



致：  
立法會  
立法會交通事務委員  
(經辦人：盧慧欣女士)

## 健康空氣行動 對於「泊車位政策檢討」事宜的回應

近二十年來，路邊污染從未達致安全水平，二氧化氮濃度長期處於世界衛生組織的安全上限兩倍有多，嚴重影響香港人的健康。歸根究底，導致香港的交通問題的一個主要原因，就是瘋狂增長的車輛數字，導致交通嚴重擠塞，加劇車輛排放，在高樓密集的街谷環境下汽車毒氣難以消散，讓市民日日曝露於高濃度路邊交通污染。

泊車是駕駛過程的一部分，泊車位的需求與私家車的使用率關係密切，尤其在市中心地區，上述交通問題均會影響路邊污染和交通擠塞的情況。近日美利道停車場大廈拆卸一事引起公眾及一眾議員關注，車主紛紛要求當局重新供應替代車位，此正是一個契機，供大家正視現時嚴峻的中環交通擠塞及高企的空氣污染問題。

中環的交通擠塞非常嚴重，行車速度緩慢，近十年中環畢打街在繁忙時段的車速只是介乎 4-8 公里/小時，與步行速度無異，而中環的路邊污染更長期處於超標兩倍的水平。管制中環地區內的泊車位數量，其實與電子道路收費計劃的理念同出一轍，均是希望能有效管制進入中環地區的車輛數量，進而改善交通擠塞和空氣污染的問題。

故此，美利道大廈停車場的消失，並不代表需要在同區另覓地址再建停車場，務實的做法是在鄰近地區設置泊車轉乘 (Park and Ride) 設施，鼓勵車主不再將車輛駛進中環地區，改而乘搭港鐵和巴士等公共交通工具前往市中心，以減少區內的車輛數量，減緩區內的交通擠塞和空氣污染問題。

然而，是次針對泊車位政策的議題，不應只限於個別停車場泊位供應的討論，當局及議政者必須擁有宏觀及整全的視野，討論關乎香港未來的整體路面交通規劃策略。香港的車輛增長速度驚人，2017 年登記車輛數字已達 82 萬架，私家車登記數字則達到 54 萬架。要滿足無止境增長的車輛數字，撥作泊車用途的土地亦將需要無日無之地增加。

我們翻查 2015 年運輸及房屋局回覆立法會的文件，截至 2015 年，全港已有差不多相等於 74 萬個一人標準公屋單位用作各種車輛的停車位(1)。實際上當然不是所有停車位都能變成公屋，但數字正好突顯土地錯配下的荒謬之處，我們的居住及休憩空間的需求，卻比不上汽車的停泊需要。



健康空氣，我要！ Our Air, Our Health!

運輸及房屋局經常將「控制車輛增長、改善交通擠塞」宣之於口，然而一日不認真減少泊車位供應，一日也無法有效減少進入市區的車輛、繼而導致的交通擠塞問題。以巴黎為例，為了令大眾減少使用車輛的習慣，當地政府於 2003 年推出汽車泊位改變為單車泊位及將原本免費的泊車位改為收費等措施，四年間巴黎的駕駛里數成功減少近 13%(2)。

要有效令大眾減少使用車輛，除了控制泊車供應外，當局亦必須調整公眾泊車位價格，以貼近市場價格，有效鼓勵車主減少用車。目前，全港共有 33,611 個路邊泊車位，當中有 15,680 個不設收費錶，其餘 17,931 個設有收費錶的泊車位，多年來定價仍然停留在每 15 分鐘 2 元，與一般收費停車場大約 20-30 元的每小時收費相距甚遠，難免令大量車主嘗試繞路找尋較相宜的泊車位，加重路面負荷。

美國泊車研究學者 Donald Shoup 曾指出，擠塞的車龍中有不少是繞路泊車的車輛，主因就是路邊泊車位遠較私人停車場價格便宜，令車主傾向在路面尋找空位，賭賭運氣。他梳理了 16 個於 1927 年至 2001 年在倫敦、悉尼和紐約進行的有關研究報告，發現每架車輛平均花了八分鐘繞路找尋路邊泊車位，佔路面車流的三成(3)。

當然，城市斷不能完全沒有泊車位，我們留意到，大多數城市控制市區交通擠塞的政策，都有針對貨車上落貨的特別應對措施，可惜香港政府未能正視現時貨運車輛的泊車位供應不足情況，相關資源往往向私家車傾斜。作為奢侈品、佔所有車輛大多數的私家車，除路面效益低之外，同時亦是佔用最多停車位資源的車輛類別。根據剛才運房局回覆立法會文件的數字，私家車佔整體泊車供應近八成；另一邊廂，貨車泊位嚴重不足，差不多每三架貨車要爭奪一個泊車位，街邊泊滿大型貨車的情況非常普遍。

我們認為，要有效改善市中心的路邊污染和交通擠塞問題，必須要減少私家車在繁忙地區的使用率，減少泊車位數字和增加公眾泊車位收費，比起胡亂地增加泊車位更為有效。最重要的是，城市設計和土地資源如何分配，確實與我們的健康和生活質素息息相關。在侷促的市中心地區，與其要撥地供車輛停泊，倒不如轉化成需求殷切的公屋用地或市民共享的公共空間，讓市民能真切享有健康的城市生活及舒暢的交通模式。

#### 倡議總結：

1. 美利道大廈停車場的消失，並不代表需要同區另覓地址再建停車場，務實的做法是在鄰近地區設置泊車轉乘 (Park and Ride) 設施，鼓勵車主不再將車輛駛進中環地區，改而乘搭港鐵和巴士等公共交通工具前往市中心，以減少區內的車輛數量，減緩區內的交通擠塞和空氣污染問題。
2. 是次針對泊車位政策的議題，不應只限於個別停車場泊位供應的討論，當局及議政者必須擁有宏觀及整全的視野，討論關乎香港未來的整體路面交通規劃策略。
3. 截至 2015 年，全港已有差不多相等於 74 萬個一人標準公屋單位用作各種車輛的停車位。數字正好凸顯土地錯配下的荒謬之處，我們的居住及休憩空間的需求，卻比不上汽車的停泊需要。
4. 要有效改善市中心的路邊污染和交通擠塞問題，必須要減少私家車在繁忙地區的使用率，減少泊車位數字和增加公眾泊車位收費，比起胡亂地增加泊車位更為有效。

#### 健康空氣行動

資料來源：

(2) 運輸及房屋局 (2016 年 1 月 20 日)《回應立法會十五題：泊車位供應及打擊違例泊車》附件

(3) Institute for Transportation & Development Policy. (2011). Europe's Parking U-turn: From Accommodation to Regulation.

(4) Donald Shoup. (2006). Cruising for Parking. Transport Policy 13 (6), 479-486.

健康空氣，我要！ Our Air, Our Health!