

## 資料文件

(二零零零年十二月十五日會議)

### 立法會交通事務委員會

#### 泊車位供求情況報告以及 有關改善措施的進展

---

## 1. 目的

本文件：

- (i) 闡述本港最新的泊車位供求情況；
- (ii) 匯報關於實施“泊車位需求研究”(“需求研究”)所建議緩解措施的進展，以及“貨運研究”就泊車問題所建議措施的進展；
- (iii) 匯報關於針對泊車問題而採取的新措施的詳情。

## 2. 背景

- 2.1 “貨運研究”在一九九一年六月展開，在一九九四年四月完成。研究的目標，是制訂一套適當措施，提高貨運效率。“貨運研究”提出的建議，已在一九九四年六月提交立法會交通事務委員會。“需求研究”則在一九九三年十月展開，目的是研究泊車位和上落客貨設施的供應量、探討泊車位供求和相關問題的嚴重性，以及建議可採取的緩解措施。“需求研究”在一九九五年十二月完成，研究結果已在一九九六年二月提交立法會交通事務委員會。有關實施上述兩項研究所提建議的進度報告，以及最新的泊車位供求情況，此後每年都提交立法會交通事務委員會省覽，而上次提交最新供求情況的日期是 一九九九年十二月。
- 2.2 上述兩項研究所提出的建議，仍由一個跨部門工作小組負責跟進，並在有需要時按實際情況予以修訂。
- 2.3 鑑於在“需求研究”完成後，情況已經改變，而我們亦須檢討有關泊車事宜的現行策略，以配合“第三次整體運輸研

究”(“第三次研究”)的結果和建議，當局已在二零零零年五月展開“第二次泊車位需求研究”(“第二次需求研究”)。這項研究可以就未來十年的泊車位供求情況，提供最新的估計數字，讓當局得以在情況惡化前找出問題所在和出現短缺的地方，從而適當加以處理。“第二次需求研究”會在二零零一年八月完成，我們會在明年提交的報告內，闡述“第二次需求研究”所得的主要結果和各項建議。

- 2.4 一如以往，本文件就最新的泊車位供求情況所作的評估，是以“需求研究”所制訂的“泊車位供應資料庫”和“泊車位需求預測模式”為根據，而有關方面曾就泊車位情況進行調查，以驗證這些理論上的預測數字。“第二次需求研究”會檢討並改善“泊車位供應資料庫”和“泊車位需求預測模式”，以提高兩者在監測泊車位供求情況方面的功能和準確度。

### 3. 最新的泊車位供求情況

- 3.1 每一類車輛對泊車位的需求，跟該類車輛的數目有密切關係。在本港，領有牌照的車輛總數約為 509 000 輛，其中 64.0%是私家車、22.5%是貨車、4.8%是電單車、3.5%是的士。餘下各類車輛合計的數目，少於本港車輛總數的 5.2%。
- 3.2 策略性的“需求研究”所制訂的需求預測模式，是用以估計自用車輛(包括私家車和電單車)和貨車對泊車位的需求，而這兩類車輛合計約佔本港車輛總數的 91%。因此，本文件提述的數字，大部分都與這兩類車輛有關。不過，由於市民向來都很關注旅遊巴士、公共小型巴士(公共小巴)和的士的泊車設施事宜，本文件亦會談到與這些車輛有關的問題，但較為着重的是問題的本質，而不是數量。
- 3.3 為免產生疑問，下文所引述有關去年和現年的供求數字，是指該年首季的數字(除非另有說明)，而有關二零零六年這個預測年份的數字，則指該年的年中數字。

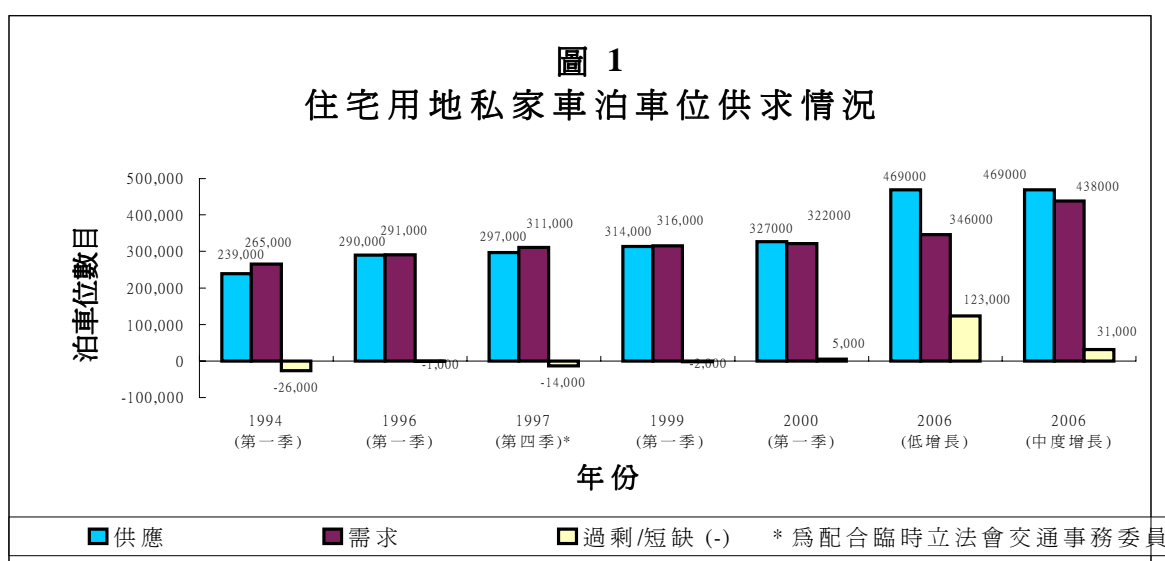
#### 私家車

- 3.4 對所有私家車車主而言，居住地方(住宅用地)附近都需有泊車位。此外，當他們駕車離家後，在辦公室、商店和娛樂場所等其他地方(非住宅用地)也需要泊車位，供停放車輛之用。下文會分別闡述住宅用地和非住宅用地的泊車位供求情況。

## 住宅用地泊車位

3.5 住宅用地私家車泊車位的供求情況載於圖 1。在二零零零年，私家車所需的住宅用地泊車位為 322 000 個，較一九九九年增加了 6 000 個。同期內設於住宅用地的私家車泊車位增加了 13 000 個，因此，情況已經截然不同，由一九九九年缺少 2 000 個泊車位，變為在二零零零年有 5 000 個過剩的泊車位。

3.6 預計在二零零零至二零零六年間，泊車位會供過於求。



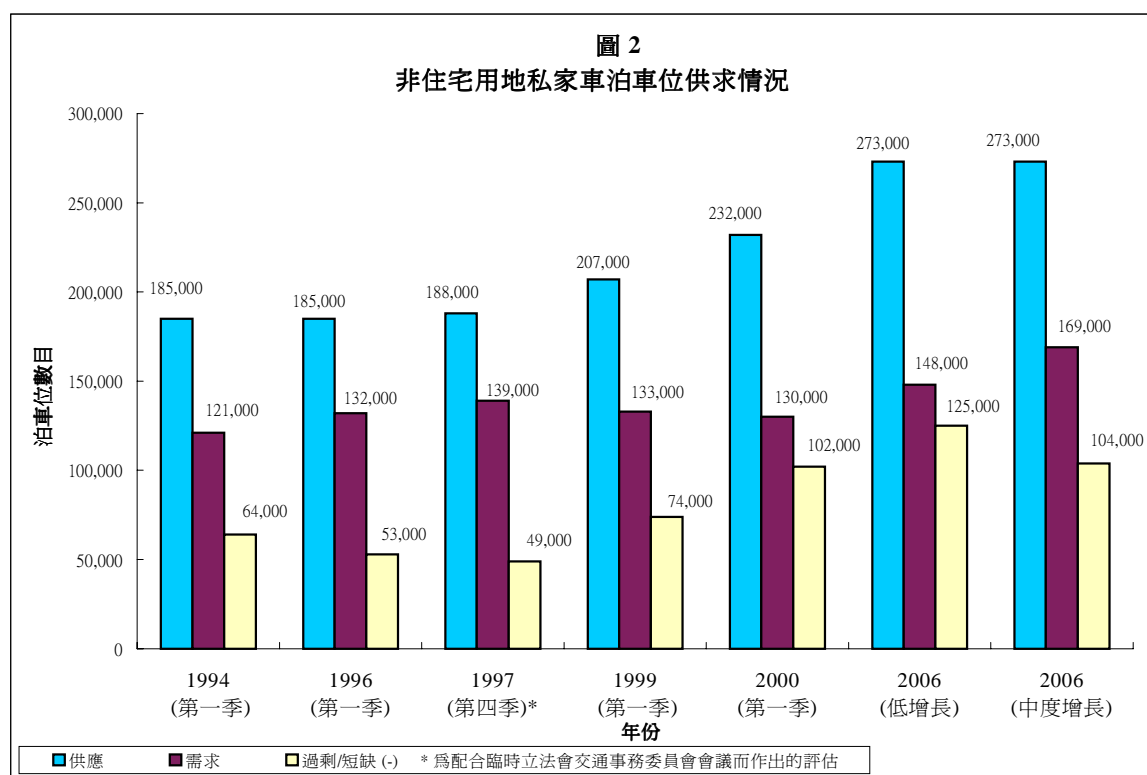
3.7 至於二零零六年，我們按照“第三次研究”假設車輛數目會有中度增長率和低增長率兩種情況，作了兩個需求預測。在供應量方面，由於有更多設有泊車位的住宅樓宇陸續落成，預料設於住宅用地的私家車泊車位數目會顯著增加。預測在二零零六年，如按低增長方案計算，泊車位會過剩 123 000 個；如按中度增長方案計算，泊車位則會過剩 31 000 個。泊車位過剩的數目差距這樣大，是因為採用了“第三次研究”對車輛數目所作的不同預測，但有關供應量的預測則沒有改變。其間，由於車輛的數目會漸趨明確，有關方面應調節泊車位的供應量，以免出現大量過剩或大量短缺的情況。

3.8 至於全港的情況，一般而言，住宅用地的私家車泊車位整體上因而會過剩。不過，在一些地區，特別是中西區、東區、屯門和葵青等，則會缺少泊車位。由於各方面所提供的泊車位會有所增加，預料上述一些地區的情況會有改善。不過，

按照低增長方案計算，東區到二零零六年仍會有泊車位嚴重短缺的情況。

### 非住宅用地泊車位

3.9 在非住宅用地的泊車位供求情況方面，如圖 2 所示，預測在各個評估年度，持續會有泊車位過剩的情況。過剩的泊車位會由一九九四年的 64 000 個，上升至二零零六年的 125 000 個(按低增長方案計算)或 104 000 個(按中度增長方案計算)。沒有一個地區的非住宅用地私家車泊車位會出現嚴重短缺。不過，在一些地區內某些熱鬧的地方，泊車位在某些時間仍會供不應求。舉例來說，灣仔區的泊車位整體上有過剩情況，但在銅鑼灣的繁盛購物區，泊車位在星期日下午往往求過於供。



貨車

- 3.10 與私家車相若，我們也須評估貨車泊車位在日間和夜間的供求情況。我們又根據有關車輛數目的低增長和中度增長兩個方案進行評估，這兩個方案與“第三次研究”所作的測試是一致的。

#### 日間泊車位

- 3.11 在日間，大部分貨車都已出動，所需的泊車位雖然遠較夜間的為少，但仍不足以應付需求。不過，短缺的數目已逐漸減少，由一九九四年的 30 500 個，減至二零零零年的 16 200 個。到了二零零六年，如按中度增長方案計算，短缺的數目會再減至 7 700 個；如按低增長方案計算，短缺的數目則會減至 3 400 個。

#### 通宵泊車位

- 3.12 差不多所有貨車在夜間都停止出動，需要地方停泊，對泊車位的需求因而跟貨車的總數有密切關係。近年，貨車的數目已由一九九四年的 124 000 輛，下降至二零零零年的 114 000 輛。
- 3.13 以貨車對泊車位的需求來說，貨車可再分為輕型貨車、中型／重型貨車和貨櫃車三類。不同類別貨車對泊車位的需求，以及有關的供應情況，也有所不同。為求確切了解實際上存在的泊車位問題，我們必須分別探討每一類貨車的情況。由於通宵泊車位的短缺情況最為嚴重，下文會集中詳細探討有關問題。
- 3.14 在二零零零年，中型／重型貨車泊車位會稍為短缺(見圖 3)，但過剩的貨櫃車泊車位(見圖 4)大致上能抵消不足之數。至於二零零六年，情況則會相反。不論按低增長或中度增長方案計算，中型／重型貨車的泊車位均會過剩，貨櫃車泊車位則會短缺。

圖 3  
中型／重型貨車通宵泊車位供求情況

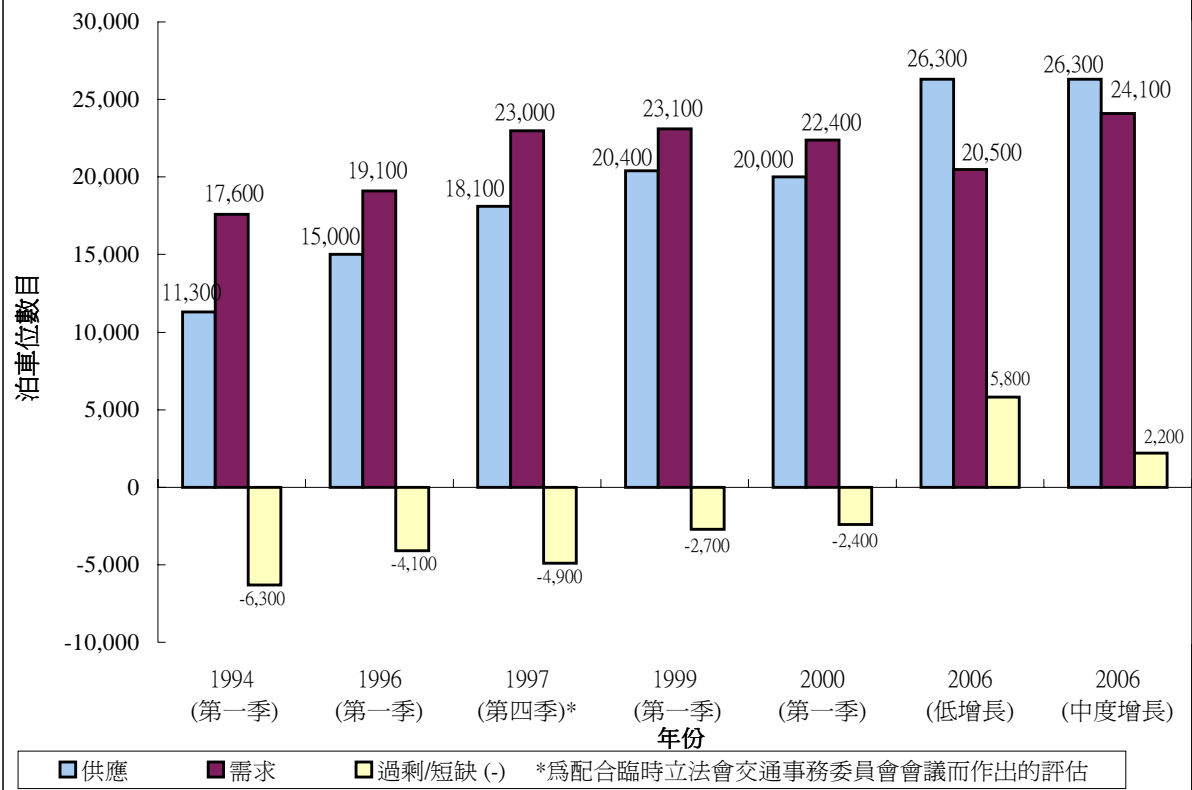
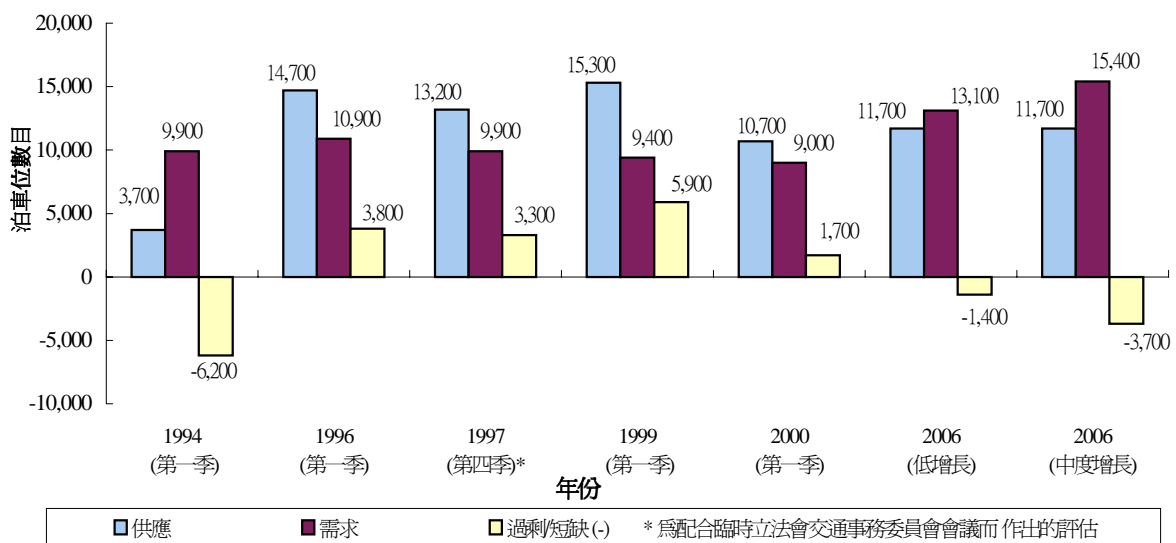
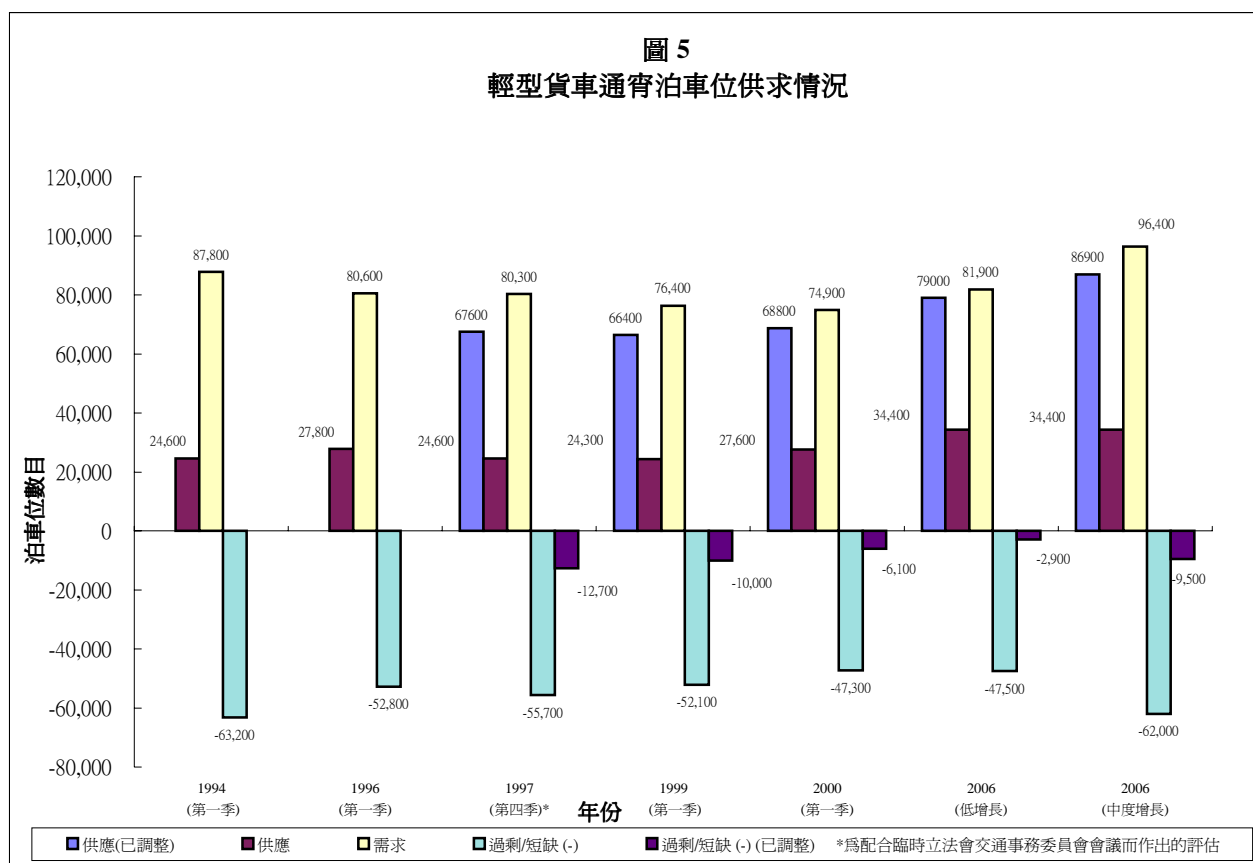


圖 4  
貨櫃車通宵泊車位供求情況



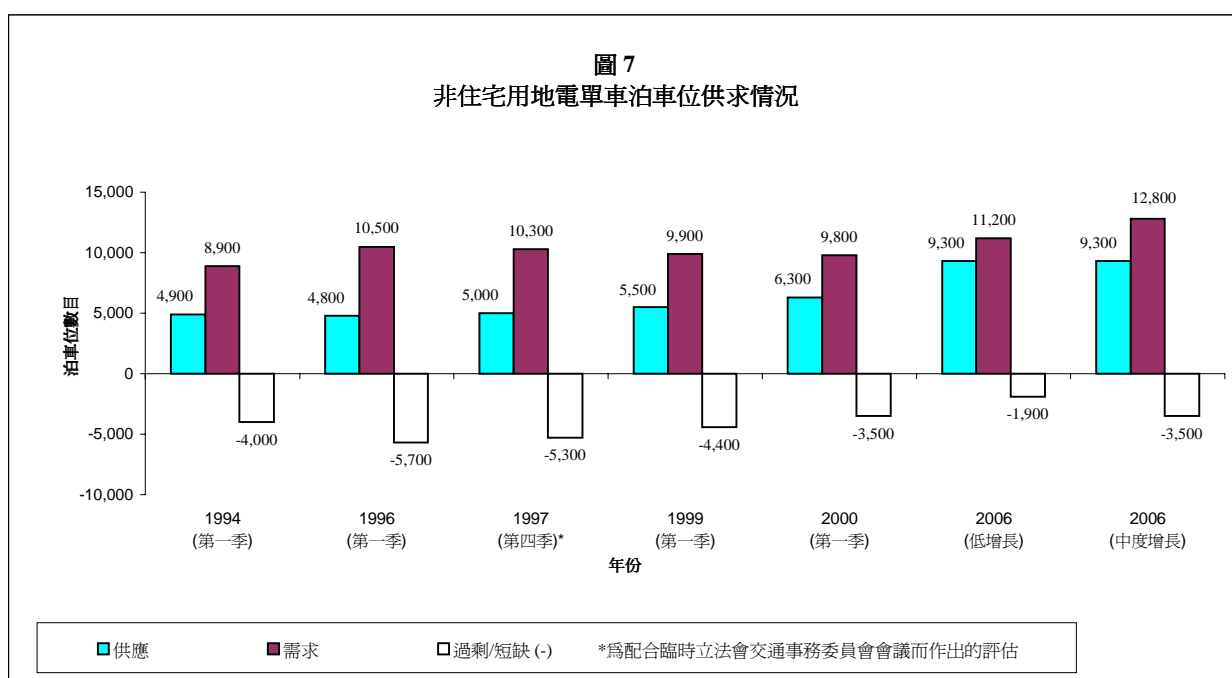
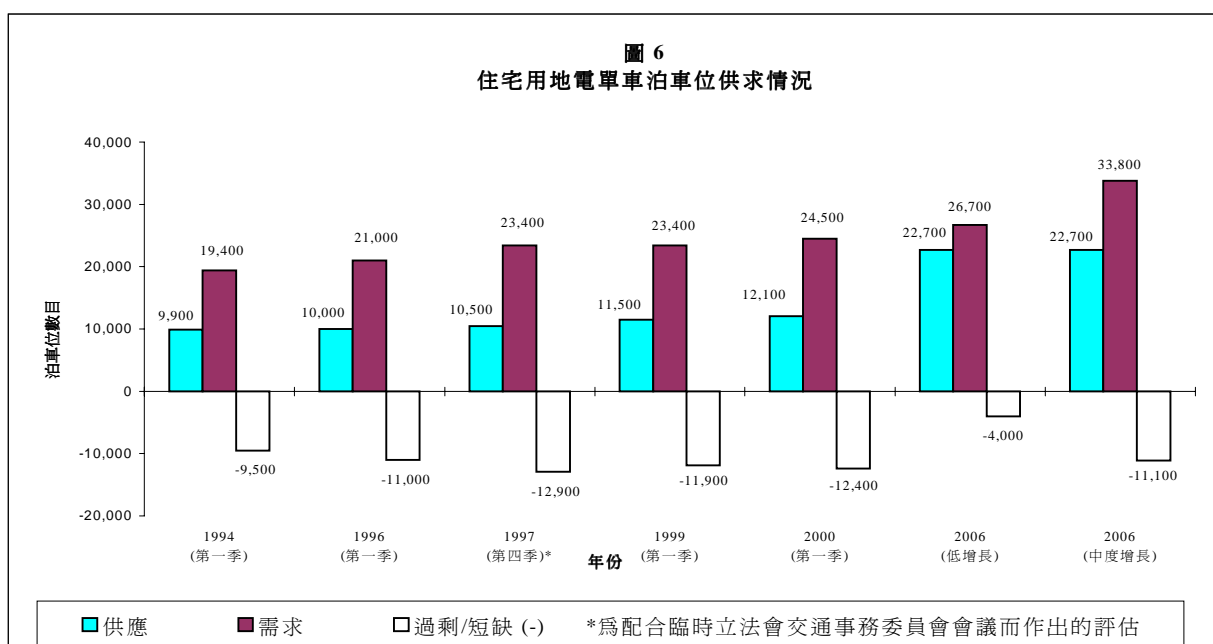
3.15 如圖 5 所載，在二零零零年，理論上輕型貨車泊車位的短缺數目為 47 300 個，預料短缺的數目到二零零六年會是 47 500 個(低增長)或 62 000 個(中度增長)。不過，實際的短缺情況並非這樣嚴重。在二零零零年，輕型貨車的總數為 75 000 輛，其中約 41 200 輛是小型客貨車。一般來說，小型客貨車體積不大，可以停泊在私家車泊車位。因此，這類車輛可能已利用過剩的 102 000 個非住宅用地私家車泊車位(見圖 2)，作停泊用途。如果把這情況計算在內，預計在二零零零年，輕型貨車泊車位實際上的短缺數目約為 6 100 個。如根據同一理據作評估，在二零零六年，按低增長方案計算，實際上短缺的數目應減至大約 2 900 個；若按中度增長方案計算，則約為 9 500 個。



## 電單車

3.16 我們預測，到了二零零六年，電單車泊車位的供應量會大幅增加，原因是當局已修訂《香港規劃標準與準則》，規定新的發展計劃必須增設電單車泊車位，比率為私家車泊車位總數的 5% 至 10%。不過，一如圖 6 和圖 7 所示，在未來六年，預料電單車所需的住宅和非住宅用地泊車位都會求過於供，因而這兩類泊車位的短缺數目會變化不大，在二零零零年分

別為 12 400 個和 3 500 個，到二零零六年則分別約為 11 100 個和 3 500 個(按中度增長方案計算)，或 4 000 個和 1 900 個(按低增長方案計算)。



## 旅遊巴士

3.17 業內人士關注旅遊巴士的泊車位需求，我們也留意到有關問題。在一九九四至二零零零年間，旅遊巴士需要 4 200 個至 6 100 個泊車位，供應量則為 1 200 個至 2 900 個，因此，短缺的泊車位數目一直超過 3 000 個。日後旅遊巴士對泊車位的



需求，將取決於旅遊巴士數目的增長率和旅遊業復蘇的程度。

## 的士

- 3.18 過去六年，領有牌照的市區、新界和大嶼山的士數目頗為穩定，分別約為 15 200 輛、2 800 輛和 50 輛。關於停泊的士方面，當局簽發的士牌照時，規定的士的登記車主須為其的士提供泊車位。當局在適當的地方為的士提供泊車位，是為了配合司機的特別需要，例如方便司機換班、進膳和上洗手間。

## 公共小巴

- 3.19 公共小巴包括紅色小巴和綠色專線小巴(專線小巴)兩類。政府在一九七六年決定把公共小巴的總數維持在 4 350 輛，並以專線小巴逐步代替紅色小巴。因此，公共小巴對泊車位的需求甚為穩定。在泊車位供應量方面，公共小巴可停泊在短期租約土地，以及當局為汽車劃設的路旁泊車位(電單車、中型和重型貨車以及巴士的路旁泊車位除外)。此外，公共小巴亦可以合法地停泊在當局劃定可作停泊用途的公共小巴士。

## 違例路旁通宵泊車調查

- 3.20 上文各段對泊車位供求情況所作的評估，是以一九九五年制訂的“泊車位需求預測模式”為根據。在本港街道上有多少違例停泊的車輛，應可顯示從上述模式計算出來的泊車位短缺情況是否屬實。為了驗證有關數字，當局在二零零零年七月進行了一項違例路旁泊車調查。這項調查是在午夜左右進行的，目的是在違例泊車情況最嚴重的時候，記錄有關數字。現把調查結果與理論上評估所得的數字比較如下：

車輛類別	2000年評估所得的 通宵泊車位短缺數目 (個)	2000年調查所得的 違例停泊車輛數目 (輛)
私家車	5 000(過剩)	8 400
電單車	12 400	700
旅遊巴士	3 200	600
公共小巴	1 500	700
輕型貨車	6 100	4 000
中型/重型貨車	2 400	1 400
貨櫃車	1 700(過剩)	1 200

- 3.21 調查結果顯示，旅遊巴士和電單車泊車位短缺的情況，並不像理論上評估所得的結果那麼嚴重，主要原因是理論上的評估只把合法泊車位的總供應量計算在內。事實上，車輛會停泊的地方還有批發市場、工廠、鄉村附近的空地，以及有待永久發展的非政府土地。此外，調查又顯示，在理論上泊車位短缺數目最多的地區，違例泊車的情況不見得較為普遍，這顯示違例泊車的司機會盡量把車輛停泊在不致造成阻塞的地方，而不是只按自己的實際需要隨處泊車。至於私家車與貨櫃車，雖然泊車位供過於求，但仍出現違例泊車的情況，原因可能在於駕車人士的行為因素，例如期望因違例泊車而得益，即不用繳付泊車費用，以及貪圖位置方便。

#### 短期租約土地通宵泊車使用率調查

- 3.22 短期租約土地可作通宵泊車用途，因此，研究這方面的使用率，可進一步顯示泊車位的短缺情況。當局在二零零零年五月曾進行調查，結果顯示，短期租約土地上的泊車位在夜間的使用率約為 75%，即仍有約 291 000 平方米的短期租約土地可作泊車用途。舉例來說，這些未充分利用的土地可容納 11 600 輛私家車，或 7 300 輛輕型貨車，或 4 850 輛旅遊巴士，或 3 200 輛貨櫃車。

## 4. 為應付短缺問題而持續採取的緩解措施

4.1 檢討結果顯示，“需求研究”和“貨運研究”建議持續採取的緩解措施，對增加泊車位供應量和防止短缺問題惡化，確有成效。下文詳述當局實施幾項重要建議的成果。

### 4.2 修訂《香港規劃標準與準則》

《香港規劃標準與準則》在一九九六年十月修訂。修訂這份準則的主要目的，是增加私家車泊車位和貨車泊車位的供應量，並訂立有關提供電單車泊車位的規定。以一九九七年年終至二零零零年的總供應量作比較，可見私家車泊車位(住宅用地)增加了 30 000 個，電單車泊車位(住宅用地)增加了 1 600 個，貨車通宵泊車位則增加了 2 400 個。泊車位有以上淨增長，主要是由於多項按照《香港規劃標準與準則》進行的新發展計劃陸續完成。

### 4.3 建造多層停車場或地下停車場

政府一貫的政策，是通過賣地計劃／土地發展計劃，鼓勵有關方面在聯用大廈內提供泊車位。在特殊情況下，如果不能藉其他方法提供足夠的泊車位，政府會考慮提供所需的資金，在劃作社區發展計劃或政府、機構或社區用途的土地上加設泊車位。去年這方面的工作進展如下：

- i. 粉嶺一塊土地在一九九九年售出，該處可提供 200 個私家車泊車位、40 個輕型貨車泊車位、10 個中型／重型貨車泊車位和 18 個電單車泊車位。根據賣地計劃／土地發展計劃，尚有五塊土地(四塊列入二零零零至二零零一年度賣地計劃的“供申請售賣土地儲備表”，一塊列入二零零一至二零零二年度的土地發展計劃)可用以建造多層停車場。這些土地合共可提供 428 個私家車泊車位、785 個輕型貨車泊車位、265 個中型／重型貨車泊車位、50 個電單車泊車位和 20 個旅遊巴士泊車位。
- ii. 政府正計劃在赤柱村道建造一個停車場(三層位於地底)暨公共交通總站。這項計劃完成後，可提供約 240 個私家車泊車位。

#### 4.4 通宵路旁貨車泊車位

在一九九九至二零零零年間，我們增設了 11 個通宵路旁貨車泊車位。這類泊車位的總數現為 1 230 個。

#### 4.5 利用短期租約土地作泊車用途

可作泊車用途的短期租約土地總面積，由一九九九年年中的 1 179 000 平方米，稍為減少至二零零零年三月的 1 158 000 平方米。使用率調查顯示，全港的短期租約土地都有空置的泊車位。不過，我們會繼續檢討各區的情況。

#### 4.6 在考慮發展商所提出的重建計劃時，趁機規定他們提供公用的泊車位

發展商提出的發展計劃導致批地條件須予修訂時，地政總署可依照運輸署的意見，要求發展商提供更多泊車位，條件是在增設泊車位後，總建築樓面面積仍然合乎規定，沒有超出按《建築物條例》所定最高地積比率計算出來的數字。目前當局正處理七宗須修訂批地條件的個案，有關的發展計劃合共可提供 499 個私家車泊車位、20 個旅遊巴士泊車位，以及 20 個貨車泊車位。

#### 4.7 泊車轉乘計劃

實施泊車轉乘計劃，目的是鼓勵駕車人士在重要的地點轉用公共交通工具，以鐵路沿線車站為交通樞紐。這項措施除了可減少商業中心區內的泊車位需求，還可減少交通流量，從而紓緩主要交通走廊的擠塞情況和改善環境。有關工作的進展如下：

- i. 我們在上水共劃定了 170 個泊車位作泊車轉乘計劃，自一九九七年十二月推行以來，一直頗見成效。
- ii. 在彩虹推行的泊車轉乘計劃，將由地鐵公司負責，可提供 450 個泊車位。這項計劃定於二零零四年年中完成。
- iii. 當局打算把泊車轉乘設施納入九廣鐵路公司(九鐵公司)的西鐵第一期計劃和馬鞍山鐵路計劃，現正為此與九鐵公司磋商。此外，當局又計劃在日後的地鐵將軍澳車站附近第 66 區的私人出售土地上，提供泊車轉乘計劃的泊車

位。如九鐵公司和該土地日後的發展商同意上述安排，而財政和技術上的問題又得以圓滿解決，三條鐵路沿線總共可提供約 1 900 個泊車位，用以推行泊車轉乘計劃。

#### 4.8 開放政府建築物的泊車設施供公眾通宵停泊車輛

除了中區政府合署、金鐘道政府合署、美利大廈、灣仔政府大樓、入境事務大樓、北角政府合署和北區政府合署的停車場之外，長沙灣政府合署和西貢政府合署的停車場亦已在辦公時間過後開放，作為收費停車場。這兩個停車場可以多提供 297 個私家車／輕型貨車泊車位，以及 11 個電單車泊車位。上述各個政府建築物停車場目前合共可提供 1 102 個私家車／輕型貨車泊車位，以及 42 個電單車泊車位。

### 5. 去年為針對泊車位短缺問題而採取的措施

5.1 為解決各種泊車問題，我們除繼續實施上述建議外，還在去年建議採取以下措施，並在下文匯報推行這些措施的現況：

#### 5.2 靈活應用《香港規劃標準與準則》

《香港規劃標準與準則》仍會用作指引，但在訂明發展計劃須為某類車輛提供的泊車位數目時，會考慮預測的供求數字，靈活處理。

#### 5.3 進一步修訂《香港規劃標準與準則》

為配合新訂的運輸策略，就是以鐵路作為本港運輸系統的骨幹，有關方面曾建議，除了為推行泊車轉乘計劃而提供泊車位之外，對於在各個鐵路車站和主要公共交通轉車處附近進行的發展計劃，可考慮准許他們減少所提供的泊車位數目。此外，當局須為嶄新的發展計劃類別釐定泊車位方面的標準。“第二次需求研究”會全面檢討《香港規劃標準與準則》內有關提供泊車位的規定。

#### 5.4 政府合署停車場供輕型貨車通宵停泊

第 4.8 段所述的計劃已經擴展至貨車類別車輛，如有關停車場的高度限制不成問題，而迴車處亦有足夠空間，則可容許貨車入內停泊。目前，除美利大廈和灣仔政府大樓的停車場只准私

家車停泊外，其他政府合署停車場均有若干層可供輕型貨車停泊。

### 5.5 增設的士泊車位

運輸署轄下的停車場目前有超過 200 個收取優惠月費的泊車位，可供的士停泊。多個指定的士站亦在非繁忙時間劃為臨時泊車位，供的士使用。此外，當局在一些較多的士司機使用的公廁附近也提供了泊車位，可供的士短時間停泊，以方便士司機。

### 5.6 增設公共小巴泊車位

當局已採取下列措施，增設公共小巴泊車位：增設可供通宵泊車的公共小巴站、在公共小巴站末端劃設短時間泊車位、延長公共小巴站和專線小巴站，以及在公共交通轉車處為專線小巴提供通宵泊車位。

### 5.7 增設復康巴士泊車位

在現有的復康巴士車廠/辦事處，為復康巴士車隊的 82 輛車已提供約 30 個泊車位，短缺的泊車位要依靠向私人或屋邨停車場租賃泊車設施來補足。當局計劃在二零零一年四月，在現有的九龍灣車廠增設 13 個復康巴士泊車位，並在新建的屯門車廠提供 12 個同類泊車位。

## 6. 針對泊車位短缺問題而採取的新措施

6.1 為求不斷改善，精益求精，我們在今年建議採取以下新措施，以期解決泊車位短缺的問題：

6.2 加設泊車收費錶並在星期日和公眾假期向停泊的車輛按錶收費

為求有效地使用路旁泊車位，並配合市民對短時間泊車位的需求，運輸署打算在未來三年，為已建設區內 3 300 個原先沒有安裝收費錶的泊車位加設收費錶。此舉正符合政府的政策，就是市區和新市鎮所有准許在路旁泊車的地方設置收費錶。除這項目標外，我們也計劃在兩年內，逐步延長約 9 300 個使用率高的路旁泊車位收費錶的運作時間，即在星期日和公眾假期也需收費。在繁忙的商業區，由於市民在公眾

假期對短時間泊車位的需求甚殷，我們會優先在這些地區實施上述計劃。

### 6.3 在政府轄下的公眾停車場增設電單車臨時泊車位

我們會繼續在政府轄下的公眾停車場和房屋署轄下的屋邨停車場增設電單車短時間泊車位，以紓緩本港電單車泊車位普遍短缺的問題。

### 6.4 把私家車泊車位轉為輕型貨車泊車位

由於住宅用地與非住宅用地的私家車泊車位會過剩，而輕型貨車泊車位普遍不敷應用，因此，在高度限制不成問題和迴車處有足夠空間的地方，可研究是否可以把部分私家車泊車位轉為輕型貨車泊車位。

### 6.5 貨車和旅遊巴士共用路旁泊車位

在一些旅遊巴士泊車位預期會出現短缺的地方，我們會探究可否容許貨車和旅遊巴士共用路旁泊車位。

### 6.6 在短期租約土地上為旅遊巴士預留泊車位

我們已在屯門開始推行一些試驗計劃，在短期租約土地上為旅遊巴士預留若干泊車位，並會視乎試驗計劃的結果，考慮把計劃擴展到旅遊巴士泊車位不足的其他地方。

### 6.7 避免在短期租約土地條款內加入車輛類別限制

一般而言，如地點方面不會構成任何限制，當局應避免對某些車輛類別施加限制，不准該等車輛在短期租約土地上停泊，尤其不應對貨櫃車施加限制。不過，如在交通管理方面確有需要，或單憑市場力量，不足以有效地為某類車輛提供泊車位，我們或會考慮在短期租約土地條款內，規定須為該類車輛預留泊車位。

## 7. 結論

7.1 “需求研究”和“貨運研究”提出的多項建議，已獲當局接納。這些建議對解決各種泊車問題，確有成效，故泊車位事宜工作小組會繼續實行有關措施。在“第二次需求研究”

內，顧問除探討泊車位供求和相關問題目前的嚴重程度之外，還會檢討“需求研究”的建議，提出新的緩解措施和擬定應採取的新行動。

- 7.2 去年建議採取的一些措施，對解決一些措施的流弊確有積極作用。來年，泊車位事宜工作小組會集中跟進現有工作，並且展開新行動。

運輸署

二零零零年十二月