

茶山镇停车设施规划研究报告

(2020-2035 年)

委托单位：东莞市交通运输局茶山分局

编制单位：深圳市都市交通规划设计研究院有限公司

编制时间：2021 年 10 月

目 录

1 项目概况.....	1
1.1 规划背景.....	1
1.2 规划对象及主要内容.....	2
1.3 规划期限及规划范围.....	4
1.4 规划目标、原则.....	4
1.5 技术路线.....	6
1.6 编制依据及主要参考资料.....	6
2 停车设施现状分析.....	8
2.1 城镇与交通发展概况.....	8
2.2 停车设施调查说明.....	11
2.3 停车供需总体情况.....	11
3 政策解读与经验借鉴.....	40
3.1 相关政策文件解读.....	40
3.2 相关规划文件解读.....	42
3.3 国内外经验借鉴.....	53
4 需求预测.....	57
4.1 趋势研判.....	57
4.2 停车规划分区.....	59
4.3 停车需求预测.....	60
5 目标策略.....	69
5.1 规划目标.....	69
5.2 发展策略.....	69
6 优化停车配建标准.....	73
6.1 严格落实停车标准.....	73
6.2 细化停车配建指标.....	74
7 路外公共停车场规划方案.....	77
7.1 建设形式.....	77
7.2 规划落实类方案.....	80

7.3 规划新增类临时方案	82
7.4 规划方案分析	83
8 路内停车泊位规划	86
8.1 路内停车布局原则	86
8.2 路内停车规划选址流程	87
8.3 路内停车规划方案	88
9 停车管理政策	92
9.1 推进停车设施建设	92
9.2 规范围合停车管理	94
9.3 优化停车收费政策	95
9.4 推动智慧化信息化建设	95
9.5 加强停车秩序管理	96
9.6 推动停车共享	97
9.7 加强停车政策宣传	97
10 近期实施计划	98
10.1 建设规划	98
10.2 路外公共停车场近期实施计划	98
10.3 路内停车设施近期实施计划	119
11 保障措施	121
11.1 落实规划实施责任主体	121
11.2 加强规划评估考核	121

附图目录

序号	图名	图号
1	东莞市茶山镇停车设施现状图	01
2	东莞市茶山镇停车分区图	02
3	东莞市茶山镇停车需求分布图	03
4	东莞市茶山镇停车供应分布图	04
5	东莞市茶山镇公共停车场规划图	05
6	东莞市茶山镇路内停车规划图	06

1 项目概况

1.1 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。

随着东莞市社会经济的快速增长，机动车保有量急剧增加。

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。2023 年 5 月，市印发《东莞市镇街(园区)停车设施专项规划工作指引(试行)》，要求各镇根据指引在年底前修编完善辖区停车设施专项规划，并纳入属地国土空间规划、控制性详细规划，进一步提升停车设施专项规划的落地性、操作性。

在上述背景下，特开展《茶山镇停车设施规划研究报告》相关工作，以实现茶山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。

1.2 规划对象及主要内容

1.2.1 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》(GBT51149-2016)，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。

1.2.2 规划内容

(1) 现状分析

开展停车现状调查，结合调查数据，分析现状停车设施供给、分布及停车场使用特征等，发现当前茶山镇停车的主要问题。

（2）规划解读与经验借鉴

梳理茶山镇及东莞市相关上位规划资料，包括城市总体规划、综合交通规划、停车专项规划等，并进行研究与评估。

分析国内外相关城市在停车治理、停车改善等方面的做法，并进行经验总结。

（3）趋势研判与停车需求预测

根据停车调查数据，结合未来国民经济发展、城市发展、公共交通发展、机动车保有量发展等因素，研判未来停车发展趋势，建立停车设施需求预测模型，依据此模型对规划年内停车需求进行预测。

（4）路外公共停车场规划

根据停车调查及停车需求预测分析，在停车矛盾突出区域大力推动停车设施建设。多路径挖掘用地及空间资源，推动老旧小区、公园等利用现有空间增建或通过立体化改造增加停车供给。坚持用地复合开发，充分利用地下空间合理布局停车设施。通过设施改造或空间挖潜，形成一批规划项目库。

（5）路内公共停车设施规划

结合实际停车需求、道路交通运行条件、泊位设置条件等，提出路内停车泊位规划方案。

（6）近期实施计划

依据城市近期发展目标，结合停车需求、用地条件、居民意愿等因素，制定项目实施计划，确定项目建设时序、投资规模及资金来源，明确责任部门和实施主体。

（7）保障措施与建议

为保障规划项目有序、顺利的实施，制定相应的保障措施和工作机制，从用地、报建审批、投资补助等方面提出相关建议，完善政策保障。

1.3 规划期限及规划范围

1.3.1 规划期限

2020-2035 年，其中 2020 年为规划基础年，近期到 2025 年，远期规划至 2035 年。

1.3.2 规划范围

东莞市茶山镇行政辖区范围，总面积为 45.4 平方公里，辖 16 个村和 2 个社区。

1.4 规划目标、原则

1.4.1 规划目标

通过开展停车调查，摸清茶山镇现状停车特征及存在的问题，合理测算未来停车需求，结合新一轮城市发展提出合理的停车发展策略，制定路内及路外停车设施规划方案，形成“配建为主、路外公共为辅、路内为补充”的停车供给体系，逐步缓解停车难问题，实现静态与动态交通协调发展。

1.4.2 规划原则

本规划的重点在于：针对茶山镇的社会经济发展、用地发展及交通模式发展的现状及趋势研判，制定出适应茶山镇未来交通可持续发展需要的停车发展战略。针对现状停车供需情况及日常运行所存在的问题，立足现有土地资源及可实施性，提出近期公共停车场建设计划，着重弥补现有停车设施的缺口，缓解停车需求较大的重点区域的停车难问题。最后，依据远期停车需求，通过差别化停车供给，结合用地条件，制定远期公共停车场布局规划方案。因此，规划原则主要有以下四点：

（1）需求管理原则

合理配置停车设施，优化和引导小汽车停车需求。充分考虑不同用地性质对停车设施的不同需求，合理确定停车设施的规模和布局，尽量降低停车对交通带来的不利影响。路外停车与路内停车统筹考虑，以人为本，充分考虑停车步行距离，停车场的服务半径不易过大。

（2）统筹兼顾原则

停车专项规划与城市总体规划及相关专业规划相协调，将城市停车设施规划与用地功能、开发建设强度、道路疏解能力结合起来，科学规划停车设施布局。

（3）节约资源原则

城市停车设施规划应考虑土地资源节约使用，鼓励采用立体和机械式停车设施，体现停车与其他土地功能融合的规划思想。

（4）可实施性原则

在对本地区的现状交通深入调查研究的基础上，提出切实可行的停车场规划方案，达到既切合实际、利于实施，又满足各项指标和规范的要求。

1.5 技术路线

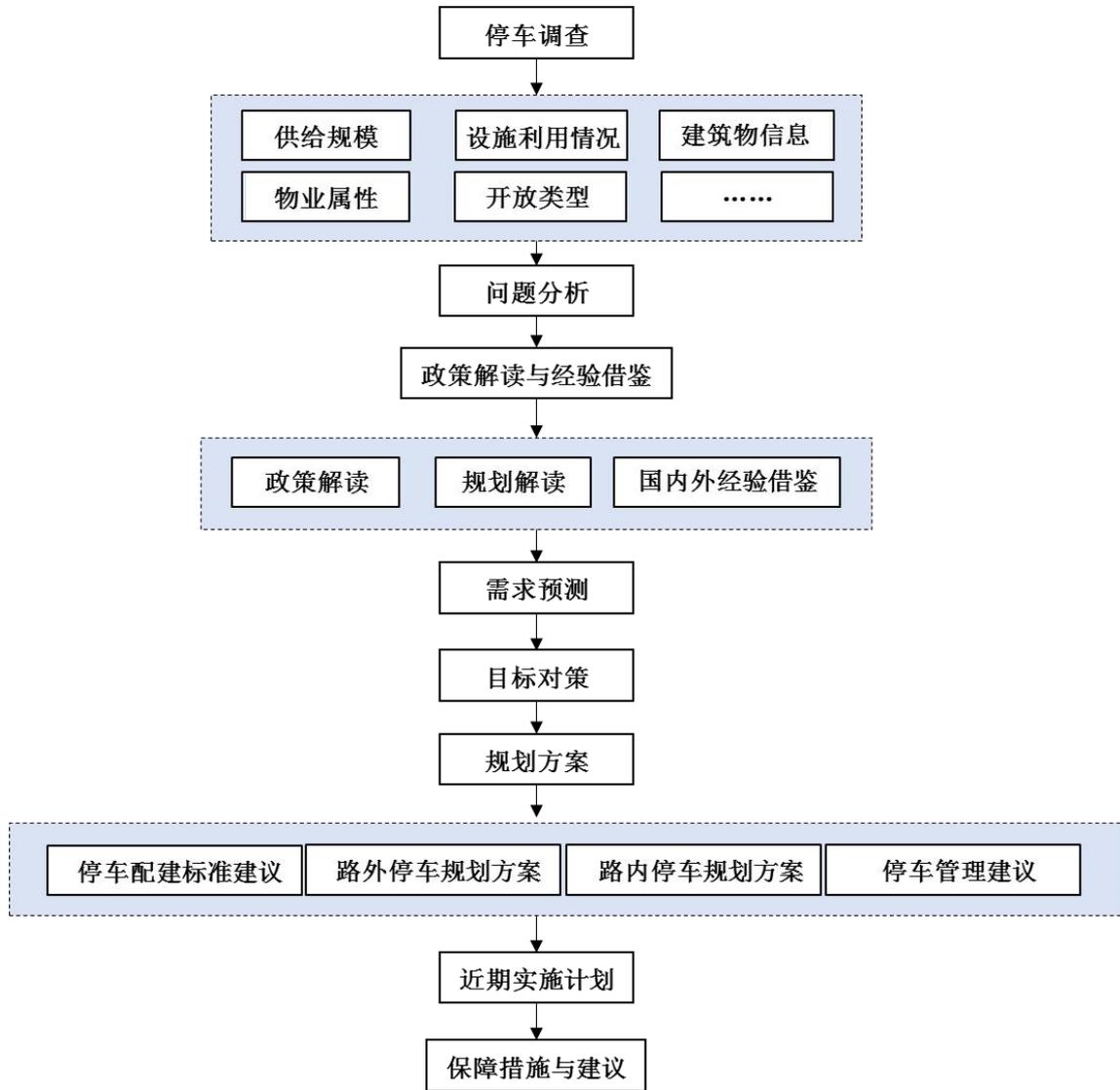


图 1-1 技术路线

1.6 编制依据及主要参考资料

- (1) 《中华人民共和国城乡规划法》（2008年）
- (2) 《中华人民共和国道路交通安全法》（2011年）
- (3) 《广东省城乡规划条例》（2012年）
- (4) 《城市停车设施规划导则》（2015年）
- (5) 《关于加强城市停车设施建设的指导意见》（2015年）

- (6) 《城市停车规划规范》（2016年）
- (7) 《广东省电动汽车充电基础设施建设运营管理办法》（2016年）
- (8) 《广东省电动汽车充电基础设施规划（2016-2020年）》
- (9) 《东莞市城市总体规划》
- (10) 《东莞市交通发展白皮书》
- (11) 《东莞市综合交通运输体系规划（2013-2030年）》
- (12) 《东莞市城市规划管理技术规定》（2020版）
- (13) 《关于加强停车设施规划建设管理的实施意见》（2019年）
- (14) 《松山湖功能区公交专项规划（2020-2025）（征求意见稿）》
- (15) 《东莞市茶山镇总体规划修改（2016-2020年）》
- (16) 《东莞市茶山镇近期建设规划（2017-2020）》
- (17) 《东莞市茶山镇城市更新专项规划成果（2018-2022年）》
- (18) 《东莞火车站 TOD 站场片区控规调整》（2007）
- (19) 《茶山站 tod 综合开发规划》
- (20) 东莞市茶山镇各片区已编控规成果
- (21) 其它相关法律、法规、规范

2 停车设施现状分析

2.1 城镇与交通发展概况

2.1.1 区域位置

茶山镇地处东莞市的东北部，依傍东江南岸，面积为 45.4 平方公里。东与横沥镇接壤，南与寮步、东坑两镇接壤，西与东城区接壤，东北与石排镇相连，西北与石龙、石碣两镇隔东江相望。

在珠三角城镇群的区位。茶山镇处于莞深科技创新走廊上，是珠三角地区莞惠一体化发展的重要节点，区位优势明显。

在东莞市的区位。茶山镇属东莞市松山湖片区，是“1+6”国家自主创新示范区之一，结合中心城区，积极建设广深科技创新走廊东莞段，打造全市创新驱动发展引擎。

在“四位一体大市区”的区位。茶山镇位于东莞中心城区和东部生态园区的交界处，向西对接中心城区重点发展城市综合服务业功能，向东对接休闲配套居住的复合生态园区，融入各镇区综合合作的大市区发展模式。

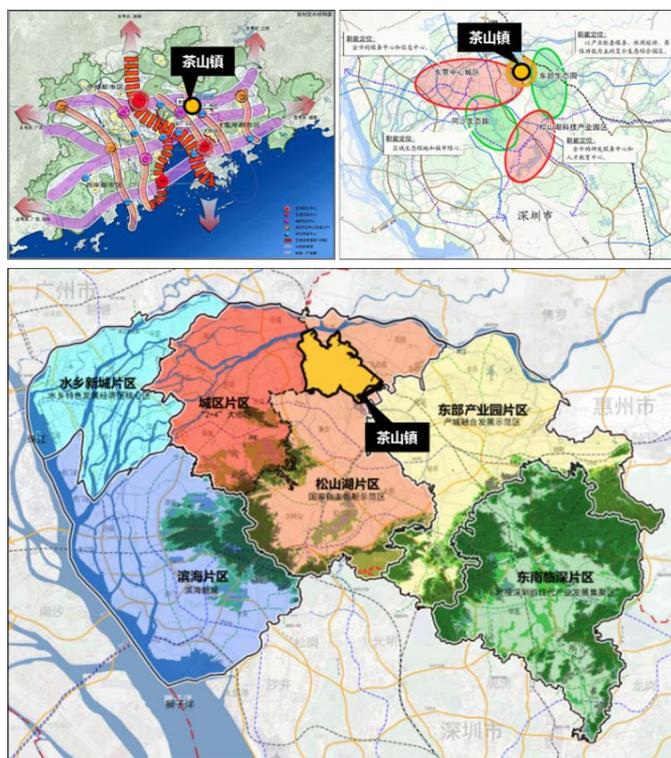


图 2-1 茶山镇区位图

2.1.2 人口状况

根据茶山镇政府网站公布信息，茶山镇下辖 18 个村（社区），截至 2020 年底，茶山镇户籍人口约 5.56 万人，常住人口 21.97 万人。

2.1.3 社会经济

2020 年全镇生产总值 169.4 亿元，增长 5.1%；规上工业增加值 69.4 亿元，增长 8.4%；固定资产投资总额 87 亿元，增长 28.8%；一般公共预算收入 15.5 亿元，增长 32.3%；各项税收总额 31.6 亿元，增长 18.1%，增速全市排名第二；社会消费品零售总额 49.9 亿元，降幅持续收窄。

茶山镇 2020 年新增高企 18 家，45 家市镇倍增企业规模效益持续提升。华美食品作为全市唯一食品企业，获评东莞市政府质量奖。招商选资持续发力，项目宗数、质量、投资额稳中有升。全力支持企业开拓市场，积极开展“乐购茶山”、电商直播等活动，茶园商城直播基地获评首批东莞市示范型电子商务直播基地。

2.1.4 土地利用

茶山镇的镇域面积为 45.7 平方公里，现状建设用地面积为 26.32 平方公里，占镇域总面积的 57.59%。水域及其他用地 19.38 平方公里，占总用地的 42.41%。

在城镇建设用地中，居住用地 882.28 公顷，占城市建设用地比例的 33.52%；工业用地面积 1185.77 公顷，占 45.59%；公共服务设施用地面积 49.29 公顷，占 1.90%；道路广场用地 250.33 公顷，占 9.63%。

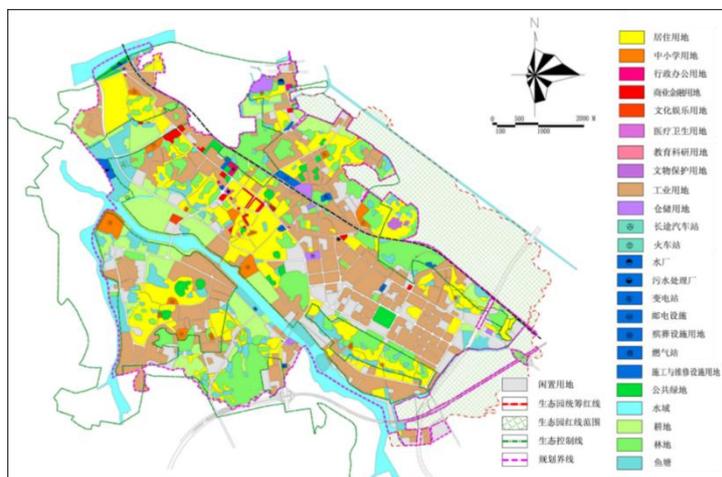


图 2-2 茶山镇土地利用现状图

2.1.5 交通现状

茶山镇交通便捷、区位优势，距离东莞市区约 10 公里，拥有东莞火车站，地铁 2 号线在茶山设有两个站点，实现动车、地铁、高铁无缝对接，莞龙路、新石大路、东部快速干线等横贯全镇，形成穗莞深“半小时生活圈”。

对外交通体系：

“三横”：莞龙路、桑茶快速、东部快速路-生态园大道；

“一纵”：石大路。

镇域内路网体系：

三横：迎宾大道、茶石路-怡华路、沙巷路；

两纵：站前路-茶兴中路-金山路-超横路、沿溪路；

一环：月湖路-沙巷路-圆山路-14 号路-增溪路-创兴路；

规划道路线位需预留与镇界外道路衔接处，实现内外通达。

序号	走向	道路名称	道路等级	道路 红线宽度
1	东西向	东部快速	快速公路	120
2		莞龙公路	快速公路	50
3		桑茶快线	快速公路	60
4		茶石路	城市主干道	40
5		沙港路	城市主干道	40
6		14号路	城市主干道	40
7		燕岭路	城市主干道	30
8	南北向	石大快速路	快速公路	60
9		茶山大道	城市主干道	36
10		超横路	城市主干道	40
11		月湖路	城市主干道	40
12		增溪路	城市主干道	40

图 2-3 镇区内部主要道路信息表



图 2-4 茶山镇道路交通现状

2.2 停车设施调查说明

本次规划分析数据来源于《茶山镇停车资源普查报告》，调查对象为茶山镇行政辖区范围所有小汽车停车场，包括路外经营性停车场、非经营性停车场和路内停车设施。出租车、大中型客车、货车等专业运输车辆、摩托车、非机动车以及汽车销售、维修、扣押点的停车泊位不纳入本次调查。

2.3 停车供需总体情况

根据调查，茶山镇共有小汽车停车泊位约 4.17 万个。其中，路外停车场 302 个，提供停车泊位约 3.12 万个；路内临时停车泊位道路 145 条，提供停车泊位约 1.05 万个。

2.3.1 路外停车设施

茶山镇小汽车停车场数量共计 302 个，停车泊位总数约 3.12 万个。其中配建类停车场 279 个，占 92.4%，泊位总数约 2.89 万个；独立占地停车场 23 个，

占 7.6%，泊位总数 2270 个。

表 2-1 茶山镇各类停车设施供给情况

停车场类型	停车场数量 (个)	比例	泊位数	比例
配建	279	92.4%	28902	92.7%
独立占地	23	7.6%	2270	7.3%
合计	302	100.0%	31172	100.0%

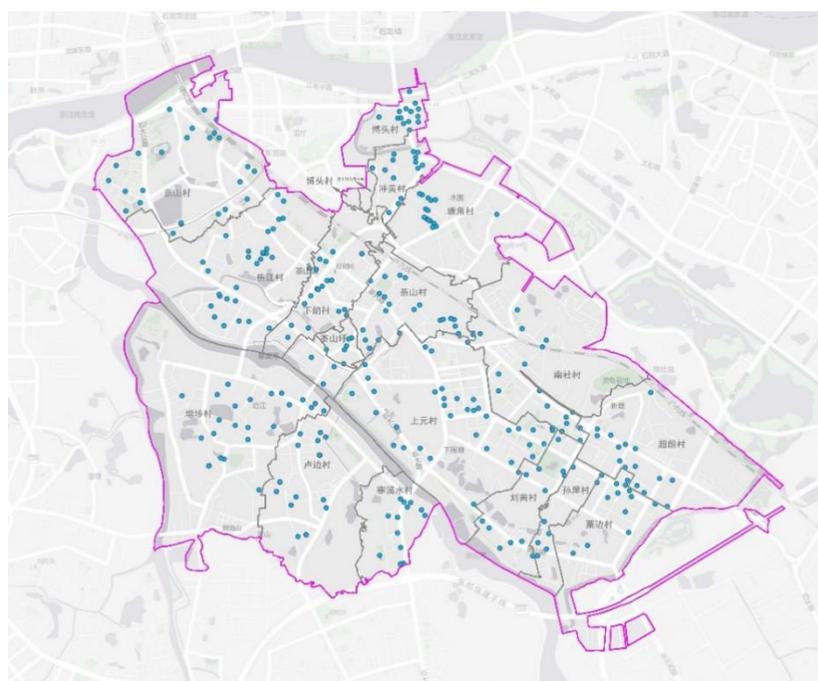


图 2-4 茶山镇路外停车场分布图

(1) 空间分布

1) 停车场分布

茶山镇共 302 个停车场，茶溪社区停车场数最多，为 65 个，约占 21.5%。

表 2-2 各村（社区）停车场分布统计表

序号	村（社区）	停车场数量（个）	比例
1	茶溪	65	21.5%
2	横江	24	7.9%
3	增埗	21	7.0%
4	京山	21	7.0%
5	茶山	19	6.3%
6	卢边	17	5.6%
7	上元	16	5.3%
8	下朗	15	5.0%
9	塘角	15	5.0%
10	博头	14	4.6%

序号	村（社区）	停车场数量（个）	比例
11	冲美	14	4.6%
12	寒溪水	13	4.3%
13	南社	12	4.0%
14	超朗	10	3.3%
15	茶山圩	10	3.3%
16	刘黄	7	2.3%
17	孙屋	7	2.3%
18	粟边	2	0.7%
合计		302	100.0%



图 2-5 各村（社区）停车场数量统计图

2) 停车泊位规模分布

茶山镇路外停车泊位总数约 3.12 万个，其中利用建筑退线区施划泊位约 0.8 万个，约占总泊位数的 25.5%。茶溪社区泊位总数最多，13184 个，主要为新建小区，配建泊位相对较多，尤其是丽江豪园、金悦府和嘉华嘉誉湾停车场，施划泊位数超 1000 个。孙屋村停车划线泊位总数最少，仅 220 个。茶山镇停车泊位密度为 0.10 万个/平方公里。

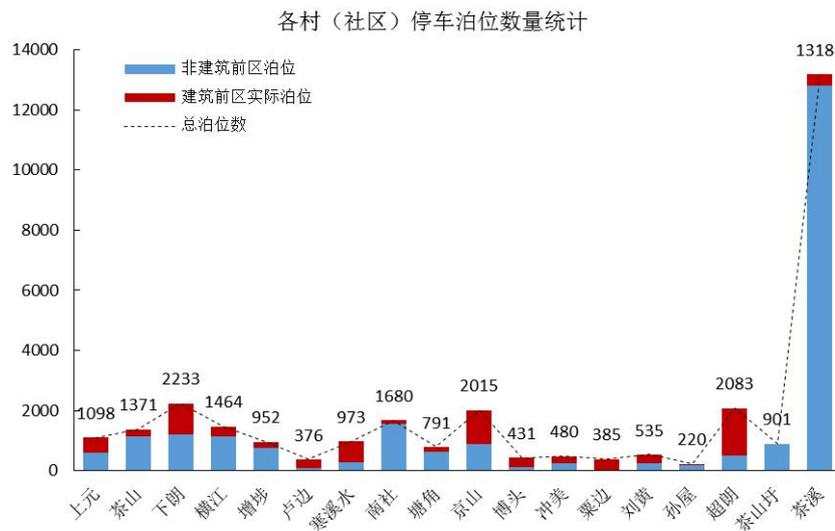


图 2-3 各村（社区）停车场数量统计图

（2）相关属性分析

1) 物业属性

从停车场来看，茶山镇停车场所属物业类型以工业、居住为主，两者约占总量的 74.8%，其中工业类停车场最多，194 个，约占总量的 64.2%，居住次之，32 个，约占总量的 10.6%。

从停车泊位来看，茶山镇停车泊位以居住类（基本车位）为主，约 1.50 万个，约占茶山镇总量的 48.0%；工业类 9666 个，约占总量的 31.0%。

表 2-3 茶山镇停车设施物业属性统计表

序号	物业属性	停车场数（个）	比例	泊位数（个）	比例
1	工业	194	64.2%	9666	31.0%
2	居住	32	10.6%	14965	48.0%
3	其他	26	8.6%	2615	8.4%
4	学校	13	4.3%	459	1.5%
5	政府机关	13	4.3%	1294	4.2%
6	商业	12	4.0%	1210	3.9%
7	办公	4	1.3%	289	0.9%
8	公园	4	1.3%	285	0.9%
9	医院	3	1.0%	240	0.8%
10	文体	1	0.3%	149	0.5%
合计		302	100.0%	31172	100.0%

注：（1）统计时，对含有多个物业属性的，为方便统计，按照居住、商业、办公的优先顺序确定该停车场的物业属性。如，只要含有居住类属性的停车场，均归为居住类停车场。

（2）统计时，独立占地类停车场归为其他类。

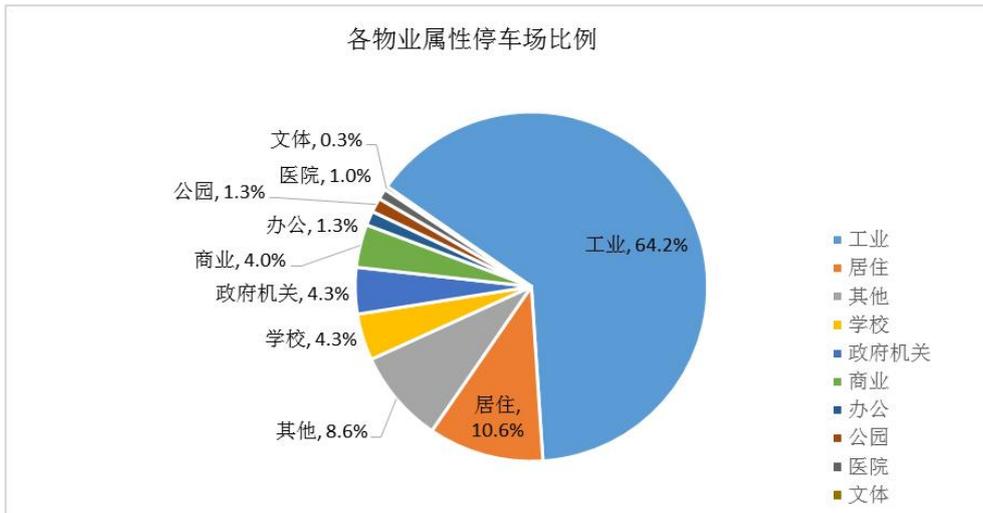


图 2-6 茶山镇停车场物业属性比例图

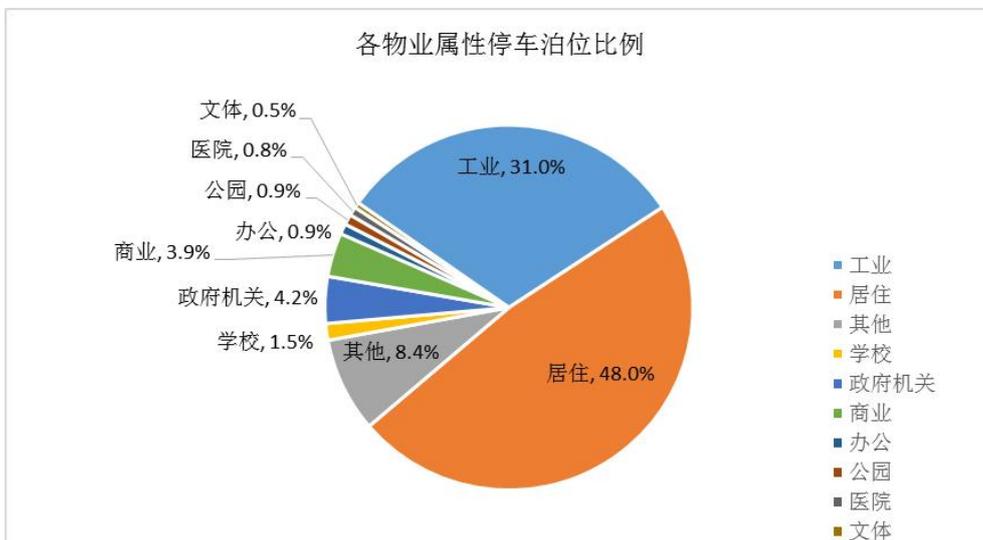


图 2-7 茶山镇各物业属性停车泊位比例图

2) 收费情况

茶山镇路外停车场以免费为主，免费停车场 262 个，约占总停车场数的 86.8%。收费停车场 40 个，占 13.2%。路外停车场收费泊位数约 14121 个，约占总量的 45.3%；免费泊位数约 17051 个，约占总量的 54.7%。

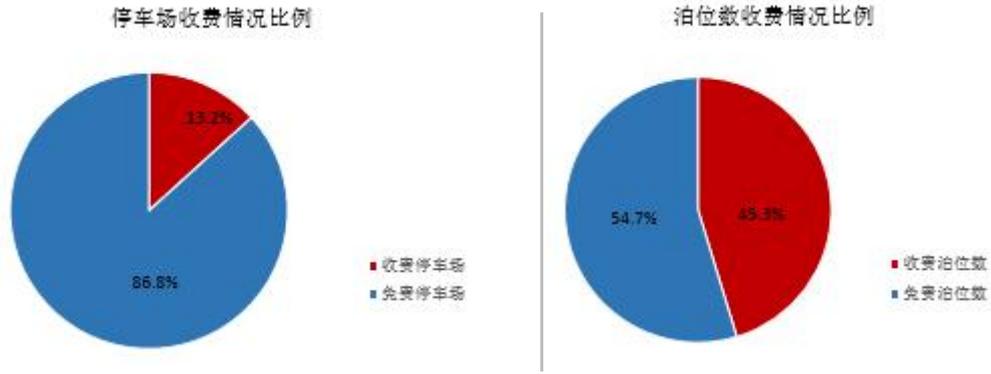


图 2-8 茶山镇停车场收费情况比例图

从划分的物业属性可以看出，工业类免费停车场的数量最多，192 个，免费泊位数也最大，9316 个；而居住类收费停车场数量最多，23 个，收费泊位数也最大，11211 个。办公类、公园类、文体类、学校类等停车场，暂均未收费。

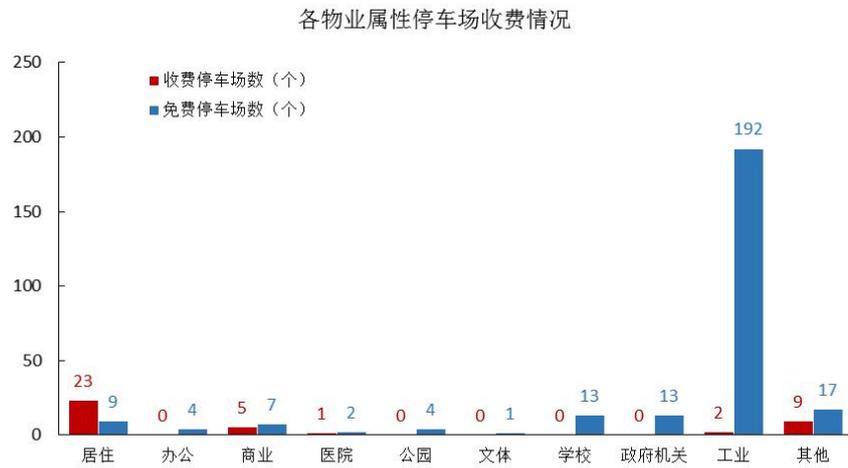


图 2-9 茶山镇各物业属性停车场收费情况比例图

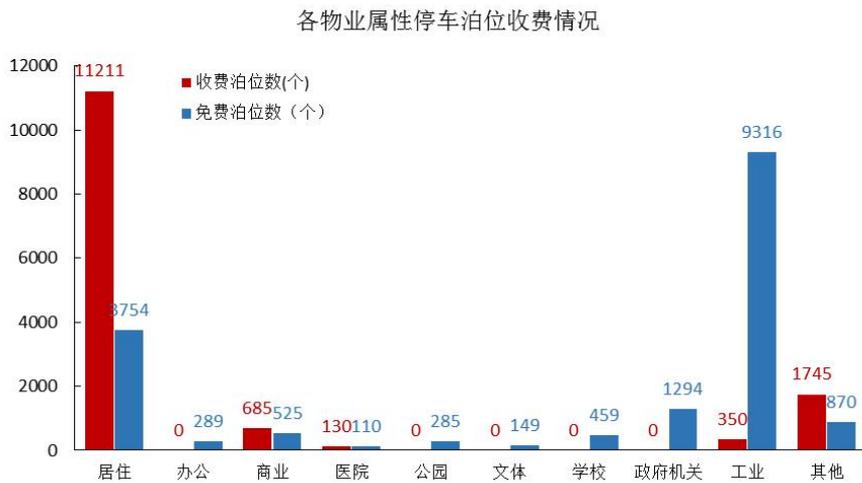


图 2-10 茶山镇各物业属性停车泊位收费情况比例图

3) 对外开放情况

茶山镇小汽车停车场全部对外开放的停车场 78 个，约占停车场总数的 25.8%，提供泊位总数 7863 个，约占总泊位数的 25.2%。不对外开放的停车场有 169 个，占停车场总数的 56.0%，提供泊位总数约 14709 个，占总泊位数的 47.2%。还有 55 个不完全对外开放的停车场占比 18.2%，提供泊位数 8600 个，约占 27.6%。

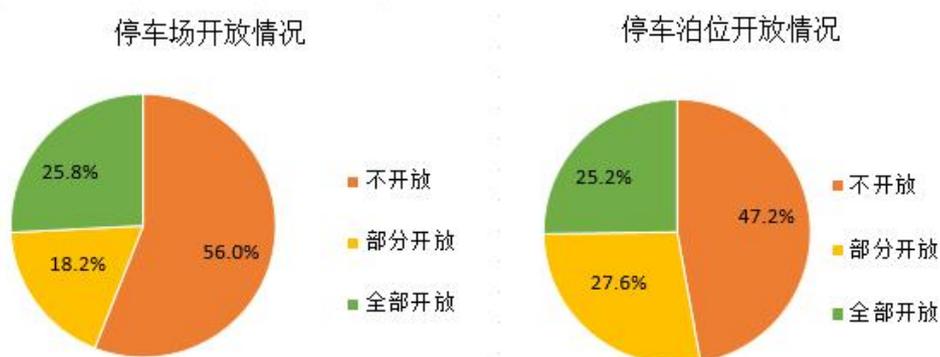


图 2-11 茶山镇停车设施对外开放类型比例图

从物业属性来看，不对外开放的停车场中，工业类停车场最多，占不对外开放停车场总数的 81.7%，其次是居住类，占 8.3%。不对外开放的泊位中，工业类停车泊位占比最高，占 47.0%，其次是居住类，占不对外开放泊位数的 46.0%。

表 2-4 茶山镇不对外开放的停车设施物业属性统计表

序号	物业属性	停车场数 (个)	比例	泊位数 (个)	比例
1	工业	138	81.7%	6915	47.0%
2	居住	14	8.3%	6766	46.0%
3	学校	7	4.1%	214	1.5%
4	政府机关	6	3.6%	587	4.0%
5	医院	2	1.2%	110	0.7%
6	商业	1	0.6%	90	0.6%
7	其他	1	0.6%	27	0.2%
8	办公	0	0.0%	0	0.0%
9	公园	0	0.0%	0	0.0%
10	文体	0	0.0%	0	0.0%
合计		169	100.0%	14709	100.0%

注：（1）统计时，对含有多个物业属性的，为方便统计，按照居住、商业、办公的优先顺序确定该停车场的物业属性。如，只要含有居住类属性的停车场，均归为居住类停车场。

（2）统计时，独立占地类停车场归为其他类。

各物业属性不对外开放停车场/泊位数情况统计图



图 2-12 茶山镇各物业属性不对外开放停车场/泊位数统计图 (单位: 个)

从收费情况来看, 对于全部开放的停车场中, 20 个停车场收费, 约占全部对外开放停车场的 25.6%; 对于全部开放的泊位中, 收费泊位数 4355 个, 约占全部对外开放泊位数的 55.4%, 分布在茶山村、下朗村、卢边村、寒溪水村、南社村、京山村、茶山圩社区、茶溪社区共 8 个村(社区)。

对于部分对外开放的停车场中, 12 个停车场收费, 占部分对外开放停车场的 21.8%; 部分对外开放的收费泊位数 6583 个, 约占部分对外开放泊位数的 76.5%, 主要分布在茶溪社区。

对于不对外开放的停车场中, 8 个停车场收费, 约占不对外开放停车场的 4.7%, 不对外开放的收费泊位数 3183 个, 约占不对外开放泊位数的 21.6%, 主要分布在茶溪社区。

表 2-5 各村(社区)收费/对外开放情况统计表

村(社区)	收费停车场			收费泊位数			免费停车场			免费泊位数		
	不开放	部分开放	全部开放									
上元	0	0	0	0	0	0	6	3	7	463	85	550
茶山	1	0	3	394	0	351	1	5	9	27	285	314
下朗	0	2	2	0	530	520	5	3	3	433	555	195
梅江	1	1	0	664	101	0	10	11	1	340	349	10
增步	0	0	0	0	0	0	8	0	13	255	0	697
卢边	0	0	2	0	0	95	9	6	0	125	156	0
寒溪水	0	0	1	0	0	108	8	0	4	725	0	140
南社	0	0	4	0	0	1290	3	0	5	125	0	265
塘角	0	0	0	0	0	0	12	0	3	716	0	75
京山	0	0	2	0	0	600	0	13	6	0	552	863
博头	0	0	0	0	0	0	12	1	1	348	15	68
冲美	0	0	0	0	0	0	13	0	1	361	0	119
粟边	0	0	0	0	0	0	2	0	0	385	0	0
刘黄	1	1	0	130	124	0	5	0	0	281	0	0
孙屋	0	0	0	0	0	0	7	0	0	220	0	0
超朗	0	1	0	0	395	0	8	1	0	1668	20	0
茶山圩	1	1	3	57	142	470	2	0	3	150	0	82
茶溪	4	6	3	1938	5291	921	50	0	2	4904	0	130
合计	8	12	20	3183	6583	4355	161	43	58	11526	2017	3508
比例	4.7%	21.8%	25.6%	21.6%	76.5%	55.4%	95.3%	78.2%	74.4%	78.4%	23.5%	44.6%

4) 出入口管理方式

茶山镇出入口管理以非智能化为主，约占 81.1%，占绝大部分。车牌识别约占 18.9%，刷卡方式约占 0.0%。出入口智能化管理水平相对较低，有较大提升空间。

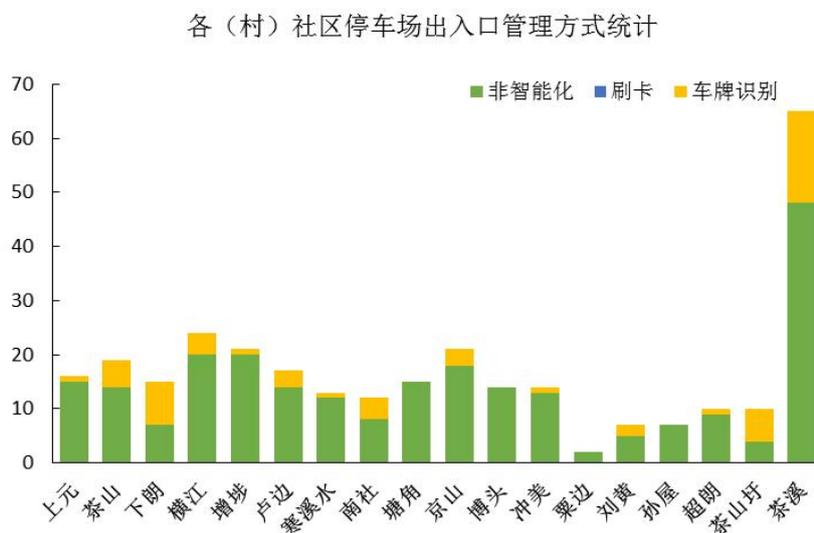


图 2-13 茶山镇各村（社区）出入口管理方式统计图（单位：个）

其中，采用非智能化的停车场，以工业类、其他类为主。工业类停车场最多，约占非智能化停车场总数的 77.2%，其次是其他类，约占 6.9%。

表 2-6 茶山镇非智能化的停车设施物业属性统计表

序号	物业属性	停车场数（个）	比例
1	居住	5	2.0%
2	办公	4	1.6%
3	商业	5	2.0%
4	医院	1	0.4%
5	公园	4	1.6%
6	文体	1	0.4%
7	学校	12	4.9%
8	政府机关	7	2.9%
9	工业	189	77.1%
10	其他	17	6.9%

序号	物业属性	停车场数（个）	比例
	合计	245	100%

注：（1）统计时，对含有多个物业属性的，为方便统计，按照居住、商业、办公的优先顺序确定该停车场的物业属性。如，只要含有居住类属性的停车场，均归为居住类停车场。

（2）统计时，独立占地类停车场归为其他类。

各物业属性非智能化方式停车场数量统计图

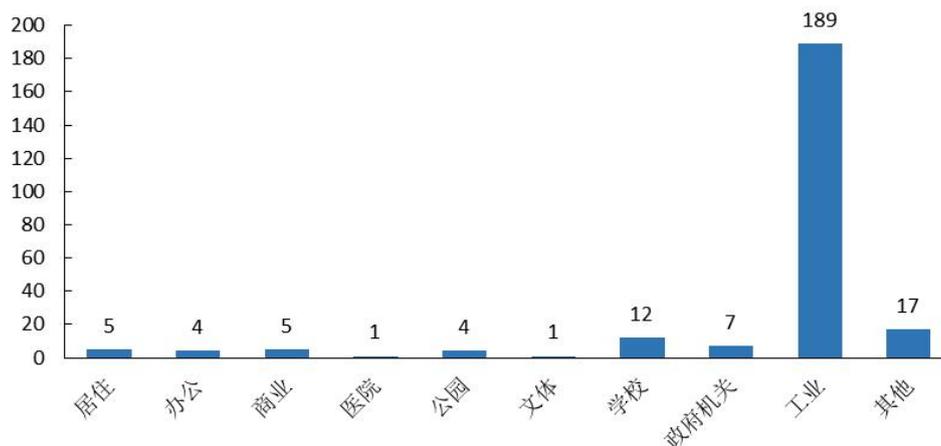


图 2-14 茶山镇各物业属性非智能化管理停车场统计图（单位：个）

5) 停车诱导系统

茶山镇有 3 个停车场安装有停车诱导系统，仅占停车场总数的 1.0%，分布在增埗村、寒溪水村、京山村等 3 个村，其他村暂无安装停车诱导系统的停车场，停车诱导方面智能化信息化管理水平较低。其中居住类、学校类、政府机关类各 1 个。

表 2-7 茶山镇各村（社区）停车场停车诱导系统统计表

序号	村（社区）	无诱导系统停车场数（个）	有诱导系统停车场数（个）	有诱导系统的停车场占比
1	上元	16	0	0.0%
2	茶山	19	0	0.0%
3	下朗	15	0	0.0%
4	横江	24	0	0.0%
5	增埗	20	1	4.8%
6	卢边	17	0	0.0%

序号	村（社区）	无诱导系统停车场数 （个）	有诱导系统停车场数 （个）	有诱导系统的停 车场占比
7	寒溪水	12	1	7.7%
8	南社	12	0	0.0%
9	塘角	15	0	0.0%
10	京山	20	1	4.8%
11	博头	14	0	0.0%
12	冲美	14	0	0.0%
13	粟边	2	0	0.0%
14	刘黄	7	0	0.0%
15	孙屋	7	0	0.0%
16	超朗	10	0	0.0%
17	茶山圩	10	0	0.0%
18	茶溪	65	0	0.0%
合计		299	3	1.0%

表 2-8 茶山镇有停车诱导系统的停车场物业属性统计表

序号	物业属性	停车场数（个）	比例
1	居住	0	0.0%
2	办公	0	0.0%
3	商业	0	0.0%
4	医院	0	0.0%
5	公园	0	0.0%
6	文体	0	0.0%
7	学校	1	33.3%
8	政府机关	1	33.3%
9	工业	0	0.0%
10	其他	1	33.3%
合计		3	100%

注：（1）统计时，对含有多个物业属性的，为方便统计，按照居住、商业、办公的优先顺序确定该停车场的物业属性。如，只要含有居住类属性的停车场，均归为居住类停车场。

（2）统计时，独立占地类停车场归为其他类。

6) 充电桩建设情况

1) 现有充电桩

茶山镇共有 12 个停车场设有充电桩，仅占停车场总数的 4.0%，充电桩共计 67 个。其中下朗村现有充电桩最多，共计 26 个，其次是茶溪社区 17 个。

表 2-9 茶山镇各村（社区）现有充电桩统计表

序号	村（社区）	现有充电桩停车场情况			现有充电桩车位安装情况		
		现有充电桩停车场数（个）	停车场总数（个）	安装比例	充电桩车位（个）	总泊位（个）	安装比例
1	上元	0	16	0.0%	0	1098	0.0%
2	茶山	0	19	0.0%	0	1371	0.0%
3	下朗	2	15	13.3%	26	2233	38.8%
4	横江	2	24	8.3%	8	1464	11.9%
5	增埗	0	21	0.0%	0	952	0.0%
6	卢边	0	17	0.0%	0	376	0.0%
7	寒溪水	0	13	0.0%	0	973	0.0%
8	南社	0	12	0.0%	0	1680	0.0%
9	塘角	0	15	0.0%	0	791	0.0%
10	京山	1	21	4.8%	13	2015	19.4%
11	博头	0	14	0.0%	0	431	0.0%
12	冲美	2	14	14.3%	3	480	4.5%
13	粟边	0	2	0.0%	0	385	0.0%
14	刘黄	0	7	0.0%	0	535	0.0%
15	孙屋	0	7	0.0%	0	220	0.0%
16	超朗	0	10	0.0%	0	2083	0.0%
17	茶山圩	0	10	0.0%	0	901	0.0%
18	茶溪	5	65	7.7%	17	13184	25.4%
合计		12	302	4.0%	67	31172	0.2%

从各物业属性充电桩停车场和车位的数量上来看，充电桩主要安装在政府机关类、居住类、工业类，其中 3 个政府机关类停车场，有 30 个充电桩车位。从单一物业属性车位安装情况来看，政府机关类车位安装率最高，充电桩车位比例约为 2.3%。

根据《东莞市城市规划管理技术规定》（2020 年版）：新建居住区停车位、100%建设充电设施或预留建设安装条件，新建商业服务建筑、旅游景区、交通枢纽、公共停车场、道路停车位等场所，原则上按照不低于总停车位 25%的比

例配建或预留建设安装条件；既有住宅小区应结合已建停车场、道路停车位和专用固定车位，按照不低于总停车位 10%的比例逐步改造或加装充电基础设施。

目前，茶山镇充电桩配建比相对较低，平均仅 0.2%的车位配有充电桩，充电桩建设有待进一步加强。随着电动汽车的推广，茶山镇充电基础设施建设还有待加快。

表 2-10 茶山镇各物业属性安装充电桩停车场统计表

序号	物业属性	充电桩停车场			充电桩车位		
		配有充电桩停车场数(个)	停车场总数(个)	安装比例	充电桩数量(个)	泊位总数(个)	安装比例
1	居住	5	32	15.6%	17	14965	0.1%
2	办公	0	4	0.0%	0	289	0.0%
3	商业	1	12	8.3%	13	1210	1.1%
4	医院	0	3	0.0%	0	240	0.0%
5	公园	0	4	0.0%	0	285	0.0%
6	文体	1	1	0.0%	4	149	0.0%
7	学校	0	13	0.0%	0	459	0.0%
8	政府机关	3	13	23.1%	30	1294	2.3%
9	工业	2	194	1.0%	3	9666	0.0%
10	其他	0	26	0.0%	0	2615	0.0%
合计		12	302	4.0%	67	31172	0.2%

各物业属性充电桩车位/停车场数量图

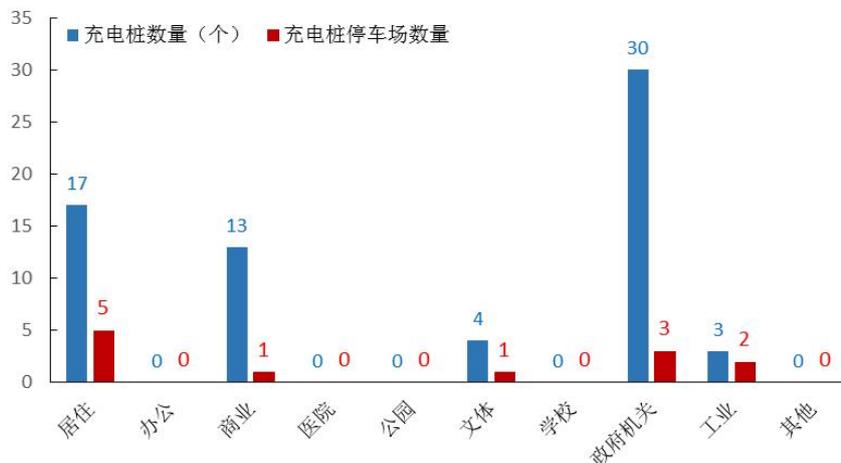


图 2-15 茶山镇各物业属性充电桩车位数量统计图（单位：个）

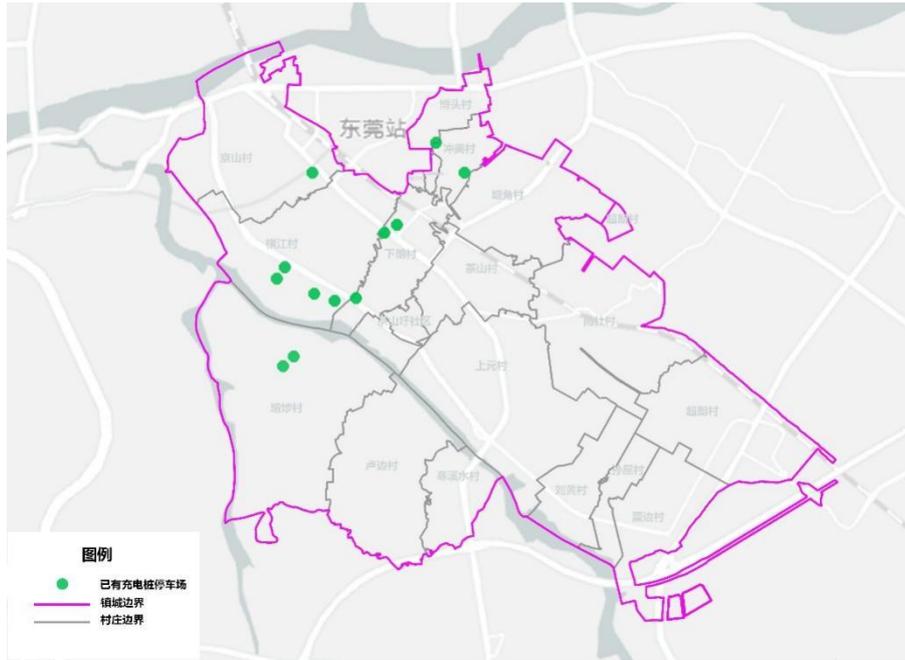


图 2-16 茶山镇已建充电桩停车场分布图

2) 待建充电桩

有充电桩建设计划的仅 2 个社区，停车场共计 6 个，占停车场总数的 1.6%。待建充电桩数量 301 个。茶溪社区待建充电桩数量相对较多，共 300 个，占茶山镇待建充电桩数量的 99.7%。

表 2-11 茶山镇各村（社区）停车场待建充电桩统计表

村（社区）	待建充电桩的停车场（个）	待建充电桩停车场已有充电桩数量（个）	待建充电桩数量（个）	对应停车场泊位数（个）	待建充电桩对应停车场建议待建数量（个）（>10%）
冲美	1	2	1	8	/
茶溪	5	2	300	3233	322
合计	6	4	301	3241	322

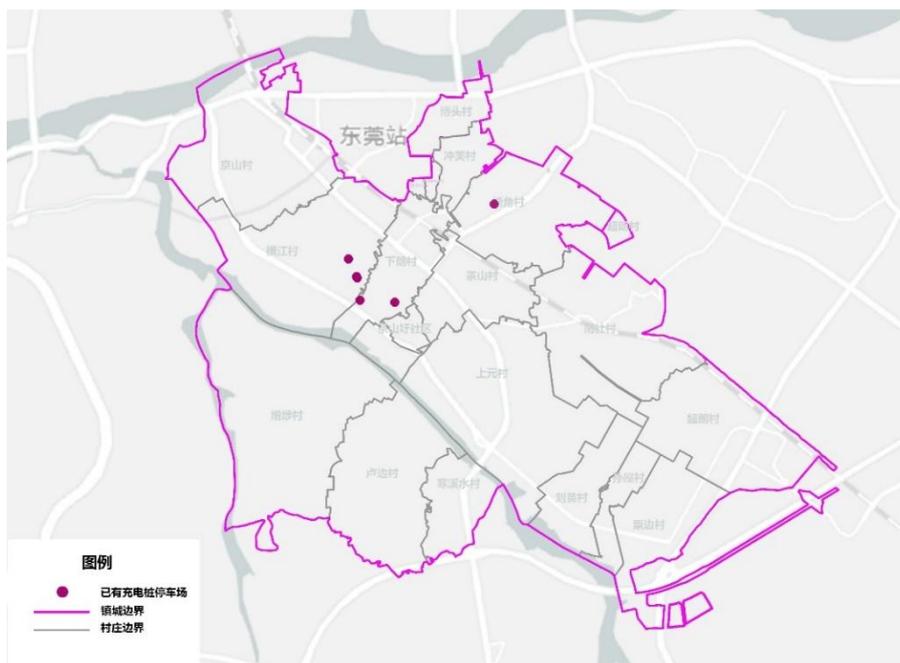


图 2-17 茶山镇待建充电桩分布图

(3) 利用特征分析

1) 停放量情况

本次分四个时间点对茶山镇停车场的小汽车停放量进行调查，主要目的是分析不同物业性质的停车场使用特征。

- 工作日 10 时：主要反映办公类停车场的停车情况；
- 工作日 12 时：主要反映居住类停车场的停车情况；
- 休息日 15 时：主要反映商业类、公园类停车场的停车情况；
- 休息日 0 时：主要反映居住类停车场的停车情况。

通过分析工作日 10 时和 0 时的停车场使用情况，基本可以关联分析出办公类和居住类停车资源的使用情况。通过分析非工作日 15 时和 0 时的停车场使用情况，基本可以关联分析出居住类和商业、公园类的停车资源使用情况。

从物业属性来看，不同物业类型停车场需求在时间、空间上具有差异性和互补性，居住类类停车需求主要集中在夜间，尤其是在工作日，较日间停放增加约 111%。文体、政府机关、医院、学校、工业、办公类在工作日白天停放需求较为明显，夜间较白天停放量明显较少。政府机关、公园、医院、学校、工业类不论工作日还是非工作日，夜间停放量均有明显下降。非工作日中，商业

类夜间停放量增加主要原因是方中假日酒店夜间停放量较大。

表 2-12 茶山镇各物业属性工作日停放量

序号	社区	工作日10时停放量 (辆)	工作日0时停放量 (辆)	晚上较上午停放量 增加比例
1	居住	3102	6546	111.0%
2	其他	1028	1191	15.9%
3	商业	608	638	4.9%
4	公园	67	65	-3.0%
5	办公	140	107	-23.6%
6	工业	6861	3435	-49.9%
7	学校	346	158	-54.3%
8	医院	183	73	-60.1%
9	政府机关	1072	269	-74.9%
10	文体	106	6	-94.3%
合计		13513	12488	-7.6%

注：晚上较上午增加比例=（工作日0时停放量-工作日10时停放量）/工作日10时停放量。

表 2-13 茶山镇各物业属性非工作日停放量

序号	社区	非工作日15时停放量 (辆)	非工作日0时停放量 (辆)	晚上较下午停放量 增加比例
1	居住	4554	7036	54.5%
2	其他	1092	1205	10.3%
3	商业	616	666	8.1%
4	文体	4	4	0.0%
5	办公	117	112	-4.3%
6	政府机关	259	213	-17.8%
7	学校	163	101	-38.0%
8	公园	118	73	-38.1%
9	工业	5303	3092	-41.7%
10	医院	155	73	-52.9%
合计		12381	12575	1.6%

注：晚上较下午增加比例=（非工作日0时停放量-非工作日15时停放量）/非工作日15时停放量。

停放量热力图反映了区域车辆停放的密集程度。从空间分布来看，工作日日间，车辆停放主要分布在下朗、超朗、京山、茶溪等区域，如东茂东华智造园、新城工业区、京山第三工业园、寒溪水村企业停车场、粟边村企业停车场、超朗村企业停车场等区域；工作日晚间新世纪丽江豪园、时代荟、富盈香茶郡、

部分围合村等居住性质区域停放量明显增加。

非工作日，茶溪、超朗、京山、增埗等村（社区）为车辆停放的主要集中区域。茶溪社区主要为居住区，非工作日夜间停放量显著增加。



图 2-18 茶山镇停车场停放量热力图（工作日10时）

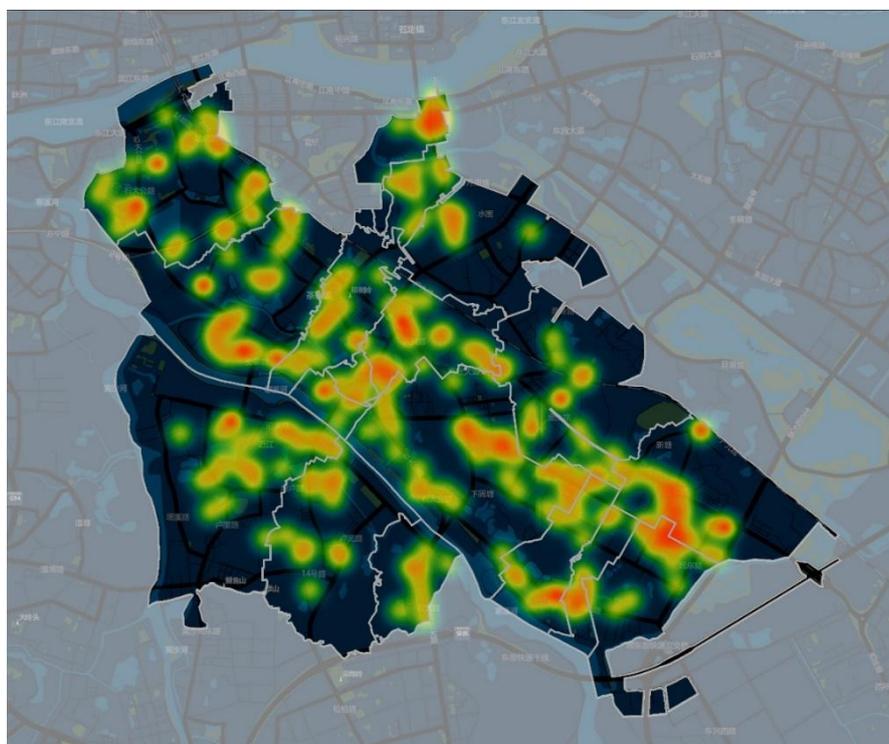


图 2-19 茶山镇停车场停放量热力图（工作日0时）



图 2-20 茶山镇停车场停放量热力图（休息日15时）



图 2-21 茶山镇停车场停放量热力图（休息日0时）

2) 停放饱和度

停放饱和度（停车集中指数）指某一时刻实际停放量与停车供应设施容量之比，反映了停放场地的拥挤程度。本报告将停放饱和度划分为3个等级， $\geq 100\%$ 为超饱和状态， $100\% \sim 90\%$ 为饱和状态， $< 90\%$ 为非饱和状态。

从整个茶山镇来看，工作日10时停车最为紧张，约13.2%的停车场停放饱和度 $\geq 100\%$ 。从各村、社区来看，白天超朗村的停车都最为紧张，工作日白天30%的停车场处于超饱和状态，非工作日白天20%的停车场处于超饱和状态；除此之外，上元、横江、寒溪水、茶山圩，工作日白天的停车较紧张。夜间停车场超饱和比例最大的是增埗村，工作日晚间超38%的停车场处于超饱和状态，非工作日晚间超47%的停车场处于超饱和状态。

表 2-14 茶山镇各村（社区）工作日停放饱和度统计表

序号	村（社区）	工作日10时停放饱和度			工作日0时停放饱和度		
		$\geq 100\%$ 的 停车场数 (个)	$100\% \sim 90\%$ %的停车 场数(个)	$< 90\%$ 的 停车场数 (个)	$\geq 100\%$ 的 停车场数 (个)	$100\% \sim 90\%$ %的停车 场数(个)	$< 90\%$ 的 停车场数 (个)
1	上元	5	1	10	0	0	16
2	茶山	1	0	18	3	0	16
3	下朗	0	2	13	0	0	15
4	横江	6	5	13	2	4	18
5	增埗	2	3	16	8	2	11
6	卢边	3	0	14	2	0	15
7	寒溪水	3	1	9	0	0	13
8	南社	2	1	9	0	1	11
9	塘角	1	0	14	0	0	15
10	京山	2	1	18	2	2	17
11	博头	0	0	14	0	0	14
12	冲美	1	0	13	1	0	13
13	粟边	0	1	1	0	0	2
14	刘黄	0	0	7	0	0	7
15	孙屋	0	0	7	0	0	7
16	超朗	3	2	5	1	1	8
17	茶山圩	2	0	8	0	1	9
18	茶溪	9	10	46	3	0	62
合计		40	27	235	22	11	40
比例		13.2%	8.9%	77.8%	7.3%	3.6%	13.2%

表 2-15 茶山镇各村（社区）非工作日停放饱和度统计表

序号	村（社区）	非工作日15时停放饱和度			非工作日0时停放饱和度		
		≥100%的 停车场数 (个)	100%~90% 的停车 场数(个)	<90%的 停车场数 (个)	≥100%的 停车场数 (个)	100%~90% 的停车 场数(个)	<90%的 停车场数 (个)
1	上元	1	2	13	0	0	16
2	茶山	1	0	18	3	1	15
3	下朗	0	0	15	0	0	15
4	横江	2	3	19	2	5	17
5	增埗	0	3	18	10	2	9
6	卢边	2	0	15	2	1	14
7	寒溪水	1	1	11	0	0	13
8	南社	0	0	12	0	0	12
9	塘角	0	0	15	0	0	15
10	京山	1	0	20	2	1	18
11	博头	0	0	14	0	0	14
12	冲美	1	0	13	1	0	13
13	粟边	0	1	1	0	0	2
14	刘黄	0	0	7	1	0	6
15	孙屋	0	0	7	0	0	7
16	超朗	2	0	8	0	0	10
17	茶山圩	0	0	10	0	2	8
18	茶溪	6	4	55	3	0	62
合计		17	14	271	24	12	266
比例		5.6%	4.6%	89.7%	7.9%	4.0%	88.1%

不同时间点各村（社区）超饱和停车场比例统计

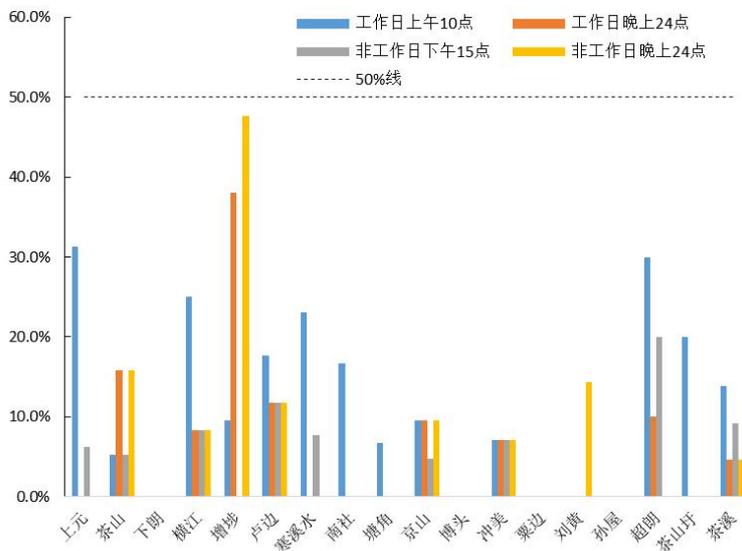


图 2-22 不同时间点各村（社区）超饱和停车场比例统计

工作日日间，学校类停车场，停车较紧张，约 30.8%的停车场处于超饱和状态，其次是办公类（25%）、政府机关类（23.1%）、工业类（14.4%）；夜间超饱和停车场整体比例有所下降，其中学校类工作日夜间超饱和停车场比例较日间下降 30.8%，但居住类（含独立占地停车场）超饱和比例显著上升，特别是增埗村居住类独立占地停车场夜间停放饱和或趋于饱和。

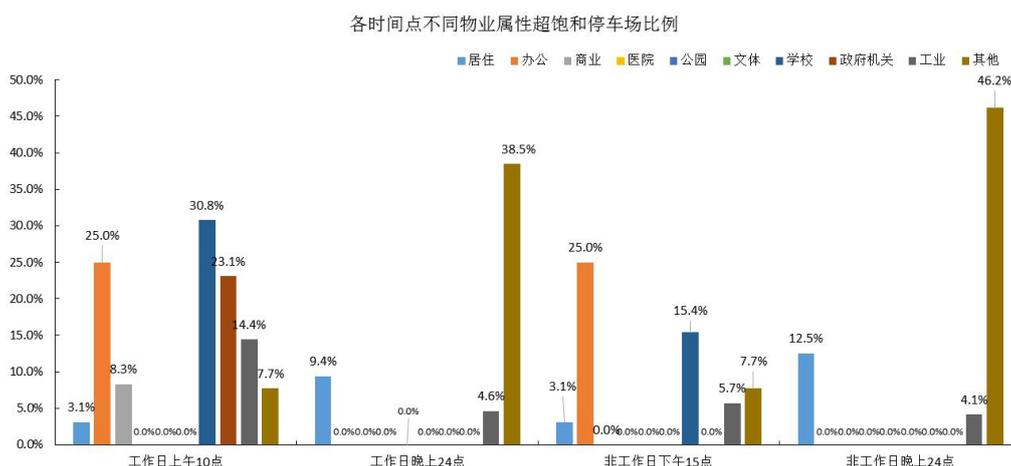


图 2-23 各时间点不同物业属性超饱和停车场比例统计图

2.3.2 路内停车设施

根据调查，茶山镇共有 145 条道路（245 条路段）设置了路内划线停车泊位，停车泊位总数约 1.05 万个。从泊位设置形式来看，单侧设置泊位的道路 45 条，双侧设置泊位的道路 100 条。从道路性质来看，以其他道路、村道为主。其中其它道路（非城市道路、非公路性质）62 条，村道 44 条，乡道 36 条，县道 3 条。

表 2-16 茶山镇路内停车设施供给情况

序号	设置形式	道路数量（条）	比例	泊位数（个）	比例
1	单侧设置泊位	45	31.0%	1279	12.1%
2	双侧设置泊位	100	69.0%	9276	87.9%
合计		145	100.0%	10555	100.0%

表 2-17 茶山镇路内不同道路性质道路停车设施供给情况

序号	道路性质	道路条数（条）	比例	泊位数（个）	比例
1	县道	3	2.1%	282	2.7%
2	乡道	36	24.8%	3571	33.8%

序号	道路性质	道路条数（条）	比例	泊位数（个）	比例
3	村道	44	30.3%	2565	24.3%
4	其他道路	62	42.8%	4137	39.2%
合计		145	100.0%	10555	100.0%

（1）空间分布

茶山镇的 18 个村（社区）均设置了路内停车位。其中茶溪社区设置路内停车位的道路最多，共 29 条。

表 2-18 茶山镇各村（社区）路内停车分布情况

序号	村（社区）	单侧设置泊位的道路（条）	双侧设置泊位的道路（条）	合计（条）	比例
1	上元	0	5	5	3.4%
2	茶山	1	6	7	4.8%
3	下朗	0	5	5	3.4%
4	横江	0	4	4	2.8%
5	增埗	1	5	6	4.1%
6	卢边	6	1	7	4.8%
7	寒溪水	4	1	5	3.4%
8	南社	7	9	16	11.0%
9	塘角	0	4	4	2.8%
10	京山	0	6	6	4.1%
11	博头	4	2	6	4.1%
12	冲美	1	5	6	4.1%
13	粟边	5	8	13	9.0%
14	刘黄	0	3	3	2.1%
15	孙屋	1	2	3	2.1%
16	超朗	1	5	6	4.1%
17	茶山圩	6	8	14	9.7%
18	茶溪	8	21	29	20.0%
合计		45	100	145	100.0%

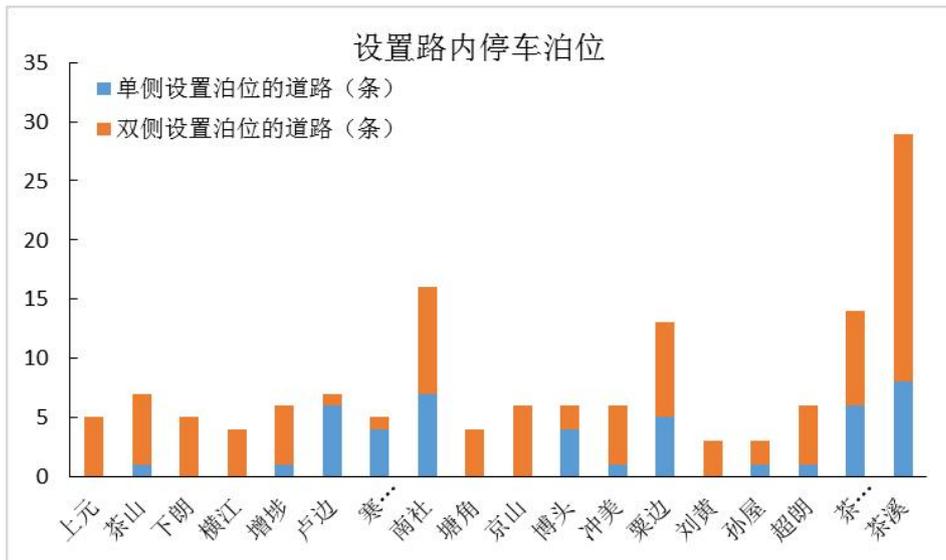


图 2-24 茶山镇各村（社区）设置路内停车泊位的道路

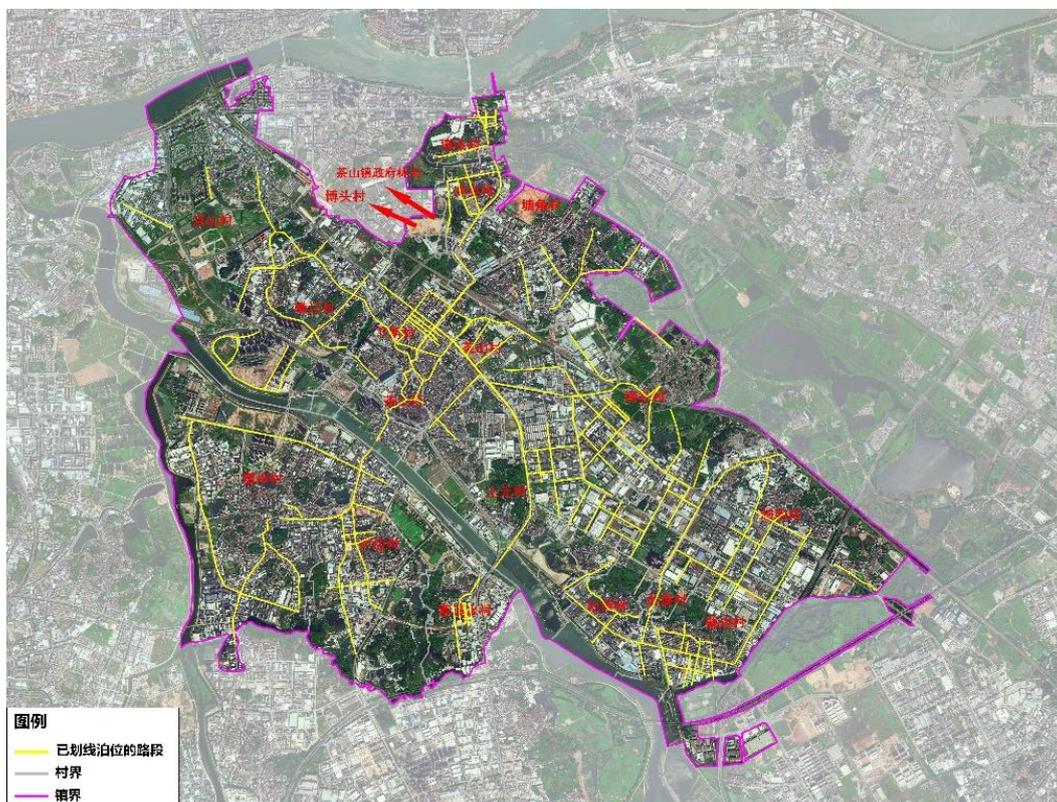


图 2-25 茶山镇路内停车泊位分布图

根据《城市停车规划规范》，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%。茶山镇现有路内划线停车位 1.05 万个，约占茶山镇停车总泊位数的 25.2%。

其中，茶溪社区路内停车位最多，共 1769 个。

表 2-19 茶山镇各村（社区）路内停车泊位数

序号	村（社区）	路内停车泊位（个）	比例
1	上元	361	3.4%
2	茶山	324	3.1%
3	下朗	352	3.3%
4	横江	270	2.6%
5	增埗	1404	13.3%
6	卢边	392	3.7%
7	寒溪水	310	2.9%
8	南社	714	6.8%
9	塘角	400	3.8%
10	京山	1205	11.4%
11	博头	217	2.1%
12	冲美	780	7.4%
13	粟边	478	4.5%
14	刘黄	170	1.6%
15	孙屋	125	1.2%
16	超朗	385	3.6%
17	茶山圩	899	8.5%
18	茶溪	1769	16.8%
合计		10555	100.0%



图 2-26 茶山镇各村（社区）路内停车泊位比例

(2) 相关属性分析

1) 周边物业属性

从设置路内停车泊位周边主要的物业属性来看，茶山镇路内停车泊位主要设置在居住类建筑物周边，约 71% 的路内停车道路设置在居住类建筑物周边，提供 8587 个停车泊位。

表 2-20 茶山镇各村（社区）路内停车路段周边物业属性

序号	物业属性	道路数量（条）	比例	路内泊位数（个）	比例
1	居住	103	71.0%	8587	81.4%
2	工业	39	26.9%	1869	17.7%
3	办公	2	1.4%	73	0.7%
4	商业	1	0.7%	26	0.2%
合计		145	100.0%	10555	100.0%

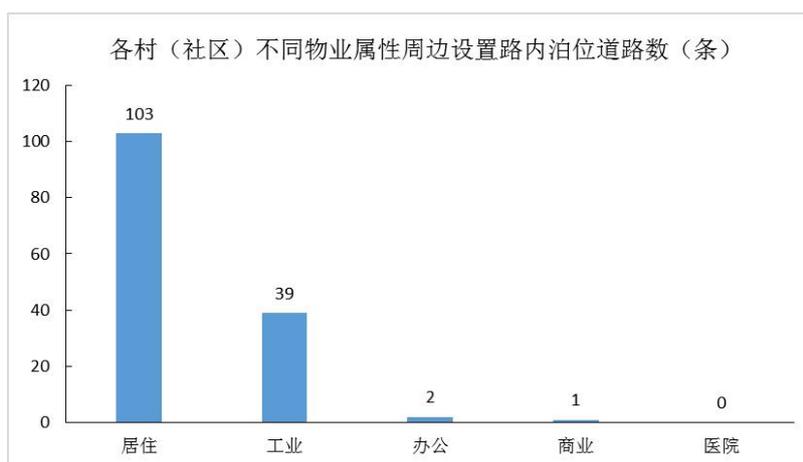


图 2-27 茶山镇不同物业属性周边设置路内泊位道路数统计图

2) 收费情况

茶山镇 145 条施划路内停车位的道路中，106 条目前尚未开始收费，约占道路总数的 76.4%，免费泊位数约 8180 个。收费道路 39 条，收费方式以人工（非智能化）为主，收费泊位 2375 个。

表 2-21 茶山镇各村（社区）路内停车收费情况

序号	村（社区）	道路数（条）		泊位数（个）	
		收费道路	免费道路	收费泊位	免费泊位
1	上元	0	5	0	361
2	茶山	1	6	55	269
3	下朗	4	1	264	88
4	横江	0	4	0	270

序号	村（社区）	道路数（条）		泊位数（个）	
		收费道路	免费道路	收费泊位	免费泊位
5	增埗	0	6	0	1404
6	卢边	0	7	0	392
7	寒溪水	5	0	310	0
8	南社	0	16	0	714
9	塘角	0	4	0	400
10	京山	0	6	0	1205
11	博头	5	1	192	25
12	冲美	3	3	583	197
13	粟边	11	2	301	177
14	刘黄	2	1	80	90
15	孙屋	2	1	58	67
16	超朗	0	6	0	385
17	茶山圩	6	8	532	367
18	茶溪	0	29	0	1769
合计		39	106	2375	8180

（3）利用特征分析

从茶山镇各社区的平均停放饱和度来看，横江、孙屋、超朗路内划线泊位停车相对紧张，4个时间点路内停车都处于饱和状态，总停放量超过划线泊位，超出比例较大。上元、卢边、刘黄、博头、增埗、塘角路内划线较紧张，总停放量基本达到或超过划线泊位。茶山、下朗、粟边、寒溪水以及茶溪的划线泊位停放状况相对较好，4个时间点平均停放饱和度均未超过90%。南社白天划线泊位路段停放情况相对较好，但夜间划线泊位路段平均停放饱和度达到了100%。

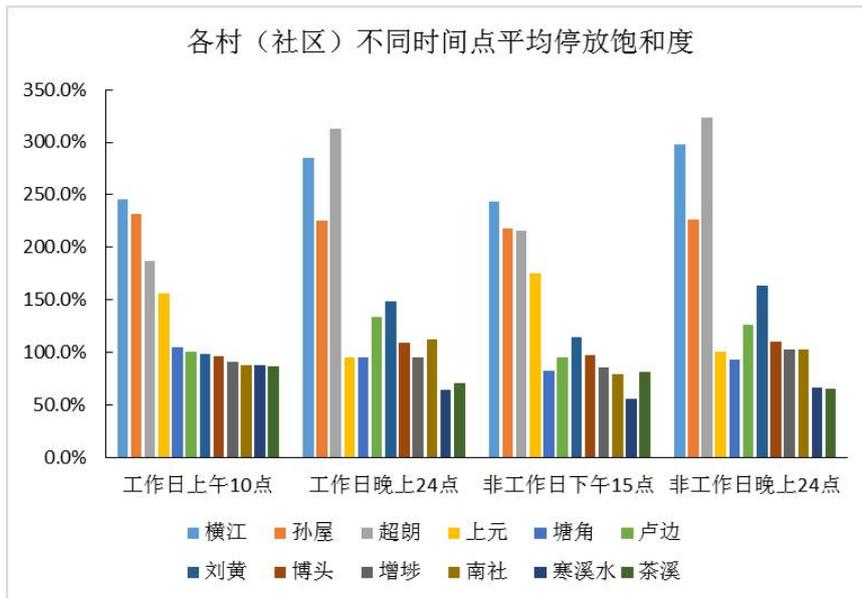


图 2-28 茶山镇各村（社区）路内停车平均停放饱和度

茶山镇超过 36%的划线泊位停车路段均处于超饱和停放状态，夜间超饱和划线泊位路段比例最高，超 43%的路段停放饱和度 $\geq 100\%$ 。

免费停车路段中超饱和停放的比例较高，特别工作日10时约 52.2%的路段处于超饱和状态，非工作日夜间约 50%的路段超饱和。收费停车路段停放情况较好，白天约 20%的路段处于超饱和状态，非工作日夜间，约 33%的路段处于超饱和状态。

表 2-22 茶山镇不同收费情况下工作日起饱和路段统计

序号	是否收费	工作日10时			工作日0时		
		停放饱和度 $\geq 100\%$ 的路段数（条）	路段总数（条）	比例	停放饱和度 $\geq 100\%$ 的路段数（条）	路段总数（条）	比例
1	免费	95	182	52.2%	85	182	46.7%
2	收费	11	63	17.5%	21	63	33.3%
合计		106	245	43.3%	106	245	43.3%

表 2-23 茶山镇不同收费情况下非工作日起饱和路段统计

序号	是否收费	非工作日15时			非工作日0时		
		停放饱和度 $\geq 100\%$ 的路段数（条）	路段总数（条）	比例	停放饱和度 $\geq 100\%$ 的路段数（条）	路段总数（条）	比例
1	免费	77	182	42.3%	91	182	50.0%
2	收费	13	63	20.6%	20	63	31.7%

合计	90	245	36.7%	111	245	45.3%
----	----	-----	-------	-----	-----	-------

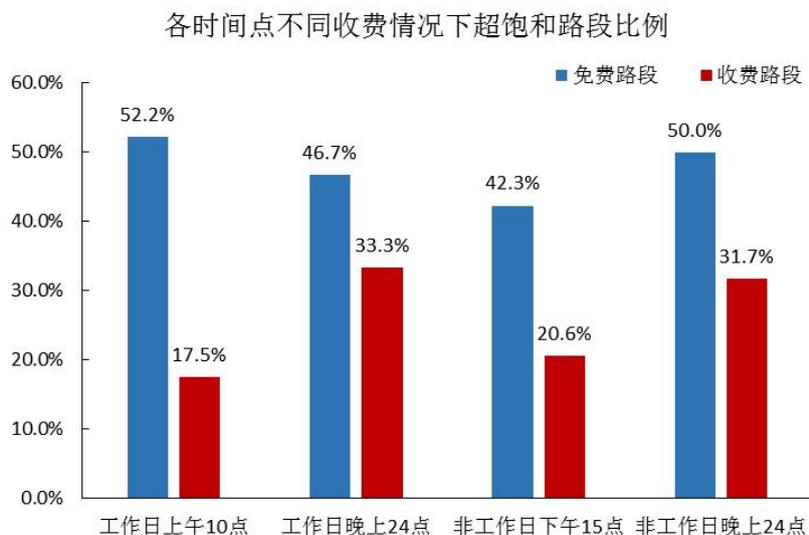


图 2-29 茶山镇各时间点不同收费情况下超饱和路段比例

2.3.3 停车问题总结

1、从总量上看，茶山镇停车泊位供给缺口仍然较大。

根据调查，茶山镇共有小汽车停车泊位约 4.17 万个。其中，路外停车场 302 个，提供停车泊位约 3.12 万个；路内临时停车泊位道路 145 条，提供停车泊位约 1.05 万个。截至 2020 年 12 月底，茶山镇汽车保有量为 5.08 万辆，从总量上看，停车泊位总缺口约 1.42 万（根据《城市停车规划规范》，城市机动车停车位供给总量应大于机动车保有量（本报告均以汽车保有量进行统计分析）的 1.1 倍）。

2、从供给结构上看，基本车位供应整体不足。

目前，东莞茶山镇居住类及含有居住属性的停车场共计 32 处，提供停车泊位总数为约 1.50 万个。据《城市停车规划规范》，以居住类为主的基本车位供给应等于城市机动车保有量，由此计算茶山镇基本车位需求缺口约 3.58 万个，基本车位供应整体不足。

3、从空间分布上看，各村（社区）停车设施供需差异较大。

从泊位供给数量来看，茶溪社区泊位供给最多，共 13184 个，孙屋村最少，仅为 220 个。从建成区泊位供给密度来看，茶山镇泊位供给密度 0.10 万个/平方公里。

4、从对外开放情况来看，停车场对外开放程度相对较低，不对外开放的停车场以工业类为主。

全部对外开放的停车场 78 个，约占停车场总数的 25.8%，提供泊位总数 7863 个，约占总泊位数的 25.2%。不对外开放的停车场有 169 个，占停车场总数的 56.0%，提供泊位总数约 14709 个，占总泊位数的 47.2%。不对外开放的停车场中，工业类停车场最多，占不对外开放停车场总数的 81.7%，其次是居住类，占 8.3%。不对外开放的泊位中，工业类停车泊位占比最高，占 47.0%，其次是居住类，占不对外开放泊位数的 46.0%。

5、从设施设置方面来看，停车设施信息化和充电桩建设有待于进一步提高。

停车场出入口管理方式方面，目前以非智能化为主，约占 81.1%，车牌识别约占 18.9%。出入口智能化管理水平相对较低，有较大提升空间。有 3 个停车场安装有停车诱导系统，仅占停车场总数的 1.0%。充电设施方面，仅有 12 个停车场设有充电桩，仅占停车场总数的 4.0%，内部停车位信息化水平较低。

6、免费路段泊位使用率较高，尤其是夜间，超饱和停放路段比例高于日间。

目前茶山镇共 145 条道路设置了路内临时停车泊位，其中 76.4%目前尚未进行收费。免费停车路段中超饱和停放的比例较高，白天约 42%的路段处于超饱和状态；夜间超饱和比例较高，超 46%的路段处于超饱和状态。收费停车路段停放情况较好，白天约 20%的路段处于超饱和状态，非工作日夜间，约 33%的路段处于超饱和状态。

3 政策解读与经验借鉴

3.1 相关政策文件解读

3.1.1 国家层面

2015年9月中华人民共和国住房和城乡建设部印发《城市停车设施规划导则》，要求各地结合实际，参照导则，加快落实城市停车设施规划编制工作，做好停车规划与城市总体规划、城市综合交通体系规划等相关规划的衔接，严格规划落实，积极推进城市停车设施建设。同年9月，住房和城乡建设部发布了《关于加强城市停车设施管理的通知》(建城(2015)141号)，要求各省、自治区、直辖市加强停车设施规划建设管理、经营管理，促进信息化、智能化管理，严格路内停车泊位管理，规范居住区停车管理，开展重点地区停车综合治理，力争在3-5年内，努力形成规范有序、安全便利、协调发展的城市停车管理格局。

2019年6月，公安部、住房建设部发布了《关于加强和改进城市停车管理工作的指导意见》，要求各地在坚持政府主导、协同共治，因地制宜、差别供给，需求调控、价格引导，信息驱动、资源共享，重点突破、依法治理等五大原则的基础上，重点推进以下工作：①健全完善停车管理制度，理顺停车管理体制机制；②有序推进停车设施建设，优化停车供给结构；③盘活现有停车资源，科学调控停车需求；④汇聚停车资源信息，提升停车治理智能化水平；⑤创新停车共治模式，破解重点区域停车难题。

2021年5月，国务院办公厅转发国家发展改革委等部门发布的《关于推动城市停车设施发展的意见》，要求坚持四大原则：①科学规划、分类施策。根据城市发展需要，区分基本停车需求和出行停车需求，统筹布局城市停车设施。加强重点区域停车设施建设管理，优化停车设施供给结构；②政府引导、市场运作。加强顶层设计和政策引导，深化“放管服”改革，营造良好市场环境。坚持“谁投资、谁受益”原则，激发各类市场主体投资运营城市停车设施的动力；③建管并重、集约发展。节约集约利用土地资源，合理利用地上地下空间，扩大城市停车设施有效供给。盘活存量资源，提高管理水平，推进开放共享，充分发挥停车设施效能；④改革创新、支撑保障。健全管理体制机制，落实主

体责任，完善停车治理。强化资金、土地等要素支撑，推进现代信息技术融合应用，提高城市停车设施智能化水平。力争到 2025 年，全国大中小城市基本建成配建停车设施为主、路外公共停车设施为辅、路内停车为补充的城市停车系统，社会资本广泛参与，信息技术与停车产业深度融合，停车资源高效利用，城市停车规范有序，依法治理、社会共治局面基本形成，居住社区、医院、学校、交通枢纽等重点区域停车需求基本得到满足。

3.1.2 省层面

广东省人民政府办公厅 2020 年 7 月印发了《广东省人民政府办公厅关于印发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)，文件对各地级以上市人民政府，省政府各部门、各直属机构做出如下工作指导意见。

(1) 建立健全城市停车管理机制。建立停车管理统筹协调机制，加强城市停车管理制度建设，细化落实城市停车专项规划，完善配建标准和鼓励潮配件，加强事前事中事后配建监管。

(2) 持续推进优化停车资源供给结构。强化用地供应和保障支持，支持发展停车产业，推动立体停车设施建设，合理利用公共空间资源。

(3) 精细化统筹管理现有停车资源。统筹利用路内停车泊位，提高人防工程停车利用率，综合治理重点区域停车难题，建议健全差异化收费政策，加强运营服务监管。

(4) 融通共享城市停车资源。建设智慧城市停车工程，推动停车设施共享开放。

(5) 规范静态交通秩序管理。开展停车场所安全阵地建设，依法惩处违法停车行为，加强停车行业监督管理。

(6) 加强组织领导。强化分类指导精准施策，粤港澳大湾区内除广州、深圳外的其他地市要按照建设宜居宜业宜游的优质生活圈总体要求，打造省内一流的城市停车治理环境。多措并举推进务求实效，各地要每年开展一次城市停车治理成效评估，结合评估情况，及时调整停车管理重点工作计划，形成年度评估报告，年底前上报省政府。

3.1.3 市层面

东莞市人民政府 2019 年 12 月印发了《关于加强停车设施规划建设管理的实施意见》的通知。通知要求全面实行各镇街(园区)路内停车位总量控制，动态调整，通过智慧停车、共享停车、差别化停车收费管理等手段综合施策，充分盘活停车资源利用效率，实现市镇中心区停车设施使用率达 85%以上，路内停车位每天平均周转率达到 7 次以上。由市交通运输部门牵头会同市自然资源部门结合全市停车资源普查结果，组织编制全市停车设施专项规划。由各镇街(园区)依据全市停车设施专项规划，组织编制辖区停车设施子规划，并及时纳入各镇街(园区)控制性详细规划。各镇街(园区)负责制定辖区的年度停车设施实施计划，明确建设项目、建设主体、建设时序、资金来源和实施计划，明确建设项目、建设主体、建设时序、资金来源和组织保障措施。为贯彻落实市政府文件，同年 12 月，东莞市综合交通运输联席会议办公室印发《关于规范全市停车设施规划建设管理工作的通知》、《关于落实做好全市停车设施规划建设管理工作的通知》，要求各镇(园区、街道)组织开展辖区内停车设施的专项普查工作，全面摸清停车设施基础信息和停车服务收费情况；同时编制辖区内停车设施专项规划及年度实施计划(2020 年)，报市交通联席办审查。同步下发的 2020-2022 三年任务分解表要求，茶山镇三年内新增不少于 2400 个路外公共停车位，设置严管路 3 条。清理建筑退让红线停车位不少于 300 个，建筑配建停车位根据 2016-2019 年土地出让数配建。

3.2 相关规划文件解读

3.2.1 《东莞市茶山镇总体规划修改（2016-2020 年）》

1、城市发展目标

定位为东莞市区东北部以专业制造、商贸物流、文化旅游为主导职能的特色城镇，大市区的交通门户、副中心。

(1) 社会发展目标

重视社会发展和进步，引导提高城镇化质量，加快社会事业发展，加快促进外来人口本地化进程，完善社会保障体系和公共服务体系，全面建设宜居城乡，构筑和谐稳定的社会结构。

（2）环境发展目标

经济社会和环境协调发展，发展循环经济，由资源消耗型经济转变为高效节约型经济。

加强区域生态环境的保护与治理，构建绿色空间结构，形成人与自然和谐共存的可持续发展环境。

（3）空间发展目标

坚持走集约型、效率型、互动型的城镇发展之路，提高城市建设标准，从“村镇空间”变为“城市型空间”。积极融入大市区，打造大市区的交通门户、副中心。

2、空间拓展方向及空间结构

围绕东莞火车站和铁路货运站两大交通枢纽打造门户地区，引导茶山镇城镇空间向北拓展。

规划形成为“一心三轴多组团”的城镇空间结构。

（1）一心：多元复合大中心区

整合城镇中心、火车站枢纽地区和一河两岸地区，构成“区域商贸+地方服务+居住休闲”的多元复合功能大中心区。强化城镇中心区的行政文化服务职能，打造地方性生活服务中心；

建设以东莞新火车客运站为带动，集商业休闲、商贸办公、生活居住等多元功能的火车站枢纽地区，形成区域性服务中心；结合寒溪河一河两岸的景观，吸引主城区乃至周边镇区的人流前来居住，打造区域性休闲居住中心，以大元复合功能大中心为载体，通过提升大中心区的城市形象，主动承接主城区的交通枢纽职能和部分商贸功能，强化茶山作为主城区副中心的地位。

（2）三轴：茶兴路、茶山路、安泰路发展轴

三条道路构成茶山城市拓展和功能组织的主要轴线。其中茶兴路是茶山早先城镇沿路拓展的传统轴线，两侧集中了茶山镇行政办公、商业金融、文化教育等主要服务设施，是茶山传统城镇风貌的展示窗口。茶山路是茶山城市拓展的新轴线，串联了轨道交通站点地区、新城镇中心区和茶山工业园等重要的城

市功能组团；安泰路将成为继莞龙路、东部快速路之后茶山中部地区与主城区联系的重要通道。未来茶山将依托这条轴线，以城镇中心区为核心，跨越铁路发展物流园区，倚靠寒溪河建设增卢综合发展区，舒展城市格局，构建一江两岸城市风貌。

（3）多组团

依托中心区、火车客运站、铁路货运站发展城镇中心区、客站综合发展区，铁路物流区；依托茶山工业园，整合茶山南部的产业，打造南部产业发展区；依托南社古村落和生态园壮大南社地区，形成南社休闲旅游区；依托增埗，发展增卢综合发展区。这些功能组团通过铁路、河流、中心绿地自然分割，通过主干道联系，形成相对独立、功能各异、特色鲜明的城市结构体系。

3、功能分区

根据规划的空间结构，按照城市的主导功能，把茶山分为6个功能分区：

城镇中心区：主导职能为行政办公和居住；

客站综合发展区：主导职能为商贸和客运；

铁路物流区：主导职能为铁路物流；

增卢综合发展区：主导职能为工业和居住；

南部产业发展区：主导职能为工业；

南社休闲旅游区：主导职能为休闲旅游。

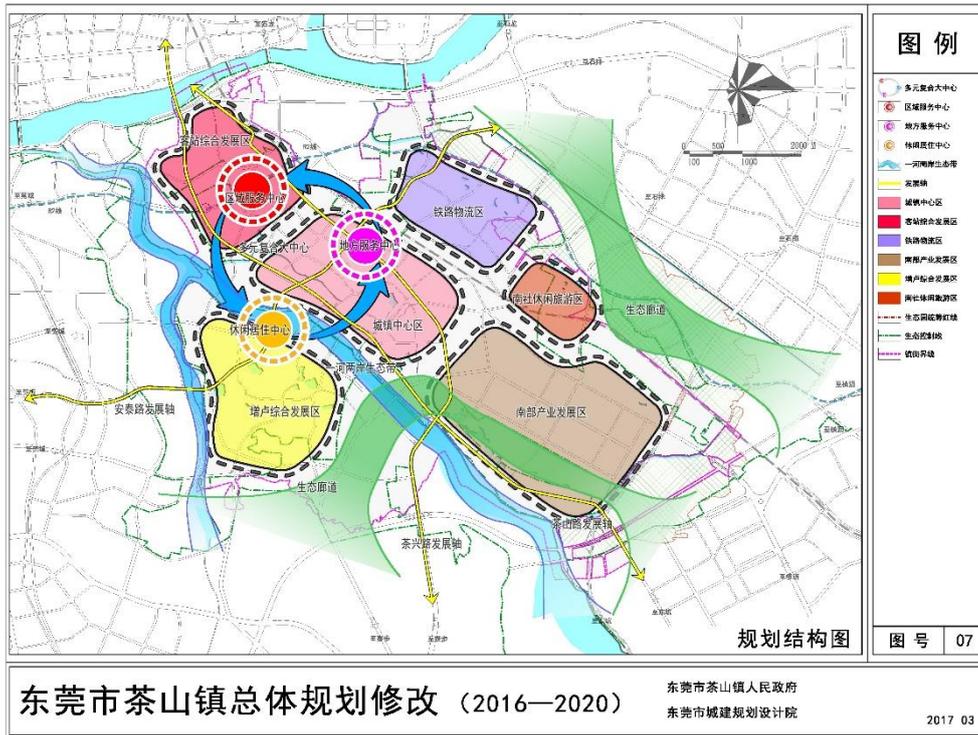


图 3-1 茶山镇规划结构图

4、用地布局

规划至 2020 年，茶山镇城乡建设用地面积为 32.61 平方公里，占镇域总面积的 71.26%，其中城市建设用地面积 31.95 平方公里。

其中居住用地面积约为 639.86 公顷，占城市建设用地比例为 20.02%，人均居住用地 22.06 平方米。商业服务设施用地规模为 213.57 公顷，占城市建设用地的 41.21%。工业及仓储用地规模为 1316.74 公顷，占城市建设用地的 41.21%。绿地与广场用地规模为 310.08 公顷，占城市建设用地 9.7%，公共管理与公共服务用地 198.86 公顷，占城市建设用地 6.22%。道路与交通设施用地 488.4 公顷，占城市建设用地的 15.28%。

5、综合交通规划

规划提出建成与城市社会经济发展相适应、布局合理、快捷畅通的道路网络系统以及完备的现代化道路交通设施；公共交通形成多种交通工具协调发展的安全、经济的城镇客运公共交通体系；货运交通以专业运输为主，建立高效的城市货运体系。

轨道交通方面，以轨道交通为重点推进区域交通一体化发展，特别是加强与中心城区的交通衔接，融入大市区交通网络。落实轨道2号线控制要求及茶山站、东莞火车站等轨道站点；在6号路预留城市轨道通道二；在生态园大道预留莞深快轨通道。沿线地块的开发建设必须满足其技术控制要求，保证预留足够的发展空间。同时，科学、合理布局火车站和轨道站点周边用地，提高火车站地区的用地效益和效率。

静态交通方面，实行差异化的停车发展策略，将全镇划分为三类停车管理区，一类为停车严格控制区，二类为停车适度控制区，三类为停车适度发展区。通过建设规模适宜、布局合理、与道路和公共交通发展相适应的停车系统，并逐步建立合理的收费体制和健全管理机制，保障城市交通高效运行。

3.2.2 《茶山镇近期建设规划（2017-2020年）》

1、近期建设人口及用地

规划至2020年，全镇常住人口规模为29万人，城镇各项设施均按此规模进行配置。

规划至2020年，全镇城市建设用地规模控制在33.06平方公里内，人均城市建设用地面积112.63平方米/人。

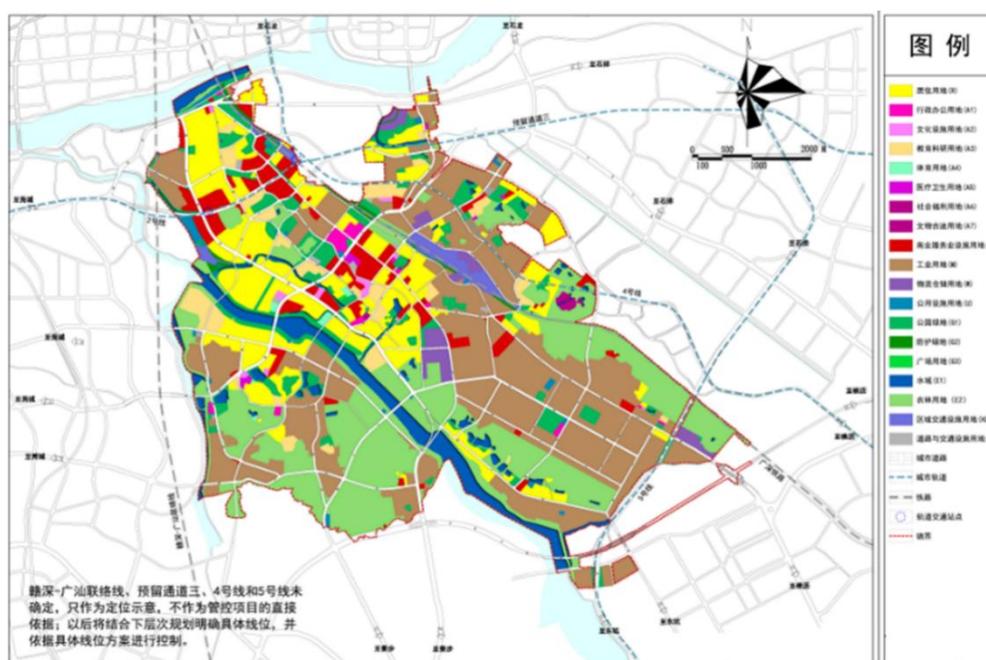


图 3-2 近期建设用地规划图

2、近期建设重点片区

(1) 茶山中心区

茶山镇的城市公共活动中心，是茶山镇的商业金融中心、文化娱乐中心、行政办公中心以及休闲居住中心，未来将会成为大市区的重要组成部分，宜居宜商的区域共同体。

高标准、高品质、高效率建设城镇中心区。积极推进旧城区的三旧改造，为区内的商业、办公、居住功能腾出空间，优化旧城区的城市风貌；以寒溪河一河两岸整治为契机，加快新中心区的开发建设，塑造茶山城市新地标，从而带动吸引旧城区更新改造；充分利用现有的寒溪河、鱼塘、小山头、河流等自然资源，融入现代城市景观，打造休闲、生态、绿色的中心区；推进茶山路的南延工程，理顺区内的断头路，重点完善东西向的交通网络，拉开茶山城市发展框架，强化中心区与塘角、增卢片区的联系。

(2) 一河两岸

凭借寒溪河一河两岸改造的契机，改善片区的人居环境，打造区域性居住休闲中心，并作为一江两岸城市风貌融入茶山大中心区，其主导职能为居住、工业和生态农业。

(3) 南部产业发展区

茶山镇的现代化产业园区，形成茶山镇即具有现代化工业园区景观特色又具有滨水景观风貌带的新型工业新区，优先发展食品制造相关产业和污染小的行业。片区以工业用地功能为主，加大工业区投资力度，引进科技含量高、产品市场竞争能力强的企业，将成为带动全镇发展的工业示范区，形成全镇经济发展的主要增长点。

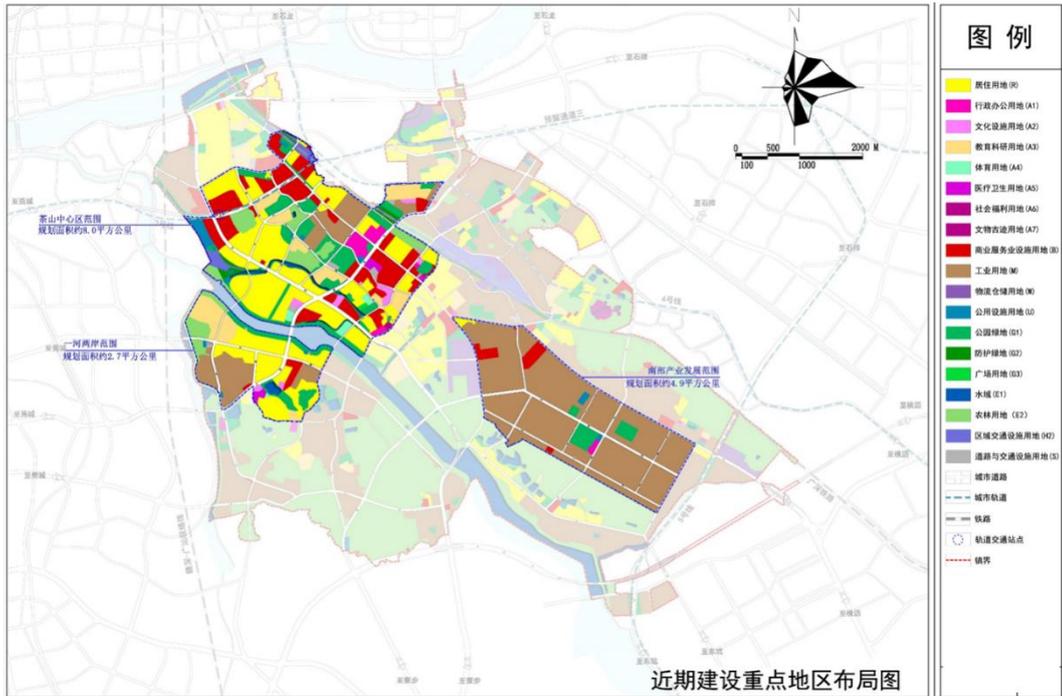


图 3-3 近期建设重点片区分布

3、近期建设重点项目

规划落实重点项目共计 18 项。其中：产业类项目 13 项，基础设施类项目 3 项，民生类项目 1 项，经营类项目 1 项。

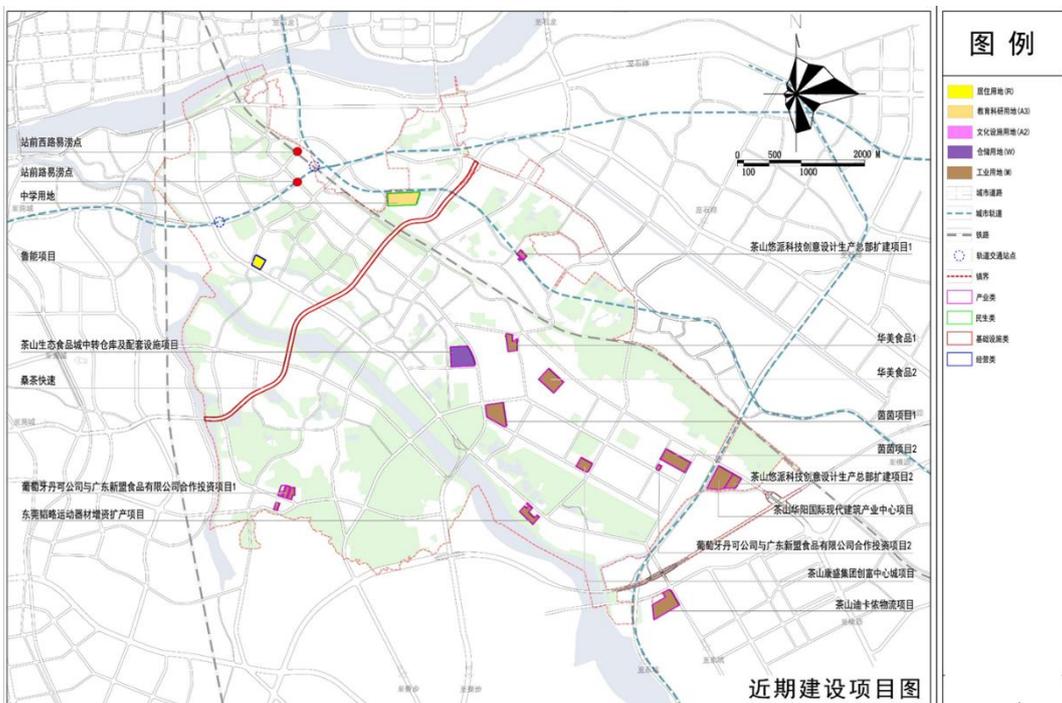


图 3-4 近期建设项目分布图

3.2.3 《东莞市茶山站 TOD 综合开发规划》（2019）

1、功能定位及布局

东莞市茶山站城市功能定位为东莞火车站区域性副中心的综合服务节点、TOD 精品都市社区。茶山站场交通功能定位为社区综合交通换乘中心。

(1) 以茶山站场区域为核心，在周边 150 米范围内布置出租车场站、公交车场站和公共停车场、自行车停车场等交通接驳设施，为人群提供便捷高效的交通换乘。

(2) 2 号线沿线承接东莞火车站和城区产业功能外溢，配套完善服务设施，主要以零售购物、日用百货、酒店宾馆等设施为主。

(3) 在站点辐射核心范围内，靠近站点区域布置商业金融、研发咨询、商务办公等现代服务性产业功能及集购物、休闲、娱乐于一体的产业综合体，成为片区重点功能区域，打造产业转型升级平台为主，提升城镇及片区发展形象。

(4) 外围布置商住、居住功能，配套服务设施功能，营造舒适宜人社区，在完善城市功能的同时提升规划片区的知名度和品牌效应，内部围合形成居住社区的公共生活核心，构建公共游憩生活空间。

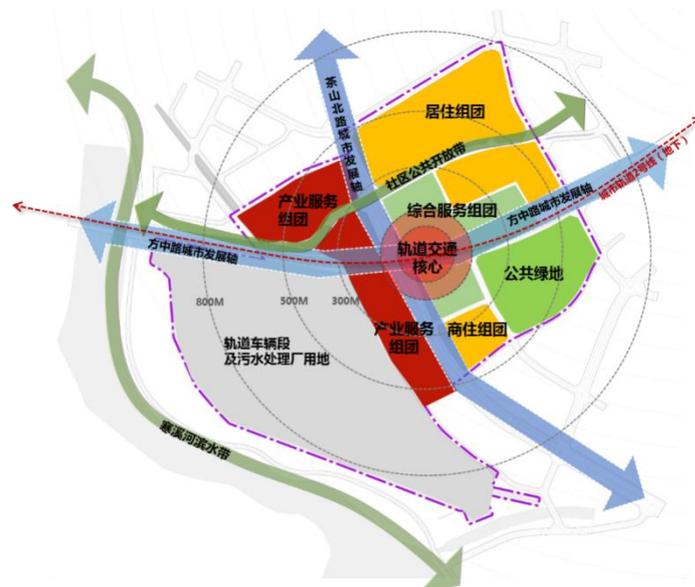


图 3-5 功能布局图

2、交通组织方式

在核心区内主要以步行方式联系周边商业、办公组团及生活居住社区等各个功能空间。与此同时，通过多种交通方式换乘接驳空间实现到达外围居住、产业服务区等功能板块的便捷顺畅。

3、停车设施规划

以“公交+慢行”出行理念为主导，结合 TOD 公交导向发展策略，鼓励站点周边片区使用公共交通，站场核心地块宜采取限制性停车供应策略，减少小汽车出行比例。

(1) 公共停车场

根据交通需求预测结果，片区内需设置 2400 平方米（约 60 个泊位）的公共停车场。公共停车场布置在车站北侧商业地块范围内，采用地下（或附建）形式建设，为避免进出停车场交通对主线车流造成影响，停车场出入口沿规划二路设置。



图 3-6 社会停车场及到发流线组织示意图

(2) 配建停车场

根据《东莞市 TOD 轨道交通综合开发总体策略研究》，为鼓励使用公共交通，减少小汽车出行，轨道交通站点 500 米范围内建筑物机动车配建指标取值按照《东莞市城市规划技术管理规定》建筑物配建停车位指标的 80% 计算。

3.2.4 《东莞火车站 TOD 站场片区控制性详细规划调整》

1、功能定位及布局

规划区作为东莞东北部城镇发展的新契机，是提升区域竞争力的重要战略支点，是作为轨道交通引领城镇发展转型和土地集约化发展的典范。总体功能定位为东莞东北部发展新核心。

(1) 城市功能定位

东莞市东北部片区的商务商业休闲中心。依托便捷的交通优势和周边镇街的产业基础，成为东北部的发展引擎，金融、咨询、零售、贸易、文化娱乐。

东莞市东北部门户。《东莞市城市总体规划（2016-2030）》提出，借助站点地区独特的交通区位优势，发展成为衔接广州“东进”战略的窗口，强化其东莞主城区东北部门户的城市核心区形象，成为以综合交通枢纽为依托、以山水低碳生活为特色的东莞市区门户副中心。

东莞市重要的旅游集散中心。依托广深铁路和市域轨道 2 号线作为东莞市最重要的区域客流枢纽。

(2) 交通功能定位

广深线上，直接服务于东莞主城区的综合性交通枢纽。广深铁路上距离主城区最近的站点，集快速铁路、地铁、常规公交、出租车、小汽车接驳等各种交通设施于一体。

东莞四大对外轨道交通换乘枢纽之一，对外交通东北门户。市域轨道 2 号线和广深铁路换乘的重要站点，广深铁路进入东莞的首要站点。

(3) 功能布局

以东莞火车站和 2 号线站点为中心，在周边 150 米-200 米范围内南北分别布置出租车场站、公交车场站和社会停车场等交通接驳设施，为人群提供便捷高效的交通换乘；

在南北广场上布置城市公共功能，文化广场、餐饮商业、娱乐活动等集聚人气设施，打造活力区域，形成核心开敞空间；

在站点辐射 300m 核心范围内，靠近站点和广场布置商务功能，创意办公、会议展览、金融服务、法律咨询等第三产业服务功能，成为区域重要功能，补充区域高端商务的空白；

外围布置居住功能，配套服务商务既完善功能又提升本片区城市辐射力，内部围合形成居住社区的公共生活核心。

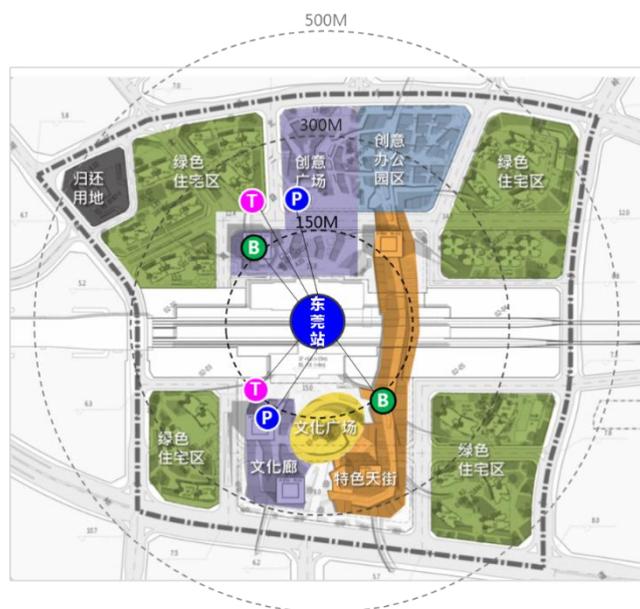


图 3-7 功能布局图

2、道路交通规划

由茶山大道、站前西路、站前东路、环湖西路、方中路为规划区主要集散通道，与城市路网衔接。总体布局为：

- 增加人行步行区，并适当拓宽道路
- 鼓励小汽车于地下层上下客
- 便利公共交通出行

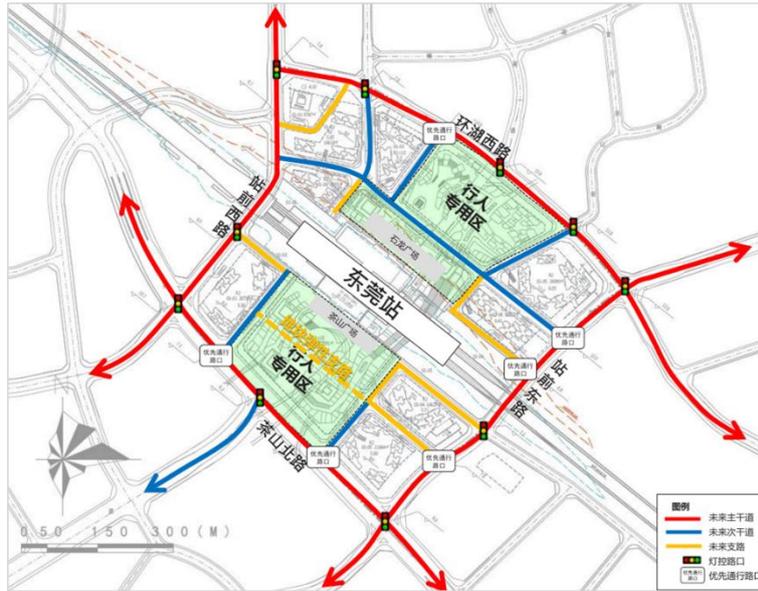


图 3-8 片区交通规划图

3、停车设施规划

根据《东莞火车站 TOD 建筑总体规划概念设计》交通设施方案，在控规用地中落实交通设施及相应规模要求。01-04 和 01-07 地块需共同配置面积不小于 15169 m²的社会停车场一处；03-03 地块需配置面积不小于 15400 m²的社会停车场各一处；

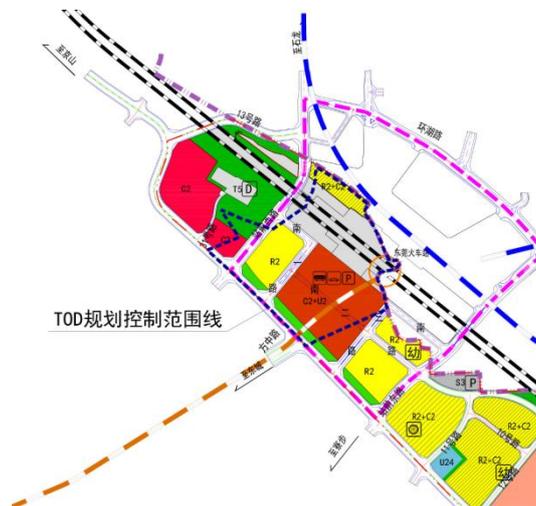


图 3-9 停车设施规划

3.3 国内外经验借鉴

3.3.1 东京

(1) 拥车停车：购车自备车位

为有效取缔路边违规停车，日本政府于 1960 年实施购车自备车位政策：在汽车销售活动中，卖方必须负责确认买方已经拥有场库车位之后才能卖车，否则有关部门不予上牌。为确保机动车不占用道路长时间停放，贯彻落实购车自备车位政策，日本政府于 1962 年公布《机动车保管场所之确保法》和《自动车保管场所确保法施行令》，规定所有车辆拥有人，均须在道路以外的适当场所，依规定提供汽车的停车位，并明确违反规定的处罚。

(2) 用车停车：高昂用车成本

在东京，社会投资停车场实行自主定价，停车场所有者可根据周边区域的停车位供需情况来制定收费价格，一般 300-500 日元/小时（约 25-40 元人民币）。对于路内限时停车，白天每天只准停 30-60 分钟，超时罚款 1.5 万日元（1200 元人民币），晚上大部分停车位免费向车主开放。为了严厉处罚违章停车，东京组建法定机构协助交警执法，坚决实施拖吊作业与驾驶执照扣分。违章停车罚款和拖车费相加，一般要花去 3 万-4 万日元（2500-3000 元人民币）。

(3) 停车建设：鼓励民间资本参与

拥车自备车位政策提出后，路外停车位的需求迅速增加，促进了民间资金积极参与兴建路外停车场，从而大幅提高了路外停车位的供给。这一政策一方面刺激产生了庞大的停车设施需求市场，使停车设施生产经营行业得以发展，形成了需求与供给之间的良性循环机制；另一方面，也实现了社会资源的最优化配置。在城市的中心地区，由于地价高昂，修建和经营停车设施的成本上升，因此，用户使用停车设施的支出就要增加，利用市场的力量，形成了对车辆使用行为的约束，间接抑制了车辆的拥有和车辆的低效使用。

3.3.2 新加坡

(1) 拥车停车：实行车牌拍卖

为了限制小汽车的增长，新加坡实行车牌拍卖制度。由陆路交通局根据道路设施的增长情况以及牌照申请量，定期对每年车辆的合理增长进行检讨，在实现小汽车与道路设施同步增长的基础上，尽量增加车牌供应，满足市民小汽车出行需要。该政策实施以来，维持了 1.5% 以下的小汽车低增长率。

(2) 用车停车：征收交通拥堵费

新加坡为了调控高峰时段中心城区的小汽车使用，在拥挤时段（早高峰 8:00-9:30）对进出中心城区的车辆征收每次 0.5-3 美元不等的交通拥堵费。通过征收交通拥堵费，新加坡较好地维持了道路运行质量，基本能保证快速路的运行速度维持在 45-60 千米/小时，主干道的运行速度维持在 20-30 千米/小时。

（3）停车供应：居住类一户一位，限制中心商业办公类

在实施中心城区道路拥挤收费的同时，新加坡政府意识到完全限制停车和完全满足停车，都不能有效解决停车问题，而是应将中心城区的停车位供应控制在合理的规模，对于轨道站点附近的停车位供应进行必要折减，鼓励市民使用轨道等公共交通工具出行。对于市中心区的办公和商业设施，不得提供容量过大的停车场，且各类停车场收费标准不得低于政府颁布标准。对于居住设施，规定新建大楼必须配套相应的停车场，在停车配建指标中要求保证每户至少配备一个停车位。未达到配建指标要求，将征收停车位供应不足费（核心区：32000 美元/车位，核心区外：16000 美元/车位），并严格控制以防止改作它用，一旦发现将处以极重的处罚。

3.3.3 香港

（1）拥车与用车停车：征收高额税费

香港拥车与用车成本非常高，主要包括汽车首次登记税、牌照费、燃油税、车位购置费、停车费等。香港购车须缴纳高额首次登记税：私家车车价的首 15 万的税率为 40%，其次 15 万的税率为 75%，其次 20 万的税率为 100%，余额的税率则高达 115%。除首期登记税外，每年还得缴纳车辆牌照费，按汽车引擎大小收取，小于 1500CC 的每年 3929 港元，大于 4500CC 的每年 11329 港元。为减少私家车上路，香港特区政府对汽油收取较高的燃油税，每升汽油为 17.15 港元，其中燃油税占了 6.06 港元。此外还包括车位购置费或租赁费，据统计，2012 年二手住宅车位平均售价为 64 万港元。香港停车费也十分高昂，如中环地区停车费动辄六七十港元。

（2）停车供应：滚动调整配建标准

香港通常每 5-10 年进行一次系统的停车需求研究，主要是根据整体交通需求态势，研究解决未来城市交通问题的停车供需平衡策略，并动态修订停车位

供应标准。对于住宅停车位，其设置目标是确保在道路容车量所容许下，未来的住宅发展会有足够的泊车位让拥有车辆的住户使用。对商业设施，其停车位设置标准的整体目标是确保未来商业设施的范围内会有足够的泊车位应付明显的运作需求。若发展项目所处区域可通过公共交通容易到达（如中心区），那么配置的车位应该减少，但并不是完全取消设置。

（3）停车建设：政府引导，鼓励社会兴建

停车需求研究的另一个重要内容是评估当前和预测未来停车位供需的情况，确定停车需求紧张区域，作为停车改善的依据。运输署根据停车需求研究结果，向规划署建议在一些车位需求比较紧张地区规划路外公共停车场，规划署据此在“法定图则”中规定：一些小区在重建时，发展商必须提供一定数量的额外公共停车位，以满足区域性的停车位需求。政府不会把额外的车位面积计算在可建楼宇面积内，另外通过税费优惠等措施鼓励民间资本参与停车场建设。

3.3.4 首尔

（1）拥车停车：社区街道停车制度

为规范停车，首尔建立社区街道停车制度，在宽度为 5.5-12 米的居民区街道的一侧全部划定停车位，并建立家庭停车场支援制度，对于利用自己住宅的庭院或空地建设停车场的居民，每个停车位最多给予 150 万韩元的援助。通过实施社区街道停车位挖潜，首尔已增加了 30 万个停车位。

（2）停车收费：差别化停车收费

对不同地区采取差别化收费标准，抑制中心区的停车需求，一般 6000 韩元/小时（40 元人民币）。路内停车位对附近的居民实行优惠，居民只要每月支付很少的费用，就能优先使用固定的路内停车位。

（3）停车管理：人性化停车执法

对超时停车或者违章停车不会开罚单，如果这辆车在一年之内违法停车记录没有超过 3 次，将由交警通知司机把车移开，如果超过三次将会扣除驾驶员 6 分。

4 需求预测

4.1 趋势研判

4.1.1 城市与经济发展状况

“十三五”期间，茶山综合实力实现了大幅提升，经济实力稳中有进。全镇生产总值从2015年的102亿元增长至2020年的169.4亿元，年均增长10.7%。



图 4-1 茶山近几年的 GDP

4.1.2 土地利用规划

茶山镇现存旧村、旧厂用地总面积为1715公顷，占现状建设用地比例为65.15%，旧厂整体用地规模较大。同时广东省不再向珠三角地区直接下达新增建设用地计划指标，因此，存量土地资源成为茶山镇未来空间发展方向。城市更新将成为城市空间重塑的重要手段，更新扩建、挖潜改造及土地复合利用成为增加停车设施供给的主要方式。



图 4-2 茶山镇国土空间总体规划用地用海图(草案)

4.1.3 机动车发展趋势

2019 年以来，国家、广东省、东莞市相继提出相关政策，放宽小汽车增量调控，推动小汽车消费。

2019 年 6 月 6 日，国家发改委等三部门联合印发《推动重点消费品更新升级畅通资源循环利用实施方案(2019-2020 年)》：各地不得对新能源汽车实行限行、限购，已实行的应当取消。

2019 年 5 月 28 日，广东省出台《广东省完善促进消费体制机制实施方案》：逐步放宽广州、深圳市汽车摇号和竞拍指标，扩大准购规模，其他地市不得再出台汽车限购规定。

经东莞市人民政府审定同意，市财政局于 2019 年 11 月 15 日制定并印发了《东莞市发展和改革局新能源汽车推广应用资金管理办法（2019 年修订）》按照现有政策形势，未来东莞市小汽车保有量将呈较快增长趋势，停车供需矛盾将进一步恶化，交通压力剧增。

4.2 停车规划分区

分区差别原则是国内外大城市普遍采用的控制核心区域停车需求的有效手段，结合茶山镇总体规划的空间结构及各片区的用地单元指引，本次规划将茶山镇划分为一类区、二类区、三类区共三类区域。总的原则是，在一类区域（城市核心区），应提供少的出行停车位，实施高的停车收费，以控制车辆进入，引导居民用公交出行；在二类区域（城市核心区周边区域），应提供较少的出行停车位，实施较高的停车收费，适度控制小汽车进入，平衡小汽车与公交的发展；在三类区域（城市外围区域），可提供略宽松的出行停车位，适度满足上班车辆的停车需求。

表 4-1 停车分区方案

分区	主要策略	主要构成	分区范围
一类区	停车严格控制区：提供少的出行停车位，实施高的停车收费，以控制车辆进入，引导居民用公交出行	中心区、综合服务发展单元	铁路沿线二区、中心片区
二类区	停车一般限制区：应提供较少的出行停车位，实施较高的停车收费，适度控制小汽车进入，平衡小汽车与公交的发展	居住功能主导发展单元	上元-茶山片区、圆头山片区、增埗片区、京山区
三类区	停车适度发展区：可提供略宽松的出行停车位，适度满足上班车辆的停车需求	产业功能主导发展单元	东部工业区（超朗）片区、工业园、塘角片区、铁路沿线一区、卢边寒溪水片区、南社区

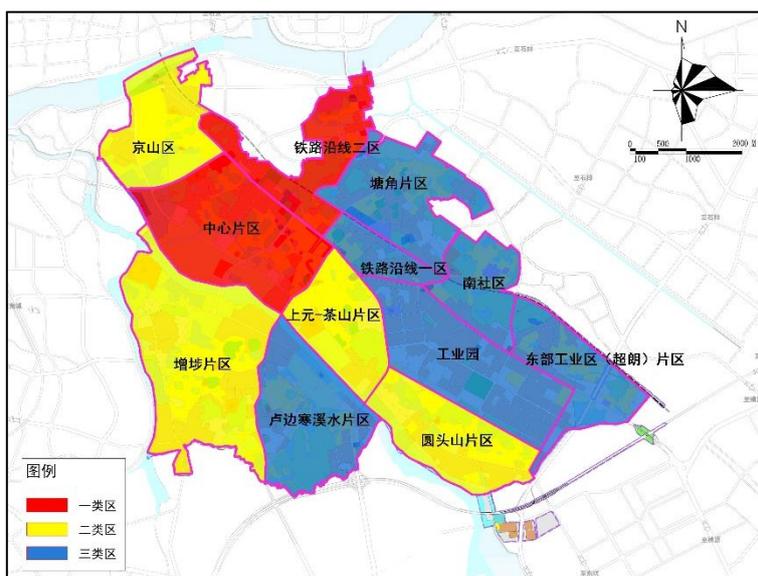


图 4-3 停车分区方案

4.3 停车需求预测

4.3.1 需求影响因素

1、停车需求规模影响影响

- (1) 机动车保有量和出行量——是影响停车需求规模最根本的因素。
- (2) 车辆停放特征——与车辆保有量和出行量配合作用。
- (3) 交通需求管理——将在很大程度上影响居民出行的交通方式结构。
- (4) 泊位利用效率——车位共享和信息化程度越高，泊位的需求相应减小。

2、停车需求分布影响因素

在城市总停车规模一定的情况下，城市停车需求的分布受以下诸因素影响：

(1) 城市停车发展策略：城市停车策略就是为了协调停车需求与土地利用、交通政策、停车供给的矛盾，不同区域采用的不同停车策略，将会影响停车需求在空间和时间上的分布。

(2) 土地使用模式：不同的土地使用类型和强度，会导致不同的城市道路交通设施的供应水平，进而影响到车辆的出行分布和停放分布。

(3) 路网容量：在很多大中城市，城市用地布局已基本确定，土地资源有限，现有城市道路网络特别是中心城区路网不允许大规模的扩建和改建。另外，即使道路允许改扩建，但对交通问题的缓解只是暂时的，因为诱发的交通量将很快占据新增加的局部道路设施，而这部分潜在的交通量是由于先前受到道路供给的制约而没有得到实现。因此，交通需求是不断增长的，城市道路网络的承受能力是有限的。机动车保有量应与城市路网承受能力相适应，当城市路网基本形成后，机动车保有量规模应该得到控制，否则城市交通问题会愈加严重。

4.3.2 预测方法

根据《城市停车规划规范（GB_T 51149-2016）》机动车停车需求预测应包括基本车位和出行车位预测两部分，即停车位总需求等于基本车位需求与出行车位需求之和，可按式 5-1 计算：

$$D = D_1 + D_2 \quad (4-1)$$

式中：D——停车位总需求，个；

D1——基本车位需求，即机动车保有量，个；

D2——出行车位需求，个。

(1) 基本车位需求应等于城市机动车保有量，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，结合城市人口、社会经济发展水平等，采用趋势分析法、类比法、相关因素法等方法预测。

(2) 出行车位需求预测，应在停车调查的基础上结合城市交通出行特征，可采取经验借鉴法、用地类别法、机动车出行分布法等预测。

(3) 停车供应以配建为主，公共停车场是配建停车场的补充，主要用于弥补停车设施的不足和调节停车需求，路内停车主要满足日间临时停车需求。根据《城市停车规划规范（GB_T 51149-2016）》要求，建筑物配建停车位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应占城市机动车停车位供给总量的 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%。

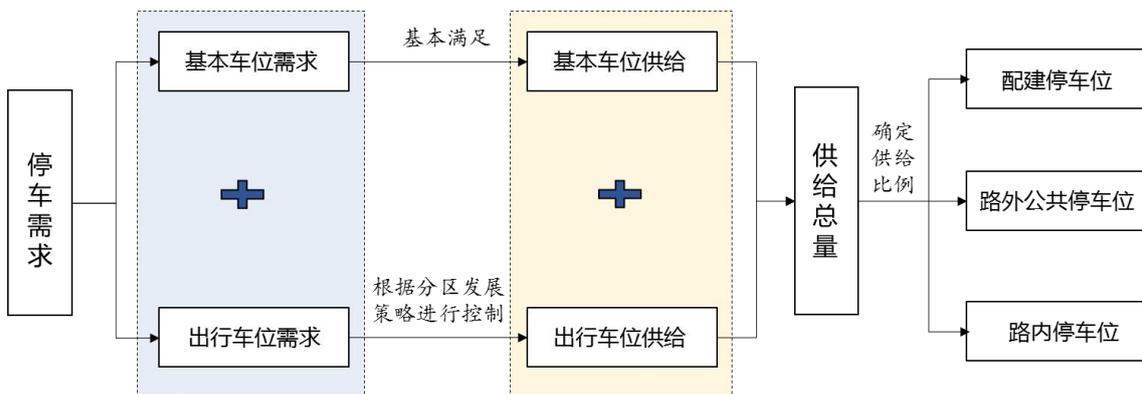


图 4-4 停车资源需求测算的技术路线

4.3.3 总体需求预测

1、基本车位需求

采用趋势分析法，截至 2020 年底，东莞市机动车保有量为 341.81 万辆，其中茶山镇的机动车保有量约为 6.57 万辆。根据历年东莞市机动车保有量数据，

2011-2020年，东莞市机动车保有量年均增长率为11%。根据美日欧国家长达60年人均GDP水平与汽车普及率的统计分析，汽车拥有量随着人均GDP水平的上升而上升是一个普遍趋势。通过茶山镇历年人均GDP可以看出，人均GDP年增长率为8%（2020年受新冠疫情影响有所下降）。

东莞市汽车处于高速增长期，考虑茶山镇汽车发展趋势与东莞市、茶山镇机动车保有量同步，同时根据茶山镇的人均GDP发展，确定茶山镇汽车年递增率为8%，以2020年的汽车保有量5.08万辆为基数，可以测算茶山镇2025年（近期）汽车保有量为7.46万辆，预测2035年（远期）汽车保有量为16.11万辆。



图 4-5 东莞市机动车保有量统计图



图 4-6 茶山镇机动车保有量统计图



图 4-7 茶山镇历年人均 GDP 统计图

2、出行车位需求

采用基于机动车保有量的经验借鉴法进行出行车位需求的测算，经验借鉴法通过借鉴类似城市的机动车拥有量与停车位之间的关系来估算出行车位需求，其计算方法如下所示：

$$D_2 = \alpha \cdot D_1 \quad (5-2)$$

式中： α ——出行车位需求占机动车保有量比例，%。

对于 α ，《城市停车规划规范》（GB/T51149-2016）指出，对于人口规模小于等于 50 万人的城市， α 应控制在 10%~50%。考虑需求弹性，确定东莞市茶山镇的出行车位需求测算结果见表。

表 4-2 东莞市茶山镇出行车位需求测算结果

出行需求	茶山镇	
	2025 年（近期）	2035 年（远期）
最高值（万个）	3.73	8.06
最低值（万个）	0.75	1.61
平均值（万个）	2.24	4.83

本次预测取平均值，即 2025 年出行需求 2.24 万、2035 年出行需求 4.83 万。按照前述停车策略，结合国外已有的成功经验，考虑路网容量、路内停车供给能力和可提供用地等因素的限制，根据不同区域土地利用功能组合、泊位共享的可能性，按照各分区规划用地结构测算，确定不同停车分区的出行停车供应率。

表 4-3 分区停车供应率

分区	主要策略	出行停车供应率
一类区	核心控制区	0.8
二类区	平衡发展区	0.9
三类区	适度满足区	1.0

根据停车分区政策，不同的停车分区对应不同的停车供应率，从而对分区停车供应进行控制管理。根据现有控规用地性质，预测各片区的出行停车需求如下：

表 4-4 各片区停车需求测算结果

序号	片区	出行停车需求（个）	
		2025 年（近期）	2035 年（远期）
1	东部工业区（超朗）片区	851	1837
2	工业园	1187	2562
3	上元-茶山片区	2096	4525
4	塘角片区	1507	3254
5	铁路沿线二区	1559	3365
6	铁路沿线一区	721	1557
7	圆头山片区	734	1584
8	中心片区	4568	9862
9	增埗片区	3755	8106
10	卢边寒溪水片区	649	1402
11	京山区	1814	3916
12	南社区	493	1064
合计		19932	43032

3、需求预测结果

综合上述分析，确定东莞市茶山镇停车资源需求测算结果见表，东莞市茶山镇至 2025 年平均需要 9.46 万个停车位，至 2035 年平均需要 20.42 万个。

表 4-5 各片区停车需求测算结果

序号	片区	2025 年（近期）			2035 年（远期）		
		基本停车需求（个）	出行停车需求（个）	需求合计（个）	基本停车需求（个）	出行停车需求（个）	需求合计（个）
1	东部工业区（超朗）片区	2836	851	3687	6125	1837	7961
2	工业园	3956	1187	5143	8541	2562	11103
3	上元-茶山片区	7763	2096	9859	16759	4525	21284
4	塘角片区	5023	1507	6530	10845	3254	14099
5	铁路沿线二区	6494	1559	8052	14020	3365	17384
6	铁路沿线一区	2403	721	3125	5189	1557	6746
7	圆头山片区	2717	734	3451	5866	1584	7449
8	中心片区	19034	4568	23602	41092	9862	50954
9	增埗片区	13906	3755	17660	30022	8106	38127
10	卢边寒溪水片区	2165	649	2814	4673	1402	6075
11	京山区	6718	1814	8532	14503	3916	18419
12	南社区	1642	493	2135	3545	1064	4609
合计		74657	19932	94589	161179	43032	204211

表 4-6 各村（社区）停车需求测算结果

序号	村（社区）	2025 年			2035 年		
		基本停车需求（个）	出行停车需求（个）	需求合计（个）	基本停车需求（个）	出行停车需求（个）	需求合计（个）
1	增埗	13768	3676	17444	29730	7937	37667
2	上元	6320	1687	8007	13644	3643	17287
3	卢边	5069	1353	6422	10943	2922	13865
4	塘角	5475	1462	6937	11820	3156	14976
5	横江	4787	1278	6065	10335	2759	13094
6	南社	5710	1524	7234	12327	3291	15618
7	茶山圩社区	4556	1216	5772	9835	2626	12461
8	京山	6346	1694	8040	13700	3658	17358
9	茶山	3823	1021	4844	8253	2203	10456
10	粟边	2342	625	2967	5056	1350	6406

序号	村（社区）	2025年			2035年		
		基本停车需求（个）	出行停车需求（个）	需求合计（个）	基本停车需求（个）	出行停车需求（个）	需求合计（个）
11	刘黄	2046	546	2592	4416	1179	5595
12	超朗	4344	1160	5504	9378	2504	11882
13	孙屋	838	224	1062	1810	483	2293
14	寒溪水	2206	589	2795	4762	1271	6033
15	博头	905	242	1147	1953	521	2474
16	冲美	1128	301	1429	2435	650	3085
17	下朗	2434	650	3084	5255	1403	6658
18	茶溪社区	2560	684	3244	5527	1476	7003
合计		74657	19932	94589	161179	43032	204211

4.3.4 供需平衡分析

停车供应以配建为主，公共停车场是配建停车场的补充，主要用于弥补停车设施的不足和调节停车需求，路内停车主要满足日间临时停车需求。根据《城市停车规划规范（GB_T 51149-2016）》要求，建筑物配建停车位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应占城市机动车停车位供给总量的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%。

目前茶山镇配建停车泊位比例约69.3%，路外公共停车泊位比例约5.5%，路内停车泊位供给比例约25.2%，路内泊位较高，建筑物配建泊位、路外公共泊位明显不足，停车供给结构不合理。建议茶山镇根据《城市停车规划规范（GB_T 51149-2016）》要求，按照建筑配建停车位、公共停车位、路内停车位分别为85%、10%、5%比例确定未来停车供给结构，形成配建为主、路外公共为辅、路内为补充的停车供给体系。结合需求预测分析，至远期2035年，停车需求约为20.42万个，则配建停车位需求约17.36万个，公共停车场需求约2.04万个、路内停车需求约1.02万个。

表 4-7 停车供给体系结构

泊位分类	现状		2035 年（远期）	
	供给比例	总量（万个）	供给比例	总量（万个）
配建停车位	69.3%	2.89	85%	17.36
路外公共停车位	5.5%	0.23	10%	2.04
路内停车位	25.2%	1.05	5%	1.02
合计	100.0%	4.17	100%	20.42

表 4-8 各村（社区）路外公共停车泊位需求测算结果

序号	村（社区）	现状供给（个）	2035 年	
			需求（个）	缺口（个）
1	增埗	502	3765	3263
2	上元	0	1729	1729
3	卢边	0	1387	1387
4	塘角	0	1498	1498
5	横江	101	1309	1208
6	南社	0	1562	1562
7	茶山圩社区	434	1246	812
8	京山	178	1736	1558
9	茶山	402	1046	644
10	栗边	0	641	641
11	刘黄	0	560	560
12	超朗	0	1188	1188
13	孙屋	0	229	229
14	寒溪水	108	603	495
15	博头	68	247	179
16	冲美	0	309	309
17	下朗	400	666	266
18	茶溪社区	77	700	623
合计		2270	20421	18151

（1）建筑配建类指标分析

依据茶山镇控规及城市更新中提供的用地规划指标及东莞市停车配建标准，若完全按照用地指标落实停车设施，推算出可提供配建泊位约 28.47 万个，能够满足未来的停车需求。

（2）公共停车场分析

现状路外公共停车泊位约 0.23 万个，至远期仍存在约 1.8 万个泊位的缺口。

（3）路内停车泊位分析

依据现状路内停车泊位供给约 1.05 万个，根据需求分析，可适当增加路内停车泊位作为补充，以满足未来的停车需求。路内停车泊位需结合城市道路交通的发展不断优化调整，在契合动态交通发展趋势的背景下满足市民临时停车需求。

5 目标策略

5.1 规划目标

根据上层次规划，结合茶山镇的停车发展趋势，确定停车发展目标：建设规模适合、布局合理，与公共交通发展目标、需求管理水平相适应的停车系统，逐步形成“配建为主，公共停车为辅，路内停车位为临时补充”的供给体系，基本实现停车供需与动静态交通平衡。

在停车发展目标的指导下，明确茶山镇公共停车场规划目标为：合理增加供应，减少不合理停车，维护城市环境；实行差别化供应，引导市民合理用车，促进动静态交通平衡。

(1) 近期通过各种手段增加停车设施供应，缓解重点区域停车难问题为核心。强调充分挖掘既有资源、新建、集约化利用等手段扩充停车系统，缓解茶山镇当前所面临的停车难问题。

(2) 远期构建“模式适应、规模合理、经济集约”的停车设施供应体系，达到调节小汽车出行需求的基本目的，实现停车与社会经济协调发展。重点保证基本停车位供应，结合片区公共交通条件，确定出停车位合理指标和总体规模，加强立体车库等集约化车库建设。

5.2 发展策略

以茶山镇未来交通发展趋势和停车发展目标为基础，提出未来茶山镇停车系统发展策略：

5.2.1 严格把控配建标准，落实配建停车指标

目前茶山镇停车设施供给结构未成体系，停车设施建设多头管理也在一定程度上阻碍了“停车难”问题的解决，导致镇区内部停车设施供给体系失衡，配建停车场、社会公共停车场、路边停车泊位无法形成主次有序，合理供给的总体布局体系。通过上层次严格把控配建标准，高标准落实配建停车指标，从而推进配建停车设施的建设落实，同时统筹片区停车需求，适度优化停车配建指标，优化茶山镇停车设施总体供给体系。

5.2.2 完善公共停车布局，保障公共停车规模

从现状分析来看，茶山镇目前公共停车场占比较小，且存在布局与需求不匹配的情况，通过深度挖潜既有资源，提高重点区域泊位供给、优化公共停车布局，实现建设用地全面覆盖、调整土地利用性质，保障停车设施用地规模、停车设施立体开发，提高资源集约利用程度等措施提升泊位供给规模的同时，充分利用既有资源优化公共停车设施布局。

1、规划及选址思路

(1) 需求预测：根据现状调查结果，结合片区现状及未来用地开发情况，科学估算片区未来公共停车场的车位需求,各停车片区需求及缺口已在停车需求预测章节展示。

(2) 用地搜集：搜集范围的空闲厂区、桥下空间、边角空地、公园绿地、既有公共停车场（含公共设施配建的并对外开放的停车场）、控规地块等，找出可考虑用于建设公共停车设施的备用地。

(3) 用地筛选：充分考虑备选地块周边未来停车需求与用地本身的规划建设条件，综合评估每一块备用地，以优选出用地方案。

(4) 用地方案：基于上述三个步骤，筛选出公共停车场规划方案，用地方案包括三部分内容：公共车位指标、公共停车场形式、地块功能用途建议。

2、用地搜集

在理清现状的基础上，多规协调，因地制宜，坚持差别化的停车供给政策，多路径挖掘用地及空间资源，合理增加小汽车停车泊位供给。主要通过以下 4 条路径：

(1) 落实规划：相关总体规划、控规中明确的公共停车设施用地。

(2) 利用空地：现状为空地/绿地，为缓解停车难，近期可设置地面临时停车场；远期随着地块开发再合建公共停车场。

(3) 既有停车场挖潜扩容：充分发挥既有公共停车设施的功能，如医院等公共设施内部空间建设公共停车设施对外开发；提倡独立占地的停车场改造为机械化立体停车楼。

(4) 竖向开辟：规划用地为公共绿地或广场等公共活动场所，结合公园、广场的建设或改造，建设地面绿化停车场、地下停车库或停车楼。

3、用地筛选

公共停车设施的规划布点，应该遵循如下原则：

(1) 需求导向原则：在老旧城区停车供需矛盾突出而难以通过其它途径增加停车位的地段；轨道站点、交通枢纽周边。

(2) 土地协调原则：公共停车设施布局需要与周边土地利用相协调，应考虑周边用地的规划和建设条件，应考虑拟选用地的权属情况、地表情况。

(3) 节约用地原则。停车设施建设形式应因地制宜，尽量减少拆迁和投资，节约土地。在用地紧张的地区应以立体停车设施为主。另外，地下车库具有节约城市用地，有利于景观和环境保护，有利于组成城市立体交通体系等优点，也应是主要停车形式之一。

(4) 远近结合原则：充分考虑公共停车设施规划实施的可行性，使停车设施建设既能满足近期要求，又能为远期发展留有余地。

(5) 就近分散原则：停车设施供需布局应均衡，应布置在驾驶员可承受的步行距离内，中心区停车服务半径不宜大于 200 米，一般地区不宜大于 300 米；

(6) 规模适中原则：停车场建设规模应结合用地条件、周边停车需求等因素合理设置。停车泊位一般为 150-200 个，不宜超过 300 个。

5.2.3 优化路内停车布局，规范路内停车秩序

目前茶山镇路内停车泊位占比相对较高，通过优化路内停车布局，依据规范提出相应的路内停车泊位施划要求及标准，指导镇区路内停车泊位规范施划，同时提倡加强路内违停执法，以“交警+社区”协同执法的方式，强化路内停车管理工作，规范路内停车秩序。

5.2.4 推进停车管理创新，提高资源利用率

有效的管理手段是促进停车设施建设，提高停车设施利用率，规范停车行为的有力措施。目前茶山镇停车设施管理手段单一，部门职责不清，导致管理效果不佳，违停情况频发，停车矛盾日益突出。

通过强化路内停车收费管理，兼顾需求与交通运行；同时推进社区围合式交通管理，提升停车资源利用率，以社区为单位，从规划、建设到管理等方面规范路内停车泊位供给和使用。推行优化车位共享，提高停车资源利用率，充分利用不同类型停车泊位的使用差异，强化既有资源利用率，提升泊位供给。强化停车信息管理，逐步实现停车智慧化，构建茶山镇停车管理体系，近期以“交警+社区协管”为主，以智慧停车为切入点，不断完善茶山镇智能停车信息系统，深入推进“互联网+”信息技术在全镇停车系统中的运用。

积极引入社会资本，促进停车产业发展。采用不同的建设模式，实现利益共享，风险分担的方式进行建设。充分挥好政府投资导向和撬动作用，大力推广停车设施项目 PPP 模式，出台停车设施项目投资利好政策等，充分发挥市场主体的创新作用,推动社会资本以融资租赁、合资、合作、众筹等多种形式自主发起停车设施建设项目。

6 优化停车配建标准

6.1 严格落实停车标准

根据《城市停车规划规范》，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。由于城市建设进程中对未来机动车保有量和使用预估不足，老旧小区等建筑物配建标准较低，很多城市都存在着配建基本车位不足等问题，迫切需要结合城市发展背景，及时调整修订停车配建标准，通过停车配建来缓解停车供需矛盾。

(1) 需求规模：预测至 2035 年茶山镇配建停车需求为 22.45 万个。

(2) 规划复核：依据总规提供指标，若全部落实预计可提供配建泊位 28.47 万个，从总量上来看可以满足未来配建总体规模。考虑停车供给分布均衡，可能出现局部区域停车泊位供给较多，而部分区域停车泊位供给严重不足情况，而停车场服务半径有限，对停车矛盾突出的区域，其新建建筑适当提高停车配建标准以满足周边停车需求。

(3) 方案建议

规划阶段：2020 年，东莞市自然资源局印发了《东莞市城市规划管理技术规定》，对东莞市停车配建指标进行了修订调整，已适当提高了停车配建指标。建议茶山镇停车配建标准指标，按照《东莞城市规划管理技术规定（2020 年文件汇编）》中的停车配建指标，各阶段严格控制停车配建指标，保障城市配建停车总体规模。

对各地块或片区在控规中对停车配建指标予以明确。对于停车缺口较大的区域，适当考虑周边停车需求，采用高标准配建。

审批阶段：严格核实各申报方案的停车配建指标，并结合周边实际停车需求和建设计划对方案停车配建指标提出优化要求；

验收阶段：严格按照审批指标核实实际建成规模，并对建成后的停车位标准是否符合要求出具相关意见，保障建成后的停车设施不会被挪作他用。

6.2 细化停车配建指标

根据《城市停车规划规范》，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。由于城市建设进程中对未来机动车保有量和使用预估不足，老旧小区等建筑物配建标准较低，很多城市都存在着配建基本车位不足等问题，迫切需要结合城市发展背景，及时调整修订停车配建标准，通过停车配建来缓解停车供需矛盾。

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 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 100m² 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 100m² 计容建筑面积配套建设 0.6 个停车泊位和配套部分 100m² 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 100m² 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 6-1 茶山镇停车配建指标建议

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
	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
公共设施用地 C	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
	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
工业用地 M	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
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

7 路外公共停车场规划方案

7.1 建设形式

停车场建设形式主要分平面停车场、自走式立体车库和机械式立体车库三类。

(1) 平面停车场

投资小、占地大，适合用地较为宽裕的新区或外围地区，注重生态化。

(2) 自走式立体车库

自走式立体车库无机械传动，车辆自走停放，由于坡道盘旋，不宜建设层数过高。



图 7-1 自走式立体车库案例

(3) 机械式立体车库

国标《机械式停车设备分类》（GB/T26559-2011）分九大类，其中智能设备有垂直升降、巷道堆垛和平面移动三类。



图 7-2 机械式停车设备分类



图 7-3 智能停车设备

各类停车设备有不同的优缺点，其投资造价不同，适用性也不同。停车场的建设形式需综合用地条件和设备特点进行选取。

表 7-1 常见的机械停车设备对比分析

设备类型		适用性	优点	缺点
半自动	升降横移类	地上室外广场或地下停车场	灵活布局，组合方便 建设周期短，操作简单 造价低	停车难度略高，体验感差 取车时间较长
	垂直循环类	用地紧张、地块较小的地上停车场	灵活布局，组合方便 建设周期短	故障率较高 噪音大 美观性较差
	简易升降类	私人别墅住宅、企事业单位或地下停车库改造	灵活布局，组合方便 建设周期短，造价低	停车难度略高，体验感差， 美观性较差
全自动	垂直升降类	土地资源极其紧缺的区域商业办公中心	占地少，安全性较高，空间利用率高，建筑外观高端美观，停车操作简单	价格高，工期长
	平面移动类	巷道长度长、层数不多的地下大容量	空间利用率高，故障率低，停车操作简单	价格高，工期长

设备类型		适用性	优点	缺点
		停车库		
	巷道堆垛类	可地上或地下大型密集式停车库	安全性较高 停车操作简单	价格高、工期长 存取车全靠一台堆垛机，效率低

表 7-2 本次规划建设停车场经济指标

序号	类别		车位指标 (m ² /泊位)		估算单价 (万元/车位)
			城市停车规划规范	本次测算	
1	平面停车场		占地面积: 25~30	30	2
2	自走式立体车库	地上	建筑面积: 30~40	35	10
3		地下			20
4	机械式立体车库	地上	建筑面积: 15~25	20	10
5		地下			20

表 7-3 停车场建设案例

序号	城市	设施类型	项目名称	车位规模 (个)	投资 (万元)	单车位成本 (万元/车位)
1	深圳	平面停车场	上坝停车场	312	492.26	1.58
2	杭州	地上自走式	和平公共停车楼	452	6200	13.72
3	杭州		锦汇停车楼 (含 55 个机械车位)	240	3832	15.97
4	杭州		杭仪公共停车楼	390	5000	12.82
5	仁寿		金马公共停车场	797	5436.7	6.82
6	北京		石景山区八角南里自走式立体停车楼项目	290	1950	6.72
7	六盘水		钟山区政府行政办公区南侧“自走式停车楼项目”	495	5725.19	11.57
8	杭州		地下自走式	拱墅区阮家桥公共停车场 (地下一层)	117	3000
9	上海	上海惠南镇绿地公园停车场		607	12400	20.43
10	杭州	下城区三塘单元 XC0502-A33-45 地块 30 班小学 (灯塔小学) 地下公共停车库		150	4077.86	27.19
11	杭州	水云街北侧公共绿地及地下停车场工程		345	9374	27.17
12	深圳	地上机械式	罗湖区水贝万山珠宝产业园立体停车库	100	750	7.5
13	深圳		质检大厦及检验二室充停电一体式立体车库项目	124	1213	9.8
14	深圳		深圳市福田区美丝工业区智能立体停车库	121	847	7.0
15	深圳		南山公安分局大院智能立体停车库	240	2300	9.6

16	深圳		宝安人民医院智能立体车库	406	4960	12.2
17	杭州	地下机械式	杭州密渡桥公共停车场	114	2228	20
18	石家庄		石家庄地下筒式垂直升降立体车库	120	2520	21
19	汕头市		汕头市星湖公园地下井筒式立体停车库	80	1600	20

7.2 规划落实类方案

依据茶山镇国土空间总体规划（草案）停车用地布局，全镇布局停车用地共 48 处，其中 8 处现状保留、5 处为扩建、35 处规划新增，总面积 219100 平方米。除去 8 处现状保留地块，若其余 40 个停车场选址全部落实，用地面积约为 192800 平方米，新建规模按 20~35 平方米/泊位计算，可以新增约 7011 个停车泊位。

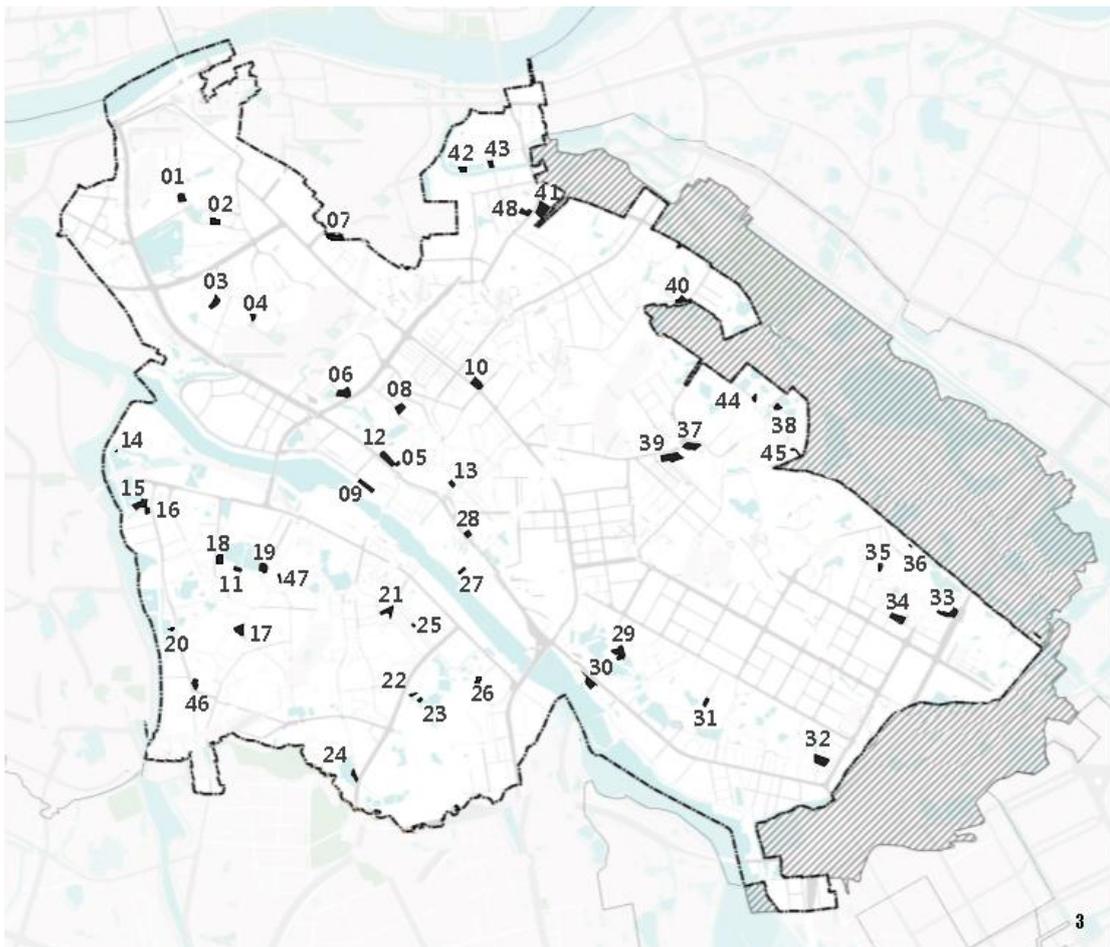


图 7-4 规划落实类方案点位图

表 7-4 规划落实类方案

停车场 序号	面积(亩)	现状/规划	所属村(社区)	规划泊位数(个)	备注
1	0.48	规划新增	京山	175	
2	0.54	规划新增	京山	196	
3	0.64	规划新增	京山	233	
4	0.21	规划新增	横江	76	
5	0.12	规划新增	茶山	44	
6	0.87	扩建	横江	316	
7	0.73	规划新增	横江	265	
8	0.58	规划新增	下朗	211	
9	0.57	规划新增	茶山	207	
10	0.76	现状保留	茶山	——	
11	0.23	规划新增	增埗	84	
12	0.86	扩建	茶山	313	
13	0.23	现状保留	茶山	——	
14	0.01	现状保留	增埗	——	
15	0.71	规划新增	增埗	258	
16	0.22	规划新增	增埗	80	
17	0.63	规划新增	增埗	229	
18	0.5	规划新增	增埗	182	
19	0.56	规划新增	增埗	201	
20	0.08	扩建	增埗	29	
21	0.54	规划新增	卢边	196	
22	0.13	规划新增	卢边	47	
23	0.12	规划新增	卢边	44	
24	0.3	规划新增	卢边	109	
25	0.05	扩建	卢边	18	
26	0.18	规划新增	惠溪水	65	
27	0.2	现状保留	上元	——	
28	0.29	规划新增	上元	105	
29	0.95	规划新增	上元	345	
30	0.64	规划新增	上元	233	
31	0.25	规划新增	刘黄	91	
32	1	规划新增	粟边	364	
33	0.83	现状保留	超朗	——	
34	0.81	规划新增	超朗	295	
35	0.22	规划新增	超朗	80	
36	0.02	现状保留	超朗	——	
37	0.82	规划新增	南社	298	
38	0.26	规划新增	南社	95	
39	1.24	扩建	南社	451	
40	0.41	规划新增	塘角	149	
41	1.25	规划新增	冲关	465	
42	0.28	现状保留	博头	——	
43	0.3	现状保留	博头	——	
44	0.19	规划新增	南社	69	
45	0.09	规划新增	南社	33	
46	0.38	规划新增	增埗	138	
47	0.17	规划新增	增埗	62	
48	0.46	规划新增	冲美	160	
	21.91	——		7011	

7.3 规划新增类临时方案

考虑到满足近期内路外停车需求，共收集 40 个临时类方案，结合本次现场调研及个村（社区）意愿，通过梳理现状地块情况、停车场建设情况，以及相关规划情况等，本次规划新增建设临时停车场详细信息如下表。

表 7-5 规划新增类临时方案

序号	建议实施年份	所属村（社区）	项目名称	停车场位置	项目类型	停车泊位数（个）
1	2020 年	下朗	茶山镇宪法主题公园停车场	茶山镇政府南侧	平面停车场	45
2	2020 年	横江	东莞火车站茶山侧临时停车场	东莞火车站东侧	平面停车场	353
3	2020 年	茶山	乐融商业停车场	东岳路西侧	立体停车场	352
4	2020 年	上元	原计生所停车场	罗山街南侧	平面停车场	77
5	2021 年	下朗	茶山镇东洲停车场	保利东岸花园南侧	平面停车场	276
6	2021 年	粟边	粟边新增路外公共停车位	粟边星堂街北侧	平面停车场	300
7	2021 年	下朗	桐山停车场	茶山政务中心东侧	平面停车场	385
8	2022 年	茶山	吉祥北路停车场	吉祥北路西侧	平面停车场	300
9	2022 年	茶山	吉祥南路 1 号停车场	吉祥南路西侧	平面停车场	60
10	2022 年	寒溪水	龙智茂停车场	寒溪水甲塘路 82 号	平面停车场	102
11	2022 年	寒溪水	罗氏红色纪念馆停车场	罗氏红色纪念馆	平面停车场	45
12	2022 年	寒溪水	瑞达停车场	寒溪水甲塘 2 巷 2 号	平面停车场	92
13	2022 年	下朗	时代荟外围停车场	茶山时代荟	平面停车场	143
14	2022 年	下朗	德兴停车场	下朗奔康路东侧	平面停车场	100
15	2023 年	塘角	茶山镇塘角三渡堪 114 号停车场	塘角三渡堪 114 号	平面停车场	42
16	2023 年	冲美	冲美综合楼停车场	冲美综合楼南侧	平面停车场	119
17	2023 年	茶溪	佳和停车场	建华路-伟建路交界	平面停车场	120
18	2023 年	南社	金茂商业广场停车场	金茂商业广场	平面停车场	58
19	2023 年	下朗	金悦花园南侧代建公园停车场	金悦花园南侧	平面停车场	50

20	2023年	京山	丽江豪园外围停车场	丽江豪园	平面停车场	108
21	2023年	横江	腾龙国际酒店后门停车场	腾龙国际酒店后门	平面停车场	400
22	2023年	超朗	宇超充茶山镇停车场	超朗综合市场东侧	平面停车场	70
23	2024年	冲美	冲美花园仔西停车场	冲美花园仔西六巷南	平面停车场	37
24	2024年	下朗	东莞市茶山医院停车场	茶山镇彩虹路92号	立体停车场	295
25	2024年	南社	富兴市场停车场	茶南路147号	平面停车场	100
26	2024年	京山	京山行侠充电停车场	东莞市茶山镇莞龙路	平面停车场	120
27	2024年	上元	美康居停车场	茶兴路265号	平面停车场	312
28	2024年	南社	南社跨铁路桥桥下空间停车场	南社跨铁路桥桥下	平面停车场	48
29	2024年	增埗	沙墩长园停车场	增埗沙墩文化广场西	平面停车场	100
30	2024年	南社	神鹰物流北侧停车场	南社神鹰物流北侧	平面停车场	100
31	2024年	横江	棠里停车场	东莞市茶山镇棠坑路	平面停车场	20
32	2024年	增埗	竹园停车场	增埗卢屋文化广场	平面停车场	50
33	2025年	上元	稻田公园对面停车场	稻田公园北侧	平面停车场	13
34	2025年	上元	茶山中学门口停车场	茶山中学门口	平面停车场	110
35	2025年	南社	南社北门停车场	南社北二村综合大楼	平面停车场	26
36	2025年	南社	南社古落西门停车场	南社新华学校南侧	平面停车场	400
37	2025年	增埗	沙墩文化广场停车场	增埗沙墩文化广场	平面停车场	40
38	2025年	增埗	增埗塘边公园旁停车场	增埗塘边公园南侧	平面停车场	14
39	2025年	茶山	茶山鳌洲围停车场	保利东岸花园北侧	立体停车场	381
40	2025年	卢边	卢边立体停车场	卢边村委会北侧100	立体停车场	300
合计						6063

7.4 规划方案分析

(1) 规划方案汇总

以上方案全部实施，路外拟建停车泊位总量约为 1.31 万个，而预测的 2035 年路外公共停车泊位需求为 2.04 万个，仍存在约 0.51 个泊位的缺口。

表 7-6 路外公共停车场规划方案汇总

类型	停车场数量/个	拟建规模/个
规划落实类	40	7011
规划新增类	40	6063
合计	80	13074

表 7-7 路外公共停车场远期供需对比表

现状供给（个）	2035 年（远期）		
	需求（个）	规划泊位数（个）	缺口（个）
2270	20421	13074	5077

表 7-8 各村（社区）路外公共停车场远期供需对比表

序号	村（社区）	现状供给（个）	2035 年		
			需求（个）	缺口（个）	规划泊位数（个）
1	增埗村	502	3765	3263	1460
2	上元村	0	1729	1729	1195
3	卢边村	0	1387	1387	714
4	塘角村	0	1498	1498	191
5	横江村	101	1309	1208	1430
6	南社村	0	1562	1562	1678
7	茶山圩社区	434	1246	812	0
8	京山村	178	1736	1558	832
9	茶山村	402	1046	644	1657
10	粟边村	0	641	641	664
11	刘黄村	0	560	560	91
12	超朗村	0	1188	1188	445
13	孙屋村	0	229	229	0
14	寒溪水村	108	603	495	304
15	博头村	68	247	179	0
16	冲美村	0	309	309	788
17	下朗村	400	666	266	1505
18	茶溪社区	77	700	623	120
合计		2270	20421	18151	13074

（2）规划复核及建议

根据分析，若规划方案全部实施，未来仍存在约 0.51 万个泊位的缺口。考虑路外公共停车场用地有限，建议充分利用已有空间资源建立立体停车设施，实现资源集约化利用。除医院、公园绿地外，鼓励利用其他公共设施，以及企事业单位内部空间挖潜建设公共停车泊位。同时通过相应的停车管理措施，利用智慧化手段，推动周边停车对外开放共享，提高资源利用效率，有效缓解停车难，相关措施建议详见本报告第九章。

8 路内停车泊位规划

路内停车场是指在一些城市道路红线范围内的两侧或一侧，划出若干段带状路面供车辆停放的场所。路内停车作为社会公共类停车，具有设置灵活、投资低廉、使用方便等优点，在城市停车系统中，分担了一部分停车需求。

8.1 路内停车布局原则

路内停车的规划、设计与管理应遵循“统一规划、科学设置、合理收费、加强管理”的设置原则，并与“配建停车为主，路外公共停车为辅，路内停车为补充”的城市停车设施发展思想相结合。

■ 在城市快速路、交通性主干道上禁止设置路内停车场，城市主干道一般情况下禁止设路内停车场，当其设机非隔离带，且非机动车道宽度 $\geq 5\text{m}$ 时，可设置路内停车场，具体设置要求详见表 8-1。

■ 停车场路内停车场宜设置在道路负荷度小于 0.75 的次干道和支路上，不得在兼顾城市防灾功能的道路上设置路内停车位。在满足交通安全、综合防灾的条件下，停车供需矛盾突出的居民区周边道路可在夜间设置路内停车位。

■ 路内停车位与交叉口的距离以不妨碍行车视距为设置原则；与有行车需求的巷弄出口之间应留有不小于 2m 的安全距离；应给重要建筑物、停车库等出入口留出足够的空间；医院、消防队等重点单位车辆进出的街道不应设置路内停车泊位；公交车站、消防栓、人行横道、停车标志、让路标志、信号灯等前后一定距离内不应设置路内停车泊位。

路内停车泊位的布置方式有平行式、倾斜式、垂直式三种。平行式为最常用的布置方式，其对道路通行影响最小且驶出驶入较为方便；倾斜式因为视野受到限制，比平行式要危险，但是驶入驶出比平行式更为方便。垂直式停车驶入驶出较为不便，一般只在交通量非常小的道路上才会采用垂直式布设停车位。

表 8-1 设置路内停车道路宽度标准一览表

道路类别		道路宽度	路内停车设置
城市道路	双向通行	8m 以上	容许双侧停车
		8m	容许单侧停车
		不足 8m	禁止停车
	单向通行	6m 以上	容许单侧停车
		6m	容许单侧停车
		不足 6m	禁止停车

8.2 路内停车规划选址流程

在路内停车泊位总量控制的前提下，结合以上路内停车的设置原则进行停车的空间布设及确定管理方式。路内停车的设置是动态调整的过程，需定期根据停车位的使用情况、周边停车需求以及道路交通运行情况作出相应调整。

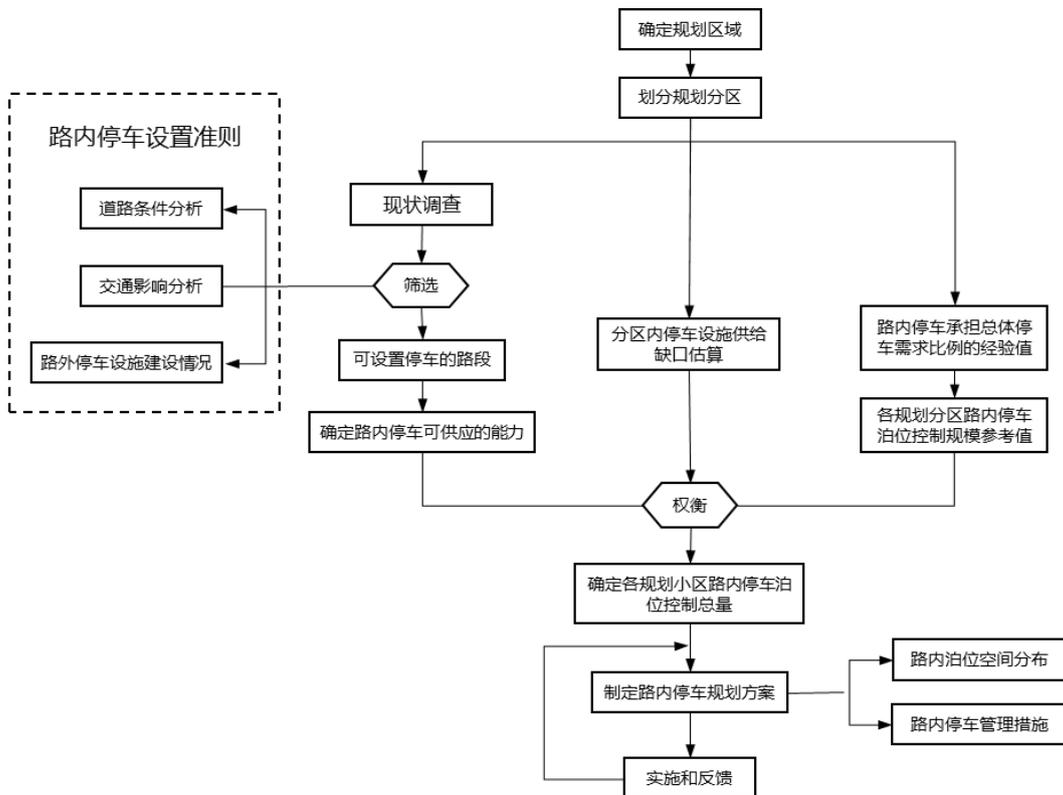


图 8-1 路内停车泊位规划选址流程

8.3 路内停车规划方案

在路内停车泊位总量控制的前提下，结合以上路内停车的设置原则进行路内停车的空间布设以及确定管理方式。路内停车泊位的布设是动态调整的过程，必须根据设置后的效果作出实时的调整。

路内停车规划根据镇域内的道路条件及交通量状况，并结合路内停车场设置原则进行设计，将城市道路分为禁止路内停车的道路和允许路内停车的道路，其中允许路内停车的道路又可分为分时段停车道路和全天停车道路。

(1) 禁止设置路内停车的路段：

原则上来说，道路等级为主干路及以上的道路禁止设置路内停车泊位，部分交通性次干路也禁止设置。考虑到茶山镇现状道路网结构以次干路、支路为主，城市主干路相对较少，且现状已有增溪路、沿溪路、怡华路等交通性主次干路局部路段设置了路内停车泊位，卢元路、14号路、新石大道和超衡路等交通性主次干路局部路段虽未设置路内停车泊位但是现状在非法使用，对于这部分路内停车，需要在近期实施严格管理并在远期逐步杜绝。

表 8-2 建议取消路内停车统计表

序号	所属村 (社区)	所属片区	道路名	道路等级	可供泊位 (个)	布设形式
1	茶山圩	中心片区	茶兴路	主干道	113	双侧
2	南社	南社区	茶南路	主干道	151	双侧
3	栗边	东部工业区 (超朗)片区	超东路	主干道	52	双侧
4	栗边、孙屋	圆头山片区	圆山路	主干道	192	双侧
5	下朗	塘角片区	平岭路	主干道	26	双侧
6	下朗	中心片区	怡华路	主干道	206	双侧
7	增埗	增埗片区	增溪路	主干道	182	双侧
8	增埗	增埗片区	沿溪路	主干道	301	双侧
		合计			1223	

(2) 允许设置路内停车的路段：

原则上来说，除了禁止设置路内停车的路段之外的道路均可设置路内停车位，主要为城市支路。分时段路内停车为限定时段停车位，一般选择设置在住宅区附近交通量小的支路上，夜间准停而白天交通高峰时段禁停。具体时间段应视具体道路情况而定。本次规划新增的允许路内停车的道路路段长度共计约25114米，新增停车泊位4459个，具体分布路段详见下表。

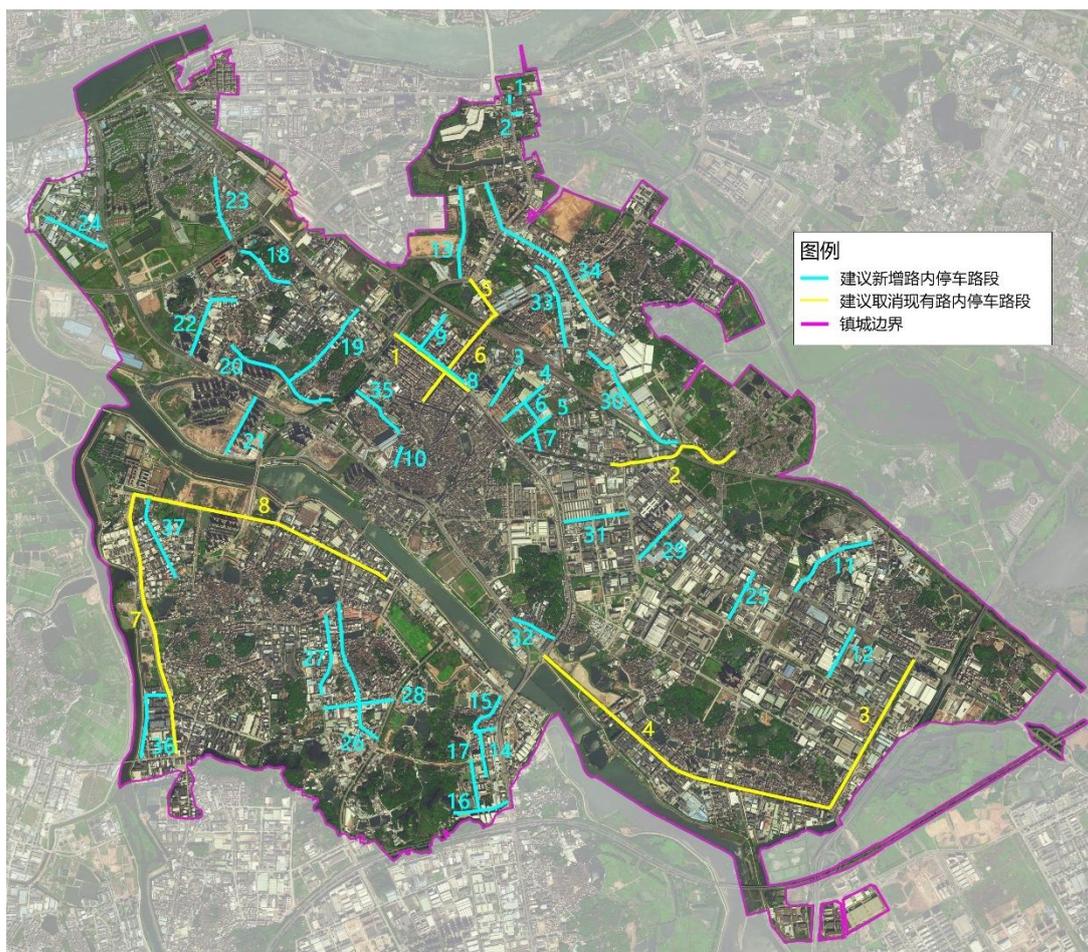


图 8-2 茶山镇路内停车规划图

表 8-3 茶山镇规划新增路内停车路段统计表

序号	所属村(社区)	所属片区	道路名	道路等级	行政等级	道路长度/米	可供泊位/个	排列方式	布设形式
1	博头村	铁路沿线二区	安泰北路			90	24	平行	双侧
2	博头村	铁路沿线二区	横亨路			110	14	平行	单侧
3	茶山村	铁路沿线一区	吉祥北路			420	120	平行	双侧
4	茶山村	铁路沿线一区	吉兴路			557	158	平行	双侧
5	茶山村	铁路沿线一区	未知道路 1			401	114	平行	双侧
6	茶山村	铁路沿线一区	未知道路 2			232	66	平行	双侧
7	茶山村	铁路沿线一区	未知道路 3			120	80	平行	双侧
8	茶山圩村	铁路沿线二区	茶园四路			750	100	平行	单侧
9	茶山圩村	铁路沿线二区	黄圣街	三级公路	村道	450	60	平行	单侧
10	茶山圩村	中心片区	富民街			214	58	平行	双侧
11	超朗村	东部工业区超朗片区	沙巷路	四级公路	村道	1100	147	平行	单侧
12	超朗村	工业园区	伟建三路			532	152	平行	双侧
13	冲美村	铁路沿线二区	B 线道路			677	180	平行	双侧
14	寒溪水村	卢边寒溪水片区	健祥街			480	100	平行	双侧
15	寒溪水村	卢边寒溪水片区	木棉路	二级公路	村道	620	80	平行	单侧
16	寒溪水村	卢边寒溪水片区	中科二路			555	74	平行	单侧
17	寒溪水村	卢边寒溪水片区	中科一路			500	67	平行	单侧
18	横江村	中心片区	茶京路	四级公路	村道	600	80	平行	单侧
19	横江村	中心片区	达江路	二级公路	村道	990	141	平行	双侧
20	横江村	中心片区	解元路	四级公路	村道	520	138	平行	双侧
21	横江村	中心片区	乐居二路			620	166	平行	双侧

序号	所属村(社区)	所属片区	道路名	道路等级	行政等级	道路长度/米	可供泊位/个	排列方式	布设形式
22	横江村	中心片区	振兴一路			610	162	平行	双侧
23	京山村	京山区	茶京路	四级公路	村道	655	100	平行	双侧
24	京山村	京山区	闻宇路			680	180	平行	双侧
25	刘黄、上元、南社	工业园区	圆中一路			538	152	平行	双侧
26	卢边村	卢边寒溪水片区	爱民路	二级公路	村道	1500	187	平行	单侧
27	卢边村	卢边寒溪水片区	黄岭路	二级公路	村道	1800	140	平行	单侧
28	卢边村	卢边寒溪水片区	长岗路	二级公路	村道	680	90	平行	单侧
29	南社村	工业园区	东山路			623	89	平行	单侧
30	南社村	塘角片区	南塘路	二级公路	村道	930	90	平行	单侧
31	上元村	工业园区	建民一路			635	180	平行	双侧
32	上元村	上元-茶山片区	茶山南路			450	120	平行	双侧
33	塘角村	塘角片区	景联路			900	120	平行	单侧
34	塘角村	塘角片区	马鞍路			1900	253	平行	双侧
35	下朗村	中心片区	裕民路			625	167	平行	双侧
36	增埗村	增埗片区	河边街			850	180	平行	双侧
37	增埗村	增埗片区	塘威路	二级公路	村道	1200	130	平行	单侧
		合计				25114	4459		

9 停车管理政策

9.1 推进停车设施建设

停车建设项目涉及规划、用地、审批、投资建设、经营等多个环节、多个部门，在相关配套政策不完善、工作机制不清晰的情况下，社会资本进入行业的意愿不强，难以促进停车产业化发展，急需构建一个涵盖整个实施链条的政策体系，加快停车设施建设，缓解停车难。

通过调研了解，目前停车设施建设主要面临的问题是：用地稀缺难落实、审批程序繁琐不明，投资建设模式不明确、投资回报低，智能化水平低效率低等。基于这些问题提出本次政策方案制定的基本思路：以问题为导向，在市级政策的基础上，从用地供给、简化审批、投资模式、投资补助等方面，着力夯实配套政策，支撑项目落地实施。

9.1.1 强化土地供应

停车矛盾得到各级政府的关注，国家、省、市层面都出台了关于停车设施建设用地的保障政策，建议镇政府层面，重点落实相关政策内容。

- 《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）》

- 《住房城乡建设部 国土资源部关于进一步完善城市停车场规划建设及用地政策的通知（建城〔2016〕193号）》

- 《广东省自然资源厅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）》

- 《关于加强停车设施规划建设管理的实施意见（东府〔2019〕81号）》

主要政策内容有：

- 1、鼓励利用存量建设用地建设停车设施。

鼓励在已批建设用地上采取厂房改建、屋顶改造、地下空间开发等方式增建停车设施，非营利性停车设施在不违反国土空间规划和已批规划条件的前提下，可暂不改变土地用途，原则上不配建附属商业设施；营利性停车设施确需

改为停车用途或改变其他土地使用条件的，允许直接补缴土地出让金，无需收回后重新供地；属于国有划拨建设用地的，允许协议出让。

鼓励城市更新项目在单元规划编制阶段因地制宜提供更多的停车设施、道路交通和公共开放空间，并按比例给予额外的容积率奖励。对于镇中心区停车供需矛盾突出、停车资源严重不足的片区，推动周边城市更新项目进一步提高停车位配建标准。

2、优化停车设施土地供给方式。

新增停车设施用地，符合《划拨用地目录》的，应以划拨方式供地；营利性停车设施用地，允许以协议方式供地。停车设施用地出让年限最高不超过 50 年；弹性出让方式供应的，出让年限原则上不超过 20 年。

在兼顾人民防空需要的前提下，鼓励利用城市道路、公园绿地、广场等公共设施的地下空间新建停车设施，允许以协议出让方式供应地下空间使用权，出让底价可按地表停车设施用地出让价格的 30% 确定；利用自有合法用地，在建筑红线与用地红线之间增建地下停车设施的，可按地表评估价的 30% 补缴地下空间土地出让金。

考虑公共停车场用地选址有限，对于停车矛盾突出的区域，停车设施建设用地涉及农用地区的，建议简化用地办理手续，允许以植草砖形式建设生态平面停车场。

9.1.2 简化报建审批程序

建议加强与市级交通部门的沟通联系，尽快落实《关于加强停车设施规划建设管理的实施意见》关于机械式立体停车设施报建审批流程的相关要求，细化相关审批程序操作实施流程，进一步明确可能涉及的充电设施配置、人防配置、控规调整以及公园绿化等要求。

9.1.3 投资补助等优惠政策

停车设施建设投资大，单凭政府力量难以满足社会需求和持续推进，必须引入社会资本共同参与。而目前停车收费整体较低，投资回报周期长，社会资本参与积极性不高。建议加快出台相关优惠政策，鼓励社会资本积极参与停车

设施建设。

1、投资补助

参考深圳市以及其他城市的相关经验做法，建议茶山镇研究制定《社会资本建设停车设施投资补助实施细则》，按照不同停车设施类型对社会资本全额投资的停车场进行补助，提高社会资本参与的积极性，推动停车设施建设。

2、商业配建、广告等

根据《关于加强停车设施规划建设管理的实施意见》，鼓励独立占地停车设施综合开发利用，以有偿使用方式供地的单独新建停车设施，在不改变用地性质、不减少停车泊位的前提下，允许配建不超过 20%的附属商业建筑面积，由市自然资源部门对附属商业建筑面积比例进行审核。符合户外广告设置法规、规划和设置规范的社会资本投资类停车设施，在不减少停车位的前提下，可按停车设施前期建设方案依法设置户外广告，原则上不能设置独立式落地户外广告设施和依附在设备类立体停车设施上的户外广告。

建议出台相应的实施细则，加快市级政策的落地实施。

9.2 规范围合停车管理

建议由村（社区）负责，组织开展停车摸底调查工作，摸清辖区内拥车情况、停车位供给和不同时段停车位使用情况。掌握村（社区）围合管理意愿，梳理辖区可利用内部公共道路和闲置空地等空间资源，掌握道路性质和道路宽度、闲置空地的用地性质及用地权属，制定停车设施建设、围合管理计划。

在充分征求城中村居民、商户意见前提下，计划实施围合停车管理的，应按照《东莞市农村（社区）集体资产管理实施办法》，组织召开股东大会进行表决，经民主决策后，向镇品质交通千日攻坚行动分指挥部申请审核通过后实施，利用内部公共道路、空地等空间资源施划平面泊位。

围合停车管理区域内，利用闲置空地单独建设立体停车设施的，经股东大会表决后应按照辖区现行建设项目报建手续单独进行申报，建设完成后可纳入围合管理范围进行统一管理。

9.3 优化停车收费政策

从茶山镇停车现状来看，免费停车场占比超过 80%，路内停车基本也以免费为主。免费停车直接刺激小汽车的保有和使用，带来巨大的停车需求。一面是巨大的需求，一面是乏力的供给，巨大的停车缺口导致了停车难。另一方面由于车位缺口大，违法停车多，法不责众导致执法难度加大，执法不严进一步加剧了违法停车现象，造成停车乱，形成恶性循环。

价格是调节供需的重要手段，市场化停车价格有助于抑制小汽车的保有和使用强度，降低停车需求。同时可提高停车设施的建设意愿，弥补车位缺口实现供需平衡，使“停车不再难”。实现停车付费的首要任务是消除存量免费停车资源，抑制当前免费停车需求。

(1) 目前大多居住区均尚未实行停车收费，建议居住区全面实现停车收费管理，各居住区可根据供需关系、管理成本等要素，自主制定或调整停车收费标准。鼓励各居住区建立停车收费“共管账户”，明确停车场收入按比例或定额分配至小区全体业主、物业管理单位。

对于实施围合管理的村社区，停车收费可参考居住小区制定停车收费标准，停车收益按比例分配至各村民。

(2) 建议加快路内停车泊位的收费管理，按照路内高于路外、中心区高于外围区的原则，根据《关于调整我市机动车停放服务收费有关问题的通知（东发改〔2019〕468号）》文件，开展茶山镇路内停车收费。

9.4 推动智慧化信息化建设

根据市级停车设施信息化建设标准，推动辖区停车场应用停车诱导系统、车牌自动识别系统、无感支付、安全监控系统、消防减灾系统等信息化手段，提高停车场服务水平。对新建、改建停车场，按照新标准进行建设。对既有停车场，属政府投资类的可分批次进行改造，属社会投资类的可由经营单位进行自主改造，相关部门给予引导和支持。

鼓励各停车场单位将数据接入市级智慧停车平台，通过平台动态发布停车设施位置、空余车位数量、共享时段、收费价格等相关信息，实现停车资源信

息查询、车位预约、线上支付等功能。

对重点片区或大型停车场，如未来开发建成后的东莞火车站，建议参考成都成都东站地下停车场，利用 GPS+蓝牙技术，实现车位级导航。

9.5 加强停车秩序管理

1.加强路内停车管理

(1) 优化路内停车泊位设置

开展路内停车年度评估，结合道路条件、交通流量、停车需求变化和社会公众意见，适时优化调整路内停车设施。对于道路空间不足、慢行设施不完善的路段，不得设置路边停车泊位

(2) 实施差异化停车管理

对停车矛盾突出的居住区，结合交通运行状态、周边停车场供需情况，并经市交通运输局、市公安交通警察局同意后，施划允许居住区车辆夜间限时停放的路段，建立正、负面清单，差异化的进行停车执法，逐步缓解居民停车矛盾。对于影响交通运行的路段应及时取消或调整。

在部分学校、医院等有临时停车需求的区域，施划临时停车路段，规范管理、合理引导，有效解决刚性需求和严格执法的矛盾。

2.开展居民停车自治

由分指挥部牵头，各村（社区）负责组织，指导各小区积极成立业主大会，并开展停车自我管理，协调居民之间的停车矛盾，代替全体居民行使审核车辆信息、制定停车管理方案、制定收费价格、监督停车费收支情况等权利，缓解小区（村）停车难问题，优化小区停车秩序与环境。

3.加强停车执法

加快电子监控执法设施建设，加大违法停车非现场执法力度，对重点拥堵片区严格执法。

持续开展路外停车场堵塞消防通道等违规行为专项整治行动，保障安全底

线。搭建举报平台，鼓励对违法停车、违法从事停车经营等违规行为进行举报，完善奖惩机制。

开展建筑退让红线区停车秩序综合整治，对于城市形象展示区、人流密集区域内的开放场地，原则上要纳入负面清单管理，不允许设置停车位。

9.6 推动停车共享

研究制定共享停车收费指导价格、实施机制、信用保障机制，推动住宅小区与周边办公实行错峰停车，鼓励政府机关、事业单位开放共享，并由各村（社区）试点推动共享停车。

9.7 加强停车政策宣传

加强停车政策宣传，树立居民“停车入位、停车付费、违停受罚”的观念。完善公共交通、步行和自行车设施，积极主动宣传和引导，鼓励居民多乘坐公共交通，改变出行观念，提高安全、合法、有序停车意识。

10 近期实施计划

10.1 建设规划

近期(2020~2025年)拟新增路外公共停车场泊位 6063 个。

以各村(社区)为基本单元,结合各村(社区)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(2020-2025年)机动车停车设施供给计划。茶山镇近期拟建路外公共建停车场 40 个,供应泊位约 6063 个。

近期应充分考虑可实施性,对近期内尚不具备开发建设条件的地区,应暂缓进行,但应做好规划控制工作,以确保时机成熟时各项建设的开展能顺利进行。近期围绕具备开发建设条件且停车问题突出的片区,选取停车场建设难度较小的点位,推进公共停车场建设,同时,为加快推进停车场建设,适当考虑选取多种类型的示范建设项目,以便为全镇范围推广积累经验。主要遵循如下原则:

(1) 保障基本停车。保障居住区基本停车需求,改善老旧居住区生活与停车环境。

(2) 缓解突出矛盾。根据现状调查与需求分析的结果,掌握每个停车场供需矛盾程度。近期建设优先选取供需矛盾突出的区域,以缓解停车难问题。

(3) 具备建设条件。用地权属简单明晰,政府可掌控,涉及的利益少,便于协调推进,同时具备良好的工程建设条件,可优先安排建设。

由于当前用地选址有限,近期涉及农用地地区的,建议规划部门支持允许用地手续办理,以植草砖形式建设生态平面停车场,缓解停车矛盾。

10.2 路外公共停车场近期实施计划

结合实际停车需求以及建设条件,从以上提及的规划项目中选出 40 处公共停车场作为近期建设项目,共提供停车泊位 6063 个。

2020 年建设项目 4 个,总泊位约 827 个;2021 年建设项目 3 个,总泊位约 961 个;2022 年建设项目 7 个,总泊位约 842 个;2023 年建设项目 8 个,总泊位约

967个;2024年建设项目10个,总泊位约1182个;2025年建设项目8个,总泊位约1284个。

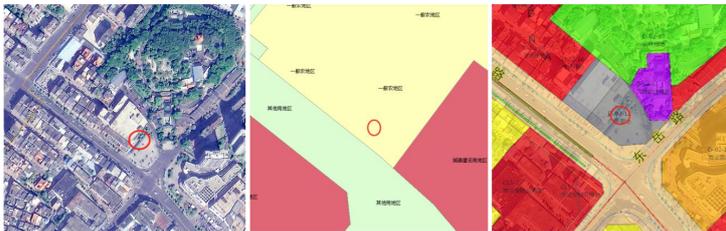
(1) 茶山镇宪法主题公园停车场

茶山镇宪法主题公园停车场			
			
详细信息			
具体位置	茶山镇政府南侧	现状情况	公园
设施性质建议	临时	控规情况	公共绿地
停车场类型	平面停车场	土规情况	林业用地区

(2) 东莞火车站茶山侧临时停车场

东莞火车站茶山侧临时停车场			
			
详细信息			
具体位置	东莞火车站东侧	现状情况	空地
设施性质建议	临时	控规情况	城镇建设用地
停车场类型	平面停车场	土规情况	城镇建设用地区

(3) 乐融商业停车场

乐融商业停车场			
			
详细信息			
具体位置	东岳路西侧	现状情况	空地
设施性质建议	永久	控规情况	广场用地
停车场类型	立体停车场	土规情况	一般农地区

(4) 罗山街停车场

罗山街停车场			
			
详细信息			
具体位置	罗山街南侧	现状情况	空地
设施性质建议	临时	控规情况	二类居住用地
停车场类型	平面停车场	土规情况	城镇建设用地区

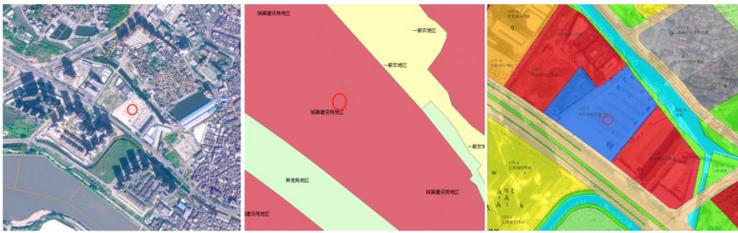
(5) 东洲停车场

东洲停车场			
			
详细信息			
具体位置	保利东岸花园南侧	现状情况	空地
设施性质建议	临时	控规情况	公共绿地
停车场类型	平面停车场	土规情况	一般农地区

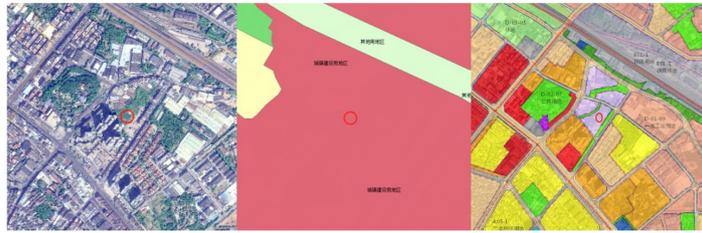
(6) 栗边村新增路外公共停车场

栗边新增路外公共停车位			
			
详细信息			
具体位置	栗边星堂街北侧	现状情况	空地
设施性质建议	临时	控规情况	二类居住用地
停车场类型	平面停车场	土规情况	一般农地区

(7) 桐山停车场

桐山停车场			
			
详细信息			
具体位置	茶山政务中心东侧	现状情况	空地
设施性质建议	临时	控规情况	供应设施用地
停车场类型	平面停车场	土规情况	城镇建设用地区

(8) 吉祥北路停车场

吉祥北路停车场			
			
详细信息			
具体位置	吉祥北路西侧	现状情况	空地
设施性质建议	临时	控规情况	商住用地
停车场类型	平面停车场	土规情况	城镇建设用地区

(9) 吉祥南路 1 号停车场

吉祥南路 1 号停车场			
			
详细信息			
具体位置	吉祥南路西侧	现状情况	空地
设施性质建议	临时	控规情况	二类居住用地
停车场类型	平面停车场	土规情况	城镇建设用地区

(10) 龙智茂停车场

龙智茂停车场			
			
详细信息			
具体位置	寒溪水甲塘路 82 号	现状情况	空地
设施性质建议	临时	控规情况	——
停车场类型	平面停车场	土规情况	一般农地区

(11) 罗氏红色纪念馆停车场

罗氏红色纪念馆停车场			
			
详细信息			
具体位置	罗氏红色纪念馆	现状情况	空地
设施性质建议	临时	控规情况	——
停车场类型	平面停车场	土规情况	一般农地区

(12) 瑞达停车场

瑞达停车场			
			
详细信息			
具体位置	寒溪水甲塘2巷2号	现状情况	空地
设施性质建议	临时	控规情况	——
停车场类型	平面停车场	土规情况	一般农地区

(13) 时代荟外围停车场

时代荟外围停车场			
			
详细信息			
具体位置	茶山时代荟	现状情况	空地
设施性质建议	临时	控规情况	商业混合用地
停车场类型	平面停车场	土规情况	城镇建设用地区

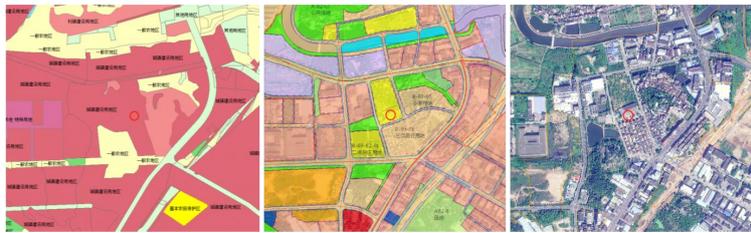
(14) 德兴停车场

德兴停车场			
			
详细信息			
具体位置	下朗奔康路东侧	现状情况	空地
设施性质建议	临时	控规情况	商业金融业用地
停车场类型	平面停车场	土规情况	城镇建设用地区

(15) 茶山镇塘角村三渡堪 114 号停车场

茶山镇塘角三渡堪 114 号停车场			
			
详细信息			
具体位置	塘角三渡堪 114 号	现状情况	空地
设施性质建议	临时	控规情况	商业金融业用地
停车场类型	平面停车场	土规情况	一般农地区

(16) 冲美综合楼停车场

冲美综合楼停车场			
			
详细信息			
具体位置	冲美综合楼南侧	现状情况	空地
设施性质建议	临时	控规情况	二类居住用地
停车场类型	平面停车场	土规情况	城镇建设用地区

(17) 佳和停车场

佳和停车场			
			
详细信息			
具体位置	建华路-伟建路交界处西南80米	现状情况	空地
设施性质建议	临时	控规情况	公共绿地
停车场类型	平面停车场	土规情况	城镇建设用地区

(18) 金茂商业广场停车场

金茂商业广场停车场			
			
详细信息			
具体位置	金茂商业广场	现状情况	空地
设施性质建议	临时	控规情况	一类工业用地
停车场类型	平面停车场	土规情况	城镇建设用地区

(19) 金悦花园南侧代建公园停车场

金悦花园南侧代建公园停车场			
			
详细信息			
具体位置	金悦花园南侧	现状情况	空地
设施性质建议	临时	控规情况	公共绿地
停车场类型	平面停车场	土规情况	城镇建设用地区

(20) 丽江豪园外围停车场

丽江豪园外围停车场			
			
详细信息			
具体位置	丽江豪园	现状情况	空地
设施性质建议	临时	控规情况	居住用地
停车场类型	平面停车场	土规情况	城镇建设用地区

(21) 腾龙国际酒店后门停车场

腾龙国际酒店后门停车场			
			
详细信息			
具体位置	腾龙国际酒店后门	现状情况	空地
设施性质建议	临时	控规情况	一类居住用地
停车场类型	平面停车场	土规情况	城镇建设用地区

(22) 宇超充茶山镇停车场

宇超充茶山镇停车场			
			
详细信息			
具体位置	超朗综合市场东侧 200 米	现状情况	空地
设施性质建议	临时	控规情况	一类居住用地
停车场类型	平面停车场	土规情况	城镇建设用地区

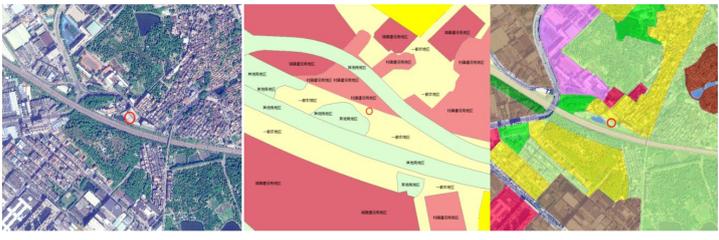
(23) 冲美村花园仔西停车场

冲美花园仔西停车场			
			
详细信息			
具体位置	冲美花园仔西六巷南侧	现状情况	空地
设施性质建议	临时	控规情况	三类居住用地
停车场类型	平面停车场	土规情况	一般农地区

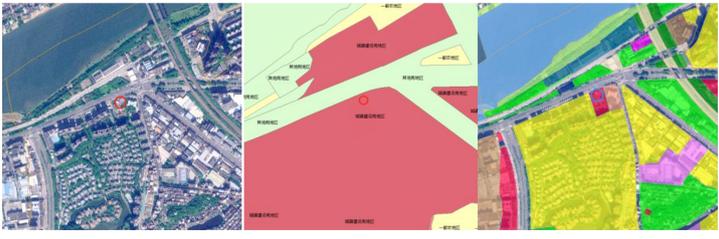
(24) 东莞市茶山医院停车场

东莞市茶山医院停车场			
			
详细信息			
具体位置	茶山镇彩虹路 92 号	现状情况	空地
设施性质建议	临时	控规情况	医疗卫生用地
停车场类型	立体停车场	土规情况	城镇建设用地区

(25) 富兴市场停车场

富兴市场停车场			
			
详细信息			
具体位置	茶南路 147 号	现状情况	空地
设施性质建议	临时	控规情况	居住用地、农林用地
停车场类型	立体停车场	土规情况	一般农地区

(26) 京山行侠充电停车场

京山行侠充电停车场			
			
详细信息			
具体位置	东莞市茶山镇莞龙路茶山段 1 号	现状情况	空地
设施性质建议	临时	控规情况	商业服务业用地
停车场类型	平面停车场	土规情况	城镇建设用地区

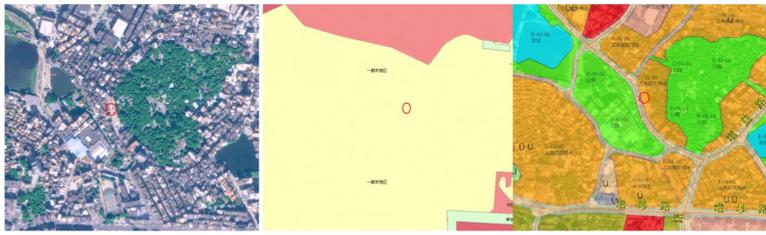
(27) 美康居停车场

美康居停车场			
			
详细信息			
具体位置	茶兴路 265 号	现状情况	空地
设施性质建议	临时	控规情况	普通仓库用地
停车场类型	平面停车场	土规情况	城镇建设用地区

(28) 南社跨铁路桥桥下空间停车场

南社跨铁路桥桥下空间停车场			
			
详细信息			
具体位置	南社跨铁路桥桥下	现状情况	空地
设施性质建议	临时	控规情况	居住用地
停车场类型	平面停车场	土规情况	村镇建设用地区

(29) 沙墩长园停车场

沙墩长园停车场			
			
详细信息			
具体位置	增埗沙墩文化广场西侧	现状情况	空地
设施性质建议	临时	控规情况	三类居住用地
停车场类型	平面停车场	土规情况	一般农地区

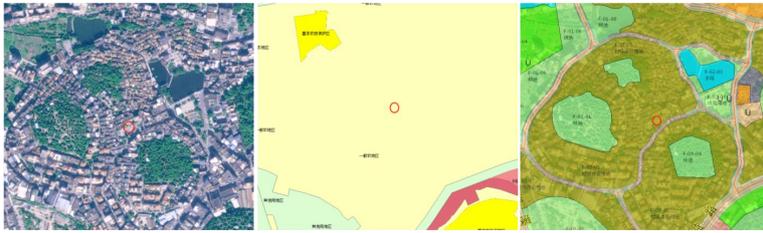
(30) 神鹰物流北侧停车场

神鹰物流北侧停车场			
			
详细信息			
具体位置	南社神鹰物流北侧	现状情况	空地
设施性质建议	临时	控规情况	商业服务业用地
停车场类型	平面停车场	土规情况	城镇建设用地区

(31) 棠里停车场

棠里停车场			
			
详细信息			
具体位置	东莞市茶山镇棠坑路 39 号旁	现状情况	空地
设施性质建议	临时	控规情况	公共绿地
停车场类型	平面停车场	土规情况	一般农地区

(32) 竹园停车场

竹园停车场			
			
详细信息			
具体位置	增埗卢屋文化广场	现状情况	树丛
设施性质建议	临时	控规情况	村镇建设用地
停车场类型	平面停车场	土规情况	一般用地区

(33) 稻田公园对面停车场

稻田公园对面停车场			
			
详细信息			
具体位置	稻田公园北侧	现状情况	空地
设施性质建议	临时	控规情况	二类居住用地
停车场类型	平面停车场	土规情况	一般农地区

(34) 茶山中学门口停车场

茶山中学门口停车场			
			
详细信息			
具体位置	茶山中学门口	现状情况	空地
设施性质建议	临时	控规情况	中学用地
停车场类型	平面停车场	土规情况	其他用地区

(35) 南社村北门停车场

南社北门停车场			
			
详细信息			
具体位置	南社北二村综合大楼东北侧 100 米	现状情况	空地
设施性质建议	永久	控规情况	商业服务业用地
停车场类型	立体停车场	土规情况	城镇建设用地区

(36) 横岭工业园停车场

南社古落西门停车场			
			
详细信息			
具体位置	南社新华学校南侧	现状情况	空地
设施性质建议	临时	控规情况	公园绿地
停车场类型	平面停车场	土规情况	其他用地区/城镇建设用地区

(37) 沙墩文化广场门前停车场

沙墩文化广场停车场			
			
详细信息			
具体位置	增埗沙墩文化广场	现状情况	空地
设施性质建议	临时	控规情况	二类住宅用地
停车场类型	平面停车场	土规情况	村镇建设用地区

(38) 增埗塘边公园南侧停车场

增埗塘边公园旁停车场			
			
详细信息			
具体位置	增埗塘边公园南侧	现状情况	空地
设施性质建议	临时	控规情况	二类住宅用地
停车场类型	平面停车场	土规情况	城镇建设用地区

(39) 茶山村鳌洲围停车场

茶山鳌洲围停车场			
			
详细信息			
具体位置	保利东岸花园北侧	现状情况	空地
设施性质建议	临时	控规情况	公园绿地
停车场类型	立体停车场	土规情况	城镇建设用地区

(40) 卢边立体停车场

卢边立体停车场			
			
详细信息			
具体位置	卢边村委会北侧 100米	现状情况	空地
设施性质建议	临时	控规情况	农林用地
停车场类型	立体停车场	土规情况	一般农地区

10.3 路内停车设施近期实施计划

(1) 路内停车设施近期逐步调整至取消的路段有 6 条，涉及的泊位约 979 个，建议均在 2022 年开始实施。

(2) 近期新增实施路段 14 条，共计 1824 个泊位，总投资约 273.6 万元。

- 2021 年实施道路 2 条，260 个泊位，投资约 39 万元
- 2022 年实施道路 3 条，260 个泊位，投资约 39 万元
- 2023 年实施道路 4 条，650 个泊位，投资约 97.5 万元
- 2024 年实施道路 2 条，220 个泊位，投资约 33 万元
- 2025 年实施道路 3 条，434 个泊位，投资约 65.1 万元

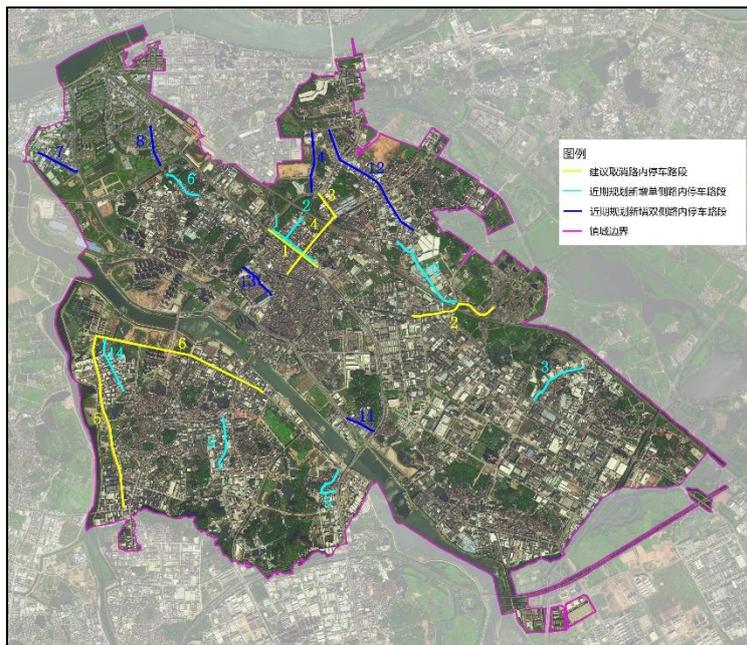


图 10-27 茶山镇路内停车近期实施路段分布图

表 10-4 路内停车泊位近期取消路段实施计划（单位：个）

序号	所属村 (社区)	所属 片区	道路名	道路等级	可供泊位(个)	布设 形式	实施 年份
1	茶山圩	中心片区	茶兴路	主干道	113	双侧	2022
2	南社	南社区	茶南路	主干道	151	双侧	2022
3	下朗	塘角片区	平岭路	主干道	26	双侧	2022
4	下朗	中心片区	怡华路	主干道	206	双侧	2022
5	增埗	增埗片区	增溪路	主干道	182	双侧	2022
6	增埗	增埗片区	沿溪路	主干道	301	双侧	2022
	合计				979		

表 10-5 路内停车泊位近期新增路段实施计划

序号	所属村	建议实施年份	道路名称	起点	终点	道路长度(米)	建议泊位数(个)	类型	投资估算(万元)	牵头部门
1	茶山圩	2022	茶园四路	茶山镇政府东南侧	东岳公园西南侧	750	100	单侧	15	交通局
2	茶山圩	2022	黄圣街	黄圣街茶兴中路口	华怡北路食为先酒家	450	60	单侧	9	交通局
3	超朗	2025	沙巷路	超横路沙巷路口	沙巷路沙巷横路口	1100	147	单侧	22.05	交通局
4	冲美	2023	B 线道路	B 线道路安泰路口	三源路 B 线道路口	677	180	双侧	27	交通局
5	寒溪水	2023	木棉路	木棉路沿溪路口	木棉路石大公路口	620	80	单侧	12	交通局
6	横江	2021	茶京路	茶京路振兴路口(茶山中心小学)	德兴路茶京路口	600	80	单侧	12	交通局
7	京山	2021	闻宇路	闻宇路新石大道路口	京山村垃圾转运站	680	180	双侧	27	交通局
8	京山村	2022	茶京路	站前路茶京路口	茶京路迎宾大道口	600	100	双侧	15	交通局
9	卢边	2023	黄岭路	黄岭路长岗路口	增卢路黄岭路口	1800	140	单侧	21	交通局
10	南社	2024	南塘路	红峰路南塘路口	茶塘路南塘路口	930	90	单侧	13.5	交通局
11	上元	2025	茶山南路	茶山南路新石大道路口	茶山南路茶兴路口	450	120	双侧	18	交通局
12	塘角	2023	马鞍路	马鞍路三源路口	马鞍路茶塘路路口	1900	250	双侧	37.5	交通局
13	下朗	2025	裕民路	安泰路裕民路口	文化路裕民路口	625	167	双侧	25.05	交通局
14	增埗	2024	塘威路	沿溪路塘威路口	增卢路塘威路口	1200	130	单侧	19.5	交通局
合计						12382	1824		273.6	

11 保障措施

为进一步推进停车场的建设项目落地实施，保障茶山镇停车设施建设运行工作有序进行，提出相应的保障措施。

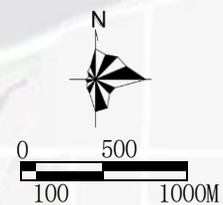
11.1 落实规划实施责任主体

按照市级工作要求，目前茶山镇正在提升综合交通管理水平，应充分发挥市、镇街（园区）品质交通千日攻坚行动指挥部作用，及时协调解决工作中存在的问题，推动各项工作落地。各相关单位要加强组织领导和相互配合，对所负责的工作，明确责任单位、责任人和完成时限。

11.2 加强规划评估考核

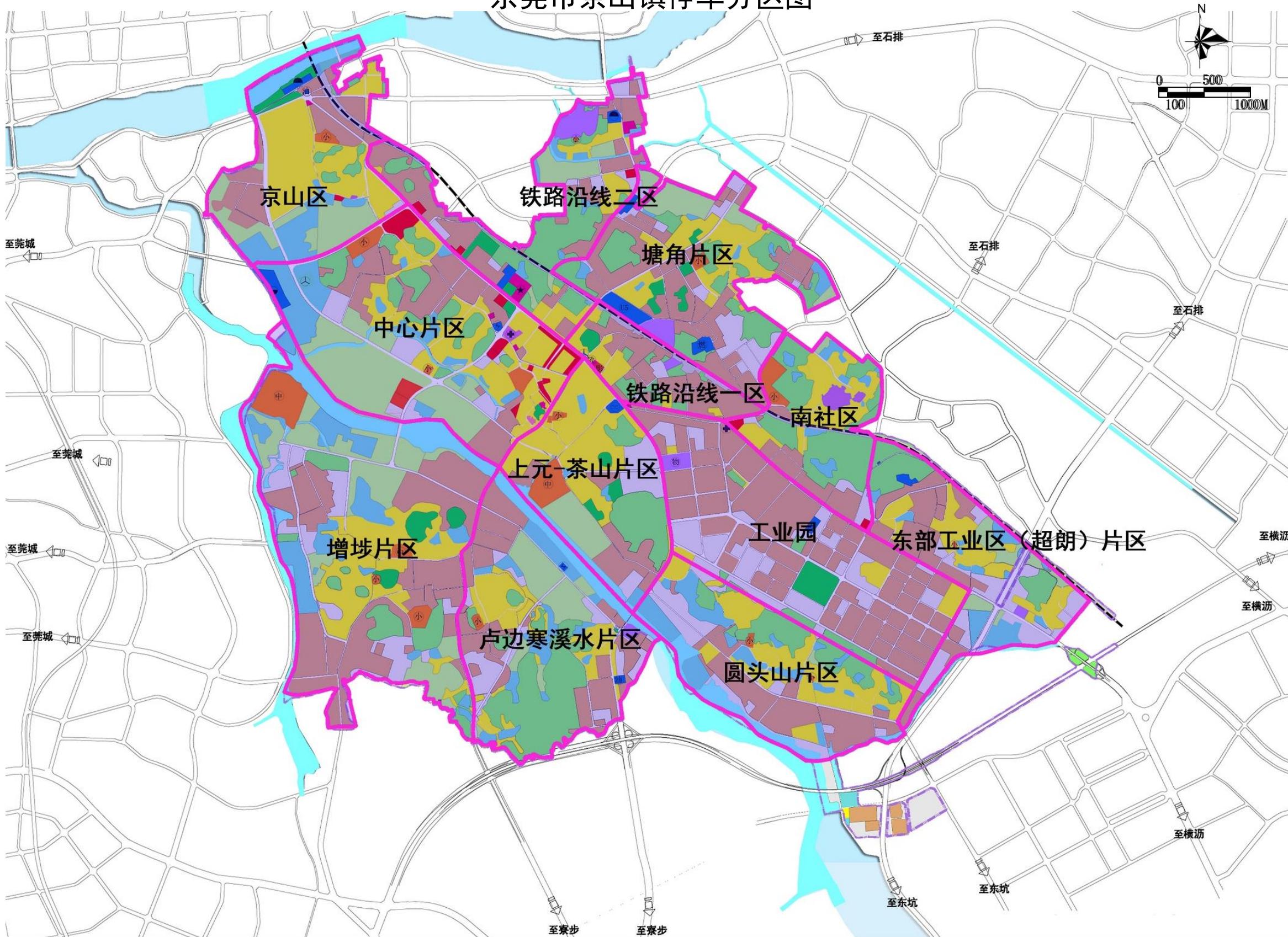
健全规划评估制度。建立规划评估制度，开展规划中期评估、总结评估等，评估规划制定的具体行动和建设计划的实施进展、过程和效果，及时调整建设计划，形成动态规划工作机制，应对城市发展形势变化。

东莞市茶山镇停车设施现状图

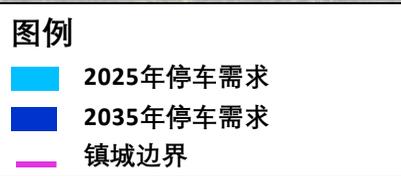
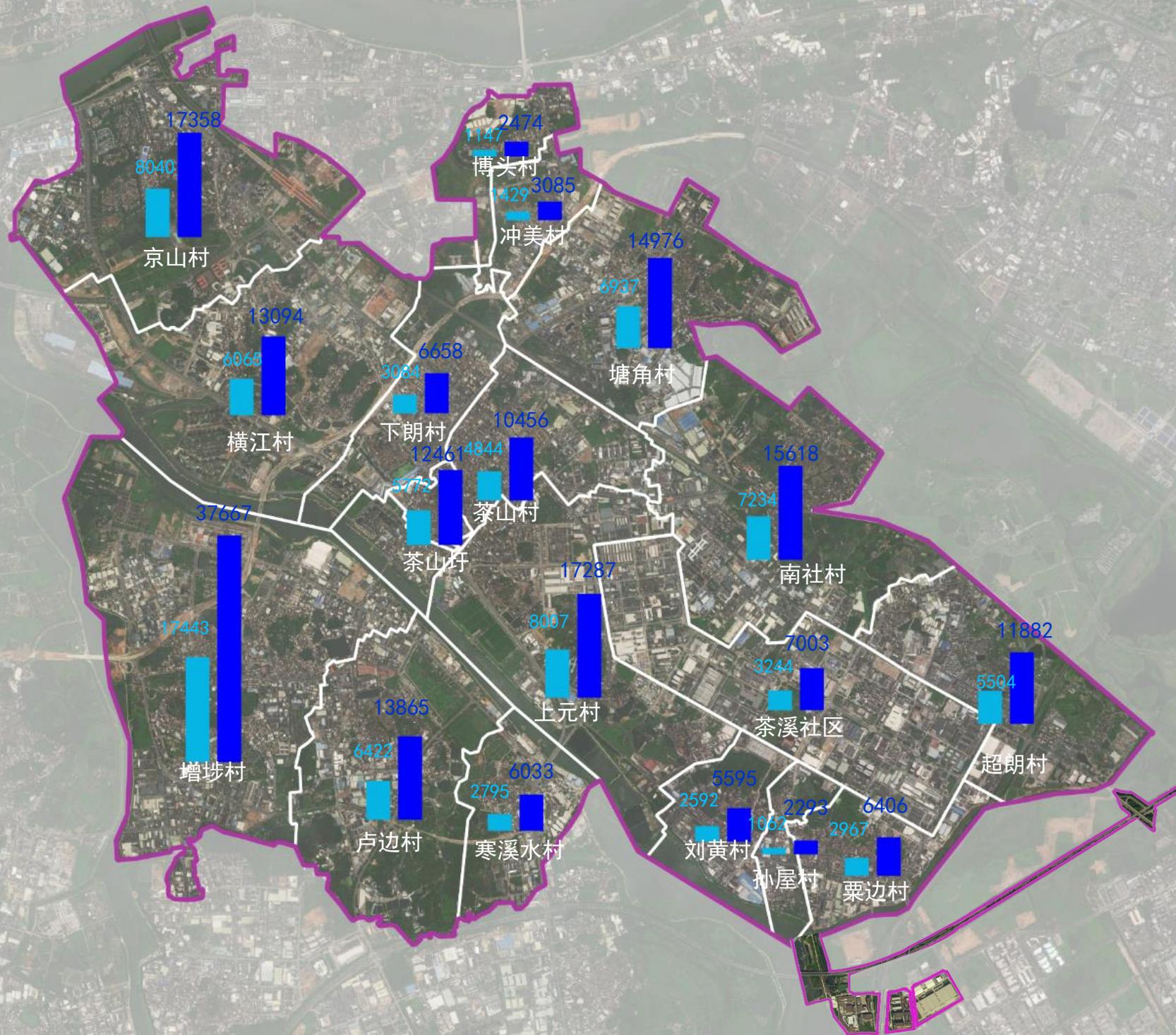
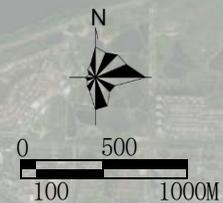


- 图例**
- 路外停车场
 - 路内停车路段
 - 镇城边界

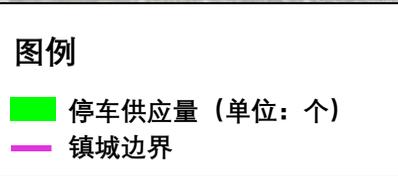
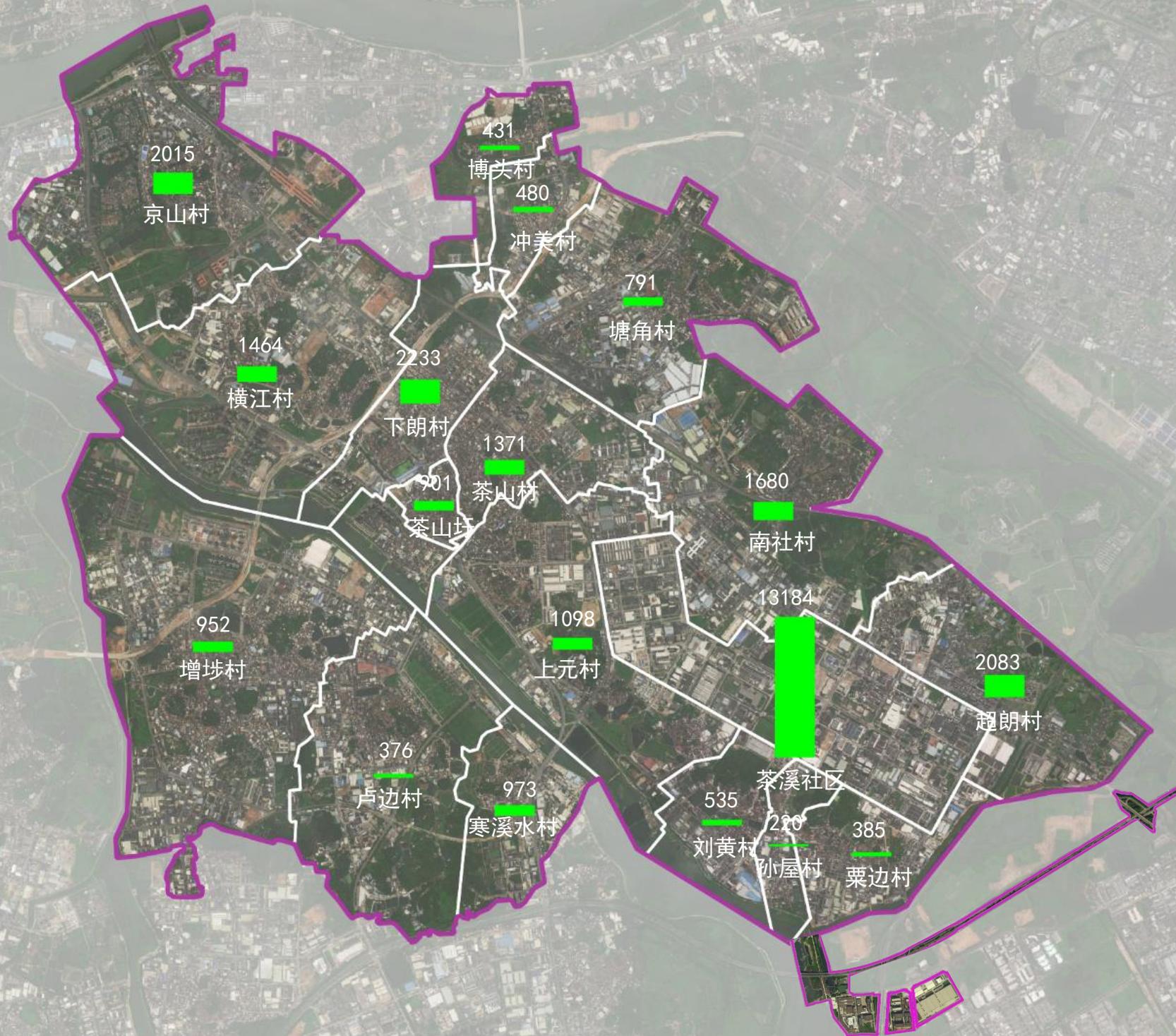
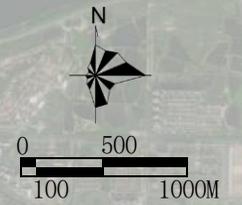
东莞市茶山镇停车分区图



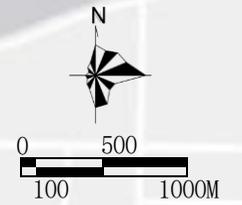
东莞市茶山镇停车需求分布图



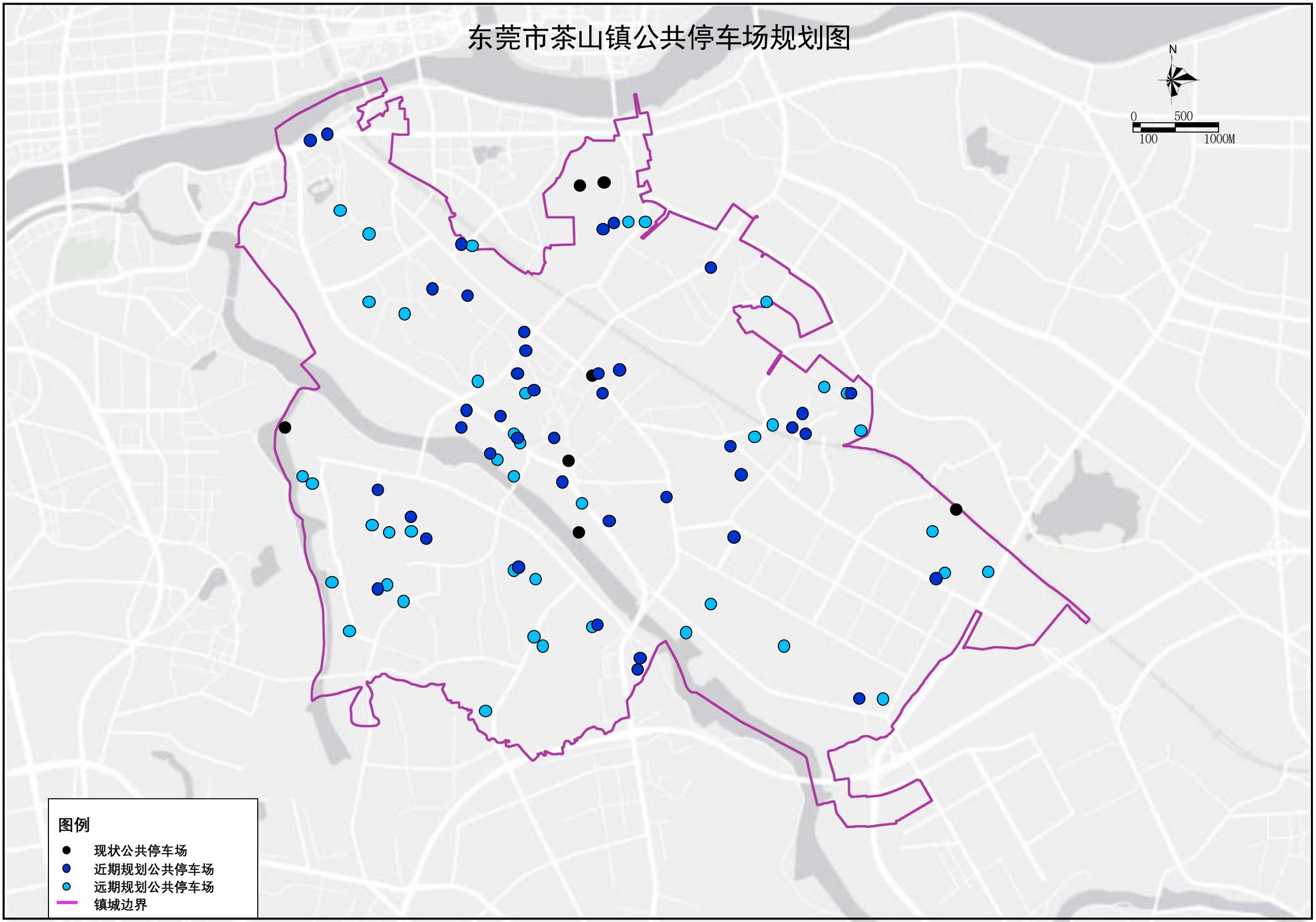
东莞市茶山镇停车供应分布图



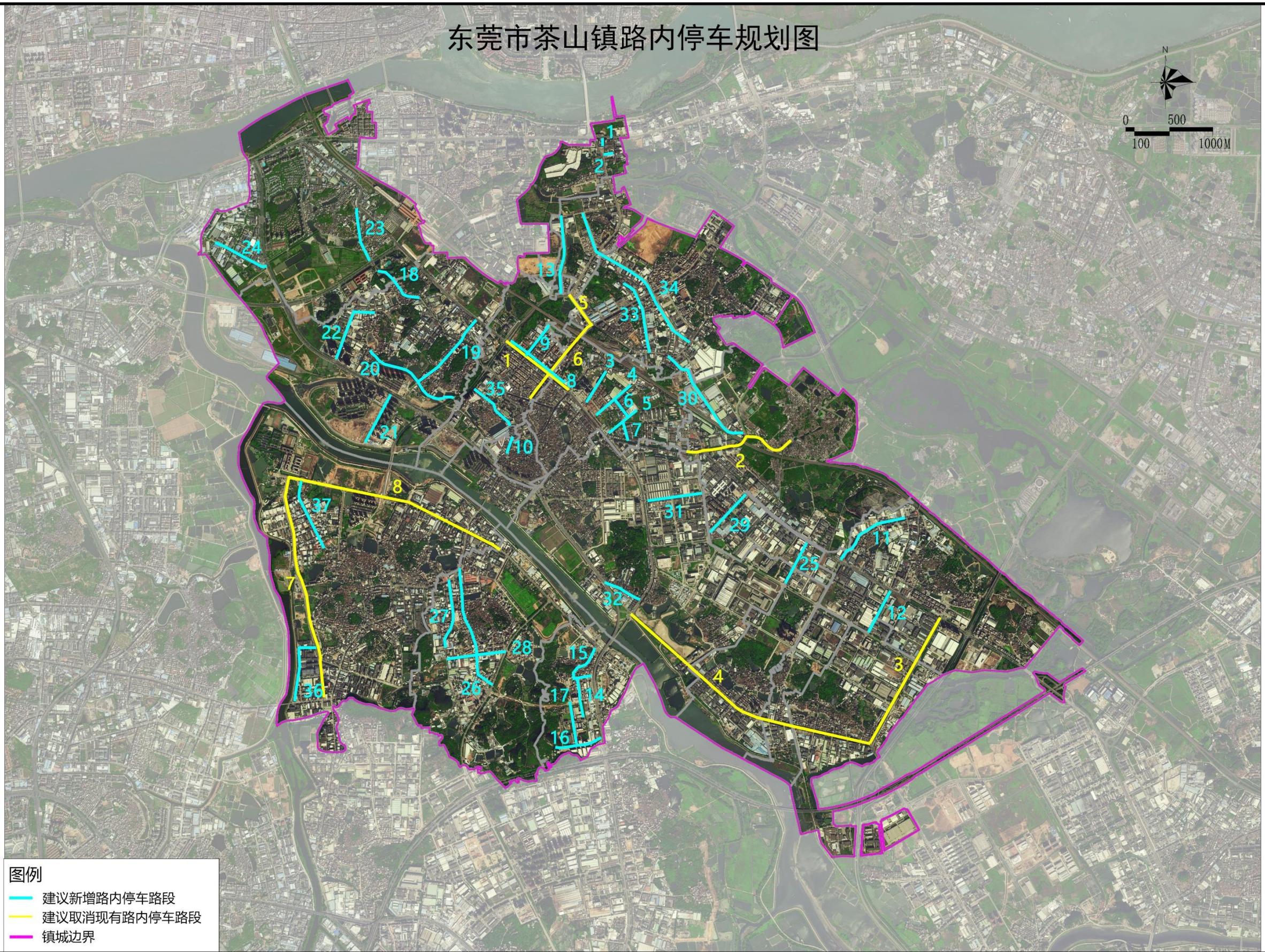
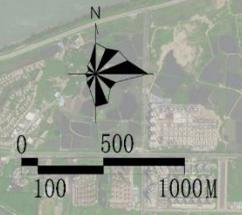
东莞市茶山镇公共停车场规划图



- 图例**
- 现状公共停车场
 - 近期规划公共停车场
 - 远期规划公共停车场
 - 镇城边界



东莞市茶山镇路内停车规划图



- 图例
- 建议新增路内停车路段
 - 建议取消现有路内停车路段
 - 镇城边界