

# 企石镇机动车停车设施专项规划 (2023-2035 年)

东莞市交通运输局企石分局

东莞市企石镇规划管理所

二〇二四年六月



## 目录

<b>一、 项目概况</b> .....	<b>1</b>
(一) 规划背景 .....	1
(二) 规划对象 .....	3
(三) 技术路线 .....	4
(四) 规划依据 .....	5
<b>二、 需求预测</b> .....	<b>8</b>
(一) 现状分析 .....	8
1. 城市与交通发展概况 .....	8
2. 现状停车特征分析 .....	11
(二) 停车需求预测 .....	24
1. 机动车发展预测 .....	24
2. 停车需求预测 .....	28
<b>三、 目标策略</b> .....	<b>34</b>
(一) 重点因素 .....	34
1. 上位规划 .....	34
2. 经验借鉴 .....	37
3. 发展趋势 .....	43
(二) 发展目标 .....	47
1. 停车发展战略 .....	47
2. 停车发展目标 .....	48
3. 停车设施供给策略 .....	49
<b>四、 停车分区</b> .....	<b>51</b>
(一) 目标思路 .....	51
(二) 分区方案 .....	52
(三) 管理策略 .....	53

1. 一类区主要管理策略 .....	53
2. 二类区主要管理策略 .....	55
3. 三类区主要管理策略 .....	56
<b>五、 规划方案 .....</b>	<b>58</b>
(一) 停车配建标准修订 .....	58
1. 修订原则 .....	58
2. 发展历程 .....	58
3. 指标修订 .....	63
(二) 公共停车设施规划 .....	65
1. 目标思路 .....	65
2. 总体思路 .....	66
3. 规划目标 .....	66
4. 路外公共停车场规划 .....	70
5. 路内停车泊位规划 .....	76
(三) 停车重点整治区改善 .....	82
1. 目标与原则 .....	82
2. 划分标准与方法 .....	84
3. 停车改善内容与措施 .....	88
<b>六、 保障机制 .....</b>	<b>92</b>
(一) 模式与内容 .....	92
1. 停车管理模式 .....	92
2. 停车管理内容 .....	92
(二) 体制机制 .....	92
1. 停车管理机构设置 .....	92
2. 停车产业化发展机制 .....	94
3. 停车设施审批机制 .....	95

4. 停车收费机制 .....	99
5. 路内停车泊位管理机制 .....	101
6. 公共停车场管理机制 .....	102
7. 停车共享机制 .....	103
(三) 实施保障 .....	104
<b>七、 近期计划 .....</b>	<b>107</b>
(一) 行动策略 .....	107
(二) 建设计划 .....	107
1. 建筑物配建停车场 .....	107
2. 路外公共停车场 .....	110
3. 路内停车泊位 .....	112
(三) 停车管理 .....	113
<b>八、 总结与建议 .....</b>	<b>118</b>
(一) 主要结论 .....	118
1. 近期规划成效 .....	118
2. 远期规划成效 .....	118
3. 规划衔接成效 .....	119
(二) 后续建议 .....	120



## 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服务水平。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。

企石镇于2021年聘请了东莞市城建规划设计院开展停车设施普查、编制停车专项规划，现结合《东莞市机动车停车设施专项规划（2023-2035年）》内容，开展企石镇机动车停车设施专项规划修编相关工作，对《企石镇机动车停车设施专项规划》进行修编，以实现企石镇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。

本项目规划范围为企石镇行政辖区全域国土空间，规划总面积**58.2**平方公里，包含南坑、新南、杨屋、莫屋、霞朗、企石、铁炉坑、宝石、江边、上截、下截、东山、旧围、博夏、上洞、东平、清湖、湖美、深巷、铁岗等**20**个村及社区。



图 1 规划范围

本项目规划基准年为 2023 年，近期至 2026 年，中远期规划至 2035 年。

### （三）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。

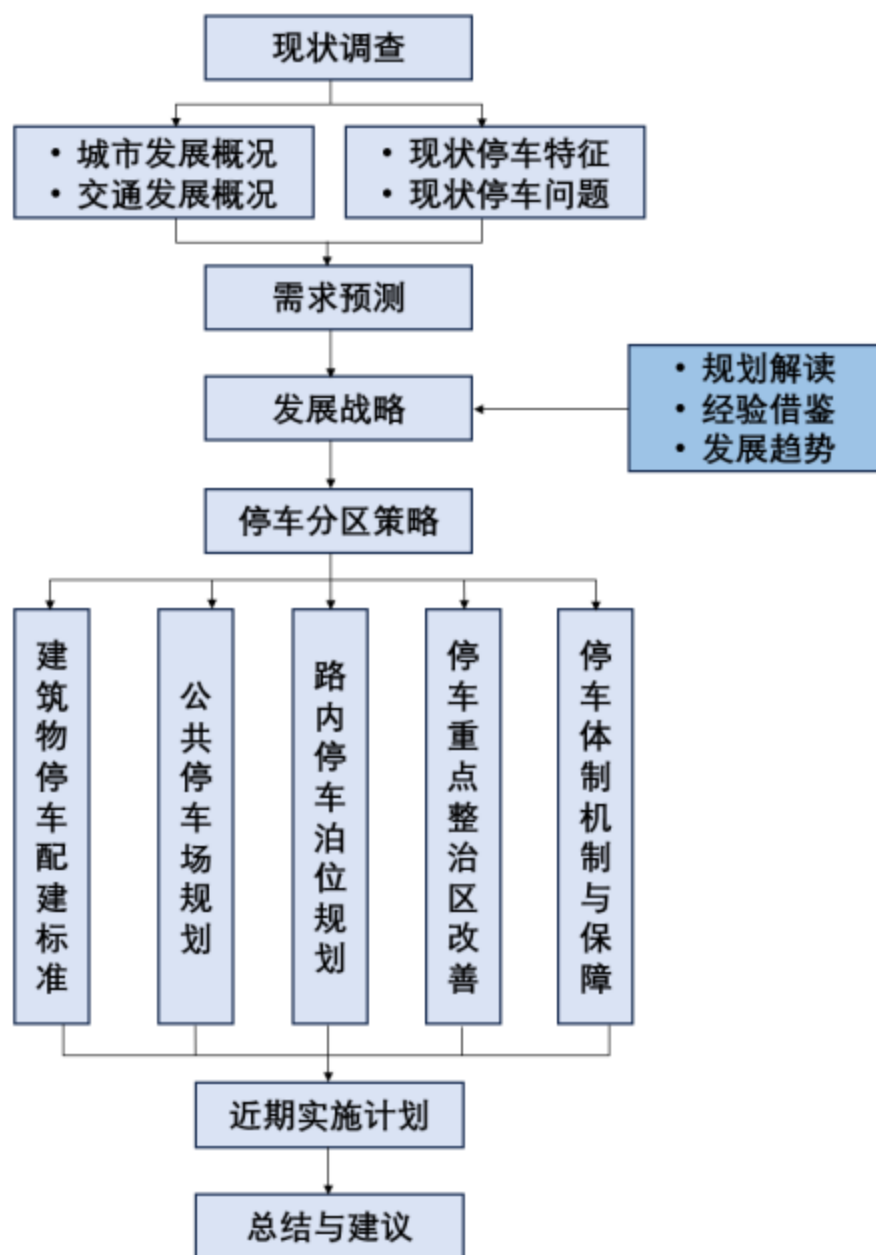


图 2 技术路线图

#### （四）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) 《东莞市机动车停车设施专项规划（2023-2035）》
- (22) 《东莞市企石镇国土空间规划（2021-2035年）》
- (23) 东莞市企石镇各片区已编控规成果
- (24) 其他相关法律、法规、规范等

## 二、需求预测

### （一）现状分析

#### 1. 城市与交通发展概况

##### （1）城镇发展概况

从区位看：企石镇位于东莞市东部，东部与惠州市的博罗县接壤，西北与石排镇相连，西至西南分别与横沥镇、常平镇相接，东南与桥头镇相邻，是东莞与惠州连接的重要交通枢纽，区位优势显著。

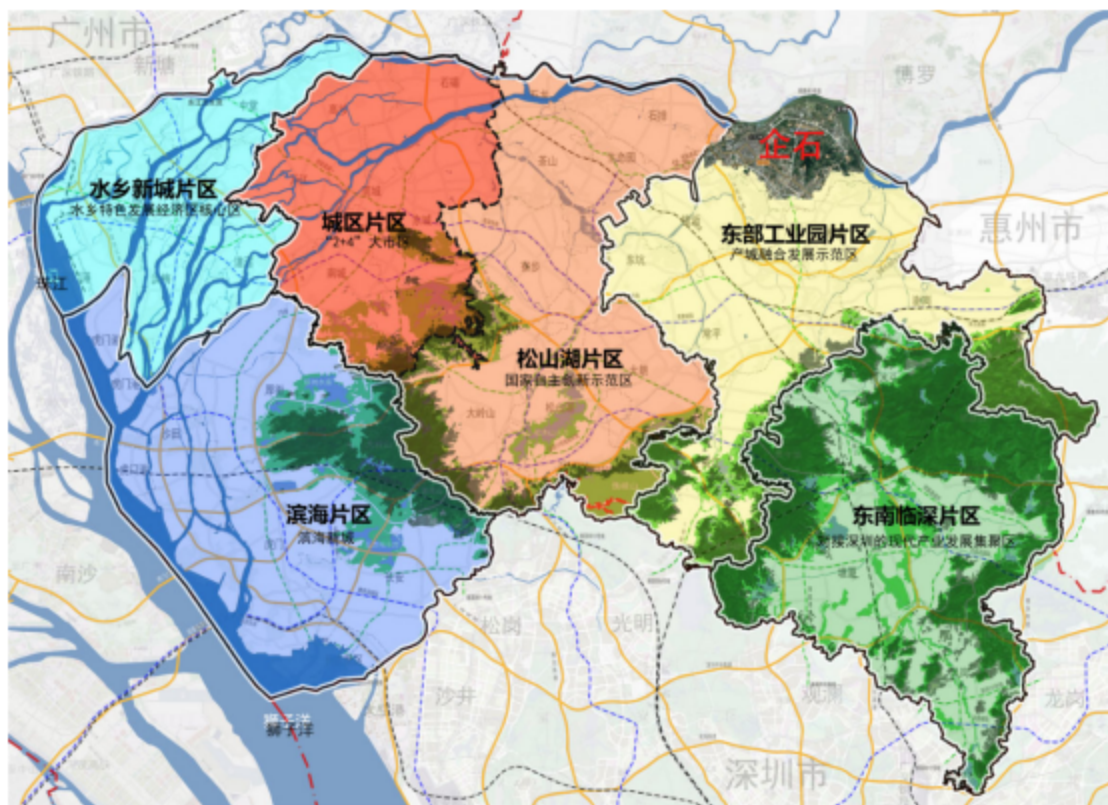


图3 企石镇区位

从人口看：2023年，全镇常住人口为16.99万人，其中户籍人口约5.5万人，户籍人口、常住人口比值约为1:3。通

过统计数据可知，近几年企石镇人口变化幅度较小、增速较缓慢。

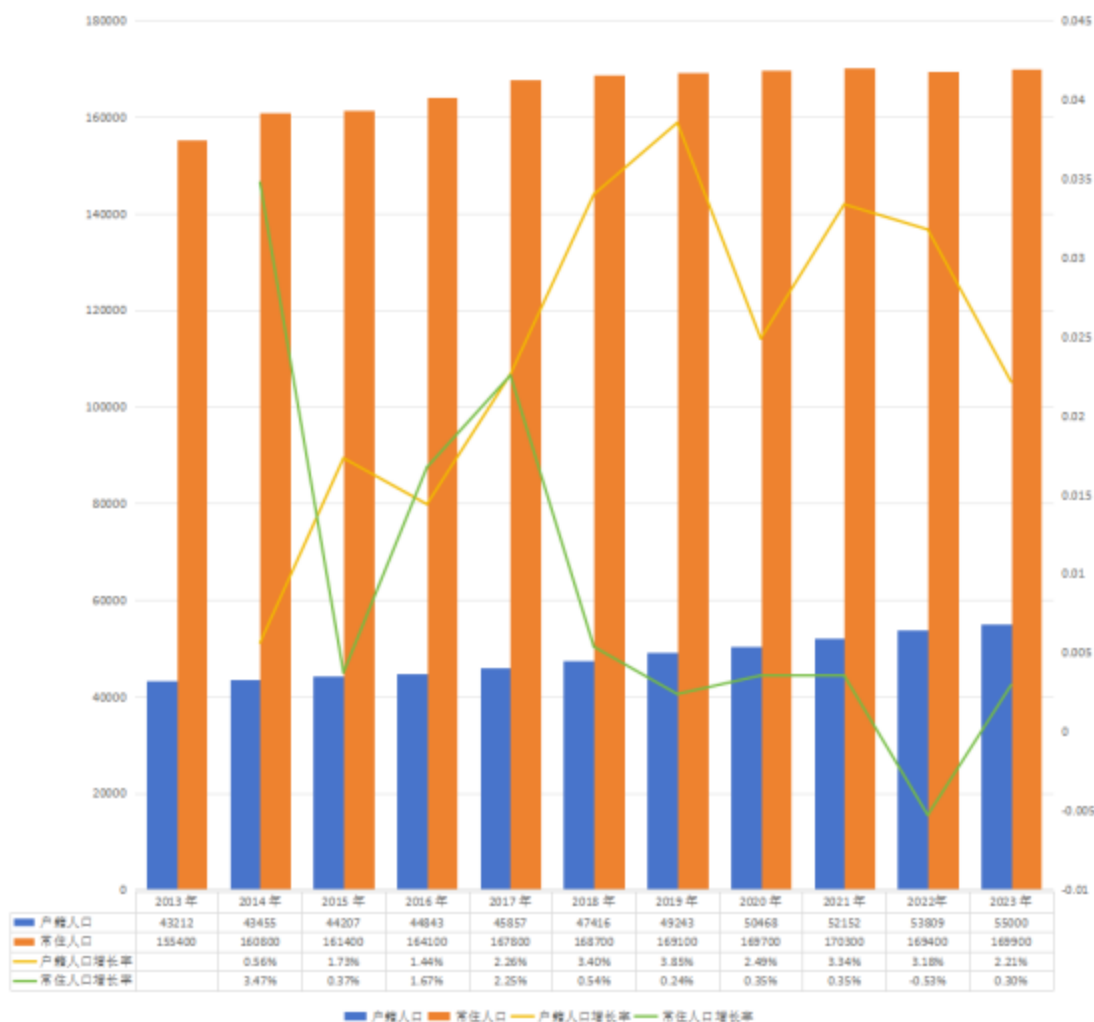


图 4 2013-2023 年企石户籍人口、常住人口变化图情况

从经济看：2023年，企石镇地区生产总值135.81亿元，同比增长1.53%。其中，规模以上工业增加值69.0亿元，同比下降2.0%；固定资产投资总额31.86亿元，同比增长27.8%；工业投资总额17.63亿元，同比增长10.1%；社会消费品零售总额42.58亿元，同比增长6.1%。目前，我镇聚焦建设“东江宝石 智造新城”，坚持以制造业当家，奋力推动企石在加

快高质量发展，以期实现质的有效提升和量的合理增长。

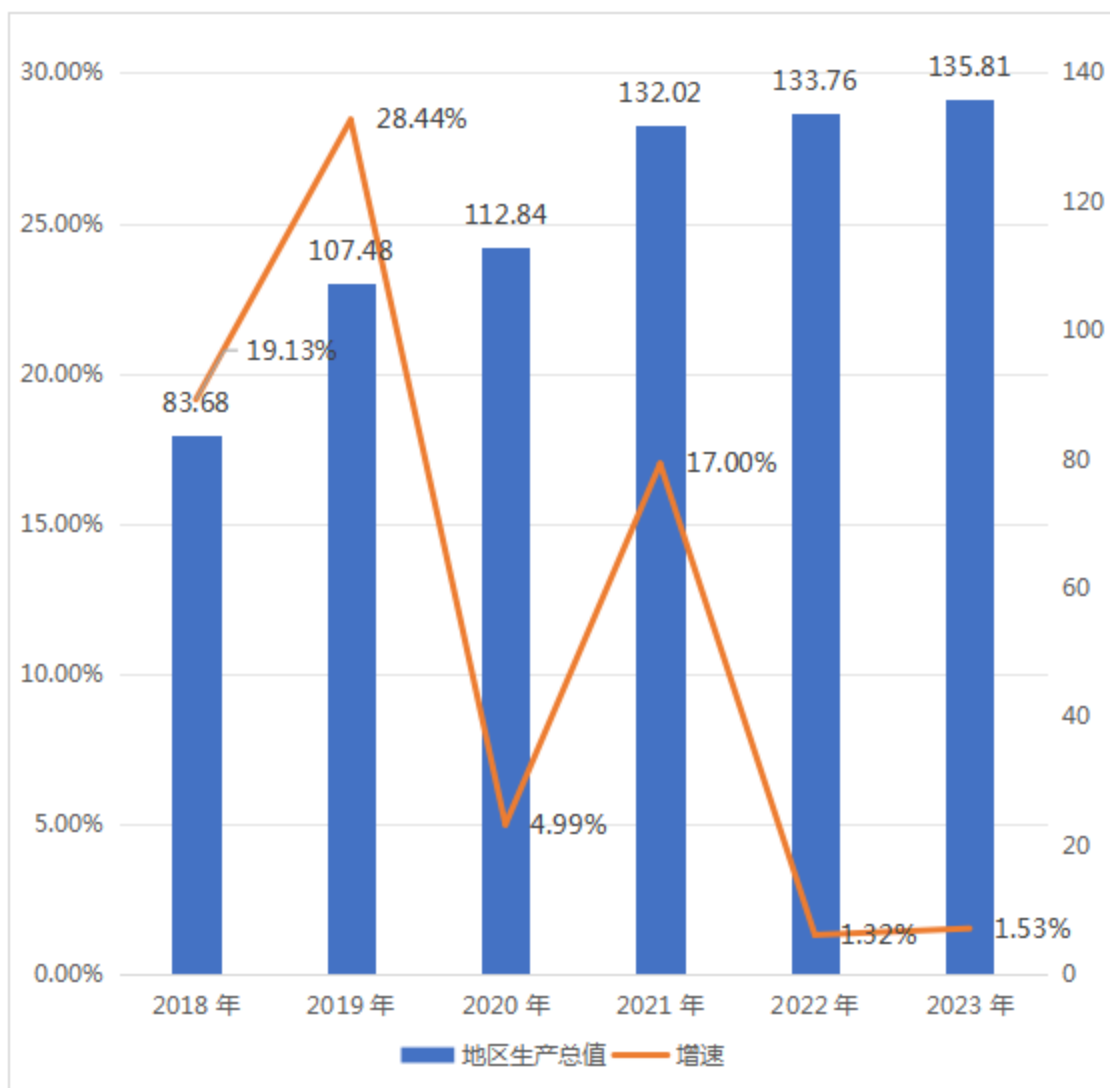


图 5 近 6 年企石镇生产总值情况

## (2) 交通发展概况

企石镇内公路网较为完善，对外方面镇内纵横交错从莞高速和东部快速干线，对内方面东平大道、湖滨路纵贯南北，企桥路、东江大道横连东西，还有企石环镇路、江南大道等干道串联镇区，对外互通，对内便捷是企石道路交通的主要特征。目前企石镇正在推进建设环莞快速延长线，待建成之

后将使内外交通更为便利。

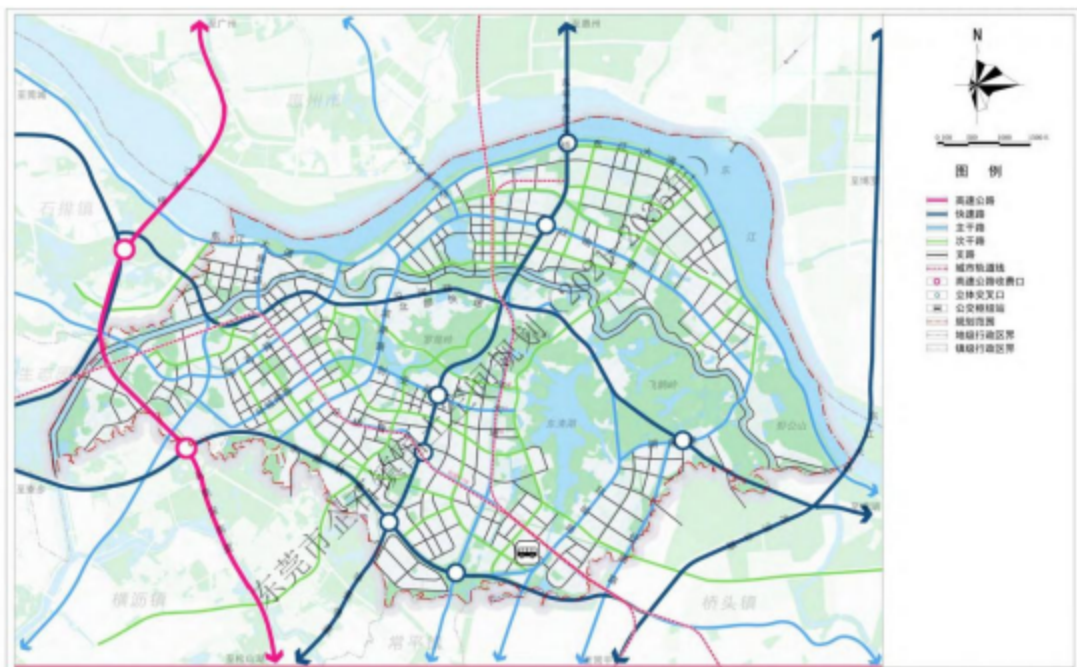


图 6 企石镇规划交通图

## 2. 现状停车特征分析

截止 2023 年底，企石镇全镇供应停车泊位 19795 个，其中建筑物配建泊位 9146 个，路外公共泊位 3865 个，路内停车泊位 6784 个，具体特征如下。

### （1）泊位供给

截止到 2023 年底，全镇机动车保有量为 79766 辆，供应机动车泊位约 19795 个，全镇泊车比约为 0.25，远低于东部产业园片区泊车比 0.53。

### （2）泊位分布

从停车泊位供给数量来看，铁坑炉村、东山村和宝石社区的现状停车泊位供给量远高于其他村，分别占比 22.4%、

15.72%和 12.95%。

**表 1 企石镇各村（社区）机动车泊位供应分布**

序号	村/社区名称	路内停车泊位/个	配建停车泊位/个	路外公共停车泊位/个	总泊位/个	占比
1	南坑	70	0	100	170	0.86%
2	新南	545	34	261	840	4.24%
3	杨屋	182	677	40	899	4.54%
4	莫屋	216	643	146	1005	5.08%
5	霞朗	525	0	40	565	2.85%
6	企石	399	527	110	1036	5.23%
7	铁炉坑	554	3401	479	4434	22.40%
8	宝石	1007	1052	488	2547	12.87%
9	江边	240	838	75	1153	5.82%
10	上截	0	0	205	205	1.04%
11	下截	255	0	40	295	1.49%
12	东山	1660	1061	388	3109	15.71%
13	旧围	0	0	58	58	0.29%
14	博夏	230	0	354	584	2.95%
15	上洞	0	133	160	293	1.48%
16	东平	478	157	220	855	4.32%
17	清湖	143	143	60	346	1.75%
18	湖美	0	0	48	48	0.24%
19	深巷	75	480	60	615	3.11%
20	铁岗	205	0	533	738	3.73%
合计		6784	9146	3865	19795	100.00%

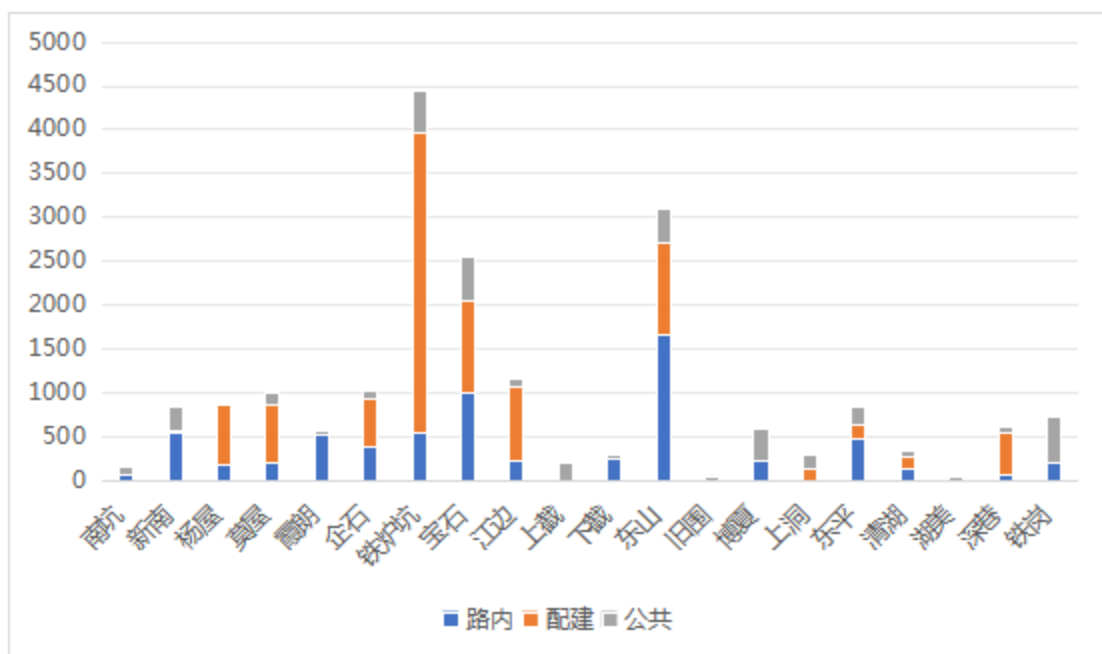


图7 企石镇各村（社区）机动车泊位分布

### （3）泊位结构

**标准要求：**《城市停车规划规范》（GB/T51149-2016）

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%。

**企石情况：**全镇配建停车泊位占总泊位46.20%，低于《城

市停车规划规范》（GB51149-2016）85%以上要求。路外公共停车泊位占总泊位 19.53%，略高于《城市停车规划规范》（GB51149-2016）10~15%要求。路内泊位占总泊位 34.27%，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 2 企石镇各类机动车泊位规模与占比

停车设施类型	停车泊位数	占比
路内公共停车	6784	34.27%
路外公共停车场	3865	19.53%
路外配建停车场	9146	46.20%
合计	19795	100.00%

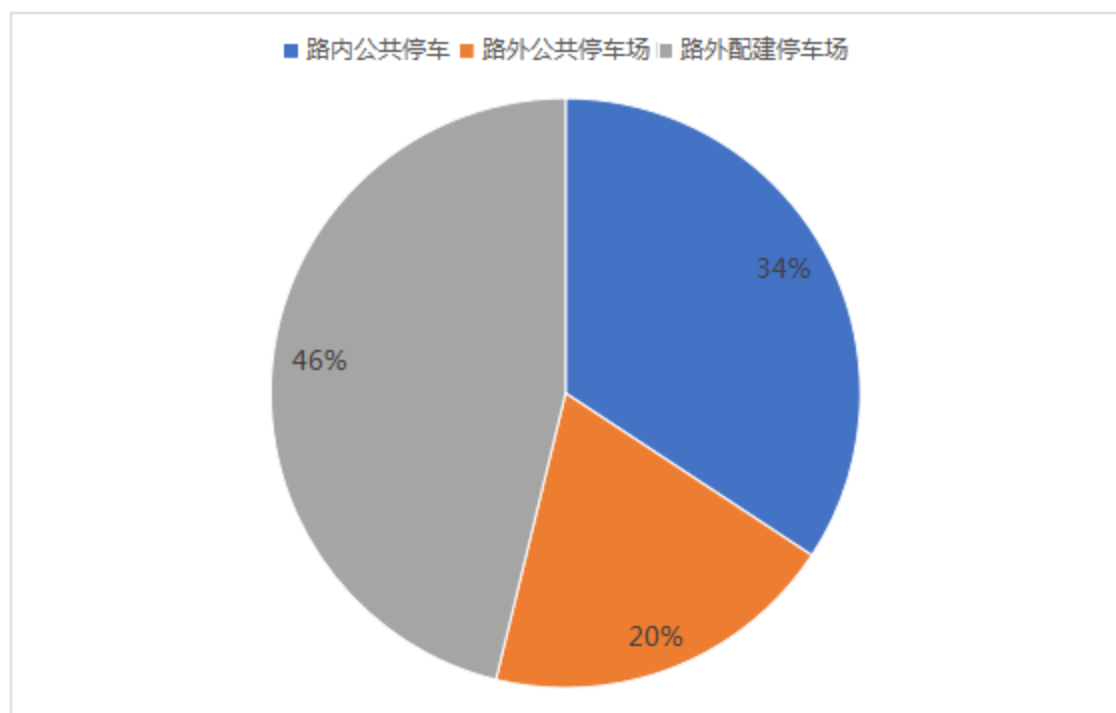


图 8 企石镇现状机动车泊位供应结构

**（4） 使用特征**

**路内停车泊位使用：**目前，企石镇有 83 条道路（路段）划设有路内停车泊位，从路内停车实际空间分布来看，共有 124 条道路（路段）存在路内停车现象，还存在没有划设路内停车位但被占用停车的道路约 41 条，严重影响道路交通运行。

表 3 企石镇各村（社区）路内有停车路段统计表

序号	村（社区）	有路内停车位道路（路段）数目	无路内停车位但存在路内停车现象道路（路段）数目	合计
1	南坑	2	2	4
2	新南	5	1	6
3	杨屋	4	7	11
4	莫屋	6	0	6
5	霞朗	6	0	6
6	企石	3	0	3
7	铁炉坑	4	0	4
8	宝石	11	13	24
9	江边	2	4	6
10	上截	0	0	0
11	下截	6	1	7
12	东山	15	2	17
13	旧围	0	0	0
14	博夏	2	0	2

序号	村（社区）	有路内停车位道路 （路段）数目	无路内停车位但存在路内停车 现象道路（路段）数目	合计
15	上洞	0	0	0
16	东平	6	1	7
17	清湖	5	7	12
18	湖美	0	0	0
19	深巷	3	1	4
20	铁岗	3	2	5
合计		83	41	124

**路外停车泊位使用：**目前，企石镇现状路外公共停车场49个，共有停车泊位约3865个，以各村（社区）自主建设管理的公共停车场为主，主要解决村内及周边居民的停车需求。各村（社区）路外公共停车场统计情况见下表及下图，由图表可知，铁岗村、宝石社区、铁炉坑村、东山村等村的路外公共停车泊位居多，占比均为10%以上。

**表4 企石镇各村（社区）路外公共停车场统计表**

序号	村（社区）名	路外公共停车场 数量	路外公共停车泊 位数	泊位数占比
1	南坑	1	100	2.59%
2	新南	3	261	6.75%
3	杨屋	1	40	1.03%
4	莫屋	2	146	3.78%
5	霞朗	1	40	1.03%

6	企石	2	110	2.85%
7	铁炉坑	5	479	12.39%
8	宝石	9	488	12.63%
9	江边	2	75	1.94%
10	上截	2	205	5.30%
11	下截	1	40	1.03%
12	东山	4	388	10.04%
13	旧围	2	58	1.50%
14	博夏	2	354	9.16%
15	上洞	2	160	4.14%
16	东平	1	220	5.69%
17	清湖	2	60	1.55%
18	湖美	2	48	1.24%
19	深巷	1	60	1.55%
20	铁岗	4	533	13.79%
合计		49	3865	—

**建筑物配建停车场使用：**目前，企石镇现状配建停车场约35个，共配建停车泊位9146个。从建筑物类型来看，建筑物配建停车位以居住、工业为主，分别占比总配建停车位的61.62%、24.36%，其他还有一部分为文体、政府机关、医院等建筑物配建停车场，占总配建停车泊位14.02%。全镇新建的居住小区均按照有关规定配建了相应的停车场地，但仍然有大部分建筑由于各种原因配建不到位，加上一些老旧社区、

市场、工厂配建停车位的历史欠账较多，导致企石镇目前配建停车位缺口较大。

表 5 建筑配建停车场分类统计表

序号	建筑类型	停车场数量	停车泊位数	泊位数占比
1	居住	6	5636	61.62%
2	工业	13	2228	24.36%
3	文体	2	100	1.09%
4	政府机关	12	609	6.66%
5	医院	1	373	4.08%
6	其他	1	200	2.19%
总计		35	9146	--

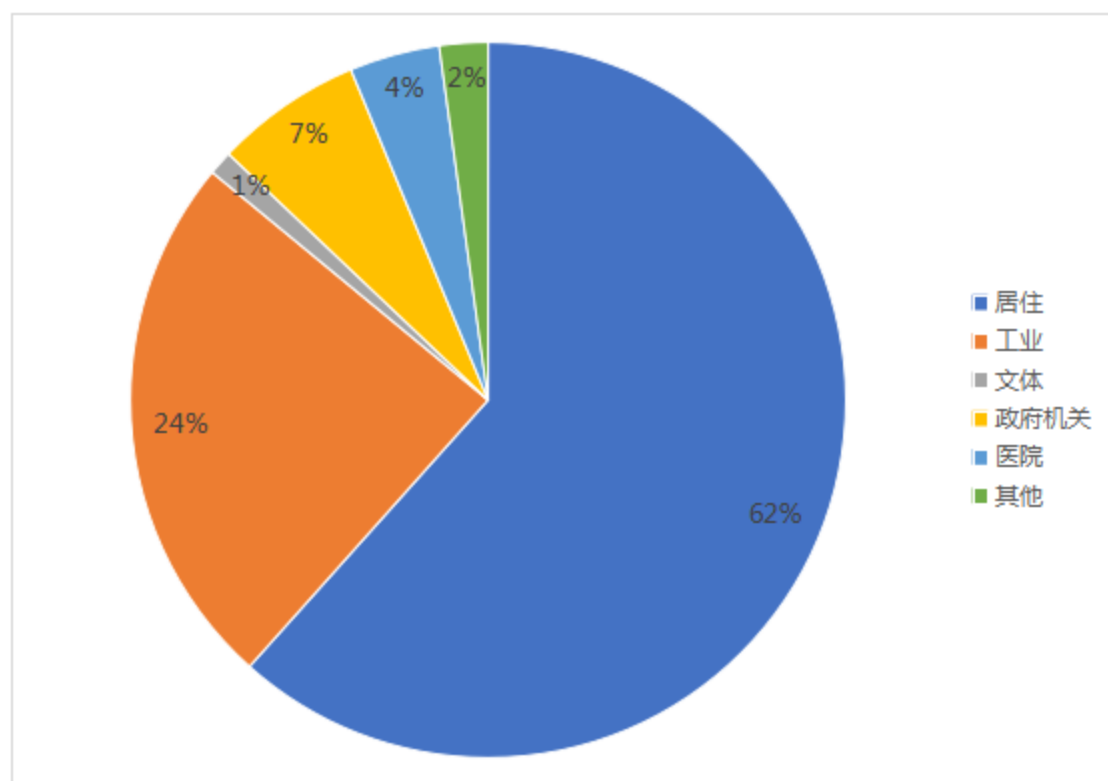


图9 建筑配建停车场构成示意图

## （5） 总结

针对企石镇停车设施在“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，我镇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，我镇长期采用0.5-0.8、0.4-0.8车位/100m<sup>2</sup>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/100m<sup>2</sup>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年左右我镇启动控制性详细规划（下称“控规”）编制工作以来，企石镇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，我镇已按人均 $0.5\sim 0.8\text{m}^2/\text{人}$ 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。

全镇已批控规共规划35处公共停车场，共约18.90万平方米，可建停车泊位约7559个；现状已实施5处（位于企石村黄大仙公园、铁炉坑村政务中心、上洞村乡村振兴示范带、铁岗村虾公山东门、虾公山西门），已建停车泊位815个，公共停车场实施率为17.14%。



图 10 企石镇已批控规公共停车场用地布局及建设情况（规划35处，实施5处）

表 6 企石镇已批控规公共停车场用地信息表

编号	村(社区)名称	用地性质	用地面积(平方米)	拟供应机动车泊位数	交通方位	实施情况
1	宝石社区	交通场站用地	8717.39	349	江滨路于东江大道交界	未实施
2	博夏村	交通场站用地	13213.16	529	沿江路南面	未实施
3	博夏村	交通场站用地	739.99	30	大地新围	未实施
4	东平村	交通场站用地	8871.9	355	环镇路	未实施
5	东山村	交通场站用地	2343.54	94	永盛路	未实施
6	东山村	交通场站用地	2060.46	82	东山市场左侧	未实施
7	东山村	交通场站用地	1726.76	69	东山市场右侧	未实施
8	东山村	交通场站用地	590.59	24	东平大道	未实施
9	东山村	交通场站用地	12665.74	507	环企大道	未实施
10	江边村	交通场站用地	9866.85	395	湖滨北路小海河旁	未实施
11	江边村	交通场站用地	5806.82	232	湖滨北路十二丫排站南面	未实施
12	江边村	交通场站用地	4831.77	193	江海路稻田公园	未实施
13	江边村	交通场站用地	9645.04	386	新华路	未实施
14	旧围村	交通场站用地	4256.55	170	湖滨北路西面北地块	未实施
15	旧围村	交通场站用地	1217.98	49	湖滨北路西面东地块	未实施
16	旧围村	交通场站用地	3499.77	140	湖滨北路东面	未实施
17	旧围村	交通场站用地	4141.88	166	政务中心东面	未实施
18	旧围村	交通场站用地	18927.59	757	湖光路东	未实施
19	南坑村	交通场站用地	2556.35	102	从莞高速与新河路交界	未实施
20	企石村	交通场站用地	3608.89	144	黄大仙公园	已实施
21	上洞村	交通场站用地	1107	44	东门沿河路	已实施
22	上洞村	交通场站用地	3990.38	160	环镇路北	未实施
23	上洞村	交通场站用地	12161.67	486	环镇路南	未实施
24	铁岗村	交通场站用地	3923.67	157	五八围路	未实施
25	铁岗村	交通场站用地	2112.5	85	虾公山公园东门	已实施
26	铁岗村	交通场站用地	11300.26	452	虾公山公园西门	已实施
27	铁岗村	交通场站用地	251.48	10	湖泉路高湖段	未实施
28	铁岗村	交通场站用地	2483.18	99	李朗路	未实施
29	铁炉坑村	交通场站用地	2448.07	98	企石购物中心北面	未实施
30	铁炉坑村	交通场站用地	6042.42	242	振华中路与宝石路交界	未实施
31	铁炉坑村	交通场站用地	3374.58	135	振华西二横路	未实施

编号	村(社区)名称	用地性质	用地面积(平方米)	拟供应机动车泊位数	交通方位	实施情况
32	铁炉坑村	交通场站用地	5760.59	230	横岗路	未实施
33	铁炉坑村	交通场站用地	2245.73	90	政务中心后面	已实施
34	铁炉坑村	交通场站用地	1381.57	55	政务中心北面	未实施
35	霞朗村	交通场站用地	11083.92	443	人民路	未实施
合计			188956.04	7559	-	

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，企石镇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，企石镇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。企石全镇范围内仍未实行全面路内停车收费，镇区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，企石镇停车难、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。

**三是停车管理体制机制不健全。**镇级停车管理架构中，有交通运输、自然资源、城管及公安交警等多个部门，虽有交通强市分指挥部统筹，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。

**四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，受限于企石镇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年底，企石镇机动车保有量79766辆。自2014-2021年，企石镇机动车保有量由18631辆增长至74585辆，机动车保有量翻三倍、年平均增长率接近22%，机动车保有量呈爆发式增长；2021-2023年底，机动车保有量由74585万辆增长至79766辆，机动车保有量仅增加4581辆、年平均增长率约3.44%，机动车保有量增速下降，并趋于平稳。

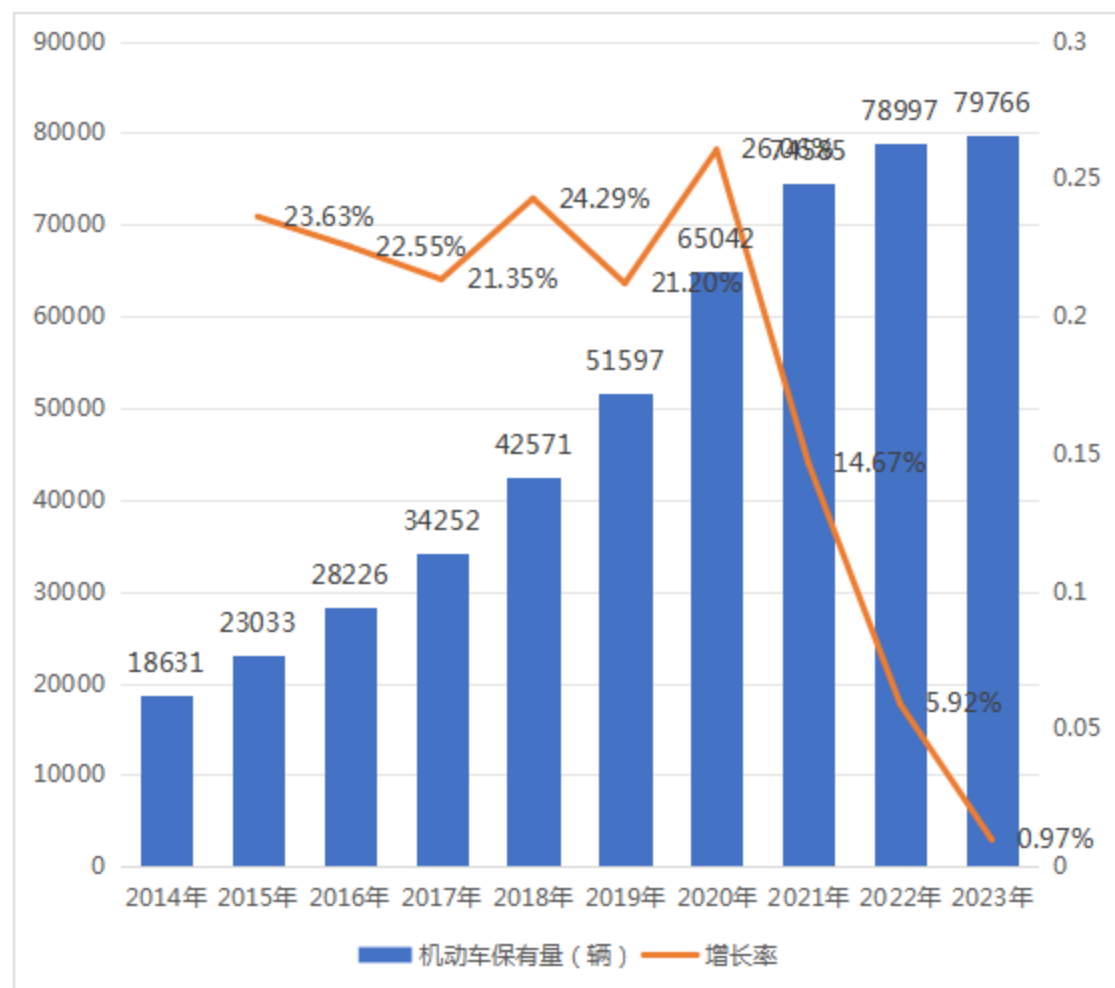


图 11 企石镇历年机动车保有量及增长率情况

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%。

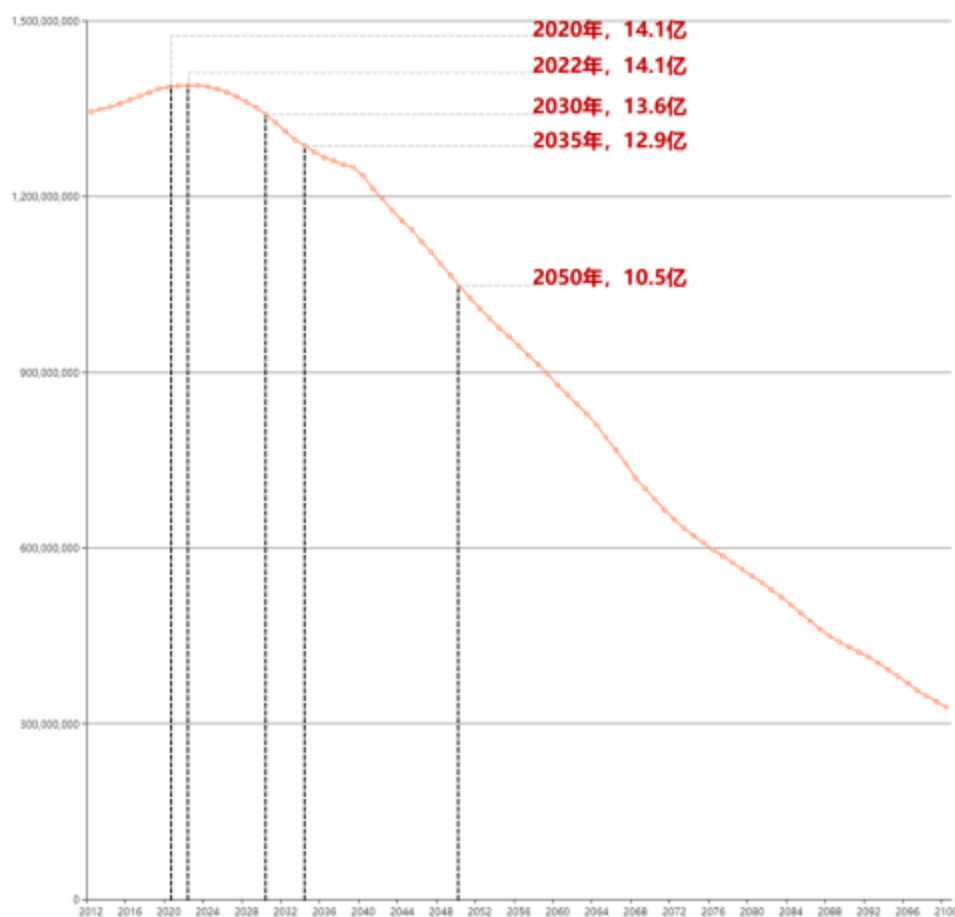


图 12 全国人口趋势变化图

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。

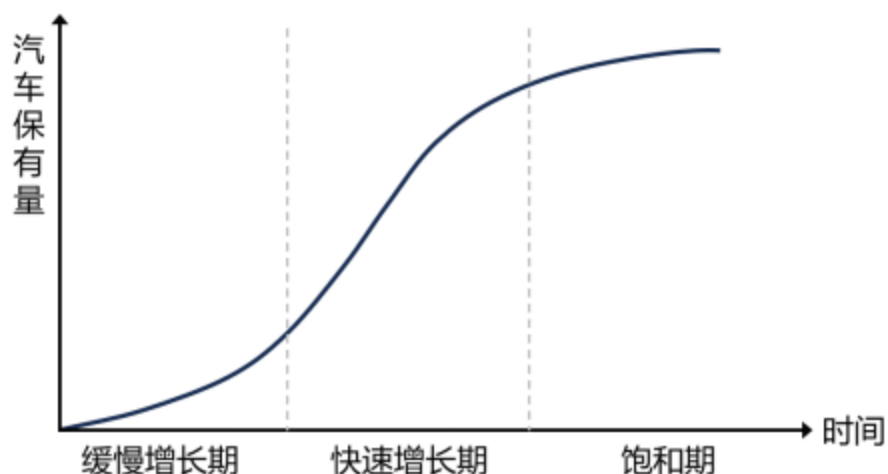


图 13 汽车保有量 S 形变化趋势

企石镇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 **9.15 万辆**。按照《城市停车设施规划导则》（住房和城乡建设部，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，企石镇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，未来企石镇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 **9.15 万辆**。

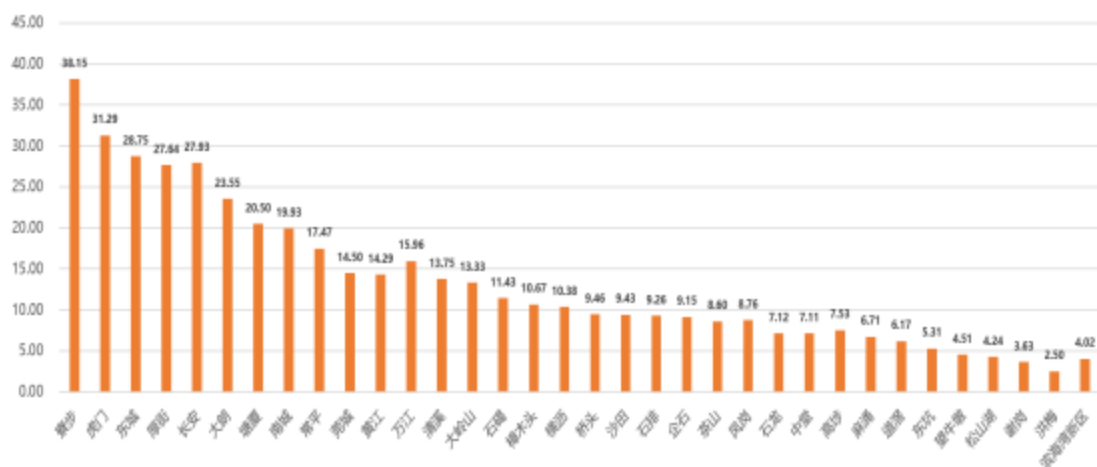


图 14 东莞市各镇街（园区）2035 年机动车保有量预测值

## 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）； $D_1$ —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； $D_2$ —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》（住房和城乡建设部，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 年企石镇机动车保有量为 9.15 万辆，结合

各村（社区）机动车保有量情况，分别预测各村（社区）的基本车位需求。

表 7 至 2035 年企石镇各村（社区）基本车位需求

序号	村（社区）名称	2035 年机动车保有量/万辆	2035 年基本车位需求/万个
1	宝石社区	0.45	0.45
2	博夏村	0.35	0.35
3	东平村	0.74	0.74
4	东山村	1.24	1.24
5	湖美村	0.11	0.11
6	江边村	0.37	0.37
7	旧围村	0.42	0.42
8	莫屋村	0.24	0.24
9	南坑村	0.24	0.24
10	企石村	0.29	0.29
11	清湖村	0.55	0.55
12	上洞村	0.33	0.33
13	上截村	0.23	0.23
14	深巷村	0.42	0.42
15	铁岗村	0.37	0.37
16	铁炉坑村	1.12	1.12
17	霞朗村	0.34	0.34
18	下截村	0.34	0.34
19	新南村	0.67	0.67
20	杨屋村	0.33	0.33
合计		9.15	9.15

## （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。

根据《东莞市机动车停车设施专项规划（2023-2035年）》预计企石镇出行车位需求为1.56万个，结合各村（社区）机动车保有量情况，分别预测各村（社区）的出行车位需求。

表8 至2035年企石镇各村（社区）出行车位需求

序号	村（社区）名称	2035年机动车保有量/万辆	2035年出行车位需求/万个
1	宝石社区	0.45	0.08
2	博夏村	0.35	0.06
3	东平村	0.74	0.13
4	东山村	1.24	0.21
5	湖美村	0.11	0.02
6	江边村	0.37	0.06
7	旧围村	0.42	0.07
8	莫屋村	0.24	0.04
9	南坑村	0.24	0.04
10	企石村	0.29	0.05
11	清湖村	0.55	0.09
12	上洞村	0.33	0.06
13	上截村	0.23	0.04
14	深巷村	0.42	0.07

序号	村（社区）名称	2035年机动车保有量/万辆	2035年出行车位需求/万个
15	铁岗村	0.37	0.06
16	铁炉坑村	1.12	0.19
17	霞朗村	0.34	0.06
18	下截村	0.34	0.06
19	新南村	0.67	0.11
20	杨屋村	0.33	0.06
合计		9.15	1.56

### （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，企石镇各村（社区）基本车位、出行车位需求分别为9.15、1.56万个，总停车泊位需求为10.71万个。

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，结合各村（社区）2035年机动车泊位需求，可预测各村（社区）建筑物配建、路外公共及路内停车泊位需求。

表9 至2035年企石镇各村（社区）停车泊位需求

序号	村（社区）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	路外公共停车需求	路内停车位需求
1	宝石社区	0.53	0.42	0.06	0.04
2	博夏村	0.41	0.33	0.05	0.03
3	东平村	0.87	0.69	0.10	0.07

序号	村（社区） 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 车需求	路内停车位 需求
4	东山村	1.45	1.16	0.17	0.12
5	湖美村	0.13	0.10	0.02	0.01
6	江边村	0.43	0.35	0.05	0.03
7	旧围村	0.49	0.39	0.06	0.04
8	莫屋村	0.28	0.22	0.03	0.02
9	南坑村	0.28	0.22	0.03	0.02
10	企石村	0.34	0.27	0.04	0.03
11	清湖村	0.64	0.52	0.08	0.05
12	上洞村	0.39	0.31	0.05	0.03
13	上截村	0.27	0.22	0.03	0.02
14	深巷村	0.49	0.39	0.06	0.04
15	铁岗村	0.43	0.35	0.05	0.03
16	铁炉坑村	1.31	1.05	0.16	0.10
17	霞朗村	0.40	0.32	0.05	0.03
18	下截村	0.40	0.32	0.05	0.03
19	新南村	0.78	0.63	0.09	0.06
20	杨屋村	0.39	0.31	0.05	0.03
合计/万个		10.71	8.57	1.29	0.86

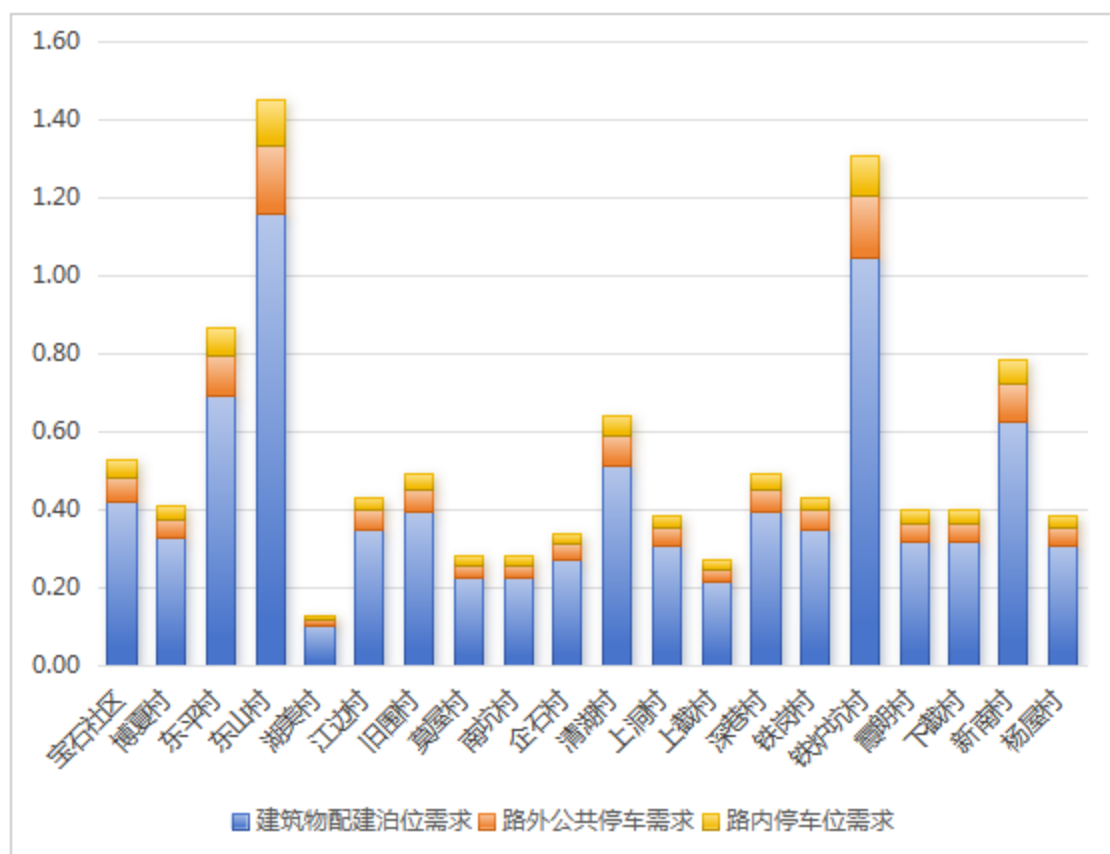


图 15 企石镇各村（社区）2035 年机动车停车需求预测

### 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（2021~2035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的智能化应用。

## （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。

#### **（4） 东莞市企石镇国土空间规划（2021-2035）**

规划提出到 2025 年，以科技创新为核心动力、依托“一湖两河三岸四脉”的优质生态本底，优化城镇布局，基本建成粤港澳大湾区“智造重镇、文旅名镇、生态美镇”，进入中国千强镇 200 强；建设成为东莞市重要的先进智能制造高地、滨江旅游新城、生态宜居城镇。企石镇规划 2035 年的常住人口规模约为 25 万人，城镇化率达到 95%，建设用地规模 36.81 平方公里。

## **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。

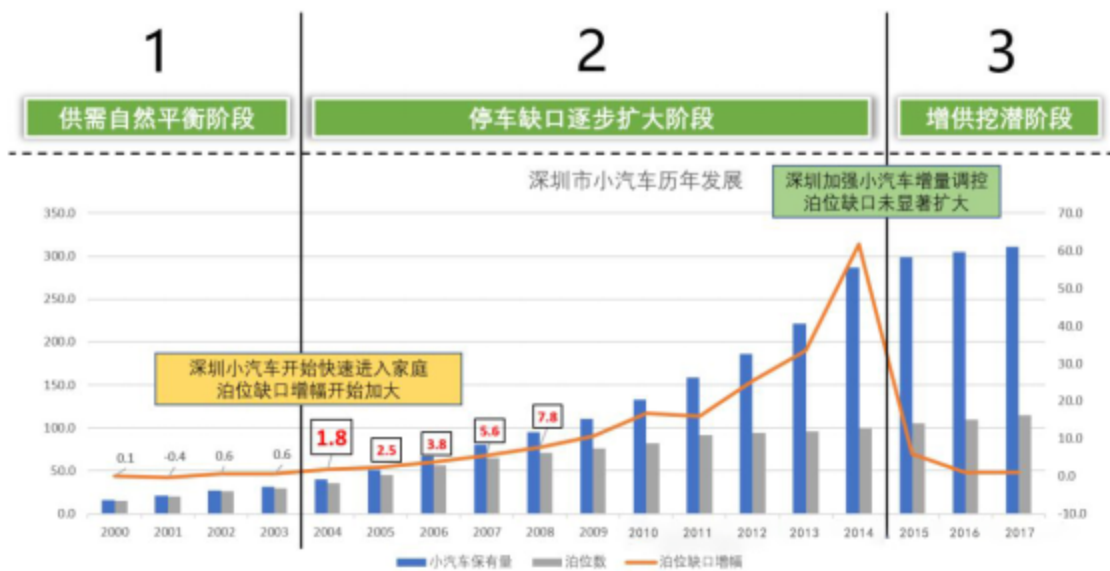


图 16 深圳市停车发展阶段

#### （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 17 南京市停车设施总体规划（修编）思路

### 3. 发展趋势

#### （1） 城镇空间发展

积极融入松山湖功能区“Y”字形发展的空间结构当中，结合未来城镇发展方向，构建“十字轴带，一核三心四板块”的城市空间结构，形成均衡发展、特色鲜明的城市开发格局。

表 10 “十字轴带、一核三心四板块”城市空间结构

类别	名称
十字轴带	指南北城乡发展轴、小海河文化风景带。
一核	指东清湖休闲生态核心。
三心	指老镇中心、企石新中心、产业服务中心。
四板块	指城镇板块、新中心板块、南部工业园板块、滨江创智园板块。

#### ① 以“十字轴带”融入区域发展格局

“十字轴带”即南北城乡发展轴、小海河文化风景带。

南北城乡发展轴：依托东平大道、环莞快速、规划轨道3号线等条件，构建对外联系惠州博罗、常平、松山湖，对内串联南北综合服务功能核心与城乡功能板块的主要发展轴线，形成功能复合、产业协同、公共服务联动、城乡一体化发展的南北向功能主轴。

小海河文化风景带：以小海河为纽带，整合一河两岸丰富的自然、历史、人文、景观等资源，构建东西向串联生态、生活、生产的文化风景带。

#### ② 以“一核三心”均衡城市结构

“一核”即以东清湖湿地公园为主的休闲生态核心。

通过整合东清湖及其周边生态资源，与企石新中心联动发展，形成集生态、休闲等功能于一体的东清湖休闲生态核心。

“三心”即老镇中心、企石新中心、产业服务中心。围绕“三心”重点部署城市综合服务功能，引领城市功能提质升级。

**老镇中心：**结合企石镇老镇中心的功能升级改造，优化完善生活服务功能，形成企石镇最具魅力与生活气息的生活服务中心。与特色风貌，围绕小海湖营造生活、游憩、服务、产业等多功能复合的特色服务与创新中心。

**企石新中心：**通过旧城行政文化服务设施的东移，形成集居住、行政办公、商业金融、文化娱乐为一体的综合服务中心。

**产业服务中心：**延续北部从东江到东引运河的田园水网肌理与特色风貌，围绕小海湖营造生活、游憩、服务、产业等多功能复合的特色服务与创新中心。

### ③以“四板块”引领高质量发展

“四板块”分别为城镇板块、新中心板块、南部工业园板块、滨江创智园板块。

**城镇板块：**原老镇中心片区，是企石镇以居住功能为主体，以商业金融、文化娱乐、文体卫生、生活服务等其他功

能为补充，富有滨水特色的、功能设施完善的城市化地区。

**新中心板块：**企石镇未来城市发展的重点片区，同时作为服务松山湖东部工业园企石辖区的主要综合服务核心区。依托良好的自然生态条件，配置完善的公共基础设施与公共配套服务设施，引导企石镇综合服务功能往东发展，形成集居住、行政办公、商业服务、文化娱乐等于一体的企石新服务中心。

**南部工业园板块：**集中布局高附加值、创新能力强、经济效益好、产品质量高的新型产业园区，包括光电产业园、科技工业园、联兴工业园、民营工业园、木棉工业园，主要发展光电产业、高端电子信息制造业、生物医药及高性能医疗器械等先进制造业。

**滨江创智园板块：**以东部工业园为主体，打造区域特色创新平台，重点发展新一代信息技术产业、高端装备制造产业等战略性新兴产业。

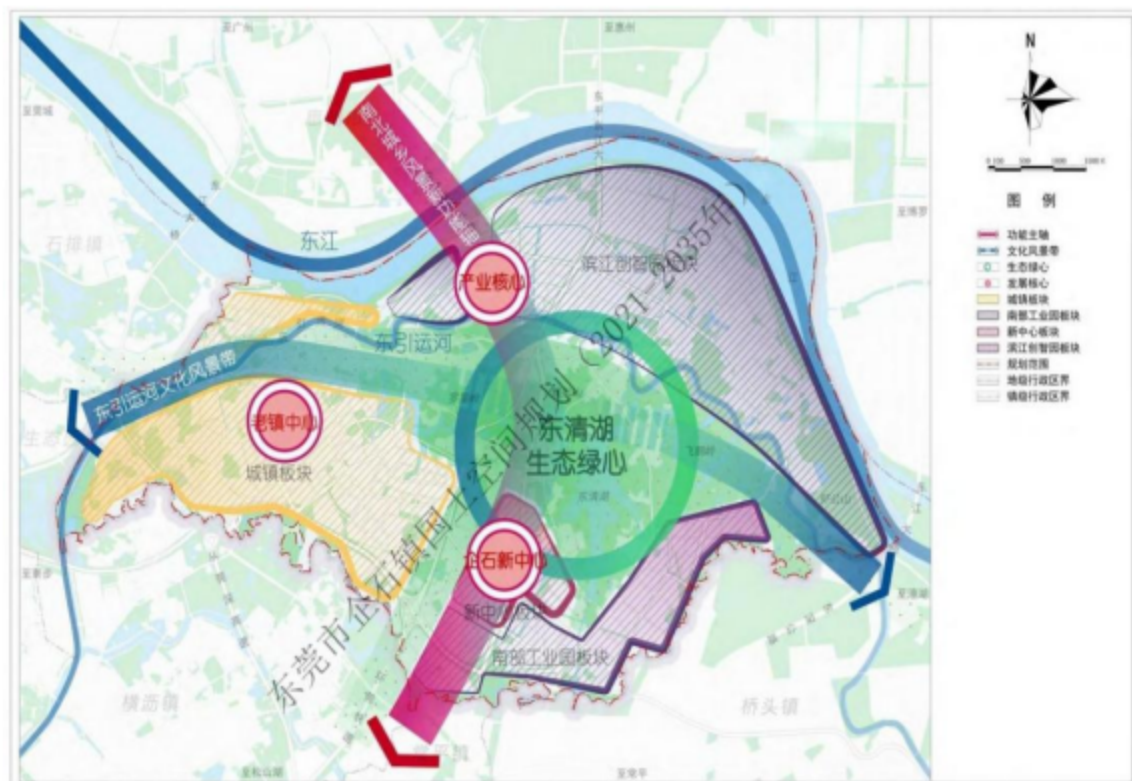


图 18 企石镇格局规划结构图

## （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和企石镇规划要求，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，实现企石镇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：**2024-2026年全镇合计供应机动车泊位不少于7200个，每年度供应机动车泊位不少于2400个。

**二是缓解重点区域矛盾：**镇中心区医院、学校、居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。

**五是完善停车体制机制：**建立镇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。

**三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。

### 3. 停车设施供给策略

企石镇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。

**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，最终形成全镇停车分区方案。



图 19 企石镇停车分区划分思路

## （二）分区方案

考虑未来我镇市不同区域功能定位、土地开发强度、公交服务水平等因素影响，将企石镇划定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。

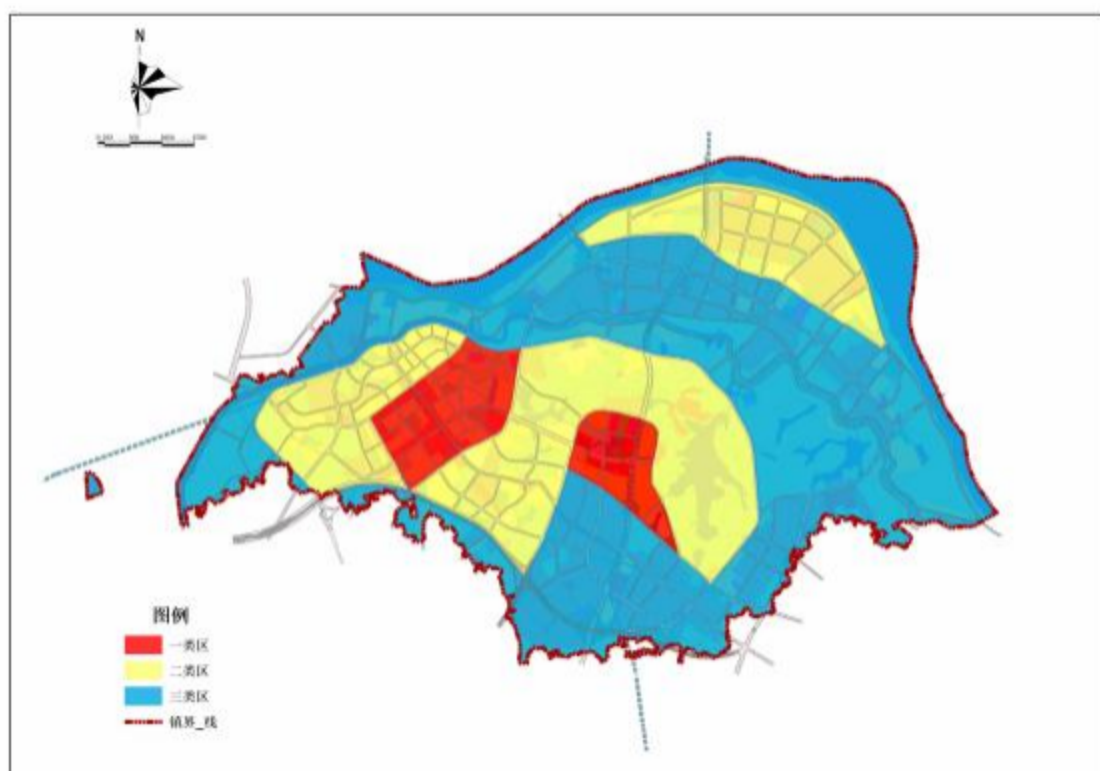


图 20 企石镇停车分区划分图

### （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和运营水平上台阶，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/100m<sup>2</sup> 的标准配建停车位，独立式住宅(别墅)配建标准为 $\geq 0.7$  车位/100m<sup>2</sup>。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 11 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 <sup>2</sup> 建筑面积(不含 餐饮面积)	0.5-1.0
	一般旅馆	车位/100 m <sup>2</sup> 建筑面积(不含 餐饮面积)	0.3-0.4
餐饮娱乐场所		车位/100 m <sup>2</sup> 建筑面积	2.0-4.0
办公	行政办公	车位/100 m <sup>2</sup> 建筑面积	0.8-1.5
	其他办公	车位/100 m <sup>2</sup> 建筑面积	0.5-0.8
商业	商业大楼	车位/100 m <sup>2</sup> 建筑面积	0.4-0.8
	独立仓储式购物中心	车位/100 m <sup>2</sup> 建筑面积	0.6-1.0
	专业批发交易市场	车位/100 m <sup>2</sup> 建筑面积	0.6-1.0
	独立农贸市场	车位/100 m <sup>2</sup> 建筑面积	0.2-0.6
文化公共设施	一类体育场馆	车位/100 座	2.5-3.5
	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 <sup>2</sup> 建筑面积	0.5-1.0
	会议中心	车位/100 座	3.0-3.5
公园	综合公园	车位/公顷	2.0-5.0
	主题公园	车位/公顷	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 <sup>2</sup> 建筑面积	2.0-3.0
工业	厂房	车位/100 m <sup>2</sup> 建筑面积	0.2-0.5
	仓储区	车位/100 m <sup>2</sup> 建筑面积	0.4-0.6
学校	幼儿园	车位/100 m <sup>2</sup> 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

建筑性质	分类	单位	小型汽车配建车位数
交通枢纽	汽车站	车位/高峰日千旅客	2.5-3.5
	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 <sup>2</sup> 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 <sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup> 建筑面积提高到≥1.0车位/100 m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup> 建筑面积、≥1.0车位/100 m<sup>2</sup> 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100m<sup>2</sup>计容建筑面积配套建设1.2个停车泊位；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100m<sup>2</sup>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 $100\text{m}^2$ 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 $100\text{m}^2$ 计容建筑面积配套建设0.6个停车泊位和配套部分 $100\text{m}^2$ 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 $100\text{m}^2$ 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 12 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/ $100\text{m}^2$ 计容建筑面积	$\geq 1.2$
	二类居住用地	R2	车位/ $100\text{m}^2$ 计容建筑面积	$\geq 1.2$
	三类居住用地	R3	车位/ $100\text{m}^2$ 计容建筑面积	$\geq 0.8$
	配套型住房用地	R0	车位/ $100\text{m}^2$ 计容建筑面积	$\geq 0.5$

大类	用地性质	代码	单位	标准
	幼儿园用地	R61	车位/100 学生	$\geq 4$
	小学用地	R62	车位/100 学生	$\geq 1.1$
	中学用地	R63	车位/100 学生	$\geq 2.0$
	九年一贯制学校	R64	车位/100 学生	$\geq 2.5$
公共设施用地 C	行政办公用地	C1	车位/100m <sup>2</sup> 计 容建筑面积	$\geq 1.2$
	其他办公	C1	车位/100m <sup>2</sup> 计 容建筑面积	$\geq 0.5$
	商业金融业用地	C2	车位/100m <sup>2</sup> 计 容建筑面积	$\geq 1.0$
	文化设施用地	C3	车位/100m <sup>2</sup> 计 容建筑面积	$\geq 0.8$
	体育用地（一类 体育馆）	C4	车位/100 座	$\geq 2.0$
	体育用地（二类 体育馆）	C4	车位/100 座	$\geq 3.0$
	医疗卫生用地 （医院）	C5	车位/病床	$\geq 0.8$
	医疗卫生用地 （独立门诊）	C5	车位/100m <sup>2</sup> 计 容建筑面积	$\geq 0.6$
	高等学校用地	C61	车位/100 学生	$\geq 2.5$
	中等专业学校用 地	C62	车位/100 学生	$\geq 2.5$
	成人与业余学校 用地	C63	车位/100 学生	$\geq 1.0$
	特殊学校用地	C64	车位/100 学生	$\geq 2.5$
	科研设计用地	C65	车位/100m <sup>2</sup> 计 容建筑面积	$\geq 0.6$
	文物古迹用地	C7	车位/100m <sup>2</sup> 计 容建筑面积	$\geq 12$
工业用地 M	传统工业用地 （容积率 $\leq 3.5$ ）	M1/M2/M3	车位/100m <sup>2</sup> 计 容建筑面积	$\geq 0.3$
	传统工业用地 （容积率 $> 3.5$ ）	M1/M2	车位/100m <sup>2</sup> 计 容建筑面积	$\geq 0.6$
	新型产业用地	M0	车位/100m <sup>2</sup> 计 容建筑面积	$\geq 0.6$
物流仓储用地 W	——	W	车位/100m <sup>2</sup> 计 容建筑面积	$\geq 0.2$
绿地 G	——	G1	车位/公顷	$\geq 8.0$

### 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年底，全镇机动车保有量为79766辆，供应机动车泊位约19795个，全镇泊车比为0.25，机动车泊位供应缺口达59971个，机动车泊位缺口大、停车难问题突出。

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。考虑企石镇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。

根据《东莞市机动车停车设施专项规划（2023-2035年）》，东部产业园片区的调整停车配建指标用地类型为工业用地，调整系数取1.05~1.2。结合企石镇工业发展趋势，建议工业用地调整系数取1.2。

表 13 企石镇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
	R1		一类居住用地	车位/100 m <sup>2</sup> 计容建筑面积	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	
居住用地 R	R2		二类居住用地	车位/100 m <sup>2</sup> 计容建筑面积	1.2			
	R3		三类居住用地	车位/100 m <sup>2</sup> 计容建筑面积	1.2			
	R0		配套型住房用地	车位/100 m <sup>2</sup> 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		
公共设施用地 Q	C1		行政办公用地	车位/100 m <sup>2</sup> 计容建筑面积	1.2	1.2~1.25	1.25~1.3	
			其他办公	车位/100 m <sup>2</sup> 计容建筑面积	≥0.5			
	C2		商业金融业用地	车位/100 m <sup>2</sup> 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 <sup>2</sup> 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 <sup>2</sup> 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 <sup>2</sup> 计容建筑面积	≥0.6		
C7		文物古迹用地	车位/10000 m <sup>2</sup> 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 <sup>2</sup> 计容建筑面积	容积率≤3.5			
					0.36	0.36~0.48	0.48~0.6	
					容积率>3.5			
					0.72	0.72~0.84	0.84~0.96	

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
			新型产业用地（M0）	车位/100 m <sup>2</sup> 计容建筑面积	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		
物流仓储用地 W	W	—	物流仓储用地	车位/100 m <sup>2</sup> 计容建筑面积	≥0.2		
绿地 G	G1	—	公共绿地（公园）	车位/公顷	≥8		

## （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、停车坪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和道路交通综合整治，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。五是**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驻，临近主干道，靠近次干道，并尽量避免穿越道路。

**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作为前提。

#### 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。结合前述各村（社区）现状路外公共泊位供给规模合计约 3865 个、至 2035 年机动车泊位需求合计约 10.71 万个，预测至 2035 年各村（社区）路外公共泊位供给规模约 12850 个。

表 14 东莞市各镇街（园区）路外公共停车泊位供应表

序号	村/社区名称	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	宝石社区	100	232	332

序号	村/社区名称	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
2	博夏村	261	607	868
3	东平村	40	93	133
4	东山村	146	339	485
5	湖美村	40	93	133
6	江边村	110	256	366
7	旧围村	479	1114	1593
8	莫屋村	488	1134	1622
9	南坑村	75	174	249
10	企石村	205	477	682
11	清湖村	40	93	133
12	上洞村	388	902	1290
13	上截村	58	135	193
14	深巷村	354	823	1177
15	铁岗村	160	372	532
16	铁炉坑村	220	511	731
17	霞朗村	60	139	199
18	下截村	48	112	160
19	新南村	60	139	199
20	杨屋村	533	1239	1772
合计/个		3865	8985	12850

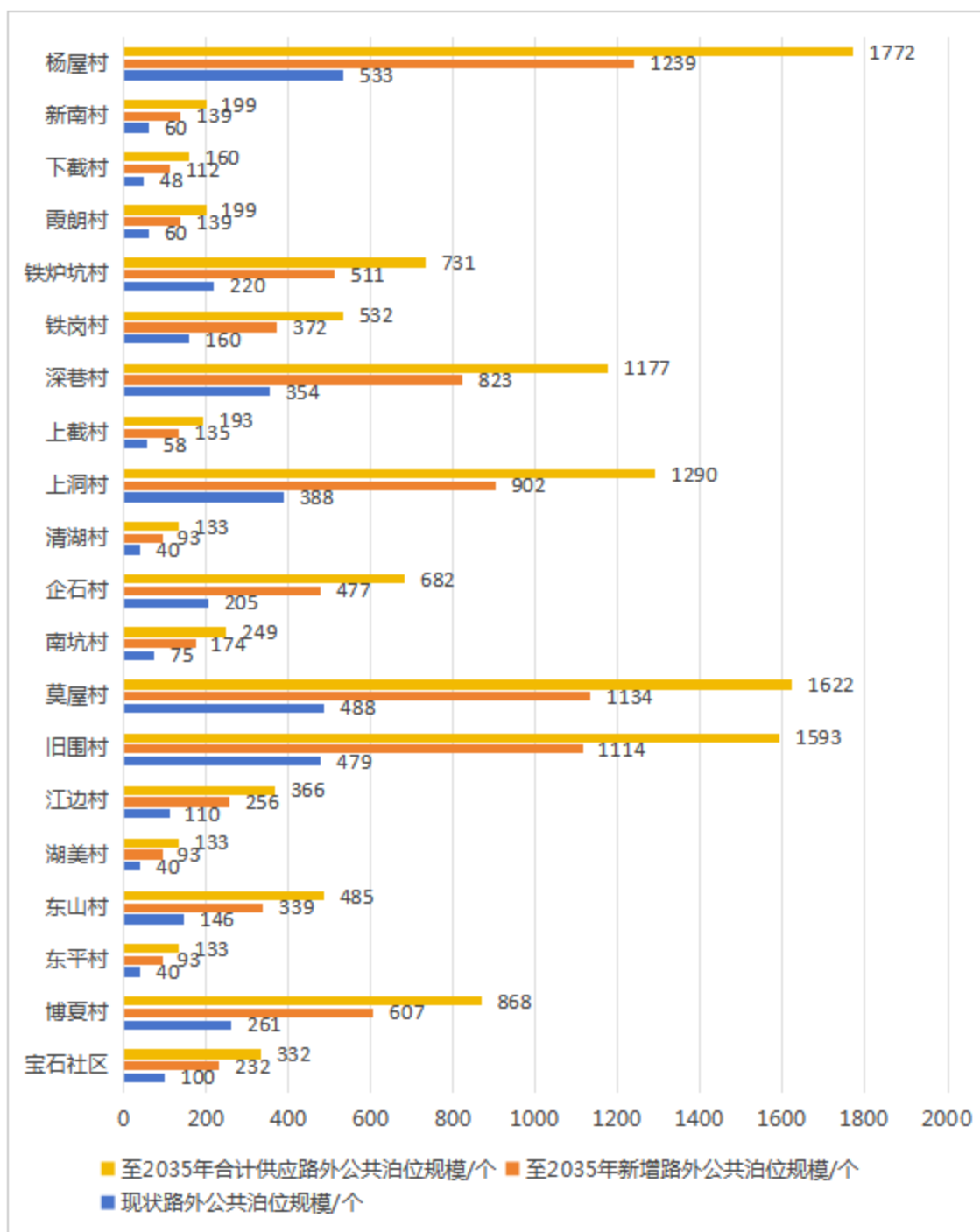


图 21 至 2035 年各村（社区）路外公共泊位供给图

## （2）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 22 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 23 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 24 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）

### （3）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 15 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
停车当量出入口数量	>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

出口与入口宜分开设置，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。根据企石镇停车发展现状与道路网络特性，企石镇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 2026 年，路内泊位控制在总量的 15% 以内，该阶段以规范秩序为主，主要工作为交通、交警、城

管部门会同各村（社区）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，结合前述各村（社区）规划末年机动车泊位需求，对各村（社区）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0.86万个（含村、社区内部路内停车泊位）。

**表 16 企石镇各村（社区）路内停车泊位供给表**

序号	村（社区）名称	现状泊位/个	至2035年路内泊位供给规模/个
1	南坑	70	89
2	新南	545	691
3	杨屋	182	231
4	莫屋	216	274
5	霞朗	525	666
6	企石	399	506
7	铁炉坑	554	702

序号	村（社区）名称	现状泊位/个	至 2035 年路内泊位供给规模/个
8	宝石	1007	1277
9	江边	240	304
10	上截	0	0
11	下截	255	323
12	东山	1660	2104
13	旧围	0	0
14	博夏	230	292
15	上洞	0	0
16	东平	478	606
17	清湖	143	181
18	湖美	0	0
19	深巷	75	95
20	铁岗	205	260
合计/个		6784	8600

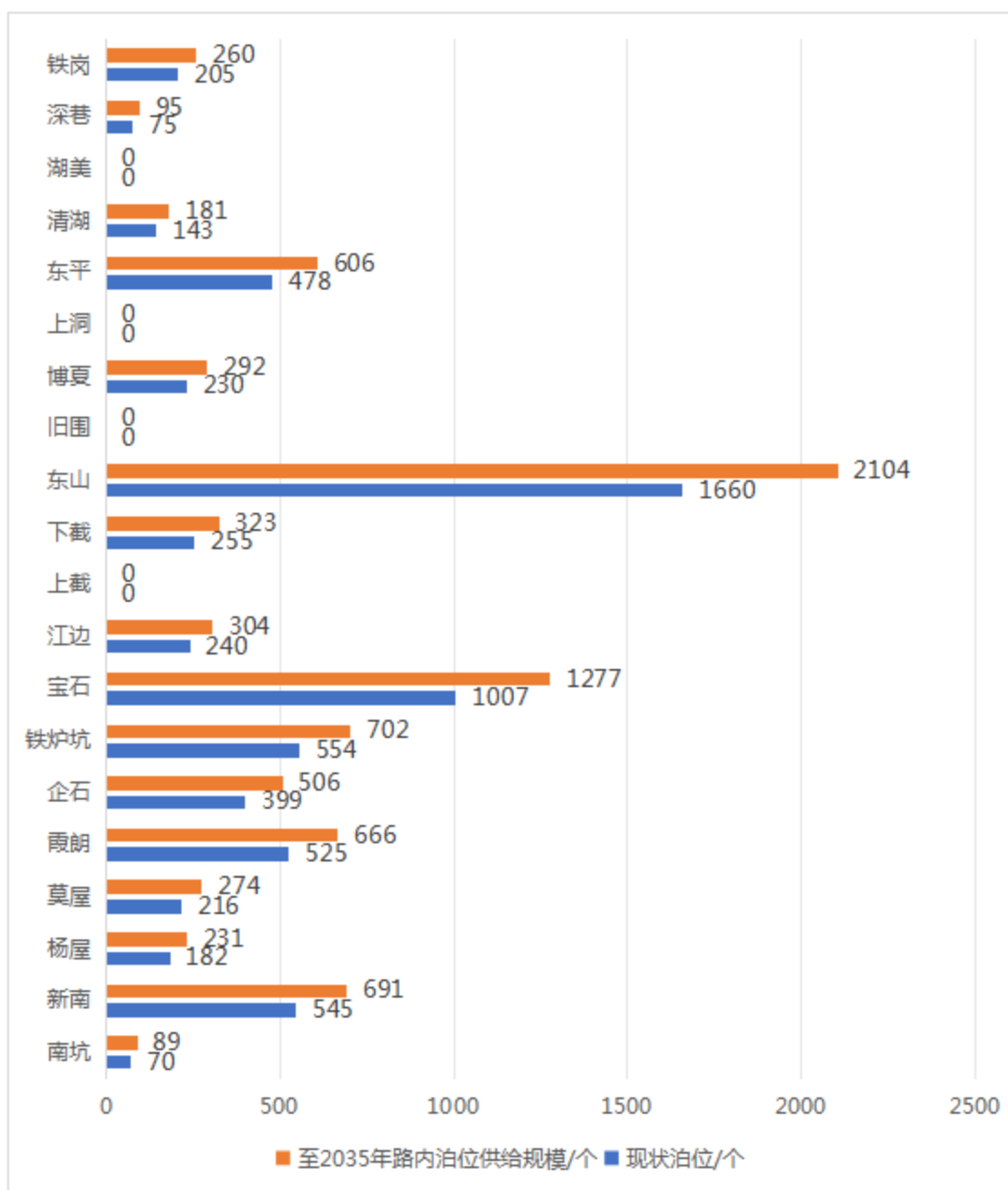


图 25 企石镇各镇村（社区）路内停车泊位供给图

## （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 17 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 通行道路	$W \geq 9$	可两侧设置
	$6 \leq W < 9$	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 18 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
$0 \leq V/C < 0.8$	可设置
$0.8 \leq V/C < 0.9$	有条件的可设置
$V/C \geq 0.9$	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 19 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 $\alpha$ ）	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。

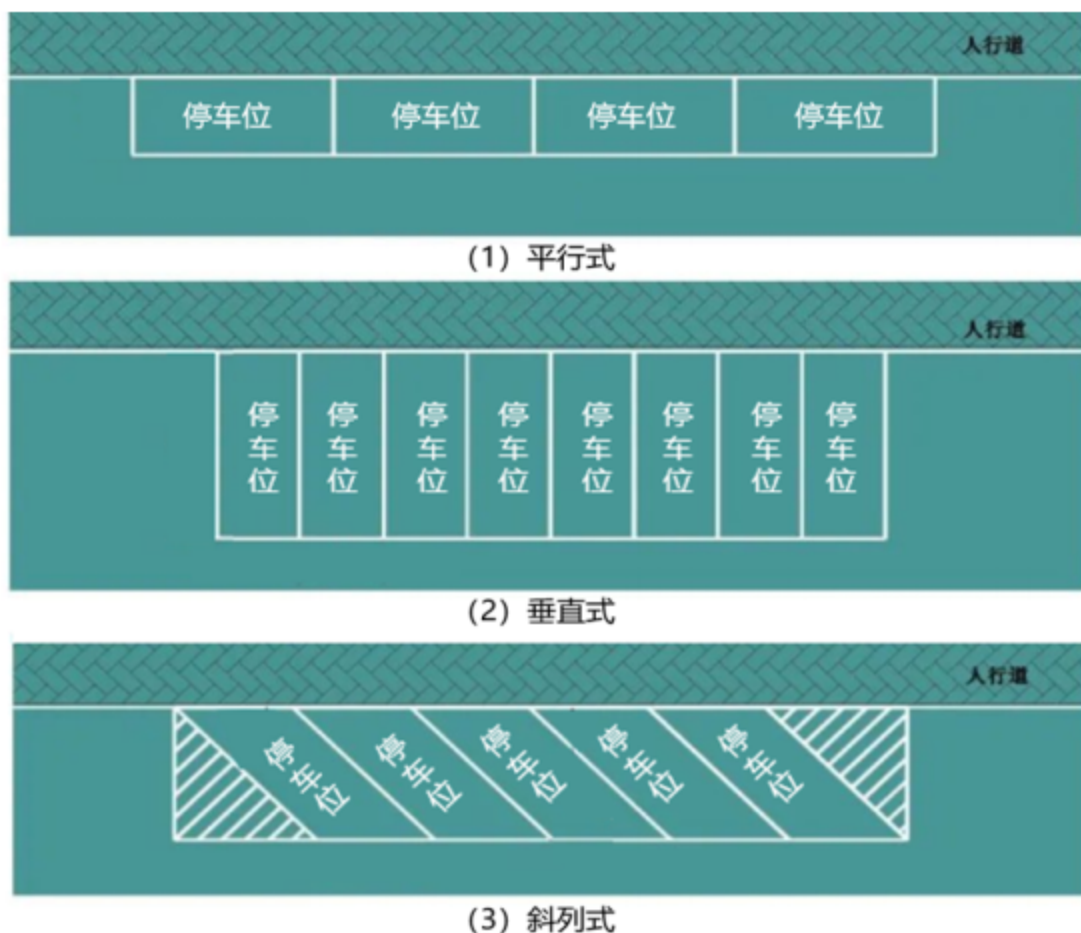


图 27 路内停车泊位设置形式

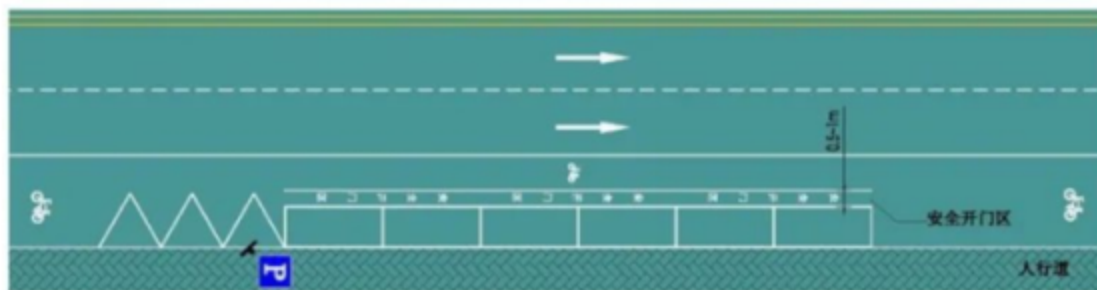


图 27 安全开门区设置示例

### （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，重点缓解我镇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“一村一示范”，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”。各村（社区）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”。各村（社区）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”。各村（社区）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”

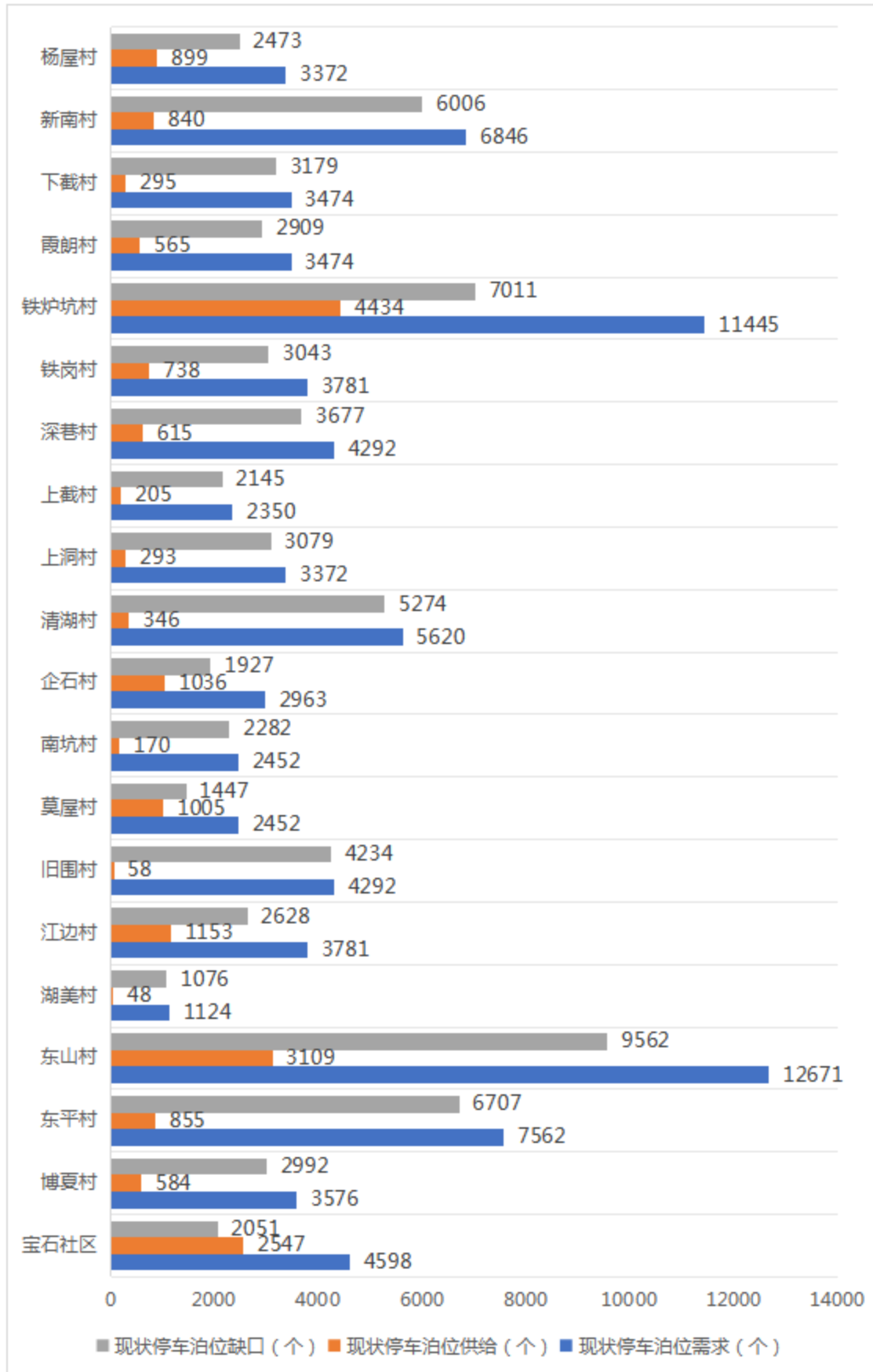
的道路交通环境。

## 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，分析全镇的停车供给、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 年底，全镇供应机动车泊位约 19795 个。全镇停车设施供给，以铁炉坑村、东山村以及宝石社区较为集中，其余村停车设施供给相对分散。中心区和住宅小区周边停车需求较大，其他村停车需求相对较小。

结合我镇停车供需分布情况、交通小区划分，以步行 5 分钟为基础，形成全镇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，例如中心区、住宅小区、工业园区等供需矛盾突出。因此停车重点整治区域集中于杨屋村、企石村、铁炉坑村、东山村、东平村、新南村等区域。



## 图 28 企石镇各村（社区）现状停车泊位供需统计图

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，形成村（社区）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、政务中心、大型商场、农贸市场以及重点经济商圈等区域。

**步骤三：**将镇村（社区）停车整治区一张图与 POI 数据进行叠加，形成各村（社区）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、政务中心、大型商场、农贸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

各村（社区）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。

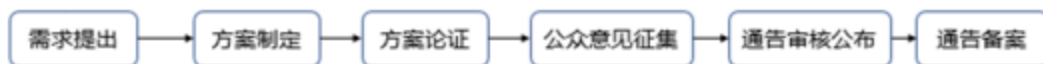


图 30 停车重点整治区划定流程

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，本次在全镇范围内选取 4 个区域作为停车综合整治重点区域。



图 30 停车重点整治区分布图

表 20 停车重点整治区一览表

序号	名称	范围	面积（平方公里）
1	杨屋东江豪门片区	东江大道-黄大仙路-远杨路路 新街-杨屋新兴路围合区域	0.23
2	商业中心片区	远塘路-振兴东五街-振兴中路 -坑前街-春城路-振华路-振华 西三横街-振华中路-宝石路- 莫屋工业路-振兴西二横街-莫 屋新市场一巷围合区域	0.42
3	新城市中心片区	人民路-春风路-振华路-湖滨 南路围合区域	0.46
4	新南黄金湖片区	宝石路-黄金湖路-运河路-新 南黄金湖二路、新南黄金湖一 路围合区域	0.27

### 3. 停车改善内容与措施

综合考虑我镇发展现状、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”交通违法行为举报系统开发应用，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，由规划、城管统筹规划管理，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

从八方面规整我镇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

我镇已成立“企石镇交通强市建设行动分指挥部”，在该指挥部下设停车工作专班，镇自然资源、住建、交通、公安、经发、城管、市场监管等作为成员单位，明确相关职责，统筹推进停车发展各项工作。

（1）镇交通强市建设行动分指挥部建立联席会议制度，统筹协调全镇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）镇交通分局负责牵头落实市机动车停车设施管理相关政策、标准和规范，组织编制本镇停车设施专项规划，统筹指导本镇停车设施规范化、信息化管理工作，推广使用全市统一的停车信息管理系统，指导做好本镇道路停车泊位设置的监督管理工作。

（3）镇经济发展局负责制定本镇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）镇公安分局负责本镇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、城管部门指导做好本镇道路停车泊位的设置，做好村（社区）停车规范化管理的统筹和指导工作。

（5）镇自然资源分局、规划所，指导各村（社区）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）镇住建局负责本镇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）镇市场监管分局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）镇城管分局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，做好本镇道路收费停车泊位设置的监督管理工作。

（9）镇财政、农业农村、应急管理、政务中心、税务等有关部门以及消防救援机构，按照各自职责做好本镇机动车停车设施管理相关工作。

## 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。我们可参照市的模式，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、镇属企业按“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 21 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。

报审步骤	完成内容
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>

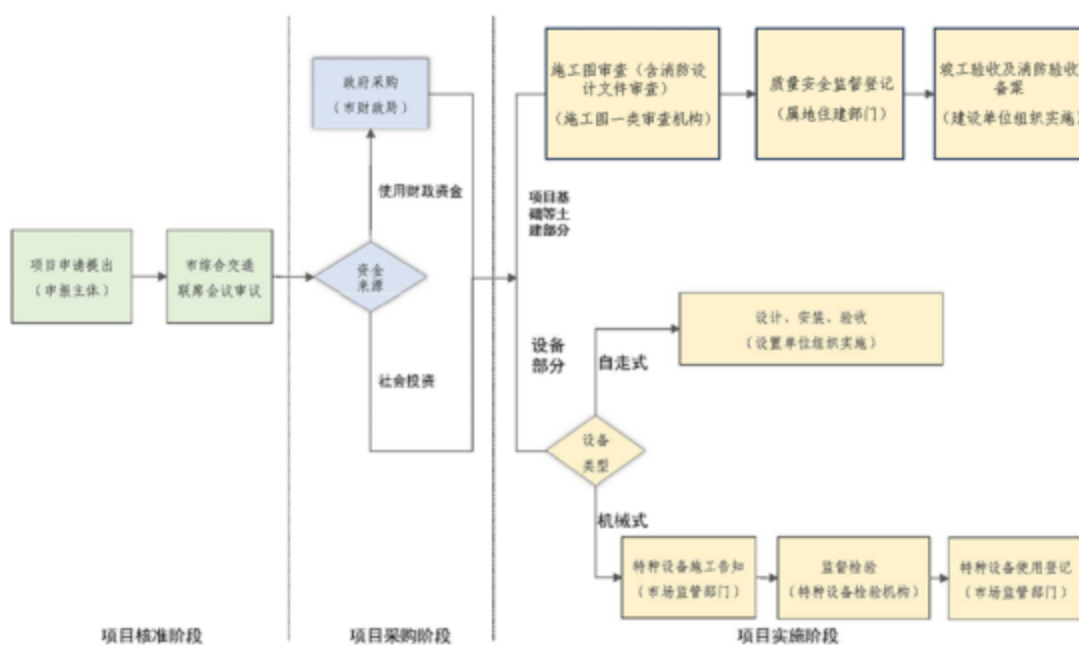


图 31 设备类立体停车设施审批流程图

## （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





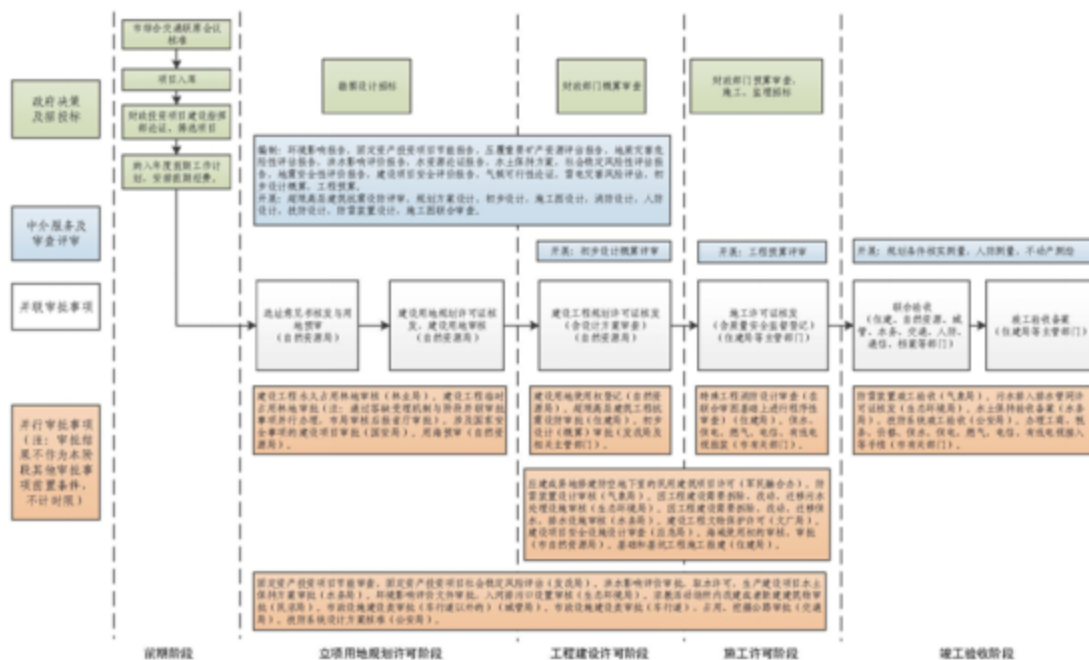


图 35 建筑类立体停车设施(1000 万元以下的政府投资项目) 审批流程

#### 4. 停车收费机制

我镇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。

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	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： ▶ 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

		<p>及机场、车站、码头、口岸等交通场站配套停车设施；</p> <p>➤ 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；</p> <p>➤ 各级人民政府投资建设的停车设施。</p>
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、不同时段机动车停放服务差别收费	--

表 22 东莞市机动车停放服务收费类型与标准

## 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。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。

交通、交警、城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；自然资源、规划、住建部门需对未经批准、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，综合考虑我镇现状

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。

## 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，由镇自然资源分局与镇规划所共同推进完成。

**智能化管理机制：**对我镇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重要举措，为加快补齐城市停车设施供给短板，积极配合市停车服务与管理的一体化与规范化工作，提升停车设施管理标准化、信息化、精细化水平。对新增或调整的停车泊位进行动态更新。

（1）配合市级部门，推进综合交通和智慧停车平台系统建设。企石镇配合全市智慧停车平台系统建设，停车场统一接入市智慧停车平台系统，与市智慧停车平台系统同步运作，实现全镇停车大数据实时互联共享。

（2）协同市级部门，加快构建智慧停车诱导服务体系。依托市智慧停车平台系统，促进咪表停车系统、智慧停车诱导系统、自动识别车牌系统等技术开发与应用，在镇中心区和城市快速路、主干道路配合规划建设一批城市级智慧停车

诱导服务显示屏。加快推广使用市智慧停车诱导服务移动端APP以及微信公众号、小程序等，为公众出行提供实时引导、泊位搜寻、使用状态、收费信息、场地导航、无感支付等停车全流程服务，有效提升市民群众停车体验以及现有停车资源利用效率。

（3）选取试点项目，提升停车设施设备系统智慧化水平。镇内新建停车设施在符合停车规划设计规范前提下，设备系统原则上要求具备车牌识别、移动互联网支付技术（二维码、ETC、无感支付等）、车位感知、场内诱导、车位预约等功能，并将设施内车辆有关信息数据同时接入市公安局数据平台、市政数据大脑和市智慧停车平台系统。

（4）探索车位共享机制，提高停车资源利用效率。整合如夜间机关大院、图书馆、镇政府、村委会等大型公建设施的停车设施资源，以及日间村内闲置公共停车位等，探索车位无偿或有偿共享机制，鼓励停车位错峰共享，提高停车泊位的利用率。

### （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。二是制订镇停车设施年度建设计划，依据停车设施专项规划，镇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。

**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，需加强建设项目管控，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，镇自然资源分局、规划所应将停车设施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，建议财政、交通、交警、城管、工程建设中心等部门要提前做好发债谋划，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、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，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。**美丽企石是我家，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镇停车秩序，让“停车入位、停车付费、违停受罚”形成统一共识。二是每周通过“印象企石、企石公安、企石城管”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。四是推广使用“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：**用好停车相关政策，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（2024~2026年）拟新增机动车泊位约13311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9914、3397个。

#### 1. 建筑物配建停车场

结合企石镇项目开发建设计划，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，企石镇近期拟供应建筑物配建泊位约9914个，具体如下。

**表 23 企石镇近期拟供应建筑物配建泊位一览表**

镇街名称	拟建筑物项目/个	拟供应配建泊位/个	近期建设要求/个	是否满足要求
企石镇	32	9914	5100	是

备注：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。

图 36 企石镇近期拟供应建筑物配建泊位项目分布图



表 24 企石镇近期拟供应建筑物配建泊位项目一览表

序号	村（社区）名称	项目名称	建筑面积 /m <sup>2</sup>	泊位配建比例	拟供应泊位数/个	计划完成时间
1	东平村	东莞市华正物业投资有限公司电子装备零部件生产厂区	79136.51	0.30%	157	2024
2	清湖村	广东思泉新材料有限公司高性能导热散热产品建设项目	73511.84	0.30%	143	2024
3	上洞村、湖美村	东部工业园智能制造产业项目一期	173150.48	0.30%	620	2024
4	莫屋村	东莞市盈通精密组件有限公司扩建项目	31729.03	0.30%	64	2024
5	清湖村	天然纯素类调味料生产中心项目	51319.06	0.30%	102	2024
6	东山村	东山村百钻地块“工改工”项目	37162.25	0.30%	85	2024

7	上洞村	东莞市兴茂压铸有限公司精密压铸智能制造项目	25755.95	0.30%	80	2024
8	上洞村	企石上洞精密压铸制造项目	49093.59	0.30%	97	2024
9	清湖村	联兴智能制造项目	72657.68	0.30%	207	2024
10	江边村	企石广东美信科技股份有限公司变压器项目	75355.62	0.30%	271	2024
11	江边村	悦珑花园一期26号地下停车场	15174.07	1%	393	2024
12	东山村	广东东涛开发建设有限公司新建厂房项目	129341.96	0.30%	255	2024
13	清湖村	新能源汽车锂电设备及零部件项目	13690.89	0.30%	41	2024
14	清湖村	东莞市浩祥益实业投资有限公司厂房宿舍及办公楼建设项目	71642.82	0.30%	146	2024
15	新南村	企石振华电子产业项目-10号厂房、11号厂房建设项目	69002.07	0.30%	138	2024
16	杨屋村	广东正好电子有限公司电子装备连接器及检测认证项目	40886	0.30%	120	2024
17	上洞村	东部工业园智能制造产业项目二期	118728.79	0.30%	452	2025
18	莫屋村	企石健达智能家居生产项目二期	95509.84	0.30%	112	2025
19	清湖村	鼎立集团汽车空调总部项目	93582.78	0.30%	276	2025
20	上洞村	企石安琦智能家居项目	22606.14	0.30%	61	2025
21	上洞村	广东铭美新材料总部基地项目	66437.63	0.30%	200	2025
22	深巷村	东莞方德汽车内饰新材料与零部件智能制造	67588.5	0.30%	202	2025
23	铁岗村	企石绿色循环经济资源综合利用项目	71256.86	0.30%	224	2025
24	铁岗村	东莞市东骏长和木业有限公司智能全屋定制研发中心及生产建设项目	138347.97	0.30%	414	2025

25	新南村	东莞君雄精密五金制造有限公司增资扩产项目	16113.26	0.30%	49	2025
26	杨屋村	东莞市历拓五金制品有限公司汽配生产项目	39642.57	0.30%	117	2025
27	江边村	悦珑花园二期停车场	481662.49	1%	2292	2026
28	东山村	企石绿色环保装备制造项目	71256.86	0.30%	224	2026
29	东山村	企石镇欣冠公司精密结构件智能制造项目	139909.1	0.30%	482	2026
30	东山村	东莞益方投资有限公司东山永发工业区地块新建项目	75492.95	0.30%	166	2026
31	江边村	东莞企石信太研发中心及智能制造项目	100809.3	0.30%	199	2026
32	铁岗村	东莞中日制造产业链基地项目	501110.92	0.30%	1525	2026
合计			-	-	9914	-

## 2. 路外公共停车场

结合企石镇近期建设计划、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（2024-2026年）机动车停车设施供给计划。企石镇近期拟建路外公共建停车场 24 个，供应泊位约 3397 个，具体如下。

**表 25 企石镇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
企石镇	24	3397	2100	是

备注：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。



图 37 企石镇近期拟建公共停车场分布图

表 26 企石镇近期拟建设公共停车场信息表

序号	项目名称	停车场位置	面积 /m <sup>2</sup>	建设形式	拟供应泊 位数/个	计划完 成时间
1	罗屋岭荔枝公园停车场	企石镇江边村罗屋岭公园入口往东约100米	360	地面停车场	14	2024
2	企石体育长廊6号停车场	企石体育长廊东平东江大桥约50米	1000	地面停车场	50	2024
3	品胜酒楼公共停车场	企石镇湖滨南路启达工业园	10000	地面停车场	450	2024
4	江边村小海河公园停车场	企石镇江边村小海河边	1000	地面停车场	30	2024
5	江边村公园停车场	企石镇江边村小海湖公园	1600	地面停车场	50	2024
6	企石体育长廊7号停车场	企石镇东江大道铁岗红棉公园	3000	地面停车场	170	2024
7	秋枫农业生态园停车场	1、企石湖光路与秋枫公园附近；2、秋枫公园鱼塘与创业路交接处	1348	地面停车场	87	2025

8	小海河抗战遗址公园停车场	企石镇上洞村击毙日军大佐战场遗址往西约 100 米	1080	地面停车场	64	2025
9	莞香停车场	企石镇清湖村清湖生态钓鱼场西北方向约 100 米	1976	地面停车场	34	2025
10	悦龙台花园正门停车场	企石镇江南大道悦龙台花园正门	1800	地面停车场	50	2025
11	从莞高速桥下空间（企石段）环境整治项目配套停车场	企石镇从莞高速新南段	49000	地面停车场	200	2025
12	东江豪门公共停车场	企石镇杨屋村黄大仙路	10000	地面停车场	200	2025
13	企石公元九里湖滨路南路广场环境提升项目停车场	湖滨南路与人民路交界处	2000	地面停车场	50	2025
14	杨屋村宝源路房地产地块临时停车场	杨屋村宝源路	20000	地面停车场	200	2025
15	清湖村民营工业园闲置地块停车场项目	湖泉路民营工业区	15000	地面停车场	200	2025
16	下截村湖滨北路闲置地块停车场项目	湖滨北路企石中学对面	1000	地面停车场	40	2025
17	铁炉坑村湖滨北路闲置地块停车场	湖滨北路企石中学对面	10000	地面停车场	200	2025
18	铁炉坑村莲子湖路闲置地块停车场	湖滨北路交通分局后面	500	地面停车场	25	2025
19	清湖村万丰工业路闲置地块停车场项目	清湖村万丰工业路	25000	地面停车场	200	2025
20	企石公元九里周边环境提升项目停车场	企石镇公园九里外围路	15200	地面停车场	507	2026
21	环企大道立体停车楼	企石镇环企大道东山段	3760	立体停车场	96	2026

22	企石医院机械式立体停车库	企石医院内	500	立体停车场	200	2026
23	振兴路莫屋地块停车场	振兴路企石医院地块	2600	地面停车场	80	2026
24	上洞村商业停车综合楼项目	上洞村返还地	5000	立体停车场	200	2026
合计			-		3397	

### 3. 路内停车泊位

目前，企石镇路内停车泊位规模达 6784 个，占总泊位供给（19795 个）约 34.27%，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。企石镇现状路内停车泊位规模为 6784 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 140 个（主要为企桥路东山段路内停车位），各镇街（园区）路内停车泊位清退规模对比情况如下图所示。

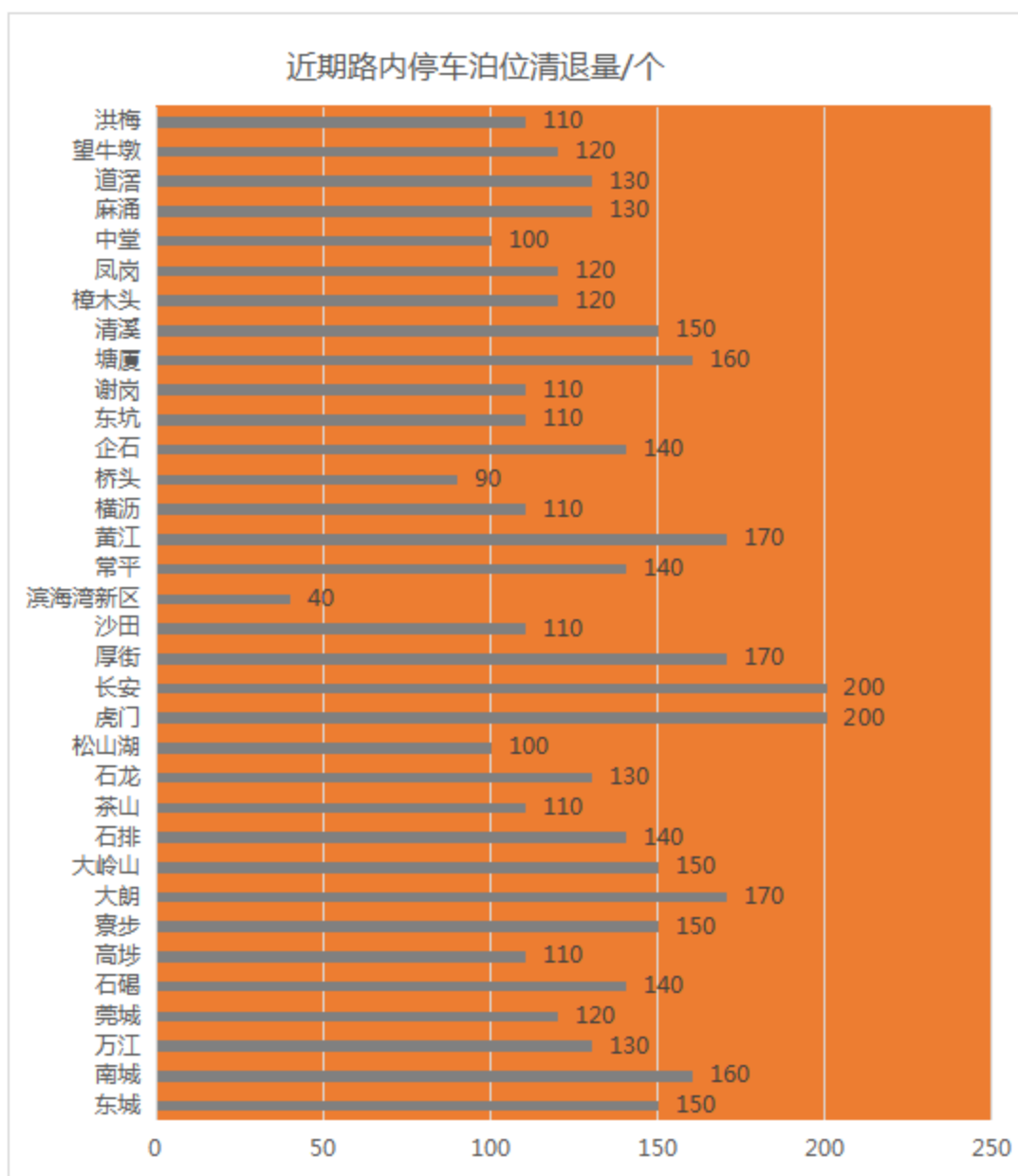


图 38 东莞市各镇级（园区）至 2025 年路内泊位清退规模

### （三）停车管理

**政策执法：**结合东莞市已有政策，积极配合市级部门进一步制定完善停车 7 项相关政策，并配合开展 5 项相关基础研究，有效保障停车设施建设实施。

表 27 配合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 规	《东莞市两级停车普查和专项规划》	市交通运输局、各镇

序号	类别		名称	责任部门
	策	划		街（园区）交通分局
2	制定	建设	《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		管理	《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慧停车云平台执法工作指引》	市交通运输局
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，考虑企石镇路外公共停车泊位供给不足，建议各村（社区）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，建议各村（社区）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，企石镇范围内仍未实行全面停车收费，我镇只有振华路和宝石路实行政府指导价的路内停车，各村（社区）均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。

在政府定价（指导价）范围合理设定停车设施收费标准，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。

针对企石镇路内停车收费，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 28 企石镇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	5.0
		>3.0 小时	6.0	6.0
	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	2.0
		>3.0 小时	3.0	3.0
	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	0.5
		>3.0 小时	1.0	1.0
	非工作日	首 0.5 小时	3.0	0.6
		0.5~3.0 小时	0.5	0.5
		>3.0 小时	1.0	1.0

**停车执法管理。**目前，企石镇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。二是健全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，由镇交警大队、镇城管分局等部门负责道路停车秩序和交通安全管理。镇道安办、镇交通强市办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“在镇交通强市办统筹指导下，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，采用多种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年底，全镇机动车保有量79766辆。对比汽车保有量S形变化曲线，企石镇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2026年机动车保有量约8.3万辆。

现状全镇可供应机动车泊位约19795个，泊车比约为0.25。通过挖潜增量，近期可新增停车泊位约13311个，合计供应33106个。至近期2026年，全镇泊车比约0.40，提升约0.16，停车矛盾总体上略有缓解。

**提升二：泊位总量提升。**现状全镇机动车泊位总量为19795个，近期新增配建停车泊位9914个、路外公共停车泊位3397个，合计供应13311个。相比现状年，近期全镇泊位总量提升约67.24%，提升较为显著。

#### 2. 远期规划成效

由于企石镇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 3.5 万个，合计供应约 6.9 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

专项规划通过细化企石镇国土空间总体规划关于各村（社区）停车设施的指标要求，并向上传导至各控制性详细规划落实，可以实现对全镇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  $25\text{ m}^2$  测算，远期至 2035 年，企石镇公共停车设施约 0.76 万个、规模约为 18.90 万平方米。上述公共停车设施基本满足《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，由各村（社区）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村（社区）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：加强政策宣讲，指导停车设施建设落地。**加强停车相关政策宣讲，包括但不限于：城市停车设施建设相关规划和用地政策，村（社区）集体投资建设停车设施用地和供地政策，公共立体停车设施建设相关审批政策，机械式立体停车设施建设管理办法、公共立体停车设施建设资金奖励等相关政策。加快机动车报废退出工作，进一步规范管理。积极推行共享停车。通过深入解读用地、审批、资金、管理等停车政策，全链条推动停车规划建设，保障停车设施落地。