

第一部分 规划篇

第一章 用地开发控制

第一节 容积率、建筑密度、绿地率与建筑限高

第 1.1.1 条 居住、商业金融业、工业、仓储、新型产业等用地及其混合用地容积率的确定按《东莞市密度分区管理技术标准（试行）》执行。公共服务设施、交通设施和市政设施等公益性用地的容积率在符合国家、省相关技术要求的基础上按需赋值。

第 1.1.2 条 地块建筑密度应符合以下规定：

（一）工业、仓储用地的建筑密度原则上不大于 50%，因生产工艺、流程需求并提供相关论证说明，可适当放宽建筑密度上限。

（二）新型产业用地、科研设计用地的建筑密度原则上不大于 50%。工业建筑（厂房、车间）占比较高的项目可适当放宽建筑密度上限。

（三）商业金融业用地的建筑密度原则上不大于 50%。

（四）混合用地的建筑密度上限原则上按照混合地块上各类功能取高值确定。

（五）其他用地的建筑密度按照相关技术规定要求赋值。第 1.1.3 条地块绿地率指标应符合下表规定。

第 1.1.3 条 地块绿地率指标应符合下表规定。

类别代码		类别名称	绿地率下限（%）
R	R+C	居住商业混合用地	25
	R6	中小学及幼儿园用地	35
C	C2	商业金融业用地	20
	C3、C5、C61-C64	文化娱乐、医疗卫生、教育用地	35
	C12、C65	办公用地、科研设计用地	25

注：其他用地的绿地率指标应符合相关技术规定要求。

第 1.1.4 条 地块建筑限高应符合以下规定：

（一）除机械、传统装备制造类产业有特殊要求和对安全、消防等有特殊规定的项目外，无行业特殊要求的工业、仓储用地建筑高度不应超过 60 米。

（二）在有净空高度限制的机场、军事用地、气象台、电台和其他无线电通讯（含微波通讯）设施周围的新建、改建建筑物，其控制高度应符合有关净空高度限制的规定。

（三）在历史名城、历史文化街区和文物保护单位等历史文化资源的保护控制范围内新

建、改建建筑物，其控制高度应符合保护规划及相关控制规定。

（四）湖边、山边、河边等生态环境地区的建设应通过开展城市设计、地块包装等专项研究确定建筑高度控制要求，形成有序的天际轮廓线，达到显山露水效果。

第 1.1.5 条 一般地块的规划控制指标应符合本节的规定。确需对建筑密度、建筑限高等控制指标调整的，可通过轨道站场 TOD 规划、城市更新规划、城市设计、地块包装等进行专题研究论证。

第二节 用地边界

第 1.2.1 条 为贯彻落实规划管控、整体开发的原则，进一步规范用地边界，提高土地统筹集约利用效率，促进用地规整开发，规划用地边界的划定应符合本章节的规定。

第 1.2.2 条 用地边界的划定应规整，避免形成不规则的边界轮廓和尖角，原则上应符合以下要求：

（一）单个细分地块的用地面积原则上不应小于 3000 平方米，公益性用地除外；

（二）地块最窄处不宜小于 30 米，且建筑红线最窄处不宜小于 20 米，绿地和市政设施用地除外；

（三）用地边界不宜出现边长小于 30 米的锯齿状，应裁直规整边界；

（四）用地边界不宜出现小于 60 度的尖角；

乡村地区的建设用地，或因行政区划、自然边界、土地权属和邻接用地建成条件等特殊原因导致用地边界难以满足上述要求的，在不妨碍规划实施的情况下，可结合实际情况划定。

第 1.2.3 条 不符合前款用地边界划分和规整要求、难以开发的边角地，原则上不划为独立地块，优先规划为街头绿地等公益性用地，或纳入相邻地块统一利用。

第三节 建筑退缩

第 1.3.1 条 建筑退缩距离除必须符合消防、卫生、环保、安全、日照等方面的要求外，还应符合本章节的规定。

第 1.3.2 条 相邻地块为建筑基地时，建筑退缩用地红线的距离不应小于 5 米；相邻地块为绿地、广场等非建筑基地时，建筑退缩用地红线的距离不应小于 2 米。

第 1.3.3 条 沿道路的建筑退缩距离应符合下表的规定。

道路性质		建筑退让道路的最小距离(米)
高速公路		按道路中线退让 70
快速路		按道路中线退让 60
其他城市道路	道路红线宽度 \geq 36 米	按道路红线退让 10
	道路红线宽度 \geq 24 米	按道路红线退让 5
	道路红线宽度 \geq 10 米	按道路红线退让 3

注：乡村道路两侧建筑可结合实际情况适当降低退缩距离；存在其他特殊情况的，可开展专题研究论证。

第 1.3.4 条 为提升滨水地区空间品质，打造高品质滨水公共空间，沿海岸线、河岸线的建筑退缩距离应符合下表规定。

类型	河道名称	退缩距离 (m)			
		生活岸线		生产岸线	
		平均值	最低值		
海岸线	狮子洋	\geq 125	\geq 100	\geq 35	
重点管控河岸线	一级	东江北干流，东江	\geq 125	\geq 100	\geq 35
	二级	东江南支流，淡水河，倒运海水道，中堂水道，太阳洲西海，赤滘口河，谷涌河，东莞水道，南丫水道，老鼠涌，太平水道，磨碟河，茅洲河（长安镇段）	\geq 75	\geq 50	\geq 20
	三级	麻涌水道，洪屋涡水道，太阳洲东海，潢涌河，寮厦水道，南环河，穗丰年水道，淡水湖，西太隆河，鞋底沙河，东引运河，厚街水道，律涌水道，寒溪河，黄沙河，松木山水，石马河，观澜水，雁田水	\geq 50	\geq 35	\geq 20

四级	第二涌，刀关洛第三涌，中心涌，北排涌，蕉利河，大汾河，水蛇涌，北海水道，立沙水道，沙尾陇，民田涌水道，大陂河，仁和水，西南河，梅塘水，小海河，谢岗涌，清溪河，铁矢岭河，厦坭河	≥35	≥20	≥10
其它	其它河道	≥20		≥10
	排洪渠两岸（有规划道路的除外）	≥10		

注：1、重点海岸、河岸示意图详见附录 A。

2、滨水地区的建设应符合城市蓝线及相关主管部门的有关规定；有水源保护要求的岸线、按港口总体规划布局的港口码头、紫线及历史文化名城保护范围内的岸线，其建筑退缩按相关规定执行；

3、建筑退缩“基线”。以河道防洪堤迎水面坡顶线或海岸线作为建筑退缩“基线”；未建有防洪堤的，以规划的水域用地边线作为建筑退缩“基线”。

4、建筑退缩距离。一般滨水地块的建筑退缩按“平均值”进行管控。城市中心区、镇中心区等重要滨水节点、桥头堡地区，统筹滨水岸线不少于 2 公里、满足“平均值”和“最低值”要求的基础上，鼓励开展城市设计等专题研究实现对滨水退缩空间的精细化管控，并落实到控制性详细规划中。

5、建筑高度控制。一般滨水地块应满足 D（建筑退离“基线”距离）：H（建筑高度）≥ 1:1，城市中心区、镇中心区等重要滨水节点、桥头堡地区可通过开展城市设计等专题研究确定。

6、退缩空间利用原则：

1) 公共开放原则。临水一线优先布局公园、文化设施、体育设施等开放性较强的公共活动设施用地，形成开放空间节点；在符合相关规定的前提下，一、二级管控退缩空间可适当布置小体量、规模适宜的文化、商业等服务设施，以增强滨水公共空间的活力。

2) 慢行优先原则。应设置步行道、单车道、跑步道、绿带等慢行设施，确保滨水空间慢行的连续性；同时为减小对滨水地区的分割，应优先在内陆地区而非临水一线规划城市干道，确保滨水空间慢行的安全性和可达性。

3) 尺度适宜原则。步行道、单车道、跑步道、绿带等功能分区应有宜人的空间尺度，确保滨水开放空间的舒适度（具体设计指引详见附录 B）。

7、“生产岸线”是指连续滨水岸线不小于 1 公里、以工业用地（不含新型产业用地）、仓储用地为主的工业、物流园区岸线。

8、现状已建的合法建筑可继续保留使用；已出让未建用地，受用地条件约束确实无法执行的，经专题论证后可适当放宽。

第 1.3.5 条 轨道交通设施、市政设施和线路廊道周边的建筑退缩距离应符合交通设施章节和市政与防灾设施章节的相关防护控制规定。

第二章 交通设施

第一节 城市道路

第 2.1.1 条 城市道路分为快速路、主干路、次干路和支路。

第 2.1.2 条 城市道路网规划应结合城市的自然地形、地貌与交通特征，因地制宜地确

定。应体现以人为本、绿色交通，以及窄马路、密路网、完整街道的理念。

第 2.1.3 条 城市道路用地面积宜为城市建设用地面积的 15%至 25%，人均道路与交通设施面积不应小于 12m²。

第 2.1.4 条 城市建设用地内部的城市干线道路包括快速路和主干路，城市干线道路间距不宜超过 1.5km。

第 2.1.5 条 市不同功能区的次干路和支路道路密度应结合用地布局和开发强度综合确定。不同功能区的街区尺度宜符合下表。

城市功能地区		街区尺度（米）		路网密度 （千米/平方公里）
		长	宽	
居住功能区		≤300	≤300	≥8
商业区与就业集中的中心区		100-200	100-200	10-20
产业园区	传统工业区（M1\M2\M3）、 物流园区	≤600	≤600	≥4
	新型产业园区（M0）	≤300	≤300	≥8

注：1、历史城区街区尺度按照历史文化保护规划相关要求控制。

2、轨道交通 TOD 地区的城市道路，同时应符合《东莞市轨道交通 TOD 地区土地与空间复合利用管理规定（试行）》的相关规定。

第 2.1.6 条 城市道路系统中各类道路的规划设计指标应符合下表的规定，道路推荐断面详见附录 C。

项目	快速路	主干路	次干路	支路
路网密度 （千米/平方千米）	0.4-0.6	0.8-1.8	1.6-3	3-10
机动车车道总数 （双向不含辅路）	6-8	6-8	4-6	2-4
道路红线控制宽度 （米）	80、60	60、50、40、36	36、30、24	24、18、15、12、10

注：乡村道路红线宽度可结合实际情况适当调整；其他特殊情况可开展交通专题研究论证。

第 2.1.7 条 不同等级道路交叉口控制形式宜符合下表的规定。

道路等级	高速公路	快速路	主干路	次干路	支路
高速公路	A	A	A, B	B	B
快速路	—	A	A, B	B, F	B, F
主干路	—	—	C	C	C, F
次干路	—	—	—	C	C, D, E
支路	—	—	—	—	D, E, F

注：A-互通式立交；B-分离式立交；C-展宽信号平交；D-无展宽信号平交；E-无信号平交；F-右进右出。

第 2.1.8 条 新建道路交叉口规划中，规划干路交叉口不应规划超过 4 条进口道的多路交叉口、错位交叉口、畸形交叉口；相交道路的交角不应小于 70°，地形条件特殊困难时，不应小于 45°。

第 2.1.9 条 平面交叉口道路红线应符合安全停车视距三角形限界的规定，交叉口缘石转弯半径宜符合下表的规定。

道路红线宽 S_r (米)	缘石转弯推荐半径 S_c (米)
80	25
60	25
50	25
40	20
36	20
30	20
24	15
20	15
18	15
15	10
12	10
10	10

注：1、不同宽度道路相交时，缘石转弯半径取较小值。2、对道路红线宽度差距较大、视距过小、及道路斜交较大的情况，应按照交叉口人行道宽度不低于路段宽度进一步校核。

3、在满足消防急救车辆通行的前提下，为保障行人安全，城市生活区的非交通性道路的缘石转弯半径可通过论证进一步减小。

第 2.1.10 条 地块的出入口的设置，需符合以下规定：

(一) 严格控制在主干道路开设地块机动车出入口，优先选择低等级道路开设地块机动车出入口，并应符合行车视距的要求。

(二) 地块车行出入口距城市道路交叉口的距离应符合以下规定：未设有辅道的城市道路交叉口，沿路缘线转角切点位置向主干路方向延伸 100 米范围、向次干路方向延伸 60 米范围、向支路延伸 30 米范围、立交桥与连接道路相交点向连接道方向延伸 250 米范围内，不应开设机动车出入口；辅道沿路缘线转角切点位置向路段延伸 60 米范围内，不应开设机动车出入口。因特殊情况，地块机动车出入口距离无法满足上述要求，需开展交通专题研究。

(三) 当地块较小并与街区内多个地块相邻时，宜统一安排地块机动车出入口和机动车停车场（库）出入口，合理减少车行出入口。

第二节 轨道交通

第 2.2.1 条 轨道交通分为国家铁路、城际轨道和城市轨道。

第 2.2.2 条 轨道交通沿线建设管控区分为一级管控区和二级管控区，具体划分标准如下表所示：

类型	管控依据分类		一级管控区	二级管控区
国家铁路、城际轨道	现状	运营	人民政府已公示的铁路线路安全保护区	从轨道线路路堤坡脚、路堑坡顶、铁路桥梁、隧道结构边线外侧起 50 米内。
		在建、已完成工可	从轨道线路路堤坡脚、路堑坡顶、铁路桥梁、隧道结构边线外侧起 10 米内。	
	其它规划线路		示意中心线	
城市轨道交通	现状	运营、在建、已完成工可	1. 地下车站和隧道结构外边线外侧 5 米内； 2. 地面车站和地面线路、高架车站和高架线路结构外边线外侧 3 米内； 3. 出入口、通风亭、冷却塔、主变电所、残疾人直升电梯等建（构）筑物结构外边线外侧 5 米内； 4. 水底隧道或桥梁结构外边线外侧 50 米内。	1. 地下车站和隧道结构外边线外侧 50 米内； 2. 地面车站和地面线路、高架车站和高架线路结构外边线外侧 30 米内； 3. 出入口、通风亭、冷却塔、主变电所、直升电梯等建筑物、构筑物结构外边线外侧 10 米内； 4. 城市轨道交通过江、过河隧道结构外边线外侧 100 米内； 5. 水底隧道或桥梁外边线外侧 200 米内。

规划	已纳入建设规划	轨道线路中线两侧各 35 米内	轨道线路中线两侧各 60 米内
	已完成线路详细规划	轨道线路左右中线两侧各 15 米内	轨道线路中线两侧各 60 米内
	其它规划线路	示意中心线	

第 2.2.3 条 对轨道交通线路的一级管控区和二级管控区内开发建设行为的管控规定如下：

（一）一级管控区：原则上规划建设项目建筑红线不得侵入一级管控区内，除轨道站点上盖一体化开发、轨道区间与上盖一体化开发，以及必需的园林、环卫工程外，不得进行其他建设活动。确因特殊情况，规划建筑红线需侵入一级管控区的，应征得轨道主管部门同意，并按程序调整相应区划后修改一级管控区范围；

（二）二级管控区：建设项目红线进入二级管控区时，建设方案应征得轨道主管部门同意。

第三节 公交场站

第 2.3.1 条 公交场站分为公交首末站、公交停靠站和公交综合车场。第 2.3.2 条公交场站设施规划建设应在满足功能的基础上，体现集约用地、以人为本、适当预留未来发展空间的原则。公交首末站尽可能靠近公交出行密集区，鼓励采用配建形式建设，公交综合车场应尽可能远离城市中心区，宜采用立体多层形式建设。

第 2.3.3 条 按照供需平衡原则,片区配建公交场站与其他形式场站(不含临时性场站)的规模之和,应满足片区整体场站配置需求。配建公交场站用地面积应按每标准车 100 m²-120 m²计算;万人公交车拥有量应不小于 12 标台。

第 2.3.4 条 用地配建公交场站应遵循以下原则:

(1) 配建公交场站除服务地块和主体建筑公交出行需求外,还应覆盖服务项目周边 500 米范围的公交出行需求,应优先在城市新建地区或城市更新用地中配置公交首末站;

(2) 达到需配建公交场站建筑规模阈值的建设项目中,应在先行开发地块落实建设配建公交首末站,建设项目附建的公交场站,应与主体工程同步规划、同步建设、同步使用;

(3) 配建公交场站的中心间距不宜小于 1000m;

(4) 符合交通主管部门关于公交场站建设的其他相关规定。

第 2.3.5 条 配建公交首末站的最小规模宜符合下表的规定。部分场站难以满足各项基本功能要求的,应根据实际需求扩大配建公交首末站的规模。

公交首末站 线路数	公交首末站规模(平方米)	
	一类区	二类区
1 条线路	800	1000
2 条线路	1200	1400
3 条及以上线路	每增加一条线路,增加 500	每增加一条线路,增加 600

注:一类区和二类区划分标准参照《东莞市公交站场配建技术指引》执行。

第 2.3.6 条 公交停靠站站点覆盖率按服务 300 米计算,中心城区不应小于规划城市建设用地面积的 70%,其它镇街园区不应小于 50%;以 500 米半径计算,不应小于 90%。

第 2.3.7 条 新建、改建主、次干路原则上应同步开展港湾式公交停靠站的设计和建设工作。

第 2.3.8 条 综合车场主要承担公交车辆的夜间集中停放、维护保养、充电等功能,可同时兼作公交企业的管理中心、营运指挥调度中心。综合车场原则上应采取多层形式设计以集约、节约用地,提高使用效率。

第 2.3.9 条 综合车场用地面积不宜低于 15000 平方米;若兼做公交企业办公用地、营运调度中心,不宜低于 20000 平方米。

第 2.3.10 条 新建或改造已有公交场站设施应考虑新能源公共交通工具对设施的要求,根据实际需要预留加油(气)、充电功能的用地面积。

第四节 机动车停车场（库）

第 2.4.1 条 机动车停车场（库）分为公共停车场（库）和配建停车场（库）。

第 2.4.2 条 机动车地面停车场的用地面积，按每个停车位占地 25 m^2 - 30 m^2

计算；停车楼和地下停车库按每个停车位 30 m^2 - 35 m^2 计算。

第 2.4.3 条 城市公共停车场规划中，人均城市公共停车场占地规模宜控制在 0.5 m^2 - 1.0 m^2 ，且宜优先布局在公共设施地块中。

第 2.4.4 条 各类用地配建停车位应符合下表的规定。

类别代码			类别名称	单位	标准	说明	
大类	中类	小类					
居住用地	R1		一类居住用地	车位/100 m ² 计容建筑面积	≥1.2	地面停车率不得超过 10%。	
	R2		二类居住用地	车位/100 m ² 计容建筑面积	≥1.0		
	R3		三类居住用地	车位/100 m ² 计容建筑面积	≥0.8		
	R0		配套型住房用地	车位/100 m ² 计容建筑面积	≥0.5		
	R6	R61		幼儿园用地	车位/100 学 生	≥4	校址范围内至少设两个校车停放处； 每 100 幼儿设 5-8 个小型客车临时停 车位。
		R62		小学用地	车位/100 学 生	≥1.1	校址范围内至少设两个校车停放处； 每 100 学生设 2-4 个小型客车临时停 车位。
		R63		中学用地	车位/100 学 生	≥2.0	校址范围内至少设两个校车停放处； 每 100 学生设 1-2 个小型客车临时停 车位。
		R64		九年一贯制 学校	车位/100 学 生	≥2.5	
公共设施用地	C1		行政办公用 地	车位/100 m ² 计容建筑面积	≥1.2	每 2000 m ² 建筑面积设置 1 个出租车 上下客泊车位；每 10000 m ² 建筑面 积设置 1 个装卸车位。 其他办公指非市、镇（园区）下属机 关及企事业单位管理机构等的其他办 公用地。	
			其他办公	车位/100 m ² 计容建筑面积	≥0.5		
	C2		商业金融业 用地	车位/100 m ² 计容建筑面积	≥1.0	地面停车率不得超过 10%。	
	C3		文化设施用 地	车位/100 m ² 计容建筑面积	≥0.8	每 2000 m ² 建筑面积设置 1 个出租车 上下客泊车位；每 10000 m ² 建筑面 积设置 1 个装卸车位；配建指标均为参 考值，具体设计时的停车场（库）规 模应视交通专题研究的结论而定。	
	C4	体育 用地	一类体 育馆	车位/100 座	2.0	一类体育场馆指大于 15000 座的体 育场或大于 4000 座的体育馆；二类 体育场馆指小于 15000 座的体育场 或小于 4000 座的体育馆；每 500 个 座位应设置不少于 1 个出租车上下 客泊车位；配建指标均为参考值， 具体设计时停车场（库）规模应视 交通专题研究的结论而定。	
			二类体 育馆		3.0		
C5	医疗 卫生 用地	医院	车位/病床	≥0.8	医院每 100 个床位增配 1-2 个救护 车位；每 50 个病床设一个出租车上 下客车位。		
		独立 门诊	车位/100 m ² 计容建筑面积	≥0.6			

7、混合用地按比例加权配建停车位；

8、在满足常规停车位配建指标的情况下，鼓励增设机械停车位。

第五节 慢行交通

第 2.5.1 条 慢行交通包括步行交通和自行车交通。应按照城市道路交通“安全、绿色、高效、有序、舒适、有趣”的整体发展目标，遵循“以人为本”的设计理念，努力营造充满活力和吸引力的步行和自行车空间。

第 2.5.2 条 城市绿道网、城市道路步行及自行车道系统、公共交通站点、道路红线外城市用地的步行及自行车道系统之间应有机衔接，构筑连续的慢行系统。

第 2.5.3 条 慢行交通应与机动车交通分离。道路交叉口及片区支路上应通过合理的交通管理措施保证有序的道路空间，减少慢行交通与机动车交通冲突。

第 2.5.4 条 为体现城市不同区域之间的步行与自行车交通特征差异，提出差异化的规划设计要求。不同分区步行道路及自行车道的密度和平均间距应符合下表的规定。居住、商业步行密集地区的过街设施间距不宜大于 250 米，步行活动较少地区的过街设施间距不宜大于 400 米。

分区	要求	步行道过街设施间距	自行车道	自行车道平均间距
高密度区	步行：最高优先权，单独进行专项步行交通设计及采取交通稳静化措施，可考虑立体步行系统	130-200m	12-18km/km ²	110-170 米
	自行车：优先考虑，自行车道路网络密度高，系统设施完善			
中密度区	步行：优先兼顾，安全、连续、方便	200-300m	8-12km/km ²	170-250 米
	自行车：兼顾，配置一定自行车专用设施			
低密度区	基本保障，安全、连续、方便	250-500m	——	——

注：高密度区、中密度区和低密度区参照《东莞市密度分区管理技术标准（试行）》中的密度分区执行。

第 2.5.5 条 在商业文化集中区、轨道交通周边等人流密集区，应提高步行交通网络密度，可将商业建筑内的步行系统与城市道路的地下行人通道、行人天桥、步行连廊等设施无缝连接，并提供完善的引导设施。

第 2.5.6 条 道路人行道宽度应根据道路红线宽度、行人流量、流向和市政管线敷设要求等综合确定，且不宜小于 3 米，推荐宽度详见附录 C。

第 2.5.7 条 行人过街设施布置的位置、数量应根据周边的土地利用、行人需求综合确定。快速路必须设置立体过街设施。其它等级城市道路在保障行人安全的前提下，宜采取平面过街的形式。鼓励建设连廊连通不同步行设施、毗邻建筑等。

第 2.5.8 条 空中连廊、天桥及地下通道应符合下表的规定。

形式	净宽	净高			
		空中连廊、天桥	≥3m	通道下净高	通道下为机动车道
	有货运车辆行驶				≥5.0m
通道下为非机动车道				≥3.5m	
		通道净高	2.5-3.5m		
地下通道	≥4m	≥2.5m			

第 2.5.9 条 主次干路两侧宜设置自行车道，并应与机动车道进行物理隔离。

第 2.5.10 条 自行车道宜独立设置，尽量避免与人行道共板；若与人行道共建时，宜设置在人行道与机动车道之间。

第 2.5.11 条 自行车道独立设置时，宽度宜按单向单车道 1.5 米，单向双车道 2 米、2.5 米，双向不低于 2.5 米布置。自行车道与人行道共建时，自行车道按 1 米、1.5 米/车道计算，同时共建后的总宽度不宜小于 3 米。自行车道 2.5 米净高范围内不应有障碍物。自行车道推荐宽度详见附件 C。

第 2.5.12 条 自行车停车设施的布局应满足下列原则和要求：

（一）新建住宅小区和建筑面积 2 万平方米以上的公共建筑应配建永久性自行车停车场（库），并与建筑物同步规划、同步建设、同步投入使用；

（二）轨道车站、交通枢纽、名胜古迹和公园、广场等周边应设置路外自行车停车场（库），服务半径不宜大于 100 米，以方便自行车换乘或抵达。轨道车站、交通枢纽、公共建筑等应在各出入口分别设置路外自行车停车场（库），距离不宜大于 30 米；

（三）建筑物配建停车场（库）应在建筑的人行出入口就近设置，不得占用公共空间，应在建筑物红线范围内设置。

第 2.5.13 条 各类建设用地自行车（电动自行车）停车位配建指标宜符合下表的规定。

类别代码			类别名称	单位	标准	
大类	中类	小类				
居住用地 R	R1		一类居住用地	车位/100 m ² 计容建筑面积	/	
	R2		二类居住用地	车位/100 m ² 计容建筑面积	≥0.3	
	R3		三类居住用地	车位/100 m ² 计容建筑面积	≥2	
	R0		配套型住房用地	车位/100 m ² 计容建筑面积	≥2	
	R6	R61		幼儿园用地	车位/100 学生	≥3-5
		R62		小学用地	车位/100 学生	8-12
		R63		中学用地	车位/100 学生	20-30
		R64		九年一贯制学校	车位/100 学生	15-20
公共设施用地 C	C1		行政办公用地	车位/100 m ² 计容建筑面积	0.3-0.5	
			其他办公	车位/100 m ² 计容建筑面积		
	C2		商业金融业用地	车位/100 m ² 计容建筑面积	0.4-0.6	
	C3		文化设施用地	车位/100 m ² 计容建筑面积	0.4-0.6	
	C4		体育用地	车位/100 座	≥30	
	C5		医疗卫生用地	医院	车位/病床	0.1-0.2
				独立门诊	车位/100 m ² 计容建筑面积	0.4-0.7
	C6	C61		高等学校用地	车位/班	≥40
		C62		中等专业学校用地	车位/班	≥40
		C63		成人与业余学校用地	车位/班	≥40
		C65		科研设计用地	车位/100 m ² 计容建筑面积	0.3-0.5
	C7		文物古迹用地	车位/10000 m ² 计容建筑面积	专项研究确定	
	市政公用设施用地 U	U2	U21	公共汽车首末站	车位/100 m ² 计容建筑面积	≥20
U23			轨道交通地面以上站场	车位/100 远期高峰小时旅客	2.0-5.0	

第三章 市政及防灾设施

第一节 给水工程

第 3.1.1 条 规模预测。总体规划、分区规划城市用水量预测应采用分类用地面积用水量指标法，并以其他用水量指标法进行校核；详细规划城市用水量预测应采用分类建筑面积用水量指标法，并以分类用地面积用水量指标法进行校核；城市更新单元规划、地块包装用水量预测宜参照《建筑给水排水设计标准》的相关定额进行计算。

第 3.1.2 条 建设要求。给水工程设施建设规模应符合下述要求：

(一) 水厂规模应按照最高日用水量确定。水厂用地应按照水厂远期规模确定，具体宜按照下表要求配置：

面积(公顷) 水厂类型	规模		
	I类	II类	III类
常规处理水厂	9.0-10.0	4.0-9.0	2.5-4.0
预处理+常规处理+深度处理水厂	13.5-15.0	6.0-13.5	3.5-6.0

注：1、水厂建设规模按日处理水量分为三类：30 万立方米/天 \leq I类 \leq 50 万立方米/天，10 万立方米/天 \leq II类 $<$ 30 万立方米/天，5 万立方米/天 \leq III类 $<$ 10 万立方米/天；

2、本表指标未包括厂区周围绿化带用地；

3、建设规模大的取上限，规模小的取下限，中间规模应采用内插法确定，给水规模大于 50 万立方米/天的指标可按 50 万立方米/天指标适当下调，小于 5 万立方米/天的指标可按 5 万立方米/天指标适当上调；

4、建设用地面积为控制的上限，实际使用中不应大于表中的限值；

5、预处理采用生物预处理形式控制用地面积，其他工艺形式宜适当降低；

6、深度处理采用臭氧生物活性炭工艺控制用地面积，其它工艺形式宜适当降低。

(二) 泵站用地应按照泵站远期规模确定，具体宜按照下表要求配置：

规模 (万立方米/天)	I类 (30-50)	II类 (10-30)	III类 (5-10)
面积(平方米)	7500-10000	4000-7500	2750-4000

注：1、本表指标未包括站区周围绿化带用地；

2、大于 I 类规格的泵站，用地面积应进行专题论证后确定；小于 III 类规格的泵站，用地面积可参照 III 类的标准基础上适当减少；

3、泵站有水量调节池时，可按实际增加建设用地。

第 3.1.3 条 空间管控。给水工程设施、供水水源地等的防护控制应符合下述要求：

(一) 水厂厂区、给水泵站外周围应设置宽度不小于 10 米的绿化带，绿化带内不得敷

设污水干管、垃圾收集点等有污染和易燃、易爆、具有腐蚀性的设施；

(二) 对河道、湿地、水库、原水管渠等应按规定划定城市蓝线，蓝线范围内的建设活

	一般地区(年)	重点地区(年)	地下通道和下沉式广场(年)
中心城区	3-5	10	≥30
其他地区	2-5	5-10	≥20

注：1、中心城区包括莞城、东城、南城、万江四个街道；

2、重点地区主要是指行政文化中心区、中央商务区、松山湖科学城、水乡新城、滨海湾新区、银瓶合作创新区、轨道站点 TOD 地区等战略地区。

3、设计重现期选取前宜进行必要的内涝风险评估，在评估的基础上科学确定设计重现期，动应满足城市蓝线保护和控制要求。

第二节 排水工程

第 3.2.1 条 规模预测。污水量、雨水量预测宜采用下述方法和标准：

(一) 污水量排放系数标准宜符合下列要求：生活污水量取平均日用水量的 90%；工业和物流仓储的污水量取平均日用水量的 85%；其它污水量取平均日用水量的 70%；地下水渗入量按平均日污水量的 10%；道路广场和公共绿地不计污水量；

(二) 综合生活污水量总变化系数符合下表规定；

污水平均日流量 (升/秒)	5	15	40	70	100	200	500	≥1000
总变化系数	2.3	2.0	1.8	1.7	1.6	1.5	1.4	1.3

注：1、当污水平均日流量为中间数值时，总变化系数用内插法求得；

2、有实际综合生活污水量变化资料时，可按实际数据采用。

(三) 雨水量计算依据东莞市暴雨强度公式：

$$q=3717.342(1+0.5031gP)/(t+14.533)0.729 \text{ (L/s}\cdot\text{ha)}$$

(四) 雨水管渠设计重现期应根据汇水地区性质、城镇类型、地形特点和气候特征等因素确定。结合《室外排水设计规范》的要求，东莞市雨水管渠设计重现期参照下表取值；

确保满足内涝防治的要求；经济条件较好且人口密集、内涝易发的地区，宜采用上限值；

4、同一排水系统可采用不同的设计重现期。

(五) 雨水管渠设计综合径流系数宜符合下表的規定。

区域类型	径流系数
城市建筑密集区（重点地区）	0.60-0.70
城市建筑较密集区（一般地区）	0.45-0.60
城市建设稀疏区（公园、绿地等）	0.20-0.45

第 3.2.2 条 建设要求。城市排水设施的建设应符合下述规定：

（一）城市新建区排水应采用雨污分流制。建成区排水近期可采用截流式合流制并结合规划逐步改造成分流制；

（二）确定生活污水处理厂用地面积时，应为城市发展和污水厂自身发展留有足够的备用地，并应预留污水深度处理设施用地。城市生活污水处理厂用地面积宜符合下表规定：

建设规模 (万立方米/天)	污水处理厂用地指标 (公顷)	
	二级处理污水厂	深度处理
20-50	16.00-32.50	6.00-8.00
10-20	10.00-16.00	3.00-6.00
5-10	6.00-10.00	2.50-3.00
1-5	1.50-6.00	0.65-2.50

注：1、表中的用地面积为污水处理厂围墙内所有处理设施、附属设施、绿化、道路及配套设施的用地面积；

2、建设规模大的取上限，规模小的取下限，中间规模应采用内插法确定；

3、污水深度处理设施的占地面积是在二级污水处理厂占地面积基础上新增的面积指标；

4、大于 50 万立方米/天规模或小于 1 万立方米/天规模的污水厂占地面积应结合国家相关规范及污水处理厂的实施条件进行综合考虑后确定；

5、表中用地面积不含卫生防护距离面积。

（三）排水泵站建设用地按泵站性质、建设规模确定。排水泵站的用地指标宜符合下表的规定；

	建设规模	用地指标 (公顷)	备注
雨水	10-20 立方米/秒	0.42-0.70	1) 流量>20 立方米/秒的雨水泵站的用地指标，可采用以下公式进行计算：

泵站	5-10 立方米/秒	0.28-0.42	用地面积(公顷)=流量(立方米/秒)×单位流量用地面积指标(公顷·秒/立方米),其中单位流量用地面积指标(公顷·秒/立方米)的取值范围为0.028-0.035。 2)本指标未包括站区周围绿化带用地。 3)有调蓄功能的雨水泵站,用地宜结合实际适当扩大。
	1-5 立方米/秒	0.077-0.28	
污水泵站	>20 万立方米/天	0.35-0.75	1)用地指标指生产必需的土地面积,不包括有污水调蓄池及特殊用地要求的面积。 2)本表指标未包括站区周围绿化带用地。
	10-20 万立方米/天	0.25-0.35	
	1-10 万立方米/天	0.08-0.25	

第 3.2.3 条 空间管控。城市排水设施的防护控制应符合下述要求:

(一)污水处理厂、分散式污水处理站及污水泵站应设置卫生防护距离,在没有进行建设项目环境影响评价前,其卫生防护距离可参照《城市排水工程规划规范》的要求进行设置;

(二)上述排水设施的卫生防护距离可根据项目具体实施过程中的环境影响评价报告进行修正。

第 3.2.4 条 城市规划、建设与管理应贯彻自然积存、自然渗透、自然净化的“海绵城市”理念,将低影响开发、精明增长、生态网络、生态补偿等理论落实到城市规划的各个层面,并因地制宜制定雨水入渗、滞缓、调蓄和利用等相关工程措施。各层次规划应根据《东莞市海绵城市专项规划》落实海绵城市建设相关的内容与措施。

第三节 电力工程

第 3.3.1 条 规模预测。电力负荷预测应充分考虑各地区发展潜力,预留弹性。总体规划、分区规划的负荷预测应采用单位用地面积负荷密度法,详细规划的负荷预测应采用单位建筑面积负荷密度法,并宜采用其它预测方法进行校核。

第 3.3.2 条 建设要求。城市电力设施的建设应符合以下规定:

(一)规划新建 500 千伏变电站原则上应采用半户外式或全户内式,220 千伏和 110 千伏变电站原则上应采用全户内式或附建式。

(二)规划新建变电站的用地按照最终规模规划预留,各级变电站规划用地面积应符合下表规定:

变电站等级 (千伏)	主变容量 (兆伏安)	变电站 结构形式	建议用地面积 (平方米)	建议尺寸 长×宽(米×米)
500	4000-6000	半户外式	50000-55000	250×200
		户内式	35000-40000	/
220	480-960	户内式	8500-10000	103×82
110	126-189	户内式	3500-4000	77×43

注：1、上述用地指独立占地变电站控制面积（平地）。

2、中心城区和重点地区鼓励节约用地，经供电部门同意可减少用地规模。

（三）变电站及配电设施的建设应符合下列规定：

（1）单个项目公服商业类建筑面积达 40 万平方米、或电力负荷达 4 万千瓦安、或有特殊用电需求时，原则上应配建 110 千伏变电站，可采用附建形式配建。若经论证周边变电站能满足需求，并经供电部门同意，可不配建变电站；

（2）配电站、开关站宜优先考虑室内形式建设，应预留足够的扩建空间，满足配置自动化等智能电网新技术发展要求。

（四）电力线路的敷设方式应符合下列规定：

（1）500 千伏及以上线路宜按架空线形式预留高压走廊；

（2）结合城市发展区域及电力传输技术要求，合理选择 220 千伏及以下线路敷设方式，中心城区和重点地区等地区宜采用地下敷设方式，在一般发展区、河道、山林、农田、果园等不宜采用地下敷设或景观要求影响允许的区域宜采用架空敷设方式；

（3）220 千伏或 110 千伏电力电缆，一般应采用沟槽方式在人行道下敷设。

220 千伏和 110 千伏电力电缆可以同沟、隧道敷设，当同一通道最终规划的 110

千伏及以上电缆回路数达到 6 回及以上时宜采用电缆隧道方式敷设；

（4）10 千伏及以下等级电力电缆，当同一通道最终规划的电缆管道电缆少于或者等于 6 根的，宜采用排管方式敷设；超过 6 根的，宜采用电缆沟方式敷设；同一路径下电缆超过 30 根的，可以采用电缆隧道方式敷设；

第 3.3.3 条 空间管控。电力设施的防护要求应符合下述规定：

（一）架空线路走廊宽度应符合下表的规定。电力线路保护区范围内除电力配套设施外，不得新建、扩建和改建建筑物、构筑物；

架空线路电压等级 (千伏)	控制宽度 (米)
800	80
500	70
220	45
110	30
10	12

注：以上控制宽度是架空线路中心线单侧外扩宽度的两倍。

(二) 电力电缆通道控制宽度宜满足下表要求，还应满足综合管线施工空间要求，且电力电缆通道（管沟）与建（构）筑物的间距不应小于 0.5 米。

电压等级 (千伏)	单回 (米)	双回/三回 (米)	四回 (米)
220/110	1.55	1.8	2.32

(三) 变电站与站外的民用建筑物、构筑物及各类厂房之间的防火间距，不应小于下表的规定：

变电站电压等级	变电站容量 (兆伏安)	甲类厂房	乙类厂房 (仓库)	丙、丁、戊类厂房 (仓库) 耐火等级			民用建筑 (裙房, 单、多层) 耐火等级			民用建筑 (高层)
				一、二级	三级	四级	一、二级	三级	四级	
110 千伏	≤100	25 米	25 米	15 米	20 米	25 米	20 米	25 米	30 米	20 米
	>100			20 米	25 米	30 米	25 米	30 米	35 米	25 米
220 千伏及以上	-			20 米	25 米	30 米	25 米	30 米	35 米	30 米

注：此防火间距为变电站建筑红线与站外建筑红线的最近水平距离。

第四节 燃气工程

第 3.4.1 条 规模预测。总体规划、分区规划的用气量预测应采用分类用地面积年用气指标法，详细规划的用气量预测应采用分类建筑面积年用气指标法，并可采用其它预测方法相互校核。

第 3.4.2 条 建设要求。城镇燃气设施的建设应符合以下规定：

(一) 各类燃气场站的用地面积指标宜符合下表规定。

类型	建设标准	用地面积(平方米)		备注	
门站	设计接收能力 (万立方米/小时)	≤5	5000		1、设计接收能力按标准状态下(20℃、101.325kPa)的天然气当量体积计算。 2、上游分输站和末站用地面积参照门站用地面积指标。 3、当门站设计接收力与表中数不同时,可采用直线方程内插法确定用地面积指标。
		10	6000-8000		
		50	8000-10000		
		100	10000-12000		
		150	11000-13000		
		200	12000-15000		
高压调压站	供气规模 (万立方米/小时)	≤5	高压 A	2500	1、供气规模按标准状态下(20℃、101.325kPa)的天然气当量体积计。 2、当高压调压站的供气规模与表中数不同时,可采用直线方程内插法确定用地面积指标。
			高压 B	2000	
		5-10	高压 A	2500-3000	
			高压 B	2000-2500	
		10-20	高压 A	3000-3500	
			高压 B	2500-3000	
		20-30	高压 A	3500-4000	
			高压 B	3000-3500	
		30-50	高压 A	4000-6000	
			高压 B	3500-5000	
次高压调压站	供气规模 (万立方米/小时)	≤2	700		1、供气规模按标准状态下(20℃、101.325kPa)的天然气当量体积计。 2、当次高压调压站的供气规模与表中数不同时,可采用直线方程内插法确定用地面积指标。
		2-5	700-1000		
		5-8	1000-1500		
		8-10	1500-2000		
液化天然气气化站	储罐水容积(立方米)	≤200	12000		当储罐容积与表中数不同时,可采用直线方程内插法确定用地面积指标。
		400	14000-16000		
		800	16000-20000		
		1000	20000-25000		
		1500	25000-30000		
		2000	30000-35000		
压缩天然气储配站	储罐储气容积(立方米)	≤4500	2000		当储罐储气容积与表中数不同时,可采用直线方程内插法确定用地面积指标。
		4500-10000	2000-3000		
		10000-50000	3000-8000		
液化石油气储存站、储配	灌装规模 (万吨/年)	≤0.5	13000-16000		
		0.5-1	16000-20000		
		1-2	20000-28000		

站、灌装站		2-3	28000-32000		
瓶装液化石油气供应站	气瓶总容积(立方米)	$6 < V \leq 20$	I级站	400-650	
		$1 < V \leq 6$	II级站	300-400	
		$V \leq 1$	III级站	<300	

S

(二)城市燃气输配管道包括高压燃气管道、次高压燃气管道、中压燃气管道和低压燃气管道。燃气管道按照燃气设计压力分为下列等级。

名称		压力(兆帕)
高压燃气管道	A	$2.5 < P \leq 4.0$
	B	$1.6 < P \leq 2.5$
次高压燃气管道	A	$0.8 < P \leq 1.6$
	B	$0.4 < P \leq 0.8$
中压燃气管道	A	$0.2 < P \leq 0.4$
	B	$0.01 \leq P \leq 0.2$
低压燃气管道		$P < 0.01$

(三)燃气管网的布置应当符合下列规定:

- (1) 各类燃气管道宜采用直埋方式敷设;
- (2) 地下燃气管道不得从建筑物和大型构筑物下穿越,但架空建筑物和大型构筑物除外;
- (3) 地下燃气管道不得在堆积易燃、易爆材料和具有腐蚀性液体的场地下面穿越,并不得与其他管道或电缆同沟敷设;
- (4) 高压、次高压燃气管道不得在高压供电走廊下、桥梁上敷设;
- (5) 超高压燃气管道、高压燃气管道原则上不得穿越城镇、城市水源地、飞机场、火车站、码头、军事设施、国家重点文物保护单位和国家级自然保护区。确需穿越的,应进行相关论证,并采取必要的保护措施。

第 3.4.3 条 空间管控。城市燃气设施的防护控制应符合下述要求:

- (一) 石油天然气长输管道防护范围应符合东莞市黄线管控的相关要求。
- (二) 燃气站场与周围居住区、相邻厂矿企业、交通线等的防火间距,不应小于下表的规定。

第五节 通信工程

第 3.5.1 条 规模预测。总体规划、分区规划的固定通信用户应采用分类用地用户密度法进行预测，可采用其它预测方法相互校核，详细规划的固定通信用户应采用单位建筑面积用户密度法进行预测。移动通信用户和有线电视用户均采用普及率法进行预测。

第 3.5.2 条 建设要求。通信设施的建设应符合以下规定：

（一）通信机楼是指提供固定通信、移动通信、有线电视和数据处理等通信业务的大型专用建筑。为满足固定通信、移动通信、有线电视和数据处理等通信业务的需求，通信机楼宜独立占地，用地宜控制为 3000-5000 平方米，地块形状应满足功能布局要求；以数据处理业务为主的通信机楼宜综合考虑多方因素进行选址，用地面积应根据机楼设计容量确定；用地紧张地区应考虑建设附建式通信机楼，建筑面积宜为 6000-15000 平方米。

（二）片区汇聚机房设置应符合下列要求：高密度级地区每 10-20 公顷建设

用地设置一处、中密度级地区每 30-50 公顷建设用地设置一处、低密度级地区每

公顷建设用地设置一处。每处机房面积为 200 平方米；

（三）通信基站的设置应符合下列要求：宏基站可采用楼面站建设形式，宜附设于办公楼、公共配套建筑、商业建筑、工厂和部分市政设施等建筑上，在公园、广场、绿地内可采用地面宏基站建设形式，当采用地面站时基站外观应考虑与周边环境的协调融合，且满足城市景观和市容市貌要求。地面宏基站设备机房建筑面积宜控制在 30-50 平方米。微基站应结合路灯、交通信号灯、安防监控、广告显示屏等共同建设。

（四）各类通信管道及设备用房应当统一规划、设计。通信管道敷设应符合下列规定：

（1）不同运营商的通信管道应当同沟同井，结合道路同步建设；

（2）支线管道管孔，除满足服务范围内终期通信线路需要外，应当预留 1 至 2 孔作为备用，管孔不得少于 6 孔；

（3）各级通信管道功能及管孔设置指标宜符合下表的规定。

通信管道类型	管道功能	管孔容量 (孔: $\Phi 110$ 毫米)	管道垫层宽度 (米)
骨干管道	城市间长途联络通信管道	6-12	≤ 1.0
主干管道	信息高密度或枢纽机楼间 联络通信管道	30-48	≤ 1.8
次干管道	信息密集区或一般机楼间 联络通信管道	18-24	≤ 1.3
一般管道	一般地区通信管道	6-16	≤ 1.3

注: 表中骨干管道管孔容量 6-12 孔主要指满足对外长途功能所需要孔数, 若骨干管道还承担其它等级通信管道的功能时, 管孔容量应叠加相应等级通信管道管孔容量。

第六节 热力工程

第 3.6.1 条 建设要求。供热设施的建设应符合以下规定:

(一) 供热管道可与自来水、10 千伏以下的电力电缆、通信线路、压力排水管道和重油管道在综合管沟内共同敷设。其中, 热力管道应当高于自来水管道的和重油管道; 自来水管道的应当加装绝热层和防水层保护;

(二) 供热管道应采用地下敷设方式, 工业园区、山林绿地的蒸汽管网在环境景观、安全条件允许时可采用地上架空敷设方式;

(三) 城区供热管道穿越河流的应采用河底穿越方式。河底敷设供热管道必须远离浅滩、描地, 并应选择在较深的稳定河段, 埋深应按不妨碍河道整治和保证管道安全的原则确定。对于 1-5 级航道河流, 管道(管沟)的覆土深度应在航道底设计标高 2 米以下; 对于其他河流, 管道(管沟)的覆土深度应在航道底设计标高 1 米以下。对于灌溉渠道, 管道(管沟)的覆土深度应在航道底设计标高 0.5 米以下;

(四) 供热管道与河流、公路、铁路或者地下铁路等交叉时应垂直相交。特殊情况下, 管道与铁路或者地下铁路交叉角度不小于 60 度; 管道与河流、公路交叉角度不小于 45 度。

第七节 环境卫生

第 3.7.1 条 规模预测。生活垃圾产生量宜按 1.0-1.3 千克/日·人计算。第 3.7.2 条建设要求。环卫设施的建设应符合以下规定:

(一) 采用小型垃圾转运站转运的建成区宜按每 2-3 平方公里设置一座小型垃圾转运站，城镇地区最大不超过 5 平方公里，农村地区可适当增大运距；当建成区有长距离垃圾运输需求的时候，宜结合实际设置大、中型转运站。垃圾转运站用地面积应符合下表的规定：

转运站类型		转运量 (吨/天)	用地面积 (平方米)	与相邻建筑间距(米)	绿化间隔带 宽度(米)
大型	I	≥1000, ≤3000	10000-30000	≥30	≥15
	II	≥450, <1000	5000-10000	≥20	≥10
中型	III	≥150, <450	2000-5000	≥15	≥5
小型	IV	≥50, <150	1000-2000	≥10	≥3
	V	<50	300-1000	≥8	≥3

注:1、表内用地不含区域性专用停车场、专用加油站和垃圾分类、资源回收、环保教育展示等其他功能用地；

2、用地面积含转运站周边专门设置的绿化隔离带，但不含兼起绿化隔离作用的市政绿地和园林用地；

3、与相邻建筑间距指转运站主体设施外墙与相邻建筑物外墙的直线距离，附建式可不作此要求；

4、对于临近江河、湖泊、海洋和大型水面的城市生活垃圾转运码头、其陆上转运站用地指标可适当上浮；

5、乡镇建设的小型(IV、V)转运站，用地面积可上浮 10%-20%；

6、结合东莞市生活垃圾转运站现状，如条件受限，新建小型(V)转运站最小用地面积不小于 180 平方米(含绿化隔离带)。

(二) 生活垃圾焚烧厂建设用地指标应符合下表的规定。

类型	处理能力(吨/日)	用地指标(公顷)
I类	1200-2000	4.0-6.0
II类	600-1200	3.0-4.0
III类	150-600	2.0-3.0
IV类	50-150	1.0-2.0

注：1、对于处理能力大于 2000 吨 / 日的特大型焚烧处理工程项目，其超出部分建设用地面积按照 30 平方米 / 吨 · 日递增计算；

- 2、建设规模大的取上限，规模小的取下限，中间规模采用内插法确定；
- 3、本指标不含内部绿地面积及周边绿化隔离带面积；
- 4、焚烧厂用地的地块形状应满足垃圾焚烧处理工艺的布局要求。

(三) 餐厨垃圾集中处理设施综合用地指标不宜小于 85 平方米/ (吨·日)，并不宜大于 130 平方米/ (吨·日)。

第 3.7.3 条 空间管控。环卫设施的防护控制应符合下述要求：

(一) 生活垃圾焚烧厂、餐厨垃圾处理设施、建筑垃圾处理设施等大型环卫设施应设置卫生防护距离，在没有进行建设项目环境影响评价前，其卫生防护距离可参照《城市环境卫生设施规划标准》的要求进行设置；

(二) 上述环卫设施的卫生防护距离可根据项目具体实施过程中的环境影响评价报告进行修正。

第八节 管线综合

第 3.8.1 条 布置原则。城市各类管线工程的布置应符合以下规定：

(一) 城市公用的各种专业工程管线应当在规划道路红线范围或建筑退让位置建设，道路两侧的用户的管线不得在其用地界线外设置；

(二) 各种管线工程应当按照管线综合规划的断面结合道路埋设，应当由道路边线向道路中线方向排列。原则上新建道路在路东、南侧按电力电缆、供水管、雨水管、污水管的顺序敷设，在路西、北侧按通信电缆、供水管、热力管、燃气管、雨水管、污水管的顺序敷设。改扩建道路结合现状情况尽量按该原则执行。各市政管线应遵循下列原则敷设：

(1) 各管线沿城市道路规划的市政管线应与道路中心线平行，宽度 40 米及以上的道路，给水、雨水、污水、电力、通信、燃气管线有条件的宜采用双侧布管；

(2) 维修次数少或者接户支管少的，靠近道路中心线；维修次数多或者接户支管多的，远离道路中心线；

(3) 主要干管线应优先布置于绿化带、人行道、非机动车道下，尽量不将管线布置在

主干路的机动车道下。只有在人行道或绿化带下无敷设空间时，才可以将排水管线布置在机动车道下。中压燃气管道一般沿人行道、绿化带或非机动车道敷设，高压燃气管道和次高压燃气管道一般沿道路绿化带敷设；

（三）各种管线的敷设不应上下平行重叠。如管线交叉时，原则上应当压力管线让重力自流管线，可弯曲管线让不易弯曲管线，分支管线让主干管线，小管径管线让大管径管线。污水管道、合流管道与生活给水管道相交时，应当敷设在生活给水管道下面。不能满足上述要求时，必须有防止污染生活给水管道的措施。

第 3.8.2 条 当遇下列情形之一时，市政管线宜采用综合管廊集中敷设：

（一）交通流量大或地下管线密集的城市道路以及配合地铁、地下道路、城市地下综合体等工程建设地段；

（二）高强度集中开发区域、重要的公共空间；

（三）道路宽度难以满足直埋或架空敷设多种管线的路段；

（四）道路与铁路或河流的交叉处或管线复杂的道路交叉口；

（五）不宜开挖路面的地段。

第 3.8.3 条 纳入综合管廊的管线应根据周边用地和城市发展需求确定，给水、再生水、电力、通信管线可作为标准入廊管线。在条件允许的情况下，排水、燃气管线可考虑纳入综合管廊。

第 3.8.4 条 干线综合管廊宜设置在机动车道、道路绿化带下；支线综合管廊宜设置在道路绿化带、人行道或非机动车道下；缆线管廊宜设置在人行道下。

第 3.8.5 条 综合管廊与相邻地下管线及地下构筑物的最小净距应根据地质条件和相邻构筑物性质确定，且不得小于下表的规定。

	明挖施工	顶管、盾构施工
综合管廊与地下构筑物水平净距	1.0 米	综合管廊外径
综合管廊与地下管线水平净距	1.0 米	综合管廊外径
综合管廊与地下管线交叉垂直净距	0.5 米	1.0 米

第九节 竖向工程

第 3.9.1 条 城乡建设用地竖向规划应符合下列规定：

- (一) 低影响开发的要求；
- (二) 城乡道路、交通运输的技术要求和利用道路路面纵坡排除超标雨水的要求；
- (三) 各项工程建设场地及工程管线敷设的高程要求；
- (四) 建筑布置及景观塑造的要求；
- (五) 城市排水防涝、防洪以及安全保护、水土保持、土方平衡的要求；
- (六) 历史文化保护的要求；
- (七) 周边地区的竖向衔接要求。

第 3.9.2 条 城市道路机动车车行道的规划纵坡应符合下表的规定，山区城镇道路和其他特殊性质道路，经技术经济论证，最大纵坡可适当增加。城市道路横坡宜为 1%-2%。

道路类别	设计速度 (km/h)	最小纵坡 (%)	最大纵坡 (%)
快速路	60-80	0.3	4-5
主干路	40-60		5-6
次干路	30-50		5.5-7
支（街坊）路	20-40		6-8

第十节 综合防灾

第 3.10.1 条 城市消防。城市消防站分陆上消防站、水上（海上）消防站和航空消防站，其中陆上消防站分普通消防站、特勤消防站和战勤保障消防站三类。普通消防站分为一级普通消防站、二级普通消防站和小型普通消防站。

(一) 城市消防站布局应符合下列规定：

(1) 一级普通消防站的辖区面积不宜大于 7 平方公里，二级普通消防站的辖区面积不宜大于 4 平方公里，小型普通消防站的辖区面积不宜大于 2 平方公里；设在近郊区的普通消防站的辖区面积不应大于 15 平方公里；特勤消防站兼有辖区灭火救援任务的，其辖区面积同一级普通消防站；战勤保障消防站不宜单独划分辖区面积；

(2) 水上消防站的布局应以接到出动命令后、正常行船速度下 20 分钟可以到达其服务水域边缘为原则确定，水上消防站至其服务水域边缘的距离不应大于 30 公里。

(二) 陆上消防站的选址应符合下列条件：

(1) 应设在辖区内适中位置和便于车辆迅速出动的临街地段，并应尽量靠近城市应急救援通道，其用地应满足业务训练的需要；

(2) 消防站执勤车辆主出入口两侧宜设置交通信号灯、标志、标线等设施，距医院、学校、幼儿园、托儿所、影剧院、商场、体育场馆、展览馆等公共建筑的主要疏散出口不应小于 50 米；

(3) 辖区内有生产、贮存危险化学品单位的，消防站应设置在常年主导风向的上风或侧风处，其边界距上述危险部位一般不宜小于 300 米；

(4) 消防站车库门应朝向城市道路，后退红线不小于 15 米，合建的小型站除外。

(5) 消防站不宜设在综合性建筑物中。特殊情况下，设在综合性建筑物中的消防站应自成一区，并有专用出入口。

(三) 河流、湖泊、海洋沿线有消防任务需要的水域应设置水上（海上）消防站，其陆上基地的用地面积和选址要求可参照一级普通消防站，其靠泊岸线的长度不应小于消防艇靠泊所需长度且不应小于 100 米；

(四) 消防站建设规模宜按下表规定选取。

序号	类别	用地面积（平方米）	建筑面积（平方米）
1	一级普通消防	4500-6700	2700-4000

	站		
2	二级普通消防站	3000-4500	1800-2700
3	小型消防站	590-1250	650-1000
3	特勤消防站	6700-9300	4000-5600
4	战勤保障消防站	7600-12000	4600-6800

第 3.10.2 条 防洪排涝。城市防洪、防涝应满足下列要求：

（一）河道规划在满足城市防洪要求的同时应采用生态堤岸，并宜保持天然走向。河道不应被覆盖，已覆盖的河道在有条件的情况下宜逐步打开并恢复河道的自然形态；

（二）东莞市各镇街、园区的城市防洪标准应根据政治、经济地位的重要性、常住人口等确定，重点地区城市防洪标准取 100 年一遇，一般地区城市防洪标准取 50 年一遇；

（三）防洪堤规划设计应结合城市规划、岸线利用和生态保护等多方面因素综合确定，东莞市主要防洪堤的防洪设计标准应符合下表规定。

类型	堤防名称	重现期
特别重要堤防	东莞大堤（含桥头围、五八围、福燕洲围、京西鳌围、东莞大围）、下漕联围、丞涌联围、沉洲围、胜利围、滘联围、金丰围、新村围、大汾围、大洲围、茅洲河河堤、立沙联围海堤、长安海堤、东引运河及寒溪河城区段堤防、虎门围、威远围、木棉山围等	100年
重要堤防	东引运河及寒溪河非城区段堤防、石马河堤防、河东围、河西围、沙田联围、南丫围、道滘围、白鹭围、蔡屋围、小河九曲围、公洲围、沉力洲围、望联围、新联联围、下合联围、下马四围、槎滘围、江南围、蕉利郭洲围、梅沙联围、倒运海江堤、狮子洋海堤、麻涌河河堤、第二涌河堤、石龙围、挂影洲围、潢新围、潼湖围等	50年
一般堤防	立沙洲、木牛—钱公洲联围、北海水道—太阳洲东海三洲河堤，各联围内河河堤。	20年

（四）东莞市建成区内涝防治设计重现期不低于 50 年；

第 3.10.3 条 重大危险设施灾害防治。重大危险设施应符合以下灾害防治要求：

（一）重大危险设施选址应满足下列要求：

（1）重大危险设施应设置在相对独立的安全区域，用地选址在地形地貌、工程地质条件等方面须满足建设要求，与周边工程设施的安全和卫生防护距离须符合国家规范；

（2）大型油气仓储区、民用爆破器材仓储区及其它危险品仓储区应相对集中布局，远离城市建成区，宜利用山体形成天然的安全屏障，并充分考虑运输的安全和便利；

(3) 高压油气管道及附属设施选址应以安全为首要原则，远离人员密集区域。

(二) 大型油气仓储区、民用爆破器材仓储区及其它危险品仓储区、高压油气管道及附属设施，在规划建设时应进行安全条件论证和安全评价，并对其周边区域的土地利用和建设活动进行规划控制。