关于公开征求《长春市电动汽车充换电基础设施专项规划（2020-2035年）》意见的公告

为贯彻落实《吉林省新基建“761”工程实施方案》，我委组织编制了《长春市电动汽车充换电基础设施专项规划（2020-2035年）（征求意见稿）》。为进一步增强规划的科学性，现面向社会各界公开征集意见和建议。

欢迎社会各界提出宝贵意见和建议，公开征求意见时间2021年7月21日至2021年8月21日，请通过电子邮件或信件反馈。

邮寄地址：长春市人民大街10111号长春市发展和改革委员会能源处。

电子邮箱：cc88777179@126.com

联系电话：88777179。

2021年7月20日

附件：

长春市电动汽车充换电基础设施专项规划（2020-2035年）

为贯彻落实习近平总书记关于加快5G网络、数据中心等新型基础设施建设的重要指示精神，推动“十四五”期间我市充换电基础设施建设，按照《吉林省新基建“761”工程实施方案》、《长春市新能源汽车充电基础设施建设实施方案》要求，我市启动了《长春市电动汽车充换电基础设施专项规划（2020-2035年）》的编制工作。规划按照“客观评价、科学预测、桩站先行、统筹协调”的原则，以加快建成“适度超前、车桩相随、智能高效”的充换电基础设施体系为目标编制本规划，促进“绿色充换电”新业态发展和电动汽车的推广应用，实现城市交通绿色发展愿景。

一、客观评价现状资源，总结梳理核心问题

为响应国家关于加快新型基础设施建设进度的要求，在长春市中心城区范围内进行电动汽车充换电基础设施体系布局，对规划范围内现状电动汽车及充换电基础设施进行摸底清查，充分评估现状存在的问题。

截至2019年底，长春市新能源汽车保有量为4255辆，全市已建成充电站2处、换电站2处、公交车充电站18处，已建成各类型充电桩共1577个。经综合评估，电动汽车及充换电基础设施建设存在以下问题。

1、电动汽车推广难度大

电动汽车续航里程在低温条件下折减严重，市民对于电动汽车购买意愿不强。长春市新能源汽车保有量占机动车总量的比例为0.2%，远低于全国平均水平1.46%。

2、充换电基础设施建设相对滞后

目前长春市已建成公共充电桩仅373个，与电动汽车的比例为1:11.4，已建成公共换电站2处，公共充换电基础设施服务半径严重不足。

3、建设与规划缺少统筹

充换电基础设施建设缺乏规划支撑，导致设施建设选址困难、选址不合理、建设时序无法与用地开发同步等问题，进一步加大了充换电基础设施的建设难度。

4、建设空间资源未整合

目前充换电基础设施建设未能与交通枢纽、公共停车场、公交场站、加油加气站等城市基础设施有机结合，部分专用充换电设施不能对外开放，导致已建成充换电基础设施利用率不高。

5、配套政策体系不完善

长春市充换电基础设施建设管理相关政策尚未形成体系，缺乏充换电基础设施运营管理办法、充电服务收费标准等相关配套政策支持。

二、合理确定发展目标，明确近期发展策略

（一）提出发展目标，指导分期建设

按照“车桩相随、桩站先行，自（专）用为主、公用为辅，快慢互济、分类落实”的发展思路，加快形成以专用充换电基础设施为主体（居住地停车位、单位停车场、公交及出租车场站等），以公共充换电基础设施为辅助（医院、商场、大型文化、体育设施等公共建筑物配建停车场、社会公共停车场、交通枢纽、加油加气站、公共绿地、临时停车位等），以独立占地的城市充换电站为补充（单站或充电、换电、加油、加气等多站合一模式），布局合理、智能高效的电动汽车充换电基础设施体系。

近期2025年，基本实现满足公交车、出租车、公务车、网约车等公服领域100%电能替代充换电需求，实现中心城区公共充换电设施2.5公里覆盖率100%，居住用地100%预留充换电设施建设条件，基本实现公共充换电领域智能化。

远期2035年，基本实现满足私人小汽车、物流车等全领域电动汽车的换电需求，实现中心城区公共充换电设施1.5公里覆盖率100%，小型车专用充电设施实现桩车比1：1，实现全产业智能化，推动形成可持续发展的“互联网+充换电基础设施”产业生态体系。

（二）明确发展思路，制定分期策略

1、优先推动公服领域，逐步实现全面覆盖

近期优先推进公共交通、出租车（含网约车）、环卫车、物流车以及公安巡逻车、公务车等公共服务领域的充换电基础设施建设，发挥先行示范作用，推动长春市充换电基础设施体系的建立。

有序实施居住小区、大型公建配建停车场以及公共停车场充电桩的建设，逐步实现公共充换电基础设施全面覆盖，专用充换电设施1:1配置。

2、发挥“四大板块”优势，引领充电设施建设

近期结合“四大板块”功能定位和发展特色，优先启动各板块重点示范区充换电基础设施建设，将国际汽车城无人驾驶试验区、国际影都万达文旅城等打造为我市充换电基础设施建设示范区，引领全市充换电基础设施体系建设。

三、科学预测设施需求，合理布局设施体系

（一）以国家政策为指导，合理预测设施规模

本次规划以国家新能源汽车相关政策为指导，以《长春市国土空间规划》等上位规划为依据，综合考虑电动汽车技术发展、城市经济和机动化发展水平、相关政策引导等因素，充分结合各部门、各城区发展需求，对我市未来电动汽车发展规模进行预测。

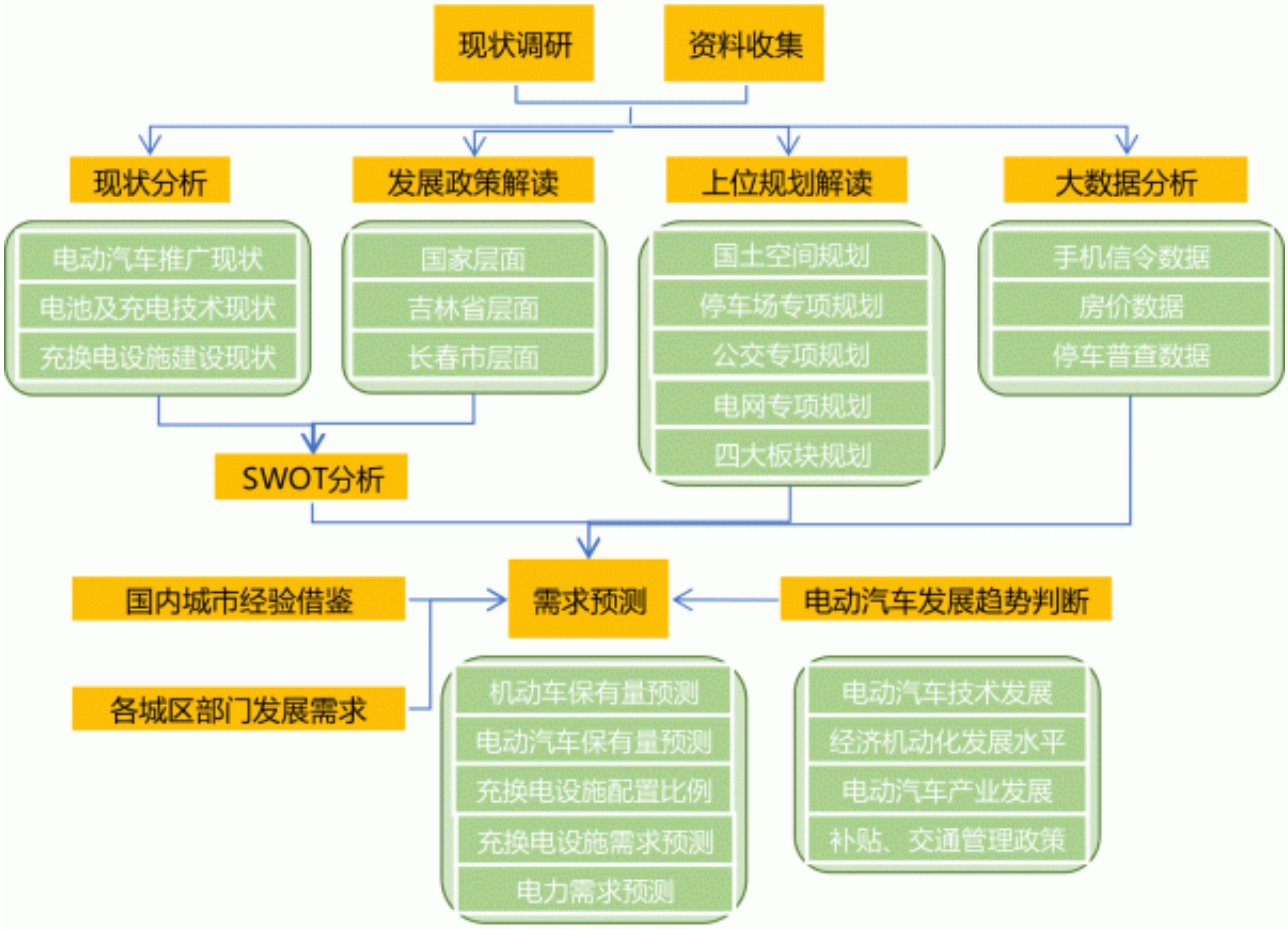


图 1 预测方法图

按照不同类型车辆配置比例要求，进行各类型充换电基础设施需求预测。

1、电动公交车按照桩车比不低于1:3配置充电桩。

2、出租车（含网约车）100辆电动汽车（换电）配置一个1换电位。

3、电动环卫、物流及公安巡逻车按照桩车比1:1配置专用充电桩，按桩车比1:7配置公共充电桩。

4、公务车、私人乘用车按照桩车比1:1配置专用充电桩，按照桩车比1:7配置公共充电桩。

预计至2025年，我市机动车保有量为190万辆，其中电动汽车保有量为3.6万辆，占机动车总量的比例约为1.9%；需建设各类充电桩1.5万个，换电车位200个，其中公交车充电桩1400个，小型车公共充电桩1671个。

至2035年，我市机动车保有量为230万辆，其中电动汽车保有量为11.5万辆，占机动车总量的比例约为5.0%；需建设各类充电桩8.9万个，换电车位300个，其中公交车充电桩3500个，小型车公共充电桩10665个。

依据正在编制《长春市国土空间规划》对各城区、开发区、县市规划人口及用地开发规模的控制，对各城区的充换电基础设施需求进行计算：

充电桩数量（个）=实际服务人口（万人）*机动车千人

拥有率（辆/千人）*电动汽车比例（%）*桩车比

各城区分阶段发展任务拆解见附表。

（二）按照分类落实原则，制定设施布局原则

本次规划电动汽车充换电基础设施体系由五大类型充换电基础设施构成，包括电动公交车充电站、电动环卫物流车辆专用充电站、电动私人乘用车自（专）用充电站、电动小型车公共充电站、换电站。各类型设施布局原则为：

1、电动公交车充电站

规划公交场站、客运枢纽100%建设充电桩，结合现状及规划有条件的公交首末站建设快充充电桩。

2、电动环卫物流车辆专用充电站

结合自有场地设置环卫物流车辆专用充电桩。

3、电动私人乘用车自（专）用充电站

①新建居住用地按照总停车位的100%比例预留充电车位建设条件，在规划条件中予以落实。

②现状及新建教育科研、行政办公用地，按照不低于总停车位10%的比例设置充电车位，在规划条件中予以落实。

③新建商务设施用地按照不低于总停车位10%比例设置充电车位，在规划条件中予以落实。

4、电动小型车公共充电站

①新建的文化设施用地、体育用地、医疗卫生用地、商业设施用地、娱乐康体用地、公共设施营业网点、其他服务设施用地、公园绿地等对外开放的公共设施配建停车场，应按照不低于总停车位10%的比例设置充电车位，在规划条件中予以落实。

②结合机场、火车站、交通枢纽等大型交通枢纽设置公共充电站。结合路内、路外、快速路桥下空间等临时停车位作为补充，设置公共充电车位。

③按照1.5公里服务半径要求，结合有条件的现状及规划加油加气站、变电站设置充电车位。

④补充设置独立占地充电站。

5、换电站

按照中心城区2.5公里、外围城区4公里服务半径服务半径要求，结合机场、火车站、客运站等交通枢纽，停车场、公交场站、供热、供电用地等城市基础设施，大型商场、公园绿地等城市公共服务设施，以及加油站、加气站和未来可能建设的加氢站等能源设施，设置换电站，补充设置独立占地换电站。

（三）提出规划选址方案，指导设施落位

结合公共停车场、对外开放的大型公建配建停车场、加油加气站，共规划小型车公共充电站489处，可提供公共充电桩1.1万个，实现充电服务1.5公里半径100%覆盖；补充设置独立占地的换电站210处，可提供换电车位约300个，兼具公共充电和出租车（网约车）换电职能，实现换电服务2.5公里半径100%覆盖。

四、明确重点实施区域，强化近期项目建设

“十四五”期间，通过整合统筹现状资源，新建各类充电桩2613个。其中，结合新建、改建公交场站，新建电动公交车充电桩933个；结合快速路桥下空间临时停车场、城市公共停车场建设，新建公共充电桩1680个；新建换电站160处，换电车位200个。

（一）重点推进公共服务领域充换电设施建设

近期，以公交、出租（含网约车）、环卫、物流、政务、公安巡逻等公共服务领域充换电基础设施建设为突破点，

推动全市充换电基础设施体系建设。

（二）率先启动“四大板块”示范区充换电设施建设

将国际汽车城无人驾驶试验区、国际影都万达文旅城等打造为我市充换电基础设施建设示范区，优先启动示范区内各类型各领域充换电基础设施建设，积极承接“四大板块”高质量发展的空间规划构想，带动全市充换电基础设施体系建设。

（三）积极开展单位内部充换电设施建设

具备条件的政府机关、公共机构及事业单位，结合单位电动汽车配备更新计划以及职工购买使用电动汽车需求，利用单位内部停车场资源，按照不低于总停车位10%的比例建设充电桩。

（四）大力推进城市公共充换电站建设

按照从中心到边缘、优先发展区域向一般区域推进的原则，逐步提高公共充换电基础设施分布密度。充分利用快速路桥下空间、各类型公共停车场及具备停车条件的路内、路外公共停车泊位，以及商业、公共服务设施配建停车场，建设以快充为主、慢充为辅的公共充电设施，实现建成区3公里覆盖率达到100%。

（五）加快推进住宅小区充电设施建设

对于新建地块，严格按照规划条件要求建设或者预留充电设施建设安装条件。对于已建地块，鼓励物业联合充电设施建设运营商根据实际需求建设充电设施。

五、落实具体保障措施，提出科学规划建议

（一）土地供应

建议参考加油加气站用地供应模式，将独立占地的充换电站用地纳入公用设施营业网点用地范围，优先安排土地供应。加强新建、改建项目配套充换电基础设施审核、验收管理，将充换电基础设施配置要求纳入土地出让、项目规划方案及设计文件审查范围，保障规划落实。

（二）配套电网

根据充换电基础设施用电需求，合理布局城市供电设施。积极推动光伏电站、电化学储能电站与大型充电站的综合建设项目，并在相关规划中进行落位。电网企业需为充换电基础设施接入电网提供便利条件，优化流程、简化手续，满足充换电设施运营的电力需求。

（三）相关政策

制定《新能源汽车推广计划》、《公交、出租车、物流环卫及公安巡逻车辆更新管理办法》、《电动汽车充电服务费收费标准》、《充换电基础设施运营管理办法》等，加强充电车位管理，保障充电便利性，完善充换电基础设施计量、计费、结算等运营标准与管理规范。进一步加大电动汽车购买和充换电基础设施建设补贴力度，鼓励各类社会资本参与充换电基础设施建设。

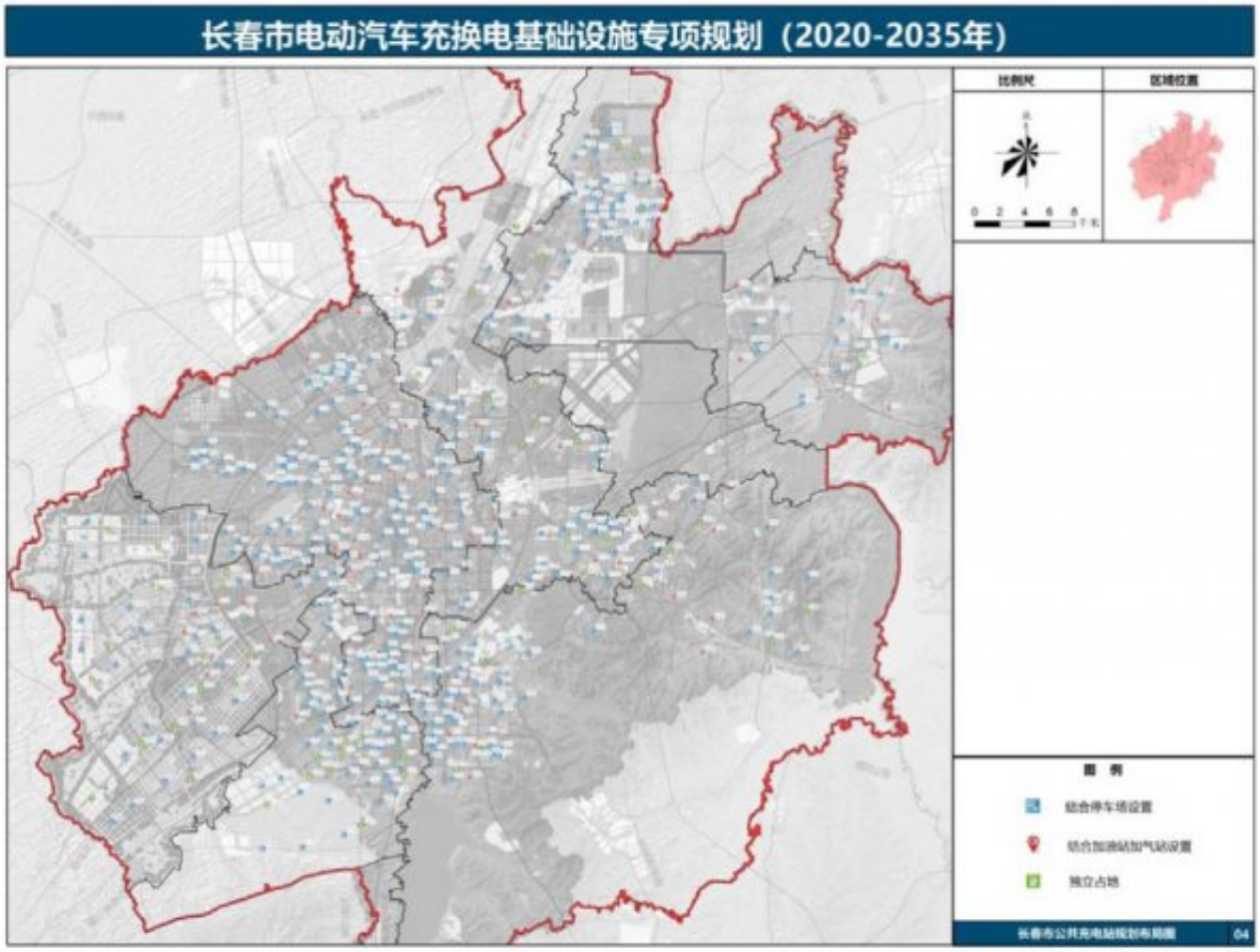
附表 1　2025 年长春市电动汽车充换电基础设施发展目标统计表

指标 / 城区	公共充电桩（个）	专用充电桩（个）	换电车位（个）
南关区	160	1500	12
宽城区	180	1700	14
朝阳区	200	1900	10
二道区	140	1200	12
绿园区	200	1650	14
经济技术开发区	100	850	12
净月高新技术产业区	160	1250	14
汽车经济技术开发区	120	1000	14
长春新区	130	1000	16
中韩（长春）国际合作示范区	100	800	10
莲花山生态旅游度假区	30	300	14
九台区	20	170	8
双阳区	20	100	8
榆树市	30	320	6
德惠市	30	220	16
农安县	20	290	6
公主岭市	40	300	14
总计	1680	14550	200

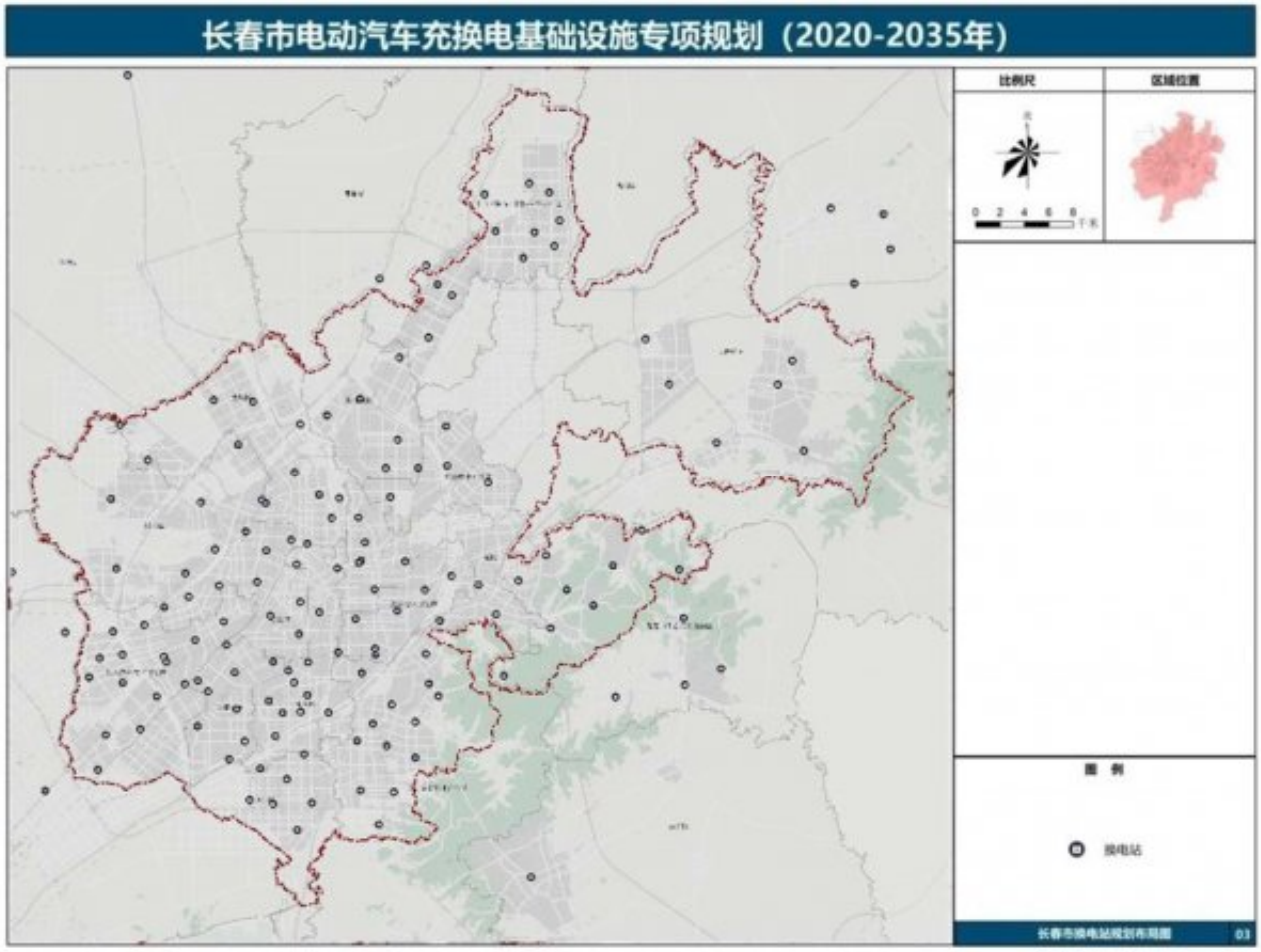
附表 2　2035 年长春市电动汽车充换电基础设施发展目标统计表

城区 \ 指标	公共充电桩（个）	专用充电桩（个）	换电车位（个）
南关区	1070	8810	15
宽城区	1230	10200	20
朝阳区	1400	11470	15
二道区	870	7190	18
绿园区	1180	9740	20
经济技术开发区	600	4980	18
净月高新技术产业区	910	7550	25
汽车经济技术开发区	710	5910	25
长春新区	700	5810	25
中韩（长春）国际合作示范区	590	4840	20
莲花山生态旅游度假区	200	1650	14
九台区	150	1250	15
双阳区	80	670	15
榆树市	290	2420	10
德惠市	200	1650	20
农安县	260	2150	10
公主岭市	280	2300	20
总计	10720	88590	305

附图 1　长春市公共充电站规划布局图



附图 2　长春市换电站规划布局图



原文地址：http://www.china-nengyuan.com/news/171936.html