

备案号：J 1xxxx—20xx

浙江省工程建设标准

DBJ

DBJ 33/1021—20xx

城市建筑工程停车场（库）
设置规则和配建标准

Standards for planning parking lots (garages)

In urban architectural engineering

（征求意见稿）

20xx—00—00 发布

20xx—00—01 施行

浙江省住房和城乡建设厅

浙江省公安厅 发布

浙江省自然资源厅

前 言

根据浙江省住房和城乡建设厅印发《2018年度浙江省建筑节能与绿色建筑及相关工程建设标准制修订计划》的通知（浙建设函〔2018〕341号）的要求，标准编制组经广泛调查研究，认真总结实践经验，结合浙江省的实际情况，总结有关国家标准、国内外先进经验，并在广泛征求意见的基础上，修订本标准。

本标准共分为5章和1个附录。主要内容包括：总则，术语，基本规定，设置规则，配建指标等。

本标准修订的主要内容：

1、建筑工程配建停车场（库）设置规则。在原《标准》的基础上进行进一步研究；结合近几年浙江省城市建筑工程规划、建设、审批过程中遇到的新问题、采用的新思路、新方法以及新的标准规范，对原《标准》的规定进行适当的修改和完善。

2、建筑工程配建停车场（库）配建指标。根据浙江省车辆发展、城市建筑工程使用的实际情况及未来的发展趋势，对原《标准》配建停车指标的分类及取值进行调整。

本标准由浙江省住房和城乡建设厅、浙江省公安厅、浙江省自然资源厅负责管理，由浙江省城乡规划设计研究院负责具体技术内容的解释。在执行过程中如有意见和建议，请将意见或有关资料寄送浙江省城乡规划设计研究院（杭州市西湖区余杭塘路828号，邮编：310030，邮箱：19879098@qq.com），以供修订时参考。

本标准主编单位、参编单位、主要起草人及主要审查人：

主 编 单 位：浙江省城乡规划设计研究院

浙江省建设工程造价管理总站

浙江建设职业技术学院

参编单位：

主要起草人：

主要审查人：

目 次

1	总 则	1
2	术 语	2
3	基本规定	5
4	设置规则	7
4.1	基地出入口设置	7
4.2	基地总平面布置	9
4.3	配置机动车停车场(库)出入口设置	11
4.4	配置机动车停车场(库)设计	12
4.5	机械停车库设计	15
4.6	配置非机动车停车场(库)设计	15
4.7	基地交通设施及安全	16
5	配建指标	18
	本标准用词说明	24
	附：条文说明	25

Contents

1	General Provisions	1
2	Terms	2
3	Basic requirements	5
4	Set of Rules	7
	4.1 Entrance/Exit of Bases Design	7
	4.2 Layout of Bases Design	9
	4.3 Entrance/Exit of Accessory Parking Lots (garages) Design	11
	4.4 Motorized Vehicle Parking Area Design	12
	4.5 Mechanical Parking Garages Design	15
	4.6 Non- Motorized Vehicle Parking Area Design	15
	4.7 Traffic Devices and Safety of Bases	16
5	Parking Standards	18
	Explanation of wording in this standard	24
	Addition: Explanation of provisions	25

1 总 则

1.0.1 为加强浙江省城市建筑工程配置停车场（库）的规划建设与管理，改善城市静态交通环境，做到配置合理、使用便利、保障交通安全，并满足道路动态交通畅通、城市环境保护、城市防灾和消防安全的要求，制定本标准。

1.0.2 本标准适用于浙江省按行政建制设立的城市内各类新建、改建和扩建建筑工程配置停车场（库）。

1.0.3 城市建筑工程配置停车场（库）的设置和设计除应执行本标准外，尚应符合国家和浙江省现行相关标准和规定。

2 术 语

2.0.1 城市建筑工程 urban architectural engineering

指城市内的建筑工程，包括公共建筑、居住建筑，以及工业建筑等。

2.0.2 基地 bases

指建筑工程项目用地红线范围内的场地。

2.0.3 基地出入口 entrance/exit of bases

指各类建筑工程建设用地上内部道路与城市道路的连接口。

2.0.4 停车场（库） parking lots(garages)

指停放机动车或非机动车的露天场地（建筑物）。

2.0.5 配建停车场（库） accessory parking lots(garages)

指各类建筑工程依据有关规定所附设的，为本建筑工程内各类人员，以及外来人员提供机动车、非机动车停放的专用场所。

2.0.6 公共停车场（库） public parking lots(garages)

指为社会车辆提供公共停车服务的停车场（库）。

2.0.7 平入式出入口 entrance/exit of straight-in

指机动车停车库中由室外场地直接出入停车区域的部位。

2.0.8 坡道式出入口 entrance/exit of ramp

指机动车停车库中通过坡道进行室内外车辆交通联系的部位。

2.0.9 升降梯式出入口 entrance/exit of elevator

指机动车停车库中通过升降梯进行室内外车辆交通联系的部位。

2.0.10 坡道式停车库 ramp garages

指机动车停车库的停车楼层之间有坡道连接的停车库。坡道可以是直线型、曲线型或两者的组合。

2.0.11 机械式停车库 mechanical parking garages

指采用机械式停车设备存取、停放车辆的停车库。

2.0.12 非机械式停车库 non-mechanical parking garages

指除机械式停车库以外的停车库。

2.0.13 复式机动车库 compound mechanical motor vehicle garages

指室内有车道、有驾驶员进出的机械式停车库。

2.0.14 全自动机动车库 fully automatic mechanical motor vehicle garages

指室内无车道，且无驾驶员进出的机械式停车库。

2.0.15 机械式停车设备存容量 mechanical parking system capacity

指一套机械式停车设备能同时存容的车辆数。

2.0.16 停车场(库)通道 driveways of parking lots(garages)

指停车场(库)内部供车辆行驶以及车辆进、出车位所需的场(库)内的道路。

2.0.17 缓坡段 transition slope

指当坡道坡度大时，为了避免汽车在坡道两端擦地面所设的缓和线段。

2.0.18 车库净高 clear height of garage

指车库地面至顶棚或其他构件底面的距离，即车库中汽车高度加通行安全高度。

2.0.19 停车位 parking stall

指停车场(库)中为停放车辆而划分的停车空间或机械式停车设备中停放车辆的独立单元，由车辆本身的外廓尺寸加四周所需的距离组成。

2.0.20 访客停车位 visitor parking stall

指在建筑工程内为来访客人所提供的停车位。

2.0.21 共享停车位 sharing parking stall

指建筑工程配建停车位中，无固定使用权、用于业主间互相调剂使用的停车位。

2.0.22 大尺寸小型车位 increase parking stall for small cars

指设计外廓尺寸大于标准小型车所配置的小型车停车位。

2.0.23 交通影响分析 analysis of effects on traffic

指对建设项目投入使用后，新生成交通需求对周围交通系统运行

的影响程度进行评价，并制定相应的对策，消减建设项目交通影响的技术方法。

3 基本规定

3.0.1 城市建筑工程配建停车场(库)应与建筑主体工程同步设计、同步施工、同步交付。

3.0.2 城市建筑工程配建停车场(库)可设置在地上或地下,机动车停车库可采用非机械式机动车库、复式机动车库、全自动机动车库等多种形式。

3.0.3 城市建筑工程配建停车场(库)布置应与主体建筑位于城市道路的同侧,并应在建筑工程用地范围之内。

3.0.4 城市道路同侧相邻建设的两宗及以上的建设项目,当基地规划建设用地较小,单独设置配建停车库难以达到标准要求时,可采用地块停车库联通方式,集中统一设置。

3.0.5 建筑工程配建停车场(库)不应占用城市绿地和道路。当城市规划要求相邻两地块停车库联通时,可在城市绿地和道路用地下设置地下车库通道,并应处理好与地下市政设施的关系。城市绿地下的公共停车库建设受场地条件限制时,可与周边建筑工程的地下配建停车库整体建设。

3.0.6 城市建筑工程配建停车场(库)出入口应与建筑基地出入口、主体建筑主要出入口,以及基地内道路之间有合理通畅的交通关系。

3.0.7 建筑工程配建停车场(库)的平面设计应标明场(库)内通道、车辆及人流路线走向、出入口交通组织、停车位、交通标志、标线和交通安全设施等。

3.0.8 城市建筑工程配建停车位指标,机动车以小型车为计算当量,非机动车以自行车为计算当量。各类车型换算系数及车型外廓尺寸可按表 3.0.8 取值。

表 3.0.8 各类车型换算系数及车型外轮廓尺寸表

尺寸		设计车型	停车当量 换算系数	外廓尺寸 (m)		
				总长	总宽	总高
机 动 车	微型车		0.7	3.80	1.60	1.80
	小型车	标准小型车	1.0	4.80	1.80	2.00
		大尺寸小型车	1.0	5.50	2.00	2.00
	轻型车		1.5	7.00	2.25	2.75
	中型车	客车	2.0	9.00	2.50	3.20
		货车	2.0	9.00	2.50	4.00
	大型车	客车	2.5	12.00	2.50	3.50
		货车	2.5	11.50	2.50	4.00
非 机 动 车		自行车	1.0	1.90	0.60	1.20
		电动自行车	1.2	2.00	0.80	1.20
		三轮车	3.0	2.50	1.20	1.20

注：二轮摩托车外廓尺寸按 2.0m×1.0m×1.2m，换算系数为自行车的 1.5。

3.0.9 建筑工程按配建指标计算出的车位总数尾数出现小数的，应将小数向上取整。

3.0.10 综合性建筑工程配置停车位总数应按各类性质及其规模，分别计算后累计；统一规划建设建筑群体工程，在满足配建停车场（库）总指标前提下，可统一安排，合理布置。对分期建设的建筑群体工程可按各自配建的占比先建该部分停车场（库），并应预留分期建设条件，或先整体建设地下停车库。

3.0.11 住宅建筑工程应设置访客停车位，访客停车位数量不计入配建停车位总数，且不应小于配建机动车停车位总数的 2%，但不宜超过 20 个。

3.0.12 住宅及公共办公类建筑工程应设置共享停车位，计入配建停车位总数，且不应少于配建停车位总数的 10%。

3.0.13 城市公园绿地、广场用地，宜根据建设条件充分利用地下空间设置公共停车场（库）。

4 设置规则

4.1 基地出入口设置

4.1.1 基地机动车出入口开设应符合规划条件的规定。机动车出入口宜开设在基地周边的相对低等级道路上，不应在城市快速路主线上开设机动车出入口，也不宜在主干路上开设机动车出入口。受条件限制必须在主干路上开设机动车出入口时，应结合基地周边道路交通设施条件，对机动车出入口的交通组织方式予以论证确定。

4.1.2 基地机动车出入口距交叉口的距离应从交叉口道路红线转弯弧线的端点起，到基地机动车出入口边线计算。基地机动车出入口距交叉口的距离应符合表 4.1.2 的规定，或设置在距交叉口的最远端。

4.1.2 基地机动车出入口距交叉口的距离

基地机动车出入口开设位置		距交叉口的距离		
		位于交叉口进口道	位于交叉口出口道	
			无中央分隔带	有中央分隔带
主干路上		≥100 m	≥100 m	≥80 m
次干路上		≥80 m	≥80 m	≥70 m
支路上	与主、次干路相交的交叉口	≥50 m	≥50 m	≥50 m
	与支路相交的交叉口	≥40 m	≥40 m	≥40 m

4.1.3 基地机动车出入口距其他交通设施的距离宜符合表 4.1.3 的规定。

4.1.3 基地机动车出入口距其他交通设施的距离

	与基地机动车出入口的距离
距地铁出入口、人行过街天桥、人行地道	≥30m
距公交港湾站加、减速段端点	≥15m
距铁路道口	≥50m
距隧道洞口	≥150m

4.1.4 基地机动车出入口开设应充分考虑其对基地周边已有或规划道路交通设施的影响，不应在公交港湾站内（含加、减速段）和道路交叉口展宽段内（含渐变段）开设建筑工程基地机动车出入口。受规

划和现状条件限制距公交港湾站距离较近时,可采用机动车出入口与公交港湾站一体化设计。

4.1.5 基地双向出入通道与城市道路相交的角度应为 $75^{\circ}\sim 90^{\circ}$,应具有良好的通视条件(图 4.1.5),在距离出入口边线以内 2m 处作视点的 120° 范围内,不应有遮挡视线的障碍物。

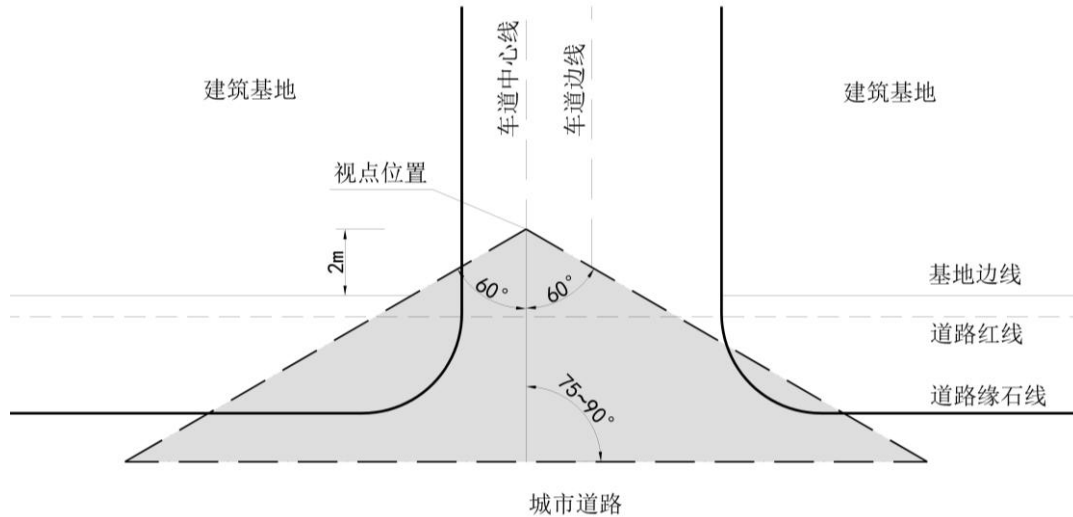


图 4.1.5 基地机动车出入口的视距

4.1.6 在城市道路上设置的机动车双向行驶出入口车行道宽度宜为 7m~12m,单向行驶出入口车行道宽度宜为 5m~7m。

4.1.7 基地机动车出入口不宜设置在纵坡大于 2.5%或有超高的道路上。

4.1.8 道路上同侧和异侧机动车出入口之间的最小净距(图 4.1.8)宜满足表 4.1.8 要求。

表 4.1.8 道路同侧和异侧机动车出入口之间的最小净距

道路等级	有中央隔离带		无中央隔离带	
	同侧净距 (m)	异侧净距 (m)	同侧净距 (m)	异侧净距 (m)
主干路	80	—	80	60
次干路	50	—	50	40
支路	30	—	30	—

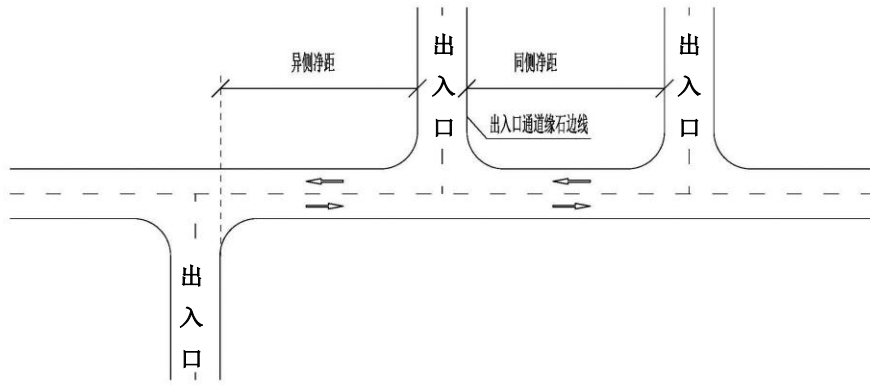


图 4.1.8 道路同侧和异侧机动车出入口之间净距示意图

4.1.9 受基地周边规划条件的限制，相邻两基地需在用地分界线两侧近距离分别设置出入口时，宜设置共用基地出入口或共用通道。

4.1.10 基地消防出入口应满足消防设计要求，单独设置的消防出入口处人行道不宜降坡，不得设在公交站范围内。

4.1.11 建筑工程基地机动车出入口数量应符合表 4.1.11 规定。基地跨越城市道路的，可以城市道路为界，分块计算出入口数量。

表 4.1.11 基地机动车出入口数量

机动车停车位当量数	机动车出入口数量
≤100辆	宜设1个
101~500辆	≤2个
501辆~1000辆	≤3个
>1000辆	不宜超过4个，宜在基地周边不同的城市道路上分设

4.1.12 基地机动车出入口处应设置候车位，且不应占用城市道路。道闸与道路红线之间宜设置不少于两个车位的等候空间；交通流量较大的入口宜设置单独的排队车道，不得影响城市道路运行。

4.1.13 基地人行出入口与机动车出入口可合并设置或分开设置，人行出入口应设置相应的交通安全设施。

4.2 基地总平面布置

4.2.1 建筑工程基地内部通道宽度及转弯内侧缘石半径应符合表 4.2.1 规定，且基地内双向主通道的宽度不应小于 7.0m，消防通道的宽度不应小于 4.0m，通道宽度应同时满足通道两侧相应停车方式所

需的宽度要求。

4.2.1 基地内部道路最小宽度及缘石半径

车型	双向通行通道宽度	单向通行通道宽度	转弯内侧缘石半径
小型车	≥6.0m	≥5.0m	≥5.0m
轻型车	≥8.0m	≥6.0m	≥7.0m
中型车	≥8.0m	≥6.0m	≥8.5m
大型车	≥8.0m	≥6.0m	≥10.5m

4.2.2 建筑工程总平面应保证基地内有车辆环通道或回转场地，并符合机动车流与上下客点及停车场（库）之间交通组织的要求。小型车回转场地不应小于 12m×12m，大型车回转场地不应小于 18m×18m。

4.2.3 商业文化街和商业步行街等商业单体建筑规模较小但建筑密集的地区，停车场（库）可采用集中配建或分散配建的方式。

4.2.4 沿街商铺应在建筑工程用地红线内设置配建停车位，停车位宜设在商铺附近。

4.2.5 配置出租车泊位的建筑工程，出租车临时上、下客泊位应设置在基地人流出入口附近，出租车泊位数根据配建标准确定。该部分泊位宜在基地内部设置，对需配建较多出租车泊位的建筑工程，可在用地范围内设置出租车专用通道，其出入口可不计入基地机动车出入口。

4.2.6 幼儿园、小学、中学等教育设施应设置学生接送泊位，泊位宜在场地红线内设置，出入口可不计入基地机动车出入口。场地条件不足的可采用港湾式设置。

4.2.7 住宅类建筑工程应设置大尺寸小型车车位，数量不应小于配建机动车停车位总数的 5%。

4.2.8 建筑工程可设置微型车车位，数量不应大于配建机动车停车位总数的 5%。

4.2.9 建筑工程应按分类配建标准配置货运装卸泊位。货车装卸车位的设计应符合下列规定：

1 装卸车位宜与建筑货物装卸平台或货物出入口结合，留有一定的作业空间。

2 轻型装卸车位平面尺寸为 4.0m×8.0m，大型装卸车位平面尺寸

为 4.0m×12.0m。

4.2.10 建筑工程应按分类配建标准配置大客车停车位。大客车泊位不宜设置在地下车库或地上多层车库二层及以上。

4.2.11 基地内停车库机动车出入口之间净距应大于 15m；机动车库和非机动车库出入口应分开设置，其净距应大于 10m。出入口之间应确保视线通透，并满足机动车停车视距要求。

4.2.12 医院、商业等公共建筑工程基地内宜设置适量的地面非机动车停车位，数量宜为配建总数的 5%~10%。

4.2.13 面向基地内部道路开设出入口的建筑物、构筑物，与道路边缘的距离应满足安全及视距要求。

4.2.14 人员密集的公共建筑人流出入口前，应在用地范围内设置供人流集散的广场。

4.2.15 停车场（库）内的机动车与非机动车停车区应分开设置，在同一车库同一平面设置的机动车停车区与非机动车停车区应采用分隔设施将其隔离。

4.3 配置机动车停车场（库）出入口设置

4.3.1 建筑工程配置的机动车停车场(库)出入口，宜设在基地内部道路上，不宜直接与城市道路连接。按出入方式，可分为平入式、坡道式、升降梯式三种类型。

4.3.2 建筑工程配置的机动车停车库出入口的坡道终点面向城市道路时，停车库出入口坡道终点距城市道路红线的距离不得小于 12m；机动车停车库出入口的坡道终点面向基地内部道路时，停车库出入口坡道终点距基地内部道路边线的距离不得小于 6m。

4.3.3 地下车库坡道布置应与基地机动车出入口协调，以利于基地人车分流。

4.3.4 建筑工程配置的机动车停车场（库）的出入口车道及数量应符合表 4.3.4 的规定。当车道数量大于 10 时，机动车出入口数量应经过交通模拟计算确定。

表 4.3.4 机动车停车场（库）出入口数和车道数

居住建筑			非居住建筑		
停车当量	机动车出入口数	机动车出入口车道数	停车当量	机动车出入口数	机动车出入口车道数
<25	≥1	≥1	<25	≥1	≥1
25~100	≥1	≥2	25~100	≥1	≥2
101~300	≥2	≥3	101~300	≥2	≥3
301~500	≥2	≥4	301~500	≥2	≥4
501~850	≥3	≥5	501~750	≥3	≥5
851~1200	≥3	≥6	751~1000	≥3	≥6
1201~1550	≥4	≥7	1001~1250	≥4	≥7
1551~1900	≥4	≥8	1251~1500	≥4	≥8
1901~2250	≥5	≥9	1501~1750	≥5	≥9
2251~2600	≥5	≥10	1751~2000	≥5	≥10

4.3.5 车位数量不大于 50 个的非全自动机动车库，受场地条件限制无法设置坡道时，可采用升降梯作为其出入口，升降梯的数量不应少于 2 台，当停车位少于 25 个时可只设 1 台，升降梯出入口外应保障不少于 2 辆车的候车空间。

4.4 配置机动车停车场（库）设计

4.4.1 城市建筑工程配置的机动车停车场（库）的设计要求，除应符合本标准外，尚应符合现行国家行业标准《车库建筑设计规范》JGJ100 的规定。

4.4.2 建筑工程配建停车库可采用非机械式机动车库或机械式机动车库，机械式机动车库分为复式机动车库和全自动机动车库。

4.4.3 停车场（库）的停车方式，应以“占地面积小、疏散方便、保证安全”为原则。停车位布置可采用垂直式、平行式和斜列式，也可混合布置。

4.4.4 大型汽车停车泊位不宜设置在地下停车库或地上多层停车库二层及以上，对于综合交通枢纽、公交停保场、体育场馆、工业等建筑工程确需设置的，应严格按国家有关规范设计。大、中型汽车进出地下车库或地上停车库二层及以上时，其坡道应采用直线型。

4.4.5 微型车、小型车停车库出入口坡道可采用直线型或曲线型，供小（微）型车通行的直线坡道的最大纵坡不应超过 15.0%，曲线坡道的最大纵坡不应超过 12.0%；供轻型车、中型车、大型车通行的坡道宜采用直线坡道，最大纵坡不应超过 10.0%。

4.4.6 停车场（库）坡道的宽度，应符合下列规定：

1 停车库出入口坡道交通组织可采用单车道或双车道，严禁将较宽的单车道兼作双车道。

2 供微型车、小型车单向行驶的坡道净宽不应小于 5.0m，双向行驶的坡道净宽不应小于 7.0m；供轻型车、中型车、大型车单向行驶的直线坡道净宽不应小于 6.0m，双向行驶的直线坡道净宽不应小于 8.0m。

4.4.7 当坡道纵坡大于 10%时，坡道的上、下两端应增设缓坡。其直线缓坡段的水平长度不应小于 3.6m，缓坡坡度应为坡道坡度的 1/2。曲线缓坡段的水平长度不应小于 2.4m，曲线的半径不应小于 20m。缓坡段的中点为坡道原起点或止点。

4.4.8 地下车库坡道不宜设置成螺旋坡道形式。场地条件受限必须设置螺旋坡道时，宜组织单向交通，并在地库层间设置直线段和平坡段，直线段和平坡段长度不宜小于 8m。

4.4.9 多层坡道式停车库，设置上层、本层、下层直通连续坡道时，应在本层通道连接处设置直通坡道平坡段，平坡段长度不应小于 15m。坡道连续下坡长度超过 80m 时，应设置平坡段。

4.4.10 停车场（库）内部通道的宽度，应符合下列规定：

1 微型车、小型车停车场（库）内部供车辆双向行驶通道宽度不应小于 6.0m；单向行驶通道宽度不应小于 4.0m，并应同时满足通道两侧相应停车方式所需的通道宽度。

2 轻型车、中型车、大型车停车场（库）内部供车辆双向行驶通道宽度不应小于 7.0m；单向行驶通道宽度不应小于 5.0m，并应同时满足通道两侧相应停车方式所需的通道宽度。

4.4.11 停车场（库）出入口的缘石转弯半径及坡道转弯处车道内半径，供小型车通行时不应小于 5.0m，供轻型车通行时不应小于 7.0m，供中型车通行时不应小于 8.5m，供大型车通行时不应小于 10.5m。

4.4.12 停车场（库）内机动车之间以及机动车与墙、柱、护栏之间的最小净距应符合表 4.4.12 的规定。

表 4.4.12 机动车之间以及机动车与墙、柱、护栏之间最小净距

项 目	尺 寸 (m)	车辆类型		
		微型车、小型车	轻型车	中型车、大型车
平行式停车时机动车间纵向净距		1.20	1.20	2.40
垂直式、斜列式停车时机动车间纵向净距		1.00	1.00	1.00
机动车间横向净距		0.60	0.80	1.00
机动车与柱间净距		0.30	0.30	0.40
机动车与墙、护栏及其他构筑物间净距	纵向	0.50	0.50	0.50
	横向	0.60	0.80	1.00

注：1 纵向指机动车长度方向、横向指机动车宽度方向；
 2 净距指最近距离，当墙、柱外有突出物时，从其凸出部分外缘算起；
 3 当柱所在位置影响驾乘人员开门进出时，机动车与柱间的横向净距要求同机动车与墙、护栏及其他构筑物间的横向净距要求一致。

4.4.13 停车场（库）的净空高度不应小于表 4.4.13 的规定。

表 4.4.13 停车场（库）的净空高度

车 辆 类 型	净空高度 (m)
中型、大型货车	4.20
中型、大型客车	3.70
轻型车	2.95
小型、微型车	2.20

4.4.14 停车场（库）内尽端式通道长度大于 26m 时，应满足回车条件；大型车库两侧或单侧停车的通道长度大于 85m 时，宜在通道垂直方向设置联通道。

4.4.15 建筑工程配建停车场（库）应配置无障碍泊位，并应符合下列规定：

1 应将通行方便、行走距离较短的停车泊位设置为无障碍车位；无障碍车位宜设在地面层或地下车库的人行电梯口附近，且不得设置成机械停车位。并应按现行国家标准《无障碍设计规范》GB50763、《建筑与市政工程无障碍通用规范》GB55109 设置相应的残疾人设施。

2 无障碍泊位一侧应设置宽度不小于 1.2m 的通道，供乘轮椅者直接到达无障碍出入口，相邻的两个无障碍泊位不可共用一条通道。

3 无障碍泊位与人行通道地面有高差时,应设置宽度不小于 1.2m 的轮椅坡道,坡道的最大高度和水平长度应符合表 4.4.15 的规定。

表 4.4.15 轮椅坡道的最大高度和水平长度

坡度	1:20	1:16	1:12	1:10	1:8
最大高度(米)	1.20	0.90	0.75	0.60	0.30
水平长度(米)	24.00	14.40	9.00	6.00	2.40

4.5 机械式停车库设计

4.5.1 机械式停车库应根据基地及建筑总体功能布局的需要,结合各类机械停车设备的运行特点进行设计,并符合现行行业标准《机械式停车库工程技术规范》JGJ/T326 的规定。当设计条件有特殊要求时,应与设备供应单位协调确定。

4.5.2 具有大量人流、车流集中疏散的体育场馆和住宅小区建筑不宜采用机械式停车库。其他建筑工程停车场(库)配置的机械停车泊位数不宜超过其配建停车位总数的 60%,商业建筑不宜超过配建停车位总数的 40%。

4.5.3 全自动机动车库单次取车时间不宜超过 120s,入口处宜保证有不少于该停车库总泊位数 10%的车辆排队空间,且排队车辆不应溢出至城市道路。

4.5.4 复式机动车库的机械泊位宜设置在次要联通道或尽端通道内,在车库内主通道上、坡道端口附近不应设置机械泊位。

4.5.5 复式机动车库,采用升降横移式机械停车设备应以 2 层为主,不宜超过 3 层,一组升降横移式停车设备的存容量不宜大于 25 辆;通道两侧连续设置升降横移式机械停车设备长度超过 60m 时,通道宽度不宜小于 7.0m。

4.6 配置非机动车停车场(库)设计

4.6.1 配建非机动车停车场(库)应设在基地红线内,不得设在城市道路红线以内。

4.6.2 内部工作人员的非机动车停车场地宜与外来的非机动车停车场地分开设置。非机动车停车场地宜设在主体建筑人流出入口附近；不设围墙的公共建筑，不得占用城市人行道设置非机动车泊位，可在其用地红线范围内沿城市道路人行道外停放，其停车场地标高宜与人行道一致。

4.6.3 当配建非机动车停车场（库）车位数不大于 500 辆时，可设置一个出入口；当车位数超过 500 辆时，出入口不应少于二个，且每增加 500 辆宜增设一个出入口。

4.6.4 非机动车停车场（库）坡道净宽不应小于 2.5m。多层停车库或地下停车库应单独设置出入口，不得与机动车共用出入口。非机动车停车场（库）出入口的形式可采用踏步式出入口或坡道式出入口。踏步式出入口坡道应设置人行台阶，并应设置供自行车推行的斜坡，斜坡单向净宽不应小于 50 cm，坡度不宜大于 15%。坡道式出入口的斜坡坡度不宜大于 15%。

4.6.5 当在路边设置非机动车停车位时，每辆自行车的停车面积应为 1.2m²~1.5m²；当在路外设置露天非机动车停车场时，每辆自行车的停车面积应为 1.5~1.8m²；当在室内设置非机动车停车库时，每辆自行车的停车面积应为 1.8m²~2.0m²。每辆电动自行车停车面积可按 1.2 的换算系数换算。

4.6.6 非机动车停车场（库）净空高度不应小于 2.0m。

4.6.7 非机动车停车库不宜设置在地下二层或以下，住宅类建筑非机动车停车位宜与单体建筑配建需求对应设置，非机动车停车库的服务半径不宜大于 100m。

4.6.8 电动自行车充电宜在室外进行，非机动车库设置电动自行车集中充电场所的，充电装置区域的位置应布置在离安全出入口 5 米以外且不能穿越原防火分区的疏散通道。

4.7 基地交通设施及安全

4.7.1 基地出入口及基地内部道路内应按现行国家标准《道路交通标志和标线》GB 5768 及《城市道路交通标志和标线设置规范》GB

51038 规定设置交通标志、标线和停车泊位划线。交通标志不得侵入道路和停车场通道建筑限界。

4.7.2 基地出入口、基地内部道路及停车场（库）内应按现行国家标准《城市道路交通设施设计规范》GB 50688 及行业标准《车库建筑设计规范》JGJ 100 的规定设置防护设施。

4.7.3 基地内部的道路交叉口、地下车库坡道口，在平面视距三角形范围内，必须保证驾驶员视线通透；视距三角形要求的停车视距应符合表 4.7.3 的规定。

表 4.7.3 视距三角形要求的停车视距

行车设计速度（千米/小时）	20	15	10
安全停车视距（米）	20	15	10

4.7.4 在基地内部道路和停车场（库）内需要警示车辆减速慢行的地方，应设置减速带和减速标志；在车辆行驶过程中容易越出行驶界限，引起擦碰的地方应设置防撞保护设施；地下车库通道及坡道转弯处建筑柱网立柱应设置反光防护角；地下车库坡道应设置反光轮廓标。

5 配建指标

5.0.1 城市建筑工程停车场（库）的配建指标级别及适用范围应符合表 5.0.1 的规定。机动车配建指标按小型汽车计算，非机动车配建指标按自行车计算。

表 5.0.1 配建指标级别及适用范围

指标级别	适用范围
I	规划人口不大于 20 万人
II	规划人口大于 20 万人、不大于 50 万人
III	规划人口大于 50 万

5.0.2 住宅停车位指标不应小于表 5.0.2 的规定。

表 5.0.2 住宅停车位指标

项目		机动车（停车位/户）			非机动车 （停车位/户）
		I	II	III	
住宅	户建筑面积>200m ²	2.2	2.2	2.2	1.0
	140 m ² <户建筑面积≤200m ²	1.7	1.7	1.7	1.2
	90 m ² <户建筑面积≤140m ²	1.3	1.4	1.4	1.5
	60 m ² <户建筑面积≤90m ²	1.0	1.0	1.0	1.8
	户建筑面积≤60m ²	0.7	0.7	0.7	2.0
小区物管等配套附属用房（车位/100m ² 建筑面积）		0.3	0.4	0.4	2.0

5.0.3 办公楼停车位指标不应小于表 5.0.3 的规定。

表 5.0.3 办公楼停车位指标

项目		机动车 （停车位/100m ² 建筑面积）			非机动车 （停车位/100m ² 建筑面积）	
		I	II	III	内部	外部
行政办公	具有对外窗口服务功能	1.0	1.3	1.4	0.8	0.8
	其他行政办公	0.9	1.2	1.3	0.8	0.5
其他办公		0.8	0.9	1.1	1.0	0.5

5.0.4 商业场所停车位指标不应小于表 5.0.4 的规定。

表 5.0.4 商业场所停车位指标

项目		机动车 (停车位/100m ² 建筑 面积)			非机动车 (停车位/100m ² 建筑 面积)	
		I	II	III	内部	外部
综合 零售 商业	大型商业(建筑面积>10000m ²)	0.8	1.1	1.1	1.0	2.0
	中型商业(1000m ² <建筑面积≤10000m ²)	0.7	1.0	1.0	1.0	2.0
	小型商业(建筑面积≤1000m ²)	0.4	0.5	0.5	0.8	1.6
大型超市(建筑面积>10000m ²)		1.0	1.1	1.2	1.0	4.0
专业市场、批发市场		0.8	1.0	1.2	1.8	1.6
农贸市场		0.4	0.5	0.7	2.0	5.0

5.0.5 餐饮、娱乐设施停车位指标不应小于表 5.0.5 的规定。

表 5.0.5 餐饮、娱乐设施停车位指标

项目		机动车 (停车位/100m ² 建筑 面积)			非机动车 (停车位 /100m ² 建筑 面积)	
		I	II	III	内部	外部
餐饮娱乐	建筑面积>4000m ²	1.8	1.9	2.0	1.5	1.5
	建筑面积≤4000m ²	1.4	1.5	1.5	1.5	1.8

5.0.6 旅馆停车位指标不应小于表 5.0.6 的规定。

表 5.0.6 旅馆停车位指标

项目	机动车 (车位/客房)			非机动车停车位 (车位/客房)	
	I	II	III	内部	外部
星级宾馆	0.8	0.8	0.8	0.7	-
其他旅馆	0.5	0.5	0.5	0.5	-

注：配套的餐饮、娱乐、商场设施停车位按分类指标另计。

5.0.7 影（剧）院停车位指标不应小于表 5.0.7 的规定。

表 5.0.7 影（剧）院停车位指标

项目	机动车 (车位/百座)			非机动车 (车位/百座)	
	I	II	III	内部	外部
大、中型影(剧)院(总座位数>700 座)	3.0	4.0	6.0	2.5	20
小型影(剧)院(总座位数≤700 座)	3.0	3.5	5.0	2.5	20

5.0.8 会展中心停车位指标不应小于表 5.0.8 的规定。

表 5.0.8 会展中心停车位指标

项目	机动车			非机动车	
	I	II	III	内部	外部
展览馆（车位/100m ² 建筑面积）	0.6	0.8	0.9	1.0	2.0
会议中心（车位/百座）	7.0	8.0	8.0	2.0	10

5.0.9 体育场馆应按表 5.0.9-1 分类，体育场馆、文体活动中心停车位指标不应小于表 5.0.9-2 的规定。

表 5.0.9-1 体育场馆分类

体育场馆	类别	容量规模（座位数）	
		体育场	体育馆
	一类	>20000 座	>3000 座
	二类	≤20000 座	≤3000 座

表 5.0.9-2 体育场馆、文体活动中心停车位指标

项目		机动车			非机动车	
		I	II	III	内部	外部
体育场馆（车位/百座）	一类	-	4.0	5.0	-	20
	二类	2.5	3.5	4.0	-	20
文体活动中心 （车位/100 m ² 建筑面积）		1.0	1.2	1.4	-	2.0

注：内部非机动车停车数按职工总人数的 30% 计算。

5.0.10 图书馆、博物馆、科技馆、纪念馆停车位指标不应小于表 5.0.10 的规定。

表 5.0.10 图书馆、博物馆、科技馆、纪念馆停车位指标

项目	机动车 （车位/100m ² 建筑面积）			非机动车 （车位/100m ² 建筑面积）	
	I	II	III	内部	外部
图书馆、博物馆、科技馆、纪念馆	0.5	0.7	0.8	0.8	2.5

5.0.11 医院停车位指标不应小于表 5.0.11 的规定。

表 5.0.11 医院停车位指标

项目		机动车			非机动车	
		I	II	III	内部	外部
综合医院、 专科医院	门诊部(含急诊部) (车位/100m ² 建筑面积)	1.0	1.3	1.7	2.0	5.0
	住院部(车位/床位)	0.2	0.25	0.6	0.3	0.5
	其他(车位/100m ² 建筑面积)	0.8	0.9	1.1	1.4	--
社区卫生院(车位/100m ² 建筑面积)		0.4	0.5	0.6	2.0	2.5
疗养院(车位/100m ² 建筑面积)		0.4	0.4	0.4	1.0	-
福利院、养老院(车位/100m ² 建筑面积)		0.2	0.3	0.3	1.0	-

注：其他为医院内的办公、医技等功能性建筑。

5.0.12 学校停车位指标不应小于表 5.0.12 的规定。

表 5.0.12 学校停车位指标

项目		机动车			非机动车
		I	II	III	
大专院校	内部(机动车: 车位/百教职工; 非机 动车: 车位/百师生)	30	35	45	50
中学	内部(机动车: 车位/百教职工; 非机 动车: 车位/百师生)	30	35	35	60
	学生接送(车位/班)	0.8	0.8	1.0	2
小学	内部(机动车: 车位/百教职工; 非机 动车: 车位/百教职工)	30	35	35	30
	学生接送(车位/班)	3	4	4	3
幼儿园	内部(机动车: 车位/百教职工; 非机 动车: 车位/百教职工)	20	20	20	30
	学生接送(车位/班)	1.4	1.4	1.4	5

注：中、小学校及幼儿园应划定主要针对接送学生家长的停车区（上、下学高峰时段），车位数量按表 5.0.12 的规定设置。

5.0.13 游览场所停车位指标不应小于表 5.0.13 的规定。

表 5.0.13 游览场所停车位指标

项目	机动车 (车位/100m ² 游览用地面积)	非机动车 (车位/100m ² 游览用地面积)	
		内部	外部
主题公园	0.2	*	1.2
城市公园	0.1	*	2.2
旅游区、度假村	0.2	*	0.2

注：*内部非机动车停车数按职工总人数的 30% 计算。

5.0.14 工业停车位指标不应小于表 5.0.14 的规定。

表 5.0.14 工业停车位指标

项目	机动车 (车位/100m ² 建筑面积)	非机动车 (车位/100m ² 建筑面积)	
		内部	外部
工业厂房区、 仓库区	0.3	内部非机动车停 车数按职工总人 数的 60%计算	0.2
工业办公区	0.8		0.4
工业集体宿舍	0.4		-

5.0.15 建筑工程配建特殊机动车辆停车位指标不应小于表 5.0.15 的规定。

表 5.0.15 配建特殊机动车辆停车位指标

车位类型	建筑类型	停车位配建指标
装卸车位	办公	每 30000 m ² 建筑面积设置 1 个, 最高 3 个
	旅馆	每 100 个客房设置 1 个, 超过 3 个时, 每增加 200 个客房, 增设 1 个
	大型商场、大型超市、批发交易市场	每 5000 m ² 建筑面积设置 1 个; 超过 3 个时, 每增加 10000 m ² , 增设 1 个; 超过 6 个时, 每增加 15000 m ² , 增设 1 个
	会展中心、工业厂房、仓库	按照具体生产条件或需求确定
出租车车位	旅馆	每 100 个客房设置 1 个, 超过 3 个时, 每增加 150 个客房, 增设 1 个
	办公	每 10000 m ² 建筑面积设置 1 个, 超过 3 个时, 每增加 15000 m ² , 增设 1 个
	餐饮、娱乐	每 3000 m ² 建筑面积设置 1 个
	商业	每 3000 m ² 建筑面积设置 1 个
	医院	每 5000 m ² 建筑面积设置 1 个
	影剧院	每 300 个座位设置 1 个
	会议中心	每 200 个座位设置 1 个
	博物馆、图书馆、展览馆	每 5000 m ² 建筑面积设置 1 个
	体育场馆	每 1000 个座位设置 1 个
学校	学生接送车位可设置成出租车车位(临时上下客停车位)形式	
大客车车位	旅馆	每 50 个客房设置 1 个, 超过 6 个时每增加 100 个客房, 增设 1 个。
	学校	1000 个师生以下的学校至少设置 2 个学校大客车车位, 1000 个师生以上的学校至少设置 3 个学校大客车车位, 大专院校至少设置 3 个
	博物馆、图书馆、展览馆	每 5000 m ² 建筑面积设置 1 个
	体育场馆、会议中心	每 1000 个座位设置 1 个
	游览场所	每 10000 m ² 游览面积设置 1 个
无障碍停车位	当停车位数小于等于 50 辆时, 无障碍停车位不应少于 2 个, 不足 25 辆时可设 1 个; 当停车位数大于 50 辆且小于等于 300 辆时, 无障碍停车位不应少于 5 个; 当停车位数大于 300 辆且小于等于 500 辆时, 无障碍停车位不应少于 8 个; 当停车位数大于 500 辆时, 无障碍停车位不应少于总停车位数的 2%	

注: 1 除装卸车位外, 其他特殊停车位都计入配建停车位数。

2 装卸车位配建指标按轻型车计, 其他货车车型可根据表 3.0.8 车型折算。其中, 大型超市宜设置大型装卸车位。

3 大客车车位换算成小型车车位的系数为 2.5。

本标准用词说明

1 为便于在执行本标准条文时区别对待，对要求严格程度不同的用词说明如下：

1) 表示很严格，非这样做不可的：

正面词采用“必须”，反面词采用“严禁”；

2) 表示严格，在正常情况下均应这样做的：

正面词采用“应”，反面词采用“不应”或“不得”；

3) 表示允许稍有选择，在条件许可时首先应这样做的：

正面词采用“宜”，反面词采用“不宜”；

4) 表示有选择，在一定条件下可以这样做的，采用“可”。

2 条文中指明应按其他有关标准执行的写法为：“应符合……的规定”或“应按……执行”。

浙江省工程建设标准

**城市建筑工程停车场（库）
设置规则和配建标准**

Standards for planning parking lots (garages)

In urban architectural engineering

DB33/1021—20xx

条文说明

（征求意见稿）

目 次

1	总 则	28
3	基本规定	30
4	设置规则	33
4.1	基地出入口设置	33
4.2	基地总平面布置	36
4.3	配置机动车停车场（库）出入口设置	38
4.4	配置机动车停车场（库）设计	39
4.5	机械停车库设计	41
4.6	配置非机动车停车场(库)设计	41
4.7	基地交通设施及安全	41
5	配建指标	43

Contents

1	General Provisions.....	28
3	Basic requirement.....	30
4	Set of Rules.....	33
4.1	Entrance/Exit of Bases Design.....	33
4.2	Layout of Bases Design.....	36
4.3	Entrance/Exit of Accessory Parking Lots (garages) Design.....	38
4.4	Motorized Vehicle Parking Area Design.....	39
4.5	Mechanical Parking Garages Design.....	41
4.6	Non- Motorized Vehicle Parking Area Design.....	41
4.7	Traffic Devices and Safety of Bases.....	41
5	Parking Standard.....	43

1 总 则

1.0.1 城市建设工程项目配建停车场（库）建设是城市静态交通设施建设的主体。根据理论研究，合理的城市机动车泊位供给总量宜控制在城市机动车总量的 1.3-1.5 倍，而建筑配建泊位（含部分公共泊位）宜控制在机动车总泊位的 75%-85%（应视配建泊位是否开放和整体布局而合理配置）。2013 年浙江省建设厅颁布了《城市建筑工程停车场（库）设置规则和配建标准》（浙江省工程建设标准 DB33/1021-2013），该标准的实施大大推动了我省城市机动车停车泊位的建设，一定程度上缓解了城市停车难的状况，为我省城市交通系统的有序、合理、安全运行提供了基本保障。

近几年来，浙江省国民经济和社会发展迅速，城市化进程加快，城市发展面临转型。城市机动车拥有量剧增，私人小汽车保有量的增长尤为突出，全省各地机动车拥有量年均增长率基本上超过 10%，尤其是人口 20 万-50 万规模城市，机动车拥有量大幅度增长。停车问题已成为城市交通系统运行是否有效的关键问题，也成为各级政府部门解决民生问题的重要领域。原城市建筑工程停车建设标准和配建指标已不能适应今后的城市交通发展需求，比如：部分类建筑停车配建指标偏低、指标分类难以适应新的审批要求、自备车位政策对居住配建的要求，住宅、医院、学校的停车配建指标偏低等问题、新的建设项目业态的出现等，因此有必要对原有标准的实施进行一次全面的回顾和审视，在对今后 5-10 年的交通发展进行科学合理的预测和评估的基础上，对原有停车配建标准进行修订完善，以期对浙江省城市经济和交通发展起到积极的作用。本条文阐述了修订原《标准》的目的、意义。

1.0.2 条文说明了本标准的适用范围。本标准的城市建筑工程泛指城市内各类新建、改建和扩建的建筑工程，配置停车场（库）设计、设置都应满足本标准规定的要求，建制镇可按照标准执行。

停放标准车型的公共停车场（库）设计、特种车型的停车场（库）、历史风貌保护街区、文物保护单位和古建单位的停车场（库）设计不受本规则的严格约束，但可根据实际情况执行。

1.0.3 本标准 of 浙江省工程建设地方标准。根据原建设部 1992 年 12 月 30 日颁发的《工程建设行业标准管理办法》第六条规定：“行业标准不得与国家标准相抵触。有关行业标准之间应当协调统一，避免重复”，同时考虑到现行国家及行业标准中有关交通和停车场（库）设计要求已做了明确的规定，如《建设项目交通影响评价技术标准》CJJ/T 141、《城市道路工程设计规范》CJJ 37、《城市道路交通设施设计规范》GB 50688、《城市居住区设计规范》GB 50180、《车库建筑设计规范》JGJ 100、《城市道路公共交通站、场、厂工程设计规范》CJJ/T 15、《城市道路交叉口设计规程》CJJ 152、《无障碍设计规范》GB 50763、《道路交通标志和标线》GB 5768、《机械式停车库工程技术规范》JGJ/T326 等，也适用于城市建筑工程配置停车场（库）设置。因此本条文说明，城市建筑工程停车场(库)的设置和设计，除执行本标准外，尚应符合国家和浙江省现行相关标准和规定。

3 基本规定

3.0.3 本条文规定的目的主要是防止主体建筑与配建停车场（库）不在城市或镇道路同侧所带来的车流和人流穿越道路的现象，避免对城市道路产生不利影响。因此，要求位于城市道路，特别是主干路两侧的建筑，应按标准分别在建筑项目用地范围内配建停车泊位。

如由于规划用地条件限制不得不设置在城市道路两侧时，应有相应的人行设施连接。

3.0.4 考虑到建筑工程受规划用地条件限制，如果若干地块集中设置停车场（库），会由于各地块建设主体、建设时间、建筑方案、建筑功能的不同，导致在实际操作有较大难度。因此本《标准》明确以联通道连接若干地块的地下车库。

其次，考虑到个别建筑工程项目，如高强度开发中心区、旧城改造项目等，由于项目建设用地范围较小、容积率高，单独按规范设置配建停车场（库）难以满足设计规范要求或技术管理规定，比如地库坡道数量、基地出入口设置、地下室退界要求等。故允许在相邻两宗或以上的建设项目，在统一申请、协调设计、协调建设的前提下，经有关部门批准后，红线紧邻地块停车库可采用通道联通方式，这是最简单、有效的集中建设方式。

3.0.5 本条文的目的是说明城市建筑工程配建停车设施的方式有多种，但不能占用城市绿地和城市道路用地，对相邻地块地下车库确需在城市绿化下和城市道路下用联通道联通时，必须经有关部门审查，并应处理好与地下市政设施的关系。城市绿地下设置公共停车库往往会受场地诸多条件限制，条文明确了绿地下公共停车库可与周边地块的配建停车库整体建设。

3.0.6 本条文规定的目的，主要是为了避免由公共建筑、住宅吸引的车辆，在道路上客、下客，以及内部通道交通不顺引起交通堵塞，减少对城市道路的干扰，保证城市动态交通的畅通和安全。

3.0.8 对原条文进行修订。车辆外廓尺寸和当量换算系数是停车场（库）交通设计的重要参数。具体可根据《车库建筑设计规范》（JGJ100）的规定（表 3-1、3-2、3-3、3-4）。

表 3-1 机动车设计车型的外廓尺寸

设计车型		尺寸			
		车辆尺寸（单位：米）			
		长	宽	高	
机 动 车	微型车	3.80	1.60	1.80	
	小型车	4.80	1.80	2.00	
	轻型车	7.00	2.25	2.75	
	中型车	客车	9.00	2.50	3.20
		货车	9.00	2.50	4.00
	大型车	客车	12.00	2.50	3.50
货车		11.50	2.50	4.00	

注：专用汽车库可按所停放的汽车外廓尺寸进行设计。

表 3-2 机动车换算当量系数

车型	微型车	小型车	轻型车	中型车	大型车
换算系数	0.7	1.0	1.5	2.0	2.5

表 3-3 非机动车设计车型外廓

几何尺寸		车辆几何尺寸（m）		
		长度	宽度	高度
自行车		1.90	0.60	1.20
三轮车		2.50	1.20	1.20
电动自行车		2.00	0.80	1.20
机动轮椅车		2.00	1.00	1.20

表 3-4 非机动车及二轮摩托车车辆换算当量系数

车型	非机动车				二轮摩托车
	自行车	三轮车	电动自行车	机动轮椅车	
换算系数	1.0	3.0	1.2	1.5	1.5

根据《车库建筑设计标准》车型的分类标准与车型尺寸的变化，调整和增加了部分车型的外廓尺寸。同时，考虑到小轿车微型化和大型化两头发展的趋势，根据对目前在售和在使用的 100 多种常用车型统计，提出大尺寸小型车的外廓尺寸，其长度为 5.5m，宽度为 2.0m。

本次调整不是按车型最大尺寸来取值，而是按照不同车型中满足绝大多数车辆停车的车型尺寸来取值，在兼顾停车位尺寸设计经济性

的同时，使得很多公共车库中停车位尺寸均能保证绝大多数基本车型的停车要求。在需求明确与标准较高的设计项目中，建筑师应根据设计项目的具体情况调整具体车型外廓尺寸，以满足不同业主的需求。

车位计算换算当量系数的规定是为了更好地界定车库的规模，换算系数根据《车库简述设计规范》等资料取值。

二轮摩托车不属于非机动车，其长、宽、高尺寸为 2.0m、1.0m、1.2m，与非机动车规格尺寸相近，目前也普遍存在二轮摩托车停放在非机动车库的情况，所以本规范中认为二轮摩托车可停放在非机动车库里，但应采取相应的通风及安全措施。

3.0.9 本条文主要规定停车配建指标应按不同建筑功能分项计算，车位数尾数出现小数情况时，将各分项小数向上取整后累计。

3.0.10 主要针对综合性建筑工程和群体布置的建筑工程配置停车位数的计算方法及配置要求做出规定。

3.0.11 新增条文规定。从实际运行状况来看，住宅类建筑工程不但会存在业主的停车需求，还会产生一定量的访客停车需求。因此，本条文明确了应设置一定数量的访客停车位，以便于使用，保证住宅区内部的安全及安宁。

3.0.12 新增条文规定。考虑到不同业主在购买时间、经济能力等方面存在的差异，从应拥有公平使用权的角度出发，明确住宅和公共办公类建筑工程应配置共享停车位的要求而规定本条文。

3.0.13 新增条文规定。从停车调查情况来看，目前浙江省城镇停车缺口较大，停车结构不合理，公共停车位严重不足。为缓解停车供需矛盾，综合考虑工程建设和运营的可行性，建议利用公共绿地、广场等用地的地下空间视具体需求可增设公共停车位，公共停车位建设与否应在项目规划阶段予以明确。

4 设置规则

4.1 基地出入口设置

4.1.1 本条文主要是规范建筑工程项目的机动车出入口在各类城市道路上的开设规定，强调基地机动车出入口的开设应符合规划条件的规定。

4.1.2 调整原条文文字表述方式为表格形式。城市道路交叉口是城市道路交通最易拥堵的节点，为减少基地车辆出入口对城市道路交叉口的交通干扰，本条文对城市道路上开设的基地机动车出入口距相邻交叉口的距离做出规定，并界定了该距离计算方法（图 4-1）。本条文根据现行浙江省标准《城市道路平面交叉口规划与设计规范》DB 33/1056 制定。

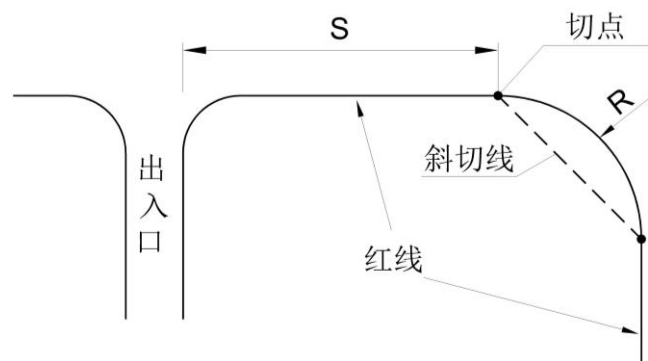


图 4-1 基地机动车出入口距相邻交叉口的距离计算示意图

注：S 为出入口距交叉口的距离

开设在主、次干路上的基地机动车出入口，应保证基地机动车出入口不在交叉口进口道的展宽段或渐变段上，同时需保证交叉口出口道上公交停靠站的设置条件。交叉口进口道展宽段和渐变段的长度，主干路按 70m+30m 考虑，次干路按 60m+20m 考虑，支路按 30m+20m 考虑。

4.1.3 调整原条文文字表述方式为表格形式。基地机动车出入口若距地铁人流出入口、人行横道线、人行过街天桥、人行地道、公交站、

铁路道口、隧道洞口距离过近，容易成为事故黑点。本条文规定根据现行行业标准《城市道路工程设计规范》CJJ 37 制定。

4.1.4 基地机动车出入口设置受周边已有或规划的道路交通设施限制，比如港湾公交站、地铁站、交叉口展宽段等，建筑工程基地机动车出入口开设应充分考虑基地周边的现状和规划条件，结合近几年省内各城市的经验，提出了一体化设计的要求（图 4.1.4-1、图 4.1.4-2）。

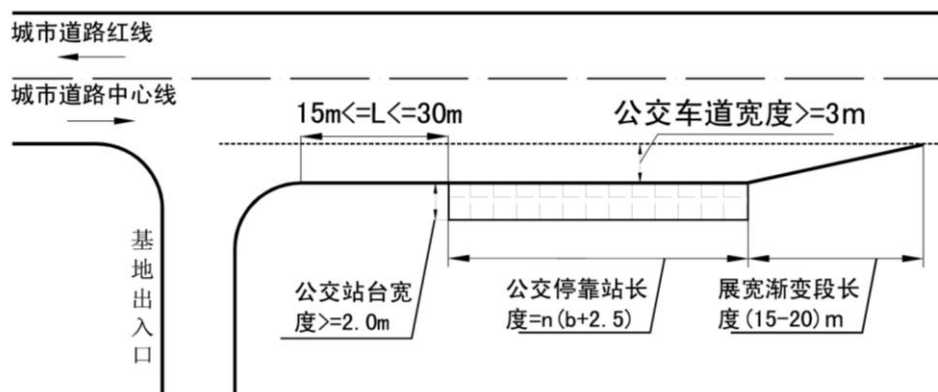


图 4-2 基地机动车出入口与港湾公交站一体化设计
(出入口位于公交站后端)

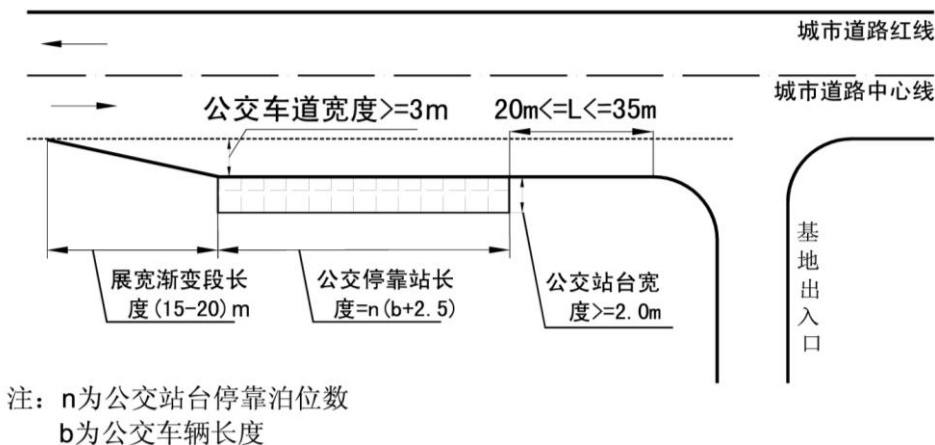


图 4-3 基地机动车出入口与港湾公交站一体化设计
(出入口位于公交站前端)

4.1.5 对原条文进行修订。视距要求对于保障出入口安全非常关键，一方面要保障出入口的可见性，直行车辆易于辨识出入口位置，另一方面出入车辆要能便于观察城市道路上来往的车辆，寻找空档进入城市道路。在视距要求范围内，应保证驾驶员在视点位置可以看到全部

通视区范围内的车辆、行人情况，其中人行道的行道树不属于遮挡视线障碍物。原标准规定了出入通道与城市道路的交角，但对示意图缺乏相应的注释说明，新标准增加了该部分内容。

4.1.6 对原条文进行修订。基地机动车出入口的宽度对城市道路的交通组织有所影响，宽度过大会影响城市交通的有序运行，条文对基地机动车出入口的设置宽度予以规定。原则上居住区不宜设置超宽景观机动车出入口，考虑到门禁系统的设计要求，本次在原规定的基础上，允许适当放宽，以满足设备的基本设置要求。因景观设计要求，在道路交通条件允许的情况下，大型公共建筑群可扩大出入口宽度，其总宽度不宜超过 30 米，且进出口道按单行（宽度不大于 5.5 米）分设；若总宽度超过 30 米，应按 2 个单独的基地机动车出入口界定。学校、医院、客运场站、物流场站、工业建筑等有特殊交通要求的基地，对其出入口宽度应予以论证确定。

4.1.7 基地出入口道路与城市道路相交时，可视为无信号交叉口。车辆驶入城市道路时停车让行，不利于行车。同时考虑到在道路有超高、弯道和坡度过大的情况下，进出车辆视距存在一定的安全隐患，因此本条对道路指标进行了相应规定。

4.1.8 对原条文进行修订。道路上基地机动车出入口的间距除考虑行车速度和满足车辆交织长度外，还应考虑安全因素，机动车出入口间距应满足不同车速条件下的停车视距要求。之所以对出入口间距进行规定，主要考虑两个方面的因素：一是如果出入口之间的距离过近，位于城市道路直行车道上的驾驶员需要同时关注多个出入口，容易增加驾驶员的驾驶负担，同时也降低了交通的效率；二是出入口距离过近，相邻出入口之间的通行能力会受到影响。

以上两个因素均与直行车辆的行驶速度有关，合理的间距设置应充分考虑直行车辆与右转车辆的速度差，反应距离等因素。因此，需根据道路等级的不同，对道路同侧和异侧机动车出入口间距区别对待。

4.1.9 本条文对相邻两基地共同开设基地出入口做出规定。开口方案须征得规划主管部门和公安交警部门的同意方可实施。

4.1.11 调整原条文文字表述方式为表格形式。考虑到我省的实际发展

情况，单项建筑工程规模扩大、配建泊位增加以及综合体建筑群的出现，基地机动车出入口的数量需求增加，有必要进一步规范基地机动车出入口的设置数量。

4.1.12 对原条文进行了修订。原则上建筑工程基地出入口不宜设置道闸，如确需设置道闸时，道闸后退城市道路红线的距离须满足一定要求，避免排队车辆溢出，影响城市道路交通运行。出入口长度对于地块和毗邻道路的安全、高效的交通运行十分重要。出入口需要有足够的长度，以保证车辆的驶入、驶出有充足的准备空间，以做出驶入城市道路或者内部道路的驾驶行为，长度不足的出入口会形成复杂的交通冲突。对于流量较大的入口，如医院、学校、商业综合体等功能性建筑，可通过港湾、内部道路等形式设置专用排队车道，以减少对城市道路的影响。

4.2 基地总平面布置

4.2.1、4.2.2 对原条文进行修订。建筑工程基地内的通道布局、车流与上下客之间的关系处理是否合适，将会直接影响到相邻城市道路的交通畅通。因此本条文结合新增的轻型车型，对原条文进行了补充。规定了环通道路、回转场地、车行道宽度以及通道缘石转弯半径的要求。其中基地主通道是指机动车出入口与停车场（库）主要出入口之间的通道或基地环通道。

4.2.3 对商业文化街和商业步行街等商业单体建筑规模较小，但建筑密集的地区，可根据实际设置条件集中配建停车场（库）。

4.2.5 对于吸引较多出租车（含网约车）的公共建筑，在基地出入口处会引起乱停车上下客现象，导致交通混乱和拥堵。本条文规定了出租车落客泊位的设置。国外大型公共建筑前多设置出租车专用通道，交通组织效果良好，本条文规定出租车专用通道出入口可不计入基地出入口，但需满足 4.1.2 条之规定。

4.2.6 对于学校建筑，尤其是小学和幼儿园，家长接送车较多，除项目内部配建一部分泊位外，还应考虑设置短时停放的接送泊位，该部分临时泊位具有一定的公益性，因此其设置可因地制宜，尽量减少对

城市交通的干扰，但需满足 4.1.2 条之规定。。

4.2.7、4.2.8 新增条文。近年来，随着小汽车的多样化发展，小型车中的 C 型车、D 型车拥有量增加较快。根据对目前在售和正在使用的 100 多种常用车型统计，在车辆长度方面，小于等于 4.8m 的车型占比约 64%，车长大于 4.8m 的车型占比约 36%；在车辆宽度方面，小于等于 1.8m 的车型占比约 51%，车宽大于 1.8m 的车型占比约 49%。因此从实际使用的合理性角度，对住宅中的微型车位和大尺寸小型车车位配建数量作出了规定。微型车位总量采用自然车车辆数计量。

4.2.9 本条文规定对原《标准》规定 4.2.4 进行修订。条文规定了基地内货车和大客车泊位的设置标准，考虑到城市区域装卸车位设计停放车型大多为轻型货车，因此对原条文尺寸进行了调整，增加了轻型货车装卸泊位。另外，工业建筑等有特殊车辆通行需求的，应予以专题论证后确定装卸车位尺寸。

4.2.10 由于大中型车辆对道路宽度、半径、净空等指标要求较高，同时在满载情况下对交通安全性有更高的要求，因此宜在地面布设。

4.2.11 为保证基地内地库坡道之间进出车辆的安全视距，本条文规定了地库坡道间的最小距离要求。

4.2.12 本条文规定对原《标准》规定 4.2.8 进行修订。为方便基地临时进出人员的非机动车（含共享单车）停车方便，本条文规定了公共建筑地面非机动车位的要求。考虑到目前人车分流及建筑贴线率等建筑设计的要求，本次不对地面机动车位数量提出要求，具体设计中可根据不同类型的建筑的需求进行设置。

4.2.13 本条文规定对原《标准》规定 4.2.9 进行修订。道路边缘至建筑物、构筑物之间应保持一定距离，主要是考虑在建筑底层开窗开门和行人出入时不影响道路的通行及行人的安全，以防楼上掉下物品伤人，同时应有利设置地下管线、地面绿化及减少对底层住户的视线干扰等因素而提出的。对于面向基地内部道路开设了出入口的住宅建筑应保持相对较宽的间距，从而使进出建筑物时可以有个缓冲地段，并可在门口临时停放车辆以保障道路的正常交通。具体可按照《城市居住区规划设计规范》GB50180 和《住宅建筑规范》GB50368 相关条文。

4.2.14 本条文规定对原《标准》规定 4.2.10 的表述进行修订。人员密集的公共建筑场所主要指：营业厅、观众厅，礼堂、电影院、剧院和体育场馆的观众厅，公共娱乐场所中出入大厅、舞厅，候机(车、船)厅及医院的门诊大厅、学校接送区域、大型商业超市出入口等面积较大、同一时间聚集人数较多的场所。

4.2.15 停车库内机动车和非机动车的出入口坡道和停放场地应分开设置，受条件限制设置在同层时，为保证交通安全，必须利用隔离设施完全隔离。

4.3 配置机动车停车场（库）出入口设置

4.3.1、4.3.2 为了保证建筑主体与配置的停车场（库）之间的交通联系，不让内部产生的交通利用城市道路来组织，减少内部交通对城市道路交通的影响；同时，为避免进出停车库的车辆由于加速和视线不良的情况而产生交通事故，制定本规定。

4.3.4、4.3.5 车库出入口和车道的数量多少，主要取决于交通安全、畅通、车库出入口通行能力及地下车库的消防要求。根据现行行业标准《车库建筑设计规范》（JGJ100）及坡道通行能力，并有利于城市交通组织，制定本条文。

由于机动车库的出入口数量与车道数量存在多种组合形式，因此增加表 4.3.4 对出入口与车道数量作了分别规定。

由于居住建筑机动车库高峰小时车流生成率较其他建筑类型明显偏低，表 4.3.4 对居住建筑和非居住建筑机动车库的出入口与车道数量作了分别规定。

机动车库的出入口与车道数量按车库的机动车总数量选取，如为多层车库，其每层车库的出入口与车道数量按其所承受的机动车数量累计计算，居住建筑和非居住建筑共用车库时，按非居住建筑设置出入口。

当车道数量大于 10 时，机动车库的出入口与车道数量可采用交通模拟软件计算确定，如 Vissim、S-Paramics、TransModeler 等专用软件。

4.4 配置机动车停车场 (库)设计

4.4.2 根据现行行业标准《车库建筑设计规范》(JGJ100), 修改机动车停车库分类。

4.4.3 停车场(库)的主要停车方式有平行式、斜列式和垂直式三种, 其中, 斜列式停车方式的倾斜角度主要指 30 度、45 度、60 度三种。

4.4.5 根据现行行业标准《车库建筑设计规范》(JGJ100) 及杭州市等地目前对建筑工程设计中交通设计审查的规定, 对停车库坡道形式和最大纵坡做了规定, 并增加轻型车、大型车的相关规定。

4.4.6 增加轻型车、大型车的相关规定。

4.4.7 缓坡设置 (图 4-4)。

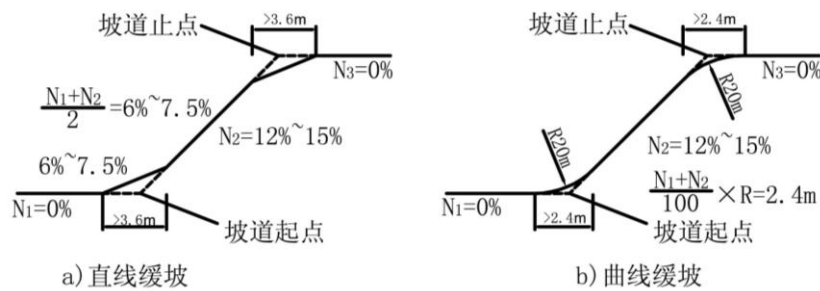


图 4-4 缓坡

4.4.8、4.4.9 对车库坡道交通组织进行了规定。螺旋式坡道在我省使用较少, 且不够安全。受条件限制的建筑工程必须设置螺旋坡道时, 建议可对螺旋坡道进行线形改良, 增加直线段和平坡段。车库上下层直通坡道, 在与本层通道交叉处, 往往视距不足, 坡度较大, 因此应增加平坡段, 并对平坡段长度进行规定 (图 4-5), 保证行驶安全。

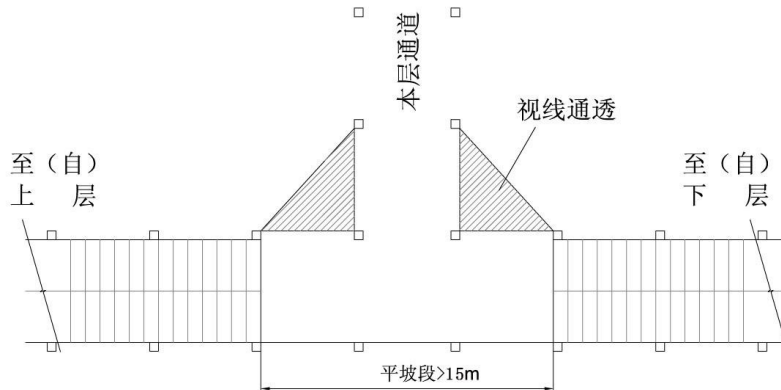


图 4-5 直通连续坡道

4.4.10 增加轻型车的相关规定。

4.4.11 增加轻型车的相关规定。

4.4.12 根据现行行业标准《车库建筑设计规范》（JGJ100），修改净距要求。具体车位尺寸计算如下图（4-6）所示。

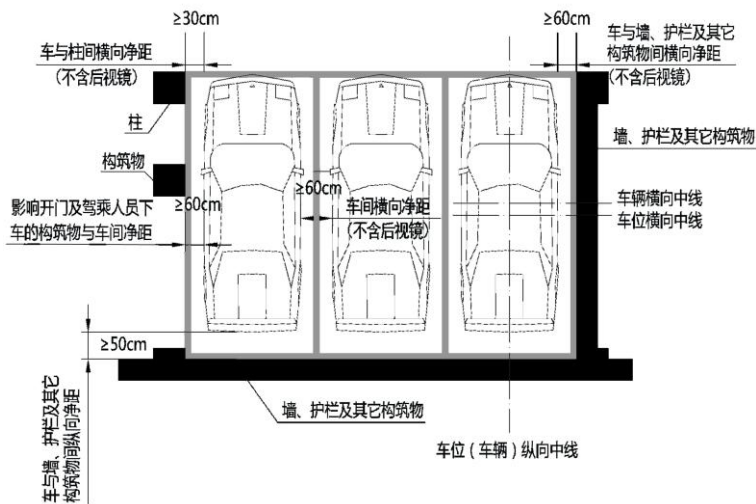


图4-6 车位尺寸计算示意图

4.4.13 根据现行行业标准《车库建筑设计规范》（JGJ100），增加轻型车，中型、大型客车的相关规定。

4.4.14 对车库内尽端式停车通道的长度和长通道的长度进行了规定。对大于 26 米（约 3 跨柱网）的尽端式通道应在尽端倒数第二跨柱网内空余一个泊位，方便回转。

4.4.15 考虑到无障碍设计和建设在我省的城市建设中愈来愈被重视，本标准根据国家相关规范，对无障碍泊位设置做了规定。表 4.4.15 中数据引用现行国家标准《无障碍设计规范》GB 50763。

4.5 机械停车库设计

4.5.1 根据现行行业标准《车库建筑设计规范》（JGJ100），增加分类描述，增加现行行业标准名称《机械式停车库工程技术规范》JGJ/T326。

4.5.2 由于机械式停车库进出车库速度慢，容易在高峰时引起车辆排队，因此不适合具有大量人流、车流集中疏散的体育场馆使用；由于

成本和管理费用的问题，也不适合住宅小区使用。另外，单个项目的机械停车泊位数过多，会引起交通堵塞和营运管理方面的问题。由于商业建筑停车泊位周转率较高，降低了其机械停车泊位占泊位总数比例的上限。

4.5.3 全自动机动车库进出车辆等候时间较长，为保证出入口畅通，避免排队车辆影响城市交通，制定本条文。

4.6 配置非机动车停车场（库）设计

4.6.3 根据现行行业标准《车库建筑设计规范》（JGJ100），修改非机动车库出入口数量要求。

4.6.4 考虑我省电动自行车比例显著提高，从保障安全和便于推行出发，提高了踏步式坡道的坡度和斜坡宽度要求。

4.6.7 根据现行行业标准《车库建筑设计规范》（JGJ100），增加非机动车库服务半径要求。

4.6.8 增加了电动自行车充电区域设置的安全要求。

4.7 基地交通设施及安全

4.7.1 基地的交通设施及交通安全设施是保证基地有序、安全营运的重要保障，根据现行国家标准《道路交通标志和标线》GB 5768、现行浙江省标准《城市道路交通标志和标线设置规范》DB 33/T818、现行国家标准《城市道路交通设施设计规范》GB 50688 等规定，制定本条文。

4.7.3 根据省内建筑工程建设情况分析，基地内部通道交叉口和地下车库出入口处是行车视距不足的高发处，由于安全视距不足，导致车辆运行存在安全隐患，根据现行行业标准《城市道路交叉口设计规程》CJJ 152 制定本条文规定。

4.7.4 根据省内建筑工程建设情况分析，基地交通设施的重要性意识较为薄弱，基地和建筑工程受条件限制，车辆行驶通道直角转弯较多，同时安全视距不足，地下车库立柱被撞和刮擦现象也时有发生，因此

制定本条文规定。

5 配建指标

5.0.1 本次修订版首先修改了配建指标级别和适用范围，不再体现“大、中、小城市”，而按照“规划人口”来制定级别。

5.0.2~5.0.15 在配建停车位修订时，针对全省部分县、市，进行了居住、办公、商业、餐饮、娱乐、学校、医院 7 种类型的建筑物现状实际停车需求的抽样调查（涵盖全省十一个地市），同时借鉴了杭州市、宁波市、温州市、金华市、嘉兴市、北京市、上海市、广州市、天津市、南京市以及山东省等地的城市建筑工程机动车配建标准或城市技术管理规定等资料，并结合浙江省城市发展情况制定了建筑工程停车位配建指标。

从调查结果来看，全省各地机动车拥有量年均增长率基本上超过 10%，尤其是人口 20 万-50 万规模城市，机动车拥有量大幅度增长；自行车出行总比例呈下降趋势，且公共自行车及共享单车的普及，非机动车的拥有量持续下降；各地反馈机动车配建标准普遍偏低；办公、商业类建筑非机动车配建标准普遍偏高。

本次修订结合调查结果和国内其他城市地区的指标情况基础上，减小不同级别配建指标的差距，尤其是(20 万<人口<50 万)与(人口>50 万)规模城市指标的差距，原则上机动车配建标准以适当提高和保持不变为主，非机动车配建标准以适当降低和保持不变为主。

5.0.2 住宅停车位指标调整。

机动车位配建指标调整。根据杭州市、温州市、宁波市等地市的地方配建标准，结合省内城市实际情况，适当提高各类规模城市的机动车配建指标。其中，公共租赁房、共有产权住房以及保障性租赁住房等保障性住房的停车泊位配建指标，由各市、县政府根据普通住宅配建指标，并综合考虑项目所处区位和公共交通条件等因素确定，同时要预留建设机械式立体停车库的空间，努力满足城市中低收入家庭的停车需求。

非机动车位配建指标调整。结合部分城市出行方式结构变化情况，降低非机动车配建指标。

5.0.3 办公楼停车位指标调整。

机动车位配建指标调整。考虑机动车化出行的需求，适当提高各类办公楼的机动车配建指标。

非机动车位配建指标调整。考虑实际非机动车出行比例的降低及共享单车的使用，适当降低非机动车配建指标。

5.0.4 商业场所停车位指标调整。

机动车位配建指标调整。适当提高 III 类城市的标准，其他两类城市机动车配建指标相应提高。

非机动车配建指标调整。大幅度降低大型商业和大型超市的非机动车配建指标，其他商业类型的非机动车配建指标适当降低。

5.0.5 餐饮、娱乐设施停车位指标调整。

机动车位配建指标调整。III 类城市机动车配建指标保持不变；I 类和 II 类城市机动车配建指标适当提高。

适当降低非机动车配建指标。

5.0.6 旅馆停车位指标调整。

机动车位配建指标调整。适当提高星级宾馆的机动车配建指标。

5.0.7 影（剧）院停车位指标调整。

机动车位配建指标调整。适当提高 I、II 类城市小型影剧院的配建指标，其他均保持不变。

适当降低非机动车配建指标。

5.0.8 会展中心停车位指标调整。

机动车位配建指标调整。适当提高 I、II 类城市的标准。

非机动车配建指标调整。分幅度分别降低展览馆和会展中心非机动车配建指标。

5.0.9 体育场馆停车位指标调整。

调整原“娱乐型体育设施”类型为“文化活动中心”。

非机动车配建指标调整。降低外部非机动车配建指标。

5.0.10 图书馆、博物馆、科技馆、纪念馆、文化活动中心停车位指标调整。

机动车位配建指标调整。适当提高 I、II 类城市的标准。

非机动车配建指标调整。同时降低内部和外部非机动车配建指标。

5.0.11 医院停车位指标调整。

机动车位配建指标调整。根据省内各城市调查，医院类建筑停车供应与实际需求相比仍存在较大缺口。本修订将住院部、门诊以及社区卫生站的指标适当提高，综合指标提高幅度达 50%。

5.0.12 学校停车位指标调整。

机动车位配建指标调整。普遍提高教工机动车配建指标，尤其是中、小学教职工的配建指标；接送车位的配建指标普遍提高，尤其大幅度提高小学的接送车位配建指标。接送车位的数量应满足配建指标要求，且宜优先选择在学校地下空间建设，同时完善学校地下接送系统，确保安全，鼓励接送车位对外开放作为公共停车场（库）；有条件和有需求的学校可在满足应配建机动车泊位的基础上增设公共停车场（库）。接送车位及增配的公共停车场（库）的出入口不宜开设在学校围墙内部，宜与教职工配建停车区域分开管理，并满足学校的相关安全规定，同时考虑无障碍设施。

非机动车配建指标调整。降低大专院校非机动车配建指标。

5.0.14 工业停车位指标调整。

新增工业集体宿舍的机动车和非机动车配建指标。对于创新型产业等工业新业态，按照其他办公类建筑指标执行。

5.0.15 出租车包括巡游车和网约车。