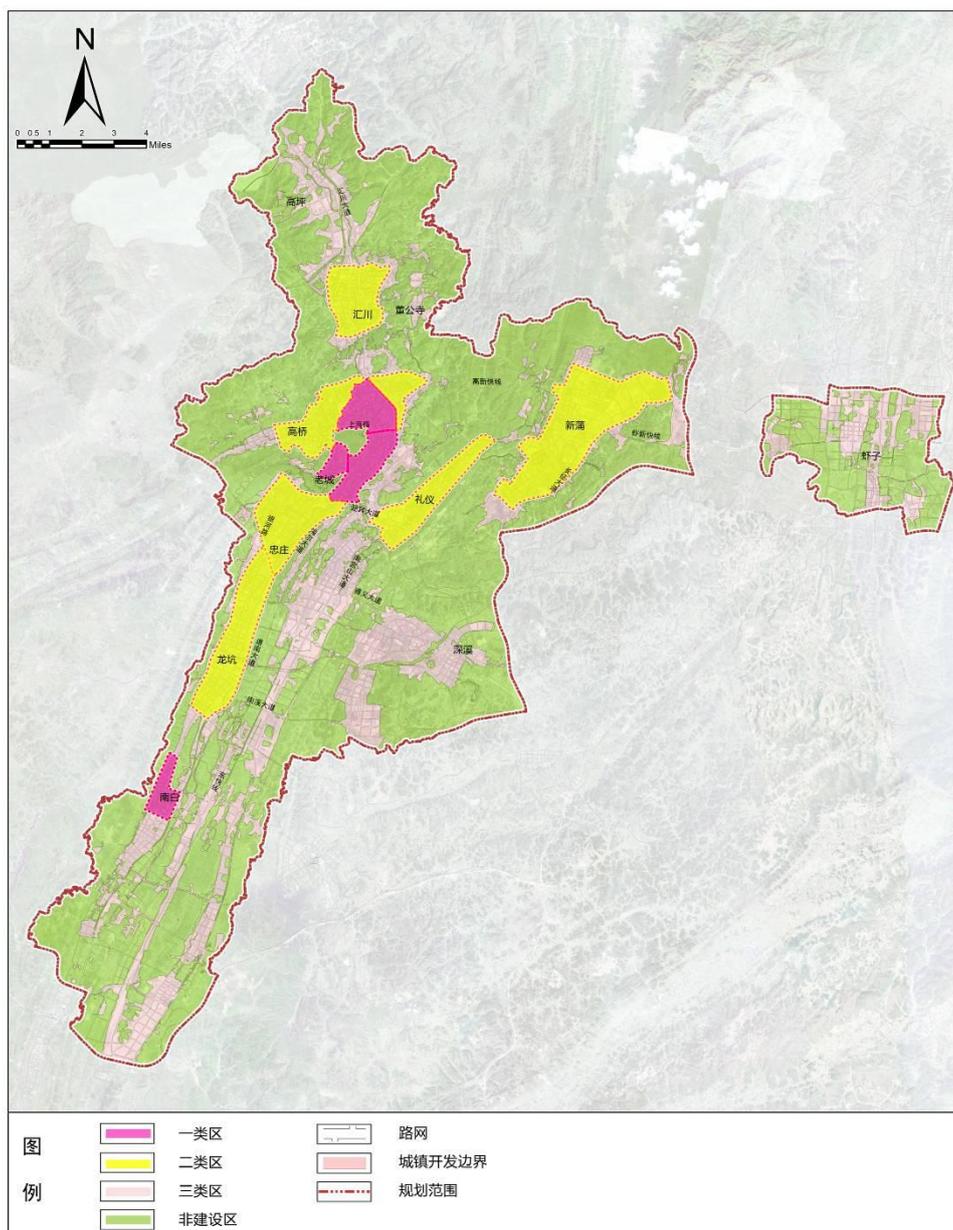


图 7-7 中心城区停车分区图

7.3 停车分区管理策略

7.3.1 供应策略

采取一类区控制供应总量，二类区满足基本停车需求，三类区适度满足停车需求的分区供应策略。

表 7-2 中心城区停车分区供应策略

停车分区	名称	供应策略
一类区 (严格限制区)	老城商圈	(1) 严格控制供应总量； (2) 放宽价格管制，抑制停车需求； (3) 控制建筑开发总量，限制建筑配建供给； (4) 增加公共交通供给规模，鼓励采用公共交通工具进入老城； (5) 限制路内停车。
	南京路-大连路片区	(1) 严格控制总量； (2) 执行收费标准上限； (3) 鼓励配建停车设施开放共享、控制建筑开发总量； (4) 根据需求在外围增加公共停车供给； (5) 挖潜居住小区路内停车。
	中华路-万里路片区	(1) 严格控制供应总量； (2) 执行收费标准上限； (3) 鼓励配建停车设施开放共享、控制建筑开发总量； (4) 结合城市更新，捆绑式建设公共停车场； (5) 在次要道路设置夜间停车。
	南白老城区	(1) 严格控制供应总量； (2) 放宽价格管制，抑制停车需求； (3) 控制建筑开发总量、限制建筑配建供给； (4) 根据需求在外围增加公共停车供给，鼓励停车换乘、步行等进入南白老城区； (5) 限制路内停车。
二类区 (一般限制区)	汇川大道片区	(1) 满足基本停车需求、控制出行停车需求；
	新蒲新城片区	(2) 执行路内>路外、高峰>平峰的级差收费措施；
	高桥片区	(3) 控制配建停车下限，鼓励配建停车开放共享；
	东联络线片区	(4) 充分利用城市公共空间挖掘供应潜力； (5) 规范路内停车秩序。
	南关-桃溪寺片区	(1) 适度满足停车需求； (2) 执行路内>路外、高峰>平峰的级差收费措施；
	共青大道片区	(3) 控制配建停车下限；
三类区 (适度发展区)	礼仪片区	(4) 有序增加公共停车供给； (5) 规范路内停车秩序。
	-	(1) 适度满足停车需求； (2) 执行路内>路外、高峰>平峰的级差收费措施； (3) 严控配建停车下限； (4) 充足供应公共停车供给； (5) 控制路内停车规模，规范路内停车秩序。

7.3.2 规划指引

(1) 严格限制区

按照《遵义市中心城区综合交通规划（2016-2030）》提出的“疏解老城、完善新城、缓解主城区交通压力”总目标，建议在老城等严格限制区放宽停车价格管制，严格控制配建停车指标上限，适度增加周边区域公共停车供给，放宽夜间路内停车管制，调整交通出行结构，改善区域通行环境。

（2）一般限制区

适度满足基本停车需求，充分挖掘供应潜力，严格控制配建停车指标下限；鼓励建筑配建停车开放共享，有序增加公共停车供给，有效控制出行停车需求。

（3）适度发展区

适度满足停车需求，严格控制配建停车指标下限，科学布局城市公共停车。

第八章 建筑物配建停车位标准

8.1 建筑物分类

依据《城市停车规划规范》（GBT51149-2016）、《停车场（库）设置及交通设计技术规范》（DBJ61/T135-2017），参照《遵义市城市规划技术管理规定（修订）》，将遵义市中心城区建筑物划分为8个大类。划分结果如下：

（1）住宅：包括商品房、经济适用房、保障性住房、公共租赁房、职工宿舍等。

（2）商业：综合型商业、批发市场、农贸市场、餐饮、酒店、旅馆、娱乐场所等。

（3）办公：商务办公、行政办公等。

（4）文化体育：展览馆、科技馆、图书馆、剧院等、会展中心、大型体育馆（场）、其他体育馆（场）等。

（5）医院：三甲医院、其他医院等；

（6）学校：大中专院校、中小学、幼儿园；

（7）交通场站：汽车客运站、火车站、机场、公交枢纽；

（8）城市公园等。

8.2 建议标准

8.2.1 现行标准

2022年遵义市人民政府发布实施了《遵义市城乡管理技术规定（修订）》（遵义市人民政府令第13号），对停车场配建做出了相关规定。具体如下表所示：

表 8-1 中心城区建筑物停车泊位配建指标（现行）

序号	建筑使用功能	单位	指标	
1	住宅	车位/100m ²	1.0	
2	商业、办公、酒店、公寓	车位/100m ²	1.0	
3	医院	三甲医院	车位/100m ²	1.5
		其他医院	车位/100m ²	1.2
4	展览馆、科技馆、图书馆、剧院等文化设施	车位/100m ²	0.7	
5	场馆（不包括设在学校内的体育场（馆））	会展中心	车位/100m ²	0.6
		大型体育场（馆）	车位/100座	4.0

		其他体育场（馆）	车位/100座	3.0
6	学校	大中专院校	车位/100m ²	0.5
		中小学	车位/班级	3.0
		幼儿园	车位/100m ²	1.0
7	长途客运站、火车站、机场		车位/100m ²	0.5
8	公园		车位/100m ² 绿地面积	0.1

注：

1. 本表中停车位均指小型汽车的停车位，微型车位不纳入指标计算，计算出的停车位数量不足1个的按照1个计算；
2. 保障性住房可按0.5辆/100平方米配套；
3. 本表中停车位为建设项目应当配建的停车位数量下限；
4. 综合性建筑应按各类性质和规模分别计算并累加；
5. 居住区室外停车泊位一般不超过住宅总套数的10%；
6. 各县（市）可结合当地机动车机动化发展水平、居住区所处区位、用地及公共交通条件综合确定停车位配建标准。

8.2.2 现行标准问题分析

《遵义市城乡规划管理技术规定》（遵义市人民政府第4号令）以及现行的《遵义市城乡规划管理技术规定（修订）》（遵义市人民政府第13号令）执行至今，对推进遵义市停车设施的建设起到了重要作用，新城区停车泊位供给基本满足现状需求。但是随着城市精细化发展和汽车保有水平的快速提升，中心城区停车问题依然有待进一步解决，现行的配建指标存在如下问题：

（1）指标分类针对性不足

现标准对于住宅、交通站场等分类不细致，对建筑配建的指导和针对性不强，配建指标难以适应差异化的停车需求。住宅类按照统一标准配置，无法体现普通高层住宅、别墅、洋房、还房等住宅类型配建需要。现标准对商业、办公、酒店、公寓按照统一标准分类，应考虑其停车需求差异性，分别提出配建标准。

（2）指标分区

现行指标未对遵义市实行停车分区配建标准，整个城市规划区范围实行统一标准，不能体现城市分区差异化发展实际。由于中心城区各片区人口密度、土地开发强度、交通设施供给水平等差异较大，因而各片区停车供需矛盾不同。统

一的配建标准无法适应城市发展实际，在建筑配建指标中，应根据城市停车发展分区，实行各分区差异化的配建标准，以适应城市发展。

(3) 指标数值

根据本次现状停车场调查数据，目前遵义市中心城区拥有停车泊位数量达74.9万个，小汽车保有量约33.4万辆，结合遵义市“伟大转折地”的历史地位和“省域副中心”的战略定位，参考国内其他城市停车配建指标，提出遵义市中心城区停车配建指标推荐数值。

(4) 指标单位

结合规划设计中常用技术指标，调整中小学、幼儿园、客运站场、公园等指标单位。

8.2.3 调整依据及原则

- (1) 落实《城市停车设施规划导则》提出的“差别管理”原则；
- (2) 衔接《遵义市中心城区综合交通规划（2016-2030）》提出的“疏解老城、完善新城、缓解主城区交通压力”总目标；
- (3) 结合遵义市中心城区现状停车设施和道路交通设施供给情况，同时参考国内及遵义市周边城市停车配建指标。

8.2.4 建议标准

对遵义市机动车停车位配建指标进行修订给出如下建议：

- (1) 依据规划审批工作需要和用地分类标准调整建筑物配建停车指标分类，共分为8大类、22小类，并对部分建筑物配建指标计算单位进行调整。
- (2) 按照差别化的原则，制定分区、分类的建筑物停车配建指标体系。
- (3) 除还房、保障性住房外，将住宅类停车配建标准提高到一户一位及以上水平，保障基本停车需求。
- (4) 提高学校类建筑停车配建标准，减少上下学期间的交通干扰。
- (5) 将一类区内的办公类停车配建指标降低约10%-15%，控制出行。

表 8-2 中心城区建筑物停车泊位配建指标（建议）

序号	建筑使用功能		单位	建筑配建标准			
				一类区		二类区	三类区
				下限	上限	下限	下限
1	住宅	别墅、联排高档低层住宅	车位/户	-	-	1.5	2.0
		商品住宅（高层）	车位/户	0.8	1.0	1.0	1.2
		还房、保障性住房	车位/户	0.3		0.5	0.5
2	商业	宾馆、旅馆、公寓	车位/客房	0.5	0.7	0.8	1.0
		餐饮、娱乐	车位/100m ²	1.0	1.2	1.5	1.5
		商场、配套商业	车位/100m ²	0.6	0.8	1.0	1.2
		大型超市、仓储式超市、批发市场、综合市场、农贸市场	车位/100m ²	0.7	1.0	1.0	1.0
3	办公	商务、行政办公	车位/100m ²	0.8	1.0	1.0	1.2
4	医院	三甲医院	车位/100m ²	1.0	1.5	1.5	1.5
		其他医院	车位/100m ²	0.8	1.2	1.5	1.5
5	文化体育	展览馆、科技馆、图书馆、剧院等文化设施	车位/100m ²	0.5	0.7	0.7	0.8
		会展中心	车位/100m ²	0.5	0.6	0.6	0.8
		大型体育场（馆）	车位/100座	3.5	3.5	4.0	4.5
		其他体育场（馆）	车位/100座	2.5	3.0	3.0	3.5
6	学校	大中专院校	车位/100m ²	0.5			
		中小学	车位/班级	3.0			
		幼儿园	车位/100m ²	1.0			
7	交通站场	火车站	车位/年高峰日每千名旅客	-		2.5	3.0
		客运站	车位/千名旅客设计量	2.0	2.5	2.5	3.0
		机场	车位/年高峰日每千名旅客	-			3.0
8	公园	面积<10hm ²	车位/hm ²	2			
		10 hm ² ≤面积<50hm ²	车位/hm ²	5			
		50 hm ² ≤面积<1000hm ²	车位/hm ²	8			
		面积≥50hm ²	车位/hm ²	12			

注：

- 1.一类区建筑配建不超过上限标准、不低于下限标准，二、三类区建筑配建不低于下限标准；
- 2.本表车位均为小汽车停车位；
- 3.本表中交通站场的配建指标不含出租车、网约车配建停车泊位；
- 4.综合性建筑应按各类性质及其建筑规模分别计算并累加；
- 5.居住区室外停车泊位一般不超过总泊位数的10%；
- 6.中小学、幼儿园配建标准不含接送车辆临时停靠需求；
- 7.建筑物分类不在本表中的，配建指标需在项目规划设计阶段做专项研究。

8.3 充电设施配建要求

根据《贵州省支持电动汽车充电基础设施加快建设若干政策措施》、《关于加快新能源汽车产业高质量发展，推进“电动贵州”建设的指导意见》等政策文件规定，各地要将充电基础设施专项规划的有关内容纳入城乡规划，完善独立占地的充电基础设施布局，明确各类建筑物配建停车场及社会公共停车场中充电设施的建设比例或预留条件要求。

表8-2遵义市中心城区电动汽车发展预测分析表

行政区	2022年			2025年	2035年
	新能源汽车(辆)	电动汽车(辆)	普及率	电动汽车(辆)	电动汽车(辆)
红花岗	4834	3867	2.45%	12800-17000	48691-58380
汇川区	3023	2418	1.37%	7750-10260	30450-36500
新蒲新区	1203	962	1.45%	3260-4320	12122-14530
播州区	2871	2297	1.10%	5630-7450	27318-32740
合计	11931	9544	—	29480-39000	118600-142200

根据中心城区电动汽车保有量的预测，遵义市中心城区2025年汽车保有量约40万辆，其中电动汽车保有量约2.95-3.9万辆，普及率约为8.6%；2035年汽车保有量为76万辆，电动汽车保有量约为11.9-14.2万辆，普及率约为17%。结合电动汽车发展趋势及充电设施专项规划，提出以下建议：

(1) 新建居住区固定车位100%配建充电基础设施或预留充电设施安装条件并符合安全有关要求。

(2) 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或预留建设安装条件的车位比例不低于25%，每1000辆电动汽车应至少配套建设一座公共充电站。

(3) 预留充电设施安装条件的新建居住区需将低压主线和桥架等供电设施建设到车位，变压器容量须满足后续充电设施建设需求。

第九章 公共停车场布局规划

9.1 公共停车供给策略

(1) 与遵义市交通发展总体战略相一致，满足城市国土空间规划和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) 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；

(4) 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、改造潜力小的建成区、交通换乘枢纽等；

(5) 与城市用地规划协调，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；

(6) 公共空间的有效利用，公共停车场布局充分利用公共设施（如公园、广场等）的地下空间，这样既可以有效利用城市有限的土地空间，又有效解决了城市停车及景观问题，将城市用地集约性最大化利用；

(7) 结合停车现状，近期公共停车场近期以局部补充为主，充分考虑规划公共停车场实施的可行性，远期规划以落实规划控制条件及实现一定条件下的供需平衡为主要目标。

9.2 设施选址原则

(1) 符合国土空间规划和交通战略部署的原则

停车设施选址应符合国土空间规划和交通战略部署等要求，综合考虑城市人口密度与分布、停车需求、交通、环境等因素，合理布局。

(2) 遵循便捷、安全、卫生的原则

立体停车设施选址应充分考虑周边环境影响。尽量选址于交通便捷、地势平坦、排水通畅、环境适宜地段，设施建成后，其相邻建筑物的安全、通风、采光、日照、消防均需满足相关要求或不降低原有标准。

(3) 符合“贴近需求、分散设置、方便使用”的原则

立体停车设施的服务半径一般不大于500米，应布局在存在供需缺口的地区，并尽可能缩短停车步行距离，提高服务水平，规模设计适应满足停车场服务范围

内的停车需求。

(4) 最小经济成本的原则

对于建成区特别是老城片区，可建设用地较少，公共停车设施建设形式应因地制宜，减少拆迁、投资与运营成本，应优先利用原平面停车场“平改立”，鼓励利用闲置用地、边角地和绿地与广场地下空间进行建设。公共停车设施主要利用社会停车场用地、交通枢纽场站用地、公共交通站场用地、绿地与广场、文化设施用地、体育用地、邻里中心用地和旅游景点用地等政府可控用地；老旧居住（小）区、机关企事业单位内重点利用内部闲置用地等。

(5) 符合技术标准与准则规定的原则

必须在满足《遵义市城市规划管理技术规定》或《遵义市中心城区市政道路规划设计导则》等要求规定，同时与其余相关法律行规的要求。

9.3 公共停车场建设形式

结合对国内外停车场建设形式的分析，遵义市中心城区停车场建设也将主要采取以下3种建设形式：

(1) 形式一：有独立选址的停车场

根据对周边停车需求的调查及预测，并结合城市总体规划中对停车场用地的规划和用地现状情况，选取专用场地建设社会公共停车场。该类停车场用地一般在中心组团范围内较少，因此更应该确保该类用地不被挪为他用，将其纳入年度土地供应计划中，确定要作为停车场的用地应在“国空”和“控规”中得到落实。

该类停车场鼓励在建设和运营时，鼓励社会资本投资建设，与此同时，在不改变用地性质、不减少停车泊位的前提下允许配建一定比例的附属商业面积，具体比例由遵义市市政府确定，原则上不超过20%；另外，公共停车场项目审批要实行绿色通道，一站式服务，以积极支持停车场建设。

(2) 形式二：与公园绿地、广场用地等综合开发

公园绿地主要包括公共绿地、宅旁绿地、配套公建所属绿地和道路绿地等，广场包括公共广场、小区或单位内的广场，学校操场指临近城市道路的学校操场，在停车矛盾突出、用地紧张的地区，其地面空间或者地下空间均可考虑开发建设停车场。

1) 与公园绿地结合建设生态林荫停车场

所谓生态林荫停车场,就是在尽量不减少停车数量的前提下对停车场环境予以充分的绿化,做到停车与绿化兼顾。具体做法是在停车地面铺设草皮(草坪砖),增大绿地面积;并在停车场周边及车位之间辟建绿化林带,种植树冠宽大的庇荫乔木,利用树木作为车位与车位之间的隔离防护绿带,使乔木遮挡阳光,草坪覆盖地面,减小大气和地面的辐射热,保护汽车免受日晒地蒸,最终达到“树下停车,车下有草,车上有树”的效果。另外,公园在建设时一方面需要满足公园配建停车泊位的要求,另一方面可根据实际情况,适当的增加部分停车泊位,以缓解周边停车难问题,做到同时兼顾公园绿化和停车。该类停车场在报市政府自然资源局审批时,应征求园林绿化部门及有关部门的意见,并符合国家和地方有关规范。相关建议:

①由园林绿化主管部门组织开展系统的调查研究,对本地区现有的露天停车场进行摸排,因地制宜分门别类制订绿化改造规划,将其逐个就地改建为绿色生态停车场。对未经园林绿化主管部门批准占用绿地建设停车场的,应督促其迅速腾退,及时恢复绿化。同时制订绿色生态停车场建设规划,实现露天停车场绿色生态化,以取得经验予以推广。

②把停车场绿化作为停车场基础设施的重要组成部分,纳入到停车场规划审批、建设和管理工作中。今后凡报建停车场,都应同时报送配套绿化规划方案,做到结合用地条件进行充分绿化,使配套绿化面积达到规定标准,建设为绿色生态停车场,否则不予批准。根据《公园设计规范GB51192-2016》,停车场在满足停车要求的条件下,应种植乔木或采取立体绿化的方式,遮阴面积不宜小于停车场面积的30%。



图9-1 生态林荫停车场示意图

③新建停车场一律不得占用城市绿地。特殊情况确需占用绿地建设停车场的,必须经过园林绿化行政主管部门审核批准,并按规划建设为绿色生态停车场。

④对建设绿色生态停车场的单位、居住区,在考核其绿化达标情况时给予优惠政策。

⑤每个单位、居住区都有责任和义务对本单位、本居住区的现有停车场进行绿化建设和维护。绿化建设、养护资金由产权单位承担。

⑥生态林荫停车场的建设可与海绵城市的建设同步进行。海绵城市,是新一代城市雨水回收利用的管理概念,是指城市在适应环境变化和应对雨水带来的自然灾害等方面具有良好的“弹性”。海绵城市建设是对城市生态系统的维护,地面铺设植草砖是海绵城市建设的一种常用手段。植草砖是由混凝土、河沙、颜料等优质材料经过高压砖机振压而成,完全免烧砖,达到环保生产的要求,经过科学系统的养护,植草砖具有很强的抗压性,铺设在地面上有很好的稳固性,绿化面积广,能经受行人、车辆的碾压而不被损坏,同时绿草的根部是生长在植草砖下面,不会因此而令草根受到伤害,因此建基植草砖被广泛使用,很多大小城市也正在使用建基植草砖,植草砖既可以方便人们出行,又可以增加城市的绿化面积,从而改善的空气。



图9-2停车位铺设植草砖

2) 利用广场地下空间建设停车场

由于城市广场具有公共性、开放性、永久性的特征，是城市中最有价值的开放空间之一，它不仅是城市中最重要建筑空间、交通枢纽、市民社会生活的中心，也是城市中最具公共性，最富艺术性，最能反映现代都市文明的开放空间。现代城市广场的形态日益向复合化和立体化发展，强调对城市空间的综合利用，特别是地下空间的开发利用，其空间形式逐步从建筑围合的简单平面形式向立体复合空间拓展，如下沉式广场、空中平台和步行街等。

按照城市广场的性质、功能、在道路网中的地位及附属建筑物的特征，可以将其分为市政广场、纪念广场、文化广场、商业广场等；按广场在城市中所处地点，则可将其分为城市中心广场、站前广场、公路交通城市入口处广场、街道空

间或城市轴线节点处广场、居住区内部广场等。结合遵义市广场建设情况，最具有开发价值的是商业广场。商业广场是功能多样的公共活动空间，能够突出体现局部建筑风貌和特点，结合广场四周商业建筑，可以成为城市商业发展的核心。这类广场往往具有很强的聚集性，其地下空间最具开发的现实性，应在实现快速、安全、及时疏散人流的前提下，将其建设成为人们休闲、娱乐、购物、歇息的场所。建议可采取商场+地下停车场+娱乐设施的利用形式。

3) 与学校操场结合建设停车场

学校操场作为缺少上盖构筑物的开敞空间，比较适合利用其下挖空间布置停车场，以满足居民停车需求。该类停车场需保证学校内部空间的独立性，停车场建议不与学校内部空间直接相连，方便学校管理。该类停车场目前已有较多成功案例，学校操场建设地下停车场的潜力极大。正常情况下学校配建一个标准足球场的长为105m，宽为68m，面积为7140平米。如果改建成地下停车场，除去无法利用部分，约有60%左右可利用为停车泊位，以一个标准的垂直式停车位面积25平米计算，实际可以提供172个停车泊位。由于中心城区学校分布众多，并且其周边基本住宅、商业集聚，停车矛盾突出。该类停车场具有以下优点：

降低地下停车场建设的土地成本。当前中心城区极其周边用地紧张，低价高涨，使得建设停车场成本较高，而城区内的学校多为公立学校，学校用地多为国有用地，操场主要由塑胶材质构成，场地开放，地面上没有建筑物，既不存在拆迁和安置问题，也不影响地面学校教学的正常使用，可大大降低停车场建设的土地成本。

具有一定的经济效益。停车场建设可引入民间资本进行投资，并且学校操场地下停车场建设完成后，从收回投资成本方面考虑，可有三个途径：一是将部分泊位出售。二是对未售出的车位向社会提供临时停车。三是对部分未售出的车位向周边单位、居民提供停放包月服务。

弥补停车设施的巨大缺口。中心城区土地建设强度高，人口密集，商业网点、餐饮娱乐等服务设施密布，停车场用地规模、停车设施严重缺乏，在有条件的学校建设地下停车场，既能解决学校员工和学生车辆的停放问题，还可为家长接送孩子提供停车场地，避免高峰时期交通拥堵的发生，同时还可向公众开放，为周边单位、居民解决停车问题，弥补遵义市停车设施的缺口，缓解周边道路的交通压力。



图9-3 南白初级中学田径场地下停车场建设方案效果图

(3) 形式三：结合城市改造，与地块综合开发，超额配建停车场公共化（超出部分作为公共停车场）

在场地开发改造过程中，对拆除旧建筑所获得的土地，建议其用途为公共用地，主要用于缓解旧城相关配套设施的不足。在综合考虑经济的情况下，建议采用综合开发模式，即新建建筑在满足自我配建基础上，需另外建设服务社会的公共停车场。在规划审批时可根据总建筑面积、超配建的停车泊位建筑面积、公共停车场建筑面积等情况，给予一定的政策奖励。如武汉市国土资源局和规划局发布的《武汉市停车设施建设管理暂行办法》中指出，开发项目建设中如果超额配建停车泊位，每个车位可获得8000元配套费减免。

9.3 公共停车设施布局规划

结合各片区公共停车规模预测，中心城区2025年规划供给74792泊位（其中含现状53687泊位，近期扩建2838泊位，临时泊位4943泊位，近期新增13324泊位）；2035年规划供给98549泊位，2035年规划供给泊位在2025年基础上新增27200泊位，各片区公共停车泊位规划供给如下表所示：

表9-1 遵义市中心城区各片区公共停车需求一览表

行政区域	所属片区	2025年需求量	2035年需求量
汇川区	高坪-董公寺片区	5210	7400
	高桥-大连路片区	7770	7970
	小计	12980	15370
红花岗区	老城-中华路片区	8430	7200
	忠庄片区	4500	5460

	南关-舟水桥片区	5850	10290
	深溪片区	1880	3600
	小计	20660	26550
播州区	龙坑片区	4252	6650
	南白片区	5210	6650
	苟江片区	1670	3342
	小计	1132	12898
新蒲新区	新蒲新城片区	9450	17040
	礼仪片区	2440	4500
	虾子片区	1260	1800
	小计	13150	23340
	合计	57922	81902

表9-2 遵义市中心城区各片区2025年公共停车规划供给表

区域	组团	规划总量	其中			
			现状保留	近期扩建	临时	近期新增
汇川区	高坪-董公寺片区	5210	2300	0	990	1920
	高桥-大连路片区	9161	6271	590	1100	1200
	小计	14371	8571	590	2090	3120
红花岗区	老城-中华路片区	9099	6170	738	279	1912
	南关-舟水桥片区	6386	3926	0	1140	1320
	忠庄片区	4503	3660	0	193	650
	深溪片区	2410	2040	0	70	300
	小计	22398	15796	738	1682	4182
新蒲新区	礼仪片区	10240	9905	0	335	0
	新蒲新城片区	13840	13130	410	0	300
	虾子片区	1517	817	0	180	520
	小计	25597	23852	410	515	820
播州区	龙坑片区	3973	2310	0	213	1450
	南白片区	6503	2808	1100	443	2152
	苟江片区	1950	350	0	0	1600
	小计	12426	5468	1100	656	5202
	合计	74792	53687	2838	4943	13324

表9-3 遵义市中心城区各片区2035年公共停车规划供给表

区域	组团	规划总量	其中		
			2025年（不含临时）	远期扩建	远期新增
汇川区	高坪-董公寺片区	7820	4220	0	3600
	高桥-大连路片区	11481	8061	1500	1920
	小计	19301	12281	1500	5520
红花	老城-中华路片区	9790	8820		970

岗区	南关-舟水桥片区	11976	5246	0	6730
	忠庄片区	5960	4310	0	1650
	深溪片区	3690	2340	0	1350
	小计	31416	20716	0	10700
新蒲新区	礼仪片区	10925	9905	0	1020
	新蒲新城片区	17450	13840	0	3610
	虾子片区	1837	1337	0	500
	小计	30212	25082	0	5130
播州区	龙坑片区	6460	3760	0	2700
	南白片区	7660	6060	0	1600
	苟江片区	3500	1950	0	1550
	小计	17620	11770	0	5850
合计		98549	69849	1500	27200

依照“贴近需求，分散布置”的原则，本次公共停车设施规划主要贴近于规划人口密集，用地性质为居住、商业、医疗教育等区域，基本实现了500m服务半径对汇川主城区、老城、中华路片区、新蒲新城片区、南关、舟水桥、忠庄、龙坑、南白等组团核心区域的全覆盖。

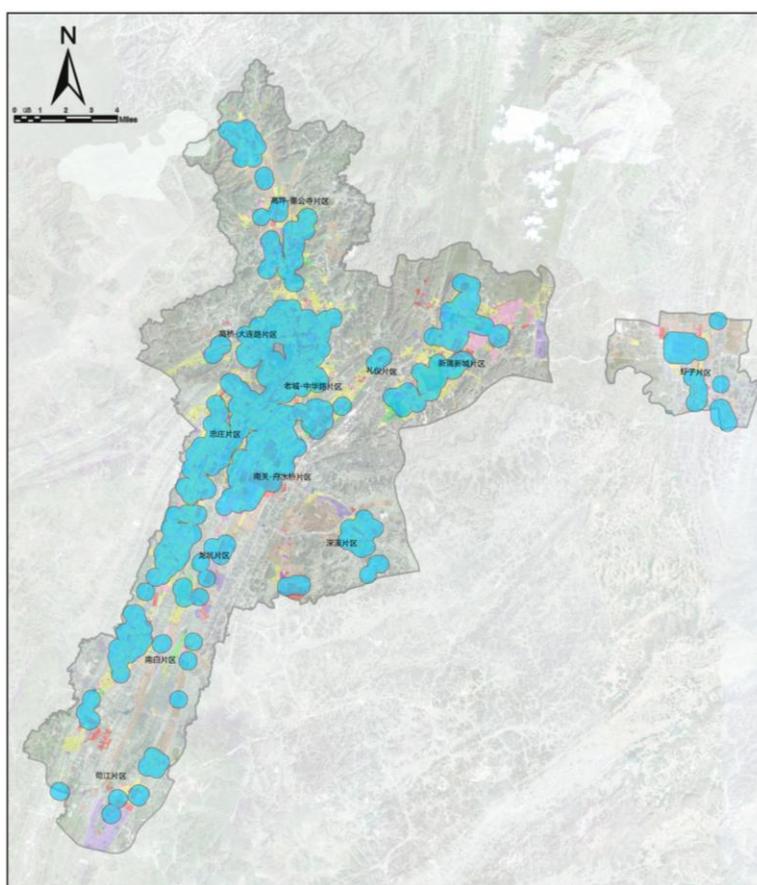


图9-4 中心城区公共停车场500m服务半径分析图

本次规划结合城市轨道交通及重要城市出入口布置14个P+R停车场，共计停

车泊位5340个。

表9-4 遵义市中心城区P+R公共停车规划一览表

序号	行政区域	所属片区	位置	泊位数	建设形式	备注
1	汇川区	高坪-董公寺片区	贵州光明临港九道菇公司南侧	500	地下	现状为荒地，控规规划为公园绿地，建议设置地下停车场
2		高坪-董公寺片区	红河西路南侧	450	地面+机械停车	现状为厂房及荒地，控规规划为公共停车场
3		高桥-大连路片区	天津路南侧	400	地下+机械停车	现状为公园绿地，控规规划为公园绿地，建议设置地下停车场
4		高桥-大连路片区	南宁路西段南侧	410	地下+机械停车	现状为居民房，控规规划为公园绿地，建议设置地下停车场
5		高桥-大连路片区	长沙东路南侧	600	地面+机械停车	现状为荒地及道路，控规规划为公共停车场
6	红花岗区	南关-舟水桥片区	舟水桥河畔还房小区西侧	200	地下	现状为商业用地，控规规划为公园绿地，远期结合公园建设公共停车场
7		南关-舟水桥片区	红花岗交通枢纽中心东侧	300	地下	现状为空地，控规规划公园绿地，远期结合公园绿地建设公共停车场
8		深溪片区	驾考中心南侧	300	地下	现状为空地，控规规划为公园绿地，近期建设地面临时公共停车场，远期结合公园绿地建设地下公共停车场
9	播州区	南白片区	南白客运站	300	地面+地下	现状为公共停车场，控规规划为广场用地
10		苟江片区	遵义南站	350	地下	现状为高铁站附带公共停车场，建议保留
11		苟江片区	播南大道西侧	300	地面	现状为空地，控规规划为公共停车场
12	新蒲新区	新蒲新城片区	新蒲客运站东北侧	300	地面+地下	现状为空地，规划为社会停车场用地
13		礼仪片区	高铁客运站南侧地块	410	地下	现状为绿地及道路用地，规划为社会停车场用地
14		虾子片区	虾子综合保税区南侧	520	地下	现状为空地，虾子总规规划为公园绿地
合计				5340		

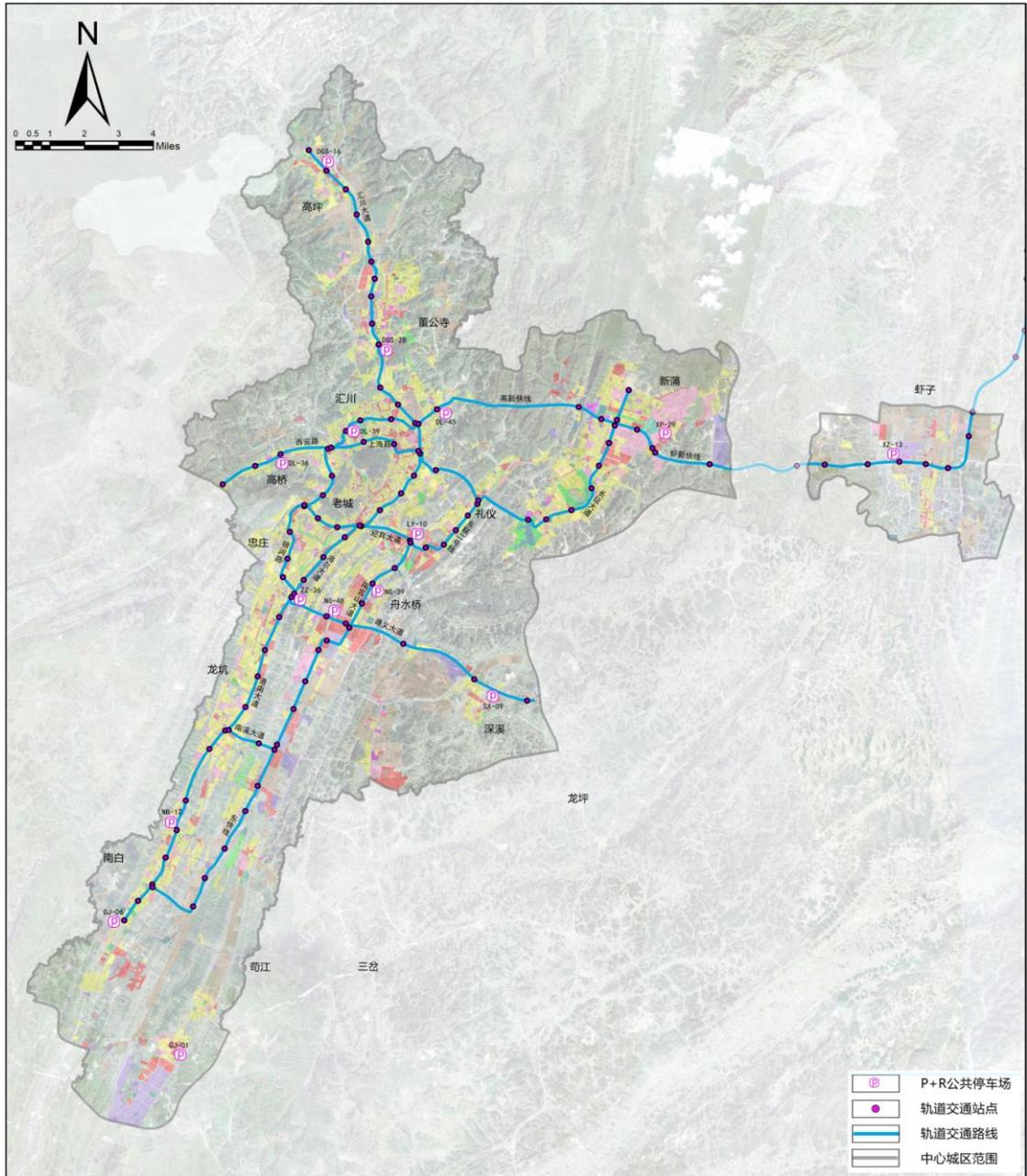


图9-5 遵义市中心城区P+R公共停车规划图

9.4 公共停车场规划设计控制

(1) 利用学校操场地下空间建设的公共停车场，不得改变原有操场功能及性质，且停车场的运营不得对学校内部环境产生干扰；

(2) 利用公园绿地建设的公共停车场，不得改变原有用地的用地性质及功能，建设完成后需对其公园绿地进行恢复；

(3) 公共停车场的出入口设置需满足《遵义市城市规划管理技术规定》及相关行业规定的开口要求。不得对城市交通造成较大干扰；

(4) 停车场出入口与车库规模满足规范要求。少于50个停车位的停车场，可

设一个出入口，其宽度宜采用双车道；50-300个停车位的停车场，应设两个出入口；大于300个停车位的停车场，出口和入口应分开设置，两个出入口之间的距离应大于20m；

(5) 城市公共停车场须按要求设置完善的停车诱导系统。

第十章 路内停车规划

10.1 路内停车位的作用及特点

路内停车位是占用城市道路空间资源作为停车载体，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。路内停车位主要提供短时停车，所以路内停车需求数量可按照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。

路内停车兼具优缺点，优点是设置灵活简单、停车高效快捷，路内停车的时间一般不会太长，大大提高了车位的利用率；缺点是对动态交通的负面影响是不可避免的，不合理的路边停车将会使道路成为交通的瓶颈、事故的多发点和交通的拥堵源。

10.2 路内停车位设置原则与方法

10.2.1 设置路内停车位的道路条件

路内公共停车位设置对道路宽度的要求下限，如下表所示：

表 10-1 设置路内停车泊位的道路宽度

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	$W \geq 12$	可两侧设置
	$8 \leq W < 12$	可单侧设置
	$W < 8$	不可设置
机动车单向通行道路	$W \geq 9$	可两侧设置
	$6 \leq W < 9$	可单侧设置
	$W < 6$	不可设置

占用人行道设置港湾式停车位后应满足表9-2所示最小宽度要求。

表 10-2 设置港湾式停车位后人行道剩余宽度

类型	人行道剩余最小宽度 (米)
各级道路	2
商业或公共场所集中	4
火车站附近路段	4
长途汽车站	3

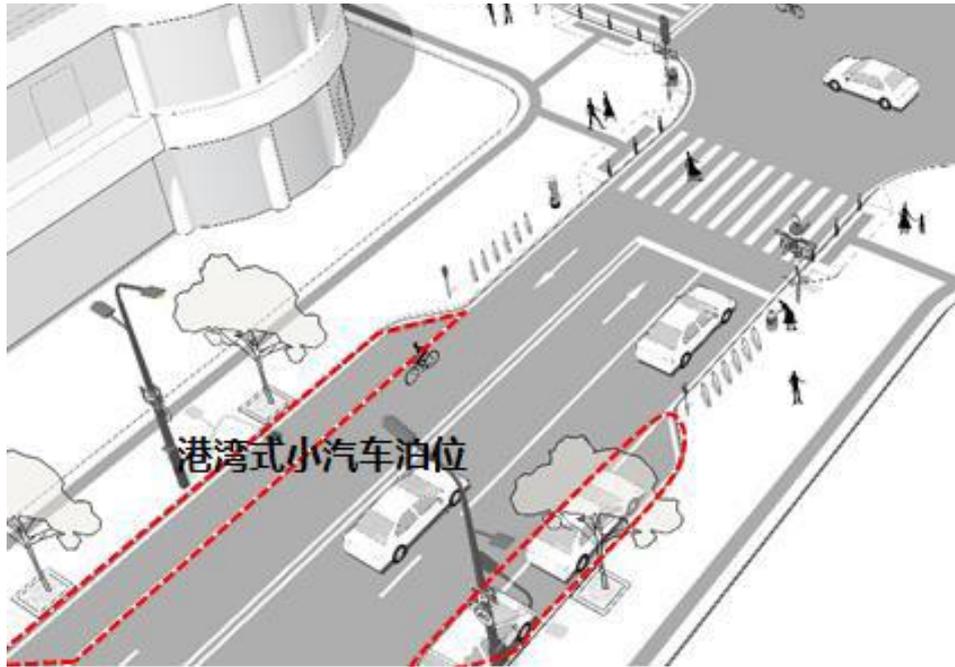


图 10-1 港湾式小汽车停靠泊位布置形式示意图

10.2.2 设置路内停车位的交通条件

路内停车对道路交通的影响V/C后值应控制在容许范围之内，具体如下表所示：

表 10-3 占用机动车道设置停车泊位的V/C比条件

机动车单侧道路高峰小时V/C	泊位设置
$0 \leq V/C < 0.6$	可设置
$V/C \geq 0.6$	不可设置

10.2.3 禁止设置路内停车位的路段

- (1) 城市快速路和干线性主干路的主路；
- (2) 人行横道，人行道（依《道路交通安全法》第三十三条规定施划的停车泊位除外）；
- (3) 设置公交专用道的路段；
- (4) 道路交叉口和学校、医院出入口以及公共交通站点附近50m范围内的路段；
- (5) 铁路道口、急弯路、宽度不足4m的窄路、桥梁、陡坡、隧道以及距离上述地点50m以内的路段；
- (6) 急救站、加油站、消防栓或者消防队（站）门前以及距离上述地点30m以内的路段，除使用上述设施的；

- (7) 附近200米范围内有停车场且能满足停车需要的地段；
- (8) 水、电、气等地下管道工作井及距离上述地点1.5m 以内的路段；
- (9) 可能损害城市绿地或者树木的路段；
- (10) 其他不宜设置道路停车泊位的路段。

一般性主干路在非高峰时段及在中小学校和医院等有特殊需求的地段，经研究论证可采用临时停车的方式停车。

10.3 路内停车位设置方式

10.3.1 设置类型

路内公共停车位：是指经批准，在规定时限，占用城市部分道路，允许停放部分车辆，以满足出行者临时停放机动车需求的停车位，这种停车位往往要根据机动车的停放时间进行收费。

10.3.2 布置形式

机动车停车泊位排列形式分为：平行式（6米×2.5米）、斜列式（6米×2.5米）、垂直式（5米×2.5米）。路内停车泊位的排列宜采用平行式，其主要原因是平行式停车对道路路权占用最小，对道路交通影响最小。

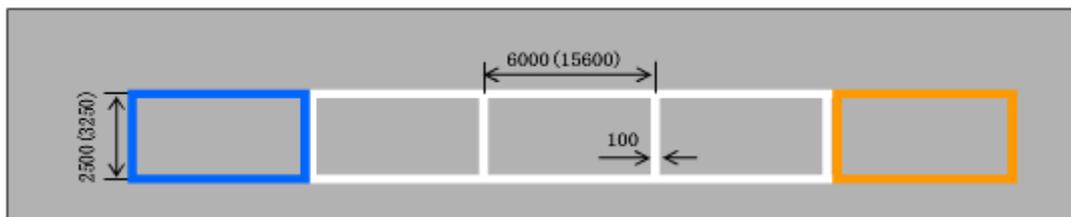


图 10-2 平行式停车泊位

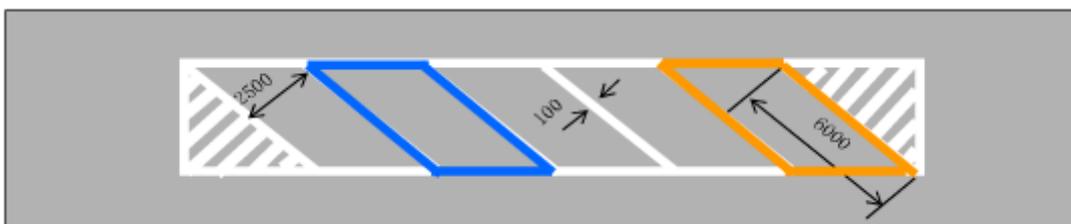


图 10-3 斜列式停车泊位

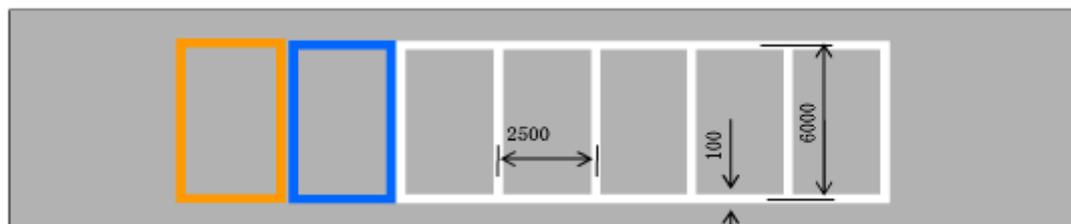


图 10-4 垂直式停车泊位

10.4 路内停车位规划方案

10.4.1 总体规划原则

路内停车泊位作为停车资源的有效补充，应充分结合城市停车需求发展趋势、道路等级性质、人车交通状况等因素进行科学规划，其设置规模不应大于城市机动车停车位供给总量的5%。在充分认识路内停车泊位临时、短时停放的功能属性前提下，对路内停车泊位实行总量控制、动态调整，每两年进行一次重新评估并申报审核，逐步形成“以配建停车为主体、路外公共停车为辅助、路内停车为补充”的停车资源供给结构，尽量做到还路于民、还路于行，逐步实现“退路入库”，规范停车秩序，实现动静态交通协调发展。

考虑道路和交通情况，原则上不宜在主干道上或道路纵坡大于4%的路段上设置停车泊位。根据各道路的交通态势分析以及各区域的实际情况，按照路内停车泊位设置准则，对遵义市中心城区易发拥堵路段的停车泊位进行重点改造，将对交通流影响较大的部分路段车位取消，以保证道路的最大通行能力，优先保障车辆行驶路权；支路（特别是老旧小区缺少配建区域）有足够空间（或可做单行的），科学增加停车泊位。

10.4.2 规划方案

本次规划近期设置调整后，路内停车泊位的路段共220条。现状保留泊位17408个，取消路段31条，取消泊位2809个，新增泊位35个。规划总泊位数比现状减少了2774个，新增的停车泊位主要分布在新蒲新城片区的清水路路段。远期根据配建和公共停车设施的供给情况，动态调整、逐步消减路内停车。近期各路段和停车位数量如表10-4所示。

表 10-4 路内停车位近期规划表

行政区划	所属组团	序号	道路名称	现状保留	规划取消	规划新增	调整后泊位数
汇川区	高坪-董公寺片区	1	孵化园北侧路	39	0	0	39
		2	汇川区汽贸城西北侧路	188	0	0	188
		3	珍酒厂外支路	40	0	0	40
		4	嘉陵江路北侧小路	0	10	0	0
		5	汇康路	30	4	0	30
		6	包南线	10	0	0	10
		7	前进路	45	40	0	45
		8	扬帆路	70	9	0	70
		9	遵北路	60	8	0	60

高桥-大连路片区	10	嘉陵江路	50	3	0	50	
	11	东江路	50	0	0	50	
	12	御景湾路	65	0	0	65	
	13	凯旋城路	45	0	0	45	
	14	桑提亚纳路	122	0	0	122	
	15	长青巷	15	5	0	15	
	16	杭州路	40	2	0	40	
	17	沈阳路-长春路交叉口	30	3	0	30	
	18	海师路	0	44	0	0	
	19	海韵小区东侧道路	100	8	0	100	
	20	金大花园北侧支路	50	40	0	50	
	21	新竹小区南侧道路	0	10	0	0	
	22	成都路	200	0	0	200	
	23	贵阳路	50	0	0	50	
	24	贵阳路南侧支路	12	0	0	12	
	25	北京路北侧支路	0	6	0	0	
	26	市图书馆周边道路	38	0	0	38	
	27	北海路	100	10	0	100	
	红花岗区 老城-中华路片区	28	东联线(外环路北片区段)	0	154	0	0
		29	东联线(遵义市动物园段)	0	70	0	0
		30	东联线(理想城段)	0	70	0	0
		31	外环路(翠堤丽苑段)	0	55	0	0
		32	外环路(万达小区段)	0	12	0	0
		33	外环路(白杨小区段)	0	125	0	0
		34	外环路(春天堡社区段)	0	40	0	0
		35	翡翠路(珍珠小区段)	103	0	0	103
		36	翡翠路(南方公寓段)	11	0	0	11
37		珍珠路	77	0	0	77	
38		延安路(红花岗区第五小学段)	21	0	0	21	
39		松桃路(任家坳社区段)	10	0	0	10	
40		松桃路(遵义长征医院段)	41	0	0	41	
41		米兰公寓道路	19	0	0	19	
42		沙河小区道路1	17	0	0	17	
43		沙河小区道路2	25	0	0	25	
44		沙河小区道路3	13	0	0	13	
45		沙河小区道路4	36	0	0	36	
46		沙河小区道路5	44	0	0	44	
47		沙河小区道路6	5	0	0	5	
48		沙河小区道路7	30	0	0	30	
49		沙河小区道路8	78	0	0	78	
50		沙河小区道路9	16	0	0	16	
51		沙河小区道路10	30	0	0	30	

	52	沙河小区道路 11	40	0	0	40
	53	合众路	93	0	0	93
	54	延安路（延安路街道办事处段）	69	0	0	69
	55	内环路（环城社区段）	44	0	0	44
	56	内环路（白杨坡路至内沙路段）	124	0	0	124
	57	白杨坡路	78	0	0	78
	58	怡和花园北侧道路	17	0	0	17
	59	白杨小区横向道路	57	0	0	57
	60	白杨路（洗花桥以南段）	88	0	0	88
	61	白杨路（洗花桥以北段）	85	0	0	85
	62	长征路	66	0	0	66
	63	中天路	30	0	0	30
	64	白马路	10	0	0	10
	65	桃溪路	29	0	0	29
	66	桃溪大道	0	25	0	0
	67	建工路	28	0	0	28
	68	大兴路	90	0	0	90
	69	桃源路	58	0	0	58
	70	光宇小区西侧道路	97	0	0	97
	71	建材路	49	0	0	49
	72	遵义市第五十七中学北侧道路	38	0	0	38
	73	龙礼路	77	0	0	77
	74	内沙路	27	0	0	27
	75	河上坡路	84	0	0	84
	76	北京路	0	40	0	0
忠庄片区	77	海风路	0	76	0	0
	78	桃溪北路	25	0	0	25
	79	蟠桃路	108	0	0	108
	80	遵南首府南侧道路	24	0	0	24
	81	忠一路	233	0	0	233
	82	园区一路	82	0	0	82
	83	绍兴支路	91	0	0	91
	84	绍兴路	70	0	0	70
	85	板水沟路	27	0	0	27
	86	海尔大道立交桥下路	125	0	0	125
	87	富华路	79	0	0	79
	88	蟠桃东路	44	0	0	44
	89	嵩山路	0	110	0	0
	90	金地华城北侧横向道路	35	0	0	35
	91	剑江路	423	0	0	423

		92	感恩路	65	0	0	65
		93	彩虹路	121	0	0	121
		94	共青二路	0	134	0	0
		95	滨河路	64	0	0	64
		96	体育馆北路	58	0	0	58
		97	潘欣路	100	0	0	100
		98	河滨路	41	0	0	41
		99	桃溪寺路	30	0	0	30
		100	南岭路	17	0	0	17
	南关-舟水桥片区	101	南新路	11	0	0	11
		102	商贸大道	35	0	0	35
		103	创新路	55	0	0	55
		104	东南大道	77	0	0	77
		105	镇隆大道	220	101	0	220
		106	镇隆支路南段	14	0	0	14
		107	镇隆支路北段	0	20	0	0
		108	一号路东段	78	0	0	78
		109	东快线	0	282	0	0
		110	一号路西段	62	0	0	62
		111	遵义二中北侧道路	62	0	0	62
		112	遵义十二中北侧道路	46	0	0	46
	深溪片区	113	深溪老街	54	0	0	54
		114	深溪农贸市场东侧纵向道路	71	0	0	71
		115	深溪农贸市场南侧横向道路	100	0	0	100
		116	群丰路	0	63	0	0
		117	车万家汽修厂北侧横向道路	23	0	0	23
		118	车万家汽修厂东侧纵向道路	24	0	0	24
		119	纵二路	210	0	0	210
		120	深溪至高坊道路	110	0	0	110
		121	南溪大道（百草园段）	0	226	0	0
		122	百草园东侧纵向道路	375	0	0	375
		123	复兴路南段	0	130	0	0
		124	复兴路北段	0	192	0	0
新蒲新区	新蒲新城片区	125	科技路	110	0	0	110
		126	五星路	60	25	0	60
		127	新中湖路	50	16	0	50
		128	播州大道（北段）	71	0	0	71
		129	播州大道（南段）	128	0	0	128
		130	民主路	60	25	0	60

	131	长征大道辅路	21	0	0	21
	132	民星路	0	31	0	0
	133	清水路	65	0	35	100
	134	张家湾路	52	0	0	52
	135	双山路	184	0	0	184
	136	金科中央公园城支路	131	0	0	131
	137	东风路	0	6	0	0
	138	新中湖路	28	0	0	28
	139	碧桂园支路	16	0	0	16
	140	新中路	0	8	0	0
	141	一号还房小区南侧支路	12	0	0	12
	142	红旗路	60	40	0	60
	143	合兴大道东段	21	0	0	21
	144	播州大道湿地公园段	3	0	0	3
	145	遵义市第四中学南侧支路	214	0	0	214
	146	长征大道（四中段）	3	0	0	3
	147	前进路	52	0	0	52
	148	长征大道（黔北老街段）	21	0	0	21
	149	爱国路	86	0	0	86
	150	二号还房支路	91	0	0	91
	151	平安大道（蔷薇国际段）	74	0	0	74
	152	娄山路	250	28	0	250
	153	乌江大道（党校段）	3	0	0	3
	154	新华路	100	47	0	100
	155	兴旺街	40	27	0	40
	156	万达广场西侧道路	36	0	0	36
	157	长征大道（新蒲一小段）	57	0	0	57
	158	客运路	107	0	0	107
	159	甲秀路	156	0	0	156
	160	校园一号路	325	0	0	325
	161	滨湖路	197	0	0	197
	162	长征大道（紫荆国际段）	94	0	0	94
	163	湘江路	162	0	0	162
	164	校园二号路	368	0	0	368
礼仪 片区	165	尚礼路	17	0	0	17
	166	同心路	40	25	0	40
	167	杉樑路	21	0	0	21
	168	枇杷路	38	0	0	38
	169	白衣洞路	80	6	0	80
	170	建设路	73	0	0	73
	171	尚礼路	30	0	0	30
	172	知行路	22	0	0	22
	173	新民路	82	0	0	82

		174	红旗路	32	0	0	32
	虾子 片区	175	虾新快线（虾子三小段）	28	0	0	28
		176	长岭路	43	0	0	43
		177	遵湄西路	20	7	0	20
		178	中央大道	120	0	0	120
		179	西大街西段	0	2	0	0
		180	文化南路	9	0	0	9
		181	虾南路	18	0	0	18
		182	红庄路	14	0	0	14
		183	G326 国道（虾子集镇段）	100	36	0	100
		184	东大街	150	47	0	150
		185	北街	30	4	0	30
		186	向阳路	20	8	0	20
		187	中心路	0	25	0	0
		188	虾新路	40	9	0	40
		189	人民路	30	3	0	30
		190	西大街西段	12	3	0	12
		191	贸易路	15	5	0	15
		192	虾子支路一	28	0	0	28
		193	虾子支路二	24	0	0	24
		194	金山路	450	0	0	450
	195	财富大道	1260	0	0	1260	
播州 区	龙坑 片区	196	马坎路	55	0	0	55
		197	保兴路	26	0	0	26
		198	龙坑二路	124	0	0	124
		199	龙坑三路	159	0	0	159
		200	龙坑五路	94	0	0	94
		201	龙坑四路	200	0	0	200
		202	湘源国际东侧道路	119	0	0	119
		203	龙坑五路	209	0	0	209
		204	五十四中东侧道路	65	0	0	65
		205	共青二路南段	70	0	0	70
		206	金桂路	49	0	0	49
		207	侨兴世家北侧道路	39	38	0	39
		208	侨兴世家西侧道路	32	0	0	32
		209	大众路	12	0	0	12
		210	紫荆路	280	0	0	280
		211	文昌路	31	0	0	31
		212	播州区人民法院西侧道路	0	46	0	0
213	花园路	118	0	0	118		
214	庆丰路	93	0	0	93		
215	黄泥堡街	30	0	0	30		
216	播州区公安局北侧道路	47	0	0	47		

		217	桂花小区东侧支路	68	0	0	68
		218	桂花小区北侧支路	10	0	0	10
		219	象山北路	102	0	0	102
		220	民丰路	14	0	0	14
		221	双凤台路	44	0	0	44
		222	佳合苑南侧支路	20	0	0	20
		223	十里南路	24	0	0	24
		224	华诚美食街	50	0	0	50
		225	长兴西路	31	0	0	31
		226	天井台路	14	0	0	14
		227	消防队北侧支路	0	28	0	0
		228	同心东路	46	0	0	46
		229	贸易南街	23	0	0	23
		230	石马路	68	0	0	68
		231	曹家街	0	43	0	0
		232	苟江西路	18	0	0	18
		233	苟江中路	70	0	0	70
		234	苟江路	0	40	0	0
		235	亚美斯北侧支路	39	0	0	39
		236	乌江路	90	0	0	90
		237	柳堰路	100	0	0	100
		238	南峰中学南侧横向支一路	17	0	0	17
		239	南峰中学南侧横向支二路	17	0	0	17
		240	南峰中学南侧纵向支路	20	0	0	20
		241	平安小区南侧支路	44	0	0	44
		242	南峰中学北侧支路	12	0	0	12
		243	白龙路	36	0	0	36
		244	马桥路	111	0	0	111
		245	紫薇大道	205	0	0	205
		246	长溪桥路	90	0	0	90
		247	东大街	149	0	0	149
		248	金杯支路	285	0	0	285
		249	南苑东路	28	54	0	28
	南白 片区	250	苟江纵向道路	285	0	0	285
	苟江 片区	251	春辉路	180	0	0	180
合计				17408	2809	35	17443

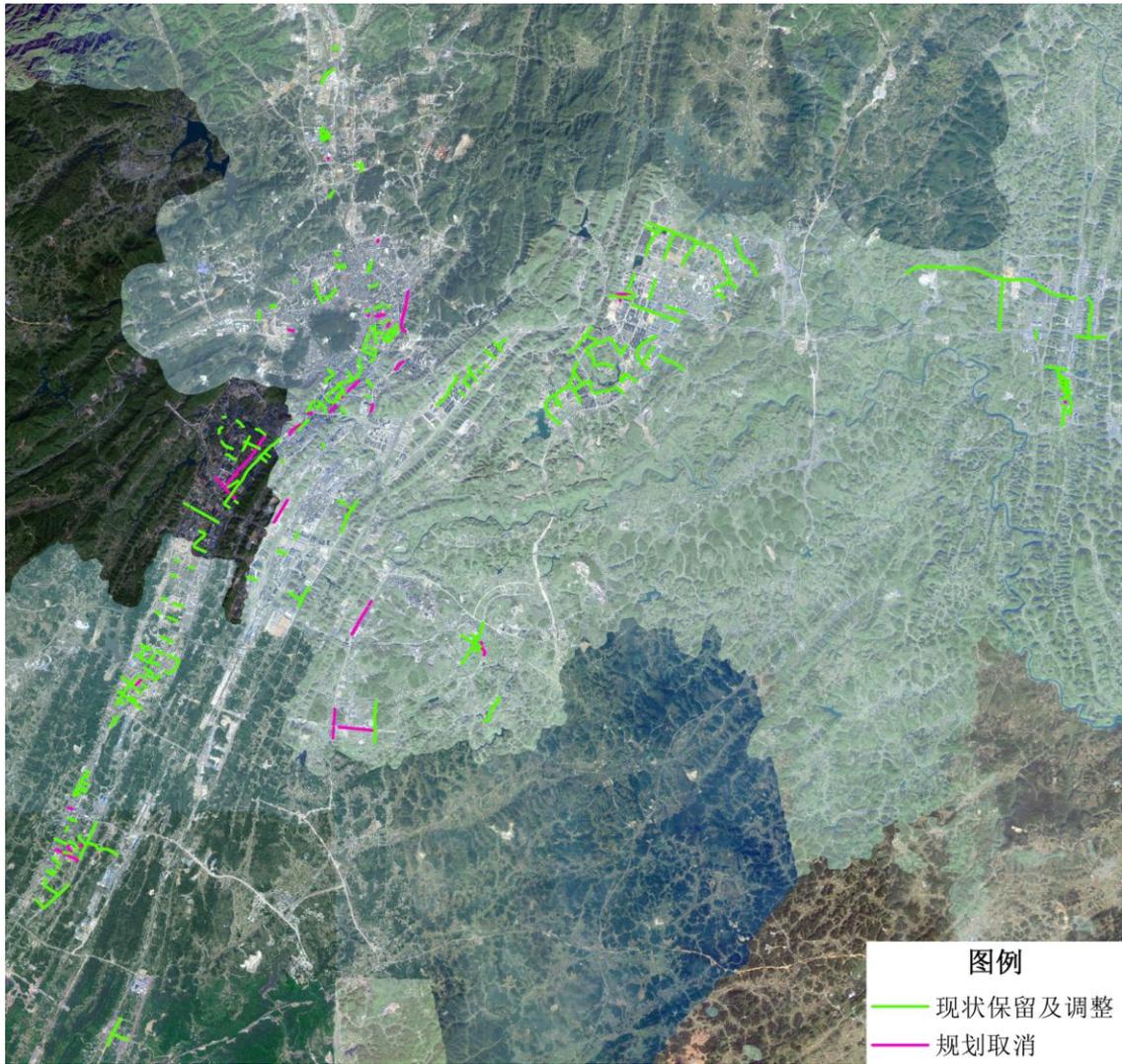


图 10-5 路内停车规划分布图

第十一章 典型片区停车综合改善

11.1 典型片区选取

结合遵义停车供需实际情况，选取具有代表性、典型性、普遍性的停车问题显著片区，作为典型片区，提出停车综合改善方案，供中心城区类似片区参考。本《规划》选取停车供需矛盾大的旧城区学校、老旧小区、旧城区医院，以及停车资源丰富但管理欠缺的新城区学校作为典型片区。

11.2 改善目标

结合用地、管理体制、财政条件等因素，提出能够缓解停车供求矛盾突出区域的整治措施，达到如下目标：

(1) 缩小停车供给缺口：通过强化近期公共停车场的规划建设，停车设施改扩建等，缓解停车供需矛盾，缩小现阶段停车位缺口数量。

(2) 缓解人流密集区、老城区交通拥堵：通过新建路外社会公共停车场建设，有序引导路内停车位退出，保障道路通行效率，实现以静制动、动静平衡，缓解重点片区、节点的交通拥堵现象。

(3) 探索适合遵义的停车设施建设模式：通过建设示例，寻求适合遵义城市发展、具有可操作性的停车场建设模式，拓展思路，为城市未来不同地区的停车场建设提供示范。

(4) 积累停车设施管理运营经验：强化公共停车场的优质管理，带出管理示范区，提升停车设施运行效率和服务水平。

11.3 改善策略

11.3.1 综合改善策略

综合考虑遵义城市发展现状及停车泊位供给情况，本次按照“挖潜、立体、共享、综合”的思路提出以下整治策略：

1、优化供给

挖掘小区内部停车潜力，利用现状闲置土地设置停车场，依托公园、广场、学校操场设置地下立体停车场；结合城市更新、改造社会公共停车位，增加停车困难区域车位供给；并有序引导对道路交通运行影响大的路内停车泊位

退出。通过“一增一减”同步推进，达到区域车位总数不减，路内车位降低，优化区域泊位结构，保障合理的停放需求。

2、提升管理

利用电子警察、智慧交通等技术手段，强化城区执法力度，严惩违章停车；通过整治、规范路内停车行为，结合价格杠杆，提高泊位利用率，充分利用现有泊位资源。

3、智慧引导

整合现有停车泊位资源，扩大智慧停车管理系统覆盖范围，提高停车场管理、使用效率；通过在改善区域内搭建涵盖配建、社会公共、路内三类停车资源的智慧停车管理服务平台，为各类停车资源综合利用，共享停车提供技术支撑；积累智能、共享停车管理经验，建设停车改善示范区域。

11.3.2 片区改善策略

1、学校片区

实施运动场改造，建设地下公共停车场，充分利用学校附近路外停车资源，引导接送学生车辆至周边小区停车场内停放，对高峰时段学校周边道路实施动态交通管理，加强停车秩序管理，缓解周边停车矛盾。

2、老旧小区片区

充分挖掘老旧小区内部暂不开发建设空地，拆除危旧建筑，建设临时公共停车场，在城市停车困难小区实施停车泊位机械化改造增加停车供给，倡导停车资源对外共享，远期结合地块开发捆绑建设公共停车场。

3、旧城区医院片区

私家车就医需求较大，针对停车供需矛盾大的医院，实施地下停车库、地面停车楼等方式，强化医院停车设施供给。鼓励周边新建停车资源富裕的住宅、商业小区停车共享。

11.4 典型片区改善方案

11.4.1 南白初级中学片区

1、片区现状交通情况

南白初级中学片区停车改善研究范围为乌江路-苟江路-西大街围合的区域，区域内有初中、老旧小区、广场等停车需求较大的场所。现状片区内有配

建停车位约1728个，公共停车位159个，路内停车位257个，老旧小区临时施划停车位73个。

苟江东路2车道双向通行，道路狭窄且施划有路边停车位，高峰时期拥堵严重。南白初中停车位仅为教职工提供停车，切不满足需求，上下学期间，接送学生车辆停车困难。校门位于西大街，接送学生车辆极易造成交通拥堵。

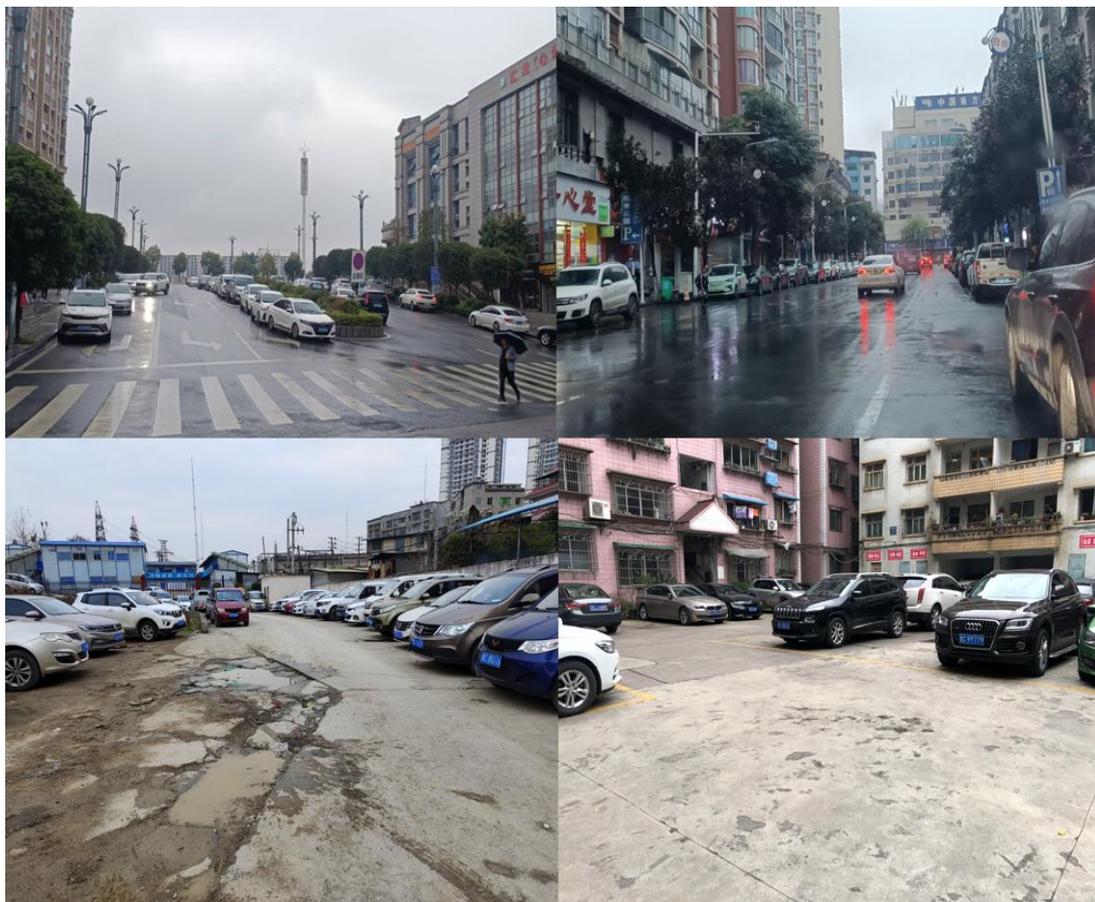


图11-1 南白初中片区交通现状

2、改善方案

(1) 增加公共停车泊位

综合考虑片区用地性质、建设成本、可实施性、政府建设意愿等因素，规划改造南白初中运动场。实现地面运动场，地下公共停车场的复合功能。该方案已通过播州区政府及相关单位论证，已纳入建设计划。规划建设小汽车停车位952个。解决接送学生停车问题，缓解周边 居住小区停车难问题。

(2) 调整路内停车位

因苟江路（芳龄学府段）设置路边停车位造成该路段高峰期通行受阻，拥堵严重，规划取消该路段路边停车位约40个。保留乌江路、苟江西段、宝峰街路边停车位。

（3）组织单行交通

因宝峰街道路较窄，路边设置有停车位，且与乌江路、万寿南街相交形成五路交叉口交通组织，提高交叉口通行效率，消除宝峰街停车未设置对车流通行的影响，规划组织宝峰街车流由西向东单向通行，由东向西车流可经乌江路绕行。



图11-2 南白初级中学片区停车设施改善示意图

11.4.2 苟家井片区

1、片区现状交通情况

苟家井片区停车改善研究范围为内环路-凤新快线-中华南路-桃园路围合的区域，区域内以无配建停车场的老旧棚户区用地为主，内环路、中华南路沿线分布大量交易市场，停车需求十分强烈。现状片区内路外停车绝大部分停车为无管理空地停车，有划线规范停车的泊位约200个。内环路、桃园路施划有单侧路边停车泊位226个。

内环路、桃园路为两车道道路，因路边停车位的施划对动态交通影响较大。现状内环路、桃园路因丁字口人防工程施工交通组织调整取消了路内停车位。



图11-3 苟家井片区交通现状

2、改善方案

(1) 增加公共停车泊位

考虑节约成本、集约节约利用土地，苟家井片区采用挖潜空闲地方式增加公共停车设施。现状内环路-内沙路交叉口西侧有已拆未建地块，近期规划建设为临时公共停车场，远期结合地块开发配套建设公共停车场。该地块用地面积约为2公顷，可建设公共停车位约660个。

(2) 调整路内停车位

丁字口人防工程建设完成，恢复中华南路双向通行后，根据桃源路、内环路交通流大小决定是否恢复路内停车位的施划。

(3) 疏通片区停车联系通道

因规划临时停车场处于老旧小区内部与城市主要道路无直接联系，因此需要疏通中华南路、内环路至规划临时公共停车场的通道，方便车辆进出服务周边老旧小区停车。



图11-4 苟家井片区停车设施改善示意图

11.4.3 遵义医科大学附属医院片区

1、片区现状交通情况

遵义医科大学附属医院片区停车改善研究范围为川黔铁路-贵阳路-香港路-昆明路-长沙路围合的区域，区域内以医院、老旧小区、新建商住小区、商业等用地为主。供给配建停车泊位约7790个，公共停车泊位约750个，路内停车泊位约60个。现状老旧小区、医院停车供需矛盾较大，但周边新建商住小区停车共计充足，经调研距离老旧小区、医院距离较近的世贸城空置率约为50%（约2300个），时代天街空置率约为30%（约750个）。

大连路（医院段）、贵阳路（医院段）因医院停车供应不足，交通管理不善等问题，停车车流易滞留在医院进出口，造成大连路（医院段）、贵阳路（医院段）拥堵常发。

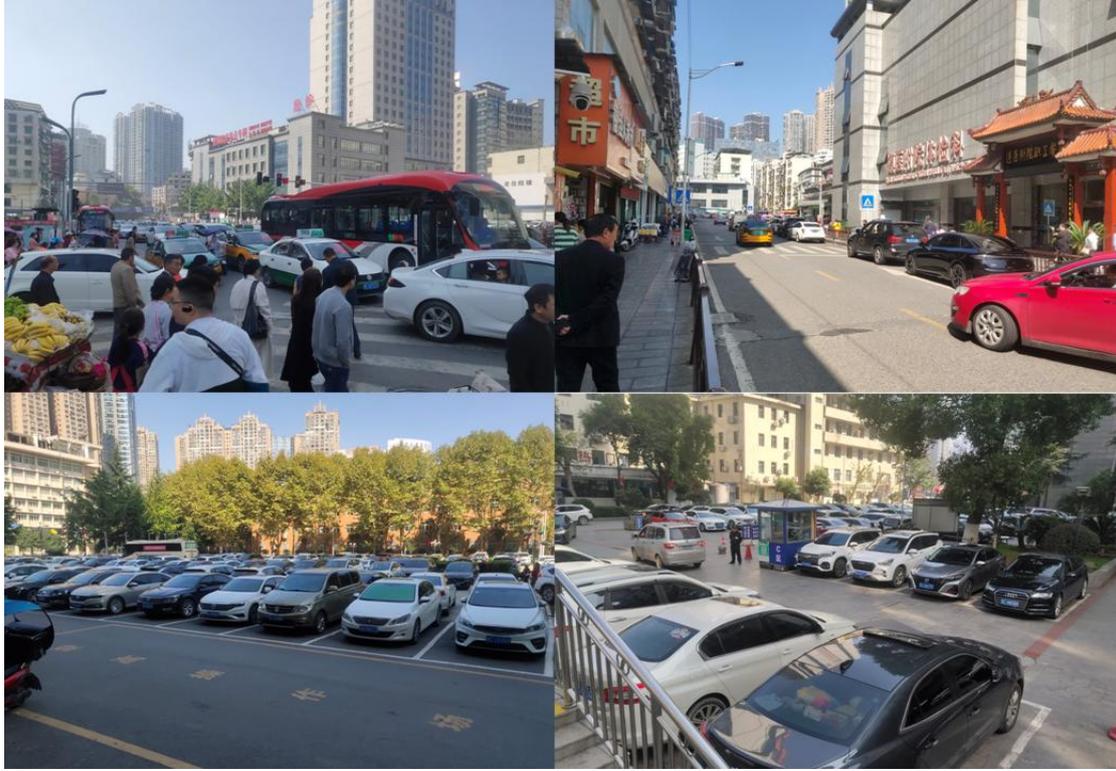


图11-5 遵义医科大学附属医院片区交通现状

2、改善方案

（1）增加医院停车泊位

分期改造医学院内部停车场，近期改造儿科大楼北侧地块，设置地下三层车库，泊位约510个。远期改造儿科大楼南侧地块，设置地下四层车库，泊位约1520个。地面仅保留救护车停车位，消除地面停车造成拥堵蔓延至出入口引起的城市道路拥堵。

（2）增加老旧小区周边公共停车位

银杉路、衡阳路两侧有较多老旧小区，停车问题突出，规划利用川黔铁路（银山桥至新熙园段）闲置用地建设临时公共停车场，提供约320个泊位。

（3）倡导停车共享

距离老旧小区、医院距离较近的世贸城、时代天街停车空置率较高，倡导为老旧小区、医院提供停车位。

（4）强化交通管理



图11-7 新蒲一小片区交通现状

2、改善方案

(1) 调整路内停车位

取消长征大道（新蒲一小）路段的路内停车位，释放道路通行能力，提升长征大道通行效率。在学校南北两侧的城市支路上设置单侧停车位供接送学生私家车停放。

(2) 调整学生进出学校位置

避免接送学生车辆集中至长征大道出入口进出，引导至思乐为、日月星公馆、中民临时停放，学生由西校门、北校门进出学校。

(3) 强化交通管理

加强外部交通管控。禁止私家车在长征大道（新蒲一小段）长时间停留，设置违停抓拍设备，严格执法。学校西侧公共停车场实行收费价格高于周边停车场的机制，通过价格调控停车秩序，引导接送学生车辆分散至周边停车，防止集中在长征大道进出，造成拥堵。

(4) 倡导公共交通接送学生

加强学校周边公交供给，设置学生专线公交。倡导家长采用公共交通等交通方式接送学生。



图11-8 新蒲一小片区停车设施改善示意图

第十二章 停车产业化发展

2021年5月，国务院办公厅印发了《国务院办公厅转发国家发展改革委等部门关于推动城市停车设施发展意见的通知》（国办函〔2021〕46号文件），意见鼓励社会资本参与。提出规范运用政府和社会资本合作(PPP)等模式推动共同投资运营停车设施。对停车需求大、收益较好的中心城区、交通枢纽等区域的停车设施，鼓励社会资本以市场化投资为主开发运营。有条件的城市片区可通过项目打包、统一招标、规范补贴等方式鼓励进行规模化开发。对停车需求较小区域的停车设施，可通过合理确定收费标准、政府适当让渡项目收益权等方式，吸引社会资本参与。允许利用地方政府专项债券资金支持具有一定收益的停车设施项目建设。积极拓展配套服务功能，在不减少车位的前提下，可允许停车设施配建一定比例的洗车点、便利店等便民设施，提升项目综合收益能力。

目前国内外停车产业化应用于国内外很多城市停车行业，有助于提升投资的积极性，通过分析国内外停车产业的相关要素，总结停车产业化的内涵为：主要是指指出非经济活动的“公共事业”向经济活动的企业化经营转变的动态过程。停车产业化是由停车场规划、建设、经营以及政府管理等活动构成的有机的完整的产业体系及其形成的动态过程，它不是各项活动的简单组合，而是一个结构合理、稳定高效、良性循环的有机系统，其核心是停车场建设与经营的市场化。

12.1 停车产业化模式分析

12.1.1 产业化模式类型

根据相关城市经验，推动路外公共停车场建设走向市场化的模式共有三种：

（1）政府投资——委托经营

这是一种政府信托行为，它是指政府以财政收入投入大型公共停车设施所需的全部建设资金。在停车设施竣工之后，政府作为委托人将该资产委托给某企业(受托人)经营，经营期间取得的收入全额返还政府，政府再从收入中按一定的比例，以资产管理费的形式支付给受托企业的一种投融资模式。该模式的主要特征为短期内见效；需要政府提供大量资金；政府不参与停车设施的日常经营管理，缺乏有效控制；投入人力多，经营成本大，管理效率低。

（2）政府——企业投资经营

政府将国有土地使用权和特许经营权等资产无偿转让给资产管理公司或投资平台，资产运营公司和企业以资产为纽带组建公共停车设施管理公司，向资产运营公司租赁土地使用权、向社会融资，按照投资比例进行利润分配。该模式的特征：投资主体由政府和企业构成，并以股份公司形式存在；投资企业无需支付土地使用费，降低投资成本和风险；政府无需投入现金资产，便能够完成城市公共停车设施的建设。

表12-1目前部分城市的投资主体与相关的企业

城市	投资平台/资产管理公司	公共停车设施管理公司
长沙	长沙市城市建设投资开发集团有限公司	长沙市停车场投资建设经营有限公司
武汉	武汉市城市建设投资开发集团有限公司	武汉城投停车场投资建设管理有限公司
成都	成都交通投资集团有限公司	成都交投停车公司

(3) 企业投资经营

社会资本按商业项目投资方式运作，直接投资建设公共停车场项目，并进行运营的一种公共停车设施建设投融资模式。该模式的主要特征为：企业的公司化运作，积极探索经营模式，使公共停车设施投资和经营更科学；无须政府投资；同时由于企业追求利润最大化、投资往往集中于城市中心区和次中心区域。

国内停车产业化已在多个城市展开，代表案例有如北京儿童医院的商业综合开发案例、佛山金城街停车场BOT模式、南京二中地下停车场复合功能开发。

商业综合开发案例——北京儿童医院停车场：位于儿童医院门前广场，共设地下三层，其中，地下一层为就诊人员提供商业服务，地下二、三层为机动车停车场，设有车位217个，收费标准为每小时5元。儿童医院提供建设用地以及大市政接口，享有停车场产权；公联公司出资建设，享有28年的经营收益权。每年经营成本约为130万元，平均每天收入约为15000元，投资回收期达到27.4年。为提高停车收益补偿，地下一层空间改造为商业空间，以弥补公共停车场运营的不足。

BOT模式——佛山禅城区金城街停车场：金城街停车场位于原禅城区体育中心旁，规划为立体车库模式；建设模式采用BOT，即政府负责提供场地、投资方负责公共停车场建设、运营，运营年限为20年，运营期结束后相应停车设施无偿移交给政府。目前，金城街停车场已建设完成，尚未正式运营。

复合功能开发——南京二中地下停车场：南京二中停车场项目位于南京鼓楼区中央门商圈附近，项目规划利用中学操场地下空间建设，规划停车泊位382个，

总建筑面积1.8万平方米；规划项目投资7500万元，预计投资收益需要25年收回；为弥补建设方不足，规划设置4000平米仓储空间，弥补商圈周边仓储空间不足，提高投资方收益。

11.1.2 停车场产业化类型选择

对于新建停车场，遵义市正处于停车产业化发展的调整期，为积极推进民间、社会资本进入停车领域，解决区域发展不均衡问题，建议市场化的运作模式采用“政府-企业投资经营”+“企业投资经营”。

政府-企业投资经营（PPP模式）：政府将国有土地使用权和特许经营权，授权给智慧停车公司，负责项目的建设及运营。

企业投资经营模式：社会资本按商业项目投资方式运作，企业是投资与经营的主体，政府负责政策的制定及财政的支持。包括多种补偿、低息贷款、减免税费等。对于已建停车场，为积极推进企业进入停车市场，可以采用租赁开发和BOT模式。

租赁开发经营模式：民间企业租赁经营现有停车设施，并与政府签订一定时期内共享收益的合同，政府仍拥有项目的所有权；

建设—经营—移交（BOT模式）：政府与民间企业签订特许经营权，将已经建设好并投入营运的路外公共停车场转让给企业，企业一次性支付经营权转让费，在特许经营期内，企业负责停车场的经营和维护，特许经营权结束以后，企业再将该停车场完好无损地移交给政府。

12.2 停车产业化政策

12.2.1 产业化基本原则

坚持市场运作，通过政府规划引导、政策支持，以企业为主体加快推进停车产业化；坚持改革创新，完善管理体制，探索多种合作模式，有效吸引社会资本；鼓励单位超额配建停车泊位，鼓励既有停车资源开放共享；坚持建管同步，完善路内停车泊位管理，提升停车信息化水平，加强违法停车治理。

12.2.2 发展环境政策

（1）鼓励国有投资公司、民营资本和停车设施制造经营企业等，采用PPP等模式，利用规划停车场用地、公园、绿地、学校操场、道路广场等城市地下空间，投资建设公共停车设施。鼓励机关事业单位、住宅小区、医院、商场等组织利用自有建设土地，通过租赁、合作经营等方式吸引社会资本参与停车设施建设。

(2) 停车设施纳入城市基础设施，将路外公共停车设施纳入城市基础设施建设的范畴，对停车设施建设给予一定的优惠政策以及财政支持，统筹资金、土地等安排。

(3) 调整停车收费价格体系，按照差别化供给原则进行调整的同时、允许价格有一定程度的浮动，逐步实现政府指导价和市场调节价相结合的收费模式。

12.2.3 规划与用地政策

(1) 政府每年在储备土地中确定一定数量的用地，专项用于引进社会力量投资建设公共停车场，并及时向社会公开信息。符合《划拨用地目录》的，可以划拨方式供地；不符合《划拨用地目录》、同一地块上只有一个意向用地者的，可以协议出让方式供地。政府投资建设公共停车场由市政府授权国有投资建设有限公司及政府投资平台进行建设和管理；社会力量投资建设公共停车场，原则上采取租赁或“招、拍、挂”出让方式供地，实行有偿使用，出让底价参照工业用地地价标准确定，但不得低于土地取得成本。

(2) 新建公共停车场，停车泊位数量数达到200个（含）以上的，在不改变用地性质、不减少停车泊位的前提下允许配建一定比例的附属商业面积（地上公共停车楼商业建筑面积与停车功能建筑面积之比一般控制在0.1（含）以下；地下公共停车库商业建筑面积与停车功能建筑面积之比一般控制在0.25（含）以下）；公共停车场项目符合广告设置规范、规划和景观、安全要求的，经相关部门审批后，可以设置广告位。

(3) 鼓励增建公共停车场，鼓励企事业单位、居民小区利用自有土地、地上地下空间增建停车场，允许对外开放并取得相应收益；

(4) 鼓励超配建停车场。新建建筑超过停车配建标准建设停车场，在规划审批时可根据总建筑面积、超配建的停车泊位建筑面积等情况，给予一定政策奖励。

(5) 允许建设单位利用既有建（构）筑物、废弃厂房等改建公共停车场和利用现有平面停车场改建为立体公共停车场，建设单位按照改建方式办理建设审批手续。

(6) 允许建设单位插建、增建机械停车设备（非土建类）等停车设施，在政府有整体规划或其他建设需求时，建设单位应按要求时限无偿拆除。

(7) 公共停车场的投资单位可依法向国土资源、住房主管部门申请办理土

地登记和房屋登记手续，投资单位在取得公共停车场的所有权，并报市政府批准同意后，可将其进行整体转让或整体抵押（不得分割转让或销售）。在同等条件下，政府享有公共停车场整体转让优先回购权。涉及人防工程的，按有关规定办理。

12.2.4 投资与建设政策

（1）设立鼓励社会力量投资建设公共停车场的资金补助和停车场发展专项资金，以项目补助的形式加大对公共停车场产业发展的支持力度，设置政府专项资金，市、区两级财政每年在预算中安排专项资金用于公共停车场建设，具体资金补助办法由市财政局另行制定。新建公共停车场免缴城市基础设施配套费，免收防空地下室易地建设费（须兼顾人防需要）、临时占用绿地补偿费、临时占道费和挖掘修复费（公共停车场建成后，建设单位应负责恢复临时占用的绿化和城市道路）。

（2）鼓励银行业金融机构积极为社会投资建设公共停车场提供信贷资金支持，并根据项目建设周期、资金需求特点提供相应期限的信贷产品。

12.2.5 运营与管理政策

（1）公共停车场的停车需求不能达到饱和状态的，公安交通管理部门应当根据实际情况逐步取消公共停车场出入口周边路内停车泊位，进行需求调节。

（2）市政设施主管部门要建设覆盖全市的智慧化停车信息管理系统，提高公共停车场的利用率，同时保证停车泊位相应交通设施、诱导设施的建设与完好率。

12.3 停车设施收费价格机制

12.3.1 停车收费经验借鉴

（1）科学的停车分区是精细化停车收费与管理的重要途径

国内城市大多将停车收费分区分为三类，即停车严格控制区，该区域严格控制停车位的供给，严格执行停车需求管理，尽可能地减少机动车成对区域内部的冲击；停车适时调整区，现状停车矛盾不明显，而未来是城市的重要功能中心的区域，通过停车需求管理调控机动车出行量，以达到改善该区域内的交通结构；停车适度发展区，城市建设用地较为宽松的地区，相应的提高停车设施供给，结合对外交通枢纽布置P+R停车场。部分城市针对景区或停车矛盾最突出的区域制定了四类停车分区，百强县昆山市将停车收费分区划分为两类。

（2）不同分区收费标准差别显著，突显停车需求引导作用

国内城市收费标准差别比较明显，对交通出行引导作用大，缓解了城市化和机动化发展带来的停车难问题，实现城市发展和交通发展的目标。

（3）停车收费动态调整是实现停车科学管理的必要措施

停车收费价格是调节停车设施周转率与使用率的经济杠杆，因此停车收费价格应根据当地停车场建设、道路拥堵等实际情况动态调整，适当细化。国内各城市也在不断完善停车收费政策，以适应本市的实际情况，充分运用价格杠杆调节停车矛盾、疏导交通压力，维护车辆停放者和停车场经营者的合法权益，促进停车产业健康发展。

12.3.2 停车收费指导

（1）收费原则

按照“中心区域高于非中心区域、路内高于路外、白天高于夜间、中大型车高于小型车、超大型车高于中大型车”以及“暂停不收费、短停少收费、长停多收费”的原则，制定新的精细化、差别化停车收费标准，进一步细化区域和时段划分，合理调节供求关系，引导车辆向室内及非中心区域停车场分流。

（2）定价形式

机动车停放服务收费实行政府定价、政府指导价和市场调节价三种价格管理形式。

政府定价：城市道路机动车停车位收费（道路机动车停车位是指经综合行政执法、公安交管等部门批准占用城市道路设置的停车位）；政府全额投资建成的停车场收费；具有垄断性质的配套停车场收费，包括公交枢纽站、游览参观点、机场、车站、码头等配套停车场收费；公益性特征的停车场收费，包括党政机关、事业单位及公立医院、图书馆、大专院校、体育场馆（所）、殡仪馆等单位的配套停车场收费。

政府指导价：政府与社会资本合作建设的停车设施服务收费，包括政府财政性资金、城市建设投资（交通投资）公司全额投资建设的公共停车场，物流园区、以批发为主的专业市场的配套停车场、城市郊区公共地段的露天停车场。

市场调节价：除执行政府定价、政府指导价以外的社会资本全额投资建设的停车设施服务收费。其中住宅小区停车收费按照《贵州省物业管理条例》的相关规定执行。

(3) 收费标准

为了实现差异化停车收费策略，合理利用停车收费杠杆调节停车周转率，引导停车供需良性发展，结合其他城市停车收费标准，建议遵义市取消路内停车夜间收费，以此减少夜间城区乱停乱放现象，降低市民生活成本；白天时段建议降低路内收费起步价，适当提高起步价后续收费，避免车辆长时间停放，增加路内停车周转率。

表12-2 遵义市中心城区城市道路停车收费标准建议表

区域	车型	白天时段 7:00-21:00	夜间时段 21:00-7:00
一类	小型车	首个计费时段每小时 4 元/辆，此后 1.5 元/半小时，连续停车 24 小时不超过 25 元/辆。	免费
二类		首个计费时段每小时 3 元/辆，此后 1.0 元/半小时，连续停车 24 小时不超过 20 元/辆。	
三类		首个计费时段每小时 2 元/辆，此后 1 元/小时，连续停车 24 小时不超过 15 元/辆。	

表12-3 遵义市机动车停放服务收费公示牌一览表

停车场名称				
收费主体	单位名称			
	营业执照证号			
定价单位：遵义市发展改革委等 6 部门				
类别	车型	白天时段 7:00-21:00	夜间时段 21:00-7:00	备注
城市道路 停车位 X 类	小型车	X 元/首小时	5 元/次	跨时段停车结合白天和夜间标准从低计收。连续停车 24 小时不超过 X 元/辆。
		此后 X 元/小时，不足 1 小时按 1 小时计费。		
免费政策	1. 停车 15 分钟（含）以内免费，此后为计费时段。2. 执行任务的特种车免收停车费。			
价格举报电话	12315	内部监督电话		
市场监督管理局 监制				

12.4 停车设施共享

(1) 停车共享

配建停车场公共化涉及到停车共享的问题。停车共享是一种通过使相邻土地使用者共用停车场地以降低每个土地使用者单独拥有停车场所提供的停车泊位总量的手段。停车共享意味着单个停车设施服务于多个土地使用者，这些独立的土地使用者处于同一建筑物或相邻近的建筑物内，他们之间通过订立停车共享协议达到使用相同停车设施的目的。

停车共享应用在具有不同停车需求特性的土地使用者之间，并且这些土地使用者要能够有效地利用同一个停车场地。特别是在这些土地使用者每天的不同时刻，每周的不同时间，每年的不同季节的停车高峰时间均有明显差异且不相冲突的情况下。

(2) 停车共享具有可行性

① 建筑物配建停车泊位利用形式

建筑物配建停车设施使用的基本形式有固定专用、固定租用与临时租用。

固定专用：指停车泊位由所有权人专门使用，或由所有权人依比例分配给某些特定对象专用的固定停车位，不涉及到租金。由于该类停车位的使用者是特定已知对象且多为该建筑物使用人。一般不需要专门安排管理人员进行停车场管理。此类停车泊位利用形式多发生在政府、企事业单位、住宅等用地之上，办公楼也存在少量该类型泊位。

固定租用：指停车泊位采用出租的方式供承租人使用，又可分为固定车位租用和流动车位租用。固定车位出租的方式，承租人有固定的停车位，停车位在承租期间由承租人固定使用；流动车位出租的方式，承租人没有固定车位，停车时必须寻找闲置的停车位，办公楼的使用者多采用此类形式。

临时租用：指停车泊位无特定使用对象，租金采用计时或计次方式计算，临时租用车位一般属于短时停车，人车进出频繁，多在商业、医院、餐饮娱乐公园等地区，采用自动或人工收费方式进行管理。

临时租用方式由于没有特定的使用对象，灵活性较高，而采用固定专用、固定租用两种方式的停车设施有特定的服务对象，共享程度不高，是推动建筑物配建停车设施对外共享的重点对象。



图12-1 停车共享案例分析图

②泊位对外共享的可能性

建筑物配建停车设施的建设是用来解决建筑物本身产生和吸引的停车需求，因此，开放配建停车设施对外共享的前提就是要首先满足建筑物本身的停车需求，在停车设施具有明显闲置的条件下才有可能对外共享，而停车设施是否具有闲置特性与建筑物的开发类型有密切关系。根据建设部颁布的《城市用地分类与建设用地标准》的规定，不考虑对社会停车影响不大的工业用地、仓储用地、对外交通用地、道路广场用地、市政公用设施用地、军事用地、水域与其他用地，将余下的居住用地、公共设施用地与绿地统筹考虑，归纳选取以下8种建筑物使用类型的停车特性加以分析：住宅类、办公类、科研院所类、商场类、宾馆饭店类、休闲娱乐类、公园类、医院类。

由下表可知，住宅类、办公类和科研院所类建筑物的停车设施利用形式为固定专用或固定租用方式，且闲置特性最为明显和固定。商场类、文化娱乐类、公园类和医院类的停车闲置时间在夜间。各类建筑物之间的闲置特性存在较强的互补性，具备实施停车共享的条件。

表12-4 不同建筑物停车闲置特性分析表

建筑物类型	泊位利用形式	停车闲置特性
住宅类	固定专用	夜间使用率高，工作日白天因住户开车上班停车泊位使用率低，周末因驾车出去游玩也可能使用率低，存在明显且固定的闲置时间
	固定租用	

办公类	政行	固定专用	上班时有停车需求，夜间及节假日停车需求低，停车高峰时间明显，在非上班时有明显且固定的闲置时间
	商务	固定专用 固定租用	
科研院所类		固定专用 固定租用	上班时有停车需求，夜间及节假日停车需求低，在非上班时有明显且固定的闲置时间
商场类		临时租用	营业时间段（9：00-22：00）内有停车需求，夜间有较为明显的闲置，周末停车需求高于工作日
宾馆饭店类		临时租用	全天均有停车需求，周末停车需求高于工作日，在夜间由于顾客留宿，停车需求较高，高峰时间在就餐时段，为11：00-13：00点和16：00-20：00间，无明显闲置时间
休闲娱乐类		临时租用	周末停车需求高于工作日，在白天均有停车需求，夜间前半夜是其高峰时间，后半夜停车需求少，夜间停车泊位有闲置
公园类		临时租用	节假日的停车需求高于工作日，在白天均有停车需求，夜间停车泊位闲置较为明显
医院类		临时租用	白天的停车需求高于夜间高峰时间，一般在上午和下午的就诊时间，夜间有较为明显的闲置



图12-2 建筑物停车闲置特性分析图

(3) 泊位对外共享的实施对策

建筑物配建停车泊位对外共享作为一项可行的城市停车政策，其实施需要从以下方面落实。

①政策方面：广泛听取社会各方意见，制定停车共享政策。在法规中明确规定实施停车共享各方的基本权利与义务，鼓励在停车需求大的地区实施配建停车设施对外共享；在经济上给予实施对外停车共享的配建停车场业主一定的优惠政策如免征或少征停车场营业所得税，为新建共享配建停车场提供财政援助、少征土地出让金等；在必要的地区，采取行政手段强力推选建筑物配建停车设施的对外共享，可将配建停车设施对外共享纳入建筑物停车配建标准之中，在开发审批时予以严格要求。

②管理方面：严格控制并鼓励提高建筑物配建停车泊位指标，一方面保证建筑物配建停车泊位指标不低于国家或地方法规规定的标准，另一方面鼓励超标建设，以使更多的配建停车场有对外共享的条件。建立停车共享公证制度，确定建筑物配建停车设施实施停车共享的基本程序，制定标准的停车共享协议书，明确规定实施停车共享各方具有的权利和承担的义务。

在实施停车共享的区域，根据实际情况逐步减小路内停车泊位的数量或去除路内停车位，并加大执法力度，杜绝占路违章停车现象，促使车辆停入路外共享停车场，保证共享停车场的使用率，大力推广停车共享的理念，树立实施配建停车泊位对外共享的先进典型，宣传停车共享的优越性，营造鼓励建筑物配建停车设施对外共享的社会氛围。

③技术方面：坚持长期的配建停车场车辆停放数据收集，研究停车需求高峰、车位闲置期、泊位利用率等停车特性指标，建立完善的停车数据库，为停车共享可行性研究提供基础数据支持。

将共享停车场纳入城市停车诱导信息系统，通过可变情报板对司机的停车行为加以诱导，提高停车场的使用效率。探索建筑物配建停车场对外共享的新途径，例如可在适当条件下转换配建停车场的功能，作为社会公共停车场使用。



图12-3 停车共享逻辑结构示意图



1-扫码注册



2-错峰首页



3- 筛选错峰停车车场

图12-4 停车共享APP端口示意图

第十三章 停车管理智能化信息化

为提高停车资源利用率、缓解停车矛盾、规范停车管理及提升服务水平，需通过智能化信息化手段进行停车管理方面的突破：建立停车泊位信息库，采集泊位状态信息，与第三方支付平台融合，提供停车引导服务、无感支付等，从根本上实现规范管理、科学管理及服务水平的提升。

智慧停车管理系统的建设，既可以为交通管理部门提供停车管控的信息化手段，实现静态交通分级管控、指挥、数据分析等功能，提升静态交通管理水平；也可以帮助停车运营企业规范化经营管理，提高泊位利用效率和车辆进出效率，降低经营成本，以及为停车信息服务者提高泊位信息准确性和覆盖范围，增加用户使用人数和经济收益；更可为社会大众提供满足出行和停车需求，减少停车巡游时间，节约停车成本。进而确保公共停车资源的标准统一性、服务能力有效性、信息准确共享性，强化政府公共停车资源的社会服务能力

13.1 建设思路与目标

13.1.1 建设思路

资源整合、逐步实施、以点带面。

13.1.2 目标

- (1) 促进车辆规范有序停放，避免机动车乱停乱放引起交通拥堵。
- (2) 缓解市区机动车停车难、车位利用率不高的现状，完善精细化管理。
- (3) 实现多模式自助缴费，确保各方合法权益，杜绝停车收费乱象。
- (4) 科学诱导、快捷出行，降低因找寻车位导致的局部交通拥堵。
- (5) 整合驾驶人、车辆、停车位、充电桩及路网路况等信息，打造“城市移动终端停车信息综合服务平台”。

13.2 智慧停车系统功能设计

在需求分析的基础上，遵义市智慧停车系统应具备以下主要功能：

(1) 现有停车资源聚合管理

将全市范围内的路内停车位、商业、学校、居民小区、医院、办公等停车资源汇聚起来，形成 GIS 地图显示出来，集中管理，统一调度。

(2) 停车数据实时采集

针对装有成熟闸机设施的智慧停车场，从系统层面实时获取停车数据；针对仍采用人工管理的封闭停车场建议进行智慧化改造，实时采集停车数据；针对非封闭的停车位，对车位进行自动感知改造，建设智慧车位，自主计时收费，并实时采集停车信息；针对未来新建停车场（位），由政府统一规划、指导，实行智慧化建设并将数据实时共享，从源头上打通信息采集通道。

（3）停车信息服务一体化

创建统一标准的智慧停车平台，如智慧停车软件等，确保能为市民出行提供更多便利，同时与停车收费巡查员、收费软件相结合，达成城市路内外停车诱导的目的。与此同时，应将电子收费、无感支付以及联动催缴等功能模块，纳入智慧停车平台中，实现一体化的服务和运营。

（4）停车设施管理智慧化

实现停车设施使用状态自动感知、泊车位置自动引导、停车设施无人值守、无感支付和停车需求特性智能分析。实现上述数据的实时上传和动态更新。

（5）停车诱导和发布

智慧停车系统需具备全环节停车诱导和信息发布功能，通过多种展示载体，实时向公众发布车位实时信息，更好地服务公众做出出行决策。

（6）车辆违停管理

利用视频监控技术、定位技术，对违法停车进行监控和管理，实时监测违停情况，以便管理者对停车做出告知和处罚。

（7）停车大数据管理

智慧停车系统应具备大数据分析和管理，以及研判和方案生产功能。将所有停车数据汇总到云平台，通过对相关数据的计算分析为缓解交通拥堵、错时停车和停车场规划建设提供决策支持。同时利用大数据，提供停车共享利用服务，支持共享车位方案的制定，缓解老旧小区、医院等停车难问题。可与高德、百度等地图导航APP进行数据联动，实时更新。

（8）建立产业生态圈

在基础停车服务落实并应用之后，在提供停车服务的同时，增设以洗车、保养、保险、租车及电商等增值服务，打造以智慧停车为切入点的汽车全产业链。

13.3 智慧停车系统总体方案

依托物联网技术、无线通信技术、计算机网络技术、大数据、云计算、空间信息技术等先进技术手段，建立“一个平台、一个中心、五大系统”遵义市城区智慧停车综合管理系统。

一个平台：智慧停车管理云平台。

一个中心：智慧停车系统管控中心。

五大系统：停车诱导系统、违停执法系统、共享停车系统、车桩位网一体化管理系统、客户端系统。

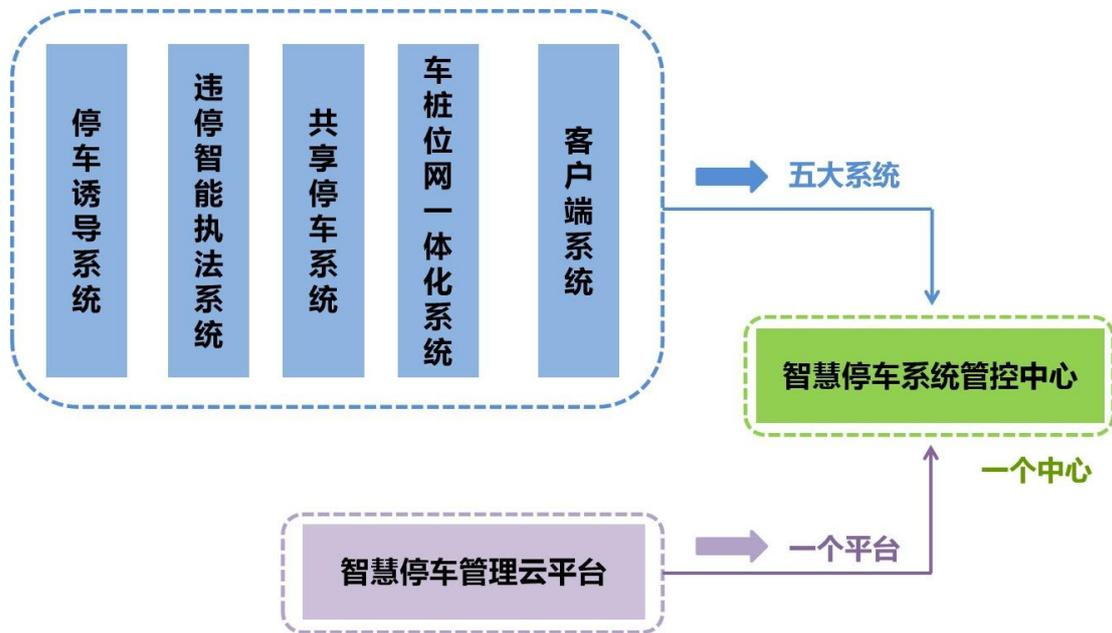


图 13-1 智慧停车系统建设内容

13.3.1 智慧停车管理云平台

智慧停车管理云平台综合管理道路停车、场库停车等系统，支持各场景停车业务管理与服务需求，支持静态交通大数据应用与决策支持。平台前端利用NB-IOT传感技术、视频信息采集、手机移动端等技术进行实时信息采集、传输、存储。



图 13-2 静态交通管理平台系统功能模块示意图

13.3.2 智慧停车系统管控中心

基于GIS平台系统，打造可视化管控中心。通过读取数据库系统，可展示视频监控资源、路内停车资源、路外停车资源、工作人员资源、停车场备案信息资源等，能够增加、删除、编辑不同资源，实现对不同资源数据的可视化管理。

13.3.3 停车诱导系统

停车诱导信息系统是城市智慧交通建设中的一个重要组成部分。它的工作流程主要包括车位信息采集、车位信息处理、车位信息和停车场固有属性传输、信息发布等过程。智慧停车诱导系统区域覆盖性强，主要布局在客流量大、停车位需求紧张的城市行政区域、商圈、医院等地，系统的投用可有效提高该区域内的停车效率。

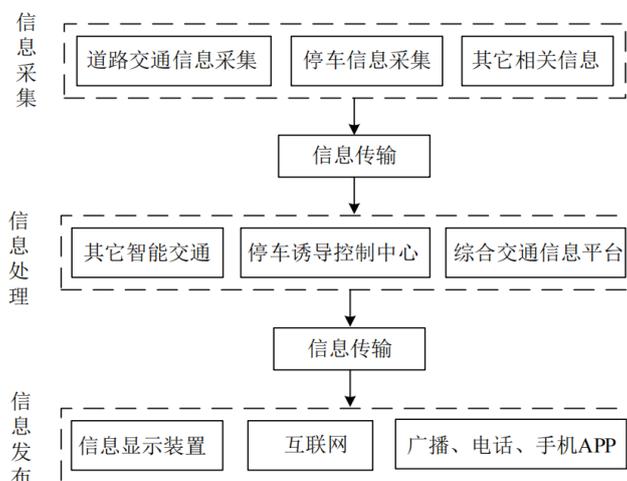


图 13-3 停车诱导系统逻辑结构

13.3.4 违法停车智慧执法系统

系统主要由前端信息采集子系统、信息传输子系统，信息处理和发布子系统三个部分组成。其功能设计包括：违停自动取证功能、车牌自动识别功能、多目标处理功能、超长延时抓拍、抓拍图片防篡改、信息发布等。

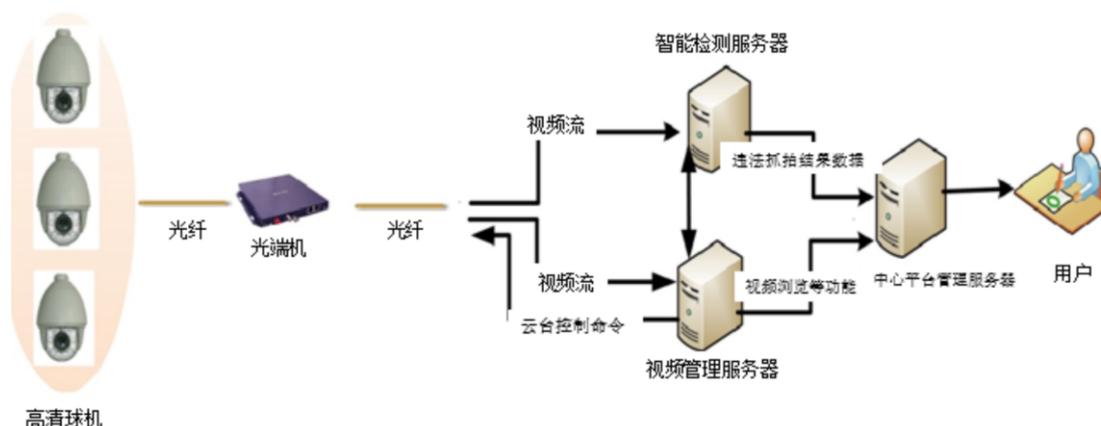


图 13-4 系统结构图

13.3.5 共享停车平台系统

以尚未被充分挖掘的居民小区停车位为主要共享研究对象，配合交通调度模型和大数据研究分析的手段，通过决策支持系统的实现居民小区车位共享的理论算法和技术应用的深入研究，实现居民小区车位错时利用的效率最大化和全局调度安排的最优合理性。

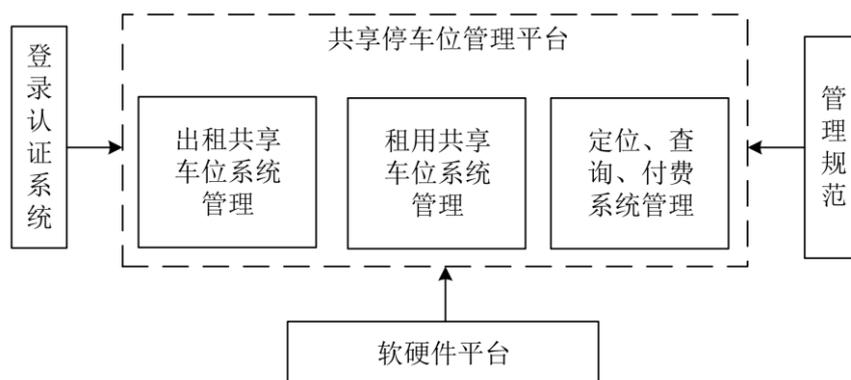


图 13-5 系统总功能图

13.3.6 车桩位网一体化系统

随着科技的进步，电动汽车行业得到了飞速发展，为满足用户多样化的充电需求，提高电动汽车整体充电效率，建立一种“车桩位网一体化”充电管理系统，使得系统能够有效地连接“车、桩、位、网”数据信息，实现数据互联互通和实

时共享，指导电动汽车有序充电。

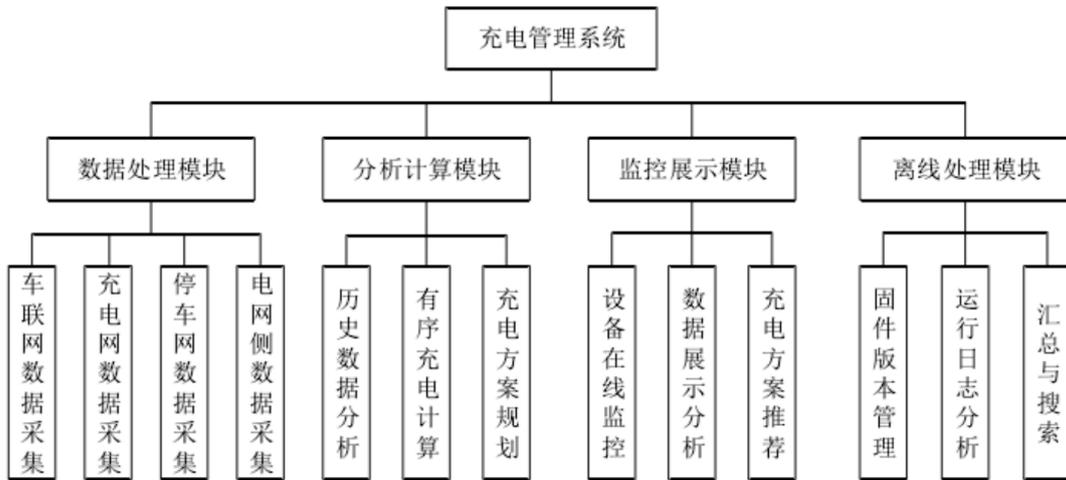


图 13-6 系统功能架构图

13.3.7 移动客户端系统

包括车主用户停车APP与停车管理APP。

普通车主用户具有注册登录、查询车位、车位预定、导航、电子发票、自助移车、线上/线下支付、订单管理和个人账户管理等模块功能；私人车位车主用户除了拥有与普通车主用户相同的模块功能外还拥有对其私人停车位的一些功能，例如管理停车位使用信息（发布停车位信息，更新停车位信息，制定停车位收费标准等）、添加停车位信息、收取停车费用等。

停车管理APP功能包括：注册登录、停车场数据管理（停车场信息添加、停车场数据更新）、停车费用收取、订单管理、车辆管理、车辆出入管理等。

13.4 实施建议

为更好更快推进遵义市停车管理智能化信息化，针对影响遵义智慧停车系统建设的流程和若干关键问题提出相关实施建议。

（1）建立一体化的遵义市智慧停车综合发展与协调联动机制

该机制是涵盖全市域、全行业、全过程（全链条），跨区域、跨部门、跨行业的智慧停车综合发展与协调联动机制，全面统筹全市智慧停车的规划、设计、建设、运营、管理、评估等工作，协调指导解决智慧停车建设工作中的重要问题，同时负责智慧停车系统建设协调工作和对各部门责任项目进行管理及考核，形成统一标准、统一规划、统一设计、统一部署的局面，推动智慧停车科学发展。

(2) 智慧停车建设由单纯的建设采购模式转向建设、服务采购模式，提升智慧停车系统的应用水平和效率

硬件和设施建设是智慧停车系统作用的发挥基础，高效卓越的作用需要强有力的专业技术人才或技术方案支撑，根据深圳等城市成功案例，智慧停车系统需要有强有力的技术服务支撑，引入后评估模式与机制。

(3) 建立遵义市智慧停车系统建设相关技术标准体系

智慧停车系统涉及平台及一系列应用系统的建设和应用，为保证各系统的兼容性、降低系统整合的难度，在系统建设之前和过程中需要高度重视标准、安全保障等技术体系建设工作，否则将难以实现各应用系统的协调统一，造成重复建设和资源浪费。

(4) 针对实现大数据共享、物联网、业务联动等核心问题制定专项对策突破

针对遵义智慧停车系统建设过程中重点难点进行专题研究，实现突破，支撑打造一流智慧停车系统。

(5) 同步推进物联网、5G、AI等新技术新领域的示范工程建设

在现有的物联网、移动互联、人工智能技术突飞猛进的背景下，基于这些技术和移动互联的智慧停车、智慧出行服务等将是未来应用方向，进行率先深度示范，打造遵义亮点。

(6) 围绕需求导向和目标导向，避免纯技术导向的智慧停车系统建设

紧紧围绕智慧停车的需求和发展目标进行规划设计建设，充分利用成熟技术，试点高新技术，避免纯技术导向的智慧停车系统建设，造成投资浪费、效果不佳。

(7) 推动智慧停车建设落地

构建智慧停车云平台，推进存量停车场智慧停车技术验证及接入标准试点，逐步铺开全市公共停车场智慧化改造工作，对标先进城市，结合公共停车场增建工程，设置一流标准的公共停车设施标志标牌系统。

(8) 同步开展城市停车问题的综合治理工作

破解遵义停车难题，需要借助智慧停车手段，采取综合治理对策体系，任何单一手段的效果都有局限性。合理选择周转量大的停车场及交通拥堵片区，依托智慧停车云平台，开展分级停车诱导系统应用示范，加快构建智慧停车诱导体系。

(9) 推进遵义智慧停车产业发展

充分利用智慧停车债券，分期实施，积极打造智慧停车亮点和示范工程，有计划、有步骤的制定遵义市智慧停车产业发展规划与计划。

(10) 建立完善的配套保障机制

从信息安全保障、组织领导保障、人才队伍保障、经费投入保障、建设运营保障、效果评估保障等方面建设保障机制。

第十四章 停车设施规划保障

14.1 组织机构保障

本着“强化机制、有效管理”的原则，切实贯彻国家相关停车规划发展文件精神,调整目前停车场多头管理的现状情况，逐步建立起一个统一、协调、高效、高权威的停车规划管理机制，将强停车管理顶层设计，理顺管理机制；协调并组织各部门分工合作，加强综合监管，联合执法，加大秩序管理力度；统筹停车政策法规制定，收费价格调整，停车规划发展，停车设施建设，停车经营管理、停车信息化建设，停车秩序管理等工作。

14.2 规划政策保障

(1) 停车规划政策与建议

①严格控制已确定的社会公共停车场用地，将本规划停车设施用地纳入下一步编制的控制性详细规划，避免用地挪作他用。

②强化结合建筑联合开发社会停车场的审批管理。

③根据需求对停车配建指标进行动态调整。

④结合总体规划、专项规划和详细规划进一步落实停车场用地。

(2) 停车场用地政策与建议

①规划新开发的地区，预留公共停车场用地。

②现状已建区域,、利用公共绿地补充公共停车设施。

③合理利用市政用地地下空间。

14.3 建设政策保障

(1) 落实政府停车发展相关政策，编制停车场建设计划，加快公共停车场建设。

(2) 鼓励社会资本投资建设公共停车场。

(3) 进一步明确停车设施投资政策，落实建设资金和收费政策。

(4) 推进智慧停车管理服务平台建设。

14.4 管理政策保障

(1) 进一步明确各部门管理职能，加强部门之间的合作。

- (2) 强化执法队伍，提高违法成本。
- (3) 明确对路内停车进行统一管理。
- (4) 完善停车位申报和审批管理制度。
- (5) 利用先进科技，推进智能停车系统的开发。

第十五章 近期建设实施计划

15.1 近期建设项目选取原则

- (1) 优先选择实施难度较小、投资较小、可实施性强的项目；
- (2) 结合城市更新改造项目以及重大基础设施项目共同建设；
- (3) 有效缓解现状停车供需矛盾突出问题。

15.2 项目选取重点区域

- (1) 中心城区核心商业、医疗卫生服务、学校、公园绿地、广场等游憩场所停车矛盾突出区域；
- (2) 老旧小区、城市棚户区等城市更新改造区域；
- (3) 老旧工业用地亟待建设更新区域；
- (4) 现状空地、荒地等尚未开发建设区域。

15.3 近期停车设施实施计划

到2025年，遵义市中心城区近期规划建设社会公共停车场47个，新增停车位共计16162个。其中红花岗区近期新建公共停车场17个，改扩建公共停车场1个，新增停车位合计4920个；汇川区近期新建公共停车场7个，改扩建公共停车场2个，新增停车位合计3710个；播州区近期新建公共停车场13个，改扩建公共停车场4个，新增停车位合计6302个；新蒲新区近期新建公共停车场2个，改扩建公共停车场1个，新增停车位合计1230个。

表 15-1 遵义市中心城区近期建设规划停车场一览表

行政区域	编号	建设性质	位置	泊位数	停车形式	备注
红花岗区	1-1	近期扩建	凤凰山文化广场	738	地面	现状为广场用地，近期将扩建新增400个地面停车位。
	1-2	近期新增	雷台山巷	16	地面	现状为空地，根据《遵义市红花岗区零星地块开发利用方案》，规划为公共停车场
	1-3	近期新增	外环路-珍珠路交叉口西北侧	200	地下+机械停车	现状为废弃建筑，控规规划为公园绿地，近期建设地面临时停车场，远期结合公园绿地建设公共停车场
	1-4	近期新增	建国中学西南侧	4	地面	现状为空地，根据《遵义市红花岗区零星地块开发利用方案》，规划为公共停车场
	1-5	近期新增	长征办虾子河指挥部	32	地面	现状为空地，根据《遵义市红花岗区零星地块开发利用方案》，规划为公共停车场
	1-6	近期新增	遵义动物园南侧	500	地面	现状为正在建设的公园绿地，近期将建设完成

	1-7	近期新增	世外桃园小区	500	地面+地下	现状为居住小区空地，控规规划居住用地，近期建设为临时公共停车场，远期结合居住小区建设公共信车场
	1-8	近期新增	大兴路市政公司家政楼	34	地面	现状为荒地，根据《遵义市红花岗区零星地块开发利用方案》，规划为公共停车场
	1-9	近期新增	长征办赖壳山组	14	地面	现状为空地，根据《遵义市红花岗区零星地块开发利用方案》，规划为公共停车场
	1-10	近期新增	长征办半坡组龙里路西侧	12	地面	现状为空地，根据《遵义市红花岗区零星地块开发利用方案》，规划为公共停车场
	1-11	近期新增	长征文化公园	600	地下+机械停车	现状为正在建设的广场用地，近期将建设完成
	1-12	近期新增	碧桂园天悦小区南侧	300	地下	现状为空地，部分已硬化，控规规划为广场用地，近期结合广场建设公共停车场
	1-13	近期新增	忠庄文化小学西侧	350	地下	现状为空地，控规规划为展览设施用地，近期建设临时公共停车场，远期结合地块开发建设公共停车场
	1-14	近期新增	南山路口公交站西南	340	地面	现状为苗圃，控规规划为消防用地，近期建设临时公共停车场，远期结合消防用地建设公共停车场
	1-15	近期新增	镇隆小学西侧	470	地面	现状为空地，控规规划居住用地，近期建设为临时公共停车场，远期结合居住小区建设公共停车场
	1-16	近期新增	镇隆新街北侧	150	地面	现状为废品收购站，控规规划为居住用地，近期建设地面临时停车场，远期结合居住小区建设公共停车场
	1-17	近期新增	二中北侧	360	地面	现状为空地，控规规划为商业用地，近期建设地面临时停车场，远期结合商业设施建设公共停车场
	1-18	近期新增	驾考中心南侧	300	地下	现状为空地，控规规划为公园绿地，近期建设地面临时公共停车场，远期结合公园绿地建设地下公共停车场
	小计			4920		
汇川区	2-1	近期扩建	上海路-凤凰路交叉口	80	地下+机械停车	现状为公共停车场，控规规划为广场，建议设置地下停车场
	2-2	近期扩建	大连路医学院	510	地下	现状为医学院附带地面公共停车场，近期改扩建为地下停车场，建议保留
	2-3	近期新增	天津路南侧	400	地下+机械停车	现状为公园绿地，控规规划为公园绿地，建议设置地下停车场
	2-4	近期新增	人民路中海九樾	800	地下+机械停车	现状为广场，控规规划为广场，建议设置地下停车场
	2-5	近期新增	贵州光明临港九道菇生物科技有限公司南侧	500	地下	现状为荒地，控规规划为公园绿地，建议设置地下停车场
	2-6	近期新增	民生路北侧	390	地面+机械停车	现状为荒地，控规规划为公共停车场
	2-7	近期新增	遵龙大道-黄山路交叉口北侧	500	地下+机械停车	现状为山体林地，控规规划为公园绿地，建议设置地下停车场
	2-8	近期新增	峨眉山路东侧	170	地面+机械停车	现状为山体荒地，控规规划为公共停车场
	2-9	近期新增	林区路东侧	360	地面+机械停车	现状为山体荒地，控规规划为公共停车场
		小计			3710	

播州区	3-1	近期新增	龙坑小学北侧	250	地面+地下	现状为空地，控规规划为公共停车场
	3-2	近期新增	五十四中东侧	300	地面+地下	现状为空地，控规规划为公共停车场
	3-3	近期新增	龙坑五路南侧	300	地下	现状为空地，控规规划为广场用地
	3-4	近期新增	马家湾高速下线口北侧	300	地面	现状为空地，控规规划为公共停车场
	3-5	近期新增	庆丰路北侧	300	地面	现状为空地，控规规划为公共停车场
	3-6	近期扩建	万发城北侧	300	地面+地下	现状为公共停车场，控规规划为公共停车场，片区需求较大建议进行改扩建
	3-7	近期扩建	杨家院子西侧	200	地面+地下	现状为公共停车场，控规规划为农林用地，但处于城镇开发边界内
	3-8	近期扩建	华诚都汇对面	300	地面+地下	现状为公共停车场，控规规划为公园绿地
	3-9	近期扩建	南白客运站	300	地面+地下	现状为公共停车场，控规规划为广场用地
	3-10	近期新增	南中对面	300	地下	现状为广场，控规规划为广场用地
	3-11	近期新增	播州区信访局对面	300	地面+地下	现状为空地，控规规划为公共停车场
	3-12	近期新增	东大街东侧	300	地面+地下	现状为临时板房，控规规划为公共停车场
	3-13	近期新增	南白初级中学	952	地下	现状为南白初级中学田径场，规划将地下改造为公共停车场，项目交评已通过评审
	3-14	近期新增	龙礼祥瑞城西侧	300	地面+地下	现状为空地+少量居民楼，控规规划为公共停车场
	3-15	近期新增	后坝东风湖大道北侧	300	地下+机械式停车	现状有少量居民自建房，控规规划为广场用地
	3-16	近期新增	长征园	1200	地面+地下	现状为长征园附带公共停车场（在建），建议保留
	3-17	近期新增	苟江镇	100	地下	现状为空地，控规规划为公园绿地
小计				6302		
新蒲新区	4-1	近期扩建	新蒲一小东侧	410	地面+地下	现状部分为停车场，部分为空地，规划为社会停车场用地，建议近期扩建
	4-2	近期新增	新蒲客运站东北侧	300	地面+地下	现状为空地，规划为社会停车场用地
	4-3	近期新增	虾子综合保税区南侧	520	地下	现状为空地，虾子总规规划为公园绿地
	小计				1230	
总计				16162		