

其他規劃標準與準則

岩洞發展

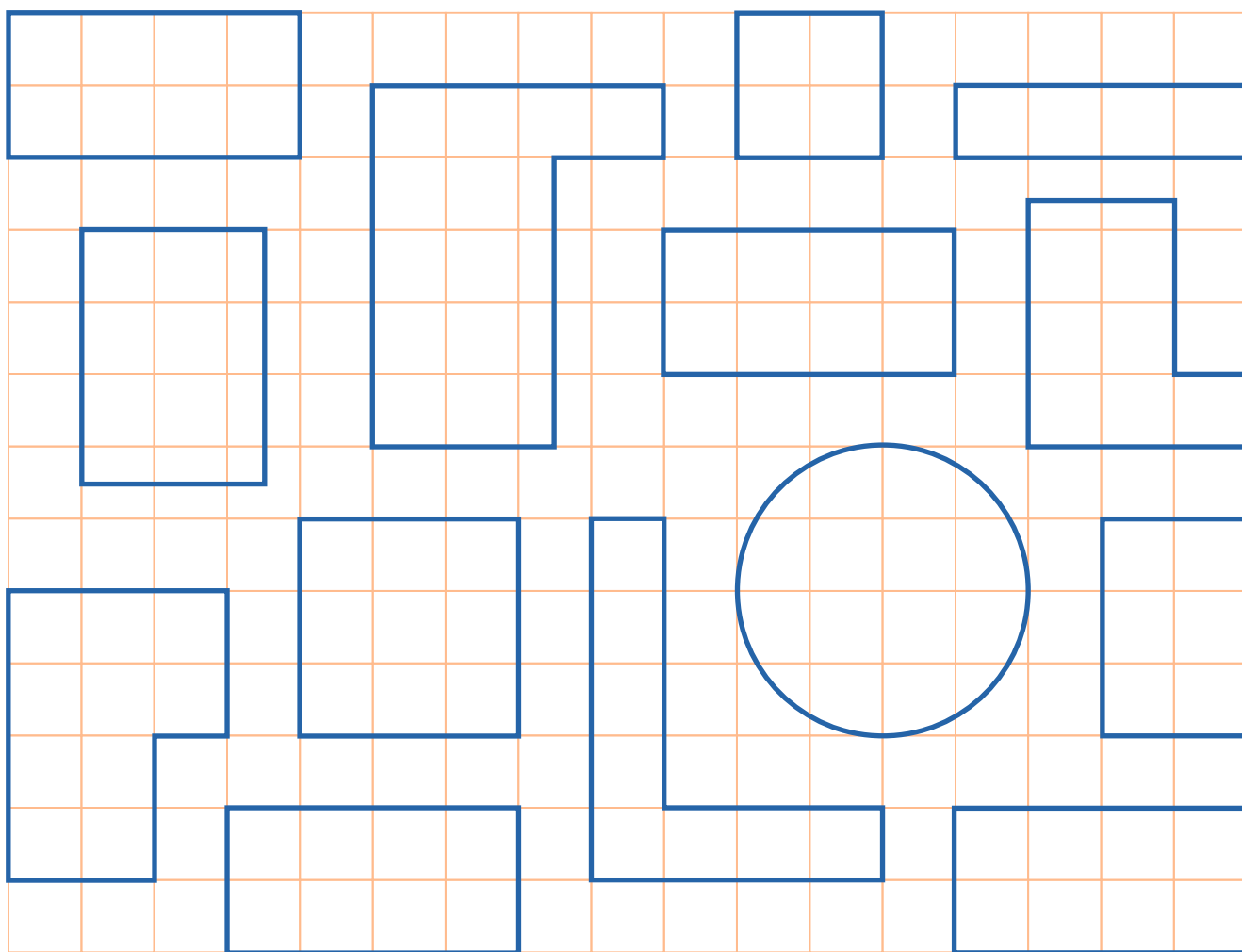
加油站

具有潛在危險的裝置

汽車修理工場

港口後勤及露天貯物用途

天橋及行人天橋的橋底土地用途



目 錄

1. 引言	1
2. 岩洞發展	1
3. 加油站	10
4. 具有潛在危險的裝置	20
5. 汽車修理工場	30
6. 港口後勤及露天貯物用途	37
7. 天橋及行人天橋的橋底土地用途	58

二零二二年七月版本

為了落實本港推廣使用電動車的措施，環境保護署加入適用於將現有加油站轉型為電動車充電站的標準與準則。本版本修訂了第 3 節 (部分)。

其他規劃標準與準則

1. 引言

- 1.1 本章旨在輯納個別的土地用途或設施的規劃標準與準則，而這些土地用途或設施並不屬於其他章節的涵蓋範圍。這些設施及土地用途之間現時雖然互不關連，但日後部分內容可能因應需要而須予擴充，或合併而自成一章。因此，如有需要，本章內容是會擴充或刪減的。

2. 岩洞發展

2.1 嶄新的長遠土地供應來源

2.1.1 岩洞是指人工開挖的大型洞室。香港的地質條件十分適宜發展岩洞作不同的土地用途，地形環境亦極之適合作岩洞發展。香港大部分都會區及新界區的地底均屬堅硬的晶質火成岩，在風化層之下的火成岩十分適宜進行挖掘工程，是建造岩洞的合適地方。岩洞設計的原則，是利用岩體的強度，形成拱頂及側壁。有關岩洞發展的主要規劃及實施要求(包括地盤勘察、岩洞設計及建造、監察及維修保養)的詳細指引已載於土地工程拓展署出版的《岩土指南》第四冊—《岩洞工程指南》。

2.1.2 香港是高發展密度的城市，山多而可供發展的土地有限。發展岩洞是增加本港長遠土地供應的其中一個既創新又可行的方法，可為香港創造容量以達致可持續發展的目標，詳情如下：

- (i) 把現有合適的政府設施及未來合適的政府設施(例如配水庫、廢物轉運站、污水處理廠等)遷至或設於岩洞，從而釋出地面用地作其他較有價值的用途(例如住宅及社區用途)；
- (ii) 遷移互不相容的土地用途，把「不受歡迎」類別的現有或已規劃的設施設於岩洞內，以減少對社區造成的滋擾，同時增加所釋出土地及其周邊地區的發展潛力；以及

(iii) 容納合適的公共及私人設施，香港可供使用的地面土地短缺，把合適的設施設於岩洞可減少有關設施所需佔用的地面土地，並提供成本較低的安置之所，對需要大量土地的用途尤然。

2.1.3 雖然發展岩洞初期所需的建設成本會較位於地面的同類發展為高，但應平等地比較擬議發展的岩洞方案和非岩洞方案，並進行成本效益對比分析以作為參考。有關的考慮因素包括騰出地面土地的價值或其發展潛力、平整土地的成本、挖掘物料的重用價值，以及其他無形的效益(例如環境及社會效益)。由於香港土地資源匱乏，地價高企，相對於地面發展，從經濟角度而言，岩洞發展可以是可行的解決方案。

2.1.4 土木工程拓展署聯同規劃署於二零一七年三月完成「岩洞發展長遠策略－可行性研究」(下稱「岩洞策略性研究」)。岩洞策略性研究提出多項建議，包括制定策略性的全港岩洞總綱圖，以便全面規劃和推行岩洞發展，落實這項增加土地供應的嶄新措施。《二零一六年施政報告》重點提出制定《岩洞總綱圖》及相關指引，以作為推廣香港岩洞發展的全面策略。政府規劃及土地發展委員會於二零一六年通過多項有關岩洞發展長遠策略的新措施，包括向公眾公布《岩洞總綱圖》、把《岩洞總綱圖》納入《香港規劃標準與準則》，以及在規劃及土地發展委員會之下成立岩洞發展小組委員會，以作為推展香港岩洞發展長遠策略的行政架構的一部分。

2.2 《岩洞總綱圖》

2.2.1 圖 1 內的《岩洞總綱圖》提供概括的策略性規劃大綱，以指導並促進香港更廣泛使用岩洞發展。《岩洞總綱圖》是一項非法定的規劃工具，屬全港性的圖則，標示出 48 個策略性岩洞區的位置和範圍。這些策略性岩洞區的面積最少約 30 公頃，全屬香港適合作岩洞發展的地方。這些策略性岩洞區覆蓋的面積合共約 4 600 公頃，全部屬於政府土地。在扣減用作支撐岩洞的間隔石柱和連接入口及其他通道的隧道等

必要設施的空間後，可作發展用途的淨質岩洞空間合共約 1 200 公頃至 1 800 公頃(即折減系數約為 60%至 75%)。

- 2.2.2 《岩洞總綱圖》附有一份《說明書》，以及策略性岩洞區的整套《註釋》。

《說明書》

- 2.2.3 《說明書》旨在提供《岩洞總綱圖》的主要資料，包括具潛力在岩洞發展的土地用途列表。《說明書》載列《岩洞總綱圖》的目標，簡述劃設各個策略性岩洞區界線的準則(例如地質合適度、土地用途規劃、環境限制、消防安全規定等)，並扼要說明主要的實施事宜。

《註釋》

- 2.2.4 每個策略性岩洞區均附有一份《註釋》，闡述該區的特點、發展潛力和限制。當中包括地質、規劃、環境及交通特點等詳細資料，以及岩洞發展的其他主要問題／限制。《註釋》亦概述潛在的土地用途及各潛在入口位置範圍。每份《註釋》隨附參考繪圖，展示所提供資料的空間環境。
- 2.2.5 《岩洞總綱圖》、《說明書》和各份《註釋》旨在促進全港岩洞發展，以及為公私營界別的項目倡議人提供必要資料，以便為其發展項目物色合適的岩洞用地。有關這些文件的完整版本，請參閱土木工程拓展署網站(<https://www.cedd.gov.hk/tc/cavern/index.html>)和規劃署網站(https://www.pland.gov.hk/pland_tc/info_serv/cmp/index.html)。鑑於不斷轉變的情況，土木工程拓展署和規劃署將視乎需要更新《岩洞總綱圖》。如有查詢，請與土木工程拓展署轄下的土力工程處或規劃署專業事務組聯絡。

2.3 具潛力在岩洞發展的土地用途

2.3.1 《岩洞總綱圖》臚列具有在岩洞發展潛力的土地用途列表(表 1)。列表並非鉅細無遺，僅作一般參考之用。應按每項用途的個別情況，並在充分考慮相關的規劃、設計及其他因素後，評估有關用途是否適合。

2.4 劃定岩洞區的主要規劃及設計考慮因素

2.4.1 識別及劃定策略性岩洞區的主要規劃及設計考慮因素載述如下，這些考慮因素亦適用於識別其他岩洞區：

- (i) *適合的環境*：有關地區必須有適合發展岩洞的地形與地質。策略性岩洞區一般位於山勢陡峭及石層淺的山區，以盡量縮短入口隧道的長度，從而減少建造入口的工程範圍。石層淺則可提供充足的岩石覆蓋層，以支撐大型岩洞發展。
- (ii) *能容納多項設施*：有關地區必須有足夠的空間及入口位置，以發展多項兼容的岩洞設施。
- (iii) *交通及連繫程度*：在決定策略性岩洞的位置及具潛力發展的土地用途時，其中一項主要考慮因素，是必須要交通方便，可連接現有及已規劃的主要交通基礎設施。策略性岩洞必須要鄰近現有／已規劃的交通及運輸基礎設施，而交通容量須配合策略性岩洞內的土地用途。舉例說，倘周邊的基礎設施仍有合理交通容量，才會考慮那些通常會產生較大交通流量的土地用途(例如貨倉)。在物色土地用途時，亦應考慮附近是否設有港鐵站及其他公共交通工具，方便員工及／或市民前往。
- (iv) *入口位置*：潛在入口位置範圍適宜設於陡峭山坡附近及／或周邊有足夠空間作存放岩洞建造物料和興建地面的岩洞發展配套構築物。視乎個別項目的要求，或須為指定設施提供典型的地面構築物，包括通風井及行政大樓。

(v) 消防及疏散：

- (a) 消防安全是發展岩洞的重要規定之一。建築事務監督及消防處於一九九四年聯合出版《岩洞的消防安全設計指南》，該指南只適用於供公共事業設施（例如污水處理廠、廢物轉運站及配水庫）使用的地底岩洞。根據該指南，岩洞內水平逃生路線的總長度不應過長。根據指南所載的消防安全規定，就該指南指明的岩洞用途而言，可採納最長不超過 750 米的安全通道設計。至於其他不包括在該指南的用途，須符合二零一一年的《建築物消防安全守則》（下稱「守則」）第二章 A 部所指明的效能表現要求。倘因為面積、用途、複雜性或位置的原因，難以遵守為任何特別危險設計而訂立且必須遵守的條文，或可採納守則 G 部所指明並依照消防工程方法所訂定的替代方案。
- (b) 為界定策略性岩洞區的界線，在可行的情況下，會把界線議定在距離潛在入口位置最多 800 米（即 750 米加 50 米緩衝區）的位置。此限制旨在確保可充分善用策略性岩洞區，以及恪守並嚴格遵守指南所訂明的消防安全規定的重要性，即設於策略性岩洞區內的岩洞設施不得超出 750 米的最大距離。這項安排可避免位處策略性岩洞區外的發展太接近策略性岩洞區，因為太接近策略性岩洞區可能會令可用的岩洞空間減少。另設額外 50 米的緩衝區，該緩衝區不會設置任何岩洞設施，旨在分隔岩洞設施與策略性岩洞區外的任何其他發展。

2.4.2 至於岩洞發展的主要規劃及實施規定，包括地盤勘測，岩洞設計，以及建造、監督和保養，見上文第 2.1.1 段所述由土木工程拓展署發出的《岩土指南》第四冊－《岩洞工程指南》。

2.5 推行

- 2.5.1 《岩洞總綱圖》旨在為岩洞發展提供全面架構及系統性指引，當中載列的策略性岩洞區並非鉅細無遺，可能仍有一些其他地方適合作岩洞發展，卻未符合策略性岩洞區的甄選準則。應就個別岩洞的發展建議進行詳細的規劃及工程可行性研究和技術評估(例如環境影響評估及交通影響評估)。公眾諮詢工作亦應視乎情況以個別項目的形式進行。

配合其他法定或行政要求

- 2.5.2 無論岩洞發展是在策略性岩洞區之內或之外，《岩洞總綱圖》並不會免除其在相關法例上的任何要求或任何土地契約條款。岩洞發展項目的倡議人應在項目實施階段遵循適當的相關法定及行政程序／要求。
- 2.5.3 不論界定地底擁有權的機制或文件為何，根據《建築物(規劃)規例》，在計算有關用地的准許地積比率時，除非地底及地面的設施或任何建築工程已根據《建築物條例》獲得豁免，否則有關設施或建築工程均須計入總樓面面積內。

賣地

- 2.5.4 在開發岩洞時，應考慮處置地層土地及／或岩洞項目發展權的適當方法，包括但不限於賣地，採用「建造、營運、移交」模式，或者其他方法，但是必須顧及岩洞發展的性質，岩洞是否配合其他地面或地底的發展項目或基礎設施，以及岩洞日後重新使用或重新發展。發展參數及相關的發展管制宜在工程條款或土地契約條款中訂明。此外，也應就擬議發展的維修保養要求，徵詢相關部門的意見，以便適當地把此等要求納入工程條款或土地契約條款之中。

環境影響

- 2.5.5 岩洞發展項目屬《環境影響評估條例》的指定工程項目，項目倡議人須依循法定的環境影響評估程序。《環境影響評估條例》提供一個綱領，以評估該條例

所界定的指定工程項目對環境有何影響(包括空氣質素、水質、生態、噪音、景觀及視覺、文化遺產等)，確保透過環境許可制度，實施消減環境影響措施。

- 2.5.6 在策略性岩洞區的總面積中，約有 40%的地方位於郊野公園及特別地區的範圍內。如要在郊野公園範圍內發展岩洞，項目倡議人必須諮詢郊野公園及海岸公園管理局總監並取得其同意，而總監可視乎情況要求項目倡議人進一步諮詢郊野公園及海岸公園委員會或其轄下的郊野公園委員會。所有郊野公園範圍內的岩洞發展，必須有充分的理由支持。

技術通告

- 2.5.7 「發展局工務技術通告第 8/2017 號－岩洞發展」已經發出，以公布推動和促進香港更廣泛使用岩洞發展的政策及相關措施。該通告亦載述規劃及土地發展委員會轄下的岩洞發展小組委員會的職權範圍和成員名單。
- 2.5.8 政府會採取積極的方式，推廣利用岩洞來安置合適的政府設施及基建。就三種新的政府設施(即廢物轉運站、污水處理廠和配水庫)而言，倘發現合適的岩洞用地，項目倡議人須在構思初期進行岩洞方案評估。工程項目如涉及具岩洞發展潛力的土地用途，項目倡議人須先物色是否有合適具潛力的岩洞用地作擬議發展。規劃署在處理相關用地的請求時，會在土力工程處的協助下，協助物色具發展潛力的岩洞用地。這可確保能儘早物色具潛力發展的岩洞用地以作為已規劃發展項目的地面用地以外的另一選擇，同時有助項目倡議人在工程項目的初步規劃階段進行所需的岩洞方案評估。
- 2.5.9 有關技術通告載於發展局網站：
(<https://www.devb.gov.hk/TechnicalCirculars.aspx?section=53&lang=1>)。

表 1：具有岩洞發展潛力的土地用途

	土地用途類別
1.	<p>商業用途</p> <ul style="list-style-type: none"> — 食品及飲品 — 食品／葡萄酒貯存 — 零售
2.	<p>工業用途</p> <ul style="list-style-type: none"> — 貨櫃貯存 — 數據中心 — 工業 — 大型石油氣庫 — 大型油庫 — 研究／測試實驗所 — 貯物／貨倉
3.	<p>政府／機構／社區及其他指定用途</p> <ul style="list-style-type: none"> — 檔案館 — 文娛中心 — 靈灰安置所／多層式陵墓／殮房 — 文化／表演場地 — 爆炸品倉／炸藥倉 — 焚化爐 — 室內遊戲／運動館 — 室內游泳池／綜合場館 — 維修站 — 康樂綜合大樓 — 廢物轉運設施 — 配水庫 — 污水／食水處理設施 — 屠房 — 運輸連接路及網絡 — 地下採石場 — 停車場 — 車庫(包括巴士) — 批發市場
4.	<p>公用事業設施</p> <ul style="list-style-type: none"> — 電力站 — 公用事業設施裝置

註：應按照每宗個案情況，就安全、運作、環境、技術及財務等範圍諮詢相關政策局／政府部門，評估潛在的土地用途是否適合作岩洞發展。

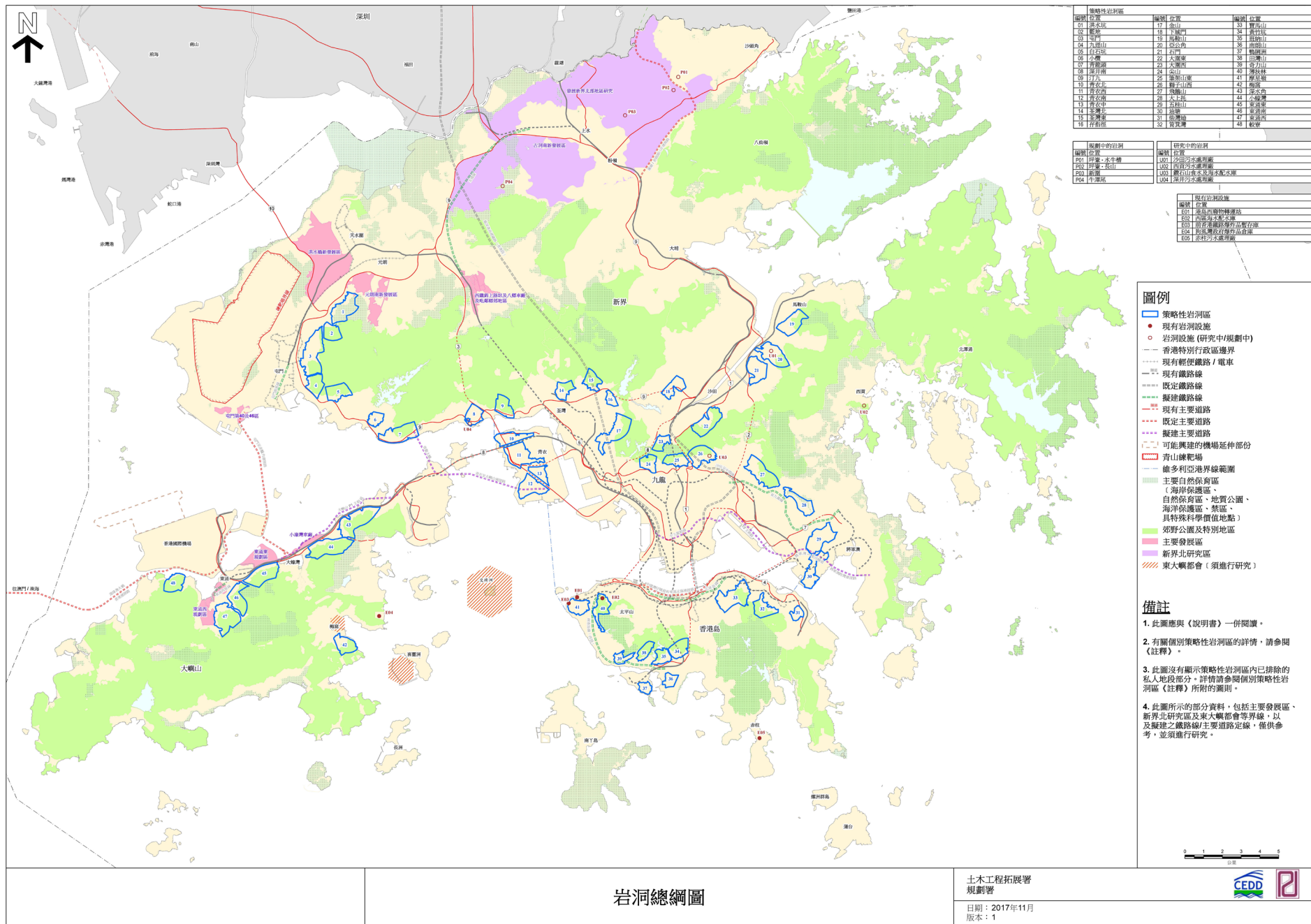


圖 1：《岩洞總綱圖》

岩洞總綱圖

土木工程拓展署
規劃署

日期：2017年11月
版本：1



3. 加油站

3.1 用途

- 3.1.1 加油站的主要功能是為汽車提供入油或充電設施、空氣和水。一般而言，除非另有註明，汽車用燃料可指汽油、柴油、油、石油氣及電力。本章提及的加油站，除另有條文訂明外，一般是指傳統的加油站、汽油連石油氣加氣站、石油氣加氣站和由加油站改建的電動車充電站。
- 3.1.2 除了入油或充電設施外，在經批准的地點還可提供潤滑及清潔服務。
- 3.1.3 部分加油站設有廁所，並提供與加油站營運相配合和相關的零售服務。

3.2 位置

- 3.2.1 在功能上而言，加油站應設於車輛易達的地點，使車輛無須因入油或充電而不必要地迂迴繞道。
- 3.2.2 加油站可分為兩大類，其一是為配合途經該地區的交通的需要而設，其二是為配合當地需要(例如住宅、商業或工業區)而設。就前者而言，由於要應付途經的交通的需要，加油站宜設於已建設區的邊緣，特別是在主要道路交界處附近，這些地點不但方便易達，而且亦較易引起駕駛者的注意。至於後者，在預留加油站用地時，應考慮方便而不會對鄰近的道路使用者造成滋擾或太大危險的地點。同時車輛應容易前往這些地點，毋須駛經當地高密度商業及／或住宅區內的街道。

3.3 選址時在道路安全方面的考慮

- 3.3.1 一般而言，在高速公路、主幹道、主要幹路或甲級郊區公路上設置加油站，所選定的用地必須能夠提供妥善設計的進出支路。倘在高速公路上設置加油站，加油站宜成為服務設施用地的一部分(見運輸策劃及設計手冊第二卷第 6 章)。至於在主幹道、主要幹路及甲級郊區公路設置加油站，則各加油站之間最少應相距 5 公里。

- 3.3.2 倘在等級較低的不分隔車路上設置多於一個加油站，而加油站分別設於道路兩旁，則兩旁的加油站不得直接相對，但其中一個加油站應設於另一個的視線範圍內，而相距最少 100 米，且路面駕駛者先行見到的加油站，應設於道路的左方。如果加油站同時設於道路的一旁，則兩個加油站之間最少應相距 300 米，除非兩個加油站緊接相連，並設有共用出入口，始作別論。在雙程分隔車路上，加油站可相對而建。
- 3.3.3 在高速公路上設置加油站，必須距離任何交匯點最少兩公里。在主幹道、主要幹路及甲級郊區公路上設置加油站，不得設於任何彎位、垂直路彎或路口的 100 米範圍內。換言之，車輛駕駛者必須在離加油站最少 100 米的距離外便可見到加油站。至於等級較低的道路，這個視線距離最少應為 50 米。
- 3.3.4 整體而言，加油站用地的選址應可避免車輛不必要地原路折回。在選定加油站的用地時，應考慮道路的功能、某段道路的交通量及車速限制、引起注意的程度以及其他相關因素。
- 3.3.5 由於在某些情況下，當局會較靈活地應用上述指引，因此，每宗個案在考慮與交通及道路安全有關的問題時，都應徵詢運輸署及香港警務處(交通總部)的意見。

3.4 加油站的布局設計

地盤尺寸

3.4.1 新加油站（指下列（a）至（c）項）和由現有加油站改建的電動車充電站（指下列（d）項）的地盤尺寸如下：

加油站類別	最小的尺寸 (平方米)	最低的臨街面闊度 (米)	最低的深度* (米)	通道的最低闊度 (米)
(a) 沒有石油氣加氣設施的加油站	375	25	15	6
(b) 石油氣加氣站	375			
(c) 具備石油氣加氣設施的加油站	750#			
(d) 電動車充電站	375			

備註：* 包括行人徑

對於現有經改建以提供石油氣加氣設施的加油站，則未必需要符合這項規定。

3.4.2 倘若預期加油站的服務還包括貨櫃車在內，則地盤臨街面的闊度及深度最少須分別為 40 米及 15 米。另外，行人徑的闊度最少須為 3 米，通道的闊度則最少須為 8.5 米，以及在加油站與行車路之間設置欄杆。假使情況許可，地盤的深度應超過 15 米，因為需要提供較大的空間讓貨櫃車運轉，同時作分隔用途的行人徑的闊度亦須增加。

出入口

- 3.4.3 不論在已建設區或郊外道路，加油站的布局設計必須方便公路上的車輛駛入，出入口亦容易引人注意。
- 3.4.4 一般而言，加油站只可設一個入口及一個出口，同時，在設計上應單向作業，以免車輛須要掉頭，並防止車輛抄捷徑，從出口進入加油站，以及從入口離開。
- 3.4.5 可是，倘加油站備有兩個或超過兩個臨街面，而加油站是介乎兩條道路之間，則可增設一個出口或入口，惟這項措施必須能達到改善用地內車輛流通的目的，既不會阻礙其鄰近道路的交通流通，亦不會影響車輛在緊急情況下駛離現場。
- 3.4.6 加油站的進出途徑（包括緊急車輛通道）的安排和逃生途徑的提供須符合《2011年建築物消防安全守則》¹。

油機

- 3.4.7 油機的位置布局必須可疏導車輛流通，避免輪候車龍伸展至鄰近道路。此外，加油站在設計上，配油器應盡量設於靠近出口的地方，以確保輪候加油的車輛不會停泊在行車道上。

輪候車位

- 3.4.8 在加油站內應設有足夠的車位，以免車輛在公用道路上輪候。在加油站用地內，每個附有油錶的油機旁應設有一個車位。此外，入口與油機之間應最少設四個輪候車位，以供輪候加油的車輛暫時停泊。
- 3.4.9 倘加油站兼備一般的潤滑及維修設施，應為每個維修台增設四個車位，而這些車位不得阻礙加油車輛進出。
- 3.4.10 此外，亦應考慮在泵氣站之間提供一個額外的車位。

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

- 3.4.11 本分段所規定的要求一般適用於所有加油站（第 3.4.7 至 3.4.10 段除外），有關電動車充電站的要求載於第 3.9.3 段（充電設施）和 3.9.4 段（輪候車位）。

3.5 環境、電力、交通及消防安全考慮

- 3.5.1 倘若加油站設在已建設區，應選擇位於較空曠而不被其他發展包圍的地點。假使無法符合這項規定，則加油站四周的建築物只適宜為低建發展。
- 3.5.2 加油站的選址，應顧及加油站的作業及車輛出入加油站對鄰近易受噪音影響地方可能造成的噪音影響（尤其在夜間所造成的影響）。因此，加油站的設計應採用一邊入一邊出的單向行駛原則，出入口的位置須審慎地選擇，以免造成噪音滋擾。有關加油站運作（包括出入口安排）對交通可能造成的影響，應徵詢運輸署。
- 3.5.3 倘若加油站位於易受噪音影響用途附近，則應妥善安排加油站內各項發出噪音的設施，俾能盡量減少直接造成的噪音影響。同時，應採取適合的措施，紓緩任何噪音影響，以滿足《香港規劃標準與準則》第 9 章「環境」表 4.1 所訂的噪音標準的規定。
- 3.5.4 加油站的營運時間或須受到限制，以期盡量減低對易受噪音影響用途的滋擾。有關易受噪音影響用途的定義，應參照《香港規劃標準與準則》第 9 章附錄 4.1 所載。
- 3.5.5 加油站內應具有充裕空間，用以設置油缸、排氣管、油機、油車卸油站、加油泵、配油器以及建築物。在決定這些設施的位置時，必須顧及運作、安全及環境的問題，以免對易受空氣污染影響的用途造成滋擾。
- 3.5.6 進行洗車、加油及維修活動的設施應盡可能加設上蓋。所有車輛維修台及潤滑台亦應盡可能加設上蓋。這類上蓋構築物不應影響加油站的空氣流通。
- 3.5.7 加油站在接駁任何雨水渠或污水渠之前，必須提供及保持足夠的截油設施，以阻截加油站所排出的廢水／油脂／垃圾。

- 3.5.8 上蓋地方的排水渠應經由截油器接駁至污水渠，而露天地方的排水渠則應經由設有雨水溢流管的截油器接駁至雨水渠。至於來自其他地方的廢水，應直接排放至污水渠。從天台及簷蓬收集的雨水，則應直接排放至雨水渠。上蓋地方的排水明渠與露天地方的排水明渠應由 150 毫米闊的加高石壘或路拱分隔開。
- 3.5.9 就設有兩至三個加油服務處(或四至六個配油器)及佔用少於三分之二總面積的獨立上蓋的小型加油站來說，所有排水明渠均可經由截油器接駁至雨水渠。
- 3.5.10 假使有關地點尚未接駁污水渠，則應提供適合的廢水處理設施，收集經截油器排出的污水。
- 3.5.11 加油站應妥善處理所製造的一切化學廢物。根據《廢物處置條例》(第 354 章)的規定，化學廢物製造者必須安排在領有牌照的設施妥善貯存及處理化學廢物，並聘用持牌的收集商搬走及運送該等廢物。另外又應提供足夠的車輛通道及淨空高度，以便從截油器清理化學廢物。對於那些提供更換潤滑油服務或其他會製造化學廢物的服務的加油站，則應提供貯存庫，以便最終收集及處理化學廢物。化學廢物貯存庫不應設有排水渠。
- 3.5.12 在加油站 100 米範圍內應設有消防龍頭。假使擬議闢設加油站的地點距離現有的消防龍頭超過 100 米，便應徵詢消防處及水務署的意見。
- 3.5.13 沒有石油氣加氣設施的加油站在發展上受《危險品條例》(第 295 章)及其他有關條例的規管。當局根據第 295 章發出牌照前，會充分考慮加油站「場外」及「場內」危險的問題。「場外」危險指加油站一旦發生火警時對人們的生命及鄰近財物可能造成的火警危險，「場內」危險指加油站的作業、布局設計及設施可能造成的火警危險。
- 3.5.14 加油站所有入油設施的安全距離須符合由石油及爆炸品管理協會及能源協會聯合發表的《加油站的設計、建造、更改、保養及終止運作指引》的規定。
- 3.5.15 有關部門可能會訂定其他消防安全規定，以紓緩加油站的「場外」及「場內」危險。

3.5.16 加油站的電力裝置須符合《電力條例》(第 406 章)、其附屬法例及相關的工作守則。相關機構可能會附加額外的安全要求。

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 段所述的要求不適用於電動車充電站。

3.6 景觀上的考慮

3.6.1 加油站的設計不應有損當地的景觀特色及環境質素。

3.6.2 美化環境措施如美化市容地帶、圍牆、與毗鄰發展之間的緩衝區、路標和上蓋設計等，均有助改善加油站的外觀。美化環境計劃應盡可能納入加油站的設計內。

3.7 有關石油氣加氣站或具備石油氣加氣設施的加油站的特別規定

3.7.1 根據《氣體安全條例》(第 51 章)的規定，石油氣加氣站／設施被列為應具報的氣體裝置，須提交定量風險評估報告，以確定依據第 12 章第 4.4 段所載「政府風險指引」的規定，這類加氣站／設施的風險水平是可以接受的。一般而言，相對於沒有石油氣加氣設施的加油站，這類加油站的規定更加嚴格。雖然是否適宜在加油站提供石油氣加氣設施以及與其他土地用途的距離得視乎定量風險評估的結果而定，但作為一般原則，有關距離的規定如下：

多層住宅／教育／醫院用途：	55 米
商業／康樂／工業用途：	15 米
低密度住宅／零散住宅(零星 散佈在一大片土地上的住宅)：	15 米

3.7.2 根據氣體安全規定，石油氣加氣站內地底石油氣貯存缸壓力放泄閥的排氣管不應受任何障礙物阻塞。再者，排氣管出氣口與建築物或任何非抗火電氣設備的出口最少應相距 4.5 米。

3.8 有關建築物內加油站的特別規定

3.8.1 石油氣加氣站或具備石油氣加氣設施的加油站應為獨立式發展。從氣體安全及風險的角度而言，把加氣站任何部分置於建築物內均不可以接受。

- 3.8.2 對於那些沒有石油氣加氣設施的加油站，該加油站如上文第 3.5.13 段所載的場外危險可初步決定其是否可以置於建築物內。假使鄰近地方的人們會有嚴重的火警危險，而這些危險又不能藉隔火及／或專門的防火系統而得以紓緩，這類場外危險即屬不可以接受。因此，加油站不可設在住宅樓宇、商業／住宅混合樓宇或各類建築物的地庫。
- 3.8.3 從環境的角度而言，沒有石油氣加氣設施的加油站應盡可能避免設在建築物內。假使必須在建築物內設加油站，便應設在空氣流通的地方，以免揮發氣體累積在空氣中。
- 3.8.4 停車場、工業或商業樓宇的地下可考慮用來提供沒有石油氣加氣設施的加油站，但須符合下列條件：
- (a) 加油站以圍封物橫向及縱向地與建築物的其他部分完全隔離，耐火時效達 4 小時；
 - (b) 有關地點最少在最長的一面或相連兩面露天通風；
 - (c) 加油站設有足夠天然或機械方式的通風設備；
 - (d) 加油站有足夠的淨空高度，以便安全運作；
 - (e) 在加油站所在的建築物內，加油站對上一層正對加油站的那部分樓面，應作為低火警／低生命危險的用途，例如停車場及機房，而有關情況亦須符合消防處處長的要求；
 - (f) 就商業樓宇而言，加油站對上三層正對加油站的那部分樓面，不應作為會構成嚴重生命危險或有潛在危險的用途，例如幼兒中心、幼稚園、安老院及賓館等。此外，根據建築物(規劃)規例，有關建築物亦不可作為公眾娛樂場所及戲院。至於在高層的其他商業用途，視乎上文第 3.5.13 段所載擬議加油站可接受的場外危險程度而定，可能會獲得批准。
 - (g) 在正對加油站樓上三層如有任何出口及窗門，應以磚堵塞，但可視乎就建築物設計及用途進行的定量風險評估的結果而作出改變。

- (h) 完全遵守其他所有紓緩場內危險的消防安全規定；及
 - (i) 已從城市規劃委員會取得所需的規劃許可。
- 3.8.5 倘使用停車場、工業樓宇或商業樓宇的地下為加油站，應同時遵守一些交通指引：
- (a) 加油站的出入口應與建築物的車輛出入口分開；
 - (b) 加油站內應提供足夠空間，以免車輛在公用道路上輪候，出現車龍；及
 - (c) 應提供足夠的交通標誌及標記，指示使用者前往／離開加油站。
- 3.8.6 上文第 3.8.1 至 3.8.4 段所述的要求不適用於電動車充電站。

3.9 有關電動車充電站的特別規定

- 3.9.1 鑑於電力系統和加油／加氣設施所產生的累積風險，電動車充電設施與車輛加油／加氣設施不應設於同一站內。
- 3.9.2 有關電動車充電站的選址，申請人應諮詢環境保護署（下稱「環保署」），環保署會就此聯絡相關監管機構（例如運輸署）。
- 3.9.3 電動車充電設施的裝設位置必須有利站內的車輛流通，避免輪候車龍排至鄰近的道路。
- 3.9.4 每個電動車充電站應提供不少於兩個輪候車位，以免車輛在公用道路上輪候。在入口的顯眼位置應豎立告示牌／標誌，以顯示站內可供使用的充電器數目。
- 3.9.5 根據《危險品條例》（第 295 章），電動車充電設施與任何領有牌照貯存所之間應相隔不少於 6 米。監管機構可能會根據充電設施的設計和充電模式要求有更遠的相隔距離。

- 3.9.6 環保署會就純粹用作電動車充電站的加油站的環境、電力、交通和消防安全（包括進出／逃生途徑和減低「場外」／「場內」風險）的要求，以及規劃、施工、安裝、運作和維修事宜，牽頭聯絡相關監管機構。就新建或由現有油站改建的電動車充電站，以及遇有特殊情況，電動車充電站的申請人應諮詢環保署，環保署會就該等事宜聯絡相關機構。

3.10 需求

- 3.10.1 加油站的需求是無法確切量化的。應否預留加油站用地，需視乎該區預計的發展及交通流量而定。在新發展區預留加油站用地時，會諮詢有關部門，以確定對這項設施預計的需求。
- 3.10.2 在評審有關加油站的規劃申請時，會考慮所有相關因素，包括土地用途之間的協調、交通、環境及消防安全等問題，並會按每宗個案的個別情況加以評審。如認為申請可以接受，可能會提出許可附帶條件，以確保擬議設施符合各項規定。必須強調的是，在有關地區內未設有提供某個牌子燃料的加油站，並不足以構成增設加油站的理由。

4. 具有潛在危險的裝置

4.1 具有潛在危險的裝置的定義

具有潛在危險的裝置(下稱「潛在危險裝置」)是指貯存危險物料數量等於或超過指定數量上限的裝置。不同物質有不同的數量上限，一般會遵照英國於一九八二年頒布的處理危險物品裝置規例公告內的規格而制定，但有部分已因應本港情況作出適當修訂。此外，所有炸藥廠和政府炸藥庫均歸類為潛在危險裝置。

4.2 香港現存的潛在危險裝置貯存危險物料的數量上限

4.2.1 以下為較普遍種類裝置貯存危險物料的數量上限：

<u>種類</u>	<u>數量</u>
石油氣貯存設施 (設於油庫、大型倉庫及代用天然氣廠等)	25 公噸或以上
煤氣裝置	15 公噸或以上
氯氣倉庫 (主要在濾水廠內)	10 公噸或以上；或貯存在 1 公噸鼓內的任何數量
汽油或石腦油倉庫 (主要在油庫內)	10 000 公噸或以上
液化氧倉庫 (主要在工業氣體設施內)	500 公噸或以上
炸藥廠／政府炸藥庫	任何數量

4.3 風險管理

- 4.3.1 政府的風險管理政策，是管制潛在危險裝置的選址及其鄰近地方的土地用途，以及規定有關裝置的建設和操作必須符合指定標準，藉此減少這些裝置所構成的危險，使符合國險認可的標準。當局於一九八六年十二月成立潛在危險設施土地使用規劃和管制協調委員會(下稱「協調委員會」)，負責統籌各政府部門對本港潛在危險裝置所採取的行動。有關潛在危險裝置的名單及分布位置，收錄在另一本有關這課題的小冊子內。這本小冊子會由協調委員會不時更新，可供索閱。
- 4.3.2 在每一個潛在危險裝置附近，都應劃定一個諮詢區。如擬在諮詢區內進行任何發展，均須徵詢協調委員會的意見。所劃定的諮詢區的範圍及面積，會視乎當地的地形變化、潛在危險裝置的種類及貯存量而定。倘有關裝置是一個炸藥廠及炸藥庫，則除劃定諮詢區外，還須根據英國現時採用的安全距離列表(1875年及1923年炸藥法令)的要求，劃定一個安全區。
- 4.3.3 倘某些土地已列入潛在危險裝置的諮詢區，則可能須實施規劃管制，以限制這些土地日後的發展。任何擬在這些土地上進行發展的建議，若可能導致居民人數或工作人口增加，則須提交協調委員會考慮。大型發展計劃通常不會獲批給許可。
- 4.3.4 倘某些土地已列入炸藥庫的安全區，不得興建住用的建築物或用作市民聚集的場所。所劃定的安全區的範圍，會視乎炸藥貯存量而定。
- 4.3.5 對於任何擬在諮詢區內進行發展的建議，須根據政府風險指引(見第4.4節)的規定加以評估，以確保有關的裝置對公眾所構成的危險，只限於可接受的水平。倘現有的潛在危險裝置未能符合風險指引的標準，協調委員會會考慮採取所需的緩解危險措施，從而減低風險。有關風險指引、危險評估、規劃研究和行動計劃的詳情，載於第4.4節及第4.5節內。

4.4 風險指引

- 4.4.1 協調委員會制訂了一套風險指引，用以評估潛在危險裝置對裝置以外地方所構成的危險的水平。這套指引可分為個人風險指引及群體風險指引。
- 4.4.2 個人風險意指，每年在潛在危險裝置附近居住或工作的個人，受有關裝置的影響而預期增加的死亡機會率。由於個人所面對的風險會因個人與有關裝置的距離而異，要衡量個人風險水平，可透過在潛在危險裝置附近地區的地圖上所標繪的風險等量線顯示，等量線與潛在危險裝置的距離愈大，風險愈低(見圖 2)。不過，在應用風險等量線時，應同時考慮個人曝露於潛在危險裝置的估計時間，才能確定個人風險水平，以便與風險指引作比較。根據協調委員會所訂的個人風險指引，潛在危險裝置對裝置以外地方的個人所構成的風險，其最高水平不應超過每年每十萬人中有一人死亡的機會率，即每年 1×10^{-5} 。在這方面，可資參考的數據是，因交通意外而死亡的平均每年風險為每一萬人中約有一人死亡。
- 4.4.3 群體風險意指，潛在危險裝置對在附近居住的整體人口所構成的風險。圖 3 顯示群體風險指引的圖表。潛在危險裝置所構成的群體風險是否達到可接受程度，是以有關裝置可能導致死亡的意外發生頻率審定。群體風險指引的圖表，是以直線標示潛在危險裝置導致 N 宗或超過 N 宗居民死亡的意外發生頻率(F)。圖表上分別以兩條 FN 風險線界定「可接受」或「不可接受」的群體風險水平。為免發生大型災難而引致超過 1 000 人死亡，在 1 000 名死亡人數的水平，標繪了一條垂直的上限界線，向下連接至每十億年發生一次的頻率。群體風險指引亦訂有一個中間範圍，在這個範圍內，群體風險的可接受程度屬邊緣水平，應「在合理而實際可行的情況下把風險減至最低」，並須確保所有能夠減低風險而又符合成本效益的可行措施，均會納入考慮。

4.5 為現有及擬議的潛在危險裝置進行危險評估和規劃研究並擬訂行動計劃

危險評估

- 4.5.1 危險評估是一項技術研究，用以評估某個潛在危險裝置對裝置以外地方所構成的個人及群體風險。評估由富經驗的專家進行，會考慮危險物料的性質(例如易燃性或毒性)及發生事故的可能情況(例如爆炸及氣體因洩漏而擴散)。危險評估會確定潛在危險裝置可能發生的意外事故，並計算出每宗意外的頻次及後果。危險評估會計算出個人風險及群體風險水平，然後與風險指引作比較。此外，亦會評估有關裝置對附近地區的現有及將來人口所構成的風險，並鑑定在減低風險方面應採取的行動。
- 4.5.2 就政府裝置所進行的危險評估，會由一個由委託部門擔任主席的工作小組率領。至於就私人公司擁有及經營的裝置所進行的危險評估，通常由該私人營運商進行，但必須徵詢政府的意見(見附錄 1)。在危險評估的工作上，有關的部門會擔當監督的角色。

規劃研究

- 4.5.3 規劃研究旨在探討每個潛在危險裝置附近地區的現有和日後土地用途以及發展建議，並就有關裝置的諮詢區內所需考慮的規劃因素和應實施的發展管制提供意見。
- 4.5.4 在進行危險評估的同時，地區規劃處會展開規劃研究。在進行危險評估及規劃研究時，應考慮所有現有及日後的土地用途及發展選擇，並應徵詢有關部門的意見。規劃研究應就如何確保現有及日後的發展得到適當保護提出建議，俾能避免受潛在危險裝置影響而曝露於不可接受的危險水平。這些建議必須包括在行動計劃之內。機電工程署及環境保護署應就潛在危險裝置所構成的危險的幅度提供技術意見。地區規劃處應向機電工程署及環境保護署提供有關諮詢區內的土地用途、建築物及人口水平的詳細資料。

行動計劃

- 4.5.5 完成危險評估及規劃研究後，有關的地區規劃處應制訂行動計劃，訂定所需的措施，務使有關裝置所構成的風險在合理而實際可行的情況下減至最低。行動計劃應在現行的行政及法定架構下訂出各種措施，把危險評估及規劃研究所提出的建議付諸實行。這些措施包括減低潛在危險裝置內危險物料的貯存量、改善有關裝置的實體設計及操作、實施特別的規劃及發展管制，以及制訂其他即時的行政及緊急措施。
- 4.5.6 地區規劃處應提交擬議的行動計劃，供協調委員會審批。地區規劃處亦應把有關的建議輯納在有關的部門內部圖則及法定的分區計劃大綱圖內。

政府部門在處理潛在危險裝置方面的角色

- 4.5.7 附錄 1 臚列現時各政府部門在處理潛在危險裝置方面的權責。在各有關方面完成危險評估、規劃研究及行動計劃後，均應提交協調委員會考慮及核准。

4.6 現有潛在危險裝置附近地區的土地用途規劃及管制

- 4.6.1 為一個潛在危險裝置所進行的危險評估和規劃研究以及所制訂的行動計劃，可作為有關裝置的諮詢區內土地用途規劃及發展管制的基礎。視乎危險評估的結果及建議而定，可採取下列措施，以減低危險水平或把危險水平維持於現有水平。
- (a) 透過法定的改劃用途機制，減低因建築物內或其他場所的人口而衍生的發展潛力；
 - (b) 倘有關的公共工程及房屋署計劃並無合約承擔，且會增加建築物或其他場所的人口，則應停止進行；
 - (c) 倘有關的公共工程及房屋署計劃有合約承擔，且會帶來人口增加，則應在可行情況下盡量作出更改，納入預防性改建工程或重新規劃休憩用地；
 - (d) 進行非發展性的清拆寮屋計劃；

- (e) 對現有的公營房屋樓宇進行預防性改建工程，重新規劃屋邨休憩用地，或興建保護堤壘；
- (f) 提前重建舊公共屋邨樓宇；
- (g) 把潛在危險裝置用地的危險物排放源頭遷移；
- (h) 對於潛在危險裝置增加貯存量的申請，拒絕發出執照或給予正式設計批准，或在執照條款或「敦促改善通知書」中訂明有關裝置須減少貯存量；
- (i) 對潛在危險裝置用地的廠房及建築物進行改善。

4.7 處理新設潛在危險裝置的申請

- 4.7.1 政府部門如接獲設立貯存石油氣、液化天然氣、代用天然氣或煤氣的潛在危險裝置申請，應通知機電工程署，如果申請涉及其他非燃料性氣體，則應通知環境保護署。機電工程署及環境保護署會就有關的潛在危險裝置對裝置以外地方所構成的危險，向有關的發牌當局提供意見。
- 4.7.2 規劃署應就擬議潛在危險裝置進行選址研究，以鑑定適當的用地，期間應徵詢機電工程署或環境保護署的意見。在選定出適當的用地後，應進行危險評估及規劃研究，這兩項工作均應遵循上文第 4.5 段所述的程序處理。
- 4.7.3 危險評估及規劃研究的報告應提交協調委員會批准。計劃的倡議者亦須依照正常的規劃申請程序提出規劃申請。
- 4.7.4 對於任何新設立潛在危險裝置的建議，通常都會徵詢有關地區區議會的意見。

4.8 有關在完成危險評估及規劃研究之前，處理潛在危險裝置附近地區的發展申請的臨時規劃指引

- 4.8.1 就臨時規劃而言，假設危險評估及規劃研究完成之前，現有的潛在危險裝置是不會遷移的。規劃的原則是，在合理而可行的情況下，設法減少在潛在危險裝置的諮詢區內居住、工作及聚集(包括暫住人口)的人數。凡屬可導致諮詢區人口增加的改變，均不會獲得許可，除非這種限制會導

致私人發展權力受到剝削，始作別論。凡屬影響私人權益的決定，均應待危險評估及規劃研究完成後，始能定案。

4.8.2 在處理諮詢區內發展項目的申請時，可參照下列指引：

- (a) 法定的或部門內部的規劃圖則所作的修訂，不得導致計劃人口增加(不論在建築物內或其他場所的人口)；
- (b) 任何契約修訂(包括重批契約)不得導致計劃人口增加(不論在建築物內或其他場所的人口)；
- (c) 不得批出或分配新用地作住宅用途或人口聚集的場所(不論屬永久或臨時性的發展及重建計劃)；
- (d) 任何未作承擔的公共工程及房屋署計劃，倘會增加建築物內或其他場所的人口，須待危險評估及規劃研究完成後，始能作出決定；以及
- (e) 對於諮詢區內須予特別考慮的發展項目申請，應提交協調委員會審批。

4.9 保護日後的潛在危險裝置用地

4.9.1 當局會進行選址研究，以鑑定日後可作潛在危險裝置用途的用地。所有潛在危險裝置用地均應位於人口稀少的偏遠地區。在獲鑑定為可設置潛在危險裝置的地區內，當局是無意禁止進行發展的，反之，對於具很好條件設置潛在危險裝置的地區，當局希望協調委員會能夠擔當監察該區發展壓力的角色。

4.9.2 對於每幅獲鑑定可作潛在危險裝置用途的用地，均應界定一個「協調委員會監察區」。在這個地區內，倘有任何潛在危險裝置以外的建議，而可能對該幅用地預算設置的潛在危險裝置形成障礙，均應徵詢協調委員會的意見。

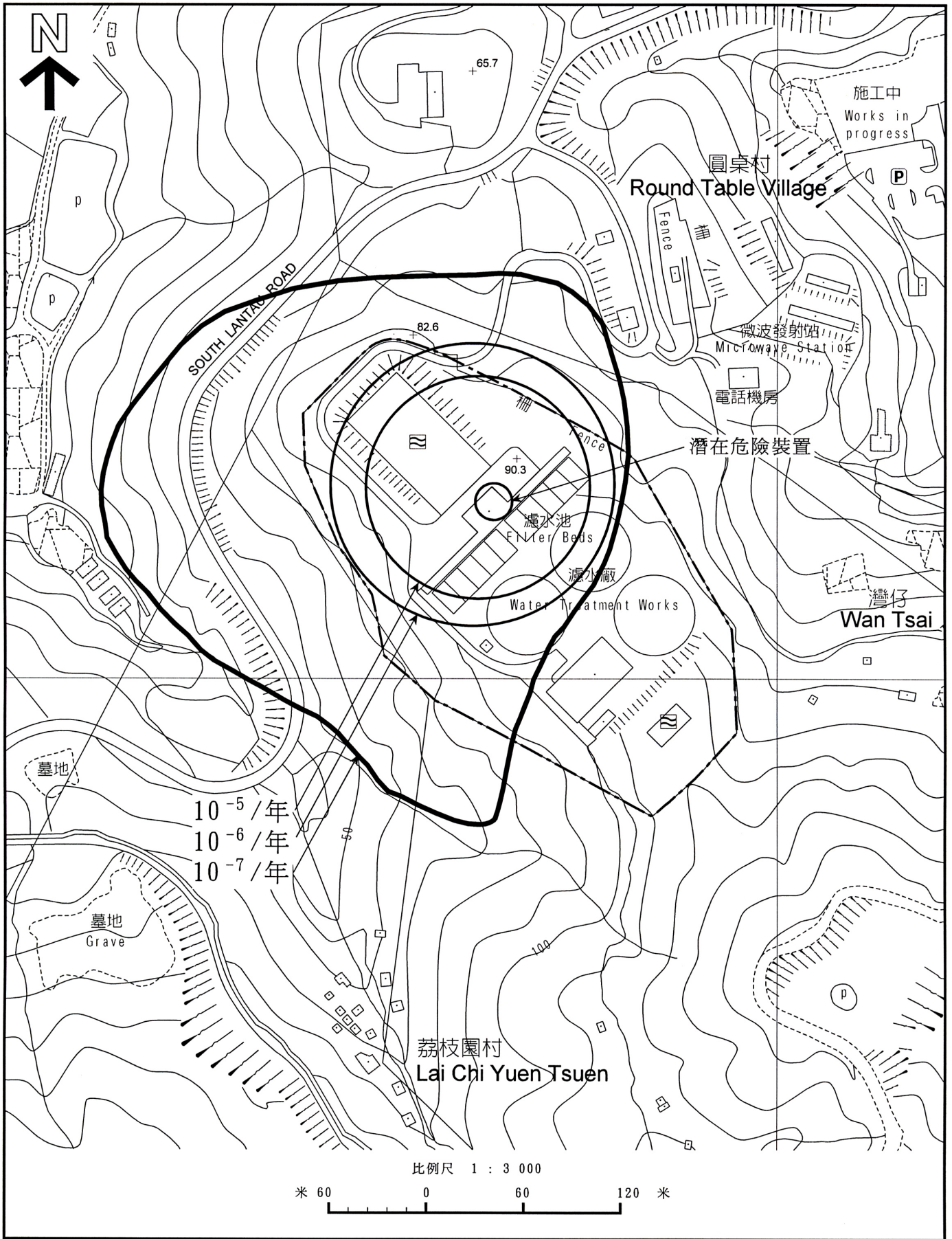
各政府部門在處理潛在危險裝置方面的角色

現時各政府部門在處理潛在危險裝置方面的權責劃分如下：

<u>裝置</u>	<u>營運者</u>	<u>風險顧問</u>	<u>發牌當局</u>	<u>委託進行 危險評估</u>	<u>擬訂規劃 研究及 行動計劃</u>
石油氣 貯存設施	私人公司	機電工程署 署長	氣體 安全監督	公司/ 機電工程署	地區規劃處
石油氣 /油庫	私人公司	機電工程署 署長	氣體 安全監督/ 消防處處長	公司/ 機電工程署 (註 1)	地區規劃處
煤氣裝置	私人公司	機電工程署 署長	氣體 安全監督/ 消防處處長 (註 2)	公司/ 機電工程署	地區規劃處
汽油倉庫	私人公司	環境保護署 署長	消防處處長	公司/ 環境保護署	地區規劃處
氯氣倉庫	水務署 署長	環境保護署 署長	-	水務署/ 環境保護署	地區規劃處
液化氧 倉庫	私人公司	環境保護署 署長	消防處處長	公司/ 環境保護署	地區規劃處
政府 炸藥庫	土木 工程署	環境保護署 署長	鑛務處處長	土木工程署 署長/環境 保護署署長	地區規劃處
炸藥廠	私人公司	環境保護署 署長	鑛務處處長	公司/土木 工程署署長 /環境保護 署署長	地區規劃處

備註

- 由於石油氣通常對裝置以外地方構成較大危險，機電工程署會進行危險評估，並就風險提出意見，環境保護署的代表亦會就油庫裝置提出意見。
- 在處理煤氣裝置方面，消防處處長負責簽發貯存及使用石腦油的牌照。



潛在危險裝置之個人
風險等量線

規劃署



圖則編號 1.93.11

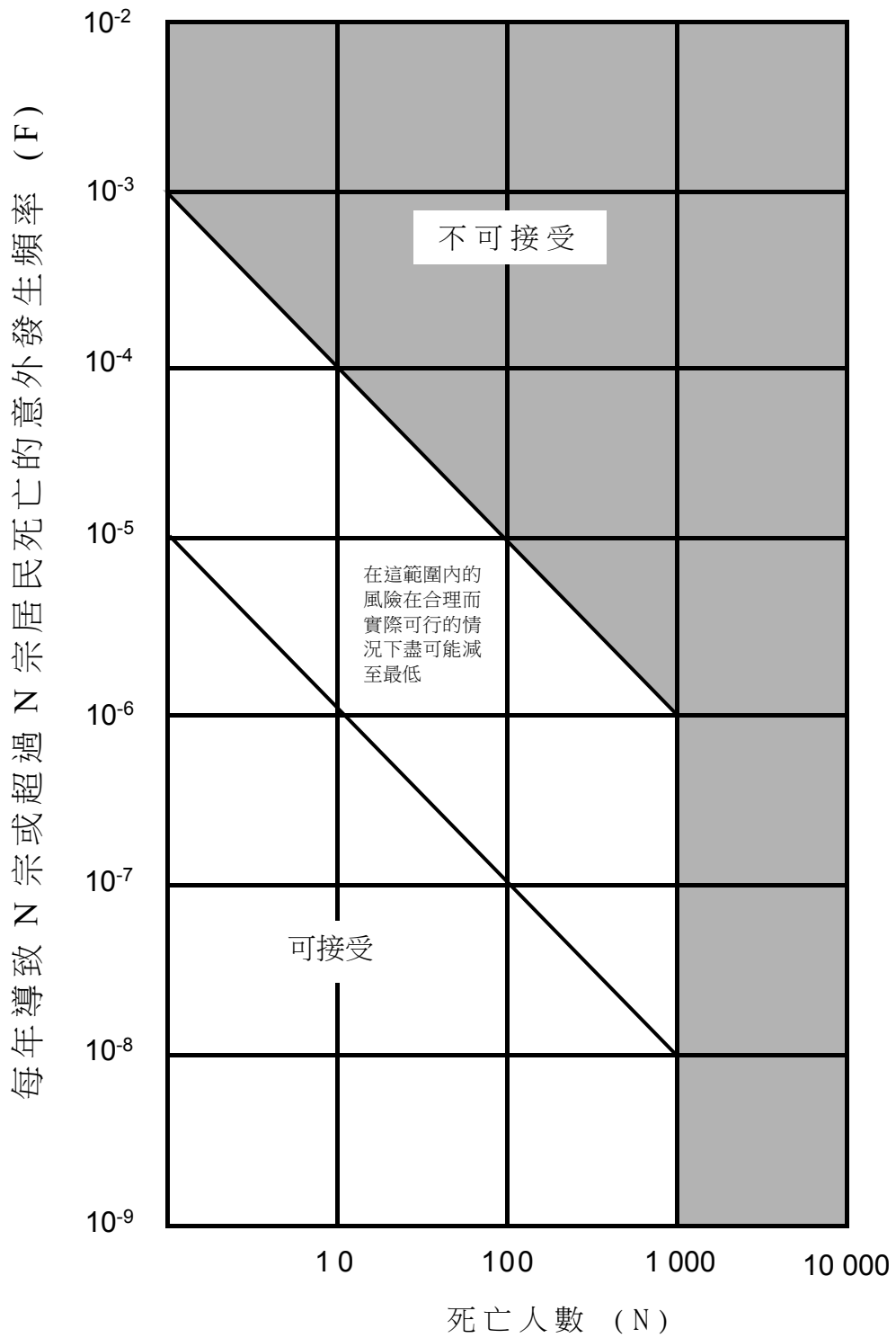
底圖編號 10-SW-C

日期 11-93

圖號

2

圖 3：可接受危險水平的群體風險指引



5. 汽車修理工場

5.1 用途

- 5.1.1 汽車修理工場是一項為公眾提供服務的重要設施，然而，這些設施的運作，卻經常帶來運輸及環境問題，尤其在住宅區及鄉郊地區，問題更為嚴重。
- 5.1.2 現有的汽車修理工場一般屬小型工場(少於 5 名僱員)，工場的實用樓面面積介乎 50 至 100 平方米之間。常見的活動包括機械操作、燒焊、噴油及售賣輪胎和汽車零件。
- 5.1.3 基於場地的限制因素，設於市區的汽車修理工場，通常只用作維修私家車、的士及小型貨車。至於貨車的維修，一般會在新界區進行，而貨櫃車的維修，一般會在貨櫃港地區附近進行。

5.2 設置地方

- 5.2.1 汽車修理工場應設於遠離住宅區或易受滋擾用途的地方。為求平衡環境目的及營運需要，在主要市區及新市鎮內設置的汽車修理工場，應設於工業區邊緣一帶的特別設計建築物或工業樓宇低層。汽車修理工場可與互相協調的用途結合經營，例如在適當地點兼設加油站。這些建築物均須裝置額外的安全及防火設備，並須在籌劃階段就此等設備徵詢消防處處長的意見。
- 5.2.2 在鄉郊地區內設置汽車修理工場，則可考慮設於與四周環境相協調的低密度汽車修理工場建築物內。此外，汽車修理工場亦可設於新市鎮邊緣或市區過渡地區內指定作鄉郊工場的用地，但必須在土地用途、環境、交通及基礎設施上符合有關準則。

5.3 地點要求

- 5.3.1 在規劃新的汽車修理工場用地時，應考慮現有汽車修理工場的分布情況，以及由新發展項目所衍生的額外需求。

- 5.3.2 一般來說，汽車修理工場宜設於與顧客相隔適當距離的地點，或可經由道路或公共交通工具方便到達的地點。為汽車修理工場而設的特別設計建築物，應設於平坦、容易平整及服務設施齊備的土地上。然而，由於人口集中地點附近未必可找到合適地點，選址時經常會受到制肘。
- 5.3.3 對於在現有或擬議工業區內設汽車修理工場建築物，確實的選址應予審慎評估，以避免與高科技工業及工業-辦公室用途的土地分配有所衝突。鄉郊地區內一些適當的現有汽車修理工場用地所進行的改善措施，只要在土地用途、環境、交通及基礎設施上符合有關準則，均應獲得鼓勵。這些用地應盡量靠近現有的貨車停車場及港口後勤用地。

5.4 汽車修理工場的規劃指引

5.4.1 建築物特色

- (a) 汽車修理工場是一種工場形式的活動，可設於多層工業樓宇的低層。在市區及新市鎮內也可鑑定適當的用地，興建專為汽車修理工場而特別設計的多層樓宇。此等建築物應遵從《香港規劃標準與準則》第 5 章所載的地積比率指引，但可考慮採用 8 倍的平均地積比率，視乎地盤的個別情況及可行性等因素而定。
- (b) 至於在鄉郊地區設汽車修理工場，由於地租較低，而且部分操作如貨車或巴士維修等，所需的空間較多，工場用地面積一般較大。這類工場的運作頗類似露天貯物用途，事實上，兩者所產生的環境問題也是大致相同。這類工場的發展參數現建議如下：
- (i) 一至兩層高的矮樓宇；
 - (ii) 最高地積比率 0.5 倍；
 - (iii) 提供供水系統及妥善的污水處理系統；以及

- (iv) 露天發展項目的地面應妥為鋪砌，並提供排水設施，以減輕土地污染及排水問題，並設置適當圍欄，以減低不悅目的發展對景觀所構成的影響。

5.4.2 最低地盤面積

- (a) 採用汽車升降機設計的特別設計多層建築物，地台面積須最少 729 平方米(27 米×27 米)，務求達到 60%的實用率(實用樓面面積／總樓面面積)。專供設置汽車修理工場的單一用途多層建築物，地盤面積須最少 972 平方米。採用斜路設計的建築物，地台面積須最少 1 944 平方米(36 米×54 米)，以求達到大致相等的實用率。至於低建的貨車修理工場，每層面積須最少 1 575 平方米(35 米×45 米)，實用率達 65%。以地積比率 0.5 倍計算的單層建築物，地盤面積須最少 3 150 平方米。
- (b) 用地面積應視乎當地情況加以釐訂，但以較大幅的用地為宜，因為面積較大，在建築設計上便可較具彈性，並能達到較理想的實用率。

5.4.3 單位面積的差距

汽車修理工場的面積差異很大，有小型工場(不超過 100 平方米)及中型工場(100 至 200 平方米)，也有大型工場(超過 200 平方米)。特別設計的汽車修理工場建築物可提供機會，以容納不同面積的工場。

5.4.4 工作間要求

「工作間」意指面積足以容納一架車輛和一名修車技工的地方。一般來說，在小型汽車修理工場內，平均每名修車技工會設 0.5 至 1 個工作間，至於較大型的工場，則平均每名修車技工會設 2 至 5 個工作間。

5.4.5 內部安排

為貨車提供服務的工場，宜設於特別設計建築物的地下(見圖 4)，以減低為貨車提供重物樓面負荷量裝置及斜道的需要，這些均為成本昂貴的設施。基於這個安排，為私家車、的士及輕型貨車提供服務的工場，宜設於以上的樓層。在專為貨車提供服務的工場的樓層之上，可設置一個兼作停車及車輛停候處的接收區。車輛停候處應有適中的面積，採用的設計應可避免輪候車龍向後延伸至公共道路。圖 5 顯示為貨車提供服務的另一種汽車修理工場的設計建議，適用於鄉郊地區的低密度工場發展。

5.4.6 停車要求

在設計特別設計建築物方面，或在工業樓宇內設汽車修理工場方面，一般意向是把所有必需設施(包括停車設施)設於街道以外。每個工場單位應最少提供 2 個停車位，或每個工作間或總樓面面積平均每 150 平方米最少提供 0.75 個停車位，兩者中以數目較大者為準。停車設施或可設於獨立樓層。建築物可提供汽車升降機，以代替斜路。

5.4.7 其他所需設施

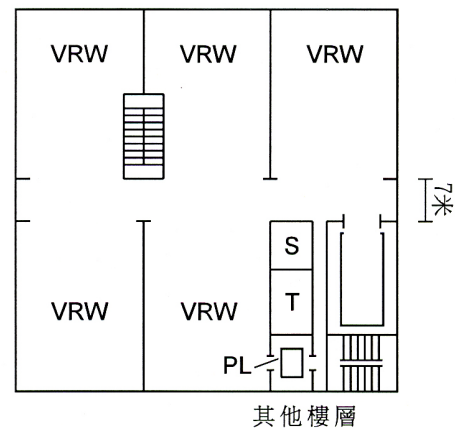
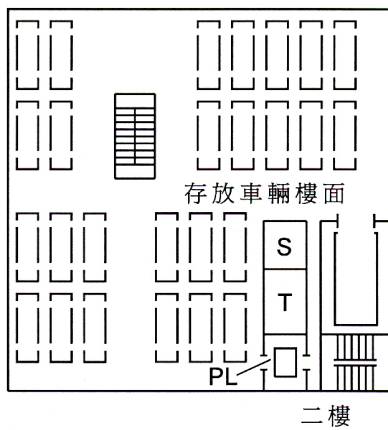
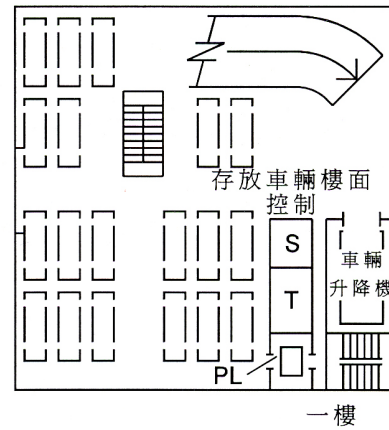
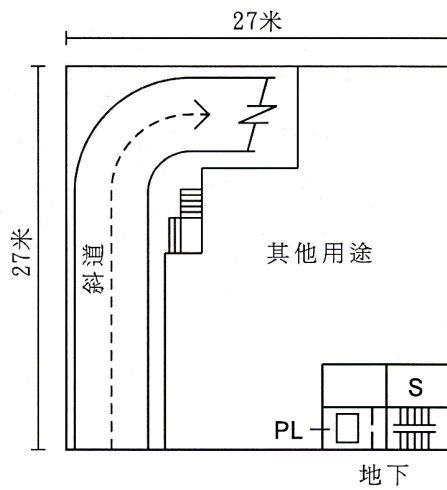
一般來說，廁所屬共用設施，在適當情況下，建築物內也可提供小型飯堂。多層的汽車修理工場建築物應設有中央管理辦事處及公用上落客貨區。小型汽車修理工場應善用可使用空間發揮不同功能。一般來說，一個由兩名修車技工運作的工場，內部面積應為 10×9 平方米，包括貯物及小型辦公室空間。至於新設的汽車修理工場，必須提供油污／汽油截流管，以隔濾危險品如機油、制動液、火水、油漆及稀釋劑。危險品倉庫應設於建築物臨街面的外圍，以方便救火工作，並須獲消防處審批。

5.4.8 環境及一般設計考慮

汽車修理工場的設立，不應對四周發展項目的環境帶來不良影響。在詳細設計階段，應參閱《香港規劃標準與準則》第 9 章所載的一般指引。

5.5 設於特別設計建築物或設於工業樓宇低層的汽車修理工場的一般設計參數

參數	特點	數目	假設
工場	面積最少為 90 平方米 (10×9 米)。每間工場須設有一個符合消防處要求的危險品倉庫，並符合《工廠及工業經營條例》有關天然照明及通風的規定。	視乎營運者的選擇	提供兩個維修站
通行斜道	若為汽車而設，坡度為 1 比 5，內半徑為 3.5 米，外半徑為 6.1 米；若為貨車而設，坡度為 1 比 10，內半徑為 7.2 米，外半徑為 13 米。	1 條	根據最低地台面積 729 平方米設計
汽車升降機	最少 6.15 米×3.2 米。	最少一架	-
走火樓梯	最少 5.25 米×2.1 米	最少 2 條	-
樓層高度	為汽車而設的為 5.2 米，為貨車而設的為 7.2 米	-	-
車位	為汽車而設的為 5.0 米×2.4 米，最低通行高度為 2.4 米。為貨車而設的為 11.0 米×3.5 米，最低通行高度為 4.1 米。	每一工作間設 0.75 個車位，每間工場最少設兩個車位	-
街道出入口	-	愈少愈好	不得倒車駛出街道或由街道倒車駛入，出入口須避免設於街角，最少距街角 15 米。

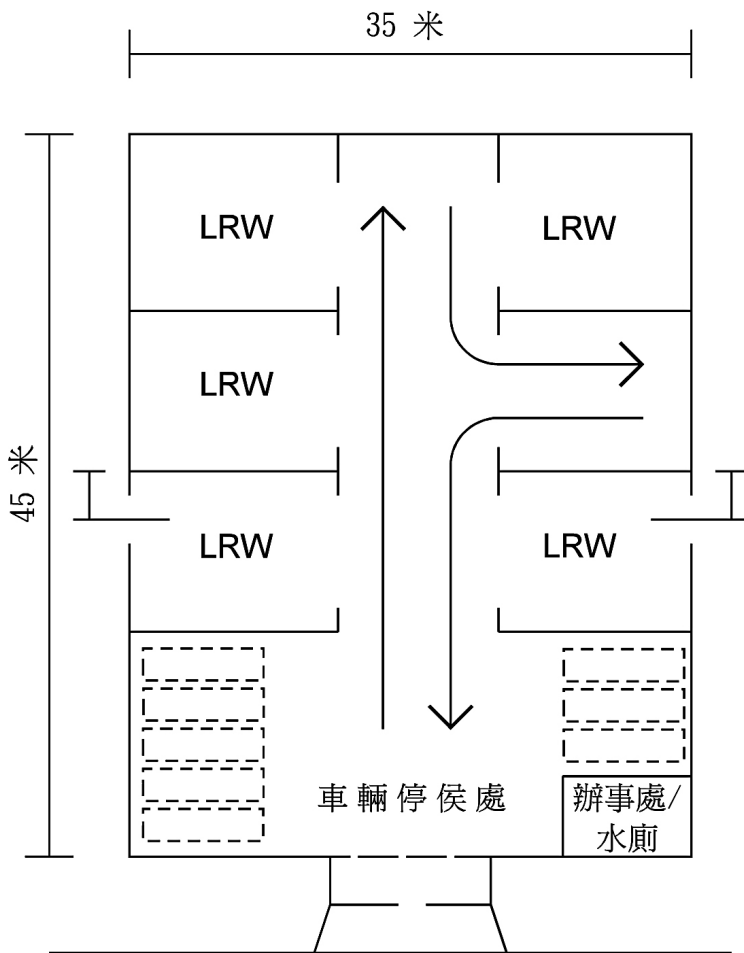


VRW		VRW
VRW 🚗		VRW
VRW		VRW
VRW 🚗		VRW
VRW		VRW 🚗
VRW		VRW
		存放車輛/ 汽車修理工場
存放車輛		
🚗 🚗		存放車輛
其他用途		

- 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)

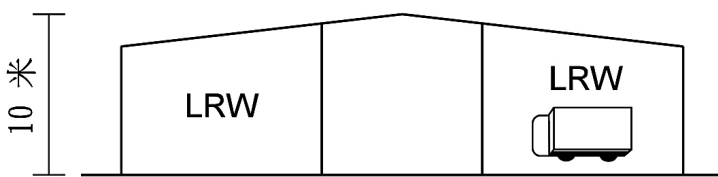
- 註：(1) 設計圖僅作參考之用。詳細設計必須符合《建築物(規劃)規例》的規定。
- (2) 為方面顯示起見，最低地盤面積由單層建築物的972平方米至兩層高建築物的729平方米不等。



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. 港口後勤及露天貯物用途

6.1 引言

6.1.1 現時，預留作露天貯物用途的土地，在分區計劃大綱圖上均劃為「露天貯物」地帶。部分露天貯物及港口後勤用途由於可能會構成嚴重的不良影響，在有關的「露天貯物」地帶的「註釋」內列為第二欄用途，即是必須先取得城市規劃委員會的規劃許可，方可進行。露天貯物(未另有訂明者)用途，即並非列為第二欄用途的，則列為第一欄用途，屬經常准許。特別預留作港口後勤用途的土地，則劃為「其他指定用途」地帶，例如「其他指定用途(貨櫃後勤用途)」地帶。

6.1.2 本章旨在提供指引，使地區規劃師可據此劃定土地作露天貯物用途，並據此決定在有關的分區計劃大綱圖的註釋內哪些用途類別應列為第二欄用途，藉以施加更嚴格的管制。這份指引亦可向公眾闡釋政府就此等用途所訂的土地用途政策。

6.2 在這份指引下港口後勤及露天貯物用途的定義

6.2.1 這份指引建議把露天貯物和港口後勤用途分為兩大類別，區分方法是因應運作要求、環境、運輸及土地用途規劃所帶來的影響而作出。在這兩大類別下，界定了一些特定活動。

6.2.2 露天貯物

- (a) 「露天貯物」用途是指在一個地點上進行的活動，而該地點大部分(一般假定超過該地點上蓋面積的50%)是露天的，並用作與貨櫃無關的貯物、修理或拆毀用途。附屬於同一地點上的工業、工場、貨倉及其他商業活動的貯物活動，並不列為這裏所指的露天貯物用途；但臨時構築物(例如在卸泥區及車輛修理場等地用鍍鋅片搭建而成的開敞式停車間)，由於在外觀、性質或運作時的影響方面，與在露天場地進行的並沒有顯著分別，因此也列為這裏所指的露天貯物用途。某一地點的運作性質，例如在描述某項活動時所顯示的性質，亦可用以界定該項用途

是否包括露天貯物用途。

(b) 符合上述定義的用途，包括那些在「港口後勤用地及露天存貨需求研究」所調查的用途，計有：

- 藤及竹存放場
- 頭及木材存放場
- 陶瓷製品存放場
- 經處理的農產品存放場
- 廢金屬存放場
- 罐／箱存放場
- 紙張及一般廢物存放場
- 水泥／沙存放場
- 化學品存放場
- 危險品存放場
- 待拆／待毀或待維修車輛存放場
- 待售或待處置車輛及車輛零件存放場
- 車庫

(c) 由於上述用途所包括的活動及物品種類繁多，為方便描述，上述活動可再分為幾個類別，以反映獨特的經濟活動及這些主要活動類別對環境所構成的不同影響。上述用途可分為下列四大類別：

- 建築材料及器材存放場
- 車輛停放場
- 物品存放場
- 卸泥區及車輛零件存放／修理場

(d) 這些活動在八零年代散布於全港不同地方，其性質有別於貨倉、工場及公用事業設施裝置等用途。上述描述可視為這些活動的準確定義。

6.2.3 港口後勤用途

- (a) 港口後勤用途是指位於港口以外(即在貨櫃碼頭、內河貨運碼頭、公眾及私人貨物裝卸區範圍外)與港口有關的離岸活動。這些活動是港口活動作業時所必需的，但無須置於港口範圍內。
- (b) 這個定義是根據用地地點和運作特色而訂定。一般來說，港口以內的活動是直接與碼頭作業有關，例如船隻裝卸貨櫃的活動，以及必須立即運往海旁的活動。雖然就活動性質來說，港口以外的活動是無須靠近海旁作業的，但倘此等活動可在貼鄰或接近港口的地方進行，仍可從中受惠。就這份指引來說，下列活動可界定為港口後勤用途：
- 貨櫃車停放場(相等於貨櫃車拖架／拖頭停放場)
 - 空貨櫃存放及修理場
 - 貨櫃場(用以存放及處理已載貨的貨櫃)
 - 貨櫃裝卸站

6.2.4 有關露天貯物及港口後勤用途的各個主要類別的準確描述，以及這些活動對環境、運輸及土地用途規劃所構成的影響，見載於附錄 2。

6.3 收緊管制的需要

6.3.1 過去十年，用作露天貯物及港口後勤用途的土地倍增，自一九八三年以來，港口後勤活動大幅增加，一九八三年只有 30 幅用地，共佔地 28 公頃，至一九九三年，已增至 237 幅，共佔地 198 公頃。

6.3.2 在香港的鄉郊地區，多處地方露天貯物及港口後勤用途急劇增長，且大多是在任意擴張和缺乏管制的情況下進行。形成這個趨勢的誘因，是這些土地成本較低而面積較大，因而對這些土地的需求日增，而且鄉郊地區的交通有所改善，加上在一九九零年指定中期發展審批地區之前，把有關的農地改作貯物用途可豁免受規劃管制所約束，因而可帶來經濟利益所致。

6.3.3 此類貯物活動激增會帶來不良影響，概述如下。

6.3.4 用途擴散

新界地區的港口後勤及露天貯物用途不斷擴張，已引致鄉郊環境的質素普遍下降，改變昔日農業地區(例如流浮山及錦田)的面貌，變成質素欠佳的市區邊緣式環境。

6.3.5 土地用途不相協調

此類活動大多是位於不適宜作此類用途的地點，而且靠近住宅和政府、機構或社區用地，或易受環境滋擾的地區，例如生態系統易受干擾的具特殊科學價值地點，或環境未受破壞的郊區。這些用地對易受滋擾用途所帶來的不利環境影響，例如重型車輛往返及貨櫃裝卸作業造成的噪音滋擾，車輛交通造成的空氣污染，以及破壞景觀等，都是土地用途協調不當的結果。

6.3.6 帶來交通流量

這些用地(尤其會帶來大量交通的港口後勤用地)零散分布，致使這些用地與港口及邊界地區之間，以及各貨櫃後勤用地之間的車輛交通增加，因而使策略性道路網(尤其吐露港公路及青山公路沿路)的交通擠塞情況更趨嚴重，空氣污染及交通噪音問題日益惡化，更令運輸成本增加，運作效率(尤其影響車輛往返港口的效率)下降。倘若在通道(包括鄉郊小徑)不足的地區設露天貯物及港口後勤用地，不但會為鄉郊地區帶來不相配合的繁忙車輛交通，引致區內道路交通擠塞，更會令環境質素下降，甚至危及村民使用道路的安全。

6.3.7 環境質素下降

露天貯物及港口後勤用地不斷擴張，除帶來交通流量外，不少用地現時更缺乏妥善的廢物管理措施，而來往的重型車輛造成噪音及空氣污染，加上可能污染水道和土地，種種問題皆會導致環境質素日漸下降。垃圾收集措施不足，欠缺排水渠或排水渠保養欠佳，都是這些用地當前面對的問題。發展者把農地改作貯物用途或填平魚塘以作此等用途，會帶來排水問題。天然渠道淤塞，更會增加洪泛威

脅。

6.3.8 運作效率

對於不少港口後勤活動而言，最理想是設於港口、邊界地區或策略性運輸路線附近。然而，由於把農地改作港口後勤用地，成本較低而面積較大，不少用地均散布於新界邊緣地區。這個情況實不利於這個行業的有效運作。

6.4 貯物用途日後的需求

6.4.1 根據一九九三年所作的預測，至二零零一年，港口後勤用地的需求量最高可達 380 公頃左右，而露天貯物用地的需求量最高可達 450 至 550 公頃。至二零一一年，港口後勤用地的需求量最高可達 510 公頃，而露天貯物用地的需求量最高可達 750 公頃，即較一九九三年的水平分別增加 150% 及 100%。上述數字顯示，要應付這個殷切需求，便需要龐大的土地面積。就這方面所訂的規劃意向是，部分現有用地倘對環境、交通及排水只帶來不太嚴重的影響，則至少在短期至中期來說可予以保留，直至已規劃用地可迎合額外的需求及重置現有的不當用途為止。

6.4.2 用地增加的水平會取決於不同因素，包括：

- (a) 香港港口的貨櫃吞吐量增長；
- (b) 預留作港口後勤及露天貯物用途的現有土地供應水平；
- (c) 把此等活動遷移至內地的可能性；以及
- (d) 土地運用的效益。

6.4.3 已規劃的新用地的供應情況，以及輔助基礎設施的提供水平，也會決定此等活動的增長速度和性質。

6.4.4 因此，土地供求情況應不時因應上述因素作出檢討。當局應監察經濟及土地用途的趨勢和轉變，以釐訂中期至長遠的土地供應量。透過這種監察工作，也可就現有問題用地所須採取的強制執行行動及處理規劃申請方面制訂政策。

- 6.4.5 下列指引旨在令港口後勤及露天貯物用地妥善分布，並且改善這些活動的環境、運輸及土地用途規劃。

6.5 概括地區政策指引

- 6.5.1 概括地區政策指引旨在從土地分布的政策層面提供一個整體規劃大綱。在界定概括地區時，是以港口後勤及露天貯物用地的現有分布情況及地理特色(例如土地用途模式、通道及環境特色等)為依據。

- 6.5.2 概括地區政策指引界定 5 個地區類別，這是根據 25 個概括地區所作的評估而訂定，這些概括地區包括現時港口後勤及露天貯物用途集結的地區，以及適合長遠發展作此類用途的新地區。在地區規劃及／或評審規劃申請時，應靈活應用這份指引的規定，並參照一九九四年年底完成的「港口後勤用地及露天存貨需求研究」所建議的概括地區建議。

- 6.5.3 *第一類地區：建議增加發展密度*

列為這個類別的地區，一般適合繼續進行港口後勤及露天貯物用途，並在短期至中期可進一步增加發展密度。一般來說，在這些地區內進行此等用途，不太需要在策略性道路基礎設施上進行改善工程，惟部分土地若須大幅增加發展密度，則會視乎長遠的道路興建工程而定。個別用地或須採取紓緩措施，以克服排水及通道等方面的限制。

- 6.5.4 *第二類地區：建議有限度增加發展密度*

列為這個類別的地區，基於其策略位置、良好的基礎設施及有利的環境因素，一般具有有限度增加發展密度的機會。雖然如此，這些地區可能還受到其他因素所限制，例如易受滋擾用途(例如住宅區)，在這情況下，如須增加發展密度，必須兼顧用途類別及用地地點而作出選擇。

6.5.5 *第三類地區：建議有限度增加發展密度並同時採取改善措施*

列為這個類別的地區，不論在土地用途是否協調、通道及環境質素方面，都備受更大的限制，必須在採取改善／舒緩措施方面作出更大投資，或在分配用地上作更大限制。

6.5.6 *第四類地區：防止用途擴散*

列為這個類別的地區，應避免再進行與環境不相協調的活動。

6.5.7 *第五類地區：中止用途*

列為這個類別的地區，其長遠目標是，中止現有活動及改善環境質素。

6.6 選址的概括原則

6.6.1 下列有關選址的概括原則，適用於所有露天貯物及港口後勤用途。

6.6.2 *鼓勵用途集結*

在可能情況下，港口後勤及露天貯物用途應集結在指定地區及現有用途附近，避免進一步擴散。空貨櫃存放場及修理場，不得設於郊區內人口聚居的地區。至於部分露天貯物用地，例如卸泥區及建築材料／設備存放場等活動，由於必須分布於香港不同地點，以便為市區不同地區和建築地盤提供服務，此類用地宜在個別地區集結。此等活動若能集結進行，不但可使不少市區過渡地區內不悅目的活動不斷擴散的情況得以舒緩，亦可減少用地之間的交通往來，讓政府可在改善基礎設施及提供舒緩措施(例如改善道路及排水系統)方面收到規模經濟之效。

6.6.3 *鼓勵利用策略性地區的土地*

香港面積細小，必須善用土地資源和提高運作效率。規劃面積龐大的新貨櫃港地區，可提供機會，讓港口後勤活動在這些地區集結一起；發展新工業區，也可為露天貯物活

動提供較長遠的紓緩問題地方。此外，鑑於運往內地的貨櫃運輸日益增加，而邊界地區目前已有大片的港口後勤用地，一些備有良好策略性基礎設施的邊界地區，亦適宜用作港口後勤活動。如果露天貯物用途是與主要市區中心的需要有關，則應集結在這些主要市區中心(例如新市鎮)附近選定和清楚劃分的地點。此外，露天貯物用途也可集結在工業或港口活動附近的紓緩問題地區。

6.6.4 盡量提高運輸效率

新用地最宜位於現有及新策略性道路基礎設施附近，使這些用地所衍生的交通可與郊區及其社區分隔開。不過，發展者應就這些新用地進行詳細的交通影響評估，評估策略性道路網及區內道路系統的整體容量。

6.6.5 鼓勵利用符合環境標準的地區的土地

當局的長遠目標是，鼓勵港口後勤及露天貯物活動遷往一些概括地區，而在這些地區內此等活動對環境只造成最少影響，從而改善現時備受這些用途困擾的鄉郊地區的環境。減少把洪泛平原的土地作此等用途，亦可減低潛在的洪泛威脅。「全港發展策略」及「次區域發展綱領」訂有策略性環境規劃政策，務求把不當的發展遷離易受滋擾用途及環境保護地區，這些政策必須遵從。在可能情況下，這些活動應盡量設於本港西部人口稀少的地區，例如大嶼山東北部及屯門西部，視乎所提供的通道而定。

6.7 特定用途選址的整體指引

6.7.1 下列分段提供整體指引，使有關方面在分區計劃大綱圖、發展大綱圖和發展藍圖上預留土地，或在考慮私人提交的規劃申請時，有所依循。這些指引應連同第 6.8 節所述的詳細土地規劃標準與指引一併考慮。

6.7.2 貨櫃車停放場

(a) 貨櫃車停放場所在的地區，宜建有良好的通道通往港口及司機住所。葵涌的港口及工業區，包括一號至七號貨櫃碼頭以及新建的八號及九號貨櫃碼頭對開的土地，實為適當選址，雖然這些地區備受土地短

缺及各方面競逐土地作其他用途的壓力所困擾。當局建議把邊界地區附近且建有良好通連接策略性道路網的地點，用作貨櫃車停放場，惟區內道路的容車量必須足以應付額外的交通量，且備有足夠的公共交通接載工人。

- (b) 在分區計劃大綱圖上劃定新用地時，應盡量發展大幅土地，符合防止小幅用地擴散的政策。對於難以找到永久用地的地區，則可採取其他臨時措施，例如延長短期租約及短期豁免書的有效期，以及／或在可行情況下暫時使用填海所得的土地。
- (c) 在市區內(尤其葵涌區，這個地區對港口以內及港口以外設施需求甚殷)發展多層貨櫃車停放場，應獲得鼓勵。這些多層停車場可與貨櫃裝卸站活動或其他互相協調的用途結合發展，從而增加可行性。

6.7.3 貨櫃存放及修理場

設立貨櫃存放及修理場的先決條件，是必須有大幅土地，可供使用機械及在場地內提供貨車輪候區，容許繁忙時間存放最多貨櫃。對於短期存放貨櫃的場地，宜設於新貨櫃碼頭附近的地點。至於用作較長時間(超過 3 日)存放貨櫃的場地，則可設於新界其他地區，尤其邊界地區附近及容易通往策略性道路網的地點。為減少所衍生的交通流量，貨櫃存放及修理場宜與其他與貨櫃有關的用地(包括貨櫃車停放場)共同設立。

6.7.4 貨櫃場

貨櫃場應設於海旁區附近或方便到達貨物集散地的地點。貨櫃場必須有良好的保安，二十四小時作業，並具有良好的基礎設施及服務，例如冷藏倉櫃所需的能源供應。用地內必須提供車輛輪候區，足以容納繁忙時間的輪候車輛。此外，由於住宅用途也會衍生大量交通流量，貨櫃場應避免與住宅用途鄰接。

6.7.5 貨櫃裝卸站

- (a) 倘設立貨櫃裝卸站，應優先考慮港口附近及主要市區的「工業」地帶內的地點，以方便貨物運往主要的貨物集散地及市場，減少往返車程。就活動性質及所帶來的影響而言，與貨櫃裝卸站相協調的用途為工業及倉庫用途。
- (b) 雖然在港口設立貨櫃裝卸站的需求逐漸下降，但在港口及其毗鄰地區設立貨櫃裝卸站，仍屬與這些地區相協調的用途。存放時間較長的貨櫃裝卸站，可設於新界區，尤其在現有工業、露天貯物或港口後勤用地一帶。

6.7.6 建築材料及器材存放場

- (a) 由於存放建築材料及器材一般需要短期用地，這類存放場的選址要求必須具有彈性，舉例來說，臨時的建築材料及器材存放場可設於新填海區，惟此等用途不得對環境帶來不良影響。當局可考慮在市區內指定若干用地(例如市區過渡地區)，永久用作此類用途。
- (b) 水泥／沙存放場應避免與易受滋擾用途鄰接，存放器材時應盡量減低破壞景觀的情況。

6.7.7 車輛存放場

設立新的車輛存放場，需有較大幅的用地，並有良好的保安設施，但選址要求較為靈活。由於此類存放場的業務受季節性轉變影響，所需的用地可能只屬臨時性質。多層停車場一般提供良好的保安設施，可視為露天貯物用途以外的另一種選擇。由於此類存放場的需求變化不定，進行前瞻規劃會較為困難。

6.7.8 物料存放場

物料存放場未必需要設於分銷地點或市場附近，但木頭及木材存放場則宜設於製造地點(例如木廠)或輸入本港的港口附近。

6.7.9 卸泥區及車輛零件存放／修理活動

卸泥區及車輛零件存放／修理場，宜集結在市區以外特別劃為「露天貯物」的用地。卸泥區可設於工業用途、貨倉或其他貯物用途毗鄰的地點。車輛零件存放用途則可設於新界貨櫃車停放場附近。

6.8 用地規劃標準與準則

6.8.1 下文所建議的措施，目的是希望在可行情況下，能夠舒緩新用地和現有用地所構成的環境影響。這些改善措施可透過選擇及／或審批新用地時予以實施，方法是利用規管措施或由用地營運者自發採取行動。

6.8.2 土地用途鄰接問題

(a) 港口後勤及露天貯物用地不應設於易受滋擾用途(例如住宅、醫院、學校及其他社區設施)毗鄰，有關規定可參照《香港規劃標準與準則》第9章「環境」一文的有關段落。有關地點若位於郊野公園及其他環境易受破壞地區(例如具特殊科學價值地點)的100米範圍內，除非發展者能證明有關用途對環境易受破壞地區的影響甚微，否則一般不會獲得批准。工業、倉庫、港口用途、其他露天貯物及港口後勤用途，以及公用事業設施裝置，均屬與之協調的用途。若把主要道路走廊的土地作此等用途，只要並非與易受滋擾用途鄰接，均應獲得當局支持。

(b) 不論大幅或小幅用地，都宜設立緩衝區。緩衝區的範圍可因應下列因素而訂定：

- 土地用途的規模及性質；
- 四周地區的性質(例如地形、四周道路的情況、易受滋擾用途的數量及分布情況、景觀影響等)；
- 是否具備人工或天然屏障；以及
- 四周地區的市區或鄉郊環境。

- (c) 訂定緩衝區的範圍時，應按每幅用地的個別情況考慮，符合《香港規劃標準與準則》第 9 章「環境」表 1.3 所列的標準。
- (d) 倘有關用地與易受滋擾用途之間，由不易受滋擾的建築物、主要運輸路線、天然植物及地型阻隔，應獲得從優考慮。

6.8.3 景觀

- (a) 在鄉郊地區堆疊貨櫃，會嚴重破壞景觀。露天貯物場在性質上是會存放不同大小、形狀及外形的物品的，貯物場內原則上可進行的活動，都可能有礙觀瞻，令環境雜亂無章。提供美化環境措施，當可紓緩此等影響。
- (b) 就鄉郊地區來說，倘擬議的貨櫃存放及修理場會嚴重破壞周圍或毗鄰住宅用途的景觀，應視實際情況考慮實施限制，規定用地內不得把貨櫃堆疊超過 3 個的高度(相等於傳統村屋的高度)。
- (c) 大幅用地由於面積較大，路旁地方可用以提供美化環境措施，因此在美化環境方面會較為有效。闢設連綿不斷的景觀土丘，用以栽種植物，可有效隔開有關發展，並充當噪音緩衝區(見圖 6)。位於工業區或港口地區的港口後勤及露天貯物用途，對四周地區帶來的景觀影響一般較為輕微。

6.8.4 用地面積及密度

- (a) 在評估規劃許可申請是否符合現行標準時，可參照一九九四年完成的「港口後勤用地及露天存貨需求研究」所得的調查結果，把各種港口後勤及露天貯物活動類別的概略中位數值訂為最低用地要求。

用途	最低用地要求
- 貨櫃存放及修理場	5 100 平方米
- 貨櫃場	4 900 平方米
- 貨櫃車停放場	3 000 平方米
- 貨櫃裝卸站 *	2 000 平方米
- 露天貯物場	1 000 平方米

(b) 然而，港口後勤及露天貯物用地的面積，會受到多項因素影響，包括：

- 在全港層面及當地層面有多少土地可供使用及可使用的時間；
- 有關用地可使用的道路及有關道路的交通情況；以及
- 有關用地在環境及排水上所受到的限制。

(c) 港口後勤及露天貯物用地(尤其市區內的土地)供應有限，加上就短期至中期而言估計出現求過於供的情況，發展者若進行此類用途，也許難以找到超過某一面積的土地。因此，就短期至中期而言，可考慮選用面積較小的土地。此外，基於環境、排水及運輸方面的限制，亦可能令指定作此用途的土地減少。有鑑及此，若要硬性規定用地的面積，可能是過於嚴謹的做法。

(d) 此外，要界定用地的最低和適中面積，亦會涉及很多不明朗因素。若從運作方面看，甚麼是適中面積是難有定論的，因為增加用地面積未必一定增加效率，某一場地最終可達到的效率視乎場地內存放貨物的數量或所進行的活動而定，而此等活動可能在小幅土地上進行更具效率。同樣地，在場地內提供停車位所需的面積，也視乎來往車程數量和活動所

* 設於新界的用地的面積須最少 2 000 平方米。這個規定不適用於貨櫃港的設施，這些設施一般面積較大。

產生的次數而定，而非用地面積。基於上述因素，當局建議在處理規劃申請及在分區計劃大綱圖上指定露天貯物及港口後勤用地時，應酌情處理，按有關用地的個別情況、在規劃方面的記錄(空置還是未充分使用)、市區或鄉郊環境以及與四周環境是否協調等因素給予考慮。如屬規劃許可申請，則還須考慮申請人能否證明有關發展不會構成不良影響。

- (e) 在預留土地以作日後之用時，應盡量預留較大幅的用地，使此類活動能夠集結一起，此舉亦可鼓勵有關方面對該地點作更大投資，從而改善服務和效益(例如提供公用基礎設施及促進機械化運作)，並可確保能夠採取有效的環境保護措施。
- (f) 一般來說，基於現行政策是把港口後勤用地設於面積較大的主要地區(例如鄰近貨櫃碼頭)，預留土地的面積應超過 1 公頃。在鑑定主要的紓緩問題土地時，基於策略性的考慮因素，預留土地的面積應超過 10 公頃。儘管如此，實際面積還須視乎監察供求情況後所作的需求預測及可使用的土地而定。
- (g) 在多層建築物設置貨櫃車多層停車場附連其他相協調的用途，當局建議採用都會計劃就倉庫所訂的標準(地積比率為 8 倍)。
- (h) 預留露天貯物用地時，如果其目的是提供紓緩問題用地，以配合新需求或重置需要，所預留的土地應超過 0.5 公頃。但實際面積亦取決於某一概括地區因強制執行行動或改劃用途地帶而須中止用途的土地的面積，亦會視乎在可使用的土地而定。
- (i) 在每幅用地上進行的港口後勤及露天貯物用途的密度，會因所在位置(即港口內或港口外)、機械化運作、以及存放貨物的類別和長度而異。正因如此，所採納的一般原則是，若要對港口以外的貯物用途的密度訂定指引，是不適當的做法。反之，應由營運者酌情決定是否善用土地，惟必須符合運輸及環境方面的規定。礙於操作上的限制因素，堆疊貨櫃的高度最高不得超過 7 個。此外，如基於土地用途鄰接的考慮，也可能須施加更多限制。

6.9 運輸

- 6.9.1 與貨櫃有關的用地，應設有良好的通道，通往重要道路網。這些用地應有一個明確的出入口，並符合運輸規劃及設計手冊 - 卷 2 第 3.6 段所載的指引。如果用地面積較大，則可考慮增設出入口。有關地點的範圍內應設足夠的停車及輪候設施，供作業及訪客停車之用，以免車輛在路旁停放和輪候。有關通道及輪候／停車區的安排，必須符合運輸署的要求。
- 6.9.2 每幅用地均應進行交通影響評估，評估時應兼顧其他用地的累積影響。交通影響評估應包括就用地所衍生的交通量、來往車輛的類別和路線、為鄰近區內道路和策略性道路網所帶來的交通量所作的估計，以及紓緩任何不良影響的建議。評估內還須證明用地內的通道及街道以外的輪候／停車區足以應付需求。
- 6.9.3 有關地點退入的空間，應足以讓路面使用者有足夠的視野，以符合運輸署的要求。

6.10 環境規劃

- 6.10.1 新用地必須遵從適當的環境影響評估程序* 處理：
- (a) 對於貨櫃存放及修理場、貨櫃場及貨櫃車停放場，應進行噪音模擬測試，以證明這些用途對易受滋擾用途所構成的噪音影響，能夠符合《香港規劃標準與準則》第 9 章「環境」一文中所建議的噪音標準。

* 環境影響評估所依循的程序，載於規劃環境地政局技術通告 2/92 號有關「主要發展計劃的環境影響評估」及環境保護署指引 2/92 號有關「大型私人發展計劃的環境影響評估程序」的文件內。

- (b) 有關用地範圍內的地面須進行妥善的鋪整工程，以防止因油類、燃料及其他排放物(主要與貨櫃存放及修車場、貨櫃車停放場、棄車／拆車場和溢出貯存物料有關)的滲漏而可能造成陸上或水污染。此外，有關用地亦應盡量減少因車輛交通及貨櫃處理操作而產生塵土飛揚及臭味四溢的情況。
- (c) 用地內應提供足夠的排水設施，以便排放食水及污水。倘有關地點可接駁至公共污水排放設施，則住宅污水應經由公共污水渠排放。倘有關地點位於受洪泛威脅的地區，則有關發展應進行排水影響研究，並採取必須的防洪措施。由於大量農地改作貯物用途會帶來累積影響，使洪泛威脅增加，這情況已備受公眾關注，因此，在評審發展計劃的可行性時，也應全面考慮這個因素。
- (d) 發展計劃應考慮紓緩水質影響的措施，例如透過築堤減少徑流，設置油類／燃料及化學品堵截設施，並設置沉沙池以預防任何滲漏及溢出的情況。
- (e) 應提供足夠的垃圾收集和排放措施。此外，所有用地均應符合消防安全標準。
- (f) 倘在評估有關用地時認為用地可能產生噪音或強光(主要與貨櫃存放場有關)，則應考慮對營運時間施加限制。此等限制可在租契條款內訂明，並在作業守則內訂明監察要求及措施。
- (g) 有關存放及處理危險品的指引，以及有關危險品的發牌程序，可參考《危險品條例》的規定。

露天貯物及港口後勤用途說明的及一般影響

1. 露天貯物

建築材料及器材存放場

- 1.1 建築材料(例如磚塊、棚架、沙)及器材(例如履帶式拖拉機、滾輪等)存放場，是香港最常見的存放場，分布於全港各處。存放建築材料的地點大多在生產地點附近，而存放器材的地點則在建築及發展地盤附近。

影響

- 1.2 建築材料及器材存放場所構成的影響，視乎所存放的材料或器材的性質、體積及數量而定。在環境影響方面，倘有關用地存放重型材料，會對景觀構成影響；倘有關用地存放沙及水泥，則會對空氣質素構成影響。在交通方面，此等存放場通常只會衍生低水平的交通量。

車輛存放場

- 1.3 車輛存放場部分是用來存放待售新車或舊車，也有部分是用來棄置和存放車輛零件。商業及非正式的車輛及貨櫃車停車場，則不列入這個類別內。隨□香港與內地之間的商貿往來日趨頻繁，部分用地位於港口附近，也有部分須設於新界地區。

影響

- 1.4 車輛存放場的規模，會受內地的進口／出口規例所影響。在需求的高峰時期，車輛存放場會佔用大片土地。然而，此等存放場所產生的交通量較低，而且多集中於繁忙時間，對環境所構成的影響也較小。

物品存放場

- 1.5 物品存放場所存放的物品，不論在體積及數量上都變化很大，包括木頭及木材(最大類別)、藤及竹產品、陶瓷製品及經處理的農產品。這些產品一般屬廉價產品，而高價製成品則通常存放在廠房內。物品存放場一般位於地價較低的土地、偏遠地點或鄰近生產來源的地點。

影響

- 1.6 物品存放場由於不涉及製造活動，影響只限於通道沿路及貨車裝卸活動。這些存放場所產生的交通量一般偏低，對噪音、水質及空氣質素的影響亦屬輕微。如屬較大型的存放場，例如木材及木頭存放場，也許有破壞景觀的情況。

卸泥區及車輛零件存放／修理活動

- 1.7 卸泥區及車輛零件存放／修理活動包括棄置廢車及拆車，或存放廢金屬或舊貯存缸、罐、紙張及一般廢物，亦包括車輛修理活動，而這些活動一般與棄置車輛及臨時存放車輛及車輛零件有關。由於這些物料皆為物料消耗後的最後產品，而且主要來自市區人口，因此這些用地大多分布於市區邊緣地區。

影響

- 1.8 這些活動皆屬廉價活動，在土地方面所需的投資不多。這些用地的外觀通常雜亂無章，用地界線劃分不清，加上所存放的貨物不太悅目，整體上對景觀造成嚴重破壞，倘此等用地在某一地區內繁衍，情況便更為惡劣。這些用地還會因拆車或修理活動所產生的噪音、污水滲漏以致污染土地及水道(由於渠道不足所致)和亂拋垃圾等造成其他問題。

2. 港口後勤用途

貨櫃車停放場

- 2.1 貨櫃車停放場可用於日間和通宵停放貨櫃車(拖頭)及拖架。這些用地現時位於現有貨櫃港附近(主要用作存放拖頭及沒有裝貨的拖架)，並且鄰近司機住宅，或鄰近邊界地區如新田及流浮山，這些地點可作為港口與內地之間運載有貨貨櫃及空貨櫃的轉運中心。

影響

- 2.2 貨櫃車停放場所構成的影響主要與來往交通有關。貨車開動機器和在用地一帶來往(例如使用剎車掣)產生噪音，貨車來往用地造成交通噪音；車輛排出廢氣，造成空氣污染；倘有關用地地面尚未鋪砌妥當及路面不平，塵埃微粒容易藏於輪胎胎紋而散播於空氣中，造成塵土飛揚的情況，也會構成空氣污染；倘用地地面尚未鋪砌妥當，而未設有

適當的渠道設施，油類及其他車輛液體滲漏，也可造成陸地污染及水道污染。這些用地所產生的交通量頗高，通常集中在早上及黃昏的繁忙時間。

貨櫃存放及修理場

- 2.3 由於港口存放貨櫃的土地不足，因此部分貨櫃必須存放在其他地方，而貨櫃存放及修理場便是為應付這個需要而設。由於貨櫃港口附近缺乏足夠的土地，而新界某些地區的土地成本較低，致使新界地區日益增加的土地給用作這種用途。就面積較大的貨櫃存放及修理場來說，堆疊貨櫃的高度可多至 7 個，並會採用投資較大且安排有序的機械化操作。修理貨櫃活動通常在較大幅的用地上進行，而專門用於修理活動的用地則為數不多。

影響

- 2.4 這些用地通常構成的環境問題，包括破壞景觀，處理貨櫃及貨車往返產生噪音，因塵土飛揚(在未鋪築地面的用地)及車輛廢氣構成空氣污染，以及車輛及修理活動漏出污水等。此外，交通問題包括車輛在場外輪候，以及貨車在質素欠佳的道路路面(包括未鋪築路面的鄉郊小徑)往返，會對行人安全構成威脅，形成交通擠塞，更會令鄉郊環境質素日趨下降。這些用地所衍生的貨櫃運輸量是為數最多的。

貨櫃裝卸站

- 2.5 貨櫃裝卸站是集裝或拆裝貨櫃的中心，以便繼續分發貨物。港口以外的貨櫃裝卸站會設於特別設計的建築物或貨倉內，主要分布于已建設區內，尤其在荃灣區內及附近一帶，可作為貨櫃集裝中心，以便把貨物分發到其他地區。另有部分貨櫃裝卸站所處理的貨物，是無須快捷有效地運往港口的，這些裝卸站趨向設於新界區。

影響

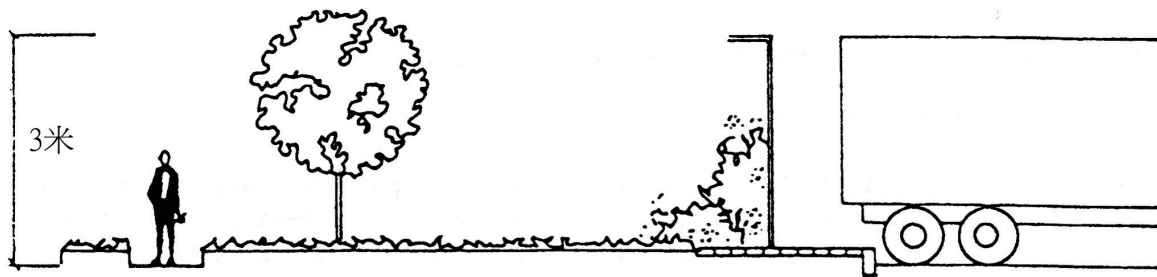
- 2.6 貨櫃裝卸站若設於有蓋地方，可減少對鄰近地區構成噪音影響及空氣污染。如果處理貨車的過程受到延誤，便可能引致貨車須要在路旁輪候而阻礙交通。此等問題通常會在航運活動的繁忙時間出現。

貨櫃場

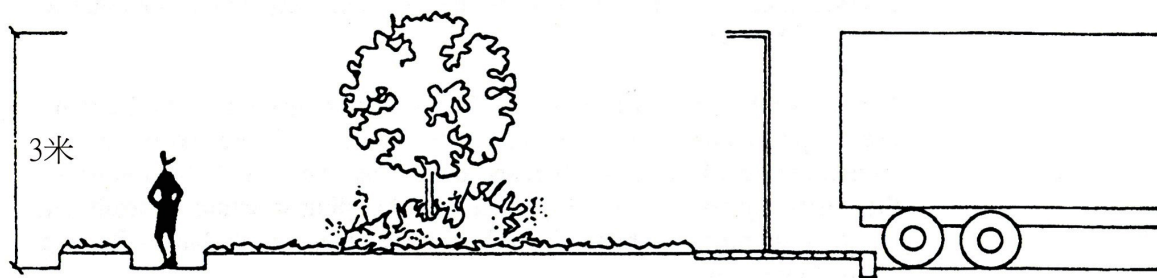
- 2.7 貨櫃場是用以存放已載貨的貨櫃，以便繼續分發貨物。與貨櫃裝卸站的活動不同，貨櫃場不會用作集裝或拆裝貨物。這些用地一般是為私人或公眾貨物裝卸區的中流作業營運商所處理的貨物及貨櫃而設。由於此等用地存放的貨物(包括易腐壞的食品)的價值較高，營運商對這些用地的投資一般較高。在貨櫃場進行的活動大多是在沒有上蓋的地方進行，用地面積一般較大，介乎 755 平方米與 33 900 平方米之間，平均面積為 1 公頃。

影響

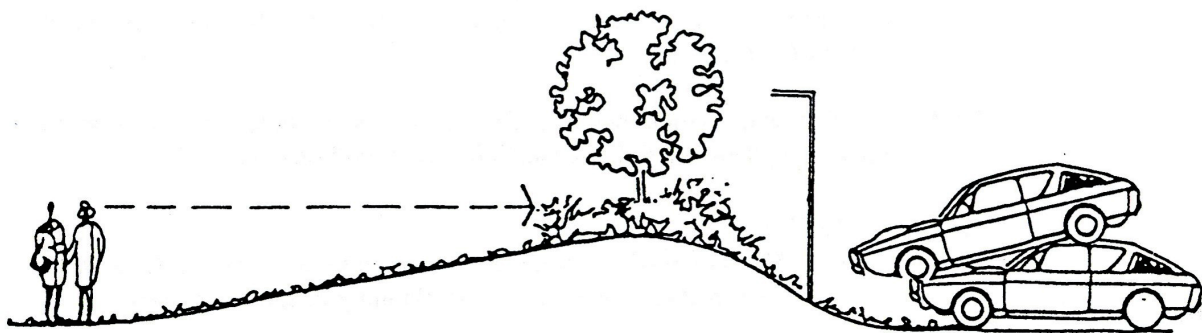
- 2.8 由於這些用地不會出現貨櫃堆疊的情況，因此有礙觀瞻及噪音污染的程度較小。雖然這些用地比貨櫃存放場產生較小交通量，但繁忙時間可能出現貨車在場外輪候的情況。如果用地是由細小的鄉郊道路連接，便可能引致嚴重交通擠塞問題。



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. 天橋及行人天橋的橋底土地用途

7.1 一般考慮因素

7.1.1 天橋／行人天橋主要是設計及建造為車輛走廊／行人通道，以利便車輛／行人的流動。由於它們的位置及交通／環境方面的條件可能並不理想，所以不是所有土地用途的活動都適合在這些地方進行。當所有其他合適的用地無一可供使用時，才應考慮選擇天橋／行人天橋的用地，而且須考慮土地用途、結構、消防安全、交通、環境、景觀及所有其他有關方面的因素是否均可接受。下文第 7.1.4 段載述有關詳情。

7.1.2 天橋／行人天橋的橋底用地可供用於某些用途，由於這個龐大範圍的視覺外貌會對市容有所影響，故橋底亦應進行更多綠化及美化環境的工程，藉以改善橋底的空間及建築物／構築物的視覺外貌。

7.1.3 為了加強融合和協調，應事先考慮在主要天橋／行人天橋橋底加入恰當用途的可能性。在計劃新的天橋／行人天橋時，亦應注意分區計劃大綱圖所顯示的未來規劃意向及土地用途地帶，以避免擬議天橋／行人天橋橋底的土地用途分區遭分割。

7.1.4 在考慮某種用途是否適合設於天橋／行人天橋橋底時，應採用下列在一般情況下適用於所有用途的準則：

(a) 土地用途

(1) 擬議用途的性質不應與該地區概括的土地用途模式及規劃意向有所抵觸。

(2) 若某個地區內缺乏或需要某種設施，而該區的正常預留用地中又沒有其他用地能滿足有關需求，便應積極及從優考慮使用天橋／行人天橋的用地。

(b) 結構

- (1) 任何建築物／構築物必須與天橋／行人天橋的結構，包括支柱、橋面、支架及拱腹等在結構上分離，以避免造成結構性損壞。除非獲路政署同意，否則天橋／行人天橋之下禁止使用吊機。若為私人發展，則須獲屋宇署同意。
- (2) 任何建築物／構築物不得危害毗鄰道路的使用安全或干擾毗鄰道路上駕駛者的視線。
- (3) 任何建築物／構築物須在地盤範圍內而非毗鄰的行車道騰出足夠間隙及空間，以供進行天橋／行人天橋結構的必需檢查、維修及修理。政府及其代理人可自由及無限制地進出地盤，以進行天橋／行人天橋的檢查及維修工程。
- (4) 任何建於地盤內的建築物／構築物及任何在地盤內進行的活動應符合路政署所訂定的條件及規定。若為私人發展，則須符合屋宇署所訂定的條件及規定。
- (5) 不應令天橋／行人天橋的排水系統出現淤塞、損壞或超出負荷的情況。

(c) 消防安全

- (1) 應禁止火警危險程度高的用途，如易燃物品存放場。
- (2) 任何永久／臨時建築物／構築物的建造應符合消防處所訂定的消防安全規定。若屬私人發展，則應符合屋宇署所訂定的條件及規定。

(d) 交通

- (1) 有關用途不應對附近道路的交通造成不良影響。
- (2) 在設計車輛的進出口時，須確保出入地盤的車輛不會影響毗鄰道路使用者的安全，亦不會干擾或阻礙直達交通。如有需要，應按照就擬議活動訂定的標準來提供通道。
- (3) 應根據毗鄰道路的行車情況，提供進出地盤的安全行人／緊急通道。
- (4) 應就擬議用途所涉及的交通事項，包括提供上落客貨區的需要，徵詢運輸署的意見。

(e) 環境

- (1) 易受環境影響的用途，若會引致使用者長時間受毗鄰道路所產生的不良環境影響，便不應獲得批准。
- (2) 若天橋／行人天橋附近有易受環境影響的用途，那些本身屬環境污染源頭的用途，便不應獲得批准。
- (3) 應提供適當的管理及緩解措施，以防止附近地方及公眾受到可能產生的空氣污染／噪音／臭味所影響。
- (4) 如有需要，必須裝置恰當的通風系統，例如：於適當位置設置具有新鮮空氣進氣口的空氣調節系統。
- (5) 地盤不應存在任何妨礙空氣流通的障礙。
- (6) 參考香港規劃標準與準則第 9 章所載的有

關環境準則及標準，並就擬議用途所涉及
的環境事項徵詢環境保護署的意見。

(f) 景觀

- (1) 天橋／行人天橋橋底的任何建築物／構築物均應細心計劃／設計，以改善景觀質素及在實體與空間之間求取平衡，並且保持地面範圍的透氣及透明度，使市容有所改善。
- (2) 為了營造柔和的視覺外貌，應在天橋／行人天橋橋底加強綠化及種植更多花木，但須選擇適合的品種，以免損壞天橋／行人天橋結構或地下公用設施。

7.2 天橋／行人天橋橋底用途表

7.2.1 附錄 3 載列天橋／行人天橋橋底的可接受、有條件下接受及不可接受的用途。這三類用途可概括地界定如下：

可接受的用途

天橋／行人天橋橋底的用途如符合附近地方概括的土地用途模式，而且在結構、消防安全、交通、環境及景觀方面均不會產生不良影響，便屬可接受的用途。

有條件下接受的用途

如在考慮所有有關因素後，認為一些用途可能會產生某種程度的影響，但該等影響可藉着在土地文件中訂定條件而輕易及有效地紓緩，則可按個別情況考慮接受這些用途。

不可接受的用途

如在考慮所有有關因素後，認為一些用途可能會產生不良的影響，而該等影響並不能輕易或有效地紓

緩，這些用途便屬於不適合設於天橋／行人天橋橋底的用途。

- 7.2.2 附錄 3 載列的用途僅提供一般性指引，絕非巨細無遺。採用這些準則時，可因應用途的確實性質、地盤所在地區、天橋／行人天橋的設計及其他有關因素而作出調整。

7.3 鑑定主要的新天橋及行人天橋的橋底土地用途

- 7.3.1 為了加強融合和協調，不應待天橋／行人天橋落成後才以附帶用途的形式批准適合的用途，而是盡量在主要的天橋／行人天橋工程的規劃階段便預先積極考慮及鑑定橋底土地恰當的可能用途。
- 7.3.2 當主要的新天橋／行人天橋工程列為工務計劃的乙級工程後，有關的工務部門應在工程的勘測階段提出橋底土地可能用途的鑑定要求。就橋底土地用途作出建議時，應適當地參考第 7.1 及 7.2 段的準則。

(A) 可接受的用途

1. 美化市容地帶(例如：景觀美化地方、植物苗圃)
2. 停車位：
 - (a) 泊車位，包括：
 - (i) 指定公眾泊車位(設有或沒有收費錶)
 - (ii) 租給私人機構使用的泊車位
 - (iii) 專門及特別供政府部門使用的泊車位
 - (b) 電單車／單車泊車位
 - (c) 貨車泊車位(貨櫃車停車位除外)
 - (d) 的士／公共小巴士
 - (e) 電車／巴士／旅遊巴車站／總站及大堂(車廠除外)及巴士通宵停車位
3. 政府車廠：
 - (a) 修車廠
 - (b) 車輛扣留處
 - (c) 車庫
4. 美術／商業宣傳展示品
5. 政府設施：
 - (a) 報案中心(流動／固定)
 - (b) 警署、救護站或消防局(以一層為宜)
 - (c) 公廁
 - (d) 公眾浴室
 - (e) 政府辦事處
6. 非政府機構及協會為提供方便的公共服務而設的辦事處，例如：慈善中心、志願機構辦事處、旅遊資訊處
7. 行人路／行人徑
8. 公眾資訊亭／售賣機
9. 運輸機構附屬辦公室及其他設施，例如：地下鐵路／九廣鐵路通風塔、地下鐵路／九廣鐵路車站入口
10. 非易燃／非揮發性／非危險物品存放場
11. 救援及緊急事故中心
12. 自動化服務亭

13. 報紙雜誌亭
14. 開放式花店
15. 再造產品收集站

(B) 有條件下接受的用途

1. 室內康樂設施(例如：運動場、健身室、壁球場)
2. 靜態休憩用地(不包括正式／非正式的運動及康樂場地，但包括與毗鄰道路之間設有足夠緩衝設備或屏障的休憩處)
3. 不設住宿／日間護理服務的社區／兒童／青少年／老人中心
4. 圖書館(流動／固定)
5. 藝術工作室／電影製作室
6. 電車廠／鐵路車廠
7. 拖頭及拖架停放場
8. 污水隔篩廠／污水處理廠
9. 特別設計的垃圾收集站
10. 公用事業設施裝置，例如：電力支站／變壓站／泵房
11. 開放式陳列室
12. 臨時街市
13. 不設座位的持牌小販臨時市場(熟食檔除外)
14. 臨時工地
15. 加油站(石油氣加氣設施除外)
16. 沒有重型機器的建造業訓練場／中心(供政府機構或非政府機構使用)
17. 洗車場

18. 流動注射中心
19. 涉及簡單及非機械程序的再造設施
20. 貨櫃車的訊息記錄設施
21. 貨櫃存放場

(C) 不可接受的用途

1. 動態戶外康樂設施／運動場及兒童遊樂場(包括網球／足球／籃球場、足球運動場、溜冰場)
2. 涉及潛在火警危險的用途，包括：
 - (a) 熟食檔
 - (b) 巴士廠
 - (c) 酒樓餐廳
 - (d) 任何工業經營，以及貨倉
 - (e) 石油氣加氣站
 - (f) 汽車修理／服務站
 - (g) 危險或易燃物品(例如：油桶、建築物料、垃圾)的存放場
3. 易受環境影響的用途(會引致使用者長時間受毗鄰道路所產生的不良環境影響)，包括：
 - (a) 診療所
 - (b) 醫院
 - (c) 幼稚園／幼兒園
 - (d) 學校
 - (e) 設有住宿／日間護理服務的社區／兒童／青少年／老人中心
 - (f) 住宅用途
4. 會產生過多車輛／行人活動及／或會影響直達交通的用途，包括：
 - (a) 超級市場／零售店舖
 - (b) 批發市場

(c) 場外投注站

(d) 售票亭

5. 任何可能對天橋結構產生會導致意外的影響的用途

6. 任何會引起火警及環境危險的用途