









基于事权的北京停车规划实施 政策机制建议

北京市城市规划设计研究院

张晓东

Beijing Municipal Institute of City Planning and Design (BICP)

■综合交通体系战略目标

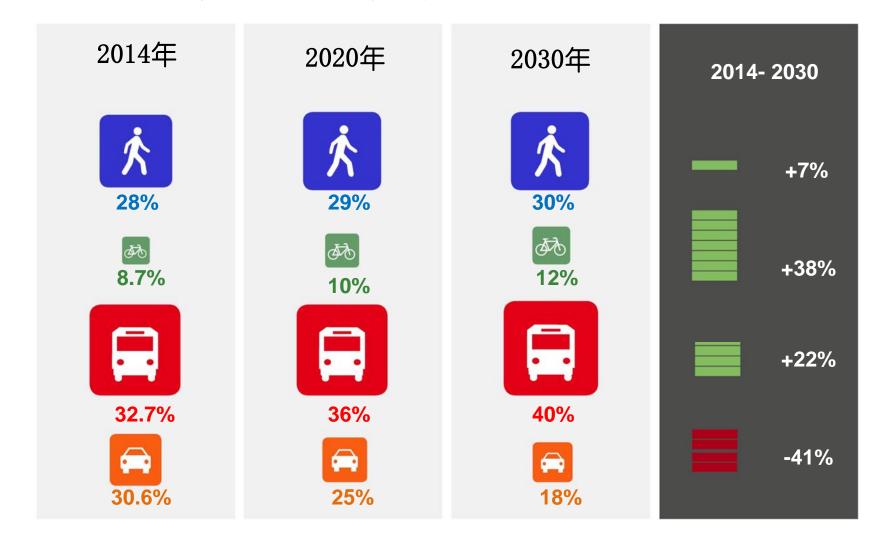
构建面向区域的一体化综合交通体系,全面提升与首都战略定位相匹配的交通支撑能力,建设"公交都市",形成步行友好城市,提供国际一流的交通可达性和出行环境。



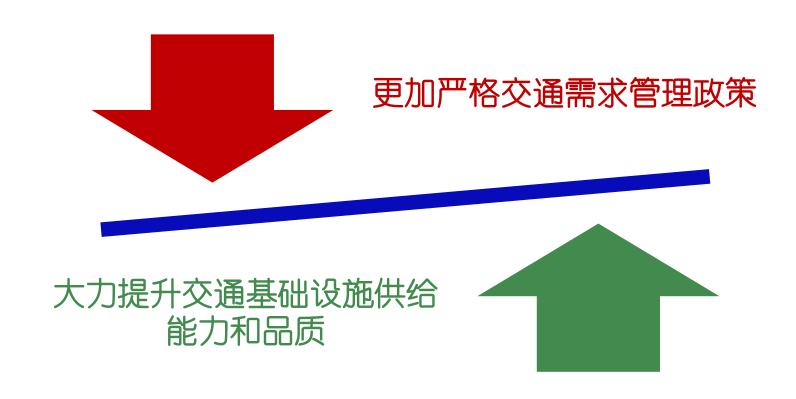
城市交通出行方式优先级示意图

■ 交通出行方式

城市客运出行方式发展目标导向

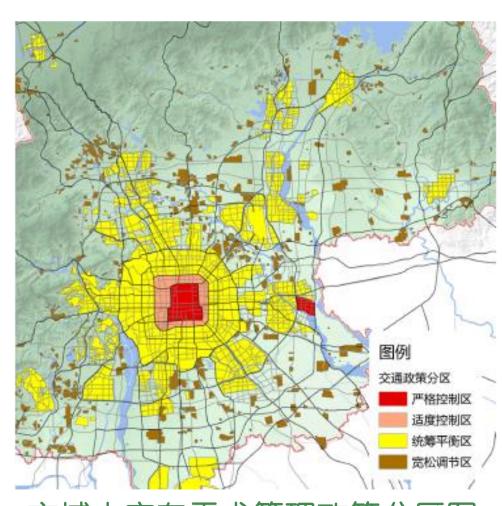


■ 交通发展要建管并重,在交通供给和需求两方面, 既要两手抓, 更要两手硬。



■ 实施差异化的交通需求管理,降低机动车使用 强度,分区制定拥车、用车管理策略。

从源头调控小客车 出行需求, 2030 年小 客车出行比例和车均出 行强度降幅不小于35%, 形成中心城区比外围地 区更严格、重点地区比 普通地区更严格的需求 调控格局。



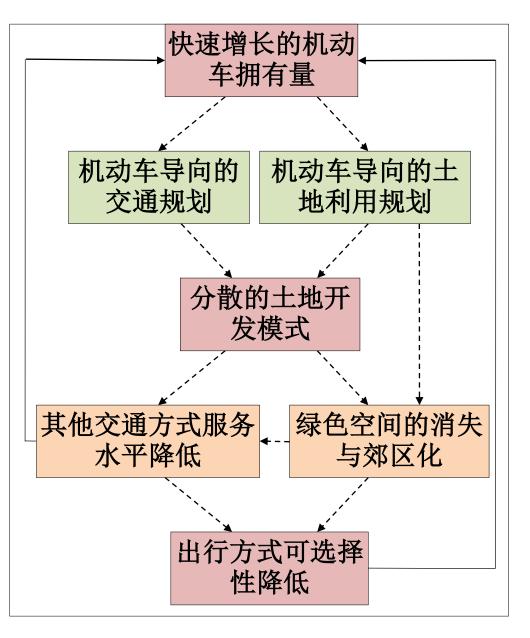
市域小客车需求管理政策分区图

■ 按照 "控拥有、限使用、差别化、有序化"的思路,制定停车管理政策

与资源节约、污染物减排相结合的交通需求管理政策相组合,逐步缓解交通拥堵,提高城市交通运行水平,提升出行品质和活力。



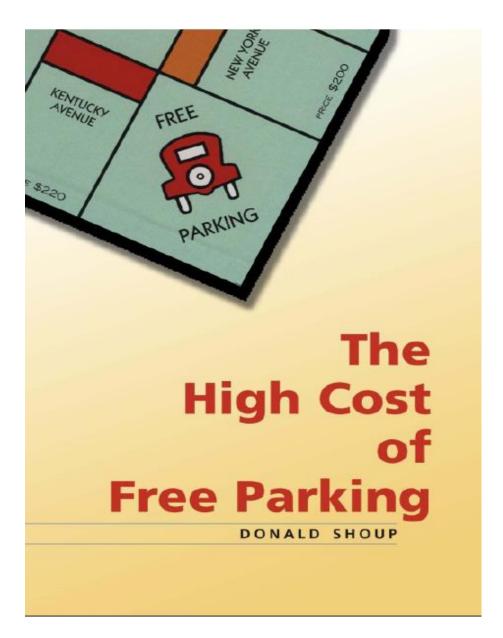
社会各界越来越重 视停车问题对交通拥堵、 空气质量、生态环境和 空气质量、生态环境和 步行环境等的影响,认 识到停车策略是调控机 动车出行的有效手段。



不计经济成本的过度依赖机车的恶性循环示意图

几个观点:

- 1、停车设施不是公益设施;
- 2、停车成本应当用者自付;
- 3、停车设施可以是开发的;
- 4、违法停车必须严格管理。



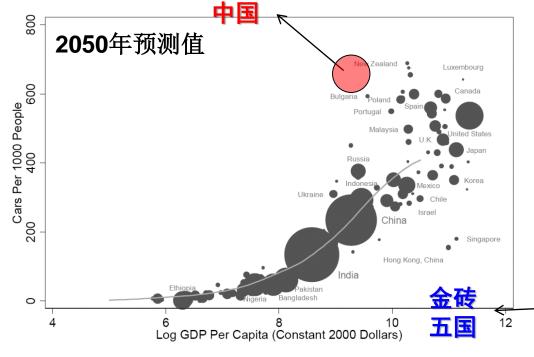
《免费停车的高昂代价》(唐纳德·苏泊)

■政府的事权

- (一) 基本车位总量控制一一控拥有
- (二) 出行车位时空调控——限使用
- (三)停车空间资源分区管控一一差别化
- (四)停车空间资源综合整治——有序化
- (五) 严格执行停车秩序管理法规——差别化
- (六) 完善政策法规保障——法治化

(一) 基本车位总量控制——控拥有

2050年我国小客车千人拥有率有可能达到200-400辆。



Cars Per 1000 People) 400 600 10 12 Log GDP Per Capita (Constant 2000 Dollars) 发达 答 400.00 愆 → 200.00 100.00 20000.00 30000.00 40000.00 10000.00

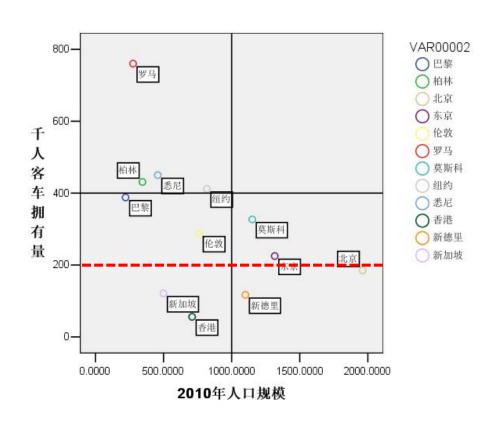
人均GDP (美元)

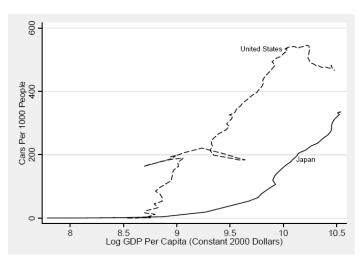
2005年现状值

人均GDP与小客车千人拥有率的关系预测

(一) 基本车位总量控制——控拥有

北京市已超过200辆。





美国和日本小客车千人拥有率发展历程

城市人口规模与小客车千人拥有率的关系(2010年)

(一) 基本车位总量控制——控拥有

在资源环境约束下,充分发挥停车空间资源稀缺性的特点,在缓解居民基本车位供需失衡的过程中,按照远期小客车千人拥有率控制在230辆以下的控制目标,规划建设停车空间。

模型类型	机动车保有量 (万辆)	小客车保有量 (万辆)	小客车千人拥有率 (辆/千人)
趋势外推法	720	590	236
总量线性回归	1176	1048	419
人均量线性回归	951	899	360
Logistic回归	866	845	338
预测区间	750-900	600-760	240-304

(二) 出行车位时空调控——限使用

通过差别化停车空间资源管理实现不同区位(市中心区、郊区等)、不同主导功能(商业区、居住区等)、不同出行目的(通勤出行和非通勤出行)、不同公交服务水平等条件下停车供给与需求相匹配,避免停车设施资源在时间和空间分布上的不合理。

可采取的措施:停车配建指标差异化,削减公共交通社区停车供给总量,停车换乘 (Parking and Ride, P&R) 措施、停车收费累进制、差异化的计费标准和计费方式等。

(二) 出行车位时空调控——限使用

针对远期高峰小时小汽车出行比例控制在20%以下,市域内车均出行强度控制在每年8000公里以下的目标, 细化停车空间资源差别化管理政策,分区域、分时段调 控出行车车位供给总量,并充分发挥经济杠杆的作用。



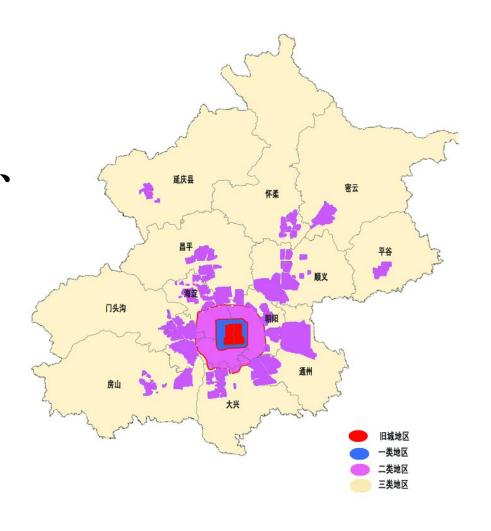






(三)停车空间资源分区管控一一差别化

划定停车政策分区,按 照空间上"内近外松"。明 确严格控制区、适度控制区、 统筹平衡区和宽松调节区的 管控范围,针对不同区域、 不同时段实施不同方式、不 同标准的停车空间资源管理 政策要求及配套措施。



差别化停车空间资源管理政策示意图

(四)停车空间资源综合整治——有序化

开展区域停车空 间资源综合整治试点 工作, 弥补城市停车 设施规划建设的历史 欠账。近期政府主导, 为停车市场化创造必 要条件,逐步过渡到 市场主导模式。



可推广的菜单式停车空间资源整治措施

(五) 严格执行停车秩序管理法规——差别化

严查违法停车行为主要发挥以下作用:一是改善道路交通运行和公共安全环境;二是有利于公共停车场建设和经营的市场化;三是抑制市民非理性购车行为。



6250000

上海



北京

(六) 完善政策法规保障——法治化

补充完善停车收费定价机制、居住小区停车位产权归属、老旧居住小区停车环境改善模式、建筑物配建停车指标、路内停车收费效益地区补偿机制、停车设施共享、停车需求管理等相关法律、法规,以及实施保障政策。

现行政府令:《北京市机动车停车管理办法》,正在开展《北京市机动车停车条例》的立法准备工作,将按照"有位购车、停车入位、停车付费、违停受罚"的思路,对停车定位、停车差别化供给和收费政策、规划与土地供应、吸引社会投资、强化路侧停车管理、统筹停车资源使用和加强执法等重点内容予以明确。

■ 居民的事权

- (一) 承担合理的停车费用
- (二) 共同决策停车资源合理利用

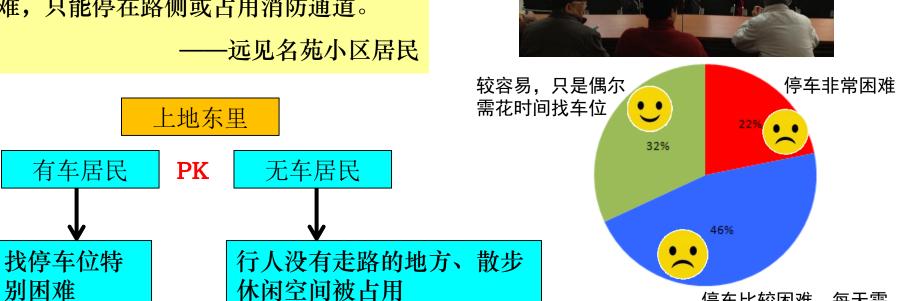
(一) 承担合理的停车费用

根据1000份问卷调查: 58.4%的受访者现状没有固定的基本车位。

需要花时间找车位, 乱停车堵塞通道。

——松榆里居民

小区车位紧张, 找个停车的地方很难, 只能停在路侧或占用消防通道。



停车比较困难,每天需要花很长时间找车位

(二) 共同决策停车资源合理利用

试点: 石景山区杨庄中里社区



■ 企业的事权

- (一) 建设优质的停车设施空间
- (二) 提供优质的停车运营服务

谢 谢!

