**东莞市交通发展白皮书**

**东莞市人民政府**

**2020.02**

目 录

[前 言 1](#_Toc28935286)

[综述 发展背景与未来愿景](#_Toc28935287)

[第一章 背景 4](#_Toc28935288)

[第一节 成就与问题 4](#_Toc28935289)

[第二节 机遇与挑战 6](#_Toc28935290)

[第二章 目标与策略 9](#_Toc28935291)

[第一节 发展目标 9](#_Toc28935292)

[第二节 发展策略 10](#_Toc28935293)

[发展策略一 提升枢纽能级，融入湾区发展](#_Toc28935294)

[第三章 交通枢纽 13](#_Toc28935295)

[第一节 总体思路 13](#_Toc28935296)

[第二节 提升区域铁路枢纽功能 13](#_Toc28935297)

[第三节 推进区域道路交通一体化 14](#_Toc28935298)

[第四节 完善航空、水上客运服务 14](#_Toc28935299)

[第四章 货物运输 16](#_Toc28935300)

[第一节 总体思路 16](#_Toc28935301)

[第二节 推进物流节点扩能增效 16](#_Toc28935302)

[第三节 健全货物运输及产业体系 16](#_Toc28935303)

[第四节 完善货运通道及交通组织 17](#_Toc28935304)

[发展策略二 完善交通体系，优化资源配置](#_Toc28935305)

[第五章 交通与城市 19](#_Toc28935306)

[第一节 总体思路 19](#_Toc28935307)

[第二节 加强交通规划与国土空间规划的协调 19](#_Toc28935308)

[第三节 优化城市布局与结构 19](#_Toc28935309)

[第四节 强化综合交通体系对城市发展引导支撑 20](#_Toc28935310)

[第六章 道路设施与运行 22](#_Toc28935311)

[第一节 总体思路 22](#_Toc28935312)

[第二节 强化交通需求管理 22](#_Toc28935313)

[第三节 推进道路精准供给 22](#_Toc28935314)

[第四节 深化道路交通治理 23](#_Toc28935315)

[第七章 停车体系 25](#_Toc28935316)

[第一节 总体思路 25](#_Toc28935317)

[第二节 停车泊位差异化精准供给 25](#_Toc28935318)

[第三节 强化机动车停放收费管理 26](#_Toc28935319)

[第四节 强化路内路外一体化停车管理 26](#_Toc28935320)

[发展策略三 落实公交优先，稳步提升服务](#_Toc28935321)

[第八章 常规公交与出租汽车 29](#_Toc28935322)

[第一节 总体思路 29](#_Toc28935323)

[第二节 完善常规公交顶层设计 29](#_Toc28935324)

[第三节 优化常规公交线网结构 29](#_Toc28935325)

[第四节 落实常规公交服务配套保障 30](#_Toc28935326)

[第五节 引导出租汽车行业健康发展 31](#_Toc28935327)

[第九章 城市轨道 32](#_Toc28935328)

[第一节 总体思路 32](#_Toc28935329)

[第二节 加快轨道交通有序建设 32](#_Toc28935330)

[第三节 完善轨道交通服务 32](#_Toc28935331)

[第四节 强化轨道建设资金可持续发展 33](#_Toc28935332)

[发展策略四 构筑品质慢行，智慧引领发展](#_Toc28935333)

[第十章 慢行交通 35](#_Toc28935334)

[第一节 总体思路 35](#_Toc28935335)

[第二节 强化慢行网络连通 35](#_Toc28935336)

[第三节 构建安全友好的慢行环境 35](#_Toc28935337)

[第四节 强化慢行交通发展保障 36](#_Toc28935338)

[第十一章 智慧交通 37](#_Toc28935339)

[第一节 总体思路 37](#_Toc28935340)

[第二节 推动数据采集管理及共享 37](#_Toc28935341)

[第三节 推动智慧交通顶层融合 37](#_Toc28935342)

[第四节 加快智慧交通业务深化 38](#_Toc28935343)

[第五节 推进智慧交通示范建设 39](#_Toc28935344)

[第十二章 交通安全与文明 40](#_Toc28935345)

[第一节 总体思路 40](#_Toc28935346)

[第二节 强化交通运行秩序整治 40](#_Toc28935347)

[第三节 积极引导市民安全、文明出行 40](#_Toc28935348)

[第四节 推进交通行业文化建设 41](#_Toc28935349)

[第十三章 综合保障 42](#_Toc28935350)

[第一节 总体思路 42](#_Toc28935351)

[第二节 强化交通法制保障 42](#_Toc28935352)

[第三节 推进体制机制改革创新 42](#_Toc28935353)

[第四节 强化交通发展政策保障 43](#_Toc28935354)

[第五节 壮大产业规模效益与人才培育 43](#_Toc28935355)

# 

# 前 言

东莞市地处广东省中南部、珠江口东岸，是广东省重要的交通枢纽和外贸城市。改革开放以来，东莞人民以“敢为天下先”的胆识和“交通先行、超前发展”的眼光，投入到“建设大交通，促进大发展”的洪流当中，已基本形成以高快速路为龙头、国省道为骨架、主干道路通镇街的较便捷完善道路交通网络，初步实现全市“一小时生活圈”。同时，通过推进穗莞港口合作，加快广东铁路国际物流基地发展，形成向外以港口水运和铁路为主、向内依靠公路及铁路的货运交通模式。

当前，东莞面临建设粤港澳大湾区、支持深圳建设中国特色社会主义先行示范区、建设广东省制造业供给侧结构性改革创新实验区 “三区”叠加的重大历史机遇。东莞位于粤港澳大湾区几何核心位置，外联内畅的大交通格局，能有效促进各类要素在粤港澳大湾区内部便捷流动和优化配置，推动跨区域产业链合作，实现与粤港澳大湾区主要城市共同发展。然而，东莞正处于机动化发展中期向后期过渡阶段，交通需求增长渐渐达到环境承载能力极限，交通拥堵问题逐步凸显，拥堵情况呈常态化、加剧态势。交通路网结构不完善，轨道规划建设滞后，公交服务水平有待提升，汽车保有量爆发式增长，停车发展滞后，慢行系统缺失，交通发展痛点突出表现在路、车、人之间的矛盾。

2019年9月，中共中央、国务院印发了《交通强国建设纲要》，明确提出从2021年到本世纪中叶分两个阶段，建成人民满意、保障有力、世界前列的交通强国。结合全省 “一核一带一区”发展新格局，围绕打造“湾区都市、品质东莞”战略部署，对标交通强国城市范例和公交都市的定位要求，聚焦当前东莞综合交通体系中的短板和痛点，市委、市政府决定启动第一轮《东莞市交通发展白皮书》(以下简称《白皮书》)编制工作，以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面贯彻党的十九大精神，深入贯彻落实习近平总书记对广东重要讲话和重要批示指示精神，着眼于东莞长远发展，进一步强化交通的先导性和基础性功能，明确了未来10年交通发展的目标、战略和行动，统筹考虑立体化综合交通的发展和布局，进一步完善交通发展战略，促进海、陆、空、铁、邮、管等六路协同发展，建成适应“湾区都市、品质东莞”价值追求的现代化综合交通体系。

《白皮书》为东莞综合交通发展理清思路、指明方向、统一认识，是东莞综合交通发展科学决策、有序建设、精细管理和可持续发展的指导性文件。

# 综述 发展背景与未来愿景

# 背景

进入“十三五”以来，东莞抓住粤港澳大湾区建设的重大契机，加强完善综合交通体系，初步建成一体化交通框架。展望未来，交通发展面临新的机遇和挑战。

第一节 成就与问题

### 大交通体制初步构建，交通管理集中统一。整合交通领域政策、规划、建设、管理、服务等各方面职责，基本形成“1+2+33”[[1]](#footnote-1)大交通管理新格局。为适应城市轨道交通发展需要，设立了市轨道交通局，负责全市城市轨道规划、建设、运营管理及轨道站点TOD[[2]](#footnote-2)综合开发规划工作。东莞交通管理体制由分散走向集中，基本解决了体制性障碍，实现了交通管理的集中统一。

### 轨道网络加快形成，提升区域枢纽地位。广深港高速铁路、广深铁路和京九铁路等3条铁路大动脉贯穿东莞，建成总里程108公里，2018年全市铁路旅客发送量约2417万人次。莞惠城际运营总里程103公里，其中东莞段67.7公里。穗深城际铁路正线总里程74.0公里。城市轨道2号线运营总里程37.8公里，2019年日均客流增长至15.8万。建成高铁枢纽一座、普铁枢纽三座、城际枢纽多座。东莞正式步入轨道时代，交通枢纽地位显著增强，区域辐射力持续提升。

### 干线路网优化升级，打造快捷交通网络。环莞快速二期、从莞高速、南沙大桥（虎门二桥项目）、莞番高速一期工程建成通车，完善了高快速路网结构。2019年全市道路通车里程6401.37公里，其中公路5233.46公里，城市道路1167.91公里，道路密度约259.69公里/百平方公里。建制村公路通达率100%、200户以上自然村通硬化路率100%、建制村通公交率100%，基本形成以县道为骨架、乡道为支线、村道为脉络的农村公路网络。实施道路养护提质工程，加大日常检查和养护力度，提升道路通行品质和安全系数。

### 公交改革持续推进，提高服务供给水平。2013年东莞启动公交体制改革，推进全市公交资源整合，逐步形成城区片区、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。2018年营运公共汽（电）车约5830辆，公交线路454条，年客运量约3.2亿人次。通过公交补贴、莞长路公交专用道试点、学生公交专线、微巴、公交票价改革、公交车纯电动化更新等举措，提供了有基本保障、多样化的公交出行服务。

### 交通供给方式多元，提升出行服务品质。2019年全市网络预约出租汽车约6.3万辆，日均客运量约85万人次；巡游出租汽车约0.34万辆，日均客运量约22万人次；共享单车约42万辆。出台《东莞市网络预约出租汽车经营服务管理实施细则（暂行）》、《促进互联网租赁自行车规范发展的指导意见（试行）》，实现网络预约出租汽车、共享单车理性化、规范化、安全化发展。

### 港口航运能力增强，提升水上交通效率。加快港口建设，优化升级港口航道的和集疏运体系，港航运输能力日益提升，2013年成为广东省第四个跨入亿吨大港行列。2018年东莞港吞吐量1.6亿吨，集装箱吞吐量355.9万标箱。

### 综合治理成效初显，破解交通拥堵难题。标本兼治，完成3批共68个交通拥堵节点治理。实行“一区一策”，开展市试点学校学生接送工作并形成常态化工作机制，在东莞大道—鸿福路口、市人民医院等片区开展综合治理，逐步缓解片区交通拥堵问题。破解停车难题，出台了停车规划建设管理系列政策，重构东莞停车管理体系和政策。

### 疏堵保畅效果明显，推进文明交通出行。着力推进市区货车及黄标车限行等举措，有效降低车辆尾气排放污染。升级交通管理控制系统，基本实现主要交叉口信号灯控管理；建成公安交警支队公安交通指挥系统，实现多方位智能化管控；建立快处快赔工作机制，推广交通事故E处理、警保联动机制，交通综合管理效率大幅提高。开展市直管城市道路治超专项行动，有效打击了超限超载行为。

### 东莞城市空间结构不断优化，在生态、土地资源等对交通发展的约束条件下，现有的交通体系急需调整以支撑城市的高质量发展，特别是：提升对外交通辐射能力与服务水平巩固提升东莞区位优势；合理利用城市资源缓解交通发展与增量土地资源枯竭的矛盾；构建更健全的公交体系引导城市交通可持续发展；加强交通品质化、精细化建设支撑城市高质量发展。

第二节 机遇与挑战

### 粤港澳大湾区建设进入实质推动阶段。粤港澳大湾区包括香港澳门和广东9个市，总面积5.6万平方公里，总人口超过7000万人，推进人员、物资等要素在大湾区市场内的高效流通是关键，基础设施特别是交通基础设施的互联互通成为重要前提。东莞比邻广州、深圳、惠州等市，具有先天的地缘优势，要紧紧抓住难得的发展机遇，构建与大湾区主要城市“1小时交通圈”高效便捷的综合交通体系，拓展东莞外联空间、消除区域边界障碍，推动东莞在地域空间、经济产业、城市建设、社会发展等与大湾区城市群高度融入，提高东莞在珠三角交通枢纽地位。

### 深圳建设中国特色社会主义先行示范区引领改革开放新浪潮。在粤港澳大湾区的背景下，深圳建设先行示范区，将使深圳迸发更强的活力和辐射力。东莞作为深圳外环城市，7镇1区与深圳接壤，拥有大湾区中毗邻深圳独一无二的区位优势，要牢牢抓住这个重大历史机遇，进一步推进两市基础设施，尤其是交通基础设施互联互通衔接，以交通一体化促进两市经济、社会发展同城化，以基础设施的互联互通实现教育、医疗、文化等资源共享，实现共同发展。

### 建设广东省制造业供给侧结构性改革创新实验区带来新的发展动力。建设实验区是东莞突破发展瓶颈制约的迫切需要和改革开放再出发的重大战役，为打造“新时代广东改革品牌”，要优化综合交通运输组织和重大设施布局，健全交通规划建设管理体系，为拓展发展空间、推动产业转型升级、提高经济发展质量提供坚实保障。

### 城市发展总体规模仍有一定潜力，户籍人口、服务业人口比重逐步增加。通勤需求常态化特征日益显现，片区间交往日趋频繁，尤其是中心城区交通需求将进一步增长，交通拥堵风险持续增加。要优化交通结构，提升公共交通服务水平，改善出行条件，促进城市交通可持续发展。

# 目标与策略

第一节 发展目标

### 总体发展目标为：到2030年，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。

### 以交通总体发展目标为指引，东莞将努力实现开放、高效、绿色、智慧、安全五项交通发展目标：

（一）开放：市核心区通过快速轨道到达湾区核心城市中心区不超过60分钟。港口货物吞吐量和集装箱吞吐量达2.5亿吨和900万标箱。对外交通辐射能力加强，交通枢纽地位得到提升。

（二）高效：中心城区内部85%的全方式通勤时耗不超过30分钟、机动化通勤时耗不超过45分钟。中心城区和组团核心区高峰期平均行程车速25公里/小时以上，其它区域不低于30公里/小时。轨道交通站800m半径覆盖人口岗位不低于5万，公交站点500m覆盖率不低于95%。全市轨道交通准点率99.5%以上，常规公交准点率90%以上。高峰期道路公交平均运行速度25km/h以上。

（三）绿色：全市全日绿色出行分担率达70%，中心城区全日公交机动化分担率40%以上，其中轨道和中运量分担40％以上。高峰小时公交机动化分担率达50%以上。全市常规公交纯电动化率达到100%，全市出租汽车新能源化率达到100%。

（四）智慧：全面构建全要素、全方式、全周期的东莞智慧交通体系，着力提升交通出行信息化服务水平、城市交通管理水平、交通规划建设决策水平、交通基础设施监测水平，建成高度城镇化的城市交通智慧大融合新标杆。

（五）安全：2030年全年道路交通事故万车死亡率较2019年下降25%，重大交通工程建设安全有序。市民出行安全意识、法治意识、文明意识显著增强，道路运行秩序得到明显改善。

### 在努力实现目标的过程中，推动东莞交通发展的五个转变，即：由以车为本向以人为本转变，由追求速度规模向更加注重质量效益转变，由各种交通方式相对独立发展向更加注重一体化融合发展转变，由依靠传统要素驱动向更加注重创新驱动转变，由被动有序向主动有序转变。

第二节 发展策略

### 为实现上述发展目标，基于城市交通发展阶段及特征，《白皮书》提出四大策略：

（一）提升枢纽能级，融入湾区发展。积极对接区域中心城市，提升铁路枢纽、港口设施带动作用，完善内外客、货运交通体系的衔接与整合，提升交通枢纽功能和对外交通服务能力，为融入湾区发展提供交通支撑。

（二）完善交通体系，优化资源配置。本着合理高效地利用交通资源的原则，推动交通系统自身一体化整合，促进与大湾区协同发展。深度融合交通与城市空间，优化交通结构，完善道路设施供给，缓解道路拥堵，改善静态交通。

（三）落实公交优先，稳步提升服务。对标公交都市，加大轨道和常规公交建设力度，优化公交资源配置，促进步行、自行车交通与公交的有序衔接，满足市民公交出行需求，积极提升公共交通可达性、可靠性和舒适度。

（四）构筑品质慢行，智慧引领发展。构建安全宜人的慢行出行环境，提升城市魅力、重塑街道活力；提升交通规划建设管理智慧化水平；通过法治、宣传教育，引导市民文明出行，共创安全文明家园。

# 发展策略一 提升枢纽能级，融入湾区发展

# 交通枢纽

1. 总体思路

### 进一步挖潜东莞在大湾区的区位优势，共建共享区域重大交通基础设施，协同湾区打造具有国际竞争力的综合交通枢纽，实现东莞与全球、全国以及湾区核心城市、重点地区的高效连通。

### 坚持对外交通设施建设与服务功能同步提升，加强内外交通的衔接整合，协同推进区域交通一体化发展。

1. 提升区域铁路枢纽功能

### 积极建设东莞地区铁路枢纽，建成深莞一体化国家综合交通枢纽。构建主次分明、契合组团型城市空间结构的“二主六辅”综合交通枢纽[[3]](#footnote-3)布局，促进东莞由铁路通道型向枢纽型转变。优先建设具有始发功能、靠近中心城区的高铁枢纽。

### 积极融入国家铁路网。协同广深港谋划广深第二高铁、广深磁浮高速等战略性大通道，加快赣深、深茂高铁建设，拓展高速铁路网络。

### 协同推进粤港澳大湾区城际轨道规划建设。推进佛莞城际、中南虎城际、深惠城际规划建设，强化东莞中心区与大湾区中心、空港、区域重大枢纽的快速联系。探索城际铁路捷运化运营模式，促进区域一体化发展。

### 完善铁路及城际枢纽建设。以东莞南站等大型铁路及城际枢纽建设为契机，强化铁路、城际、城市轨道、常规交通、慢行的衔接，提升枢纽快速集散能力。探索枢纽站城一体化开发，打造城市增长极。探索高铁—城轨—地铁安检互认，有效提高换乘效率。

1. 推进区域道路交通一体化

### 完善公路网络功能布局。加快推进莞深高速、常虎高速改扩建、松山湖科学城至光明科学城通道东莞段、X886清溪九乡—东风坳等对外通道建设工程。研究在北部新增东西向通道。强化重大设施通道的空间预留与控制。

### 强化高速公路、国省道等主干公路与城市道路的衔接整合，形成畅达高效的道路网络。

### 提升区域公路枢纽功能。巩固提升深莞组合国家公路运输枢纽功能和定位，依托铁路、机场、城际站等区域设施，发展复合型交通枢纽。探索东莞与毗邻地区的跨市客运班线公交化运营模式。

1. 完善航空、水上客运服务

### 共享区域空港枢纽，完善航空出行服务体系。加快轨道2号线南延建设，完善区域及对外道路网络，建立与广州、深圳、香港、惠州等大湾区干线机场的快速交通联系。在高快速路出入口和高铁、城际轨道、城市轨道交通站点增设城市候机楼设施，提高异地候机服务水平。

### 深化通用航空发展研究。综合考虑工业、农业、林业、建筑业的作业飞行以及医疗卫生、公安消防、抢险救灾以及交通出行等方面的通用航空需求，加快通用航空的规划和建设。

### 创新发展水上客运服务。加快推动港澳客运码头建设，连接香港、澳门、深圳、广州等城市核心区及区域重要交通枢纽。依托东江支流串联滨海湾、水乡新城等片区，打造市内水上巴士航线。加强水上客运基础设施规划建设，强化水上公共客运与其他公共交通方式的衔接。

# 货物运输

1. 总体思路

### 引导形成集约化、标准化的货运发展模式，打造面向世界的区域性物流中心、面向全国的区域性货运组织中心，支撑建设国际制造名城。

### 坚持货运系统与城市客运系统相协调，完善货运系统基础设施布局，优化运输组织方式。

1. 推进物流节点扩能增效

### 依托东莞港、广东(石龙)铁路国际物流基地，打造开放型经济新的增长极和对接世界水陆空铁的大通道。建设沙田港区西大坦作业区1-3号泊位等设施，推动中外运石龙码头改扩建工程，引进香港-东莞国际空港中心，加快融入湾区大枢纽、大物流体系。加快内低外高、分层推进的航道网建设，持续开展航道整治提升工作。健全利用中欧国际货运班列运输邮（快）件机制。

### 强化铁路物流体系建设。提升樟木头站、常平站等铁路枢纽功能，完善交通接驳体系，优化运输结构，推动大宗货物及中长距离货物运输向铁路转移。

### 完善公路货运枢纽体系。立足产业园规划布局及公路网络，完善东莞邮政国际邮件互换机制，提高邮件、快件通关和配送服务效率。加强信息化建设，提升公路枢纽管理水平。

1. 健全货物运输及产业体系

### 鼓励货运站场升级改造。支持东莞港建设“国际陆港”，将港口服务延伸至企业门口。加强具有电子商务功能和服务电子商务发展的货运站场及中转、分拨、配送等设施建设，完善快递配送功能。

### 创新物流货物运输模式。利用东莞港、铁路枢纽资源优势，促进铁水、公铁等多式联运发展，推广跨方式快速换装转运标准化设施设备，形成统一的多式联运标准和规则。加快培育一批规模化、品牌化、网络化运作的道路货运企业，鼓励发展集约化配送模式。

### 建立城镇绿色货运配送体系。形成物流园区、城市共同配送中心（邮件、快件分拨中心）及末端配送网点三级配送节点体系，提高配送运行效率。

1. 完善货运通道及交通组织

### 完善货运干线路网建设。加快建设东莞港及主要物流园区与湾区城市高效直连的货运快速走廊，尽快建成快速疏港通道，鼓励建设东莞港“湾区快线”水陆运输通道。推动东部快速西沿线、环莞快速三期、中部东西通道、水乡新城片区货运通道等工程，减少大型货车对各片区核心区的干扰。

### 优化货运组织管理。进一步完善虎门、沙田、常平等地区物流快递配送道路网络，研究高速物流快递收费减免等鼓励政策。持续优化重点片区货运疏堵结合的管理政策。

# 发展策略二 完善交通体系，优化资源配置

# 交通与城市

1. 总体思路

### 践行以公共交通为导向的开发理念，打造与城市空间布局相协调的新型交通运输体系，引导和支撑城市分区组团发展。

1. 加强交通规划与国土空间规划的协调

### 建立宏观、中观、微观多层次互动、高效耦合的交通与土地利用协调机制。

（一）建立健全交通规划编制体系。对应国土空间规划编制体系，完善综合交通体系规划、交通政策研究、分区综合交通规划及交通综合改善规划、中长期交通专项规划、重大交通设施（重要干道、轨道、枢纽等）详细规划、重要片区交通详细规划等各层次交通规划，充分协调综合交通系统与城市空间布局及土地利用。

（二）制定区域交通发展战略并开展重大交通基础设施规划，融入国家、区域空间协同发展战略和规划布局中，主动对接粤港澳大湾区香港、深圳、广州、惠州等重点城市，谋划区域枢纽能级提升。

（三）建立健全轨道交通规划编制体系。有序开展轨道交通网络规划、近期建设规划、轨道及枢纽详细规划（TOD规划）、工程设计阶段交通设计。

### 完善交通影响评价制度。建立项目规划建设阶段的交通影响评价制度，健全土地与交通后评价机制。

1. 优化城市布局与结构

### 优化人口布局与结构。改善交通结构、基于TOD规划设计原则，合理规划利用土地，促进人口和就业岗位合理分布，引导人口向城市中心和大中运量公交走廊适度聚集，统筹人口、资源与环境协调发展。关注市民交通出行需求，通过优质的服务，吸引和留住优质创新人才。

### 高效利用土地资源。按照“保住底线、锁定总量、用好增量、挖掘存量、优化结构、空间‘扩容’”的原则，围绕轨道交通建立用地密度分区管理机制，改善交通环境和优化城市空间资源配置，提升土地资源利用效益。

### 优化城市功能和产业布局。通过优化交通结构，推进重大产业项目、重大基础设施、优质社会资源向松山湖高新区、滨海湾新区、东莞国际商务区、水乡新城、东莞港、银瓶合作创新区、松山湖科学城等重点功能区倾斜。

1. 强化综合交通体系对城市发展引导支撑

### 积极打造粤港澳大湾区重要节点城市。通过区域交通设施协同建设，深化拓展与港澳台合作，主动对接广州南沙、深圳前海-蛇口、珠海横琴自由贸易试验区，积极参与推动广深科技走廊的高品质建设。

### 支撑城市“三心六片”[[4]](#footnote-4)发展布局结构。建设市域轨道快线、高快速路，构建“三心”多层次便捷的城市交通联系，强化政治文化中心、经济金融中心、科技创新中心互动。完善“六片”立体互联交通网络建设。

### 优化中心城区交通体系。构筑兼顾通勤和休闲的中心城区高品质交通网络架构，加强城市中心节点吸引力。强化中心城区新老中心、片区中心之间的有效联系，构筑大城区通勤圈。

# 道路设施与运行

1. 总体思路

### 通过交通需求管理，引导小汽车合理使用，同时聚焦道路网络结构，挖掘道路资源，制定可持续、经济、高效、安全的道路交通发展路径。

1. 强化交通需求管理

### 深化交通需求管理政策研究，科学调控出行需求。推动公交优先发展，提升服务水平，提供有竞争力的公交出行选择。通过强化密度分区停放管理机制和深化宣传教育，合理调控小汽车出行需求规模。加强道路交通需求管理研究，储备未来应对策略。

### 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。

1. 推进道路精准供给

### 优化道路资源分配。按照行人、自行车、公交使用者路权优先的原则，重新划分路权。结合公交出行走廊，适度发展公交专用道。强化慢行空间管理和建设。研究设置HOV车道(多乘员车道)，推动试点建设。

### 完善城市干线路网。推进国省道快速化、市政化改造，完善快速路网络，加快建设环莞快速三期、桑茶快速路及东延线等工程，挖掘路网节点效率，推动易拥堵高速出入口优化改造工程。

### 强化路网末端系统连通性。强化组团统筹协调机制，有序推进镇街断头路打通工程。结合城市次、支路网建设密度要求，在控制性规划及城市更新规划编制阶段落实次、支路建设指标及用地保障。深入推进农村公路提档改造。

1. 深化道路交通治理

### 建立交通拥堵点治理常态化工作机制。建立道路交通堵点、乱点、安全隐患点基础台账，建立交通治理信息化动态评估机制，为精准治堵提供定量化分析工具。

### 持续推进道路交通精细化治理。坚持“点、线、面”结合，采取针对性、差异化措施治理交通拥堵。试点、复制、推广借道左转、单向交通、可变车道、潮汐车道等交通组织方式，持续升级信号控制系统。加密、升级改造道路电子警察等违法监测设施，研究布设移动公交电子警察，提升现有非现场执法资源共享水平。

### 强化道路设施的检测与养护管理。利用智能化、信息化手段识别路面塌陷、破损等道路病害，及时检测道路设施状况，为交通管理和养护提供科学决策依据。制定道路养护管理指引，加强日常养护和精细化管理力度，提升全市道路路况质量。

### 着力推动城市道路品质提升。鼓励运用四新技术[[5]](#footnote-5)，从绿色交通、智慧道路、场所景观、设施品质等方面全面升级、改造城市干道，提升城市形象。打造街道全要素，一体化设计街道空间，增强街区活力，提高居民出行幸福感。

# 停车体系

1. 总体思路

### 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。

1. 停车泊位差异化精准供给

### 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，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。加快推进公共充电设施配套建设。

### 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。

1. 强化机动车停放收费管理

### 持续优化各类停车位定价方式。根据不同停车位类别，实行政府定价、政府指导价或市场调节价收费管理。

### 完善停车收费标准。对纳入政府定价（指导价）管理的停车设施，根据“区域、时段、路内外”等不同类型，深化差别化停车收费管理，适时进行评估和调整，提高停车设施周转率和使用率。

### 路内停车收费财政收支两条线管理。通过收支分离，强化对停车收费的监督，同时利用停车收费反哺公共交通发展。

1. 强化路内路外一体化停车管理

### 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。

# 发展策略三 落实公交优先，稳步提升服务

# 常规公交与出租汽车

1. 总体思路

### 优化公共交通体系，形成以轨道为骨干、“中小运量与多层次常规公交”为主体、出租汽车等为补充、客运枢纽为衔接的一体化公共交通。

### 以市民需求为导向，全方位提升公交服务水平，从“顶层设计、线网优化、配套保障”等方面落实常规公交优先政策，提供对小汽车具备竞争力的公交服务，引导市民选择公交出行。

1. 完善常规公交顶层设计

### 持续推动常规公交行业整合和区域专营化。逐步推广实施市场化竞争模式，增强市场开放性，以合约法规形式完善公交运营补贴和效益考核制度，激励企业主动作为。

1. 优化常规公交线网结构

### 优化常规公交线网体系，推进“快干支微”四层次一体化公交线网建设。

（一）完善联系中心城区与外围组团及各组团间的公交快线网络，提升快速的中长距离公交服务水平。在集中的客运走廊上加密公交线路及发车频率，设置公交专用道、实施交叉口信号优先等措施，提供可靠、便捷的干线公交服务。

（二）完善连通客流集散点与城市边缘地区的支线服务，加密社区级区域的线网覆盖，实现社区全覆盖服务。围绕轨道线、公交快线、干线主要站点设置接驳微巴，连接市民生活场地，服务公交出行“最后一公里”。

### 重点提升城市中心区干线公交线网覆盖水平。围绕城市中心区主要办公区、商圈和轨道站，优化公交覆盖和服务频率，示范引领公交发展。

### 强化常规公交与轨道接驳。整合常规公交、轨道交通服务体系，优化换乘服务，提升公交出行便捷性，提高公交服务的可达性。

### 创新公交供给和服务模式。探索发展新型公交，开展假日旅游专线等特色线路，践行MaaS（出行即服务）理念，提供市场化的创新班车服务。持续推广新技术新能源公交车辆。

1. 落实常规公交服务配套保障

### 完善公交枢纽建设。规划建设市级重大枢纽、轨道换乘枢纽、区域公交枢纽三级公交枢纽体系，重点推进中心城区内部公交枢纽建设。推动轨道配套场站同步建设，实现多模式公交系统无缝衔接。结合城市更新、新城建设，落实片区公交枢纽建设。

### 创新公交场站建设模式。推动建立公交场站管理机构，落实轨道站配建公交场站与公交场站枢纽建设。建立公交场站综合开发、首末站配建开发为主的新型建设模式，保障场站设施建设，支撑公交服务提升。

### 完善公交停靠站设置。提升公交停靠站建设标准，因地制宜设置港湾式、深港湾式停靠站，完善站亭、站台、站牌、站架等设施，推动停靠站人性化、智慧化改造。

### 深化公交票价、筹资措施改革。完善公共交通换乘、联乘等票价票制，合理分摊成本，提升公交竞争力。创新公交发展资金筹措方式，保障公交可持续发展。

1. 引导出租汽车行业健康发展

### 优化巡游出租汽车运营管理方式。鼓励巡游出租汽车通过互联网等电召服务方式提供运营服务，建设巡游出租汽车行业智慧化管理系统，搭建智能终端并有序推广，减少空驶里程。

### 合理布局出租汽车停靠站。在大型商业中心、办公中心、交通枢纽、轨道站点等客流密集地段建立出租汽车候客点。

### 优化出租汽车行业市场环境。加大对非法营运车辆的打击力度，持续完善对网络预约出租汽车行业发展的规范化管理。加速新技术新能源出租汽车推广应用。

# 城市轨道

1. 总体思路

### 坚持轨道交通引导城市发展，强化轨道交通在城市客运体系中的骨架作用，确立轨道交通在中心城区和城市发展轴线上客运出行的主体地位，提升公共交通体系综合竞争力与整体运输效率。

### 践行“建轨道就是建城市”的理念，优先提升轨道对中心城区、松山湖高新区、滨海湾新区等城市重点片区通勤服务水平。

### 结合国家轨道建设政策、各片区经济发展特征和市民出行需求，创新新型中小运量轨道交通的发展模式。

1. 加快轨道交通有序建设

### 适时启动中心城区通勤线建设。结合中心城区强心提质战略，加快中心城区通勤轨道建设，促进中心城区“聚心”和“强轴”开发。

### 加快市域快线建设。推动市域轨道1号线、2号线三期的建设，支撑和引导中心城区、松山湖高新区、滨海湾新区三心联动发展。推进与广深城市轨道互联互通建设。

### 创新推进有轨电车等中小运量新型轨道交通建设。积极发展现代有轨电车、胶轮有轨电车等新型轨道系统，促进公共交通竞争力提升。

1. 完善轨道交通服务

### 完善轨道交通接驳设施。高效衔接城际轨道与城市轨道系统，加强大型轨道站点与常规公交、出租汽车、慢行交通及周边停车设施的衔接整合，建设综合客运枢纽。系统完善轨道站点接驳配套设施，扩大轨道交通服务范围。

### 提升轨道出行体验。逐步提高列车发车频率、到站准点率等，提升轨道服务质量，完善便民设施。

1. 创新轨道交通投融资机制

### 创新轨道交通建设运营体制机制，加快TOD综合开发建设，充分利用轨道站场优势、筹集轨道建设资金，实现轨道交通事业长远可持续发展。

（一）科学运用多元化融资手段，充分利用常规融资方式，探索股权投资基金、政府债券等新型方式，有效推行PPP融资模式（含特许经营），引入社会资本参与轨道交通建设。

（二）建立TOD综合开发“多层实施、利益平衡、社会共赢”机制，推动“轨道+物业”“轨道+社区”示范项目建设，探索轨道交通土地效益内部化路径。

（三）借鉴国内外先进轨道交通企业“一体化、专业化”管理经验，坚持“兼顾效益、经济节约”的运营原则，精细化管理运营轨道交通，进一步开源节流、降本增效，打造社会经济双效益运营模式。

（四）进一步理顺和完善轨道交通建设开发系列政策文件，提升相关部门工作执行意识，加强协作，形成合力，持续跟踪、定期评估，确保落实成效。

# 发展策略四 构筑品质慢行，智慧引领发展

# 慢行交通

1. 总体思路

### 践行以人民为中心发展思想，不断提升城市环境品质，打造魅力慢行体系，建设活力宜居、健康生态的现代化城市。

### 按照“连续成网，便捷接驳，空间复合，特色彰显”的原则，强化慢行设施完善，优先保障慢行交通基本路权；延伸慢行接驳网和慢行休闲网，接驳公共交通服务，连接休闲景点、娱乐商圈；充分融合城市功能与景观绿化，塑造宜人的慢行空间。

1. 强化慢行网络连通

### 完善步行、自行车网络建设。提高全市慢行网络连通性，完善人行天桥、人行地下通道、信号交叉口人行过街设施等，优先保障轨道周边、学校周边、医院、中心城区商业圈等人流密集地点慢行网络连续畅达。强化慢行示范工程建设，重点围绕两轴三节点[[6]](#footnote-6)、三江六岸[[7]](#footnote-7)打造高品质示范工程。

### 促进绿道网、通勤慢行网、公交网多网融合。强化慢行网络间的连接互动、慢行交通系统与公交系统的一体化发展。

1. 构建安全友好的慢行环境

### 完善步行配套设施建设。在大型公共设施、重要交通枢纽、核心商圈等市民聚集的活动场所，持续完善人行道设施，建设风雨连廊，结合地下步行街利用，提升步行舒适性和抗干扰性，保障全天候出行体验。

### 提升自行车骑行体验感。推行精细化设计，完善交叉口及路段机动车出入口无障碍设施改造。优化慢行通道上市政设施的布局。通过“铺装+隔离”等工程手段，优化骑行空间。

### 打造安宁共享街区。在历史文化风貌区、居住集中区、大型商圈等特定区域，采用特殊铺装，突出慢行路权，强化城市设计，强调人与空间互动，打造共享活力街区。

1. 强化慢行交通发展保障

第一百零一条 强化慢行空间管理。明确慢行空间违停执法责任主体，常态化开展市镇中心区人行和非机动车路权保障综合整治行动。

第一百零二条 创新慢行设施建设模式。探索慢行交通系统全周期建设统筹管理、统一标准的建设模式，保障先进的城市空间规划设计理念可落地，切实提升慢行系统品质。

第一百零三条 引导共享单车有序发展。遵循“政府鼓励、引导、规范，企业依法市场化运作和规范经营，市场权责对等、有序发展”的原则，持续优化管理。鼓励“公共交通+共享单车”出行。

第一百零四条 规范电动自行车管理。开展电动自行车行业管理政策研究，加强对生产、销售、使用全链条监管。

# 智慧交通

1. 总体思路

第一百零五条 积极落实“数字政府”建设部署，注重大数据、人工智能、区块链等新一代技术的发展和应用，构建融合监测、决策、指挥、服务的智慧交通体系，实现交通服务人性化、交通管理精准化、交通决策科学化，强化实施应用，积极示范建设。

1. 推动数据采集管理及共享

第一百零六条 构建全市综合交通数据采集体系。整合市土地利用、交通基建、交通管理等多源数据，建立综合交通静、动态数据资源库。通过共享接入、主动采集、配建采集等方式，统筹设备类型，统一数据采集标准，实现交通行业数据共享与融合应用。

第一百零七条 建立交通数据共享规则，适当扩大交通数据开放范围。明确政府、企业数据共享的职责、权利与义务，分级分类制定信息资源共享规则。适当扩大对市民、科研单位、企业等主体的共享范围，改善出行信息服务，提升交通大数据效用，支撑城市交通治理。

1. 推动智慧交通顶层融合

第一百零八条 融合监测。升级综合交通一体化监测设施设备，建设综合交通运行一张图，增强交通运行透明度，完善交通应急协同指挥机制，实现一体监测、一点即视、一键掌控、全域预警。

第一百零九条 融合决策。基于综合交通数据资源，深化交通数据挖掘分析，完善宏观模型，逐步建立中观模型及微观在线仿真平台，支撑宏观交通战略政策、规划建设决策，支撑交通信号调控、主动交通诱导及综合交协同管控的应急推演。

第一百一十条 融合指挥。从交通管理部门指挥调度业务需求出发，建立多级指挥平台体系，融合全市综合交通指挥及执法处置需求，打通综合交通指挥业务数据链，实现跨部门跨行业常态化协同及应急状态联动的高效指挥。

第一百一十一条 融合服务。聚合各交通部门运输业务系统及移动业务APP，提供一站式政务服务。建立综合行政审批业务系统，打造“审批-执法-征信”信息闭环。升级现有信息共享终端，提供“一站式”出行信息服务。

1. 加快智慧交通业务深化

第一百一十二条 升级智慧公交监管平台。整合现有公交行业数据信息，升级监管平台，重点提升运行监测、决策分析、行业监管、信息服务功能，有效改善公交服务质量，提升对市民吸引力。

第一百一十三条 建设智慧道路管理平台。制定智慧道路建设标准，升级完善前端信号机、AI视频监控等前端设备，实现全市域交通信控设备的统一联网可调，创新数据驱动城市交通拥堵主动治理新模式，提升秩序管理与交通安全主动防控分析能力。

第一百一十四条 建设智慧停车平台。面向停车信息服务需求与资源监管，全要素整合停车信息资源，逐步完善诱导系统，提供智慧停车信息服务；深化停车数据挖掘，支撑停车违停监管及政策制定。

1. 推进智慧交通示范建设

第一百一十五条 打造智慧示范道路。依托智慧交通充分挖掘设施潜存的承载能力，为市民提供可靠、可控、有序的出行保障，为全市各街镇开展智慧交通品质提升树立标杆。

第一百一十六条 打造便捷出行示范区。面向未来交通出行场景，构建“高效、协调、绿色”的未来交通体系，探索MaaS（出行即服务）模式，树立大湾区智慧交通新标杆。

# 交通安全与文明

1. 总体思路

第一百一十七条 坚持教育引导与严格执法并重，增强交通安全、文明出行意识和减少交通事故，营造安全、有序、和谐的交通环境，提高城市文明程度。

1. 强化交通运行秩序整治

第一百一十八条 健全道路交通安全管理体制机制。完善交通安全责任制和交通安全管理工作机制，建立道路交通安全评价审查制度。建立交通事故监测与紧急事故快速救援机制。加大电子警察、违停球等电子执法设备密度，提高道路安全、有序管理水平。

第一百一十九条 持续开展机动车违法行驶整治。严肃查处酒后驾驶、超速行驶、超载、闯红灯等危险驾驶行为，严厉打击交通肇事逃逸行为。综合治理泥头车、“两客一危”、货车等重点车辆乱象。定期开展校车交通安全隐患集中排查整治行动。

第一百二十条 开展非机动车、行人通行秩序整治。加强查处和纠正行人及非机动车占用机动车道、路口遇停止信号未等候通行等违法行为。

第一百二十一条 规范道路施工作业管理。加强对占道施工、绿化管养等作业的规范化管理，消除施工成本外在化弊病，减少对交通的干扰。

1. 积极引导市民安全、文明出行

第一百二十二条 开展宣传教育活动。充分利用广播、电视等主流媒体、微信、微博、移动客户端等新媒体以及各类社会宣传途径，持续开展机动车“文明出行”、“礼让行人”宣传报道，建立文明出行志愿劝导队伍对不文明交通行为开展劝导和宣传工作。

第一百二十三条 完善交通安全管理设施建设。完善道路标志标线等设施，规范机动车驾驶。完善行人过街设施建设，科学调整信号灯配时，实施缩小交通口转弯半径等微创新技术，营造安全、有序的出行环境。

1. 推进交通行业文化建设

第一百二十四条 规范交通行业从业人员行为准则。重点完善公共汽（电）车、出租汽车、长途客车等行业企业经营及从业人员的服务质量考核，定期开展交通行业文明建设活动。

第一百二十五条 规范交通行业管理人员行为准则。完善执法程序，规范自由裁量权，做到严格规范公正文明执法。

### 

# 综合保障

1. 总体思路

第一百二十六条 强化政策与管理引导，充分发挥政府、市场、社会的组合优势，健全交通法制、体制、机制综合保障体系，逐步形成全社会共同参与推进一体化交通建设的新局面。

1. 强化交通法制保障

第一百二十七条 完善交通法规体系。创新交通综合管理方式方法，加快推动轨道交通运营管理、机动车停放管理、电动自行车管理、局部区域机动车限行等领域地方立法工作。

第一百二十八条 完善公众参与机制。发挥市人大专项调研、市政协重点提案等作用，建立重大交通决策风险评估和公众参与机制，广泛听取市民群众意见，凝聚社会最大共识，提高重大交通决策的社会认可度和权威性。

1. 推进体制机制改革创新

第一百二十九条 深化大交通管理体制改革。强化大交通理念，整合横向职能，加强对全市综合交通发展的统筹协调。健全市镇两级综合交通纵向管理体制和联合执法机制。健全交通运输行政执法与刑事司法衔接机制，完善案件的移送标准和程序。

第一百三十条 加强政府与行业机构的合作交流，通过购买服务等方式充分发挥行业协会、学会等社会组织在行业管理中的作用。

1. 强化交通发展政策保障

第一百三十一条 深化交通设施建设空间供给政策改革。强化交通体系“硬落地”，将交通建设项目用地优先纳入地块控规；适当提高交通重点建设项目土地和房屋征收正向激励；探索综合交通枢纽建设分层设权、分层供地模式，提高综合交通枢纽建设开发整体效益。

第一百三十二条 深化交通建设公共财政保障机制改革。建立项目库储备制度，保障有限资金向交通重点发展方向倾斜；支持市镇两级财政在交通管理非税收入等计提一定比例保障交通建设项目；创新财政贷款贴息、以奖代补、先建后补等方式支持交通重点建设项目。

第一百三十三条 深化交通发展建设投融资政策改革。扩宽多元化融资渠道，完善并推广交通重点建设项目“BOT+EPC+股权合作”等新型投融资模式；着力挖掘交通建设项目预期收益权和其他可用经营性资源的投资价值；支持国有企业用好公司债券、企业债券等融资工具；积极探索特许经营、股权合作、委托经营等多种方式。强调以成本效益分析结果为交通基建投资决策依据，减少盲目决策。

第一百三十四条 深化交通建设项目审批流程改革。探索交通建设项目实行“绿色通道”审批管理，加快推进项目前期工作；落实项目勘察设计、规划报建、征地拆迁、工程建设全程跟踪服务；优化涉及施工临时用地、工程变更、弃土处置等工程的管理流程，保障项目顺利推进。

1. 壮大产业规模效益与人才培育

第一百三十五条 持续推动交通产业发展。支持新一代互联网、大数据、云计算等技术在交通运输领域的应用，支持交通基础设施建设、交通装备制造、专业化高端化现代物流、交通行业新业态新模式、文化旅游等产业发展壮大。

第一百三十六条 持续加强交通规划人才队伍建设。围绕智慧交通、轨道交通、绿色循环低碳等重点行业领域吸引大量具有专业知识、具有前瞻性、具有开拓进取精神人员投身到交通规划建设队伍中来，共谋东莞市未来交通发展。

1. “1+2+33”：“1”即建立了跨部门的综合交通运输联席会议机制，“2”即新整合的市交通运输局和市公安局交警支队，“33”即33个镇街（园区）。 [↑](#footnote-ref-1)
2. 以公共交通为导向的发展模式（transit-oriented development）。 [↑](#footnote-ref-2)
3. “二主六辅”综合交通枢纽：两主即中心区始发高铁站、东莞东站；六辅即虎门高铁站、东莞站、东莞西站、东莞南站、滨海湾站、松山湖站。 [↑](#footnote-ref-3)
4. “三心六片”：“三心”即中心城区、松山湖高新区、滨海湾新区；“六片”即城区片区、松山湖片区、滨海湾片区、水乡新城片区、东部产业园片区、东南临深片区 [↑](#footnote-ref-4)
5. 四新技术：在行业内采用新技术、新工艺、新材料、新设备的技术。 [↑](#footnote-ref-5)
6. 两轴三节点：“两轴”指东莞大道-东城中路（东纵路至四环路段）、鸿福路（莞太路至莞长路段），“三节点”指轨道2号线东城站、旗峰公园站和鸿福路站的周边地区。 [↑](#footnote-ref-6)
7. 三江六岸：指以东江南支流、汾溪河、东莞水道三条水系为依托的主城区城市滨水空间，主要涉及万江、莞城、东城、高埗、石碣五个镇街，东至广深铁路、西至环城西路、北至东南支流、南至东莞水道。 [↑](#footnote-ref-7)