

东莞市机动车停车设施专项规划

(2023-2035 年)

东莞市交通运输局

二〇二四年一月



目录

一、 项目概况	1
(一) 规划背景	1
(二) 规划对象	3
(三) 规划依据	4
(四) 技术路线	6
二、 需求预测	9
(一) 现状分析	9
(二) 停车需求预测	33
三、 目标策略	46
(一) 重点因素	46
(二) 发展目标	58
四、 停车分区	62
(一) 目标思路	62
(二) 分区方案	63
(三) 管理策略	64
五、 规划方案	69
(一) 停车配建标准修订	69
(二) 公共停车设施规划	80
(三) 停车重点整治区改善	101
六、 保障机制	112
(一) 模式与内容	112

(二)	体制机制	112
(三)	实施保障	126
七、	近期计划	129
(一)	行动策略	129
(二)	建设计划	129
(三)	停车管理	188
八、	总结与建议	193
(一)	主要结论	193
(二)	后续建议	195



一、项目概况

（一）规划背景

停车设施是城市重要的交通基础设施，是满足人民美好生活需要的重要保障，是推动综合交通提质增效的重要内容，也是现代化城市发展的重要支撑。然而，随着城镇化的快速发展，居民生活水平不断提升，城市小汽车保有量大幅提高，停车设施供给不足问题日益凸显，停车秩序混乱，城市道路、居住区“停车难、停车乱”的问题尤其突出，严重影响交通出行和居民生产生活，乱停乱放挤占建筑退让空间、非机动车道、人行道等公共资源，导致机动车通行不畅，行人无路可走，制约了城市进一步提升品质和管理水平。为了加快补齐城市停车供给短板，改善城市停车交通环境，缓解城市交通拥堵，推动城市高质量发展，国家和广东省相关部门相继出台了多项鼓励措施和指导意见。

2021年5月，国务院办公厅转发国家发展改革委等部门《关于推动城市停车设施发展意见的通知》（国办函〔2021〕46号），要求做好城市停车普查，摸清停车资源底数，建立停车设施供给能力评价制度。依据国土空间规划和城市综合交通体系规划，区分不同城市及其不同区域的功能要求，按照差异化供给策略和集约紧凑发展模式，统筹地下、地上空间利用，科学编制城市停车规划。2021年8月，国家发改委等四部委联合印发《关于近期推动城市停车设施发展重点工

作的通知》（发改办基础〔2021〕676号），指出近期推动城市停车设施发展的重点工作包含评估完善标准规划、研究建立指标体系、加快停车设施建设、制定用地支持政策、规范不动产权确权、加大金融支持力度、加强充电设施保障、依法规范停车秩序、加快制定实施办法、加大宣传引导力度。

2018年11月，广东省自然资源厅印发《关于印发完善城市停车场用地配套政策若干措施的通知》（粤自然资规字〔2018〕4号），提出要求统筹考虑城市停车场的发展需要，合理布局停车设施，扩大城市停车场用地供给，优先保障城市停车场项目用地计划指标。2020年7月，广东省人民政府办公厅印发《关于加强和改进全省城市停车管理工作指导意见的通知》（粤府办〔2020〕19号），要求细化落实城市停车专项规划，着力解决“停车难”等突出问题，促进城市道路交通与经济社会协调发展，不断提升人民群众的获得感、幸福感、安全感。

截止到2023年10月底，东莞市机动车保有量达412.48万辆，机动车保有量持续迅猛增长，全市停车供需矛盾尤为突出，停车难问题较为突出，已一定程度制约了城市高质量发展。2019年12月，东莞市人民政府印发了《关于加强停车设施规划建设管理的实施意见》（东府〔2019〕81号），要求加快建立以市镇两级停车设施专项规划、年度实施计划为主体的停车规划体系，并从差异化停车设施配建标准、差别

化停车收费标准等多方面提出指导意见。各镇街（园区）于2020年底陆续开展停车设施普查、编制停车专项规划，但成果形式、深度参差不齐，市级层面难以进行高效统筹。此外，我市近期相继开展《东莞市停车分区及规划建设工作指引》、《2021年东莞市中心城区道路停车状况年度评估》、《东莞市停车云平台数据接入及停车收费调价机制研究》等研究，但缺乏顶层设计，亟需通过市级专项规划形成统领，以便市级能够高效统筹、统一部署停车设施。

在上述背景下，特开展《东莞市机动车停车设施专项规划》相关工作，以实现东莞市静态交通可持续发展，改善城市公共秩序与宜居环境，增强人民群众获得感和幸福感。

（二）规划对象

本项目规划对象为城市停车设施，根据《城市停车规划规范》（GBT 51149-2016），城市停车设施为社会性客车的停放设施，不包括公交车、出租车、货车等专业运输车辆、摩托车以及非机动车的停放设施，共分为三类。**一是建筑物配建停车场**。指建筑物依据建筑物配建停车位标准所附设的面向本建筑物使用者和公众服务的供机动车停放的停车场。**二是城市公共停车场**。指位于道路红线以外、面向公众服务的供机动车停放的停车场。**三是路内停车位**。指在道路红线以内划设的面向公众服务的供机动车停放的停车空间。

本项目规划范围为东莞市陆域面积 2460 平方公里，包

含城区片区、松山湖片区、滨海片区、水乡新城片区、东部产业园片区和东南临深片区六大片区的35个镇街（园区）。

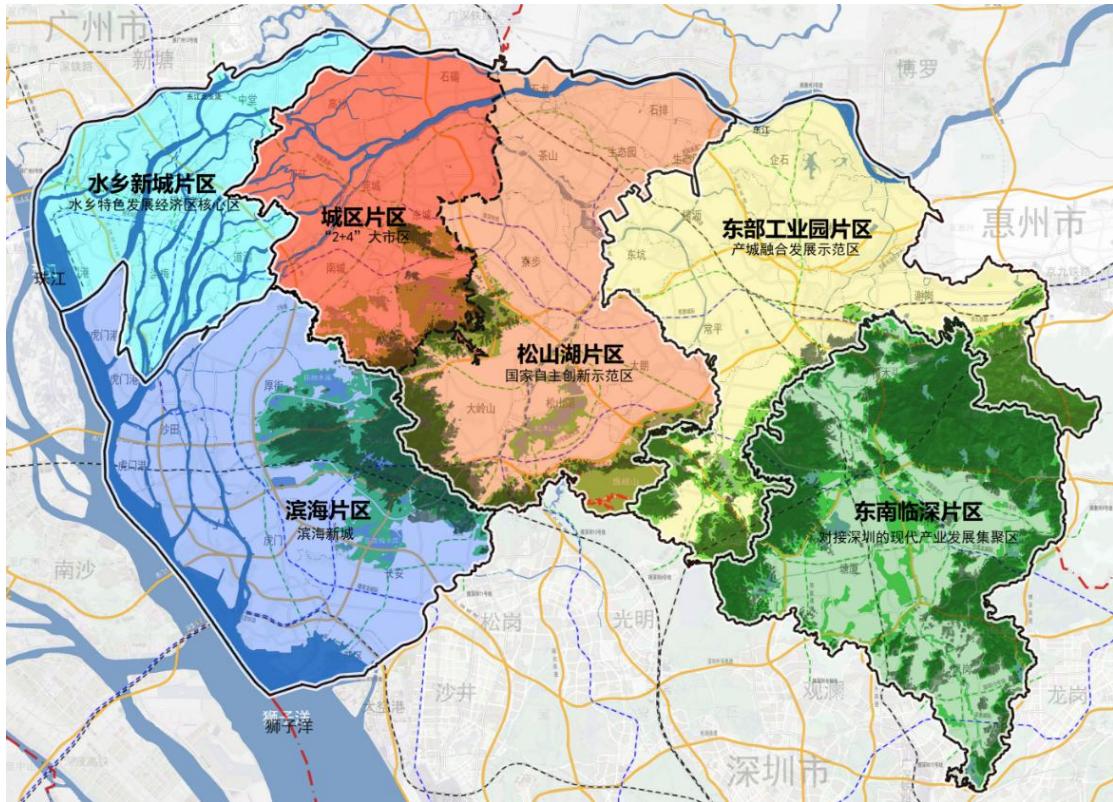


图1 规划范围

本项目规划基准年为2023年，近期至2025年，中远期规划至2035年。

（三）规划依据

主要包括与停车相关的法律法规、规范标准、管理办法及规划成果等。

- （1）《中华人民共和国城乡规划法》（2019年修订）
- （2）《中华人民共和国道路交通安全法》（2021年修订）
- （3）《城市综合交通体系规划标准》（GB/T51328-2018）
- （4）《城市停车规划规范》（GB/T51149-2016）

- (5) 《城市道路路内停车位设置规范》(GA/T850-2021)
- (6) 《城市停车设施规划导则》(2015年)
- (7) 《关于加强停车设施建设的指导意见》(发改基础〔2015〕1788号)
- (8) 《关于加强城市停车设施管理的通知》(建城〔2015〕141号)
- (9) 《关于进一步完善城市停车场规划建设用地政策的通知》(建城〔2016〕193号)
- (10) 《关于推动城市停车设施发展意见的通知》(国办函〔2021〕46号)
- (11) 《关于近期推动城市停车设施发展重点工作的通知》(发改办基础〔2021〕676号)
- (12) 《关于加强和改进城市停车管理工作的指导意见》(公交管〔2019〕345号)
- (13) 《关于完善城市停车场用地配套政策若干措施的通知》(粤自然资规字〔2018〕4号)
- (14) 《关于加强和改进全省城市停车管理工作指导意见的通知》(粤府办〔2020〕19号)
- (15) 《关于加强停车设施规划建设管理的实施意见》(东府〔2019〕81号)
- (16) 《东莞市城市规划管理技术规定文件汇编》(2020年版)

- (17) 《东莞市国土空间总体规划》(2021-2035年)
- (18) 《东莞市综合交通运输体系发展“十四五”规划》
(2021年)
- (19) 《东莞市交通发展白皮书》(2020年)
- (20) 《东莞市停车分区及规划建设工作指引》(2023年)
- (21) 东莞市各镇街(园区)停车普查、停车专项规划相关成果
- (22) 其他相关法律、法规、规范等

(四) 技术路线

分为停车现状分析、规划方案、近期计划及结论与建议四大部分。其中，现状分析包括现状停车相关调查、城市与交通发展情况、停车特征与存在问题等；规划方案包括停车需求预测、停车发展战略与目标、停车分区发展策略、停车设施规划研究、停车重点整治区改善及停车管理管理体制与机制等。

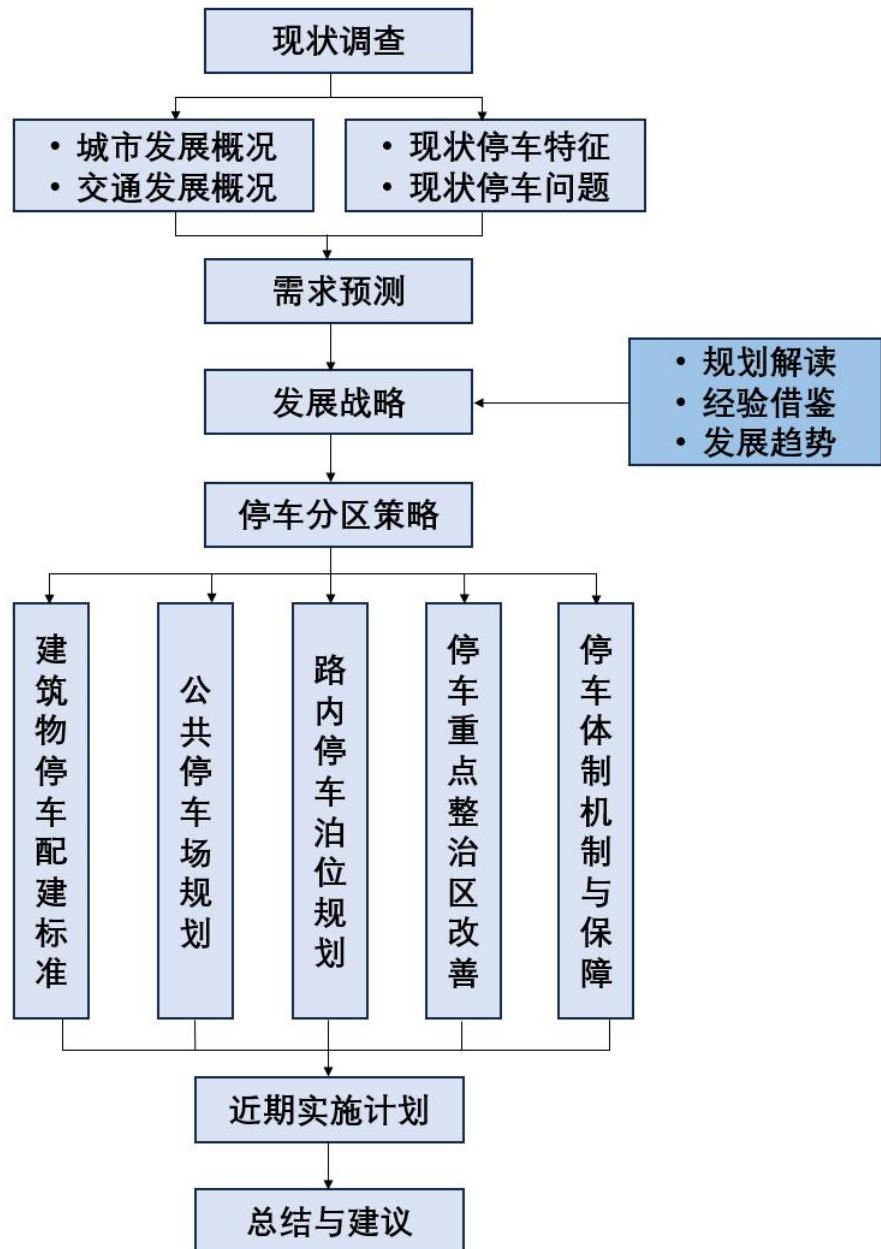


图2 技术路线图

本项目主要工作过程如下：项目经过与市相关职能部门、全市各镇街（园区）多方座谈，并深入现场详细调查后，开展细致研究，形成相关成果。

（1）2022年12月，形成项目工作方案。

（2）2023年1月，形成项目开题报告。

（3）2023年3~5月，开展部门调研、现场调查，并向各镇街（园区）印发《东莞市各镇街（园区）停车设施资源普查工作指引》、《东莞市各镇街（园区）停车专项规划编制工作指引》。

（4）2023年6月，编制《东莞市中心城区停车挖潜报告》。

（5）2023年6~8月，指导全市各镇街（园区）编制停车资源普查、停车设施专项规划。

（6）2023年8月，形成项目初步成果，并向各镇街（园区）印发《各镇街停车设施专项规划图表制作说明》。

（7）2023年10月，形成项目中期成果。

（8）2023年11~12月，形成征求意见稿，并结合市相关部门、镇街（园区）意见修改，形成终期成果。

（9）2023年12月，通过专家评审后形成送审稿，并通过主管部门审查。

二、需求预测

（一）现状分析

1. 城市与交通发展概况

（1）城市发展概况

从区位看：东莞市地处中国华南地区、广东省中南部、珠江口东岸，西北接广州市，南接深圳市，东北接惠州市，是珠三角中心城市之一、粤港澳大湾区中心城市之一，深圳都市圈中心城市之一、是广东重要的交通枢纽和外贸口岸，区位优势显著。

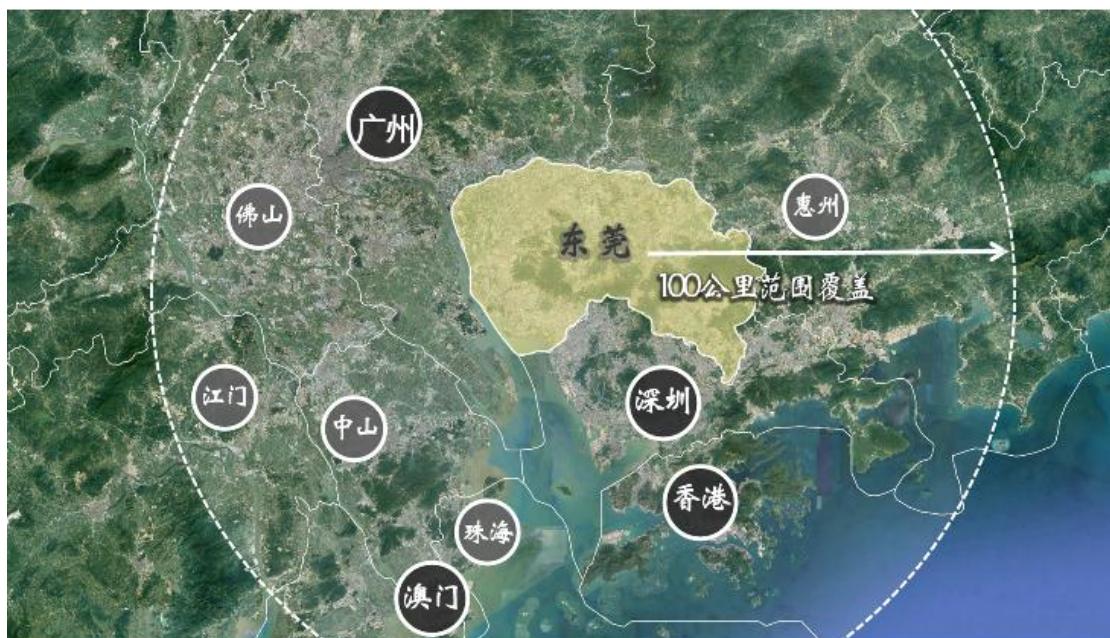


图 3 城市区位

从人口看：2022 年，全市常住人口为 1043.70 万人，与 2010 年第六次全国人口普查的 822.02 万人相比，十二年共增加 221.68 万人，增长约 26.97%，年平均增长率为 2.24%。东莞市也是继广州、深圳后，广东省第三个常住人口 1000

万以上的人口大市。人口的不断流入，可为东莞市经济快速发展和产能结构的优化提供源动力。

从经济看：2022年，东莞市地区生产总值11200.32亿元，同比增长0.6%。其中，第一产业增加值36.50亿元，增长0.3%；第二产业增加值6513.64亿元，增长0.8%；第三产业增加值4650.18亿元，增长0.3%。目前，我市聚焦“科技创新+先进制造”城市定位，坚持以制造业当家，奋力推动东莞加快高质量发展，以期实现质的有效提升和量的合理增长。

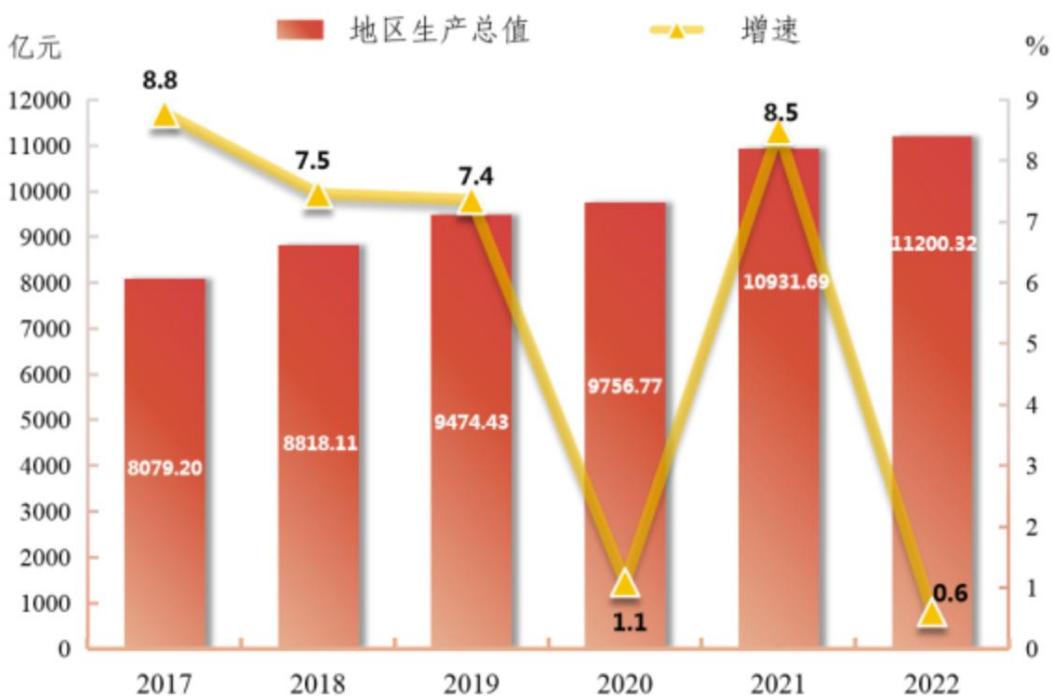


图4 近6年东莞市生产总值情况

从产业看：产业布局方面，总体上东莞市中心城区以服务业为主、园区以高新科技产业为主、其他镇多以传统或先进制造业为主的产业分布格局。产业结构方面，2022年东莞实现地区生产总值约11200.32亿元，比上年增长0.6%。其

中，第一、二、三产业增加值分别为 36.50、6513.64、4650.18 亿元，三次产业比例为 0.3:58.2:41.5，呈现“第二、三产业”主导的局面。经过多年发展，已形成了以电子信息、装备制造、纺织服装、食品饮料、造纸为五大支柱，家具、玩具、化工、包装印刷为四大特色的产业体系。



图 5 近 6 年东莞市三次产业结构情况

（2）城市交通概况

东莞市紧抓粤港澳大湾区建设发展的重大契机，加强完善综合交通体系，已初步建成一体化的综合交通框架体系。未来，东莞市将朝着“建成现代化综合交通体系，打造粤港澳大湾区品质交通城市”奋进。

道路系统：根据《东莞市综合交通运输体系数据调查报告》，东莞全市道路总里程 10450.7 公里，支路及以上道路里程 7369.1 公里。其中：高速公路 360.7 公里，占比 3.5%；快速路 417.3 公里，占比 4.0%；主干路 1838.8 公里，占比 17.6%；

次干路 1767.3 公里，占比 16.9%；支路 2985.0 公里，占比 28.6%；街坊路 3081.6 公里，占比 29.5%。

道路结构上，东莞市以快速路、国省道为骨架，重要干道连接各镇街（园区），干线道路系统相对发达。

道路密度上，东莞市整体路网密度（支路及以上道路）为 $6.3\text{km}/\text{km}^2$ 、中心城区为 $6.4\text{km}/\text{km}^2$ （国家相关要求达 $8\text{km}/\text{km}^2$ ），次支路密度较低导致内部交通疏解能力不足、交通循环不畅。

此外，随着东莞城市化进程的推进和城区范围的扩大，既有城市外围干线公路承担大量沿线镇街（园区）内部出行，但公路城市化改造滞后，现状公路越来越难以满足多层次、多样化的交通出行需求。

公共交通系统：轨道交通方面，目前东莞市已建成广深港高速铁路、广深铁路和京九铁路 3 条国家铁路，莞惠城际、穗深城际 2 条城际铁路，以及 1 条城市轨道交通二号线。东莞也已步入轨道时代，交通枢纽地位显著增强，区域辐射力持续提升。

常规公交方面，2013 年东莞启动公交体制改革，推进全市公交资源整合，形成城区片区、水乡功能区、滨海湾片区、松山湖功能区、东部片区五大公交专营区。同时，通过公交补贴、公交专用道建设、学生公交专线、微巴、公交票价改

革等举措，力争为市民提供有基本保障、多样化的公交出行服务。

但因公共交通发展起步较晚、基础设施薄弱、建设进度缓慢等原因，东莞市公交服务吸引力不强、服务水平较低长期存在，导致公共交通在城市交通的出行分担率逐步走低，对公交都市建设支撑保障能力不足，已成为当前阶段东莞交通发展的难点，成为制约城市交通绿色集约高效发展的关键。

慢行交通系统：近年来，东莞市各镇街（园区）不断完善人行天桥、人行地下通道、信号交叉口人行过街设施等，有效保障了学校周边、医院、中心城区商业圈等人流密集区域慢行网络连续畅达。同时，中心城区重点围绕“一心两轴三节点”、“三江六岸”打造了高品质示范工程，有效带动了其他镇（园区）发展。

但慢行空间仍有需要深入突破的短板，慢行空间建设标准化不足，无障碍设施不健全，慢行空间长期被机动车占用、被占道经营、乱堆放、共享单车乱停放等阻断，沿线公共设施不够完善，路灯照明、绿化不足，公共厕所配套设施不足等现象普遍，导致难以有效保障城市慢行生活品质。

交通管理：近年来，东莞市不断强化交通管理与信息化建设投入，但是综合交通管理信息平台仍处于建设状态，交通运输信息平台、公交 GPS 数据与交通指挥平台信息尚处于

相对独立阶段，缺乏系统的整合，与国内先进城市相比有一定差距。

2. 现状停车特征分析

截止2023年10月底，东莞市全市供应停车泊位约212.46万个，其中建筑物配建泊位约156.41万个，路外公共泊位约19.93万个，路内停车泊位约36.12万个，具体特征如下。

（1）泊位供给

截止到2023年10月底，全市机动车保有量为412.48万辆，供应机动车泊位约为212.46万个，全市泊车比约为0.52。

片区层面：城区片区、水乡新城片区泊车比例为0.84、0.74，总体供需矛盾不突出；其余四大片区介于0.45~0.60之间，泊位缺口接近50%，总体供需矛盾突出。

镇街（园区）层面：仅东城、南城、松山湖、洪梅、凤岗五个镇街泊车比大于或接近1.0，供应大于或接近需求；东坑、麻涌两个镇泊车比为0.9~1.0，万江街道泊车比介于0.8~0.9，总体供需矛盾较小；谢岗、道滘两个镇泊车比介于0.7~0.8，总体供需矛盾不突出；其余各镇街（园区）泊车比介于0.10~0.70，停车泊位缺口较大。

表1 各镇街（园区）和片区机动车泊位供应及泊车比

序号	片区名称	镇街（园区）名称	机动车保有量/辆	机动车泊位供应/个	各镇街（园区）泊车比	片区泊车比
1	城区	东城	231153	229586	0.99	0.84

序号	片区名称	镇街（园区）名称	机动车保有量/辆	机动车泊位供应/个	各镇街（园区）泊车比	片区泊车比
2	片区	南城	152140	176658	1.16	
3		万江	110819	91102	0.82	
4		莞城	113978	68433	0.60	
5		石碣	91018	37167	0.41	
6		高埗	56275	31964	0.57	
7	松山湖片区	寮步	305736	120711	0.39	0.57
8		大朗	176835	64614	0.37	
9		大岭山	106079	45315	0.43	
10		石排	75787	41804	0.55	
11		茶山	71517	41727	0.58	
12		石龙	57039	30534	0.54	
13		松山湖	34229	128377	3.75	
14	滨海片区	虎门	239489	116002	0.48	0.48
15		长安	209630	94871	0.45	
16		厚街	220872	95984	0.43	
17		沙田	75688	42692	0.56	
18		滨海湾新区	/	6909	/	
19	东部产业园片区	常平	139578	82510	0.59	0.53
20		黄江	110918	52667	0.47	
21		横沥	82828	54670	0.66	
22		桥头	75546	32524	0.43	
23		企石	74051	7929	0.11	
24		东坑	42512	39109	0.92	
25		谢岗	28957	22968	0.79	
26	东南临深片区	塘厦	156441	55823	0.36	0.50
27		清溪	109529	50253	0.46	
28		樟木头	84487	31708	0.38	
29		凤岗	69487	70856	1.02	
30	水乡新城片区	中堂	57369	32216	0.56	0.74
31		麻涌	53634	48998	0.91	
32		道滘	49656	37915	0.76	
33		望牛墩	34714	20871	0.60	
34		洪梅	19031	19130	1.01	

备注：截止到2023年10月底，全市机动车保有量为412.48万辆，其中明确登记地址在某一镇街（园区）的约为351.70万辆，未明确的为60.78万辆。

（2）泊位分布

从停车泊位供给数量来看，城区片区（含石碣、高埗）泊位供给最多，约 63.49 万个；其次是松山湖片区 47.31 万个、滨海湾片区 35.65 万个、东部产业园片区 29.24 万个、东南临深片区 20.86 万个，水乡片区最少为 15.91 万个。

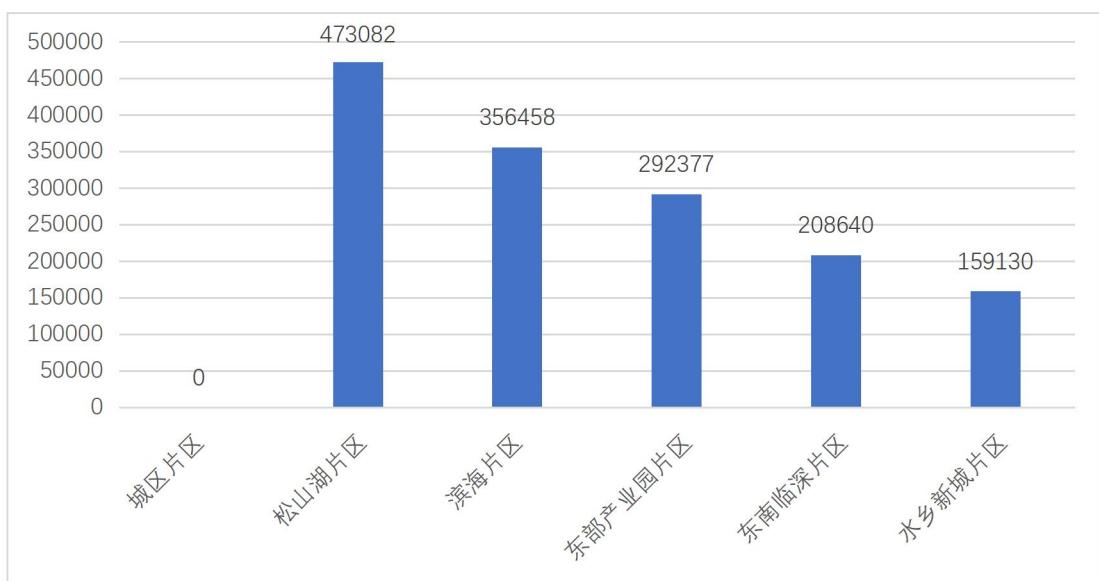


图 6 东莞市机动车泊位分布

表 2 东莞市各镇街（园区）、片区机动车泊位供应分布

序号	片区名称	镇街/园区名称	配建停车位/个	路外公共停车泊位/个	路内停车泊位/个	总泊位/个	合计
1	城区片区	东城	214358	4806	10422	229586	634910
2		南城	157353	3642	15663	176658	
3		万江	68861	1582	20659	91102	
4		莞城	63156	1400	3877	68433	
5		石碣	21350	4134	11683	37167	
6		高埗	16867	5639	9458	31964	
7	松山湖片区	寮步	92173	6077	22461	120711	473082
8		大朗	30223	13408	20983	64614	
9		大岭山	29341	4381	11593	45315	
10		石排	23647	1533	16624	41804	
11		茶山	28902	2270	10555	41727	

序号	片区名称	镇街/园区名称	配建停车场泊位/个	路外公共停车场泊位/个	路内停车泊位/个	总泊位/个	合计
12		石龙	21566	3773	5195	30534	
13		松山湖	123233	3239	1905	128377	
14	滨海片区	虎门	76658	15966	23378	116002	356458
15		长安	59152	10174	25545	94871	
16		厚街	61830	10101	24053	95984	
17		沙田	37900	3740	1052	42692	
18		滨海湾新区	2392	3318	1199	6909	
19	东部产业园片区	常平	64674	4918	12918	82510	292377
20		黄江	33782	2874	16011	52667	
21		横沥	36413	7992	10265	54670	
22		桥头	27809	3523	1192	32524	
23		企石	1723	3057	3149	7929	
24		东坑	24998	4184	9927	39109	
25		谢岗	15062	3379	4527	22968	
26	东南临深片区	塘厦	18350	30243	7230	55823	208640
27		清溪	28846	9578	11829	50253	
28		樟木头	23406	3575	4727	31708	
29		凤岗	57678	2729	10449	70856	
30	水乡新城片区	中堂	21564	4468	6184	32216	159130
31		麻涌	35116	5499	8383	48998	
32		道滘	23040	4675	10200	37915	
33		望牛墩	13384	2372	5115	20871	
34		洪梅	9337	7035	2758	19130	
合计/个			1564144	199284	361169	2124597	2124597

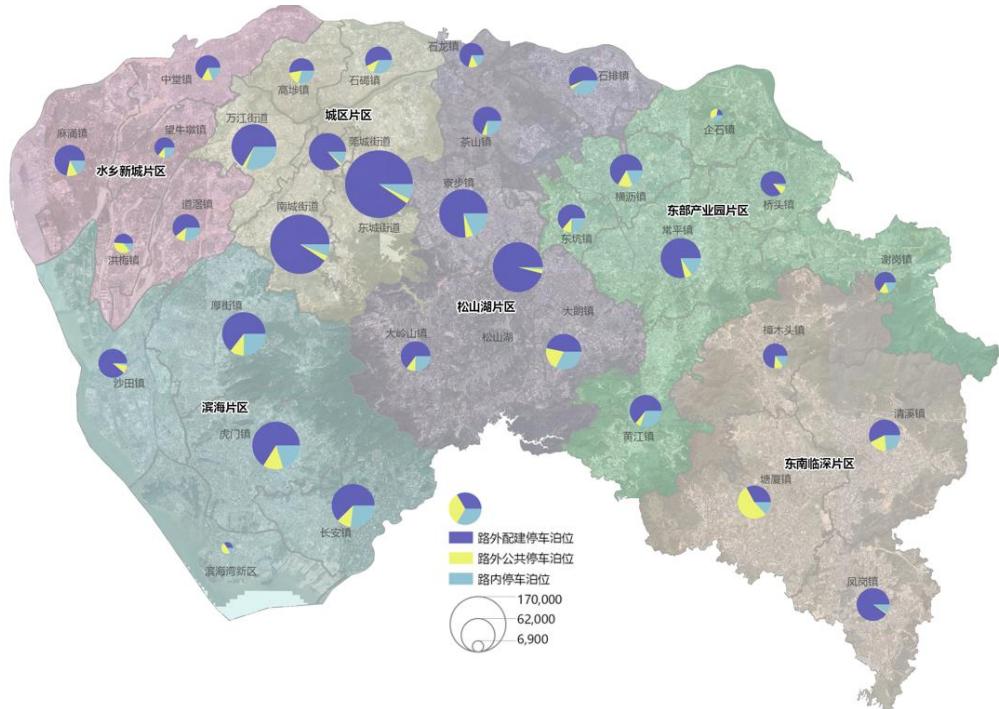


图 7 东莞市现状机动车泊位供给分布图

(3) 泊位结构

标准要求:《城市停车规划规范》(GBT51149-2016) 规定, 城市机动车停车位供给结构应符合以下要求: 建筑物配建停车位是城市机动车停车位供给的主体, 应占城市机动车停车位供给总量的 85%以上; 城市公共停车场提供的停车位可占城市机动车停车位供给总量 10~15%; 临时设置路内停车位的规模不应大于城市机动车停车位供给总量的 5%。《关于加强和改进城市停车管理工作的指导意见》(公交管〔2019〕345 号) 规定, 超大及特大城市路内停车泊位总量不得超过泊位供给总量的 8%, 中小城市不得超过 15%。

东莞情况:全市配建停车泊位占总泊位 73.62%, 低于《城市停车规划规范》(GBT51149-2016) 85%以上要求。路外公

共停车泊位占总泊位 9.38%，低于《城市停车规划规范》（GBT51149-2016）10~15%要求。路内泊位占总泊位 17.0%，远高于《关于加强和改进城市停车管理工作的指导意见》（公交管〔2019〕345号）不得超过泊位供给总量的 8%要求，路外公共停车泊位与路内停车泊位供给比例出现“倒挂”。

表 3 东莞市各类机动车泊位规模与占比

泊位类型	配建停车泊位	路外公共停车泊位	路内停车泊位	合计
规模/个	1564144	199284	361169	2124579
泊位占比/%	73.62%	9.38%	17.00%	100.00%



图 8 东莞市现状机动车泊位供应结构

（4）使用特征

本次特征分析选取中心城区四个街道（南城、万江、莞城、东城）内共 19 个典型路外停车场进行 24 小时停放特征分析，业态性质包含全部主要类型，住宅、商业、办公、公

园、体育、医院共计6种，其中住宅选取7个停车场，办公类选取4个，商业、体育、公园、医院分别选取2个停车场。

表4 路外停车特征分析典型停车场选取

序号	建筑性质	停车场名称	所在街道
1	二类居住用地（新）	金升公馆	南城
2		滨江公馆	万江
3	二类居住用地（旧）	步步高小区	莞城
4		积善里	东城
5	三类居住（城中村）	高田坊	东城
6		胜和蚝四	南城
7		莲子村	万江
8	行政办公	莞城市民广场	莞城
9		胜安大厦	南城
10	其他办公	金澳大厦	莞城
11		南峰中心	南城
12	商业	盈锋家居广场	东城
13		鸿福广场	南城
14	体育	东城体育公园	东城
15		东莞市体育中心	南城
16	医疗卫生	东莞市中医院停车场	莞城
17		东华医院	东城
18	公园	黄旗山公园	东城
19		东莞植物园	南城

特征时段饱和度：中心城区工作日路外停车场饱和度最高的为医院和政府机关设施停车场，医院由于其自身预约就诊时间特点，工作日日间停车场饱和度可达103%，饱和度超过100%，处于过饱和状态，停车资源供应紧张。工作日日间政府机关单位停车场和学校类停车场饱和度分别为86%和81%，均处于高饱和状态。其余业态峰值饱和度均低于80%，达到中等饱和状态。此外仅居住类停车场工作日和休息日饱和度差别不大，夜间平均饱和度高于日间，表现为

夜间停放需求大于白天，其他类型日间饱和度均高于夜间。

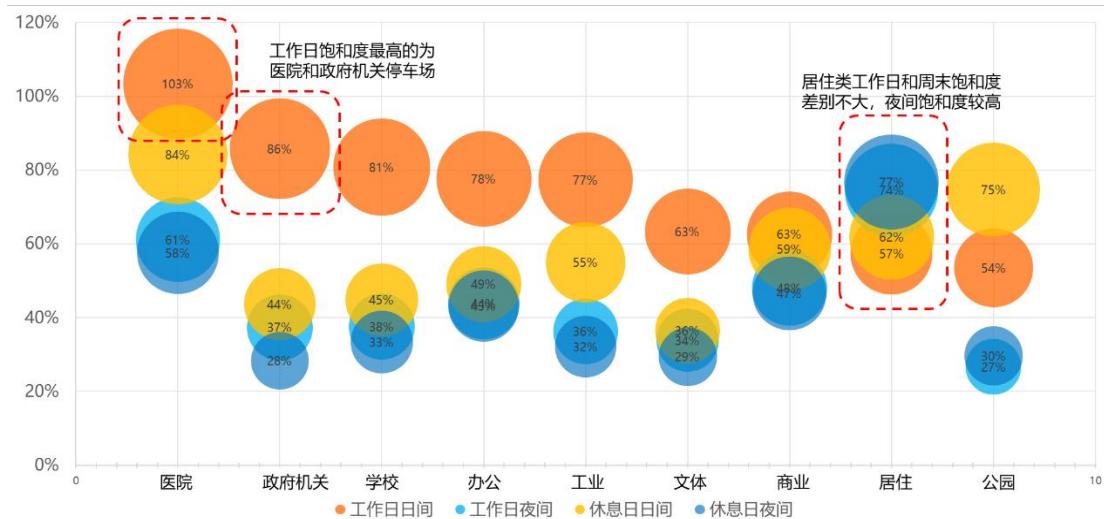


图 9 各业态不同时段饱和度

平均停放时长：从不同时段来看，对比 6 类业态的路外停车场的平均停放时长，办公、医院、商业、体育公园类停车场工作日平均停放时长高于休息日，居住和休闲公园停车场休息日平均停放时长高于工作日。

从不同类型停车设施来看，居住类平均停放时间最长，平均停放达 8 小时以上，休息日居家时间更长，平均停放时间高于工作日，其次为办公类型停车场，受午休和外出等因素影响，平均停放时间为 4.5-5.1 小时，商业和医疗类停车场平均停放时间类似，均为 3 小时，而公园类包括体育公园和休闲类公园，平均停放时长仅为 1-2 小时。

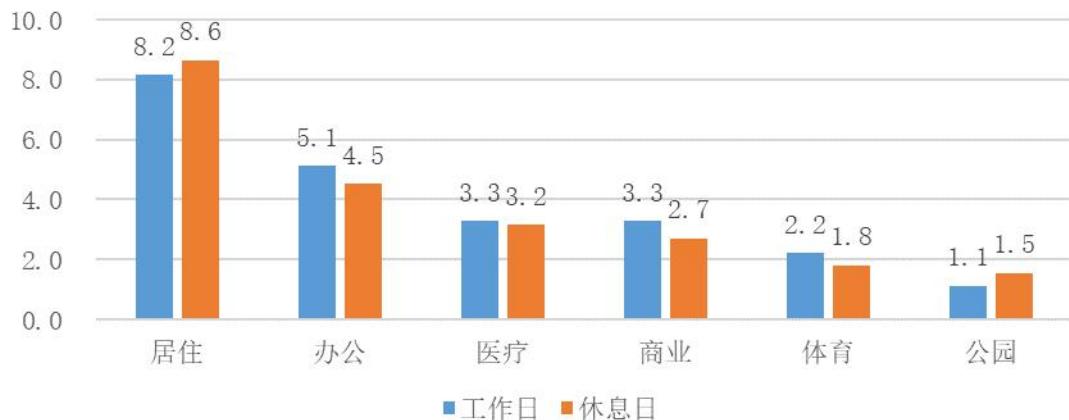


图 10 各业态平均停放时长/小时

平均周转率：周转率增加对围合村内停车设施的数据分析，从不同类型停车设施来看，围合村类停车场周转率最高，工作日和休息日均达到 7-8 次周转，其原因为围合村内部业态具有复杂性和特殊的特征，包含类似居住、商业、办公等业态类型，车辆进出频繁，周转次数较多。其次为医院类停车设施，工作日和休息日周转次数达 5 次，其余类型停车场停车周转次数为 1-3 次。

从不同时段周转率来看，仅办公和公园类停车场工作日和休息日周转率存在明显差异，公园周末周转率明显高于工作日，其余类型停车场工作日和休息日周转率差别不大。

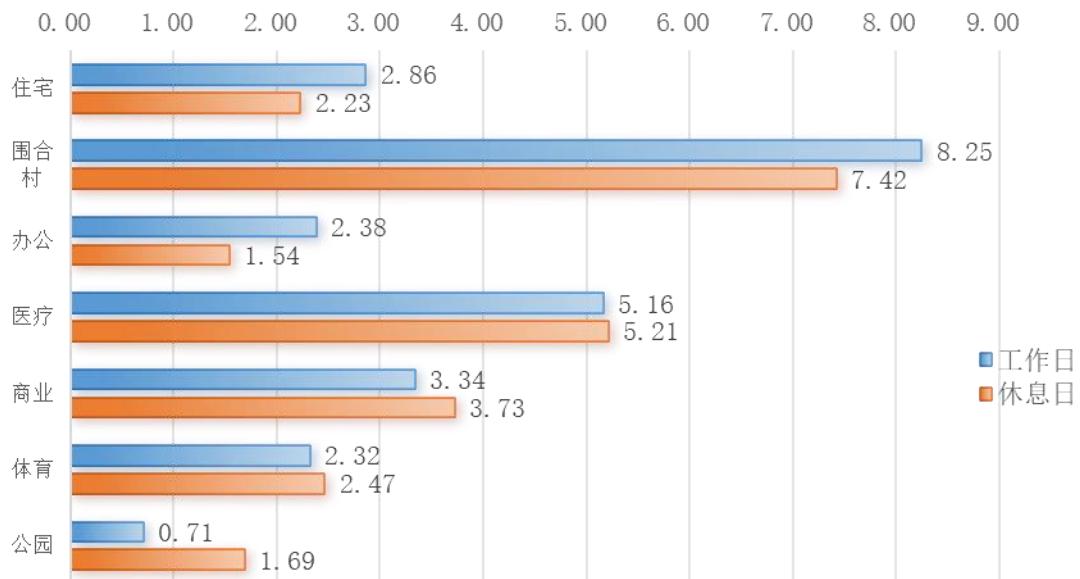


图 11 各业态不同时段停车周转率/ (次/日)

停车场利用率：对比工作日和休息日不同类型停车场的利用率，仅居住类停车设施夜间利用率大于白天，其余类型停车设施白天利用率大于夜间，住宅和其他类型停车场利用率时空上存在差异性。此外，休息日住宅类型停车场由于居民出行时间较为自由，停车场利用率波谷持续时间更长，工作日波谷为 10 小时，而休息日波谷达到 14 小时。

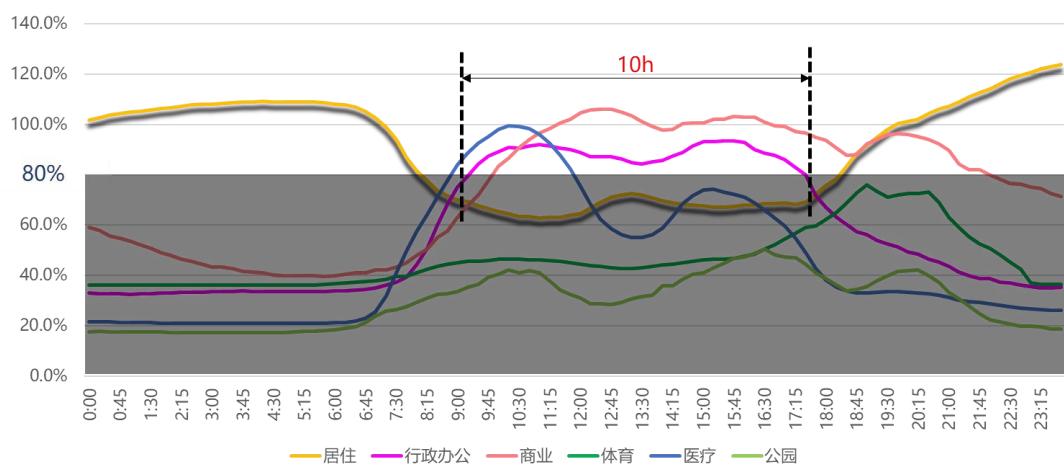


图 12 工作日停车场利用率曲线图

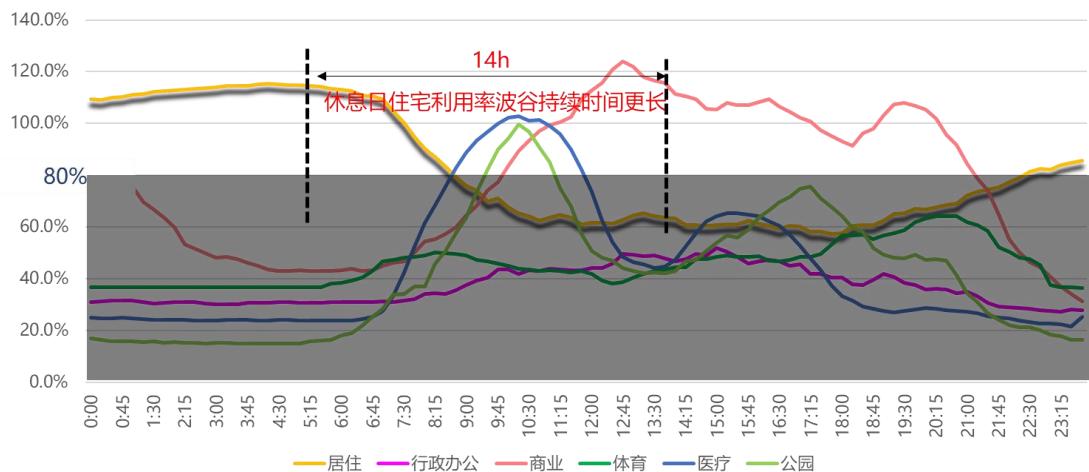


图 13 休息日停车场利用率曲线图

路内停车泊位使用：目前，全市共约 3360 条道路设置了路内临时停车泊位，其中 2220 条道路尚未进行收费，占 66.07%。免费停车路段中白天超过 85% 的路段路内停车位处于全部被占用状态，夜间则高达 93%。对于停车收费的路段，停车位处于被占用状态的道路约白天约为 78%，夜间约为 87%。还存在没有划设路内停车位但被占用停车的道路约 3430 条，严重影响道路交通运行。

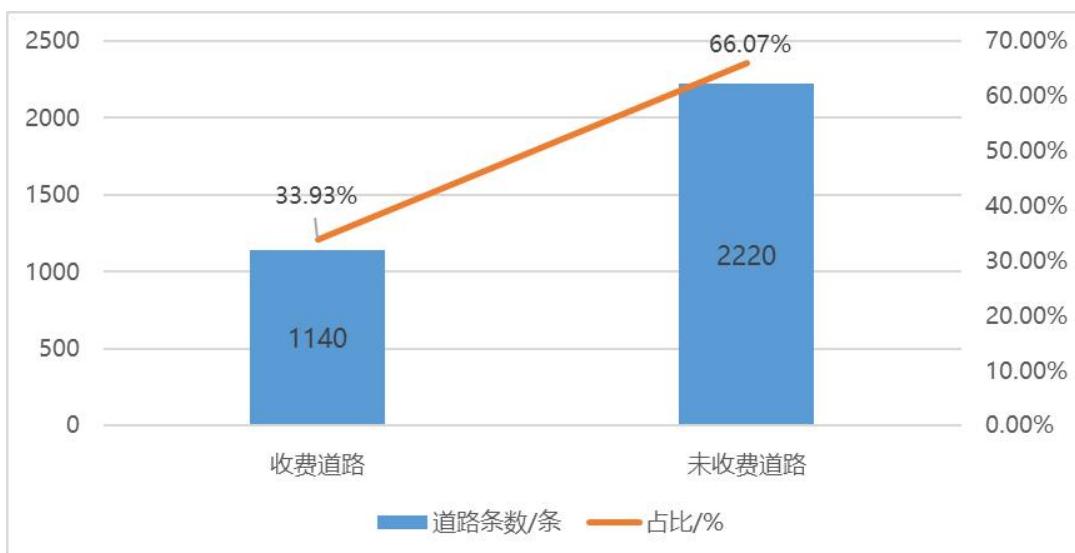


图 14 东莞市现状路内停车道路规模与占比情况

停车场对外开放程度：全部对外开放的停车场约 5020 个，约占停车场总数（约 19380 个）的 25.90%，提供泊位总数 65.71 万个，约占总泊位数（约 212.46 万个）的 30.93%；不对外开放的停车场有 5290 个，占停车场总数的 27.30%，提供泊位总数约 133.96 万个，占总泊位数的 53.64%。其余停车场部分对外开放。

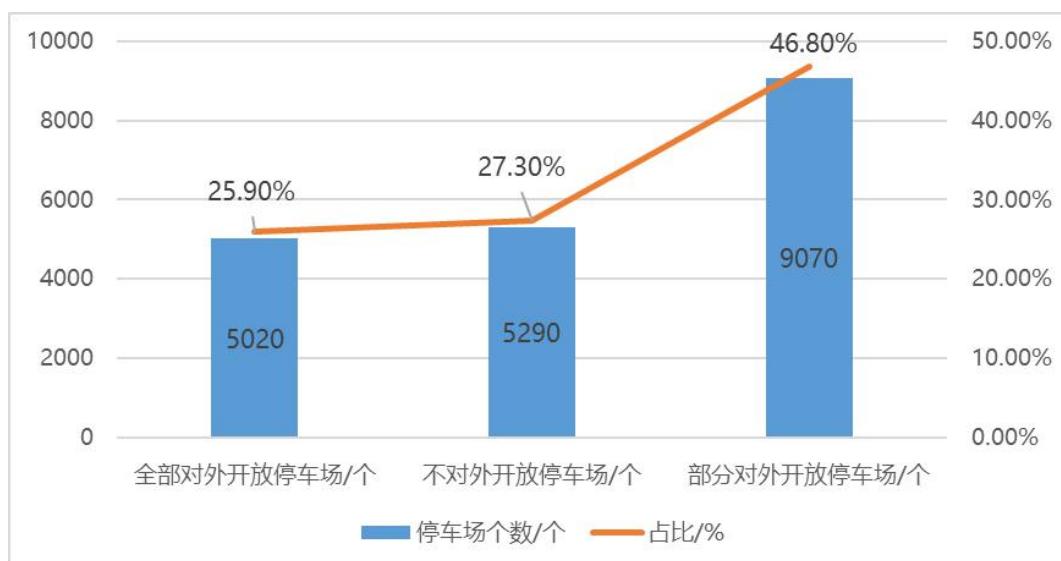


图 15 东莞市现状停车场数量与占比情况

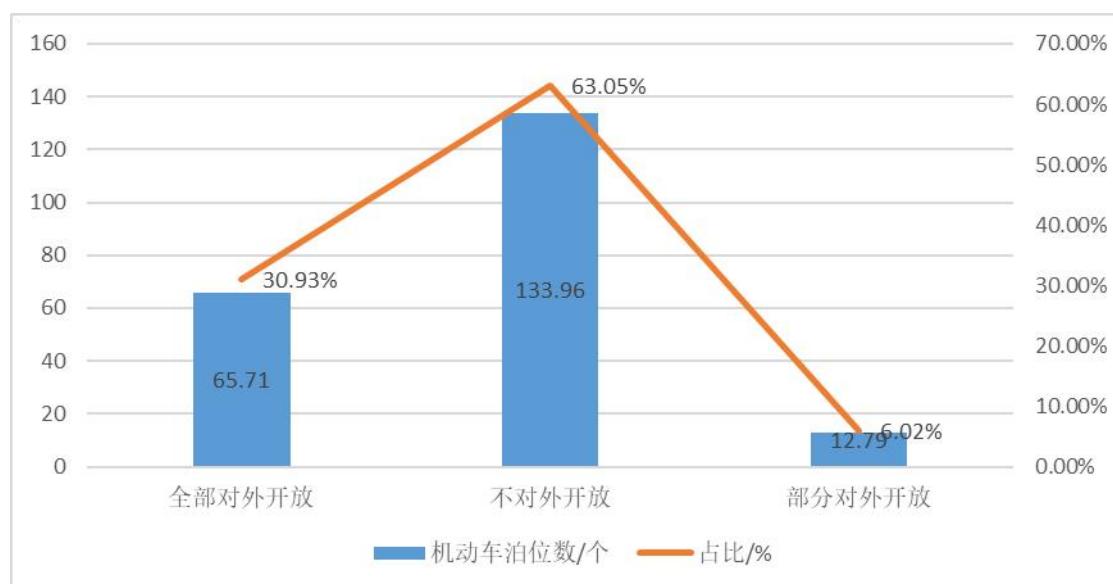


图 16 东莞市现状停车泊位规模与占比情况

停车管理信息化水平：停车诱导方面，目前全市约450个停车场装有停车诱导系统，占停车场总数的2.33%，停车场信息化水平较低。停车场出入口管理方面，目前全市有8980个停车场采用车牌识别方式，占停车场总数46.33%；其余停车场仍采用人工方式进行出入口管理。

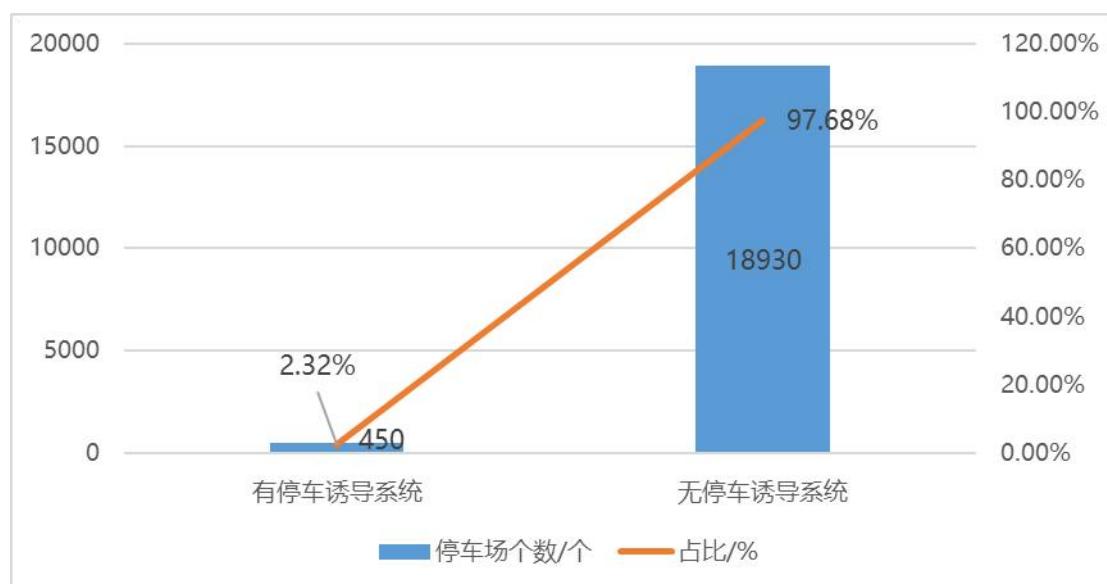


图 17 东莞市现状停车场出入口管理（停车诱导系统）情况

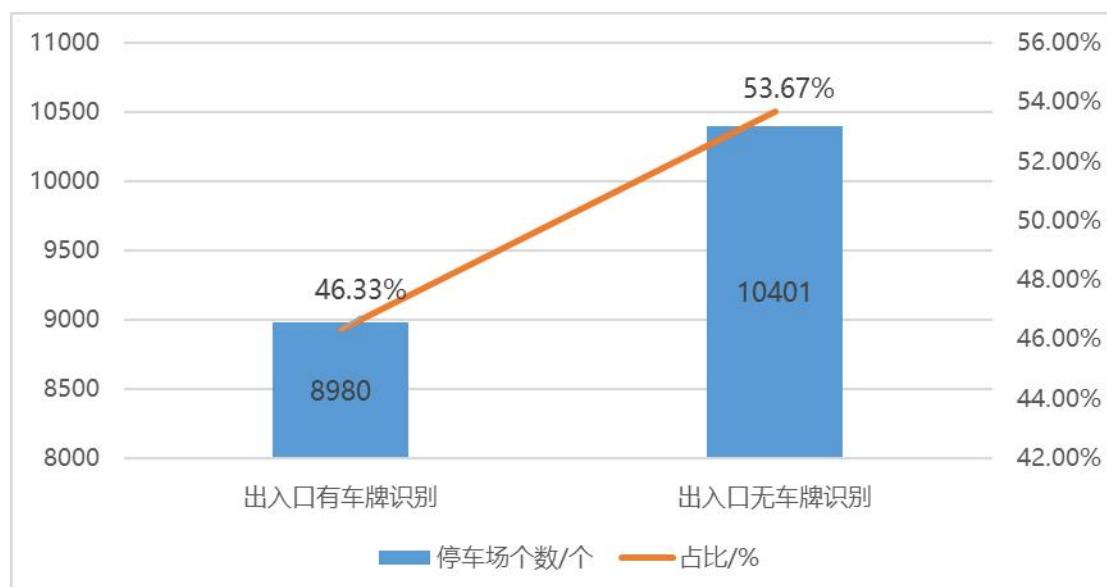


图 18 东莞市现状停车场出入口管理（车牌识别）情况

（5）总结

针对东莞市停车设施在“规划-建设-管理”三个方面存在问题进行总结。

从停车规划管控来看，一是对中长期小汽车增长趋势预估不足，建筑物停车配建指标长期采用低标准，建筑物配建泊位历史欠账过多导致机动车泊位供应整体不足。在过去城市建设发展过程中，受限当时经济发展水平，我市停车场规划建设未得到重视。建筑配建车位标准长期执行较低标准，加上部分开发商未严格按比例配建，停车泊位的历史欠账大，难以满足日益增加的机动车停放需要。

以住宅、商业用地为例，自2006至2020年，我市长期采用0.5-0.8、0.4-0.8车位/100m²建筑面积的低标准（佛山、惠州、无锡、宁波等城市在2010年前后，对这两类用地均采用接近1.0车位/100m²建筑面积标准）。对机动车保有量增长趋势预估不充分，未能及时修订建筑物停车泊位配建标准，导致配建泊位供应与快速增长的机动车保有量未能有效同步增长，机动车泊位供需矛盾日益严峻。

二是规划公共停车场多为旧村、厂房或涉及非建设用地，落地实施难。自2000年左右我市启动控制性详细规划（下称“控规”）编制工作以来，东莞市建设用地控规覆盖率超过90%，已基本实现控规全域覆盖。

针对已批控规规划公共停车场，各镇街（园区）已按人均 0.5~0.8m²/人标准配置，可满足控规片区规划人口公共停车需求。但控规中规划的独立占地公共停车场多为旧村、工业厂房或涉及非建设用地等，实际建成的占比很低。以东部产业园片区东坑镇、松山湖片区寮步镇、水乡新城片区望牛墩三镇为例，规划路外公共停车场实际建成率均低于 10%。

东坑镇：已批控规共规划 16 处公共停车场，现状已实施 1 处（位于初坑村），实施率为 6.25%。

寮步镇：已批控规共规划 83 处公共停车场，现状已实施 7 处（位于寮步社区、井巷村及泉塘社区等社区），实施率为 8.33%。

望牛墩镇：已批控规共规划 20 处公共停车场，现状已实施 1 处（位于杜屋村），实施率为 5.0%。

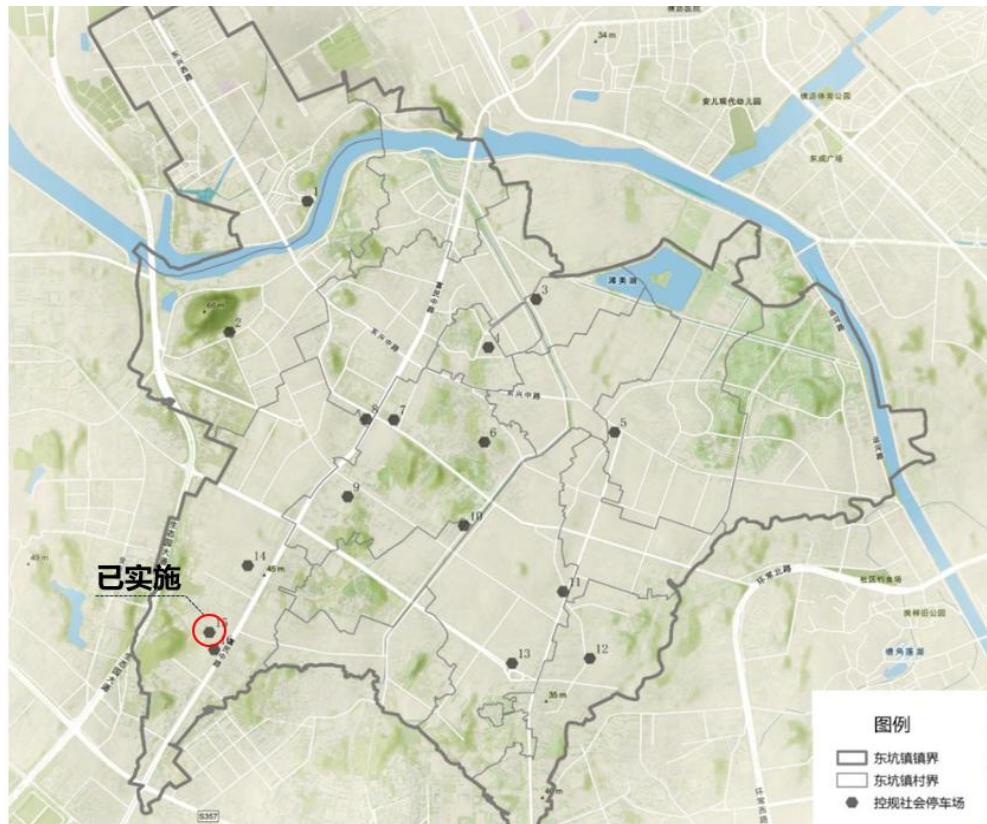


图 19 东坑镇已批控规公共停车场用地布局及建设情况
(规划 16 处, 实施 1 处)

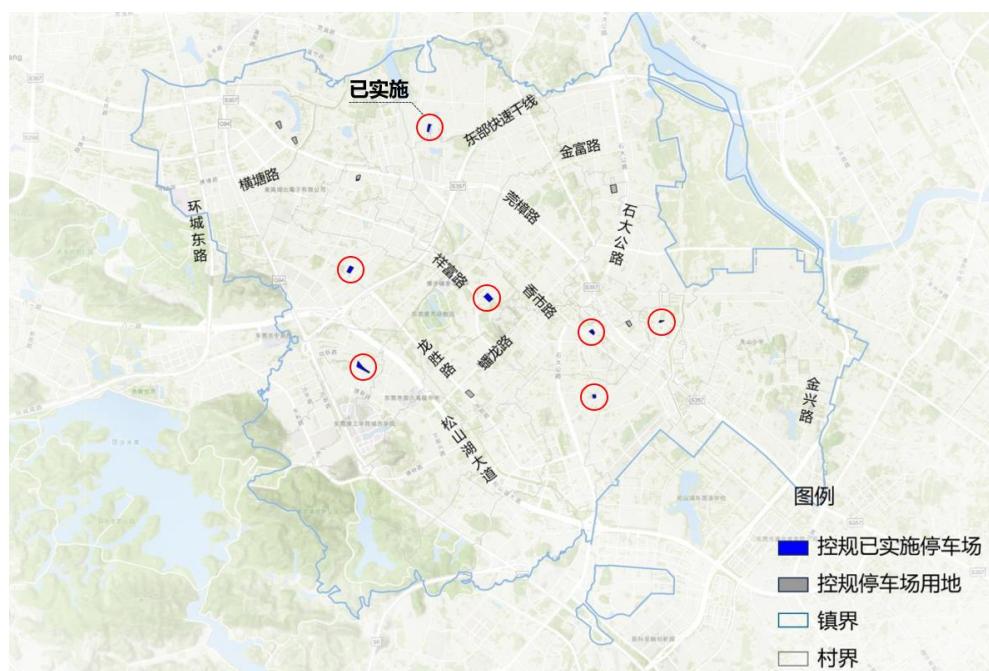


图 20 窦步镇已批控规公共停车场用地布局及建设情况
(规划 83 处, 实施 7 处)



图 21 望牛墩镇已批控规公共停车场用地布局及建设情况

（规划 20 处，实施 1 处）

从停车建设实施来看，一是停车场立体化建设开发不足。在城市土地资源趋于紧缺的情况下，建设立体车库增加机动车泊位供给是必然出路，可最大限度地利用土地和空间资源。然而，东莞市停车建设形式以平面、地下建设为主，形式单一、立体开发不足。其中，地下建设的多为建筑物配建停车场，路外公共停车场多以平面形式为主。

二是路外公共停车场建设积极性低。近年来，东莞市路外公共停车场的开发建设屈指可数，且现有路外公共停车场的投资建设以政府运作为主。因停车场建设所需资金成本较

高、收益回收期长，存在较大的亏损风险，且相关政策未突出对社会资本参与建设停车场的优惠政策（如政策扶持或补贴），导致社会资本对路外公共停车场建设积极性低。

从停车管理情况来看，一是停车收费标准偏低。东莞全市范围内仍未实行全面路内停车收费，对于实行政府指导价的路内停车，南城、东城收费最高（每日58元），其他镇街停车收费标准普遍较低，更有部分镇区仍存在大量无偿使用的路内停车泊位。传统的“停车低价/免费”观念浓重，停车价值未得到有效认识。在目前的收费体制下，无法有效体现停车设施的土地成本和建设经营成本，一方面对小汽车出行的调节与引导作用不明显，另一方面致使投资及经营停车场的积极性很难调动，无法吸引社会资本投入停车场的建设及经营。

二是停车执法管理不严。近年来，东莞市停车难、停车乱问题日益加剧。部分机动车出行者违停于路内，或不愿将车停放在地下车库或机械式停车场，路边随意停车现象普遍，已成为严重影响城市交通、城市居民生活质量和城市形象的制约因素。停车执法力度不足、违停成本低是造成上述现象的重要原因。另外需提出的是，对违章停车管理不严，也将严重影响停车市场环境、不利于提高社会资本参与投资运营积极性。

三是停车信息化建设缓慢。停车信息化建设进度缓慢，缺乏智能化管理设施，对停车需求的调节和引导作用不足，现状停车设施未能最大化发挥效用。目前，东莞市尚未形成统一的停车信息管理平台，停车场数据接入率仅约20%，且仍存在部分停车场以人工为主的粗放式管理方式，难以有效诱导停车、实现智能化收费管理。

四是停车管理体制机制不健全。东莞市市-镇两级停车管理架构中，均涉及交通运输、自然资源、城管及公安等多个部门，虽有交通强市指挥部统筹，但力度仍不足，存在管理多头化、分工不清晰、协调不足等问题，导致停车管理混乱。在规划建设管理上，未能将停车场的审批、建设、监督与验收进行有效的协调统筹。在停车秩序管理上，未将停车秩序管理与停车设施经营管理进行区分，在管理体制与管理行为方式上将二者混淆在一起。

五是市民现代交通意识薄弱。文明交通出行是市民素质的直接体现，更是城市文明程度的有力彰显。一方面，受限于东莞市公共交通现状服务水平质量不高，市民采用公交出行的分担率每况愈下。应大力发展公共交通，积极宣传引导，让“绿色出行、低碳环保”理念深入人心，共建共享畅通、高效、健康、绿色的出行方式，倡导尽量乘坐公共交通工具出行。另一方面，部分驾驶人员素质不高、守法观念不强、安

全意识较差，随意乱停车、不交停车费的现象普遍。应培养市民的良好停车行为，加大宣传力度，让市民充分了解政府的停车政策与停车法规，广泛宣传停车有位、合法停车的法律观念，在宣传普及的基础上，政策法规的执行才能得到民众的理解与支持。

（二）停车需求预测

1. 机动车发展预测

从现状来看，截至 2023 年 10 月底，东莞市机动车保有量约 **412.48** 万辆。自 2011-2022 年，东莞市机动车保有量总体呈增长趋势。2011-2017 年机动车保有量由 87.3 万辆增长至 262.1 万辆，机动车保有量翻三倍、年平均增长率接近 20%，机动车保有量呈爆发式增长；2018-2022 年底，机动车保有量由 296.5 万辆增长至 389.6 万辆，机动车保有量增加近 93 万辆、年平均增长率约 8%，机动车保有量增速下降，并趋于平稳。

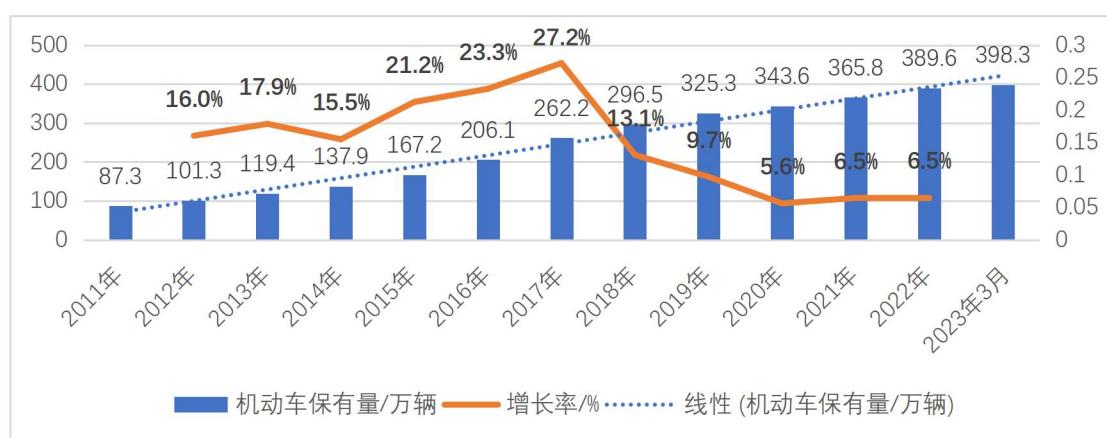


图 22 东莞市历年机动车保有量及增长率情况

截至 2023 年 10 月底，东莞市机动车保有量约 412.48 万辆，广东第二、全国第十，各镇街（园区）间机动车保有量规模差异较大。寮步镇机动车保有量最高为 30.57 万辆，虎门、东城、厚街、长安 4 个镇街为 20-25 万辆，大朗、塘厦等 9 个镇街为 10-20 万辆，石碣、樟木头等 13 个镇街为 5-10 万辆，其余 5 个镇街为 2-5 万辆，洪梅镇最低为 1.90 万辆。

表 5 2023 年 10 月底全市各镇街机动车保有量（辆）

序号	镇街（园区）	保有量/辆	序号	镇街（园区）	保有量/辆
1	寮步镇	305736	18	石排镇	75787
2	虎门镇	239489	19	沙田镇	75688
3	东城街道	231153	20	桥头镇	75546
4	厚街镇	220872	21	企石镇	74051
5	长安镇	209630	22	茶山镇	71517
6	大朗镇	176835	23	凤岗镇	69487
7	塘厦镇	156441	24	中堂镇	57369
8	南城街道	152140	25	石龙镇	57039
9	常平镇	139578	26	高埗镇	56275
10	莞城街道	113978	27	麻涌镇	53634
11	黄江镇	110918	28	道滘镇	49656
12	万江街道	110819	29	东坑镇	42512
13	清溪镇	109529	30	望牛墩镇	34714
14	大岭山镇	106079	31	松山湖管委会	34229
15	石碣镇	91018	32	谢岗镇	28957
16	樟木头镇	84487	33	洪梅镇	19031
17	横沥镇	82828	34	其他	607815
总计=4124837					

数据来源：东莞市公安局 2023 年 10 月底数据。

从人口发展来看，至 2035 年，全国年均减少 800~1000 万人，且加速老龄化。一方面，人口负增长将成为现实。2021 年，15~49 岁育龄妇女比上年减少约 500 万人，其中 21-35

岁生育旺盛期的育龄妇女减少约 300 万人；教育、住房等高养育成本，以及就业歧视和限制，育龄女性的生育欲望也降低。另一方面，对比 2020 年和未来 2035 年人口数据可知，60 岁以上的老人从 2 亿增加到 4 亿多，20-60 岁的工作年龄的人口从 8 亿降到了 7 亿；最有活力的 20-40 岁人口，将从 4.5 亿降到不到 3 亿，将减少近 33%。

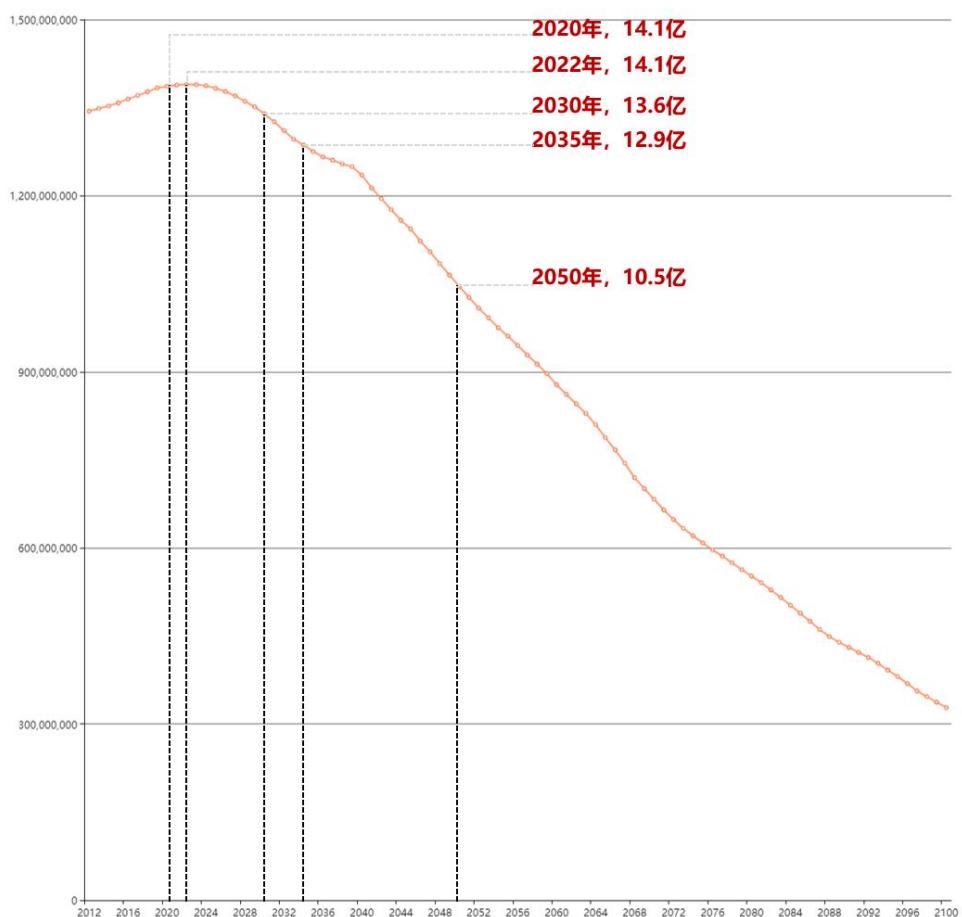


图 23 全国人口趋势变化图

从变化趋势来看，机动车一般会经过缓慢增长期、快速增长期和饱和期。汽车作为一种耐用品，其保有量的变化会经历 3 个阶段。一是缓慢增长期，一般在经济起步阶段，汽

车保有量较低，增长缓慢。二是**快速增长期**，随着经济水平的提高和汽车价格的下降，汽车保有量会进入快速增长的时期；此时，千人机动车保有量维持在300~400辆/千人水平。三是**饱和期**，受城市空间、交通情况等限制，汽车保有量达到一定数量后，增长速度将趋缓，进入饱和期；此时，千人机动车保有量维持在400~500辆/千人水平。

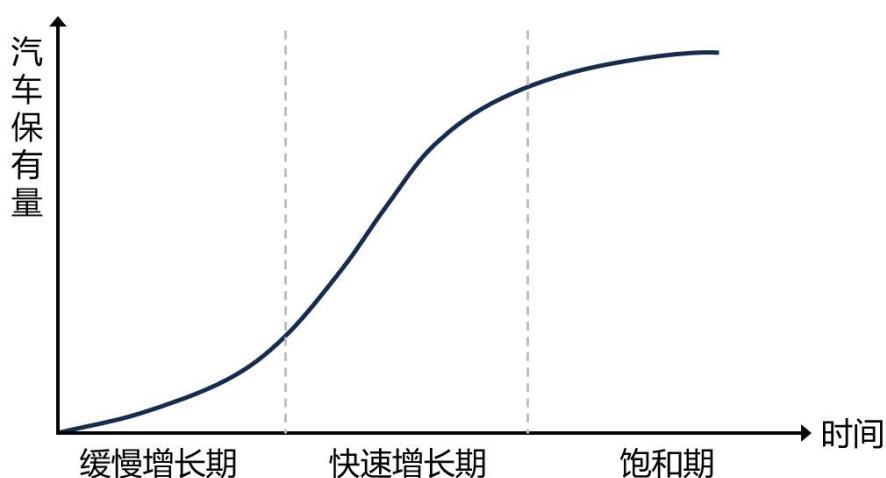


图 24 汽车保有量 S 形变化趋势

东莞市机动车保有量已发展至快速增长期，并将步入饱和期，预计将来总量达到453万辆。按照《城市停车设施规划导则》（住房城乡建设部，2015.9），规划年城市机动车保有量应综合考虑影响机动车发展的政策，并结合城市人口、社会经济发展水平等，本项目采用趋势分析法方法预测。对比前述汽车保有量S形变化曲线可知，东莞市机动车保有量已发展至快速增长期末期，并将步入饱和期。考虑城市空间、交通情况、人口结构及能源限制等因素，未来东莞市机动车

保有量将较慢增长，预计2028年达到高峰，往后逐步减少并趋于453万辆。

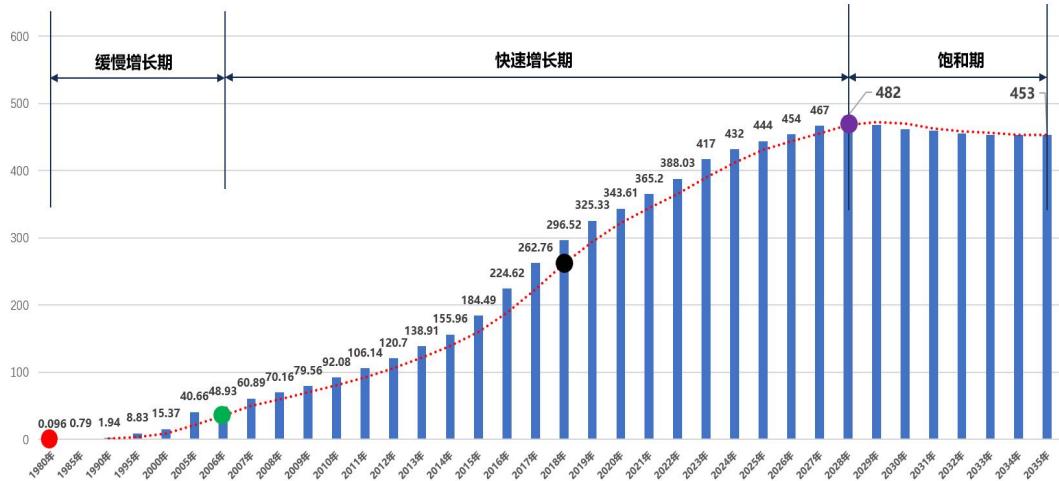


图 25 东莞市机动车保有量预测

研究表明，人均GDP增长与千人汽车保有量增加存在较强相关性，GDP增长处于5000~20000美元区间时，相关性最为明显。

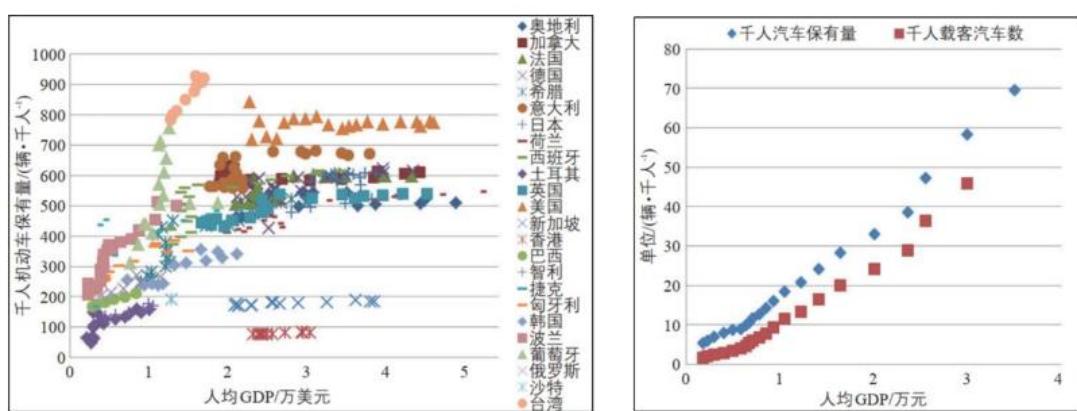


图 26 1996—2009 部分国家和地区人均GDP与千人机动车保有量关系（左图）、1991—2011 中国千人汽车保有量、千人载客汽车数与人均GDP关系（右图）

机动车保有量预测结合各镇街（园区）经济发展、机动

车保有量、人口、千人机动车保有量等数据分别预测，进一步将各镇街（园区）机动车保有量汇总得到2035年东莞市机动车保有量。下面以万江街道为例说明。

表6 万江街道历年机动车保有量、人口、千人机动车保有量、

人均GDP情况

年份	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年
机动车保有量/辆	26740	30635	35992	40324	46695	59394	68839	79976	90515	97059	111656
万江街道常住人口/千人	271.5	288.2	301.2	311.6	312.8	318.1	324.5	327.6	328.4	329.4	331.1
千人机动车保有量/(辆/千人)	98	106	119	129	149	186	212	244	275	295	337
人均GDP/元	30152	29056	32242	32821	34485	38073	41824	45368	49078	51293	58603

根据上表，将万江街道2011-2022年千人机动车保有量与人均GDP进行拟合，可得到二者关系如下。

$$y=343.75\ln(x)-3514.8, R^2=0.9939$$

式中：y—千人机动车保有量（辆/千人）；x—人均GDP（元/人）。

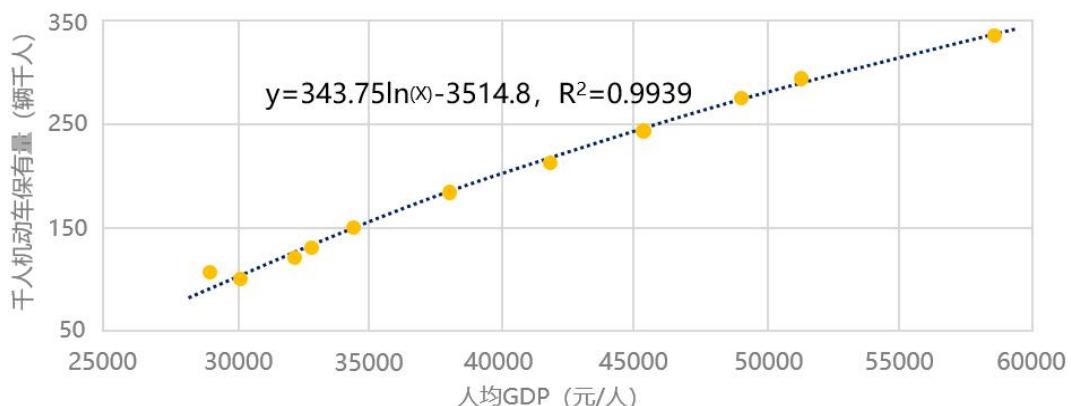


图27 万江街道历年人均GDP与千人机动车保有量关系图

规划至2035年，万江街道人均GDP为79252元/人，规

划人口约44万，可预测万江街道2035年千人机动车保有量为411辆/千人，则万江街道2035年机动车保有量为15.96万辆。

类似地，按照万江街道机动车保有量预测方法，分别预测其他镇街（园区）规划至2035年机动车保有量，全市各镇街（园区）合计约453万辆，如下图。

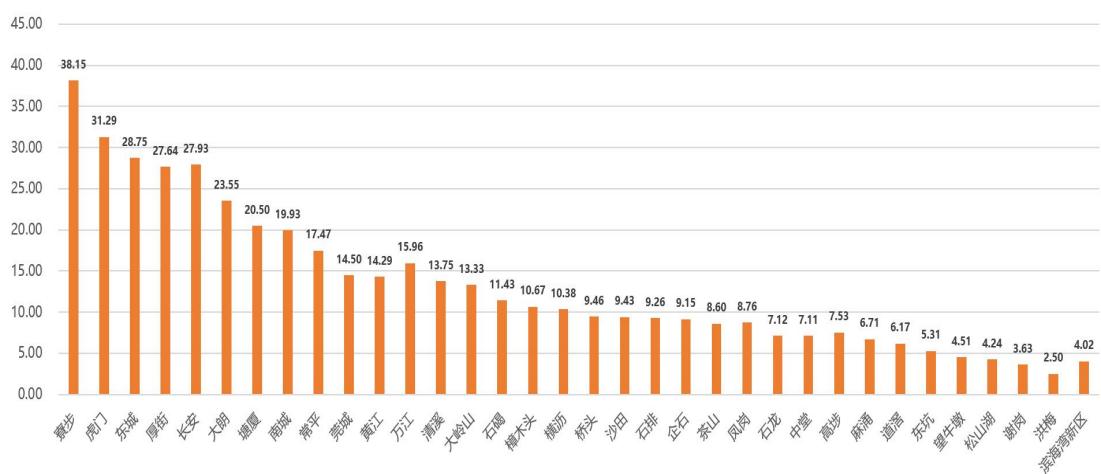


图 28 东莞市各镇街（园区）2035年机动车保有量预测值

2. 停车需求预测

参照《城市停车规划规范》(GB/T 51149-2016)，城市停车需求主要包括基本车位需求和出行车位需求两部分。

$$D=D_1+D_2$$

式中：D—停车位总需求(个)；D₁—基本车位需求(个)，是指由于车辆拥有而产生的停车需求，通常对应夜间停车需求，与机动车保有量直接相关，包括居民小汽车拥车停车需求和单位拥车停车需求；D₂—出行车位需求(个)，是指由

于出行，车辆在使用过程中产生的停车需求，通常对应为白天停车需求。

（1）基本车位需求预测

按照《城市停车设施规划导则》（住房城乡建设部，2015.9），基本车位需求应等于城市机动车保有量。根据前述预测，至2035年东莞市机动车保有量为453万辆，则至2035年东莞市基本车位需求为453万个。结合各镇街（园区）2035年机动车保有量，分别预测各镇街（园区）、片区的基本车位需求。

表7 至2035年东莞市各镇街（园区）、片区基本车位需求

序号	片区名称	镇街（园区）名称	2035年机动车保有量/万辆	2035年基本车位需求/万个	
				各镇街/园区	小计
1	城区片区	东城	28.75	28.75	98.10
2		南城	19.93	19.93	
3		万江	15.96	15.96	
4		莞城	14.50	14.50	
5		石碣	11.43	11.43	
6		高埗	7.53	7.53	
7	松山湖片区	寮步	38.15	38.15	104.25
8		大朗	23.55	23.55	
9		大岭山	13.33	13.33	
10		石排	9.26	9.26	
11		茶山	8.60	8.60	
12		石龙	7.12	7.12	
13		松山湖	4.24	4.24	
14	滨海片区	虎门	31.29	31.29	100.31
15		长安	27.93	27.93	
16		厚街	27.64	27.64	
17		沙田	9.43	9.43	
18		滨海湾新区	4.02	4.02	
19	东部	常平	17.47	17.47	69.69

序号	片区名称	镇街（园区）名称	2035年机动车保有量/万辆	2035年基本车位需求/万个	
				各镇街/园区	小计
20	产业园片区	黄江	14.29	14.29	53.68
21		横沥	10.38	10.38	
22		桥头	9.46	9.46	
23		企石	9.15	9.15	
24		东坑	5.31	5.31	
25		谢岗	3.63	3.63	
26	东南临深片区	塘厦	20.50	20.50	26.97
27		清溪	13.75	13.75	
28		樟木头	10.67	10.67	
29		凤岗	8.76	8.76	
30	水乡新城片区	中堂	7.11	7.11	26.97
31		麻涌	6.71	6.71	
32		道滘	6.14	6.14	
33		望牛墩	4.51	4.51	
34		洪梅	2.50	2.50	
合计			453.00	453.00	453.00

（2）出行车位需求预测

出行车位需求与城市交通出行结构、停车特征、交通管理政策等紧密相关，可采用经验借鉴法预测，即通过借鉴类似城市的机动车拥有量与停车泊位之间的关系来估算出行车位需求。

$$D_2 = \alpha D_1$$

式中： α —出行车位需求占机动车保有量比例，大城市及以上规模城市通常为10%~30%，其他等级城市可以酌情提高。

针对东莞市出行车位预测 α 取0.2，则至2035年东莞市出行车位需求为 $453*0.2=90.6$ 万个。根据《东莞市综合交通

模型维护报告》2035年各镇街（园区）岗位占比，分别预测各镇街（园区）、片区的出行车位需求。

表8 至2035年东莞市各镇街（园区）、片区出行车位需求

序号	片区名称	镇街（园区）名称	2035年岗位规模/万个	2035年岗位占比/%	2035年出行车位需求/万个	
					各镇街/园区	小计
1	城区片区	东城	52.83	5.70%	5.16	15.79
2		南城	39.12	4.22%	3.82	
3		万江	20.39	2.20%	1.99	
4		莞城	13.81	1.49%	1.35	
5		石碣	20.11	2.17%	1.97	
6		高埗	15.29	1.65%	1.49	
7	松山湖片区	寮步	42.54	4.59%	4.16	18.15
8		大朗	44.86	4.84%	4.39	
9		大岭山	22.25	2.40%	2.17	
10		石排	17.24	1.86%	1.69	
11		茶山	21.23	2.29%	2.07	
12		石龙	6.21	0.67%	0.61	
13		松山湖	31.33	3.38%	3.06	
14	滨海片区	虎门	84.44	9.11%	8.25	26.64
15		长安	79.81	8.61%	7.80	
16		厚街	70.54	7.61%	6.89	
17		沙田	19.00	2.05%	1.86	
18		滨海湾新区	18.72	2.02%	1.83	
19	东部产业园片区	常平	46.07	4.97%	4.50	13.46
20		黄江	28.27	3.05%	2.76	
21		横沥	25.03	2.70%	2.45	
22		桥头	8.16	0.88%	0.80	
23		企石	15.94	1.72%	1.56	
24		东坑	10.38	1.12%	1.01	
25		谢岗	3.89	0.42%	0.38	
26	东南临深片区	塘厦	29.94	3.23%	2.93	11.96
27		清溪	32.90	3.55%	3.22	
28		樟木头	22.25	2.40%	2.17	
29		凤岗	37.26	4.02%	3.64	

序号	片区名称	镇街（园区）名称	2035年岗位规模/万个	2035年岗位占比/%	2035年出行车位需求/万个	
					各镇街/园区	小计
	区					
30	水乡新城片区	中堂	12.98	1.40%	1.27	4.60
31		麻涌	9.27	1.00%	0.91	
32		道滘	13.90	1.50%	1.36	
33		望牛墩	7.04	0.76%	0.69	
34		洪梅	3.89	0.42%	0.38	
合计			926.90	100.00%	90.60	90.60

（3）停车泊位需求预测

结合前述“基本车位需求预测”、“出行车位需求预测”分析可知，至2035年，东莞市全市各镇街（园区）基本车位、出行车位需求分别为453、90.6万个，总停车泊位需求为543.6万个。

按照“配建泊位占比不小于80%、路外公共泊位占比不小于12%、路内泊位占比不大于8%”泊位供给结构，结合各镇街（园区）2035年机动车泊位需求，可预测各镇街（园区）建筑物配建、路外公共及路内停车泊位需求。

表9 至2035年东莞市各镇街（园区）、片区停车泊位需求

序号	片区名称	镇街（园区）名称	至2035年机动车泊位需求/万个			
			总需求	建筑物配建泊位需求	路外公共停车场需求	路内停车位需求
1	城区片区	东城	33.91	27.13	4.07	2.71
2		南城	23.75	19.00	2.85	1.90
3		万江	17.95	14.36	2.15	1.44
4		莞城	15.85	12.68	1.90	1.27
5		石碣	13.40	10.72	1.61	1.07
6		高埗	9.02	7.22	1.08	0.72
7	松山	寮步	42.31	33.85	5.08	3.38

序号	片区名称	镇街(园区)名称	至2035年机动车泊位需求/万个			
			总需求	建筑物配建泊位需求	路外公共停车场需求	路内停车位需求
8	湖片区	大朗	27.94	22.35	3.35	2.23
9		大岭山	15.50	12.40	1.86	1.24
10		石排	10.95	8.76	1.31	0.88
11		茶山	10.67	8.54	1.28	0.85
12		石龙	7.73	6.18	0.93	0.62
13		松山湖	7.30	5.84	0.88	0.58
14	滨海片区	虎门	39.54	31.63	4.75	3.16
15		长安	35.73	28.58	4.29	2.86
16		厚街	34.53	27.63	4.14	2.76
17		沙田	11.29	9.03	1.35	0.90
18		滨海湾新区	5.85	4.68	0.70	0.47
19	东部产业园片区	常平	21.97	17.58	2.64	1.76
20		黄江	17.05	13.64	2.05	1.36
21		横沥	12.83	10.26	1.54	1.03
22		桥头	10.26	8.21	1.23	0.82
23		企石	10.71	8.57	1.28	0.86
24		东坑	6.32	5.06	0.76	0.51
25		谢岗	4.01	3.21	0.48	0.32
26	东南临深片区	塘厦	23.43	18.74	2.81	1.87
27		清溪	16.97	13.57	2.04	1.36
28		樟木头	12.84	10.28	1.54	1.03
29		凤岗	12.40	9.92	1.49	0.99
30	水乡新城片区	中堂	8.38	6.70	1.01	0.67
31		麻涌	7.62	6.09	0.91	0.61
32		道滘	7.50	6.00	0.90	0.60
33		望牛墩	5.20	4.16	0.62	0.42
34		洪梅	2.88	2.30	0.35	0.23
合计/万个			543.60	434.88	65.23	43.49

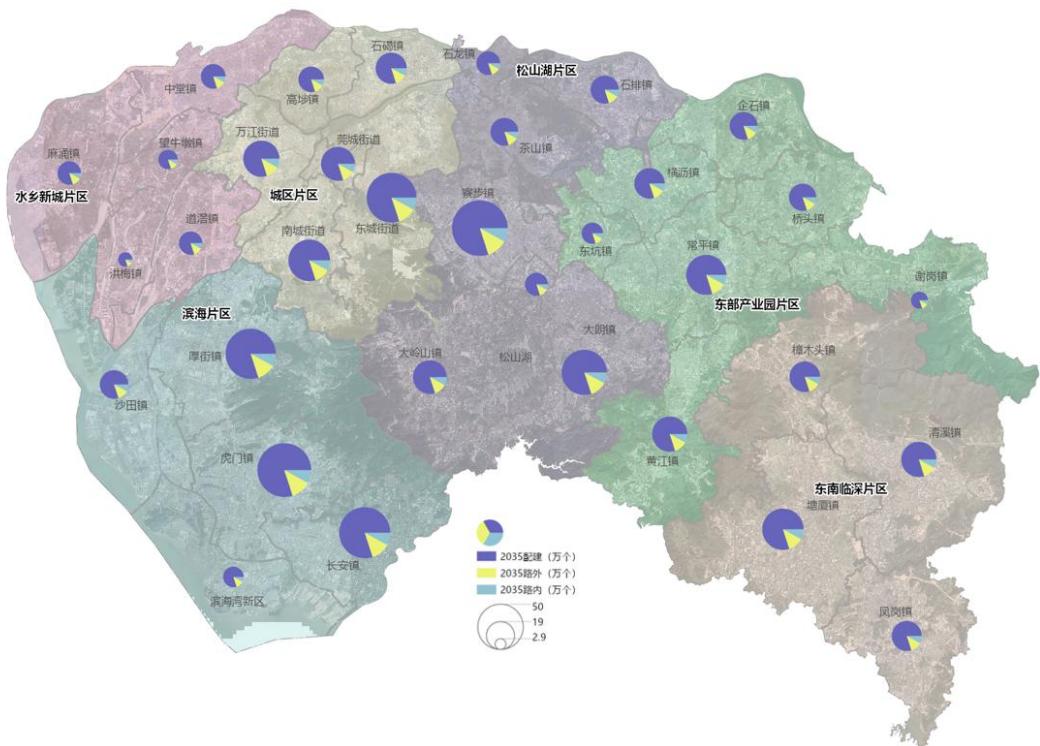


图 29 东莞市各镇街（园区）2035 年机动车停车需求预测

三、目标策略

（一）重点因素

1. 上位规划

（1）东莞市国土空间总体规划（2020~2035年）

该文件提出，要建设智慧停车网，加强停车管控。进一步优化以配建停车位为主、路外公共停车位为辅、路内停车位为补充的停车供给结构；坚持差别化停车供给，综合用地、公交可达性和路网承载力等因素，制定差别化的停车配建标准；合理挖潜存量空间建设路外公共停车场，因地制宜建设立体停车设施，市域采用“总量控制、分区传导”的方式管控公共停车用地总规模；规范路内停车位设置，持续开展路内、路侧停车秩序综合整治；鼓励停车泊位错时共享，精细化停车收费管理。

战略上推动交通数据资源整合共享，建立跨部门资源共享平台。构建全市综合交通数据采集体系，统筹规划设备类型，统一标准采集数据，融合等多部门交通数据资源，建立交通数据交互应用平台，促进资源共享。

深化智慧交通业务，推动交通新技术发展，提升交通智能化运行水平。建设具备监测、指挥、决策和服务等交通核心功能的智慧交通平台，并选取重点发展片区或功能区打造智慧交通示范区，重点开展道路运行监控，公交服务品质、

停车需求管理、慢行出行安全、相关规划和政策制定评估等方面智能化应用。

（2）东莞市交通发展白皮书（2020年）

该文件提出，在停车发展总体思路上，要坚持停车供给、收费和管理的一体化发展，坚持远近结合、标本兼治。建立可持续的停车发展政策体系，规范停车管理。

明确以停车收费引导小汽车使用为近期交通需求管理的核心政策。坚持“用者自付”理念，强化停车泊位的商品性质，优化停车收费标准，使机动车使用者承担合理的用车成本，实现交通公平。实施“分区分类分时”差别化停车收费管理，发挥经济杠杆调控作用，“以静制动”引导小汽车合理使用。

坚持差别化停车供给。适度保障住宅小区、医院等基本停车需求，调控办公、娱乐等出行停车需求。综合考虑土地利用、公交可达性、路网承载力等因素，在交通拥堵区域合理供给停车位。制定差别化的停车配建标准，完善建设工程配建停车设施设计审查及竣工验收机制。推进路外公共停车场建设。合理挖潜利用高快速路桥下、工业厂房等存量空间建设路外公共停车场，因地制宜建设立体停车设施，重点缓解医院、公园、机关等公共设施以及居住区停车难问题。强化路外公共停车场建设用地、资金保障，优化审批流程。结

合轨道站点合理规划建设停车换乘（P+R）设施。规范路内停车位设置。编制路内停车位设置指引，合理、灵活设置路内停车位，缓解局部停车矛盾，避免影响道路运行。

强化停车发展行业管理。出台停车管理办法，界定部门在停车设施规划、建设、运营管理各环节职责分工，进一步明确道路红线外机动车违停执法管理主体。加强停车秩序整治。建立停车秩序联合执法机制，提升停车秩序管理效率及惩罚力度，持续开展路内、路侧停车秩序综合整治。研究建筑退让红线区停车管理办法，逐步开展建筑退让红线区停车专项治理。实施泊位共享，盘活存量停车资源。探索建立市镇中心区停车资源有序开放、共享利用协调机制，鼓励单位和个人开展停车位错时共享。加强对停车泊位经营、使用的监管。定期开展停车泊位信息普查行动，加强对各类收费停车泊位的运营监管。强化对小区内部消防绿色通道违法停车的清退工作。

（3）东莞市综合交通运输体系发展“十四五”规划

该文件提出五大重点工程，静态交通方面，东莞市可利用静态交通设施供给、停车收费政策以及停车管理办法等一系列手段合理引导小汽车使用，促进静态交通和动态交通协调发展。

在行动计划中提出需形成动态静态交通协同发展格局。

进一步完善停车规划、建设、收费及管理闭环体系建设。优化以配建停车位为主、路外公共停车位为辅、路内停车位为补充的停车供给结构，形成布局合理、规模适度、运行高效、与道路容量相协调的停车供给体系。建立健全停车设施规划体系，开展全市停车设施专项规划及各镇街停车设施子规划编制工作，并纳入各镇街（园区）控制性详细规划。

2. 经验借鉴

停车管理是“以静制动”，解决大城市交通拥堵的重要手段之一。我国小汽车工业起步较晚，但发展迅速。相比之下，东莞市的机动车拥有水平与发展速度远远超出了内地其他城市，因此，参考发达国家和地区这些城市在改善停车问题方面的经验和成果，并结合东莞市具体特征借鉴利用，对指导东莞城市停车问题的解决具有重要的意义。

（1）纽约：根据不同发展阶段，制定对应停车政策

第一阶段是 20 世纪 50 年代及以前，此阶段停车设施供需矛盾不突出。主要通过动态设置路内停车和增建路外停车设施来满足停车需求。

第二阶段是 20 世纪 50 年代末到 70 年代末，此阶段停车设施供需矛盾突显。主要通过控制路内停车、提高路外停车设施供应以及采取收费措施来解决中心区的停车问题，同时缓解了中心区交通拥堵，增强了中心区的经济活力。

第三阶段是20世纪80年代，此阶段是控制和管理停车设施的革新阶段。此阶段机动化水平稳定发展，政府认为停车设施的作用应由减少交通拥堵转变为调整交通出行结构，对停车设施的认识也由“越多越好”转变为“控制和管理”，实施停车管理策略，以促进交通出行结构优化，增加公交出行量，减轻交通拥堵，促进停车问题的进一步解决。

第四阶段是20世纪90年代，此阶段纽约市提出减少中心区的停车设施，从而减少交通拥挤和空气污染，增加公交出行量。

目前，纽约市停车已走向更加精细的“需求管理”，将停车管理作为城市交通需求管理的主要手段，探讨不同的停车政策对交通出行结构的影响，并通过控制和管理来指导停车设施的规划和建设。对于中心区以及其他交通拥挤区域，取消或削减部分停车设施，将停车设施调控作为优化中心区交通出行方式的强有力手段，不仅缓解了停车问题，还减少了中心区交通拥挤和空气污染。

（2）伦敦：限制停车设施供应，大力发展公共交通

在停车设施的供应上，只保证新开发项目必要停车需求的最低供应规模，以避免由于停车位过量供给而影响可持续的非机动化交通出行方式的使用。

建筑物停车位配建方面，实行严格的停车位最高配建标

准，并将配建标准与地区环境和公共交通服务水平联动。对于公共交通条件好的地区，执行更加严厉的限制标准。

临时停车位方面，限制供给。当地区不具备良好的公共交通条件时，可以设置一定的临时车位，一旦公共交通水平提升，则严格限制车位供给数量。

出行停车位方面，随着规划的实施，逐步减少供应规模。

对于市中心区，更是严格控制路内、路外停车位供给水平，以达到缓解交通拥堵，促进公共交通优先发展的目的。鼓励居住项目配置较低的停车位。对于交通条件和住房类型允许的项目可以不提供停车位，成为无车居住区。对于商业类建设项目的停车配建标准，政府要求应当与公共交通服务水平相关联，鼓励在公共交通条件好的地区执行更加严厉的限制标准。

（3）深圳：将停车需求调控，作为实现公共交通优先发展战略的重要一环

深圳市停车共经历了三个阶段。第一阶段为停车供需自然平衡阶段，第二阶段为小汽车停车缺口逐步扩大阶段。当前处于增供挖潜阶段，随着小汽车增量调控、限外以及路内停车收费政策的实施，小汽车将从快速增长进入限制增长阶段，但停车矛盾依旧凸显。为达到“以静制动、动静态交通协调发展”的目的，缓解停车难问题，深圳提出“挖掘设施潜力、

增加设施供应、调控交通需求、优先发展公交”4类停车需求调控措施，通过差异化的停车配建、收费、管理政策来有效缓解交通拥堵。

停车差异化配建政策：对于居住类停车需求配建，为保障居民基本拥车权利与合理拥车需求，应充分满足居住类基本停车需求。对于商业办公类停车需求配建，按照分区原则差异化商业、办公类停车需求供给配建。

停车差异化收费政策：停车红区制定高停车收费标准，增加小汽车的使用成本，鼓励出行者使用便捷的公交系统出行。停车黄区与停车绿区分别制定适中与较低的停车收费标准，给予一定的小汽车出行空间，以弥补公交系统不完善所带来的出行不便问题。

停车差异化管理政策：针对停车信息化管理，停车红区内实施严格的停车设施联网管理，加强执法，利用多级联动督促信息联网检查，督促未实施停车联网的停车场整改，并对整改不力的停车场给予处罚。优先在停车红区内推行停车泊位普查与登记制度，以3-5年为周期定期实施片区停车设施普查并进行停车泊位日常备案登记，掌握片区泊位供需水平，为制定停车规划与停车政策奠定数据基础。针对停车执法管理，停车红区实施全方位的停车监管，对路内停车实施高位视频抓拍，全天24小时无盲区停车管理加人工现场执

法，加强对路外停车场的经营管理和秩序管理，针对停车场内的违规停车等行为予以处罚。停车黄区与停车绿区重点针对路内停车进行管理，对路内违规停车常发路段进行重点管理，对其余路段进行定期抽检巡查。

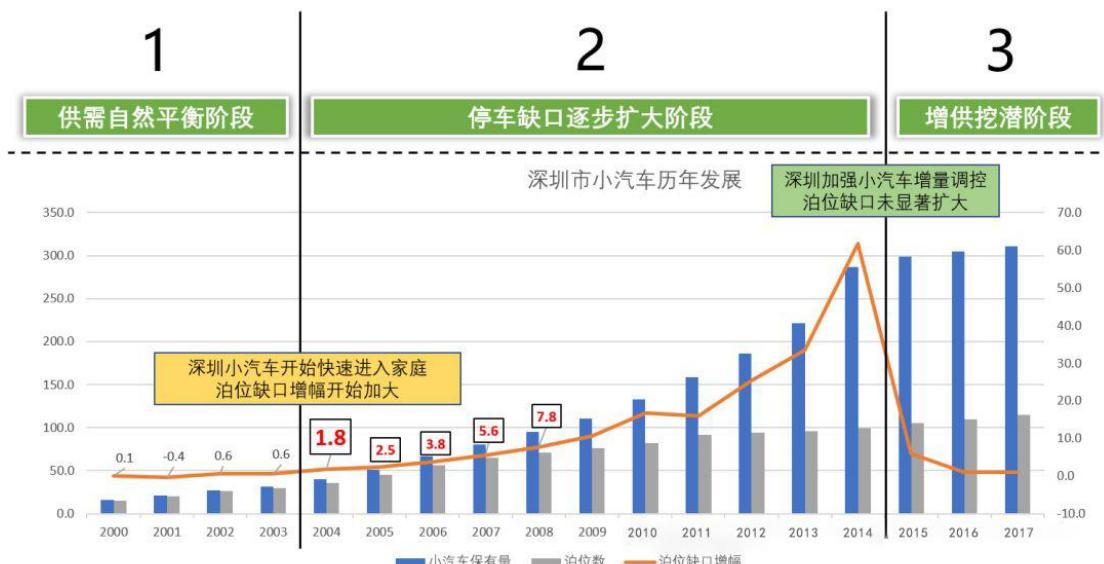


图 30 深圳市停车发展阶段

(4) 南京：坚持“供需统筹，以供定需”和“区域差别化”的理念，完善基于全市统筹的区域差别化停车发展战略

南京坚持规划先行。2012年，市规划资源局牵头编制完成了《南京市城市停车设施规划（2012-2020）》，规划在2010年南京市城市总体规划修编的基础上，坚持以“调控”作为停车设施规划的总体指导思想，坚持“供需统筹，以供定需”和“区域差别化”的理念，充分体现停车设施分区、分类、分时、分价的调控思想，构建以配建停车设施为主导、公共停车设施为补充的城市停车体系。2016年，市规划资源局开展了《南

京市停车设施总体规划》的修编工作，并于2018年获批。规划延续2012版“供需统筹，以供定需”和“区域差别化”的理念，优化以静制动的停车发展目标。



图31 南京市停车设施总体规划（修编）思路

3. 发展趋势

（1）城市发展趋势

粤港澳大湾区空间发展。未来大湾区将形成以创新为主要支撑的经济体系和发展模式，经济实力、科技实力大幅提升，国际竞争力、影响力进一步增强；大湾区内市场高水平互联互通基本实现，各类资源要素高效便捷流动；区域发展协调性显著增强，对周边地区的引领带动能力进一步提升；人民生活更加富裕；社会文明程度达到新高度，文化软实力显著增强，中华文化影响更加广泛深入，多元文化进一步交

流融合；资源节约集约利用水平显著提高，生态环境得到有效保护，宜居宜业宜游的国际一流湾区全面建成。

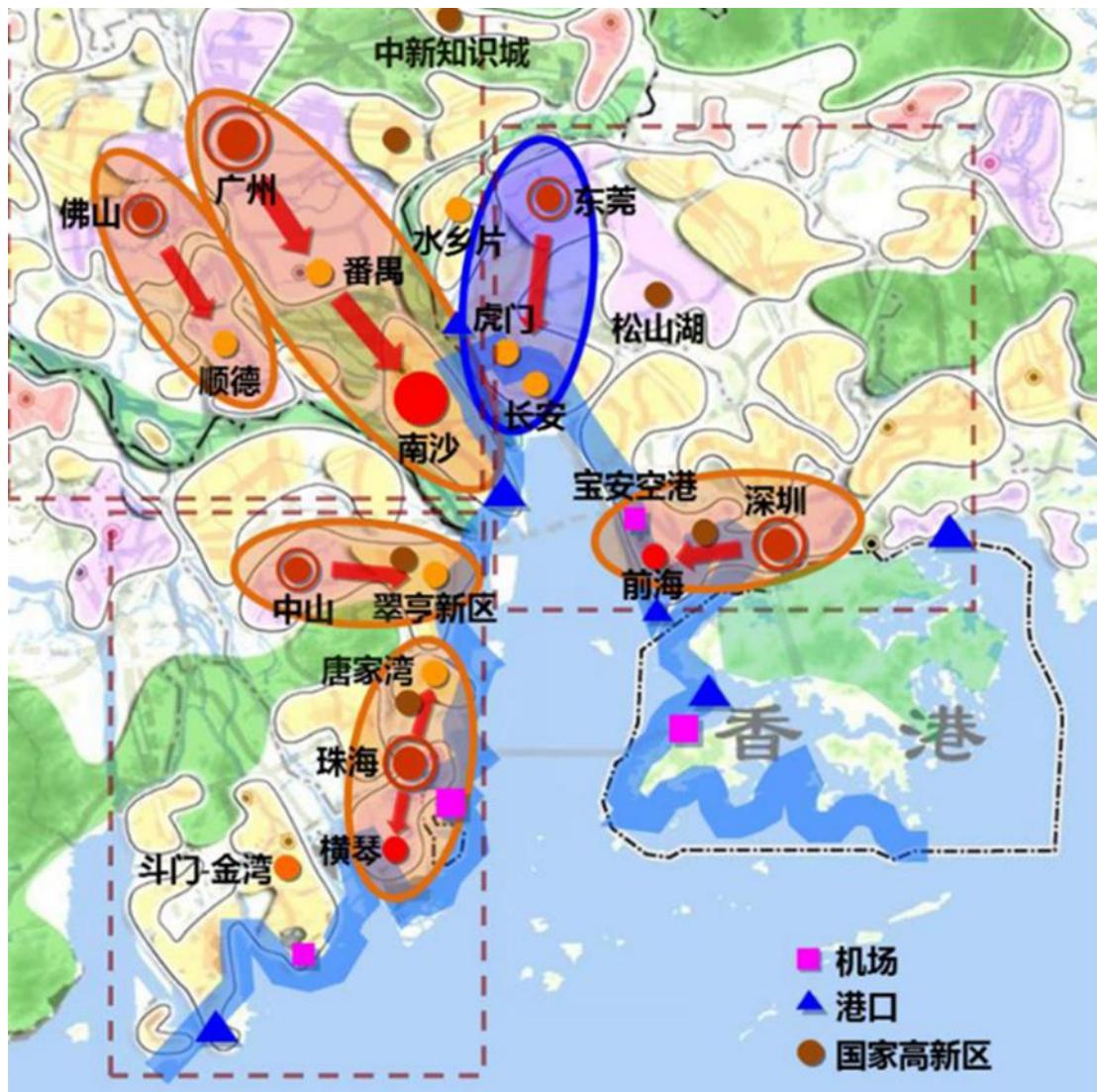


图 32 粤港澳大湾区发展形势图

东莞市市域空间发展：一是分区统筹，以“同类型经济区一体化”的理念统筹市域空间发展。第一，以同类型经济区一体化的思路引导资源要素优化配置和高效整合，实现组团间的差异化发展，形成功能特色清晰的经济区格局，促进城镇科学布局、合理分工、协调发展。第二，构建“一中心四

组团六片区”的新型空间格局，以各片区为空间统筹平台，跨镇域统筹定位、产业、用地、交通、市政基础设施和公共服务设施等资源。第三，不同类型地区采取差异化的引导调控策略，实现分区统筹发展。

二是强心育极，构建复合中心体系。按照“强心育极”的发展策略打造城市中心节点，引导资源集聚发展，培育多个具有区域价值的功能节点，优化城镇发展格局。形成有主有次的城镇空间等级体系，逐步发展有序、功能互补、具有区域影响力的城市中心；培育城市次级增长极，承担所在组团分区的综合服务功能，带动地区整体发展。

三是融入湾区、对接广深：加速融入珠三角世界级城市群。对接深圳前海、广州南沙、珠海横琴自由贸易试验区，深度拓展与港澳台合作，共建粤港澳大湾区。打造深莞惠、穗莞等合作平台，推进各组团与周边地区的协同发展。加强区域基础设施的协调与合作共享，对接区域轨道交通网络，加快推进区域一体化。

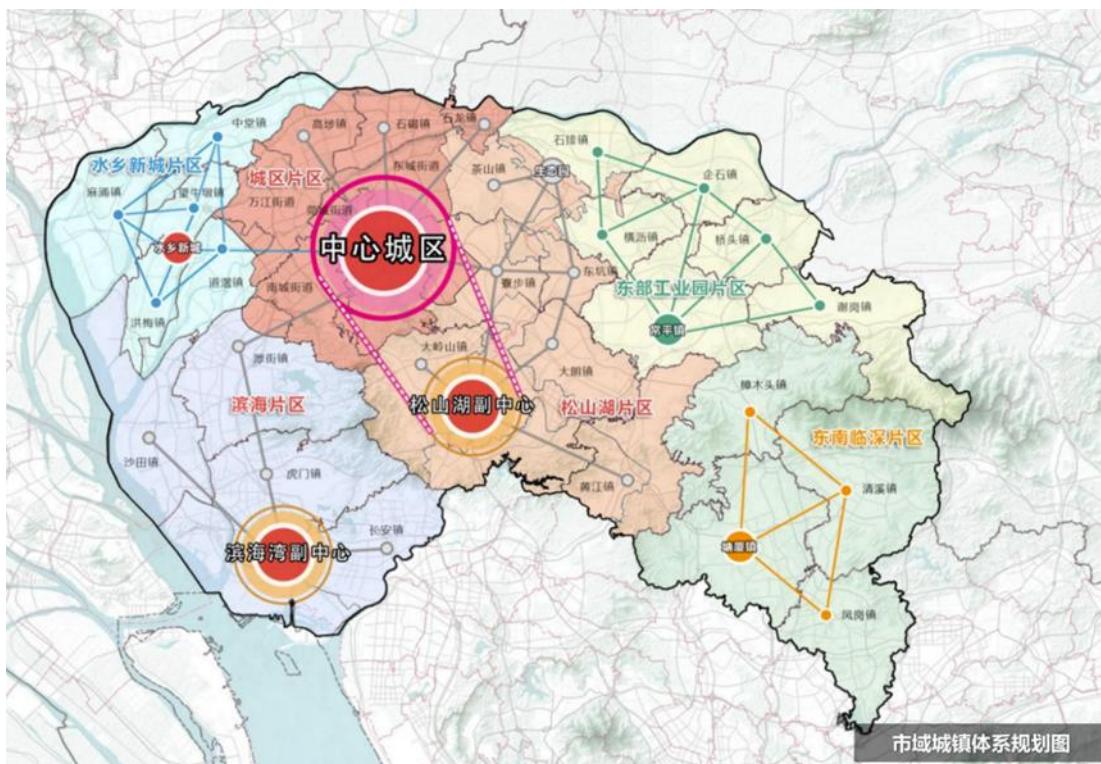


图 33 东莞市市域城镇体系规划图

（2）交通发展趋势

生态文明导向下，私人小汽车的无序发展与未来发展战略目标难以匹配，绿色、集约化的交通模式，在综合交通体系中将占据优势地位和优先权利。面向未来多元化、高品质的交通服务需求，综合交通体系的关注重点也从运行效率转向服务品质。

在资源、环境、财政多重约束下，绿色、集约交通模式是城市发展的必然选择。坚持“优先发展公共交通、促进发展慢行交通、调控发展私人机动化交通”的交通发展政策，机动化出行方式的主体将由私人小汽车逐渐向公共交通转变，一定程度减缓停车需求的增长。

小汽车快速发展符合居民生活水平提高的要求，但受交通设施供应水平限制，不会无限增长，最终将趋于稳定。随着轨道交通建设、常规公交网络完善以及公交优先政策的实施，未来城市交通发展战略是公共交通、慢行交通优先发展，小汽车合理发展，多出行方式协调。

在绿色交通发展目标导向下，城市公共交通投入不断加大，未来居民的用车习惯更趋合理，弹性停车需求有望得到一定抑制。根据国内外城市发展经验，在城市交通政策的调控引导下，商业购物、休闲娱乐、办公通勤等出行相对容易由小汽车交通转移至公共交通，但对于就医、接送学生上放学等出行，小汽车使用刚性较强，其停车需求应予以保障。另外，按照“一车一泊位”的原则，一辆机动车应拥有一个基本泊位，一般情况下为居住停车泊位，以满足在无出行时车辆长时间停放需求。

（二）发展目标

1. 停车发展战略

结合东莞市城市和交通顶层规划要求，本规划制定停车发展战略为“坚持差别化供给、用者自付的原则，逐步形成以“配建停车场为主体、社会公共停车场为辅助、路内停车为补充”的区域差异化的停车供应体系。逐步建立合理的收费体制，健全管理体制机制，推动停车发展的社会化、产业化，实现

东莞市城市停车与社会经济的协调发展”。

2. 停车发展目标

近期目标：以扩大停车设施供应为主，调控需求为辅。科学推进停车设施规划建设及管理工作，停车供需矛盾总体上有所缓解。

一是规范停车泊位供给：2023-2025 年全市合计供应机动车泊位不少于 30 万个，每年度供应机动车泊位不少于 10 万个。

二是缓解重点区域矛盾：市中心城区医院、学校、老旧小区等停车矛盾突出区域停车难、停车乱问题得到缓解。

三是停车泊位错时共享：鼓励机关、事业单位优先实施停车泊位共享，盘活现有停车设施资源。

四是停车收费差异管理：差异化停车收费管理政策有效实施，“停车入位、停车付费”形成社会统一共识。

五是停车智慧运营管理：停车泊位智慧化运营管理平台与机制成熟运行，完成全市停车泊位登记。

六是完善停车体制机制：建立市镇两级停车相关部门高效联动机制，充分发挥部门联席制度作用。

中远期目标：以停车需求管理和停车场建设并重，逐步形成与城市资源条件和土地利用相协调，与公交优先发展战略相适应的可持续停车发展模式。

一是优化停车供应体系：形成“配建停车为主（占比不小于 80%）、公共停车为辅（占比不小于 12%）、路内停车泊位（占比不大于 8%）为有效补充”的泊位供给体系。

二是推进停车智慧建设：停车泊位智慧化运营管理平台与机制成熟运行，充分利用停车云平台数据资源，提高停车资源使用效率，改善静态交通秩序。

三是推广停车泊位共享：进一步鼓励各类配建停车设施对社会开放，进一步盘活停车资源存量。

四是实施停车需求管理：通过差异化供给、差异化收费等需求管理措施调控停车需求，引导机动车使用回归理性。

五是扶持停车产业发展：强化停车设施投融资政策支持，优化停车产业市场化经营环境。

3. 停车设施供给策略

东莞市机动车停车设施供给管理应遵循科学规划、政府引导、市场调节、社会共治、建管并重的基本原则，统筹布局停车设施，有效解决基本停车需求，合理配置出行停车资源，通过提高停车资源利用效率、引导公众绿色出行、严格停车执法等方式，规范停车秩序，提升交通出行品质。

供应分区化：划定不同停车分区，并制定各分区的差别化停车政策，以精准增加基本停车供给、从严控制出行停车供给。

形式多样化：注重土地资源集约利用，充分挖潜利用地上地下空间，因地制宜的确定停车场建设形式，推进建设用地的多功能立体开发和复合利用。

收费差别化：逐步缩小政府定价范围，全面开放社会资本全额投资新建停车设施的收费。积极引导“中心区高于外围、路内高于路外、繁忙时段高于非繁忙时段”的收费极差价格。

管理智慧化：充分利用互联网、大数据等信息化技术，建立统一的数据标准和交换机制，推进停车场智慧化标准化改造，促进城市停车资源全面整合，逐步实现全市停车信息共建共享。

停车产业化：积极推进停车设施投资建设和经营管理的产业化，并按照“谁投资、谁建设、谁经营、谁受益”原则，明确多元化停车设施建设模式，实现投资主体多元。

四、 停车分区

（一）目标思路

通过停车分区，实现差别化的停车政策、发展、管理要求，合理分配交通资源，公平分担停车社会成本，以达到城市机能正常高效运转，促进逐步实现以静制动、动静协调的停车发展格局。

结合《东莞市停车分区及规划建设工作指引》研究成果，参照北京、广州、深圳及南京等城市经验，本次分区参照区域功能定位、轨道建设情况、土地开发强度、公交服务水平等影响因素，以国土空间规划管理单元为最小分区单元，结合上述影响因素，形成基于管理单元分类、基于近期建设线路 TOD 范围、基于密度分区、基于公交可达性 4 个单一影响因素分类方案，使用 AHP 层次分析法对影响因素进行权重计算，综合考虑四类单一影响因素方案，通过对每一个最小分区单元进行分区隶属度分析，最终形成全市分区方案。



图 34 东莞市停车分区划分思路

（二）分区方案

考虑未来我市不同区域功能定位、轨道交通建设情况、土地开发强度、公交服务水平等因素影响，将东莞市划定3类停车发展分区：一类区（严格控制区）、二类区（适度控制区）、三类区（适度发展区）。

一类区：停车严格控制区。该区域用地开发和交通集聚强度高，提倡公交和慢行优先，不鼓励私人小汽车交通，必须严格控制停车泊位的供给；配建停车的主体地位明确；强化执行停车需求管理力度，制定高停车收费标准；积极引导和支持公交方式优先，制定全面的停车管理策略。

二类区：停车适度控制区。该区域提倡慢行与公交的优先发展，私人小汽车交通可作为适当补充；通过调节区域内部小汽车的比重，适度控制停车供给规模，提升交通组织的整体性和交通环境的集约性；制定合理的停车配建标准和收费标准，停车管理要有策略引导。该区域一方面应加强交通管理，适度建设路外公共停车场；另一方面可对现有停车资源进行挖潜，鼓励配建停车场在空闲时段内对社会开放，实现停车资源在时间维度上错时共享。

三类区：停车适度发展区。除一类、二类以外的区域，考虑建设用地相对宽松，路网密度较低，公交和私人交通可协调发展，停车设施建设应实行较高的标准，确保停车需求

的基本满足。该区域应充分保障停车泊位的供给，一方面应加强公共停车场建设，合理控制和预留停车设施用地；另一方面应重视配建停车设施的建设，建筑配建指标取高标准。

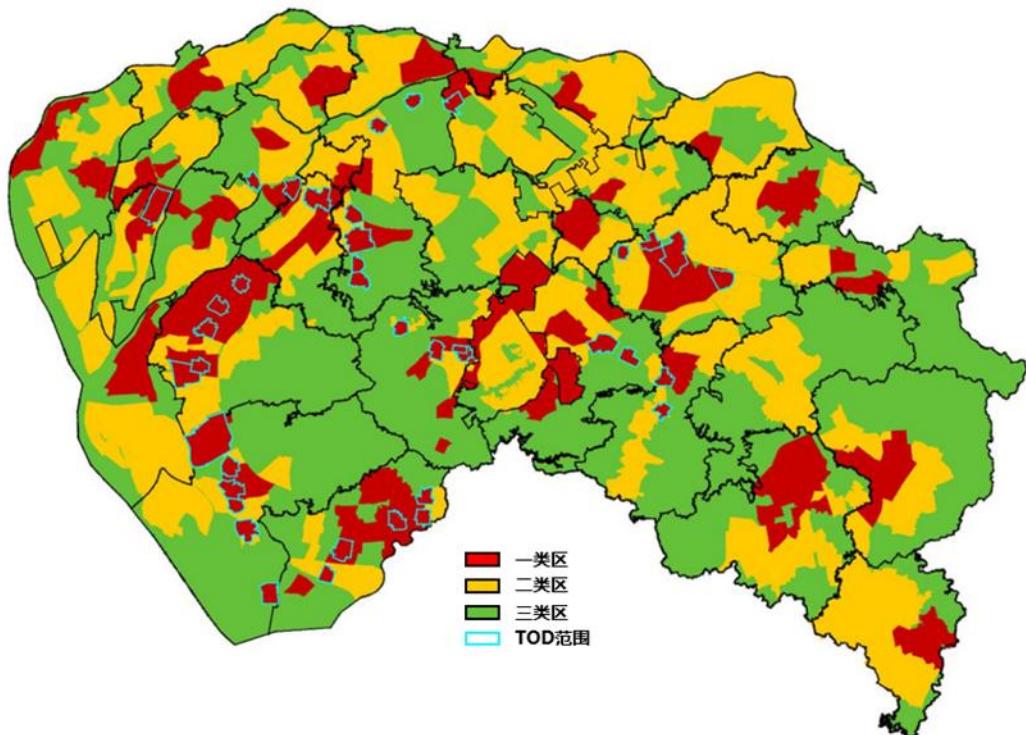


图 35 东莞市停车分区划分图

（三）管理策略

1. 一类区主要管理策略

一是提高经营性停车设施比例，提高停车设施的使用效率，通过提高泊位的周转率弥补一类区泊位不足的矛盾。

二是鼓励上下班利用公交出行，限制单位自用泊位比例和职工通勤泊位比例，限制一类区长时间停车的泊位供应。

三是制定高标准停车费率，通过停车收费调节一类区的停车需求，鼓励出行者充分使用便捷的公交系统，并通过提

高停车收费改善停车经营状况。

四是满足居住区基本车位的适度供给，平衡公共建筑的泊位需求，通过需求管制限制车辆使用。

五是结合城市更新项目，在地区控制性规划中分片落实公共停车设施规划，通过公共停车泊位调节地区停车需求，调整路内路外公共泊位的构成关系。

六是出台公共停车设施鼓励发展政策，在用地取得、停车税费、贷款融资等方面提供优惠，鼓励公共停车设施的建设。

七是加强公共停车设施规划，对街巷密集地区结合旧城改造建设停车场，并动态更新公共停车设施建设计划。

八是鼓励单位停车设施夜间对周边居民开放，提高停车设施的夜间使用率，改善部分地区夜间泊位供应紧张状况。

九是体现路内路外停泊位的不同使用特征，拉开路内路外停车收费价格，特定地区的路内停车采用累进收费制度，促使路内停车面向短时间停放。

十是对高峰时段道路交通矛盾紧张地区，禁止高峰时段的路内停车；对夜间交通量较小的地区，充分利用道路资源设置路内夜间停泊位，并规定泊位使用时间，车辆必须在使用时间结束前让出道路空间。

十一是加强停车管理，实施违法拖车或顶格罚款，一类

区实现全天 24 小时无盲区管理水平。

十二是实现现代化管理，在设备、通信、控制、收费等方面引入先进理念和设施，加强停车信息化管理，提高诱导系统覆盖面和停车诱导能力。

2. 二类区主要管理策略

一是充分重视基本车位问题的解决，新的开发建筑充分考虑基本车位的需求，避免基本车位矛盾的进一步扩大；对既有居住区充分改造利用各类空间资源增加泊位供应，尽快实现一车一位。

二是提高停车设施开放经营水平，提高既有停车设施的使用效率，改善停车供应，适度满足车辆的使用要求，保持地区活力。

三是调整各类建筑的停车设施配建指标，增加公建和住宅的建筑配建水平，鼓励建筑配建对外开放，满足其吸引来放车辆的停放需求。

四是调整收费标准，收费价格的制定体现泊位建设的投资回报、停车经营盈利和使用者的经济承受能力，使停车建设与经营转变为市场经济行为模式，并充分利用价格杠杆调节停车需求，提高各类停车设施的运转效率。

五是结合城市更新项目，在地区控制性规划中分片落实公共停车设施规划，通过公共停车泊位调节地区停车需求，

调整路内路外公共泊位的构成关系。

六是出台公共停车设施鼓励发展政策，在用地取得、停车税费、贷款融资等方面提供优惠，鼓励公共停车设施的建设。

七是强化停车规划建设管理、经营管理和秩序管理，对建设中存在的违规行为处以重罚，通过管理促进停车设施建设运营水平上台阶，对违法停车进行罚款教育，不断改善停车环境。

3. 三类区主要管理策略

一是结合城市轨道线网与公交系统建设，加强停车换乘体系的规划建设，换乘停车场应结合枢纽站点系统设计，保证换乘方便快捷，抑制小汽车进城需求，引导向心交通转向公交方式。

二是停车收费与管理充分考虑停车需求引导的要求，拉开停车收费与城镇中心区的级差，采用较低停车收费标准，积极引导车辆停车换乘。

三是重视停车设施建设，三类区采用的建筑物停车设施配建标准应适当高于二类区，通过配建为主改善停车环境。

四是结合城市更新项目，在地区控制性规划中分片落实公共停车设施规划，通过公共停车泊位调节地区停车需求，调整路内路外公共泊位的构成关系。

五是出台公共停车设施鼓励发展政策，在用地取得、停车税费、贷款融资等方面提供优惠，鼓励公共停车设施的建设，全面满足泊位需求增长，引导拥车者向城市外围迁移。

六是加强停车诱导与停车管理，通过信息发布引导车辆换乘停放，对重点地区加强停车巡查，对违法行为进行处罚。

五、规划方案

（一）停车配建标准修订

1. 修订原则

政策衔接原则。以东莞市现行建筑物停车配建指标为基础，各类建筑物的停车配建指标应不低于现行指标。

差异调控原则。体现分区差异化规划思想，发挥提升停车设施配建的调控作用。

适度超前原则。考虑未来小汽车的普及与城市机动化水平的提高所引发的更大停车需求，适应机动车增长趋势，体现指标的前瞻性和适度超前性。

协调发展原则。综合停车泊位供应对区域动态交通的影响、道路网络的承载能力以及公共交通发展水平，实行科学的需求管理和停车泊位供应政策。

2. 发展历程

东莞市在2005年颁布的《东莞市城市规划管理技术规定》明确了各类建筑物的停车位配建指标，于2006年1月1日起正式实行，作为审查依据。该《规定》采取了相对较低的配建标准，例如商业大楼按照0.4~0.8车位/100m²的标准配建停车位，独立式住宅(别墅)配建标准为≥0.7车位/100m²。在机动车保有量迅速增长的背景下，按照该标准建成的配建停车场，尤其是建成时间较久的居住小区，难以满足其停车

需求。

表 10 东莞市建筑物停车配建标准（2006 版）

建筑性质	分类	单位	小型汽车配建车位数
宾馆	星级宾馆	车位/100 m ² 建筑面积(不含餐饮面积)	0.5-1.0
	一般旅馆	车位/100 m ² 建筑面积(不含餐饮面积)	0.3-0.4
餐饮娱乐场所		车位/100 m ² 建筑面积	2.0-4.0
办公	行政办公	车位/100 m ² 建筑面积	0.8-1.5
	其他办公	车位/100 m ² 建筑面积	0.5-0.8
商业	商业大楼	车位/100 m ² 建筑面积	0.4-0.8
	独立仓储式购物中心	车位/100 m ² 建筑面积	0.6-1.0
	专业批发交易市场	车位/100 m ² 建筑面积	0.6-1.0
	独立农贸市场	车位/100 m ² 建筑面积	0.2-0.6
	一类体育场馆	车位/100 座	2.5-3.5
文化公共设施	二类体育场馆	车位/100 座	1.5-2.0
	市级电影院	车位/100 座	3.0-4.0
	一般电影院	车位/100 座	2.0-3.0
	展览馆 图书馆 博物馆	车位/100 m ² 建筑面积	0.5-1.0
	会议中心	车位/100 座	3.0-3.5
	综合公园 主题公园	车位/公顷	2.0-5.0 5.0-10.0
医院	>300 床的医院	车位/病床	≥0.6
	100-300 床的医院	车位/病床	0.5-0.8
	<100 床的医院	车位/病床	0.3-0.6
	独立门诊	车位/100 m ² 建筑面积	2.0-3.0
工业	厂房	车位/100 m ² 建筑面积	0.2-0.5
	仓储区	车位/100 m ² 建筑面积	0.4-0.6
学校	幼儿园	车位/100 m ² 建筑面积	0.4-0.7
	小学	车位/班	0.5-1.0
	中学	车位/班	1-1.5
	成人教育	车位/班	0.4-1.0
交通枢纽	汽车站	车位/高峰日千旅客	2.5-3.5

建筑性质	分类	单位	小型汽车配建车位数
枢纽	火车站	车位/高峰日千旅客	2.5-3.5
	客运码头	车位/高峰日千旅客	2.5-3.5
住宅	独立式住宅（别墅）	车位/100 m ² 建筑面积	0.5-0.8
	单位式住宅 单身宿舍 独立商住	车位/100 m ² 建筑面积	0.5-0.8

2020年，东莞市自然资源局印发了《东莞城市规划管理技术规定（2020年文件汇编）》。在该文件中，对建筑物停车配建指标进行了修订调整，如商业金融用地配建标准由过去的0.4-0.8车位/100 m²建筑面积提高到≥1.0车位/100 m²建筑面积，一类居住用地、二类居住用地配建指标分别提高到≥1.2车位/100 m²建筑面积、≥1.0车位/100 m²建筑面积，并要求地面停车率不得超过10%。同时，规划也明确提出对于纳入近期建设计划的轨道站点500米半径范围内可按照配建标准下限的80%折减（居住用地除外）。

2022年7月29日，东莞市自然资源局印发《关于调整<东莞市城市规划管理技术规定>停车配建要求的通知》（东自然资〔2022〕302号），《通知》明确，二类居住用地停车配建标准调整为每100m²计容建筑面积配套建设1.2个停车位；一、二类工业用地中，容积率3.5以下的（不包括可分割销售的工业用地）每100m²计容建筑面积配套建设0.3个

停车泊位，容积率 3.5 及以上的（包括可分割销售的工业用地）每 $100m^2$ 计容建筑面积配套建设 0.6 个停车泊位；新型产业用地（M0）按产业部分每 $100m^2$ 计容建筑面积配套建设 0.6 个停车泊位和配套部分 $100m^2$ 计容建筑面积配套建设 1.2 个停车泊位分别计算。

2023 年 1 月 18 日，东莞市自然资源局印发《关于优化<东莞市城市规划管理技术规定>停车配建要求的通知》，将一、二类工业用地中容积率 3.5 的（不包括可分割销售的工业用地），停车配建标准优化调整为：每 $100m^2$ 计容建筑面积配套建设 0.3 个停车泊位。

与 2006 版相比，现行的停车配建指标对居住、工业、商业用地等配建标准均进行了上调。与广州、深圳以及发展程度相似的佛山对比来看，东莞市的停车配建标准与周边城市基本相当，部分建筑物分类和计算单位有所不同，但是，广州、深圳增加了分区分级的配建指标，东莞在分区差异化方面有待进一步优化。

表 11 东莞市建筑物停车配建标准（现行）

大类	用地性质	代码	单位	标准
居住用地 R	一类居住用地	R1	车位/ $100m^2$ 计容建筑面积	≥ 1.2
	二类居住用地	R2	车位/ $100m^2$ 计容建筑面积	≥ 1.2
	三类居住用地	R3	车位/ $100m^2$ 计容建筑面积	≥ 0.8

大类	用地性质	代码	单位	标准
公共设施用地 C	配套型住房用地	R0	车位/100m ² 计容建筑面积	≥0.5
	幼儿园用地	R61	车位/100 学生	≥4
	小学用地	R62	车位/100 学生	≥1.1
	中学用地	R63	车位/100 学生	≥2.0
	九年一贯制学校	R64	车位/100 学生	≥2.5
	行政办公用地	C1	车位/100m ² 计容建筑面积	≥1.2
	其他办公	C1	车位/100m ² 计容建筑面积	≥0.5
	商业金融业用地	C2	车位/100m ² 计容建筑面积	≥1.0
	文化设施用地	C3	车位/100m ² 计容建筑面积	≥0.8
	体育用地（一类体育馆）	C4	车位/100 座	≥2.0
	体育用地（二类体育馆）	C4	车位/100 座	≥3.0
	医疗卫生用地（医院）	C5	车位/病床	≥0.8
	医疗卫生用地（独立门诊）	C5	车位/100m ² 计容建筑面积	≥0.6
	高等学校用地	C61	车位/100 学生	≥2.5
工业用地 M	中等专业学校用地	C62	车位/100 学生	≥2.5
	成人与业余学校用地	C63	车位/100 学生	≥1.0
	特殊学校用地	C64	车位/100 学生	≥2.5
	科研设计用地	C65	车位/100m ² 计容建筑面积	≥0.6
	文物古迹用地	C7	车位/100m ² 计容建筑面积	≥12
	传统工业用地（容积率≤3.5）	M1/M2/M3	车位/100m ² 计容建筑面积	≥0.3
	传统工业用地（容积率>3.5）	M1/M2	车位/100m ² 计容建筑面积	≥0.6
	新型产业用地	M0	车位/100m ² 计容建筑面积	≥0.6

大类	用地性质	代码	单位	标准
物流仓储用地 W	——	W	车位/100m ² 计 容建筑面积	≥0.2
绿地 G	——	G1	车位/公顷	≥8.0

3. 指标修订

综合现状和规划情况，需对建筑物停车配建指标进行修订，合理满足机动车配建泊位供给要求。从现状看，截止到2023年10月底，全市机动车保有量为412.48万辆，供应机动车泊位约212.46万个，全市泊车比为0.52，机动车泊位供应缺口达282.52万个，机动车泊位缺口大、停车难问题突出。从规划看，结合东莞市各镇街（园区）已批总体规划、东莞市市域密度分级指引估算可知，至规划年全市总体建筑量约13.66亿m²。相比现状年，未来将新增3.08亿m²，增长约29%。未来按总体规划用地方案建成后，如采用现行建筑物停车配建指标，全市可新增配建泊位269万个，规划年共提供约425万个配建泊位。结合前述建筑物停车配建指标研究，如采用调整后建筑物停车配建指标，全市可新增配建泊位287万个，规划年共提供443万个配建泊位，可实现建筑配建泊位供给规模占比达到81.49%，符合国家规范要求。

建筑物停车配建指标确定，综合“停车分区配建指标差异化”、“全市六大片区修正系数”确定。一是停车分区指标。基于三类停车分区，通过对不同停车分区、不同性质建筑配建指标的管控，满足居民合理拥车需求的同时，对商业、办

公等公共设施采用差异配建指标，引导居民使用小汽车出行。

二是片区系数修正。基于东莞市六大片区的发展格局确定指标调整区域，综合分析片区规划定位、发展现状及片区镇街停车特征确定各片区指标调整地类及调整系数。



图 36 建筑物停车配建指标修订思路

综合停车分区对商业类、行政办公类、工业类建筑配建指标进行细化。考虑东莞市现状和未来不同区域的经济社会发展、公共交通发展水平以及机动车泊位供需情况，参照深圳、广州、上海、南京等国内先进城市分区差异化配建指标经验，将商业类、行政办公类、工业类建筑作为分区配建指标差异化对象。同时，基于三类停车分区，根据不同分区停车管理政策，对各类建筑配建指标进行差异化。

表 12 分区差异化停车配建指标

类别代码			类别名称	单位	标准		
大类	中类	小类			一类区	二类区	三类区
居住用地	R1		一类居住用地	车位/100 m ² 计容建筑面积	1.2		
	R2		二类居住用地	车位/100 m ² 计容建筑面积	1.2		
	R3		三类居住用地	车位/100 m ²	1.2		

类别代码			类别名称	单位	标准		
大类	中类	小类			一类区	二类区	三类区
公共设施用地	C	C1	配套型住房用地	计容建筑面积			
				车位/100 m ² 计容建筑面积	≥ 0.5		
			R6	R61 幼儿园用地	车位/100 学生	≥ 4	
				R62 小学用地	车位/100 学生	≥ 1.1	
				R63 中学用地	车位/100 学生	≥ 2.0	
				R64 九年一贯制学校	车位/100 学生	≥ 2.5	
			行政办公用地	车位/100 m ² 计容建筑面积	1.2	1.2~1.25	1.25~1.3
				车位/100 m ² 计容建筑面积	≥ 0.5		
			C2 商业金融业用地	车位/100 m ² 计容建筑面积	1.0	1.0~1.1	1.1~1.2
			C3 文化设施用地	车位/100 m ² 计容建筑面积	≥ 0.8		
			C4 体育用地	一类体育馆	车位/100 座	2.0	
				二类体育馆		3.0	
			C5 医疗卫生用地	医院	车位/病床	≥ 0.8	
				独立门诊	车位/100 m ² 计容建筑面积	≥ 0.6	
			C6	C61 高等学校用地	车位/100 学生	≥ 2.5	
				C62 中等专业学校用地	车位/100 学生	≥ 2.5	
				C63 成人与业余学校用地	车位/班	≥ 1.0	
				C64 特殊学校用地	车位/100 学生	≥ 2.5	
				C65 科研设计用地	车位/100 m ² 计容建筑面积	≥ 0.6	
			C7 文物古迹用地	车位/10000 m ² 计容建筑面积	≥ 12		
工业用地	M	M	传统工业用地 (M1/M2/M3)	车位/100 m ² 计容建筑面积	容积率 ≤ 3.5		
					0.3	0.3~0.4	0.4~0.5
			新型产业用地 (M0)	车位/100 m ² 计容建筑面积	容积率 > 3.5		
					0.6	0.6~0.7	0.7~0.8
					产业部分采用传统工业用地指标；配套部分采用二类居住用地指标		

类别代码			类别名称	单位	标准		
大类	中类	小类			一类区	二类区	三类区
物流仓储用地 W	W	—	物流仓储用地	车位/100 m ² 计容建筑面积	≥0.2		
绿地 G	G1	—	公共绿地（公园）	车位/公顷	≥8		

综合现状与规划情况，确定六大片区修正系数。从现状看，东莞市六大片区经济社会发展情况存在差异，机动车泊位供需矛盾也有所不同。其中，城区片区、水乡新城片区泊车比例为0.84、0.74，总体供需矛盾不突出；其余四大片区介于0.45~0.60之间，泊位缺口接近50%，总体供需矛盾突出。从规划看，东莞市六大片区发展定位也有所不同。其中，城区片区（包括南城街道、莞城街道、东城街道、万江街道、高埗镇和石碣镇）定位为：做大做强中心城区，打造中心城区“三江六岸”水文章，建设现代城市滨水岸线、现代综合服务中心和南城CBD中央商务区；松山湖片区（包括松山湖高新技术产业开发区及东莞生态产业园区、茶山镇、寮步镇、大朗镇、大岭山镇、石龙镇和石排镇），定位为发挥松山湖自主创新示范区的创新引领作用，构建“1+6”的区域科技产业创新中心；滨海片区（包括长安镇、滨海湾新区、沙田镇（东

莞港）、虎门镇和厚街镇）定位为全面对接深圳大空港、前海和广州南沙，积极融入粤港澳大湾区发展战略，对接“一带一路”倡议，增强区位发展优势；水乡新城片区（包括麻涌镇、中堂镇、望牛墩镇、洪梅镇、道滘镇）定位为集中力量加快水乡新城建设，做精水乡新兴产业和轻柔产业，加强与广州和深圳的对接，加快推进水乡产业转型升级和城市升级；东部产业园片区（包括常平镇、谢岗镇、东坑镇、桥头镇、企石镇、横沥镇、黄江镇），定位为激活原东部产业园片区（企石辖区）承接深圳辐射通道，广东东莞粤海银瓶合作创新区与常平镇形成产城互补关系，并加强与惠州潼湖生态智慧区的对接，加快东部发展；东南临深片区（包括塘厦镇、清溪镇、凤岗镇、樟木头镇）定位为发挥生态资源优势，对接深圳“东进战略”，承接深圳创新资源和现代产业外溢，做强先进制造和新兴产业集群。

综合考虑东莞市六大城市片区各片区现状与规划发展定位、机动车保有量现状和发展趋势、机动车泊位供应现状等因素，确定不同片区的停车配建指标调整系数。其中，城区片区、松山湖片区、滨海片区调整系数取 1.1~1.3，东南临深片区、东部产业园片区调整系数取 1.05~1.2，水乡新城片区不做调整为 1.0。

表 13 片区修正系数

片区名称	调整停车配建指标用地类型	调整系数
城区片区	居住、文体、医院	1.1-1.3
滨海片区	居住、商业办公	1.1-1.3
松山湖片区	居住、商业办公、工业	1.1-1.3
东南临深片区	居住	1.05-1.2
东部产业园片区	工业	1.05-1.2
水乡新城片区	—	—

备注：水乡新城片区的各类用地配建指标按表 12 执行，不作系数调整。

4. 配建指标

六大片区各类型用地的停车配建指标计算公式如下：

$$P_i = A \cdot Q_i$$

式中， P_i —第 i 类用地的建筑物停车配建指标（建设项目配建指标要求）；

A —不同片区停车配建指标调整系数；

Q_i —第 i 类用地的建筑物停车配建指标（基准值）。

下面以二类居住用地为例进行说明。

一、二、三类区二类居住用地的停车配建指标为 1.2 车位/ $100 m^2$ 计容建筑面积（即基准值），城区片区、滨海片区、松山湖片区、东南临深片区、东部产业园片区、水乡新城片区的调整系数分别为 1.1~1.3、1.1~1.3、1.1~1.3、1.05~1.2、1.05~1.2、1.0，对应二类居住建设项目的配建指标分别为 1.32~1.56、1.32~1.56、1.32~1.56、1.26~1.44、1.26~1.44、1.2。

车位/100 m²计容建筑面积（即建设项目配建指标要求）。

表 14 建设项目建筑物停车配建指标计算示例

序号	分区配建指标（车位/100m ² 计容建筑面积）	片区名称	调整系数	建筑物停车配建指标（车位/100m ² 计容建筑面积）	
				计算过程	项目配建要求
1	1.2	城区片区	1.1~1.3	1.2*1.1~1.2*1.3	1.32~1.56
2	1.2	滨海片区	1.1~1.3	1.2*1.1~1.2*1.3	1.32~1.56
3	1.2	松山湖片区	1.1~1.3	1.2*1.1~1.2*1.3	1.32~1.56
4	1.2	东南临深片区	1.05~1.2	1.2*1.05~1.2*1.2	1.26~1.44
5	1.2	东部产业园片区	1.05~1.2	1.2*1.05~1.2*1.2	1.26~1.44
6	1.2	水乡新城片区	1.0	1.2*1.0	1.2

（二）公共停车设施规划

1. 目标思路

按停放位置可以划分为城市公共停车场和路内停车泊位。城市公共停车场指位于道路红线以外的独立占地的面向公众服务的停车场和由建筑物代建的不独立占地的面向公众服务的停车场。路内停车泊位指在道路红线以内划设的供机动车停放的停车空间。

按建筑类型可以划分为地面停车场、地下停车库和立体停车楼。地面停车场指道路范围以外专辟的供车辆停放的场地，主要由出入口通道、停车场和其他附属设施组成，具有布局灵活、停车方便、管理简单和成本低廉等特点。地下停车库指建地下建设的具有一层或多层的停车场所。结合城市规划和人防工程设施、不同地区的公园、绿地、道路、广场、

学校等修建地下停车库，是缓解城市用地紧张、提高土地使用价值的有效措施，对改善停车状况效果显著，但成本较高。立体停车楼指专门为停放车辆而修建的建筑物或利用建筑物屋顶面作为车辆停放的场所，又可分为坡道式和机械式两类。

2. 总体思路

依据城市停车发展战略与停车需求预测，提出停车规划的目标和策略，结合不同地区土地利用特性和交通容量限制，实施差别化的需求管理策略，使公共停车位能够适度满足该地区的停车需求，维持地区发展所需的交通活力，达到有法、有位、有序，逐步缓解日益严重的停车难的矛盾，使停车问题走向良性循环的轨道，改善城市公共停车环境和整体形象，为城市公共停车的规划建设道路交通综合整治，提供科学的决策依据和支撑。

3. 规划目标

规划目标：在鼓励设施建设的同时充分利用各种可能的空间资源作为停车空间利用，不断优化车位构成比例结构，逐步减少路内停车泊位在公共停车位中的比例，实现路内、路外公共停车设施比例合理化。公共停车设施规划同时满足地区交通需求管理要求，体现区域差别化供应。

建立以配建停车设施为主、公共停车为辅、路内停车为

补充的停车供应体系，至2035年建筑物配建、路外公共、路内停车泊位比例分别不小于**80%**、不小于**12%**、不大于**8%**。

规划原则：一是总体协调。与城市规划布局结构、动态交通运行相协调。二是规模适度。城镇中心区弥补现有建筑停车设施不足，外围区调节停车供应和布局。三是远近结合。既能合理满足近期要求，又为远期发展留有余地。四是衔接国空。与国土空间规划衔接，确保公共停车设施用地供给。五可实施性。兼顾控制性与可实施性，采取刚性、半刚性设施相结合。

（1）选址原则

一是与国土空间规划衔接，保障用地供给，匹配公共停车需求。

二是结合城市建设，利用可能用地规划停车设施。

三是分区根据停车需求和特征考虑停车设施的规模和设置形式。

四是应因地制宜，根据不同用地性质考虑停车设施的设置形式。

五是在用地紧张的区域，适当考虑停车楼的形式，以节约用地。

六是结合绿地、公园、广场、学校操场等设施，考虑地

下停车设施的建设。

七是结合地块开发，考虑联合建设停车场，以节约土地。

（2）选址思路

为了既能解决停车需求，又能节约土地资源，从东莞市现状条件出发，各类停车场的规划布局宜按照以下原则进行统筹安排：

一是公共停车场应参照停车需求选点布置，在布置时，应考虑现状的停车问题和远期的需求量两个方面。

二是停车场规划和建设要珍惜利用土地资源。在城镇核心地段规划布局停车场，应从珍惜级差地租而带来的土地增值量出发，以建设停车楼或地下停车库为主，考虑少量地面停车。

三是停车设置布局应尽量小而分散，但不易过小，容量过小不便于管理，平均占地也多，过大则进出不便，受服务范围的限制带来使用率低的缺点。

四是停车场的形式应充分考虑用地情况，利用建筑物布局的剩余空地进行修建。不同类型的停车场造价相差较大，用地紧张的地方多建地下停车场和停车楼，用地较松的地方建地面停车场；地面停车场与地下停车场相结合，考虑临时停车的需要。

五是停车设施的规划应有利于车辆进出及交通疏散，有

利于交通安全，尽量减少对道路主要交通的影响。停车设施应根据停车的不同性质、不同停车类型、不同停放时间分别设置，服务对象与功能明确，避免相互干扰。

六是进出核心区周围的主要道路附近应布设一定数量的公共停车设施，核心区的停车设施主要承担较短时间的停车，并限制长时间（主要是非弹性出行）的车辆停放，以避免机动车交通量在核心区过分集中，并保证城市正常的功能运作，继续保持市中心的较强吸引力。

七是停车场的设置应结合公共交通站点（包括轨道交通站点、常规公交首末站及枢纽站）的布置，使公共交通与其他交通方式之间顺利衔接；在大型公共建筑和设施附近应设置公共停车场，如客运枢纽、商场、宾馆饭店、公园和娱乐场所等，停车设施应方便出入和停放，临近主干道，靠近次干道，并尽量避免穿越道路。汽车驻车换乘停车场宜布置于联系主城区、副中心和外围城区的主要道路周边，并与轨道交通车站周边集散道路相连接；小汽车驻车换乘停车场（P+R）宜结合周边绿化带、高架桥下空间及轨道交通场站综合开发进行合理设置，鼓励采用多层停车场、机械立体停车库等形式；小汽车驻车换乘（P+R）停车场距离轨道交通车站出入口距离不宜大于200m。

八是现状居住区的车辆停放问题主要是由于以往对住

宅配建停车重视不够引起的，今后居住区车辆停放主要应以配建形式解决为主；公共停车设施在居住区的设置用于解决已经存在的遗留问题和低层住宅的配建不足，其位置应分散、就近安排在居住区周围，规模适当。

九是社会公共停车场的出入口应有良好的视野，其出入口距交叉口、桥梁、隧道应有一定的距离，一般应大于50米。停车场出入口最好布置在次要道路上，以免与干道车流产生直接冲突。

十是利用有条件的的道路安排路边停车，从有效利用道路资源的角度考虑是可行的，但必须以基本上不影响交通正常运行为前提。

4. 路外公共停车场规划

路外公共停车场是城市重要的基础设施，在城市泊位供给体系中起辅助作用，合理的公共停车场布局建设可有效提高城市运转效能，是实现城市交通持续稳定发展的基础和重要保障。

（1）总体方案

按建立“以配建停车设施为主、公共停车为辅、路内停车为补充的停车泊位供应体系，至2035年路外公共泊位占比不低于12%”目标。结合前述各镇街（园区）现状路外公共泊位供给规模合计约19.93万个、至2035年机动车泊位需求

合计约 65.23 万个，预测至 2035 年各镇街（园区）路外公共泊位供给规模约 45.30 万个。

塘厦镇、洪梅镇两镇现状供应路外公共泊位规模已大于 2035 年实际需求，结合《东莞市道路交通综合整治行动五年工作任务书》（2023.2）要求，将两镇近五年行动计划分别 6000、2500 个路外公共停车位建设作为新增要求，则至 2035 年全市新增路外公共泊位供给为 46.72 万个，总供给规模达到约 66.65 万个。

表 15 东莞市各镇街（园区）路外公共停车泊位供应表

序号	片区名称	镇街/园区名称	现状路外公共泊位规模/个	至 2035 年新增路外公共泊位规模/个	至 2035 年合计供应路外公共泊位规模/个
1	城区片区	东城	4806	35891	40697
2		南城	3642	24862	28504
3		万江	1582	19962	21544
4		莞城	1400	17620	19020
5		石碣	4134	11941	16075
6		高埗	5639	5191	10830
7	松山湖片区	寮步	6077	44693	50770
8		大朗	13408	20114	33522
9		大岭山	4381	14224	18605
10		石排	1533	11601	13134
11		茶山	2270	10540	12810
12		石龙	3773	5499	9272
13		松山湖	3239	5524	8763
14	滨海片区	虎门	15966	31486	47452
15		长安	10174	32703	42877
16		厚街	10101	31341	41442
17		沙田	3740	9805	13545
18		滨海湾新区	3318	3702	7020
19	东部	常平	4918	21449	26367

序号	片区名称	镇街/园区名称	现状路外公共泊位规模/个	至2035年新增路外公共泊位规模/个	至2035年合计供应路外公共泊位规模/个
20	产业园片区	黄江	2874	17590	20464
21		横沥	7992	7399	15391
22		桥头	3523	8786	12309
23		企石	3057	9793	12850
24		东坑	4184	3406	7590
25		谢岗	3379	1434	4813
26	东南临深片区	塘厦	30243	6000	36243
27		清溪	9578	10782	20360
28		樟木头	3575	11838	15413
29		凤岗	2729	12154	14883
30	水乡新城片区	中堂	4468	5586	10054
31		麻涌	5499	3640	9139
32		道滘	4675	4324	8999
33		望牛墩	2372	3866	6238
34		洪梅	7035	2500	9535
合计/个		199284	467246	666530	

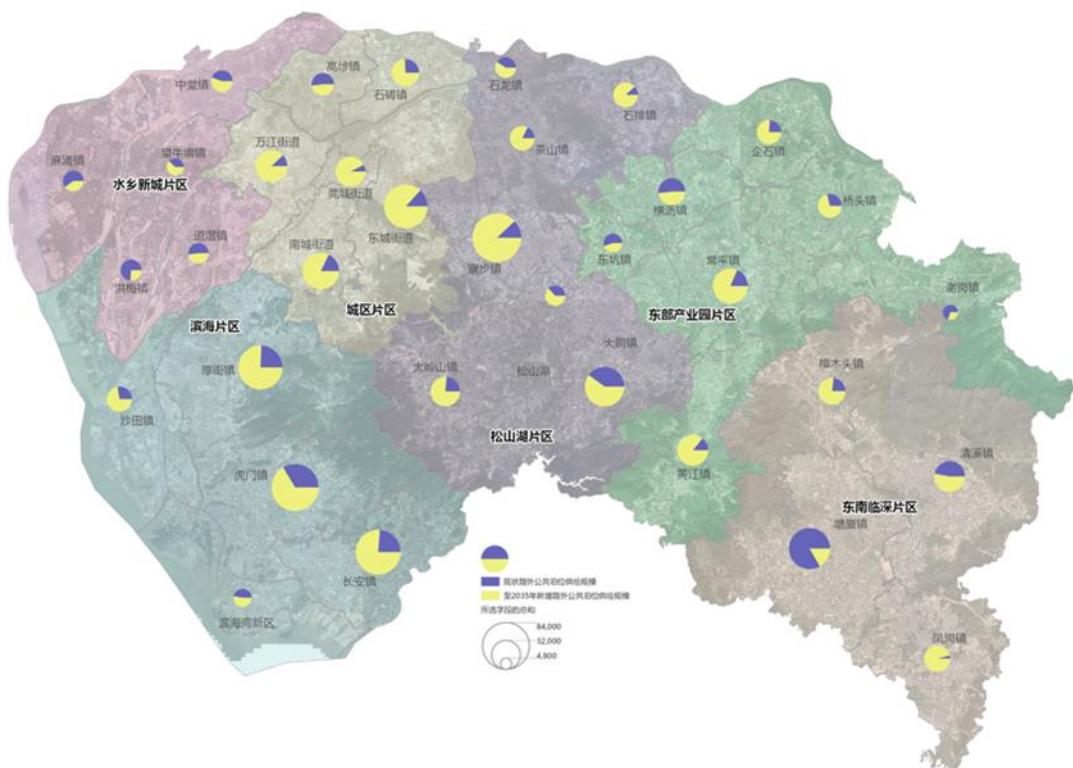


图 37 至 2035 年各镇街（园区）路外公共泊位供给图

（2）片区方案

城区片区包含东城街道、莞城街道、南城街道、万江街道、高埗镇及石碣镇6个镇（街道），现状路外公共泊位约2.12万个，2023~2035年新增约11.55万个，至2035年合计供应约13.67万个机动车泊位。

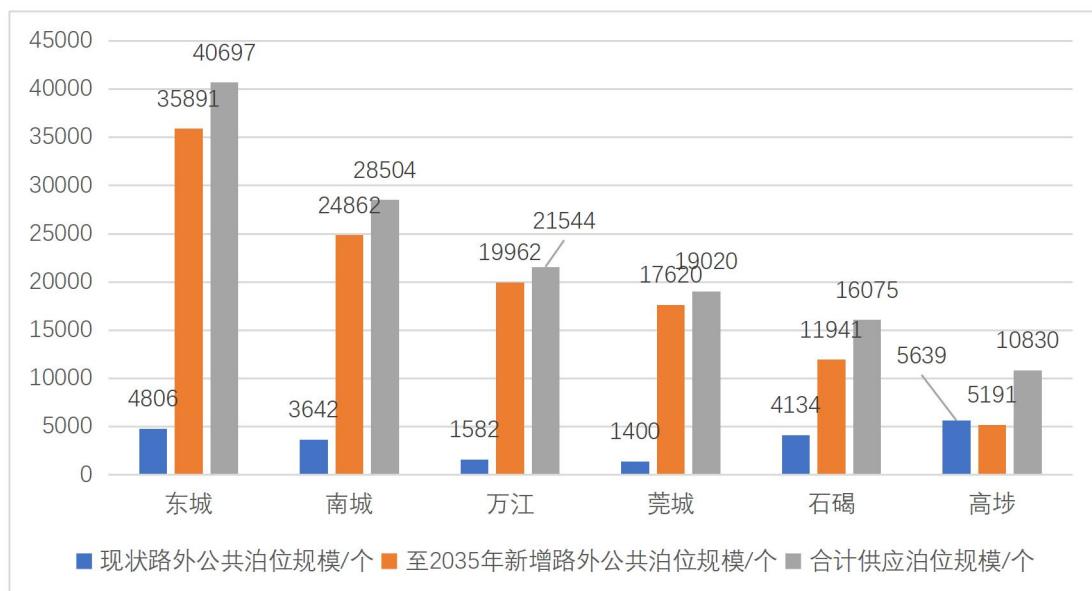


图38 城区片区路外公共泊位供给图

松山湖片区包含茶山镇、寮步镇、大朗镇、大岭山镇、石龙镇、石排镇和松山湖（生态园）7个镇（园区），现状路外公共泊位约3.47万个，2023~2035年新增约11.22万个，至2035年合计供应约14.69万个机动车泊位。

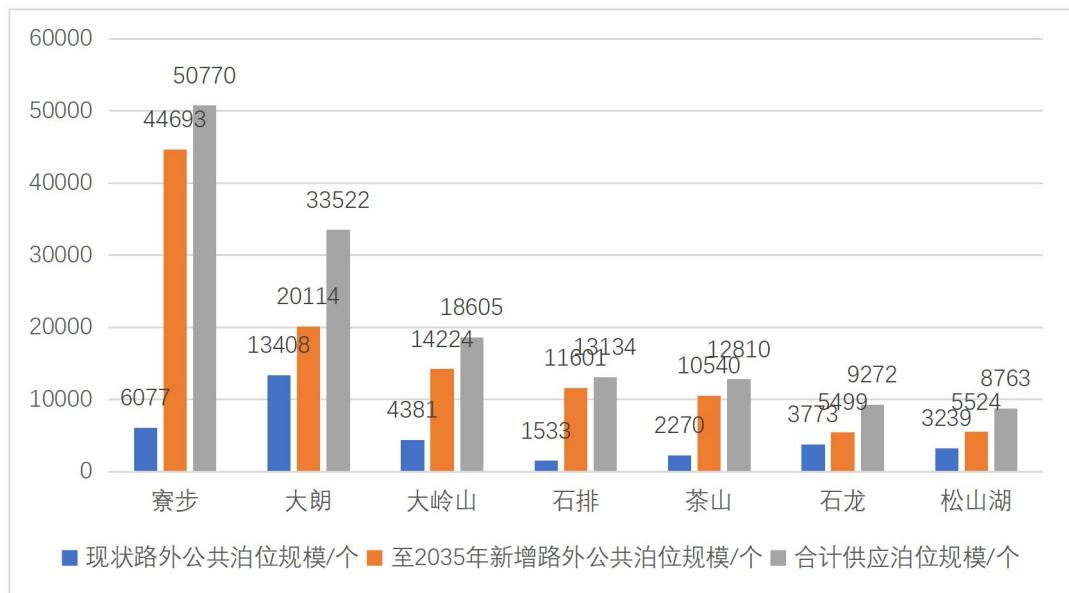


图 39 松山湖片区路外公共泊位供给图

滨海片区包含长安、沙田、虎门、厚街及滨海湾新区 5 个镇（园区），现状路外公共泊位约 4.33 万个，2023~2035 年新增约 10.90 万个，至 2035 年合计供应约 15.23 万个机动车泊位。

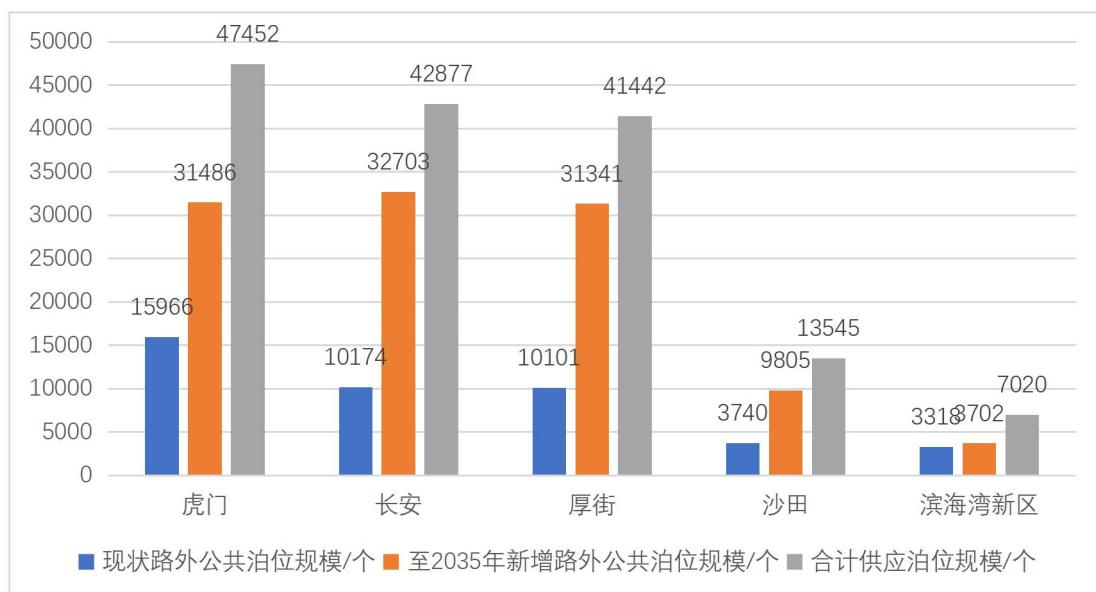


图 40 滨海片区路外公共泊位供给图

东部产业园片区包含常平、谢岗、东坑、桥头、企石、

横沥和黄江7个镇，现状路外公共泊位约2.99万个，2023~2035年新增约6.99万个，至2035年合计供应约9.98万个机动车泊位。

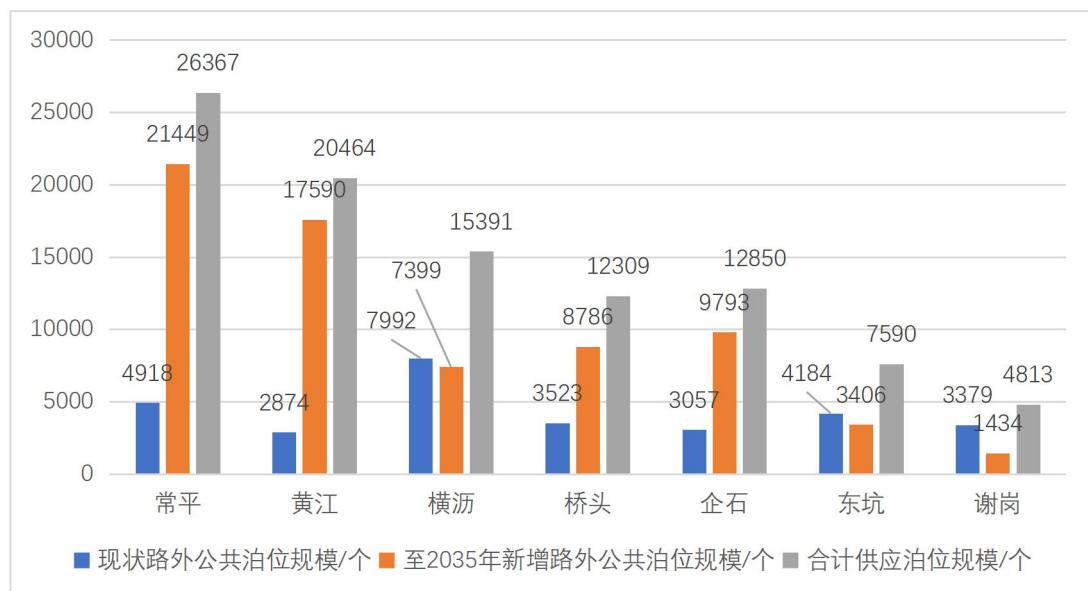


图 41 东部产业园片区路外公共泊位供给图

东南临深片区包含塘厦、清溪、凤岗和樟木头4个镇，现状路外公共泊位约4.61万个，2023~2035年新增约4.08万个，至2035年合计供应约8.69万个机动车泊位。

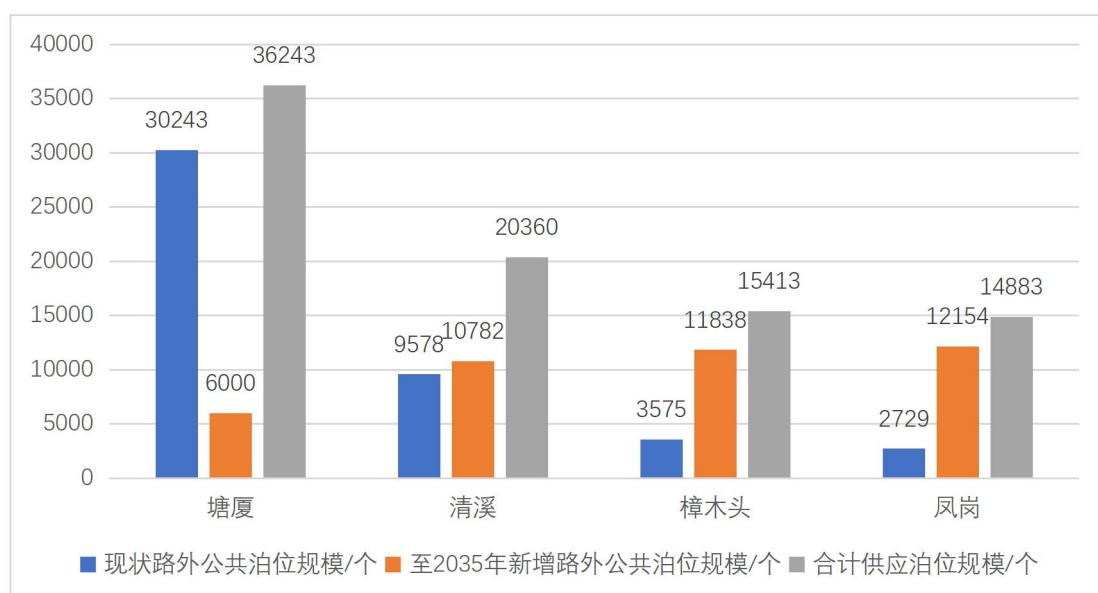


图 42 东南临深片区路外公共泊位供给图

水乡新城片区包含麻涌、中堂、望牛墩、洪梅和道滘5个镇，现状路外公共泊位约2.41万个，2023~2035年新增约1.99万个，至2035年合计供应约4.40万个机动车泊位。

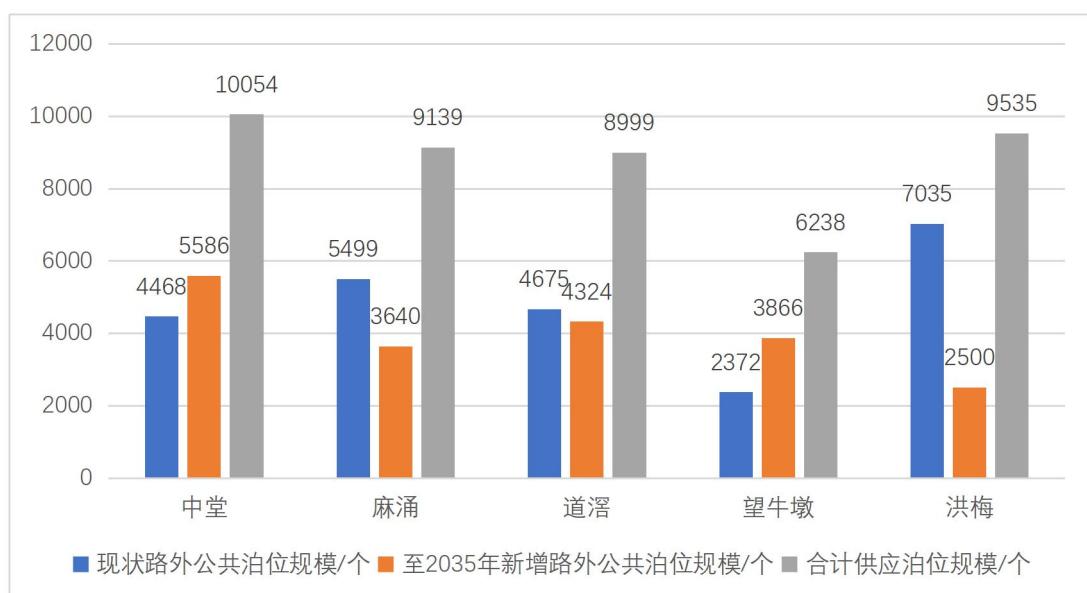


图 43 水乡新城片区路外公共泊位供给图

（3）建设形式

公共停车场建设形式有独立占地公共停车场（即独立选址的停车场）、兼容性公共停车场（即与公园绿地、广场用地、学校操场、道路以及城市更新改造等复合开发建设的停车场）。

形式一：独立选址的停车场。根据对周边停车需求的调查及预测，并结合城市总体规划中对停车场用地的规划和用地现状情况，选取专用场地建设社会公共停车场。该类停车场用地一般在老城区范围内较少，因此更应该确保该类用地

不被挪为他用，将其纳入年度土地供应计划中，确定要作为停车场的用地应在总规和控规中得到落实。该类停车场鼓励在建设和运营时，鼓励社会资本投资建设。同时，允许在不减少停车泊位的前提下，可不改变用地性质，配建一定比例的附属商业面积，具体比例由东莞市自然资源局确定，原则上不超过总计容建筑面积的20%。



图44 独立占地公共停车场（左图坡道式立体停车楼、右图
机械式立体停车楼）

形式二：与公园绿地、广场用地、学校操场、道路等综合开发。公园绿地主要包括公共绿地、宅旁绿地、配套公建所属绿地和道路绿地等，广场包括公共广场、小区或单位内的广场，学校操场指临近城市道路的学校操场，在停车矛盾突出、用地紧张的地区，其地面空间或者地下空间均可考虑开发建设停车场。该种形式已在广州、惠州、杭州、无锡等珠三角、长三角城市落地实施，效果良好。



图 45 兼容性公共停车场（左图利用学校操场地下空间、右图利用高架桥桥下空间）

形式三：结合城市改造，与地块综合开发，超过配建要求部分的停车泊位公共化。城市更新改造时，在综合考虑经济性情况下，建议采用综合开发模式，即新建建筑在满足建筑物本身的配建泊位要求基础上，对超过配建要求部分的泊位用于公共停车，缓解局部片区停车难问题。



图 46 超过配建部分用于公共停车（左图居住用地、右图商业用地公共停车位）

（4）建设要求

容量控制：路外公共停车场宜遵循“小而分散”的布局原则，合理控制公共泊位规模。路外公共停车场按照停车泊位当量可分为四类，根据量合理规划出入口数量。停车场建设

应符合《城市公共停车场工程项目建设标准》（建标128-2010）、《车库建筑设计规范》（JGJ100-2015）等规范要求。

表 16 停车场类型与机动车出入口数量要求

类型	特大型	大型	中型	小型
当量 停车 出入口数量	>500	301~500	51~300	25~50
机动车出入口数量	≥3	≥2	≥2	≥1

出入口布置及交通组织。路外公共停车场设计时，应根据实际情况选择内部交通组织方式，并确保内、外部交通的安全、顺畅、便捷。出入口设置在城市主干路的公共停车场，机动车交通组织应采用右进右出的方式，严禁左转直接驶入（出）主干路；出入口设置在城市次干路、支路上的，机动车交通组织宜采用右进右出的方式，在不影响对向道路交通的情况下，可采用左转方式驶入（出）。路外公共停车场的出口与入口宜分开放置，单向行驶的出（入）口宽度不得小于5m，双向行驶的出（入）口宽度不得小于7m。

其他：结合东莞市人防工程总体规划要求，对于利用地下空间开发建设的路外公共停车设施，应兼顾人防要求，单建地下空间按不低于地下总建筑面积50%的比例同步修建人防工程。

5. 路内停车泊位规划

路内停车位是城市停车设施的有机组成部分，处于从属地位，重点发挥服务机动车短时间停放的作用。根据东莞市停车发展现状与道路网络特性，东莞市各镇街（园区）近期需要一定规模的路内车位平衡供需，未来也需要适量的路边停车泊位调节停车需求、补充特定地区车位供应。

（1）规划规模

规划原则：至规划末年，路内停车应与路外停车相协调。随着路外停车设施的建设与完善，以及周边道路交通流量的变化，路内停车应做相应的调整。

与路外停车场建设相结合，采用分阶段清退路内停车位方式实现路内泊位总量控制，至规划末年在全市路内停车泊位控制在总量的 8%以内。

分阶段控制：至 **2025** 年，路内泊位控制在总量的 15% 以内，该阶段以规范秩序为主，主要工作为城市交通管理部门会同公安部门对路内停车泊位开展系统排查，撤除不规范、不合理、影响道路畅通的路内停车泊位。至 **2030** 年，路内泊位控制在总量的 10% 以内，该阶段以有序清退为主，主要工作为建立路内停车泊位定期评估机制，综合路外停车场建设、路内停车泊位对道路交通的影响，逐步减少路内停车泊位规模。至 **2035** 年，路内泊位控制在总量的 8% 以内，达成

控制目标。

控制规模：按照建立“以配建停车设施为主、公共停车为辅、路内停车为补充的停车供应体系，至2035年路内停车泊位占比不大于8%”中远期目标，结合前述各镇街（园区）规划末年机动车泊位需求，对各镇街（园区）路内停车泊位实行上限控制，则至2035年全市路内停车泊位规模不大于33.42万个（含村、社区内部路内停车泊位）。

表17 东莞市各镇街（园区）路内停车泊位供给表

序号	片区名称	镇街（园区）名称	现状泊位/个	至2035年路内泊位供给规模/个
1	城区片区	东城	10422	9520
2		南城	15663	14701
3		万江	20659	19877
4		莞城	3877	3155
5		石碣	11683	10841
6		高埗	9458	8797
7	松山湖片区	寮步	22461	21559
8		大朗	20983	19961
9		大岭山	11593	10691
10		石排	16624	15782
11		茶山	10555	9894
12		石龙	5195	4413
13		松山湖	1905	1304
14	滨海片区	虎门	23378	22175
15		长安	25545	24342
16		厚街	24053	23031
17		沙田	1052	391
18		滨海湾新区	1199	958
19	东部产业园片区	常平	12918	12076
20		黄江	16011	14989
21		横沥	10265	9604
22		桥头	1192	651
23		企石	3149	2307

序号	片区名称	镇街（园区）名称	现状泊位/个	至2035年路内泊位供给规模/个
24		东坑	9927	9266
25		谢岗	4527	3866
26	东南临深片区	塘厦	7230	6268
27		清溪	11829	10927
28		樟木头	4727	4005
29		凤岗	10449	9727
30		中堂	6184	5583
31		麻涌	8383	7601
32	水乡新城片区	道滘	10200	9418
33		望牛墩	5115	4393
34		洪梅	2758	2097
合计/个		361169	334169	

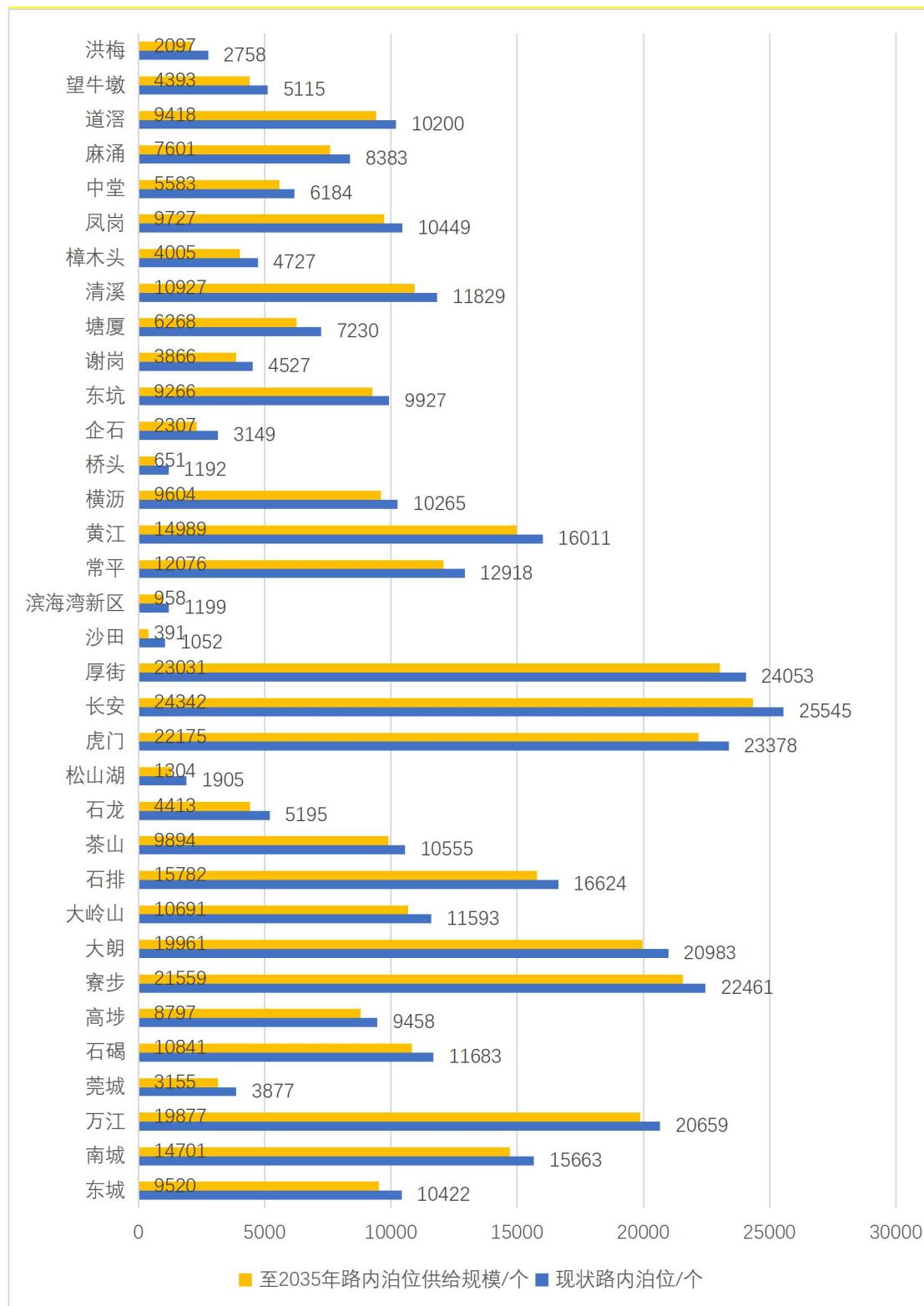


图 47 东莞市各镇街（园区）路内停车泊位供给图

（2）技术指引

关于设置方法：划设路内停泊位时要满足以下要求。一

是划设前应进行调查研究，了解道路条件和交通运行情况，预测停车需求，明确划设泊位的规模、方位、形式等。二是优先考虑供需矛盾较为突出的路段，在不影响动态交通、符合相关法律政策以及规范要求的情况下方可划设。三是不得占用消防通道、无障碍通道、快速路和主干路的主道、路口渠化区域路段、公交站、市政设施等法律规章禁止设置路内停泊位的区域。四是路内泊位应与路外泊位相协调，遵循“退路入库”原则，路外停车场建成投入使用后，其周边200米范围内不应设置路内停车场。

路内停车泊位设置需满足《城市道路路内停车位设置规范》(GA/T850-2021)、《关于加强停车设施规划建设管理的实施意见》(东府〔2019〕81号)及《东莞市道路停车泊位设置工作指引(试行)》(东交〔2022〕163号)的相关要求和标准，主要技术要求如下：

关于设置条件：道路设置路内停车泊位时，既要满足机动车通行及停放，还应保障非机动车及行人通行空间。具体宽度要求如下表所示。

表 18 设置路内停车泊位的道路宽度

通行条件	车行道路路面实际宽度 W/m	泊位设置
机动车双向 通行道路	$W \geq 12$	可两侧设置
	$8 \leq W < 12$	可单侧设置
	$W < 8$	不可设置
机动车单向	$W \geq 9$	可两侧设置

通行条件	车行道路路面实际宽度 W/m	泊位设置
通行道路	6≤W<9	可单侧设置
	W<6	不可设置

为保证道路交通正常运行，利用路面设置停泊位时，设置路内临时停车泊位的道路应满足下表要求。

表 19 利用机动车道设置停车泊位的道路 V/C 要求

机动车单侧道路高峰小时 V/C	泊位设置
0≤V/C < 0.8	可设置
0.8≤V/C < 0.9	有条件的可设置
V/C≥0.9	不可设置

关于设置形式。停车位设置分为平行式、垂直式和斜列式三类。停车位宜采用平行式，大型停车位不应采用倾斜式和垂直式。平行式车位与相邻机动车道、非机动车道间宜设0.5~1.0m 安全开门区。

关于停车位尺寸。不同排列方式的停车位最小尺寸应符合下表规定。采用平行式排列方式的停车位按尺寸分为大型停车位和小型停车位。当道路条件受限时，平行式小型停车位宽度可适当降低，但不应小于 2m。

表 20 路内停车位最小尺寸

排列方式	小型停车位		大型停车位	
	长/m	宽/m	长/m	宽/m
平行式	6.0	2.5	15.6	3.3
斜列式（倾斜角 α ）	30°	4.8	4.8	—
	45°	5.5	3.4	—
	60°	5.8	2.8	—
垂直式	5.3	2.4	—	—

备注：根据《城市道路路内停车位设置规范》（GA/T850-2021）》，路内设置大型停车位时不应采用倾斜式和垂直式。



(1) 平行式



(2) 垂直式



(3) 斜列式

图 48 路内停车泊位设置形式

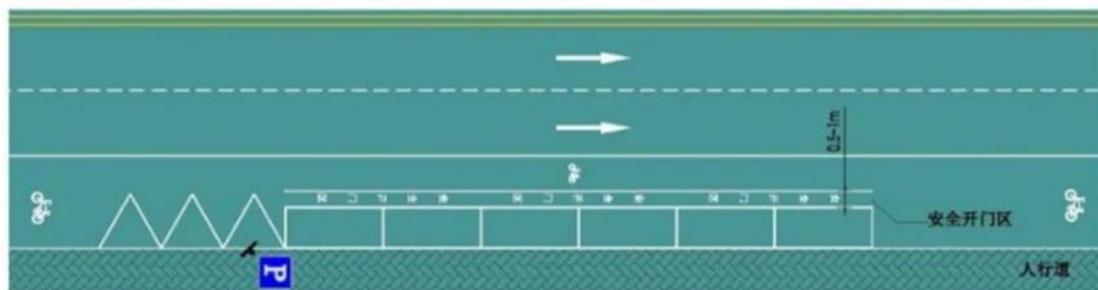


图 49 安全开门区设置示例

（三）停车重点整治区改善

1. 目标与原则

整治目标：立足现状问题，着重解决目前已经出现或即将出现的问题，重点缓解我市供求需求矛盾突出的瓶颈区域

和亟需进行停车提升改善的区域。注重与用地、体制等实际外部条件结合，制定切实可行的实施计划；引导居民树立“停车入位、停车付费、违停必罚”的规则意识；以重点整治区域为抓手，有效保障基本车位需求，合理满足出行车位需求，逐步缓解停车难问题，以实现缓解拥堵、促进停车有序、增加停车供给，形成“一镇街一示范”，树立标杆，为未来不同地区的停车场建设提供示范。

整治原则：一是“问题导向，重点突破”。各镇街（园区）要加强严格整治区域的停车泊位管理，精细化停车交通组织，规范设置道路停车泊位和消防车通道标识划线，防止占用消防通道，挖掘周边路外停车资源潜力，最大限度地促进停车供需动态平衡。二是“价格调控，需求管理”。各镇街（园区）综合考虑辖区内交通流量分布特征、停车资源供需情况，按照“出行高于基本、路内高于路外、重点区域高于非重点区域、高峰时段高于非高峰时段”的政策导向，在发展改革部门规定的政府指导价范围内明确严格整治区、重点整治区的收费标准，充分利用价格杠杆手段，引导市民绿色出行，合理使用机动车，调控辖区范围内停车需求。三是“科学规划，合理布局”。各镇街（园区）要根据城市发展需要和相关法律法规要求，明确辖区范围内停车整治区划分，同时加强道路停车泊位管理，打造“安全畅通、和谐有序、文明规范、服务民

生”的道路交通环境。

2. 划分标准与方法

（1）划分标准

一是泊位缺口大，供需矛盾突出区域。结合停车普查与调研数据，分析全市的停车供给、需求分布，并分析片区停车供需差程度，将供需差较大区域划定为停车重点整治区域。截止 2023 年 10 月底，全市供应机动车泊位约 213.52 万个。全市停车设施供给，以中心城区以及松山湖较为集中，其余镇街停车设施供给相对分散。中心城区、松山湖、滨海湾、东南临深片区停车需求较大，水乡及东部片区停车需求相对较小。

结合我市停车供需分布情况、交通小区划分，以步行 5 分钟为基础，形成全市机动车泊位供需情况图，通过停车供需差分析，可见开发强度高的地区，停车缺口大，例如中心城区、滨海湾、松山湖等片区供需矛盾突出。因此停车重点整治区域集中于中心城区、厚街、虎门、长安、松山湖、大朗等区域。

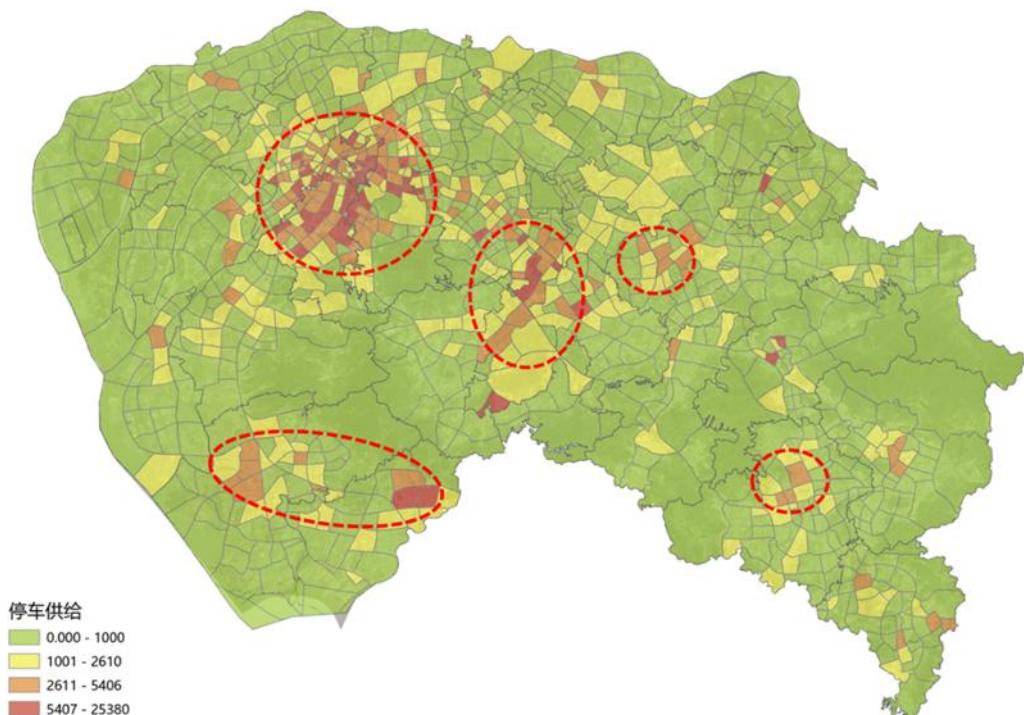


图 50 全市停车设施供给分布图

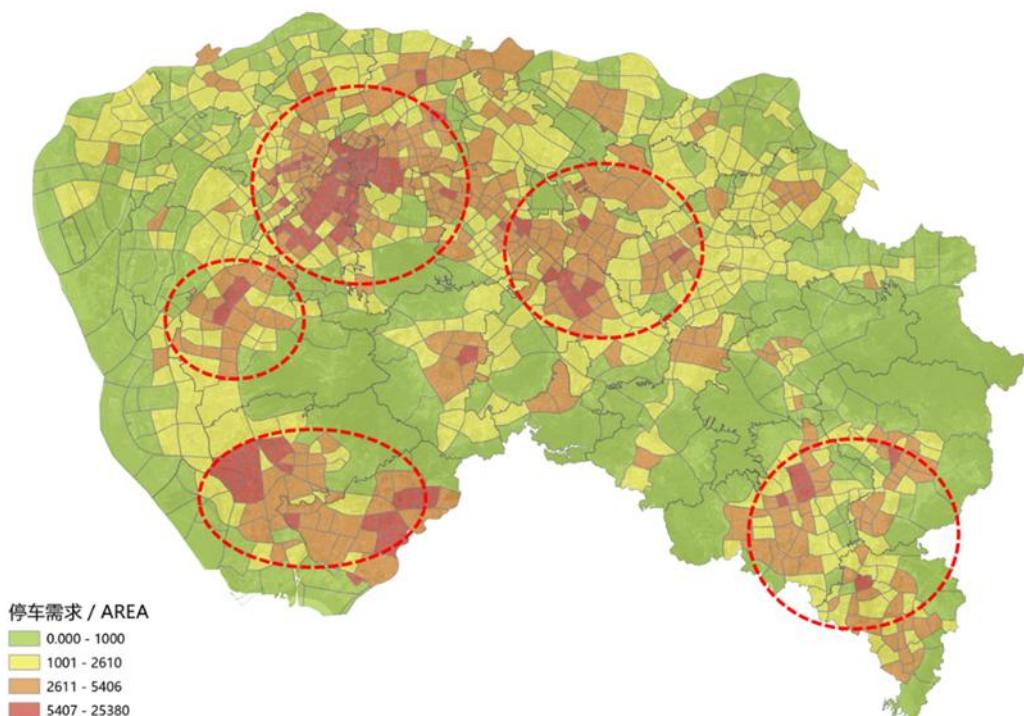


图 51 全市停车设施需求分布图

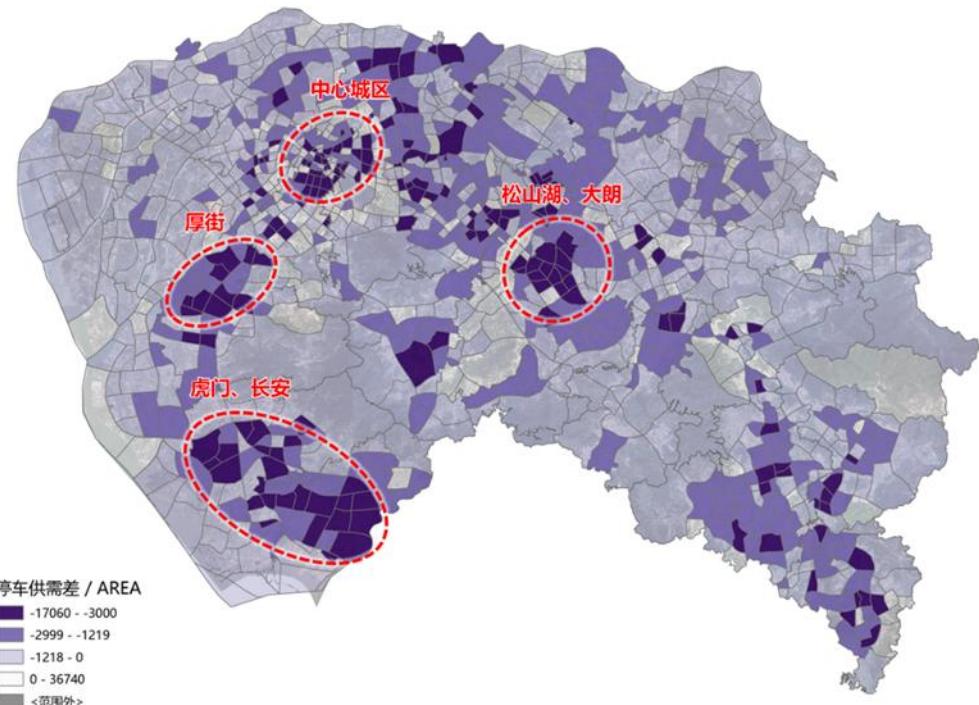


图 52 全市停车设施供需差分布图

二是停车乱、停车难突出区域。停车供需差较小区域，但由于对现状停车设施利用水平低，导致片区停车乱、停车难等突出的区域。

（2）划定步骤

步骤一：结合停车普查、智慧停车数据、现场调研、市民反映等情况初步划定停车整治区，形成镇街（园区）停车整治区一张图。

步骤二：依托 ArcGIS 软件，利用 POI 数据（兴趣点），识别各镇街（园区）范围内的医院、政务（办证）中心、资源交易中心、大型商场、批发市场以及重点经济商圈等区域。

步骤三：将镇街（园区）停车整治区一张图与 POI 数据进行叠加，形成各镇街（园区）范围停车整治区与 POI 数据

一张图。

步骤四：划定停车重点整治区域。当停车整治区内的医院、政务（办证）中心、资源交易中心、大型商场、批发市场以及重点经济商圈等兴趣点占地面积超过停车整治区范围面积 60%时，划定为重点整治区。

（3）划定流程

各镇街（园区）停车设施重点整治区划分工作，应在道路停车设施整治工作开展前或与道路交通综合整治工作同步进行，并对外公开发布相关通告。



图 53 停车重点整治区划定流程

属地政府根据道路条件、交通流量、停车利用率、周转率以及停车需求变化，需对已备案的停车整治区域进行定期评估(原则上至少每 2 年评估 1 次)、动态调整(包括整治区域新增、变更和撤销等)，调整后应按照整治区域划定的工作流程重新备案。

（4）停车重点整治分区

综合考虑，本次在全市范围内选取 10 个区域作为停车综合整治重点区域。



图 54 停车重点整治区分布图

表 21 停车重点整治区一览表

序号	辖区	名称	范围	面积（平方公里）
1	城区片区	东城中心片区	东升路-石井路-学前路新街-振兴路-东宝路围合区域	2.49
2		莞城人民公园片区	旗峰路-东城路-东城西路-学院路-东正路-新芬路-南城路围合区域	1.58
3		南城市政府片区	体育路-运河东三路-鸿福西路-石竹路围合区域	1.69
4		万江中学片区	环城西路-万江沿河路-金鳌路-江景路围合区域	2.01
5		石碣中心东片区	东风南路-滨江东路-银河南路-庆丰东路围合区域	2.04
6	滨海片区	厚街镇中心片区	厚街大道-莞太路-厚沙东路-环莞快速围合区域	2.43
7		虎门镇博涌片区	虎门体育路-人民路-金龙路-滨海大道围合区域	1.95
8		长安中心南片区	长青南路-太安路-莞长路-德政中路围合区域	2.66
9	松山	大岭山中心东片区	莞长路-顺发路-X234-建设路-横镇西路围合区域	2.41

序号	辖区	名称	范围	面积（平方公里）
10	湖片区	大朗长盛片区	富丽东路-富民北路-美景中路-富华中路围合区域	2.58

3. 停车改善内容与措施

综合考虑我市城市发展现状、停车泊位供给、出行需求等情况，结合重点整治区划分，结合道路交通综合整治工作，对重点整治区内路内停车、建筑退让停车、停车供给、停车管理四大内容提出针对性、差异化的整治措施。

（1）路内停车整治

一是严格管控道路停车设施。第一，分区差异化设置路内停车位。结合整治区划分，严格整治区域范围的道路全线禁止设置路内停车位，重点整治区域可结合需求设置部分路内停车位。严格按照规定流程和规范标准要求设置道路停车泊位，清理整治非法设置的路内停车泊位，并明确路内停车泊位临时使用属性，结合道路交通状况和路外停车设施建设时序，逐步减少路内停车泊位数量，实现“还路于行、还路于民”。第二，因地制宜设置车辆临时停靠点。结合停车需求，设置专门的货物临时装卸点、出租车候客点、社会车辆临时停靠点，允许其在指定时间、指定位置临时停靠。对停车供需矛盾突出区域，在限定路段可设置夜间临时路内停车泊位，

缓解局部停车矛盾。

二是强化道路停车秩序管理。第一，强化巡查和秩序管理。强化对严格整治区域、重点整治区域的巡查，加强停车秩序管理，强力整治、严格查处违法停车等行为，提高市民依法停车的规则意识，规范停车秩序。第二，强化使用新型技术监管。加强科技装备设备的应用，推广使用视频监控、流动警务车、手持设备等执法设备，加快“随手拍”交通违法举报系统开发应用，使用无人机等新型技术手段进行监管，并建立举报快速处置机制，提高对违法停车的发现、取证和处理效率。同时在执法过程中，要注重依法依规、刚柔并济，防范执法风险。

（2）建筑退让停车整治

清退建筑退让空间停车。落实建筑退让公共空间权限分离，回归建筑退让公共空间的公益属性，由属地政府统筹规划管理，强化公共空间与慢行空间一体化规划设计、建设管理。针对有底商卸货和临时停车使用需求的区域，可采用沥青铺装的形式设置单车道的卸货通道及临时地面停车位。有序清退建筑退让公共空间停车，对城市形象展示区、人流密集区域内的开放场地，以及已实施道路品质提升的区域，严禁设置停车设施。

（3）优化停车资源供给

一是充分利用道路沿线闲置土地，精准增加停车设施供给。结合道路空间改造和交通品质提升，依托停车综合整治区域，以实现可5-10分钟从停车场步行到生活地、工作地为目标，充分挖掘周边公共、专用等各类停车资源，精准增加停车供给，综合施策解决区域停车需求。

二是科学谋划停车设施布局，有效缓解停车矛盾。优化调整停车配建标准，特别是城市更新项目要结合周边停车需求采取个性化停车配建方案；鼓励建设坡道式和机械式立体停车库等集约化停车设施，鼓励对现有平面停车设施进行立体化扩容改造，鼓励利用城市边角空地、闲置土地和物业、道路桥下空间和地下空间等建设公共停车场。

（4）加强停车管理

一是促进停车资源共享利用。鼓励政府机关、事业单位、国有企业等在保障内部安全和秩序前提下，将内部停车设施错时对外开放，率先落实停车共享责任，鼓励商业和居住停车资源错峰共享。加强停车设施信息化管理，推进停车设施数据接入，强化数据共享利用和停车诱导指引，促进公共停车场停车共享，形成“内外联动、错时共享”的停车资源共享利用格局。

二是严格落实“停车付费”。建立差异化的收费价格调控

机制。结合停车设施利用率和周转率，动态调整停车服务收费标准，利用价格杠杆提高停车资源使用效率。适时推行政府机关、事业单位、国有企业内部停车设施实行非公务车收费政策，形成示范引领作用，引导公众合理使用小汽车，树立“规范停车、有偿使用”观念。

六、保障机制

（一）模式与内容

1. 停车管理模式

对停车管理职能下放，采用“政府与市场化运营相结合”的停车管理模式，即政府采取特批、授权、委托或招标等方式确定运营单位，运营单位按照政府制定的相关规定实施管理行为和行使职权，并接受政府的监管，由政府监督、企业运营、统收统支。

2. 停车管理内容

从八方面规整我市停车管理机制及体系，包括停车管理机构设置、停车产业化发展机制、停车设施审批机制、停车收费机制、路内停车泊位管理机制、公共停车场管理机制及停车信息共享机制。

（二）体制机制

1. 停车管理机构设置

我市已成立“东莞市交通强市建设行动总指挥部”，在该指挥部下设停车工作专班，市自然资源、住建、交通、公安、发改、城管及各镇街（园区）等作为成员单位，明确相关职责，统筹推进停车发展各项工作。

（1）市交通强市建设行动总指挥部建立联席会议制度，统筹协调全市机动车停车设施管理相关工作，研究解决机动车停车设施管理重大问题。

（2）市交通运输管理部门负责制定机动车停车设施管理相关政策、标准和规范，组织编制本市停车设施专项规划，统筹指导本市停车设施规范化、信息化管理工作，建立全市统一的停车信息管理系统，做好本市道路停车泊位设置的监督管理工作。

（3）市发展改革管理部门负责制定本市机动车停放服务收费政策、标准，依法履行停车设施投资项目的备案、审批工作，探索采用专项债券、政府和社会资本合作模式等融资方式，鼓励支持停车设施建设。

（4）市公安机关负责本市道路停车秩序和交通安全管 理以及停车设施安全技术防范监督工作，协同交通运输管理部门指导做好本市道路停车泊位的设置，配合交通运输管理部门、镇人民政府（街道办事处）做好村（社区）停车规范化管理的统筹和指导工作。

（5）市自然资源管理部门配合市交通主管部门，指导各镇街（园区）落实停车专项规划；制定和完善建设项目机动车停车设施配建标准；按职能负责建设项目规划和土地相关手续审批。

（6）市住房和城乡建设管理部门负责本市建筑工程配建停车设施、建筑类立体停车设施建筑活动的监督管理，负责建筑类停车设施、设备类立体停车设施等建设工程消防设计审查、验收、备案和抽查工作，督促物业服务企业按相关

行政主管部门要求做好物业管理区域内停车管理工作。

（7）市市场监督管理部门负责停车服务企业登记注册、停车服务收费行为监督检查，依法受理机械式停车设备等特种设备施工告知和使用登记申请，监管特种设备使用安全。

（8）市城市管理综合执法部门负责各类停车设施涉及违法建设行为的监督管理工作，建立建筑退让红线区域停车秩序负面清单管理制度，对违法占用道路以外区域影响市容环境的停车行为进行监督管理。

（9）市人民防空、财政、农业农村、应急管理、国有资产监督管理、政务服务数据管理、轨道交通、税务等有关部门以及消防救援机构，按照各自职责做好本市机动车停车设施管理相关工作。

（10）各镇街（园区）建立停车设施管理综合协调机制，承办市联席会议交办的具体工作，统筹实施辖区内机动车停车设施的规划、建设和管理工作，并指导辖区内村集体经济组织、业主委员会开展停车自治管理和服务工作。

2. 停车产业化发展机制

东莞市《关于加强停车设施规划建设管理的实施意见》提出，探索通过“国企引导、村（社区）募集”等方式，发起设立规模不少于10亿元的停车设施建设和产业化发展基金，重点支持停车设施建设以及本土停车设施产业化发展。进一步畅通投资路径、丰富融资手段、拓宽资金来源，鼓励集体

经济组织与国有企业按“集体提供土地物业、国企提供资金设备”等模式合作建设停车设施。着力挖掘项目预期收益权和其他可用经营性资源的投资价值，积极拓展信托计划、资金管理计划，盘活集体经济组织的存量资金。探索利用停车设施经营权、预期收益等权益进行市场化融资，支持停车设施运营企业通过发行企业专项债券、定向增发股票等方式募集资金。引导金融机构在风险可控、商业可持续的前提下对停车设施建设项目提供支持。

3. 停车设施审批机制

东莞市立体停车设施可分为设备类立体停车设施和建筑类立体停车设施两种类型。具体审批程序如下：

（1）设备类立体停车设施报建程序

主要内容：鼓励利用合法建设用地建设设备类立体停车设施，由建设主体向市综合交通运输联席会议办公室提交项目申请报告，经市综合交通运输联席会议批复同意，免于办理建设工程规划、用地、环评、施工等许可手续。

表 22 设备类立体停车设施报建步骤

报审步骤	完成内容
项目申请	项目申报主体向市综合交通运输联席会议办公室提交项目申请资料
项目核准	市综合交通运输联席会议办公室受理项目申请后，召集发展改革、财政、自然资源、住房

报审步骤	完成内容
	城乡建设、市场监管、城市管理综合执法、轨道交通、各镇街（园区）等单位联合审查，对审查合格的项目提请市综合交通运输联席会议审议，审议通过后出具批复意见。
设备采购	经市综合交通联席会议批复同意的政府投资类项目，允许采用政府采购方式实施，由街道财政部门负责实施。
项目实施	<p>设备类立体停车设施项目免于办理建设工程规划、用地、环评、施工等许可手续，但应办理施工图设计审查后进行施工，具体如下：项目实施前，项目建设单位应向施工图一类审查机构申请开展项目基础等土建部分施工图审查（含消防设计文件审查），具备施工条件后，应向街道住建部门申请办理质量安全监督登记手续。</p> <p>项目竣工后，项目建设单位应在镇街住建部门工程质量监督机构监督下，自行组织项目土建部分竣工验收，办理消防验收备案后方可投入使用。</p>

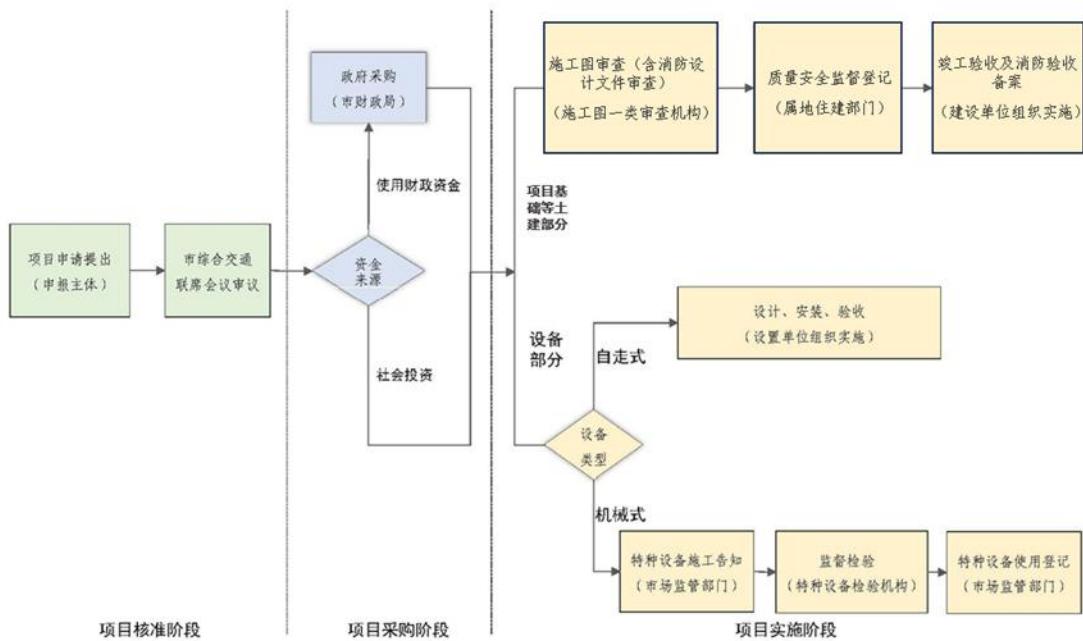


图 55 设备类立体停车设施审批流程图

（2）建筑类立体停车设施报建程序

主要内容：由建设主体向市综合交通运输联席会议办公室提交项目申请报告，并按照法定程序申请办理施工许可和竣工验收手续。对符合市重大项目申报条件的项目，支持其纳入市重大项目计划，享受重大项目“绿色通道”政策。经市综合交通运输联席会议批复同意，并由同一个建设主体实施的建筑类停车设施项目，可打捆申报市重大项目。建筑类立体停车设施按建设工程有关规定办理相关报建手续，单独建设的建筑类停车设施的报建审批流程，按一般工程项目流程进行。

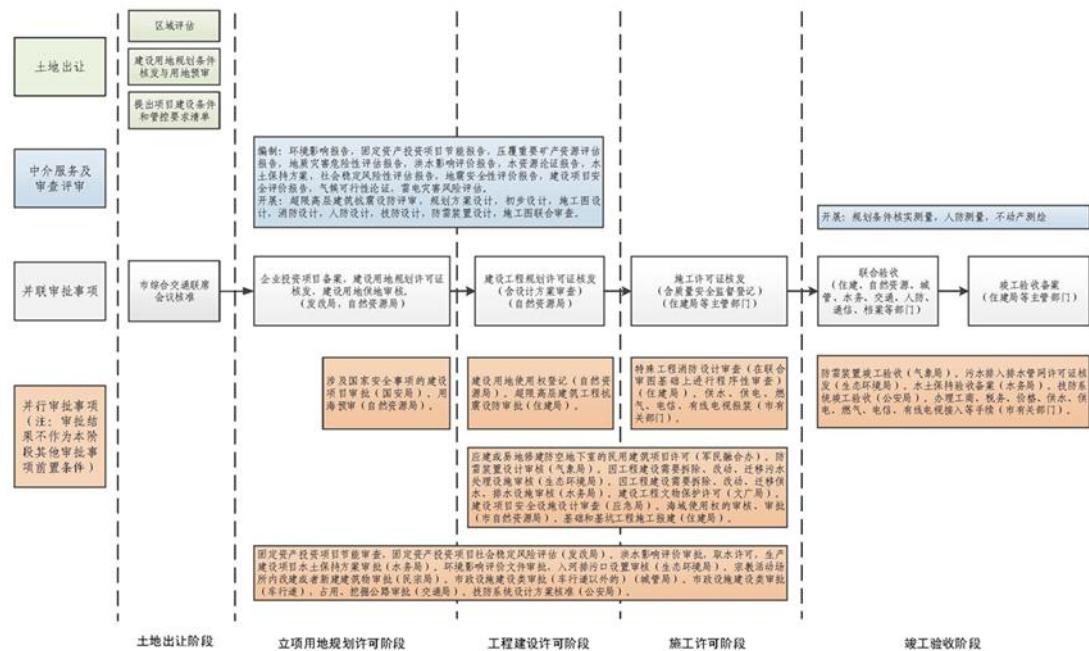


图 56 建筑类立体停车设施（社会投资）审批流程图

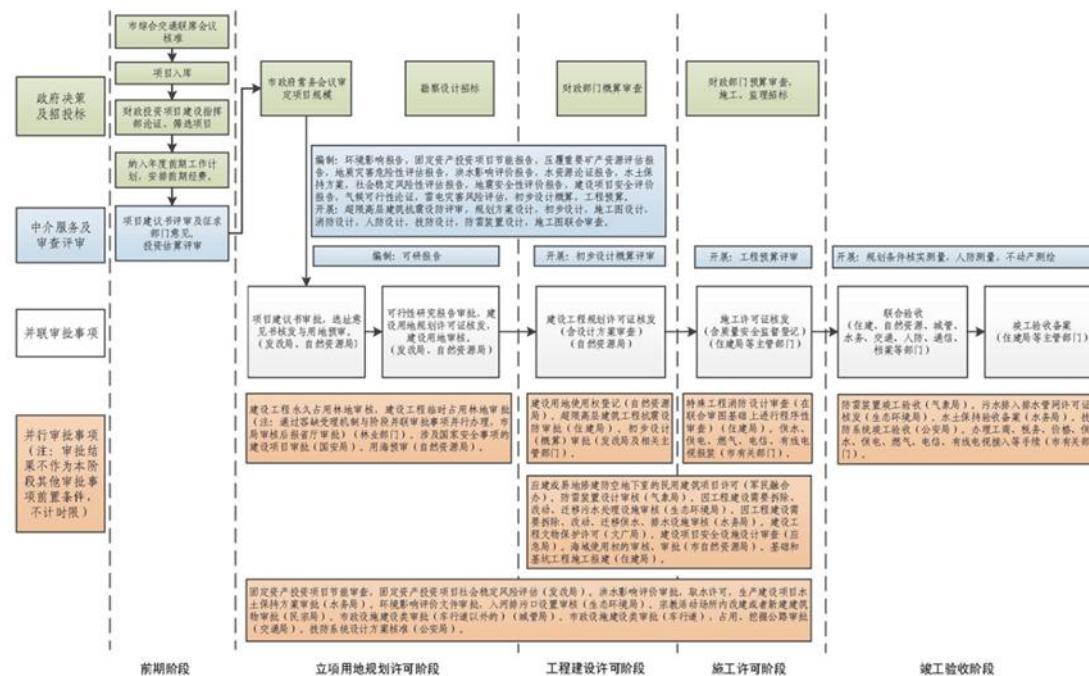


图 57 建筑类立体停车设施(5000 万元以上的政府投资项目) 审批流程图

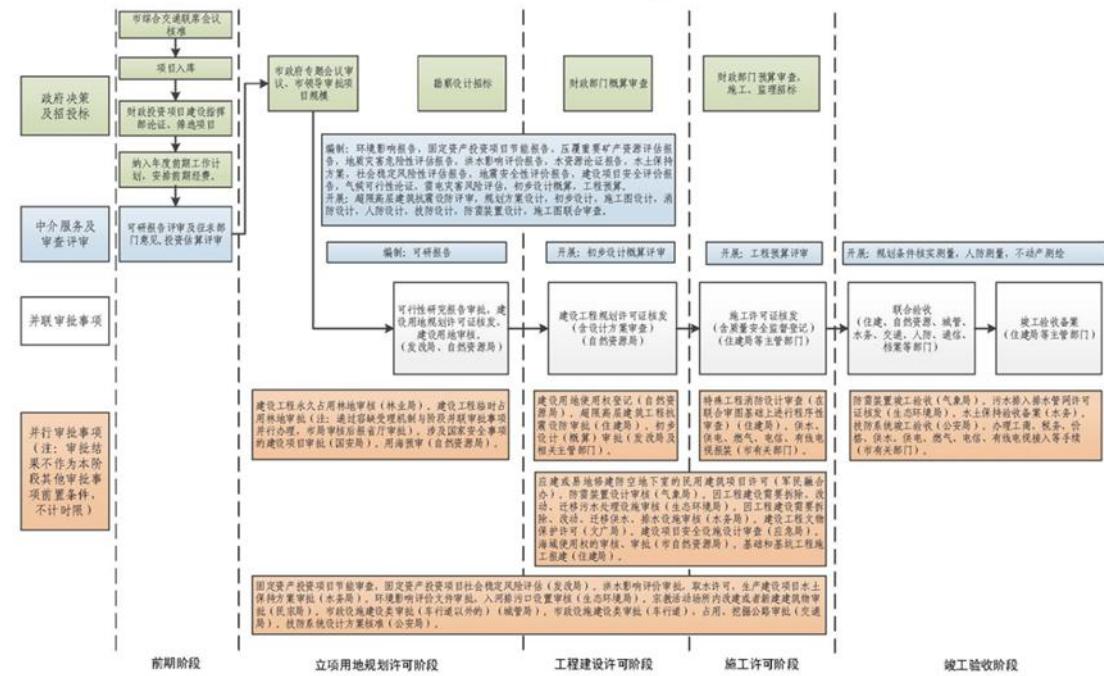


图 58 建筑类立体停车设施（1000~5000 万元的政府投资项目）审批流程图

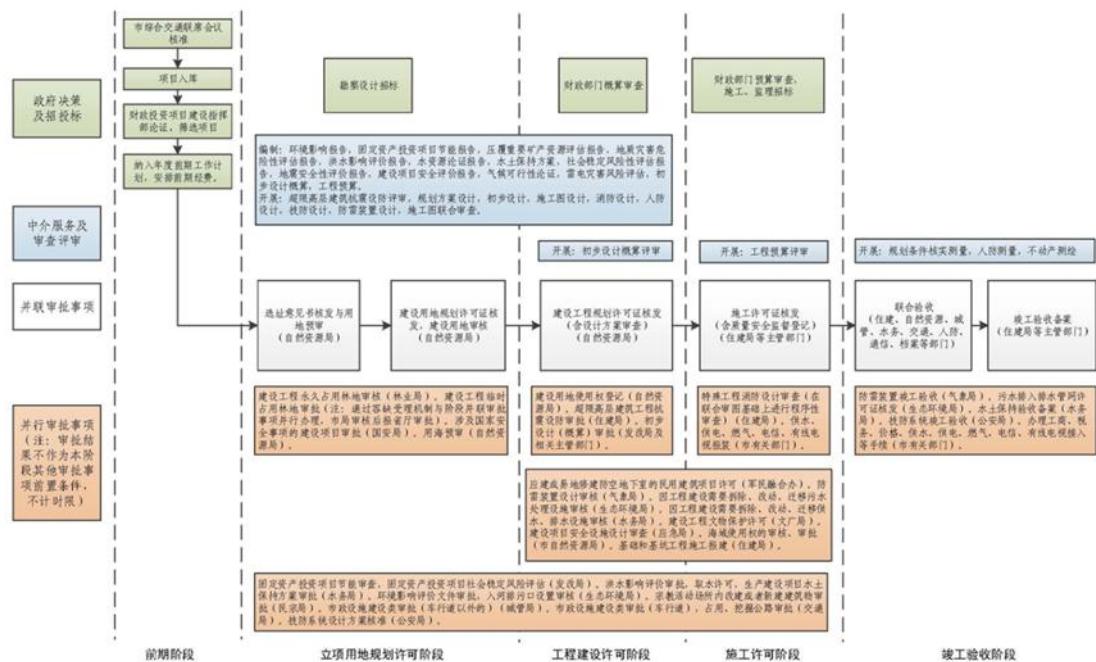


图 59 建筑类立体停车设施(1000 万元以下的政府投资项目) 审批流程

4. 停车收费机制

我市机动车停放服务收费分别实行政府定价、政府指导价和市场调节价。

表 23 东莞市机动车停放服务收费类型与标准

停车服务类型	收费标准	备注
具有自然垄断经营和公益性特征的停车设施机动车停放服务	政府指导价/政府定价管理	<p>具有自然垄断经营和公益性特征的停车设施机动车停放服务包括：</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 依法规划和设置的道路停车设施； ➤ 城市公共交通枢纽(换乘)站以及机场、车站、码头、口岸等交通场站配套停车设施； ➤ 党政机关、事业单位、非营利性医疗机构、公办学校、利用公共资源建设的景区以及政府投资建设的博物馆、图书馆、青少年宫、文化宫、体育馆等社会公共(公益)性单位配套停车设施；

停车服务类型	收费标准	备注
		➤ 各级人民政府投资建设的停车设施。
其他依法设立的停车设施机动车停放服务	市场调节价管理	--
公共(公益)停车设施收费原则	积极推行不同区域、不同位置、不同车型、不同时间段机动车停放服务差别收费	--

5. 路内停车泊位管理机制

实行动态管理体系：定期开展道路运行情况和停车位效益评估，根据道路和交通条件动态调节临时路内停车位设置，合理利用道路空间资源。

上位规划引领建设：加强实施规划编制，路内停车位的设置应遵循保障道路交通有序、安全、畅通的原则。建议编制东莞市路内停车位设置规范，建立城市路内停车设施规划编制机制，并适时调整，保证与停车规划相协调。路内停车

位应重点解决无地下或立体停车空间挖潜条件，同时停车需求极大的重点区域（如学校、医院、旧村及老旧小区等）的停车需求，应当处理好与机动车、非机动车和行人交通的关系，保障各类车辆、行人的通行和交通安全。

加强路内停车监控：路内停车泊位新建、改建、扩建时，需按照规划设计条件合理确定泊位的个数、布局、形式等，停车位符合驾驶人停车习惯，保证对路内车辆通行的影响降至最小。

城市停车行业主管部门需加强对现状路内停车设施的使用排查，对人、非机动车、车辆通行存在安全隐患，设置年份久远，已不符合现状使用需求的泊位及时进行优化调整；对未经批准、挪作他用的配建停车设施应限期整改、恢复停车功能。完善停车设施建成后的使用监管，收集实时监管数据，严格惩处如长时间泊位停放（僵尸车），一车占两位等不规范停车行为。

加强运营管理：实施收费分级管理，综合考虑我各市现状停车设施供给和需求，结合土地利用情况、公共交通发展及道路交通运行情况等多种因素，对公共资源占用越多，非机动车、行人和车流影响越大的路内停车泊位收费越高，高标准停车费率调节停车需求，加快停车设施的使用效率，提高泊位的周转率缓解停车需求大和道路拥堵之间的矛盾。

强化停车信息公开：将路内停车泊位信息纳入政府信息

公开内容，及时向社会公布停车泊位信息，包括停车泊位的位置、准停时段、收费标准等，方便车辆停放。建立统一的路内停车标志、标识系统。

6. 公共停车场管理机制

规划管理机制：公共停车场规划应适应城市用地布局，与国土空间规划、控制性详细规划等相衔接，将独立选址停车场纳入国土空间规划或推动控规编制和调整工作，并结合部门职能，由属地镇街（园区）与市自然资源主管部门共同推进完成。

智能化管理机制：对我市公共停车场进行智能化升级改造，利用精准诱导、预约停车、智能地锁控位、智能停车诱导系统等智慧停车方式，让公共停车场透明化，帮助驾驶员进行出行方式选择，减少因寻找停车泊位诱发的交通需求，提高停车设施使用效率，打造新时代“智能+服务+便民”的新型城市静态交通运行模式。

停车场收费管理：公共停车场分为政府全额投资管理和政府与社会资本共同投资管理两种，政府公共停车场实行政府定价，可根据不同片区（如工业区、商业区、住宅区）停车需求的区别，实行不同收费标准，停车需求大的片区实施高收费，提高车位周转率，促使社会效益最大化。

对政府与社会资本共同投资管理停车场，停车场管理专责部门需加强管理，停车收费严格按照规定实施。

停车场监督管理：公共停车场需在各收费路段明显位置设立公示牌，公开车位数量、收费方式、收费标准、收费时段及投诉举报电话，引导驾驶人准确规划出行，鼓励社会各界进行停车监管。

7. 停车共享机制

加强城市停车设施建设是保障汽车产业发展的举措，为加快补齐城市停车设施供给短板，需建立城市停车泊位信息数据库和停车服务、管理信息系统，通过信息共享化整合资源，推动我市停车服务与管理的一体化与规范化，提升停车设施管理标准化、信息化、精细化水平。城市停车泊位信息数据库和停车服务、管理信息系统需建立停车设施信息系统动态更新机制，对新增或调整的停车泊位进行动态更新。

一是智慧停车云平台建设。东莞市已搭建城市级智慧停车云平台，具有实时监控、预约停车、在线支付、智能导航、数据分析等功能。目前，我市已制定了全市统一的数据接入标准《停车场数据接入智慧停车云平台技术规范》(T/DGPIA 003 - 2021)，截至2023年9月底，云平台已接入全市六大片区3815个停车场、共58.4万个停车泊位(目前全市约19380个停车场，数据接入率仅约20%)，初步具备静态交通一张图、资源分析、数据接入共享及数据中心等功能。

结合目前平台建设情况，进一步完善相应功能。一是理

顺完善市智慧停车云平台建设与权属（包括重新搭建、平台移交、管理权限移交等），明确市智慧停车云平台建设运维主体，并强化与智慧交通系统对接应用。建议由政府部门重新搭建云平台，通过政府部门立项方式聘请第三方专业机构重新搭建市级智慧停车云平台，按照电子政务系统有关标准建成具备完善功能及安全防护的停车云平台，政府部门拥有云平台的知识产权和技术产权，并由政府职能部门负责使用、维护、监管及按照有关文件要求在现有的停车设施接入数据基础上加快推进落实停车设施数据接入工作。二是全面推进停车设施信息数据接入工作，结合我市数据接入标准，加快完成未提交或者未更新停车场基本信息资料工作。三是持续完善平台建设，为市民提供车位查询、停车导航、车场预约、停车缴费等精准化服务，让百姓停车更便捷，缓解城市道路交通拥堵。四是依托云平台基础数据，开展共享停车管理政策研究，鼓励和促进停车资源共享利用，盘活既有停车资源，提高停车资源利用效率。

二是停车设施共享。依托我市智慧停车场云平台，充分结合各类商业综合体、工业园、写字楼与周边住宅小区等商、居停车时空错峰的潮汐特性，提高闲时车位资源的利用率，实现停车资源利用最大化、停车管理智能化和停车服务精准化，可一定程度有效缓解“停车难”问题。

目前，为提高停车设施利用效率，东莞市已有寮步镇政

务中心、长安镇智慧大厦、厚街镇政务中心等一批镇街（园区）机关单位，向社会开放停车设施，并将停车场相关信息纳入市级停车云平台，实现了停车资源共享化，有效缓解了停车难问题，取得了良好的社会反响。

结合东莞市停车管理云平台，多方式盘活既有停车资源，提供泊位利用效率。一是示范带动，优先支持各镇街（园区）机关、企事业单位在满足安全的前提下，率先向社会开放停车设施，并将停车信息统一纳入全市停车管理云平台，形成示范效应。二是扩大范围，鼓励商业设施、写字楼、旅游景区、体育场馆等停车设施在空闲时段向社会开放，鼓励居住社区在保障安全和满足基本停车需求的前提下错时向社会开放停车设施，鼓励城镇老旧小区居民夜间充分利用周边单位的闲置车位停放车辆等方式，充分挖掘既有资源潜力，提高停车设施利用效率。

（三）实施保障

政策法规保障。一是完善停车管理法治保障。包括健全停车管理法规体系、依法规范停车秩序等方面内容。如对停车设施不动产登记制度的落实，出台公共停车设施管理、保障公共安全等细化措施。二是制订市停车设施年度建设计划，依据停车设施专项规划，市相关部门组织编制停车设施年度建设计划，明确建设项目、建设时序、建设主体、资金来源，有序安排停车设施建设。停车供需矛盾突出区域的停车场项

目，要优先纳入年度建设计划安排。**三是推进镇街停车设施年度建设计划编制。**结合市停车设施年度建设计划，考虑我市35个镇街（园区）的发展情况差异，因地制宜制定实施规划，切实保证停车设施建设落地性。

规划审批保障。建筑物配建停车泊位是停车泊位供给最主要的途径，需加强建设项目建设，严把行政许可关口，严格落实停车配建指标，配套建设的停车设施应当与主体工程同步设计、同步施工、同步验收、同步投入使用。保障路外公共停车场用地供应，各镇街（园区）应将停车设施设用地纳入年度用地供应计划，切实保障公共停车设施建设需求。支持充分利用公共广场、绿地地下空间规划建设公共停车设施；鼓励利用合法建设用地按程序增建停车设施。要提升停车场等有收益项目的收入，减轻政府财政负担。对推向市场的项目，停车场经营权收入应能够为政府提供相应的非税收入，否则不应推向市场。

资金支持保障。为牢牢把握发行地方政府专项债券的窗口期，建议交通部门和其他相关部门提前做好发债谋划，积极通过发行政府专项债券解决停车设施项目资金需求。强化资金用地、镇街扶持等政策保障，细化提出落实资金资源匹配政策，增加停车设施附属经营内容，拓展收益来源，增强停车设施“能运营、会增值”能力，支持企业发行市场化金融产品工具、资产证券化、基础设施领域不动产投资信托基金，

吸引社会资本参与投资建设运营停车设施，利用地上地下空间、边角空地、城市道路统征地块建设停车设施，在加强项目策划，定期向社会推介停车项目等措施。

宣传教育保障。美丽东莞是我家，文明停车靠大家。不断强化市民停车认识，让大众对现状停车情况有所认识，了解停车治理困难，树立停车文明意识，创造良好的停车环境。一是积极宣传规范我市停车秩序，让“停车入位、停车付费、违停受罚”形成统一共识。二是每周不少于2次，通过“两微一抖”等线上平台，更新发布停车政策相关系列宣传视频。三是每月不少于1次，组织动员村社区党员干部、志愿者等定期开展“停车进社区”、“停车进校园”等线下宣传培训系列活动，增强社会公众对停车设施发展的认识。四是开发“随手拍”平台，鼓励群众举报交通违法行为，不定期曝光停车乱象及其社会危害性、交通违法行为及其处罚。

七、近期计划

（一）行动策略

策略一：增加机动车泊位供给，有效缓解重点区域现状车位供需矛盾大问题。

策略二：出台停车相关政策，保障停车用地供应、信息化建设、建设实施等。

策略三：提升停车管理水平，制定差异化停车收费标准，并强化停车执法管理。

（二）建设计划

近期（2023~2025年）拟新增机动车泊位约31.67万个。其中，拟新增建筑物配建停车场、路外公共停车场泊位分别约21.0、11.12万个，清退路内现状路内停车泊位约0.45万个。

1. 建筑物配建停车场

结合各镇街（园区）项目开发建设计划，严格执行《东莞市城市规划管理技术》等相关文件要求配建标准，市六大片区各镇街（园区）近期拟供应建筑物配建泊位约21.0万个，具体如下。

表24 东莞各片区近期拟供应建筑物配建泊位一览表

序号	片区名称	镇街（园区）名称	2023年度/个	2024年度/个	2025年度/个	小计/个	合计/个
1	城区片区	南城	4114	4114	2572	10800	38100
2		莞城	1029	1029	642	2700	

3		东城	3429	3429	2142	9000	
4		万江	2514	2514	1572	6600	
5		高埗	1486	1486	928	3900	
6		石碣	1943	1943	1214	5100	
7	松山湖片区	松山湖（生态园）	5256	5256	3288	13800	56100
8		茶山	2629	2629	1642	6900	
9		寮步	4571	4571	2858	12000	
10		大朗	2286	2286	1428	6000	
11		大岭山	3770	3770	2360	9900	
12		石龙	1371	1371	858	3600	
13		石排	1486	1486	928	3900	
14		长安	2286	2286	1428	6000	
15	滨海片区	沙田	3200	3200	2000	8400	27300
16		虎门	2400	2400	1500	6300	
17		厚街	1714	1714	1072	4500	
18		滨海湾新区	800	800	500	2100	
19		常平	3200	3200	2000	8400	
20	东部产业园片区	谢岗	2629	2629	1642	6900	40200
21		东坑	2514	2514	1572	6600	
22		桥头	1486	1486	928	3900	
23		企石	1943	1943	1214	5100	
24		横沥	1486	1486	928	3900	
25		黄江	2057	2057	1286	5400	
26		塘厦	3429	3429	2142	9000	
27	东南临深片区	清溪	2400	2400	1500	6300	26100
28		凤岗	2629	2629	1642	6900	
29		樟木头	1486	1486	928	3900	
30		麻涌	2057	2057	1286	5400	
31	水乡新城片区	中堂	2057	2057	1286	5400	22200
32		望牛墩	800	800	500	2100	
33		洪梅	2057	2057	1286	5400	
34		道滘	1486	1486	928	3900	
合计			80000	80000	50000	210000	210000

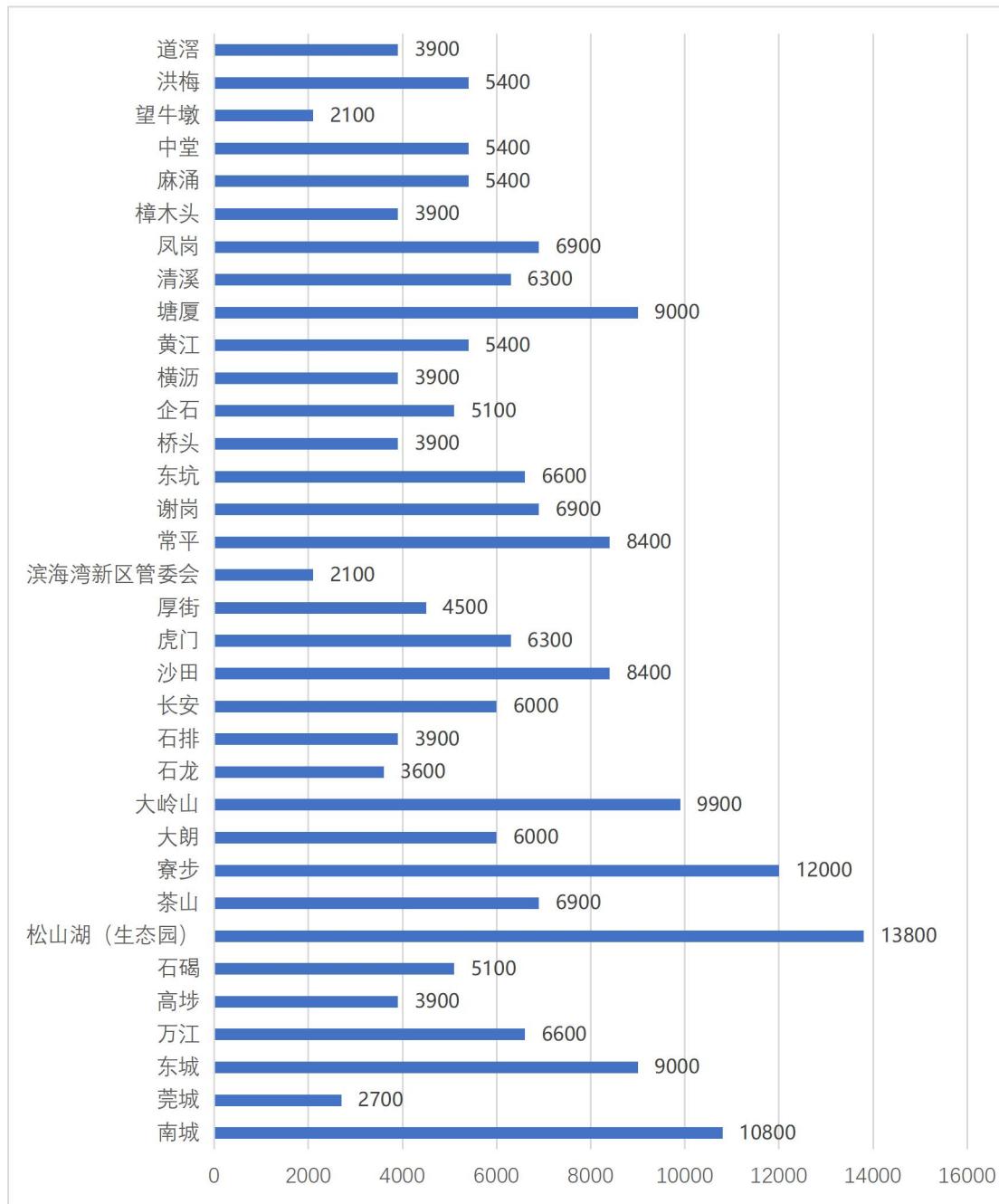


图 60 东莞市各镇街（园区）近期拟供应建筑物配建泊位

2. 路外公共停车场

以各镇街（园区）为基本单元，结合各镇街（园区）提供的近期建设计划、停车专项规划、已批控制性详细规划和国土空间规划相关成果，梳理近期（2023-2025年）机动车停车设施供给计划。市六大片区各镇街（园区）近期拟建路

外公共建停车场 458 个，供应泊位约 11.12 万个，具体如下。

表 25 东莞各片区近期拟供应公共停车泊位一览表

序号	片区名称	拟建停车场/个	拟供应泊位/个	近期建设要求/个	是否满足要求
1	城区片区	44	18123	16500	是
2	松山湖片区	105	26277	18600	是
3	滨海片区	55	13379	15000	否
4	东部产业园片区	146	31733	17400	是
5	东南临深片区	52	11247	11700	否
6	水乡新城片区	56	10410	11100	否
合计		458	111169	90300	是

备注：1、近期要求根据《东莞市道路交通综合整治行动五年工作任务书》(2023.2)确定。

2、近期拟建停车供应泊位数不满足近期建设要求的片区，片区下辖的各镇街（园区）须在本级政府停车专项规划中进一步深化研究，直至满足近期建设要求。

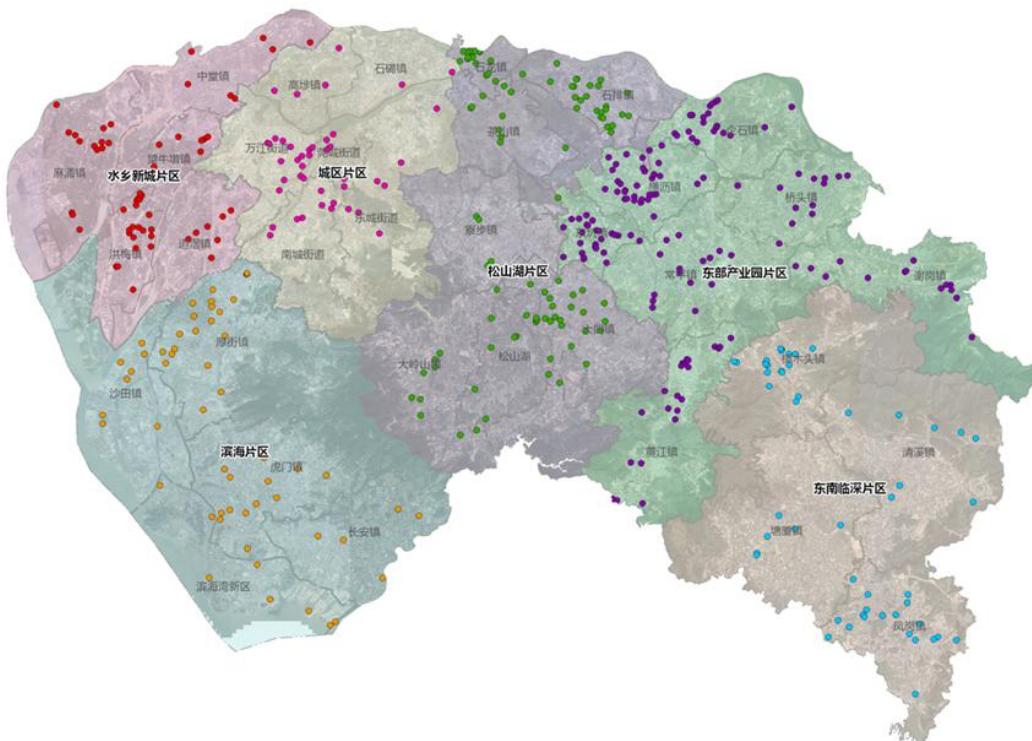


图 61 东莞六大片区近期拟建公共停车场布局图

（1）城区片区

以东莞市中心城区（莞城、东城、南城、万江）为例进

行停车挖潜分析，其他镇（园区）参考可参考进行停车挖潜。以中心城区各街道机动车泊位缺口为基础，重点缓解居住区、商业办公区、学校、医院等区域停车矛盾突出问题，结合土地开发强度、区域现状条件、规划用地情况、大数据分析进行近期停车设施挖潜，可采用新建路外公共停车场、既有停车场立体化改造、利用自有用地建设停车场、设置临时停车场等多种方式，有效增加机动车泊位，保障基本停车需求。

初步挖潜方案（100 处）。根据中心城区四个街道机动车泊位缺口、土地开发强度、区域现状条件、规划用地情况、大数据分析等，初步制定了中心城区停车挖潜扩容方案，共新增 100 处潜力停车设施点，其中含 82 处立体停车场，12 处平面停车场，6 处地下停车场，预期提供约 52042 个泊位。

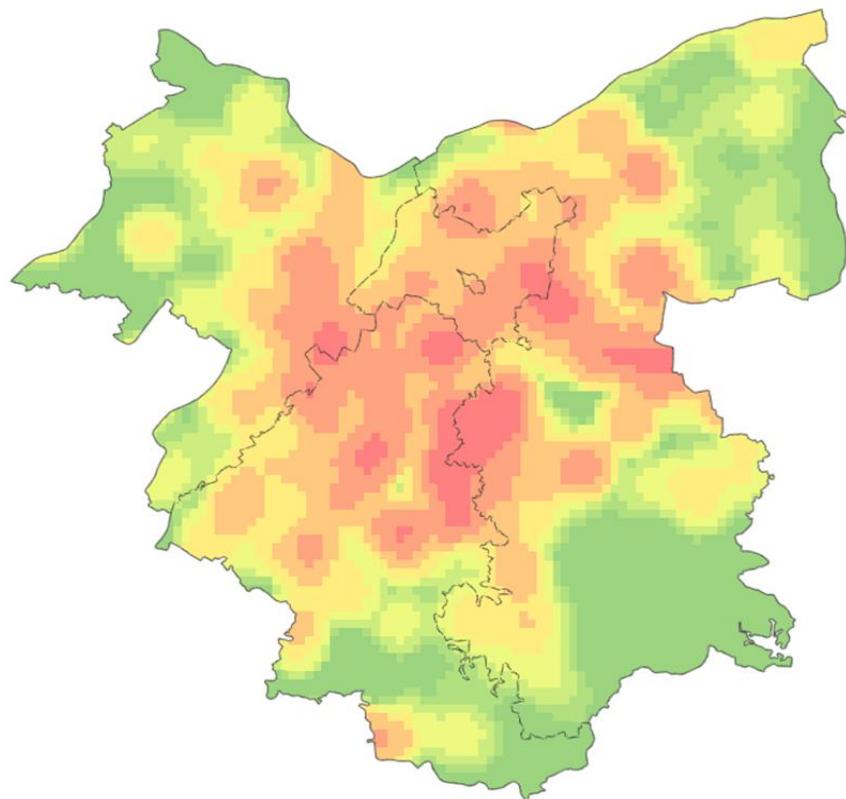


图 62 中心城区停车热力图

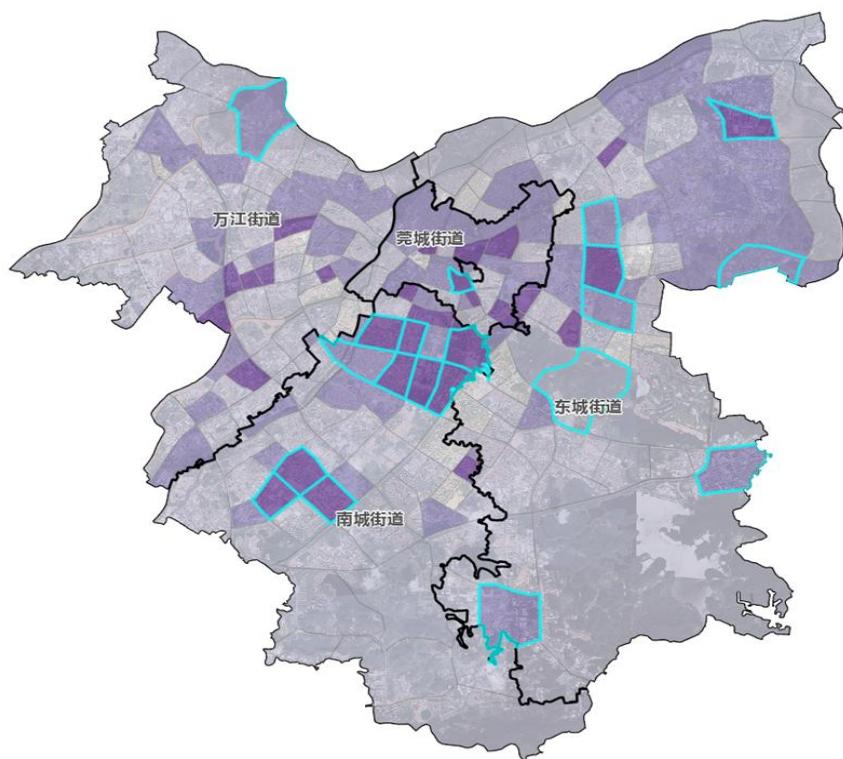


图 63 中心城区停车供需差图

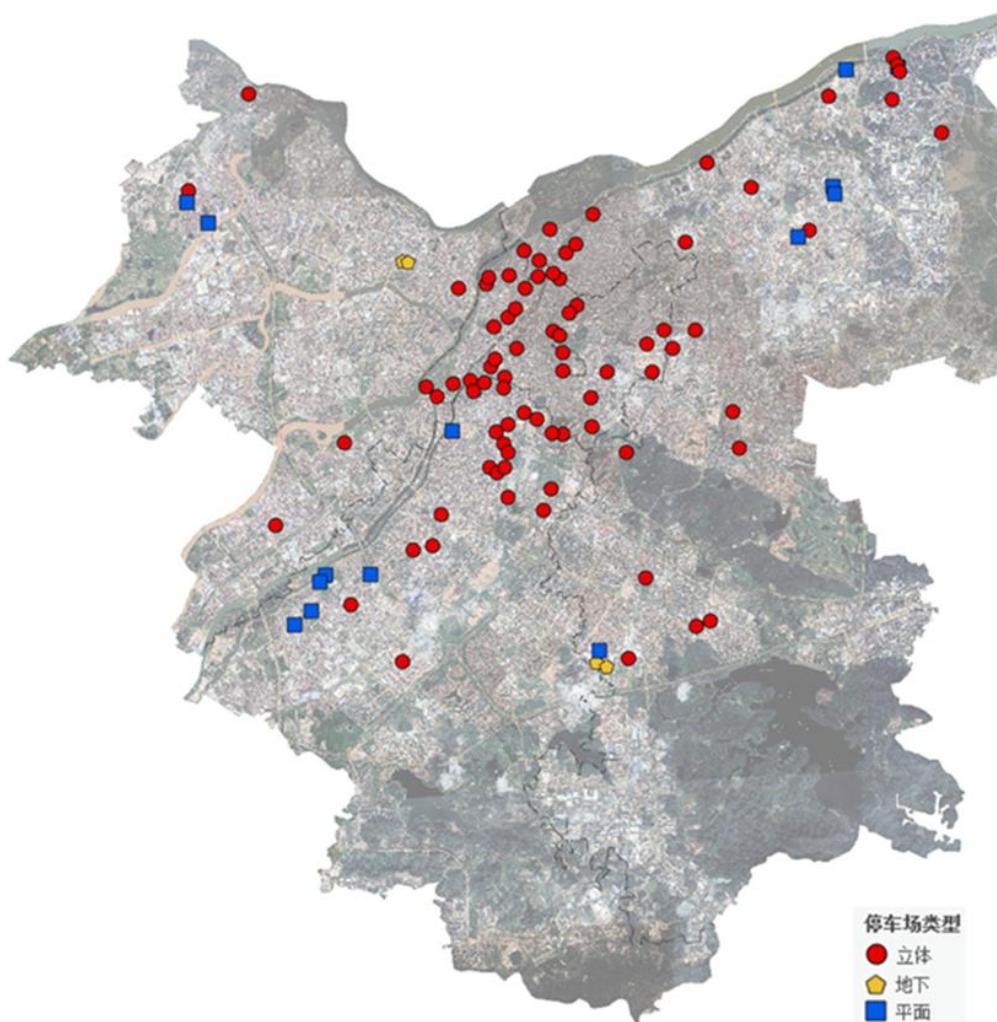


图 64 中心城区挖潜扩容初步方案分布图

校核后挖潜方案（38 处）。经中心城区各街道对初步方案的规划权属、可实施性、建设形式及建设计划等信息进行核实比对后，莞城、东城、南城、万江近期分别拟建设公共停车场 8、8、8、14 个，供应机动车泊位分别 1964、3131、7505、3502 个，共拟建设 38 个停车场、供应机动车泊位 16102 个。

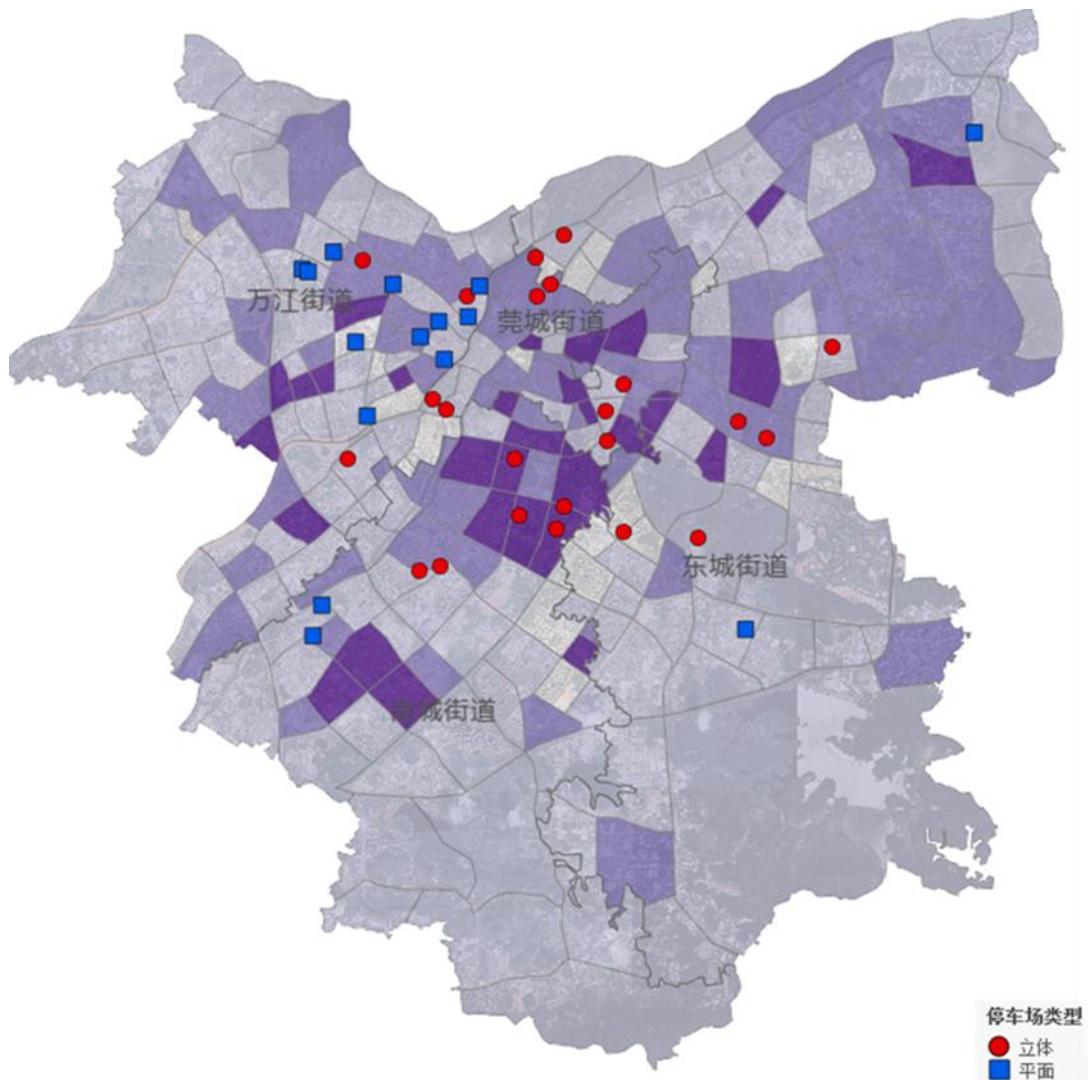


图 65 中心城区近期停车设施供给分布图

南城街道 (8 处)。初步筛选 25 处公共停车场, 含 19 处立体停车场, 6 处平面停车场, 共提供 15940 个泊位。经征求南城街道意见后, 近期保留 8 处潜力设施点作为近期挖潜扩容方案, 含 6 处立体停车场、2 处平面停车场, 拟供应机动车泊位 7505 个。

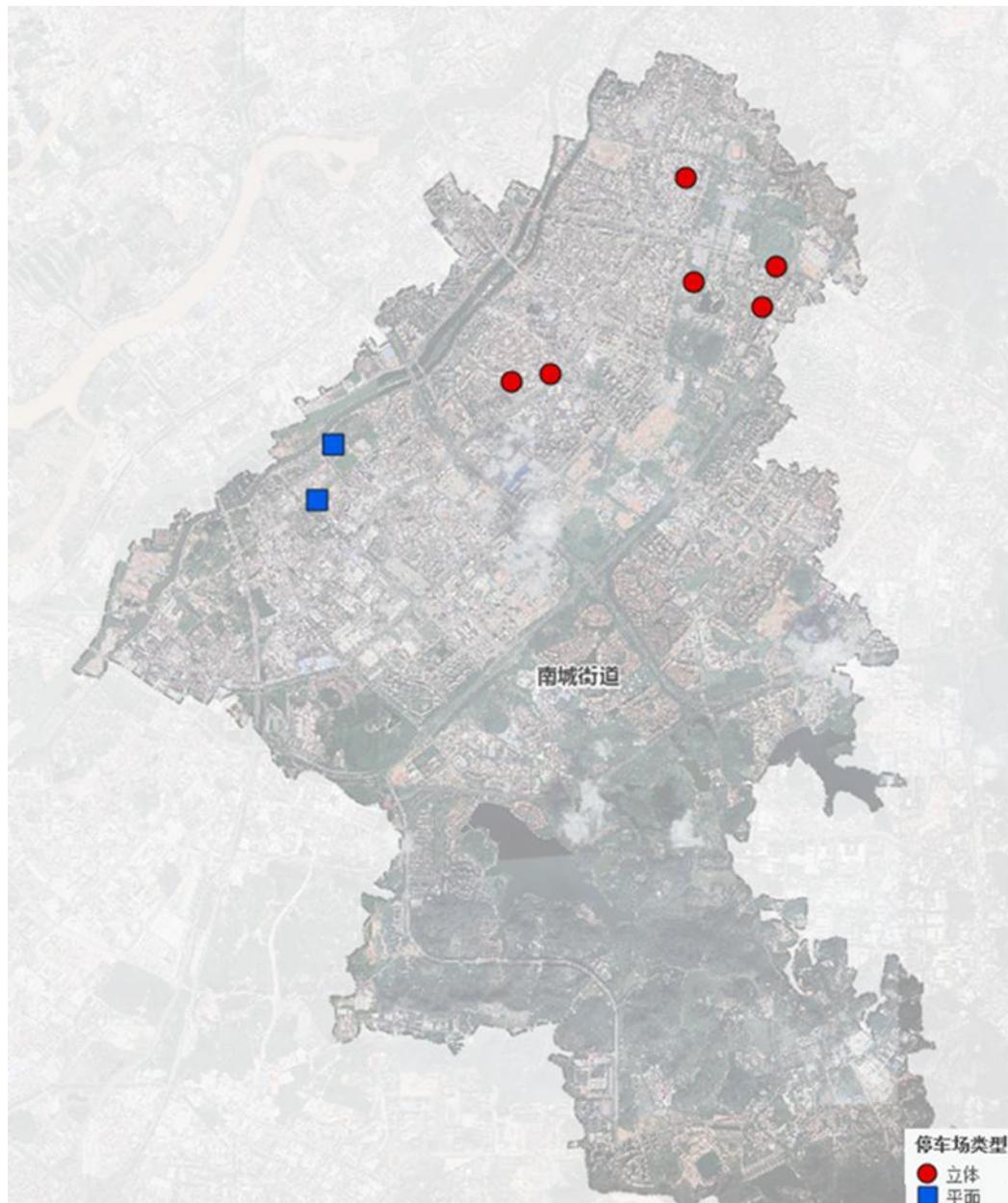


图 66 南城街道近期停车设施供给分布图

表 26 天安数码城停车场

  			
详细信息			
具体位置	天安数码城	总规情况	M0 新型产业用地
设施性质建议	临时性	控规情况	M1 一类工业用地
停车场类型	平面停车场	土规情况	建设用地
现状情况	空地	更新单元	---

表 27 特斯拉公司南停车场

  			
详细信息			
具体位置	特斯拉公司南侧	总规情况	R2 住房用地
设施性质建议	临时性	控规情况	G11 公园用地
停车场类型	平面停车场	土规情况	建设用地
现状情况	空地	更新单元	---

表 28 新基路-莞太路停车场

  			
详细信息			
具体位置	新基路-莞太路路口侧	总规情况	R 居住用地
设施性质建议	永久性	控规情况	R5 商业混合用地
停车场类型	立体停车场	土规情况	建设用地
现状情况	平面停车场	更新单元	---

表 29 新基地科技创业产业园停车场

  			
详细信息			
具体位置	新基地科技创业产业园	总规情况	B1 商业用地
设施性质建议	永久性	控规情况	C2 商业金融业用地
停车场类型	立体停车场	土规情况	建设用地
现状情况	平面停车场	更新单元	---

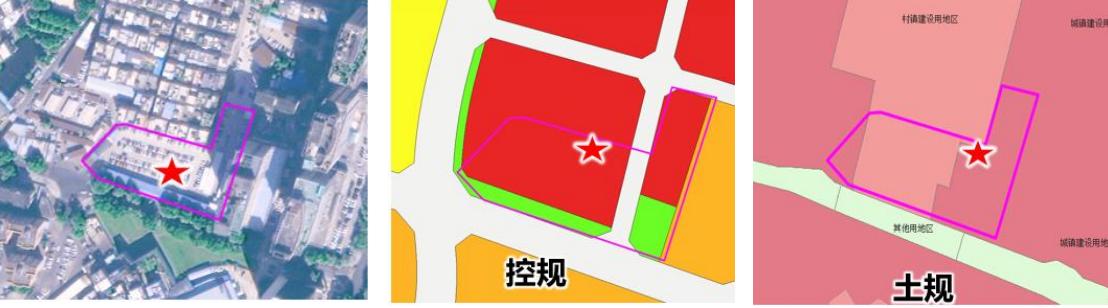
表 30 曙光北路旁停车场

  			
详细信息			
具体位置	曙光北路旁	总规情况	B 商业服务业设施用地
设施性质建议	永久性	控规情况	S3 社会停车场库用地
停车场类型	立体停车场	土规情况	建设用地
现状情况	平面停车场	更新单元	---

表 31 玉兰大剧院停车场

  			
详细信息			
具体位置	玉兰大剧院	总规情况	A2 建设用地
设施性质建议	永久性	控规情况	C3 文化娱乐用地
停车场类型	立体停车场	土规情况	建设用地
现状情况	平面停车场	更新单元	---

表 32 胜和花市停车场



详细信息			
具体位置	金朗路北侧	总规情况	B1 商业用地
设施性质建议	永久性	控规情况	C2 商业金融业用地
停车场类型	立体停车场	土规情况	建设用地
现状情况	平面停车场	更新单元	---

表 33 新城停车场



详细信息			
具体位置	曙光路东侧	总规情况	R2 二类居住用地
设施性质建议	永久性	控规情况	G1 公共绿地
停车场类型	立体停车场	土规情况	建设用地
现状情况	平面停车场	更新单元	---

莞城街道（8处）。初步筛选31处公共停车场，均为立体停车场，共提供8145个泊位。经征求莞城街道意见后，近期保留8处潜力设施点作为近期挖潜扩容方案，设施点均

为立体停车场，拟供应机动车泊位 1964 个。

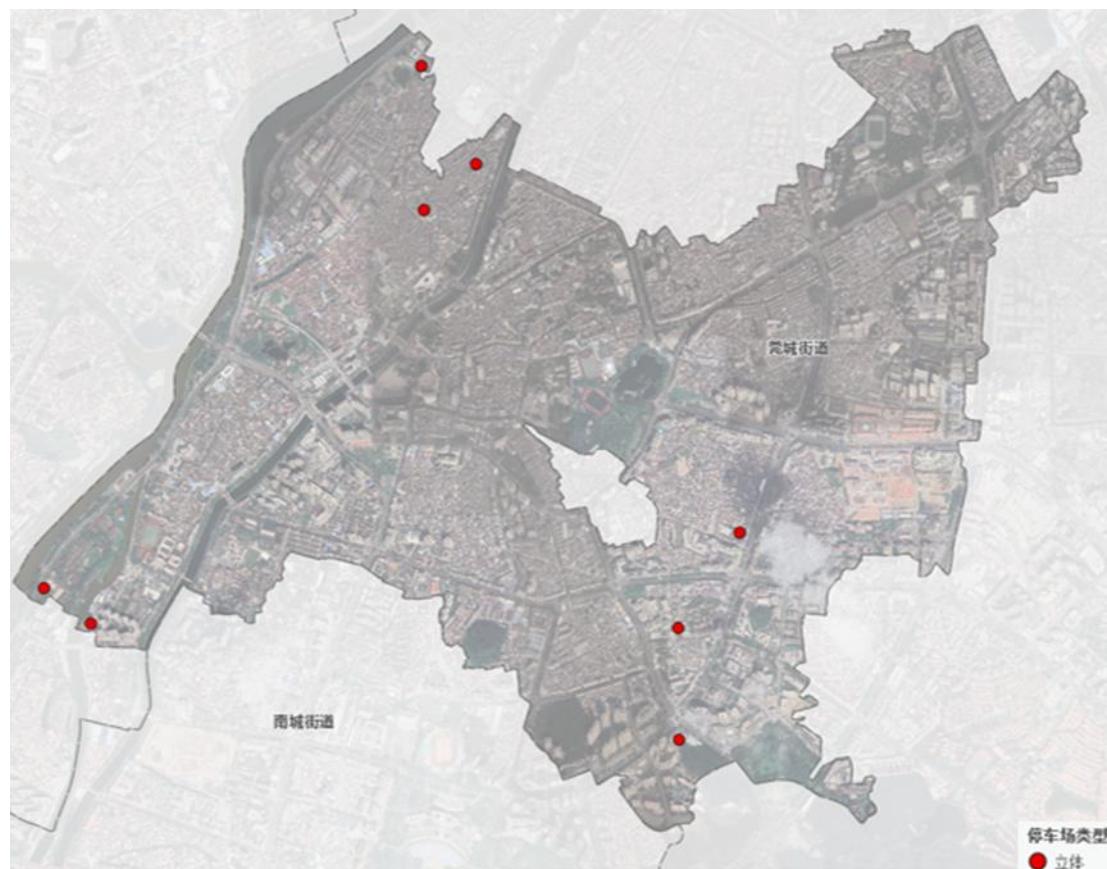


图 67 莞城街道近期停车设施供给分布图

表 34 沙地塘停车场

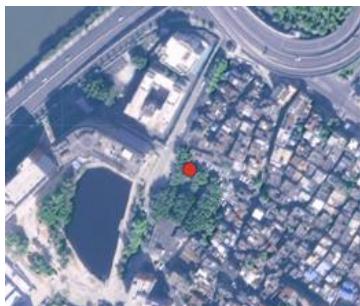
  			
详细信息			
具体位置	沙地塘街	总规情况	A5 医疗用地
设施性质建议	临时性	控规情况	C5 医疗卫生用地
停车场类型	立体停车场	土规情况	建设用地
现状情况	地面停车	更新单元	---

表 35 鲤鱼洲文创园停车场

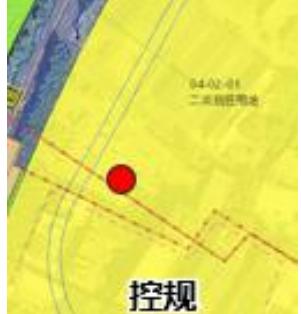
			
详细信息			
具体位置	鲤鱼洲文创园停车场	总规情况	R2 二类居住用地
设施性质建议	永久性	控规情况	R2 二类居住用地
停车场类型	立体停车场	土规情况	建设用地
现状情况	地面停车场	更新单元	---

表 36 工农 8 号创意园停车场

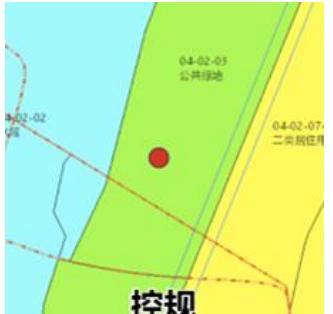
			
详细信息			
具体位置	工农 8 号创意园	总规情况	R2 二类居住用地
设施性质建议	永久性	控规情况	G1 公共绿地
停车场类型	立体停车场	土规情况	建设用地
现状情况	地面停车场	更新单元	---

表 37 丽景新村停车场



详细信息			
具体位置	兴隆街南侧	总规情况	R2 二类居住用地
设施性质建议	临时性	控规情况	R2 二类居住用地
停车场类型	立体停车场	土规情况	建设用地
现状情况	地面停车场	更新单元	--

表 38 光明文化产业园停车场



详细信息			
具体位置	兴隆街南侧	总规情况	B1 商业用地
设施性质建议	临时性	控规情况	G1 公共绿地
停车场类型	立体停车场	土规情况	建设用地
现状情况	地面停车场	更新单元	--

表 39 浩宇大厦停车场



详细信息			
具体位置	浩宇大厦后面	总规情况	A1 建设用地
设施性质建议	临时性	控规情况	C2 商业金融业用地
停车场类型	立体停车场	土规情况	建设用地
现状情况	地面停车场	更新单元	--

表 40 东莞商会大厦



详细信息			
具体位置	合和街北侧	总规情况	R2 二类居住用地
设施性质建议	临时性	控规情况	C5 医疗用地
停车场类型	立体停车场	土规情况	建设用地
现状情况	地面停车场	更新单元	--

表 41 中国电信停车场



详细信息			
具体位置	大兴路	总规情况	U1 供电用地
设施性质建议	临时性	控规情况	G1 公共绿地
停车场类型	立体停车场	土规情况	建设用地
现状情况	地面停车场	更新单元	--

东城街道（8处）。初步筛选35处公共停车场，含27处立体停车场，4处地下停车场，4处平面停车场，共提供20374个泊位。经征求东城街道意见后，近期保留8处潜力设施点作为近期挖潜扩容方案，含6处立体停车场、2处平面停车场，拟供应机动车泊位3131个。

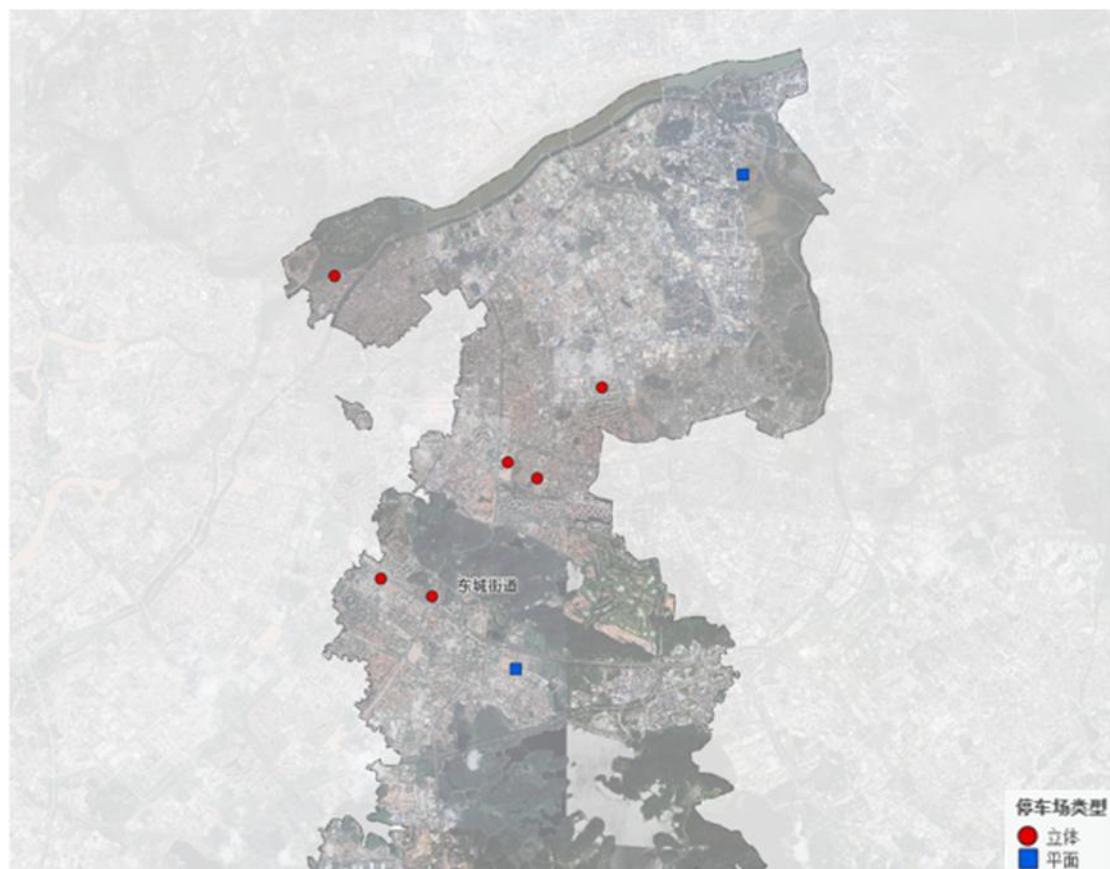


图 68 东城街道近期停车设施供给分布图

表 42 小塘路停车场

	无控规		土规																
详细信息 <table border="1"> <tbody> <tr> <td>具体位置</td> <td>小塘路东侧</td> <td>总规情况</td> <td>H14 村庄建设用地</td> </tr> <tr> <td>设施性质建议</td> <td>临时性</td> <td>控规情况</td> <td>--</td> </tr> <tr> <td>停车场类型</td> <td>平面停车场</td> <td>土规情况</td> <td>建设用地</td> </tr> <tr> <td>现状情况</td> <td>空地</td> <td>更新单元</td> <td>--</td> </tr> </tbody> </table>				具体位置	小塘路东侧	总规情况	H14 村庄建设用地	设施性质建议	临时性	控规情况	--	停车场类型	平面停车场	土规情况	建设用地	现状情况	空地	更新单元	--
具体位置	小塘路东侧	总规情况	H14 村庄建设用地																
设施性质建议	临时性	控规情况	--																
停车场类型	平面停车场	土规情况	建设用地																
现状情况	空地	更新单元	--																

表 43 金树路停车场



详细信息			
具体位置	金树路西侧	总规情况	二类居住用地（R2）
设施性质建议	临时性	控规情况	二类居住用地（R2）
停车场类型	立体停车场	土规情况	城镇建设用地
现状情况	平面停车场	更新单元	--

表 44 体育公园停车场



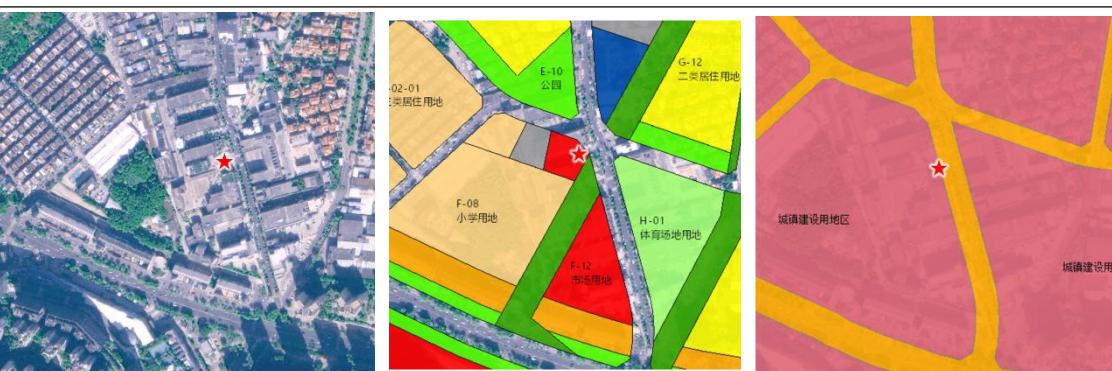
详细信息			
具体位置	新源路东侧	总规情况	体育用地（A4）
设施性质建议	临时性	控规情况	二类居住用地（R2）
停车场类型	立体停车场	土规情况	城镇建设用地
现状情况	平面停车场	更新单元	--

表 45 东华医院停车场



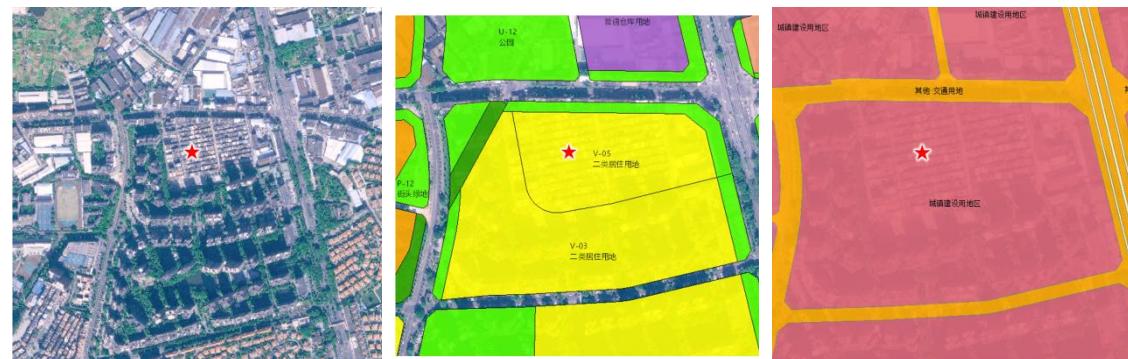
详细信息			
具体位置	东和路西侧	总规情况	商务用地 (B2)
设施性质建议	临时性	控规情况	旅馆业用地 (C25)
停车场类型	立体停车场	土规情况	城镇建设用地
现状情况	平面停车场	更新单元	--

表 46 33 小镇停车场



详细信息			
具体位置	鸟石岗工业路西侧	总规情况	二类居住用地 (R2)
设施性质建议	临时性	控规情况	医院用地 (C51)
停车场类型	立体停车场	土规情况	城镇建设用地
现状情况	平面停车场	更新单元	--

表 47 山下停车场



详细信息			
具体位置	莞温路南侧	总规情况	二类居住用地 (R2)
设施性质建议	临时性	控规情况	二类居住用地 (R2)
停车场类型	立体停车场	土规情况	城镇建设用地
现状情况	平面停车场	更新单元	--

表 48 东江大道停车场



详细信息			
具体位置	东江大道南侧	总规情况	R2 二类居住用地
设施性质建议	临时性	控规情况	--
停车场类型	立体停车场	土规情况	建设用地
现状情况	地面停车场	更新单元	--

表 49 光明路停车场



详细信息			
具体位置	光明新村一路北侧	总规情况	二类居住用地 (R2)
设施性质建议	临时性	控规情况	二类居住用地 (R2)
停车场类型	立体停车场	土规情况	城镇建设用地
现状情况	平面停车场	更新单元	--

万江街道（14处）。初步筛选9处公共停车场，含5处立体停车场，2处地面停车场，2处地下停车场，共提供7583个泊位。经征求万江街道意见后，保留其中2处、新增12处，近期共规划14处潜力设施点作为近期挖潜扩容方案，含3处立体停车场、11处平面停车场，拟供应机动车泊位3502个。

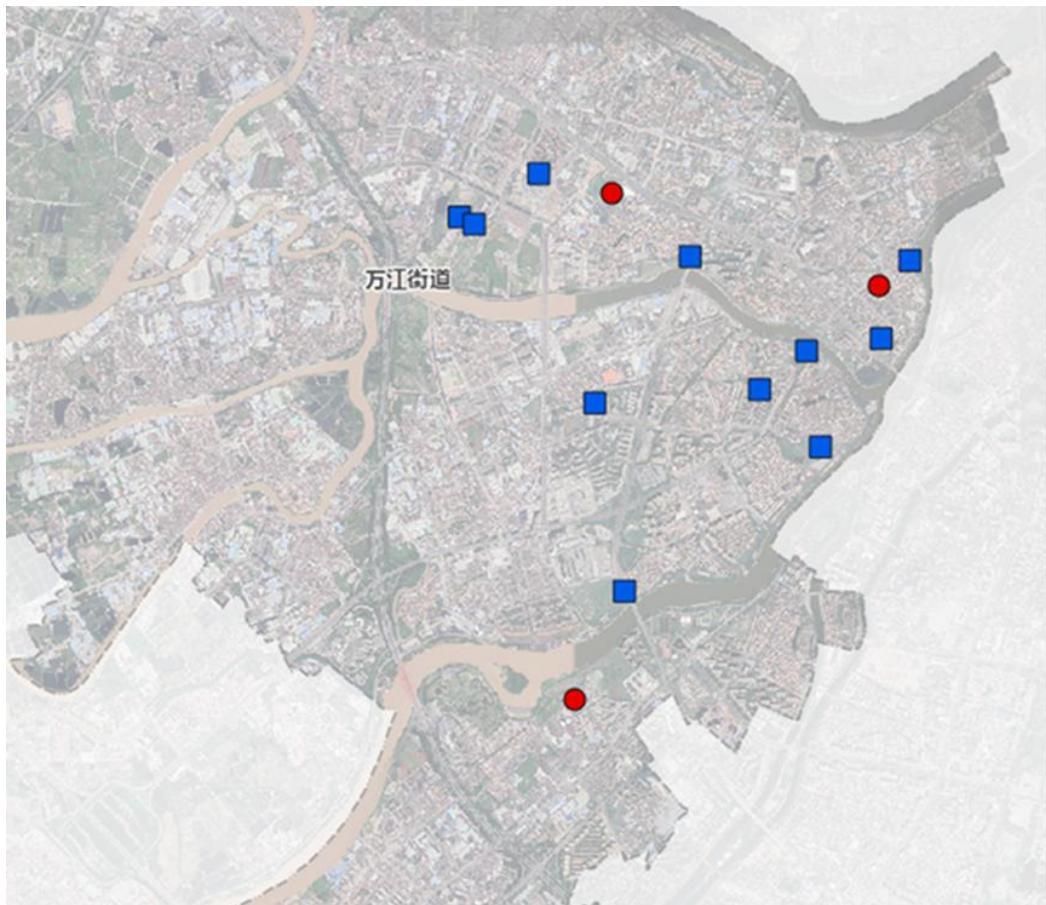


图 69 万江街道近期停车设施供给分布图

表 50 万江街道珑远翠珑湾旁地块一停车场

详细信息

具体位置	珑远翠珑湾北侧社会停车场库用地	总规情况	B1 商业用地
设施性质建议	永久性	控规情况	S3 社会停车场库用地
停车场类型	空地	土规情况	建设用地
现状情况	地面停车场	更新单元	---

表 51 万江街道珑远翠珑湾旁地块二停车场



详细信息			
具体位置	珑远翠珑湾北侧公共绿地	总规情况	B1 商业用地
设施性质建议	永久性	控规情况	G1 公共绿地
停车场类型	地面停车场	土规情况	建设用地
现状情况	空地	更新单元	---

表 52 万江金地艺境小区门口停车场



详细信息			
具体位置	悦江路南侧	总规情况	R2 二类居住用地
设施性质建议	永久性	控规情况	R2 二类居住用地
停车场类型	地面停车场	土规情况	建设用地
现状情况	空地	更新单元	---

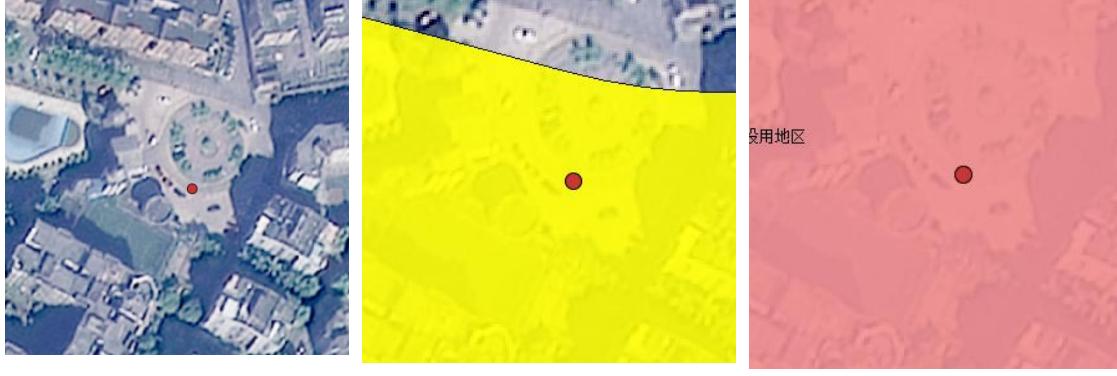
表 53 万江渔歌广场停车场

详细信息			
具体位置	万江街道法治文化主题公园西侧近民房一侧绿地	总规情况	E1 水域
设施性质建议	永久性	控规情况	G1 公共绿地
停车场类型	生态式停车场	土规情况	村建设用地
现状情况	空地	更新单元	---

表 54 万江大连塘社区停车场

详细信息			
具体位置	金联路北侧	总规情况	R2 二类居住用地
设施性质建议	永久性	控规情况	C3 文化娱乐用地
停车场类型	地面停车场	土规情况	建设用地
现状情况	广场	更新单元	---

表 55 万江金泰社区江滨花园旁停车场



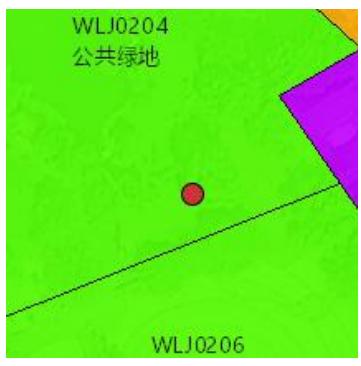
详细信息			
具体位置	江滨花园北	总规情况	R2 二类居住用地
设施性质建议	永久性	控规情况	R2 二类居住用地
停车场类型	地面停车场	土规情况	村建设用地
现状情况	广场	更新单元	---

表 56 万江金泰社区周屋基停车场



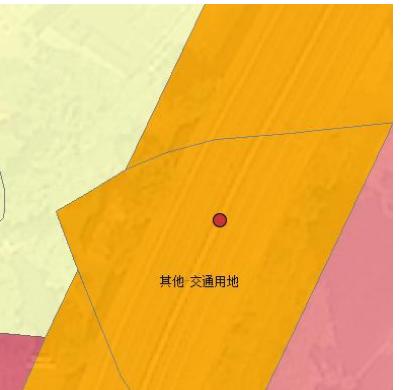
详细信息			
具体位置	金泰社区办公楼	总规情况	R2 居住用地
设施性质建议	永久性	控规情况	C1 行政办公用地
停车场类型	地面停车场	土规情况	其他特殊用地
现状情况	办公用地	更新单元	---

表 57 江都公园停车场


详细信息			
具体位置	万江公园	总规情况	G1 公共绿地
设施性质建议	永久性	控规情况	G1 公共绿地
停车场类型	地面停车场	土规情况	林业用地
现状情况	广场用地	更新单元	---

表 58 蓬庙桥停车场

详细信息			
具体位置	万高路	总规情况	无
设施性质建议	永久性	控规情况	无
停车场类型	地面停车场	土规情况	交通用地
现状情况	道路	更新单元	---

表 59 江滨桥停车场

详细信息			
具体位置	泰新路	总规情况	无
设施性质建议	永久性	控规情况	无
停车场类型	地面停车场	土规情况	交通用地
现状情况	道路	更新单元	---

表 60 万江区塘溪路机械式立体车库

详细信息			
具体位置	胜利路西侧	总规情况	R2 二类居住用地
设施性质建议	永久性	控规情况	R3 三类居住用地
停车场类型	立体停车楼	土规情况	村建设用地
现状情况	地面停车场	更新单元	---

表 61 万江人民医院机械式立体停车库



详细信息			
具体位置	东莞市万江人民医院	总规情况	A5 医疗卫生用地
设施性质建议	永久性	控规情况	C51 医院用地
停车场类型	立体停车楼	土规情况	建设用地
现状情况	地面停车场	更新单元	---

表 62 万江区万福路机械式立体停车库



详细信息			
具体位置	东堤路西侧	总规情况	A33 中小学用地
设施性质建议	永久性	控规情况	R62 小学用地
停车场类型	立体停车楼	土规情况	村建设用地
现状情况	地面停车场	更新单元	---

表 63 曲海桥底停车场



详细信息			
具体位置	海宁二路	总规情况	无
设施性质建议	永久性	控规情况	无
停车场类型	地面停车场	土规情况	交通用地
现状情况	道路	更新单元	---

此外，高埗、石碣近期分别建设4、2处，结合前述中心城区四个街道近期挖潜停车场38处，则中心城区近期共拟建设44个停车场、供应机动车泊位18123个。城区片区各镇街近期拟供应机动车泊位情况如下图和表。

表 64 城区片区近期拟供应公共停车泊位一览表

镇街名称	拟建停车场/个	拟供应泊位/个	近期建设要求/个	是否满足要求
东城街道	8	3131	3600	否
高埗镇	4	1930	2700	否
莞城街道	8	1964	2400	否
南城街道	8	7505	3300	是
石碣镇	2	91	1500	否
万江街道	14	3502	3000	是
合计	44	18123	16500	是

备注：1、近期要求根据《东莞市道路交通综合整治行动五年工作任务书》(2023.2)确定。

2、近期拟建停车供应泊位数不满足近期建设要求的镇街（园区），须在本级政府停车专项规划中进一步深化研究，直至满足近期建设要求。

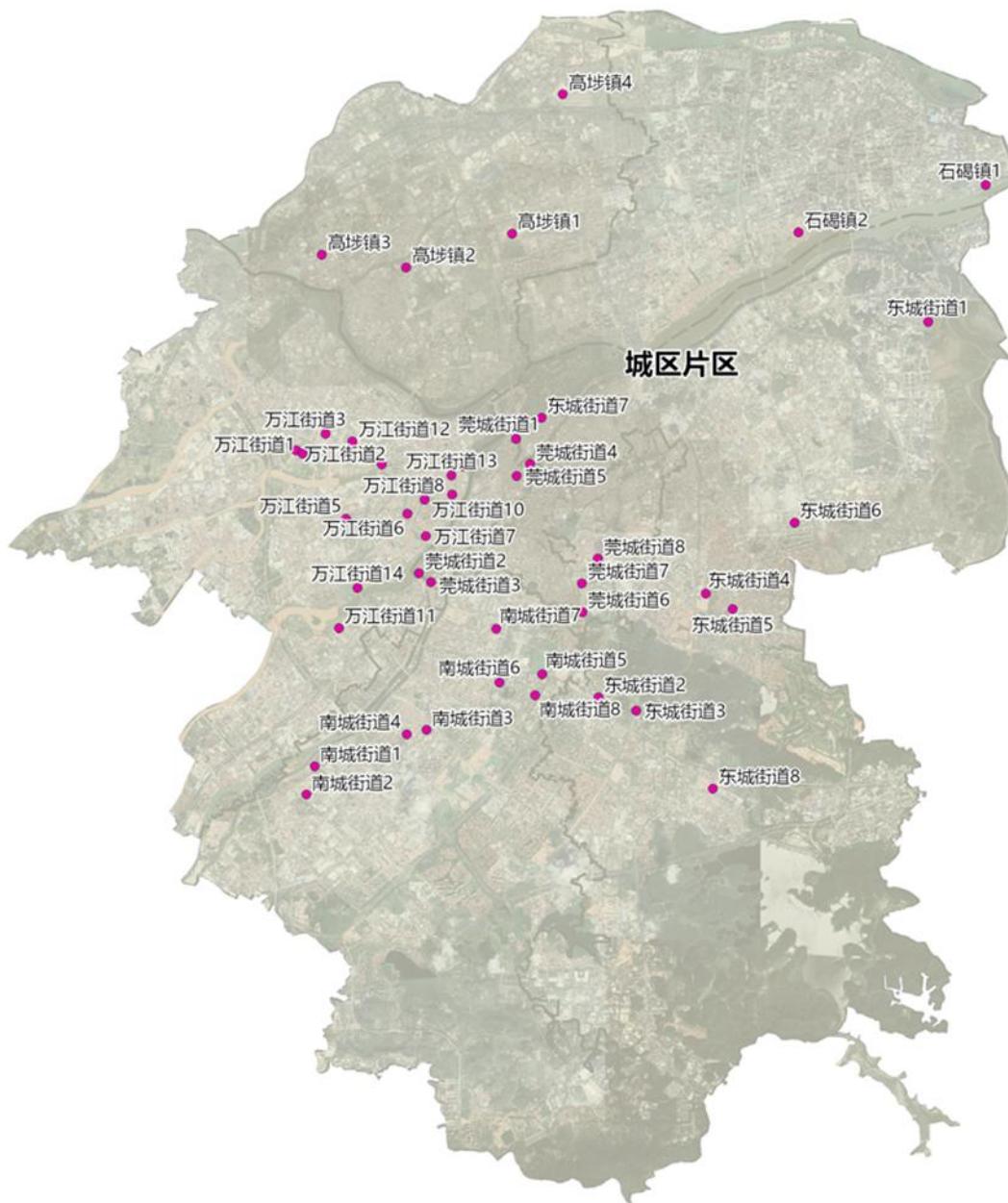


图 70 城区片区近期拟建公共停车场布局图

表 65 城区片区近期拟建设公共停车场信息表

东城街道				
序号	停车场位置	面积 /m ²	建设形式	近期拟供应泊位数/个
1	小塘路东侧停车场	/	地面停车场式	106
2	金树路停车场	/	机械式立体停车楼	345
3	体育公园停车场	/	机械式立体停车楼	600
4	东华医院停车场	/	机械式立体停车楼	372

5	33 小镇停车场	/	机械式立体停车楼	600
6	冚下停车场	/	建筑物式立体停车楼	650
7	东江大道南侧停车场	/	建筑物式立体停车楼	258
8	光明新村一路停车场	/	地面停车场式	200
高埗镇				
序号	停车场位置	面积 /m ²	建设形式	近期拟供应泊位数/个
1	高埗科创中心大厦停车场	10481	地面与地下停车场	590
2	高埗政务中心停车场	46888	地面停车场	290
3	欧邓村立体停车楼	6600	立体停车楼	850
4	百茂物流城公共停车场	4968	地面停车场	200
莞城街道				
序号	停车场位置	面积 /m ²	建设形式	近期拟供应泊位数/个
1	沙地塘立体停车场	3000	机械式立体停车楼	330
2	鳒鱼洲文创园停车场	5600	机械式立体停车楼	320
3	工农 8 号创意园停车场	/	机械式立体停车楼	72
4	丽景新村立体停车场	1200	机械式立体停车楼	200
5	光明文化产业园立体停车场	1350	机械式立体停车楼	240
6	浩宇大厦立体停车场	1500	机械式立体停车楼	144
7	东莞商会大厦立体停车场	2800	机械式立体停车楼	429
8	大兴路中国电信立体停车场	1750	机械式立体停车楼	229
南城街道				
序号	停车场位置	面积 /m ²	建设形式	近期拟供应泊位数/个
1	天安数码	/	地面停车场	870
2	特斯拉公司后地	/	地面停车场	1200
3	新基路-莞太路路口	/	机械式立体停车楼	200
4	新基地科技创业产业园	/	机械式立体停车楼	1200
5	曙光北路旁停车场	/	机械式立体停车楼	500
6	玉兰大剧院	/	机械式立体停车楼	2200
7	胜和花市停车场	/	机械式立体停车楼	955
8	新城停车场（阳光路中心幼儿园）	/	机械式立体停车楼	380
石碣镇				
序号	停车场位置	面积 /m ²	建设形式	近期拟供应泊位数/个
1	滨江东路五巷	800	地面停车场、平行式	11
2	原二村停车场内(同联路一品美食城旁边)	3000	地面停车场	80
万江街道				

序号	停车场位置	面积 /m ²	建设形式	近期拟供应泊位数/个
1	万江街道珑远翠珑湾旁地块一	/	地面停车场式	384
2	万江街道珑远翠珑湾旁地块二	/	地面停车场式	177
3	万江金地艺境小区门口停车场	/	地面停车场式	580
4	万江渔歌广场停车场	/	地面停车场式	185
5	万江大莲塘社区停车场	/	地面停车场式	292
6	金泰社区江滨花园旁停车场	/	地面停车场式	238
7	金泰社区办公楼旁停车场	/	地面停车场式	384
8	江都公园停车场	/	地面停车场式	100
9	蓬庙桥停车场	/	地面停车场式	50
10	江滨桥停车场	/	地面停车场式	50
11	万江区塘溪路机械式立体停车库	/	机械式立体停车楼	338
12	万江人民医院机械式立体停车库	/	机械式立体停车楼	224
13	万江区万福路机械式立体停车库	/	机械式立体停车楼	350
14	曲海桥底停车场	/	地面停车场式	150

（2）松山湖片区

松山湖（生态园）、茶山、寮步、大朗、大岭山、石龙、石排近期共拟建设 105 个停车场，供应机动车泊位 26277 个。

表 66 松山湖片区近期拟供应公共停车泊位一览表

镇街名称	拟建停车场/个	拟供应泊位/个	近期建设要求/个	是否满足要求
茶山镇	10	2795	2700	是
大朗镇	26	9227	3600	是
大岭山镇	14	1959	2700	否
寮步镇	7	3166	3600	否
石龙镇	16	2899	1500	是
石排镇	26	4329	2700	是
松山湖	6	1902	1800	是
合计	105	26277	18600	是

备注：1、近期要求根据《东莞市道路交通综合整治行动五年工作任务书》(2023.2)确定。

2、近期拟建停车供应泊位数不满足近期建设要求的镇街（园区），须在本级政府停车专项规划中进一步深化研究，直至满足近期建设要求。

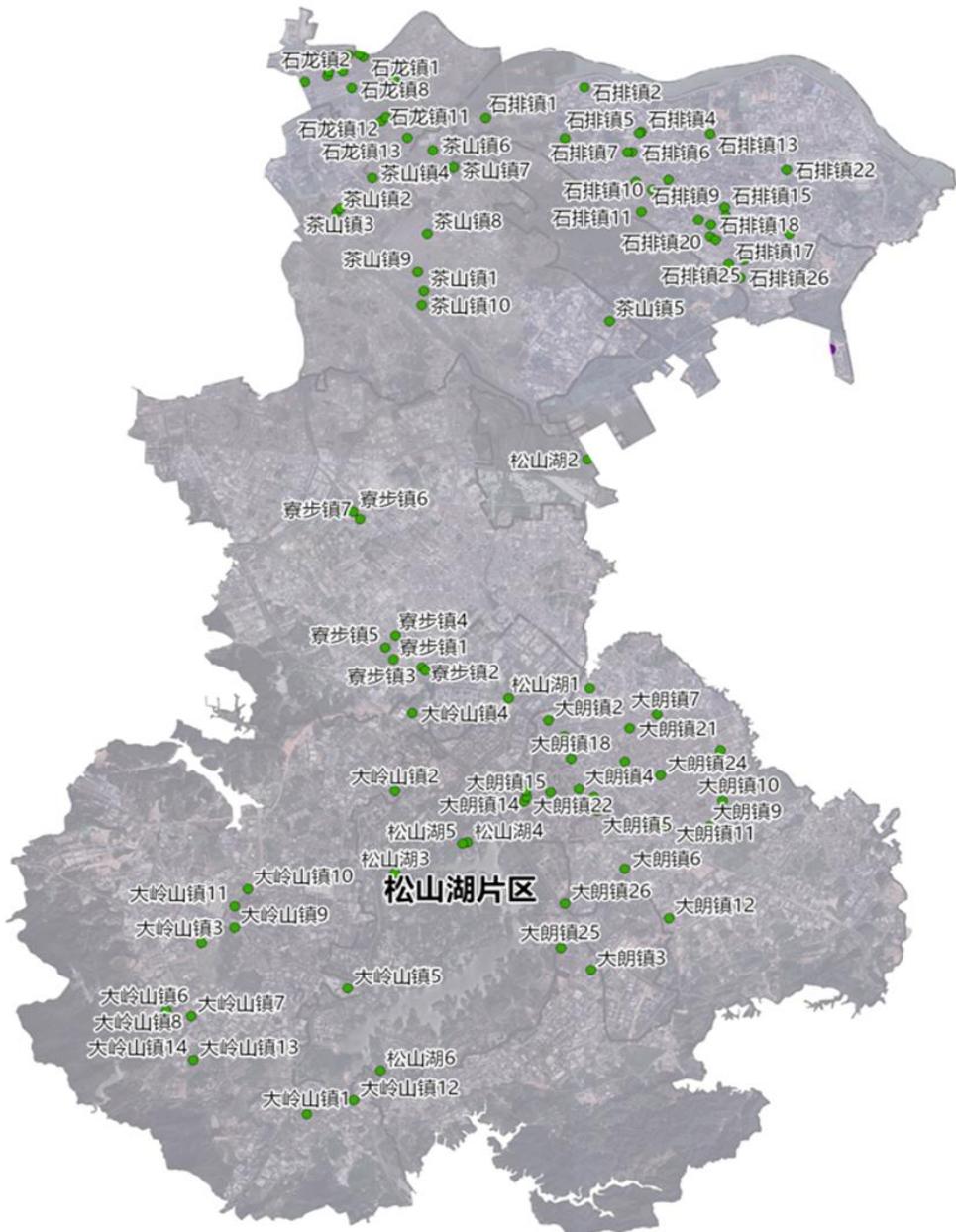


图 71 松山湖片区近期拟建公共停车场布局图

表 67 松山湖片区近期拟建设公共停车场信息表

茶山镇				
序号	停车场位置	面积/m ²	建设形式	近期拟供应泊位数/个
1	上元小学停车场（规划 2 号）	2926	地面停车场	106

2	横江村坑口停车场（规划3号）	1278	地面停车场	48
3	横江村坑口停车场（规划4号）	1567	地面停车场	50
4	横江村棠里远期停车场1号	7348	地面停车场	240
5	超朗村远期停车场2号	360	地面停车场	10
6	辰景路南侧	3035	立体三层停车楼	260
7	月湖路-十五号路交叉口东南侧	12456	立体三层停车楼	1067
8	茶兴路北侧	7611	立体三层停车楼	652
9	罗山街西侧	2260	立体三层停车楼	193
10	上元稻田公园南侧	1975	立体三层停车楼	169

大朗镇

序号	停车场位置	面积/m ²	建设形式	近期拟供应泊位数/个
1	富康路汽车站对面	5400	地面停车场	210
2	康丰路-下彭路东北侧	2800	立体停车楼	400
3	黄金湖一路北侧	4800	地面停车场	190
4	佛新居委会前	5000	立体停车楼	700
5	明上居对面驾校空地	6700	地面停车场	268
6	洋坑塘村景富西路86号	2660	立体停车楼	300
7	豪华酒店后面	2650	立体停车楼	300
8	大井头社区宏育东路隧道口旁	8997	生态停车场	134
9	深兴路停车场	3000	立体停车楼	240
10	渔苗场停车场二期	4500	地面停车场	180
11	升平北路圣堂花园对面	1000	机械式立体停车楼	200
12	较椅围	5000	地下停车场	150
13	新民小学对面	4000	地面停车场	160
14	体育公园左侧	3500	地面停车场	140
15	新市场对面	3300	地面停车场	132
16	佛子凹村马鬃岭脚下停车场	12000	地面停车场	300
17	黎贝岭综合市场	3706	地面停车场	150
18	松湖朗悦后面	17700	地面停车场	708
19	长富西路183号	2812	地面停车场	480
20	松柏路市场	13300	立体	250
21	巷头富康北侧	1700	机械式立体停车楼	250
22	商业大厦隔壁	2700	机械式立体停车楼	500
23	牛过路九巷7号	9000	立体停车楼	1000
24	富华中路长塘小学旁	2249	立体停车楼	385
25	松木山体育公园北侧	5000	立体停车楼	550
26	香蜜松湖至畅园路侧	3800	立体停车楼	950

大岭山镇

序号	停车场位置	面积/m ²	建设形式	近期拟供应泊位数/个

1	杨屋第五小学旁	800	机械式	200
2	马蹄岗村振马路旁空地	3000	地面停车场	100
3	大片美长岭停车场	2790	地面停车场	93
4	大塘朗新围停车场拓斯达宿舍旁	600	地面停车场	20
5	月山村民活动中心单侧草地	5000	地面	180
6	东纵纪念馆南侧文化长廊后方 (近纵队路)	900	地面	36
7	大岭村村委会斜对面停车场	800	机械式	200
8	大岭山综合市场实总地块停车楼	1730	地面	70
9	宜富电子配件厂有限公司西侧	5000	地面	180
10	大岭山体育公园	1500	机械式	300
11	东侧空地	10500	地面	420
12	杨屋万科旁停车场	1200	地面	40
13	水朗村停车场	2000	地面	70
14	大岭山体育馆旁	1500	机械式	50
寮步镇				
序号	停车场位置	面积/m ²	建设形式	近期拟供应泊位数/个
1	文杰路停车场	5916	立体三层	887
2	峻凌电子（东莞）有限公司 1	3643	平面停车场	182
3	峻凌电子（东莞）有限公司 2	2205	立体三层	330
4	长江商标厂南停车场	5228	立体三层	784
5	缪边公园南停车场	2625	平面停车场	131
6	香市第一小学	4285	立体三层	642
7	祥富东路停车场	4212	平面停车场	210
石龙镇				
序号	停车场位置	面积/m ²	建设形式	近期拟供应泊位数/个
1	中山东 10	3850	新建/地面停车场	126
2	中山东 9	1740	新建/地面停车场	52
3	中山东 5	3850	新建/地面停车场	385
4	中山西 4	1740	新建/地面停车场	348
5	中山西 1	730	改造/地面停车场	29
6	中山西 2	1900	改造/地面停车场	76
7	人民公园对面	1690	新建/立体停车楼	68
8	林屋 3	1760	新建/地面停车场	70
9	石龙老火车站	400	改造/地面停车场	128
10	东岸大桥桥下	4102	扩容改造/地面停车场	410
11	星际湾西侧	3300	新建/地面停车场	135
12	星际湾东侧	3407	新建/地面停车场	136

13	嘉宏景峰	3212	新建/地面停车场	128
14	新维村1号停车场	200	改造/机械式停车场	60
15	新维村新维路28号新维停车楼	2224.91	改造/立体停车楼	298
16	石龙镇松山湖中心医院东侧社会公共停车场	11250	改造/地面停车场	450

石排镇

序号	停车场位置	面积/m ²	建设形式	近期拟供应泊位数/个
1	石排大道北侧大帽子文创园	15125	地面停车场	200
2	石排大道田边水吉综合市场南侧	3590	地面停车场	119
3	太和路松木庄园东南侧	904	地面停车场	30
4	李横大道祥和住宅小区西侧	508	地面停车场	16
5	李横大道祥和住宅小区西南侧	6163	地面停车场	205
6	李横路49号	4287	地面停车场	142
7	上塘路育康幼儿园南侧	1112	地面停车场	37
8	西坑路46号	3294	地面停车场	109
9	埔心莲湖路与沿河路南侧	13115	地面停车场	437
10	埔心二路344号	553	地面停车场	18
11	中心路372号	453	地面停车场	15
12	中心路崇威酒店北侧	1143	地面停车场	38
13	鸿运路与公园南路东南侧	2708	地面停车场	90
14	公园南路袁屋街3号	3679	地面停车场	122
15	石排大道198号	4350	地面停车场	145
16	里仁路128号	3200	地面停车场	106
17	工业大道与庙边王大道西南侧	6640	地面停车场	221
18	里仁路东莞遇见时尚酒店西南侧	1548	地面停车场	51
19	新村大街步月公寓北侧	767	地面停车场	25
20	庙边王大道精科大厦南侧	3445	地面停车场	114
21	工业大道东莞市石排医院东南侧	10555	地面停车场	351
22	黄家望大道75号	2267	地面停车场	75
23	工业大道14号	6535	地面停车场	217
24	工业大道8号	30230	地面停车场	1007
25	兴龙六路利屋公园北侧	6264	地面停车场	208
26	兴龙七路东侧	6958	地面停车场	231

松山湖

序号	停车场位置	面积/m ²	建设形式	近期拟供应泊位数/个
1	松山湖城轨北站AD出口停车场	11640	地面	388
2	工业横路与东发三路交叉口东北侧地块	4709	地面+机械式	312

3	锦园别墅南	9060	地面	302
4	沁园路与礼宾路交叉口东北侧地块	118237	地面+机械式	300
5	沁园路与礼宾路交叉口西南侧地块	103122	地面+机械式	300
6	青田路与朗月路交叉口西北侧地块	43228	地面+机械式	300

（3）滨海片区

长安、沙田、虎门、厚街、滨海湾新区五个镇（园区）

近期，共拟建设 55 个停车场，供应机动车泊位 13379 个。

表 68 滨海片区近期拟供应公共停车泊位一览表

镇街名称	拟建停车场/个	拟供应泊位/个	近期建设要求/个	是否满足要求
滨海湾新区	8	1643	1500	是
厚街镇	21	2209	3600	否
虎门镇	13	4778	3600	是
沙田镇	8	1099	2700	否
长安镇	5	3650	3600	是
合计	55	13379	15000	否

备注：1、近期要求根据《东莞市道路交通综合整治行动五年工作任务书》(2023.2)确定。

2、近期拟建停车供应泊位数不满足近期建设要求的镇街（园区），须在本级政府停车专项规划中进一步深化研究，直至满足近期建设要求。

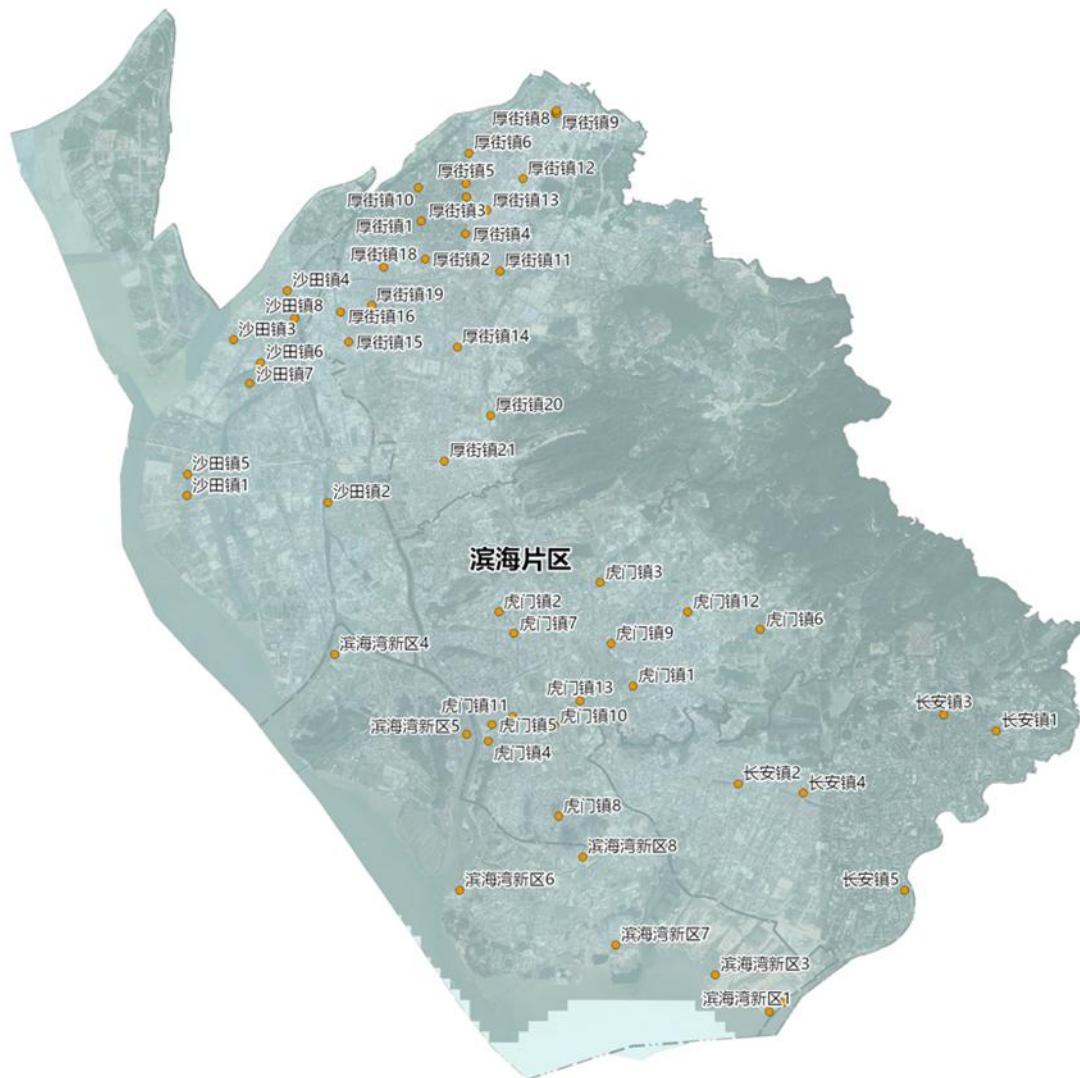


图 72 滨海片区近期拟建公共停车场布局图

表 69 滨海片区近期拟建设公共停车场信息表

滨海湾新区				
序号	停车场位置	面积/m ²	建设形式	近期拟供应泊位数/个
1	东宝公园停车场	5500	地面停车场	170
2	景观活力长廊东宝河堤段停车场	2300	地面停车场	76
3	活力长廊龙涌至苗涌段停车场 (花海里)	900	地面停车场	62
4	美的驾校西侧停车场	10288	地面停车场	343
5	景好楼东侧停车场	5747	地面停车场	192
6	长堤路西侧停车场	3960	地面停车场	300
7	信义玻璃控股有限公司南侧停车场	6000	地面停车场	200

8	东莞市捷胜学校东侧停车场	9000	地面停车场	300
厚街镇				
序号	停车场位置	面积/m ²	建设形式	近期拟供应泊位数/个
1	厚街社区大明塘综合停车场	4023	立体停车场	340
2	南环路11号停车场	6100	地面停车场	120
3	体育路建科大厦旁停车场	1500	地面停车场	50
4	省道商贸中心前门停车场	2500	地面停车场	70
5	宝屯社区体育公园西南侧停车场	3957	地面停车场	115
6	宝屯商业大楼一楼改造停车场	1754	地面停车场	45
7	陈屋广场停车场	600	地面停车场	42
8	陈屋官路停车场	4000	地面停车场	160
9	陈屋旧河粉厂停车场	1000	地面停车场	50
10	竹溪社区虹桥市场停车场升级改造	1830	地面停车场	60
11	河田三南南朗停车场	3300	地面停车场	69
12	寮厦竹园村池塘周边停车场	5700	地面停车场	70
13	厚街时光停车场（一期）	4500	地面停车场	100
14	南五社区居民活动中心项目	11800	地面停车场	90
15	家具大道220号停车场	1800	地面停车场	30
16	双岗社区广场停车场	8000	地面停车场	200
17	双岗小学改造停车场	2000	地面停车场	30
18	广园东街竖巷停车场	1100	地面停车场	32
19	涌口社区南社新区富贵巷停车场	2926	地面停车场	95
20	宝塘社区鼎昊停车场	36630	地面停车场	233
21	下汴社区番莞高速厚街镇富民路段高架桥下停车场	19203	地面停车场	208
虎门镇				
序号	停车场位置	面积/m ²	建设形式	近期拟供应泊位数/个
1	大宁南坊路与南坊路六巷交汇处	1086	机械式停车场	504
2	博美村二巷1号（原博美小学）	4069	立体停车楼	400
3	赤岗路83号	3045	立体停车楼	200
4	新湾建设路与富民路交叉口西北100米（新湾球场地块）	5873	立体停车楼	200
5	金洲海运一路海尚风景西侧（海运停车场地块）	4080	立体停车楼	400
6	怀德水巷新区4巷	7000	地面停车场	300
7	博涌王屋官涌路8号东侧	3668	机械式停车场	204
8	南栅富民路西头市场东侧	18500	地面停车场	200

9	北栅凤兴三路与商区路交汇处西南侧	3600	立体停车楼	200
10	金洲梁屋球场路16号东侧	13168	立体停车楼	750
11	金洲河堤路二巷34号	10487	立体停车楼	780
12	怀德怀北路与大新路交汇处东南侧	3140	立体停车楼	200
13	小捷滘捷东路4号	14482	地面停车场	440
沙田镇				
序号	停车场位置	面积/m ²	建设形式	近期拟供应泊位数/个
1	沙田镇进港中路环湖公园南侧	6900	地面停车场	276
2	沙田镇义沙村六和小组停车场	2600	地面停车场	105
3	沙田镇阁西村泗盛小组停车场	1500	地面停车场	60
4	政府临时停车场	/	/	144
5	服务大楼停车场	/	/	186
6	沙田综合服务中心车辆临时停放点	/	/	95
7	阁西山公园停车场	/	/	174
8	沙田龙舟公园停车场	/	/	59
长安镇				
序号	停车场位置	面积/m ²	建设形式	近期拟供应泊位数/个
1	霄边社区长街131号	4629.74	平面	1370
2	厦岗社区福海路-同心路交叉口西南侧	8915	立体	900
3	锦厦社区长安图书馆西侧停车场	10954	机械	640
4	沙头社区西大街-新南街交叉口东南侧	4177	机械	500
5	新民社区新民一村篮球场西侧地块	484	平面	240

（4）东部产业园片区

常平、谢岗、东坑、桥头、企石、横沥、黄江近期共拟建设146个停车场，供应机动车泊位31733个。

表 70 东部产业园片区近期拟供应公共停车泊位一览表

镇街名称	拟建停车场/个	拟供应泊位/个	近期建设要求/个	是否满足要求
常平镇	17	2625	3600	否
东坑镇	26	5193	1500	是
横沥镇	33	12396	2700	是
黄江镇	22	3931	2700	是
企石镇	22	2238	1500	是
桥头镇	12	2700	2700	是
谢岗镇	14	2650	2700	否
合计	146	31733	17400	是

备注：1、近期要求根据《东莞市道路交通综合整治行动五年工作任务书》(2023.2)确定。

2、近期拟建停车供应泊位数不满足近期建设要求的镇街（园区），须在本级政府停车专项规划中进一步深化研究，直至满足近期建设要求。

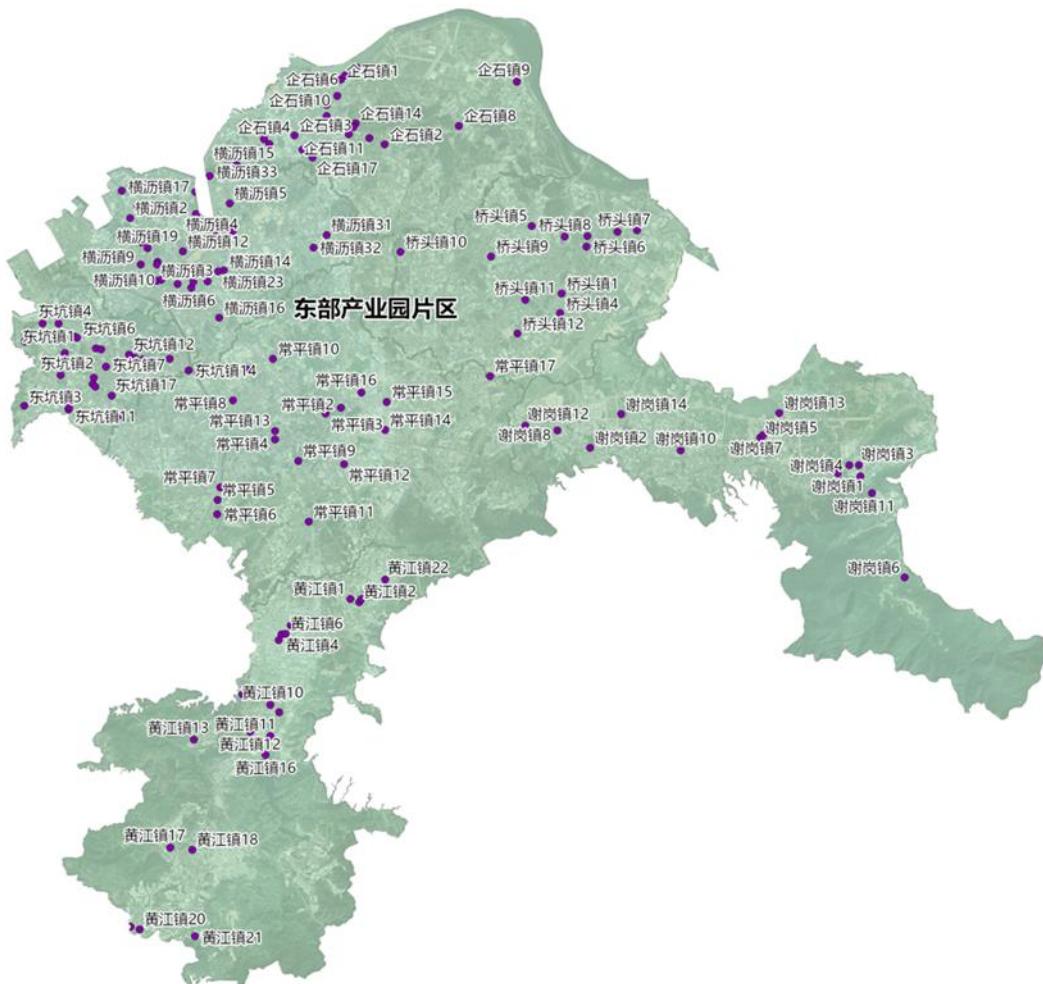


图 73 东部产业园片区近期拟建公共停车场分布图

表 71 东部产业园片区近期拟建设公共停车场信息表

常平镇				
序号	停车场位置	面积/m ²	建设形式	近期拟供 应泊位数/ 个
1	木榆刘家墩大街	220	地面停车场	40
2	丽城隐贤山庄保龄球馆对面停车场 (B1 地块)	10000	地面停车场	300
3	丽城隐贤山庄后侧地块 (常一居对面)	8300	地面停车场	240
4	常平中心幼儿园旁地块	8500	地面停车场	200
5	御富售楼中心旁地块	2500	地面停车场	60
6	常平婚姻登记处对面 1 处停车场	450	地面停车场	20
7	一河两岸 (花海) 侧对面 1 处停车场	750	地面停车场	33
8	常平镇下墟工业区	860	地面停车场	40
9	东田丽园三期西侧	3196.98	地面停车场	107
10	碧湖花园二期南侧	4233.6	地面停车场	142
11	桥沥公园西北侧	6031.82	地面停车场	202
12	黄水学校南侧	7502.63	地面停车场	251
13	汇红商厦南侧	3194.21	地面停车场	107
14	新德顺新材料公司西南侧	15652.57	地面停车场	522
15	美吉特国际住宅西侧	4487.83	地面停车场	150
16	中青联合物流公司东北侧	3183.22	地面停车场	107
17	伟园钢构南侧	3092.38	地面停车场	104
东坑镇				
序号	停车场位置	面积/m ²	建设形式	近期拟供 应泊位数/ 个
1	彭屋村办公楼	566	地下一层附 建	16
2	东坑交警大队	1173	地下一层附 建	33
3	黄麻岭办公大楼	736	地下一层附 建	21
4	东兴中路北侧	906	立体四层	103
5	顺裕大厦东南侧	748	立体四层	85
6	东坑大道北-东兴中路交叉口东 北侧	1460	立体四层	166
7	北顺中心市场	1656	立体四层	189
8	明非小苑北侧	1543	立体三层	132
9	初坑市场西侧	1620	立体三层	138
10	永生工业路北侧	848	立体四层	96
11	沿河西一路西侧	1506	地面泊位	60

12	塔岗文化广场	1828	立体三层	156
13	坑美村文化广场	1826	立体三层	156
14	东兴东路-运河路交叉口西北侧	5785	地面泊位	51
15	东坑镇黄屋社会工作服务点北侧	2070	立体三层	177
16	东坑大道中西侧	1086	立体三层停车场	93
17	东安路-骏达东路交叉口西北侧	7291	立体四层停车场	833
18	东兴东路北侧	3893	立体三层	333
19	科技路南侧	2542	立体三层	217
20	迎宾路北侧	12976	立体三层	1112
21	文阁路东侧	2151	立体三层	184
22	北门四巷西侧	1448	立体三层	124
23	东兴东路北侧	2137	立体四层	244
24	沿河东二路-百顺西一横路交叉口东南侧	1983	立体三层	169
25	沿河东二路东侧	2624	立体三层	224
26	百顺路东侧	945	立体三层	81

横沥镇

序号	停车场位置	面积/m ²	建设形式	近期拟供应泊位数/个
1	中山路 419 号	47575	地面停车场	629
2	横沥镇山厦村北环路后巷	755	地面停车场	20
3	发展中心停车场	2500	立体停车楼	400
4	碧桂园南侧停车场	25000	地面停车场	1000
5	莞盛学校停车场	25000	地面停车场	1000
6	维德路东停车场 1	13650	地下停车场	780
7	维德路东停车场 2	3375	地面停车场	135
8	横沥体育公园停车场	2574	地面停车场	102
9	横沥中心市场停车场	3000	立体停车楼	300
10	金牛公园停车场	3500	立体停车楼	200
11	盛和雅颂花园停车场	18100	地面停车场	724
12	糖厂东侧停车场	20000	地面停车场	800
13	横沥中学停车场	8350	地面停车场	334
14	田坑兴业工业园停车场	9956	地面停车场	398
15	水边工业园停车场	7500	地面停车场	300
16	田头罗马景苑停车场	12635	地面停车场	505
17	山厦永利达停车场	5000	地面停车场	200
18	半仙山东风路南停车场 1	21920	地下停车场	626
19	半仙山东风路南停车场 2	17220	地下停车场	492
20	半仙山东风路南停车场 3	11620	地下停车场	332
21	半仙山东风路南停车场 4	7070	地下停车场	202

22	禾田路	1694	平行式	339
23	景福路	950	平行式	116
24	兴华路	330	平行式	43
25	恒泉路	1400	平行式	156
26	育才路	3100	平行式	700
27	三江路	1580	平行式	187
28	西环路	1800	平行式	242
29	康乐路	2100	平行式	270
30	新城南路	3900	平行式	600
31	田甲路	700	平行式	21
32	民生路	250	垂直式	129
33	骏马中路	980	平行式	114
黄江镇				
序号	停车场位置	面积/m ²	建设形式	近期拟供应泊位数/个
1	田美社区社贝村（社贝村委后停车场）	2500	地面停车场	100
2	田美社区社贝村社贝路（向阳路停车场（民政路口））	2160	地面停车场	86
3	田美社区社贝村社贝路（向阳路停车场（（社贝旧村路口））	3860	地面停车场	154
4	宝山社区袁屋围村教育路（猪栏停车场）	375	地面停车场	15
5	宝山社区袁屋围村合安六街（旧围内停车场）	625	地面停车场	25
6	黄江镇青少年实践基地及停车场建设	10000	立体停车场	202
7	黄江人民公园停车场建设工程	7358.68	地面停车场	373
8	黄江人民公园停车场建设工程	7358.68	地面停车场	373
9	黄江人民公园停车场建设工程	7358.68	地面停车场	373
10	北岸社区北岸村北岸广场（北岸广场停车场）	2000	地面停车场	80
11	北岸社区北岸村（领益厂旁停车场）	3500	地面停车场	80
12	三新社区黄江村江兴路（黄江村喜庆堂停车场）	6932	地面停车场	277
13	三新社区黄京坑村百兴街（黄京坑大塘停车场）	1757	地面停车场	66
14	黄江医院路外停车场	16650	地面停车场	666
15	三新社区黄牛埔村东环路（黄牛埔村停车场）	8500	地面停车场	340
16	黄牛埔森林公园北门出入口停车	/	地面停车场	47

场				
序号	停车场位置	面积/m ²	建设形式	近期拟供应泊位数/个
17	梅塘社区田心村蝴蝶一路（蝴蝶一路水库停车场）	5900	地面停车场	236
18	梅塘社区田心村畔豪街（畔豪街停车楼）	1008	立体停车场	86
19	梅塘社区星光村光侨北路（光侨北路停车场）	3000	地面停车场	120
20	梅塘社区星光村复兴路（富兴路停车场）	800	地面停车场	32
21	梅塘社区大冚村东龙路（东龙路停车场）	2000	地面停车场	133
22	田美社区刁朗村明珠三路（明珠三路停车场）	2995.392	地面停车场	67
企石镇				
序号	停车场位置	面积/m ²	建设形式	近期拟供应泊位数/个
1	渔民村公园停车位	/	地面停车场	60
2	上截经一路停车位	/	地面停车场	120
3	人民路路外停车位	/	地面停车场	211
4	新南中心鱼塘公园	/	地面停车场	120
5	企石镇城市生态公园停车场	/	地面停车场	83
6	企石镇万里碧道停车场	/	地面停车场	109
7	新南村中心休闲公园建设项目	/	地面停车场	101
8	东清湖停车场	/	地面停车场	130
9	深巷村人居环境改善工程	/	地面停车场	55
10	宝石社区停车场	/	地面停车场	65
11	企石村新喜宴楼停车场	/	地面停车场	44
12	春城公园停车场	/	地面停车场	150
13	企石文化广场	/	地面停车场	45
14	湖滨北路新办事中心	/	地面停车场	70
15	城建办路口	/	地面停车场	20
16	大拇指幼儿园	/	地面停车场	10
17	湖滨北路交警至洞庭湖湘菜馆	/	地面停车场	319
18	劳动局至运河南路	/	地面停车场	60
19	公安分局至地税路口	/	地面停车场	174
20	体育长廊	/	地面停车场	60
21	人民路路段	/	地面停车场	211
22	杨屋村委振业路路段	/	地面停车场	21
桥头镇				
序号	停车场位置	面积/m ²	建设形式	近期拟供应泊位数/个

1	桥头镇工业路 139 号	2700	地面停车场	100
2	桥头市场	8800	地面停车场	220
3	桥头东江市场	1200	地面停车场	30
4	桥头逹联市场	1600	地面停车场	40
5	桥头朗厦市场	1200	地面停车场	30
6	桥头新城市场	2400	地面停车场	60
7	桥头第五小学北侧空地	6197	地面停车场	248
8	明湖岭东南侧	4075	地面停车场	163
9	邓屋垃圾中转站西侧	14027	立体停车楼	1442
10	创贸五金公司西侧	4020	地面停车场	161
11	桥头图书馆西侧	3695	地面停车场	148
12	帝庭山花园北侧-停车场	1446	地面停车场	58
谢岗镇				
序号	停车场位置	面积/m ²	建设形式	近期拟供应泊位数/个
1	大龙井水龙公园	150	地面停车场	12
2	稔子园村委会大院升级改造	475	地面停车场	38
3	黎村站停车场	538	地面停车场	43
4	黎村站居民区和旧村道路升级改造工程	188	地面停车场	15
5	谢岗镇滨河公园路外停车场	750	地面停车场	60
6	银瓶山 3 号路外停车场	7500	地面停车场	600
7	银湖规划三路外停车场	1250	地面停车场	100
8	曹乐村道升级	1788	地面停车场	143
9	汇新电器公司东南侧	14112.5722	地面停车场	471
10	正禾精密公司西侧	4812.71960 8	地面停车场	161
11	信高塑料厂西侧	1003.44929 4	地面停车场	34
12	曹乐横岭工业区东部	4089.53720 3	地面停车场	137
13	尚镁科技园北侧	8725.91894 4	地面停车场	291
14	星光老年人之家	16350	地面停车场	545

（5） 东南临深片区

塘厦、清溪、凤岗、樟木头近期共拟建设 52 个停车场，供应机动车泊位 11247 个。

表 72 东南临深片区近期拟供应公共停车泊位一览表

镇街名称	拟建停车场/个	拟供应泊位/个	近期建设要求/个	是否满足要求
凤岗镇	19	2756	2700	是
清溪镇	8	2278	2700	否
塘厦镇	6	2985	3600	否
樟木头镇	19	3228	2700	是
合计	52	11247	11700	否

备注: 1、近期要求根据《东莞市道路交通综合整治行动五年工作任务书》(2023.2)确定。

2、近期拟建停车供应泊位数不满足近期建设要求的镇街(园区)，须在本级政府停车专项规划中进一步深化研究，直至满足近期建设要求。



图 74 东南临深片区近期拟建公共停车场分布图

表 73 东南临深片区近期拟建设公共停车场信息表

凤岗镇				
序号	停车场位置	面积/m ²	建设形式	近期拟供应泊位数/个
1	第三工业区旁停车场	/	平面式	180
2	水库工业一路旁停车场	/	平面式	50
3	昌盛路停车场	/	平面式	260
4	中兴路停车场	/	平面式	42
5	育才路停车场	/	地上机械式	58
6	油甘埔村体育馆停车场	/	地上机械式	220
7	凤德岭柠檬岭停车场	/	平面式	60
8	凤凰围农贸市场旁停车场	/	平面式	68
9	乡村东停车场	/	平面式	100
10	田心路旁停车场	/	平面式	222
11	畔坑停车场	/	平面式	45
12	旧围村停车场	/	地上建筑	120
13	兴旺路旁停车场	/	平面式	47
14	油新路旁停车场	/	地面停车场	198
15	下围村小组公园停车场	/	地面停车场	260
16	人力资源局场外停车场	/	地上机械式	197
17	园龙山公园西门	/	地面停车场	140
18	美田路停车场	/	地面停车场	109
19	凤岗体育馆停车场	/	地面停车场	380
清溪镇				
序号	停车场位置	面积/m ²	建设形式	近期拟供应泊位数/个
1	健康大楼	3000	地面停车场	116
2	市政公司办公楼	1500	地面停车场	52
3	桃园路西侧	2510	地面停车场	71
4	白云嶂盘古庙东侧	2115	立体三层停车楼	181
5	清园路南侧	4302	立体三层停车楼	368
6	冷水坑街西侧	1696	立体三层停车楼	145
7	铁厂路北侧	1452	立体三层停车楼	124
8	清林路东侧	14247	立体三层停车楼	1221
塘厦镇				
序号	停车场位置	面积/m ²	建设形式	近期拟供应泊位数/个

1	观澜河三友大道至莆心湖中桥段周边道路改造及停车场配套工程	52076.668	地面停车场	805
2	鹅颈路及莆心湖大道周边停车场配套工程	30630	地面停车场	437
3	爱民街-塘福路交叉口西南侧	5051	立体四层停车场	432
4	蛟坪大道-田心路交叉口东北侧	2937	立体四层停车场	251
5	蛟坪大道-田心路交叉口东北侧	14513	建筑顶层停车场	483
6	东深南路南侧停车场	6742	立体三层停车场	577

樟木头镇

序号	停车场位置	面积/m ²	建设形式	近期拟供应泊位数/个
1	蓓蕾街南侧	1538	机械停车场	182
2	蓓蕾路北侧	853	地面停车场	28
3	翠樱街南樟木头中心小学西南侧	1950	地面停车场	65
4	柏地社区银河中路121号	7392	地面停车场	225
5	柏地社区银河中路121号	2422	地面停车场	52
6	柏地社区银河中路121号	5658	地面停车场	165
7	莞樟路（新都会酒店斜对面）	/	地面停车场	27
8	怡安街延长线10号	2471	地面停车场	45
9	新围街樟罗社区东北侧约40米	853	机械停车场	100
10	樟木头迈豪街附近	/	机械停车场	216
11	樟木头育贤路1号	1578	机械停车场	170
12	环西路与隧道街交叉口南侧	1808	机械停车场	206
13	莞樟西路(东莞樟木头水果交易市场对面)	14430	地面停车场	481
14	莞樟西路(东莞樟木头水果交易市场对面)	1736	地面停车场	57
15	官仓社区仰贤路	6062	地面停车场	202
16	银河北路南侧	4300	地面停车场	100
17	银河北路南侧	15000	地面停车场	375
18	雍景花园路10号	1005	地面停车场	100
19	樟深大道金洋北路3号附近	/	机械停车场	432

（6）水乡新城片区

麻涌、中堂、望牛墩、洪梅、道滘近期共拟建设56个停车场，供应机动车泊位10410个。

表 74 水乡片区近期拟供应公共停车泊位一览表

镇街名称	拟建停车场/个	拟供应泊位/个	近期建设要求/个	是否满足要求
道滘镇	7	3132	2700	是
洪梅镇	21	2460	1500	是
麻涌镇	14	1989	2700	否
望牛墩镇	7	1235	1500	否
中堂镇	7	1594	2700	否
合计	56	10410	11100	否

备注：1.近期要求根据《东莞市道路交通综合整治行动五年工作任务书》(2023.2)确定。

2.近期拟建停车供应泊位数不满足近期建设要求的镇街（园区），须在本级政府停车专项规划中进一步深化研究，直至满足近期建设要求。

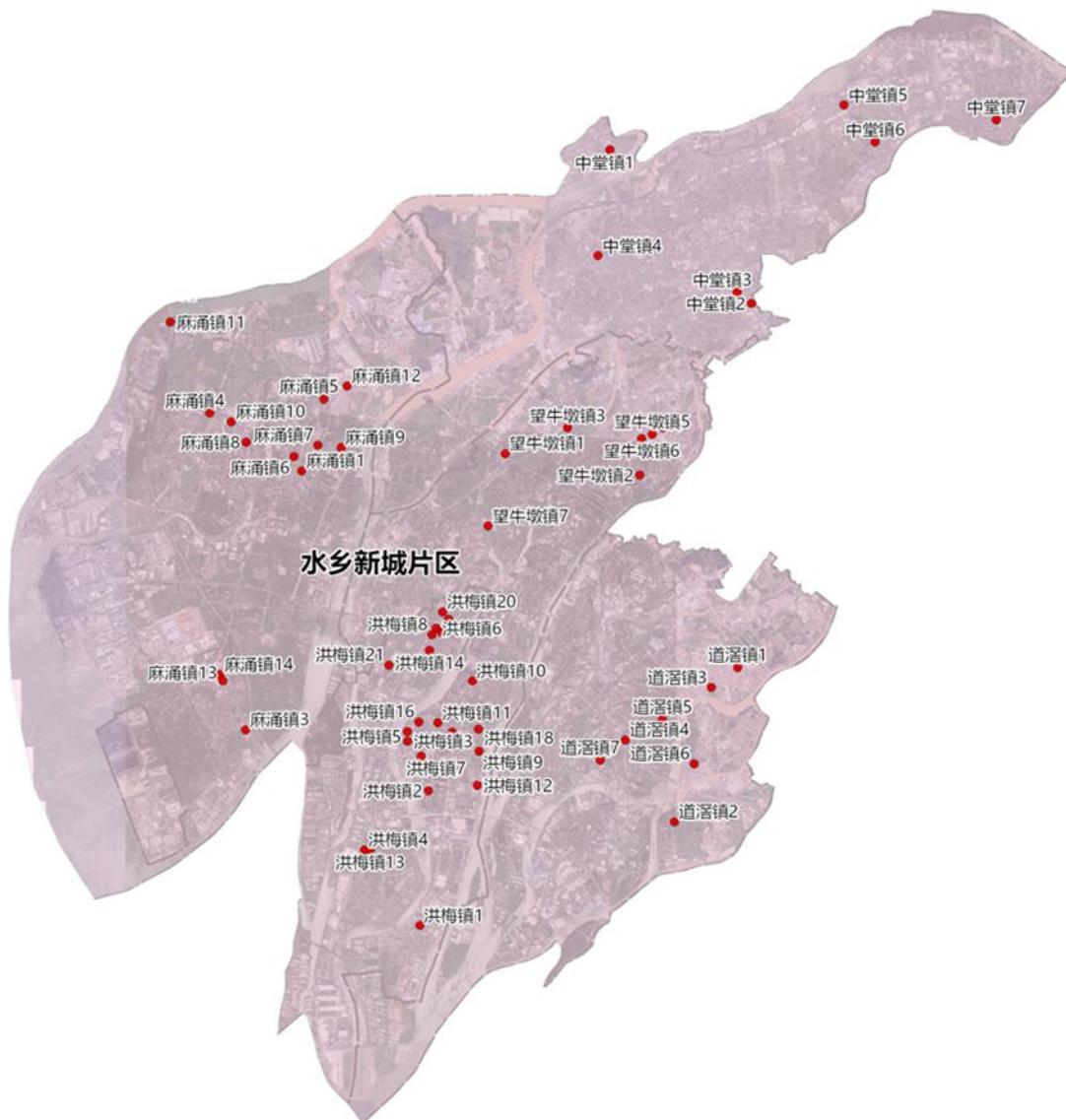


图 75 水乡新城片区近期拟建公共停车场分布图

表 75 水乡新城片区近期拟建设公共停车场信息表

道滘镇				
序号	停车场位置	面积/m ²	建设形式	近期拟供 应泊位数/ 个
1	桥东大街与振兴东九路交叉口 西南侧	3815	立体停车楼	290
2	丽水佳园路与新港三路交叉口 东南侧	20040	地面停车场	668
3	花园大街	10279.29	机械式	343
4	西村二号桥附近	6000	地面	218

5	道滘文化广场停车场	18000	地面	600
6	君汇半岛北侧	15411.52	地面	513
7	永庆片区新编控规 S3 用地	15000	地面	500
洪梅镇				
序号	停车场位置	面积/ m^2	建设形式	近期拟供应泊位数/个
1	金鳌沙村口停车场	/	地面停车场	70
2	洪梅市民中心停车楼	/	机械式立体停车楼	511
3	洪梅镇中心区停车楼	/	机械式立体停车楼	299
4	洪屋涡旧小学停车场	/	地面停车场	50
5	镇政府大院立体停车库	/	机械式立体停车楼	100
6	北区西停车场(北区西)	/	地面停车场	70
7	洪梅中心广场停车场	/	地面停车场	200
8	望沙路旁停车场	/	地面停车场	100
9	夏汇桥东路停车场	/	地面停车场	100
10	文明路南侧立体机械停车库	/	机械式立体停车楼	250
11	沿河路 9 号停车场	/	地面停车场	73
12	尧均村篮球场停车场	/	地面停车场	20
13	乌沙村村东停车场	/	地面停车场	30
14	梅沙西区三十二巷停车场	/	地面停车场	30
15	黎洲角村停车场	/	地面停车场	250
16	沿河东路立体停车库	/	机械式立体停车楼	36
17	西区停车场	/	地面停车场	40
18	夏汇村停车场	/	地面停车场	30
19	北区北停车场	/	地面停车场	49
20	北区东北停车场(北区一巷)	/	地面停车场	12
21	光大智造湾谷东侧停车场	/	地面停车场	140
麻涌镇				
序号	停车场位置	面积/ m^2	建设形式	近期拟供应泊位数/个
1	麻涌镇大步村东来公园停车场	1800	地面停车场	61
2	东太村文化广场停车场	12746	地面停车场	329
3	麻涌镇漳澎村富民路东段漳澎河渠旁	7081	地面	236
4	麻涌镇兴华路臻园北侧	3540	地面	118

5	麻涌镇新基村新基大道新基文化广场	9506	地面	317
6	麻涌东太村东太路与麻涌大道交界处东南侧	2652	地面	88
7	麻涌镇东太村新泰路东太村委会北面	6918	地面	231
8	麻涌镇古梅路旁麻四村村内	2063	地面	69
9	麻涌镇东太村太和村篮球场旁	1013	地面	34
10	麻涌镇麻三村淡趣基路西面	957	地面	32
11	麻涌镇南洲村广深沿江高速桥底南洲文化会堂旁	6248	地面	208
12	麻涌镇新基村新曹坊新北街	1610	地面	54
13	麻涌镇漳澎村漳澎市场南面	5254	地面	175
14	麻涌镇漳澎村漳澎市场西	1098	地面	37
望牛墩镇				
序号	停车场位置	面积/ m^2	建设形式	近期拟供应泊位数/个
1	宝华路-镇南路交叉口东侧	4760	地面停车场	190
2	恒大江湾一区南侧	6818	地面停车场	195
3	东莞市望牛墩医院	4500	地面停车场	150
4	金牛路-永盛路交叉口东侧（公共配建）	5250	地下停车场	150
5	金牛路-永盛路交叉口东侧（公共配建）	5250	地下停车场	150
6	金牛路-永盛路交叉口西侧（公共配建）	8750	地下停车场	250
7	望牛墩站西侧	5250	地下停车场	150
中堂镇				
序号	停车场位置	面积/ m^2	建设形式	近期拟供应泊位数/个
1	江南社区村委会斜对面	5527	立体停车场	250
2	焦利东区四路南侧	10076	地面	336
3	莞穗路东侧-公路管理局路桥收费站北侧	10102	地面	337
4	觉华公园南侧	15597	地面	250
5	胡屋新村南侧空地	5120	地面	170
6	南汴旧村南	3844	地面	128
7	潢涌小学北侧空地	3693	地面	123

3. 路内停车泊位

目前，我市路内停车泊位规模达 36.12 万个，占总泊位供给（212.46 万个）约 17.0%，远高于《关于加强和改进城市停车管理工作的指导意见》（公交管〔2019〕345 号）规定的“超大及特大城市路内停车泊位总量不得超过泊位供给总量的 8%”，已一定程度妨碍道路交通正常运行、影响市容市貌。

按照“至 2025 年，路内泊位控制在总量的 15%以内”的要求，该阶段以规范秩序为主，主要对路内停车泊位开展系统排查，撤除不规范、不合理以及影响道路安全与畅通的路内停车泊位。我市现状路内停车泊位规模为 36.12 万个（含村、社区内部路内停车泊位），近期需清退路内停车泊位约 0.45 万个（含村、社区内部路内停车泊位），各镇街（园区）路内停车泊位清退规模情况如下图所示。

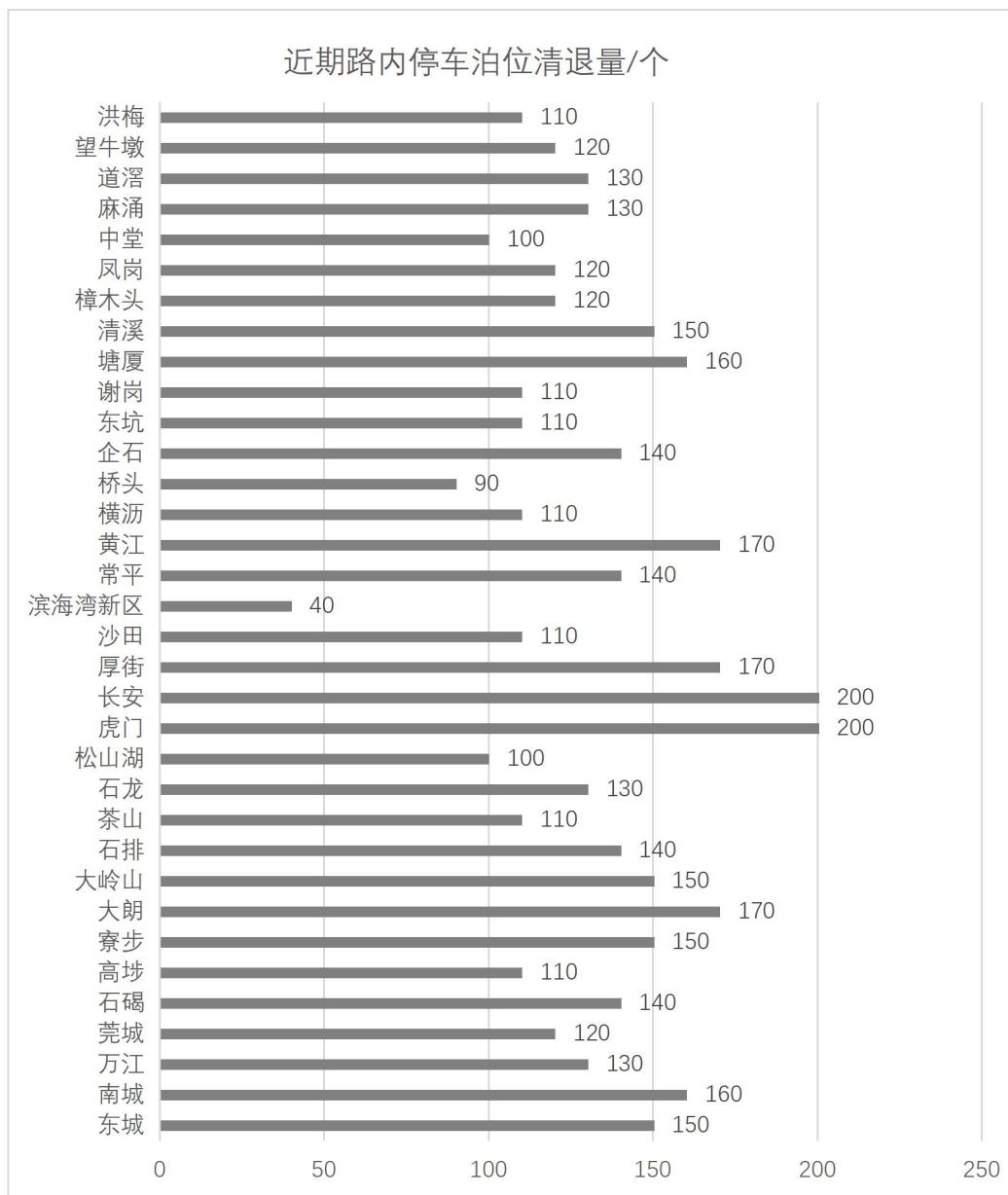


图 76 东莞市各镇级（园区）至 2025 年路内泊位清退规模

4. P+R 接驳停车场

《关于推动城市停车设施发展的意见》（国办函〔2021〕46号）提出：（七）加强停车换乘衔接。加强出行停车与公共交通有效衔接，鼓励大中城市轨道交通外围站点建设“停车+换乘”（P+R）停车设施，支持公路客运站和城市公共交通枢纽建设换乘停车设施，优化形成以公共交通为主的城市出

行结构。《城市综合交通体系规划标准》(GB/T 51328-2018)提出：城市轨道交通外围末端型车站可根据周边用地条件设置小客车换乘停车场，并应立体布设。

“P+R”停车换乘模式，能有效阻止的小汽车进入我市各镇街（园区）中心区域，对缓解各镇街（园区）中心区交通拥堵、停车难问题有重要作用。根据现状轨道站点建设情况、近期轨道交通建设计划，结合轨道交通外围站点、多条轨道线路汇集的轨道交通枢纽站点，筛选出的轨道站点的现状及周边用地情况，推进近期至2025年P+R停车设施建设。

按照“①满足现状P+R需求的站点，建议现状保留；②结合2025年轨道近期开通时序（如佛莞城际、城市轨道交通1号线开通）、现状摸查等情况，不满足近期需求增大的站点，建议近期扩容；③尚未配套P+R停车场的站点，建议近期新增”原则，近期保留虎门火车站、中堂站、松山湖北站及东莞南站4处P+R停车场，新增东城南站、东莞火车站、黄江中心站及银瓶站4处P+R停车场，并对东莞东站、东莞西站2处P+R停车场升级改造。

表 76 至 2025 年轨道交通站点 P+R 停车换乘接驳停车场

序号	轨道站点	规划方案	现状 P+R 泊位数/个	规划新增 P+R 泊位数/个	合计 P+R 泊位数/个	备注
1	东莞南站	现状保留	964	0	964	满足现状 P+R 需求的站点，现状保留。
2	虎门火车 站		930	0	930	
3	松山湖北 站		388	0	388	
4	中堂站		102	0	102	
5	东城南站	近期新增	0	360	360	尚未配套 P+R 停车场的站点，结合轨道站点 P+R 接驳需求，近期新增 P+R 停车场。
6	东莞站		0	430	430	
7	黄江中心 站		0	283	283	
8	银瓶站		0	306	306	
9	东莞东站	近期扩容	204	262	466	结合现状调查、2025 年轨道近期开通时序（如佛莞城际、城市轨道交通 1 号线开通）、轨道站点客流预测等，不满足近期 P+R 接驳需求站点，建议近期扩容。
10	东莞西站		136	299	435	
合计			2724	1940	4664	/

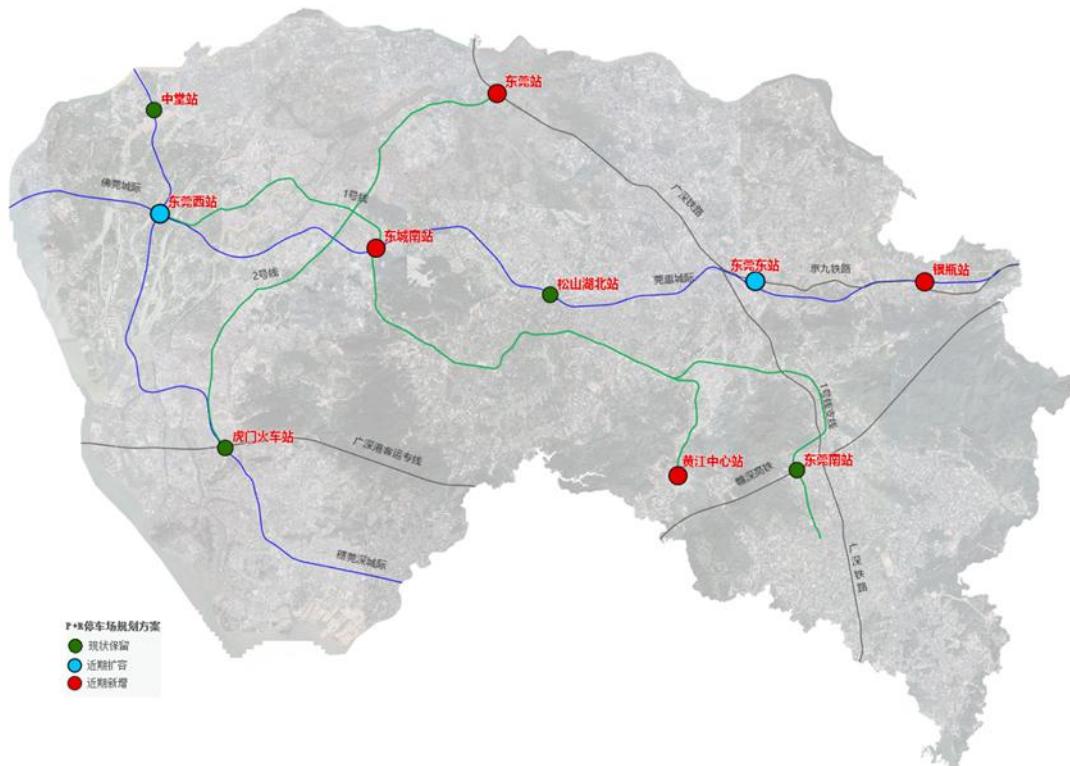


图 77 至 2025 年轨道交通站点 P+R 停车换乘接驳停车场

（三）停车管理

政策执法：结合国家、广东省及东莞市已有政策，进一步制定完善停车 7 项相关政策，并开展 5 项相关基础研究工作，有效保障停车设施建设实施。

表 77 开展停车相关的政策和基础研究

序号	类别	名称	责任部门
1	政策制定	《东莞市两级停车普查和专项规划》	市交通运输局、各镇街（园区）交通分局
2		《关于推进东莞市停车设施建设若干措施》	市自然资源局
3		《东莞市村（社区）集体投资建设停车设施用地和供地政策》	市自然资源局、市财政局
4		《东莞市公共立体停车设施奖励政策》	市交通运输局、市财政局
5		《东莞市机械式立体停车设施建设管理办法》	市交通运输局、市场监管局
6		《东莞市共享停车指导意见》	市交通运输局
7		《东莞市停车场基本信息录入全市智	市交通运输局

序号	类别	名称	责任部门
		慧停车云平台执法工作指引》	
8	基础研究	《东莞市道路停车泊位综合评估研究》	市交通运输局
9		《东莞道路停车泊位动态调整机制研究》	市交通运输局
10		《东莞市私人机动车发展调控研究》	市交通运输局
11		《东莞市共享停车管理政策研究》	市交通运输局
12		《东莞市机动车停车需求管理研究》	市交通运输局

此外，考虑各镇街（园区）路外公共停车泊位供给不足，建议各镇街（园区）加快规划公共停车场建设实施，增加路外公共泊位供给。一方面，已批控规规划的公共停车场，建议各镇街（园区）结合停车供需情况，加快推进实施，缓解停车矛盾。另一方面，对于已批控规中近期难以实施的公共停车场，建议进行规划调整，保障停车落地性。

停车收费管理。目前，东莞全市范围内仍未实行全面停车收费，对于实行政府指导价的路内停车，南城、东城收费最高（每日 58 元），其他镇街停车收费价格普遍较低，更有部分镇区仍存在大量无偿使用的路内停车泊位，未能发挥停车收费价格调节机制，导致收费价格杠杆未能有效调整停车需求。

进一步优化调整停车收费标准，充分发挥价格杠杆作用。通过提高政府定价（指导价）管理停车设施标准、实行差别化区域、缩小计费单位时长、区分繁忙及非繁忙时段、服务对象及非服务对象等措施，发挥市场对停车资源配置的调控作用，以有效调控拥堵区域交通流量，引导市民合理出行，

降低私家车购买和使用频次。

针对东莞市路内停车收费，按照“提高一类区停车费率，合理限制小汽车出行；提高高峰时段停车费率，增加小汽车出行成本；提高长时停车费率，鼓励车辆即停即走，提高停车周转率”等原则，提出路内停车收费调整建议如下。

表 78 东莞市路内停车收费调整建议

分区	分日	分时	现状收费标准 (元/小时)	收费标准调整建议 (元/小时)
一类区	工作日	首 0.5 小时	6.0	3.0
		0.5~3.0 小时	5.0	6.0
		> 3.0 小时	6.0	10.0
	非工作日	首 0.5 小时	6.0	1.2
		0.5~3.0 小时	5.0	2.4
		> 3.0 小时	6.0	4.0
二类区	工作日	首 0.5 小时	3.0	1.8
		0.5~3.0 小时	2.0	3.6
		> 3.0 小时	3.0	5.0
	非工作日	首 0.5 小时	3.0	0.9
		0.5~3.0 小时	2.0	1.5
		> 3.0 小时	3.0	2.5
三类区	工作日	首 0.5 小时	3.0	1.0
		0.5~3.0 小时	0.5	2.0
		> 3.0 小时	1.0	3.0
	非工作日	首 0.5 小时	3.0	0.6
		0.5~3.0 小时	0.5	0.9
		> 3.0 小时	1.0	1.5

停车执法管理。目前，东莞市机动车路内违停现象普遍存在，停车建设与管理不能形成有效闭环。对于部分停车供需矛盾不大、但执法不严的区域，路内随意违停、有位不停、占用慢行空间、堵塞消防通道等停车乱象常见，既影响正常交通秩序，也影响城市的整体文明形象。

首先，综合考虑停车供需情况、停车分区、严管路等因

素，执行差异化执法政策，规范停车秩序。对于一类区，实行全方位停车监管，对路内停车采取“高位视频抓拍+人工现场执法”方式；对于供需矛盾较大区域，非高峰时段不影响道路正常运行的违停以劝导为主、罚款为辅。对于二类区，对“严管路”采取严管的停车管理；对一般道路定期抽检，除严重影响道路通行或公共安全，以及造成交通事故的违停行为外，采取“首违警示、再违处罚”方式。对于三类区，对“严管路”采取严管的停车管理；一般道路实行柔性执法，优先采取短信提示、口头警告、电话通知等方式劝离，先提醒再处罚。

其次，结合道路交通安全和运输执法领域突出问题整治，增加路面巡查和执法力量，查处各类影响交通安全的违法行为，持续改善道路交通秩序。一是结合全市道路交通综合整治行动有关要求，建立联合执法机制，完善视频监控设备，逐步覆盖严管路、干道。二是制定道路品质提升执法监管工作机制，推动公安交警、城市管理综合执法、交通运输等部门信息及时上传全市统一“雪亮工程”总平台，各执法部门通过信息化系统进行视频实时分析利用，提升执法效率。三是定期开展联合整治行动，精准实施违停执法，对停车供需矛盾不大区域及重点路段，严格查处违法停车行为，传递从严信号，强化执法震慑，形成停车综合治理的持久合力。四是建立部门联合执法机制，由市公安局、市城管局等部门负责道路停车秩序和交通安全管理工作。各镇街园区统筹实施辖区内

机动车停车设施管理工作，指导辖区内村/社区开展停车治理行动。村（社区）停车治理上，各村(社区)可从实际出发，采取“综合围合、物理围合、科技围合等方式合理围合管理”，“根据政府指导价或市场调节需求，制定公平合理的收费标准并做好明码标价工作”、“电话挪车、拖车、贴条、纳入黑名单禁停等合法方式自治”以及“在属地镇街（园区）统筹指导下，采取村（社区）自主运营，或聘请高水平的第三方专业团队运营”等方式，加强村(社区)综合治理。

八、总结与建议

（一）主要结论

1. 近期规划成效

近期以扩大停车设施供应为主、调控需求为辅，采用多方式挖潜增大设施供应、错时共享盘活闲置资源、差异化停车收费等措施，适度增加路外公共停车供给，可实现泊车比和泊位总量双提升，有效缓解停车矛盾。

提升一：泊车比提升。截止到2023年10月底，全市机动车保有量约412.48万辆。对比汽车保有量S形变化曲线，东莞市已发展到快速增长期末期，即将步入饱和期。综合考虑城市空间、交通运行情况、机动车发展政策、城市人口、社会经济发展水平等因素，预测近期2025年机动车保有量约444万辆。

现状全市可供应机动车泊位约212.46万个，泊车比约为0.52。通过挖潜增量，近期可新增停车泊位约31.67万个，合计供应244.13万个。至近期2025年，全市泊车比约0.55，提升约6%，停车矛盾总体上略有缓解。

提升二：泊位总量提升。现状全市机动车泊位总量约212.46万个，近期新增配建停车泊位21万个、路外公共停车泊位11.12万个、清退路内停车泊位0.45万个，合计供应244.13万个。相比现状年，近期全市泊位总量提升约15%，提升较为显著。

2. 远期规划成效

由于东莞市已进入存量发展阶段，土地和空间资源紧张，通过增加设施供给来缓解停车供需矛盾难以为继。因此，未来停车设施规划建设应综合考虑空间资源、交通发展水平等因素，由增加停车设施供给的治理思路，向动静态交通平衡、动态调控的治理策略转变。远期主要实行停车需求管理和停车场建设并重，初步形成与土地资源利用、公交优先发展战略相适应的可持续停车发展模式。完善停车配套政策、推广智慧停车管理、培养“停车归位、用者自付”意识，倡导绿色出行，调控停车需求。

远期通过停车配建、路外公共停车场建设等途径，可新增停车泊位约 200.55 万个，合计供应 413.01 万个。通过实施停车需求管理，减少小汽车拥有并限制小汽车使用，引导市民转变交通出行方式，实现停车供需动态平衡。

3. 规划衔接成效

专项规划通过细化东莞市国土空间总体规划关于各片区停车设施的指标要求，并向下传导至各控制性详细规划落实，可以实现对全市停车设施配套的整体统筹。

按地面机动车停车场标准车停放面积 25 m^2 测算，远期至 2035 年，城区片区规划公共停车设施 13.67 万个、规模为 341.68 万 m^2 ，松山湖片区公共停车设施 14.69 万个、规模为 367.19 万 m^2 ，滨海片区公共停车设施 15.23 万个、规模为

380.84 万 m²，东部产业园片区公共停车设施 9.98 万个、规模为 249.46 万 m²，东南临深片区公共停车设施 8.69 万个、规模为 217.25 万 m²，水乡新城片区公共停车设施 4.4 万个、规模为 109.91 万 m²。上述各片区公共停车设施均可满足《东莞市国土空间总体规划（2021-2035）年》中公共停车场规划指标管控要求。

近期路外公共停车场规划方案，通过综合考虑开发强度、停车供需、现状及规划用地布局等因素，并进一步校核权属、建设形式及建设计划等相关信息，确保停车设施后续可纳入详细规划、落地实施。

（二）后续建议

建议一：分解任务，由各镇街具体执行落实。建议根据规划方案，将停车设施具体建设任务下发各镇街园区执行落实。具体包括近远期停车设施建设任务、近中远期路内停车泊位清退任务以及线上线下形式的文明停车宣传任务。

建议二：出台政策，指导停车设施建设落地。加强市交通运输局、市自然资源局、市发展改革局、市财政局等部门联动，加快出台相关政策，包括但不限于：完善城市停车设施建设相关规划和用地政策，制定村（社区）集体投资建设停车设施用地和供地政策。制定公共立体停车设施建设相关审批政策，简化审批流程。出台机械式立体停车设施建设管理办法，进一步优化流程。制定公共立体停车设施建设资金

奖励等相关政策。完善机动车报废退出相关机制，进一步规范管理。制定东莞市共享停车实施指导意见。通过完善用地、审批、资金、管理等停车政策，形成停车全链条政策，保障停车设施落地。