

其他规划标准与准则

岩洞发展

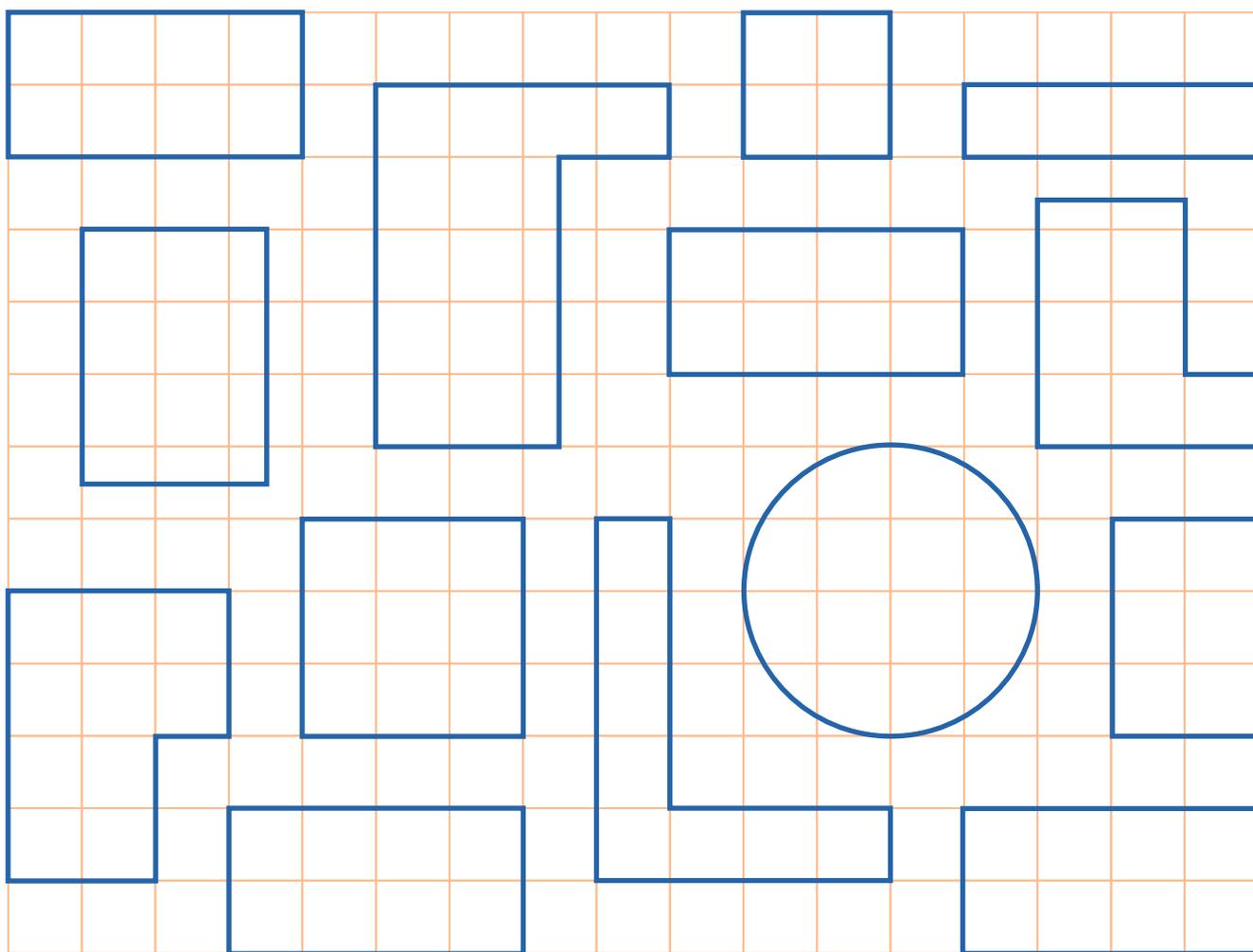
加油站

具有潜在危险的装置

汽车修理工场

港口后勤及露天贮物用途

天桥及行人天桥的桥底土地用途



目 录

1. 引言	1
2. 岩洞发展	1
3. 加油站	10
4. 具有潜在危险的装置	20
5. 汽车修理工场	30
6. 港口后勤及露天贮物用途	37
7. 天桥及行人天桥的桥底土地用途	58

二零二二年七月版本

为了落实本港推广使用电动车的措施，环境保护署加入适用于将现有加油站转型为电动车充电站的标准与准则。本版本修订了第 3 节 (部分)。

其他规划标准与准则

1. 引言

- 1.1 本章旨在辑纳个别的土地用途或设施的规划标准与准则，而这些土地用途或设施并不属于其他章节的涵盖范围。这些设施及土地用途之间现时虽然互不关连，但日后部分内容可能因应需要而须予扩充，或合并而自成一章。因此，如有需要，本章内容是会扩充或删减的。

2. 岩洞发展

2.1 崭新的长远土地供应来源

2.1.1 岩洞是指人工开挖的大型洞室。香港的地质条件十分适宜发展岩洞作不同的土地用途，地形环境亦极之适合作岩洞发展。香港大部分都会区及新界区的地底均属坚硬的晶质火成岩，在风化层之下的火成岩十分适宜进行挖掘工程，是建造岩洞的合适地方。岩洞设计的原则，是利用岩体的强度，形成拱顶及侧壁。有关岩洞发展的主要规划及实施要求(包括地盘勘察、岩洞设计及建造、监察及维修保养)的详细指引已载于土地工程拓展署出版的《岩土指南》第四册—《岩洞工程指南》。

2.1.2 香港是高发展密度的城市，山多而可供发展的土地有限。发展岩洞是增加本港长远土地供应的其中一个既创新又可行的方法，可为香港创造容量以达致可持续发展的目标，详情如下：

- (i) 把现有合适的政府设施及未来合适的政府设施(例如配水库、废物转运站、污水处理厂等)迁至或设于岩洞，从而释出地面用地作其他较有价值的用途(例如住宅及社区用途)；
- (ii) 迁移互不相容的土地用途，把「不受欢迎」类别的现有或已规划的设施设于岩洞内，以减少对社区造成的滋扰，同时增加所释出土地及其周边地区的发展潜力；以及

(iii) 容纳合适的公共及私人设施，香港可供使用的地面土地短缺，把合适的设施设于岩洞可减少有关设施所需占用的地面土地，并提供成本较低的安置之所，对需要大量土地的用途尤然。

2.1.3 虽然发展岩洞初期所需的建设成本会较位于地面的同类发展为高，但应平等地比较拟议发展的岩洞方案和非岩洞方案，并进行成本效益对比分析以作为参考。有关的考虑因素包括腾出地面土地的价值或其发展潜力、平整土地的成本、挖掘物料的重用价值，以及其他无形的效益(例如环境及社会效益)。由于香港土地资源匮乏，地价高企，相对于地面发展，从经济角度而言，岩洞发展可以是可行的解决方案。

2.1.4 土木工程拓展署联同规划署于二零一七年三月完成「岩洞发展长远策略—可行性研究」(下称「岩洞策略性研究」)。岩洞策略性研究提出多项建议，包括制定策略性的全港岩洞总纲图，以便全面规划和推行岩洞发展，落实这项增加土地供应的崭新措施。《二零一六年施政报告》重点提出制定《岩洞总纲图》及相关指引，以作为推广香港岩洞发展的全面策略。政府规划及土地发展委员会于二零一六年通过多项有关岩洞发展长远策略的新措施，包括向公众公布《岩洞总纲图》、把《岩洞总纲图》纳入《香港规划标准与准则》，以及在规划及土地发展委员会之下成立岩洞发展小组委员会，以作为推展香港岩洞发展长远策略的行政架构的一部分。

2.2 《岩洞总纲图》

2.2.1 图 1 内的《岩洞总纲图》提供概括的策略性规划大纲，以指导并促进香港更广泛使用岩洞发展。《岩洞总纲图》是一项非法定的规划工具，属全港性的图则，标示出 48 个策略性岩洞区的位置和范围。这些策略性岩洞区的面积最少约 30 公顷，全属香港适合作岩洞发展的地方。这些策略性岩洞区覆盖的面积合共约 4 600 公顷，全部属于政府土地。在扣减用作支撑岩洞的间隔石柱和连接入口及其他通道的隧道等

必要设施的空间后，可作发展用途的净质岩洞空间合共约 1 200 公顷至 1 800 公顷（即折减系数约为 60% 至 75%）。

- 2.2.2 《岩洞总纲图》附有一份《说明书》，以及策略性岩洞区的整套《注释》。

《说明书》

- 2.2.3 《说明书》旨在提供《岩洞总纲图》的主要资料，包括具潜力在岩洞发展的土地用途列表。《说明书》载列《岩洞总纲图》的目标，简述划设各个策略性岩洞区界线的准则（例如地质合适度、土地用途规划、环境限制、消防安全规定等），并扼要说明主要的实施事宜。

《注释》

- 2.2.4 每个策略性岩洞区均附有一份《注释》，阐述该区的特点、发展潜力和限制。当中包括地质、规划、环境及交通特点等详细资料，以及岩洞发展的其他主要问题 / 限制。《注释》亦概述潜在的土地用途及各潜在入口位置范围。每份《注释》随附参考绘图，展示所提供资料的空间环境。
- 2.2.5 《岩洞总纲图》、《说明书》和各份《注释》旨在促进全港岩洞发展，以及为公私营界别的项目倡议人提供必要资料，以便为其发展项目物色合适的岩洞用地。有关这些文件的完整版本，请参阅土木工程拓展署网站 (<https://www.cedd.gov.hk/tc/cavern/index.html>) 和规划署网站 (https://www.pland.gov.hk/pland_tc/info_serv/cmp/index.html)。鉴于不断转变的情况，土木工程拓展署和规划署将视乎需要更新《岩洞总纲图》。如有查询，请与土木工程拓展署辖下的土力工程处或规划署专业事务组联络。

2.3 具潜力在岩洞发展的土地用途

2.3.1 《岩洞总纲图》列出具有在岩洞发展潜力的土地用途列表(表 1)。列表并非巨细无遗, 仅作一般参考之用。应按每项用途的个别情况, 并在充分考虑相关的规划、设计及其他因素后, 评估有关用途是否适合。

2.4 划定岩洞区的主要规划及设计考虑因素

2.4.1 识别及划定策略性岩洞区的主要规划及设计考虑因素载述如下, 这些考虑因素亦适用于识别其他岩洞区:

- (i) *适合的环境*: 有关地区必须有适合发展岩洞的地形与地质。策略性岩洞区一般位于山势陡峭及石层浅的山区, 以尽量缩短入口隧道的长度, 从而减少建造入口的工程范围。石层浅则可提供充足的岩石覆盖层, 以支撑大型岩洞发展。
- (ii) *能容纳多项设施*: 有关地区必须有足够的空间及入口位置, 以发展多项兼容的岩洞设施。
- (iii) *交通及连系程度*: 在决定策略性岩洞的位置及具潜力发展的土地用途时, 其中一项主要考虑因素, 是必须要交通方便, 可连接现有及已规划的主要交通基础设施。策略性岩洞必须要邻近现有 / 已规划的交通及运输基础设施, 而交通容量须配合策略性岩洞内的土地用途。举例说, 倘周边的基础设施仍有合理交通容量, 才会考虑那些通常会产生较大交通流量的土地用途(例如货仓)。在物色土地用途时, 亦应考虑附近是否设有港铁站及其他公共交通工具, 方便员工及 / 或市民前往。
- (iv) *入口位置*: 潜在入口位置范围适宜设于陡峭山坡附近及 / 或周边有足够空间作存放岩洞建造物料和兴建地面的岩洞发展配套构筑物。视乎个别项目的要求, 或须为指定设施提供典型的地面构筑物, 包括通风井及行政大楼。

(v) 消防及疏散：

- (a) 消防安全是发展岩洞的重要规定之一。建筑事务监督及消防处于一九九四年联合出版《岩洞的消防安全设计指南》，该指南只适用于供公共事业设施（例如污水处理厂、废物转运站及配水库）使用的地底岩洞。根据该指南，岩洞内水平逃生路线的总长度不应过长。根据指南所载的消防安全规定，就该指南指明的岩洞用途而言，可采纳最长不超过 750 米的安全通道设计。至于其他不包括在该指南的用途，须符合二零一一年的《建筑物消防安全守则》（下称「守则」）第二章 A 部所指明的效能表现要求。倘因为面积、用途、复杂性或位置的原因，难以遵守为任何特别危险设计而订立且必须遵守的条文，或可采纳守则 G 部所指明并依照消防工程方法所订定的替代方案。
- (b) 为界定策略性岩洞区的界线，在可行的情况下，会把界线议定在距离潜在入口位置最多 800 米（即 750 米加 50 米缓冲区）的位置。此限制旨在确保可充分善用策略性岩洞区，以及恪守并严格遵守指南所订明的消防安全规定的重要性，即设于策略性岩洞区内的岩洞设施不得超出 750 米的最大距离。这项安排可避免位处策略性岩洞区外的发展太接近策略性岩洞区，因为太接近策略性岩洞区可能会令可用的岩洞空间减少。另设额外 50 米的缓冲区，该缓冲区不会设置任何岩洞设施，旨在分隔岩洞设施与策略性岩洞区外的任何其他发展。

2.4.2 至于岩洞发展的主要规划及实施规定，包括地盘勘测，岩洞设计，以及建造、监督和保养，见上文第 2.1.1 段所述由本土工程拓展署发出的《岩土指南》第四册－《岩洞工程指南》。

2.5 推行

- 2.5.1 《岩洞总纲图》旨在为岩洞发展提供全面架构及系统性指引，当中载列的策略性岩洞区并非巨细无遗，可能仍有一些其他地方适合作岩洞发展，却未符合策略性岩洞区的甄选准则。应就个别岩洞的发展建议进行详细的规划及工程可行性研究和技术评估（例如环境影响评估及交通影响评估）。公众咨询工作亦应视乎情况以个别项目的形式进行。

配合其他法定或行政要求

- 2.5.2 无论岩洞发展是在策略性岩洞区之内或之外，《岩洞总纲图》并不会免除其在相关法例上的任何要求或任何土地契约条款。岩洞发展项目的倡议人应在项目实施阶段遵循适当的相关法定及行政程序 / 要求。
- 2.5.3 不论界定地底拥有权的机制或文件为何，根据《建筑物（规划）规例》，在计算有关用地的准许地积比率时，除非地底及地面的设施或任何建筑工程已根据《建筑物条例》获得豁免，否则有关设施或建筑工程均须计入总楼面面积内。

卖地

- 2.5.4 在开发岩洞时，应考虑处置地层土地及 / 或岩洞项目发展权的适当方法，包括但不限于卖地，采用「建造、营运、移交」模式，或者其他方法，但是必须顾及岩洞发展的性质，岩洞是否配合其他地面或地底的发展项目或基础设施，以及岩洞日后重新使用或重新发展。发展参数及相关的发展管制宜在工程条款或土地契约条款中订明。此外，也应就拟议发展的维修保养要求，征询相关部门的意见，以便适当地把此等要求纳入工程条款或土地契约条款之中。

环境影响

- 2.5.5 岩洞发展项目属《环境影响评估条例》的指定工程项目，项目倡议人须依循法定的环境影响评估程序。《环境影响评估条例》提供一个纲领，以评估该条例

所界定的指定工程项目对环境有何影响(包括空气质素、水质、生态、噪音、景观及视觉、文化遗产等), 确保透过环境许可制度, 实施消减环境影响措施。

- 2.5.6 在策略性岩洞区的总面积中, 约有 40%的地方位于郊野公园及特别地区的范围内。如要在郊野公园范围内发展岩洞, 项目倡议人必须咨询郊野公园及海岸公园管理局总监并取得其同意, 而总监可视乎情况要求项目倡议人进一步咨询郊野公园及海岸公园委员会或其辖下的郊野公园委员会。所有郊野公园范围内的岩洞发展, 必须有充分的理由支持。

技术通告

- 2.5.7 「发展局工务技术通告第 8/2017 号—岩洞发展」已经发出, 以公布推动和促进香港更广泛使用岩洞发展的政策及相关措施。该通告亦载述规划及土地发展委员会辖下的岩洞发展小组委员会的职权范围和成员名单。
- 2.5.8 政府会采取积极的方式, 推广利用岩洞来安置合适的政府设施及基建。就三种新的政府设施(即废物转运站、污水处理厂和配水库)而言, 倘发现合适的岩洞用地, 项目倡议人须在构思初期进行岩洞方案评估。工程项目如涉及具岩洞发展潜力的土地用途, 项目倡议人须先物色是否有合适具潜力的岩洞用地作拟议发展。规划署在处理相关用地的请求时, 会在土力工程处的协助下, 协助物色具发展潜力的岩洞用地。这可确保能尽早物色具潜力发展的岩洞用地以作为已规划发展项目的地面用地以外的另一选择, 同时有助项目倡议人在工程项目的初步规划阶段进行所需的岩洞方案评估。
- 2.5.9 有关技术通告载于发展局网站:
(<https://www.devb.gov.hk/TechnicalCirculars.aspx?section=53&lang=1>)。

表 1：具有岩洞发展潜力的土地用途

	土地用途类别
1.	商业用途 — 食品及饮品 — 食品 / 葡萄酒贮存 — 零售
2.	工业用途 — 货柜贮存 — 数据中心 — 工业 — 大型石油气库 — 大型油库 — 研究 / 测试实验所 — 贮物 / 货仓
3.	政府/机构/社区及其他指定用途 — 档案馆 — 文娱中心 — 灵灰安置所 / 多层式陵墓 / 殓房 — 文化 / 表演场地 — 爆炸品仓 / 炸药仓 — 焚化炉 — 室内游戏 / 运动馆 — 室内游泳池 / 综合场馆 — 维修站 — 康乐综合大楼 — 废物转运设施 — 配水库 — 污水 / 食水处理设施 — 屠房 — 运输连接路及网络 — 地下采石场 — 停车场 — 车库(包括巴士) — 批发市场
4.	公用事业设施 — 电力站 — 公用事业设施装置

注： 应按照每宗个案情况，就安全、运作、环境、技术及财务等范围咨询相关政策局 / 政府部门，评估潜在的土地用途是否适合作岩洞发展。

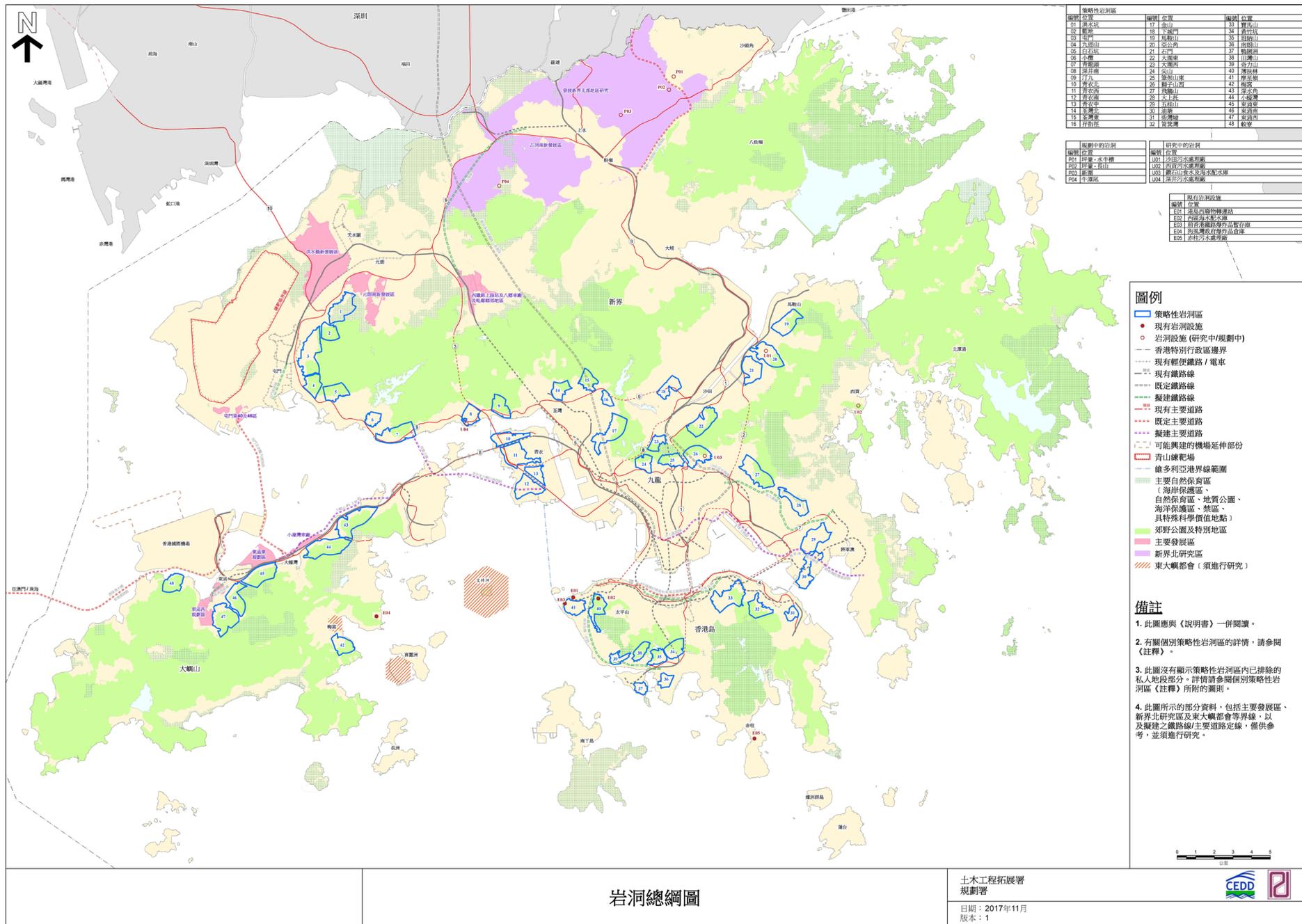


圖 1：《岩洞總綱圖》

3. 加油站

3.1 用途

- 3.1.1 加油站的主要功能是为汽车提供入油或充电设施、空气和水。一般而言，除非另有注明，汽车用燃料可指汽油、柴油、油、石油气及电力。本章提及的加油站，除另有条文订明外，一般是指传统的加油站、汽油连石油气加气站、石油气加气站和由加油站改建的电动车充电站。
- 3.1.2 除了入油或充电设施外，在经批准的地点还可提供润滑及清洁服务。
- 3.1.3 部分加油站设有厕所，并提供与加油站营运相配合和相关的零售服务。

3.2 位置

- 3.2.1 在功能上而言，加油站应设于车辆易达的地点，使车辆无须因入油或充电而不必要地迂回绕道。
- 3.2.2 加油站可分为两大类，其一是为配合途经该地区的交通的需要而设，其二是为配合当地需要(例如住宅、商业或工业区)而设。就前者而言，由于要应付途经的交通的需要，加油站宜设于已建设区的边缘，特别是在主要道路交界处附近，这些地点不但方便易达，而且亦较易引起驾驶者的注意。至于后者，在预留加油站用地时，应考虑方便而不会对邻近的道路使用者造成滋扰或太大危险的地点。同时车辆应容易前往这些地点，毋须驶经当地高密度商业及 / 或住宅区内的街道。

3.3 选址时在道路安全方面的考虑

- 3.3.1 一般而言，在高速公路、主干道、主要干路或甲级郊区公路上设置加油站，所选定的用地必须能够提供妥善设计的进出支路。倘在高速公路上设置加油站，加油站宜成为服务设施用地的一部分(见运输策划及设计手册第二卷第 6 章)。至于在主干道、主要干路及甲级郊区公路设置加油站，则各加油站之间最少应相距 5 公里。

- 3.3.2 倘在等级较低的不分隔车路上设置多于一个加油站，而加油站分别设于道路两旁，则两旁的加油站不得直接相对，但其中一个加油站应设于另一个的视线范围内，而相距最少 100 米，且路面驾驶者先行见到的加油站，应设于道路的左方。如果加油站同时设于道路的一旁，则两个加油站之间最少应相距 300 米，除非两个加油站紧接相连，并设有共用出入口，始作别论。在双程分隔车路上，加油站可相对而建。
- 3.3.3 在高速公路上设置加油站，必须距离任何交汇点最少两公里。在主干道、主要干路及甲级郊区公路上设置加油站，不得设于任何弯位、垂直路弯或路口的 100 米范围内。换言之，车辆驾驶者必须在离加油站最少 100 米的距离外便可见到加油站。至于等级较低的道路，这个视线距离最少应为 50 米。
- 3.3.4 整体而言，加油站用地的选址应可避免车辆不必要地原路折回。在选定加油站的用地时，应考虑道路的功能、某段道路的交通量及车速限制、引起注意的程度以及其他相关因素。
- 3.3.5 由于在某些情况下，当局会较灵活地应用上述指引，因此，每宗个案在考虑与交通及道路安全有关的问题时，都应征询运输署及香港警务处(交通总部)的意见。

3.4 加油站的布局设计

地盘尺寸

3.4.1 新加油站（指下列（a）至（c）项）和由现有加油站改建的电动车充电站（指下列（d）项）的地盘尺寸如下：

加油站类别	最小的尺寸 (平方米)	最低的临街面阔度 (米)	最低的深度* (米)	通道的最低阔度 (米)
(a) 没有石油气加气设施的加油站	375	25	15	6
(b) 石油气加气站	375			
(c) 具备石油气加气设施的加油站	750#			
(d) 电动车充电站	375			

备注：* 包括行人径

对于现有经改建以提供石油气加气设施的加油站，则未必需要符合这项规定。

3.4.2 倘若预期加油站的服务还包括货柜车在内，则地盘临街面的阔度及深度最少须分别为 40 米及 15 米。另外，行人径的阔度最少须为 3 米，通道的阔度则最少须为 8.5 米，以及在加油站与行车路之间设置栏杆。假使情况许可，地盘的深度应超过 15 米，因为需要提供较大的空间让货柜车运转，同时作分隔用途的行人径的阔度亦须增加。

出入口

- 3.4.3 不论在已建设区或郊外道路，加油站的布局设计必须方便公路上的车辆驶入，出入口亦容易引人注意。
- 3.4.4 一般而言，加油站只可设一个入口及一个出口，同时，在设计上应单向作业，以免车辆须要掉头，并防止车辆抄捷径，从出口进入加油站，以及从入口离开。
- 3.4.5 可是，倘加油站备有两个或超过两个临街面，而加油站是介乎两条道路之间，则可增设一个出口或入口，惟这项措施必须能达到改善用地内车辆流通的目的，既不会阻碍其邻近道路的交通流通，亦不会影响车辆在紧急情况下驶离现场。
- 3.4.6 加油站的进出途径（包括紧急车辆通道）的安排和逃生途径的提供须符合《2011年建筑物消防安全守则》¹。

油机

- 3.4.7 油机的位置布局必须可疏导车辆流通，避免轮候车龙伸展至邻近道路。此外，加油站在设计上，配油器应尽量设于靠近出口的地方，以确保轮候加油的车辆不会停泊在行车道上。

轮候车位

- 3.4.8 在加油站内应设有足够的车位，以免车辆在公用道路上轮候。在加油站用地内，每个附有油表的油机旁应设有一个车位。此外，入口与油机之间应最少设四个轮候车位，以供轮候加油的车辆暂时停泊。
- 3.4.9 倘加油站兼备一般的润滑及维修设施，应为每个维修台增设四个车位，而这些车位不得阻碍加油车辆进出。
- 3.4.10 此外，亦应考虑在泵气站之间提供一个额外的车位。

¹ <https://www.bd.gov.hk/tc/resources/codes-and-references/codes-and-design-manuals/fs2011.html>

- 3.4.11 本分段所规定的要求一般适用于所有加油站（第 3.4.7 至 3.4.10 段除外），有关电动车充电站的要求载于第 3.9.3 段（充电设施）和 3.9.4 段（轮候车位）。

3.5 环境、电力、交通及消防安全考虑

- 3.5.1 倘若加油站设在已建设区，应选择位于较空旷而不被其他发展包围的地点。假使无法符合这项规定，则加油站四周的建筑物只适宜为低建发展。
- 3.5.2 加油站的选址，应顾及加油站的作业及车辆出入加油站对邻近易受噪音影响地方可能造成的噪音影响（尤其在夜间所造成的影响）。因此，加油站的设计应采用一边入一边出的单向行驶原则，出入口的位置须审慎地选择，以免造成噪音滋扰。有关加油站运作（包括出入口安排）对交通可能造成的影响，应征询运输署。
- 3.5.3 倘若加油站位于易受噪音影响用途附近，则应妥善安排加油站内各项发出噪音的设施，俾能尽量减少直接造成的噪音影响。同时，应采取适合的措施，纾缓任何噪音影响，以满足《香港规划标准与准则》第 9 章「环境」表 4.1 所订的噪音标准的规定。
- 3.5.4 加油站的营运时间或须受到限制，以期尽量减低对易受噪音影响用途的滋扰。有关易受噪音影响用途的定义，应参照《香港规划标准与准则》第 9 章附录 4.1 所载。
- 3.5.5 加油站内应具有充裕空间，用以设置油缸、排气管、油机、油车卸油站、加油泵、配油器以及建筑物。在决定这些设施的位置时，必须顾及运作、安全及环境的问题，以免对易受空气污染影响的用途造成滋扰。
- 3.5.6 进行洗车、加油及维修活动的设施应尽可能加设上盖。所有车辆维修台及润滑台亦应尽可能加设上盖。这类上盖构筑物不应影响加油站的空气流通。
- 3.5.7 加油站在接驳任何雨水渠或污水渠之前，必须提供及保持足够的截油设施，以阻截加油站所排出的废水 / 油脂 / 垃圾。

- 3.5.8 上盖地方的排水渠应经由截油器接驳至污水渠，而露天地方的排水渠则应经由设有雨水溢流管的截油器接驳至雨水渠。至于来自其他地方的废水，应直接排放至污水渠。从天台及檐蓬收集的雨水，则应直接排放至雨水渠。上盖地方的排水明渠与露天地方的排水明渠应由 150 毫米阔的加高石壘或路拱分隔开。
- 3.5.9 就设有两至三个加油服务处(或四至六个配油器)及占用少于三分之二总面积的独立上盖的小型加油站来说，所有排水明渠均可经由截油器接驳至雨水渠。
- 3.5.10 假使有关地点尚未接驳污水渠，则应提供适合的废水处理设施，收集经截油器排出的污水。
- 3.5.11 加油站应妥善处理所制造的一切化学废物。根据《废物处置条例》(第 354 章)的规定，化学废物制造者必须安排在领有牌照的设施妥善贮存及处理化学废物，并聘用持牌的收集商搬走及运送该等废物。另外又应提供足够的车辆通道及净空高度，以便从截油器清理化学废物。对于那些提供更换润滑油服务或其他会制造化学废物的服务的加油站，则应提供贮存库，以便最终收集及处理化学废物。化学废物贮存库不应设有排水渠。
- 3.5.12 在加油站 100 米范围内应设有消防龙头。假使拟议辟设加油站的地点距离现有的消防龙头超过 100 米，便应征询消防处及水务署的意见。
- 3.5.13 没有石油气加气设施的加油站在发展上受《危险品条例》(第 295 章)及其他有关条例的规管。当局根据第 295 章发出牌照前，会充分考虑加油站「场外」及「场内」危险的问题。「场外」危险指加油站一旦发生火警时对人们的生命及邻近财物可能造成的火警危险，「场内」危险指加油站的作业、布局设计及设施可能造成的火警危险。
- 3.5.14 加油站所有入油设施的安全距离须符合由石油及爆炸品管理协会及能源协会联合发表的《加油站的设计、建造、更改、保养及终止运作指引》的规定。
- 3.5.15 有关部门可能会订定其他消防安全规定，以纾缓加油站的「场外」及「场内」危险。

- 3.5.16 加油站的电力装置须符合《电力条例》（第 406 章）、其附属法例及相关的工作守则。相关机构可能会附加额外的安全要求。
- 3.5.17 上文第 3.5.1、3.5.3 至 3.5.6、3.5.9、3.5.13 及 3.5.14 段所述的要求不适用于电动车充电站。

3.6 景观上的考虑

- 3.6.1 加油站的设计不应有损当地的景观特色及环境质素。
- 3.6.2 美化环境措施如美化市容地带、围墙、与毗邻发展之间的缓冲区、路标和上盖设计等，均有助改善加油站的外观。美化环境计划应尽可能纳入加油站的设计内。

3.7 有关石油气加气站或具备石油气加气设施的加油站的特别规定

- 3.7.1 根据《气体安全条例》（第 51 章）的规定，石油气加气站 / 设施被列为应具报的气体装置，须提交定量风险评估报告，以确定依据第 12 章第 4.4 段所载「政府风险指引」的规定，这类加气站 / 设施的风险水平是可以接受的。一般而言，相对于没有石油气加气设施的加油站，这类加油站的规定更加严格。虽然是否适宜在加油站提供石油气加气设施以及与其他土地用途的距离得视乎定量风险评估的结果而定，但作为一般原则，有关距离的规定如下：

多层住宅 / 教育 / 医院用途：	55 米
商业 / 康乐 / 工业用途：	15 米
低密度住宅 / 零散住宅(零星 散布在一大片土地上的住宅)：	15 米

- 3.7.2 根据气体安全规定，石油气加气站内地底石油气贮存缸压力放泄阀的排气管不应受任何障碍物阻塞。再者，排气管出气口与建筑物或任何非抗火电气设备的出口最少应相距 4.5 米。

3.8 有关建筑物内加油站的特别规定

- 3.8.1 石油气加气站或具备石油气加气设施的加油站应为独立式发展。从气体安全及风险的角度而言，把加气站任何部分置于建筑物内均不可以接受。

- 3.8.2 对于那些没有石油气加气设施的加油站，该加油站如上文第 3.5.13 段所载的场外危险可初步决定其是否可以置于建筑物内。假使邻近地方的人们会有严重的火警危险，而这些危险又不能藉隔火及 / 或专门的防火系统而得以纾缓，这类场外危险即属不可以接受。因此，加油站不可设在住宅楼宇、商业 / 住宅混合楼宇或各类建筑物的地库。
- 3.8.3 从环境的角度而言，没有石油气加气设施的加油站应尽可能避免设在建筑物内。假使必须在建筑物内设加油站，便应设在空气流通的地方，以免挥发气体累积在空气中。
- 3.8.4 停车场、工业或商业楼宇的地下可考虑用来提供没有石油气加气设施的加油站，但须符合下列条件：
- (a) 加油站以围封物横向及纵向地与建筑物的其他部分完全隔离，耐火时效达 4 小时；
 - (b) 有关地点最少在最长的一面或相连两面露天通风；
 - (c) 加油站设有足够天然或机械方式的通风设备；
 - (d) 加油站有足够的净空高度，以便安全运作；
 - (e) 在加油站所在的建筑物内，加油站对上一层正对加油站的那部分楼面，应作为低火警 / 低生命危险的用途，例如停车场及机房，而有关情况亦须符合消防处处长的要求；
 - (f) 就商业楼宇而言，加油站对上三层正对加油站的那部分楼面，不应作为会构成严重生命危险或有潜在危险的用途，例如幼儿中心、幼稚园、安老院及宾馆等。此外，根据建筑物(规划)规例，有关建筑物亦不可作为公众娱乐场所及戏院。至于在高层的其他商业用途，视乎上文第 3.5.13 段所载拟议加油站可接受的场外危险程度而定，可能会获得批准。
 - (g) 在正对加油站楼上三层如有任何出口及窗门，应以砖堵塞，但可视乎就建筑物设计及用途进行的定量风险评估的结果而作出改变。

(h) 完全遵守其他所有纾缓场内危险的消防安全规定；
及

(i) 已从城市规划委员会取得所需的规划许可。

3.8.5 倘使用停车场、工业楼宇或商业楼宇的地下为加油站，应同时遵守一些交通指引：

(a) 加油站的出入口应与建筑物的车辆出入口分开；

(b) 加油站内应提供足够空间，以免车辆在公用道路上轮候，出现车龙；及

(c) 应提供足够的交通标志及标记，指示使用者前往 / 离开加油站。

3.8.6 上文第 3.8.1 至 3.8.4 段所述的要求不适用于电动车充电站。

3.9 有关电动车充电站的特别规定

3.9.1 鉴于电力系统和加油 / 加气设施所产生的累积风险，电动车充电设施与车辆加油 / 加气设施不应设于同一站内。

3.9.2 有关电动车充电站的选址，申请人应咨询环境保护署（下称「环保署」），环保署会就此联络相关监管机构（例如运输署）。

3.9.3 电动车充电设施的装设位置必须有利站内的车辆流通，避免轮候车龙排至邻近的道路。

3.9.4 每个电动车充电站应提供不少于两个轮候车位，以免车辆在公用道路上轮候。在入口的显眼位置应竖立告示牌 / 标志，以显示站内可供使用的充电器数目。

3.9.5 根据《危险品条例》（第 295 章），电动车充电设施与任何领有牌照贮存所之间应相隔不少于 6 米。监管机构可能会根据充电设施的设计和充电模式要求有更远的相隔距离。

3.9.6 环保署会就纯粹用作电动车充电站的加油站的环境、电力、交通和消防安全（包括进出 / 逃生途径和减低「场外」 / 「场内」风险）的要求，以及规划、施工、安装、运作和维修事宜，牵头联络相关监管机构。就新建或由现有油站改建的电动车充电站，以及遇有特殊情况，电动车充电站的申请人应咨询环保署，环保署会就该等事宜联络相关机构。

3.10 需求

3.10.1 加油站的需求是无法确切量化的。应否预留加油站用地，需视乎该区预计的发展及交通流量而定。在新发展区预留加油站用地时，会咨询有关部门，以确定对这项设施预计的需求。

3.10.2 在评审有关加油站的规划申请时，会考虑所有相关因素，包括土地用途之间的协调、交通、环境及消防安全等问题，并会按每宗个案的个别情况加以评审。如认为申请可以接受，可能会提出许可附带条件，以确保拟议设施符合各项规定。必须强调的是，在有关地区内未设有提供某个牌子燃料的加油站，并不足以构成增设加油站的理由。

4. 具有潜在危险的装置

4.1 具有潜在危险的装置的定义

具有潜在危险的装置(下称「潜在危险装置」)是指贮存危险物料数量等于或超过指定数量上限的装置。不同物质有不同的数量上限，一般会遵照英国于一九八二年颁布的处理危险物品装置规例公告内的规格而制定，但有部分已因应本港情况作出适当修订。此外，所有炸药厂和政府炸药库均归类为潜在危险装置。

4.2 香港现存的潜在危险装置贮存危险物料的数量上限

4.2.1 以下为较普遍种类装置贮存危险物料的数量上限：

<u>种类</u>	<u>数量</u>
石油气贮存设施 (设于油库、大型仓库及代用 天然气厂等)	25 公吨或以上
煤气装置	15 公吨或以上
氯气仓库 (主要在滤水厂内)	10 公吨或以上；或贮存在 1 公吨鼓内的任何数量
汽油或石脑油仓库 (主要在油库内)	10 000 公吨或以上
液化氧仓库 (主要在工业气体设施内)	500 公吨或以上
炸药厂 / 政府炸药库	任何数量

4.3 风险管理

- 4.3.1 政府的风险管理政策，是管制潜在危险装置的选址及其邻近地方的土地用途，以及规定有关装置的建设和操作必须符合指定标准，藉此减少这些装置所构成的危险，使符合国险认可的标准。当局于一九八六年十二月成立潜在危险设施土地使用规划和管制协调委员会(下称「协调委员会」)，负责统筹各政府部门对本港潜在危险装置所采取的行动。有关潜在危险装置的名单及分布位置，收录在另一本有关这课题的小册子内。这本小册子会由协调委员会不时更新，可供索阅。
- 4.3.2 在每一个潜在危险装置附近，都应划定一个咨询区。如拟在咨询区内进行任何发展，均须征询协调委员会的意见。所划定的咨询区的范围及面积，会视乎当地的地形变化、潜在危险装置的种类及贮存量而定。倘有关装置是一个炸药厂及炸药库，则除划定咨询区外，还须根据英国现时采用的安全距离列表(1875年及1923年炸药法令)的要求，划定一个安全区。
- 4.3.3 倘某些土地已列入潜在危险装置的咨询区，则可能须实施规划管制，以限制这些土地日后的发展。任何拟在这些土地上进行发展的建议，若可能导致居民人数或工作人口增加，则须提交协调委员会考虑。大型发展计划通常不会获批给许可。
- 4.3.4 倘某些土地已列入炸药库的安全区，不得兴建住用的建筑物或用作市民聚集的场所。所划定的安全区的范围，会视乎炸药贮存量而定。
- 4.3.5 对于任何拟在咨询区内进行发展的建议，须根据政府风险指引(见第4.4节)的规定加以评估，以确保有关的装置对公众所构成的危险，只限于可接受的水平。倘现有的潜在危险装置未能符合风险指引的标准，协调委员会会考虑采取所需的缓解危险措施，从而减低风险。有关风险指引、危险评估、规划研究和行动计划的详情，载于第4.4节及第4.5节内。

4.4 风险指引

- 4.4.1 协调委员会制订了一套风险指引，用以评估潜在危险装置对装置以外地方所构成的危险的水平。这套指引可分为个人风险指引及群体风险指引。
- 4.4.2 个人风险意指，每年在潜在危险装置附近居住或工作的人，受有关装置的影响而预期增加的死亡机会率。由于个人所面对的风险会因个人与有关装置的距离而异，要衡量个人风险水平，可透过在潜在危险装置附近地区的地图上所标绘的风险等量线显示，等量线与潜在危险装置的距离愈大，风险愈低(见图 2)。不过，在应用风险等量线时，应同时考虑个人曝露于潜在危险装置的估计时间，才能确定个人风险水平，以便与风险指引作比较。根据协调委员会所订的个人风险指引，潜在危险装置对装置以外地方的个人所构成的风险，其最高水平不应超过每年每十万人中有一人死亡的机会率，即每年 1×10^{-5} 。在这方面，可资参考的数据是，因交通意外而死亡的平均每年风险为每一万人中约有一人死亡。
- 4.4.3 群体风险意指，潜在危险装置对在附近居住的整体人口所构成的风险。图 3 显示群体风险指引的图表。潜在危险装置所构成的群体风险是否达到可接受程度，是以有关装置可能导致死亡的意外发生频率审定。群体风险指引的图表，是以直线标示潜在危险装置导致 N 宗或超过 N 宗居民死亡的意外发生频率(F)。图表上分别以两条 FN 风险线界定「可接受」或「不可接受」的群体风险水平。为免发生大型灾难而引致超过 1 000 人死亡，在 1 000 名死亡人数的水平，标绘了一条垂直的上限界线，向下连接至每十亿年发生一次的频率。群体风险指引亦订有一个中间范围，在这个范围内，群体风险的可接受程度属边缘水平，应「在合理而实际可行的情况下把风险减至最低」，并须确保所有能够减低风险而又符合成本效益的可行措施，均会纳入考虑。

4.5 为现有及拟议的潜在危险装置进行危险评估和规划研究并拟订行动计划

危险评估

- 4.5.1 危险评估是一项技术研究，用以评估某个潜在危险装置对装置以外地方所构成的个人及群体风险。评估由富经验的专家进行，会考虑危险物料的性质(例如易燃性或毒性)及发生事故的可能情况(例如爆炸及气体因泄漏而扩散)。危险评估会确定潜在危险装置可能发生的意外事故，并计算出每宗意外的频次及后果。危险评估会计算出个人风险及群体风险水平，然后与风险指引作比较。此外，亦会评估有关装置对附近地区的现有及将来人口所构成的风险，并鉴定在减低风险方面应采取的行动。
- 4.5.2 就政府装置所进行的危险评估，会由一个由委托部门担任主席的工作小组率领。至于就私人公司拥有及经营的装置所进行的危险评估，通常由该私人营运商进行，但必须征询政府的意见(见附录 1)。在危险评估的工作上，有关的部门会担当监督的角色。

规划研究

- 4.5.3 规划研究旨在探讨每个潜在危险装置附近地区的现有和日后土地用途以及发展建议，并就有关装置的咨询区内所需考虑的规划因素和应实施的发展管制提供意见。
- 4.5.4 在进行危险评估的同时，地区规划处会展开规划研究。在进行危险评估及规划研究时，应考虑所有现有及日后的土地用途及发展选择，并应征询有关部门的意见。规划研究应就如何确保现有及日后的发展得到适当保护提出建议，俾能避免受潜在危险装置影响而曝露于不可接受的危险水平。这些建议必须包括在行动计划之内。机电工程署及环境保护署应就潜在危险装置所构成的危险的幅度提供技术意见。地区规划处应向机电工程署及环境保护署提供有关咨询区内的土地用途、建筑物及人口水平的详细资料。

行动计划

- 4.5.5 完成危险评估及规划研究后，有关的地区规划处应制订行动计划，订定所需的措施，务使有关装置所构成的风险在合理而实际可行的情况下减至最低。行动计划应在现行的行政及法定架构下订出各种措施，把危险评估及规划研究所提出的建议付诸实行。这些措施包括减低潜在危险装置内危险物料的贮存量、改善有关装置的实体设计及操作、实施特别的规划及发展管制，以及制订其他即时的行政及紧急措施。
- 4.5.6 地区规划处应提交拟议的行动计划，供协调委员会审批。地区规划处亦应把有关的建议辑纳在有关的部门内部图则及法定的分区计划大纲图内。

政府部门在处理潜在危险装置方面的角色

- 4.5.7 附录 1 列出现时各政府部门在处理潜在危险装置方面的权责。在各有关方面完成危险评估、规划研究及行动计划后，均应提交协调委员会考虑及核准。

4.6 现有潜在危险装置附近地区的土地用途规划及管制

- 4.6.1 为一个潜在危险装置所进行的危险评估和规划研究以及所制订的行动计划，可作为有关装置的咨询区内土地用途规划及发展管制的基础。视乎危险评估的结果及建议而定，可采取下列措施，以减低危险水平或把危险水平维持于现有水平。
- (a) 透过法定的改划用途机制，减低因建筑物内或其他场所的人口而衍生的发展潜力；
 - (b) 倘有关的公共工程及房屋署计划并无合约承担，且会增加建筑物或其他场所的人口，则应停止进行；
 - (c) 倘有关的公共工程及房屋署计划有合约承担，且会带来人口增加，则应在可行情况下尽量作出更改，纳入预防性改建工程或重新规划休憩用地；
 - (d) 进行非发展性的清拆寮屋计划；

- (e) 对现有的公营房屋楼宇进行预防性改建工程，重新规划屋邨休憩用地，或兴建保护堤壘；
- (f) 提前重建旧公共屋邨楼宇；
- (g) 把潜在危险装置用地的危险物排放源头迁移；
- (h) 对于潜在危险装置增加贮存量的申请，拒绝发出执照或给予正式设计批准，或在执照条款或「敦促改善通知书」中订明有关装置须减少贮存量；
- (i) 对潜在危险装置用地的厂房及建筑物进行改善。

4.7 处理新设潜在危险装置的申请

- 4.7.1 政府部门如接获设立贮存石油气、液化天然气、代用天然气或煤气的潜在危险装置申请，应通知机电工程署，如果申请涉及其他非燃料性气体，则应通知环境保护署。机电工程署及环境保护署会就有关的潜在危险装置对装置以外地方所构成的危险，向有关的发牌当局提供意见。
- 4.7.2 规划署应就拟议潜在危险装置进行选址研究，以鉴定适当的用地，期间应征询机电工程署或环境保护署的意见。在选定出适当的用地后，应进行危险评估及规划研究，这两项工作均应遵循上文第 4.5 段所述的程序处理。
- 4.7.3 危险评估及规划研究的报告应提交协调委员会批准。计划的倡议者亦须依照正常的规划申请程序提出规划申请。
- 4.7.4 对于任何新设立潜在危险装置的建议，通常都会征询有关地区区议会的意见。

4.8 有关在完成危险评估及规划研究之前，处理潜在危险装置附近地区的发展申请的临时规划指引

- 4.8.1 就临时规划而言，假设危险评估及规划研究完成之前，现有的潜在危险装置是不会迁移的。规划的原则是，在合理而可行的情况下，设法减少在潜在危险装置的咨询区内居住、工作及聚集(包括暂住人口)的人数。凡属可导致咨询区人口增加的改变，均不会获得许可，除非这种限制会导

致私人发展权力受到剥削，始作别论。凡属影响私人权益的决定，均应待危险评估及规划研究完成后，始能定案。

4.8.2 在处理咨询区内发展项目的申请时，可参照下列指引：

- (a) 法定的或部门内部的规划图则所作的修订，不得导致计划人口增加(不论在建筑物内或其他场所的人口)；
- (b) 任何契约修订(包括重批契约)不得导致计划人口增加(不论在建筑物内或其他场所的人口)；
- (c) 不得批出或分配新用地作住宅用途或人口聚集的场所(不论属永久或临时性的发展及重建计划)；
- (d) 任何未作承担的公共工程及房屋署计划，倘会增加建筑物内或其他场所的人口，须待危险评估及规划研究完成后，始能作出决定；以及
- (e) 对于咨询区内须予特别考虑的发展项目申请，应提交协调委员会审批。

4.9 保护日后的潜在危险装置用地

4.9.1 当局会进行选址研究，以鉴定日后可作潜在危险装置用途的用地。所有潜在危险装置用地均应位于人口稀少的偏远地区。在获鉴定为可设置潜在危险装置的地区内，当局是无意禁止进行发展的，反之，对于具很好条件设置潜在危险装置的地区，当局希望协调委员会能够担当监察该区发展压力的角色。

4.9.2 对于每幅获鉴定可作潜在危险装置用途的用地，均应界定一个「协调委员会监察区」。在这个地区内，倘有任何潜在危险装置以外的建议，而可能对该幅用地预算设置的潜在危险装置形成障碍，均应征询协调委员会的意见。

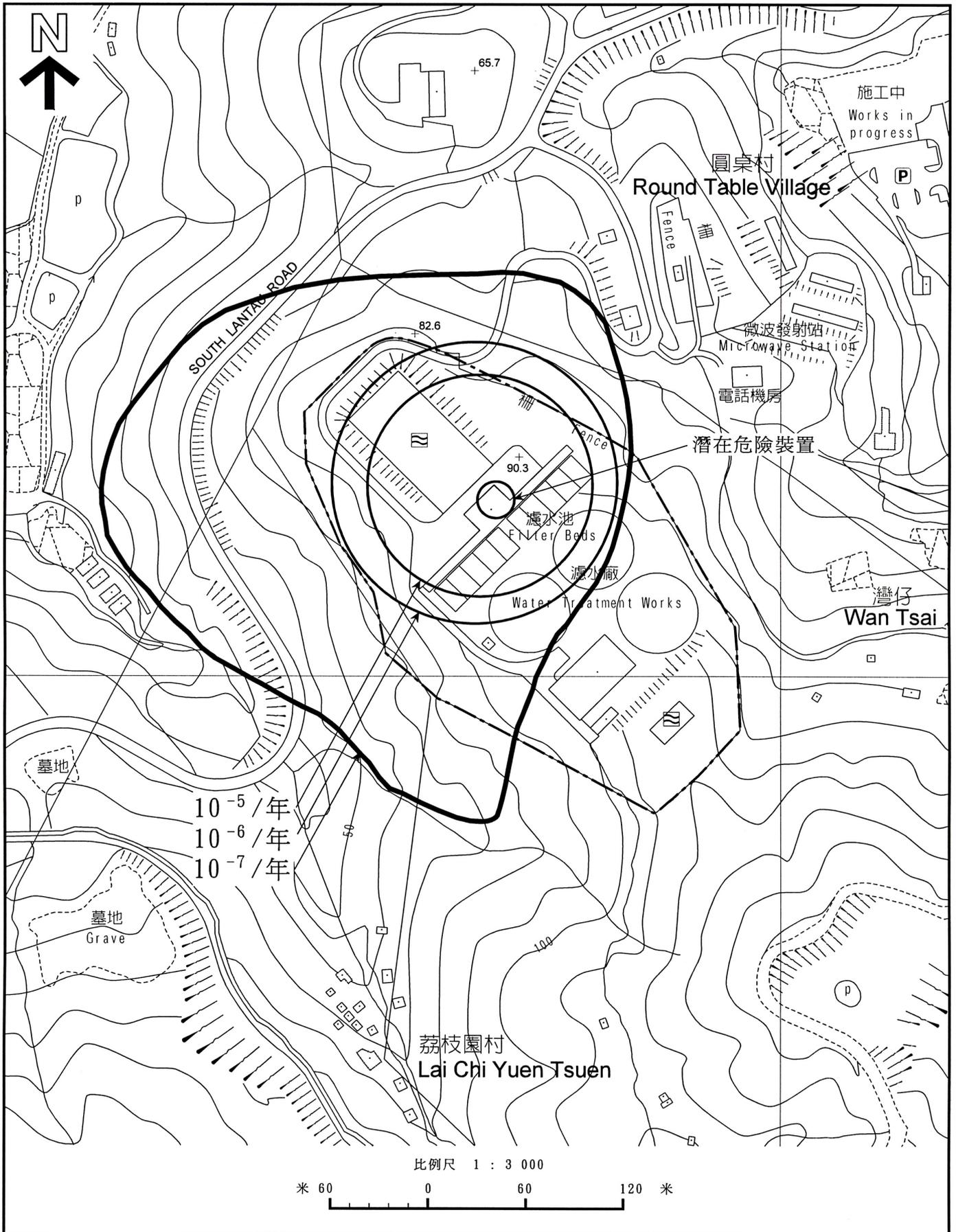
各政府部门在处理潜在危险装置方面的角色

现时各政府部门在处理潜在危险装置方面的权责划分如下：

<u>装置</u>	<u>营运者</u>	<u>风险顾问</u>	<u>发牌当局</u>	<u>委托进行 危险评估</u>	<u>拟订规划 研究及 行动计划</u>
石油气 贮存设施	私人公司	机电工程署 署长	气体 安全监督	公司 / 机电工程署	地区规划处
石油气 / 油库	私人公司	机电工程署 署长	气体 安全监督 / 消防处处长	公司 / 机电工程署 (注 1)	地区规划处
煤气装置	私人公司	机电工程署 署长	气体 安全监督 / 消防处处长 (注 2)	公司 / 机电工程署	地区规划处
汽油仓库	私人公司	环境保护署 署长	消防处处长	公司 / 环境保护署	地区规划处
氯气仓库	水务署 署长	环境保护署 署长	-	水务署 / 环境保护署	地区规划处
液化氧 仓库	私人公司	环境保护署 署长	消防处处长	公司 / 环境保护署	地区规划处
政府 炸药库	土木 工程署	环境保护署 署长	矿务处处长	土木工程署 署长 / 环境 保护署署长	地区规划处
炸药厂	私人公司	环境保护署 署长	矿务处处长	公司 / 土木 工程署署长 / 环境保 护署署长	地区规划处

备注

1. 由于石油气通常对装置以外地方构成较大危险，机电工程署会进行危险评估，并就风险提出意见，环境保护署的代表亦会就油库装置提出意见。
2. 在处理煤气装置方面，消防处处长负责签发贮存及使用石脑油的牌照。



潛在危險裝置之個人
風險等量線

規劃署



圖則編號 1.93.11

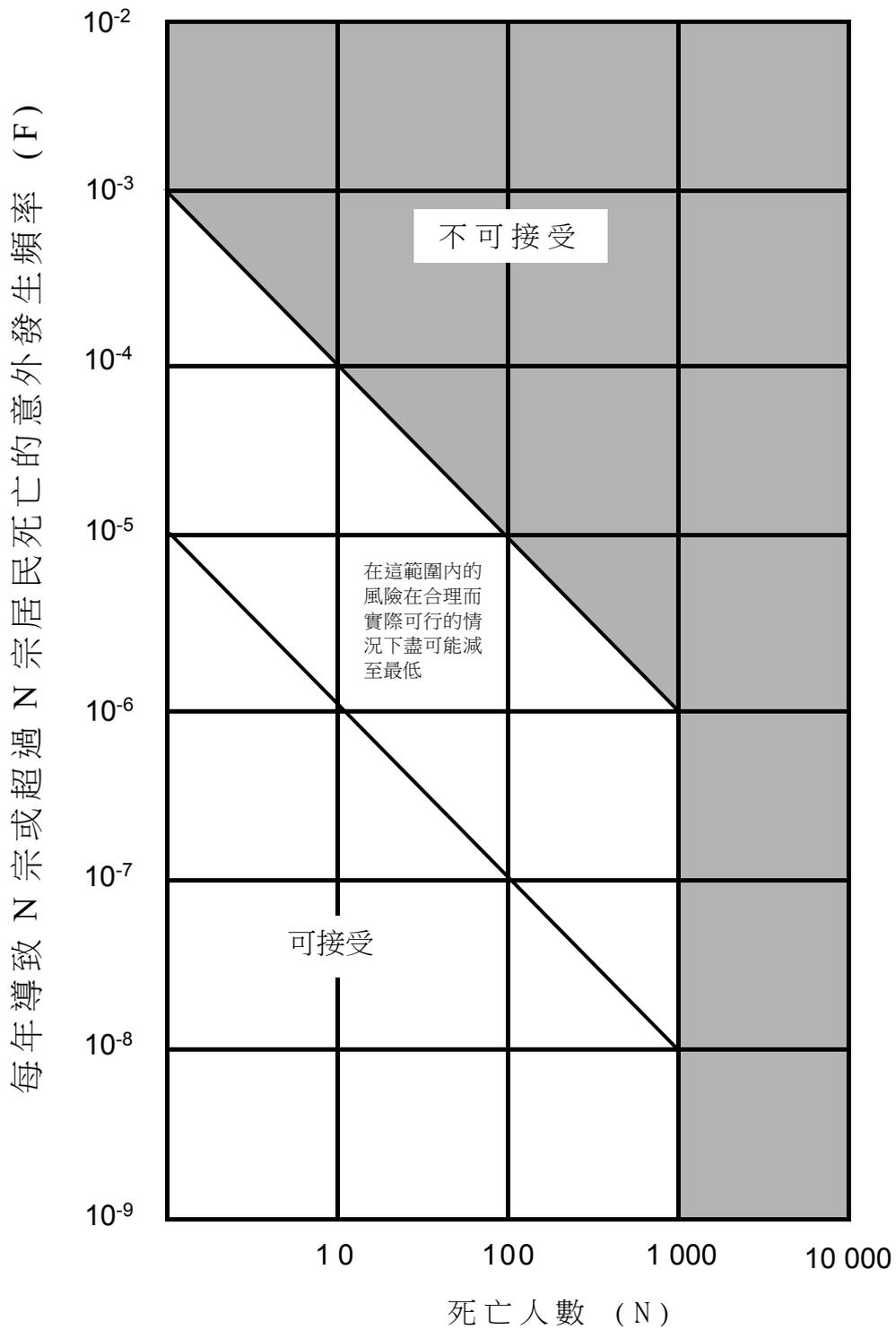
底圖編號 10-SW-C

日期 11-93

圖號

2

圖 3：可接受危險水平的群體風險指引



5. 汽车修理工场

5.1 用途

- 5.1.1 汽车修理工场是一项为公众提供服务的重要设施，然而，这些设施的运作，却经常带来运输及环境问题，尤其在住宅区及乡郊地区，问题更为严重。
- 5.1.2 现有的汽车修理工场一般属小型工场(少于 5 名雇员)，工场的实用楼面面积介乎 50 至 100 平方米之间。常见的活动包括机械操作、烧焊、喷油及售卖轮胎和汽车零件。
- 5.1.3 基于场地的限制因素，设于市区的汽车修理工场，通常只用作维修私家车、的士及小型货车。至于货车的维修，一般会在新界区进行，而货柜车的维修，一般会在货柜港区附近进行。

5.2 设置地方

- 5.2.1 汽车修理工场应设于远离住宅区或易受滋扰用途的地方。为求平衡环境目的及营运需要，在主要市区及新市镇内设置的汽车修理工场，应设于工业区边缘一带的特别设计建筑物或工业楼宇低层。汽车修理工场可与互相协调的用途结合经营，例如在适当地点兼设加油站。这些建筑物均须装置额外的安全及防火设备，并须在筹划阶段就此等设备征询消防处处长的意见。
- 5.2.2 在乡郊地区内设置汽车修理工场，则可考虑设于与四周环境相协调的低密度汽车修理工场建筑物内。此外，汽车修理工场亦可设于新市镇边缘或市区过渡地区内指定作乡郊工场的用地，但必须在土地用途、环境、交通及基础设施上符合有关准则。

5.3 地点要求

- 5.3.1 在规划新的汽车修理工场用地时，应考虑现有汽车修理工场的分布情况，以及由新发展项目所衍生的额外需求。

5.3.2 一般来说，汽车修理工场宜设于与顾客相隔适当距离的地点，或可经由道路或公共交通工具方便到达的地点。为汽车修理工场而设的特别设计建筑物，应设于平坦、容易平整及服务设施齐备的土地上。然而，由于人口集中地点附近未必可找到合适地点，选址时经常会受到制肘。

5.3.3 对于在现有或拟议工业区内设汽车修理工场建筑物，确实的选址应予审慎评估，以避免与高科技工业及工业-办公室用途的土地分配有所冲突。乡郊地区内一些适当的现有汽车修理工场用地所进行的改善措施，只要在土地用途、环境、交通及基础设施上符合有关准则，均应获得鼓励。这些用地应尽量靠近现有的货车停车场及港口后勤用地。

5.4 汽车修理工场的规划指引

5.4.1 建筑物特色

(a) 汽车修理工场是一种工场形式的活动，可设于多层工业楼宇的低层。在市区及新市镇内也可鉴定适当的用地，兴建专为汽车修理工场而特别设计的多层楼宇。此等建筑物应遵从《香港规划标准与准则》第5章所载的地积比率指引，但可考虑采用8倍的平均地积比率，视乎地盘的个别情况及可行性等因素而定。

(b) 至于在乡郊地区设汽车修理工场，由于地租较低，而且部分操作如货车或巴士维修等，所需的空间较多，工场用地面积一般较大。这类工场的运作颇类似露天贮物用途，事实上，两者所产生的环境问题也是大致相同。这类工场的发展参数现建议如下：

(i) 一至两层高的矮楼宇；

(ii) 最高地积比率 0.5 倍；

(iii) 提供供水系统及妥善的污水处理系统；以及

- (iv) 露天发展项目的地面应妥为铺砌，并提供排水设施，以减轻土地污染及排水问题，并设置适当围栏，以减低不悦目的发展对景观所构成的影响。

5.4.2 最低地盘面积

- (a) 采用汽车升降机设计的特别设计多层建筑物，地台面积须最少 729 平方米(27 米×27 米)，务求达到 60%的实用率(实用楼面面积 / 总楼面面积)。专供设置汽车修理工场的单一用途多层建筑物，地盘面积须最少 972 平方米。采用斜路设计的建筑物，地台面积须最少 1 944 平方米(36 米×54 米)，以求达到大致相等的实用率。至于低建的货车修理工场，每层面积须最少 1 575 平方米(35 米×45 米)，实用率达 65%。以地积比率 0.5 倍计算的单层建筑物，地盘面积须最少 3 150 平方米。
- (b) 用地面积应视乎当地情况加以厘订，但以较大幅的用地为宜，因为面积较大，在建筑设计上便可较具弹性，并能达到较理想的实用率。

5.4.3 单位面积的差距

汽车修理工场的面积差异很大，有小型工场(不超过 100 平方米)及中型工场(100 至 200 平方米)，也有大型工场(超过 200 平方米)。特别设计的汽车修理工场建筑物可提供机会，以容纳不同面积的工场。

5.4.4 工作间要求

「工作间」意指面积足以容纳一架车辆和一名修车技工的地方。一般来说，在小型汽车修理工场内，平均每名修车技工会设 0.5 至 1 个工作间，至于较大型的工场，则平均每名修车技工会设 2 至 5 个工作间。

5.4.5 内部安排

为货车提供服务的工场，宜设于特别设计建筑物的地下(见图 4)，以减低为货车提供重物楼面负荷量装置及斜道的需要，这些均为成本昂贵的设施。基于这个安排，为私家车、的士及轻型货车提供服务的工场，宜设于以上的楼层。在专为货车提供服务的工场的楼层之上，可设置一个兼作停车及车辆停候处的接收区。车辆停候处应有适中的面积，采用的设计应可避免轮候车龙向后延伸至公共道路。图 5 显示为货车提供服务的另一种汽车修理工场的设计建议，适用于乡郊地区的低密度工场发展。

5.4.6 停车要求

在设计特别设计建筑物方面，或在工业楼宇内设汽车修理工场方面，一般意向是把所有必需设施(包括停车设施)设于街道以外。每个工场单位应最少提供 2 个停车位，或每个工作间或总楼面面积平均每 150 平方米最少提供 0.75 个停车位，两者中以数目较大者为准。停车设施或可设于独立楼层。建筑物可提供汽车升降机，以代替斜路。

5.4.7 其他所需设施

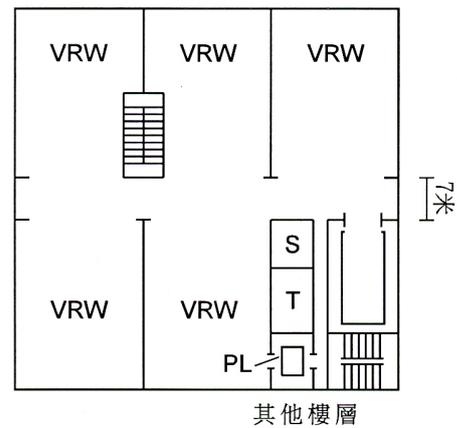
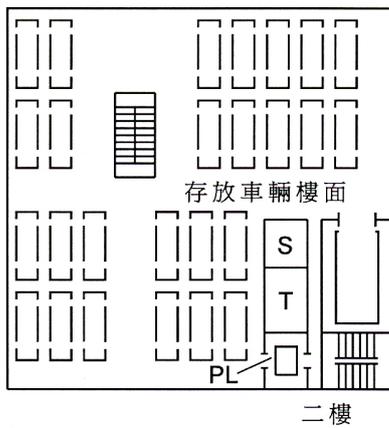
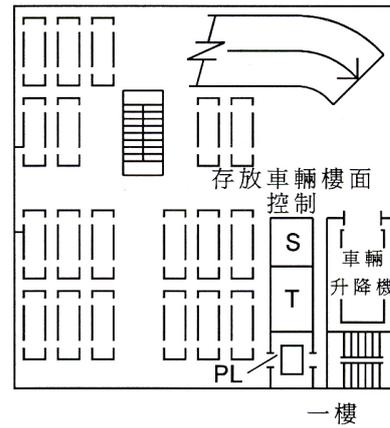
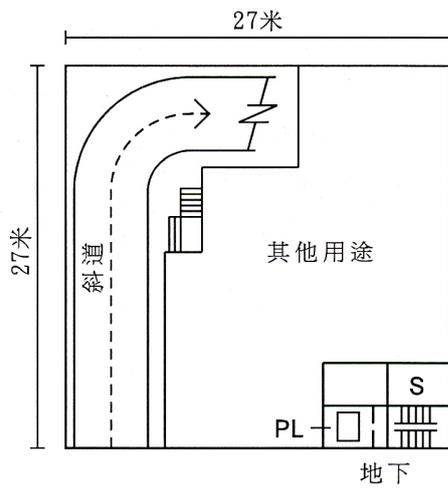
一般来说，厕所属共用设施，在适当情况下，建筑物内也可提供小型饭堂。多层的汽车修理工场建筑物应设有中央管理办事处及公用上落客货区。小型汽车修理工场应善用可使用空间发挥不同功能。一般来说，一个由两名修车技工运作的工场，内部面积应为 10×9 平方米，包括贮物及小型办公室空间。至于新设的汽车修理工场，必须提供油污 / 汽油截流管，以隔滤危险品如机油、制动液、火水、油漆及稀释剂。危险品仓库应设于建筑物临街面的外围，以方便救火工作，并须获消防处审批。

5.4.8 环境及一般设计考虑

汽车修理工场的设立，不应对四周发展项目的环境带来不良影响。在详细设计阶段，应参阅《香港规划标准与准则》第 9 章所载的一般指引。

5.5 设于特别设计建筑物或设于工业楼宇低层的汽车修理工场的一般设计参数

参数	特点	数目	假设
工场	面积最少为 90 平方米 (10×9 米)。每间工场须设有一个符合消防处要求的危险品仓库, 并符合《工厂及工业经营条例》有关天然照明及通风的规定。	视乎营运者的选择	提供两个维修站
通行斜道	若为汽车而设, 坡度为 1 比 5, 内半径为 3.5 米, 外半径为 6.1 米; 若为货车而设, 坡度为 1 比 10, 内半径为 7.2 米, 外半径为 13 米。	1 条	根据最低地台面积 729 平方米设计
汽车升降机	最少 6.15 米×3.2 米。	最少一架	-
走火楼梯	最少 5.25 米×2.1 米	最少 2 条	-
楼层高度	为汽车而设的为 5.2 米, 为货车而设的为 7.2 米	-	-
车位	为汽车而设的为 5.0 米×2.4 米, 最低通行高度为 2.4 米。为货车而设的为 11.0 米×3.5 米, 最低通行高度为 4.1 米。	每一工作间设 0.75 个车位, 每间工场最少设两个车位	-
街道出入口	-	愈少愈好	不得倒车驶出街道或由街道倒车驶入, 出入口须避免设于街角, 最少距街角 15 米。

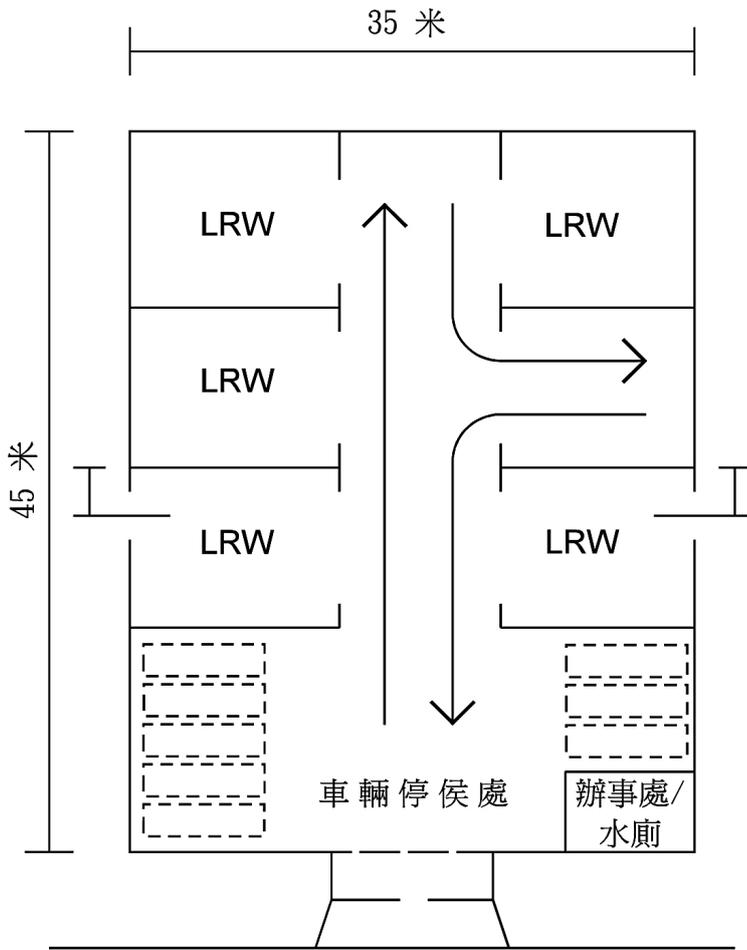


VRW		VRW
	存放車輛 / 汽車修理工場	
存放車輛		
存放車輛	存放車輛	
其他用途		

- T - 廁所
- L - 大堂
- PL - 乘車升降機
- S - 貯物室
- VRW - 汽車修理工場
- 其他用途 - 例如汽車陳列室

圖 4
專為汽車修理工場
而設的特別設計建築物
(連機械化堆置系統)

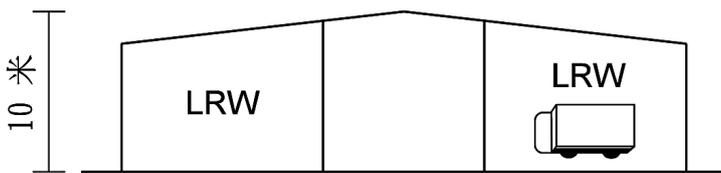
- 註：(1) 設計圖僅作參考之用。詳細設計必須符合《建築物(規劃)規例》的規定。
- (2) 為方面顯示起見，最低地盤面積由單層建築物的972平方米至兩層高建築物的729平方米不等。



圖

LRW - 貨車修理工場

最高地積比率 = 0.5 倍



段

圖 5
低密度的特別設計建築物

- 註：(1) 設計圖僅作參考之用。詳細設計必須符合《建築物（規劃）規例》的規定。
- (2) 為方面顯示起見，最低地盤面積由單層建築物的3 150平方米至兩層高建築物的1 575平方米不等。

6. 港口后勤及露天贮物用途

6.1 引言

6.1.1 现时，预留作露天贮物用途的土地，在分区计划大纲图上均划为「露天贮物」地带。部分露天贮物及港口后勤用途由于可能会构成严重的不良影响，在有关的「露天贮物」地带的「注释」内列为第二栏用途，即是必须先取得城市规划委员会的规划许可，方可进行。露天贮物(未另有订明者)用途，即并非列为第二栏用途的，则列为第一栏用途，属经常准许。特别预留作港口后勤用途的土地，则划为「其他指定用途」地带，例如「其他指定用途(货柜后勤用途)」地带。

6.1.2 本章旨在提供指引，使地区规划师可据此划定土地作露天贮物用途，并据此决定在有关的分区计划大纲图的注释内哪些用途类别应列为第二栏用途，藉以施加更严格的管制。这份指引亦可向公众阐释政府就此等用途所订的土地用途政策。

6.2 在这份指引下港口后勤及露天贮物用途的定义

6.2.1 这份指引建议把露天贮物和港口后勤用途分为两大类，区分方法是因应运作要求、环境、运输及土地用途规划所带来的影响而作出。在这两大类别下，界定了一些特定活动。

6.2.2 露天贮物

- (a) 「露天贮物」用途是指在一个地点上进行的活动的，而该地点大部分(一般假定超过该地点上盖面积的50%)是露天的，并用作与货柜无关的贮物、修理或拆毁用途。附属于同一地点上的工业、工场、货仓及其他商业活动的贮物活动，并不列为这里所指的露天贮物用途；但临时构筑物(例如在卸泥区及车辆修理场等地用镀锌片搭建而成的开敞式停车间)，由于在外观、性质或运作时的影响方面，与在露天场地进行的并没有显著分别，因此也列为这里所指的露天贮物用途。某一地点的运作性质，例如在描述某项活动时所显示的性质，亦可用以界定该项用途

是否包括露天贮物用途。

(b) 符合上述定义的用途，包括那些在「港口后勤用地及露天存货需求研究」所调查的用途，计有：

- 藤及竹存放场
- 头及木材存放场
- 陶瓷制品存放场
- 经处理的农产品存放场
- 废金属存放场
- 罐 / 箱存放场
- 纸张及一般废物存放场
- 水泥 / 沙存放场
- 化学品存放场
- 危险品存放场
- 待拆 / 待毁或待维修车辆存放场
- 待售或待处置车辆及车辆零件存放场
- 车库

(c) 由于上述用途所包括的活动及物品种类繁多，为方便描述，上述活动可再分为几个类别，以反映独特的经济活动及这些主要活动类别对环境所构成的不同影响。上述用途可分为下列四大类别：

- 建筑材料及器材存放场
- 车辆停放场
- 物品存放场
- 卸泥区及车辆零件存放 / 修理场

(d) 这些活动在八零年代散布于全港不同地方，其性质有别于货仓、工场及公用事业设施装置等用途。上述描述可视为这些活动的准确定义。

6.2.3 港口后勤用途

- (a) 港口后勤用途是指位于港口以外(即在货柜码头、内河货运码头、公众及私人货物装卸区范围外)与港口有关的离岸活动。这些活动是港口活动作业时所必需的,但无须置于港口范围内。
- (b) 这个定义是根据用地地点和运作特色而订定。一般来说,港口以内的活动是直接和码头作业有关,例如船只装卸货柜的活动,以及必须立即运往海旁的活动。虽然就活动性质来说,港口以外的活动是无须靠近海旁作业的,但倘此等活动可在贴邻或接近港口的地方进行,仍可从中受惠。就这份指引来说,下列活动可界定为港口后勤用途:
- 货柜车停放场(相等于货柜车拖架 / 拖头停放场)
 - 空货柜存放及修理场
 - 货柜场(用以存放及处理已载货的货柜)
 - 货柜装卸站

6.2.4 有关露天贮物及港口后勤用途的各个主要类别的准确描述,以及这些活动对环境、运输及土地用途规划所构成的影响,见载于附录 2。

6.3 收紧管制的需要

6.3.1 过去十年,用作露天贮物及港口后勤用途的土地倍增,自一九八三年以来,港口后勤活动大幅增加,一九八三年只有 30 幅用地,共占地 28 公顷,至一九九三年,已增至 237 幅,共占地 198 公顷。

6.3.2 在香港的乡郊地区,多处地方露天贮物及港口后勤用途急剧增长,且大多是在任意扩张和缺乏管制的情况下进行。形成这个趋势的诱因,是这些土地成本较低而面积较大,因而对这些土地的需求日增,而且乡郊地区的交通有所改善,加上在一九九零年指定中期发展审批地区之前,把有关的农地改作贮物用途可豁免受规划管制所约束,因而可带来经济利益所致。

6.3.3 此类贮物活动激增会带来不良影响，概述如下。

6.3.4 用途扩散

新界地区的港口后勤及露天贮物用途不断扩张，已引致乡郊环境的质素普遍下降，改变昔日农业地区(例如流浮山及锦田)的面貌，变成质素欠佳的市区边缘式环境。

6.3.5 土地用途不相协调

此类活动大多是位于不适宜作此类用途的地点，而且靠近住宅和政府、机构或社区用地，或易受环境滋扰的地区，例如生态系统易受干扰的具特殊科学价值地点，或环境未受破坏的郊区。这些用地对易受滋扰用途所带来的不利环境影响，例如重型车辆往返及货柜装卸作业造成的噪音滋扰，车辆交通造成的空气污染，以及破坏景观等，都是土地用途协调不当的结果。

6.3.6 带来交通流量

这些用地(尤其会带来大量交通的港口后勤用地)零散分布，致使这些用地与港口及边界地区之间，以及各货柜后勤用地之间的车辆交通增加，因而使策略性道路网(尤其吐露港公路及青山公路沿路)的交通挤塞情况更趋严重，空气污染及交通噪音问题日益恶化，更令运输成本增加，运作效率(尤其影响车辆往返港口的效率)下降。倘若在通道(包括乡郊小径)不足的地区设露天贮物及港口后勤用地，不但会为乡郊地区带来不相配合的繁忙车辆交通，引致区内道路交通挤塞，更会令环境质素下降，甚至危及村民使用道路的安全。

6.3.7 环境质素下降

露天贮物及港口后勤用地不断扩张，除带来交通流量外，不少用地现时更缺乏妥善的废物管理措施，而来往的重型车辆造成噪音及空气污染，加上可能污染水道和土地，种种问题皆会导致环境质素日渐下降。垃圾收集措施不足，欠缺排水渠或排水渠保养欠佳，都是这些用地当前面对的问题。发展者把农地改作贮物用途或填平鱼塘以作此等用途，会带来排水问题。天然渠道淤塞，更会增加洪泛威

胁。

6.3.8 运作效率

对于不少港口后勤活动而言，最理想是设于港口、边界地区或策略性运输路线附近。然而，由于把农地改作港口后勤用地，成本较低而面积较大，不少用地均散布于新界边缘地区。这个情况实不利于这个行业的有效运作。

6.4 贮物用途日后的需求

6.4.1 根据一九九三年所作的预测，至二零零一年，港口后勤用地的需求量最高可达 380 公顷左右，而露天贮物用地的需求量最高可达 450 至 550 公顷。至二零一一年，港口后勤用地的需求量最高可达 510 公顷，而露天贮物用地的需求量最高可达 750 公顷，即较一九九三年的水平分别增加 150% 及 100%。上述数字显示，要应付这个殷切需求，便需要庞大的土地面积。就这方面所订的规划意向是，部分现有用地倘对环境、交通及排水只带来不太严重的影响，则至少在短期至中期来说可予以保留，直至已规划用地可迎合额外的需求及重置现有的不当用途为止。

6.4.2 用地增加的水平会取决于不同因素，包括：

- (a) 香港港口的货柜吞吐量增长；
- (b) 预留作港口后勤及露天贮物用途的现有土地供应水平；
- (c) 把此等活动迁移至内地的可能性；以及
- (d) 土地运用的效益。

6.4.3 已规划的新用地的供应情况，以及辅助基础设施的提供水平，也会决定此等活动的增长速度和性质。

6.4.4 因此，土地供求情况应不时因应上述因素作出检讨。当局应监察经济及土地用途的趋势和转变，以厘订中期至长远的土地供应量。透过这种监察工作，也可就现有问题用地所须采取的强制执行行动及处理规划申请方面制订政策。

- 6.4.5 下列指引旨在令港口后勤及露天贮物用地妥善分布，并且改善这些活动的环境、运输及土地用途规划。

6.5 概括地区政策指引

- 6.5.1 概括地区政策指引旨在从土地分布的政策层面提供一个整体规划大纲。在界定概括地区时，是以港口后勤及露天贮物用地的现有分布情况及地理特色(例如土地用途模式、通道及环境特色等)为依据。

- 6.5.2 概括地区政策指引界定 5 个地区类别，这是根据 25 个概括地区所作的评估而订定，这些概括地区包括现时港口后勤及露天贮物用途集结的地区，以及适合长远发展作此类用途的新地区。在地区规划及 / 或评审规划申请时，应灵活应用这份指引的规定，并参照一九九四年年底完成的「港口后勤用地及露天存货需求研究」所建议的概括地区建议。

- 6.5.3 *第一类地区：建议增加发展密度*

列为这个类别的地区，一般适合继续进行港口后勤及露天贮物用途，并在短期至中期可进一步增加发展密度。一般来说，在这些地区内进行此等用途，不太需要在策略性道路基础设施上进行改善工程，惟部分土地若须大幅增加发展密度，则会视乎长远的道路兴建工程而定。个别用地或须采取纾缓措施，以克服排水及通道等方面的限制。

- 6.5.4 *第二类地区：建议有限度增加发展密度*

列为这个类别的地区，基于其策略位置、良好的基础设施及有利的环境因素，一般具有有限度增加发展密度的机会。虽然如此，这些地区可能还受到其他因素所限制，例如易受滋扰用途(例如住宅区)，在这情况下，如须增加发展密度，必须兼顾用途类别及用地地点而作出选择。

6.5.5 *第三类地区：建议有限度增加发展密度并同时采取改善措施*

列为这个类别的地区，不论在土地用途是否协调、通道及环境质素方面，都备受更大的限制，必须在采取改善 / 纾缓措施方面作出更大投资，或在分配用地上作更大限制。

6.5.6 *第四类地区：防止用途扩散*

列为这个类别的地区，应避免再进行与环境不相协调的活动。

6.5.7 *第五类地区：中止用途*

列为这个类别的地区，其长远目标是，中止现有活动及改善环境质素。

6.6 选址的概括原则

6.6.1 下列有关选址的概括原则，适用于所有露天贮物及港口后勤用途。

6.6.2 *鼓励用途集结*

在可能情况下，港口后勤及露天贮物用途应集结在指定地区及现有用途附近，避免进一步扩散。空货柜存放场及修理场，不得设于郊区内人口聚居的地区。至于部分露天贮物用地，例如卸泥区及建筑材料 / 设备存放场等活动，由于必须分布于香港不同地点，以便为市区不同地区和建筑地盘提供服务，此类用地宜在个别地区集结。此等活动若能集结进行，不但可使不少市区过渡地区内不悦目的活动不断扩散的情况得以纾缓，亦可减少用地之间的交通往来，让政府可在改善基础设施及提供纾缓措施(例如改善道路及排水系统)方面收到规模经济之效。

6.6.3 *鼓励利用策略性地区的土地*

香港面积细小，必须善用土地资源和提高运作效率。规划面积庞大的新货柜港地区，可提供机会，让港口后勤活动在这些地区集结一起；发展新工业区，也可为露天贮物活

动提供较长远的纾缓问题地方。此外，鉴于运往内地的货柜运输日益增加，而边界地区目前已有大片的港口后勤用地，一些备有良好策略性基础设施的边界地区，亦适宜用作港口后勤活动。如果露天贮物用途是与主要市区中心的需要有关，则应集结在这些主要市区中心（例如新市镇）附近选定和清楚划分的地点。此外，露天贮物用途也可集结在工业或港口活动附近的纾缓问题地区。

6.6.4 尽量提高运输效率

新用地最宜位于现有及新策略性道路基础设施附近，使这些用地所衍生的交通可与郊区及其社区分隔开。不过，发展者应就这些新用地进行详细的交通影响评估，评估策略性道路网及区内道路系统的整体容量。

6.6.5 鼓励利用符合环境标准的地区的土地

当局的长远目标是，鼓励港口后勤及露天贮物活动迁往一些概括地区，而在这些地区内此等活动对环境只造成最少影响，从而改善现时备受这些用途困扰的乡郊地区的环境。减少把洪泛平原的土地作此等用途，亦可减低潜在的洪泛威胁。「全港发展策略」及「次区域发展纲领」订有策略性环境规划政策，务求把不当的发展迁离易受滋扰用途及环境保护地区，这些政策必须遵从。在可能情况下，这些活动应尽量设于本港西部人口稀少的地区，例如大屿山东北部及屯门西部，视乎所提供的通道而定。

6.7 特定用途选址的整体指引

6.7.1 下列分段提供整体指引，使有关方面在分区计划大纲图、发展大纲图和发展蓝图上预留土地，或在考虑私人提交的规划申请时，有所依循。这些指引应连同第 6.8 节所述的详细土地规划标准与指引一并考虑。

6.7.2 货柜车停车场

(a) 货柜车停放场所在的地区，宜建有良好通道通往港口及司机住所。葵涌的港口及工业区，包括一号至七号货柜码头以及新建的八号及九号货柜码头对开的土地，实为适当选址，虽然这些地区备受土地短

缺及各方面竞逐土地作其他用途的压力所困扰。当局建议把边界地区附近且建有良好通连接策略性道路网的地点，用作货柜车停放场，惟区内道路的容车量必须足以应付额外的交通量，且备有足够的公共交通接载工人。

- (b) 在分区计划大纲图上划定新用地时，应尽量发展大幅土地，符合防止小幅用地扩散的政策。对于难以找到永久用地的地区，则可采取其他临时措施，例如延长短期租约及短期豁免书的有效期，以及 / 或在可行情况下暂时使用填海所得的土地。
- (c) 在市区内(尤其葵涌区，这个地区对港口以内及港口以外设施需求甚殷)发展多层货柜车停放场，应获得鼓励。这些多层停车场可与货柜装卸站活动或其他互相协调的用途结合发展，从而增加可行性。

6.7.3 货柜存放及修理场

设立货柜存放及修理场的先决条件，是必须有大幅土地，可供使用机械及在场地内提供货车轮候区，容许繁忙时间存放最多货柜。对于短期存放货柜的场地，宜设于新货柜码头附近的地点。至于用作较长时间(超过 3 日)存放货柜的场地，则可设于新界其他地区，尤其边界地区附近及容易通往策略性道路网的地点。为减少所衍生的交通流量，货柜存放及修理场宜与其他与货柜有关的用地(包括货柜车停放场)共同设立。

6.7.4 货柜场

货柜场应设于海旁区附近或方便到达货物集散地的地点。货柜场必须有良好的保安，二十四小时作业，并具有良好的基础设施及服务，例如冷藏仓柜所需的能源供应。用地内必须提供车辆轮候区，足以容纳繁忙时间的轮候车辆。此外，由于住宅用途也会衍生大量交通流量，货柜场应避免与住宅用途邻接。

6.7.5 货柜装卸站

- (a) 倘设立货柜装卸站，应优先考虑港口附近及主要市区的「工业」地带内的地点，以方便货物运往主要的货物集散地及市场，减少往返车程。就活动性质及所带来的影响而言，与货柜装卸站相协调的用途为工业及仓库用途。
- (b) 虽然在港口设立货柜装卸站的需求逐渐下降，但在港口及其毗邻地区设立货柜装卸站，仍属与这些地区相协调的用途。存放时间较长的货柜装卸站，可设于新界区，尤其在现有工业、露天贮物或港口后勤用地一带。

6.7.6 建筑材料及器材存放场

- (a) 由于存放建筑材料及器材一般需要短期用地，这类存放场的选址要求必须具有弹性，举例来说，临时的建筑材料及器材存放场可设于新填海区，惟此等用途不得对环境带来不良影响。当局可考虑在市区内指定若干用地(例如市区过渡地区)，永久用作此类用途。
- (b) 水泥 / 沙存放场应避免与易受滋扰用途邻接，存放器材时应尽量减低破坏景观的情况。

6.7.7 车辆存放场

设立新的车辆存放场，需有较大幅的用地，并有良好的保安设施，但选址要求较为灵活。由于此类存放场的业务受季节性转变影响，所需的用地可能只属临时性质。多层停车场一般提供良好的保安设施，可视为露天贮物用途以外的另一种选择。由于此类存放场的需求变化不定，进行前瞻规划会较为困难。

6.7.8 物料存放场

物料存放场未必需要设于分销地点或市场附近，但木头及木材存放场则宜设于制造地点(例如木厂)或输入本港的港口附近。

6.7.9 卸泥区及车辆零件存放 / 修理活动

卸泥区及车辆零件存放 / 修理场，宜集结在市区以外特别划为「露天贮物」的用地。卸泥区可设于工业用途、货仓或其他贮物用途毗邻的地点。车辆零件存放用途则可设于新界货柜车停放场附近。

6.8 用地规划标准与准则

6.8.1 下文所建议的措施，目的是希望在可行情况下，能够纾缓新用地和现有用地所构成的环境影响。这些改善措施可透过选择及 / 或审批新用地时予以实施，方法是利用规管措施或由用地营运者自发采取行动。

6.8.2 土地用途邻接问题

(a) 港口后勤及露天贮物用地不应设于易受滋扰用途(例如住宅、医院、学校及其他社区设施)毗邻，有关规定可参照《香港规划标准与准则》第 9 章「环境」一文的有关段落。有关地点若位于郊野公园及其他环境易受破坏地区(例如具特殊科学价值地点)的 100 米范围内，除非发展者能证明有关用途对环境易受破坏地区的影响甚微，否则一般不会获得批准。工业、仓库、港口用途、其他露天贮物及港口后勤用途，以及公用事业设施装置，均属与之协调的用途。若把主要道路走廊的土地作此等用途，只要并非与易受滋扰用途邻接，均应获得当局支持。

(b) 不论大幅或小幅用地，都宜设立缓冲区。缓冲区的范围可因应下列因素而订定：

- 土地用途的规模及性质；
- 四周地区的性质(例如地形、四周道路的情况、易受滋扰用途的数量及分布情况、景观影响等)；
- 是否具备人工或天然屏障；以及
- 四周地区的市区或乡郊环境。

- (c) 订定缓冲区的范围时，应按每幅用地的个别情况考虑，符合《香港规划标准与准则》第 9 章「环境」表 1.3 所列的标准。
- (d) 倘有关用地与易受滋扰用途之间，由不易受滋扰的建筑物、主要运输路线、天然植物及地型阻隔，应获得从优考虑。

6.8.3 景观

- (a) 在乡郊地区堆迭货柜，会严重破坏景观。露天贮物场在性质上是会存放不同大小、形状及外形的物品的，贮物场内原则上可进行的活动，都可能碍观瞻，令环境杂乱无章。提供美化环境措施，当可纾缓此等影响。
- (b) 就乡郊地区来说，倘拟议的货柜存放及修理场会严重破坏周围或毗邻住宅用途的景观，应视实际情况考虑实施限制，规定用地内不得把货柜堆迭超过 3 个的高度(相等于传统村屋的高度)。
- (c) 大幅用地由于面积较大，路旁地方可用以提供美化环境措施，因此在美化环境方面会较为有效。辟设连绵不断的景观土丘，用以栽种植物，可有效隔开有关发展，并充当噪音缓冲区(见图 6)。位于工业区或港口地区的港口后勤及露天贮物用途，对四周地区带来的景观影响一般较为轻微。

6.8.4 用地面积及密度

- (a) 在评估规划许可申请是否符合现行标准时，可参照一九九四年完成的「港口后勤用地及露天存货需求研究」所得的调查结果，把各种港口后勤及露天贮物活动类别的概略中位数值订为最低用地要求。

用途	最低用地要求
- 货柜存放及修理场	5 100 平方米
- 货柜场	4 900 平方米
- 货柜车停放场	3 000 平方米
- 货柜装卸站 *	2 000 平方米
- 露天贮物场	1 000 平方米

(b) 然而，港口后勤及露天贮物用地的面积，会受到多项因素影响，包括：

- 在全港层面及当地层面有多少土地可供使用及可使用的时间；
- 有关用地可使用的道路及有关道路的交通情况；以及
- 有关用地在环境及排水上所受到的限制。

(c) 港口后勤及露天贮物用地(尤其市区内的土地)供应有限，加上就短期至中期而言估计出现求过于供的情况，发展者若进行此类用途，也许难以找到超过某一面积的土地。因此，就短期至中期而言，可考虑选用面积较小的土地。此外，基于环境、排水及运输方面的限制，亦可能令指定作此用途的土地减少。有鉴及此，若要硬性规定用地的面积，可能是过于严谨的做法。

(d) 此外，要界定用地的最低和适中面积，亦会涉及很多不明朗因素。若从运作方面看，甚么是适中面积是难有定论的，因为增加用地面积未必一定增加效率，某一场地最终可达到的效率视乎场地内存放货物的数量或所进行的活动而定，而此等活动可能在小幅土地上进行更具效率。同样地，在场地内提供停车位所需的面积，也视乎来往车程数量和活动所

* 设于新界的用地的面积须最少 2 000 平方米。这个规定不适用于货柜港的设施，这些设施一般面积较大。

产生的次数而定，而非用地面积。基于上述因素，当局建议在处理规划申请及在分区计划大纲图上指定露天贮物及港口后勤用地时，应酌情处理，按有关用地的个别情况、在规划方面的记录(空置还是未充分使用)、市区或乡郊环境以及与四周环境是否协调等因素给予考虑。如属规划许可申请，则还须考虑申请人能否证明有关发展不会构成不良影响。

- (e) 在预留土地以作日后之用时，应尽量预留较大幅的用地，使此类活动能够集结一起，此举亦可鼓励有关方面对该地点作更大投资，从而改善服务和效益(例如提供公用基础设施及促进机械化运作)，并可确保能够采取有效的环境保护措施。
- (f) 一般来说，基于现行政策是把港口后勤用地设于面积较大的主要地区(例如邻近货柜码头)，预留土地的面积应超过 1 公顷。在鉴定主要的纾缓问题土地时，基于策略性的考虑因素，预留土地的面积应超过 10 公顷。尽管如此，实际面积还须视乎监察供求情况后所作的预测及可使用的土地而定。
- (g) 在多层建筑物设置货柜车多层停车场附连其他相协调的用途，当局建议采用都会计划就仓库所订的标准(地积比率为 8 倍)。
- (h) 预留露天贮物用地时，如果其目的是提供纾缓问题用地，以配合新需求或重置需要，所预留的土地应超过 0.5 公顷。但实际面积亦取决于某一概括地区因强制执行行动或改划用途地带而须中止用途的土地的面积，亦会视乎在可使用的土地而定。
- (i) 在每幅用地上进行的港口后勤及露天贮物用途的密度，会因所在位置(即港口内或港口外)、机械化运作、以及存放货物的类别和长度而异。正因如此，所采纳的一般原则是，若要对港口以外的贮物用途的密度订定指引，是不适当的做法。反之，应由营运者酌情决定是否善用土地，惟必须符合运输及环境方面的规定。碍于操作上的限制因素，堆迭货柜的高度最高不得超过 7 个。此外，如基于土地用途邻接的考虑，也可能须施加更多限制。

6.9 运输

- 6.9.1 与货柜有关的用地，应设有良好的通道，通往重要道路网。这些用地应有一个明确的出入口，并符合运输规划及设计手册 - 卷 2 第 3.6 段所载的指引。如果用地面积较大，则可考虑增设出入口。有关地点的范围内应设足够的停车及轮候设施，供作业及访客停车之用，以免车辆在路旁停放和轮候。有关通道及轮候 / 停车区的安排，必须符合运输署的要求。
- 6.9.2 每幅用地均应进行交通影响评估，评估时应兼顾其他用地的累积影响。交通影响评估应包括就用地所衍生的交通量、来往车辆的类别和路线、为邻近区内道路和策略性道路网所带来的交通量所作的估计，以及纾缓任何不良影响的建议。评估内还须证明用地内的通道及街道以外的轮候 / 停车区足以应付需求。
- 6.9.3 有关地点退入的空间，应足以让路面使用者有足够的视野，以符合运输署的要求。

6.10 环境规划

- 6.10.1 新用地必须遵从适当的环境影响评估程序^{*}处理：
- (a) 对于货柜存放及修理场、货柜场及货柜车停放场，应进行噪音模拟测试，以证明这些用途对易受滋扰用途所构成的噪音影响，能够符合《香港规划标准与准则》第 9 章「环境」一文中所建议的噪音标准。

* 环境影响评估所依循的程序，载于规划环境地政局技术通告 2/92 号有关「主要发展计划的环境影响评估」及环境保护署指引 2/92 号有关「大型私人发展计划的环境影响评估程序」的文件内。

- (b) 有关用地范围内的地面须进行妥善的铺整工程，以防止因油类、燃料及其他排放物(主要与货柜存放及修车场、货柜车停放场、弃车 / 拆车场和溢出贮存物料有关)的渗漏而可能造成陆上或水污染。此外，有关用地亦应尽量减少因车辆交通及货柜处理操作而产生尘土飞扬及臭味四溢的情况。
- (c) 用地内应提供足够的排水设施，以便排放食水及污水。倘有关地点可接驳至公共污水排放设施，则住宅污水应经由公共污水渠排放。倘有关地点位于受洪泛威胁的地区，则有关发展应进行排水影响研究，并采取必须的防洪措施。由于大量农地改作贮存用途会带来累积影响，使洪泛威胁增加，这情况已备受公众关注，因此，在评审发展计划的可行性时，也应全面考虑这个因素。
- (d) 发展计划应考虑纾缓水质影响的措施，例如透过筑堤减少径流，设置油类 / 燃料及化学品堵截设施，并设置沉沙池以预防任何渗漏及溢出的情况。
- (e) 应提供足够的垃圾收集和排放措施。此外，所有用地均应符合消防安全标准。
- (f) 倘在评估有关用地时认为用地可能产生噪音或强光(主要与货柜存放场有关)，则应考虑对营运时间施加限制。此等限制可在租契条款内订明，并在作业守则内订明监察要求及措施。
- (g) 有关存放及处理危险品的指引，以及有关危险品的发牌程序，可参考《危险品条例》的规定。

露天贮物及港口后勤用途说明的及一般影响

1. 露天贮物

建筑材料及器材存放场

- 1.1 建筑材料(例如砖块、棚架、沙)及器材(例如履带式拖拉机、滚轮等)存放场,是香港最常见的存放场,分布于全港各处。存放建筑材料的地点大多在生产地点附近,而存放器材的地点则在建筑及发展地盘附近。

影响

- 1.2 建筑材料及器材存放场所构成的影响,视乎所存放的材料或器材的性质、体积及数量而定。在环境影响方面,倘有关用地存放重型材料,会对景观构成影响;倘有关用地存放沙及水泥,则会对空气质素构成影响。在交通方面,此等存放场通常只会衍生低水平的交通量。

车辆存放场

- 1.3 车辆存放场部分是用来存放待售新车或旧车,也有部分是用来弃置和存放车辆零件。商业及非正式的车辆及货柜车停车场,则不列入这个类别内。随□香港与内地之间的商贸往来日趋频繁,部分用地位于港口附近,也有部分须设于新界地区。

影响

- 1.4 车辆存放场的规模,会受内地的进口/出口规例所影响。在需求的高峰时期,车辆存放场会占用大片土地。然而,此等存放场所产生的交通量较低,而且多集中于繁忙时间,对环境所构成的影响也较小。

物品存放场

- 1.5 物品存放场所存放的物品,不论在体积及数量上都变化很大,包括木头及木材(最大类别)、藤及竹产品、陶瓷制品及经处理的农产品。这些产品一般属廉价产品,而高价制成品则通常存放在厂房内。物品存放场一般位于地价较低的土地、偏远地点或邻近生产来源的地点。

影响

- 1.6 物品存放场由于不涉及制造活动，影响只限于通道沿路及货车装卸活动。这些存放场所产生的交通量一般偏低，对噪音、水质及空气质素的影响亦属轻微。如属较大型的存放场，例如木材及木头存放场，也许有破坏景观的情况。

卸泥区及车辆零件存放 / 修理活动

- 1.7 卸泥区及车辆零件存放 / 修理活动包括弃置废车及拆车，或存放废金属或旧贮存缸、罐、纸张及一般废物，亦包括车辆修理活动，而这些活动一般与弃置车辆及临时存放车辆及车辆零件有关。由于这些物料皆为物料消耗后的最后产品，而且主要来自市区人口，因此这些用地大多分布于市区边缘地区。

影响

- 1.8 这些活动皆属廉价活动，在土地方面所需的投资不多。这些用地的外观通常杂乱无章，用地界线划分不清，加上所存放的货物不太悦目，整体上对景观造成严重破坏，倘此等用地在某一地区内繁衍，情况便更为恶劣。这些用地还会因拆车或修理活动所产生的噪音、污水渗漏以致污染土地及水道(由于渠道不足所致)和乱抛垃圾等造成其他问题。

2. 港口后勤用途

货柜车停放场

- 2.1 货柜车停放场可用于日间和通宵停放货柜车(拖头)及拖架。这些用地现时位于现有货柜港附近(主要用作存放拖头及没有装货的拖架)，并且邻近司机住宅，或邻近边界地区如新田及流浮山，这些地点可作为港口与内地之间运载有货货柜及空货柜的转运中心。

影响

- 2.2 货柜车停放场所构成的影响主要与来往交通有关。货车开动机器和在用地一带来往(例如使用刹车掣)产生噪音，货车来往用地造成交通噪音；车辆排出废气，造成空气污染；倘有关用地地面尚未铺砌妥当及路面不平，尘埃微粒容易藏于轮胎胎纹而散播于空气中，造成尘土飞扬的情况，也会构成空气污染；倘用地地面尚未铺砌妥当，而未设有

适当的渠道设施，油类及其他车辆液体渗漏，也可造成陆地污染及水道污染。这些用地所产生的交通量颇高，通常集中在早上及黄昏的繁忙时间。

货柜存放及修理场

- 2.3 由于港口存放货柜的土地不足，因此部分货柜必须存放在其他地方，而货柜存放及修理场便是为应付这个需要而设。由于货柜港口附近缺乏足够的土地，而新界某些地区的土地成本较低，致使新界地区日益增加的土地给用作这种用途。就面积较大的货柜存放及修理场来说，堆迭货柜的高度可多至 7 个，并会采用投资较大且安排有序的机械化操作。修理货柜活动通常在较大幅的用地上进行，而专门用于修理活动的用地则为数不多。

影响

- 2.4 这些用地通常构成的环境问题，包括破坏景观，处理货柜及货车往返产生噪音，因尘土飞扬(在未铺筑地面的用地)及车辆废气构成空气污染，以及车辆及修理活动漏出污水等。此外，交通问题包括车辆在场外轮候，以及货车在质素欠佳的道路路面(包括未铺筑路面的乡郊小径)往返，会对行人安全构成威胁，形成交通挤塞，更会令乡郊环境质素日趋下降。这些用地所衍生的货柜运输量是为数最多的。

货柜装卸站

- 2.5 货柜装卸站是集装或拆装货柜的中心，以便继续分发货物。港口以外的货柜装卸站会设于特别设计的建筑物或货仓内，主要分布于已建设区内，尤其在荃湾区内及附近一带，可作为货柜集装中心，以便把货物分发到其他地区。另有部分货柜装卸站所处理的货物，是无须快捷有效地运往港口的，这些装卸站趋向设于新界区。

影响

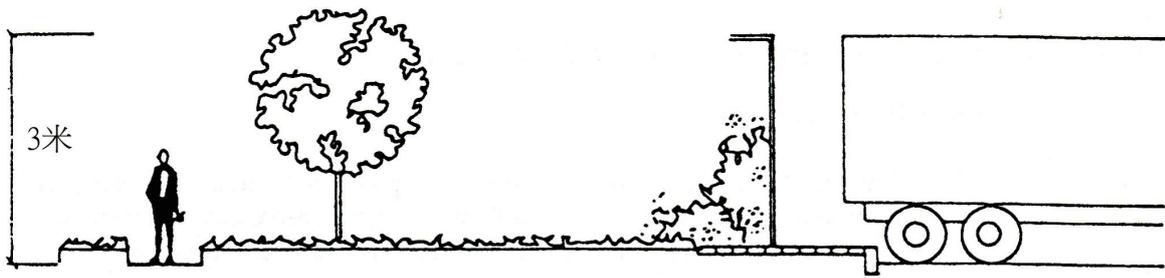
- 2.6 货柜装卸站若设于有盖地方，可减少对邻近地区构成噪音影响及空气污染。如果处理货车的过程受到延误，便可能引致货车须要在路旁轮候而阻碍交通。此等问题通常会在航运活动的繁忙时间出现。

货柜场

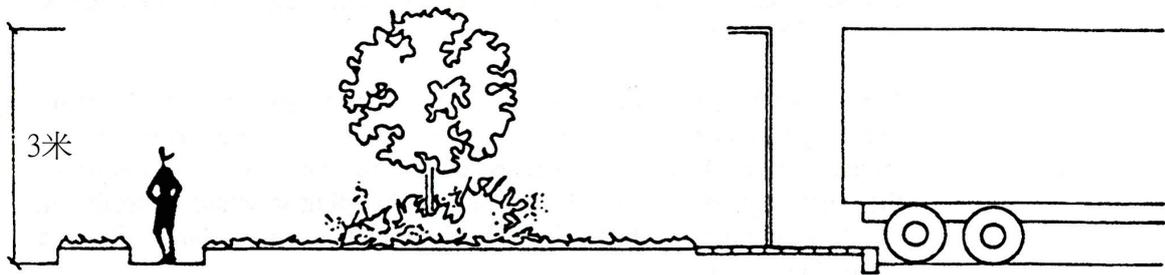
- 2.7 货柜场是用以存放已载货的货柜，以便继续分发货物。与货柜装卸站的活动不同，货柜场不会用作集装或拆装货物。这些用地一般是为私人或公众货物装卸区的中流作业营运商所处理的货物及货柜而设。由于此等用地存放的货物(包括易腐坏的食品)的价值较高，营运商对这些用地的投资一般较高。在货柜场进行的活动大多是在没有上盖的地方进行，用地面积一般较大，介乎 755 平方米与 33 900 平方米之间，平均面积为 1 公顷。

影响

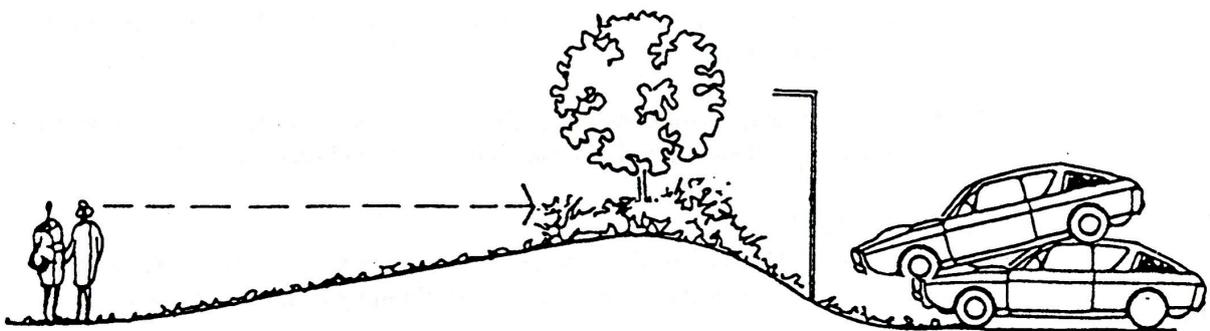
- 2.8 由于这些用地不会出现货柜堆迭的情况，因此有碍观瞻及噪音污染的程度较小。虽然这些用地比货柜存放场产生较小交通量，但繁忙时间可能出现货车在场外轮候的情况。如果用地是由细小的乡郊道路连接，便可能引致严重交通挤塞问题。



栽種植物以作屏障。圍欄從行人路退入。



倘基於保安問題，即所設置的圍欄不能栽種植物，則應把植物栽種在離圍欄較遠的地方，可形成一條不斷的植物帶，或使植物的分布容許有受授制的視野。



使用景觀土丘

圖 6 園景屏障指引

7. 天桥及行人天桥的桥底土地用途

7.1 一般考虑因素

7.1.1 天桥 / 行人天桥主要是设计及建造为车辆走廊 / 行人通道，以便利车辆 / 行人的流动。由于它们的位置及交通 / 环境方面的条件可能并不理想，所以不是所有土地用途的活动都适合在这些地方进行。当所有其他合适的用地无一可供使用时，才应考虑选择天桥 / 行人天桥的用地，而且须考虑土地用途、结构、消防安全、交通、环境、景观及所有其他有关方面的因素是否均可接受。下文第 7.1.4 段载述有关详情。

7.1.2 天桥 / 行人天桥的桥底用地可供用于某些用途，由于这个庞大范围的视觉外貌会对市容有所影响，故桥底亦应进行更多绿化及美化环境的工程，藉以改善桥底的空间及建筑物 / 构筑物的视觉外貌。

7.1.3 为了加强融合和协调，应事先考虑在主要天桥 / 行人天桥桥底加入恰当用途的可能性。在计划新的天桥 / 行人天桥时，亦应注意分区计划大纲图所显示的未来规划意向及土地用途地带，以避免拟议天桥 / 行人天桥桥底的土地用途分区遭分割。

7.1.4 在考虑某种用途是否适合设于天桥 / 行人天桥桥底时，应采用下列在一般情况下适用于所有用途的准则：

(a) 土地用途

(1) 拟议用途的性质不应与该地区概括的土地用途模式及规划意向有所抵触。

(2) 若某个地区内缺乏或需要某种设施，而该区的正常预留用地中又没有其他用地能满足有关需求，便应积极及从优考虑使用天桥 / 行人天桥的用地。

(b) 结构

- (1) 任何建筑物 / 构筑物必须与天桥 / 行人天桥的结构，包括支柱、桥面、支架及拱腹等在结构上分离，以避免造成结构性损坏。除非获路政署同意，否则天桥 / 行人天桥之下禁止使用吊机。若为私人发展，则须获屋宇署同意。
- (2) 任何建筑物 / 构筑物不得危害毗邻道路的使用安全或干扰毗邻道路上驾驶者的视线。
- (3) 任何建筑物 / 构筑物须在地盘范围内而非毗邻的行车道腾出足够间隙及空间，以供进行天桥 / 行人天桥结构的必需检查、维修及修理。政府及其代理人可自由及无限制地进出地盘，以进行天桥 / 行人天桥的检查及维修工程。
- (4) 任何建于地盘内的建筑物 / 构筑物及任何在地盘内进行的活动应符合路政署所订定的条件及规定。若为私人发展，则须符合屋宇署所订定的条件及规定。
- (5) 不应令天桥 / 行人天桥的排水系统出现淤塞、损坏或超出负荷的情况。

(c) 消防安全

- (1) 应禁止火警危险程度高的用途，如易燃物品存放场。
- (2) 任何永久 / 临时建筑物 / 构筑物的建造应符合消防处所订定的消防安全规定。若属私人发展，则应符合屋宇署所订定的条件及规定。

(d) 交通

- (1) 有关用途不应对附近道路的交通造成不良影响。
- (2) 在设计车辆的进出口时，须确保出入地盘的车辆不会影响毗邻道路使用者的安全，亦不会干扰或阻碍直达交通。如有需要，应按照就拟议活动订定的标准来提供通道。
- (3) 应根据毗邻道路的行车情况，提供进出地盘的安全行人 / 紧急通道。
- (4) 应就拟议用途所涉及的交通事项，包括提供上落客货区的需要，征询运输署的意见。

(e) 环境

- (1) 易受环境影响的用途，若会引致使用者长时间受毗邻道路所产生的不良环境影响，便不应获得批准。
- (2) 若天桥 / 行人天桥附近有易受环境影响的用途，那些本身属环境污染源头的用途，便不应获得批准。
- (3) 应提供适当的管理及缓解措施，以防止附近地方及公众受到可能产生的空气污染 / 噪音 / 臭味所影响。
- (4) 如有需要，必须装置恰当的通风系统，例如：于适当位置设置具有新鲜空气进气口的空气调节系统。
- (5) 地盘不应存在任何妨碍空气流通的障碍。
- (6) 参考香港规划标准与准则第 9 章所载的有

关环境准则及标准，并就拟议用途所涉及的环境事项征询环境保护署的意见。

(f) 景观

(1) 天桥 / 行人天桥桥底的任何建筑物 / 构筑物均应细心计划 / 设计，以改善景观质素及在实体与空间之间求取平衡，并且保持地面范围的透气及透明度，使市容有所改善。

(2) 为了营造柔和的视觉外貌，应在天桥 / 行人天桥桥底加强绿化及种植更多花木，但须选择适合的品种，以免损坏天桥 / 行人天桥结构或地下公用设施。

7.2 天桥 / 行人天桥桥底用途表

7.2.1 附录 3 载列天桥 / 行人天桥桥底的可接受、有条件下接受及不可接受的用途。这三类用途可概括地界定如下：

可接受的用途

天桥 / 行人天桥桥底的用途如符合附近地方概括的土地用途模式，而且在结构、消防安全、交通、环境及景观方面均不会产生不良影响，便属可接受的用途。

有条件下接受的用途

如在考虑所有有关因素后，认为一些用途可能会产生某种程度的影响，但该等影响可藉着在土地文件中订定条件而轻易及有效地纾缓，则可按个别情况考虑接受这些用途。

不可接受的用途

如在考虑所有有关因素后，认为一些用途可能会产生不良的影响，而该等影响并不能轻易或有效地纾

缓，这些用途便属于不适合设于天桥 / 行人天桥桥底的用途。

- 7.2.2 附录 3 载列的用途仅提供一般性指引，绝非巨细无遗。采用这些准则时，可因应用途的确实性质、地盘所在地区、天桥 / 行人天桥的设计及其他有关因素而作出调整。

7.3 鉴定主要的新天桥及行人天桥的桥底土地用途

- 7.3.1 为了加强融合和协调，不应待天桥 / 行人天桥落成后才以附带用途的形式批准适合的用途，而是尽量在主要的天桥 / 行人天桥工程的规划阶段便预先积极考虑及鉴定桥底土地恰当的可能用途。

- 7.3.2 当主要的新天桥 / 行人天桥工程列为工务计划的乙级工程后，有关的工务部门应在工程的勘测阶段提出桥底土地可能用途的鉴定要求。就桥底土地用途作出建议时，应适当地参考第 7.1 及 7.2 段的准则。

(A) 可接受的用途

1. 美化市容地带(例如：景观美化地方、植物苗圃)
2. 停车位：
 - (a) 停车位，包括：
 - (i) 指定公众停车位(设有或没有收费表)
 - (ii) 租给私人机构使用的停车位
 - (iii) 专门及特别供政府部门使用的停车位
 - (b) 电单车 / 单车停车位
 - (c) 货车停车位(货柜车停车位除外)
 - (d) 的士 / 公共小巴士
 - (e) 电车 / 巴士 / 旅游巴士站 / 总站及大堂(车厂除外)及巴士通宵停车位
3. 政府车厂：
 - (a) 修车厂
 - (b) 车辆扣留处
 - (c) 车库
4. 美术 / 商业宣传展示品
5. 政府设施：
 - (a) 报案中心(流动 / 固定)
 - (b) 警署、救护站或消防局(以一层为宜)
 - (c) 公厕
 - (d) 公众浴室
 - (e) 政府办事处
6. 非政府机构及协会为提供方便的公共服务而设的办事处，例如：慈善中心、志愿机构办事处、旅游资讯处
7. 行人路 / 行人径
8. 公众资讯亭 / 售卖机
9. 运输机构附属办公室及其他设施，例如：地下铁路 / 九广铁路通风塔、地下铁路 / 九广铁路车站入口
10. 非易燃 / 非挥发性 / 非危险物品存放场
11. 救援及紧急事故中心
12. 自动化服务亭

13. 报纸杂志亭
14. 开放式花店
15. 再造产品收集站

(B) 有条件下接受的用途

1. 室内康乐设施(例如：运动场、健身室、壁球场)
2. 静态休憩用地(不包括正式 / 非正式的运动及康乐场地，但包括与毗邻道路之间设有足够缓冲设备或屏障的休憩处)
3. 不设住宿 / 日间护理服务的社区 / 儿童 / 青少年 / 老人中心
4. 图书馆(流动 / 固定)
5. 艺术工作室 / 电影制作室
6. 电车厂 / 铁路车厂
7. 拖头及拖架停放场
8. 污水隔筛厂 / 污水处理厂
9. 特别设计的垃圾收集站
10. 公用事业设施装置，例如：电力支站 / 变电站 / 泵房
11. 开放式陈列室
12. 临时街市
13. 不设座位的持牌小贩临时市场(熟食档除外)
14. 临时工地
15. 加油站(石油气加气设施除外)
16. 没有重型机器的建造业训练场 / 中心(供政府机构或非政府机构使用)
17. 洗车场

- 18. 流动注射中心
- 19. 涉及简单及非机械程序的再造设施
- 20. 货柜车的讯息记录设施
- 21. 货柜存放场

(C) 不可接受的用途

- 1. 动态户外康乐设施 / 运动场及儿童游乐场(包括网球 / 足球 / 篮球场、足球运动场、溜冰场)
- 2. 涉及潜在火警危险的用途，包括：
 - (a) 熟食档
 - (b) 巴士厂
 - (c) 酒楼餐厅
 - (d) 任何工业经营，以及货仓
 - (e) 石油气加气站
 - (f) 汽车修理 / 服务站
 - (g) 危险或易燃物品(例如：油桶、建筑物料、垃圾)的存放场
- 3. 易受环境影响的用途(会引致使用者长时间受毗邻道路所产生的不良环境影响)，包括：
 - (a) 诊疗所
 - (b) 医院
 - (c) 幼稚园 / 幼儿园
 - (d) 学校
 - (e) 设有住宿 / 日间护理服务的社区 / 儿童 / 青少年 / 老人中心
 - (f) 住宅用途
- 4. 会产生过多车辆 / 行人活动及 / 或会影响直达交通的用途，包括：
 - (a) 超级市场 / 零售店铺
 - (b) 批发市场

- (c) 场外投注站
- (d) 售票亭

- 5. 任何可能对天桥结构产生会导致意外的影响的用途
- 6. 任何会引起火警及环境危险的用途