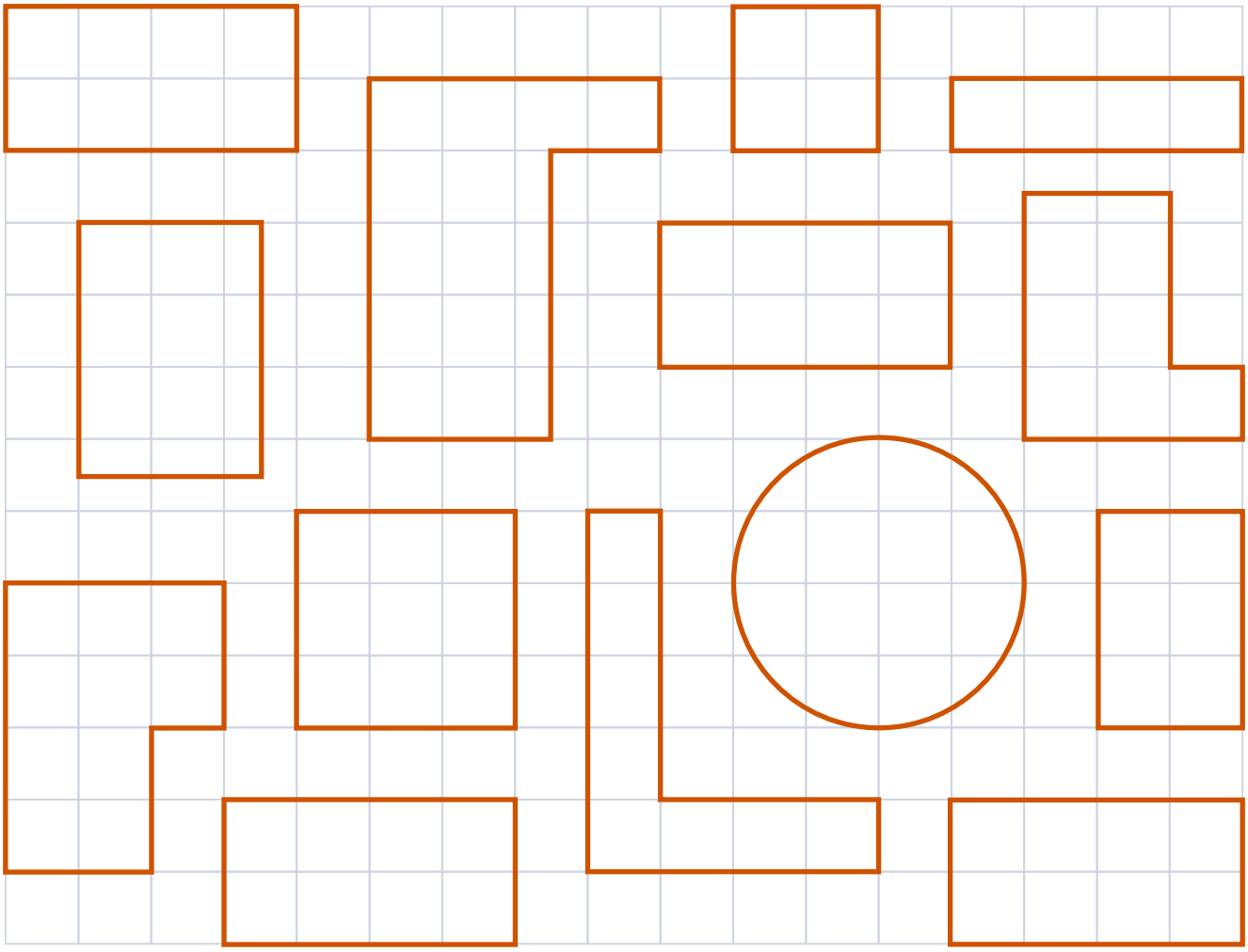
香港规划标准与准则

第八章 内部运输设施



香港特别行政区政府
规划署

第八章 内部运输设施

目 录

1.	引言	1
2.	铁路设施	2
3.	道路	4
4.	公共交通总站	16
5.	行人环境规划	28
6.	单车设施	46
7.	泊车设施	50

(二零二四年一月版本)

为增加新建楼宇泊车位的充电设施数目，环境保护署已完成《香港规划标准与准则》内有关电动车辆充电设施要求的检讨，并已更新有关在新发展项目的所有泊车位（包括私家车、电单车、货车、小巴及旅游巴的泊车位）安装电动车辆充电设施的要求。本版本载有分段 7.2 (部分)的修订内容。

表

表 1　市区车路的最低阔度(运输策划及设计手册)
表 2　私家街道及通路的车路最低阔度(建筑物条例)
表 3　市区道路中央分道带的最低阔度
表 4　郊区车路的最低阔度
表 5　郊区道路中央分道带的最低阔度
表 6　支路的车路阔度
表 7　作通路用途的设施在土地总面积中所占百分比的指引
表 8　选择街道辟设行人专用区的目标及准则
表 9　建议行人路／行人道的最低阔度标准
表 10　单车径阔度
表 11　泊车设施标准

图

图 1　主干道一般剖面图
图 2　主要干路一般剖面图
图 3　双程分隔车道一般剖面图
图 4　支路一般剖面图
图 5　市区快速公路的一般剖面图
图 6　最低标准的工业通道
图 7　行人路三个地带的概念

附 录

附录 1　运输策略
附录 2　技术细节参考资料摘要

内部运输设施

1. 引言

1.1 政策目标

1.1.1 新的运输策略《迈步前进：香港长远运输策略》支持当局的施政方针，就是要在保护环境的前提下，提供及维持安全、可靠及高效率的交通运输系统，使香港今后得以持续发展。这个策略的目标可概述如下：

- 更妥善结合运输与土地用途规划；
- 更充分运用铁路；
- 更完善的公共运输服务及设施；
- 更广泛运用新科技来管理交通；及
- 更环保的运输基础设施及活动。

1.1.2 上述运输策略所有涉及土地用途规划的目标及措施，均已纳入《香港规划标准与准则》的有关章节内，以确保其在规划过程中会获得充分考虑。这些目标及措施的详细内容见附录 1。

1.2 与《香港规划标准与准则》及《运输策划及设计手册》其他各章的关系

1.2.1 一般而言，道路、铁路、总站、车厂、油站等内部运输设施，均有可能损害环境。在规划阶段，运输与环境的相互影响成为运输计划评估的考虑因素之一。因此，有关方面应就这些计划的环保事宜咨询环境保护署，并应尽可能遵守第九章「环境」中有关内部运输设施的环保指引。至于环境影响评估条例的指定工程项目，则应遵守法定的环境影响评估程序。

1.2.2 本章没有包括技术细节，但如有需要，也可参阅由运输署拟备的《运输策划及设计手册》。附录 2 表列了手册内宜参阅的章节。

2. 铁路设施

2.1 一般目标

2.1.1 铁路将会发展为客运公共运输网络的骨干。现有及已规划的铁路走廊沿线面临越来越多发展压力，要容纳不断增加的人口及提供更多就业机会。在「铁路发展策略 2000」内，已阐述香港至二零一六年的铁路发展方案。

2.1.2 原则上，在规划新发展区及大型的人口及就业中心时，须充分考虑如何尽量利用现有及拟议的铁路路线及车站。就辟设通道作出规划时，亦须留意这点，以便配合现有的铁路系统，并妥善地融合以道路为本及以铁路为本的运输系统。

2.2 铁路系统的类别

2.2.1 现时共有 4 个不同的铁路系统为本港各区提供服务：

- 山顶缆车
- 香港电车
- 香港铁路
- 西北铁路(屯门 - 元朗轻铁系统)

2.2.2 上述铁路系统大致上可分为轻便及重型两类，但在研究市区内的铁路时，有时很难作出区别。一般来说，香港铁路可列为重型铁路系统，而西北铁路及香港电车则属轻便铁路系统。轻便铁路系统的列车较短，停站多，载客量较少。另一方面，重型铁路系统在运输系统中则有较高的运载能力。

2.3 铁路系统的标准

2.3.1 各铁路系统的技术规定均有不同，根据本身的运作特性厘定。

2.3.2 路轨的阔度、弧度及坡度、总站／车站及车厂的面积及设计，均须根据特别可行性研究的结果来厘定，这些研究须获运输署、路政署及有关的委员会批准。

2.4 决定位置的因素

2.4.1 在规划新铁路或铁路专用范围时，应考虑融合铁路计划与土地用途规划。铁路计划可令地区的发展机会增加或减少。有关方面应考虑主要的规划指标，例如人口及就业中心的分布情况，以确保铁路系统可为其提供最理想的服务。为了增强铁路服务的可行性，应尽可能利用铁路车站、车厂及公共运输交汇处周围的发展机会，同时又不影响在规划上的其他考虑因素，例如基础设施及环境问题。

2.4.2 铁路车站／公共运输交汇处的所在位置，市民应可徒步不超过 500 米往返居住、工作、购物、商业、文娱地点及其他人多出入的活动中心，并应设有妥为规划的行人通道系统以加强联系。在步行路程较长及路程达 1 000 米的情况下，应考虑在规划阶段尽早提供辅助设施，例如自动行人道，协助行人往返总站／公共运输交汇处及其他发展。这有助鼓励市民使用公共运输服务，以及纾缓对私家车的倚赖，改善道路挤塞的情况。

2.4.3 在规划新铁路或铁路专用范围时，亦应考虑尽量减低有关计划对易受噪音影响的地方可能引起的影响。一般的考虑因素包括铁路路线与易受噪音影响的地方之间留有适当分隔距离、提供屏障及吸音装置，以及在车厂加设上盖。地下铁路及地面铁路在规划路线及车站时须考虑的因素颇为不

同。地下铁路须关注的噪音及视觉问题较地面铁路为少。另一方面，地下铁路在规划土地用途时应考虑一些有关通风塔或消防通道的规定。这些在环境影响及连带的规划影响方面的分别，须在规划铁路及其附属／或附近发展时加以考虑。关于在环境方面的具体考虑因素，读者可视乎情况参阅第 9 章或征询环境保护署的意见。

2.5 铁路保护

2.5.1 路政署铁路拓展处在宪报公布铁路计划前，会不时发出行政上的铁路路线保护图则。任何会影响铁路保护区的规划及发展事宜，可转达铁路拓展处考虑。

2.5.2 行政上的铁路路线保护的目的，不是引致规划上的限制，也不是不必要地冻结发展，而是确保这些拟建铁路计划不会受到其他发展所阻碍。实施行政上的铁路路线保护程序后，各部门可及早了解因铁路计划而引起的相互影响。如可能引致冲突，可适时采取根据政府目标及政策的适当行动予以解决。

3. 道路

3.1 道路等级

3.1.1 鉴于本港道路网过往的发展，现时很难准确界定道路等级，但大致上仍可按道路拟发挥的特定功能而将其归类。

3.1.2 快速公路是根据道路交通条例所指定的连接本港主要人口及活动密集区的道路。虽然在功能上与主干道甚或若干主要干路相若，但在设计上却需要根据较高的标准。快速公路可以贯穿市区和郊区，并不局限于任何一区。主干道或主要干路不一定全是快速公路。

3.1.3 市区(包括香港、九龙及新市镇)的道路等级计有：

(a) 主干道：疏导各主要人口及活动密集区之间较为长程的交通流量；

(b) 主要干路：疏导主要市区内各中心点之间的交通，形成一个主要道路网；

(c) 区域干路：疏导主要市区内各主要道路网与各地区之间的交通；及

(d) 地区干路：直接由区域干路通往区内楼宇及土地的道路。

3.1.4 郊区道路可分为：

(a) 主干道：参照第 3.1.3 段的定义；

(b) 甲级郊区公路：疏导由较小的人口密集区或市民常到的康乐区至主要道路网的交通流量；

(c) 乙级郊区公路：疏导由乡村至甲级郊区公路的交通；

(d) 接驳道路：疏导由较偏远民居至乙级郊区公路的交通；及

(e) 单线通路：疏导由独立发展区至乙级郊区公路的交通。

3.1.5 一如图 1、图 2、图 3、图 4 及图 5 所示，任何道路的总阔度均由数个部分组成。因应道路的类别及功能，组成部分可能包括：

(a) 一条或以上数目的行车道；

(b) 行人路；

(c) 路肩；

(d) 设有或不设种植预留地带及边带的路边；

(e) 中央分道带及安全岛；

(f) 支路；

(g) 隔音屏障；及

(h) 单车径。

虽然较后段落会就这些组成部分的合适阔度提供指引，但重要的是，真正采用的设计准则，特别是在几何特性、交通标志及道路标记等各方面，必须配合道路预期使用的车速。因此，大部分标准不应被视作绝对最高或最低限度，而是可按照经济、环境及道路安全等因素加以调整，以切合具体环境的需要。有关各组成部分典型的横切面，可参考《运输策划及设计手册》第二卷第三章。

3.2 市区道路的标准

3.2.1 各类道路的一般设计特点如下：

(a) *快速公路*

为双程分隔车道，只在每个相隔很远的分层道路交界处才设直接路旁出入口。车路各段应设左面路肩，停车限制全日生效。交界处最好各相隔 5 千米左右，但在个别情况下可把距离缩短，惟不宜少于 2 千米。所提供的行人设施，应与车辆交通完全分隔。

(b) *主干道*

为双程分隔车道，不设直接路旁出入口，停车限制全日生效。最好设有分层道路交界处。如设交界处，中心点的相隔距离不应少于 1 千米。如因实际情况或其他限制而需设置地面路口交界处，相隔距离不应少于 300 米。所提供的行人设施，应与车辆交通完全分隔。

(c) *主要干路*

为双程分隔车道，性质与主干道相似。

(d) *区域干路*

为双程分隔车道或不分隔行车道，设有容车量大的路口交界处，停车限制在繁忙时间生效。一般不设路旁泊车位。如有需要，或准设置直接路旁出入口。

(e) *地区干路*

为不分隔行车道，通常设有直接路旁出入口，或需实施停车限制，但通常只在路口交界处附近才作此规限。或准设置路旁泊车位。

3.2.2 根据《运输策划及设计手册》而建议的车路阔度，载于表 1。

表 1：市区车路的最低阔度(运输策划及设计手册)

道路类别	不分隔行车道	双程分隔车道
快速公路及主干道	-	7.3 米(两线) 11.0 米(3 线) 14.6 米(4 线)
主要干路+	-	6.75 米(两线) 10.0 米(3 线) 13.5 米(4 线)
区域干路+	7.3 米(两线) 10.3 米(两线)* 13.5 米(4 线)	6.75 米(两线) 10.0 米(3 线)
地区干路+	7.3 米(两线) 10.3 米(两线)* 13.5 米(4 线)	6.75 米(两线)

\+ 如有电车轨，须设有 5.5 米阔的电车专用范围以方便双轨行车。

* 当繁忙时间的交通流量(双程)超逾 1 600 架次但少于 2 400 架次时，应采用较宽阔的两线不分隔行车道。基于安全理由，不建议采用 3 线不分隔行车道。

3.2.3 就区域及地区干路而言，如准许泊车及／或上落客货可能会阻碍交通，应在车路任何一边或两边加阔 3 米。

3.2.4 关于私人发展范围内的私家街道及通路，一般按照香港法例第 123 章《建筑物条例》及《建筑物(私家街道及通路)规例》所规定的准则设计。然而，如该等街道及通路拟供公众使用及成为整体公路系统的一部分，又或会有公共交通工具行走，则应按照《运输策划及设计手册》所载的标准及路政署的规定设计及建造。

3.2.5 《建筑物(私家街道及通路)规例》所规定的车路最低阔度，载于表 2。对于阔度少于 6 米的私家街道及通路，如须用作紧急车辆通道，路面必须

最少净阔 6 米(可包括毗邻的行人路或路边在内)，以便消防车运作。

表 2：私家街道及通路的车路最低阔度(建筑物条例)

道路类别	住宅	工业／混合用途
主要私家街道	7.3 米	10.5 米
次级私家街道	5.5 米	7.3 米
尽头路	5.0 米	7.3 米
通路	5.0 米	不适用
设有让车处的通路	2.75 米	不适用

3.2.6 工业通路的最低标准，载于图 6。通往工业楼宇的主要通路，车路最少阔 13.5 米，每边行人路最少阔 3.5 米。因此，标准道路的总阔度为 20.5 米。

3.2.7 通往工业楼宇的次要通路，单程车路最少阔 7.3 米，双程则为 10.3 米，每边行人路最少阔 3.5 米。因此，单程次要通路的总阔度为 14.3 米，双程则为 17.3 米。

3.2.8 工业区内的走火通道及后支路最少应有 9 米阔。

3.2.9 市区道路中央分道带的阔度，会因应个别情况而改变，亦受街道装置所影响。关于设有防撞栏或类似设施的市区道路中央分道带的最低阔度，表 3 载有相关指引。

表 3：市区道路中央分道带的最低阔度

道路类别	分道带阔度
快速公路	2.3 米
主干道	2.3 米
主要干路	2.3 米
区域／地区干路	1.8 米

3.2.10 如在中央分道带种植花木，则需增加表 3 所列阔度。在行车道旁种植花木的规定，载于《运输策划及设计手册》第二卷第五章。

3.2.11 就主干道及主要干路而言，除 1 米宽的边带外，通常应另设 2 米宽的路边。如为架空主要干路，则可不设路边，但必须提供 1 米宽的边带。

3.2.12 快速公路、主干道、主要干路及巴士路线的坡度不宜超过 4%，其他道路则不应超过 5%。如地形问题对筑路计划的开支有很大影响，则可采用较大坡度，惟前者不得超逾最高的 8%，而后者则不得超逾最高的 10%。这项标准适用于市区及郊区道路。

3.3 郊区道路的标准

3.3.1 各类道路的一般设计特点如下：

(a) *快速公路*

为双程分隔车道，只在每个相隔很远的分层道路交界处才设直接路旁出入口。交界处最好各相隔 5 千米左右，但在个别情况下可把距离缩短，惟不得少于 2 千米。整条公路应设左面路肩，停车限制全日生效。所提供的行人设施，应与车辆交通完全分隔。

(b) *主干道*

为双程分隔车道，不设直接路旁出入口，停车限制全日生效。地面路口交界处一般应相隔最少 550 米。最好设有分层道路交界处。如设交界处，中心点的相隔距离不应少于 1 千米。车路旁不应设行人设施，任何过路处必须是分层过路处。

(c) *甲级郊区公路*

为双程分隔车道或不分隔行车道，设有容车量大的分层道路交界处或地面路口交界处。直接路旁出入口可免则免。实施停车限制与否，视乎个别地点的情况而定，并需考虑沿路发展及交通流量特点等因素。不应设置路旁泊车位。

(d) *乙级郊区公路*

为双程分隔车道或不分隔行车道，设有地面路口交界处。可设直接路旁出入口。实施停车限制与否，视乎个别情况而定。一般不宜设置路旁泊车位。

(e) *接驳道路*

为不分隔行车道，设计配合预期的交通流量。这种道路一般较窄，如需提供路旁泊车位，则须设置停车湾(3 米宽)，把路面局部扩阔。

(f) *单线通路*

为不分隔行车道，在适当地方设有让车处。如每日的双程交通流量不超过 500 架次，而路缘很少甚或全无上落客货活动兼不设泊车位者，让车处的长度则不宜少于 12 米，并以 1：3 的额定比例逐渐收窄而成。

3.3.2 郊区道路的建议阔度载于表 4。

表 4：郊区车路的最低阔度

道路类别	不分隔行车道	双程分隔车道
快速公路及主干道	-	7.3米(两线) 11.0米(3线) 14.6米(4线)
甲级郊区公路	7.3 米(两线) 10.3 米(两线)*	7.3米(两线) -
乙级郊区公路	6.75 米(两线) 10.3 米(两线)*	7.3米(两线) -
接驳道路	6.0米(两线)	-
单线通路	3.5 米(一线) 让车处扩阔至 6 米 6.0 米(两线)	-

* 当繁忙时间的交通流量(双程)超逾 1 600 架次但少于 2 400 架次时，应采用较宽阔的两线不分隔行车道。基于安全理由，不建议采用 3 线不分隔行车道。

3.3.3 中央分道带的阔度受路口交界处的设计及街道装置的需求所影响，但应依据表 5 所列的分道带最低阔度。

表 5：郊区道路中央分道带的最低阔度

道路类别	中央分道带的最低阔度
快速公路	3.2 米
主干道	3.2 米
甲级郊区公路	1.8 米
乙级郊区公路	1.8 米

3.3.4 虽然在中央分道带种植花木对环境有利，但由于高速的交通可以引致维修保养上的困难，并带来安全问题，因此应慎重考虑是否这样做。如认为中央分道带适宜种植花木，其阔度最少须有 4 米。

3.3.5 就主干道而言，在道路的左面，除应设 1 米阔的边带外，另应设 2 米阔的路边。至于甲级及乙级郊区公路，则宜设置 3 米阔的路边，但在有需要时，可把阔度分别减至 2 米及 1.6 米。

3.4 支路的标准

3.4.1 如道路不准设置直接路旁出入口，而在适当的交界处辟设后通路系统把毗邻建筑或物业连接主要道路的方法又不可行，则须建造支路。支路通常建于主要道路附近，并在选定位置相连，以便提供通道往毗邻楼宇或物业。

3.4.2 主要车路及支路之间的路边，一般阔度应为 2 米以上，无论如何也不得少于 1.5 米。

3.4.3 支路的适当阔度载于表 6。

表 6：支路的车路阔度

车路类别	只适用于 汽车／轻型货车	所有车辆
单程	4.5 米	5.5 米
双程	5.5 米	6.75 米
工业走火通道及支路	-	9.0 米

3.4.4 阔度少于 6 米的支路，路面的总净阔度必须最少有 6 米，可包括毗邻的行人路或路边在内，以便在发生紧急事故时供消防车运作。

3.5 决定路线的因素

3.5.1 道路的路线通常由若干几何设计的元素所决定，例如横直曲度、视距、坡度、弯面倾斜度等。这些元素与设计车速有关，而设计车速本身又与道路等级、出入管制的程度及路口交界处的类别有关。

3.5.2 鉴于香港环境挤迫，市区发展密度又高，加上郊区地形大多陡峭，因此基于实际情况及经济理由，有时或需在可接纳程度上偏离标准。不过，这些偏差应属例外情况，而不应成为惯例。

3.5.3 在决定合适的路线时，除几何设计元素外，还有数个其他因素需要考虑。运输设施可全程或只在若干路段架空、建于地面或地底。每个不同位置所涉及的环境、景观、实际情况及经济因素各异，这些因素在可行情况下必须加以探讨和量化，并须在规划过程中加以评估。

3.5.4 对环境敏感的土地用途区，沿运输设施路线建造的相关工程项目应尽量减低对四周景观所造成的影响。工程项目包括在种满树木的山坡进行并可能损及山坡外观的挖填工程。可能的话，应采取适当的美化环境措施，以尽量减低有关工程对景观的影响，在这种情况下，便需考虑美化环境措施的成本。对景观的影响难以量化，故需进行经适度调整的质素评估。

3.5.5 所有道路均有可能损及环境，故其位置及路线必须选取得宜，以免引发潜在的环境问题，并须遵照环保指引提供足够的保护措施，尤其在兴建快速公路、主干道及干路的时候，以便尽量减低污染。在规划策略性道路时，应考虑采取措施(可能包括在路面加建上盖或将其设在地底)，减低对环境及景观所造成的潜在影响，但同时亦须衡量该等措施在技术上是否可行、对建设成本、维修／

运作成本、景观、交通安全有何影响，以及其他有关因素。道路的建筑形式亦须配合景观影响的评估结果，以便找出实际方法，包括采取美化环境措施，保护或改善有关地点的景色。

3.5.6 辅助交通设备及街道装置的需求，也须在设计阶段一并考虑。必须确保在适当位置有足够空间设立交通标志、灯柱、隔音设施及防撞栏，而又不会过分接近车辆或行人通道以致造成危险或障碍。另一个重点是，必须确保整条路线所用的街道装置在不同位置的设计，以及在类别方面连贯一致。因此，如某条路线分为数个相连计划，便需征询有关各方的意见。

3.5.7 如建尽头路，则须在道路的尽头提供足够的转弯位，以确保车辆开动时不会损坏附近的行人路、街道装置、楼宇或其他结构。

3.5.8 在规划过程中或须考虑其他决定路线的因素，包括与海滨之间的净距离和潮汐水位、向风程度及实质限制，其中实质限制又包括古旧建筑物、具科学价值地点、水塘和集水区、天线和地底设施，以及“风水”等问题。最后一项“风水”问题之所以重要，是因为若在规划阶段评估不足，推行计划时便可能出现严重延误，以致所需成本大增。

3.6 道路的土地总需求

3.6.1 根据分区制，市区内须预留土地建造车路、行人路、路旁泊车位及巴士停车处的指引，载于表 7。

表 7：作通路用途的设施在土地总面积中所占百分比的指引

区	平均百分比
住宅发展密度第 1 区	35%
住宅发展密度第 2 区	20%
住宅发展密度第 3 区	18%
工业区	30%

3.6.2 关于新道路的拟议路线及用地需求的规定，应咨询规划署、地政总署、路政署、土木工程拓展署及其他有关部门，以确保避免与其他拟议土地用途发生冲突。

4. 公共交通总站

4.1 专利巴士设施

概况

4.1.1 以每载客车辆单位的容量计算，专利巴士是效率最高的陆上交通工具。专利巴士服务会继续作为主要的载客车辆，并扮演一个重要角色，为乘客提供选择，尤其可接载乘客前往铁路车站，或为铁路无法到达的地区服务。

4.1.2 一般来说，每条巴士路线须有两个终站。终站可分为三个基本类别，分别是：

(a) 服务终站 - 只供掉头用的简单设施，让巴士驶往停候处，例如在街道以外供一条或两条巴士线使用的避车处；

(b) 巴士总站 - 包括巴士掉头、轮候及乘客候车的设施。站内可容纳多条路线；

(c) 公共运输交汇处 - 站内有巴士、小巴、的士、「下车转乘」设施(也可能有「泊车转乘」设施)及铁路车站。

4.1.3 为了运作效率以及乘客的便利和安全起见，所有巴士终站及公共运输交汇处均应尽量设于街道以外，但服务终点站有时会临时设于路旁，但不得阻碍车辆及行人的流通及其他必需在路缘进行的活动。

4.1.4 巴士总站或公共运输交汇处的用地需求由若干因素决定，其中包括使用的巴士路线数目及其繁忙时间的班次、候车乘客数目、在非繁忙时间／车长用膳时间供巴士轮候的地点、兼作巴士终站及中途站的安排、超车空间，以及站内车辆和乘客的流通情况。

服务终站的标准

4.1.5 设置服务终站的地方，通常有一两条巴士线在该处终结，而停车湾数目不会超过 4 个。这类终站并须设有站长室、员工休息室及洗手间。

巴士总站的标准

4.1.6 巴士总站通常设于大型住宅发展区及各区的工商业集中地。通常最少设有 4 个停车湾，以便在非繁忙时间／车长用膳时间提供服务及让巴士轮候。其中 1 个停车湾的阔度须足以让靠站的巴士驶越一辆停定的车辆。巴士总站并须设置站长室、员工休息室及洗手间。

4.1.7 如须让乘客在巴士总站转乘其他巴士，则可能需要增加停车湾的数目。

决定位置的因素

4.1.8 巴士总站设施应设于中心位置，以方便市民徒步往返居住的地方及从事工商业活动。通往现时及拟建道路系统的道路亦应便捷，出入口的位置不应阻碍毗邻道路系统的交通流通，同时能令区内交通更加畅顺。

4.1.9 巴士总站设施如设于公共运输交汇处内，通往该处的各种交通道路应分开设置，但各种公共交通工具之间的步行距离应尽量缩短。

4.1.10 巴士总站设施亦可设于多层大厦内，最好设于地下。由于可能会对附近易受影响的地方带来空气污染或噪音，故在选址或设计上，均应尽量避免这些不良影响。

巴士停车湾的标准

4.1.11 设置巴士停车湾，是为了让巴士停下来上落乘客，而不会妨碍其他交通。

4.1.12 应考虑在郊区公路、接驳道路、主要干路，以及建有两线双向不分隔行车道的区域及地区干路设置巴士停车湾。如需设置巴士停车湾，表 1 至 4 所载的车道阔度便须增至 3.25 米。至于长度方面，供一条巴士线使用的停车湾长度须为 40 米。

决定位置的因素

4.1.13 巴士停车湾设于巴士站内，所在位置须由巴士乘客的需求决定，并须顾及尽量减少前往巴士站的时间及扩大载客范围的需要。市区的巴士停车湾通常相隔 400 米，郊区的距离则可较远。

4.1.14 有关巴士站、巴士停车湾及巴士总站的位置及设计的详细指引，载于《运输策划及设计手册》第九卷第二章。

巴士厂的标准

4.1.15 巴士厂须按《公共巴士服务条例》第19条的规定在各区设置，以方便制造、修理及维修巴士及停放非使用中的巴士。至于用地需求，则视乎使用巴士厂的巴士的数目而定。由于须提供斜路及通道地方，而斜路的坡度又不应超过1比10，多层巴士厂的理想大小应为阔度至少80米，长度则视乎使用巴士厂的巴士数目而定。有鉴于斜路及通道地方占用了部分地方，一个外形公整，具效率的多层巴士厂的面积至少须为8 000至10 000平方米。有关巴士厂的位置及规划指引，载于《运输策划及设计手册》第九卷第二章。

决定位置的因素

4.1.16 巴士厂须在平地上兴建，并须有合适的车道连接道路系统。此外，巴士厂的所在地，与各巴士总站设施相隔的距离适中，以尽量减少空车行走的里数。

4.1.17 巴士厂的选址，须考虑全日进行的修理、维修活动及巴士在深夜及清晨来往车厂所带来的噪音对环境可能造成的不良影响。

4.2 公共小型巴士总站

概况

4.2.1 当局采取规限公共小巴经营范围的政策，禁止公共小巴路线扩展至新市镇以及限制出入的通路和地区，因为其经营方式可能带来交通问题。此外，有关政策亦倾向把所有红色小巴逐步转为受规管的绿色专线小巴。

4.2.2 绿色专线小巴所行走的地区，通常对公共运输有所需求，但在经济上由载客量较多的公共交通工具行走又无法维持。另外，通路上的实质限制以

及区内居民对较频密服务的需求，均令小巴服务更加吸引。绿色专线小巴也可提供接驳服务往铁路车站。

标准

4.2.3 小巴总站最好设于街道以外，靠近现时或将来有需求的中心。如有可能，应设于公共运输交汇处内。平均来说，小巴总站设有 3 个停车湾而每个停车湾可供 3 辆小巴靠站应已足够，所需的土地面积约为 800 平方米。

4.2.4 如街道以外没有适当用地，也可于路旁设置总站，但应在停车处内设有特定的出入口，与其他交通分隔。停车处的长度最少应有 21 米，阔度最好有 6 米，以便靠站的小巴驶越在停车处内停定的车辆，并可在紧急事故发生时供消防车在停车处内操作。

4.2.5 如设路旁停车处，行车道阔度便应沿着拟设停车处的该段车道适当地增加。

决定位置的因素

4.2.6 小巴总站最好设于街道以外。如须设置路旁总站，则应设于横街，以免阻塞主要道路的交通。

4.2.7 如绿色专线小巴总站与铁路或渡轮等其他形式的公共交通工具同时设于交汇处内，其位置不应影响专利巴士服务的运作。该处一般不宜特别提供红色小巴服务，但若专利巴士、绿色专线小巴及红色小巴的总站位置相近，则须加以分隔。

4.3 的士站

标准

4.3.1 当局应在市民对的士有很大需求的地方，最好在大型发展或公共运输交汇处内，提供一个或两个停车湾，设置的士站，并应为轮侯的士的乘客提供足够的的士站上盖。

4.3.2 设有一个停车湾的的士站，如停放 5 辆的士，连通路及上落客地方，所需的土地面积约为 500 平方米。如果可行，应考虑在的士站提供两个停车湾，使的士可按情况加快流通。所需的停车湾数目，须视乎附近发展的规模及种类而定。

4.3.3 在公共或私人物业发展外，可在路旁提供一个停车湾作的士站，但须设于横街，以免阻塞交通。最理想是设于路旁停车处，可方便前往其他发展的入口。

4.3.4 应尽可能及有需要时为轮候的士的乘客提供遮蔽的地方，以免其受恶劣的天气影响。

4.3.5 应在人多出入地方的的士站栏杆增设上落客点，方便多辆的士一起上落客。

4.3.6 在经常要运载行李而又充裕的地方，应考虑采取锯齿状的的士站设计。

4.3.7 的士站应设有下斜路缘，方便乘坐轮椅的人士出入。

决定位置的因素

4.3.8 的士站应设于客运码头、铁路车站、主要的公共运输交汇处、机场、医院、文娱中心或商场、大型住宅发展及靠近海底隧道与跨界通道的地方。

4.3.9 的士站应设于方便前往邻近发展及邻近行人专区的地方，又或设于行人喜爱选择的候车地点沿线，但应避免轮候的的士阻塞路面其他交通。

4.3.10 在预期有很大需求的地方(例如机场)，应为轮候的士提供足够地方及附属设施，例如为的士司机提供厕所。

4.3.11 在工商业区路旁所设的的士站，应接近客源。

4.4 渡轮码头

标准

4.4.1 渡轮码头是某条航线的泊岸点或离岸点，面积及设计与航线的数目、行走船只的类别、班次的频密，以及服务对象的性质(客／货运或车辆)及使用量均有关系。

4.4.2 载客渡轮码头的设施应包括每条航线在码头上每层船舱的专用候船处(如属可行)、乘客轮候的地方、售票处(备有存放电脑或电子乘客显示仪器等的地方)、转闸机、职员室及公厕，同时亦应考虑照顾伤残乘客、设置垃圾收集站及提供货运设施。如有需要，亦应设置维修处。

4.4.3 候船处在设计上通常可容纳 1.5 艘船只的载客量，(假设每艘船只可载 500 至 1 500 人；视乎船只的类别而定)，每人最少应占用候船处 0.65 平方米的面积。同时应充分考虑在周末及公众假期的乘客量，尤其离岛的渡轮服务。

4.4.4 由于码头通常会附设转乘其他陆上交通工具的设施，故在设计上应避免阻碍行人及车辆的流通。

4.4.5 如为汽车渡轮码头，则须提供空间充足并与其他交通分隔的汽车等候处。

决定位置的因素

4.4.6 渡轮码头应设于可能会有大量乘客的住宅或工商业发展区附近。

4.4.7 在渡轮码头之内或毗邻应提供足够的设施，让乘客转乘专利巴士、绿色专线小巴及的士等其他公共交通工具。在提供离岛渡轮服务的码头外应有足够的一般上落客货设施。并应提供下斜路缘在货车上落货处，以及照顾伤残乘客的需要。

4.4.8 码头四周道路网的容量，应足以吸纳码头的预期交通流量，特别是汽车渡轮码头。此外，并应建造足够的行人径及行人过路设施，以供行人使用。在行人过路设施方面，应尽可能提供有盖行人道，把渡轮码头与邻近地区连接起来，以及提供道路分层设施。倘若理由充分，亦应考虑提供自动行人道。

4.4.9 为码头选址须考虑多项因素，例如向风程度、水流、浪高及涌浪、水深、是否设有水底设施，以及使用码头的船只的吃水深度等。码头的位置应避免与排污渠口或排水渠口及其他海事活动有任何冲突，并可让码头运作而产生的废物和废水得到适当的处理。

4.5 公共运输交汇处

概况

4.5.1 政府的目标是加强不同公共交通工具之间的协调和以铁路作为客运系统的骨干。为落实这个目标，在规划新的土地用途或运输发展时，应趁机计划一个高质素的公共运输交汇网络。公共运输交汇处应设在便利的位置，并尽可能提供舒适的环境，以鼓励更多人乘坐公共交通工具。

4.5.2 主要的公共运输交汇处应可方便乘客由巴士转乘其他巴士或由一种交通工具转乘另一种交通工具。公共运输交汇处通常应设在或靠近集体铁路车站。在设计及计划这些公共运输交汇处时，便利是最重要的考虑点。

标准

4.5.3 公共运输交汇处的设计要求，一般可分为四类：

(a) 布局设计：例如不同交通工具停车湾及月台的数目及大小、停泊区、车辆回转范围、营办商所需空间及其他公共运输交汇处设施、出入口的安排、通行高度、行人道、楼梯、升降机及自动扶梯设施等。在规划日后的公共运输交汇处时，应尽可能采用锯齿状设计，视乎地盘的地形及限制而定，这样便可为乘客提供最理想的环境，并最有效地运用停车湾及停放设施。一般而言，应遵照下列指引：

公共运输交汇处的类别	所适用地盘的情况
传统平行巴士停车处	只有有限数目(例如三至四个)停车湾的小型地盘
围边锯齿形巴士站，中央巴士轮候处	(i) 地盘阔度至少须为60米，否则不足够供巴士转动。 (ii) 多数行人会由同一层前往该交汇处。例如在青衣，乘搭港铁及其他交通工具的乘客均来自平台或天桥。另一个例子是在美孚。

(iii) 上盖发展可由一定距离的柱子支撑。

中央分隔岛式乘客站台 (i) 地盘阔度最少须为60米。

(ii) 多数行人会由不同层前往该交汇处。例如在荃湾，很少行人由同一层前往公共运输交汇处。

铁路沿线的主要交汇处宜与铁路车站连结一起，否则的话，则应为两者提供直接及方便的联系。

(b) 环境方面的考虑：例如照明、通风、减少噪音等。为了令候车环境更理想，建议在辟设新的公共运输交汇处时尽可能及视乎需要，为候车处提供空气调节，尤其是那些为方便人们乘搭多种交通工具而设的交汇处，更应如此。关于交汇处的照明、噪音水平及所造成的其他环境影响，均应符合路政署、机电工程署、环境保护署及其他有关部门的规定，并应参考由环境保护署发出的「供专业人士参考的专业守则：半封闭公共运输交汇处空气污染管制」(专业人士环保事务咨询委员会专业守则第1/98号)。

(c) 乘客及司机的设施与保安及安全装置：例如轮候处铁栏、厕所、座位设施、售票机、公众电话、灭火装备、闭路电线及站长室等。如有足够地方，应在公共运输交汇处提供这些重要设施。

(d) 乘客查阅资料设施：例如乘客资料中心／亭、指示牌、路线／目的地展示板、离站时间显示器等。为方便乘客转乘交通工具，应

提供有效的讯息展示板及指示牌或广播系统，协助乘搭不同交通工具的乘客前往所需的目的地。

4.5.4 一个公共运输交汇处通常会有不少于 8 个停车湾，以提供不同的公共运输服务。在设有平行停车湾的交汇处，其中两个停车湾的阔度，应足以让靠近停车湾的车辆驶越一辆停定的车辆。公共运输交汇处的实际大小应由运输署决定。

4.5.5 关于公共运输交汇处设施的详细指引，载于《运输策划及设计手册》第九卷第八章。

决定位置的因素

4.5.6 公共运输交汇处通常设于乘客转乘其他交通工具的市中心或其他地区枢纽。铁路与其他交通工具的交汇处宜设在同一层。可是，假使不同交通工具的交汇处要设在不同层，则应设置自动扶梯及／或升降机，俾能为转乘交通工具的乘客提供方便及有效率的服务。

4.6 跨界巴士总站／车站

概况

4.6.1 跨界巴士是香港最受欢迎的跨界运输服务之一，跨界巴士总站／车站应设于适当地点，以配合日后需求的增长。拟议的跨界巴士总站／车站应顾及附近现有设施(例如考虑可行方案改善现有设施等)，以提高现有设施水平。

4.6.2 由于跨界旅客通常携带大型行李，在规划跨界巴士总站／车站时，应留意及配合他们的需要，包括易达的位置、方便转乘其他交通工具，以及辟设专用上落客停车处和必要的附属设施。

标准

4.6.3 跨界巴士总站／车站宜设在街道以外的位置或公共运输交汇处。设于公共运输交汇处／公共车辆总站的跨界巴士总站／车站的内部设计亦需特别留意，应尽量规划足够的空间以辟设必要的附属设施(包括专用上落客停车处、分隔去程及回程人流、行人连接设施、候车间／座位区、票务处／亭、巴士资料设施、上盖、洗手间等)，并应有良好通风和充足照明。这些设施的规模应视乎有关地点情况和运作需要而定，而有关设计亦应方便使用者。

4.6.4 如未能在街道以外的位置辟设总站／车站，可考虑在路旁辟设有关设施，但有关地点必须符合以下要求：(a)安全；(b)有助运作而不会对区内交通造成负面影响；以及(c)如有关地点情况许可，应为跨界乘客提供足够的有盖等候和排队空间。在同时考虑空间限制和运作需要的情况下，应尽量提供上文第 4.6.3 段提及的其他必要附属设施。

4.6.5 为使跨界巴士总站／车站与附近发展或其他公共运输设施的连接更为理想，应适当考虑其设计和提供行人设施，以配合使用者的需要。

4.6.6 在设计跨界巴士总站／车站时(包括设施的大小和规模)，应参考《运输策划及设计手册》的相关指引和要求。

决定位置的因素

4.6.7 跨界巴士总站／车站宜设在邻近交通枢纽、酒店、零售设施、商业发展和旅游景点的地点。若有确切需求，而地点及设计亦适合，且能妥善处理相关问题下，可考虑在主要住宅区辟设跨界巴士总站／车站，以配合香港居民的跨界旅游需要。

4.6.8 街道以外的跨界巴士总站／车站宜设于公共运输交汇处，藉此可让乘客更便捷地转乘其他交通工具。另外，亦可考虑在其他公共运输设施附近辟设总站／车站。举例说，可考虑设在铁路车站旁以产生协同效应。

5. 行人环境规划

5.1 步行与行人环境

5.1.1 步行是人类一项基本活动，亦是我们日常生活的一部分。步行亦是最环保的交通模式之一。香港紧凑和混合用途的发展模式，正正适合步行，因为大部分必需服务，包括商店、学校、公园及其他社区设施，都是位于居住范围附近。从距离来说，都是徒步可达的。

5.1.2 然而，行人经常会遇到通道挤塞、街道陡峭、人车争路、行人路布满障碍物、空气和噪音污染及街景单调等问题。在很多情况下，行人环境问题均是因多项因素竞用街道空间，以及欠缺整体统筹所致。

5.1.3 无论如何，在城市规划及发展过程中应提倡以步行作为经常性的交通模式。行人环境应以利便步行及畅达为主。行人设施／行人环境改善计划不应单独地规划，而须与附近的土地用途配合。更重要的是，应以全面及平衡各公共空间使用者需要的方式，来作出行人环境规划。

5.2 行人环境规划的概括大纲

(1) 采取全面及综合的方式

5.2.1 香港由于地小人多，兼且具备超卓效率的公共运输系统，故此大有机会发展成为一个以行人为本

的城市。作为公共空间，街道／行人专用区应具备美观及惬意的环境，让市民安全及舒适地步行、会见和消闲。在行人环境规划的过程中，应优先考虑行人的需要。为达到这个理想，在进行新发展及旧区重建时，行人环境规划应为其重点工作之一。在市区范围内亦应考虑更新行人设施。

5.2.2 为改善行人环境，在发展过程中，包括从规划、设计、实施至管理和保养，建议应以全面及综合的方式进行行人环境规划。这方式应全面结合土地用途、运输、土地管理、经济、社会、社区及环境各方面。

(2) 行人环境规划策略

5.2.3 为把香港转变为一个以行人为本的城市，建议采用包括以下三个元素的行人环境规划策略：

(a) 改善铁路载客范围的行人环境规划

铁路将成为土地用途规划和公共客运网络的骨干。由于约 70%的人口和 80%的工作职位将会位于铁路的载客范围之内，故此应透过在铁路载客范围内作出更佳的行人环境规划，鼓励公众以步行配合铁路作为综合交通模式。未来的策略性发展设于铁路车站附近，将有助推动行人环境规划。

(b) 加强对非铁路公共运输网络的行人环境规划

非铁路公共交通工具(包括专利巴士、公共小型巴士、电车及渡轮)可补铁路网络的不足。公共运输交汇处应与铁路车站设于同一地点，以利便市民从铁路转乘其他公共交通工具。建议应为非铁路公共运输网络(特别在主要的公共运输交汇处)，作出妥善的行人环境规划。

(c) 在地区层面发展行人网络

提供完善的行人网络可鼓励公众步行，亦是建立以行人为本的城市的先决条件。行人网络／设施(包括机动设施)如果规划及设计得宜，可方便市民从交通枢纽步行前往他们的目的地，以及在区内步行。建议亦应在大型公共及私人屋村和其他发展内，提供行人网络及连接交通枢纽的行人通道。

(3) 行人环境规划的原则

5.2.4 为了作出更佳及更有效的行人环境规划，在规划的过程中应采用以下四个指引性的原则：

(i) 妥善连接

步行路线必须清晰、直接，并设有易于辨认的路标，而且不应对使用者(包括有特殊需要的人士)构成任何障碍，能让行人直达目的地。可适当地提供一些机动设施来辅助步行，例如扶手电梯、升降机及自动行人道，以加强行人通道的连接及克服地势差异。

(ii) 安全

应尽量减少人车争路的情况。有关设计必须保障行人及个人安全。行人路应与车辆分隔，行人设施应有充足照明。

(iii) 舒适畅达

行人设施应以通达为本及设计合宜。行人路应有足够阔度，兼具有条理的街道设施及美化环境设施，通风良好，以及尽量提供遮阴挡雨设施。

(iv) 富吸引力和活力

行人环境应具吸引力、活力及富有特色。行人专用区可适当地用作多种用途，包括户外表演、露天餐厅、跳蚤市场，使有关地区更富活力。

(4) 规划和发展概念

5.2.5 建议在规划和发展过程中，考虑采用以下的概念，以改善行人环境规划：

(i) 融合土地用途和产生人流／吸引人流的主要设施

这概念是把产生人流的主要设施(包括铁路车站、码头、公共交通总站)和吸引人流的主要设施(包括住宅区、商场、就业区、具有特色的地点)作综合性发展；在土地用途规划初期或在现有市区范围进行逐步改善时，把活动枢纽、产生人流和吸引人流的主要设施置于毗邻，或是在 500 米的步行范围内；以及把高密度的房屋、就业区及其他土地用途设于铁路车站和其他交通总站或其附近。

(ii) 在规划土地用途时顾及行人通道的连接

在规划土地用途的过程中，应透过对产生人流和吸引人流的设施作出更佳的连系，以及提供行人干路、园景平台、行人通道／行人隧道系统及休憩用地，改善步行环境的连接。应在大型公共及私人屋村和其他主要发展内，规划完善的行人网络。

(iii) 缔造无车的行人环境

在规划土地用途时，宜透过辟设广场、在核心区兴建地下行车道、把主要道路设于市中心外、把公共运输交汇处设于屋村外围、采用大型综合平台建设的发展概念，以及应用人车分隔的措施，以缔造无车的环境。

(iv) 市区重建

在具有重建潜力的市区范围内，建议应藉着市区重建的机会，提供全面的行人网络及更佳的行人环境。

(v) 地区改善

在具有限重建潜力的市区范围内，建议应透过实施地区改善计划、辟设行人专用区和行人优先使用区，以及执行交通监控和管理措施，改善现有连接各项产生和吸引人流的设施的行人通道。

(vi) 配合行人环境规划的发展／建筑物

在街道层面应鼓励配合行人环境规划的发展／建筑物，包括把建筑物地段内的部分地方辟作行人通道、扩阔行人路及提供公众用地，以及改善行人环境，例如设置檐篷为行人遮风挡雨。

(vii) 使行人专用区更富活力

在地区层面实施或加强使行人专用区更富活力的措施，包括把行人专用区与活动枢纽连接起来、为行人专用区设定主题及举办户外活动，以及设立可供市民散步的行人路径，将会令行人环境规划更加成功。

5.3 以地区改善计划作为综合改善的工具

5.3.1 以上有关行人环境规划的指引性原则及发展概念，可较容易地在新发展区内采用，但如在市区范围内应用，则会受到较大限制。故此在环境挤迫的市区范围内，应拟备综合地区改善计划（其中包括改善行人环境规划），以确立一个可作整体地区改善的框架。

5.3.2 地区改善计划基本上是一份具指引性的图则，为全面改善某地区的环境提供大纲。有关图则应建议短期、中期和长期的改善措施，其中范畴包括土地用途重组及重新发展建议、城市设计和环境改善建议、交通管理建议、行人通道改善建议、街景改善及美化环境建议、可持续或增加区内活力和特色的建议。

5.4 行人设施的规划准则

5.4.1 行人设施包括全面的行人网络、行人优先使用区、商场、行人专用区及悠闲式街道、高架或地下行人系统、机动设施(包括扶手电梯、自动行人道)、交通灯控制的行人过路处、行人路及散步长廊等。

5.4.2 行人设施应提供便捷和宜人的通道来往住宅区、就业区以及各类交通和活动枢纽。建议在规划初期应照顾行人的需要，并视乎情况把行人设施纳入新发展地区及已发展地区的主要重建计划内。

5.4.3 行人设施应作全面规划，以构成一个整合的网络。可透过辟设分层连接通道(如高架行人路、行人隧道、扶手电梯等)，以立体方式提供网络。邻近铁路车站及主要运输交汇处的行人设施网络，应涵盖较大范围，以鼓励公众使用铁路系统及公共交通工具。在情况许可时，应加设自动行人道等机动行人设施，令往返主要住宅区／活动中心一般 500 米的步行距离得以延伸。

5.4.4 行人设施应方便行人使用，尽量采用通用的设计，避免要行人经常上落，提供直接通路连接楼宇，而且应提供斜路、扶手电梯或升降机连接地面。行人隧道沿路及行人天桥梯间应适当地提供天然和人工的监察设施，以保障行人的安全。在连接主要住宅区／活动中心那些行人流量较高的通道，应建有上盖，以作遮荫挡雨。此外，为利便行人携带货物前往目的地，途经的行人通道应尽量不超过100米。

5.5 改善行人环境的准则

(1) 提供公众用地的准则

5.5.1 可规划多种公众用地，包括广场、绿化走廊、行人专用区等，为行人提供无车辆的环境，以加强活动区之间的连系。为方便行人往来，公众用地应与现有和规划的步行路线融合。

5.5.2 公众用地的设计应对行人富有吸引力。特别的街景设计能为公众用地增添特色及发挥功能，因此街道设施和铺面所采用的颜色、款式和物料都很重要。公众用地所在的位置应要易于辨认，并设有足够的遮阴挡雨设施。

5.5.3 应透过巧妙地结合步行路线和活动空间、适当地选择建设公共空间的物料，以及沿步行路线设置地标及公众艺术品，使每区各具特色及有着地方色彩。每区应设定地区主题，加强区内特色和反映该区的历史及背景。建议把适当的地区特色和元素(例如街道上的市场、历史建筑物、庙宇等)融入行人环境主题及设计内。

5.5.4 公众用地应灵活设计，可供市民用作不同活动，使该区更富活力。建议在重点的休憩用地提供户外表演场地、茶座／小食亭及公厕，以便公众作较长时间的逗留。此外，广场是一个作为推广公

众艺术的适当地方。它可提供多类艺术品供行人观赏，而艺术品亦可为城市环境增添地区特色。

(2) 行人专用区

5.5.5 在市区范围内，辟设公众用地的机会颇受限制。为了提供点缀空间及更佳的步行环境，建议考虑在市区范围内人流较高的道路或部分路段，设立行人专用区。而能有效地将现有交通分流至附近道路及控制路面上落客货活动，亦是将该道路划为行人专用区时应考虑的因素。

选择街道以辟设行人专用区计划

5.5.6 建议使用表 8 所列「选择街道辟设行人专用区的目标及准则」作为指引。应尽量考虑在行人专用区内广泛栽种植物，以提供怡人的环境。

(3) 市区范围内的交通管理计划

5.5.7 除全面实施行人专用区计划外，可考虑其他交通管理及改善计划，以给予行人优先使用权。这些计划包括削减行车线数目以扩阔行人路、实施部分时段行人专用区计划，以及在繁忙的街道以特别交通管理方式实施悠闲式交通措施，例如设定车速限制或作出特别的道路布局，使行人和车辆在使用道路空间时可取得适当平衡。

5.5.8 建议采用不同组合的街道环境布局、设计及措施，以缔造出便利的行人环境。在选择交通管理措施时，应先考虑所欲缔造的行人环境，以及现行和未来的使用模式才作出决定。如需要更多关于交通管理计划的资料，可参阅《运输策划及设计手册》。

表 8：选择街道[1]辟设行人专用区[2]的目标及准则

一般指引

须重视及照顾行人的需要，为行人提供安全、健康及便利的行人环境。

目标	准则
(1) 解决或纾缓人车争路的情况	(a) 人车争路的情况无法解决，而其他方法(例如扩阔行人路、建造行人隧道及行人天桥等)既不化算又／或不实际
(2) 改善行人环境	(a) 有关街道可藉怡人景观及街道修饰加以美化 (b) 有关街道在辟作行人专用区后，可配合现有行人网络
(3) 改善人流情况，为行人提供较理想的购物环境之余不会妨碍前往楼宇的通路	(a) 现有／预期的商业发展视乎行人流量及能否吸引大量顾客而定 (b) 有关街道在辟作行人专用区后，购物环境将得以改善，还可带来更多商业机会 (c) 辟设行人专用区应可促进零售业务，而不会减低生意额 (d) 透过其他直达车路，或限制车辆进入行人专用区的街道的时段，让车辆能通往位于行人专用区内的楼宇作上落客货 (e) 应采取足够措施以应付因街道封闭，引致车辆改道而增加附近街道的交通流量
(4) 增辟休憩用地及改善市区的挤迫环境	(a) 区内缺乏休憩用地 (b) 有关街道在辟作行人专用区后，现有／建议的休憩用地系统将得以改善

1. 选择作辟设行人专用区计划的街道，大多为区内道路。但如有需要及适当，也可考虑选择主要干路及地区干路。主干道不在考虑之列。

2. 行人专用区计划是指永久或临时封闭整条或部分现有行车街道以供行人专用。然而，如这些街道／道路是指定的紧急车辆通道，则须予保留，并须采取措施方便救援车辆在有需要时进出。

5.6 街景及行人路

5.6.1 街道为行人环境和其规划的基本及最重要元素。建筑物群组布局应妥为设计，以提供通达和易辨的行人路线。理想的街道环境，可加强行人通道的连接、安全性和通达程度，为行人提供舒适的环境，以及减少乘车的需要。在行人环境规划的过程中，应以改善街景作为重点考虑。建议小心选择街道设施、美化环境及铺地的物料，以加强各种街道功能。

5.6.2 行人路可提供各种功能，以满足行人的需要及街道的要求。行人路可细分为三个地带，即行人地带、街道设施及绿化地带，以及建筑物毗邻地带。下文第 5.8 节将会更深入研究行人路的功能、规划准则和标准。

街道设施

5.6.3 街道设施是让街道发挥各种功能的基本成分。基本的街道设施包括交通标志、街道名牌、街灯、栏杆、座椅、巴士站、消防栓、垃圾桶及路标等。应尽量把街道设施有系统地置于划定的街道设施及绿化地带内，避免在视觉上引起混乱及防碍人流。设计良好的街道设施可为某地方或街道环境增添特色及地方色彩。

5.6.4 街道设施、路旁的艺术品及不同的铺地物料，可用作区别不同部分的行人路，引导行人的视线和人流。某些街道设施(例如电线箱)可隐藏于种植范围内或油上图画，以减低突兀的景观。

道路标志及照明

5.6.5 街道应有系统地摆放道路标志，避免造成杂乱无章及混乱的感觉。行人指示牌、交通标志及资讯告示板应设于主要路口，为行人提供清晰的方向，并且可易于阅读及找寻。

5.6.6 道路标志可突出地区／社区的特质及主题。如果能生动地结合照明和道路标志，甚至可提供特别标记及旅游景点，因此，设置照明系统和道路标志的计划，应配合当地／地区需要。对于主要商业、旅游和其他重要地区，建议提供全面的道路标志和行人指示牌，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间的视野，对个人安全至为重要。不过，在提供街道照明时，必须尽量减少对住宅发展构成光害。

美化环境

5.6.8 种植树木及进行美化环境工作，可为市区带来自然气息及提供天然的遮阴设施，同时为对交通废气和噪音较敏感的用途带来缓冲的作用。由于绿化计划为政府改善市区环境的既定政策，故此应在行人区栽种树木及植物。

5.6.9 在特定美化市容地带或嵌入式花槽种植树木、灌木及铺地植物，以及／或在街道上以树槽种植树木，均较以花盆栽种植物为理想。此外，采用完全与地底公用设施分隔的种植地带，亦较为恰当。在地底有大量公用设施以及无法种植小型或中型树木的地点，可考虑摆放可移动的花盆。

街道铺地设计

5.6.10 建议应采用不同的铺地图案及物料，以区别公共空间的各种用途。亦可使用特殊的铺地图案及地砖设计，为街道增添特色、为行人指示方向，以及显示区内主要的路线和具有特色的地点。

遮阴挡雨

5.6.11 建议在大型建筑物外墙设置檐篷，为行人提供遮阴挡雨的地方。在不能设置檐蓬的地方，可考虑设置独立的上盖，使上盖得以连续伸延，以达致

设计一致。上盖伸延的长度须视乎实际的人流，以及产生人流与吸引人流的设施之间的实际距离而定。上盖离地面的高度应最少有 3.3 米，并符合《运输策划及设计手册》的规定，以免妨碍行人。建筑物的檐篷一般不应伸展至街道设施及绿化地带上，因为它们会阻碍栽种植物及植物的生长。

沿购物街设立富吸引力的店铺及窗橱

5.6.12 建筑物的商业和零售活动应设于大厦地下，以提高大厦地下的通透感和活力。建议鼓励在购物街道进行混合发展，把富吸引力的店铺及窗橱设于地下及一楼。应尽量减少在主要的零售街道设立写字楼、住宅或酒店的大堂。

5.7 可供所有人使用的通道

5.7.1 在规划公众用地及街道环境时，必须采纳通用设计的原则，确保所有人士(包括年长及残障人士)均可使用各项公用设施。在设计的初期应把残障人士的需要加以考虑。

行人路

5.7.2 行人路应妥为保养，不应有任何障碍物及高低不平。行人路的边缘应设有栏杆、路缘石或可触知的警告条，以警惕视障人士。长斜路每隔若干距离应设有平坦的地方及／或长椅，以供年长及残障人士歇息。陡峭的行人路及梯级应设置扶手。

街道设施

5.7.3 街道设施应有明确的底部界线，以便视障人士察知。行人天桥斜路或楼梯下的空间，如果因净空高度低而不适宜行人通过，应清楚划定及加上美化环境设施。街道设施应使用高对比度的颜色，令弱视的人士易于看见。

5.7.4 行人过路处应清晰予以显示，并设有可触知警告条提醒视障及残疾人士。建议为残障人士提供过路设施，包括斜路或加高平台、发声讯号及无障碍路线。在行人专用区及行人路／通道有轻微高度差异的地方(例如路边及广场)，应兴建斜路。

5.7.5 行人路／通道应避免有显著的高度差异，除非它为整体规划网络的组成部分。在连接行人网络中不同高度的行人通道时，应考虑使用升降机及斜路作为组成部分。

5.8 提供理想的行人路

(1) 行人路的功能及三个地带的概念

5.8.1 行人路为行人网络的基本元素。行人路通常位于车路旁，分隔行人和车辆。

5.8.2 行人路应有足够阔度，可照顾行人的需要及发挥各种功能，包括(i)方便行人步行前往目的地及进出建筑物；(ii)提供辅助交通设备／运输设施(例如交通灯、街灯、巴士站及道路标志)；(iii)满足街道设施的需要(例如设置邮箱及垃圾桶)；(iv)改善街景及步行环境(例如种植树木、设置座椅及摆放雕塑)以及(v)在有需要的地方容纳公用设施(地底及地面以上)。

5.8.3 为发挥各种功能，应以三个地带的概念规划行人路，三个地带分别为供行人步行的「行人地带」、提供各式街道设施及美化环境设施的「街道设施及绿化地带」，以及紧贴建筑物界线外围的「建筑物毗邻地带」。图 7 显示了三个地带的概念。

行人地带

5.8.4 行人地带是作为行人通道的主要空间。这地带应只供步行之用，不应放置任何障碍物。行人地带应有足够阔度以容纳人流，能建至满意的服务水平，让行人无须越过行人路其他地带或走进车路，并提供一个舒适的步行环境。行人路满意的服务水平是指行人路提供了足够的空间让行人以正常步速行走，并可在主要是单向人流下随意越过其他行人。关于行人路服务水平的细节，可参阅《二零零零年公路容量手册》(Highway Capacity Manual 2000)。根据《二零零零年公路容量手册》，C 等的行人路服务水平被介定为可接受的服务水平。

5.8.5 基于市民期望有更佳的步行环境，建议采用 C 等行人路服务水平的上限(即《二零零零年公路容量年册》所载平均每分钟每米阔度 23 名行人的流量)，作为可接受的最低标准，供厘定行人地带所需阔度时作参考之用。上述建议的服务水平，除了较现时的标准作出改善外，亦在香港寸金尺土和改善行人环境两个大前提下作出平衡。

5.8.6 除照顾人流外，在厘定行人地带的阔度时亦应顾及其他功能上的需要，包括城市设计、空气流通及视觉效果。视乎邻近土地用途地带的性质及发展密度而定，行人路的阔度或需比建议标准的为宽。特别在较低密度的住宅区和工业区，由于需要更佳的城市设计及空气流通，故此或须较阔的行人路。

街道设施及绿化地带

5.8.7 街道设施及绿化地带可作为行人地带与车路之间的缓冲区，并透过容纳美化环境及街道设施，发挥各种街道功能。在行人路上植树可改善行人环境，对行人空间的影响亦很少。为配合绿化政策，应从优考虑在阔度低于标准的行人路上拨出

空间植树。在街道植树可以提供天然的遮阴处及改善市区的微型气候。

5.8.8 在情况许可时(特别是在新发展区)，上述地带可再细分为两个分隔带分别提供街道设施及栽种植物。另一方面，一些街道设施，例如道路标志、街灯及栏杆，可在有需要时设于种植带内。在车速及交通流量高的道路，可进一步增加街道设施及绿化地带的阔度，以提供更舒适和更安全的步行环境。

建筑物毗邻地带

5.8.9 建筑物毗邻地带是指行人地带与建筑物边缘之间的地方，可供行人进出建筑物、浏览商店橱窗及购物，并提供行人沿建筑物边缘／无人进出的部分行走时所需的多一点空间。

(2) 行人路阔度的准则

5.8.10 表 9 载录了在不同土地用途内公用行人路／行人道的行人地带、街道设施及绿化地带、和建筑物毗邻地带的最低阔度标准。虽然辟设较阔的行人路对发挥街道各项功能有更佳效果，但建议应采用一个最低的行人路阔度标准会较为适当，以便在改善行人环境与有限的土地资源(特别是在市区范围)之间取得平衡。表 9 所载的行人路阔度应灵活地运用，以配合个别情况或设计。此外，在可行的情况下，应灵活地增加行人路阔度，以辟设巴士停车处和容纳具特色的城市设计。

表 9：建议行人路／行人道的最低阔度标准

土地用途类别	行人地带的阔度/ 繁忙时间的 行人流量 (每分钟人次)	街道设施及 绿化地带 的阔度	建筑物毗邻 地带的阔度
商业 商业／住宅 住宅发展密度第 1 区及邻近产生人流的设施(包括戏院、铁路车站及一些政府、机构或社区设施，例如学校)的其他地区	4.5 米 甚高(100 以上)	1.5 米[2]-[4]	无人进出的部分为 0.5 米及铺面部分增至 1 米
住宅发展密度第 1 区	3.5 米 高(80-100)		
住宅发展密度第 2 区	2.75 米 中(60-80)		
住宅发展密度第 3 区	2.0 米 低(60 以下)		
乡郊	2.0 米 甚低		
商贸	4.5 米 中(80)		
一般工业用途[1]	4.5 米 中	4 米[3]-[4]	
特殊工业用途[1]	3.5 米 低至中	2 米[2]-[4]	
乡郊工业用途	2.5 米 低	1.5 米[2]-[4]	

备注：

(1) 关于工业用途的分类，请参阅《香港规划标准与准则》第 5 章

(2) 在林荫大道或主要道路，街道设施及绿化地带的阔度应增至 3 米，以种植较大的树木或在树底下种植细小的植物。林荫大道或主要道路须具备以下最少一种特质：

- 为区内的主要运输及行人走廊
- 聚集主要的社区设施及旅游景点
- 高级办公室、零售商店及酒店不断落成
- 为区内重要的零售街道
- 道路宽阔(例如为双程双线或三线分隔车路)

(3) 如要在行人路设立上盖阔度超过 1 米的巴士站，街道设施及绿化地带的阔度应适当地增加(阔度增加最多 2 米)

(4) 如要设置的街道设施阔度超越一般设施的 1 米阔度(例如门廊及艺术品)，街道设施及绿化地带便须加阔以配合

5.8.11 为照顾基本的行人流量及为轮椅使用者等残障人士提供无障碍通道的需要，行人地带的最低阔度应为 2 米。这 2 米的阔度，足以为双向流动的行人和轮椅使用者提供舒适的环境(特别是在中等至低行人流量的街道)。

5.8.12 由于私家街道及通路不属于公用道路系统，它们的最低行人路阔度是受到《建筑物(私家街道及通路)规例》所规管。

5.8.13 一般供进出建筑物的行人路(特别是在住宅发展密度第 1 区)，最低阔度应为 3.5 米。如果有关通路须供紧急车辆使用，最低阔度须增至 6 米。

地底公用设施

5.8.14 除了提供各种街道功能外，行人路应具有足够阔度，以便预留空间作铺设地底公用设施。在市区范围内，兴建行人路会受到严峻的土地限制，故此在情况许可时应扩阔行人路，以符合有关的标准。

5.8.15 为免妨碍沿行人路植树，应避免将地底公用设施置于街道设施及绿化地带内。不过，如该等地底公用设施具下列的功能，路政署在一般情况下都会批准把它们设于街道设施及绿化地带内：

(a) 在街道设施及绿化地带内，让街道设施正常运作而所需的公用设施，例如提供照明的电缆或用作供电／水的管道；及

(b) 由行车道横越街道设施及绿化地带伸延至行人路的行人地带的公用设施。

除上述功能的地底公用设施外，路政署不会容许将其他公用设施置于街道设施及绿化地带内，并只会在特殊情况下才给予批准。

行人路规划标准的应用

5.8.16 鉴于新发展区及市区范围有不同的发展机会和限制，有关行人路规划标准的应用亦应有所区别。就新发展区和重建区而言，应根据规划研究的发展蓝图订定最理想的行人路阔度，而行人路阔度标准亦应灵活运用。在市区范围内，应适当地透过推行在地区改善计划／规划图则中的行人环境改善措施，或是把建筑物界线后移，扩阔低于标准的行人路，以符合有关规划标准，藉以改善行人环境。

5.9 实施

5.9.1 行人环境规划是运输及交通规划的重要元素。由规划、设计、实施、管理以至保养的每个阶段，都应该把行人环境规划纳入规划及发展的程序中。

5.9.2 应在发展研究、法定图则和政府内部图则、地区改善计划、规划大纲、市区重建计划及规划申请等文件内，清楚列明行人环境规划的课题，以供公营及私营机构在改善行人环境时作为指引。

5.9.3 建议为已建设地区制订地区改善计划，作为改善行人环境的规划框架。交通管理及改善计划连同街景改善计划可根据现有机制予以实施。在实施、管理和保养各项行人环境规划计划及设施时，应小心协调公私两方面的资源，以及监察负责推行有关计划的机构。

6. 单车设施

6.1 一般目标

6.1.1 在香港，踏单车基本上是一种康体活动。不过，在某些新发展区，单车亦是一种不影响环境和宜于短途行程的辅助交通工具。如果地理环境及道路安全情况许可，政府支持市民较常使用单车代步。

6.1.2 在规划新市镇及新发展地区时，应充分考虑提供单车径及有关设施，一方面作为康乐／旅游用途，另一方面则方便往返区内各处。

6.2 单车径

6.2.1 安全至为重要。单车径的选址和路面情况，以及附近一带的交通管理措施均应配合，以保障踏单车者的安全。

6.2.2 单车专用径是为区内短途行程而设，应连接至附近主要的住宅发展、大型运输交汇处、铁路车站及其他活动中心。

6.2.3 如可能的话，应沿风景区及散步长廊划定单车游乐路线。这些路线最好连接到沿途的「单车公园」，或与邻近有单车租赁设施的新市镇的单车径相连。有否便捷的公共交通工具连接至这些单车公园，亦会影响到选址。

6.2.4 单车交通应尽可能与其他道路使用者分开。踏单车者与行人之间，应有路缘及／或栏杆等实质的设施分隔。如不可能分隔踏单车者与其他道路使用者，则须采取适当措施，规定踏单车者在进入与其他使用者共用的路段前须先下车。

6.2.5 为达分隔目的，单车径可与车路平行而建，或把单车径与其他车辆的路线完全分开。有关安排将

视乎规划中的整体系统而定，并须考虑预计未来需求、土地供应、对踏单车者而言路线是否吸引等因素。

6.2.6 应小心避免单车径过多，因为使用不足可能会令单车径／设施被用作不适当的用途。

6.3 单车径的标准

6.3.1 隔离单车径的阔度应依据单车流量而定，单程径的流量是每米阔度每小时 500 架次，双程径则是每米阔度每小时 400 架次。单车径的理想和最低阔度载于表 10。双程的单车径应设有适当设施分导来往的单车，例如中线标记，以促进交通安全。双程单车径的阔度最少应有 3.5 米。

表 10：单车径阔度

	理想	最小
单程	2.8 米	2.0 米
双程	4.0 米	3.5 米

6.3.2 单车径与毗邻行车道应以最小 1.8 米宽的路边分隔。如不可行，可把路边的阔度减至不少于 1 米以提供足够的距离，但主干道则除外。单车径如要横越行车道，必须与路缘垂直。

6.3.3 沿行车路辟设的单车径，其坡度一般与该行车路的一致。隧道内及行人天桥上单车径的理想及一般最高坡度则分别不应超过 3%及 5%。在特殊情况下，短距离坡度达 10%也可接受。如预计斜路会过长，则应考虑把单车径改道。

6.3.4 横向半径最好不少于 5 米，但若有困难，2 米长的半径也可接受。

6.3.5 最好能让单车径上的踏单车者清楚看见前面 25 米的环境，若不能达此标准，视野也不得少于 15 米。应留心行人／单车过路处的设计，以确保街道装置包括树木不会阻挡行人或踏单车者的视线。

6.3.6 对于受欢迎的康乐路线，应在沿路每隔约 1 公里按需要指定一些地方，供踏单车者休息、观赏景点或欣赏风景。这些地方应设置单车停放处。这些休息的地方宜设于旅游胜地及／或景点以及公众有兴趣游览的地点附近。

6.4 单车公园

6.4.1 倘若计划沿风景区辟设单车路线，则应考虑可否在附近提供土地，辟设一个连接单车径和设有单车租赁设施的单车公园。在单车路线的两端也可提供这种租车设施，供单程租车服务。这种租车设施当然主要是一项商业计划。

6.5 单车停放处

6.5.1 如果所辟设的单车径预算供居民短途往返区内各处之用，则单车径所在的地区便应提供单车停放设施，以避免出现非法泊车的情况，以致对其他道路使用者造成阻塞。一般来说，单车停放设施应设于主要住宅发展、活动中心、街市、公共运输交汇处、铁路车站和有关的政府、机构或社区设施。提供单车停放设施的要求，视乎多项因素而定，包括发展项目的类别及位置、区内是否辟有单车径，以及区内使用单车的普及程度等。虽然当局未必需要就单车停放设施提供全面的指引，但对于单车停放位的供应数目，则应征询运输署的意见。

6.5.2 在住宅发展方面，只要是易于到达合规格的单车径，从而能直达铁路站，就应该辟设单车停放位。至于这些住宅发展的单车停放位供应数目，可参考下列建议的准则：

(a) 如果位于铁路站 0.5 至 2 公里半径范围内，则按比例每 15 个面积少于 70 平方米的单位，辟设 1 个单车停放位。

(b) 如果位于铁路站 2 公里半径范围外，则按比例每 30 个面积少于 70 平方米的单位，辟设 1 个单车停放位。

6.5.3 设有单车径的铁路站应该辟设单车专用停放处，而停放位数目则按铁路站 2 公里半径范围内的人口计算，每 10 000 人辟设 30 个。

6.6 单车停放处的标准

6.6.1 单车停放处应设于道路／单车径以外的地方，以避免阻塞车辆、行人及单车的流量。单车停放处应设于露天地点，让公众一目了然，以防止盗窃。为鼓励踏单车者使用指定的单车停放处，避免出现非法泊车的情况，单车停放处应设于邻近一般目的地而又方便到达的地点。供短时间泊车的单车停放处，不应离目的地超过 30 米;供长时间泊车的单车停放处，则不应离目的地超过 70 米。

6.6.2 在单车停放处内，应适当地提供固定停车位或单车栅架，以承托单车，让单车紧锁在这些装置上，防止盗窃。这些停车位或单车栅架的布局设计，应可使场地内提供最多的泊车位。有关单车停放设施的进一步资料，载于《运输策划及设计手册》第 3 卷第 6 章内。

6.6.3 应适当地提供指示牌，指示踏单车者前往就近的单车停放处的方向。

6.6.4 铁路站的单车专用停放处应该竖立告示牌，向踏单车者列出单车停放处的使用细则。

7. 泊车设施

7.1 概况

7.1.1 提供泊车位的数量，应配合本章引言部分所载的政府整体运输政策。按照一般原则，泊车位的供应水平，不应足以鼓励准乘客使用私家车而非公共交通工具。特别是靠近铁路车站和大型公共运输交汇处的发展，更应采用较低的泊车标准。

7.1.2 现有的泊车设施应善加利用，而这些设施的需求也应予审慎管理。如果泊车设施仍然出现求过于供的情况，则应考虑提供额外的设施，但却不可违反运输策略，而且也不得超出道路系统的负荷能力。

7.1.3 在决定提供泊车设施的适当数目时，应顾及其他实际的考虑因素，包括：

(a) 附近有没有公共交通工具；

(b) 附近有没有公众停车场；

(c) 连接铁路站和其他主要公共运输交汇处的行人通道的距离及质素；

(d) 区内道路网的交通情况；以及

(e) 附近一带的泊车位供求情况。

7.1.4 运输署会负责就某一路旁位置或街道以外的发展，考虑上述因素并决定泊车设施的适当供应数目。运输署为应对特殊情况(例如位处已发展的市区并有严重地盘限制的重建项目)，可在泊车标准标准范围以内或以外／低于标准作弹性处理。如果任何项目倡议者拟就运输署的决定提出上诉，可提供理据供运输署再作考虑。运输署在征询相

关决策局／部门后，可就有关的发展项目订定合适的泊车设施供应数目。

7.1.5 《运输策划及设计手册》第 7 卷详载有关泊车事宜(包括有关的法例和设计考虑因素)的指引。《运输策划及设计手册》第 6 卷第 8 章则载有残疾驾驶人士所需泊车设施的技术详情和设计。

7.2 街道以外泊车位

7.2.1 各类车辆的泊车位最好设在街道以外，以尽可能减少对路旁泊车位的需求，从而减低阻塞交通的风险。

7.2.2 街道以外泊车位可分为「私人泊车位」和「公众泊车位」两类。「私人泊车位」是为所在的发展项目的特定需要而设，只限于该发展项目的拥有人和获授权的使用者使用；「公众泊车位」则可供公众使用，为停车场所在的地区提供服务。

私人泊车位

7.2.3 关于私人泊车位的标准，详载于表 11(附于章末)。表 11 所载资料包括在住宅发展、社区设施、商业设施、工业发展和商贸发展提供泊车位的标准，以及在各类发展项目内有关上落客货设施的规定。在住宅发展内设置的泊车位，应足以应付目前和预测拥有汽车的住客的需要，并须顾及道路容车量的限制。至于在政府、机构或社区设施、商业设施、工业发展和商贸发展内提供的泊车位，则应足以应付运作需要和适当的访客泊车需求，从而避免产生路旁泊车和上落货的需要。虽然当局会尽可能采用此等标准，但却会就着个别发展项目的特别情况，予以灵活应用。表 11 所载的规划纲领开列更多详细的指引，以协助当局灵活应用上述标准。

7.2.4 在厘订私人泊车位的标准时，应紧记这些泊车位将会在建筑物存在的整段时期为住客提供服务。如果所提供的泊车位只能应付目前旺季或淡季的需求，则是短视的，应设法避免。评估建筑物提供泊车位的数目，应以建筑物存在的整段时期对泊车位需求所作的预测为依据。

公众泊车位

7.2.5 新的公众停车场通常应由私营机构兴建，如果泊车位严重短缺，而且预期不会有私人机构参与兴建，则可透过工务计划兴建公众停车场。为求更善用土地，以及依循「一地多用」原则，在充分考虑规划用途后，可于合适的政府、机构或社区设施及公共休憩用地发展项目中辟设公众停车场。

7.2.6 政府的政策是鼓励在位置适中的铁路车站和公共运输交汇处发展「泊车转乘」和「下车转乘」设施，藉以鼓励公众乘搭公共交通工具。设置这些设施的地点，通常位于繁忙的市区范围以外，靠近主要的运输线，可方便乘客前往有关的服务地区。

电动车辆充电设施

7.2.7 政府一直积极推动在香港广泛使用电动车辆，以期改善路边空气质素、减少温室气体排放及创造绿色商机。为阐述在香港推动使用电动车辆和相关配套设施的长远政策目标和计划，政府于二零二一年公布了首份《香港电动车普及化路线图》（下称「路线图」）。路线图其中一项推动使用电动车辆的主要措施，是建立一个全面和合适的电动车辆充电网络，当中涵盖公共及私人充电设施。在停车场设置电动车辆充电设施基本上涉及安装电动车辆充电器和相关的固定电力装置。

7.2.8 为应付电动车辆的充电需要，政府鼓励新发展项目的所有泊车位（包括私家车、电单车、货车、小巴和旅游巴的泊车位）应具备装设电动车辆充电装置的条件并预留足够的空间安装电动车辆充电器和相关的固定电力装置，详细的技术要求载于环境及生态局发出的《为新建楼宇的停车场提供电动车辆充电设施安装条件技术指引》（下称「技术指引」）中 *。

7.2.9 第 7.2.8 段所述的指引和技术要求不适用于路边泊车位或临时户外停车场(不论有盖或无盖)。

7.2.10 电动车辆充电器和相关的固定电力装置的设计和安装，须遵守相关法例（即《电力条例》（第 406 章）及按该条例而订立的规例），以及各政府决策局／部门（例如:环境及生态局、机电工程署和消防处）不时发出的相关指引和通告。

泊车转乘

7.2.11 为设立更协调的公共运输系统，促使公众使用公共交通工具，在新界及／或市区边缘地区的适当铁路车站和主要公共运输交汇处，应尽可能提供泊车转乘设施。这样可鼓励驾驶人士转乘集体运输，从而纾缓策略路线走廊沿路的交通挤塞问题，并减低市区旧区的泊车位需求。在评估泊车转乘设施的选址时，特别要确保有关设施：

- 设在靠近公共交通枢纽的地点，方便人们转乘不同的交通工具。

---

* 政府鼓励新发展项目的泊车位设有电动车辆充电的设施，以应付预料会日益增长的电动车辆充电需求。新发展项目停车场内的泊车位如符合技术指引的要求，以及屋宇署发出的《认可人士、注册结构工程师及注册岩土工程师作业备考》（PNAP APP-2）所订明的其他要求，则可符合资格获豁免计入总楼面面积。

- 不设在交通挤塞的地区，以防有关设施在繁忙时段或会有大量车辆进出。

- 选址务求方便居于偏僻地点的驾驶人士，因为他们必须驾车才可到达铁路系统。

7.2.12 泊车转乘设施通常由商业机构提供及经营，或在地契条款内加以订明。

单车停放处

7.2.13 政府的政策是透过规划过程，鼓励市民以不会导致污染的交通工具来往各处。在适当情况下，在辟设了合规格单车径的地区应鼓励市民以单车为辅助交通工具。本章第 6 节载有关于提供单车停放设施的更多资料。

旅游巴士泊车位

7.2.14 机场、邮轮客运大楼、运输交汇处、酒店及主要旅游点或附近应该辟设旅游巴士上落客处。

7.2.15 凡有舒适的行人通道直达附近的旅游点，就应该辟设路旁／街道以外的上落客处。但是可否在路旁辟设这类旅游巴士设施，就应该视乎区内的交通情况和附近有没有公众泊车位而定。

7.2.16 在适当地点设置足够数目的指示牌，让旅客容易找到附近的目的地。

7.2.17 在主要旅游点或附近，应该辟设旅游巴士专用的停泊设施，以便旅游巴士轮候团员登车。

石油气动力车辆的泊车位

7.2.18 石油气动力车辆宜停泊在露天地点或空气流通的地面多层停车场。

7.2.19 地下停车场如装设了有效可靠的压力通风系统，也可开放让石油气动力车辆停泊。

7.2.20 石油气动力车辆不得在停车场范围内进行维修。而停泊在地下停车场，都应该按照使用者手册的指示，全时间关掉车辆燃料缸的石油气供应主阀。

7.2.21 石油气动力车辆不应该停泊在细小封闭的车房。

7.3 路旁泊车位

7.3.1 通常只有在地区干路及次要的道路，才会考虑提供路旁泊车位。若街道以外的泊车设施不足以应付需求，可在这些道路提供路旁泊车位，但这些路旁泊车位必须不阻碍该道路的交通流量。路旁泊车位通常用以应付短时间的泊车需要，因此应装置停车收费表，以鼓励停泊于这些泊车位的车辆流转。

7.3.2 泊车和上落客货设施应尽可能设于街道以外的地方，除非有关情况只容许在区内道路提供路旁泊车设施，以切合发展项目或若干特别类别的使用者(例如驾驶者为伤残人士)的需要。于早期决定是否提供路旁泊车位及上落客货设施，可方便厘订道路路面的阔度。

7.3.3 如果必须为巴士、货柜车及重型货车提供路旁泊车位，这些泊车位的位置应避免对住宅区带来噪音滋扰。

7.4 残疾人士泊车位

7.4.1 如有机会，凡残疾人士常到的设施(包括诊疗所、医院、银行、零售市场、邮政局、社区会堂等)附近，以及四周在街道以外的泊车位肯定数目不足的地点，应该为残疾人士辟设路旁泊车位。

7.4.2 为方便残疾人士使用街道以外泊车位所需的特别安排，详见表 11 下规划纲领的通用注释第(h)段。

表 11：泊车设施标准

规划纲领

1. **(a) 住宅发展的泊车设施标准(第 1 节)**

这项标准的整体目标，是确保在道路容车量所容许下，未来的住宅发展会有足够的泊车位让拥有车辆的住户使用。

(b) 社区设施的泊车设施标准(第 2 节)

为社区设施提供的泊车位一般只限于应付运作上的需要。一般来说，预计社区设施的使用者会使用公共交通工具或公众停车场。然而，对于某些主要政府、机构或社区设施，例如全港市民均会使用的文娱／康乐场馆，当局或须提供足够的泊车位，以配合该等设施的性质。

(c) 商业设施的泊车设施标准(第 3 节)

这项标准的整体目标，是确保未来商业设施的范围内会有足够的泊车位应付明显的运作需求，特别情况则除外。

(d) 工业和商贸发展的泊车设施标准(第 4 节)

这项标准的整体目标，是确保有足够的泊车位及上落客货处以满足需求。

各项发展所需提供的泊车设施数目，概由当局就个别情况决定。当局将根据有关标准所提供的指引作出决定。

2. 当局已就新发展及重建项目订定泊车设施标准。然而，当局在订定标准范围以内或以外／低于标准的供应数目时须有弹性，以切合各种特殊的情况，例如已建设市区的重建计划。除其他因素外，当局还会考虑以下土地用途与运输互相配合的因素：

(a) 连接铁路站和其他主要公共运输交汇处的行人通道的距离及质素；

(b) 附近有没有公共交通工具；

(c) 附近有没有公众停车场；

(d) 预测在邻近或较远区域的道路容车量及行车量；

(e) 可否设置安全的出入点；

(f) 是否实施封闭道路通行证政策(例如大屿山南部)；

(g) 特定用地的面积及地形；以及

(h) 附近一带的泊车位供求情况。

3. 通用注释

(a) 泊车设施标准及泊车设施供应数目方面的主管当局是运输署署长，契约方面的主管当局是地政总署署长，建筑图则方面的是建筑事务监督，规划大纲方面的是地区规划会议。各主管当局亦会听取其他有关部门的意见。

(b) 当局所批准基本数目的泊车位，一般不须计入拟议发展的总楼面面积，但基本数目以外的泊车位则作别论。如属适当，议定的标准须纳入契约条件内。

(c) 至于没有指定的商业及社区设施，则由当局根据规划纲领决定泊车位数目。如属可行，泊车位应设于用地范围内。

(d) 所有交通通路的大小，均须遵照《建筑物条例》的规定、适当的路政署标准图则，以及运输署《运输策划及设计手册》的设计细则。

(e) 如同一用地有不同种类的发展计划(例如住宅发展、社区设施)，则应把适用的标准合并应用。然而，若有证据显示不同需求会在不同时间大幅增加，则可获准作出若干减免。

(f) 各类非住宅发展也应为电单车另设泊车位，数目是每类发展所设的私家车泊车位总数的 5 至 10%。如果是资助房屋，则须以每 110 至 250 个单位辟设 1 个电单车泊车位作为计算基础，但不包括「单人／双人」单位及非住宅部分等。如果是私人房屋，则须以每 100 至 150 个单位辟设 1 个电单车泊车位作为计算基础，但不包括非住宅部分等。一般指引是，无论是路旁或街道以外的电单车泊车位，应有 1 米(阔)×2.4 米(长)，但若用地面积有限，则可接受 1 米(阔)×2 米(长)的最低标准。

(g) 标准泊车位及上落客货处的尺寸如下：

泊车位及上落客货处类别	长度(米)	阔度(米)	最低通行高度(米)
私家车、客货车及的士	5	2.5	2.4
轻型货车	7	3.5	3.6
中型／重型货车	11	3.5	4.7
货柜车	16	3.5	4.7
旅游车／巴士	12	3.5	3.8
小型巴士	8	3.0	3.3
轻型货车及小型巴士「共用」	8	3.5	3.6
中型／重型货车及旅游车／巴士「共用」	12	3.5	4.7

注释：

i) 机动车辆凡建造或用作接载超过 19 名乘客和其个人财物，则作旅游车／巴士论。

ii) 凡纯粹建造或用作接载不超过 19 名乘客和其个人财物，则作小型巴士论，惟伤残人士车辆、电单车、机动三轮车、私家车和的士不计算在内。

iii) 最低通行高度是指地面与天花板下垂伸建物最低点之间的距离。伸建物包括任何照明设备、通风管道、喉管或同类设施。

iv) 路旁停车处的设计须符合运输署的要求。

v) 一般而言，泊车位的尺寸应采用表11(标准详情)所列明的类别。至于采用「共用」泊车位尺寸的要求，运输署会按个别情况作出考虑。

(h) 残疾人士泊车位

(i) 街道以外的泊车位必须预留足够数目供残疾人士使用，详情如下。

(ii) 根据《建筑物(规划)规例》第 72 条，住宅发展、商业设施、工业和商贸发展、社区设施及其他发展的残疾人士泊车位最低供应数目规定如下：

停车位总数	畅通易达 停车位的最小数目
1 至 50 个	1 个
51 至 150 个	2 个
151 至 250 个	3 个
251 至 350 个	4 个
351 至 450 个	5 个
450 个以上	6 个

(iii) 除上述规定外，当(a)住宅发展须提供访客泊车位，至少其中一个必须符合畅通易达泊车位的规定，让残疾人士在没有太大困难下使用；以及(b)有关医务设施，急症室附近必须辟设至少一个残疾人士可使用的访客泊车位。

(iv) 如所提供的畅通易达泊车位数目超过上文第(h)(ii)段所规定的最低供应数目，则多出的畅通易达泊车位可在残疾人士没有需求时供非残疾人士使用。

(v) 畅通易达泊车位须辟设在平地上和易于到达的出入口附近。如果是多层停车场，则每一楼层也须在易于到达的出入口和方便前往的地点附近，辟设此等泊车位，以尽量方便残疾人士。如果是多幢大厦共用的停车场，则此等畅通易达泊车位须分布在不同位置，以便残疾人士前往各幢大厦也同样容易。

(vi) 畅通易达泊车位须至少阔 3.5 米。如所辟设的畅通易达泊车位超过一个，可辟设阔 1.2 米的共用上落客货车位，以减少所增加的泊车位阔度，而此等泊车位的阔度不得少于 2.5 米。此等泊车位应该尽量辟设在有顶盖的地点内。残疾驾驶人士所需泊车位的技术细节和设计，详见《运输策划及设计手册》第 6 卷第 8 章和《建筑物(规划)规例》，第 123F 章附表 3。

(vii) 在停车场入口的当眼地点和有关发展的适当地方须竖立指示牌，标明残疾人士专用泊车位的正确位置。指示牌须竖设在无遮挡的视线范围内，让驾驶人士从司机座位即可看见。

标准详情

第 1 节：住宅发展的泊车设施标准

<table>
<tr><th rowspan="2">发展类别</th><th colspan="3">所需车位数目</th><th colspan="2">所需上落客货设施数目</th></tr>
<tr><th colspan="2">标准</th><th>备注</th><th>标准</th><th>备注</th></tr>
<tr><td rowspan="8">1. 资助房屋#</td><td colspan="2">- 私家车：</td><td rowspan="8">见注释(1)至(5)</td><td rowspan="8">在每幢住宅大厦周围为公共服务车辆辟设至少 2 个中型／重型货车及旅游车／巴士「共用」上落客货处，并供车辆通宵停泊之用。</td><td rowspan="8"></td></tr>
<tr><td>通用泊车标准(GPS)</td><td>按比例每 4 至 7 个单位辟设 1 个泊车位</td></tr>
<tr><td>需求调整比率(R1)</td><td>所有资助房屋</td><td>0.52</td></tr>
<tr><td rowspan="2">地点远近调整比率
(R2)</td><td>在铁路站 500 米半径范围内[见注释(3)]</td><td>0.85</td></tr>
<tr><td>在铁路站 500 米半径范围外[见注释(3)]</td><td>1</td></tr>
<tr><td colspan="2">泊车位所需数目 = GPS x R1 x R2</td></tr>
<tr><td colspan="2">- 轻型货车及小型巴士：
按比例每 260 个单位辟设 1 个轻型货车及小型巴士「共用」泊车位</td></tr>
<tr><td colspan="2">- 中型／重型货车，旅游车／巴士：
可善用屋村附连的商业中心及每幢住宅大厦周围所划设的上落客货处作通宵停泊用</td></tr>
</table>

(如需更多指引，请参阅「规划纲领」)

在表 11 第 1 节所述的资助房屋的泊车设施标准适用于公共租住房屋及资助出售房屋发展项目。地盘面积较大的公共租住房屋及资助出售房屋发展项目，应考虑采用较高的通用泊车标准(即每 4 个单位辟设 1 个泊车位),而面积细小或用地有严重限制的地盘，则可考虑采用较低的通用泊车标准(即每 7 个单位辟设 1 个泊车位)。至于未决定房屋类别的发展项目，应采用中间水平的通用泊车标准。上落客货设施的标准(包括有关作通宵停泊用的规定)应顾及地盘限制及当区的情况。

表 11 第 1 节(续)

发展类别	所需车位数目					所需上落客货设施数目	
	标准				备注	标准	备注
2.私人房屋	-私家车：				见注释(1)至(2)和(6)至(8)	- 按比例每 800 个单位或余数不足此数者，就在有关发展的用地范围内辟设至少 1 个货车上落客货处，但每幢住宅大厦也起码要有 1 个此等上落客货处，或以有关当局所定的要求为准 - 同时应该在每幢大厦周围为公共服务车辆辟设上落客货处	
	通用泊车标准(GPS)			按比例每 4 至 7 个单位辟设 1 个泊车位			
	需求调整比率(R1)	单位面积(平方米)(总楼面面积)	单位面积≤40 平方米	0.5			
			40<单位面积≤70 平方米	1.2			
			70<单位面积≤100 平方米	2.4			
			100<单位面积≤130 平方米	4.1			
			130<单位面积≤160 平方米	5.5			
			单位面积>160 平方米	7.0			
	地点远近调整比率(R2)	在铁路站 500 米半径范围内[见注释(6)]		0.75			
		在铁路站 500 米半径范围外[见注释(6)]		1			

<table>
<tr><th rowspan="2">发展类别</th><th colspan="4">所需车位数目</th><th colspan="2">所需上落客货设施数目</th></tr>
<tr><th colspan="4">标准</th><th>备注</th><th>标准</th><th>备注</th></tr>
<tr><td rowspan="8">2. 私人房屋</td><td colspan="4">- 私家车：</td><td rowspan="8"></td><td rowspan="8"></td><td rowspan="8"></td></tr>
<tr><td rowspan="6">发展密度调整比率
(R3)</td><td rowspan="6">住用
地积比率
(地积比率)</td><td>0.00 < 地积比率 ≤ 1.00</td><td>1.30</td></tr>
<tr><td>1.00 < 地积比率 ≤ 2.00</td><td>1.10</td></tr>
<tr><td>2.00 < 地积比率 ≤ 5.00</td><td>1.00</td></tr>
<tr><td>5.00 < 地积比率 ≤ 8.00</td><td>0.90</td></tr>
<tr><td>地积比率 > 8.00</td><td>0.75</td></tr>
<tr><td colspan="4">泊车位所需数目 = GPS x R1 x R2 x R3</td></tr>
</table>

发展类别	所需车位数目		所需上落客货设施数目	
	标准	备注	标准	备注
3. 乡村屋宇	- 每幢标准大小(65 平方米)的新界豁免管制屋宇可辟设泊车位至多 1 个，而泊车位总数的 10%至 15%可供货车通宵停泊用	- 一般辟设在乡村范围内的公用停车处		

注释：

所有住宅发展

(1) 运输署会根据个别发展项目附近普遍的泊车位供求情况、交通状况、与公共交通（除铁路外）的距离及便捷程度等，在通用泊车标准的规限下为有关发展项目订定泊车标准。

(2) 至于面积细小、有严重地盘限制或地盘情况特殊的用地，运输署或会按个别情况，考虑接受比泊车设施标准为低的泊车位数目要求。运输署在考虑此等要求时或会考虑的因素包括但不限于地盘面积及形状、地盘所遇到的技术限制、就建造过深地库停车场难以克服的困难、严重影响单位供应数目的问题等。

资助房屋

(3) 如果有关发展的所在地范围超过 50%位于铁路站 500 米半径范围内，则应该容许住宅泊车位的供应数目减少 15%。不论铁路站的布局及设计，计算铁路站的 500 米半径范围，均应该从铁路站的中心点起计。

(4) 在根据单位数目来计算所需的私家车、电单车和轻型货车及小型巴士「共用」泊车位总数时，无须计及「单人/双人」单位。

(5) 因应地盘及设计方面的限制，每幢资助房屋大厦应提供最多 5 个访客泊车位。

私人房屋

(6) 如果有关发展的所在地范围超过 50%位于铁路站 500 米半径范围内，则应该容许住宅泊车位的供应数目减少 25%。不论铁路站的布局及设计，计算铁路站的 500 米半径范围，均应该从铁路站的中心点起计。

(7) 如果有关发展的单位面积超过 160 平方米，则表上所列的标准只属基本要求。运输署会按个别情况，考虑要求辟设更多泊车位和上落客货处。

（8）在访客泊车位方面，私人住宅发展内每幢超过 75 个单位的大厦，应于标准上额外辟设 5 个访客泊车位，或以当局所定的要求为准。至于每幢少于 75 个单位的私人住宅大厦，运输署会按个别情况订立所需的访客泊车位数目。

（如需更多指引，请参阅「规划纲领」）

第 2 节：社区设施的泊车设施标准

发展类别	所需泊车位数目		所需上落客货设施数目	
	标准	备注	标准	备注
1. 教育 (a) 小学 (b) 中学及工业学院	- 按比例每 4 至 6 个课室辟设 1 个泊车位 - 按比例每 3 至 4 个课室辟设 1 个泊车位	- 泊车位供校长、主任、非驻校专责教师、督学及访客使用 - 准时返校对负责早会及督导的校长及主任来说特别重要	- 按比例： (i) 小学每 2 至 3 间课室 (ii) 中学及工业学院每 3 至 5 间课室 辟设 1 个的士及私家车路旁停车处 - 至于校舍范围内的学校巴士路旁停车处，小学应该辟设至少 3 个；中学应该辟设至多 3 个。至于在公共屋邨内的所有学校，则应按个别情况，根据乘客来源区及邨／苑内道路的预期交通情况，制订巴士路旁停车处的数目	

(如需其他指引，请参阅「规划纲领」)

表 11 第 2 节(续)

发展类别	所需泊车位数目		所需上落客货设施数目	
	标准	备注	标准	备注
(c)特殊学校	- 按比例每 4 至 8 个课室辟设 1 个泊车位	- 通常供小学及中学学生共用	- 按比例每 2 至 3 个课室辟设 1 个的士及私家车路旁停车处 - (在校舍内)至少 3 个学校巴士路旁停车处	- 路旁停车处主要是用作应付弱智及／或伤残学生的一般及紧急需求
(d)幼稚园	- 按比例每 4 至 6 个课室辟设 0 至 1 个泊车位	- 幼稚园若设于一般用途楼宇内，则可获准不辟设泊车位	- 按比例每 5 至 8 个课室辟设 1 个的士及私家车路旁停车处 - 至少 2 个学校巴士路旁停车处(注释：可改为辟设 5 个 3 米×7 米的路旁停车处，供座位总数等同两辆大型学校巴士的小型巴士／褓姆车使用)	- 幼稚园若设于一般用途楼宇内，则可获准不辟设路旁停车处
(e)大专院校	一般没有固定标准，以当局所定的要求为准			

(如需其他指引，请参阅「规划纲领」)

注释：

1. 在公共屋邨内的学校及幼稚园，所辟设的泊车位、的士和私家车路旁停车处，以及上落客货处的数目，应符合房屋委员会的规定。

表 11 第 2 节(续)

发展类别	所需泊车位数目		所需上落客货设施数目	
	标准	备注	标准	备注
2. 医疗 (a)诊疗所及分科诊疗所	- 按比例每 1 间诊症室辟设 1 至 1.5 个泊车位，分科诊疗所则额外辟设 3 个救护车泊车位(9 米×3 米)	- 泊车位是为工作需要而非为门诊病人而设的，但应预留 1 至 2 个泊车位供自行驾车前来求诊的残疾人士使用	- 1 至 2 个救护车有盖路旁停车处(9 米×3 米) - 按比例每 1 间诊症室辟设 0 至 1 个的士／私家车有盖路旁停车处 - 1 至 2 个中型／重型货车路旁停车处	- 路旁停车处的数目应该以可满足伤残人士的特别需要为准
(b)医院	- 按比例每 3 至 12 张病床辟设 1 个泊车位 - 其中 2 至 5 个泊车位拨作残疾访客泊车之用 - 设有急症室的医院额外辟设 8 个救护车泊车位(9 米×3 米)，不设急症室的医院则额外辟设 3 个救护车泊车位(9 米×3 米)	- 根据左栏标准所列范围决定泊车位供应数目时，应注意设有急症室的医院所需的泊车位较其他医院多。泊车位通常是为工作需要而设的，但也建议为访客辟设若干泊车位，特别是在提供紧急服务的医院。评估整体泊车位需求及访客泊车位需要时，须考虑公共运输设施是否足够、附近是否设有公众泊车位，以及医院的位置 - 如医院设有访客泊车位，应把若干位于最便利位置的泊车位预留作紧急用途	- 按比例： (i) 在设有急症室的医院，每 80 张病床或余数不足此数者 (ii)在不设急症室的医院，每 160 张病床或余数不足此数者 辟设 1 个的士及私家车有盖路旁停车处 - 按比例： (i) 在设有急症室的医院，每 200 张病床或余数不足此数者	- 路旁停车处的数目应该以可满足伤残人士的特别需要为准

表 11 第 2 节(续)

发展类别	所需泊车位数目		所需上落客货设施数目	
	标准	备注	标准	备注
		– 为残疾人士提供的访客泊车位，应位于最便利的位置，以方便残疾人士驾车前往门诊部及急症室	(ii) 在不设急症室的医院，每 400 张病床或余数不足此数者 辟设 1 个公共小型巴士路旁停车处(8 米×3 米) – 救护车路旁停车处： (i) 在设有急症室的医院，辟设 2 个 (ii) 在不设急症室的医院，则辟设 1 至 2 个 (iii) 所有路旁停车处均有上盖 – 提供 1 至 3 个中型／重型货车路旁停车处	

(如需其他指引，请参阅「规划纲领」)

注释：

1. 在公共屋邨内的私家诊疗所／分科诊疗所，所辟设的泊车位、的士和私家车路旁停车处，以及上落客货处，数目应符合房屋委员会的规定。

表 11 第 2 节(续)

发展类别	所需泊车位数目		所需上落客货设施数目	
	标准	备注	标准	备注
3. 教堂	- 按比例每 16 个独立座位或相等数量的座位辟设至多 1 个泊车位	- 「教堂」一词的涵义包括庙宇及清真寺等礼拜场所 - 根据订定标准范围决定所需的车位数目时，应考虑教堂位置和大小以及是否靠近公共运输设施等因素	- 辟设1至2个小型旅游巴士上落客货处(9米×3米)	
4. 电力支站	- 66 千伏及以上的电力支站，辟设 1 个私家车泊车位	- 设于站址内的露天场地	- 辟设 1 个中型／重型货车上落客货处	- 设于站址内的入口通道或露天场地
	- 33 千伏的电力支站，辟设 1 个私家车泊车位		- 辟设 1 个轻型货车上落客货处	- 设于站址内的露天场地
5. 艺术场地	一般没有固定标准，以当局所定的要求为准			

(如需其他指引，请参阅「规划纲领」)

第 3 节：商业设施的泊车设施标准

发展类别	所需泊车位数目		所需上落客货设施数目	
	标准	备注	标准	备注
1. 零售设施	- 按比例每 150 至 300 平方米总楼面面积辟设 1 个泊车位	- 设于路旁而主要顾客为区内住客的小型零售商店一般获准不设泊车位 - 零售设施的涵义包括商场内常见的食肆及有关服务，但在位置及设计上并非商场部分的零售市场则不包括在内。	- 按比例每 800 至 1 200 平方米总楼面面积或余数不足此数者，辟设 1 个货车上落客货位	- 基于规模经济的原则，大型综合发展或可获准采用标准所容许的下限 - 进出点不应阻塞主铺面 - 货车应限在零售设施的用地范围内转动，而通常不准以倒车方式往(从)公用道路退出(进入)

(如需其他指引，请参阅「规划纲领」和第 3 节的「通用注释」)

第 3 节的通用注释：

1. 至于面积细小、有严重地盘限制或地盘情况特殊的用地，运输署或会按个别情况，考虑接受比泊车设施标准为低的泊车位数目要求。运输署在考虑此等要求时或会考虑的因素包括但不限于地盘面积及形状、地盘所遇到的技术限制、就建造过深地库停车场难以克服的困难、严重影响可提供楼面面积的问题等。

2. 计算泊车位及上落客货设施的数目时，应把供应数目上调至最近的整数。

3. 为货车提供的有关设施中，65%供轻型货车使用，35%供重型货车使用，但此标准不适用于房屋委员会辖下的发展。

4. 在考虑到项目的地盘限制，零售发展项目应在停车场内提供足够空间给车辆排队，或采取其他缓解措施以符合运输署的要求。

表 11 第 3 节(续)

发展类别	所需泊车位数目		所需上落客货设施数目	
	标准	备注	标准	备注
2. 办公室	首 15 000 平方米总楼面面积： 按比例每 150 至 200 平方米总楼面面积辟设 1 个泊车位 继首 15 000 平方米后的总楼面面积： 按比例每 200 至 300 平方米总楼面面积辟设 1 个泊车位	- 如办公室大厦设有汽车升降机，应提供足够的轮候空间，以免汽车须在公用道路上轮候 - 如办公室大厦十分接近载客量高的运输系统，或者用地有严重限制，有关当局应弹性处理，批准降低标准或不设任何泊车位	- 按比例每 2 000 至 3 000 平方米总楼面面积或余数不足此数者，辟设 1 个货车上落客货处 - 凡地盘净面积为 5 000 平方米或以上，则按比例每 20 000 平方米总楼面面积或余数不足此数者，辟设 1 个供的士及私家车乘客上落车的路旁停车处。	- 进出点不应阻塞主铺面 - 货车应限在办公室大厦的用地范围内转动，而通常不准以倒车方式往(从)公用道路退出(进入)
3. 零售市场	- 一般不设这类设施	- 虽然目前大多数时间也只是区内居民徒步前往市场小批购物，但个别地点或许仍须辟设泊车位	- 按比例每 20 至 30 个大型摊档辟设 1 个中型／重型货车上落客货处。按比例每 40 至 60 个小型摊档辟设 1 个中型／重型货车上落客货处(中型／重型货车上落客货处的标准数目为至少 2 个) - 按比例每个垃圾收集站辟设一个上落客货处，大小与中型／重型货车客货上落处相同	- 摊档大小的定义，须参照《香港规划标准与准则》第 6 章所载的相关列表。 - 货车应限在市场的用地范围内转动，而通常不准以倒车方式往(从)公用道路退出(进入)

(如需其他指引，请参阅「规划纲领」和第 3 节的「通用注释」)

表 11 第 3 节(续)

发展类别	所需泊车位数目		所需上落客货设施数目	
	标准	备注	标准	备注
			- 在制订发展计划时，应安排在市场附近设置一些的士及私家车路旁停车处	- 干货一般仍不定时以单车或小型货车运送。 - 为方便装卸大批零售货品而设。

(如需其他指引，请参阅「规划纲领」和第 3 节的「通用注释」)

註釋：

1. 为零售市场辟设有关设施的标准，适用于独立式的零售市场，但作为零售中心一部分的市场则不适用。在位置及设计上属于零售中心一部分的市场，所需的泊车位及上落客货处数目仍须根据一般零售设施的标准(见本节第 1 类别)来决定，并按零售中心(计及任何市场面积)的整体楼面面积来计算。

2. 如场地有严重的限制，可弹性引用有关标准。

表 11 第 3 节(续)

<table>
<tr><th rowspan="2">发展类别</th><th colspan="2">所需泊车位数目</th><th colspan="2">所需上落客货设施数目</th></tr>
<tr><th>标准</th><th>备注</th><th>标准</th><th>备注</th></tr>
<tr>
<td>4. 酒店

(a) 主要市区及新市镇</td>
<td>按比例每 100 个房间辟设 1 个泊车位

- 如果酒店设有会议室及宴会厅，则另行按比例每 200 平方米总楼面面积辟设 0.5 至 1 个泊车位。</td>
<td>- 泊车位供酒店的豪华房车使用，并为应付职员的工作需要而设</td>
<td>- 货车上落客货处：

按比例每 100 个房间辟设 0.5 至 1 个货车上落客货处

- 的士及私家车路旁停车处：
<table>
<tr><th>酒店类别</th><th>最少数目</th></tr>
<tr><td>≤299 个房间</td><td>2</td></tr>
<tr><td>300-599 个房间</td><td>3</td></tr>
<tr><td>≥600 个房间</td><td>4</td></tr>
<tr><td colspan="2">- 单层旅游巴士路旁停车处：</td></tr>
<tr><th>酒店类别</th><th>最少数目</th></tr>
<tr><td>≤299 个房间</td><td>1</td></tr>
<tr><td>300-899 个房间</td><td>2-3</td></tr>
<tr><td>≥900 个房间</td><td>3</td></tr>
</table>
</td>
<td>- 上落客货处应靠近服务人员通道。货车应限在酒店的用地范围内转动，而通常不准以倒车方式往(从)公用道路退出(进入)

- 上落客货处的设计，应可让车辆在出入及上落客货时，无须倒车在公用道路上轮候。路旁停车处侧须拨出足够地方让乘客候车

- 路旁停车处的设计应可让巴士出入时无须在公用道路上轮候。路旁停车处侧须拨出足够地方让乘客候车</td>
</tr>
</table>

(如需其他指引，请参阅「规划纲领」和第 3 节的「通用注释」)

表 11 第 3 节(续)

发展类别	所需泊车位数目		所需上落客货设施数目	
	标准	备注	标准	备注
			- 另外会议中心及宴会厅辟设的上落客货处，数目以当局所定的要求为准	
(b) 其他地区	- 按比例每 200 个客房或余数不足此数者辟设至少 1 个单层旅游巴士泊车位 - 按比例每 10 个客房辟设至少 1 个泊车位 - 如果酒店设有会议室及宴会厅，则另行按比例每 200 平方米总楼面面积辟设 2 至 5 个泊车位	- 车辆应由酒店的用地范围内的次要道路进出停车地点 - 泊车位数目受制于任何有关封闭道路通行许可证的政策及其他相关政策	- 按比例每 100 个客房或余数不足此数者辟设至少 1 个货车上落客货处 - 另外为会议中心及宴会厅辟设的泊车位，数目以当局所定的要求为准	

(如需其他指引，请参阅「规划纲领」和第 3 节的「通用注释」)

表 11 第 3 节(续)

发展类别	所需泊车位数目		所需上落客货设施数目	
	标准	备注	标准	备注
5. 商业娱乐设施 (例如戏院、剧院)	- 按比例每 20 个座位或余数不足此数者辟设 0 至 1 个泊车位	- 都会区内的戏院通常不设泊车位，因为该等戏院大多位于交通方便的地区	- 此类设施应该尽可能辟设 1 个货车上落客货处，但戏院除外 - 按比例每 400 个座位或余数不足此数者，辟设至少 1 个供的士及私家车乘客上落车的路旁停车处 - 在制订发展计划时，应安排在已建戏院、剧院及同类设施附近额外辟置一些的士及私家车路旁停车处	

(如需其他指引，请参阅「规划纲领」和第 3 节的「通用注释」)

第 4 节：工业和商贸发展的泊车设施标准

第 4.1 节：一般工业用途和商贸用途

发展类别		所需泊车位数目		所需上落客货设施数目	
		标准	备注	标准	备注
一般工业用途	工业用途	- 私家车： 按比例每 1 000 至 1 200 平方米总楼面面积辟设 1 个泊车位	见注释(3)至(4)	- 按比例每 700 至 900 平方米总楼面面积辟设 1 个上落客货处，其中 50%应该供货车停泊 - 凡尺寸不少于 45 米×40 米的地盘，均应辟设 1 个货柜车上落客货处，其圈头范围外侧半径规定为 11.6 米	见注释(5)至(8)和(12)
	工业／办公室用途	- 私家车： 按比例每 600 至 750 平方米总楼面面积辟设 1 个泊车位		- 按工业／办公室用途总楼面面积的 50%计算，每 1 000 至 1 200 平方米辟设 1 个货车上落客货处；按工业／办公室用途总楼面面积余下 50%计算，则每 2 000 至 3 000 平方米辟设 1 个货车上落客货处 - 按上述比例辟设的货车上落客货处，其总数的 50%须供货车停泊 - 按比例每 800 至 1 200 平方米商用总楼面面积，辟设 1 个货车上落客货处专供上落客货用 - 凡尺寸不少于 45 米×40 米的地盘，均应辟设 1 个货柜车上落客货处，其圈头范围外侧半径规定为 11.6 米	见注释(5)至(12)

(如需其他指引，请参阅「规划纲领」和第 4.1 节的「通用注释」)

表 11 第 4.1 节(续)

发展类别		所需泊车位数目		所需上落客货设施数目	
		标准	备注	标准	备注
商贸用途	工业楼宇	-私家车： 按比例每 600 至 750 平方米总楼面面积辟设 1 个泊车位		- 按总楼面面积的 50%计算，每 1 000 至 1 200 平方米辟设 1 个货车上落客货处；按总楼面面积的余下 50%计算，则每 2 000 至 3 000 平方米辟设 1 个货车上落客货处 - 按上述比例辟设的货车上落客货处，其总数的 50%须供货车停泊 - 凡尺寸不少于 45 米×40 米的地盘，均应辟设 1 个货柜车上落客货处，其圈头范围外侧半径规定为 11.6 米	见注释(5)至(8)和(12)
	工业／办公室楼宇	-私家车： 按比例每 600 至 750 平方米总楼面面积辟设 1 个泊车位		- 按工业／办公室用途总楼面面积的 50%计算，每 1 000 至 1 200 平方米辟设 1 个货车上落客货处；按工业／办公室用途总楼面面积的余下 50%计算，则每 2 000 至 3 000 平方米辟设 1 个货车上落客货处 - 按上述比例辟设的货车上落客货处，其总数的 50%须供货车停泊 - 按比例每 800 至 1 200 平方米商用总楼面面积，辟设 1 个货车上落客货处专供上落客货用 - 凡尺寸不少于 45 米×40 米的地盘，均应辟设 1 个货柜车上落客货处，其圈头范围外侧半径规定为 11.6 米	见注释(5)至(12)

(如需其他指引，请参阅「规划纲领」和第 4.1 节的「通用注释」)

表 11 第 4.1 节(续)

发展类别		所需泊车位数目		所需上落客货设施数目	
		标准	备注	标准	备注
	办公室楼宇	-私家车： 首 15 000 平方米总楼面面积，按比例每 150 至 200 平方米辟设 1 个泊车位；余下的总楼面面积则按比例每 200 至 300 平方米辟设 1 个泊车位		-按比例每 2 000 至 3 000 平方米总楼面面积辟设 1 个货车上落客货处 -凡地盘净面积为 5 000 平方米或以上，则按比例每 20 000 平方米总楼面面积或余数不足比数者，辟设 1 个供的士及私家车乘客上落车的路旁停车处	无
	商贸楼宇	-私家车： 按比例每 200 至 300 平方米总楼面面积辟设 1 个泊车位		-按比例每 800 至 1 200 平方米总楼面面积辟设 1 个货车上落客货处，其中 50%应该供货车停泊 -凡地盘净面积为 5 000 平方米或以上，必须辟设至少 1 个供的士及私家车乘客上落车的路旁停车处 -凡尺寸不少于 45 米x40 米的地盘，均应辟设 1 个货柜车上落客货处，其圈头范围外侧半径规定为 11.6 米	见注释(5)至(12)

(如需其他指引，请参阅「规划纲领」和第 4.1 节的「通用注释」)

第 4.1 节的通用注释：

1. 至于面积细小、有严重地盘限制或地盘情况特殊的用地，运输署或会按个别情况，考虑接受比泊车设施标准为低的泊车位数目要求。运输署在考虑此等要求时或会考虑的因素包括但不限于地盘面积及形状、地盘所遇到的技术限制、就建造过深地库停车场难以克服的困难、严重影响可提供楼面面积的问题等。

2. 计算泊车位及上落客货设施的数目时，应把供应数目上调至最近的整数。

3. 在拟备工业区的规划蓝图时，应该安排辟设公众泊车处，以供途经该区的驾驶人士无法在个别地段内泊车时使用。

4. 下列为所规定的标准设计：

   i) 私家车：圈头范围－外侧半径为 7.5 米

   ii) 货车：圈头范围－外侧半径为 11.5 米

5. 为货车提供的有关设施中，65%供轻型货车使用，35%供重型货车使用。

6. 为上落客货而设的地点须邻接一个货物处理平台或范围。该货物处理平台或范围并不得取消，而且在规划上须让货物从／往有关平台／范围起卸后，可在地段内运送往同一楼层和上下各楼层的各楼宇部分。此要求并不适用于供货车停泊的上落客货设施。

7. 货物处理平台或范围须按照《提供火警逃生途径守则》和《建筑物条例》所开列的相关规定，附设连接往楼宇的通道。

8. 所有泊车位和上落客货处都必须规划至货车无须以倒车方式往该地段毗邻的道路退出。

9. 处理任何货物都只许取道与同类乘客设施分隔开的指定货运人员入口、货物电梯大堂和货物电梯。

10. 进出点的位置不应阻塞主铺面。

11. 货车应限在用地范围内转动，而通常不准以倒车方式往(从)公用道路退出(进入)。

12. 凡尺寸少于 45 米×40 米的地盘，则应该按情况考虑是否辟设货柜车上落客货处，并征询运输署的意见。

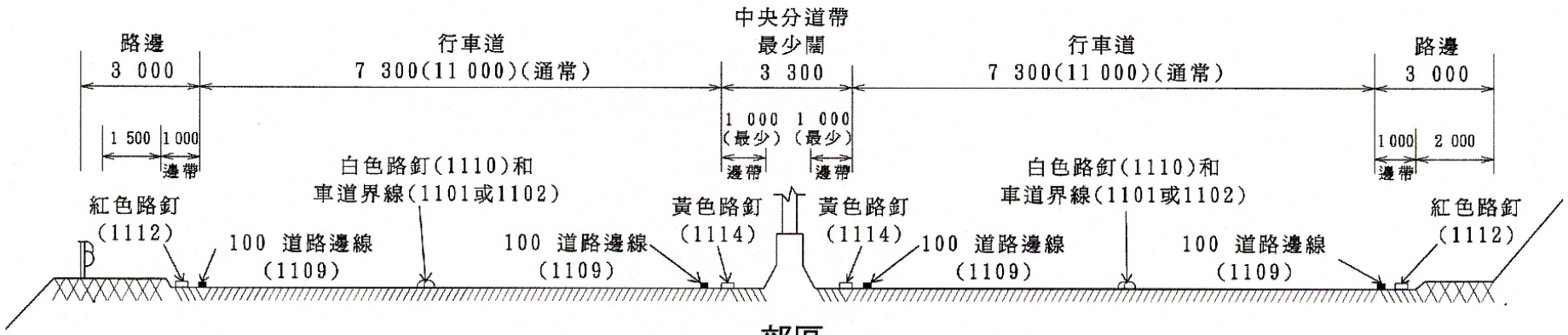
第 4.2 节：特殊工业用途

发展类别	所需泊车位数目		
	私家车	货车	货柜车
1. 工业村	按比例每 900 平方米总楼面面积或每 450 平方米地盘面积辟设 1 个泊车位，二者中以较大者为准。在所提供的泊车位中，50%须供私家车及轻型货车停泊，而 50%则须供货车停泊和上落客货		凡尺寸不少于 45 米×40 米的地盘，均应辟设 1 个货柜车上落客货处
2. 科学园 [5]	按比例每 75 平方米总楼面面积辟设 1 个泊车位(75%供私家车停泊；25%供货车停泊)	按比例每 5 000 平方米总楼面面积辟设 1 个泊车位	无
3. 乡郊工业用途	每个工业场所或按比例其内每 900 平方米总楼面面积辟设 1 个泊车位，以供停泊货车／访客车辆，二者中以较大者为准		
4. 具特殊需求的其他工业用途	视乎实际需要而定		

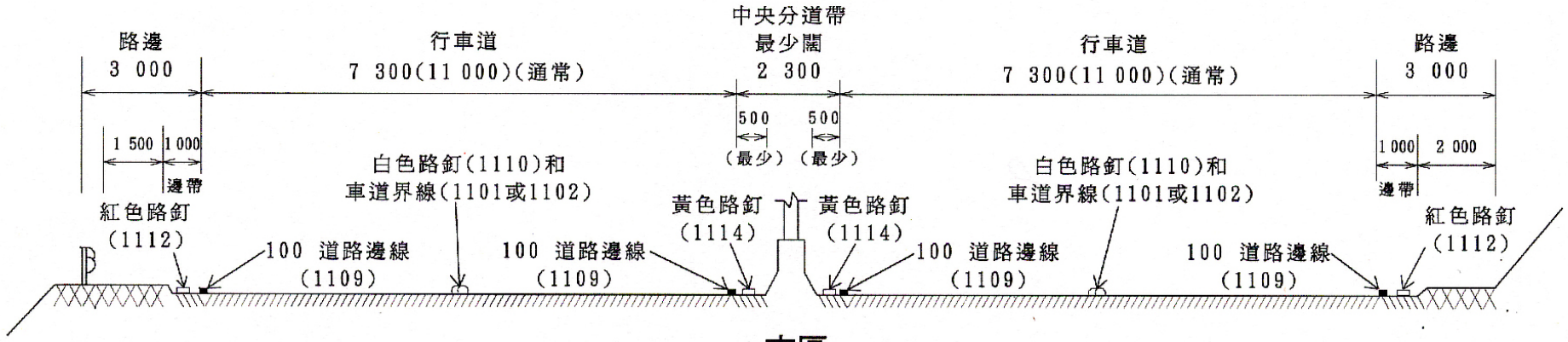
(如需其他指引，请参阅「规划纲领」)

注释：

1. 按上述比例辟设的货车上落客货处，其总数的 50%须供货车停泊。
2. 为货车提供的有关设施中，65%供轻型货车使用，35%供重型货车使用。
3. 按特定的总楼面面积比例来订定有关设施的数目时，余数而不足数的面积仍须作足数的比例计算。
4. 就工业村而言，上述泊车位要求只是最低标准。香港科技园公司会就个别地盘评估实际所需的泊车设施数目。
5. 有关重型货车的泊车位要求不适用于科学园。



郊區



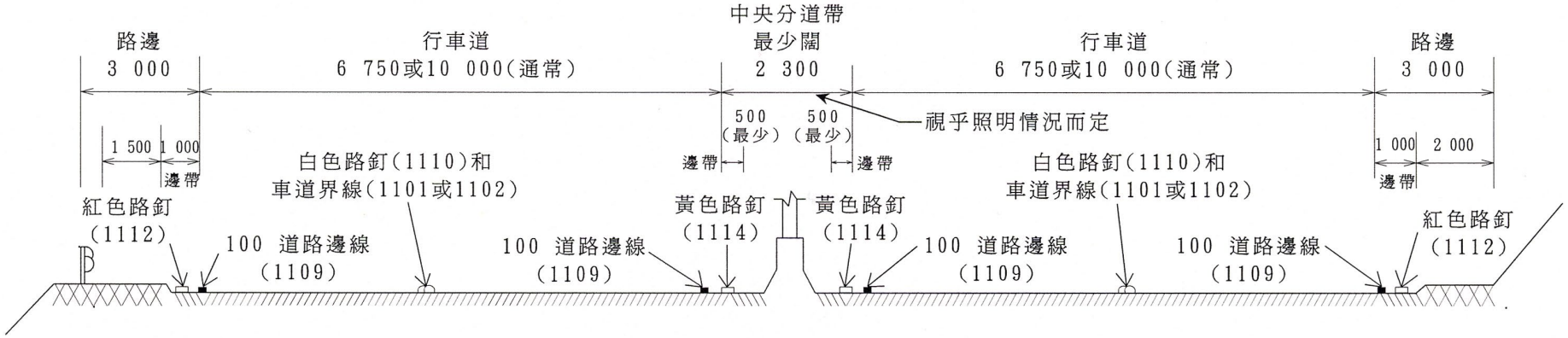
市區

備註：

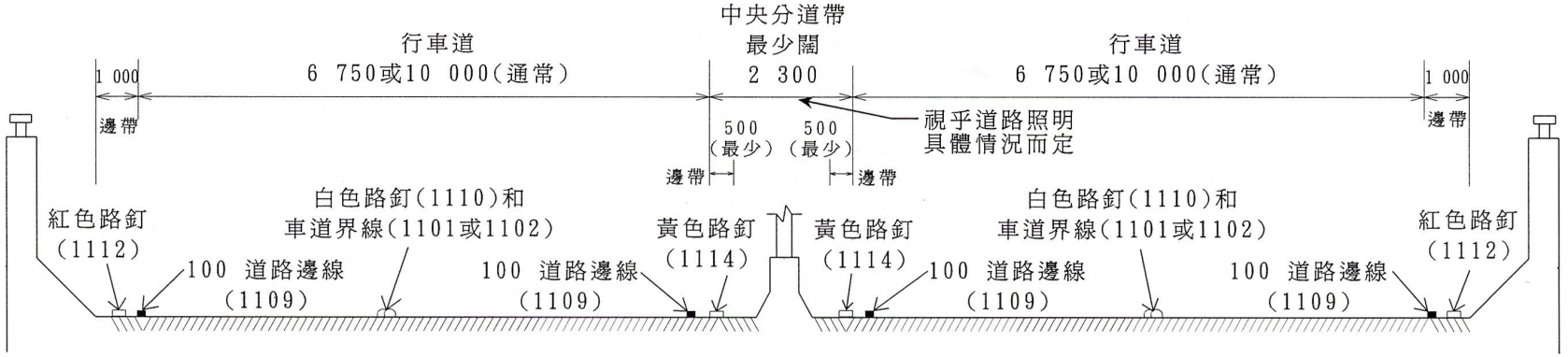
1. 路釘和道路標記具體情況見《運輸規劃及設計手冊》第三卷
2. 路邊/邊帶具體情況視乎所需排水設施而定
3. 路邊和預留地帶的實際闊度視乎所需的街道裝置而定

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	圖號
		圖則編號 TSC/PSSC/802	10/00	1



主要幹路



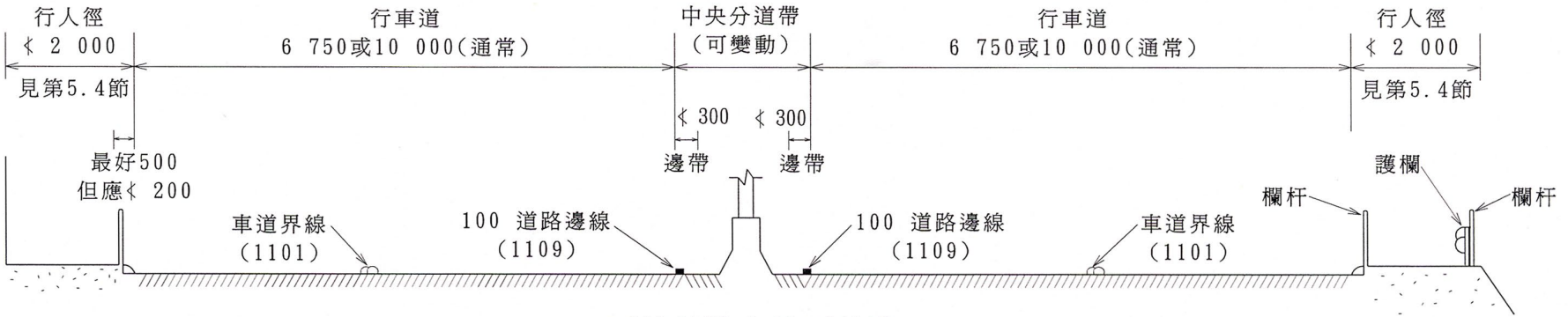
高架道路

備註：

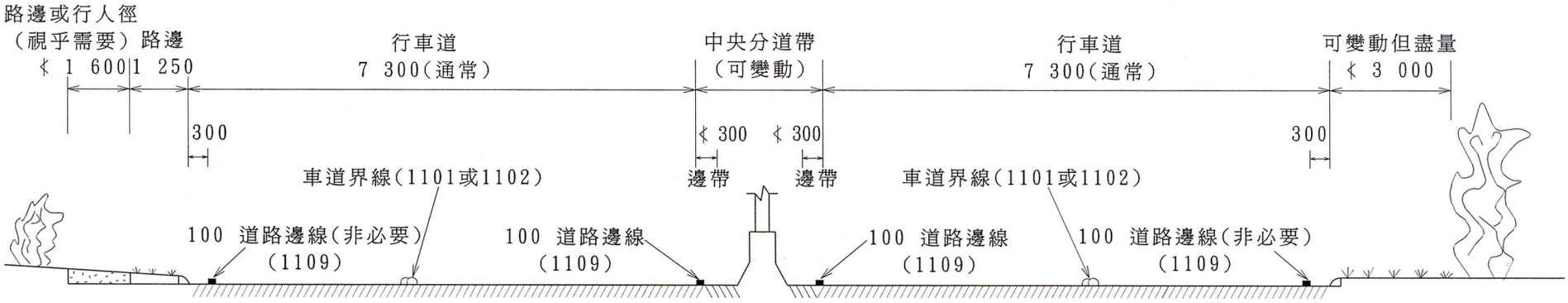
1. 路釘和道路標記具體情況見《運輸規劃及設計手冊》第三卷
2. 路邊和預留地帶的實際闊度視乎所需的街道裝置而定

非按比例繪製

資料來源	主要幹路一般剖面圖	規劃署		
運輸署		規劃編號 PSS/00/276	日期	圖號
		圖則編號 TSC/PSSC/802	10/00	2



區域幹路和地區幹路



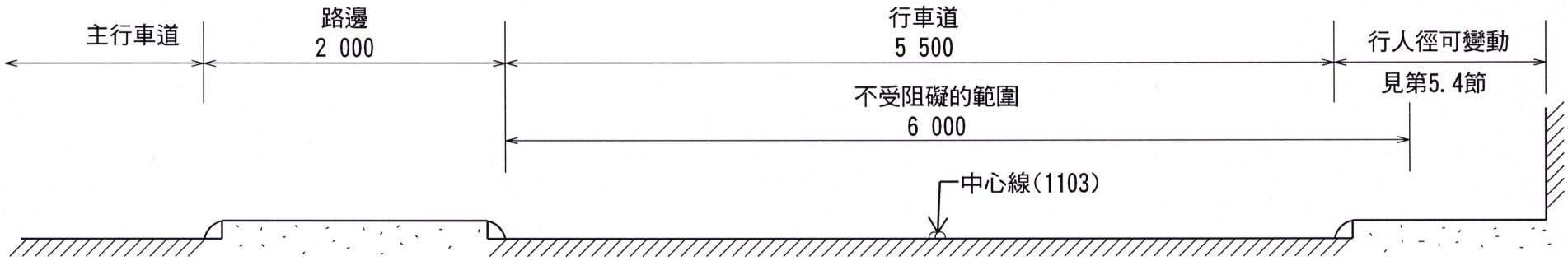
甲級和乙級郊區道路

備註:

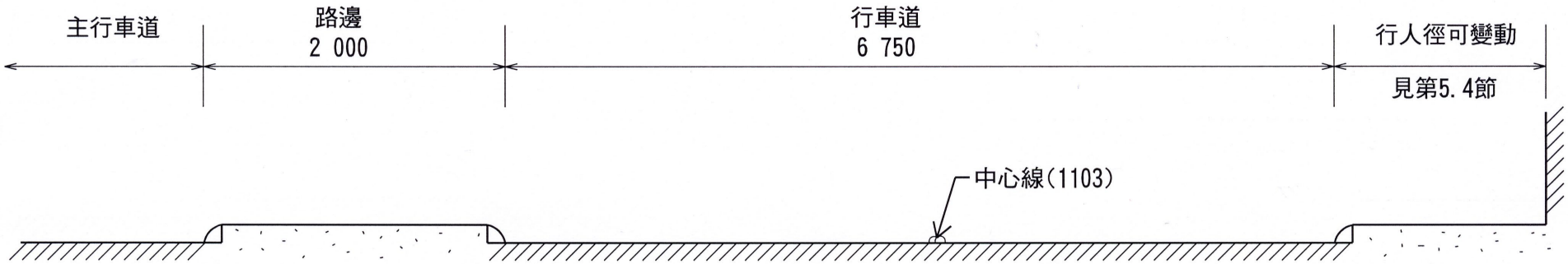
1. 中央分道帶的混凝土縱向護欄可由合適的矮牆和路邊石替代,
   但路邊帶必須保留
2. 地區幹路的一旁或兩旁可加闊3 000毫米作停車用途
3. 中央分道帶的實際闊度視乎所需的街道裝置而定

非按比例繪製

資料來源	雙程分隔車道一般剖面圖	規劃署		
運輸署		規劃編號 PSS/00/277	日期	圖號
		圖則編號 TSC/PSSC/802 1	10/00	3



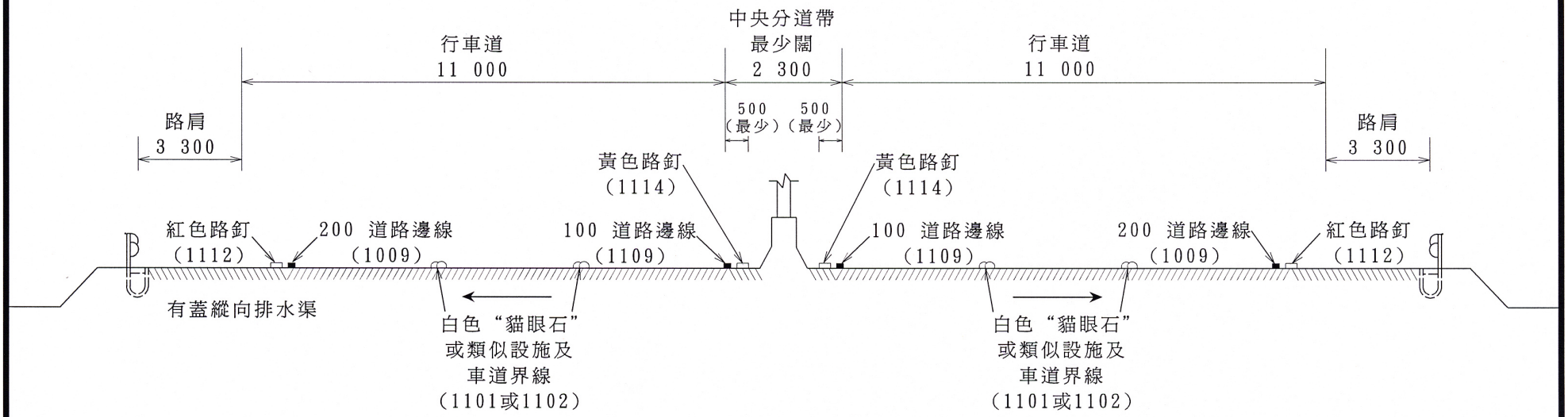
所有車輛 （單程）



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	圖號
		圖則編號 TSC/PSSC/802 1	10/00	4



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	日期	圖號
		圖則編號 TSC/PSSC/802 I	12/91	5

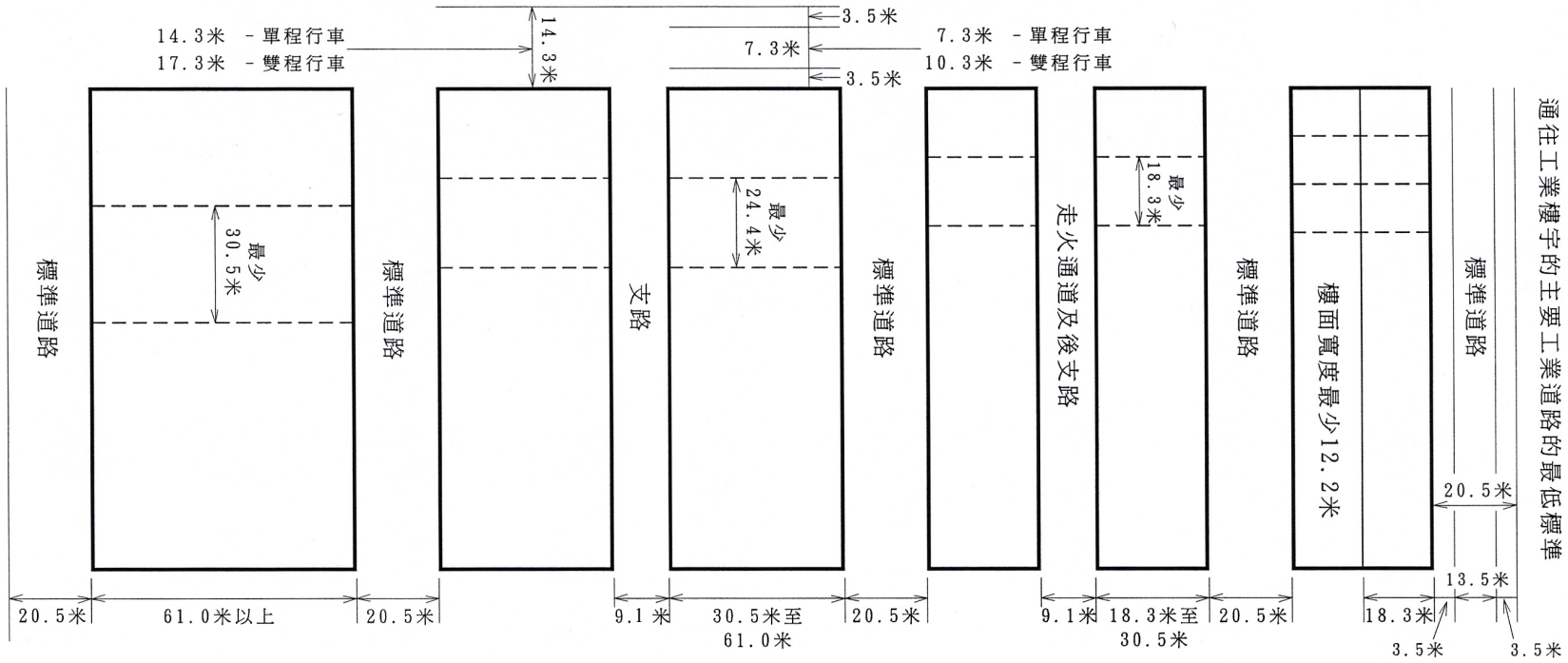
大型地盤
（1 860平方米以上）

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

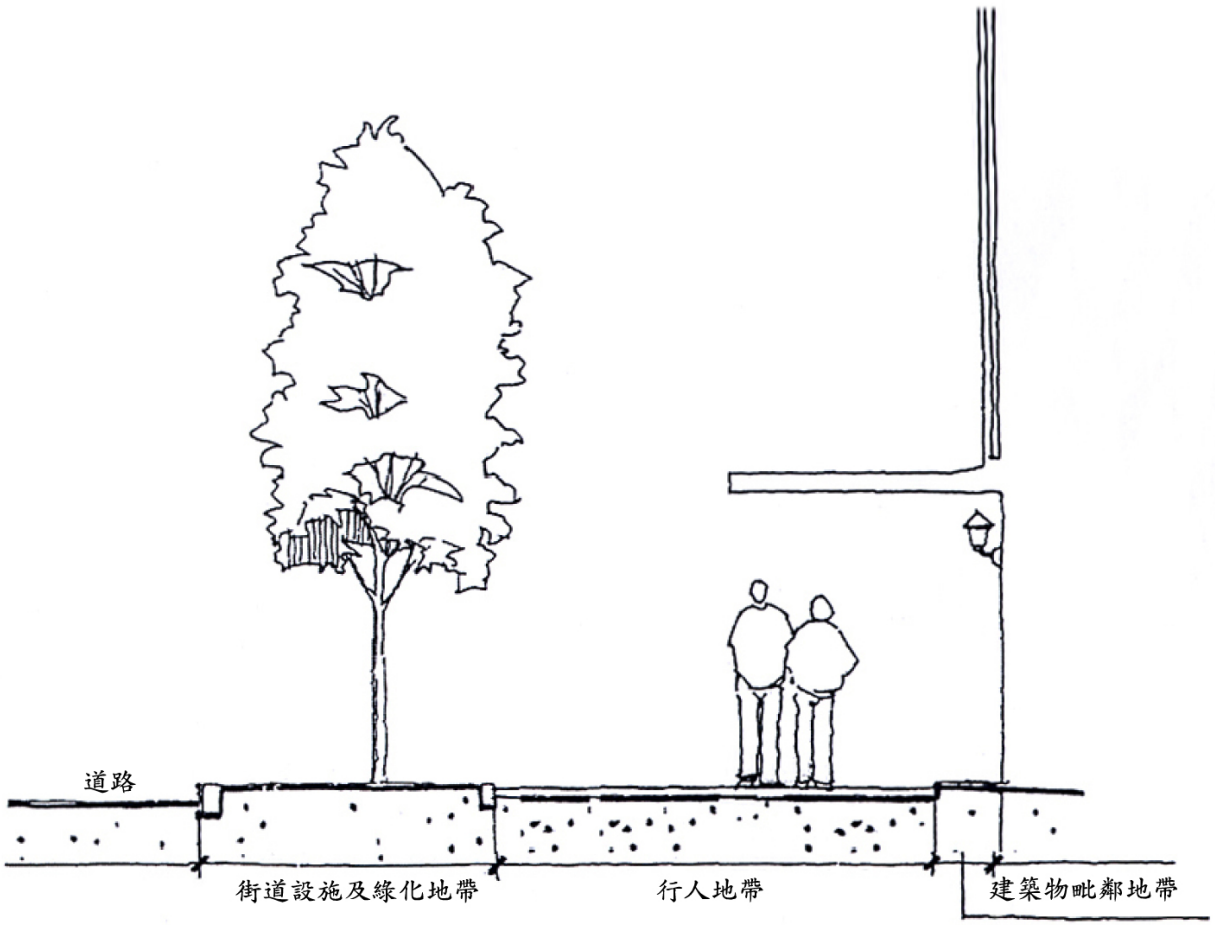


通往工業樓宇的主要工業道路的最低標準

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	最低標準的工業通道	規劃署		
規劃署		規劃編號 2.75.40D	日期 1/90	圖號 6
		圖則編號 602 / COP		



非按比例繪製

資料來源	行人路三個地帶的概念	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

附录 1

运输策略

下列各段撮述政府在一九九九年十月公布的运输策略的方针和目标，这些方针和目标对土地用途规划有着一些正面的影响：

更妥善结合运输与土地用途规划

1.1 政府充分了解土地用途规划与运输规划互为影响的关系。更妥善结合土地用途规划与运输规划，可减少市民对道路交通的需求，从而纾缓运输系统所承受的压力，减少对环境所造成的不良影响；同时亦可避免某些土地用途与运输活动引起的冲突。在这个目标下会采取的措施包括：

- 在铁路车站及主要公共运输交汇处沿线地区进行更多密集发展及提供大型就业中心，方便市民步行前往。

- 在土地用途规划的最初阶段提供综合的分层行人通道系统，并尽可能在规划大纲／发展规范及土地契约订明有关规定，以鼓励市民安步当车、减少短途使用汽车及促进道路安全。

- 把一些选定的道路划为行人专用区，方便行人流动。

更充分运用铁路

1.2 铁路是既环保又具效率的集体运输工具，因此，将会发展为公共客运网络的骨干，与其他公共交通工具发挥相辅相成的作用。在土地用途的规划阶段会特别留意更理想地连接行人往返不同发展区，并提供足够的接驳路线及运输交汇处设施，以便铁路作为主干的交通工具。

1.3 日后的策略性发展(包括发展大型的住宅、商业及商场)，应尽可能在铁路车站附近进行，这样可减少市民对道路交通的依赖及提高铁路网络的效率。

更完善的公共运输服务及设施

1.4 为了更加善用现有的路面空间及增加其容量，政府鼓励市民乘搭公共交通工具，弃用私家车。协调及结合铁路与其他公共运输服务，使铁路作为运输网络的骨干，以尽量减少恶性竞争，是十分重要的。专利巴士及其他公共交通工具会扮演一个重要角色，为铁路不能满足其需要的地区提供服务。在这个目标下会采取的措施包括：

- 在策略性位置(特别是铁路车站)辟设方便及舒适的交汇设施。

- 在规划铁路车站时提供「泊车转乘」设施，并在市区边缘辟设主要的运输交汇处。

- 倘若情况适合，应尽可能减少铁路车站周围发展(尤其是住宅发展)的泊车设施。

- 应在规划铁路车站及主要的运输交汇处时提供「下车转乘」设施，鼓励市民使用公共运输服务。

更环保的运输设施

1.5 传统的路面交通工具经常不断造成噪音及空气污染。透过科技知识的发展及良好的运输规划，政府的目标是要尽可能减低交通运输对环境所造成的影响。在这个目标下会采取的措施包括：

- 优先发展铁路

- 研究新的环保交通工具，例如无轨电车、自动行人道、旅客捷运系统等。

- 提倡以步行及踏单车作为交通工具。尽可能以行人为中心进行规划，在新市镇及重建项目提供合适的行人及单车设施，并致力改善已建设区的有关设施。

- 尽可能更多采用现代化设计及设备，减少现有交通工具对环境所造成的不良影响。

- 推行更多「泊车转乘」计划、提供更多「下车转乘」设施及辟设更多行人专用区等。

附录 2

技术细节参考资料摘要

项目	《运输策划及设计手册》参考处		
	卷	章	节／段
巴士终点站及总站	9	2	2.8; 2.9
中央分道带	2	3,5 及 6	3.4.7; 5.6.2; 6.3.3.11 及 12; 6.10.2.4
上坡慢线	2	3	3.3.8; 3.3.9
跨界巴士总站／车站	1	3	3.7.3.3
	2	5	5.5
	9	2 及 6	2.7;6.3.3.2; 6.3.4.2
	9	8	8.4.4; 8.6.1.4; 8.7.23
弯路扩阔	2	3	3.4.4
单车径	2	3	3.8
残疾人士设施	6	8	8.3.2-8.4
渡轮码头	9	7	7.5
坡度	2	3	3.3.6
路肩	2	6	6.3.3.5-10; 6.10.2
横曲度	2	3	3.3.3
行人设施	2	3	3.4.11; 3.7; 3.11.8
加油站	2	5 及 6	5.3; 6.9
种植花木	2	5	5.6.2
公共小巴站及总站	9	3	3.5
视距	2	3	3.3.5
交通标志位置	2 3	3 及 6 2	3.5.2; 6.4; 2.2.2; 2.2.3
掉头处	2	2 及 3	2.2.3; 3.4.5.6; 3.11.11.1
路边	2	3 及 5	3.4.9; 5.6.2.8
直曲度	2	3	3.3.7