

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

条文说明

目 次

1 总则	1
3 基本规定	3
4 设置规则	5
4.1 基地出入口设置	5
4.2 基地总平面布置	7
4.3 配置停车场（库）出入口设置	8
4.4 配置机动车停车场（库）设计	8
4.5 机械停车库设计	10
4.6 配置自行车停车场（库）设计	11
4.7 基地交通设施及安全	11
5 配建指标	13

Contents

1 General Provisions	1
3 Basic Requirements	3
4 Set of Rules	5
4.1 Entrance/Exit of Bases Design	5
4.2 Layout of Bases Design	7
4.3 Entrance/Exit of Accessory Parking Lots (garages) Design	8
4.4 Motorized Vehicle Parking Area Design	8
4.5 Mechanical Parking Garages Design	10
4.6 Non- Motorized Vehicle Parking Area Design	11
4.7 Traffic Devices and Safety of Bases	11
5 Parking Standard	13

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）。2005 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 DB33/1021-2005），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。

近六年来，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，全省城市私人小汽车年平均增长率在 15%左右，部分城市达到 20%以上，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难以适应今后的城市交通发展需求，比如：各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，医院学校的停车配建指标低等问题、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、意义和修订原则。

1.0.2 条文说明了本标准的适用范围。根据《中华人民共和国城乡规划法》第三条规定：“城市和镇应当依照本法制定城市规划和镇规划，城市、镇规划区内的建设活动应当符合规划要求”。本标准指的城市、城市规划区即是按上述规定而定的。

本标准的城市建筑工程泛指城市规划区内各类新建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。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，但可根据实际情况参照执行。

1.0.4 本标准为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/T141-2010）、《城市道路工程设计规范》（CJJ37-2012）、《城市道路交通设施设计规范》（GB50688-2011）、《城市居住区设计规范》GB50180-93（2002 版）、《汽车库建筑设计规范》（JGJ100-98）、《城市公共汽车站、场、厂设计规范》（GJJ15-87）、《城市道路交叉口设计规程》（CJJ152-2010）、《无障碍设计规范》（GB50763-2012）、《道路交通标志和标线》（GB5768-2009）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、行业及本省现行的有关设计标准和规范要求。

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 本条文规定对原《标准》规定的集中统一设置停车场（库）的方式做了进一步明确。

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 新增加的条文规定。

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 本条文规定与原《标准》规定 3.0.3 一致。

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，在道路上上、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。

3.0.7 本条文规定与原《标准》规定 3.0.5 基本一致。

3.0.8 本条文规定对原《标准》规定 3.0.6 进行修订。

车辆外轮廓线尺寸是停车场（库）交通设计的重要参数。各类车辆外轮廓线尺寸拟定参考了《公路工程技术标准》（JTGB01-2003）2.0.1、2.0.2 条规定、《汽车库建筑设计规范》（JGJ100-98）的规定、《天津市建设项目配建停车场(库)标准》2010、《上海市建筑工程交通设计及停车库（场）设置标准》（DGJ08-7-2006）的规定。

表 3.0.8-1 停车库（场）设计车型外廓尺寸（上海标准）

			设计车辆外廓尺寸（米）		
			总长	总宽	总高
机动车	I	微型汽车	3.5	1.6	1.8
	II	小型汽车	4.8	1.8	2.0
	III	轻型汽车	7.0	2.1	2.6
	IV	中型汽车	9.0	2.5	3.2
	V	大型货车	10.0	2.5	4.0
	VI	大型客车	12.0	2.5	3.2
非机动车	自行车		1.9	0.6	1.2

注：1、二轮摩托车按 2 辆自行车尺寸计算；
 2、助动车按 1.2 辆自行车尺寸计算；
 3、专用汽车库可按所停放的汽车外廓尺寸进行设计；
 4、本表机动车尺寸参阅《汽车库建筑设计规范》（JGJ100-98）相关内容。

表 3.0.8-2 停车库（场）设计车型外廓尺寸（天津标准）

		换算系数	车辆几何尺寸（米）		
			长	宽	高
机动车	铰接车	3.5	18	2.5	4.0
	大型汽车	2.5	12	2.5	4.0
	中型汽车	2.0	8.7	2.5	4.0
	小型汽车	1.0	5.0	1.8	1.6
	微型汽车	0.7	3.2	1.6	1.8
非机动车	自行车	1.0	1.9	0.6	1.15
	二轮摩托车	1.5	2.0	1.0	1.2
	三轮车	2.5	3.5	2.5	1.2
	助动车	1.2	2.0	0.8	1.15

表 3.0.8-3 设计车辆外轮廓尺寸（公路工程技术标准 JTGB01-2003） 单位：米

车辆类型	总长	总宽	总高	前悬	轴距	后悬
小客车	6	1.8	2	0.8	3.8	1.4
载重汽车	12	2.5	4	1.5	6.5	4
鞍式列车	16	2.5	4	1.2	4+8.8	2

3.0.9 本条文主要规定停车配置指标计算，车位总数尾数出现小数情况时，应将小数向上取整。

3.0.10 原条文修订。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。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）。

3.0.13 为避免由于设置停车收费设施，造成出入口拥堵而规定本条文。

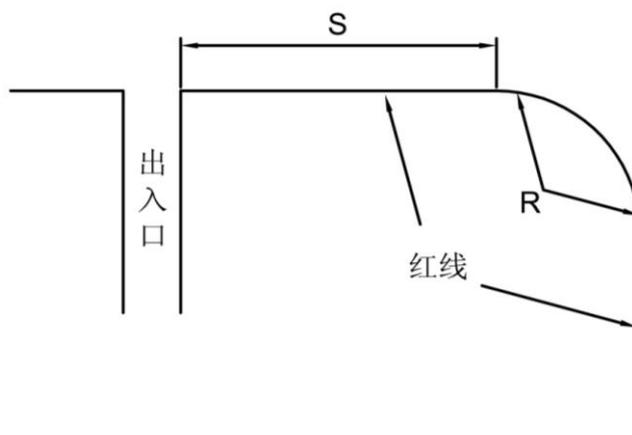
3.0.14 考虑住宅及公共办公楼等建筑工程的外来临时车辆停放需求而规定本条文。

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项目规划条件的规定。

4.1.2 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(见下图)。本条文参阅《城市道路平面交叉口规划与设计规范》(DB33/1056-2008)。



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 基地机动车出入口若距地铁人流出入口、人行过街天桥、人行地道、公交站、铁路道口、桥梁、隧道引道起坡点距离过近,容易成为事故黑点。本条文规定参考《城市道路工程设计规范》(CJJ37-2012)和上海市《建筑工程交通设计及停车库(场)设置标准》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。

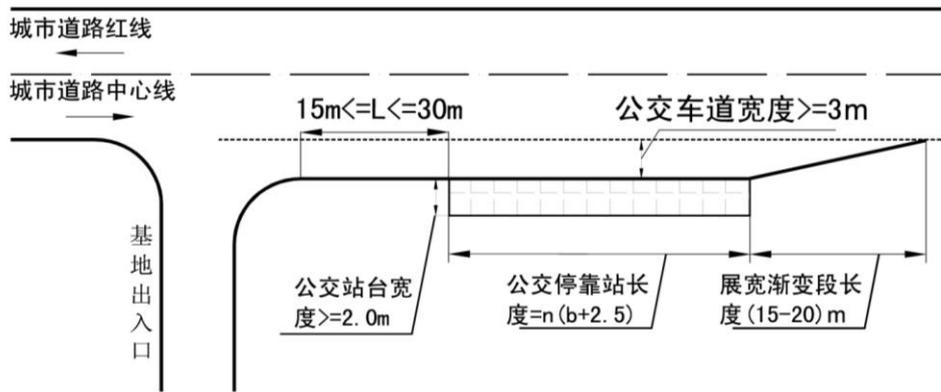
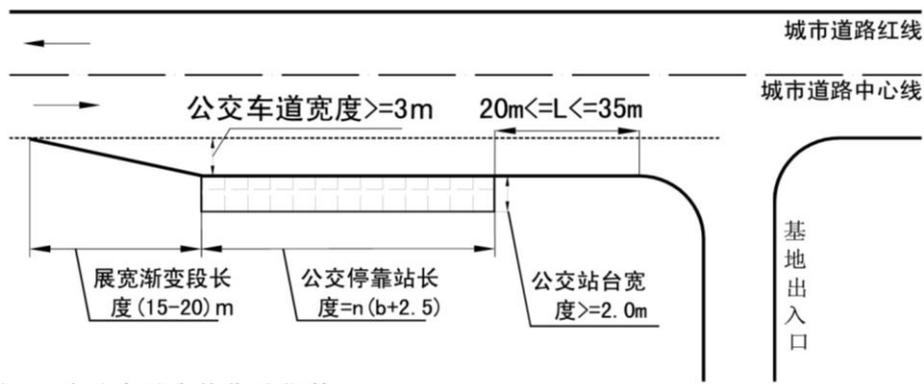


图 4.1.4-1 基地机动车出入口与港湾公交站一体化设计（出入口位于公交站后端）



注：n为公交站台停靠泊位数
b为公交车辆长度

图 4.1.4-2 基地机动车出入口与港湾公交站一体化设计（出入口位于公交站前端）

4.1.6 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。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。

4.1.7 参阅《城市道路工程设计规范》(CJJ37-2012)，制定本条文规定。

4.1.8 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。

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。开口方案须经得规划主管部门和公安交警部门的同意方可实施。

4.1.11 本条文参阅原标准对基地机动车出入口数量做了修改。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。根据基地机动车出入口的通行能力分析，对原标准条文规定进行了适当的修改。

4.1.13 新增条文。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。

4.2 基地总平面布置

4.2.1 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。

4.2.2 对于吸引较多出租车的公共建筑，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。

4.2.3 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临时接送泊位，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。

4.2.4、4.2.5 条文规定了基地内货车和大客车的设置标准，考虑到一些货车须进入地下车库的情况（比如国外管理公司管理的五星级宾馆），一般可允许小型货车或部分箱式货车（中型）进入，大货车和大客车不宜设在地下车库内或地上多层车库二层及以上。

4.2.6 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。

4.2.7 为避免基地内出现半径不足的180度掉头组织形式，而制定本条文。U型流线的通道边线间距应大于或等于6米，如下图所示。

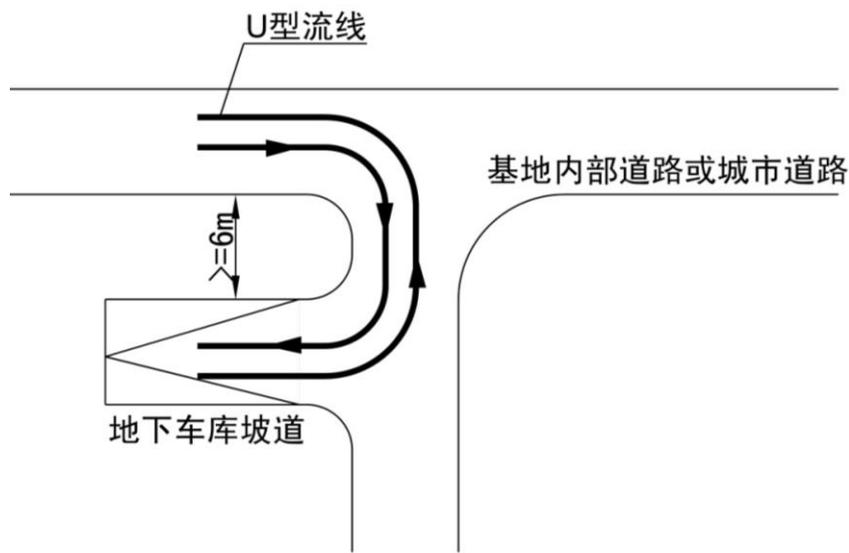


图4.2.7 U型流线

4.2.8 为方便基地临时进出人员的停车方便，本条文规定了地面泊位的要求。原先不少城市地面机动车停车泊位按10%控制，但考虑到较高容积率的地块条件限制，征求各地意见后，制定本条文规定。

4.2.9 表4.2.9中数据引用《城市居住区规划设计规范》GB50180-93（2002年版）。

4.2.11 一般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 车库出入口的数量多少，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。参照《汽车库建筑设计规范》(JGJ100-98)及坡道通行能力，制定本条文。

4.4 配置机动车停车场（库）设计

4.4.1 按建设部2008年10月7日起施行的《工程建设技术标准编写规定》第四十六条规定：

“当标准中涉及的内容在有关的标准中已有规定时，宜引用这些标准代替详细规定，不宜重复被引用标准中相关条文的内容”的原则要求，城市建筑工程配置机动车停车场（库）的设

计，可按国家行业标准《汽车库建筑设计规范》(JGJ100-98)的有关规定执行。

4.4.2 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。

4.4.4 考虑车库建设的经济性和交通组织的顺畅、安全，制定本规定。

根据本省车库的实际运行和杭州市的审批管理情况，参考上海市的标准及汽车库建筑设计规范，同时考虑大尺寸车辆比例提高的发展趋势，对停车场(库)内部通道宽度、坡道宽度等做了规定。

4.4.6、4.4.7、4.4.8、4.4.9 本条文参考《汽车库建筑设计规范》(JGJ100-98)及杭州市目前对建筑工程设计中交通设计审查的规定，对停放车辆间及车、墙(柱)间最小净距、车辆最小转弯半径、坡道最大纵坡、车库最小净高等做了规定。表4.4.6中数据参考《汽车库建筑设计规范》JGJ100-98。表4.4.9中“净空高度”指楼地面表面至顶棚或其它构件底面的距离，未计入设备及管道所需的空

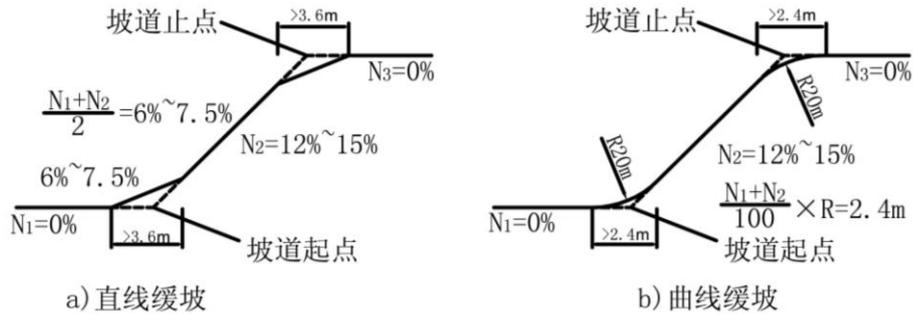


图4.4.7 缓坡

4.4.10 本条文对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(8.4米柱网约3跨)的尽端式通道应在尽端附近空余一个泊位，方便回转。

4.4.11、4.4.12 本条文对车库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，保证行驶安全。

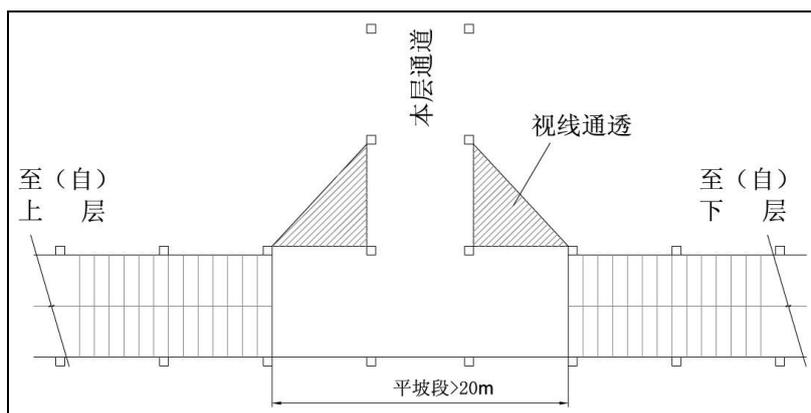


图4.4.11 直通连续坡道

4.4.13、4.4.14、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，本标准参考国家相关规范，对无障碍泊位设置做了规定。表4.4.14中数据引用《无障碍设计规范》（GB50763-2012）。

4.5 机械停车库设计

4.5.1 鉴于目前我省大中城市兴建机械式停车库情况较多，机械车库在节约用地、增加停车泊位数量方面有明显的优势，但机械式停车的方式及设备种类繁多，设计时应按相关规范执行，同时与设备供应商沟通。

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，因此不适合体育馆等具有大量人流、车流集中疏散的大型公共建筑；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，参考上海市标准，制定了机械停车泊位占泊位总数比例的上限。

4.5.3 为保证机械式停车库全部车辆进出的总体时间，参阅上海《机械式停车库设计规程》DBJ08-60-2006，制定本条文。

4.5.4、4.5.5 本条文参阅《机械式停车设备类别、形式与基本参数》JB/T8713-1998的规定，对机械停车方式、停放时间控制、存容量等做了规定。表4.5.4中数据引用《机械式停车设备类别、型式与基本参数》（JB/T 8713-1998）；表4.5.5中数据引用《机械式停车设备类别、型式与基本参数》（JB/T 8713-1998）。

4.5.6 机械车库进出车辆等候时间较长，为保证车库通道畅通及机械车库的正常运行，制定本条文规定。

4.5.7 参阅《汽车库建筑设计规范》JGJ100-98制定本条文。

4.5.8 机械车库进出车辆等候时间较长，为保证等候车辆不至于造成基地出入口堵塞而影响

城市道路通行，制定本条文规定。其中，地面固定泊位及基地内主通道不得计入侯停区。

4.5.9 升降横移式停车设备运行的典型时间为：横移7m/min，升降4m/min，可估算出2层设备单车最大进出时间约为80s，3层设备单车最大进出时间约为140s，4层设备单车最大进出时间约为170s，5层设备单车最大进出时间约为200s。另需考虑倒车时间一般在20s左右。因此，可计算得到平均停车时间约为：2层设备68s，3层设备103s，4层设备136s，5层设备160s。

由于多层机械停车设备的平均停车时间较大和车库净空要求较高，坡道式与机械式组合停车库的机械停车设备不宜超过3层，并以2层设备为宜。同时，车库内机械停车设备的总体存车速度应在坡道进车速度的2倍以上，以保证进库车辆不至因等待机械停车设备运行造成坡道或主通道堵塞，因此单组机械停车设备的存容量不宜过大，二层升降横移设备不宜超过12连立，三层升降横移设备不宜超过6连立。

4.6 配置自行车停车场（库）设计

4.6.3 原省标规定300辆以上的非机动车库出入口数量不少于二个，根据近年来我省建设的实际情况，大规模的综合体项目越来越多自行车库的规模也越来越大，本次修订增加1200辆以上的自行车车库出入口数量不少于三个的规定，以保证大规模自行车停车场（库）出入口的通行顺畅。

4.6.4 为保证自行车场（库）出入口的进出条件，对出入口的宽度、斜坡宽度、坡度予以规定。

4.6.7 根据我省非机动车的发展状况，电动自行车大幅增加，在非机动车种中比例较高，为保证电动自行车停放的方便，对其停放区域进行规定。此外，为避免住宅小区停车后步行回家距离过长，规定各单体建筑的自行车位宜分散布置。

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《道路交通标志和标线》(GB5768-2009)、《城市道路交通标志和标线设置规范》(DB33/T818-2010)、《城市道路交通设施设计规范》(GB50688-2011)等规范规定，制定本条文。

4.7.3 根据省内建筑工程建设情况分析，基地出入口、基地内部通道和建筑内置式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《城市道路交叉口设计规程》(CJJ152-2010)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 全省建筑工程配建停车位指标采用分级体系，通过对城市规模大、中、小的区分，构筑起全省建筑工程停车位配建指标分级体系。每个城市在实际操作时，对照配建指标级别及适用范围表选定本城市配建指标的等级。

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），同时参考了杭州市、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。

本次修订针对机动车配建指标进行了结构性调整，一是住宅建筑配建指标较大幅度提高，居住区户均达到1.0个泊位，比原《标准》提高了1倍左右；二是公共服务类建筑配建指标合理提高，办公类、商业类建筑停车泊位配建指标比原《标准》配建指标平均提高了约50%；三是重点矛盾重点解决，针对当前停车矛盾特别突出的医院类和学校类建筑，停车泊位的配建指标较大幅度提高，比原《标准》配建指标提高了1倍左右。且本次修订对医院建筑新增了办公、医技等功能性建筑的配建指标，对学校的接送车位也提出了要求。

此外，本次修订非机动车配建指标除住宅配建未做大的调整外，其余都做了较大的调整，调整后非机动车停车泊位的配建指标平均约为原《标准》配建指标的60%。

5.0.2 住宅停车位指标调整。

住宅是停车配建的重要环节，依据国家、浙江省住房发展、建设政策，对原《标准》住宅分类进行面积分类调整。增加了小区物管等配套附属用房的分类。

机动车位配建指标调整。根据全省抽样调查，部分老小区实际配置停车数低于原《标准》的配建指标，其停车矛盾较为突出；部分新建小区的实际配置停车数虽然超过了原《标准》的配建指标，但仍未能满足实际的停车需求。另外，考虑到今后城市可能会实施“机动车自备车位政策”，需基本保证户均一个停车泊位。因此，本次修订对住宅各种户型的配建指标进行了较大幅度的提高。

非机动车位配建指标调整。虽然近年来非机动车出行比例有所下降，但考虑到各城市对非机动车的发展非常重视，同时非机动车作为一种健身工具受到高、中收入者的欢迎，因此住宅的非机动车配建指标较原《标准》调整幅度较小，略为降低。

5.0.3 办公楼停车位指标调整。

对原《标准》行政办公类进行细分，分为具有对外窗口服务功能的行政办公和其他行政办公。

机动车位配建指标调整。根据全省抽样调查，办公楼停车供应与实际需求相比存在较大缺口，相比之下，中、小城市的缺口更大。因此本次修订较大幅度地提高了原《标准》办公楼的配建指标，其中，中、小城市的提高幅度达到 100%，大城市的提高幅度达到 50%—60%。

非机动车位配建指标调整。近年来省内各城市非机动车出行比例有所下降，从省内各城市对原《标准》实施情况的反映来看，原《标准》非机动车配建指标偏高，宜适当降低。根据全省抽样调查，办公楼实际停车需求是原《标准》配建指标的 50%左右，考虑到非机动车出行中电动自行车的比例逐年提高，其车位尺寸较自行车位尺寸稍大。因此，本《标准》办公楼的非机动车配建指标基本降低到原《标准》的 60%左右。

5.0.4 商业场所停车位指标调整。

商业场所分类中新增了批发市场。

机动车位配建指标调整。根据省内各城市的抽样调查，商业场所实际停车需求超过原《标准》的配建指标，其中大型超市停车泊位缺口较大，同时考虑到商业场所一般有明显的高峰，停车位使用周转率较高，商业场所配建指标应有针对性地合理提高。因此本《标准》商业场所的机动车配建指标平均提高幅度达到原《标准》配建指标的 30%—40%。

非机动车配建指标调整。其中，大、中型商业场所以及大型超市的配建指标降低至原《标准》配建指标的 50%—70%；小型商业的配建指标未作调整。

5.0.5 餐饮、娱乐设施停车位指标调整。

对餐饮、娱乐设施分类进行细化，根据规模分为两类。

机动车位配建指标调整。根据省内各城市调查数据，大型餐饮、娱乐设施的停车供应存在缺口，本《标准》大型餐饮、娱乐设施停车配建指标较原《标准》提高了 30%左右。

非机动车配建指标调整。本《标准》餐饮、娱乐场所的非机动车配建指标降低至原《标准》的 75%左右。

5.0.6 旅馆停车位指标调整。

机动车位配建指标调整。根据现状调查，中、小城市旅馆的实际停车需求比大城市高。因此，本《标准》适度提高大城市旅馆的停车配建指标，中、小城市旅馆的停车配建指标调整至与大城市一致。

非机动车配建指标进行了调整。本《标准》旅馆的非机动车配建指标降低至原《标准》

配建指标的 40%—50%左右。

5.0.7 影（剧）院停车位指标调整。

根据《电影院建筑设计规范》(JGJ58-2008)、《剧场建筑设计规范》(JGJ57-2000)对原《标准》的分类进行重新调整。同时提高了原《标准》机动车位配建指标，提高幅度达到 50%左右；非机动车配建指标在《原标准》配建指标的基础上适当降低。

5.0.9 体育场馆停车位指标调整。

根据《体育建筑设计规范》(JGJ31-2003)，对原《标准》的分类进行了调整；将娱乐性体育设施类计量单位由“每百座”调整为“每 100 平方米建筑面积”。

5.0.11 医院停车位指标调整。

将原《标准》区级医院分类归入综合医院类；增加了综合医院、专科医院中办公、医技等功能性建筑分类；并增加了社区卫生站的分类。

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存在较大缺口，综合性医院和专科性医院的现状停车需求几乎都达到了原《标准》配建指标的 1.5~2.0 倍。因此，本《标准》机动车配建指标较原《标准》配建指标提高了 1 倍。

非机动车配建指标调整。根据全省抽样调查，医院类建筑非机动车实际停车需求为原《标准》配建指标的 70%左右，本《标准》进行了结构性调整，增加了门诊部的非机动车停车配建指标，降低了住院部的非机动车停车配建指标。

5.0.12 根据省内城市的调查，小学和幼儿园上下学接送车辆停车矛盾非常突出，本《标准》在提高内部机动车配建标准的基础上，增加了接送泊位的设置要求，接送泊位数宜参照本《标准》制定的指标设置。

5.0.15 根据各类建筑的实际使用情况，进一步明确了建筑工程特殊车辆的配建指标，对出租车位、装卸车位、大客车位以及无障碍车位的配建泊位进行了规定。