

东莞市东坑镇停车设施专项规划

(2023-2035 年)

2024 年 11 月

东莞市交通运输局东坑分局

东莞市城建规划设计院

目录

第一章 项目概述	1
1.1 项目背景	1
1.2.规划范围与年限.....	1
1.3 研究对象	2
1.4 研究目的及内容	3
1.5 规划原则	3
1.6 规划编制依据及参考规范	3
第二章 停车发展现状	5
2.1 城市与交通发展现状	5
2.2 停车设施供给与需求	8
2.3 停车服务收费现状	16
2.4 停车行为特征分析	18
2.5 停车规划设施评估	34
2.6 现状综合评估	39
第三章 停车发展战略	43
3.1 停车发展目标与战略	43
3.2 停车设施供给管理策略	44
第四章 停车需求预测	46
4.1 停车发展趋势	46
4.2 机动车保有量预测	50
4.2.1 趋势分析法.....	51
4.3 停车需求预测	52
4.4 车位供给结构	53

第五章 停车分区划定	55
5.1 停车分区分类	55
5.2 差别化的分区管理政策	57
5.2.1 分区停车设施规模和供给策略	57
5.2.2 分区停车收费和管理策略	58
第六章 建筑物配建停车位标准研究	61
6.1 规划原则	61
6.2 现行建筑物停车配建标准	61
6.3 不同停车分区下各种类型建筑物配建停车位标准	62
第七章 道路综合整治停车设施配套	65
7.1 道路综合整治简介	65
7.2 停车需求分析	66
7.3 停车供给方案	69
第八章 公共停车场规划	72
8.1 选址原则	72
8.2 路外公共停车场布局规划方案	73
8.3 近期建设项目库	75
第九章 路内停车位规划	77
9.1 路内停车位的设置方法及技术标准	77
9.2 规划方案	81
第十章 典型片区停车综合改善方案	95
10.1 金地水岸花园	95
10.2 东坑医院	98
第十一章 停车管理政策	103

11.1 停车收费管理政策	103
11.2 产业发展政策	104
11.3 停车执法管理政策	106
11.4 停车管理智能化信息化政策	107
第十二章 近期行动计划.....	109
12.1 近期城市停车发展政策措施	109
12.2 近期城市停车设施新建与改建项目库	109
第十三章 规划实施保障措施	114
13.1 规划实施的管理机制和对策	114
13.2 保障规划实施政策和对策	114

第一章 项目概述

1.1 项目背景

(1) 响应东莞市停车设施管理意见要求，推进镇街停车规划体系搭建

近年来东莞市机动车保有量持续迅猛增长，产生交通拥堵加剧、大气污染严重等社会问题。除此之外，停车泊位缺乏，大量车辆无位可停，违规停放在道路、人行道或者广场等地，占用公共资源，影响人民生活质量。

2023年5月，市交通运输局先后印发了《东莞市镇街（园区）停车设施专项规划工作指引（试行）》和《东莞市镇街（园区）停车设施普查报告工作指引（试行）》，要求各镇街（园区）结合属地实际，根据指引要求在今年内进一步修编完善辖区停车设施专项规划和停车资源专项普查相关内容。

因此，开展东坑镇停车资源专项普查及停车设施专项行动规划，是对市里相关工作要求的具体落实。

(2) 停车供需缺口大，急需停车规划完善停车体系

根据《城市停车设施规划导则》，规划人口规模小于50万的城市，机动车停车位供给总量宜控制在机动车保有量的1.1至1.5倍之间。2023年全镇机动车保有量为42158辆，现状停车泊位总数为38964个，停车供需矛盾大，市民停车困难。

(3) 停车管理问题突出，车辆不规范停放影响公共环境

东坑镇缺少合理的停车规划和有效的管理，路边违停现象加剧了交通拥堵，停车设施建设滞后，停车泊位严重欠缺，停车配建约束性指标未能及时落地，路内停车位多，依赖性很强，存在车辆乱停乱放现象，老旧小区停车难、停车乱、停车不规范问题亟待解决，已成为制约人居环境发展的掣肘。

1.2. 规划范围与年限

1.2.1 规划范围

本次规划范围为东坑镇行政辖区范围，面积共23.8平方千米。东坑镇位于东莞市中部，东与常平镇交界，南接大朗镇，西至寮步镇，北邻横沥镇，西北与茶山镇相连。



图 1-1 规划范围

1.2.2 规划年限

本停车设施专项规划分近、远期规划，近期规划至 2025 年，远期规划至 2035 年。

1.3 研究对象

参考《东莞市各镇街（园区）停车设施专项规划编制工作指引》，本项目对社会性客车的停放设施，即不包括公交车、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进行规划。按停车设施的建设类型划分，可分为建筑物配建停车场、路外公共停车场、路内停车位三类。

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；

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；

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。

1.4 研究目的及内容

1.4.1 研究目的

改善东坑镇停车拥堵现状，科学安排辖区内停车设施，构建有序停车环境，合理引导交通需求，逐步形成与城市资源条件和土地利用相协调相适应的可持续停车发展模式。

1.4.2 研究内容

本规划共分为停车发展现状、停车发展战略、停车需求预测、停车分区划定、建筑物配建停车位标准研究、公共停车场规划、道路综合整治停车设施配套、路内停车位规划、典型片区停车综合改善方案、停车管理政策十部分。规划旨在对东坑镇停车设施现状进行排查，理清东坑镇现状停车资源。并在现状基础上，改善东坑镇停车环境。

1.5 规划原则

坚持需求管理原则，合理配置停车设施，优化和引导小汽车停车需求。

坚持统筹兼顾原则，要将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。

坚持节约资源原则，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。

坚持综合治理原则，在城市交通综合改善的框架下系统治理停车问题，采取街区治理、精细化设计的工作模式改善治理停车问题，采取街区治理、精细化设计的工作模式改善停车供需矛盾突出地区的停车问题。停车供需矛盾突出地区的停车问题。

1.6 规划编制依据及参考规范

《东莞市停车设施规划建设指引》

《东莞市机动车停车设施管理办法》（东府令第159号）

《东莞市总体规划2016-2030》

《东莞市综合交通运输体系发展“十四五”规划》

《东莞市东坑镇国土空间总体规划（2020~2035年）》

《城市停车规划规范》GB/T51149-2016

《关于加强城市停车设施建设的指导意见》， 2015

《东莞市国民经济和社会发展第十四个五年规划纲要》

第二章 停车发展现状

2.1 城市与交通发展现状

2.1.1 城市发展现状

东坑镇隶属于东莞市，属于松山湖片区，东坑镇镇域面积 23.8 平方千米，辖 2 个社区和 14 个行政村，分别为草塘社区、骏达社区、东坑村、黄麻岭村、长安塘村、寮边头村、塔岗村、坑美村、新门楼村、井美村、初坑村、凤大村、丁屋村、彭屋村、黄屋村、角社村。根据东莞市第七次全国人口普查公报显示，截至 2020 年 11 月 1 日，东坑镇常住人口为 18.79 万人，在东莞各镇街排第 22 名。

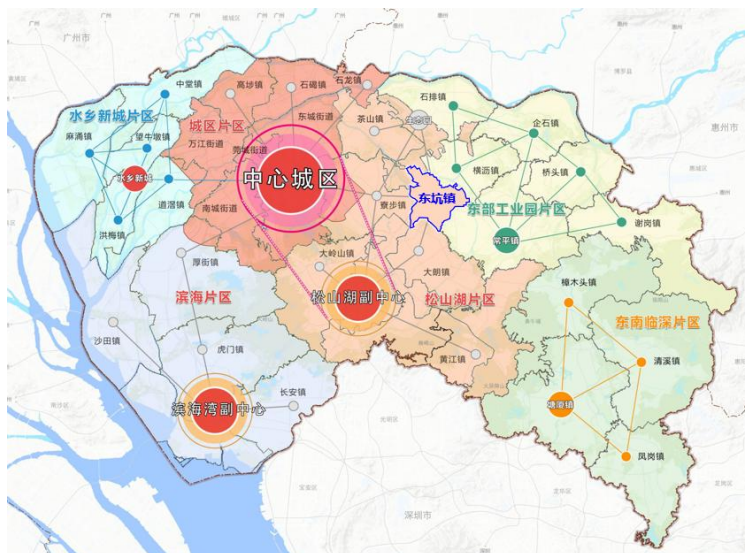


图 2-1 东坑镇区位图

(1) 经济发展

2022 年，东坑镇总体经济实现稳中提质。全镇实现生产总值 215.6 亿元，增长 3.7%，增速排全市第三；规上工业增加值 152.8 亿元，增长 2%，增速排全市第 6；工业投资 31.2 亿元，占全镇投资 70.9%，占比排全市第 2。村组两级总资产、经营性纯收入分别增长 8.2%和 5.4%，农村集体经济平稳健康发展。

生产总值的快速发展，必然带来更大的交通需求，加剧停车设施缺口。

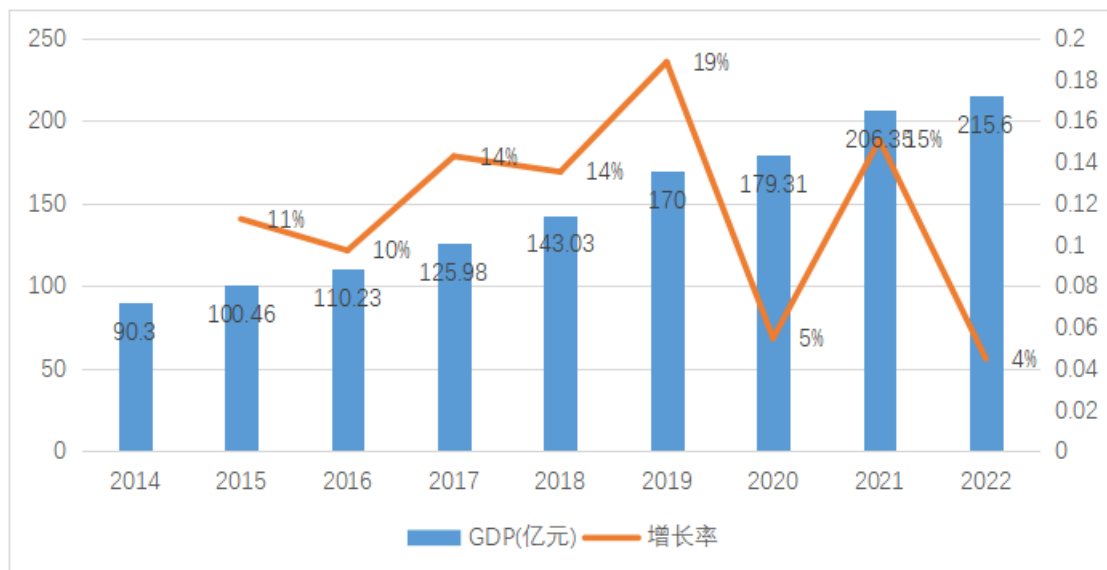


图 2-2 东坑镇历年生产总值和增长率

(2) 人口发展

根据《“二标四实”》登记人口数，2023 年东坑镇常住人口 21.01 万人，和 2018 年相比提升了 26 个百分点，今年东坑镇人口数提升比例明显。

2018~2023 年东坑镇常住人口整体保持增长比例，除 2022 年常住人口略有减少，其他年份均有增加。

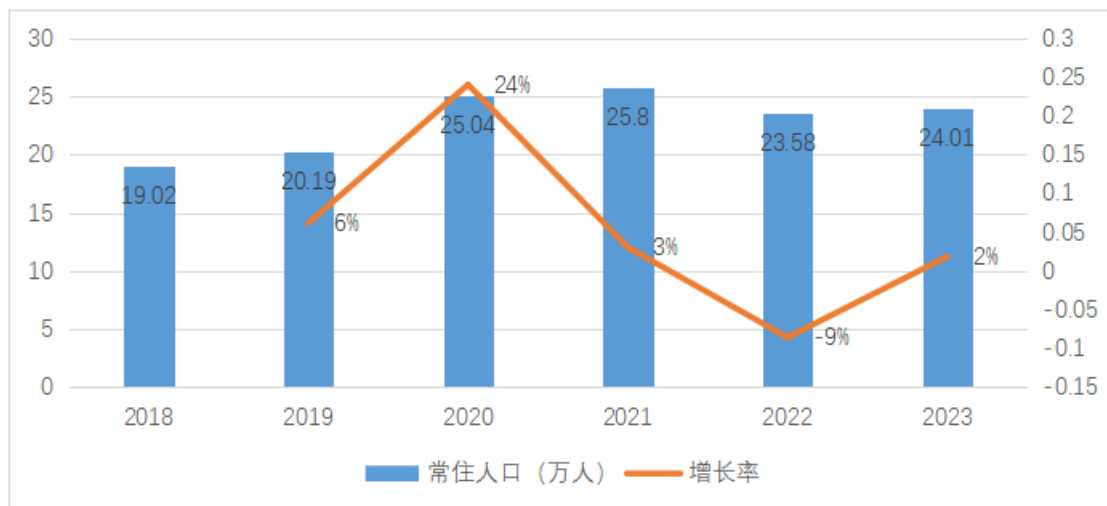


图 2-3 东坑镇常住人口和增长率

2.1.2 交通发展现状

(1) 道路交通

① 对外交通

东坑镇对外交通依赖西环路、生态园大道、莞樟路和环常北路等交通性干道，广龙高速从东坑镇南侧穿过，并在东坑镇内设置有出入口。目前生态园大道和莞樟路尚未快速化改造，东坑镇周边缺乏东西向对外通道且对外通道效率较低，生态园大道同时作为镇内主要通道，过境交通与城市交通重叠，交通压力较大。

②镇内交通

东坑镇内部路网呈“三横三纵”主要路网，三横为东兴路、骏发一路和骏达中路，“三纵”为东坑大道、生态园大道和东安路，镇内交通干道整体路网等级较低，缺乏横向高等级道路。

表 2-1 东坑镇主要道路等级表

道路名称	道路等级	车道数
东坑大道	主干路	双向六车道
生态园大道	快速路	双向六车道
东安路	主干路	双向四车道
东兴路	主干路	双向四车道
骏发一路	主干路	双向四车道
骏达中路	主干路	双向四车道

(2) 公共交通

东坑镇现状镇内共 57 个公交车站，公交车站周边 300 米半径覆盖率较低，公交站点覆盖不足。

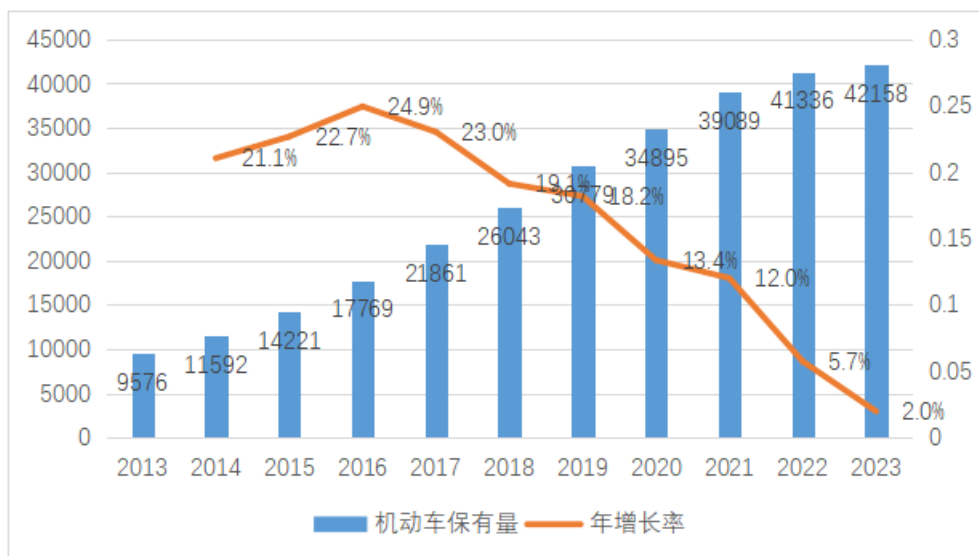


图 2-5 历年东坑镇机动车保有量变化情况

2.2.2 停车场分布情况

(1) 路外停车场分布

东坑镇现有路外公共停车场 60 个，停车泊位 4455 个，井美村路外公共停车泊位数位居首位（777 个泊位），占全镇路外公共停车泊位总数的 17.44%；东坑村（含骏达社区）路外公共停车泊位 763 个，位居第二，占全镇路外公共停车泊位总数的 17.13%，角社村路外公共停车泊位 720 个，位居第三，占全镇路外公共停车泊位总数的 16.16%。

表 2-2 东坑镇各村路外公共停车泊位一览表

排名	村（社区）	泊位数量（个）	占比
1	井美村	777	17.44%
2	东坑村（含骏达社区）	763	17.13%
3	角社村	720	16.16%
4	初坑村	427	9.58%
5	塔岗村	286	6.42%
6	彭屋村	271	6.08%
7	丁屋村	249	5.59%
8	长安塘村	194	4.35%
9	坑美村	173	3.88%
10	黄屋村	166	3.73%
11	凤大村	159	3.57%
12	新门楼村（含草塘社区）	120	2.69%
13	黄麻岭村	90	2.02%
14	寮边头村	60	1.35%
合计		4455	100.00%

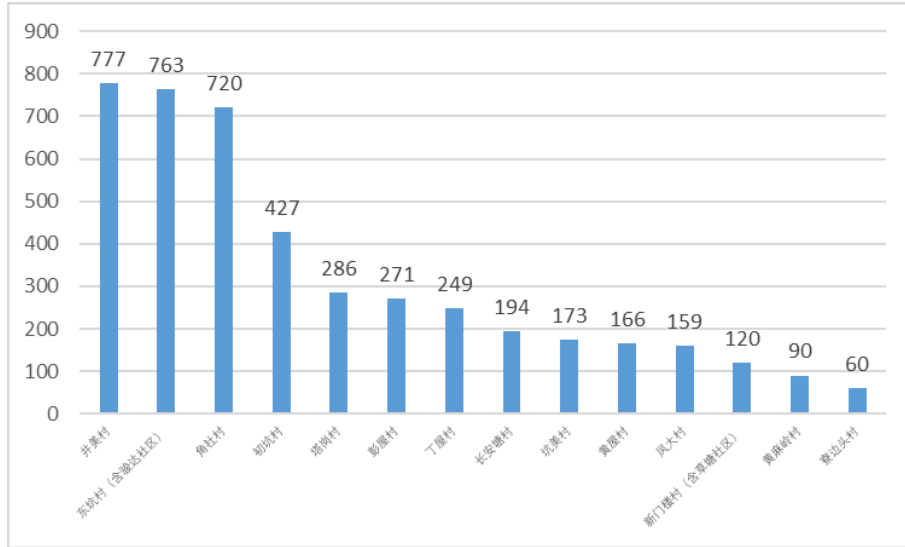


图 2-6 各村路外公共停车场泊位数量

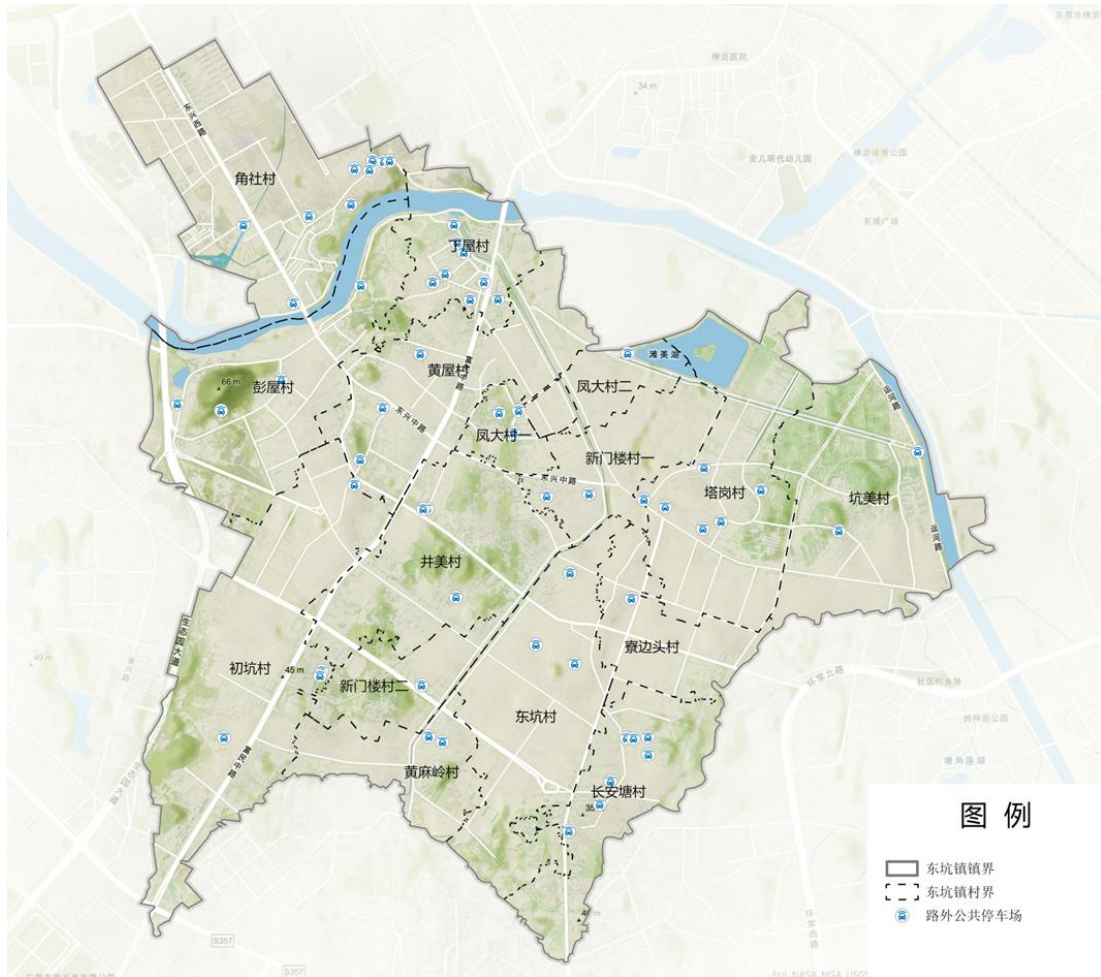


图 2-7 东坑镇路外公共停车场分布图

(2) 路内停车泊位分布

东坑镇目前设有划线泊位的路段共 224 条（段），路内停车泊位总数为 9438

个。路内停车泊位分布呈现由中心区向外围递减的特点，泊位数量排名前 5 位的村分别为黄屋村、塔岗村、井美村、坑美村、初坑村。路内停车泊位分布如下图所示。

表 2-3 各村路内停车泊位统计表

排名	村（社区）	路内泊位数（个）	比例（%）
1	黄屋村	1361	14.42%
2	塔岗村	1330	14.09%
3	井美村	1027	10.88%
4	坑美村	1005	10.65%
5	初坑村	889	9.42%
6	新门楼村（含草塘社区）	731	7.75%
7	角社村	684	7.25%
8	凤大村	575	6.09%
9	东坑村（含骏达社区）	466	4.94%
10	长安塘村	392	4.15%
11	寮边头村	305	3.23%
12	黄麻岭村	235	2.49%
13	丁屋村	226	2.39%
14	彭屋村	212	2.25%
	合计	9438	100.00%



图 2-8 东坑镇路内停车泊位分布图

从路内停车泊位的设置位置来看，76.45%的路内停车泊位利用车行道空间设置，23.55%的路内停车泊位利用人行道空间设置。

表 2-4 东坑镇路内停车泊位设置位置表

设置位置	路内停车路段（条或段）	泊位数量（个）	泊位数量比例（%）
车行道空间	169	7215	76.45%
人行道空间	55	2223	23.55%
合计	224	9438	100.00%

（3）配建停车场分布

东坑镇现有配建停车泊位共 25071 个，主要分布在楼盘小区数量较多或者工业用地规模较大的村，排名前 5 的村为凤大村 3988 个，坑美村 3318 个，黄屋村 3267 个，井美村 3095 个，初坑村 2643 个。

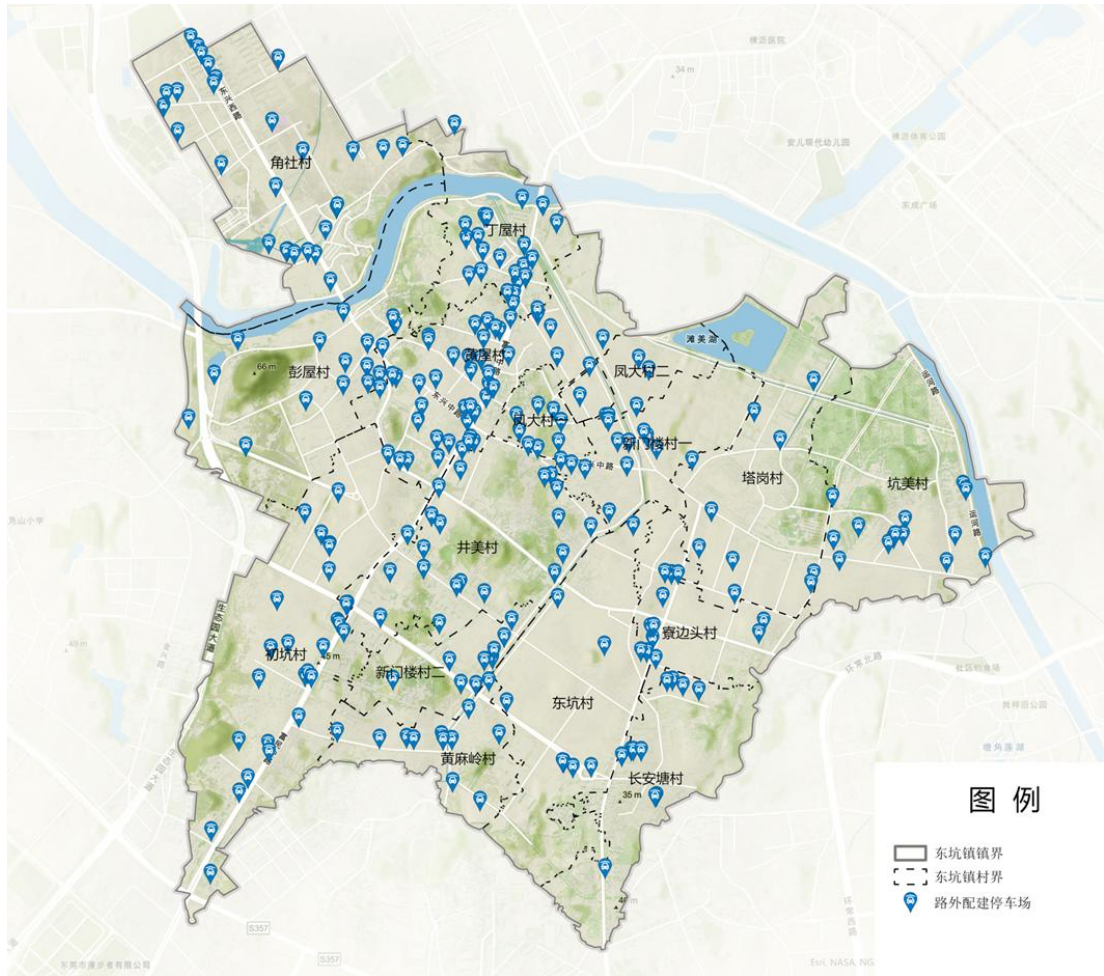


图 2-9 东坑镇配建停车场分布图

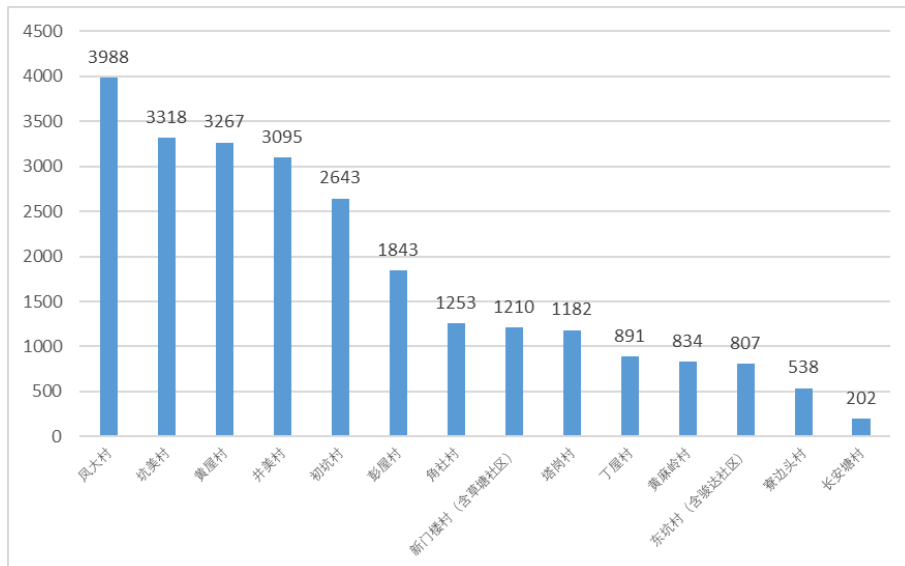


图 2-10 各村配建停车泊位数量

2.2.3 现状停车矛盾情况

(1) 各类型停车设施缺口大，难以满足需求

根据停车泊位供给和需求情况，东坑镇停车泊位缺口约为 17588 个，各村停车设施缺口情况如下表所示。

表 2- 5 东坑镇各村停车缺口一览表

排名	村（社区）	停车泊位供给 （个）	停车泊位需求 （个）	停车泊位缺口 （个）
1	东坑村（含骏达社区）	2036	8613	6577
2	初坑村	3959	6939	2980
3	角社村	2657	5370	2713
4	黄屋村	4794	5026	232
5	新门楼村（含草塘社区）	2061	3986	1925
6	彭屋村	2326	3741	1415
7	坑美村	4496	3739	-757
8	塔岗村	2798	3710	912
9	井美村	4899	3084	-1815
10	寮边头村	903	3054	2151
11	长安塘村	788	2996	2208
12	丁屋村	1366	2577	1211
13	黄麻岭村	1159	2070	911
14	凤大村	4722	1647	-3075
	合计	38964	56552	17588

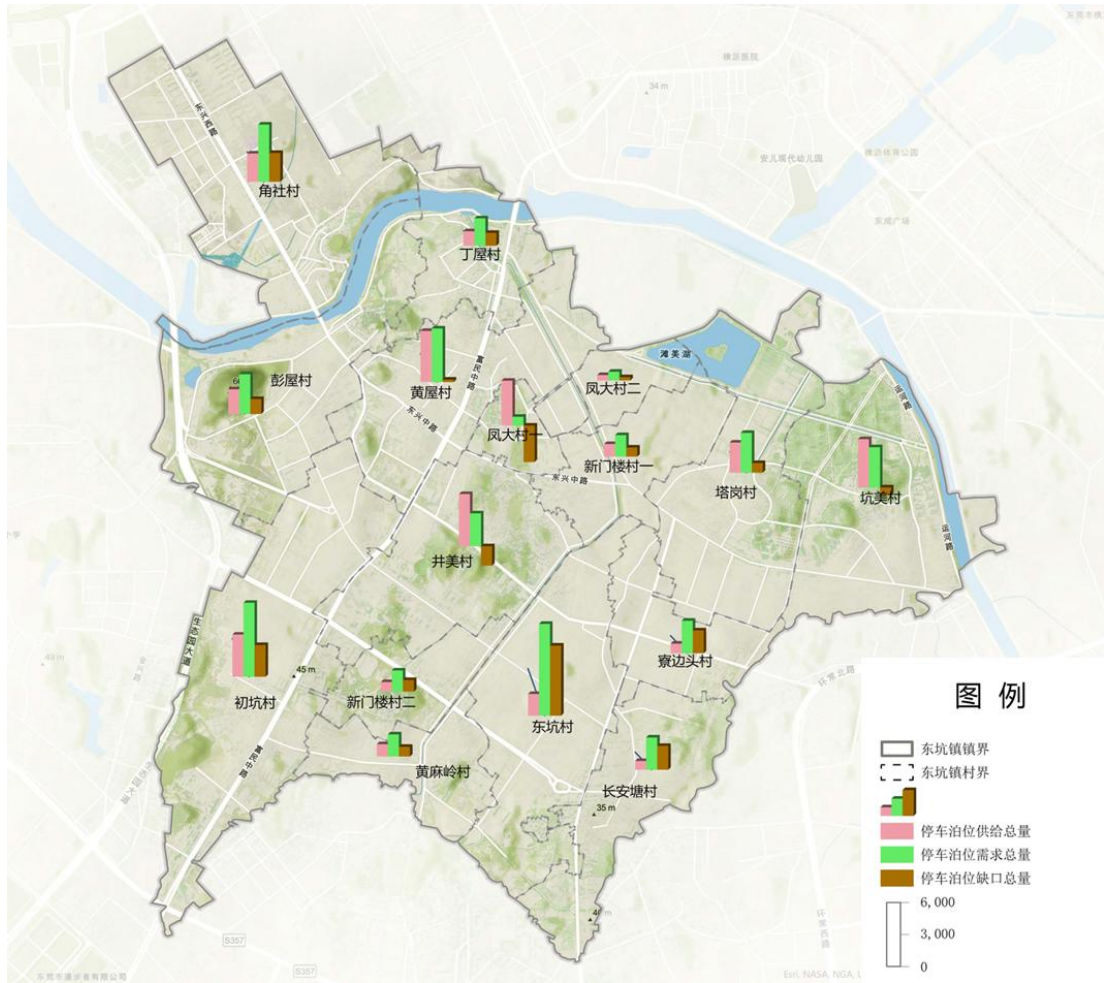


图 2- 11 东坑镇停车泊位缺口分布图

(2) 路内停车泊位占比高，停车设施配建比例不合理

东坑镇除停车泊位缺口大外，还存在各类型停车设施比例不合理的现象。参照同类型城市经验，配建泊位是停车供应的绝对主体，应占停车位总体供应的 85%-90%；公共停车场是配建车位的重要补充，占停车位总体供应的 7%-10%；路内停车泊位主要作为临时泊位，占停车位总体供应的 3%-5%。



图 2-12 建筑物停车设施配建指标

现状东坑镇配建停车泊位共 25071 个，路外公共停车泊位共 4455 个，路内停车泊位共 9438 个，各类型停车设施站停车位总体供应的比例为 64%、12%和 24%。除路外公共停车场符合要求外，配建泊位和路内停车泊位均不符合比例。配建停车泊位数占总停车泊位比例过低，需填补缺口。

（3）现有停车资源利用率低

现状配建停车泊位按停车场建设形式划分，地上平面停车场泊位 8809 个，地上停车楼泊位 484 个，地下停车场泊位 15778 个，地上平面停车场、地上停车楼和地下停车场泊位数与总停车泊位数（不包括路内停车场）占比为 35%、2%、63%。受建设时间和管理方式的影响，现状停车场主要以地下和地上平面停车场两种形式建设，地下停车场均为配建停车位，公共停车场绝大部分都采用地上平面停车场形式建设，占地面积大，纵向空间利用率低，导致泊位增长缓慢。

2.3 停车服务收费现状

东坑镇的停车设施收费主要根据《广东省定价目录（2022 年版）》、《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）等相关政策文件，采取政府指导价和市场调节价两种方式制定收费标准。

（1）配建停车场收费

东坑镇现状有配建停车场 268 个，停车泊位 25071 个。收费的配建停车场仅有 58 个，约占配建停车场总数的 21.64%，收费方式以车牌识别为主。其余免费配建停车场主要为事业单位、工厂等配建停车场，为职工提供免费的临时停车服务。

表 2-6 东坑镇部分配建停车场收费标准

序号	名称	0.5 小时 内 (元)	1 小时 内 (元)	2 小时 内 (元)	3 小时 内 (元)	4 小时 内 (元)	5 小时 内 (元)	6 小时 内 (元)	超时	月租 (元)	定价方式	
1	丰泰天禧苑	免费		5					每 2 小时 1 元	450	市场调节价	
2	金地水岸花园	5			每 2 小时 1 元						350	市场调节价
3	金坑家园	免费		5					每 2 小时 1 元	——	市场调节价	
4	龙泉幸福里 花园	免费		5					每 2 小时 1 元	350	市场调节价	
5	东坑碧桂园 一期二期	免费		5					每 2 小时 1 元	——	市场调节价	
6	丽景豪庭	免费		5				每 1 小时 1 元		——	市场调节价	
7	盈滨绿领花园	免费		5					每 1 小时 1 元	350	市场调节价	
8	东坑锦绣豪园 (四季松湖)	免费			5					每 2 小时 1 元	——	市场调节价
9	新悦广场 (和昌拾里松湖)	免费		5	每 1 小时 1 元						350	市场调节价
10	蔚蓝松湖 (卓越公馆)	免费		5					每 2 小时 1 元	350	市场调节价	
11	盈滨半岛	免费		5					每 2 小时 1 元	350	市场调节价	
12	恒亿中心 8 号 地下室	免费		5					每 2 小时 1 元	350	政府指导价	
13	康怡大厦	免费			5					每 2 小时 1 元	350	政府指导价

(2) 路外公共停车场

东坑镇现状有公共停车场 60 个，停车泊位 4455 个。收费的公共停车场有 23 个，约占公共停车场总数的 38.33%，收费方式以车牌识别为主，收费标准较合理，能够基本满足居民的出行停车需求。

表 2-7 东坑镇路外公共停车场收费标准

序号	名称	免费	超时 (元/小时)	最高限价 (元)	月租 (元)
1	坑美社区停车场	3 小时内	1	17	240
2	东坑百顺市场停车场	1.5 小时内	1	15	150

(3) 路内划线泊位

东坑镇现状有路内停车划线泊位有 9438 个，其中免费的路内划线泊位有 8363 个，约占路内停车划线泊位总数的 88.61%。收费的路内停车划线泊位有 1075 个，收费方式以地磁收费为主。

表 2-8 东坑镇智慧停车路内泊位收费情况

序号	名称	收费标准
1	南国二路	繁忙时段:首 4 小时以内 3 元, 超 0.5 小时后每小时 1 元, 最高限价 17 元; 非繁忙时段:首 4 小时以内 3 元, 超 1 小时后每小时 1 元, 最高限价 5 元
2	南国二路	
3	坑美工业一路	
4	坑美工业二路	

2.4 停车行为特征分析

为了进一步了解东坑镇的停车需求，本次普查选取东坑镇内 6 处停车设施作为不同类型停车设施的典型代表进行停车特征分析，调查的对象包含居住、办公、商业、医院、公园、村社区等不同建筑和用地类型，调查时间包含工作日和非工作日、高峰时段和非高峰时段。通过现场调研以及数据分析，获取不同类型停车设施的停车时长、车位周转率、停车集中指数、停车需求时变特性等关键指标。

表 2-9 停车场基本信息表

序号	物业性质	名称	停车场泊位数 (个)
1	居住	金地水岸花园	556
2	办公	东坑镇政府	310
3	商业	东坑百顺市场	364
4	医院	东坑医院	94
5	公园	亭岗文化公园	40
6	村围合	井美村	485

(1) 停车时长

平均停放时间 \bar{t} 是衡量停车场运营效率的基本指标之一，是指调查期间内某一停车场内全部停放车辆的停车时长平均值，其计算公式如下：

$$\bar{t} = \frac{\sum_{j=1}^n t_j}{N}$$

式中： t_j ——第 j 辆车的停放时间（h）；

N ——调查期间停车场内的实际停车数（辆）。

从整体来看，不同类型停车场的车辆平均停放时间均超过 2 小时，所有的停车场的车辆平均停放时长为 4.68 小时，其中工作日车辆平均停放时长为 4.62 小时，非工作日为 4.72 小时，非工作日车辆平均停放时长高于工作日。

从不同类型的停车场来看，无论是工作日还是非工作日，居住类停车场的平均停放时长最长，分别为 9.32 小时和 10.73 小时，其次为亭岗文化公园，工作日和非工作日的平均停放时长分别为 7.00 小时和 7.48 小时，商业类停车场非工作日的平均停放时长最低，为 2.06 小时。

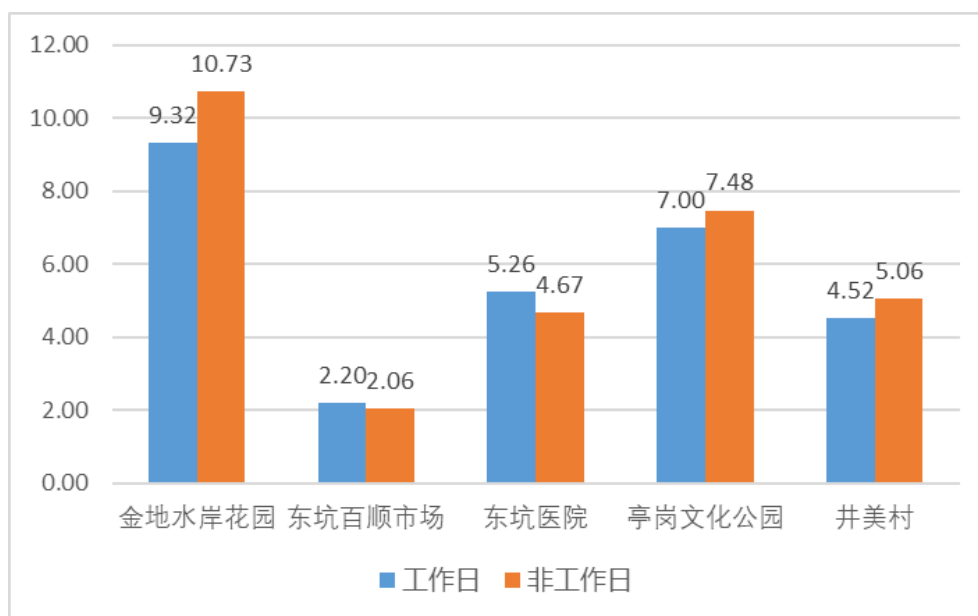


图 2-13 不同类型停车场平均停车时长

从停车时长分布来看，大部分车辆停车时长低于 2 小时，工作日占比 67.35%，非工作日占比 72.53%，9.79% 的车辆停放时长在 60-120 分钟之间，61.90% 的车辆停放时长在 60 分钟之内。

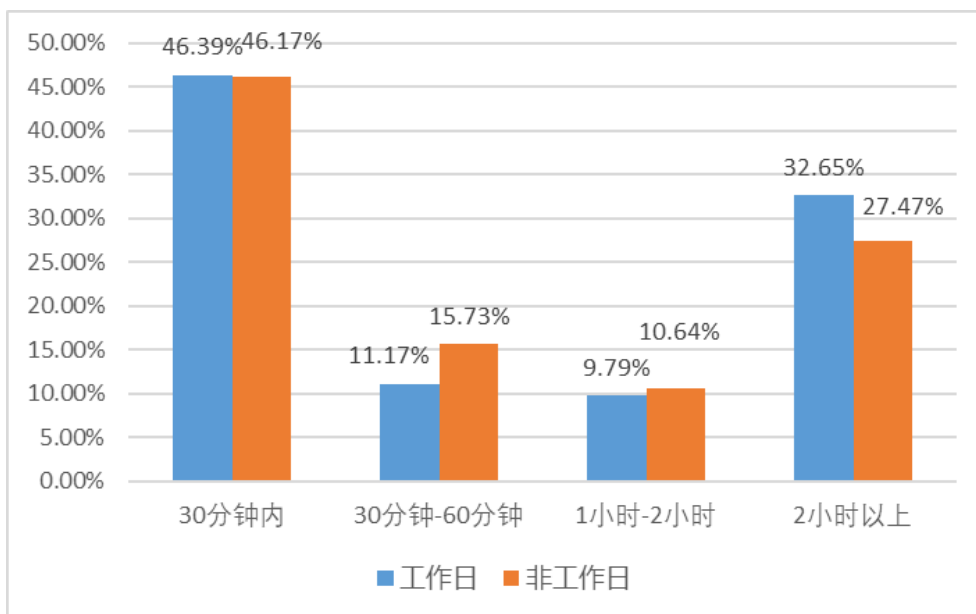


图 2-14 总体停车时长区间分布图

(2) 停车周转率

车位周转率 β 是反映停车场平均每个停车位被使用的次数，其计算公式如下：

$$\beta = \frac{S}{C_i}$$

式中： S ——调查期间停车数量（辆）；

C_i ——停车场提供的停车位数（个）。

① 居住类车位周转率

金地水岸花园停车场工作日车位周转率为 0.42，非工作日车位周转率为 0.50，车位周转率较低，符合居民日常生活习惯，车辆的停放时间较长。

② 商业类车位周转率

东坑百顺市场停车场工作日车位周转率为 1.55，非工作日车位周转率为 2.76，受非工作日购物人数增多的影响，停车场的车位周转率高于工作日车位周转率。

③ 医院类停车场车位周转率

东坑医院停车场工作日车位周转率为 11.57，非工作日车位周转率为 14.02，这是由于来医院就医的人数较多，且大部分车辆的停车时长较短，车辆流动频繁，停车场的车位周转率高。

④公园类车位周转率

亭岗文化公园停车场工作日车位周转率为 1.17，非工作日车位周转率为 1.09。亭岗文化公园主要为周边小区居民提供休闲娱乐服务，停放车辆数相对较少，车位周转率较低。

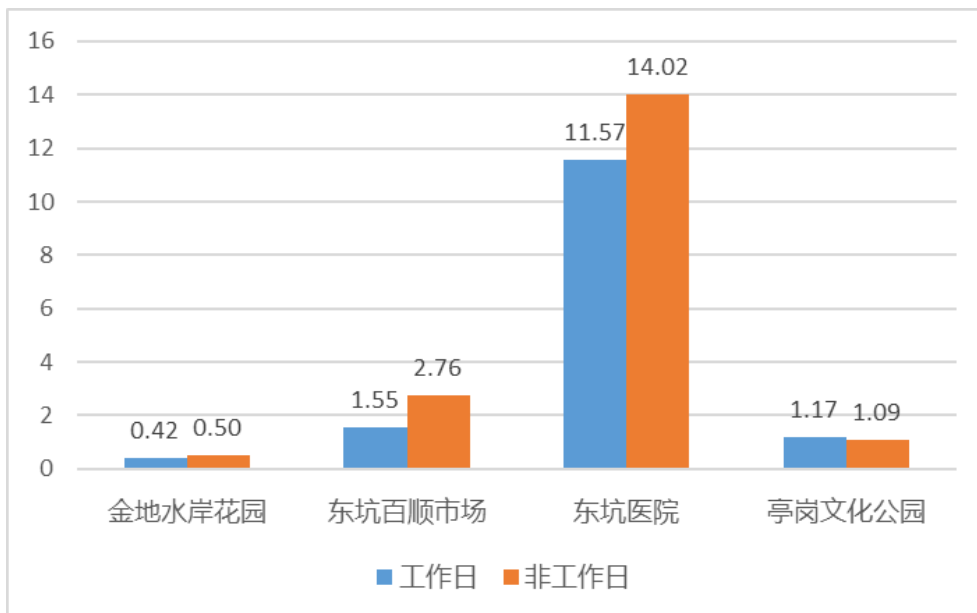


图 2-15 不同类型停车场平均车位周转率图

(3) 停车集中指数

停车集中指数 λ 表示某一时刻停车场内车辆停放的拥挤程度，分为高峰小时停车集中指数和平均停车集中指数，高峰小时停车集中指数可按下列公式计算：

$$\lambda = \frac{N_j}{C_p}$$

式中： N_j ——停车高峰小时停车场内停放车辆的数量（辆）；

C_p ——停车场的停车位数量（个）。

平均停车集中指数可按下列公式计算：

$$\bar{\lambda} = \frac{S}{CX}$$

式中： S ——多次调查所得实际停车总量（辆）；

X ——观测次数。

①居住类停车场停车集中指数

金地水岸花园停车场工作日与非工作日的高峰停车集中指数分别为 0.56 和 0.59，由于金地水岸花园建设年代较晚，相应的配建停车标准执行较好，小区的居民停车需求基本能够得到满足。

②商业类停车场停车集中指数

东坑百顺市场停车场工作日与非工作日的高峰停车集中指数分别为 0.21 和 0.25，高峰停车集中指数较低。停车场的停车泊位充足，在高峰时段能够满足周边小区居民购物临时停车的需求。

③医院类停车场停车集中指数

东坑医院停车场工作日与非工作日的高峰停车集中指数分别为 2.38 和 2.50，高峰停车集中指数高。停车场的停车泊位相对较少，在高峰时段无法满足患者的停车需求。

④公园类停车场停车集中指数

亭岗文化公园停车场工作日与非工作日的高峰停车集中指数分别为 0.44 和 0.58，由于来游玩的游客相对较少，公园的停车泊位充足，高峰停车集中指数相对较低。

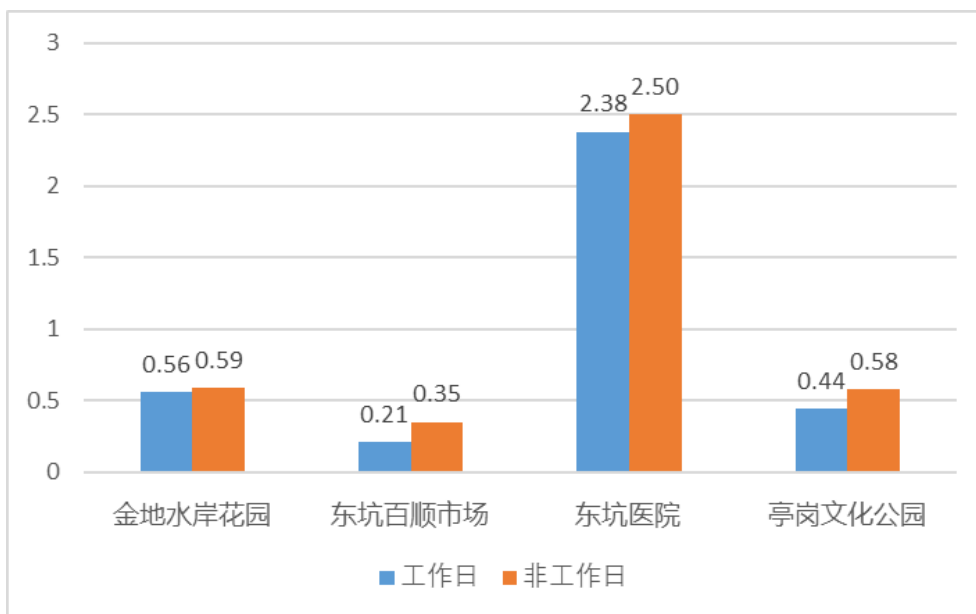


图 2-16 不同类型停车场高峰小时停车集中指数

(4) 停车需求时变特性

①居住类停车需求特征

金地水岸花园停车场为居住类配建停车场，停车泊位 556 个，服务对象主要为住宅小区的居民。通过对停车场 24 小时进出车辆数统计发现，工作日进出车辆数变化曲线均呈现出“单峰”现象，在 7:00-8:00 驶出车辆数达到最高，在 18:00-19:00 驶入车辆数达到最高；非工作日进出车辆数变化曲线受到非工作日休息的影响，在 13:00-14:00 和 20:00-21:00 两个时间段内驶入车辆数出现高峰。

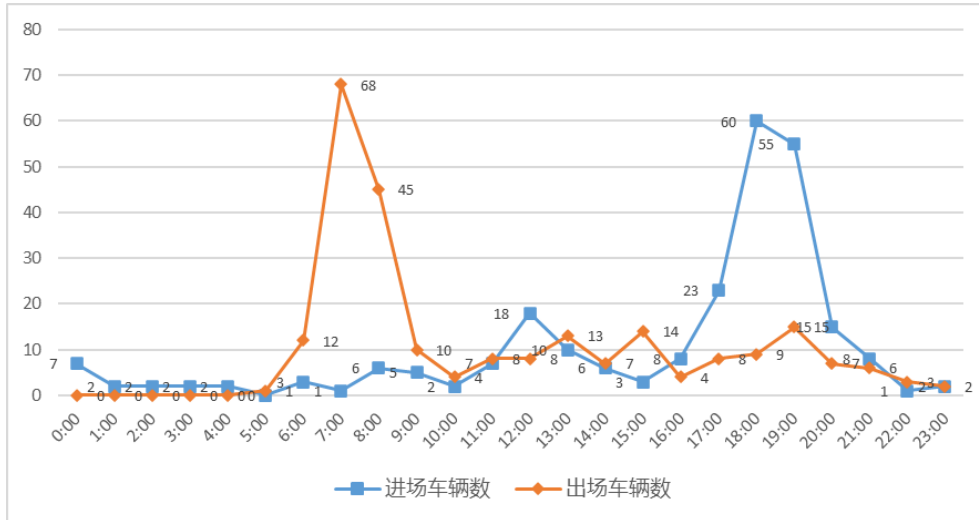


图 2-17 居住类停车场工作日进出车辆数统计图

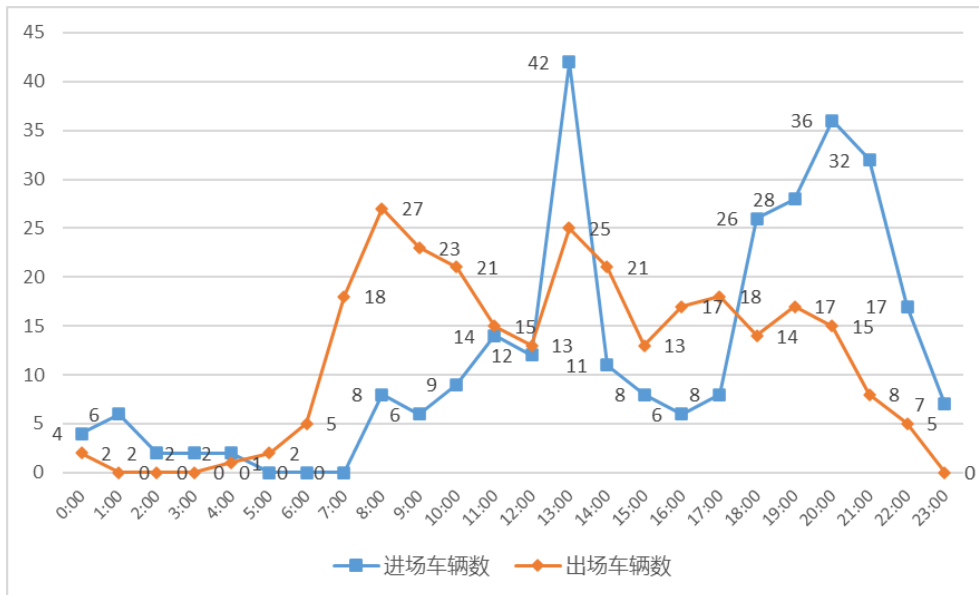


图 2-18 居住类停车场非工作日进出车辆数统计图

金地水岸花园停车场在工作日和非工作的停车需求时变规律基本一致，呈现出“凹型”，表现为白天因外出办公、游玩等停车少，晚上停车多。在 0 点~6 点为车辆停放的高峰期，6 点之后停车数量逐步减少，中午 11 点~14 点由于部分

居民回家做饭和午休，停车数量出现小幅度的回升，16点~17点停车数量达到最低，17点之后逐步增加。

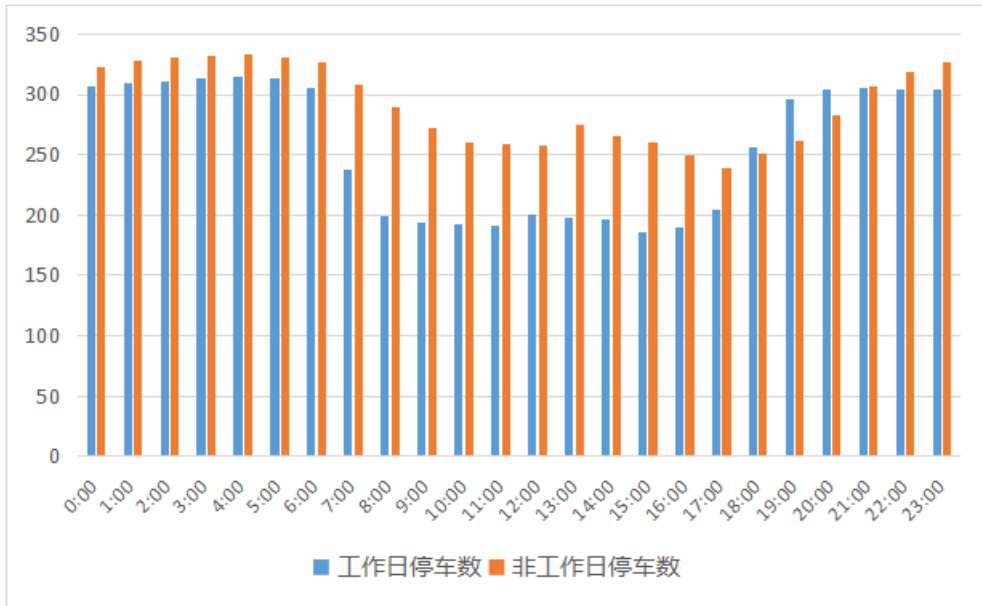


图 2-19 居住类停车场停放车辆数统计图

②办公类停车需求特征

东坑镇政府停车场为办公类配建停车场，停车泊位 310 个，主要服务对象为镇政府工作人员以及办公人员。受午休影响，办公类停车场停车数变化曲线在工作日及非工作日期间均呈现出“双峰”，非工作日停车数明显低于工作日。由于工作日上班时间较非工作早，工作日的早高峰出现在 7-9 点之间，而非工作日则出现在 9-11 点之间，工作日和非工作日的晚高峰均出现在 13 点到 17 点之间。

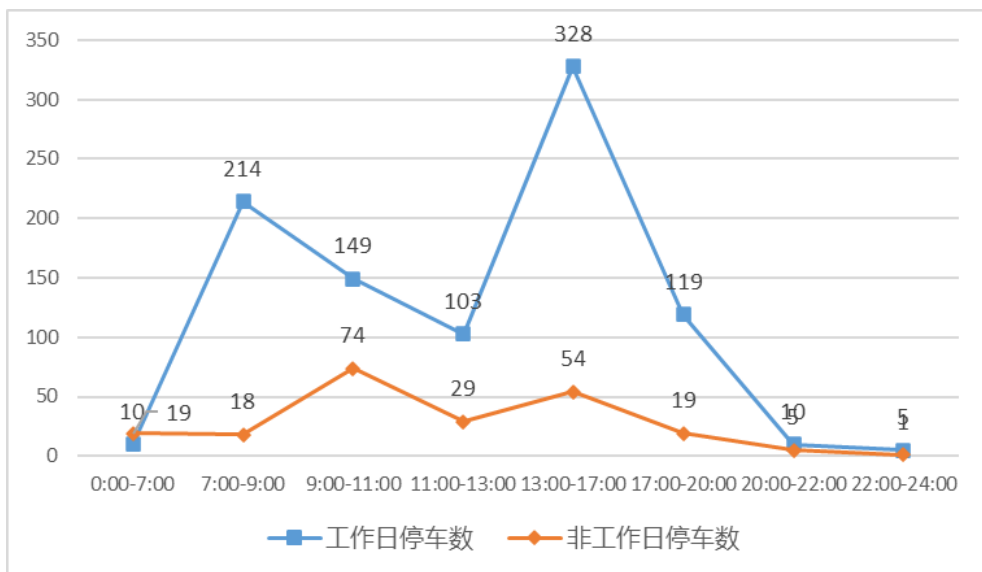


图 2-20 办公类停车场停放车辆数统计图

③商业类停车需求特征

东坑百顺市场停车场为商业类停车场，停车泊位 364 个，主要服务对象为购物消费者。商业类停车场停车数变化曲线在工作日及非工作日期间均呈现出“双峰”，非工作日停车数高于工作日，早高峰的峰值出现在 9-10 点，晚高峰的峰值出现在 16-17 点。

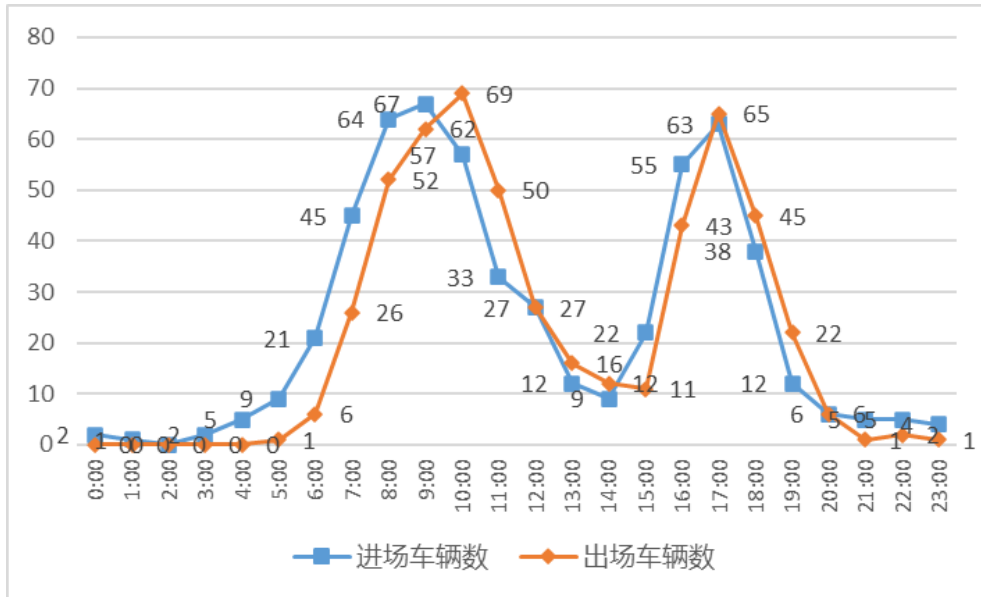


图 2-21 商业类停车场工作日进出车辆数统计图

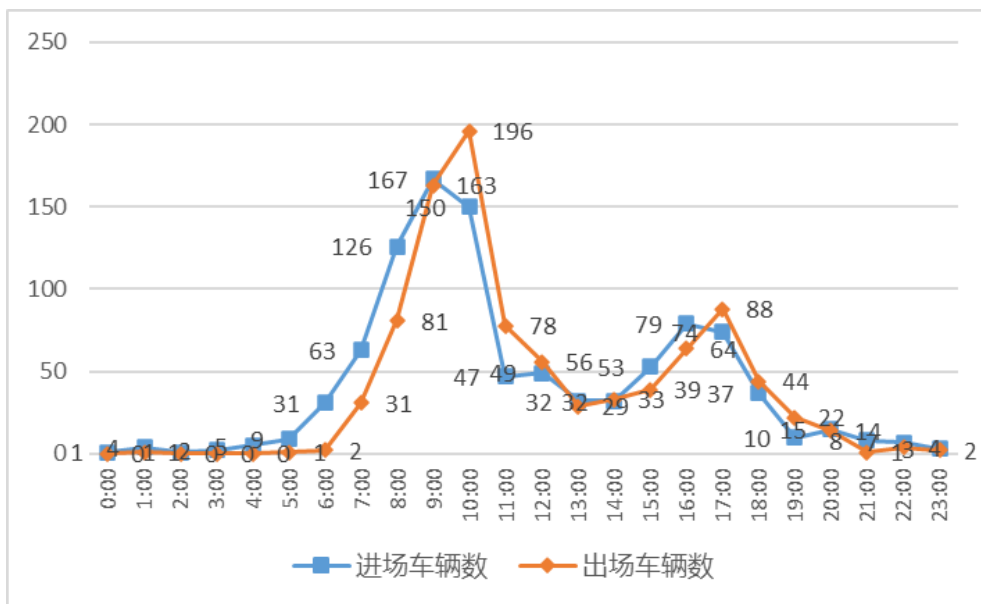


图 2-22 商业类停车场非工作日进出车辆数统计图

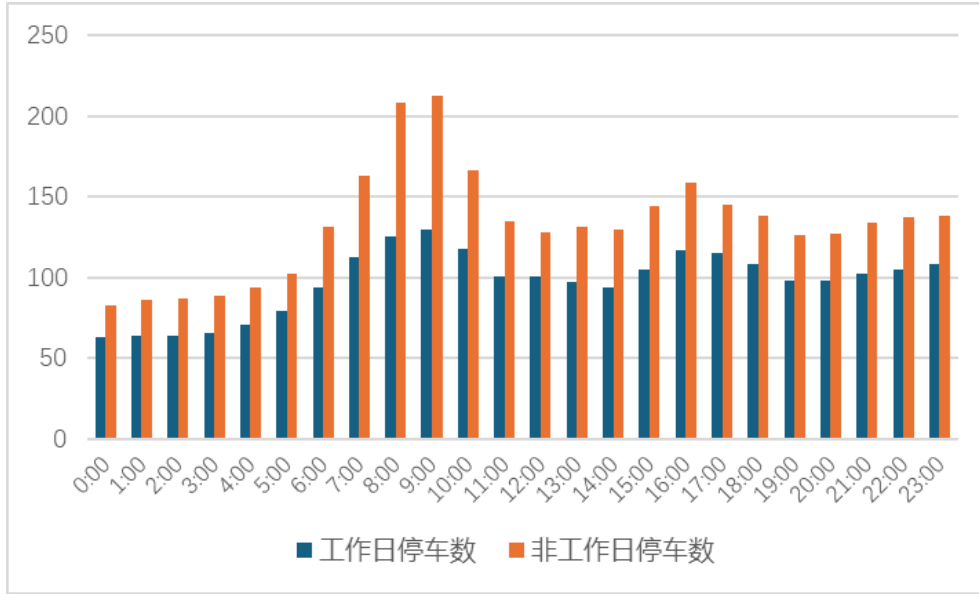


图 2-23 商业类停车场停放车辆数统计图

④医院类停车需求特征

东坑医院停车场为医院类配建停车场，停车泊位 94 个，主要服务对象为医护人员以及患者。受医护人员中午休息的影响，中午的医院类停车场停车数相对减少，停车数变化曲线在工作日及非工作日期间均呈现出“双峰”，非工作日停车数高于工作日，早高峰的峰值出现在 9-10 点，而晚高峰的峰值则出现在 15-16 点。

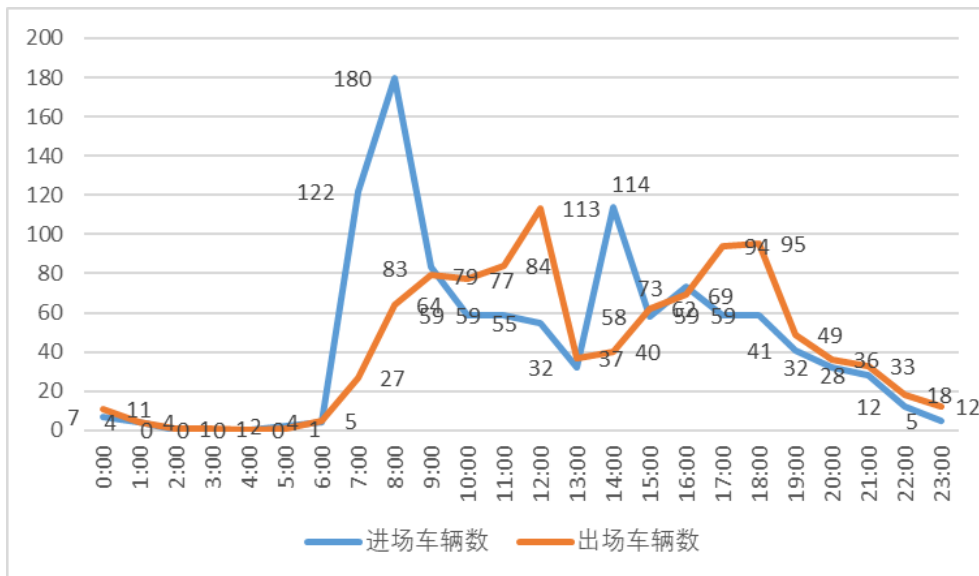


图 2-24 医院类停车场工作日进出车辆数统计图

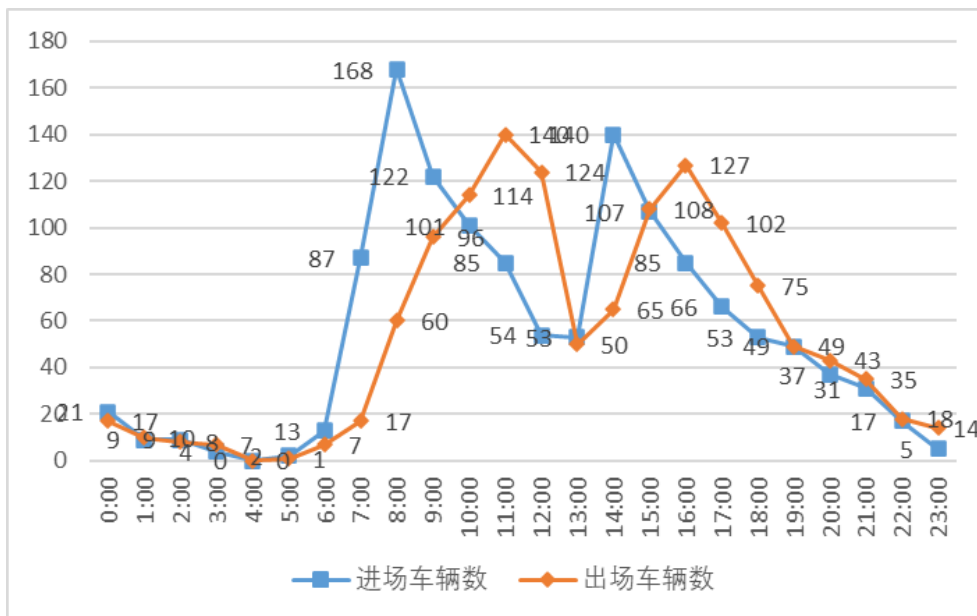


图 2-25 医院类停车场非工作日进出车辆数统计图

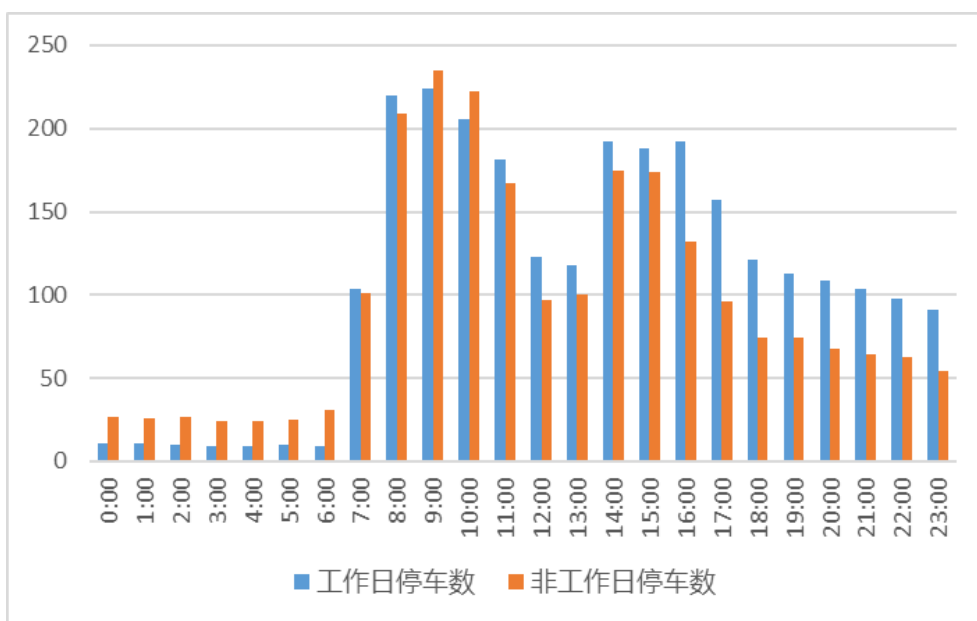


图 2-26 医院类停车场停放车辆数统计图

⑤ 公园类停车需求特征

亭岗文化公园属于公园类停车场，停车泊位 34 个，主要服务对象为周边小区居民。非工作日停放车辆数大于工作日，由于公园的停车场免费对外开放，在工作日和非工作日凌晨仍有一部分车辆停放在公园停车场内。

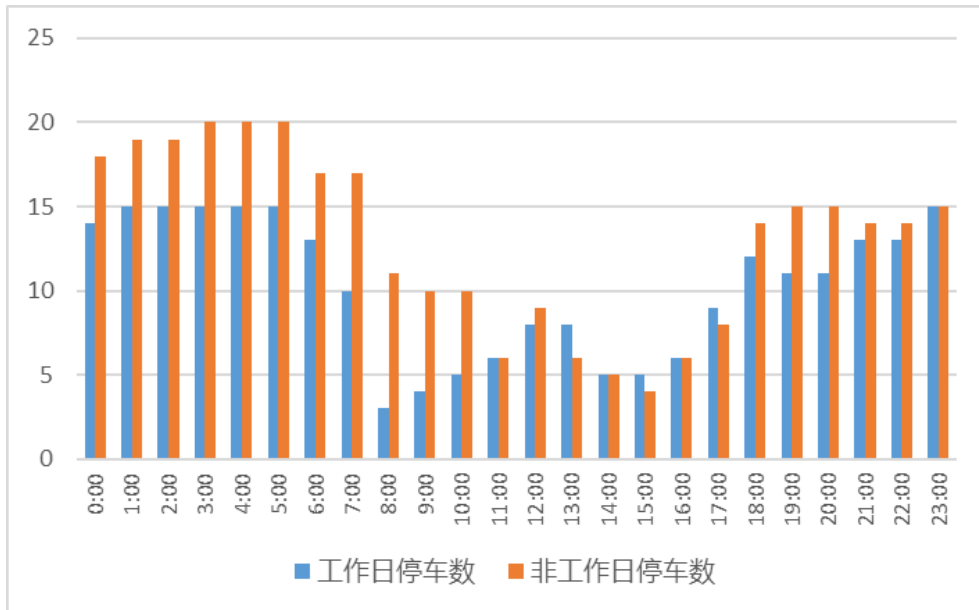


图 2-27 公园类停车场停放车辆数统计图

⑥村社区停车需求特征

井美村实行围合停车管理，为村民提供 485 个停车泊位，其中 241 个路内停车泊位。根据搜集到的井美村路内停车数据，路内工作日的进场车辆数变化曲线由于晚上下班回家的原因，峰值出现在 18 点-19 点，而出场车辆变化曲线则由于早上外出上班的原因，峰值出现在 8 点到 9 点；非工作日的进出场车辆变化曲线由于非工作日休息的原因，变化趋势大体一致，峰值均出现在 18 点-19 点。

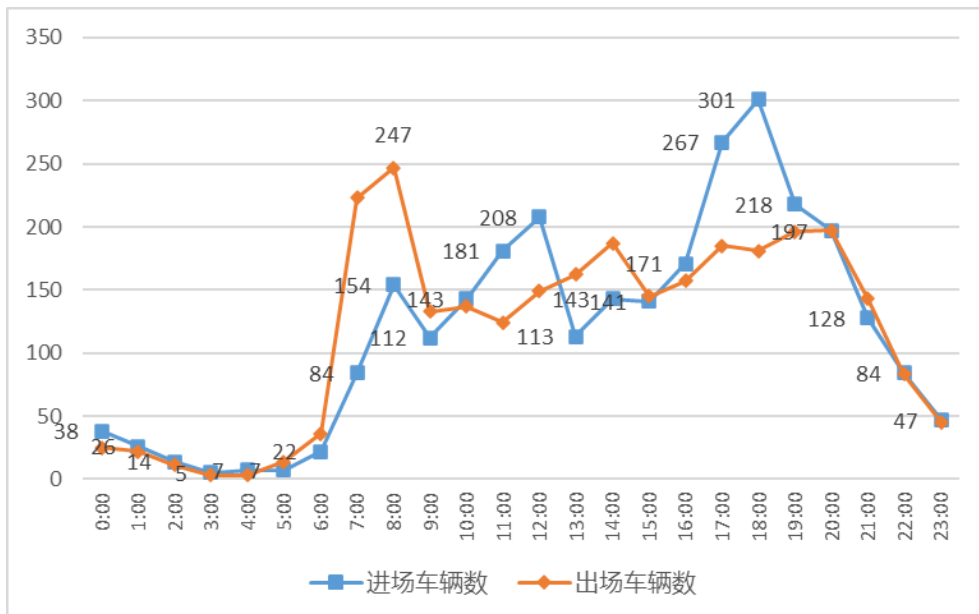


图 2-28 井美村工作日进出车辆数统计图

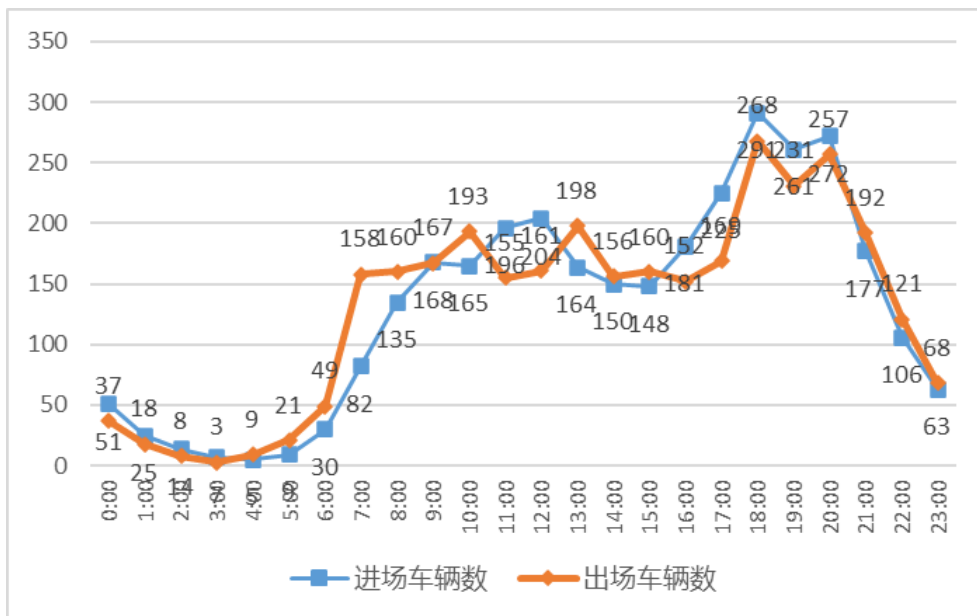


图 2- 29 井美村非工作日进出车辆数统计图

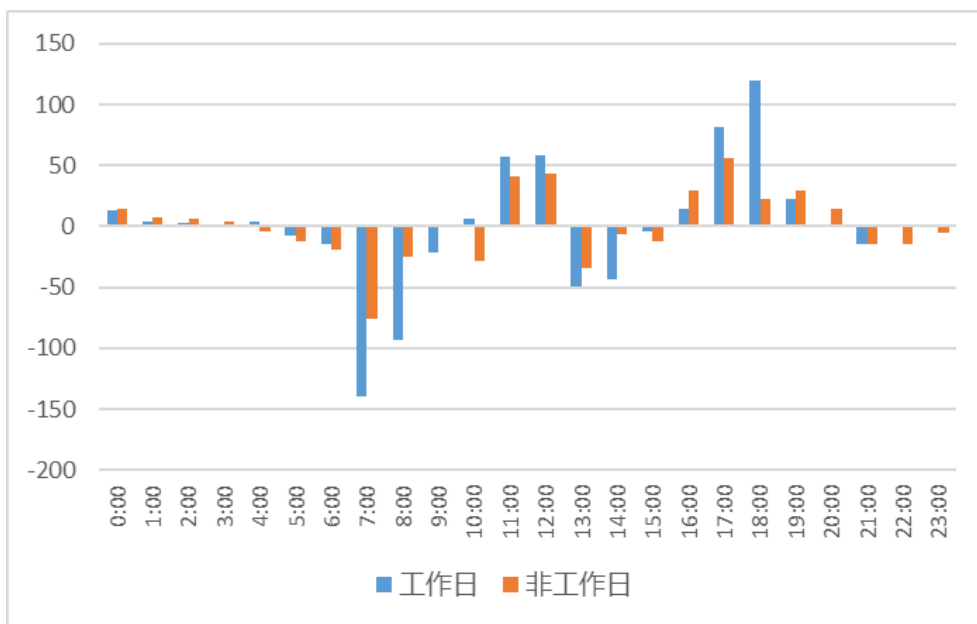


图 2- 30 井美村车辆净流入情况

(5) 住宅小区夜间停车特征

①住宅小区夜间停车特征分析

本次普查为了充分了解东坑镇内住宅小区夜间停车的情况，选取东坑镇内 28 个住宅小区作为调查对象，调查对象包括住宅小区的配建停车场和住宅小区周边的路内停车泊位，调查时间为晚上 9 点后。通过调查获得各个住宅小区的停车场泊位数、停车场停车数、路内划线泊位数、停车数等数据。

表 2-10 夜间住宅小区调查结果

序号	建筑物名称	停车场泊位数 (个)	停车场停车数 (辆)	路内划线泊位数 (个)	路内停车数 (辆)
1	草塘花园	58	57	69	82
2	角社农民公寓	230	163	25	142
3	丰泰天禧苑	155	77	22	43
4	金地水岸花园	556	246	29	139
5	金坑家园	208	206	94	143
6	龙泉幸福里花园	202	106	34	76
7	展达世纪广场	90	43	104	125
8	中德人才公寓	167	153	62	60
9	东坑碧桂园 一期二期	1592	983	360	484
10	和昌众筑中央松湖	1443	879	195	293
11	丽景豪庭	242	86	0	120
12	宏发开元广场	284	4	45	94
13	恒亿中心 8 号 地下室	241	156	69	70
14	惠福大厦	39	23	19	89
15	康怡大厦	76	32	42	41
16	皇家公馆	630	312	120	270
17	政府机关宿舍	188	146	23	160
18	御景华府	128	80	64	54
19	盈滨绿领花园	265	241	39	159
20	尚品名居 6 号 地下室	241	96	56	118
21	东坑锦绣豪园 (四季松湖)	1417	381	62	120
22	新悦广场 (和昌拾里松湖)	884	681	153	169
23	蔚蓝松湖 (卓越公馆)	90	73	118	146
24	盈滨半岛	236	86	139	131
25	平深大厦	56	24	85	87
26	上东原筑花园	403	82	0	73
27	万科金域广场	628	230	16	85
28	皇家翡翠湾	1450	867	65	78

为了进一步分析住宅小区的配建停车场的夜间停车情况，计算各住宅小区停车场的停放饱和度。停放饱和度是指某一时刻实际停放量与停车供应设施容量之比。

从各住宅小区停车场的停放饱和度来看，有 15 个停车场饱和度超过 50%，占比为 53.57%，其中仅有 4 个停车场的停放饱和度超过 90%，占比为 14.28%，分别为金坑家园、草堂家园、中德人才公寓和盈滨绿领花园。

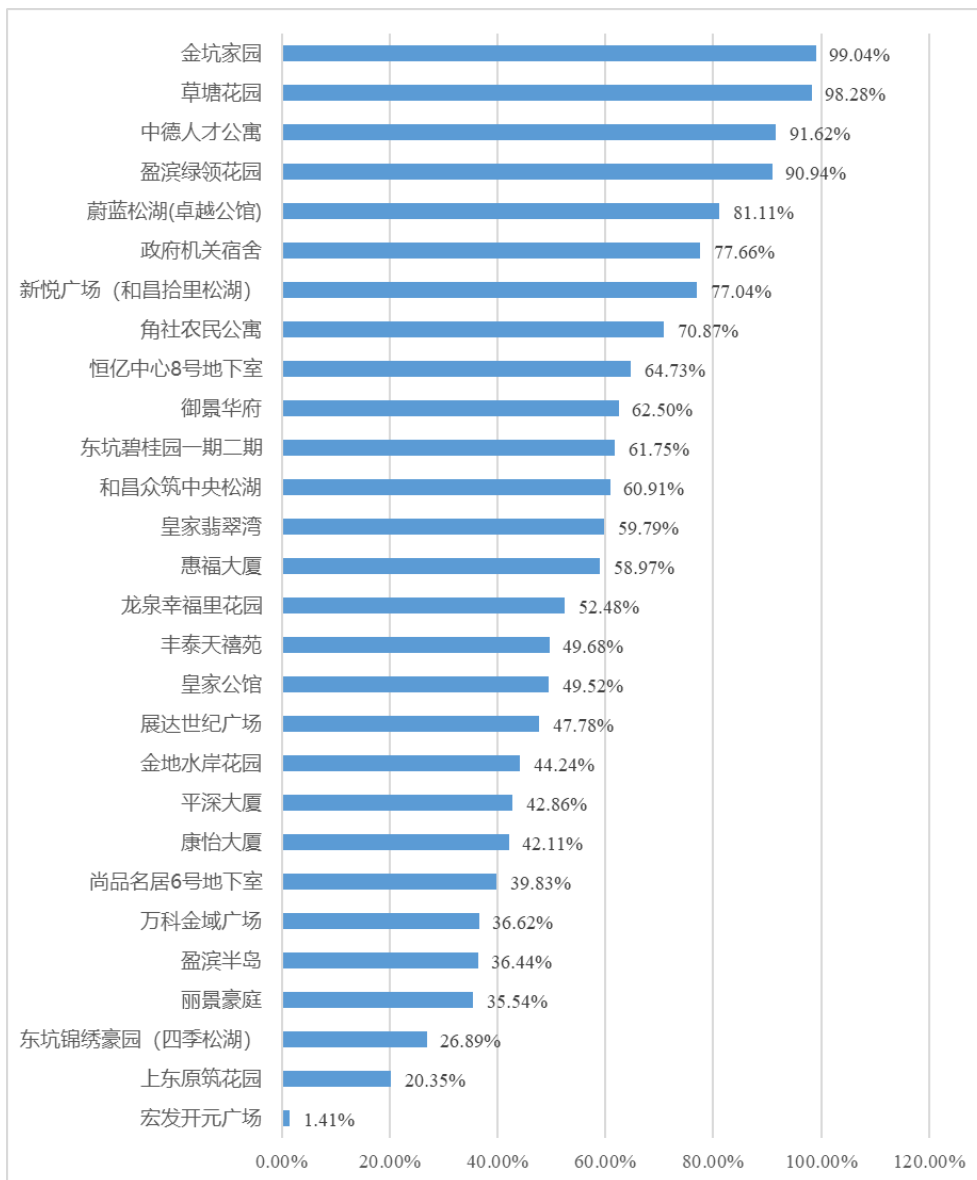


图 2- 31 住宅小区配建停车场停放饱和度

根据住宅小区及周边道路停车调查情况可以将停车需求特征分为三类，第一类为住宅小区配建停车场泊位充足，路内停车划线泊位基本满足路内停车需求；第二类为住宅小区的配建停车场剩余泊位较少，无法满足停车需求导致外溢到路内；第三类为住宅小区的配建停车场剩余泊位充足，但由于价格杠杆缺失、违章停车处罚不到位等原因，导致大量小汽车选择在周边道路违停，将停车需求外溢到路内，这一类住宅小区的配建车位实质上是能够满足溢出到路内的停车需求。

表 2- 11 住宅小区及周边道路停车需求情况

序号	建筑物名称	停车场剩余泊位数 (个)	路内停车需求泊位数 (个)	差值
1	草塘花园	1	13	-12
2	角社农民公寓	67	117	-50
3	丰泰天禧苑	78	21	57
4	金地水岸花园	310	110	200
5	金坑家园	2	49	-47
6	龙泉幸福里花园	96	42	54
7	展达世纪广场	47	21	26
8	中德人才公寓	14	-2	16
9	东坑碧桂园 一期二期	609	124	485
10	和昌众筑中央松湖	564	98	466
11	丽景豪庭	156	120	36
12	宏发开元广场	280	49	231
13	恒亿中心 8 号 地下室	85	1	84
14	惠福大厦	16	70	-54
15	康怡大厦	44	-1	45
16	皇家公馆	318	150	168
17	政府机关宿舍	42	137	-95
18	御景华府	48	-10	58
19	盈滨绿绿领花园	24	120	-96
20	尚品名居 6 号 地下室	145	62	83
21	东坑锦绣豪园 (四季松湖)	1036	58	978
22	新悦广场 (和昌拾里松湖)	203	16	187
23	蔚蓝松湖 (卓越公馆)	17	28	-11
24	盈滨半岛	150	-8	158
25	平深大厦	32	2	30
26	上东原筑花园	321	73	248
27	万科金域广场	398	69	329
28	皇家翡翠湾	583	13	570

注：停车场剩余泊位=停车场泊位数-停车场停车数；路内停车需求泊位=路内停车数-路内划线泊

位；差值=停车场剩余泊位-路内停车需求泊位数

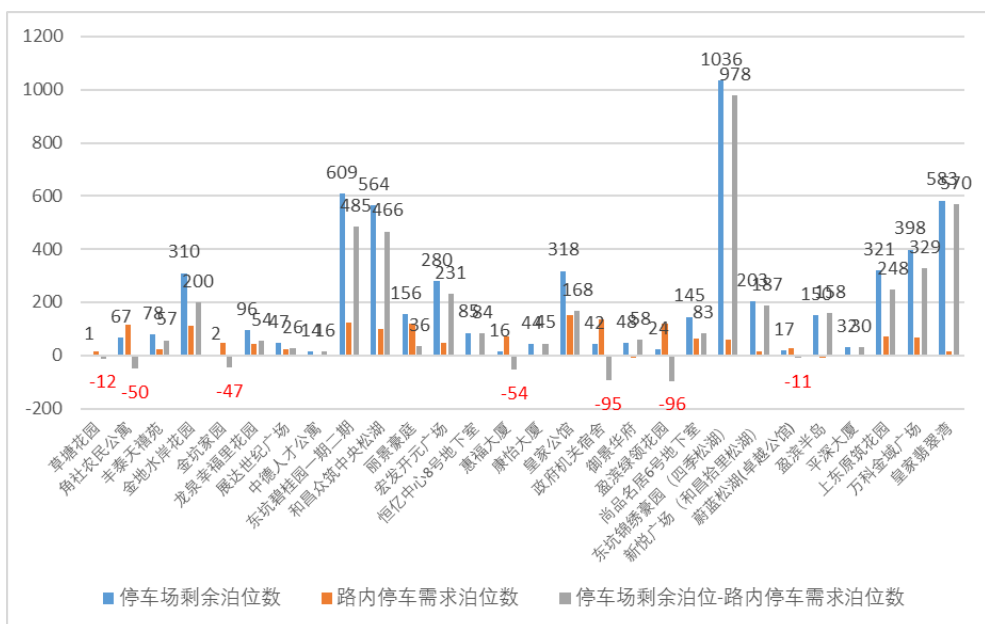


图 2-32 住宅小区及周边道路停车需求情况

表 2-12 住宅小区及周边道路停车需求分类

序号	建筑物名称	类别
1	中德人才公寓	1
2	恒亿中心8号地下室	
3	康怡大厦	
4	御景华府	
5	盈滨半岛	
6	平深大厦	
7	草塘花园	2
8	角社农民公寓	
9	金坑家园	
10	惠福大厦	
11	政府机关宿舍	
12	盈滨绿领花园	
13	蔚蓝松湖(卓越公馆)	3
14	丰泰天禧苑	
15	金地水岸花园	
16	龙泉幸福里花园	
17	展达世纪广场	
18	东坑碧桂园一期二期	
19	和昌众筑中央松湖	
20	丽景豪庭	
21	宏发开元广场	
22	皇家公馆	

序号	建筑物名称	类别
23	尚品名居 6 号地下室	
24	东坑锦绣豪园（四季松湖）	
25	新悦广场（和昌拾里松湖）	
26	上东原筑花园	
27	万科金域广场	
28	皇家翡翠湾	

2.5 停车规划设施评估

（1）规划社会停车场用地概述

根据东坑镇已批复的法定规划文件，涉及社会停车场用地的规划主要有《东莞市东坑镇总体规划修改（2016-2020 年）》和东坑镇控制性详细规划。

①《东莞市东坑镇总体规划修改（2016-2020 年）》

在《东莞市东坑镇总体规划修改（2016-2020 年）》中，东坑镇规划建设 5 处社会停车场，角社村、初坑村和塔岗村各 1 处，东坑村 2 处，社会停车场总用地面积为 5.02 公顷。

表 2-13 总规社会停车场信息表

编号	面积（平方米）	社区（村）	停车场规划停车泊位（个）
1	13344.59	角社村	381
2	10670.85	塔岗村	305
3	5160.96	东坑村	147
4	12916.35	东坑村	369
5	8143.18	初坑村	233



图 2-33 东坑镇总体规划的社会停车场用地分布图

②东坑镇已批的控制性详细规划

在已批的控制性详细规划中，东坑镇规划建设 16 处社会停车场，辖区内 16 个行政村除丁屋村、寮边头村、坑美村和黄麻岭村，其余各村均规划有社会停车场，社会停车场总用地面积为 8.94 公顷。

表 2-14 控规社会停车场信息表

编号	面积（平方米）	所属社区（村）	停车场规划泊位数（个）
1	5363.00	角社村	215
2	3930.82	彭屋村	157
3	2878.00	凤大村	115
4	4201.00	凤大村	120
5	10671.00	塔岗村	427
6	6248.55	井美村	120
7	6111.19	井美村	873
8	2374.00	黄屋村	94

(a) 总规的社会停车场实施进度

东坑镇总规布设 5 处社会停车场，现状已实施 1 处，实施率为 20.0%。已实施的社会停车场位于东坑村，用地面积为 0.51 公顷。



(b) 已批控规的社会停车场实施进度

东坑镇已批控规布设 16 处社会停车场，现状已实施 2 处（未包含总规实施停车场），分别位于井美村和初坑村，实施率为 12.5%，总用地面积为 1.05 公顷。

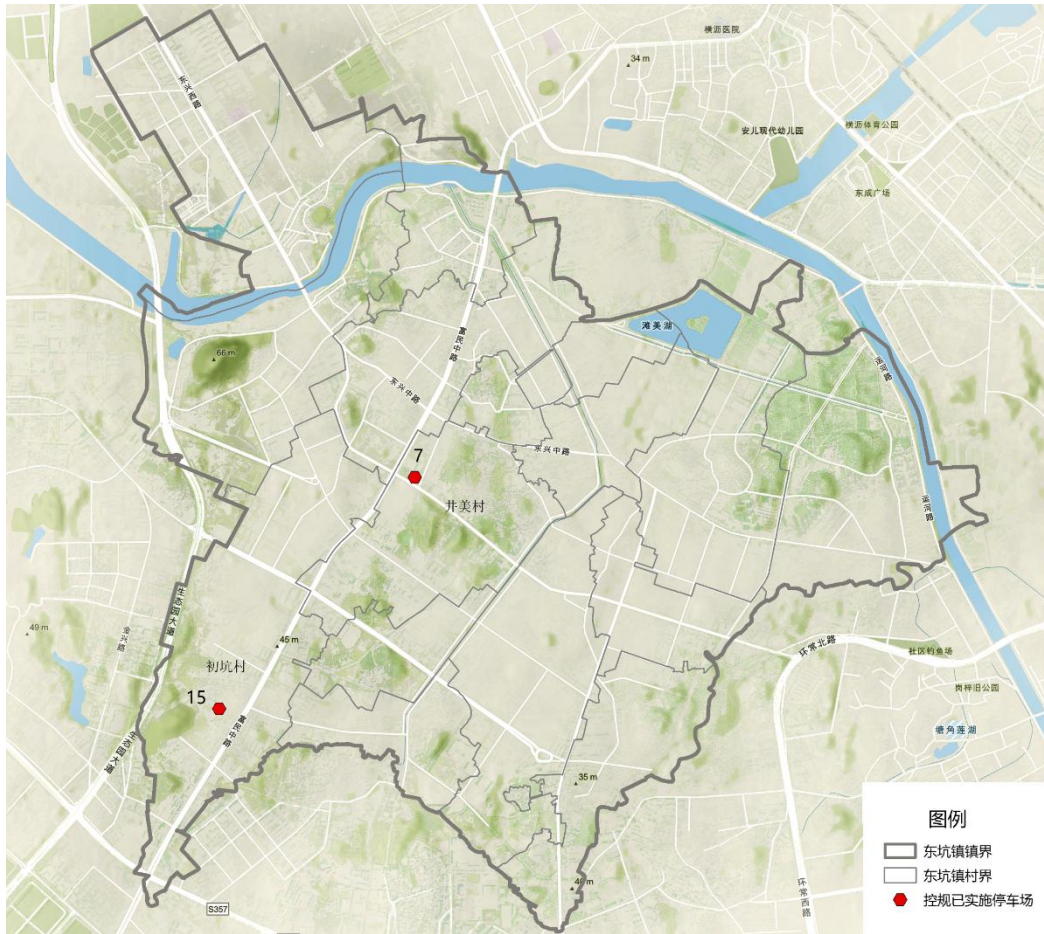


图 2-36 东坑镇控规中已实施的社会停车场分布图

②实施进度

(a) 规划的社会停车场的实施率较低

东坑镇总规规划 5 处社会停车场，总用地面积 5.02 公顷，已实施 1 处，实施率为 20.0%；已批控规规划 16 处社会停车场，总用地面积 8.94 公顷，已实施 2 处，实施率为 12.5%；总规和控规规划的社会停车场实施率均低于 50%。

(b) 已建设的社会停车场利用率低

经现场调研，东坑镇现状已实施的社会停车场虽然一定程度上为周边的居民提供了更多的停车泊位，但是停车场的吸引力低，居民更多选择违规路内停车，并没有解决周边道路违规停车被占的问题。

③存在进度

(a) 部分规划社会停车场用地未有土规建设用地指标

总规规划的社会停车场 5 处，其中无土规建设用地指标 1 处，用地面积为 1.33 公顷，占总规社会停车场用地面积的 26.56%；已批控规的社会停车 16 处，

其中无土规划建设用地指标 1 处，用地面积 0.06 公顷，占控规社会停车场用地面积的 0.70%。

(b) 规划社会停车场用地现状主要为居住和工业用地，落地实施难度大

虽然大部分规划社会停车场用地属于城镇建设用地，但是现状主要为居住用地和工业用地，涉及大量拆迁，停车场建设难度较大，难以落地实施。

(c) 社会停车场建设和运营维护所需资金大

社会停车场的前期建设以及后期的运营维护都需要大量的资金投入，同时资金回本慢，相关机构由于缺乏大量资金往往会导致停车场项目无法落地或者推迟实施。

2.6 现状综合评估

(1) 停车泊位存在一定缺口

东坑镇户籍车辆与非户籍车辆共有约 5.1 万辆，根据相关规范，城市总体停车泊位供给应该在小客车拥有量的 1.1~1.5 倍，取低值，由此计算出东坑镇需要机动车车停车泊位 5.66 万个左右，而事实上现状泊位数为 3.89 万个，停车位缺口达到 1.77 万。实际调查中发现，解决现状缺口的相当一部分的途径是利用未划线边角地和侵占慢行空间停放。

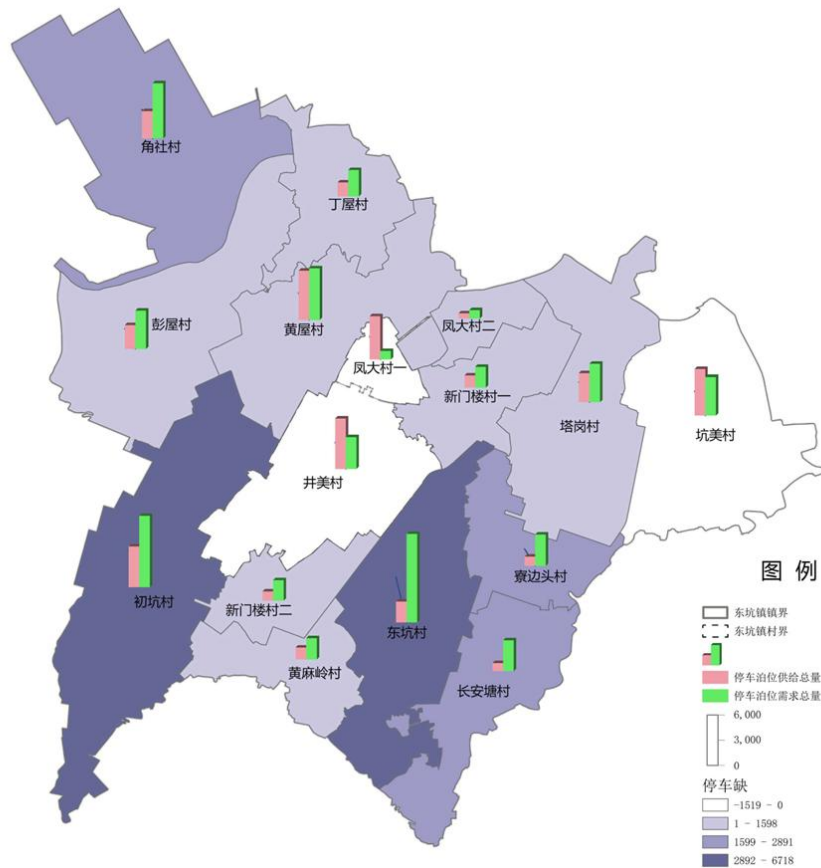


图 2-37 东坑镇停车泊位供需分布图

(2) 停车泊位结构失调

目前东坑镇停车泊位以配建停车场泊位为主，占总泊位数的 64.35%，其次是路内停车泊位，仅占总数的 24.22%，路外公共泊位占 11.43%。城市合理的停车位结构是配建停车比例占 80~85%，路内停车比例占 3~5%，路外公共停车场比例占 10~15%，过多的路内停车滋生大量的乱停乱放现象，加剧道路交通拥堵，停车管理难度加大，影响了道路功能的发挥。

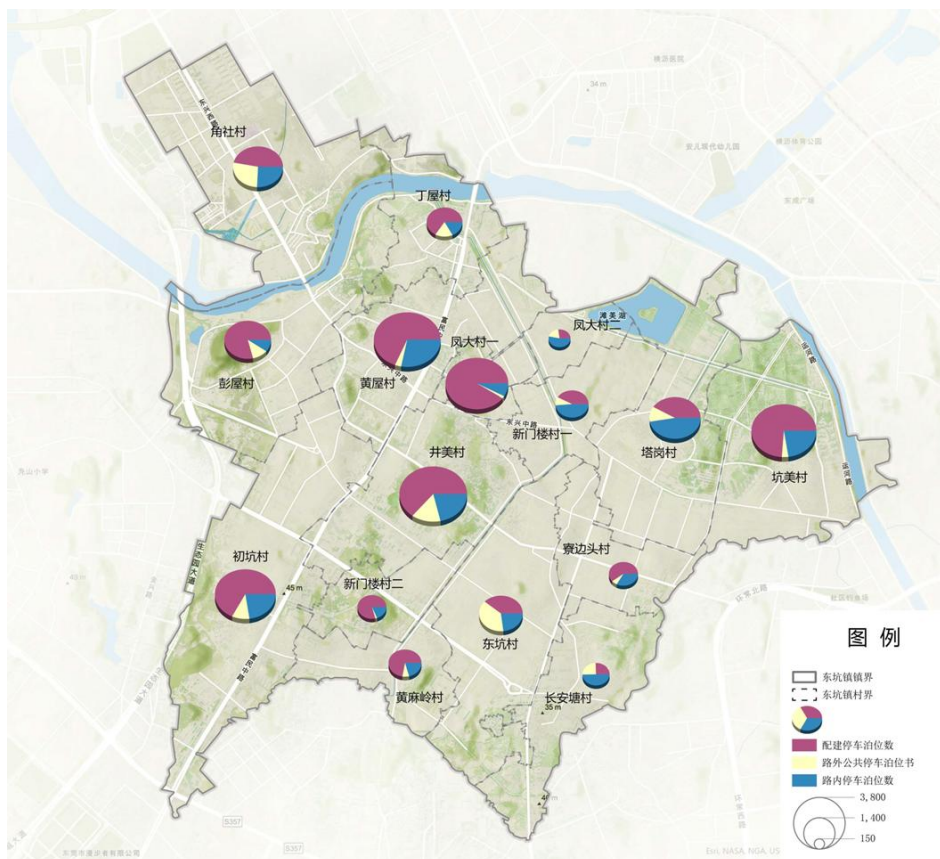


图 2- 38 东坑镇各类停车设施规模分布图

(3) 停车发展导向不尽合理

①公共停车场发展停滞不前，缺乏政策引导和支持

东坑镇尚缺乏对公共停车场建设支持的停车场规划建设管理法规。由于停车矛盾一般集中在中心繁华地段，停车场建设拆迁难度和建设成本十分高，而停车场建设的主体不很明确，完全靠政府资金投入明显不足。同时由于停车场本身赢利能力弱，没有诸如税费减免，政策补贴，土地出让金减免等优惠政策出台的情况下，投资回报率周期长，导致社会资金缺乏投资动力。

另外，对停车场的开发模式缺乏灵活性，土地综合利用和高效利用的观念有所缺失，如立体停车库（平面改立体）、地下空间建地下停车场、利用自有用地和闲置空地改(扩)建公共停车场、鼓励建设超配建标准的车位作为公共停车设施等相关政策机制未有效实施。

②停车收费导向不尽合理

停车收费政策主要通过价格杠杆，制定不同的停车费率，调节停车位的使用和交通方式结构。现行的收费政策虽然有针对性的规范了停车收费的形式及标

准，但仍存在如下问题：

（a）未对停车区域进行科学合理划分，停车收费一刀切，未体现停车收费区域的差别化，容易造成停车收费的不规范。

（b）由于部分路内停车不收费或缺乏监管，致使多数停车者宁愿就近选择路内停车，停车产业难以培育，削弱了建设配建停车设施的内在动力，挫伤了投资停车场建设的积极性，大量路外公共停车泊位无法发挥作用。另外，路内路外停车人工收费大量采用取整方式，也就是路内停车 10 元，路外公共停车 10 元，并未体现差异化的收费策略。

（4）停车管理不尽科学

①管理机制上多头管理

在管理机制上，参与停车设施管理执行的部门较多，一些行政职能相互交叉，存在多头管理的现象，缺乏协调统管，易造成“缺位”、“越位”等管理问题。如市交警支队管理路面停车，市城管局管理不按规定在人行道上停放（含临时停放）的机动车，村委会管理本村社区管辖范围内的围合停车场等。

②管理执法力度有待加强

对于违反管理法规，私自占用、改变停车场性质的单位处罚力度不够。对于车辆随意停放行为突出少数重点地区加强监管，部分道路以及夜间停车易成为管理忽略点和管理盲区。

③管理手段相对落后

东坑镇大量的路内停车场依靠人工收费管理，缺乏以信息化和智能化为支持的停车诱导系统。管理手段的落后还造成部分停车者逃费欠费，或者应该收取的停车费落入少数不法者手中，甚至发生收费过程中争执斗殴等治安问题。

第三章 停车发展战略

3.1 停车发展目标与战略

3.1.1 停车发展目标

东坑镇停车发展总体目标与战略应当遵循东莞市停车体系发展总体目标与战略，同时兼顾东坑镇自身城市发展和交通发展特点。根据上文对东坑镇城市和交通发展态势的分析，同时参考省内城市的经验，提出东坑镇停车发展总体目标：

在坚持推进东坑镇公共交通发展的基础上，通过停车分区划定，对不同分区停车管理机制、力度和手段进行精准调控，对停车泊位差异化精准供给，改善静态交通格局，构建停车一体化管理，实现城市动静态交通的平衡，构建高效、绿色、智慧、安全的停车体系。

（1）近期停车发展目标

以“挖潜增效、释放存量、需求调节”为目标指向，改善近期停车格局：

①缓解老旧片区“停车难”问题，加强土地集约利用，停车设施竖向发展

②改善停车场收费标准，制定差别化停车收费；

③增设智慧交通设施设备，智能诱导提高泊位利用效率，整合停车资源提升停车位利用效率。

（2）远期停车发展目标

以“公交发展、绿色出行、分区管理”为目标导向，形成远期停车方案：

①形成东坑镇以配建停车为主体（配建停车位比例占有所有停车位 80~85%）、路外公共停车为辅助（路外公共停车位比例占有所有停车位 10~15%）、路内停车为必要补充（路内停车位比例占有所有停车位 3~5%），供需协调的静态交通格局；

②贯彻停车分区划定，实行分区管理控制，保证各类小客车停车设施的供给总量达到小客车拥有量的 1~1.3 倍左右；

③保证停车位供应总量的同时，大力发展公共交通，通过政策和管理措施控制机动车保有量增长，改善停车环境。

3.1.2 停车发展战略

①加强停车规划引导

做好镇停车普查,摸清停车资源底数,建立城市停车设施供给能力评价制度。参考国土空间规划和镇综合交通体系规划,区分镇内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,统筹地上地下空间利用,科学编制城市停车规划。

②加快停车设施提质增效

提升装备技术水平,优化停车信息管理,推广智能化停车服务。加快应用大数据、物联网、等新技术新模式,开发移动终端智能化停车服务应用,实现信息查询、车位预约、电子支付等服务功能集成,推动停车资源共享和供需快速匹配。鼓励停车服务企业依托信用信息提供收费优惠、车位预约、通行后付费等便民服务。

③强化资金用地等政策保障

鼓励社会资本参与,规范运用政府和社会资本合作(PPP)等模式推动共同投资运营停车设施。创新金融支持方式,开展城市停车设施建设试点,对有规划、有目标、有进度、有政策、有治理措施的城市,加大金融支持力度。完善停车设施用地政策,加强独立新建停车设施用地保障,充分利用城市边角空闲土地、中心城区功能搬迁腾出土地、城市公共设施新改建预留土地以及机关、企事业单位自有土地增建停车设施,鼓励其他土地使用权人利用自有土地增建停车设施。

④完善停车管理保障

健全停车管理制度。在镇管理权限范围内,结合交通管理实际,抓紧清理不符合停车设施建设管理要求的规章,为治理停车问题提供保障。明确不同类型停车设施的产权归属,做好不动产登记。

3.2 停车设施供给管理策略

3.2.1 供给策略

①保障基本停车需求

新建居住社区严格按照停车规划和居住社区建设标准建设停车位。鼓励有条件的地区加快实施更新行动,结合老旧小区、老旧厂区、老旧街区、老旧楼宇等改造,积极扩建新建停车设施,财政可合理安排资金予以统筹支持。支持通过内部挖潜增效、片区综合治理和停车资源共享等方式,提出居民停车综合解决方案。完善业主委员会协调机制,兼顾业主和相关方利益,创新停车设施共建共管共享

模式。加大公交站场配建力度，保障公交车辆停放。

②合理满足出行停车需求

在学校、医院、办公楼、商业区、旅游景区等重点区域，结合公共交通发展情况和周边区域交通条件，区分不同时长停车需要，综合采取资源共享、价格调节、临时停车等措施，合理确定停车设施规模。适当控制公共交通发达区域停车设施建设规模。

③鼓励停车资源共享

充分挖掘既有资源潜力，提高停车设施利用效率。支持机关、企事业单位在加强安全管理的前提下，率先向社会开放停车设施。鼓励商业设施、写字楼、旅游景区、体育场馆等停车设施在空闲时段向社会开放。鼓励居住社区在保障安全和满足基本停车需求的前提下，错时向社会开放停车设施。鼓励城镇老旧小区居民夜间充分利用周边道路或周边单位的闲置车位停放车辆。发挥市场机制作用，探索通过网络化智能化手段实现车位共享、提高使用效率。

3.2.2 管理策略

①完善停车管理保障

健全停车管理制度。在镇管理权限范围内，结合交通管理实际，抓紧清理不符合停车设施建设管理要求的规章，为治理停车问题提供保障。明确不同类型停车设施的产权归属，做好不动产登记。

②依法规范停车秩序

建立健全执法联动机制，充分利用科技手段，依法查处违法停车行为，维护良好停车秩序。严格按照规定标准设置消防通道并实行标识化管理，依法查处堵塞消防通道等停车行为，确保生命通道畅通。新改建公共停车设施建成营业后，当基本停车需求得到有效满足时，可视情减少或逐步取消周边路内停车位。

第四章 停车需求预测

4.1 停车发展趋势

4.1.1 政策导向

(1) 《东莞市机动车停车设施管理办法》（东府令第159号）

2022年2月26日,东莞市人民政府发布《东莞市机动车停车设施管理办法》,本办法旨在加强机动车停车设施的规划、建设、使用和管理,规范机动车停车秩序,促进城市交通可持续发展。本办法根据《中华人民共和国道路交通安全法》、《中华人民共和国城乡规划法》、《中华人民共和国土地管理法》、《中华人民共和国道路交通安全法实施条例》等有关法律法规的规定,结合东莞市实际制定。

本办法规定了市人民政府、市交通运输主管部门、市发展改革管理部门等超14个政府机构和各镇人民政府应负责的停车设施管理部分,从停车设施的规划与建设,停车设施的管理、使用与服务,道路停车泊位三方面论述停车设施管理办法。其中第二章第十一条提出各镇人民政府(街道办事处)应当根据市级停车设施专项规划制定辖区内停车设施专项规划,经批准后纳入相应的详细规划。对镇街停车专项规划编制提出要求。

(2) 东莞市人民政府关于印发《关于加强停车设施规划建设管理的实施意见》的通知

东莞市人民政府于2019年12月10日发布了《关于加强停车设施规划建设管理的实施意见》通知,通知中提出要贯彻科学规划,精明管控、盘活存量,精准供给、优化审批,精细管理三条停车管理基本原则,结合全市国土空间规划编制、综合交通体系研究工作,编制市镇两级停车设施规划体系,形成以配建停车为主体、路外公共停车为辅助、路内停车为补充的停车资源供给结构。通过智慧诱导、共享停车、差别化停车收费等方式,加快盘活存量停车资源,着力提高使用率和周转率。

通知中突出了规划引导的重要性,提出要建立健全停车规划体系。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。由市综合交通运输联席会议办公室负责制定全市停车设施年度实施计划,对政府投资建设的停车设施项目纳入财政预算管

理。各镇街（园区）负责制定辖区的年度实施计划，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。

4.1.2 规划解读

（1）东莞市综合交通运输体系发展“十四五”规划

“十四五”规划中提出五大重点工程，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）控制性详细规划等目标及规划意见。

表 15 东莞市“十四五”静态交通重点建设项目

（1）静态交通建设项目

建设工程：新增停车设施、立体停车库试点项目、停车立法等

图 3-1 东莞市“十四五”静态交通重点建设项目

（2）东莞市国土空间总体规划（2020~2035 年）

东莞市国土空间总体规划（2020~2035 年）中提出需建设智慧停车网，加强停车管控，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，加快推进公共充电设施配套建设；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，原则上采用 0.8 平方米的人均公共停车场用地面积标准；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。

表 B-9-9: 各片区公共停车场规划规模一览表

单位: 万平方米

区域	公共停车场用地规模(万平方米)
水乡功能区	56.64
城区片区	169.04
滨海湾片区	204.72
松山湖功能区	213.84
东部产业园片区	95.92
东南临深片区	123.84
合计	864

图 3-2 各片区公共停车场规划规模一览表

4.1.3 经验借鉴

(1) 先进城市经验学习

①深圳市停车发展

深圳市停车发展共分为停车发生、停车发展、禁而不断、疏堵结合四个阶段:

停车发生: 2001 年以前, 千人拥车率仅为 20 辆左右, 停车供需基本保持平衡;

停车发展: 2001~2003 年千人拥车率达到 20~40 辆, 停车供需矛盾出现, 违章停车日渐增多;

禁而不断: 2004~2010 年, 千人拥车率达到 40 辆以上, 小汽车保有量急速增长, 停车供需缺口不断扩大;

疏堵结合: 2011 年~至今, 截至 2020 年年底, 深圳千人拥车率达到 255 辆, 停车供需缺口逐年增加, 交通拥堵不断加重。

为缓解停车问题, 深圳市坚持差别化供给、用者自付的原则, 优化以配建停车为主体、路外公共停车为辅助、路边停车为补充的停车供给结构, 进一步形成

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。具体策略如下：

坚持停车供给差别化。引导交通拥堵区域停车泊位合理供给，精准增加基本停车供给，从严控制出行停车供给，实现动静态交通协调发展。不断优化调整停车配建指标,尽量满足居住区停车需求。

坚持停车设施立体化。采用节约集约用地的新技术新手段，充分挖潜利用地上地下空间，推进建设用地的多功能立体开发和复合利用，将高标准高质量的全自动机械式立体停车设施作为停车装备发展的主要方向。

坚持停车充电一体化。强化停车设施与充电基础设施在规划布局、建设机制、运营服务、标准规范等方面的一体化衔接，创新商业合作和服务模式，推动停车设施与充电基础设施协同发展，促进电动汽车推广应用。

坚持停车智慧化产业化。推进停车场智慧化标准化改造，建立统一的数据标准和交换机制，逐步实现全市停车场信息系统的互联互通。营造停车产业发展良好环境，积极引导社会资本参与建设各类停车设施。

②佛山市停车发展

截至 2016 年末，佛山市共有停车泊位约 84.68 万个，其中建筑物配建泊位约 68.57 万个，路外公共泊位约 4.23 万个，路内泊位约 11.88 万个，佛山全市泊车比为 0.47，停车泊位建设历史欠账大；配建停车泊位占总泊位 80.97%，占比相对合理；路外公共占总泊位 5%，路内泊位占总泊位 14.03%，两者比例出现“倒挂”。

佛山市制定分区分类、供需统筹、动静协调、以费提效和以管保序五条发展策略，改善现状停车环境，调节停车需求。

分区分类发展策略：以差别化的停车政策、管理要求，实现以静制动、动静协调的停车发展理念；合理分配交通资源，公平分担停车社会成本；引导小汽车与公共交通在不同区域充分发挥各自的优势，形成互动协调发展；调节停车设施供应紧张地区停车资源的合理共享与高效利用，实现地区泊位供需平衡。

供需统筹发展策略：按照以供定需的思路，充分考虑城市交通发展战略，体现需求调控思想，有限度的确定城市停车设施供给规模，从紧供给中心区的出行停车设施，合理引导小汽车出行。在总规模一定的情况下，扩供给、保秩序，一

方面“新账不再欠”，对于新开发项目保障基本泊位需求，避免在源头上出现基本泊位供给缺口；另一方面“老账逐步还”，大力挖潜现有空间、促进公共停车设施的产业化供给，逐步弥补停车缺口。

动静协调发展策略：坚持“动静协调”发展，实行“效益评估”与“退路入库”措施，规范路内停车秩序，逐步减少路内停车泊位，减少静态交通对动态交通的影响。

以费提效发展策略：通过制定科学的停车收费标准可以提高泊位周转率，从而提高既有资源的利用率；同时，实行差别化的停车收费，可以很好的调控交通出行需求，提高整体交通系统的运行效率。

以管保序发展策略：按照“市级统筹、属地负责”的管理体制，推动停车治理重心下移，职能下沉，以街道、社区为单位积极推动以挖潜增效和综合协调执法为主的片区停车整治工作，以精细化管理保障停车秩序。建立系统的组织管理机构与法规政策体系，加强行业管理，保障停车行业的产业化发展有序。

4.1.4 发展趋势研判

机动化快速发展和前期停车规划的不足导致现状停车缺口较大，配建指标较低，导致现状配建停车泊位占总停车泊位的 64%，配建停车泊位占比偏低，路内停车泊位占总停车泊位的 25%，路内停车位比例过高影响道路交通正常运行，现有停车供给结构与规范相比不尽合理。提升停车配建标准，通过可行、合理的方式改善停车供给结构是东坑镇未来规划的重点。

通过对全市及东坑镇相关政策及规划的解读分析，总结出东坑镇停车发展主要趋势：

- 提升停车配建标准，贯彻差异化供给策略和集约紧凑发展模式，合理、因地制宜的改善停车供给结构
- 供需统筹，上层建筑引导社会发展，实行差异化停车管理策略，规范停车收费方法，调控机动车停车需求

4.2 机动车保有量预测

按《城市停车设施规划导则》中要求，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。现采用趋势分析法和线性回归法对东坑镇规划

年机动车保有量进行预测。

4.2.1 趋势分析法

私人汽车保有量跟地区的社会经济发展相关性较强，机动车保有量预测结合东坑镇历年 GDP、人口等数据进行预测，得到东坑镇近远期机动车保有量数据。

表 4-1 东坑镇历年机动车保有量、常住人口、GDP 情况

年份	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
机动车保有量(辆)	9576	11592	14221	17769	21861	26043	30779	34895	39089	41336
东坑镇 GDP(亿元)	82.58	90.3	100.46	110.23	125.98	143.03	170	179.31	187.74	215.6

根据上表，将东坑镇 2013-2022 年机动车保有量与 GDP 进行拟合，可得到二者关系如下。

$$y = \text{EXP}(11.5254309464195 - 194.970064167371/x)$$

$$R^2=0.998$$

式中：y—机动车保有量 (辆)；x—GDP (亿元)

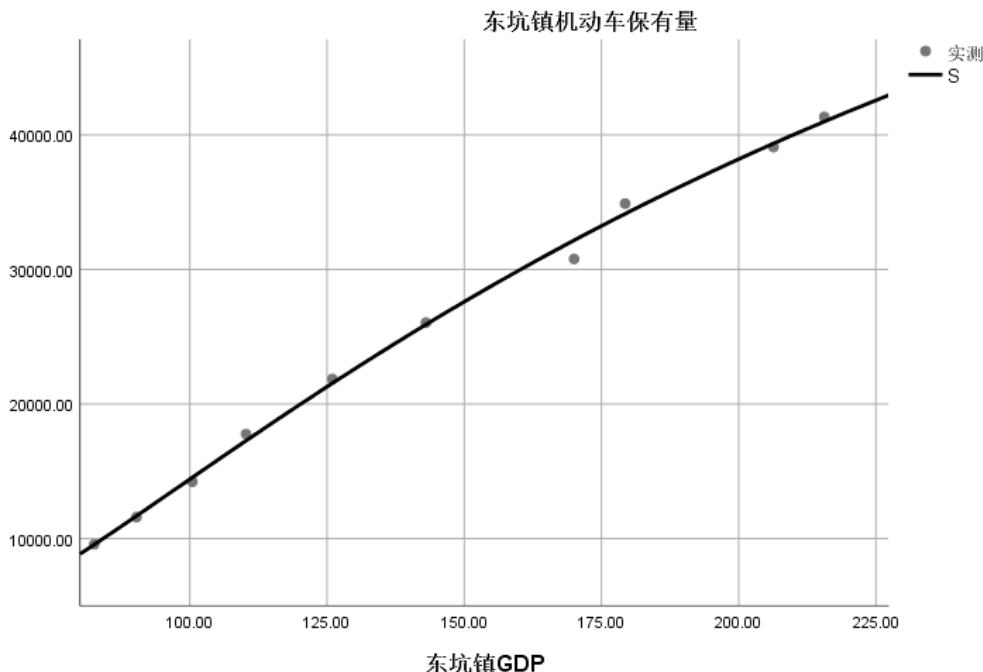


图 4-1 东坑镇历年 GDP 与机动车保有量关系图

规划至 2025 年，东坑镇 GDP 为 226 亿元，可预测东坑镇 2025 年机动车保有量为 4.27 万辆；规划至 2035 年，东坑镇 GDP 为 359 亿元，可预测东坑镇 2035 年机动车保有量为 5.88 万辆。

4.3 停车需求预测

4.3.1 基本车位预测

按照《东莞市各镇街（园区）停车设施专项规划工作指引》，基本车位需求应等于各镇的机动车保有量。根据前述预测，至 2025 年东坑镇机动车保有量为 4.27 万辆，则至 2025 年东莞市基本车位需求为 4.27 万个，至 2035 年东坑镇机动车保有量为 5.88 万辆，则东莞市基本车位需求为 5.88 万个。

4.3.2 出行车位预测

根据《东莞市各镇街（园区）停车设施专项规划工作指引》要求，出行车位需求与交通出行结构、停车特征、交通管理政策等紧密相关，其需求预测应在停车调查的基础上，采取经验借鉴法、用地类别法、机动车出行分布法等预测。

(1) 经验借鉴法

参考《城市停车规划规范》（GB/T 51149-2016）中经验借鉴法，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，通常情况下出行车位需求为机动车保有量的 10%~30%。

$$D2=\alpha\times D1$$

式中： α —出行车位需求占机动车保有量比例，通常为 10%-30%；

D1—机动车保有量

D2—出行车位需求

考虑到东坑镇存在大量职住分离情况，特别是东坑镇与周边松山湖、生态园等周边镇区及深圳通勤出行需求逐年增长，此处 α 按照中值 20% 取值，近期出行车位需求= $\alpha\times D1=20\%\times 4.27=0.85$ 万个；远期出行车位需求= $\alpha\times D1=20\%\times 5.88=1.18$ 个。

(2) 用地类别法

通过调查现状不同区域、不同用地性质单位建筑面积停车需求生成率和停车位周转率等参数，根据规划交通设施服务水平和交通政策做必要调整后，依据控规用地指标来估算出行车位需求。因不同用地建设时序不同，近期按已建成 50%，远期按完全建成进行模拟。

表 4-2 东坑镇出行泊位预测

序号	用地性质	建筑面积 (m ²)	停车需求生成率 (辆/千 m ²)	停车位周转率	出行泊位需求 (个)
1	C1	290276	1.02	2.76	107
2	C2	1741912	3	2.76	1893
3	M1	13818270	0.6	2	4145
4	C5	145983	2.85	14.02	30
5	C6	66840	0.99	12	6
6	R1	65489	0.38	0.5	50
7	R2	4606798	0.48	0.5	4423
8	R3	356194	0.48	0.5	342
9	R5	3044664	1.24	1.63	2316
10	R6	731551	6	12	366
11	R64	40318	5	12	17

按照用地类别法，预测至 2025 年东坑镇出行泊位需求约 0.68 万个，预测至 2035 年东坑镇出行泊位需求约 1.37 万个。

结合上述两种方法，出行泊位需求取中值，预测东坑镇近期出行泊位需求约 0.77 万个，东坑镇远期出行泊位需求约 1.28 万个。

4.3.3 总停车泊位预测

停车需求预测包括基本车位和出行车位预测两部分，停车位总需求应等于基本车位需求与出行车位需求之和。

$$D=D_1+D_2$$

式中：D—停车位总需求 (个)；D1—基本车位需求 (个)

结合上述预测结果，预测东坑镇近期总停车泊位需求约 5.04 万个，预测东坑镇远期总停车泊位需求约 7.16 万个。

4.4 车位供给结构

新增泊位建设主要依靠三类形式：配建泊位、公共停车场、路内临时泊位。参照同类型城市经验，配建泊位包括住宅配建和非住宅配建泊位，是停车供应的绝对主体，占停车位总体供应的 85%-90%；公共停车场是配建车位的重要补充，占停车位总体供应的 7%-10%；路内停车泊位主要作为临时泊位，占停车位总体供应的 3%-5%。

- 配建泊位：供应主体，与城市开发同步；

- 公共停车场：面向历史欠账，预留弹性；
- 路内临时泊位：因地制宜，调节为主。



图 4-2 建筑物停车设施配建指标

综合考虑东坑镇公共停车场的现状缺额，以及未来随着私人小汽车保有量增加产生的新缺额，现状总停车泊位和 2025 年东坑镇预计停车需求存在 1.15 万个停车缺口，现状总停车泊位和 2035 年东坑镇预计停车需求存在 3.27 万个停车缺口。计划按配建停车位占停车位总体供应的 85%-90%；公共停车场占停车位总体供应的 7%-10%；路内停车泊位占停车位总体供应的 3%-5%进行停车场建设和补充。

第五章 停车分区划定

5.1 停车分区分类

5.1.1 划分原则

东坑镇的停车分区划分原则如下：

- (1) 结合东坑镇“一心、两轴、三片区”的空间结构；
- (2) 结合东坑镇 TOD 综合开发规划；
- (3) 结合东坑镇骨架路网结构与公共交通布局；
- (4) 结合东坑镇的人口分布及就业岗位密度；
- (5) 结合土地利用性质与开发强度。

5.1.2 划定思路

结合东莞市停车分区划分思路，并综合考虑东坑镇的空间结构、TOD 规划布局、土地开发强度、公共交通服务水平、道路交通承载能力、人口分布、就业岗位密度、停车设施使用特征等因素，合理划分停车分区，对不同的停车分区制定差异化的供应、管理策略。

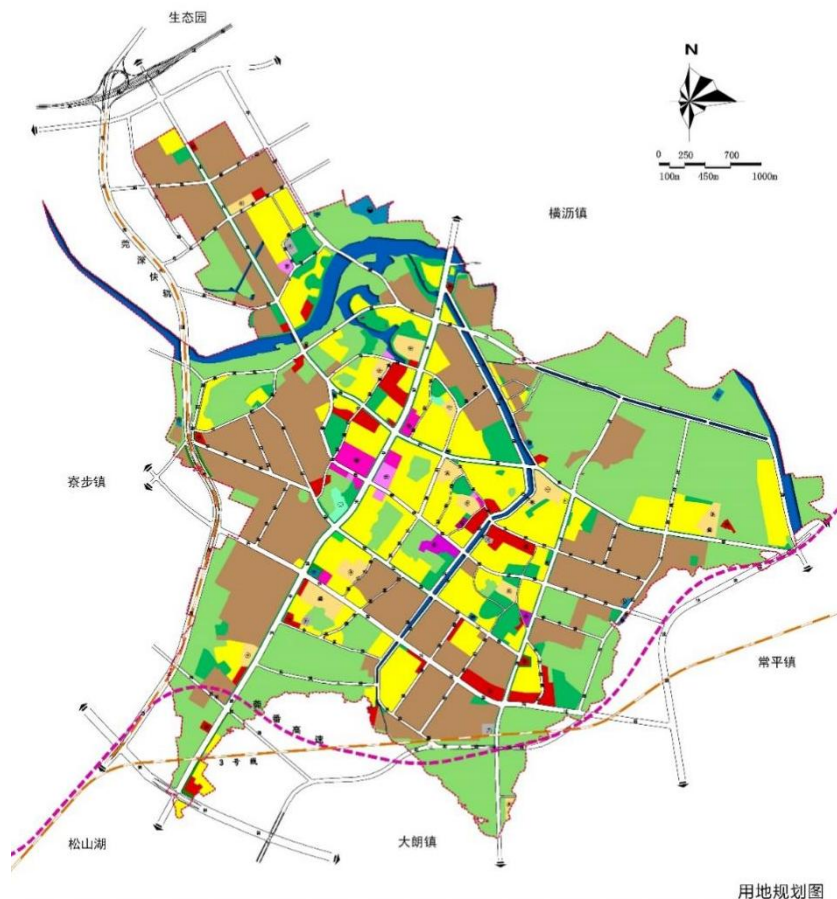


图 5-1 东坑镇城市总体规划用地规划图

5.1.3 停车分区划定方案

根据停车分区思路，将东坑镇的停车分区分为一类区（严格管控区）、二类区（适度管控区）、三类区（适度发展区）3类，具体的停车分区方案如下。

表 5-1 停车分区范围

分区	范围
一类区 (严格管控区)	东至东坑东侧、南至科技路、西至寒溪河、北至东兴东路-草塘路围合的区域；
二类区 (适度管控区)	二类区有二部分，包括西北侧寒溪河以北区域，南侧科技路以南区域；
三类区 (适度发展区)	东坑镇范围内除一类区和二类区以外的其他区域

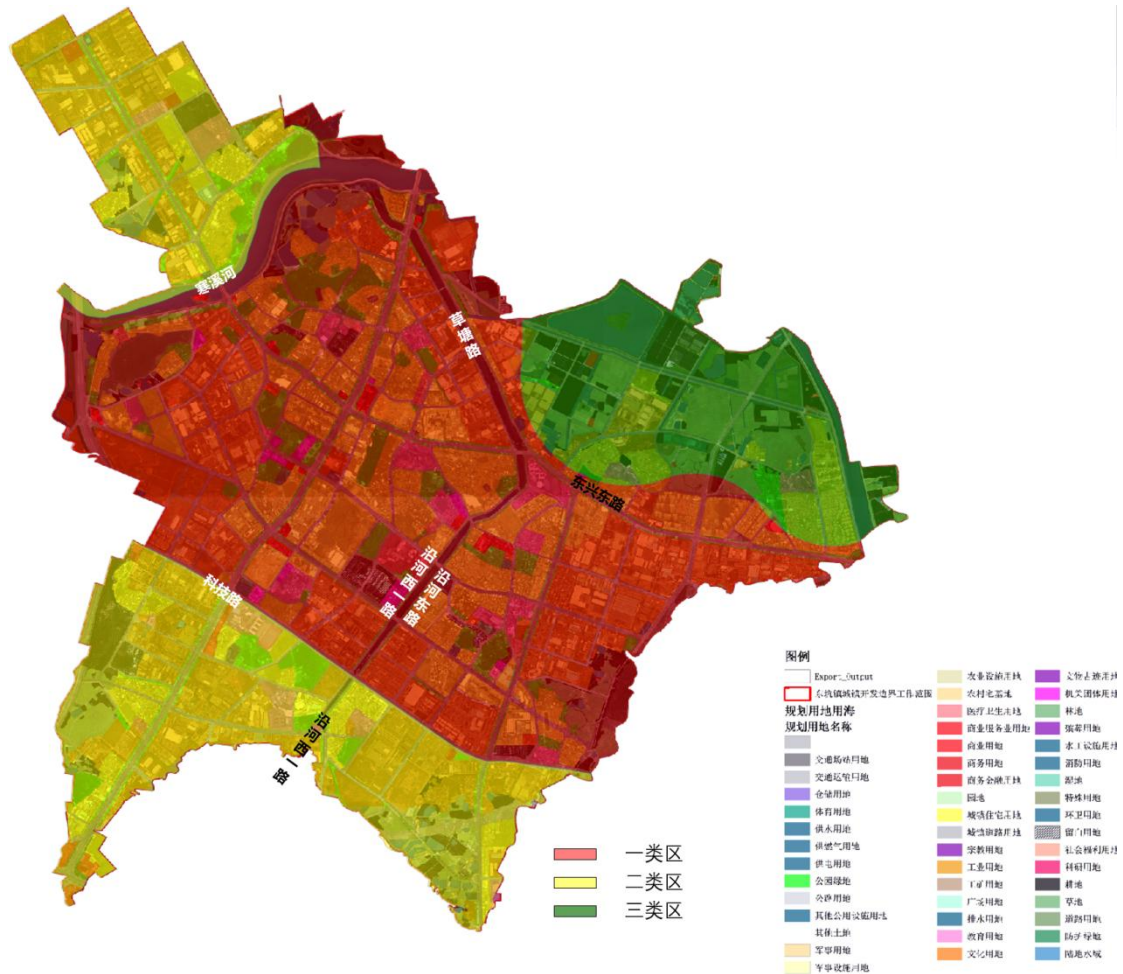


图 5-2 停车分区方案图

5.2 差别化的分区管理政策

5.2.1 分区停车设施规模和供给策略

根据东坑镇的停车发展战略和停车分区结果，提出未来东坑镇各停车分区的供给策略。一类区采取紧缩供给的策略，供给控制在 85%，满足基本停车车位需求，严格控制出行车位供给；二类区采取平衡供给的策略，供给控制在 95%，满足基本车位需求，适当控制出行车位供给；三类区采取适度满足的策略，供给控制在 100%，满足基本车位需求，适当满足出行车位需求。

表 5-2 东坑镇停车分区供给策略

停车分区	停车政策		泊位供应结构建议
	停车泊位供给	停车管理	
一类区	基本车位：1.0 出行车位：0.85-0.9	加强公共停车设施规划 加强停车管理和智能诱导	配建：80-85% 路外：10-12% 路内：5-7%
二类区	基本车位：1.0 出行车位：0.9-0.95	调整停车收费标准 改善停车秩序与环境	配建：85-90% 路外：7-10% 路内：3-5%
三类区	基本车位：1.0 出行车位：1.0-1.1	执行停车收费低标准 建立基本的停车管理秩序	配建：90-95% 路外：4-8% 路内：2-5%

5.2.2 分区停车收费和管理策略

(一) 分区停车收费策略

按照“路内高于路外、重点区域高于非重点区域、繁忙时段高于非繁忙时段、非服务对象高于服务对象”的原则，结合不同区域、位置、车型、时段停车服务差别，合理制定高区分度的停车服务收费标准。

表 5-3 东坑镇机动车道路路内划线停车泊位停放服务收费标准

类别等级			计时收费标准（元）	
			首小时内	首小时后每半小时
路内划线停车泊位	一类区	小型车	4	2
		中、大型车	5	3
	二类区	小型车	3	1.5
		中、大型车	4	2
	三类区	小型车	2	1
		中、大型车	3	1.5

表 5-4 东坑镇机动车道路路外公共停车泊位停放服务收费标准

类别等级			计时收费标准（元）		
			繁忙时段（8:30-20:30）		非繁忙时段
			2小时内	2小时以后	
路外公共停车泊位	一类区	小型车	4元	4元/小时	3元/6小时
		中、大型车	8元	8元/小时	5元/6小时
	二类区	小型车	3元	3元/小时	2元/6小时
		中、大型车	6元	6元/小时	3元/6小时
	三类区	小型车	2元	2元/小时	-
		中、大型车	4元	4元/小时	2元/6小时

注:

1. 一类区停车不超过 15 分钟的免费, 二、三类区停车不超过 30 分钟的免费, 超过免费时限的按实际停放时间计费。
2. 对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收费建议实行政府指导价(最高限价)管理, 具体标准详见《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), 对清溪镇重点区域(由交通部门核准在市区及镇中心区内医院、政务(办证)中心、资源交易中心、大型商场、批发市场以及重点经济商圈等车辆临时停放需求大且要求泊位使用周转快的场所周边的城市道路路段)在政府指导价范围内根据停车供需状况实行市场调节价。
3. 机动车收费车型分为小型车、中型车和大型车。小型车为 12 座(含 12 座)以下客车及 2.5 吨(含 2.5 吨)以下货车, 中、大型车为 12 座以上客车及 2.5 吨以上、10 吨(含 10 吨)以下货车。
4. 车辆连续停放 24 小时以内的, 小型车最高收费 35 元, 中、大型车最高收费 50 元; 车辆停车超过 24 小时的, 按上述计费方式和标准累加计费。
5. 停车场包月停车费由停车场经营服务者和车辆停放者在不高于核定标准范围内协商确定。

(1) 一类区

制定高标准停车费率, 强化停车泊位的商品属性, 充分发挥经济杠杆的调控作用。

(2) 二类区

调整收费标准, 收费价格的制定略低于一类区, 且体现车位建设的投资回报、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。

(3) 三类区

采用较低的停车收费标准。

(二) 分区停车管理策略

根据东坑镇不同分区的用地特征、交通特征和停车特征, 提出各停车分区的停车管理政策。

表 5-5 东坑镇停车分区发展策略

分区	发展策略	差别化停车政策
一类区	紧缩供给	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 鼓励上下班利用公交出行, 限制单位自用停车位比例和职工通勤车位比例, 限制一类区长时间停车的车位供应。 ✓ 制定高标准停车费率, 对公共场所停车实行市场调节, 通过停车收费调解一类区的停车需求 ✓ 加强公共停车设施规划, 结合旧城改造集中建设停车场 ✓ 严格控制用地并采取灵活的用地政策和建设模式 ✓ 对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车位, 并规定车位使用时间。 ✓ 实施违章拖车和高额罚款, 一类区率先实现全天 24 小时无盲区管理。

分区	发展策略	差别化停车政策
二类区	平衡供应	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 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车位供应，尽快实现一车一位。 ✓ 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。 ✓ 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，建筑配建对外开放，满足其吸引来放车辆的停放需求。 ✓ 使停车建设与经营转变为市场经济行为模式，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。 ✓ 强化停车规划建设管理、经营管理和秩序管理，通过管理促进停车设施建设和运营水平，不断改善停车环境。
三类区	适度满足	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 结合城市公交系统建设，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。 ✓ 停车收费与管理充分考虑停车需求引导的要求，以免费停车和一票制吸引车辆停放换乘。拉开停车收费与城市中心区的级差。 ✓ 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。 ✓ 全面满足基本车位需求增长，引导拥车者向城市外围迁移。 ✓ 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，对违章行为进行处罚。

第六章 建筑物配建停车位标准研究

6.1 规划原则

(1) 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。

(2) 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。

(3) 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。

(4) 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。

6.2 现行建筑物停车配建标准

现行建筑物停车配建标准主要为《东莞市城市规划管理技术规定（文件汇编2020版）》与相关停车配建标准调整政策文件，详细指标如下。

表 6-1 东莞市各类用地建筑物机动车车位配建指标表

类别代码			类别名称	单位	标准	
大类	中类	小类				
居住用地 R	R1		一类居住用地	车位/100m ² 计容建筑面积	≥1.2	
	R2		二类居住用地	车位/100m ² 计容建筑面积	≥1.2	
	R3		三类居住用地	车位/100m ² 计容建筑面积	≥0.8	
	R0		配套型住房用地	车位/100m ² 计容建筑面积	≥0.5	
	R6	R61		幼儿园用地	车位/100 学生	≥4
		R62		小学用地	车位/100 学生	≥1.1
		R63		中学用地	车位/100 学生	≥2.0
		R64		九年一贯制学校	车位/100 学生	≥2.5
公共设施用地 C	C1		行政办公用地	车位/100m ² 计容建筑面积	≥1.2	
			其他办公	车位/100m ² 计容建筑面积	≥0.5	
	C2		商业金融业用地	车位/100m ² 计容建筑面积	≥1.0	
	C3		文化设施用地	车位/100m ² 计容建筑面积	≥0.8	

类别代码			类别名称	单位	标准	
大类	中类	小类				
	C4		体育用地	一类体育馆	车位/100座	2.0
				二类体育馆	车位/100座	3.0
	C5		医疗卫生用地	医院	车位/病床	≥0.8
				独立门诊	车位/100m ² 计容建筑面积	≥0.6
	C6	C61		高等学校用地	车位/100学生	≥2.5
		C62		中等专业学校用地	车位/100学生	≥2.5
		C63		成人与业余学校用地	车位/班	≥1.0
		C64		特殊学校用地	车位/100学生	≥2.5
		C65		科研设计用地	车位/100m ² 计容建筑面积	≥0.6
	C7			文物古迹用地	车位/10000m ² 计容建筑面积	≥12
工业用地 M	M		传统工业用地 (M1\M2\M3)	(不包括可分割销售的工业用地) 容积率≤3.5	车位/100m ² 计容建筑面积	≥0.3
				(包括可分割销售的工业用地) 容积率>3.5	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		物流仓储用地	车位/100m ² 计容建筑面积	≥0.2	
绿地 G	G1		公共绿地(公园)	车位/公顷	≥8	

注：1、除各单位提供以上配建停车场（库）外，有关部门应在市场、商业区、体育馆、影剧院、城市公园、火车站、港口、机场、长途汽车站等大型公共建筑附近安排社会停车场（库），在中、小学、幼儿园用地旁安排小型人、车流集散广场；

- 2、在建筑物退让城市道路红线范围内，不得设置配建停车设施；
- 3、配建指标计算出的车位数，尾数不足1个的以1个计算；
- 4、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）；
- 5、城市交通设施用地、区域交通设施用地中涉及设施的停车位配建标准应通过专题研究确定；
- 6、特殊情况用地的停车位配建标准可根据实际情况通过专题研究确定；
- 7、混合用地按比例加权配建停车位；
- 8、在满足常规停车位配建指标的情况下，鼓励增设机械停车位。

6.3 不同停车分区下各种类型建筑物配建停车位标准

配建停车位的建筑物以现行《东莞市城市规划管理技术规定（文件汇编 2020版）》中用地分类为基础，按照建筑物类型、使用对象及各类建筑物停车需求特征细分建筑物子类，并根据东坑镇的发展特点调整。

结合《东莞市停车分区及规划建设指引》，松山湖片区居住、商业办公、工业用地调整系数取1.1~1.3，东坑镇停车配建指标建议如下表所示。

表 6-2 东坑镇各类用地建筑物机动车车位配建指标表

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	R1		一类居住用地	车位/100m ² 计容建筑面积	1.2				
	R2		二类居住用地	车位/100m ² 计容建筑面积	1.2				
	R3		三类居住用地	车位/100m ² 计容建筑面积	1.2				
	R0		配套型住房用地	车位/100m ² 计容建筑面积	≥0.5				
	R6	R61		幼儿园用地	车位/100 学生	≥4			
		R62		小学用地	车位/100 学生	≥1.1			
		R63		中学用地	车位/100 学生	≥2.0			
R64			九年一贯制学校	车位/100 学生	≥2.5				
公共设施用地 C	C1		行政办公用地	车位/100m ² 计容建筑面积	1.2	1.2~1.25	1.25~1.3		
			其他办公	车位/100m ² 计容建筑面积	≥0.5				
	C2		商业金融业用地	车位/100m ² 计容建筑面积	1.0	1.0~1.1	1.1~1.2		
	C3		文化设施用地	车位/100m ² 计容建筑面积	≥0.8				
	C4		体育用地	一类体育馆	车位/100 座	2.0			
				二类体育馆	车位/100 座	3.0			
	C5		医疗卫生用地	医院	车位/病床	≥0.8			
				独立门诊	车位/100m ² 计容建筑面积	≥0.6			
	C6			C61	高等学校用地	车位/100 学生	≥2.5		
				C62	中等专业学校用地	车位/100 学生	≥2.5		
				C63	成人与业余学校用地	车位/班	≥1.0		
				C64	特殊学校用地	车位/100 学生	≥2.5		
				C65	科研设计用地	车位/100m ² 计容建筑面积	≥0.6		
C7			文物古迹用地	车位/10000m ² 计容建筑面积	≥12				
工业用地 M			传统工业用地	容积率<3.5	0.3	0.3~0.4	0.4~0.5		
			(M1\M2\M3)	容积率≥3.5	0.6	0.6~0.7	0.7~0.8		
	M		新型产业用地(M0)	车位/100m ² 计容建筑面积	产业用房部分按计容建筑面积每百平方米配0.6个车位 配套用房部分按计容建筑面积每百平方米配1.2个车位				
物流仓储用地 W	W		物流仓储用地	车位/100m ² 计容建筑面积	≥0.2				
绿地 G	G1		公共绿地(公园)	车位/公顷	≥8				

第七章 道路综合整治停车设施配套

7.1 道路综合整治简介

7.1.1 规划范围

根据《东坑镇道路交通综合整治行动工作方案》，东坑镇 2023 年~2027 年需要完成规定道路 34.9km，自选道路 96.8km 的道路综合整治。

表 7-1 东坑镇道路综合整治项目详情

建设年度	道路名称	道路类别	起讫点	道路等级	道路长度(km)
2023 年	科技路	规定道路	东坑东外环路-无名路(东坑镇科技路-东坑村骏业路)	主干路	4
	东坑大道	规定道路	恒泉路与无名路-富民北路与莞樟路	主干路	5.9
	迎宾路	自选道路	东坑迎宾路圆盘-东坑大道	次干路	1.7
	正崴一路	自选道路	骏达东路-正崴五路	次干路	1.18
	正崴二路	自选道路	骏达东路与东坑寻细岭路-正崴五路	次干路	1.18
2024 年	东兴路	规定道路	兴业路与茶东路-运河路与沿河西一路	主干路	7.64
	骏发路	规定道路	三甲工业园-环常北路	主干路	4.1
	永生路	自选道路	沿河西一路-东坑大道	次干路	1.09
2025 年	东安路	规定道路	东兴东路-新围场路	主干路	3.4
	横东路	规定道路	盈排路与东坑大道-东兴东路与东兴中路	主干路	2
	骏达路	规定道路	东坑汽车客运站-东安路骥德加油站	主干路	2.2
2026 年	沿河东一路	规定道路	骏达东路与沿河东二路(东坑镇)-高英路	主干路	1.48
	沿河西二路	规定道路	东兴中路与沿河西三路(东坑镇)-沿河西一路(东坑镇)与骏达东路与骏达中路	主干路	1.65
	沿河西三路	规定道路	炭步二路与无名路(横东路-炭步二路)-沿河西二路(东坑镇)与东兴中路	主干路	1.74
2027 年	福兴路	规定道路	兴业路-角社禾塘路与角社禾塘二路	主干路	0.23
	莞樟路	规定道路	无名路(宝湖路-莞樟路)与谢岗振兴大道-东城东路与东纵路	快速路	0.237

建设年度	道路名称	道路类别	起讫点	道路等级	道路长度(km)
	富民北路	规定道路	莞樟路与东坑大道-长富西路与富民中路	主干路	0.035
	角社禾塘路	规定道路	角社禾塘二路与福兴路-角社上围路(东坑镇)与角祥路	主干路	0.174
	南园路1号大桥	规定道路	生态园大道-南园路	主干路	0.137
	黄屋村道	规定道路	无名路-东坑大道	村内部路	0.38
	生态园大道	规定道路	东园大道与龙腾路(石排镇)-新城路(松山湖)与莞樟路	快速路	2.167

7.1.2 规划方案

东坑镇道路综合整治主要从道路空间、市政设施、建筑退让空间、城市家具、绿化提升等方面进行要素升级改造，主要整治措施如下：

(1) 实施道路空间改造，提升出行品质

主要包括建设非机动车道、整治人行道、完善市政设施、清理建筑退让空间、升级改造公交站台、绿化提升。

(2) 推动停车设施建设，规范停车秩序

通过增加机动车泊位供给、提高停车资源利用率、加强停车管理等因地制宜的组合施策，规范停车秩序。严格管控道路停车设施，按照规定流程和规范设置道路停车泊位，清理整治道路非法设置的道路周边停车泊位（包含路内违停与建筑前区停车泊位），并明确道路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，逐步减少道路停车泊位数量。同时因地制宜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，在限定路段设置夜间临时道路停车泊位，缓解局部停车矛盾。

7.2 停车需求分析

7.2.1 现状整治道路停车情况

整治道路周边的停车包括路内停车泊位、路内违停、人行道与建筑前区停车泊位及建筑前区违停。

①设置路内停车道路：东兴路、东坑大道、沿河西路、横东路、正崴一路、

骏发路、科技路等道路。

②路内违停道路：骏达路、沿河东路、正崴二路、永生路等道路存在大量路内违停；

③人行道与建筑前区停车泊位及建筑前区违停：东兴路、骏发路、东安路、正崴二路、骏达路、东坑大道等道路部分路段建筑退让前区空间设置了停车泊位或存在大量违停车辆。

根据现状调研统计，整治道路路内停车总泊位约 2991 个，建筑前区停车泊位约 1579 个，除划线泊位停车外，整治道路周边还存在大量路内与建筑前区违停，其中路内违停车辆约 969 辆，建筑前区违停车辆约 928 辆，整治道路周边总停车需求约 6467 个泊位。

表 7-2 东坑镇整治道路周边停车情况详情表

道路	停车情况				合计
	路内停车泊位(个)	人行道与建筑前区停车泊位(个)	违停数量		
			路内违停	建筑前区违停	
科技路	160	13	0	80	253
东坑大道	376	244	85	154	859
迎宾路	0	0	0	0	0
正崴一路	63	0	0	0	63
正崴二路	0	0	226	46	272
东兴路	1229	40	0	85	1354
骏发路	232	340	0	135	707
永生路	0	0	348	0	348
东安路	292	312	184	250	1038
横东路	48	272	0	51	371
骏达路	0	358	85	127	570
沿河东一路	266	0	23	0	289
沿河西二路	277	0	18	0	295
沿河西三路	48	0	0	0	48
福兴路	0	0	0	0	0
莞樟路	0	0	0	0	0
富民北路	0	0	0	0	0
角社禾塘路	0	0	0	0	0
南园路 1 号 大桥	0	0	0	0	0
黄屋村道	0	0	0	0	0
生态园大道	0	0	0	0	0
合计	2991	1579	969	928	6467

整治道路周边停车清退按照优先清退占用慢行空间的停车泊位、路内影响通行的停车泊位、建筑前区影响城市公共空间使用的停车泊位的原则。从停车调控、挖掘增效、强化管理等多方面入手，解决片区清退停车泊位数。

7.2.2 现状保留停车情况

保留原则：①保留现状符合《城市道路路内停车位设置规范》（GA-T850-2021）、《东莞市道路停车泊位设置工作指引（试行）》、《东莞市品质道路详细设计导则》等相关规范、且不影响路内正常通行的路内停车泊位；②近期按比例清退建筑前区停车泊位，适当保留不影响城市公共空间使用的建筑前区停车泊位。远期结合路外公共停车场的建设逐步缩减路内停车泊位规模和清退建筑前区停车泊位。

由于人行道空间较为狭窄，现状人行道的停车泊位全部清除，建筑前区按照≥50%比例清退，整治道路周边保留停车泊位数约 3621 个，其中路内停车泊位保留 2991 个，建筑前区停车泊位保留 630 个。

表 7-3 东坑镇整治道路周边现状保留停车情况详情表

道路	停车情况		合计
	路内停车泊位(个)	建筑前区停车泊位(个)	
科技路	160	0	160
东坑大道	376	120	496
正崴一路	63	0	63
东兴路	1229	40	1269
骏发路	232	170	402
东安路	292	150	442
横东路	48	150	198
沿河东一路	266	0	266
沿河西二路	277	0	277
沿河西三路	48	0	48
合计	2991	630	3621

7.2.3 规划清退停车情况

清退原则：①清退路内不符合规范及影响正常通行的停车泊位；②清退占用慢行空间的停车泊位；③清退建筑前区影响城市公共空间使用的停车泊位。

根据整治道路具体情况，东坑镇 2023~2027 年综合整治道路共清退停车泊位

2846 个。其中人行道与建筑前区泊位 949 个，路内违停泊位 969 个，建筑前区违停泊位 928 个。

表 7-4 东坑镇整治道路清退停车详情表

道路	清退情况				合计
	路内停车泊位(个)	人行道与建筑前区停车泊位(个)	违停数量		
			路内违停	建筑前区违停	
科技路	0	13	0	80	93
东坑大道	0	124	85	154	363
正崑二路	0	0	226	46	272
东兴路	0	0	0	85	85
骏发路	0	170	0	135	305
永生路	0	0	348	0	348
东安路	0	162	184	250	596
横东路	0	122	0	51	173
骏达路	0	358	85	127	570
沿河东一路	0	0	23	0	23
沿河西二路	0	0	18	0	18
合计	0	949	969	928	2846

7.3 停车供给方案

根据清退情况，以“满足迫切停车需求，抑制潜在停车需求”为原则合理满足被清退车位需求，从增加供给、强化管理等方面入手，通过现状停车场立体化改造、商业、办公停车资源共享、新建公共停车场、加强停车管理等措施动态满足停车需求。

根据前述道路整治方案，2023~2027 年度整治道路清退的停车泊位共计 2846 个，其中划线泊位 949 个，违停泊位约 1897 个。

7.3.1 5 分钟范围停车设施挖潜

(1) 新建公共停车场 25 个，增设泊位 1546 个

结合片区控规、国土、现状空置地等情况，按照优先选择控规预留停车用地、规划公园绿地、体育用地、现状公园绿地、现状闲置地等的原则，筛选出道路周边 5 分钟步行范围内具有较强落地性和实施性的 25 个停车场，共计提供泊位 1546 个。

表 7-5 东坑镇整治道路周边新建停车设施详情

编号	用地性质	用地面积 (m ²)	泊位数 (个)	邻近道路
1	绿地	3000	100	骏发路
2	绿地	3000	100	骏发路
3	绿地	3000	100	骏发路
4	体育用地	2040	68	东兴路
5	绿地	1500	50	东坑大道
6	体育用地	1500	50	骏发路、迎宾路
7	绿地	1500	50	东兴路
8	绿地	1590	53	东兴路
9	居住	1410	47	东兴路
10	居住	1200	40	东兴路
11	绿地	690	23	永生路
12	绿地	900	30	永生路
13	绿地	1710	57	永生路、正崮二路
14	绿地	3000	100	骏达路
15	绿地	2370	79	东安路
16	绿地	2670	89	东安路
17	体育用地	1800	60	东安路
18	绿地	1800	60	科技路、正崮二路
19	绿地	2100	70	科技路
20	工业	1530	51	科技路
21	绿地	1800	60	东兴路
22	绿地	1530	51	东安路
23	绿地	1710	57	东兴路
24	绿地	1500	50	东兴路
25	绿地	1530	51	东兴路
合计	--	--	1546	

(2) 改造共享共 6 处停车场，提供泊位 1604 个

为实现 5 分钟停车圈，通过筛选道路周边 5 分钟步行范围内的现状停车场，结合现状与规划条件，研判出具备改造条件的有 2 个停车场，具备共享条件的停车场 4 个。

1) “平改立”：立体化改造现状停车场 2 处，增设泊位 498 个

表 7-6 东坑镇整治道路周边现状停车场改造详情

编号	停车场	现状	占地面积 (m ²)	改造类型	新增泊位 (个)	邻近道路
1	新门楼大厦停车场	商业停车场 (地面)	1100	机械式立体停车场	189	东兴路

				(7层)		
2	东坑镇政府	办公停车场 (地面)	1800	机械式立 体停车场 (7层)	309	骏发路、东 坑大道
合计	--	--	--	--	498	--

2) 共享停车资源：建议共享停车场 4 处，提供共享泊位 1106 个

表 7-7 东坑镇整治道路周边共享停车设施

编号	停车场	现状	现状泊位	现状利 用率	共享泊位 (个)	邻近道路
1	四季松湖停 车场	商住停车场 (地下)	1736	80%	348	东兴路
2	金地卓越松 湖悦湾停车 场	商业停车场 (地下)	879	75%	220	东兴路、骏发 路、东安路
3	皇家公馆一 期停车场	商住停车场 (地下)	2331	80%	467	东兴路、骏发 路、东坑大道
4	壹品松湖停 车场	商住停车场 (地下)	355	80%	71	东坑大道、永生 路
合计	--	--	--	--	1106	--

7.3.2 停车供给规划方案

综上所述，东坑镇 2023~2027 年度道路综合整治周边停车设施供给共计约 3150 个（大于清退泊位 2846 个），满足清退停车需求。其中，新建公共停车场 25 处，提供泊位约 1546 个；现状改造 2 处停车场，增设泊位 498 个；共享停车资源 4 处，共享泊位 1106 个。

第八章 公共停车场规划

8.1 选址原则

为了解决停车需求和节约土地资源，从东坑镇特定的条件出发，各类停车场的规划布局宜按照以下原则进行统筹安排：

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，考虑白天和夜间两种需求。

- 停车场规划和建设要珍惜利用土地资源。在城市核心地段规划布局停车场，应从土地增值量出发，以建设停车楼或地下停车库为主，考虑少量地面停车。
- 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。
- 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。
- 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。
- 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。
- 停车场的设置应配合公共交通站点的布置，包括公交首末站及枢纽站，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。

- 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。
- 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。
- 路边停车要纳入停车场规划并界定合法停车路段的边界。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为前提。为此，应在道路交通调查的基础上，确定允许路边停车的具体路段位置并纳入停车场正常管理。

8.2 路外公共停车场布局规划方案

8.2.1 路外公共停车缺口

根据第四章——停车需求预测可得，东坑镇近期（2025 年）总停车泊位需求约 5.13 万个，远期（2035 年）总停车泊位需求约 6.32 万个。按照路外公共停车场供给 10% 计算，至 2025 年，东坑镇路外公共停车场缺口为 675 泊位，至 2035 年，东坑镇路外公共停车场缺口为 1865 泊位。

8.2.2 路外公共停车方案

根据公共停车场规划布局原则及规划选址思路，结合东坑镇各片区控制性详细规划、停车发展战略、东坑镇国土空间规划成果及相关用地的需求，确定路外公共停车场的选点分布和规模。

现状东坑镇共有路外公共停车泊位 4455 个，新增远景（至 2035 年）共 11 个路外公共停车场，新增停车场用地面积约 3.31 万 m²，共可提供约 2270 个停车泊位，满足规划年停车缺口。

（1）现状平面停车场立体化改造

现状东坑镇共有 60 个路外公共停车场，其中大部分建设形式为平面停车场，计划对平面停车场进行立体化改造，提升空间利用率。

计划对 5 个现状路外公共停车场进行改建，可增加停车泊位约 922 个，具体

分布和详细信息如表 8-1、图 8-2 所示。

表 8-1 现状立体化改造公共停车场详细信息表

序号	位置	现状	土规	控规	国空用地用海	地块面积(m ²)	现状 停车 泊位 数/个	改造 后停 车泊 位数/ 个	新增 泊位 数/个	建议 形式
1	风大村文化广场停车场	停车场	城镇建设用地区	商业金融业用地	城镇住宅用地	750	30	64	34	立体三层
2	彭屋村亭岗喜宴堂停车场	停车场	一般农地区	无控规	公园绿地	1375	55	118	63	立体三层
3	东坑镇烈士纪念公园西侧空地	停车场	村建设用地区	三类居住用地	交通场站用地	7297	40	625	585	立体三层
4	寮边头村委会停车场以及万圣禄海鲜酒家停车场	停车场	城镇建设用地区	公共绿地	城镇住宅用地	1597	60	137	77	立体三层
5	东兴东路北侧	停车场	村建设用地区	耕地	城镇住宅用地	2137	81	244	163	立体四层

(2) 现状空地新建

规划此类公共停车场共 4 个，停车场用地面积约 1.60 万 m²，可供停车泊位 1074 个，主要选择在现状为空地、林地及绿地用地上进行建设。

具体分布和详细信息如表 8-2、图 8-3 所示。

表 8-2 现状空地新建公共停车场详细信息表

序号	位置	现状	土规	控规	国空用地用海	地块面积(m ²)	建议 泊位 数/个	建议 形式
6	坑美村文化广场	空地	一般农地区	无	广场用地	1826	157	立体三层
7	马腰岭山体公园南侧	绿地	一般农地区	水域	交通场站用地	3699.6	211	立体二层
8	黄屋村治安楼北侧	空地	一般农地区	中学用地	医疗卫生用地	6650	380	立体二层
9	新塘路停车	住宅	村镇建设用地区	公园	农村宅基地	3800	326	立体三

序号	位置	现状	土规	控规	国空用地用海	地块面积 (m ²)	建议泊位数/个	建议形式
	场		地区					层

(3) 城市更新改建

此类公共停车场共 2 个，停车场用地面积约 3966 m²，可供停车泊位 274 个，主要选择现状旧村、体育设施用地等公共停车场较为缺乏的地方，且根据现状和未来发展的需要，建议将用地性质调整为公共停车场 S3 用地性质。

具体分布和详细信息如表 8-3、图 8-4 所示。

表 8-3 城市更新改建公共停车场详细信息表

序号	位置	现状	土规	控规	国空用地用海	地块面积 (m ²)	建议泊位数/个	建议形式
10	风大街西侧	道路用地	城镇建设用地区	二类居住用地	体育用地	1683	144	立体三层
11	彭屋村办公楼南侧	旧村	村镇建设用地区	防护绿地	公园绿地	2282.5	130	立体二层

8.3 近期建设项目库

本次规划方案近期（至 2025 年）共规划实施现状停车场改建的 7 个公共停车场，停车场用地面积约 2.36 万 m²，可新增停车泊位数共 1628 个。

表 8-4 近期路外公共停车场详细信息表（2023~2025）

序号	位置	现状	土规	控规	国空用地用海	地块面积 (m ²)	新增泊位数/个	建议形式	建设年份 (年)
1	风大村文化广场停车场	停车场	城镇建设用地区	商业金融业用地	城镇住宅用地	750	34	立体三层	2025
2	彭屋村亭岗喜宴堂停车场	停车场	一般农地区	无控规	公园绿地	1375	63	立体三层	2025
3	东坑镇烈士纪念公园西侧空地	停车场	村建设用地区	三类居住用地	交通场站用地	7297	585	立体三层	2025
4	寮边头村委会停车场以及万圣禄海	停车场	城镇建设用地区	公共绿地	城镇住宅用地	1597	77	立体三层	2025

序号	位置	现状	土规	控规	国空用地用海	地块面积 (m ²)	新增泊位数/个	建议形式	建设年份 (年)
	鲜酒家停车场								
5	东兴东路北侧	停车场	村建设用地区	耕地	城镇住宅用地	2137	163	立体四层	2025
6	黄屋村治安楼北侧	空地	一般农地区	中学用地	医疗卫生用地	6650	380	立体二层	2025
7	新塘路停车场	住宅	村镇建设用地区	公园	农村宅基地	3800	326	立体三层	2025

第九章 路内停车位规划

9.1 路内停车位的设置方法及技术标准

9.1.1 设置方法

路内停车场是指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。主要设置在支路、交通负荷度较小的次干道上以及有隔离带的非机动车道上，其规模主要由停车需求、道路形式、道路交通流量和交通管理情况等因素决定，划设路内停车位时要满足以下要求：

(1) 遵循“统一规划、科学设置、合理收费、加强管理”的原则。在设置上应合理控制路内停车泊位占停车泊位总量的比例，并根据道路交通情况从严限制，重点发展路外公共停车设施。

(2) 因地制宜，灵活设置。路内停车场的设置应因地制宜，灵活设置。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才可划设。

(3) 动态评估，及时调整。考虑道路交通情况变化，为保障道路机动车正常行驶，对已设置的路内汽车停车泊位定期进行动态评估。根据道路交通状况、周边停车场增设情况，对不符合设置要求的停车泊位进行减少和调整，对于严重影响机动车正常行使的路内停车泊位应及时撤销，对停车供给不足且满足要求的道路进行增加和调整。

9.1.2 技术标准

(一) 《城市道路路内停车位设置规范》（GA-T850-2021）

(1) 道路条件

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，不应侵占消防车通道、盲道及行人过街设施，应综合考虑道路、交通运行条件，应严格控制总量，宜采取收费管理提高停放周转率，通过差异化收费提高停车位使用率。

以下路段和区域不应设置停车位：

- ① 快速路主路；

- ② 人行横道；
- ③ 主干路、次干路交叉口渐变段的起点开始的路段，若交叉口未展宽则距离交叉口停止线 50m 以内路段；
- ④ 支路距离交叉口停止线 20m 以内的路段；
- ⑤ 铁路道口、急弯路、宽度不足 4m 的窄路、桥梁、陡坡、隧道及距离 50m 以内的路段；
- ⑥ 公交车站、急救站、加油站或消防队（站）门前及距离 30m 以内路段
- ⑦ 水、电、气等地下管道工作井及 1.5m 以内的路段。

停车位设置后应保证道路沿线出入口的安全停车视距，应符合表 9-1 规定；且占用车行道设置停车位后车行道剩余宽度（W1，如图 9-1 所示）应符合表 9-2 规定。

表 9-1 安全停车视距

道路设计速度 (km/h)	80	60	50	40	30	20
安全停车视距 (m)	110	70	60	40	30	20

表 9-2 设置停车位后车道剩余宽度

通行条件	停车位排列方式	车行道路路面剩余宽度 (W1)	
机动车双向通行道路	——	$W1 \geq 6$	
机动车单向通行道路	平行式	$W1 \geq 4$	
	倾斜式 (倾斜角 α)	30°	$W1 \geq 4$
		45°	$W1 \geq 4$
		60°	$W1 \geq 4.2$
	垂直式	$W1 \geq 5.5$	

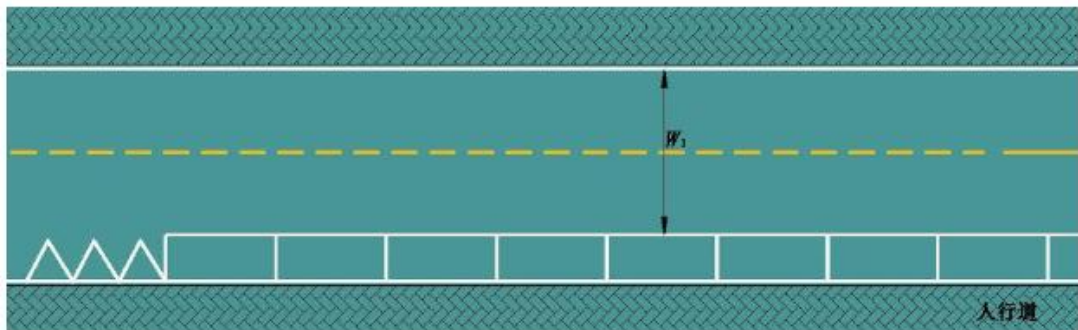


图 9-1 设置停车位后车行道剩余宽度示例

设置有机非分隔带的非机动车专用道，设置停车位后非机动车专用道剩余宽

度（W2，如图 9-2 所示）不宜小于 3m，最小不应小于 2.5m。

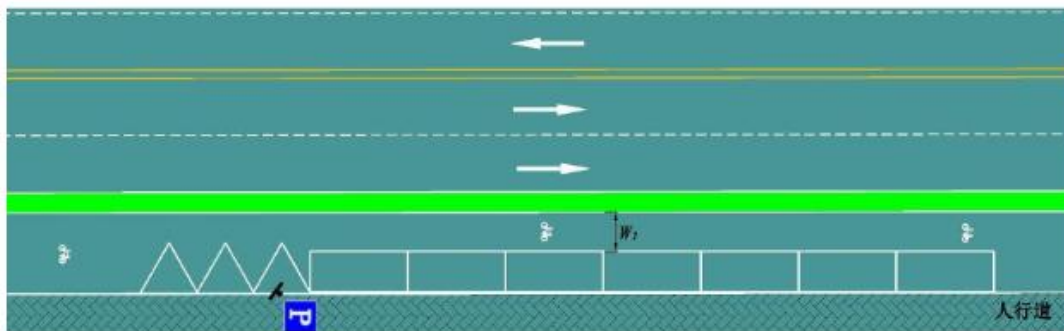


图 9-2 设置停车位后非机动车专用道剩余宽度示例

占用部分人行道设置港湾式停车位后人行道剩余宽度（W3，如图 9-3 所示）不宜小于表 9-3 规定，当道路空间受限时可采用最小值。

表 9-3 设置港湾式停车位后人行道剩余宽度

项目	一般值 (m)	最小值 (m)
各级道路	3	2
商业或公共场所集中路段	5	4
火车站、码头附近路段	5	4
长途汽车站附近路段	4	3

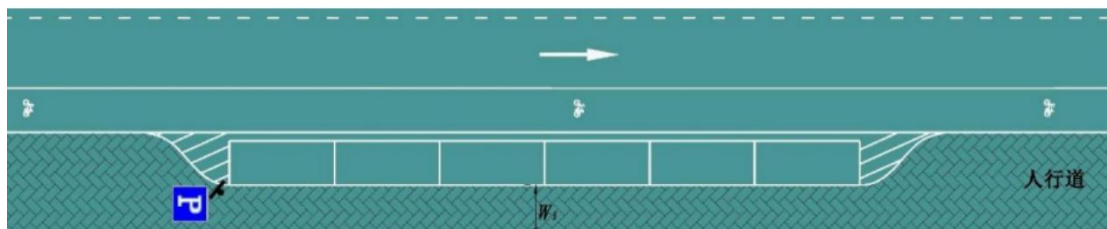


图 9-3 占用人行道设置港湾式停车位后人行道剩余宽度示例

在人行道上设置停车位时应有供车辆进出的出入口，并且停车位设置后应保证行人通行空间的连续性、安全性，人行道剩余宽度（W4）不宜小于表 9-4 的规定。

表 9-4 人行道设置停车位后剩余最小宽度要求

停车位排列方式		人行道剩余宽度 (m)
平行式		4
倾斜式（倾斜角 α ）	30°	4
	45°	4
	60°	4.2
垂直式		5.5

(2) 交通运行条件

如占用机动车道或非机动车道设置停车位，停车位设置后的道路 V/C 比值宜符合表 9-5、表 9-6 的规定。

表 9-5 占用机动车道设置停车位后的 V/C 比值

机动车单侧道路高峰小时 V/C	停车位设置
V/C<0.8	可设置
V/C≥0.8	不可设置

表 9-6 占用非机动车道设置停车位后的 V/C 比值

机动车单侧道路高峰小时 V/C	停车位设置
V/C<0.85	可设置
V/C≥0.85	不可设置

如占用机非混行车道设置停车位，停车位设置后道路机动车平均行程速度宜符合表 9-7 规定。

表 9-7 占用机非混行车道设置停车位后的机动车平均行程速度

机动车平均行程速度 $v_{\text{平}}$ (km/h)	停车位设置
$v_{\text{平}} \geq 10$	可设置
$v_{\text{平}} < 10$	不可设置

(3) 其他条件

停车供需矛盾突出的老旧住宅小区周边道路需设置停车位时，宜设置夜间限时时段停车位；幼儿园、中小学等学校周边道路需设置停车位用于上下学接送学生的车辆停放时，宜设置限时长停车位；停车供需矛盾突出的医院周边道路需设置停车位时，宜设置限时时段停车位；存在物流配送货物需求的路段，可设置物流配送车专用的限时长停车位。

(二) 《东莞市道路停车泊位设置工作指引（试行）》

道路停车泊位指在我市行政区域范围内利用城市道路或具备条件的农村公路（县道除外）施划设置的停车泊位。

路内停车泊位设置应遵循三个基本原则：一是合法依规，规范设置；二是科学规划，总量控制；三是公开透明，程序严谨。

城市道路：结合辖区停车设施专项规划，在不影响行人、车辆通行的情况下，在除快速路和主干路（含主辅道）以外的城市道路范围内设置道路停车泊位，相关技术标准应符合《城市道路内停车位设置规范》要求。

农村公路：综合考虑道路通行条件、交通运行状况、公共交通发展情况、土地利用等因素，对具备条件的乡道和村道，可以参照城市道路标准设置道路停车

泊位。

（三）《东莞市品质道路详细设计导则》（在编）

路内停车设置应避免以下路段和区域：除生活性、景观型支路外的所有道路；路段人行过街横道 10m 以内范围的道路；支路距离交叉口停止线 20m 以内的路段；铁路道路、急转弯、宽度不足 4m 的窄路、桥梁、陡坡、隧道及距离其 50m 以内的路段；公交车站、急救站、加油站或消防队（站）门前及距离其 30m 以内的道路；水、电、气等地下管道工作井及距离其 1.5m 以内的路段。

路内停车位的设置应满足《城市道路路内停车泊位设置规范》（GA-T850-2021）、《东莞市道路停车泊位设置工作指引（试行）》、《东莞市品质道路详细设计导则》（在编）等文件的相关要求。应遵循以下要点：

（1）统筹考虑镇街居民活动和交通运行，在确保步行、非机动车、公交设施空间的基础上，合理布设路侧路内停车位和出入口。

（2）严格控制镇街（园区）中心商业办公区的路内停车位数量。

（3）在不影响道路交通运行的情况下，允许老旧居住（小）区周边非交通性道路或小支路设置夜间临时停车，并制定相应的收费、管理规定。

（4）路内停车位的设置不得影响步行和非机动车通行、侵占消防通道及行人过街设施，在临近急救站、公共汽车站、交叉路口的路段上设置路内停车位应符合道路安全相关规定。

（5）建立路内停车泊位定期评估制度，根据城市建设进度情况对设置路内停车位的效果进行动态评估，分析其设置位置及规模对道路交通流的影响程度，将分析结果作为是否对其进行调整的依据。

9.2 规划方案

9.2.1 设置原则

城市停车系统中合理、健康的停车结构应该是“以配建停车为主、路外公共停车为辅、路内停车为补充”的模式，路内停车是公共停车设施的组成部分，其功能定位为“路外公共停车供应的补充和配合”。但东坑镇目前停车设施供给结构为配建：路外公共：路内=64.35%：11.43%：24.22%，路内停车位数量供应比例过高，与停车发展战略严重不符。

结合东坑现实情况，按照**近期引导规范、远期逐渐清退**原则，合理设置路内

停车。根据停车分区不同，差别化推动“退路入库”机制。分别制定近远期不同停车分区的路内停车供给结构，至规划期末，路内停车泊位的供给比例压缩至泊位总供给量的 8% 以内。

近期：通过引导规范路内停车，整顿停车秩序。路内停车比例控制在 15% 以内。一类区的土地开发密度较高，人口密度高，交通吸引量大，道路以交通功能为主，原则上应减少路内停车泊位的设置，但考虑到中心城区土地资源十分紧张，近期没有条件大幅度提高配建停车位比例及建设足够的路外公共停车场，近期一类区在不增加路内停车泊位供给的同时尽可能利用路内停车解决公共停车需求问题。二、三类区交通问题不突出，道路条件好，路内停车按照地区停车总规模的，以满足路内停车需求。

远期：结合路外公共停车场的建设逐步缩减路内停车泊位规模，路内停车泊位的供给比例压缩至泊位总供给量的 8% 以内。其中，一类区按地区总规模比例 10% 控制；二类区、三类区分别按地区总规模比例 7.5%、7% 控制。

近远期在路内停车泊位总量控制的前提下，结合路内停车的设置方法进行路内停车的空间布设以及确定管理方式，并根据设置后的效果作出实时的调整。其具体设置流程如下图所示。

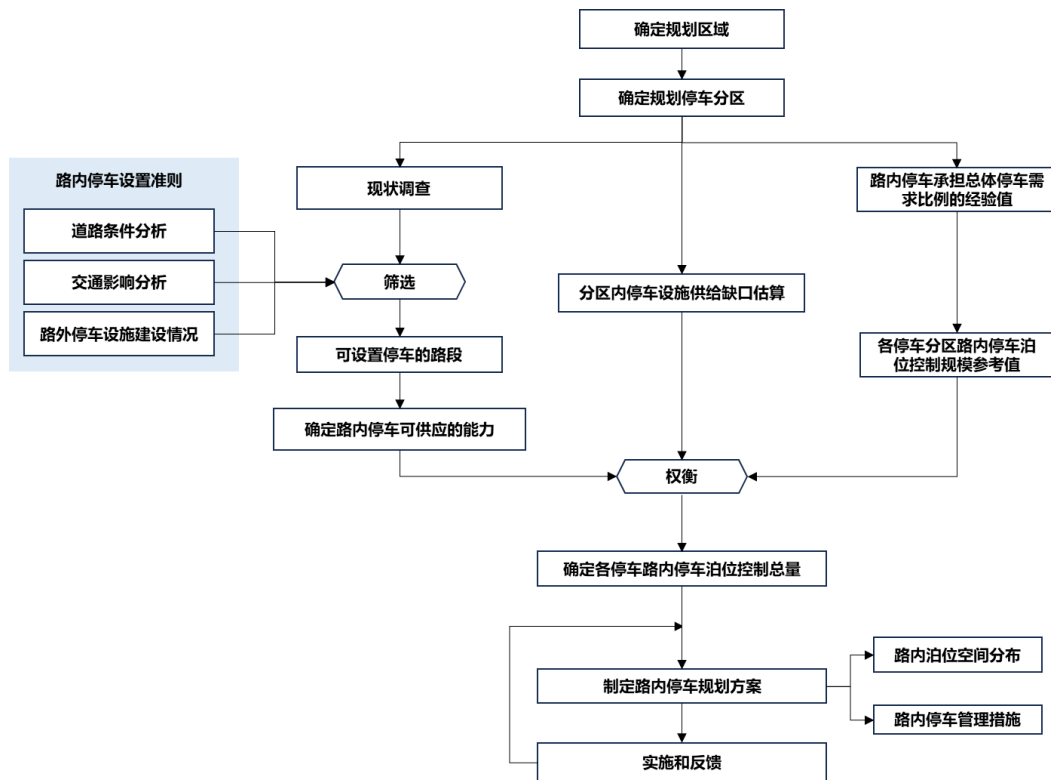


图 9-4 路内停车泊位设置流程

9.2.2 路内停车位布局方案

(1) 供给规模

结合停车分区供给策略，综合考虑现状不同区域、不同用地性质单位建筑面积停车需求生成率和停车位周转率等参数，依据控规用地指标来估算不同停车分区路内停车规模。东坑镇近期路内停车供给规模应 ≤ 6960 个泊位，远期路内停车供给规模应 ≤ 5100 个泊位。东坑镇目前设有划线泊位的路段共224条（段），路内停车泊位总数为9438个。现状供给大于近远期路内停车供给规模，建议近远期结合路外停车场的建设，逐步取消现状已设置的路内停车。

表 9-8 东坑镇路内停车设施供给规模

区域	近期		远期	
	供给规模（个）	占总泊位比重	供给规模（个）	占总泊位比重
一类区	≤ 3723	$\leq 15\%$	≤ 2941	$\leq 9\%$
二类区	≤ 2240	$\leq 15\%$	≤ 1526	$\leq 7.5\%$
三类区	≤ 997	$\leq 15\%$	≤ 634	$\leq 7\%$
合计	≤ 6960	$\leq 15\%$	≤ 5100	$\leq 8\%$

(2) 布局方案

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全天停放道路、限时停放道路和临时停放泊位。

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，考虑到东坑镇现状道路网结构以次干路、支路为主，城市主干路较少，且现状已有东坑大道、东兴路等交通性主干路设置了路内停车泊位，对于这部分路内停车位，需要在近期实施严格管理并逐步取消。

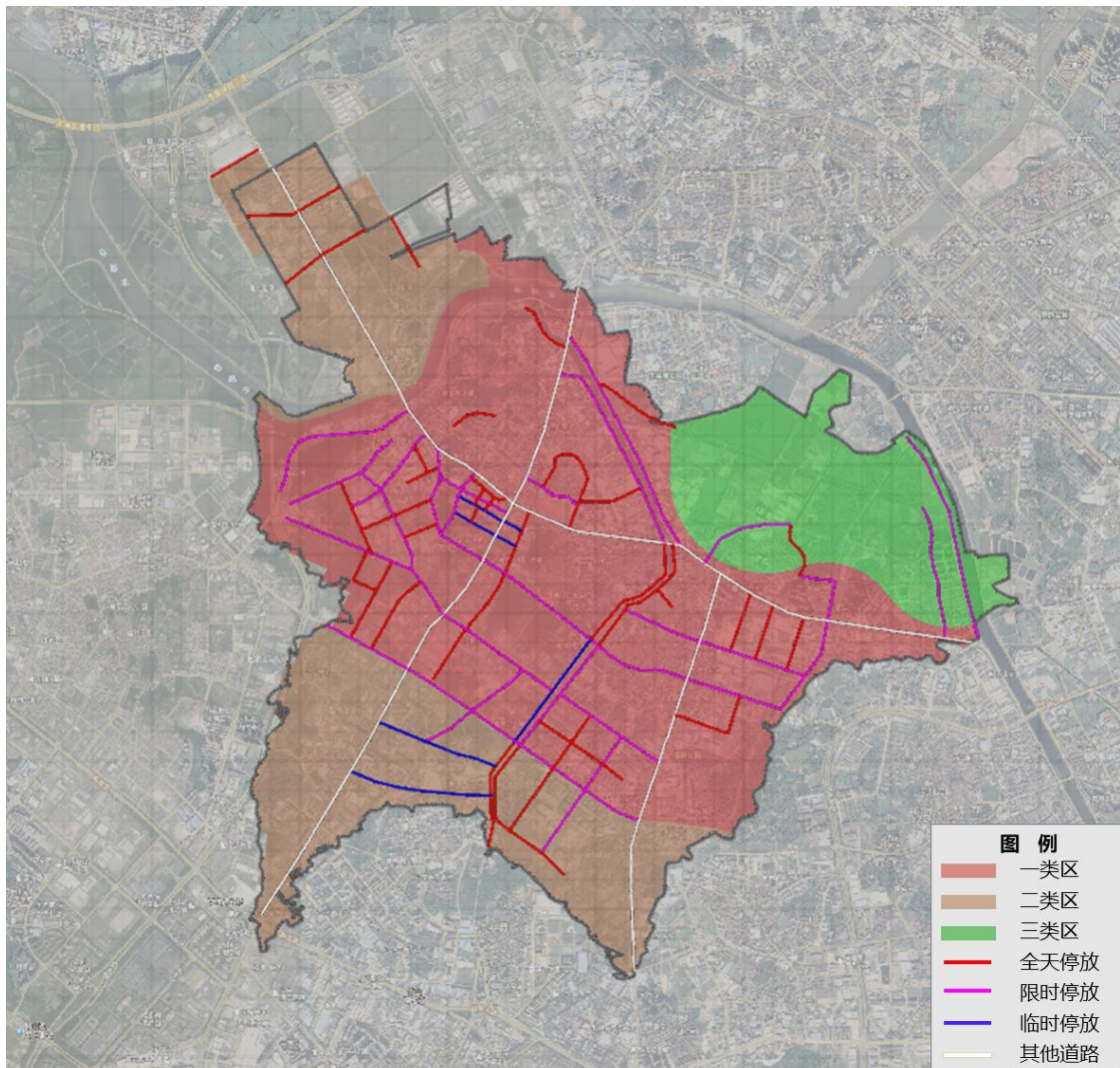
允许设置路内停车的路段：原则上来说，除了禁止设置路内停车的路段之外的道路均可设置路内停车位，主要为城市支路。**全天停放泊位**一般设置在停车供需矛盾大，道路交通运行较为良好的支路；**限时停放泊位**一般选择设置在住宅区附近交通量小的支路上，夜间准停而白天交通高峰时段禁停，具体时间段应视具体道路情况而定；**临时停放泊位**一般设置在学校、医院、商业区、旅游景区等上下客频繁的区域道路，实行限时长停放管理，防止车辆长时间停放。

东坑镇目前设有划线泊位的路段共 224 条（段），路内停车泊位总数为 9438 个。供给大于近远期路内停车供给规模，建议近远期结合路外停车场的建设，逐步取消现状已设置的路内停车。

1) 近期路内停车规划

近期共规划 60 条道路设置路内停车，提供泊位 6537 个。其中，近期保留路内停车 32 处，泊位共计 2838 个；现状改造路内停车 26 处，泊位共计 3539 个，新增路内停车泊位 2 处，泊位共计 160 个。

按停车泊位的管理形式分：全天停放 2998 个泊位，限时停放 3293 个泊位，临时停放 246 个泊位。



注：其他道路为现状已设置路内停车道路且道路等级为县道、控规主干道等的道路，后续建议结合停车专项规划落实路外停车设施后，逐步清退路内停车泊位。

图 9-5 东坑镇近期路内停车规划图

表 9-9 东坑镇近期路内停车设施规划详细情况

序号	道路	道路等级	位置	停放长度(m)	停放形式	泊位规模(个)	停放时段	建设类型
1	兴国中路	支路	东兴路至福兴路段	324	平行式	54	全天	现状保留
2	角社新村路	支路	东兴路至振兴路段	588	平行式	98	全天	
3	福兴路	支路	镇界至兴惠路段	312	平行式	52	全天	
4	凤沙路	支路	草塘路至凤大街段	480	平行式	80	全天	
5	凤大街	支路	东兴路至松湖之光 2 期段	504	平行式	84	全天	
6	168 工业路	支路	东兴路至科技路段	210	平行式	35	全天	
7	沿河西二路	支路	东兴路至骏达中路段	1548	平行式	258	全天	
8	上下车岗路	支路	东坑横东路至源记农庄段	288	平行式	48	全天	
9	沿河西一路	支路	科技路至永生工业路段	342	平行式	57	全天	
10	创业路	支路	正崴四路至珂源智能段	198	平行式	33	全天	
11	正崴四路	支路	沿河东一路至正崴二路段	360	平行式	60	全天	
12	沿河东一路	支路	科技路至广龙高速段	582	平行式	97	全天	
13	东兴园二路	支路	东兴路至东兴园一路	906	平行 斜交	120	全天	
14	东兴园四路	支路	东兴路至乐然路	480	平行 斜交	80	全天	
15	支路一	支路	骏发三路至宝柏工业园路	240	平行式	40	全天	
16	支路二	支路	宝柏路至支路一	192	平行式	32	全天	
17	永胜路	支路	骏发三路至盛泉路	690	平行式	115	全天	
18	盛泉路	支路	亭岗南路至迎宾路	720	平行式	120	全天	
19	先益路	支路	骏达路至骏发三路	180	平行式	30	全天	
20	支路三	支路	迎宾路至科技路段	960	平行式	160	全天	
21	支路四	支路	迎宾路至科技路段	900	平行式	150	全天	
22	支路五	支路	迎宾路至支路三段	570	平行式	95	全天	
23	支路六	支路	东兴路至黄屋大塘坑一巷段	300	平行式	50	全天	
24	支路七	支路	支路六至东坑镇政府北侧支路	180	平行式	30	全天	
25	沿河东路	支路	东兴路至骏发三路段	720	平行式	120	全天	
26	正崴一路	支路	骏达东路至正崴五路段	1500	平行式	250	全天	
27	正崴五路	支路	沿河东一路至正崴三路段	1080	平行式	180	全天	
28	支路七	支路	金地卓越松湖悦湾东北侧支路	120	平行式	20	全天	

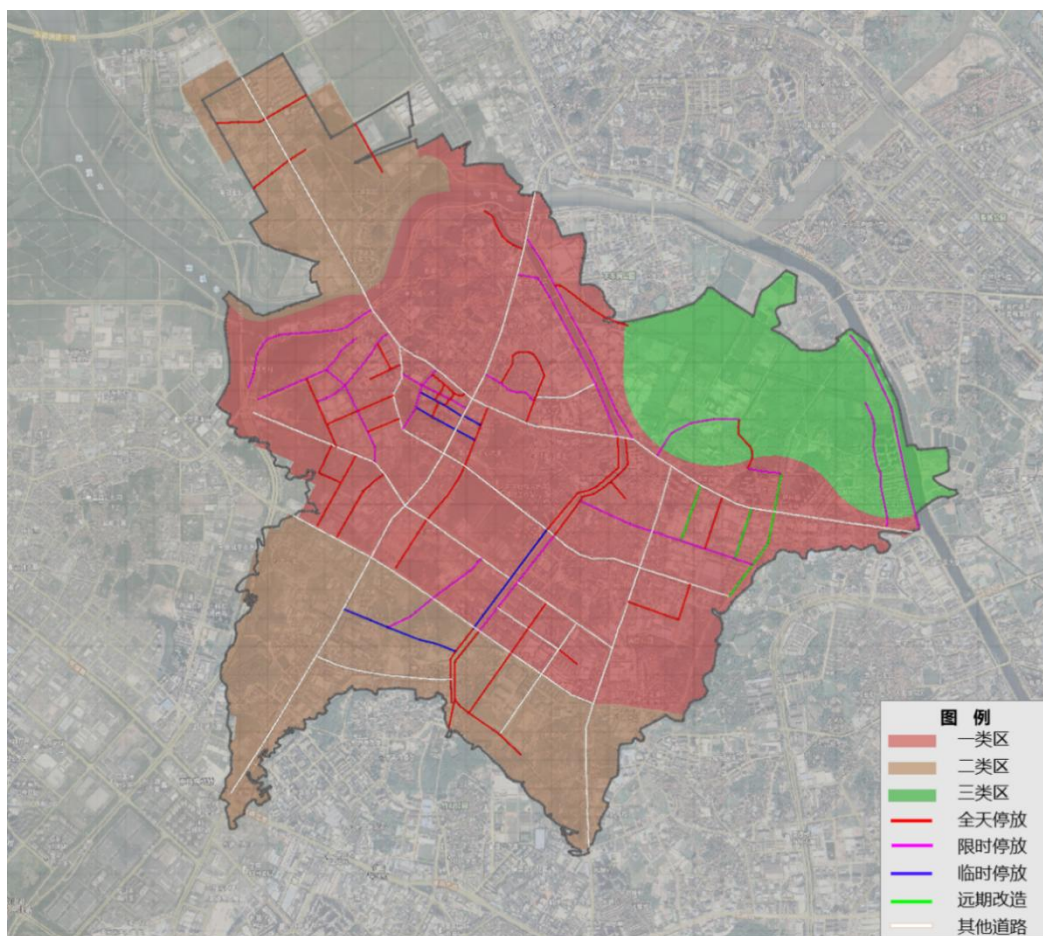
序号	道路	道路等级	位置	停放长度(m)	停放形式	泊位规模(个)	停放时段	建设类型
29	东兴园三路	支路	东兴路至东兴园一路	480	平行式	80	全天	
30	支路八	支路	骏发一路至东安路	900	平行式	150	全天	
31	支路九	支路	塔坑路至塔新路	180	平行式	30	全天	
32	中帆二路	支路	凤沙路至松湖之光南门	180	平行式	30	全天	现状改造
33	寮东路	支路	东兴路至生态园大道段	180	平行式	30	限时	
34	亭岗南路	支路	彭屋村至寮东路段	102	平行式	17	限时	
35	宝柏路	支路	东兴路至盛泉路段	480	平行式	80	限时	
36	黄屋大塘坑一巷	支路	东兴路至东坑镇政府段	354	平行式	59	限时	
37	鹰岭公园北侧支路	支路	骏发三路至东坑大道段	510	平行式	85	限时	
38	凤兴路	支路	东坑大道至凤大街段	162	平行式	27	限时	
39	新寮路	支路	骏发三路至永生工业路段	540	平行式	90	限时	
40	东坑沿河东二路	支路	骏发一路至骏达东路段	366	平行式	61	限时	
41	东兴园一路	支路	东兴路至乐然路	444	平行式	74	限时	
42	正崴二路	支路	骏达东路至广东迅扬科技股份有限公司段	270	平行式	45	限时	
43	东坑东外环路	支路	豪庭幼儿园至政德路段	246	斜交	41	限时	
44	南国二路	支路	环湖绿道至东兴路段	1404	平行式	234	限时	
45	乐然路	支路	东兴园四路至沿河东路段	414	平行式	69	限时	
46	塔坑路	支路	东坑东外环路段至水易花店段	504	平行式	84	限时	
47	东坑横东路	支路	东坑大道至东兴路段	288	平行式	48	限时	
48	塔新路	次干路	东兴路至支路九	960	平行式	160	限时	
49	南国一路	支路	东兴路至农正路	2100	平行式	350	限时	
50	横东路河对侧道路	次干路	东坑大道至东兴路段	1734	平行式	289	限时	
51	骏发三路	次干路	东兴路至东坑交通分局段	3300	平行式	550	限时	
52	骏达中路	次干路	东坑大道至沿河西二路段	2100	平行式	350	限时	
53	科技路	主干路	生态园大道至东安路段	3300	垂直	550	限时	
54	东皇步行街	支路	东坑大道至鹰岭公园段	516	平行式	86	临时	
55	东坑镇政府北侧支路	支路	黄屋大塘坑一街至东坑大道段	126	平行式	21	临时	

序号	道路	道路等级	位置	停放长度(m)	停放形式	泊位规模(个)	停放时段	建设类型
56	中兴路	支路	东坑大道至中兴大道中段	384	平行式	64	临时	
57	永生工业路	支路	沿河西一路至东坑大道段	270	平行式	45	临时	
58	凤凰路	次干路	沿河西一路至东坑大道段	180	平行式	30	临时	
59	兴达路	支路	东兴西路至新兴二路段	660	平行式	110	全天	新建
60	马坑路	支路	新兴路至榕兴路	300	平行式	50	全天	

2) 远期路内停车规划

远期共规划 50 条道路设置路内停车，提供泊位 4735 个。远期在近期基础上结合停车专项规划落实路外停车设施，并逐步清退路内停车泊位 8 处，取消泊位共计 1729 个，改造路内停车 3 处，减少泊位 73 个。

按停车泊位的管理形式分：全天停放 2795 个泊位，限时停放 1788 个泊位，临时停放 152 个泊位。



注：其他道路远期建议结合停车专项规划落实路外停车设施后，逐步清退路内停车泊位。

图 9-6 东坑镇路内停车规划图（远期取消与改造）

表 9-10 东坑镇远期路内停车设施规划详细情况

序号	道路	道路等级	位置	停放长度 (m)	停放形式	泊位规模 (个)	停放时段	建设类型
1	骏发路	次干路	东兴路至东坑交通分局段	3300	平行式	550	限时	远期逐步清退
2	凤沙路	支路	草塘路至凤大街段	480	平行式	80	全天	
3	骏达路	次干路	东坑大道至沿河西二路段	2100	平行式	350	限时	
4	中兴路	支路	东坑大道至中兴大道中段	384	平行式	64	临时	
5	凤凰路	次干路	沿河西一路至东坑大道段	180	平行式	30	临时	
6	科技路	主干路	生态园大道至东安路段	3300	垂直	550	限时	
7	正崴二路	支路	骏达东路至广东迅扬科技股份有限公司段	270	平行式	45	限时	
8	正崴四路	支路	沿河东一路至正崴二路段	360	平行式	60	全天	
9	东坑东外环路	支路	骏发一路至骏达中路段	246	平行式	31	限时	远期改造
10	东兴园二路	支路	东兴路至东兴园一路	720	平行式	80	全天	
11	东兴园四路	支路	东兴路至乐然路	480	平行式	57	全天	

综上，东坑镇近期规划 60 条道路设置路内停车泊位，提供泊位 6537 个；远期规划 50 条道路设置路内停车泊位，提供泊位 4575 个。各个停车分区的停车供给方案如下表所示，均满足总量控制要求。

表 9-11 东坑镇近远期路内停车规划供给方案

区域	路内停车泊位数供给			
	近期供给泊位 (个)	占片区总泊位比例	远期供给泊位 (个)	占片区总泊位比例
一类区	3760	15.0%	2678	7.9%
二类区	2053	13.7%	1333	6.6%
三类区	724	10.9%	724	8.0%
合计	6537	14.1%	4735	7.5%

9.2.3 管理措施

(1) 路内停车规划

1) 准停时段

路内停车位重点解决学校、医院、办公楼、商业区、旅游景区等重点区域白

天短时停车以及老旧小区夜间基本停车需求。根据道路周边沿线业态及交通情况合理确定路内停车泊位的准停时段。

全天停放泊位：停车供需矛盾较大，道路交通运行较为良好的支路设置固定停放泊位，全天对外开放。

限时停放泊位：划设虚线车位，实行限时停放管理。停车供需矛盾大的老旧小区设置路内夜间停车泊位（21:00~07:00）；学校周边设置上下学时段限时停车泊位，上下学时段禁止停放；医院、办公楼、商业区等供需矛盾大的区域早、晚高峰期间禁止停车，其余时间段允许车辆在限时停车位上停放；

临时停放泊位：学校、医院、商业区、旅游景区等上下客频繁的区域道路，在满足条件的情况下可设置临时停放泊位，实行限时长停放管理，防止车辆长时间停放。

2) 时长和车型

停放车型：路内停车泊位根据使用属性分为公共停车位和专用停车位。公共停车位准停车型为八人座以下小型轿车；专用停车位按规定车型停放。

停放时长：泊位停放时长根据泊位设置区域确定。全天停放泊位不限时长；限时停放泊位根据规定停放时段确定；临时停放泊位限时 15 分钟，临时装卸泊位限时停放 30 分钟。

路内停车作为路外停车供应不足的一种补充方式，应与路外停车场的建设协调发展，其规划和建设是一个滚动发展的动态过程，其设置应随路外停车场的完善和道路交通的变化加以调控，并建立完善的监管机制及时调整。建议每年进行相应的规划检讨和修订工作。

（2）路内停车收费

路内停车收费要体现地域差别和时间限制的原则，并结合路外停车设施的供应情况。

1) 东坑镇现行路内停车收费标准

东坑镇的停车设施收费主要根据《广东省定价目录（2022 年版）》、《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）等相关政策文件制定收费标准。现行收费标准未分区域收费，且非繁忙时段不收费，全天收费限价 25 元。

表 9-12 东坑镇现行路内停车收费标准

单位：元/辆

时段	收费标准
30 分钟以内	免费
超 30 分钟，1 小时以内	3
超 1 小时后，每 30 分钟	2
超 3 小时后，每 30 分钟	3
单日最高限价	25

注：具体收费时段为工作日 8:00~20:00，非工作日 9:30-20:00。

表 9-13 路内停车设施政府指导价

单位：元/辆

时段		收费标准		
		重点区域	非重点区域	村社区区域
繁忙时段	首小时以内	6	3	3
	超过 1 小时后每 30 分钟	5	2	0.5
	超过 3 小时后每 30 分钟	6	3	1
	最高限价	—	35	17
非繁忙时段	每小时	2	1	1
	最高限价	8	5	5

注：源自《东莞市机动车停放服务收费政府指导价（最高限价）》（重点区域全天收费最高限价 154 元，非重点区域最高限价 40 元，村社区区域最高限价 22 元。）

1. 重点区域停车不超过 15 分钟的免费，非重点区域停车不超过 30 分钟的免费，超过免费时限的按实际停放时间计费。繁忙收费时段：重点区域（非重点区域）工作日（7:30-21:30），非工作日（9:30-21:30），村社区（8:30-20:30）。
2. 重点区域是指由交通部门核准在市区及镇中心区内医院、政务（办证）中心、资源交易中心、大型商场、批发市场以及重点经济商圈等车辆临时停放需求大且要求泊位使用周转快的场所周边的城市道路路段，非重点区域是指重点区域以外的其他道路路段。村社区区域是指各镇街（园区）村（社区）辖区内公共道路路段。停车收费路段及停车泊位在道路停车主管部门指导下由当地镇街（园区）人民政府依法施划。
3. 村社区区域停车免费时限不少于 1 小时，免费时限不计入计费时段，全时段月租标准不超过 240 元。
4. 在非营利性医疗机构路段门前停放的，对就诊者、住院病人及家属凭当日门诊、住院部结账票据、就诊证明等按所属路段收费标准的 50% 计收。

2) 其他城市收费标准

据调查，其他城市路内停车收费标准均相对较高，广州、上海、苏州、深圳

商业区等区域按照重点区域制定停车服务收费标准；停车二类区除重点区域外其他区域与三类区（停车适度发展区）按照非重点区域制定停车服务收费标准。

（3）路内停车管理

1) 管理主体

根据《东莞市道路停车泊位设置工作指引（试行）》有关规定，路内停车泊位的管理主体为市交通运输局，各相关部门配合，通力协作。**市交通运输管理部门**负责做好本市道路停车泊位设置的监督管理工作；**市公安机关**负责本市道路停车秩序和交通安全管理，负责对擅自设置道路停车泊位行为的查处，协同交通运输管理部门指导做好本市道路停车泊位的设置；**市发展改革、自然资源、市场监管、城市管理和综合执法**等有关部门要按照各自职责，指导各镇街（园区）做好道路停车泊位运营管理工作。市交通运输管理部门、市公安机关交通管理部门委托镇人民政府（街道办事处）以及园区管委会负责辖区道路停车泊位设置工作。各镇人民政府（街道办事处）、园区管委会负责在《东莞市道路停车泊位设置工作指引（试行）》等有关规定的委托范围内做好辖区内道路停车泊位设置和监督管理工作，明确辖区道路停车泊位行政主管部门，制定道路停车泊位设置方案，确保道路停车泊位设置符合辖区停车设施设置专项规划和城市道路路内停车泊位设置相关技术规范。

2) 管理方式

国内外路内停车管理的方式主要有射频（电子标签）、智能咪表、手机通讯、人工管理等四种方式。

表 9-15 路内停车管理技术代表国家城市一览表

序号	管理方式	代表城市
1	射频（电子标签）	山东威海
2	智能咪表	美国、德国、澳门、香港
3	手机 (短信、电话、APP 客户端)	深圳
3	人工管理	国内外普遍国家、城市

射频（电子标签）：采取先进的非接触式自动芯片识别技术，通过射频信号

自动识别目标车辆并实现数据交换的模式。识别工作无须人工干预，操作简单且可工作于各种气候环境。每辆车上装有电子标签，作为车辆身份的标识，泊位上安装车位检测器，检测车辆的到达和离开，读写设备通过射频信号与电子标签通信，实现停车扣费。

- **优点：**电子标签绑定了车主基本信息，可有效避免超时停车、违章停车等行为，现场巡管工作量小，可节约人力资源，同时实现了动态交通与静态交通的统一管理，通过对动静交通数据的统一采集与分析，为全市交通诱导、停车信息发布提供数据支撑。
- **缺点：**现有技术模式难以适应路内开放状态下道路停车管理的需求，技术尚未完全成熟，读卡失误率高。同时每辆车必须安装电子标签，投资成本较高，异地车、未安装电子标签车辆无法使用。



图 9-8 射频模式示意图

智能咪表：是目前技术最成熟、应用最广泛地一种路内停车管理模式。新建咪表采用集中式咪表，一表管理多个车位，车位配备车位检测器，实现对车位的实时监控。智能咪表支持银行卡、手机刷卡、信用卡、现金等多种支付方式，可实现对每个车位的精确管理，覆盖所有的客户群。

- **优点：**技术成熟，推广实施难度低；支付方式多样化，覆盖用户面广。
- **缺点：**咪表设施对街道空间影响大，用户使用较不方便，需下车至咪表处进行付费。

手机通讯：路内停车手机付费技术是近年发展起来的新型停车管理的模式。常见的手机模式为短信模式、数字点播及手机 APP 客户端模式。用户购买手机

充值卡将手机号码与银行卡进行绑定，通过手机发出停车申请，系统确认后，从相应帐户中扣取停车费用。

- **优点：**用户使用方便、操作简单；现场管理设施少，除必要的停车标志标线设备以外，管理设施仅需在每个泊位安装车位检测器，基本对道路空间环境不造成影响。同时通过与用户个人银行信用等级挂钩，可有效避免逃费、欠费等行为的发生。
- **缺点：**手机停车充值卡发行需要一定的宣传推广时间，且由于手机充值卡属于不记名方式，无法采集到相应的车辆信息数据。而手机签约方式对于外地车辆难以适用。

人工管理：指管理单位派出现场人员进行收费管理或由车主自行购买停车票。目前国外如新加坡、意大利等国家使用人工自助贴票模式，即用户自行购票，并张贴在车窗以备检查，国内近年来主要采用人工+POS 机收费，或配合咪表进行收费。国内代表城市有上海、武汉、杭州等。

- **优点：**支付方式多样化，覆盖用户面广，可支持城市交通卡、专用停车卡、银联卡等支付方式，设备少，投资小，简单易行。
- **缺点：**运营成本（人工成本）高，人均泊位管理效率低，总体经济性较低。

随着近年来智能手机在居民生活中的普及，手机收费模式在城市道路收费管理中迅速发展并应用起来，结合东坑镇社会经济情况及居民生活水平的实际情况，建议东坑镇**近期采用“人工收费+射频识别”的停车收费管理方式**，并同步开始推广应用手机付费方式，**远期逐步过渡到手机付费管理**，充分应用手机新技术，构筑能够覆盖所有客户群、与路外停车场实现一体化管理、与动态交通相互协调的技术先进的道路停车管理体系。远期还需逐步构建停车诱导系统，路内停车管理技术的实施还需要建立三级停车信息发布系统配合使用，通过构建停车诱导系统，将停车信息以逐级引导的形式提供给驾驶员，实现智能引导，智慧停车。

第十章 典型片区停车综合改善方案

10.1 金地水岸花园

10.1.1 片区总体情况介绍

金地水岸花园位于东莞市东坑镇沿河东路与文阁路交叉口东北 150 米，用地北侧靠近东坑中心小学，南侧靠近百顺市场，东侧以旧村为主，西侧与草塘花园隔江相望等，片区开发总体较为成熟，空地或闲置地较少。金地水岸花园占地面积约 2.22 万 m²，容积率 2.5，建筑面积 7.37 万 m²，以住宅、公寓用地为主，兼有餐饮、休闲、娱乐等，运营相对成熟。



图 10-1 金地水岸花园片区情况

10.1.2 停车基本情况

配建停车：金地水岸花园总用户 845 户，共有停车位 556 个，其中地面车位

56 个，地下车位 500 个。户均配置车位比约为 1:0.66。

路内划线停车：小区周边道路路内划线停车数为 29 个。

现状停车问题：通过对该小区夜间停车情况进行摸排，小区停车场内实际停车数约 246 个，小区内约 310 个停车泊位闲置，小区停车场闲置率较高。但从小区周边道路停车使用情况来看，周边道路停车数量约 139 个，路内违停现象较为严重。

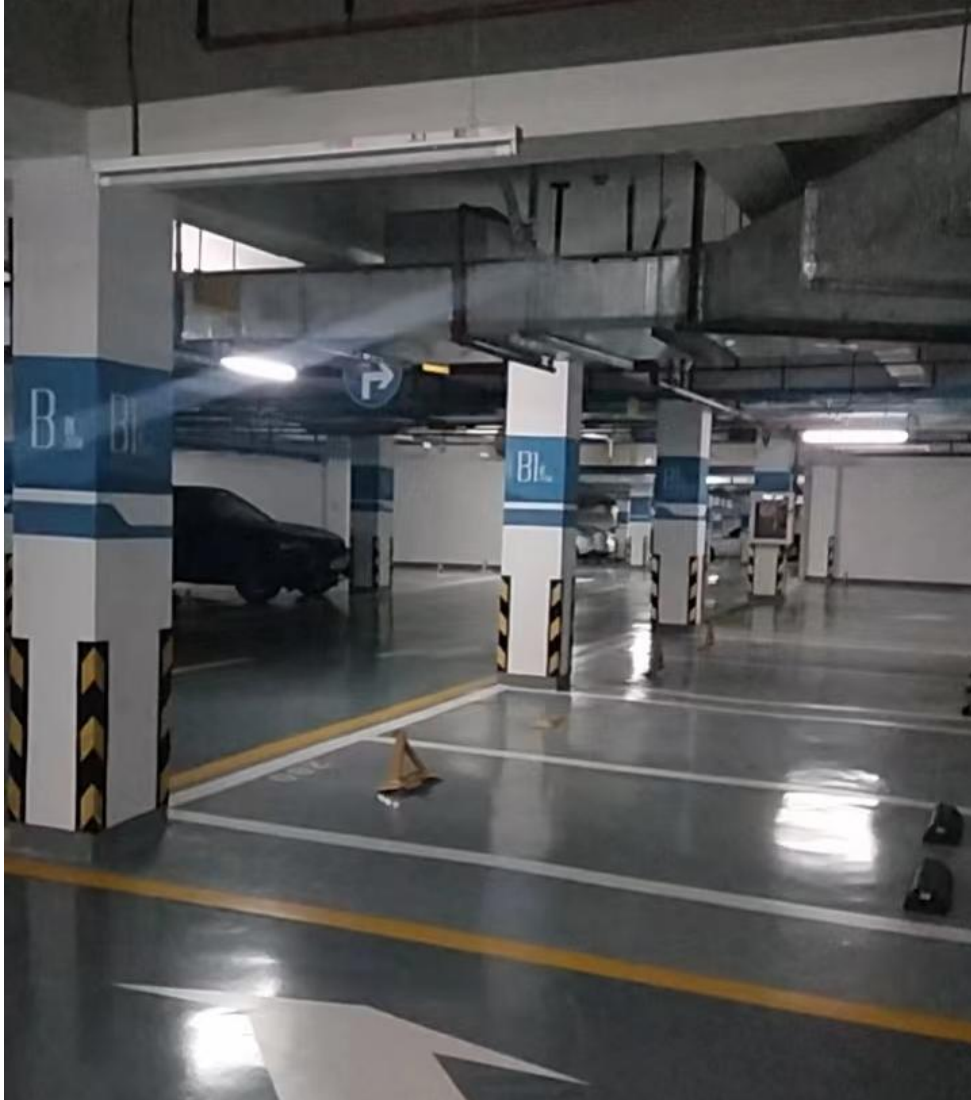


图 10-2 金地水岸花园配建停车场情况



图 10-3 金地水岸花园周边道路路内停车情况

10.1.3 原因分析

由于小区周边道路划线停车免费，价格杠杆缺失，同时违章停车管理处罚不到位等原因，导致部分小汽车不愿意停在小区配建停车场，选择在周边道路违停，将停车需求外溢到路内。

10.1.4 改善方案

适当清退项目周边道路违停车辆：由于小区周边道路违停现象较为严重，影响道路通行，局部路段甚至对慢行通行空间造成一定影响，为提高小区周边环境，打造更加安全舒适的道路环境，建议对小区周边道路做适当优化处理，清退现有违停车辆。

引进智慧停车服务系统，实现地下停车泊位共享：建设停车共享平台，实现停车信息查询、错峰共享、车位预订、泊位诱导、无感支付、反向寻车等功能，开放共享地下配建停车场车位富余车位，使用者通过智能手机终端提交停车需求

信息，同时，鼓励车位拥有者根据自身的情况采用定时有偿让渡车位使用权，以减少车位空置率，缓解高峰期小区周边停车泊位供不应求的问题。

停车收费：对小区周边道路路内划线停车泊位实行停车收费，并采用价格杠杆机制，严格按照路内高于路外收费原则，引导小汽车向路外停车场停放。

加强执法，依法惩处违规停车行为：通过加强巡逻、执法车摄录、监控设备抓拍等多种手段，及时查处违法停车行为。发挥清障车辆作用，及时拖移违停车辆，提高违法停车时间成本，保证道路畅通。将驾驶人在同一地点的多次违法停车行为，记入交通出行领域信用信息数据库并依法公示，对失信行为实施联合惩戒，提高违法成本。

10.2 东坑医院

10.2.1 片区总体情况介绍

东坑医院位于广东省东莞市东坑镇骏发一路-沿河西二路交叉口西南侧,地块北侧靠近丰泰天禧住宅，东侧与百顺工业区隔江对望，南侧和西侧均为绿地。全院总占地面积约 4.8 万平方米，绿化覆盖率超 40%，总编制床位 650 张（其中，住院部 350 张，护理院 300 张），现有医务人员近 600 人,是一间公立综合性医院。



图 10-4 东坑医院片区情况总体介绍

10.2.2 停车基本情况

配建停车：东坑医院全院职工 600 多人，配建停车泊位数约 94 个。

路内划线停车：小区周边道路路内划线停车数约为 173 个。

现状停车问题：东坑医院作为东坑镇一所综合性医院，群众看病需求较高，医院配建停车场利用率经常高达 100%左右，同时医院周边道路路内停车已达到 100%左右，医院及周边停车位基本处于过饱和状态，医院停车基本一位难求。



图 10-5 东坑医院配建停车场情况



图 10-6 东坑医院北侧骏发一路路内停车情况



图 10-7 东坑医院东侧沿河西二路路内停车情况

10.2.3 停车缺口分析

东坑医院总编制床位 650 张，根据《东莞城市规划管理技术规定》（2020 版），东坑医院需配建停车位 520 个，并增配 65 个救护车位，东坑医院目前仅配建 94 个停车位，泊位缺口达到 491 个。考虑路内划线停车泊位供给，泊位缺

口仍然达到 318 个。

公共 设施 用地 C	C3		文化设施用地		车位/100 m ² 计容建筑面积	≥0.8	每 2000 m ² 建筑面积设置 1 个出租车上下客泊车位；每 10000 m ² 建筑面积设置 1 个装卸车位；配建指标均为参考值，具体设计时的停车场（库）规模应视交通专题研究的结论而定。	
	C4		体育用地	一类体育馆	车位/100 座	2.0	一类体育场馆指大于 15000 座的体育场或大于 4000 座的体育馆；二类体育场馆指小于 15000 座的体育场或小于 4000 座的体育馆；每 500 个座位应设置不少于 1 个出租车上下客泊车位；配建指标均为参考值，具体设计时停车场（库）规模应视交通专题研究的结论而定。	
				二类体育馆		3.0		
	C5		医疗卫生用地	医院	车位/病床	≥0.8		医院每 100 个床位增配 1-2 个救护车位；每 50 个病床设一个出租车上下客车位。
				独立门诊	车位/100 m ² 计容建筑面积	≥0.6		

图 10-8 医院用地配建停车指标情况

10.2.4 改善方案

1、新建公共停车场

①选址及规模：医院北侧地块规划为二类居住用地，现状为空地，考虑医院周边泊位缺口为 318 个，建议利用现状空地，设置停车泊位规模约 318 个，以解决医院周边停车缺口问题。

②建设形式：建议近期采用划设临时停车泊位方式，补齐医院停车泊位缺口；远期结合地块开发，通过附建或机械式立体车库的建设形式，建设不少于 318 个公共停车泊位。

③运营管理：近期以培养群众使用公共停车的习惯为主，免费向公众开放停车场，积极鼓励公众使用路外公共停车；同时为了提高停车场使用效率，建议逐步实行停车时长管理制度，压缩白天单次停车时长，允许夜间长时间停车。

④停车收费：在经历停车场使用“磨合期”后，远期应开始考虑逐步实行停车收费，从“分时段收费”向“全时段收费”转变，从“无差别收费”向“阶梯式收费”转变，建议停车收费价格调整采用“小步快走”的形式，在逐渐影响群众用车观念转变的同时逐步提高停车收费标准。



图 10-9 医院周边规划公共停车场示意

2、严管违规占道停车现象

①加大力度、严抓严惩路内违规占道停车现象。逐步清除群众的占道违规停车“侥幸心理”，同时鼓励群众使用公共交通出行，从根源上缓解停车难问题。

②加强对机动车驾驶员的教育管理。提高驾驶员的综合素质和入场停车的意识，做到依法停车、合规停车，自觉维护良好的停车秩序。研究实施违法停车取证权外判制度，赋予特许经营者等取证权利，利用多方力量协助执法部门开展工作。

③治理医院周边道路的无划线停车。在保证医院周边道路正常通行情况下，可以适当划设停车位，同时辅以停车收费管理措施，清理长时间停车占道的“僵尸车”，盘活现状可利用的停车资源。

④采取有效措施禁止路内占道停车。结合慢行系统考虑，路内停车位不得侵占行人过街空间或影响行人过街视线，应明确划定停车位，确保人车分离，禁止停车的区域可利用路缘石延展设计和交通标线禁止停车。

第十一章 停车管理政策

11.1 停车收费管理政策

11.1.1 停车收费现状问题

东坑镇的停车设施收费主要根据《广东省定价目录（2022 年版）》、《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）等相关政策文件，采取政府指导价、政府定价和市场调节价三种方式定价形式。既有停车政策未能很好统筹考虑城市功能分区的特征差异，收费价格差异化不明显，收费普遍较低，路内停车收费标准不合理，且存在路内路外收费倒挂现象。停车收费的经济调控作用无法有效发挥，实际执行效果也不佳。

（1）路内停车收费

路内停车收费比例低，仅占总泊位的 11.39%，现行收费标准未分区域收费，且非繁忙时段多数不收费，全天收费限价 17 元。

（2）路外停车场收费

路外停车收费比例较路内高，其中 58.04%的配建停车泊位收费，59.91%的路外公共停车泊位收费。路外停车收费以市场调节和政府指导价两种方式定价，根据普查，路外及配建的停车场全天最高限价约 15~20 元，月租约 150~450 元，略低于路内收费价格。

11.1.2 停车收费管理政策建议

完善停车收费政策。通过经济杠杆调节停车需求和方式，不再提供免费停车位。逐步缩小政府定价范围，全面放开社会资本全额投资新建停车设施的收费。引导形成镇中心区高于外围、路内高于路外、商业办公高于住宅、高峰期高于平峰期的停车收费级差价格。

区域差别化——严格控制区、适度控制区、适度发展区停车收费阶梯化。

停放方式差别化——路内停车价格要高于路外停车价格。

时间差别化——高峰期高于平峰期停车收费

根据不同地区、不同路段、不同时间采用差别费率和限时停车政策；分区域出台政府指导价、限价和市场定价多种价格形式，给停车设施经营企业足够的经营价格空间；适度提高临时停车收费标准，鼓励短时停放，提高停车设施利用，加快设施周转；在停车供需矛盾较大的地区和路段，在一定时间内采取累进费率，

合理调整地上停车场、地下停车场的比价关系。通过停车收费的调整，促进停车资源的均衡使用。

11.2 产业发展政策

11.2.1 国内外停车产业发展经验

(1) 国外发展经验

➤ 日本：PPP 模式，停车场经营完全市场化

日本停车政策趋近于“私营业主+政府”合作的 PPP 停车产业运营模式。形成以政府主导的城市内大型公共停车场为主干，中小型停车场为补充的停车空间结构，停车场的经营完全市场化。根据全时停放、白天停放、工作日白天停放等采用不同定价，制定相应的包月服务套餐。

明确停车场的建设主体为民间机构，政府参与规划停车场的建设；促进停车场的立体化、机械化；制定促进停车场建设的相关优惠政策：路外停车场建设税和建筑物附设停车场工程税减免措施，停车场的建设与经营给予资金和税收上的支持等。

(2) 国内停车产业化案例

➤ 商业综合开发

北京——儿童医院停车场：位于儿童医院门前广场，共设地下三层，其中，地下一层为就诊人员提供商业服务，地下二、三层为机动车停车场，设有车位 217 个，收费标准为每小时 5 元。儿童医院提供建设用地以及大市政接口，享有停车场产权；公联公司出资建设，享有 28 年的经营收益权。每年经营成本约为 130 万元，平均每天收入约为 15000 元，投资回收期达到 27.4 年。为提高停车收益补偿，地下一层空间改造为商业空间，以弥补公共停车场运营的不足。

➤ BOT 模式

山东——聊城第五人民医院智慧停车场：位于聊城第五人民医院西南角空地位置，占用原来 14 个平面停车位（占地约 240 平方米），建设升降横移类机械式立体停车位 50 个。建设模式采用 BOT，即医院负责提供场地、投资方负责公共停车场建设、运营，医院给予投资方一定期限的经营权，经营期满，投资方移交停车场经营权给医院，投资的设备设施归医院所有。

➤ 复合开发模式

杭州——蜻蜓公园立体停车场：蜻蜓公园是由地面广场、空中立体停车设施和屋顶花园组成的城市建筑艺术公共空间，采用“智慧停车+多元业态”的创新产业模式，整个建筑共7层，地上有公园广场层、商业展示层和屋顶花园，是集停车功能、停车最新技术展示和体验、城市科技公园为一体的综合性停车楼。地下共四层，提供社会停车位500个。

(3) 国内外停车产业化发展经验总结

停车引导政策的主导思想是：鼓励社会资金投入，给予公共停车场建设者以各项补贴及优惠政策，主要鼓励措施包括允许部分商业开发、减免相应税收、给予定额资金补贴。

11.2.2 停车产业政策建议

鼓励对符合条件的停车设施建设项目，制定出台资金、土地等方面的支持政策。坚持“谁投资、谁受益”原则，在土地出让、项目融资、财政奖补、配建物业、广告收入等方面进一步加大政策支持力度，激发各类市场主体投资运营城市停车设施的动力。

(1) “减成本”——鼓励社会资本参与停车设施投资建设

多种模式提高社会资本参与度，通过补贴的方式鼓励社会资本参与停车场投资建设，同时按照“政府出地、市场出资”的合作模式（PPP），吸引社会投资人参与；另外，鼓励房地产开发商在配建车位的基础上，利用房地产开发项目建筑物地下空间开发增设车位，并在土地使用权出让合同中针对不同类型的停车位分别约定其权属。配建停车位为房地产开发项目全体业主共有，增设车位可约定为房地产开发企业所有；鼓励停车综合体等新型商业模式的发展，对于单独选址新建的停车设施，允许在不改变土地批准方式的前提下，可以按照不超过总建筑面积20%配建附属经营设施。附属经营设施主要用于汽车周边产品售卖、汽车美容、保养、快修、新能源汽车充电、汽车租赁、金融、等便民配套服务。同时，对于符合广告设置规划和景观要求的停车设施项目，允许设置广告设施。

(2) “保用地”——充分挖掘土地潜力，加强停车产业用地保障

拓展停车设施用地来源，明晰建设用地复合开发利用导向。新增土地供应需配建一定比例公共停车位的，可以将相关停车设施建设、管理等要求纳入土地出让合同，或在规划决定书中明确。对于城市更新、功能搬迁等腾出的土地应规划

一定比例预留，用于公共停车设施建设。鼓励利用公园、绿地、高架桥荫、无法独立开发土地、人防工程、高压线地下空间、既有未利用空间等建设停车设施。

(3) “设基金”——设置停车建设专项资金，保证停车场建设的推进

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。

停车发展基金是保障拥有稳定的资金来源的重要手段。政府可将其用于推动换乘停车设施的建设，也可用于公共停车设施建设的财政贴息、补助等各个方面，减轻政府的财政负担，帮助停车产业化政策具体落实。基金包括：政府投资建设资金；异地建设补偿费用；闲置或挪用配建、公共停车设施的罚款；临时停车设施公共收费；违停罚款；占用城市道路、公路及其他场所临时停车市场化运作招标、拍卖所得；政府拨付的其他管理资金。

(4) “增收益”——调整停车价格体系，提高停车收益率

在充分考虑对物价指数影响和市民承受能力的基础上，先出台近期价格标准，逐步向远期价格标准过渡，坚决贯彻“差别化”供给的原则。逐步缩小政府定价范围，全面放开社会资本全额投资新建停车设施的收费。对政府和社会资本合作建设的停车设施，由投资者按协议确定收费标准，从而使停车场经营者有一定的自主定价空间，并改变现状路内路外停车收费费率倒挂现象，提高路外停车设施利用率。

(5) “简手续”——明确建设要求，简化审批流程

明确停车设施建设标准。相关部门要明确预选址、用地指标、项目规模、建设模式和项目可行性，为简化建设审批奠定基础；简化停车设施建设审批流程，结合停车设施建设项目特点，优化项目策划生成工作流程。对政府投资类项目实行审批制，社会投资类项目实行备案制。对于符合某些条件的机械式停车设备项目按照特种设备流程执行，免于办理项目审批、规划手续；逐步推进全流程电子审批，推进“一门式一网式”业务办理，提高审批流程的效率和透明度。

11.3 停车执法管理政策

建立健全联合执法机制，加大执法力度。建立市镇两级公安交警、城市管理综合执法、交通运输、市场监督管理部门联合执法机制，加大违法停车执法力度

和覆盖面，定期开展停车秩序联合整治。

强化执法队伍，提高违法成本。建议近期增加警力，重点加强高峰期交通繁忙地区停车执法；研究建立协管员制度，利用城管、村（社区）等各类人员，协助违法车辆管理；统筹布局、增加建设电子监控设备，提升执法覆盖面与效率。完善道路违停执法基础信息，创建严管路（区），丰富巡查执法手段，逐步实现停车执法全覆盖。

应用差别化处罚手段。采用有差别化的处罚方式，加重交通拥堵区域违章停车的处罚力度，根据可支配收入来调整罚款额度。

加强停车行业监督管理。加强停车设施建设工程质量和验收管理，强化停车设施设备养护维护和监测，确保安全运行。推动停车行业加强技能培训及行业自律，全面提高管理服务水平。遵循“先重点后一般、控制和疏导相结合”原则，选择中心区、综合交通枢纽等区域地段，设立停车严管区、示范路，培养群众良好用车习惯，逐步扩大示范带动效应。加强对停车设施及服务企业的监督管理，依法打击无证照经营、私自圈地收费、私设停车泊位、擅自占用停车泊位行为。

11.4 停车管理智能化信息化政策

（1）推广智能化停车服务

1) 制定智慧停车管理系统技术标准。根据停车现状及管理需求，开展智慧停车设计，制定智慧停车系统建设技术方案及标准规范，研究出台配套措施及政策。

2) 提升停车设施设备系统智慧化水平。新建停车设施在符合停车规划设计规范前提下，停车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接入停车信息服务平台系统。政府财政通过给予一定补贴，鼓励现有停车场服务企业按照新建智慧停车管理导则，加快升级改造停车设施设备系统。

（2）优化停车信息管理

1) 建设停车信息综合管理服务平台，建立统一的数据接口和交换机制，统一管理镇街停车泊位信息与使用数据。

2) 加强停车信息的互联互通，强化停车数据挖掘分析与多样化信息发布，

为政府停车管理提供决策支持信息，为市民日常出行提供停车服务信息。

3) 推广使用电子停车收费技术，建设停车诱导指示系统，提高停车设施管理与利用效率。

第十二章 近期行动计划

12.1 近期城市停车发展政策措施

近期东坑镇将系统推进住宅小区、学校、医院、公园以及中心区域停车资源精准供给，实现停车供需协调。通过共享停车、价格调节、智慧停车等措施，提高停车资源利用率，逐步形成以配建停车设施为主、路外公共停车设施为辅、路内停车为补充的停车系统。

（1）精准供给，供需协调

实施精准供给，对于住宅小区、学校、医院、办公楼、商业区、旅游景区等不同区域，应综合考虑土地利用、公交可达性、路网承载力等因素，根据不同时长停车需要，通过停车资源共享、价格调节、临时停车等不同措施，精准确定不同类型停车设施的规模。

（2）提升管理，保证机制

结合交通管理实际，健全停车管理法规体系，提高停车管理效率，为依法治理停车问题提供法治保障。建立健全执法联动机制，充分利用科技手段，加强停车执法力度，依法查处违法停车行为，规范停车秩序。

（3）加强衔接，公共优先

加强出行停车与公共交通的有效衔接，合理建设“停车+换乘”（P+R）停车设施，优化公共交通路线，提高公共交通出行便利性，形成以公共交通为主体的出行服务体系。

（4）智慧停车，提高效率

积极引入和推广停车诱导系统，提高停车资源的利用效率，减少车辆寻找停车泊位的无效绕行，提升出行品质。同时进一步加快大数据、物联网、第五代移动通信（5G）、“互联网+”等新技术新模式的应用，完成停车信息查询、车位预约、电子支付等服务功能集成，实现停车资源共享和供需快速匹配。

12.2 近期城市停车设施新建与改建项目库

结合实地调查情况及停车需求预测，近期东坑镇规划新建及改扩建停车设施 67 处，停车泊位共 8165 个。其中，路外公共停车设施 7 处，停车泊位共 1628

个；规划路内停车设施 60 处，停车泊位共 6537 个。

表 12-1 东坑镇近期路外公共停车设施规划一览表

序号	位置	现状	土规	控规	国空用地用海	地块面积 (m ²)	新增泊位数/个	建议形式	建设年份 (年)
1	风大村文化广场停车场	停车场	城镇建设用地区	商业金融业用地	城镇住宅用地	750	34	立体三层	2027
2	彭屋村亭岗喜宴堂停车场	停车场	一般农地区	无控规	公园绿地	1375	63	立体三层	2027
3	东坑镇烈士纪念公园西侧空地	停车场	村建设用地区	三类居住用地	交通场站用地	7297	585	立体三层	2027
4	寮边头村委会停车场以及万圣绿海鲜酒家停车场	停车场	城镇建设用地区	公共绿地	城镇住宅用地	1597	77	立体三层	2027
5	东兴东路北侧	停车场	村建设用地区	耕地	城镇住宅用地	2137	163	立体四层	2027
6	黄屋村治安楼北侧	空地	一般农地区	中学用地	医疗卫生用地	6650	380	立体二层	2026
7	新塘路停车场	住宅	村镇建设用地区	公园	农村宅基地	3800	326	立体三层	2026

表 12-2 东坑镇近期路内公共停车设施规划一览表

序号	道路	道路等级	位置	停放长度 (m)	停放形式	泊位规模(个)	停放时段	建设类型	建设时序
1	兴国中路	支路	东兴路至福兴路段	324	平行式	54	全天	现状保留	--
2	角社新村路	支路	东兴路至振兴路段	588	平行式	98	全天	现状保留	--
3	福兴路	支路	镇界至兴惠路段	312	平行式	52	全天	现状保留	--
4	凤沙路	支路	草塘路至凤大街段	480	平行式	80	全天	现状保留	--
5	凤大街	支路	东兴路至松湖之光	504	平行式	84	全天	现状	--

序号	道路	道路等级	位置	停放长度 (m)	停放形式	泊位规模(个)	停放时段	建设类型	建设时序
			2 期段					保留	
6	168 工业路	支路	东兴路至科技路段	210	平行式	35	全天	现状保留	--
7	沿河西二路	支路	东兴路至骏达中路段	1548	平行式	258	全天	现状保留	--
8	上下车岗路	支路	东坑横东路至源记农庄段	288	平行式	48	全天	现状保留	--
9	沿河西一路	支路	科技路至永生工业路段	342	平行式	57	全天	现状保留	--
10	创业路	支路	正崴四路至珂源智能段	198	平行式	33	全天	现状保留	--
11	正崴四路	支路	沿河东一路至正崴二路段	360	平行式	60	全天	现状保留	--
12	沿河东一路	支路	科技路至广龙高速段	582	平行式	97	全天	现状保留	--
13	东兴园二路	支路	东兴路至东兴园一路	906	平行 斜交	120	全天	现状保留	--
14	东兴园四路	支路	东兴路至乐然路	480	平行 斜交	80	全天	现状保留	--
15	支路一	支路	骏发三路至宝柏工业园路	240	平行式	40	全天	现状保留	--
16	支路二	支路	宝柏路至支路一	192	平行式	32	全天	现状保留	--
17	永胜路	支路	骏发三路至盛泉路	690	平行式	115	全天	现状保留	--
18	盛泉路	支路	亭岗南路至迎宾路	720	平行式	120	全天	现状保留	--
19	先益路	支路	骏达路至骏发三路	180	平行式	30	全天	现状保留	--
20	支路三	支路	迎宾路至科技路段	960	平行式	160	全天	现状保留	--
21	支路四	支路	迎宾路至科技路段	900	平行式	150	全天	现状保留	--
22	支路五	支路	迎宾路至支路三段	570	平行式	95	全天	现状保留	--
23	支路六	支路	东兴路至黄屋大塘坑一巷段	300	平行式	50	全天	现状保留	--
24	支路七	支路	支路六至东坑镇政府北侧支路	180	平行式	30	全天	现状保留	--
25	沿河东路	支路	东兴路至骏发三路段	720	平行式	120	全天	现状保留	--

序号	道路	道路等级	位置	停放长度(m)	停放形式	泊位规模(个)	停放时段	建设类型	建设时序
26	正崴一路	支路	骏达东路至正崴五路段	1500	平行式	250	全天	现状保留	--
27	正崴五路	支路	沿河东一路至正崴三路段	1080	平行式	180	全天	现状保留	--
28	支路七	支路	金地卓越松湖悦湾东北侧支路	120	平行式	20	全天	现状保留	--
29	东兴园三路	支路	东兴路至东兴园一路	480	平行式	80	全天	现状保留	--
30	支路八	支路	骏发一路至东安路	900	平行式	150	全天	现状保留	--
31	支路九	支路	塔坑路至塔新路	180	平行式	30	全天	现状保留	--
32	中帆二路	支路	凤沙路至松湖之光南门	180	平行式	30	全天	现状保留	--
33	寮东路	支路	东兴路至生态园大道段	180	平行式	30	限时	现状改造	2024
34	亭岗南路	支路	彭屋村至寮东路段	102	平行式	17	限时	现状改造	2024
35	宝柏路	支路	东兴路至盛泉路段	480	平行式	80	限时	现状改造	2025
36	黄屋大塘坑一巷	支路	东兴路至东坑镇政府段	354	平行式	59	限时	现状改造	2025
37	鹰岭公园北侧支路	支路	骏发三路至东坑大道段	510	平行式	85	限时	现状改造	2024
38	凤兴路	支路	东坑大道至凤大街段	162	平行式	27	限时	现状改造	2025
39	新寮路	支路	骏发三路至永生工业路段	540	平行式	90	限时	现状改造	2025
40	东坑沿河东二路	支路	骏发一路至骏达东路段	366	平行式	61	限时	现状改造	2024
41	东兴园一路	支路	东兴路至乐然路	444	平行式	74	限时	现状改造	2025
42	正崴二路	支路	骏达东路至广东迅扬科技股份有限公司段	270	平行式	45	限时	现状改造	2025
43	东坑东外环路	支路	豪庭幼儿园至政德路段	246	斜交	41	限时	现状改造	2025
44	南国二路	支路	环湖绿道至东兴路段	1404	平行式	234	限时	现状改造	2024
45	乐然路	支路	东兴园四路至沿河东路段	414	平行式	69	限时	现状改造	2025

序号	道路	道路等级	位置	停放长度 (m)	停放形式	泊位规模(个)	停放时段	建设类型	建设时序
46	塔坑路	支路	东坑东外环路段至水易花店段	504	平行式	84	限时	现状改造	2025
47	东坑横东路	支路	东坑大道至东兴路段	288	平行式	48	限时	现状改造	2025
48	塔新路	次干路	东兴路至支路九	960	平行式	160	限时	现状改造	2025
49	南国一路	支路	东兴路至农正路	2100	平行式	350	限时	现状改造	2024
50	横东路河对侧道路	次干路	东坑大道至东兴路段	1734	平行式	289	限时	现状改造	2025
51	骏发三路	次干路	东兴路至东坑交通分局段	3300	平行式	550	限时	现状改造	2024
52	骏达中路	次干路	东坑大道至沿河西二路段	2100	平行式	350	限时	现状改造	2024
53	科技路	主干路	生态园大道至东安路段	3300	垂直	550	限时	现状改造	2024
54	东皇步行街	支路	东坑大道至鹰岭公园段	516	平行式	86	临时	现状改造	2024
55	东坑镇政府北侧支路	支路	黄屋大塘坑一街至东坑大道段	126	平行式	21	临时	现状改造	2024
56	中兴路	支路	东坑大道至中兴大道中段	384	平行式	64	临时	现状改造	2024
57	永生工业路	支路	沿河西一路至东坑大道段	270	平行式	45	临时	现状改造	2024
58	凤凰路	次干路	沿河西一路至东坑大道段	180	平行式	30	临时	现状改造	2024
59	兴达路	支路	东兴西路至新兴二路段	660	平行式	110	全天	新建	2024
60	马坑路	支路	新兴路至榕兴路	300	平行式	50	全天	新建	2024

第十三章 规划实施保障措施

13.1 规划实施的管理机制和对策

(1) 发挥交通强市建设行动分指挥部的统筹协调作用

由东坑镇交通强市建设行动分指挥部负责统筹全镇停车设施规划与建设等工作，明确相关部门责任分工，完善协调工作机制，压实相关部门责任，抓好贯彻落实，有序推动停车设施发展建设。

(2) 建立健全停车规划体系

与国土空间规划、控制性详细规划、城市更新方案等研究成果充分衔接，建立以停车设施专项规划、实施计划为主体的停车规划体系。加强专项规划实施管理，将经批准的专项规划主要内容和停车设施建设用地纳入控制性详细规划，作为城市停车场建设管理依据。同时制定近期实施计划，明确建设项目、建设形式、建设时序和组织保障措施。实施停车规划体系“硬落地”刚性管理，扎实完成新增停车位的目标任务和土地供应。

(3) 加强部署推动

将城市停车管理工作作为一项重要民生工程，积极争取政府的政策支持、机制保障、财政投入。结合实际情况，制定城市停车管理实施方案，列明责任账单，划定时间表、路线图，周密部署推进，务求取得实效。

(4) 强化分类指导

针对不同区域的停车管理难点，分类要求、分类指导、精准施策。坚持典型引领，筛选树立示范项目，强化重点指导，创造一批可复制可推广的经验做法。适时交流推广先进经验做法，相互启发、相互借鉴、相互促进，带动停车管理整体水平的提升。

13.2 保障规划实施政策和对策

(一) 强化用地供应和保障支持

(1) 将停车场用地供应纳入国有建设用地供应计划（含新建建筑物、公共绿地和学校操场等场所的地下空间以及政府依法收回、规划用途符合要求的闲置土地），优先保障以公共交通为导向的综合体（TOD）、停车换乘系统（P&R）

及其他公益性停车设施用地需求。

(2) 积极出台利用学校、公共绿地、城市广场等场所的地下空间增建车位用地优惠政策。

(3) 鼓励城中村实施物业管理模式，加强村内停车管理。细化停车设施供地政策，鼓励盘活存量用地建设停车场；政府储备土地或暂时不能开发的土地，可以建设临时停车场；符合《划拨用地目录》的停车场用地，可按照国家、省有关供地政策，采取划拨方式供地。

(4) 依据土地估价规范和程序，合理确定停车场用地出让、租赁底价，制定出租或先租后让的鼓励政策和租金标准。

(二) 提升智慧停车技术水平

(1) 按照停车泊位编码，建立辖区停车泊位主题数据库，制作辖区停车泊位“一张图”，依法依规向社会开放停车场位置、泊位等信息。

(2) 推进车牌识别、图像识别、电子标识、电子不停车收费系统（ETC）等汽车信息采集技术的开发与应用，及时精准传输相关信息。积极推进城市停车管理平台与移动互联网融合，促进智慧停车产业发展。