

中华人民共和国国家标准



P

GB/T 51149-2016

城市停车规划规范

Code for urban parking plan

2016-06-20 发布

2017-02-01 实施

中华人民共和国住房和城乡建设部
中华人民共和国国家质量监督检验检疫总局

联合发布

中华人民共和国国家标准

城市停车规划规范

Code for urban parking plan

GB/T 51149 – 2016

批准部门：中华人民共和国住房和城乡建设部

施行日期：2 0 1 7 年 2 月 1 日

中国建筑工业出版社

2016 北 京

中华人民共和国住房和城乡建设部 公 告

第 1180 号

住房城乡建设部关于发布国家标准 《城市停车规划规范》的公告

现批准《城市停车规划规范》为国家标准，编号为 GB/T 51149—2016，自 2017 年 2 月 1 日起实施。

本规范由我部标准定额研究所组织中国建筑工业出版社出版发行。

中华人民共和国住房和城乡建设部

2016 年 6 月 20 日

前 言

根据原建设部《关于印发〈2005 年工程建设标准规范制定、修订计划〉的通知》(建标函[2005] 84 号)要求,本规范编制组经过深入调查研究,认真总结实践经验,并在广泛征求意见的基础上,编制了本规范。

本规范主要技术内容是:总则,术语,基本规定,停车需求预测与停车位供给,停车场规划,建筑物配建停车位。

本规范由住房和城乡建设部负责管理,由北京市城市规划设计研究院负责具体技术内容的解释。执行过程中,如有意见或建议,请寄送北京市城市规划设计研究院(地址:北京市西城区南礼士路 60 号,邮编 100045)。

本规范主编单位:北京市城市规划设计研究院

本规范参编单位:中工国城科技(北京)有限公司

南京市城市与交通规划设计研究院有
限责任公司

北京交通大学

本规范主要起草人员:张晓东 李秀敏 李 爽 蔡华民

於 昊 张秀媛 陈春妹 宋晓梅

殷 丽 汪 洋

本规范主要审查人员:王静霞 史其信 孔令斌 陈洪仁

关宏志 邹 哲 陆锡明 郭继孚

董苏华 杨 放 贺崇明 张 仁

杨孝宽

目 次

1	总则	1
2	术语	2
3	基本规定	4
4	停车需求预测与停车位供给	6
4.1	停车需求预测	6
4.2	停车位供给	7
5	停车场规划	8
5.1	停车场规模	8
5.2	停车场规划要求	8
6	建筑物配建停车位	11
	本规范用词说明	14
	引用标准名录	15
	附：条文说明	17

Contents

1	General Provisions	1
2	Terms	2
3	Basic Requirements	4
4	Parking Demand Forecasting and Supply	6
4.1	Parking Demand Forecasting	6
4.2	Parking Space Supply	7
5	Parking Lot Planning Requirements	8
5.1	Size of Parking Lot	8
5.2	Planning Requirements	8
6	Parking Space for Buildings	11
	Explanation of Wording in This Code	14
	List of Quoted Standards	15
	Addition: Explanation of Provisions	17

1 总 则

1.0.1 为科学合理安排停车设施，构建有序的停车环境，规范城市停车规划，支持新能源汽车发展，制定本规范。

1.0.2 本规范适用于城市总体规划、详细规划以及相关专项规划所涵盖的停车规划。

1.0.3 城市停车规划应贯彻资源节约、环境友好、社会公平、可持续发展的原则，应以城市发展及交通发展战略为指导，统筹现状停车供需关系，考虑未来机动车发展水平，结合交通需求管理措施，制定停车位总量控制和区域差别化的供给策略，划分城市停车分区，统筹配置城市停车资源，并应满足交通安全、综合防灾等要求。

1.0.4 城市停车规划除应符合本规范外，尚应符合国家现行有关标准的规定。

2 术 语

2.0.1 停车场 parking lot

供机动车与非机动车停放的场所及地上、地下构筑物。一般由出入口、停车位、通道和附属设施组成。

2.0.2 停车位 parking space

为停放车辆而划分的停车空间或机械停车设备中停放车辆的部位。由车辆本身的尺寸加四周必需的空间组成。

2.0.3 机动车停车场 parking lot for auto

供机动车停放的停车场。

2.0.4 非机动车停车场 parking lot for non-motor vehicle

供非机动车停放的停车场。

2.0.5 建筑物配建停车场 parking garage for buildings

建筑物依据建筑物配建停车位指标所附设的面向本建筑物使用者和公众服务的供机动车、非机动车停放的停车场。

2.0.6 城市公共停车场 urban public parking lot

位于道路红线以外的独立占地的面向公众服务的停车场和由建筑物代建的不独立占地的面向公众服务的停车场。

2.0.7 路内停车位 on-street parking space

在道路红线以内划设的供机动车或（和）非机动车停放的停车空间。

2.0.8 基本车位 basic parking space

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。

2.0.9 出行车位 travel parking space

满足车辆使用者在有出行时车辆临时停放需求的停车位。

2.0.10 标准车 passenger car unit

以车型外廓尺寸总长度为 5.0m，总宽度为 2.0m，总高度为 2.2m 的小型客车为标准车，作为各种型号车辆换算标准停车位的当量车种。

2.0.11 标准车停放建筑面积 floor area for passenger car unit

停放一辆标准车所需的建筑面积，包括停车位面积和均摊的通道面积、管理、服务等辅助设施面积。

3 基本规定

3.0.1 城市停车规划应综合考虑人口规模和密度、土地开发强度、道路交通承载能力、公共交通服务水平等因素，采取停车位总量控制和区域差别化的供给原则，划分城市停车分区，提出差别化的分区停车规划策略。差别化的分区机动车停车规划应符合下列规定：

1 城市中心区的人均机动车停车位供给水平不应高于城市外围地区；

2 公共交通服务水平较高的地区的人均机动车停车位供给水平不应高于公共交通服务水平较低的地区。

3.0.2 停车场按照规划管理方式分为城市公共停车场和建筑物配建停车场，按服务对象分为机动车停车场和非机动车停车场。

3.0.3 城市停车位供给应以建筑物配建停车场提供的停车位为主体，以城市公共停车场提供的停车位为辅助。

3.0.4 建筑物配建停车场按照建筑物分类划分为居住类建筑物配建停车场和非居住类建筑物配建停车场。居住类建筑物配建停车场提供的停车位是基本车位供给的主体，应以满足本建筑物业主的基本车位需求为主；非居住类建筑物配建停车场提供的停车位是出行车位的主体，应以满足本建筑物使用者和社会公众的出行车位需求为主。

3.0.5 城市停车规划内容和深度应符合下列规定：

1 总体规划阶段的停车规划应包括下列内容：

- 1) 制定城市停车发展战略和发展目标；
- 2) 确定区域差别化的停车供给策略和停车分区划分原则；
- 3) 提出差别化的停车分区规划指引。

2 控制性详细规划阶段的停车规划应包括下列内容：

- 1) 核算各地块内建筑物配建停车位规模;
 - 2) 确定城市公共停车场用地布局控制指标和建筑设计原则。
- 3 修建性详细规划阶段的停车规划应包括下列内容:
- 1) 确定停车场平面布局和停车位规模;
 - 2) 提出交通组织及出入口设置方案;
 - 3) 估算工程量、拆迁量和总造价;
 - 4) 分析建设条件,开展综合技术经济论证。

4 城市停车设施专项规划应以综合交通体系规划为指导,应作为详细规划阶段城市停车规划的依据。城市停车设施专项规划分近、远期规划;近期规划期限应与城市国民经济和社会发展规划的年限一致,远期规划期限应与城市总体规划的年限一致。城市停车设施专项规划应包括下列内容:

- 1) 现状停车调查和资料收集;
- 2) 估算现状停车位供需关系;
- 3) 预测规划年停车(位)需求总量;
- 4) 深化和细化城市停车发展战略和发展目标;
- 5) 提出区域差别化的分区停车位供应总量;
- 6) 确定城市公共停车场规模和分布;
- 7) 研究建筑物配建停车位指标;
- 8) 提出临时设置路内停车位的规划要求;
- 9) 提出近期建设规划和规划实施保障政策。

5 专项规划中涉及的停车规划内容和深度应与专项规划所属规划阶段的要求一致。

4 停车需求预测与停车位供给

4.1 停车需求预测

4.1.1 停车需求预测应以城市交通发展战略和机动车发展水平为依据，在停车调查的基础上，根据城市用地规划、交通出行特征、交通服务水平及城市交通管理等因素，预测城市停车（位）需求总量及空间分布。

4.1.2 停车调查主要内容应包括停车设施调查、停车特征调查、相关资料的收集、现状停车供应和需求关系分析与评价等，并应符合下列规定：

1 停车设施调查应获取停车场规模和空间分布、停车场形式和停车位规模、路内停车位规模和分布、停车收费管理等信息；

2 停车特征调查应获取停车需求生成率、停车场供给能力、平均停车时间、车位周转率、停车场利用率、停车集中指数等指标；

3 相关资料收集应获取人口和经济社会发展水平、机动车和非机动车保有量、城市道路里程和网络布局，以及建设用地规模、性质和布局等；

4 现状停车位供需关系分析与评价应根据停车特征调查计算停车需求生成率、平均停车时间、停车场供给能力、车位周转率、停车场利用率、停车集中指数、现状停车位需求等停车特征指标；定量化评价现状停车供需关系；分析停车发展面临的问题。

4.1.3 机动车停车需求预测应包括基本车位和出行车位预测两部分。基本车位需求预测应结合城市人口、社会经济发展水平、机动车保有量等，可采用趋势分析法、类比法、相关因素法等方

法确定；出行车位需求预测应在停车调查的基础上结合城市交通出行特征，可采取用地类别法、机动车出行分布预测等方法确定。

4.1.4 非机动车停车需求预测方法可采取趋势分析法、类比法、用地类别法等。

4.2 停车位供给

4.2.1 城市机动车停车位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：

1 规划人口规模大于等于 50 万人的城市，机动车停车位供给总量应控制在机动车保有量的（1.1~1.3）倍之间；

2 规划人口规模小于 50 万人的城市，机动车停车位供给总量应控制在机动车保有量的（1.1~1.5）倍之间。

4.2.2 城市非机动车停车位供给总量不应小于非机动车保有量的 1.5 倍。

4.2.3 城市机动车停车位供给结构应符合下列规定：

1 建筑物配建停车位是城市机动车停车位供给的主体，应占城市机动车停车位供给总量的 85% 以上。

2 城市公共停车场提供的停车位可占城市机动车停车位供给总量的 10%~15%。

4.2.4 机动车停车位供需矛盾突出的城市可通过临时设置路内停车位作为城市机动车停车位供给的补充，临时设置路内停车位的规模不应大于城市机动车停车位供给总量的 5%，且应制定临时设置路内停车位的效益评估和退出机制。路内停车位设置应采取白天短时停车和夜间长时停车相结合的规划原则，提高路内停车位周转率和利用率，发挥出行车位和基本车位供给的双重补充作用。

4.2.5 城市公共停车场规划用地总规模可按规划城市人口核算，人均城市公共停车场占地规模宜控制在 $0.5\text{ m}^2\sim 1.0\text{ m}^2$ 。

5 停车场规划

5.1 停车场规模

5.1.1 规划范围内各地块的建筑物配建停车场规模应依据土地使用性质、容积率等用地指标和城市建筑物配建停车位指标确定。

5.1.2 城市公共停车场规划用地控制指标应考虑服务对象、建筑形式、停放方式等因素，依据规划确定的城市公共停车场规模和分布，选取标准车停放面积或停放建筑面积进行确定。

5.1.3 城市公共停车场应重视停车资源共享和高效利用，停车场设置的管理用房、停车辅助设施等建筑面积应按照不高于 1m^2 /机动车停车位的标准设置，且管理用房、停车辅助设施的占地面积不应大于城市公共停车场总用地面积的5%。

5.1.4 地面机动车停车场标准车停放面积宜采用 $25\text{m}^2 \sim 30\text{m}^2$ ，地下机动车停车库与地上机动车停车楼标准车停放建筑面积宜采用 $30\text{m}^2 \sim 40\text{m}^2$ ，机械式机动车停车库标准车停放建筑面积宜采用 $15\text{m}^2 \sim 25\text{m}^2$ 。

5.1.5 非机动车单个停车位建筑面积宜采用 $1.5\text{m}^2 \sim 1.8\text{m}^2$ 。

5.2 停车场规划要求

5.2.1 停车场规划应综合考虑环境保护、防灾减灾和应急避难等因素，宜选择停车楼、机械式停车库等形式，不宜布设特大型停车场。

5.2.2 停车场应建设信息管理系统，提供停车位分布、规模、收费标准、交通组织、利用率等信息，可建设智能化管理和诱导标识系统，提升信息化服务水平。

5.2.3 停车场应结合电动车辆发展需求、停车场规模及用地条

件，预留充电设施建设条件，具备充电条件的停车位数量不宜小于停车位总数的 10%。

5.2.4 采用地面停车形式的停车场应采用高大乔木、绿植作为与周边其他性质用地的隔离，在满足停车要求的条件下应在停车场内种植高大乔木，形成树阵，创造绿荫停车环境。除管理用房、停车辅助设施、停车位及通道外的场地应实现绿化，停车位应采用绿化渗水铺装。

5.2.5 非居住类建筑物配建停车场应具备面向社会公众开放的规划建设条件。

5.2.6 建筑物配建停车场需设置机械停车设备的，居住类建筑其机械停车位数量不得超过停车位总数的 90%。采用二层升降式或二层升降横移式机械停车设备的停车设施，其净空高度不得低于 3.8m。

5.2.7 停车供需矛盾突出地区的新建、扩建、改建的建筑物在满足建筑物配建停车位指标要求下，可增加独立占地的或者由附属建筑物的不独立占地的面向公众服务的城市公共停车场。

5.2.8 城市公共停车场分布应在停车需求预测的基础上，以城市不同停车分区的停车位供需关系为依据，按照区域差别化策略原则确定停车场的分布和服务半径，应因地制宜地选择停车场形式，可结合城市公园、绿地、广场、体育场馆及人防设施修建地下停车库。

5.2.9 城市公共停车场宜布置在客流集中的商业区、办公区、医院、体育场馆、旅游风景区及停车供需矛盾突出的居住区，其服务半径不应大于 300m。同时，应考虑车辆噪声、尾气排放等对周边环境的影响。

5.2.10 机动车换乘停车场应结合城市中心区以外的轨道交通车站、公交枢纽站和公交首末站布设，机动车换乘停车场停车位供给规模应综合考虑接驳站点客流特征和周边交通条件确定，其中与轨道交通结合的机动车换乘停车场停车位的供给总量不宜小于轨道交通线网全日客流量的 1%，且不宜大于 3%。

5.2.11 非机动车停车场布局应考虑停车需求、出行距离因素，结合道路、广场和公共建筑布置，其服务半径宜小于 100m，不应大于 200m，并应满足使用方便、停放安全的要求。

5.2.12 非机动车换乘停车场应考虑换乘需求、换乘条件等因素，在轨道交通车站、公交枢纽站和公交车站等地区就近设置。

5.2.13 建筑物配建非机动车停车场应采用分散与集中相结合的原则就近设置在建筑物出入口附近，且地面停车位规模不应小于总规模的 50%。

5.2.14 停车场应设置无障碍专用停车位和无障碍设施，应符合现行国家标准《无障碍设计规范》GB 50763 的规定。

5.2.15 路内停车位宜设置在道路负荷度小于 0.7 的城市次干路及支路上，不得在城市规划确定的具备救灾和应急疏散功能的道路上设置路内停车位。在满足交通安全、综合防灾等条件下，停车供需矛盾突出的居住区周边道路可在夜间临时设置路内停车位。

5.2.16 路内停车位的设置应符合现行行业标准《城市道路工程设计规范》CJJ 37 的规定，不得影响非机动车通行、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。

6 建筑物配建停车位

6.0.1 在城市总体规划阶段，需配建停车位的建筑物应按照土地使用性质划分大类；在详细规划阶段，需配建停车位的建筑物应在已划分大类的基础上，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。建筑物分类可按照表 6.0.1 的规定执行，并根据城市的发展特点调整。

表 6.0.1 建筑物分类

建筑物大类	建筑物子类	单位
居住	别墅	车位/户
	普通商品房	车位/户
	限价商品房	车位/户
	经济适用房	车位/户
	公共租赁住房	车位/户
	廉租住房	车位/户
医院	综合医院	车位/100m ² 建筑面积
	其他医院（包括独立门诊、专科医院等）	车位/100m ² 建筑面积
学校	幼儿园	车位/100 师生
	小学	车位/100 师生
	中学	车位/100 师生
	中等专业学校	车位/100 师生
	高等院校	车位/100 师生
办公	行政办公	车位/100m ² 建筑面积
	商务办公	车位/100m ² 建筑面积
	其他办公	车位/100m ² 建筑面积

续表 6.0.1

建筑物大类	建筑物子类	单位
商业	宾馆、旅馆	车位/客房
	餐饮	车位/100m ² 建筑面积
	娱乐	车位/100m ² 建筑面积
	商场	车位/100m ² 建筑面积
	配套商业	车位/100m ² 建筑面积
	大型超市、仓储式超市	车位/100m ² 建筑面积
	批发市场、综合市场、农贸市场	车位/100m ² 建筑面积
文化体育设施	体育场馆	车位/100 座位
	展览馆	车位/100m ² 建筑面积
	图书馆、博物馆、科技馆	车位/100m ² 建筑面积
	会议中心	车位/100 座位
	剧院、音乐厅、电影院	车位/100 座位
工业和物流仓储	厂房	车位/100m ² 建筑面积
	仓库	车位/100m ² 建筑面积
交通枢纽	火车站	车位/100 高峰乘客
	港口	车位/100 高峰乘客
	机场	车位/100 高峰乘客
	长途客车站	车位/100 高峰乘客
	公交枢纽	车位/100 高峰乘客
游览场所	风景公园	车位/公顷占地面积
	主题公园	车位/公顷占地面积
	其他游览场所	车位/公顷占地面积

6.0.2 建筑物配建停车位指标应遵循差别化停车供给原则，城市中心区的停车配建指标不应高于城市外围地区；在相同区域内公交服务水平高的地区，配建停车位指标可降低；居住、医院等民生类建筑物配建停车位指标可适度提高。

6.0.3 多种性质混合的建筑物配建停车位规模可小于各单种性

质建筑物配建停车位规模总和，不应低于各种性质建筑物需配建停车位总规模的 80%。

6.0.4 规划人口规模大于 50 万人的城市的普通商品房配建机动车停车位指标可采取 1 车位/户，配建非机动车停车位指标可采取 2 车位/户；医院的建筑物配建机动车停车位指标可采取 1.2 车位/100 m² 建筑面积，配建非机动车停车位指标可采取 2 车位/100m² 建筑面积；办公类建筑物配建机动车停车位指标可采取 0.65 车位/100m² 建筑面积，配建非机动车停车位指标可采取 2 车位/100m² 建筑面积；其他类型建筑物配建停车位指标可结合城市特点确定。

本规范用词说明

1 为便于在执行本规范条文时区别对待，对要求严格程度不同的用词说明如下：

1) 表示很严格，非这样做不可的用词：

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用词：

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用词：

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用词，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”。

引用标准名录

- 1 《无障碍设计规范》GB 50763
- 2 《城市道路工程设计规范》CJJ 37

中华人民共和国国家标准

城市停车规划规范

GB/T 51149 - 2016

条文说明

制 订 说 明

《城市停车规划规范》GB/T 51149-2016，经住房和城乡建设部 2016 年 6 月 20 日以第 1180 号公告批准、发布。

本规范编制过程中，编制组进行了深入的调查研究，总结了我国停车规划相关的实践经验，同时参考了国外停车方面相关法规、技术标准。

为便于广大设计、施工、科研、学校等单位有关人员在使用本规范时能正确理解和执行条文规定，《城市停车规划规范》编制组按章、节、条顺序编制了本规范的条文说明，对条文规定的目的、依据以及执行中需注意的有关事项进行了说明。但是，本条文说明不具备与规范正文同等的法律效力，仅供使用者作为理解和把握规范规定的参考。

目 次

1	总则	20
2	术语	21
3	基本规定	23
4	停车需求预测与停车位供给	25
4.1	停车需求预测	25
4.2	停车位供给	29
5	停车场规划	32
5.1	停车场规模	32
5.2	停车场规划要求	32
6	建筑物配建停车位	35

1 总 则

1.0.1 为科学、合理地制定和管理城市停车规划，统筹城市停车资源，规范城市停车环境，合理引导交通需求，促进公共交通优先发展，根据《中华人民共和国城乡规划法》、《中华人民共和国道路交通安全法》等相关的法律、法规，制定本规范。

1.0.2 本规范适用于城市总体规划、详细规划以及相关专项规划中的停车规划编制与管理。

本条文参考现行行业标准《机动车类型 术语和定义》GA 802，规定本规范中城市停车规划包括载客汽车、摩托车和非机动车的停车规划，不包含专用载客汽车停车场规划。专用载客汽车停车场是指为运输部门所属车辆提供停车服务的场所。例如，公共交通企业为停放公交车辆而设置的停车场、专业运输企业为停放运营车辆设置的停车场。

本条文中专项规划包括城市总体规划涉及的综合交通、医疗卫生、绿地系统、商业网点等专项规划，以及各有关行业主管部门依据城市总体规划、分区规划和详细规划单独编制的有关专项规划。与停车设施紧密相关的专项规划主要包括综合交通规划、停车设施专项规划、城市公共停车场专项规划等。

1.0.3 城市停车规划应以维护公共利益，集约利用土地和交通资源为指导思想。各城市制定停车规划应综合考虑我国土地资源有限、城市中心区人口密度大、人均建设用地紧张的实际情况，以及当前城市机动车快速发展的现实，并应满足环境、安全、防灾等要求。制定停车位总量控制和区域差别化的供给策略，划分城市停车分区，统筹配置城市停车资源，有利于促进公共交通优先发展，引导小汽车合理使用，步行和自行车交通环境改善，符合可持续发展要求。

2 术 语

2.0.1、2.0.2 停车场和停车位基本沿用现行行业标准《车库建筑设计规范》JGJ 100 和建设标准《城市公共停车场工程项目建设标准》(建标 128-2010) 中的名词解释。

2.0.7 路内停车位包括在路侧、立交桥下等道路红线内划设的供机动车或非机动车停放的场所。路外停车位指在道路用地红线以外规划、建设的供机动车或(和)非机动车停放的空间。

2.0.8、2.0.9 为了在车辆拥有和使用环节采取差别化停车供给策略,按照停车需求将停车位分为基本车位和出行车位两种类型。基本车位和出行车位在停车供给形式上可以由建筑物配建停车场、城市公共停车和路内停车位来满足,并且在一定时空范围内两者可以共享停车资源。

2.0.10 机动车停车场停车位设计时应以标准车为计算当量,将其他类型车辆停放空间按表 1 所列换算系数换算成标准车辆,以标准车核算停车位总规模。

表 1 停车场设计车型外廓尺寸和换算系数

车辆类型		各类车型外廓尺寸 (m)			车辆换算系数
		总长	总宽	总高	
机 动 车	微型汽车	3.20	1.60	1.80	0.70
	小型汽车	5.00	2.00	2.20	1.00
	中型汽车	8.70	2.50	4.00	2.00
	大型汽车	12.00	2.50	4.00	2.50
	铰接车	18.00	2.50	4.00	3.50

注: 1 三轮摩托车可按微型汽车尺寸计算;

2 两轮摩托车可按自行车尺寸计算;

3 车辆换算系数是按面积换算。

2.0.11 一辆标准车停放所需的建筑面积通常与停放车辆类型、车辆尺寸、停车方式、车辆停放所需要的纵向和横向跨距要求有关，辅助设施与绿化面积要求等有关。

3 基本规定

3.0.1 本条文明确城市停车供给策略应当考虑的因素和规划原则。

城市停车规划发展与机动车发展水平紧密相关，而机动车发展又与空间发展、公共交通发展等紧密关联。国际经验表明，快速增长的机动车拥有会导致以机动车导向的交通规划和土地利用规划模式，进而形成分散的土地开发模式，降低公共交通、自行车、步行等绿色交通出行方式的服务水平以及郊区化蔓延发展，降低居民出行方式选择的多样性。因此，城市机动车停车位供给应采取总量控制和区域差别化策略，作为交通需求管理的一种措施，引导和调控机动车拥有和使用。

3.0.3 考虑到我国人口众多、土地资源缺乏、城市道路交通拥堵日益突出等情况，本条文明确城市停车位供给结构应当以建筑物配建停车场提供的停车位为主体，以城市公共停车场提供的停车位为辅助。

3.0.4 本条文明确建筑物配建停车场的分类和使用权属，明确居住类建筑物配建停车场提供的停车位是基本车位供给的主体，应以满足本建筑物业主的基本车位需求为主；非居住类建筑物配建停车场提供的停车位是出行车位的主体，应以满足本建筑物使用者和社会公众的出行车位需求为主。

3.0.5 按照《城市规划编制办法》（中华人民共和国建设部令第146号，2006年）第七条相关规定，城市停车规划内容和深度涉及总体规划和详细规划两个阶段。

本条文明确了总体规划阶段停车规划应当重视把握近期建设和远景发展关系，规划内容要求主要是停车发展战略、停车目标、停车需求管理措施、停车分区划分原则、区域差别化的停车

分区规划指引等内容。

本条文明确了控制性详细规划阶段停车规划应当重视节约集约利用土地和空间环境营造，规划内容要求主要是确定停车场的建筑高度、建筑密度、容积率、绿地率、交通出入口方位等，并对建筑形式、体型、色彩等内容提出城市设计原则。此外，在现状停车位供需矛盾突出的地区，若该区域内不具备建设城市公共停车场的用地条件，经论证后可通过增加建筑物配建停车位规模，实现该区域范围内停车位的供需平衡。

本条文确定了修建性详细规划阶段停车规划的内容要求，作为城市公共停车场工程项目建设规划设计条件，主要确定停车场平面布局、出入口设置及交通组织方案，估算工程量、拆迁量和总造价，分析建设条件，开展综合技术经济论证。

本条文确定了在城市总体规划和综合交通体系规划基础上制定城市停车设施专项规划的内容要求。城市停车设施专项规划是在城市总体规划和综合交通体系规划确定城市发展、交通发展及停车发展战略等前提下，通过深入开展停车调查和停车需求预测等定量化分析工作，科学判断停车供需发展关系，进一步细化和深化停车发展战略、停车发展目标等，确定分区的停车位供应总量、城市公共停车场规模和分布、建筑物配建停车位指标、停车收费政策等内容。

4 停车需求预测与停车位供给

4.1 停车需求预测

4.1.1 停车需求预测方法参考了近几年北京、上海、广州、苏州等城市开展的停车规划研究的相关成果，以及国家“九五”攻关专题项目《大城市停车场系统规划技术》中的研究成果。

4.1.2 停车调查是停车规划的基础，是停车规划量化分析的依据，应定期开展停车调查工作。

1 停车设施调查应包括：现状停车场的分布，现状停车场的规模（每个停车场的车位数和占地面积），现状停车场的形式及构成，停车场的收费情况，建筑物配建停车位指标及使用情况，停车场建设方式及管理体制，停车场附近的交通状况，停车场附近的环境条件，停车场服务对象及范围等。

2 停车特征调查应按平峰日和高峰日分区域进行。停车特征调查应包括：停车地点到目的地的步行距离，停车调查初始时停车场内停车数量，车辆到达及离开停车场的时问，调查结束时停车场内停车数量等。

3 相关资料收集应包括：城市社会经济发展预测资料，机动车保有量统计资料，建设用地规模及分布，城市道路统计资料等。

4 停车场供给能力包括路外停车场供给能力和路内停车位供给能力，其中：

路外停车场供给能力是停车场提供的停车位数量，可按下列公式计算：

$$C_P = \frac{A_i}{B} \quad (1)$$

式中： A_i ——第*i*个路外停车场的建筑面积或（和）供车辆停放

的用地面积 (m^2);

B ——单个标准车停放建筑面积 (m^2), 按照地面停车场、地下停车库、地上停车楼和机械式停车库四种形式计算。

路内停车位供给能力是某条允许停车路段提供的停车位数, 可按下列公式计算:

$$C_k = L_p / l \quad (2)$$

式中: L_p ——允许停车路段的长度 (m);

l ——单个标准车停放占用道路的长度 (m)。

对于某一地区来说, 路内停车供给能力可按下列公式计算:

$$C = \sum_{k=1}^K C_k \quad (3)$$

式中: C_k ——第 k 条路段提供停车位数量 (个);

K ——该地区允许设置路内停车位的路段数 (条)。

平均停车时间 \bar{t} 是衡量停车场运营效率的基本指标之一, 平均停车时间可按下列公式计算:

$$\bar{t} = \frac{\sum_{j=1}^n t_j}{N} \quad (4)$$

式中: t_j ——第 j 辆车的停放时间 (h);

N ——调查期间停车场内实际停车数 (辆)。

车位周转率 β 反映停车场平均每个停车位被使用的次数, 按下列公式计算:

$$\beta = \frac{S}{C_i} \quad (5)$$

式中: S ——调查期间停车数量 (辆);

C_i ——停车场提供的停车位数 (个)。

停车场利用率 γ (%), 停车场内的停车位使用情况, 按下列公式计算:

$$\gamma = \frac{\sum_{i=1}^s (t_i)}{TC_P} \times 100\% \quad (6)$$

式中： t_i ——第 i 辆车停放时间 (min)；

T ——调查时间长度 (min)；

C_p ——停车场的停车位数量 (个)。

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

$$\lambda = \frac{N_j}{C_p} \quad (7)$$

式中： N_j ——停车高峰小时停车场内停放车辆的数量 (辆)；

C_p ——停车场的停车位数量 (个)。

平均停车集中指数可按下列公式计算：

$$\bar{\lambda} = \frac{S}{(CX)} \quad (8)$$

式中： S ——多次调查所得实际停车总量 (辆)；

X ——观测次数。

4.1.3 机动车停车需求预测包括基本车位和出行车位预测两部分。

基本车位需求应等于城市机动车保有量，规划年城市机动车保有量应综合考虑影响机动车发展的政策，结合城市人口、社会经济发展水平等，采用趋势分析法、类比法、相关因素法等方法预测。

出行车位需求与城市交通出行结构、机动车出行比例和停车特征等紧密相关，其需求预测应在停车调查的基础上，可采取经验借鉴法、用地类别法、机动车出行分布法等预测。

停车位总需求应等于基本车位需求与出行车位需求之和。停车位总需求可按下列公式计算：

$$D = D_1 + D_2 \quad (9)$$

式中： D ——停车位总需求 (个)；

D_1 ——机动车保有量 (个)；

D_2 ——出行车位需求 (个)。

出行车位需求预测可按下列公式计算：

1) 经验借鉴法

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%。

$$D_2 = \alpha D_1 \quad (10)$$

式中： α ——出行车位需求占机动车保有量比例，通常为 10%~30%。

2) 用地类别法

用地类别法是通过调查现状不同用地性质单位建筑面积停车需求生成率和停车位周转率等参数，依据用地规划指标来估算出行车位需求，可按下列公式计算：

$$D_2 = \sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^n A_{ij} S_{ij} / \beta_{ij} \quad (11)$$

式中： A_{ij} ——第 i 个停车分区第 j 类用地性质单位建筑面积停车需求生成率（辆/万 m^2 ）；

S_{ij} ——第 i 个停车分区第 j 类用地性质的建筑面积（万 m^2 ）；

β_{ij} ——第 i 个停车分区第 j 类用地性质的停车位周转率。

3) 机动车出行分布法

机动车出行分布法是通过城市交通规划模型来预测机动车出行矩阵，结合机动车高峰小时系数和机动车即停即离比例等参数，估算出行车位需求，可按下列公式计算：

$$D_2 = \sum_{i=1}^n A_i (1 - \chi_i) / \beta_i \quad (12)$$

式中： A_i ——第 i 个停车分区吸引的机动车数量（辆）；

χ_i ——第 i 个停车分区机动车即停即离比例；

β_i ——第 i 个停车分区停车位周转率。

4.1.4 非机动车停车需求与非机动车保有量、非机动车出行分担比例等因素紧密相关。

4.2 停车位供给

4.2.1 我国城市规划人均城市建设用地面积标准差别不大，且交通设施用地占城市建设用地比例控制在 10%~25%，因此，有必要规定城市机动车停车位供给总量与机动车保有量之间的合理比例。具体数值是基于广州市、上海市、北京市等停车方面的研究成果，类比国外城市的停车规划经验，并结合专家咨询综合确定的。

中国新型城镇化发展提出构建大、中、小城市和小城镇协调发展的城镇化战略格局的发展思路，将会在一定的区域范围内多个城市之间形成经济社会活动紧密关联的城市群。城市群内的不同人口规模的城市可根据具体情况优化调整机动车停车位供给总量与机动车保有量之间的比值，但不应高于 1.5 倍。此外，对于城际商务、旅游等功能强的城市机动车停车位供给应开展外来机动车停车专题研究，既要一定程度满足外来机动车停车位供给，还要确保符合城市交通发展战略。

4.2.3 针对我国城市机动车停车供需矛盾突出的现实情况，近期停车设施专项规划可通过设置一定规模的临时城市公共停车场，提高城市公共停车场在城市机动车停车位供给总量中的比例，但应保证建筑物配建停车位所占比例高于现状值；远期停车设施专项规划应保证建筑物配建停车位是城市机动车停车位供给的主体，应占城市机动车停车位供给总量的 85%以上，城市公共停车场提供的停车位应占城市机动车停车位供给总量的 10%~15%。

4.2.4 针对我国城市机动车停车供需矛盾突出的现实情况，当建筑物配建停车位和城市公共停车场提供的停车位不能满足城市停车需求的情形下，可通过临时设置路内停车位作为城市机动车停车位供给的补充，临时设置路内停车位的规模不应大于城市机动车停车位供给总量的 5%。同时，应制定临时设置路内停车位的效益评估和退出机制，在不同时间和空间内动态调节临时路内

停车位设置，充分发挥城市机动车停车位供给的补充作用。本条文参考现行国家标准《城市道路工程设计规范》CJJ 37，为了充分发挥路内停车位在出行车位和基本车位供给环节的双重补充作用，路内停车位规划管理应坚持采取白天短时停车和夜间长时停车相结合的策略，合理利用道路空间资源，提高停车位周转率和利用率。

4.2.5 本条文参考现行国家标准《城市道路交通规划设计规范》GB 50220 和《城市用地分类与规划建设用地标准》GB 50137，结合我国机动车发展水平现状，确定用地指标。现行国家标准《城市道路交通规划设计规范》GB 50220 提出，“城市公共停车场应分为外来机动车公共停车场、市内机动车公共停车场和自行车公共停车场三类，其用地总面积可按规划城市人口每人 $(0.8\sim1.0)$ m^2 计算。其中：机动车停车场的用地宜为 $80\%\sim90\%$ ，自行车停车场的用地宜为 $10\%\sim20\%$ 。市区宜建停车楼或地下停车库。”

现行国家标准《城市用地分类与规划建设用地标准》GB 50137 提出，“人均道路与交通设施用地面积最低不应小于 $12.0\text{m}^2/\text{人}$ ，具体细分指标为：人均城市道路用地面积最低按 $10.0\text{m}^2/\text{人}$ 控制，人均交通枢纽用地最低按 $0.2\text{m}^2/\text{人}$ 控制，人均交通场站用地最低按 $1.8\text{m}^2/\text{人}$ 控制。”

国际城市机动车千人拥有量为200辆 \sim 400辆，参考此经验值，依据城市公共停车场的合理供给规模，考虑地面、地下和地上等不同形式停车场的占地需求，基于节约利用土地资源的原则，确定人均城市公共停车场占地规模宜控制在 $0.5\text{m}^2\sim1.0\text{m}^2$ 。

举例1：以规划人口100万城市，机动车千人拥有率为200辆，则机动车保有量为20万辆，机动车停车位（1.1倍 \sim 1.3倍）则为（22 \sim 26）万个，城市公共停车场提供的停车位（总停车位的 $10\%\sim15\%$ ）则为2.2万 \sim 3.9万个，所需停车位建筑面积约为（66 \sim 117）万 m^2 ，以人均 $0.5\text{m}^2\sim1.0\text{m}^2$ 的标准来测

算,城市能提供 $50\text{万 m}^2\sim 100\text{万 m}^2$,基于土地集约的原则,建议采取人均 0.5m^2 的下限值,城市公共停车场采取综合立体开发模式(平均容积率控制在 $1.5\sim 2.5$ 之间)则可以充分满足。

举例 2:以规划人口 100 万城市,机动车千人拥有率为 400 辆,则机动车保有量为 40 万辆,机动车停车位(1.1 倍~1.3 倍)则为(44~52)万个,城市公共停车场提供的停车位(总停车位的 $10\%\sim 15\%$)则为 4.4 万~7.8 万个,所需停车位建筑面积约为(132~234)万 m^2 ,以人均 $0.5\text{m}^2\sim 1.0\text{m}^2$ 的标准来测算,城市能提供 $50\text{万 m}^2\sim 100\text{万 m}^2$,基于土地集约的原则,建议采取人均 1.0m^2 的上限值,城市公共停车场采取综合立体开发模式(平均容积率控制在 $1.5\sim 2.5$ 之间)则可以充分满足。

5 停车场规划

5.1 停车场规模

5.1.4 本条文参考现行行业标准《车库建筑设计规范》JGJ 100 和《城市公共停车场工程项目建设标准》(建标 128—2010), 现行国家标准《机械式停车设备 通用安全要求》GB 17907、《机械式停车设备 类别、型式与基本参数》JB/T 8713 等确定。机械式机动车停车库单车建筑面积不仅包含每辆车所需停车位面积, 还包括车辆升降器、旋转盘等设备以及管理、服务、附属等配套设施所占建筑面积, 其中配套设施占总建筑面积5%~10%。

5.2 停车场规划要求

5.2.1 本条文明确停车场规划应综合考虑环境保护、防灾减灾和应急避难等因素, 按照节约土地资源的原则建议选择停车楼、机械式停车库等形式, 并提出不宜布设特大型停车场, 特别是在城区, 大型和特大型停车场对周边交通造成较大压力, 一般不宜布设, 对于确实需要布设的特大型停车场应采取分区管理模式。

机动车停车场按规模可分为特大型、大型、中型及小型停车场, 划分规模参照表 2 的规定。

表 2 机动车停车场规模划分

机动车停车场规模	停车位数量 (个)
特大型停车场	>500
大型停车场	301~500
中型停车场	51~300
小型停车场	≤50

5.2.3 电动汽车产业是我国鼓励并加快推进的战略性新兴产业,

是推动节能减排、实现绿色出行的重要措施。因此，停车场规划设计应为电动汽车预留建设充电设施的条件。

本条文参考北京、上海、重庆、深圳、西安、合肥等城市提出的电动车停车位数量占停车场停车位总数的比值情况，综合考虑我国城市经济社会发展的差异性，提出具备充电条件的停车位数量不宜小于停车位总数的 10%，可根据电动汽车发展计划采取近远期相结合的建设模式。

5.2.4 依据我国《城市绿化条例》，并参考北京、上海、深圳等城市的交通设施用地在绿化覆盖率和绿地率方面的相关要求，采用地面停车形式的停车场应采用高大乔木、绿植作为与周边其他性质用地的隔离，在满足停车要求的条件下应在停车场内种植高大乔木，形成树阵，创造绿荫停车环境。除管理用房、停车辅助设施、停车位及通道外的场地应实现绿化，停车位应采用绿化渗水铺装。

5.2.7 在现状停车位供需矛盾突出的地区，若该区域内不具备建设独立占地的面向公共服务的城市公共停车场，经论证后可通过该区域内新建、改建、扩建和翻建的建筑物在满足建筑物配建停车位指标要求下，可增加独立占地的或者由建筑物代建的不独立占地的面向公众服务的城市公共停车场，逐步改善区域内停车供需矛盾。

5.2.8、5.2.9 城市公共停车场应集约用地，因地制宜地选择停车场形式，可结合城市公园、绿地、广场、体育场馆及人防设施修建地下停车库，在土地资源紧张的区域宜建设停车楼、机械式停车库。

本条文参考现行国家标准《城市道路交通规划设计规范》GB 50220 以及相关调查研究，城市公共停车场的服务半径不应大于 300m。

已建成居住区，若建筑物配建停车位及临时停车位不能满足居民夜间停车需求，应按照居民自治、社会参与、政府支持的原则，利用居住区内部及周边空间资源布置城市公共停车场。

城市公共停车场选址应考虑车辆噪声、尾气排放等因素对周边环境的影响，城市公共停车场环境保护距离不能满足相关要求时，应设置隔声设施。

5.2.10 换乘停车场是指为了鼓励公众使用公共交通工具出行，引导个体交通使用者换乘公共交通而设置的停车场。

机动车换乘停车场应为居民从小汽车出行方式转向公共交通、自行车等绿色交通出行方式提供车辆停放的空间。通常布设在城市中心区以外，靠近轨道交通车站、公共交通枢纽站、公共交通首末站以及对外联系的主要公路通道附近。换乘停车场规模应根据交通发展战略的要求，结合公交枢纽、站点客流量等因素，采用定性与定量相结合的方法研究确定。

轨道交通换乘接驳应以公交、自行车、步行等方式为主导，在公交接驳条件较差时，可设置一定规模的机动车换乘停车场。通过借鉴东京、伦敦、首尔等国际城市经验，与轨道交通结合的机动车换乘停车场停车位的供给总量不宜小于轨道交通线网全日客流量的1‰，且不宜大于3‰。

5.2.11 本条文参考现行国家标准《城市道路交通规划设计规范》GB 50220 以及相关调查研究，非机动车停车场的服务半径宜小于100m，不应大于200m。

5.2.14 本条文参考现行国家标准《无障碍设计规范》GB 50763，明确停车场规划应保障的无障碍专用停车位和无障碍设施。

5.2.15、5.2.16 本条文参考现行行业标准《城市道路路内停车泊位设置规范》GA/T 850，规定了设置路内停车位应具备的道路条件及交通条件。路内停车位的设置应以道路负荷度为依据，道路负荷度是指某一小时道路单向交通量与单向设计通行能力之比，该值是表征道路服务水平的重要参数。具备救灾和应急疏散功能的道路是指城市防灾减灾规划确定的承担防灾减灾功能的道路。

6 建筑物配建停车位

6.0.1 建筑物分类以在全国 38 个城市的问卷调查为基础，参照北京、上海、天津、重庆、广州、深圳、南京、长沙、济南、合肥、哈尔滨、长春等主要城市的现行建筑物分类，同时也借鉴了国外住房保障制度规定的居住建筑分类，对照现行国家标准《城市用地分类与规划建设用地标准》GB 50137 综合确定。建筑物分类与城乡用地分类对应关系见表 3。

表 3 建筑物分类与城乡用地分类对应关系

建筑物大类	建筑物子类	所属用地分类	单位
居住	别墅	R1	车位/户
	普通商品房	R2	车位/户
	限价商品房		车位/户
	经济适用房		车位/户
	公共租赁住房		车位/户
	廉租住房		车位/户
医院	综合医院	A51、A53	车位/100m ² 建筑面积
	其他医院 (包括独立门诊、专科医院等)		车位/100m ² 建筑面积
学校	幼儿园	R12、R22、 R32	车位/100 师生
	小学	A33	车位/100 师生
	中学	A33	车位/100 师生
	中等专业学校	A32	车位/100 师生
	高等院校	A31	车位/100 师生

续表 3

建筑物大类	建筑物子类	所属用地分类	单位
办公	行政办公	A1	车位/100m ² 建筑面积
	商务办公	B21、B22	车位/100m ² 建筑面积
	其他办公	B29、A35 等	车位/100m ² 建筑面积
商业	宾馆、旅馆	B14	车位/客房
	餐饮	B13	车位/100m ² 建筑面积
	娱乐	B3	车位/100m ² 建筑面积
	商场	B11	车位/100m ² 建筑面积
	配套商业	R12、R22、R32	车位/100m ² 建筑面积
	大型超市、仓储式超市	B11	车位/100m ² 建筑面积
	批发市场、综合市场、农贸市场	B12	车位/100m ² 建筑面积
文化体育设施	体育场馆	A4	车位/100 座位
	展览馆	A2	车位/100m ² 建筑面积
	图书馆、博物馆、科技馆	A2	车位/100m ² 建筑面积
	会议中心	A2	车位/100 座位
	剧院、音乐厅、电影院	B31	车位/100 座位
工业和物流仓储	厂房	M	车位/100m ² 建筑面积
	仓库	W	车位/100m ² 建筑面积
交通枢纽	火车站	S3	车位/100 高峰乘客
	港口	S3、H23	车位/100 高峰乘客
	机场	H24	车位/100 高峰乘客
	长途客车站	S3	车位/100 高峰乘客
	公交枢纽	S3	车位/100 高峰乘客
游览场所	风景公园	H9、G1	车位/公顷占地面积
	主题公园	B31、G1	车位/100m ² 占地面积
	其他游览场所	G1 等	车位/100m ² 占地面积

限价商品住房属于政策性商品住房范畴，对于满足本地中等收入家庭自住需求、平抑房价具有一定作用，为此，限价商品房推荐配建停车位指标参考值与普通商品房一致。

经济适用房属于政策性商品住房范畴，在一定历史时期内主要满足本地中低收入家庭自住需求，改善居住条件，逐步建立“内循环”流转模式，为此，经济适用房推荐配建停车位指标参考值略低于普通商品房。

廉租住房由最低收入住房困难家庭扩大到低收入住房困难家庭，实现廉租住房和经济适用住房保障范围的合理衔接，考虑到收入水平、户型小、建设成本等因素，为此，廉租住房推荐配建停车位指标参考值最低。

公共租赁住房是属于政策性商品住房范畴，考虑到收入水平、户型小、建设成本等因素，推荐配建停车位指标参考值高于廉租住房。

6.0.2~6.0.4 建筑物配建停车位指标的制定应结合城市特点开展专题研究，并定期评估建筑物配建停车位指标的执行效果。指标值的制定应体现停车位总量控置和区域差别化原则，统筹不同类别建筑物之间的差异性，并应考虑停车位的共享和高效利用。机场、港口、公交枢纽、体育设施等大型公共建筑物配建停车场规模的确定可开展专项研究。

综合考虑我国北京、上海、香港、天津、重庆、深圳、广州、南京、杭州、昆明、长沙、济南、合肥、哈尔滨、长春、宁波等城市，伦敦、纽约、新加坡等国际城市的建筑物配建停车位相关标准，提出建筑物分类和配建停车位指标参考值，见表4。

表4 建筑物配建停车位指标参考值

建筑物大类	建筑物子类	机动车停车位 指标下限值	非机动车停车 位指标下限值	单 位
居住	别墅	1.2	2.0	车位/户
	普通商品房	1.0	2.0	车位/户

续表 4

建筑物大类	建筑物子类	机动车停车位 指标下限值	非机动车停车 位指标下限值	单 位
居住	限价商品房	1.0	2.0	车位/户
	经济适用房	0.8	2.0	车位/户
	公共租赁住房	0.6	2.0	车位/户
	廉租住房	0.3	2.0	车位/户
医院	综合医院	1.2	2.5	车位/100m ² 建筑面积
	其他医院（包 括独立门诊、 专科医院等）	1.5	3.0	车位/100m ² 建筑面积
学校	幼儿园	1.0	10.0	车位/100 师生
	小学	1.5	20.0	车位/100 师生
	中学	1.5	70.0	车位/100 师生
	中等专业学校	2.0	70.0	车位/100 师生
	高等院校	3.0	70.0	车位/100 师生
办公	行政办公	0.65	2.0	车位/100m ² 建筑面积
	商务办公	0.65	2.0	车位/100m ² 建筑面积
	其他办公	0.5	2.0	车位/100m ² 建筑面积
商业	宾馆、旅馆	0.3	1.0	车位/客房
	餐饮	1.0	4.0	车位/100m ² 建筑面积
	娱乐	1.0	4.0	车位/100m ² 建筑面积
	商场	0.6	5.0	车位/100m ² 建筑面积
	配套商业	0.6	6.0	车位/100m ² 建筑面积
	大型超市、 仓储式超市	0.7	6.0	车位/100m ² 建筑面积
	批发市场、综合 市场、农贸市场	0.7	5.0	车位/100m ² 建筑面积

续表 4

建筑物大类	建筑物子类	机动车停车位 指标下限值	非机动车停车 位指标下限值	单 位
文化 体育 设施	体育场馆	3.0	15.0	车位/100 座位
	展览馆	0.7	1.0	车位/100m ² 建筑面积
	图书馆、博物 馆、科技馆	0.6	5.0	车位/100m ² 建筑面积
	会议中心	7.0	10.0	车位/100 座位
	剧院、音乐厅、 电影院	7.0	10.0	车位/100 座位
工业和物流 仓储	厂房	0.2	2.0	车位/100m ² 建筑面积
	仓库	0.2	2.0	车位/100m ² 建筑面积
交通 枢纽	火车站	1.5	—	车位/100 高峰乘客
	港口	3.0	—	车位/100 高峰乘客
	机场	3.0	—	车位/100 高峰乘客
	长途客车站	1.0	—	车位/100 高峰乘客
	公交枢纽	0.5	3.0	车位/100 高峰乘客
游览 场所	风景公园	2.0	5.0	车位/公顷占地面积
	主题公园	3.5	6.0	车位/公顷占地面积
	其他游览场所	2.0	5.0	车位/公顷占地面积