

---

# 舟山市中心城区停车设施规划研究

赵杭露<sup>1</sup> 唐志波 李 涛 郎 英

(浙江海洋大学, 浙江舟山 316000)

**【摘要】**随着“中心城市现代化, 本岛城乡一体化, 主要大岛城镇化”建设方针的提出, 舟山市城市化建设进入了一个新的快速发展期, 城镇区域不断扩大, 城市人口集聚能力不断加强。急剧增加的人口带来了新的发展活力促进了机动化的发展飞速提升, 但也同时带来了新的问题-停车难、抢车位风险以及其他的不良影响。本文以舟山中心城区停车设施规划为例进行研究, 并针对现状停车热点区域, 制订有针对性的停车改善对策, 为重点地区近期停车改善提供规划指引。

**【关键词】**停车设施; 交通; 规划; 政策

**【中图分类号】**U491.7 **【文献标识码】**A

近年来随着舟山旅游业的发展, 各地旅客自驾游数量急剧增长, 对舟山的交通现状带来很大的冲击, 车辆的停放问题成为当下的一大难点。由于当前城市停车供求设置不合理造成资源浪费, 因此深入地了解舟山中心城区现状停车设施情况, 探究合理的停车设施布局和实时政策的改善和提升对促进交通和人居环境的健康发展具有非常重要的现实意义。因此本文在综合考虑现状问题及未来我市停车发展态势的基础上, 借鉴国内外大城市停车政策发展的成功经验, 运用停车需求模型, 评估满足停车政策目标下的现状和规划年度的停车供需平衡情况, 确定不同区域停车供需缺口; 并针对现状停车热点区域, 制订有针对性的停车改善对策, 为重点地区近期停车改善提供规划指引。

## 1 舟山市停车设施现状

### 1.1 老城区有车无场, 停车位紧张, 违章停车量大

定海、沈家门老城区以及东港一期的居住区, 这些早期建成的住宅小区, 由于执行的配建标准较低, 规划配套的停车位跟不上车辆的增长速度, 居住区附近大量车辆停放在周围道路的人行道或非机动车道, 甚至阻碍消防通道, 危及消防安全。

### 1.2 老城区公共停车场普遍规模小, 无法满足日益增加的停车需求

老城区的公共停车场一般都是利用建筑间的空地, 普遍面积小, 数量少, 停车容量远远无法满足周围的停车需求, 周边的道路宽度又无法容纳路内停车, 造成大量的违章停车, 从而导致交通拥堵, 事故不断, 因而埋下较大的交通安全隐患。新建城区内大型停车场基本为旅游或商业服务, 老城区居民的停车问题却因为土地财政等原因迟迟未能有对策。

### 1.3 空空荡荡的停车场, 胡乱停放的马路边

---

<sup>1</sup>收稿日期: 2017-09-05

**作者简介:** 赵杭露 (1991-), 女, 硕士, 研究方向: 交通运输工程; 唐志波 (1971-), 男, 教授, 硕士生导师, 研究方向: 交通运输工程; 李涛 (1974-), 男, 教授级高级工程师, 硕士生导师, 研究方向: 交通运输工程。

---

大部分新建公共停车场都位于办公区或商业综合体内部，基本都存在白天运行饱和，夜间较为空闲的现象。由于停车诱导系统不够完善、停车收费不合理、执法力度不够等原因，个别商业综合体还存在地下停车场空空荡荡，周边道路上却有大量的违章停车的现象。

## 2 舟山中心城区停车设施需求分析

笔者根据地下停车场空空荡荡，周边道路上却有大量的违章停车的现象，参考周边城市，同时结合舟山中心城区的现状与经济发展水平，将 2030 年舟山中心城区停车供给比例定为：停车协调区，配建停车：路外公共停车：路边停车为 80%:15%:5%。停车控制区，配建停车：路外公共停车：路边停车为 80%:12%:8%。由于《城市道路交通规划设计规范》是 1995 年颁布实行的，现在的机动化水平已经远超当时的预测水平，规划中的规定值已经难以适应目前快速发展的机动化需求，从当前的城市机动化水平发展分析，城市公共停车设施的用地面积宜按照城市人口每人 1.3-1.5 平方米计算。2030 年规划人口 130 万人，取 1.4 平方米计算，故预测需 4.8 万个公共停车位。由此可见当前舟山中心城区现有停车位规划不合理，急需引导人们公交先行，倡导绿色交通，减少小汽车出行量，促进静态交通平衡。

## 3 停车设施规划目标与策略

### 3.1 规划目标

从各大城市停车发展经验来看，停车政策必须与城市整体交通发展政策相一致。因此，笔者在我市“交通一体化政策、交通先导政策、公交优先政策、引导小汽车合理使用政策、提升交通软环境政策”整体交通发展政策指导下，提出规划目标如下：制定与整体交通发展政策的目标相一致的停车政策，合理增加停车供给，保证基本需求，使机动车使用者负担合理的停车设施使用成本，引导人们采用绿色交通出行，促进静态交通平衡，改善城市公共空间环境和消防安全。

3.1.1 引导人们选择合理的交通出行方式，加重公交先行在人们心目中的主导地位，保障公共交通在城市公交系统中的主体地位。如果人们更多的采用小汽车出行，城市公交分担率将会显著下降，交通方式结构将向小汽车交通方式转化，人们的停车需求也难以满足。因此停车政策应引导人们选择合理的交通出行方式，保障轨道等公共交通在交通方式中的主体地位，减缓小汽车的增长速度。

3.1.2 控制城市交通拥挤区域的交通需求，保障城市静态交通平衡。停车政策还将直接影响城市静态交通的平衡，随着静态停车位供应的增加，小汽车出行将增多，道路私家车占有率将大大提升，对城市的动态交通形成冲击。一味地增加某些区域的停车位只会打破城市动态交通平衡，导致特定区域内小汽车数量剧增，从而发生交通堵塞等现象。反之如果停车位设置不足，将导致车辆无车位可停，从而造成路段违章停车现象。因此停车政策应引导交通拥挤区域内停车位的合理提供，控制拥挤区域的交通需求，保障静态交通的平衡。

### 3.2 规划原则

3.2.1 可持续、长效原则。成功的停车问题对策应有两个特点：一是能贯彻到底，发挥作用；二是有长效，标本兼治。停车问题对策的制定，不能就事论事、只顾眼前，必须远近结合、通盘考虑、抓住根本、注重实效，这样才能促进停车设施规划建设管理良性循环的形成，才能掌握主动。一个可操作、有实效、长效的停车问题综合对策是我们所需要的。应研究解决“停车难”的长效机制，确保小汽车增长与停车位增长动态平衡。有一些停车难的居住地利用绿地和空地增加了车位，但根据最新的停车调查，这些居住地又出现了新的停车难问题。所以一味地通过简单的增加供应无法长期解决停车难问题。

3.2.2 分类差别原则。在停车政策目标的指导下，本文借鉴国外先进经验，引入了停车分类供应和区域差别原则。分类供应

---

原则按照用地类型的不同将停车需求分为居住停车、工作停车、商业停车和公共停车四类，根据每一类停车需求对整体交通系统的不同影响，制订不同的停车位供应政策，基本满足居地停车，严格控制区域的工作地停车，适度控制公共停车，在满足必要的停车需求保证社会经济繁荣发展的同时，对无序增长的停车需求进行适当的调控。

3.2.3 分区差别原则。分区差别原则是国内外大城市普遍采用的控制核心区域停车需求的有效手段，具体是根据不同区域的公交发达程度、道路网容量和轨道站点的分布情况，对各类停车位的规划、建设、管理和收费采取不同的政策和措施，从空间上调控停车需求的分布。

3.2.4 市场化原则。由于停车设施缺口大，难以完全由政府来投资建设市场是配置资源最有效的手段，通过政策杠杆，促进引导市场途径解决停车问题，是国外走过的一条成功经验。停车设施面广量大，不可能完全由政府来投资建设，而要全面促进停车设施的建设，必须适应市场经济的需要，尊重市场规律，使建设经营者有利可图，这样才能吸引社会上的闲散资金投资停车设施建设，实现停车设施建设“民营化”。市场是配置资源最有效的手段，政府应转变观念，摒弃那些与计划经济相适应的过时的做法，加强对市场的引导，使交通收费的价格反映全部社会成本。

3.2.5 一体化原则。从现状停车分析可以看出，造成目前我市停车问题的原因，绝不能简单归结为停车位供应不足的问题，而是涉及到停车规划、建设、管理和收费等多个方面。因此停车政策还应是规划、建设、管理和收费相协调统一的一体化的政策。

### 3.3 规划策略

3.3.1 多方式提高供给能力，保证基本需求。（1）老城区由于用地紧张的情况，可采用立体或地下停车等多种方式，既节约用地资源，同时有效增加停车泊位。新城区在保证地面常规停车设施基本达到要求的情况下可根据实际情况考虑采用立体停车，增加供给能力。（2）公共停车场应按照张的情况，可采用立体或地下停车等多种方式，既节约用地资源 300 泊位，服务半径不宜大于 300 米。（3）强化广场地下空间、高架地面空间等符合土地利用，提升土地利用效率，。

3.3.2 分区、分类差别化供应停车位。停车管理区域的划分是为了更好地制定和执行停车配建指标，将城市划分为若干区域，分别对各个区域实行不同的配建指标，用需求管理手段，引导车辆在城市空间合理分布。

3.3.3 进一步完善用车停车相关管理和收费政策。（1）进一步加强路内停车管理。在目前警力配备下，难以实现停车严格管理，应研究通过赋予事业单位协助交通和交警部门开展相应执法职责等方式改善现有的执法方式，并改善执法手段，走高科技、人性化的管理之路。（2）进一步优化分时、分区差别收费优化收费标准结构，优化调整停车收费标准及收费结构。按照严格控制区域高于重点控制区域、重点控制区域高于一般控制区域、路内高于路外、高峰高于平峰等原则，提高非居住区公共停车场收费标准，居住区停车收费价格保持相对稳定。采用停车时间越长，收费越高的累进式计费方式。

## 4 结论

本文通过收集整理舟山中心城区各类停车设施的停车位信息数据，在翔实的现状停车调查基础上，分析停车设施发展现状，发现城区停车现状存在的问题。其次在综合考虑现状问题及未来我市停车发展态势的基础上，借鉴国内外先进的停车经验，通过对停车需求的预估，评估满足停车政策目标下的现状，和规划年度的停车供需平衡情况，确定不同区域供需要求，并针对现状停车热点区域，制订有针对性的停车改善对策，为重点地区近期停车改善提供规划指引。

### 参考文献

- 
- [1] 季虹光. 哈尔滨市南岗中心区停车问题规划整合研究 [D]. 哈尔滨工业大学, 2010.
- [2] 吴少萍. 深圳市宝安区停车问题及对策 [D]. 同济大学, 2006.
- [3] 李惠杰, 邹南昌. 城市停车问题及对策研究的探讨 [J]. 中国市政工程, 2001 (02).
- [4] 史志法. 新形势下的差别化停车设施规划与管理对策地区近期停车改(1). 交通与运输 (学术版), 2015 (02).