



东莞市南城街道机动车停车设施(静态交通)专项规划 (2023-2035 年)

2024 年 10 月

东莞市交通运输局南城分局

目 录

第 1 章 概述.....	6
1.1 规划背景.....	6
1.1.1 缓解南城停车矛盾的必要措施.....	6
1.1.2 国家、省、市陆续出台有关政策促进停车场建设.....	7
1.1.3 助推南城首善之区高质量发展.....	10
1.2 规划对象.....	11
1.3 规划内容.....	11
1.4 规划范围与年限.....	12
1.4.1 规划范围.....	12
1.4.2 规划年限.....	12
1.5 规划原则.....	12
1.5.1 坚持需求管理原则.....	12
1.5.2 坚持统筹兼顾原则.....	12
1.5.3 坚持节约资源原则.....	12
1.5.4 坚持综合治理原则.....	13
1.6 规划依据.....	13
第 2 章 停车发展现状.....	14
2.1 城市与交通发展现状.....	14
2.1.1 城市基本发展概况.....	14
2.1.2 机动车保有量发展现状.....	16
2.2 停车设施供给与需求.....	17
2.2.1 停车设施供应情况.....	17
2.2.2 停车设施需求情况.....	23
2.2.3 停车设施缺口情况.....	23
2.3 停车服务收费.....	24
2.4 停车行为特征.....	29
2.5 停车规划实施评估.....	33
2.6 停车现状问题总结.....	36

第 3 章 停车发展战略与目标.....	39
3.1 停车发展战略.....	39
3.1.1 城市停车发展总体战略方向.....	39
3.1.2 各类停车设施的发展定位及供给结构.....	54
3.1.3 停车设施资源分配利用原则和策略.....	55
3.1.4 停车发展与管理的政策措施.....	57
3.2 发展目标.....	57
3.2.1 近期城市停车设施发展与停车管理目标.....	57
3.2.2 远期城市停车设施发展与停车管理目标.....	58
第 4 章 停车需求预测.....	59
4.1 停车发展趋势.....	59
4.2 近远期机动车保有量预测.....	61
4.2.1 机动车发展现状及趋势.....	61
4.2.2 机动车保有量预测.....	62
4.3 停车需求预测.....	63
4.3.1 停车需求分类.....	63
4.3.2 总停车需求预测.....	64
4.4 近远期车位供给结构.....	65
第 5 章 停车分区划定.....	66
5.1 停车分区划分原则.....	66
5.2 停车分区划定思路.....	66
5.3 停车分区划定方案.....	66
5.4 差别化的分区停车发展政策.....	68
5.5 分区停车设施规模和供给策略.....	68
5.6 分区停车收费和管理策略.....	69
第 6 章 建筑物配建停车位标准.....	72
6.1 建筑物分类.....	72
6.2 不同停车分区下各种类型建筑物配建停车位标准.....	73
第 7 章 公共停车场规划.....	75

7.1 公共停车场的功能定位.....	75
7.2 上位规划解读.....	75
7.2.1 《东莞市南城街道国土空间规划——综合交通专项规划》	75
7.2.2 东莞市南城街道控制性详细规划（汇总）	76
7.3 规划方案.....	76
7.3.1 规模布局.....	76
7.3.2 建设形式.....	77
7.3.3 用地控制.....	78
7.4 近期建设项目库.....	78
第 8 章 路内停车位规划.....	80
8.1 路内停车位的设置方法.....	80
8.2 技术标准.....	81
8.3 规划方案.....	85
8.3.1 布局方案.....	85
8.3.2 准停时段.....	91
8.3.3 时长和车型.....	91
8.3.4 管理主体.....	91
8.3.5 收费标准.....	92
第 9 章 典型片区停车综合改善方案.....	96
9.1 典型片区停车现状.....	97
9.1.1 停车泊位概况.....	97
9.1.2 停车管理概况.....	97
9.2 典型片区供需关系与存在问题.....	98
9.3 典型片区综合改善方案.....	100
(1) 适当清退建筑退让空间停车泊位，释放建筑退让空间，提升慢行出行条件.....	100
(2) 优化停车泊位供给结构，引进智慧停车服务系统，实现地下停车泊位共享.....	101
(3) 加强执法，依法惩处违规停车行为.....	101

(4) 加强公交出行吸引力，优化出行结构，减少小汽车出行比例， 缓解停车矛盾.....	101
9.4 管理措施.....	102
(1) 推动内部停车资源共享.....	102
(2) 依法惩处违法停车行为.....	102
(3) 优化出行结构.....	102
(4) 严格执行配建标准和鼓励超配建.....	102
9.5 近期改善项目库.....	103
第 10 章 停车管理政策.....	104
10.1 停车收费管理政策.....	104
10.1.1 完善停车服务收费形成机制.....	104
10.1.2 加快推进差别化收费.....	104
10.1.3 规范停车服务收费行为.....	105
10.2 产业发展政策.....	105
10.2.1 优化营商环境.....	105
10.2.2 加大相关政策支持力度.....	105
10.2.3 优化审批流程.....	106
10.3 停车执法管理政策.....	106
10.3.1 严格执行停车管理法规.....	106
10.3.2 依法整治停车秩序.....	106
10.3.3 推行多部门联合执法.....	107
10.3.4 加强停车行业监督管理.....	107
10.4 停车管理智能化信息化政策.....	107
10.4.1 推广智能化停车服务.....	107
10.4.2 优化停车信息管理.....	108
第 11 章 近期行动计划.....	109
11.1 近期城市停车发展政策措施.....	109
(1) 精准供给，供需协调.....	109
(2) 提升管理，保证机制.....	109

(3) 加强衔接，公共优先.....	109
(4) 智慧停车，提高效率.....	109
11.2 近期城市停车设施新建与改建项目库.....	109
11.3 典型片区综合改善项目库等.....	115
第 12 章 规划实施保障措施.....	116
12.1 规划实施的管理机制和对策.....	116
(1) 发挥交通强市建设行动分指挥部的统筹协调作用.....	116
(2) 建立健全停车规划体系.....	116
(3) 加强部署推动.....	116
(4) 强化分类指导.....	116
12.2 保障规划实施政策和对策.....	116
(一) 强化用地供应和保障支持.....	116
(二) 提升智慧停车技术水平.....	117

第 1 章 概述

1.1 规划背景

1.1.1 缓解南城停车矛盾的必要措施

近年来南城街道机动车保有量逐年递增，根据东莞市 2021 年中心城区停车资源普查报告，南城街道现有停车场数量 615 个，总停车泊位约 15.2 万个，停车泊位数需求约 20.9 万个，停车泊位缺口约 5.7 万个，现有停车位难以满足实际停车需求。大量增加的机动车引起了城市交通拥堵加剧、大气污染防治压力加大、“停车难、停车久、乱停乱放”等问题，停车设施供应难以满足日益上涨的停车需求，影响居民生活质量。且因违停车本较低、执法不严等因素，导致市民为节省停车费多将车辆违规停放在路边，或占用慢行空间停放，占用道路空间资源，影响机动车通行及慢行通行效率、品质、安全，加强停车设施专项规划修编，推动停车空间分布优化，缓解停车矛盾，改善城市道路交通运行环境。

东莞市综合交通运输体系发展“十四五”规划中提出构建立体化综合交通网络体系、智能化综合交通技术体系、现代化综合交通治理体系、品质化综合交通服务体系“四个体系”的总体目标。达成总体目标需要完善的综合交通体系做支撑，但现状交通出行仍以道路交通为主，轨道交通、常规公交等公共交通设施发展尚不完善。近期仍需关注机动车停放需求的供给，减少路内停车泊位，以保持市民出行时效，缓解交通拥堵。



图 1-1 南城停车矛盾突出

1.1.2 国家、省、市陆续出台有关政策促进停车场建设

国内机动车保有量的迅猛增加，导致全国性的停车难问题，国家、省、市也陆续出台有关政策。

（1）响应国家政策要求

2021 年，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中提出为改善近年来，我国停车设施供给能力短缺、治理水平不高、市场化进程滞后等问题，需推进停车设施规划建设，做好城市停车普查，摸清停车资源底数，建立城市停车设施供给能力评价制度，科学编制城市停车规划的要求。

（2）响应省级政策要求

2018 年，广东省自然资源厅发布关于印发完善城市停车场用地配套政策若干措施的通知，通知中提出加强规划布局和用地保障。各地要在编制、实施土地利用总体规划过程中，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，优先保障向社会公众开放的城市停车场用地，积极做好停车场建设电动汽车充电基础设施项目用地保障工作。

（3）响应市级政策要求

① 《关于加强停车设施规划建设管理的实施意见》通知要求

2019 年，东莞市发布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，其中提出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要求。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）控制性详细规划的要求。



图 1-2 国省政策文件对停车发展提出新的要求

②村（社区）停车规范管理专项工作会议要求

根据市交通运输局关于“村（社区）停车规范管理专项工作”的会议要求：加快编制市、镇停车设施专项规划，各镇街（园区）要将停车专项规划与国土空间规划、控制性详细规划衔接，通过充分挖潜、多措并举增建停车设施，增加停车资源供给。

市交通运输局工作会议纪要

〔7〕

东莞市交通运输局办公室

2023 年 3 月 2 日

村（社区）停车规范管理专项工作会议纪要

3 月 1 日上午，为进一步理顺推动村（社区）停车规范管理工作，防范化解社会舆情风险，市交通运输局组织召开村（社区）停车规范管理专项工作会议，研判相关镇街道舆情，守好意识形态“责任田”，并提出下一阶段工作意见，确保村（社区）停车规范管理工作稳步健康推进。市交通运输局刘贺贤副局长主持会议，市公安局、农业农村局、市场监督管理局相关科室负责同志，以及各镇街交通、交警、城管等相关部门负责同志参加了会议。纪要如下：

快编制市、镇停车设施专项规划，各镇街（园区）要将停车专项规划与国土空间规划、控制性详细规划衔接，通过充分挖潜、多措并举增建停车设施，增加停车资源供给。

图 1-3 村（社区）停车规范管理专项工作会议纪要

③东莞市停车设施规划建设工作要求

落实《东莞市停车设施规划建设指引》工作要求，指引要求各镇街结合全市停车设施专项规划，进一步细化完善辖区停车设施专项规划和政策并印发落实，对于未编制专项规划的，结合市级专项规划同步启动编制。



图 1-4 停车设施规划建设指引

④市品质交通千日攻坚指挥部全市停车规划工作要求

目前，市品质交通千日攻坚指挥部正组织编制全市停车设施专项规划，明确提出应结合《东莞市各镇街（园区）停车设施专项规划工作指引》，开展本辖区内停车专项规划编制工作，确保停车设施规划市镇上下联动，协调一致。

东莞市品质交通千日攻坚行动总指挥部办公室

关于协助开展我市机动车停车设施专项规划 编制调研工作的通知

各镇街（园区）分指挥部：

调研提纲

(一) 各镇街(园区)停车发展现状: 机动车泊位规模, 配建、公共、路内停车泊位结构是否合理, 供需矛盾如何。

(二) 各镇街(园区)国土空间总体规划是否按标准规划公共停车场用地(标准: 0.8 平方米/人), 是否在规划方案上定点、定边界、定规模。

(三) 在停车用地供给、挖潜既有资源、停车建设类型和形式等方面有哪些建议?

(四) 为保障规划公共停车场、临时停车场建设, 在政策、资金等方面各镇街(园区)采取了哪些措施, 对促进停车设施建设起到效果如何?

(五) 近期(2023-2027 年)停车设施建设计划, 包括停车场类别、投资规模、建设形式、泊位规模等。

(六) 结合《东莞市各镇街(园区)停车设施普查报告工作指引》、《东莞市各镇街(园区)停车设施专项规划工作指引》, 动态更新停车资源设施普查报告, 并同步完善停车专项规划。

(七) 关于本“规划”的其他建议。

图 1-5 市品质交通千日攻坚指挥部镇街停车规划工作要求

1.1.3 助推南城首善之区高质量发展

今年 2 月, 南城街道高质量发展大会提出, 南城有信心、有底气、有能力, 在全市高质量发展商彰显“首善之为”, 加快推动南城城市空间和品质持续优化提升, 加强停车设施专项规划编制, 整合南城街道停车资源, 缓解停车供需矛盾, 有利于城市品质提升, 助推南城首善之区高质量发展。



图 1-6 南城高质量发展大会

综上所述, 现阶段开展编制《东莞市南城街道机动车停车设施》既是响应政策要求, 也是对南城街道综合交通体系的打造, 更是满足市民群众停车刚需和美好生活需求的必然举措。

1.2 规划对象

根据住建部印发的《城市停车设施规划导则》，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。按建设类型可分为建筑物配建停车场、城市公共停车场和路内停车位三类：

- 建筑物配建停车场（以下简称配建停车场）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。
- 城市公共停车场（以下简称公共停车场）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。

1.3 规划内容

本次规划主要包括停车发展战略、停车分区划定、建筑物配建停车位标准、公共停车场规划、路内停车位规划、停车难片区综合改善方案、停车管理政策、近期实施计划和规划实施保障九方面内容。各部分内容如下：

- 停车发展战略：根据各镇街（园区）的城镇发展及交通发展的目标和战略，统筹考虑现状及未来停车供需关系，制定各镇街（园区）停车发展的方向、目标和战略，同时结合战略要求、各镇街（园区）实际，制定停车设施资源分配原则和策略。
- 停车分区划定：综合考虑各镇街（园区）的人口、土地、交通等多种因素，合理划定停车分区，确定分区差异化的停车收费政策、停车发展政策、停车设施供给和管理策略。
- 建筑物配建停车位标准：按照各类建筑物停车需求特征的差异，确定建筑物分类，明确不同停车分区下各种类型建筑物配建停车位的标准。
- 公共停车场规划：按照差别化的停车分区发展策略，在具备建设条件、存在供需缺口的地区规划建设公共停车场。
- 路内停车位规划：依据停车发展战略和分区管理策略，合理布设供车辆临时停放的路内停车位，确定设置位置和时限要求。
- 停车难片区综合改善方案：针对重点商务商业地区、老旧居住（小）区、

大型医院和学校、农贸市场等现状停车供需矛盾突出的重点地区，制定片区停车综合改善方案，包括挖掘停车潜力、规范停车秩序、调整停车收费、优化交通组织、改善人居环境等综合措施。

- 停车管理政策：按照停车产业化发展的要求，研究制定停车收费、经营管理和产业发展政策。按照规范停车秩序的要求，研究制定严格停车执法管理的政策。按照智能化信息化的要求，研究制定推广应用停车新科技的政策。
- 近期实施计划：依据各镇街（园区）近期发展目标，制定近期停车发展政策措施，提出近期停车设施建设项目库和片区停车设施专项规划编制计划，确定建设时序、投资规模，明确责任部门和实施主体。
- 规划实施保障：遵循有利于促进规划实施和管理的原则，提出规划的实施策略和措施。

1.4 规划范围与年限

1.4.1 规划范围

本次项目规划范围为东莞市南城街道辖区，面积约 56.6 平方公里。

1.4.2 规划年限

近期：2023 年-2025 年。

远期：2025 年-2035 年。

1.5 规划原则

1.5.1 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。

1.5.2 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。

1.5.3 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。

1.5.4 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停车供需矛盾突出地区的停车问题。

1.6 规划依据

本次规划的依据如下：

- 《中心城区停车资源普查报告》
- 《中心城区停车改善及发展规划》
- 《中华人民共和国城乡规划法》，2008
- 《城市道路工程设计规范 CJJ37-2012》
- 《城市停车设施规划导则》，2015
- 《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》
- 《东莞市城市总体规划（2016-2035）》
- 《东莞市国土空间总体规划（2021-2035 年）》

第 2 章 停车发展现状

2.1 城市与交通发展现状

2.1.1 城市基本发展概况

东莞市，简称“莞”，广东省辖地级市、特大城市，国务院批复确定的珠江三角洲东岸中心城市。截至 2022 年 10 月，东莞市下辖 4 个街道、28 个镇，总面积 2542.67 平方千米，截至 2022 年末，东莞市常住人口 1043.7 万人，其中城镇人口 962.81 万人，城镇化率 92.25%。

南城地处东莞城市中心区，是东莞市委、市政府所在地，辖区面积 56.6 平方公里，下辖 18 个社区，包括 14 个传统社区，4 个新型社区。据第七次全国人口普查，南城常住人口达 41.83 万。

南城位于穗港经济走廊中间，莞太大道、东莞大道纵贯全境，环城路及广深高速横越辖区，东莞地铁一号线、二号线和穗莞惠城际轨道也在南城设有多个站点，交通四通八达，动态交通和静态交通协调发展。目前正在推进的道路升级改造项目达 20 多个；有 77 条公共城巴线路，公交站点 321 个，对主干道、次干道及主要公共场所全覆盖；停车场 624 个，停车位 15.63 万个。

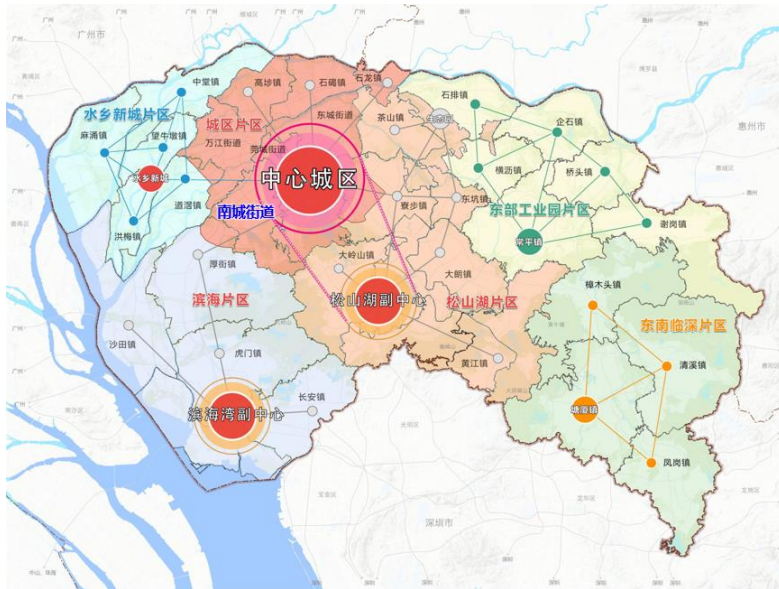


图 2-1 南城街道行政区位图

(1) 经济发展

2021 年，南城实现地区生产总值 701.84 亿元，同比增长 7.8%，总量居全市第三，以占全市 2.3%的土地面积创造了占全市 6.47%的 GDP；税收收入 165.01

亿元，同比增长 9.5%，排名全市第一；规上工业增加值 50.38 亿元，同比增长 14.6%；固定资产投资总额 103.41 亿元，同比增长 23.2%；社会消费品零售总额 395.31 亿元，同比增长 7.7%；进出口总额 417.9 亿元，同比增长 10.8%；三大产业比例为 0.02：20.64：79.34，服务业是南城经济增长的重要支撑。2022 年前三季度，街道 GDP 达 535.82 亿元，同比增长 3.1%，GDP 总量位居全市第三，增速排名全市第六。

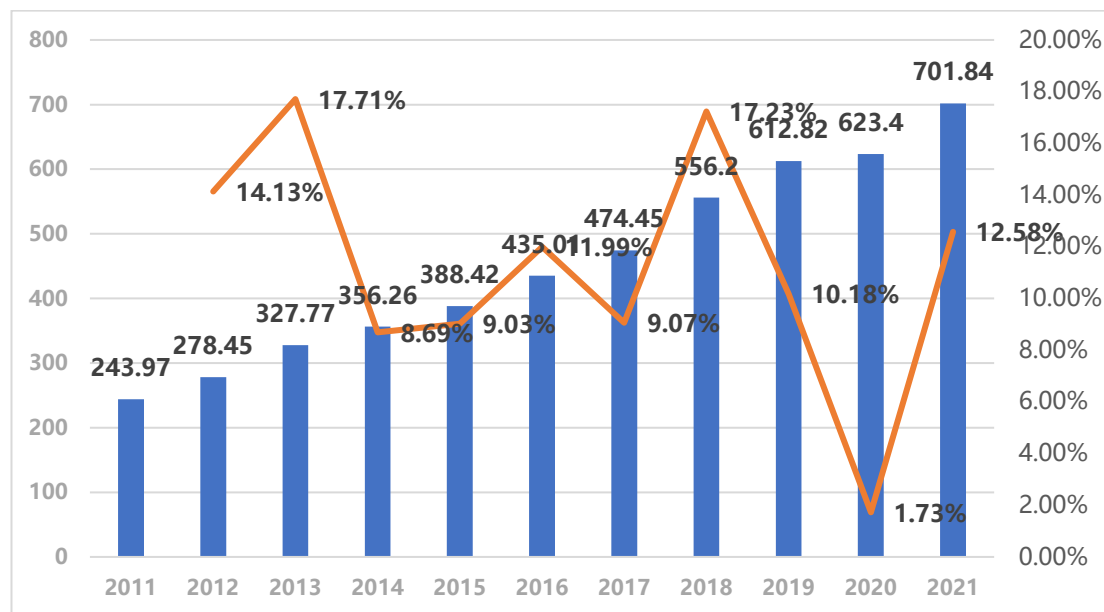


图 2-2 东莞市地区生产总值（2011 年~2022 年）变化

（2）人口发展

根据《东莞市统计年鉴》，2021 年南城街道常住人口 42.38 万人，占全市总人口数的 4.0%。

南城街道近十年常住人口总数变化不大，年同比增长率逐年走低，2021 年常住人口增幅有所提升，但增幅比例不高。

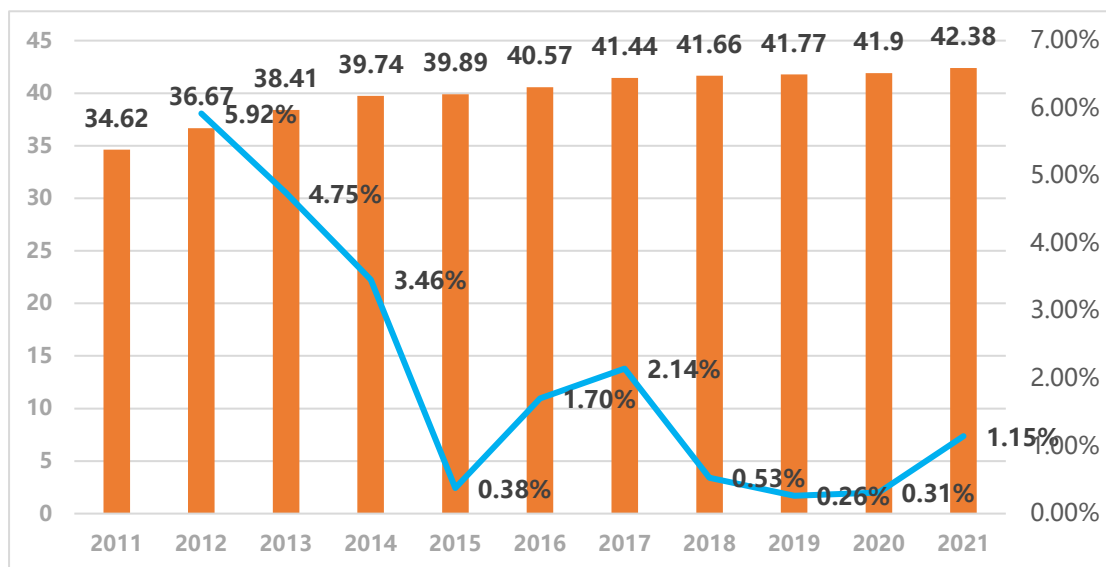


图 2-3 东莞市常住人口数（2011 年~2022 年）变化

2.1.2 机动车保有量发展现状

全市机动车保有量：2020 年 12 月，机动车保有量达 340.96 万辆，千人拥车率约 325 辆/千人，小汽车发展态势从 2016 年以来逐年降低，最低为 2020 年，增长率 5%。

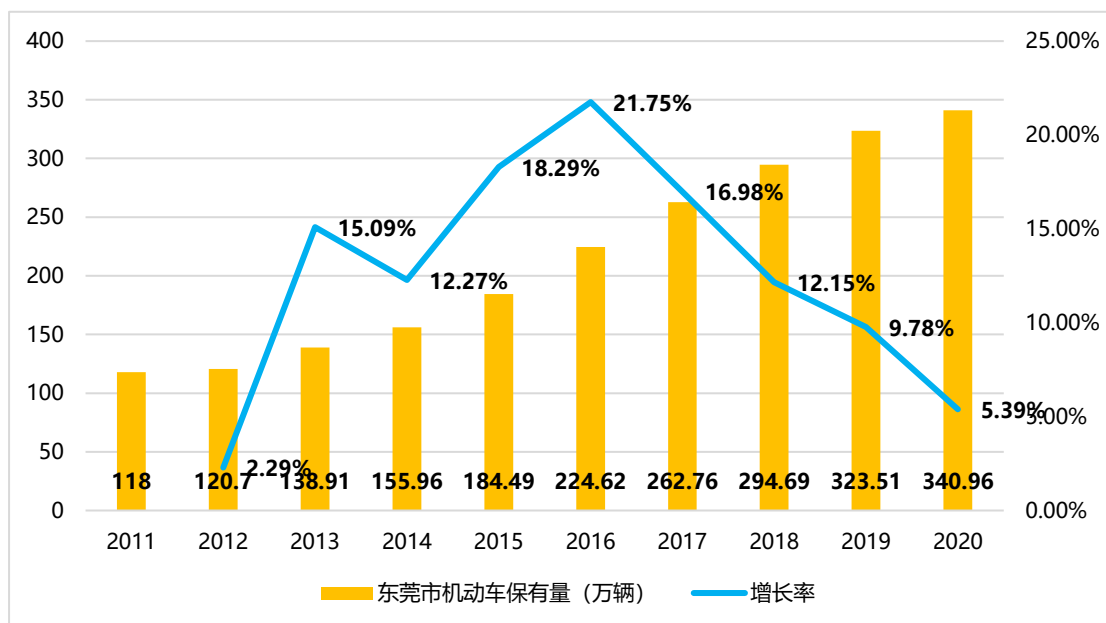


图 2-4 东莞市近十年机动车保有量和增长率

南城街道机动车保有量：截止至 2022 年 6 月底，南城街道机动车保有量为 15.5 万辆，约占中心城区总机动车保有量的 25%。

2.2 停车设施供给与需求

2.2.1 停车设施供应情况

南城街道停车泊位总数约 17.67 万个，建成区面积 31.4 平方公里，建成区停车泊位密度为 0.54 万个/平方公里，高于中心城区建成区停车泊位密度 0.41 万个/平方公里。

表 2-1 南城街道停车泊位与中心城区各街道对比

序号	街道	总泊位数 (个)	建成区面积 (平方公里)	停车泊位密度 (万个/平方公里)
1	南城	176658	31.4	0.54
2	莞城	68433	9.3	0.75
3	东城	229586	58.2	0.40
4	万江	91102	37.5	0.24
合计		565779	136.4	0.41

(1) 路外停车设施

① 总体情况

南城街道路外停车泊位总数约 16.71 万个，共 695 个停车场。其中配建停车场 676 个，占总数的 97.3%，泊位总数 163446 个。独立占地类停车场 19 个，泊位总数 3642 个。各类型停车数量比例详见下表。

表 2-2 南城街道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 (个)	比例
配建	676	97.3%	163446	97.8%
独立占地	19	2.7%	3642	2.2%
合计	695	100.0%	167088	100.0%

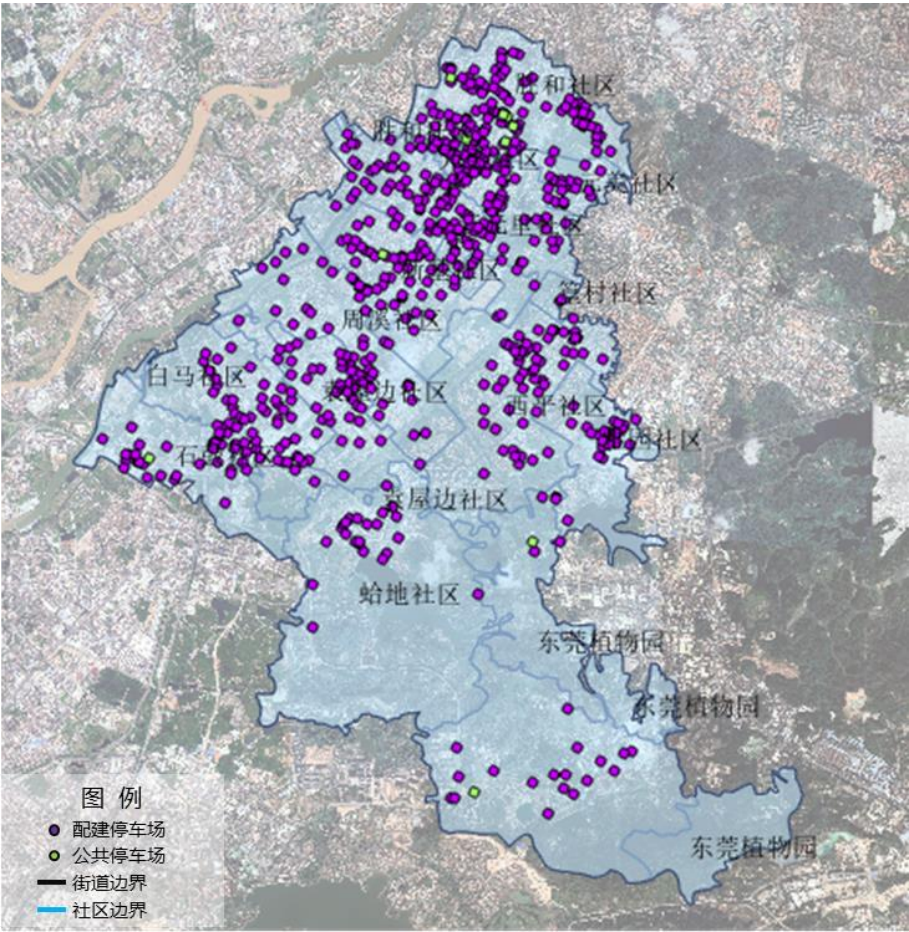


图 2-5 南城街道外停车场分布图

② 空间分布

南城街道共 695 个路外停车场，胜和社区停车场数最多，为 115 个，约占 16.5%，而元美社区停车场较少，仅占 1.4%。

表 2-3 南城街道各社区停车场分布表

序号	社区	停车场数（个）	比例
1	胜和	115	16.5%
2	鸿福	69	9.9%
3	新城	51	7.3%
4	西平	43	6.2%
5	亨美	43	6.2%
6	袁屋边	31	4.5%
7	水濂	22	3.2%
8	新基	45	6.5%
9	周溪	35	5.0%
10	宏图	26	3.7%
11	宏远	34	4.9%
12	篁村	16	2.3%
13	白马	53	7.6%
14	石鼓	26	3.7%
15	雅园	35	5.0%

序号	社区	停车场数（个）	比例
16	蛤地	21	3.0%
17	三元里	20	2.9%
18	元美	10	1.4%
合计		695	100.0%

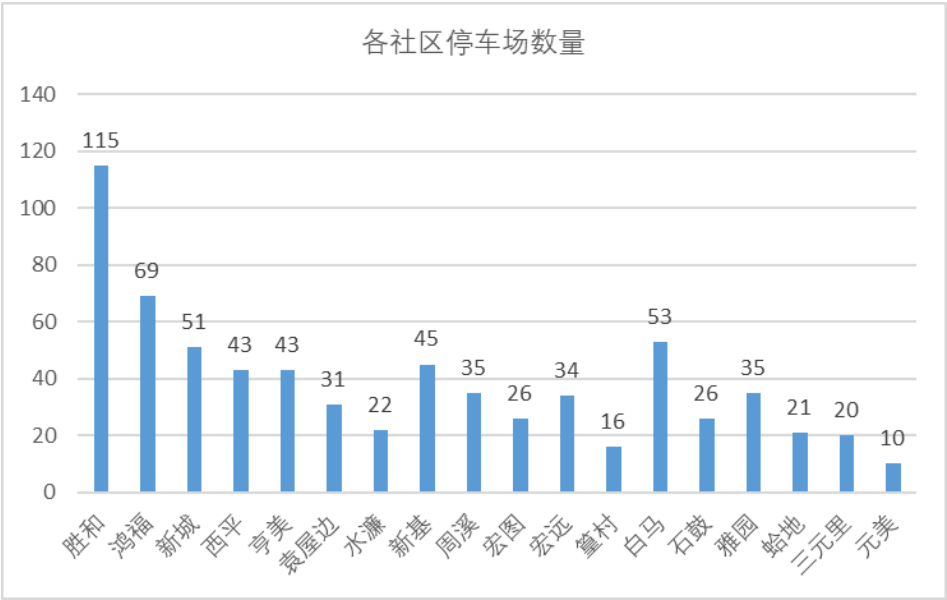


图 2-6 南城街道各社区停车场数量图

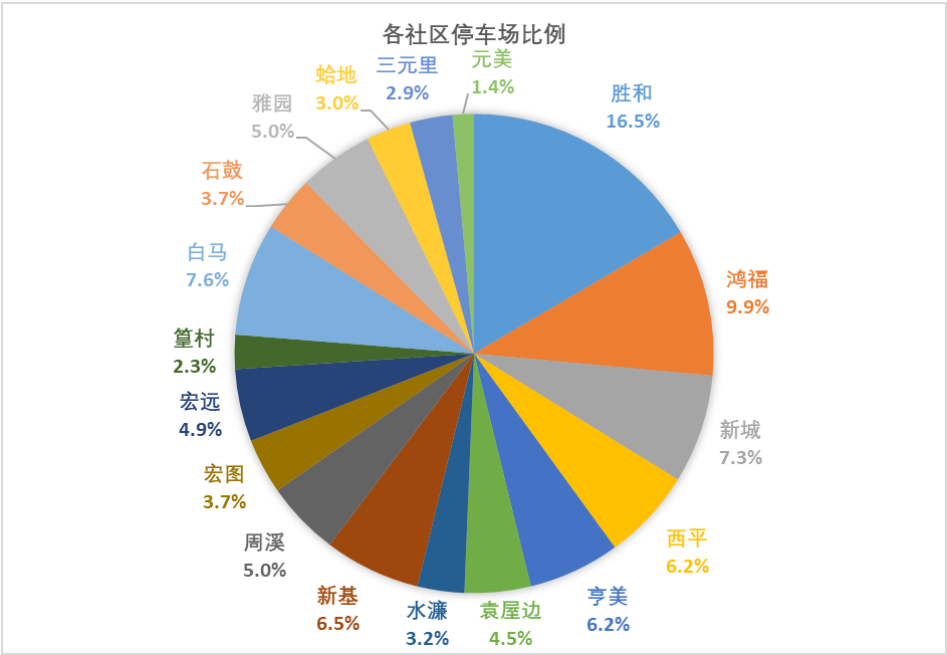


图 2-7 南城街道各社区停车场比例图

(2) 路内停车设施

① 总体情况

根据调查，南城街道共有 137 段道路设置了路内划线停车泊位，停车泊位总数约 0.96 万个。停车泊位设置在市政道路 87 段，停车泊位设置在内部道路 35

段，停车泊位设置在公路 15 段。

表 2-4 南城街道内停车设施供给情况

序号	停车场类型	道路数量（段）	比例	泊位数（个）	比例
1	市政道路	87	63.5%	6556	68.5%
2	内部道路	35	25.5%	2187	22.9%
3	公路	15	10.9%	827	8.6%
合计		137	100.0%	9570	100.0%

② 空间分布

从设置划线停车位的道路数量来看，共 16 个社区设置有路内停车划线泊位。其中胜和社区设置路内停车位的道路最多，共有 25 段。宏图社区和元美社区无道路设置路内划线停车位。

表 2-5 南城街道各社区路内停车分布情况

序号	社区	市政道路（段）	内部道路（段）	公路（段）	合计	比例
1	胜和	3	19	3	25	18.2%
2	鸿福	1	0	0	1	0.7%
3	新城	6	0	0	6	4.4%
4	西平	16	2	1	19	13.9%
5	亨美	1	0	1	2	1.5%
6	袁屋边	8	0	3	11	8.0%
7	水濂	7	0	0	7	5.1%
8	新基	8	0	1	9	6.6%
9	周溪	4	0	0	4	2.9%
10	宏图	0	0	0	0	0.0%
11	宏远	3	0	1	4	2.9%
12	簪村	1	8	0	9	6.6%
13	白马	11	0	3	14	10.2%
14	石鼓	2	0	0	2	1.5%
15	雅园	11	1	0	12	8.8%
16	蛤地	4	5	1	10	7.3%
17	三元里	1	0	1	2	1.5%
18	元美	0	0	0	0	0.0%
合计		87	35	15	137	100.0%

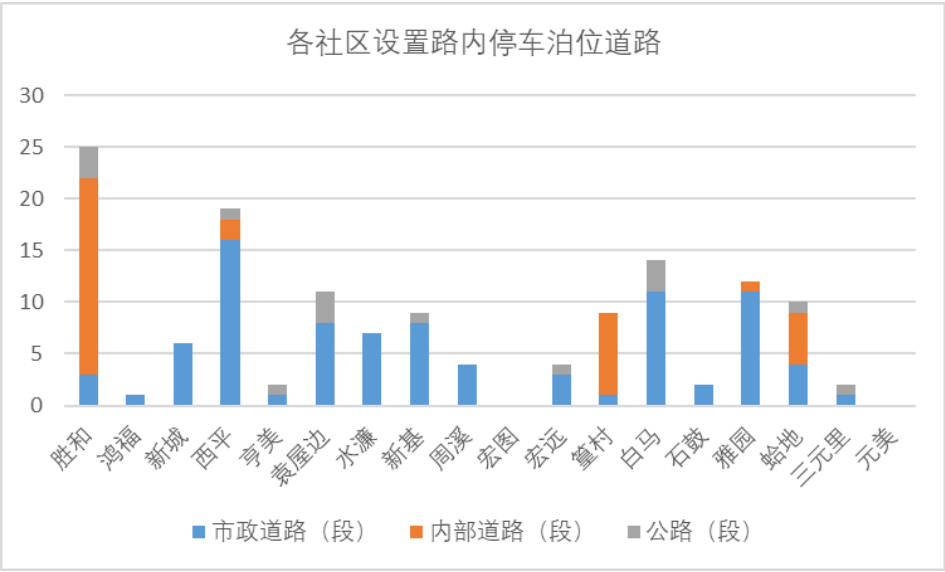


图 2-8 南城街道各社区设置路内停车泊位道路统计

从划线停车泊位数来看，胜和社区、西平社区、袁屋边社区、白马社区路内停车位相对较多，占比超过 10%。

表 2-6 南城街道各社区路内停车泊位数

序号	街道	路内停车泊位（个）	比例
1	胜和	1315	13.7%
2	鸿福	66	0.7%
3	新城	442	4.6%
4	西平	1956	20.4%
5	亨美	82	0.9%
6	袁屋边	989	10.3%
7	水濂	370	3.9%
8	新基	786	8.2%
9	周溪	415	4.3%
10	宏图	0	0.0%
11	宏远	354	3.7%
12	簞村	362	3.8%
13	白马	1337	14.0%
14	石鼓	162	1.7%
15	雅园	452	4.7%
16	蛤地	342	3.6%
17	三元里	140	1.5%
18	元美	0	0.0%
合计		9570	100.0%

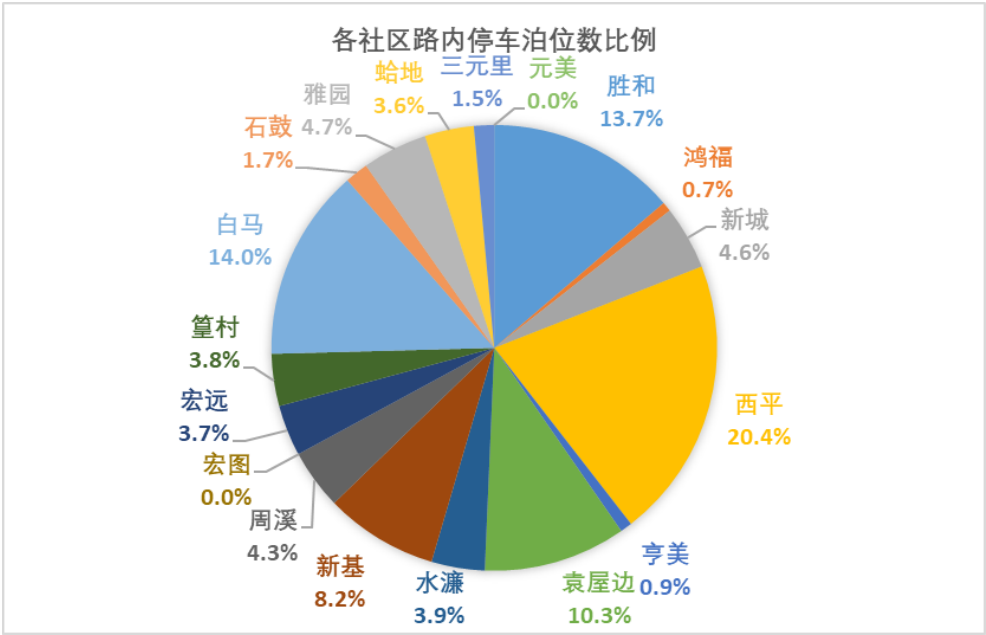


图 2-9 南城街道各社区路内停车泊位数比例图

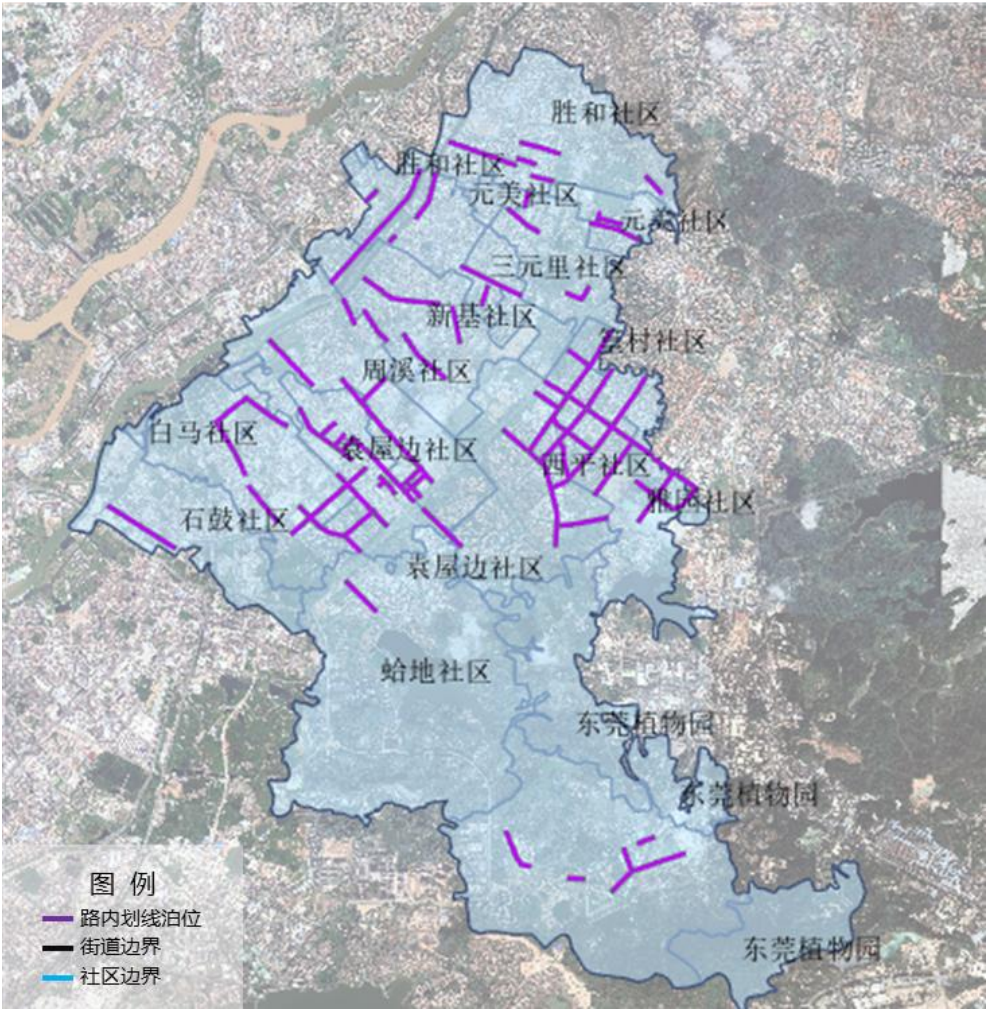


图 2-10 南城街道路内停车泊位分布图

2.2.2 停车设施需求情况

本次停车资源需求分析以机动车保有量为基础，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 2-1 计算：

$$D = D_1 + D_2 \quad (2-1)$$

式中：D——停车位总需求，个；

D1——机动车保有量，个；

D2——出行车位需求，个。

(1) 机动车保有量

根据市交警支队统计数据，截至 2023 年 6 月，东莞市南城街道机动车保有量约 15.5 万辆。

(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，其计算方法如式 2-2 所示：

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

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，大城市及以上规模城市通常为 10%~30%；综合考虑南城街道取中值 20%，计算得到南城街道现状需要 3.1 万个出行车位。

(3) 停车资源需求

综合上述分析，东莞市南城街道现状需要 18.6 万个停车位。

2.2.3 停车设施缺口情况

(1) 缺口总量分析

根据南城街道停车资源供给现状，确定停车资源缺口特征见表 2-7。其中，泊车比指现状停车泊位数与机动车保有量的比值，表征了现状停车需求被满足的程度，其合理比例一般为 1.3:1；缺口率指停车资源缺口占现状停车泊位数的比例，反映了停车需求的相对迫切程度。

南城街道的位车比相对较高，位居中心城区第一，为 1.14，其缺口率亦相

对较低，为 5.25%。

表 2-7 东莞市南城街道停车资源缺口特征

项目	南城
现状泊位数（万个）	17.7
机动车保有量（万辆）	15.5
现状泊车比	1.14
需求泊位数（万个）	18.6
缺口（万个）	0.93
缺口率（%）	5.25%

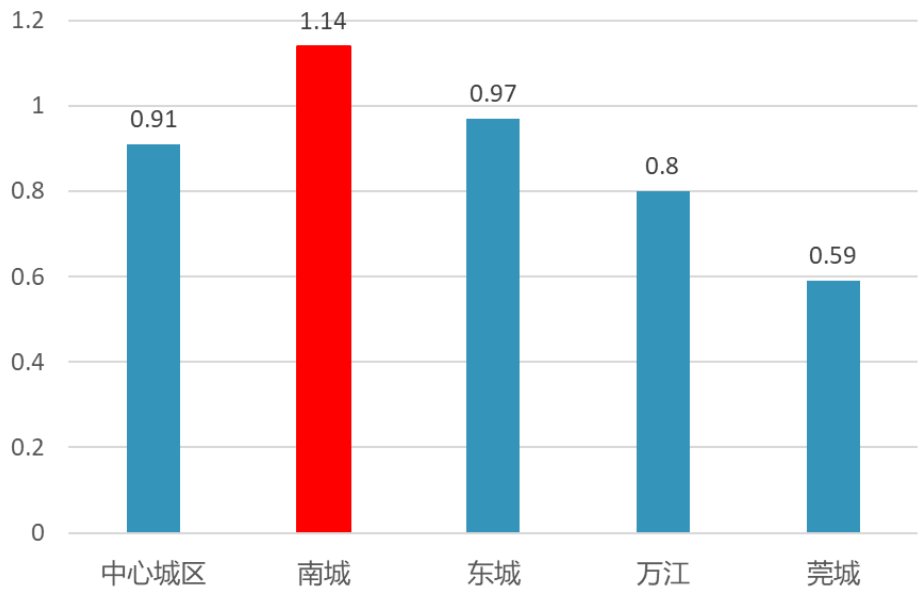


图 2-11 东莞市中心城区各街道泊车比

2.3 停车服务收费

（1）路外停车设施

南城街道路外停车场以收费为主，收费停车场 399 个，约占总停车场数的 61.76%。其中鸿福、三元里和宏图社区收费停车场比例相对较高，超过 90%。

表 2-8 南城街道停车场收费情况统计表

序号	街道	收费停车场数 （个）	路外停车场数 （个）	收费停车场占比
1	鸿福社区	60	62	96.77%
2	三元里社区	18	19	94.74%
3	宏图社区	24	26	92.31%
4	元美社区	7	9	77.78%
5	新城社区	40	54	74.07%

序号	街道	收费停车场数 (个)	路外停车场数 (个)	收费停车场占比
6	宏远社区	24	33	72.73%
7	亨美社区	27	41	65.85%
8	胜和社区	66	100	66.00%
9	新基社区	29	43	67.44%
10	周溪社区	18	35	51.43%
11	西平社区	23	39	58.97%
12	簪村社区	6	15	40.00%
13	雅园社区	12	24	50.00%
14	袁屋边社区	10	31	32.26%
15	水濂社区	10	17	58.82%
16	白马社区	14	52	26.92%
17	蛤地社区	7	20	35.00%
18	石鼓社区	4	26	15.38%

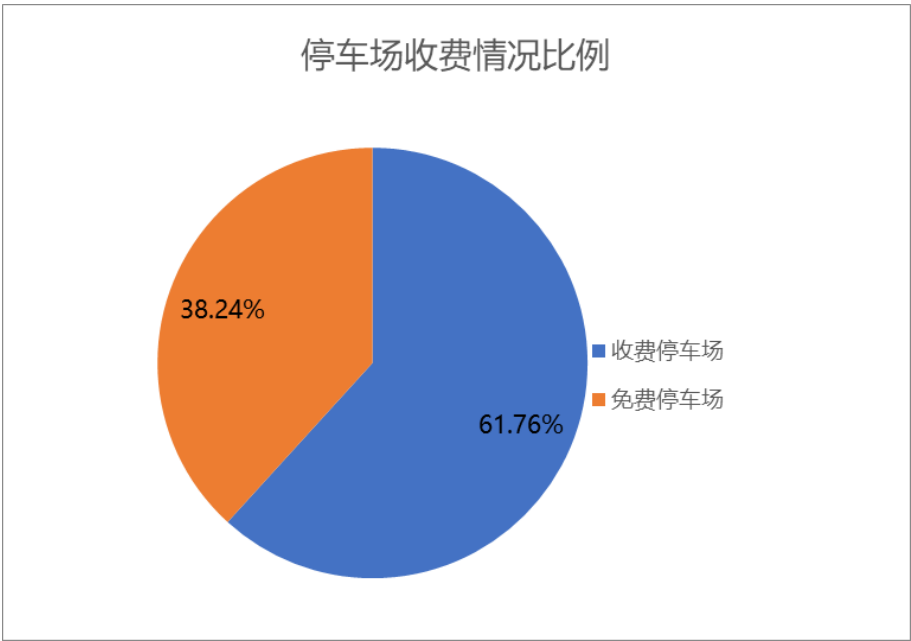


图 2-12 南城街道停车场收费情况比例图

南城街道停车场对外开放类型以全部开放为主，占 48.45%，泊位总数约 6.65 万个，约占总泊位数的 41.81%。部分对外开放的停车场，占停车场总数的 19.04%，泊位总数约 6.06 万个，约占泊位总数的 38.09%。不对外开放的停车场，占停车场总数的 32.51%，泊位总数约 3.20 万个。

表 2-9 南城街道各社区停车场对外开放类型统计表

序号	社区	停车场数（个）			泊位数（个）		
		不开放	部分开放	全部开放	不开放	部分开放	全部开放
1	白马社区	25	5	22	1076	520	3199
2	蛤地社区	12	2	6	625	30	392
3	亨美社区	6	2	33	168	140	4749
4	宏图社区	10	14	2	6034	21674	2551
5	宏远社区	9	11	13	2227	7376	1584
6	鸿福社区	14	28	20	12072	16238	7140
7	簠村社区	8	4	3	540	360	185
8	三元里社区	1	5	13	200	2160	3325
9	胜和社区	31	19	50	1623	2176	4886
10	石鼓社区	18	2	6	903	277	2798
11	水濂社区	4	0	13	372	0	3561
12	西平社区	8	5	26	573	992	7828
13	新城社区	18	10	26	2510	3248	8415
14	新基社区	5	7	31	679	3964	7271
15	雅园社区	17	2	5	508	700	476
16	元美社区	3	1	5	309	85	1348
17	袁屋边社区	12	4	15	810	489	1283
18	周溪社区	9	2	24	748	150	5501
比例		32.51%	19.04%	48.45%	20.11%	38.09%	41.81%

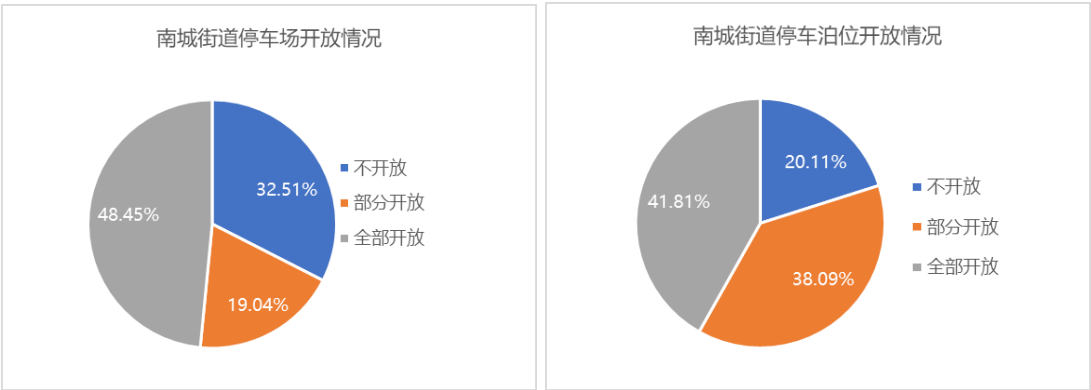


图 2-13 南城街道停车场对外开放类型比例图

其中，不对外开放的停车场，以居住、商业类、工业为主。居住类停车场最多，占不对外开放停车场总数的 33.33%。其次是商业类，占 25.24%。

从泊位覆盖来看，不对开放的泊位中，居住类停车泊位占比最高，占 76.47%。

表 2-10 南城街道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	居住	70	33.33%	24454	76.47%
2	办公	18	8.57%	1002	3.13%
3	商业	53	25.24%	3200	10.01%
4	医院	2	0.95%	95	0.30%
5	公园	0	0.00%	0	0.00%
6	文体	0	0.00%	0	0.00%
7	学校	13	6.19%	584	1.83%
8	政府机关	12	5.71%	267	0.83%
9	工业	39	18.57%	2209	6.91%
10	其他	3	1.43%	166	0.52%
合计		210	100.00%	31977	100.00%

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。

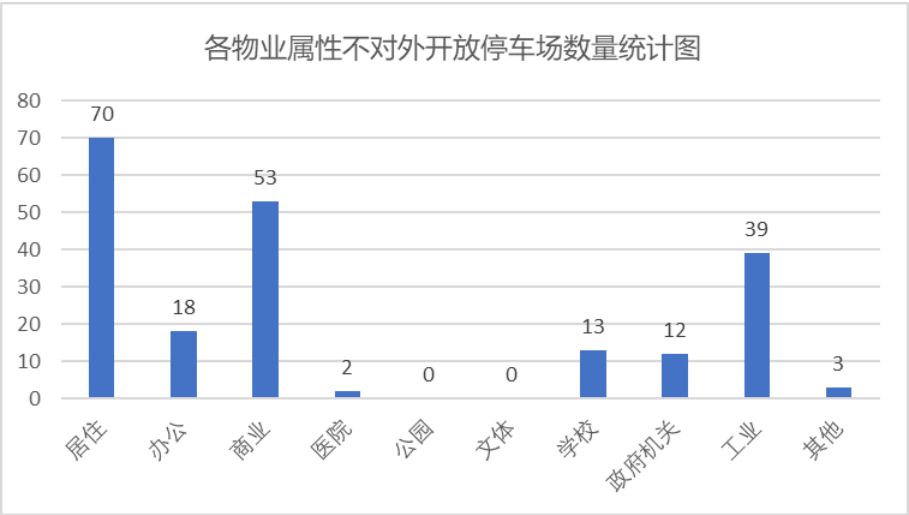


图 2-14 南城街道各物业属性不对外开放停车场统计图

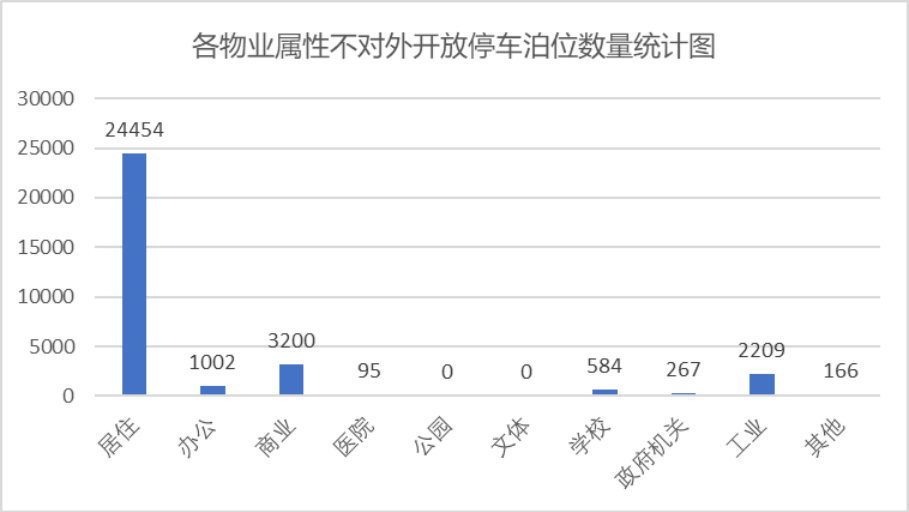


图 2-15 南城街道各物业属性不对外开放泊位统计图

(2) 路内停车设施

南城街道设有路内停车泊位的道路中，收费停车路段比例相对较高，超 90%。

表 2-11 南城街道各社区路内停车收费情况

序号	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	白马	14	0	1337	0
2	蛤地	2	0	150	0
3	亨美	1	1	63	19
4	鸿福	1	0	66	0
5	篁村	0	1	0	32
6	三元里	1	0	63	0
7	石鼓	1	0	42	0
8	水濂	2	4	186	120
9	西平	12	1	835	98
10	新基	7	0	720	0
11	雅园	2	4	79	161
12	新城	1	0	204	0
13	宏远	2	2	305	49
14	胜和	2	2	221	44
15	袁屋边	7	3	771	192
16	周溪	1	1	108	109
17	元美	3	0	143	0
18	宏图	4	0	293	0

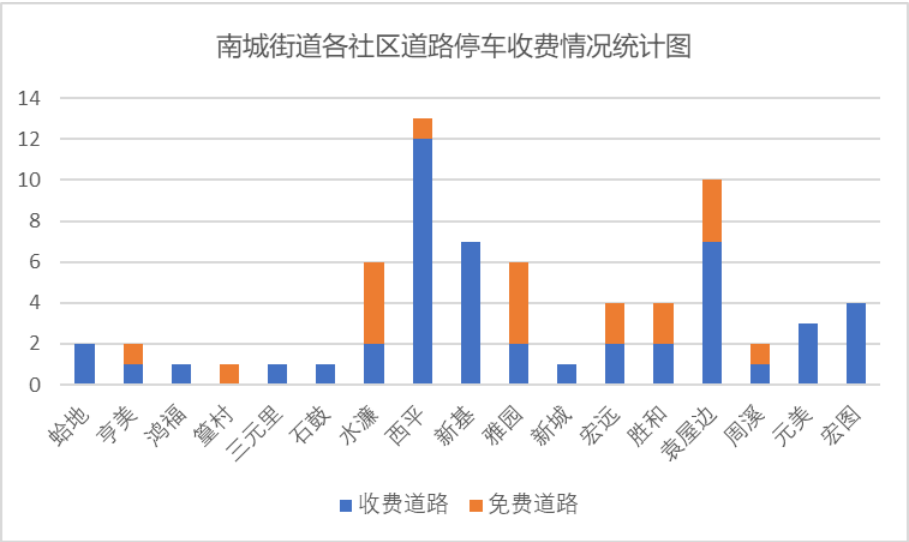


图 2-16 南城街道各社区路内停车收费情况统计图

2.4 停车行为特征

（1）路外停车场停车饱和度

南城街道工作日10点停车最为紧张，约22.76%的停车场停放饱和度 \geq 100%。工作日24点约 18.27%的停车场停放饱和度 \geq 100%。

表 2-12 南城街道各社区工作日停放饱和度统计表

序号	社区	工作日10点停放饱和度			工作日24点停放饱和度		
		$\geq 100\%$ 的停车场数(个)	100%~90%的停车场数(个)	$< 90\%$ 的停车场数(个)	$\geq 100\%$ 的停车场数(个)	100%~90%的停车场数(个)	$< 90\%$ 的停车场数(个)
1	白马社区	7	1	44	2	2	48
2	蛤地社区	6	1	13	4	1	15
3	亨美社区	23	1	17	3	3	35
4	宏图社区	5	5	16	10	5	11
5	宏远社区	2	0	31	8	1	24
6	鸿福社区	9	2	51	20	4	38
7	簪村社区	4	2	9	3	1	11
8	三元里社区	9	0	10	5	1	13
9	胜和社区	29	4	67	29	2	69
10	石鼓社区	2	1	23	1	1	24
11	水濂社区	2	1	14	2	1	14
12	西平社区	5	2	32	1		38
13	新城社区	13	6	35	14	3	37
14	新基社区	9	2	32	9	3	31
15	雅园社区	6	2	16	0	0	24

序号	社区	工作日10点停放饱和度			工作日24点停放饱和度		
		≥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)
16	元美社区	2	0	7	1		8
17	袁屋边社区	10	1	20	4	1	26
18	周溪社区	4	5	26	2	2	31
比例		22.76%	5.57%	71.67%	18.27%	4.80%	76.93%

表 2-13 南城街道各社区非工作日停放饱和度统计表

序号	社区	非工作日15点停放饱和度			非工作日24点停放饱和度		
		≥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	白马社区	5	1	46	0	0	52
2	蛤地社区	4	2	14	4	1	15
3	亨美社区	6	2	33	3	3	36
4	宏图社区	11	3	12	15	3	8
5	宏远社区	7	1	25	11	3	19
6	鸿福社区	9	4	49	21	5	36
7	篁村社区	0	0	15	2	0	13
8	三元里社区	2	1	16	5	0	14
9	胜和社区	24	6	70	26	4	70
10	石鼓社区	1	0	25	1	1	24
11	水濂社区	5	1	11	2	1	14
12	西平社区	6	4	29	1	0	38
13	新城社区	12	4	38	14	3	37
14	新基社区	8	3	32	7	2	34
15	雅园社区	3	1	20	0	0	24
16	元美社区	2	0	7	1	1	7
17	袁屋边社区	5	0	26	3	0	28
18	周溪社区	4	1	30	1	3	31
比例		17.65%	5.26%	77.09%	18.08%	4.64%	77.28%

注：对于建筑内部及建筑退线区域均无划线停车位，但该建筑内部空地或退线区域具备停车空间且有一定规模的停车量的，按停放饱和度≥100%统计。

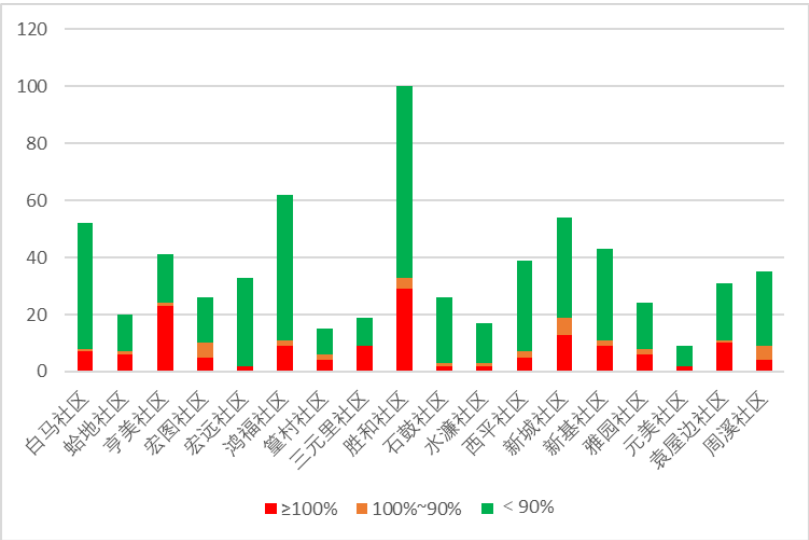


图 2-17 南城街道工作日10点停放饱和度分类统计图 (单位: 个)

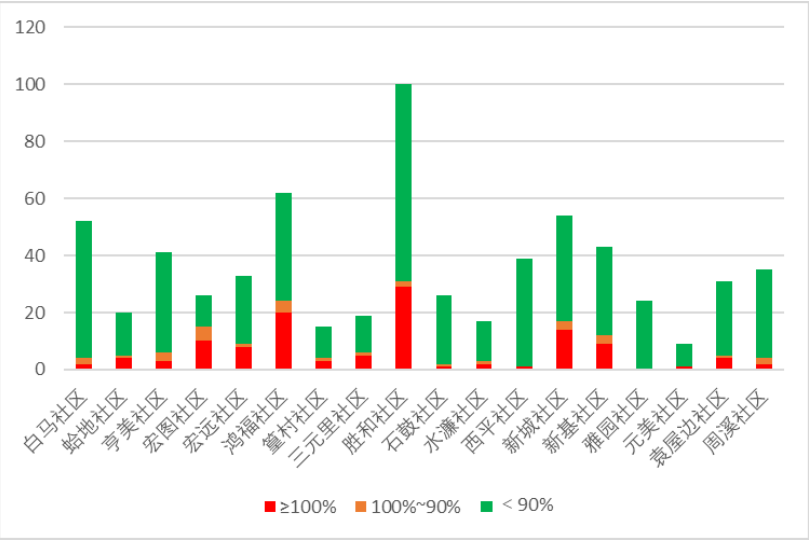


图 2-18 南城街道工作日晚间12点停放饱和度分类统计图 (单位: 个)

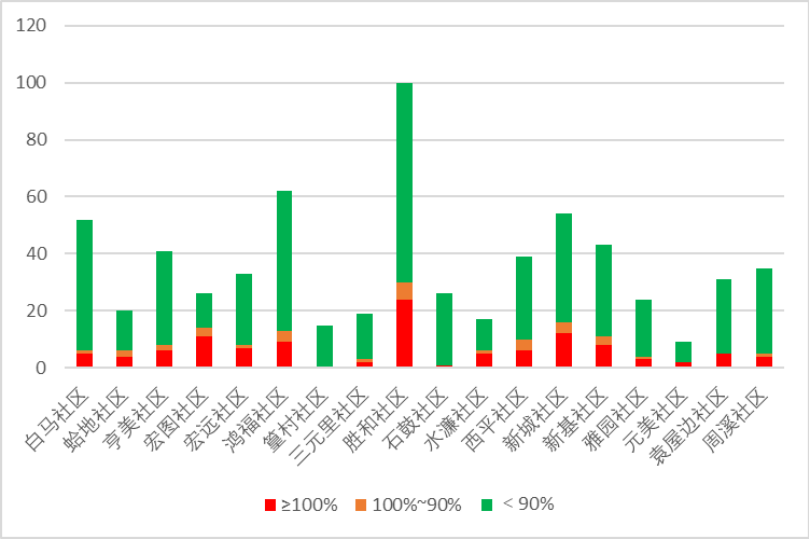


图 2-19 南城街道非工作日15点停放饱和度分类统计图 (单位: 个)

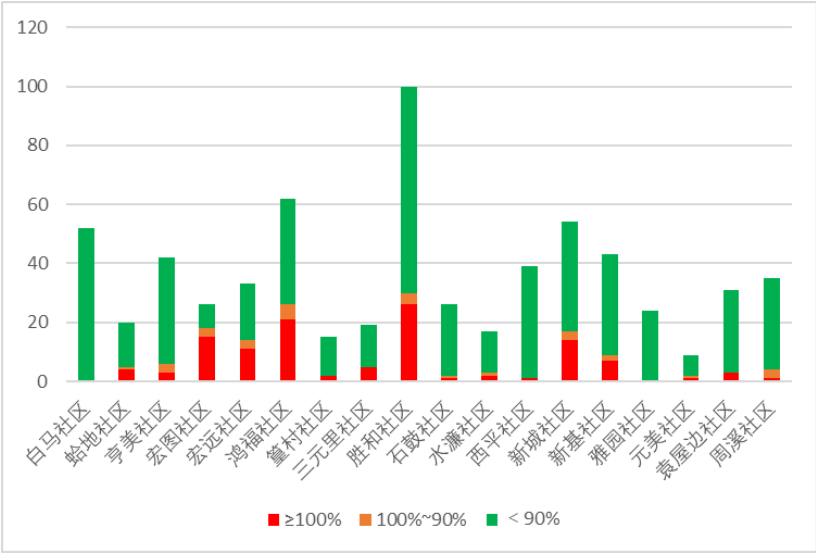


图 2-20 南城街道非工作日晚间 12 点停放饱和度分类统计图（单位：个）

(2) 路内停车设施

从各社区总体情况来看，新城、水濂、胜和停放情况相对较好，在划有路内停车泊位的路段上，总停放量未超过划线泊位。而西平、雅园、亨美等社区停放问题相对突出，总停放量均超过划线泊位，尤其是雅园社区，总停放量超过划线泊位数的 100%。

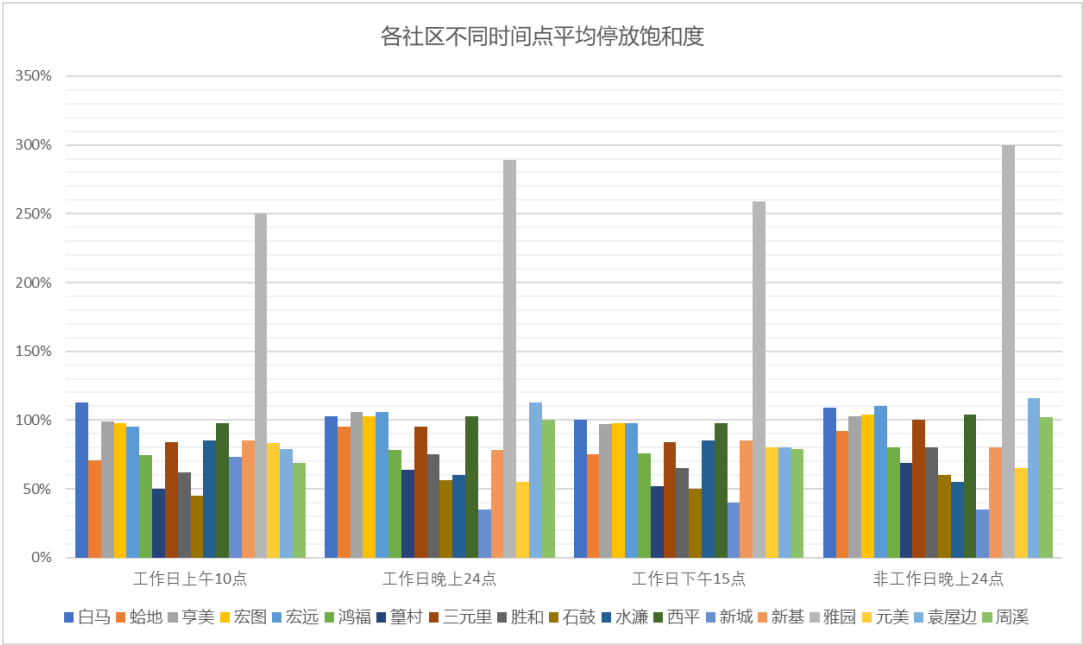


图 2-21 南城街道各社区路内停车平均停放饱和度

南城街道大部分停车路段均处于超饱和停放状态，夜间超饱和路段比例最高，超 80%的路段停放饱和度超过 100%。

南城街道，免费停车路段中超饱和停放的比例较高，超 73%的路段处于超

饱和状态，工作日上午及非工作日，超 73%的路段处于超饱和状态。收费停车路段停放情况较好，仅非工作日晚间超饱和比例相对较高，约 52%的路段处于超饱和状态。

表 2-14 南城街道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点			工作日24点		
		停放饱和度≥100%的路段数(条)	路段总数(条)	比例	停放饱和度≥100%的路段数(条)	路段总数(条)	比例
1	免费	14	19	73.68%	22	25	88.00%
2	收费	16	64	25.00%	24	58	41.38%
合计		30	83	36.14%	46	83	80.40%

表 2-15 南城街道不同收费情况下工作日起饱和路段统计

序号	是否收费	非工作日15点			非工作日24点		
		停放饱和度≥100%的路段数(条)	路段总数(条)	比例	停放饱和度≥100%的路段数(条)	路段总数(条)	比例
1	免费	16	19	84.21%	23	25	92.00%
2	收费	18	64	28.13%	30	58	51.72%
合计		34	83	40.96%	45	83	54.22%

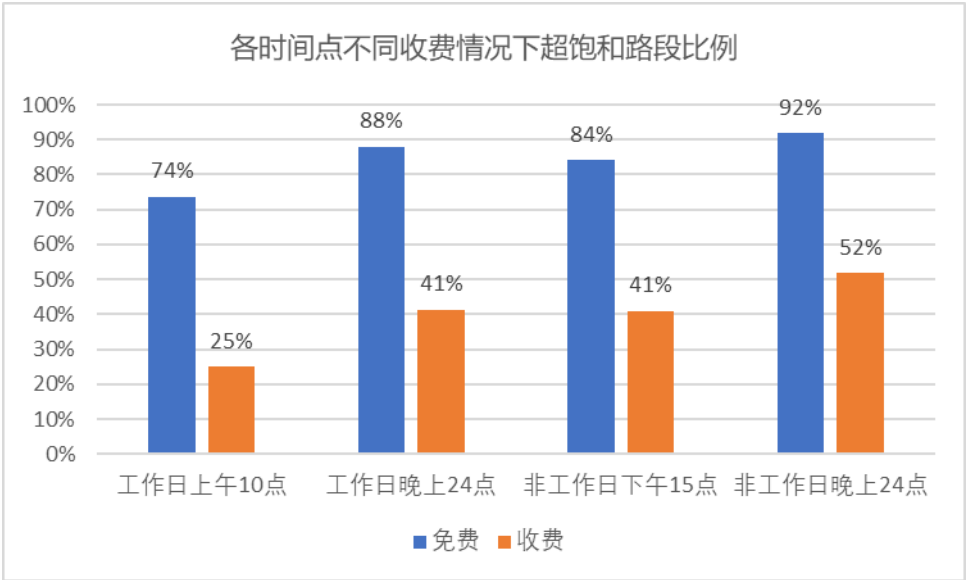


图 2-22 南城街道各时间点不同收费情况下超饱和路段比例

2.5 停车规划实施评估

(1) 规划停车场用地概述

根据南城街道已批控制性详细规划，南城街道规划建设 57 处社会停车场，

计划提供社会公共停车场总用地面积约 21.16 公顷。

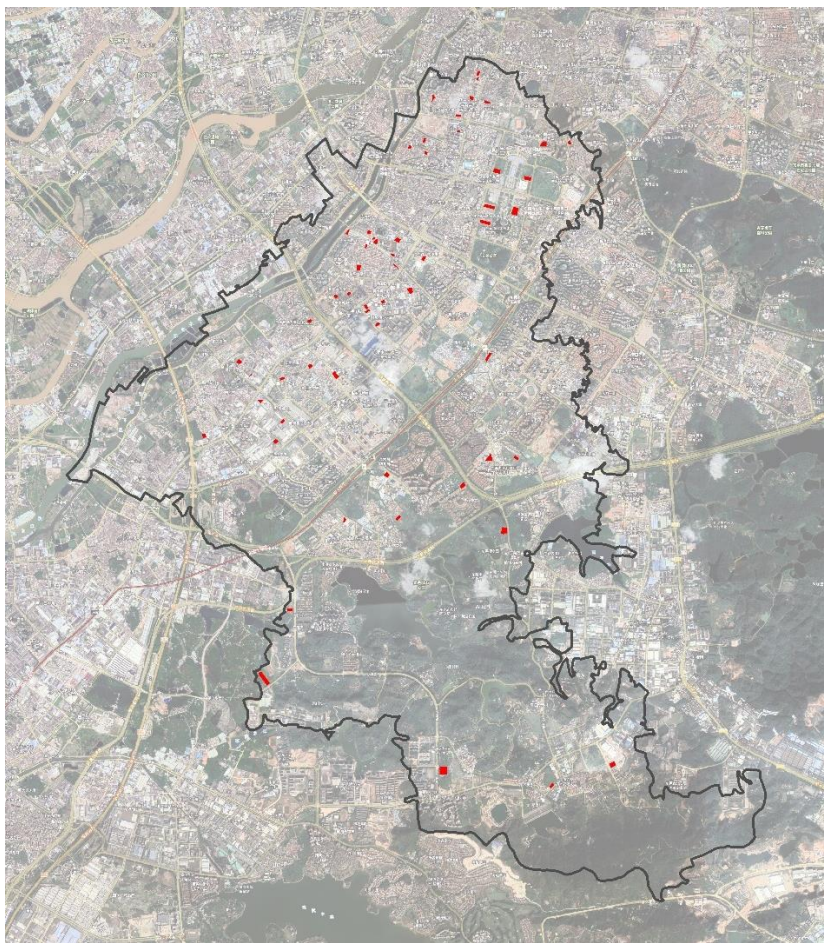


图 2-23 已批控制性详细规划停车设施用地

（2）规划停车场实施情况

南城街道已批控制性详细规划共规划建设 57 处社会停车场，结合停车资源普查情况，现状已实施 11 处，实施率为 19.3%，已实施的社会停车场用地面积约 5.96 公顷。

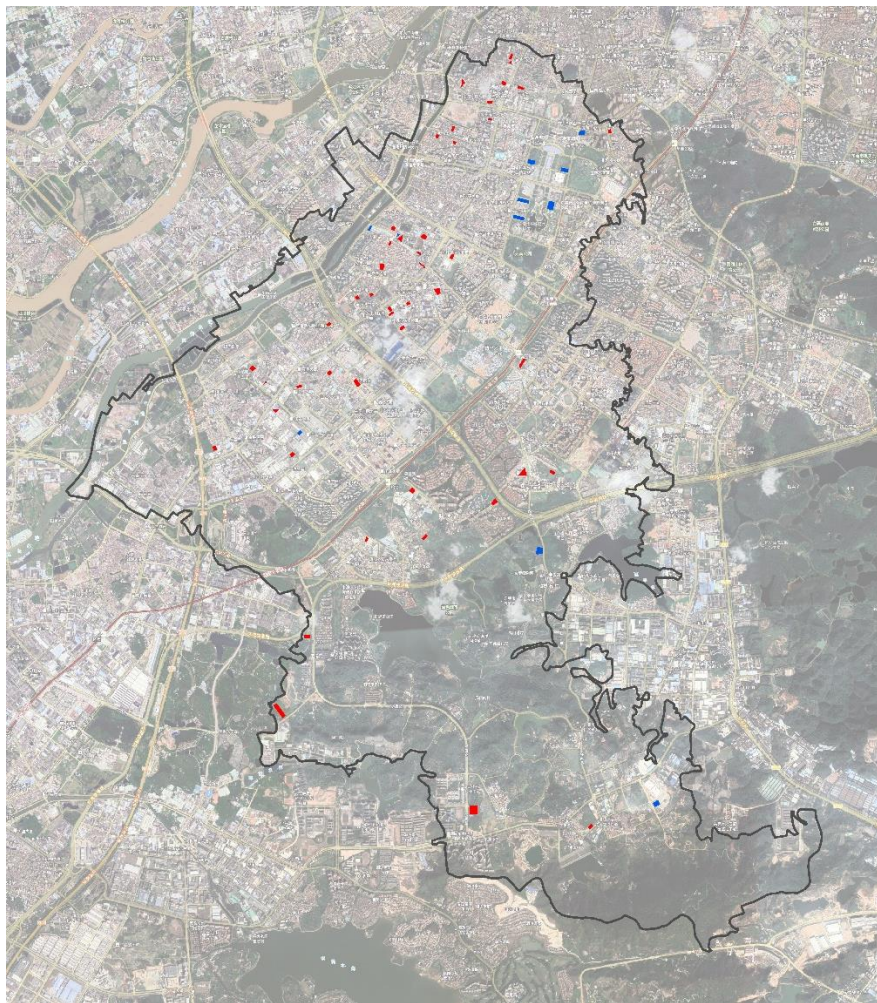


图 2-24 已批控制性详细规划已落实停车场

(3) 规划停车场实施效果

南城街道控规规划 57 处社会停车场，总用地面积 21.16 公顷，已实施 11 处，实施率为 19.3%，已批控规停车用地的实施率较低。

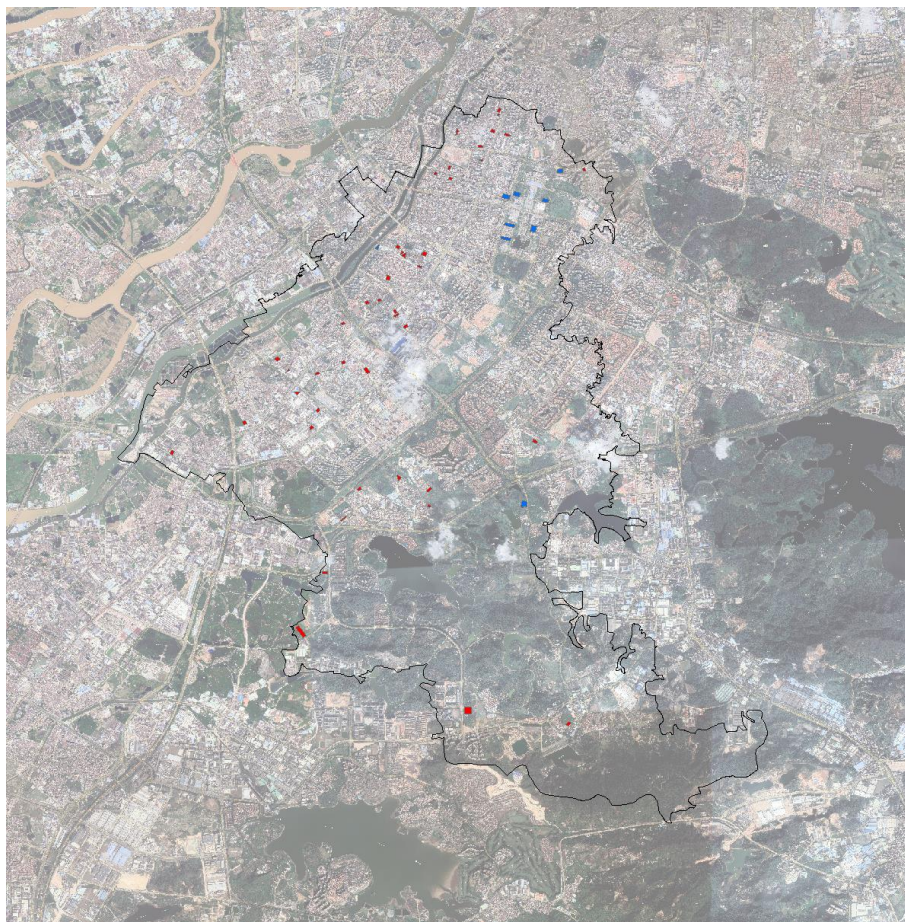


图 2-25 已批控制性详细规划停车场实施效果

2.6 停车现状问题总结

(1) 路内停车泊位设置较高，违停现象严重

南城街道违停现象严重，设置路内停车路段虽较多，但仍有较多道路存在违停现象，高峰期加剧停车拥堵。部分道路停车泊位免费停放，存在大量僵尸车占用停车资源。



图 2-26 免费泊位“僵尸车”现象

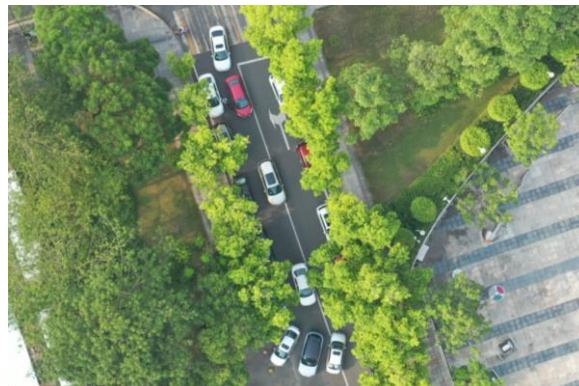


图 2-27 道路两侧违停影响车辆通行



图 2-28 路边违停现象

(2) 路外公共停车泊位过少难以满足停车需求

南城街道现状路外公共停车场共 19 个，泊位总数 3642 个，占南城街道总停车泊位的 2.06%，低于路内停车泊位数量，参照《城市停车规划规范》，公共停车场应占停车位总体供应的 10%-15%，南城街道路外公共停车泊位过少。路外停车存在大量缺口，停车泊位供给结构不合理。



图 2-29 东莞路外公共停车场

(3) 停车泊位供给缺口较大，基本车位供应总体不足

南城街道共有小汽车停车泊位 17.67 万个，其中配建停车场 676 个，占总数的 81.25%，泊位总数约 16.34 万个，独立占地类停车场 19 个，泊位总数 3642 个，路内临时停车泊位提供停车位 9570 个。截止至 2023 年 6 月南城街道机动车保有量为 15.5 万辆。总量上看，停车泊位总缺口近 1 万个。根据《城市停车规划规范》，机动车停车位供给总量宜控制在机动车保有量的 1.1~1.5 倍之间，即 1 辆汽车应配备 1.1~1.5 个泊位，包括 1 个基本泊位和 0.1~0.5 个出行泊位。南城停车泊位总需求为 18.6 万个，缺口约 0.93 万个，总体车位供应不足。

(4) 停车设施信息化和充电桩建设有待进一步提高

南城街道有停车诱导系统的停车场为 155 个，约占总数的 27.3%。共有 120

个停车场设有充电桩，仅占停车场总数的 14.23%。随着电动汽车发展，充电设施建设覆盖率进一步提升，同时加强停车场诱导系统的建设。

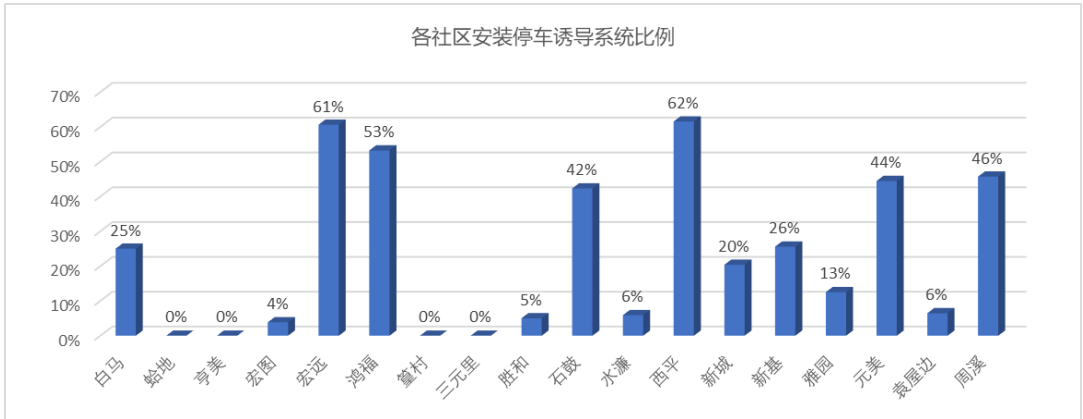


图 2-30 南城街道停车场停车诱导系统比例图

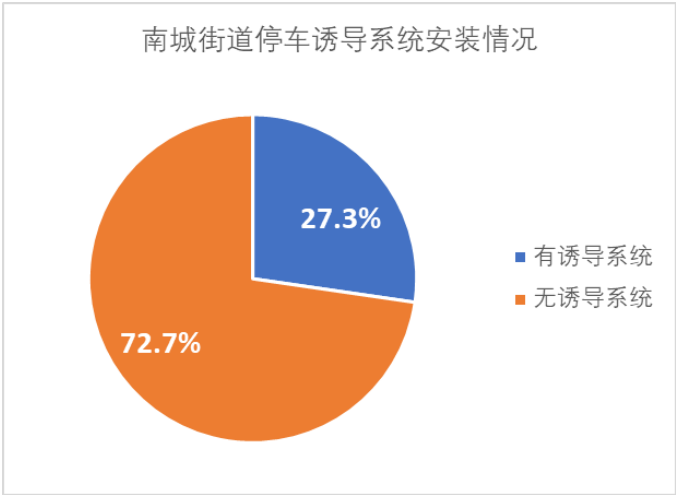


图 2-31 各社区停车场停车诱导系统比例图

第 3 章 停车发展战略与目标

3.1 停车发展战略

3.1.1 城市停车发展总体战略方向

2018 年，广东省自然资源厅发布关于印发完善城市停车场用地配套政策若干措施的通知，2019 年，东莞市发布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，2021 年，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，国家、省、市近几年发布停车发展相关通知，其中总结主要发展战略方向如下：

（1）全面推进停车规划建设，加强规划引导停车发展

规划是政府对未来发展的一种前瞻性谋划和战略性安排，是共同的行动纲领，规划的编制可有效引导资源配置，帮助政府履行职责，成为约束市场和政府行为的“第二准则”，谋定后动，规划先行。做好城市停车普查，摸清停车资源底数，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，统筹地上地下空间利用，科学编制城市停车规划。

规划可利用策略进行引导，如完善差异化停车设施配建标准，发挥差别化停车收费杠杆调节作用，利用城市更新行动积极扩建新建停车设施，加强出行停车与公共交通的有效衔接等，完善各地停车发展体系。

（2）加快停车设施提质增效，推动停车设施建设

推动停车设施建设，是实现供需平衡的必要手段，在提高存量停车资源利用效率的基础上，鼓励利用存量建设用地建设停车设施，推动“P+R”、“P+B”停车设施建设，同时鼓励停车资源共享，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。

（3）加大政策支持力度，保障资金用地支持建设

强化停车设施投融资政策支持，鼓励商业银行等金融机构在风险可控、商业可持续的前提下，探索提供基于停车设施产权和使用权的抵押融资、融资租赁等金融服务。采取“债贷组合”等方式，构建多元化、可持续的城市停车设施融资体系。完善停车设施用地政策，充分利用城市边角空闲用地、中心城区

功能搬迁腾出土地，城市公共设施、企事业单位等自由土地增建停车设施，并充分利用地上地下空间建设。极力挖掘可利用空间。强化财政资金奖励政策支持，强化配建物业奖励政策支持，强化广告收入奖励政策支持。保证停车设施有地可建，增加营收。

(4) 优化审批综合服务，完善停车法治保障

健全停车管理法规体系，依法规范停车秩序。优化审批综合服务，缩短审批所需时间，对于审批、报建程序合理简化以加快停车场落地时间。

(1) 停车发展历程

盘点国内外停车行业发展历程，基本可以分为三个发展阶段：

① 存量管理阶段

存量管理阶段，在城市整体上不存在停车难题，只在局部区域存在停车管理问题，停车场管理比较粗放，存在大量路内违停现象，但总体道路发展较快，机动车保有量少，不存在交通拥堵情况。

中心区停车设施的供求矛盾不很突出，主要停车方式为路边停车和配建停车场停放。

② 增量建设阶段

随着城市建设的快速发展，以及私人小汽车的快速普及，城市存在停车位不足的问题（如中心区内）。这个阶段，停车场数量快速增长。各种各样的车位增加方式不断涌现，技术创新推动行业发展。但是由于停车收费市场化不足，很多停车建设项目收益较低，投资回报周期太长，导致投资建设力度不够，而停车需求没有得到有效抑制，停车难问题不仅没有有效缓解，反而不断加剧。停车难逐渐成为蔓延到三四线城市的全国性城市难题。

这个发展阶段，城市停车难并没有得到有效缓解，反而不断加剧。一方面是停车位的需求增长远远高过停车位的增量建设，另外一方面，停车位的利用效率低下，在车位不足的同时，存在车位过剩的结构性矛盾。

此阶段对停车设施的需求量很高，地面停车场、地下停车场大幅增加，配建停车指标不断上涨，停车供需矛盾大。

③ 综合治理阶段

目前，存量车位利用效率的提升，其实也是柔性增加车位供给。另外一方

面，站在城市大交通的视角，一个城市需要解决的是交通出行问题，出行方式的多元化以及低碳环保的发展要求，都不适宜过多使用私人小汽车。因此，如何处理动态交通与静态交通的关系，如何处理存量车位盘活与增量车位建设的关系，如何统筹城市交通资源缓解交通拥堵，如何推动绿色出行等低碳环保方式，就成为综合治理阶段最大的难题。

此阶段用地较为紧张，停车场建设已从单一的增建改为设施提质扩容，改为停车场引导车辆行驶习惯。如采取差异化停车收费政策控制停车需求，在用地紧张区域，尽力提高存量停车资源利用效率，鼓励利用存量建设用地建设停车设施，在一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。在轨道、公交交通站点建设 P+R 停车场以截留小汽车交通、鼓励公共出行等等。

(2) 经验借鉴

①新加坡

新加坡采用全面控制交通的停车模式，新加坡人口密度高，空间资源受限，难以承担完全机动化的交通模式，限制机动车拥有和使用一直是其主导的政策方向。将“车辆配额”和“停车限制”政策融为一体，停车场的供应视为整体交通管制计划的一项措施，保证市中心区不建设容量过大的停车场。同时采取道路收费系统（ERP）等收费控制手段，大道控制中心区道路交通流量的目的。

A、通过拥车证制度限制车辆购置

在新加坡购车，首先需要有“拥车证”，该证根据车辆年增长率和过去半年报废车辆数量来计算未来半年的配额。“拥车证”的使用时限一般是 10 年，到期了需申请续期。实施车辆配额制度后，新加坡的汽车保有量增长率控制在 3% 以下。由于“拥车证”的发放数量非常有限，2015 年时一张拥车证的年均价已达到 10 万新币(约合 50 万元人民币)。高价的拥车证有效降低了人们对车辆的购买欲望。

2022年4月份（第1次） 拥车证公开投标成交价（元）			
	4月第1次	3月第2次	差额
A 中小型汽车组 (1600CC/130bhp或以下)	72,996	71,556	+1,440
B 大型及豪华车组 (1600CC/130bhp以上)	98,389	98,889	-500
C 货车和巴士组	54,901	51,504	+3,397
D 电单车组	10,503	10,501	+2
E 公开组	99,999	99,010	+989

图 3-1 新加坡拥车证价格

B、通过车辆税费控制车辆增长

新加坡还通过车辆税费调节车辆增长和使用。这些税费包括：拥车费、入口税、注册费（和附加注册费）、转让费（和附加转让费）、年路税（和附加路税）、燃油税等。严格的税费政策对缓减小汽车的增长起到了正面的作用，同时征收的税费为城市发展公共交通事业、加强交通管理等提供了资金来源。

C、电子道路收费系统（ERP）限制车辆使用

其中新加坡设置电子道路收费系统（ERP）以限制车辆使用，ERP 系统是通过设置在道路上的电子收费装置，对进入收费区域或通过收费路段的车辆进行自动收费，高峰时间通过一次最多要缴纳 4 新币(约合 20 元人民币)。使用 ERP 系统一年后的日均交通量减少了 15%，高峰时段（7：30~9：30）交通量减少 16%。而在 ERP 系统收费前一时段（7：00 到 7：30），交通量增加 10.6%。

ERP 系统从单方面改善交通，一是从空间上调节交通流量，通过性交通从拥堵片区中分离出来，变为绕行交通，限制车辆进入道路拥堵区和路段，保证交通流的均衡，提高道路运行效率；二是自动化降低收费产生延误；三是迫使出行者调整出行时间，将高峰时期的出行压力转化到非高峰时段。



图 3-2 新加坡 ERP 收费系统

D、设置非繁忙时段用车激励

新加坡制定红牌车计划，规定红色牌照的汽车只能在非繁忙时段使用，政府对该类汽车车主返还 17000 新币（约合 81500 元人民币）的拥车税和每年 800 元的路税作为鼓励。红牌车计划在一定程度上限制了车辆在高峰时间的使用，从时间上疏解了交通流，减小了车辆高峰拥堵的可能性。



图 3-3 新加坡红牌车



图 3-4 新加坡停车场

②东京

日本和新加坡一样，土地资源相当紧缺，在促进停车产业发展方面，日本政府采取长期低息贷款、公共停车场实行无息贷款和财政补助等方式鼓励私人停车场的发展。并在机动化的不同时期，先后出台了一下一些政策：

- 1965-1975 年，确立了日本开发银行贷款制度、减免固定资产税和地方公共团体贷款等优惠政策。其结果是以民间为主体的停车场大量增加、同时建筑物附设停车场数量亦相应增加。
- 1975- 1985 年，城市规划停车场、建筑物附属停车场制度得以完善，民间停车场的建设和运营正常发展的情况下，日本政府还制定了路外停车场建设税的免税，以及减免建筑物附设停车场工程税的措施。
- 1985-1996 年，制定了道路开发资金向民间停车场融资的制度、利用 NTT(日本电话电报公司)股票的销售收入对停车场无息贷款制度和停车场建设计划制定费补助制度。

这一系列优惠政策有利地促进日本停车场的建设和发展，更为重要的是积极引导民间资本投向停车产业。

在停车管理方面，日本很早就出台了停车场建设、规划、管理的相关法规。规定在购车的同时，要求购车者自备停车位，解决基本车位需求；对建设公共停车场的民间企业给予停车场规划费、建设费等的补助。“购车自备车位”政策虽然不强调停车位一定要个人拥有(可以租用)，但所有车辆(含公务车)必须在一定范围内自己解决停车位且必须是路外停车位。通过该政策的执行，规范了停

车的行为，逐步消除了路外乱停放汽车的现象，使停车场的建设与管理走上了比较正规的轨道。

③宁波

倡导公共交通是宁波城市发展的总体目标，也是交通治堵的核心任务。在这个目标下，宁波的停车政策主要采取差异化停车收费政策控制停车需求，同时结合公共交通的发展，在轨道交通站点建设 P+R 停车场截留小汽车交通，同时大力发展智慧停车系统，以提高车位周转率和供给量。

A、价格杠杆控制市区停车需求

用差异化停车收费政策控制停车需求。如今，宁波 10 个区县全部实行属地定价，每个区又根据交通情况再次分区差别化，这种政府定价的多样化，事实上已经形成了停车价格的市场化。

B、P+R 停车场建设

在轨道交通站点建设 P+R 停车场截留小汽车交通，也是宁波每年都要实施的治堵任务，如 2019 年，宁波市政府发布《宁波市中心城区停车设施专项规划》，规划宁波市中心城区共规划布局 P+R 停车场 41 个，停车泊位 12550 个。P+R 停车场可方便车主换乘公共交通工具，减少城市的拥堵和停车问题。



图 3-5 宁波 P+R 停车场小程序页面



图 3-6 宁波新桥西站 P+R 停车场

P+R 停车场在以自驾小汽车为主的区域，减少了进入拥堵区域（市中心以及进入市中心的道路，快速路）的车辆，缓解拥堵与停车位不足，同时为不住在车站附近的人提供了乘坐公共交通的办法。

C、智慧停车建设

同时智慧停车提高车位周转率和供给量、缓解市区停车压力。宁波的智慧停车从 2012 的商圈停车诱导系统开始，到智能咪表，到智能物联停车系统，到各区县智慧停车平台，到今天全市统一的“甬城泊车”城市停车平台，为人们带来便捷停车体验的同时，也让城市管理更加精细高效。

④广州

广州私家车保有量不断增长，停车场地建设却长期滞后。据统计，2018 年广州停车位缺口达到 150 万个，而随着城市发展升级，智慧城市建设的推进，包括停车难、新能源汽车充电难等矛盾，已经成为制约城市发展和升级的两大问题。

广州停车难问题主要分为两方面，一是结构性失衡问题突出。从区域上来看，在老城区，配建车位不足的问题长期存在，多年来新建项目配建车位增长主要分布在外围区域，开发相对成熟的老城区较难通过提高配建标准来增加停车供给，而小汽车增长又主要集中在中心城区，结构性供需失衡矛盾，在较长时间内将难以有效化解。二是住宅医院等重点区域停车难。中心城区学校、医院、住宅小区、网红打卡点具有刚性停车需求，但停车位供给不足，排队停车，占用道路造成交通拥堵，同时医院停车价格低，造成周边车辆倒流，部分医院

“自用车位”较多，对就诊停车形成挤压。

为治理停车问题，共提出三大举措：

A、编制停车专项规划，多种鼓励措施推动停车设施建设

2021 年《广州市停车场专项规划（2020—2025 年）》公布实施，以配建停车场、公共停车场、路内停车位为规划对象，规划建立以配建停车场为主、公共停车场（含临时停车场）为辅、路内停车泊位为补充建立布局合理、规模适度、运行高效、与道路容量相协调的停车供给体系。

为提高停车设施建设的积极性，2022 年广州市出台多项措施鼓励停车设施建设，如 7 月份发布政策鼓励社会资本参与停车设施建设，8 月份公开征集的《广州市规划和自然资源局关于推进城市停车设施建设的若干措施（征求意见稿）》，细化了城市停车设施建设的各类要求、指导措施。主要从保障用地供应、支持自有用地增建停车设施、支持临时停车设施建设、允许配建商业建筑、优化审批手续等方面鼓励停车设施建设。

B、鼓励公共停车场综合开发利用，支持自有用地增建停车设施

保证新建或改扩建增加 50 个及以上泊位的公共停车场在不改变用地性质、不减少停车泊位的前提下，允许配建一定比例的附属商业建筑面积。鼓励机关、企事业单位利用自有用地增建停车设施，鼓励学校、幼儿园在交通等专项论证、环境安全可行的前提下利用地势高差、采用全地下或者半地下方式在操场等室外活动场地下方建设停车场。增加停车设施的空间及容量，提供多样停车体验。



图 3-7 广州停车规划文件

⑤深圳

深圳市当前每天的停车需求近千万人次，停车位总缺口大于 170 万个，停车矛盾突出。深圳市停车管理方法可划分为三个阶段：

A、第一阶段（90 年代末至 2003 年）——制度先行，完善停车手续

90 年代末期，随着社会经济的快速发展和汽车工业的崛起，深圳机动车保有量的快速增加，停车需求日益增长，交通拥堵等问题逐渐显现。

此阶段深圳市首先制定了《深圳市机动车停车场规范管理达标责任书》，初步明确了停车场建设标准及管理要求。其次充分发挥立法优势，在《深圳市停车场规划和机动车停放管理条例》中明确了各政府职能部门的权责，规范了全市停车制度框架，为全市停车管理工作提供了强有力的法律支撑。最后积极编制停车场建设规划，大力推进停车设施建设，增加停车供给，并完善交通方面审批程序，通过部门协同管理，共同推进全市停车设施建设的标准化。

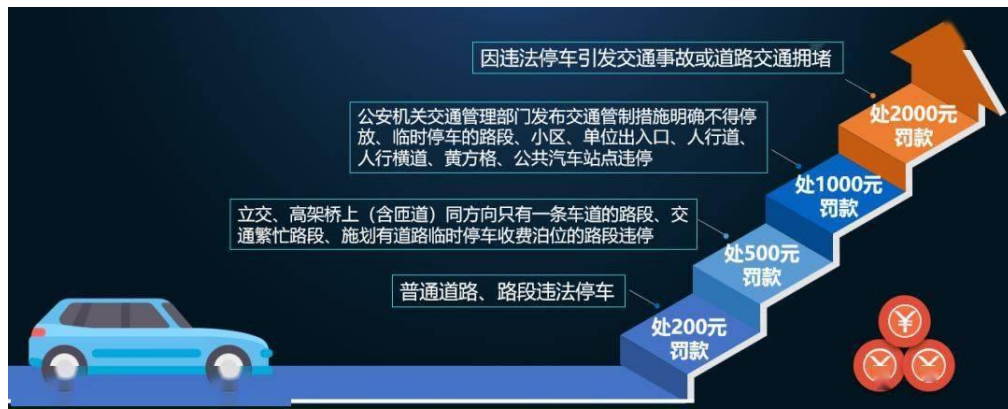


图 3-8 深圳违停罚款规定

B、第二阶段（2003 年至 2009 年）——精细管理，完善创新丰富停车管理措施

伴随着社会经济不断发展，汽车保有量的不断增加，车位供需矛盾不断加剧，乱停车、停车位不足引发的道路交通问题越来越突出。

此阶段深圳市落实违停查处“严管化”、“精细化”、“人性化”，多措并举，推行“违停分档处罚”工作，将违停违法纳入有奖举报范围。根据道路实际情况，明确每一条道路的违停处罚额度、严管时段、人性化执法时间等具体信息，定期动态调整管理策略，实施精细管理。对部分老旧小区确无停车区域的，在不影响交通的前提下，夜间及节假日可适当放宽严管力度；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。

其次利用大型商场、写字楼停车场与住宅小区的停车需求存在时空错峰的特点，协调停车场经营管理单位夜间时段通过优惠价将停车位共享给周边住宅小区居民，增加企业收益的同时，有效缓解了片区居民夜间停车难的问题，实

现商居共享、合作共赢。

最后初步引入智慧交通设备，2003 年在全国率先启动了停车诱导牌系统试点工程建设，系统采用主干道、片区、沿线三级诱导体系进行车位信息发布，提示驾驶员道路沿线各停车场的剩余空位数量及进口方向，对提升交通通行效率，缓解片区交通拥堵起到了十分明显的作用。

C、第三阶段（2009 年—2017 年）——科技赋能，积极推进智慧停车管理

随着信息化技术的不断发展以及市民对停车体验的要求不断提高，传统停车管理模式已无法满足交通管理以及市民停车的现实需求。为此，深圳交警转变管理理念，充分运用互联网思维、深化技术创新和大数据的运用，积极推进智慧停车管理，建立停车数据标准，通过联网+停车场卡口的数据接入解决方案，直接进入停车场计费管理系统抓取停车基础数据，搭建海量停车数据库，进一步优化停车诱导功能，将停车数据脱敏后共享给地图导航企业，为市民提供覆盖面更广、精准度更高的停车诱导服务；推动行政管理部门间数据交换共享，构建全市停车信息一张图；充分利用大数据及 AI 技术，实现星级用户与微信、支付宝、银联及停车运营企业信息互认，为市民提供无感支付的便捷停车体验。最后推出停车预约系统，设置智慧网约车通道，开辟即停即走通道，解决主要旅游景区节假日、重大活动场馆周边交通拥堵以及停车难问题和机场离港平台上落客交通混行问题，建立了停车预约系统，市民出行前可在线预约车位，从而实现对出行需求的精准管控。

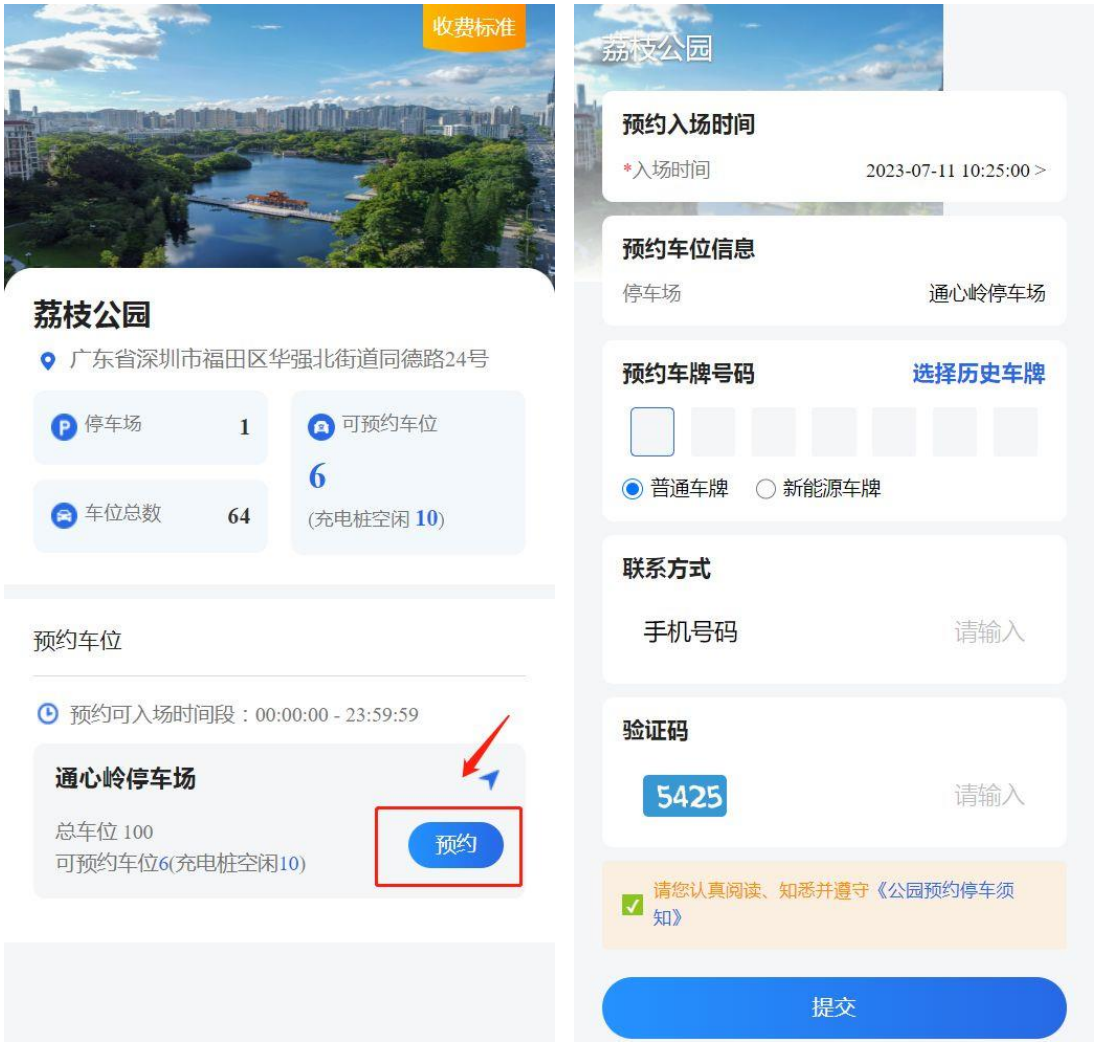


图 3-9 深圳荔枝公园停车预约系统

⑥总结

表 3-1 经验借鉴汇总表

城市	相关经验	借鉴之处
新加坡	采用全面抑制机动车发展交通，限制机动车拥有和使用的停车发展模式，同时采取道路收费系统（ERP）等收费控制手段，控制中心区道路交通流量。	在公共交通发展较好情况下，可适当采取收费控制手段抑制机动车发展势头
东京	大力发展公共交通，贯彻采取长期低息贷款等方式鼓励私人停车场的发展，落实“购车自备车位”政策。	可鼓励私人停车场发展，缓解车位不足情况
宁波	大力发展公共交通，采取差异化停车收费政策控制停车需求，同时结合公共交通的发展，建设 P+R 停车场，发展智慧停车系统，提高车位周转率和供给量。	可在轨道站点设置 P+R 停车场，扩大轨道服务范围

城市	相关经验	借鉴之处
广州	鼓励公共停车场综合开发利用，支持自有用地增建停车设施，编制停车专项规划，多种鼓励措施推动停车设施建设	编制落地性强的规划文件，引导停车设施建设
深圳	在综合提升交通服务，优化轨道、公交、慢行出行体验的基础上，着力于停车管理和智慧停车发展，对部分停车困难地区进行停车扩容和拥堵治理	大力发展智慧交通，提高车位周转率和供给量

(3) 南城街道发展战略分析

①配建停车

A、按照停车分区差异，制定因地制宜的配建停车标准

建筑物配建停车标准应根据规划停车分区的不同来确定控制指标。根据不同分区的公共交通特性，土地利用强度、性质等因素，制定差别化的停车配建标准，优化调节需求。针对南城街道住宅区较多，存在大量老旧小区，老旧小区因历年配建指标不同，现状缺乏停车泊位，需关注老旧小区的泊位挖潜。南城街道内公共交通服务的差别化也会对周边用地停车需求造成较大影响。需要针对各区域停车需求进行长时间持续的调查，适时调整以适应情况的不断变化，及时更新配建标准，适应不同阶段的停车需求。

B、通过法律手段严格落实建筑按标准实施配建停车场建设

对达到配建停车场配建标准的建筑用地，如商业中心、办公楼等人流出行量大的用地，应按要求进行停车场配建并取得相关部门审核同意。在建设主体完成建筑建设后，相关部门验收后发现未达到配建要求的建筑物，政府有权不予批准修建。

C、政府统一管理公共空间配建停车场，用作公共停车场的补充

建议对医院、各政府机关和旅游区等公共空间的配建停车场进行统一管理，与周边的公共停车场一起进行动态管理，两种停车场互为补充，对停车场紧缺的地区的停车缺口进行补充。

②公共停车

A、土地利用集约化，提高地块利用率

南城街道大部分为已建成地块，空余用地少，存在大量老旧小区配建停车位不足，停车紧张的现象。鼓励盘活存量用地，挖掘建筑物顶层等用于停车场

建设。通过建设机械式停车架、停车楼和地下停车库等立体停车设施，提高地块利用率。立体车库占地少，容量大，利用效率高，是今后停车场建设的主要方向，是解决“停车难”的必然出路。

B、规划预留停车用地，改善停车现状

在南城街道的规划（土地利用规划等）中预留足量停车用地，在未来规划建设、运营中根据停车需求的变化，适时建设停车架、停车楼等立体化的停车设施。

C、“P+R”模式协助公共交通

利用现有轨道 2 号线、莞惠城际沿路站点（西平站、蛤地站等）和在建及规划轨道 1、6、7、8、12 号线沿路站点（中心广场站、宏北路站、车站路站、和谐路站、南城阳光实验中学站等）建设 P+R 停车场，实现与公共交通的便利接驳，促进出行结构优化。

P+R 停车场实行价格标准较为优惠的政府定价，鼓励个体机动交通转换集约公共交通方式出行；重要公共基础设施配建的公共停车场可实行政府指导价，兼顾供需关系和设施功能定位。

D、创新停车场建设投融资渠道，积极推进公共停车场建设

逐步引导将停车设施建设由以往的政府单一投资转向社会投资，建立市场化、多元化的投融资新模式，政府通过提供优惠政策，创造良好的经营环境来减轻企业投资负担，提高投资者信心，推进公共停车场的建设。

E、引入智慧停车设施，加强停车诱导提升停车便捷性及泊位利用率

增设停车诱导设施，将分散在各处的停车场实现智能联网数据上传，实现对各个停车场停车数据进行实时发布，引导司机实现便捷停车，实现车位共享，提高已有停车泊位利用率，缓解停车难问题。

③路内停车

A、发挥时段性道路停车作用，实行差别化供给

南城街道早、晚高峰拥堵严重，道路上车辆乱停乱放易加剧上下班高峰期的道路堵塞。建议进行实地考察，对南城街道车流量大的道路禁止高峰时段路边停车。针对住宅小区的夜间停车需求和医院、公共服务机构、商业街区等临时停车需求，实行“适度满足基本停车，从严控制出行停车”的差别化供给策略，

适度保障医院、学校等基本停车供给，允许部分路段夜间临时停车。同时严格调控住宅、办公、商务等出行停车供给，通过采取信息引导、错时共享、价格调控等手段，提高路内停车泊位的周转率，实现使用效率最大化。

B、严格管理路内停车，对路内违规停车加大处罚力度

政府层面明确各管理部门的职权，制定相应的管理法规，同时建立协调机构，完善协调机制。同时需要交警、交管等部门结合违停抓拍设备对市政道路的路内停车进行严格管理，加大对停车不入位、禁停路段停车、偷逃停车费等违章停车行为的处理、执法力度。除经济处罚外，还可采用吊扣驾驶执照，强迫参加交通法规学习等其他行政处罚手段。最终确保所有路内停车的停放规范和保证路内停车的收费、管理制度能够顺利实施。设备层面在路内停车的路段设置违停抓拍设备，严抓违停车辆。

C、引入智慧停车设施，停车信息联网实现提高车位利用率

在允许路内停车的路段应设置相应的收费管理系统及公告牌，公示准停时间段及收费标准，明确停车范围，引导车主按要求停车。智慧停车方便车主出行的同时加强违停现象管控，违停严重路段增设电子交警或巡警，规范停车，保证道路通行。

④城中村停车

A、近期挖潜现有空间资源，实现空间集约利用

利用边角空地，如绿地、花坛等改造为临时停车场，通过增加屋顶、棚架、垂直绿化等方式平衡绿化总量。根据停车需求，利用闲置土地资源，在不改变用地性质的条件下，建设立体停车设施。

B、远期完善相关规划，加快基础设施建设

结合城中村综合整治计划及城市更新计划，重点梳理好城中村目前存在的问题，积极开展实地走访调研，充分了解城中村的现状和村民需求，因地制宜制定改善方案。坚持以人为本，按照“统一规划、合理布局、因地制宜、有序推进、综合开发、配套建设”的原则，开展切实可行的改造工作。

C、完善城中村政策保障体系，加快综合整治实施

加快城中村综合整治类更新政策及综合治理工作配套政策制定，完善更新项目配建停车指标执行考核标准，加快综合整治实施。

3.1.2 各类停车设施的发展定位及供给结构

(1) 路外停车设施发展定位

路外公共停车设施作为配建停车设施的补充，满足的是出行车位需求。路外公共停车场应设置在具备建设条件、存在供需缺口的地区，用以满足短时停车用户的需要。城市公共停车场应按照“贴近需求、分散设置、方便使用”的原则。公共停车场规模一般不宜大于 300 泊位，服务半径不宜大于 300 米。按照节约土地资源的原则，有条件的情况下宜选择停车楼、地下停车场、机械式停车库等型式。

(2) 路内停车设施发展定位

路内停车设施占用的是道路资源，管理权在各级政府。路内停车设施设置不以营利为主要目的，旨在对车位缺乏，停车需求旺盛且用地紧缺、公共停车场建设困难地区成为路外公共停车的有效补充。路内停车位的设置需综合考虑道路运行情况，高峰期拥堵严重道路不适宜设置路内停车设施。

在路内停车收费方面，一要考虑收费的合法性，二要考虑费率的合理性及与路内停车管理目标的适配性。路内停车虽属于公共资源，但并不因此而免费使用。对于占用泊位的车来说，其临时占有行为剥夺了其他公众对该公共资源的占用权，对其进行收费是对其他公众做出的补偿。对于补偿的程度，应当以覆盖车位的管理成本为重要衡量标准之一，而不是为了追求通过高收费的方式来实现，这考量的是政府的管理能力和管理水平。

路内停车设施需进行定期评估制度，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。

(3) 配建停车设施发展定位

配建停车设施是城市规划建造及建筑物配套专供的停车场，是车辆停放的主体。即建筑物建设时，配套建设的提供本建筑业主使用的车辆停放以及以本建筑为目的地的外来车辆停放的设施与场所，以辅助实现主建筑物功能为其根本目标。配建停车设施的经营单位或业主已经取得了建筑物所有权和土地使用权，属于私益所有权，经营单位将停车场向社会开放，属于单纯的私人财产使用并基于自身利益形成的租赁关系。因此，对于路外停车的收费，收费权在

各业主单位，政府的作用重点在于市场监督、物价管理，是一种被动管理的形式。对于路外停车的管理，模式也由各业主自行决定，政府的作用仅限于利用路外车场的的数据做出城市车场规划。

(4) 供给结构

根据《城市停车规划规范》，路内停车泊位不超过 5%、配建停车泊位占停车泊位总量的 85%以上、公共停车泊位占总量的 10%~15%，2019 年公安部、住房城乡建设部《关于加强和改进城市停车管理工作的指导意见》中要求超大及特大城市路内停车泊位不超过 8%。考虑南城街道现状路外停车泊位供给过低，同时按照配建停车设施为主、公共停车为辅、路内停车为补充的规划策略，以路内停车泊位非必要不增加为原则，规划南城街道配建停车泊位：公共停车泊位：路内停车泊位供给结构为 $\geq 85\%$ ：10%： $\leq 5\%$ 。

结合汽车发展趋势，适量供给充电车位，参照《东莞市加快电动汽车充（换）电基础设施建设三年行动方案》要求落实。新建住宅小区配建停车位须 100%建设充电设施或预留建设安装条件，新建公共停车场停车位应按不低于 25%的比例建设快速充电桩，快递物流园区内停车位应按不低于 25%的比例建设快速充电桩或换电站。已有公共停车场在符合消防安全前提下按照不低于停车位总数 25%的比例建设充（换）电设施。

3.1.3 停车设施资源分配利用原则和策略

（1）资源分配利用原则

- 共享车位，错时停车：车位共享，提高车位利用率，让有限的停车资源实现最大化的利用，从而缓解停车难的现实问题。
- 因地制宜、多策并举：根据用地现实情况，利用边角地进行停车场新、扩建，改变停车设施型态等多种方式扩充停车位数量。
- 提质增效，智慧先行：推广智能化停车服务，探索通过网络化智能化手段实现车位共享、提高使用效率。

（2）资源分配利用策略

①整合停车资源、实现错时停车资源共享

商业金融业公共建筑、学校、医院车辆夜间停车少，部分居住建筑夜间停车位不足，这种情况就可以进行错时共享。还有有条件的机关、企事业单位可

在非工作时段对大众提供停车服务，积极探索车位共享新模式，让有限的停车资源实现最大化的利用，从而缓解停车难的现实问题。采用错时停车互相开放的办法，使公共部门与周边社区在停车问题上实现“双赢”。由此提高了双方原有停车位的使用率，从而缓解了公共部门白天停车难和社区内晚间停车难的矛盾，除此之外，以政府为主导，鼓励有条件的部门机关、企事业单位将内部停车设施在非工作时间提供停车服务，让闲置车位成为一种大众共享的社会资源。

②充分利用现有资源和空间，着力缓解我市停车难矛盾

对于居民区密集地段，在不影响小区安全，不占用小区消防通道前提下，经居住小区业主同意，可统筹利用小区的空余场地及相关空间，改建扩建临时停车设施，另外在不影响道路交通和治安管理的前提下，在小区周边道路设置夜间临时停车泊位，由街道社区统一组织夜间临时停车，并落实所停车辆的日间驶离措施，确保白天交通畅通。还可将有条件的现状公共停车场改建为立体停车楼，充分利用纵向空间资源。

③智慧交通助力停车设施提质增效

推广智能化停车服务。加快应用大数据、物联网、第五代移动通信(5G)、“互联网+”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、通行后付费等便利服务。优化停车信息管理。鼓励多元主体合作，根据各地实际情况完善和更新停车数据信息，最大限度开放停车数据，促进停车信息共享。支持有条件的地区推进停车信息管理平台与城市信息模型(CIM)基础平台深度融合。引导互联网平台企业等依法依规为公众提供停车信息引导等服务。

④挖潜扩容解决土地稀缺增量受限问题

进行停车挖潜扩容和平改立等方式，通过对住宅小区、高架桥下、道路及平面停车场等空间进行微改造，将废弃、闲置、利用不充分的边角空间和有能力向上扩容的现状停车场改造成停车位，增加停车位资源。空间共享，是指特定区域、特定时段闲置的停车位资源与社会共享。企事业单位、商务楼宇等部门的停车位，在非上班时间通常处于闲置状态，而住宅小区的停车资源通常在上班时间处于闲置状态。如果两类空间的停车位使用权随着人口流动而流动起

来，就能化解相当部分的停车难题。

⑤错峰停车实现停车空间共享，提高停车场利用率

空间共享，特定区域、特定时段闲置的停车位资源与社会共享。企事业单位、商务楼宇等部门的停车位，在非上班时间通常处于闲置状态，而住宅小区的停车资源通常在上班时间处于闲置状态。使两类空间的停车位使用权随着人口流动而流动起来，提高停车利用率，节省土地资源。

3.1.4 停车发展与管理的政策措施

根据《东莞市机动车停车设施管理办法》、《关于加强停车设施规划建设管理的实施意见》及相关法律法规规定，有关部门要加强对城市停车设施规划、建设及管理工作实行监督检查。对违反规定的，坚决予以纠正，并根据有关规定给予处罚；对发现已经投入使用的停车场存在安全隐患或者影响交通的，应当及时向当地人民政府报告，并提出防范交通事故、消除隐患和撤销、改建停车场的建议。

3.2 发展目标

3.2.1 近期城市停车设施发展与停车管理目标

- 老旧小区挖潜现有空间资源，实行平改立，弥补存量停车需求；鼓励企事业单位优先实施停车泊位共享，盘活现有停车设施资源。
- 积极发展公共交通，引导交通方式转变，根本上改善停车状况；
- 调整停车收费标准，形成一、二、三类区合理的收费级差体系，收费杠杆结合停车严查，规范市民停车习惯，助力停车设施发展；
- 完善停车管理机制，保证停车泊位信息化 100%。
- 加强停车管理和加快停车场建设并重，在轨道和公共交通站点建设 P+R 停车场，促进交通发展；
- 加强公建配建停车场的规划和建设，基本解决结构性缺失，出台相关政策促进公共停车场的建设；
- 老旧小区及城中村挖潜现有空间资源，实行平改立，弥补存量停车需求；鼓励企事业单位优先实施停车泊位共享，盘活现有停车设施资源。

3.2.2 远期城市停车设施发展与停车管理目标

- 以停车场需求管理为主，停车场建设为辅，建立以配建停车场为主，路外公共停车场为辅，路内停车场为补充的停车系统，达到各区停车泊位分区供给目标；
- 形成布局合理、比例适当、使用方便的与动态交通相协调的停车设施和管理体系。
- 公共交通和机动化发展齐头并行，帮助调节小汽车出行需求，实现停车和社会经济协调发展。
- 随着社会经济、机动化情况的持续发展，停车政策动态修订，保证停车资源的优化配置。
- 结合城市更新改造，按照最新配建指标落实配建停车设施，满足未来停车需求；土地集约化利用，盘活土地资源，建设立体停车设施。
- 完善社区智慧停车设施建设，提高执法效率和准确度，方便居民停车。

第 4 章 停车需求预测

4.1 停车发展趋势

根据《东莞市国土空间总体规划（2020~2035年）》，东莞市规划在“双区”建设背景机遇下，深度融入“一核一带一区”区域发展格局，携手打造大湾区核心引擎。而中心城区作为全市唯一的行政文化、金融商贸和公共服务中心，是展示现代化都市形象的主要区域，是未来东莞市经济、文化全方面发展的中心。

交通方面，东莞市望构建以轨道交通为引领的多模式、一体化、差异化的大公交体系。至 2035 年规划 476 公里城市轨道交通网络，实现“三心”之间联系时间不超过 45 分钟，中心城区范围内绿色出行方式在全方式中占比不低于 75%。

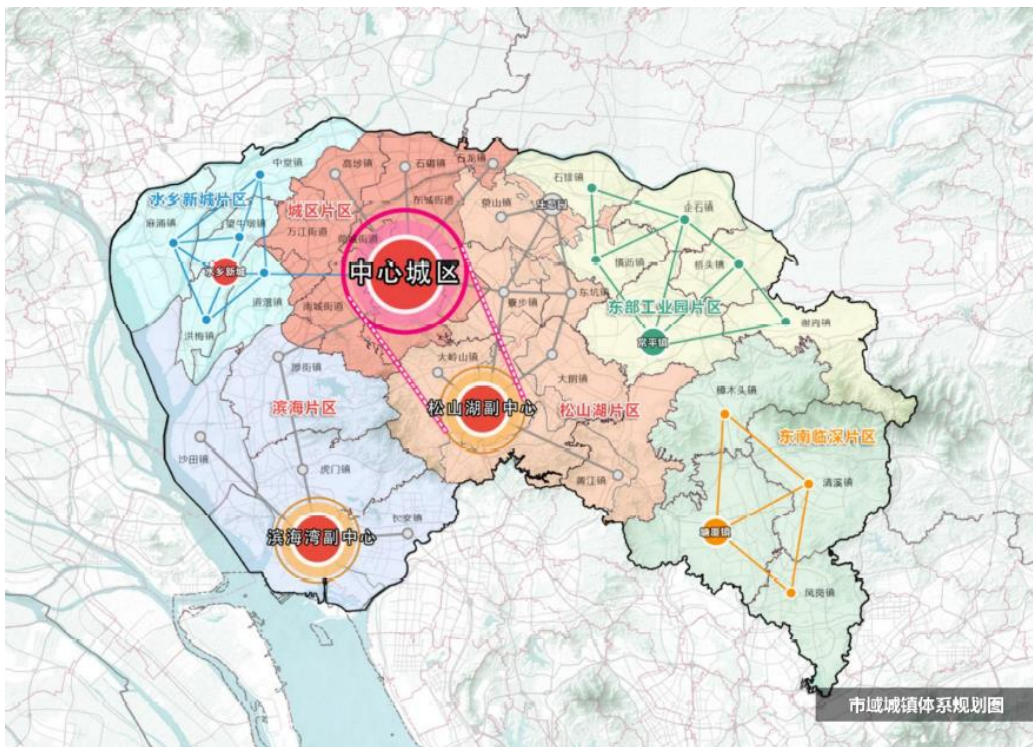


图 4-1 东莞市市域城镇体系规划图



图 4- 2 东莞市市域城镇体系规划图

东莞市近十年机动车发展迅猛，年增长率最高达 21.75%，随着城市小汽车保有量的大量增长，停车设施供给日益紧张，机动车违章停放影响车辆通行，制约东莞市品质发展。



图 4- 3 东莞市停车拥堵情况

随着东莞市社会经济的发展，居民生活水平的提高，结合规划公共交通水平的大力发展，公共交通的出行比重将在现状的基础上有所提升，成为东莞市未来的主要交通方式之一，机动化停车需求增长将有所放缓，最终达到小汽车饱和阶段。

4.2 近远期机动车保有量预测

4.2.1 机动车发展现状及趋势

(1) 机动车发展现状

南城街道近十年经济增速可观，随之而来的是机动车发展迅猛，随着城市小汽车保有量的大量增长，停车设施供给日益紧张，机动车违章停放影响车辆通行，制约东莞市品质发展。随着科学技术的进步和互联网时代的到来，城市停车场迎来了新的发展机遇，为解决城市停车难题提供了新的思路。利用前沿技术，停车场正在向形式多样化、土地集约化、系统智能化、车位共享化方向发展。

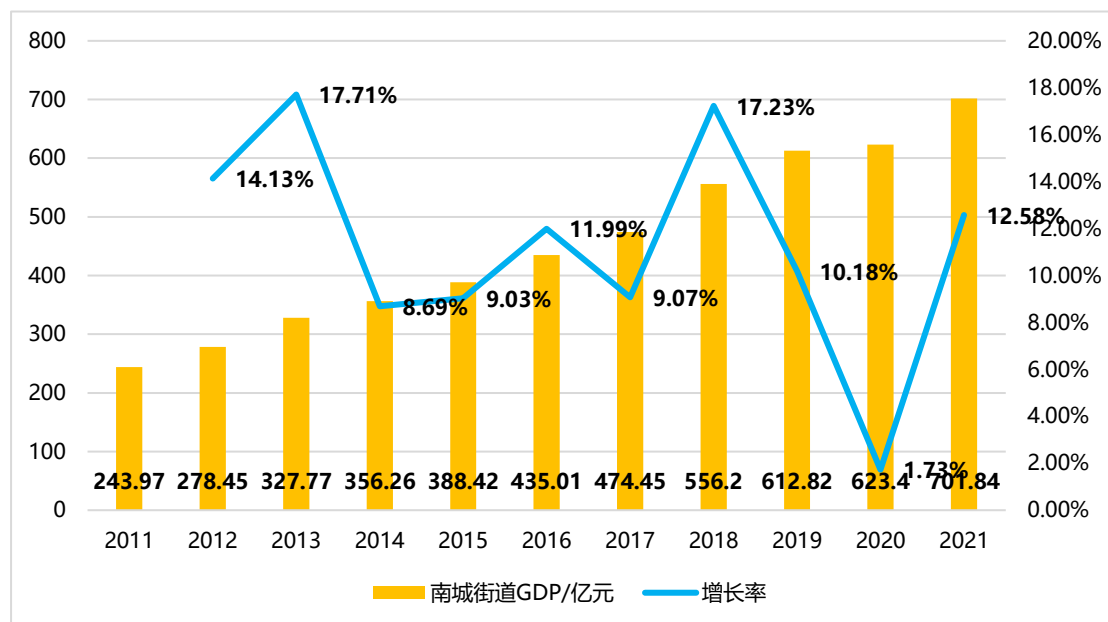


图 4-4 南城街道近十年国民生产总值和增长率

(2) 机动车发展趋势

东莞市机动车保有量呈逐年上升态势，其中 2013~2016 年，年增长率逐年增高，2016 年年增长率达 21.75%，年增长 40 万辆机动车，增长幅度惊人。2016~2020 年，年增长率渐渐降低，增长态势趋于平缓，但 2021~2022 年机动车增长率有所回暖。总体来讲，东莞市近 10 年机动车增长迅猛。

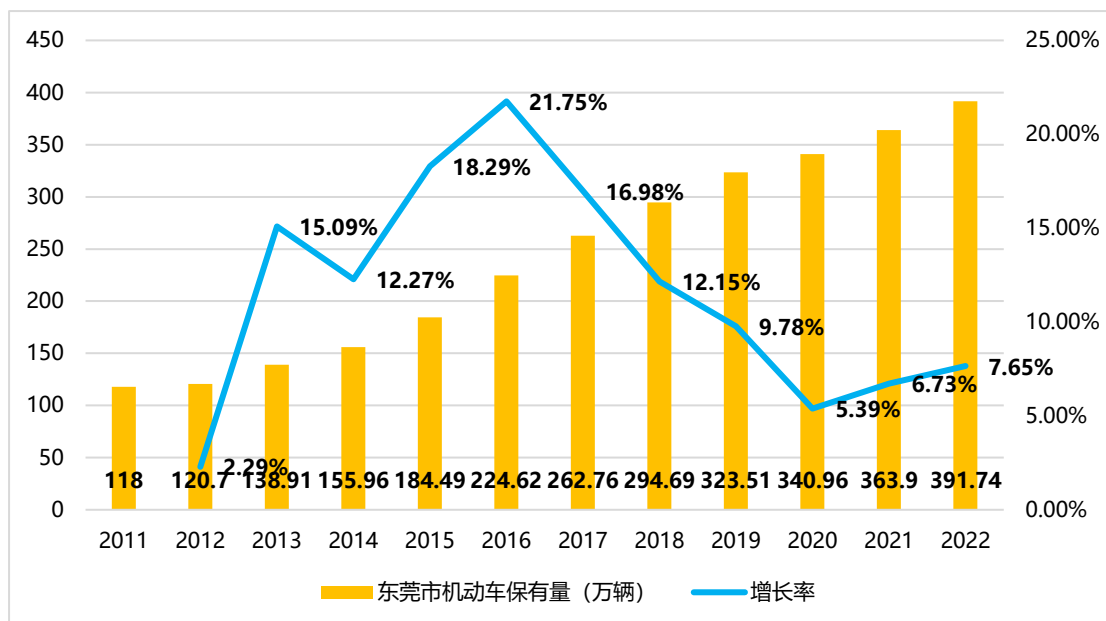


图 4-5 东莞市近十年机动车保有量和增长率

参照大城市的机动车保有量发展规律，停车发展大致分为停车发生、停车发展、禁而不止、疏堵结合四个阶段。

停车发生：停车供需基本保持平衡阶段；

停车发展：停车供需矛盾出现，违章停车日渐增多，但还为对市内交通、经济发展产生明显影响；

禁而不止：小汽车保有量急速增长，停车供需缺口不断扩大；

疏堵结合：停车供需缺口逐年增加，交通拥堵不断加重。

现状东莞市正处于第四阶段，近期机动车保有量仍会不断增加，但年增长率将趋于平缓，远期随着停车整治工作进行，智慧停车技术不断发展，停车环境将有所改善。

4.2.2 机动车保有量预测

(1) 回归分析法

按照趋势分析法，结合东莞市 2016~2022 年机动车保有量增长趋势，可拟合方程得：

$$y = 336.82x^{0.124}$$

此时， $R^2 = 0.9894$ ，拟合度接近 1

由此方程预测得 2035 年南城街道机动车保有量为 18.2 万辆。

(2) 趋势分析法

研究表明，人均 GDP 增长与汽车保有量增加存在较强相关性，根据 2016~2022 历年数据拟合回归方程：

$$y=\text{EXP}(6.605-497.28/x)$$

此时， $R^2 = 0.947$ ，拟合度接近 1

代入方程，可得 2035 年，南城街道机动车保有量为 19.0 万辆。

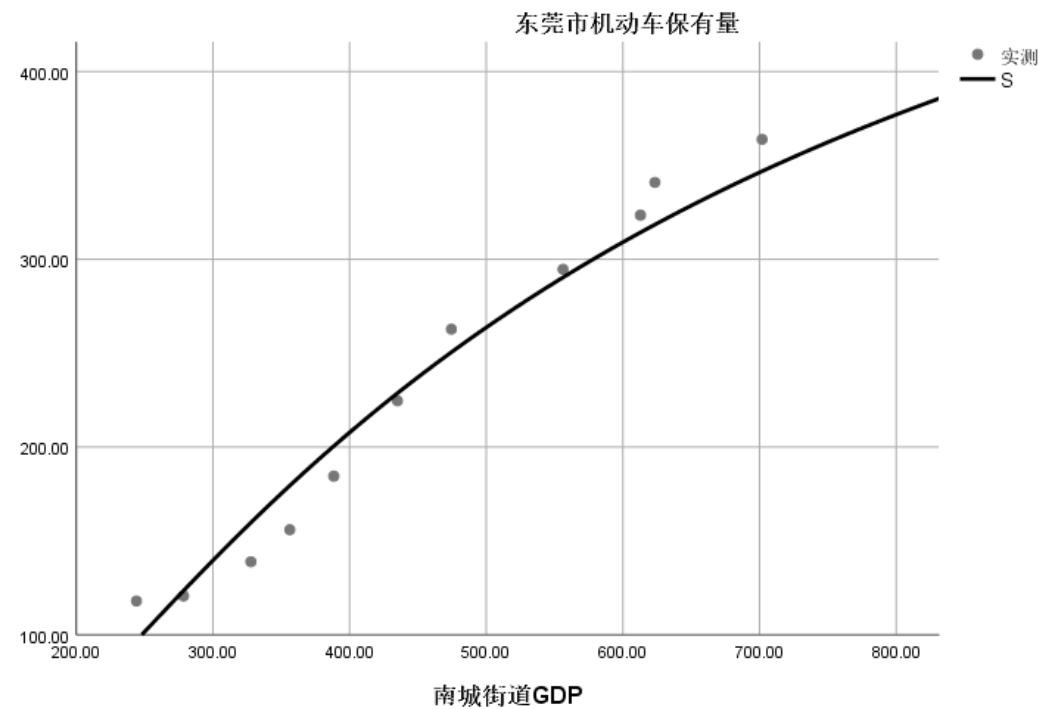


图 4- 6 南城街道历年人均 GDP 与东莞市机动车保有量拟合

综合考虑回归分析法和趋势分析法，最终确定南城街道机动车保有量如下图所示：

表 4-1 机动车保有量预测表		
	方法	2035 年
需求泊位数	回归分析法	18.2
	趋势分析法	19.0
	平均值	18.6

预测南城街道 2035 年机动车保有量约 18.6 万辆。

4.3 停车需求预测

4.3.1 停车需求分类

机动车总泊位需求包括基本车位需求和出行车位需求两类。

基本泊位：指满足车辆拥有者在无出行时车辆长时间停放需求的相对固定

停车位。

出行泊位：与基本泊位需求相对应，出行泊位需求专指车辆在出行使用过程中产生的停车需求，出行泊位需求是白天停车需求的重要组成部分，因此常简称为白天停车需求（实际上的白天停车需求还包括不出行车辆的停车需求，内涵更广）。

4.3.2 总停车需求预测

(1) 基本停车泊位预测

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机动车保有量。根据前述预测，至 2035 年南城街道机动车保有量为 18.6 万辆，则南城街道基本车位需求为 18.6 万个。

(2) 出行停车泊位预测

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

考虑到南城街道职住分离度较小，但未来南城街道与周边松山湖及广州通勤出行需求将逐年增长，此处 α 按照中值 20%取值，2035 年出行车位需求 = α × D1 = 20% × 18.6 = 3.7 万个。

(3) 总停车泊位需求

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。

$$D = D1 + D2$$

式中：D—停车位总需求（个）；D1—基本车位需求（个）；D2—出行车位需求

结合上述预测结果，预测南城街道 2035 年总停车泊位需求 = D1 + D2 = 22.3 万个。

4.4 近远期车位供给结构

根据《城市停车规划》规范中要求，停车供给总量应在停车需求预测的基础上确定，并应符合下列规定：规划人口规模大于 50 万人的镇街（园区），机动车停车位供给总量宜控制在机动车保有量的 1.1~1.3 倍之间；规划人口规模小于 50 万人的镇街（园区），机动车停车位供给总量宜控制在机动车保有量的 1.1~1.5 倍之间。

按照适度满足基本车位，因地制宜控制出行车位的原则，建立以配建停车设施为主、公共停车为辅、路内停车为补充的停车供应体系。近期按照路外用地挖潜、路内引导规范的原则，缓解停车矛盾，远期按照路外逐步控制、路内逐渐清退原则，推动城市停车良性发展，确定南城街道配建停车泊位：公共停车泊位：路内停车泊位供给结构为 $\geq 85\%$ ：10%： $\leq 5\%$ 。

第 5 章 停车分区划定

5.1 停车分区划分原则

结合《东莞市停车分区及规划建设工作指引》研究成果，参照北京、广州、深圳及南京等城市经验，考虑人口分布、就业岗位密度、土地开发强度、公共交通服务水平、道路交通承载能力和运行状况、停车设施使用特征等因素影响，划定 3 类停车发展分区：一类区（停车严格控制区）、二类区（停车适度控制区）、三类区（停车适度发展区）。

➤ 一类区：停车严格控制区

该区域用地开发和交通集聚强度高，提倡公交和慢行优先，不鼓励私人小汽车交通，必须严格控制停车泊位的供给。

➤ 二类区：停车适度控制区

该区域提倡慢行与公交的优先发展，私人小汽车交通可作为适当补充；通过调节区域内部小汽车的比重，适度控制停车供给规模，提升交通组织的整体性和交通环境的集约性。

➤ 三类区：停车适度发展区

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

5.2 停车分区划定思路

系统梳理影响停车区域划分的各类影响因素，综合考虑区域功能定位、轨道建设情况、土地开发强度、公交服务水平等影响因素，以国土空间规划管理单元为最小分区单元，基于管理单元分类、近期建设线路 TOD 范围、密度分区、公交可达性等 4 个因素划定停车分区，针对不同停车分区的发展特点，采取各分区的差别化停车设施发展、规划标准与停车管理等措施，达到对不同分区停车发展的管控。

5.3 停车分区划定方案

综合考虑区域功能定位（管理单元）、轨道建设情况（TOD 规划）、土地开

发强度（密度分区）、公交服务水平（公交可达性）等影响因素，制定南城停车分区方案如下：

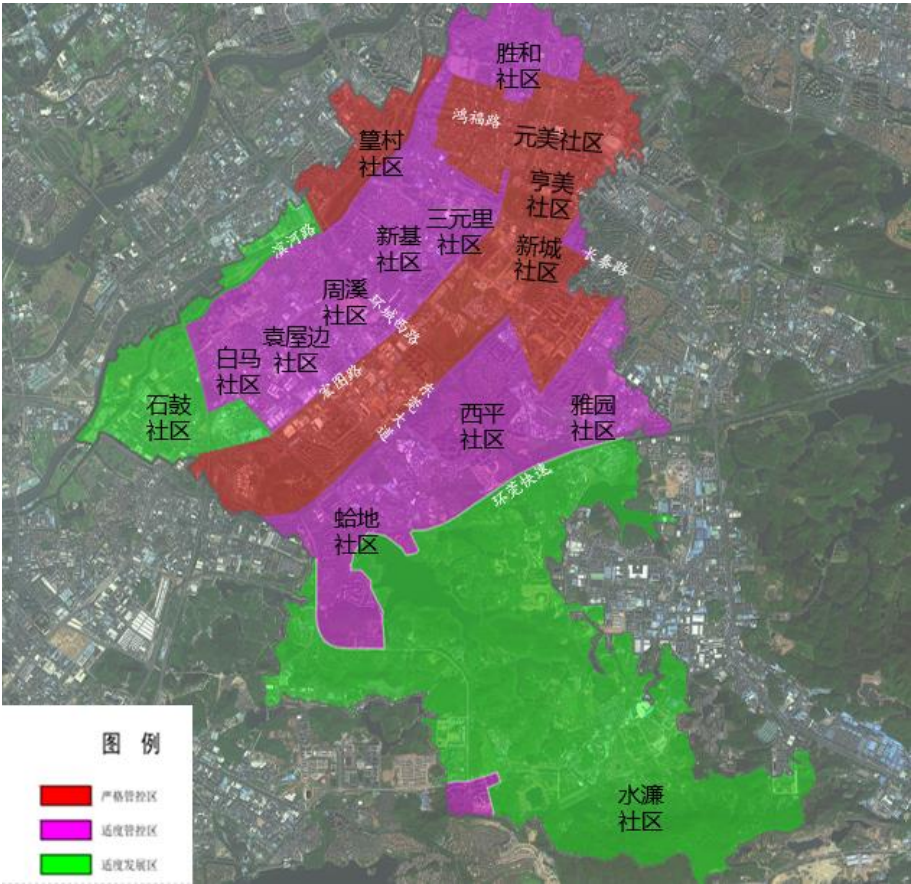


图 5-1 停车分区方案图

表 5-1 南城街道各停车分区交通特征分析

分区	应对策略	用地发展特征	交通发展特征
一类区 (严格管控区)	停车控制区	现状南城核心商业区，用地高密度开发，各类客流吸发强度大	城市开发及道路建设已基本完成，未来道路设施新、扩建余地小；规划轨道线重点服务地区，公交可达性较高。
二类区 (适度管控区)	适度供应区	南城街道快速发展新兴地区，未来建设规模将进一步提升，城市品质不断提升。	城市道路框架基本定型，大规模的道路、停车设施新、扩建余地相对较少，供求矛盾仍将持续，未来该区域轨道、常规公交服务水平较高
三类区 (适度发展区)	弹性发展区	城市开发以低密度建设为主，规划外围工业区、生态居住区、配套区	未来交通需求持续增长，交通分布相对分散

5.4 差别化的分区停车发展政策

参考《东莞市停车设施分区规划建设工作指引》，在分区划分方案的基础上，根据不同分区的停车发展导向，分别提出差别化的分区停车发展政策。

表 5-2 南城街道停车分区发展政策

分区	区域特征	主要政策
一类区 (停车严格管控区)	公交服务水平高； 出行需求旺盛； 区域交通拥堵严重。	满足基本车位需求 严格控制出行车位供给 加强公共停车设施规划 强化公共交通系统
二类区 (停车适度管控区)	公交服务水平较高； 出行需求旺盛； 区域道路较为拥堵。	满足基本车位需求 适当控制出行车位供给 公共交通与小汽车形成互补
三类区 (停车适度发展区)	公交服务相对不足； 区域出行需求不高； 区域道路运行良好。	满足基本车位需求 适当满足出行车位需求

5.5 分区停车设施规模和供给策略

根据不同分区的用地特征、交通特征和停车特征，分别提出分区域差别化的停车供给策略。

表 5-3 南城街道停车设施规模和供给策略

分区		一类区 (停车严格管控区)	二类区 (停车适度控制区)	三类区 (停车适度发展区)
规模策略	供应结构	配建停车泊位：≥85%，公共停车泊位：10~15%，路内停车泊位：≤5%		
供给策略	近期	①适当提供停车用地，梳理、整合、优化、挖潜，即梳理区域内可停车用地；②整合区域内不同性质建筑的错时停车，优化区域内的停车管理；③对停车供需矛盾突出的地方进行挖潜改造；④严格管控新增划设路内泊位	①尽可能提供停车用地；对停车供需矛盾突出的地方进行挖潜改造；②在轨道交通和公共交通站点建设 P&R 换乘停车场。③严格管控重要路段新增划设路内泊位	①尽可能提供停车用地在轨道交通和公共交通站点建设 P&R 换乘停车场；②满足规范要求情况下，允许适量设置路内泊位。
	远期	①相对较低的商业、行政办公、工业建筑配建指标；②适当取消部分已划设路内泊位，控制路内泊位占比。	①适当提高商业、行政办公、工业建筑配建指标；②适当建设社会公共停车场，满足停车需求；③适当取消重要路段已划设路内泊位，降低路内泊位对道路通行的影响。	①较高的商业、行政办公、工业建筑配建指标；②鼓励建设社会公共停车场，满足出行停车需求。

5.6 分区停车收费和管理策略

结合停车分区，分别提出分区域差别化的停车收费与管理策略。

（一）收费策略

一类区（停车严格管控区）：较高的停车收费标准；

二类区（停车适度控制区）：收费价格的制定略低于一类区；

三类区（停车适度发展区）：较低的停车收费标准。

（二）管理策略

（1）一类区（停车严格管控区）：满足基本车位需求，严格控制出行车位供给，通过高标准停车费率，进行需求调控。

- ✓ 提高经营性停车设施比例，提高停车设施的使用效率，通过提高车位的周转率弥补一类区车不足的矛盾。
- ✓ 一类区建设发达的公交系统，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价，通过停车收费调解一类区的停车需求，鼓励出行者充分使用便捷的公交系统，并通过提高停车收费改善停车经营状况。
- ✓ 满足居住区基本泊位的适度供给，平衡公共建筑的泊位需求，通过需求管制限制车辆使用。老旧居住（小）区采取挖掘供应潜力、规范停车秩序为主导的综合改善策略。
- ✓ 结合城市更新项目，在地区控制性规划中分片落实公共停车设施规划，通过公共停车泊位调节地区停车需求，调整路内路外公共泊位的构成关系。
- ✓ 出台公共停车设施鼓励发展政策，在用地取得、停车税费、贷款融资等方面提供优惠，鼓励公共停车设施的建设。
- ✓ 鼓励单位停车设施夜间对周边居民开放，提高停车设施的夜间使用率，改善部分地区夜间泊位供应紧张状况。
- ✓ 体现路内路外停泊位的不同使用特征，拉开路内路外停车收费价格，特定地区的路内停车采用累进收费制度，促使路内停车面向短时间停放。

- ✓ 对高峰时段道路交通矛盾紧张地区，禁止高峰时段的路内停车；对夜间交通量较小的地区，充分利用道路资源设置路内夜间停泊位，并规定泊位使用时间，车辆必须在使用时间结束前让出道路空间。
- ✓ 加强停车管理，实施违法拖车和高额罚款，一类区实现全天 24 小时无盲区管理水平。
- ✓ 实现现代化管理，在设备、通信、控制、收费等方面引入先进理念和设施，加强停车信息化管理，提高诱导系统覆盖面和停车诱导能力。

(2) 二类区（停车适度控制区）：满足基本车位需求，适当控制出行车位供给，通过调整收费标准，提高停车场运转效率。

- ✓ 充分重视基本泊位问题的解决，新的开发建筑充分考虑基本泊位的需求，避免基本泊位矛盾的进一步扩大；对既有居住区充分改造利用各类空间资源增加泊位供应，尽快实现一车一位。
- ✓ 结合城市更新项目，在地区控制性规划中分片落实公共停车设施规划，通过公共停车泊位调节地区停车需求，调整路内路外公共泊位的构成关系。
- ✓ 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。
- ✓ 调整收费标准，收费价格的制定体现泊位建设的投资回报、停车经营盈利和使用者的经济承受能力，使停车建设与经营转变为市场经济行为模式，并充分利用价格杠杆调节停车需求，提高各类停车设施的运转效率。
- ✓ 调整各类建筑的停车设施配建指标，增加公建和住宅的建筑配建水平，鼓励建筑配建对外开放，满足其吸引来放车辆的停放需求。
- ✓ 出台公共停车设施鼓励发展政策，在用地取得、停车税费、贷款融资等方面提供优惠，鼓励公共停车设施的建设。
- ✓ 强化停车规划建设管理、经营管理和秩序管理，对建设中存在的违规行为处以重罚，通过管理促进停车设施建设和运营水平上台阶，对违法停车进行罚款教育，不断改善停车环境。

(3) 三类区（停车适度发展区）：满足基本车位需求，适当满足出行车位

需求，采用较低停车收费标准，积极引导车辆停车换乘。

- ✓ 结合城市轨道线网与公交系统建设，加强停车换乘体系的规划建设，换乘停车场应结合枢纽站点系统设计，保证换乘方便快捷，抑制小汽车进城需求，引导向心交通转向公交方式。
- ✓ 停车收费与管理充分考虑停车需求引导的要求，拉开停车收费与城镇中心区的级差，采用较低停车收费标准，积极引导车辆停车换乘。
- ✓ 出台公共停车设施鼓励发展政策，在用地取得、停车税费、贷款融资等方面提供优惠，鼓励公共停车设施的建设，全面满足泊位需求增长，引导拥车者向城市外围迁移。
- ✓ 加强停车诱导与停车管理，通过信息发布引导车辆换乘停放，对重点地区加强停车巡查，对违法行为进行处罚。
- ✓ 结合城市更新项目，在地区控制性规划中分片落实公共停车设施规划，通过公共停车泊位调节地区停车需求，调整路内路外公共泊位的构成关系。

第 6 章 建筑物配建停车位标准

6.1 建筑物分类

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，建筑物用地类别主要分为居住用地、公共设施用地、工业用地、物流仓储用地和绿地五大类，并进一步细化为 22 个子类，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
	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)	容积率<3.5	车位/100m ² 计容建筑面积	≥0.3	
			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。

6.2 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，并根据南城街道的发展特点调整。

结合《东莞市停车分区及规划建设指引》，对居住用地、行政办公用地、商业金融业用地及工业用地四类停车矛盾突出的用地配建指标进行优化调整，其余用地配建指标维持绿皮书要求不变。用地配建指标调整情况如下：

表 6-2 调整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	绿皮书标准	优化后标准		
大类	中类	小类				一类区	二类区	三类区
居住用地 R	R3		三类居住用地	车位/100m ² 计容建筑面积	≥0.8	≥1.2		
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	1.2~1.25	1.25~1.3
	C2		商业金融业用地	车位/100m ² 计容建筑面积	≥1.0	1.0	1.0~1.1	1.1~1.2
工业用地 M	M		传统工业用地 (M1\M2\M3)	容积率<3.5 车位/100m ² 计容建筑面积	≥0.2	0.3	0.3~0.4	0.4~0.5
				容积率≥3.5 车位/100m ² 计容建筑面积		0.6	0.6~0.7	0.7~0.8
			新型产业用地(M0)	车位/100m ² 计容建筑面积	≥0.6	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		

南城街道各类用地停车配建指标建议如下表所示。

表 6-3 南城街道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	2.0		
				二类体育馆	3.0		
	C5		医疗卫生用地	医院	≥0.8		
				独立门诊	≥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)	容积率<3.5	0.3	0.3~0.4	0.4~0.5
				容积率≥3.5	0.6	0.6~0.7	0.7~0.8
			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 7 章 公共停车场规划

7.1 公共停车场的功能定位

公共停车场是指位于道路红线以为、面向公众服务的供机动车停放的停车场。结合不同地区土地利用特性和交通容量限制，分区域控制公共停车设施发展规模，维持地区发展所需的交通活力，逐步缓解该地区日益严重的停车难的矛盾，使停车问题走向良性循环的轨道，改善城市公共停车环境和整体形象，为城市公共停车的规划建设和道路交通综合整治，提供科学的决策依据和支撑。

7.2 上位规划解读

7.2.1 《东莞市南城街道国土空间规划——综合交通专项规划》

《东莞市南城街道国土空间规划——综合交通专项规划》处于在编阶段，规划公共停车场共 96 个，总用地规模 68 万平方米，泊位数规模 19200-26880 个。其中独立占地公共停车场 31 个，总面积 16 万平方米；附建公共停车场 65 个，总面积 56 万平方米。南城规划公共停车场以附建形式为主。

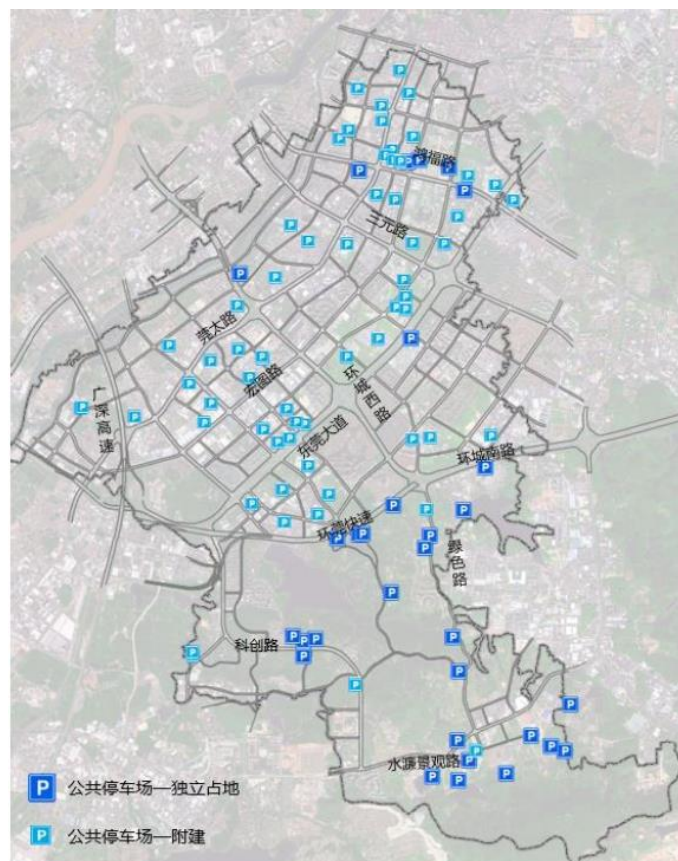


图 7-1 规划公共停车场布局图

7.2.2 东莞市南城街道控制性详细规划（汇总）

根据南城街道已批控制性详细规划，各片区总共规划 57 处社会停车场，总用地面积约 21.16 公顷。

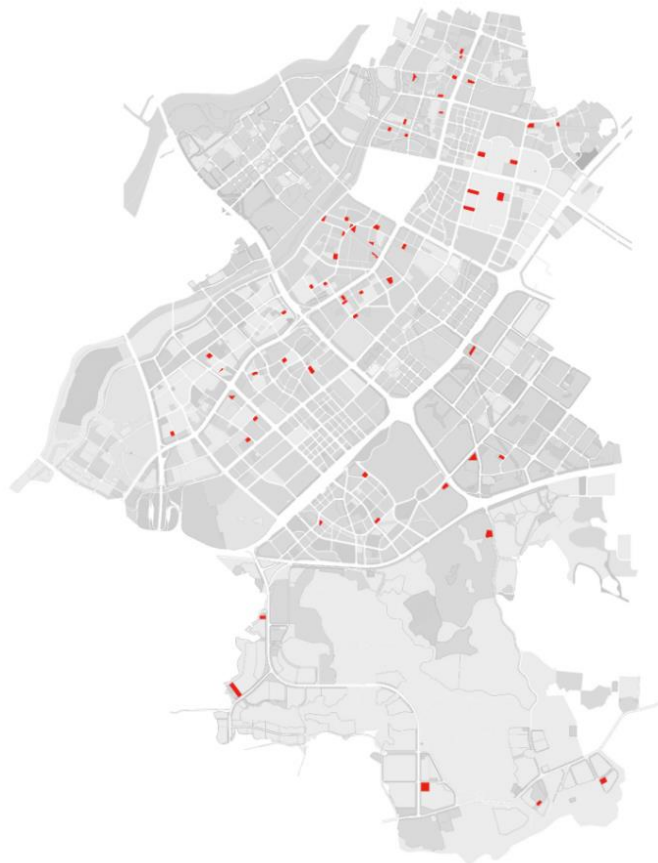


图 7-2 控规公共停车场布局图

7.3 规划方案

7.3.1 规模布局

1) 规模

根据需求预测，到 2035 年，南城街道规划人口为 47 万人，机动车停车位供给总量宜控制在机动车保有量的 1.1~1.5 倍之间；按照适度满足基本车位，从紧控制出行车位的原则，规划建立以配建停车设施为主、公共停车为辅、路内停车为补充的停车供应体系。

2) 布局

路外停车场规划在南城街道已有规划的基础上，结合用地情况，进行公共停车场的布设以及建设。由于受到用地情况的限制，此次规划根据规划总的泊

位数要求，结合各片区已实施的停车场布局现状，以及片区停车需求及供给政策，在南城街道范围内进行停车场布点。

至 2035 年，南城街道共规划路外公共停车场 78 处，其中 26 处为独立占地停车场，52 处附建在公共或经营性用地，共可提供 28258 个停车泊位（含 3642 个现状泊位），其中，独立占地停车场总用地面积约 23.9 公顷。近期建设 11 个停车场，共 3911 个泊位，远期建设 67 个停车场、取消一处停车场，共 20705 个停车泊位，停车场分布如下图所示。

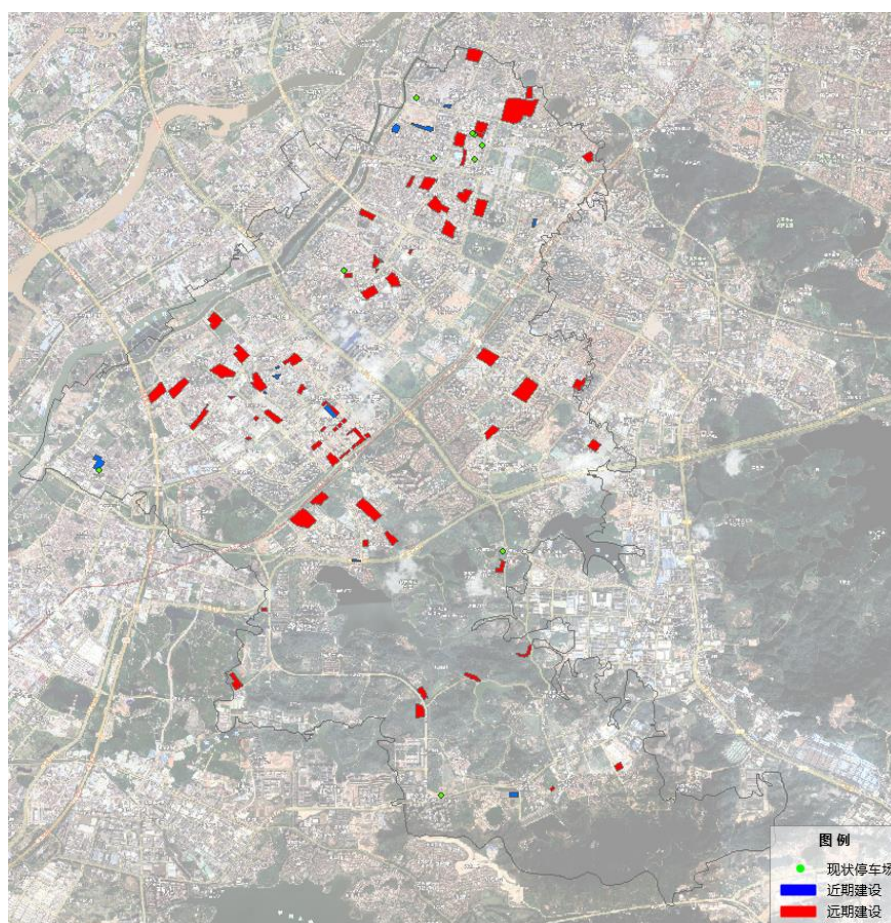


图 7-3 南城街道公共停车场分布规划图

7.3.2 建设形式

- ① 按照节约土地资源的原则，独立占地停车场宜选择停车楼、机械式停车库等型式，提高公共停车泊位供给。
- ② 非独立占地停车场，可利用商业、公园、学校、广场等用地地下空间，建设地下停车场，提升土地利用效率。

7.3.3 用地控制

1) 近期

结合现状情况、城市更新、地块开发建设为主，优先考虑现状设施挖潜以及在近期有城市更新计划范围用地落实停车设施，加快停车设施建设，结合公共用地开发与附建停车场共同开发建设公共停车场。

2) 远期

落实总规、控规社会停车场库用地；充分利用绿地、公园、学校等用地建设地下停车场；结合地块开发超额配建对外共享；加快调整规划，推动停车设施落实。

7.4 近期建设项目库

近期结合城市更新项目及现状停车资源挖潜，近期建设计划如下所示。

表 7-1 近期建设项目库

序号	社区名称	地块面积 (m ²)	泊位数 (个)	形式	现状 用地 性质	停车场名称	位置
1	新城社区	4283	380	改建立体四层	停车场	新城停车场（阳光路中心幼儿园）	新城阳光路与曙光路交叉口东北侧
2	石鼓社区	19670	620	改建平面停车场	停车场	石富花园停车场	花园路一街-大龙二街北交叉口西北侧
3	蛤地社区	2603	69	新建桥下停车场	桥下空间	环莞快速桥下停车场（东侧）	环莞快速路桥下（新南路-蛤地公寓段）
4	胜和社区	10024	79	附建地下停车场	\	嘉茂更新单元附建停车场	运河东三路与银丰路交叉口东北侧
5	胜和社区	9597	198	新建地下停车场	空地	南城万科翡翠花园周边地块地下停车场	东莞市南城阳光第十小学南侧
6	周溪社区	15987	365	新建地下停车场	空地	东骏广场地下停车场	东骏广场西南侧
7	袁屋边社区	1828	500	新建立体九层	农村宅基地	袁屋边社区公寓旁停车设施	隐山路与车站路交叉口东北侧
8	袁屋边社区	2458	350	新建立体五层	商业服务业设施用地	袁屋边社区阜东路停车楼	袁屋边社区阜东路

序号	社区名称	地块面积 (m²)	泊位数 (个)	形式	现状 用地 性质	停车场名称	位置
9	袁屋边社区	3153	450	改建立体五层	停车场	袁屋边社区隐山路（本田停车场）综合停车楼	隐山路本田停车场
10	水濂山社区	10000	400	改建平面停车场	停车场	水濂山石场生态修复（二期）工程配套停车场	水濂山居南侧
11	胜和社区	2283	500	改建立体八层	停车场	蚝江一村停车楼	莞太路与建设路交叉口西北侧
合计	—	81886	3911	—	—	—	—

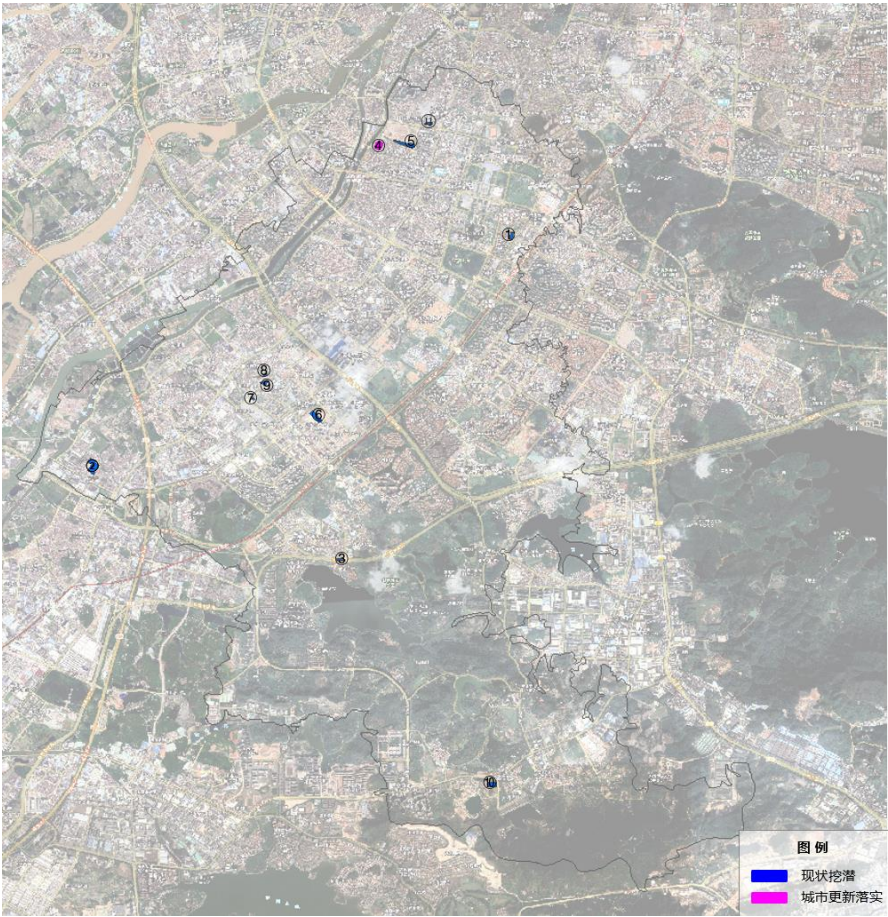


图 7-4 近期建设停车场分布图

第 8 章 路内停车位规划

8.1 路内停车位的设置方法

路内临时停车位原则上主要承担临时性短暂停车功能（其设置规模不宜过大），属公共停车场及配建停车场的补充形式。路内泊位是在停车困难，且周边没有公共停车场时临时划设的停车泊位，可根据实际交通状况、周边公共停车场分布情况撤销或增设。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。此外，路内停车应与路外停车场供给及区域停车需求相协调，停车需求应与规划泊位类型相匹配，泊位形式、设置方向、范围等方面，应充分考虑居民停车习惯，充分发挥路内停车灵活、便捷优势。

（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。

路内停车位的排列方式有平行式、垂直式和斜列式三种方式，可根据具体情况合理选择。

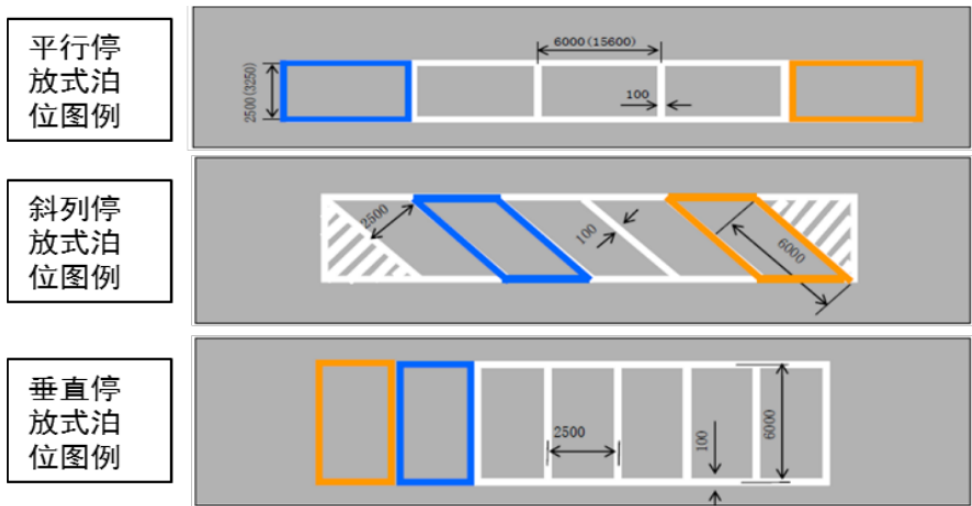


图 8-1 路内停车位的排列方式

8.2 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 8-1 规定；且占用车行道设置停车位后车行道剩余宽度（W1，如图 8-1 所示）应符合表 8-2 规定。

表 8-1 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 8-2 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		$W1 \geq 5.5$

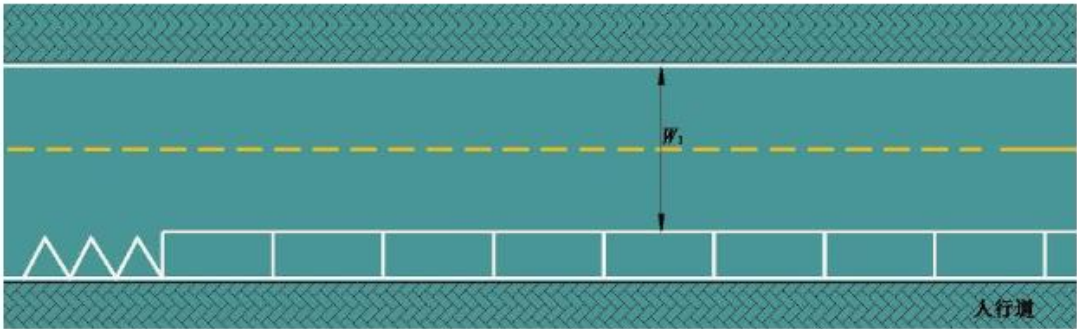


图 8-2 设置停车位后车行道剩余宽度示例

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 8-2 所示）不宜小于 3m，最小不应小于 2.5m。

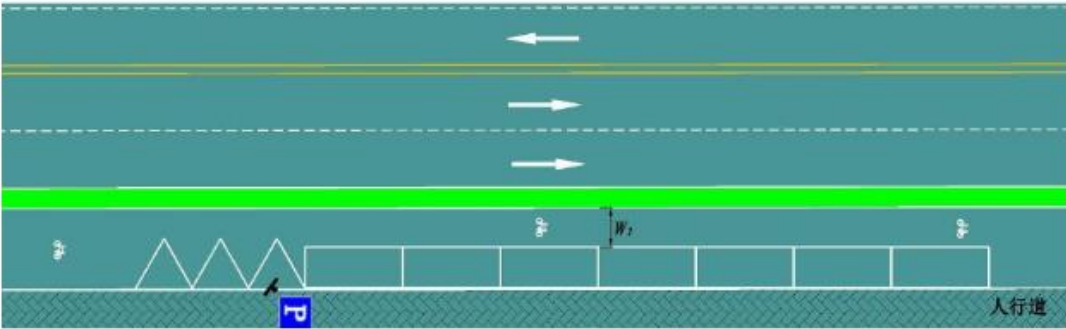


图 8-3 设置停车位后非机动车专用道剩余宽度示例

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 8-3 所示）不宜小于表 8-3 规定，当道路空间受限时可采用最小值。

表 8-3 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

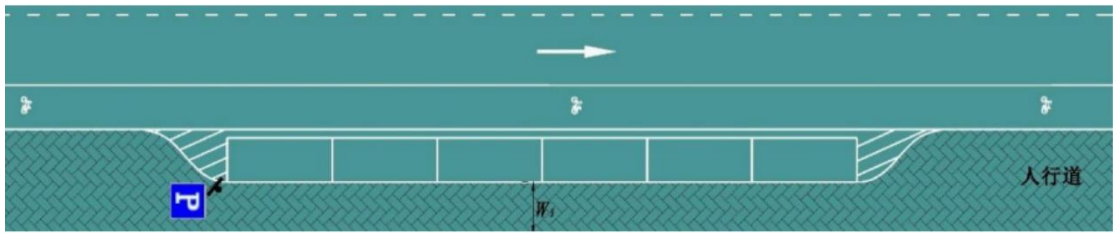


图 8-4 占用人行道设置港湾式停车位后人行道剩余宽度示例

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 8-4 的规定。

表 8-4 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 8-5、表 8-6 的规定。

表 8-5 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
$V/C \geq 0.8$	不可设置

表 8-6 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
$V/C \geq 0.85$	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 8-7 规定。

表 8-7 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）

路内停车设置应避开以下路段和区域：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。

8.3 规划方案

8.3.1 布局方案

(1) 布局思路

按照近期引导规范、远期逐渐清退原则，合理设置路内停车。结合路外公共停车场的建设逐步缩减路内停车泊位规模，根据停车分区不同，差异化推动“退路入库”机制，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 2~5% 以内。

其中一类区应严格控制路内停车泊位规模，路内停车泊位仅承担日间临时停车补充作用，且考虑道片区近期停车位较难快速建成等因素，近期按照日间出行泊位需求的 2~6% 以内控制，远期按照停车泊位总规模的 1~3% 以内控制；其他区路内停车泊位同时承担日间和夜间的停车供给补充作用，近远期规划二类区分别按照地区停车泊位总规模的 2~5%、2~4% 以内控制；近远期规划三类区均按照地区停车泊位总规模的 3~5% 以内控制。

- ① 通过核查现有路内停车泊位分布，按照道路、交通条件及设计要求进行核查，对不符合要求的路内泊位进行调整或撤销。
- ② 一类片区，路内停车泊位基本维持现有规模不再增加。
- ③ 二、三类片区，结合土地开发利用及周边交通环境，筛选符合条件的路段设置部分路内停车泊位。
- ④ 远期路内停车泊位与路外停车设施相协调，结合道路流量变化进行调整。

(2) 布局方案

南城街道规划近期共规划 54 条道路设置路内停车泊位（全为现状已有泊位），共提供约 4848 个泊位；远期在近期基础上减少 7 条道路的停车泊位约 688 个，共提供约 4160 个泊位，满足近远期路内停车需求。

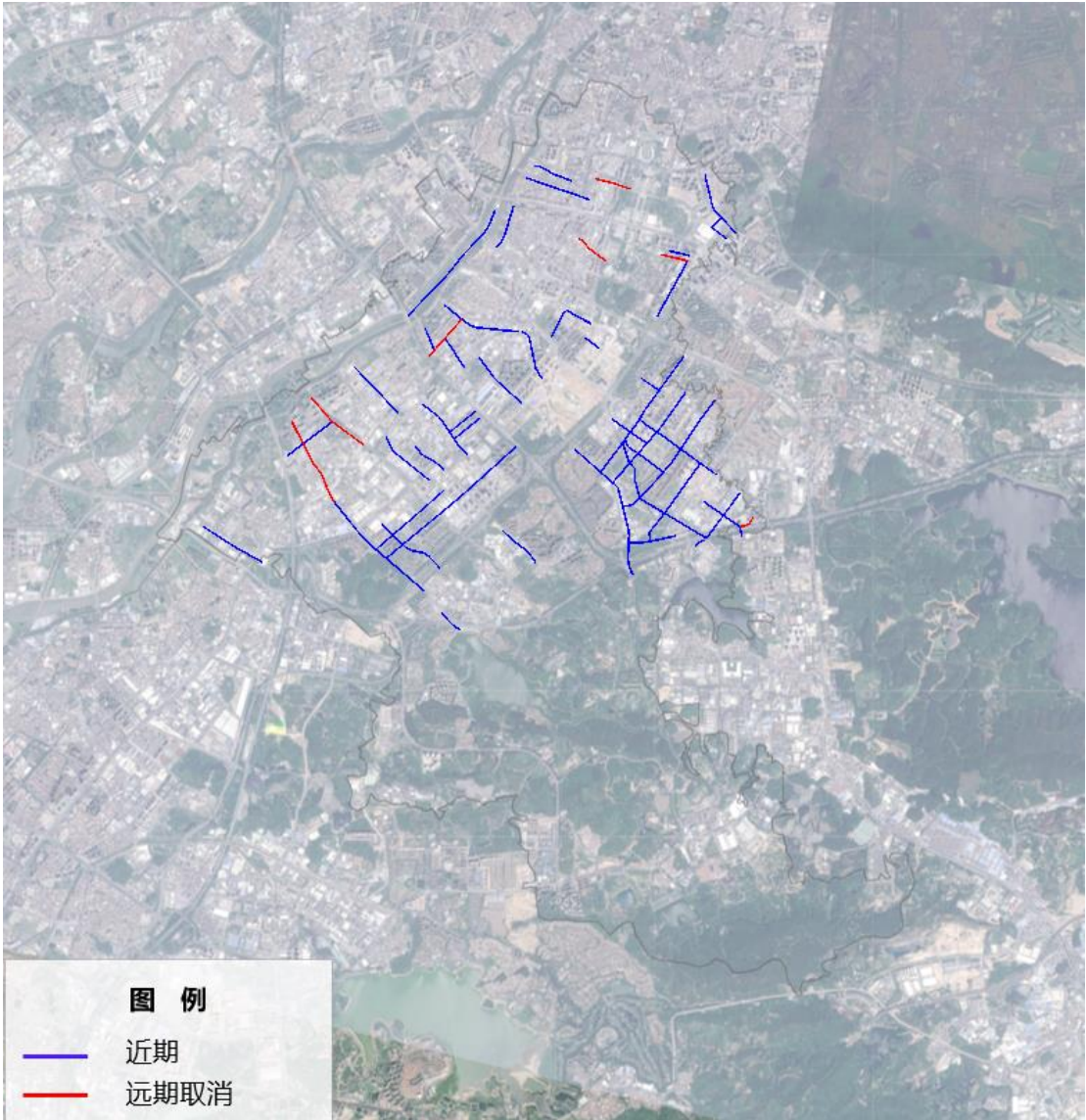


图 8-5 南城街道内停车规划图

表 8-8 南城街道近远期路内停车规划供给规模

时间	路内停车泊位数供给（个）	
	近期	远期
供给总泊位	4848	4160
占总泊位比例	2.53%	1.78%

1) 近期路内停车规划

近期以引导规范为主，将路内停车泊位进行分类管理。根据停车泊位的管理形式，将停车泊位类型分为全天停放、限时停放和临时停放。

全天停放：停车泊位为固定式停车泊位，全天对外开放。

限时停放：只能在规定的时间内停放车辆的车位，非规定时间禁止停放。

临时停放：允许车辆临时停放（限时长停放），禁止长时间停放车辆。

- ① **需求供给评估：**现状路内停车泊位虽满足《关于加强和改进城市停车管理工作的指导意见》中大城市不超过 8%的规定，但已超过《城市停车规划规范》中不超过 5%的规定，考虑实际停车需求，近期不对路内泊位进行删减，但对泊位进行分时管理，以减少对路网运行的影响。
- ② **布局方案：**结合评估结果，对现有路内停车泊位进行分时管理，南城街道近期共规划 54 条道路设置路内停车，提供泊位 4848 个。按停车泊位的分时管理形式分：全天停放 2371 个泊位，限时停放 2045 个泊位，临时停放 432 个泊位。

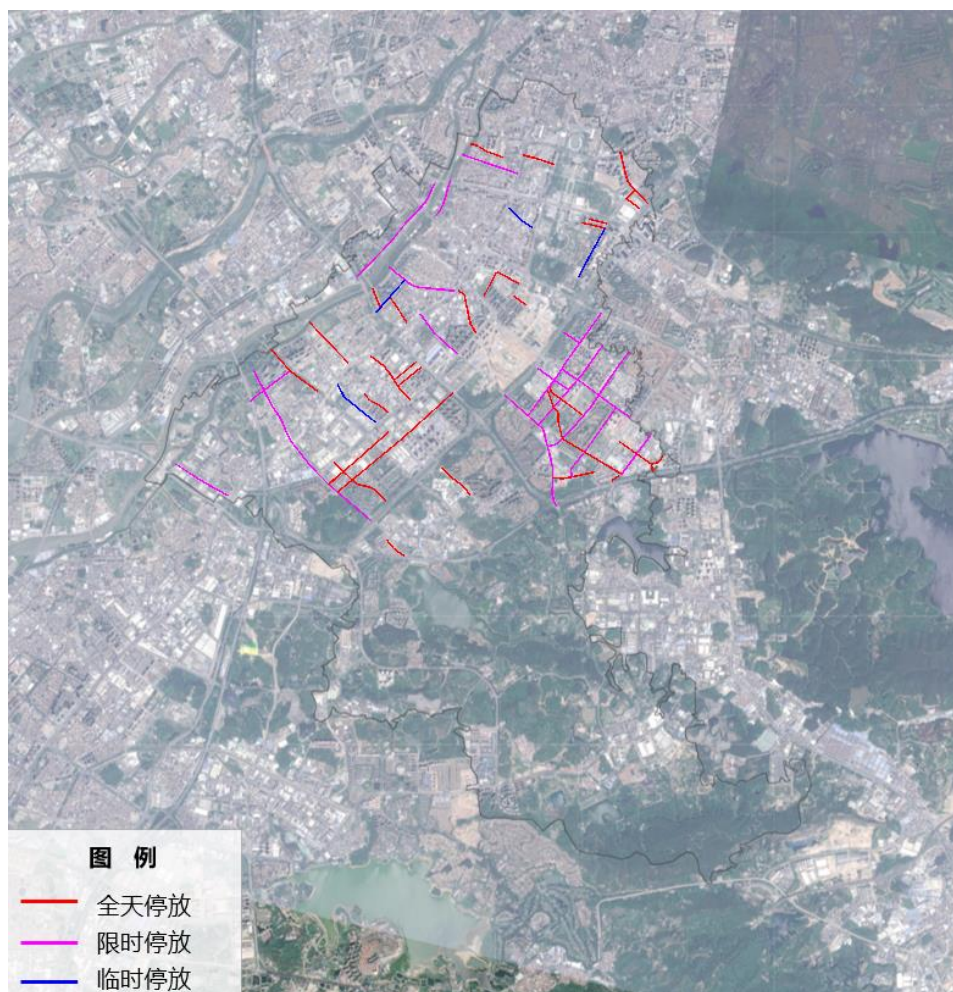


图 8-6 南城街道内停车规划图（近期）

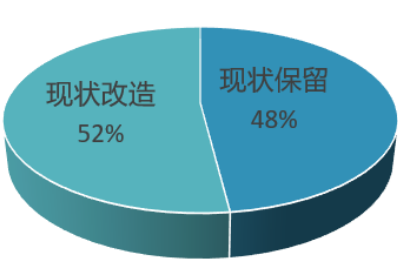


图 8-7 南城街道近期路内停车建设类型

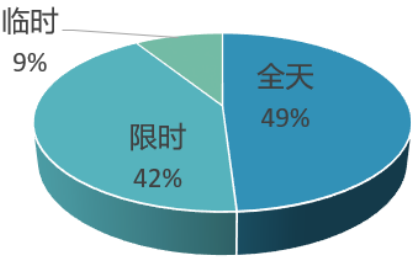


图 8-8 南城街道近期路内停车管理形式

表 8-9 南城街道近期路内停车规划详细情况

序号	道路	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	簪花路	体育路至东莞大道段	600	平行式	100	全天	现状保留
2	袁屋边大道	隐山路至宏图路段	108	平行式	18	全天	
3	坡头路	绿色路至宏伟六路	420	平行式	70	全天	
4	宏伟八路	宏伟路至东骏路段	282	平行式	47	全天	
5	塘贝北路	塘北西路至宏图路段	342	平行式	57	全天	
6	艺展北路	环城路至宏元堂药店段	306	平行式	51	全天	
7	朝阳路	石竹路至元美东路段	108	平行式	16	全天	
8	塘贝西路	塘贝北路至中天商业街段	588	平行式	114	全天	
9	周溪路	滨河路至莞太路段	648	平行式	113	全天	
10	森林湖路	东莞大道至板岭西路段	498	平行式	83	全天	
11	沙涌北路	滨河路至育才横路	354	平行式	59	全天	
12	育才路	育才横路至莞太路段	318	平行式	53	全天	
13	筷子涌路	运河东三路至银丰路十四街段	834	平行式	139	全天	
14	宏伟五路	宏伟路至宏伟二路段	90	平行式	15	全天	
15	金朗路	莞太路至胜和路段	402	平行式	35	全天	
16	市民中心路	簪花路至民本路	132	平行式	22	全天	
17	民本路	市民中心路至东莞大道	150	平行式	25	全天	
18	高新西路	众利路至环城路	414	平行式	69	全天	
19	宏伟七路	宏伟八路至环村路	438	平行式	73	全天	
20	环村路	宏伟七路至环城路	402	平行式	65	全天	
21	规划一路	宏图路至亨信路段	156	平行式	26	全天	
22	宏五路	黄金路至宏三路段	516	平行式	86	全天	
23	宏六路	黄金路至环城西路段	672	平行式	112	全天	
24	雅园雅新路	宏伟七路至宏三路段	252	平行式	42	全天	
25	雅园东七路	宏伟六路至雅园产业园区一路段	156	平行式	26	全天	
26	香园路（静态管理）	宏图路至莞太路段	192	平行式	32	全天	
27	南峰中心（光华路）	元美东路至新城西路段	996	斜列式	166	全天	
28	众利路	宏图路至莞太路段	714	平行式	119	全天	
29	香园路(凯翔管理)	宏图路至莞太路段	492	平行式	82	全天	
30	雅园产业园一路	镇界至东七路段	234	平行式	39	全天	
31	白马中心路	莞太路至滨河路	930	平行式	155	全天	
32	黄金路西段	滨河路至莞太路段	1200	平行式	200	全天	

序号	道路	位置	停放长度(m)	停放形式	泊位规模(个)	停放时段	建设类型
33	银丰路	莞太路至运河东路段	954	平行式	159	限时	现状改造
34	金丰路	宏远大桥至环城西路	990	平行式	330	限时	
35	元美东路	朝阳路至稻花路	606	平行式	101	临时	
36	新基路	滨河路至莞太路段	1116	平行式	177	限时	
37	广彩路	莞太路至宏图路段	1032	平行式	158	限时	
38	车站北路	莞太路至宏图路段	528	平行式	88	临时	
39	竹隐路	方和街至白马中心路	372	平行式	62	限时	
40	绿色路	东莞大道至环城路段	702	平行式	117	限时	
41	宏伟三路	宏伟路至宏伟二路段	138	平行式	73	限时	
42	黄金路	滨河路至宏图段	1512	平行式	252	限时	
43	宏二路	宏图路至东莞大道段	678	平行式	62	全天	
44	新城中路	东莞大道至宏伟路段	114	平行式	19	限时	
45	东骏路	绿色路至长泰路段	414	平行式	69	限时	
46	蛤地路	蛤旺路至环莞快速路段	360	平行式	60	限时	
47	宏伟路	三元路至绿色路段	606	平行式	101	限时	
48	宏伟四路	宏伟三路至宏伟七路段	678	平行式	173	限时	
49	石鼓大龙路	滨河路至莞太路段	720	平行式	120	限时	
50	西平三路	东莞大道至宏伟二路段	204	平行式	64	限时	
51	宏伟二路	绿色路至宏伟一路段	402	平行式	67	限时	
52	运河东三路	鸿福西路至宏远路段	264	平行式	44	限时	
53	享美红棉路	莞太路至元美西路段	114	平行式	210	临时	
54	育才横路	新基路至环城路	198	平行式	33	临时	

2) 远期路内停车规划

- ① **需求供给评估：**远期路外停车场逐渐建成，结合路网情况及路外停车场的建设，同时考虑路网运行情况，适度清退路内停车及人行道设置的停车泊位，以满足路内停车泊位总量控制要求、保障道路正常通行。
- ② **布局方案：**综合考虑近期建设的路外停车场位置，远期在近期基础上清退 7 条道路的路内停车泊位约 688 个。南城街道远期共规划 47 条道路设置路内停车，提供泊位 4160 个。按停车泊位的管理形式分：全天停放 1926 个泊位，限时停放 2045 个泊位，临时停放 189 个泊位。

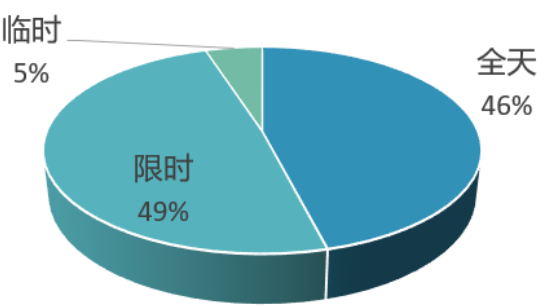


图 8-9 南城街道远期路内停车泊位管理形式

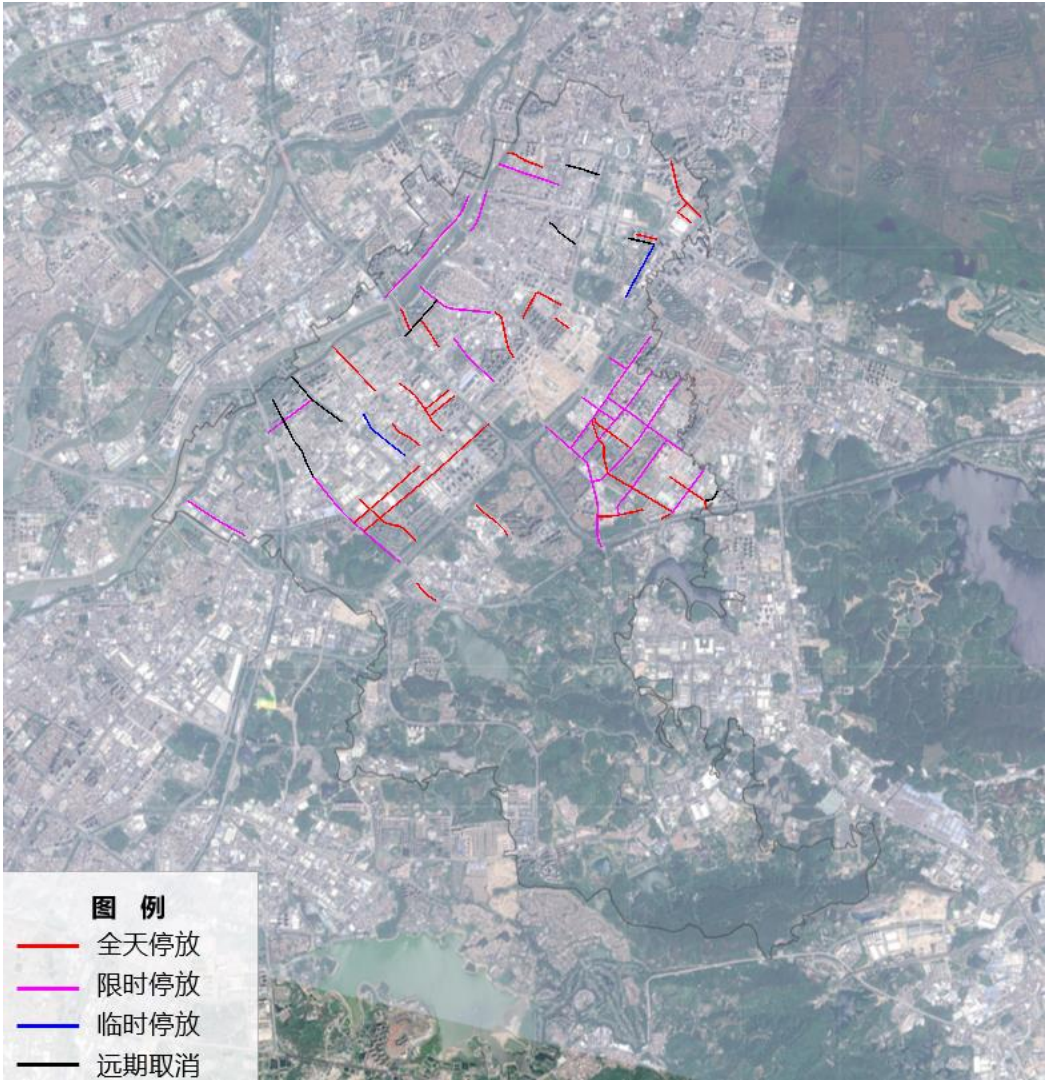


图 8-10 南城街道远期路内停车规划图

表 8-10 南城街道远期取消路内停车规划详细情况

序号	道路	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	朝阳路	石竹路至元美东路段	108	平行式	16	全天	远期取消
2	金朗路	莞太路至胜和路段	402	平行式	35	全天	
3	享美红棉路	莞太路至元美西路段	114	平行式	210	临时	
4	育才横路	新基路至环城路	198	平行式	33	临时	
5	雅园产业园一路	镇界至东七路段	234	平行式	39	全天	

序号	道路	位置	停放长度 (m)	停放形式	泊位规模 (个)	停放时段	建设类型
6	白马中心路	莞太路至滨河路	930	平行式	155	全天	
7	黄金路西段	滨河路至莞太路段	1200	平行式	200	全天	
合计					688	--	--

8.3.2 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居住小区设置路内夜间停车泊位（21:30~07:00）；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。

8.3.3 时长和车型

（1）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。

（2）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。

8.3.4 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。

8.3.5 收费标准

(1) 南城现行路内停车收费标准

南城街道现执行的路内停车收费标准结合《东莞市机动车停放服务收费政府指导价（最高限价）》，各区域均设置最高限价。其中，重点区域全天收费 58 元，非重点区域全天收费 40 元。

表 8-11 南城街道路内停车现执行收费标准

停车 30 分钟免费

收费时段	计费方式及标准（元）	最高限价
繁忙时段 工作日：07:30-21:30 非工作日：09:30-21:30	重点区域： 首小时以内 6 元，超过 1 小时后每 30 分钟 5 元，超过 3 小时后每 30 分钟 6 元。 非重点区域： 首小时以内 3 元，超过 1 小时后每 30 分钟 2 元，超过 3 小时后每 30 分钟 3 元。	重点区域：50 元 非重点区域：35 元
非繁忙时段 工作日：21:30-次日 07:30 非工作日：21:30-次日 09:30	重点区域：每小时 2 元 非重点区域：每小时 1 元	重点区域：8 元 非重点区域：5 元

表 8-12 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
	首小时以内	6	3	3

时段		收费标准		
		重点区域	非重点区域	村社区区域
繁忙时段	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、深圳等城市路内停车全天收费价格均高于 200 元。其中，深圳主要采用针对政府定价、政府指导价的停车场及路内停车泊位实施差异化停车收费政策，其一类区全天收费高达 223 元，远高于南城街道现行标准（重点区域全天收费 58 元；非重点区域全天收费 40 元）。

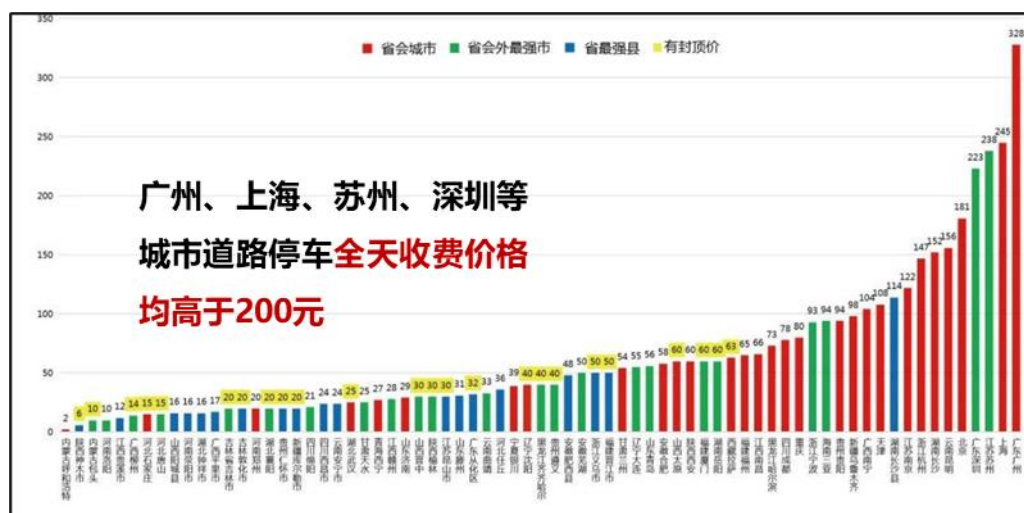


图 8-11 全国道路停车全天收费价格

表 8-13 深圳路内停车计费标准

区域	路边停车计费标准	
	工作日（7:30-20:00收费）	非工作日（10:00-20:00收费）
一类区	停车后首半小时：3元 0.5h~3h：6元/半小时 223元 3h后：10元/半小时	停车后首半小时1.2元 0.5h~3h：2.4元/半小时 69.2元 3h后：4元/半小时
二类区	停车后首半小时：1.8元 0.5h~3h：3.6元/半小时 114.8元 3h后：5元/半小时	停车后首半小时0.9元 0.5h~3h：1.5元/半小时 43.4元 3h后：2.5元/半小时
三类区	停车后首半小时1.2元 0.5h~3h：2.4元/半小时 89.2元 3h后：4元/半小时	停车后首半小时0.6元 0.5h~3h：0.9元/半小时 26.1元 3h后：1.5元/半小时

注：表内红色字样表示路边停车 1 天的费用合计。

（3）关于路内停车收费标准的建议

按照“路内高于路外、一类区高于二、三类区、繁忙时段高于非繁忙时段”的原则，结合《东莞市机动车停放服务收费政府指导价（最高限价）》分区域、分时段、分车型制定差别化的停车服务收费标准，建议参考广州、深圳、苏州等城市，进一步提高重点区域最高限价。

根据停车分区方案，南城街道一类区（停车严格控制区）内含政务（办证）中心、资源交易中心、大型商场、重点经济商圈等临时停放需求大且要求泊位使用周转快的区域较多，故建议一类区全域按照重点区域进行制定停车服务收费标准；停车分区二类区（停车适度控制区）内医院、大型商场、批发市场、学校、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。

第 9 章 典型片区停车综合改善方案

天利中央花园处于西平居住聚集区，在东莞大道-长泰路交叉口东南方向，西侧为地铁 2 号线西平站及莞惠城际西平西站轨道换乘站点，片区人口密度大，停车需求大，选取该片区作为典型片区进行问题分析及改善。

片区范围为宏伟路-宏伟三路-宏伟二路-现状支路围合范围，面积约 5.6 公顷，片区以居住用地为主，商住混合用地为辅。

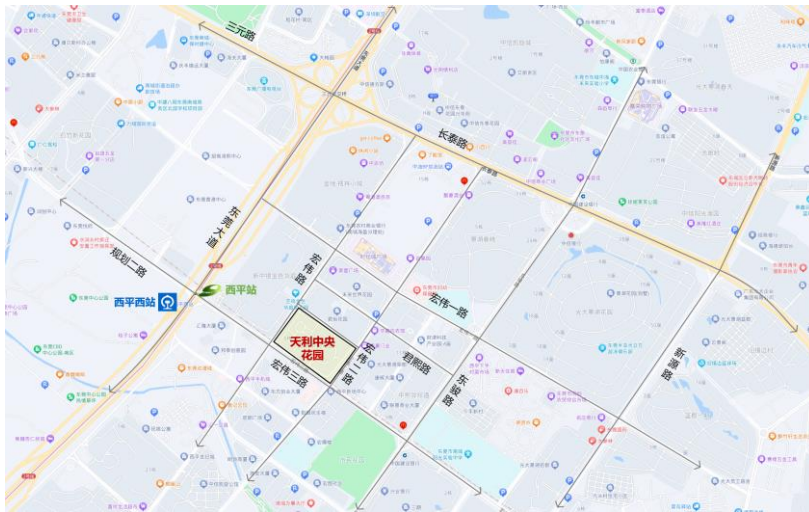


图 9-1 天利中央花园区位



图 9-2 天利中央花园范围

9.1 典型片区停车现状

9.1.1 停车泊位概况

天利中央花园现状用地面积约 4.86 公顷，容积率为 3.5，总建筑面积约 17 万平方米，人口规模 2976 人，总停车泊位数 1638 个，其中配建停车泊位 1360 个，建筑退让空间停车泊位 278 个，地面停车率约 17%。经计算，片区实际配建指标为 0.8 车位/100m²。

现状停车设施以地下配建停车场为主，建筑退让空间停车为辅。停车秩序较好，宏伟三路部分路段有占道违停现象。

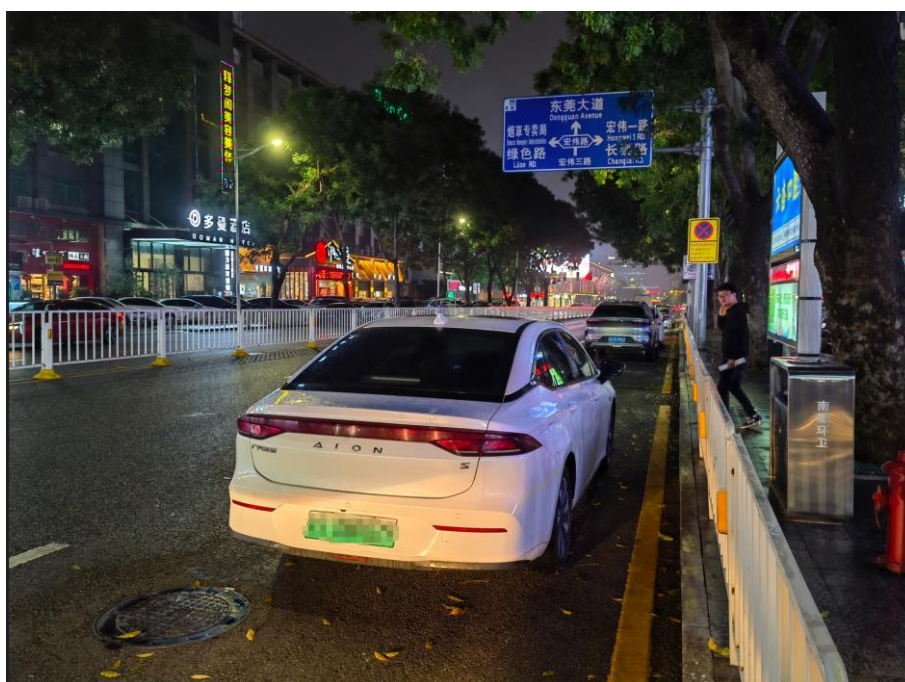


图 9-3 宏伟三路违停车辆

9.1.2 停车管理概况

定价方式采用市场调节价，价格呈现路内高于路外，地上高于地下的特征，路内停车泊位 30 分钟内免费，超时后每 30 分钟 5 元；路外公共停车场半小时内免费，半小时至 1 小时收费 5 元。1 小时以上每增加 1 小时增加 1 元；地下停车场 1 小时以内免费，1 小时~6 小时收费 5 元，每 2 小时增加 1 元。无停车诱导系统。

东莞市停车场收费标价牌					
定价方式：市场调节价					
车辆	元/辆次	收费标准(元/辆)			
		半(含)小时内	1(含)小时以内	1小时以上	月费
露天停车场		露天停车场	露天停车场	露天停车场	露天停车场
小车	半小时/元	免费	5	每1小时增加3元	无
大车	半小时/元	免费	10	每1小时增加2元	无
车辆	元/辆次	收费标准(元/辆)			
		1(含)小时以内	6小时(含)以内	6小时以上	月费
地下停车场		地下停车场	地下停车场	地下停车场	地下停车场
小车	小时/元	免费	5	每2小时增加3元	350
大车	小时/元	免费	10	每2小时增加2元	550
价格举报电话: 12358 停车场联系电话: 0769-2319-4091 监制机关: 东莞市发展和改革局价格监督检查分局					备注:

图 9-4 天利中央花园停车收费标准

东莞市停车收费标价牌		
定价方式：政府指导价		
收费依据：东发改[2019]468号		
时段	收费标准（元/辆）	
工作日 (7:30-19:30)	30分钟以内	免费
	超时后每30分钟	5
非工作日 (9:30-19:30)	最高限价	50
工作日 (19:30-次日7:30)	30分钟以内	免费
	超时后每小时	2
非工作日 (19:30-次日9:30)	最高限价	8
备注： 1、车辆请按顺序方向停放于临时停车位内，违例停车后果自负； 2、临时占道停车只作临时停放，手袋、钱包等贵重物品请勿置留于车内，否则后果自负。 3、停车缴费请关注“莞停车”公众号。		

图 9-5 宏伟二路停车收费标准

9.2 典型片区供需关系与存在问题

1) 供应分析

总体上停车设施供应较为充足。供应以配建停车场为主，路外公共停车场次之，路内停车泊位较少。

2) 需求分析

公共停车需求高于配建停车需求。高峰期，路内停车泊位和路外公共停车场需求旺盛，配建停车场需求略低；平峰期，整体停车需求较低，潮汐现象明显。

3) 供需关系

供需失衡，高峰期公共停车泊位超饱和停放。高峰期建筑退让空间停车位

处于超饱和状态，饱和度 110%，地下停车场则有余位，饱和度 80%。

4) 泊位利用情况

➤ 泊位周转情况

泊位周转率不高，周转以小区外围建筑底商产生的停车需求为主，停车时长约 30 分钟至 1 小时。

➤ 泊位利用情况

泊位利用不均衡，整体泊位利用率呈现路内高于路外，地面高于地下的特征。

➤ 车辆平均停放时间

停车泊位车辆平均停放时间约 30 分钟至 1 小时。

5) 典型停车问题

①停车泊位供需不平衡。公共停车泊位高峰期处于超饱和状态，地下配建有车位空余，已有泊位未得到有效利用。

②建筑退让空间泊位多，慢行空间不足。片区范围内建筑退让空间用于停车的占比较大，建筑退让空间与道路慢行空间割裂，慢行空间狭窄，人行及非机动车通行不便。

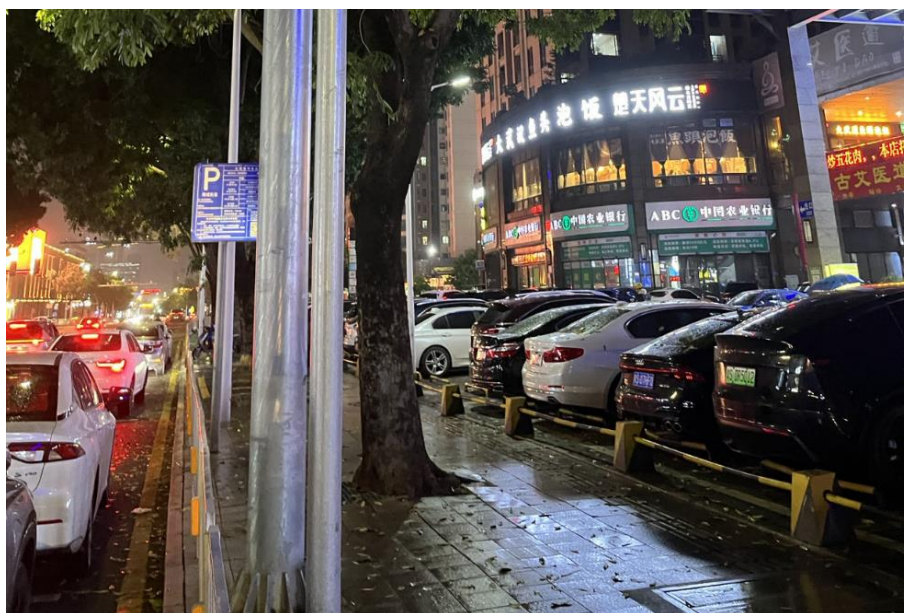


图 9-6 建筑退让空间与慢行空间割裂

9.3 典型片区综合改善方案

(1) 适当清退建筑退让空间停车泊位，释放建筑退让空间，提升慢行出行条件

片区地面停车率约 17%，远超《东莞市城市规划管理技术规定》（2020 版）要求的地面停车率不得超过 10%的要求，建议清退小区东西两侧共约 130 个建筑前区停车位，释放建筑退缩空间，打造活力街道的同时满足《东莞市城市规划管理技术规定》（2020 版）的要求。



图 9-7 西侧停车位清退示意图



图 9-8 东侧停车位清退示意图

小区南侧停车泊位（约 76 个）向建筑方向平移约 1m，拓宽现状慢行空间，与建筑前区空间一体化设计，提升慢行出行品质。

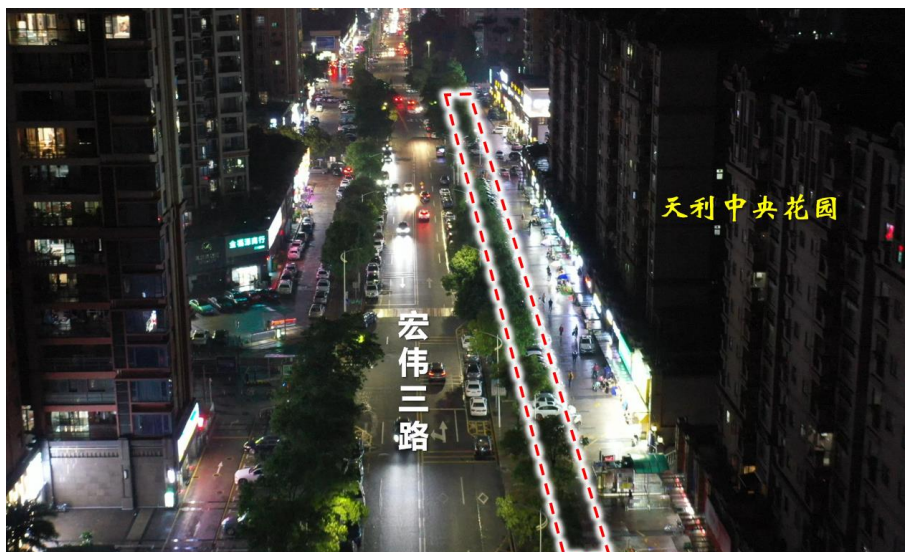


图 9-9 南侧停车位调整示意图

(2) 优化停车泊位供给结构，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，缓解高峰期建筑退让空间停车泊位供不应求的问题。

(3) 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。

(4) 加强公交出行吸引力，优化出行结构，减少小汽车出行比例，缓解停车矛盾

片区周边现状共 2 个公交站点，其中，“新中银花园”共 4 条公交线路经过，高峰期发车间隔 15~30 分钟，“天利中央花园站”仅一条假日专线经过，非节假

日不开通，现状公交服务水平不高。建议缩短发车车间隔，加密公交线路，提升公交服务水平，吸引居民公交出行，减少小汽车出行比例，缓解停车矛盾。

9.4 管理措施

(1) 推动内部停车资源共享

梳理停车供需矛盾突出区域的供需关系及时间规律，充分调动停车资源匹配时变需求。鼓励政府机关、团队、企事业单位、居住区、商场等在满足自身停车需求的情况下，因地制宜地将配建停车场向社会开放。同时，鼓励停车泊位所有者、使用者开展错时有偿共享，扩容关键地段停车资源。激发“互联网+停车”市场内生需求，打造停车共享行业发展生态，通过发展新模式、新业态提高城市停车资源集约利用效率、缓解城市停车设施资源供需矛盾。

(2) 依法惩处违法停车行为

加强执法工作，严厉查处违法停车行为。建立明晰统一的停车管理、消防车辆通道标线、标识系统，公开公示禁停区域、路段、时段，综合运用民警巡逻、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。开展非市政道路秩序管理，并在清障拖车保障、停放场地建设以及交通设施经费上给予支持。建立道路交通安全信用信息监管制度，对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。构建举报快速处置机制，完善对违法停车的社会治理体系，逐步构建违停信息采集的社会化治理模式。

(3) 优化出行结构

优化公交、慢行出行条件，鼓励市民绿色出行。道路空间与建筑退缩空间一体化设计，保障慢行路权，提升慢行出行环境品质；加密公交出行线路及发车频率，开通大站快车、区间车、商务班车、定制公交、社区公交等特色公交服务，提高公交服务水平，引导市民选择绿色方式出行，减少小汽车出行比例，缓解停车供需矛盾。

(4) 严格执行配建标准和鼓励超配建

严格按照国家有关规定和本地泊位配建标准，对新建、改建、扩建公共建

筑、居住小区的停车设施配建数量及出入口设计进行审查。建立泊位建设监督检查机制，督促建设单位严格按照标准配建停车设施，按照有关规定配建电动汽车充电设施和预留安装条件。鼓励新（改、扩）建项目超配停车泊位。对项目超配停车泊位并承诺向社会开放的，在规划审批时，可根据总建筑面积、超配建的停车泊位建筑面积、公共停车场建筑面积等情况，按照各地政策和相关标准给予一定的容积率奖励。

9.5 近期改善项目库

序号	名称
1	清退部分建筑退让空间停车泊位，释放建筑退让空间，提升慢行出行条件
2	引进智慧停车服务系统，实现地下停车泊位共享
3	加强巡逻执法，依法惩处违规停车行为
4	加密公交出行线路及发车频率，提升绿色出行吸引力

第10章 停车管理政策

10.1 停车收费管理政策

10.1.1 完善停车服务收费形成机制

除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实行政府指导价或政府定价管理外，其他依法设立的停车设施机动车停放服务收费实行市场调节价管理：社会资本全额投资的停车设施机动车停放服务收费，由经营者依据法律法规和相关规定，根据市场供求和竞争状况自主制定；政府与社会资本合作建设的停车设施机动车停放服务收费，由政府出资方与社会投资者遵循市场规律和合理盈利原则，统筹考虑建设运营成本、市场需求、经营期限、用户承受能力、政府财力投入、土地综合开发利用等因素协议确定。

对政府与社会资本合作建设停车设施，应当通过招标、竞争性谈判等竞争方式选择社会投资者，应当建立政府与社会资本共享收益、共担风险的收费标准调整与财政投入协调机制，依据相关法律法规规定和成本、供求变动等因素，及时调整收费标准。

10.1.2 加快推进差别化收费

结合当地的实际情况，科学制定不同区域、不同位置、不同时段停车服务差别收费标准，建立动态调整机制，减少不合理的停车需求，提高道路通行效率，缓解交通拥堵。

（1）区域差别化收费。根据不同区域供需状况，结合区域的道路路网分布、公共交通发展水平、交通拥堵状况等因素，划分不同区域，实行差别收费。对于供需缺口大、矛盾突出的区域实行较高的收费标准，对于供需缺口小、矛盾不突出区域实行低收费标准。

（2）位置差别化收费。按照“路内高于路外”的原则，制定差别化收费标准。适当扩大路内、路外停车设施之间的收费标准差距，引导更多使用路外停车设施。

（3）时段差别化收费。按照“拥堵时段高于空闲时段”原则，制定差别化收费标准。同时还可以将机动车停放服务时段分夜间、白天和昼夜，不同时段

实行不同收费标准，缓解停车难的问题。

10.1.3 规范停车服务收费行为

提供机动车停放服务的各类经营者，应当按照市价格主管部门的规定实行明码标价，在停车设施入口处及缴费地点的显著位置设置标价牌，标明停车设施经营单位、地址、定价主体、收费标准、计费方法、收费依据、服务内容、免费停放时限、投诉举报电话等，接受社会监督。机动车进入停车设施时，停车设施应当明确标示或者记录机动车牌号和进入时间，机动车驶离停车设施凭该标示或记录交纳停放服务费，停车设施经营者应当依法提供税务部门监制的票据。

10.2 产业发展政策

10.2.1 优化营商环境

深化“放管服”改革，培育公平开放的停车市场环境，消除市场壁垒和障碍，推进停车产业化发展，鼓励各类市场主体全面参与停车设施建设、设备研发、产品供应、设施维保、运营管理和信息系统建设。

10.2.2 加大相关政策支持力度

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）停车设施投融资政策支持。创新停车设施投融资机制，适当降低停车设施建设运营主体和投资规模准入标准，鼓励金融机构、社会企业提供融资支持，探索推广采用政府和社会资本合作（PPP）模式建设公共停车设施。对除政府定价管理之外的社会资本建设、PPP 模式建设停车设施收费实行政府引导、市场调节，制定政策鼓励停车设施建设与经营市场化。拓宽融资渠道，支持投资主体依法依规发行停车场专项建设债券、设立专项产业投资基金，探索民间投资建设停车场。

（2）财政资金奖励政策支持。根据年度实施计划确定一批重点停车设施项目，自正式运营的第二年起给予投建运营奖励，奖励标准不超过上一年度本市

行业标杆企业地方财力贡献平均水平，或该运营企业实缴的停车设施部分地方财力贡献，按照“就低不就高”原则执行。其中属于平面公共停车设施的，奖励年限为 5 年，属于立体公共停车设施的，奖励年限为 10 年。本市行业标杆企业地方财力贡献的具体范围、平均水平等由市综合交通运输联席会议办公室会同市税务、财政等部门确定。相关奖励资金纳入部门预算予以保障。在停车设施内投资建设电动汽车专用充电设施和公用充电设施的（不含自用的私人乘用车充电桩）的，按照《东莞市新能源汽车推广应用资金管理办法》等相关规定对充电设施予以补贴。

（3）配建物业奖励政策支持。鼓励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。

（4）广告收入奖励政策支持。支持停车设施依法设置户外广告，但户外广告设置不超过停车设施建筑外立面面积的 30%，其中预留 30%户外广告位用于公益广告宣传。

10.2.3 优化审批流程

优化路内停车设施划设审批、路外临时公共停车设施划设审批、设备类立体停车设施报建相关程序。全面推进流程再造、部门协同、数据共享，各相关部门按照职责分工，压减提交材料，缩短办理时限，探索推行在线审批、联合审批，进一步提升改革整体效应，提高审批流程的效率和透明度。

10.3 停车执法管理政策

10.3.1 严格执行停车管理法规

认真贯彻停车设施建设相关管理法规，结合实际情况，制定详细的实施方案，明确目标、时间和措施，提高停车设施的供给能力和服务水平，加快辖区内停车设施发展。

10.3.2 依法整治停车秩序

充分利用智慧感应、智慧监控等科技手段，开展路内、路侧停车秩序、建筑退让红线区停车秩序、城中村停车秩序综合整治，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，严格

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，基本停车需求得到有效满足的，视情减少或逐步取消周边路内停车位。

10.3.3 推行多部门联合执法

政府职能部门间协调联动，联合执法，充分发挥“1+1 大于 2”的执法效果，梳理整治重点，严打严处各类违法行为，实现全覆盖、无缝隙执法，规范全街道停车秩序，营造良好的道路交通环境。

10.3.4 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，选择中心城区、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。

10.4 停车管理智能化信息化政策

10.4.1 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。

10.4.2 优化停车信息管理

(1) 搭建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，推动行政管理部门之间数据交换共享，统一管理停车泊位信息与使用数据。

(2) 建立健全停车设施备案和停车基础信息数据采集机制。加强停车信息的互联互通，督促停车设施经营、管理单位全面采集并定期更新车位布局、泊位使用、收费标准等数据，依法对相关信息进行备案登记，及时向社会公开。

第 11 章 近期行动计划

11.1 近期城市停车发展政策措施

近期南城街道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，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。

11.2 近期城市停车设施新建与改建项目库

近期南城街道规划停车设施 65 处，停车泊位共 8759 个。其中，路外公共

停车设施 11 处（总投资约 2.27 亿元），停车泊位共 3911 个；路内停车设施 54 处，停车泊位共 4848 个。

表 11-1 南城街道近期新建路外公共停车设施规划一览表

序号	社区	名称	位置	占地形式	面积 (平方米)	建设形式	建设性质	设施路径	泊位规模 (个)	建设时 序 (年)	投资估算 (万元)
1	胜和社区	嘉茂更新单元停车场	运河东三路与银丰路 交叉口东北侧	地块附建	10024	地下停车场	新建	附属设施型，作为主体的附属设施	79	2024	711
2	新城社区	新城停车场（阳光路中心幼儿园）	新城阳光路与曙光路 交叉口东北侧	独立占地	4283	机械式停车场	改扩建	机械式，按特种设备报建	380	2025	2660
3	石鼓社区	石富花园停车场	花园路一街-大龙二街 北交叉口西北侧	独立占地	19670	地面停车场	改扩建	临时型，无需控规调整	620	2024	930
4	蛤地社区	环莞快速桥下停车场（东侧）	环莞快速路桥下（新南路-蛤地公寓段）	桥下空间	2603	桥下停车场	新建	临时型，无需控规调整	69	2025	103.5
5	胜和社区	南城万科翡翠花园周边地块地下停车场	东莞市南城阳光第十小学南侧	独立占地	9597	地下停车场	新建	附属设施型，作为主体的附属设施	198	2025	1782
6	周溪社区	东骏广场地下停车场	东骏广场西南侧	独立占地	15987	地下停车场	新建	附属设施型，作为主体的附属设施	365	2024	3285
7	袁屋边社区	袁屋边社区公寓旁停车设施	隐山路与车站路交叉口东北侧	独立占地	1828	立体停车楼	新建	独立占地长期型，控规调整	500	2025	3500
8	袁屋边社区	袁屋边社区阜东路停车楼	袁屋边社区阜东路	独立占地	2458	立体停车楼	新建	独立占地长期型，控规调整	350	2025	2450
9	袁屋边社区	袁屋边社区隐山路（本田停车场）综合停车楼	隐山路本田停车场	独立占地	3153	立体停车楼	改扩建	独立占地长期型，控规调整	450	2025	3150
10	水濂山社区	水濂山石场生态修复（二期）工程配套停车场	水濂山居南侧	独立占地	10000	地面停车场	改扩建	临时型，无需控规调整	400	2025	600
11	胜和社区	蚝江一村停车楼	莞太路与建设路交叉口西北侧	独立占地	2283	立体停车楼	改扩建	按常规报建流程实施	500	2025	3500

备注：停车场投资估算根据经验值，按照地下停车场 9 万元/泊位，地面停车场 1.5 万元/泊位，立体停车场 7 万元/泊位进行测算，后续结合详细方案进行更精确测算。

表 11-2 南城街道近期路内停车设施规划一览表

序号	名称	位置	停放长度（米）	停放形式	泊位规模（个）	停放时段	建设时序（年）	备注
1	簪花路	体育路至东莞大道段	600	平行式	100	全天	--	现状保留
2	袁屋边大道	隐山路至宏图路段	108	平行式	18	全天	--	现状保留
3	坡头路	绿色路至宏伟六路	420	平行式	70	全天	--	现状保留
4	宏伟八路	宏伟路至东骏路段	282	平行式	47	全天	--	现状保留
5	塘贝北路	塘北西路至宏图路段	342	平行式	57	全天	--	现状保留
6	艺展北路	环城路至宏元堂药店段	306	平行式	51	全天	--	现状保留
7	朝阳路	石竹路至元美东路段	108	平行式	16	全天	--	现状保留
8	塘贝西路	塘贝北路至中天商业街段	588	平行式	114	全天	--	现状保留
9	周溪路	滨河路至莞太路段	648	平行式	113	全天	--	现状保留
10	森林湖路	东莞大道至板岭西路段	498	平行式	83	全天	--	现状保留
11	沙涌北路	滨河路至育才横路	354	平行式	59	全天	--	现状保留
12	育才路	育才横路至莞太路段	318	平行式	53	全天	--	现状保留
13	筷子涌路	运河东三路至银丰路十四街段	834	平行式	139	全天	--	现状保留
14	宏伟五路	宏伟路至宏伟二路段	90	平行式	15	全天	--	现状保留
15	金朗路	莞太路至胜和路段	402	平行式	35	全天	--	现状保留
16	市民中心路	簪花路至民本路	132	平行式	22	全天	--	现状保留
17	民本路	市民中心路至东莞大道	150	平行式	25	全天	--	现状保留
18	高新西路	众利路至环城路	414	平行式	69	全天	--	现状保留
19	宏伟七路	宏伟八路至环村路	438	平行式	73	全天	--	现状保留
20	环村路	宏伟七路至环城路	402	平行式	65	全天	--	现状保留

序号	名称	位置	停放长度（米）	停放形式	泊位规模 （个）	停放时段	建设时序 （年）	备注
21	规划一路	宏图路至亨信路段	156	平行式	26	全天	--	现状保留
22	宏五路	黄金路至宏三路段	516	平行式	86	全天	--	现状保留
23	宏六路	黄金路至环城西路段	672	平行式	112	全天	--	现状保留
24	雅园雅新路	宏伟七路至宏三路段	252	平行式	42	全天	--	现状保留
25	雅园东七路	宏伟六路至雅园产业园区一路段	156	平行式	26	全天	--	现状保留
26	香园路（静态管理）	宏图路至莞太路段	192	平行式	32	全天	--	现状保留
27	南峰中心（光华路）	元美东路至新城西路段	996	斜列式	166	全天	--	现状保留
28	众利路	宏图路至莞太路段	714	平行式	119	全天	--	现状保留
29	香园路(凯翔管理)	宏图路至莞太路段	492	平行式	82	全天	--	现状保留
30	雅园产业园一路	镇界至东七路段	234	平行式	39	全天	--	现状保留
31	白马中心路	莞太路至滨河路	930	平行式	155	全天	--	现状保留
32	黄金路西段	滨河路至莞太路段	1200	平行式	200	全天	--	现状保留
33	银丰路	莞太路至运河东路段	954	平行式	159	限时	2024	现状改造
34	金丰路	宏远大桥至环城西路段	990	平行式	330	限时	2024	现状改造
35	元美东路	朝阳路至稻花路	606	平行式	101	临时	2024	现状改造
36	新基路	滨河路至莞太路段	1116	平行式	177	限时	2024	现状改造
37	广彩路	莞太路至宏图路段	1032	平行式	158	限时	2024	现状改造
38	车站北路	莞太路至宏图路段	528	平行式	88	临时	2024	现状改造
39	竹隐路	方和街至白马中心路	372	平行式	62	限时	2025	现状改造
40	绿色路	东莞大道至环城路段	702	平行式	117	限时	2025	现状改造
41	宏伟三路	宏伟路至宏伟二路段	138	平行式	73	限时	2025	现状改造

序号	名称	位置	停放长度（米）	停放形式	泊位规模 (个)	停放时段	建设时序 (年)	备注
42	黄金路	滨河路至宏图段	1512	平行式	252	限时	2025	现状改造
43	宏二路	宏图路至东莞大道段	678	平行式	62	全天	2025	现状改造
44	新城中路	东莞大道至宏伟路段	114	平行式	19	限时	2025	现状改造
45	东骏路	绿色路至长泰路段	414	平行式	69	限时	2025	现状改造
46	蛤地路	蛤旺路至环莞快速路段	360	平行式	60	限时	2025	现状改造
47	宏伟路	三元路至绿色路段	606	平行式	101	限时	2025	现状改造
48	宏伟四路	宏伟三路至宏伟七路段	678	平行式	173	限时	2025	现状改造
49	石鼓大龙路	滨河路至莞太路段	720	平行式	120	限时	2025	现状改造
50	西平三路	东莞大道至宏伟二路段	204	平行式	64	限时	2025	现状改造
51	宏伟二路	绿色路至宏伟一路段	402	平行式	67	限时	2025	现状改造
52	运河东三路	鸿福西路至宏远路段	264	平行式	44	限时	2025	现状改造
53	享美红棉路	莞太路至元美西路段	114	平行式	210	临时	2025	现状改造
54	育才横路	新基路至环城路	198	平行式	33	临时	2025	现状改造

11.3 典型片区综合改善项目库等

序号	名称
1	清退部分建筑退让空间停车泊位，释放建筑退让空间，提升慢行出行条件
2	引进智慧停车服务系统，实现地下停车泊位共享
3	加强巡逻执法，依法惩处违规停车行为
4	加密公交出行线路及发车频率，提升绿色出行吸引力

第 12 章 规划实施保障措施

12.1 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

由南城街道交通强市建设行动分指挥部负责统筹全街道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。

12.2 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。