关于推进郑州市区停车管理“序化”

工作总体方案

（征求意见稿）

随着城市建设速度的不断加快，市区机动车保有量持续迅猛增长，停车供需矛盾日益凸显，停车乱象较为严重，停车无序问题突出，引起社会各界广泛关注。为持续推进“三项工程、一项管理”工作，落实全市改进城市管理与改善人居环境工作要求，推进市区停车序化管理，结合我市实际，特制定本方案。

一、指导思想

坚持以人民为中心的发展理念，以营造市区安全、文明、规范、有序的停车环境为目标，坚持问题导向、目标导向、共治导向，以规范道路停车管理秩序为重点，加大停车设施供给力度、提高资源利用效率、健全停车管理机制，强化执法责任担当，不断改善和提升市民出行环境，提升人民群众的获得感、幸福感、安全感，助力郑州城市高品质提升和国家中心城市建设。

二、基本原则

（一）系统思维、综合施策。从供需两端发力，合理引导停车需求，因地制宜、因区施策、多措并举，系统化研究制定实施方案。

（二）各方联动、共建共治。构建多层级、多条线联动的工作机制，明确各部门职责；充分发挥街道、社区在停车治理中的统筹、协调作用；采取政府、企业合作经营模式，鼓励社会资本参与公共停车场建设；认真听取群众意见，坚持多方参与，共同出谋划策，形成合力。

（三）规划先行、绿色出行。完善停车专项规划，有效整合控制共享单车、公共自行车、有桩助力车等投放规模，增加居民出行选择方式，提高公共交通出行比重，减少私家车使用频率。

（四）试点先行，循序渐进。重点关注商圈、医院、学校、老旧小区、交通枢纽等重点区域的停车管理秩序，制定综合停车治理方案，做好试点，总结经验，逐步推广。

（五）政策支持，疏堵结合。完善公共停车场建设、停车收费、停车资源共享、综合执法等相关配套政策，建好“增量”（公共停车场），盘活“存量”（路内停车位和商业配建停车位），做大“总量”（有效停车供给资源）；加大联合执法力度，规范停车管理秩序。

（六）互联共享、智慧出行。持续推动市级智慧停车管理平台建设，拓展应用场景，加快停车资源联网，科学调配各类资源，缓解停车供需矛盾。

三、工作目标

通过共建共治共享方式，坚持政府统筹协调、统一部署，完善顶层设计和政策引导，系统推进公共停车场建设、盘活闲置停车资源、优化市级智慧停车管理平台，推行公安城管联合执法模式，力争2021年10月底前基本消除市区道路路内路外机动车和非机动停车乱象,停车秩序明显改善；2021年底前基本实现停车秩序的常态化管理，重要商圈、交通枢纽区域、医院、学校及老旧小区等区域的停车秩序大幅度提升。

四、主要任务

（一）优先发展城市公共交通，减少私家车出行频率和停车需求。

继续建设更高水平“公交都市”，打造“轨道上的郑州”，加快公交线网优化布局，提升公交基础设施支撑能力。

**1.打造“轨道上的郑州”**。围绕“市区连片成网、都市圈互联互通”，大力推动市内轨道交通与干线铁路、城际铁路、市域轨道交通“四网融合”，进一步加大市内轨道交通建设力度，真正把郑州打造成“轨道上的都市”。2020年底实现轨道交通3号线一期、4号线工程初期运营，累计开通运营7条线路、206.3公里、152座车站，“米字+环”网络化运营格局初具雏形，在建8条线路、203.3公里、121座车站。“十四五”期间实现第三期建设规划线路初期运营，运营总里程突破400公里，城市轨道交通客运分担率超50%，轨道交通在城市公共交通体系中的主体地位基本确立；适时开工建设K1、K2快线，力争实现开通运营，启动第四期建设规划报批及建设工作。

牵头单位：市交通局

责任单位：市轨道交通建设中心、郑州地铁集团公司

**2.加快公交线网优化布局。**结合轨道交通建设进度构建以轨道交通和快速公交为骨干、以常规公交为网络的一体化公共交通服务体系。**一是**推进公交与轨道交通融合发展，对轨道交通满载率过高的区段增加公交大站快车、快速直达专线，轨道交通覆盖不到的地方重点发展接驳公交线路，延伸轨道交通服务范围，充分发挥公交主力军作用，轨道交通站点100米范围内设置公交站，具备条件的轨道交通站点设置公交枢纽站，力争实现换乘无缝衔接。**二是**进一步提升公共交通整体服务能力，增强公共交通吸引力。完善“四级”公交网络，开展“快、干、支、微”四级公交网络的优化工作，结合快速走廊建设优化布局快速公交和公交干线，满足市民通勤出行需求，结合支路网和城市建设加快布局公交支线网和微循环线网，发展社区接驳巴士线路，实现背街小巷、居民社区公交站点500米全覆盖。

牵头单位：市交通局

责任单位：市公交集团公司

**3.提升公交基础设施支撑能力。**加快构建集公交场站、公交专用道、公交港湾、充电及加氢站于一体的公交基础设施支撑体系。**一是**加快公交场站建设，同时配套建设公交车辆充电站（桩），根据需求配套建设加氢站，满足公交车辆停放及充电、加氢等功能，力争“十四五”期间公交车辆进场率达到100%，避免公交车辆马路停车现象。**二是**按照“建管并重”的原则，规范公交专用道建设和管理，提高地面公交运营速度和公交吸引力；在城市主干道路和具备条件的道路上全面推进公交港湾建设，保障行车有序、乘车安全。**三是**加快公交车辆充电站（桩）和加氢站设施规划和建设，保障电动公交车辆、氢燃料公交车辆高效运营。

牵头单位：市交通局

责任单位：市发改委、市财政局、市规划局、市城建局、市园林局、市环保局、市公安局交警支队、市公交集团公司、各区（开发区）

## （二）持续加大公共停车场建设力度，推进停车资源共享高效利用。

加强规划引领，进一步完善停车场专项规划。制定出台市区公共停车场建设有关政策机制，吸引社会资本参与公共停车场建设经营，推动公共停车场建设实现产业化。以市场和现状需求为导向，加大矛盾突出区域停车供给，加大新型机械式立体停车库建设力度。以刚性任务为牵引，确保市区每年公共停车场泊位“增量”。

**1.规划引领**。结合市内各功能区开发建设实际，按照需求牵引、配置合理、突出重点、能用尽用的原则，进一步优化调整《郑州都市区主城区停车场专项规划(2017-2030年)》，将可用于停车场建设的用地进行梳理细化，建立专项数据库，为我市停车场建设提供准确选址遵循。提高规划的刚性约束，结合城市地下空间规划，充分利用地下空间,新建学校、医院、广场、公园等应同步配建公共停车场。

牵头单位：市资源规划局

责任单位：市城管局、市城建局、市大数据局

**2.政策激励。**结合近年来我市公共停车场发展现状和未来建设需求，制定出台《郑州市城市公共停车设施建设办法》，切实将公共停车场建设的规划选址、土地供应、空间利用、商业开发、审批流程、奖补措施等政策“落地砸实”，确保机制顺畅、政策优惠、高效推进、简单易行；优化调整《郑州市人民政府办公厅关于进一步做好公共停车场建设联审联批工作的通知》(郑政办明电2017)527号)内容，进一步扩大联审联批范围，简化审批程序，为公共停车场建设拓宽“绿色通道”。

牵头单位：市城建局

责任单位：市发改委、市资源规划局、市财政局

**3.市场引导。**鼓励倡导社会力量尤其是国有融资平台投资建设公共停车场。由市国有投资平台利用公园绿地、公共广场等地下空间先行建设一批地下立体停车场，在地下停车场的选址原则、投资模式、建设模式、运营模式、管理模式等方面探索形成一套完整体系，以点带面推动全市地下停车场建设；根据市场需求和建设用地紧张实际，大力推行立体车库建设，在传统升降平移式车库的基础上，引入垂直循环式、水平循环式、多层循环式、平面移动式、巷道堆垛式、垂直升降式等建设类型，充分满足市场各类需求，从立体空间入手提高公共停车泊位“增量”。

牵头单位：市城建局

责任单位：市发改委、市资源规划局、市财政局、各区（开发区）

**4.任务牵引。**每年在市区新建公共停车场泊位5万个以上（不含住宅小区和单位内部等建设的非公共停车位）。编制我市公共停车场年度建设计划，明确任务划分、建设主体、责任单位、投资规模、泊位数量等事项，参考用地控制和现状闲置地块的情况，采用永久用地和临时用地相结合的方式，从片区新改建项目鼓励增配、P+R停车、地下空间开发、老旧小区挖潜、平改立等方面，压实各区、开发区责任，切实保障每年新增5万个公共停车泊位，逐步缓解停车矛盾，推动停车产业良性发展。

牵头单位：市城建局

责任单位：市资源规划局、市财政局、市城管局、各（开发区）

**5.盘活资源**。各区、开发区要充分挖掘边角地块（零散场地、闲置收储用地、建筑后退空间）以及利用城市广场、学校操场、公园绿地以及公交场站、垃圾站等公共设施地下空间布局增加下沉式立体停车设施的用地供给。结合全市老旧社区改造，在有条件的小区增设机械立体停车设施，弥补老旧小区停车短板。同时，各区、开发区要利用闲置工地、低效用地和违法建筑拆除后土地等资源设置临时性公共停车场，以满足周边居民停车需求。要按照“应划尽划”的原则，进一步对道路路内停车资源进行挖潜，增加道路停车泊位供给。要依托“郑好办”APP智慧停车平台，研究推动停车资源共享，有效缓解重点区域停车供需矛盾。

牵头单位：市城建局、市城管局

责任单位：市发改委、市资源规划局、市财政局、市公安局交警支队、各区（开发区）

（三）加快推进城市慢行交通系统建设，增加方便快捷的出行方式。

采取超标电动自行车专项整治和引进有桩共享助力车相结合的措施，实现私人电动车减量（市区控制在100万辆左右）。完善慢行交通系统建设，开展人性化、精细化道路空间和交通设计。

按照**“2+20-200”**模式建设。“2”即2020年选取2类区域：一类为大型公建比较密集、内部各功能区功能明晰、慢行体系相对独立且有相关建设及管理经验的新城区；另一类为老城区公建、居住功能相对聚集，交通发生吸引特征相对稳定、慢行出行体量较大、出行距离适中，有较好基础的老城区。与现有慢行系统结合，公开招标由企业自行投放运营有桩共享助力车进行试点，试点结束后进行考核评估，确定在郑州市全市推广；“20”即市区共享单车及共享有桩助力车总量控制在20万辆。经试点评估可行后，2021年计划全市启动投放有桩共享助力车10万辆，将现有市区共享单车压缩至10万辆；“200”即淘汰市区现存约200万辆超标电动车。通过慢行出行方式多元化，企业参与以旧换新、折价回购等政策措施，计划在2021年底前强制淘汰市区超标电动车约200万辆(全市总计电动自行车挂牌360万辆，超标电动车约200万辆）。

牵头单位：市城管局

责任单位：市公安局、市市场监管局、市自然资源规划局、市财政局、市城建局、各区（开发区）

（四）加快新的差异化停车收费办法实施，大幅提高公共停车泊位周转率。

加快《郑州市市区机动车停放服务收费管理办法》的出台实施，积极开展各项准备工作，稳步推动停车差异化收费工作的组织实施，持续强化停车收费政策的长效管理。

**1.积极开展各项准备工作。**制订宣传方案，通过开设专栏、录制宣传片、民意调查等，充分发挥报刊、广播、电视、互联网及社区宣传栏等传播媒体作用，加大对有偿停车、有序停车、违法严管等的宣传力度，营造氛围，提升市民文明停车、文明出行的素质。各区、开发区按时完成市区路内高位视频智能设备安装、调试及收费管理人员培训工作，及时对道路路内停车泊位和实行政府定价、政府指导价的停车场收费公示牌进行更换。

牵头单位：市发改委

责任单位：市城管局、市自然资源规划局、各区（开发区）

**2.稳步推动差异化收费的全面实施。**各级城市管理部门要加强各类停车场（所）的日常监督执法检查，对违规收费的停车场加大监管处罚力度，对未经批准擅自设立的非法停车收费点及非法收费人员，联合公安部门依法取缔，形成震慑；做好智慧停车平台客户服务电话及各区（开发区）市民投诉电话的接听工作，及时接收、分派、处理、回复相关投诉；推进市智慧停车管理服务平台和交通违法行为查处系统数据共享，将智慧停车管理服务平台所采集违法停车信息纳入到市公安交管系统，加大对违法停车行为的查处力度，确保车辆有序停放。

牵头单位：市城管局

责任单位：市市场监管局、市公安局交警支队、各区（开发区）

**3.持续强化停车收费长效管理。**建立停车收费监督考核机制，各区（开发区）停车服务收入严格实行“收支两条线”管理,专项用于公共停车设施建设、运行、管理，收支情况每年向社会公布。对智慧停车管理服务平台稳定性、可靠性的进行监管；重点对道路路内停车泊位内智能化高位视频设备使用情况进行综合评估，研究继续大范围推广使用的必要性和可行性，尽快实现“无感支付”“无人值守”；建立完善的欠费催缴、补缴机制，采取短信通知、电话告知等方式提醒车主及时缴费，将恶意欠费行为纳入郑州市市民个人征信系统，实现数据互通、资源共享。同时，对利用公共资源建设停车场进行全面核查，原则上均要由国有平台公司运营管理。

牵头单位：市城管局

责任单位：市发改委、市大数据局、各区（开发区）

## （五）全面贯彻落实《郑州市非机动车管理办法》，实现非机动车全方位治理。

全面贯彻落实《郑州市非机动车管理办法》，完善个人电动自行车人车关联系统，按时限要求严格查处违规上路超标电动自行车，通过“实体桩+电子围栏”规范非机动车停放秩序。

**1.完善配套政策。**市公安局制订《电动自行车登记实施细则》，对居民个人电动自行车信息进行采集并实行档案管理，按时限要求严格查处违规上路通行的超标电动自行车；市市场监管局对生产、销售不符合强制性国家标准电动自行车的企业依法查处，并组织指导电动自行车生产企业、经营者在市区全面开展超标电动车以旧换新、折价回购等工作；市城管局会同有关部门建立全市互联网租赁自行车经营监管机制，实行动态管理，2021年底组织分期分批将市区现存共享单车总量由17.8万辆压减至10万辆，加强对共享单车企业运维情况的督导考核。同时，要结合有桩共享助力车的建设，研究制定郑州市非机动车停放区设置技术导则，通过“实体桩+电子围栏”实现“两桩”融合，有效解决无序停放、占道停放等问题。一是分区分级规范停车区设置要求，对重点城市功能区、重要交通枢纽、轨道交通站点的停车区域予以规范。二是在停放区域施划标准方面做出更加细致的规范，明确停放区的设置要求、设置形式及设施标准。

牵头单位：市公安局

责任单位：市市场监管局、市城管局、各区（开发区）

1. **开展专项治理**。各区城市管理部门要不定期的在地铁站点、商圈、医院等区域周边开展非机动车停放的专项整治活动。辖区办事处、地铁公司、商场和医院物业公司各方齐抓共管，着力解决管理主体不明确、停放区域施划不合理、共享单车运维不到位等问题；将共享单车企业纳入办事处网格化管理体系，按照“定人、定车、定点”的原则，组织企业将运维力量直接下沉至办事处执法中队，进一步充实基层日常管理力量；同时，按照《郑州市非机动车管理办法》的要求和属地管理的原则，加大对非机动车乱停乱放和违法行驶行为的执法处罚力度，提升非机动车的管理水平。

牵头单位：市城管局

责任单位：市公安局、各区（开发区）

## （六）厘清机动车违停执法职责，建立长效联合执法机制。

重新界定市区道路违法停车的处罚职责，明确快速路、主干道机动车违法停放行为由公安交警部门查处，次干道、支路背街机动车违法停放行为由城管执法部门查处，城市管理执法处罚信息录入公安交管系统。

**1.建立协同执法机制。**完善城市管理部门与公安交警部门处罚权的法律法规支撑，做到有法可依、依法处罚。建立违法停车问题快速发现和查处机制，部门间加强协作联动，有效整合交警和城管执法路面执法力量，开展联合执法，消除管理盲区，提升执法效果。

牵头单位：市司法局

责任单位：市城管局、市公安局交警支队、各区（开发区）

**2.做好责任界定和执法的衔接融合。**明确市区快速路、主干道机动车违法停放由公安交警部门负责，次干道和支路背街机动车违法停放由各区城管执法部门负责。城管执法、公安交警部门应分别确定责任部门和专门人员，加强日常协调联系。城管执法部门采集信息经公安交警部门审核录入公安交管系统。落实分步推进机制，做好城管执法部门与公安交警部门执法沟通协作，实现执法处罚过程无缝衔接、充分配合。

牵头单位：市公安局交警支队

责任单位：市城管局、各区（开发区）

**3.加强城管执法基础工作建设**。按照“权责一致”的原则，市城管执法部门要制定详细的支路背街违法停车处罚实施细则和考核办法，并纳入市区“大城管”考核体系。按照“人随事走”的原则，各区（开发区）城管执法部门应增设专门机构，配备专业执法人员、采购专用设备，所需经费纳入本级财政部门预算予以保障，确保将执法职责落到实处。

牵头单位：市城管局

责任单位：各区（开发区）

五、保障措施

（一）加强组织领导。成立郑州市区停车管理序化攻坚工作领导小组，由代市长侯红任组长，市委副书记周富强任常务副组长，市政府副市长马义中、高永、陈宏伟任副组长，市政府各分管副秘书长、牵头及责任委局主要负责人及各区、开发区政府主要领导为成员。领导小组下设办公室，陈宏伟副市长兼任办公室主任，办公室设在郑州市改进城市管理指挥部，负责市区停车管理序化工作的计划统筹、组织实施、协调保障、督导考核等。相关牵头委局要分别制定详细的工作实施方案,进一步分解任务,夯实责任,细化工作和时间节点,明确措施和要求,确保“责任到人、任务清晰、时限明确、有效推进”，形成“齐抓共管”的工作局面。

（二）强化资金保障。各级财政部门要加强资金扶持力度，建立稳定的城市停车建设和管理资金保障机制，并纳入年度财政预算，对停车管理序化工作给与必要的资金保障。强化财政资金的引导作用，设立专项奖补资金，吸引社会资本参与公共停车场建设，拓宽融资渠道，创新金融服务，为停车建设提供优质、低成本的融资服务。

（三）完善监督考核。针对停车序化管理工作要建立完善的考核评价机制，每月对各区政府和市直责任单位在任务完成、推进措施、协调保障等方面进行全面考核评定,并通报全市。年终时,市政府根据年度考核情况将给予奖优罚劣,促进公共停车场建设管理工作有序开展。

（四）强化宣传引导。各级政府要注重沟通协调,强化宣传引导,广泛发动社会力量积极参与停车场建设管理。充分利用各种新闻媒体,大力宣传工作中的好成效、好做法,争取广大群众的支持和配合,形成全社会“停车入位、管理规范、文明停车、违停受罚”的良好格局。

 年 月 日