

停车政策和管理经验

欧洲视角

城市交通发展论坛
北京，2015年3月10-11号

Friedemann Kunst



概览

- 为什么停车受制于政策和管理？
- 最常见的反对意见
- 停车管理：综合政策的一部分
- 主要内容和效应
- 柏林：两德统一后得到的经验教训
- 柏林停车方案：因素和经验
- 总结

1. 为什么需要停车政策和管理？



柏林，部分中心城区



停车空间需求和欧洲城市模型相矛盾

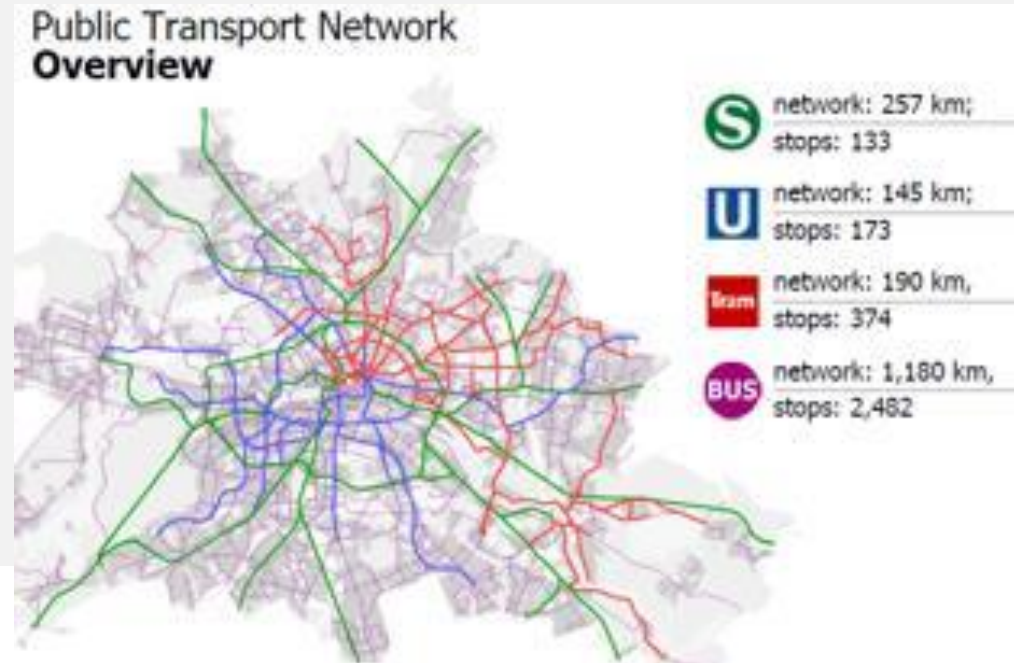
- 拥堵的公共街道空间
- 过多的寻找路边车位巡驶
- 城市环境污染（噪音、空气）
- 非法停车带来的道路安全问题
- 缺少宜居的公共城市空间
-

2.最常见的反对意见

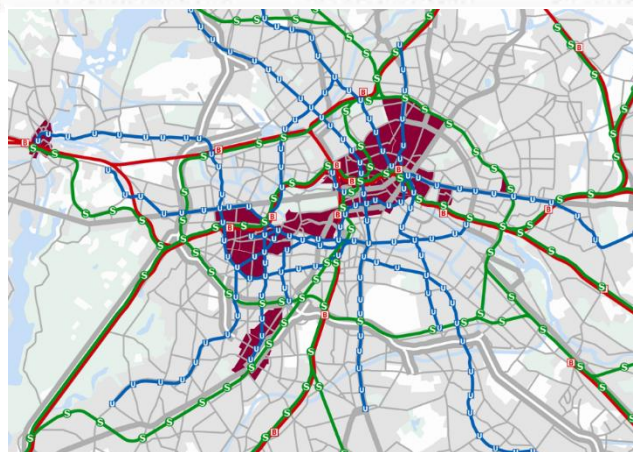
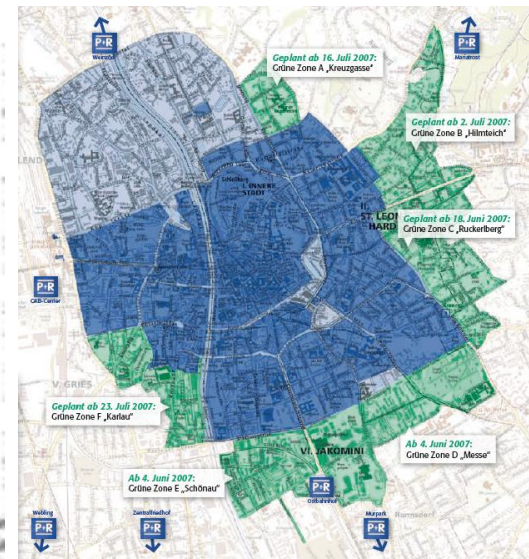
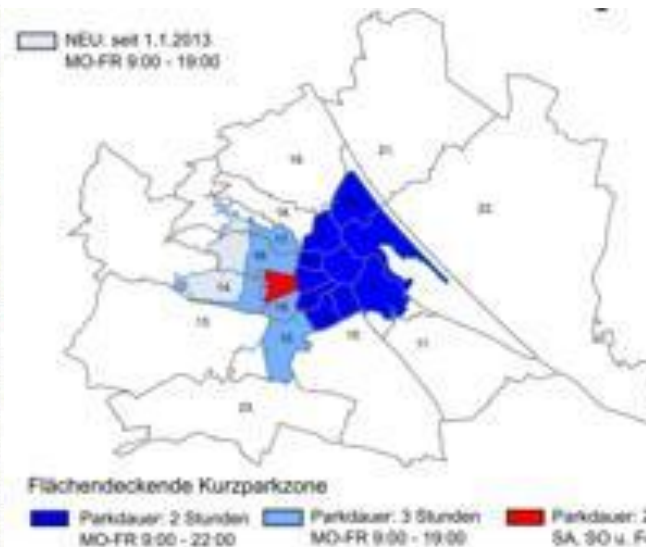
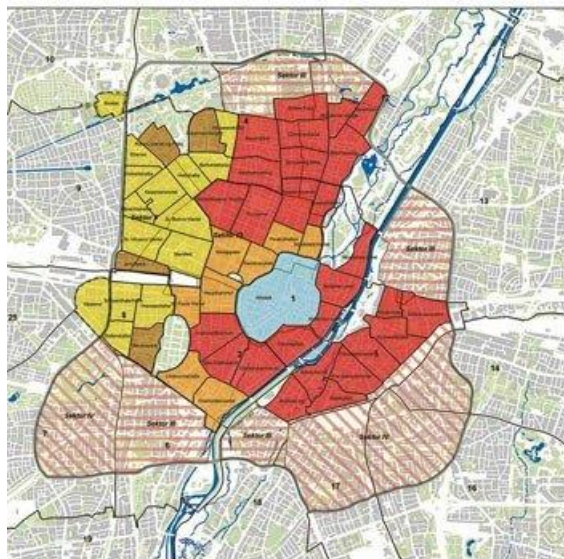
- “需要扩大停车供给”，但是：供给永远无法满足需求，城市规划不能以汽车为导向！
- “缺乏便利性以及/或者没有其他合适的替代出行方式迫使人们选择小汽车出行”，确实如此，但是：交通政策有责任供应有竞争力的交通模式。
- “市中心的商业区如果需要足够竞争力的话，需要小汽车直达的便利以及相应的停车空间”，确实如此，但是：大部分消费者（**70-80%**）都使用公共交通或者非机动化交通模式前往市中心商业区！

结论：停车政策必须是综合城市政策的一部分

- 综合交通政策需要“推动和拉动”措施
- 停车政策和管理是最有利的“推动”措施之一，是出行模式转变的一个关键因素
- 必须提供有吸引力的汽车出行替代选择，才会行之有效



大多数欧洲宜居城市都广泛深入地实施停车管理



慕尼黑、维也纳、伦敦、苏黎世、格拉茨等城市巨大的停车收费区域

3. “停车管理”：一整套连贯政策

三个核心元素：

- 路内（公共）停车管理规则：通过收费或限时控制停车需求（在一定车位供给情况下－规划）
- 路外停车（私有和半私有）管理规则：控制供给，以避免停车过多从公共停车场避至私有停车场
- 重要配套措施：停车+转乘方案（停车设施转移至城市边缘或外围地区，停车后结合其他出行方式如公交、轨道、合乘等），自行车+转乘（自行车替代小汽车，再结合其他出行方式）

4. 两德统一后柏林的经验

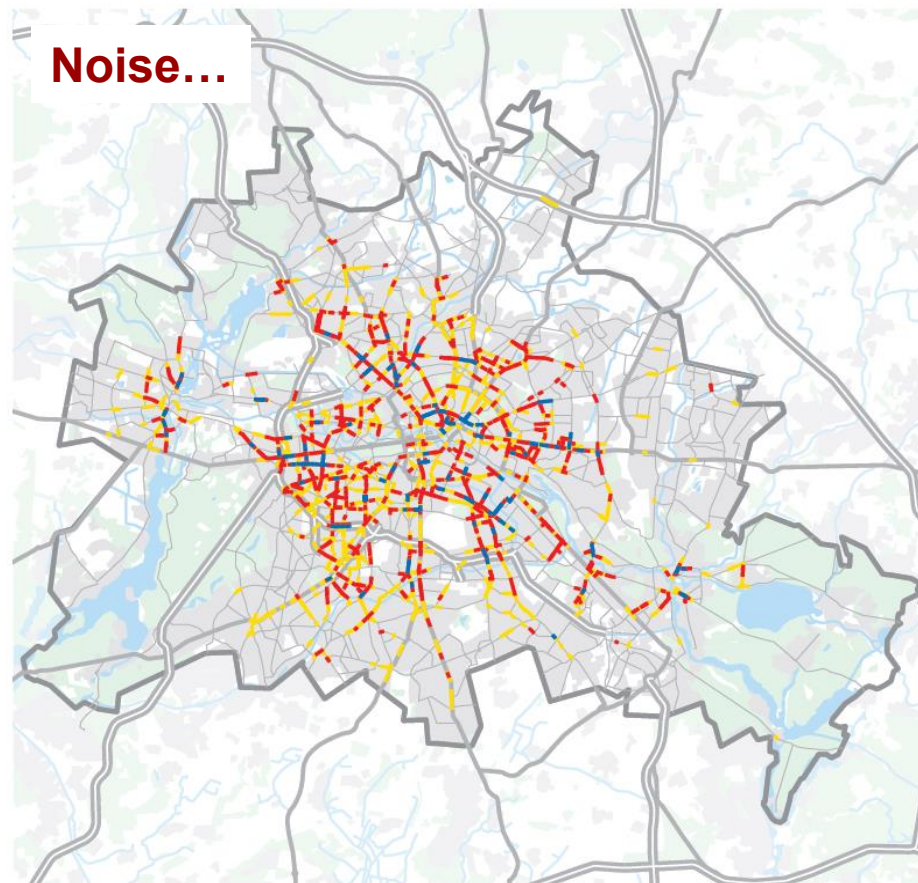
- 柏林墙倒下后，城市周边的城市化水平急速提高
- 原东德地区机动化水平急速提高
- 市中心路内停车免费；建设数以千计的路外新停车设施



- 小汽车通勤出行大幅增长
- 公共交通使用下降（尽管对公共交通设施的投入很大）
- 拥堵、噪音和空气污染日趋严重

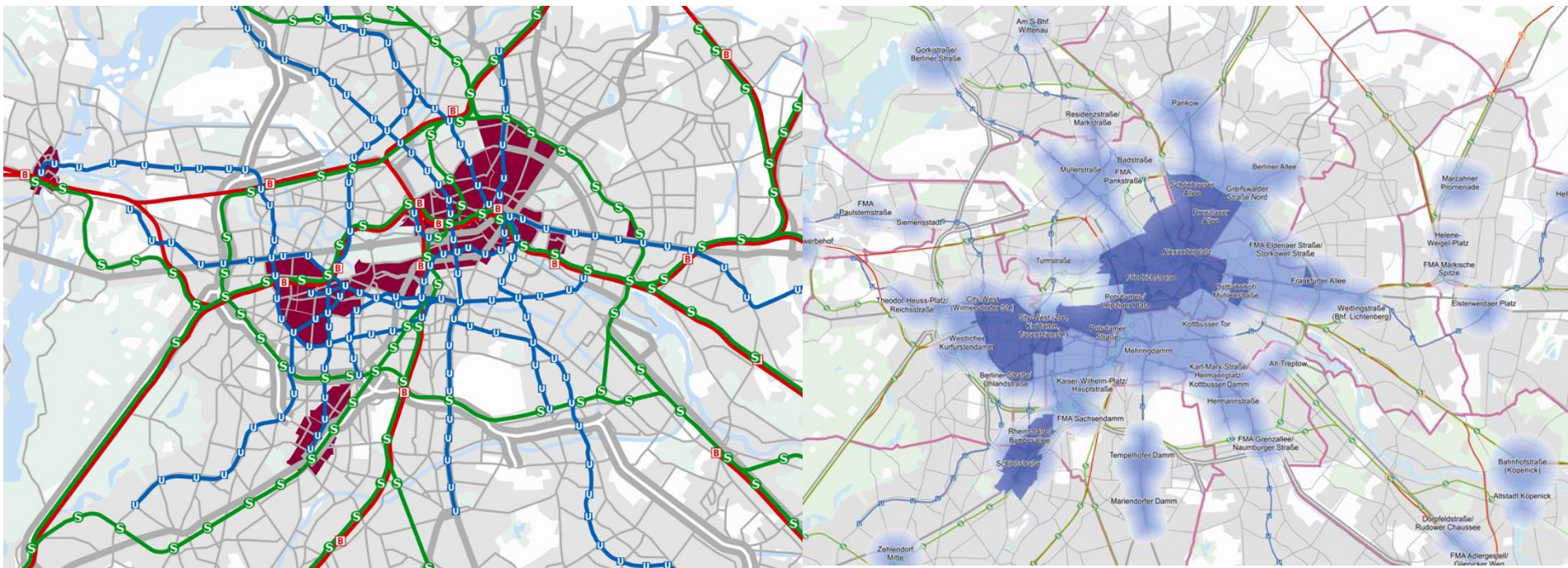
市中心小汽车使用带来的环境问题

Lärmbelastungsschwerpunkte Straßenverkehr (2007)



1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100

停车管理政策的实施，扩展以及精细化



95 000 个路内停车位，2500 个停车分区（已有）并计划继续扩展

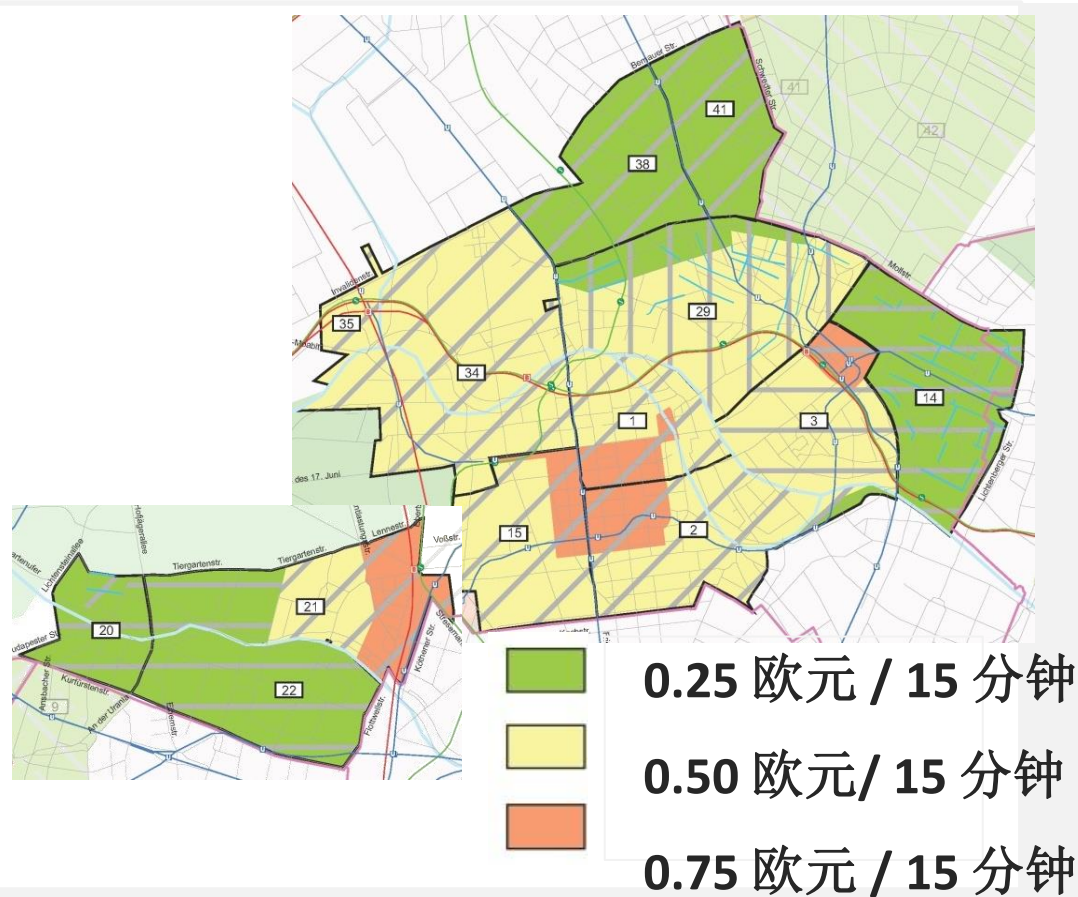
5. 柏林的停车管理方案

- a) 路内公共停车：**前提条件：停车需求大于停车供给（调查证实！）；居民和访客争夺稀缺停车位

方案核心要素：

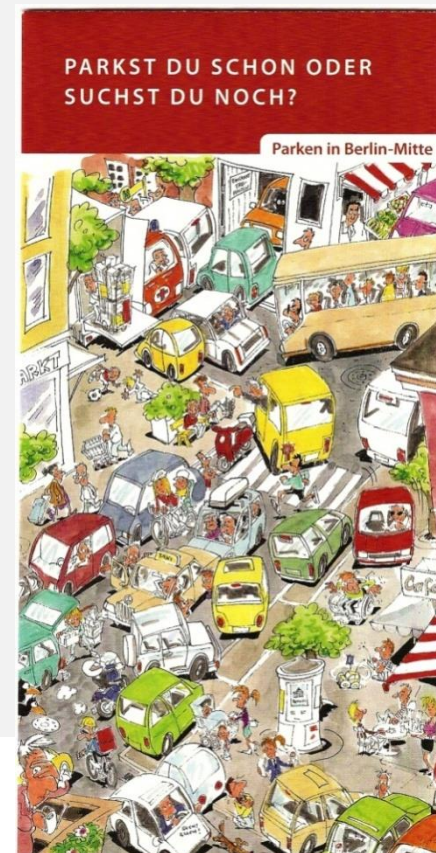
- (1) “混合停车”（土地混合利用的城市）：每个区域居民、通勤人员、访客均可停车（只有少数例外：仅限于居民停车的区域）
- (2) 停车需付费：居民支付小笔固定停车费用，其他用户按照时间付费；无时间段限制（费率不会因时间段变化而增加或减少）
- (2) 访客停车价格折射土地价值或者停车需求强度（每小时1/2/3欧元）（目标：路内停车价格高于路外停车场价格）

柏林停车分区（市中心部分地区）



核心元素（续）

- (4) 持续监控和严格执法（停车压力不同，收费水平各有不同）；原则：停车费用收入必须覆盖停车成本（基础设施、人工费用等）
- (5) 停车方案实施之前需和受影响区域市民取得沟通，在方案准备阶段充分准确地传递信息。



主动的信息沟通对提高市民理解和接受度来说至关重要！

更多柏林停车方案细节内容

- (6) 付费方式：停车票自动售票机（接受硬币、信用卡）或电话支付（需注册）
- (7) 正在施工操作的施工、维修人员豁免停车费用（注册+一定费用）
- (8) 停车费用豁免时间段：星期日、夜间
- (9) 高峰时间主干道路边空间限制（主要指公交专用道）

b. 路外停车（私有和半私有）

- 停车场无**最低**配建标准，残障人士专用停车场除外（自行车停车场则相反）（由柏林市建筑条例规定）
- 最高配建标准还在计划中（争议很大！）：比如每**100**平米办公面积或每**75**平米商用面积或每**16**个餐厅餐位配建最多**1**个停车位
- 额外大型停车场建造需得到批准（由“建筑计划”批准），限制政策
- 可网上查询停车信息指南系统

c) 配套措施停车+转乘，自行车+转乘

- 在靠近公交站点的中心城外围地区提供停车空间（配以频繁服务），属常用措施



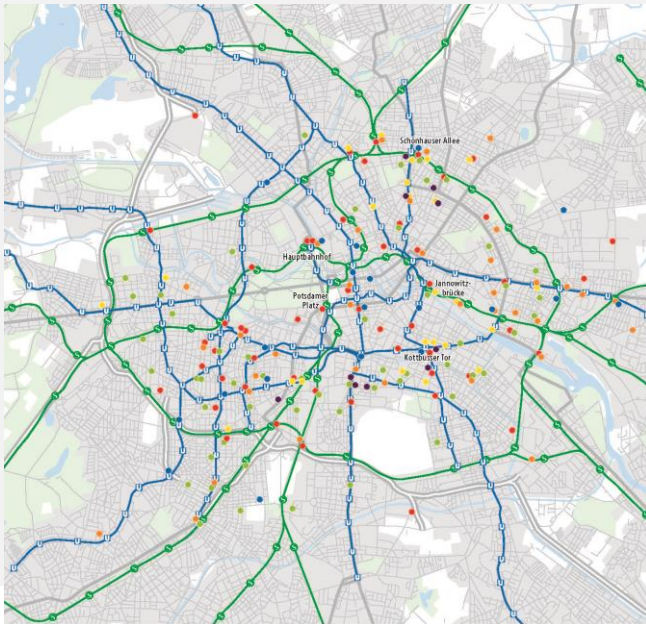
停车+转乘站点



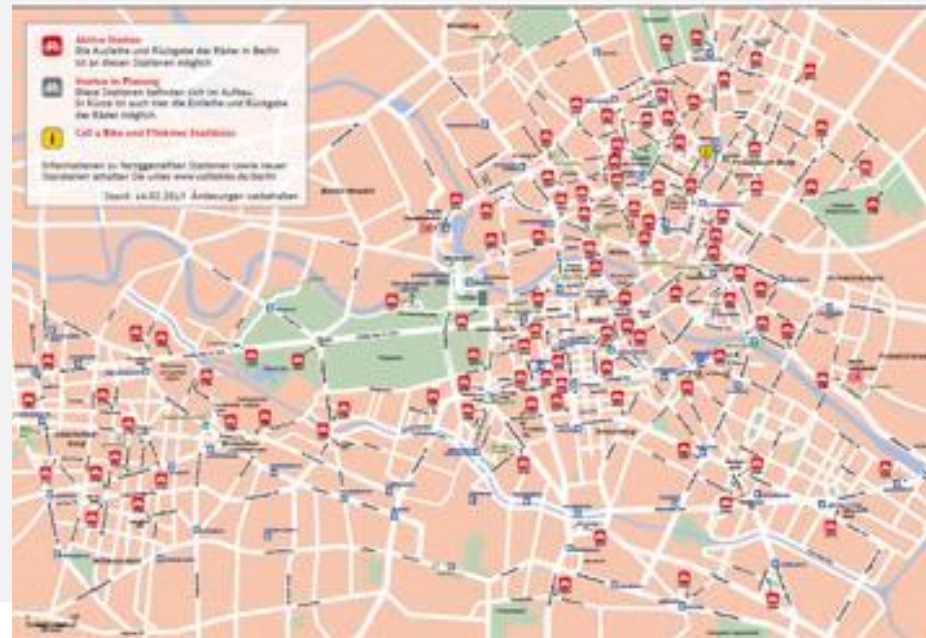
自行车+转乘站点

配套措施（续）

- 停车+转乘设施：建议仔细研究成本效益关系！（柏林停车+转乘设施成本较高，减少城市边缘交通流量力度小；结果优先建设自行车+换乘设施）
- 市中心提供汽车共享和自行车共享出行选择



汽车共享站点



自行车共享站点（紧挨公交站点）

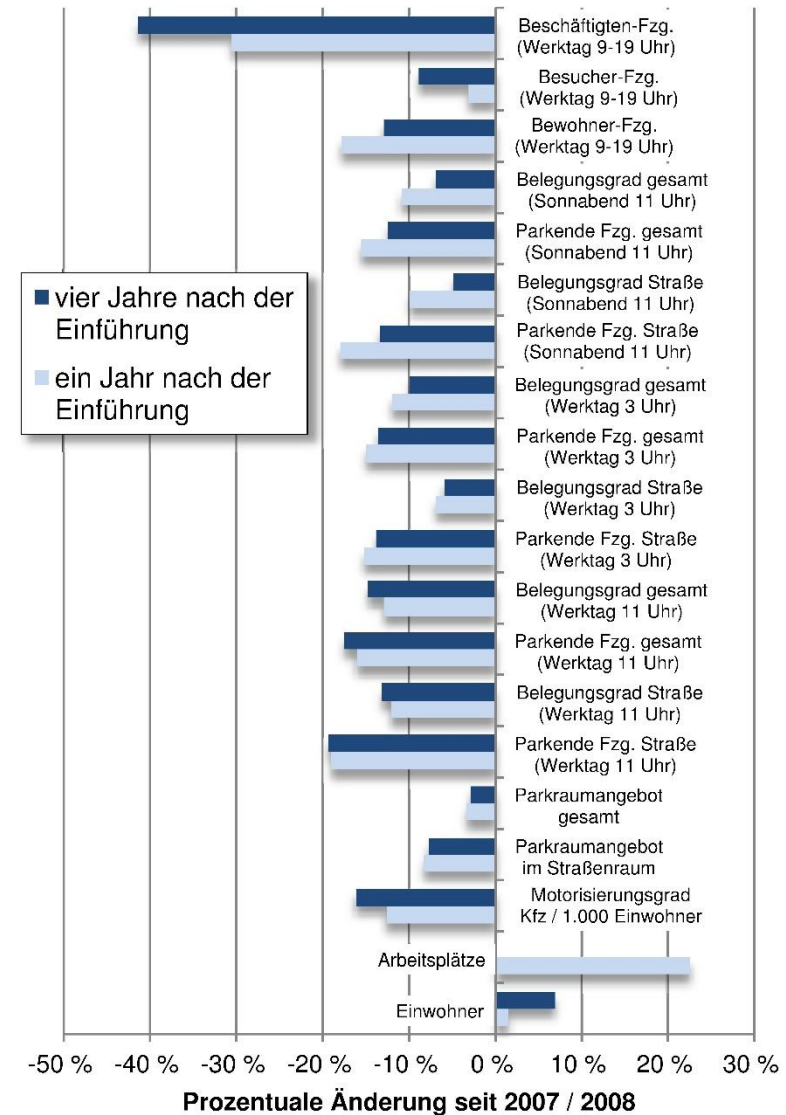
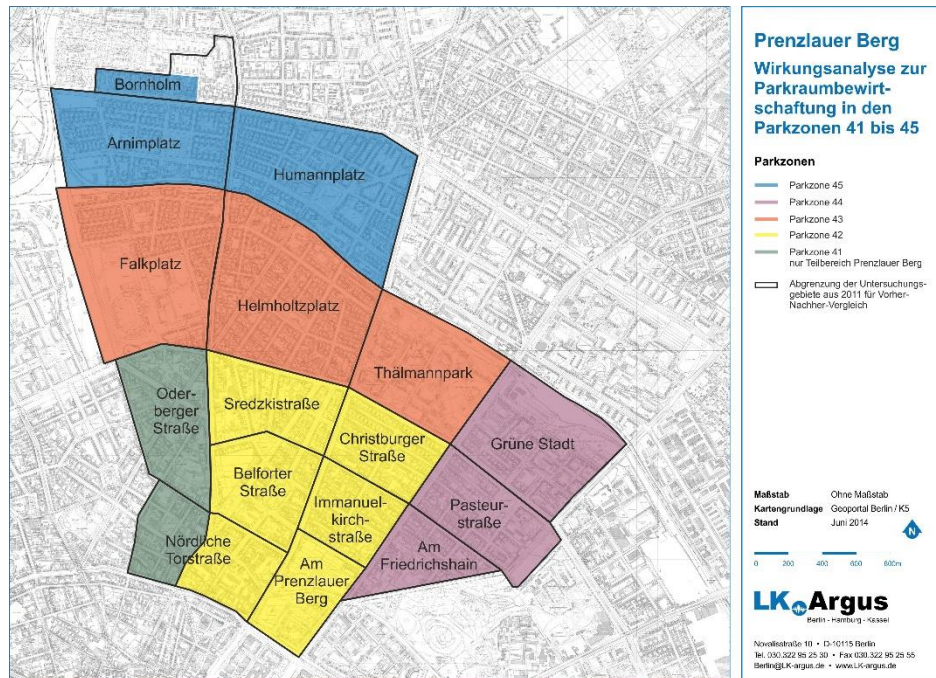
6. 停车管理方案成果

- 方案实施前后展开多项研究调查
- 典型且类似结果（根据不同柏林停车方案影响评估）



- 停车位利用率由原来的>100%降低到90%甚至更低；60% 车辆停车时长长至2小时 60%
- 居民、访客更易找到空置车位，无需过多巡驶
- 交通流量减少，空气质量得到改善
- 城市公共空间质量得到提高
- 无论是居民、消费者还是商业人士对停车政策的接受度都较高

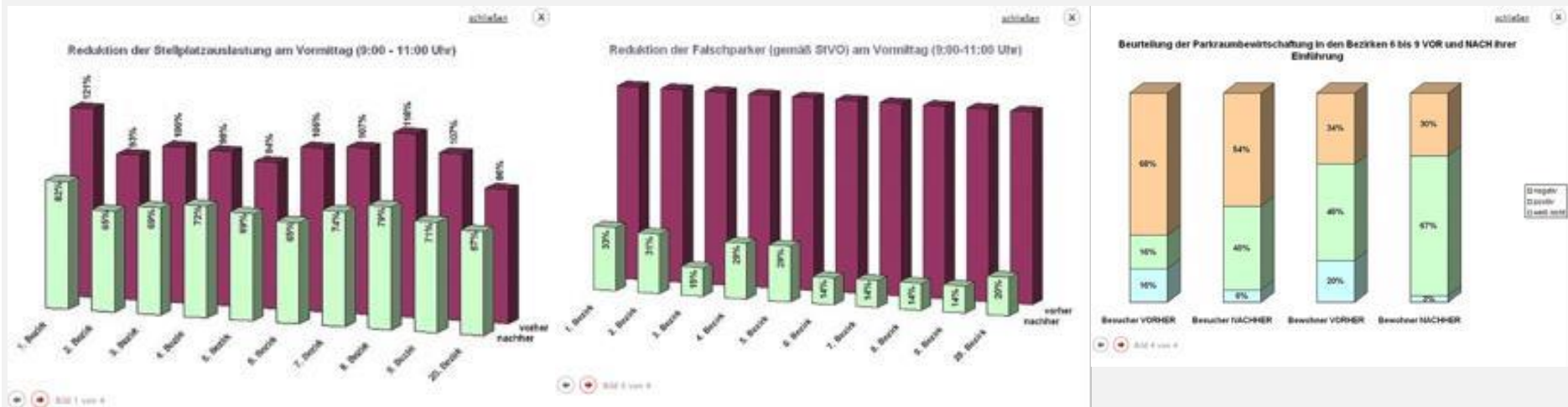
案例：柏林 Prenzlauer Berg区



工作岗位和人口增加 - 停车需求（通勤者，访客，居民）和交通量减少10%甚至更多

案例：维也纳（中心城区）

10年广泛实施停车管理政策带来的经验：政策实施前后影响评估结果



停车位使用率（上午）

- 30%

非法停车情况

- 80%

接受度变化

多数人接受

7. 总结

柏林及其他欧洲城市的可取经验

- 停车管理是促使出行模式转变，提高城市中心生活质量的重要措施
- 停车管理必须作为综合城市交通政策的一部分
- 路内停车和路外停车是所谓的“一枚硬币的正反两面”，必须两者一起考虑
- 政策实施力度必须符合所带解决问题的严重程度
- 提高公众理解和接受度要求通过公共机构充分传递信息，实现良好沟通
- 政策成功必须要求合理的监督和执法

感谢您的关注!



“七个施瓦本人（德国南部地区）”反对停车收费“

联系: friedemann.kunst@t-online.de