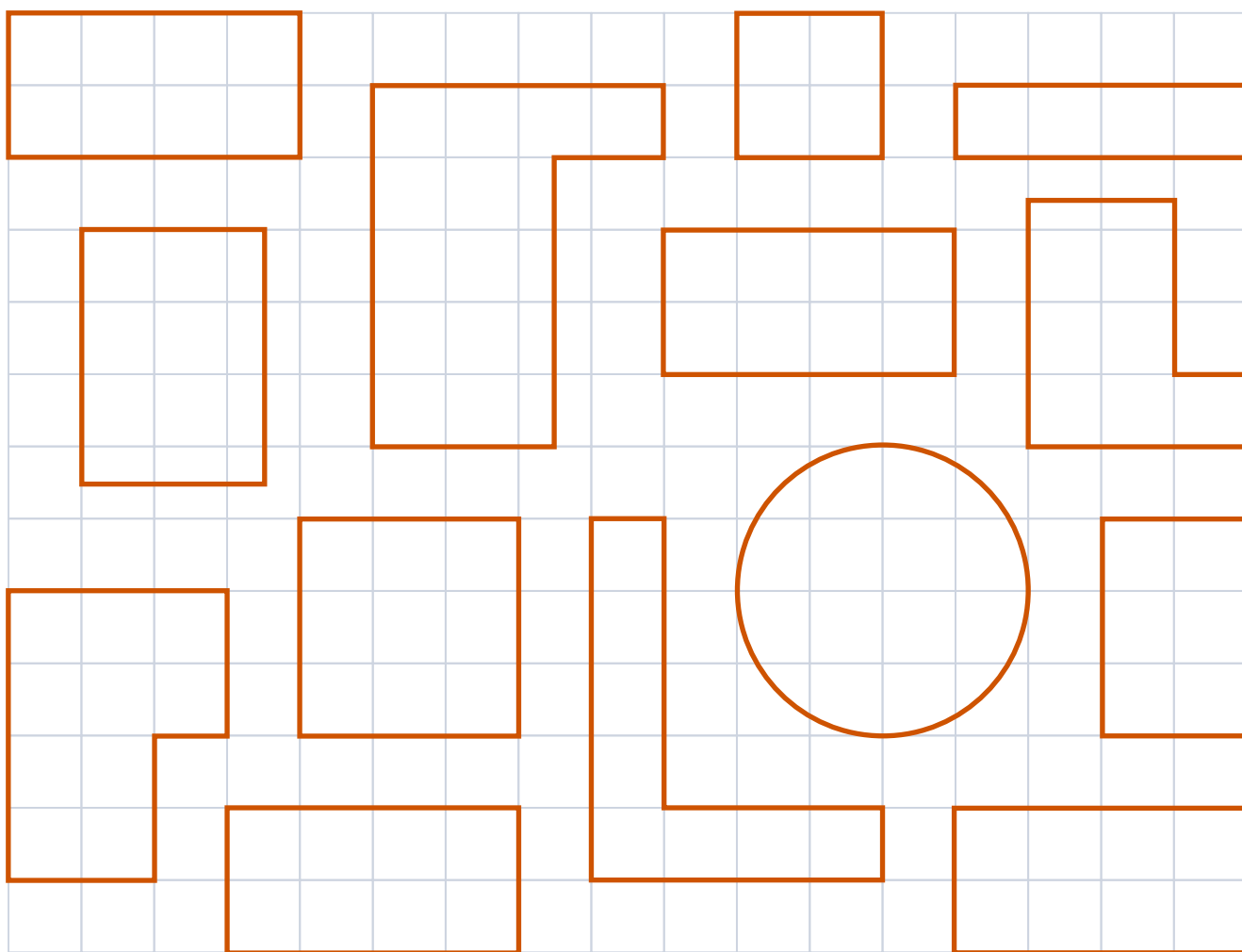


第八章

內部運輸設施



目 錄

1.	引言	1
2.	鐵路設施	2
3.	道路	4
4.	公共交通總站	16
5.	行人環境規劃	28
6.	單車設施	46
7.	泊車設施	50

(二零二四年一月版本)

為增加新建樓宇泊車位的充電設施數目，環境保護署已完成《香港規劃標準與準則》內有關電動車輛充電設施要求的檢討，並已更新有關在新發展項目的所有泊車位（包括私家車、電單車、貨車、小巴及旅遊巴的泊車位）安裝電動車輛充電設施的要求。本版本載有分段 7.2 (部分)的修訂內容。

表

- 表 1 市區車路的最低闊度(運輸策劃及設計手冊)
- 表 2 私家街道及通路的車路最低闊度(建築物條例)
- 表 3 市區道路中央分道帶的最低闊度
- 表 4 郊區車路的最低闊度
- 表 5 郊區道路中央分道帶的最低闊度
- 表 6 支路的車路闊度
- 表 7 作通路用途的設施在土地總面積中所佔百分比的指引
- 表 8 選擇街道關設行人專用區的目標及準則
- 表 9 建議行人路／行人道的最低闊度標準
- 表 10 單車徑闊度
- 表 11 泊車設施標準

圖

- 圖 1 主幹道一般剖面圖
- 圖 2 主要幹路一般剖面圖
- 圖 3 雙程分隔車道一般剖面圖
- 圖 4 支路一般剖面圖
- 圖 5 市區快速公路的一般剖面圖
- 圖 6 最低標準的工業通道
- 圖 7 行人路三個地帶的概念

附 錄

- 附錄 1 運輸策略
- 附錄 2 技術細節參考資料摘要

內部運輸設施

1. 引言

1.1 政策目標

1.1.1 新的運輸策略《邁步前進：香港長遠運輸策略》支持當局的施政方針，就是要在保護環境的前提下，提供及維持安全、可靠及高效率的交通運輸系統，使香港今後得以持續發展。這個策略的目標可概述如下：

- 更妥善結合運輸與土地用途規劃；
- 更充分運用鐵路；
- 更完善的公共運輸服務及設施；
- 更廣泛運用新科技來管理交通；及
- 更環保的運輸基礎設施及活動。

1.1.2 上述運輸策略所有涉及土地用途規劃的目標及措施，均已納入《香港規劃標準與準則》的有關章節內，以確保其在規劃過程中會獲得充分考慮。這些目標及措施的詳細內容見附錄 1。

1.2 與《香港規劃標準與準則》及《運輸策劃及設計手冊》其他各章的關係

1.2.1 一般而言，道路、鐵路、總站、車廠、油站等內部運輸設施，均有可能損害環境。在規劃階段，運輸與環境的相互影響成為運輸計劃評估的考慮因素之一。因此，有關方面應就這些計劃的環保事宜諮詢環境保護署，並應盡可能遵守第九章「環境」中有關內部運輸設施的環保指引。至於環境影響評估條例的指定工程項目，則應遵守法定的環境影響評估程序。

- 1.2.2 本章沒有包括技術細節，但如有需要，也可參閱由運輸署擬備的《運輸策劃及設計手冊》。附錄 2 表列了手冊內宜參閱的章節。

2. 鐵路設施

2.1 一般目標

- 2.1.1 鐵路將會發展為客運公共運輸網絡的骨幹。現有及已規劃的鐵路走廊沿線面臨越來越多發展壓力，要容納不斷增加的人口及提供更多就業機會。在「鐵路發展策略 2000」內，已闡述香港至二零一六年的鐵路發展方案。
- 2.1.2 原則上，在規劃新發展區及大型的人口及就業中心時，須充分考慮如何盡量利用現有及擬議的鐵路路線及車站。就闢設通道作出規劃時，亦須留意這點，以便配合現有的鐵路系統，並妥善地融合以道路為本及以鐵路為本的運輸系統。

2.2 鐵路系統的類別

- 2.2.1 現時共有 4 個不同的鐵路系統為本港各區提供服務：
- 山頂纜車
 - 香港電車
 - 香港鐵路
 - 西北鐵路(屯門 - 元朗輕鐵系統)
- 2.2.2 上述鐵路系統大致上可分為輕便及重型兩類，但在研究市區內的鐵路時，有時很難作出區別。一般來說，香港鐵路可列為重型鐵路系統，而西北鐵路及香港電車則屬輕便鐵路系統。輕便鐵路系統的列車較短，停站多，載客量較少。另一方面，重型鐵路系統在運輸系統中則有較高的運載能力。

2.3 鐵路系統的標準

- 2.3.1 各鐵路系統的技術規定均有不同，根據本身的運作特性釐定。
- 2.3.2 路軌的闊度、弧度及坡度、總站／車站及車廠的面積及設計，均須根據特別可行性研究的結果來釐定，這些研究須獲運輸署、路政署及有關的委員會批准。

2.4 決定位置的因素

- 2.4.1 在規劃新鐵路或鐵路專用範圍時，應考慮融合鐵路計劃與土地用途規劃。鐵路計劃可令地區的發展機會增加或減少。有關方面應考慮主要的規劃指標，例如人口及就業中心的分佈情況，以確保鐵路系統可為其提供最理想的服務。為了增強鐵路服務的可行性，應盡可能利用鐵路車站、車廠及公共運輸交匯處周圍的發展機會，同時又不影響在規劃上的其他考慮因素，例如基礎設施及環境問題。
- 2.4.2 鐵路車站／公共運輸交匯處的所在位置，市民應可徒步不超過 500 米往返居住、工作、購物、商業、文娛地點及其他人多出入的活動中心，並應設有妥為規劃的行人通道系統以加強聯繫。在步行路程較長及路程達 1 000 米的情況下，應考慮在規劃階段盡早提供輔助設施，例如自動行人道，協助行人往返總站／公共運輸交匯處及其他發展。這有助鼓勵市民使用公共運輸服務，以及紓緩對私家車的倚賴，改善道路擠塞的情況。
- 2.4.3 在規劃新鐵路或鐵路專用範圍時，亦應考慮盡量減低有關計劃對易受噪音影響的地方可能引起的影響。一般的考慮因素包括鐵路路線與易受噪音影響的地方之間留有適當分隔距離、提供屏障及吸音裝置，以及在車廠加設上蓋。地下鐵路及地面鐵路在規劃路線及車站時須考慮的因素頗為不

同。地下鐵路須關注的噪音及視覺問題較地面鐵路為少。另一方面，地下鐵路在規劃土地用途時應考慮一些有關通風塔或消防通道的規定。這些在環境影響及連帶的規劃影響方面的分別，須在規劃鐵路及其附屬／或附近發展時加以考慮。關於在環境方面的具體考慮因素，讀者可視乎情況參閱第 9 章或徵詢環境保護署的意見。

2.5 鐵路保護

- 2.5.1 路政署鐵路拓展處在憲報公布鐵路計劃前，會不時發出行政上的鐵路路線保護圖則。任何會影響鐵路保護區的規劃及發展事宜，可轉達鐵路拓展處考慮。
- 2.5.2 行政上的鐵路路線保護的目的，不是引致規劃上的限制，也不是不必要地凍結發展，而是確保這些擬建鐵路計劃不會受到其他發展所阻礙。實施行政上的鐵路路線保護程序後，各部門可及早了解因鐵路計劃而引起的相互影響。如可能引致衝突，可適時採取根據政府目標及政策的適當行動予以解決。

3. 道路

3.1 道路等級

- 3.1.1 鑑於本港道路網過往的發展，現時很難準確界定道路等級，但大致上仍可按道路擬發揮的特定功能而將其歸類。
- 3.1.2 快速公路是根據道路交通條例所指定的連接本港主要人口及活動密集區的道路。雖然在功能上與主幹道甚或若干主要幹路相若，但在設計上卻需要根據較高的標準。快速公路可以貫穿市區和郊區，並不局限於任何一區。主幹道或主要幹路不一定全是快速公路。

3.1.3 市區(包括香港、九龍及新市鎮)的道路等級計有：

- (a) 主幹道：疏導各主要人口及活動密集區之間較為長程的交通流量；
- (b) 主要幹路：疏導主要市區內各中心點之間的交通，形成一個主要道路網；
- (c) 區域幹路：疏導主要市區內各主要道路網與各地區之間的交通；及
- (d) 地區幹路：直接由區域幹路通往區內樓宇及土地的道路。

3.1.4 郊區道路可分為：

- (a) 主幹道：參照第 3.1.3 段的定義；
- (b) 甲級郊區公路：疏導由較小的人口密集區或市民常到的康樂區至主要道路網的交通流量；
- (c) 乙級郊區公路：疏導由鄉村至甲級郊區公路的交通；
- (d) 接駁道路：疏導由較偏遠民居至乙級郊區公路的交通；及
- (e) 單線通路：疏導由獨立發展區至乙級郊區公路的交通。

3.1.5 一如圖 1、圖 2、圖 3、圖 4 及圖 5 所示，任何道路的總闊度均由數個部分組成。因應道路的類別及功能，組成部分可能包括：

- (a) 一條或以上數目的行車道；

- (b) 行人路；
- (c) 路肩；
- (d) 設有或不設種植預留地帶及邊帶的路邊；
- (e) 中央分道帶及安全島；
- (f) 支路；
- (g) 隔音屏障；及
- (h) 單車徑。

雖然較後段落會就這些組成部分的合適闊度提供指引，但重要的是，真正採用的設計準則，特別是在幾何特性、交通標誌及道路標記等各方面，必須配合道路預期使用的車速。因此，大部分標準不應被視作絕對最高或最低限度，而是可按照經濟、環境及道路安全等因素加以調整，以切合具體環境的需要。有關各組成部分典型的橫切面，可參考《運輸策劃及設計手冊》第二卷第三章。

3.2 市區道路的標準

3.2.1 各類道路的一般設計特點如下：

(a) 快速公路

為雙程分隔車道，只在每個相隔很遠的分層道路交界處才設直接路旁出入口。車路各段應設左面路肩，停車限制全日生效。交界處最好各相隔 5 千米左右，但在個別情況下可把距離縮短，惟不宜少於 2 千米。所提供的行人設施，應與車輛交通完全分隔。

(b) 主幹道

為雙程分隔車道，不設直接路旁出入口，停車限制全日生效。最好設有分層道路交界處。如設交界處，中心點的相隔距離不應少於 1 千米。如因實際情況或其他限制而需設置地面路口交界處，相隔距離不應少於 300 米。所提供的行人設施，應與車輛交通完全分隔。

(c) 主要幹路

為雙程分隔車道，性質與主幹道相似。

(d) 區域幹路

為雙程分隔車道或不分隔行車道，設有容車量大的路口交界處，停車限制在繁忙時間生效。一般不設路旁泊車位。如有需要，或准設置直接路旁出入口。

(e) 地區幹路

為不分隔行車道，通常設有直接路旁出入口，或需實施停車限制，但通常只在路口交界處附近才作此規限。或准設置路旁泊車位。

3.2.2 根據《運輸策劃及設計手冊》而建議的車路闊度，載於表 1。

表 1：市區車路的最低闊度(運輸策劃及設計手冊)

道路類別	不分隔行車道	雙程分隔車道
快速公路及主幹道	-	7.3 米(兩線) 11.0 米(3 線) 14.6 米(4 線)
主要幹路+	-	6.75 米(兩線) 10.0 米(3 線) 13.5 米(4 線)
區域幹路+	7.3 米(兩線) 10.3 米(兩線)* 13.5 米(4 線)	6.75 米(兩線) 10.0 米(3 線)
地區幹路+	7.3 米(兩線) 10.3 米(兩線)* 13.5 米(4 線)	6.75 米(兩線)

+ 如有電車軌，須設有 5.5 米闊的電車專用範圍以方便雙軌行車。

* 當繁忙時間的交通流量(雙程)超逾 1 600 架次但少於 2 400 架次時，應採用較寬闊的兩線不分隔行車道。基於安全理由，不建議採用 3 線不分隔行車道。

3.2.3 就區域及地區幹路而言，如准許泊車及／或上落客貨可能會阻礙交通，應在車路任何一邊或兩邊加闊 3 米。

3.2.4 關於私人發展範圍內的私家街道及通路，一般按照香港法例第 123 章《建築物條例》及《建築物(私家街道及通路)規例》所規定的準則設計。然而，如該等街道及通路擬供公眾使用及成為整體公路系統的一部分，又或會有公共交通工具行走，則應按照《運輸策劃及設計手冊》所載的標準及路政署的規定設計及建造。

3.2.5 《建築物(私家街道及通路)規例》所規定的車路最低闊度，載於表 2。對於闊度少於 6 米的私家街道及通路，如須用作緊急車輛通道，路面必須

最少淨闊 6 米(可包括毗鄰的行人路或路邊在內)，以便消防車運作。

表 2：私家街道及通路的車路最低闊度(建築物條例)

道路類別	住宅	工業／混合用途
主要私家街道	7.3 米	10.5 米
次級私家街道	5.5 米	7.3 米
盡頭路	5.0 米	7.3 米
通路	5.0 米	不適用
設有讓車處的通路	2.75 米	不適用

3.2.6 工業通路的最低標準，載於圖 6。通往工業樓宇的主要通路，車路最少闊 13.5 米，每邊行人路最少闊 3.5 米。因此，標準道路的總闊度為 20.5 米。

3.2.7 通往工業樓宇的次要通路，單程車路最少闊 7.3 米，雙程則為 10.3 米，每邊行人路最少闊 3.5 米。因此，單程次要通路的總闊度為 14.3 米，雙程則為 17.3 米。

3.2.8 工業區內的走火通道及後支路最少應有 9 米闊。

3.2.9 市區道路中央分道帶的闊度，會因應個別情況而改變，亦受街道裝置所影響。關於設有防撞欄或類似設施的市區道路中央分道帶的最低闊度，表 3 載有相關指引。

表 3：市區道路中央分道帶的最低闊度

道路類別	分道帶闊度
快速公路	2.3 米
主幹道	2.3 米
主要幹路	2.3 米
區域／地區幹路	1.8 米

3.2.10 如在中央分道帶種植花木，則需增加表 3 所列闊度。在行車道旁種植花木的規定，載於《運輸策劃及設計手冊》第二卷第五章。

3.2.11 就主幹道及主要幹路而言，除 1 米寬的邊帶外，通常應另設 2 米寬的路邊。如為架空主要幹路，則可不設路邊，但必須提供 1 米寬的邊帶。

3.2.12 快速公路、主幹道、主要幹路及巴士路線的坡度不宜超過 4%，其他道路則不應超過 5%。如地形問題對築路計劃的開支有很大影響，則可採用較大坡度，惟前者不得超逾最高的 8%，而後者則不得超逾最高的 10%。這項標準適用於市區及郊區道路。

3.3 郊區道路的標準

3.3.1 各類道路的一般設計特點如下：

(a) 快速公路

為雙程分隔車道，只在每個相隔很遠的分層道路交界處才設直接路旁出入口。交界處最好各相隔 5 千米左右，但在個別情況下可把距離縮短，惟不得少於 2 千米。整條公路應設左面路肩，停車限制全日生效。所提供的行人設施，應與車輛交通完全分隔。

(b) 主幹道

為雙程分隔車道，不設直接路旁出入口，停車限制全日生效。地面路口交界處一般應相隔最少 550 米。最好設有分層道路交界處。如設交界處，中心點的相隔距離不應少於 1 千米。車路旁不應設行人設施，任何過路處必須是分層過路處。

(c) 甲級郊區公路

為雙程分隔車道或不分隔行車道，設有容量大的分層道路交界處或地面路口交界處。直接路旁出入口可免則免。實施停車限制與否，視乎個別地點的情況而定，並需考慮沿路發展及交通流量特點等因素。不應設置路旁泊車位。

(d) 乙級郊區公路

為雙程分隔車道或不分隔行車道，設有地面路口交界處。可設直接路旁出入口。實施停車限制與否，視乎個別情況而定。一般不宜設置路旁泊車位。

(e) 接駁道路

為不分隔行車道，設計配合預期的交通流量。這種道路一般較窄，如需提供路旁泊車位，則須設置停車灣(3米寬)，把路面局部擴闊。

(f) 單線通路

為不分隔行車道，在適當地方設有讓車處。如每日的雙程交通流量不超過 500 架次，而路緣很少甚或全無上落客貨活動兼不設泊車位者，讓車處的長度則不宜少於 12 米，並以 1：3 的額定比例逐漸收窄而成。

3.3.2 郊區道路的建議闊度載於表 4。

表 4：郊區車路的最低闊度

道路類別	不分隔行車道	雙程分隔車道
快速公路及主幹道	-	7.3 米(兩線) 11.0 米(3 線) 14.6 米(4 線)
甲級郊區公路	7.3 米(兩線) 10.3 米(兩線)*	7.3 米(兩線) -
乙級郊區公路	6.75 米(兩線) 10.3 米(兩線)*	7.3 米(兩線) -
接駁道路	6.0 米(兩線)	-
單線通路	3.5 米(一線) 讓車處擴闊至 6 米 6.0 米(兩線)	-

* 當繁忙時間的交通流量(雙程)超逾 1 600 架次但少於 2 400 架次時，應採用較寬闊的兩線不分隔行車道。基於安全理由，不建議採用 3 線不分隔行車道。

3.3.3 中央分道帶的闊度受路口交界處的設計及街道裝置的需求所影響，但應依據表 5 所列的分道帶最低闊度。

表 5：郊區道路中央分道帶的最低闊度

道路類別	中央分道帶的最低闊度
快速公路	3.2 米
主幹道	3.2 米
甲級郊區公路	1.8 米
乙級郊區公路	1.8 米

- 3.3.4 雖然在中央分道帶種植花木對環境有利，但由於高速的交通可以引致維修保養上的困難，並帶來安全問題，因此應慎重考慮是否這樣做。如認為中央分道帶適宜種植花木，其闊度最少須有 4 米。
- 3.3.5 就主幹道而言，在道路的左面，除應設 1 米闊的邊帶外，另應設 2 米闊的路邊。至於甲級及乙級郊區公路，則宜設置 3 米闊的路邊，但在有需要時，可把闊度分別減至 2 米及 1.6 米。

3.4 支路的標準

- 3.4.1 如道路不准設置直接路旁出入口，而在適當的交界處闢設後通路系統把毗鄰建築或物業連接主要道路的方法又不可行，則須建造支路。支路通常建於主要道路附近，並在選定位置相連，以便提供通道往毗鄰樓宇或物業。
- 3.4.2 主要車路及支路之間的路邊，一般闊度應為 2 米以上，無論如何也不得少於 1.5 米。
- 3.4.3 支路的適當闊度載於表 6。

表 6：支路的車路闊度

車路類別	只適用於 汽車／輕型貨車	所有車輛
單程	4.5 米	5.5 米
雙程	5.5 米	6.75 米
工業走火通道及支路	-	9.0 米

- 3.4.4 闊度少於 6 米的支路，路面的總淨闊度必須最少有 6 米，可包括毗鄰的行人路或路邊在內，以便在發生緊急事故時供消防車運作。

3.5 決定路線的因素

- 3.5.1 道路的路線通常由若干幾何設計的元素所決定，例如橫直曲度、視距、坡度、彎面傾斜度等。這些元素與設計車速有關，而設計車速本身又與道路等級、出入管制的程度及路口交界處的類別有關。
- 3.5.2 鑑於香港環境擠迫，市區發展密度又高，加上郊區地形大多陡峭，因此基於實際情況及經濟理由，有時或需在可接納程度上偏離標準。不過，這些偏差應屬例外情況，而不應成為慣例。
- 3.5.3 在決定合適的路線時，除幾何設計元素外，還有數個其他因素需要考慮。運輸設施可全程或只在若干路段架空、建於地面或地底。每個不同位置所涉及的環境、景觀、實際情況及經濟因素各異，這些因素在可行情況下必須加以探討和量化，並須在規劃過程中加以評估。
- 3.5.4 對環境敏感的土地用途區，沿運輸設施路線建造的相關工程項目應盡量減低對四周景觀所造成的影響。工程項目包括在種滿樹木的山坡進行並可能損及山坡外觀的挖填工程。可能的話，應採取適當的美化環境措施，以盡量減低有關工程對景觀的影響，在這種情況下，便需考慮美化環境措施的成本。對景觀的影響難以量化，故需進行經適度調整的質素評估。
- 3.5.5 所有道路均有可能損及環境，故其位置及路線必須選取得宜，以免引發潛在的環境問題，並須遵照環保指引提供足夠的保護措施，尤其在興建快速公路、主幹道及幹路的時候，以便盡量減低污染。在規劃策略性道路時，應考慮採取措施(可能包括在路面加建上蓋或將其設在地底)，減低對環境及景觀所造成的潛在影響，但同時亦須衡量該等措施在技術上是否可行、對建設成本、維修／

運作成本、景觀、交通安全有何影響，以及其他有關因素。道路的建築形式亦須配合景觀影響的評估結果，以便找出實際方法，包括採取美化環境措施，保護或改善有關地點的景色。

- 3.5.6 輔助交通設備及街道裝置的需求，也須在設計階段一併考慮。必須確保在適當位置有足夠空間設立交通標誌、燈柱、隔音設施及防撞欄，而又不曾過分接近車輛或行人通道以致造成危險或障礙。另一個重點是，必須確保整條路線所用的街道裝置在不同位置的設計，以及在類別方面連貫一致。因此，如某條路線分為數個相連計劃，便需徵詢有關各方的意見。
- 3.5.7 如建盡頭路，則須在道路的盡頭提供足夠的轉彎位，以確保車輛開動時不會損壞附近的行人路、街道裝置、樓宇或其他結構。
- 3.5.8 在規劃過程中或須考慮其他決定路線的因素，包括與海濱之間的淨距離和潮汐水位、向風程度及實質限制，其中實質限制又包括古舊建築物、具科學價值地點、水塘和集水區、天線和地底設施，以及“風水”等問題。最後一項“風水”問題之所以重要，是因為若在規劃階段評估不足，推行計劃時便可能出現嚴重延誤，以致所需成本大增。

3.6 道路的土地總需求

- 3.6.1 根據分區制，市區內須預留土地建造車路、行人路、路旁泊車位及巴士停車處的指引，載於表 7。

表 7：作通路用途的設施在土地總面積中所佔百分比的指引

區	平均百分比
住宅發展密度第 1 區	35%
住宅發展密度第 2 區	20%
住宅發展密度第 3 區	18%
工業區	30%

3.6.2 關於新道路的擬議路線及用地需求的規定，應諮詢規劃署、地政總署、路政署、土木工程拓展署及其他有關部門，以確保避免與其他擬議土地用途發生衝突。

4. 公共交通總站

4.1 專利巴士設施

概況

4.1.1 以每載客車輛單位的容量計算，專利巴士是效率最高的陸上交通工具。專利巴士服務會繼續作為主要的載客車輛，並扮演一個重要角色，為乘客提供選擇，尤其可接載乘客前往鐵路車站，或為鐵路無法到達的地區服務。

4.1.2 一般來說，每條巴士路線須有兩個終站。終站可分為三個基本類別，分別是：

- (a) 服務終站 - 只供掉頭用的簡單設施，讓巴士駛往停候處，例如在街道以外供一條或兩條巴士線使用的避車處；
- (b) 巴士總站 - 包括巴士掉頭、輪候及乘客候車的設施。站內可容納多條路線；

(c) 公共運輸交匯處 - 站內有巴士、小巴、的士、「下車轉乘」設施(也可能有「泊車轉乘」設施)及鐵路車站。

4.1.3 為了運作效率以及乘客的便利和安全起見，所有巴士終站及公共運輸交匯處均應盡量設於街道以外，但服務終點站有時會臨時設於路旁，但不得阻礙車輛及行人的流通及其他必需在路緣進行的活動。

4.1.4 巴士總站或公共運輸交匯處的用地需求由若干因素決定，其中包括使用的巴士路線數目及其繁忙時間的班次、候車乘客數目、在非繁忙時間／車長用膳時間供巴士輪候的地點、兼作巴士終站及中途站的安排、超車空間，以及站內車輛和乘客的流通情況。

服務終站的標準

4.1.5 設置服務終站的地方，通常有一兩條巴士線在該處終結，而停車灣數目不會超過 4 個。這類終站並須設有站長室、員工休息室及洗手間。

巴士總站的標準

4.1.6 巴士總站通常設於大型住宅發展區及各區的工商業集中地。通常最少設有 4 個停車灣，以便在非繁忙時間／車長用膳時間提供服務及讓巴士輪候。其中 1 個停車灣的闊度須足以讓靠站的巴士駛越一輛停定的車輛。巴士總站並須設置站長室、員工休息室及洗手間。

4.1.7 如須讓乘客在巴士總站轉乘其他巴士，則可能需要增加停車灣的數目。

決定位置的因素

- 4.1.8 巴士總站設施應設於中心位置，以方便市民徒步往返居住的地方及從事工商業活動。通往現時及擬建道路系統的道路亦應便捷，出入口的位置不應阻礙毗鄰道路系統的交通流通，同時能令區內交通更加暢順。
- 4.1.9 巴士總站設施如設於公共運輸交匯處內，通往該處的交通道路應分開設置，但各種公共交通工具之間的步行距離應盡量縮短。
- 4.1.10 巴士總站設施亦可設於多層大廈內，最好設於地下。由於可能會對附近易受影響的地方帶來空氣污染或噪音，故在選址或設計上，均應盡量避免這些不良影響。

巴士停車灣的標準

- 4.1.11 設置巴士停車灣，是為了讓巴士停下來上落乘客，而不會妨礙其他交通。
- 4.1.12 應考慮在郊區公路、接駁道路、主要幹路，以及建有兩線雙向不分隔行車道的區域及地區幹路設置巴士停車灣。如需設置巴士停車灣，表 1 至 4 所載的車道闊度便須增至 3.25 米。至於長度方面，供一條巴士線使用的停車灣長度須為 40 米。

決定位置的因素

- 4.1.13 巴士停車灣設於巴士站內，所在位置須由巴士乘客的需求決定，並須顧及盡量減少前往巴士站的時間及擴大載客範圍的需要。市區的巴士停車灣通常相隔 400 米，郊區的距離則可較遠。
- 4.1.14 有關巴士站、巴士停車灣及巴士總站的位置及設計的詳細指引，載於《運輸策劃及設計手冊》第九卷第二章。

巴士廠的標準

4.1.15 巴士廠須按《公共巴士服務條例》第 19 條的規定在各區設置，以方便製造、修理及維修巴士及停放非使用中的巴士。至於用地需求，則視乎使用巴士廠的巴士的數目而定。由於須提供斜路及通道地方，而斜路的坡度又不應超過 1 比 10，多層巴士廠的理想大小應為闊度至少 80 米，長度則視乎使用巴士廠的巴士數目而定。有鑒於斜路及通道地方佔用了部分地方，一個外形公整，具效率的多層巴士廠的面積至少須為 8 000 至 10 000 平方米。有關巴士廠的位置及規劃指引，載於《運輸策劃及設計手冊》第九卷第二章。

決定位置的因素

4.1.16 巴士廠須在平地上興建，並須有合適的車道連接道路系統。此外，巴士廠的所在地，與各巴士總站設施相隔的距離適中，以盡量減少空車行走的里數。

4.1.17 巴士廠的選址，須考慮全日進行的修理、維修活動及巴士在深夜及清晨來往車廠所帶來的噪音對環境可能造成的不良影響。

4.2 公共小型巴士總站

概況

4.2.1 當局採取規限公共小巴經營範圍的政策，禁止公共小巴路線擴展至新市鎮以及限制出入的通路和地區，因為其經營方式可能帶來交通問題。此外，有關政策亦傾向把所有紅色小巴逐步轉為受規管的綠色專線小巴。

4.2.2 綠色專線小巴所行走的地區，通常對公共運輸有所需求，但在經濟上由載客量較多的公共交通工具行走又無法維持。另外，通路上的實質限制以

及區內居民對較頻密服務的需求，均令小巴服務更加吸引。綠色專線小巴也可提供接駁服務往鐵路車站。

標準

- 4.2.3 小巴總站最好設於街道以外，靠近現時或將來有需求的中心。如有可能，應設於公共運輸交匯處內。平均來說，小巴總站設有 3 個停車灣而每個停車灣可供 3 輛小巴靠站應已足夠，所需的土地面積約為 800 平方米。
- 4.2.4 如街道以外沒有適當用地，也可於路旁設置總站，但應在停車處內設有特定的出入口，與其他交通分隔。停車處的長度最少應有 21 米，闊度最好有 6 米，以便靠站的小巴駛越在停車處內停定的車輛，並可在緊急事故發生時供消防車在停車處內操作。
- 4.2.5 如設路旁停車處，行車道闊度便應沿著擬設停車處的該段車道適當地增加。

決定位置的因素

- 4.2.6 小巴總站最好設於街道以外。如須設置路旁總站，則應設於橫街，以免阻塞主要道路的交通。
- 4.2.7 如綠色專線小巴總站與鐵路或渡輪等其他形式的公共交通工具同時設於交匯處內，其位置不應影響專利巴士服務的運作。該處一般不宜特別提供紅色小巴服務，但若專利巴士、綠色專線小巴及紅色小巴的總站位置相近，則須加以分隔。

4.3 的士站

標準

- 4.3.1 當局應在市民對的士有很大需求的地方，最好在大型發展或公共運輸交匯處內，提供一個或兩個停車灣，設置的士站，並應為輪候的士的乘客提供足夠的的士站上蓋。
- 4.3.2 設有一個停車灣的的士站，如停放 5 輛的士，連通路及上落客地方，所需的土地面積約為 500 平方米。如果可行，應考慮在的士站提供兩個停車灣，使的士可按情況加快流通。所需的停車灣數目，須視乎附近發展的規模及種類而定。
- 4.3.3 在公共或私人物業發展外，可在路旁提供一個停車灣作的士站，但須設於橫街，以免阻塞交通。最理想是設於路旁停車處，可方便前往其他發展的入口。
- 4.3.4 應盡可能及有需要時為輪候的士的乘客提供遮蔽的地方，以免其受惡劣的天氣影響。
- 4.3.5 應在人多出入地方的的士站欄杆增設上落客點，方便多輛的士一起上落客。
- 4.3.6 在經常要運載行李而又充裕的地方，應考慮採取鋸齒狀的的士站設計。
- 4.3.7 的士站應設有下斜路緣，方便乘坐輪椅的人士出入。

決定位置的因素

- 4.3.8 的士站應設於客運碼頭、鐵路車站、主要的公共運輸交匯處、機場、醫院、文娛中心或商場、大型住宅發展及靠近海底隧道與跨界通道的地方。

- 4.3.9 的士站應設於方便前往鄰近發展及鄰近行人專區的地方，又或設於行人喜愛選擇的候車地點沿線，但應避免輪候的的士阻塞路面其他交通。
- 4.3.10 在預期有很大需求的地方(例如機場)，應為輪候的士提供足夠地方及附屬設施，例如為的士司機提供廁所。
- 4.3.11 在工商業區路旁所設的的士站，應接近客源。

4.4 渡輪碼頭

標準

- 4.4.1 渡輪碼頭是某條航線的泊岸點或離岸點，面積及設計與航線的數目、行走船隻的類別、班次的頻密，以及服務對象的性質(客／貨運或車輛)及使用量均有關係。
- 4.4.2 載客渡輪碼頭的設施應包括每條航線在碼頭上每層船艙的專用候船處(如屬可行)、乘客輪候的地方、售票處(備有存放電腦或電子乘客顯示儀器等的地方)、轉閘機、職員室及公廁，同時亦應考慮照顧傷殘乘客、設置垃圾收集站及提供貨運設施。如有需要，亦應設置維修處。
- 4.4.3 候船處在設計上通常可容納 1.5 艘船隻的載客量，(假設每艘船隻可載 500 至 1 500 人；視乎船隻的類別而定)，每人最少應佔用候船處 0.65 平方米的面積。同時應充分考慮在周末及公眾假期的乘客量，尤其離島的渡輪服務。
- 4.4.4 由於碼頭通常會附設轉乘其他陸上交通工具的設施，故在設計上應避免阻礙行人及車輛的流通。
- 4.4.5 如為汽車渡輪碼頭，則須提供空間充足並與其他交通分隔的汽車等候處。

決定位置的因素

- 4.4.6 渡輪碼頭應設於可能會有大量乘客的住宅或工商業發展區附近。
- 4.4.7 在渡輪碼頭之內或毗鄰應提供足夠的設施，讓乘客轉乘專利巴士、綠色專線小巴及的士等其他公共交通工具。在提供離島渡輪服務的碼頭外應有足夠的一般上落客貨設施。並應提供下斜路緣在貨車上落貨處，以及照顧傷殘乘客的需要。
- 4.4.8 碼頭四周道路網的容量，應足以吸納碼頭的預期交通流量，特別是汽車渡輪碼頭。此外，並應建造足夠的行人徑及行人過路設施，以供行人使用。在行人過路設施方面，應盡可能提供有蓋行人道，把渡輪碼頭與鄰近地區連接起來，以及提供道路分層設施。倘若理由充分，亦應考慮提供自動行人道。
- 4.4.9 為碼頭選址須考慮多項因素，例如向風程度、水流、浪高及湧浪、水深、是否設有水底設施，以及使用碼頭的船隻的吃水深度等。碼頭的位置應避免與排污渠口或排水渠口及其他海事活動有任何衝突，並可讓碼頭運作而產生的廢物和廢水得到適當的處理。

4.5 公共運輸交匯處

概況

- 4.5.1 政府的目標是加強不同公共交通工具之間的協調和以鐵路作為客運系統的骨幹。為落實這個目標，在規劃新的土地用途或運輸發展時，應趁機計劃一個高質素的公共運輸交匯網絡。公共運輸交匯處應設在便利的位置，並盡可能提供舒適的環境，以鼓勵更多人乘坐公共交通工具。

- 4.5.2 主要的公共運輸交匯處應可方便乘客由巴士轉乘其他巴士或由一種交通工具轉乘另一種交通工具。公共運輸交匯處通常應設在或靠近集體鐵路車站。在設計及計劃這些公共運輸交匯處時，便利是最重要的考慮點。

標準

- 4.5.3 公共運輸交匯處的設計要求，一般可分為四類：

- (a) 布局設計：例如不同交通工具停車灣及月台的數目及大小、停泊區、車輛迴轉範圍、營辦商所需空間及其他公共運輸交匯處設施、出入口的安排、通行高度、行人道、樓梯、升降機及自動扶梯設施等。在規劃日後的公共運輸交匯處時，應盡可能採用鋸齒狀設計，視乎地盤的地形及限制而定，這樣便可為乘客提供最理想的環境，並最有效地運用停車灣及停放設施。一般而言，應遵照下列指引：

<u>公共運輸交匯處的類別</u>	<u>所適用地盤的情況</u>
傳統平行巴士停車處	只有有限數目(例如三至四個)停車灣的小型地盤
圍邊鋸齒形巴士站，中央巴士輪候處	(i) 地盤闊度至少須為60米，否則不足夠供巴士轉動。 (ii) 多數行人會由同一層前往該交匯處。例如在青衣，乘搭港鐵及其他交通工具的乘客均來自平台或天橋。另一個例子是在美孚。

(iii) 上蓋發展可由一定距離的柱子支撐。

中央分隔島式乘客站台 (i) 地盤闊度最少須為 60 米。

(ii) 多數行人會由不同層前往該交匯處。例如在荃灣，很少行人由同一層前往公共運輸交匯處。

鐵路沿線的主要交匯處宜與鐵路車站連結一起，否則的話，則應為兩者提供直接及方便的聯繫。

(b) 環境方面的考慮：例如照明、通風、減少噪音等。為了令候車環境更理想，建議在闢設新的公共運輸交匯處時盡可能及視乎需要，為候車處提供空氣調節，尤其是那些為方便人們乘搭多種交通工具而設的交匯處，更應如此。關於交匯處的照明、噪音水平及所造成的其他環境影響，均應符合路政署、機電工程署、環境保護署及其他有關部門的規定，並應參考由環境保護署發出的「供專業人士參考的專業守則：半封閉公共運輸交匯處空氣污染管制」(專業人士環保事務諮詢委員會專業守則第 1/98 號)。

(c) 乘客及司機的設施與保安及安全裝置：例如輪候處鐵欄、廁所、座位設施、售票機、公眾電話、滅火裝備、閉路電線及站長室等。如有足夠地方，應在公共運輸交匯處提供這些重要設施。

(d) 乘客查閱資料設施：例如乘客資料中心／亭、指示牌、路線／目的地展示板、離站時間顯示器等。為方便乘客轉乘交通工具，應

提供有效的訊息展示板及指示牌或廣播系統，協助乘搭不同交通工具的乘客前往所需的目的地。

4.5.4 一個公共運輸交匯處通常會有不少於 8 個停車灣，以提供不同的公共運輸服務。在設有平行停車灣的交匯處，其中兩個停車灣的闊度，應足以讓靠近停車灣的車輛駛越一輛停定的車輛。公共運輸交匯處的實際大小應由運輸署決定。

4.5.5 關於公共運輸交匯處設施的詳細指引，載於《運輸策劃及設計手冊》第九卷第八章。

決定位置的因素

4.5.6 公共運輸交匯處通常設於乘客轉乘其他交通工具的市中心或其他地區樞紐。鐵路與其他交通工具的交匯處宜設在同一層。可是，假使不同交通工具的交匯處要設在不同層，則應設置自動扶梯及／或升降機，俾能為轉乘交通工具的乘客提供方便及有效率的服務。

4.6 跨界巴士總站／車站

概況

4.6.1 跨界巴士是香港最受歡迎的跨界運輸服務之一，跨界巴士總站／車站應設於適當地點，以配合日後需求的增長。擬議的跨界巴士總站／車站應顧及附近現有設施(例如考慮可行方案改善現有設施等)，以提高現有設施水平。

4.6.2 由於跨界旅客通常攜帶大型行李，在規劃跨界巴士總站／車站時，應留意及配合他們的需要，包括易達的位置、方便轉乘其他交通工具，以及闢設專用上落客停車處和必要的附屬設施。

標準

- 4.6.3 跨界巴士總站／車站宜設在街道以外的位置或公共運輸交匯處。設於公共運輸交匯處／公共車輛總站的跨界巴士總站／車站的內部設計亦需特別留意，應盡量規劃足夠的空間以闢設必要的附屬設施(包括專用上落客停車處、分隔去程及回程人流、行人連接設施、候車間／座位區、票務處／亭、巴士資料設施、上蓋、洗手間等)，並應有良好通風和充足照明。這些設施的規模應視乎有關地點情況和運作需要而定，而有關設計亦應方便使用者。
- 4.6.4 如未能在街道以外的位置闢設總站／車站，可考慮在路旁闢設有關設施，但有關地點必須符合以下要求：(a)安全；(b)有助運作而不會對區內交通造成負面影響；以及(c)如有關地點情況許可，應為跨界乘客提供足夠的有蓋等候和排隊空間。在同時考慮空間限制和運作需要的情況下，應盡量提供上文第 4.6.3 段提及的其他必要附屬設施。
- 4.6.5 為使跨界巴士總站／車站與附近發展或其他公共運輸設施的連接更為理想，應適當考慮其設計和提供行人設施，以配合使用者的需要。
- 4.6.6 在設計跨界巴士總站／車站時(包括設施的大小和規模)，應參考《運輸策劃及設計手冊》的相關指引和要求。

決定位置的因素

- 4.6.7 跨界巴士總站／車站宜設在鄰近交通樞紐、酒店、零售設施、商業發展和旅遊景點的地點。若有確切需求，而地點及設計亦適合，且能妥善處理相關問題下，可考慮在主要住宅區闢設跨界巴士總站／車站，以配合香港居民的跨界旅遊需要。

- 4.6.8 街道以外的跨界巴士總站／車站宜設於公共運輸交匯處，藉此可讓乘客更便捷地轉乘其他交通工具。另外，亦可考慮在其他公共運輸設施附近闢設總站／車站。舉例說，可考慮設在鐵路車站旁以產生協同效應。

5. 行人環境規劃

5.1 步行與行人環境

- 5.1.1 步行是人類一項基本活動，亦是我們日常生活的一部分。步行亦是最環保的交通模式之一。香港緊湊和混合用途的發展模式，正正適合步行，因為大部分必需服務，包括商店、學校、公園及其他社區設施，都是位於居住範圍附近。從距離來說，都是徒步可達的。
- 5.1.2 然而，行人經常會遇到通道擠塞、街道陡峭、人車爭路、行人路布滿障礙物、空氣和噪音污染及街景單調等問題。在很多情況下，行人環境問題均是因多項因素競用街道空間，以及欠缺整體統籌所致。
- 5.1.3 無論如何，在城市規劃及發展過程中應提倡以步行作為經常性的交通模式。行人環境應以利便步行及暢達為主。行人設施／行人環境改善計劃不應單獨地規劃，而須與附近的土地用途配合。更重要的是，應以全面及平衡各公共空間使用者需要的方式，來作出行人環境規劃。

5.2 行人環境規劃的概括大綱

(1) 採取全面及綜合的方式

- 5.2.1 香港由於地小人多，兼且具備超卓效率的公共運輸系統，故此大有機會發展成為一個以行人為本

的城市。作為公共空間，街道／行人專用區應具備美觀及愜意的環境，讓市民安全及舒適地步行、會見和消閑。在行人環境規劃的過程中，應優先考慮行人的需要。為達到這個理想，在進行新發展及舊區重建時，行人環境規劃應為其重點工作之一。在市區範圍內亦應考慮更新行人設施。

- 5.2.2 為改善行人環境，在發展過程中，包括從規劃、設計、實施至管理和保養，建議應以全面及綜合的方式進行行人環境規劃。這方式應全面結合土地用途、運輸、土地管理、經濟、社會、社區及環境各方面。

(2) 行人環境規劃策略

- 5.2.3 為把香港轉變為一個以行人為本的城市，建議採用包括以下三個元素的行人環境規劃策略：

(a) 改善鐵路載客範圍的行人環境規劃

鐵路將成為土地用途規劃和公共客運網絡的骨幹。由於約 70%的人口和 80%的工作職位將會位於鐵路的載客範圍之內，故此應透過在鐵路載客範圍內作出更佳的行人環境規劃，鼓勵公眾以步行配合鐵路作為綜合交通模式。未來的策略性發展設於鐵路車站附近，將有助推動行人環境規劃。

(b) 加強對非鐵路公共運輸網絡的行人環境規劃

非鐵路公共交通工具(包括專利巴士、公共小型巴士、電車及渡輪)可補鐵路網絡的不足。公共運輸交匯處應與鐵路車站設於同一地點，以便利市民從鐵路轉乘其他公共交通工具。建議應為非鐵路公共運輸網絡(特別在主要的公共運輸交匯處)，作出妥善的行人環境規劃。

(c) 在地區層面發展行人網絡

提供完善的行人網絡可鼓勵公眾步行，亦是建立以行人為本的城市先決條件。行人網絡／設施(包括機動設施)如果規劃及設計得宜，可方便市民從交通樞紐步行前往他們的目的地，以及在區內步行。建議亦應在大型公共及私人屋邨和其他發展內，提供行人網絡及連接交通樞紐的行人通道。

(3) 行人環境規劃的原則

5.2.4 為了作出更佳及更有效的行人環境規劃，在規劃的過程中應採用以下四個指引性的原則：

(i) 妥善連接

步行路線必須清晰、直接，並設有易於辨認的路標，而且不應對使用者(包括有特殊需要的人士)構成任何障礙，能讓行人直達目的地。可適當地提供一些機動設施來輔助步行，例如扶手電梯、升降機及自動行人道，以加強行人通道的連接及克服地勢差異。

(ii) 安全

應盡量減少人車爭路的情況。有關設計必須保障行人及個人安全。行人路應與車輛分隔，行人設施應有充足照明。

(iii) 舒適暢達

行人設施應以通達為本及設計合宜。行人路應有足夠闊度，兼具有條理的街道設施及美化環境設施，通風良好，以及盡量提供遮陰擋雨設施。

(iv) 富吸引力和活力

行人環境應具吸引力、活力及富有特色。行人專用區可適當地用作多種用途，包括戶外表演、露天餐廳、跳蚤市場，使有關地區更富活力。

(4) 規劃和發展概念

5.2.5 建議在規劃和發展過程中，考慮採用以下的概念，以改善行人環境規劃：

(i) 融合土地用途和產生人流／吸引人流的主要設施

這概念是把產生人流的主要設施(包括鐵路車站、碼頭、公共交通總站)和吸引人流的主要設施(包括住宅區、商場、就業區、具有特色的地點)作綜合性發展；在土地用途規劃初期或在現有市區範圍進行逐步改善時，把活動樞紐、產生人流和吸引人流的主要設施置於毗鄰，或是在 500 米的步行範圍內；以及把高密度的房屋、就業區及其他土地用途設於鐵路車站和其他交通總站或其附近。

(ii) 在規劃土地用途時顧及行人通道的連接

在規劃土地用途的過程中，應透過對產生人流和吸引人流的設施作出最佳的連繫，以及提供行人幹路、園景平台、行人通道／行人隧道系統及休憩用地，改善步行環境的連接。應在大型公共及私人屋邨和其他主要發展內，規劃完善的行人網絡。

(iii) 締造無車的行人環境

在規劃土地用途時，宜透過闢設廣場、在核心區興建地下行車道、把主要道路設於市中心外、把公共運輸交匯處設於屋邨外圍、採用大型綜合平台建設的發展概念，以及應用人車分隔的措施，以締造無車的環境。

(iv) 市區重建

在具有重建潛力的市區範圍內，建議應藉着市區重建的機會，提供全面的行人網絡及更佳的行人環境。

(v) 地區改善

在具有限重建潛力的市區範圍內，建議應透過實施地區改善計劃、闢設行人專用區和行人優先使用區，以及執行交通監控和管理措施，改善現有連接各項產生和吸引人流的設施的行人通道。

(vi) 配合行人環境規劃的發展／建築物

在街道層面應鼓勵配合行人環境規劃的發展／建築物，包括把建築物地段內的部分地方闢作行人通道、擴闊行人路及提供公眾用地，以及改善行人環境，例如設置簷篷為行人遮風擋雨。

(vii) 使行人專用區更富活力

在地區層面實施或加強使行人專用區更富活力的措施，包括把行人專用區與活動樞紐連接起來、為行人專用區設定主題及舉辦戶外活動，以及設立可供市民散步的行人路徑，將會令行人環境規劃更加成功。

5.3 以地區改善計劃作為綜合改善的工具

- 5.3.1 以上有關行人環境規劃的指引性原則及發展概念，可較容易地在新發展區內採用，但如在市區範圍內應用，則會受到較大限制。故此在環境擠迫的市區範圍內，應擬備綜合地區改善計劃（其中包括改善行人環境規劃），以確立一個可作整體地區改善的框架。
- 5.3.2 地區改善計劃基本上是一份具指引性的圖則，為全面改善某地區的環境提供大綱。有關圖則應建議短期、中期和長期的改善措施，其中範疇包括土地用途重組及重新發展建議、城市設計和環境改善建議、交通管理建議、行人通道改善建議、街景改善及美化環境建議、可持續或增加區內活力和特色的建議。

5.4 行人設施的規劃準則

- 5.4.1 行人設施包括全面的行人網絡、行人優先使用區、商場、行人專用區及悠閒式街道、高架或地下行人系統、機動設施（包括扶手電梯、自動行人道）、交通燈控制的行人過路處、行人路及散步長廊等。
- 5.4.2 行人設施應提供便捷和宜人的通道來往住宅區、就業區以及各類交通和活動樞紐。建議在規劃初期應照顧行人的需要，並視乎情況把行人設施納入新發展地區及已發展地區的主要重建計劃內。
- 5.4.3 行人設施應作全面規劃，以構成一個整合的網絡。可透過闢設分層連接通道（如高架行人路、行人隧道、扶手電梯等），以立體方式提供網絡。鄰近鐵路車站及主要運輸交匯處的行人設施網絡，應涵蓋較大範圍，以鼓勵公眾使用鐵路系統及公共交通工具。在情況許可時，應加設自動行人道等機動行人設施，令往返主要住宅區／活動中心一般 500 米的步行距離得以延伸。

- 5.4.4 行人設施應方便行人使用，盡量採用通用的設計，避免要行人經常上落，提供直接通路連接樓宇，而且應提供斜路、扶手電梯或升降機連接地面。行人隧道沿路及行人天橋梯間應適當地提供天然和人工的監察設施，以保障行人的安全。在連接主要住宅區／活動中心那些行人流量較高的通道，應建有上蓋，以作遮蔭擋雨。此外，為利便行人攜帶貨物前往目的地，途經的行人通道應盡量不超過 100 米。

5.5 改善行人環境的準則

(1) 提供公眾用地的準則

- 5.5.1 可規劃多種公眾用地，包括廣場、綠化走廊、行人專用區等，為行人提供無車輛的環境，以加強活動區之間的連繫。為方便行人往來，公眾用地應與現有和規劃的步行路線融合。
- 5.5.2 公眾用地的設計應對行人富有吸引力。特別的街景設計能為公眾用地增添特色及發揮功能，因此街道設施和鋪面所採用的顏色、款式和物料都很重要。公眾用地所在的位置應要易於辨認，並設有足夠的遮蔭擋雨設施。
- 5.5.3 應透過巧妙地結合步行路線和活動空間、適當地選擇建設公共空間的物料，以及沿步行路線設置地標及公眾藝術品，使每區各具特色及有著地方色彩。每區應設定地區主題，加強區內特色和反映該區的歷史及背景。建議把適當的地區特色和元素(例如街道上的市場、歷史建築物、廟宇等)融入行人環境主題及設計內。
- 5.5.4 公眾用地應靈活設計，可供市民用作不同活動，使該區更富活力。建議在重點的休憩用地提供戶外表演場地、茶座／小食亭及公廁，以便公眾作較長時間的逗留。此外，廣場是一個作為推廣公

眾藝術的適當地方。它可提供多類藝術品供行人觀賞，而藝術品亦可為城市環境增添地區特色。

(2) 行人專用區

- 5.5.5 在市區範圍內，闢設公眾用地的機會頗受限制。為了提供點綴空間及更佳的步行環境，建議考慮在市區範圍內人流較高的道路或部分路段，設立行人專用區。而能有效地將現有交通分流至附近道路及控制路面上落客貨活動，亦是將該道路劃為行人專用區時應考慮的因素。

選擇街道以闢設行人專用區計劃

- 5.5.6 建議使用表 8 所列「選擇街道闢設行人專用區的目標及準則」作為指引。應盡量考慮在行人專用區內廣泛栽種植物，以提供怡人的環境。

(3) 市區範圍內的交通管理計劃

- 5.5.7 除全面實行人專用區計劃外，可考慮其他交通管理及改善計劃，以給予行人優先使用權。這些計劃包括削減行車線數目以擴闊行人路、實施部分時段行人專用區計劃，以及在繁忙的街道以特別交通管理方式實施悠閒式交通措施，例如設定車速限制或作出特別的道路布局，使行人和車輛在使用道路空間時可取得適當平衡。
- 5.5.8 建議採用不同組合的街道環境布局、設計及措施，以締造出便利的行人環境。在選擇交通管理措施時，應先考慮所欲締造的行人環境，以及現行和未來的使用模式才作出決定。如需要更多關於交通管理計劃的資料，可參閱《運輸策劃及設計手冊》。

表 8：選擇街道¹ 關設行人專用區² 的目標及準則

一般指引

須重視及照顧行人的需要，為行人提供安全、健康及便利的行人環境。

目標	準則
(1) 解決或紓緩人車爭路的情況	(a) 人車爭路的情況無法解決，而其他方法（例如擴闊行人路、建造行人隧道及行人天橋等）既不化算又／或不實際
(2) 改善行人環境	(a) 有關街道可藉怡人景觀及街道修飾加以美化 (b) 有關街道在關作行人專用區後，可配合現有行人網絡
(3) 改善人流情況，為行人提供較理想的購物環境之餘不會妨礙前往樓宇的通路	(a) 現有／預期的商業發展視乎行人流量及能否吸引大量顧客而定 (b) 有關街道在關作行人專用區後，購物環境將得以改善，還可帶來更多商業機會 (c) 關設行人專用區應可促進零售業務，而不會減低生意額 (d) 透過其他直達車路，或限制車輛進入行人專用區的街道的時段，讓車輛能通往位於行人專用區內的樓宇作上落客貨 (e) 應採取足夠措施以應付因街道封閉，引致車輛改道而增加附近街道的交通流量
(4) 增闢休憩用地及改善市區的擠迫環境	(a) 區內缺乏休憩用地 (b) 有關街道在關作行人專用區後，現有／建議的休憩用地系統將得以改善

1. 選擇作關設行人專用區計劃的街道，大多為區內道路。但如有需要及適當，也可考慮選擇主要幹路及地區幹路。主幹道不在考慮之列。
2. 行人專用區計劃是指永久或臨時封閉整條或部分現有行車街道以供行人專用。然而，如這些街道／道路是指定的緊急車輛通道，則須予保留，並須採取措施方便救援車輛在有需要時進出。

5.6 街景及行人路

- 5.6.1 街道為行人環境和其規劃的基本及最重要元素。建築物羣組布局應妥為設計，以提供通達和易辨的行人路線。理想的街道環境，可加強行人通道的連接、安全性和通達程度，為行人提供舒適的環境，以及減少乘車的需要。在行人環境規劃的過程中，應以改善街景作為重點考慮。建議小心選擇街道設施、美化環境及鋪地的物料，以加強各種街道功能。
- 5.6.2 行人路可提供各種功能，以滿足行人的需要及街道的要求。行人路可細分為三個地帶，即行人地帶、街道設施及綠化地帶，以及建築物毗鄰地帶。下文第 5.8 節將會更深入研究行人路的功能、規劃準則和標準。

街道設施

- 5.6.3 街道設施是讓街道發揮各種功能的基本成分。基本的街道設施包括交通標誌、街道名牌、街燈、欄杆、座椅、巴士站、消防栓、垃圾桶及路標等。應盡量把街道設施有系統地置於劃定的街道設施及綠化地帶內，避免在視覺上引起混亂及防礙人流。設計良好的街道設施可為某地方或街道環境增添特色及地方色彩。
- 5.6.4 街道設施、路旁的藝術品及不同的鋪地物料，可用作區別不同部分的行人路，引導行人的視線和人流。某些街道設施(例如電線箱)可隱藏於種植範圍內或油上圖畫，以減低突兀的景觀。

道路標誌及照明

- 5.6.5 街道應有系統地擺放道路標誌，避免造成雜亂無章及混亂的感覺。行人指示牌、交通標誌及資訊告示板應設於主要路口，為行人提供清晰的方向，並且可易於閱讀及找尋。

- 5.6.6 道路標誌可突出地區／社區的特質及主題。如果能生動地結合照明和道路標誌，甚至可提供特別標記及旅遊景點，因此，設置照明系統和道路標誌的計劃，應配合當地／地區需要。對於主要商業、旅遊和其他重要地區，建議提供全面的道路標誌和行人指示牌，以便向行人作清晰的指引。
- 5.6.7 充足的街道照明可改善夜間的視野，對個人安全至為重要。不過，在提供街道照明時，必須盡量減少對住宅發展構成光害。

美化環境

- 5.6.8 種植樹木及進行美化環境工作，可為市區帶來自然氣息及提供天然的遮陰設施，同時為對交通廢氣和噪音較敏感的用途帶來緩衝的作用。由於綠化計劃為政府改善市區環境的既定政策，故此應在行人區栽種樹木及植物。
- 5.6.9 在特定美化市容地帶或嵌入式花槽種植樹木、灌木及鋪地植物，以及／或在街道上以樹槽種植樹木，均較以花盆栽種植物為理想。此外，採用完全與地底公用設施分隔的種植地帶，亦較為恰當。在地底有大量公用設施以及無法種植小型或中型樹木的地點，可考慮擺放可移動的花盆。

街道鋪地設計

- 5.6.10 建議應採用不同的鋪地圖案及物料，以區別公共空間的各種用途。亦可使用特殊的鋪地圖案及地磚設計，為街道增添特色、為行人指示方向，以及顯示區內主要的路線和具有特色的地點。

遮陰擋雨

- 5.6.11 建議在大型建築物外牆設置簷篷，為行人提供遮陰擋雨的地方。在不能設置簷篷的地方，可考慮設置獨立的上蓋，使上蓋得以連續伸延，以達致

設計一致。上蓋伸延的長度須視乎實際的人流，以及產生人流與吸引人流的設施之間的實際距離而定。上蓋離地面的高度應最少有 3.3 米，並符合《運輸策劃及設計手冊》的規定，以免妨礙行人。建築物的簷篷一般不應伸展至街道設施及綠化地帶上，因為它們會阻礙栽種植物及植物的生長。

沿購物街設立富吸引力的店舖及窗櫺

- 5.6.12 建築物的商業和零售活動應設於大廈地下，以提高大廈地下的通透感和活力。建議鼓勵在購物街道進行混合發展，把富吸引力的店舖及窗櫺設於地下及一樓。應盡量減少在主要的零售街道設立寫字樓、住宅或酒店的大堂。

5.7 可供所有人使用的通道

- 5.7.1 在規劃公眾用地及街道環境時，必須採納通用設計的原則，確保所有人士(包括年長及殘障人士)均可使用各項公用設施。在設計的初期應把殘障人士的需要加以考慮。

行人路

- 5.7.2 行人路應妥為保養，不應有任何障礙物及高低不平。行人路的邊緣應設有欄杆、路緣石或可觸知的警告條，以警惕視障人士。長斜路每隔若干距離應設有平坦的地方及／或長椅，以供年長及殘障人士歇息。陡峭的行人路及梯級應設置扶手。

街道設施

- 5.7.3 街道設施應有明確的底部界線，以便視障人士察知。行人天橋斜路或樓梯下的空間，如果因淨空高度低而不適宜行人通過，應清楚劃定及加上美化環境設施。街道設施應使用高對比度的顏色，令弱視的人士易於看見。

行人設施

- 5.7.4 行人過路處應清晰予以顯示，並設有可觸知警告條提醒視障及殘疾人士。建議為殘障人士提供過路設施，包括斜路或加高平台、發聲訊號及無障礙路線。在行人專用區及行人路／通道有輕微高度差異的地方(例如路邊及廣場)，應興建斜路。
- 5.7.5 行人路／通道應避免有顯著的高度差異，除非它為整體規劃網絡的組成部分。在連接行人網絡中不同高度的行人通道時，應考慮使用升降機及斜路作為組成部分。

5.8 提供理想的行人路

(1) 行人路的功能及三個地帶的概念

- 5.8.1 行人路為行人網絡的基本元素。行人路通常位於車路旁，分隔行人和車輛。
- 5.8.2 行人路應有足夠闊度，可照顧行人的需要及發揮各種功能，包括(i)方便行人步行前往目的地及進出建築物；(ii)提供輔助交通設備／運輸設施(例如交通燈、街燈、巴士站及道路標誌)；(iii)滿足街道設施的需要(例如設置郵箱及垃圾桶)；(iv)改善街景及步行環境(例如種植樹木、設置座椅及擺放雕塑)以及(v)在有需要的地方容納公用設施(地底及地面以上)。
- 5.8.3 為發揮各種功能，應以三個地帶的概念規劃行人路，三個地帶分別為供行人步行的「行人地帶」、提供各式街道設施及美化環境設施的「街道設施及綠化地帶」，以及緊貼建築物界線外圍的「建築物毗鄰地帶」。圖 7 顯示了三個地帶的概念。

行人地帶

- 5.8.4 行人地帶是作為行人通道的主要空間。這地帶應只供步行之用，不應放置任何障礙物。行人地帶應有足夠闊度以容納人流，能建至滿意的服務水平，讓行人無須越過行人路其他地帶或走進車路，並提供一個舒適的步行環境。行人路滿意的服務水平是指行人路提供了足夠的空間讓行人以正常步速行走，並可在主要是單向人流下隨意越過其他行人。關於行人路服務水平的細節，可參閱《二零零零年公路容量手冊》(Highway Capacity Manual 2000)。根據《二零零零年公路容量手冊》，C 等的行人路服務水平被介定為可接受的服務水平。
- 5.8.5 基於市民期望有更佳的步行環境，建議採用 C 等行人路服務水平的上限(即《二零零零年公路容量年冊》所載平均每分鐘每米闊度 23 名行人的流量)，作為可接受的最低標準，供釐定行人地帶所需闊度時作參考之用。上述建議的服務水平，除了較現時的標準作出改善外，亦在香港寸金尺土和改善行人環境兩個大前提下作出平衡。
- 5.8.6 除照顧人流外，在釐定行人地帶的闊度時亦應顧及其他功能上的需要，包括城市設計、空氣流通及視覺效果。視乎鄰近土地用途地帶的性質及發展密度而定，行人路的闊度或需比建議標準的為寬。特別在較低密度的住宅區和工業區，由於需要更佳的城市設計及空氣流通，故此或須較闊的行人路。

街道設施及綠化地帶

- 5.8.7 街道設施及綠化地帶可作為行人地帶與車路之間的緩衝區，並透過容納美化環境及街道設施，發揮各種街道功能。在行人路上植樹可改善行人環境，對行人空間的影響亦很少。為配合綠化政策，應從優考慮在闊度低於標準的行人路上撥出

空間植樹。在街道植樹可以提供天然的遮陰處及改善市區的微型氣候。

- 5.8.8 在情況許可時(特別是在新發展區)，上述地帶可再細分為兩個分隔帶分別提供街道設施及栽種植物。另一方面，一些街道設施，例如道路標誌、街燈及欄杆，可在有需要時設於種植帶內。在車速及交通流量高的道路，可進一步增加街道設施及綠化地帶的潤度，以提供更舒適和更安全的步行環境。

建築物毗鄰地帶

- 5.8.9 建築物毗鄰地帶是指行人地帶與建築物邊緣之間的地方，可供行人進出建築物、瀏覽商店櫥窗及購物，並提供行人沿建築物邊緣／無人進出的部分行走時所需的多一點空間。

(2) 行人路闊度的準則

- 5.8.10 表 9 載錄了在不同土地用途內公用行人路／行人道的行人地帶、街道設施及綠化地帶、和建築物毗鄰地帶的最低闊度標準。雖然闢設較闊的行人路對發揮街道各項功能有更佳效果，但建議應採用一個最低的行人路闊度標準會較為適當，以便在改善行人環境與有限的土地資源(特別是在市區範圍)之間取得平衡。表 9 所載的行人路闊度應靈活地運用，以配合個別情況或設計。此外，在可行的情況下，應靈活地增加行人路闊度，以闢設巴士停車處和容納具特色的城市設計。

表 9：建議行人路／行人道的最低闊度標準

土地用途類別	行人地帶的闊度 / 繁忙時間的行人流量 (每分鐘人次)	街道設施及綠化地帶的闊度	建築物毗鄰地帶的闊度
商業 商業／住宅 住宅發展密度第 1 區及鄰近產生人流的設施(包括戲院、鐵路車站及一些政府、機構或社區設施，例如學校)的其他地區	4.5 米 甚高(100 以上)	1.5 米 ⁽²⁾⁻⁽⁴⁾	無人進出的部分為 0.5 米及鋪面部分增至 1 米
住宅發展密度第 1 區	3.5 米 高(80-100)		
住宅發展密度第 2 區	2.75 米 中(60-80)		
住宅發展密度第 3 區	2.0 米 低(60 以下)		
鄉郊	2.0 米 甚低		
商貿	4.5 米 中(80)		
一般工業用途 ⁽¹⁾	4.5 米 中	4 米 ⁽³⁾⁻⁽⁴⁾	
特殊工業用途 ⁽¹⁾	3.5 米 低至中	2 米 ⁽²⁾⁻⁽⁴⁾	
鄉郊工業用途	2.5 米 低	1.5 米 ⁽²⁾⁻⁽⁴⁾	

- 備註：
- (1) 關於工業用途的分類，請參閱《香港規劃標準與準則》第 5 章
 - (2) 在林蔭大道或主要道路，街道設施及綠化地帶的闊度應增至 3 米，以種植較大的樹木或在樹底下種植細小的植物。林蔭大道或主要道路須具備以下最少一種特質：
 - 為區內的主要運輸及行人走廊
 - 聚集主要的社區設施及旅遊景點
 - 高級辦公室、零售商店及酒店不斷落成
 - 為區內重要的零售街道
 - 道路寬闊(例如為雙程雙線或三線分隔車路)
 - (3) 如要在行人路設立上蓋闊度超過 1 米的巴士站，街道設施及綠化地帶的闊度應適當地增加(闊度增加最多 2 米)
 - (4) 如要設置的街道設施闊度超越一般設施的 1 米闊度(例如門廊及藝術品)，街道設施及綠化地帶便須加闊以配合

- 5.8.11 為照顧基本的行人流量及為輪椅使用者等殘障人士提供無障礙通道的需要，行人地帶的最低闊度應為 2 米。這 2 米的闊度，足以為雙向流動的行人和輪椅使用者提供舒適的環境（特別是在中等至低行人流量的街道）。
- 5.8.12 由於私家街道及通路不屬於公用道路系統，它們的最低行人路闊度是受到《建築物（私家街道及通路）規例》所規管。
- 5.8.13 一般供進出建築物的行人路（特別是在住宅發展密度第 1 區），最低闊度應為 3.5 米。如果有關通路須供緊急車輛使用，最低闊度須增至 6 米。

地底公用設施

- 5.8.14 除了提供各種街道功能外，行人路應具有足夠闊度，以便預留空間作鋪設地底公用設施。在市區範圍內，興建行人路會受到嚴峻的土地限制，故此在情況許可時應擴闊行人路，以符合有關的標準。
- 5.8.15 為免妨礙沿行人路植樹，應避免將地底公用設施置於街道設施及綠化地帶內。不過，如該等地底公用設施具下列的功能，路政署在一般情況下都會批准把它們設於街道設施及綠化地帶內：
- (a) 在街道設施及綠化地帶內，讓街道設施正常運作而所需的公用設施，例如提供照明的電纜或用作供電／水的管道；及
 - (b) 由行車道橫越街道設施及綠化地帶伸延至行人路的行人地帶的公用設施。

除上述功能的地底公用設施外，路政署不會容許將其他公用設施置於街道設施及綠化地帶內，並只會在特殊情況下才給予批准。

行人路規劃標準的應用

5.8.16 鑑於新發展區及市區範圍有不同的發展機會和限制，有關行人路規劃標準的應用亦應有所區別。就新發展區和重建區而言，應根據規劃研究的發展藍圖訂定最理想的行人路闊度，而行人路闊度標準亦應靈活運用。在市區範圍內，應適當地透過推行在地區改善計劃／規劃圖則中的行人環境改善措施，或是把建築物界線後移，擴闊低於標準的行人路，以符合有關規劃標準，藉以改善行人環境。

5.9 實施

5.9.1 行人環境規劃是運輸及交通規劃的重要元素。由規劃、設計、實施、管理以至保養的每個階段，都應該把行人環境規劃納入規劃及發展的程序中。

5.9.2 應在發展研究、法定圖則和政府內部圖則、地區改善計劃、規劃大綱、市區重建計劃及規劃申請等文件內，清楚列明行人環境規劃的課題，以供公營及私營機構在改善行人環境時作為指引。

5.9.3 建議為已建設地區制訂地區改善計劃，作為改善行人環境的規劃框架。交通管理及改善計劃連同街景改善計劃可根據現有機制予以實施。在實施、管理和保養各項行人環境規劃計劃及設施時，應小心協調公私兩方面的資源，以及監察負責推行有關計劃的機構。

6. 單車設施

6.1 一般目標

- 6.1.1 在香港，踏單車基本上是一種康體活動。不過，在某些新發展區，單車亦是一種不影響環境和宜於短途行程的輔助交通工具。如果地理環境及道路安全情況許可，政府支持市民較常使用單車代步。
- 6.1.2 在規劃新市鎮及新發展地區時，應充分考慮提供單車徑及有關設施，一方面作為康樂／旅遊用途，另一方面則方便往返區內各處。

6.2 單車徑

- 6.2.1 安全至為重要。單車徑的選址和路面情況，以及附近一帶的交通管理措施均應配合，以保障踏單車者的安全。
- 6.2.2 單車專用徑是為區內短途行程而設，應連接至附近主要的住宅發展、大型運輸交匯處、鐵路車站及其他活動中心。
- 6.2.3 如可能的話，應沿風景區及散步長廊劃定單車遊樂路線。這些路線最好連接到沿途的「單車公園」，或與鄰近有單車租賃設施的新市鎮的單車徑相連。有否便捷的公共交通工具連接至這些單車公園，亦會影響到選址。
- 6.2.4 單車交通應盡可能與其他道路使用者分開。踏單車者與行人之間，應有路緣及／或欄杆等實質的設施分隔。如不可能分隔踏單車者與其他道路使用者，則須採取適當措施，規定踏單車者在進入與其他使用者共用的路段前須先下車。
- 6.2.5 為達分隔目的，單車徑可與車路平行而建，或把單車徑與其他車輛的路線完全分開。有關安排將

視乎規劃中的整體系統而定，並須考慮預計未來需求、土地供應、對踏單車者而言路線是否吸引等因素。

- 6.2.6 應小心避免單車徑過多，因為使用不足可能會令單車徑／設施被用作不適當的用途。

6.3 單車徑的標準

- 6.3.1 隔離單車徑的闊度應依據單車流量而定，單程徑的流量是每米闊度每小時 500 架次，雙程徑則是每米闊度每小時 400 架次。單車徑的理想和最低闊度載於表 10。雙程的單車徑應設有適當設施分導來往的單車，例如中線標記，以促進交通安全。雙程單車徑的闊度最少應有 3.5 米。

表 10：單車徑闊度

	理想	最小
單程	2.8 米	2.0 米
雙程	4.0 米	3.5 米

- 6.3.2 單車徑與毗鄰行車道應以最小 1.8 米寬的路邊分隔。如不可行，可把路邊的闊度減至不少於 1 米以提供足夠的距離，但主幹道則除外。單車徑如要橫越行車道，必須與路緣垂直。
- 6.3.3 沿行車路關設的單車徑，其坡度一般與該行車路的一致。隧道內及行人天橋上單車徑的理想及一般最高坡度則分別不應超過 3% 及 5%。在特殊情況下，短距離坡度達 10% 也可接受。如預計斜路會過長，則應考慮把單車徑改道。
- 6.3.4 橫向半徑最好不少於 5 米，但若有困難，2 米長的半徑也可接受。

- 6.3.5 最好能讓單車徑上的踏單車者清楚看見前面 25 米的環境，若不能達此標準，視野也不得少於 15 米。應留心行人／單車過路處的設計，以確保街道裝置包括樹木不會阻擋行人或踏單車者的視線。
- 6.3.6 對於受歡迎的康樂路線，應在沿路每隔約 1 公里按需要指定一些地方，供踏單車者休息、觀賞景點或欣賞風景。這些地方應設置單車停放處。這些休息的地方宜設於旅遊勝地及／或景點以及公眾有興趣遊覽的地點附近。

6.4 單車公園

- 6.4.1 倘若計劃沿風景區闢設單車路線，則應考慮可否在附近提供土地，闢設一個連接單車徑和設有單車租賃設施的單車公園。在單車路線的兩端也可提供這種租車設施，供單程租車服務。這種租車設施當然主要是一項商業計劃。

6.5 單車停放處

- 6.5.1 如果所闢設的單車徑預算供居民短途往返區內各處之用，則單車徑所在的地區便應提供單車停放設施，以避免出現非法泊車的情況，以致對其他道路使用者造成阻塞。一般來說，單車停放設施應設於主要住宅發展、活動中心、街市、公共運輸交匯處、鐵路車站和有關的政府、機構或社區設施。提供單車停放設施的要求，視乎多項因素而定，包括發展項目的類別及位置、區內是否闢有單車徑，以及區內使用單車的普及程度等。雖然當局未必需要就單車停放設施提供全面的指引，但對於單車停放位的供應數目，則應徵詢運輸署的意見。
- 6.5.2 在住宅發展方面，只要是易於到達合規格的單車徑，從而能直達鐵路站，就應該闢設單車停放位。至於這些住宅發展的單車停放位供應數目，可參考下列建議的準則：

(a) 如果位於鐵路站 0.5 至 2 公里半徑範圍內，則按比例每 15 個面積少於 70 平方米的單位，闢設 1 個單車停放位。

(b) 如果位於鐵路站 2 公里半徑範圍外，則按比例每 30 個面積少於 70 平方米的單位，闢設 1 個單車停放位。

6.5.3 設有單車徑的鐵路站應該闢設單車專用停放處，而停放位數目則按鐵路站 2 公里半徑範圍內的人口計算，每 10 000 人闢設 30 個。

6.6 單車停放處的標準

6.6.1 單車停放處應設於道路／單車徑以外的地方，以避免阻塞車輛、行人及單車的流量。單車停放處應設於露天地點，讓公眾一目了然，以防止盜竊。為鼓勵踏單車者使用指定的單車停放處，避免出現非法泊車的情況，單車停放處應設於鄰近一般目的地而又方便到達的地點。供短時間泊車的單車停放處，不應離目的地超過 30 米；供長時間泊車的單車停放處，則不應離目的地超過 70 米。

6.6.2 在單車停放處內，應適當地提供固定停車位或單車柵架，以承托單車，讓單車緊鎖在這些裝置上，防止盜竊。這些停車位或單車柵架的布局設計，應可使場地內提供最多的泊車位。有關單車停放設施的進一步資料，載於《運輸策劃及設計手冊》第 3 卷第 6 章內。

6.6.3 應適當地提供指示牌，指示踏單車者前往就近的單車停放處的方向。

6.6.4 鐵路站的單車專用停放處應該豎立告示牌，向踏單車者列出單車停放處的使用細則。

7. 泊車設施

7.1 概況

- 7.1.1 提供泊車位的數量，應配合本章引言部分所載的政府整體運輸政策。按照一般原則，泊車位的供應水平，不應足以鼓勵準乘客使用私家車而非公共交通工具。特別是靠近鐵路車站和大型公共運輸交匯處的發展，更應採用較低的泊車標準。
- 7.1.2 現有的泊車設施應善加利用，而這些設施的需求也應予審慎管理。如果泊車設施仍然出現求過於供的情況，則應考慮提供額外的設施，但卻不可違反運輸策略，而且也不得超出道路系統的負荷能力。
- 7.1.3 在決定提供泊車設施的適當數目時，應顧及其他實際的考慮因素，包括：
- (a) 附近有沒有公共交通工具；
 - (b) 附近有沒有公眾停車場；
 - (c) 連接鐵路站和其他主要公共運輸交匯處的行人通道的距離及質素；
 - (d) 區內道路網的交通情況；以及
 - (e) 附近一帶的泊車位供求情況。
- 7.1.4 運輸署會負責就某一路旁位置或街道以外的發展，考慮上述因素並決定泊車設施的適當供應數目。運輸署為應對特殊情況(例如位處已發展的市區並有嚴重地盤限制的重建項目)，可在泊車標準標準範圍以內或以外／低於標準作彈性處理。如果任何項目倡議者擬就運輸署的決定提出上訴，可提供理據供運輸署再作考慮。運輸署在徵詢相

關決策局／部門後，可就有關的發展項目訂定合適的泊車設施供應數目。

- 7.1.5 《運輸策劃及設計手冊》第 7 卷詳載有關泊車事宜(包括有關的法例和設計考慮因素)的指引。《運輸策劃及設計手冊》第 6 卷第 8 章則載有殘疾駕駛人士所需泊車設施的技術詳情和設計。

7.2 街道以外泊車位

- 7.2.1 各類車輛的泊車位最好設在街道以外，以盡可能減少對路旁泊車位的需求，從而減低阻塞交通的風險。
- 7.2.2 街道以外泊車位可分為「私人泊車位」和「公眾泊車位」兩類。「私人泊車位」是為所在的發展項目的特定需要而設，只限於該發展項目的擁有人和獲授權的使用者使用；「公眾泊車位」則可供公眾使用，為停車場所在的地區提供服務。

私人泊車位

- 7.2.3 關於私人泊車位的標準，詳載於表 11(附於章末)。表 11 所載資料包括在住宅發展、社區設施、商業設施、工業發展和商貿發展提供泊車位的標準，以及在各類發展項目內有關上落客貨設施的規定。在住宅發展內設置的泊車位，應足以應付目前和預測擁有汽車的住客的需要，並須顧及道路容車量的限制。至於在政府、機構或社區設施、商業設施、工業發展和商貿發展內提供的泊車位，則應足以應付運作需要和適當的訪客泊車需求，從而避免產生路旁泊車和上落貨的需要。雖然當局會盡可能採用此等標準，但卻會就着個別發展項目的特別情況，予以靈活應用。表 11 所載的規劃綱領開列更多詳細的指引，以協助當局靈活應用上述標準。

- 7.2.4 在釐訂私人泊車位的標準時，應緊記這些泊車位將會在建築物存在的整段時期為住客提供服務。如果所提供的泊車位只能應付目前旺季或淡季的需求，則是短視的，應設法避免。評估建築物提供泊車位的數目，應以建築物存在的整段時期對泊車位需求所作的預測為依據。

公眾泊車位

- 7.2.5 新的公眾停車場通常應由私營機構興建，如果泊車位嚴重短缺，而且預期不會有私人機構參與興建，則可透過工務計劃興建公眾停車場。為求更善用土地，以及依循「一地多用」原則，在充分考慮規劃用途後，可於合適的政府、機構或社區設施及公共休憩用地發展項目中闢設公眾停車場。
- 7.2.6 政府的政策是鼓勵在位置適中的鐵路車站和公共運輸交匯處發展「泊車轉乘」和「下車轉乘」設施，藉以鼓勵公眾乘搭公共交通工具。設置這些設施的地點，通常位於繁忙的市區範圍以外，靠近主要的運輸線，可方便乘客前往有關的服務地區。

電動車輛充電設施

- 7.2.7 政府一直積極推動在香港廣泛使用電動車輛，以期改善路邊空氣質素、減少溫室氣體排放及創造綠色商機。為闡述在香港推動使用電動車輛和相關配套設施的長遠政策目標和計劃，政府於二零二一年公布了首份《香港電動車普及化路線圖》（下稱「路線圖」）。路線圖其中一項推動使用電動車輛的主要措施，是建立一個全面和合適的電動車輛充電網絡，當中涵蓋公共及私人充電設施。在停車場設置電動車輛充電設施基本上涉及安裝電動車輛充電器和相關的固定電力裝置。

- 7.2.8 為應付電動車輛的充電需要，政府鼓勵新發展項目的所有泊車位（包括私家車、電單車、貨車、小巴和旅遊巴的泊車位）應具備裝設電動車輛充電裝置的條件並預留足夠的空間安裝電動車輛充電器和相關的固定電力裝置，詳細的技術要求載於環境及生態局發出的《為新建樓宇的停車場提供電動車輛充電設施安裝條件技術指引》（下稱「技術指引」）中*。
- 7.2.9 第 7.2.8 段所述的指引和技術要求不適用於路邊泊車位或臨時戶外停車場（不論有蓋或無蓋）。
- 7.2.10 電動車輛充電器和相關的固定電力裝置的設計和安裝，須遵守相關法例（即《電力條例》（第 406 章）及按該條例而訂立的規例），以及各政府決策局／部門（例如：環境及生態局、機電工程署和消防處）不時發出的相關指引和通告。

泊車轉乘

- 7.2.11 為設立更協調的公共運輸系統，促使公眾使用公共交通工具，在新界及／或市區邊緣地區的適當鐵路車站和主要公共運輸交匯處，應盡可能提供泊車轉乘設施。這樣可鼓勵駕駛人士轉乘集體運輸，從而紓緩策略路線走廊沿路的交通擠塞問題，並減低市區舊區的泊車位需求。在評估泊車轉乘設施的選址時，特別要確保有關設施：
- 設在靠近公共交通樞紐的地點，方便人們轉乘不同的交通工具。

* 政府鼓勵新發展項目的泊車位設有電動車輛充電的設施，以應付預料會日益增長的電動車輛充電需求。新發展項目停車場內的泊車位如符合技術指引的要求，以及屋宇署發出的《認可人士、註冊結構工程師及註冊岩土工程師作業備考》（PNAP APP-2）所訂明的其他要求，則可符合資格獲豁免計入總樓面面積。

- 不設在交通擠塞的地區，以防有關設施在繁忙時段或會有大量車輛進出。
- 選址務求方便居於偏僻地點的駕駛人士，因為他們必須駕車才可到達鐵路系統。

7.2.12 泊車轉乘設施通常由商業機構提供及經營，或在地契條款內加以訂明。

單車停放處

7.2.13 政府的政策是透過規劃過程，鼓勵市民以不會導致污染的交通工具來往各處。在適當情況下，在闢設了合規格單車徑的地區應鼓勵市民以單車為輔助交通工具。本章第 6 節載有關於提供單車停放設施的更多資料。

旅遊巴士泊車位

7.2.14 機場、郵輪客運大樓、運輸交匯處、酒店及主要旅遊點或附近應該闢設旅遊巴士上落客處。

7.2.15 凡有舒適的行人通道直達附近的旅遊點，就應該闢設路旁／街道以外的上落客處。但是可否在路旁闢設這類旅遊巴士設施，就應該視乎區內的交通情況和附近有沒有公眾泊車位而定。

7.2.16 在適當地點設置足夠數目的指示牌，讓旅客容易找到附近的目的地。

7.2.17 在主要旅遊點或附近，應該闢設旅遊巴士專用的停泊設施，以便旅遊巴士輪候團員登車。

石油氣動力車輛的泊車位

7.2.18 石油氣動力車輛宜停泊在露天地點或空氣流通的地面多層停車場。

7.2.19 地下停車場如裝設了有效可靠的壓力通風系統，也可開放讓石油氣動力車輛停泊。

7.2.20 石油氣動力車輛不得在停車場範圍內進行維修。而停泊在地下停車場，都應該按照使用者手冊的指示，全時間關掉車輛燃料缸的石油氣供應主閥。

7.2.21 石油氣動力車輛不應該停泊在細小封閉的車房。

7.3 路旁泊車位

7.3.1 通常只有在地區幹路及次要的道路，才會考慮提供路旁泊車位。若街道以外的泊車設施不足以應付需求，可在這些道路提供路旁泊車位，但這些路旁泊車位必須不阻礙該道路的交通流量。路旁泊車位通常用以應付短時間的泊車需要，因此應裝置停車收費錶，以鼓勵停泊於這些泊車位的車輛流轉。

7.3.2 泊車和上落客貨設施應盡可能設於街道以外的地方，除非有關情況只容許在區內道路提供路旁泊車設施，以切合發展項目或若干特別類別的使用者(例如駕駛者為傷殘人士)的需要。於早期決定是否提供路旁泊車位及上落客貨設施，可方便釐訂道路路面的闊度。

7.3.3 如果必須為巴士、貨櫃車及重型貨車提供路旁泊車位，這些泊車位的位置應避免對住宅區帶來噪音滋擾。

7.4 殘疾人士泊車位

7.4.1 如有機會，凡殘疾人士常到的設施(包括診療所、醫院、銀行、零售市場、郵政局、社區會堂等)附近，以及四周在街道以外的泊車位肯定數目不足的地點，應該為殘疾人士闢設路旁泊車位。

7.4.2 為方便殘疾人士使用街道以外泊車位所需的特別安排，詳見表 11 下規劃綱領的通用註釋第(h)段。

表 11：泊車設施標準

規劃綱領

1. (a) 住宅發展的泊車設施標準(第 1 節)

這項標準的整體目標，是確保在道路容車量所容許下，未來的住宅發展會有足夠的泊車位讓擁有車輛的住戶使用。

(b) 社區設施的泊車設施標準(第 2 節)

為社區設施提供的泊車位一般只限於應付運作上的需要。一般來說，預計社區設施的使用者會使用公共交通工具或公眾停車場。然而，對於某些主要政府、機構或社區設施，例如全港市民均會使用的文娛／康樂場館，當局或須提供足夠的泊車位，以配合該等設施的性質。

(c) 商業設施的泊車設施標準(第 3 節)

這項標準的整體目標，是確保未來商業設施的範圍內會有足夠的泊車位應付明顯的運作需求，特別情況則除外。

(d) 工業和商貿發展的泊車設施標準(第 4 節)

這項標準的整體目標，是確保有足夠的泊車位及上落客貨處以滿足需求。

各項發展所需提供的泊車設施數目，概由當局就個別情況決定。當局將根據有關標準所提供的指引作出決定。

2. 當局已就新發展及重建項目訂定泊車設施標準。然而，當局在訂定標準範圍以內或以外／低於標準的供應數目時須有彈性，以切合各種特殊的情況，例如已建設市區的重建計劃。除其他因素外，當局還會考慮以下土地用途與運輸互相配合的因素：

- (a) 連接鐵路站和其他主要公共運輸交匯處的行人通道的距離及質素；
- (b) 附近有沒有公共交通工具；
- (c) 附近有沒有公眾停車場；
- (d) 預測在鄰近或較遠區域的道路容車量及行車量；
- (e) 可否設置安全的出入點；
- (f) 是否實施封閉道路通行證政策(例如大嶼山南部)；
- (g) 特定用地的面積及地形；以及
- (h) 附近一帶的泊車位供求情況。

3. 通用註釋

- (a) 泊車設施標準及泊車設施供應數目方面的主管當局是運輸署署長，契約方面的主管當局是地政總署署長，建築圖則方面的是建築事務監督，規劃大綱方面的是地區規劃會議。各主管當局亦會聽取其他有關部門的意見。
- (b) 當局所批准基本數目的泊車位，一般不須計入擬議發展的總樓面面積，但基本數目以外的泊車位則作別論。如屬適當，議定的標準須納入契約條件內。
- (c) 至於沒有指定的商業及社區設施，則由當局根據規劃綱領決定泊車位數目。如屬可行，泊車位應設於用地範圍內。
- (d) 所有交通通路的大小，均須遵照《建築物條例》的規定、適當的路政署標準圖則，以及運輸署《運輸策劃及設計手冊》的設計細則。
- (e) 如同一用地有不同種類的發展計劃(例如住宅發展、社區設施)，則應把適用的標準合併應用。然而，若有證據顯示不同需求會在不同時間大幅增加，則可獲准作出若干減免。

(f) 各類非住宅發展也應為電單車另設泊車位，數目是每類發展所設的私家車泊車位總數的 5 至 10%。如果是資助房屋，則須以每 110 至 250 個單位闢設 1 個電單車泊車位作為計算基礎，但不包括「單人／雙人」單位及非住宅部分等。如果是私人房屋，則須以每 100 至 150 個單位闢設 1 個電單車泊車位作為計算基礎，但不包括非住宅部分等。一般指引是，無論是路旁或街道以外的電單車泊車位，應有 1 米(闊)×2.4 米(長)，但若用地面積有限，則可接受 1 米(闊)×2 米(長)的最低標準。

(g) 標準泊車位及上落客貨處的尺寸如下：

泊車位及上落客貨處類別	長度(米)	闊度(米)	最低通行高度(米)
私家車、客貨車及的士	5	2.5	2.4
輕型貨車	7	3.5	3.6
中型／重型貨車	11	3.5	4.7
貨櫃車	16	3.5	4.7
旅遊車／巴士	12	3.5	3.8
小型巴士	8	3.0	3.3
輕型貨車及小型巴士「共用」	8	3.5	3.6
中型／重型貨車及旅遊車／巴士「共用」	12	3.5	4.7

註釋：

- i) 機動車輛凡建造或用作接載超過 19 名乘客和其個人財物，則作旅遊車／巴士論。
- ii) 凡純粹建造或用作接載不超過 19 名乘客和其個人財物，則作小型巴士論，惟傷殘人士車輛、電單車、機動三輪車、私家車和的士不計算在內。
- iii) 最低通行高度是指地面與天花板下垂伸建物最低點之間的距離。伸建物包括任何照明設備、通風管道、喉管或同類設施。
- iv) 路旁停車處的設計須符合運輸署的要求。
- v) 一般而言，泊車位的尺寸應採用表 11(標準詳情)所列明的類別。至於採用「共用」泊車位尺寸的要求，運輸署會按個別情況作出考慮。

(h) 殘疾人士泊車位

- (i) 街道以外的泊車位必須預留足夠數目供殘疾人士使用，詳情如下。
- (ii) 根據《建築物(規劃)規例》第 72 條，住宅發展、商業設施、工業和商貿發展、社區設施及其他發展的殘疾人士泊車位最低供應數目規定如下：

停車位總數	暢通易達 停車位的最小數目
1 至 50 個	1 個
51 至 150 個	2 個
151 至 250 個	3 個
251 至 350 個	4 個
351 至 450 個	5 個
450 個以上	6 個

- (iii) 除上述規定外，當(a)住宅發展須提供訪客泊車位，至少其中一個必須符合暢通易達泊車位的規定，讓殘疾人士在沒有太大困難下使用；以及(b)有關醫務設施，急症室附近必須關設至少一個殘疾人士可使用的訪客泊車位。
- (iv) 如所提供的暢通易達泊車位數目超過上文第(h)(ii)段所規定的最低供應數目，則多出的暢通易達泊車位可在殘疾人士沒有需求時供非殘疾人士使用。
- (v) 暢通易達泊車位須關設在平地上和易於到達的出入口附近。如果是多層停車場，則每一樓層也須在易於到達的出入口和方便前往的地點附近，關設此等泊車位，以盡量方便殘疾人士。如果是多幢大廈共用的停車場，則此等暢通易達泊車位須分布在不同位置，以便殘疾人士前往各幢大廈也同樣容易。

- (vi) 暢通易達泊車位須至少闊 3.5 米。如所闢設的暢通易達泊車位超過一個，可闢設闊 1.2 米的共用上落客貨車位，以減少所增加的泊車位闊度，而此等泊車位的闊度不得少於 2.5 米。此等泊車位應該盡量闢設在有頂蓋的地點內。殘疾駕駛人士所需泊車位的技術細節和設計，詳見《運輸策劃及設計手冊》第 6 卷第 8 章和《建築物(規劃)規例》，第 123F 章附表 3。
- (vii) 在停車場入口的當眼地點和有關發展的適當地方須豎立指示牌，標明殘疾人士專用泊車位的正確位置。指示牌須豎設在無遮擋的視線範圍內，讓駕駛人士從司機座位即可看見。

標準詳情

第 1 節：住宅發展的泊車設施標準

發展類別	所需車位數目			所需上落客貨設施數目	
	標準		備註	標準	備註
1. 資助房屋 [#]	- 私家車：			見註釋(1)至(5)	在每幢住宅大廈周圍為公共服務車輛關設至少 2 個中型／重型貨車及旅遊車／巴士「共用」上落客貨處，並供車輛通宵停泊之用。
	通用泊車標準(GPS)		按比例每 4 至 7 個單位關設 1 個泊車位		
	需求調整比率(R1)	所有資助房屋	0.52		
	地點遠近調整比率 (R2)	在鐵路站 500 米半徑範圍內[見註釋(3)]	0.85		
		在鐵路站 500 米半徑範圍外[見註釋(3)]	1		
	泊車位所需數目 = GPS x R1 x R2				
	- 輕型貨車及小型巴士： 按比例每 260 個單位關設 1 個輕型貨車及小型巴士「共用」泊車位				
- 中型／重型貨車，旅遊車／巴士： 可善用屋邨附連的商業中心及每幢住宅大廈周圍所劃設的上落客貨處作通宵停泊用					

(如需更多指引，請參閱「規劃綱領」)

[#] 在表 11 第 1 節所述的資助房屋的泊車設施標準適用於公共租住房屋及資助出售房屋發展項目。地盤面積較大的公共租住房屋及資助出售房屋發展項目，應考慮採用較高的通用泊車標準(即每 4 個單位關設 1 個泊車位)，而面積細小或用地有嚴重限制的地盤，則可考慮採用較低的通用泊車標準(即每 7 個單位關設 1 個泊車位)。至於未決定房屋類別的發展項目，應採用中間水平的通用泊車標準。上落客貨設施的標準(包括有關作通宵停泊用的規定)應顧及地盤限制及當區的情況。

表 11 第 1 節 (續)

發展類別	所需車位數目			所需上落客貨設施數目			
	標準			備註	標準	備註	
2. 私人房屋	- 私家車：			見註釋(1)至(2)和(6)至(8)	- 按比例每 800 個單位或餘數不足此數者，就在有關發展的用地範圍內關設至少 1 個貨車上落客貨處，但每幢住宅大廈也起碼要有 1 個此等上落客貨處，或以有關當局所定的要求為準		
	通用泊車標準(GPS)						按比例每 4 至 7 個單位關設 1 個泊車位
	需求調整比率 (R1)	單位面積 (平方米) (總樓面面積)	單位面積 ≤ 40 平方米				0.5
			40 < 單位面積 ≤ 70 平方米				1.2
			70 < 單位面積 ≤ 100 平方米				2.4
			100 < 單位面積 ≤ 130 平方米				4.1
			130 < 單位面積 ≤ 160 平方米				5.5
	地點遠近調整比率 (R2)	在鐵路站 500 米半徑範圍內 [見註釋(6)]					0.75
在鐵路站 500 米半徑範圍外 [見註釋(6)]		1					
				- 同時應該在每幢大廈周圍為公共服務車輛關設上落客貨處			

表 11 第 1 節 (續)

發展類別	所需車位數目				所需上落客貨設施數目		
	標準				備註	標準	備註
2. 私人房屋	- 私家車 :						
	發展密度調整比率 (R3)	住用地積比率 (地積比率)	0.00 < 地積比率 ≤ 1.00	1.30			
			1.00 < 地積比率 ≤ 2.00	1.10			
			2.00 < 地積比率 ≤ 5.00	1.00			
			5.00 < 地積比率 ≤ 8.00	0.90			
			地積比率 > 8.00	0.75			
泊車位所需數目 = GPS x R1 x R2 x R3							

表 11 第 1 節 (續)

發展類別	所需車位數目		所需上落客貨設施數目	
	標準	備註	標準	備註
3. 鄉村屋宇	- 每幢標準大小(65 平方米)的新界豁免管制屋宇可闢設泊車位至多 1 個，而泊車位總數的 10%至 15%可供貨車通宵停泊用	- 一般闢設在鄉村範圍內的公用停車處		

註釋：

所有住宅發展

- (1) 運輸署會根據個別發展項目附近普遍的泊車位供求情況、交通狀況、與公共交通（除鐵路外）的距離及便捷程度等，在通用泊車標準的規限下為有關發展項目訂定泊車標準。
- (2) 至於面積細小、有嚴重地盤限制或地盤情況特殊的用地，運輸署或會按個別情況，考慮接受比泊車設施標準為低的泊車位數目要求。運輸署在考慮此等要求時或會考慮的因素包括但不限於地盤面積及形狀、地盤所遇到的技術限制、就建造過深地庫停車場難以克服的困難、嚴重影響單位供應數目的問題等。

資助房屋

- (3) 如果有關發展的所在地範圍超過 50%位於鐵路站 500 米半徑範圍內，則應該容許住宅泊車位的供應數目減少 15%。不論鐵路站的布局及設計，計算鐵路站的 500 米半徑範圍，均應該從鐵路站的中心點起計。
- (4) 在根據單位數目來計算所需的私家車、電單車和輕型貨車及小型巴士「共用」泊車位總數時，無須計及「單人/雙人」單位。
- (5) 因應地盤及設計方面的限制，每幢資助房屋大廈應提供最多 5 個訪客泊車位。

私人房屋

- (6) 如果有關發展的所在地範圍超過 50%位於鐵路站 500 米半徑範圍內，則應該容許住宅泊車位的供應數目減少 25%。不論鐵路站的布局及設計，計算鐵路站的 500 米半徑範圍，均應該從鐵路站的中心點起計。
- (7) 如果有關發展的單位面積超過 160 平方米，則表上所列的標準只屬基本要求。運輸署會按個別情況，考慮要求闢設更多泊車位和上落客貨處。

(8) 在訪客泊車位方面，私人住宅發展內每幢超過 75 個單位的大廈，應於標準上額外關設 5 個訪客泊車位，或以當局所定的要求為準。至於每幢少於 75 個單位的私人住宅大廈，運輸署會按個別情況訂立所需的訪客泊車位數目。

(如需更多指引，請參閱「規劃綱領」)

第 2 節：社區設施的泊車設施標準

發展類別	所需泊車位數目		所需上落客貨設施數目	
	標準	備註	標準	備註
1. 教育 (a) 小學 (b) 中學及工業學院	- 按比例每 4 至 6 個課室 關設 1 個泊車位 - 按比例每 3 至 4 個課室 關設 1 個泊車位	- 泊車位供校長、主任、 非駐校專責教師、督學 及訪客使用 - 準時返校對負責早會及 督導的校長及主任來說 特別重要	- 按比例： (i) 小學每 2 至 3 間課室 (ii) 中學及工業學院每 3 至 5 間課室 關設 1 個的士及私家車路旁停 車處 - 至於校舍範圍內的學校巴士 路旁停車處，小學應該關設 至少 3 個；中學應該關設至 多 3 個。至於在公共屋邨內 的所有學校，則應按個別情 況，根據乘客來源區及邨／ 苑內道路的預期交通情況， 制訂巴士路旁停車處的數目	

(如需其他指引，請參閱「規劃綱領」)

表 11 第 2 節(續)

發展類別	所需泊車位數目		所需上落客貨設施數目	
	標準	備註	標準	備註
(c) 特殊學校	- 按比例每 4 至 8 個課室關設 1 個泊車位	- 通常供小學及中學學生共用	- 按比例每 2 至 3 個課室關設 1 個的士及私家車路旁停車處 - (在校舍內)至少 3 個學校巴士路旁停車處	- 路旁停車處主要是用作應付弱智及／或傷殘學生的一般及緊急需求
(d) 幼稚園	- 按比例每 4 至 6 個課室關設 0 至 1 個泊車位	- 幼稚園若設於一般用途樓宇內，則可獲准不關設泊車位	- 按比例每 5 至 8 個課室關設 1 個的士及私家車路旁停車處 - 至少 2 個學校巴士路旁停車處(註釋：可改為關設 5 個 3 米x7 米的路旁停車處，供座位總數等同兩輛大型學校巴士的小型巴士／褓姆車使用)	- 幼稚園若設於一般用途樓宇內，則可獲准不關設路旁停車處
(e) 大專院校	一般沒有固定標準，以當局所定的要求為準			

(如需其他指引，請參閱「規劃綱領」)

註釋：

1. 在公共屋邨內的學校及幼稚園，所關設的泊車位、的士和私家車路旁停車處，以及上落客貨處的數目，應符合房屋委員會的規定。

表 11 第 2 節(續)

發展類別	所需泊車位數目		所需上落客貨設施數目	
	標準	備註	標準	備註
2. 醫療 (a) 診療所及分科診療所	<ul style="list-style-type: none"> - 按比例每 1 間診症室關設 1 至 1.5 個泊車位，分科診療所則額外關設 3 個救護車泊車位(9 米×3 米) 	<ul style="list-style-type: none"> - 泊車位是為工作需要而非為門診病人而設的，但應預留 1 至 2 個泊車位供自行駕車前來求診的殘疾人士使用 	<ul style="list-style-type: none"> - 1 至 2 個救護車有蓋路旁停車處(9 米×3 米) - 按比例每 1 間診症室關設 0 至 1 個的士／私家車有蓋路旁停車處 - 1 至 2 個中型／重型貨車路旁停車處 	<ul style="list-style-type: none"> - 路旁停車處的數目應該以可滿足傷殘人士的特別需要為準
(b) 醫院	<ul style="list-style-type: none"> - 按比例每 3 至 12 張病牀關設 1 個泊車位 - 其中 2 至 5 個泊車位撥作殘疾訪客泊車之用 - 設有急症室的醫院額外關設 8 個救護車泊車位(9 米×3 米)，不設急症室的醫院則額外關設 3 個救護車泊車位(9 米×3 米) 	<ul style="list-style-type: none"> - 根據左欄標準所列範圍決定泊車位供應數目時，應注意設有急症室的醫院所需的泊車位較其他醫院多。泊車位通常是為工作需要而設的，但也建議為訪客關設若干泊車位，特別是在提供緊急服務的醫院。評估整體泊車位需求及訪客泊車位需要時，須考慮公共運輸設施是否足夠、附近是否設有公眾泊車位，以及醫院的位置 - 如醫院設有訪客泊車位，應把若干位於最便利位置的泊車位預留作緊急用途 	<ul style="list-style-type: none"> - 按比例： <ul style="list-style-type: none"> (i) 在設有急症室的醫院，每 80 張病床或餘數不足此數者 (ii) 在不設急症室的醫院，每 160 張病床或餘數不足此數者 關設 1 個的士及私家車有蓋路旁停車處 - 按比例： <ul style="list-style-type: none"> (i) 在設有急症室的醫院，每 200 張病床或餘數不足此數者 	<ul style="list-style-type: none"> - 路旁停車處的數目應該以可滿足傷殘人士的特別需要為準

表 11 第 2 節(續)

發展類別	所需泊車位數目		所需上落客貨設施數目	
	標準	備註	標準	備註
		- 為殘疾人士提供的訪客泊車位，應位於最便利的位置，以方便殘疾人士駕車前往門診部及急症室	(ii) 在不設急症室的醫院，每 400 張病床或餘數不足此數者 關設 1 個公共小型巴士路旁停車處(8 米×3 米) - 救護車路旁停車處： (i) 在設有急症室的醫院，關設 2 個 (ii) 在不設急症室的醫院，則關設 1 至 2 個 (iii) 所有路旁停車處均有上蓋 - 提供 1 至 3 個中型／重型貨車路旁停車處	

(如需其他指引，請參閱「規劃綱領」)

註釋：

1. 在公共屋邨內的私家診療所／分科診療所，所關設的泊車位、的士和私家車路旁停車處，以及上落客貨處，數目應符合房屋委員會的規定。

表 11 第 2 節(續)

發展類別	所需泊車位數目		所需上落客貨設施數目	
	標準	備註	標準	備註
3. 教堂	- 按比例每 16 個獨立座位或相等數量的座位關設至多 1 個泊車位	- 「教堂」一詞的涵義包括廟宇及清真寺等禮拜場所 - 根據訂定標準範圍決定所需的車位數目時，應考慮教堂位置和大小以及是否靠近公共運輸設施等因素	- 關設 1 至 2 個小型旅遊巴士上落客貨處 (9 米×3 米)	
4. 電力支站	- 66 千伏及以上的電力支站，關設 1 個私家車泊車位	- 設於站址內的露天場地	- 關設 1 個中型／重型貨車上落客貨處	- 設於站址內的入口通道或露天場地
	- 33 千伏的電力支站，關設 1 個私家車泊車位		- 關設 1 個輕型貨車上落客貨處	- 設於站址內的露天場地
5. 藝術場地	一般沒有固定標準，以當局所定的要求為準			

(如需其他指引，請參閱「規劃綱領」)

第 3 節：商業設施的泊車設施標準

發展類別	所需泊車位數目		所需上落客貨設施數目	
	標準	備註	標準	備註
1. 零售設施	- 按比例每 150 至 300 平方米總樓面面積關設 1 個泊車位	- 設於路旁而主要顧客為區內住客的小型零售商店一般獲准不設泊車位 - 零售設施的涵義包括商場內常見的食肆及有關服務，但在位置及設計上並非商場部分的零售市場則不包括在內。	- 按比例每 800 至 1 200 平方米總樓面面積或餘數不足此數者，關設 1 個貨車上落客貨位	- 基於規模經濟的原則，大型綜合發展或可獲准採用標準所容許的下限 - 進出點不應阻塞主舖面 - 貨車應限在零售設施的用地範圍內轉動，而通常不准以倒車方式往(從)公用道路退出(進入)

(如需其他指引，請參閱「規劃綱領」和第 3 節的「通用註釋」)

第 3 節的通用註釋：

1. 至於面積細小、有嚴重地盤限制或地盤情況特殊的用地，運輸署或會按個別情況，考慮接受比泊車設施標準為低的泊車位數目要求。運輸署在考慮此等要求時或會考慮的因素包括但不限於地盤面積及形狀、地盤所遇到的技術限制、就建造過深地庫停車場難以克服的困難、嚴重影響可提供樓面面積的問題等。
2. 計算泊車位及上落客貨設施的數目時，應把供應數目上調至最近的整數。
3. 為貨車提供的有關設施中，65%供輕型貨車使用，35%供重型貨車使用，但此標準不適用於房屋委員會轄下的發展。
4. 在考慮到項目的地盤限制，零售發展項目應在停車場內提供足夠空間給車輛排隊，或採取其他緩解措施以符合運輸署的要求。

表 11 第 3 節(續)

發展類別	所需泊車位數目		所需上落客貨設施數目	
	標準	備註	標準	備註
2. 辦公室	<p>首 15 000 平方米總樓面面積：</p> <p>按比例每 150 至 200 平方米總樓面面積關設 1 個泊車位</p> <p>繼首 15 000 平方米後的總樓面面積：</p> <p>按比例每 200 至 300 平方米總樓面面積關設 1 個泊車位</p>	<ul style="list-style-type: none"> - 如辦公室大廈設有汽車升降機，應提供足夠的輪候空間，以免汽車須在公用道路上輪候 - 如辦公室大廈十分接近載客量高的運輸系統，或者用地有嚴重限制，有關當局應彈性處理，批准降低標準或不設任何泊車位 	<ul style="list-style-type: none"> - 按比例每 2 000 至 3 000 平方米總樓面面積或餘數不足此數者，關設 1 個貨車上落客貨處 - 凡地盤淨面積為 5 000 平方米或以上，則按比例每 20 000 平方米總樓面面積或餘數不足此數者，關設 1 個供的士及私家車乘客上落車的路旁停車處。 	<ul style="list-style-type: none"> - 進出點不應阻塞主舖面 - 貨車應限在辦公室大廈的用地範圍內轉動，而通常不准以倒車方式往(從)公用道路退出(進入)
3. 零售市場	<ul style="list-style-type: none"> - 一般不設這類設施 	<ul style="list-style-type: none"> - 雖然目前大多數時間也只是區內居民徒步前往市場小批購物，但個別地點或許仍須關設泊車位 	<ul style="list-style-type: none"> - 按比例每 20 至 30 個大型攤檔關設 1 個中型／重型貨車上落客貨處。按比例每 40 至 60 個小型攤檔關設 1 個中型／重型貨車上落客貨處(中型／重型貨車上落客貨處的標準數目為至少 2 個) - 按比例每個垃圾收集站關設一個上落客貨處，大小與中型／重型貨車客貨上落處相同 	<ul style="list-style-type: none"> - 攤檔大小的定義，須參照《香港規劃標準與準則》第 6 章所載的相關列表。 - 貨車應限在市場的用地範圍內轉動，而通常不准以倒車方式往(從)公用道路退出(進入)

(如需其他指引，請參閱「規劃綱領」和第 3 節的「通用註釋」)

表 11 第 3 節(續)

發展類別	所需泊車位數目		所需上落客貨設施數目	
	標準	備註	標準	備註
			- 在制訂發展計劃時，應安排在市場附近設置一些巴士及私家車路旁停車處	- 乾貨一般仍不定時以單車或小型貨車運送。 - 為方便裝卸大批零售貨品而設。

(如需其他指引，請參閱「規劃綱領」和第 3 節的「通用註釋」)

註釋：

1. 為零售市場關設有設施的標準，適用於獨立式的零售市場，但作為零售中心一部分的市場則不適用。在位置及設計上屬於零售中心一部分的市場，所需的泊車位及上落客貨處數目仍須根據一般零售設施的標準(見本節第 1 類別)來決定，並按零售中心(計及任何市場面積)的整體樓面面積來計算。
2. 如場地有嚴重的限制，可彈性引用有關標準。

表 11 第 3 節(續)

發展類別	所需泊車位數目		所需上落客貨設施數目				
	標準	備註	標準	備註			
4. 酒店 (a) 主要市區及新市鎮	按比例每 100 個房間闢設 1 個泊車位 - 如果酒店設有會議室及宴會廳，則另行按比例每 200 平方米總樓面面積闢設 0.5 至 1 個泊車位。	- 泊車位供酒店的豪華房車使用，並為應付職員的工作需要而設	- 貨車上落客貨處： 按比例每 100 個房間闢設 0.5 至 1 個貨車上落客貨處 - 的士及私家車路旁停車處：		- 上落客貨處應靠近服務人員通道。貨車應限在酒店的用地範圍內轉動，而通常不准以倒車方式往(從)公用道路退出(進入) - 上落客貨處的設計，應可讓車輛在出入及上落客貨時，無須倒車在公用道路上輪候。路旁停車處側須撥出足夠地方讓乘客候車 - 路旁停車處的設計應可讓巴士出入時無須在公用道路上輪候。路旁停車處側須撥出足夠地方讓乘客候車		
			酒店類別	最少數目			
			≤299 個房間	2			
			300-599 個房間	3			
			≥600 個房間	4			
			- 單層旅遊巴士路旁停車處：				
			酒店類別	最少數目			
			≤299 個房間	1			
			300-899 個房間	2-3			
			≥900 個房間	3			

(如需其他指引，請參閱「規劃綱領」和第 3 節的「通用註釋」)

表 11 第 3 節(續)

發展類別	所需泊車位數目		所需上落客貨設施數目	
	標準	備註	標準	備註
			- 另外會議中心及宴會廳關設的上落客貨處，數目以當局所定的要求為準	
(b) 其他地區	<ul style="list-style-type: none"> - 按比例每 200 個客房或餘數不足此數者關設至少 1 個單層旅遊巴士泊車位 - 按比例每 10 個客房關設至少 1 個泊車位 - 如果酒店設有會議室及宴會廳，則另行按比例每 200 平方米總樓面面積關設 2 至 5 個泊車位 	<ul style="list-style-type: none"> - 車輛應由酒店的用地範圍內的次要道路進出停車地點 - 泊車位數目受制於任何有關封閉道路通行許可證的政策及其他相關政策 	<ul style="list-style-type: none"> - 按比例每 100 個客房或餘數不足此數者關設至少 1 個貨車上落客貨處 - 另外為會議中心及宴會廳關設的泊車位，數目以當局所定的要求為準 	

(如需其他指引，請參閱「規劃綱領」和第 3 節的「通用註釋」)

表 11 第 3 節(續)

發展類別	所需泊車位數目		所需上落客貨設施數目	
	標準	備註	標準	備註
5. 商業娛樂設施 (例如戲院、劇院)	- 按比例每 20 個座位或餘數不足此數者關設 0 至 1 個泊車位	- 都會區內的戲院通常不設泊車位，因為該等戲院大多位於交通方便的地區	- 此類設施應該盡可能關設 1 個貨車上落客貨處，但戲院除外 - 按比例每 400 個座位或餘數不足此數者，關設至少 1 個供的士及私家車乘客上落車的路旁停車處 - 在制訂發展計劃時，應安排在已建戲院、劇院及同類設施附近額外關置一些的士及私家車路旁停車處	

(如需其他指引，請參閱「規劃綱領」和第 3 節的「通用註釋」)

第 4 節：工業和商貿發展的泊車設施標準

第 4.1 節：一般工業用途和商貿用途

發展類別		所需泊車位數目		所需上落客貨設施數目	
		標準	備註	標準	備註
一般工業用途	工業用途	- 私家車： 按 比 例 每 1 000 至 1 200 平方米總樓面面積關設 1 個泊車位	見註釋(3)至(4)	- 按比例每 700 至 900 平方米總樓面面積關設 1 個上落客貨處，其中 50%應該供貨車停泊 - 凡尺寸不少於 45 米x40 米的地盤，均應關設 1 個貨櫃車上落客貨處，其圈頭範圍外側半徑規定為 11.6 米	見註釋(5)至(8)和(12)
	工業／辦公室用途	- 私家車： 按 比 例 每 600 至 750 平方米總樓面面積關設 1 個泊車位		- 按工業／辦公室用途總樓面面積的 50%計算，每 1 000 至 1 200 平方米關設 1 個貨車上落客貨處；按工業／辦公室用途總樓面面積餘下 50%計算，則每 2 000 至 3 000 平方米關設 1 個貨車上落客貨處 - 按上述比例關設的貨車上落客貨處，其總數的 50%須供貨車停泊 - 按比例每 800 至 1 200 平方米商用總樓面面積，關設 1 個貨車上落客貨處專供上落客貨用 - 凡尺寸不少於 45 米x40 米的地盤，均應關設 1 個貨櫃車上落客貨處，其圈頭範圍外側半徑規定為 11.6 米	見註釋(5)至(12)

(如需其他指引，請參閱「規劃綱領」和第 4.1 節的「通用註釋」)

表 11 第 4.1 節(續)

發展類別		所需泊車位數目		所需上落客貨設施數目	
		標準	備註	標準	備註
商貿用途	工業樓宇	- 私家車： 按比例每 600 至 750 平方米總樓面面積關設 1 個泊車位		- 按總樓面面積的 50% 計算，每 1 000 至 1 200 平方米關設 1 個貨車上落客貨處；按總樓面面積的餘下 50% 計算，則每 2 000 至 3 000 平方米關設 1 個貨車上落客貨處 - 按上述比例關設的貨車上落客貨處，其總數的 50% 須供貨車停泊 - 凡尺寸不少於 45 米x40 米的地盤，均應關設 1 個貨櫃車上落客貨處，其圈頭範圍外側半徑規定為 11.6 米	見註釋(5)至(8)和(12)
	工業／辦公室樓宇	- 私家車： 按比例每 600 至 750 平方米總樓面面積關設 1 個泊車位		- 按工業／辦公室用途總樓面面積的 50% 計算，每 1 000 至 1 200 平方米關設 1 個貨車上落客貨處；按工業／辦公室用途總樓面面積的餘下 50% 計算，則每 2 000 至 3 000 平方米關設 1 個貨車上落客貨處 - 按上述比例關設的貨車上落客貨處，其總數的 50% 須供貨車停泊 - 按比例每 800 至 1 200 平方米商用總樓面面積，關設 1 個貨車上落客貨處專供上落客貨用 - 凡尺寸不少於 45 米x40 米的地盤，均應關設 1 個貨櫃車上落客貨處，其圈頭範圍外側半徑規定為 11.6 米	見註釋(5)至(12)

(如需其他指引，請參閱「規劃綱領」和第 4.1 節的「通用註釋」)

表 11 第 4.1 節(續)

發展類別		所需泊車位數目		所需上落客貨設施數目	
		標準	備註	標準	備註
	辦公室樓宇	- 私家車： 首 15 000 平方米總樓面面積，按比例每 150 至 200 平方米關設 1 個泊車位；餘下的總樓面面積則按比例每 200 至 300 平方米關設 1 個泊車位		- 按比例每 2 000 至 3 000 平方米總樓面面積關設 1 個貨車上落客貨處 - 凡地盤淨面積為 5 000 平方米或以上，則按比例每 20 000 平方米總樓面面積或餘數不足比數者，關設 1 個供的士及私家車乘客上落車的路旁停車處	無
	商貿樓宇	- 私家車： 按比例每 200 至 300 平方米總樓面面積關設 1 個泊車位		- 按比例每 800 至 1 200 平方米總樓面面積關設 1 個貨車上落客貨處，其中 50%應該供貨車停泊 - 凡地盤淨面積為 5 000 平方米或以上，必須關設至少 1 個供的士及私家車乘客上落車的路旁停車處 - 凡尺寸不少於 45 米x40 米的地盤，均應關設 1 個貨櫃車上落客貨處，其圈頭範圍外側半徑規定為 11.6 米	見註釋(5)至(12)

(如需其他指引，請參閱「規劃綱領」和第 4.1 節的「通用註釋」)

第 4.1 節的通用註釋：

1. 至於面積細小、有嚴重地盤限制或地盤情況特殊的用地，運輸署或會按個別情況，考慮接受比泊車設施標準為低的泊車位數目要求。運輸署在考慮此等要求時或會考慮的因素包括但不限於地盤面積及形狀、地盤所遇到的技術限制、就建造過深地庫停車場難以克服的困難、嚴重影響可提供樓面面積的問題等。
2. 計算泊車位及上落客貨設施的數目時，應把供應數目上調至最近的整數。

3. 在擬備工業區的規劃藍圖時，應該安排闢設公眾泊車處，以供途經該區的駕駛人士無法在個別地段內泊車時使用。
4. 下列為所規定的標準設計：
 - i) 私家車：圈頭範圍 - 外側半徑為 7.5 米
 - ii) 貨車：圈頭範圍 - 外側半徑為 11.5 米
5. 為貨車提供的有關設施中，65%供輕型貨車使用，35%供重型貨車使用。
6. 為上落客貨而設的地點須鄰接一個貨物處理平台或範圍。該貨物處理平台或範圍並不得取消，而且在規劃上須讓貨物從／往有關平台／範圍起卸後，可在地段內運送往同一樓層和上下各樓層的各樓宇部分。此要求並不適用於供貨車停泊的上落客貨設施。
7. 貨物處理平台或範圍須按照《提供火警逃生途徑守則》和《建築物條例》所開列的相關規定，附設連接往樓宇的通道。
8. 所有泊車位和上落客貨處都必須規劃至貨車無須以倒車方式往該地段毗鄰的道路退出。
9. 處理任何貨物都只許取道與同類乘客設施分隔開的指定貨運人員入口、貨物電梯大堂和貨物電梯。
10. 進出點的位置不應阻塞主舖面。
11. 貨車應限在用地範圍內轉動，而通常不准以倒車方式往(從)公用道路退出(進入)。
12. 凡尺寸少於 45 米×40 米的地盤，則應該按情況考慮是否闢設貨櫃車上落客貨處，並徵詢運輸署的意見。

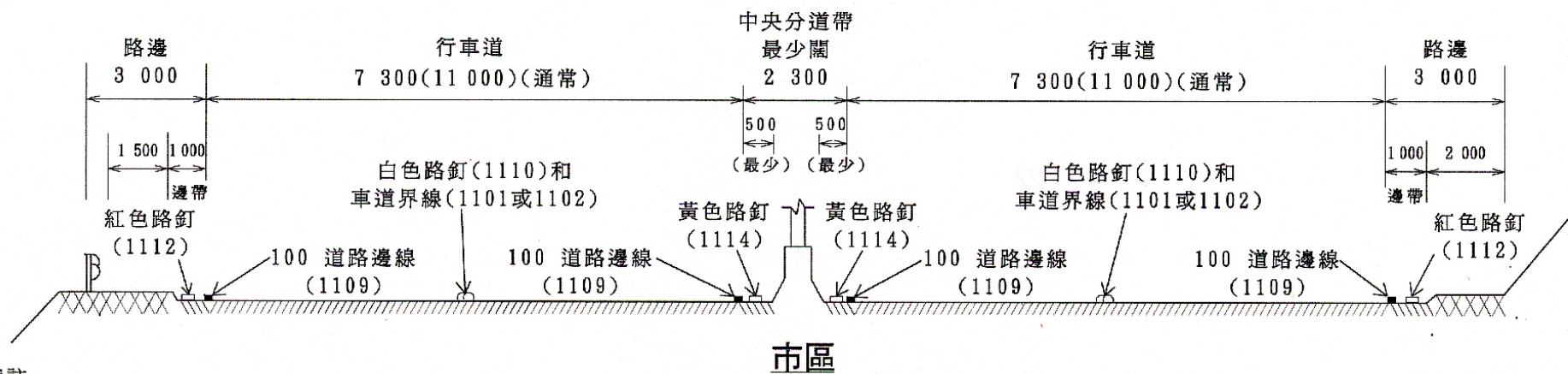
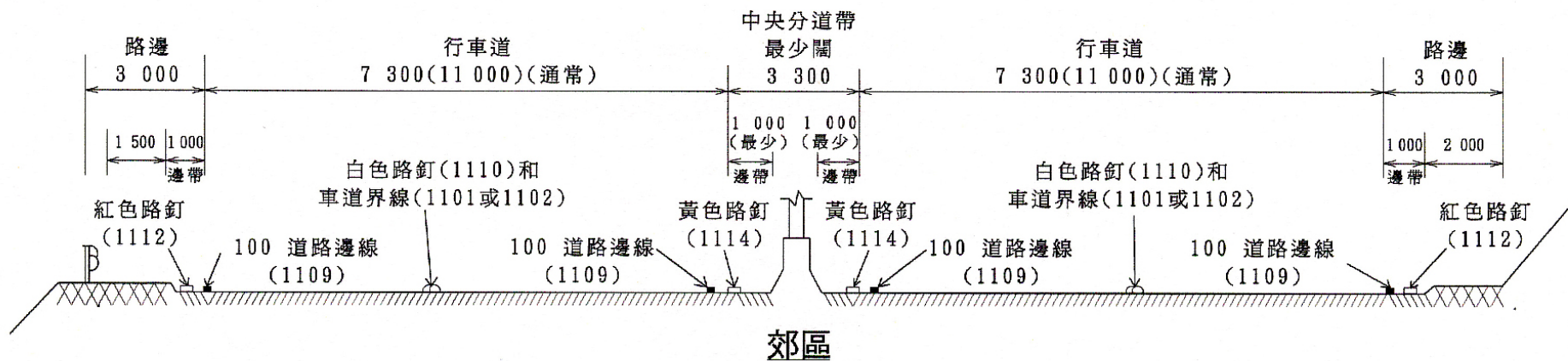
第 4.2 節：特殊工業用途

發展類別	所需泊車位數目		
	私家車	貨車	貨櫃車
1. 工業邨	按比例每 900 平方米總樓面面積或每 450 平方米地盤面積關設 1 個泊車位，二者中以較大者為準。在所提供的泊車位中，50%須供私家車及輕型貨車停泊，而 50%則須供貨車停泊和上落客貨		凡尺寸不少於 45 米×40 米的地盤，均應關設 1 個貨櫃車上落客貨處
2. 科學園 ⁵	按比例每 75 平方米總樓面面積關設 1 個泊車位(75%供私家車停泊；25%供貨車停泊)	按比例每 5 000 平方米總樓面面積關設 1 個泊車位	無
3. 鄉郊工業用途	每個工業場所或按比例其內每 900 平方米總樓面面積關設 1 個泊車位，以供停泊貨車／訪客車輛，二者中以較大者為準		
4. 具特殊需求的其他工業用途	視乎實際需要而定		

(如需其他指引，請參閱「規劃綱領」)

註釋：

1. 按上述比例關設的貨車上落客貨處，其總數的 50%須供貨車停泊。
2. 為貨車提供的有關設施中，65%供輕型貨車使用，35%供重型貨車使用。
3. 按特定的總樓面面積比例來訂定有關設施的數目時，餘數而不足數的面積仍須作足數的比例計算。
4. 就工業邨而言，上述泊車位要求只是最低標準。香港科技園公司會就個別地盤評估實際所需的泊車設施數目。
5. 有關重型貨車的泊車位要求不適用於科學園。

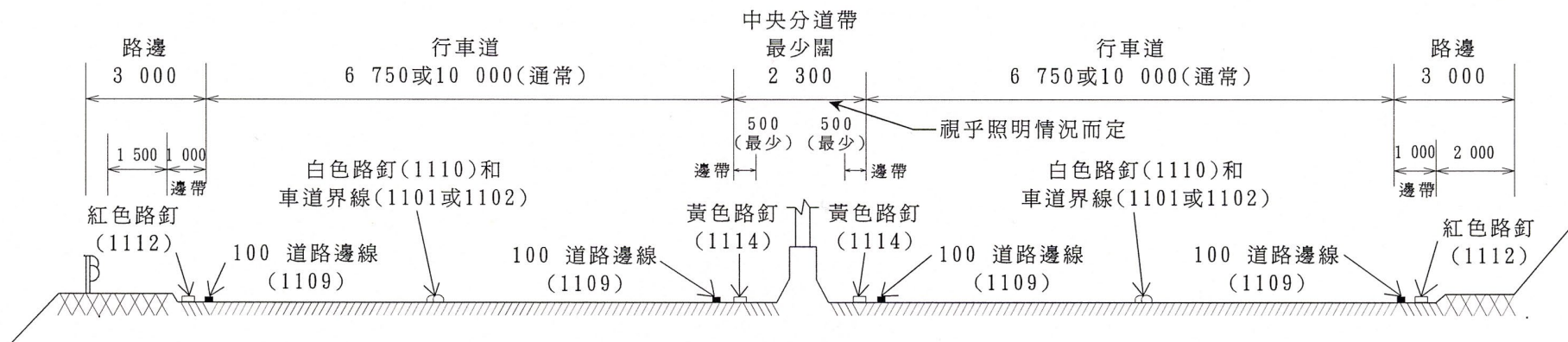


備註：

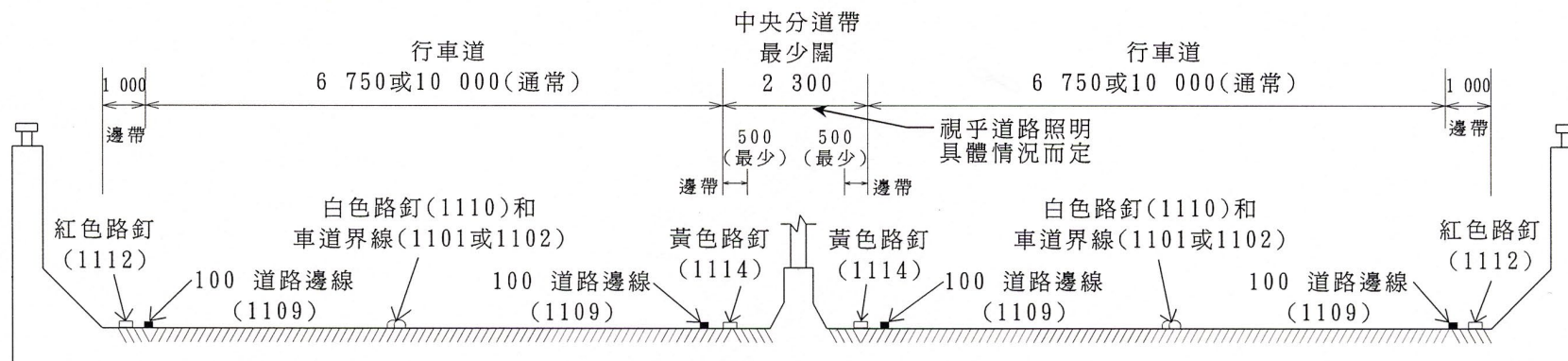
1. 路釘和道路標記具體情況見《運輸規劃及設計手冊》第三卷
2. 路邊/邊帶具體情況視乎所需排水設施而定
3. 路邊和預留地帶的實際闊度視乎所需的街道裝置而定

非按比例繪製

資料來源	主幹道一般剖面圖	規劃署	
運輸署		規劃編號 PSS/00/275	日期 10/00
		圖則編號 TSC/PSSC/802 ¹	圖號 1



主要幹路



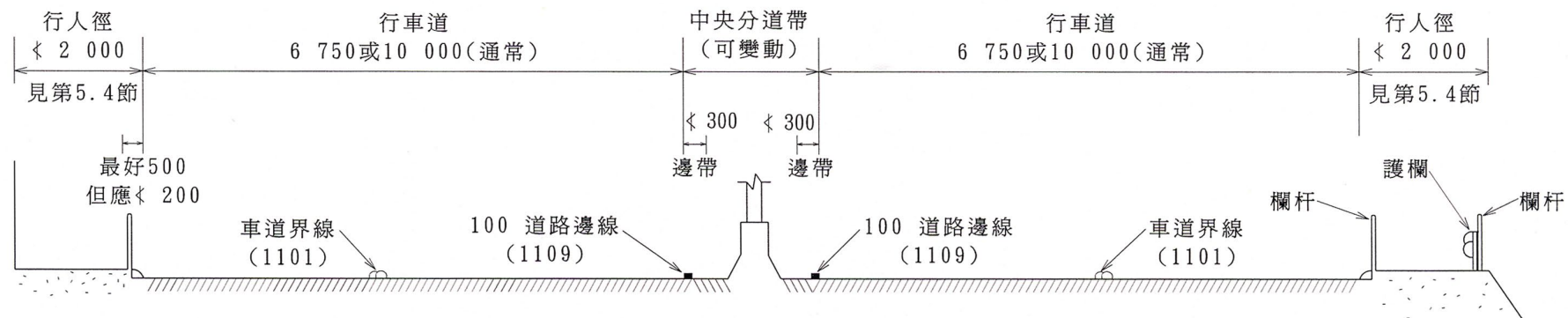
高架道路

備註：

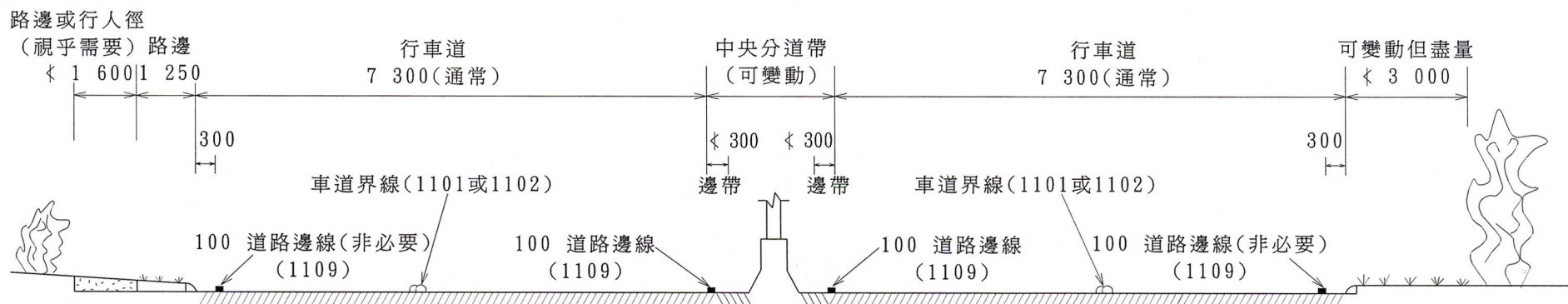
1. 路釘和道路標記具體情況見《運輸規劃及設計手冊》第三卷
2. 路邊和預留地帶的實際闊度視乎所需的街道裝置而定

非按比例繪製

資料來源	主要幹路一般剖面圖	規劃署		日期	圖號
運輸署		規劃編號 PSS/00/276	10/00		
		圖則編號 TSC/PSSC/802 ¹			



區域幹路和地區幹路



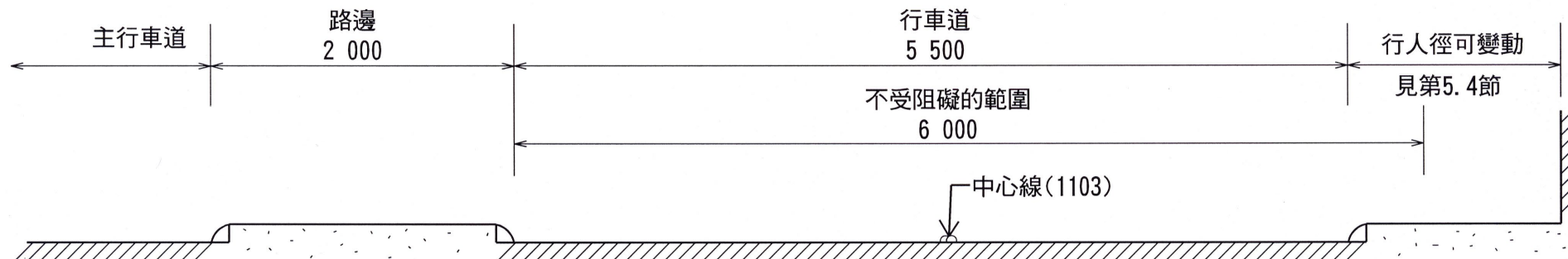
甲級和乙級郊區道路

備註：

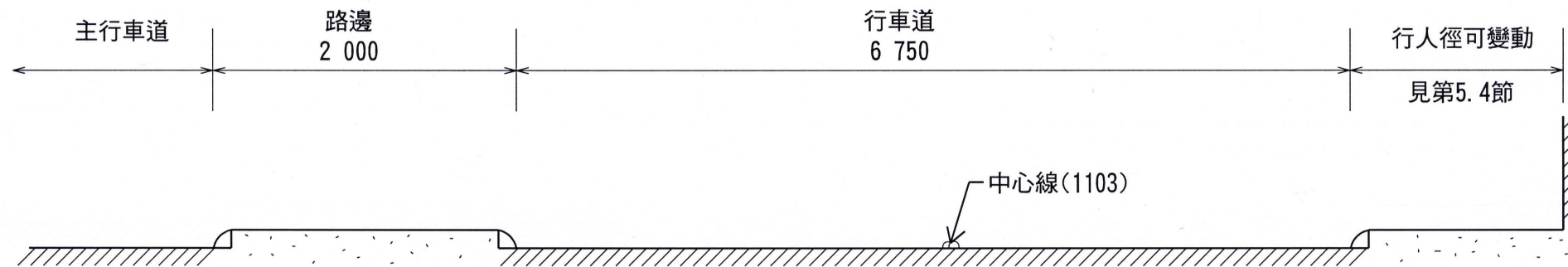
1. 中央分道帶的混凝土縱向護欄可由合適的矮牆和路邊石替代，但路邊帶必須保留
2. 地區幹路的一旁或兩旁可加闊3 000毫米作停車用途
3. 中央分道帶的實際闊度視乎所需的街道裝置而定

非按比例繪製

資料來源	運輸署	雙程分隔車道一般剖面圖	規劃署	
			規畫編號 PSS/00/277	日期 10/00
			圖則編號 TSC/PSSC/802 1	




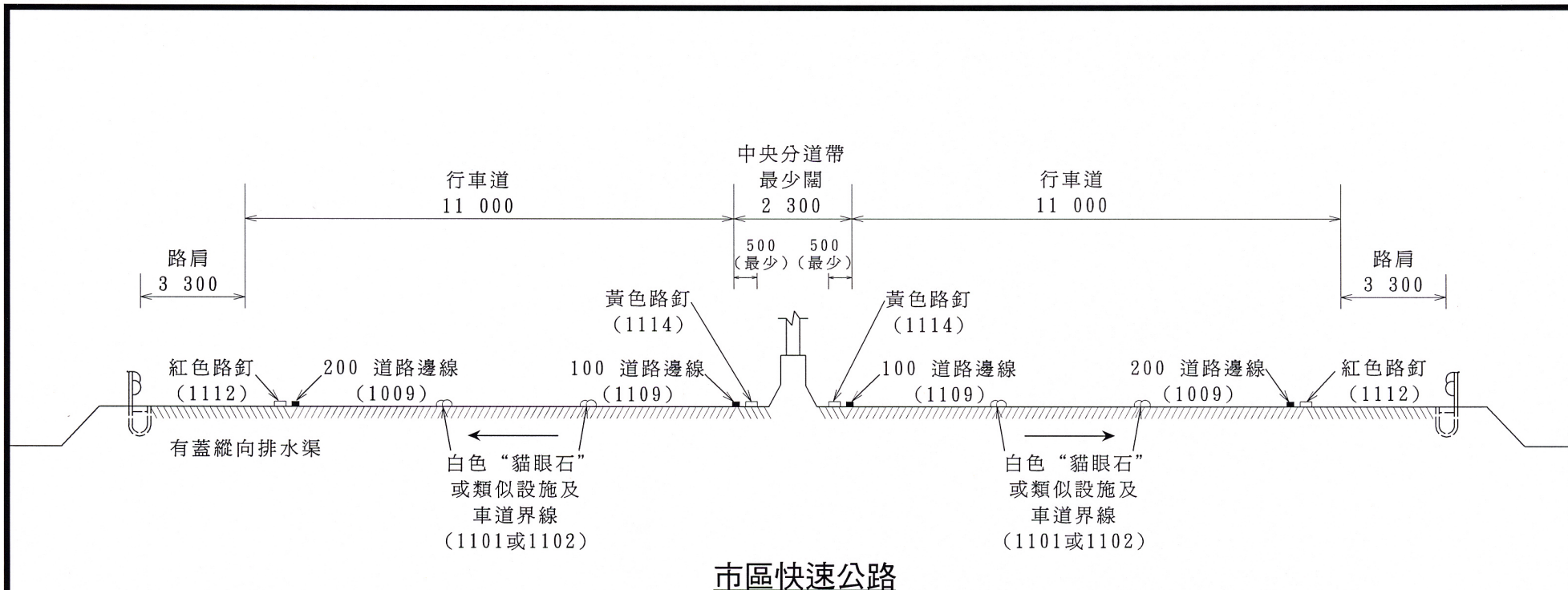
所有車輛 (單程)



所有車輛 (雙程)

非按比例繪製

資料來源	支路一般剖面圖	規劃署 		
運輸署		規劃編號 PSS/00/278	日期 10/00	圖號 4
		圖則編號 TSC/PSSC/802 1		



市區快速公路

備註：

1. 有關路釘及標記的詳情，見《運輸規劃及設計手冊》第三卷。
2. 路邊將需擴闊，以容納道路標誌及街道裝置。此外，為符合能見度規定，而路旁園景工程也可能需要平地，路旁帶或需或需擴闊。
3. 所有闊度均以毫米計算。

非按比例繪製

資料來源	市區快速公路的一般剖面圖	規劃署		
運輸署		規劃編號 1. 91. 14 圖則編號 TSC/PSSC/802 ¹		

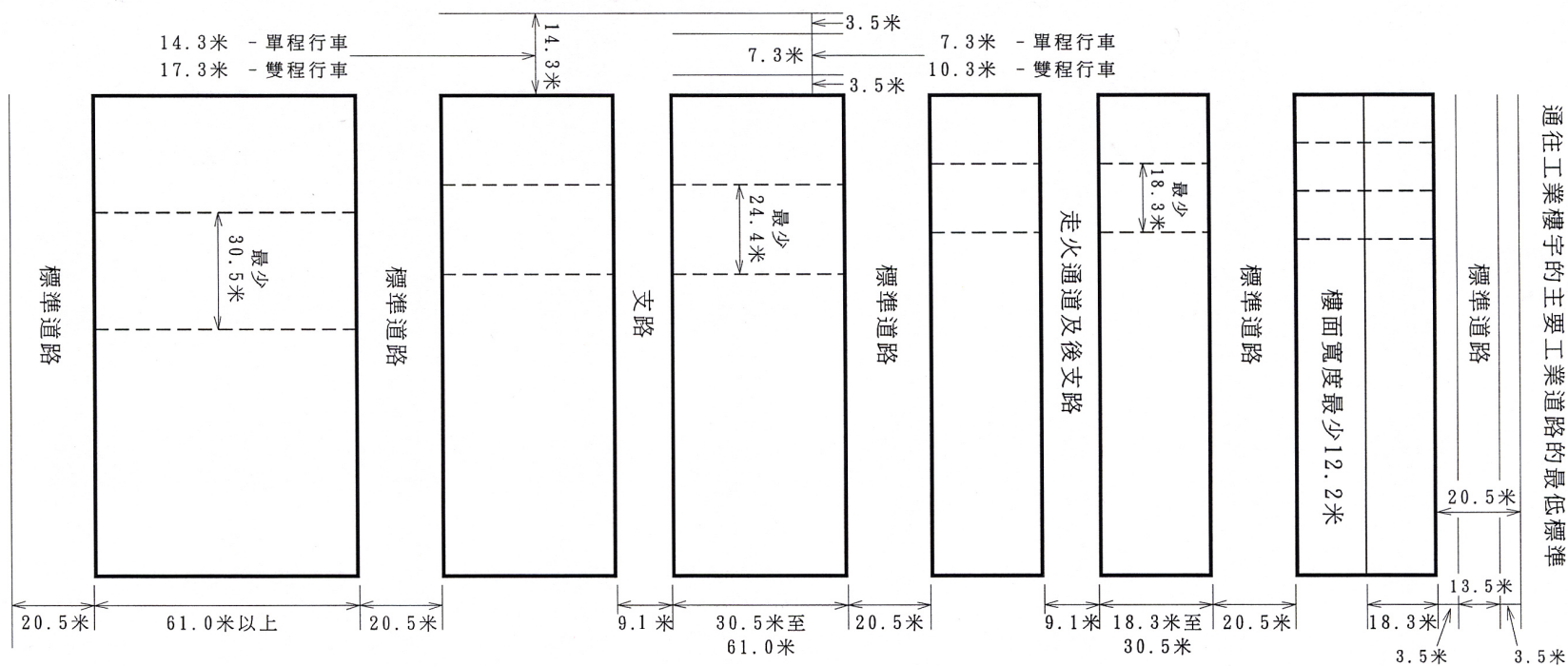
大型地盤
(1 860平方米以上)

中型地盤
(750至1 860平方米)

小型地盤
(335至750平方米)


超小型地盤
(225至335平方米)

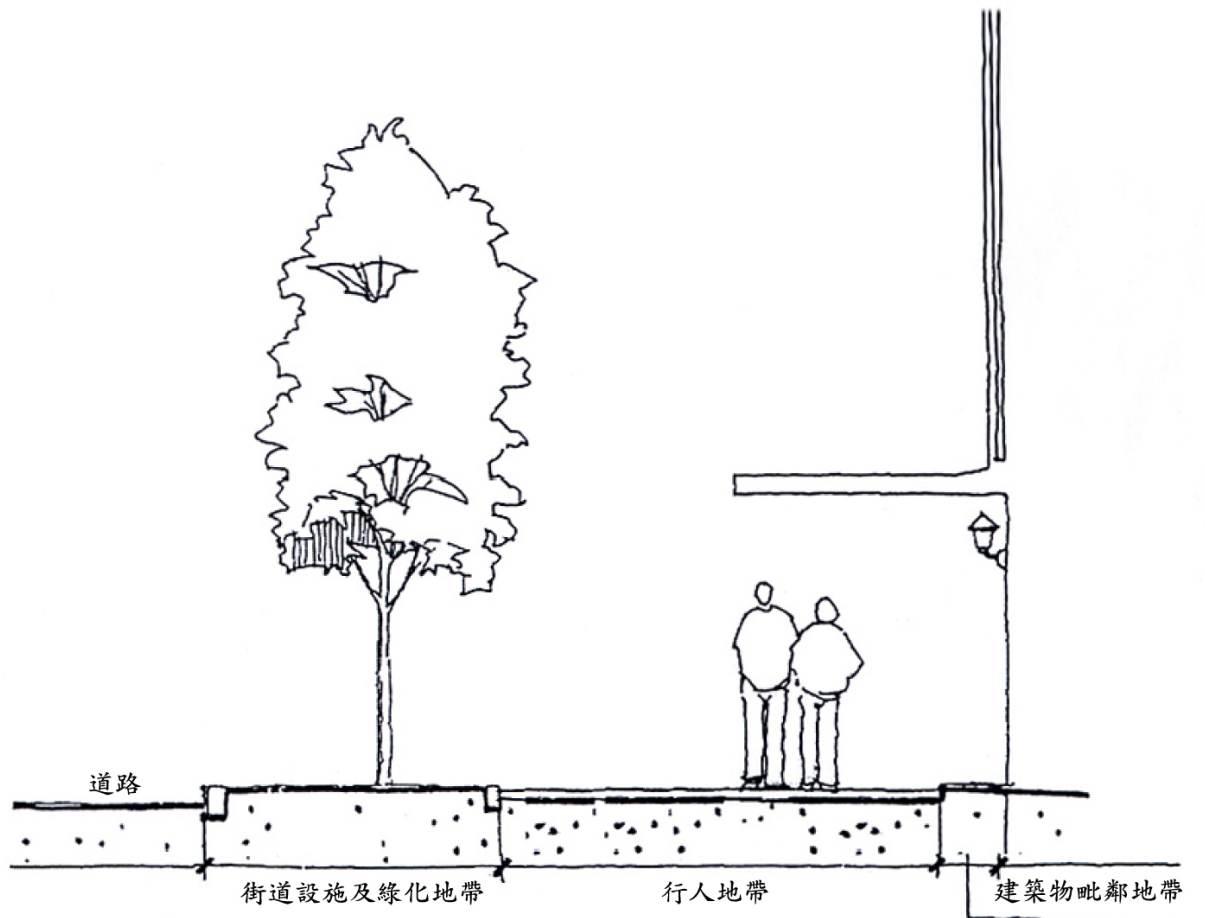
通往工業樓宇的次要工業道路的最低標準




備註:與道路標準有關的地段深度,應顧及消防安全規定,
除非已徵詢消防處的意見,否則不應超越有關規定。

非按比例繪製

資料來源	<h2>最低標準的工業通道</h2>	規劃署		
規劃署		規劃編號 2. 75. 40 ^D	日期	圖號
		圖則編號 602 / COP	1/90	6



非按比例繪製

資料來源	<h2>行人路三個地帶的概念</h2>	規劃署 		
規劃署		圖則編號 M / SS / 06 / 38	日期	圖號
		檔案編號 C / PSSC / 802	11/06	7

運輸策略

下列各段撮述政府在一九九九年十月公布的運輸策略的方針和目標，這些方針和目標對土地用途規劃有着一些正面的影響：

更妥善結合運輸與土地用途規劃

1.1 政府充分了解土地用途規劃與運輸規劃互為影響的關係。更妥善結合土地用途規劃與運輸規劃，可減少市民對道路交通的需求，從而紓緩運輸系統所承受的壓力，減少對環境所造成的不良影響；同時亦可避免某些土地用途與運輸活動引起的衝突。在這個目標下會採取的措施包括：

- 在鐵路車站及主要公共運輸交匯處沿線地區進行更多密集發展及提供大型就業中心，方便市民步行前往。
- 在土地用途規劃的最初階段提供綜合的分層行人通道系統，並盡可能在規劃大綱／發展規範及土地契約訂明有關規定，以鼓勵市民安步當車、減少短途使用汽車及促進道路安全。
- 把一些選定的道路劃為行人專用區，方便行人流動。

更充分運用鐵路

1.2 鐵路是既環保又具效率的集體運輸工具，因此，將會發展為公共客運網絡的骨幹，與其他公共交通工具發揮相輔相成的作用。在土地用途的規劃階段會特別留意更理想地連接行人往返不同發展區，並提供足夠的接駁路線及運輸交匯處設施，以便鐵路作為主幹的交通工具。

1.3 日後的策略性發展（包括發展大型的住宅、商業及商場），應盡可能在鐵路車站附近進行，這樣可減少市民對道路交通的依賴及提高鐵路網絡的效率。

更完善的公共運輸服務及設施

1.4 為了更加善用現有的路面空間及增加其容量，政府鼓勵市民乘搭公共交通工具，棄用私家車。協調及結合鐵路與其他公共運輸服務，使鐵路作為運輸網絡的骨幹，以盡量減少惡性競爭，是十分重要的。專利巴士及其他公共交通工具會扮演一個重要角色，為鐵路不能滿足其需要的地區提供服務。在這個目標下會採取的措施包括：

- 在策略性位置(特別是鐵路車站)闢設方便及舒適的交匯設施。
- 在規劃鐵路車站時提供「泊車轉乘」設施，並在市區邊緣闢設主要的運輸交匯處。
- 倘若情況適合，應盡可能減少鐵路車站周圍發展(尤其是住宅發展)的泊車設施。
- 應在規劃鐵路車站及主要的運輸交匯處時提供「下車轉乘」設施，鼓勵市民使用公共運輸服務。

更環保的運輸設施

1.5 傳統的路面交通工具經常不斷造成噪音及空氣污染。透過科技知識的發展及良好的運輸規劃，政府的目標是要盡可能減低交通運輸對環境所造成的影響。在這個目標下會採取的措施包括：

- 優先發展鐵路
- 研究新的環保交通工具，例如無軌電車、自動行人道、旅客捷運系統等。
- 提倡以步行及踏單車作為交通工具。盡可能以行人為中心進行規劃，在新市鎮及重建項目提供合適的行人及單車設施，並致力改善已建設區的有關設施。

附錄 1(續)

- 盡可能更多採用現代化設計及設備，減少現有交通工具對環境所造成的不良影響。
- 推行更多「泊車轉乘」計劃、提供更多「下車轉乘」設施及闢設更多行人專用區等。

技術細節參考資料摘要

項目	《運輸策劃及設計手冊》參考處		
	卷	章	節／段
巴士終點站及總站	9	2	2.8; 2.9
中央分道帶	2	3,5 及 6	3.4.7; 5.6.2; 6.3.3.11 及 12; 6.10.2.4
上坡慢線	2	3	3.3.8; 3.3.9
跨界巴士總站／車站	1	3	3.7.3.3
	2	5	5.5
	9	2 及 6	2.7; 6.3.3.2; 6.3.4.2
彎路擴闊	9	8	8.4.4; 8.6.1.4; 8.7.2.3
	2	3	3.4.4
單車徑	2	3	3.8
殘疾人士設施	6	8	8.3.2-8.4
渡輪碼頭	9	7	7.5
坡度	2	3	3.3.6
路肩	2	6	6.3.3.5-10; 6.10.2
橫曲度	2	3	3.3.3
行人設施	2	3	3.4.11; 3.7; 3.11.8
加油站	2	5 及 6	5.3; 6.9
種植花木	2	5	5.6.2
公共小巴士站及總站	9	3	3.5
視距	2	3	3.3.5
交通標誌位置	2	3 及 6	3.5.2; 6.4;
	3	2	2.2.2; 2.2.3
掉頭處	2	2 及 3	2.2.3; 3.4.5.6; 3.11.11.1
路邊	2	3 及 5	3.4.9; 5.6.2.8
直曲度	2	3	3.3.7