

措施二：周边共享

1. 加强学校与周边地块停车共享

积极探索共享停车新模式，与学校周边商业、住宅、办公等地块的停车场协调，签订停车共享协议，缓解上下学高峰停车难问题。

2. 学校闲置停车资源对外共享

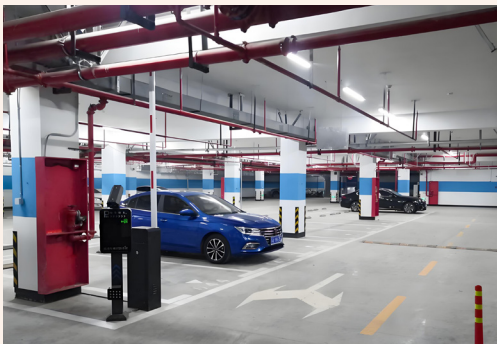
将学校非教学时段闲置停车资源对外共享，缓解周边社区、单位的停车压力，实现停车资源优化配置。

案例：南京市莫愁湖小学

存在问题：接送学生或到附近办事的车辆存在路边违停行为，严重阻碍了交通。

改进措施：扩建莫愁湖小学地下停车场，增设 143 个停车泊位，其中 71 个泊位对外全时开放。

实施效果：学校及周边的居住小区、政企单位停车难问题均得到缓解。



南京市莫愁湖小学地下共享停车场

案例来源：南京市城管局公众号

措施三：外部扩容

1. 新建小微公共停车场

系统梳理学校周边地块，对各类闲置地、边角地、桥下空间、人防空间、公园绿地、交通场站、地面停车场等进行改造利用，因地制宜建设各种类型的小微停车场，满足学校接送停车需求。

2. 利用周边现状公共停车场

加强对周边路外公共停车场、建筑退线空间停车场等的利用，同时完善接送停车流线组织，保障接送顺畅、安全。

案例：南通市城中小学、田家炳初级中学



存在问题：两所学校相邻，每天上学、放学时间段，路边乱停车现象凸显，严重影响交通。

改进措施：在市城管局的协调推动下，城建集团合理利用东大街待开发地块新建停车场。该停车场占地约 1.3 万平方米，总投资 300 余万元，提供 325 个停车泊位。

实施效果：公共停车场建好后，周边道路交通秩序与通行效率均得到提升，学校接送停车难问题也基本解决。



公共停车场建设前



公共停车场建成后

案例来源：南通市城管局

实践案例

常州市缓解学校停车难综合治理案例

背景

2021 年 9 月 1 日，《常州市机动车停车场管理办法》正式施行，为常州市政府部门的停车工作提供了全局性、战略性、系统性的指导。

常州市建立了停车场管理联席会议制度，共同推动学校停车问题的整治。



常州市机动车停车场管理办法

常州市停车建设和管理工作三年行动计划

系统推进

常州市为持续推进学校地下接送中心建设，制定了两轮（2018-2020 年、2021-2023 年）常州市停车建设与管理工作三年行动计划，并形成常州市停车建设和管理工作实施意见等文件，将学校地下接送中心建设作为停车建设和管理工作重点。

计划明确，全市自 2018 年起，新建、改建的中小学、幼儿园原则上需配建地下停车场和接送中心，加大力度，加大投资，进一步缓解学校周边道路交通压力，集中解决学生接送问题。

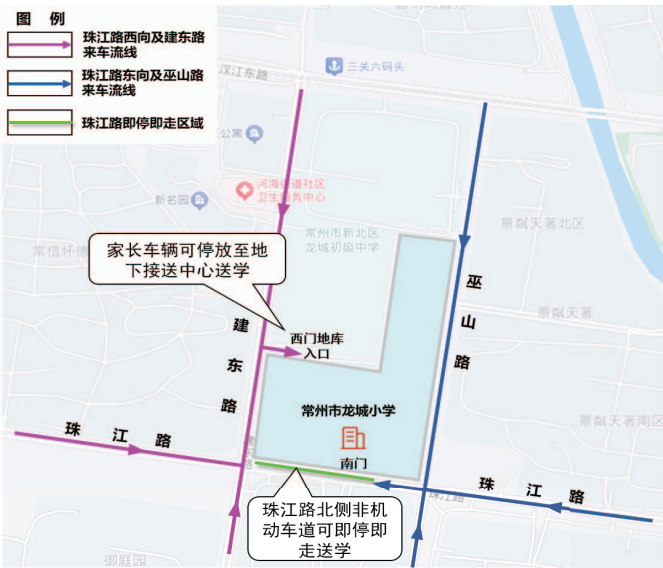
目前，二实小青龙校区、西林幼儿园、北郊初中、常州一中等 23 所学校接送中心已经投入使用，为早晚接送学生的社会车辆新增停车泊位 6000 多个。

典型案例

1. 常州市龙城小学

学校上下学期间交通秩序混乱，交通拥堵严重，为此采取了一系列措施改善交通和停车问题。

首先，优化接送流线、采取临时交通管制，提高了交通运行效率。其次，在学校设置临时停车泊位，充分利用周边公共停车场停车，增加了停车供给；此外，优化交通标志标线，引导家长有序通行、停车；最后，为从根本上改善接送停车难题，学校建设了地下接送系统，地面交通压力明显缓解。



机动车流线组织示意图

2. 常州市第一中学

学校周边道路以支路居多，交通承载能力有限。为缓解接送停车矛盾，学校及相关部门采取了一系列措施。

交通管理类措施包括临时交通管制、科学规划接送路线等，例如桃园路与南园路路口上学时段南园路只出不进。

需求引导类措施包括错峰上下学、开通校车服务，有效降低高峰期停车需求。

供给扩容类措施主要为建设地下接送中心，增设停车泊位 450 个、即停即走车位 24 个，有效改善地面交通秩序。

其他学校停车治理案例

1. 江苏省停车便利化工程
典型案例系列（学校篇）



2. 南京市“一校一策”实践



3. 常州市华润小学



4. 常州市外国语学校



5. 苏州市实验小学



6. 南通第一中学



江苏省重点区域停车综合治理

Parking Governance Work Guidelines
For Key Areas
In Jiangsu Province

工作指南

04

老旧小区篇

Old Residential Area Chapter

策略1：借助外部资源

策略2：挖潜内部空间

策略3：加强停车管理

实践案例

引言

本篇章主要聚焦于停车矛盾突出的老旧小区夜间和节假日停车问题，提出停车矛盾解决方案。

矛盾特征

- 停车需求以夜间和节假日为主，供需严重不匹配；
- 内部挖潜空间有限，停车管理要求高、难度大；
- 夜间停车与周边出行车位在时间利用上具有共享可行性。

应对策略

- 优先采用借助外部资源等措施疏解老旧小区内部停车缺口；
- 通过挖潜内部空间的方式，进一步增加内部停车泊位；
- 加强停车管理，提升停车秩序，调控停车需求，缓解停车难题。

城市核心区的老旧小区优先采用借助外部资源、加强停车管理等手段缓解夜间停车矛盾，城市外围的老旧小区可积极考虑挖潜内部空间改善停车设施供给，满足夜间停车需求。

策略1 借助外部资源

推动老旧小区与周边建筑停车泊位错时共享，提高外部资源的利用效率；利用外部空间增设停车泊位，疏解小区停车矛盾；科学设置小区周边路内限时停车，增加夜间停车泊位供给。

措施一：推动停车共享

1. 与周边建筑错时共享

推动老旧小区与周边办公单位、学校、医院等开展停车共享。

可由社区摸排老旧小区停车需求，与周边单位形成“停车共享搭子”，部门协同推动设施共享；制定共享停车场使用管理办法，为工作规范有序推进提供支撑，避免对共享单位白天工作产生影响；共享单位可结合实际设置物理隔离设施，将共享泊位与办公区域进行隔离，保障安全。

案例：溧阳市开放机关大院



存在问题：老城区小区停车矛盾突出，小区停车秩序较差。

改进措施：19个政府单位和部门向市民错时共享开放停车，共提供车位2135个，并在内部增加公共服务设施，加强管理，保障共享安全和秩序良好。

实施效果：老城区部分老旧小区停车矛盾明显缓解。



人民法院院停车场共享



共享停车场标牌

案例来源：常州市住建局

2. 鼓励邻里互助共享

整合、利用社区闲置资源，实现邻里车位共享。在对社区停车资源、车位使用状况等情况进行全面普查的基础上，通过社区或小区的社交平台发布停车需求或供给，实现停车资源高效利用。

案例：苏州市相城区常楼社区

存在问题：社区内部有闲置泊位，停车资源未得到充分利用。

改进措施：社区积极探索了共享停车、错时停车等灵活措施。居民通过共享车位服务平台以小时为单位将车位出租时段发布出去，有停车需求的车主在 APP 上可以看到车位分时出租信息，实现承租，进而满足停车需求。



小区路内停车泊位



小区地下停车场

案例来源：苏州高铁新城公众号

3. 建设停车共享平台

搭建停车共享信息平台，在平台上发布停车供需情况、停车使用情况，生成停车共享协议。

案例：杭州市停车共享平台

存在问题：停车共享缺乏发布渠道和平台。

改进措施：杭州市打造了城市级泊位共享服务平台，整合盘活停车场存量泊位资源，利用泊位空闲时段对外共享，为市民提供个性化、精准化定制服务。



停车共享 APP 页面

案例来源：杭州城管公众号

措施二：周边建设停车场

1. 街头零星用地建设停车场

对面积较小、形状不规则、未被有效利用的地块，通过合理设计，改造成小型停车场，为周边居民和访客提供便捷的停车服务。

案例：淮安市清江浦区汇丰园小区

存在问题：小区地处城市老城区，车位比系数仅为 1：0.11，停车难问题较为突出。

改进措施：通过小区周边资源整合适当增加停车泊位，利用街头零星地块建设公共停车场。在小区周边 300 米范围内新建停车场，提供泊位 210 个，有效缓解小区停车难。



利用小区西侧空地新建停车场

案例来源：淮安市城管局

2. 周边建设地下停车场

合理利用地下空间增设地下停车泊位。

案例：宿迁市霸王举鼎广场人防工程停车场

存在问题：国大名苑、中豪星城等老旧小区地处老城区，停车难问题突出。

改进措施：对霸王举鼎广场人防工程实施了综合改造，增加了地下公共停车位 216 个。夜间（晚上 22 点至次日 7 点），对周边老旧小区居民免费开放共享。



霸王举鼎广场



广场地下人防工程停车场

案例来源：宿迁市城管局

3. 地面停车场立体化改造

对小区外地面停车场进行立体化改造，将原本未充分利用的空地转变为功能多样、高效利用的空间，立体化改造的同时可以适当增设新能源充电桩。

案例：南京市普德村“摩天轮”式立体车库

存在问题：在不足 200 米的沿街道路两侧聚集多处老旧小区，停车矛盾较为突出。
改进措施：雨花街道利用拆违后的空地，建造 11 组“摩天轮”式立体停车库，共提供 60 个停车泊位，缓解周边小区居民的停车难问题。



“摩天轮”式立体停车库



“摩天轮”式立体停车库

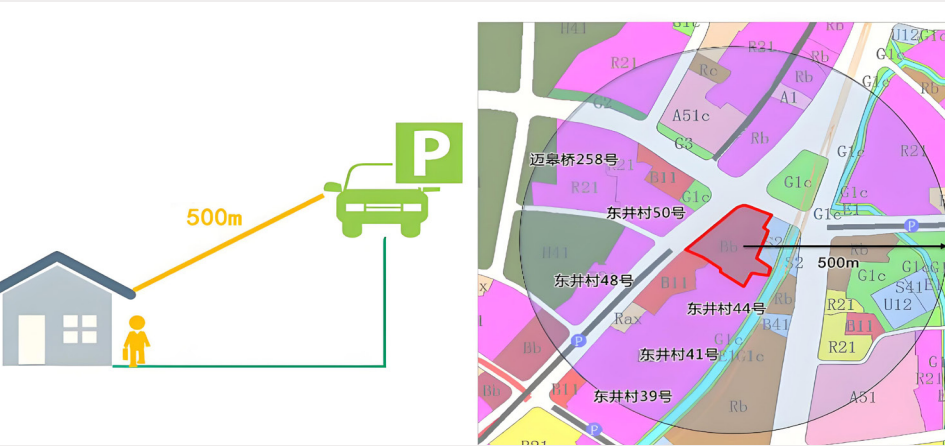
案例来源：南京城管发布公众号

4. 引导周边建筑增配公共停车设施

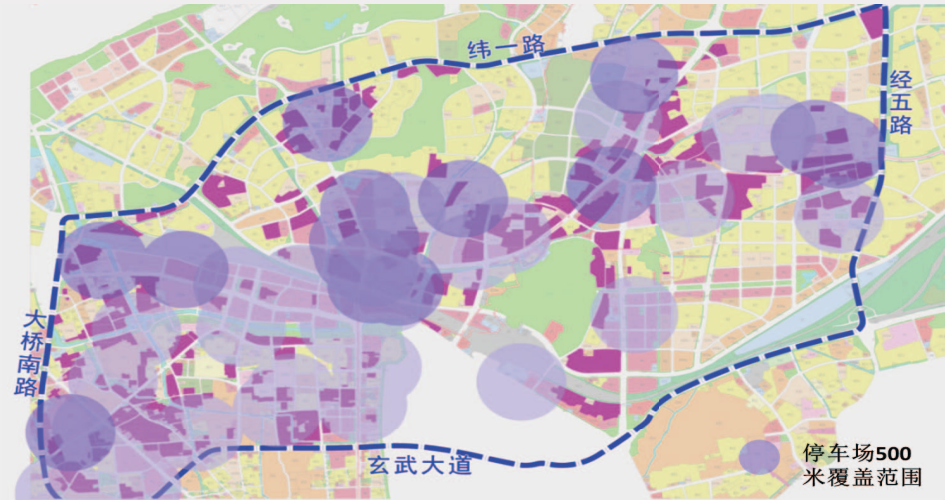
针对老旧小区历史配建不足问题，综合考虑路网容量、建设难度、公共交通等多个影响因素，以片区内部增配公共停车泊位来缓解停车供需矛盾。

案例：南京市试点老旧小区周边增配公共停车泊位详细规划

改进措施：2019 年市规划资源局试点开展城北、城东两个片区老旧小区周边用地增配公共停车泊位详细规划研究，提出两大片区内部增配公共停车泊位规划布局方案及建设规模，在此专项规划研究基础上，进一步纳入相应地块空间控详修编中。



增配地块周边有效服务范围示意图



城北片区规划示意图

案例来源：南京市人民政府官方网站

措施三：利用路内停车

1. 设置夜间限时停车位

在不影响交通安全和道路正常通行的情况下，结合老旧小区实际需求，在周边道路上设置限时划线停车泊位或划线停车区域。

案例：无锡市梁溪区惠龙新村等老旧小区



改进措施：对停车矛盾大的老旧小区实地走访调查，在小区周边有条件的路段增设夜间临时停车区域，有效缓解惠龙新村等多个老旧小区停车压力。



路内施划限时停车路段

案例来源：无锡市政管局

2. 推行路内停车居住认证

探索停车居住认证制度，将有限的停车资源最大程度上向有刚性停车需求的居民倾斜。

案例：北京市道路停车居住认证制度

改进措施：实施道路停车改革，白实线道路停车位全部实现电子收费，白虚线车位用于居民认证停车。

认证制度：住户或个人以住所为依据，申请在街道办事处指定的道路区域内，获得以优惠价格停放车辆的资格。申请车辆须为个人名下的本市号牌小客车；同一车辆在全市范围内只允许申请一个认证。



道路停车居住认证制度

案例来源：北京市人民政府官方网站

策略2 挖潜内部空间

挖潜小区内部闲置空间、公园绿地、广场或立体化改造既有停车场，增加小区内部停车泊位数；合理组织小区内部交通，实行单向交通，优化小区内部道路断面增设路内停车泊位。

措施一：利用内部空间扩容

小区内部可利用停车空间主要包括公园绿地、广场、闲置空间、既有停车场等几种类型。内部停车泊位扩容应该综合各类空间利用的难易程度和影响大小实施。

1. 既有停车场立体化改造

面积较大地块（大于 1000m²）可选用自走式停车库；面积较小地块可选用升降横移类停车库或简易升降类停车库；微小地块（面积小于 100m²）可选用垂直循环类或垂直升降类停车库。

案例：杭州市大关西苑小区

存在问题：大关西苑小区建于 20 世纪 90 年代，共有 2259 户，物业登记的车牌号 1692 个，而小区内合规停车位仅有 509 个，停车供需矛盾突出。

改进措施：街道通过引入民营资本参与的方式，将平面停车场改建为升降横移类机械式停车设备，占地面积 1300 平方米，共 5 层，配备车位 180 个，是原有地面泊位数的 3 倍。



小区内立体化改造停车场

案例来源：杭州大关发布公众号

2. 闲置空间利用

闲置空间主要包括空地、荒地及拆除违法建设等腾退用地。

案例：重庆市新元居小区

存在问题：建于上世纪 80 年代，停车资源匮乏，停车乱、停车难矛盾十分突出。

改进措施：在老旧小区内部区域挖潜，充分利用部分闲置资源开展小微停车场建设，30 余个泊车位整齐排列，周边道路车辆违停现象明显改善。



小区内闲置用地改造后实景图

案例来源：渝中发布公众号

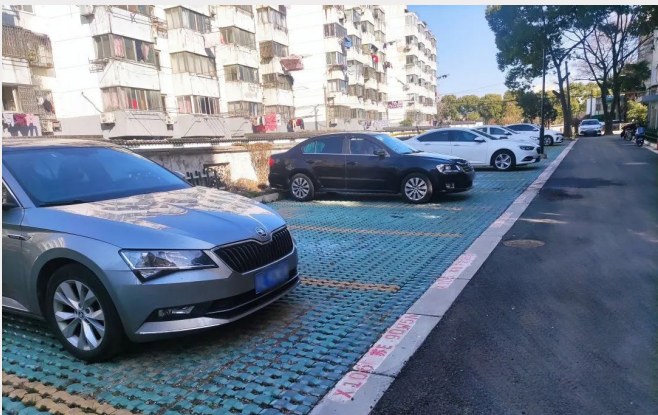
3. 公共绿地或广场改造

针对楼宇间的绿化用地、广场，在不破坏高大乔木的前提下，结合老旧小区改造合理增设停车泊位。

案例：苏州市姑苏区老旧小区

存在问题：姑苏区老旧小区建设年代久远，交通秩序混乱，停车难急需缓解。

改进措施：利用楼宇间的绿化空间施划停车位，新增植草砖停车位 4503 个，缓解了老旧小区停车难问题。



小区内绿地改造停车场

案例来源：苏州市城管局

4. 因地制宜建设充电桩

结合老旧小区内部扩容改造，同步增设新能源充电桩。

案例：上海市新泾三村小区

存在问题：小区建设于 20 世纪 80 年代后期，小区内总共有 89 幢住宅，共有约 2500 户居民。

改进措施：采用分散与集中相结合的方式灵活布局充电设施停车位，进行分区管理，通过道闸识辨绿牌车辆进出，有效解决了电车泊位不足、油车占位等问题。



充电桩改造后实景图

案例来源：《老旧小区停车设施建设规程》

◎ 措施二：利用内部道路设置泊位

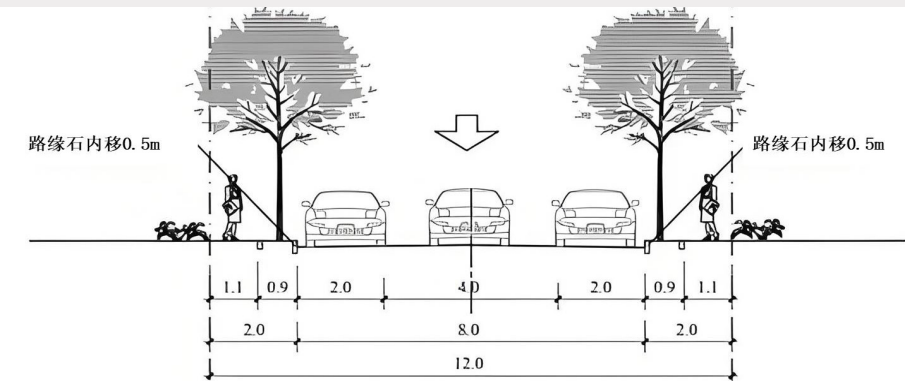
1. 道路空间改造

结合现状小区道路的宽度、拓宽条件及交通组织方式，在满足机动车通行需求、保障消防通道、行人通行安全的前提下，合理布局道路停车位。

案例：杭州市塘河新村小区

存在问题：塘河新村建于 20 世纪 90 年代，共有 4000 多户居民，停车矛盾突出。

改进措施：拓宽至 6m 的道路，单排平行停车 + 单向交通；拓宽至 8m 的道路，双侧停车 + 单向交通；拓宽至 10m 的道路，双侧停车（垂直停车 + 平行停车）+ 单向交通；整治后保障 4m 的消防通道宽度，并保证人行道满足规范要求，改造后停车位扩充到 915 个。



断面优化示意图



道路空间改造实景图

案例来源:《老旧小区停车设施建设规程》

2. 组织单向交通

优化小区内部交通流线,形成内部单向交通,缩减车道宽度,减少会车和错车的几率,在此基础上合理设置路边停车泊位。

案例:连云港市苍梧小区



存在问题:小区建成于1999年,车位仅有329个,车辆停放混乱,停车供需矛盾突出。

改进措施:重新划定小区内部通行路线,实行内部单向交通微循环,通过规范停车管理、完善标志标线等措施,小区内部增设700个停车位,有效解决了小区停车难题。



单向交通组织示意图

案例来源:连云港市住建局

策略3 加强停车管理

合理设置访客车位并明确管理要求，方便居民节假日停车；提升小区内部停车管理水平，完善内部停车秩序；通过价格杠杆和绿色出行条件提升，调控小区夜间停车需求。

措施一：优化节假日停车

在不影响小区现有车位的情况下，将部分临时停车位改造为访客车位。

加强访客车位管理，访客车位在工作日期间供居民正常使用；周末或节假日期间，访客通过拨打社区电话、微信小程序等方式预约车位，满足走亲访友、回家看望老人等需求。



案例：南京市双塘街道



存在问题：双塘街道老旧小区多，老年人口占比已达 32%，部分老旧小区空巢老人占比更是接近 50%，子女与年迈父母不同住现象较为普遍，辖区停车资源极度匮乏。

改进措施：摸排子女回家的停车需求，科学测算出可设置“孝心车位”的车位数；完善“孝心车位”的预约流程和使用细则；在来凤新村、桃园人家、荷花塘片区等多个小区及周边推出了 30 多个“孝心车位”。



“孝心车位”实景图

案例来源：南京城管公众号

措施二：提升管理水平

1. 专业团队运营

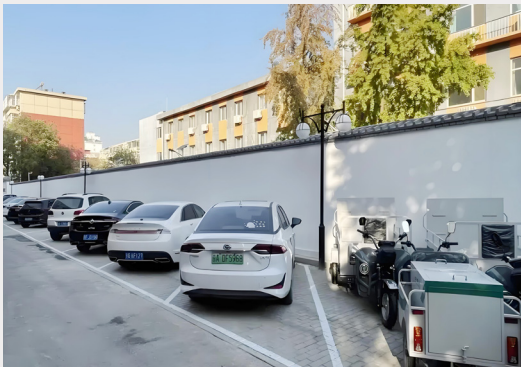
对于没有物业或物业无法提供专业停车管理的，因地制宜引入专业停车管理公司，采用“社会化运营”停车管理新模式。

案例：北京市兴丰街道

存在问题：老旧小区停车管理缺失，自行车、电动车、机动车乱停乱放现象普遍。

改进措施：试点推行“物业 + 社会化运营”停车规范化管理新模式，整合车位 3015 个。

实施效果：街道“接诉即办”反映“停车难”类案件同比下降 81.5%。



停车整治后实景图

案例来源：中国市政工程协会城市停车专业委员会公众号

2. 加强违停执法

针对小区周边道路违法停车行为，执法部门通过增加巡逻频次、利用现代科技手段如监控摄像头和智能识别系统等方式及时发现并处理违停车辆。

案例：无锡市查桥片区

存在问题：群众反映老旧小区周边违停现象严重，影响道路交通运行。

改进措施：以查桥片区内为重点整治区域，加大违停整治力度。按照“定人、定岗、定责”的原则实施网格化管理，确保及时发现并处理乱停车现象。

实施效果：一个月累计开具违停罚单 3794 张，涵盖道路达 35 条，清拖车辆 112 辆。



清拖处理现场图

案例来源：锡山城管公众号

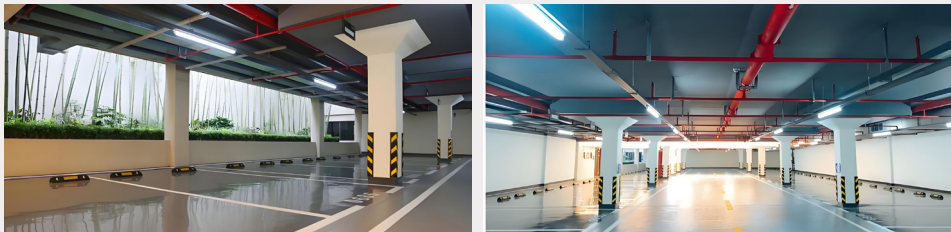
3. 强化车位管理

(1) 加强租赁管理

引导倡导车位可租可售,提高泊位利用效率,确保每位居民都能享有公平、合理的停车权利。

案例：《江苏省物业管理条例》

改进措施：江苏省出台《江苏省物业管理条例》，根据《条例》，建设单位未出售或者未附赠的车位、车库，应当优先出租给本区域内业主，租金按照价格行政主管部门核定的标准执行；业主要求承租车位、车库的，建设单位不得只售不租。



小区停车场

案例来源：新华社官方网站

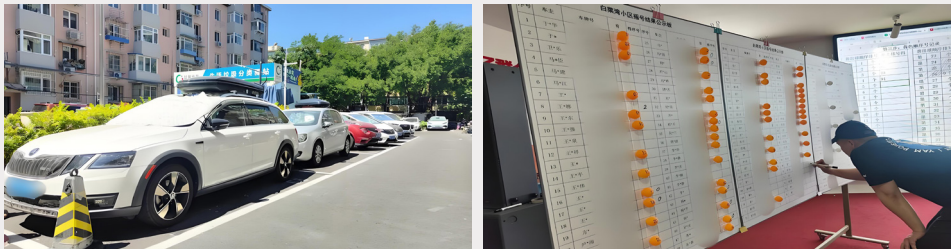
(2) 租赁车位摇号

倡导小区停车泊位通过摇号等方式进行分配，并签订使用协议，明确车位使用要求和泊位使用有效期。

案例：北京市白菜湾小区

存在问题：白菜湾小区建成于 1992 年，划线停车位不足 100 个，停车位不足尤为突出。

改进措施：老旧小区改造后新增 60 个停车泊位，社区采取公开摇号的方式，化解了小区的停车矛盾。



小区改造新增停车泊位

抽签摇号确定泊位使用权

案例来源：北京日报

措施三：调控停车需求

1. 价格调控需求

对老旧小区周边的共享停车泊位采取低收费模式，引导居民前往共享停车场停车，缓解小区内部停车压力。

案例：南通市“崇川模式”



改进措施：崇川区职能部门与板块园区充分联动，在停放需求、空闲时段、管理方案上推动停车设施供给方与停车需求方充分对接，形成“一场一案”。探索建立了停车位供给新模式——“惠民潮汐停车”，缓解夜间停车难。

崇川区实现机关、国有企事业单位内部停车场夜间“潮汐免费停”，停车时间从晚 6:00 到早 8:00；

有条件的区属国有公共停车场夜间“潮汐一元停”；

有条件的经营性社会停车场夜间每次不超过 5 元的“潮汐优惠停”。

实施效果：全区共有 172 个点、8961 个车位实现“潮汐停车”，有效增加了停车资源的供给并实现空间与时间的双重优化，引导老旧小区车辆不再全部停放于小区内部。例如五洲国际商业综合体收费 100 元 / 月，远低于附近五洲御景城小区自有车位 500 元 / 月。



潮汐停车泊位

案例来源：南通市人民政府网方网站、南通城管发布公众号

2. 促进绿色出行

在深入调查研究、广泛征求意见基础上，开通社区巴士、循环巴士、按需巴士等定制巴士，打破“最后一公里”束缚，畅通社区间微循环。

案例：无锡市滨湖区“15 分钟便民生活圈”

改进措施：通过“公交进小区，下楼直接坐公交”的形式，串联起与居民生活相关的小区、学校、超市、医院、园区等“大服务圈”，最大限度补齐社区公交服务短板，建设“15 分钟便民生活圈”。



随需巴士站点示意图

案例来源：无锡交通广播公众号

实践案例

南京缓解老旧小区停车难综合治理

◎ 背景

南京市深入推进停车治理工作，出台《进一步加强南京市城市公共停车设施建设的指导意见》《南京市鼓励和促进停车资源共享利用工作实施方案》等政策文件，编制《老旧小区整治工作手册》《南京主城区停车综合治理方案》等，推动老旧小区停车治理工作。

南京市交通运输局
南京市发展和改革委员会
南京市财政局
南京市规划和自然资源局
南京市城乡建设委员会
南京市住房保障和房产局
南京市市场监督管理局

宁交规范〔2020〕1号

关于印发《进一步加强南京市城市公共停车设施建设的指导意见》的通知

各区人民政府、市各有关部门：
《进一步加强南京市城市公共停车设施建设的指导意见》已

南京市人民政府办公厅发电

发电单位 南京市人民政府办公厅
等级 明电 宁政传〔2021〕31号 编号

市政府办公厅关于印发南京市鼓励和促进
停车资源共享利用工作实施方案的通知

各区人民政府，市各有关部门和直属单位：
《南京市鼓励和促进停车资源共享利用工作实施方案》已
经市政府同意，现印发给你们，请认真组织实施。

南京市人民政府办公厅
2021年8月31日

共8页

◎ 系统治理

南京市老旧小区停车治理既坚持问题导向，缓解当前停车供需矛盾，也从增加停车供给方式向调节停车结构方向转变。

结合片区停车特征和停车需求类型，按照“系统思维，标本兼治；疏堵结合，综合治理；靶向聚焦，精准施策”的原则，坚持差别化和精准化的治理理念，系统治理与单元治理相结合。

制定重点研究范围全覆盖的网格化综合治理方案，多措并举、综合施策推动城市停车健康可持续发展。

◎ 典型案例

1) 秦淮区怡水嘉园、同创宿舍楼

存在问题：两个老旧小区仅有 400 个停车位，难以满足群众的实际需求。

改进措施：

闲置用地改造：利用 5000 平方米场地，由街道新建一个停车场；

小区内部优化增设：对场地进行了硬化铺设、划线，新增 141 个车位；

停车共享：由街道办公场所和市中医院提供 430 个共享车位供居民使用。



闲置空地改造停车场

2) 雨花台区菊花小区

存在问题：菊花小区建于 1995 年，有 35 栋、1174 户，其中 60% 以上是老年人。改造前，小区老旧破败、环境脏乱，停车难、下楼难、无活动场所等，都是居住痛点。

改进措施：内部空间挖潜，优化利用楼宇间空间，挖潜 220 个泊位；小区周边增设夜间停车，菊花北路施划 60 个泊位，凤凰三路施划 50 个泊位。

实施效果：通过老旧小区改造，进一步完善小区硬件设施，尤其是挖掘停车资源增加停车泊位供给，有效缓解停车难。小区入选省级宜居示范居住区。



小区停车整治后实景图

其他城市老旧小区综合治理案例

1. 泰州市永兴花园小区



2. 苏州市湖苑四区小区



3. 南通市万象新路小区



4. 重庆市菜园坝街道 C 小区



5. 杭州市余杭区老旧小区



6. 上海市桂巷新村小区





江苏省重点区域停车综合治理

Parking Governance Work Guidelines
For Key Areas
In Jiangsu Province

工作指南

05

热门景区篇

Popular Scenic Spots Chapter

策略1：交通引导

策略2：管理提升

策略3：改善供给

实践案例

05

热门景区篇

引言

本篇章主要聚焦于停车矛盾突出的热门景区周末、节假日、旅游旺季的停车问题，提出停车矛盾解决方案。

◎ 矛盾特征

- 景区停车需求波动较大，周末、节假日、旅游旺季停车需求显著增加；
- 部分景区公共交通服务不便以及部分游客对景区公共交通情况不熟悉，均导致机动化出行比例升高，加剧停车矛盾。

◎ 应对策略

- 通过交通引导手段，转变景区交通出行方式，降低景区高峰期停车需求；
 - 通过加强交通管理、交通组织等手段，提升景区交通运行和停车效率；
 - 通过停车共享、挖潜、扩容等方式，改善景区停车泊位供给。
- 城区内景区优先采用交通引导、停车共享等措施缓解景区高峰期停车供需矛盾，位于城市郊区的景区可积极考虑改善停车设施供给水平，满足高峰期停车需求。

策略1 交通引导

完善公交、慢行系统建设，积极引导游客出行方式转变；优化交通接驳方案，加强景区与客流集散点接驳服务；实施景区容量控制，优化调整游客接待总量；合理利用价格杠杆，鼓励游客错峰出行。

措施一：引导出行方式转变

1. 优化景区公交线路和站点

加强景区周边公共交通服务保障，根据游客的出行需求和景区热门景点分布，合理设置景区周边的公交线路和站点，减少步行距离。

案例：南京市夫子庙地区

存在问题：夫子庙地区景点众多，但缺乏一条公交线路将主要景点全部串联起来，游客游览不便。

改进措施：对 B19 路（老城南线）公交线路及站点进行了优化调整，新增夫子庙北牌坊、武定门地铁站（白鹭洲公园）、老门东三处站点，无缝衔接夫子庙、老门东、白鹭洲公园等景区。

实施效果：南京夫子庙地区的主要景点实现了串联，方便游客在该地区游览。



B19 路公交增设站点示意图

案例来源：秦淮发布公众号

2. 增加高峰期公交线路和班次

旅游高峰期动态调整公交线路及班次间隔，增加热门景区之间以及景点与重要交通枢纽、核心商圈等之间的公交线路，提高景区公交出行分担率。

3. 开行旅游专线

根据景区的地理分布、游客流量和交通状况，合理设置旅游专线，并在景区的主要出入口、游客中心、交通枢纽等位置设置站点。

案例：连云港市渔湾景区

存在问题：渔湾景区距离市区较远，交通出行很不便利。

改进措施：增设了旅游直通车 5 号线，串联火车站、樱桃谷小镇、孔雀沟、渔湾等景区。

实施效果：该直通车开通后，游客通过公共交通前往景区更加方便，一定程度减少了开车前往景区的游客数量。



旅游直通车 5 号线线路及站点示意图

案例来源：连云港发布公众号

4. 鼓励拼车和共乘

利用社交媒体、旅游指南等多种渠道宣传网约车拼车、私家车共乘等出行方式的好处，共同推动拼车文化的普及和发展，还可以在景区周边设置共乘车辆的停车区，并提供免费或优惠的停车服务，以吸引更多的游客选择拼车或共乘。

措施二：优化交通接驳服务

1. 加强游客集散中心配套服务

在景区周边交通便利的地点建设集停车换乘、购物餐饮、售票咨询等功能于一体的游客集散中心，为游客提供一站式服务。

案例：南京市浦口区全域旅游集散中心



存在问题：游客换乘、停车不方便。

改进措施：在城西路换乘枢纽建设全域旅游集散中心，紧靠地铁 10 号线雨山路站，拥有地上、地下停车位上千余个。

实施效果：自驾游客到达集散中心停车后，选择旅游专线、公共交通前往浦口区各景区，有效缓解旅游旺季停车难问题。



浦口区全域旅游集散中心

案例来源：文旅浦口公众号

2. 完善多模式交通接驳系统

在景区外围结合地铁站、公交站、集散中心等设置接驳站，提供接驳巴士、摆渡车、共享单车、公共自行车等接驳服务。

案例：无锡动物园·太湖欢乐园景区



存在问题：距离地铁站较远，接驳不便。

改进措施：结合地铁 2 号线梅园开原寺站、荣巷站设置前往景区公交接驳线路，结合清明扫墓需求开设扫墓公交专线。

实施效果：接驳线路开通后，公交出行更加便捷，景区的交通压力得到缓解。



景区与地铁站之间接驳线路示意图

案例来源：无锡市城管局

措施三：合理利用价格杠杆

1. 推行动态停车定价机制

根据实际情况，灵活调整停车收费标准。例如，在旅游旺季或节假日期间，对停车需求较高的时段和区域提高收费标准，引导游客选择其他时段或区域停车，或选择其他交通方式前往景区。

案例：杭州市西湖景区

为发挥停车收费价格杠杆作用，西湖景区按照小型车高于大型车、节假日高于平时、白天高于夜间等原则，制定了差异化的停车收费标准。以小型车国庆期间为例，8 点 -20 点收费标准为 30 元 / 辆·小时，是夜间的 6 倍。

西湖景区内停车场和道路机动车停车收费标准

机动车 车型类别	收费标准			
	8 时 -20 时（元 / 辆·小时）			20 时 - 次日 8 时 （元 / 辆·小时）
	国庆、 春节长假	元旦、清明、五一、端午、 中秋节等小长假和 旅游旺季双休日	其他时间	
小型车	30	20	10	5
大型车	10	10	10	5
备注	1. 按时计费的停车费，停车时间在 1 小时内的按 1 小时计费，超过 1 小时后以半小时为计费单位，收费标准相应减半。 2. 旅游旺季为每年的 3 月 15 日至 5 月 31 日和 9 月 15 日至 11 月 30 日。			

案例来源：西湖景区城市管理保障中心公众号

2. 实施差异化景区门票优惠政策

根据不同的时间段设置不同的门票价格，例如，平峰时段的门票价格较低，吸引游客非高峰时段来访；对团体票提供一定的优惠，鼓励团队出行；对提前在线预约购票的游客提供一定的折扣，鼓励游客提前规划行程。

措施四：实施景区容量控制

1. 优化调整景区游客接待量

对景区的环境容量、交通承载能力、设施服务能力等进行科学评估，确定合理的最大接待量。

2. 实行景区游览预约制

开发或利用现有的在线预约平台，提供景区门票预约服务。宜将一天分成若干个时间段，每个时间段设定固定的入园人数限额。

案例：陕西省华阴市华山景区

存在问题：华山景区高峰期人流量激增，存在一定的安全隐患。

改进措施：根据历史运营情况，将国庆期间景区每日接待人数限定为 3 万人次（其中团队预约人数限定为 8 千人次），达到上限停止售票，同时门票实行实名制分时预约。

实施效果：预约制实施后，有效控制了人流量，旅游体验也得到提高。



华山景区门票预约平台

案例来源：华山旅游服务平台公众号

策略2 管理提升

推动景区周边交通组织优化，提高交通运行效率；动态调整和优化路内停车泊位，满足临时停放需求；科学利用各种智慧手段，完善停车信息发布、优化支付系统、实行线上预约等功能，提升智慧管理水平。

措施一：交通组织优化

1. 组织单向交通

景区旅游高峰期通过限制某些道路或区域的行驶方向，减少车辆交汇点，并为车辆提供合理的绕行路线，确保交通顺畅。

2. 优化交通信号灯控制

引入智能交通信号控制系统，根据实时交通流量动态调整信号灯的配时。在景区周边主要道路上设置绿波带，提高道路通行效率。

3. 设置禁行时段、区域

在景区旅游高峰时段或特定区域，可采用车辆禁行措施，降低进入景区的交通流量。

案例：无锡市太湖鼋头渚风景区

存在问题：高峰期交通拥堵严重。

改进措施：樱花季期间出台交通管制方案，引导过境车辆绕行，疏导社会车辆停放至长桥、山门口停车场。在停车场饱和的情况下，实行三级道路管控。

实施效果：交通拥堵现象得到缓解。



风景区周边交通组织示意图

案例来源：无锡市城管局

措施二：路内车位优化

1. 动态调整路内停车泊位

根据景区实际情况和游客流量变化，动态调整路内停车泊位数量和位置。

案例：泰安市泰山景区

存在问题：景区旅游高峰期存在严重的停车难、乱停车等问题，交通秩序混乱。

改进措施：景区在 56 条道路上设置 81 处临时停车路段，可停放小型车辆 8203 辆，大巴车 160 辆。临时停车路段利用道路最外侧车道设置，不施划泊位线，仅允许车辆在法定节假日临时停放，其余时间仍作为机动车通行道，不允许停车。

实施效果：高峰期停车秩序有了明显改善，交通通行效率也显著提高。



临时停车路段终点标志

案例来源：泰安交警公众号

2. 完善出租车、网约车等临时停靠泊位

结合游客出行需求，提供规范的出租车、网约车临时停靠泊位，减少违章停车。

措施三：智慧管理提升

1. 加强景区停车信息发布

建立统一的停车信息采集和发布系统，通过多种渠道实时发布停车场的位置、距离、剩余车位、收费标准、开放时间等信息，提高停车信息获取的便捷性。

案例：无锡江南古运河旅游度假区

存在问题：停车场分布于景区各个区域，找车位难问题突出。

改进措施：管理部门在景区周边醒目位置新增 5 处停车诱导屏。

实施效果：随着诱导屏停车信息的指引，游客停车效率大幅提升，找车位难题得到缓解。



景区电子停车诱导屏

案例来源：无锡市城管局

2. 应用停车无感支付系统

通过绑定用户的支付账户，实现车辆进出景区停车场时自动扣费，减少排队等待时间。

3. 应用智能反向寻车系统

开发反向寻车系统或与互联网地图商合作，提供车位级寻车导航服务，游客通过手机 APP 或停车场内的终端进行查询，缩短寻车时间。

4. 实行景区线上停车预约

通过互联网平台进行停车位的提前预订，避免游客因找不到停车位而滞留在景区入口或周边道路，造成交通拥堵。



景区无感支付停车场



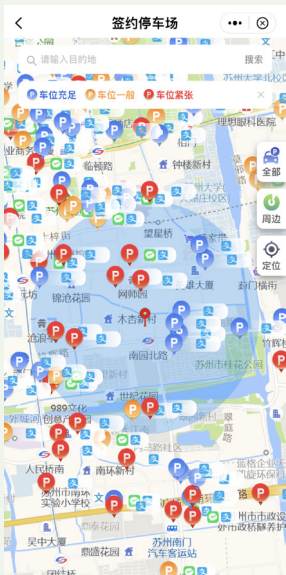
手机小程序反向寻车功能界面

案例：苏州市“苏周到”APP

苏州开发的“苏周到”APP整合车场查询、一键导航、车辆绑定、订单查询、预先缴费、线上开票、无感支付等多种功能，市民、游客出行停车体验升级。

用户通过APP进入停车场查询页面，通过搜索，找到对应停车场，并可一键导航，精确驶至对应停车场（点），方便市民、游客规划出行。

此外，“苏周到”APP还内置“苏州园林门票支付”场景，让用户实现“一键购买、一码游园”。在交通出行领域，“周到付”与“苏服码”融合，支持市域一体化公交扫码便捷乘车，创新建设“无感停车”应用场景，支持签约绑定车辆享受“先离场后付费”支付服务。



“苏周到”APP系统界面



案例来源：苏州市城管局、苏州发布公众号

策略3 改善供给

加强景区与周边地块停车共享，提高停车泊位利用效率；加大景区内部停车挖潜力度，采用闲置空地改造、建设立体停车场等方式，增加泊位供给；积极扩容外部停车泊位，修建公共停车场或换乘停车设施。

措施一：加强与周边地块停车共享

积极与周边地块签订停车共享协议，充分利用闲置停车资源，缓解景区内部停车压力。

案例：南京总统府景区



存在问题：总统府景区由于游客众多而停车位有限，景区周边常常拥堵严重。
改进措施：市城管部门经过调研，将一街之隔的大行宫地下停车场纳入共享系统，扩充到600多个泊位。
实施效果：这一措施有效缓解了总统府景区停车压力，提升了景区周边车流速度，并在旅游高峰期提高了停车场使用率和周转率。



大行宫停车场对外开放共享

案例来源：玄武城管公众号

措施二：加强内部停车挖潜

1. 挖掘闲置空地潜力

对景区进行全面的用地资源调查，识别所有可用的闲置空地作为潜在的停车挖潜空间，合理规划和利用闲置空地建设停车场。

案例：无锡惠山古镇景区

存在问题：在高峰时段无法满足停车需求，各停车场均为饱和状态。

改进措施：为解决高峰时段停车难题，景区积极挖掘内部停车潜力，建设烧香浜停车场、惠山文旅停车场，增设停车位 1165 个。

实施效果：通过公共停车场的建设，缓解了高峰时段停车难问题。



景区停车场实景图

案例来源：无锡市城管局

2. 建设立体停车场

针对用地紧张且停车需求比较迫切的景区，可以考虑建设立体停车楼或沉井式停车场，增加停车泊位容量，提高土地利用效率。

案例：昆山市城市生态森林公园

存在问题：公园在周末、节假日期间游客量大增，停车难问题突出。

改进措施：为解决停车难题，森林公园利用 3 辆车的停车空间建设地下筒仓式立体智能停车库，项目地下共四层，每层设计 12 个智能停车位，合计 48 个停车位。

实施效果：该停车场的建设，充分利用了土地资源，缓解了停车矛盾。用“挖井”的方式向下发展，更能适应城市的窄小场地，布置更灵活且建造效率高、成本低。



地下筒仓式立体智能停车库结构效果图

案例来源：苏州市城管局

措施三：加强外部停车扩容

1. 利用周边地块建设公共停车场

利用景区周边闲置空地、边角地、桥下空间等，选择交通便利的地块建设公共停车场。

2. 景区外围修建旅游换乘停车场

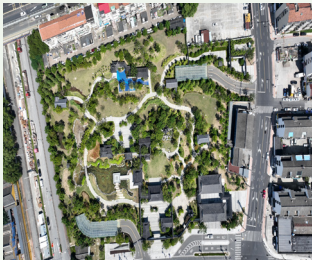
在景区外围建设换乘停车场，同时配套接驳系统，减少进入景区的机动车。

案例：苏州市姑苏古城

存在问题：苏州古城保护制约了机动化出行和停车设施的建设。

改进措施：姑苏区坚持古城旅游换乘大格局，在古城区外围建设大型停车场，并与公共交通网络建立短驳换乘机制，可补充古城停车需求，缓解旅游旺季热门景点停车压力，提升中心城区旅游交通环境。

实施效果：截至目前，姑苏区已开放运营 6 处换乘停车场，在场内配套完善的旅游大巴换乘设施，实现与周边旅游景区无缝衔接。



东汇公园换乘停车场



虎丘换乘停车场



集散中心换乘停车场



茅山塘换乘停车场



盘门换乘停车场



苏站路立体换乘停车场

案例来源：苏州姑苏发布公众号

P 实践案例

南京市中山陵园风景区停车难综合治理案例

背景

近年来，南京市结合经济社会和停车发展新形势，出台了一系列停车相关文件，如《南京市停车场建设和管理办法》《进一步加强南京市城市公共停车设施建设的指导意见（试行）》《南京市机动车停放服务收费管理办法》，为景区等重点区域的停车规划、建设、管理提供了顶层指导。

南京市人民政府令

第 314 号

《南京市停车场建设和管理办法》已经 2016 年 4 月 13 日市政府第 90 次常务会议审议通过，现予公布，自公布之日起施行。

南京市停车场建设和管理办法

第一章 总 则

第一条 为了加强本市停车场规划、建设、使用和管理工
作，规范停车秩序，促进城市可持续发展，根据《中华人民共
和国道路交通安全法》、《南京市城市治理条例》等法律、法规，
结合本市实际，制定本办法。

南京市物价局
南京市公安局
南京市城市管理局
南京市交通运输局

文件

宁价规〔2018〕1 号

关于印发《南京市机动车停放服务收费
管理办法》的通知

各区物价局、江北新区管委会市场监督管理局，各公安分局，
各区城市管理局，各区交通运输局、江北新区管委会建设与
交通局，各有关单位：
为了发挥价格杠杆调节作用，落实公交优先、公共利益
优先，合理调控道路交通需求，引导绿色出行、低碳出行，
优化出行方式，保护古城，根据《中华人民共和国价格法》
《江苏省价格条例》《国家发展和改革委员会 住房和城乡建

主要措施

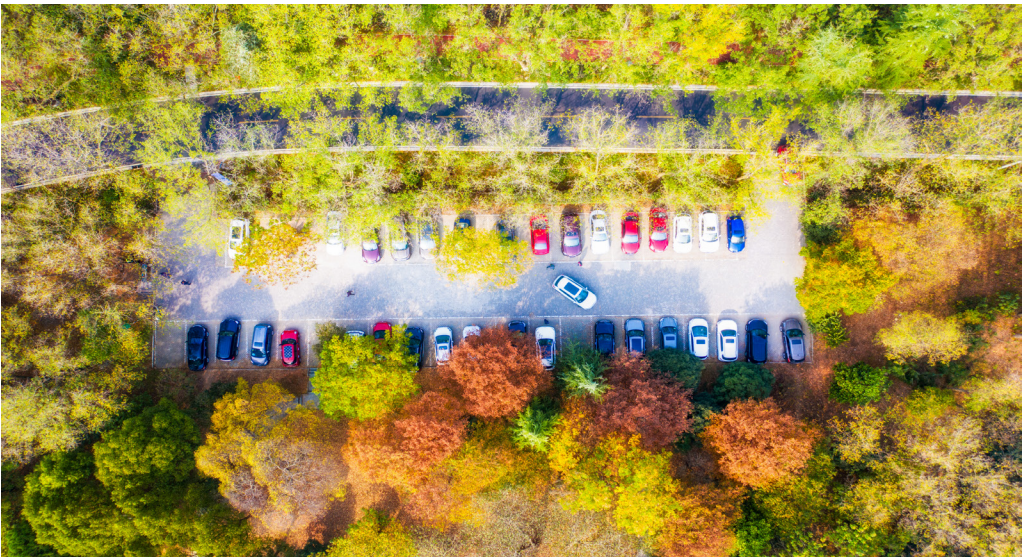
1) 完善交通基础设施

通过整修周边主干路、新建游步道等慢行系统、设计港湾式公交站点等方式，改善道路交通环境，缓解主要节点拥堵。

2) 优化停车资源布局

推进停车资源整合，景区东入口配建游客集散中心，实现停车驳载一体化，扩容优

化白马公园南广场东侧停车场，延伸景区各方向的观光车客运线路，方便游客“快停慢行”。



景区停车场实景图

3) 加强交通精细管理

划设机动车核心管控区，在规定时间内，控制社会车辆（包括出租车）通行。规范出租车运营秩序，设置出租车指定候客点。加强景区内部环形旅游专线与周边公交、地铁的对接，建设景区观光车智能调度系统和智能站台，提高服务效能。



景区接驳示意图

4) 制定差异化收费标准

按照“分层管理、错时收费、绿色出行、无缝接驳”的要求，将景区从区域上划分为核心和外围两个区域，对景区停车场实施分层、错时收费管理。

中山陵园风景区停车收费服务收费标准

车辆类型	区域等级	计时收费标准（元 /15 分钟） 白天时段（8:00-20:00）			计次收费标准（元 / 次） 白天时段（8:00-20:00）		
		国庆、春节 长假	元旦、清明、 五一、端午、 中秋小长假 以及双休日	其他时间	国庆、春节 长假	元旦、清明、 五一、端午、 中秋小长假 以及双休日	其他时间
小型车	核心	7.5	5	3	60	40	15
	外围	3			15		
大型车		5			25		

其他景区停车治理案例

1. 无锡市清名桥景区



2. 苏州市古城景区



3. 淮安市河下古镇景区



4. 扬州市景区



5. 杭州市西湖景区



6. 成都“熊猫基地”景区





江苏省重点区域停车综合治理

Parking Governance Work Guidelines
For Key Areas
In Jiangsu Province

工作指南

06

核心商圈篇

Core Business District Chapter

策略1：交通引导

策略2：规范秩序

策略3：效率提升

引言

本篇章聚焦于中心城区人流量、交通流量大的核心商圈面临的停车难、行车难问题，提出针对性的停车治理方案。

◎ 矛盾特征

- 工作日晚高峰及节假日交通需求较大，弹性出行占比较大，出行方式可调节性强。
- 公共交通设施条件较好，道路交通承载力不足。
- 业态种类较多，不同性质的停车资源具备一定的整合空间。

◎ 应对策略

- 优先采用交通引导的措施，降低商圈小汽车交通流量。
- 加强交通管理措施，规范路内停车秩序。
- 通过智慧化、精细化的管理方式，提高停车资源利用效率。

策略1 交通引导

通过构建高效的公共交通系统，引导居民采用公共交通出行，降低商圈小汽车出行比例；通过价格杠杆，调节商圈停车供需关系。有条件的城市，可在商场外围布局“P+R”停车场，进一步降低商圈小汽车出行需求。

措施一：建设高效的公共交通系统

大力发展公共交通系统，尤其是轨道交通，满足公众出行需求。降低商圈的小汽车交通需求，避免将商圈内土地资源用于大规模建设停车设施。

案例：香港中环商业区

香港中环商业区共有 4 条轨道交通线路及 30 多条公交巴士线路通过，公共交通担负着全港 80% 以上客流量。



香港中环公共交通系统

措施二：发挥价格杠杆作用

通过制定差异化的收费政策，按照“商圈高于周边、高峰高于平峰、路内高于路外、地面高于地下”的原则，从空间上、时间上、设施类型上实行停车差异化收费标准，调整商圈片区的停车供需关系。

案例：上海市核心商圈停车收费情况

上海核心区商圈基本实行 15-20 元 / 小时的收费标准，个别商圈如锦仓文华广场实行 30 元 / 小时的收费标准，郊区购物中心的停车费基本在 10 元 / 小时以下。

上海各大商圈商场停车收费情况

项目名称	所属商圈	停车收费标准
锦仓文华广场	南京西路商圈	30 元 / 小时
上海恒隆广场		20 元 / 小时
中信泰富广场		20 元 / 小时
梅龙镇广场		20 元 / 小时
港汇恒隆广场	徐家汇商圈	20 元 / 小时
美罗城		首小时 15 元，之后 7 元 / 小时
One ITC 商场		首小时 15 元，之后 7 元 / 半小时
上海国金中心商场	陆家嘴张杨路商圈	14 元 / 小时
上海第一八佰伴		10 元 / 小时
上海正大广场		10 元 / 小时
百联南方购物中心	莲花路商圈	8 元 / 小时
凯德闵行商业中心	莘庄商圈	6 元 / 小时



上海南京路商圈

措施三：商圈外围布局“P+R”停车场

建设“P+R”停车场，加强出行停车与公共交通的有效衔接，降低商圈区域小汽车出行比例。

案例：苏州市轨道交通“P+R”停车场

P+R是英文“Park and Ride”的简称，即换乘停车场。居民早上驾车停进P+R停车场，换乘地铁等公共交通抵达目的地，返程坐公共交通到达停车场驾车回家，实现私家车与地铁的无缝对接。

截止目前，苏州市共有 21 个轨交 P+R 停车场投入运营，一定程度上缓解了中心城区核心商圈的拥堵问题。

30 分钟内免费，首小时内 4 元，以后每半小时 1 元，24 小时内最高 15 元。



11 号线市民文化广场 P+R 停车场

案例来源：苏州市城市管理局官方网站

策略 2 规范秩序

通过强化临时停车管理、严格路内违停执法，规范道路停车秩序，提高道路通行效率。

措施一：强化临时停车管理

划设禁止临时停车路段，合理设置上下客临时停车位。有条件的地区，利用“电子围栏”技术，严格规范禁停路段内的停车秩序。

案例：南京市新街口商圈



存在问题：周边道路交通拥堵严重，机动车平均通行时速较低。

改进措施：对商圈周边 12 条主次干道实施全面禁停管理，严禁驾驶人违法停车上下客，严禁乘客在该路段上预约车辆，严禁“即上即下”；对接网约车平台，在 12 条严管道路以外区域，规范设置车辆接送客点位。

实施效果：道路平均通行时速从 13.06 公里 / 小时提高到了 14.75 公里 / 小时，车速提升 12.9%。



新街口“电子围栏”管理区域



新街口上下客小绿点

规范叫车 有序出行

新街口主干道属于禁停路段，且较为拥堵。为方便乘客出行，滴滴与交管部门共同在新街口支路道路上线网约车指定上下客小绿点。在新街口打车只需认准上下客小绿点即可

网约车客户端乘车提醒

案例来源：南京交警公众号

◎ 措施二：严格路内违停执法

通过设置严管路段、利用电子抓拍等手段，加强执法管控力度，严格规范道路行车、停车秩序。

案例：南京市新街口商圈



存在问题：新街口地区违停现象严重，日均现场处罚 13.8 起、电子抓拍 42.5 起。
改进措施：周边道路启用“黑光探头”电子警察，24 小时“全天候”管控，实现夜间自动高清抓拍；严管道路新增 22 块禁停标志牌，公告 42 套静态秩序抓拍设备点位。商圈周边辖区交警大队安排巡逻警力，重点查处机动车违停、随意上下客等违法行为。
实施效果：日均现场处罚 4 起、电子抓拍 8.5 起，违停现象大幅改观。



抓拍设备点位



现场处罚违停



新街口治理后井然有序

案例来源：南京交警公众号

策略 3 效率提升

通过设置单向交通、可变车道等措施，提高道路通行效率。通过构建智慧停车管理平台 and 建设智慧停车诱导设施，盘活停车资源，实施停车共享，提高商圈停车设施利用效率。

◎ 措施一：优化片区道路交通组织

针对宽度较窄（双向车道数 < 4 条）的道路，可设置单向交通组织，提高道路承载能力；针对全天交通流向比大于 1.5 或高峰时段道路交通流向比大于 2 的道路，可设置可变车道以提高道路交通效率。

案例：杭州市滨江龙湖天街商圈



存在问题：日均车流 10000 辆 / 天，滨江天街周边道路拥堵严重。
改进措施：江汉路设置可变车道，工作日 17:00-22:00、节假日 10:00-22:00 北向南，平时南向北通行；月明路西向东通行，周边交叉口设置可变车道。
实施效果：龙湖天街商圈道路延误下降 23.2%，拥堵持续时间下降 44.2%，拥堵报警次数下降 29.7%。



江汉路设置可变车道

案例来源：杭州交警公众号

◎ 措施二：完善片区智慧停车系统

统筹管理商圈区域所有停车设施，提高停车设施利用率；利用智慧停车 APP、停车诱导系统等为车辆提供车位引导信息，实现停车信息的自动化管理和监控。

◎ 措施三：盘活资源实施停车共享

通过“点对点”式的错峰共享模式，或“多点结对”式的片区停车资源共享模式，实现商圈与周边地块停车设施共享。

案例：徐州市彭城广场商圈

存在问题：节假日
峰值客流近 30 万人次，
停车难问题突出。

改进措施：建设智慧停车系统，通过手机端可实现车位查询、停车位导航等功能；新增2块停车诱导屏，实时动态显示商圈停车位的变化状况，有效缓解停车难问题。



停车诱导屏位置图



智慧停车系统 app 界面

案例来源：徐州市城管局公众号

案例：无锡市红船场活力园区

存在问题：园区内部停车资源有限，周边菜场及学校停车位使用紧张。

改进措施：增加采用“多点结对”的片区共享模式。串联红船场活力园区、盛岸市场、连元寄畅小学，实施停车错峰共享。

实施效果：红船场活力园区高峰时段停车需求基本得到满足，盛岸市场早晚买菜高峰停车难现状也得到一定程度缓解。



3 处结对停车场位置图

案例来源：无锡城管公众号



江苏省重点区域停车综合治理

Parking Governance Work Guidelines
For Key Areas
In Jiangsu Province

工作指南

07

他山之石

Experience Reference Chapter

停车分区分时管控

健全停车场法律

收费制度调节停车供需

投融资模式创新

智慧停车提高效率

短期极高峰停车需求应对措施

07

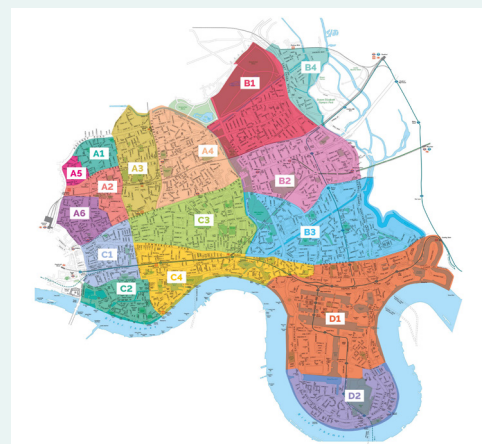
他山之石

◎ 停车分区分时管控

案例：伦敦：停车区划管制

停车区划管制（controlled parking zones），是一个在特定时间内实施停车限制的区域，这些限制仅适用于公共道路，停车管制区入口处设置停车区划管制标牌，告知该区停车限制的日期和时间，在泊位上也设置了标明限制时间及区域识别码的交通标志。

目前伦敦主要有四个大的停车管制区，大的停车管制区下面又继续划分为 16 个小的停车管制区，其中 A、B、C、D 分别划分为 6 个、4 个、4 个、2 个小区。



伦敦停车管制小区划分示意图

停车管制区及停车限制时间一览表

区域	时间
A1 和 A2	周一至周五，上午 8:30 至下午 5:30；周日，上午 8:30 至下午 2:00。
A3	周一至周六，上午 8:30 至下午 5:30。
A4	周一至周五，上午 8:30 至下午 5:30。
A5	周一凌晨至晚上 7 点，周二和周三上午 8:30 至晚上 7 点，周四上午 8:30 至午夜以及周五、周六和周日全天。
A6	在 Brick Lane 以西街道的居民许可持有者停车位，周一至周日，上午 8:30 至晚上 10:00；其他情况下，周一至周五，上午 8:30 至晚上 7:00；周日，上午 8:30 至下午 2:00。
B1 和 B3 区的 Crisp 街区域	周一至周六，上午 8:30 至下午 5:30。
B2 和 B3 区（不包括 Crisp 街区域）	周一至周五，上午 8:30 至下午 5:30。
B4	周一至周六，上午 8:30 至晚上 7:30。仅限活动日，周日上午 8:30 至晚上 7:30。
C1, C2（除 Trinity Square 外），C3, C4	周一至周五，上午 8:30 至下午 5:30。
C2 Trinity Square 区域	周一至周六，上午 8:30 至下午 5:30；周日，上午 8:30 至下午 2:00。
D1 和 D2	周一至周五，上午 8:30 至下午 5:30。

案例：阿姆斯特丹：ABC 区位机制

荷兰的阿姆斯特丹中心区，根据公交可达性的水平差异特点，将城市中心区划分为 ABC 三类区位，并且根据不同的区域分区，设置相应的停车配建标准。该项政策充分发挥管理引导作用，通过设立差别化的区域实现停车控制目标，有效调节停车供给、停车收费等，从而控制私家车出行，发挥公交的效用，并借此实现中心城区交通系统与城市生态环境、城市功能空间协调发展。

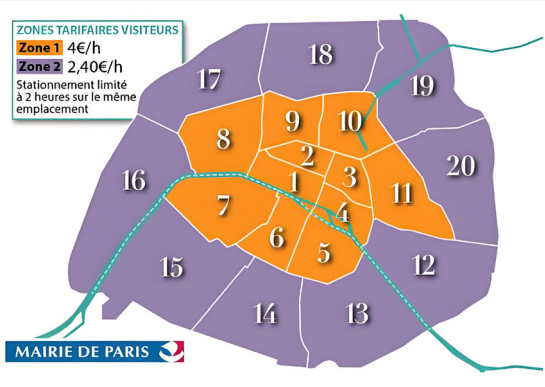
阿姆斯特丹城市中心区停车配建的 ABC 区位机制

区位划分	分区分类说明	停车位供给配建标准
A	公交可达性极好，四周分布方便出行的轨道交通站	1 个车位 /250 平方米
B	公交可达性良好，小汽车可行性好	1 个车位 /125 平方米
C	小汽车可行性好，公交可达性差	根据情况待定

案例：巴黎：制定差异化停车收费标准

法国巴黎 1 区到 11 区和 12 区到 20 区采用不同的停车收费标准，以此来降低市中心区小汽车使用频率。

为了进一步提高市区停车的流动性，从 2018 年 1 月 1 日起，调整巴黎 1 区到 11 区的停车费。前两个小时价格是 4 欧元 / 小时，从第三个小时起，每小时的停车费将成倍上涨，第三个小时为 8 欧元，第四个小时为 10 欧元；停车 6 小时，停车费将从原先的 24 欧元调整为 50 欧元。



巴黎停车收费分区示意图

巴黎不同停车收费分区收费标准一览表

时间	1 区到 11 区	12 区到 20 区
前 2 小时	4 欧元 / 小时	2.4 欧元 / 小时
第 3 小时	8 欧元 / 小时	4.8 欧元 / 小时
第 4 小时	10 欧元 / 小时	7.2 欧元 / 小时
第 5 小时	12 欧元 / 小时	8.6 欧元 / 小时
第 6 小时及以后	12 欧元 / 小时	9.6 欧元 / 小时

◎ 健全停车场法律

案例：日本

1. 立法背景

通过调查，日本各地方政府明确了道路交通问题不只是移动的通行车辆本身，而是“通行车 + 临时停车 + 长期停车”三种要因的相互关联所致，要想使交通顺畅、道路安全稳固，就必须解决占路停车问题。

2. 立法

日本于 1957 年颁布了“停车场法”，作为停车场设置、建设与管理的基本法令依据，基本原则是大力推广与鼓励路外停车场的兴建。

在 1962 年，日本制定了“机动车停车场所之确保法”和“机动车停车场所之确保法施行令”，减少私人 and 公司自备车长时间占道停车，使自备车停于路外停车场，以提高路外停车场的停车需求，促进民间投资兴建路外停车场。该法要求在签署购车合同时，必须提交由车主居住地警察署所出具的停车位证明，经 7 次修订和三十多年的实施，使“购车自备车位”的概念深入人心。

3. 实施效果

- (1) 大幅减少占路停车，减少道路拥堵，使得道路交通安全顺畅。
- (2) 减少因停车引起的交通事故及其隐患，维护生命安全，提高安全感。
- (3) 有助于建立良好的交通秩序和良好的公共空间秩序。
- (4) 急救车辆通行顺畅，城市防灾减灾功能得以发挥。
- (5) 能保障步行和自行车交通路权，有利于绿色交通发展。



立法前日本的“交通战争”



日本街道现状

◎ 收费制度调节停车供需

案例：香港

香港通过对停车供给与需求调控，强调停车系统低水平的平衡。香港政府通常每 3 年进行一次停车需求与管理的系统性研究，以此为基础进行科学决策，避免因某些停车问题而仓促兴建多层停车楼。

1. 高额停车费增加拥车和用车成本

香港停车场每小时停车费约为 20 港币。在香港市中心繁忙地区的停车场，每小时停车费甚至超过 30 港币，从而抑制了一定的停车需求。香港居住区停车月费约为 3000 港币左右，相当于其毗邻城市深圳的近 10 倍，同时规定停车收费水平应保证片区内有 15% 的车位空置率。

2. 高周转严执法约束路内停车

香港的路内停车采用咪表收费，为提高泊位周转率，咪表收费以 15 分钟为一个泊车时间，每 15 分钟收费 2 港币，白天限时停车，分为半小时、一小时和两小时三种，用不同颜色的咪表区分。超时停车将被贴罚单，一张罚单 320 港币，若一段时间后车子仍未开走，罚单将累加。

3. 便捷的公共交通系统

香港在市场环境下提供多层次公交服务，明确要求常规公交和其他辅助公交向地铁倾斜。引入港铁与专线小巴转乘优惠，所有专线小巴与港铁换乘，优惠金额每程 0.3 至 3 港币不等，提高换乘吸引力。

香港道路停车收费标准

泊车费（最高收费）	
收费	时段
\$2	每 15 分钟
\$320/ 次	超时停车



香港停车场停车收费标准

资料来源：香港特区第 374C 章《道路交通（泊车）规例》

◎ 投融资模式创新

案例：成都

1. 建设专业化公司

在“市交管局设置、市发改委定价、市交投集团管理”的指导下，成都交投智慧停车公司于 2010 年 4 月成立。

2、发行 ABS 项目

2019 年 10 月 29 日，成都交投发行国内首单以临时占道停车泊位为基础资产的智慧停车产业资产证券化项目——“成都交投停车费收益权资产支持专项计划”，通过构建未来占道停车收费收入模型，进行还本付息现金流匹配开展资产证券化融资，融资期限为 9 年，发行规模为 8.64 亿元。

3. 商业合作模式

- (1) 通过多元多样的合作模式，打通信息化、商业化、资本化的三条道路
- (2) 实现平台互通、资源共享、经济互补，创建城市级占道停车平台
- (3) 改善占道停车运营环境、提升城市治理能力、探索新的停车经济增长点



智慧停车平台



路内停车泊位



停车产业化场景模式

◎ 智慧停车提高效率

案例：深圳：智慧停车一张网

深圳市建立了智慧停车管理平台，实现全市停车一张网，截至 2024 年 10 月，深圳市公共智慧停车平台已实现全市经营性停车场 100% 接入，共计 8921 家停车场，接入规模居全国第一。该平台已在“i 深圳”APP 及深圳交通微信公众号上线，具备车位信息查询及导航、错峰停车、预约停车等服务功能。

为提升车位使用效率，深圳市公共智慧停车平台推出停车预约功能，目前已对 129 家停车场（10742 个停车位）实施了预约停车服务，整体运行情况良好。



深圳智慧停车云平台



深圳图书馆预约停车场指示牌

案例：成都：智慧平台 + 智能车库

因地制宜建设新型机械式智慧立体停车设施，按相关要求配建充电基础设施，创新发展“互联网 + 停车 + 充电”一体服务，还与成都市智慧停车综合服务平台——“成都停车”客户端对接联通，车主可提前查询、预约车位，提前取车系统智能排序，减少取车等待时间，显著提升停车效率。



成都市新型智慧立体停车场

◎ 短期极高峰停车需求应对措施

案例：山西小西天景区

- (1) 调控需求：实行预约限流
实行线上预约进园，每天接待游客上限为 1 万人，以保证游客体验和文物安全。
- (2) 外围分流：高速路口引导分流
在进出隰县的 4 个高速口设置便民服务站，对游客进行分流、引导。
- (3) 加强接驳：景区外增设免费摆渡接驳公交车
针对景区外交通管制，及时增设免费摆渡接驳公交车，方便游客往返景区。
- (4) 提高效率：重新规划参观路线
规划单循环参观路线，设置凤凰街步行道路，提高景区通行效率。
- (5) 增加供给：新建停车场
新建停车场增加 400 个泊位，同时开放全县党政机关、企事业单位全部停车场。



小西天景区停车场

案例：淄博

- (1) 加强接驳：开通“烧烤专列”+“公交专线”
联合铁路部门，开通首趟“烧烤专列”，市内定制了 21 条烧烤公交专线。
- (2) 增加供给：新建八大局停车场
提供 400 个停车位，并完善停车场指引、标志牌等设施。
- (3) 交通管控：更改目的地定位
协调相关部门更改定位，将导航定位在八大局市场周边，方便游客停车。
- (4) 提高效率：推行智慧停车管理模式
建设智慧停车管理系统，提高停车场利用率，减少资源浪费。
- (5) 外部分流：新建烧烤城，分流游客
新建淄博烧烤海月龙宫体验地，内部设有 2000 个停车位，可以容纳近万人。



八大局交通组织示意图



淄博烧烤公交专线

江苏省重点区域停车综合治理

工作指南

Parking Governance Work Guidelines For Key Areas
In Jiangsu Province