

国际大都市如何破解“停车难”？看看东京、伦敦的经验

北京规划国土 2018-08-27

一周交通
新视野

本栏目将立足综合交通规划，以更宽广的视野为大家网罗国内外前沿的交通探索、新鲜的交通资讯、专业的交通研究和多样化的交通解决方案。



导读

国际大都市地区普遍面临“停车难”的问题。这些城市的政府制定停车设施供给政策时，大多希望达到限制汽车出行、鼓励公共交通出行的效果，而不是单纯地令供给满足需求。本期以日本东京和英国伦敦为例，介绍国际大都市制定停车供给政策的经验。

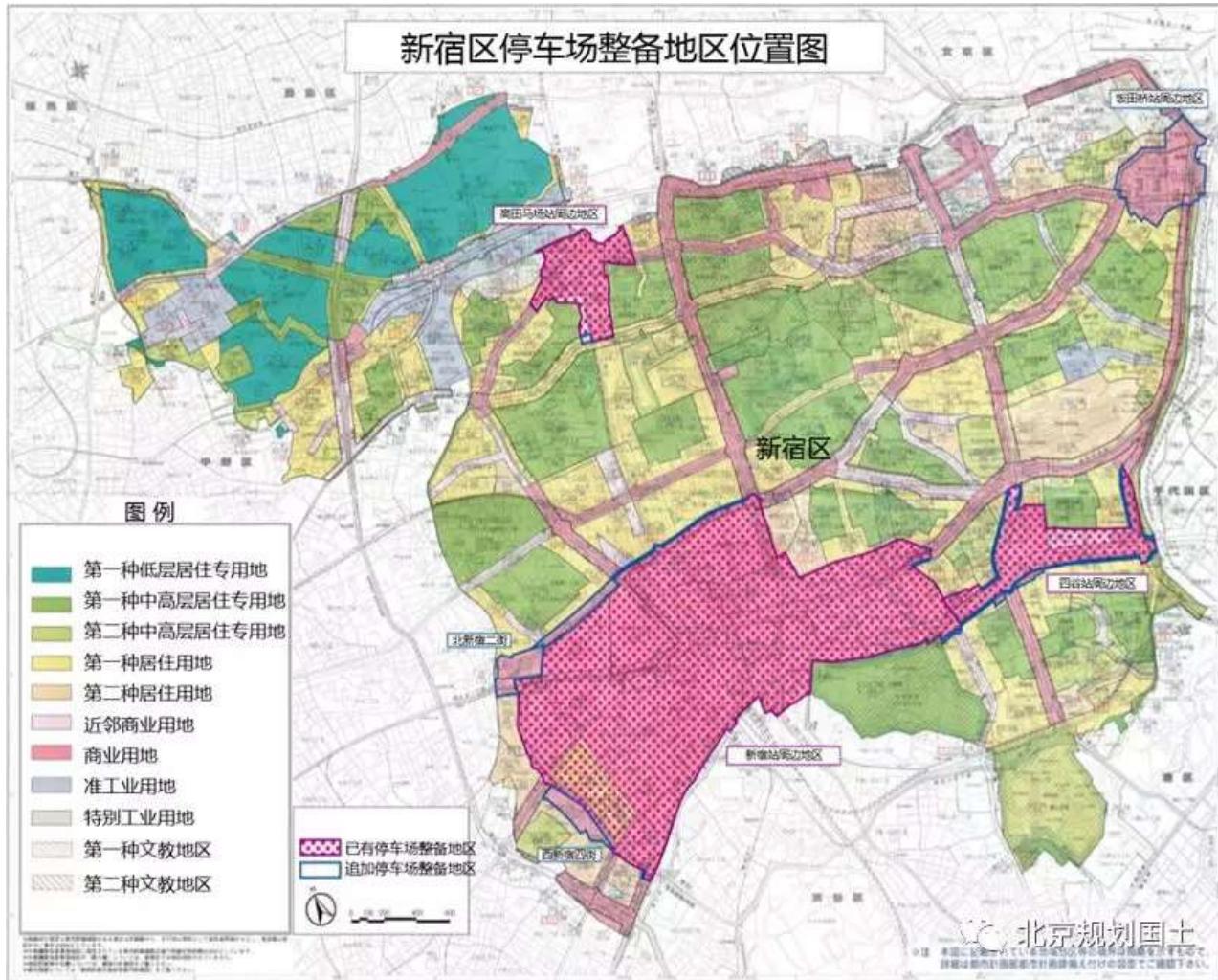
作为交通政策组成部分的停车供给政策，需要解决的核心问题是**在哪里提供停车设施以及提供多少数量的停车设施**。解决这些问题的常用政策手段有：以建设路内和路外公共停车场、建筑物停车配建指标等手段增加停车设施的绝对数量，以分时分区调节收费、信息化等手段提高停车设施的利用效率。

日本东京

2017年，东京的机动车保有量为443万辆，每千人拥有机动车为322辆（北京市每千人拥有机动车为263辆）。然而东京的停车给人秩序井然的印象。

► 地方政府制定停车场整备计划，引导停车位建设

在东京，停车位建设和管理的具体事务由区市町村地方政府负责。**地方政府通过制定停车场整备计划，划定停车场整备地区**（主要是商业用地），优先保证整备地区内停车位供给。东京地方政府会在停车场整备地区内建设部分公共停车场。



日本东京新宿区停车场整备区位置图

► 大规模建筑物有义务配建停车位，配建指标较低

《东京都停车场条例》规定大规模建筑物有配置停车设施的义务。停车场整备地区中超过1500平方米的特定用途建筑（百货店及其他商店），每250平方米要求配建1个车位；其他建筑（餐厅、写字楼、剧场、体育场馆、医院等），每300平方米要求配建1个车位。停车场整备地区之外的地区（主要是住宅用地及准工业用地），超过2000平方米的特定用途建筑，每300平方米要求配建1个车位。

► 市场参与公共停车位供给，充分挖掘停车供给潜力

东京都政府通过税收优惠、费用补助、鼓励性融资等政策，鼓励市场参与公共停车位供给，倡导“小而分散”和“就近服务”的停车场布局。在政策鼓励下，提供场地的个人或者企业能够从停车位建设获得收益，人们便主动将一些私家的空间开辟为停车场。因此东京的民营停车场规模非常灵活，小到只有一两个车位的停车场也随处可见，充分利用了城市的零碎空间。

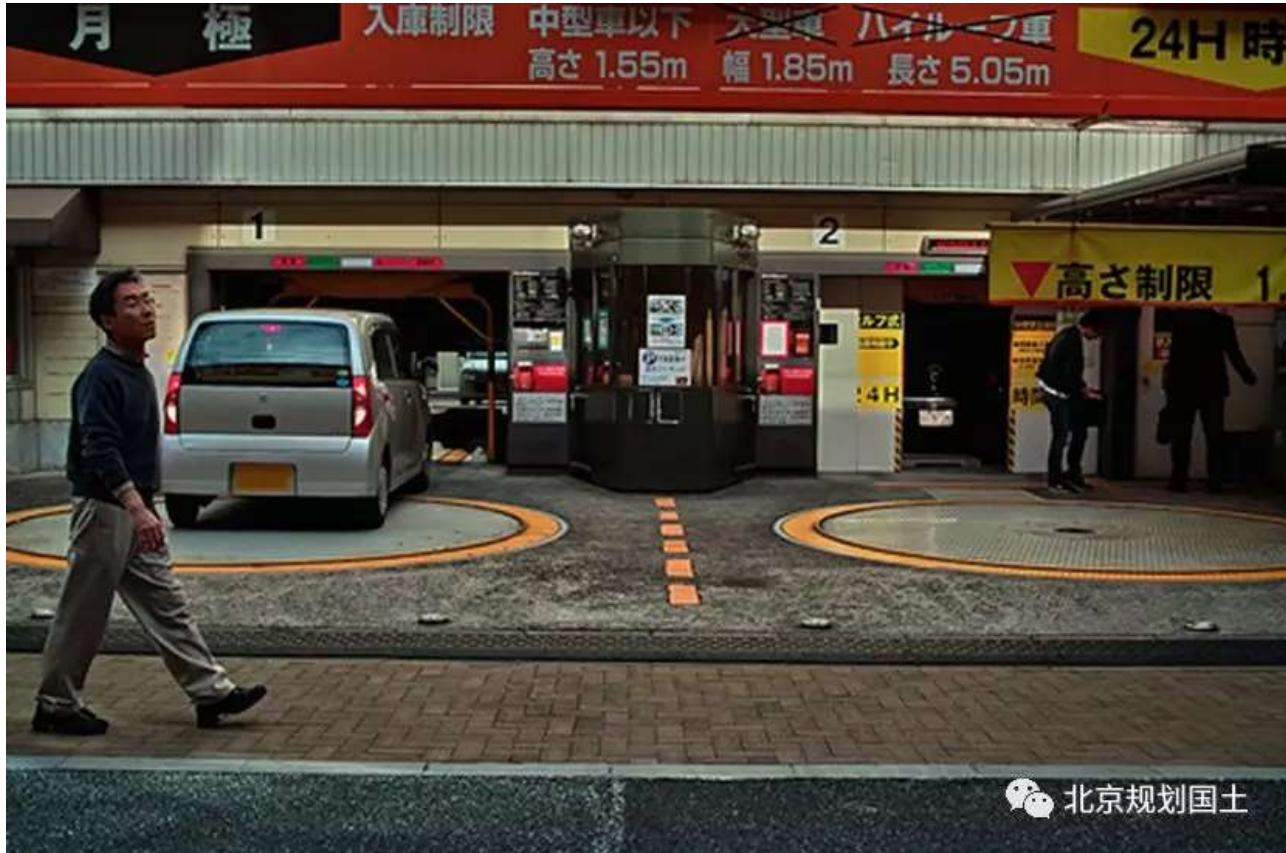


北京规划国土

日本东京街头只有一个车位的小型民营停车场

► 广泛使用立体机械停车场，空间有限也可以秩序井然

东京可供建设停车场的空间非常有限，因此政府鼓励多建立体机械停车场。机械停车场形式多样，例如在狭窄街道上的车库出入口设置机械转盘，车辆不需要在车库门口拐弯和掉头，减少对交通秩序的影响。



北京规划国土

日本东京某停车场入口设置了机械转盘

► 建设开放的全市停车位信息数据库，提高停车位使用效率

东京市政府拥有市内所有停车位的备案信息。利用这一优势，东京政府搭建了可以动态显示市内所有停车位信息的开放数据平台。这些信息输出到道路两侧的电子显示屏、停车网站、手机终端、车载GPS等设备上，使汽车司机可以随时查看。如此，司机可以提前规划汽车停放地点和路线，使得全市停车位的平均使用效率得以提高。



日本东京全市停车位信息检索网站（S-park）截图

英国伦敦

2011年，伦敦的机动车保有量约为256万辆，每千人拥有机动车约为315辆。**与东京不同，伦敦的停车供给政策非常注重专用车位的供给。**伦敦的住宅居民专用停车位数量占路外停车位总数的71%。伦敦多数地区的路内停车位，**首先是为所在区域居民服务，其次才是为访客服务的临时公共停车位。**



英国伦敦的路内停车位

► 停车区划管制、车位划分政策、停车许可证制度，三大制度精细控制停车位供给

停车区划管制是指**以居住社区为基本单元划分道路，并以这些道路单元为基础，制定停车位供给量、收费水平和时间管理等政策。**

车位划分是指**在每个停车区划内对车位进行分类管理，一般包括居民专用车位、访客车位、商业顾客车位、摩托车专用车位、残疾人专用车位和装卸车位等类型。**车位分配的基本思路是：大部分车位供应给本区划内居民使用，使用费用相对低廉；剩余部分提供给外来车辆使用，停车位使用费用较高，一般按时间单元计费，逐步递进。

停车许可证制度是停车区划管制和车位划分结合的产物，包括居民停车许可证、访客停车许可证、商业停车许可证、货物装卸许可证等。进入管制停车区域的车辆，只能根据所持有的许可证类型，到指定类型车位、在管制时间内停车。因此，对于打算进入管制停车区域的人们而言，事先仔细了解当地的停车规定以及停车区域划分是一项必备技能。



北京规划国土

英国伦敦停车区划管制路标（路标上显示了允许停车的时间和允许停车的许可证类型）



北京规划国土

英国伦敦的某居住区访客停车许可证

► 建筑停车配建采用上限指标，压缩市区停车位供给

从2004年大伦敦规划开始，大伦敦政府要求地方政府在停车位配建问题上，**完成由下限到上限的转化**。现行的伦敦停车配建上限指标是2016年大伦敦规划修订补充文件中规定的标准。

停车配建上限指标实行后，伦敦有四分之一的项目不再配建车位，按照配建下限指标计算，这些住宅减少建设了30154个停车位；另外，伦敦还有22%的住宅项目达到了配建上限标准。**这一结果表明，车位配建上限指标并不会抑制有实际需求的车位的配建，但是过去的配建下限指标会造成许多根本不需要的车位被迫建造。**

PTAL 0 to 1		PTAL 2 to 4		PTAL 5 to 6	
市郊	150-200 hr/ha	停车位供给上限	150-250 hr/ha	停车位供给上限	停车位供给上限
3.8-4.6 hr/unit	35-55 u/ha	Up to 2 spaces per unit 2个每户	35-65 u/ha	Up to 1.5 spaces per unit 1.5个每户	45-90 u/ha
3.1-3.7 hr/unit	40-65 u/ha		40-80 u/ha		55-115 u/ha
2.7-3.0 hr/unit	50-75 u/ha		50-95 u/ha		70-130 u/ha
市区	150-250 hr/ha		200-450 hr/ha		200-700 hr/ha
3.8-4.6 hr/unit	35-65 u/ha		45-120 u/ha	Up to 1.5 spaces per unit 1.5个每户	45-185 u/ha
3.1-3.7 hr/unit	40-80 u/ha	Up to 1.5 spaces per unit 1.5个每户	55-145 u/ha	1个每户	55-225 u/ha
2.7-3.0 hr/unit	50-95 u/ha		70-170 u/ha	Up to one space per unit 1个每户	70-260 u/ha
市中心区	150-300 hr/ha		300-650 hr/ha		650-1100 hr/ha
3.8-4.6 hr/unit	35-80 u/ha	Up to 1.5 spaces per unit 1.5个每户	65-170 u/ha		140-290 u/ha
3.1-3.7 hr/unit	40-100 u/ha		80-210 u/ha	Up to one space per unit 1个每户	175-355 u/ha
2.7-3.0 hr/unit	50-110 u/ha	Up to one space per unit 1个每户	100-240 u/ha		215-405 u/ha

北京规划国土

英国伦敦居住区停车位配建上限指标表

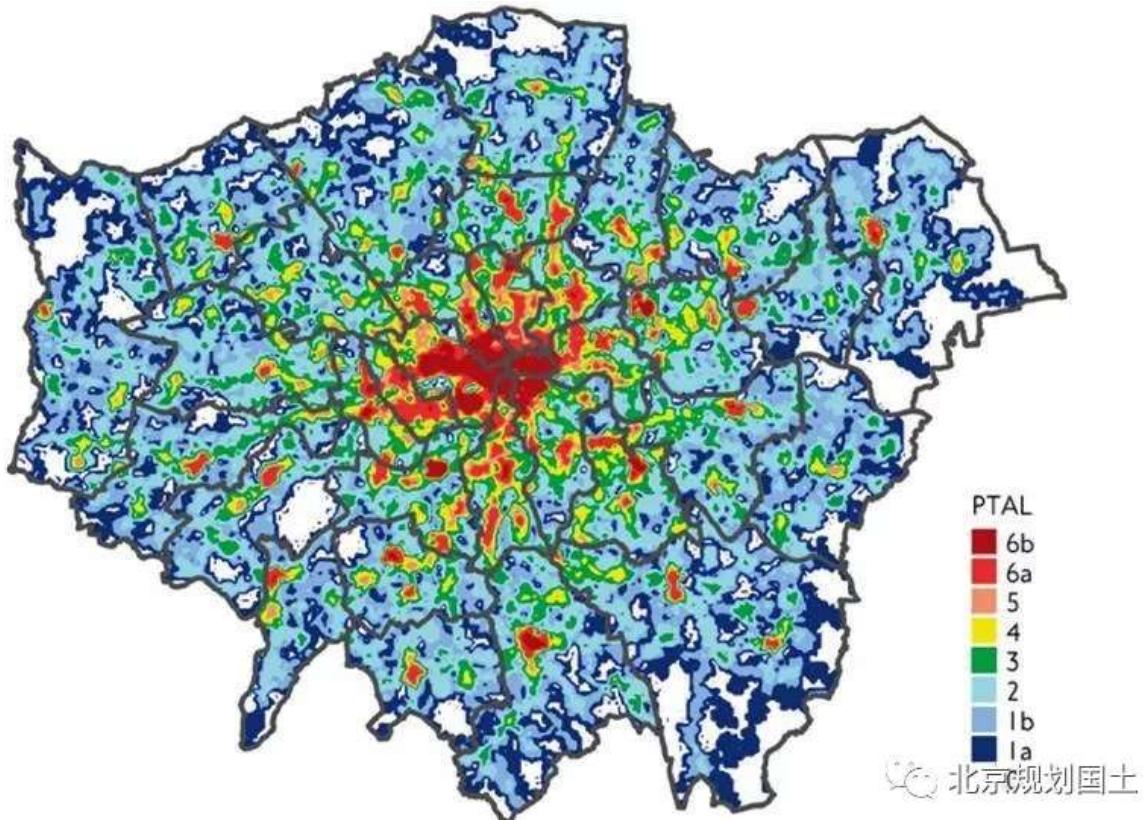
注：

PTAL (public transportation accessibility level)：公共交通可达性

hr (habitable rooms): 卧室

u (a dwelling unit): 住宅基本单位，户

ha (hectare): 公顷



英国伦敦公共交通可达性（PTAL）分级地图

资料和图片来源：东京都政府官网、东京都道路整备保全公社、伦敦政府官网、Transport for London、城市停车、Cityif

本文内容由综合交通工程管理处提供

你可能还喜欢

机动车停车新规及高架桥下活力空间改造
机动车停车新规及高架桥下活力空间改造



高科技交通枢纽及地下停车、人行天桥系统（三则）



解读停车新要求、总规交通新理念、高架桥下空间再利用（三则）



城市中心区可以这样解决“停车难”问题



微信



微博



今日头条

长按关注北京规划国土，解锁更多权威资料