

## 伦敦停车区划管制对我国城市停车发展的启示

钱林波 马亮

**【摘要】**缓解城市交通拥挤需要从交通供与需的两个方面着眼。本文全面分析了伦敦基于城市道路交通拥挤收费的中心区停车区划管制（CPZs）政策、措施和实施效果，归纳提出了中心区停车区划管制对我国停车体系发展可供借鉴的基本经验。

**【关键词】**停车区划管制 政策与措施 基本经验

### 0. 引言

伦敦中心区（Center London）是伦敦发挥世界功能的核心地区，在整个英国乃至全世界均占据着重要的地位，与之相适应，就业岗位规模大，密度高，通勤交通强度巨大。伦敦中心区、内伦敦、外伦敦的行程车速呈现出持续走低的态势。统计表明，进入伦敦市中心区的车辆 50%的时间都处于排队等待状态，交通拥挤导致的时间损失价值每周在 200~400 万英镑之间。伦敦中心区的交通拥挤不仅严重影响了城市交通运行效率，而且造成了社会效益与经济效益的巨大损失。

缓解城市交通拥挤需要从交通供需两方面着眼。一方面是增加道路交通基础设施供给，通过增加设施供给来满足日益增长的城市交通需求，从而达到交通供需的基本平衡；另一方面是加强道路交通需求管理，即在既有的交通设施供应的条件下，通过调节交通需求来平衡供求关系。伦敦道路交通基础设施趋于完善，缓解城市交通拥挤的主要途径在于实施综合高效的交通需求管理。中心区的道路交通拥挤收费与停车区划管制（CPZs），是从车辆的行驶和停放的两个环节来控制交通需求总量。交通拥挤收费与停车区划管制的组合实施，有效地改善了单一措施的不足，提高了交通需求管理的整体效果。

### 1. 停车管制区划的基本内容

#### 1.1 基本概念

停车区划管制是指在城市特定空间区域范围内（一般以居住社区为基本单元）的道路上提供适当路边停车位和分时、分类管理这些车位的停车供应和管理政策与措施。停车区划管制主要目的是减少本区域以小汽车为出行方式的通勤机动车交通量以及来自区域外访客、顾客的长时间停车需求，通过车位总量的控制和分时、分类管理以减少机动车交通总量。路边车位供应和管理主要考虑以下因素：（1）地区道路网络的总体承载能力和交通运行服务水平；（2）地区总体交通发展策略；（3）地区周边居民拥有汽车的基本状况。路边车位的设置一般以港湾车位的形式，规定了停车管制的具体时间，管制时间预告设置在进入该区域的所有道路进口处。

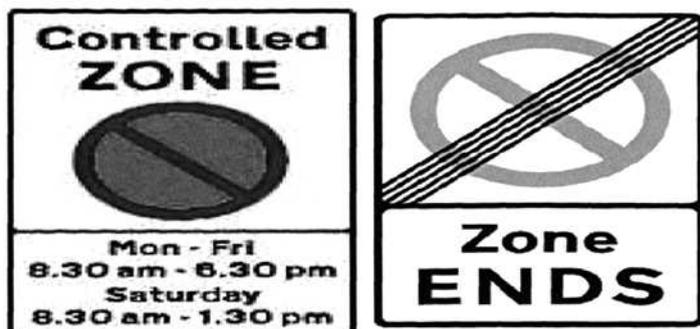


图1 提示停车管制区划开始和结束的标志

## 1.2 区划管制内停车位的管理

### 1.2.1 车位划分

对确定的车位进行分类管理，一般有居民专用车位、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。车位分配的基本思路是：大部分车位供应给本地区居民使用，使用费用相对低廉；剩余部分提供给地区以外的车辆使用，一般是小区居民的访客和周边公共建筑的顾客，停车位使用费用较高，一般按时间单元计费，逐步递进。

部分街道上车辆停放的管制时间是变化的或者是分时段实施不同的管制，所以对于那些商务活动、工作或者是打算进入管制停车区域的人们而言，必须在此之前仔细了解当地的停车规定以及停车区域划分（例如咪表收费区域、电子收费区域、停车许可证的区域等），以此可以控制机动车随机进入该区域。



图2 停车管制区划内车位划分的基本类别

### 1.2.2 车位管理

在伦敦的停车区划管制中，车位管理总体策略是对于外来车辆实施车辆停车的许可证制度，少量车位实施现场收费管理。规定车位以外的任何空间严格禁止停车，对违规车辆实施严厉的处罚制度。

#### (1) 管制时间内可以停放车辆的区域

管制时间内可以停车的地点主要分为以下七种情况：

- 1)能够出示一张有效的居民、教师或者摩托车停放许可证或者拥有一张访问停车许可证的车辆，可以将车辆停放在居民专属港湾停车泊位内；
- 2)能够出示一张有效的居民、教师或者摩托车停放许可证或者拥有一张访问停车许可证的车辆，可以将车辆停放在共享停车港湾停车泊位内（例如电子收费停车位）；
- 3)对于持有并出示残疾人停车许可证的车辆，可以使用残疾人停车位。同时，持有并

出示残疾人停车许可证的车辆也可以停放在居民停车港湾与电子收费港湾内；

4)能够出示一张有效的商业停放许可证，可以将车辆停放在商业港湾车位内；

5)能够出示一张有效的医生停放许可证，可以将车辆停放在医生停放港湾车位内，其中，医生的停车许可证必须要有诊所指定的停车港湾编号；

6)货物装卸港湾车位。车辆最多可以停放 20 分钟，期间必须要持续发生货物的装卸等日常活动，如果在两分钟内没有发生任何动作，车主将会收到一张罚款收费的通知；

7)对于支付了一定数额的现金而持有停车交费凭证的车辆，可以停放在收费泊位内，并在前挡风玻璃处出示票据。

### (2) 管制时间以外可以停放车辆的区域

◇在停车管制时间结束与下一次管制开始的这段时间，在所有的停车港湾与单黄线上都允许停放车辆，其中残疾人停车港湾除外。

◇在周末，所有的停车港湾与单黄线上都允许停车，除非有特殊说明。残疾人停车港湾除外。

### (3) 禁止停车的区域

遇到以下情况时，禁止停车：

◇在停车管制时间内，单黄线上禁止停车，双黄线上全天禁止停车；

◇在管制时间内或另作说明的时间段，暂停服务的停车港湾泊位禁止停车；

◇在管制时间内，处于故障中的电子收费港湾泊位禁止停车；

◇如果没有有效的车辆停放许可证，居民停车港湾、商业停车港湾、医生停车港湾禁止停车；

◇在一些特定服务的港湾，如残疾人停车港湾或出租车站，禁止停车；

◇在日常工作时间内，公交站点或者公交专用道不可以停车；

◇在管制时间内，学校周边划有“清空 (keep clear)”标志的路段以及划有 Z 字形标线的人行过街路段，禁止停放车辆；

◇离开一个电子收费港湾后，在一个小时之内，不允许在该港湾再次停车；

◇在过街横道、行人步行道、道路边缘或交叉口处，任何时间禁止停车，除非有特殊说明；

◇在一辆已经停放好的车辆侧面（两辆并列）不允许停车；

◇未设有停车港湾标志的地方不允许停车。

## 1.2.3 停车收费

常见的有两种电子收费机，一种只接收现金支付，而另一种机器不但接收现金支付还接收信用卡支付。收费机可以接收 5 便士、10 便士、20 便士、50 便士以及 1 英镑。根据停车港湾所在的区划的不同，车辆最多可以停放 2 小时或 4 小时。在电子收费港湾，车辆停放的时间不能超过你所支付费用的时间。对于车辆停放超过规定的最长时间的违规停车，车主将

会收到一张罚款通知。

对于那些持有有效居民停车许可证的小区居民,在停车管制时间开始与结束的一个小时内,可以不需要购买电子收费票据,免费使用自己居住小区的电子收费港湾车位。

车辆在停放时,必须考虑其它的道路使用者,包括残疾人与行人。停放的车辆应保证不能造成危险、障碍或者拥挤。如果汽车在停放时,车轮完全处在了停车港湾以外,那么车主将面临一张罚款收费的通知。如果停放的汽车造成了真实的危险、障碍或者拥挤的话,那么这辆车将会被依法拖走。

#### 1.2.4 暂停服务的停车港湾车位的处理

部分停车港湾车位因为需要维护或者其它情况而暂停服务,对于居民停车港湾、共享停车港湾、商业停车港湾,交通管理部门会提前五天在附近街道上贴出通知;对于电子收费港湾,提前三天贴出通知。在这些港湾,如果出现那些违反规定而停放的车辆,交通管理部门将拖走违规车辆,车主不但面临罚款,还要为取回车辆缴纳一定的费用。

有时港湾车位的收费机器出现了故障导致暂停服务或出现其它临时情况,交通管理部门不可能及时的发出通知,拖走了停放的车辆,车主将不会面临罚款,也不需要为取出车辆而缴纳费用。

对于出现故障的停车港湾,车辆驾驶人无权将车辆进行停放,否则将面临罚款。车辆驾驶人必须寻找另一台正常工作的机器来支付停车费用。如果车辆驾驶人在打算停车地方的附近找不到一台正常工作的电子收费系统,并且收到了一张罚款通知,他可以对这种情况提出异议,将意见以书面形式邮寄到通知上指定的地点。主管部门会尽快调查予以核实,如果调查报告支持机器确实处于故障中,那么就可以按规定取消这次罚款。

#### 1.2.5 监督与反馈机制

在某一个区域实施 CPZ 管理之前,交管部门会全面咨询附近的居民,现存的 CPZs 同样可以接收监督。对于 CPZ 运行过程中存在的任何问题,居民可以通过电话、Email、写信等方式向交管部门反应,交管部门将会采取实地走访、调查等方式,高效、准确地评估居民所提的建议。

## 2. 停车管制区划实施基本状况

伦敦的交通运输部曾委托 MVA 公司于 1999~2000 年、2004~2005 年对伦敦的停车供给进行研究,目的是估计路内、路外小汽车停车位的潜在数量。2003 年,伦敦引入了停车拥挤收费。所以通过对比这两次调查,我们可以从停车供给的角度评价拥挤收费与 CPZs 的实施效果。

### 2.1 停车位数量的变化

相比 1999~2000 年,伦敦中心区用于单位员工的停车位数量减少了 67 万个,下降了 45%。用于公共停车的停车位数量下降了 10%。除了居民区小汽车停车场的停车位外,伦敦市中心区的停车位数量总体下降了 24%。而与此同时,内伦敦与外伦敦的停车位数量在增加,其中,内伦敦的停车位增加 23%,外伦敦的停车位增加 30%,见表 1。

表1 1999/2000年到2004/2005年员工停车位与其它停车位(一般指公共停车位)的变化<sup>[4]</sup>

所在区域	员工停车位	公共停车位	总计
伦敦中心区	-45%	-10%	-24%
内伦敦	30%	37%	23%
外伦敦	29%	31%	30%

咪表收费与电子收费以外的路内停车位数量在减少。在伦敦市中心区,单黄线与单红线上的停车位减少了27%,一般只允许傍晚与夜间停车。在内伦敦与外伦敦,不受管制的停车位数量减少了9%,见表2,表3。

表2 1999/2000年到2004/2005年路内不受管制的停车位的变化<sup>[4]</sup>

分区	单黄线与单红线上的停车位	不受管制的路内停车位	路内停车位总量
伦敦中心区	-27%	0%	-27%
内伦敦	-14%	-9%	-11%
外伦敦	3%	-9%	-6%

表3 1999/2000年到2004/2005年路内不受管制停车位对比<sup>[4]</sup>

分区	1999~2000年	2004~2005年			总数
	总数	不受管制的停车位	单黄线上的OSN停车位	单红线上的停车位	
伦敦中心区					
停车位	52500	100	29700	500	30300
下限	44400	100	27500	500	28100
上限	60500	100	31900	600	32500
内伦敦					
停车位	650700	422100	156800	1900	580800
下限	573200	370300	139500	1700	526200
上限	728100	473800	174100	2100	635400
外伦敦					
停车位	2283100	1710200	379800	34600	2124600
下限	2070600	1564700	330400	30100	1970800
上限	2495700	1855800	429300	39100	2278400
整个伦敦					
停车位	2986300	2132400	566300	37000	2735700
下限	2760000	1978600	515700	33700	2573800
上限	3212700	2286100	617100	40300	2897600

拥挤收费以及停车区划管制的实施有力的减少了收费时段对动态交通的需求。引入停车区划管制的地区,有力地减少了单黄线与单红线停车或不受管制停车区域的长度,从而增加了居民停车港湾泊位。

## 2.2 停车收费的变化

伦敦中心区的平均停车收费是最高的,越往外收费越低。从整体上看,每小时的平均收费随着停车时间的变长而降低,但是在大多数情况下,12小时的单位费率要高于9小时的单位时间费率,因为如果车辆停放超过了一定的时间,停车场将支付拥挤费用。

公共停车场停车两小时的平均收费从1999~2000年的80便士/小时增加到了97便士/小时,增长了22%。中心区从2.40英镑/时增长到了2.57英镑/时,增长了7%。实施拥挤收费减少了进入中心区的交通量,这将降低中心区的停车需求,从而减缓了停车收费增长的速度。

私人停车场停车两小时的平均收费从1.00英镑/时增加到了1.06英镑/时,增长了6%(中心区为9%)。表4为1999~2000年与2004~2005年两次调查的停车收费对比。

表4 1999~2000年与2004~2005年停车收费对比<sup>[4]</sup>

1999~2000年			2004~2005年	
公共停车场	私人停车场		公共停车场	私人停车场
伦敦中心区				
免费停车场比例(%)	2%	94%	3%	92%
免费的公共停车位比例(%)	0%	51%	0%	46%
平均收费 [£/小时]				
2小时	£2.40	£1.95	£2.57	£2.13
4小时	£2.13	£1.95	£2.37	£2.06
9小时	£1.84	£1.99	£1.96	£1.58
12小时	£1.59	£1.67	£1.68	£1.24
内伦敦				
免费停车场比例(%)	1%	82%	12%	86%
免费的公共停车位比例(%)	1%	72%	0%	79%
平均收费 [£/小时]				
2小时	£1.10	£1.40	£1.85	£2.45
4小时	£1.10	£1.35	£1.97	£2.13
9小时	£0.67	£1.00	£1.05	£1.37
12小时	£0.84	£0.72	£1.43	£1.59
外伦敦				
免费停车场比例(%)	46%	83%	17%	89%
免费的公共停车位比例(%)	11%	93%	19%	59%
平均收费 [£/小时]				
2小时	£0.45	£0.70	£0.69	£0.73
4小时	£0.40	£0.70	£0.65	£0.77
9小时	£0.36	£1.14	£0.52	£1.11
12小时	£0.29	£1.33	£0.65	£1.76

通过数据的对比分析,我们可以发现,引入拥挤收费与停车区划管制后,中心区的公共停车场收费虽然与1999~2000年相比增长了7%,但是远低于整个伦敦的平均收费增长率

22%。从供求的角度说,正是由于拥挤收费与停车区划管制降低了中心区的机动车交通需求,从而缓解了停车收费的增长速度,与此同时,内伦敦与外伦敦的停车收费有了较大幅度的增长。

### 3. 对我国城市停车发展的启示

#### 3.1 将停车供应与管理作为调节机动车交通需求的重要手段

城市停车战略对策应当与总体的城市交通发展战略对策协调一致,要将停车供应与管理 and 交通需求管理、公共交通优先一道纳入城市交通结构优化的政府工作范畴,调整重动态交通轻静态交通、重公共交通建设轻需求管理和停车调节的交通发展策略。停车供应与管理应当作为

#### 3.2 调控小汽车总量发展和小汽车理智使用的重要手段。

停车问题的解决必须“内外并举”,即一方面跳出停车看停车,走优先发展公共交通之路,通过公交吸引力和竞争力的提高和差别化的停车政策调控,减少人们对私人小汽车的依赖;另一方面,要通过保障基本车位的供应和有效调节公共停车资源,来满足小汽车适度发展和使用的功能。

#### 3.3 统筹停车供应、管理与城市经济社会活动的协调发展

城市停车发展应当在坚持公共交通优先和城市交通多元化发展之间寻求平衡。不同城市地区、不同用地发展模式、不同的城市社会经济活动对公共交通、汽车交通产生不同的要求,停车供应和管理应当分析社会经济活动对基本停车的发展需求,适度满足、优化使用。特别在各级、各类公共活动中心,公共车位的供应水平和使用效率应当作为促进地区经济发展的重要措施,

#### 3.4 坚持差别化的停车供应与管理政策

停车供应和管理体现区域发展的差别化策略。根据地区功能、交通政策发展差别,建立管制停车、协调停车、引导停车和宽松停车区域。通过停车分区,建立分区车位供应总量控制、停车费率、管制策略的政策差别。区别对待城市不同区域的公共停车位发展需求。在老城区、城市副中心和规划的 CBD 地区等交通拥挤和公共交通发达地区,应通过公共车位的适度供应,体现低水平的停车供需平衡策略;通过交通需求管理,鼓励通勤交通使用公共交通,减少商业、办公等公共设施的通勤出行小汽车使用总量,限制公共车位的长时间停车。其他地区的商业、办公等公共建筑,适度发展公共车位。通过停车费率差别和停车时间限制,体现车位的使用效率差别。

#### 3.5 实施分层、分类和精细化的停车管理策略

建立停车管制区划制度,评估地区道路交通资源、各类停车需求,严格划定可停车区域和禁止停车区域,控制停车位总量规模,提高停车位使用效率。通过精细化的停车收费、车位分类管理(如居民停车港湾、共享停车港湾、商业停车港湾等)和严格、高效的违规处罚措施等,迫使小汽车使用者在驾车出行时需要考虑出行成本和车辆停放等问题,从而引导出

行方式行为的改变。

### 3.6 发挥动态与静态联动管理机制的效能

形成静态交通与动态的汽车交通管理和公共交通服务水平提高的协调和联动。评估地区公共交通发展水平和机动车管理政策,调节评价车位供应规模和费率设置,特别是面向访客和顾客的公共车位供应,公共车位的供应规模和使用效率与地区的交通发展政策、道路供应水平和公共交通服务水平相适应。与此同时,通过设置停车管制区划,在满足地区社会经济活动正常开展的条件下,通过车位供应规模的调节、车位分类的精细化和费率的多元化,调节机动车交通的需求总量,实现支持公共交通运行、调节小汽车过度使用的交通发展总体目标。

#### 【参考文献】

- [1] 王静霞,我国大城市停车问题与对策.城市车辆, 2001.1:15-18
- [2] 杨新苗,马乐.伦敦市中心区交通拥挤收费实施周年回顾.城市交通, 2004, (6)3:127-129
- [3] 戴东晶,蔡建华.国外城市解决城市交通拥堵问题的对策.世界风去透视[J], 2004: 61-63
- [4] MVA. Update of London parking supply study report[R]. July 2005
- [5] www.towerhamlets.gov.uk, Controlled parking zones (CPZs)

#### 【作者简介】

钱林波,工学博士,教授级高工,南京市城市与交通规划设计研究院有限责任公司,副董事长/总工程师