

立法會交通事務委員會

泊車位政策

目的

本文件旨在向委員闡述政府提供泊車位的政策，以及就緩和泊車位短缺所採取的措施。

提供泊車位的安排

2. 香港的運輸政策以公共交通為本、鐵路為骨幹，接近九成的出行人次是乘坐公共交通。近年車輛(尤其是私家車)數目劇增令道路交通愈趨擠塞，為社會帶來負面影響。過去十年，香港島、九龍及新界主要道路的平均車速都錄得下降，情況更有惡化的趨勢¹。在繁忙地區的違例泊車日趨嚴重，不但阻塞交通，令路邊空氣惡化，亦威脅到道路使用者的安全。

3. 政府一直關注各類車輛泊車位的供求情況，並明白不同車種有不同的泊車需要，例如私家車車主在住處及目的地附近均需泊車位；貨車由於主要在日間行走，泊車需求通常出現在夜間貨車司機下班後；旅遊巴則在營運時需要在旅遊熱點附近停泊，而夜間司機下班後亦需要泊車位。

4. 政府主要透過以下方式提供泊車位：

- (i) 要求私人發展商、房委會等在其項目中提供泊車位；
- (ii) 透過短期租約停車場；
- (iii) 透過運輸署轄下的多層停車場；及
- (iv) 提供路旁泊車位。

¹ 在 2016 年，市區的平均行車速度只有每小時 20.8 公里，較 2006 年每小時 24.4 公里下跌近 15%。

(i) 發展商、房委會等在其項目中提供泊車位

供發展項目本身使用的泊車位

5. 政府要求私人發展商、房委會等項目發展人須按《香港規劃標準與準則》²的指引提供作其項目本身使用的泊車位。《香港規劃標準與準則》因應各類發展項目(包括私人住宅、公屋、社區設施、商業、工業和商貿等)本身的特定泊車需求，建議了相關泊車位數目的供應標準與指引，令日後該項目的使用者有足夠的泊車位使用。這些標準主要是根據發展項目的土地用途及其規模(包括樓面面積、單位數量、單位面積、相關設施數目及發展密度等)、及與鐵路站的距離而訂定。《香港規劃標準與準則》亦就個別有需要的發展用途，訂定訪客泊車位的要求。附件 1列出了《香港規劃標準與準則》就一些主要發展項目本身使用的泊車位的供應標準。

6. 運輸署會參考發展項目附近的一些與交通運輸相關的其他因素，提供意見予有關部門(如地政總署作為擬備地契的負責部門)，彈性地在相關的泊車位標準範圍內建議發展項目的泊車位要求，以切合地區上的需要，當中主要考慮有關發展項目的各個因素，包括：

- (i) 附近有沒有公共交通服務及其規模；
- (ii) 附近有沒有公眾停車場及其使用情況；
- (iii) 連接鐵路站和其他主要公共運輸交匯處的行人通道的方便程度(包括距離及質素)；
- (iv) 區內道路網的交通情況(包括發展項目落成後的預計交通情況)；及
- (v) 附近一帶的泊車位供求情況。

7. 政府不時檢討《香港規劃標準與準則》中有關泊車位供應的標準與指引，並在適當時作出修訂。當中考慮的因素包括各類泊車位的使用率、各種影響車輛增長的社會、及經濟因素等。過去 15 年，政府曾 6 次更新有關標準與指引，當中涵蓋私人住宅、公共房屋、商場、酒店、辦公大廈及工廠大廈等的泊車位供應標準。以 2014 年為例，政府因應 2009 年至 2012 年委聘顧問進行

² 《香港規劃標準與準則》列明政府釐定各類土地用途和設施(包括泊車設施)的規模、位置需求及準則，是由規劃署負責編製。

的《香港規劃標準與準則的私人房屋泊車設施標準的檢討》結果、不同的私人住宅單位面積、住宅發展項目與鐵路站的距離，以及發展密度等因素，調整了私家車泊車位的標準指引，以配合當時的情況。

公眾泊車位

8. 除了要求發展商提供作其項目本身使用的泊車位外，政府亦會按地區的需要，在適合的項目要求發展商提供額外的泊車位予一般公眾使用。具體泊車位數目按個別情況，考慮的因素包括當區的泊車位短缺情況、對發展項目的影響、以及對區內道路網的交通影響等。一些近期例子包括：

- (i) 荃灣西站五區發展項目的商場部分，除了根據《香港規劃標準與準則》提供項目本身使用的泊車位(包括 172 個私家車泊位、30 個貨車泊位及 45 個電單車泊位)外，亦會提供 100 個公眾私家車泊車位及 120 個港鐵泊車轉乘泊車位；
- (ii) 中間道停車場地段重新發展項目，除了根據《香港規劃標準與準則》提供項目本身使用的泊車位(包括 72 個私家車泊車位及 4 個電單車泊車位)外，亦會因應需求重置 345 個公眾私家車泊車位及 39 個公眾電單車泊位；以及
- (iii) 原位於觀塘鯉魚門徑的短期租約停車場用地被收回作住宅發展時，發展商須於項目中，提供最少 263 個公眾泊車位。

9. 過去三年，政府透過 213 個新發展項目及重建項目，共提供了約 19 000 個供項目本身及公眾使用的泊車位。

(ii) 短期租約停車場

10. 運輸署與地政總署一直在有泊車需求的地區，尋找未有長遠發展用途而暫時閒置的合適政府土地，劃作臨時收費公眾停車場。現時全港共有 185 個短期租約停車場，合共提供約 32 200 個泊車位。

11. 短期租約停車場的泊車位布局及可供停泊的車輛種類及數目，一般是停車場承租人的商業決定。但政府有時亦會考慮實際需要，透過租約條款規定可供停泊個別車輛種類的比例或數目，以滿足區內特定車輛種類(如貨車)的泊車需求，例如政府在黃大仙區黃大仙道短期租約停車場的租約內，訂明只准巴士、小型巴士及貨車停泊的要求。

12. 近年，陸續有短期租約停車場用地需要收回作其他長遠發展用途。運輸署一直有留意地區內的泊車需求，並在有需要時，要求地政總署盡力協助物色其他合適的空置用地作替代的臨時停車場，以彌補減少的泊車位。由於近年發展步伐較快，不少地區缺乏合適的替代臨時用地。此外，海濱事務委員會基於短期租約停車場與海濱的用途不配合，原則上反對鄰近海濱的短期租約停車場的新租約或舊租約續租，加上海濱地帶的範圍廣闊³，當中共涵蓋 74 個現行短期租約停車場，令這方面的工作愈見困難。由 2013 年至 2016 年，短期租約停車場的數目由 211 個減少至 185 個，當中車位的數目由 33 400 個減少至 32 200 個。我們估計未來五年將會再有約 40 個短期租約停車場需要收回作長遠發展，當中涉及約 8 500 個泊車位。運輸署會與地政總署保持緊密聯繫，盡量物色適當土地作為替代的臨時停車場。

(iii) 運輸署轄下多層停車場

13. 現時運輸署轄下有 12 個多層公眾停車場，提供共約 5 200 個私家車泊車位及 780 個電單車泊車位。由於大部分政府多層公眾停車場的用地主要是提供泊車位，項目本身的其他用途較少(例如並非商場或辦公大樓)，停車場本身一般都不是駕駛者的出行目的地，所以早年的停車場使用率並不算高，特別是經濟較為低迷時。

14. 近年車輛的增長遠較泊車位的增長為高，令各個政府多層公眾停車場泊車位現時的使用率較以往高。由於它們是分佈在不同的商業區及住宅區，多層公眾停車場的繁忙時段各有不同，可能在日間或晚間出現。2017 年 2 月各政府多層公眾停車場的日間時段的平均使用率是 75%，夜間時段的平均使用率則是 60%。附件 2表列了 2017 年 2 月各個政府多層公眾停車場的平均使用率。

³ 海濱地帶包括油塘至青衣，以及筲箕灣至堅尼地城等地區。

15. 當有發展需要或須配合其他工程項目的進行，政府需要關閉個別在發展項目範圍內的政府多層公眾停車場。在關閉有關停車場前，政府會先進行交通影響評估，檢視停用有關停車場對附近泊車位需求的影響。交通影響評估的建議方案，除了包括將來發展項目要提供足夠的供發展項目使用泊車位外，亦會建議按需要於發展項目內提供公眾泊車位，以彌補減少了的公眾泊車位。例如美利道多層停車場現時提供 388 個私家車及 55 個電單車公眾泊車位。就美利道多層停車場重建計劃，政府曾聘用顧問進行交通評估，並在考慮了鄰近公眾泊車位的使用情況及交通流量增長等因素後，建議美利道多層停車場重建項目內，需要提供不少於 102 個私家車及 69 個電單車公眾泊車位，以應付區內的泊車需求。此外，有關部門會按《香港規劃標準與準則》及重建項目的發展規劃參數要求發展商在重建項目內提供額外的泊車位，以滿足重建項目本身產生的泊車需求。

16. 現時政府主要透過賣地計劃，於各區的私人發展項目內提供泊車位，以減少市民對政府多層公眾停車場的需求。此外，香港土地資源有限，一般來說，適合作多層停車場的土地，都具備條件作其他發展用途。如果能把公眾泊車位和發展項目結合起來，乃是最地盡其用的方法，對社會整體更為有利。即使如此，我們仍會積極尋找合適的地點考慮興建新的獨立式多層公眾停車場，需考慮的因素包括：當區泊車位的供求情況、多層停車場的預期使用率、多層停車場對區內的交通影響、及市民對擬議停車場的支持程度等。

(iv) 路旁泊車位

17. 政府現有政策是盡量在發展項目中提供泊車位，以減少因劃設路旁泊車位所可能造成的交通影響。但在個別有需求的地點，我們仍會考慮提供路旁泊車位，以滿足駕駛人士的短時間泊車需求。在劃設路旁泊車位時，運輸署會確保不影響交通暢順、道路安全或道路使用者上落客貨(包括各類路面公共交通工具的乘客)。部分地點的路旁泊車位需求較高，為了加快泊車位的流轉供更多駕駛者使用，運輸署會裝置停車收費錶。現時設有停車收費錶(咪錶)⁴的車位約有 18 000 個，非咪錶的路旁泊車位則約有 15 680 個，即共 33 680 的路旁泊車位。過去三年，運輸署共新增了約 900 個的路旁泊車位(包括咪錶及非咪錶的)。

⁴ 收費時間大部分為星期一至六，每日上午八時至午夜十二時；周日和公眾假期早上十時至晚上十時。

車輛數目及泊車位現況

18. 在 2006 年至 2016 年的約十年間，車輛數目不斷增加，領牌車輛的總數由約 553 000 部增加至約 746 000 部，增幅為 35%，每年平均增長率達 3% (而私家車⁵為 3.8%)；期間公共道路總長度由於土地及環境等因素所限，每年平均增長率僅 0.6%，遠低於汽車的增長。同期，各類車輛泊車位的總數，從 2006 年約 678 000 個，增加至 2016 年約 743 000，增幅為 9.5%，幅度較領牌車輛數目為低。因此，期內總體的泊車位/車輛的比例，由 1.32 下降到 1.05。附件 3 表列過去十年各類車輛及其泊車位的數目及相關的泊車位數量與車輛數量的比例，附件 4 則表列各類泊車位的地區分布。

(i) 商用車輛

19. 商用車輛⁶負責客貨運輸，在日常運作中對泊車位有實質的需求，在物流業、旅遊業以至整體經濟方面擔當重要角色，其他公共交通工具不能取代。

20. 過去十年商用車輛的數目略為減少，由 2006 年約 77 700 架減少至 2016 年約 72 100 架，減幅為 7%；而商業車輛泊車位，則由約 47 800 輕微增加至約 48 200，增幅為 0.9%。期間商業車輛泊車位/車輛的比例，由 0.61 上升到 0.67，不過由於部分商業車輛會在晚間作業，或在內地作業並停泊，或停泊在非指定泊車位(包括新界棕地內)，因此泊車位的短缺情況並不如數字所顯示的嚴重。附件 5 顯示過去十年商用車輛及其泊車位的數目變化。不過，近年隨著不少短期租約停車場需要收回作長遠發展，傳統提供商用車輛泊車位的工業發展項目較為欠缺，加上新界棕地的發展(見下文 30 段)，商用泊車位的不足情況正日趨嚴峻。

⁵ 就本文件而言，由於客貨車可停泊在私家車泊車位，因此私家車亦包括客貨車。如只計算私家車，同期(2006 - 2016 年)的增長率為 49%，每年平均增長率為 4%。

⁶ 包括輕型貨車、中型貨車、重型貨車、旅遊車和非專營公共巴士，但不包括客貨車，因它們可停泊於私家車泊位。

私家車

21. 領牌私家車的數目過去十年間大增，由 2006 年約 402 000 架增加至 2016 年約 584 000 架，增幅為 45%⁷(平均按年增長率達 3.8%)。另一方面，私家車的泊車位數目由約 607 000 增加至約 662 000，增幅只有 9.0%。私家車泊車位/車輛的比例，由 2006 年的 1.51 下降至 2016 年的 1.13。附件 6 顯示過去十年私家車及其泊車位的數目變化。由於私家車在住處及目的地附近均需要泊車位，實際上每架私家車平均需要多於一個泊車位，因此車位/車輛比例的下降，顯示私家車泊車位不足的情況亦正在惡化。

紓緩泊車位短缺所採取的措施

(i) 商用車輛泊車位

22. 政府目前提供泊車位的政策，是盡量優先考慮及配合商用車輛的泊車需求。為紓緩商用車輛泊車位短缺的問題，政府已積極推展多項即時措施，冀望盡快提供更多泊車位，並會在今年開展商用車輛泊車位顧問研究，以期制定合適的下一步措施配合商用車輛的泊車需求。

正推展的措施

23. 過往，發展項目所提供的公眾停車場，不論設於地面或地底，一般都需要計算在發展項目的建築樓面面積內。因此，發展商一般不願意提供公眾泊車位，以免減少其他用途的可發展樓面面積。為提供誘因鼓勵發展商提供地下的公眾泊車位，屋宇署已於今年三月修訂指引，私人發展項目內的地下公眾停車場，如符合相關指定條件，將獲 100% 豁免計入建築樓面面積內。

24. 此外，政府正在推展一系列改善商用車輛泊車位供應的即時措施如下：

- (i) 運輸署在 2016 年開展了增加路旁夜間商用車輛泊車位計劃，將適當的路旁地點，特別是日間可供上落貨的地點，劃為夜間貨車及旅遊巴士泊車位。計劃亦包括將部分路旁私家車泊車位劃為於夜間供貨車或旅遊巴士停泊，日間則

⁷ 包括客貨車。如只計算私家車，同期(2006 - 2016 年)的增長率為 49%。

保留作私家車泊位(即雙用泊位)。這個計劃現時已建議了超過約 300 個夜間泊車位，其中約 80 個已投入服務，其餘建議正諮詢相關區議會/地區人士以及安排施工；

- (ii) 在新的短期租約停車場，或當既有的短期租約停車場續租時，要求地政總署加入條款，指定停車場必須提供不少於某個數量的貨車及旅遊巴士泊車位。在這安排下，現時共有 16 個短期租約停車場，需要按租約條款提供商用車輛泊車位。有關措施合共提供了約 1 000 個商用車輛泊車位，當中 13 個短期租約停車場所指定的 815 個商用車輛泊車位，是由運輸署在過去 3 年要求下提供的；及
- (iii) 運輸署亦致力增加旅遊巴士泊車位及上落客設施，並在過去 3 年，在全港增加了 83 個路旁可供旅遊巴停泊的泊車位(包括 10 個夜間路旁泊車位)及 7 個可供旅遊巴使用的上落客處。

25. 運輸署會繼續尋找適當位置增加夜間商用車輛泊車位。在選址時，運輸署需要考慮多個因素，包括：道路安全；道路容量；對道路使用者的影響；當區泊車位的需求；當區居民意見；及運輸業界意見包括運輸作業時間及地點等。

26. 可是，在諮詢增加上述夜間商用車輛泊車位過程中，運輸署經常遇到地區人士(包括區議會、附近的居民、商店經營者等)的反對，具體原因包括：

- (i) 擔心夜間商用車輛泊車位會吸引大量重型貨車前往當區，造成滋擾及交通混亂；
- (ii) 商用車輛車身高，會產生保安問題；
- (iii) 旅遊熱點的商店經營者反對大型車輛於其店舖附近停泊；
- (iv) 擔心影響私營停車場生意，特別是當附近停車場仍有剩餘商用車輛泊車位；
- (v) 反建議作私家車泊車位，特別是針對雙用泊位計劃，因為一些地區人士較重視私家車位不足問題；及
- (vi) 擔心影響上落客貨。

若我們的建議獲地區人士較大的諒解及支持，則在增加商用車輛泊車位方面的工作將能更加順利，而整體社會亦會得益。

下一步工作

27. 運輸署會在 2017 年開展為期兩年的商用車輛泊車顧問研究，作深入調查，並按地區研究，評估各區商業車輛的泊車及上落貨需要，並找出潛在的、可提供商業車輛泊車位的發展項目，以評估地區上的供求情況。該研究會詳細審視每一區的情況，以制定適切的計劃。

28. 為了配合研究的進行，運輸署已初步選定了一些可提供更多商用車輛泊車位的方案，包括透過下列發展項目提供貨車及旅遊巴士泊位，及其他配套措施，並會透過顧問研究作深入分析及探討個別方案的可行性：

- (i) 規劃中的政府、機構或社區發展項目；
- (ii) 規劃中的私人商業項目(及可提供相當商業樓面的住宅發展項目)；
- (iii) 公共房屋發展項目；
- (iv) 公眾休憩用地的地下空間；
- (v) 可供商用車輛使用的多層公眾停車場；及
- (vi) 鼓勵業主申請更改上落客貨處的用途，容許貨車和旅遊巴士於夜間停泊。

29. 預計大部分措施需與相關的政策局、部門共同探討，並按個別發展項目去考慮。我們會因應研究結果，及在建立社會共識後，推行相關措施，並在有需要時修訂《香港規劃標準與準則》中關於商用車輛的泊車位及上落客貨區的標準。

30. 至於貨櫃車，現時大部分均停泊於港口後勤用地或新界棕地內，亦有部分在內地作業，其泊車位的供求大致穩定。然而，隨著城市發展，部分棕地或需收回以釋放土地潛力。發展局/規劃署現正就棕地的發展進行新界棕地使用及作業現況研究⁸，運輸署會配合及利用該研究所得的數據，適時開展貨櫃車的泊車研

⁸ 研究的目的是要更全面地掌握新界棕地的整體分布及用途，以協助政府制定處理棕地的適當政策，包括為不同地區的棕地制定適當的規劃和整合策略，及探討可行的方案以容納區內仍有需要的棕地作業，以達致善用土地、釋放棕地潛力和改善鄉郊環境的目標。

究。

私家車泊車位

31. 政府的運輸政策是鼓勵市民盡量使用公共交通，並按市民需求及各區發展的步伐，擴充公共交通的載客量，適時加強服務，目標是讓市民更方便地使用公共交通系統。事實上，香港的公共交通網絡完善，每天有接近九成的出行人次(即共約 1 200 萬人次)使用公共交通工具。我們明白部分市民基於不同原因選擇以私家車代步，故政府會在整體發展容許之下提供適量的私家車泊車位，但同時不希望誘使原擬乘搭公共交通工具的乘客轉用私家車而令道路更加擠塞。

32. 要紓緩私家車泊車位不足的情況，須三管齊下。首先是控制私家車數目的增長速度。像其他大城市一樣，香港在長遠規劃上不可能不顧一切，只不斷增建道路和增設停車場，去追趕私家車的增長。政府在《香港 2030+》發展策略研究中已指出，若這樣做長遠而言會為土地發展構成壓力，並不具可持續性。這亦是其他城市所面對的難題。因此，政府正按部就班推行交通諮詢委員會早前提出紓緩道路擠塞的一系列措施，包括研究控制私家車增長的措施，例如增加私家車車輛首次登記稅、牌照年費等財政措施。其他大城市如新加坡和北京更實行不同程度的汽車配額制度。而在東京，法例規定有意購車人士必須先證明在其住址兩公里範圍內有泊車位可供使用，才可購買車輛。不過，要有效控制私家車數目增長至合理水平，必須得到立法會和市民的支持，才可通過修改法例而得以落實。這考驗我們社會上的取捨和政策意志。

33. 第二，是增加私家車泊車位的數目。但是，要覓得大量合適土地增建停車場往往十分困難。興建停車場，尤其是地下停車場，亦往往涉及高昂的建築和運作成本。不斷增設泊車位，也會鼓勵市民購買及使用私家車，進一步刺激私家車增長，加劇道路擠塞的問題。事實上，香港有限的土地資源不可能讓政府不斷提供泊車位以追趕私家車數目的持續高增長；市民購買私家車前，應先確保有合適的泊車位供車輛停泊才作買車決定。

34. 第三，私家車駕駛人士需要改變出行習慣。香港大部分繁忙區域的公共交通系統完善，駕駛人士在駕私家車前往這些區域前，應先考慮其目的地是否有車位可供停泊，如前往一些車位供

應一向緊張的目的地(例如尖沙咀、銅鑼灣及中環等)，駕駛人士應考慮改乘公共交通工具，或在目的地附近區域停泊車輛後再轉乘公共交通前往目的地。

35. 為回應社會對私家車泊車位的需求，運輸署在根據《香港規劃標準與準則》向有關部門建議新發展項目/重建項目所需提供的泊車位數目時，會參考發展項目附近的一些與交通運輸相關的因素，彈性地在相關的泊車位標準範圍內，考慮建議採用範圍內較高的泊車標準計算⁹。

36. 此外，正如上文第 23 段所述，屋宇署已於今年修訂指引，私人發展項目內地下公眾停車場如符合指定條件將獲 100% 豁免計入建築樓面面積內。運輸署會盡量善用有關指引，在合適的新發展項目/重建項目建議加入條款，要求發展商提供一定數量的公眾泊車位。

37. 我們亦會研究在非辦公時段開放更多政府辦公大樓的停車設施以作公眾泊車位。若個別地區的私家車泊車位極度不足，我們會參考上文第 16 段的因素，考慮在日後落實興建的商用車輛多層公眾停車場中加入私家車泊車位的可行性。但我們必須強調，私家車輛數目不可能無止境地不斷增加，而我們亦只能在可行的情況下盡量提供私家車泊車位。

輔助措施

38. 政府亦正推展以下輔助措施，以協助駕駛人士善用泊車位。

(i) 空置泊車位資訊

39. 為讓駕駛人士知悉目的地附近停車場的實時空置泊車位資訊，減少在附近道路兜圈以尋找空置泊車位而引致的交通擠塞，運輸署於 2016 年更新其「香港行車易」流動應用程式，發放約 50 多個停車場(其中包括所有運輸署管轄的停車場)的實時泊車資訊，方便駕駛人士尋找泊車位。運輸署亦會繼續鼓勵其他停車場營辦商上載其空置泊車位數據到政府公共資訊網站「資料

⁹ 例如在泊車位不足地區的住宅發展，在考慮其他相關因素後，盡量依據通用泊車標準每 6 至 9 個住宅單位 1 個泊車位的泊車標準範圍內，採用較接近每 6 個單位闢設 1 個泊車位的較高標準。

一線通」，以期發放其停車場資訊及實時泊車位空置數據。

(ii) 泊車轉乘

40. 自 1997 年運輸署與九廣鐵路公司合作，在上水彩園路推行泊車轉乘試驗計劃以來，我們鼓勵駕駛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。計劃深受駕駛人士歡迎，除了可減少商業中心區內的泊車位需求，還可減少道路交通流量，從而紓緩主要交通走廊的擠塞情況和改善環境。

41. 政府與港鐵公司不斷進行磋商，以現有和新設的鐵路站為基點，把泊車轉乘設施推展至香港站停車場、九龍站停車場、青衣站停車場、錦上路站停車場、海洋公園站停車場、奧海城一期商場停車場、東港城停車場、彩虹泊車轉乘公眾停車場、紅磡站停車場、上水泊車轉乘停車場、烏溪沙站停車場及屯門站停車場。

42. 自 2016 年 6 月領展資產管理有限公司亦加入泊車轉乘計劃，逢星期一至五(公眾假期除外)早上 6 時至晚上 7 時 29 分，顧客於領展轄下的朗屏 D 停車場、天盛 A 停車場、愉翠商場停車場、黃大仙中心北館停車場、黃大仙中心南館停車場、黃大仙二區有蓋停車場、啟田商場停車場、樂富街市停車場及樂富生活創庫停車場等泊車後轉乘港鐵，即享以下優惠：

- (i) 泊車 3 小時可享有 1 小時免費泊車優惠；
- (ii) 泊車 6 小時可享有 3 小時免費泊車優惠；及
- (iii) 泊車 10 小時更享高達 7 小時免費泊車優惠。

(iii) 新停車收費錶系統試驗計劃

43. 現時，駕駛人士只能以八達通親身於路旁泊車位的收費錶繳付泊車費用。為配合新一代路旁停車收費錶的更換，及方便駕駛人士使用路旁泊車位，政府正推展新停車收費錶系統試驗計劃，研究引進附設新特點和功能的新一代停車收費錶，測試多種繳費方法，包括讓駕駛人士透過電話繳費平台繳付停車收費錶泊車費。

徵詢意見

44. 請委員備悉政府優先配合商用車輛泊車需要的泊車政策，並就政府紓緩泊車位短缺所採取的措施提供意見。

運輸及房屋局
運輸署
二零一七年五月

《香港規劃標準與準則》就一些供主要發展項目本身使用的泊車位供應標準

發展類別	泊車標準														
1. 資助房屋	私家車的泊車位供應比例： 泊車位所需數目 = GPS x R1 x R2 <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="padding: 5px;">通用泊車標準 (GPS)</td> <td style="padding: 5px;">按比例每 6 至 9 個單位 闢設 1 個泊車位</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">需求調整比率 (R1)</td> <td style="padding: 5px;">所有資助房屋</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">地點遠近調整比率 (R2)</td> <td style="padding: 5px; vertical-align: top;"> 在鐵路站 500 米半徑範圍內 在鐵路站 500 米半徑範圍外 </td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;"></td> <td style="padding: 5px;">0.23</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;"></td> <td style="padding: 5px;">0.85</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;"></td> <td style="padding: 5px;">1</td> </tr> </table> 輕型貨車的泊車位供應比例： 每 200 至 600 個單位闢設 1 個輕型貨車泊車位。			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	地點遠近調整比率 (R2)	在鐵路站 500 米半徑範圍內 在鐵路站 500 米半徑範圍外		0.23		0.85		1
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														
地點遠近調整比率 (R2)	在鐵路站 500 米半徑範圍內 在鐵路站 500 米半徑範圍外														
	0.23														
	0.85														
	1														
	中型貨車的泊車位供應比例： 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。														
	電單車的泊車位供應比例： 每 110 至 250 個單位闢設 1 個電單車泊車位，但不包括「單人/雙人」單位及非住宅部分。														
2. 私人房屋	私家車的泊車位供應比例： 泊車位所需數目 = GPS x R1 x R2 x R3 <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="padding: 5px;">通用泊車標準 (GPS)</td> <td style="padding: 5px;">按比例每 6 至 9 個單位闢設 1 個泊車位</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">需求調整比率 (R1)</td> <td style="padding: 5px; vertical-align: top;"> 單位面積 ≤ 40 平方米 40 < 單位面積 ≤ 70 平方米 70 < 單位面積 ≤ 100 平方米 100 < 單位面積 ≤ 130 平方米 130 < 單位面積 ≤ 160 平方米 單位面積 > 160 平方米 </td> <td style="padding: 5px;">0.4</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">地點遠近調整比率 (R2)</td> <td style="padding: 5px; vertical-align: top;"> 在鐵路站 500 米半徑範圍內 在鐵路站 500 米半徑範圍外 </td> <td style="padding: 5px;">0.75</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;"></td> <td style="padding: 5px;"></td> <td style="padding: 5px;">1</td> </tr> </table>			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)	單位面積 ≤ 40 平方米 40 < 單位面積 ≤ 70 平方米 70 < 單位面積 ≤ 100 平方米 100 < 單位面積 ≤ 130 平方米 130 < 單位面積 ≤ 160 平方米 單位面積 > 160 平方米	0.4	地點遠近調整比率 (R2)	在鐵路站 500 米半徑範圍內 在鐵路站 500 米半徑範圍外	0.75			1	
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)	單位面積 ≤ 40 平方米 40 < 單位面積 ≤ 70 平方米 70 < 單位面積 ≤ 100 平方米 100 < 單位面積 ≤ 130 平方米 130 < 單位面積 ≤ 160 平方米 單位面積 > 160 平方米	0.4													
地點遠近調整比率 (R2)	在鐵路站 500 米半徑範圍內 在鐵路站 500 米半徑範圍外	0.75													
		1													

發展類別	泊車標準															
發展密度調整比率 (R3)	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													
<p>訪客泊車位的泊車位供應比例: 每幢超過 75 個單位的大廈，均須多闢設 1 - 5 個訪客泊車位，或以當局所定的要求為準。</p> <p>電單車的泊車位供應比例: 每 100 至 150 個單位闢設 1 個電單車泊車位，但不包括非住宅部分。</p>																
3. 教育	<p>私家車的泊車位供應比例:</p> <table> <tr> <td>小學</td> <td>每 4 至 6 個課室闢設 1 個泊車位</td> </tr> <tr> <td>中學、工業學院</td> <td>每 3 至 4 個課室闢設 1 個泊車位</td> </tr> </table> <p>電單車的泊車位供應比例: 私家車泊車位總數的 5-10%。</p>				小學	每 4 至 6 個課室闢設 1 個泊車位	中學、工業學院	每 3 至 4 個課室闢設 1 個泊車位								
小學	每 4 至 6 個課室闢設 1 個泊車位															
中學、工業學院	每 3 至 4 個課室闢設 1 個泊車位															
4. 醫院	<p>私家車的泊車位供應比例: 按比例每 3 至 12 張病牀闢設 1 個泊車位。</p> <p>電單車的泊車位供應比例: 私家車泊車位總數的 5-10%。</p>															
5. 零售設施	<p>私家車的泊車位供應比例:</p> <table> <tr> <td colspan="2">發展密度第 1 區¹</td></tr> <tr> <td colspan="2">每 200 至 300 平方米總樓面面積闢設 1 個泊車位</td></tr> <tr> <td colspan="2"></td></tr> <tr> <td colspan="2">發展密度第 2 及 3 區²</td></tr> <tr> <td>首 2 000 平方米總樓面面積</td><td>每 40 至 50 平方米闢設 1 個泊車位</td></tr> <tr> <td>餘下的總樓面面積</td><td>每 150 至 200 平方米闢設 1 個泊車位</td></tr> </table>				發展密度第 1 區 ¹		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 ²		首 2 000 平方米總樓面面積	每 40 至 50 平方米闢設 1 個泊車位	餘下的總樓面面積	每 150 至 200 平方米闢設 1 個泊車位
發展密度第 1 區 ¹																
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 ²																
首 2 000 平方米總樓面面積	每 40 至 50 平方米闢設 1 個泊車位															
餘下的總樓面面積	每 150 至 200 平方米闢設 1 個泊車位															

¹ 發展密度第 1 區，包括最高密度的住宅發展，適用於有容量大的公共運輸系統服務(例如鐵路站或其他主要運輸交匯處)的地區。在這些地區內，建築物的低層(一至三樓)通常都屬於商業樓層。

² 發展密度第 2 區，包括中密度的住宅發展，這些地區雖然有容量大的公共運輸系統服務，但卻算不上方便；區內的建築物通常都不設商業樓層。發展密度第 3 區，其住宅發展密度最低，這些地區的公共運輸系統容量極為有限；又或在城市設計、交通或環境方面受到特別的限制。

發展類別	泊車標準									
	電單車的泊車位供應比例: 私家車泊車位總數的 5-10% 。									
6. 辦公室	私家車的泊車位供應比例: <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th style="text-align: center;">樓面面積</th> <th style="text-align: center;">泊車位供應比例</th> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">首 15 000 平方米 總樓面面積</td> <td style="text-align: center;">每 150 至 200 平方米闢設 1 個泊車位</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">餘下的總樓面面積</td> <td style="text-align: center;">每 200 至 300 平方米闢設 1 個泊車位</td> </tr> </table>		樓面面積	泊車位供應比例	首 15 000 平方米 總樓面面積	每 150 至 200 平方米闢設 1 個泊車位	餘下的總樓面面積	每 200 至 300 平方米闢設 1 個泊車位		
樓面面積	泊車位供應比例									
首 15 000 平方米 總樓面面積	每 150 至 200 平方米闢設 1 個泊車位									
餘下的總樓面面積	每 200 至 300 平方米闢設 1 個泊車位									
	電單車的泊車位供應比例: 私家車泊車位總數的 5-10% 。									
7. 酒店	私家車的泊車位供應比例: <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="vertical-align: top; width: 50%;">主要市區及新市鎮</td> <td style="vertical-align: top;">每 100 個房間闢設 1 個泊車位</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="vertical-align: top;">如有會議室及宴會廳: 每 200 平方米總樓面面積闢設 0.5 至 1 個泊車位</td> </tr> <tr> <td style="vertical-align: top;">其他地區</td> <td style="vertical-align: top;">每 10 個房間闢設至少 1 個泊車位</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="vertical-align: top;">如有會議室及宴會廳: 每 200 平方米總樓面面積闢設 2 至 5 個泊車位</td> </tr> </table>		主要市區及新市鎮	每 100 個房間闢設 1 個泊車位		如有會議室及宴會廳: 每 200 平方米總樓面面積闢設 0.5 至 1 個泊車位	其他地區	每 10 個房間闢設至少 1 個泊車位		如有會議室及宴會廳: 每 200 平方米總樓面面積闢設 2 至 5 個泊車位
主要市區及新市鎮	每 100 個房間闢設 1 個泊車位									
	如有會議室及宴會廳: 每 200 平方米總樓面面積闢設 0.5 至 1 個泊車位									
其他地區	每 10 個房間闢設至少 1 個泊車位									
	如有會議室及宴會廳: 每 200 平方米總樓面面積闢設 2 至 5 個泊車位									
	單層旅遊巴士泊車位的泊車位供應比例: <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="vertical-align: top; width: 50%;">主要市區及新市鎮</td> <td style="vertical-align: top;">-</td> </tr> <tr> <td style="vertical-align: top;">其他地區</td> <td style="vertical-align: top;">每 200 個房間闢設至少 1 個泊車位</td> </tr> </table>		主要市區及新市鎮	-	其他地區	每 200 個房間闢設至少 1 個泊車位				
主要市區及新市鎮	-									
其他地區	每 200 個房間闢設至少 1 個泊車位									
	電單車的泊車位供應比例: 私家車泊車位總數的 5-10% 。									
8. 工業用途	私家車的泊車位供應比例: 每 1 000 至 1 200 平方米闢設 1 個泊車位。 電單車的泊車位供應比例: 私家車泊車位總數的 5-10%									

註:

以上表列的主要發展項目本身使用的泊車位供應標準，乃節錄自《香港規劃標準與準則》第八章內的表 11。該表 11 尚有其他發展類別的泊車設施標準及相關指引。

**運輸署轄下公眾停車場泊車位使用率
(截至 2017 年 2 月)**

停車場	泊車位數目 ¹	平均使用率		
		每日	日間 (0800–2300)	夜間 (2300–0800)
天星停車場	417	48%	65%	16%
大會堂停車場	197	37%	47%	15%
美利道停車場	443	48%	57%	29%
林士街停車場	983	67%	75%	52%
天后停車場	504	76%	80%	68%
筲箕灣停車場	458	83%	85%	83%
香港仔停車場	344	76%	71%	84%
油麻地停車場	846	65%	74%	48%
黃大仙雙鳳街停車場	342	86%	84%	90%
葵芳停車場	645	73%	73%	72%
荃灣停車場停車場	579	87%	89%	84%
堅尼地城停車場	232	79%	81%	77%
<hr/>				
總計	5 990	70%	75%	60%

¹ 泊車位數目包括私家車、客貨車和電單車的泊車位。

2006 至 2016 年領有有效牌照車輛及泊車位數目

年份	私家車（包括客貨車）			電單車			貨車（不包括客貨車）			旅遊車及非專營公共巴士			總計（不包括其他類別車輛）			其他 車輛 ³	車輛 總計
	車輛	泊車位	比例 ¹	車輛	泊車位	比例 ¹	車輛	泊車位	比例 ¹	車輛	泊車位	比例 ¹	車輛	泊車位 ²	比例 ¹		
2006	401 692	607 411	1.51	35 915	23 055	0.64	70 466	44 592	0.63	7 268	3 172	0.44	515 341	678 230	1.32	37 639	552 980
2007	413 310	613 191	1.48	37 065	24 007	0.65	69 648	45 721	0.66	7 321	3 911	0.53	527 344	686 830	1.30	37 727	565 071
2008	424 393	617 732	1.46	37 599	25 065	0.67	68 019	45 020	0.66	7 348	4 235	0.58	537 359	692 052	1.29	37 747	575 106
2009	435 016	631 462	1.45	37 577	26 428	0.70	66 225	44 859	0.68	7 353	4 915	0.67	546 171	707 664	1.30	37 899	584 070
2010	456 992	632 824	1.38	37 967	27 031	0.71	67 431	44 964	0.67	7 366	4 756	0.65	569 756	709 575	1.25	38 040	607 796
2011	478 364	631 976	1.32	38 577	27 924	0.72	67 683	44 516	0.66	7 363	5 366	0.73	591 987	709 782	1.20	38 294	630 281
2012	500 064	641 961	1.28	39 706	30 328	0.76	67 389	43 341	0.64	7 384	4 965	0.67	614 543	720 595	1.17	38 467	653 010
2013	523 723	643 785	1.23	41 706	30 853	0.74	69 085	43 175	0.62	7 438	5 218	0.70	641 952	723 031	1.13	38 962	680 914
2014	542 202	645 837	1.19	44 330	30 698	0.69	66 358	43 782	0.66	7 488	5 395	0.72	660 378	725 712	1.10	39 162	699 540
2015	569 428	649 187	1.14	47 523	31 273	0.66	64 490	41 972	0.65	7 493	5 251	0.70	688 934	727 683	1.06	39 329	728 263
2016	584 130	661 931	1.13	49 864	32 821	0.66	64 610	43 017	0.67	7 522	5 169	0.69	706 126	742 938	1.05	39 551	745 677
總變化	+182 438	+54 520		+13 949	+9 766		-5 856	-1 575		+254	+1 997		+190 785	+64 708		+1 912	+192 697
	+45.4%	+9.0%		+38.8%	+42.4%		-8.3%	-3.5%		+3.5%	+63.0%		+37.0%	+9.5%		+5.1%	+34.9%
複合年增長率	+3.8%	+0.9%		+3.3%	+3.6%		-0.9%	-0.4%		+0.3%	+5.0%		+3.2%	+0.9%		+0.5%	+3.0%

註:

1 泊車位與車輛數目比例。

2 泊車位總數包括私家車、電單車、輕型貨車、中型貨車、重型貨車和非專營公共巴士的泊車位。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。

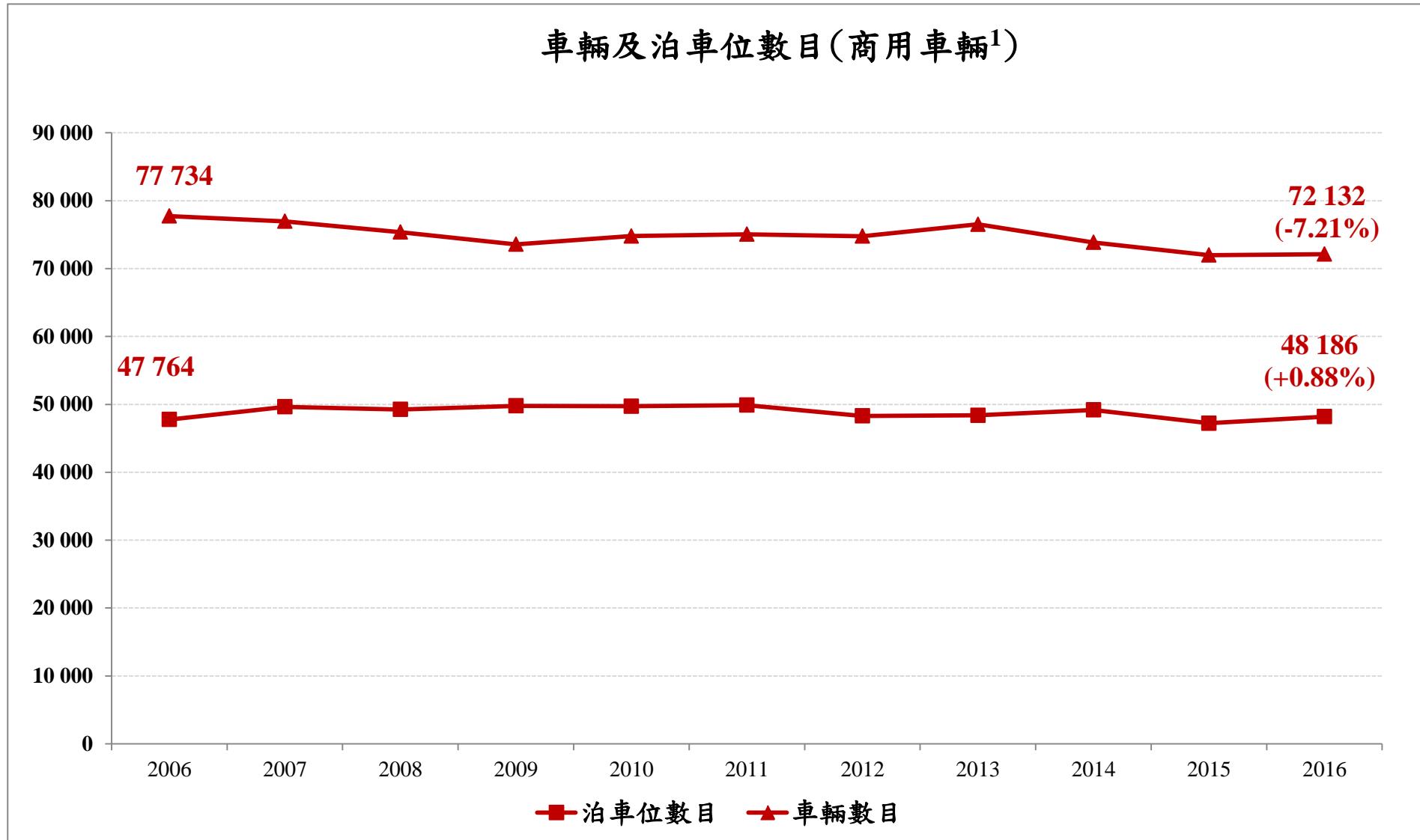
3 其他類別車輛包括的士、公共小型巴士、私家小型巴士、專營巴士、特別用途車輛和政府車輛。

**全港各區按車輛種類及區域劃分的泊車位數目
(截至 2016 年 12 月)**

分區	電單車	私家車 ¹	輕型貨車 ²	中／重型貨車	貨櫃車	旅遊車及非專營公共巴士	總計 ³
中西區	1 336	38 712	1 002	199	22	82	41 353
灣仔區	1 015	34 974	87	55	-	116	36 247
東區	2 469	48 582	1 512	643	30	385	53 621
南區	1 810	38 752	894	307	3	279	42 045
油尖旺	1 938	32 250	2 168	245	29	266	36 896
深水埗	1 800	28 308	2 257	765	166	472	33 768
九龍城	1 731	48 474	1 274	392	2	834	52 707
黃大仙	2 211	21 047	1 187	102	2	136	24 685
觀塘	3 769	45 700	2 867	1 462	65	353	54 216
荃灣	1 229	34 980	1 266	569	84	396	38 524
屯門	1 613	39 884	1 488	849	178	171	44 183
元朗	1 550	39 610	1 365	457	194	328	43 504
北區	778	21 470	1 330	451	52	79	24 160
大埔	955	28 245	957	346	5	141	30 649
西貢	2 737	38 683	997	535	29	373	43 354
沙田	2 768	70 329	2 036	619	57	213	76 022
葵青	2 614	35 452	2 901	3 514	4 170	321	48 972
離島	498	16 479	182	614	33	226	18 032
總計	32 821	661 931	25 770	12 124	5 121	5 171	742 938

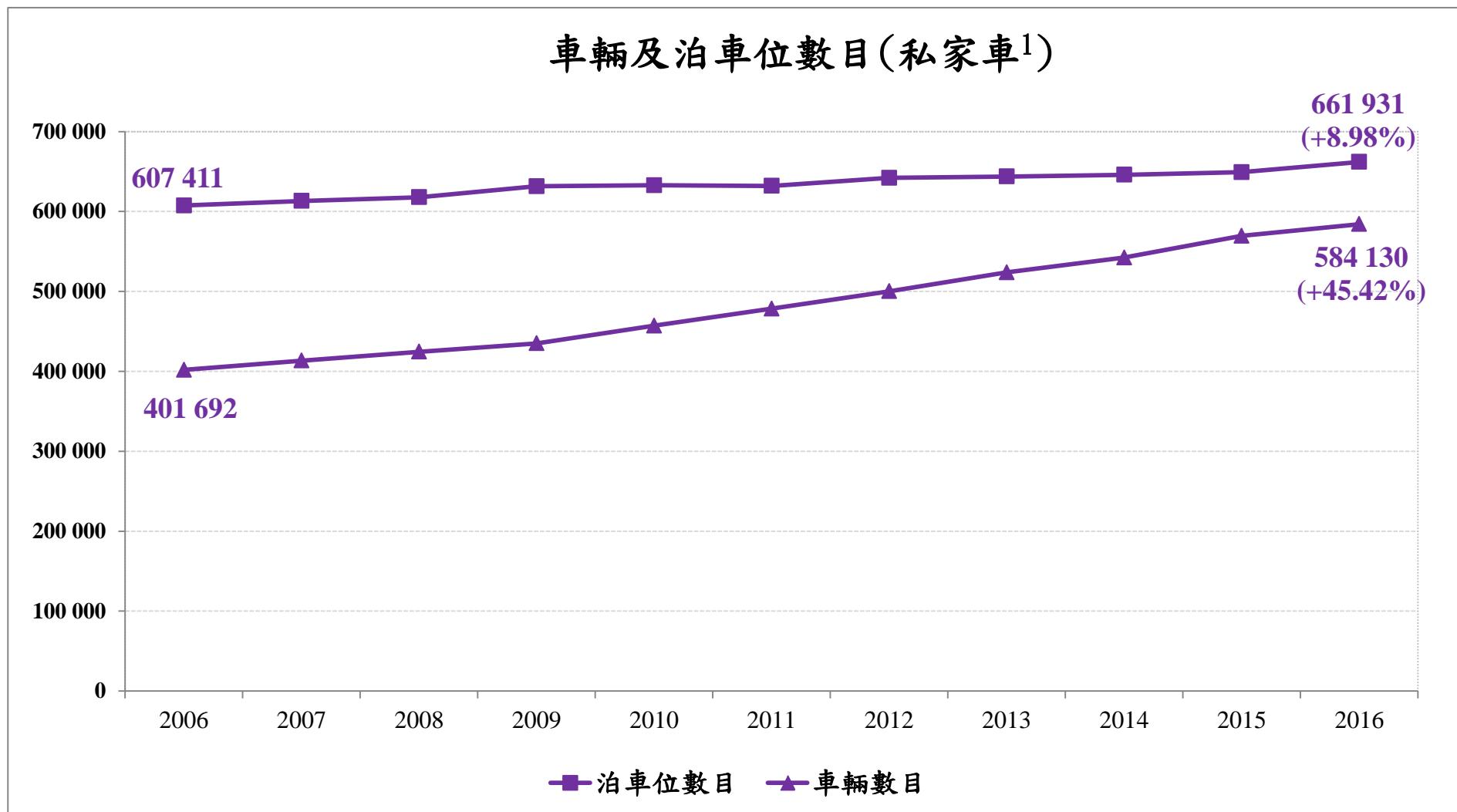
註：

- 1 私家車泊車位可停泊私家車、的士及其大小足以停泊在私家車泊位的客貨車、輕型貨車及小型巴士。
- 2 不包括可停泊於私家車泊位內的客貨車。
- 3 泊車位總數包括私家車、電單車、輕型貨車、中型貨車、重型貨車、旅遊車和非專營公共巴士的泊車位。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。



註：

1 商用車輛包括貨車、旅遊車及非專營公共巴士



註：

1 包括客貨車，因它們可停泊在私家車泊車位。