

香港特別行政區政府
The Government of the Hong Kong Special Administrative Region

政府總部
運輸及房屋局
運輸科

香港添馬添美道 2 號
政府總部東翼

本局檔號 OUR REF.: THB(T) L1/12/65
來函檔號 YOUR REF.: CB4/SS/6/16



Transport and
Housing Bureau
Government Secretariat
Transport Branch

East Wing, Central Government Offices,
2 Tim Mei Avenue,
Tamar, Hong Kong

電話 Tel. No.: 3509 8200
傳真 Fax No.: 3904 1774

香港中區立法會道 1 號
立法會綜合大樓
立法會
小組委員會秘書
(經辦人：盧慧欣女士)

盧女士：

《定額罰款(交通違例事項)條例》及
《定額罰款(刑事訴訟)條例》的兩項決議
小組委員會

2017 年 3 月 21 日會議跟進事宜

小組委員會在上述會議要求政府提供補充資料／作出回應。關於各項所需跟進的行動，我們的回應載於附件。

運輸及房屋局局長

(黃穎懿



代行)

二零一七年四月二十六日

- (a) 根據《定額罰款(交通違例事項)條例》(第 237 章)第 13 條，凡違反第 4、5、6、7、8、9、10 或 11(1)條的條文，均須繳付定額罰款，數額為\$200 或由立法局藉決議訂明的較大數額。立法會可否藉決議為《定額罰款(交通違例事項)條例》(第 237 章)第 4、5、6、7、8、9、10 或 11(1)條所述的不同違例事項[即立法會參考資料摘要(檔案編號：THB(T)L1/12/65)附件 A 詳列的 21 項違例事項]，訂明不同水平的定額罰款(與現行罰款額 320 元相同或較大數額)，以取代適用於該等違例事項的劃一罰款額。

《定額罰款(交通違例事項)條例》(第 237 章)第 13 條訂明，「凡違反第 4、5、6、7、8、9、10 或 11(1)條的條文，均須繳付定額罰款，數額為\$200 或由立法局藉決議訂明的較大數額。」(底線為本文所加)

關於立法會可否藉決議為第 237 章第 13 條下的不同違例事項(即違反第 4、5、6、7、8、9、10 或 11(1)條)，訂明不同水平的定額罰款(與現行罰款額 320 元相同或較大數額)一事，屬於法例釋義問題。

第 13 條只訂明一個定額罰款，而立法會可藉決議訂明一個「較大數額」。第 13 條的普通和自然涵意，是立法會只可調高法例所載的定額罰款額，文內沒有任何地方表示這項權力包括為違反不同條款而訂明不同定額罰款的權力。這個觀點，可從條例詳題中得到支持：「本條例旨在就各種違法事項訂定須繳付的定額罰款....」¹。另外，1970 年的條例草案摘要說明也載列類似說明：

¹ 條例英文詳題為“To provide for a fixed penalty to be payable for various contraventions of the law...” (底線為本文所加)

「本法案之制訂，旨在對阻塞道路、違例停泊及其他類似之交通違例事項科以一定數額之罰款..... (底線為本文所加)...

第十三款規定，任何人士，如違犯第四至十一各款之任何規定者，一律科以定額罰款三十元，但立法局得議決通過將罰款之定額提高」 (底線為本文所加)

政府認為，在第 237 章第 13 條之下，立法會並沒有獲賦權藉決議為不同違例事項訂明不同的定額罰款水平。

(b)(i) 下列項目的統計數字 -

1994 年車輛數目與就交通擠塞相關罪行發出的定額罰款通知書的數目的比率，以及該年的車輛數目與泊車位數目的比率，並把有關比率與 2016 年的相應比率及 2017 年的最新數字作比較

由於 1994 年的修訂定額罰款於該年 6 月 1 日才生效，1994 年全年的定額罰款通知書數目未能反映增幅的效果。因此除提供 1994 年的數字，我們亦提供了 1995 年及 2005 年(即 1994 年至 2016 年 22 年間的中位數)的數字，以提供較全面的數據。下表載列 1994 年、1995 年、2005 年及 2016² 與交通擠塞相關罪行發出的定額罰款通知書³ 的數目及所有領有牌照車輛的數目，以及相應的定額罰款通知書數目與車輛數目的比率。

	1994 年	1995 年	2005 年	2016 年
(a) 定額罰款通知書數目	2 139 526	1 982 551	599 233	1 627 511
(b) 所有領有牌照車輛數目 (截至該年年底)	462 410	466 068	540 640	745 677
定額罰款通知書數目與車輛數目的比率 = (a) / (b)	4.63	4.25	1.11	2.18

² 2017 年首兩個月的定額罰款通知書數目的臨時數字為 278 465。

³ 與交通擠塞相關罪行是指《定額罰款(交通違例事項)條例》(第 237 章)所訂明的罪行，以及《定額罰款(刑事訴訟)條例》(第 240 章)所訂明的六項罪行(即第 240 章附表第 9、12、13、18、20 及 48 項)。

就交通擠塞相關罪行發出的定額罰款通知書的數目，由 1994 年修訂定額罰款起一直下跌，在調高罰款的翌年(即 1995 年)的降幅達 7%，在 2005 年降至 599 233 的低水平，但隨後一直上升，在 2016 年回升至 1 627 511。

下表載列了 1994 年、2005 年及 2016 年(截至該年年底)及 2017 年 2 月領有牌照車輛的數目，以及相應的泊車位數目與車輛數目的比率。

	1994 年	2005 年	2016 年	2017 年 2 月
(a) 指定泊車位數目 ⁴	449 085	666 342	742 938	744 238
(b) 指定領有牌照車輛數目 ⁵	425 520	503 076	706 126	710 398
泊車位數目與車輛數目的比率 = (a) / (b)	1.06	1.32	1.05	1.05

1994 年至 2016 年間，上述泊車位數目與車輛數目的比率只有輕微變動。

⁴ 指定泊車位是指位於路旁(不論是否設有收費錶)、短期租約公眾停車場、私人處所／建築物、政府處所／建築物、政府多層停車場的泊車位，當中包括電單車、機動三輪車、私家車、非專營巴士、輕型貨車、中型貨車和重型貨車的泊車位。的士、專營巴士、公共小型巴士、私家小型巴士、特別用途車輛和政府車輛的泊車位沒有計算在內，因為這些車輛大多應停泊在車廠、公共交通總站內的巴士站，以及車站。至於的士，則通常全日在路上行駛，其泊車需求主要屬短時間停留。

⁵ 包括電單車、機動三輪車、私家車、非專營巴士、輕型貨車、中型貨車和重型貨車，但不包括的士、公共小型巴士、私家小型巴士、專營巴士、特別用途車輛和政府車輛。

(b)(ii) 下列項目的統計數字 -

2016 年涉及 163 萬張與交通擠塞相關罪行的定額罰款通知書的分區資料

在 2016 年，與交通擠塞相關罪行⁶的定額罰款通知書的警察分區⁷資料表列如下：

總區	警察分區	合計
港島	中區	66 951
	灣仔	63 564
	西區	102 290
	東區	83 284
	其他單位*	20 649
	小計	336 738
九龍東	黃大仙	80 805
	觀塘	104 130
	秀茂坪	48 622
	其他單位*	5 009
	小計	238 566
九龍西	油尖	132 196
	旺角	114 498
	深水埗	84 916
	九龍城	124 266
	其他單位*	3 380
	小計	459 256
新界南	荃灣	55 564
	沙田	92 355
	葵青	65 754
	大嶼山	7 612
	其他單位*	3 812
	小計	225 097
新界北	邊界	4 937
	元朗	141 561
	大埔	152 753
	屯門	63 788
	其他單位*	4 815
	小計	367 854
	總計	1 627 511

* 其他單位主要包括有關總區交通部及衝鋒隊

⁶ 與交通擠塞相關罪行是指《定額罰款(交通違例事項)條例》(第 237 章)所訂明的罪行，以及《定額罰款(刑事訴訟)條例》(第 240 章)所訂明的六項罪行(即第 240 章附表第 9、12、13、18、20 及 48 項)。

⁷ 區議會分區與警察分區不同，例如南區區議會分區包括香港仔及赤柱一帶(屬西區警區)，以及石澳(屬東區警區)。

**(b)(iii) 下列項目的統計數字 -
近年香港的私家車增長率，及與鄰近城市的比較**

下表載列 2011 至 2016 年期間香港的私家車總數及四個鄰近城市的相關數字，而在方括號內的百分比是與前一年比較的按年增長率。

據我們了解，鄰近城市正採用不同措施以控制車輛增長。新加坡政府自 1990 年起採用車輛配額系統，有意在新加坡購買新車人士必須先經公開競投取得擁車證。每年發放的擁車證數目能有效控制車輛增長。深圳市政府自 2014 年年底起實施為期 5 年的深圳市小汽車增量調控管理暫行規定。每年小汽車配額為 10 萬，當中 60% 配額經隨機分配，其餘 40% 配額經公開競投分配。在東京，有意購買車輛人士必須先持有泊車位證書，證明持有人在其住址的兩公里範圍內有泊車位可供使用。

	香港 ^(註 1)	新加坡 ^(註 2)	深圳 ^(註 3)	東京 ^(註 4)	臺北市 ^(註 5)
2011	434 843	603 723	1 395 800	3 122 447	664 044
2012	454 697 [+4.6%]	617 570 [+2.3%]	1 634 300 [+17.1%]	3 122 277 [0.0%]	675 228 [+1.7%]
2013	475 752 [+4.6%]	621 345 [+0.6%]	1 969 500 [+20.5%]	3 124 782 [+0.1%]	686 234 [+1.6%]
2014	495 038 [+4.1%]	616 609 [-0.8%]	2 492 400 [+26.5%]	3 138 315 [+0.4%]	702 239 [+2.3%]
2015	521 852 [+5.4%]	602 311 [-2.3%]	2 547 800 [+2.2%]	3 140 651 [+0.1%]	712 990 [+1.5%]
2016	536 025 [+2.7%]	601 257 [-0.2%]	未有提供	3 147 376 [+0.2%]	718 400 [+0.8%]

註 1: 載列數據為截至相關年份 12 月 31 日香港特別行政區政府運輸署公佈的私家車領牌總數。

- 註 2: 載列數據為截至相關年份 12 月 31 日新加坡陸路交通管理局公佈的汽車及台車(包括私家車、公司汽車、出租汽車、租用汽車及非繁忙時間行駛汽車)總數。
- 註 3: 載列數據為截至相關年份 12 月 31 日深圳市統計局公佈的私家車(私人小汽車)總數。
- 註 4: 載列數據為截至相關年份 3 月 31 日日本自動車檢查登錄情報協會公佈的私家車(“乘用車”)總數。
- 註 5: 載列數據為截至相關年份 12 月 31 日臺北市區監理所公佈的私人及商業私家車登記總數。

**(b)(iv) 下列項目的統計數字 -
現時各區泊車位的數目、分布和使用率**

下表載列各區指定泊車位的數目和短期租約公眾停車場的泊車位使用率。由運輸署承辦商管理的公眾停車場的泊車位使用率，表列於(b)(v)部。政府沒有私營公眾停車場的使用率的數據。

地區	指定泊車位數目 ⁸ (截至 2017 年 2 月)	短期租約公眾停車場的使用率 ⁹ (截至 2016 年 12 月)	
		日間 (0900 – 1700)	夜間 (0000 – 0400)
中西區	41 469	28%	63%
灣仔區	36 170	不適用 ¹⁰	不適用 ¹⁰
東區	53 825	56%	73%
南區	42 112	46%	56%
油尖旺	37 637	75%	71%
深水埗	34 020	58%	77%
九龍城	52 913	49%	66%
黃大仙	24 726	69%	67%
觀塘	53 879	67%	74%
荃灣	38 523	67%	67%
屯門	44 200	46%	83%

⁸ 指定泊車位是指位於路旁(不論是否設有收費錶)、短期租約公眾停車場、私人處所／建築物、政府處所／建築物、政府多層停車場的泊車位，當中包括電單車、機動三輪車、私家車、非專營巴士、輕型貨車、中型貨車和重型貨車的泊車位。的士、專營巴士、公共小型巴士、私家小型巴士、特別用途車輛和政府車輛的泊車位則沒有計算在內，因為這些泊車位大多應停泊在車廠、公共交通總站內的巴士站以及車站。至於的士，則通常全日在路上行駛，其泊車需求主要屬短時間停留。

⁹ 使用率按指定時段進行的速覽調查得出。

¹⁰ 灣仔區沒有短期租約公眾停車場。

地區	指定泊車位數目 ⁸ (截至 2017 年 2 月)	短期租約公眾停車場的使用率 ⁹ (截至 2016 年 12 月)	
		日間 (0900 – 1700)	夜間 (0000 – 0400)
元朗	43 499	45%	89%
北區	24 161	48%	72%
大埔	30 787	57%	74%
西貢	43 478	58%	68%
沙田	76 051	58%	78%
葵青	48 971	46%	73%
離島	18 052	37%	45%
總數	744 238		

(b)(v) 下列項目的統計數字 -

現時外判予私人公司管理和營運的公眾停車場的泊車位使用率

下表載列截至 2017 年 2 月由運輸署承辦商管理的公眾停車場的泊車位使用率。

私家車和客貨車的泊車位使用率

運輸署承辦商 管理的公眾停 車場	泊車位 數目	平均使用率		
		每日	日間 (0800 - 2300)	夜間 (2300 - 0800)
天星	380	47%	65%	13%
大會堂	170	30%	42%	6%
美利道	388	46%	56%	25%
林士街	835	66%	75%	49%
天后	429	75%	80%	65%
筲箕灣	386	85%	87%	83%
香港仔	293	76%	71%	85%
油麻地	770	64%	74%	45%
雙鳳街	268	90%	89%	92%
葵芳	552	73%	74%	72%
荃灣	545	88%	90%	84%
堅尼地城	195	78%	80%	74%
上水泊車轉乘	91	78%	89%	59%

電單車的泊車位使用率

運輸署承辦商 管理的公眾停 車場	泊車位 數目	平均使用率		
		每日	日間 (0800 – 2300)	夜間 (2300 - 0800)
天星	37	59%	68%	44%
大會堂	27	78%	80%	70%
美利道	55	62%	65%	57%
林士街	148	72%	73%	69%
天后	75	83%	82%	85%
筲箕灣	72	75%	72%	82%
香港仔	51	73%	70%	77%
油麻地	76	80%	79%	81%
雙鳳街	74	73%	68%	82%
葵芳	93	70%	69%	70%
荃灣	34	76%	74%	80%
堅尼地城	37	86%	84%	93%
上水泊車轉乘	0	-	-	-

(b)(vi) 下列項目的統計數字 -

現時各區路旁泊車位(不論是否設有收費錶)的數目和分布

下表載列截至 2017 年 2 月各區設有及不設收費錶的路旁泊車位數目。

地區	路旁泊車位數目		
	設有收費錶	不設收費錶	總數
中西區	546	638	1 184
灣仔區	970	651	1 621
東區	499	699	1 198
南區	678	706	1 384
油尖旺	1 925	1401	3 326
深水埗	1 320	835	2 155
九龍城	2 410	932	3 342
黃大仙	402	428	830
觀塘	465	722	1 187
荃灣	513	790	1 303
屯門	1 174	1215	2 389
元朗	972	1205	2 177
北區	1 153	1020	2 173
大埔	1 438	646	2 084
西貢	1 165	1713	2 878
沙田	1 599	730	2 329
葵青	510	805	1 315
離島	192	544	736
總數	17 931	15 680	33 611

(b)(vii) 下列項目的統計數字 -

過去十年按年列出的設有收費錶的路旁泊車位數目，以及未來十年按年列出的預算供應數目

下表載列由 2007 至 2017 年(截至 2017 年 2 月)設有收費錶的路旁泊車位數目。政府沒有這類泊車位的預算供應數目。下表亦載列不設收費錶的路旁泊車位和街道以外的泊車位數目，以及其總數，以供參考。

年份	路旁泊車位數目			街道以外的泊車位數目	指定泊車位總數 ¹¹
	設有收費錶	不設收費錶	總數		
2007	17 907	11 802	29 709	657 121	686 830
2008	17 924	12 150	30 074	661 978	692 052
2009	18 039	12 596	30 635	677 029	707 664
2010	18 033	13 006	31 039	678 536	709 575
2011	17 966	13 265	31 231	678 551	709 782
2012	18 046	15 197	33 243	687 352	720 595
2013	18 047	14 895	32 942	690 089	723 031
2014	17 911	15 021	32 932	692 780	725 712
2015	17 912	15 183	33 095	694 588	727 683
2016	17 920	15 594	33 514	709 424	742 938
2017 (截至 2017 年 2 月)	17 931	15 680	33 611	710 627	744 238

¹¹ 指定泊車位是指位於路旁(不論是否設有收費錶)、短期租約公眾停車場、私人處所／建築物、政府處所／建築物、政府多層停車場的泊車位，當中包括電單車、機動三輪車、私家車、非專營巴士、輕型貨車、中型貨車和重型貨車的泊車位。的士、專營巴士、公共小型巴士、私家小型巴士、特別用途車輛和政府車輛的泊車位則沒有計算在內，因為這些泊車位大多應停泊在車廠、公共交通總站內的巴士站以及車站。至於的士，則通常全日在路上行駛，其泊車需求主要屬短時間停留。

(c) 《香港規劃標準與準則》就泊車位供應的摘錄

《香港規劃標準與準則》第 8 章第 7 部分表 11 載列有關各類發展及設施的泊車設施標準與準則，載於附錄。

- (d) 中間道停車場重建項目的交通影響評估內就所需提供的泊車位供應的評估詳情，及該交通影響評估是否可供公眾查閱。

中間道停車場重建項目的交通影響評估報告，是用以支持過往相關的規劃申請，而公眾可透過相關的規劃申請查閱該報告。該報告只備有英文版本，可透過下列網址瀏覽。

http://www.info.gov.hk/tpb/en/papers/MPC/479-mpc_11-12.pdf

- (e) 自上次於一九九四年調高與交通擠塞相關罪行的定額罰款額後，當局有沒有再檢討（包括由有關局／部門進行的內部檢討）該罰款水平；如有，提出了什麼建議。

在考慮任何調高與交通擠塞相關罪行的定額罰款的建議時，政府會顧及多項因素，包括社會、經濟、非法泊車情況等。根據現有的紀錄，政府於一九九九年三月藉《1999 年收入條例草案》向立法會建議提高《定額罰款(交通違例事項)條例》(第 237 章)及《定額罰款(刑事訴訟)條例》(第 240 章)之下的定額罰款，以反映自一九九四年以來的通脹幅度。鑑於立法會《1999 年收入條例草案》委員會對調高罰款建議有很大保留，因此政府最終撤回建議。政府亦曾於二零一五年五月，就交通諮詢委員會所提出一系列紓緩道路交通擠塞的措施，徵詢立法會交通事務委員會的意見。該等措施包括因應通脹幅度調整與交通擠塞相關罪行的定額罰款，以恢復其阻嚇作用。

《香港規劃標準與準則》第8章第7部分表11載列有關各類發展及設施的泊車設施標準與準則

表 11：泊車設施標準

規劃綱領

1. (a) 住宅發展的泊車設施標準(第 1 節)

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

(b) 社區設施的泊車設施標準(第 2 節)

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

(c) 商業設施的泊車設施標準(第 3 節)

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

(d) 工業和商貿發展的泊車設施標準(第 4 節)

這項標準的整體目標，是確保有足夠的泊車位及上落客貨處以滿足需求。

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

2. 當局已就新發展區(包括綜合重建計劃在內)制定泊車設施標準。然而，當局在訂定標準範圍以內或以外的供應量時須有彈性，以切合各種特殊的情況，例如已建設市區的重建計劃。除其他因素外，當局還會考慮以下土地用途與運輸互相配合的因素：

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

3. 通用註釋

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

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

(g) 標準泊車位及上落客貨處的面積如下：

泊車位類別	長度(米)	闊度(米)	最低通行高度(米)
私家車及的士	5	2.5	2.4
輕型貨車	7	3.5	3.6
中型／重型貨車	11	3.5	4.7
貨櫃車	16	3.5	4.7
旅遊車和巴士	12	3.5	3.8
小型巴士	8	3.0	3.3

註釋：

- i) 機動車輛凡建造或用作接載超過 16 名乘客和其個人財物，則作「巴士」論。
- ii) 在許可車輛總重 4 噸或以下的機動車輛，凡純粹建造或用作接載不超過 16 名乘客和其個人財物，則作「小型巴士」論，惟傷殘人士車輛、電單車、機動三輪車、私家車和的士不計算在內。
- iii) 最低通行高度是指地面與天花板下垂伸建物最低點之間的距離。伸建物包括任何照明設備、通風管道、喉管或同類設施。
- iv) 路旁停車處的設計須符合運輸署的要求。

(h) 殘疾人士泊車位

- (i) 街道以外的泊車位必須預留足夠數目供殘疾人士使用，詳情如下。

- (ii) 根據《建築物(規劃)規例》第 72 條，住宅發展、商業設施、工業和商貿發展、社區設施及其他發展的殘疾人士泊車位規定如下：

地段內的泊車位總數	所規定的暢通易達泊車位數目
1 至 50 個	1 個
51 至 150 個	2 個
151 至 250 個	3 個
251 至 350 個	4 個
351 至 450 個	5 個
450 個以上	6 個

- (iii) 除上述規定外，當(a)住宅發展須提供訪客泊車位，至少其中一個必須符合暢通易達泊車位的規定，讓殘疾人士在沒有太大困難下使用；以及(b)有關醫務設施，急症室附近必須闢設至少一個殘疾人士可使用的訪客泊車位。
- (iv) 如所提供的暢通易達泊車位數目超過上文第(h)(ii)段所規定的供應量，則多出的暢通易達泊車位可在殘疾人士沒有需求時供非殘疾人士使用。
- (v) 暢通易達泊車位須闢設在平地上和易於到達的出入口附近。如果是多層停車場，則每一樓層也須在易於到達的出入口和方便前往的地點附近，闢設此等泊車位，以盡量方便殘疾人士。如果是多幢大廈共用的停車場，則此等暢通易達泊車位須分布在不同位置，以便殘疾人士前往各幢大廈也同樣容易。
- (vi) 暢通易達泊車位須至少闊 3.5 米。如所闢設的暢通易達泊車位超過一個，可闢設闊 1.2 米的共用上落客貨車位，以減少所增加的泊車位闊度，而此等泊車位的闊度不得少於 2.5 米。此等泊車位應該盡量闢設在有頂蓋的地點內。殘

疾駕駛人士所需泊車位的技術細節和設計，詳見《運輸策劃及設計手冊》第 6 卷第 8 章和《建築物(規劃)規例》，第 123F 章附表 3。

- (vii) 在停車場入口的當眼地點和有關發展的適當地方須豎立指示牌，標明殘疾人士專用泊車位的正確位置。指示牌須豎設在無遮擋的視線範圍內，讓駕駛人士從司機座位即可看見。

標準詳情

第 1 節：住宅發展的泊車設施標準

發展類別	所需車位數目			所需上落客貨設施數目		
	標準		備註	標準	備註	
1. 資助房屋 [#] -	- 私家車：		見註釋(1)至(3)	在每幢住宅大廈周圍為公共服務車輛闢設至少 1 個上落客貨處		
	通用泊車標準(GPS)					按比例每 6 至 9 個單位闢設 1 個泊車位
	需求調整比率(R1)	所有資助房屋				0.23
	地點遠近調整比率 (R2)	在火車站 500 米半徑範圍內[見註釋(2)]				0.85
		在火車站 500 米半徑範圍外[見註釋(2)]				1
	泊車位所需數目 = GPS x R1 x R2					
	- 輕型貨車：					
	按比例每 200 至 600 個單位闢設 1 個輕型貨車泊車位					
- 中型貨車：						
沒有固定標準。可善用屋邨附連的商業中心所劃設的上落客貨處作通宵停泊用						

(如需更多指引，請參閱「規劃綱領」)

[#] 在表 11 第 1 節所述的資助房屋的泊車設施標準，是適用於出租公營房屋發展；而資助出售房屋發展的所需車位數目，應由當局就個別情況決定。

表 11 第 1 節 (續)

發展類別	所需車位數目				所需上落客貨設施數目	
	標準			備註	標準	備註
2. 私人房屋 -	- 私家車：				見註釋(1)和(4)至(6)	- 按比例每 800 個單位或餘數不足此數者，就在有關發展的用地範圍內關設至少 1 個貨車上落客貨處，但每幢住宅大廈也起碼要有 1 個此等上落客貨處，或以有關當局所定的要求為準 - 同時應該在每幢大廈周圍為公共服務車輛關設上落客貨處
	通用泊車標準(GPS)			按比例每 6 至 9 個單位關設 1 個泊車位		
	需求調整比率 (R1)	單位面積 (平方米) (總樓面面積)	單位面積≤40 平方米	0.4		
			40<單位面積≤70 平方米	0.7		
			70<單位面積≤100 平方米	2.1		
			100<單位面積≤130 平方米	5.5		
			130<單位面積≤160 平方米	7.5		
			單位面積>160 平方米	9.5		
	地點遠近調整比率 (R2)	在火車站 500 米半徑範圍內[見註釋(4)]		0.75		
在火車站 500 米半徑範圍外[見註釋(4)]		1				

表 11 第 1 節 (續)

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

表 11 第 1 節 (續)

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

註釋：

所有住宅發展

(1) 運輸署會根據每區普遍的泊車位供求情況，在通用泊車標準的規限下為各區訂定區內泊車標準，並會不時予以檢討。

資助房屋

(2) 如果有關發展的所在地範圍超過 50%位於火車站 500 米半徑範圍內，則應該容許住宅泊車位的供應量減少 15%。不論火車站的布局及設計，計算火車站的 500 米半徑範圍，均應該從火車站的中心點起計。

(3) 在根據單位數目來計算所需的私家車和輕型貨車泊車位總數時，無須計及「單人/雙人」單位。

私人房屋

(4) 如果有關發展的所在地範圍超過 50%位於火車站 500 米半徑範圍內，則應該容許住宅泊車位的供應量減少 25%。不論火車站的布局及設計，計算火車站的 500 米半徑範圍，均應該從火車站的中心點起計。

(5) 如果有關發展的單位面積超過 160 平方米，則表上所列的標準只屬基本要求。運輸署會按個別情況，考慮要求闢設更多泊車位和上落客貨處。

(6) 在訪客泊車位方面，私人住宅發展內每幢超過 75 個單位的大廈，均須比建議的標準多闢設 1-5 個訪客泊車位，或以當局所定的要求為準。至於其他私人住宅發展，運輸署會按個別情況建議所需的訪客泊車位數目。

(如需更多指引，請參閱「規劃綱領」)

第 2 節：社區設施的泊車設施標準

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

(如需其他指引，請參閱「規劃綱領」)

表 11 第 2 節(續)

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

(如需其他指引，請參閱「規劃綱領」)

註釋：

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

表 11 第 2 節(續)

發展類別	所需泊車位數目		所需上落客貨設施數目	
	標準	備註	標準	備註
2. 醫療 (a) 診療所及分科診療所	- 按比例每 1 間診症室闢設 1 至 1.5 個泊車位，分科診療所則額外闢設 3 個救護車泊車位(9 米×3 米)	- 泊車位是為工作需要而非為門診病人而設的，但應預留 1 至 2 個泊車位供自行駕車前來求診的殘疾人士使用	- 1 至 2 個救護車有蓋路旁停車處(9 米×3 米) - 按比例每 1 間診症室闢設 0 至 1 個的士／私家車有蓋路旁停車處 - 1 至 2 個中型／重型貨車路旁停車處	- 路旁停車處的數目應該以可滿足傷殘人士的特別需要為準
(b) 醫院	- 按比例每 3 至 12 張病牀闢設 1 個泊車位 - 其中 2 至 5 個泊車位撥作殘疾訪客泊車之用 - 設有急症室的醫院額外闢設 8 個救護車泊車位(9 米×3 米)，不設急症室的醫院則額外闢設 3 個救護車泊車位(9 米×3 米)	- 根據左欄標準所列範圍決定泊車位供應量時，應注意設有急症室的醫院所需的泊車位較其他醫院多。泊車位通常是為工作需要而設的，但也建議為訪客闢設若干泊車位，特別是在提供緊急服務的醫院。評估整體泊車位需求及訪客泊車位需要時，須考慮公共運輸設施是否足夠、附近是否設有公眾泊車位，以及醫院的位置 - 如醫院設有訪客泊車位，應把若干位於最便利位置的泊車位預留作緊急用途	- 按比例： (i) 在設有急症室的醫院，每 80 張病床或餘數不足此數者 (ii) 在不設急症室的醫院，每 160 張病床或餘數不足此數者 闢設 1 個的士及私家車有蓋路旁停車處 - 按比例： (i) 在設有急症室的醫院，每 200 張病床或餘數不足此數者	- 路旁停車處的數目應該以可滿足傷殘人士的特別需要為準

表 11 第 2 節(續)

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

(如需其他指引，請參閱「規劃綱領」)

註釋：

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

表 11 第 2 節(續)

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

(如需其他指引，請參閱「規劃綱領」)

第 3 節：商業設施的泊車設施標準

發展類別	所需泊車位數目		所需上落客貨設施數目	
	標準	備註	標準	備註
1. 零售設施	- 發展密度第 1 區： 按比例每 200 至 300 平方米總樓面面積闢設 1 個泊車位 - 發展密度第 2 及 3 區： 首 2 000 平方米總樓面面積： 按比例每 40 至 50 平方米總樓面面積闢設 1 個泊車位 繼首 2 000 平方米後的總樓面面積： 按比例每 150 至 200 平方米闢設 1 個泊車位	- 設於路旁而主要顧客為區內住客的小型零售商店一般獲准不設泊車位 - 零售設施的涵義包括商場內常見的食肆及有關服務，但在位置及設計上並非商場部分的零售市場則不包括在內。 - 為設於各公共屋邨內的零售中心訂定泊車位的要求時，應參考房屋署相關的零售業務可行性研究的結果	- 按比例每 800 至 1 200 平方米總樓面面積或餘數不足此數者，闢設 1 個貨車上落客貨位	- 基於規模經濟的原則，大型綜合發展或可獲准採用標準所容許的下限 - 進出點不應阻塞主舖面 - 貨車應限在零售設施的用地範圍內轉動，而通常不准以倒車方式往(從)公用道路退出(進入)

(如需其他指引，請參閱「規劃綱領」和第 3 節的「通用註釋」)

第 3 節的通用註釋：

1. 按總樓面面積比例來訂定有關設施的數目時，餘數而不足數的面積仍須當作足數的比例計算。
2. 為貨車提供的有關設施中，65%供輕型貨車使用，35%供重型貨車使用，但此標準不適用於房屋委員會轄下的發展。

表 11 第 3 節(續)

發展類別	所需泊車位數目		所需上落客貨設施數目	
	標準	備註	標準	備註
2. 辦公室	首 15 000 平方米總樓面面積： 按比例每 150 至 200 平方米總樓面面積闢設 1 個泊車位 繼首 15 000 平方米後的總樓面面積： 按比例每 200 至 300 平方米總樓面面積闢設 1 個泊車位	- 如辦公室大廈設有汽車升降機，應提供足夠的輪候空間，以免汽車須在公用道路上輪候 - 如辦公室大廈十分接近載客量高的運輸系統，或者用地有嚴重限制，有關當局應彈性處理，批准降低標準或不設任何泊車位	- 按比例每 2 000 至 3 000 平方米總樓面面積或餘數不足此數者，闢設 1 個貨車上落客貨處 - 凡地盤淨面積為 5 000 平方米或以上，則按比例每 20 000 平方米總樓面面積或餘數不足此數者，闢設 1 個供的士及私家車乘客上落車的路旁停車處。	- 進出點不應阻塞主舖面 - 貨車應限在辦公室大廈的用地範圍內轉動，而通常不准以倒車方式往(從)公用道路退出(進入)
3. 零售市場	- 一般不設這類設施	- 雖然目前大多數時間也只是區內居民徒步前往市場小批購物，但個別地點或許仍須闢設泊車位	- 按比例每 20 至 30 個大型攤檔闢設 1 個中型／重型貨車上落客貨處。按比例每 40 至 60 個小型攤檔闢設 1 個中型／重型貨車上落客貨處(中型／重型貨車上落客貨處的標準數目為至少 2 個) - 按比例每個垃圾收集站闢設一個上落客貨處，大小與中型／重型貨車客貨上落處相同	- 攤檔大小的定義，須參照《香港規劃標準與準則》第 6 章所載的相關列表。 - 貨車應限在市場的用地範圍內轉動，而通常不准以倒車方式往(從)公用道路退出(進入)

(如需其他指引，請參閱「規劃綱領」和第 3 節的「通用註釋」)

表 11 第 3 節(續)

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

(如需其他指引，請參閱「規劃綱領」和第 3 節的「通用註釋」)

註釋：

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

表 11 第 3 節(續)

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

(如需其他指引，請參閱「規劃綱領」和第 3 節的「通用註釋」)

表 11 第 3 節(續)

發展類別	所需泊車位數目		所需上落客貨設施數目	
	標準	備註	標準	備註
			- 另外會議中心及宴會廳闢設的上落客貨處，數目以當局所定的要求為準。	
(b) 其他地區	- 按比例每 200 個客房或餘數不足此數者闢設至少 1 個單層旅遊巴士泊車位 - 按比例每 10 個客房闢設至少 1 個泊車位 - 如果酒店設有會議室及宴會廳，則另行按比例每 200 平方米總樓面面積闢設 2 至 5 個泊車位	- 車輛應由酒店的用地範圍內的次要道路進出停車地點 - 泊車位數目受制於任何有關封閉道路通行許可證的政策及其他相關政策	- 按比例每 100 個客房或餘數不足此數者闢設至少 1 個貨車上落客貨處 - 另外為會議中心及宴會廳闢設的泊車位，數目以當局所定的要求為準	

(如需其他指引，請參閱「規劃綱領」和第 3 節的「通用註釋」)

表 11 第 3 節(續)

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

(如需其他指引，請參閱「規劃綱領」和第 3 節的「通用註釋」)

第 4 節：工業和商貿發展的泊車設施標準

第 4.1 節：一般工業用途和商貿用途

發展類別		所需泊車位數目		所需上落客貨設施數目	
		標準	備註	標準	備註
一般工業用途	工業用途	- 私家車： 按比例每 1 000 至 1 200 平方米總樓面面積闢設 1 個泊車位	見註釋(2)至(3)	- 按比例每 700 至 900 平方米總樓面面積闢設 1 個上落客貨處，其中 50%應該供貨車停泊 - 凡尺寸不少於 45 米×40 米的地盤，均應闢設 1 個貨櫃車上落客貨處，其圈頭範圍外側半徑規定為 11.6 米	見註釋(4)至(7)和(11)
	工業／辦公室用途	- 私家車： 按比例每 600 至 750 平方米總樓面面積闢設 1 個泊車位		- 按工業／辦公室用途總樓面面積的 50%計算，每 1 000 至 1 200 平方米闢設 1 個貨車上落客貨處；按工業／辦公室用途總樓面面積餘下 50%計算，則每 2 000 至 3 000 平方米闢設 1 個貨車上落客貨處 - 按上述比例闢設的貨車上落客貨處，其總數的 50%須供貨車停泊 - 按比例每 800 至 1 200 平方米商用總樓面面積，闢設 1 個貨車上落客貨處專供上落客貨用 - 凡尺寸不少於 45 米×40 米的地盤，均應闢設 1 個貨櫃車上落客貨處，其圈頭範圍外側半徑規定為 11.6 米	見註釋(4)至(11)

(如需其他指引，請參閱「規劃綱領」)

表 11 第 4.1 節(續)

發展類別		所需泊車位數目		所需上落客貨設施數目	
		標準	備註	標準	備註
商貿用途	工業樓宇	- 私家車： 按比例每 600 至 750 平方米總樓面面積闢設 1 個泊車位		- 按總樓面面積的 50%計算，每 1 000 至 1 200 平方米闢設 1 個貨車上落客貨處；按總樓面面積的餘下 50%計算，則每 2 000 至 3 000 平方米闢設 1 個貨車上落客貨處 - 按上述比例闢設的貨車上落客貨處，其總數的 50%須供貨車停泊 - 凡尺寸不少於 45 米×40 米的地盤，均應闢設 1 個貨櫃車上落客貨處，其圈頭範圍外側半徑規定為 11.6 米	見註釋(4)至(7)和(11)
	工業／辦公室樓宇	- 私家車： 按比例每 600 至 750 平方米總樓面面積闢設 1 個泊車位		- 按工業／辦公室用途總樓面面積的 50%計算，每 1 000 至 1 200 平方米闢設 1 個貨車上落客貨處；按工業／辦公室用途總樓面面積的餘下 50%計算，則每 2 000 至 3 000 平方米闢設 1 個貨車上落客貨處 - 按上述比例闢設的貨車上落客貨處，其總數的 50%須供貨車停泊 - 按比例每 800 至 1 200 平方米商用總樓面面積，闢設 1 個貨車上落客貨處專供上落客貨用 - 凡尺寸不少於 45 米×40 米的地盤，均應闢設 1 個貨櫃車上落客貨處，其圈頭範圍外側半徑規定為 11.6 米	見註釋(4)至(11)

(如需其他指引，請參閱「規劃綱領」)

表 11 第 4.1 節(續)

發展類別		所需泊車位數目		所需上落客貨設施數目	
		標準	備註	標準	備註
	辦公室樓宇	- 私家車： 首 15 000 平方米總樓面面積，按比例每 150 至 200 平方米闢設 1 個泊車位；餘下的總樓面面積則按比例每 200 至 300 平方米闢設 1 個泊車位		- 按比例每 2 000 至 3 000 平方米總樓面面積闢設 1 個貨車上落客貨處 - 凡地盤淨面積為 5 000 平方米或以上，則按比例每 20 000 平方米總樓面面積或餘數不足比數者，闢設 1 個供的士及私家車乘客上落車的路旁停車處	無
	商貿樓宇	- 私家車： 按比例每 200 至 300 平方米總樓面面積闢設 1 個泊車位		- 按比例每 800 至 1 200 平方米總樓面面積闢設 1 個貨車上落客貨處，其中 50%應該供貨車停泊 - 凡地盤淨面積為 5 000 平方米或以上，必須闢設至少 1 個供的士及私家車乘客上落車的路旁停車處 - 凡尺寸不少於 45 米×40 米的地盤，均應闢設 1 個貨櫃車上落客貨處，其圈頭範圍外側半徑規定為 11.6 米	見註釋(4)至(11)

(如需其他指引，請參閱「規劃綱領」)

* 註釋：

1. 按特定的總樓面面積比例來訂定有關設施的數目時，餘數而不足數的面積仍須當作足數的比例計算。
2. 在擬備工業區的規劃藍圖時，應該安排闢設公眾泊車處，以供途經該區的駕駛人士無法在個別地段內泊車時使用。
3. 下列為所規定的標準設計：
 - i) 私家車：圈頭範圍 - 外側半徑為 7.5 米
 - ii) 貨車：圈頭範圍 - 外側半徑為 11.5 米

4. 為貨車提供的有關設施中，65%供輕型貨車使用，35%供重型貨車使用。
5. 為上落客貨而設的地點須鄰接一個貨物處理平台或範圍。該貨物處理平台或範圍並不得取消，而且在規劃上須讓貨物從／往有關平台／範圍起卸後，可在地段內運送往同一樓層和上下各樓層的各樓宇部分。
6. 貨物處理平台或範圍須按照《提供火警逃生途徑守則》和《建築物條例》所開列的相關規定，附設連接往樓宇的通道。
7. 所有泊車位和上落客貨處都必須規劃至貨車無須以倒車方式往該地段毗鄰的道路退出。
8. 處理任何貨物都只許取道與同類乘客設施分隔開的指定貨運人員入口、貨物電梯大堂和貨物電梯。
9. 進出點的位置不應阻塞主鋪面。
10. 貨車應限在用地範圍內轉動，而通常不准以倒車方式往(從)公用道路退出(進入)。
11. 凡尺寸少於 45 米×40 米的地盤，則應該按情況考慮是否關設貨櫃車上落客貨處，並徵詢運輸署的意見。

第 4.2 節：特殊工業用途

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

(如需其他指引，請參閱「規劃綱領」)

註釋：

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