

《公共建筑机动车停车配建指标》

宣贯培训材料

北京市规划和自然资源委员会

1

编制背景

2

编制过程

3

主要特点

4

要点解读

01 编制背景



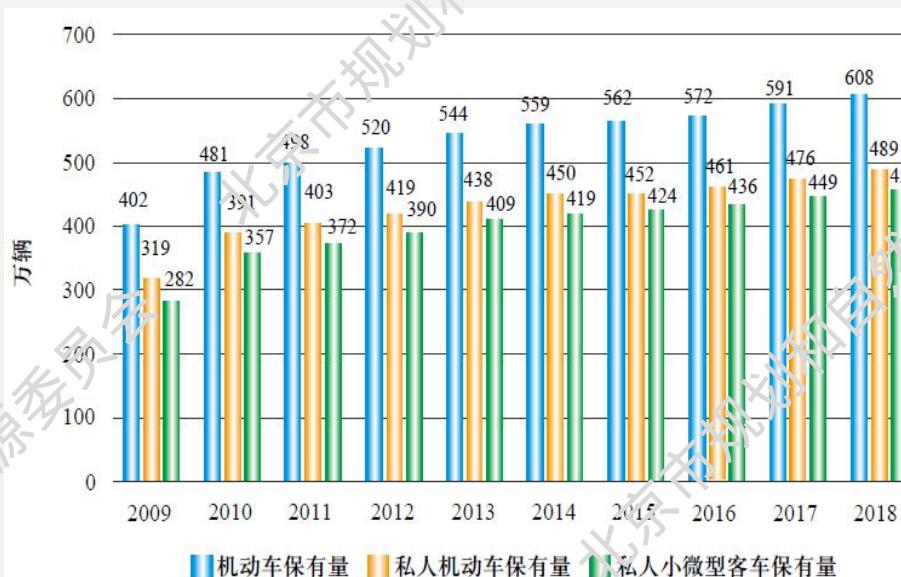
停车供需现状

城市机动化规模超预期增长，北京市机动车保有量突破600万辆。

- 2018年机动车保有量608万辆，**私人小微型客车458万辆**（含新能源客车22.5万辆，较上年增长36%），2009年至2012年是私人小汽车快速增长时期，2013年起年均增长控制在10万左右。2018年第6期普通小客车配置的个人306万个，新能源小客车处于轮候状态的个人42万个。

机动车千人拥车率处于中游，分布呈现内高外低的状态。

- 北京千人拥车率为282辆。北京市中心城公共交通服务水平较高，但拥车水平呈现中心城区高、外围地区低的状态。



北京市机动车保有量发展图变化

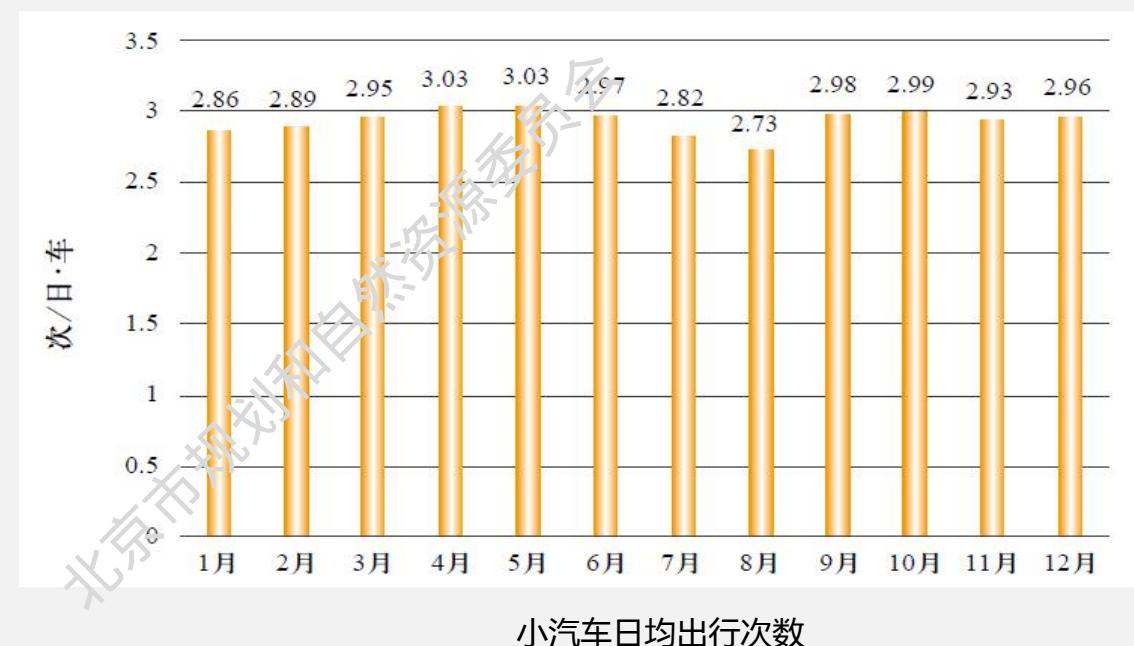
停车供需现状

小汽车出行比例高，出行强度大，通勤使用多。

- 2018年中心城出行总量3924万，其中小汽车出行量达到916万，占比27%，超过轨道和公交。
- 小汽车日均出行次数工作日2.81次，节假日2.62次。每日车公里达45，是东京两倍，伦敦1.5倍。
- 小汽车早晚高峰出行占比均达到全天的30%。

城市重点功能区（公交可达性高）用车水平高。

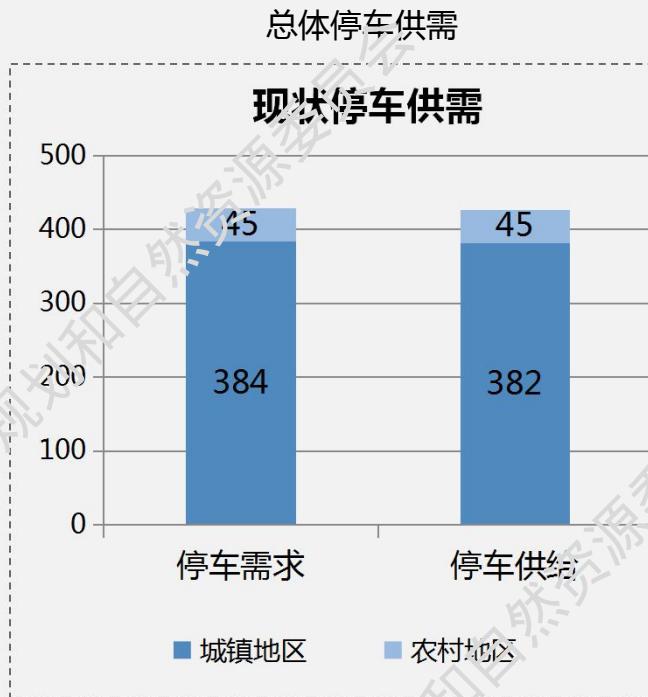
- 金融街小汽车出行比例达29%，CBD达26%，而东京CBD仅为5%。



停车供需现状

停车供给与需求总体上基本持平，但停车供给结构不合理。

- 城镇地区停车需求为384万辆，停车位供给为382万个。
- 城镇地区居住类夜间停车共计268万辆，占比70%；公建类58万辆，占比15%；路侧占道停车52万辆，占比14%。
- 居住区停车数量、路内停车数量大幅超出停车位供给数量，公建配建停车位停放数量较少。



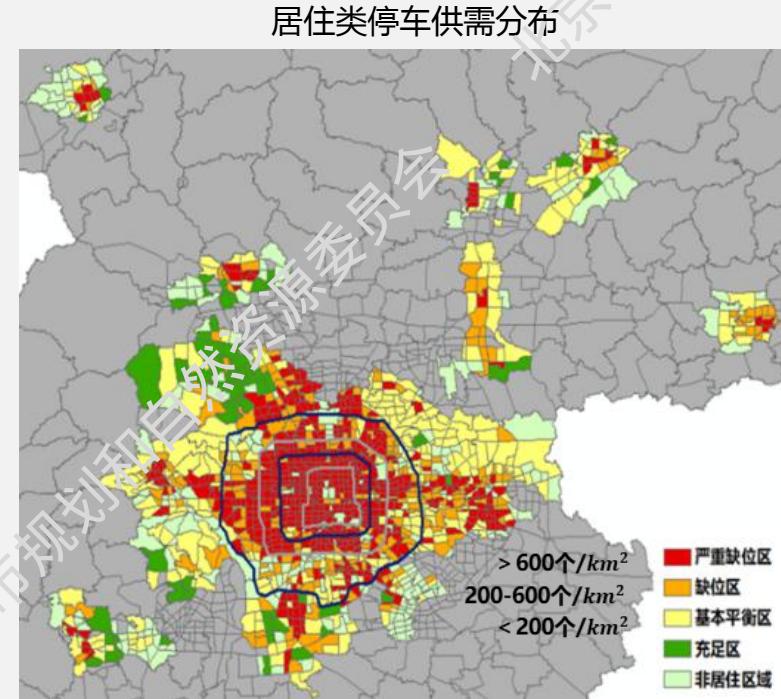
不同类型停车需求分布

| 类型 | 细分类别 | 夜间停车数 (万辆) | 占比 (%) |
|-------------------------------|-----------|------------|--------|
| 居住类 | 居住小区 | 241 | 90% |
| | 平房胡同区 | 14 | 5% |
| | 混合区域 | 13 | 5% |
| | 小计 | 268 | 100% |
| | 办公 | 23 | 40% |
| 公建类 | 商超 (市场) | 9 | 15% |
| | 酒店宾馆 | 4 | 7% |
| | 学校 | 2 | 4% |
| | 医院 | 2 | 4% |
| | 餐饮娱乐 | 2 | 3% |
| 文体活动场所 | 文体活动场所 | 2 | 2% |
| | 公园 (旅游景区) | 1 | 2% |
| | 其他 | 13 | 23% |
| | 小计 | 58 | 100% |
| | 路侧占道 | 52 | 14% |
| 其他 (含立交桥下空间、路外公共停车场、驻车换乘停车场等) | | 6 | 1% |
| | 合计 | 384 | 100% |

停车供需现状

以居住类为主的居住车位供需失衡，缺口较大。

- 居住车位供需比为0.63: 1，车位绝对缺口为129万个。
 - 70%的缺口集中在中心城区：核心区15.8万，中心城四区74万，城市副中心缺口约6万，新城缺口总计约34万。
 - 大量小客车停放在灰色空间：49万辆停放在居住区未施划停车位的区域，45万辆停放在道路未施划停车位的区域。



停车供需现状

出行车位供给总量充足，但局部供需矛盾突出。

- 日间车辆外溢占道问题严重，中心城区的医院、学校问题尤其显著。
- 夜间公建配建停车位空置现象突出，公建配建停车位总量为147万个，夜间停车57万个，夜间闲置停车位90万个，60%的停车位闲置。



某医院停车位紧张



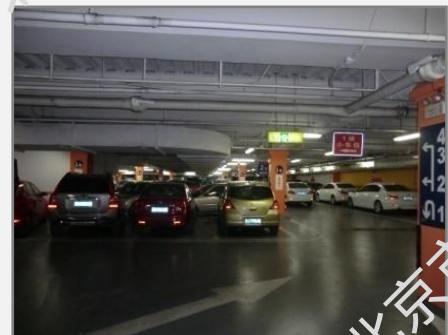
医院内停车位紧张



某商业写字楼停车位充裕



某医院停车位紧张



商品市场停车位紧张



某写字楼停车位充裕

以往配建指标回顾

自1989年14号令废除后，缺少公开发布的关于公建配建指标要求的规定。

- 2016年，北京市政府对《北京市大中型公共建筑停车场建设管理暂行规定》（1989年北京市人民政府第14号令）进行了废止。目前公共建筑停车配建标准尚无统一规定，部分执行2003年《北京地区建设工程规划设计通则（试用稿）》（非强制要求）。部分按指标调整研究成果（2012）执行。
- 居住配建指标按照《北京市居住公共服务设施配建指标（京政发【2015】7号）》执行。

公共建筑停车配建指标相关文件

- 《北京市大中型公共建筑停车场建设管理暂行规定》（1989年实施，14号令）于2015年12月废止，自2016年5月1日起施行。
- 《北京地区建设工程规划设计通则》（2003）技术性文件，内部执行。
- 《北京市停车规划管理办法》（上报稿，2012年）未公开发布，未正式执行。
- 《北京地区建设工程规划设计通则》（修编版，2012年）未公开发布。

居住项目停车配建指标相关文件

- 1994年，（京政发【1994】72号）
- 1999年，（京政发【1999】26号）
- 2002年，（京政发【2002】22号）
- 2006年，（市规发【2006】384号）
- 2015年，（京政发【2015】7号）

以往配建指标回顾

《北京市大中型公共建筑停车场建设管理暂行规定》（1989年）



| 附：《北京市大中型公共建筑停车场标准》 | | | |
|---------------------|------------------------------|--------|-------|
| 建筑类别 | 计算单位 | 标准车位数 | 标准车位数 |
| | | 小型汽车 | 自行车 |
| 旅 馆 | 一 类 每套客房 | 0.3 | |
| | 二 类 同 上 | 0.2 | |
| | 三 类 同 上 | 0.1 | |
| 外 国 人 公 寓 | 每套住房 | 1 | |
| 办 公 楼 | 外 贸 商 业 每 1000 平 方 米 建 筑 面 积 | 4.5 | |
| | 办 公 楼 其 他 办 公 楼 同 上 | 2.5 | 20 |
| 饭 庄 | 一 类 每 1000 平 方 米 建 筑 面 积 | 15 | 30 |
| | 二 类 同 上 | 7.5 | 40 |
| 商 店 | 一 类 每 1000 平 方 米 建 筑 面 积 | 2.5 | 40 |
| | 二 类 同 上 | 2 | 40 |
| 医 院 | 每 1000 平 方 米 建 筑 面 积 | 2 | 15 |
| 展 览 馆 | 每 1000 平 方 米 建 筑 面 积 | 2.5 | 45 |
| 电 影 院 | 每 100 座 位 | 1 至 3 | 45 |
| 剧 院 | 每 100 座 位 | 3 至 10 | 45 |
| 体 育 场 (馆) | 一 类 每 100 座 位 | 4 | 45 |
| | 二 类 同 上 | 1 | 45 |

注：1、旅馆中的一类指《旅游旅馆设计暂行标准》规定的一

以往配建指标回顾

规范性文件《北京地区建设工程规划设计通则》(2003年)

- 建筑类别不变，适度调高了配建指标。

| 第二节 停车位 | | | | |
|---|--|--|--|--|
| 5.2.1 基本要求 | | | | |
| 1. 城市公共停车场应分为公共机动车停车场和自行车停车场。 | | | | |
| 2. 服务半径市中心地区不应大于 200 米。 | | | | |
| 3. 停车场的建设，要同时配套建设供本单位机动车和本单位职工使用的停车场。 | | | | |
| 5.2.2 机动车 | | | | |
| 1. 凡本市行政区域内建设下列大中型公共建筑，均须按照本规定配套建设停车场(含停车库，以下简称停车场)。 | | | | |
| (1). 建筑面积 1000 平方米以上(含 1000 平方米)的饭庄。 | | | | |
| (2). 建筑面积 2000 平方米以上(含 2000 平方米)的电影院。 | | | | |
| (3). 建筑面积 5000 平方米以上(含 5000 平方米)的旅馆、外国人公寓、办公楼、商店、医院、展览馆、剧院、体育场(馆)等公共建筑。现有停车场不符合本规定要求的，应按本规定逐步补建、扩建。 | | | | |

| 北京市大中型公共建筑停车场标准 | | | |
|-----------------|------|--------------------|----------------------|
| 建筑类别 | 计算单位 | 标准车位数 | |
| | | 小型汽车 | 自行车 |
| 旅 馆 | 一类 | 每套客房 | 0.6 |
| | 二类 | 同上 | 0.7 |
| | 三类 | 同上 | 0.2 |
| 办公楼 | | 每 1000 平方米 建筑面积 | 6.5 20 |
| 餐饮 | | 每 1000 平方米建筑面积 | 7 40 |
| 商 场 | 一类 | 每 1000 平方米建筑面积 | 6.5 40 |
| | 二类 | 同上 | 4.5 40 |
| 医 院 | 市级 | 同上 | 6.5 40 |
| | 区级 | 同上 | 4.5 40 |
| 展览馆 | | 同上 | 7 45 |
| 电影院 | | 每 100 座位 | 3 每 1000 平方米 45 辆 |
| 剧院(音乐厅) | | 同上 | 10 同上 |
| 体育 场馆 | 一类 | 同上 | 4.2 同上 |
| | 二类 | 同上 | 1.2 同上 |

注：(1)露天停车场占地面积，小型汽车按每车位 25 平方米计算，自行车按每车位 1.2 平方米计算。停车库的建筑面积，小型汽车按每车位 40 平方米计算，自行车按每车位 1.8 平方米计算。
(2)旅馆中的一类指《旅游旅馆设计暂行标准》规定的一级旅游旅馆，二类指该标准规定的二、三级旅游旅馆，三类指该标准规定的四、五级旅游旅馆。
(3)餐饮中的一类指特级饭庄，二类指一级饭庄。
(4)商场中的一类指建筑面积 10000 平方米以上的商场，二类指建筑面积不足 10000 平方米的商场。
(5)体育场馆中的一类指 15000 座位以上的体育场或 3000 座位以上的体育馆，二类指不足 15000 座位的体育场或不足 3000 座位的体育馆。
(6)多功能的综合性大中型公共建筑，停车场车位按各单位标准总和 80%计算。

以往配建指标回顾

以公共建筑配建停车位为主的出行车位未能发挥对城市**拥车、用车的调控作用**。

- 无法适应新的交通发展需求：建筑物分类不全面、不细致，与当前用地分类标准不匹配，可操作性不强。
- 无法协调新的交通发展政策：停车配建指标滞后，当前的停车需求不吻合，也未起到调控需求的作用，无法落实分区差异化管理的要求。

| 建筑类别 | | 计算单位 | 1989年规定 | 2003年通则 |
|---------------|-------|------------|---------|---------|
| 旅馆 | 一类 | 每套客房 | 0.3 | 0.6 |
| | 二类 | 每套客房 | 0.2 | 0.4 |
| | 三类 | 每套客房 | 0.1 | 0.2 |
| 办公场所 (办公楼) | 外贸商业楼 | 每100平米建筑面积 | 0.45 | 0.65 |
| | 其他 | 每100平米建筑面积 | 0.25 | |
| 饭庄 (餐饮) | 一类 | 每100平米建筑面积 | 1.5 | 0.7 |
| | 二类 | 每100平米建筑面积 | 0.75 | |
| 商业 (商场) | 一类 | 每100平米建筑面积 | 0.25 | 0.65 |
| | 二类 | 每100平米建筑面积 | 0.2 | 0.45 |
| 医院 | 市级 | 每100平米建筑面积 | 0.2 | 0.65 |
| | 区级 | 每100平米建筑面积 | | 0.45 |
| 展览馆 | | 每100平米建筑面积 | 0.25 | 0.7 |
| 影剧院 | 电影院 | 每100座位 | 1-3 | 3 |
| | 剧院 | 每100座位 | 3-10 | 10 |
| 体育场馆 | 一类 | 每100座位 | 4 | 4.2 |
| | 二类 | 每100座位 | 1 | 1.2 |

02 编制过程



编制基础

国家标准《城市停车规划规范》(GB/T 51149-2016)。

- 主要内容：总则（4条）、术语（11条）、基本规定（5条）、停车需求预测与停车位供给（9条）、停车场规划（21条）、建筑物配建停车位（4条）。



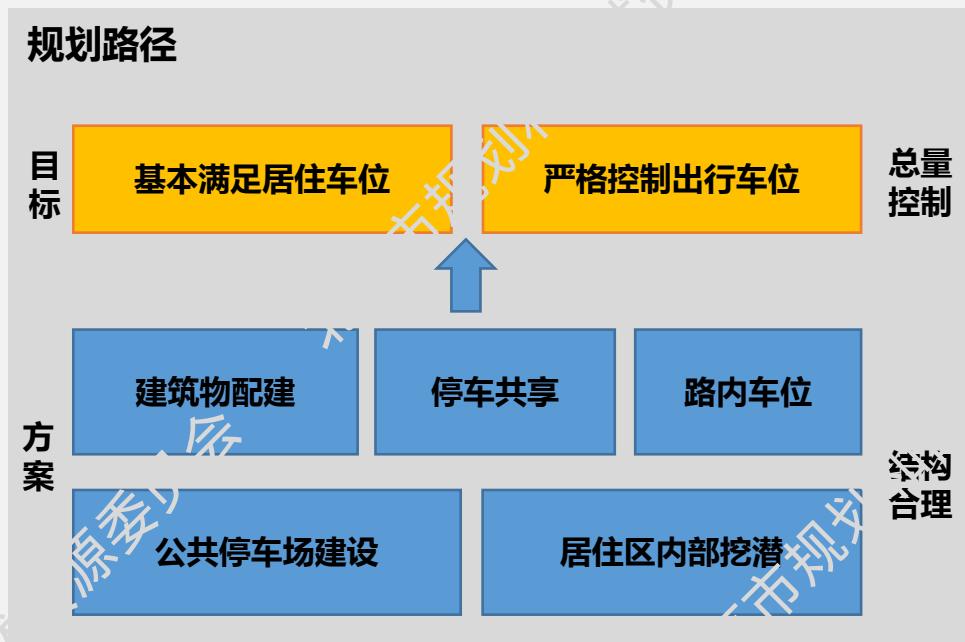
| 建筑物大类 | 建筑物子类 | 机动车停车位指标下限值 | 非机动车停车位指标下限值 | 单位 |
|-------|--------------------|-------------|--------------|---------------------------|
| 居住 | 限价商品房 | 1.0 | 2.0 | 车位/户 |
| | 经济适用房 | 0.8 | 2.0 | 车位/户 |
| | 公共租赁住房 | 0.6 | 2.0 | 车位/户 |
| | 廉租住房 | 0.3 | 2.0 | 车位/户 |
| 医院 | 综合医院 | 1.2 | 2.5 | 车位/100m 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 |
| | 高等专科学校 | 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 |
| | | | | |
| | | | | |

| 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 |
| 工业和物流仓储 | 剧院、音乐厅、电影院 | 7.0 | 10.0 | 车位/100 座位 |
| | 厂房 | 5.2 | 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 |
| | 汽车站 | 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 |
| 游览场所 | 公交枢纽 | 0.5 | 3.0 | 车位/100 高峰乘客 |
| | 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 |

编制基础

“市-区-街道” 三级停车规划

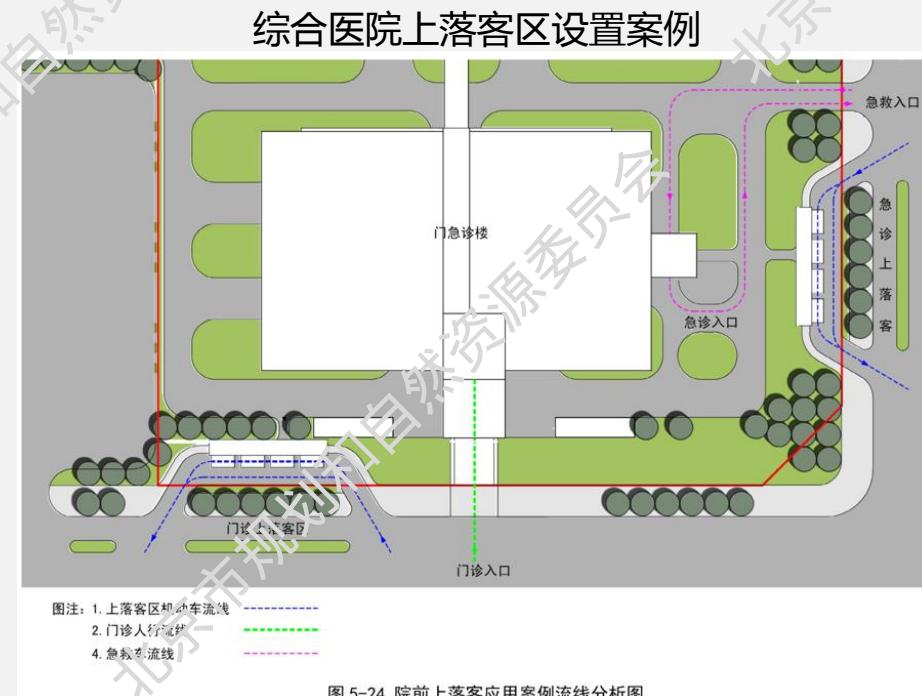
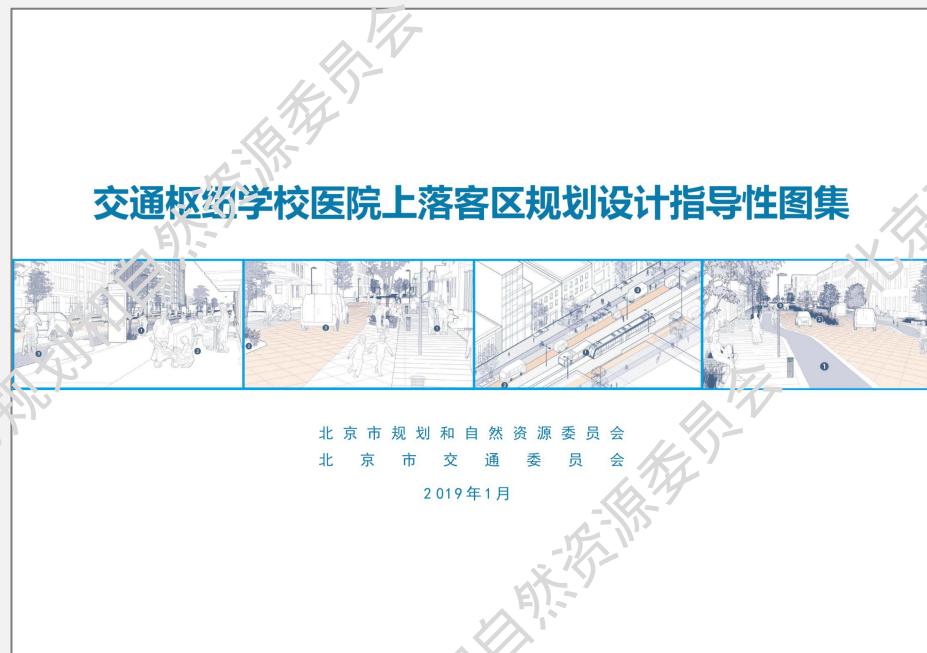
- **北京市停车专项规划**：明确了北京市停车发展目标、策略、规模、布局等。
- **区级停车专项规划**：东城、朝阳、海淀、丰台、石景山、昌平顺义等区级停车专项规划。
- **街道停车专项规划**：南锣鼓巷地区机动车停车规划、回天地区路面停车规划、王府井地区停车规划等。



编制基础

《交通枢纽学校医院上落客区规划设计指导性图集》。

- 城市道路衔接、交通枢纽上落客区、中小学校上落客区、医院上落客区等四部分。
- 坚持以人为本理念，以安全、效率、便捷、友好为原则，强调与城市道路顺畅衔接、上落客区与建筑主体相融合。
- 针对交通枢纽、中小学校、医院上落客区提出了设计要求、设计方案及设计案例。



03 主要特点



主要特点

特点1：理论与实践相结合，应急和谋远相结合

落实上位规划——谋远

《北京城市总体规划（2016年-2035年）》

- 按照控拥有、限使用、差别化的原则，划定**交通政策分区**。
- 调控小客车出行需求**，到2020年小客车出行比例和车均出行强度降幅达10%-15%，到2035年降幅不小于30%。

《北京市机动车停车条例》

- 停车设施实行**分类分区定位、差别供给，从严控制出行停车**。
- 制定新建、改建、扩建公共建筑等配建停车泊位的标准，明确上限、下限，并建立动态调整机制。

《北京市停车专项规划》

- 从严控制出行车位，2035年出行车位总量**控制在200万个之内**。

《首都功能核心区控制性详细规划（街区层面）（2018年-2035年）》

- 统筹治理时序，近远期结合。近期加强停车治理，**充分利用既有资源，挖潜停车潜力，适度增加供给**。远期持续提升公共交通服务水平，引导绿色出行，**降低小客车出行依赖**。

《北京城市副中心控制性详细规划（街区层面）（2016年-2035年）》

- 从严控制出行停车需求。**降低出行车位配建标准，将公共建筑类机动车停车配建标准由下限控制转变为上限控制**。

缓解现状问题——应急

医院停车矛盾大



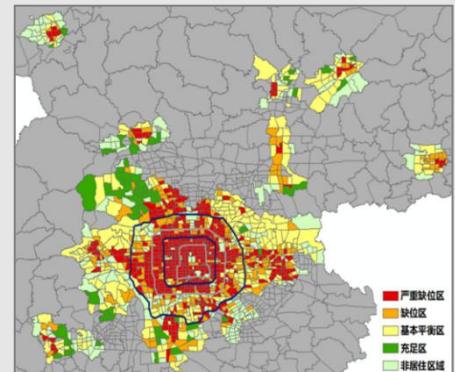
医院停车矛盾大



学校停车秩序乱



居住停车缺口

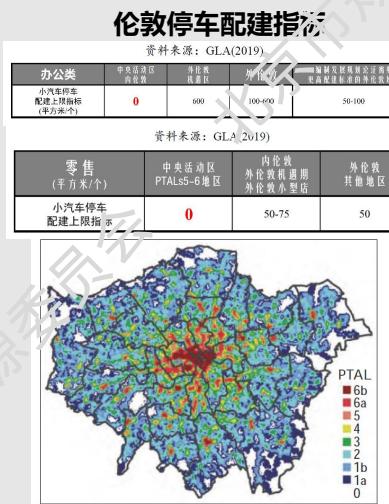
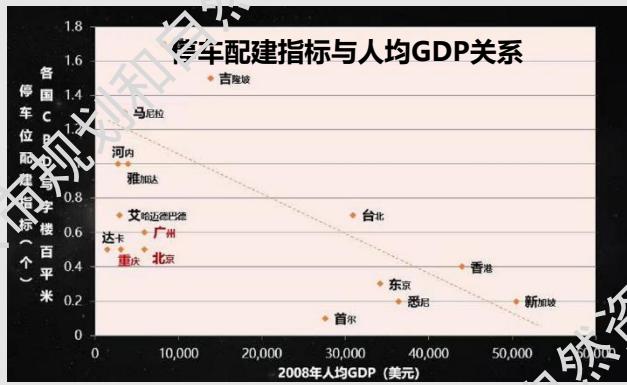


主要特点

特点1：理论与实践相结合，应急和谋远相结合

对标国际趋势——理论

- 2004年，伦敦将下限转为上限，指标与区域位置、公共交通可达性挂钩。指标冻结零配建，伦敦瑞士再保险是一座大厦不提供停车位的5A级写字楼。
- 2013年，发展中国家巴西的圣保罗推行停车位配建上限管理机制改革。
- 欧洲70座城市重新制定停车配建政策。亚洲越发达的城市停车位配建越少。



适宜北京实情——实践

- 持续的城市化、机动化发展进程。
- 停车需求在短期内仍需妥善解决，现阶段保留下限指标是保持秩序和公平的重要手段。
- 上下限兼有，兼顾小客车出行需求和调控要求。
- 上限，基于小客车出行比例和强度降幅要求。
- 下限，基于机动化理性发展和小客车合理使用。

表 4-4 2009-2019 年北京市房屋建设情况

| 年份 | 施工面积 (万平方米) | | 竣工面积 (万平方米) | |
|--------|-------------|---------|-------------|---------|
| | 其中：住宅 | 其中：住宅 | 其中：住宅 | 其中：住宅 |
| 2009 年 | 14,380.6 | 7,058.4 | 4,222.0 | 2,369.6 |
| 2010 年 | 15,572.1 | 7,932.9 | 3,978.4 | 2,263.5 |
| 2011 年 | 18,065.2 | 8,817.1 | 4,032.9 | 2,121.8 |
| 2012 年 | 20,045.4 | 9,217.0 | 3,723.5 | 1,992.5 |
| 2013 年 | 21,526.0 | 9,460.0 | 3,989.7 | 2,154.8 |
| 2014 年 | 21,677.5 | 8,978.3 | 4,967.5 | 2,547.6 |
| 2015 年 | 20,009.1 | 7,962.6 | 4,170.2 | 1,900.7 |
| 2016 年 | 21,721.9 | 7,744.6 | 3,594.0 | 1,763.3 |
| 2017 年 | 21,512.7 | 7,299.0 | 2,671.1 | 1,137.4 |
| 2018 年 | 17,956.3 | 6,950.5 | 2,384.9 | 899.2 |
| 2019 年 | 16,893.5 | 6,472.2 | 1,990.4 | 747.1 |



主要特点

特点2：细化公共建筑分类，各类建筑精准规范

对标用地规范

- 公共建筑分类、指标计算单位充分考虑方案设计与项目审批流程，对标《北京市城乡规划用地分类（DB11/996-2013）》，对接用地类型，提高可操作性。
- 按用地类型划分为7大类，按建筑类型、使用对象及停车需求特征划分为18小类，**增设**学校、商务2大类，**细化**商业、医院、文化设施、体育设施4大类。

建设项目正负面清单

- 《建设项目规划使用性质正面和负面清单》要求，首都功能核心区鼓励批发市场用地调整为中央党政军领导机关办公和配套用房、学前教育、养老设施。中心城区鼓励批发市场用地调整为学前教育设施。
- 三环内**取消**综合市场、农贸市场、批发市场类。

2003《通则》分类

| | |
|----------|----|
| 旅馆 | 一类 |
| | 二类 |
| | 三类 |
| 办公楼 | |
| 餐饮 | |
| 商场 | 一类 |
| | 二类 |
| 医院 | 市级 |
| | 区级 |
| 展览馆 | |
| 电影院 | |
| 剧院（音乐厅） | |
| 体育场 馆 | 一类 |
| | 二类 |

本标准公共建筑分类

| | |
|-----------------------|------------------------|
| 医院 | 综合医院、专科医院 |
| | 社区卫生服务中心 |
| 行政办公 | |
| 商务 | |
| 学校 | 中小学、幼儿园 |
| | 大专院校 |
| 体育设施 | 体育场≥15000座位，体育馆≥3000座位 |
| | 体育场<15000座位，体育馆<3000座位 |
| | 影剧院 |
| 文化设施 | 科技馆、博物馆、图书馆 |
| | 会议中心 |
| 展览馆 | |
| 酒店、宾馆 | |
| 餐饮、娱乐 | |
| 商业 | 商场 |
| | ≥10000 m ² |
| <10000 m ² | |
| 大型超市、仓储式超市 | |
| 综合市场、农贸市场、批发市场 | |

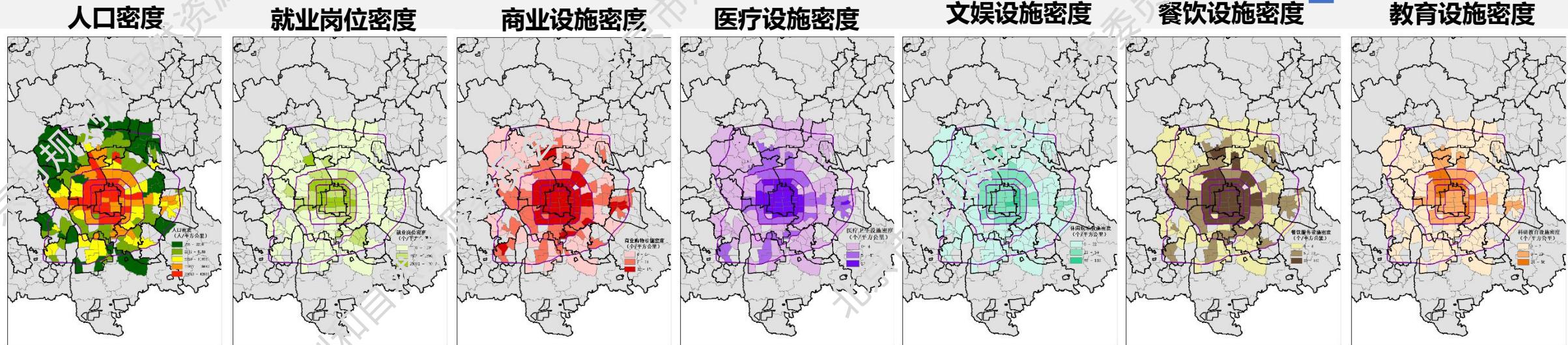
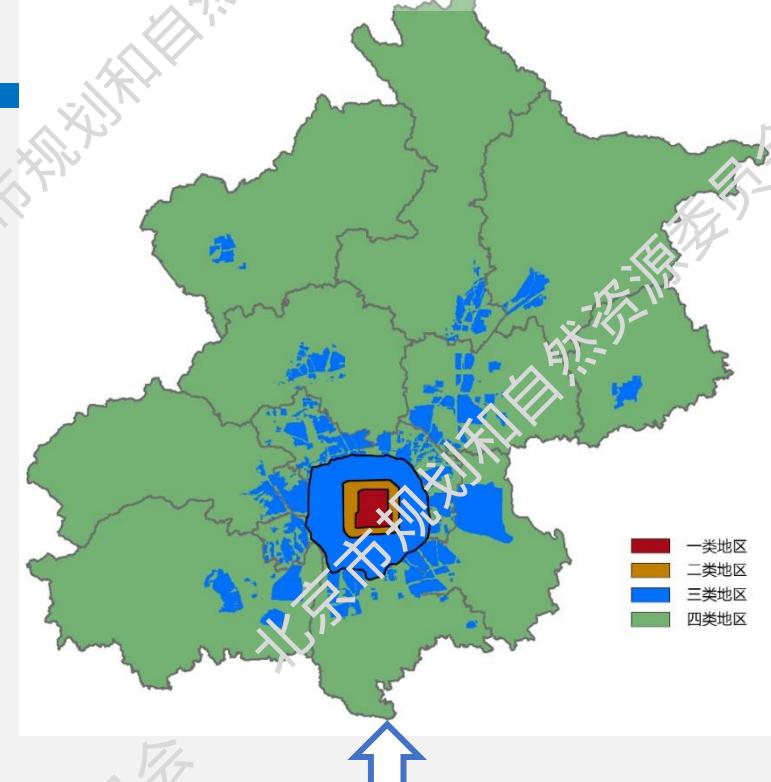
主要特点

特点3：划定四类停车分区，区域停车差别供给

划分因素

- 用地人口：土地性质和用地强度、设施密度、就业密度、人口密度…
- 交通服务：公共交通可达性、交通资源供给、交通运行、停车供需…
- 环境管控：市域两线三区管控（集中建设区）、老城保护（二环）…
- 政策措施：停车收费政策分区（三环、五环）…
- 参考《北京市居住公共服务设置配置指标》分区。

公共建筑停车配建指标分区



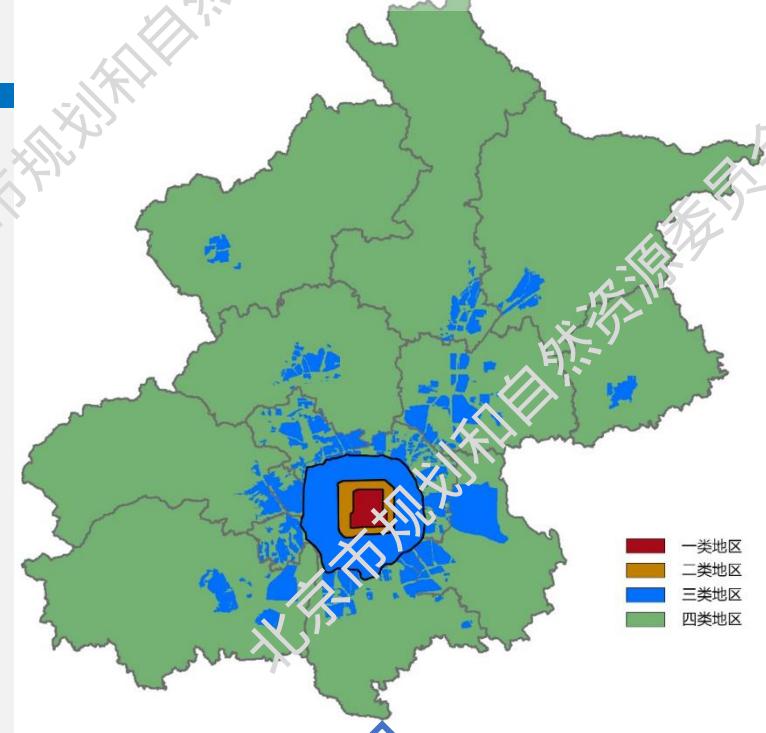
主要特点

特点3：划定四类停车分区，区域停车差别供给

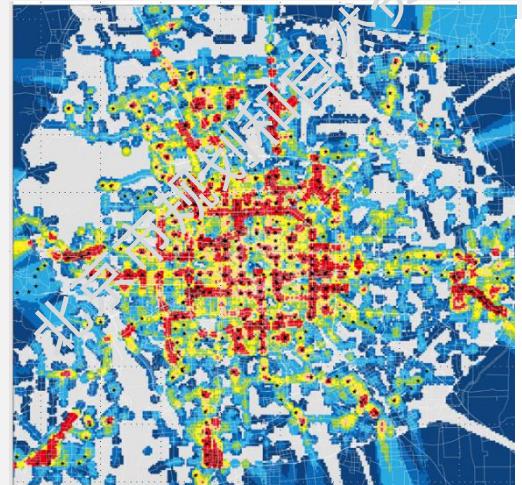
划分因素

- 用地人口：土地性质和用地强度、设施密度、就业密度、人口密度…
- 交通服务：公共交通可达性、交通资源供给、交通运行、停车供需…
- 环境管控：市域两线三区管控（集中建设区）、老城保护（二环）…
- 政策措施：停车收费政策分区（三环、五环）…
- 参考《北京市居住公共服务设置配置指标》分区。

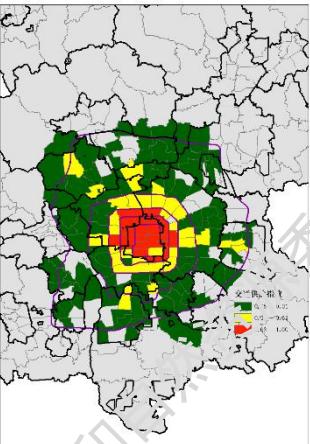
公共建筑停车配建指标分区



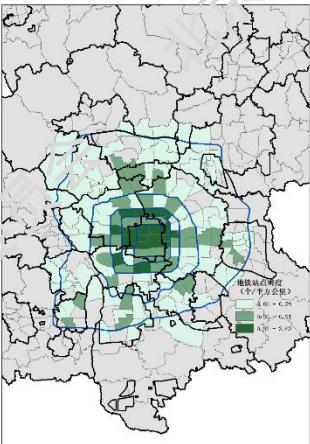
公共交通可达性 (PTAL)



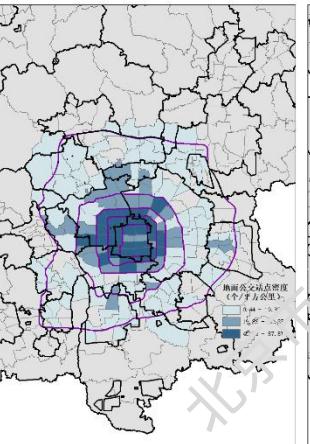
交通资源供给



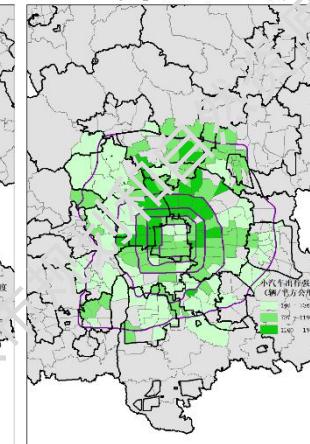
轨道站点密度



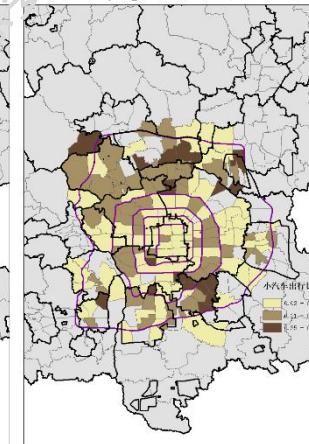
公交站点密度



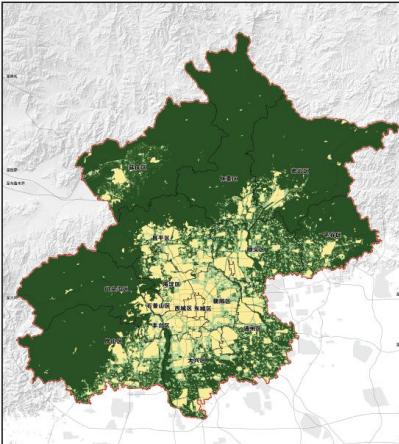
小汽车出行强度



小汽车出行比例

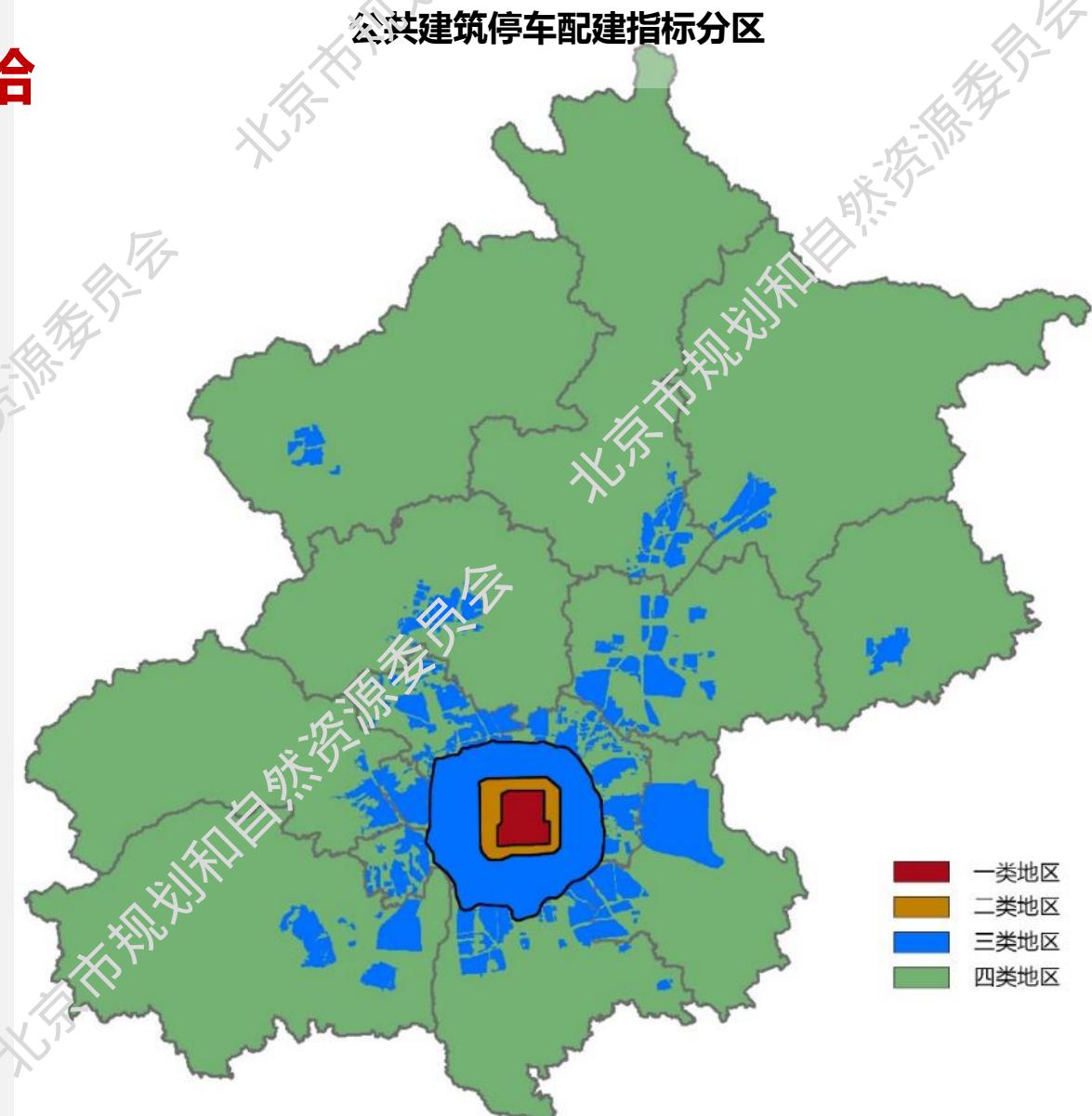
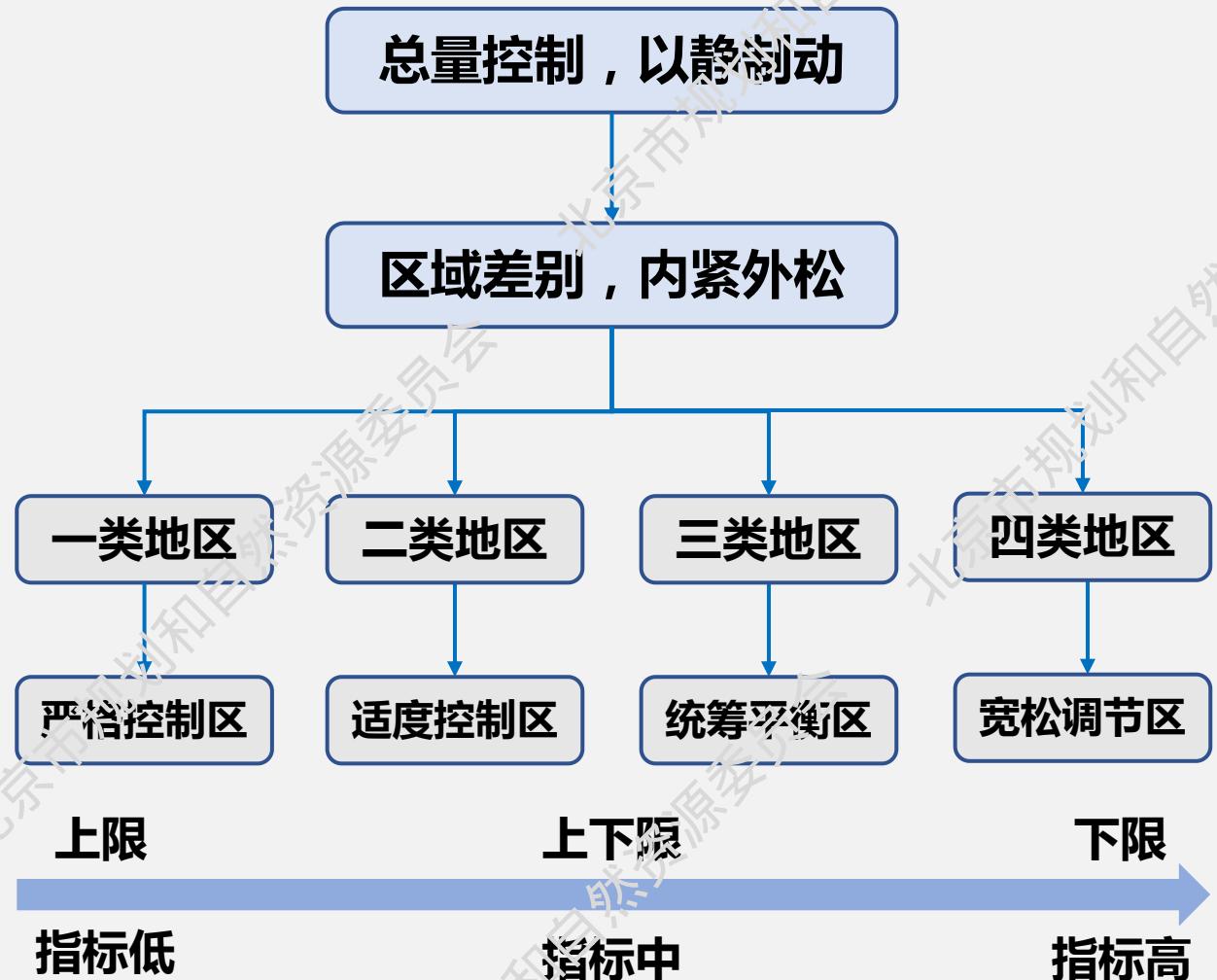


市域两线三区管控



主要特点

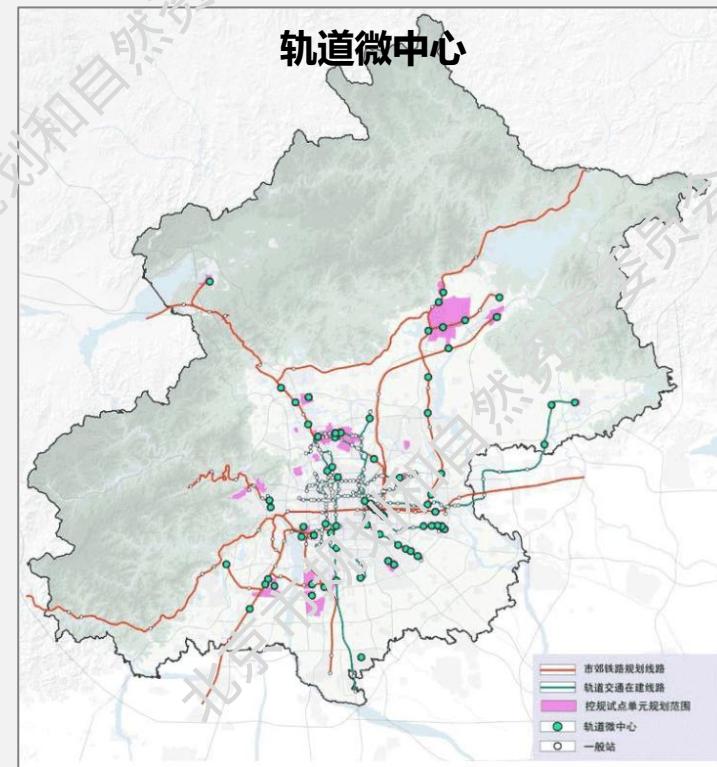
特点3：划定四类停车分区，区域停车差别供给



主要特点

特点4：轨道站点周边折减，引导公共交通出行

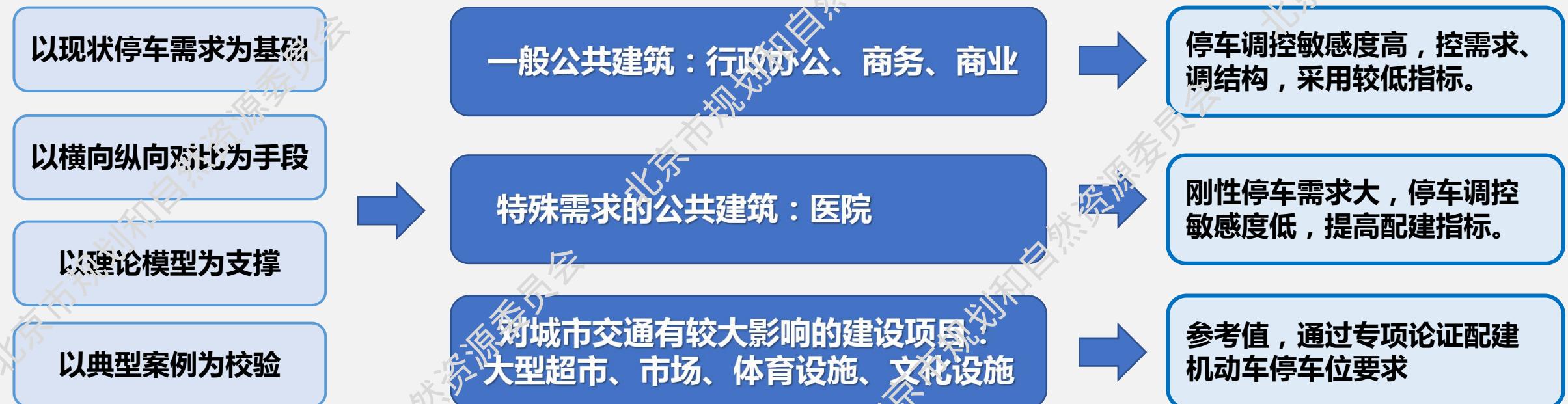
- 贯彻“公交优先”理念，轨道交通站点周边指标折减，不低于20%（指标冻结零配建成为可能）。
- 城市重点功能区公共交通可达性高，公建配建停车位供给多，通过指标折减减少出行车位供给，调控小客车出行，缓解交通拥堵，改善交通和城市环境。
- 与《步行和自行车交通环境规划设计标准》形成合力，着力引导绿色出行，打造轨道微中心。



主要特点

特点5：调整停车配建指标，供给调控双管齐下

- 分类施策：把握各类建筑停车调控敏感度，适度满足刚性停车需求，重点调控弹性停车需求。
- 对于弹性停车需求大、停车调控敏感度高的公共建筑，降低停车配建指标，实现总量控制。
- 对于刚性停车需求大、停车调控敏感度低的公共建筑，提高停车配建指标，缓解供需矛盾。

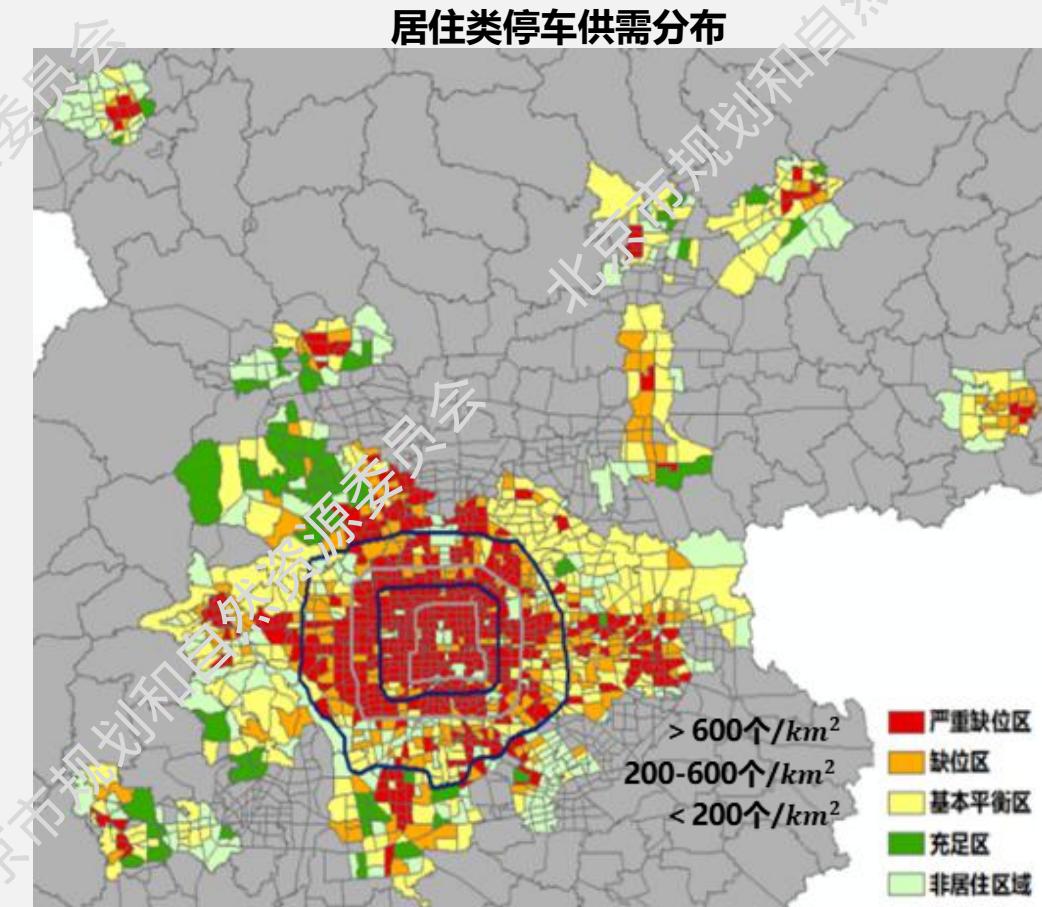


主要特点

特点5：调整停车配建指标，供给调控双管齐下

规范与灵活相结合

- 停车配建标准作为城市建设项目规划审批的重要依据，要体现标准的规范性、严肃性，给定明确的指标控制要求。
- 同时也要给予标准修订一定的灵活性，对于实际操作中的特殊情况，有科学论证和优化调控的空间。
- 历史文化街区内的公共建筑、交通枢纽（飞机场、火车站、汽车站等）和有特殊需求的公共建筑，应根据专题论证确定配建机动车停车位规模。
- 公共建筑为周边居住区、医院提供停车位时可增设配建机动车停车位，并应对周边居住区、医院开放。



主要特点

特点6：公众广泛参与规划，积极凝聚社会共识

- 停车配建指标的确定更多是一种政策决策过程，应该更加透明化。
 - 多方参与式规划推进达成共识，更广泛的融合城市发展目标和更广大利益相关者的诉求。
 - 政府部门、技术单位、停车建设管理企业、社会公众…

社会公开征求意见

征求意见函



专家评审



委办局座谈



企业交流



公众宣讲



新闻媒体报道

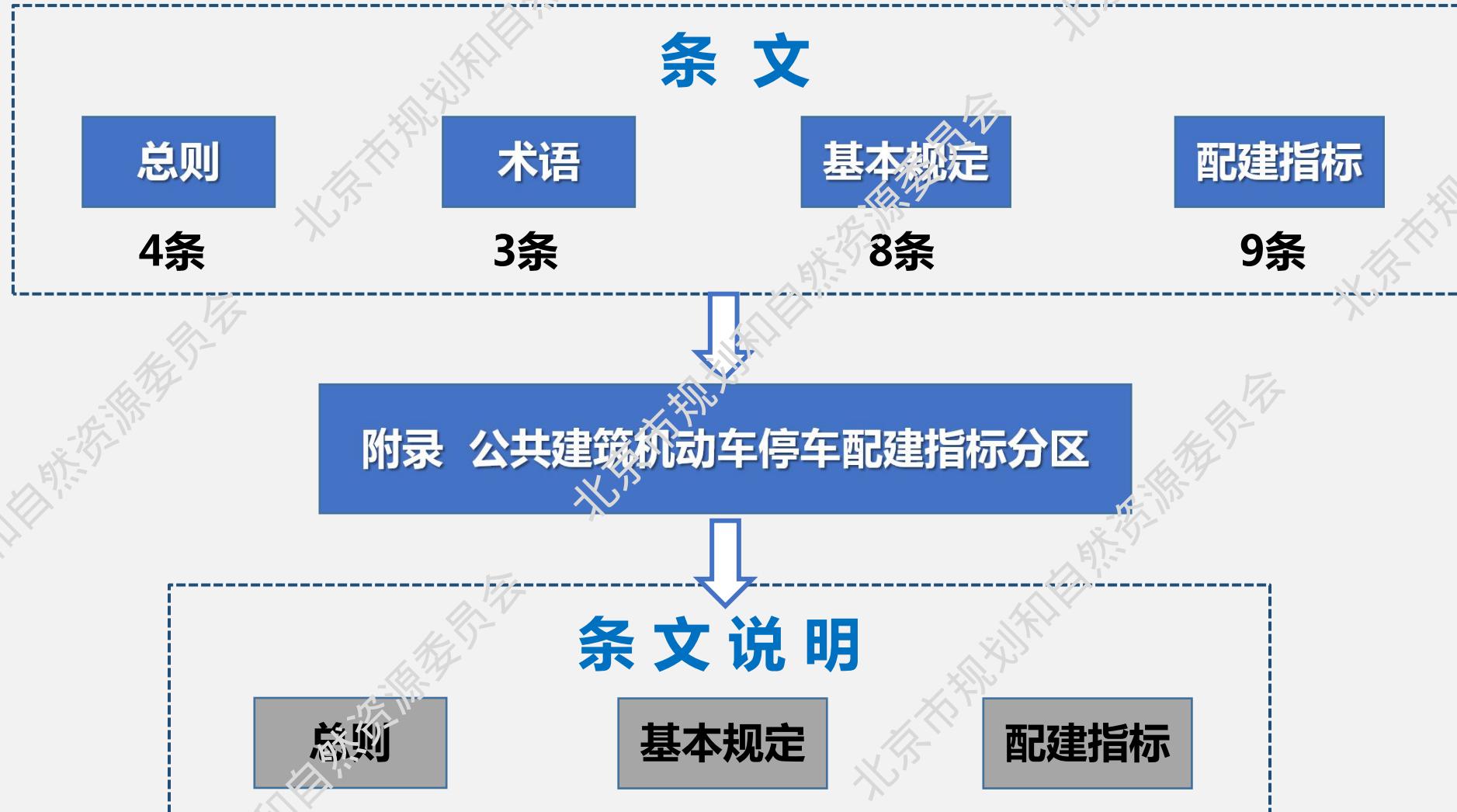


04 要点解读



主要内容

本《标准》分为条文和说明两大部分，包括**总则、术语、基本规定、配建指标**。



1 总则

制定目的

1.0.1 为落实《北京城市总体规划（2016年—2035年）》实施**差别化的交通需求管理**的要求，**科学合理安排停车设施**，规范公共建筑配建机动车停车位的规划建设，制定本标准。

- 全市公共建筑配建机动车停车位总量为147万个，供需总量基本平衡，夜间公共建筑约有60% 的空闲车位，目前小客车出行比例约为30%。
- 《北京城市总体规划（2016年—2035年）》中提出要实施差别化的交通需求管理，分区制定用车管理策略，从源头调控小客车出行需求。

适用范围

1.0.2 本标准**适用于**北京市行政区域内新建、改建、扩建的**总建筑面积大于2000平方米的公共建筑配建机动车停车位。**

- 对于改建、扩建的公共建筑，其改建、扩建部分应按本标准规定的指标执行。
- 原医院配建机动车停车位未达到本表要求且改建、扩建建筑面积超过原建筑面积25% 的，宜按本表计算配建机动车停车位与原机动车停车位差额数的25%进行补建。
- 按建筑面积计算的，建筑面积为总建筑面积，应包括**地上及地下**部分。地下包括与用地性质相同的地下经营性用房，如办公、商业、医疗等；还包括地下管理用房，如食堂、库房、物业管理用房等。

1 总则

配建原则

1.0.3 公共建筑配建机动车停车位应本着集约用地、开放共享、方便使用的原则合理配置。

符合相关要求

1.0.4 公共建筑配建机动车停车位的规划建设除应符合本标准外，尚应符合国家及北京市现行有关标准的规定。

- 本标准规定的应严格遵守，本标准未规定的应符合国家、行业和北京市现行有关标准的规定。
- 各部门编制的、没有北京市地方标准序列编号的相关导则、指南、指引、图集等的规定，与本标准不一致的，应以本标准为准。

2 术语

公共建筑

2.0.1 供人们进行各种公共活动的建筑。

配建机动车停车位

2.0.2 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**的供机动车停放的停车位。

标准停车位

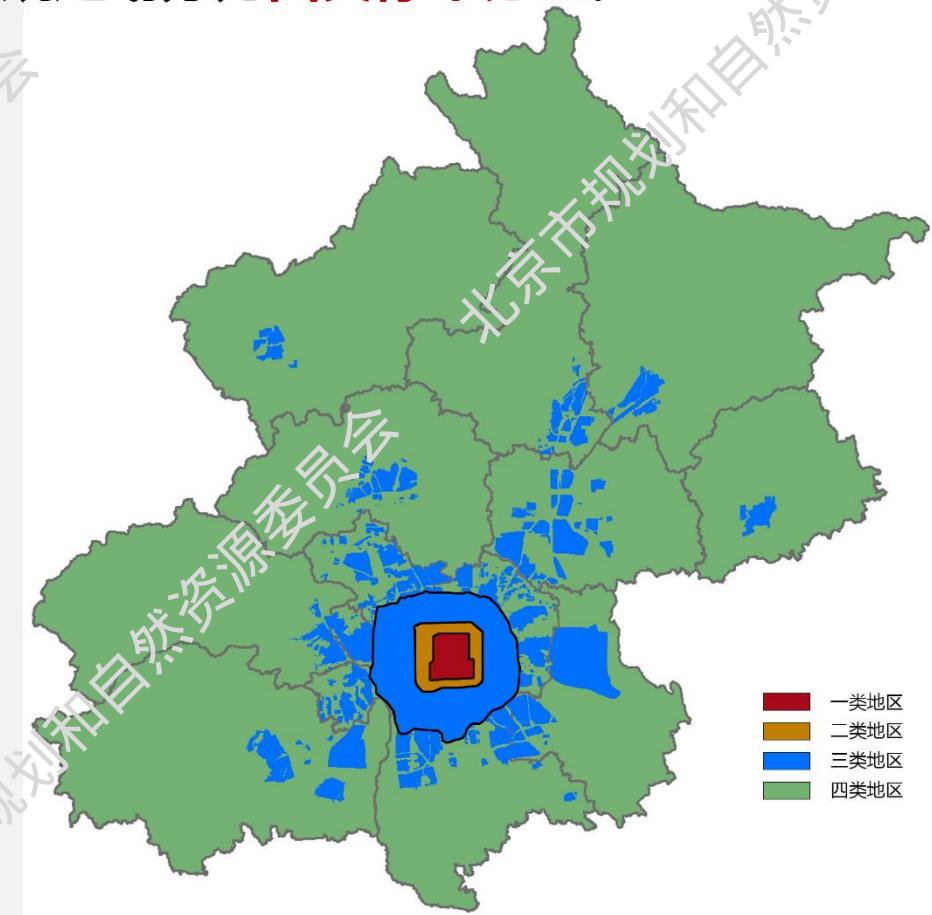
2.0.3 用于停放标准车的停车位。

3 基本规定

停车分区

3.0.1 北京市行政区域应按本标准附录A的规定划分为**四类停车分区**。

| 停车分区 | 范围 | 策略 |
|------|-------------------------------------|--|
| 一类地区 | 二环路以内 | 严格控制区, 上限控制 , 提高公共交通服务水平, 改善交通出行环境。 |
| 二类地区 | 二环路到至三环路之间 | 适度控制区, 上下限控制 , 执行较低的指标, 实现出行车位的低水平供给, 引导小汽车使用的合理分布。 |
| 三类地区 | 三环路至五环路之间、五环以外的中心城区及新城集中建设区、北京城市副中心 | 统筹平衡区, 上下限控制 , 指标略高于二类地区, 适度增加出行车位供给。 |
| 四类地区 | 除上述地区的其他地区 | 宽松调节区, 下限控制 , 指标略高于三类地区, 基本满足出行停车需求。 |



3 基本规定

轨道站点 周边折减

3.0.2 轨道交通站点地面出入口500米范围内的公共建筑（医院除外），其机动车停车位配建指标应对本标准表4.0.1 ~ 表4.0.7中的上限和下限进行折减，折减不应低于20%。

国内外均对轨道站点周边的公共建筑停车配建指标折减，以减少小汽车出行，引导公共交通出行。

轨道交通站点周边公共交通可达性高，根据步行距离衰减规律500米范围内选择公共交通出行的选择概率明显较高。

3 基本规定

增设共享车位

3.0.3 公共建筑为周边居住区、医院提供停车位时可增设配建机动车停车位，并应对周边居住区、医院开放。

特殊建筑

3.0.4 历史文化街区内的公共建筑、交通枢纽（飞机场、火车站、汽车站等）和有特殊需求的公共建筑，应根据专题论证确定配建机动车停车位规模。

- **历史文化街区内的公共建筑**应结合街区内实际居民停车供需和文保要求等，开展专题论证确定配建机动车停车位规模。
- **交通枢纽**对城市交通影响大且会开展交通专项研究，应结合专项论证确定配建机动车停车位规模。
- **有特殊需求的公共建筑**指使用主体明确的科研办公、实验室、生产厂房、机房等有特许需求和保密要求以及会对周边交通产生较大影响的建筑，应开展专题论证，结合实际情况确定配建机动车停车位规模。
- **大型超市、仓储式超市、综合市场、农贸市场、批发市场、体育设施、文化设施类**由于建筑个体差异较大，导致停车需求特征差异较大。因此，应在参照本标准的基础上开展专题论证，结合区域交通需求管理政策，确定配建机动车停车位规模。

3 基本规定

综合性建筑

3.0.5 包含**多种建筑类别及使用功能**的公共建筑，其配建机动车停车位规模应按各类建筑类别和规模分别计算后累计确定。

车型换算系数

3.0.6 配建机动车停车位数量应换算成**标准停车位**，各类车辆标准停车位的换算系数应符合表3.0.6的规定。装卸车位不应计入配建机动车停车位总数。按机动车停车配建指标计算出的停车位数量，尾数不足1个时，应按1个计算。

表3.0.6 各类车辆标准停车位的换算系数

| 停车位类型 | 微型车 | 小型车 | 中型车 | 大型车 |
|-------|-----|-----|-----|-----|
| 换算系数 | 0.7 | 1.0 | 2.0 | 2.5 |

3 基本规定

电动汽车停车位

3.0.7 公共建筑电动汽车停车配建指标应符合现行地方标准《电动汽车充电基础设施规划设计标准》DB11/T 1455 的规定。

| 项目 | 直接建设 | 预留条件 |
|------------------|------|-------|
| 办公类 | 25% | 至设计比例 |
| 商业类 | 20% | 至设计比例 |
| 其他类 | 15% | 至设计比例 |
| 交通枢纽、公共停车场、换乘停车场 | 20% | 至设计比例 |

无障碍停车位

3.0.8 公共建筑配建无障碍停车位应符合现行国家标准《无障碍设计规范》GB 50763 的规定。

- 总停车位数在100以下时应设置不少于1个无障碍机动车停车位，100辆以上时应设置不少于总停车数1%的无障碍机动车停车位。

4 配建指标

行政办公、商务、商业、医院、学校、体育设施、文化设施**7大类、18小类公共建筑的配建指标。**

表4.0.1 行政办公类建筑机动车停车配建指标

| 建筑类别 | 单位 | 一类地区 | 二类地区 | 三类地区 | 四类地区 |
|------|---------------------------|------|-----------|-----------|------|
| | | 上限 | 上下限 | 上下限 | 下限 |
| 行政办公 | 车位/100m ² 建筑面积 | 0.45 | 0.45-0.60 | 0.65-0.85 | 0.65 |

表4.0.2 商务类建筑机动车停车配建指标

| 建筑类别 | 单位 | 一类地区 | 二类地区 | 三类地区 | 四类地区 |
|------|---------------------------|------|-----------|---------|------|
| | | 上限 | 上下限 | 上下限 | 下限 |
| 商务 | 车位/100m ² 建筑面积 | 0.35 | 0.35-0.50 | 0.5-0.7 | 0.65 |

- 落实《北京城市总体规划（2016年—2035年）》要求，不鼓励小汽车通勤出行，对有办公功能的公共建筑需减少机动车停车位的供应，采用较低的机动车停车配建指标。
- 行政办公类建筑需提供**公共服务**，在指标取值的设定上考虑了访客的停车需求。
- 落实《首都功能核心区控制性详细规划（街区层面）（2013年—2035年）》要求，采取严格的供给策略。位于二类地区的**首都功能核心区**，机动车停车配建指标的上限值不得高于二类地区下限值的120%。

4 配建指标

表4.0.3 商业类建筑机动车停车配建指标

| 建筑类别 | 单位 | 一类地区 | 二类地区 | 三类地区 | 四类地区 | |
|------|----------------|---------------------------|------|---------|-----------|-----|
| | | 上限 | 上下限 | 上下限 | 下限 | |
| 商业 | 酒店、宾馆 | 车位/客房 | 0.3 | 0.3-0.4 | 0.4-0.6 | 0.4 |
| | 餐饮、娱乐 | 车位/100m ² 建筑面积 | 1.5 | 1.5-1.8 | 1.7-2.2 | 2.0 |
| | 商场 | 车位/100m ² 建筑面积 | 0.5 | 0.5-0.7 | 0.6-0.8 | 0.7 |
| | | 车位/100m ² 建筑面积 | 0.6 | 0.6-0.8 | 0.7-0.9 | 0.8 |
| | 大型超市、仓储式超市 | 车位/100m ² 建筑面积 | 0.6 | 0.6-0.9 | 1.25-1.75 | 1.3 |
| | 综合市场、农贸市场、批发市场 | 车位/100m ² 建筑面积 | — | — | 1.1-1.5 | 1.3 |

- 位于二类地区的首都功能核心区，机动车停车配建指标的上限值不得高于二类地区下限值的120%。
- 根据《建设项目规划使用性质正面和负面清单》要求，一类地区、二类地区不再新建、改建、扩建综合市场、农贸市场、批发市场，因此不规定综合市场、农贸市场、批发市场的机动车停车配建指标。
- 大型超市、仓储式超市，综合市场、农贸市场、批发市场应在参照本标准的基础上开展专题论证，确定配建机动车停车位规模。

4 配建指标

表4.0.4 医院机动车停车配建指标

| 建筑类别 | 单位 | 一类地区 | 二类地区 | 三类地区 | 四类地区 | |
|------|--------------|---------------------------|------|------|------|-----|
| | | 下限 | 下限 | 下限 | 下限 | |
| 医院 | 综合医院 专科医院 | 车位/100m ² 建筑面积 | 1.2 | 1.2 | 1.3 | 1.4 |
| | 社区卫生 服务中心 | 车位/100m ² 建筑面积 | 0.6 | 0.6 | 0.7 | 0.8 |

- 综合医院、专科医院包括综合医疗中心、中医院、专科医院等；社区卫生服务中心包括社区卫生服务中心、单独设立的门诊部等。
- 医院机动车停车位配建指标除需满足基本就医需求外，还需保证30%左右的骨干医生停车需求。
- 原医院配建机动车停车位未达到本表要求且改建、扩建建筑面积超过原建筑面积25%的，宜按本表计算配建机动车停车位与原机动车停车位差额数的25%进行补建。
- 对于医院上落客车辆的临时车位标准应参照《交通枢纽学校医院上落客区规划设计指导性图集》要求。

4 配建指标

表4.0.5 学校机动车停车配建指标

| 建筑类别 | 单位 | 一类地区 | 二类地区 | 三类地区 | 四类地区 | |
|------|------|---------|------|-----------|-----------|------|
| | | 上限 | 上下限 | 上下限 | 下限 | |
| 学校 | 中小学 | 车位/百教职工 | 5.0 | 5.0-6.0 | 10.0-15.0 | 15.0 |
| | 大专院校 | 车位/百教职工 | 10.0 | 10.0-15.0 | 20.0-25.0 | 30.0 |

- 教职工属于通勤出行需求，且出于对学生安全的考虑，应严格控制停车位的供给。
- 对于中小学上下学接送车辆的临时车位标准应参照《交通枢纽学校医院上落客区规划设计指导性图集》要求。
- 新建、改建、扩建中小学，其用地和建设指标中应包含上落客区，应在项目用地内设置上落客区。

根据中小学校分类，用班级规模乘系数计算落客区停车数量

一类学校：按每班 $0.15 \sim 0.2$ 个上落客车位计算，并宜设置 3 个以上大客车停车位。

二类学校：按每班 $0.2 \sim 0.25$ 个上落客车位计算，并宜设置 2 ~ 3 个大客车停车位。

三类学校：按每班 $0.25 \sim 0.3$ 个上落客车位计算，并宜设置 1 ~ 2 个大客车停车位。

（小学取高值，中学取低值）

| | 学校规模分类 | | |
|----|--------|-------|-------|
| | 小学 | 初中 | 高中 |
| 一类 | >30 | >36 | >36 |
| 二类 | 24-30 | 27-36 | 27-36 |
| 三类 | 12-18 | 12-24 | 18-24 |

注：九年一贯制学校可参照小学与初中校的指标合计，全中学可参照初中校和高中校的指标合计。

4 配建指标

表4.0.6 体育设施机动车停车配建指标

| 建筑类别 | | 单位 | 一类地区 | 二类地区 | 三类地区 | 四类地区 |
|------|------------------------------|-------|------|---------|---------|------|
| | | | 上限 | 上下限 | 上下限 | 下限 |
| 体育设施 | 体育场≥15000 座位， 体育馆≥3000 座位 | 车位/百座 | 1.0 | 1.0-2.0 | 2.0-3.0 | 3.0 |
| | 体育场<15000 座位， 体育馆<3000 座位 | 车位/百座 | 4.0 | 4.0-5.0 | 5.0-6.0 | 6.0 |

表4.0.7 文化设施机动车停车配建指标

| 建筑类别 | | 单位 | 一类地区 | 二类地区 | 三类地区 | 四类地区 |
|------|-------------|---------------------------|------|---------|----------|------|
| | | | 上限 | 上下限 | 上下限 | 下限 |
| 文化设施 | 影剧院 | 车位/百座 | 4.0 | 4.0-5.5 | 8.0-10.0 | 12.0 |
| | 科技馆、博物馆、图书馆 | 车位/100m ² 建筑面积 | 0.4 | 0.4-0.6 | 0.6-0.8 | 0.8 |
| | 会议中心 | 车位/100m ² 建筑面积 | 0.6 | 0.6-0.8 | 0.6-0.9 | 0.8 |
| | 展览馆 | 车位/100m ² 建筑面积 | 0.3 | 0.3-0.5 | 0.7-0.9 | 1.0 |

- 体育设施、文化设施应在参照本标准的基础上开展专题论证，确定配建机动车停车位规模。

4 配建指标

表4.0.8 公共建筑大客车停车位设置要求

| 车位类型 | 建筑类别 | 大客车停车位数量 |
|-------|-------------|--------------------------------|
| 大客车车位 | 酒店、宾馆 | 每50个客房应设置1个。 |
| | 学校 | 中小学应设置1-3个；大专院校应设置3个以上。 |
| | 科技馆、博物馆、图书馆 | 每3000m ² 建筑面积应设置1个。 |
| | 体育设施、会议中心 | 每500个座位应设置1个。 |

表4.0.9 公共建筑装卸车位设置要求

| 车位类型 | 建筑类别 | 装卸车位停车位数量 |
|------|--|---|
| 装卸车位 | 办公 | 每10000m ² 建筑面积应设置1个，不足10000m ² 的按1个设置，最高3个。 |
| | 酒店、宾馆 | 每100个客房应设置1个；超过3个时，每增加200个客房应增设1个。 |
| | 餐饮、娱乐 | 每10000m ² 建筑面积应设置1个，不足10000m ² 的按1个设置；超过3个时，每增加20000m ² 应增设1个。 |
| | 商场 大型超市、仓储式超市 综合市场、农贸市场、 批发市场 | 每3000m ² 建筑面积应设置1个，大于等于2000m ² 且小于3000m ² 的应按1个设置，不足2000m ² 的可不设置；超过3个时，每增加5000m ² 应增设1个；超过6个时，每增加10000m ² 应增设1个。 |
| | 医院 | 按需设置装卸车位和救护车位。 |