

昆山市建筑物停车配建标准（2026 版）

第一条 为适应新时代发展要求，加强我市建筑物配建停车设施的规划管理，改善城市静态交通环境，根据《中华人民共和国城乡规划法》《江苏省道路交通安全条例》《江苏省城市规划管理技术规定（2025 年版）》等有关法律、法规和规章，结合本市实际，制定《昆山市建筑物停车配建标准（2026 版）》（以下简称《标准》）。

第二条 本市市域范围内的建筑物停车配建，适用本《标准》。根据城市的用地发展和交通条件，将市域划分为三类停车分区（见附图）。

一类区：老城区（北环城河-叶荷河-娄江-小瀟河-沪宁铁路-需浦河-娄江-东环城河围合区域），周庄、千灯、锦溪和巴城历史镇区保护范围，正仪老街和歇马桥村保护范围。

二类区：城市集中建设区（城北路-常嘉高速公路-马鞍山西路-环城西路-娄江-沪宁铁路-中环西线-中环南线-吴淞江-江浦路-S343-长江南路-中环南线-黄浦江路-百灵路-吴淞江-市界-沪宁铁路-东城大道-昆嘉路-沿沪大道-前进东路-东城大道-黄浦江路-杨林塘-昆北路围合区域）、千灯镇区（S343-宏洋路-团结河-千灯浦-淞南路-炎武路-卫泾路-市界-S343-黄浦江路围合区域）、锦溪镇区（锦周

公路-甫澄路-南新路-同周公路-锦商公路围合区域)、周庄镇区(同周公路-市界-商周公路-秀海路-锦周公路围合区域)、巴城镇区(杨林塘-巴城湖-鳊鲤湖-城北路-常嘉高速公路围合区域)范围内除一类区以外的其他地区,以及淀山湖镇区(北苑路-黄浦江路-盈湖路-曙光路围合区域)。

三类区:市域范围内除去一类区、二类区以外的其他地区。

第三条 建筑物配建停车设施是指建筑物建设时需配套建设的供本建筑业主使用的车辆以及以本建筑为目的地的外来车辆停放的设施与场所;车辆包括各类机动车与非机动车。建筑物停车配建指标应当符合附录1的规定。

第四条 建筑物应按规定分别配建机动车、非机动车以及特殊车辆停车位,机动车停车位是指标准小型车位,非机动车停车位是指电动自行车位,特殊车辆停车位是指装卸车位、大巴车位、地面临时落客停车位等类别的机动车位,特殊车辆停车位不计入配建机动车停车位。各种车辆停车位的设计尺寸应按国家、行业及地方的有关标准和规定执行,并明确每个车位的空间界线。

第五条 建筑物应按照节地、节能、安全、高效的原则配建停车设施,停车设施应与主体工程同步设计、同步建设、同步投入使用。分期建设项目中各分期实建停车位数量不得低于同期配建规模。

第六条 临时性建筑物应按规定设置各类临时性停车位，临时性停车位宜在地面设置。非对外开放的临时性建筑物按照指标配建，实施确有困难的，可适当减少停车位配建数量。

第七条 建筑物配建停车设施原则上应设置在其用地范围内。鼓励相邻地块建设项目（不含住宅类），在统一申请、统一设计、统一建设、统一使用的条件下，集中统一设置停车设施。非相邻地块的建设项目（不含住宅类）步行距离不超过100米，其中一处用地条件受限且确有必要的，可集中统一设置停车设施。

第八条 对已有建筑的改建和扩建，其改、扩建部分应按照本《标准》规定设置各类停车位。原建筑物配建不满足本《标准》、新增建筑面积超过3000平方米且超过原建筑规模25%的，原建筑物配建不足部分至少应在改扩建工程中按不足车位的20%补建。实施确有困难的，应按相关规定开展交通影响评价，并论证确定停车配建指标。

第九条 附表中未提及的建筑项目类型，可参考相似功能的建筑项目进行设置。特殊类型建筑项目（附表中用“*”表示）以及较为复杂的项目，应按相关规定开展交通影响评价，并论证确定停车配建指标。

第十条 涉及城市更新、城市重点功能片区以及历史文化保护和农村一二三产融合的建设项目，可按照总量平衡、资源共享的原则，根据项目所在片区功能定位、道路交通

承载能力、公共交通服务水平等情况，通过专题研究确定机动车停车配建指标，作为项目建设依据（城市更新项目按照附录 3《昆山市城市更新项目机动车停车配建实施技术指引》执行）。

第十一条 剧院、展览馆、体育场馆、大型商业综合体等人流、车流集中疏散的大型公共建筑及新建住宅不得设置机械式停车位。其他各类建筑物当地下停车库少于两层时原则上不得设置机械式停车位。除此之外，机械式停车位数量应按 80%进行折减后计入配建停车位总数，且折减为标准小汽车的数量占比不得超过停车位总数的 50%。机械式停车设施设计尺寸应当满足《车库建筑设计规范》的要求。机械式停车位装置宜设置地坑，埋设设备预埋件的建筑结构混凝土厚度不宜小于 0.2 米，保证机械式停车位与地坪高度一致。

第十二条 住宅区地面机动车停车位数量不宜超过住宅总套数的 10%。住宅类建筑物应设置机动车访客停车位，访客停车位应按照配建停车位总数的 3%单独进行设置，但不得多于 30 个，且不得出售和出租。

第十三条 大型建筑配建公交场站按照《昆山市大型建筑公交场站配建指引》（昆资规发〔2020〕23 号）执行，大型建筑配建公交场站与机动车停车位折减挂钩，折减方法参照附录 2。

第十四条 位于轨道站点出入口周边的新建项目，机动车停车配建指标可进行折减，折减后的比例见表 1。项目地下空间或空中连廊与轨道交通站点直接连通的，其机动车停车配建指标可在上述折减基础上进一步折减 10%。商品房机动车停车配建指标折减后不得低于 1.0 车位/户。

表 1 轨道站点周边新建项目机动车停车配建指标折减表

类型	折减后指标与原指标的比例		
	一类区	二类区	三类区
项目人行出口与周边轨道交通站点的步行距离在 300 米范围内	85%	90%	90%
项目人行出口与周边轨道交通站点的步行距离在 300-500 米范围内	90%	95%	95%

第十五条 大型综合性公共建筑，其配建停车位数量应按各类建筑性质及其规模分别计算后累计确定。对于总建筑面积（不含住宅类功能）在 5 万平方米以上且次要功能建筑面积占总面积 20% 以上的综合性建筑物，在充分考虑停车位共享的情况下，配建停车位总数可按各类性质建筑配建停车位数量总和的 80% 确定。住宅功能建筑不得进行折减。

第十六条 轨道站点周边的公共建筑配建公交首末站的，第十三条和第十四条的机动车配建停车位折减数可叠加，第十五条折减不得叠加。除此之外，第十三、十四、十五条款规定的折减数量不得叠加，折减数量不得超过单条规定的最高折减数。

第十七条 制定开通校车接送方案并通过相关部门审批的学校，机动车临时停车的泊位数可按照校车接送人数比例进行折减，具体折减指标由交通影响评价论证确定。校址范围内宜设置校车停车位，满足全部校车的停放需求。

第十八条 机动车充电设施的配置要求应按照相关政策文件执行。新建住宅类建筑物配建非机动车充电停车位数量应不低于非机动车停车位总数的 50%，其他类型建筑物配建非机动车充电停车位数量不低于非机动车停车位总数的 30%。

第十九条 按照“错时使用、就近停放”原则，鼓励行政机关、企事业单位、医院、学校、文化体育（不含军事类和保密类）等建筑物配建停车位接入市级“牡丹停”智慧停车平台，在晚间和节假日对外开放、错时共享。鼓励在停车供需矛盾突出的区域新建、改建智慧停车设施，提高停车位使用效率。

第二十条 综合医院、专科医院、中小学等建筑物应设置地面临时落客停车位，具体数量以交通影响评价论证为准，结合场地整体方案统筹布局，不得占用道路用地。其他类型建筑物应结合实际需要设置地面临时落客停车位。

第二十一条 按照建筑面积计算建筑物配建停车位的，建筑面积以计容面积为准，并且地下室中的办公和商业等部分也应按照实际使用功能的建筑面积配建停车位。工业类项目配建停车位以建筑面积为准。

第二十二条 各类车型的停车位可按附录 1 表 1-11 所列的换算系数换算成标准停车位进行计算。住宅类建筑物的机动车停车位仅微型停车位可以换算，且微型停车位换算数量不得大于机动车停车位总数的 3%。建筑物按配建指标计算出的各类停车位数，尾数不足 1 个的按 1 个计算。

第二十三条 非机动车停车设施不得设于地下 2 层及以下（夹层除外），并应单独设置出入口，不得与机动车出入口混合设置，当地下停车层地坪与室外高差大于 7 米时，应设置机械提升装置。非机动车停车设施坡道应满足电动自行车的使用要求，坡道宽度不应小于 1.8 米，休息平台长度不应小于 2.4 米。新建住宅类建筑物配建非机动车停车位宜与单体建筑配建需求对应设置。新建商业类建筑物非机动车停车位应优先在地面设置，考虑设置外卖取餐停车区域。新建住宅类、办公类等建筑物宜考虑设置快递取送件非机动车停车区域，优先在地面设置。

第二十四条 各类建筑物应设置无障碍停车位，机动车停车位总数在 100 个以下时应至少设置 1 个无障碍停车位，100 个以上时应设置不少于机动车停车位总数的 1%。

第二十五条 停车设施的规划设计和建设除应执行本《标准》的规定外，还应符合国家、行业及地方现行的有关标准和规定。若市政府另有规定，从其规定。

第二十六条 本《标准》自 2026 年 5 月 1 日起施行，有效期至 2031 年 4 月 30 日。2026 年 5 月 1 日前已出规划条

件但未领取建设工程规划许可证的建设项目，经规划设计方案审查部门同意，可按本《标准》执行。原《昆山市建筑物停车配建标准（2021版）》同时废止。

第二十七条 本《标准》由昆山市自然资源和规划局负责解释工作。

附录 1：建筑物停车配建指标

(1) 住宅类停车配建指标参照表 1-1。

表 1-1 住宅类停车配建指标

项目类别	单位		机动车停车配建指标(车位)			非机动车停车配建指标(车位)	
			一类区	二类区	三类区		
			下限	下限	下限		
商品房(含定销商品房)	户	100m ² 建筑面积	1.0	1.1	1.1	1.2	
保障性住房	配售型保障房	户	100m ² 建筑面积	0.8	0.9	1.0	1.3
	配租型保障房	户		0.5	0.5	0.5	1.5
服务设施用房	100m ² 建筑面积		0.3	0.4	0.4	1.5	
集体宿舍	床位		0.02	0.02	0.02	3.0	

注：①商品房(含定销商品房)、配售型保障房机动车停车配建指标采用双指标控制，即按户数和建筑面积两种方式分别计算，取高值作为配建停车位数量；②商品房建筑面积超过 220m²/户的，机动车停车位按照 2.5 个车位/户计算，非机动车按照 1.2 个车位/户计算；③服务设施用房是指物业办公用房、社区居委会用房及社区养老用房等；④商品房和保障性住房非机动车停车配建指标以“户”为单位计算，服务设施用房和集体宿舍非机动车停车配建指标以“100m²建筑面积”为单位计算。

(2) 办公类停车配建指标参照表 1-2。

表 1-2 办公类停车配建指标

项目类别	单位	机动车停车配建指标(车位)				非机动车停车配建指标(车位)
		一类区		二类区	三类区	
		下限	上限	下限	下限	
行政办公	机关行政、事业办公	0.8	1.0	1.1	1.1	1.0
	行政服务窗口类	1.0	1.2	1.3	1.3	1.5
商务办公	100m ² 建筑面积	0.8	1.0	1.1	1.1	1.0

注：市政公共设施(供排水、供电、消防、加油加气站、公交停保场等)管理用房按照商务办公指标进行配建。

(3) 商业类停车配建指标参照表 1-3。

表 1-3 商业类停车配建指标

项目		单位	机动车停车配建指标（车位）				非机动车停车配建指标（车位）
			一类区		二类区	三类区	
			下限	上限	下限	下限	
综合性商业	大型商业（建筑面积 50000m ² 以上）(*)	100m ² 建筑面积	0.9	1.1	1.2	1.3	1.5
	普通商业（建筑面积 50000m ² 及以下）		0.8	1.0	1.0	1.0	1.5
	配套商业设施（小型超市、便利店、专卖店、单独门面）		0.6	0.8	0.8	0.8	1.5
市场	社区农贸市场		0.5	0.7	0.8	0.8	5.0
	综合、专业批发市场(*)		0.6	0.8	1.0	1.0	3.0
独立占地大型超市、仓储型超市(*)			0.9	1.1	1.2	1.3	1.5
独立占地餐饮娱乐			1.4	1.6	2.0	2.0	1.5
酒店	设宴会厅的酒店		0.5	0.6	0.6	0.6	0.4
	一般酒店		0.4	0.5	0.5	0.5	0.4
服务型公寓			户（间）	0.4	0.5	0.6	0.6

(4) 医院类停车配建指标参照表 1-4。

表 1-4 医院类停车配建指标

项目		单位	机动车停车配建指标（车位）				非机动车停车配建指标（车位）
			一类区		二类区	三类区	
			下限	上限	下限	下限	
综合医院、专科医院	三级医院(*)	100m ² 建筑面积	1.0	1.2	1.5	1.8	1.2
	其他医院		0.8	1.0	1.0	1.2	1.2
社区医院（社区卫生服务中心）			0.6	0.8	0.8	1.0	1.5
其他医疗			0.6	0.8	0.8	1.0	1.2

注：①其他医疗包括疗养院、养老院、儿童福利院等；②综合医院和专科医院应在急诊区入口前考虑设置救护车位。

(5) 学校类停车配建指标参照表 1-5。

表 1-5 学校类停车配建指标

项目		单位	机动车停车配建指标（车位）			非机动车停车配建指标（车位）	
			一类区		二类区		三类区
			下限	上限	下限		下限
幼儿园	教职工停车	100 名学生	3.0	3.5	4.0	4.0	4.0
	临时停车		1.5	2.0	2.0	3.0	10.0
小学	教职工停车		6.0	6.5	6.5	6.5	4.0
	临时停车		3.0	4.0	6.0	6.0	10.0
初中	教职工及学生停车		6.0	6.5	6.5	6.5	30.0
	临时停车		2.5	3.0	3.0	3.0	5.0
高中	教职工及学生停车		6.0	6.5	6.5	6.5	40.0
	临时停车		1.0	1.1	1.0	1.0	—
大中专院校			6.0	6.5	6.5	6.5	50.0
特殊学校			6.0	6.5	6.5	6.5	4.0

注：新建中小学校及幼儿园宜将教职工机动车停车位与家长接送机动车临时停车位统一设置在校园内地下车库，缓解接送车辆临时停车对城市道路交通运行的影响；宜利用学校门口用地红线区域设置非机动车临时停车位和等待区。初高中学校结合学生住校比例，可对学生非机动车停车配建指标进行一定的折减。

(6) 工业类(*)停车配建指标参照表 1-6。

表 1-6 工业类(*)停车配建指标

项目	单位		机动车停车配建指标（车位）			非机动车停车配建指标（车位）
			一类区	二类区	三类区	
			下限	下限	下限	
办公及生活配套用房	100m ² 建筑面积		—	0.8	0.8	0.8
工业厂房	100m ² 建筑面积	100 名职工	—	0.3/20.0	0.3/20.0	0.8/30.0
仓储物流	100m ² 建筑面积		—	0.3	0.3	0.8
创新研发			—	1.0	1.0	0.8

注：自动化生产程度高、生产人员配备少的工业厂房建筑，停车配建指标可按生产区域内职工人数计算。

(7) 文化体育类停车配建指标参照表 1-7。

表 1-7 文化体育类停车配建指标

项目		单位	机动车停车配建指标（车位）				非机动车停车配建指标（车位）
			一类区		二类区	三类区	
			下限	上限	下限	下限	
文化场馆	美术馆、图书馆、博物馆、青少年宫等	100m ² 建筑面积	0.6	0.8	0.8	0.8	2.0
会展场馆	展览馆、会议中心		0.8	1.0	1.0	1.1	2.0
活动中心	训练中心、健身中心等各类活动场所		1.0	1.2	1.5	1.5	3.0
影剧院	影剧院、音乐厅	100个座位	3.0	3.5	4.0	4.5	8.0
体育场馆(*)	大型体育馆（体育场座位数≥1.5万，体育馆座位数≥4000）		2.0	2.5	2.5	3.0	15.0
	小型体育馆（体育场座位数<1.5万，体育馆座位数<4000）		2.5	3.0	3.0	3.5	15.0

注：非独立修建的影剧院按建筑面积计入商业类统筹考虑。

(8) 交通枢纽类(*) 停车配建指标参照表 1-8。

表 1-8 交通枢纽类(*) 停车配建指标

项目	单位	机动车停车配建指标（车位）				非机动车停车配建指标（车位）
		一类区		二类区	三类区	
		下限	上限	下限	下限	
汽车站	高峰日每百位旅客	0.5	1.0	1.2	1.2	0.15
火车站		1.0	1.2	1.5	1.5	0.15
货运站、物流中心	——	根据实际情况，参照行业规范予以确定				

注：交通枢纽类配建指标为建议值，其配套停车设施应结合周边轨道交通车站、道路情况、公交服务水平等因素通过专项研究予以确定。

(9) 公园类停车配建指标参照表 1-9

表 1-9 公园类停车配建指标

项目	单位	机动车停车配建指标（车位）				非机动车停车配建指标（车位）
		一类区		二类区	三类区	
		下限	上限	下限	下限	
主题公园、郊野公园(*)	每公顷占地面积（扣除水域面积）	15.0	20.0	20.0	25.0	20.0

项目	单位	机动车停车配建指标（车位）				非机动车停车配建指标（车位）
		一类区		二类区	三类区	
		下限	上限	下限	下限	下限
一般城市公园	每公顷占地面积（扣除水域面积）	6.0	8.0	8.0	12.0	10.0

(10) 特殊机动车停车配建指标参照表 1-10。

表 1-10 特殊机动车停车配建指标

大类	小类	计算单位	特殊车位停车配建指标（车位）	
			装卸车位	大巴车位
办公	商务办公	10000m ² 建筑面积	0.5	—
商业	大型商业（建筑面积 50000m ² 以上）	10000m ² 建筑面积	0.5	—
	普通商业（建筑面积 50000m ² 及以下）	10000m ² 建筑面积	0.5	—
	社区农贸市场	10000m ² 建筑面积	5.0	—
	综合、专业批发市场	10000m ² 建筑面积	1.0	—
	独立占地大型超市、仓储型超市	10000m ² 建筑面积	0.5	—
	独立占地餐饮娱乐	10000m ² 建筑面积	1.0	—
	设宴会厅的酒店	10000m ² 建筑面积	0.5	1.0
	一般酒店	10000m ² 建筑面积	0.5	0.5
	服务型公寓	10000m ² 建筑面积	0.5	—
医院	综合医院、专科医院	10000m ² 建筑面积	0.5	—
	社区医院（社区卫生服务中心）	10000m ² 建筑面积	0.2	—
	其他医疗	10000m ² 建筑面积	0.2	—
文化体育	美术馆、图书馆、博物馆、青少年宫等	10000m ² 建筑面积	—	1.0
	展览馆、会议中心	10000m ² 建筑面积	—	2.0
	训练中心、健身中心等各类活动场所	10000m ² 建筑面积	—	2.0
	影剧院、音乐厅	10000m ² 建筑面积	—	1.0
	体育场馆	1000 座位	—	2.0
公园	主题公园、郊野公园	每公顷占地面积（扣除水域面积）	—	1.0
	一般城市公园	每公顷占地面积（扣除水域面积）	—	0.5

注：①特殊车辆配建停车位数量不考虑停车分区和轨道站点的影响；②酒店、文化体育场馆等建筑物设置大巴车位超过上表配建指标要求，每多设置 1 个大巴车位可减设 2.5 个机动车标准车位，减设机动车标准车位数量不得超过停车位总数的 10%。

(11) 其他车型停车位的换算系数参照表 1-11。

表 1-11 各类车型停车位与标准停车位的换算值

车型		车位换算值
机动车位	微型车位	0.7
	小型车位	1.0
	中型车位	2.0
	大型车位	2.5
非机动车位	电动自行车位	1.0
	三轮车位	2.0

附录 2：配置公交首末站的建筑物停车配建折减方法

(1) 折减方法

新建或城市更新项目，若配建公交场站，经交通影响评价论证后，其机动车停车位数量可按照配建标准适当下浮折减。折减幅度根据公交设施对建设项目小汽车出行转移情况进行确定。

若假设公交车辆满载人数为 60 人，全天平均发车间隔为 10-15 分钟/班，公交运行时间为 12 小时，公交线路满座率在首末站为 30%-40%，其中 20%-30% 客流来自配建项目原本的小汽车出行者，全天 1 条公交线路自始发站发送乘客约 1296-1728 人次，其中约有 312-456 人次的客流来源于配建项目原本的小汽车出行者，建设项目机动车停车位周转率为 4 次/车位·天（商业综合体一般调查数据），按照车均载客 1.8 人次计算，即减少 40-60 个停车位，计算公式如式 1 所示。分别计算不同公交线路数量对应的停车位折减幅度（2 条折减 80-120 个停车位）。以建筑面积为 10 万平方米的商业、办公项目为例，1 条线路折减率控制在 5%-10%，2 条线路折减率在 10%-20% 比较合理。

$$P_i = \frac{\omega * 60 * \alpha * \beta * h}{\lambda * t * \varepsilon} \quad (1)$$

式中： P_i ——折减小汽车停车位数（个）；

ω ——公交车辆满载人数（人次）；

t ——公交车辆平均发车间隔（分钟/班次）；

α ——首末站公交线路满座率（%）；

β ——公交客流来自配建项目转移的小汽车出行比例（%）；

h ——公交线路运营时间（小时）；

λ ——建设项目小汽车停车位高峰小时周转率（次数/小时）；

ε ——小汽车平均载客数量，一般根据业态不同分布在 1-2 人/车之间。

具体项目折减幅度计算应根据不同地区、项目类型、开发规模、场站规模等具体确定，以上试算关键参数如满座率、小汽车转移率、停车位周转率等均应开展专门调查进行确定。综合考虑建设成本等影响，对停车位折减幅度进行论证。

(2) 折减建议指标

结合建设项目所在区位、出行特征及公交出行分担率，制定了建设项目不同公交线路数量的机动车停车位折减指标，最大折减数不得超过机动车停车位总数的 30%。

附表 2-1 基于公交线路数量的建设项目机动车停车位折减指标（单位：个）

建筑类型	一类区				二类区				三类区			
	1	2	3	≥4	1	2	3	≥4	1	2	3	≥4
办公	60	120	180	200	45	90	135	150	35	70	105	120
商业	75	150	225	240	56	112	168	180	40	80	120	140
文化体育	50	100	150	170	40	80	120	135	30	60	90	110

注：①1 条公交线路的公交场站占地约 800-1000 平方米；2 条约 1200-1800 平方米；3 条约 1700-2500 平方米；4 条约 2200-3200 平方米；5 条公交线路约 3000-4000 平方米。

②住宅项目不进行停车位折减。医院、学校、园林场馆项目停车位折减数量结合具体情况予以确定。

③配建停车位折减的建设项目应编制交通影响评价，具体折减停车位数量应以最终论证结论为准。

附录 3：昆山市城市更新项目机动车停车配建实施技术指引

为进一步缓解机动车停车矛盾，改善停车环境，提高城市停车规划建设管理水平，支持城市更新和营造宜居韧性智慧城市，针对城市更新项目制定机动车停车配建实施技术指引。

（1）适用范围

昆山市域范围内老旧住区、老旧工业、老旧商办、公共空间等城市更新工作中，涉及建筑物机动车配建停车的城市更新项目适用本指引。

其中，纳入城市更新专项规划的项目，按照本指引执行。其余城市更新项目停车配建指标按照附录 1 执行，实施确有困难的，可参照本指引。

（2）工作依据

《中共中央办公厅 国务院办公厅关于持续推进城市更新行动的意见》（中办发〔2025〕34号）

《自然资源部 住房和城乡建设部关于进一步支持城市更新行动若干措施的通知》（自然资发〔2025〕226号）

《国务院办公厅转发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）

《住房和城乡建设部办公厅关于印发城市更新规划编制导则的通知》（建办科〔2025〕46号）

《住房和城乡建设部关于扎实有序推进城市更新工作的通知》（建科〔2023〕30号）

《省政府办公厅印发关于支持城市更新行动若干政策措施的通知》（苏政办规〔2024〕3号）

《江苏省委办公厅 省政府办公厅关于实施城市更新行动的指导意见》（苏办发〔2022〕14号）

《省政府办公厅转发省发展改革委等部门关于推动城市停车设施发展实施意见的通知》（苏政办发〔2022〕3号）

《省住房城乡建设厅关于印发〈江苏省城市更新专项规划编制指南（试行）〉的通知》（苏建设计〔2025〕143号）

《关于印发〈江苏省重点区域停车综合治理工作指南〉的函》（苏建函城〔2025〕46号）

《苏州市城市更新条例》（2025年6月1日起施行）

《关于印发〈苏州市城市更新技术导则（试行）〉〈苏州市城市微更新建设指引（试行）〉的通知》（苏城更新办〔2023〕4号）

（3）工作原则

3.1 坚持统筹兼顾原则

应统筹考虑城市更新项目功能、规模、区位、周边道路交通条件以及更新方式、成本、效益等多种因素，合理对机动车停车配建规模与形式进行适应性优化，促进城市功能提升和交通环境改善。

3.2 坚持集约高效原则

鼓励城市更新项目采取立体停车方式，节约利用地上地下空间。鼓励停车开放共享，充分挖掘既有资源潜力，提高停车设施利用效率。鼓励采用大数据、物联网、第五代移动通信（5G）、“互联网+”等新技术新模式，推动停车资源共享便利化和供需快速匹配。

3.3 坚持需求调控原则

综合考虑区位条件、供求关系及社会承受能力等因素，制定分区域、分车型、分时段的差异性停车收费标准，调控停车需求的时空分布，促进停车供需平衡。

（4）技术指引

4.1 城市更新片区策划阶段

4.1.1 停车现状调查

开展城市更新片区停车普查，摸清片区内现状停车供给（含配建停车、路内停车、路外公共停车）、停车需求、停车共享及停车经营情况，评估既有停车设施的供需状况、利用效率及存在的问题。

4.1.2 停车需求预测

结合片区更新定位、规划人口及就业岗位规模、用地性质调整及开发强度变化等因素，预测片区机动车停车总需求。

4.1.3 停车缺口分析

根据片区相关详细规划及城市更新实施计划，综合现状停车设施供给、共享利用情况及需求预测结论，分析片区停车供需缺口规模及空间分布特征。

4.1.4 改善方案制定

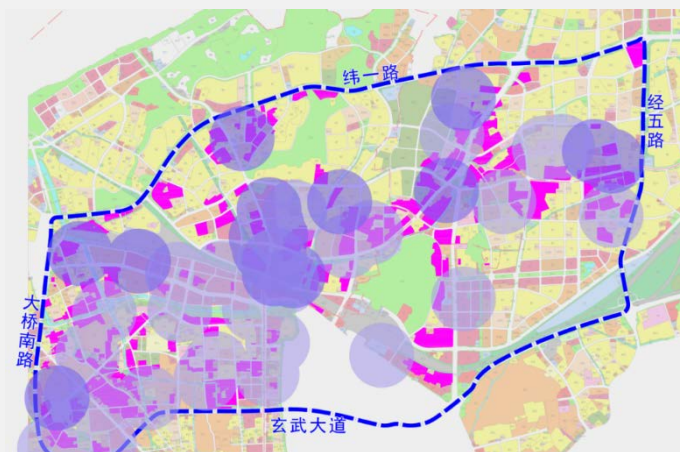
1) 新增公共停车设施

坚持“总体统筹、片区平衡”原则，针对片区停车供需缺口，优先通过闲置低效用地挖潜、既有停车设施改造、新建建筑适度超配公共停车泊位等途径增补公共停车设施。新增公共停车设施应纳入相应的详细规划进行管控。

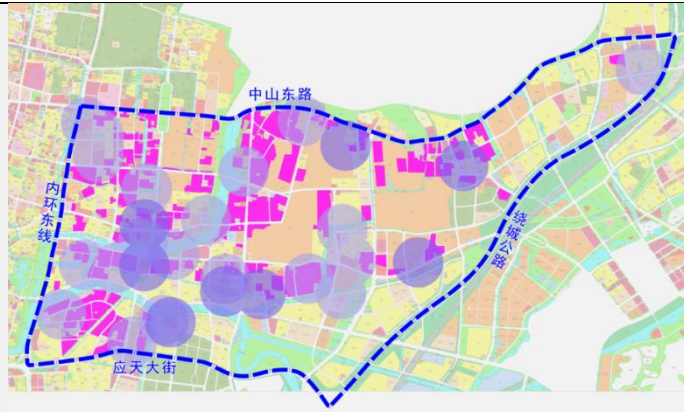
南京：引导老旧小区周边建筑增配公共停车设施

为缓解老旧小区停车难问题，南京市规划和自然资源局试点开展了城北、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。

研究以满足片区路网动静平衡为刚性约束，以缓解周边老旧小区历史配建不足带来的停车供需矛盾为主要目标，在梳理城北、城东两大片区内未出让及待更新的商业办公、社区服务中心、学校、医疗卫生等用地的基础上，综合考虑路网容量、建设难度、轨道交通建设影响等多个因素，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建议。在此专项规划研究基础上，相关公共停车场方案进一步纳入相应地块的控制性详细规划修编中。



城北片区规划公共停车场 500 米覆盖范围示意图



城东片区规划公共停车场 500 米覆盖范围示意图

2) 加强公共交通衔接

优化片区常规公交线网，重点加密覆盖薄弱区域的线路，完善公交首末站设施配套，合理增设或优化公交中途站，提升公交服务可达性与便捷性；强化轨道交通站点与周边地块、公交站点的衔接，通过增设风雨连廊、慢行便道、过街设施、非机动车停放区等设施，缩短接驳距离、改善换乘体验。

昆山白河潭站风雨连廊系统

2023 年 7 月 14 日，由昆山交发集团承建的苏州轨交 11 号线首个风雨连廊——昆山市白河潭站风雨连廊建成启用，实现了轨道交通与公交站之间的无风雨换乘。

白河潭站周边多个社区聚集，且邻近东部医疗中心，日常人流量大。项目从人性化角度出发，以“绿色公共出行体系”为导向，在地铁出站口打造风雨连廊，连接出入口与公交车站台，解决了市民在地铁站与公交站之间步行时日晒雨淋的问题，尤其适合雨雪、高温等恶劣天气，有效促进了周边居民“轨道—公交”一体化出行。同时作为城市特色景观，与周边绿化、慢行系统结合，配备照明、便民驿站等设施，兼顾美观与实用性。



3) 实施差异化收费调控

完善片区停车收费价格体系，推行分区域、分车型、分时段的差异化收费政策，充分发挥价格杠杆对停车需求的调节作用，提升停车资源使用效率，优化停车时空分布，促进出行向公共交通方式转移。

昆山市差异化停车收费政策

《昆山市机动车停车场管理实施细则》（以下简称《细则》）于 2019 年 10 月 28 日印发，《细则》明确：“机动车停车场收费实行政府定价、政府指导价和市场调节价……政府定价和政府指导价标准的制定应当兼顾效率和公平，按照中心城区高于周边地区、路内高于路外、地上高于地下、白天高于夜间、大型车高于小型车的原则，对不同地段、不同停车时间、不同车型实行差异化收费标准。”

《昆山市机动车停放服务收费管理办法》（以下简称《办法》）于 2019 年 11 月 14 日印发，《办法》规定：“实行政府定价、政府指导价的各类停车场，机动车停放服务依据机动车车型分类、地理区域划分类别的不同，执行“分区分类分时”的差异化收费政策，收费标准的制定遵循“一类区域高于二类区域、路内高于路外、地面高于地下”的原则。”

南通市“崇川模式”

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”。

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

4.2 城市更新项目实施方案阶段

4.2.1 停车供需分析

1) 影响范围划定

考虑不同建筑物类型的用户群体对于停车后步行距离的敏感性差异，结合实际情况，以项目为中心划定 100-300 米的停车影响范围，作为停车供需关系、停车资源共享分析的基础。

2) 停车现状调查

调查、分析项目自身及停车影响范围内现状各类停车供给、需求，评估停

车供需缺口、利用效率、共享泊位数量及使用情况，以及既有停车设施的扩容潜力、共享可行性和经营性停车设施的经营情况。

3) 停车需求预测

根据更新项目实施方案，综合考虑更新项目的功能、区位以及周边道路、公交等现状供给情况及交通供给、需求与运行状况，对项目产生的交通需求、停车需求进行预测，确定项目配建停车需求规模，并结合规划停车设施供应情况计算项目停车供需缺口规模。

交通需求分析中采用的交通出行方式结构等数据、参数，应进行充分论证，必要时通过对已投入运营的区位相似、功能类似项目的交通特征调查取得。

4.2.2 详细解决方案

1) 项目停车改善方案

评估项目对周边交通影响情况，提出项目不同功能业态所需配置的停车设施规模、建设形式、停车场（库）出入口设置及交通组织的改善方案。

停车设施规模：结合项目方案，优化停车平面布局方案，合理确定项目配建停车泊位数量。对不同业态的停车设施，可进行分区设置和管理。

建设形式：遵循节约集约用地的原则，合理确定停车设施的建设形式。

停车场（库）出入口设置及交通组织：参照《车库建筑设计规范》（JGJ100-2015）规定，确定停车场（库）出入口数量。合理确定出入口布局，降低车辆进出对周边道路交通的影响。

对于因条件受限自身配建停车规模无法满足需求的项目，应从新增公共停车设施、存量停车设施共享利用、绿色交通改善等方面，制定项目停车影响范围内平衡停车供需的解决方案。

2) 新增公共停车设施

对于项目停车影响范围内新增的独立占地停车设施，应明确占地面积、停车规模、建设形式等要求，并纳入详细规划；对于新增的结建停车设施，应明确停车规模，并纳入详细规划；对于新增的路内停车设施，需经交管部门审核认定。

合肥利用闲置低效土地建设公共停车场

合肥市将“充分利用城市边角地建设完整社区”作为城市更新的重要内

容，通过创新思路，因地制宜挖掘城市“金边银角”潜能，2023年至今已累计利用待建空地、边角空地等低效土地约104万平方米，新建公共停车场165个，新增泊位约6.4万余个，有效盘活存量空间资源。其主要创新思路有：

(1) “短平快”模式（庐阳区立志巷停车场）

针对老城区核心地段（寿春路东段）的节假日交通压力，庐阳区充分利用立志巷旁一块搬迁后待上市空地，采用“小投入、微改”方式，仅用1个月建成60个泊位的临时停车场，同步完成环境脏乱差整治，实现停车供给与环境提升双重效益。



庐阳区立志巷停车场改造前（左）、后（右）对比示意图

(2) 精准对接需求模式（瑶海区双井停车场）

坚持“倾听民声、见缝插针”，通过入户走访，精准分析停车矛盾突出区域，利用老城区核心区域的闲散用地修建停车场（如双井停车场项目提供205个车位），解决小区内部道路及非机动车道“圈地占位”问题，实现有序停车“高标准”与小区环境“高颜值”统一。



瑶海区双井停车场改造前（左）、后（右）对比示意图

(3) “变废为宝”的疏导模式（蜀山区荷叶地路停车场）

荷叶地路与祁门路交口曾因建设施工成为“断头路”，占道停车现象严重。蜀山区以“堵不如疏”为核心理念，利用道路两侧至小区围墙之间的狭

长闲置地块建设停车场（规划 157 个泊位），将曾经的施工遗留死角转化为有序停车空间，有效盘活空间资源。

（4）“规划留白”的长远模式（包河区包望交口停车场）

包河区积极改变传统土地开发思维，对形状规整、区位优势明显的“金边银角”地块（如包河大道与望湖中路交口西南角 1.6 万平方米空地），勇于在城市建设中为民生需求“留白”，优先规划建设公共停车场（规划 430 个泊位），解决周边小区、学校、商业及轨道交通站点停车难题。

北京市道路停车居住认证制度

根据北京市道路停车改革的方案，道路停车位被分为两类，其中，施划“白实线”的道路停车位全部实现电子收费，施划“白虚线”的车位用于居民认证停车。

住户或个人以住所为依据，在街道办事处指定的道路区域内，选择 1 条道路进行认证申请，获得以优惠价格停放车辆的资格。获得认证资格后，在认证道路泊位内停车，享受 1 元/2 小时居住认证停车价格。

道路停车居住认证的原则：一是申请道路停车居住认证的车辆须为注册在个人名下的本市号牌小客车；二是同一车辆在全市范围内只允许申请一个道路停车居住认证；三是在居住小区或周边其他路外停车设施已有停车位的，不能申请道路停车居住认证；四是一条道路上居住认证的车辆数原则上不超过本条道路上停车位的总数。

3) 存量停车设施共享利用

鼓励属地街道（社区）或政府牵头搭建协商平台，在平等自愿的基础上，推动项目实施主体与项目周边可利用停车设施的主体，签定“停车共享协议”，明确共享时段、收费标准、车辆准入条件与管理规则、安全责任与违约处理机制等协议细则（具体条款以双方约定为准）。

无锡红船场活力园区片区：区域性错时共享试点

无锡红船场活力园区是由老厂房蝶变新生的全新商业综合体，然而受地理位置及场地局限，目前园区内停车资源无法满足游客旺盛停车需求。为有

效盘活商业综合体周边闲置停车资源，制定了区域性（红船场活力园区片区）错时共享停车方案，主要经验包括：

创新“区域共享”模式：将红船场、盛岸市场和连元寄畅小学三个功能互补、空间邻近的点位有机串联，形成一个资源共享片区，扩大了共享资源的辐射半径，也显著提升了区域内停车资源的整体调度能力和使用效率。

精准匹配时空需求：白天买菜高峰时，红船场停车场相对空闲，可分流盛岸市场停车压力；夜间及节假日红船场车位紧张时，游客可停至盛岸市场，通过步行台阶便捷通行。同时，连元寄畅小学 250 余个富余车位优先供园区员工使用，将红船场车位最大限度留给市民和游客。

政府主导下的多方协同：市城管局提供政策指导，梁溪区城市管理局牵头统筹，惠山街道与黄巷街道具体协调落地，而园区、市场、学校等单位则主动开放内部停车资源。这种“政府搭台、单位参与、群众受益”的合作框架，不仅保障了方案的可行性，也为后续更大范围的推广奠定了组织基础。



无锡红船场活力园区共享停车场

4) 绿色交通改善方案

鼓励更新项目通过配建公交场站，利用项目用地设置港湾式公交站点、公共自行车站点、共享（电）单车停车区域等方式，提高项目公共交通可达性。

昆山珠江路东侧汛塘路南侧商住项目配建公交首末站

项目总用地面积 14.6 万平方米，总建筑面积 48.3 万平方米，开发性质为住宅、商业、办公、公寓、配建首末站等，其中首末站位于地面一层，设置 2

处下客区、4处上客区、6个公交车停车泊位，进出通道宽度为7米。



配建首末站平面图及流线图

针对学校、医院等重点区域，加强更新项目与公共交通的接驳，可通过开通定制公交专线、接驳专线等方式，提升项目公共交通吸引力，减少机动车出行需求。

泰州市人民医院定制公交进医院

泰州市人民医院设立了3条公交专线，途经主城区居民住宅聚集地、南院、北院和新院区，提高就诊患者就医便捷性。

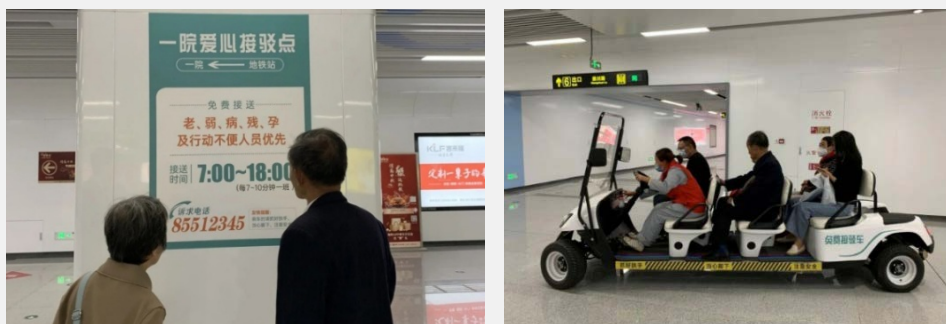


定制公交开进医院、定制公交线路示意图

南通市第一人民医院开通爱心接驳车

南通市第一人民医院距离地铁站需步行约 10 分钟，患者出行不便。

通过设立地铁站“爱心接驳车”，将接驳点设于崇州大道站及门诊负一楼，7:00-18:00 每 7-10 分钟一班，方便患者及家属，特别是老、弱、病、残、孕及行动不便的人员来院就医。



地铁站接驳点、爱心接驳车

南京市金陵中学江心洲校区：“地铁站—校门”接驳专线

金陵中学江心洲校区规划 48 个班级，可容纳师生及教职工 3000 人。为切实解决学校师生出行难题，经与学校沟通，并与接驳车运行方实地测算后，生态科技岛在原园区接驳车运行的基础上，增设了江心洲地铁站至金陵中学江心洲校区的往返专线。专线运行路线为江心洲地铁站至金陵中学江心洲校区，运行时间为 6:45、6:55、7:05、21:40、21:45、21:50，合计 6 班，周一至周五，寒暑假及法定节假日不运行。

接驳专线对学校周边的交通运行秩序有了较大的改善：

降低了学校门前停车压力：接驳专线提供“地铁站—校门”点对点服务，有效替代大量家长早晚高峰驾车接送行为，显著降低学校周边临时停车需求。

减少违停与交通冲突：私家车为抢位常占用非机动车道、人行道甚至交叉口，干扰正常通行。接驳服务推广后，此类违规行为明显减少。

提高了学生上下学安全性：接驳车实行定点、定时、定线运营，学生仅在地铁站与校门两个受控节点上下车，降低了交通安全风险。



江心洲地铁站至金陵中学江心洲校区的往返专线

(5) 工作审查

5.1 工作内容与组织

城市更新项目主管部门组织开展城市更新片区策划阶段停车发展综合策略研究工作，联合自然资源主管部门开展审查，成果用于指导城市更新项目实施方案的编制。

自然资源主管部门组织开展城市更新项目实施方案阶段机动车停车配建优化方案制定工作，相关结论可纳入建设项目交通影响评价进行审查，必要时联合住建、交管、城管等部门开展审查。

自然资源主管部门对城市更新片区策划阶段、项目实施方案阶段提出的新增公共停车设施布局、规模进行合规性审查，通过审查后纳入详细规划进行管控。

自然资源主管部门对更新项目实施方案阶段提出的停车详细解决方案进行审查，符合停车配建标准折减条件的，按照项目停车配建减免标准对更新项目停车配建指标进行折减，并作为规划审批和后续工作开展的依据。实施减免后，项目停车位配建规模仍不能满足需求的，自然资源主管部门联合相关部门组织专题论证，以论证结论作为后续工作开展的依据。

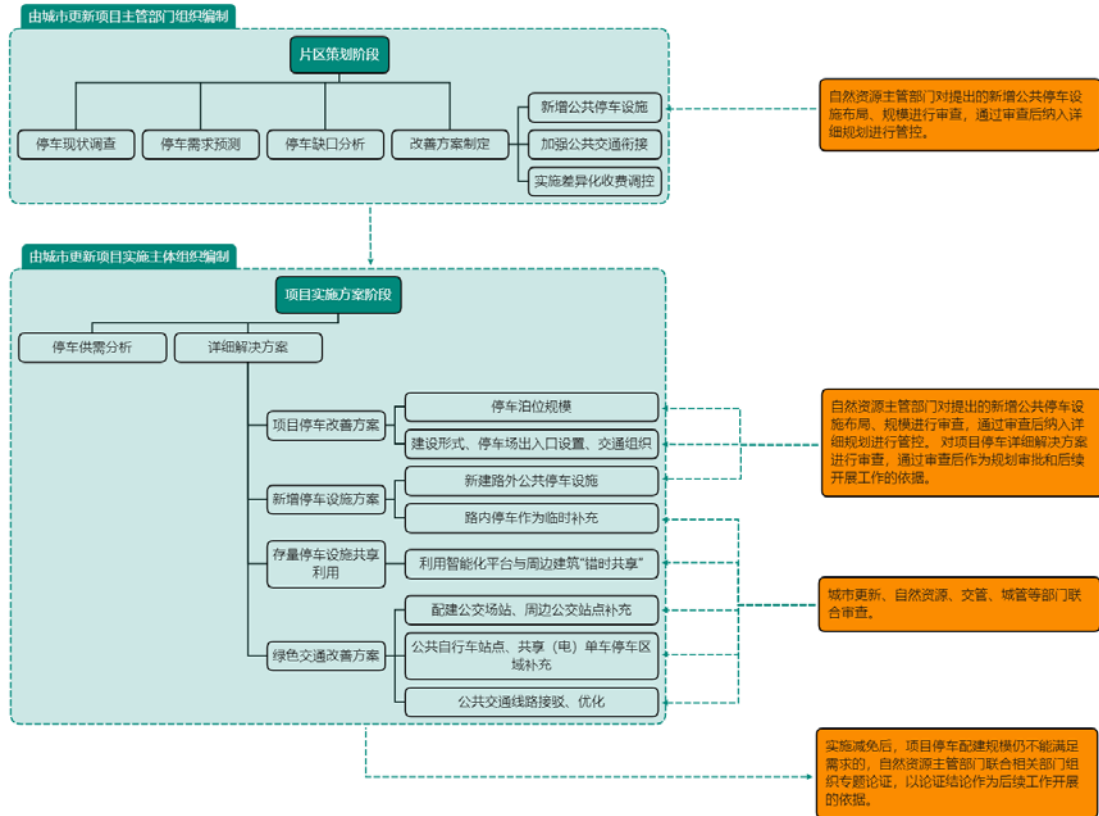
5.2 项目停车配建减免标准

针对城市更新项目实施方案阶段提出的停车详细解决方案，在项目停车影

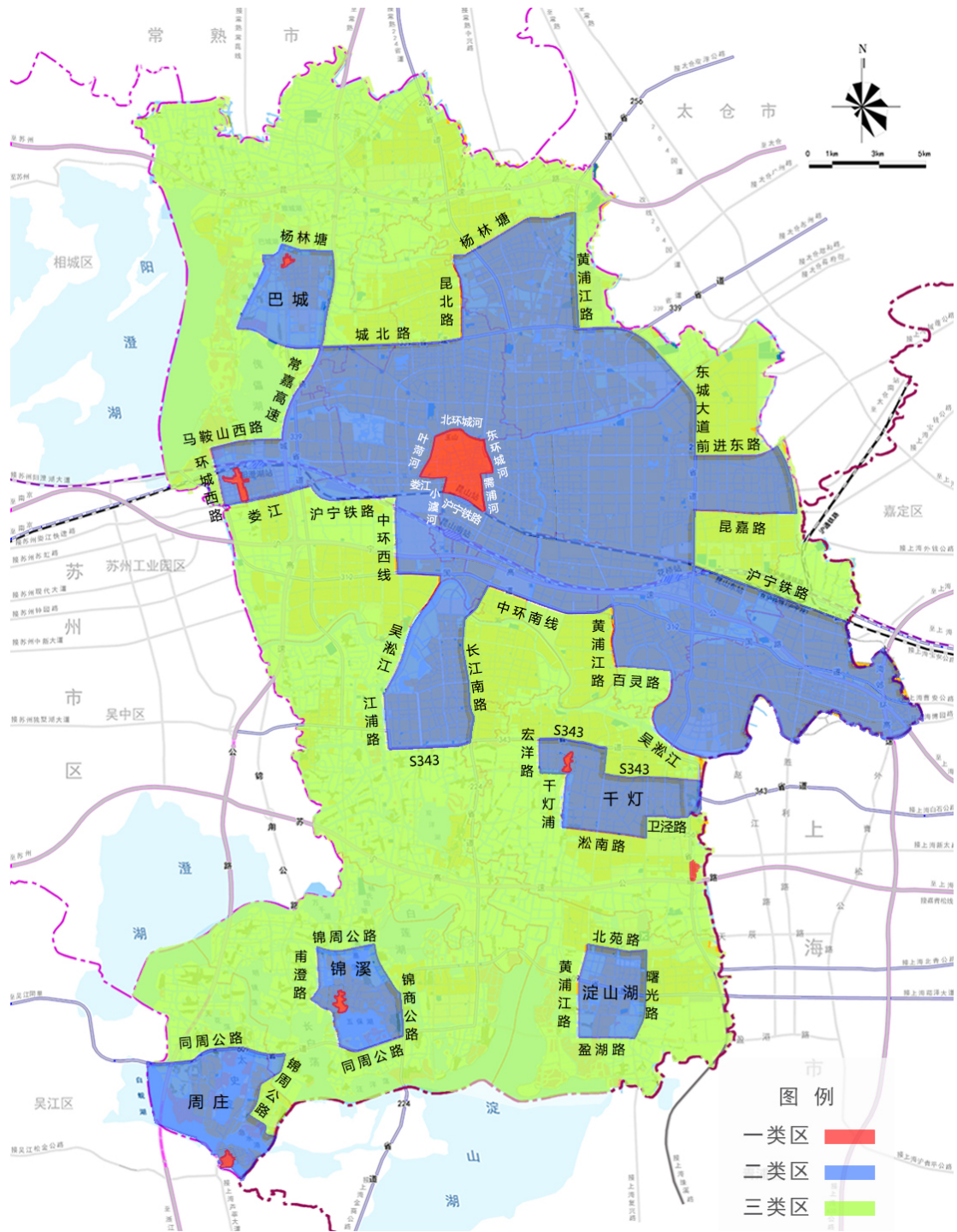
响范围内挖潜新增的公共停车设施，按照新增停车位数量一定比例（宜为 20%-40%）对项目应配建机动车停车规模进行减免；与更新项目可实施定向专用“错峰共享”的新增共享停车，宜按照新增共享车位数量进行减免，非定向专用的按新增共享车位数量一定比例（宜为 20%-40%）进行减免。

利用项目用地设置公交港湾式站台的，宜按照不高于项目应配建机动车停车规模的 30%进行减免；利用项目用地设置公共自行车站点、共享（电）单车停车区域的，宜按照 1:3 的比例对项目非机动车停车位进行折减。

(6) 《城市更新项目停车综合解决方案》工作流程图



附图：昆山市停车分区图



昆山市停车分区图



老城区范围



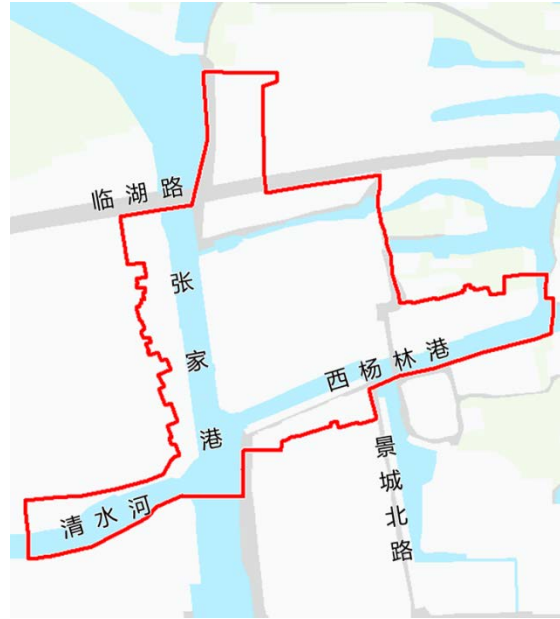
周庄历史镇区保护范围



千灯历史镇区保护范围



锦溪历史镇区保护范围



巴城历史镇区保护范围



正仪老街保护范围



歇马桥村保护范围