

《拉萨市“十五五”停车设施专项规划》

(征求意见稿)

2026 年 7 月

北京民生智库科技信息咨询有限公司

目录

目录

第一章 总则.....1

 第一条 规划范围 1

 第二条 规划年限 1

 第三条 规划对象 1

第二章 发展目标与策略..... 2

 第四条 总体目标 2

 第五条 近远期分阶段目标 2

 （一）近期目标（至 2030 年） 2

 （二）远期目标（至 2035 年） 3

 第六条 发展策略 3

 （一）策略一：分类施策，差别化供给 3

 （二）策略二：分区调控，精准布局 4

 （三）策略三：集约高效，立体发展 5

 （四）策略四：智慧引领，共享开放 5

 （五）策略五：价格引导，执法协同 6

第三章 停车设施配建标准.....7

 第七条 制定依据与适用范围 7

 第八条 建筑物分类与配建指标调整 7

 （一）建筑分类调整 7

 第九条 公共停车场配建标准 8

 （一）选址与用地标准 8

 （二）不同场景配建密度标准 8

 第十条 路内停车位建设标准 9

 （一）设置原则 9

 （二）分区分类管控标准 9

 第十一条 小微（临时）停车场配建标准 9

 （一）选址标准 9

 （二）特殊区域要求 10

第四章 分区停车设施建设规划11

 第十二条 城关区：严控增量、优化存量、智慧提升 12

 （一）一类区（严格控制区） 12

 （二）二类区（适度供给区） 13

 第十三条 堆龙德庆区：补齐短板、枢纽配套、适度配置 15

 （一）二类区（适度供给区） 15

 （二）三类区(宽松发展区) 16

 第十四条 达孜区：基础先行、弹性预留、服务产业 17

 （一）三类区(宽松发展区) 17

 第十五条 功能园区（经开区、高新区、文创园区）：优化管理、盘活存量、智慧赋能 18

(一) 建设方向	18
(二) 分区优化策略与项目安排	18
第五章 智慧停车系统	21
第十六条 系统架构	21
第十七条 功能模块	21
第十八条 实施路径	22
第六章 重点片区停车综合改善规划	24
第十九条 重点商务地区：集约扩容、共享联动	24
(一) 规划范围	24
(二) 核心问题	24
(三) 规划措施	24
第二十条 大型医院：扩容优序、智慧畅行	26
(一) 规划范围	26
(二) 核心问题	26
(三) 规划措施	26
第二十一条 学校：错峰增位、安全护航	27
(一) 规划范围	27
(二) 核心问题	27
(三) 规划措施	27
第二十二条 景区：分区适配、智慧疏解	29
(一) 规划范围	29
(二) 停车缺口特征	29
(三) 规划措施	30
第二十三条 背街小巷：空间挖潜、共治畅行	31
(一) 现状痛点	31
(二) 用地布局	31
(三) 规划措施	31
第七章 近远期建设计划及项目库	34
第二十四条 建设目标	34
第二十五条 重点项目库	34
(一) 公共停车场建设项目	34
(二) 停车设施改造项目（立体化升级）	35
(三) 共享停车规划项目	36
(四) 路内停车设施项目	37
(五) 智慧停车配套项目	38
第二十六条 远期重点建设项目库	39
第二十七条 空间利用	41
(一) 规划控制线衔接适配	41
(二) 空间布局说明	41
第二十八条 充电桩空间布局规划	42
(一) 核心景区与交通干线	42
(二) 老旧小区	42

（三）城乡统筹	42
第八章 停车管理保障措施.....	43
第二十九条 组织保障	43
第三十条 政策保障	43
第三十一条 用地保障	43
第三十二条 资金保障	43
第三十三条 数据保障	43
第三十四条 监督评估	44

第一章 总则

第一条 规划范围

本次规划范围与拉萨市国土空间总体规划（2021-2035 年）中心城区范围一致，东起达孜大桥，西至象雄美朵园区南至拉萨高新技术产业开发区、西藏文化旅游创意园区北抵拉萨河以北自然山体下，总面积约 360 平方公里（实际建设用地 192 平方公里）。

第二条 规划年限

本轮停车设施专项规划年限为：2025--2030 年。

第三条 规划对象

本轮规划主要对象为社会性小客车的停放设施，包括建筑物配建停车场、独立建设的城市公共停车场、小微停车场（临时停车场）和路内停车位。

第二章 发展目标与策略

第四条 总体目标

立足拉萨“国际旅游城市、国家历史文化名城”的城市发展战略定位，以构建现代化城市静态交通体系为核心导向，通过系统规划、创新机制与智慧赋能，建立供需动态平衡、资源集约利用、服务便捷高效的停车发展新模式。到2030年，力争中心城区车位供给水平较现状显著提升，基本车位保障能力持续增强，全面支撑拉萨国际旅游城市形象提升与居民生活品质改善。

第五条 近远期分阶段目标

（一）近期目标（至2030年）

通过增量建设与存量挖潜双轮驱动，着力解决重点区域“停车难、停车乱”问题，基本形成以配建为主、公共为辅、路内为补充的供给结构，核心区路内泊位周转率明显提升，停车秩序显著改善。

一类区（严格控制区）：控制路内泊位总量，以限时管理、周转引导、供给管控短时停放，优先保障绿色出行，实现停车秩序显著好转。

二类区（适度供给区）：适度增加供给，重点推进机关单位共享开放，缓解居住与商业停车矛盾，基本实现“有位可用、有序停车”。

三类区（宽松发展区）：严格落实新建项目配建标准，保障基本车位供给与区域发展同步协调，满足快速增长的停车需求。

（二）远期目标（至 2035 年）

建成与拉萨国际旅游城市定位相匹配、与绿色交通体系相融合的现代化城市静态交通系统，静态交通治理能力全面实现现代化。

一类区（严格控制区）：维持停车供给总量稳定，通过智慧化管理持续提升周转效率，鼓励“P+R”换乘出行，形成以公共交通和慢行交通为主导的出行格局。

二类区（适度供给区）：适度控制增量，重点补足结构性短板，推进立体化、复合化开发，建成与城市功能深度融合的现代化停车体系。

三类区（宽松发展区）：弹性预留发展空间，停车设施适度超前布局，有效支撑城市功能外拓和产业集聚，实现停车供给与区域发展动态平衡。

第六条 发展策略

规划拉萨市停车系统形成“分类施策、分区调控、集约高效、智慧引领、衔接上位”的总体发展策略，构建与城市空间、交通发展相协调的可持续停车体系。

（一）策略一：分类施策，差异化供给

1.基本车位保障策略

以住宅配建停车为主，保障居民夜间停车需求。新建住宅小区适度提高停车配建标准，落实“一户一位”；老旧小区通过内部改造、周边共享、路内限时停车等方式补充基本车位。

2.出行车位调控策略

以公共停车和路内停车为辅，结合公交优先发展，调控核心区停车供给。通过优化布局、周转提升、错峰共享等手段，引导小汽车合理使用，促进公共交通与非机动车出行。在交通枢纽周边推行“停车+换乘”（P+R）模式，适度降低配建标准。

（二）策略二：分区调控，精准布局

1.一类区（严格控制区）

集约高效利用现有停车资源，结合区域发展实际统筹停车资源布局，增加有限独立公共停车场，路内停车以临时上下客为主，配建停车实行上限控制。同步完善公共交通和步行系统，提供便捷的替代出行方式。

2.二类区（适度供给区）

根据实际需求适度增设公共停车设施，优化停车结构。鼓励建设立体停车设施，提高土地利用效率。路内停车实行分时收费管理，提升车位周转率。

3.三类区（宽松发展区）

结合实际合理配置停车资源，支持区域发展。鼓励市场化投资建设停车设施，适度放宽配建标准，为未来发展预留弹性。

（三）策略三：集约高效，立体发展

1. 立体化开发

在土地紧张区域优先推广机械式停车库、停车楼等集约化模式。鼓励利用公园绿地、广场、学校操场等地下空间建设停车场，实现复合利用。

2. 复合功能融合

支持停车设施与商业、办公等功能复合开发，提升综合效益。在满足停车需求的前提下，允许配置一定比例的配套服务设施。

3. 存量设施优化

通过技术改造、设施更新等方式提升既有停车场使用效率。鼓励对低效平面停车场进行立体化改造，增加车位供给。

（四）策略四：智慧引领，共享开放

1. 系统建设

构建全市统一的智慧停车系统，整合各类停车资源，实现信息查询、车位预约、无感支付、智能导航等一站式服务。

2. 资源共享

建立健全停车资源共享机制，推动机关、企事业单位、商业设施、住宅小区车位错时开放。通过价格优惠、信用激励等方式鼓励共享。

3. 数据驱动管理

依托停车大数据分析，实时监测停车供需状态，为规划、管理、政策制定提供支撑。建立停车指数评价体系，定期评估停车系统运行效能。

（五）策略五：价格引导，执法协同

1. 差异化定价

在核心区适度调节路内停车收费标准以抑制长时占用，同时对周边居民推出夜间月卡、错时优惠等惠民措施；执行“中心高于外围、路内高于路外、长时高于短时”的差别化收费原则。

2. 强化执法威慑

在背街小巷、消防通道等违停高发区域增配电子抓拍设备，加密流动巡查频次，对占用生命通道、盲道等严重违停行为依法拖移并提高处罚频次。

3. 透明服务提升

依托智慧停车平台实时公示收费标准与空位信息，推广无感支付，消除“服务不值这个价”的负面感知，引导市民从“违停博弈”转向“合规停车”。

第三章 停车设施配建标准

第七条 制定依据与适用范围

本标准制定严格遵循《中华人民共和国城乡规划法》、《城市停车规划规范》（GB/T51149-2016）、《拉萨市停车场管理办法》和《拉萨市机动车停车场条例》等政策文件，重点规范小客车、大型越野车、新能源汽车、旅游大巴、货运车、非机动车等车辆的配建要求，以及残疾人专用泊位配置标准，不含公交专用停车场。

第八条 建筑物分类与配建指标调整

（一）建筑分类调整

居住类建筑：结合现行配建指标测算，远景年居住类用地停车供给与需求可实现基本平衡，因此本次不对居住类建筑停车配建指标作调整。

公共服务与商业设施类：商业类项目停车需求呈现显著高峰期特征，万达等商业广场高峰期停车缺口突出，现有配建规模难以匹配客流停车需求，因此适当提高商业类建筑停车配建指标。

医疗类：医疗类建筑现行停车配建指标与实际就医群体停车需求存在差距，因此适度提高医疗类建筑停车配建指标。

教育类：教育类建筑现行停车配建指标难以满足实际需求，将根据学校类别差异化适度提高教育类建筑停车配建指标。

其余各类用地现行配建指标均能满足需求，因此指标不做调整。

第九条 公共停车场配建标准

（一）选址与用地标准

选址原则：应布局在停车需求集中、公共建筑密集、配建车位不足的区域，如大型商业中心、医院、学校、景区外围、交通枢纽周边及老旧居住区附近。服务半径不宜超过 300 米。

用地获取：优先利用城市闲置土地、废弃厂房、桥下空间、人防工程等存量资源。独立占地的公共停车场用地可采取划拨、出让、租赁或复合开发等多种方式保障。

（二）不同场景配建密度标准

参照拉萨市《城市停车规划规范》结合本地实际制定的机动车公共停车场差异化配建标准，按管控力度划分为一类、二类、三类区域，针对商业街区、行政办公区、旅游景区、交通枢纽、老旧社区周边五类不同使用场景设置独立核算单位与阶梯式配建指标。

整体呈现区域管控越严格（一类区）配建车位指标越高，三类宽松区指标最低的规律，不同场景核算口径区分清晰，商业街区按千平方米建筑面积、行政办公按百平方米建筑面积、旅游景区按日接待千人、交通枢纽按高峰小时吞吐量、老旧社区按百户居民分别核算停车泊位供给规模，为各片区公共停车设施规划配置提供量化依据。

第十条 路内停车位建设标准

（一）设置原则

严格限设区域：城市快速路、主干路、交通流量大的次干路；道路宽度不足 6 米的机动车道（消防通道严禁设置）；交叉口、桥梁、隧道出入口 50 米范围内；公交站点、消防栓、人行横道 30 米范围内；医院、学校出入口及周边影响区域。

允许设置条件：在交通流量相对较小、停车需求迫切的次干路及支路上，经公安交管、城管部门联合评估后，可适量设置。必须确保设置后剩余机动车道宽度满足行车要求，且不侵占非机动车道和人行道有效通行空间。

（二）分区分类管控标准

结合《拉萨市机动车停车场条例》分区管理要求，实行“三级分区管控”，精准匹配不同区域停车需求与交通承载能力：

表 4.3 路内停车位分区管控标准

分区类型	核心特征	泊位设置原则	关键管控要求
一类区（严格控制区）	道路负荷度 ≥ 0.85 ，车位缺口率超 40%，文物密集	严控存量、逐步缩减、禁增新泊位	道路负荷度超 0.7 路段严控泊位，需保留公厕便民泊位（蓝色标线）及临时上下客点。 仅在道路负荷度 < 0.7 的次干路及支路设单侧泊位，错时泊位占比 $\geq 40\%$ ；新能源泊位占比 $\geq 25\%$
二类区（适度供给区）	道路负荷度 0.6-0.7，停车需求年增 12%	适度增设、错时为主、智慧赋能	
三类区（宽松发展区）	道路负荷度 < 0.6 ，基础停车缺口大，道路宽松	保障刚需、双侧可选、生态适配	道路宽度 ≥ 8 米可设双侧泊位；允许利用闲置道路空间设置临时泊位

第十一条 小微（临时）停车场配建标准

（一）选址标准

结合拉萨停车供需精准匹配、文物优先避让、高原适配性

等原则，确定小微（临时）停车场的禁选区域与优选区域。

表 4.4 小微（临时）停车场建设禁选及优选区域

类别	具体类型	区域范围
禁选区域	文物保护核心区	八廓街古城核心区（林廓东路以西、北京东路以南、八一路以东）、布达拉宫世界文化遗产核心区（红线范围内）禁止新增小微（临时）停车场；
	生态敏感区	避免占用高原湿地、山体边坡、古树名木保护范围，远离拉萨河沿岸生态缓冲带；
	公共服务通道	不得占用消防通道、盲道、公交专用道及急救通道，学校、医院出入口 30 米内不设泊位。
优选区域	闲置低效用地	优先利用老城区闲置院落、待建土地、城市边角地、废弃厂房改造场地
	供需矛盾突出区	老城区居民区（如慈松塘社区、加荣社区）、景区外围（大昭寺北广场周边 500 米内）、医院周边（自治区人民医院、拉萨市人民医院周边 200 米内）
	地形适配区	选择地势平缓、无地质灾害风险的地块，避免深挖高填，山地周边需做边坡防护（采用本地石材砌筑，融入藏式挡墙风格）。

（二）特殊区域要求

1. 老城区（八廓街、大昭寺周边）

规模限制：单场泊位 ≤ 20 个，优先采用“垂直升降式微型立体车库”（占地面积 $\leq 20 \text{ m}^2$ ，容车量 ≥ 8 辆）。

2. 景区周边（布达拉宫、纳木错等）

接驳配套：需设置临时接驳点，配备电动接驳车，引导自驾游客换乘；

生态保护：场地周边设 ≥ 10 米宽生态缓冲带，禁止硬化面积超过场地总面积的 70%，避免破坏景区周边生态。

第四章 分区停车设施建设规划

为精准应对拉萨市不同区域停车供需矛盾与功能定位差异，本规划在现状分析与需求预测基础上，将中心城区划分为城关区、堆龙德庆区、达孜区三大分区及功能园区，并进一步细分为一类区（严格控制区）、二类区（适度供给区）、三类区（宽松发展区），实施“分区施策、分类管理”的差异化建设策略，推动停车设施与城市功能、交通结构、空间资源高效协同。

根据拉萨市城市空间结构、土地利用强度、交通特征和停车供需状况，将全市划分为三类停车政策区：

一类区（严格控制区）：包括八一路以东；当热路以南；藏热南路、滨河路以西、环岛南路、江苏大道以北。多为历史文化和商业核心区，总面积约 12 平方公里。该区域历史文化资源富集，用地紧张，交通拥堵严重，应严格控制停车供给，优先发展公共交通和慢行交通。

二类区（适度供给区）：包括林琼岗路以东、北京西路以南、八一路以西、拉萨河以北；巴尔库路以东、吉拉路以南、米琼日路以西、当热路以北；藏热南路以东、江苏大道以南、滨河路以北；学府路以东、拉萨河以南、梅香路以西、川藏公路以北；顿珠金融城；文成公主实景剧场、柳梧新区建成区等重点发展区域，总面积约 35 平方公里。该区域人口和就业岗位集中，停车供需矛盾突出，应通过适度增加供给、优化结构、加强管理等措施缓解停车问题。

三类区(宽松发展区):除一类、二类区域外的城市建成区。包括堆龙德庆区偏远片区、达孜区全域及功能园区,总面积约120平方公里。该区域处于城市外围,用地条件相对宽松,可结合实际需求合理配置停车资源,支持区域发展。

第十二条 城关区:严控增量、优化存量、智慧提升

(一) 一类区(严格控制区)

1. 现状痛点:核心景区用地紧张,旅游高峰期停车一位难求;老旧小区夜间停车缺口突出;商业街区客流潮汐特征显著,高峰供需错配。

2. 规划重点:

供需平衡:补齐居住、商业停车缺口,推行车位共享、潮汐分时管理,盘活存量优先。

风貌底线:严控停车供给总量,严禁破坏历史风貌、挤压步行空间;优先保障公共交通与慢行系统。

集约建设:拒绝粗放新增地面停车场,优先立体化、地下化改造。

3. 用地布局:利用闲置空地、待建用地、道路退线空间,优先选择已征未用或低效利用的零散地块,与社区服务中心、商超、学校等公共设施复合布局。避开古树名木与古建筑基础,停车场出入口远离文物主体,与藏式街巷尺度适配。

4. 建设规模与项目安排:

(1)微循环增泊位与共享开放：在团结新村、桑伊社区等老旧小区集中区域，结合小区内部道路微循环改造，优化街巷通行流线、规范停车布局，科学增设道路公共停车泊位；联动机关企事业单位、神力时代广场等商圈实施车位错时开放，盘活存量停车资源、缓解老旧小区停车难题。

(2)公共服务节点升级：在拉萨市人民医院、群众文化体育中心等公共服务节点，建设立体停车楼，设置即停即走落客区与无障碍通道。

(3)存量挖潜与精细配套：近期推动民族团结公园、龙王潭公园东门、拉萨市人民医院3处平面停车场立体化改造，改造后新增机械式/自走式立体车位约1100个，其中公园类改造同步配套智慧停车系统、旅游大巴临时泊位与景观化设计，医院改造配套即停即走落客区，高效缓解景区与就医场景的停车压力。

(4)路内精细治理：在宇拓路、江苏路等商业集中区，设置潮汐路内泊位，分时段满足居住与出行需求；在丹杰林路等路段，将黄色限时泊位调整为“18:00-次日8:00”夜间专用，增设智能地磁与电子公示牌；同步推进慈松塘路等沿线人行道泊位改造，新增划线泊位105个，设置限时管控与超时抓拍系统。

（二）二类区（适度供给区）

1. 现状痛点：城乡结合部闲置土地低效闲置，乡村路口车辆无序乱停；大型安居社区、援藏干部小区配套车位不足，占

道停车挤占消防与人行通道；现有停车场地缺乏生态化改造，近远期停车缺口分阶段错峰凸显。

2. 规划重点

供需平衡：分近远期梯度供给车位，近期补齐乡村片区停车短板、远期匹配居住区增长需求，盘活闲置低效土地优先新增停车资源。

生态底线：全域采用地面生态停车场模式，配套透水铺装、绿化植草车位，契合高原生态保护与藏区城乡风貌管控要求。

集约盘活：不新增建设用地指标，优先利用村内闲置空地、小区内部留白地块，轻量化落地。

3. 用地布局：优先选用存量闲置地块，不新增建设用地；停车场布局贴合居民生活区、乡村交通路口，车位间配套绿化植被，与周边居住、乡村自然风貌协调统一。

4. 建设规模与项目安排

(1) 城乡闲置土地盘活：在巴斯村北环与夺底十字路口东侧闲置地块开发地面生态停车场，整治乡村路口违停乱象，盘活低效闲置土地，满足本村村民及过境车辆临时停放需求。

(2) 居住片区配套新建：针对两处大型居住片区统筹布局生态化停车配套，拉萨第九安居园东侧临街地块、援藏干部小区闲置用地同步规划建设专用停车区域。安居园临街停车场地有效分流沿街占道停放车辆，援藏干部小区停车空间，就地消化

居民停车刚需，全面疏通小区消防通道、人行步道，保障片区通行秩序与居住安全。

第十三条 堆龙德庆区：补齐短板、枢纽配套、适度配置

（一）二类区（适度供给区）

1.现状痛点：核心路口与产业商务节点的占道停车问题突出；道路沿线、产业园区周边泊位缺口显著，部分企业与商业配套停车场资源利用效率不高，静态交通对产业通勤和居民出行的支撑能力不足。

2.规划重点：强化交通枢纽衔接，优先补齐核心路口、产业商务片区的停车短板，结合地下坡道式、地上机械式等多种建设形式，分阶段完善区域停车供给，盘活存量资源，为城市更新和产业升级提供支撑。

3.用地布局：利用交通设施用地、道路交叉口闲置地块、商业综合体与产业园区周边预留地，布局公共停车场，实现与客运站、公交站点、智轨线路的无缝衔接，减少车辆绕行。

4.建设规模与项目安排：

(1)枢纽 P+R 系统建设：结合拉贡大道与金珠西路交叉口换乘停车场项目，建设地上平面式换乘停车场，提供 300 个车位，配套新能源充电设施，与客运站、智轨站点通过步行系统无缝衔接。重点服务东嘎街道、乃琼街道等城市更新片区的产业通勤与居民出行需求，为片区产业升级提供静态交通支撑。

(2)核心路口立体停车设施建设：在拉青路与波玛路等核心交叉口，分阶段推进地下坡道式公共停车场建设，缓解核心节点停车压力。

(3)产业与道路沿线配套补充：在贾桑路与乃岗路等道路沿线交叉口，建设地上机械式公共停车场，完善产业片区与商务路段的停车供给，配套充电桩与监控系统，缓解园区停车缺口。

(4)智慧与共享提升：将柳梧大厦、群众文化中心等大型公共停车场全面接入市级智慧平台；在拉萨站、顿珠金融城等枢纽区域布设三级诱导屏；推动王府井等商圈开放共享车位，给予一定比例税收优惠或运营补贴。

(二) 三类区(宽松发展区)

1.现状痛点：产业园区、城郊路口配套停车设施匮乏，过境车流与园区通勤车辆随意占道停放；片区停车建设形式单一，平面场地土地利用率偏低。

2.规划重点：保障民生服务、文旅消费与集镇日常停车需求，优先推进公园配套、交通节点、民俗园周边的停车设施建设，实现停车功能与生态保护、文旅发展的协同。

3.用地布局：利用道路交叉口闲置地块、产业园区周边低效空地布局停车设施，结合交通换乘、园区通勤需求充分利用道路退线与成片闲置土地，匹配产业片区拓展建设节奏。

4.建设规模与项目安排：

(1)集镇与交通节点停车完善：在集镇区利用闲置空地建设便民停车场，增设农产品运输临时车位，保障民生运输需求。

(2)城郊产业路口与交通枢纽停车完善：在堆龙德庆区主干道交叉口闲置地块布局多层立体、地下坡道式，分批次扩容泊位供给，配套通勤、过境车流专属停放区域，衔接城市主干公交体系，保障产业通勤与跨片区换乘交通集散需求。

第十四条 达孜区：基础先行、弹性预留、服务产业

(一) 三类区(宽松发展区)

1.现状痛点：德庆公园、镇江公园等核心商圈及公共服务区域停车需求大；集镇区部分核心路段停车秩序混乱，泊位周转率低，医院、学校周边临时停车缺口大，缺乏智能管理设施。

2.规划重点：优先保障核心公共服务、商圈及政务配套停车需求，通过“精准新建+存量优化+智慧升级”三重路径，实现停车设施标准化、便民化、智能化升级。

3.用地布局：利用公园绿地、卓康广场周边和德庆镇政府周边闲置地等行政配套空地，优先与公共服务设施共享用地，避开集镇核心商业区人流密集区域。

4.建设规模与项目安排：

(1)重点区域生态停车场建设：在德庆镇政府等重点区域，利用行政配套用地、公园绿地内空地建设地面生态停车场，采用植草砖透水铺装，配套无障碍车位与基础照明设施，快速补齐政务、公园周边停车缺口。

(2)分期推进全域停车供给网络：近期优先实施镇政府停车场项目，远期逐步推进卓康广场、镇江公园、残疾人综合服务中心周边停车场建设，分阶段覆盖政务、商圈、公园、公共服务等多元场景，系统性缓解供需矛盾。

(3)小微生态停车设施补充：在德庆村村委会、残疾人综合服务中心等点位，利用边角空地、闲置地块建设小微生态停车场，单场规模控制在 60-160 个车位，兼顾建设成本与生态保护要求，适配区域用地条件。

第十五条 功能园区（经开区、高新区、文创园区）：优化管理、盘活存量、智慧赋能

（一）建设方向

鉴于各功能园区现状泊位供给总量已基本满足需求，且存在部分区域空置率高的问题，本阶段规划重点从“规模扩张”转向“效率提升”。通过强化管理、智慧引导、共享调配，解决局部时段性、结构性供需矛盾，全面提升既有停车资源利用效率。

（二）分区优化策略与项目安排

1.经济技术开发区：精细调度，平抑高峰

(1)策略：针对奇圣广场夜市等个别商业体在周末及节假日出现的瞬时性停车紧张，不再新增固定泊位，转而采取管理优化与智慧调度相结合的方式。

(2)具体措施：

a.设立临时潮汐车位：在夜市高峰时段，利用周边道路条件，增设限时夜间路内停车位（约 50 个），并加强现场秩序管理。

b.推动企业车位共享：引导园区内空置率较高的企业自建停车场（工业区）在夜间和节假日向公众有偿或错时开放，盘活存量资源。

c.强化诱导与疏导：在主要入口增设三级停车诱导屏，实时引导车辆至空置率较高的居住区配建停车场，实现区域平衡。

2.高新技术产业开发区：补齐配套，规范管理

（1）策略：该区域泊位总量充足，重点在于完善配套、启用存量、提升服务。

（2）具体措施：

a.启用规划路内泊位：加快推进已纳入规划的 4 条道路路内停车位的标志标识及指引设备安装，尽快启用，补充公共停车供给。

b.优化大型停车场服务：对柳梧大厦、群众文化中心两处大型免费公共停车场进行智能化改造，并将其接入市级智慧平台，提高管理效率与用户体验。

c.加密充电网络：在现有 215 个充电桩基础上，于大型停车场和办公区域新增 50 个新能源充电车位，进一步提升绿色出行保障能力。

3.文化旅游创意园区：共享联动，激活淡季

(1) 策略：针对景点停车场“旺季够用、淡季闲置”的显著特点，着力构建“景居共享”模式，激活闲置资源。

(2) 具体措施：

a.建立“景居共享停车联盟”：推动文成公主剧场等与周边12个居住小区建立淡旺季共享机制。

b.提升充电服务能见度：将景区现有的约20个充电桩信息全面接入市级平台及主流导航App，解决“藏起来的资源”问题，提高使用率。

c.盘活临时便民车位：对现有的128个临时便民车位进行规范化管理，明确使用规则，防止长期占用，确保其便民属性。

第五章 智慧停车系统

拉萨市智慧停车系统遵循“一平台、多终端、全覆盖”的设计理念，通过智能感知设备实时采集车位数据，构建统一的市级停车管理平台。该系统整合全市停车场资源，面向政府、企业和公众提供空位查询、共享预约、车位引导、路线推荐、导航服务、无感支付、智慧化管理、应急处置等服务，有效缓解重点区域停车难题。

第十六条 系统架构

感知层：前端智能感知设备（地磁、视频桩、道闸、高位视频等），实现车位状态实时监测。

网络层：通过 5G、物联网等技术，构建高速、稳定的数据传输网络。

平台层：城市级智慧停车管理服务平台，实现数据汇聚、处理、分析和应用。

应用层：面向政府、企业、用户的多类应用系统，提供管理、运营和服务功能。

终端层：用户服务终端（APP、小程序、诱导屏、智慧停车标识、公众号等），提供便捷的停车服务。

第十七条 功能模块

(1) 车位实时查询与预约：提供全市停车位实时查询服务，支持车位提前预约，减少寻位时间。至 2030 年，实现中心城区公共停车场 100%接入，车位查询准确率达 95%以上。

- (2) **停车诱导与导航服务：**通过三级诱导系统（区域诱导屏、路口诱导屏、场库诱导屏）和手机导航，引导车辆快速到达空闲车位。
- (3) **数据分析与决策支持：**基于停车大数据分析，生成停车热力图、周转率分析、利用率统计等报表，为规划建设、运营管理、政策制定提供数据支撑。
- (4) **资源共享与错时调度：**统筹整合全市各类泊位资源，依托云端数据实时采集各点位空余车位、车流潮汐变化信息，分时段引导不同使用群体分流至闲置停车场地，实现全域停车空间分时错配、余位跨区域流转统筹。
- (5) **运营监管与应急指挥：**实现对停车场运营状态的实时监控，异常情况自动预警。建立应急指挥系统，重大活动期间实现停车资源的统一调度。

第十八条 实施路径

2026-2030 年：完成智慧停车系统一期、二期建设，接入拉萨市中心城区已备案停车场与车位，实现路内停车智能化全覆盖；推出“拉萨停车”APP，实现车位查询、导航、无感支付等基础功能，接入中心城区所有公共停车场及重点配建停车场，车位覆盖率不低于 90%；完善数据分析与停车指数评价体系，拓展充电、便民服务等增值服务。

2031-2035 年：建成拉萨市中心城区一体化智慧停车系统，实现全业态、全要素、全覆盖运行；推动停车系统与交通、交

管、国土空间规划等平台深度融合，实现中心城区智慧停车精细化、智能化管理；探索自动驾驶泊车等创新应用。

第六章 重点片区停车综合改善规划

针对重点商务地区、大型医院、学校、景区和背街小巷五类区域，构建“设施扩容+管理升级+资源共享+交通衔接”的系统性改善规划，实现停车秩序规范、通行效率提升、民生体验优化的多重目标。

第十九条 重点商务地区：集约扩容、共享联动

（一）规划范围

城关区八廓古城核心商圈、天海夜市商圈、王府井商圈等核心商务区域，覆盖商业综合体、写字楼、文旅节点集中区域。

（二）核心问题

区域停车需求呈现显著“潮汐叠加”特征，工作日早晚通勤办公停车需求与日间消费停车需求高度重合，午间及节假日时段需求峰值进一步攀升，供需失衡矛盾瞬时放大。

公共停车场与商业综合体、写字楼等核心业态的空间衔接性不足，且现有停车设施多以传统平面形式为主，土地空间利用效率偏低。

（三）规划措施

1.设施供给优化：扩容与盘活双轮驱动

优化流线引导：王府井购物中心重点通过流线引导疏散停车压力，在其出入口（柳梧新区北京大道10号周边）及周边主次干道，设置清晰的流线引导标识、导流牌和隔离设施，明确标注附近平面停车场（柳梧大厦停车场）的方向、距离及剩余

车位信息，设置现场引导牌。在天海路沿线及天海夜市周边设置连续流线引导标识与导流牌，指引天海商业中心停车场、天海宾馆停车场等周边停车场的方向、距离；优化夜市周边通行流线，实行单向循环、人车分流管控。

内部管控疏导：拉萨城市百货聚焦内部管控与就近疏导，优化商场自身停车场出入口管理，实行“进出场分道”模式，减少车辆拥堵；同时在其周边划定临时上下客区域，设置即停即走标识，引导接送客车辆快速驶离。

2.资源共享联动：跨主体协同挖潜

“潮汐共享联盟”建设：推动商圈周边商务楼宇、机关单位、周边小区签订共享协议，工作日 18:30 后开放写字楼闲置车位（预计释放 400 个以上），节假日开放商业体车位（预计释放 300 个以上）。

共享激励机制：对主动开放共享车位的单位，给予运营补贴或税收优惠，简化共享车位备案流程，明确责任边界与管理标准。

3.区域协同调配体系

3 公里联动圈构建：以核心商圈为中心，划定 3 公里服务半径，整合外围公共停车场资源，建立“核心商圈+外围停车场”联动机制。

第二十条 大型医院：扩容优序、智慧畅行

（一）规划范围

西藏自治区人民医院、拉萨市人民医院等三级、二级重点医院，覆盖就医车流集中区域及周边 1 公里范围。

（二）核心问题

就医车流时空高度集中，车位缺口呈常态化特征。三级医院平均缺口 150 个以上；停车场与诊疗区域衔接不畅；智慧化引导缺失，车辆寻位绕行加剧拥堵；急救通道易被占用，就医接驳效率低。

（三）规划措施

1.设施扩容与功能优化

多元扩容补位：深挖院区存量空间，通过地面优化、立体车库、地下配套多渠道扩容停车供给，破解拉萨城区医院车位紧缺难题。按需划分急救、无障碍、非机动车专属停放区域，配套光伏充电、人车分流引导等便民设施，适配就医出行实际需求。

2.智慧管理与流程优化

预约与引导：完善医院周边车辆和行人引导标识系统，在医院入口、周边主干道设置三级诱导屏，实时推送剩余车位、就诊高峰时段预警信息。

车流管控：实行“进口-出口”分离式布局，优化院内行车流线，设置独立的急诊车辆通道；推行“分时段就诊+错峰停车”，引导非急诊患者避开每日 10:00-14:00 高峰时段就医。

3.资源共享与秩序保障

错时共享：与医院周边机关单位、小区签订共享协议，夜间开放闲置车位，分流非急诊车辆；鼓励医院职工采用公共交通通勤，释放内部车位给就医群众。

第二十一条 学校：错峰增位、安全护航

（一）规划范围

江苏路第二小学、西藏大学（财经学院）等中小学及高校，覆盖校园周边 500 米范围，重点聚焦上下学时段停车密集区域。

（二）核心问题

上下学时段接送车流集中，多数中小学临时停车缺口达 50 个/校，占道停车现象突出。

部分校园周边道路受狭窄且通行空间有限，接送车辆与行人、非机动车混行交织，加剧区域交通拥堵，更给学生出行安全带来较高风险。

（三）规划措施

1.周边泊位供给提升与停车引导

周边泊位补充：在学校周边道路设置限时泊位（上下学时段开放，其余时段禁停），按“每百名学生 5 个车位”标准施

划；利用周边闲置空地、社区广场建设临时接送停车场，规模控制在 50-80 个车位，配备志愿者引导岗。

强化路外停车场引导：鼓励接送车辆优先停至校园周边路外停车场，拉萨教育城（学子大道与书山路）引导车辆停至学子大道东侧规划停车场，推行接送车辆停车证管理制度，仅限上下学高峰期使用，车辆凭证有序停放。

2.管理机制与出行引导

严控与分流：针对拉萨中学、拉萨实验小学等校园周边区域，实施上下学高峰时段路边停车严管措施，加大对各类交通违法行为的查处与处罚力度；推行“错峰上下学”制度，不同年级间隔 15-20 分钟放学；鼓励“拼车接送”，在校园周边设置拼车等候点，给予拼车家长停车优惠。

3.智慧与安全保障

智慧引导：在学校周边主干道、路口设置诱导屏，实时推送剩余车位信息；开发“校园接送停车预约”小程序，家长可提前预约临时泊位，减少现场等候时间。

安全管控：上下学时段实行“临时交通管制”，禁止大型车辆通行；在校园周边设置隔离护栏、减速带，划分行人与车流通道；组建家长志愿者+交警联合疏导队伍，规范停车秩序。

绿色出行：推广“校车+步行+骑行”接驳模式，新增校园周边公交专线，优化站点布局；在学校周边设置共享单车、共享电动车停放点，完善步行道设施，鼓励学生绿色出行。

第二十二条 景区：分区适配、智慧疏解

（一）规划范围

拉萨市核心景区集中分布于城关区核心圈层及周边区域，以世界文化遗产、宗教文化类景区为核心，沿北京中路、林廓北路、娘热北路等交通干线两侧布局，形成“核心集聚、外围辐射”的分布格局。

表 5.1 拉萨市城区主要景区列表

景区名称	等级	地址	景区类型
布达拉宫	AAAAA	城关区北京中路宫前巷 35 号	历史文化
大昭寺	AAAA	城关区八廓街	历史文化
罗布林卡	AAAA	城关区罗布林卡路 21 号	历史文化
西藏博物馆	AAAA	拉萨市城关区罗布林卡路 19 号	历史文化
小昭寺	--	小昭寺路 41 号	历史文化
色拉寺	--	色拉路 1 号	历史文化
哲蚌寺	--	北京西路 276 路	历史文化

（二）停车缺口特征

供给总量不足：拉萨市中心城区景区（如布达拉宫、罗布林卡）周边公共停车资源供给规模有限，难以匹配旅游旺季及高峰日激增的停车需求。

空间分布不均：核心严控区域高峰时段停车压力高度集中；外围区域停车设施规模与旺季客流承载需求不匹配。

时段波动显著：停车需求呈现鲜明潮汐特征，旅游旺季与淡季停车需求差异悬殊，高峰日需求集中爆发。

智慧赋能不足：多数景区停车场仍沿用传统人工收费模式，缺乏实时车位查询、预约等智能化服务功能，间接加剧区域交通拥堵，未能通过技术手段优化资源利用效能。

（三）规划措施

1.深化“车位共享”机制，聚焦存量资源高效利用

车位共享：重点联动景区周边市直机关、国有企事业单位、大型商超、酒店民宿等，梳理可共享车位资源。执行“日常供内部、旺季供游客”的错时机制，旅游旺季（5-10月）优先保障游客停车需求，机关单位、企事业单位内部停车需求可通过内部协调、临时分流等方式解决。

2.停车接驳与服务提升

构建“停车+接驳”网络：核心景区周边P+R停车场与景区区间开通电动接驳车，运营时间覆盖景区开放时段；在布达拉宫、大昭寺间增开景区间接驳车辆，实现车位共享与客流快速流转。

规范车型停放管理：旅游大巴实行“定点停放、集中接驳”，在罗布林卡、哲蚌寺设置专用停车场，禁止在核心景区主入口临时停靠。

3.专项管理机制建立

节庆应急管理：雪顿节、萨嘎达瓦宗教活动等重大节庆期间，实行景区周边车辆限行管控，启用机关单位应急共享车位，

增开景区间接驳公交线路；对布达拉宫、大昭寺区域外埠车辆进行交通管制，利用周边社会公共停车场开展停车换乘。

第二十三条 背街小巷：空间挖潜、共治畅行

（一）现状痛点

空间受限：多数道路宽 3-5 米，施划车位易占用消防通道，且管线密集、行道树遮挡进一步压缩空间。

供需失衡：夜间居民停车需求集中，日间车位闲置，共享机制缺失。

管理薄弱：私占车位、僵尸车滞留、临时违停频发。

设施不足：部分区域无障碍车位、照明、充电设施覆盖率较低。

（二）用地布局

优先利用闲置空地、边角地、待建用地及道路退线空间，避开文物保护范围、消防通道和管线密集区域。

老旧小区周边重点布局小型紧凑停车场，商业、学校附近侧重错时共享车位，景区外围规划临时接驳停车场。

结合街巷宽度，在符合条件的路段（路面宽度 ≥ 7 米）施划单侧限时车位，不影响双向通行和行人安全。

（三）规划措施

1. 空间挖潜与车位优化

微更新划位：利用“边角空间”增泊位，针对巷道狭窄、空间不足的特点，对道路两侧进行微梳理。合理压缩非必要绿

化带、非机动车堆放点，在满足消防与通行净空的前提下，因地制宜施划单侧或双侧临时停车位，优先设置垂直式或斜列式泊位，提升空间利用率。

优化街巷通行流线：通过设置单向通行、增设会车点位、完善慢行隔离与安全设施，理顺车行与人行流线，全面提升街巷通行安全性与通畅度。

规范车位管理：全面清理私占车位设施（花盆、地锁等）与“僵尸车”，严禁在宽度 <4 米的小巷施划车位，确保应急通道宽度 ≥ 4 米，避开管线密集区与行道树遮挡区域。

2.共享模式与运营创新

推广三类成熟模式，合作共享：复制嘎玛贡桑街道“政企合作+精细化运营”，由企业负责车位施划、保洁、秩序维护，政府简化审批并给予适度补贴；借鉴夺底街道“错时共享+智慧登记”，推动机关、学校、商业体与周边社区签订共享协议，开放日间闲置车位对接临时需求；推广鲁定社区“微空间改造+居民共治”，利用边角地建设小型紧凑停车场，由居民监督小组参与管理。

3.智慧赋能与精准管控

完善智慧设施：在街巷入口设置清晰引导标识，部署智能地磁、视频桩等设备，实时监测车位状态，提升管理效率。

强化秩序管控：建立“禁停+限时+管控”三级管理机制：在关键路口、狭窄路段设置禁停标识；在主次巷道设置限时临

停区域，明确允许停留时间；同时适当降低路段车速，减少事故与拥堵风险。

4.机制保障与流程简化

建立审批绿色通道：联合国土、规划部门，缩短集体建设用地、临时用地调整为停车用地的审批周期，对小型便民停车场实行“备案制”管理，加快项目落地。

强化后期监管：建立停车场运营监管清单，定期检查保洁频次、设施维护、收费合规性，动态调整泊位布局与收费标准。

第七章 近远期建设计划及项目库

第二十四条 建设目标

至 2030 年，通过严格执行建筑物停车设施配建标准，同步推进新建、改造、共享及路内泊位规范等举措，累计新增停车泊位约 3150 个，其中：

- (1) 新建独立公共停车场 8 处，新增停车位约 1250 余个；
- (2) 改造既有停车场 3 处，新增停车位约 1100 个；
- (3) 推行错峰共享停车机制，释放有效车位 1500 个
- (4) 规范施划路内停车位约 800 个。

重点区域停车矛盾得到有效缓解，智慧停车覆盖率显著提升。

第二十五条 重点项目库

（一）公共停车场建设项目

公共停车场近期建设应立足现状停车供需格局，重点疏解重点片区、老旧小区等停车资源供需失衡的短板。同时需充分衔接国土空间规划，兼顾用地条件、管理体制等外部现实约束，在合规用地、体制适配、财政可承受的前提下，制定兼具针对性与可操作性的近期建设计划。

表 8.1 新建公共停车场任务清单列表

序号	项目名称	位置	用地性质	建设内容	车位数量 (个)	建设时间	责任单位	缺口匹配方向
1	巴斯村十字路口东侧停车场	城关区巴斯村北环和夺底十字路口东侧土地	闲置土地	开发地面生态停车场	250	2026-2030 年	城关区城管局	服务区域交通节点及周边

2	拉萨城市百货两层立体停车场	城关区拉萨城市百货商圈内	商业用地	两层立体停车场	300	2026-2030年	古城管委会	满足商圈购物及旅游出行停车需求
3	林聚南路与滨河路交叉口西北侧停车场	城关区林聚南路与滨河路交叉口西北侧	闲置用地	开发地面生态停车场	100	2026-2030年	古城管委会	老城区交通节点停车缺口
4	扎细街道司法厅扎基退休小区东侧停车场	城关区扎细街道司法厅扎基退休小区东侧	闲置空地	地面硬化停车场	80	2026-2030年	城关区城管局	老旧小区周边停车缺口
5	团结公园公共停车场	堆龙德庆区团结公园	公园绿地	地下坡道式停车场	217	2026-2030年	堆龙德庆区城管局	公园配套停车缺口
6	拉青路与波玛路交叉口东北侧公共停车场	堆龙德庆区拉青路与波玛路交叉口东北侧	商业服务用地	地下坡道式停车场	125	2026-2030年	堆龙德庆区城管局	核心路口停车缺口
7	德庆镇人民政府停车场	达孜区德庆镇人民政府附近空地	行政配套用地	地面生态停车场	80	2026-2030年	达孜区德庆镇人民政府	政务服务周边停车缺口
8	德庆公园停车场	达孜区德庆公园内	公园绿地	地面生态停车场	100	2026-2030年	达孜区德庆镇人民政府	公园配套停车缺口

（二）停车设施改造项目（立体化升级）

拉萨市中心城区既有停车设施改造项目，立足本地用地空间的实际承载能力，统筹研判泊位缺口规模与具备规划改造条件的地块资源，以空间集约利用为核心路径，实现停车供给能力的精准提质扩容。

表 8.2 停车设施改造项目

序号	项目名称	位置	用地性质	建设内容	车位数 (新增)	时间	责任单位	缺口匹配方向
1	民族团结公园立体停车场	城关区北京中路民族团结公园	公园绿地	改造为现代化立体停车场，配套智慧停车系统，充电车位占比20%	380	2026-2030年	古城管委会	缓解布达拉宫广场周边旅游停车压力
2	龙王潭公园东门立体停车场	城关区娘热南路龙王潭公园东门	公园绿地	升级为立体车库，景观化设计适配公园风貌，设置旅游大巴临时泊位	420	2026-2030年	拉萨发展集团	服务龙王潭公园及周边景区游览停车需求
3	拉萨市人民医院立体停车场	城关区拉萨市人民医院院内	医疗用地	开发建设立体停车库，配套即停即走落客区	300	2026-2030年	拉萨市人民医院	补充院内停车供给，满足就医人员停车需求

（三）共享停车规划项目

本次拟通过挖掘（如医院、大型文化场馆等）新增不少于1000 个免费错时共享泊位，遵循“区位优势、容量基础、保障安全、补充缺口”等原则，显著优化共享停车网络空间覆盖均衡性。

表 8.3 共享停车规划项目

序号	单位类型	单位名称 (示例)	共享潜力与理由	建议共享时段
1	市属医院	拉萨市人民医院、拉萨市妇幼	拥有较大体量的停车场，夜间车位利用率较低，可向周	工作日：19:00-次日7:00

序号	单位类型	单位名称 (示例)	共享潜力与理由	建议共享时段
		保健医院等	边居民开放。	(收费, 需与就诊车辆错峰, 设置独立共享区域)
2	大型文化场馆	拉萨市博物馆、拉萨市城市规划展览馆	车位资源优质, 闭馆期间完全空置, 共享可极大提升公共资源利用效率。	闭馆日: 全天开放
3	其他市属国企	拉萨市自来水公司)、国网西藏电力有限公司等	参照市城投、净土公司模式, 多数国企具备独立院落和停车位, 有共享条件。	工作日: 18:30-次日8:00 周末及节假日: 全天开放
4	区级政府机关	城关区人民政府、堆龙德庆区人民政府	现有清单主要为市直单位, 区级单位数量多、分布广, 是中心城区共享网络的重要补充。	同市直机关

(四) 路内停车设施项目

临时设置的路内停车位规模不应超出城市机动车停车位供给总量的5%，近期建设的路内泊位项目，均聚焦各区域停车突出痛点，依托城市道路红线内空间资源开展精准补位建设。

表 8.4 路内停车设施项目

序号	项目名称	道路名称	起讫点	停放形式	新增车位 (个)	建设时间	责任单位	缺口匹配方向
1	慈松塘路圣城丽都苑对面泊位	慈松塘路	圣城丽都苑对面沿街人行道	划线泊位	30	2026-2030年	城关区城管管理局	服务小区居民停车需求
2	色拉路社科院北侧沿线泊位	色拉路	社科院北侧沿线	划线泊位	20	2026-2030年	城关区城管管理局	补充道路沿线停车缺口
3	当热路宜尚酒店至雪新村泊位	当热路	宜尚酒店至雪新村纵横十字路口人行道	划线泊位	30	2026-2030年	城关区城管管理局	补充道路沿线停车缺口

4	夺底路天路康桑对面泊位	夺底路	天路康桑对面人行道	划线泊位	25	2026-2030年	城关区城管局	补充道路沿线停车缺口
5	乃琼街道办事处至乃琼镇中心小学北侧停车场	堆龙大道（主干道）	乃琼街道办事处至乃琼镇中心小学北侧	垂直式泊位	69	2026-2030年	堆龙德庆区城管局	服务学校、政务周边停车需求
6	西藏金新香缇湾花园1期南侧停车场	桑加一路（支路）	拉青路—拉青东路	垂直式泊位	40	2026-2030年	堆龙德庆区城管局	服务小区居民停车需求
7	拉萨经开小学停车场	拉青西二路（次干路）	经开小学周边	平行式泊位	130	2026-2030年	堆龙德庆区城管局	服务学校上下学临时停车需求
8	路缘居停车场	加库路（支路）	加库二路—东一门附近	平行式泊位	445	2026-2030年	堆龙德庆区城管局	补充道路沿线及周边社区停车缺口

（五）智慧停车配套项目

智慧停车管理平台一期（扩容）项目以全域停车资源整合为核心，在拉萨高新区（柳梧新区）规模化智能化改造及城关区桑伊社区“布谷响铃”智慧停车场实践基础上，推进平台全域接入与功能模块升级。建设内容包括新增“景区停车预约”

“共享车位匹配”核心模块，打通全市公共停车场、路内泊位、共享车位数据接口，实现信息实时共享，助力城市数字化治理体系完善，提升停车资源利用率与城市交通治理效能。

表 8.5 智慧停车配套项目

项目名称	建设内容	覆盖范围	建设周期	责任单位	优化亮点
智慧停车管理平台一期（扩容）	平台全域接入、功能模块升级，如“景区停车预约”“共享车位匹配”模块，	中心城区全部重点项目	2026-2030年	市城管局	实现景区高峰车位“提前预约”

第二十六条 远期重点建设项目库

本次停车设施规划远期重点项目库是衔接规划总体目标、破解区域停车供需矛盾、支撑城市静态交通高效运转的关键载体，整体围绕“空间适配、功能补位、资源挖潜”三大导向构建。

远期共规划19个重点项目，到2035年，拉萨市中心城区累计新增停车泊位3600余个通过持续推进生态型公共停车场建设和重点布局集约化停车设施，全面缓解城区停车供需矛盾。

表 8.6 远期项目库清单列表

序号	项目名称	位置详情	泊位数（个）	建设性质	建设形式	建设年限	责任单位
1	拉萨第九安居园东侧马路对面停车场	城关区拉萨第九安居园东侧马路对面	100	新建	地面生态停车场	2030-2035年	城关区城管局
2	原市交警支队（五岔路口）院内停车场	原市交警支队（五岔路口）院内	80	新建	地面生态停车场	2030-2035年	城关区城管局
3	援藏干部小区停车场	城关区援藏干部小区内	100	新建	地面生态停车场	2030-2035年	城关区城管局
4	古城区西藏自治区气象局后期搬迁部分用地停车场	古城区西藏自治区气象局后期搬迁用地	150	新建	地面生态停车场	2030-2035年	古城管委会
5	林芝苑西侧停车场	城关区林芝苑西侧	150	新建	地面生态停车场	2030-2035年	城关区城管局

6	自治区人民医院立体停车库	西藏自治区人民医院院内	120	新建	机械式立体停车库	2030-2035年	古城管委会
7	城关区人民医院地下停车场	城关区江苏路城关区人民医院	480	新建	地下一层自走式停车场	2030-2035年	古城管委会
8	江苏路第二小学地下停车场	城关区江苏路第二小学	560	新建	地下两层自走式停车场	2030-2035年	古城管委会
9	康昂多路拉萨百货地下停车场	城关区康昂多路拉萨百货	620	新建	地下两层停车场	2030-2035年	古城管委会
10	贾桑路与乃岗路交叉口南侧停车场	堆龙德庆区贾桑路与乃岗路交叉口南侧	217	新建	地上机械式	2030-2035年	堆龙德庆区城管局
11	拉青二路与桑加一路交叉口西南侧停车场	堆龙德庆区拉青二路与桑加一路交叉口西南侧	217	新建	地上机械式	2030-2035年	堆龙德庆区城管局
12	拉贡大道与金珠西路交叉口停车场	堆龙德庆区拉贡大道与金珠西路交叉口	300	新建	地上平面式换乘停车场	2030-2035年	堆龙德庆区城管局
13	卓康广场公共停车场	达孜区卓康广场周边	160	新建	地面生态停车场	2030-2035年	达孜区城管局
14	德庆村村委会停车场	达孜区德庆村村委会旁边	60	新建	地面生态停车场	2030-2035年	达孜区德庆镇人民政府
15	镇江公园停车场	达孜区镇江公园及对面	120	新建	地面生态停车场	2030-2035年	达孜区德庆镇人民政府
16	残疾人综合服务中心旁边停车场	达孜区残疾人综合服务中心旁边	70	新建	地面生态停车场	2030-2035年	达孜区德庆镇人民政府
17	北京西路帝都门口沿线泊位	城关区北京西路帝都门口沿线	15	人行道施划	蓝色人行道施划停车位	2030-2035年	城关区城管局
18	太阳岛西桥对面雪峰宾馆泊位	城关区金珠东路9号太阳岛西桥对面雪峰宾馆	30	人行道施划	人行道施划停车位	2030-2035年	城关区城管局

19	林聚路农牧厅、农牧局门口停车场	城关区林聚路农牧厅、农牧局门口	60	人行道施划	人行道施划停车位	2030-2035年	古城管委会
----	-----------------	-----------------	----	-------	----------	------------	-------

第二十七条 空间利用

（一）规划控制线衔接适配

本规划充分衔接《西藏自治区国土空间专项规划管理办法（试行）》和《西藏自治区国土空间专项规划衔接技术导则（试行）》，停车设施选址严格遵循国土空间规划管控要求，全面衔接永久基本农田保护红线、生态保护红线、城镇开发边界三大核心控制线，明确避让永久基本农田与生态保护红线区域。在城镇开发边界内，精准落实城市绿线、蓝线、紫线、黄线管控要求。

（二）空间布局说明

以“集约高效、分区精准、供需匹配、风貌协调”为核心原则，构建“核心优化、组团补齐、城乡统筹”的空间布局体系。

城关区一类核心区聚焦存量挖潜，优先发展地下、立体停车场；

城关区二类区、堆龙德庆区二类适度供给区，强化立体停车补充与资源共享；

达孜区全域、堆龙德庆区三类宽松发展区，保障刚需的同时合理布局地面生态停车场与小微停车场，适配城市功能与空间发展需求。

第二十八条 充电桩空间布局规划

本规划结合拉萨“国际旅游城市”定位与城乡绿色出行需求，构建“景区核心覆盖、干线沿途补能、城乡全域贯通、社区灵活适配”的充电桩空间布局体系并完善智慧调度机制，全面满足新能源汽车补能需求。

（一）核心景区与交通干线

以“高速补能、景区直达”为原则强化旅游补能保障：

核心景区停车场按不低于总车位25%的比例配置充电设施；交通干线服务区每20公里至少规划1处快充站，枢纽节点按总车位30%配建充电设施，热门自驾线路增设应急充电桩。

（二）老旧小区

采用“集中建设+共享错峰+立体适配”模式：在老旧小区闲置空地及周边公共停车场建集中充电桩群，协同电力部门评估电网承载力并按需改造；推动与周边单位共享充电桩，通过峰谷电价引导错峰充电。

（三）城乡统筹

以“全覆盖、均等化”为目标完善全域补能网络：县域核心打造“快充+慢充”综合补能站，重点乡镇公共停车场、加油站配套不少于6个快充桩，乡村旅游点及村委会等场所增设简易慢充桩，逐步扩大城乡补能覆盖面。

第八章 停车管理保障措施

第二十九条 组织保障

成立市政府分管领导牵头、多部门及各区政府参与的工作领导小组，建立联席会议与专班机制，明确职责分工，纳入各级政府年度绩效考核，实行目标责任制和定期督查通报，保障规划落地。

第三十条 政策保障

实施差别化停车收费政策，出台停车设施建设产业化支持政策，从土地、财税、权益保障等方面激发市场主体积极性。

第三十一条 用地保障

将独立公共停车场纳入国土空间规划“一张图”管理，鼓励利用闲置边角地、桥下空间等建设停车场，推行灵活供地方式，新区建设及城市更新项目严格落实配建要求，推动空间复合利用。

第三十二条 资金保障

构建多元投融资机制，争取上级补助及专项债券支持，市、区财政安排专项资金，推广PPP、特许经营模式引导社会资本参与，探索设立发展基金提供融资支持。

第三十三条 数据保障

建立全市停车基础信息数据库及动态更新机制，每两年开展一次普查，搭建统一信息平台实现数据互通共享。

第三十四条 监督评估

建立全过程监督评估机制，由领导小组办公室组织第三方开展定期评估，畅通公众监督渠道，适时修编规划，强化履职考核，评估结果作为绩效考核与财政支持重要依据。