



佳木斯市中心城区停车设施专项规划 暨近期停车改善行动方案

【公示稿】

2026 年 07 月

前言

近年来，随着佳木斯市机动车保有量持续增长，中心城区停车供需矛盾日益突出，医院、学校、商业中心及老旧居住区等重点区域停车难、停车乱问题较为明显。部分区域因违停、占道停车导致道路通行效率下降、慢行空间受损、交通拥堵加剧，已成为影响城市交通运行和居民生活品质的重要问题。

为贯彻落实国家关于城市更新、完整居住社区建设和城市静态交通治理等相关政策要求，进一步完善城市停车设施体系，优化停车资源配置，改善城市交通环境，提升城市综合承载能力，组织编制本次规划。

规划旨在通过系统化、科学化的停车设施规划与管理，统筹停车供给、交通组织与城市空间品质提升，推动形成“配建停车为主体、公共停车为辅助、路内停车为补充”的停车发展格局，逐步缓解停车供需矛盾，改善居民出行环境，提升城市交通运行效率和城市品质。



规划范围与期限



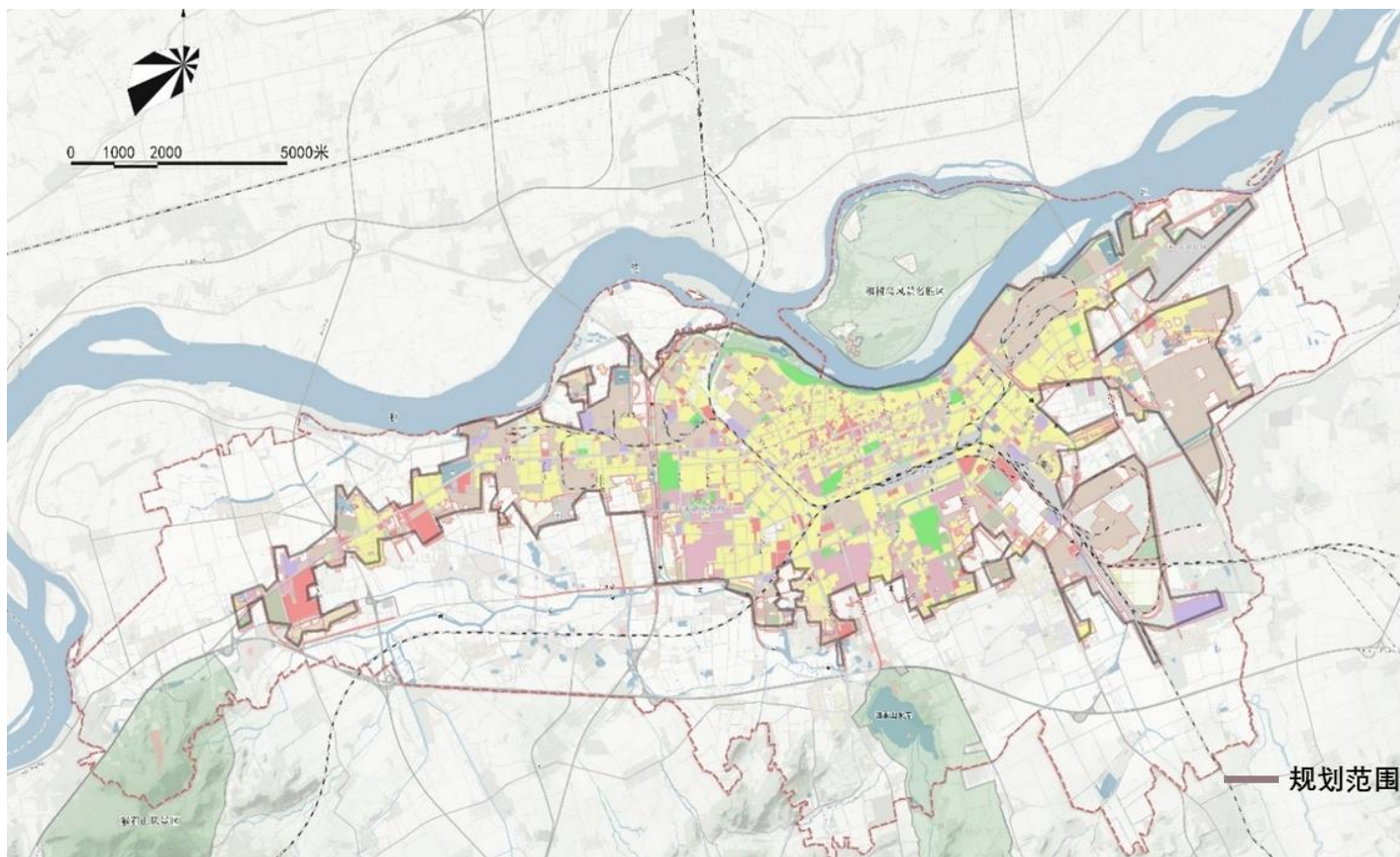
规划期限

规划近期至2027年
规划远期至2035年



规划范围

佳木斯市中心城区
面积82.5平方公里

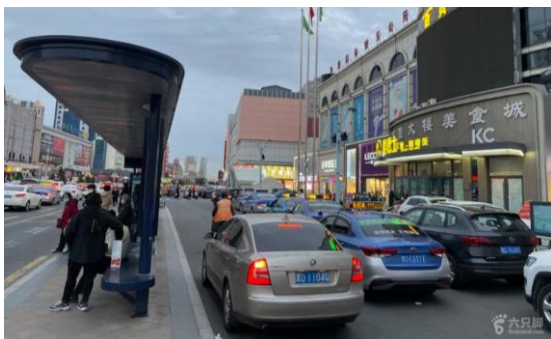
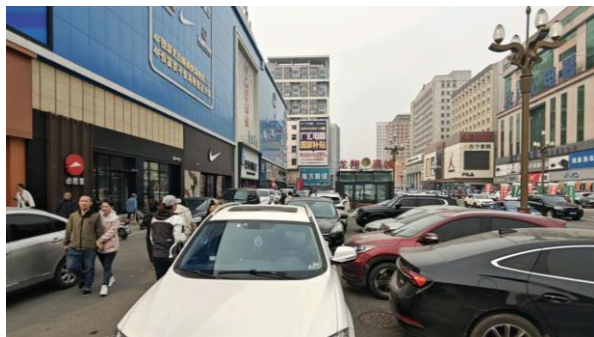


现状停车问题分析

01

停车供需矛盾突出

重点区域停车缺口明显



02

路内停车影响交通

占道停车影响道路通行



03

医院学校停车压力大

高峰期交通拥堵明显



04

慢行环境受损

步行、非机动车空间被侵占



停车问题带来的城市影响

停车问题已不仅是“停车难”，更逐渐影响城市交通运行、公共安全与城市品质。



停车问题突出

停车供需失衡，违停、占道停车增加

交通拥堵加剧

道路通行效率下降，高峰期排队严重



慢行环境受损

步行空间被侵占，非机动车通行受阻

城市品质下降

景观环境受影响，城市形象与宜居性下降



学生出行安全隐患

学校周边接送车辆集中，违停及交通混乱问题突出，影响学生步行安全。

医院周边交通混乱

医院停车需求高峰明显，车辆排队及占道停车现象较多，影响急救及道路通行。

城市景观环境下降

无序停车侵占公共空间，影响街道景观、慢行体验与城市品质。

规划目标

总目标

构建“配建停车为主体、公共停车为辅助、路内停车为补充、共享停车为支撑”的停车体系

动静态交
通平衡

停车秩序
更优化

慢行空间
有保障



近期（2027年）

- 停车秩序不断优化
- 就业、娱乐出行不填堵
- 就医、就学出行更放心
- 城市展示界面慢行更畅通

远期（2035年）

形成结构合理、布局完善、运行高效的停车体系

总体策略

一、完善停车政策，运用经济手段优化停车秩序

- 构建以需求管理为核心的政策体系，机动车停车服务收费应当按照路内高于路外、重点区域高于一般区域、交通拥堵时段高于空闲时段的原则。
- 鼓励“错时共享”，合理利用停车资源。

二、建管结合，综合施策解决停车问题引发的城市病

设施补充

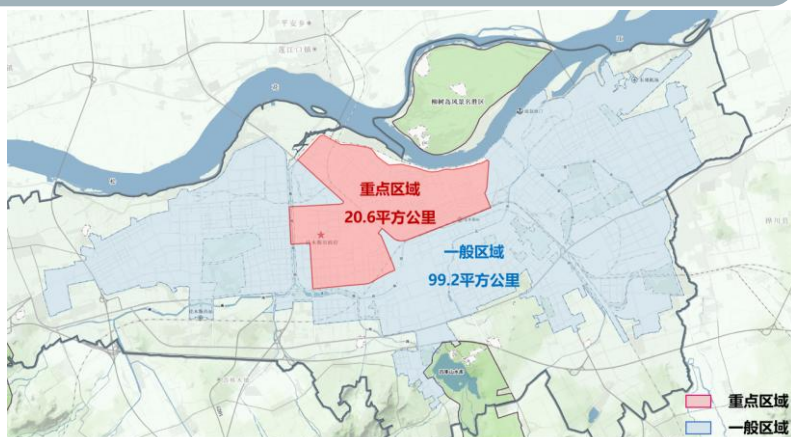
- 结合控规保障配建停车场、公共停车场落地
- 针灸式增补停车设施
- 鼓励土地复合高效利用

停车管理

- 加强违章停车管理
- 限时交通管控
- 优化划线停车位、提升步行环境

三、施行停车需求管理，制定分区域差异化供给与管理策略

- 重点区域通过经济杠杆，提高路内泊位周转率，引导车辆由路内向路外转移；
- 一般区域收费标准低于重点区域。



停车需求预测

2035年 停车需求预测 **35.1万** 个泊位

基本停车需求 **31.9万个**

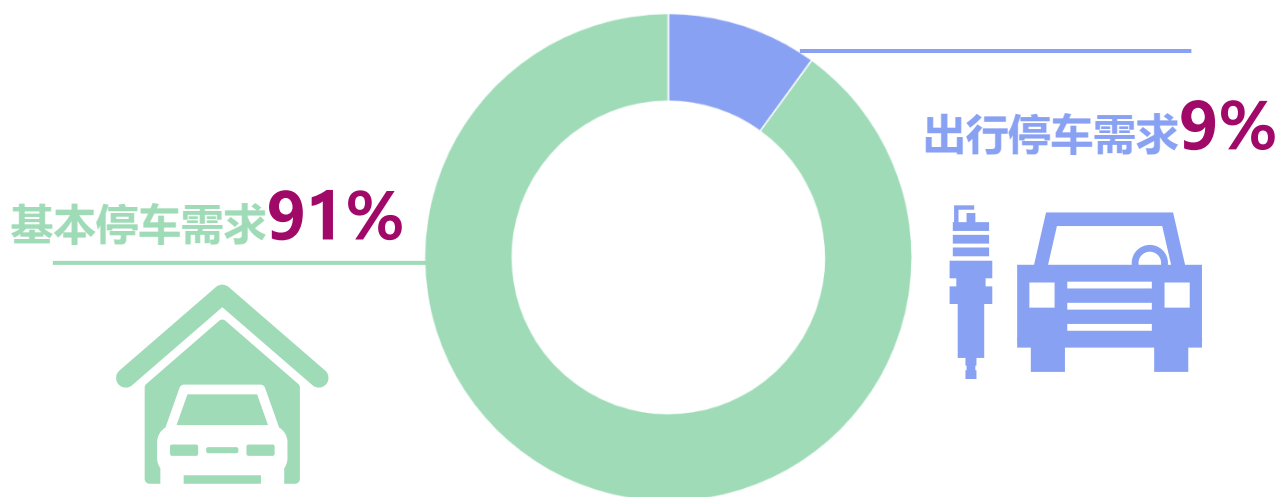


即**夜间停车需求**，主要是为居民或单位车辆夜间停放服务。

出行停车需求 **3.2万个**



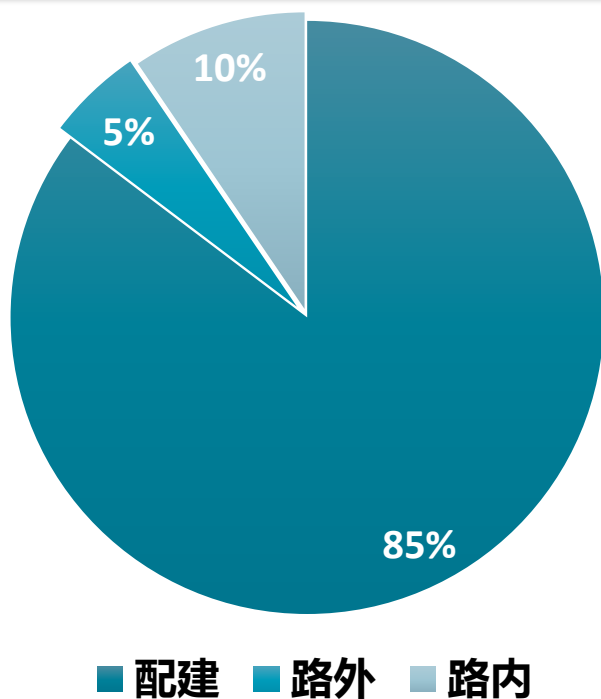
日间停车需求的主要部分，主要由社会经济活动产生的各种出行所形成。



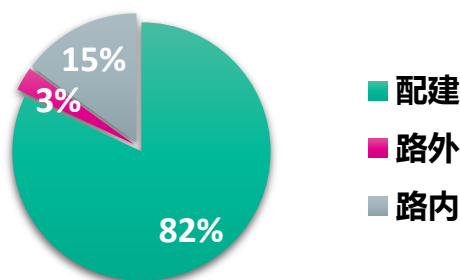
停车供给结构

优化停车供给结构，构建配建为主、公共为辅、路内为补充的停车体系，并与城市综合交通发展战略相适应、与道路网容量相匹配。

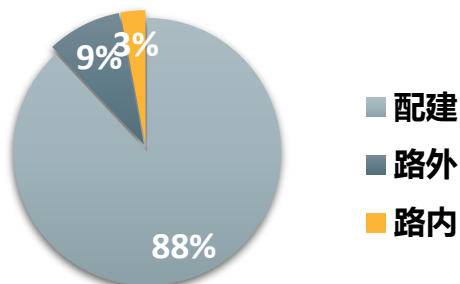
中心城区停车供给结构



重点区域停车供给结构



一般区域停车供给结构



配建停车

建立配建标准的动态优化机制，新建、改建建筑按适时停车配建标准严格执行，并充分预留电动汽车充电设施建设安装条件。

路外公共停车

中心区宜配置中小型停车场，外围区可根据需求适度规划大型公共停车场。集约节约利用土地资源，鼓励复合建设立体公共停车场。

路内停车

控制中心城区的路内停车位规模。建议逐步消减与公共停车场相邻道路、主干路以及对交通产生影响的长时间停放的路内停车泊位。

配建停车规划



完善停车配建指标体系

区域差别化

城市重点区域停车配建标准低于一般区域，重点区域建筑物应设置上限标准，合理控制停车设施规模。

适度超前

建筑物配建车位要适应车辆增长与城市发展，标准的制定适度超前考虑，使静态交通建设与动态交通发展相匹配。

动态发展

根据停车需求的发展和停车策略的变化及时调整建筑物停车配建标准。

可操作性

将建筑物配建指标与建筑物的使用性质、建设规模一一对应，对不同类别的建筑物根据其停车需求的差异制定不同的配建指标。



挖潜老旧居住区停车空间

老旧小区停车设施建设应贯彻“先内部、再外部”和“先平面、再立体”的推进方式，宜优先采用小区内部道路、绿化等平面空间优化挖潜的改造方式。



结合绿荫设置停车位



建设机械式停车设施



施划夜间路内停车位



鼓励共享停车

路外公共停车场规划

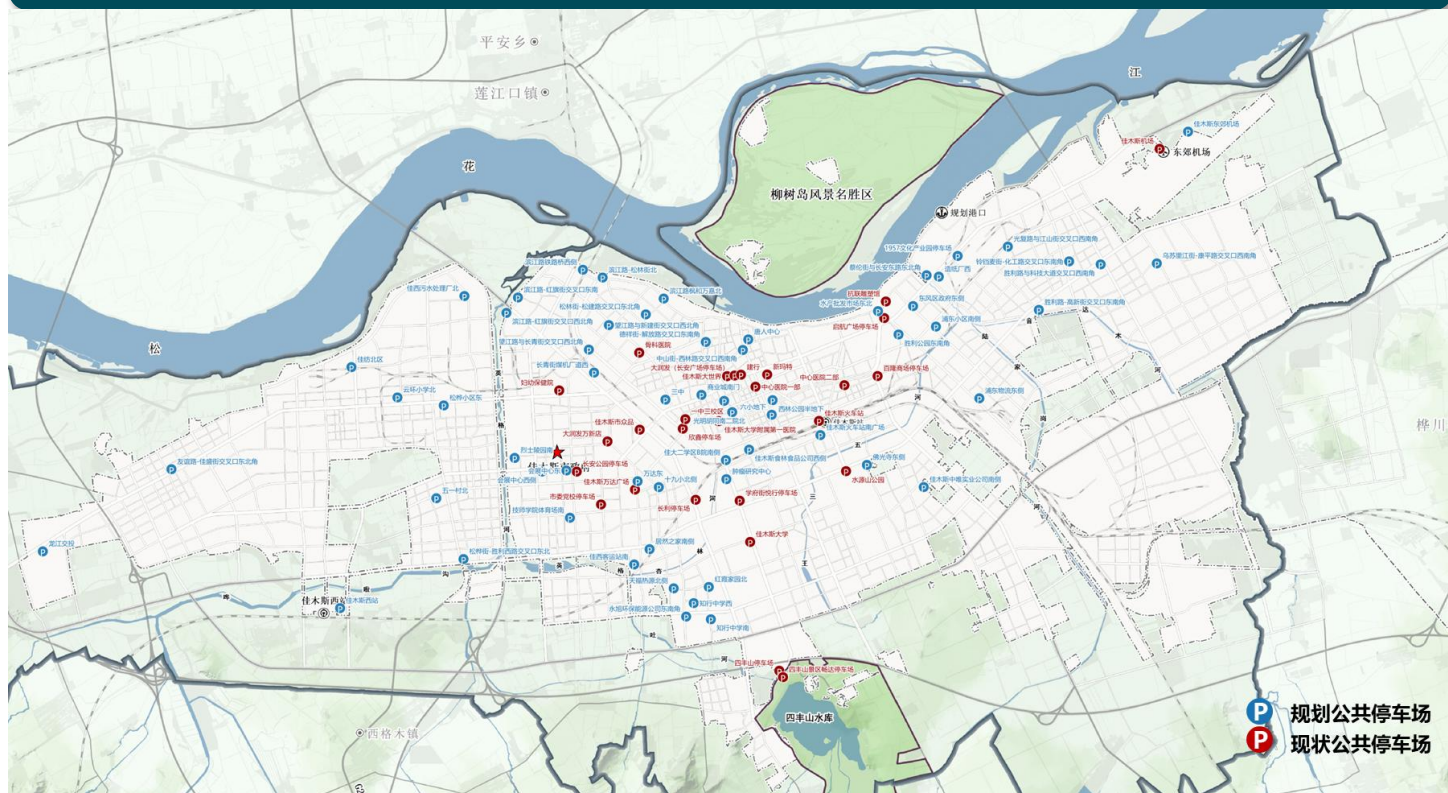
公共停车场供给情况

规划远期中心城区公共停车泊位供给15015个，其中，新增社会公共停车场60处，可提供机动车泊位数10066个。

公共停车场布局原则

衔接既有规划公共停车场，注重空间挖潜，充分利用既有空间资源，规划布局遵循小而分散的原则。结合城市更新，鼓励集约建设形式。

远期路外公共停车场布局规划



停车管理政策

一、完善差异化停车收费政策

- 以“重点区高于一般区、路内高于路外、高峰高于平峰”为原则，差异化制定收费标准；
- 采取阶梯收费，提高道路停车位周转率；
- 夜间时段允许居民免费路内停车。

二、加强对非法停车查处，定期清理僵尸车

三、建立停车共享平台，完善共享停车政策

四、发展智慧停车，提高停车设施利用率

- 通过停车诱导系统，打通车位信息，实现车位共享、错时停放，提高泊位周转率，释放车位潜能；
- 利用号牌识别与电子支付，便捷支付减少排队进出时间，透明收费减少社会矛盾及管理成本。

五、鼓励社会资本投资，推动停车产业化发展

近期建设重点

聚焦在停车矛盾突出、负外部性影响大的地区，
缓解因停车问题带来的城市病。

聚焦 道路治堵

老城商业集中区
老城公建集中区
新城万达商圈

聚焦 学生就学安全

一中
保卫路沿线
联盟路沿线

聚焦 就医停车保障

中心医院
二院

聚焦 城市面貌提升

滨江路
中山街
西林路

