

对广州市停车配建指标修订的思考

A Review of On-Site Parking Requirements Implemented in Guangzhou

王波

(广州市交通规划研究所, 广州 510030)

WANG Bo

(Guangzhou Transport Planning & Research Institute, Guangzhou 510030)

摘要: 在介绍现行停车配建指标实施情况的基础上,提出了广州市停车配建指标修订采取的区域差别化、分类别停车供应、加强居住区停车设施、建设一体化交通系统等基本思路,以及建议的停车配建指标的主要成果。停车配建指标的实施将有力促进新形势下广州市停车设施的建设,增加停车位的有效供应。

Abstract: Through a review of the implementation of on-site parking requirements in Guangzhou, this paper presents some principles for parking requirements, including district distinction, classified parking supply, resident parking space enhancement, integrative transportation system. The implementation of the parking requirement will greatly promote the parking facility construction in Guangzhou, and increase the effective parking space supply.

关键词: 停车; 配建指标; 修订

Keywords: parking; parking requirement; review

中图分类号: U491

文献标识码: A

收稿日期: 2006-12-08

作者简介: 王波, 男, 硕士, 广州市交通规划研究所工程师, 注册城市规划师, 主要研究方向: 静态交通系统、停车场规划等。E-mail: wangbo@gztpri.com

0 引言

2001年广州市开展了建筑物停车配建指标研究^[1], 主要针对当时执行的“两部”标准难以适应广州城市发展需要的情况, 编制了一套适合广州实际情况的配建指标(以下简称“现行指标”), 对推进停车设施的建设起到了很大的作用。通过2002年7月至今的试行, 广州市的配建停车位数量有了较大幅度增加。截止2005年底, 原八区合法标准小汽车泊位数达到22.24万个, 比2000年增加约10万多个, 配建停车位占停车位总量的比例从67%上升到76%。

近年来广州经济总量持续稳步增加, 2005年全市GDP达5 115.75亿元, 比2000年增长91.2%; 城市空间不断拓展, 番禺、花都纳入市区范围, 成立了南沙和萝岗新区; 小客车年均增长率超过20%, 原八区现有的41.5万辆小汽车的停车位满足比例不到60%, 停车供需矛盾日益突出。同时, 现行指标在试行过程中也暴露了一些问题, 例如住宅停车配建指标偏低, 停车管理区过于复杂, 部分指标的可操作性较小等。考虑到未来10~15年仍然是广州市小汽车拥有量的快速增长期, 对现行指标的修订极为必要和紧迫。

2006年8月, 受广州市规划局委托, 广州市交通规划研究所组织有关单位共同开展“广州市停车配建指标实施检讨”工作, 在上一轮停车配建指标研究的基础上, 充分借鉴国内外城市的成功经验, 与编制中的《广州市城市交通发展纲要(草案)》衔接, 以动静态交通协调和区域差别化为根本原则, 以加强配建指标的科学性和可操作性为目标, 对现行指标提出修订意见和建议, 对国内其他城市也具有一定的借鉴意义。

1 现行停车配建指标的不足

1.1 指标体系不足

现行指标中的住宅停车位配建指标偏低，新建居住小区即面临停车位短缺问题；居住区内配套公建的停车配建指标和管理要求不明确；缺少工业仓储等用地类型的停车配建指标；停车管理区的划分过于复杂；办公、商场类的指标分级较合理(符合建筑物停车需求特征)^[2]，但实际操作中没有得到贯彻执行；行政办公与商务办公在规划管理过程中难以区分；医院按床位数计算停车位指标的可操作性较小，且无法确定后勤部分的停车位；缺少交通换乘设施配套自行车停车位的指标。

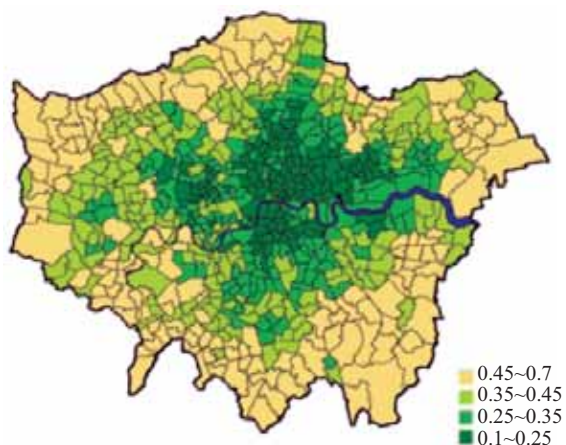


图1 伦敦户均小汽车拥有率分布

Fig.1 Distribution of Household Cars held in London

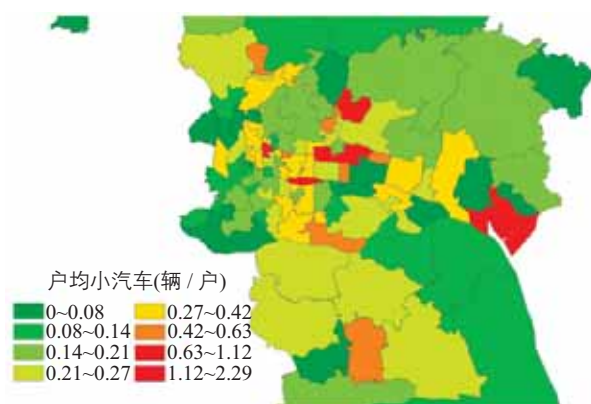


图2 广州市中心区户均小汽车拥有率分布

Fig.2 Distribution of Household Cars held in Guangzhou Central District

1.2 指标管理不足

现行指标尚不适用于番禺、花都、萝岗、南沙等新区；规划管理某些环节不严格，衔接不顺畅；现行指标自2002年以来一直处于规划局内部试行阶段，法定定位不清晰，导致执行的力度不够。

2 停车配建指标修订的基本思路

对居住区而言，停车位以满足车辆夜间停放为主，停车需求刚性较大，应积极扩大停车位供应；对公共商业区而言，要在满足交通需求管理目标的基础上合理限制停车位供应。

2.1 以区域差别化为原则，通过停车供应调整不同地区的停车需求

停车管理的基本原则是区域差别化，停车供应的差别化是其中的首要环节^[3]。重点是完善目前建立在城市规划密度分区基础上的停车管理分区，在整体交通和停车发展战略指导下，分区域制定停车供应策略。城市中心区，属于现状高密度发展地区，路网容量有限，公共交通极其发达，应采用适度从紧的停车供应策略；城市边缘区，属于现状建成区和城市建设发展地区，路网容量逐渐趋于饱和，根据动静态交通协调发展的原则，应采用相对均衡的停车供应策略；城市外围区，公共交通相对不发达，应采用适度宽松的停车供应策略。

根据伦敦等国际大都市的经验，小汽车拥有率在广阔的郊区明显高于拥挤的中心区，见图1。广州市中心区现状户均小汽车拥有率的分布已经体现出较大的地区差异，如东部和南部新发展区(如天河新区、开发区、市桥等)的户均小汽车拥有率明显高于其他地区(见图2)。未来随着广州市“东进、西联、南拓、北优”的城市总体发展战略的实施，城市人口必然持续向外疏散，外围住宅区的停车需求将不断增长，最终形成小汽车拥有率“内低外高”的态势。

2.2 从停车位使用和交通影响角度出发，分类别确定停车供应策略

从使用者角度出发，停车位可分成三种类型：居

住地夜间停车、上班地点停车和外出社交活动停车，见图3。根据国际经验和广州市交通发展趋势，应优先保证居住地的车辆停放需求，严格控制办公地点的通勤车辆停放需求，适当调节商业、休闲娱乐等公共场所的停车需求。规划应重点鼓励通勤交通采用公共交通工具，尤其是中心区靠近轨道交通站点的就业岗位上更应大幅度降低配建停车位的数量。同时，各类专业停车场(如货车、旅游巴士)和各类车辆的临时停放需求(如路边上下客、装卸货物)也是指标修订的重点。

2.3 加强居住小区配套停车场建设，促进“非法”停车位向“合法”停车位转化

保证车辆的基本车位是支撑机动车持续发展(尤其是小汽车进入家庭)的必要条件，“一车一位”是必须满足的刚性需求。基本车位的保证在规划上重点体现在对居住区执行严格、高标准的配建政策，并正确认识建筑物使用年限和停车配建指标动态调整之间的关系。根据现有停车设施供应情况的调查，现有合法停车位数量不及小汽车拥有量的60%，尤其是大量私人小汽车在夜间没有正规的合法停车位。因此，应正视小汽车拥有量迅速增长与路外合法停车位紧缺的矛盾，想方设法加大住宅区合法停车位的供应，促使现有“非法”停车位向“合法”停车位转化，优化停车供应结构比例。

2.4 通过科学的停车位供应,推动城市“一体化”交通系统的建立

建成综合性的“一体化”交通系统是现代化大都市交通的发展目标，应通过科学的停车位供应，推动高度一体化交通系统的建立。根据《广州市城市交通发展纲要(草案)》，未来广州市将大力发展城市公共交通，有竞争力的公交服务系统的核心是高效率的换乘系统。本次配建指标的调整借鉴了国内外城市的经验，对轨道交通站点及其周边的停车位供应进行了科学规划，具体包括：增加轨道交通站点内的停车位指标，建设小汽车换乘公交(P+R)和自行车换乘公交(B+R)停车设施，尤其增加服务于外围区住宅等通勤交通量较大的轨道交通车站的配建自行车停车位数量。

3 停车配建指标修订成果

3.1 停车管理分区

现行指标采用原城市规划密度分区，将原八区范围分成4个密度区：密度一区、密度二区、密度三区 and 密度四区。根据2005年10月颁布实施的《广州市城市规划管理技术标准与准则》，广州市城市规划密度分区已合并调整为密度一区和密度二区。

研究借鉴国内外停车配建指标分区的经验，结合广州市实际情况，充分考虑交通需求管理、城市用地、城市发展与规划、交通战略规划、停车特征、交通设施供应水平、交通出行特征和路网容量等方面，将广州市划分为两个停车配建管理区域：A区——广园路以南，华南路天河区段、广州大道海珠区段以西与新窖南路以北的地区，以及芳村大道的如意坊大桥至鹤洞大桥段以东地区和黄埔区的广深铁路以南、茅岗路以东、石化路以西、港前路以北的城市副中心地区，番禺区中心城区中区，即市桥街东、西环路及市桥水道的围合区域，花都区新华镇老城区，即京广铁路以东，松园以南，茶元南路、体育路、天贵路以西，新街河以北的地区(即城市规划密度一区)；B区——除A区以外的规划建设地区(即城市规划密度二区)，见图4。

针对现行指标全部采取上下限幅度值不便管理操作的实际情况，研究根据停车管理分区的需要，对于A区(核心区)采用幅度值(上下限)管理，B区采用固定值(下限)管理，增强了指标的刚性，较好地解决了实际操作中仅采用幅度值下限的问题。

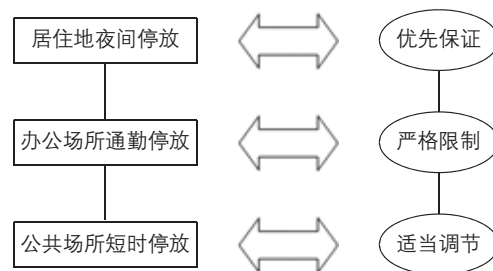


图3 三种类型停车及管理策略
Fig.3 Three types of parking and management strategies

3.2 停车位折减要求

现行指标规定“综合性建筑应按各类性质和规模分别计算并统计相加，多功能、综合性的大型公共建筑，停车场车位的设置数量应考虑共用停车位的可能性，或按各单项标准总和80%计算”，实际执行中由于对综合性建筑的定义不明确，往往需要进行专项的停车需求分析。研究建议综合性建筑中主要类型的建筑面积比为0.5~2时，按各单项标准总和80%计算停车位数量，否则，综合性建筑应按各类性质和规模分别计算停车位数量并统计相加。

近年来广州市轨道交通线路通车里程迅速增长，轨道交通站点周边的用地开发量很大。由于可以吸引大量乘客乘坐地铁，轨道交通站点周边建筑的停车需求相对其他区域要少。但由于现行指标没有这方面的特殊规定，也必须执行与其他区域相同的停车配建指标，否则需要进行专项的停车需求分析。研究参考香港的成功经验，建议以地铁站为中心500 m范围内的

办公、商业、住宅等性质的建筑物，可减少5%~20%的配建停车位供应，尤其是大幅度降低城市中心区办公建筑的配建停车位数量，同时增加轨道交通站点的配套非机动车位。

3.3 停车位类型

现行指标的停车位类型比较全面，既包括机动车、非机动车和摩托车停车位，又包括部分装卸货车、出租汽车上下客、旅游巴士和救护车停车位。研究删除了摩托车停车位指标，增加了轨道交通站点配套机动车和非机动车停车位指标。将全部停车位指标纳入一张表格中，既方便使用，又增强了指标的约束性。

3.4 建筑物分类

与现行指标相比，建议指标增加了工业、仓储类的停车位指标，分开设置影剧院和会议中心的停车位指标，合并了餐饮和娱乐类建筑的停车位指标，删除了机场和火车站的停车位指标。现行指标中商务办公类建筑按建筑规模大小(以1.5万m²和5万m²为分界)分成三级，商场类建筑按建筑规模大小(以4万m²为分界)分成两级，规模增大停车位指标递减。建议指标分别将商务办公和商场的停车位指标简化为两级和一级，缩减了不同级别间的指标值差距。

现行指标将医院分成门诊部(诊所)、住院部和疗养院，研究建议调整为综合性医院(专科医院)、独立诊所和康复医院，实现了停车位指标对医院类建筑的“全覆盖”，解决了后勤部分停车位指标的计算难题。

3.5 计算单位

本次研究仍然以泊位数为停车位数量的计算单位，基数单位则包括户数、建筑面积、占地面积、座位数和设计旅客容量等，具有较强的科学性。与现行指标相比，研究对医院类建筑全部以建筑面积代替了床位数，对学校类建筑全部以教学行政用房建筑面积代替了学生数，对宾馆类建筑全部以建筑面积代替了客房数，增强了规划管理阶段的可操作性。

3.6 指标适应性

研究考虑到未来10~15年小汽车数量的持续增长



图4 广州市停车配建指标分区

Fig.4 District distinction for parking requirement in Guangzhou

表1 广州市部分类型机动车和非机动车停车配建指标修订情况
Tab.1 Revision of part of motor vehicle parking requirement in Guangzhou

建筑物 类型	等级	现行指标				调整后指标			
		一区	二区	三区	四区	等级	机动车		非机动车
							A区	B区	
单元式住宅 (泊位/户)	户均建筑面积 ≤ 80 m ²	0.2~0.25	0.25~0.3	0.25~0.3	0.2~0.3	户均建筑面积 ≤ 90 m ²	0.4~0.5	0.6	1
	80 m ² <户均 建筑面积≤ 120 m ²	0.25~0.3	0.3~0.4	0.3~0.5	0.3~0.5	90 m ² <户均建筑 面积≤ 144 m ²	0.5~0.6	0.8	1
	户均建筑面 积>120 m ²	0.3~0.4	0.4~0.5	0.4~0.8	0.4~0.8	户均建筑面 积>144 m ²	0.6~0.8	1.0	1
商务办公 (泊位/100 m ² 建筑面积)	S _建 >50 000 m ²	0.3~0.5	0.4~0.6	0.4~0.6	0.3~0.5	S _建 >15 000 m ²	0.5~0.6	0.9	1
	15 000 m ² <S _建 ≤ 50 000 m ²	0.4~0.6	0.5~0.7	0.5~0.7	0.4~0.6	S _建 ≤ 15 000 m ²	0.6~0.7	1.0	1
	S _建 ≤ 15 000 m ²	0.5~0.7	0.6~0.8	0.6~0.8	0.4~0.8				
交通枢纽 (泊位/1 000 名设计旅客)	火车站	3	3	3	3	汽车站	2~3	4	3
	汽车站	3	3	3	3	客运码头	5~8	8	8
	客运码头	10	10	10	10	轨道交通一般站 ^①		0.2	6~8
	机场			40	40	轨道交通换乘站 ^①		0.3	3~5
						轨道交通枢纽站 ^①		0.4	4~6

注：①轨道交通车站单位为：泊位/100名远景高峰小时设计旅客

趋势，充分重视其产生的巨大停车需求，提出大幅度提高住宅停车配建指标，将住宅停车位配置的全市平均水平从“四户一位”提高到“两户一位”或“三户两位”，在国内大城市中处于较高水平。

研究充分考虑停车需求的变化趋势，从加强指标的科学性和合理性出发，对于不同区域、不同使用性质、不同规模的公共建筑物的停车位指标分类进行了优化调整，包括：分区域调整办公场所的停车位指标，适当提高外围区办公场所的停车位指标，较大幅度降低地铁站周边(尤其是中心区)的停车位指标；分区域、分类别调整商业设施的停车位指标，提高外围区商业设施的停车位指标，适当降低中心区地铁站周边商业设施的停车配建指标，大幅度提高大型仓储式超市的停车配建指标；适当提高游览场所、外围区的宾馆、餐饮娱乐类和学校类停车位指标。此外，还较大幅度提高了商业公共场所、轨道交通车站的自行车停车位指标，见表1。

4 结语

本次研究是在《广州市城市交通发展纲要(草案)》提出的未来城市整体交通和停车发展战略指导下完成的，始终围绕“积极促进和发展公共交通”的根本目标，符合建设“一体化”交通系统的发展要求。停车配建指标的实施将有力促进新形势下广州市停车设施的建设，增加停车位的有效供应。

参考文献

- 1 王波.广州市建筑物停车配建指标研究若干问题的探讨 [A].广州市交通规划研究所.广州城市交通规划论文集 [C].广州:广州市交通规划研究所, 2001.50~54
- 2 周鹤龙,周志华,王波.大城市停车配建指标之用地分类(级)研究 [J].公路交通科技, 2004, 21 (4): 80~82
- 3 邓兴栋,王波.发达地区城市停车配建指标管理之经验与启示 [J].华中科技大学学报, 2003, 20 (3): 23~25