

# 银川市“十五五”停车场 建设规划 (2026-2030年)

林同棧国际工程咨询(中国)有限公司

2025年10月

项目名称：银川市“十五五”停车场建设规划（2026-2030年）

项目编号：134012521015

编制人员名单

审 定： 林 涛 正高级工程师 注册规划师

审 查： 张均辉 正高级工程师

项目负责： 陈俊成 工程师

专业负责： 陈俊成 工程师

参与人员： 舒代帅、陈宇

林同棧国际工程咨询（中国）有限公司

城乡规划编制资质证书等级：甲级

城乡规划编制资质证书编号：自资规甲字 21500173

# 目录

一、规划概述 .....	1
(一) 规划背景 .....	1
(二) 规划范围与年限 .....	2
(三) 编制依据 .....	3
二、发展环境 .....	5
(一) 发展现状 .....	5
(二) 存在的问题 .....	9
(三) 规划解读 .....	14
(四) 发展形势 .....	25
三、需求预测 .....	27
(一) 预测基础 .....	27
(二) 停车泊位总需求 .....	30
(三) 中心城区公共停车泊位需求 .....	34
四、规划目标 .....	35
(一) 指导思想 .....	35
(三) 规划目标 .....	42
五、重点任务 .....	49
(一) 推进路外停车建设，增加泊位有效供给 .....	49
(二) 统筹路内停车资源，优化空间布局设置 .....	52
(三) 综合治理重点区域，着力缓解停车矛盾 .....	54
(四) 完善智慧停车系统，提升精准管理效能 .....	58

(五) 推行错时共享机制, 盘活闲置停车资源 .....	60
(六) 加强停车秩序管理, 健全部门联动机制 .....	62
(七) 布局停车充电设施, 完善汽车服务网络 .....	64
(八) 推动停车融合发展, 培育停车产业生态 .....	67
<b>六、建设项目 .....</b>	<b>70</b>
(一) 建设项目 .....	70
(二) 资金筹措 .....	73
<b>七、保障体系 .....</b>	<b>75</b>
(一) 完善政策法规保障 .....	75
(二) 强化建设资金保障 .....	77
(三) 健全协同管理机制 .....	80
(四) 健全监管评估体系 .....	83
<b>附表 .....</b>	<b>86</b>
附表 1: 现状路外公共停车场清单列表 .....	86
附表 2: “十五五”新建公共停车场清单列表 .....	86
<b>附图 .....</b>	<b>86</b>
01-中心城区公共停车场分布现状图 .....	86
02-中心城区公共停车场布局规划图 .....	86
03-兴庆区公共停车场布局规划图 .....	86
04-金凤区公共停车场布局规划图 .....	86
05-西夏区公共停车场布局规划图 .....	86

## 一、规划概述

### （一）规划背景

“十五五”时期是我国全面建设社会主义现代化国家的关键阶段，也是银川市深度融入黄河流域生态保护和高质量发展先行区建设、加快打造现代化区域中心城市的重要时期。为深入贯彻中央城市工作会议精神，落实国家、自治区政府、银川市人民政府关于城市静态交通治理的决策部署，系统解决银川市“停车难”问题，提升城市治理现代化水平，契合城市发展阶段与市民对美好生活的向往，编制银川市“十五五”停车场建设规划，是主动回应时代需求、提升城市治理效能的必然举措。

当前，银川市停车领域问题凸显：一方面，城市化提速与机动车保有量激增带来“停车需求井喷”，老旧城区泊位历史缺口大、新建区域供给布局不均，结构性矛盾突出；另一方面，智慧化管理滞后、共享机制缺失导致资源利用低效，停车秩序与交通治理协同不足加剧城市局部地区拥堵，这些问题已成为制约银川市城市高质量发展的短板，亟需以系统思维统筹破解。

本规划坚持“问题导向、目标导向、创新驱动”原则，既是对停车供给、管理、服务全链条的系统性重塑，也是践行以人民为中心发展思想的具体体现。通过科学谋划停车场建设，能有效激活停车资源要素活力，推动城市空间资源优

化配置，为银川市提升治理现代化水平、打造更便捷有序的生活环境提供有力支撑。

## （二）规划范围与年限

本规划对象为城市停车场/库、路内停车泊位，不包含根据国家及地方规划管理规定所要求配建的配建停车泊位。

本规划范围为银川市中心城区，面积约为 392.032 平方千米。规划年限为 2026-2030 年。

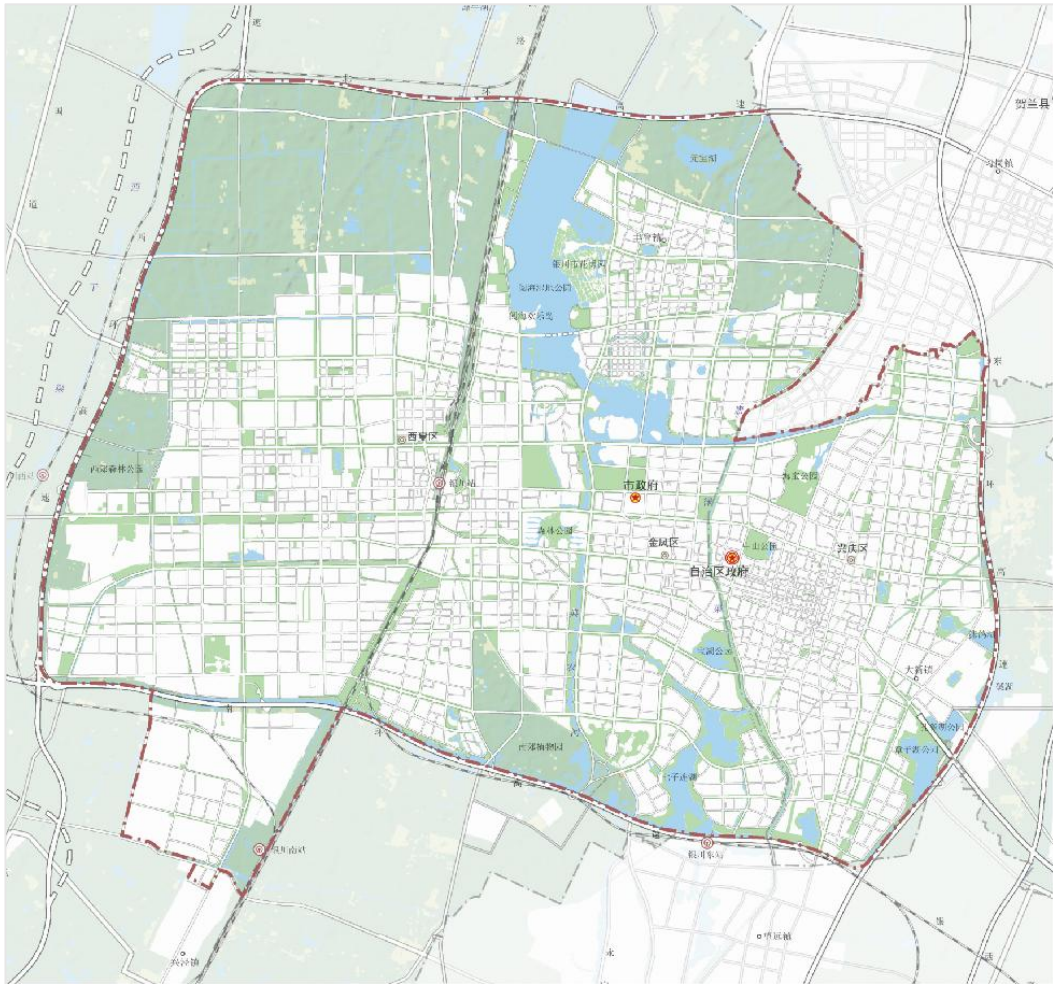


图 1-1 规划范围

### （三）编制依据

本规划严格遵循国家及地方现行法律法规、技术标准与政策文件，编制依据包括：

- （1）《中华人民共和国道路交通安全法》；
- （2）《中华人民共和国城乡规划法》（2019年修正）；
- （3）《交通强国建设纲要》；
- （4）国家发展改革委 住房城乡建设部 公安部 自然资源部《关于推动城市停车设施发展的意见》；
- （5）国家发展和改革委员会 住房和城乡建设部 交通运输部《关于进一步完善机动车停放服务收费政策的指导意见》（发改价格〔2015〕2975号）；
- （6）《城市规划编制办法》（2006）；
- （7）《城市道路路内停车位设置规范》（GAT850-2021）；
- （8）《城市停车规划规范》（GB/T 51149-2016）；
- （9）《自治区住房和城乡建设厅等部门关于印发〈关于加快解决城市“停车难”问题的工作方案〉的通知》（宁建发〔2025〕51号）；
- （10）《宁夏回族自治区机动车停放服务收费管理办法》；
- （11）《银川市停车场规划建设和车辆停放管理条例》（2025年修正版）；
- （12）《银川市优化规范停车场管理服务工作实施意见》

（银政办规发〔2020〕10号）；

（13）《银川市城乡管理技术规定》（2016版）；

（14）《银川市国土空间总体规划（2021-2035年）》；

（15）《银川市停车场专项规划（2016-2030）》；

（16）《银川市城市更新专项规划（2021—2035年）》；

（17）《银川市中心城区控制性详细规划》；

（18）《银川市电动汽车充电基础设施发展规划  
（2025-2030年）》；

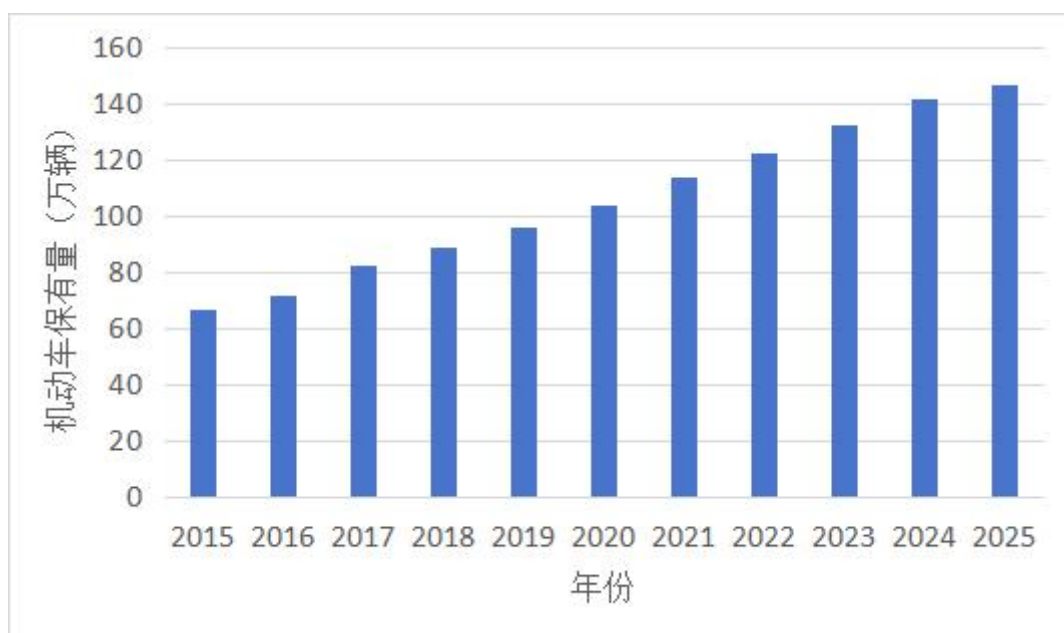
（19）其他相关资料。

## 二、发展环境

### (一) 发展现状

#### 1. 机动车保有量

截至 2025 年 7 月底，银川市域机动车保有量已达 146.4 万辆（中心城区为 105 万辆），较 2020 年的 103.8 万辆增长 41%，年均增长率达 8%。从车辆构成看，小型载客汽车占比最高，达 87.6%，仍是城市停车需求的主要来源。全市千人机动车保有量为 498 辆，为全国平均水平（187 辆/千人）的 2.7 倍，机动车高保有量特征显著。



注：2025 年数据更新至 7 月。

图 2-1 银川市域 2015-2025 年机动车保有量

#### 2. 停车位供给情况

银川市现有规范性停车场共 3500 个，停车泊位总量

为 102.5 万个。2020 年至 2024 年间，泊位年新增数量分别为 15361 个、8000 余个、13286 个、6331 个，年均增长率不足 2%，低于同期机动车 8% 的年均增速。

从停车场的空间分布看，整体呈现“中心密集、外围分散”的圈层特征，其中以兴庆老城分布最为密集，其次是金凤区中部的金凤商圈及与兴庆老城相邻区域，符合城市发展由老城向新城扩张的规律。

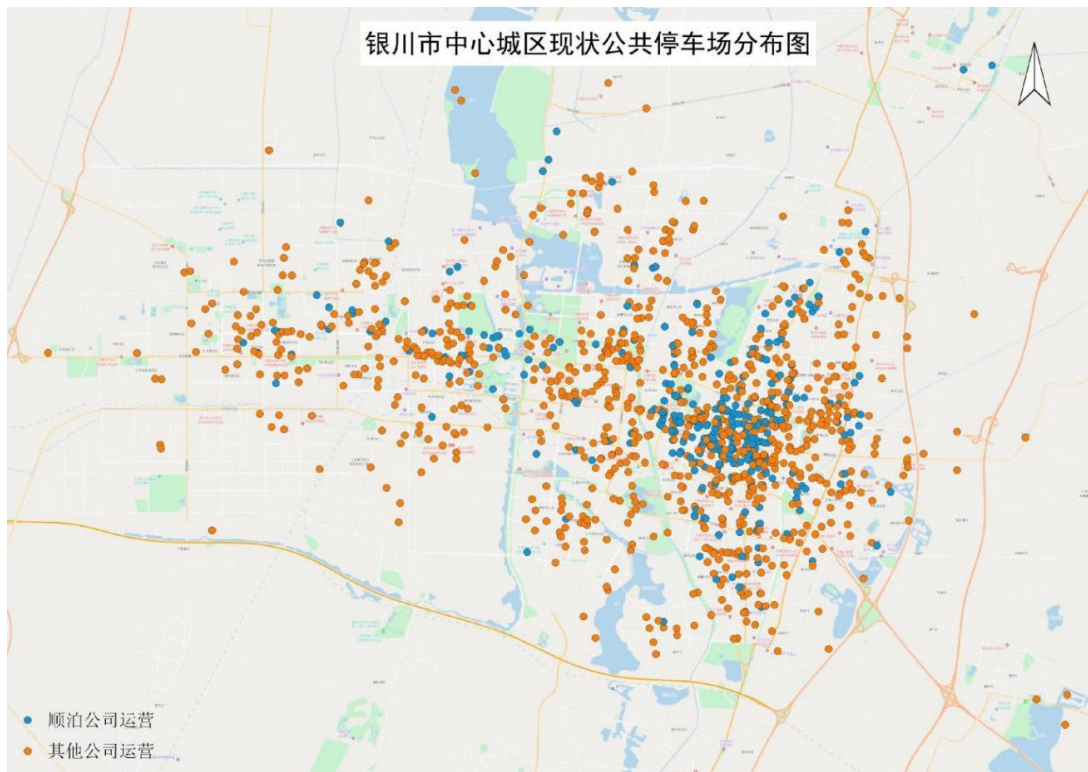


图 2-2 银川市中心城区现状公共社会停车场分布图

从权属结构来看，银川市配建停车泊位共计 75.75 万个，占总泊位的 74%；社会公共停车泊位为 22.6 万个，占比 22%；路内停车泊位为 4.15 万个，占比 4%。市内停车供给

结构整体呈现出以配建为主、公共为辅的停车供给结构。

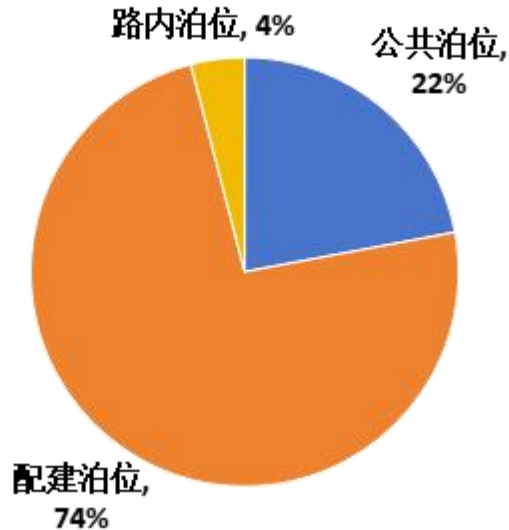


图 2-3 各类型停车泊位占比

根据《城市停车规划规范（GB/T 51149-2016）》要求，建筑物配建停车位应占城市机动车停车位供给总量的 85% 以上，城市公共停车场道路红线以外的独立占地的面向公众服务的停车场和由建筑物代建的不独立占地的面向公众服务的停车场提供的停车位可占城市机动车停车位供给总量的 10%-15%。相比之下，当前配建车位占比低于规范指引要求，而公共停车泊位占比远高于标准要求，反映出目前银川市停车结构仍存在一定失衡。（注：配建停车泊位比例较低原因之一为银川市城市技术管理规定中配建停车泊位指标较低。）

### 3.智慧停车建设情况

目前，银川市公安局交通管理局已建成城市停车监管平台，初步实现经营性社会停车场信息备案、数据分析、进出口监控等功能。市场化主体亦积极参与智慧停车生态构建：招商银行通过“一网通”平台接入 272 处停车场，签约无感支付用户 10.74 万户；宁夏交投依托 ETC 服务接入 69 处停车场，覆盖用户 77 万人；顺泊公司实现旗下 283 处经营性停车场无感支付全覆盖，签约车辆达 52 万辆。

尽管多方参与在一定程度上推动了智慧化普及，但目前仍面临系统分散、数据孤岛、覆盖不全面等问题。尤其在监测设备方面，45%的设备使用已超过 5 年，故障率高达 18%。同时，现有系统功能主要集中于收费管理，缺乏大数据分析、预测预警等智慧化功能，导致动态调控能力不足、高峰时段寻位时间延长，严重制约了智慧停车系统整体效能和用户体验的提升。

### 4.停车管理体制机制

根据新修订的《银川市停车场规划建设和车辆停放管理条例》，银川市停车管理已形成“政府主导、部门联动、社会参与”的体制机制框架。在市、县市人民政府统一领导下，公安机关交通管理部门主管机动车停放管理，城市管理部门负责非机动车停放管理，自然资源、住建、发改、市场监管等部门按职责协同实施监督与政策支持。可实现从单一管理向

综合治理的制度转型，强化规划管控、价格调节与智慧引导，初步建立覆盖规划、建设、运营及执法各环节的全流程管理体系。

管理体制机制在持续优化过程中已取得积极进展，但仍面临一些需要持续深化和完善的环节。在部门协同方面，跨部门数据共享、联合执法和统筹决策机制仍有进一步细化与深化的空间。部分重点区域，受历史规划和土地条件制约，停车资源保障机制仍需加强。同时，智慧化管理在全系统数据整合度、动态调控能力与智能服务水平方面，仍需进一步提升和完善。

## **5.停车场收费标准**

银川市人民政府于 2020 年 7 月出台了《银川市优化规范停车场管理服务工作实施意见》，意见中对停车场收费标准进行了具体规划。根据文件要求，对具有自然垄断经营和公益（用）特征，面向社会公众开放的商业场所配套停车场、公共停车场、交通枢纽停车场、公共（益）性单位配套停车场、医院停车场、旅游景点停车场收费实行政府定价或政府指导价。

### **（二）存在的问题**

#### **1.泊位供给总量不足，供给结构失衡**

**（1）停车缺口大。**截止到 2025 年 7 月底，银川市中心城区机动车保有量为 105 万（不含摩托车），中心城区现有

规范性停车场共 3500 个，停车泊位总量为 102.5 万个。按照机动车保有量与停车位数量 1:1.2 关系测算，目前银川市机动车停车泊位缺口预计约为 23.5 万个，缺口率达 19%。停车供需矛盾现象在国内各大中城市普遍存在，相比较周边城市而言，银川市的停车缺口总量以及停车位缺口率，处于相对较低水平。

表 2-1 西北地区主要大城市停车泊位供需对比

城市	现状泊位数量 (万个)	机动车保有量 (万个)	停车需求数量 (万个)	缺口总量 (万个)	缺口率
银川	102.5	105	126	23.5	19%
西安	370	590	708	338	48%
包头	55.1	85.5	103	47.9	47%
呼和浩特	106.8	141.4	169.7	62.9	37%

备注：上述数据来源于主管部门统计资料，以及政府网站公开发布数据。

**(2) 重点区域停车矛盾尤为突出。**新华商圈作为银川市核心商业集聚区，日均客流量及机动车进场量大，而商圈内公共停车泊位供给有限，大量车辆被迫在周边民族街、解放街等路段排队等候或违规占道停放；宁夏医科大学总医院作为区域医疗中心，就诊早高峰院区及周边“一位难求”；银川一中上下学期间接送学生车辆集中涌入，车辆临时停靠无序，导致宝湖路、民族南街等路段频繁出现短时间拥堵，对城市主干道通行形成显著干扰。

**(3) 建筑配建标准存在历史欠账。**2005 年以前，银川市执行的住宅类建筑停车泊位配建标准为每户 0.3—0.5 个泊位，该标准与当前城市发展速度、居民停车需求严重脱节。以兴庆区唐徕小区为例，该小区建成于上世纪 90 年代，现有住户 3200 户，按照当时配建标准仅配建泊位 800 个，户均泊位不足 0.25 个。大量业主被迫将车辆停放在小区道路两侧甚至小区外的城市支路，不仅挤占消防通道、人行通道，还导致小区内部及周边道路常年拥堵，严重影响居住环境与出行安全。类似困境普遍存在，成为老旧城区停车治理的共性难题。

**(4) 停车设施资源集约化利用水平低。**目前银川市停车设施仍以平面式泊位为主流，立体停车设施（含机械式停车库、升降横移类停车设备等）占比仅 3%。从土地利用效率看，相同占地面积下，立体停车设施的泊位供给能力通常是平面停车的 3—5 倍，但银川市核心区土地资源稀缺，平面停车对土地的大量占用，进一步加剧了泊位供给不足的矛盾。从分布来看，立体停车设施主要集中在个别商业综合体（如建发大阅城），在老旧小区、医院、学校等停车矛盾突出区域，立体停车设施建设严重滞后，大量可开发的垂直空间未被利用，既造成土地资源浪费，也难以有效缓解重点区域停车压力。

## **2.资源配置低效，重点区域供需矛盾突出**

**(1) 停车难与停车资源闲置并存。**居住区夜间停车需求集中与周边单位停车资源闲置的“时空错配”问题十分突出。以金凤区湖畔嘉苑小区为例，小区内停车泊位供需紧张，部分业主需将车辆临时停放在小区外周边道路或空地；而与之相邻的机关单位，同一时段内停车场内多数泊位处于空置状态，两类区域停车资源未能有效衔接。此外，住宅小区“只售不租”现象较为普遍，导致已售出但业主暂未使用的泊位长期闲置，与周边居民“一位难求”的情况形成鲜明对比，造成停车资源浪费。

**(2) 路内泊位精细化管理水平待提升。**路内限时免费泊位的使用管控和效率优化存在明显短板。部分路段的路内限时免费泊位，常出现车辆停放时长远超规定限时的情况，部分车辆甚至长期占用泊位，“僵尸车”现象较为突出，导致其他有临时停车需求的车辆无法使用泊位。同时，核心区域的路内临停车位周转率明显偏低，由于缺乏有效的动态管控手段，部分车辆长时间停靠，使得泊位无法快速循环服务更多车辆，既影响了路内停车资源的利用效率，也对周边道路通行秩序造成一定干扰。

## **3.政策协同尚显不足，智慧化管理与执法效能有待提升**

**(1) 建设资金保障不足。**停车设施建设的资金投入规模与结构，难以匹配城市停车需求增长与设施升级需求。根

据相关资料显示，近五年银川市用于停车设施建设的财政投入年均不足 1 亿元，且这一投入与同期道路建设投入的比例达到 1:8，资金分配呈现“重道路建设、轻停车配套”的显著失衡。

**(2) 协同机制存在短板。**停车治理涉及规划、建设、管理、执法等多个环节，但当前多部门间的职责划分与协同联动机制存在明显短板。公安交管、住建、城管、卫健、教育等部门在停车管理中的职责存在交叉重叠，例如医院、学校周边停车秩序治理，既涉及公安交管的违停查处，也涉及住建部门的周边停车设施规划、城管部门的占道经营清理，还需卫健、教育部门的内部车流引导，但各部门间缺乏统一的协调调度机制，易出现管理割裂的情况。

**(3) 智慧停车系统功能待完善。**当前银川市智慧停车系统尚未形成“全域覆盖、功能完备、协同高效”的运行体系，对停车治理的支撑作用未能充分发挥。智慧停车系统的整体功能与协同能力仍有待加强，系统覆盖范围有限，部分区域尚未实现智慧化管理，数据感知的全面性和及时性有待提升。系统功能目前仍侧重于基础收费服务，在数据整合分析、停车资源实时调控、需求精准预测和智能响应、无感支付等方面尚未形成体系化能力，难以有效支撑动态交通管理需求。

**(4) 非现场执法力量严重不足。**停车执法力量的配置

与管理任务之间存在显著失衡，非现场执法手段的应用程度较低，导致停车秩序管控效率难以提升。从人员配置来看，银川市专职停车管理人员仅 120 人，需承担全市范围内近百万个停车泊位的日常巡查、秩序维护与违停劝导任务，远超合理管理负荷，难以实现全区域、全时段的有效覆盖。从执法方式来看，目前 80% 的违停查处依赖人工巡逻、现场贴单的传统模式，不仅消耗大量人力成本，还存在执法覆盖范围有限、查处不及时等问题。

### **（三）规划解读**

#### **1. 国家政策：《关于推动城市停车设施发展意见的通知》**

**（1）推进停车设施规划建设。**以科学规划为先导，要求城市普查停车资源底数，结合国土空间与交通规划制定差异化集约策略，统筹编制停车规划；通过严格新建社区配建标准、城市更新扩建设施、创新共建共享模式保障居住停车，针对学校、医院等重点区域调控停车规模，在轨道交通外围及公交枢纽建“停车+换乘”（P+R）设施，优化出行结构。

**（2）加快停车设施提质增效。**以技术创新驱动，支持停车设施研发制造，推进电子收费与充电设施建设，推动停车数据开放共享、与城市信息模型（CIM）融合，应用大数据等技术推广智能终端服务；以资源共享提效，鼓励机关企事业单位、商业文旅设施、居住社区开放车位，利用市场与智能手段实现车位高效利用。

**(3) 营造良好市场环境。**深化“放管服”改革，降低停车设施建设运营准入门槛，鼓励中小微企业及个人参与；健全市场决定价格机制，政府仅定价公益性、垄断性设施，推行差异化收费；加强全链条安全监管，培育专业停车企业，指导城市制定地方停车配建标准，构建规范体系。

《关于推动城市停车设施发展意见的通知》作为国务院转发的国家层面停车治理纲领性文件，其核心通过普查摸清资源底数、衔接国土空间与交通规划以制定差异化供给策略，既保障居住社区等基本停车需求，又合理调控重点区域出行停车规模、布局“停车 + 换乘”设施；以科技赋能推动装备升级与智慧平台建设，促进停车信息共享与智能化服务；深化“放管服”改革激发社会资本活力，健全市场化收费机制，同时鼓励机关企事业单位、社区等停车资源错时共享。文件明确 2025 年与 2035 年阶段性目标，为地方编制停车专项规划、优化配建标准、破解供需矛盾提供顶层遵循，彰显其对城市停车系统科学建设的统领性、指导性与支撑性价值。

## **2.上位规划：《银川市国土空间总体规划 2021-2035 年》**

**(1) 城市空间重构。**作为宁夏首府及“一带一路”重要节点城市，银川中心城区空间战略从单中心蔓延转向“多中心、组团式、网络化”发展，形成“两带两轴、四心多片区”主城结构（唐徕渠 / 典农河生态游憩带、北京路 / 宁安街发展轴，金凤行政文化、阅海金融商务等四心）与“一

带三轴、一心三片区”片区结构，通过疏解兴庆老城功能、引导人口产业向金凤区、苏银片区集聚，实现功能均衡与职住平衡。

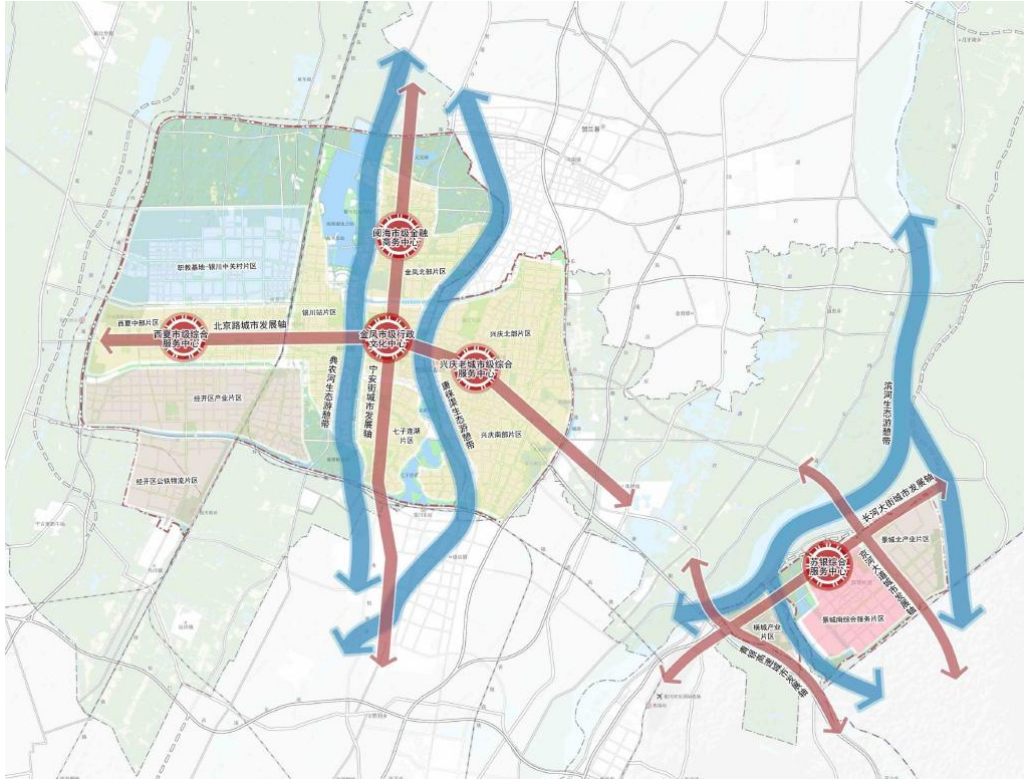


图 2-4 银川市中心城区空间结构规划图

(2) 人口规模与机动车保有量持续增长。2024 年银川常住人口 291.47 万(中心城区 193 万),城镇化率 83.35%, 预计 2035 年市域人口达 400 万(中心城区 245 万)。当前中心城区建设用地 185 平方公里,呈“T 型”结构且职住分离加剧,长距离通勤推动机动车需求增长,预计 2035 年全市机动车保有量达 160 万辆,对应停车泊位需求 192 万个,需通过交通系统完善(如公共交通、慢行系统)与停

车供给优化，应对供需挑战。

**(3) 停车需求持续增加。**根据银川国土空间总体规划最新成果，2025 年银川市域规划常住人口 330 万，其中中心城区 200 万，2035 年市域常住人口达到 400 万，其中中心城区 245 万。按照拥有率微增至 400 辆/千人保守估算，2025 年全市汽车保有量将达到 132 万辆，2035 年达到 160 万辆，对应停车泊位需求将分别达到 158 万和 192 万。

**(4) 制定停车分区，推动差异化供给。**结合城市功能布局、开发强度分布、公共交通可达性等因素，制定分区差异化的停车管理政策和发展指引。基于“保障基本车位、控制出行车位”的总体发展策略，将银川市中心城区进一步细化为三类停车分区，即停车管制区（一类分区）、停车引导区（二类分区）和宽松停车区（三类分区），实施差别化的停车供给策略，调控小汽车出行需求。

**(5) 优化停车配建指标。**在保障居住区不少于一户一位基本停车需求的基础上，控制停车设施总量，同时结合各类设施出行需求特征，以中心城区绿色交通分担率 80% 为发展目标，优化各类建筑停车配建指标，控制出行车位供给规模，引导私人小汽车理性使用。

根据《银川市国土空间总体规划（2021-2035 年）交通专题》，建筑物配建停车指标如下表 2-2 所示：

表 2-2 银川市建筑物配建停车指标建议取值表

类别	序号	建筑类型	指标单位	一类地区	二类地区	三类地区
住宅	1	一类住宅	车位/户	1.3	1.5	2
住宅	2	二类住宅	车位/户	1	1.3	1.5
住宅	3	三类住宅	车位/户	0.8	0.9	1
办公类	4	行政办公	车位/百平米	0.8-1	0.9-1.1	1.1
办公类	5	其他办公（含公寓式办公、商务办公、企事业单位办公）	车位/百平米	0.6-0.8	0.8-1	1
商业服务类	6	招待所、经济酒店	车位/百平米	0.3-0.4	0.4-0.5	0.5
商业服务类	7	酒店、宾馆	车位/百平米	0.4-0.5	0.5-0.6	0.6
商业服务类	8	商业设施及配套	车位/百平米	0.8-1	1-1.2	1.2
商业服务类	9	餐饮娱乐	车位/百平米	1.3-1.5	1.5-1.8	1.8
商业服务类	10	大型超市	车位/百平米	0.8-1	1-1.2	1.2
商业服务类	11	影剧院	车位/百座	6-8	8-10	10
商业服务类	12	专业批发市场	车位/百平米	1-1.2	1.2-1.5	1.5
公共服务类	13	综合医院、专科医院	车位/百平米	3	3	3.5
公共服务类	14	社区医院	车位/百平米	1	1.1	1.2
公共服务类	15	疗养院（含养老院）	车位/百平米	0.3	0.4	0.5
公共服务类	16	博物馆、图书馆、展览馆、文化中心	车位/百平米	0.6-0.8	0.8-1	1
公共服务类	17	一类体育场馆	车位/百座	3-4	4-5	5
公共服务类	18	二类体育场馆	车位/百座	4-5	5-6	6
教育类	19	幼儿园、小学	车位/百教师	15-20	20-25	25
教育类	20	中学	车位/百教师	15-20	20-25	25
教育类	21	大专院校、成人学校	车位/百教师	20-25	25-30	30
交通类	22	一类游览场所	车位/公顷占地	8-10	10-15	15

交通类	23	二类游览场所	车位/公顷占地	6-8	8-10	10
交通类	24	火车站、长途汽车客运站	车位/高峰日每千位旅客		30	40
交通类	25	客运机场	车位/高峰日每千位旅客			80
工业类	27	厂房	车位/百平米	0.2	0.3	0.4
工业类	28	物流仓储	车位/百平米	0.1	0.2	0.2

总而言之，一方面，随着人口持续增长、城镇化推进以及居民收入提高，将进一步刺激机动车保有量增长，同时随着城市空间扩张，城市居民长距离出行需求增长，进一步推动机动车出行需求增加，对停车位供给能力提出新阶段适应性要求。规划对于未来城市停车系统的建设提供了多要素的规划建设指引。

另一方面，结合银川当前实际情况，截至 2025 年 7 月，全市机动车保有量约 146 万辆，已经远超出规划预测值，因此需要对机动车规模与停车需求进行重新校核修正，优化公共停车设施规模和用地需求。

### 3.相关规划：《银川市城市停车场专项规划(2016-2030)》

(1) 分区差异化管控。根据规划，将银川市域划分为为重点控制区、协调发展区和适度满足区三个停车战略分区。重点控制区为银川市环城高速以内的市辖区以及贺兰县城和望远组团，协调发展区为环城高速以外的兴庆、金凤、西夏、贺兰、永宁部分行政管辖范围以及滨河新区、灵武市区和机场区域，适度满足区为银川市域除重点控制区和协调

发展区以外的区域。根据不同分区制定了停车分区发展策略。

(2) 规划停车场建设取得较大成效。规划预测到 2030 年，市域机动车保有量达 116 万辆，重点控制区机动车保有 90 万辆，市域总体泊位需求 157 万个，重点控制区 118 万个。规划公共停车场以路外为主，路内为辅，其中重点控制区公共停车场首先落实控规确定的控制性停车场，其次根据实际需要和未来发展趋势提出弹性停车场位置。规划确定到 2030 年规划期末，在重点控制区内布局 319 个公共停车场，总泊位数约 5.88 万。其中控制性停车场 174 个，泊位 5.17 万个，弹性停车场 145 个，泊位 0.71 万个。截至目前为止，174 个停车场中已经实施有 130 个。

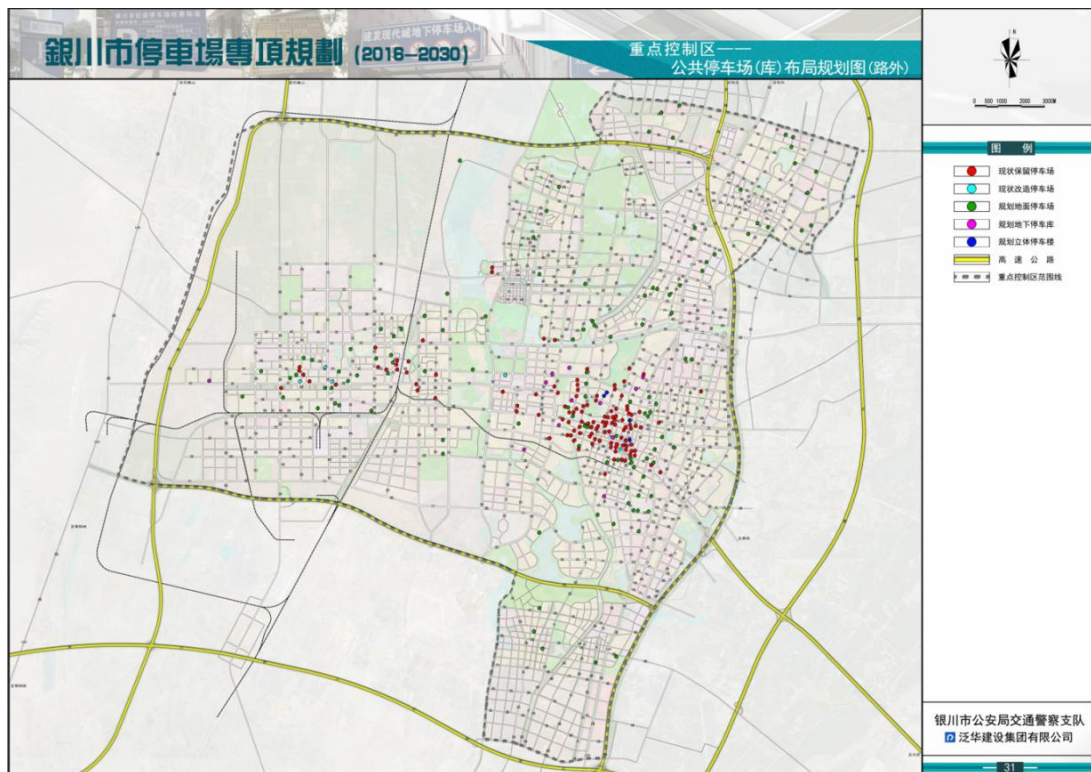


图 2-5 银川市重点控制区路外公共停车场布局规划图

总而言之，《银川市停车停车场专项规划（2016-2030）》对银川市构建现代化的停车体系，有序推动公共停车场建设奠定了良好的基础。但是由于其对城市发展规模，以及机动车保有量较为保守的预测，其规划的停车泊位设施已经不能满足现阶段城市的停车需求，需要进行重新修正。

#### 4.相关规划：《银川市城市更新专项规划（2021-2035）》

**（1）城市更新与停车系统有机结合。**规划提出提升生活空间交通系统，改善城市交通微循环，完善公共交通、补充停车设施，加强智慧交通、智慧停车设施建设。同时积极拓展点状停车空间布置，增加港湾式停车场，制定停车综合改善方案，挖掘停车潜力、规范停车秩序。

**（2）聚焦重点更新片区停车难问题。**规划中多个更新单元均明确将停车设施作为更新重点，将停车设施作为“补齐基础设施”、“完善服务配套”的重要组成部分。社会停车场规划以智能化、绿色化、与慢行系统结合为规划导向，以新增地下停车场、港湾式停车、盘活存量空间等为更新方式，并将社会停车场建设规划纳入单元更新方案，配套政策和技术导则支持。

**（3）多措并举补齐停车设施短板。**在老旧小区改造中，需“增补配套设施”，包括停车设施。鼓励利用存量房屋和

空闲空间补足设施短板，允许开展经营性活动（如停车场运营）；针对旧厂区更新可优先补充停车服务设施，作为公共服务配套的一部分；针对旧市场更新中可推广“绿色建筑+光伏车棚”等技术，间接促进停车设施的绿色化、智能化升级。

规划中共新增 14 处停车场用地，总用地面积约 19000 m<sup>2</sup>，目前已实施了 4 处，有 3 处空地未建，其余 7 处被用作其他用地。

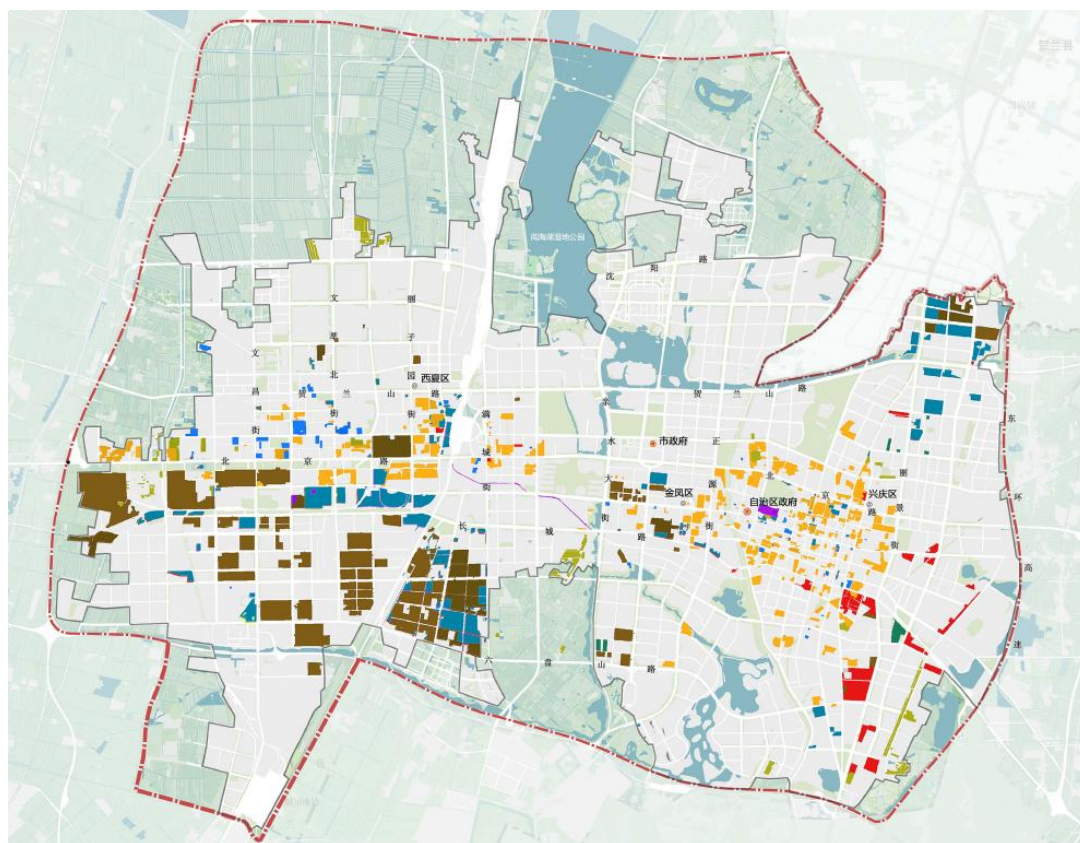


图 2-6 银川市中心城区城市更新对象分布图

## 5.相关规划：《银川市电动汽车充电基础设施发展规划（2025-2030年）》

2023年，银川市编制了《银川市充电基础设施规划（2023-2027）》，该规划实施以来，银川市电动汽车充电基础设施建设取得了显著成效，充电基础设施加快推进，充电网络覆盖范围不断拓展。根据规划研究数据，截至2024年底，银川市共有公共及专用充电站436座，充电枪5723个，其中直流枪3286个，交流枪2437个，充电设施发展处于快速起步阶段。

但随着新能源机动车保有量的持续增长，电动汽车保有量增速已远超《银川市充电基础设施规划（2023-2027年）》预期，且存在充电基础设施发展不均衡等问题。既有规划与全市电动汽车及充电基础设施未来发展需求不相适应，无法充分发挥上位规划的指导约束作用，并一定程度制约了银川市充电基础设施建设，需要对原有充电基础设施进行重新修编。

根据最新编制的《银川市电动汽车充电基础设施发展规划（2025-2030年）》提出的发展目标，至2025年，银川市将建成各类公用及专用充电枪6500个以上，充电站520座。到2027年，银川市力争建成各类公用及专用充电枪9000个，充电站750座，初步形成“适度超前、快充为主、慢充为辅”公共领域充电服务模式和“智能有序慢充为主、

应急快充为辅”的居民区充电服务模式，服务质量和效率显著提高。至 2030 年，银川市力争建成各类公用及专用充电桩 12000 个，充电站 1000 座。基本建成适度超前、互联互通、智能高效、安全可靠的充电服务网络，全市补电效率和互联互通水平大幅提升，全面助力银川绿色出行城市建设。

与本次“十五五”规划密切相关的充电桩网络布局方面，该规划提出在中心城区，重点围绕“两区”（居住区、办公区）、“三业”（商业中心、工业中心、文旅娱乐业）等区域，打造“1 公里充电服务圈”。到 2025 年，三区基本形成“1.5 公里充电服务圈”，其他各县（市）区加快建设“1.5 公里充电服务圈”；到 2027 年，三区基本形成“1 公里充电服务圈”，其他各县（市）区加快建设“1 公里充电服务圈”；到 2030 年，全市重点区域全面建成以“1 公里充电服务圈”为支撑的城市充电服务网络。

规划提出推进居民自用充电设施建设，新建居住区固定车位 100%建设充电设施或预留安装条件。结合老旧小区改造，推进居住小区停车位的电气化改造。到 2025 年，全市居住区充电基础设施覆盖率 40%以上；到 2027 年，全市居住区充电基础设施覆盖率 50%以上；到 2030 年，全市居住区充电基础设施覆盖率达到 60%以上。

规划提出加快公交、出租、环卫、市政、物流、邮政快递、分时租赁、共享汽车等领域专用充电基础设施建设。到

2025年，公共服务领域停车场配建充电设施的车位比例不低于15%；到2027年，该领域停车场配建充电设施的车位比例不低于25%；到2030年，该领域停车场配建充电设施的车位比例不低于35%。

规划提出推动公共机构内部充电基础设施建设，并鼓励公共机构内部充电桩对外开放。到2025年，各县（市）区公共机构内部配建充电基础设施比例分别不低于10%；到2027年，各县（市）区公共机构内部配建充电基础设施比例分别不低于15%；到2030年，各县（市）区公共机构内部配建充电基础设施比例分别不低于20%。

规划提出鼓励旅游景区充电基础设施建设。全市3A级以上旅游景区要结合游客接待量和充电需求配建充电设施。到2025年，4A级以上旅游景区要设立电动汽车公用充电区域，配建充电设施或预留充电设施接口的车位比例不低于10%；到2027年，3A级以上旅游景区要设立电动汽车公用充电区域，配建充电设施或预留充电设施接口的车位比例不低于10%；到2030年，3A级以上旅游景区要设立电动汽车公用充电区域，配建充电设施或预留充电设施接口的车位比例不低于15%。

#### **（四）发展形势**

综上所述，十五五期间，银川市公共停车位供给需要紧扣城市空间重构与战略升级、人口与机动车增长需求、城市

增量发展与存量更新并存环境要求，延续“集约高效、智慧协同、多元共建”的核心方向，呈现四大发展趋势：

### **1.供给规模精准扩容，衔接多中心空间布局**

十五五期间将聚焦“补缺口、优布局”双任务。在空间适配性上，呼应“两带两轴、四心多片区”主城结构，兴庆老城通过城市更新挖潜泊位，金凤行政文化中心、阅海金融商务中心等新核心区同步加密供给，苏银片区等新兴区域提前预留停车用地，确保公共停车位与人口集聚、产业升级节奏匹配。针对商圈、医院、学校、老旧小区等重点区域，将优先通过立体停车、地下空间开发增补泊位，缓解历史遗留的供需矛盾。

### **2.结构向集约化升级，存量增量双向发力**

一方面强化存量挖潜，在重点片区综合治理、老旧小区改造升级中嵌入地下停车场或立体停车设施，最大化利用闲置空间；另一方面严控增量标准，执行修订后的配建规范，确保新建项目从源头满足停车需求。同时加速立体停车设施推广，破解老城土地资源紧张瓶颈，逐步提升机械泊位占比，改变当前平面泊位为主的粗放格局。

### **3.智慧化赋能精细管理，构建全域协同体系**

以“数字银川”建设为支撑，十五五将完成公共停车智能管理平台的全域覆盖与功能升级。在技术层面，整合路内路外泊位数据，推广车位预约、电子支付、AR诱导等服务，消

除“信息孤岛”；在应用层面，重点控制区实现停车诱导系统全覆盖，重点区域率先落地“无感支付+动态调度”模式。同时依托停车大数据优化规划决策，结合轨道交通站点布局“停车+换乘”（P+R）设施，引导绿色出行，实现停车供给与交通治理的协同增效。

#### **4.多元共建模式深化，激活社会资本活力**

“十五五”将进一步落实“政府引导、社会参与”机制，通过政策激励扩大社会资本参与度。一方面延续公共停车场“为民办实事”传统，由城投公司等国企主导核心区公益性泊位建设；另一方面通过简化审批、税费优惠等措施，鼓励中小微企业及个人投资建设运营商业停车场，形成多元供给格局。同时深化资源共享，推动机关企事业单位、学校假期错时开放泊位，打通“居住区-办公区-商业区”的时空错配壁垒。

综上，十五五期间银川市公共停车位供给将从“规模填补”向“质量提升+系统治理”转型，通过空间适配、结构优化、多元共建与智慧赋能，构建与现代化区域中心城市定位匹配的停车保障体系。

### **三、需求预测**

#### **（一）预测基础**

##### **1.社会经济发展**

根据《银川市统计年鉴》，银川市近5年来，经济总量

持续增长。2024 年银川市实现地区生产总值 2939.5 亿元，较 2020 年增加近 900 亿元。中心城区 GDP 为 1763.7 亿元，占全市的 60%。

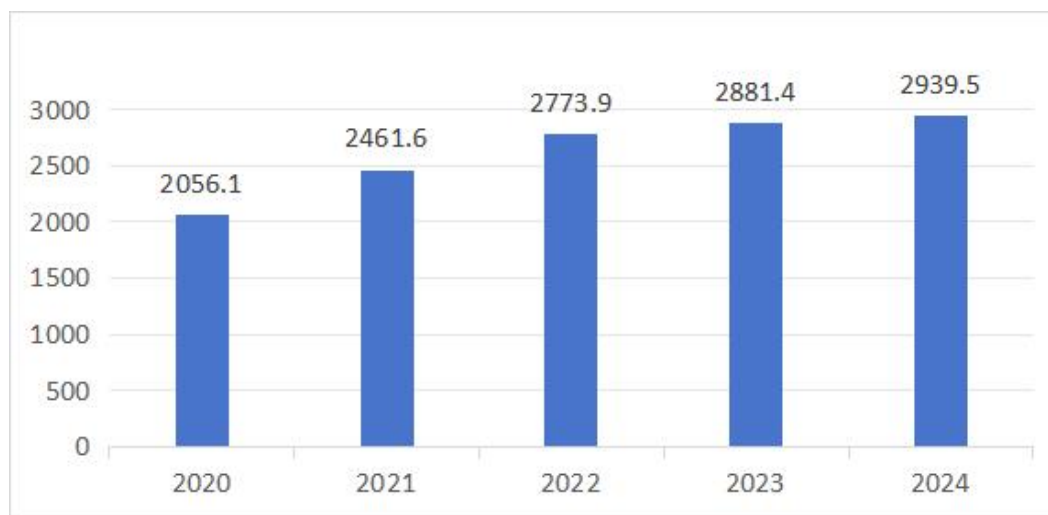


图 3-1 银川市历年 GDP 情况

## 2.人口规模发展

根据《银川市统计年鉴》，近 5 年来银川市常住人口持续增长，但增幅逐年放缓。截至 2024 年年末，银川市常住人口为 291.47 万人，中心城区约 193 万人。城镇化率从 2020 年的 80.23% 提升至 2024 年的 83.35%。通过产业升级转型、城市服务提升，以及更为宽松的入户政策，不断吸引高素质流动人口转化为常住人口，保持人口增长与经济发展相符合。

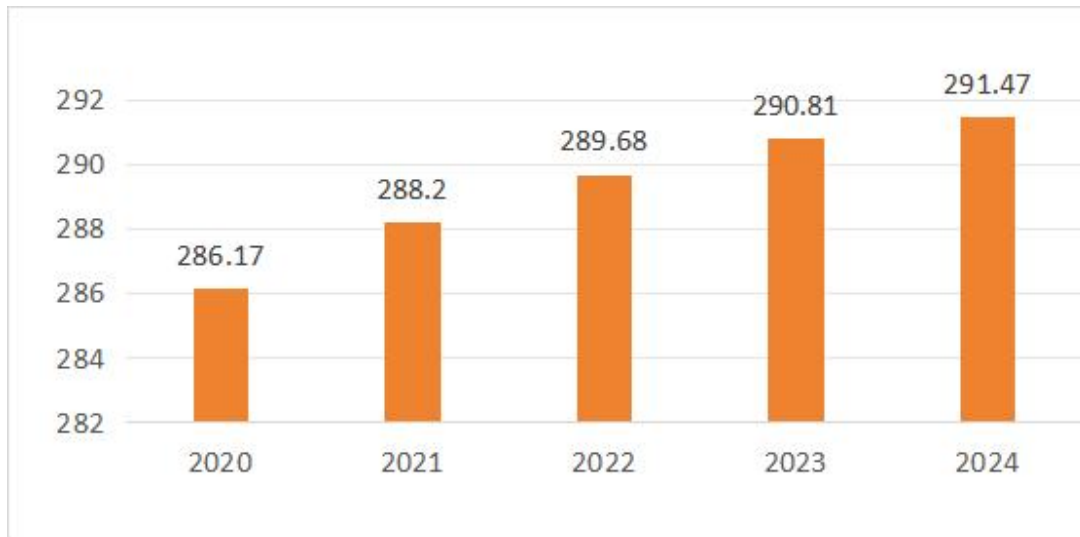
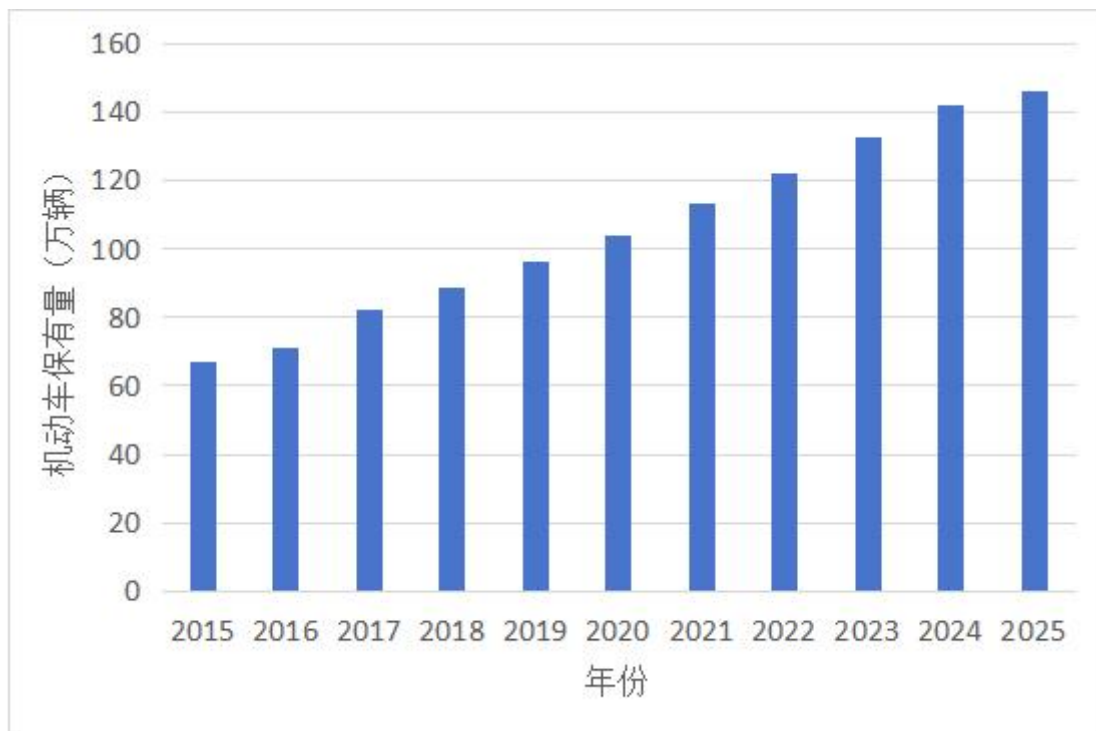


图 3-2 银川市历年常住人口情况

### 3. 机动车保有量

汽车增长是导致停车需求增长的最重要因素。截至 2025 年 7 月底，银川市域机动车保有量已达 146.4 万辆，较 2020 年的 103.8 万辆增长 41%，年均增长率达 8%。



注：2025 年数据更新至 7 月。

图 3-3 银川市域 2015-2025 年机动车保有量

## **(二) 停车泊位总需求**

### **1. 预测方法**

通常，机动车保有量的增长需相应配置同等数量的基本停车位。此外，为满足车辆的出行需求，还需额外规划相应的出行车位。在“限制拥有，限制使用”的政策下，停车总量的需求取机动车总量的 1.1~1.2 倍。

根据《城市停车规划规范（GB/T 51149-2016）》，城市停车系统供给应遵循“配建为主、公共为辅、路内补充”结构，其中，配建停车位是停车泊位的主要构成部分，其数量应占总供给量的 85%以上；路外公共停车场主要服务于医院、学校、旅游景区等公共设施及老旧小区周边，其数量应占总供给量的 10%-15%；路内停车位是城市停车系统的补充，其数量占比应不超过总供给量的 5%。

### **2. 机动车保有量预测**

城市机动车保有量增长受城市社会经济水平、用地开发强度、城市人口状况和城市交通政策等多方面因素影响。基于银川近 5 年的机动车保有量与经济发展水平（GDP），通过采用千人机动车保有量预测法、多元线性回归法和增长系数法预测规划年银川市不受城市交通政策影响下的机动车保有量水平。

截至 2024 年末，银川机动车保有量达到 137.01 万辆（不含摩托车），常住人口 291.47 万人，中心城区约 194 万人，

全市每千人机动车保有量为 470 辆，中心城区每千人机动车保有量为 526 辆，机动化水平相对较高。

### (1)千人机动车保有量预测法

根据银川市每千人机动车保有量增长趋势，推出规划年机动车保有量。

预测公式为：

$$y=Q \text{ 人口} \times Q \text{ 千人机动车保有量}$$

式中：

y — 预测年银川市机动车保有量；

Q 人口 — 预测年份人口数量；

Q 千人机动车保有量 — 预测年份千人机动车保有量。

根据人口增长趋势，预计 2030 年银川市常住人口约 300 万人，中心城区常住人口约 200 万人。2030 年银川千人机动车保有量取 550 辆/千人，中心城区取 600 辆/千人。

综上，2030 年银川市机动车保有量约为 165 万辆。其中中心城区机动车保有量约为 120 万辆。

### (2)基于 GDP 的多元线性回归预测法

建立机动车保有量与 GDP 和人口的线性回归模型。

回归方程为： $y=25.61+0.03711x$

式中：

y—预测年银川市机动车保有量；

x—预测年银川市 GDP；

2020 年到 2024 年期间，银川市 GDP 年均增长率约 9.75%，考虑到 2023 年到 2024 年期间，GDP 增长放缓 2.02%，假设未来 GDP 年增长率为 3%。2024 年 GDP 为 2939.5 亿元，则 2030 年 GDP 约为 3510 亿元，中心城区约为 2106 亿元。

表 3-1 银川市历年 GDP 增长率

年份	2020	2021	2022	2023	2024
GDP	2056.1	2461.6	2773.9	2881.4	2939.5
增长率	4.63%	19.7%	12.7%	3.87%	2.02%

综上，得到 2030 年银川市机动车保有量为 155.86 万辆。其中中心城区机动保有量约为 103.76 万辆。

### (3) 基于机动车保有量平均增长率的增长系数法

截至 2024 年末，银川市机动车保有量约为 137.01 万辆（不含摩托车），其中中心城区机动车保有量约为 102 万辆（不含摩托车），2020-2024 年平均增长率 7.8%，考虑 2024 年增速放缓，至 2030 年按照年平均增长率 6% 增速预测机动车保有量。

表 3-2 银川市历年机动车保有量增长率

年份	2020	2021	2022	2023	2024
机动车保有量 (万辆)	101.65	111.04	119.12	128.67	137.01
增长率	8.1%	9.2%	7.3%	8.0%	6.5%

综上,预计到 2030 年,银川市机动车保有量约为 194.35 万辆。其中中心城区机动车保有量约为 144.69 万辆。

千人机动车保有量预测法,考虑了饱和效应,预测结果较为保守;线性回归预测法,由于历史增长非线性且回归模型拟合度有限,预测结果可能偏低;年均增长率预测法,假设增长率保持不变,预测结果可能偏高。

表 3-3 2030 年银川市机动车保有量预测值

预测方法	市域机动车保有量 (万辆)	中心城区机动车保有量 (万辆)
千人机动车保有量预测法	165	120
线性回归预测法	155.86	103.76
年均增长率预测法	194.35	144.69
<b>平均值</b>	<b>172</b>	<b>123</b>

结合上述 3 种预测方法,取预测中间值,则至 2030 年银川市机动车保有量约 172 万辆,中心城区机动车保有量约 123 万辆。

### 3. 停车泊位总需求预测

根据《城市停车规划规范》(GB/T51149-2016)及相关研究,机动车保有量与停车泊位总数的比例通常建议在

1:1.1 至 1:1.3 之间。

结合银川实际情况，并依据《银川市国土空间总体规划（2021-2035年）》，本次规划取 1.2，则 2030 年银川市机动车总体车泊位需求约为 206.4 万个，中心城区机动车总体车泊位需求约 147.6 万个。

### **（三）中心城区公共停车泊位需求**

#### **1.公共停车泊位占比分配原则**

依据《城市停车规划规范（GB/T51149-2016）》设计标准。遵循“配建为主、公共为辅、路内补充”的原则。配建停车位占占总供给量的 85% 以上，是停车位供给的主体。路外公共停车场占比 10%~15%，主要服务于医院、学校、旅游景区等公共设施及老旧小区周边。路内停车位占比不超过 5%，作为补充。

根据 2024 年调研数据，现状银川市停车结构为：配建停车位：公共停车位：路内停车位约为 74%：22%：4%。结合银川配建历史旧账等实际情况，本次规划期限内，预计配建停车位占比约为 80%，路外公共停车位占比约为 17%，路内停车位占比约为 3%。

#### **2.公共停车泊位需求预测**

综上，2030 年银川市中心城区配建停车位需求约 118.08 万个，路外公共停车位需求约 25.09 万个，路内停车位需求约 4.43 万个。

表 3-4 2030 年银川市中心城区停车泊位供给结构

预测方法	现状数量 (万个)	2030 年需求数量 (万个)	缺口数量 (万个)
配建停车泊位	75.75	118.08	42.33
公共停车泊位	<b>22.6</b>	<b>25.09</b>	<b>2.49</b>
路内停车泊位	4.15	4.43	0.28
总计	102.5	147.6	45.1

### 3.公共停车泊位缺口预测

根据表 3-4 预测结果，规划期末，银川市中心城区公共停车泊位缺口约为 2.49 万个。

## 四、规划目标

### (一) 指导思想

全面贯彻落实国家、自治区及银川市关于城市交通发展的战略部署，深刻响应《关于加快解决城市“停车难”问题的工作方案》、《银川市优化提升机动车停放环境专项整治方案》、《银川市停车场规划建设和车辆停放管理条例》等政策文件精神，以解决市民“急难愁盼”的停车问题为核心导向，以人民为中心，以规划为引领，以智慧为驱动，以法治为保障，构建“布局合理、供给充足、智能高效、管理规范、绿色集约”的现代化停车体系，助力银川市经济社会高质量发展和城市治理现代化。

### (二) 总体原则

以高起点规划、高标准建设、高水平运营为准则，全面

构建一个集“人本、高效、智慧、可持续”四维一体的现代化公共停车生态系统，助力银川市城市停车综合治理变革与跃迁，从过去被动应对“车位缺口”的单一思维，转向主动前瞻地将城市停车资源视为调节整体交通流量、优化城市空间布局、提升市民生活品质、驱动相关产业发展的关键战略性杠杆，并对其进行全周期、全链条的精细化管理与智慧化运营。

### 1. 践行“人本化服务”，全面提升市民停车服务体验

人本化服务是本次规划的核心原则，其核心在于将市民的停车体验与感受置于所有工作的中心。

在停车便捷性方面，打通信息壁垒，通过官方统一平台，集成全城停车资源“一张网”，实现车位查询、路径导航、预约停车、无感支付、反向寻车等全流程数字化服务，让停车如用水用电一般顺畅，最大限度缩短寻位与缴费时间。

在停车安全性方面，推动全市接入系统的停车场库）实施标准化安全改造，确保场内照明充足、导向清晰、监控全覆盖、环境整洁，同步设置紧急呼叫设施，推广女性专用泊位、无障碍车位等人性化配置，并借助 AI 监控系统实现对异常事件的智能识别与预警，切实增强市民停车的安全感与满意度。

在停车服务多元化方面，针对不同区域、时段和人群需求，提供丰富的停车服务产品，如在商圈推行“短时优惠”，

在居住区开展“错时共享”，在枢纽站配套“P+R”换乘设施，并加快新能源充电桩建设，全面响应绿色出行趋势。

## 2. 细化“差异化调控”，严格落实分区供给布局要求

以“保障基本车位、控制出行车位”为总体策略，根据国土空间总体规划中心城区空间结构、开发强度、公交覆盖率及交通拥堵状况，结合《银川市国土空间总体规划

（2021-2035年）交通专题》成果，将银川市中心城区划分为三类停车政策分区，制定差异化供给策略，调控小汽车出行需求，具体分区方案如图 4-1 所示。



图 4-1 中心城区停车分区规划示意图

### (1) 停车管制区（一类区）

涵盖兴庆区老城核心区（中山公园周边、新华商圈）。

该区域公交可达性高、交通拥堵突出、用地资源紧张，坚持“有限供应、需求管理优先”原则。路外公共泊位应适度满足基本停车需求，通过挖潜扩容、资源共享、价格调控等方式，严控老旧城区泊位总供给规模。路内泊位以“保障通行、短时停靠”为导向，实施高收费、短时长、严执法策略，推动出行方式向公交与慢行转移。

### **(2) 停车引导区（二类区）**

主要包括金凤区银川站周边、西夏区大学城片区及兴庆区部分更新片区。该区域开发强度较高，停车供需矛盾阶段性突出，采取“适度保障、调节引导”原则。在严格落实配建标准基础上，结合城市更新、绿地建设等补充公共停车设施；路内停车实行“分时分类收费”，利用价格杠杆调节需求，鼓励错时共享。

### **(3) 宽松停车区（三类区）**

主要位于城市外围区域，包括阅海湾中央商务区及重大交通枢纽（如银川东站、河东机场）外围区域。该区域公交服务相对不足，出行需求较低，道路条件允许，遵循“充分保障、适度超前”原则。鼓励建设P+R换乘停车场、货运停车场及面向未来的新能源汽车充停一体化设施；路内停车以免费或低收费为主，保障基本停车需求。

表 4-1 银川市停车分区差异化策略要点

分区类型	典型区域	供给策略	管理策略
停车管制区	兴庆老城	严格控制路外公共泊位配建标准，路内泊位保障通行、短时停靠	严查违停 鼓励公交
停车引导区	西夏大学城	结合更新补充公共停车设施	引导共享 优化配置
宽松停车区	交通枢纽外围	鼓励 P+R 及充停一体设施	保障需求 规范秩序

### 3. 聚焦“资源高效化”，深度挖掘城市空间服务潜能

高效化运行是破解“停车难”问题的根本路径，其核心意义在于通过科学的规划布局与创新的管理模式，打破时空限制，盘活存量资源，优化增量供给，实现城市停车空间价值的最大化。

在设施布局优化方面，通过依托城市交通大数据与 GIS 地理信息系统，对城区停车需求的潮汐规律、时空分布进行精准画像，科学识别停车“热点”与“盲点”，在此基础上，合理规划新建公共停车场（库）的选址、规模与形态，优先采用节约土地的地下车库、立体停车楼等模式，并引导其与商业体、绿地公园、交通枢纽等进行复合开发、一体建设。

在管理手段创新方面，大力推行“共享停车”机制，通过政策引导和技术平台赋能，将政府机关、企事业单位、商业楼宇乃至居民小区的内部闲置泊位，在非使用时段向社会公众开放，实现“错时共享、变废为宝”。

在政策指引与停车收费方面，实施“差别化供给”与“价

格杠杆”调节策略，依据不同区域、路段、时段的供需关系，动态调整停车收费标准，利用市场化手段引导车辆快停快走，提高泊位流转率，有效遏制“僵尸车”长期占用公共资源的行为，从而最大限度地释放存量与增量设施的服务潜能。

#### **4.强化“智慧化引领”，着力打造城市级“停车大脑”**

智慧化是实现停车系统现代化管理与服务的核心引擎。通过整合最前沿的物联网、大数据、人工智能、云计算及5G通信技术，构建一个覆盖全市、功能完备、数据驱动、自我进化的“银川市智慧停车综合管理平台”，形成全市停车管理的中枢神经系统——“停车大脑”。

在管理智能化方面，“停车大脑”将实时汇聚并整合全市所有公共、商业及共享停车场（库）的动态数据（包括泊位总数、空余数、车辆进出时间、停放时长等），形成城市停车资源“数据湖”。通过对海量数据的深度学习与分析，系统可实现对停车热点区域的拥堵预警、对违章停车行为的自动取证与上报，以及对停车管理人员的智能化调度，极大提升管理效率与覆盖面。

在决策科学化方面，“停车大脑”能够为城市管理部门提供精准、直观的决策支持。例如，通过长期数据的挖掘分析，可以精确评估不同区域的停车泊位缺口，为未来的停车设施规划与建设提供科学依据；可以模拟不同价格策略对交

流量的影响，辅助制定最合理的收费政策。

在服务主动化上，“停车大脑”将从“人找服务”转变为“服务找人”，能够根据用户的出行习惯、实时路况和目的地停车场的饱和度，提前向车主推送最优停车方案和路线导航，甚至在大型活动期间，主动引导车流至外围接驳停车场，实现削峰填谷，防患于未然。

### **5.推动“可持续发展”，积极培育良性停车产业生态**

可持续发展是保障停车系统长期稳定运行与自我革新的根本保障，旨在摆脱对政府单一财政投入的过度依赖，构建一个能够自我造血、良性循环的现代停车产业。积极探索并建立市场化、法治化、多元化的投融资与长效运营模式。

在投融资模式创新方面，通过广泛引入社会资本，积极推广政府与社会资本合作（PPP）、特许经营（BOT）、股权投资等多种模式，鼓励民间资本参与公共停车场的投资、建设与运营。通过明晰产权、保障合理回报，激发市场主体的活力与创造力，形成政府引导、企业主导、市场化运作的健康格局。

在运营模式多元化方面，推动停车场的“资产化”和“服务化”转型，鼓励运营商在保障基本停车服务的同时，拓展广告、汽车美容、车辆保养、快递末端、新能源充电服务等增值业务，开辟多元化的收入来源，提升项目的整体盈利能力。这种“以静养动、以动促静”的产业生态一旦形成，不

仅能极大减轻政府的长期财政负担，更能确保停车系统拥有持续的资金投入进行设施更新、技术迭代与服务升级，从而保障整个系统的长期健康、高效发展。

### （三）规划目标

为确保上述“人本、高效、智慧、可持续”的现代化公共停车生态系统总体目标能够精准落地、如期实现，本规划提出以下四个维度、七项具体量化目标。

表 2-1 银川市中心城区公共停车系统“十五五”发展核心指标体系

维度	具体目标	核心指标	量化指标
供给效能提升	泊位总量科学增长	新建路外公共停车场	建成并投运 43 处，新增泊位 24000 个
		新增路内公共停车泊位	3000 个
		共享车位开放率	40%
	硬件设施适配	公共停车场充电桩配置率	力争建成各类公用及专用充电桩 12000 个，充电站 1000 座。 来源：《银川市电动汽车充电基础设施发展规划（2025—2030 年）》
布局结构优化	新建区域“高标配建”	新建项目停车配建标准执行率	达到 100%
	重点区域“全面覆盖”	重点区域核心范围 300 米内公共停车场覆盖率	实现 100%覆盖（步行 5 分钟可达）
智慧管理引领	平台能级升级	全市社会停车泊位数据联网率	100%
	核心功能深度优化	重点场所（医院、商超、枢纽）“无感支付”覆盖率	100%

		平均寻位时间	≤3 分钟
可持续运营	投融资模式创新	大型公共停车场 PPP 示范项目	成功推动 1-2 个项目落地

## 1.供给效能提升目标

通过对停车供给的总量、效率和模式进行系统性重塑，构建一个与城市发展阶段相适应、结构高度优化、运转高效流畅的现代化停车供给体系。严格遵循并深化国内先进城市普遍采用的“以配建停车为主体，公共停车为辅助，路内停车为补充”的总体供应结构原则。在此框架下，“配建停车”将作为承担市民基础停车需求的主要载体，依法强制落实；“公共停车”作为市场化的重要调节手段，满足临时性、区域性的高峰需求；“路内停车”则作为短时、应急需求的最后补充，并以高周转为首要管理目标。

**(1) 泊位总量科学增长。**供给总量的增长绝非盲目扩张，而是基于精准数据预测的科学匹配。结合银川市“十五五”期间的经济社会发展规划、人口迁徙趋势、居民出行习惯变化以及新能源汽车替代率等多维因子，建立精密的机动车保有量增长预测模型。以此模型为基础，确定未来五年中心城区需净增的公共停车泊位数量。泊位的增加将通过新建路外停车场、既有停车场（库）的改建升级与扩容增效、新增路内公共停车泊位、共享车位开放等多种方式协同推进，确保供给能力的增长曲线与需求增长曲线保持动态平衡，从源头

上有效缓解并逐步化解供需总量矛盾。

**(2) 供给结构持续优化。**为应对中心城区，特别是老城区土地资源稀缺的挑战，彻底改变过去以平面停车场为主的单一供给模式，未来的公共停车设施建设将以立体化、复合化、小型化、分散化为主要导向。立体化即大力发展垂直升降、巷道堆垛、平面移动等多种形式的机械式立体停车库，提高单位面积用地可停车数量。复合化即推动停车设施与商业、办公、绿地、公交场站等进行一体化开发（TOD 模式），使停车场成为城市功能的有机组成部分，而非孤立的构筑物。小型化、分散化则是在老旧小区、历史街区等敏感区域，见缝插针地建设占地面积小、服务半径精准的小型停车设施，以点带面，精准滴灌，最大限度降低对周边环境的影响，全面提升城市土地的集约化利用水平。

**(3) 充电设施适配扩大。**有效支撑新能源汽车推广应用，助力城市能源结构转型与“双碳”目标实现，银川市聚焦公共停车领域硬件设施的适配性提升，以公共停车场充电桩配置为核心路径，严格落实《银川市电动汽车充电基础设施发展规划（2025—2035 年）》要求，通过在新建及既有公共停车场同步推进充电设施建设，持续提高公共停车场充电桩配置率，力争至 2030 年建成各类公用及专用充电枪 12000 个、充电站 1000 座，构建覆盖广泛、布局合理的停车充电一体化服务网络，为电动汽车用户提供便捷充能保

障，推动交通领域绿色低碳发展。

## 2.布局结构优化目标

推动停车设施空间布局从“概略满足”走向“精准匹配”，确保每一处新建或改建的停车设施都能精准嵌入城市的功能肌理与交通网络之中，实现供需在地理空间上的高度耦合。

**(1) 新建区域停车“高标配建”。**防范新的停车欠账产生，与解决存量问题同等重要。对于金凤区等新城以及所有城市更新单元，采取严格的源头管控措施。一方面，组织修编并严格执行《银川城乡管理技术规定》，根据不同区域功能定位（如 CBD、住宅区、科创区）和开发强度，适度提高配建指标，并为新能源车充电桩、共享汽车泊位等预留充足空间。另一方面，将停车配建标准的审核作为项目审批、规划许可的前置条件，并将其执行情况纳入项目竣工验收的关键环节，确保所有新建项目都必须实现公共停车设施与主体建筑的“同步规划、同步设计、同步建设、同步交付”，从制度上彻底杜绝新停车矛盾的产生。

**(2) 重点区域公共停车“全面覆盖”。**对于医院（如市医院、医科大学总医院）、学校（尤其是中小学及幼儿园）、大型商业中心（如新华商圈、万达广场）、交通枢纽（如火车站、客运站）以及旅游景区（如水洞沟、镇北堡西部影城）等公认的停车“痛点”与“热点”区域，进行重点规划与保

障，确保高品质的公共停车服务实现无缝衔接与有效覆盖。规划期末，确保在上述所有重点区域的核心范围（以主要出入口为中心），市民在步行5分钟（约300米半径）内必定有清晰标识的公共停车场（库）可供选择 and 到达，彻底改变当前在这些区域“一位难求”的窘迫局面。

**（3）老旧城区推广“小微车位”。**停车矛盾最为尖锐、民生反响尤其强烈的老旧城区，仍是银川市停车设施建设的重点关切区域。面对中心城区公共停车位不足的紧张局面，全面推行“微创手术”式的更新模式。由市自然资源局、住建局和市国资委等部门牵头，对全市建成区内权属清晰的闲置土地、零星边角地、待建储备地及已拆迁未开发地块进行系统排查与整合，建立“城市剩余空间资源库”，并引入社会资本参与，因地制宜建设小型化、智能化、景观化的公共停车设施，精准缓解停车资源供需矛盾，疏通城市停车交通“栓塞”。

### **3.智慧管理引领目标**

将“银川停车大脑”打造成为国内同类城市中的标杆级智慧中枢，使其不仅是管理工具，更是服务门户和决策引擎，引领城市静态交通管理进入全新的智慧化时代。

**（1）平台能级跨越升级。**在初步建成的全市统一智慧停车信息平台基础上，进行全面的架构重塑与功能迭代。至规划期末，该平台将正式升级为集数据中枢、管控中心、服

务门户、决策支持四大核心能力于一体的 2.0 版城市“停车大脑”。

**(2) 核心功能深度优化。**平台提供的服务将更加精细化和人性化，其功能将全面深化，无缝覆盖实时空余车位精准查询、精细到车位的停车场内导航、高峰时段车位预约锁定、全场景“无感支付”（ETC 与车牌识别支付的融合）、离场后 APP 端反向寻车、一键发布与响应的共享停车服务等全业务链条。通过“全域覆盖的停车诱导系统、精准的场内导航和车位预约功能”协同作用，显著提升市民停车效率，力争使重点区域的平均寻位时间控制在 3 分钟以内。在医院、大型商超、交通枢纽等高流量场所，把“无感支付”作为标配，力争在这些重点场所实现 100%的覆盖率，让市民体验到“入场无需领卡、离场无需扫码”的便捷体验。

#### **4. 可持续运营发展目标**

为银川市公共停车系统注入强大的市场化基因与内生发展动力，摆脱传统模式对政府财政的长期依赖，建立一个财务上可持续、模式上可复制、产业上可带动的良性商业生态。

**(1) 投融资模式系统性创新。**改变过去由政府主导的单一投资模式，构建一个以政府投资为引导、社会资本为主体、金融支持为补充的多元化、立体化投融资体系。政府投资将重点用于前期规划、政策制定、土地整理以及“停车大

脑”等关键公共平台的建设。积极向社会资本，特别是具有专业经验的停车场投资运营商，全面开放公共停车场的建设与运营市场。精心筛选一批具有良好盈利预期的项目，设计公平合理的合作模式（如 PPP、BOT 等），明确双方权责利，保障投资方获得长期稳定回报。目标是在“十五五”期间，成功推动至少 1-2 个具有显著社会效益和行业示范效应的大型公共停车场 PPP 项目落地实施，为后续合作树立标杆。

**（2）价格杠杆的精准化调节。**依据《价格法》等法律法规，在充分调研和举行价格听证会的基础上，建立并实施一套科学、透明、且能够根据供需变化进行动态调整的差异化停车收费价格机制。该机制严格遵循“路内高于路外、地上高于地下、拥堵核心区域高于外围区域、交通繁忙时段高于空闲时段”的核心原则。其目的不仅在于覆盖成本，更是通过经济手段引导市民的停车行为，鼓励市民优先选择 P+R 换乘、优先使用地下或立体停车设施、减少在核心区长时间占用宝贵的路面资源。同时，建立明确的收益分配机制，确保将通过价格杠杆获得的部分收益，专项用于新建停车设施、老旧设施的维护改造以及智慧系统的升级迭代，形成“取之于停、用之于停”的良性循环。

**（3）停车全产业链生态培育。**出台专项扶持政策，鼓励和支持本地企业围绕停车产业进行成长和发展。支持制造业企业转型或升级，参与智能立体停车设备的研发与生产；

培育一批专注于智慧停车技术（如算法、软件平台）的研发型科技企业；引进或组建数家专业化、品牌化的停车资产运营管理公司，提升整体服务水平。通过政策引导与市场拉动，逐步在银川形成一个涵盖设备制造、技术研发、软件服务、投资建设、运营管理、金融支持等环节的完整停车产业链，为城市创造新的经济增长点和就业机会。

## **五、重点任务**

### **（一）推进路外停车建设，增加泊位有效供给**

路外公共停车场是城市停车供给体系的重要补充，重点服务于商业办公、公共交通枢纽换乘、老旧小区等停车需求较强的公共场所，形成对配建停车系统的有效支撑与调节。

#### **1.布局原则**

路外公共停车布局遵循“需求导向、集约高效、远近结合、结构多元”的原则。结合停车管制区、引导区、宽松区不同的供需关系，优先在停车缺口严重、路外资源紧张的商圈、交通枢纽、大型公共服务设施周边进行布局；鼓励利用绿地广场、学校操场等公共用地地下空间建设集约化、立体化停车设施；注重与传统停车场、机械式停车库等多元形态结合，提升系统适应性和综合服务能力。

#### **2.布局方案**

本次公共停车布局规划结合城区现状停车问题，在城市控制性详细规划与《银川市停车场专项规划（2016-2030）》

相关控制要求的基础上，考虑不同分区停车需求与空间条件，共规划城市公共停车场 43 个，总计停车泊位 24420 个。

表 5-1 十五五期间路外公共停车场规划建设表

序号	所属区域	地点	面积 (平方米)	规划泊位数 (个)	备注
1	兴庆区	兴庆区银古路社区卫生服务中心西侧	2272	75	地面
2		雁湖快捷宾馆北侧	7687	800	立体
3		国商南路与兴政街交叉口西南侧	16132	1610	立体
4		南塘巷与永安巷交叉口以东 180m	3235	105	地面
5		南熏街与丽景街交叉口西北侧	6198	700	立体
6		兴庆区政府服务大厅西侧	14666	1460	立体
7		第十九小学原有室外操场	5415	140	地下
8		华兴高级中学操场	16718	500	地下
9		林华南巷 1	2831	310	地面+立体
10		林华南巷 2			
11		天平街原有室外操场	11780	295	地下
12		名人广场	36900	1000	地下
小计			123834	6995	
1	西夏区	市公安局西夏区分局东侧	2800	350	立体
2		贺兰山西路与丽子园北街以西 100m	2941	100	地面
3		宁华园正北侧	10000	350	地面
4		和佳居小区 1 号楼西南侧	3122	100	地面
5		黄河西路与金波南街交叉口以南 160m	2888	100	地面

6		文昌南街与济民西路交叉口西北侧	8945	300	地面
7		同心路与北京路交叉口西北侧	1148	180	立体
8		宁夏国民体质监测中心东侧	18813	1880	立体
9		峡口巷中石油宁夏分公司南侧	1998	65	地面
10		利丰顺生猪屠宰场以南 180m	8939	300	地面
11		利丰顺生猪屠宰场以西 600m	10646	350	立体
1	金凤区	银川市铁路运输法院北侧	6769	700	立体
2		银川文化艺术博览中心北侧 150m	12687	420	地面
3		丰乐街与居安家园南巷交叉口西南侧	7826	270	地面
4		新城北门清真寺北侧	3070	100	地面
5		银川市文化艺术博览中心东侧 400m	5072	169	地面
6		银川新闻传媒集团融媒大厦北侧	10165	1000	立体
7		银川新闻传媒集团融媒大厦西侧	12075	400	地面
8		银川文化艺术博览中心东南侧	16211	540	地面
9		银川文化艺术博览中心西侧亲水南大街路侧	14167	1417	立体
10		哈尔滨路与宁安北街交叉口以南 400m 东侧	6402	220	地面
11		哈尔滨路与宁安北街交叉口以南 400m 西侧	6400	220	地面
12		哈尔滨路与宁安北街交叉口以南 700m 西侧	4295	150	地面
13		银川丝路经济园领航大厦西南侧交叉口以西 200m	6757	225	地面
14		银川丝路经济园领航大厦东南侧	4134	140	地面
15		银川丝路经济园东北角东北侧	4284	140	地面
16		中国石化加油站（阅海站）以北 180m	7510	750	立体

17		阅福路与福安巷交叉口	10880	315	地下
18		枕水巷南侧	11000	334	地下
19		阅海湾商务区	48000	5600	地下
20		金凤区双阅巷停车场	7200	240	地面
小计			204904	13350	
总计			400978	24420	

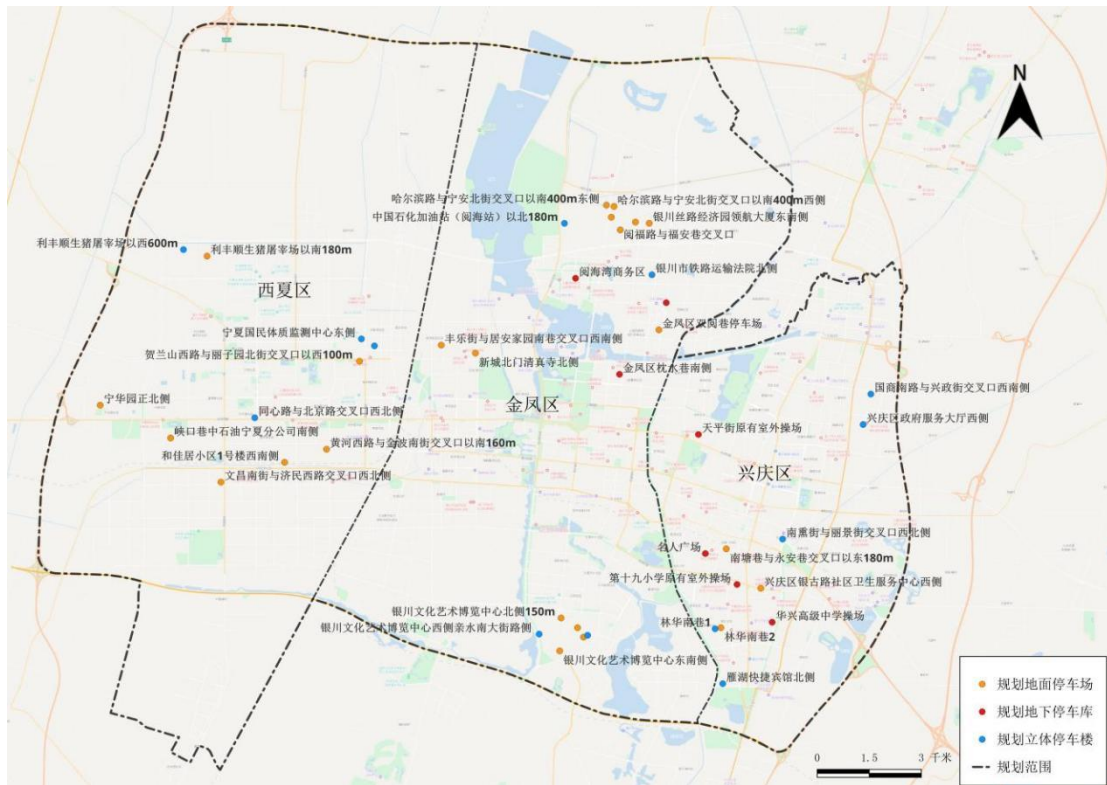


图 5-1 城市公共停车场点位分布图

## (二) 统筹路内停车资源，优化空间布局设置

路内停车位主要服务于短时临时停放和特定时段需求，功能应满足“限时、临时”使用。其设置不得影响道路交通

功能与安全，以动态调节和辅助服务为核心，严禁长期占用，保障道路通行空间优先。

应建立路内泊位定期评估与动态调整机制，根据道路交通状况、周边用地开发及路外停车供应情况，每月或每季度进行综合评估。对使用效率低、影响交通严重的泊位予以撤销或优化，对确有需求的区域经论证后适度增设，实现“总量控制、动态平衡”。

### 1.布局原则

根据《银川市停车场规划建设和车辆停放管理条例》，路内停车泊位的设置应当严格控制、逐步缩减，布局规划时应需遵循以下原则：

- (1) 不影响道路交通安全畅通；
- (2) 该区域缺少机动车停放场所；
- (3) 方便市民停车；
- (4) 不影响市容市貌和环境卫生清扫。

同时在以下区域，不得设置路内停车泊位：

(1) 消防通道、医疗救护通道、无障碍设施和大型公共建筑附近的疏散通道；

(2) 已建成能够提供充足停车泊位的停车场服务半径三百米以内；

(3) 道路交叉口，学校、幼儿园出入口，公共交通站点、急救站、加油站、消防栓或者消防队站) 附近安全范围

内；

(4) 城市主干道以及其他交通流量大的市区道路的主道；

(5) 其他不宜设置的路段。

对于人行道上的临停停车泊位不再增设，已设置的应当逐步撤销。

## **2.布局方案**

中心城区路内泊位布局需根据情况动态调整，明确允许设置路段、泊位数量、停放时段与收费标准。重点在学校、医院、老旧小区等临时停车需求突出区域周边合理设置限时泊位，并配套完善标志标线、智能监测与管理设备，提升规范化管理水平。

### **(三) 综合治理重点区域，着力缓解停车矛盾**

医院、学校、商业中心、老旧小区、旅游景区等重点区域是银川市“行车难、停车乱”矛盾最尖锐的节点，具有瞬时集聚强度高、潮汐波动大、空间挖潜难、管理主体多元的共性特征。重点区域停车综合治理应坚持“一片一策、精准施策”的原则，在既有路外供给与路内管理框架下，以“控总量、调结构、强治理、优服务”为主线，逐点制定差异化综合方案，确保重点区域在“十五五”期间停车秩序显著改善、交通运行效率稳步提升。

## 1. 医院区域

医院停车需求呈现“晨峰集中、午峰分散、全天高位”特征。规划期内，三级综合医院全部接入市级停车预约平台，患者根据挂号时段预约泊位，未预约车辆引导至周边路外公共停车场。院内利用绿化退让带、老旧锅炉房、临时堆场等零星用地建设机械立体停车楼，同时增设即停即走泊位，限时 5-10 分钟免费，超时按累进费率计费。

同步在医院主入口设置港湾式“落客区”，由交警部门施划黄网格禁停区，并增设违停自动抓拍设备，实现“落客—预约—停车”闭环管理。二级医院以“存量改造+共享调剂”为主，院内泊位立体化改造率不低于 30%，周边 300 m 范围内居住区白天、行政办公楼夜间泊位向医院开放，共享比例不少于 20%。

## 2. 学校区域

学校停车需求呈现“早送晚接、短时集中、瞬时消散”特征。规划期内，所有中小学按照“一校一案”原则，在校门两侧设置港湾式“接送车道”，车道长度视校门外道路等级与交通量而定，并施划即停即走泊位，限时 3 分钟。新建及改扩建学校同步建设地下或半地下“学生接送厅”，家长车辆经地下车库直接驶入接送厅，学生通过封闭连廊进入教学区，减少地面人车交织。老城区学校空间不足，利用周边闲置空地建设“远端换乘停车场”，学校与换乘点之间开通

微循环定制公交，接送车辆凭当日学生信息二维码免费停放1小时。所有学校周边道路在上下学高峰时段实行临时交通管制，禁停区域设置黄网格、违停自动抓拍与现场铁骑巡逻相结合，确保校外道路保持畅通。

### 3.商业中心

商业中心停车需求呈现“周末及节假日高峰集中、夜间空转率高”特征。规划期内，以商业综合体为核心，整合周边写字楼、居住区、公共停车场泊位，建立“商业共享停车联盟”，共享泊位比例不低于30%。共享泊位全部接入市级智慧停车平台，实时发布余位信息，并通过价格杠杆调节：工作日19:30—次日7:30及节假日全天，商业综合体停车泊位对周边居民开放停车；居住小区停车泊位在工作日7:30—19:30向商业综合体消费者开放停车；具体优惠方案可结合《银川市停车场收费标准》制定。商业中心内部设置“智慧停车导航屏”，实时显示各楼层余位、充电桩状态、电梯等候时间，并同步推送至手机APP，减少车辆绕行寻找泊位时间。对商业周边支路，实行“夜间限时停车+白天禁停”管理，夜间限时泊位设置反光道钉、LED发光字符，提升辨识度。

### 4.老旧小区

老旧小区停车呈现“夜间刚性缺口大、白天闲置率高、公共空间碎片化”的突出矛盾。规划期内以“片区统筹、错

峰共享、微立体改造”为主线，实现存量资源最大化利用。以街道为单元开展老旧小区连片普查，建立“停车资源一张图”，将院内空地、边角绿地、闲置锅炉房、微型仓储等可改造空间统一纳入数据库，按照“能立体不平面、能地下不地面”的原则，优先采用简易升降、巷道堆垛等占地少的机械立体设施，外立面与既有住宅风貌协调。

推行“社区共享+错峰调剂”。对无法实施立体改造的院落，由社区居委会牵头，将周边机关、企事业单位、商业设施夜间空闲泊位纳入共享池，居民凭“社区停车码”错峰停放；白天居民闲置泊位反向向社会开放，至规划期末共享比例不低于40%。共享泊位统一接入市级平台，实行“时段+阶梯”收费，夜间居民优惠、白天社会车辆按市场价计费。

打通“微循环交通”。对道路宽度不足6米的内部街巷，实行“单行单停”，施划单侧平行泊位，泊位长度按“小型车+0.5米开门空间”核定；对具备条件的街巷设置“斜列30°”泊位，提升容量20%。所有新增泊位同步设置反光道钉、LED诱导屏，并在夜间增派巡逻力量，杜绝消防通道被占。通过“微立体+大共享”，力争老旧小区泊位缺口五年内下降30%。

## 5. 旅游景区

旅游景区停车需求呈现“节假日爆发、平日低位、季节波动大”特征。规划期内，所有3A级以上景区实行“预约

停车、分时调控”，游客通过景区官网或第三方平台预约停车时段，未预约车辆引导至远端换乘停车场。利用景区入口广场或地下空间建设智慧停车楼，同时地面停车场应配置不低于5%的房车及大型客车泊位，停车楼屋面恢复为游客集散广场，实现“地面景观+地下停车”一体化。

远端换乘停车场设置在景区外围1~3 km范围内，采用“P+R”模式，游客凭当日景区门票免费停放车辆，换乘景区公交或旅游专线进入景区。所有换乘停车场设置充电桩比例不低于30%，并配套餐饮、购物、旅游咨询等综合服务功能，提升游客体验。景区周边道路在节假日实行临时交通管制，设置黄网格禁停区、违停自动抓拍与现场铁骑巡逻相结合，确保景区周边道路畅通。

#### **（四）完善智慧停车系统，提升精准管理效能**

##### **1.基本原则**

智慧停车系统的建设将遵循以下基本原则：政府主导，统一标准，由政府顶层设计、标准制定中发挥主导作用，着力解决不同停车场数据分散、系统间互不连通的问题，为全市停车信息一体化奠定基础。市场运作，激发活力，鼓励并引导社会资本参与平台建设运营，通过特许经营、政府购买服务等模式探索可持续的市场化发展路径。统筹规划，分步实施，将优先整合政府投资的公共停车资源，再稳步推进商业、住宅类停车场的数据汇集，并分阶段拓展服务功能。

注重数据安全与权益保障，严格落实网络安全等级保护制度，建立健全数据分类分级管理机制，切实保障个人隐私与公共数据安全。

## 2.主要任务

(1) 构建全市停车信息网，以数据全面归集为目标，建设覆盖全市的智慧停车信息网络。该网络要求政府投资建设的停车场数据 100%接入，并通过政策引导与技术支持，稳步推动社会经营性停车场数据全面汇集。通过 GIS 地图，实现全域停车资源的“一张图”可视化管理，为城市规划与交通决策提供精准数据支撑。

(2) 完善多级停车诱导系统，通过整合全域停车场实时数据，构建“区域引导—场点指引—车位精准导航”的分级智慧诱导体系。该体系将在城市主要入口、交通枢纽等关键节点部署智能化停车诱导屏，并通过官方应用向市民提供全流程的便捷停车服务，旨在有效缩短寻车时间，提升车位周转效率。

(3) 推广“先离场后付费”模式，将聚焦医院、商圈等重点区域，大力推动经营性停车场智能化改造，全面推广无感支付。通过简化支付流程以减少出口拥堵，显著提升市民停车体验，同时平台将提供统一的电子发票功能，实现停车服务全程线上化管理。

(4) 健全协同监管与执法机制，丰富非现场监管执法

手段，在交通主干道和严管路段加密建设违停自动抓拍设备。平台将利用汇聚的动态数据，实现对违停行为的自动识别、取证，并与公安交管系统联动形成高效执法闭环。此外，平台还需具备对各停车场收费行为的统一监管能力，以保障市场秩序。

### **3.预期成效**

该系统的建成将带来广泛而深远的社会经济效益。在政府治理层面，将推动停车管理向智慧化、精细化转变，提升决策科学性，有效缓解交通拥堵。在社会民生层面，市民的停车体验将得到显著改善，寻车和等待时间大幅缩短，从而有效增强市民的获得感与幸福感。在产业发展层面，统一的平台和标准将激活停车数据要素的价值，催生停车后市场服务等新业态，促进停车产业的规范化、规模化发展。在绿色发展层面，精准的停车诱导将减少车辆因寻位产生的无效绕行，从而降低能源消耗和碳排放，为城市绿色低碳转型贡献力量。

#### **（五）推行错时共享机制，盘活闲置停车资源**

为最大限度挖掘城市停车潜力，将分散、闲置的停车泊位资源转化为有效的社会化供给，需大力推动停车资源共享开放，构建政府引导、市场主导、社会共治、智慧赋能的共享停车新生态，将全市停车设施从“静态资产”盘活为“流动资产”。

## 1.基本原则

以政府引导，多方协同为前提，建立由市级住建、城管、公安、发改、国资等部门组成的协同推进机制，明确职责，统筹协调各方利益。以市场主导，专业运营为路径，鼓励和培育专业的停车共享运营企业，通过市场化手段整合资源、匹配供需，并建立合理的收益分配机制。以分类施策，鼓励参与为策略，针对不同产权和类型的停车设施制定差异化的共享政策，坚持“自愿参与、有偿使用”为主，辅以多元化激励。以数字赋能，安全规范为技术保障，依托全市智慧停车平台，实现共享车位的全流程线上化管理，并建立健全安全规范与应急预案，确保共享过程安全、有序。

## 2.主要任务

(1) 健全共享停车政策法规体系，研究出台《银川市促进停车资源共享管理办法》，为共享停车提供制度保障，明确其法律地位、各方权责、事故划分及价格形成机制，并构建停车信用管理体系。

(2) 依托智慧平台深化共享服务功能，在“城市停车大脑”上开发和完善共享停车服务模块。其核心功能包括为车位所有权人提供便捷的线上信息发布与管理，为市民智能匹配并推荐最优停车方案，以及支持全流程线上服务，实现无人化、智慧化管理。

(3) 分类推进多元化停车共享模式。此举措将推动机

关企事业单位内部停车场在非工作时间向社会开放；激活商业办公楼宇的“潮汐式”共享潜力；探索居住区“错时共享”新路径；并优化道路泊位的时序性共享，科学设定“潮汐车位”和“夜间限时停车区”。

（4）开展试点示范与宣传引导，选取金凤区和兴庆区的典型区域开展市级共享停车示范区建设。通过多渠道大力宣传共享停车政策，并适时推出优惠活动，引导市民转变观念，培育共享停车习惯。

### **3.预期成效**

通过全面推广停车资源共享，将有效盘活城市存量泊位资源，带来多方面积极成效。在资源利用方面，将显著提升现有停车设施的使用效率和周转率，直接缓解老旧小区、核心商圈等重点区域的停车供需矛盾。在社会民生方面，为市民提供更灵活、便捷、经济的停车选择，降低寻车时间与出行成本，同时为车位所有权人创造新的财产性收入。在社区治理方面，有助于构建邻里互助、资源共享的和谐社区氛围，推动城市治理模式的创新。

### **（六）加强停车秩序管理，健全部门联动机制**

停车秩序的综合治理旨在超越传统的末端执法模式，通过系统性思维，综合运用法律、经济、行政和技术手段，建立覆盖需求调控、价格引导、存量挖潜和市场监管全链条的现代化治理体系。

## 1.基本原则

以源头调控，需求管理为前提，将停车治理与城市公共交通发展相结合，通过优化出行结构从根本上减少停车压力。以价格引导，分类施策为杠杆，利用市场化价格机制对停车行为进行有效调节和引导。以存量挖潜，资源整合为重点，全面清查并盘活现有停车资源，最大限度释放供给潜力。以依法严管，科技赋能为手段，构建多部门协同、智慧化监管的执法体系，确保治理的公平性与高效性。

## 2.主要任务

(1) 坚持“公交优先”发展战略，持续优化公交线网，确保站点 500 米半径覆盖率达到 100%，并科学投放共享单车等慢行交通工具做好接驳，倡导“公交+慢行”的绿色出行方式，从源头减少不必要的机动车出行。完善价格杠杆，发挥市场化调节作用。

(2) 建立与区域、时段、车辆类型挂钩的差别化、动态化收费机制，通过经济手段引导车辆合理停放。深化资源治理，盘活存量停车泊位。

(3) 开展全市停车资源专项清查行动，全面摸排并依法依规恢复配建停车场中未启用或挪作他用的车位；积极推动解决住宅小区停车位“只售不租”问题；并联合街道、社区集中清理长期占用公共泊位的“僵尸车”。

(4) 强化全链条监管，构建智慧化执法闭环。规范行

业经营秩序，明确备案条件与程序，并对违规经营主体采取阶梯式惩戒措施；构建由城管、公安交管、街道组成的三级联动协同执法机制；依托智慧停车平台提升智慧监管水平，通过部署违停抓拍、地磁感应等技术，构建自动化、智能化的执法闭环。

### **3.预期成效**

在出行结构方面，将形成合理的出行结构，提升绿色出行比例，从源头缓解城市交通压力。在资源利用方面，将实现高效的资源利用，使存量停车资源得到充分利用。在城市环境方面，将建立有序的停车环境，显著减少违停现象，保障各类专用通道畅通。在产业生态方面，将促进行业的健康发展，使停车服务行业经营行为更加规范，市场环境更加公平透明，从而显著提升市民满意度。

#### **（七）布局停车充电设施，完善汽车服务网络**

为顺应汽车产业新能源化发展趋势，满足日益增长的电动汽车充电需求，本规划将按照“科学布局、系统推进、适度超前”的原则，加快构建以充电网络为基础，融合停车管理、智慧服务和绿色能源的“车-桩-位-网”一体化新能源停车服务体系。

##### **1.基本原则**

以适度超前，统筹规划为导向，确保充电基础设施的建设规模与布局能够满足未来新能源汽车市场的增长需求。以

场景适配，分类建设为路径，针对居住区、办公区、公路沿线等不同场景的需求，提供差异化的充电解决方案。以智能高效，体验为本为核心，推动充电网络与智慧停车、智能电网的深度融合，提升用户充电服务的便捷性与可靠性。以绿色融合，安全可靠为标准，鼓励“光储充”一体化发展，并严格落实建设与运营的安全规范。

## 2.主要任务

(1) 分场景优化充电基础设施网络布局，聚焦核心区域，分类别、分场景精准推进，形成城乡协调发展的网络格局。具体措施包括：在居住社区保障个人慢充桩便捷安装，并配建应急快充站；在公共服务领域重点布局直流快充桩，并为公交、出租等专用车辆建设专用站，试点布局换电站；在公路沿线按不低于40%的比例配建快速充电桩或预留接口；同时加快乡镇及重点景区的设施建设。

(2) 保障新能源车辆专属停放与充电权益，将通过在公共停车场、路内泊位划设带有明显标识的专用泊位。同时，综合运用智能地锁、视频监控识别等技术和手段，有效解决燃油车占用充电车位的难题。此外，还将研究制定新能源汽车停车费减免政策。

(3) 提升“车—桩—位”一体化智慧服务水平，依托全市智慧停车平台，全面整合各类充电桩数据，实现全市充电设施“一张网”运营。平台将为市民提供“一键找桩、一键导航、

一键支付”的便捷服务，协同电网推广智能有序充电，并提供智能推荐、车位预约等增值服务。

四) 推动“光储充”一体化模式创新发展，鼓励新建停车场站积极采纳“风光储充”一体化建设方案。具体将大规模推广建设光伏车棚，为充电桩提供绿色电力；在大型充电站配套建设储能系统，降低运营成本；并鼓励开展“车辆到电网”V2G)技术试点。

### **3.预期成效**

通过完善新能源汽车停车配套建设，将有力支撑城市能源转型和产业升级。在产业发展方面，将为新能源汽车的普及和推广提供坚实的基础设施保障，优化产业链发展环境。在市民服务方面，将有效解决电动车主的“里程焦虑”和“充电焦虑”，提供便捷、可靠的补能服务。在绿色发展方面，将促进清洁能源的就地消纳和高效利用，推动交通领域的节能减排，助力实现“双碳”目标。在城市形象方面，将展现银川市现代化、绿色化、智能化的城市新形象。到 2025 年，全市将建成各类公用及专用充电桩 6500 个以上，充电站 520 座。到 2030 年，力争建成充电桩 12000 个，充电站 1000 座，基本建成适度超前、互联互通、智能高效的充电服务网络，城市核心区公共充电设施服务半径小于 1 公里。

### **4.引导与支持**

为确保规划任务顺利完成，将实施一系列保障措施。在

政策层面，将优化审批流程，为充电设施建设开辟“绿色通道”。在资金层面，将加强财税支持，对符合条件的充电设施建设与运营给予补贴。在服务层面，将完善服务配套，引导大型充电场站建设休息室、便利店等便民设施。在运营层面，将创新投资模式，鼓励电网企业、车企、第三方运营商等多元主体共同参与，探索多元化收益模式，保障产业可持续发展。

### **（八）推动停车融合发展，培育停车产业生态**

为提升城市存量土地的利用效益，激活停车场的空间价值，需积极推动“停车+”复合业态发展。该模式以停车场景为基础，通过功能叠加与业态融合，将传统单一功能的停车场升级为集商业、服务、物流、文旅、能源等功能于一体的城市活力节点，实现社会效益与经济效益的统一。

#### **1.基本原则**

以市场导向，精准匹配为核心，基于停车场周边区域的人群画像与消费需求，科学确定融合业态，避免盲目建设。以一体规划，融合设计为基础，在项目设计阶段即统筹考虑人流、车流、商流的动线组织与空间布局。以模式创新，融合共赢为目标，探索产权方、运营商、入驻商户等多方共赢的商业模式与合作机制。以智慧赋能，提升体验为支撑，依托智慧平台打通停车与衍生服务的数据链路，为用户提供无缝衔接的一站式服务。

## 2.发展路径与模式

“停车+”的核心在于将停车所带来的稳定人流及空间载体，与周边社区、商圈的实际需求精准匹配，实现多元化、集约化发展。主要推进以下几种融合发展模式：

(1)“停车+商业零售”在商业综合体、交通枢纽及大型公共停车场，鼓励将停车设施与商业零售业态一体化规划设计。通过优化人流动线，将停车场便捷地接入商业空间，引导停车人流转化为消费客流。在停车场内部，可适度引入便利店、咖啡厅、汽车清洗与体验中心等轻商业业态。同时，探索建立停车服务与商业消费的联动机制，如停车缴费积分兑换消费优惠、消费金额抵扣停车时长等。

(2)“停车+社区服务”聚焦社区居民“最后一百米”的生活需求，在新建或改建社区停车场时，合理规划嵌入式服务空间。可引入智能快递柜、生鲜自提点、社区食堂、家政服务站等便民设施，将停车场打造为社区服务的前置站点，为居民提供一站式、便捷化的生活配套服务。

(3)“停车+文化旅游”将旅游目的地的停车场作为提升游客体验的“第一站”，推动停车场与游客服务中心、文创产品商店、地方特色餐饮、行李寄存中转等功能融合。鼓励结合地域文化特色，打造主题式停车场，使其自身成为旅游体验的一部分。在城市公园、绿地等公共空间的停车场，可配套发展自行车、露营装备租赁等休闲服务。

(4)“停车+城市物流”探索利用停车场在夜间的闲置时段和空间资源，服务于城市末端物流体系。鼓励在大型停车场配建快递分拣、前置仓储等设施，为周边社区的电商零售、生鲜配送提供中转节点。同时，可规划设置无人配送车辆的充电与维护基站，支持新型物流模式发展。

(5)“停车+绿色能源”推动停车场向综合能源服务站转型。支持在停车场棚顶大规模建设分布式光伏发电设施，实现“自发自用、余电上网”。在具备条件的停车场，可配套建设储能设备，参与电网调峰调频。结合新能源汽车发展，鼓励开展“车辆到电网”（V2G）技术应用试点，使停车场成为区域性的分布式能源枢纽。

### 3.引导与支持

为保障“停车+”复合业态的顺利发展，需提供相应的支撑与引导。强化规划统筹：在国土空间规划及相关专项规划中，鼓励停车设施用地的功能复合与混合利用。在项目规划审批阶段，对“停车+”创新项目在建筑设计、功能配比等方面予以支持。创新运营模式：引导停车场产权方与入驻商户建立灵活的合作与收益分配模式，如流量分成、联合营销等，实现多方共赢。完善智慧平台：在全市智慧停车平台上，开发支持复合业态管理的功能模块，打通停车、消费、会员等系统之间的数据壁垒，为精准服务与高效运营提供技术支撑。制定激励政策：研究对符合城市发展导向的“停车+”示范项目，

在容积率奖励、建设补贴、税收优惠等方面给予一定的政策倾斜，引导社会资本积极参与。

#### 4.预期成效

“停车+”复合业态的成功推广将为城市发展注入新活力。在土地效益方面，将大幅提升单位土地的经济产出和社会价值，实现土地的集约化、高效化利用。在用户体验方面，将提供一站式、便捷化的综合服务，有效将停车的“无效等待时间”转化为“有效消费或休闲时间”。在产业发展方面，衍生业态的收益可以反哺停车设施的建设运营成本，形成可持续的商业闭环，推动停车产业从成本中心向价值中心转变。在城市空间方面，将传统的消极停车空间转变为充满活力的多功能城市节点，提升城市品质与魅力。

## 六、建设项目

### (一) 建设项目

根据停车规划建设，“十五五”期间共计新建社会停车场43个，停车场总面积约40.1万m<sup>2</sup>，规划泊位数共计约24420个，总计投资213994万元。

表 6-1 银川市中心城区新建路外停车设施规划清单

序号	所属区域	地点	面积(m <sup>2</sup> )	规划泊位数(个)	备注	投资(万元)
1	兴庆区	兴庆区银古路社区卫生服务中心西侧	2272	75	地面	91
2		雁湖快捷宾馆北侧	7687	800	立体	4612

3		国商南路与兴政街交叉口西南侧	16132	1610	立体	9679
4		南塘巷与永安巷交叉口以东180m	3235	105	地面	129
5		南熏街与丽景街交叉口西北侧	6198	700	立体	3719
6		兴庆区政府服务大厅西侧	14666	1460	立体	8800
7		第十九小学原有室外操场	5415	140	地下	3190
8		华兴高级中学操场	16718	500	地下	10847
9		林华南巷 1	2831	310	地面+立体	3262
10		林华南巷 2				
11		天平街原有室外操场	11780	295	地下	6924
12		名人广场	36900	1000	地下	24262
小计			123834	6995		75515
1	西夏区	市公安局西夏区分局东侧	2800	350	立体	1680
2		贺兰山西路与丽子园北街以西 100m	2941	100	地面	118
3		宁华园正北侧	10000	350	地面	400
4		和佳居小区 1 号楼西南侧	3122	100	地面	125
5		黄河西路与金波南街交叉口以南 160m	2888	100	地面	116
6		文昌南街与济民西路交叉口西北侧	8945	300	地面	358
7		同心路与北京路交叉口西北侧	1148	180	立体	689
8		宁夏国民体质监测中心东侧	18813	1880	立体	11288
9		峡口巷中石油宁夏分公司南侧	1998	65	地面	80
10		利丰顺生猪屠宰场以南 180m	8939	300	地面	358
11		利丰顺生猪屠宰场以西 600m	10646	350	地面	426
小			72240	4075		15636

计						
1	金凤区	银川市铁路运输法院北侧	6769	700	立体	4061
2		银川文化艺术博览中心北侧 150m	12687	420	地面	507
3		丰乐街与居安家园南巷交叉 口西南侧	7826	270	地面	313
4		新城北门清真寺北侧	3070	100	地面	123
5		银川市文化艺术博览中心东 侧 400m	5072	169	地面	203
6		银川新闻传媒集团融媒大厦 北侧	10165	1000	立体	6099
7		银川新闻传媒集团融媒大厦 西侧	12075	400	地面	403
8		银川文化艺术博览中心东南 侧	16211	540	地面	540
9		银川文化艺术博览中心西侧 亲水南大街路侧	14167	1417	立体	8500
10		哈尔滨路与宁安北街交叉 口以南 400m 东侧	6402	220	地面	213
11		哈尔滨路与宁安北街交叉 口以南 400m 西侧	6400	220	地面	213
12		哈尔滨路与宁安北街交叉 口以南 700m 西侧	4295	150	地面	143
13		银川丝路经济园领航大厦西 南侧交叉口以西 200m	6757	225	地面	225
14		银川丝路经济园领航大厦东 南侧	4134	140	地面	138
15		银川丝路经济园东北角东北 侧	4284	140	地面	143
16		中国石化加油站（阅海站） 以北 180m	7510	750	立体	4506
17		阅福路与福安巷交叉口	10880	315	地下	5240
18		枕水巷南侧	11000	334	地下	5272
19		阅海湾商务区	48000	5600	地下	85000
20		金凤区双阅巷停车场	7200	240	地面	1000
小计		204904	13350		122843	

总计			400978	24420		213994
----	--	--	--------	-------	--	--------

## **(二) 资金筹措**

建立多元化、可持续的资金筹措机制，破解建设资金瓶颈，坚持“政府引导、市场主导、社会参与、多元投入”的原则，创新投融资模式，拓宽资金来源渠道，为停车设施的高质量建设与智慧化运营提供坚实保障。

### **1.强化政府引导与财政保障，发挥“定盘星”作用**

政府投资是保障公益性、基础性停车设施建设的关键。在“十五五”期间，市、区两级财政应持续加大投入，设立或扩大停车设施建设专项资金，重点向城市核心区、老旧小区、医院、学校、交通枢纽等停车供需矛盾尖锐区域倾斜。积极争取中央及自治区级财政补助、专项债等政策性资金支持，将符合条件的公共停车场项目纳入政府优先支持范畴。同时，完善土地供应政策，对政府投资或 PPP 模式的公共停车场项目，优先保障用地需求，探索以划拨或优惠出让方式供地，降低项目前期成本。

### **2.深化政府与社会资本合作（PPP），激发市场“活力源”**

大力推广政府和社会资本合作（PPP）模式，是撬动社会投资、提升运营效率的核心路径。针对具备一定收益能力的公共停车场项目，通过特许经营、股权合作、委托运营等方式，吸引具备资金实力和专业管理经验的社会资本方参

与。政府可通过授予特许经营权、提供可行性缺口补助、合理配置周边商业资源等方式，增强项目吸引力，确保社会资本获得合理回报。建立健全 PPP 项目全生命周期管理机制，明确风险分担、绩效考核与监管标准，保障项目长期稳定运营，实现政府、企业、公众三方共赢。

### **3.全面激活社会资本投资，释放“新动能”**

充分发挥市场在资源配置中的决定性作用，营造公平、开放、透明的投资环境。严格落实新建、改建、扩建项目配建停车设施的强制性标准，确保开发主体承担相应责任。鼓励社会资本利用自有土地、闲置场地、桥下空间等资源，投资建设机械式立体停车库、智慧停车楼等集约化设施。支持房地产开发、物业管理、专业停车运营企业等市场主体，通过独资、合资、租赁经营等多种形式，参与公共停车场的投资、建设与运营管理。简化审批流程，落实税费优惠政策，降低社会资本进入门槛和运营成本。

### **4.拓展金融支持渠道，畅通“输血”通道**

积极引导金融机构创新金融产品和服务，加大对停车设施建设的信贷支持力度。鼓励银行等金融机构开发针对停车场项目的专项贷款、绿色信贷产品。支持符合条件的停车运营企业通过发行企业债券、资产证券化（如 REITs）等方式，在资本市场直接融资，盘活存量资产。探索设立市级停车产业引导基金，吸引保险、信托等长期资本投入，形成多元化、

多层次的融资体系。

通过构建“财政保障+PPP合作+社会投资+金融支持”四位一体的资金筹措格局，银川市将有效整合各方资源，形成强大合力，为“十五五”停车规划的落地实施提供坚实的资金支撑，切实提升城市停车治理能力。

## 七、保障体系

### （一）完善政策法规保障

构建系统完备、科学规范、运行有效的停车管理政策法规体系，为银川市停车场建设规划的落地实施提供坚实的制度基础和法律保障，确保停车场从规划、建设、运营到管理的全流程均有法可依、有章可循。

#### 1.健全停车管理法规

推动修订或制定银川市停车场建设与管理的不地方性法规或政府规章，明确各类停车场（包括公共停车场、专用停车场、道路临时停车泊位、临时停车场和非机动车停放区点）的规划、建设、使用、运营及各方法律责任。

明确管理职责与执法依据，进一步清晰界定交通管理、自然资源、住建、发改、城管、市场监管等部门在停车场规划、建设、运营管理中的具体职责分工与协作机制，避免职能交叉或空白，为联合执法提供明确依据。

强化规划建设的刚性约束，在法规中落实停车场专项规划的法律地位，确保其与国土空间总体规划衔接。明确规定

新建、改建、扩建的公共建筑、住宅区等必须严格按照配建标准建设停车场，且应与主体工程同时设计、同时施工、同时交付使用。对擅自改变停车场规划用途或挪作他用的行为，设定严厉且可操作的处罚措施。

规范临时停车场与土地复合利用，制定利用待建土地、空闲厂区、边角空地、桥下空间以及道路、广场、公园、绿地地下空间建设临时或永久停车场的审批流程、安全管理要求和退出机制，鼓励土地集约复合利用。

## **2.完善配套技术标准**

出台或修订一系列与法规相配套的技术标准与操作规范，为停车场项目的规划、设计、建设、运营及维护全生命周期提供明确的技术依据和操作指南，从根本上提升行业整体水平。

建立健全标准体系框架，系统性构建覆盖停车场规划选址、建筑设计、智能系统、交通组织、运营服务、绿色环保等多个维度的技术标准与规范体系。明确各类标准（如国家标准、行业标准、地方标准、团体标准）的定位与分工，确保体系的完整性、协调性和前瞻性。

## **3.优化扶持激励政策**

落实对社会资本的优惠扶持政策，制定并公开透明的操作细则，对符合条件的社会资本投资停车场项目（尤其是立体停车库、地下停车场、P+R设施等），给予相应激励措施。

具体包括：

（1）容积率奖励，对超配建停车位或向社会提供公共停车服务的企业，将在规划条件上给予一定的容积率补偿；

（2）行政事业性收费减免，在建设阶段予以支持，减免城市基础设施配套费、人防易地建设费等费用；

（3）财政资金支持，针对建设成本高、公益性强的项目，提供一次性建设补贴或贷款贴息；

（4）税收优惠，积极落实国家相关税收减免政策，并可在地方权限范围内探索实施一定比例的税收返还。通过以上“奖、免、补、减”的综合举措，切实降低投资运营成本，提升项目收益预期，有效激发市场活力。

（5）建立健全错时共享停车激励机制，通过财政补贴、费用减免或评优评先等方式，鼓励机关、企事业单位、商业设施和住宅小区将其专用停车场在非工作时间段向社会开放，盘活存量停车资源。法规层面需明确共享各方的权利、义务和安全责任。

## **（二）强化建设资金保障**

构建“政府引导、市场主导、社会参与”的多元化投融资格局，综合运用财政、金融、价格等多种政策工具，有效破解停车场建设的资金瓶颈，确保规划项目顺利实施。

### **1.加大政府财政投入**

建立财政资金稳定投入机制，明确市、区两级财政在停

车场建设中的事权与支出责任，设立停车场建设专项资金，并纳入中长期财政规划和年度预算，确保资金投入的稳定性和连续性。

突出财政资金支持重点，财政资金应发挥“四两拨千斤”的引导作用，优先保障纯公益性、战略性的项目，包括但不限于中心城区公共停车场、市级智慧停车管理平台、城市外围 P+R 换乘停车场、医院学校周边缓解性停车设施以及老旧小区改造配套停车场等项目的资本金注入、投资补助和贷款贴息。

强化资金使用绩效管理，对财政资金支持的项目实行全生命周期绩效管理，建立“预算编制有目标、预算执行有监控、项目完成有评价、评价结果有应用”的管理闭环，提高资金使用效益。

## 2.创新社会资本合作模式

大力推广政府和社会资本合作（PPP）模式，通过 BOT（建设-经营-移交）、ROT（改建-经营-移交）等方式吸引优质社会资本。支持符合条件的项目申请地方政府专项债券。大力推广政府和社会资本合作（PPP）模式，针对具备一定收益能力的停车项目，精心设计交易结构，通过 BOT 建设-经营-移交）、ROT（改建-经营-移交）、TOT 转让-经营-移交）等模式，建立风险共担、利益共享的长期合作关系，吸引优质社会资本参与投资、建设和运营。

有效利用地方政府专项债券，精准谋划一批效益可观、群众急需的停车场建设项目，支持符合条件的项目申请地方政府专项债券，利用债券资金利率低、期限长的优势，降低项目融资成本，加快项目建设进度。

### **3.拓展金融支持渠道**

鼓励金融机构加大信贷支持，鼓励金融机构创新信贷产品，针对停车场项目投资回报周期长的特点，提供中长期优惠利率贷款。探索以停车场经营权、收费权为质押的融资模式，破解中小企业融资难题。

支持国有企业利用资本市场融资，支持有实力的市属国有企业发行停车场建设专项企业债券，募集资金用于成规模、网络化的停车设施建设。同时，探索开展预期收益权质押、资产证券化（ABS）等融资方式，将未来稳定的停车收费收益转化为即期的融资能力，盘活存量资产，实现滚动开发。

### **4.优化投资回报机制**

深化市场化收费改革，坚决落实“谁投资、谁受益”原则，进一步完善主要由市场决定价格的停车收费机制。政府主管部门主要监管定价行为的合规性，保障投资主体合法的停车收费权益，稳定市场预期，增强投资吸引力。

实施精准的财政激励与补贴，对积极提供错时共享停车位的企事业单位、居民小区或个人，市、区财政可给予一次性奖励或按共享车位数给予年度运营补贴。对在停车矛盾突

出区域投资建设停车设施的企业，可探索实行运营初期税收减免等政策，降低其运营成本，提高项目经济可行性。

### **（三）健全协同管理机制**

#### **1.明确协同管理职责**

停车运营管理牵涉到规划、建设、管理与经营等部门，是一个十分复杂的管理系统。应坚持政府统筹，构建多层次、多条线联动的工作机制，形成各级各部门齐抓共管局面，针对性地纾解各类停车问题。

为实现停车设施规划、供给、收费及信息化的顺利实现，首先应建立统一、协调、高效、权威的管理体制机制，明确停车主管部门，并成立专门的停车管理机构进行统一管理，负责制定规章政策和监管，理顺各级政府及部门的管理职责，协调停车管理与城市其它方面管理的关系，严格、规范管理城市停车场。明确各相关部门在停车规划、建设、管理、运营四个层面的职能，加强部门合作。进一步完善现有的停车管理体制，统筹全市停车规划、建设、运营和管理工作。

根据《银川市停车场规划建设和车辆停放管理条例》，各部门的职责分工如下：

（1）人民政府负责对停车场管理工作进行统一领导，建立统筹协调机制，研究解决重大问题，加强对公共停车场建设的投入；

（2）公安局交管分局作为主管部门，负责本行政区域

内机动车停放和停车场的管理工作，牵头编制停车场专项规划和机动车道路临时停放方案，设置、评估和调整道路临时停车泊位，负责经营性停车场的备案管理，制定停车场和车辆停放规范，对擅自收费、改变停车场功能、违规停放等违法行为进行查处；

（3）审批服务管理局负责经营性停车场的市场主体登记审批；

（4）城市管理局负责本行政区域内非机动车停放和非机动车停车区（点）的施划与日常管理，监督停车场内的日常环境卫生工作，查处擅自在道路和公共区域设置地桩、地锁等障碍物行为；

（5）自然资源局负责在国土空间规划中科学规划停车场用地和布局，组织编制并动态调整建筑物配件停车泊位标准；

（6）发改委负责确定停车收费标准，对实行政府定价、政府指导价的，会同有关部门制定差别化价格；

（7）住房和城乡建设局负责对停车场工程建设的质量进行监督管理，在城市更新项目中，统筹落实停车场的建设与改造要求；

（8）市场监督管理局负责对停车场明码标价执行情况的监督检查，查处价格违法行为，对无证经营等行为进行查处；

(9) 消防救援机构负责对停车场的消防安全进行监督检查，确保消防通道畅通，并参与对停车场管理人员的业务培训。

## **2.规范泊位审批管理**

着重加强对临时停车位的管理，登记核实所有合理的停车位，有效平衡车辆增长与停车位增长。普查登记核实住宅区所有停车场停车位，加强对利用小区公共用地、绿地和小区道路停车的申报和管理；普查登记核实办公商业所有停车场停车位，加强对利用建筑物周边空地停车的申报和管理。

## **3.推动专业化运营发展**

培育市场化运营主体，通过政策引导，鼓励现有停车管理企业通过兼并、重组、战略合作等方式整合资源，减少“小、散、乱”现象，培育若干家资金雄厚、技术先进、管理规范的专业化、规模化的停车运营服务商，形成良性竞争的市场格局。

推广统一运营管理模式，支持龙头企业以片区或项目为单位，对多个公共停车场、路内泊位实行“统一标识、统一收费、统一服务标准”的集约化运营，通过规模化降低单位运营成本，提升管理效率和服务水平。

建立现代企业制度与服务标准，引导运营企业建立现代企业管理制度，制定并严格执行停车场运营服务规范，涵盖

安保、保洁、维护、客服等全流程，实现服务的标准化、专业化，显著改善用户体验。

#### **(四) 健全监管评估体系**

建立全过程、常态化、数字化的监督评估机制，形成“规划-建设-运营-反馈”的管理闭环，确保规划目标如期实现，资源高效利用，公共服务质量持续提升。

##### **1. 强化全过程监管**

###### **(1) 建设期精准化监管**

规范前期流程，加强对项目立项、工程设计、招标投标等环节的合规性监督，确保程序公开、公平、公正，从源头保障项目质量。

严控工程质量与安全，建立由住建部门牵头，第三方检测机构参与的工程质量与安全飞行检查制度，对基坑、钢结构、机械设备安装等关键工序和环节进行重点抽查，确保施工符合国家强制标准和设计规范。

动态跟踪建设进度，依托重大项目管理系统，对政府投资和社会投资的停车场项目实行月度进度报送与预警机制，及时发现并协调解决建设过程中的卡点、难点问题，确保项目按计划推进。

###### **(2) 运营期标准化与常态化监管**

建立服务与信誉标准，建立健全覆盖所有类型停车场的运营服务标准和质量信誉考核体系，明确从业人员规范、设

施维护要求、环境卫生标准、应急处置流程等。

加强经营行为监管，加强对收费标准执行、明码标价、财务管理、税务申报的日常监督检查，严厉打击私自设卡、超标准收费、不提供正规票据等违规行为，维护市场秩序。

保障数据与安全，强化数据安全监管，要求所有联网停车场运营方严格遵守数据安全规定，防止车主个人信息和停车数据泄露。同时，定期开展消防安全、设备安全专项检查，消除安全隐患。

## **2.建立动态评估机制**

实施周期性评估，建立规划实施年度监测、中期评估（第三年）和终期总结制度。年度监测侧重于项目进度和数据采集；中期评估全面检视规划执行情况；终期总结为下一轮规划提供基础。

构建量化评估指标体系，对停车供给总量、结构分布（如公共/配建、地上/地下、各区分布）、使用效率（如周转率、平均停放时长、泊位利用率）、政策效果（如共享车位使用率、智慧平台用户数、投诉率）等进行多维度量化评估，形成评估报告。

强化成果应用与规划优化，建立“评估-反馈-调整”机制，将评估结果作为考核和政策调整的核心依据。根据评估结果和城市发展新需求（如新区开发、重大交通线路开通），经过法定程序，对规划的项目库、布局、策略进行动态调整和

优化，增强规划的适应性和弹性。

### 3.实施绩效考核问责

纳入政府绩效考核体系，将停车场规划建设管理的各项核心指标（如新增泊位数、共享泊位开放率、项目开工率、群众满意度）纳入各相关责任部门（如各区政府、市住建局、自然资源局、交管局）的年度绩效考核，权重适度倾斜，形成硬性约束。

建立层层落实的责任制，明确各项任务的责任单位、责任人和完成时限，实行“清单制+责任制”。领导小组办公室定期督查并通报进展情况。

严格执行督办问责，对工作推进不力、未按时完成目标任务的个人和单位，进行专项督办、约谈提醒；对失职渎职、造成严重后果的，依法依规严肃问责，确保政令畅通、执行有力。

### 4.畅通社会监督渠道

全面推进信息公开，通过政府门户网站、智慧停车 APP 等渠道，主动公开停车场专项规划、项目建设计划、收费标准、运营企业备案信息、特许经营情况等，保障市民的知情权和监督权。

建立便捷的公众反馈平台，设立并广泛宣传统一的公众投诉和建议平台如 12345 热线专属标签、APP 内一键反馈功能），建立“受理-分发-处理-反馈”的闭环机制，确保群众

诉求得到及时响应和有效解决。

主动引入多元监督，定期举办新闻发布会、市民开放日等活动，主动接受人大代表、政协委员、媒体和公众的监督。邀请第三方机构开展独立评估，并将评价结果向社会公布，以公开促规范，以监督促提升。

## 附表

附表 1：现状路外公共停车场清单列表

附表 2：“十五五”新建公共停车场清单列表

## 附图

附图 1：中心城区公共停车场分布现状图

附图 2：中心城区公共停车场布局规划图

附图 3：兴庆区公共停车场布局规划图

附图 4：金凤区公共停车场布局规划图

附图 5：西夏区公共停车场布局规划图