

UDC

中华人民共和国国家标准 **GB**

P

GB 50180—93

---

# 城市居住区规划设计规范

Code for urban Residential Areas Planning&Design

(2016 年版)

1993—07—16 发布

1994—02—01 实施

---

中华人民共和国住房和城乡建设部

联合发布

中华人民共和国国家质量监督检验检疫总局

## 修订说明

本次局部修订是根据住房和城乡建设部《关于请组织开展城市排水相关标准制修订工作的函》（建标标函 2013 [46]号）的要求，由中国城市规划设计研究院会同有关单位对《城市居住区规划设计规范》GB50180-93（2012 年版）进行修订而成。

本次修订的主要技术内容是：增补符合低影响开发的建设要求，对地下空间使用、绿地与绿化设计、道路设计、竖向设计等内容进行了调整和补充；进一步完善道路规划和停车场库配置要求。

本规范中下划线表示修改的内容；用黑体字表示的条文为强制性条文，必须严格执行。

本规范由住房和城乡建设部负责管理和对强制性条文的解释，由中国城市规划设计研究院负责具体技术内容的解释。执行过程中如有意见或建议，请寄送至中国城市规划设计研究院《城市居住区规划设计规范》国家标准管理组（地址：北京市海淀区车公庄西路 5 号，邮编：100044）。

本次局部修订的主编单位、参编单位、主要审查人员：

**主编单位：** 中国城市规划设计研究院

**参编单位：** 中国建筑技术研究院

北京市城市规划设计研究院

**主要审查人员：** 张 辰 包琦玮 赵 铨 白伟岚 李俊奇

任心欣

## 1 总则

1.0.5 居住区的规划设计，应遵循下列基本原则；

1.0.5.1 符合城市总体规划的要求；

1.0.5.2 符合统一规划、合理布局、因地制宜、综合开发、配套建设的原则；

1.0.5.3 符合所在地经济社会发展水平，民族习俗和传统风貌，气候特点与环境条件；

1.0.5.3a符合低影响开发的建设要求，充分利用河湖水域，促进雨水的自然积存、自然渗透、自然净化；

### 【条文说明】

1.0.5 本条是编制居住区规划设计必须遵循的基本原则：

一、居住区是城市的重要组成部分，因而必须根据城市总体规划要求，从全局出发考虑居住区具体的规划设计。

二、居住区规划设计应坚持《城市规划法》提出的“统一规划、合理布局、因地制宜、综合开发、配套建设的原则”。

三、居住区规划设计是在一定的规划用地范围内进行，对其各种规划要素的考虑和确定，如日照标准、房屋间距、密度、建筑布局、道路、绿化和空间环境设计及其组成有机整体等，均与所在城市的特点、所处建筑气候分区、规划用地范围内的现状条件及社会经济发展水平密切相关。在规划设计中应充分考虑、利用和强化已有特点和条件，为整体提高居住区规划设计水平创造条件。

四、城市居民的一生中，约有三分之二以上的时间是在居住区内度过，因而居住区的规划设计必须研究居民的行为轨迹与活动要求，综合考虑居民对物质与文化、生理和心理的需求及确保居民安全的防灾、避灾措施等，以便为居民创造良好的居住生活环境。

五、人口老龄化、人口年龄结构中老年人口比例逐年增长和残疾人占有一定比重，是我国在相当时期内的现实状况。老年人的活动范围随年龄增大逐年缩小，是人生的自然规律；残疾人的活动范围不如健康的人，是生理缺陷所致。因而，为残疾人就近提供工作条件，为老年人和残疾人提供活动、社交的场所，相应的服务设施和方便、安全的居住生活条件，使老人能欢度晚年，使残疾人能与正常人一样享受国家、社会给予的生活保障，应是居住区规划设计中不容忽略的重要问题。

六、住宅建筑标准化，是建筑工业化、施工机械化和促进住宅产业化发展的重要条件，也是加快居住区建设的重要措施之一。但也易因此而造成住宅形体整齐划一、平淡单调。因而，在规划设计中，应充分考虑建筑标准化与施工机械化的要求，同时也要结合规划用地特点，对建筑单体的选型、体量、色调等提出要求，并通过不同的布局手法、群体空间设计等，为建筑群体多样化创造条件。

七、社会、经济、环境三个方面综合效益的高低，应是衡量和评价居住区规划设计优劣的综合标准，也是居住区规划能否付诸实施、居住区基本的居住生活环境能否得到保障的关键所在。而提高三个方面综合效益的基础环节，就是经济、合理、有效地使用规划范围内的土地

和空间。统一规划，综合开发、配套建设也是提高三个效益的重要环节。同时，还应考虑适应分期建设的要求，并为商品化经营和社会化管理创造条件。

八、为提升城市在适应环境变化和应对自然灾害等方面具有良好的“弹性”，提升城市生态系统功能和减少城市洪涝灾害的发生，居住区规划应充分结合现状地形地貌进行场地设计与建筑布局，保护并合理利用场地内原有的湿地、坑塘、沟渠，更多地利用自然力量排水；同时控制面源污染，采用渗、滞、蓄、净、用、排等措施，落实自然存积、自然渗透、自然净化的海绵城市的建设要求。

## 2、术语、代号

### 2.0.32 绿地率

居住区用地范围内各类绿地面积的总和占居住区用地面积的比率(%)。

居住区内绿地应包括：公共绿地、宅旁绿地、公共服务设施所属绿地和道路绿地（即道路红线内的绿地），其中包括满足当地植树绿化覆土要求、方便居民出入的地下或半地下建筑的屋顶绿地，不应包括其它屋顶、晒台的人工绿地。

## 4 规划布局与空间环境

4.0.1 居住区的规划布局，应综合考虑周边环境、路网结构、公建与住宅布局、群体组合、地下空间、绿地系统及空间环境等的内在联系，构成一个完善的、相对独立的有机整体，并应遵循下列原则：

4.0.1.1 方便居民生活，有利安全防卫和物业管理；

4.0.1.2 组织与居住人口规模相对应的公共活动中心，方便经营、使用和社会化服务；

4.0.1.3 合理组织人流、车流和车辆停放，创造安全、安静、方便的居住环境；

4.0.1.4 适度开发利用地下空间，合理控制建设用地的不透水面积，留足雨水自然渗透、净化所需的生态空间。

### 【条文说明】

4.0.1 居住区规划布局的目的，是要求将规划构思及规划因子：住宅、公建、道路和绿地等，通过不同的规划手法和处理方式，将其全面、系统地组织、安排、落实到规划范围内的恰当位置，使居住区成为有机整体，为居民创造良好的居住生活环境。因而，规划布局的优劣，直接反映规划水平的高低。要提高规划布局水平，就应根据条文中的原则，综合考虑各种因素。除充分利用、合理有效地使用土地和处理好四项用地之间的布局关系外，还应处理好建筑、道路、绿地和空间环境等各方面相互间的关系，以适应居民物质与文化、生理和心理、动和静的要求以及体现地方特色。同时要重视地下空间的开发利用，其是节约集约利用土地的有效方法，但应统一规划、适度开发，

为雨水的自然渗透与地下水的补给、减少径流外排留足相应的透水空间。



## 7 绿地与绿化

7.0.6 居住区的绿地应结合场地雨水规划进行设计，可根据需要因地制宜地采用兼有调蓄、净化、转输功能的绿化方式。

### 【条文说明】

7.0.6 城市居住区的绿化用地应结合海绵城市建设的“渗、滞、蓄、净、用、排”等低影响开发措施进行设计、建造或改造。居住区规划、建设应充分结合现状条件，对区内雨水的收集与排放进行统筹设计，如充分利用场地原有的坑塘、沟渠、水面，设计为适宜居住区使用的景观水体；采用下凹式绿地、浅草沟、渗透塘、湿塘等绿化方式，但必须注意，承担调蓄功能的绿地应种植抗涝、耐旱性强的植物。这些具有调蓄功能的绿化方式，即可美化居住环境，又可在暴雨时起到调蓄雨水、减少和净化雨水径流的作用，同时提高了居住区绿化用地的综合利用效率。

7.0.7 小游园、小广场等应满足透水要求。

### 【条文说明】

7.0.7 小游园、小广场等硬质空间应通过设计满足透水要求，实现雨水下渗至土壤或通过疏水、导水设施导入土壤，减少建设行为对自然生态系统的损害。小游园、小广场宜采用透水砖和透水混凝土铺装；小游园或绿地中的步行路还可采用鹅卵石、碎石等透水铺装。

## 8 道路

8.0.1 居住区的道路规划，应遵循下列原则：

8.0.1.1 根据地形、气候、用地规模、用地四周的环境条件、城市交通系统以及居民的出行方式，应选择经济、便捷的道路系统和道路断面形式；

8.0.1.2 小区内道路应满足消防、救护等车辆的通行要求；

### 【条文说明】

8.0.1 居住区要为居民提供方便、安全、舒适和优美的居住生活环境，道路规划设计在很大程度上影响到居民出行方便和安全，因而，对此提出了应遵循的基本原则：

一、影响居住区交通组织的因素是多方面的，而其中主要的是居住区的居住人口规模、规划布局形式、用地周围的交通条件、居民出行的方式与行为轨迹和本地区的地理气候条件，以及城市交通系统特征、交通设施发展水平等。在确定道路网的规划中，应避免不顾当地的客观条件，主观地画定不切实际的图形或机械套用某种模式。同时还要综合考虑居住区内各项建筑及设施的布置要求，以使路网分隔的各个地块能合理地安排下不同功能要求的建设内容。

二、居住区内的主要道路应满足：

1.线型尽可能顺畅，以方便消防、救护、搬家、清运垃圾等机动车辆的转弯和出入；

2.要使住宅楼的布局与内部道路有密切联系，以利于道路的命名及有规律地编排楼门号，这样就能有效地减少外部人员在寻亲访友中的往

返奔波；

3.良好的道路网应该是在满足交通功能的前提下，尽可能地用最低限度的道路长度和道路用地。因为，方便的交通并不意味着必须有众多横竖交叉的道路，而是需要一个既符合交通要求又结构简明的路网。

三、居住区内部道路担负着分离地块及联系不同功能用地的双重职能。

良好的道路骨架，不仅能为各种设施的合理安排提供适宜的地块，也可为建筑物、公共绿地等的布置及创造有特色的环境空间提供有利条件。同时，公共绿地、建筑及设施的合理布局又必然会反过来影响到道路网的形成。所以，在规划设计中，道路网的规划与建筑、公共绿地及各类设施的布局往往彼此制约、互为因果，只有经过若干次的往复才能确定最佳的道路网格式。

四、随着国民经济的发展，改善城市生活环境已成为大家日益关注的课题。应合理设置公交停靠站，道路两侧的建筑物，尤其是住宅和教育设施等的布置还要尽量减少交通噪声对它们的干扰，通过细致的交通管理创造安全、安宁的居住生活环境。

五、道路规划要与抗震防灾规划相结合。在抗震设防城市的居住区内道路规划必须保证有通畅的疏散通道，并在因地震诱发的如电气火灾、水管破裂、煤气泄漏等次生灾害时，能保证消防、救护、工程救险等车辆的出入。

六、居住区内部道路的走向对通风及日照有很大影响。道路是通风的走廊，合理的道路骨架有利于创造良好的居住卫生环境。经调查，当夏季主导风向对住宅正向入射角不小于  $15^{\circ}$  时，有利于住宅内部通

风。同时，居住区内的地上及地下管线一般都顺着道路走向敷设。所以，道路骨架基本上能决定市政管线系统的形成。完善的道路系统不仅利于市政管线的布置，而且能简化管线结构和缩短管线长度。

七、在旧区改建区，道路网的规划要综合考虑旧城市的地上地下建筑及市政条件，避免大拆大改而增加改建投资，对于需重点保护的历史文化名城及有历史价值的传统风貌地段，必须尽量保留原有道路的格局，包括道路宽度和线型、广场出入口、桥涵等，并结合规划要求，使传统的道路格局与现代化城市交通组织及设施（机动车交通、停车场库、立交桥、地铁出入口等）相协调。

8.0.2 居住区内道路可分为：居住区道路、小区路、组团路和宅间小路四级。其道路宽度，应符合下列规定：

8.0.2.1 居住区道路：红线宽度不宜小于 20m；

8.0.2.2 小区路：路面宽 6~9m，建筑控制线之间的宽度，需敷设供热管线的不宜小于 14m；无供热管线的不宜小于 10m；

8.0.2.3 组团路：路面宽 3~5m；建筑控制线之间的宽度，需敷设供热管线的不宜小于 10m；无供热管线的不宜小于 8m；

8.0.2.4 宅间小路：路面宽不宜小于 2.5m；

8.0.2.5 在多雪地区，应考虑堆积清扫道路积雪的面积，道路宽度可酌情放宽，但应符合当地城市规划行政主管部门的有关规定。

### 【条文说明】

8.0.2 居住区内各级道路的宽度，主要根据交通方式、交通工具、交

通量及市政管线的敷设要求而定，对于重要地段，还要考虑环境及景观的要求。

居住区级道路是整个居住区内的主干道，要考虑城市公共电，汽车的通行，两边应分别设置有非机动车道及人行道，并应设置一定宽度的绿地种植行道树和草坪花卉（图 1），按各种组成部分的合理宽度，居住区级道路的最小宽度不宜小于 20m，有条件的地区宜采用 30m。机动车道与非机动车道在一般情况下采用混行方式。

小区级道路车行道的最小宽度为 6m，如两侧各安排一条宽度为 1.5m 的人行路，总宽度为 9m，即可满足一般功能需要。同时，小区级道路往往又是市政管线埋没的通道，在无供热管线的居住区内，按六种基本管线的最小水平间距，它们在建筑线之间的最小极限宽度约为 10m(图 2)，此距离与小区级道路交通车行、人行所需宽度基本一致。

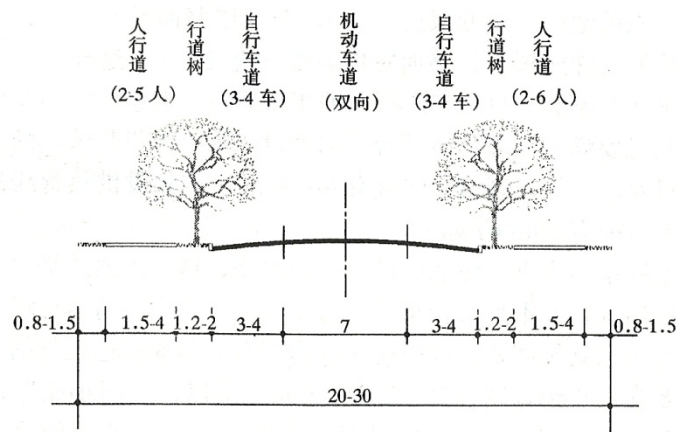


图1 居住区级道路一般断面 (m)

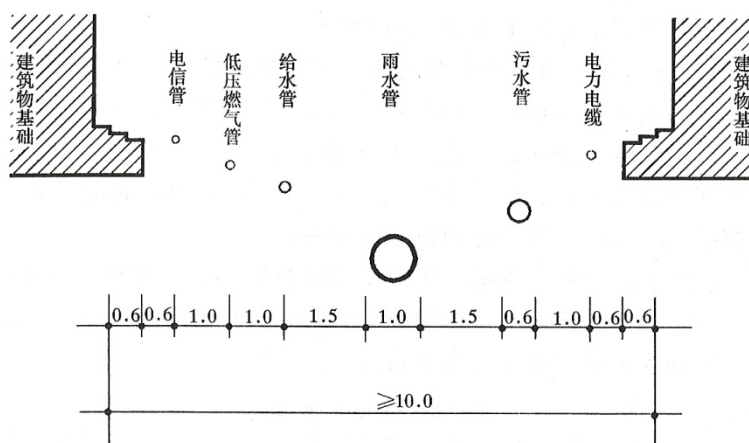


图2 无供热管线居住区小区级道路市政管线最小埋设走廊宽度 (m)

在需敷设供热管线的居住区内，由于要有暖气沟的埋设位置及其左右间距，建筑控制线的最小极限宽度约为 14m。

组团级道路是进出组团的主要通道，路面人车混行，一般按一条自行车道和一条人行带双向计算，路面宽度为 4m。在用地条件有限的地区，最低限度为 3m。在利用路面排水、两侧要砌筑道牙的特殊要求下，路面宽度就要加宽至 5m。这样，在有机动车出入时不影响自行车或行人的正常通行。对组团级道路的地下空间也要满足大部分地下管线的埋设要求，无供热管线的居住区一般要求建筑控制线之间

应有 8m 宽度，需敷设供热管线的居住区至少应有 10m 的宽度。

宅间小路为进出住宅的最末一级道路，这一级道路平时主要供居民出入，基本是自行车及人行交通，并要满足清运垃圾、救护和搬运家具等需要，按照居住区内部有关车辆低速缓行的通行宽度要求，轮距宽度在 2~2.5m 之间。所以，宅间小路路面宽度一般为 2.5~3m，最低极限宽度为 2m。这样，正好能容纳双向一辆自行车的交会或一辆中型机动车（如 130 型搬家货车、救护车等）通行。为兼顾必要时大货车、消防车的通行，路面两边至少还要各留出宽度不小于 1m 的路肩。

8.0.6 居住区内必须配套设置居民汽车（含通勤车）停车场、库，并应符合下列规定：

8.0.6.1 居民汽车停车率不应小于 10%；

8.0.6.2 居住区内地面停车率（居住区内居民汽车的停车位数量与居住户数的比率）不宜超过 10%；

8.0.6.3 居民停车场、库的布置应方便居民使用，服务半径不宜大于 150m；

8.0.6.4 居民停车场、库的布置应留有必要的发展余地。

8.0.6.5 新建居民区配建停车位应预留充电基础设施安装条件。

#### 【条文说明】

8.0.6 本条对居住区内的居民停车场、库的设置做了规定。

一、我国居民小汽车的使用比例有很快的提高，居住区内居民小汽车的停放已成为普遍问题，居住区居民小汽车包括通勤车、出租汽车及

个体运输机动车等的停放场地日益成为居住区内部停车的一个重要组成部分。由于各地经济发展水平不同，生活方式存在较大差异，居民小汽车拥有量相差较大，本规范从全国角度出发，只对一般情况提出指导性指标，控制下限，即停车率 10%，对于上限指标不做具体规定，可根据实际需要增加，具体指标由地方城市规划行政主管部门制订。在确定停车率较低时，应考虑要留有发展余地。

二、地面停车率是指居民汽车的地面停车位数量与居住户数的比率（%）。有些地方地面停车采用立体方式，对于节约用地具有明显作用。但本规范对地面停车率的控制主要是出于对地面环境的考虑，控制地面停车数量，提出地面停车率不宜超过 10% 的控制指标，停车率高于 10% 时，其余部分可采用地下、半地下停车或多层停车楼等方式。因此，地面停车率计算，无论是采用单层还是立体停车方式，均以单层停车数量计算。当采用停车楼的方式时，可在其他用地中平衡指标。

三、停车场（库）的布局应考虑使用方便，服务半径不宜超过 150m。通勤车、出租汽车及个体运输机动车等的停放位置一般安排在居住小区或组团出入口附近，以维持小区或组团内部的安全及安宁。

四、为落实国家发改能源[2015]1454 号《关于印发〈电动汽车充电基础设施发展指南（2015-2020）〉的通知》要求，增设本条款。考虑我国各城市机动化发展阶段差异较大，电动汽车发展增速状况不同，建议结合地方实际需求情况，新建居住区内的住宅配建停车位优先考虑预留充电基础设施安装条件，按需建设充电基础设施。



8.0.7 居住区内的道路在满足路面路基强度和稳定性等道路的功能性要求前提下，路面宜满足透水要求。地面停车场应满足透水要求。

**【条文说明】**

8.0.7 城市居住区内的道路应优先考虑道路交通的使用功能，在保证路面路基强度及稳定性等安全性要求的前提下，路面设计宜满足透水功能要求，尽可能采用透水铺装，增加场地透水面积。透水铺装可根据城市地理环境与气候条件选择适宜的做法，例如人行道及车流量和荷载较小的道路、宅间小路可采用透水沥青混凝土铺装，停车场可采用嵌草砖。

## 9 竖向

9.0.2 居住区竖向规划设计，应遵循下列原则：

9.0.2.1 合理利用地形地貌，减少土方工程量；

9.0.2.2 各种场地的适用坡度，应符合表 9.0.2 规定；

表 9.0.2 各种场地的适用坡度 (%)

场地名称	适用坡度
密实性地面和广场	0.3~3.0
广场兼停车场	0.2~0.5
室外场地	
1. 儿童游戏场	0.3~2.5
2. 运动场	0.2~0.5
3. 杂用场地	0.3~2.9
绿地	0.5~1.0
湿陷性黄土地面	0.5~7.0

9.0.2.3 满足排水管线的埋设要求；

9.0.2.4 避免土壤受冲刷；

9.0.2.5 有利于建筑布置与空间环境的设计；

9.0.2.6 对外联系道路的高程应与城市道路标高相衔接。

9.0.2.7 满足防洪设计要求；

9.0.2.8 满足内涝灾害防治、面源污染控制及雨水资源化利用的要求。

### 【条文说明】

9.0.1~9.0.2 竖向规划设计应综合利用地形地貌及地质条件，因坡就势合理布局道路、建筑、绿地，及顺畅地排除地面水，而不能把竖向规划当作是平整土地、改造地形的简单过程。

居住区内的道路骨架与地势起伏关系很大，往往因此能决定道路线型及走向。建筑物的布局也往往因地形地质的制约而影响其朝向、间距及平面组合，在地形变化较大的地区，一般要求建筑物的长边尽可能顺等高线布置，力争不要过分改变现状等高线的分布规律，而只是局部改变建筑物周围的自然地形。

市政管线，特别是重力自流类管线（如雨水管、污水管、暖气管沟等）与地形高低的关系密切，力求与道路一样顺坡定线。居住区的平面布局只有与竖向规划在方案编制过程中不断彼此配合互相校核，才能使整个居住区的规划方案更切实际逐趋完善。

良好的竖向规划设计方案，必须建立在对现状水系周密的调查研究基础之上。一般在山区或丘陵地带，必须根据居住区所在地域的地面排水系统，确定居住区内规划排水体系，以确保建设地区地面水的排除及安全排洪。

正文表 9.0.2 中适用坡度是参照有关技术规范及手册编制的，下限值为满足排水要求的最小坡度。

对于广场及场地的竖向设计坡度，往往因使用功能不同或地面材料不同而分别采用适宜的控制值。当广场兼作停车场时，停车区内的坡度不宜过大，以防溜车。据测试，小汽车在不拉手闸的情况下发生溜滑的临界坡度为 0.5%。

居住区内场地的高程设计应利于场地雨水的收集与排放，应充分结合建筑布局及雨水利用、排洪防涝进行设计，形成低影响开发雨水系统。

#### 9.0.4 取消该条

## 11 综合技术经济指标

11.0.1 居住区综合技术经济指标的项目应包括必要指标和可选用指标两类，其项目及计量单位应符合表 11.0.1 规定。

表 11.0.1 综合技术经济指标系列一览表

项目	计量单位	数值	所占比重(%)	人均面积(m <sup>2</sup> /人)
居住区规划总用地	hm <sup>2</sup>	▲	-	-
1.居住区用地(R)	hm <sup>2</sup>	▲		▲
住宅用地(R01)	hm <sup>2</sup>	▲	▲	▲
②公建用地(R02)	hm <sup>2</sup>	▲	▲	▲
③道路用地(R03)	hm <sup>2</sup>	▲	▲	▲
④公共绿地(R04)	hm <sup>2</sup>	▲	▲	▲
2.其他用地	hm <sup>2</sup>	▲	-	-
居住户(套)数	户(套)	▲	-	-
居住人数	人	▲	-	-
户均人口	人/户	▲	-	-
总建筑面积	万 m <sup>2</sup>	▲	-	-
1.居住区用地内建筑总面积	万 m <sup>2</sup>	▲	100	▲
①住宅建筑面积	万 m <sup>2</sup>	▲	▲	▲
②公建面积	万 m <sup>2</sup>	▲	▲	▲
2.其它建筑面积	万 m <sup>2</sup>	△	-	-
住宅平均层数	层	▲	-	-
高层住宅比率	%	△	-	-
中高层住宅比率	%	△	-	-
人口毛密度	人/ha	▲	-	-
人口净密度	人/ha	△	-	-
住宅建筑套密度(毛)	套/ha	▲	-	-
住宅建筑套密度(净)	套/ha	▲	-	-
住宅建筑面积毛密度	万 m <sup>2</sup> /ha	▲	-	-
住宅建筑面积净密度	万 m <sup>2</sup> /ha	▲	-	-
居住区建筑面积毛密度(容积率)	万 m <sup>2</sup> /ha	▲		
停车率	%	▲	-	-

停车位	辆	▲		
地面停车率	%	▲		
地面停车位	辆	▲		
住宅建筑净密度	%	▲	-	-
总建筑密度	%	▲	-	-
绿地率	%	▲	-	-
拆建比	-	△	-	-
年径流总量控制率	%	▲	-	-

注：▲必要指标；△选用指标。

### 【条文说明】

9.0.1～9.0.2 竖向规划设计应综合利用地形地貌及地质条件，因坡就

11.0.1 技术经济指标是从量的方面衡量和评价规划质量和综合效益的重要依据，有现状和规划之分。

目前居住区的技术经济指标一般由两部分组成：土地平衡及主要技术经济指标，但各地现行的技术经济指标的表格不统一，项目有多有少，有的基本数据不全，有的计算依据没有注明。环境质量方面的指标不多。因此，本规范要规定统一的列表格式、内容、必要的指标和计算中采用的标准。

正文表 11.0.1 为综合技术经济指标表，有必要指标和选用指标之分。

即反映基本数据和习惯上要直接引用的数据为必要指标；习惯上较少采用的数据或根据规划需要有可能出现的内容列为可选用指标。

居住区用地包括住宅用地、公共服务设施用地（也称公建用地）、道路用地和公共绿地四项，它们之间存有一定的比例关系，主要反映土地使用的合理性与经济性，它们之间的比例关系及每人平均用地水平是必要的基本指标。在规划范围内还包括一些与居住区没有直接配套关系的其他用地，如外围道路或保留的企事业单位、不能建设的用地、

城市级公建用地、城市干道、自然村等，这些都不能参与用地平衡，否则无可比性。但“其他用地”在居住区规划中也必定存在（外围道路），因此它也是一个基本指标，居住区用地加“其他用地”即为居住区规划总用地。

反映居住区规模有用地、建筑与人口（户、套）三个方面内容，除用地外，人口（户、套）、住宅和配建公共服务设施的建筑面积及其总量也是基本数据为必要指标。非配套的其他建筑面积是或有或无，因此，是一个可选用的指标。

平均层数与住宅建筑密度关系密切，是基本数据，属必要指标，高、中高层住宅比例也是住宅建设中的控制标准属必要指标；毛密度由于反映居住区用地中的总指标，反映了在总体上相对的经济合理性，所以它对开发的经济效益，征地的数量等具有很重要的控制作用。住宅建筑套密度是一个日渐被人认识、重视的指标，在详细规划的实施阶段根据户型的比例、标准的要求等去选定住宅类型后，可以通过居住区用地、住宅用地等基本数据计算；住宅建筑面积净密度是与居住区的用地条件、建筑气候分区、日照要求、住宅层数等因素对住宅建设进行控制的指标，是一个实用性强、习惯上也是控制居住区环境质量的重要指标之一，属必要指标；建筑面积毛密度是每公顷居住区用地内住宅有公建的建筑面积之和，它可由居住区用地内的总建筑面积推算出来。由于公建在控制性详细规划阶段还没有进行单体设计而是按指标估算，因配建的公建与住宅建筑面积有一定的比例关系，即住宅是基数，住宅量一确定，配建公建量也相应确定，因而以往住宅建筑面

积的毛、净密度、建筑面积毛密度（也称容积率）为常用的基本指标。环境质量主要反映在空地率和绿地率等指标上。与住宅环境最密切的是住宅周围的空地率，习惯上以住宅建筑净密度来反映，即以住宅用地为单位 1.00，空地率=1-住宅建筑净密度。居住区的空地率习惯上以建筑毛密度反映，即居住区的空地率：1-建筑（毛）密度。住宅建筑净密度和建筑毛密度越低其对应的空地率就越高，为环境质量的提高提供了更多的用地条件。绿地率是反映居住区内可绿化的土地比率，它为搞好环境设计、提高环境质量创造了物质条件，为此都属必要指标。

居住区建筑密度，是居住区内各类建筑的基底总面积与居住区用地面积的比率（%）。是居住区重要的环境指标，属必要指标。

由于旧区改建规划范围内一般都有拆迁，因此“拆建比”在一定程度上可反映开发的经济效益，是旧区改建中的一个必要的指标，在新建居住区中不作为必要的指标。

为了可比及数值的一定精度，除户、套和人口数及其对应的密度数值外，其余数值均采用小数点后两位。

在居住区规划设计中，如采用的统计口径不准确（如把住宅正常间距内的小绿地计入公共绿地）或计算口径不统一，则不能如实地反映规划水平及其经济合理性，也难核实、审评和比较。为此，正文条文是对各类各项用地范围的划定、面积和相关指标的计算口径作出规定。根据《国务院办公厅关于推进海绵城市建设的指导意见》（国办发[2015]75 号）和《住房城乡建设部关于印发海绵城市专项规划编制暂

行规定的通知》（建规[2016]50 号）要求，“编制城市总体规划、控制性详细规划以及道路、绿地、水等相关专项规划时，要将雨水年径流总量控制率作为其刚性控制指标”。编制或修改控制性详细规划时，应依据海绵城市专项规划中确定的雨水年径流总量控制率等要求，并根据《海绵城市建设设计指南》有关要求，结合所在地实际情况，落实雨水年径流总量控制率等指标。