

天津市机动车停车设施专项规划（2021-2035年）

(公示稿)

第一章 总则

1、规划背景及意义

为合理配置停车资源，科学安排停车设施建设，有效增加停车设施供给，加快补齐我市公共服务短板，改善交通环境，推动高质量发展，按照市政府有关工作部署，配合我市国土空间总体规划编制工作，同步编制本次规划。

2、规划对象

参照《城市停车规划规范》(GBT 51149-2016)等有关规定，本次规划所指机动车停车设施为社会性小客车的停放设施（不包括公交车、货车等专业运输车辆、摩托车以及非机动车的停放设施），共分为三大类：

配建停车场：指依据建筑物配建停车位指标所附设的面向本建筑物使用者和公众服务的停车场。

路外公共停车场：指位于道路红线以外的独立占地或与其他用地兼容的面向公众服务的停车设施。

路内停车位：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。

3、规划范围及期限

本次规划范围为天津市全市域，规划布局重点考虑津城核心区和滨城核心区路外公共停车场。规划期限为 2021-2035 年，近期至 2025 年，远期至 2035 年。

第二章 停车发展目标与策略

1、机动车保有量预测

截至 2021 年底，我市小客车保有量为 312.8 万辆，近三年增长总量达 55.5 万辆。在国家促进汽车消费政策背景下，预计下一阶段我市还将延续机动车中高速增长态势，未来由高速增长阶段向低速稳定增长阶段转变。经预测，规划期末我市小客车保有量约 580 万辆。

2、发展战略

立足天津市建设社会主义现代化大都市、国际消费中心城市和区域商贸中心城市的发展定位，按照“需求导向、适度超前、保障基本、优化出行”基本原则，构建配建停车为主、路外公共停车为辅、路内停车为补充的集约、绿色、高效、智慧停车供给体系，实现停车设施与城市协调发展。

3、规划目标

到 2025 年，针对老旧小区、学校、医院和商业区等重点区域，加强停车设施供给；到 2035 年，机动车停车基本达到“有位、有序、有度”，规划控制泊位达到 696 万个。

4、规划原则

一是分类施策。结合城市不同区域的停车需求特征和发展特点，分类安排停车设施，优化停车设施供给结构。

二是供给多元。通过新建配建停车设施、立体挖潜停车设施、补充路外公共停车设施、优化路内停车设施、增加临时用地停车设施、共享停车设施等手段，完善停车设施供给体系。

三是用地集约。通过停车空间立体综合开发、盘活闲置土地、用地复合利用等手段，提高土地使用效率。

四是统筹协同。充分考虑城市停车系统与轨道交通发展的关系，加强出行停车与公共交通有效衔接，实现交通体系协同发展。

5、主要地区停车设施提升策略

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

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

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

第三章 配建停车设施规划

1、停车配建规划要求

新建建设项目严格执行停车配建标准，充分满足居住类建筑基本停车需求；重点提高医院、商业等公共服务建筑配建标准，差异化满足出行停车需求；完善新能源充电设施配建要求，新建住宅项目 100%预留充电设施建设条件，新建公共管理与公共服务项目、商业服务业项目充电设施预留比例不低于 15%，为停车提供便捷和高效服务。

2、停车配建标准动态评估

适时开展我市建设项目停车场（库）配建标准评估工作，根据评估结果，及时调整建设项目停车场（库）配建标准。

第四章 路外公共停车场规划

1、规划布局原则

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

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

集约节约原则。贯彻资源集约节约的指导思想，充分利用地下地上空间建设停车设施，提倡土地复合利用、立体开发，鼓励建设多功能综合体。

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

2、规划布局方案

路外公共停车场按建设形式分为独立占地停车场和兼容性停车场，兼容性停车场结合公园、绿地、广场、交通设施、公共建筑和立交桥下空间等用地复合设置。

双城核心区共规划路外公共停车场 804 处、提供 18.8 万个泊位，其中独立占地停车场 254 处、兼容性停车场 550 处。

3、规划举措

按照“建成区挖潜补缺、新建区适度供给、合理引导交通”的总体思路，统筹安排路外公共停车场。

建成区路外公共停车场主要采取以下举措：

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

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

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

(4) 针对城市轨道交通及市域（郊）铁路外围站点等地区，规划布局“停车+换乘”（P+R）停车场，有效截流小客车进入城市核心区。

新建区路外公共停车场主要采取以下举措：

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

第五章 路内停车位规划

1、路内停车位设置要求

路内停车位重点解决学校、医院、办公楼、商业区、旅游景区等重点区域白天短时停车以及老旧小区夜间基本停车需求。路内停车位设置应当处理好与机动车、非机动车和行人交通的关系，保障各类车辆、行人的通行和交通安全。停车位设置须遵循《城市道路路内停车泊位设置规范》（GAT-2009）和《城市道路路内机动车停车泊位设置规范》（DB12T 778-2018）等现行规范标准要求。

2、路内停车位规划

路内停车位规划应符合停车总量控制要求，与地区车辆停放供求状况、车辆通行条件和道路承载能力相适应，并应满足以下要求：

(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，严格控制路内停车位供给，一般不超过城市停车泊位总量的 5%；

- (2) 充分考虑老旧小区夜间基本停车需求，鼓励设置分时停车和夜间停车位，满足居民基本停车需求；
- (3) 鼓励短时停车和限时停车，提高路内停车位周转率；
- (4) 路外公共停车场运营后，进一步规范并逐步取消该路外公共停车场一定范围内路内停车位。

3、路内停车动态评估

定期开展路内停车位效益评估工作，根据道路和交通条件动态调节临时路内停车位设置，合理利用道路空间资源。

第六章 近期建设规划

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

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

统筹利用各类土地资源，通过加快建设一批独立占地和兼容性停车场、利用一批边角地块、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，合理满足出行停车需求。

双城核心区近期新规划停车场 115 处，其中独立占地公共停车场 14 处，兼容性公共停车场 9 处，临时用地停车场 65 处，储备停车场 27 处，可提供停车泊位 2.5 万余个，进一步提升双城核心区停车设施供给水平。

第七章 规划实施保障

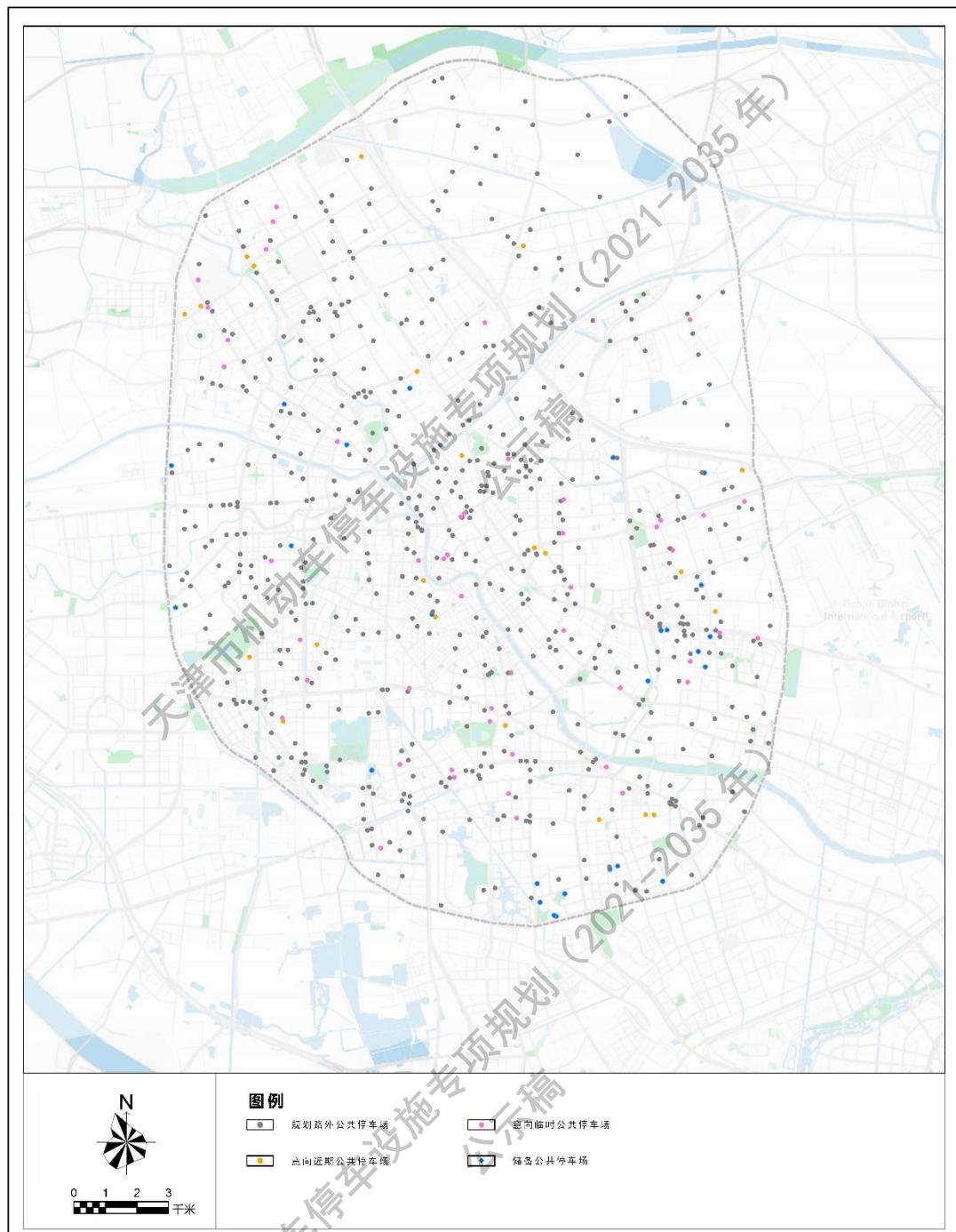
一是加强顶层设计，进一步理顺停车设施建设管理工作机制；二是定期开展规划实施评估，保障规划精准实施；三是完善停车用地保障政策，满足停车建设用地需求；四是加强资金支持税费减免，积极引入社会资本参与；五是加快智慧停车管理平台建设，推动停车共享共治；六是开展路内停车秩序治理，营造良好有序停车交通环境；七是各区组织编制区级停车专项规划，鼓励重点地区制定停

车改善实施方案。

以上为公示过程稿，具体方案、相关指标以最终批复的规划为准。

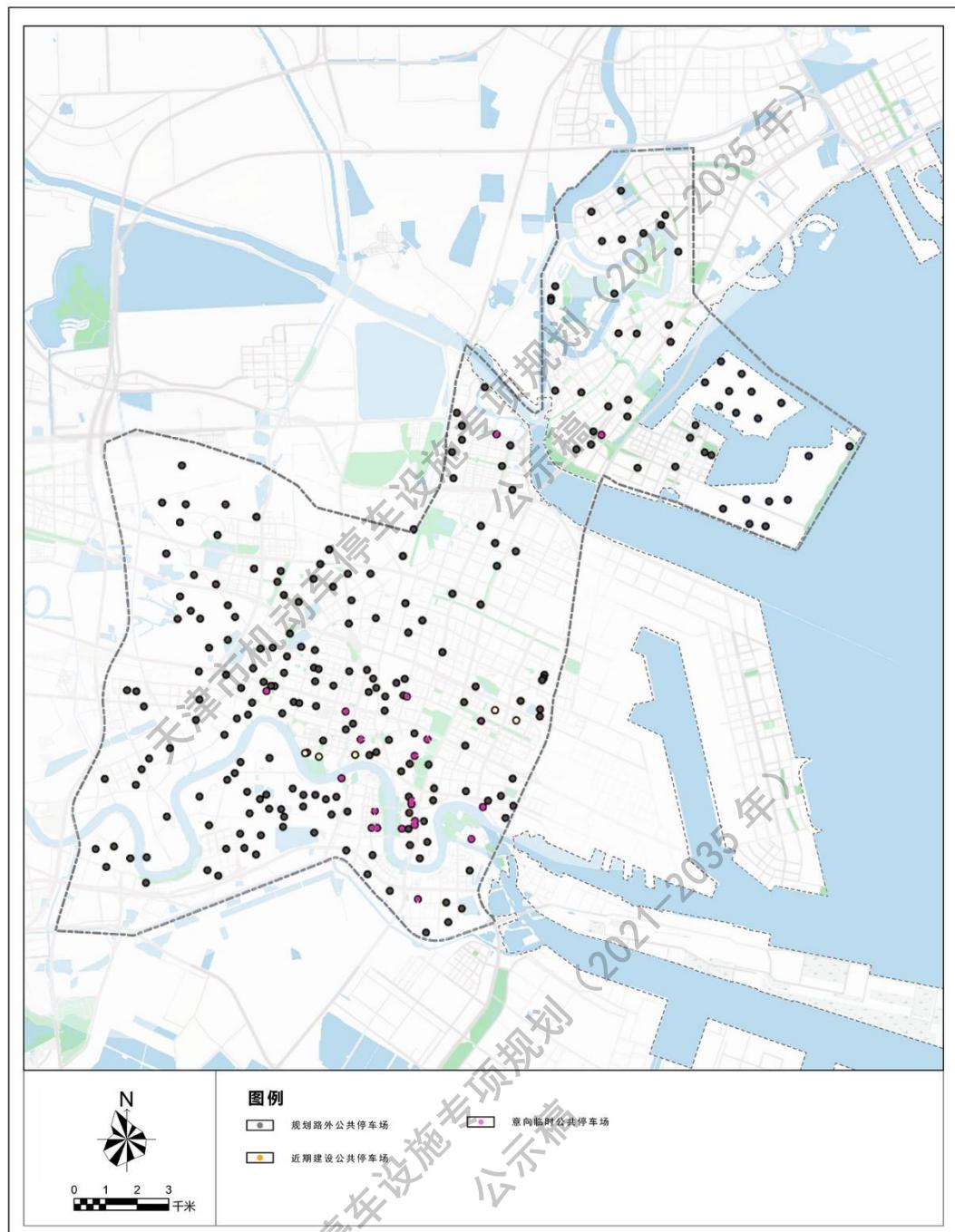
天津市机动车停车设施专项规划（2021-2035年）
公示稿

《天津市机动车停车设施专项规划（2021-2035）》公示稿
津城核心区公共停车场规划布局示意图



注：上述方案为征求意见方案，最终方案以规划批复成果为准。

《天津市机动车停车设施专项规划（2021-2035）》公示稿
滨城核心区公共停车场规划布局示意图



注：上述方案为征求意见方案，最终方案以规划批复成果为准。