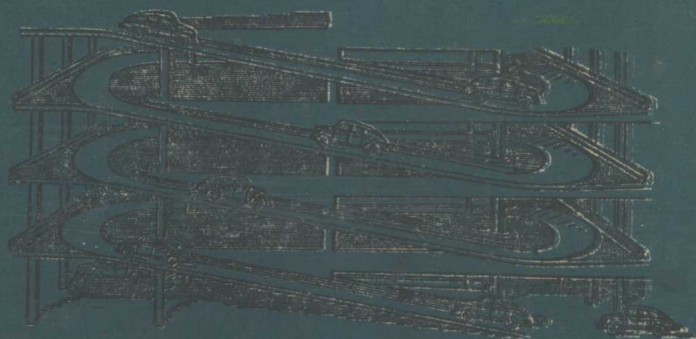


267443



汽车库设计

苏联列宁格勒国立建筑学院教授 著
文 毅 译

人民交通出版社

汽车库设计

技术科学副博士 Л.Н.达维多维奇 著

文 鎮 洋 譯

人 民 交 通 出 版 社

СЛ 705

汽車庫是保證汽車正常运营的重要条件之一，其設計工作为运输工作人員十分重視。本書主要介紹汽車庫的任务及其設計程序，汽車技术保养与修理系統及生產过程实施方法，主要工藝設備及工藝計算与布置，汽車存放方法，汽車庫設計几何参数及建筑特征；并从苏联及其他国家的車庫建設中选择典型範例作簡要評述，供运输企业部門采用；最后提出了設計技术經濟指标。

本書可供汽車运输工程技術人員、設計人員及公路院校師生参考學習。

汽車庫設計

Л. Н. ДАВИДОВИЧ,
кандидат технических наук

ПРОЕКТИРОВАНИЕ ГАРАЖЕЙ

НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
АВТОТРАНСПОРТНОЙ ЛИТЕРАТУРЫ
Москва 1956

本書根据苏联汽車运输与公路出版社1956年莫斯科俄文版本譯出

文鎮洋 編

人民交通出版社出版

(北京安定門外和平里)

北京市書刊出版业營業許可証出字第〇〇六号

新华書店發行

人民交通出版社印刷厂印刷

1960年1月北京第一版 1960年1月北京第一次印刷

开本：850×1168毫米 印張：13 1/2張

全書：383,000字 印數：1—1,300册

統一書号：15044-4296

定价(10)：2.60元

目 录

序 言	5
第一章 車庫建設	7
1. 車庫企业的任务与車庫的类型	7
2. 对車庫建設的要求	10
3. 設計程序	10
(1) 設計任务書和設計資料	11
(2) 設計阶段	13
(3) 指导資料	14
第二章 車輛保养	16
1. 保养系统与組織	16
2. 生产过程的組織	22
3. 生产方式	30
4. 保养过程的組織方法	33
5. 保养过程組織举例	38
6. 专用設施	46
(1) 保养台位設施	46
(2) 起重运输設備	57
(3) 搬运設備	61
(4) 洗車設備	70
(5) 油料加注設備	82
(6) 汽油加注設備	85
(7) 空气压缩設備	88
第三章 車輛的存放	90
1. 存車方法	90
2. 促进冷发动机始动的方法	92
(1) 特殊的冬季用机油	92

(2)用热水的发动机預热	92
(3)用蒸汽的发动机預热	93
(4)用蒸汽的发动机加热	94
(5)用热水的发动机加热	95
(6)用电气的发动机加热	98
3.气候条件的影响	99
4.运营条件的影响	105
5.各种存事方法的效果	110
6.汽車的排列方法	113
7.汽車的移动方法	121
(1)斜道	121
(2)电梯	131
(3)綜合机械化	135
第四章 設計的几何参数	144
1.車輛規格	144
2.汽車在車庫內的行車运动	149
3.各几何参数的相互关系	166
第五章 車庫的工艺計算	176
1.保养计划	176
(1)保养作业的周期	176
(2)保养作业的次数	178
(3)保养作业的劳动量	179
(4)保养作业的延續時間	182
(5)計劃的編制	184
2.生产計劃	187
3.生产工作量	189
4.劳动力	194
5.工作台位	198
6.存車位置	202
7.工艺設備	203
8.仓库的貯备量	204

9. 房間面积	209
第六章 車庫布置	215
1. 影响选择布置方案的各种因素	215
(1) 車庫企业的組成	215
(2) 車輛的数目和特性	216
(3) 車輛保养和存放的組織	217
(4) 建筑物的結構方案	219
(5) 地段的特征	220
2. 企业的总平面布置圖	221
(1) 地段的建筑	222
(2) 行車組織	228
(3) 扩充远景和建設順序	236
3. 汽車保养間的布置	238
(1) 房間的組成	238
(2) 房間的布置	240
(3) 行車組織	249
(4) 标准尺寸	251
(5) 柱网	259
(6) 生产設備的布置	259
4. 汽車存放間的布置	261
(1) 停車場的型式和布置	264
(2) 单层停車場	265
(3) 多层停車場	271
(4) 地下停車場和地下室停車場	279
(5) 露天停車場	283
(6) 标准尺寸	284
(7) 柱网	286
5. 建筑开間的合併	293
6. 办公室和生活間的布置	296
第七章 汽車庫的建築特征	299
1. 防火要求	299

2. 建筑物构件的结构	301
3. 取暖	313
4. 通风	317
5. 給水和排水	322
6. 电气照明	325
第八章 設計实践	329
1. 載重汽車的車庫	329
2. 公共汽車的車庫	352
3. 出租汽車的車庫	360
4. 国家机关的汽車庫	369
5. 私人車輛的汽車庫	375
6. 外国的車庫建設	376
(1) 公共汽車的車庫	376
(2) 輕便汽車的車庫	385
第九章 設計的技术經濟评价	413
1. 工艺指标	413
2. 建筑指标	415
3. 卫生技术指标	415
4. 动力指标	418
5. 預算指标	419
6. 綜合指标	420

序 言

要順利完成苏联共产党第二十次党代表大会对汽車运输业所提出的任务，需大力加强和合理組織該业的技术基地——汽車庫、加油站、保养站和修理工厂等。

車庫企业在保証汽車正常运营的事业方面占着最重要的地位，其重要性随着集中运输的发展、汽車运营业的扩大以及由公共运输所担任的运输量之增加而增长。

車輛的工作能力及运输成本与車庫企业的状态以及对車輛保养的现代要求相适应的情况发生直接关系。

不仅必需保証汽車有車庫，还必需在这些車庫里創造一些将尽量促进汽車运输順利运营的汽車保养条件。

如果要使即将来到的符合现代工艺和建筑要求的大量車庫建設中的投資获得最大效果，就需要深刻地研究有关車庫設計的許多問題。

新式的汽車庫应当符合先进的汽車运输組織和运营方式；在这些車庫中应当有以总成修理法，工业生产的配件供应以及与专业化企业的广泛协作为基础的合理的汽車技术保养和修理过程。在汽車庫里，应当采用促使縮减劳动量，提高劳动生产率以及降低車輛维护成本的新技术和新工艺；車庫里的汽車存放方法应当适应于汽車类型和气候条件。汽車庫应当用优良的建筑材料建筑并采用统一化装配式鋼筋混凝土結構；使其施工經濟而且使用便利。

修建这样的汽車庫需要車庫企业和車庫建設方面的理論与实际知識以及車庫設計的历史和方法等方面的知識。

在苏联汽車运输的最初发展阶段，汽車庫設計是由最大的汽車运输企业为了本身需要进行的（如莫斯科公用事业局、运输联合公司等——1927~1929年），而后来則主要集中在专业化的設計机构：莫斯科汽車庫建設局（1930~1931年）、国家汽車运输設計院（1931~1936年）和汽車运输建設設計院（1939~1953年）。这些机构的主要繼承者就是现在的国家汽車运输設計院，該院系1953年重新設立。

苏联的专家們在汽車运输建設的理論和实际問題的研究方面已經作了許

多工作，但是他們将要作更多的工作，对此应当有所准备。

专门技术文献在这項准备工作和傳播必需知識的事业中具有重大作用。

在苏联，除在汽車运输和建筑杂志上所发表的許多論文以外，截至現在为止已出版四本書：茨維塔也夫（В.Д.Цветаев）著“汽車庫建設”（Авто-гаражное строительство）（1931年）；索可夫（В.С.Соков）著“汽車庫”（Гаражи）（1934年）；達維多維奇（Л.Н.Давидович）与克林莫維奇（В.И.Климович）合著“汽車庫設計”（Проектирование гаражей）（1937年）；達維多維奇著“汽車运输基本建設設計原理”（Основы проектирования капитального строительства на автотранспорте）（1951年）。最后一本書已譯成匈牙利文、波兰文和捷克文。

本書目的在于协助所有关心汽車庫設計的人員，首先是汽車运输工程技术人員，汽車运输企业的設計师和高等专门学校的学生。

本書內容包括：汽車庫的任务及其設計程序的确定；汽車技术保养与修理系統及生产过程实施方法的研究；主要工艺設備的敘述；汽車存放方法的研究；汽車庫設計几何参数的研究；汽車庫工艺計算方法与布置的闡述；汽車庫建筑及卫生技术特点的研究；本国和外国車庫建設实际經驗的說明；設計技术經濟指标的确定。

著者对Р.Л.達維多維奇参加本書編写，Н.Я.杜巴赫和Ю.С.費里澤尔在校閱本書时給予很多的指示表示感謝。

第一章 車庫建設

汽車運輸基本建設的目的在于設立保證車輛的正常运营条件的技术基地。

这类建設的项目包括：汽車庫、汽車加油站、保养站、汽車修理工厂、貨物与旅客汽车站及其他运营与保养汽車運輸車輛或促进其正常運輸工作的企业。

在苏联汽車運輸业发展的现阶段中，汽車庫企业在汽車運輸的技术保證方面占主要地位；因此，車庫建設是汽車運輸基本建設的最重要部分，而車庫則是這項建設中最庞大的项目。

1. 車庫企业的任务与車庫的类型

車庫企业的主要任务是車輛的維護，其中包括运营材料的供应，車輛技术状态的监督，故障的消除以及其适当的存放。

此外，車庫企业通常是基层組織并直接进行運輸工作。

因此，車庫企业是保證汽車运营的主要技术和組織的基地。为了完成任务，車庫企业应当拥有：相当的人員；在数量和类型方面都足以适应運輸量和運輸性質的車輛；能滿足企业职工和車輛所需要的場区、房屋、构筑物和設備。

車庫企业的主要資產，除車輛外，凡是它的場区、房屋、构筑物和設備等，总称汽車庫。

汽車庫有各种类型，分类的主要特征是它們的運輸任务，生产特性和它們的大小。

運輸任务决定于運輸性質与車輛类型。根据这一特征將汽車庫分为載重汽車庫、輕便汽車庫、出租汽車庫、公共汽車庫、特种汽車庫和混合汽車庫。

汽車庫的生产特征决定于它在車輛技术保證方面所执行的职能。根据这个特征將汽車庫分为綜合性車庫与非綜合性車庫。前者执行車輛的存放、供应、技术保养和修理等职能，而后者則只执行这些职能中的某几項。

綜合性的程度可以大有区别。例如，不进行汽車和总成大修或不为汽車

加注燃料的汽車庫仍然是綜合性类型的車庫。

現在，綜合性类型的汽車庫在苏联的汽車運輸业中發展最为普遍，这主要是因为汽車散布在全国而且目前还没有十分发达的公用保养企业网——加油站、保养站和修理工厂。

如果在同一地区有几个属于同一运输机构的汽車庫，虽然它们的运输任务相同，但可以具有不同的生产特征。例如，其中之一可以是綜合性的，不但保証自己的汽車、并可保証其它汽車庫的汽車的修理保养工作，而其它汽車庫則是非綜合性的，基本上只用来存放自己的車輛。

当在一个城市或某一地区內，由公用运输部門担任集中运输，而認為成立一个在各貨物集中点設有自己的分庫的中央汽車庫的組織为合理时，也有上述的情况。

因此，基本上只保証存放汽車而通常是綜合性汽車庫的分庫的一些停車庫，例如公路上的停車庫、公共汽車路綫終点的停車庫、特种运输（消防、卫生等）区域的停車庫，通常都属于非綜合性类型的汽車庫。

至今为止，几乎所有綜合性汽車庫都是机关自用車庫；但是，随着汽車运输的发展，應該期望公用綜合性車庫也会普遍。这类車庫将保証小型零散企业和私人汽車获得技术上完善的保养。

車輛不按所有权的而按区域分布进行联合将是公用汽車庫的特点（区域汽車庫）。

由于輕便汽車私人車主增多，根据汽車車主分布区域所設立的公用停車庫（住宅停車庫、街区停車庫、区域停車庫）現在已很普遍。在这些車庫內存放的汽車由公用企业（如保养站等）进行保养。

集中保养不仅对于私人車主的汽車是合理的。例如，在同一地区而統一管轄的車庫的汽車可以由該地区內同一管轄下的机关保养站定期进行保养。

汽車庫的大小决定于由它担任技术保証的車輛数目。按照这一特征，企业可以分为小型、中型和大型。但是，这种分法是有一些假定性的，因为实际上汽車庫的大小不仅决定于車輛数目，而且也决定于車輛所完成的运输工作量。

保养50輛以下的汽車的車庫通常属于小型車庫，从50到150輛的为中型車庫，150輛以上为大型車庫。

近年来，由于大宗主要貨物集中运输的广泛发展，以及公用运输巨大增长，車庫企业采取取消和合併中、小型企业的办法进行了系統的扩大。

綜合性汽車庫可以保养各种数量的汽車——从几輛到几百輛；但是，这

些数量的上限很少超出下列数字：載重汽車庫——500輛，公共汽車庫——300輛，出租汽車庫——700輛，機關輕便汽車庫——400輛，混合運輸任務的汽車庫——200輛。

隨着汽車庫容量的增大，車輛的單位投資數和保養成本降低；但同時非生產性運輸行駛里程增加，並且車庫管理複雜化。

這時，運輸任務和運輸組織，對於旅客或貨物集散點的汽車庫的區域布置，以及車庫企業的生产取能都具有十分重要的意義。

綜合性汽車庫的工作制度首先決定於它的運輸任務。因為這些企業不但要完成汽車保養的任務，還要完成在不進行運營的空閒時間內存放汽車的任務，短時間的技術保養和修理都可在空閒時間內進行，不至因完成這些作業所引起的汽車停歇影響車輛的工作時間遭受損失。這些作業在所謂班間時間內進行的方式，使車庫企業的工作制度和所保養的車輛的運營制度發生直接的依附關係。

在載重汽車庫里這種制度是各色各樣的。載重汽車按其運輸性質和組織可以工作一班或二、三班，可以間歇地或整晝夜地工作，也可以同時，分批或階次出車工作和返回車庫。因此，在一晝夜里的一班或幾班中可以間歇地或連續地進行短期保養作業。

與此相反，旅客汽車運輸，特別是公共汽車運輸的車輛運營制度，通常都是一樣的。公共汽車基本上是在白天按照嚴格規定的出車和回庫時間均衡地同時工作。旅客運輸不工作的“班間”時期通常只是夜間，在這個時間內，給汽車進行短期的技術保養和修理作業。

要求車輛停歇時間超出班間時期的保養作業，不論汽車運營制度如何，通常都在白天進行。

貨物和旅客汽車運輸車輛運營制度的差異，在個別情況下，可作為提高車庫利用效率的基礎。例如，夜間進行貨物運輸工作的車輛，在白天就可用公共汽車庫作為基地，因為公共汽車是在夜間進行保養的。

汽車庫的運輸任務不僅對工作制度有影響，而且對它的生產可能性的發展也有影響；這些生產可能性在很大程度上決定於汽車的平均晝夜行駛里程，而平均晝夜行駛里程則為運輸任務的函數。載重汽車在城市中的平均晝夜行駛里程通常為120~150公里，在公路運輸工作中達400公里以上；公共汽車和輕便出租汽車的平均晝夜行駛里程等於200~250公里；機關輕便汽車為100~120公里；而私人汽車為20~50公里。

除上面所研究過的汽車庫分類的一些主要特徵外，汽車庫根據房屋的建

造方法和层数又可分为：地面单层和多层汽車庫、地下室汽車庫和地下汽車庫。

多层汽車庫主要是用于存放輕便汽車，而地下室汽車庫和地下汽車庫在大多数情况下是私人汽車的停車庫。

2. 对車庫建設的要求

对車庫建設的現代要求，原則上与对工业建設的要求并无区别。

主要的要求就是要最好地利用主要生产資料，特別是房屋和构筑物，和在企业建設和生产工艺方面运用新技术来获得最大的投資效果。

要滿足这种要求，首先在于質量优良的企业設計，因为正确的和深思熟慮的設計決定，本身就已在很大程度上預先确定主要資產的合理利用和高度的投資效果。

提高投資效果和降低車庫建設費用的問題，是汽車運輸的合理組織問題的一部分，并且包括运营、經濟、工艺和建筑等范围广大的問題。順利解決这一問題的必要条件是：建設場址的合理選擇；場外工程管道的协作；車庫企业場区的最大縮減和尽可能布置在一个建筑物之內；在保持規定的企业能力的条件下縮減建筑物的面积和容积；車庫企业和为汽車運輸服务的企业进行广泛的生产协作；采用反映新技术成就和保證高度劳动生产率的高生产率設備、先进工艺过程、生产定額和方法；布置与結構的尽可能統一化；采用标准設計，經濟的装配式鋼筋混凝土結構、效果好的建筑材料以及工厂制造的零件。

車庫建設的标准設計問題，具有并不次于任何其他大量建設部門的标准設計問題的重要意義。

标准設計的編制与采用，不但保證設計本身的，而且还主要保證建設与运营中的高度效果。标准設計的作用是：在設計方面，由于标准設計的協調，促使設計決定的質量改进，設計費用便宜和設計加速；在建設方面，促使采用統一化装配式鋼筋混凝土建筑結構和零件，建設工业化，建設質量改善和期限縮短；在运营方面，促使运用先进的生产和运营方法，改善生产工艺，生产过程机械化和提高生产定額。

3. 設計程序

汽車庫設計要遵守基本建設工程設計的一般規程。在設計过程前，要編制設計任务書和收集設計資料；設計过程通常包括两个阶段（初步設計和施

工图)，而只有在特殊情况下包括三个阶段（增加一个中间阶段——技术设计）。

（1）设计任务书和设计资料

设计任务书决定对该项汽车库建设的需要及其主要特征，它是由上级机构根据汽车运输发展的远景计划编成的。

任务书可以包含有汽车库的主要特性，或者只限于关于它的任务的指示。在后一种情况下，所有根据都委托给设计机构，并列入设计资料组成或设计组成之内。

例如，载重汽车库的设计任务书在一种情况下将包含有车库的详细特性并有车辆数目、类型与工作制度、生产可能性与联系（协作）、供应来源等；在另一种情况下，则仅包含有关于所设计之车库的车辆所担任运输的货物周转量资料；在第三种情况下，则只有关于将其运输服务委托给所设计之车库的各个企业的说明。在上述每种情况下的设计资料或初步设计的范围各不相同。在第一种情况下，在这些资料里将不包含有任何运输调查；在第二种情况下，这些调查将只限于根据已知的货物周转量的车辆计算；而在第三种情况下，它们将包含所有运输组织问题的决定。

设计任务书可以包含或不包含关于建筑材料、动力供应、供水等情况的指示。当没有这些指示时，设计机构就自行根据在收集设计资料的过程中所进行的相应的调查和勘测来解决这些问题。

设计任务书的内容应当尽可能由设计机构严格地进行分析，以便及时校正原始资料，并消除可能不合适的和多余的部分。

有了包含汽车库企业的详细特征及其适当根据的设计任务书，就使得设计任务非常具体，并便于收集设计资料和编制初步设计。但是，因为有时必须采用较复杂的方法，我们认为有效的是列举应当在设计资料中包含的基本内容，以便在必要时可能提出适当的根据。

载重汽车库的设计资料基本内容：

a) 货物周转量和货运工作的大小与特征（吨数及吨公里数）以及按货物种类的分配情况、季节性的说明、货流图和发展远景；

b) 运输工作制度与计量指标：车辆的工作日数，每昼夜的工作班数和每班的延续时间，汽车的行驶速度，汽车每次行驶的平均距离和每昼夜的行驶次数，汽车的平均昼夜行驶里程，载重量利用率，行驶里程利用率和工作时间利用率以及全部车辆的利用率；

б) 汽車与挂車的型式及其每工作班：每晝夜和每年以吨及吨公里計的計算生产率；

г) 各种型式的工作汽車和挂車的計算数量，同时工作的汽車数量以及出車和回庫的运行图。

公共汽車庫的設計資料內容：

а) 主要客流方向及其每晝夜中各小时和各月份的变化情况，由所設計的公共汽車企业服务的路線及其特征；

б) 每條路線的公共汽車的工作制度和計量指标：每晝夜的工作時間，行車速度，行車的時間間隔，每晝夜行車次数，旅客的平均乘車距离，晝夜行駛里程，公共汽車的滿載率和利用率；

в) 每種型式和每條路線的公共汽車計算数量，同时工作的公共汽車数量及其出車和回庫的時間。

上述內容使有可能为最主要的設計原始資料提出根据。決定這些內容的方法在汽車運輸运营學中叙述之。

不論所設計的汽車庫的任务和特征如何，設計資料应当包含有：

а) 关于建設地区的地理、气候和道路情况的說明；

б) 据以从經濟、运营和建筑等观点選擇建設場地的資料；

в) 在該种情况下可以或应当利用的現有标准設計的說明。

建設場地的正确選擇非常重要，因为一个場地的开拓和美化設施費用占了投資的很大一部分。为了减少这些費用，必須選擇沒有建筑物和不遭水淹，緊靠城市道路与上水道、下水道以及电力綫等管綫网，具有平坦地形、良好的土壤条件以及其大小符合所設計的車庫企业的实际需要的場地。

利用标准設計也具有同样重要的意义。标准設計是將来的汽車庫的組織和建設中先进技术方針的响導。多数促进投資的有效利用的措施可以在标准設計中获得綜合性的表現。

因此，当編制汽車庫的設計任务書时，必須尽可能使之接近最合適的标准設計的特征，因而就可以保証在該种情况下采用标准設計。

所有通常包括在設計資料組成中的其他資料，不作为車庫建設的專門資料，而是通用資料。它們包括辦理用地手續的文件，場地的地質、地形和水文地質資料，关于本地建筑材料、燃料、取暖、供电、給水、排水、下水道等的資料。

(2) 設計阶段

每个阶段由与设计专业相当的几个部分组成：工艺、建筑、卫生技术、动力、预算和经济。

根据批准的設計任务書和設計資料編制的初步設計，其目的在于說明所預定的建設在技术上的可能性和經濟上的合理性，并确定所設計的車庫的主要技术决定，总建設費用和技术經濟指标。

初步設計組成的各部分，只有工艺部分和經濟部分是最为独特的。对于这一設計阶段，其他部分的内容基本上是一般的。

初步設計的工艺部分包括計算說明書、車庫企业的总平面草图及其主要单元的原則布置以及汽車和挂車，有时还有主要設備等的布置。

計算說明書包含有：

- a) 車庫企业的組織及其組成和主要工艺过程的敘述；
- б) 車庫企业的工作制度的根据；
- в) 生产过程各主要单元的計算定額；
- г) 生产計劃的計算和劳动力、生产面积以及倉庫面积的計算；
- д) 工艺設備及其規格的根据；
- е) 車庫人員表；
- ж) 对有关設計专业（建筑、卫生技术等）提出的任务；
- з) 說明該項目的工艺决定的一些指标。

車庫企业設計中所采用的計算工艺定額經常應該是一些在任务、特性、大小及运营条件方面和設計的企业相似的現有最先进的企业所采用的頗为先进的定額。

决定車庫企业在地区中的位置和場区組織的总平面布置草图，还有决定各个房間的关系位置及其尺寸的企业各主要单元的原則布置图，不仅应当符合工艺上的合理性，还应符合建筑上的合理性，并应得出完全现实的决定。总平面布置草图用 1 : 500 或 1 : 1000 的比例尺作成，而各单元的原則布置图用 1 : 400 或 1 : 200 的比例尺作成。在整套初步設計的組成中，这些資料通常都是中間性質的并作为編制初步設計建筑部分的工艺任务。

經濟部分由計算說明書組成，計算說明書包括：設計的車庫企业規模和布置的根据；投資的特性和分析；汽車庫的供应和协作条件的特性；流动資金計算；汽車運輸維護和运营成本的計算；技术經濟指标及其分析。

采用两阶段設計时，包括設備的明确計算和布置平面图的技术設計工艺

部分的篇幅列入施工图阶段。施工图系根据并完全按照已批准的初步設計或技术設計編制，其目的在于保証建筑施工和设备安裝。

工艺部分的施工图都是根据确定了的设备布置平面图，设备安装图和設備規格所編制的安裝圖紙。

安裝圖包括下列圖紙：

a) 比例尺为 $1:50 \sim 1:100$ ，并表示出設備一覽表，关系尺寸，工作位置，油料，燃料，压缩空气等的管道，动力，水，蒸汽等的用戶；

6) 比例尺为 $1:25 \sim 1:50$ 的，各个具有最复杂設備的生产工段的平面图和剖面图，必要时还要有透視簡图；

b) 设备安装及运轉所必需的附件及裝置的零件图，比例尺为 $1:2$ 、 $1:5$ 和 $1:10$ ，并列材料一覽表。

(3) 指导資料

汽車庫設計的指导資料是：关于設計与施工的一般問題的政府法令；設計标准及技术条件；主管机关的訓令和条例；汽車的工厂規格及其养护說明；設備目录和安裝圖；非标准設備构造圖；汽車运营和修理；汽車庫建設以及汽車运输經濟等問題的技术文献；設計和科学研究机构的作品；标准設計和被推荐的个别設計。

在各設計机构的作品中，对于国家汽車运输設計院的一些工作，值得工艺設計方面特別注意，該院已經編制了許多标准設計和个别設計、非标准設備圖紙和各种指导資料。

設計时应遵守下列各項文件的指示：

a) 苏联共产党中央委员会1955年关于进一步提高工业、技术革新和改进生产組織的任务的七月全体大会決議；

6) 苏联共产党第二十次代表大会关于1956~1960年苏联发展国民經济第六个五年計劃的指示；

b) 苏联共产党中央委员会及苏联部长會議关于发展生产和采用装配式鋼筋混凝土的决定，1954年；

r) 苏联共产党中央委员会及苏联部长會議关于在設計与施工方面消除浪費現象的决定，1955年；

д) 苏联部长會議国家建設委员会：

① 建筑法規，1954年；

② 工业与民用住宅建筑設計及預算編制条例，1956年；