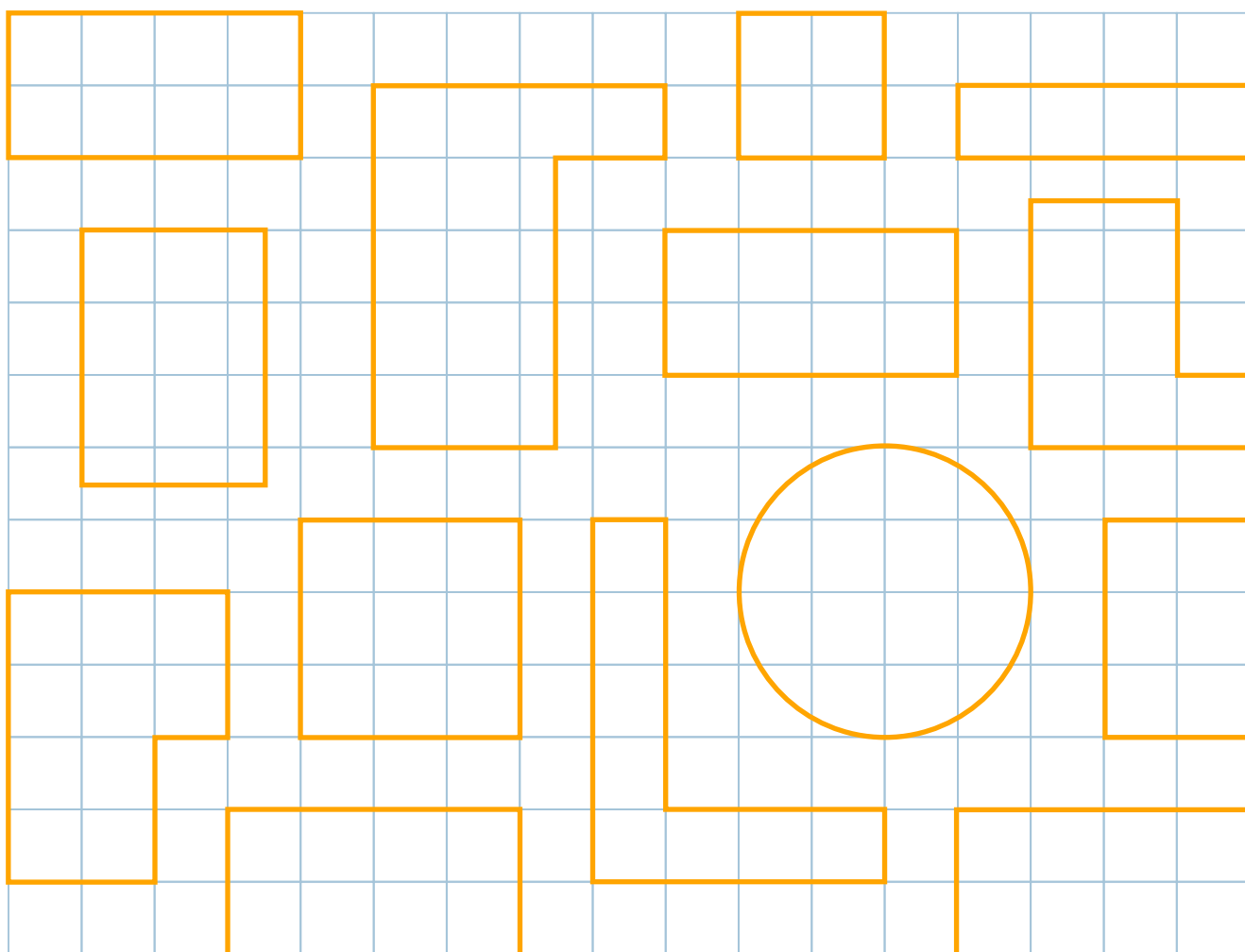


香港規劃標準與準則

第九章

環境



- 目 錄 -

1.	摘要	1
2.	環境規劃原則	10
3.	空氣質素	22
4.	噪音	35
5.	水質	55
6.	廢物管理	66

表

表 1.1 各類主要土地用途的一般環境準則摘要

表 1.2 影響土地用途規劃的環境因素

表 1.3 建議為各土地用途闢設的間隔距離摘要

表 3.1 休憩用地使用準則

表 4.1 噪音標準摘要

表 4.2 在建築物正面量度所得的道路交通噪音聲級

表 4.3 各類道路與住宅發展之間所需分隔距離的概括準則

表 6.1 對私人住用和非住用樓宇、工業樓宇及綜合用途大廈內的垃圾及物料回收房的規定摘要

圖

圖 2.1 環境規劃流程圖

圖 2.2 顯示會引起關注的環境事宜的矩陣

圖 3.1 地形受限制的大氣域

圖 4.1 就易受噪音影響用途／噪音排放源進行規劃工作的流程圖

圖 4.2 利用建築物布局以減少噪音暴露量設計概念 – 着色部分為噪音受遮擋的「投影地帶」

圖 4.3(a) 為減少道路及交通噪音而採用的綜合設計例子

圖 4.3(b) 在主要公共／鐵路運輸交匯處以上以平台設計進行的發展的截面圖例子

圖 5.1 水質管制

圖 6.1 垃圾收集站地盤的最低規定

圖 6.2 垃圾及物料回收房的平面圖例子

圖 6.3 已經填滿及仍在運作中的堆填區

圖 6.4 禽畜廢物禁制,管制及限制區

附錄

附錄 2.1 環境用語的定義

附錄 3.1 香港空氣質素指標

附錄 3.2 防止空氣污染規劃工作的主要大綱

附錄 3.3 指明工序

附錄 4.1 針對噪音的規劃工作的主要大綱

附錄 4.2 噪音單位及標準的定義

附錄 4.3 道路交通噪音影響評估

附錄 4.4 用作隔音的適當窗戶類別

附錄 5.1 對付水污染的規劃工作的主要大綱

附錄 6.1 廢物管理工作的主要大綱

附錄 6.2 厭惡性行業

附錄 A 環境保護法例

環境

1. 摘要

- 1.1 一九八九年六月，政府公布一份重要政策文件，名為「對抗污染莫遲疑」白皮書。這份白皮書相當強調環境規劃的重要性，並指出「嚴重的環境污染是香港經濟繁榮及人口增長的不幸副產品。香港必須優先實施的其中一項主要政策，就是要遏止環境繼續惡化，並在改善環境方面多做功夫。」
- 1.2 本章為公營及私營機構在規劃發展的過程中，兼顧環境因素的問題，提供指引。指引適用於可能會令生物物理環境出現重大改變，或其本身易受環境影響滋擾的長遠或臨時用途的規劃工作。本文件臚列的標準與準則，在應用時應靈活變通，並須顧及其他範疇的標準與準則。不過，除非已充分考慮有關用途對本港居住環境造成的一切影響和長遠損害，否則，任何不依有關標準與準則進行的發展計劃都不可接受。
- 1.3 為主要土地用途制訂的環境準則摘要載列於表 1.1。影響土地用途規劃的典型環境因素載述於表 1.2。建議各土地用途的間隔距離綜述於表 1.3，以供參考。有關準則可在三個概括規劃層面上運用：策略性／全港規劃、次區域規劃及地區規劃。在土地用途規劃過程中處理環境問題，並把環境因素及準則納入考慮，這點至為重要。在應用這些準則擬備土地用途圖則時，必須考慮其他措施造成的影響，以及在相關成本與大眾利益兩者之間作出權衡取捨。在應用這些準則前，應認真參考《香港規劃標準與準則》第一章所載的應用指引。
- 1.4 本章第 2 節闡述政府如何進行環境規劃，以及在規劃土地用途時所考慮的一般環境因素。其後各節會討論環境質素的各個範疇，並在適當的情況下，納入下列各項：
- (a) 與環境有關的現行法例及其對規劃工作的影響摘要；
 - (b) 可能會造成潛在滋擾或污染的新發展或重建計劃的選址準則，盡量減輕這些計劃對環境造成的不良影響；
 - (c) 易受滋擾用途的選址準則，盡量減輕這些用途在環境方面可能遭受的不良影響；

(d) 環境設施的供應標準及準則；以及

(e) 在非環境因素比其他一切因素重要，並限制上述準則的充分應用情形下，有關用途的設計、佈局、分段實施及運作管制的指引。

1.5 要締造理想的環境，主要有賴在規劃工作展開的初期，把環境因素納入考慮。新發展及大型重建地區遠較現有已發展地區，特別是市區，具更大機會改善環境。不過，如果新發展地區的環境質素是以不比現有市區差作為準則評估，則改善環境的機會便非常有限。因此，本章為新發展及重建地區訂定較高的標準。

1.6 現行或正在草擬中的環境保護法例及規例綜述於附錄 A。一般來說，環境保護署負責香港的環境保護事宜、環境規劃及環境影響評估。本章只提供概括的準則，具體準則及紓緩措施則應徵詢環境保護署的詳細意見。至於不屬於環境保護署署長職權範圍內的事宜，則應諮詢附錄 A 載列的各有關當局。尋求有關部門的合作，對確保有關準則能付諸實行，且取得成效，至為重要。

1.7 很多發展項目均有可能對環境造成重大破壞。某些發展計劃稱為指定工程項目，須受《環境影響評估條例》(第 499 章)所規管；除獲得豁免的工程項目外，該條例附表 2 列明的指定工程項目均須遵從有關建築和運作(如適用的話，包括解除運作)的法定環境影響評估程序，並須取得所需的環境許可證。環境許可證或會訂明適當的緩解措施，作為實行工程項目的條件，目的是避免、減輕和管制這些工程項目對環境造成的不良影響。

表 1.1：各類主要土地用途的一般環境準則摘要

土地用途	範疇	準則
工業	空氣	- 把可能會造成空氣污染的工業設在香港的西部(3.2.2 及 3.3.1) - 避免把可能會造成空氣污染的工業設在空氣擴散能力有限的大氣域或空氣污染情況非常嚴重的地區(3.2.2) - 在指明工序和會排放塵埃、氣味和氣體的工業與易受滋擾的土地用途之間闢設足夠的緩衝區(3.3，3.4) - 充分利用倉庫和美化市容地帶作為緩衝區，以減輕對易受滋擾用途的影響(3.3.2，3.4.3 - 5)
	噪音	- 避免把會發出噪音的工業設在易受噪音影響的用途附近，以免最接近的易受滋擾用途所承受的噪音，超出最高許可噪音水平(4.2.13 - 14，4.3) - 避免在毗鄰易受噪音影響用途的視線範圍內設置產生噪音的大型工業活動(4.3) - 如未能在工業與易受滋擾用途之間闢設所需的緩衝區或提供屏障，則應考慮採取消減噪音措施，例如採用特別設計的隔聲屏障，以及在地盤布局設計方面採用創新的設計，以便盡量減低噪音所造成的影響(4.3)

註：括號內的數字為本章內載有詳細內容的段落。

土地用途	範疇	準則
住宅	水質	- 把工業設在有足夠公共髒水排污設備的地區(5.2.1) - 在沒有髒水排污設備的地區，避免進行工業發展，以免污水排入內港水域(5.2.1) - 為產生污水的工業，提供足夠而且適當的土地及通路，以便設置預先處理污水設施(5.2.1 - 8) - 盡可能把同類型的工業集中在一起，以能充分利用所設置的廢水收集及處理設施(5.2.1)
	廢物	- 對於在廢物處置方面有特別需要的工業，應確保在適當地點提供足夠地方和通路，供收集、貯存和運送廢物(6.3.1 - 2) - 把厭惡性行業設置在指定工業區內特別設計的工業大廈，並闢設足夠的緩衝區，以盡量減少可能造成的氣味滋擾(6.3.3 - 4)
	空氣	- 避免在低層工業樓宇毗鄰興建高層住宅樓宇(3.3.3, 3.4.1) - 確保在住宅用途與工業用途之間闢設足夠的間隔距離及／或其他分隔用途(2.4, 3.3.2)
	噪音	- 在香港國際機場飛機噪音預測等量線 25 範圍以內的地方，不准設置易受噪音影響的用途(4.2.1 - 2) - 避免在固定噪音源、鐵路、直升機設施及交通繁忙的路線和道路附近的地方，以及其直接視線範圍內興建住宅樓宇，以免噪音超出所訂定的最高準則(4.2.3 - 15) - 如未能闢設足夠的間隔距離，則須按照設計準則，採用自我保護的建築物設計、綜合建築物及噪音源設計、特別設計隔聲屏障及隔音設

註：括號內的數字為本章內載有詳細內容的段落。

土地用途	範疇	準則
運輸設施		備，以減少噪音(4.3) • 避免在地下鐵路路線無上蓋部分 150 米範圍以內、九廣鐵路路線 85 米範圍以內，以及輕便鐵路路線 25 米範圍以內的地方興建住宅樓宇(4.2.10)
	水質	• 在現已或將會設有足夠公共污水收集系統及污水處理設施的地區進行大型住宅發展(5.2.4 - 8) • 不要在死水、密封水體及現有水質污染黑點附近的地方進行住宅及康樂發展(5.3.7 - 8) • 住宅發展的位置需要遠離天然河道 (5.3.15)
	廢物	• 在適當地點提供足夠的地方，設置廢物分類及收集設施，並闢設通路(6.2.6 - 24)
	空氣	• 鼓勵興建和使用鐵路，尤其是在都會和地形受到局限的地區(3.2.3) • 避免使主幹道和交通繁忙的交匯處的路線途經現有的空氣污染黑點(3.2.4) • 發展均衡的土地用途，以盡量減少在路上來往的需要，從而減低行車量(2.3.2，3.2.3 - 4) • 設置通風走廊，使空氣易於擴散，以免空氣污染物困在原來的地方(3.5)
	噪音	• 道路路線遠離易受噪音影響的用途，以免這些用途承受過大噪音(4.2.5 - 8) • 確保鐵路、道路、飛機及直升機活動對易受滋擾用途所造成的噪音不會超出可接受的限度，以及與易受滋擾的用途保持適當的距離(4.2.1 - 13)

註：括號內的數字為本章內載有詳細內容的段落。

土地用途	範疇	準則
政府、機構或社區用途	空氣	• 避免把易受滋擾的政府、機構或社區用途，例如學校及醫院設置在現有污染黑點或受氣流直接衝擊的地點(2.4，3.3，3.4.1 - 2) • 為可能造成污染的政府、機構或社區用途，例如街市及垃圾收集站等關設足夠的緩衝區，以減輕對易受滋擾用途的影響，並確保地盤的布局設計不致妨礙該處的空氣流通(3.3.6 - 9，3.5)
	水質及廢物	• 確保在適當地點提供足夠的土地，設置垃圾轉運站、公眾填土躉船碇泊處及垃圾收集站，並關設車輛通路(6.2) • 確保在適當地點提供足夠土地，為在廢物處置方面有特別需要的政府、機構或社區用途設置收集、處理和運送液體及固體廢物的設施，並關設通路，以及提供足夠的緩衝區，以減少滋擾(6.4.1 - 4)
	噪音	• 對於會產生噪音的活動，確保噪音源不在易受噪音影響的用途直接的視線範圍內，並關設足夠的緩衝區及屏障(4.2.14 - 15) • 在香港國際機場飛機噪音預測等量線 25 範圍以內的地方，不准進行易受噪音滋擾的發展(4.2.1 - 2) • 充分利用多層停車場和街市等能耐噪音的政府、機構或社區用途作為屏障建築物(4.2.14，4.3.7)
	空氣及噪音	• 避免在易受滋擾用途及商業區 300 米範圍以內設置附連油脂熔煉廠的屠房，以及 200 米範圍以內設置不附連油脂熔煉廠的屠房(3.3.5)
	水質及廢物	• 確保在適當地點提供足夠地方，以便收集、貯存、運送及／或預先處理屠房在運作時所產生的廢物及廢水，並關設通路(6.4.2)
屠房	空氣及噪音	• 避免在易受滋擾用途及商業區 300 米範圍以內設置附連油脂熔煉廠的屠房，以及 200 米範圍以內設置不附連油脂熔煉廠的屠房(3.3.5)
	水質及廢物	• 確保在適當地點提供足夠地方，以便收集、貯存、運送及／或預先處理屠房在運作時所產生的廢物及廢水，並關設通路(6.4.2)

註：括號內的數字為本章內載有詳細內容的段落。

土地用途	範疇	準則
商業	空氣及噪音	避免在所衍生的交通會對鄰近易受滋擾的用途造成空氣污染及噪音滋擾的地區進行商業發展(3.3.2, 4.2.5 - 8)
	噪音	- 除非建築物設有隔音設備，否則應避免把辦公室設置在香港國際機場飛機噪音預測等量線 30 範圍以內的地方(4.2.1 - 2) - 充分利用有隔音設備的辦公大樓作為屏障建築物，以阻隔噪音(4.3.7 - 7)
	廢物	確保在適當地點提供足夠地方，設置廢物分類、收集及運送設施，並闢設通路(6.2.14)
休憩用地	空氣	- 避免在主幹道及主要幹路 20 米、地區幹路 10 米，以及區內幹路 5 米範圍以內闢設動態康樂活動用地(3.4.3 - 5) - 如在工業區 50 - 100 米範圍以內闢設動態康樂活動用地，需要特別考慮(3.4.3 - 5)
	噪音	在可行的情況下，在靜態康樂活動用地設立土坡作為隔音屏障，以盡量減輕道路和鐵路所造成的噪音影響(4.3.8)
所有用途	廢物	除非已採取適當的預防措施，防止發生潛在的堆填氣體移動危險，否則應避免在填土區附近進行發展(6.5)

註：括號內的數字為本章內載有詳細內容的段落。

表 1.2：影響土地用途規劃的環境因素

範疇	因素
空氣	- 常刮東北風(3.2.1 - 2) - 受地形限制，空氣擴散能力有限的大氣域(3.2.1 - 2) - 主要市區內的現有空氣污染黑點或現時空氣污染情況嚴重的地區(3.2.1 - 2)
噪音	- 飛機噪音(飛機噪音預測等量線)(4.2.1 - 2) - 現有和已承諾進行的用途所產生的固定(例如工業)及流動(鐵路、道路交通、直升機)噪音源(4.2.3 - 15)
水質	- 主要潮汐及航道(5.1.2，5.2.13) - 流動能力有限的水體或死水(5.1.2，5.3.7，5.3.8) - 需要特別保護的地區，包括集水區、抽洪區及商業漁場(5.1.2，5.3.3 - 5，5.3.13) - 具高度康樂價值的沿岸水域，例如憲報公布或非憲報公布的泳灘(5.1.2) - 污水收集和污水處理設施的供應情況，以及這些設施是否足夠(5.2.4 - 8) - 現有水質污染黑點，例如避風塘及其它嚴重受污染的水道和不流動的水體(5.1.2，5.3.9 - 12)
廢物	- 廢物分類、收集、處理及處置設施的供應情況，以及這些設施是否足夠(6.2) - 是否設有海上卸泥區，供傾置疏浚挖撈產生的剩餘海泥，以及其容量是否足夠(5.2.11) - 禽畜廢物禁制及管制區(附錄 6.1，6.3.5 - 6)
生態	應參閱《香港規劃標準與準則》第十章 – 自然保育及文物保護

註：括號內的數字為本章內載有詳細內容的段落。

表 1.3：建議為各土地用途闢設的間隔距離摘要

造成污染的用途	易受滋擾的用途	間隔距離	參閱段數
多層工業樓宇	住宅區、學校	100 米	3.3.2
多層工業樓宇	商業及政府、機構或社區用途	30 米	3.3.2
工業區	醫院	500 米	3.4.2
工業用煙囪	易受滋擾的用途	在 500 米範圍以內，須徵詢環境保護署的意見	3.3.3
工業用煙囪	高樓大廈	200 米	3.3.3
工業用煙囪	動態休憩用地	10 米至 100 米	3.4.4
屠房	易受滋擾的用途及商業區	300 米及 200 米(分別設有及不設有油脂熔煉廠)	3.3.5
鄉村垃圾焚化爐	易受滋擾的用途	100 米	3.3.7
難聞氣味來源	易受滋擾的用途	200 米	3.3.9
厭惡性行業	易受滋擾的用途	200 米	6.3.4
易生塵埃的用途	易受滋擾的用途	100 米	3.3.10
主幹道	動態休憩用地	20 米	3.4.4
主幹道	住宅用途	300 米 50 米(設有屏障者)	4.2.8
主要幹路	住宅用途	180 米 40 米(設有屏障者)	4.2.8
地區幹路／區內幹路	住宅用途	120 米 30 米(設有屏障者)	4.2.8
地鐵路線	易受噪音影響的用途	150 米	4.2.10
九廣鐵路路線	易受噪音影響的用途	85 米	4.2.10
輕便鐵路路線	易受噪音影響的用途	25 米	4.2.10

2. 環境規劃的原則

2.1 環境規劃的目的

2.1.1 環境規劃必須有系統地進行，才能達到以規劃改善環境的目的。環境規劃工作專門處理發展活動、環境、天然資源及發展活動對環境造成的影響之間的關係，以期提高環境質素和承受能力。正如對抗污染白皮書所載，政府在環境規劃方面的整體政策目標是：

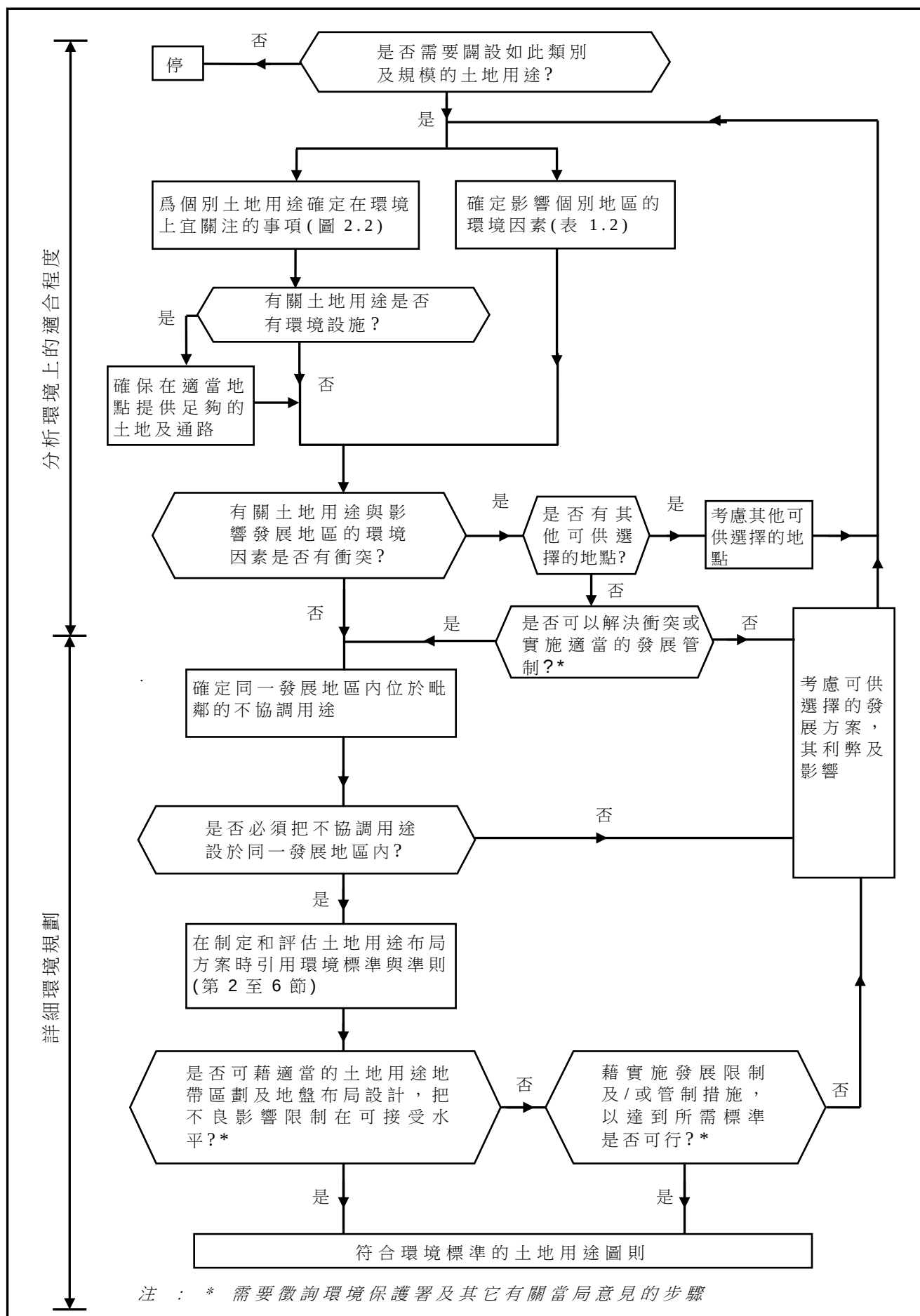
- (a) 確保所有新發展計劃在選擇地點、規劃和設計上，充分顧及對環境造成的影響，從而避免產生新的環境問題；以及
- (b) 在市區重建過程中，把握機會改善環境。

2.2 環境規劃方法

2.2.1 圖 2.1 顯示為進行環境規劃通常應採取的步驟的流程圖。適當地規劃土地用途，以及通過發牌和執行環境保護條例對污染源實施適當的管制，是保護環境的有效方法。採取這些步驟進行規劃工作，可達到下列目標：

- (a) 個別發展地區的擬議土地用途是在環境上適合的用途；
- (b) 同一發展地區的擬議土地用途之間能夠互相協調；以及
- (c) 在適當地點提供足夠的環境設施，以確保妥善處理和處置所有由擬議發展產生的廢物及廢水。

圖 2.1：環境規劃流程圖



2.2.2 爲了促使土地用途適合在個別發展地區進行，發展計劃倡議人或發展商應就發展計劃對環境造成的影響，徵詢環境保護署的意見，以進行分析。某項土地用途對於某一地點在環境上的適合程度，取決於以下因素：

- (a) 自然環境特徵，包括地形、氣候、水文和水文地理特徵、植物、野生動物和生長地，以及土壤情況；
- (b) 發展地區內的土地用途所產生的空中排放物、廢物、污水或噪音的性質、分布情況及影響；
- (c) 環境能承受新增發展的能力，例如大氣域或水槽接收和吸收殘餘物的能力，或環境基礎設施，例如污水收集及廢物接收設施容納進一步殘餘物的能力；以及
- (d) 現有土地用途。

2.2.3 圖 2.2 爲一矩陣，顯示各類土地用途在環境方面須關注的事項。視爲環境設施的土地用途以星號標示，應致力確保在適當地點爲這些設施提供足夠的土地和通路。本章常用的環境用語的定義載列於附錄 2.1。

2.2.4 正如圖 2.2 所示，針對不同環境範疇，各類土地用途在環境方面須關注的事項，可以按對環境造成影響的可能性和嚴重性，或容易受到這些影響滋擾的程度，劃分爲三類：

第 I 類：

這類土地用途內常見的一些發展活動，可能會在某些情況下對環境造成影響，或容易受到這些影響滋擾，但嚴重性較次於第 II 及 III 類。這些影響可通過審慎分布土地用途、實施發展規限或管制措施而減輕。

第 II 類：

這類土地用途內常見的發展活動，大部分有可能會對環境造成潛在影響，或容易受到這些影響滋擾。爲減輕發展活動可能造成潛在的不良影響，應藉適當地劃定土地用途地帶和設計地盤布局，以實施環境標準與準則的規定。土地用途會對環境造成哪種影響，以及影響是否嚴重等問題，都應加以確定。在發展計劃規劃階段，可能有必要就發展計劃進行設定範圍的環境評估。

第 III 類：

有關土地用途由於可能會對環境造成潛在的嚴重影響，或非常容易受到污染，因此很可能出現會引起重大關注的環境問題。爲了處理具體的環境問題，必須謹慎地爲這些土地用途選址，而且完全遵守相關的環境標準與準則的規定。在這些情況下，可能有必要在發展計劃的規劃階段，就發展計劃進行詳細的環境影響評估。

- 2.2.5 與發展地區的環境限制有衝突的土地用途，應盡量避免或遷移他處。如無法避免不協調的土地用途設於毗鄰，則應按照環境標準與準則的規定，分布土地用途和構築物，以便把影響減低至可接受水平。如劃定土地用途地帶和設計地盤布局在減輕影響方面的成效有限，則應考慮實施發展限制或管制措施是否可行。

2.3 土地用途規劃的一般環境考慮因素

- 2.3.1 在可擬備土地用途圖則及／或規劃大綱的最初階段，應考慮下列一般環境因素：

空氣質素

- 2.3.2 空氣質素受空氣污染物排放率、排放源與受體之間的分隔距離、地形、建築物高度和闊度，以及氣象等因素影響。因此，在進行規劃時應確保：

- (a) 大型空氣污染物排放源不會設於空氣污染物擴散受到抑制，或空氣污染問題已極嚴重的地區；
- (b) 在可行的情況下，主要空氣污染物排放源會設於市區和新市鎮的西面或西南面，以利用東北盛行風向帶來的效益；
- (c) 指明工序(定義見《空氣污染管制條例》，有關工序則概述於附錄 3.3)爲主要空氣污染物排放源，在落實其選址前，應適當處理預計其對空氣質素造成的影響；

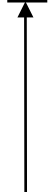
圖 2.2：顯示會引起關注的環境事宜的矩陣

土地用途／活動	空氣				噪音		水			廢物		參閱段數
	排放塵埃	排放氣味	排放氣體	對空氣污染感應程度	產生噪音	對噪音感應程度	污水	破壞水體	對水污染感應程度	產生廢物	對廢物處置感應程度	
社區設施												
屠房		●	◐		●	◐	◐	○		●		3.3.5, 4.2.14, 6.4.2, 4.2, 4.3
禮堂等					◐							
公眾填土躉船碇泊處／公眾填土區／公眾填料貯存區	◐	○			◐		○	○				5.2.9-12, 6.2.4-5
停車場			○		○							4.3.7
熟食檔		◐	◐		◐		◐			○	○	3.3.8, 4.2.13-4, 6.4.3
火葬場	◐	◐										3.3.9
醫院	◐		◐	●		●	○			●		3.4.2, 4.2, 4.3
安老院舍				●		●						3.3, 3.4, 4.2, 4.3
焚化爐*	◐	◐			○		○	○		◐		3.3.7
堆填區*	◐	●	◐		●		●	●				5.2.9-12, 6.5
街市		◐	●		◐		◐			◐		3.3.9, 4.2.13-14, 6.4.3
休憩用地(動態)				◐					◐		○	3.4.3-5
休憩用地(靜態)				○		○					○	3.4.3-5, 4.3.8
加油站		◐			○		○					3.3.8, 4.2.15, 5.2.13
住宅用地				●		●	◐		◐	◐	○	2.4.1-2, 3.3, 3.4.1, 4.2, 4.3, 5.3.7-8, 6.2
垃圾收集站*		●					○			●		3.3.8, 6.2.6-14
垃圾轉運站*	○	◐			◐		○			○	○	6.2.2-3
學校／教育機構				●		●						3.3, 3.4.1, 4.2, 4.3.10
污水處理廠*		●			◐		●	○		●		3.3.6, 4.2.13, 5.2.4-8
公用設施支站					●							4.2.13
運輸												
飛機、機場			●		●		○	●		◐		4.2.1-2, 5.2.9-12, 4.2.3-4
直升機升降坪					●							
行人道				○					○			3.4.3-5
鐵路					●			○				4.2.9-12
道路／公路	◐		●		●		○	○				3.2.3-4, 4.2.5-8
公共車輛車廠	◐		◐		◐		○			○		3.3.8, 4.2.14-15, 4.3.7, 5.2.13
	圖例：● 第 III 類：會引起重大關注 ◐ 第 II 類：可能引起關注 ○ 第 I 類：需要注意 * 環境設施											

圖 2.2 (續)

土地用途／活動	空氣				噪音		水			廢物		參閱段數
	排放塵埃	排放氣味	排放氣體	對空氣污染感應程度	產生噪音	對噪音感應程度	污水	破壞水體	對水污染感應程度	產生廢物	對廢物處置感應程度	
工業／製造業												↑ 3.2.2, 3.3.1-3, 3.3.10, 3.4.1, 3.4.4, 4.2.13-14, 4.3.3-9, 5.2.1-3, 6.3.1-2 ↓
第一(甲)類												
電機及電子		○	○		○		○			●		
食品加工		◐	○		◐		●			◐		
一般工業												
漂染		○	●		◐		●			◐		
洗熨							○					
機械					○		○					
紙張及紙品		○	◐		◐		◐					
攝影及光學							●			○		
塑膠製品		○			◐					◐		
印刷及出版		○			◐		○			◐		
製革及皮草加工		◐	○				◐			◐		
紡織(紡織及製衣)	○		○		◐		○			○		
冶金												
基本金屬	○		●		◐		◐			◐		
金屬加工製品	○	○	◐		●		●			●		
第一(乙)類												
化學及相關工業												
化學物及化學產品製造		○	●		●		◐			◐		
煉油、石油及煤產品廠	◐	○	◐		◐		◐	○		◐		
食物及飲品												
屠宰、肉類預備		●	○		○		◐			●		
飲品		○	◐		◐		●			◐		
冶金工業												
基本金屬(例如鋁、銅、鐵、鋼、鉛、金屬回收廠)	○		●		◐		◐			◐		
汽車製造或裝配／修理		○			●		◐			◐		
船舶建造／修理					●		○	◐		◐		

圖 2.2 (續)

土地用途／活動	空氣				噪音		水			廢物		參閱段數
	排放塵埃	排放氣味	排放氣體	對空氣污染感應程度	產生噪音	對噪音感應程度	污水	破壞水體	對水污染感應程度	產生廢物	對廢物處置感應程度	
礦物等工業												 3.2.2, 3.3.1-3, 3.3.10, 3.4.1, 3.4.4, 4.2.13-14, 4.3.3-9, 5.2.1-3, 6.3.1-2 
礦物(非金屬)廠 (例如石棉、水泥、陶瓷、玻璃料、焦油及瀝青)	●		●		●		●			●		
混凝土配料廠	●				●		●					
公用事業設施 電力、氣體及蒸氣發電廠	○		●		●		●	○		●		
第一(丙)類												
一般貨倉		○								○		
汽油貯存庫		○	○				○	○		●		
露天貯物	●				●		○	○				3.3.9, 5.2.1, 6.3.3-4
沙倉	○											
厭惡性行業		●	●		○		●			●		
特別用途												
農業				○			○	○	○			5.3.6
泳區							○		●		○	5.3.1-2
採泥區	●				●			●				3.3.10, 4.2.13
土木工程	●				●		○	●		●		3.3.10, 4.2.13, 5.2.9-12
商業用途			○	○		○						3.3.2, 4.3.3-7
貨櫃碼頭			●		●			●				3.2.4, 4.2.13-14, 5.2.9-12
郊野公園				●		●			●	○	○	3.4.3-5, 4.4, 5.3.13-14
漁業							○	○	●	○	●	5.3.3-5
禽畜飼養場		●			●		●		●	●		3.3.9, 6.3.5-6
海魚養殖							●	●	●	○	●	5.3.3-5
船隻停泊處							●	●	●			5.3.9-12
公眾貨物裝卸區			●		●			●		○		3.2.4, 4.2.13, 5.2.9-12
石礦場	●				●		○					3.3.10, 4.2.13
具特殊科學價值地點				●		●			●		●	5.1.2, 5.3.14
避風塘							●	●	●	●		5.3.9-12
集水區									●		●	5.3.13

- (d) 高樓大廈和低層的空氣污染物排放源不會毗鄰而設；
- (e) 會增加交通量，尤其是貨車數量的新發展不會設於空氣污染問題已極嚴重的地區；
- (f) 在易受滋擾受體與可能成為空氣污染物排放源的發展之間，保持足夠的間隔距離或設置屏障；以及
- (g) 土地用途模式將可盡量減低對道路交通的需求，並促進鐵路網絡的發展，從而令車輛排出的廢氣減至最少。

噪音

2.3.3 針對噪音的規劃工作，基本目的是提供適當環境，令易受滋擾用途所受的噪音影響，維持在可接受水平。這項原則是確保：

- (a) 新的易受噪音影響用途不會設於受到過高噪音水平影響的地區；
- (b) 新的噪音排放源盡量遠離現有、已承諾或計劃闢設的易受滋擾用途，以避免對這些用途造成過大噪音；以及
- (c) 如有其他限制不容許作出上述安排，應在規劃工作的最初階段，把減低噪音的設計納入噪音排放源內。如無法令易受噪音影響用途所承受的噪音維持在可接受水平，則應提供隔音設備。

水質

2.3.4 本港沿岸水域的河口特性，會由西至東漸轉為海洋特性。任何可能會嚴重阻礙水流的大型發展，應盡量避免進行，或在落實選址前進行水質模型測試。

2.3.5 除非可以化解與環境之間的衝突，或實施適當的發展管制是可行的，否則任何會與環境限制有衝突，或破壞資源和美化市容地帶的發展應避免進行。水上發展應在盡量在有

大量水流交替的地方進行。

廢物管理

- 2.3.6 在擬備土地用途圖則時，應力求在適當地點預留足夠土地，供設置城市廢物接收和轉運設施。此外，亦應考慮一些社區設施和工業在廢物處置方面的特別需要。由於某些用途可能會造成滋擾，以及衍生對廢物處置和污水排放的特別需要，故應審慎考慮其選址及設計，以盡量減輕可能造成的影響。

2.4 混合多方面的環境規劃事宜

工業與住宅用途鄰接

- 2.4.1 工業區與住宅區為鄰所產生的問題，是由於兩者太接近所造成。這些問題通常包括空氣污染、噪音和水污染。為新發展區或重建區進行規劃時，應考慮規劃區現時是否有工業與住宅用途鄰接情況存在，或這種情況日後是否會出現，並特別留意易受滋擾的高層建築。工業區與住宅區為鄰所產生的問題類別，以及為紓緩這些問題而可能採取的措施，詳列於下表。在規劃重建計劃期間，應探討解決工業區與住宅區為鄰所產生的問題的方法，以期收窄這些問題的範圍和減輕其嚴重程度。

污染類別	鄰接類別	問題性質	可能採取的措施	參閱段數
空氣污染	與煙囪鄰接	空氣污染物卷流	安排足夠的間隔距離、對發展計劃實施高度限制	3.2.2, 3.3.3, 3.4.1
	與不設煙囪的發展鄰接	氣味、熱力	安排足夠的間隔距離	3.3.2, 3.4.1
空氣污染及噪音	鄰接範圍廣闊	多個污染源	安排足夠的間隔距離、進行綜合重建	3.2.2, 3.3.2, 3.3.3, 4.2.13-14, 4.3
噪音	與發出極大噪音的發展鄰接	嚴重噪音源(與圖 2.2 中的第 III 類相同)	安排間隔距離、設置屏障、進行綜合重建	4.2.13-14, 4.3
	與發出輕微噪音的發展鄰接	輕微噪音源(與圖 2.2 中的第 I 及 II 類相同)	安排間隔距離、設置屏障、通過布局設計利用個別土地用途作為屏障，或採取隔音措施	4.2.13-14, 4.3
水污染	與廢水／徑流鄰接	河流／水道受污染	安排間隔距離、設置屏障、推行地區改善計劃	5.2.1

2.4.2 工業區與住宅區為鄰而所涉面積甚廣的問題是最難解決的。存在□多個污染源的工業區與住宅區連綿地鄰接一起，常常引起嚴重的空氣污染和噪音問題。雖然在某些情況下，緩衝區和屏障有助減輕不良影響，但仍應深入研究是否可以為受影響地區規劃合適的綜合重建，並適當地管制污染源。本章其他段落所載的標準與準則應盡可能積極採用。

分段發展

- 2.4.3 發展或重建計劃分段進行亦會帶來問題，因為不協調的用途可能會在過渡期內互為鄰接。過去，某些工業區的一些綜合重建計劃把部分工業區重建作住宅用途，餘下部分則維持不變，令工業與住宅用途鄰接的地區出現嚴重的空氣污染、噪音和水污染等問題。在規劃大型發展或重建計劃時，應審慎考慮分段施工問題，以減輕在過渡期內，因工業與住宅用途鄰接、高樓大廈和低層的排放源，或建築和推土活動而引起的環境問題。

環境用語的定義

本章常用的多個詞語的定義如下：

- (a) **污染用途**：其範圍內進行的活動的性質、規模和分布會產生殘餘物，例如廢水、空中排放物、固體廢物、徑流、噪音、氣味和視覺影響，或帶來實質改變，因而對其他土地用途或環境資源造成影響的土地用途；
- (b) **易受滋擾的用途**：其範圍內的資源或進行的活動性質，容易受污染用途產生的殘餘物或實質改變影響的土地用途。例子包括學校和住宅區；
- (c) **環境易受影響的地區**：就其天然環境特徵和現有土地用途而言，環境質素和承受能力嚴重受會產生殘餘物或須耗用資源的活動影響的地區。例子有地形受限制的大氣域及商業漁場；
- (d) **環境設施**：用作收集、裝卸、貯存、處理、運送、處置或回收再造由人類活動產生的殘餘物的設施。例子有垃圾收集站和廢水處理廠；
- (e) **環境的承受能力**：環境在容納由人類活動衍生但不會造成長期破壞的改變、維持天然資源供日後發展之用，或吸收由此類活動產生的殘餘物方面的能力；
- (f) **在環境上的適合程度**：就環境方面而言，某地點是否適合闢作某類土地用途；
- (g) **土地用途不協調**：土地用途在某一地點內同時存在，或兩個或以上土地用途鄰接，對環境造成超出可接受水平的不良影響，或減弱受影響土地用途的適當運作能力；
- (h) **緩衝區**：有足夠面積以分隔不協調土地用途，從而令各土地用途之間可能出現的衝突減至最少。這些地區可能涵蓋不易受滋擾的構築物或用途；以及
- (i) **間隔距離**：除另有列明者外，兩項不協調土地用途的地段界線之間最短的平面距離。

3. 空氣質素

3.1 政策目標

3.1.1 在空氣污染方面，政府的整體政策目標是：

- (a) 通過執行各項土地用途規劃措施及《空氣污染管制條例》，限制空氣污染程度，以保障市民的健康和福祉；以及
- (b) 確保能夠盡快達到附錄 3.1 所列，針對 7 項常見的空氣污染物而訂立的空氣質素指標。

3.1.2 附錄 3.2 載列防止空氣污染規劃工作的主要大綱，以及常見污染源和易受滋擾用途摘要。

3.2 概括選址指引

3.2.1 在擬備土地用途圖則時，應審慎考慮主要污染用途的選址問題，以改善區域空氣質素。須考慮的主要因素包括：

(a) 現時空氣污染水平

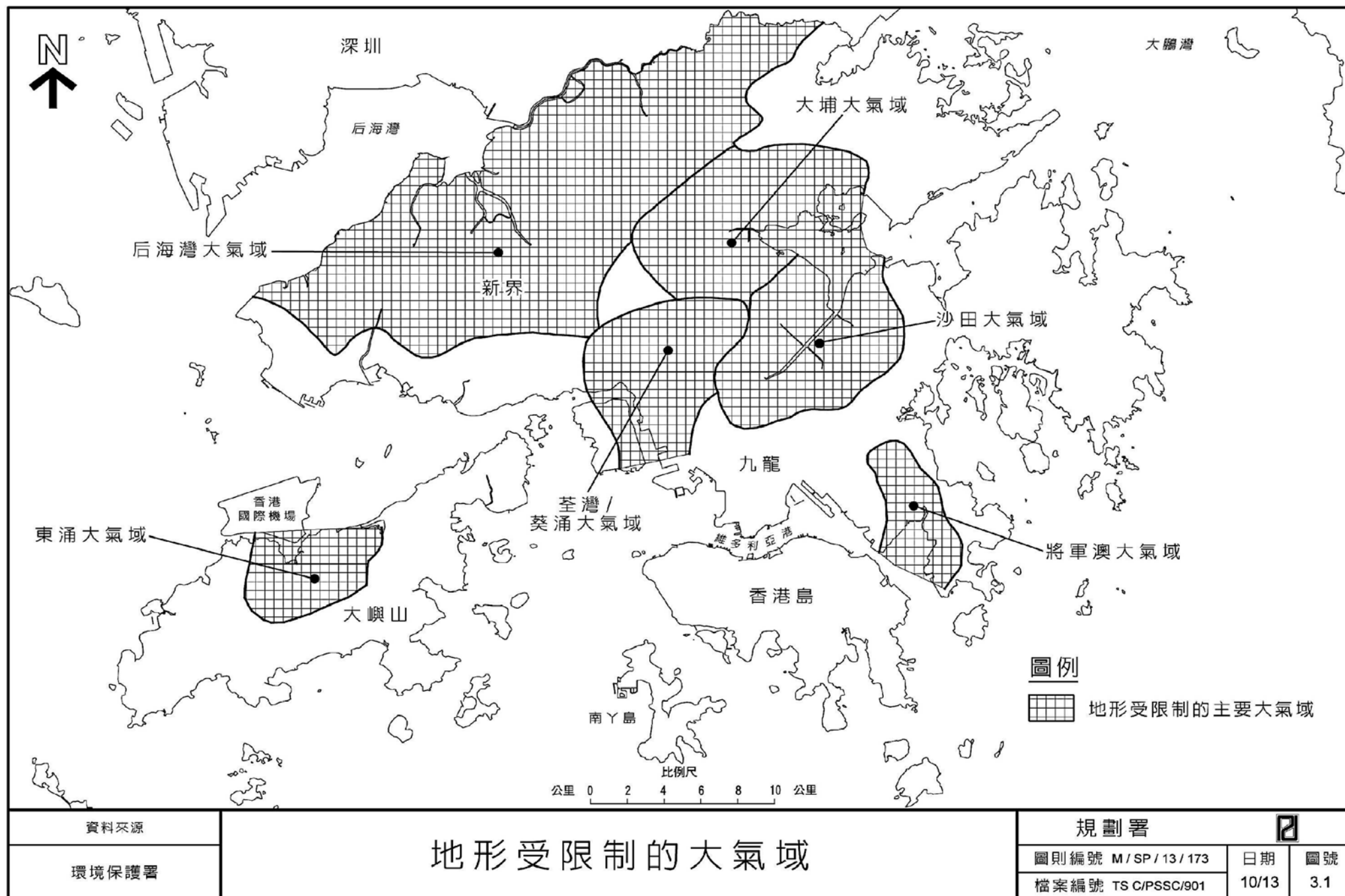
空氣中的氧化氮和粒子含量極高，尤以市區內較老化的地區為甚，原因是該等地區交通非常繁忙，而車輛廢氣困於狹窄道路與高樓大廈之間。臭氧含量在過去十年有上升趨勢。這個現象在市中心以外地區份外明顯，而有關地區主要受香港及周圍地區的區域空氣質素影響。

(b) 地形

本港很多地區地理上受高山局限，令空氣污染擴散能力受到抑制。空氣擴散能力有限的主要大氣域顯示於圖 3.1。

(c) 盛行風

本港全年有八成時間是吹東北風的。



工業區

- 3.2.2 作為一般指引，當局不鼓勵在現時空氣污染問題嚴重的地區，例如觀塘、荃灣和葵涌再進行工業發展。在可行情況下，日後制訂的圖則，應以減低這些地區的工業樓宇密度為目的。空氣污染工業應設於主要市區中心和新市鎮的西面或西南面。主要空氣污染工業最好不設於地形受限制的地區。如無法避免的話，很可能需要進行空氣質素影響評估，以鑒定有關地點是否合適。

主幹道及運輸系統

- 3.2.3 使用集體運輸系統、步行，以及在適當情況下，在都會區和地形受限制地區踏單車，對環境有相當益處。關於集體運輸系統，使用電力推動的地下鐵路，特別是在高密度發展走廊使用，在環境上較可取。
- 3.2.4 在可行情況下，主幹道應沿市中心外圍鋪築，以盡量減輕在空氣質素方面造成的不良影響。本着同一目標，在可能的情况下，主幹道和會衍生大量交通量的活動，例如主要港口和碼頭，應設於主要市區中心和新市鎮的西面。

3.3 潛在污染用途指引

指明工序

- 3.3.1 指明工序(附錄 3.2 及 3.3)用地對空氣質素造成的影響，應通過空氣質素影響評估適當地加以處理，並通過選址過程盡量予以紓緩。把這些工序設於本港西面或西南面，在環境上較理想。

工業地帶

- 3.3.2 不設煙囪的一般多層工業樓宇與易受滋擾用途之間，通常須保持最少 100 米的間隔距離。緩衝區內的可接受用途包括倉庫、冷藏庫、停車場、美化市容地帶及休憩用地。當中，動態休憩用地用途是有一些限制的(見第 3.4.3 段)。其他較不易受滋擾用途，例如商業和政府／機構設施，亦可考慮。不過，這些設施應建為較低層建築，並設有空氣調節，以及與建築物和工業用地距離超過 30 米。
- 3.3.3 高樓大廈和較矮的煙囪或工業樓宇不應毗鄰而立，因為煙囪排出的氣流會直接衝擊較高的樓宇，造成嚴重空氣污染

問題。因此，煙囪和工業樓宇將會對附近的新建築物構成嚴重限制。對於主要工業區，例如觀塘、荃灣和葵涌，所需的分隔距離可能超過 200 米。如欲在工業區的 500 米範圍內闢設任何易受滋擾用途，應先徵詢環境保護署的意見。

地區道路交通

- 3.3.4 道路與動態休憩用地之間所需的最低間隔距離，載列於表 3.1。在很多情況下，道路交通對四周環境造成的最嚴重影響是噪音滋擾(見第 4.2.5 至 4.2.8 段)

屠房

- 3.3.5 在屠房和運送禽畜的相關設施方面，油脂熬煉過程可能會造成氣味滋擾，禽畜欄、什臟處置及生產區亦會散發氣味。在可行情況下，應把屠房設在面積廣闊的空曠地方。設有和不設有油脂熔煉廠的屠房與任何住宅區、醫院、學校和商業區的距離，分別不應少於 300 米和 200 米。屠房應採用低層建築形式興建，而且四周有充足的空地。

污水處理廠

- 3.3.6 污水處理廠可以對鄰近用途產生氣味滋擾，故應提供適當的緩衝和美化設施，以減輕對毗鄰易受滋擾用途造成的環境和視覺影響。所需間隔距離迥異，視乎污水處理設施的種類和污水處理廠是否密封而定。

鄉村焚化爐

- 3.3.7 鄉村焚化爐有可能對區內環境造成嚴重滋擾。當局預算提供垃圾收集服務，以減少鄉村焚化爐的數目。在無法避免使用鄉村焚化爐的偏僻村落，焚化爐與易受滋擾用途須保持最少 100 米的間隔距離。此外，鄉村焚化爐應設於空曠地方。

表 3.1：休憩用地使用準則

污染源	規範	間隔距離	准許用途
道路及公路	<i>道路類別</i> 主幹道及主要幹路 地區幹路 區內幹路 天橋底下	>20 米 3-20 米 <3 米 >10 米 <10 米 >5 米 <5 米	動態及靜態康樂用途 靜態康樂用途 美化市容地帶 動態及靜態康樂用途 靜態康樂用途 動態及靜態康樂用途 靜態康樂用途 靜態康樂用途
工業區	<i>工業煙囪出口與地盤之間的高度差距</i> <20 米 20-30 米(*) 30 米-40 米 >40 米	>200 米 5-200 米 >100 米 5-100 米 >50 米 5-50 米 >10 米	動態及靜態康樂用途 靜態康樂用途 動態及靜態康樂用途 靜態康樂用途 動態及靜態康樂用途 靜態康樂用途 動態及靜態康樂用途
建築和推土活動	-	<50 米 >50 米	靜態康樂用途 動態及靜態康樂用途

備註：

- (a) 如不清楚煙囪的高度，可利用標有星號的準則作初步規劃用途，在掌握更多資料後，再作出調整。
- (b) 間隔距離指工業地段界線、現有煙囪位置或路緣邊與休憩用地界線之間的最短平距。
- (c) 準則一般適用於主要工業區，但不適用於很可能成為主要空氣污染源的個別大型工業機構。在規劃毗鄰這類機構的休憩用地時，應徵詢環境保護署的意見。
- (d) 美化市容地帶在任何情況下均屬准許用途。

其他污染用途

3.3.8 這些用途包括：

- 巴士總站／公共運輸交匯處
- 貨車停車場
- 的士和小巴士
- 垃圾收集站
- 加油站
- 熟食檔

這些用途最好設於較空曠的地方，四周應有低層建築物和足夠的休憩用地。倘若巴士總站、貨車停車場、的士及小巴士、垃圾收集站和熟食檔位於建築物之內或地庫，便有需要設置足夠的機電通風系統和採取必需的污染管制措施，防止空中排放物積聚。此外，應盡量避免把加油站設於建築物內。

氣味來源

3.3.9 一些小規模社區用途可造成重大空氣污染滋擾，主要原因是這些用途會發出氣味。這些用途包括：

- 火葬場
- 禽畜飼養場
- 運載牲口貨車清潔區
- 魚類家禽批發市場

在可行情況下，這些用途應設於遠離主要市區中心的地方。這些用途與易受滋擾用途通常須保持最少 200 米間隔距離。緩衝區內可接受的用途包括工業區、倉庫、冷藏庫、停車場和美化市容地帶，而當局亦可能容忍休憩用地用途。

易生塵埃的用途

3.3.10 基本上，除與建築有關的活動外，所有用途均易受塵埃滋擾，因此，應盡量避免把易生塵埃的用途設於主要市區或住宅區附近。由於混凝土配料廠和露天貯物區通常屬臨時性質，故最好把這些用途設於遠離市區的新填海區，或尚未完全發展的其他地區。易生塵埃的用途與其他用途須保持最少 100 米的間隔距離。來往這些用途的運輸路線應經審慎設計，以及採取必需的保護措施，以盡量減輕塵埃滋擾。

3.4 為易受滋擾用途制訂的準則

高樓大廈

- 3.4.1 為高樓大廈或在地勢較高地方興建的建築物選址時，應顧及較矮的煙囪造成的氣流衝擊(見第 3.3.3 段)。

醫院

- 3.4.2 醫院一般須設於具良好空氣質素的地方。空氣調節可以減少受污染空氣中的部分懸浮粒子，但不會減少其他氣體空氣污染物。新醫院應盡量避免在主要工業區及大型空氣污染物排放源(例如石礦場和焚化爐)的 500 米範圍以內，或嚴重受污染的市區中心興建。如無法依循這項準則的規定，便應徵詢環境保護署的意見。另一方面，醫院可能有需要設置大鍋爐和特別設計的焚化爐，以焚燒病理廢物。相連這些設備的煙囪有可能對附近居民造成滋擾，故應就其分布及設計徵詢環境保護署的意見。

休憩用地

- 3.4.3 休憩用地的分類和評估，以及其准許用途載列如下：

分類	準則	准許用途
可接受	不會損害使用者的健康，也不會妨礙使用者享用有關設施	動態及靜態康樂用途
可容忍	正常情況下，不應損害使用者的健康，但享用有關設施時帶來的樂趣可能會減少	靜態康樂用途
不可接受	長期暴露於這類環境下，可能會損害使用者的健康	美化市容地帶

- 3.4.4 上述分類及其相關用途限制可能不必應用在整塊土地上。在很多情況下，一塊土地的不同部分會有不同分類。因此，良好的布局設計通常已納入用途限制。每項分類所需的間隔距離，視乎污染源類別和相關規範而定。值得關注的三個主要污染源，分別是道路和公路、工業區，以及建築和推土活動。污染源、須考慮的規範、間隔距離規定和准許用途載列於表 3.1。

- 3.4.5 動態設施和兒童遊樂場應設有較大的間隔距離。在任何情況下，兒童遊樂場不應設於工業樓宇的 10 米範圍以內。由於很多產生塵埃的活動只屬臨時性質，因此，通常可藉適當地分段發展來應付空氣質素限制。

3.5 通風走廊

- 3.5.1 建築物可造成一種人為措施，以抑制污染物擴散。在設計土地用途模式時，應盡量擴大建築物之間的空間。此外，休憩用地和建築地盤的分布情況，應能保留經過市區中心的通風走廊，以助空氣污染物擴散。如通風走廊能橫越主幹道，將可發揮最大效用。在空氣質素差劣的地方，應避免興建橫跨主幹道的天橋或雙層道路，因為這樣的安排可以引致空氣污染物積聚在天橋與主幹道或兩層道路之間的空間。第十一章載列的準則，是為工程項目作出規劃和設計時，改善地區和地盤空氣流通的參照準則。

香港空氣質素指標

污染物	平均時間 (ii)	濃度 (以微克 ／ 立 方 米 計 算) (i)	每曆年容許 的超標次數	污 染 物 達 致 高 濃 度 時，對健康構成的 影響
二氧化硫(SO ₂)	10 分鐘	500	3	呼吸系統疾病；肺 功能減弱；濃度上 升會引致發病率及 死亡率增加。
	24 小時	125	3	
可 吸 入 懸 浮 粒 子 (PM ₁₀)	24 小時	100	9	呼吸系統疾病；肺 功能減弱；某些粒 子可能致癌；濃度 上升會引致發病率 及死亡率增加。
	1 年	50	不適用	
微 細 懸 浮 粒 子 (PM _{2.5})	24 小時	75	9	
	1 年	35	不適用	
二 氧 化 氮 (NO ₂)	1 小時	200	18	呼吸系統不適；容 易感染呼吸系統疾 病；肺生長受損。
	1 年	40	不適用	
臭氣(O ₃)	8 小時	160	9	眼睛不適；咳嗽； 運動能力減弱；可 能對染色體造成損 害。
一氧化碳(CO)	1 小時	30 000	0	官能協調受損；危 害孕婦及心臟和循 環系統病患者的健 康。
	8 小時	10 000	0	
鉛(Pb)	1 年	0.5	不適用	影響細胞及身體機 能；會引致神經心 理毛病，尤其對兒 童為然；會引致心 臟病、中風及高血 壓的發病率增加。

註：

- (i) 氣體空氣污染物在 293K(攝氏 20 度)及 101.325 千帕斯卡(一個大氣層)的環境下量度。
- (ii) 參閱《2013 年空氣污染管制(修訂)條例》。
- (iii) 可吸入懸浮粒子(PM₁₀)是指在空氣中標稱氣動直徑為 10 微米或以下的懸浮粒子。
- (iv) 微細懸浮粒子(PM_{2.5})是指在空氣中標稱氣動直徑為 2.5 微米或以下的懸浮粒子。

防止空氣污染規劃工作的主要大綱

- (a) 管制空氣污染的主要法例為《空氣污染管制條例》及其附屬規例。空氣質素管制區涵蓋整個香港。政府的目的，是在合理可行的情況下，盡快令香港的空氣質素達到附錄 3.1 所載的空氣質素指標。為了協助空氣質素超出指標的地區達到指標的要求，當局應致力通過規劃工作，減少這些地區的空氣污染物排放源。
- (b) 根據《空氣污染管制(燃料限制)規例》的規定，沙田區內只可使用氣體燃料。至於其他地區，則實施燃料含硫量限制，規定以重量計，液體燃料的含硫量不得超過 0.005%，固體燃料的含硫量則不得超過 1.0%。
- (c) 《空氣污染管制條例》規定指明工序必須申請牌照。指明工序包括有可能造成嚴重空氣污染的工業(附錄 3.3)。這些工序的運作必須領有由環境保護署發出的牌照。

常見污染源及易受滋擾用途

香港常見的污染源，以及特別易受空氣污染影響的用途載列如下：

- (a) 污染源：
- 工業工序 - 是二氧化硫、煙霧、氧化氮、懸浮粒子、塵埃、毛絮、有毒化學物和氣味的主要來源；
 - 汽車 - 是煙霧、一氧化碳、氧化氮、懸浮粒子、揮發性有機化合物，以及在某些情況下，氣味的主要來源；
 - 建築及填海地盤 - 是塵埃和懸浮粒子的主要來源；
 - 氣味來源 - 包括厭惡性行業、燒豬工廠、火葬場、污水處理廠及污水抽水站、屠房和運載禽畜的相關設施、魚類和家禽批發市場、加油站、垃圾處理和處置設施及巴士總站；
 - 易生塵埃用途 - 包括混凝土配料廠、石礦場、瀝青工廠、垃圾處理和處置設施、石料和建築物料存放場、採泥區、三合土工廠及露天貯物用途；以及

- 其他來源 - 包括貨物裝卸區、明渠、污水渠、食物攤檔及酒樓餐廳。

(b) 易受滋擾用途：

- 住宅區；
- 幼兒中心；
- 安老院舍；
- 醫院及診療所；
- 學校；以及
- 動態康樂活動。

指明工序

(節錄自《空氣污染管制條例》附表 1)

1. 丙烯酸鹽工程
2. 鋁工程
3. 水泥工程
4. 陶瓷工程
5. 氯工程
6. 銅工程
7. 電力工程
8. 氣體工程
9. 鋼鐵工程
10. 金屬回收工程
11. 礦物工程
12. 焚化爐
13. 石油化學工程
14. 硫酸工程
15. 焦油及瀝青工程
16. 玻璃料工程
17. 鉛工程
18. 胺類工程
19. 石棉工程
20. 化學廢物焚化工程
21. 氫氯酸工程
22. 氰化氫工程
23. 硫化物工程
24. 病理廢物焚化爐

- 25. 有機化學工程
- 26. 石油工程
- 27. 鍍鋅工程
- 28. 提煉工程
- 29. 非鐵冶金工程
- 30. 玻璃工程
- 31. 油漆工程

4. 噪音

4.1 政策目標

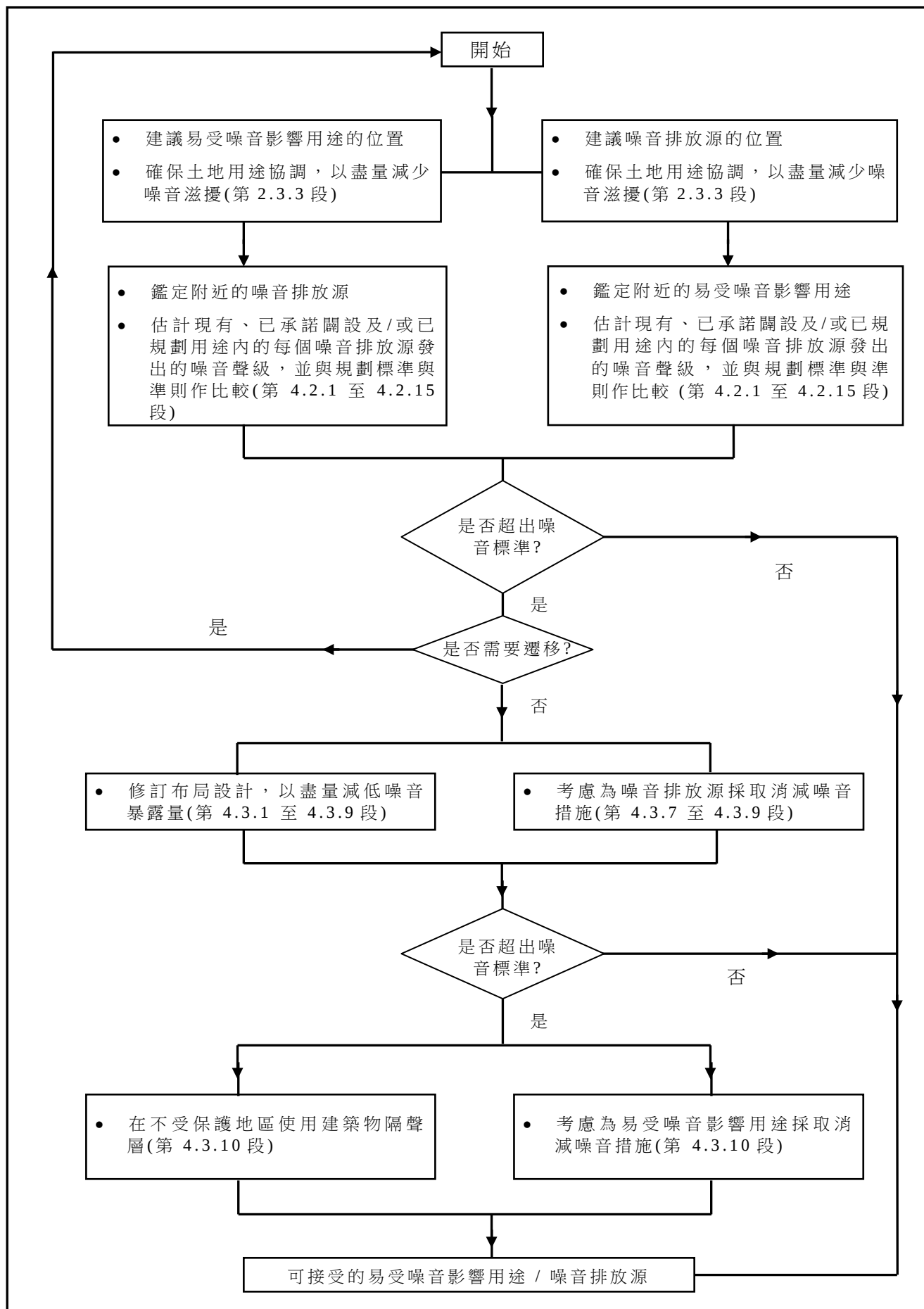
4.1.1 在噪音管制方面，政府的整體政策目標如下：

- (a) 透過執行《噪音管制條例》及有關的規例，對特定的噪音來源加以管制；
- (b) 就噪音標準作出規定，以便向公營部門和私營機構中負責制訂規劃措施以對付噪音的人士，提供指引；以及
- (c) 為政府本身的發展計劃進行規劃時，充分顧及噪音問題。

4.1.2 過大噪音常常擾亂言語溝通、令人難以集中精神、打擾睡眠、引致精神緊張，或甚至嚴重影響生活質素。這些問題可以在住宅、學校、醫院、安老院舍和康樂用地內發生。進行規劃工作是確保能避免或減輕這類問題的最有效方法之一。

4.1.3 附錄 4.1 載列針對噪音的規劃工作的主要大綱，以及噪音排放源、易受噪音影響用途和能耐噪音用途的摘要。圖 4.1 為一流程圖，顯示為可能是排放源或易受滋擾用途的土地用途進行規劃時，所需採取的步驟。

圖 4.1：就易受噪音影響用途／噪音排放源進行規劃工作的流程圖



4.2 為噪音排放源釐定的準則

飛機

- 4.2.1 飛機噪音水平是以飛機噪音預測等量線來表達。飛機噪音預測等量線應與表 4.1 所述的標準一同應用，以界定哪些地方不應闢設某些易受噪音影響的用途。飛機噪音水平不得超過表 4.1 所訂明適用於赤鱗角香港國際機場的飛機噪音預測等量線。
- 4.2.2 飛機噪音是由《民航(飛機噪音)條例》(第 312 章)所規管的。關於飛機噪音管理的詳情，應徵詢民航署的意見。

直升機

- 4.2.3 直升機是極靈活的飛機，如沒有就各式各樣的運作規範詳下定義，其噪音影響是不易界定的。由於較少直升機飛行，更恰當的規劃目的，是符合日間(上午七時至下午七時)易受噪音影響的用途准許的最高噪音聲級。直升機在夜間飛行，通常較在日間飛行擾人。一般而言，直升機升降坪的位置，不應導致易受滋擾用途的日間最高噪音聲級超出表 4.1所列的標準。如預計直升機將於下列情況下運作，應先徵詢環境保護署的意見：
- (a) 寧靜的環境；或
 - (b) 晚上及半夜。
- 4.2.4 由於直升機在升降坪操作的時間較長，因此，最值得關注的問題，應該是直升機升降坪對毗鄰地區的影響。此外，飛行路線亦應是直升機升降坪選址的考慮因素之一。

道路交通

- 4.2.5 道路交通噪音對易受滋擾用途造成的影響是否嚴重，取決於多個變數，其中一些變數可藉土地用途規劃加以控制或影響。這些變數包括：
- (a) 道路路線 - 在噪音受體與車輛之間安排間隔距離，把兩者分隔；
 - (b) 交通組合及交通量 - 通過交通規劃及管理，以控制

一天內不同時間車輛的流動和車輛類別；

- (c) 視線 - 在受體與道路交通之間設能耐噪音的建築物，以減少受體看到的道路交通；以及
- (d) 屏蔽 - 設置屏障或路旁隔聲罩，或加建道路上蓋，或採取類似的措施。

表 4.1：噪音標準摘要

噪音源	飛機噪音 (飛機噪音預測)	直升機 噪音	道路交通 噪音	鐵路交通噪音	固定噪音源
噪音標準		最高聲級 分貝(A)	分貝(A)L10 (1 小時)		
用途					
所有住宅樓宇，包括臨時房屋	25	85	70	(a) 等效連續噪音 聲級 (24 小時)=65 分貝(A)	(a)較《管制非住宅樓宇、非公眾地方或非建築地盤噪音技術備忘錄》中表
酒店及宿舍	25	85	70	以及	2 所載的適當可接受噪音聲級低 5 分貝(A)
辦公室	30	90	70	(b) 最高聲級 (2300-0700) =85 分貝(A)	以及
教育機構，包括幼稚園、幼兒中心所及所有須進行不經輔助的言語溝通的其他教育機構	25	85	65		(b)當前背景噪音聲級
公眾禮拜場地及法庭	25	85	65		
醫院、診療所、療養院及安老院舍 - 診症室 - 病房	25	85	55		
露天劇場、禮堂、圖書館、演藝中心及郊野公園	視乎用途、範圍及建築形式	視乎位置及建築形式			

註：

1. 以上標準適用於必須打開窗戶通風的用途。
2. 以上標準應視作在建築物正面量度得的最高准許噪音聲級。
3. 噪音單位及準則的定義載列於附錄 4.2。
4. 關於飛機噪音管理的詳情，應徵詢民航署的意見。

4.2.6 為了確保交通噪音符合表 4.1 所列的噪音標準，可以通過量度或預測來得出噪音聲級。預測噪音聲級應以設計交通情況為依據，並應考慮日後(已承諾闢設和已規劃)及現有的土地用途。

4.2.7 根據英國運輸署「計算道路交通噪音」的程序作出可靠的噪音聲級預測。香港在應用這計算方法時，交通流量最高的一小時的道路交通噪音以「分貝(A)L10(1 小時)」來表達。為方便參閱，與直接視線範圍內的平面混凝土道路的路緣距離 10 米的受體，其正面噪音聲級範圍列於表 4.2。這條道路上有 30% 的車輛為重型車輛，並以一般車速行駛。

表 4.2：在建築物正面量度所得的道路交通噪音聲級

繁忙時間 交通流量 (每小時架次)	正面噪音聲級分貝(A)L10(1 小時)				
	車輛速度(公里／每小時)				
	30	50	70	85	100
250	70	71	72	73	74
500	73	74	75	76	77
1 000	76	77	78	79	80
2 000	79	80	81	82	83
3 000	80	81	82	83	84
5 000	83	84	85	86	87
10 000	86	87	88	89	90

4.2.8 附錄 4.3 載列兩個預測噪音聲級的例子，以便粗略估計附近易受滋擾土地用途的可能接收到的道路交通噪音聲級，以及闡釋適用於土地用途規劃的不同消減噪音措施。作為一般指引，表 4.3 列出面向不同類別道路的住宅，須與這些道路保持的適當距離，以符合為這類住宅發展訂立的噪音標準。以香港的一般情況而言，減低噪音的最有效方法，不是把道路與受體分隔，而是利用能耐噪音的建築物作為隔聲構築物。

表 4.3：各類道路與住宅發展之間所需分隔距離的概括準則

道路類別	假設		要符合 70 分貝(A)L10 (1 小時)的標準所需的 分隔距離	
	交通流量 (每小時架次)	車輛速度 (公里／ 每小時)	沒有 隔聲屏障	設有* 隔聲屏障
主幹道	5 000	70	約 300 米	約 50 米
主要幹路	3 000	50	約 180 米	約 40 米
地區幹路 ／區內幹路	2 000	50	約 120 米	約 30 米

* 受體與道路交通成約 45 度或以下視角

鐵路交通

4.2.9 公眾對鐵路噪音的反應主要視乎三個因素：列車經過時發出的最高噪音聲級、列車班次和發出噪音的時間。在香港，快速的鐵路列車難免會時常經過人口稠密的高樓大廈，因此，在毗鄰現有鐵路線規劃新的易受滋擾用途，以及在規劃新鐵路線時，應充分考慮這些因素。

4.2.10 在規劃的過程中，應致力確保鐵路線與建築物之間有足夠的分隔距離，使建築物承受的噪音，不會超出表 4.1 所載的標準噪音聲級。作為一項指引，以下是根據現有鐵路一般運作特色而計算出易受滋擾用途的建築物正面與路軌邊緣之間所需的平面分隔距離：

地鐵	-	150 米(露天建築)
		25 米(兩旁矮牆遮蔽駛經的列車)
九廣鐵路	-	85 米
輕便鐵路	-	25 米

不過，由於若干運作特色(例如速度、班次等)可以影響所產生的整體噪音能量，因此，如預計日後鐵路運作會在鐵路列車特性、班次或行駛速度方面與現有鐵路系統大有分別，應先徵詢環境保護署的意見。

4.2.11 如缺乏隔音設備，便須闢設面積廣闊的分隔區(如第 4.2.10 段所示)，以符合表 4.1 所列的鐵路噪音標準。此外，應考

慮採取隔音措施，例如在路軌旁邊豎立隔聲屏障、闢設路旁土坡、採取能耐噪音的建築物設計及類似措施。屏蔽設備必須使從易受滋擾用途的窗口往外望，看不見鐵路，才屬有效。在規劃初期，應審慎考慮把鐵路線與毗鄰發展融成一體。至於鐵路車廠，在鐵路和車廠全面鋪設上蓋，將會是減輕噪音影響的最有效方法。第 4.3.7 段提供綜合建築物設計的進一步資料。

- 4.2.12 由於輕便鐵路的特色，是可以採用不同的速度行駛，因此，在市中心，當輕便鐵路以較慢速度行駛時，分隔距離可以少於 25 米。不過，在這些情況下，必須小心確保列車不會發出大而尖的噪音。作為一般規則，半徑少於 70 米的彎形路軌應盡量避免。

固定來源

- 4.2.13 當局根據《噪音管制條例》的規定，公布「評估住宅樓宇、公眾地方或建築地盤以外的地方發出的噪音技術備忘錄」。噪音評估通常按照這份備忘錄的規定而進行。這份備忘錄釐定了法定可接受的噪音聲級。不過，當按照這份備忘錄的規定評估所有固定噪音源時，在最接近的易受滋擾用途的建築物正面量度得的擾人噪音聲級，應較備忘錄表 3 顯示的適當可接受噪音聲級低最少 5 分貝(A)，或如背景噪音已較可接受的噪音聲級低 5 分貝(A)，則在最接近的易受滋擾用途的建築物正面量度得的擾人噪音聲級，不應較背景噪音聲級還高。為了規劃一個更美好的環境，所有固定噪音源的選址和設計應顧及上述要求。

其他設施

- 4.2.14 特定噪音聲級標準不適用於附錄 4.1 所列的多個噪音排放源。在決定這些噪音排放源的位置和地盤布局時，噪音應是主要的考慮因素。應致力確保這些設施造成的噪音影響將會減至最少。以下是其中一些在規劃階段須考慮的一般因素：

- (a) 把設施設於易受噪音影響用途的視線範圍以外，務求在這些用途不會看見噪音源；盡量利用天然景觀、河堤或能耐噪音的建築物，為噪音源提供隔音屏障；

- (b) 避免把露天的主要公共交通總站設於易受噪音影響用途毗鄰；
 - (c) 考慮在產生噪音的設施加建上蓋，把設施完全鋪蓋；以及
 - (d) 把牲口欄和運載牲畜的鐵路支線設於遠離易受噪音影響用途的地方，並以高的實心屏障把兩者分隔。
- 4.2.15 在情況許可，並充分考慮運作上的需要後，巴士車廠、貨車停車場或加油站等設施的選址，應顧及出入口的可能位置，以及交通路線造成的噪音滋擾，特別是在易受滋擾時間的噪音影響。此外，亦應考慮採取行政管制措施，使噪音滋擾程度可進一步減少。

4.3 減少噪音暴露量的準則

- 4.3.1 如無法在易受滋擾用途與噪音排放源之間設足夠的分隔距離，下文所列，並在第 4.3.3 至 4.3.10 段詳述的方法，應適用於香港：
- (a) 自我保護的建築物設計和安排；
 - (b) 綜合建築物及噪音源設計(例如加建上蓋)；
 - (c) 特別設計的隔聲屏障；以及
 - (d) 建築物隔音設備。
- 4.3.2 雖然上述措施的詳細設計，應留待發展計劃的工程師或建築師決定，但早在發展計劃的規劃階段，便應考慮這些措施是否可行，以確保某地盤不會有太多限制，以致不能採取合理和可行的消減噪音措施。

自我保護的建築物設計和安排

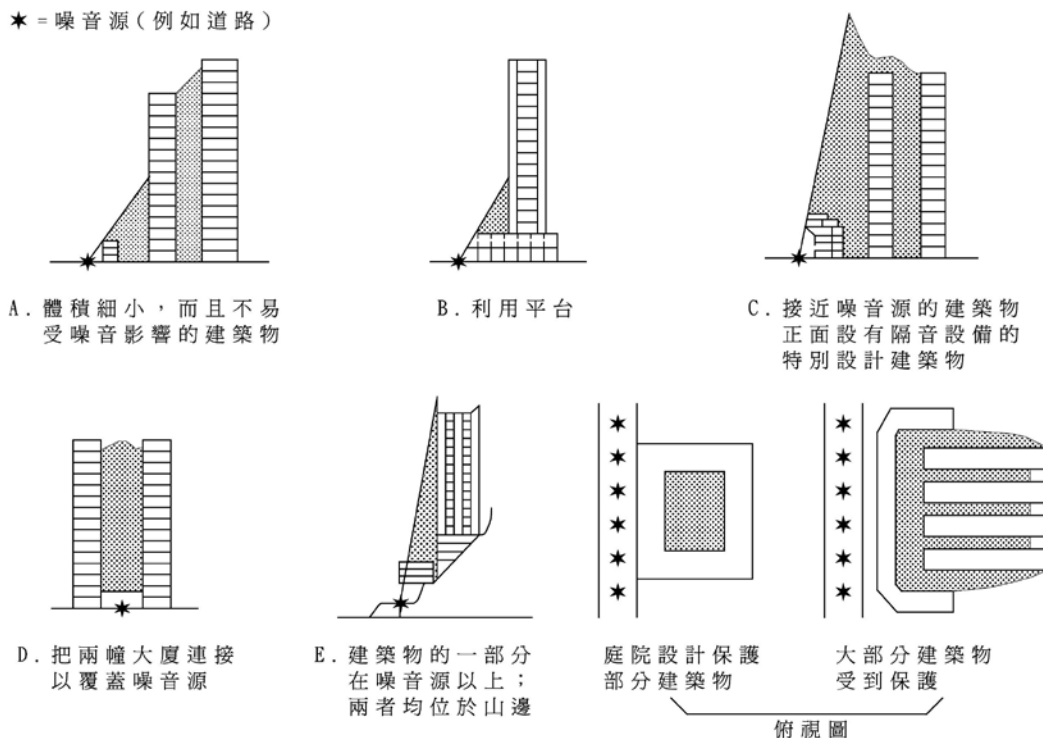
- 4.3.3 特別利用建築物的設計和安排來遮擋噪音源，往往是解決噪音問題的最經濟方法，而且可能不會涉及額外費用。如採用這個方法處理噪音問題，須在詳細規劃和設計地盤的階段作出適當安排。

4.3.4 這個方法旨在利用樓宇體積的一小部分，最好是能耐噪音的用途，來遮擋其餘部分。初步設計指引以射線圖形來表示，顯示納入「投影地帶」的發展部分(圖 4.2)。陰影地帶內的建築物通常受充分保護，免受噪音影響。圖 4.2 着色地區的噪音聲級，將會下降 5 至 15 分貝(A)。

4.3.5 正如圖 4.2 所顯示，如把具遮擋作用的建築物設於接近噪音源的地點，可更有效地減低噪音，這樣亦可能會節省土地。

圖 4.2：利用建築物布局以減少噪音暴露量設計概念
著色部分為噪音受遮擋的「投影地帶」

★ = 噪音源 (例如道路)



4.3.6 建築物的內部設計亦可有效減低噪音暴露量。不易受滋擾的地方，例如走廊、浴室、升降機和類似的地方，可以用作遮擋易受滋擾的地方。在不受保護建築物承受的噪音超出噪音標準的地方，可以興建經適當設計的建築物。

綜合建築物 – 噪音源設計

4.3.7 由於香港土地匱乏，而且非常依賴公共運輸系統，因此，把噪音源(包括與運輸系統有關的噪音源)融入建築物內，是一項非常吸引的設計，而且最適合香港。在鐵路車站或

運輸交匯處之上的平台進行綜合發展，便是反映上述情況的適當例子。平台可以覆蓋一大段鐵路和主要道路，減少噪音傳到平台上的建築物。在審慎設計下，能耐噪音的構築物，例如辦公大樓、多層停車場或街市，可建於噪音較大的地區。圖 4.3(a)及(b)闡釋道路及鐵路系統採用的綜合建築物設計概念。如在道路和總站加建上蓋，空氣質素問題亦應加以處理(見第 3.3.8 段)。

圖4.3(a) 為減少道路及交通噪音而採用的綜合設計例子

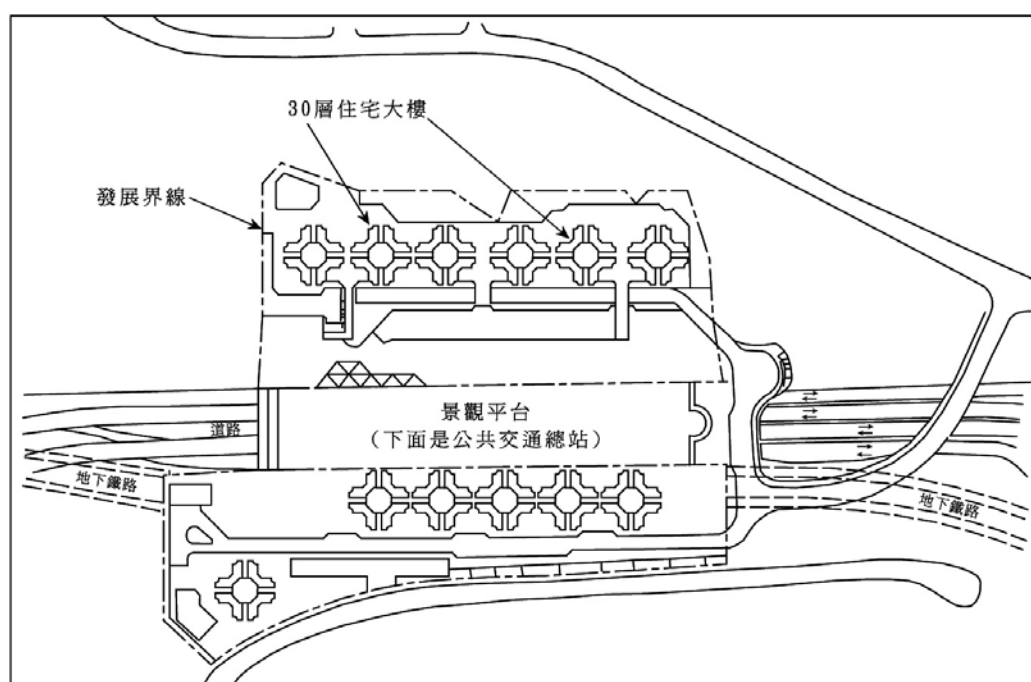
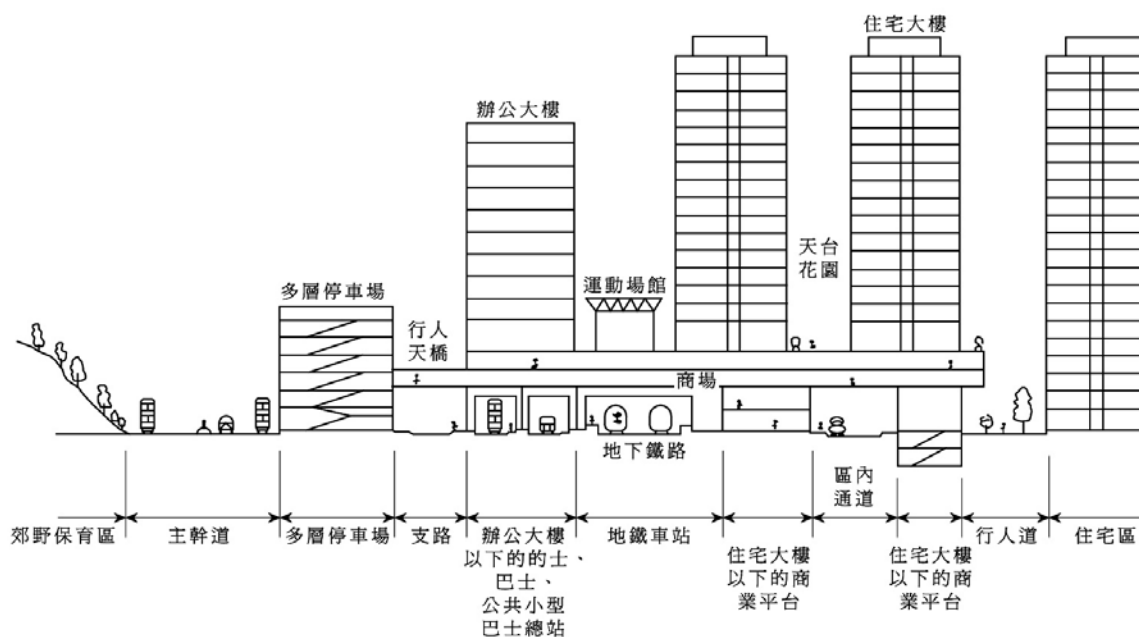


圖4.3(b) 在主要公共／鐵路運輸交匯處以上以平台設計進行的發展的截面圖例子



特別設計隔音屏障

4.3.8 作為屏障的路旁土坡或實心圍欄，可以建於道路和鐵路等噪音源毗鄰。這些屏障必須設於噪音源與受體之間，使受體的視線範圍內看不見噪音源，才可以有效減少噪音。不過，有必要考慮隔音屏障的視覺影響，並作妥善處理。由於香港有很多高樓大廈，而高樓大廈有需要採取保護措施免受噪音影響，因此，這個方法不可能在香港廣泛應用。儘管如此，在下列情況下，仍應研究是否可以使用隔音屏障：

- (a) 低層建築物須受保護，以免受噪音影響(例如在新界區)；
- (b) 位於市區的天橋和高架道路非常接近易受噪音影響的用途，而最受影響的樓層的噪音問題必須予以紓緩；以及
- (c) 可能把路旁土坡納入靜態康樂用地內的美化環境工程。

4.3.9 發展計劃的地點和設計可能會受到重大限制，以致無法嚴格遵從第 4.3.1 至 4.3.8 段所載準則的規定。如有必要作出妥協，應按第 4.3.3 至 4.3.8 段所載的準則嘗試盡量加大受保護住宅的比例。餘下的不受保護住宅應按第 4.3.10 段所載的準則，設置隔音設備。

建築物的隔音設備

4.3.10 設置隔音設備，往往是消減噪音滋擾的最後方法，因為這個方法會使受體不能進行戶外活動和打開窗戶。在建築物設置隔音設備，在西方國家非常普遍，但由於香港氣候溫暖潮濕，窗戶密封的環境需要有空氣調節，對易受噪音影響用途來說，成本十分高。適當的窗戶類別顯示於附錄 4.4。

4.4 鄉郊地區發展準則

4.4.1 在鄉郊地區規劃新發展時，須採取更敏感的方法，以保護現有的寧靜環境和生活質素。作為一般規則，應避免出現經常會造成噪音超出當前背景噪音 10 分貝(A)的噪音排放

源。如噪音排放源必須設於鄉郊環境，便必須納入防噪音設計，以減輕噪音影響。在大多數情況下，防噪音設計是藉挖掘隧道、即掘即鋪，以及設置屏障、圍欄和隔音設備，把噪音排放源遮蔽，以減輕對易受滋擾用途造成的影響。在一些情況下，可能有必要對運作時間實施限制。

針對噪音的規劃工作的主要大綱

下列所有噪音排放源(飛機及道路交通除外)均受《噪音管制條例》所管制。如任何地方發出的噪音，根據有關條文構成滋擾，當局會採取法定行動。因此，為這些噪音排放源選址時，必須確保遵守第 4.2.13 段所載的噪音標準，以免日後在發展計劃完成後，會違犯《噪音管制條例》的條文。

噪音排放源、易受噪音影響的用途及能耐噪音的用途

主要排放源：

運輸	• 飛機(包括直升機) • 鐵路交通(地鐵、輕便鐵路和九廣鐵路)	• 道路交通
主要固定 噪音源	• 一般工業來源 • 泵房 • 氣體減壓站 • 石礦場	• 混凝土配料廠 • 電力支站 • 碎石廠
其他設施	• 鐵路車廠／調車場 • 批發市場 • 露天私家車／貨車停車場 • 垃圾處理區 • 貨櫃碼頭 • 公眾貨物裝卸區	• 飛機場設施 • 巴士車廠／總站 • 車輛扣留區 • 屠房 • 沙倉 • 多用途碼頭

可能排放源：

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none">• 消防局• 電車• 電車車廠 | <ul style="list-style-type: none">• 救護站• 加油站 |
|---|---|

主要易受滋擾的用途：

- | | | |
|------|---|--|
| 住宅用途 | • 所有住宅樓宇，包括臨時房屋 | |
| 機構用途 | <ul style="list-style-type: none">• 教育機構，包括幼稚園和幼兒中心• 診療所• 療養院• 圖書館• 演藝中心• 露天劇場 | <ul style="list-style-type: none">• 醫院• 安老院舍• 公眾禮拜場所• 法庭• 禮堂 |
| 其他 | <ul style="list-style-type: none">• 酒店• 郊野公園 | <ul style="list-style-type: none">• 宿舍• 辦公室 |

能耐噪音的用途：

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none">• 多層停車場• 辦公室(設隔音設備)• 社區用途(例如運動場館、社區中心等) | <ul style="list-style-type: none">• 多層街市• 倉庫 |
|---|---|

噪音單位及標準的定義

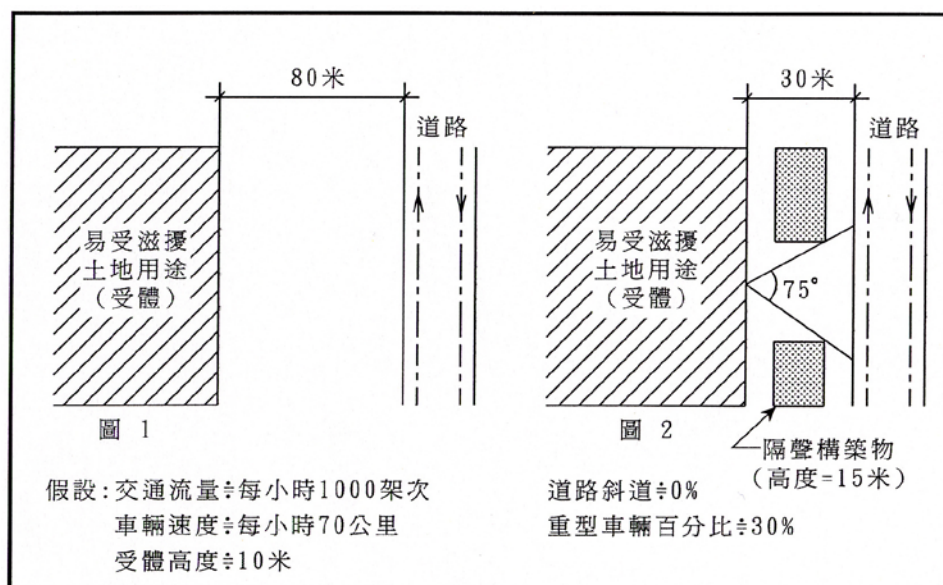
為了方便起見，準則是按照室外噪音聲級來釐定的。不過，事實上，這些準則主要是根據建築物內的標準而訂立，因為受噪音影響的主要活動都是在建築物內進行的。

不同地方發出的噪音，是以不同方法量度的。即使是同一類的噪音，也往往有不同的量度方法可供選擇。在每宗個案中，所選擇的噪音級別，提供量度人們如何受影響的最佳標準。所有環境噪音均利用 A 加權聲級 – 分貝(A)來量度。下列單位已顧及噪音的變化和公眾的反應：

飛機噪音預測	一個量度飛機噪音的複雜方法。考慮日間和夜間的最高飛機噪音聲級、飛機飛越上空維持多久、音調特徵和飛機架次，然後把這些因素綜合起來，以得出飛機噪音預測。
最高聲級	在指定時段或某次噪音事件中的最高噪音聲級。
等效連續聲級(24 小時)	用以量度不同時間有不同聲級的噪音能量水平。
分貝(A)L10(1 小時)	即在一小時內有一成時間超出噪音標準，一般用作量度最高交通流量時的道路噪音。
分貝(A)L90(1 小時)	即在一小時內有九成時間超出噪音標準，一般用作量度背景噪音水平。

道路交通噪音影響評估

例子 1: 利用屏障減少噪音的效益



要達到的噪音標準： 70 分貝(A)L10(1 小時)

土地用途安排 A：雖已有分隔距離，但沒有有效的屏障(圖 1)

在建築物正面量度得由道路交通造成的噪音聲級(表 4.2) : 78 分貝(A)

有需要減低噪音(78分貝(A)-70分貝(A)) : 8分貝(A)

噪音源與受體之間所需的分隔距離(圖 A1) : 約 80 米

土地用途安排 B：設有分隔距離及有效的屏障(圖 2)

在建築物正面量度得由道路交通造成的噪音聲級(表 4.2) : 78 分貝(A)

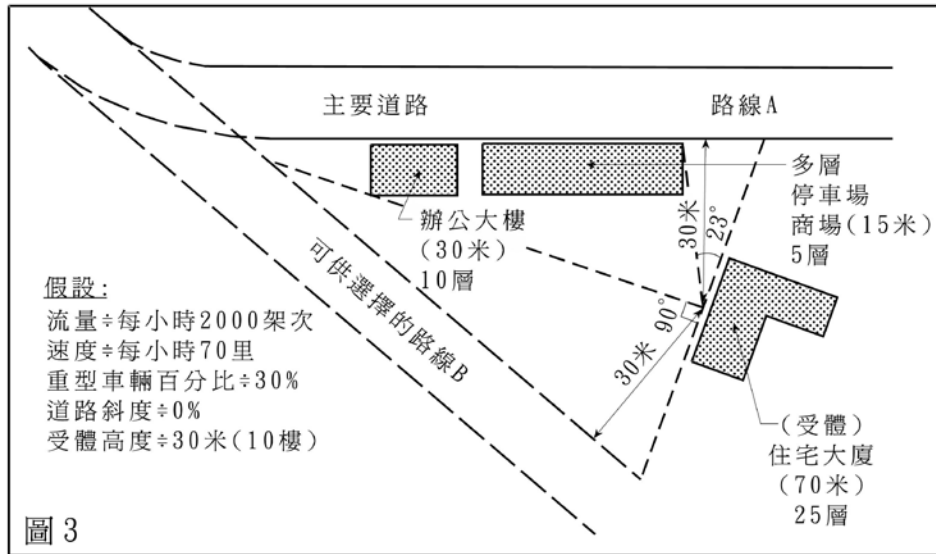
有需要減低噪音(78分貝(A)-70分貝A) : 8分貝(A)

因設有 30 米的分隔距離而減少了的噪音(圖 A1) : 4.2 分貝(A)

在如圖 A2 所示放置高 15 米的屏障構築物後，為了進一步減低噪音而須在噪音源與受體之間設的分隔距離減少至約 30 米

備注：顯示在噪音源與受體之間的細小分隔範圍設隔聲構築物的用處

例子 2: 為減低噪音而對道路路線作出考慮的效益



要達到的噪音標準： 70 分貝(A)L10(1 小時)

路線 A： 道路路線面向遮擋受體的能耐噪音建築物

在建築物正面量度得由道路交通造成的噪音聲級：81 分貝(A)
(表 4.2)

由於噪音源與受體之間設分隔距離而減低了的噪音：-5 分貝(A)
(圖 A1)

由於設有隔聲屏障(23°)而減低了的噪音(圖 A2)：-9 分貝(A)

在建築物正面量度得的整體噪音聲級：67 分貝(A)

路線 B： 道路路線面向受體

在建築物正面量度得由道路交通造成的噪音聲級：81 分貝(A)
(表 4.2)

由於噪音源與受體之間設分隔距離而減低了的噪音(圖 A1)：-5 分貝(A)

由於設有隔聲屏障(90°)而減低了的噪音(圖 A2)：-3 分貝(A)

在建築物正面量度得的整體噪音聲級：73 分貝(A)

備註： 假設噪音源與受體之間所設的分隔距離相同，從環境角度而言，道路
路線 A 較道路路線 B 可取。

圖 A 1：受體距離 / 高度與減低噪音的關係

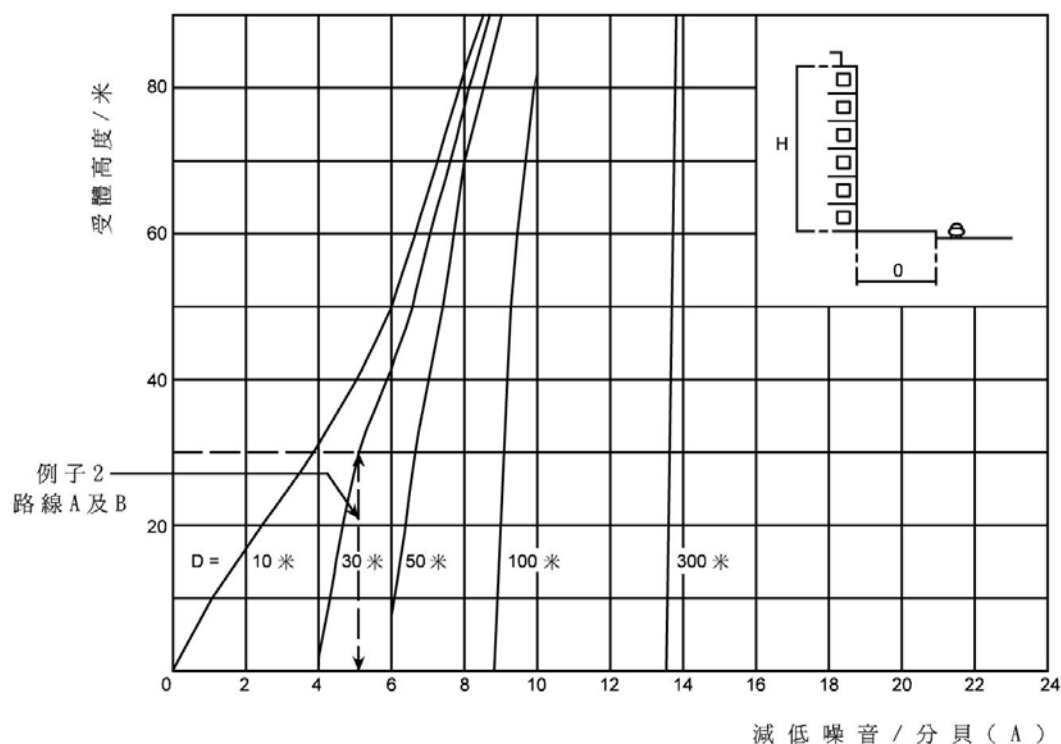
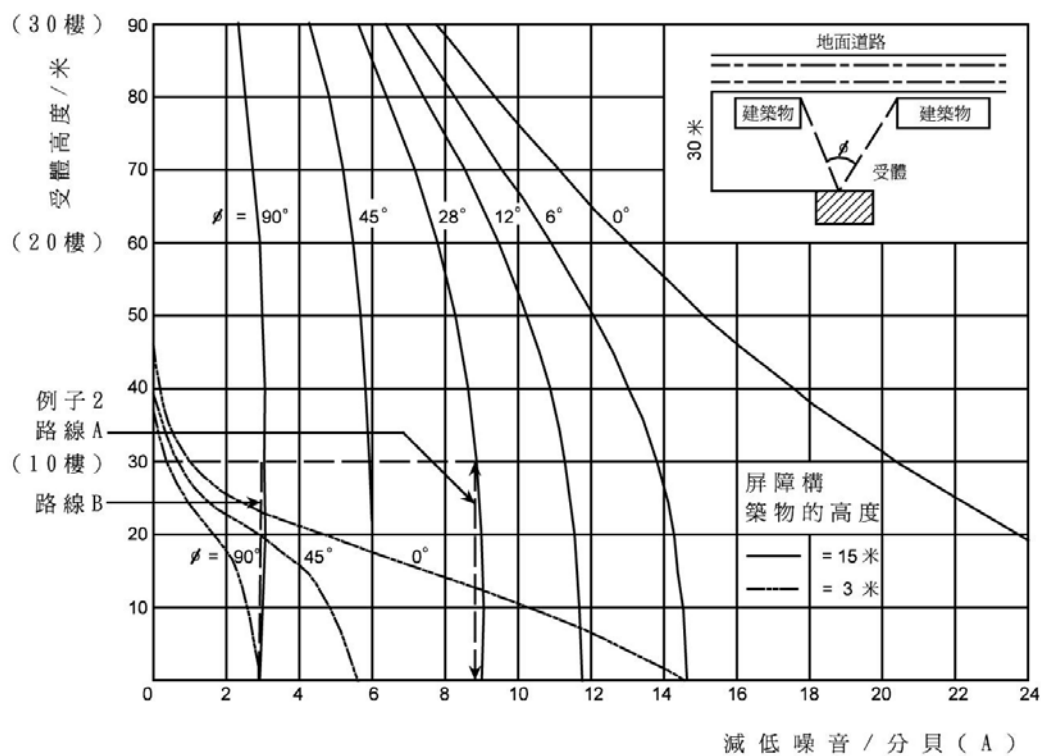


圖 A 2：屏障構築物的視角及高度與減低噪音的關係
(備註：此圖於退入距離達 30 米的情況下適用)



用作隔音的適當窗戶類別

當估計噪音聲級會超出有關標準 β 值，便須採用適當的窗戶類別。

窗戶類別 超出標準 噪音源	I	II	III	參閱段數
鐵路交通	$\beta < 5$	$5 < \beta < 10$	$\beta \geq 10$	4.2.9
道路交通	$\beta < 10$	$10 < \beta < 15$	$\beta \geq 15$	4.2.5
飛機	–	$\beta < 10$	$\beta \geq 10$	4.2.1
直升機	$\beta < 5$	$5 \leq \beta < 10$	$\beta \geq 10$	4.2.3
窗口類別 I – 可開啟連密封墊的窗戶，6 毫米厚玻璃 II – 可開啟連密封墊的窗戶，8 毫米厚玻璃 III – 可開啟連密封墊的窗戶，12 毫米厚層壓玻璃				

5. 水質

5.1 政策目標

5.1.1 在對付水污染的規劃方面，政府的整體政策目標如下：

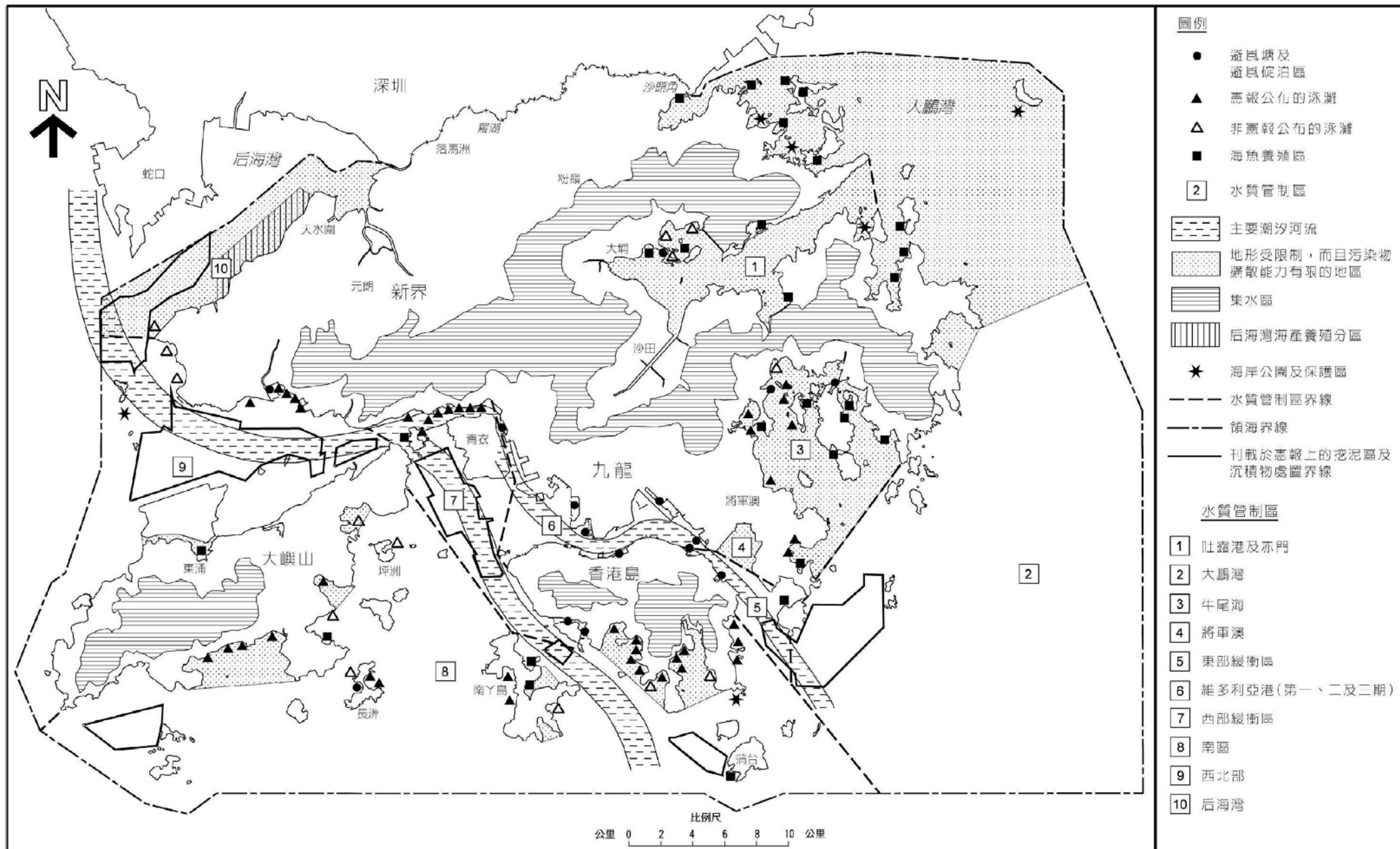
- (a) 提高和保持內陸水域、沿岸水域、海洋水域和地下水的水質，使這些水域可供作正常用途，例如視乎地區環境而定，可供作海浴、其他康樂活動、海洋生物聚居地、食物來源或商業漁場、灌溉、航海及船運等用途；
- (b) 為所有廢水提供容量充裕的公共污水收集、處理和處置設施；以及
- (c) 制訂和執行水污染管制法例，保障公眾的健康及福祉。

5.1.2 在規劃新發展計劃或重建計劃時，應充分考慮圖 5.1 綜述的水質限制。擴散和吸收污染物的能力有限的主要潮汐河流和地形受限制的水體，顯示於圖 5.1。此外，必須考慮保護列為具特殊科學價值地點的地方(見第十章具特殊科學價值地點的位置)，以及其他易受滋擾的受體，例如進水口、泳灘、海魚養殖場、生態易受影響地區(包括海岸公園和海岸保護區)等。

5.1.3 在擬備分區計劃大綱圖、發展審批地區圖、發展大綱圖和發展藍圖時，應致力：

- (a) 考慮水體的有利用途，並確定擬議土地用途是否與個別水質管制區的有利用途出現衝突；
- (b) 考慮污水標準和發牌限制對將獲批准的土地用途類別及其發展規模的影響；以及
- (c) 確保在適當地點提供足夠土地，供闢設所需的處理和處置設施，並鋪設通路。

5.1.4 附錄 5.1 載述對付水污染的規劃工作的主要大綱，並綜述可能造成污染和易受滋擾的用途。



資料來源

環境保護署

水質管制

規劃署



圖則編號 M/SS/06/27

檔案編號 TS C/PSSC/901

日期

3/06

圖號

5.1

5.2 為可能造成污染的用途制訂的準則

工業

5.2.1 所有會產生污水的工業選址工作必須審慎地進行。如能遵守下列準則的規定，發展計劃將更易符合整體水質管理限制，在採取污染管制措施方面的開支亦會較少；

- (a) 最好把工業設於設有公共污水收集系統的地區，而這個公共污水收集系統會接駁到具處理工業污水能力的公共處理設施；
- (b) 工業產生的污水若含有氰化物、酚和金屬等有毒物質(例如金屬加工等)，則必須進行污水處理，或採取其他減少廢物的措施，把有毒物質的含量減少至可接受水平。只產生可作生物降解污水的工業(例如食物加工、飲料生產等)，亦須設置原地污水處理設施，把水質改善至合理水平。把污水排放入香港水域是否可以接受，主要視乎水體稀釋和分解污水內剩餘污染物的能力。為了確保水質符合《污水管制條例》所界定的水質指標，上述做法是必要的。此外，必須強調的是，香港的內陸水域很難有足夠而可靠的稀釋污染物能力；
- (c) 工業產生的污水若含有一般受禁止的某些物質，則這些工業的選址工作須審慎地進行。為了防止有關工業排放這些物質(包括二噁□、聚芳烴、多氯聯苯、除害劑、放射物質、污泥、碳化鈣、石油或焦油及有機溶劑)，須時刻適當處理污水、減少廢物或實行循環再用；
- (d) 作為一般準則，除非能符合《污水標準技術備忘錄》內所訂的污水排放標準，否則，不應把工業廢物排放入污水渠。不符合這些標準的廢物，須在排放入污水渠前經過事先處理，或在運送到適當的持牌廢物處置設施處理／處置前，把污水暫時貯存起來。在任何情況下，嚴禁把工業廢物排放入雨水渠；
- (e) 工廠需要有足夠的空間和通路，以便把廢水排放入公共污水渠前作原地處理。規劃師必須顧及這方面

的需要；以及

- (f) 理想的做法是把同類工業集中在某地區，這樣公用處理設施和其他可能需要的特別設施的供應便更具經濟效益。

5.2.2 《水污染管制條例》的條文適用於所有污水排放。大部分很可能會產生污水的工業，顯示於圖 2.2。這些工業如需要污水排放，即須向環境保護署署長申請牌照，並須遵守牌照上所列的條件。

5.2.3 關於有毒化學物的管制、處理和處置，參見第 6 段有關廢物管理。

污水收集及處置

5.2.4 為保障公眾健康和環境衛生，妥善地收集及處理污水是基本的衛生要求。因此，如何處置污水是影響水質的主要因素。按個別情況採取適當的污水處置方法，便能為公眾及環境提供最穩妥的保障：

- (a) 一般而言，採用公共污水收集系統是最有效率而安全的方法；
- (b) 在服務人口超過 50 人而沒有公共污水收集系統的地點，應闢設污水處理廠。這些污水處理廠可以作為若干處所的共用設施，亦可以是服務個別處所的小型設備；以及
- (c) 對於佔用人為數不多的獨立處所，只要位置適宜建造化糞池及滲水系統，便可闢該等設施來處理污水。

5.2.5 發展計劃應盡量設有公共污水收集及污水處理設施。為此，建築工程應有適當的施工安排，俾使在新建樓宇入伙前，污水收集設施已啟用。至於在已設有公共污水收集系統的地方進行的新發展計劃，在進行規劃工作時，應盡量利用有關的公共污水收集系統。大型發展對公共污水收集系統造成的影響，應適當地利用污水影響評估來分析，而大型發展計劃倡議人應預留充分時間主動進行該等評估。環境保護署會因應個別情況，考慮是否需要進行污水影響

評估。

- 5.2.6 如無法把新建樓宇接駁到公共污水收集系統，計劃項目的倡議人便應闢設足夠的污水處理設施。污水處理廠的設計必須確保經處理污水符合法定的污水排放要求。為污水處理廠選定合適的排放地點時，須作仔細考慮，務必顧及承受水體的吸收能力。此外，在易受影響地區，例如憲報公布的泳灘、避風塘、船隻停泊處、具特殊科學價值地點和海魚養殖場，應避免排放經處理污水。若污水處理廠的排放地點位於集水區，應參閱第 5.3.13 段。當大型污水處理廠對承受水域造成無法接受的影響時，污水可改為排入其他合適的水體。
- 5.2.7 污水處理廠亦必須設於適當的地點，設計方面須符合需要，以免對附近居民造成滋擾，或對環境帶來污染，包括氣味、噪音和安全影響。選址時須顧及的事宜，包括污水處理廠與民居之間是否有足夠的間隔距離；是否有助舒緩景觀的屏蔽或天然圍封；以及為污水處理廠劃定範圍或興建圍欄。此外，亦可考慮提供設施，以便循環再用從有關設施排出的經處理污水。服務人口在 2 000 人以下的小型污水處理廠的設計，應參照環境保護署發出的《小型污水處理設施設計指引》。
- 5.2.8 在鄉郊人口為數不多，而位置適宜操作化糞池及滲水系統的地區，可考慮建造該等設施。這些地區包括屋宇間留有充裕空間、地下水位低、與護土牆相距有足夠空間、水井、溪澗、水池、海灘及斜坡，以及具足夠泥土滲透力的地方。化糞池及滲水系統的設計應參照環境保護署發出的「專業人士環保事務諮詢委員會專業守則 – 須經環境保護署評核的排水渠工程計劃」(專業守則 5/93)。集水區內應避免採用化糞池及滲水系統(請參閱第 5.3.13 段)。為支援這些系統，亦必須提供某些設施，如車輛通道，以便污水處理廠和化糞池及滲水系統均能妥善地運作及保養維修。

土木工程基礎設施和運作

- 5.2.9 這類可能造成污染的用途和活動，包括填海、疏浚挖撈、處置疏浚海泥、堆填區、人造湖、具有潛在危險的裝置、大型化學品倉、道路、港口設施、水壩及較永久構築物、鑽探水井、地盤勘測工程、在陸上或海床進行的挖土工程、渠務工程、河道改善工程及主要工程的建築階段。主

要關注的問題，是在工程進行中，淤泥、油和漂浮垃圾會造成污染，但某些工程，特別是填海、道路鋪築及挖土工程，可能會造成較長遠的排水、淤積和污染等問題。在規劃和施工時，應小心避免、減輕和舒緩對水體造成的不良影響，特別是對位於下列地點的水體造成的不良影響：

- (a) 指定作自然保育之用的未受破壞地區和具特殊科學價值地點；
- (b) 已受某程度污染的地區，而這些地區如進行對環境構成額外壓力的新發展，可能會令生態出現不良改變；以及
- (c) 用作商業漁場，包括魚類和貝介類養殖，或進行接觸性的康樂活動，包括一級康樂活動(例如海浴)及次級康樂活動(例如划獨木舟和駕駛風帆等)的地區。

5.2.10 填海工程、水道疏浚工程，以及為進行填土而抽取海沙的工程，會涉及大量疏浚挖撈活動。由於這類活動會對環境造成相當滋擾，必須採取措施，以減輕不良影響。這些措施包括避免採用疏浚挖撈的方法；在展開工程前，進行評估研究；選擇管理策略、疏浚挖撈方法和機器，以盡量減輕對海洋生物，特別是對商業漁場和水產養殖地區附近一帶的海洋生物的影響；管制工作時間，以免妨礙受影響地區的易受滋擾用途；以及在疏浚挖撈之前及進行疏浚挖撈期間，監察水質。

5.2.11 如疏浚物料不須用作填土，通常會運往憲報公布的海上卸泥場或環境保護署核准的地點傾倒。不過，應考慮盡量不進行疏浚挖撈及減少須傾倒的疏浚物料，以免超出現有、已承諾闢設或計劃闢設的海上卸泥場的負荷。把廢土傾倒入海，即使是傾卸在憲報公布的淤泥處理區，亦只限於受環境保護署根據《海上傾倒物料條例》發出許可訂明的條件所規管的情況下進行。在任何情況下，不應把任何物料直接傾倒入內陸水道。如疏浚物料可能受到污染，在處理時必須加倍小心。

5.2.12 所有填海工程都會影響水流模式。在實施填海建議前，必須利用電腦模型或其他合適的技術，徹底調查有關工程對水文和水質的影響。負責規劃填海工程的人士應加倍小心，避免在填海階段造成死水，產生污染。

運輸設施

- 5.2.13 由於巴士車廠涉及巴士的製造、修理和保養，可以產生大量廢物和廢水，因此，應提供足夠地方，供闢設收集、貯存和處置廢物和廢水的適當設施。此外，亦應考慮提供足夠地方，供闢設廢物和廢水收集及處置設施，以收集和處置因加油站和渡輪碼頭的運作而產生的廢物及廢水。

5.3 為易受滋擾用途制訂的準則

游泳水域和其他接觸性的康樂活動設施

- 5.3.1 如為了闢設游泳水域而建造密封地區或人工湖，或如要提供水上康樂活動設施，必須小心確保設施的設計容許有足夠的潔淨水沖刷，以及受污染的地面水能從游泳地區流走。
- 5.3.2 污水的許可標準，必須符合泳灘分區的水質指標。雨水渠和污水渠的排水口和用作處置污水的滲水井，不應設於任何憲報公布的泳灘任何方向的界線的 100 米範圍內，這包括河流和溪澗(圖 5.1)。

水產養殖及漁業

- 5.3.3 海魚養殖只可在指定魚類養殖區(圖 5.1)內進行，並須申領牌照。此外，必須遵守《海魚養殖條例》所訂明的條款。
- 5.3.4 海魚養殖區、淡水魚塘、養蠔場、魚苗場和孵魚場及其他海魚養殖資源，均需要全無污染的環境，因此，這些地點必須保持良好的水質。在進行水產養殖時應加倍小心，防止或盡量減少污水隨潮汐、水流或天然水道流入這些地點，造成污染，即使是較偏遠地方的污水亦然。在海魚養殖區向海的 200 米和向陸地的 100 米範圍內，不得進一步排放污水。
- 5.3.5 未經妥善規劃和運作不當的海魚養殖區，可以對當地環境造成嚴重污染。餘剩魚糧和魚類排出的糞物造成的污染物，很容易會積聚在海床。因此，海魚養殖區應設於海水流通情況良好的地方，使污染物能夠容易分散。為了進一步減少污染，應嚴禁在海魚養殖區內放置魚排。此外，海魚養殖區內應設有足夠的輔助基礎設施，包括通路(例如道

路或碼頭)、廁所和廢物收集及處置設施，供適當地收集、處理和處置海魚養殖區產生的廢物。

農業

- 5.3.6 取水和排放污水的方式，不應對下游地區的農業用途造成不良影響。

住宅及康樂發展

- 5.3.7 住宅區及康樂發展，包括市區康樂場地，最好遠離死水，因為死水可能會積聚污染物，造成滋擾。受污染水體可能會影響這些發展，因此首要目標必定是把污染源移走，並可能須採取進一步的補救措施，例如旱季流量分流、疏浚挖撈和曝氣，以解除滋擾。所有建築物均應設有污水處理設施或接駁到污水渠。
- 5.3.8 倘若現有污染黑點的水質，預料在不久將來也不會有重大改善，住宅區和康樂發展應遠離受污染的水體，使水污染造成的滋擾不會影響居民。

避風塘及船隻停泊處

- 5.3.9 在規劃避風塘及船隻停泊處時，應確保其位置及設計，會讓水體具足夠的沖刷力，同時避風塘及船隻停泊處以內的水體與以外的水體之間，有良好的水流交替。在規劃階段，通常須進行水力模型測試，以確保設計可令整個避風塘及船隻停泊處的水體具足夠的沖刷力，以及這些發展不會帶來死水問題。
- 5.3.10 避風塘及船隻停泊處不應設於水質差的地方，同時應遠離污水及雨水渠口，或在設計上能令渠口的排水捲流不會進入避風塘或船隻停泊處。現有渠口和雨水渠必須改道，以免污水排放入新的避風塘及船隻停泊處。如現有雨水渠無法改道，則應另覓地點。
- 5.3.11 新的污水渠口、雨水渠口或明渠排放出的污水，不能流入避風塘或船隻停泊處(圖 5.1)。
- 5.3.12 避風塘或船隻停泊處必須設有足夠的岸上公用設施，包括廁所和廢物收集和處置設施，供妥善地收集、處理和處置廢物。廢物不應直接傾倒入避風塘或船隻停泊處。由避風

塘或船隻停泊處的公用設施排放出的污水，應符合既定的污水管制準則。

集水區

- 5.3.13 在集水區(圖 5.1)內進行的發展計劃受水務署嚴格管制。在規劃集水區內或其附近的發展計劃或工程項目時，應遵從水務署訂立的指引。鑑於保護這些水資源免受污染至為重要，集水區內進行的所有發展計劃須接駁至公共污水收集系統。如有關地區沒有公共污水收集系統，則應提供污水處理廠。從污水處理廠排出的污水，須符合根據《1990 年水污染管制(修訂)條例》擬定的《流出物標準技術備忘錄》訂明甲類內陸水域的排放物標準。化糞池及滲水系統應盡量避免使用。

自然保護區及具特殊科學價值地點

- 5.3.14 這些地區應受適當的保護，使免受污染及自流改道的影響。這方面應參照《香港規劃標準與準則》第十章 – 自然保育及文物保護。

天然河流/河道

- 5.3.15 發展計劃的位置最好遠離天然河道。

對付水污染的規劃工作的主要大綱

- (a) 香港主要的水質管制法例是《水污染管制條例》。該條例賦予有關當局權力，在憲報公布水質管制區內，排放入任何水體、公共污水渠及排水渠的污水及沉積物質，均受管制。當局會根據水體的有利用途，公布每個水質管制區的水質指標。不同的水質管制區會有不同指標。任何人均可就排放或沉積申請牌照，水質指標成為訂立牌照內的條款的依據。
- (b) 《水污染管制條例》適用於所有排放物和沉積物的管制。根據條例擬備的技術備忘錄，為訂立不同情況下所需的標準提供指引，供列入牌照內。排放必須符合牌照內列明的標準。
- (c) 當局嚴格管制把造成污染的污水排放入集水區，規定污水須經過高度處理(圖 5.1)。
- (d) 其他有關法例包括《廢物處置條例》。條例載有關於禽畜廢物管制的條文，禁止在市區飼養禽畜，並規定在其他地區實施「禽畜廢物管制計劃」(詳情見附錄 6.1)。
- (e) 負責規劃和施工的人士，應決定規劃區是否坐落在或已納入海魚養殖區內。當局已根據《海魚養殖條例》的規定，指定多個海魚養殖區(見圖 5.1)。污染海魚養殖區的水域，屬犯法行為。

可能造成污染及易受滋擾的用途

- (a) 可能造成污染的用途：
 - 工業及農業(包括禽畜飼養及屠場)；
 - 污水處置(包括由私人住宅發展排放出的污水)；
 - 土木工程(包括所有建築工程、鑽井、地盤勘測、疏浚挖撈、填海、挖土、人工湖建造等)；以及
 - 運輸設施。

(b) 可能對環境造成重大影響的易受滋擾用途：

- 海浴；
- 海魚養殖及漁業；
- 農業；
- 住宅及康樂發展；以及
- 避風塘及船隻停泊處。

(c) 其他易受滋擾用途：

- 集水區；
- 自然保護區；
- 具特殊科學價值地點；
- 海岸公園／海洋保護區；
- 海岸保護區；
- 自然保育區；以及
- 孵魚場。

6. 廢物管理

6.1 政策目標

6.1.1 政府對規劃廢物管理的整體政策目標，是要確保：

- (a) 推行持續地有效的廢物管理方法，而我們會減少製造廢物，把廢物再利用或盡用廢物尚有的價值；
- (b) 提供足夠設施，俾使以具有經濟效益和符合環境標準的方式處置各種廢物；以及
- (c) 制訂和確切執行有關貯存、收集、運送、處理和處置廢物的法例，以保障公眾的健康和福祉，避免遭受在環境方面的不良影響。

6.1.2 附錄 6.1 載列廢物管理工作的主要大綱，並概述廢物接收／轉運設施和在廢物管理方面有特別需要的用途。

6.2 為廢物接收及轉運設施制訂的標準及準則

6.2.1 廢物接收及轉運設施與毗鄰建築物之間應有足夠的間隔距離。建築物配置方面，必須提供設施，以便把可循環再造的廢物分類及再利用。關於接收和處置易生塵埃或會發出氣味的廢物的設施，應採取特別的預防措施，避免這些設施對附近地區造成滋擾。此外，亦應留意盛行風向，以及因此而可能造成的滋擾。

垃圾轉運站

6.2.2 垃圾轉運站提供區域及次區域終站，供垃圾收集車輛傾卸垃圾。廢物會從垃圾轉運站以貨櫃大批裝運到最終處置設施。設立垃圾轉運站的目的，主要是透過更妥善地把廢物密封，以減低運輸廢物的成本，同時把環境滋擾減至最少。在市區，應考慮為每 50 萬至 200 萬人提供一個每天能處理 500 至 2 000 噸廢物的垃圾轉運站；在新界，則為每 10 萬至 100 萬人提供一個每天能處理 100 至 1 000 噸廢物的垃圾轉運站。每個垃圾轉運站須佔地一至兩公頃。

6.2.3 垃圾運轉站應設於其服務範圍的中央，最好是設於有躉船通路的海旁。為盡量減輕垃圾轉運站與毗鄰易受滋擾土地

用途不協調的問題，垃圾轉運站應設於工業區或其他不易受滋擾的地區，如可能的話，設於地下。垃圾轉運站應有足夠的地方，供垃圾收集車輛進入和排隊。為了避免造成交通擠塞，以及令垃圾收集車輛久候，最好闢設與主要運輸路線連接的短車輛通路，及應決定毗鄰道路的容車量是否足以容納往來垃圾轉運站的垃圾收集車輛。同時，應考慮垃圾轉運站採取完全密封設計，以及／或提供適當的屏障，以阻止氣味及塵埃擴散。此外，亦應提供足夠的管制措施，以盡量減輕影響。管制措施可能包括對機器、構築物、滲濾污水處理／處置系統及空氣／排氣管洗滌系統裝置的噪音管制。

建築廢物管理設施

- 6.2.4 為了善用和適當地處置公眾傾卸物料及建築廢物，以及減低非法傾倒的可能性，應提供以公眾填土躉船碇泊處或公眾填土區、拆建物料分類設施、填料庫或同類建築廢物管理設施形式運作的建築廢物傾倒場所。此舉的目的，是確保有特定服務範圍，而且位置適中的傾倒場所遍布全香港。此外，應提供污染管制措施，以防止傾卸物料在卸下時濺出、壓止塵土飛揚和垃圾隨風飄盪、減少所有裝置發出的噪音、防止廢物、土壤和瓦礫沖離地盤或沖出大海，以及限制運作時間。
- 6.2.5 關於闢設建築廢物管理設施的問題，必須審慎考慮合適的選址、實施時間及所需的污染管制措施。這些設施須設於臨海地方，有良好的通道，並有足夠地方供運載廢物的車輛進入和排隊。在可行情況下，這些設施應設於工業區或其他不易受滋擾的土地用途地帶內。

垃圾收集站

市區及新市鎮的垃圾收集設施

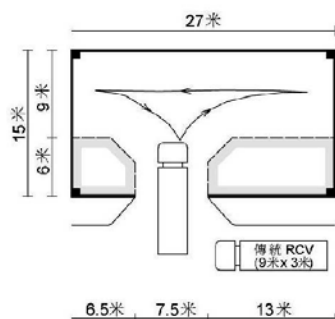
- 6.2.6 每兩萬人口或每 500 米範圍以內，須設有一個垃圾收集站。在工業及商業區，或在現已有或將會有足夠私人垃圾收集設施的地方，垃圾收集站的數目可能須予調整，以配合預期的需要。至於詳細規定，應徵詢食物環境衛生署署長的意見。
- 6.2.7 為了道路安全起見，新的垃圾收集站的設計，應容許垃圾收集車輛以車頭先入和車頭先出的形式進出垃圾收集站。

對於多面向街地盤或街角地盤，地盤總面積不應少於 294 平方米(最少闊 14 米)。至於四面受包圍或處於夾縫的地盤，地盤總面積須介乎 405 平方米至 594 平方米(最少闊 27 米)。前者只可容納傳統的垃圾收集車輛，後者則可容納傳統和拖拉型垃圾收集車輛。如有需要，可從一個面積廣闊，容許拖拉型垃圾收集車輛以車頭先入和車頭先出的形式進出的夾縫地盤中，撥出面積大約 150 平方米的土地作其他協調用途。不同類別地盤和供不同種類垃圾收集車輛使用的垃圾收集站的地盤規定見圖 6.1。

6.2.8 雖然基於道路安全考慮，應該禁止垃圾收集車輛倒車，但仍須認真考慮某些地區的土地限制，以及提供標準地盤的成本。在有土地限制的地區，只容許垃圾收集車輛以車尾先入和車頭先出的形式進出的地盤，如位於車輛及行人流量較低的次級道路，則可考慮用作闢設垃圾收集站。在這個情況下，面積不少於 220 平方米的較小型地盤(臨街一邊闊 11 米，深 20 米)(見圖 6.1)已經足夠。不過，應該強調的是，選擇在較小型地盤闢設垃圾收集站只屬例外，並非一般常規，須徵詢運輸署的意見。

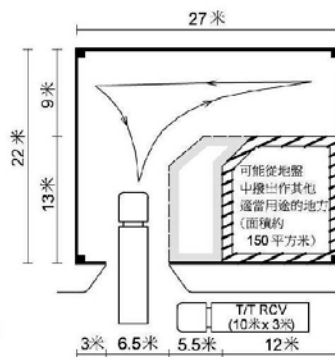
6.2.9 指明的地盤總面積及尺寸，是垃圾收集站的最低運作要求，以便容納傳統及拖拉型垃圾收集車輛。如個別地盤的具體布局及實際情況不許可，或需要在上層設置其他政府、機構或社區設施，則可能須調整地盤規定，以配合特別設計和布局。一般而言，垃圾收集站須預留適當的物料回收區。

市區及新市鎮



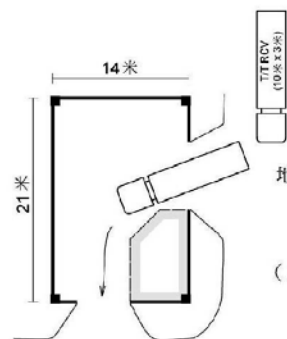
地盤總面積：405 平方米

(一) 「甲」類型地盤
只供傳統
垃圾收集車輛使用
(車頭先入/車頭先出)



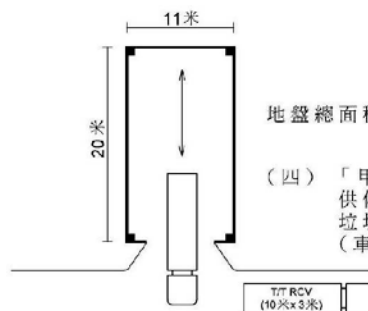
地盤總面積：594 平方米

(二) 「甲」類型地盤
供傳統及拖拉型
垃圾收集車輛使用
(車頭先入/車頭先出)



地盤總面積：294 平方米

(三) 「乙/丙」類型地盤
供傳統及拖拉型
垃圾收集車輛使用
(車頭先入/車頭先出)



地盤總面積：220 平方米

(四) 「甲」類型地盤
供傳統及拖拉型
垃圾收集車輛使用
(車頭先入/車頭先出或駛過)

註釋：

1. 本圖闡釋的地盤規定並不適用於公共屋邨
2. 現時新界並無拖拉型垃圾收集車輛運作

圖解

可能預留作貯物及
其他附屬用途的地方

T/T

拖拉型

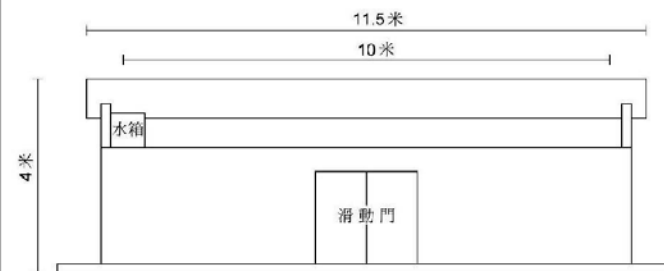
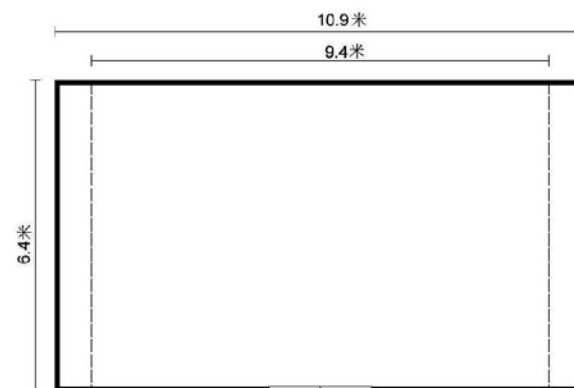
RCV

垃圾收集車輛

比例尺

米 10 0 10 20 30 40 米

鄉郊地區及偏遠鄉村

標準鄉村式
垃圾收集站的正面圖

地盤總面積：60 或 70 平方米

標準鄉村式
垃圾收集站

比例尺

米 1 0 1 2 3 4 5 6 米

資料來源

建築署
食物環境衛生署

垃圾收集站地盤的最低規定

69

規 劃 署



圖則編號 M / SS / 06 / 32

檔案編號 TS C/PSSC/902

日期

4/06

圖號

6.1

鄉郊地區及偏遠鄉村的垃圾收集設施

- 6.2.10 在面積廣闊，但人口稀少的鄉郊地區或偏遠鄉村，標準鄉村式垃圾收集站及垃圾桶站是基本的設施。每一條或多條毗連的鄉村(人口最多為 1 000 人左右)，應設有一個介乎 9.4 米×6.4 米(約 60 平方米)至 10.9 米×6.4 米(約 70 平方米)的標準鄉村式垃圾收集站，視乎運作需要而定。垃圾收集站應設於適中的位置，讓垃圾收集車輛可停泊在路旁停泊處或指定車位收集垃圾，而不會對其他道路使用者造成不必要的阻塞。當局應按每 1 000 人設一個垃圾收集站的方式計算，為集中的民居加設垃圾收集站。新市鎮內較不偏遠的鄉村發展區不適合闢設先前所述在市區及新市鎮提供的垃圾收集站，因此，應提供鄉村式垃圾收集站及垃圾桶站。在適當的情況下，並視乎土地供應情況和車輛是否可以到達，垃圾桶站應設於垃圾製造源附近。一般而言，垃圾收集站須預留適當的物料回收區。

一般位置及設計準則

- 6.2.11 為垃圾收集站選址時，應避免垃圾收集站阻塞交通或對交通安全構成威脅。因此，垃圾收集站不應設於主幹道或主要幹路、斜路、或貨車掉頭可能會造成交通問題的位置。
- 6.2.12 在適當的情況下，應為垃圾收集當局及私人垃圾收集商，提供離街及密封的大型垃圾收集車輛泊位及獨立通路。
- 6.2.13 垃圾收集站的選址及設計，應以盡量減少對公眾及在附近居住和工作的市民造成滋擾為原則。為此，應在適當的情況下，把整個垃圾收集站密封，以及在必要時，提供除臭設備及通風系統。垃圾收集站最低限度須設有貯水池，作日常清洗用途。至於容許垃圾收集車輛進入的特別設計新垃圾收集站，應納入空氣／排氣管洗滌、高壓水清潔及滲漏污水排水和處置等設計特色。在可能情況下，垃圾收集站的建築設計亦應納入美化環境設施，作為毗鄰易受滋擾土地用途的景觀屏障。此外，應致力取代所有現有的街上垃圾收集站。
- 6.2.14 由於很難找到適合用作垃圾收集站的地盤，特別是在已建設地區，因此，在可能情況下，公營及私營機構的大型發展及重建計劃，應包括提供垃圾收集站。為了減少對廢物

處理的需要，以及減輕可能出現的滋擾問題，日後進行的這些大型發展及重建計劃，應提供適當的廢物收集及處理設施。

公共屋邨的垃圾收集設施

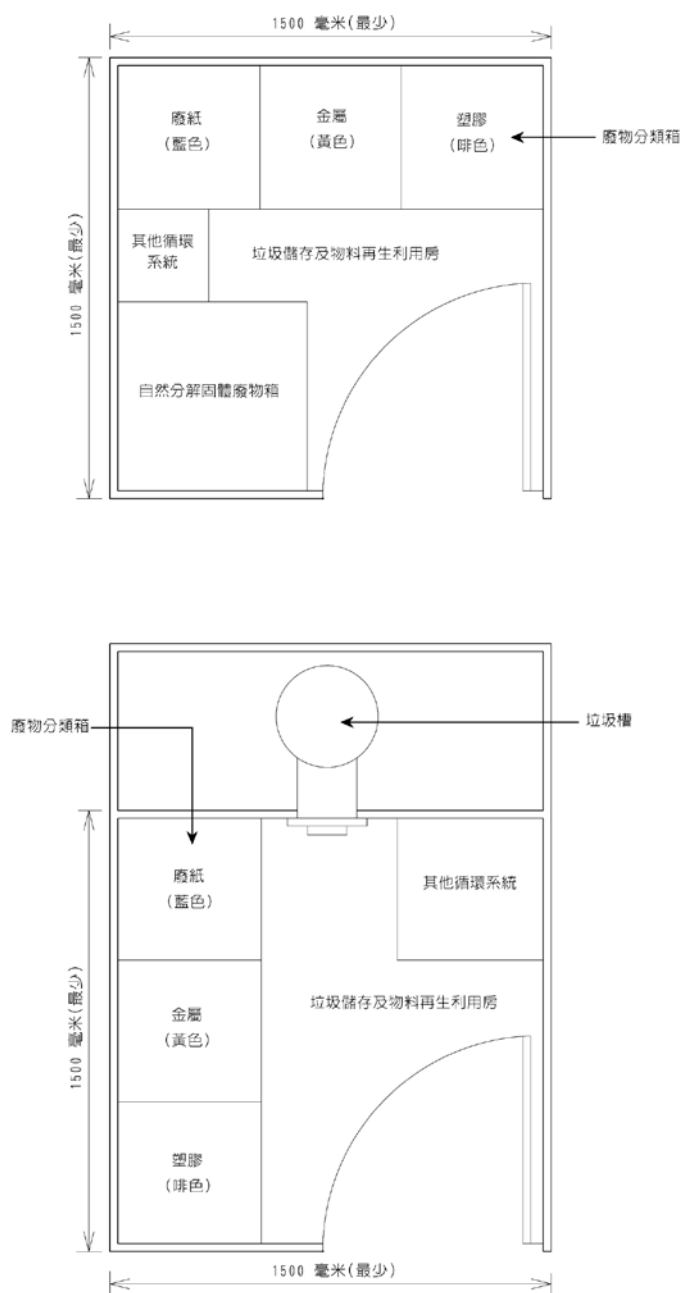
6.2.15 上述標準與準則適用於市區、新市鎮及鄉郊地區的垃圾收集站，但不適用於公共屋邨。公共屋邨在垃圾收集方面有不同的供應標準及設計準則，其主要垃圾收集設施包括：

- (a) 每座住宅樓宇均設有垃圾及物料回收房，提供足夠地方以滿足日常處理每座單位垃圾的需要。有關垃圾及物料回收房的最低面積要求，均依據建築物條例第 123H 章建築物規例作訂定。
- (b) 非強制在標準樓層提供的垃圾及物料回收房：提供足夠地方存放每天的垃圾和設置處理回收物料的設施。圖 6.2 顯示垃圾及物料回收房的標準布局 and 最小面積。
- (c) 垃圾收集站：為屋邨所有單位提供存放每天垃圾的密封構築物，而屋邨的垃圾會由食物環境衛生署收集。

每座樓宇逐一收集垃圾：如地盤的情況不許可，垃圾收集車輛可經明確劃定的車輛通路直達個別樓宇。在垃圾及物料回收房毗鄰會設避車處或盡頭路的迴車處。由於此方案會對公眾及附近的屋邨居民造成滋擾，因此只適用於特別情況，例如地盤地形不容許設置垃圾站來服務兩座或以上樓宇。

- (d) 廢物收集站：供存放一般垃圾收集服務不能處理的物件的獨立貯物地方。

圖 6.2 垃圾及物料回收房的平面圖例子



註：以上圖例可作適當調整以配合其他合適的廢物分類系統

- 6.2.16 所有供存放垃圾和回收物料的設施必須為全天候設施。
- 6.2.17 在附設街市的大型商業中心，會設置獨立廢物收集站。
- 6.2.18 在所有情況下，應藉選用適當的物料及顏色、利用行人路

路緣及／或美化環境特徵，以便明確劃定公共屋邨的垃圾收集車輛通路路線，從而把車輛通路與屋邨的行人專用區分辨開來。

私人住用和非住用樓宇、工業樓宇及綜合用途大廈內的垃圾收集設施

6.2.19 私人住用和非住用樓宇、工業樓宇及綜合用途大廈內的垃圾及物料回收房，與其附屬機械通風系統及空氣淨化設施的要求，應符合二零零零年十一月一日起生效的《建築物(垃圾及物料回收房及垃圾槽)規例》的規定。根據這些規例，垃圾及物料回收房的最低樓面空間要求，以及提供車輛通路的需要，是按照發展規模而訂立的。食物環境衛生署可能會根據《公眾潔淨及防止妨擾規例》的規定，訂定關於從樓宇移走住戶廢物的某些條款及條件。

6.2.20 垃圾及物料回收房應設於地面一層或地庫，供存放垃圾及處理回收物料，包括把已回收物料分類及存放該等物料。《建築物(垃圾及物料回收房及垃圾槽)規例》中對垃圾及物料回收房的樓面空間和車輛通路的規定綜述於表 6.1。對於整體實用樓面空間 13 200 平方米或以上的住用或綜合用途大廈，以及整體實用樓面空間 39 600 平方米或以上的非住用發展，垃圾及物料回收房須設有具足夠出入口的車輛通路，方便垃圾收集當局慣常使用的垃圾收集車輛進出。設車輛通路直達垃圾房，方便垃圾收集車輛在建築物內收集垃圾，以盡量減輕對環境造成的滋擾。至於小型發展，住戶廢物將會運往附近服務較大地區的垃圾收集站，然後由垃圾收集車輛收集。

6.2.21 非強制在每一樓層提供垃圾及物料回收設施是可以考慮的做法。方案之一是在每一樓層闢建垃圾及物料回收房，其最小面積如下：

(a) 垃圾及物料回收房的尺寸不得有任何一面少於 1.5 米(即垃圾及物料回收房的面積不得少於 2.25 平方米)。

(b) 垃圾及物料回收房量度至天花板的高度不得少於兩米。

垃圾及物料回收房的面積要求並不包括闢設垃圾槽及其他附屬設施所需地方。不過，如必須提供垃圾槽或其他附屬設施，最好把這些設施設於垃圾及物料回收房內或其附近，以便快捷地分辨可循環再造物料，然後把垃圾放進垃圾槽。垃圾及物料回收房的標準布局 and 最小尺寸的詳情見圖 6.2。

- 6.2.22 有關機械通風系統及空氣淨化設施的要求，可參閱由屋宇署發出的《認可人士及註冊結構工程師作業備考編號 PNAP98》。
- 6.2.23 若採用自動垃圾收集系統，則必須同時提供垃圾分類及回收可循環再造物料的設施。
- 6.2.24 垃圾及物料回收房的詳細要求會不時更新，可參閱《建築物(垃圾及物料回收房及垃圾槽)規例》及有關的作業備考的最新版本。

表 6.1： 對私人住用和非住用樓宇、工業樓宇及綜合用途大廈內的垃圾及物料回收房的規定摘要

建築物	圖則顯示的整體樓面面積	物料回收房／垃圾及物料回收房的種類	物料回收房／垃圾及物料回收房最小樓面空間
住用樓宇	a) 實用樓面空間有 1 320 平方米或以上，但不超過 13 200 平方米	垃圾及物料回收房	整體實用樓面空間(以平方米計算)除以 347
	b) 實用樓面空間有 13 200 平方米或以上	設有車輛通路的垃圾及物料回收房	整體實用樓面空間(以平方米計算)除以 347
非住用樓宇 (工業樓宇除外)	a) 實用樓面空間有 3 960 平方米或以上，但不超過 39 600 平方米	垃圾及物料回收房	整體實用樓面空間(以平方米計算)除以 925
	b) 實用樓面空間有 39 600 平方米或以上	設有車輛通路的垃圾及物料回收房	整體實用樓面空間(以平方米計算)除以 925
工業樓宇	a) 實用樓面空間有 3 960 平方米或以上，但不超過 39 600 平方米	物料回收房	整體實用樓面空間(以平方米計算)除以 2 320，但不少於 2.25 平方米
	b) 實用樓面空間有 39 600 平方米或以上	設有車輛通路的物料回收房	整體實用樓面空間(以平方米計算)除以 2 320
綜合用途大廈	a) 總實用樓面空間有 1 320 平方米或以上，但不超過 13 200 平方米	垃圾及物料回收房	a) 住用樓宇部分的整體實用空間面積(以平方米計算)除以 347；以及

建築物	圖則顯示的整體樓面面積	物料回收房／垃圾及物料回收房的種類	物料回收房／垃圾及物料回收房最小樓面空間
	b) 總實用樓面面積 13 200 平方米或以上	設有車輛通路的垃圾及物料回收房	b) 非住用樓宇部分的整體實用樓面空間(以平方米計算)除以 925 的總和。 a) 住用樓宇部分的整體實用空間面積(以平方米計算)除以 347；以及 b) 非住用樓宇部分的整體實用樓面空間(以平方米計算)除以 925 的總和。

註釋：關於最新的要求，請參閱《建築物(垃圾及物料回收房及垃圾槽)規例》的附表。

6.3 為在廢物處置方面有特別規定的工業制訂的準則

產生化學廢物的工業

6.3.1 這些工業應設於指定工業區的工業樓宇內，或最好設於有公用廢物存放及／或處理設施的特別設計建築物內，而且必須符合《廢物處置(化學廢物)(一般)規例》的規定。

6.3.2 如預算在工業樓宇內容納產生化學廢物的工業，應考慮訂明對與存放、處理及／或收集廢物有關的通路和地方的特別規定。這些規定一般包括：

- (a) 提供適當的原地處理設施及收集系統；
- (b) 提供足夠設施，供暫時存放化學廢物，待持牌廢物收集商收集，然後運往別處的處理及處置設施。這方面的設施可以包括供臨時存放廢物的容器、設有預防廢物漏出和濺出的不滲漏地台和堤壘的指定存放地區，以及經適當設計，供安全處理廢物的設備。關於存放地區，應根據廢物的排放模式或產生頻率，並必須考慮到有必要分開存放不協調的廢

物，而訂立有關規定。一般而言，每一樓層的 2 至 5%的實用樓面面積應撥作暫時存放化學廢物用途，並闢設起卸位和直達載貨升降機的通路。如不可行的話，應把每幢建築物的 2 至 5%的總樓面面積撥出，以便在其中一樓層設置化學廢物存放區，供所有租戶共用；

- (c) 必須遵守《危險品條例》的規定，存放列為危險品的化學廢物；以及
- (d) 在適當的情況下，闢設足夠的離街車位，供化學廢物收集車輛使用。

厭惡性行業

6.3.3 厭惡性行業的活動，須領取由食物環境衛生署署長發出的牌照，並必須遵守《厭惡性行業規例》中所訂明的條件。一般而言，厭惡性行業應設於特別設計的工業樓宇內。這類樓宇必須設有足夠的通風設施，並提供足以控制廢物或廢水造成的環境滋擾，以及處置這些廢物或廢水的設施。渠口應配有可移去的鍍鋅渠閘或垃圾隔柵，並在適當的情況下，提供隔油池。

6.3.4 設有厭惡性行業的工業樓宇與附近易受滋擾用途之間，應有足夠的間隔距離。一般而言，間隔距離最少為 200 米，以盡量減輕可能造成的氣味滋擾。

禽畜飼養

6.3.5 位於法定管制區內的禽畜飼養場，必須遵守《廢物處置(禽畜廢物)規例》的規定。這些禽畜舍應採取預防措施，以防止對公眾造成滋擾或引致公眾不安，以及避免對《水務條例》涵蓋範圍內的水道和集水區造成污染。

6.3.6 禽畜飼養場應有足夠的設施，以便把禽畜廢物臨時存放於經適當設計和建造的容器內。如須把禽畜廢物用作在禽畜飼養場內堆肥，則應提供適當建造的地方或禽畜糞便舍。為了防止對集水區造成潛在污染，必須把滲水井設於水塘、海域、水源、水道或食水井的 30 米範圍以外。

6.4 為在廢物處置方面有特別規定的社區設施制訂的準則

- 6.4.1 當規劃這些社區設施時，應提供足夠地方，供存放、收集和處置固體廢物。這些地方應以垃圾站形式，設於地面一層或任何有直接車輛通路的樓層。垃圾站應設於載貨升降機附近，並有足夠的離街車輛通路，供垃圾收集車輛起卸垃圾。為社區設施建造的垃圾及物料回收房，應具類似《建築物(垃圾及物料回收房及垃圾槽)規例》中對住宅發展訂定的標準。有關選址指引，應參閱第 6.2 段。

屠房

- 6.4.2 屠房應有足夠的廢物處理設施，以處理運作上產生的所有形式廢物。這些設施應包括供處理鳥獸屍體、腐爛的肉、血、皮、什臟、油脂、內臟、指甲、毛髮及廢水的設施。此外，應把廢水收集系統與雨水收集系統分隔。

街市及熟食檔

- 6.4.3 這些設施所產生的廢物，大部分是很易腐爛的廢物。因此，應在適當位置提供容量足夠的垃圾站，以盡量減輕可能對公眾或在附近居住和工作的市民造成的滋擾。這些設施內的活動通常產生的動物屍體，應與其他類別廢物分開，並提供獨立的臨時存放及收集設施。這些設施最好設於有上蓋的地方，並應設有隔油池，以防止溝渠淤塞。

醫院／診療所

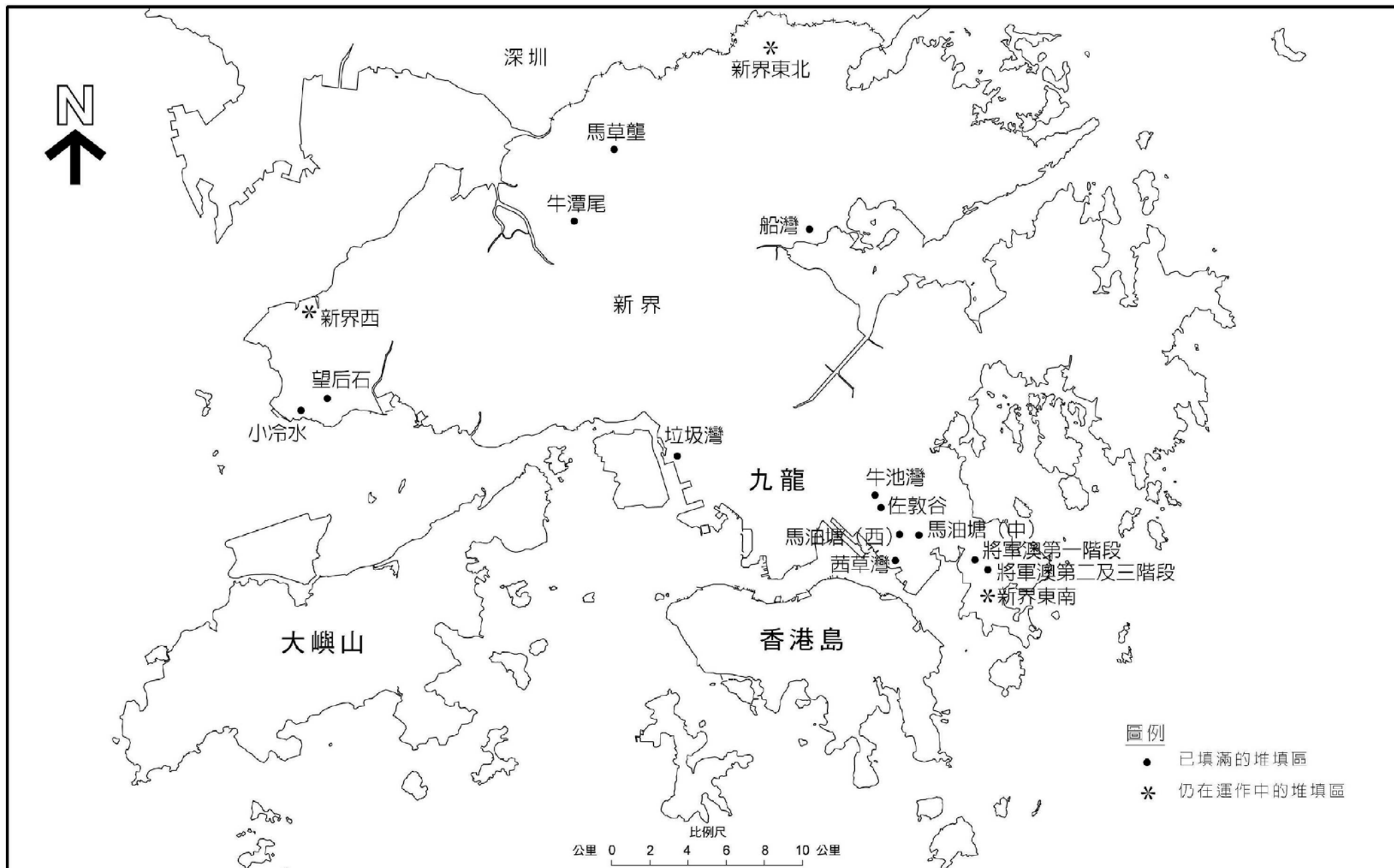
- 6.4.4 所有醫療廢物應與其他都市廢物分開收集，並必須由當局指定的設施處置。

6.5 為在接近堆填區的地方進行的發展制訂的準則

- 6.5.1 圖 6.3 顯示運作中和已關閉的堆填區的位置。已經關閉或仍在運作的堆填區，可能會因堆填區沼氣橫向移動，而對附近的土地用途構成威脅。堆填區沼氣會在進行挖掘工程、地基工程、地庫建造工程，以及渠務維修或其他地下維修時，移動到密封的空間，並積聚在那裏，因而可能會令人窒息，以及造成火警和爆炸。其他易受影響的地點，包括在建築期間和在落成建築物內存在的地盤木屋、地庫和通

風差的密封地方。

- 6.5.2 建築物及社區設施應在遠離堆填區的地方興建。堆填的危險程度視乎有沒有氣體管理系統及屏障、堆填區的地盤設計、區內地質情況及發展計劃的建築物配置等因素。據報有一些海外的個案，堆填區沼氣由堆填區移動到數百米以外的地方。如在堆填區附近興建建築物，應避免在地面一層、地庫及其他地下空間闢設密封地方。此外，須特別留意平台的設計，以確保通風情況良好。在堆填區附近進行的發展計劃，應納入足夠的監察措施及安全預防措施。為這些發展計劃進行規劃初期，便應知會環境保護署，以期在工程展開前，可得出該署認同的所需管制措施。
- 6.5.3 為保障發展計劃免受堆填區沼氣移動的潛在危險所影響，如在 250 米的「諮詢區域」內進行發展，必須評估堆填區沼氣會造成的危險。「諮詢區域」是指在廢料的邊緣可確定的情況下，距離廢物的邊緣 250 米以平衡線顯示的堆填區界線周圍的地方；或是在廢料的邊緣未能確定的情況下，環境保護署公布的「堆填區沼氣危險評估指引」附件 A 載列堆填區的認可堆填區界線圖則所顯示的「諮詢區域」範圍。有關指引已上載環境保護署的網頁 (www.epd.gov.hk)(見「環保標準及指引 – 一般標準及指引」)。
- 6.5.4 至於評估有關堆填區沼氣風險的指引，則載列於環境保護署署長發出的「堆填區沼氣危險評估指引」。發展計劃的倡議人必須主動並預留足夠時間進行堆填區沼氣危險評估。



資料來源

環境保護署

已經填滿及仍在運作中的堆填區

規劃署



圖則編號 M / SS / 06 / 29

日期

圖號

檔案編號 TS C/PSSC/901

3/06

6.3

廢物管理工作的主要大綱

- (a) 《都市固體廢物管理政策大綱(2005-2014)》採取「污染者自付」原則，為香港的廢物管理工作制定綜合大綱。
- (b) 上述政策大綱建基於一套廢物管理方法的三層架構，而三個層次依優先順序排列分別為：
- 避免和減少產生廢物；
 - 再用、回收及循環再造；以及
 - 減少廢物體積及棄置。

最首要的層次是避免和減少廢物，亦即在源頭解決問題，鼓勵公眾盡量減少產生廢物。第二個層次是盡量再用、回收及循環再造所有合適的回收物料。當我們已竭盡所能避免、減少和回收再造廢物後，仍須妥善處置需要作最終處置的廢物。我們可利用適當的技術將廢物處理和減少其體積。若經廢物處理後尚有剩餘的廢物，才會採用堆填區棄置這個辦法。

- (c) 《廢物處置條例》規定有關當局擬備法定廢物處置計劃，為廢物管理設施作出長遠規劃。廢物處置計劃列明處置都市固體廢物的架構，是利用位於新界偏遠地區的三個策略性堆填區，以設於主要人口中心附近的垃圾轉運站網絡作為支援。
- (d) 當局於一九八七年在《廢物處置條例》內引入管制禽畜廢物的條文，嚴禁在市區及新市鎮飼養禽畜，並管制在本港其餘地區處置禽畜廢物。禽畜廢物禁制及管制區的界線顯示於圖 6.4。
- (e) 當局於一九九二年實施化學廢物管制規例，以管制化學廢物的運輸、收集、處理及處置。為了配合新的規管計劃，當局在青衣設立化學廢物處理中心。
- (f) 當局預算修訂《廢物處置條例》，以便把發牌規定擴大至涵蓋所有種類的廢物處理及處置設施，包括由政府開設的設施。

廢物接收／轉運設施及在廢物管理方面有特別規定的用途

(a) 廢物接收及轉運設施

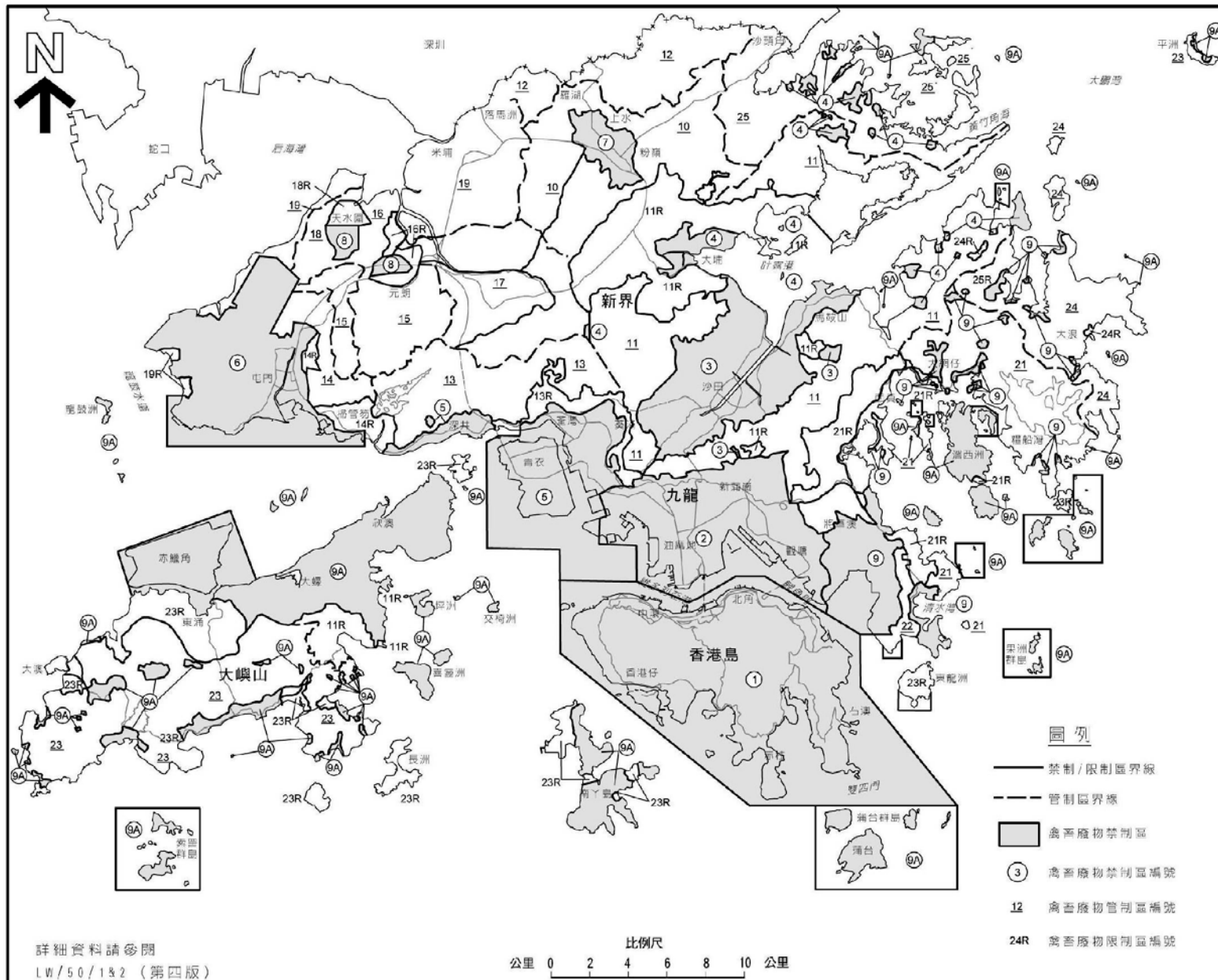
- 建築發展內的廢物處理設施
- 垃圾收集站
- 垃圾轉運站
- 建築廢物管理設施

(b) 對廢物管理有特別規定的工業

厭惡性行業 - 根據《公眾衛生及市政條例》第 48 條的規定宣布的厭惡性行業。主管當局如認為任何行業、業務、加工業或製造業，引致產生具厭惡性或有害的臭氣或塵埃，或因其他原因而具有厭惡性或損害性，或涉及屠宰動物或禽鳥，均可藉憲報刊登的公告，宣布其為厭惡性行業。附表載列於附錄 6.2。

(c) 對廢物管理有特別規定的社區設施

- 屠房
- 醫院／診療所
- 街市
- 熟食檔



禽畜廢物禁制、管制及限制區

	編號	地點
禁制區	1-9 & 9A	市區、所有新市鎮區、部分大嶼山及部分離島
管制區	10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25	部分梧桐河區 吐露港及部分赤門海峽區 深圳河上游區 部分荃灣、寮肚村一帶及大帽山 部分屯門區 屯門元朗走廊地帶 部分元朗區 部分錦田河區 部分天水圍區 部分新田及流浮山一帶 茅湖仔村一帶 部分西貢區 將軍澳一帶 部分離島 部分大嶼山海峽區 部分沙頭角海區
限制區	10R 11R 13R 14R 16R 18R 19R 21R 23R 24R 25R	部分梧桐河區 部分梅窩及部分赤門海峽區 部分荃灣區 部分屯門區 部分元朗區 部分天水圍區 部分新田區 部分西貢區 部分離島 部分大嶼山海峽區 部分沙頭角海區

資料來源

環境保護署

圖則編號 LW/200/1 (第四版)

禽畜廢物禁制、管制及限制區

規劃署



圖則編號 M/SS/06/30

日期

圖號

檔案編號 TS C/PSSC/901

3/06

6.4

厭惡性行業

根據《公眾衛生及市政條例》第 48 條的規定和厭惡性行業宣布公告，當局把下列行業、業務、加工業和製造業宣布為厭惡性行業。

厭惡性行業附表

行業、業務、加工業或製造業

項目

1. 煮骨。
2. 燒骨。
3. 磨骨。
4. 刮骨。
5. 貯存骨。
6. 製造漂白粉。
7. 煮脂肪。
8. 毛皮加工。
9. 清洗羽毛。
10. 揀羽毛。
11. 貯存羽毛。
12. 加工處理魚糧。
13. 製造膠水。
14. 藉發酵過程而製造低黏性澱粉(澄麵)。
15. 清洗毛髮。
16. 煮豬油。
17. 打磨皮革。
18. 製煉皮革。
19. 將錳礦沙或二氯化錳磨碎、包裝或以其他方式處理。
20. 加工處理肥料。
21. 煮樹脂。
22. 加工處理魚翅。
23. 製造漿糊。
24. 煮肥皂。
25. 融解固體脂肪。

環境保護法例

1. 以環境保護署署長為監督的現有污染管制法例

第 311 章《空氣污染管制條例》

規例	- 火爐、烘爐及煙囪(安裝及更改) - 塵埃及沙礫排放 - 燃料限制 - 煙霧 - 上訴委員會 - 指明工序 - 車輛設計標準(排放物) - 汽車燃料 - 露天焚燒 - 石棉(行政管理) - 建築工程塵埃 - 油站(氣體回收) - 乾衣機(氣體回收) - 車輛減少排放物器件 - 揮發性有機化合物
技術備忘錄	- 為香港制訂空氣質素指標 - 發出空氣污染消減通知 - 固定污染工序的空氣污染 - 指明牌照分配排放限額
工作守則	- 採用全密封區或小型密封區方法進行石棉工序 - 採用套拆法進行石棉工序 - 擬備石棉調查報告、石棉管理計劃及石棉消減計劃 - 安全處理低風險的含石棉物料
令	- 空氣管制區(宣布)(綜合) - 指明工序(所需詳情及資料的指明) - 指明工序(撤除豁免)

第 354 章《廢物處置條例》

- | | |
|------|--|
| 規例 | <ul style="list-style-type: none">- 禽畜廢物- 化學廢物(一般)- 許可證、授權及牌照(費用)- 上訴委員會- 化學廢物處置的收費- 廢物處置的收費- 指定廢物處置設施- 廢物轉運站- 建築廢物處置收費- 醫療廢物(一般)- 醫療廢物處置的收費 |
| 工作守則 | <ul style="list-style-type: none">- 處理、運送及處置石棉廢物- 處理、運送及處置多氯聯苯廢物- 禽畜廢物管理- 化學廢物管理 - 包裝、標籤及存放化學廢物- 醫療廢物處理及處置 - 在堆填區處置醫療廢物的管制 |

第 358 章《水污染管制條例》

- | | |
|-------|---|
| 規例 | <ul style="list-style-type: none">- 上訴委員會- 一般- 排污設備 |
| 技術備忘錄 | <ul style="list-style-type: none">- 排放入排水及排污系統、內陸及海岸水域的流出物的標準 |
| 令 | <ul style="list-style-type: none">- 水質管制區- 水質管制區(指定日期) |
| 聲明 | <ul style="list-style-type: none">- 水質指標 |

第 400 章《噪音管制條例》

- | | |
|----|--|
| 規例 | <ul style="list-style-type: none">- 一般 |
|----|--|

- 上訴委員會
- 空氣壓縮機
- 手提撞擊式破碎機
- 汽車
- 建築工程

- | | |
|-------|--|
| 技術備忘錄 | <ul style="list-style-type: none"> - 評估除住用處所、公眾地方或建築地盤以外地方所發噪音 - 管制建築工程噪音(撞擊式打樁除外) - 管制指定範圍的建築工程噪音 - 管制撞擊式打樁工程噪音 |
|-------|--|

第 403 章《保護臭氧層條例》

- | | |
|----|--|
| 規例 | <ul style="list-style-type: none"> - 費用 - 受管制製冷劑 - 含受管制物質產品(禁止進口) |
|----|--|

第 466 章《海上傾倒物料條例》

- | | |
|----|------|
| 規例 | - 費用 |
| 令 | - 豁免 |

第 499 章《環境影響評估條例》

- | | |
|----|---|
| 規例 | <ul style="list-style-type: none"> - 環境影響評估(上訴委員會) - 環境影響評估(費用) |
|----|---|

- | | |
|-------|------------|
| 技術備忘錄 | - 環境影響評估程序 |
|-------|------------|

第 595 章《有毒化學品管制條例》

- | | |
|----|--|
| 規例 | <ul style="list-style-type: none"> - 一般 - 費用 |
|----|--|

第 603 章《產品環保責任條例》

- | | |
|----|---------|
| 規例 | - 塑膠購物袋 |
|----|---------|

第 611 章 《汽車引擎空轉(定額罰款)條例》

規例 - 定額罰款

2. 並非以環境保護署署長作為監督的有關污染管制法例

第 53 章 《古物及古蹟條例》(發展局局長)

第 59 章 《工廠及工業經營條例》(勞工處處長)

第 60 章 《進出口條例》(香港海關總監)

第 102 章 《水務設施條例》(水務監督)

第 121 章 《建築物條例(新界適用)條例》(地政總署署長)

第 123 章 《建築物條例》(屋宇署署長)

規例 - 拆卸工程
- 垃圾及物料回收房及垃圾槽
- 衛生設備標準、水管裝置、排水工程及廁所
- 貯油裝置

第 131 章 《城市規劃條例》(城市規劃委員會)

第 132 章 《公眾衛生及市政條例》(食物環境衛生署署長)

規例 - 厭惡性行業
- 附表所列處所通風設施

第 139 章 《公眾衛生(動物及禽鳥)條例》(漁農自然護理署署長)

規例 - 家禽(屠宰供出口)

第 170 章 《野生動物保護條例》(漁農自然護理署署長)

第 171 章	《漁業保護條例》(漁農自然護理署署長)
第 208 章	《郊野公園條例》(漁農自然護理署署長)
第 209 章	《香港工業邨公司條例》(香港科技園公司)
第 228 章	《簡易程序治罪條例》(警務處處長)
第 295 章	《危險品條例》(礦務處處長)(警務處處長)(消防處處長)(海事處處長)
	規例 - 一般
第 303 章	《輻射條例》(勞工處處長)(輻射管理局)(衛生署署長)(工業貿易署署長)
	規例 - 管制放射性物質 (勞工處處長是受影響的工業經營的監督) (衛生署署長是受影響的經營，或從事任何經營的任何人的監督) - 管制輻照儀器
第 312 章	《民航(飛機噪音)條例》(民航處處長)
第 353 章	《海魚養殖條例》(漁農自然護理署署長)
第 374 章	《道路交通條例》(運輸署署長)
	規例 - 車輛構造及保養
第 413 章	《商船(防止及控制污染)條例》(海事處處長)

