

西安市建筑工程停车位配建标准（修编）

第一章 总则

- 1.1 为加强我市建筑工程配建停车场的规划、建设，有效缓解我市的停车供需矛盾，根据《中华人民共和国道路交通安全法》、《陕西省城市规划管理技术规定》、《西安市城乡规划条例》及有关法律、法规，结合本市实际，制定本标准。
- 1.2 本市各区及开发区（新城、碑林区、莲湖区、雁塔区、未央区、灞桥区、长安区、临潼区、高陵区、阎良区、鄠邑区、高新区、经开区、曲江新区、浐灞生态区、国际港务区、航天基地、阎良航空基地）城市建设用地范围内的建筑工程机动车、非机动车停车位的配建适用于本标准，蓝田县、周至县及西咸新区可参照本标准执行。
- 1.3 城市建筑工程停车位的配置，除应执行本标准外，还应符合国家、行业及地方现行的有关设计标准和强制性规定。

第二章 一般规定

- 2.1 根据用地发展和交通条件，将规划区划分为四类停车分区，每类停车分区采用不同的停车位配建指标（见附表1和附表2）。

一类地区：明城墙内部地区；

二类地区：明城墙和二环之间地区、二环和三环之间重点地区；

三类地区：二环和三环之间除二类以外地区，以及三环外重点地区；

四类地区：外围其他地区。

以上四类停车分区详细界限如下表。

表 1 分区范围说明

停车分区	范围边界说明
一类地区 (环城路以内地区)	环城路以内
二类地区 (二环内，二环和三环之间部分地区)	1、一类地区以外，二环以内范围； 2、二环和三环之间部分地区（汉城北路、丈八北路、科技路、沣惠南路、科技六路、太白南路、小寨西路、朱雀大街、电子四路、雁南二路、雁塔南路、纬一街、芙蓉西路、西影路、幸福路、凤城二路、开元路、凤城九路、朱宏路、西二环、大兴西路围合区域）；
三类地区 (二环和三环之间除二类以外地区，以及三环外部分地区；)	1、二类地区以外，三环路以内范围； 2、子午大道、学府大道、滨河路、雁塔南路围合范围； 3、长乐东路、纺北路、绕城高速、纺南路围合范围； 4、尚宏路、尚稷路、尚华路围合范围； 5、三桥路、世纪大道、车城西路、天台二路围合范围； 6、临潼区（快速干道、东二环、北环路、陇海铁路、西临高速围合范围）； 7、高陵区（仁马路、高永公路、西禹高速、南环路围合范围）； 8、阎良区（西禹高速、关中环线、新兴路、中航大道、和谐三路、郭靳路、清河围合范围）； 9、鄠邑区（涝滨路、古城路、潭滨路、西汉高速围合范围）。
四类地区 (外围其他地区)	三环以外，除三类地区外的其它地区。

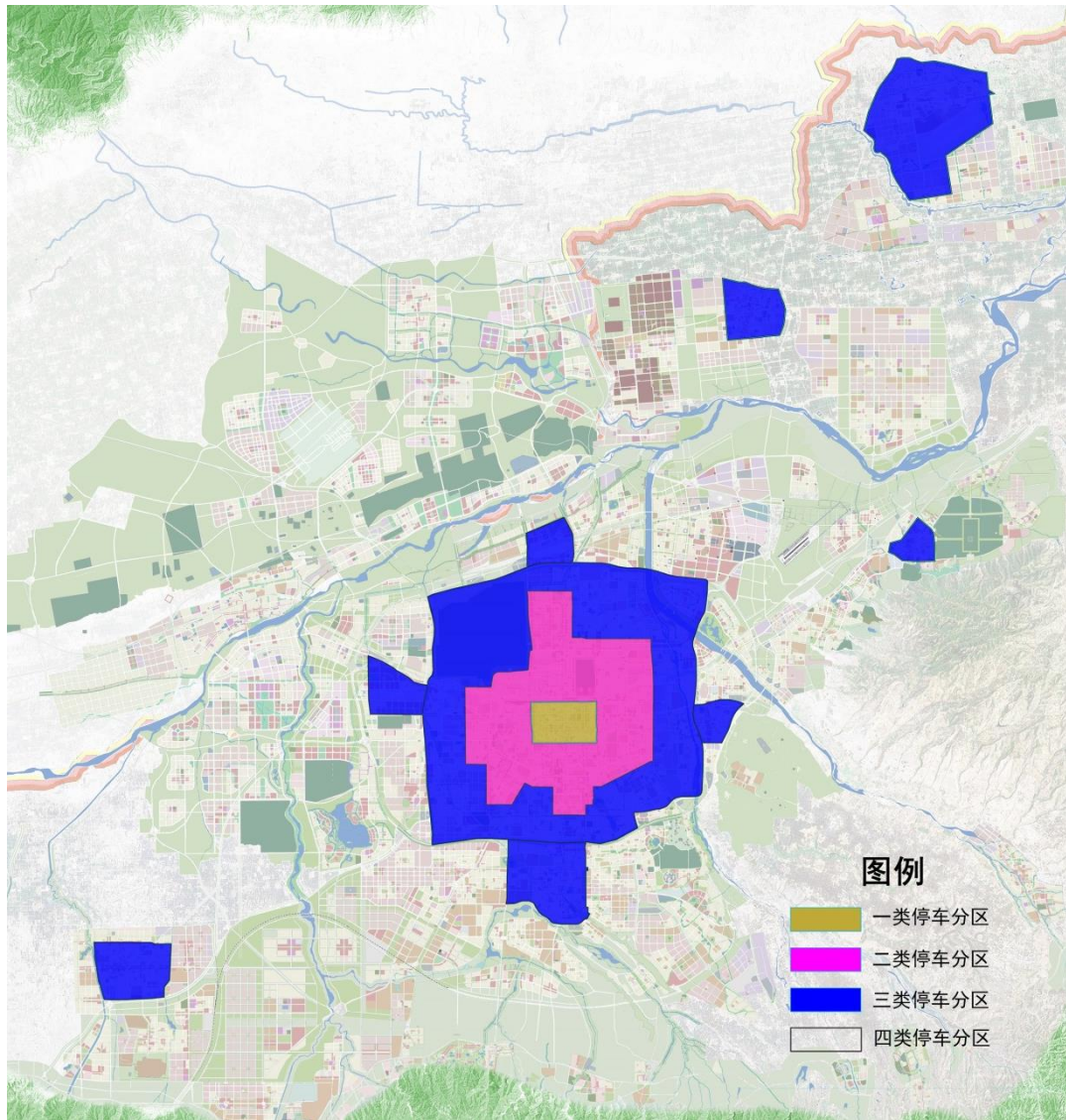


图 1 停车分区示意图

2.2 附表 1 和附表 2 规定的配建标准为下限值，各类建筑停车位配建标准不得低于此值。

2.3 建筑配建的停车设施应设置在其用地范围内，并与建筑主体同时设计、同时建设、同时交付使用。

2.4 《标准》规定的建筑配建机动车停车位指标，以小型汽车停车位为计算单位。需安排的其它车型机动车停车位，除附表 3 中的特

殊车位外，可按表 2 所列的换算值折合成小型汽车停车位进行计算。

表 2 各种类型车辆停车位换算系数

车 型	微型汽车	小型汽车	中型汽车	大型汽车	铰接车
换算系数	0.7	1.0	2.0	2.5	3.5

2.5 大中专院校的教学建筑不做机动车配建要求，其办公及实验等建筑的泊位配建参照科研与企事业单位标准，其经济适用房参考限价商品房配建标准。

2.6 建筑按配建指标计算出的机动车停车位数，尾数不足 1 个的按 1 个计算。

2.7 仅住宅类建筑可设置子母车位，每对子母车位按照 1.5 个车位计算，且占车库总停车泊位的比例不超过 10%。

2.8 在一、二、三类地区，商品房、限价商品房等住宅类建筑，地面停车率不应超过 5%；廉租房项目、公共租赁房、经济适用房、棚户区城中村改造拆迁安置房项目，地面停车率不宜超过 10%；

2.9 住宅类建筑物配建车位中包含每户 0.08 个访客车位，供来访人员临时使用。

2.10 影剧院、会展中心、体育场馆、交通枢纽等人流、车流集中疏散的大型公共建筑，不应设置机械式停车位；新建住宅项目地下车库首层不应设置机械式停车位；

2.11 住宅类安置项目配建机械式停车位数量占总配建停车位比例不应超过 30%；公共建筑配建机械停车位占总配建停车位比例，一类地区不得超过 50%，二类地区、三类地区不得超过 40%，四类地区不得超过 30%。

2.12 现状已运营及在建的地铁线路，站点出入口 300m 范围内的办公和商业等公共建筑，机动车停车位配建须进行一定浮动（具体浮动比例如下表）。

表 1 轨道站点周边机动车位配建标准浮动表

配建调整幅度	P+R 轨道站		非 P+R 轨道站
	首末站	非首末站	
办公	下浮 10%		
商业	上浮 15%	上浮 10%	下浮 15%

注：1.与地铁车站无缝衔接（上盖物业、出入口连接以及通道连接）的建筑，其机动车停车位配建标准可在上述折减基础上再降低 5%。

2.P+R 轨道站的分布图如附图 1 所示。

2.13 按照《西安市常规公共交通基础设施建设标准》配建有公交首末站、公交枢纽的住宅及公建类项目，机动车停车位配建可进行 10%的折减。

2.14 利用自有土地提供临街公共自行车车位的项目，且车位数不小于 25 辆，可以按照 1: 10 的比例对项目非机动车停车位进行折减，住宅类项目折减后的非机动车停车位不得小于原标准的 30%，公建类项目不得小于原标准的 20%。

- 2.15 涉及工业、物流等特殊类项目仅核算配建小汽车，其装卸车、运输车车位在建筑总平面方案审查阶段，应根据业态、工艺流程等技术方案通过交通影响评价进行核定。
- 2.16 超高层建筑的停车位配建指标最终以交通影响评价结论为准，但一般不能低于正常标准的 60%。
- 2.17 本标准未涵盖的建筑类型，其配建标准应不低于其用地性质所在大类的配建标准最高值。
- 2.18 新能源充电车位的设置要求应按照国家 and 地方相关规定执行，并考虑用电负荷预留条件。

第三章 附则

- 3.1 本标准中城市建筑工程指城市规划区内包括新建、改建和扩建的公共建筑、住宅、工厂以及仓库等。
- 3.2 综合性建筑工程的配建停车位标准应按各类建筑性质及其规模，分别计算后累计。
- 3.3 本标准中公共建筑指为人们提供公共服务和使用的各类建筑，主要有办公类建筑、文教体卫类建筑、商业金融类建筑等。
- 3.4 各类建筑工程停车位配建标准应根据城市交通发展情况每 3 到 5 年进行一次修订。
- 3.5 本标准自发布之日起施行，发布之日尚未取得规划设计条件的项目，均适用本标准。

附图1 P+R 轨道站点分布图

