

《深标》（2014 年 1 月 1 日）

2018 年局部修订

## 第 4 章 密度分区与容积率（条文）

本章在《深圳市城市总体规划（2010-2020）》密度分区成果基础上，结合深圳容积率管理实践与经验，按照城市总体空间结构、区位条件、交通条件、资源条件等综合确定城市密度与地块开发强度的空间分布，以充分发挥土地效益、扩展城市空间资源、促进土地交通协调发展以及进一步塑造城市风貌特色。本章为指引性内容，提出的城市建设用地密度分区；居住、商业服务业、工业、物流仓储等用地地块容积率确定的方法与指引区间，宜参照执行。

### 4.1 城市密度分区

4.1.1 城市建设用地密度分区是指在宏观规划的指导下，合理预测并提出远期城市发展空间密度布局和规划密度控制要求。随着城市经济、社会、产业等发展阶段变化和发展策略调整，城市建设用地密度分区应进行适时动态修订。

4.1.2 城市建设用地密度分区分六个等级。城市建设用地密度分区等级宜按表 4.1.2 执行。

表 4.1.2 城市建设用地密度分区等级基本规定

序号	密度分区	主要区位特征	开发建设特征
1	密度一区	城市主中心及部分高度发达的副中心	高密度开发
2	密度二区	城市副中心及部分高度发达的组团中心	中高密度开发
3	密度三区	城市组团中心及部分高度发达的一般地区	中密度开发
4	密度四区	城市一般地区，城市各级中心与城市边缘地区的过渡区域	中低密度开发
5	密度五区	城市边缘地区，紧邻生态控制线周边	低密度开发
6	密度六区	城市特殊要求地区	滨海、滨水、机场、码头、港口等地区，根据专项规划确定

## 第 4 章 密度分区与容积率（条文）

本章在深圳市城市总体规划的指导下，结合深圳市容积率管理实践与经验，以生产空间集约高效、生活空间宜居适度、生态空间山清水秀为指导思想，按照保护优先、集约发展、公平有序的原则，根据功能定位、区位条件、生态环境、城市风貌、交通条件和资源承载力等综合确定用地开发强度的空间分布。用地开发强度的确定应当符合国家、省、市容积率管理的有关规定和技术标准，非经法定程序，不得擅自调整。

### 4.1 城市密度分区

4.1.1 城市建设用地密度分区是指在宏观规划的指导下，合理预测并提出城市发展空间密度布局和用地开发强度控制要求，是促进集约节约用地、保护生态环境、塑造风貌特色的重要路径之一。

4.1.2 城市建设用地密度分区分五个等级，不包括机场、港口、核电站等特殊管理地区。城市建设用地密度分区等级基本规定详见表 4.1.2。具体范围见图 4.1.2。

表 4.1.2 城市建设用地密度分区等级基本规定

序号	密度分区	开发建设特征
1	密度一区	高密度
2	密度二区	中高密度
3	密度三区	中密度
4	密度四区	中低密度
5	密度五区	低密度

4.1.3 根据城市发展需求，城市建设用地密度分区应适时进行动态修订。因城市规划调整而出现的密度分区未覆盖用地，位于一般地区的原则上按相邻片区同等密度分区确定；用地临近生态敏感地区的，原则上应比相邻片区密度分区下降一级确定。

**4.2 地块容积率**

4.2.1 地块容积率与使用功能密切相关,受该地块所处的服务区位、交通区位和景观区位等要素的影响。本标准与准则主要对居住、商业服务业和工业、物流仓储四大类用地及其混合使用的地块容积率确定予以指引,对公共服务设施和交通市政设施等用地地块容积率不作特别规定。

4.2.2 地块容积率确定应满足市政交通设施负荷、历史保护、地质条件、生态安全等特殊要求,并满足日照、消防等规范要求。居住用地地块容积率确定须同时校核所在地区的教育、医疗等公共设施服务水平。在特殊地段,应满足文物保护、机场净空、电力电信通道、危险品仓库、核电站防护、地质缺陷以及生态敏感区等相关控制要求。

4.2.3 居住用地、商业服务业用地地块容积率上限是在密度分区确定的基准容积率的基础上,根据微观区位影响条件(周边道路、地铁站点和地块规模等)进行修正。

居住用地、商业服务业用地地块容积率宜按下式计算:

$$FAR_{规划} = FAR_{基准} \times (1 + A1) \times (1 + A2) \dots; \quad (公式 4.2.3)$$

式中: FAR<sub>基准</sub>——密度分区地块基准容积率;

A1、A2——微观区位影响条件修正系数,如地块规模系数、周边道路修正系数、地铁站点修正系数等。

**4.2 地块容积及容积率**

4.2.1 地块容积是指地块内的规定建筑面积,包含地上规定建筑面积与地下规定建筑面积。地块容积率是地块容积与地块面积的比值。本标准与准则主要对居住、商业服务业、工业和物流仓储四大类用地及其混合使用的地块容积及容积率确定予以指引,对公共服务设施、交通市政设施、机场、港口、核电站等用地的地块容积及容积率不作规定。

4.2.2 地块容积及容积率确定应满足公共服务设施承载力、交通市政设施承载力、历史保护、地质条件、生态保护等要求,并满足日照、消防等规范要求。在特殊地区,还应满足文物保护、机场净空、气象探测环境保护、微波通道、油气管线防护、危险品仓库、核电站防护等相关控制要求。居住用地地块容积及容积率确定须同时校核所在地区的教育、医疗等公共设施服务水平。按本标准与准则确定的地块容积及容积率仅作为技术参考,具体地块容积及容积率应结合相关影响条件综合研究论证,按程序批准确定。

4.2.3 地块容积由基础容积、转移容积、奖励容积三部分组成。其中,地块基础容积是在密度分区确定的基准容积率的基础上,根据微观区位影响条件(地块规模、周边道路和地铁站点等)进行修正的容积部分;地块转移容积是地块开发因特定条件,如公共服务设施、市政交通设施、历史文化保护、绿地公共空间系统等因公共利益制约而转移的容积部分;地块奖励容积是为保障公共利益目的的实现而奖励的容积部分,地块奖励容积最高不超过地块基础容积的30%。地块容积宜按下式计算:

$$FA \leq FA_{基础} + FA_{转移} + FA_{奖励}; \quad (公式 4.2.3-1)$$

$$FA_{基础} = FAR_{基准} \times (1 - A1) \times (1 + A2) \times (1 + A3) \times S; \quad (公式 4.2.3-2)$$

式中: FA——地块容积; FA<sub>基础</sub>——地块基础容积; FA<sub>转移</sub>——地块转移容积; FA<sub>奖励</sub>——地块奖励容积; FAR<sub>基准</sub>——密度分区地块基准容积率; A1——地块规模修正系数; A2——周边道路修正系数; A3——地铁站点修正系数; S——地块面积。

4.2.4 混合功能用地的地块容积为该地块上各功能的容积之和。混合功能用地的地块基础容积宜按下式计算:

$$FA_{基础混合} = FA_{基础1} \times K1 + FA_{基础2} \times K2 \dots; \quad (公式 4.2.4)$$

式中: FA<sub>基础混合</sub>——为该地块各类功能基础容积之和。

FA<sub>基础1</sub>、FA<sub>基础2</sub>…… — 分别为该地块基于各类单一用地功能的地块基础容积;

K1、K2…… — 分别为该地块各类功能的地块基础容积混合修正权重。

4.2.5 规划主管部门在本标准与准则基础上另行制定转移容积和奖励容积的相关规定。

4.2.4 居住用地地块容积率等级分为5个等级区间,对应的密度分区基准容积率及容积率上限应符合表4.2.4规定。

表 4.2.4 居住用地地块容积率指引

分级	密度分区	基准容积率	容积率上限
1	密度一、二区	3.2	6.0
2	密度三区	2.8	5.0
3	密度四区	2.2	4.0
4	密度五区	1.5	2.5

4.2.5 商业服务业用地地块容积率等级分为5个等级区间,对应的密度分区基准容积率及容积率上限应符合表4.2.5规定。

表 4.2.5 商业服务业用地地块容积率指引

分级	密度分区	基准容积率	容积率上限
1	密度一区	5.4	15.0
2	密度二区	4.2	10.0
3	密度三区	3.2	8.0
4	密度四区	2.4	5.5
5	密度五区	1.8	4.2

4.2.6 工业用地地块容积率规定应符合表4.2.11规定。工业用地地块容积率上限宜按本标准与准则规定执行,下限应满足《深圳市工业项目建设用地控制标准》要求。

表 4.2.11 工业用地地块容积率

分级	用地性质	容积率上限
1	普通工业用地(M1)	4.0
2	新型产业用地(M0)	6.0

4.2.7 物流仓储用地地块容积率应符合表4.2.12规定。物流仓储用地地块容积率上限宜按本标准与准则规定执行,下限应满足《深圳市物流项目建设用地控制标准》要求。

表 4.2.12 物流仓储用地地块容积率

分级	用地性质	容积率上限
1	仓储用地(W1)	3.0
2	物流用地(W0)	4.0

4.3 各类用地密度分区

4.3.1 居住用地地块容积率等级分为4个等级区间,对应的密度分区基准容积率及容积率上限应符合表4.3.1的规定。密度三区范围内的居住用地地块若位于地铁站点500米范围内的,其容积率上限可按照密度一、二区执行。

表 4.3.1 居住用地地块容积率指引

分级	密度分区	基准容积率	容积率上限
1	密度一、二区	3.2	6.0
2	密度三区	3.0	5.5
3	密度四区	2.5	4.0
4	密度五区	1.5	2.5

4.3.2 商业服务业用地地块容积率等级分为5个等级区间,对应的密度分区基准容积率应符合表4.3.2的规定。

表 4.3.2 商业服务业用地地块容积率指引

分级	密度分区	基准容积率
1	密度一区	5.4
2	密度二区	4.5
3	密度三区	4.0
4	密度四区	2.5
5	密度五区	2.0

4.3.3 工业用地地块容积率分为3个等级区间,对应的密度分区基准容积率应符合表4.3.3的规定。

表 4.3.3 工业用地地块容积率指引

分级	密度分区	新型产业用地基准容积率	普通工业用地基准容积率
1	密度一、二、三区	4.0	3.5
2	密度四区	2.5	2.0
3	密度五区	2.0	1.5

4.3.4 物流仓储用地地块容积率分为3个等级区间,对应的密度分区基准容积率应符合表4.3.4的规定。

表 4.3.4 物流仓储用地地块容积率指引

分级	密度分区	物流用地基准容积率	仓储用地基准容积率
1	密度一、二、三区	4.0	3.5
2	密度四区	2.5	2.0
3	密度五区	2.0	1.5

4.2.8 居住用地地块容积率与地块规模大小有关,一般情况下,以1公顷为基准用地规模。地块大于或小于基准用地规模,地块容积率均应折减。地块规模修正系数宜按表4.2.6执行。

表 4.2.6 居住用地地块规模修正系数

用地规模 (公顷)	≤0.7	0.7~1	1	>1时,每增加1公顷 (不足1公顷时按1公顷修正)
修正系数	-0.06	-0.03	0	-0.05

4.2.9 商业服务业用地地块容积率一般情况下以0.7公顷为基准用地规模。地块大于或小于基准用地规模,容积率均应折减。地块规模修正系数宜按表4.2.7执行。

表 4.2.7 商业服务业用地地块规模修正系数

用地规模 (公顷)	≤0.3	0.3~0.5	0.5~0.7	0.7	>0.7时,每增加1公顷 (不足1公顷时按1公顷修正)
修正系数	-0.12	-0.06	-0.03	0	-0.05

4.2.10 居住用地、商业服务业用地地块容积率应根据地块周边道路情况进行容积率修正。根据地块与周边城市道路的关系,周边道路修正系数依据地块周边毗邻城市道路的情况分为一边、两边、三边及周边临路等四类。周边道路修正系数宜按表4.2.8执行。

表 4.2.8 周边道路修正系数

地块类别	一边临路	两边临路	三边临路	周边临路
修正系数	0	+0.10	+0.20	+0.30

4.4 修正系数

4.4.1 地块规模修正系数

地块容积及容积率与地块规模大小有关,一般情况下,居住用地、商业服务业用地、工业用地及物流仓储用地的基准用地规模宜按表4.4.1执行。地块面积小于等于基准用地规模时,地块规模修正系数为0。地块面积大于基准用地规模时,地块修正系数按超出基准用地规模每0.1公顷计0.005并累加计算,不足0.1公顷按0.1公顷修正,最大取值小于等于0.3。

表 4.4.1 基准用地规模

用地功能	基准用地规模
居住用地	2公顷
商业服务业用地	1公顷
普通工业用地	3公顷
新型产业用地	1公顷
仓储用地	5公顷
物流用地	2公顷

4.4.2 周边道路修正系数

居住用地、商业服务业用地、工业用地及物流仓储用地地块容积及容积率应根据地块周边道路情况进行修正。根据地块与周边城市道路的关系,周边道路修正系数依据地块周边毗邻城市道路的情况分为一边、两边、三边及周边临路四类。周边道路修正系数宜按表4.4.2执行。

表 4.4.2 周边道路修正系数

地块类别	一边临路	两边临路	三边临路	周边临路
修正系数	0	+0.1	+0.2	+0.3

4.2.11 居住用地、商业服务业用地地块容积率应根据地块周边地铁站点等级及覆盖情况进行容积率修正。车站综合定位分成枢纽站和一般站两类；以站点几何中心作为规定半径计算基点，规定半径分别为0~200米和200米~500米两个等级；对跨越不同规定半径的地块，宜依据相应的修正系数和影响范围面积加权平均，折算到整个地块；远期实施的地铁线路站点原则上不考虑修正。地铁站点修正系数宜按表4.2.9的规定确定。

表 4.2.9 地铁站点修正系数

区位情况	距离站点(米)	车站综合定位	
		枢纽站	一般站
修正系数	0~200	+0.60	+0.40
	200~500	+0.40	+0.20

4.2.12 周边道路修正系数和地铁站点修正系数同时存在时，商业服务业用地地块可进行重复修正，居住用地地块仅选取其中最大值修正。

4.2.13 混合用地地块容积率的确定，是将该区位上各类功能用地对应的地块容积率按拟混合的建筑面积比例进行加权平均。混合用地地块容积率宜按下式计算：

$$FAR_{混合} = FAR_1 \times K_1 + FAR_2 \times K_2 + FAR_3 \times K_3 \dots; \quad (\text{公式 4.2.13})$$

式中：FAR1、FAR2、FAR3—分别为该地块基于各类单一用地功能可允许的容积率；

K1、K2、K3—分别为该地块各类功能建筑面积占总建筑面积的比例。

4.2.14 在城市重点发展、城市更新等特定地区，为实现城市综合利益，在满足公共服务设施、交通设施和市政设施等各项设施服务能力的前提下，具体地块容积率经专题研究后，可在本标准与准则的基础上适当提高。

4.4.3 地铁站点修正系数

居住用地、商业服务业用地、新型产业用地、物流用地地块容积及容积率应根据地块周边地铁站点数量及覆盖情况进行修正。车站类型分为多线车站(2站及以上)、单线车站两类；以站台几何中心作为规定半径计算圆心，规定半径分为0~200米、200~500米两个等级；对跨越不同规定半径的地块，宜依据相应的修正系数和影响范围面积加权平均，折算到整个地块；同一车站的地铁站点修正系数宜按表4.4.3-1的规定确定，不同车站重叠覆盖的情形宜按表4.4.3-2的规定确定；远期实施的地铁线路站点原则上不考虑修正。

表 4.4.3-1 同一车站的地铁站点修正系数

	距离站点(米)	车站类型	
		多线车站	单线车站
修正系数	0~200	+0.7	+0.5
	200~500	+0.5	+0.3

表 4.4.3-2 不同车站重叠覆盖的地铁站点修正系数

	a1	a2	b1	b2
a1	+0.7	+0.7	+0.7	+0.7
a2	+0.7	+0.5	+0.5	+0.5
b1	+0.7	+0.5	+0.5	+0.5
b2	+0.7	+0.5	+0.5	+0.3

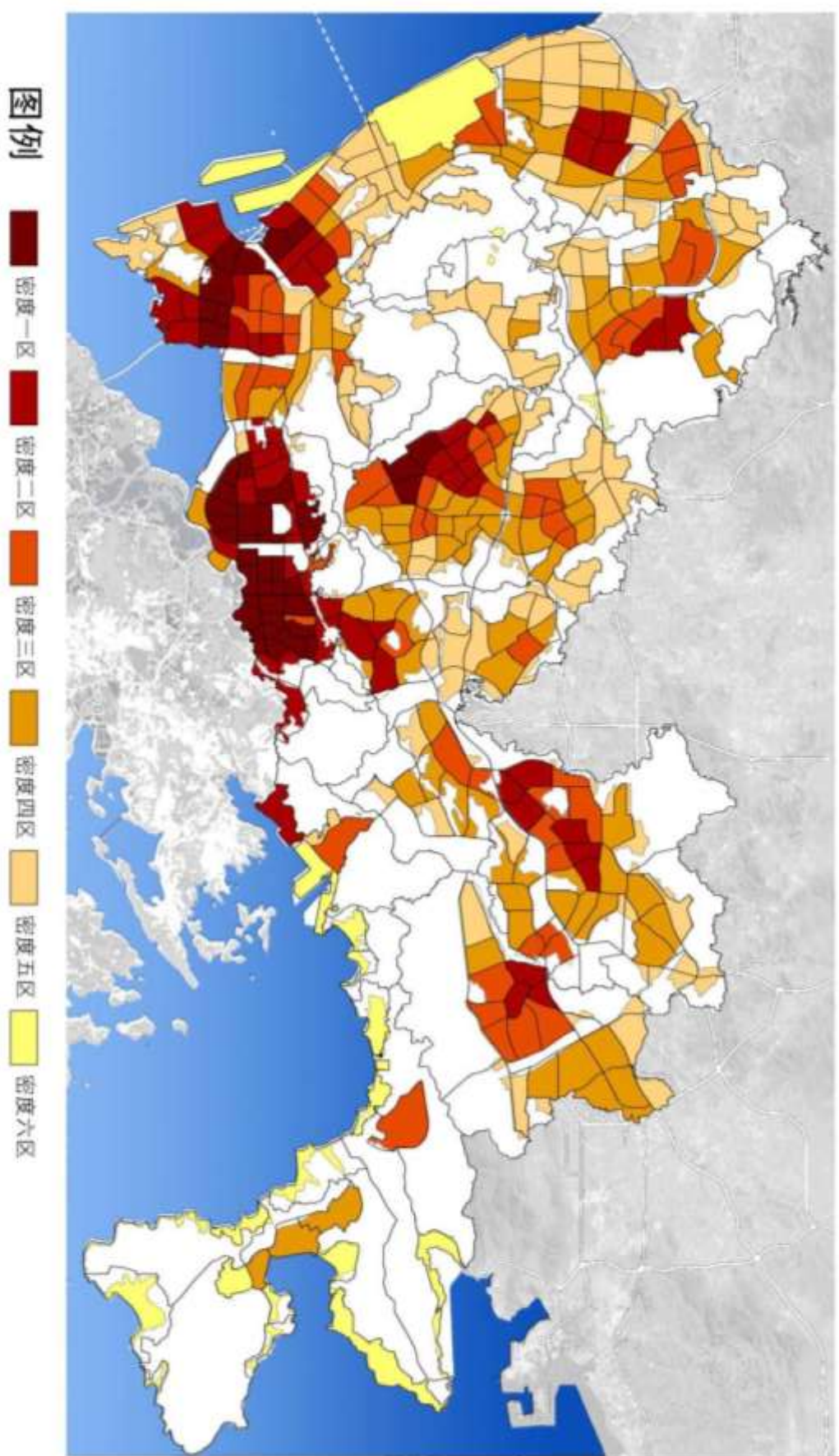
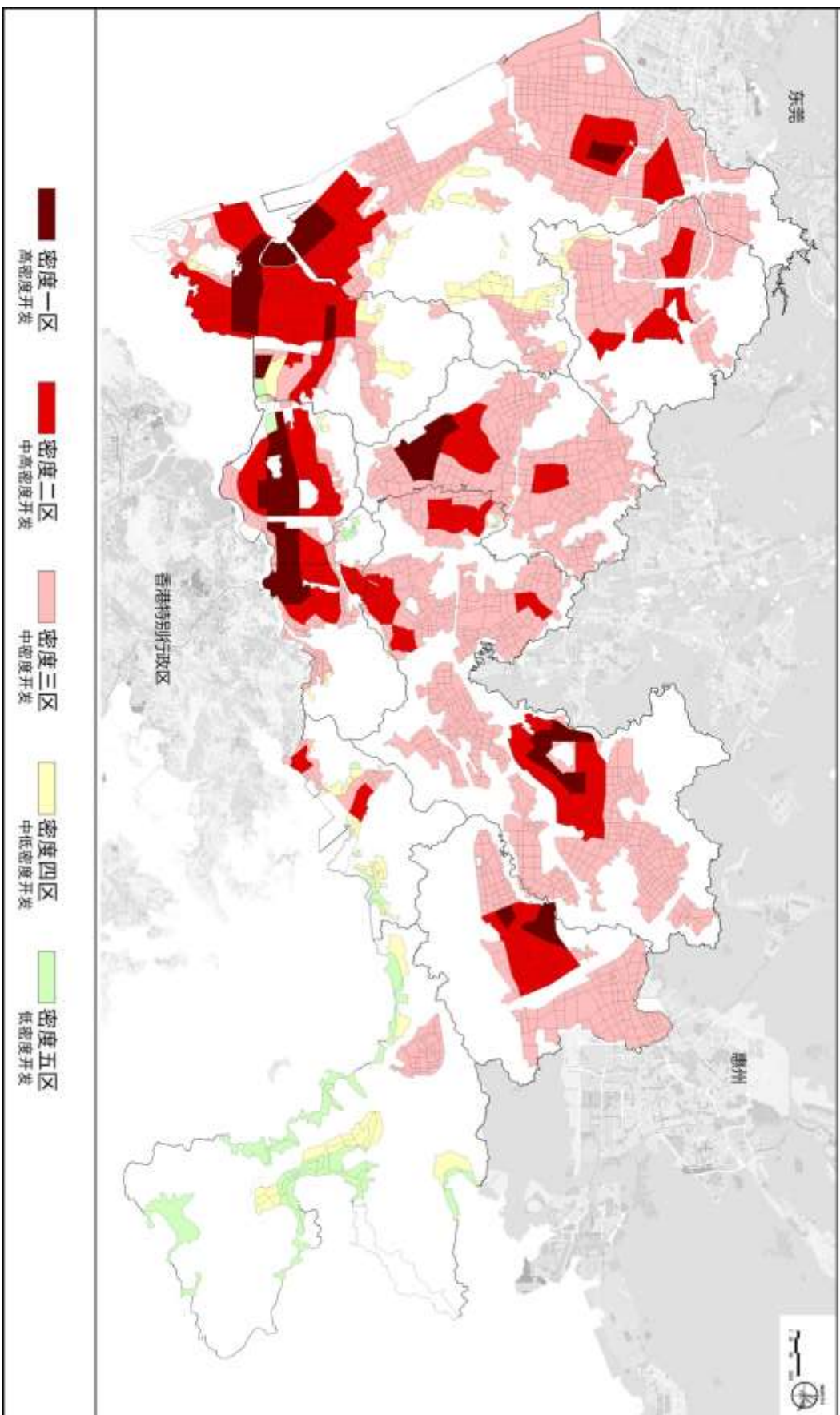
注：a1代表多线车站0~200米覆盖范围，a2代表多线车站200~500米覆盖范围，b1代表单线车站0~200米覆盖范围，b2代表单线车站200~500米覆盖范围。

4.5 特定地区的密度分区、地块容积及容积率

4.5.1 密度分区内涉及特色风貌、生态保护、文物保护、机场净空、微波通道、气象探测环境保护、油气管线防护、危险品仓库、核电站防护等因素的特定地块，应按有关规定适当降低地块容积及容积率，通过开展专题研究，按程序批准确定。

4.5.2 在城市更新、按照等价值评估确定土地安置规模的特定类型的土地整备、经市政府批准的城市设计重点地区、政策性住房用地、经市相关主管部门批准的地下空间规划地区等特定地区，为实现城市综合效益，在满足公共服务设施、交通设施和市政设施等服务能力的前提下，具体地块容积及容积率经专题研究后，可在本标准与准则的基础上适当提高，具体规则由市相关主管部门另行制定。

图4.1.2: 深圳市建设用地密度分区指引图



注: 本图可依据城市发展情况动态调整, 版本序号制定规则为XXXX年第X版。