

# 新野县中心城区停车和静态交通管理专项规划（2021—2035年）

## 文本

新野县城市管理局

2025年12月

# 目 录

第一章 总则 .....	1	第十八条 停车分区供应策略 .....	7
第一条 项目背景 .....	1	第五章 总体规划方案 .....	8
第二条 规划范围 .....	1	第十九条 建筑物停车配建 .....	8
第三条 规划期限 .....	1	第二十条 路外公共停车场规划 .....	9
第四条 规划对象 .....	1	第二十一条 路内停车位规划 .....	13
第五条 编制依据 .....	2	第六章 典型片区停车综合改善方案 .....	14
第六条 规划原则 .....	2	第二十二条 典型片区停车改善思路 .....	14
第七条 规划方法和技术路线 .....	2	第二十三条 生活片区停车改善指引 .....	14
第二章 规划目标与发展战略 .....	3	第二十四条 工业园区停车改善指引 .....	15
第八条 规划目标 .....	3	第七章 静态交通管理和智慧停车规划 .....	16
第九条 停车发展战略 .....	3	第二十五条 静态交通管理 .....	16
第十条 静态交通管理发展战略 .....	4	第二十六条 智慧停车规划 .....	17
第十一条 相关规划解读 .....	4	第二十七条 智慧运维 .....	18
第三章 停车需求预测 .....	5	第二十八条 停车产业化 .....	18
第十二条 停车需求影响因素 .....	5	第二十九条 智慧城市接入 .....	19
第十三条 预测基础 .....	6	第三十条 非机动车停放管理 .....	19
第十四条 人口规模预测 .....	6	第八章 近期建设规划 .....	20
第十五条 机动车保有量预测 .....	6	第三十一条 近期建设目标 .....	20
第十六条 停车位供给总量控制需求预测 .....	6	第三十二条 近期建设规划 .....	20
第四章 停车分区划定 .....	7	第三十三条 近期建设项目布局原则 .....	20
第十七条 停车分区划分 .....	7	第三十四条 近期建设项目 .....	20
		第九章 规划实施保障 .....	21

第三十五条 加强规划传导.....	21
第三十六条 开展实施评估.....	21
第三十七条 强化用地保障.....	21
第三十八条 资金保障措施.....	22
第三十九条 完善综合管理.....	22
第十章 附则.....	22
第四十 法律效力.....	22

# 第一章 总则

## 第一条 项目背景

停车设施是支撑现代城市发展的重要基础设施，也是满足人民美好生活需要的重要保障。加快补齐停车供给短板，改善交通环境，是基础设施供给侧结构性改革的重要内容。快速推进静态交通的建设，可以有效缓解交通拥堵、提升城市宜居水平、促进交通绿色发展，是推动综合交通高质量发展的重要抓手。健全完善的综合交通系统是践行“人民城市人民建，人民城市为人民”理念，以及切实提升群众获得感幸福感的重要途径。

《关于推动城市停车设施发展的意见》（国办函〔2021〕46号）中强调，要加强规划引导。摸清停车资源底数，按照差异化供给策略和集约紧凑发展模式，统筹地上地下空间利用，科学编制城市停车规划。

为解决新野县中心城区停车混乱及停车设施不足等导致的一系列现实问题，落实优化停车设施供应、改善交通环境、加强静态交通管理模式，提升城市交通系统的整体运行效率和安全性，构建可持续停车发展模式，提升城市综合管理能力、城市科技化管理水平。特编制《新野县中心城区停车和静态交通管理专项规划（2021—2035年）》，以规范机动车停放秩序和畅通城市道路交通体系，完善城市交通管理机制。

## 第二条 规划范围

本次规划主要针对中心城区进行研究，规划范围衔接《新野县国土空间总体规划（2021—2035年）》，至2035年，新野县中心城区范围内城镇开发边界面积为37.49平方公里；其中，城市建设用地面积为37.32平方公里。

## 第三条 规划期限

规划年限与国土空间总体规划保持一致，为2021—2035年。其中：近中期2021-2030年，远期2030—2035年。

## 第四条 规划对象

根据《城市停车设施规划导则》，本规划所指城市停车设施为社会性客车的停放设施，不包括公交车、出租车、货车等专业运输车辆、摩托车以及非机动车的停放设施。停车设施的建设类型划分，可分为建筑物配建停车场、路外公共停车场、路内停车位三类。

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

2、路外公共停车场是指位于道路红线以外、面向公共服务的供机动车停放的停车场，主要包含社会公共停车场和私人承包建设的小型停车场。

3 路内停车位是指在道路红线以内划设的面向公众服务的供机动车停放的停车空间。

此外，静态交通是指车辆在停放状态下的交通管理及相关设施建设，包括停车资源的规划、建设和管理，具体为停车设施类型、停车管理、停车规划与政策、交通衔接等。

#### 第五条 编制依据

- 1.《中华人民共和国城乡规划法》（2019修正）；
- 2.《城市道路路内停车管理设施应用指南》(GA/T1271-2015)
- 3.《城市停车规划规范》（GB/T51149-2016）；
- 4.《城市综合交通体系规划标准》(GB/T51328-2018)；
- 5.《城市道路路内停车位设置规范》（GA/T850-2021）；
- 6.《城市停车设施规划导则》（建城〔2015〕129号）；
- 7.《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）
- 8.国家发展改革委等7部门联合印发《关于加强城市停车设施建设的指导意见》（发改基础〔2015〕1788号）；
- 9.《住房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）；
- 10.《河南省人民政府办公厅关于加快发展城市停车设施的实施意见》（豫政办〔2022〕66号）；
- 11.《关于印发河南省城市智慧停车建设指南（试行）的通知》（豫城建联办〔2022〕7号）；
- 12.《南阳市公共停车场建设与管理条例》；

13.《新野县国土空间总体规划（2021—2035年）》；

14.《新野县国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景纲要》；

15.其他相关的规范、标准、规划等。

#### 第六条 规划原则

##### 1. 坚持需求管理原则

合理配置停车设施，引导和优化小汽车停车需求。

##### 2. 坚持统筹兼顾原则

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

##### 3. 坚持节约资源原则

应考虑土地资源节约使用，鼓励采用立体和机械式停车设施，体现停车与其他土地功能融合的规划思想。

##### 4. 坚持综合治理原则

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

#### 第七条 规划方法和技术路线

本次规划以城市社会经济为基础，国土空间规划为前提，停车需求预测为依据，现状、规划用地条件为约束，定量与定性分析相结合、发展与可实施性相结合，制定合理合法的规划方案。

## 第二章 规划目标与发展战略

### 第八条 规划目标

#### 1. 总体目标

针对当前城市交通发展特征，在相关国家政策、上位规划的指引下，结合新野县的城市发展定位和交通发展战略，提出停车发展目标：构建布局合理、规模适度、智能高效、便捷可及的停车供给体系；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供给结构。发挥停车对城市交通结构的调控作用。同时，借助智能化技术，建立政策机制，规范停车秩序，逐步实现拥车者有位、停车者有序、用车者有度，从而提升城市空间的美观度。

#### 2. 阶段目标

中期规划目标（至2030年）：以问题为导向，缓解重点片区停车供需矛盾。优化供给结构，初步形成停车收费制度。强化停车管理、搭建智慧停车管理平台，构建停车诱导信息系统，提高停车位的使用效率。

远期规划目标（至2035年）：建成“以配建停车为主体、公共停车为辅助、路内停车为补充”的停车供应体系。进一步优化供给结构，以目标为导向，满足车辆总体停车需求；配建泊位与公共泊位占比分别达到85%、15%。以方便使用为原则，推动公共停车场布局均衡化，实现停车管理智慧化。

### 第九条 停车发展战略

#### 策略一：分区分类供地

根据新野县中心城区不同的功能分区实行不同的供给和管理政策。老城区“挖潜扩容、适度提升”；新区以“配建为主”；产业集聚区“灵活供给”，保持动态平衡，既满足需求，又节约土地资源。

#### 策略二：地上地下协调

增加利用新野县现状广场、道路、操场、绿地等地下空间资源，形成“地上功能+地下停车”的综合发展策略。

#### 策略三：智慧停车发展

应用停车诱导系统、停车自动计时收费等信息化、智能化手段管理公共停车场，建设智慧停车平台。实现停车信息数据实时更新并对社会公众实时公布。鼓励配建停车设施纳入停车信息系统。引入高新技术，减少车均占地规模，将地下、立体（多层）、机械式等各类高新技术和设备逐步推广于停车场库建设中，以智慧管理助推高水平停车治理，推动停车资源共享和供需快速匹配。实行公共停车信息系统联网管理，实现“共享”停车模式。

#### 策略四：分期实施策略

根据新野县中心城区路网容量的限制，在适当的阶段实行停车需求管理。老城区近期增加停车场供给为主，远期以管理为主、停车场建设为辅；新区各个规划期停车场建设与管理并重。

#### 策略五：产业化策略

坚持政府规划引导、政策支持，营造良好市场环境，充分调动社会资本积极性，加快推进停车设施建设。将社会停车设施建设纳入城市基础设施建设范畴，对资金、土地等进行统筹安排，享受相应的政策。政府建立停车基金，制定激励政策，根据公共停车场的不同区位、不同规模采取不同的财政与金融支持政策。鼓励企业投资兴建新的公共停车设施，并通过资本运作、资源整合的办法逐步实现规模化经营。

#### 第十条 静态交通管理发展战略

近期大力建设老城组团的公共停车场（库），整治路内停车，缓解老城区停车难的局面；健全停车管理体制和收费机制、强化停车秩序管理、规范停车行为，并逐步培育适合停车产业化道路的市场氛围。远期适当增设老城区公共停车场，完善老城区公共停车系统，城市外围区按需建设社会停车场（库）。

1. 结合城市公共建筑（包括居住区）的建设，加强配建停车的执行力度，鼓励配建停车场对社会开放，增加公共性质泊位的供给量。

2. 一类区停车供需矛盾突出，是路外公共停车场近期实施的重点地区。

3. 对外交通枢纽、交通管控措施的分界线等地区，应考虑路外公共停车场布设。

4. 通过停车泊位供给总量控制和密度控制，使停车供应的总体把握和停车场实施的具体目标相结合，确保停车场的建设稳步、按需推进。

5. 实行停车综合整治，培育停车市场，吸引多方资金投入路外公共停车场（库）的建设。

6. 严格控制停车设施用地。禁止建筑物和住宅小区配建车位挪作他用，严格控制公共停车设施用地。

7. 实行时间差别化、地区差别化的停车需求管理措施，引导小汽车的合理使用。

8. 加快停车智慧化建设。

9. 明确电动汽车充电桩配建要求，新建停车场配置不少于 30% 充电车位，并 100% 预留改造条件。

#### 第十一条 相关规划解读

《新野县国土空间总体规划（2021—2035 年）》对新野县城市性质、空间结构、发展思路、综合交通规划、旅游发展规划等方面建设进行明确的阐述与说明，为停车设施的布局提供依据。

中心城区人口规模预测：至 2035 年中心城区人口为 35 万人。

中心城区用地控制：现状城镇建设用地面积 31.50 平方公里；规划至 2035 年，新野县中心城区范围内城镇开发边界面积为 37.49 平方公里；其中，城市建设用地面积为 37.32 平方公里。

城市性质：三国文化名城、现代轻纺新城、田园宜居水城。

静态交通设施建设：构建以配建停车场为主体（占比 75%，配建停车场以建设项目配建车位为主，实时完善配建指标并严格执行，满足小汽车基本停车需求），以路外公共停车场为辅助（占比 20%，由政府主导

或引导建设，积极引入社会资本，实现建设运营产业化），以路内停车位补充（占比 5%）的供给系统。制定分区差别停车供给策略，加强停车信息化建设和停车位共享。

停车设施规划实施情况：新野县经过五年的发展建设，停车设施正在蓬勃发展，城区范围内现状已有二十多条路或路段按照标准规范划定了停车位，共四千余个，持续建设了多处公共停车场，如纺织路公共停车场、书院路与涇翔路交叉口停车场、白河湿地公园停车场等，并按照规定配备了停车充电设施，极大的缓解了现状停车压力。城区内建设多处新能源充电桩，发展势头足。交通管理方面主要在城区主要路口升级或新建了智能交通信号系统和高清电子警察设备，实现流量监测、自适应控制、违法抓拍（闯红灯、不按车道行驶等）功能。在进城主要通道和城区关键位置设置了交通诱导屏，实时发布路况和停车信息。建立集成信息平台整合视频监控、信号控制、车辆稽查布控等系统，提升指挥调度和应急处置能力。

## 第三章 停车需求预测

### 第十二条 停车需求影响因素

1. 人口数量和分布：新野县的人口数量和分布是影响停车需求的重要因素之一。人口数量越多，车辆数量相应增加，停车需求也会相应增加。同时，人口分布也会影响停车需求的分布情况。

2. 经济发展水平：随着新野县经济的发展，市民收入水平提高、购车能力增强，停车需求也会相应增加。

3. 城市规划和建设：城市规划和建设对停车需求有着直接的影响。例如，公共交通的发展、停车场设施的布局 and 规模、道路交通状况等都会影响市民的停车需求。

4. 政策法规：停车管理政策对停车需求的影响有时是决定性的。停车管理政策包括限制特定地区的停车需求总量、限制特定目的或长时间的停车需求、制定较高的停车收费价格、实施自备车位政策、实施公交优先政策、优惠的停车换乘政策、违章停车重罚等等。任何一项交通政策都会对地区的停车供需关系和泊位供应政策产生影响，从而控制停车需求规模或者改变需求分布。

5. 出行目的：由于机动车出行目的不同，其对停车泊位需求的特征也往往不同。调查结果反映，上班、上学等刚性出行目的的停车时间长，停车点较为固定，产生的需求较为稳定。业务、生活、娱乐、餐饮等弹性出行目的的停车时间较短，选择停放位置灵活性高，需求产生的时间、地点

和强度变化不定，具有一定的不稳定性。从出行目的变化看，今后弹性目的出行比例将继续增长，其中选择机动车出行的弹性目的比例将更高。

6. 停车成本：较低的停车成本会诱增车辆使用并增加停车需求，较高的停车成本会引导放弃车辆使用，达到降低需求的目的。停车成本的构成包括货币成本与非货币成本两大部分。其中，货币成本指停车收费（包括车位空间占有费、停车保管费与其他可能的税费等），违章停车的货币成本指停车罚款、拖车费用等（应除去逃避处罚的机会比例）。非货币成本包括停车者寻找泊位的时间、绕行时间、停车后的步行时间等时间成本，违章停车的非货币成本包括拖车后的取车时间以及其他可能的非货币损失等。

7. 泊位的使用率与周转率：泊位利用效率的高低，直接关系到同样数量的停车需求所需要的停车泊位数量多少。一般地，车辆出行目的的变化、停车收费水平的高低对泊位周转率的变化影响最大。而停车泊位的开放程度和信息化、智能化水平则影响泊位的使用率水平。

在进行停车需求预测分析时，需要综合考虑以上因素，采用适当的预测方法，准确预测未来的停车需求情况，为城市规划和停车场建设提供参考。

### 第十三条 预测基础

根据《新野县国土空间总体规划（2021—2035年）》，远期至2035年，规划中心城区“一带六轴、三心多点、多组团”的空间结构布局。建设用地37.32平方公里，人均建设用地106.63平方米。

### 第十四条 人口规模预测

依据《新野县国土空间总体规划（2021—2035年）》的人口控制规模预测，新野中心城区至2035年人口发展规模预测量约35万。

### 第十五条 机动车保有量预测

依据《新野县国土空间总体规划（2021—2035年）》和《新野县国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景纲要》关于交通设施、停车设施的发展与建设规模，同时依据“不限拥有，限制使用”的政策下，依据城市机动车千人拥有量为200辆~400辆，参考此经验值，结合新野县机动车发展情况，2035年新野县机动车保有量按照300辆/千人计算，则新野县中心城区机动车保有量为10.5万辆。

### 第十六条 停车位供给总量控制需求预测

根据《城市停车规划规范》中的相关规定，规划人口规模小于50万人的城市，机动车停车位供给总量应控制在机动车保有量的1.1~1.5倍之间。

根据《城市停车设施规划导则》停车泊位总需求应等于基本车位需求与出行车位需求之和，可按下列公式计算：

$$D=D1+D2$$

式中：D --停车位总需求（个）

D1 --机动车保有量（个）

D2 --出行车位需求（个）

## 第四章 停车分区划定

根据《城市停车设施规划导则》要求，出行车位预测方法包括经验借鉴法、用地类别法、机动车出行分步法等。根据目前所有的现状条件及资料，出行车位需求按照经验借鉴法来估算出行车位需求，大城市及以上规模城市通常为 10%~30%，其他等级城市可以酌情提高。

根据以上两种计算方法，结合新野县实际情况及现状资料，并参考同等经济发展、用地及人口规模城市的经验数据，确定新野县城市总体停车需求系数为 1.3，机动车位供给总量应控制在 13.65 万个。

依据国土空间总体规划要求，新野县形成以配建停车场为主（占比 75%），路外公共停车场为辅（占比 20%），以路内停车位补充（占比 5%）的供给系统。

依据根据《城市停车规划规范》中的相关规定，建筑物配建停车位是城市机动车停车位供给的主体，应占城市机动车停车位供给总量的 85% 以上，城市公共停车场提供的停车位可占城市机动车停车位供给总量的 10%~15%。本次规划结合新野县发展实际，形成配建停车场为主（占比 85%），路外公共停车场为辅（占比 10%），以路内停车位补充（占比 5%）的供给系统。则各类停车场需求量为：配建停车场：116025 个；公共停车场：13650 个；路内停车位：6825 个。

通过现状调查，现状公共停车泊位约 1690 个，缺口 11960 个；路内停车位约 4488 个，缺口 2337 个。

### 第十七条 停车分区划分

结合新野县人口分布、就业岗位密度、土地开发强度、公共交通服务水平、道路交通承载能力和运行状况、停车设施使用特征等影响因素，划定 3 类停车发展分区：一类区（停车严格限制区）、二类区（停车一般限制区）、三类区（停车适度发展区）。

一类区：滨河东路以东，大桥路以北，中兴路以西，三里河南路和人民路以南的老城区核心区，停车供需紧张，属于高需求地区。应加强停车管理和智能诱导、设为停车严管区、违停严抓区、适度建设智能化的路外公共停车设施、规范路内停车设置；通过停车需求管理适度控制机动车的使用，鼓励公共交通发展。

二类区：老城区外围，重视车位问题、完全满足车辆使用要求，提高停车设施供给。

三类区：三里河以北，白河以西的城市新区，重视基本车位问题，满足车辆使用要求，鼓励建设社会停车场，提高停车设施供给。

### 第十八条 停车分区供应策略

在分区划分方案的基础上，根据不同分区的停车发展导向、用地特征、交通特征和停车特征，分别提出差别化的分区停车供给策略，具体如下：

分区	建议停车供应策略
一类区 (停车严格限制区)	严格控制: 严格限制小汽车使用, 紧缩供给泊位, 制定高标准停车费率, 加强公共停车泊位规划建设, 弥补停车配建历史欠账。 收费策略方面, 收费标准适当提高。建议实行分时收费措施(晚 7:30-早 8:00), 对周边小区住户实行收费优惠, 社会私立收费停车场按市场模式自由调节, 占用业主空间的公共收费停车场收费政策应征得土地所有权的单位或个体同意。
二类区 (停车一般限制区)	平衡停车供应, 基本满足停车需求。 适度控制: 适度满足小汽车使用, 适度供给, 制定适宜的停车费率。
三类区 (停车适度发展区)	适度超前, 高标准同步建设: 新区规划设计同步将停车设施考虑在内, 同步规划, 同步实施。

## 第五章 总体规划方案

### 第十九条 建筑物停车配建

建筑物配建停车设施是城市停车设施的主要组成部分, 它具有出行终端(自备车位)停车以及兼顾车辆出行过程社会停车的双重功能。城市停车位不足、历史欠账的形成与积累, 主要是由于城市建设进程中建筑物配建停车设施设置标准偏低、对机动车快速发展进程估计不足引起的。因此, 有必要对新野县建筑物停车配建标准进行分析, 指导新野县停车配建标准的良性发展。

#### 1. 配建原则

建筑物配建停车位标准的制定应结合城市特点展开研究, 体现停车位总量控制和分区差别化原则。

(1) 各类建筑物配建停车位标准应按照差别化原则合理设定下限指标, 理论上不对上限指标进行控制。

(2) 城市中心区的配建标准应低于城市外围地区。

(3) 在相同区域内公共交通服务水平高的地区, 可降低配建停车位标准。

(4) 考虑停车位的共享和高效利用, 城市综合体等多种性质混合的建筑物配建停车位规模可小于各单种性质建筑物配建停车位的规模总和, 不应低于各种性质建筑物需配建停车位总规模的 80%。

(5) 对于新建或改建的住宅项目，若周边 300 米范围内地块存在基本停车位缺口，可适当增补该项目停车配建标准并对周边共享使用。原则上不超过标准配建数量的 20%，且增配量不能对周边道路交通产生显著影响。

## 2. 配建指标

新野县规划区内的办公、商业、宾馆、医院、专业市场等公共建设项目必须配建与其规模相应的机动车、非机动车停车场（库），停车场（库）配建标准参考《南阳市城市规划管理技术规定》，建议按照表 3：建设项目停车设施配建标准参数表规定设置，并符合相关专业规范，具体配建的标准以详细规划为准：

表 1：建设项目停车设施配建标准参数表（建议值）

建筑类型			单位	机动车	非机动车	
居住	住宅停车配建	配套公建停车配建	车位/100 m <sup>2</sup> 建筑面积	≥ 0.5	≥ 3.0	
		商品住房	套型建筑面积 ≤ 90 m <sup>2</sup>	车位/户	≥ 0.8	≥ 1.5
			90 m <sup>2</sup> < 套型建筑面积 ≤ 120 m <sup>2</sup>	车位/户	≥ 1.0	≥ 1.5
			120 m <sup>2</sup> < 套型建筑面积 ≤ 150 m <sup>2</sup>	车位/户	≥ 1.2	≥ 1.5
			150 m <sup>2</sup> < 套型建筑面积 ≤ 200 m <sup>2</sup>	车位/户	≥ 1.5	≥ 1.5
			200 m <sup>2</sup> < 套型建筑面积	车位/户	≥ 2.0	≥ 1.5
		政策保障性住房	配售型保障性住房	车位/户	≥ 1.0	≥ 2
			保障性租赁住房	车位/百平米建筑面积	≥ 1.0	≥ 2
	公共租赁住房	车位/户	≥ 0.5	≥ 2		
办公		行政办公	车位/百平米建筑面积	≥ 1.5	≥ 0.5	
		商务办公	车位/百平米建筑面积	≥ 1.5	≥ 2.0	
		科研、设计、研发办公	车位/百平米建筑面积	≥ 1.5	≥ 2.0	
商业	宾馆	三星级以上宾馆	车位/客房	≥ 0.8	≥ 0.2	
		经济型宾馆	车位/客房	≥ 0.5	≥ 0.2	
		餐饮	车位/百平米建筑面积	≥ 3.0	≥ 4.0	
		娱乐	车位/百平米建筑面积	≥ 3.0	≥ 5.0	
		商场	车位/百平米建筑面积	≥ 1	≥ 5.0	

建筑类型		单位	机动车	非机动车	
	大型超市、仓储式超市	车位/百平米建筑面积	≥ 1.5	≥ 5.0	
	批发市场、综合市场、农贸市场	车位/百平米建筑面积	≥ 1.0	≥ 5.0	
	公寓	车位/百平米建筑面积	≥ 1.0	≥ 4.0	
医院	综合医院、专科医院	车位/百平米建筑面积	≥ 1.5	≥ 6.0	
	社区卫生服务中心	车位/百平米建筑面积	≥ 0.7	≥ 4.0	
学校	幼儿园	车位/百师生	≥ 4.0	≥ 10.0	
	小学	车位/百师生	≥ 4.0	≥ 20.0	
	中学	非寄宿制	车位/百师生	≥ 4.0	≥ 70.0
		寄宿制	车位/百师生	≥ 5.0	≥ 40.0
	中专及技校	车位/百师生	≥ 4.0	≥ 70.0	
	大专院校	车位/百师生	≥ 5.0	≥ 70.0	
社会福利机构（老年公寓、社会救济等）		车位/百平米建筑面积	≥ 0.4	—	
游览场所	市级公园	车位/公顷占地面积	≥ 10.0	≥ 20	
	片区级公园	车位/公顷占地面积	≥ 3.0	≥ 10.0	
	社区公园	车位/公顷占地面积	≥ 3.0	≥ 20.0	
文体公共设施	展览馆	车位/百平米建筑面积	≥ 1.2	≥ 5.0	
	博物馆及图书馆	车位/百平米建筑面积	≥ 0.8	≥ 5.0	
	影剧院、艺术中心及会议中心	车位/百座位	≥ 7.0	≥ 15.0	
	体育场馆	车位/百座位	≥ 4.0	≥ 15.0	
工业仓储	工业厂房、仓库	车位/100 m <sup>2</sup> 建筑面积	≥ 0.2	≥ 2	
	创新式产业用房（标准化厂房）	车位/100 m <sup>2</sup> 建筑面积	≥ 0.5	≥ 2	
	服务配套用房	车位/100 m <sup>2</sup> 建筑面积	≥ 1.0	≥ 2	

## 3. 配建停车位规划预测

根据新野县国土空间规划中城市发展规模的预测，至 2035 年，新野县中心城区人口达到 35 万人，机动车保有量按照 300 辆/千人计算，新野中心城区 2035 年机动车保有量为 10.5 万辆，停车位总量控制为机动车保有量的 1.3 倍，其中配建停车位数量达到 85%，即 116025 个。

### 第二十条 路外公共停车场规划

#### 1. 规划布局原则

(1) 用地协调原则。

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

#### （2）布局合理原则。

采取集中布局与多点布局相结合，除停车需求密集点采用集中布局外，其他区域宜在合理服务范围内多点布局，形成“10分钟停车圈”。

#### （3）集约节约用地原则。

充分利用地下地上空间立体开发建设停车设施，提倡土地复合利用建设兼容性公共停车场，预留具备建设意向的弹性停车场，利用边角地、夹心地、插花地建设临时停车场。

#### （4）远近结合原则。

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

### 2. 规划布局思路

按照“建成区挖潜补缺，新建区精准供给，合理引导交通”的总体思路，针对现状设施规模短缺或布局不平衡的地区进行补充，缓解重点地区停车矛盾。

（1）已建成小区以及医院、学校、商业区周边等重点地区通过贴近需求规划建设独立占地公共停车场及利用相关用地新增兼容性公共停车场，提升地区停车位供给水平；

（2）公共交通服务覆盖不足区域通过建设独立占地及兼容性公共停车场，提升公共停车场供给，合理满足小客车出行停车需求；

（3）合理规划公交场站布局、公交合建停车场，引导小客车出行需求向公共交通转移。

（4）鼓励将商务商业用地、公共服务设施用地等办公公服类用地建筑配建车位进行错时共享，满足临近周边老旧住宅夜间基本停车需求，解决节假日公园临时停车难题。

（5）利用“金角银边”多元空间增补泊位。按照实施性强、不占用良好生态资源、不干扰人的活动为原则，挖掘城区剩余空间与住区内部空间停车供给潜能，增补局部区域停车泊位供给。

### 3. 规划方案

按照“贴近需求、分散布置、分期建设、方便使用”的原则，结合停车场用地性质，将停车场划分为独立停车场、兼容性停车场、临时停车场三种类型进行规划，其中，独立停车场指建设的永久停车场，为独立占地停车场；兼容性停车场指结合行政办公、公园绿地等政府控制的用地进行兼容设置的停车场；临时停车场指结合地产开发或临时场地建设的停车场，临时停车场随后期地块实施，可继续使用或改造作为地块配建停车场。具体方案如下：

规划至2035年，新建公共停车场62处，可提供停车位13024个。其中11处为临时停车场（1032车位），20处为远期兼容停车场（6428车位），31处为独立用地停车场（5564车位），详见表4：路外停车规划一览表：

表 2: 路外停车规划一览表

序号	地块名称	面积 (m <sup>2</sup> )	建设类型	规划用地类型	布置方式	车位数量	管理方式
01	团结路停车场 (涪翔路至解放路段)	3624	临时停车	商业用地	地上	91	收费
02	朝阳路停车场 (朝阳路与大桥路交叉口西北角临渠)	4548	临时停车	公园绿地	地上	114	收费
03	政府路临渠停车场	1847	临时停车	公园绿地	地上	46	收费
04	纺织路停车场 (雅居阳光城东侧)	1345	临时停车	城镇住宅用地	地上	34	收费
05	政府路停车场 (芙蓉苑西南侧)	358	临时停车	城镇住宅用地	地上	9	收费
06	文化路停车场 (人民路与文化路交叉口向西 100 米)	2893	临时停车	城镇住宅用地/商业用地	地上	72	收费
07	大桥路停车场 (大桥路与经三路交叉口西南角)	1156	临时停车	商业用地	地上	29	收费
08	健康路停车场 (城区汉桑路小学东侧 100 米)	486	临时停车	城镇住宅用地	地上	12	收费
09	健康路停车场 (体育场对面)	14542	临时停车	公园绿地	地上	364	收费
10	纺织路停车场 (原工业厂房内部道路)	7744	临时停车	城镇住宅用地	地上	194	收费
11	大桥路停车场 (大桥路与人民路交叉口西南角)	2724	临时停车	商业用地	地上	68	收费
12	健康路体育场停车场	58209	兼容停车	体育用地	地下	873	收费
13	新野金牛广场停车场	16459	兼容停车	公园绿地	地下	247	收费
14	汉华街道规划绿地停车场 (纺织路-中兴路-汉华路-东环路围合区域)	17378	兼容停车	公园绿地	地下	261	收费
15	汉城路规划绿地停车场 (孟营小学西侧)	20243	兼容停车	公园绿地	地下	304	收费
16	书院路广场停车场 (书院路与中兴路交叉口西南角)	16474	兼容停车	广场用地	地下	247	收费

序号	地块名称	面积 (m <sup>2</sup> )	建设类型	规划用地类型	布置方式	车位数量	管理方式
17	大桥路规划绿地公园停车场 (大桥路与涪翔路交叉口向西 200 米)	9348	兼容停车	公园绿地	地下	140	收费
18	滨河路规划绿地停车场 (健康路至结义路段)	12554	兼容停车	公园绿地	地下	188	收费
19	外滩公馆东侧 规划绿地停车场	18686	兼容停车	公园绿地	地下	280	收费
20	新航中学东侧 规划绿地停车场	7368	兼容停车	公园绿地	地下	111	收费
21	纺织路规划广场绿地停车场 (纺织路与朝阳路交叉口东南角)	6158	兼容停车	公园绿地/广场用地	地下	92	收费
22	三国路规划绿地停车场 (解放路至人民路段)	12764	兼容停车	公园绿地	地下	191	收费
23	三里河北路 规划绿地停车场 (人民法院西侧)	19703	兼容停车	广场用地	地下	296	收费
24	规划六路规划体育场/绿地 停车场 (规划六路与三国路交叉口东北角)	40660	兼容停车	公园绿地/体育用地	地下	610	收费
25	规划八路 规划绿地停车场	15196	兼容停车	公园绿地	地下	228	收费
26	富民路规划体育场 停车场 (富民路与果园路交叉口东南角)	56678	兼容停车	体育用地	地下	850	收费
27	汉凤路规划绿地停车场 (汉凤路与新城大道交叉口东南角)	38580	兼容停车	公园绿地	地下	579	收费
28	春风绿地停车场	38837	兼容停车	公园绿地	地下	583	收费
29	兴业路规划绿地停车场 (城南路与兴业路交叉口西南角)	7818	兼容停车	公园绿地	地下	117	收费
30	结义路规划绿地停车场 (结义路与涪翔路交叉口东南角)	7464	兼容停车	公园绿地	地下	112	收费
31	三国路规划绿地停车场 (中兴路至东环路段)	7975	兼容停车	公园绿地	地下	120	收费

序号	地块名称	面积 (m <sup>2</sup> )	建设类型	规划用地类型	布置方式	车位数量	管理方式
32	汉华路停车场 (朝阳路与汉华路交叉口向西 100 米)	4798	独立用地	商业用地	地上	120	收费
33	中兴路停车场 (凌峰电子科技有限公司东侧)	6729	独立用地	城镇住宅用地	地上	168	收费
34	中兴路停车场 (中兴学府南侧)	9497	独立用地	城镇住宅用地	地上	237	收费
35	中兴路停车场 (城区文府曙光学校西侧)	5739	独立用地	城镇住宅用地	地上	143	收费
36	书院路停车场 (书院路与人民路交叉口向东 100 米)	3185	独立用地	城镇住宅用地	地上	91	收费
37	文化路停车场 (人民路与文化路交叉口向东 500 米)	12100	独立用地	城镇住宅用地	地上	346	收费
38	健康路停车场 (健康路与人民路交叉口向西 200 米)	1248	独立用地	城镇住宅用地	地上	36	收费
39	外滩公馆东侧停车场	1843	独立用地	城镇住宅用地	机械停车楼	369	收费
40	汉华路停车场 (汉华路与解放路交叉口向西 100 米)	6451	独立用地	城镇住宅用地	地上	184	收费
41	建业路停车场 (建业路与中兴路交叉口)	2303	独立用地	城镇住宅用地	地上	66	收费
42	中兴路停车场 (育才路与中兴路交叉口东南角)	3938	独立用地	城镇住宅用地	地上	113	收费
43	汉城路停车场 (孟营小学西侧)	3973	独立用地	公园绿地	地上	114	收费
44	中兴路停车场 (文化路与中兴路交叉口向南 100 米)	1666	独立用地	城镇住宅用地	地上	48	收费
45	朝阳路停车场 (朝阳路与金洲路交叉口西北角)	3962	独立用地	城镇住宅用地	地上	113	收费
46	劳动街停车场 (汉城路与劳动街交叉口向北 100 米)	3277	独立用地	城镇住宅用地	地上	94	收费

序号	地块名称	面积 (m <sup>2</sup> )	建设类型	规划用地类型	布置方式	车位数量	管理方式
47	东关街停车场 (东关街与广场街交叉口向东北角)	2773	独立用地	城镇住宅用地	机械停车楼	555	收费
48	纺织路停车场 (纺织路与涪翔路交叉口向东 200 米)	3823	独立用地	城镇住宅用地	地上	109	收费
49	大桥路停车场 (大桥路与滨河路交叉口向东 200 米)	3435	独立用地	城镇住宅用地	地上	98	收费
50	三国路停车场 (三国路与朝阳路交叉口向东南 200 米)	3671	独立用地	城镇住宅用地	地上	105	收费
51	果园路停车场	3165	独立用地	城镇住宅用地	地上	90	收费
52	振兴路停车场 (规划八路与振兴路交叉口东北角)	4224	独立用地	城镇住宅用地	地上	121	收费
53	新城大道停车场	1507	独立用地	工业用地	地上	43	收费
54	规划六路停车场 (规划六路与三国路交叉口向西南 200 米)	2937	独立用地	城镇住宅用地	地上	84	收费
55	人民路停车场 (人民路与三国路交叉口东北角)	2809	独立用地	城镇住宅用地	地上	80	收费
56	东关街停车场 (东关街与广场街交叉口向西南角)	1202	独立用地	城镇住宅用地	地上	34	收费
57	朝阳路停车场 (朝阳路与广场街交叉口向北 200 米)	3013	独立用地	城镇住宅用地	地上	86	收费
58	纺织路停车场 (纺织路与人民路交叉口向东 200 米 汉华小学对面)	4011	独立用地	城镇住宅用地	地上	115	收费
59	规划八路停车场	1680	独立用地	城镇住宅用地	地上	48	收费
60	新城大道停车场 (汉凤路与新城大道交叉口东南角)	3923	独立用地	公园绿地	地上	112	收费

序号	地块名称	面积 (m <sup>2</sup> )	建设类型	规划用地类型	布置方式	车位数量	管理方式
61	解放路停车场 (新野县教育局对面)	3264	独立用地	公园绿地	机械停车楼	653	收费
62	强国路与滨河路交叉口西南角停车场	34075	独立用地	城镇住宅用地	地上	990	收费
合计						13024	

其中，近期建设停车场 27 处，提供停车位 4126 个。

## 第二十一条 路内停车位规划

### 1. 功能定位

路内停车位是利用城市道路空间进行停车的场所，是配建停车设施和公共停车场的补充和配合，其规模主要由停车需求、道路形式、道路交通流量和交通管理情况等因素决定。

### 2. 规划思路

路内停车位规划应符合城市道路停车位总量控制要求，与区域停放车辆供求状况、车辆通行条件和道路承载能力相适应，保障道路交通安全、畅通、有序，并满足以下要求：

- 1) 结合道路功能、交通流量等因素，加强路内停车位布局优化；
- 2) 结合老旧小区基本停车需求，制定区域停车综合改善方案，合理利用周边次支道路，设置限时停车区域，缓解居民基本停车难问题；
- 3) 合理控制路内停车位使用时段、时长，有条件、低限度满足临时停车需求；
- 4) 进一步统筹路内、路外停车，道路周边路外停车场能够满足基本停车需求的，可以减少或者逐步取消路内停车位。

### 3. 设置要求

路内停车位重点满足医院、学校周边、商业、商务办公等重点地区日间出行停车需求以及已建成小区夜间基本停车需求，应主要设置在支路及交通负荷度较小的次干路上，避免对道路交通产生过多的影响。鼓励在不限时停车位基础上创新设置限时长停车位、限时段停车位等多样化停放泊位，进一步提升泊位利用效率。

路内停车位布设应当处理好与机动车、非机动车和行人交通的关系，路内停车位设置应符合《城市道路路内停车位设置规范》（GA/T850—2021）等相关标准、规范要求。

双向通行机动车道路：车行道路路面实际宽度小于 8 米，不可设置停车位；大于等于 8 米小于 12 米的，可单侧设置停车位；大于等于 12 米的可两侧设置停车位。

单向通行机动车道路：车行道路路面实际宽度小于 6 米，不可设置停车位；大于等于 6 米小于 9 米的，可单侧设置停车位；大于等于 9 米的可两侧设置停车位。

不应在快速路和主干路的主道设置停车位。

### 4. 规划方案

规划至 2035 年，保留现状路内停车位 4488 个，规划新增路内停车路段 20 条，共计可提供路内停车位 3103 个，详见表 5：路内停车规划一览表

表 3：路内停车规划一览表

序号	道路名称	布置方式	停车位（个）	现状情况
01	中兴路（大桥路至建业路）	单侧平行	302	规划
02	滨河路（汉城路至大桥路段）	单侧平行	218	规划
03	解放路（三里河北路至三国路段）	单侧平行	34	规划
04	三里河北路（人民路至三国路段）	单侧平行	83	规划
05	规划六路（解放路至人民路段）	单侧平行	70	规划
06	三国路（东滨河路至三里河北路段）	单侧平行	127	规划
07	人民路（三里河北路至邓禹路段）	单侧平行	61	规划
08	纬五路（经三路至西滨河路段）	单侧平行	78	规划
09	汉凤路（经三路至西滨河路段）	单侧平行	112	规划
10	经三路（纬五路至纬三路段）	单侧平行	149	规划
11	规划二路（纬三路至南环路段）	单侧平行	116	规划
12	规划三路（纬三路至南环路段）	单侧平行	87	规划
13	纬二路（规划一路至经三路段）	单侧平行	124	规划
14	大桥路（中兴路至东环路段）	双侧平行	123	规划
15	中兴路（城南路至河园路段）	双侧平行	141	规划
16	朝阳路（大桥路至城南路段）	双侧平行	226	规划
17	三里河北路（解放路至人民路段）	双侧平行	120	规划
18	西滨河路（富民路以北段）	双侧平行	304	规划
19	规划八路（富民路以北段）	双侧平行	382	规划
20	大桥路（西滨河路至规划思路段）	双侧平行	246	规划
合计			3103	

其中，近期建设路内停车路段 2 处，提供停车位 520 个。

设置临时路内停车路段 9 处，缓解片区停车压力，可用于夜间停车（21:00 - 次日 7:00），主要为朝阳路、滨河路、纺织路、健康路、汉城路、东环路等沿线。

## 第六章 典型片区停车综合改善方案

### 第二十二条 典型片区停车改善思路

综合考虑新野县城市发展现状及停车泊位供给情况，本次规划提出以下改善思路：

1. 详细分析片区停车设施供给、使用特征和供需缺口。

在进行典型片区停车需求预测的过程中，根据城市停车规划规范中的建筑物配建停车位指标参考值，按照建筑物类型、使用对象及各类建筑物停车需求指标确定片区停车需求数量。

2. 在满足有关规范要求的基础上，按照满足消防安全应急的要求，确保步行和自行车路权，适当增设路内停车位。设置路内停车位后，应保障动态交通有序、安全、顺畅，用于通行的道路宽度必须满足消防通道 4 米的最小宽度要求。

3. 利用城市公共空间，如“边角料”土地，以及广场等地下空间挖潜建设公共停车场。

4. 完善标志标线，规范停车收费，明确片区内部停车位使用规则。

5. 鼓励居住小区与周边商业办公类建筑错时共享利用停车位的措施。

6. 鼓励有条件的地段使用机械式停车设施、立体停车设施等。

### 第二十三条 生活片区停车改善指引

对生活片区停车位不足的问题，规划通过内部挖潜与外部补足两种方式增加供给，同时配合公交优先、强化物业管理等其他措施缓解停车矛盾。

盾。针对医院、学校、老旧小区、公园广场等区域，可划分类型按如下方式缓解停车矛盾。

#### 1. 医院

① 现状建有停车场的医院，有条件进行平改立的，对现有停车场进行平改立。

② 对周边用地相对富足的医院，可结合医院扩建增加停车位。

③ 对现状周边无富余用地且无条件进行平改立的医院，可就近利用周边项目中富余的停车位进行停车疏导。

#### 2. 学校

① 对周边用地紧张的学校，就近利用路内停车位限时停车。

② 周边用地有富裕的学校，新建公共停车场。

③ 新建学校，提高配建标准，充分保障停车位需求。

#### 3. 老旧小区

① 对老旧小区停车位供应紧张且周边有更新地块的，可结合地块更新超额配置部分停车位面向老旧小区开放；

② 因地制宜利用待建地块、疤痕地块、边角料空间、闲置地等建设公共停车场。

#### 4. 公园广场

① 可在公园广场建设中，同步配套停车设施。

② 对平时停车位充足，仅在大型活动时停车位供应紧张的公园广场，可就近开放周边可利用的停车设施作为临时停车场，用于景区满足大型活动时的停车需求。

③ 对远期规划的公园、广场等，充分预留公共停车场地。

### 第二十四条 工业园区停车改善指引

针对工业园区配建不足问题，优先利用工业企业内部堆场、空地及通过现有内部停车场平改立等方式进行挖潜，在内部补充不够的情况下，借助外部路内停车位或因地制宜地利用闲置地、待建地、规划预留停车场用地、公园绿地等新建停车位予以补足。

## 第七章 静态交通管理和智慧停车规划

### 第二十五条 静态交通管理

#### 1. 加强停车资源的规划管理

依托停车设施布局优化，对停车位进行类型划分，划分临时停车位、长期停车位、装卸货专用车位、残疾人车位等，满足多样化需求。

#### 2. 分区停车收费和管理

结合停车分区，分别提出分区域差别化的停车收费和管理策略

##### (1) 收费策略

一类区（停车严格管控区）：较高的停车收费标准；

二类区（停车适度控制区）：收费价格的制定略低于一类区；

三类区（停车适度发展区）：较低的停车收费标准。

##### (2) 管理策略

①一类区（停车严格管控区）：满足基本车位需求，严格控制出行车位供给，通过高标准停车费率，进行需求调控。

提高经营性停车设施比例，提高停车设施的使用效率，通过提高车位的周转率弥补一类区车不足的矛盾。

一类区建设发达的公交系统，鼓励上下班利用公交出行，限制单位自用车位比例和职工通勤车位比例，限制一类区长时间停车的车位供应。

制定高标准停车费率，对公共场所停车实行市场调节价，通过停车收费调解一类区的停车需求，鼓励出行者充分使用便捷的公交系统，并通过提高停车收费改善停车经营状况。

满足居住区基本泊位的适度供给，平衡公共建筑的泊位需求，通过需求管制限制车辆使用。老旧居住（小）区采取挖掘供应潜力、规范停车秩序为主导的综合改善策略。

结合城市更新项目，在地区控制性规划中分片落实公共停车设施规划，通过公共停车泊位调节地区停车需求，调整路内路外公共泊位的构成关系。

出台公共停车设施鼓励发展政策，在用地取得、停车税费、贷款融资等方面提供优惠，鼓励公共停车设施的建设。

鼓励单位停车设施夜间对周边居民开放，提高停车设施的夜间使用率，改善部分地区夜间泊位供应紧张状况。

体现路内路外停泊位的不同使用特征，拉开路内路外停车收费价格，特定地区的路内停车采用累进收费制度，促使路内停车面向短时间停放。

对高峰时段道路交通矛盾紧张地区，禁止高峰时段的路内停车；对夜间交通量较小的地区，充分利用道路资源设置路内夜间停泊位，并规定泊位使用时间，车辆必须在使用时间结束前让出道路空间。

加强停车管理，实施违法拖车和高额罚款，一类区实现全天 24 小时无盲区管理水平。

实现现代化管理，在设备、通信、控制、收费等方面引入先进理念和设施，加强停车信息化管理，提高诱导系统覆盖面和停车诱导能力。

②二类区（停车适度控制区）：满足基本车位需求，适当控制出行车位供给，通过调整收费标准，提高停车场运转效率。

充分重视基本泊位问题的解决，新的开发建筑充分考虑基本泊位的需求，避免基本泊位矛盾的进一步扩大；对既有居住区充分改造利用各类空间资源增加泊位供应，尽快实现一车一位。

结合城市更新项目，在地区控制性规划中分片落实公共停车设施规划，通过公共停车泊位调节地区停车需求，调整路内路外公共泊位的构成关系。

提高停车设施开放经营水平，提高既有停车设施的使用效率，改善停车供应，适度满足车辆的使用要求，保持地区活力。

调整收费标准，收费价格的制定体现泊位建设的投资回报、停车经营盈利和使用者的经济承受能力，使停车建设与经营转变为市场经济行为模式，并充分利用价格杠杆调节停车需求，提高各类停车设施的运转效率。

调整各类建筑的停车设施配建指标，增加公建和住宅的建筑配建水平，鼓励建筑配建对外开放，满足其吸引来放车辆的停放需求。

出台公共停车设施鼓励发展政策，在用地取得、停车税费、贷款融资等方面提供优惠，鼓励公共停车设施的建设。

强化停车规划建设管理、经营管理和秩序管理，对建设中存在的违规行为处以重罚，通过管理促进停车设施建设和运营水平上台阶，对违法停车进行罚款教育，不断改善停车环境。

③三类区（停车适度发展区）：满足基本车位需求，适当满足出行车位需求，采用较低停车收费标准，积极引导车辆停车换乘。

结合城市公交系统建设，加强停车换乘体系的规划建设，换乘停车场应结合枢纽站点系统设计，保证换乘方便快捷，抑制小汽车进城需求，引导向心交通转向公交方式。

停车收费与管理充分考虑停车需求引导的要求，拉开停车收费与城镇中心区的级差，采用较低停车收费标准，积极引导车辆停车换乘。

出台公共停车设施鼓励发展政策，在用地取得、停车税费、贷款融资等方面提供优惠，鼓励公共停车设施的建设，全面满足泊位需求增长，引导拥车者向城市外围迁移。

加强停车诱导与停车管理，通过信息发布引导车辆换乘停放，对重点地区加强停车巡查，对违法行为进行处罚。

结合城市更新项目，在地区控制性规划中分片落实公共停车设施规划，通过公共停车泊位调节地区停车需求，调整路内路外公共泊位的构成关系。

### 3. 智能化与科技成果运用

推动新野县智慧停车系统建设，推广车位传感器、APP实时查询等，搭配停车诱导系统，减少绕行寻找车位的交通量。

### 4. 加强执法力度，强化法规地位

通过电子警察，移动巡查等措施，加强违法停车查处，提高违停成本，同时针对“僵尸车”长期占道行为做出严厉查处。

## 第二十六条 智慧停车规划

### 1. 总体框架

新野县智慧停车管理平台通过接入高位视频、NB地磁、道闸系统、视频监控等停车数据，并预留同非公共停车场的的数据对接接口，将处于信息孤岛的各停车点（场）联合成一张智慧停车数据网络，汇聚多源停车数据形成智慧停车管理数据中心，并对数据进行处理、分析和深层次开发应用，为停车运营商提供排班管理、财务管理、运营分析、营销管理、广告管理等停车运营服务，为车主提供车位查询、车位预订、路径导航、电子支付、停车包月、账单查询等停车使用服务。系统总体架构自下至上分为基础设施层、平台服务层、数据服务层以及应用服务层。

## 2. 联网与统一支付

运用当前互联网+的思路，按照数据标准传输协议和规范从各个互联网停车管理平台接入停车场相关数据，包含实时空位数据、场内车辆数据、停车记录数据、收费数据、停车场设备数据等内容，实现所有停车场信息的集中采集，接入城市静态交通大数据云平台，完成数据联网共享，统一调配、统筹城市的停车资源。建立城市统一支付管理平台，为公众提供包含微信、支付宝、银联、市民卡第三方支付、无感支付等支付形式的统一渠道，为经营单位提供标准的清结算服务体系。

## 3. 大数据可视化

助力城市管理者一眼看到中心城区的停车资源现状，包括车场分布情况、车位分布情况、动态车流分布情况等等一系列城市停车数据。汇集所有城市停车动静态数据，做深度大数据分析，挖掘出停车难区域、停车盲点区域以及停车缺口等数据。通过掌握中心城区的车辆流动趋势分析，了解当天城市车辆的流动事态，分析全天各个时段各区域的停车资源流动指

数。从时间空间上多维度灵活把握中心城区的停车资源供应关系，对中心城区的停车资源分布做规划引导和数据支撑。智慧停车平台通过大数据分析，根据道路交通承载能力、区域功能要求和综合交通发展策略，分区域、分时段差异化地规划配置停车设施，合理确定停车规模。立足新野县城市交通发展战略，坚持差别化的供给策略，建立以配建停车为主，路外公共停车场为辅，路边停车为补充的停车系统结构。与自然资源管理部门、车管所等政府部门进行对接，通过对城市规划、道路新改建、车辆增长率等数据的分析，为停车场建设、改造规划提供预决策数据支撑。

## 第二十七条 智慧运维

在新野县智慧停车云平台新增智慧运维模块，采用集中式部署架构，实现全网机构、设备、用户、权限的统一管理和分配，实现全网管理数据的统一汇聚和分析，以及全网软硬件资源的自动监控和维护。系统提供前端采集设备（地磁、高位视频、巡检车等）、网络设备、存储设备、中间件、服务器、软件系统服务、第三方软件等运行状况的管理。主要围绕“高效运维、量化运维”，对历史运维数据进行大数据挖掘分析，为运维决策提供支撑；并量化运维工作，实现运维分项考核，提升运维工作的方式方法。

## 第二十八条 停车产业化

打造完善的城市停车产业生态体系。通过前端物联网设备采集停车泊位信息、大数据云平台统计分析、停车诱导引流、统一线上支付，使新野

县智慧停车平台与公众无缝衔接。智慧停车将成为整个汽车消费和出行的最佳切入口，类似洗车、保养、车险、租车、二手车买卖、电商等一系列服务都可以通过该平台实现。

将城市停车资源统一联网，在城市联网的保障下，给公众提供多渠道统一支付的便捷缴费方式。基于便捷支付为起点，进行生活周边辐射，同时为用户推荐最优的汽车售后服务产品，利用其庞大的停车数据和公众模型，为公众提供本地化优质服务，收益反作用于城市停车位建设和管理，最终打造城市停车后市场服务产业生态体系。

### 第二十九条 智慧城市接入

对停车相关数据进行数据治理，全面梳理停车相关数据资源，并将数据资源进行目录化。将智慧停车作为推进城市数字化治理的切入点，以静态交通的数字化治理作为服务基础，进而实现城市动静态交通一体的数字化管控。

### 第三十条 非机动车停放管理

规划在医院、学校、商业中心、影剧院、体育场、展览馆、景点景区等人员密集场所，以及汽车站、公交场站等交通集散地，利用闲置空间、桥下、绿地等增设非机动车停车区。在人行道上设置非机动车停车区域的，应确保人行道剩余通道宽度不小于 1.5 米。

禁止擅自占用道路、公园、绿地、广场等公共场地收取非机动车停车费用。

禁止在机动车车道内、消防通道、盲道、道路交叉口、铁路道口、人员密集场所出入口等区域停放非机动车。

## 第八章 近期建设规划

### 第三十一条 近期建设目标

为加快补齐新野县停车设施供给短板，结合城市停车缺口，聚焦群众关切，重点针对老旧小区、学校周边、医院、办公楼、商业区、旅游景区等区域，多措并举加大停车设施供给力度，进一步提升新野县中心城区公共设施服务能力。

### 第三十二条 近期建设规划

利用城市更新行动契机，结合老旧小区、老旧厂区、老旧街区、老旧楼宇等改造，积极挖潜、新建停车设施，缓解基本停车供需矛盾。统筹利用各类土地资源，通过加快建设一批兼容性停车场、利用一批边角地块、盘活一批临时用地、储备一批意向用地等多种形式，加大公共停车场建设力度，合理满足停车需求。

### 第三十三条 近期建设项目布局原则

#### (1) 具备需求基础：

所选项目立足百姓反映停车难问题突出地区及调研调查停车缺口较大区域。

#### (2) 具备建设条件：

所选项目土地权属清晰、较少涉及拆迁。

### 第三十四条 近期建设项目

近期新野县中心城区规划停车设施 29 处，停车泊位共 4646 个。其中，路外公共停车设施 27 处，停车泊位共 4126 个；路内停车设施 2 处，停车泊位共 520 个。

表 4：路外停车近期建设表

序号	道路名称	布置方式	车位数量
01	中兴路（大桥路至建业路）	单侧平行	302
02	滨河路（汉城路至大桥路段）	单侧平行	218
合计			520

表 5：路内停车近期建设表

序号	地块名称	建设类型	布置方式	车位数量
1	中兴路停车场 (凌峰电子科技有限公司东侧)	临时停车	地上	168
2	汉华路停车场 (朝阳路与汉华路交叉口向西 100 米)	临时停车	地上	120
3	团结路停车场 (涪翔路至解放路段)	临时停车	地上	91
4	纺织路停车场 (原工业厂房内部道路)	临时停车	地上	194
5	纺织路停车场 (雅居阳光城东侧)	临时停车	地上	34
6	政府路临渠停车场	临时停车	地上	46
7	政府路停车场 (芙蓉苑西南侧)	临时停车	地上	9
8	健康路停车场 (城区汉桑路小学东侧 100 米)	临时停车	地上	12
9	健康路停车场 (体育场对面)	临时停车	地上	364
10	朝阳路停车场 (朝阳路与大桥路交叉口西北角临渠)	临时停车	地上	114
11	文化路停车场 (人民路与文化路交叉口向西 100 米)	临时停车	地上	72
12	中兴路停车场 (中兴学府南侧)	临时停车	地上	237

13	汉华路停车场 (汉华路与解放路交叉口向西 100 米)	独立用地	地上	184
14	纺织路停车场 (纺织路与清翔路交叉口向东 200 米)	独立用地	地上	109
15	解放路停车场 (新野县教育体育局对面)	独立用地	地上	544
16	纺织路停车场 (纺织路与人民路交叉口向东 200 米 汉华小学对面)	独立用地	地上	115
17	书院路停车场 (书院路与人民路交叉口向东 100 米)	独立用地	地上	91
18	中兴路停车场 (育才路与中兴路交叉口东南角)	独立用地	地上	113
19	劳动街停车场 (汉城路与劳动街交叉口向北 100 米)	独立用地	地上	94
20	朝阳路停车场 (朝阳路与广场街交叉口向北 200 米)	独立用地	地上	86
21	东关街停车场 (东关街与广场街交叉口向东北角)	独立用地	地上	462
22	东关街停车场 (东关街与广场街交叉口向西南角)	独立用地	地上	34
23	外滩公馆东侧停车场	独立用地	地上	307
24	健康路停车场 (健康路与人民路交叉口向西 200 米)	独立用地	地上	36
25	文化路停车场 (人民路与文化路交叉口向东 500 米)	独立用地	地上	346
26	中兴路停车场 (文化路与中兴路交叉口向南 100 米)	独立用地	地上	48
27	大桥路停车场 (大桥路与滨河路交叉口向东 200 米)	独立用地	地上	98
合计				4126

## 第九章 规划实施保障

### 第三十五条 加强规划传导

开展中心城区停车资源数据统计工作，实现年度更新，精准掌握停车供需情况。经批复的停车场专项规划方案，与国土空间总体规划用地性质一致的，可作为实施依据；用地存在差异的，做好与单元控规的衔接。全面落实属地管理责任制，鼓励重点地区制定区域停车综合改善方案，同时开展配建停车增容、公共停车场建设、路内停车位优化、泊位共享等工作。滚动编制停车设施建设行动计划，对停车设施建设项目实行台账式管理，有序推进项目实施。

### 第三十六条 开展实施评估

定期开展停车设施规划实施评估工作，保障规划精准实施。结合城市发展、交通系统建设、机动车增长等因素，评估和动态调整实施方案，提高规划的可实施度，加强规划对停车设施发展建设的指导和统筹作用。

### 第三十七条 强化用地保障

在加强用地规划计划保障、规范停车场用地管理、完善停车场用地优惠政策、鼓励空间综合开发、促进存量挖潜和集约节约用地、明确停车场产权登记及供后管理等方面统筹发力，完善城市停车场用地配套政策体系，有效保障城市停车场建设的用地需求。

## 第十章 附则

### 第三十八条 资金保障措施

在城市建设维护费、土地出让收益或交通发展专项资金中，划拨一定比例，设立“城市静态交通设施建设专项资金”，专门用于支持公共停车场（含非机动车）的规划、建设与智慧化改造。

对于具有强烈公共属性、难以盈利的公益性停车场（如地铁接驳站、老旧小区配套），由发改、财政、住建部门将其纳入年度政府投资计划，通过国债、地方债、一般公共预算等渠道进行直接投资建设。

鼓励符合条件的国有企业或项目公司，发行“停车场建设专项债券”，用于符合条件的停车场项目建设。

对于已建成、运营成熟、能产生稳定现金流的优质停车场资产，可探索打包发行公募REITs，盘活存量资产，将回收资金用于新的停车场建设，形成投资良性循环。

### 第三十九条 完善综合管理

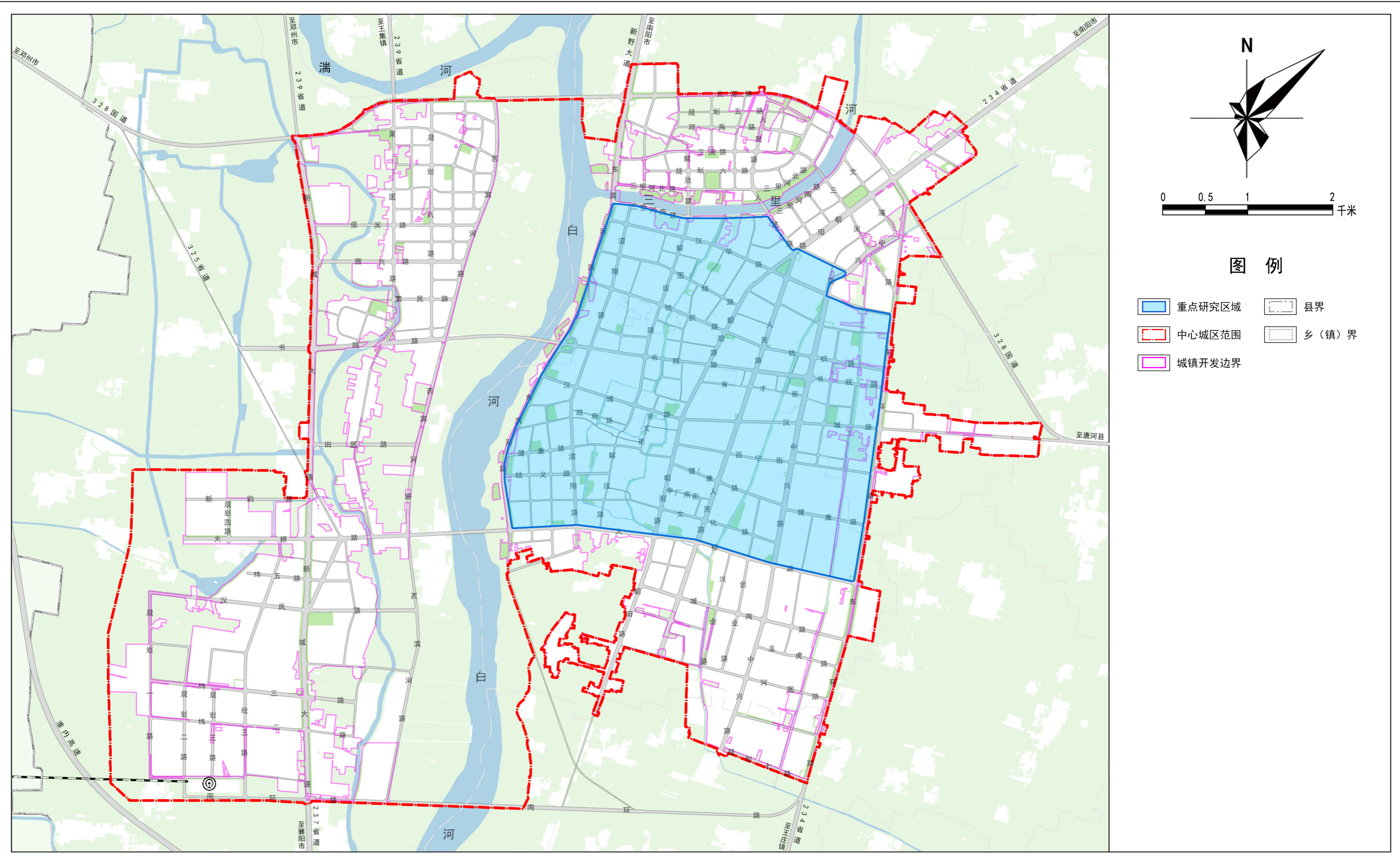
着力统筹综合管理策略，多措并举促进高效发展。构建县级智能停车云平台，结合云计算、物联网、大数据、人工智能等先进技术，提升停车体系智能化水平；利用技术手段推动泊位共享，着力提升泊位利用效率；研究“只售不租”解决方案，破解配建停车设施空置难题；推动路内停车灵活精准、动态管理，规范经营服务；充分发挥价格杠杆调节作用，引导市场合理定价，市场化手段有效调控停车设施供需关系。

### 第四十条 法律效力

批复后的规划文本和图集具有同等法律效力。

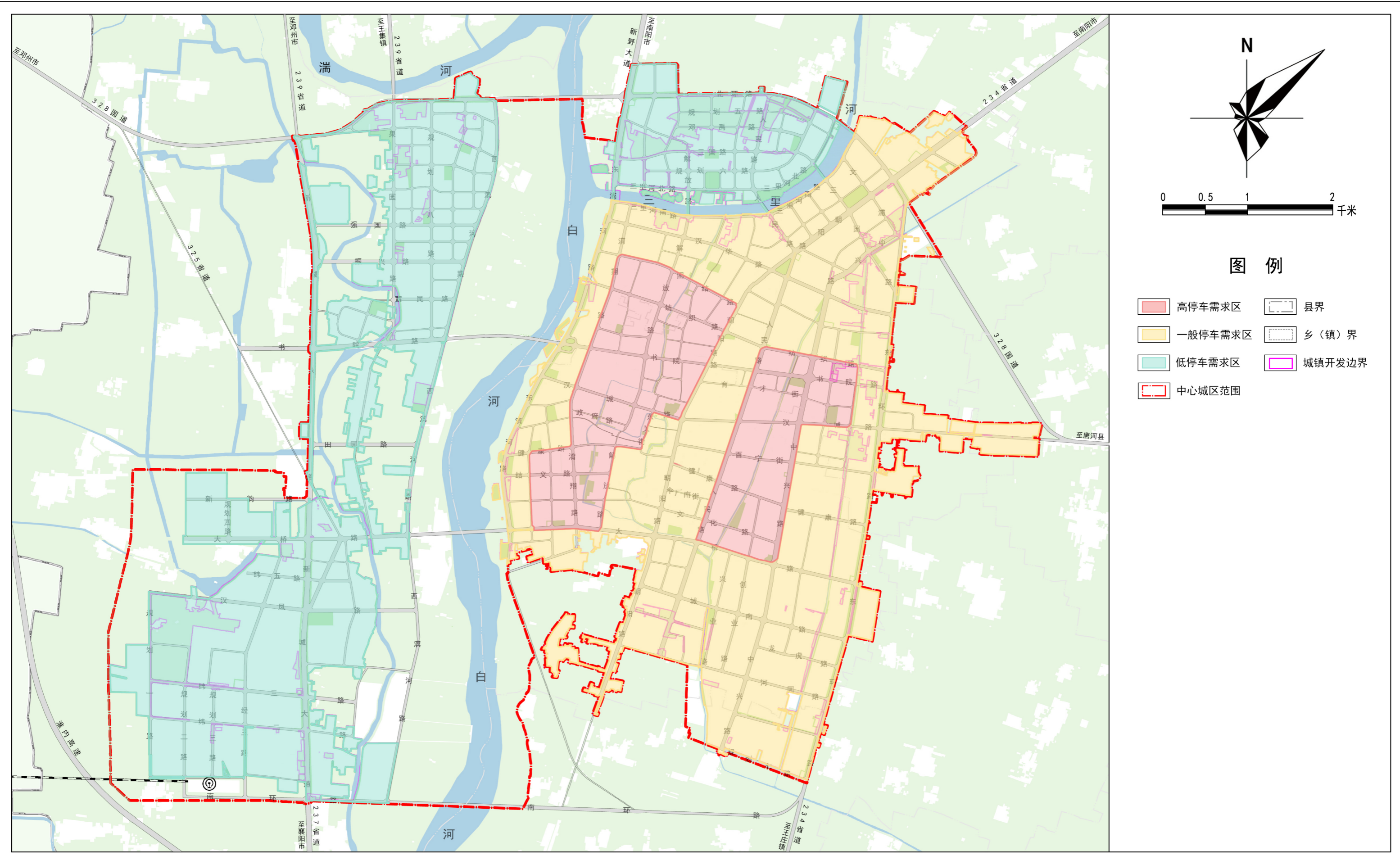
# 新野县中心城区停车和静态交通管理专项规划（2021-2035年）

规划范围示意图



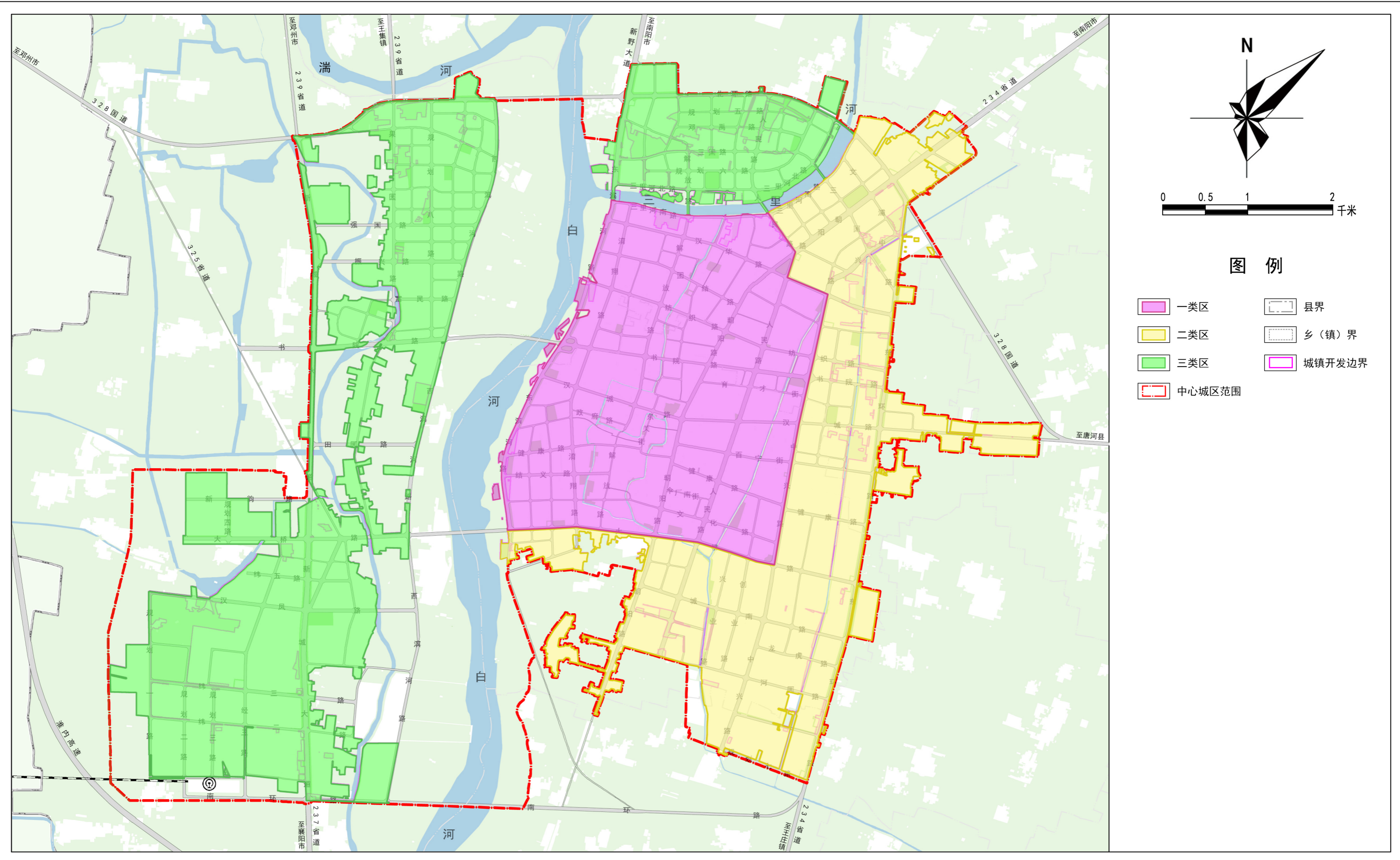
# 新野县中心城区停车和静态交通管理专项规划（2021-2035年）

## 停车需求分析图



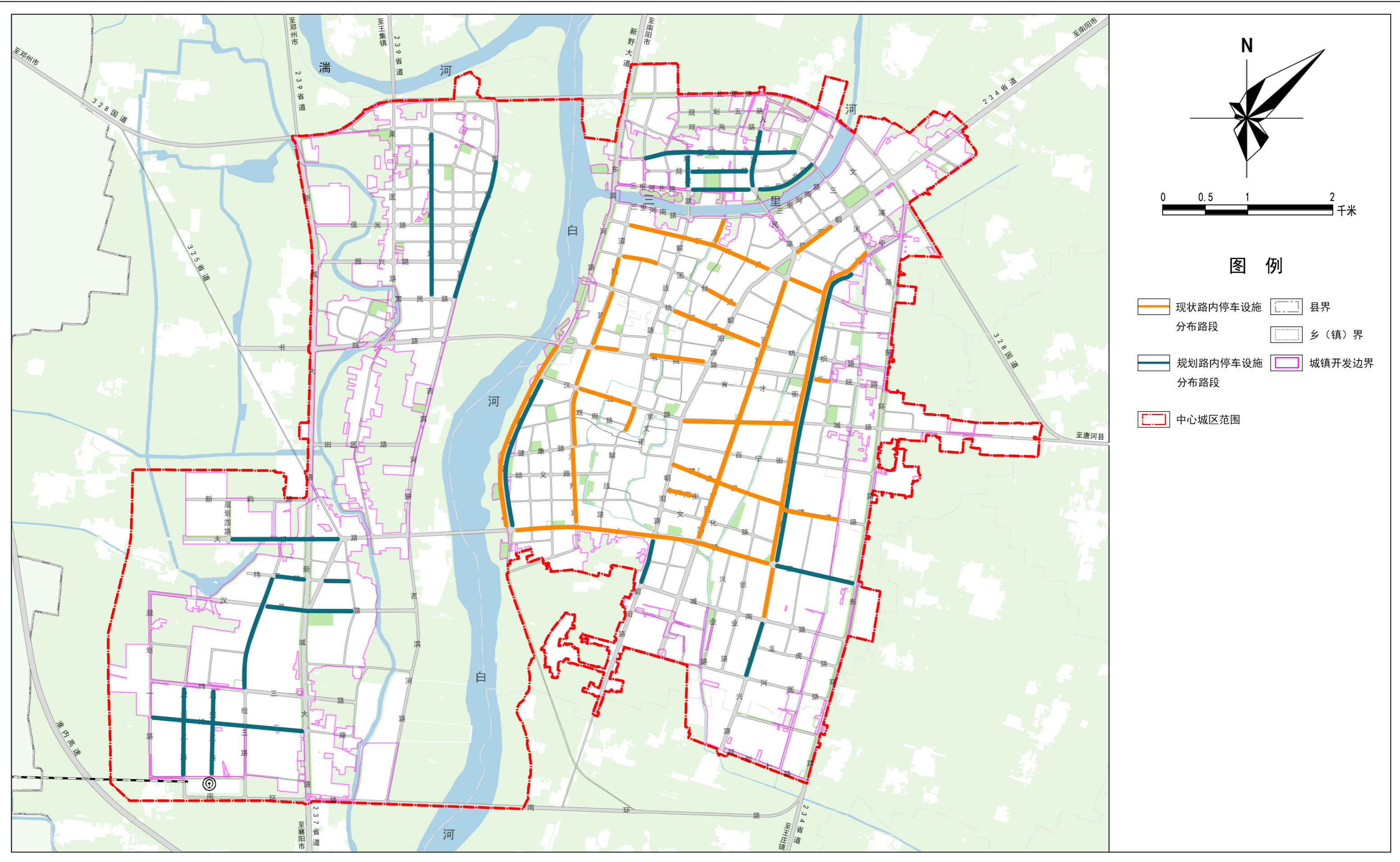
# 新野县中心城区停车和静态交通管理专项规划（2021-2035年）

## 停车分区规划图



# 新野县中心城区停车和静态交通管理专项规划（2021-2035年）

## 路内停车设施规划布局图

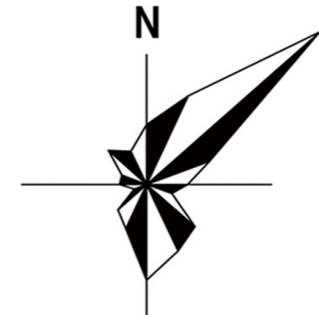
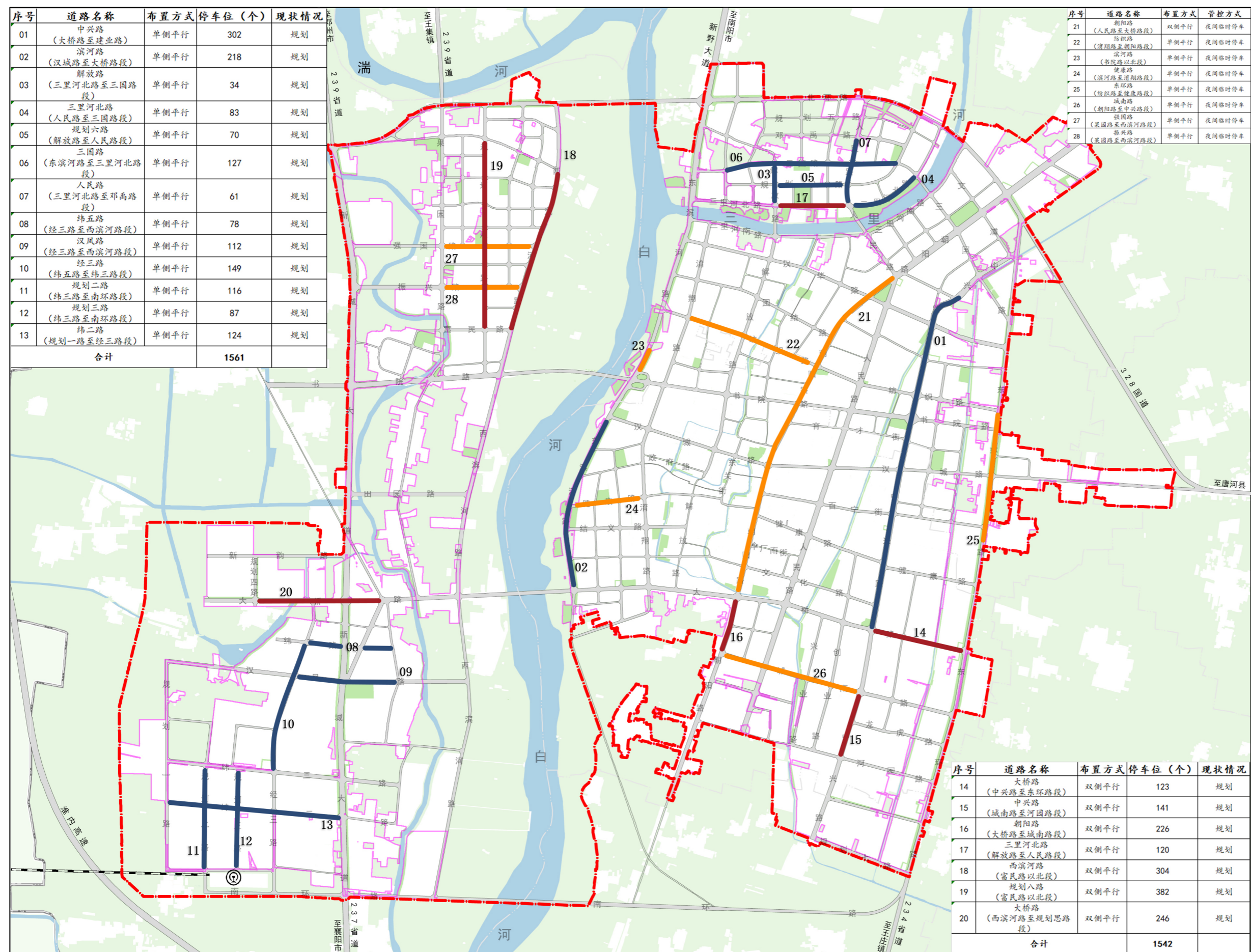


# 新野县中心城区停车和静态交通管理专项规划（2021-2035年）

## 路内停车设施类型划分图

序号	道路名称	布置方式	停车位(个)	现状情况
01	中兴路 (大桥路至建业路)	单侧平行	302	规划
02	滨河路 (汉城路至大桥路段)	单侧平行	218	规划
03	解放路 (三里河北路至三国路段)	单侧平行	34	规划
04	三里河北路 (人民路至三国路段)	单侧平行	83	规划
05	规划六路 (解放路至人民路段)	单侧平行	70	规划
06	三国路 (东滨河路至三里河北路段)	单侧平行	127	规划
07	人民路 (三里河北路至邓禹路段)	单侧平行	61	规划
08	纬五路 (经三路至西滨河路段)	单侧平行	78	规划
09	汉凤路 (经三路至西滨河路段)	单侧平行	112	规划
10	经三路 (纬五路至纬三路段)	单侧平行	149	规划
11	规划二路 (纬三路至南环路段)	单侧平行	116	规划
12	规划三路 (纬三路至南环路段)	单侧平行	87	规划
13	纬二路 (规划一路至经三路段)	单侧平行	124	规划
合计			1561	

序号	道路名称	布置方式	管控方式
21	新阳路 (人民路至大桥路段)	双侧平行	夜间临时停车
22	邓州路 (清湖路至清湖路段)	单侧平行	夜间临时停车
23	滨河路 (书院路以北段)	单侧平行	夜间临时停车
24	健康路 (滨河路至清湖路段)	单侧平行	夜间临时停车
25	东环路 (物恒路至健康路段)	单侧平行	夜间临时停车
26	城南路 (新阳路至中兴路段)	单侧平行	夜间临时停车
27	深园路 (渠国路至西滨河路段)	单侧平行	夜间临时停车
28	渠国路 (渠国路至西滨河路段)	单侧平行	夜间临时停车



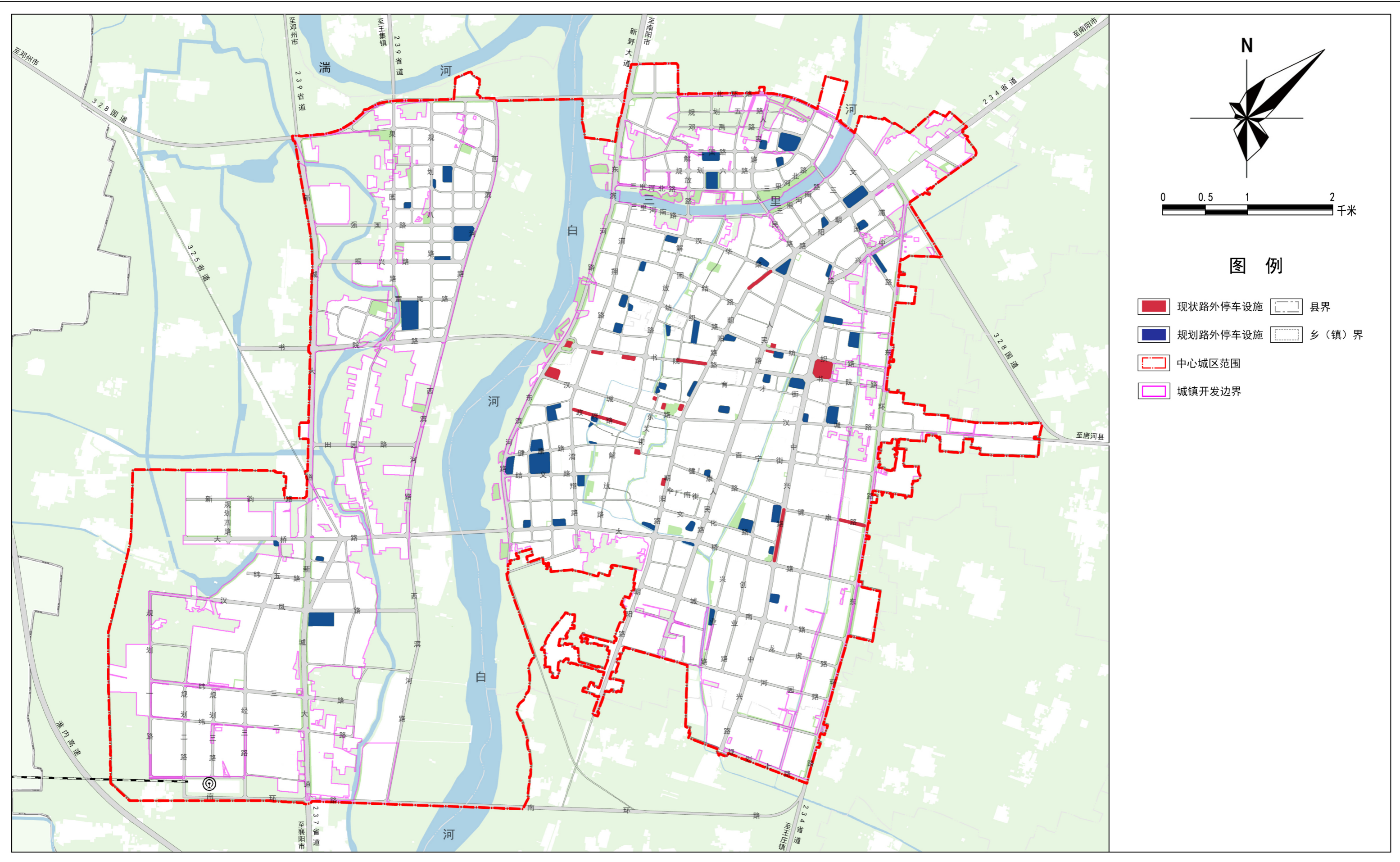
### 图例

- 规划双侧平行路内  
停车设施分布路段
- 规划单侧平行路内  
停车设施分布路段
- 规划夜间路内临时  
停车设施分布路段
- 县界
- 乡(镇)界
- 城镇开发边界

序号	道路名称	布置方式	停车位(个)	现状情况
14	大桥路 (中兴路至东环路段)	双侧平行	123	规划
15	中兴路 (城南路至河园路段)	双侧平行	141	规划
16	朝阳路 (大桥路至城南路段)	双侧平行	226	规划
17	三里河北路 (解放路至人民路段)	双侧平行	120	规划
18	西滨河路 (富民路以北段)	双侧平行	304	规划
19	规划八路 (富民路以北段)	双侧平行	382	规划
20	大桥路 (西滨河路至规划思路 段)	双侧平行	246	规划
合计			1542	

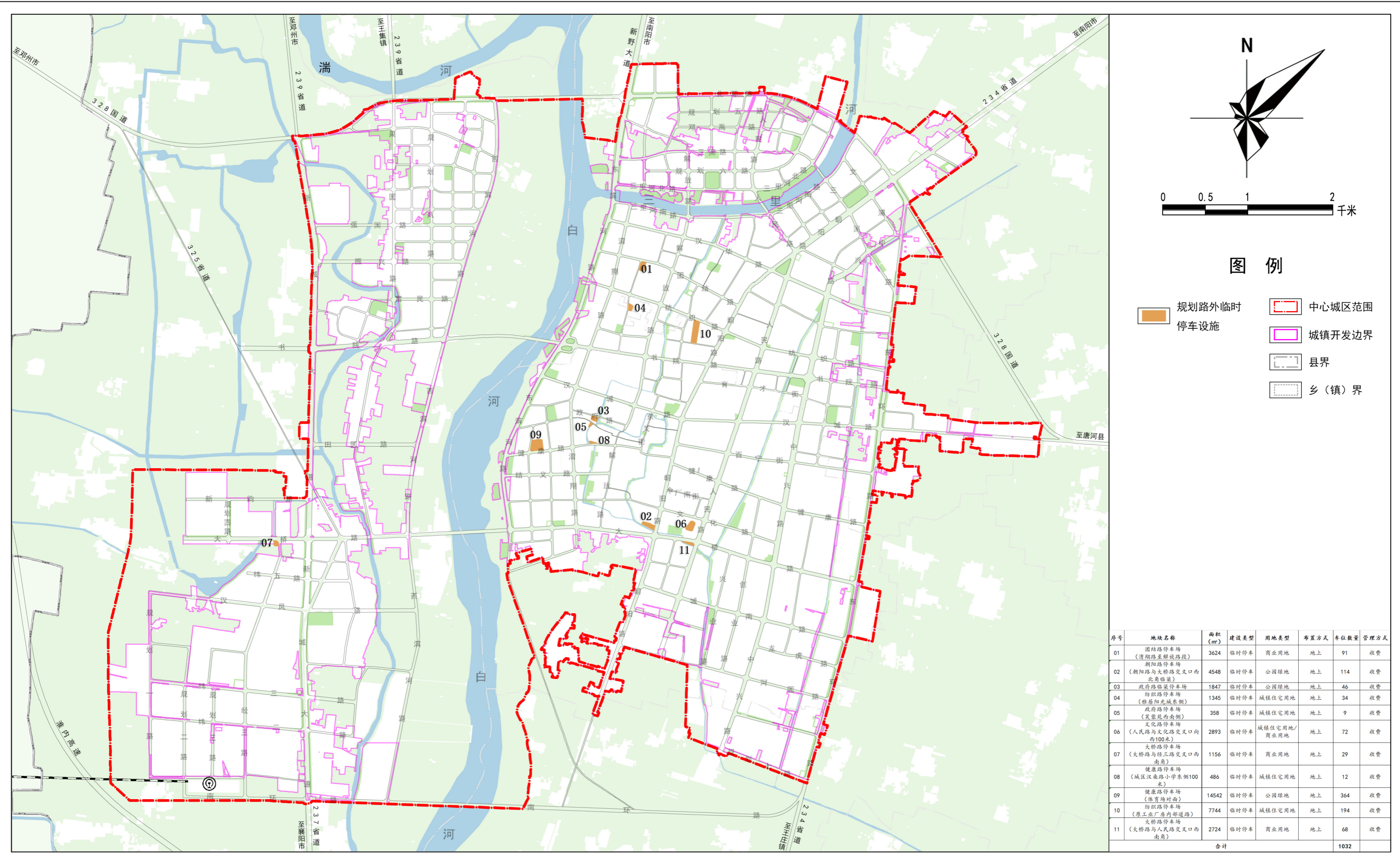
# 新野县中心城区停车和静态交通管理专项规划（2021-2035年）

## 路外停车设施规划布局图



# 新野县中心城区停车和静态交通管理专项规划（2021-2035年）

## 路外停车设施类型划分图-1



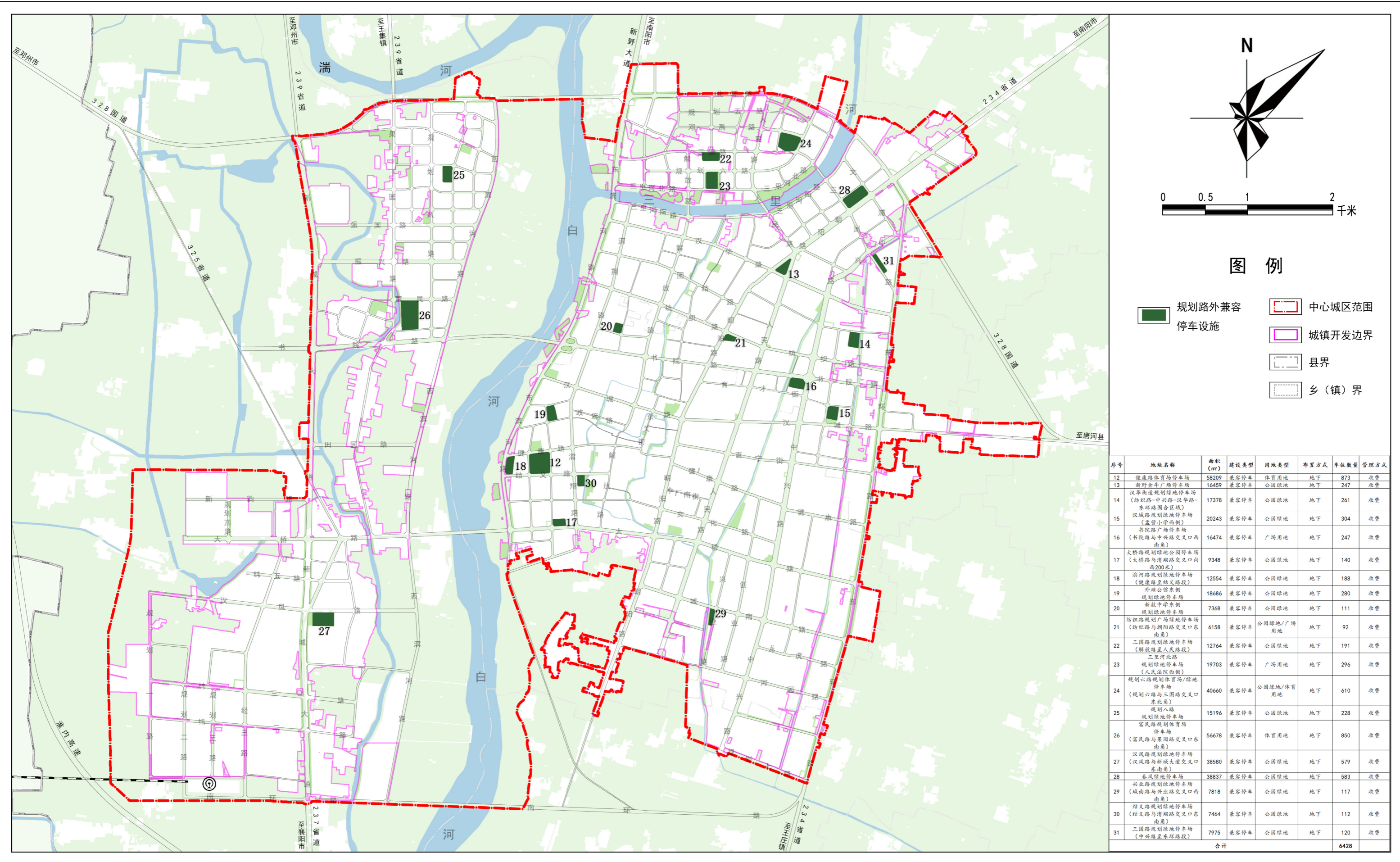
### 图例

- 规划路外临时停车设施
- 中心城区范围
- 城镇开发边界
- 县界
- 乡（镇）界

序号	地块名称	面积 (m <sup>2</sup> )	建设类型	用地类型	布置方式	车位数量	管理方式
01	团结路停车场 (滑翔路至解放路段)	3624	临时停车	商业用地	地上	91	收费
02	朝阳路停车场 (朝阳路与大桥路交叉口西北角临渠)	4548	临时停车	公园绿地	地上	114	收费
03	政府路临渠停车场 (政府路停车场)	1847	临时停车	公园绿地	地上	46	收费
04	纺织路停车场 (雅居阳光城东侧)	1345	临时停车	城镇住宅用地	地上	34	收费
05	政府路停车场 (宏泰苑西南侧)	358	临时停车	城镇住宅用地	地上	9	收费
06	文化路停车场 (人民路与文化路交叉口向西100米)	2893	临时停车	城镇住宅用地/商业用地	地上	72	收费
07	大桥路停车场 (大桥路与经三路交叉口西南角)	1156	临时停车	商业用地	地上	29	收费
08	健康路停车场 (城区汉梁路小学东侧100米)	486	临时停车	城镇住宅用地	地上	12	收费
09	健康路停车场 (体育场对面)	14542	临时停车	公园绿地	地上	364	收费
10	纺织路停车场 (原工业厂房内部道路)	7744	临时停车	城镇住宅用地	地上	194	收费
11	大桥路停车场 (大桥路与人民路交叉口西南角)	2724	临时停车	商业用地	地上	68	收费
合计						1032	

# 新野县中心城区停车和静态交通管理专项规划（2021-2035年）

## 路外停车设施类型划分图-2



# 新野县中心城区停车和静态交通管理专项规划（2021-2035年）

## 路外停车设施类型划分图-3

