

工程项目名称：乐山市中心城区停车设施专项规划

编制单位：乐山市城乡规划设计院

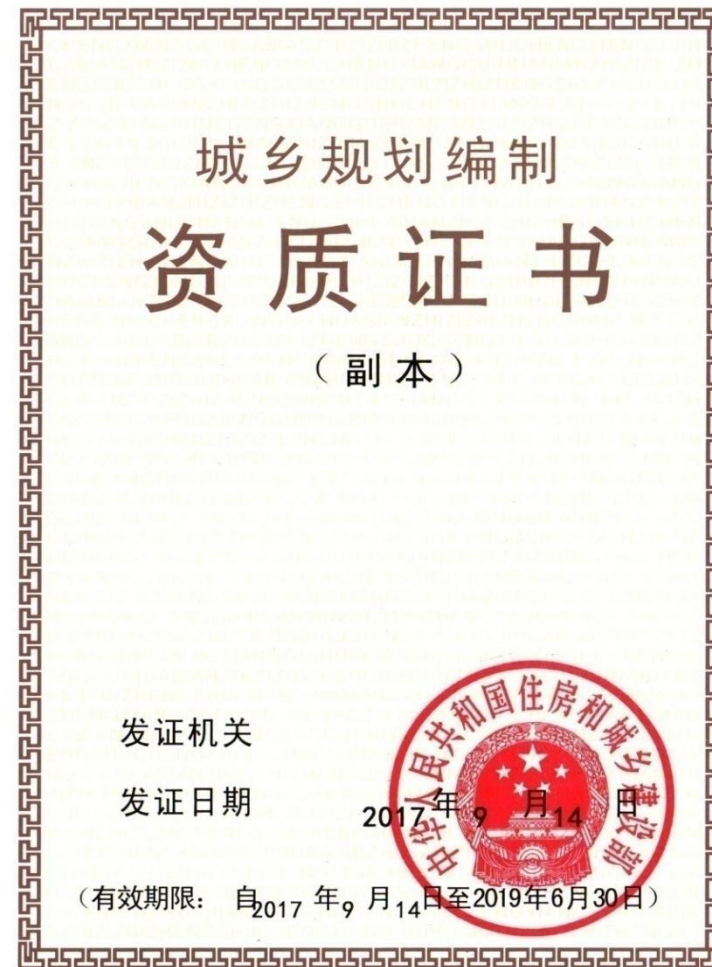
资质等级：规划甲级

资质证书编号：[建]城规编 171406

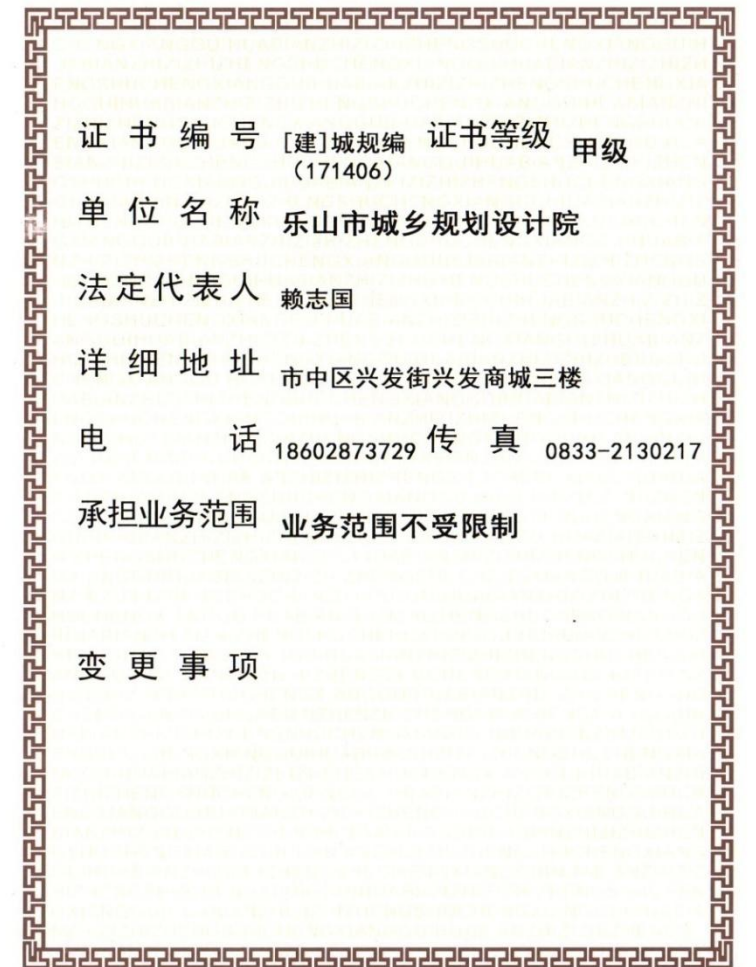
院 长：	赖志国	高级工程师	
副 院 长：	刘 波	高级规划师	注册规划师
总 工 程 师：	王仲湘	高级工程师	注册规划师
规 划 室 主 任：	刘 俊	高级工程师	
项 目 负 责 人：	周 强	高级工程师	
参 加 编 制 人 员：	赵 征	高级工程师	注册规划师
	林厚宇	工程师	
	张晓宇	助理工程师	
	黄 术	助理工程师	
	王馨雨	助理工程师	

工程设计编号：2017G—010

完 成 时 间：2018.04



NO.0001334



# 乐山市人民政府

乐府函复〔2018〕19号

## 乐山市人民政府 关于《乐山市中心城区停车设施专项规划》 有关事项的批复

市住建局：

你局《关于审定〈乐山市中心城区停车设施专项规划〉的请示》（乐住建〔2018〕86号）收悉。经研究，批复如下。

一、原则同意《乐山市中心城区停车设施专项规划》。

二、《乐山市中心城区停车设施专项规划》经批准后，任何单位和个人不得擅自更改，确需进行调整或修改，按《城乡规划法》要求依法报批。

三、请你局按经批准的《乐山市中心城区停车设施专项规划》抓紧组织实施。

四、请你局按照政府信息公开规定主动向社会公开。



信息公开选项：主动公开

## 规划成果：

### 一、规划文本

### 二、规划图纸

- 1、区位关系图
- 2、现状停车设施布局图
- 3、汽车保有量预测图
- 4、停车需求预测图
- 5、中心城区停车设施规划布局总图
- 6、主城区路外独立式公共停车场规划布点图
- 7、主城区路外兼容式公共停车场规划布点图
- 8、主城区路内公共停车场规划布点图
- 9、主城区专用停车场规划布点图
- 10、主城区新能源汽车充电站规划布点图
- 11、沙湾区路外独立式公共停车场规划布点图
- 12、沙湾区路外兼容式公共停车场规划布点图
- 13、沙湾区路内公共停车场规划布点图
- 14、沙湾区专用停车场规划布点图
- 15、沙湾区新能源汽车充电站规划布点图

16、五通桥区路外独立式公共停车场规划布点图

17、五通桥区路外兼容式公共停车场规划布点图

18、五通桥区路内公共停车场规划布点图

19、五通桥区专用停车场规划布点图

20、五通桥区新能源汽车充电站规划布点图

21、主城区停车设施近期建设规划布点图

22、沙湾区停车设施近期建设规划布点图

23、五通桥区停车设施近期建设规划布点图

### 三、规划附件

规划说明书

# 乐山市中心城区停车设施专项规划

## 文本

乐山市住房和城乡建设局  
乐山市城乡规划设计院

2018. 04

# 目 录

第一章 总 则.....	1
第二章 规划期限、依据及原则.....	1
第三章 停车分区与配建标准.....	2
第四章 停车系统布局规划.....	2
第五章 分区布点规划.....	5
第六章 其他类型停车设施规划.....	5
第七章 近期建设规划.....	6
第八章 停车运营管理政策与措施.....	6
第九章 停车场规划实施效果评价.....	9
第十章 附 则.....	10

## 第一章 总 则

### 第一条 项目背景

为解决乐山市中心城区停车难问题，加强停车场的规划、建设和管理，保障城市交通协调发展，根据国家有关法律、法规的规定，结合乐山市停车场建设与发展实际，特编制《乐山市中心城区停车设施专项规划》（以下简称本规划）。

### 第二条 规划范围

本规划是乐山市中心城区停车设施规划建设与管理的指导性文件，乐山市中心城区规划范围内任何有关停车设施规划建设与管理的事项均应符合本规划文本的规定和要求。规划范围含主城区、沙湾区、五通桥区，城市建设用地面积140平方公里。

### 第三条 规划成果

本规划成果包括文本、规划图纸及附件（说明书）。规划图纸和附件是文本的技术支撑，文本是乐山市规划行政主管部门依法对乐山市中心城区停车设施规划建设进行管理的法规性文件。

### 第四条 执行主体和管理权限

本规划由乐山市人民政府组织实施；乐山市规划行政主管部门依法按照本规划进行规划管理工作；乐山市公安交通管理部门负责停车场的使用管理工作，并参与停车场规划、建设的审查监督工作；交通、土管、工商、税务、物价、消防

等有关部门按照各自职责，协同做好停车场的规划、建设和管理工作。

### 第五条 强制性规划内容

本规划的强制性规划内容为加粗划线部分，规划的强制性内容不得随意调整。如需变更规划的强制性内容，规划行政主管部门必须就调整的必要性组织论证，其中直接涉及公众权益的应当进行公示。调整后的规划必须依法重新审批后方可执行。

## 第二章 规划期限、依据及原则

### 第六条 规划期限

近期：2017年——2020年；

远期：2021年——2030年。

### 第七条 规划依据

- 1、国家颁布的《城乡规划法》（2007年）；
- 2、建设部制定的《城市规划编制办法》及《城市规划编制办法实施细则》；
- 3、建设部《近期建设规划工作暂行办法》和《城市规划强制性内容暂行规定》（建规[2002]218号文）；
- 4、公安部《停车场规划设计规则》（1988年）；
- 5、《城市道路交通规划设计规范（GB50220-95）》；
- 6、国家和四川省的有关标准、技术规范；

- 7、《乐山市城市总体规划（2011-2030年）》（2017年修改）；
- 8、《乐山市土地利用总体规划（2006-2020年）》；
- 9、《乐山市城市综合交通规划（2011-2030年）》；
- 10、《乐山市中心城区停车场专项规划（2009—2020年）》；
- 11、乐山市其他行业发展规划。

### 第八条 规划原则

- 1、规划、建设与管理并重，三位一体，统筹协调。
- 2、结合不同区域、不同期限的需求特征，按比例协调发展各种停车设施。
- 3、保证规划高标准、高起点的同时，近期以适用为主要目标，兼顾远期发展。
- 4、对紧密结合乐山实际，确保规划的可实施性。

### 第九条 规划重点

- 1、分析停车特征，预测停车需求。
- 2、提出停车发展战略，科学规划各类停车设施。
- 3、制定停车配套政策，确定停车系统近期建设方案。

## 第三章 停车分区与配建标准

### 第十条 停车战略分区及特征

- 1、限制供应区：“总量控制，适度供给”。停车设施供应调控系数取0.6~0.8。包括将老城片区、苏稽历史文化街区、大佛风景区、沙湾旧城区片区、竹根片区、

绿心片区、杨柳片区以及青江核心区。

2、扩大供应区：停车设施供应采用“扩大供应”模式，全面满足该类地区基本停车位需求的增长。停车设施供应调控系数取1.0~1.5。包括绵竹片区、岷江东岸片区、总部经济区、故宫文化小镇、冠英核心区以及苏稽商务区。

3、平衡供应区：即限制供应区与扩大供应区以外的城市建设区域，停车设施采用“平衡供应”模式，提供相对充裕的泊位，基本满足停车需求。停车设施供应调控系数取0.9~1.0。

### 第十一条 停车设施发展策略

1、在对外站场、公交始末站和货运站点周处，可规划一定数量的专用停车泊位。

在主城的几个主要城市出入口处，应考虑外地来乐山市客货车的停放问题。

2、路内停车占公共停车的比例远期控制在10%以内，并采用高收费政策。

3、城市新区路外公共停车场的兴建可结合中心区的开发进行。现状建成区内一些旧建筑群的翻建、拆迁和综合开发建设，适当规划一定的路外公共停车泊位以作为对以往配建不足的补充。而对未来城市新建设产生的停车需求，则主要依靠城市公园绿地及广场兼容停车设施提供泊车位。

## 第四章 停车系统布局规划

### 第十二条 规划目标

2020年，中心城区规划公共停车位约44000个以上。

2030年，中心城区规划公共停车位共计120000个以上。

### 第十三条 规划总体布局

中心城区共规划公共停车场396处，停车泊位122620个。

#### （一）路外公共停车场规划

##### 1、布局准则

重点结合中心商贸区和城市出入口部位以及火车站、公路客运站、公交枢纽、大型公建等重点开发的地区。其服务半径宜为50~100米，并不得大于200米。

老城区对摩托车、自行车的停放，只能“化整为零”，分散解决，结合旧城改造建设项目和人防工程，多建地下停车库或停车楼。近期可在不影响道路交通和违反有关安全规定的条件下，允许有管理的沿路停车。

规划在城市出入口、铁路货场设大型停车场，主要以停放外来大型货车为主；城市客运枢纽如火车站、长途客运站应设置客车停车场。

##### 2、规划布局

规划路外独立停车场112处，停车泊位62989个；规划路外兼容停车场169处，停车泊位40891个。

#### （二）路内公共停车场规划

##### 1、布局准则

（1）次干道与支路路宽在10m以上，道路交通高峰饱和度低于0.8时，允许设置路内停车，但必须以顺畅为原则，以该地区路外公共停车场及建筑物配建

停车场泊位不足为前提。在设置有路外公共停车场设施的周围200~300m内，原则上禁止设立路内停车场，已经设置的应予以清除。

（2）**在城市快速路和主干道上禁止设置路内停车场。**为避免造成道路交叉路口的交通混乱，路内停车场的设置应尽可能地远离交叉路口，交通量较大的道路上应避免停车左转出入，高峰时段内禁止左转。

（3）路内停车场的设置应因地制宜。在一些非机动车流量小的道路及近期新建、扩建的道路，交通量一般较小，道路利用率低，可研究开辟路内停车场；在交通管理规定机动车单向行驶的道路交通组织较为方便，可设置一定的停车泊位；在道路广场周围、城市高架道路、匝道下净空允许时，可设置规模适合的地面停车场。在城市步行街、公交专用道和自行车专用道等道路上，不得布设路内公共停车场。路内公共停车场布局应尽量小而分散，每个停车场泊位量10~30个为宜。

（4）路内停车场的设置应以现状为基础，中心区内原则上不再增加新的路内停车场和停车泊位；停车场应以路上停车场为主要供应形式，不宜采用占用人行道空间的路内停车场形式。

（5）城市主、次干道及交通量较大的支路以及对居民生活影响较大的道路上，不宜设置路内停车泊位。

（6）对社会开放的大型路外停车场服务半径范围内，设置的路内停车泊位必须与路外停车管理相协调，采取相应的路内停车管理措施。



(7) 当道路车行道宽度小于表 4-1 禁止停放的最小宽度时, 不得在路内设置停车泊位。

表 4-1 设置路内停车场与道路宽度关系表

道路类别		道路车道宽度	停车状况
街道	双向道路	$B \geq 12m$	允许双侧停车
		$12m > B \geq 8m$	允许单侧停车
		$B < 8m$	禁止停车
	单行道路	$B > 9m$	允许双侧停车
		$9m > B \geq 6m$	允许单侧停车
巷弄或断头路	$B < 6m$	禁止停车	
	$B \geq 9m$	允许双侧停车	
	$9m > B \geq 6m$	允许单侧停车	
		$B < 6m$	禁止停车

(8) 路内停车泊位主要设置在支路、交通负荷较小的次干道以及有隔离带的非机动车道上。

(9) 设置路内停车场还要考虑相关道路服务水平, 当设置路内停车泊位的道路服务水平  $V/C$  (交通流量/容量) 满足下表条件时才允许设置路内停车泊位。

表 4-2 设置路内停车场与道路服务水平关系表

道路服务水平	交通状况	交通流动情况		交通流量/容量 ( $V/C$ )	路内停车设置
		平均车速 (km/h)	高峰小时系数 (PHF)		
A	自由流动	$\geq 50$	$PHF \leq 0.7$	$V/C \leq 0.6$	容许路内停车
B	稳定流动 (轻度延误)	$\geq 40$	$0.7 \leq PHF \leq 0.8$	$0.6 < V/C \leq 0.7$	容许路内停车
C	稳定流动 (可接受延误)	$\geq 30$	$0.8 \leq PHF \leq 0.85$	$0.7 < V/C \leq 0.8$	容许路内停车
D	接近稳定流动 (可容忍延误)	$\geq 25$	$0.85 \leq PHF \leq 0.9$	$0.8 < V/C \leq 0.9$	禁止路内停车
E	不稳定流动	25 左右	$0.9 \leq PHF \leq$	$0.9 < V/C \leq 1.0$	禁止路内停

	(拥挤)		0.95		车
F	强迫流动 (堵塞)	$< 25$	-	-	禁止路内停车

(10) 路内停车泊位与交叉口的距离以不妨碍行车视距为设置原则, 与相交的城市主、次干道缘石延长线的距离不小于 20m, 与相交的支路缘石延长线的距离不小于 10m; 单向交通出口方向, 可根据具体情况适当缩短与交叉口的距离。

(11) 路内停车泊位与有行车需求的巷弄出口之间, 应留有不小于 2m 的安全距离。路内停车泊位的设置应给重要建筑物、停车库等出入口留出足够的空间; 公交车站、消防栓、人行横道、停车标志、让路标志、信号灯等前后一定距离内不应设置路内停车泊位, 具体参照交通部的道路交通管理条例的有关规定。

(12) 依据上述原则确定路内停车泊位设置范围; 路内停车泊位设计与规划时应根据实际情况确定停车泊位的大小和数量, 且必须控制在停车泊位设置范围之内。

(13) 在一些符合条件的路段, 可以根据道路的交通特征, 以及停车管理政策设置全天或分时段允许停放车辆的路内停车泊位。

(14) 根据停车管理的需要, 路内停车场的设置应保证一定的规模, 具体应结合道路的实际情况而定, 并满足上述停车泊位设置准则的要求。

## 2、规划布局

规划路内停车场 85 处, 停车泊位 6890 个。

### (三) 专用停车场规划

#### 1、停车指标制定原则

(1) 停车场、保养场布局应以方便公交、货运、客运车辆停车保养、提高其服务效率为目标，二者应联合布置，方便管理，节约土地、人力、设施等资源。

(2) 专用停车场布局必须符合城市总体规划，充分考虑城市土地利用规划中工业、居住和第三产业等的布局。

(3) 场址的选择应以使车辆空驶里程最小为前提，尽可能将其布置在所服务线网的重心和线路的首末站，尽可能缩短其与服务对象的距离。

(4) 新旧兼容、节省投资；统一规划，远近结合；科学开发，合理利用。

## 2、规划布局

结合乐山市现状客运枢纽布置以及公路衔接系统、铁路系统规划，适当控制规模，中心城区共规划专用停车场 30 处，共计 11850 个泊车位。

## 第五章 分区布点规划

### 第十四条 主城区布点规划

主城区共规划公共停车场 297 处，停车泊位 87320 个。

表 5-1 主城区停车场位数据统计表

停车场类别	车位数 (个)
路外独立式停车场	43799
路外兼容式停车场	29441
专用停车场	8800
路内停车场	5280
总计	87320

### 第十五条 沙湾区布点规划

沙湾区共规划公共停车场 35 处，停车泊位 5180 个

表 5-2 沙湾区停车场位数据统计表

停车场类别	车位数 (个)
路外独立式停车场	2330
路外兼容式停车场	1830
专用停车场	460
路内停车场	560
总计	5180

### 第十六条 五通桥区停车场布局规划

五通桥片区共规划公共停车场 62 处，停车泊位 30120 个。

表 5-3 五通桥区停车场位数据统计表

停车场类别	车位数 (个)
路外独立式停车场	16860
路外兼容式停车场	9620
专用停车场	2590
路内停车场	1050
总计	30120

## 第六章 其他类型停车设施规划

### 第十七条 自行车停车设施规划

#### 1、规划布局

依据现状及规划用地布局，主要可考虑在以下区域增加自行车公共停车场：

①城市的主要交通枢纽点及换乘站；②大型文化娱乐设施附近；③在城市的商业

中心区内；

④在主要公共设施附近，如市行政中心、各大医院门诊处、邮电设施附近。

## 2、管理

①规范自行车停车占道行为，清理部分占道现象严重、对行人、机动车交通造成严重影响的自行车停车路段。

②对一些自行车停放需求较大的交通干线，可在合适的路段，在人行道沿线设置停车栏等，允许少量的自行车停放。

③对商业步行区，应禁止在区域道路内的自行车停车；对步行专用路，同样禁止该路段的自行车停车，在这些道路与其他干道的交叉口附近设置自行车停车场，以方便行人停车。

## 第十八条 新能源汽车停车设施规划

- 1、停车位的预留需结合新能源汽车消费走势，满足停车的基本诉求。
- 2、应根据实际需求，逐步配套相关设施建设。
- 3、应在下层次各片区控制性详细规划中适当考虑预留新能源汽车停车设施建设空间。
- 4、新能源汽车能源供给站宜在公共设施营业网点用地内进行配套建设。
- 5、新能源汽车充电站主要结合公交首末站、轨道交通换乘点、高速路服务区、旅游景区停车场、城市大型停车场、区域交通切换点等进行配建。
- 6、各级停车场建设应为今后新能源汽车充电桩设置留有建设空间。

## 第十九条 残疾人专用停车设施规划

落实公共停车场所在最方便的位置优先设置残疾人专用停车泊位，50个以下车位的公共停车场至少设置1个，50个以上车位的按照不低于2%的比例设置，供残疾人免费停放（专用停车位具体设计要求及标准参考相关国家标准）。

## 第七章 近期建设规划

### 第二十条 近期建设目标

- 1、缓解中心城区停车压力，重点针对老城区、柏杨坝、通江等现状建成区停车问题突出的地段加快推进停车设施建设。
- 2、保障“停车场挂图作战”项目落地实施。
- 3、结合“一城两新区”的重要战略发展部署，加大对苏稽、冠英及高新区核心地段公共停车泊位供给。
- 4、从实际出发，优先建设各方条件成熟的项目，保证工程建设顺利推进。

### 第二十一条 近期建设规划

- 1、主城区近期建设停车场49处，车位约20210个。
- 2、沙湾区近期建设公共停车场7处，停车泊位约1330个。
- 3、五通桥区近期建设公共停车场6处，停车泊位约3230个。

## 第八章 停车运营管理政策与措施

### 第二十二条 路外停车政策

### （一）路外公共社会停车场政策

1、加快路外公共停车场建设：对土地规划中所确定的停车用地严格控制，不得随意改变用地性质。

2、对路外公共社会停车场建设实行优惠政策：给予路外社会公共停车场优惠政策，吸引多渠道、多形式地参与公共停车场建设，形成政府、集体、个人共同参与停车场的开发、建设和经营的模式。

3、路外公共社会停车场建设资金来源：路外公共社会停车设施基金主要来源有财政拨款、停车收费、停车泊位不足的单位征收停车位差额费、路内停车点收入中扣除必要开支后的上缴部分、汽车工业部门缴纳的停车场建设附加费、车辆牌照税中增设的停车建设基金份额、汽油附加费、其它放贷或者入股等融资金以及公共停车场经营招标的收入、出租车公司的养路费等。

4、鼓励中心区外停车一换乘：在中心城区外围区域主要交通走廊或者客流走廊上，布置停车一换乘公共停车场，并对之实行一定的政策优惠，以实现公共交通和个体交通的有效换乘。

5、鼓励路外公共停车场经营企业从事多种经营：鼓励公共停车场经营企业增加企业利润，作为路外公共停车场收益的补充，以保证停车场的稳定经营。

### （二）配建停车场政策

1、新建项目严格实行配建停车泊位标准：新建项目必须严格执行配建停车泊位修订标准，并由相关部门监督使用，否则需要按照停车泊位差额缴纳“停车场建设基金”，由建设部门统筹管理，在附近建设公共停车泊位。对于停车需求

大的建筑还应专门对其进行停车需求分析和交通影响评估，作为其配建车位合理设置的指导。

2、原有建筑项目停车政策：严格清理过去被挪用的停车用地，按照停车场的建设成本及停车泊位差额缴纳相应的停车泊位建设基金，由政府部门统一管理该基金，负责在附近建设公共停车场，为周围的单位服务。

3、鼓励相邻建筑项目联合建设停车场：由于历史原因造成停车设施不足、建筑物本身范围增加停车泊位资源有限的情况下，鼓励一家或几家单位联合投资建设停车场，为周边建筑项目提供停车服务，但停车场规模不得低于各项目所需配建停车泊位的总量。

4、各类建筑的配建停车场原则上对社会车辆开放：除了特殊建筑以外，要杜绝停车场为某单个项目或者设施专用的情况，配建停车场应当允许其他社会车辆停放，同时根据规定收取一定的费用。

### 第二十三条 路内停车政策

1、统一管理路内停车场：路内停车点的设立应由乐山市交警支队依据交通实际情况统一规划、管理，任何单位或个人不得擅自设立。对于没有占道批准手续、未取得停车场经营许可证的路内停车点一律予以取缔。

2、季度或者年度审核制度：路内停车场点实行季度或者年度审核制度，凡审核不符合路内停车场设置和规划标准者或者逾期未审核者，一律取缔，并追究停车场点负责人责任。

3、限制白天长时间路内停车：运用行政和经济手段，严格限制路内长时间

停车，特别是加强对交通拥挤地区和拥挤时段的路内停车管理，控制路内停车总量，限制白天长时间路内停车。

4、完善路内停车设施：合法的路内停车场点要用明显标志表示，并绘制好停车泊位线，对于人工管理的路内停车场点，要求管理人员统一着装上岗。

5、住宅小区周边设置夜间路内临时停车场：对于原有的住宅小区，由于历史原因造成了这些小区的停车泊位先天不足，建议在小区周围的路内设置夜间临时停车泊位，收费比平时适当降低。

#### **第二十四条 购车自备车位政策**

1、城市所有机动车车辆拥有者都应于道路以外的适当场所，依规定提供该车辆的场库泊位，所有泊位必须是建设过程中经交管部门审核且竣工后验收合格、备案的有效泊位。

2、对于外地车可采取车位认购自愿原则，但发生停车行为而不能出具自备车位证明者可在基本停车费基础上加收一定的外地车辆管理费，防止本地车使用外地车牌，逃避“自备车位”政策的约束。

3、实施车位合法化，合法化的依据为“自备车位”证书。包括：汽车保管场所提供的泊位使用证书和交管部门提供的泊位证书和交易证书(或自用证书)。

4、自备车位有效服务范围为：私人自备车位在居住区 500~1000m 的范围内，公司自备车位需在公司所在地 500m 范围内。为保证政策的贯彻实施，要求车辆拥有者或车辆使用者在申领车牌、驾驶执照和驾驶执照年检时，必须同时出具泊位使用证书、泊位证书和交易证书(或自用证书)，其中泊位使用证书和泊

位证书的泊位编号必须相同。

5、车位可以自由买卖、转让或租赁，并有严格的违规处罚管理措施。

#### **第二十五条 自行车停放政策**

1、与自行车发展政策相适应，结合公交枢纽规划等，合理规划自行车停放场所，并加强管理。合理规划包括两个方面的内容：一个是基本满足自行车静态停车需求，要求新建住宅小区、建筑物按照配建标准配建自行车位；另一方面是不对其它交通方式构成威胁，不影响其它车流，特别是公交车。

2、结合停车一换乘场建设，在主要公交枢纽点设置足够数量的自行车停放场点，方便自行车换乘公交。

3、严格自行车管理：包括对自行车保管站的管理和对自行车使用者的管理。

4、严格自行车停车收费管理：各收费场所必须严格执行市物价局核定的收费标准，并使用统一收费票据，严禁超额收费和无据收费。

#### **第二十六条 停车收费分区**

乐山市停车收费分成三个等级区域，限制供应区为停车战略规划确定的一级停车区域，扩大供应区域为二级停车区域、平衡停车区域为三类。

#### **第二十七条 停车收费管理**

1、除了机关服务部门(如政府机关部门)配套停车场外，其他停车场原则上收费管理。

2、停车收费总体上采用计时收费，路内第一个小时收费相对较低，以后采取累进费率的原则进行收费。在住宅小区及机关事业单位配套的室内和露天停车

场不超过 30 分钟，或者在商业场所及机场、车站、码头、口岸、旅游景点等场所配套的露天停车场停放不超过 15 分钟的车辆免收费。

3、路内停车收费价格应高于路外、路内停车收费的价格大约是路外的 1.2~1.3 倍。对于为缓解部分区域由于住宅停车泊位紧张而临时设置的夜间停车场可以适当降低费用。

4、规划中给出停车收费的定价范围建议，具体的停车收费定价方式采用政府指导价、政府定价、市场调节价三种方式，根据停车场的性质以及所处的位置不同而确定不同的定价方式。

5、城市外围区域交通枢纽处换乘停车场采取低收费标准，鼓励小汽车使用者换乘公交进入中心区。

6、停车场提供停车泊位的长期停放服务优惠政策。

## 第二十八条 停车诱导系统规划

建立完善的停车诱导系统，明确 PGIS 覆盖的停车场数量，包括路内停车场、路外公共停车场以及专用停车场；系统分区与停车战略分区相适应，在各区出入口、内部关键交叉口、停车场分层次发布不同诱导信息；利用 VMS(可变信息版)、静态指示标志、交通广播台、电话查询系统、Internet、商业电台等发布停车信息。

## 第二十九条 停车产业发展规划

### (一) 发展目标

近期以政府引导、扶持停车企业进行停车设施建设、经营为主，以停车资源整合和停车需求管理为辅；远期以市场机制作用于企业运营和管理为主，充分整合停车资源，提高停车经营管理和需求管理水平，以停车设施建设为辅。

### (二) 发展策略

加强立法和完善市场规则；实施规模化经营，整合停车资源；提供差异化服务和专业化管理；市场化融资，多元化投资体制。

### (三) 保障体系

1、**规划保障** 建立“规模合理，结构适当，布局优化”的停车系统，协调衔接停车规划与停车设施建设。

2、**政策保障** 制定停车建设投资优惠政策、停车收费政策；制定相应的停车违章处罚政策，促进停车行业健康发展。

3、**技术保障** 引进新产品和新技术，鼓励高技术的机械式、立体式停车库，引入先进的咪表停车管理系统，建立完善的停车诱导信息系统。

## 第九章 停车场规划实施效果评价

### 第三十条 实施效果评价

在规划期末，95%以上的停车泊位距离停车者目的地在 150 米以内，停车场服务水平良好；社会停车场泊位供需比例近期 83%，远期 102%，泊位满足率较好；停车设施投资建设与城市经济发展相适应，投资回收期较短；规划停车设施

对交通环境影响较小,发展前景良好,基本达到了城市停车设施的环境效益指标。

## 第十章 附 则

**第三十一条** 本规划自乐山市人民政府批准之日起生效执行。

**第三十二条** 禁止未经法定程序而对本规划作出变更。确因需要对本规划变更时,须按法定程序进行。

**第三十三条** 本规划解释权属乐山市规划行政主管部门。