



港九勞工社團聯會
The Federation of Hong Kong &
Kowloon Labour Unions

交通運輸行業委員會
Transport Industry Committee



本會檔號 OUR REF.:

來信檔號 YOUR REF.:

致 立法會交通事務委員會：

勞聯對增加泊車位供應的意見

過去十年間，私家車和客貨車數目由約 424 000 部增加至約 616 000 部，增幅高達 45%，而同期可供私家車和客貨車使用的泊車位數目則由約 618 000 個增加至約 675 000 個，增幅約為 9%。至於商用車輛，例如貨車及非專營巴士，過去十年的數目由約 75 400 部輕微下跌至約 73 100 部，減幅為 3%，而同期可供商用車輛使用的泊車位數目則由約 49 300 個下降至約 47 000 個，減幅為 5%。¹由此可見，泊車位不足的問題非常嚴重。泊車位不足涉及社會經濟運作是否暢順，道路情況是否有安全隱憂等問題，而市區商用泊位不足更對職業司機的工時及駕駛安全影響尤其嚴重，是非常值得局方關注及檢討！

市區商用泊位嚴重不足，部份職業司機為尋找商用泊位需不斷駕駛車輛於路面巡迴行走，甚至需跨區找尋商用泊位，休息及午膳時間變相減少。一方面影響正常的社會經濟作業的流程及效率；另一方面，職業司機在休息不足的情況下疲勞駕駛，毫無疑問會增加發生交通意外的風險。甚至職業司機因泊位問題而耽誤乘客的行程或延遲送貨時間，更會遭乘客、客戶或僱主投訴或追究，部份司機無奈被迫違泊於其他用途的車位來完成運送工作，卻可能因此被檢控違泊，甚至需自行承受罰款，變相「白做」一天。本會認為政府未解決市區泊車位不足的問題下，將責任完全由職業司機承擔是極之不公平，這亦不是社會及政府想看到的情況，卻是職業司機正面對的切身困難。部份職業司機曾表示即使完成工作後到下班時間，但想要安置車輛，亦要等候到晚上十時，待部份政府運動場開放作泊車位後才能安置好車輛，工時變相被不合理地拉長。

以上種種都顯示商用泊車位不足問題的嚴重性及影響範圍廣泛，政府需要儘快正視及提出改善措施，勞聯希望當局能聆聽本會和業界意見，儘快落實有效政策增加泊車位供應。勞聯對增加泊車位供應有以下意見：

1. 制訂時間表，儘快落實短、中及長期措施增加泊車位供應

勞聯對政府推出多項短、中及長期措施增加泊車位供應表示歡迎，但措施不是未有任何進展、落實時間，便是進展非常緩慢，顯示出政府根本沒有決心解決泊車位不足的問題。以自動泊車系統為例，根據 2019 年 4 月的《審計署署長報告書》，政府早在《2002 年研究報告》中提到要採用自動泊車系統為其中一項長遠解決泊車問題的措施，但是政府竟延至 2018 年才委聘顧問進行先導研究，研究設有自動泊車系統的停車場是否可行。²現時政府提出的解決措施數個都在研究階段，

¹ 立法會三題：泊車位供應(2019 年 4 月 3 日)。取自：<https://www.info.gov.hk/gia/general/201904/03/P2019040300469.htm>

² 審計處(2019)，審計署署長報告書(2019 年 4 月)。取自：https://www.aud.gov.hk/pdf_ca/c72ch01.pdf

例如「商用車輛泊車位顧問研究」及「開放現有私人發展項目附設的泊車位及上落客貨處在夜間公眾商用泊位可行性研究」，而措施例如「在合適的短期租約停車場的租約條款中，訂明最少需提供給商用車輛(例如旅遊巴士及貨車) 停泊的泊車位數目」等則未有任何進展。如果政府再以推展自動泊車系統的效率推行以上措施，政策落實及解決泊位不足問題只會遠遠無期！勞聯強烈要求政府為各項政策訂立時間表，按時落實各項增加泊車位的政策，尤其是於市區增加商用泊位問題。

2. 改善政府停車場管理，防止棄置車輛霸佔泊位

在增加泊車位的同時，政府亦需檢視現存政府管理的泊車位是否得到妥善運用。而政府縮減公營停車場令車位長期供不應求，現時運輸署只管理 11 個多層停車場，提供 4800 個私家車及客貨車泊位。然而，在泊車位嚴重不足的情況下，政府卻被揭發任由棄置車輛長期霸佔泊車位！根據 2019 年 4 月的《審計署署長報告書》，在 5 個運輸署管理的多層停車場中便有 13 輛棄置車輛，其中 10 輛被棄置的時間由更是超過 1 年至 11 年不等。³ 由此可見，現行措施未能堵塞棄置車輛長時間霸佔泊車位的問題。政府有必要檢視多層停車場的管理，制定有效機制處理棄置車輛，釋放泊車位。同時，政府應考慮重新撥地興建多層停車場、臨時停車場等，而不是依賴私人市場提供泊位。

3. 正視規劃失誤，增加泊車位比例

現時泊位數目的增幅遠遠落後於車輛數目，其中很大原因是因為政府估算錯誤及規劃失誤。有報導發現政府曾 4 次調低私人屋苑及資助房屋配置車位的指標，最終導致泊車位嚴重供不應求。以長沙灣的資助房屋為例，2000 年及 2004 年落實的支助房屋幸福邨及海麗邨單位與車位比例分別為 14:1 至 13:1，相反近年 2013 年及 2016 年落成的長沙灣邨及蘇屋邨單位與車位比例分別為 31:1 及 30:1。⁴ 另外，政府近年開始停建多層停車場，中間道和美利道多層停車場亦已被政府收回，油麻地停車場大廈日後可能因中九龍幹線興建而被清拆，將令 772 個公眾停車位被收回。由於政府估算錯誤及規劃失誤以致泊車位嚴重不足，迫使私家車和小型客貨車與商用車輛爭用路邊泊車位，職業司機被迫違泊以完成工作任務。勞聯強烈要求政府檢視現存泊車位政策，調高之後建成住宅的配置車位比例，以及在被收回的多層停車場的地區重新覓地興建政府停車場，以應付增加的泊車位需求。

4. 在未有合適政策回應泊位不足問題前，反對提高違例泊車定額罰款

政府以增加罰款為減少違例泊車手段是既不治標亦不治本的做法，勞聯再次重申，很多時候職業司機都是因為苦尋不到合適的商用泊位，同時要面對運送貨物或乘客的需要，在逼於無奈的情況下選擇違泊，若政府在未有推出合適措施回應泊位不足的前題下提高違例泊車定額罰款，未能根本地改善違泊問題，只會加重職業司機的負擔及壓力。勞聯強烈要求政府當局儘快落實短、中及長期措施解決泊位不足問題，問題未解決前，應停止提高違例泊車定額罰款。



港九勞工社團聯會
交通運輸行業委員會
二零一九年五月十七日

³ 同上。

⁴ 【泊車難·一】文件揭 15 年來車位比例不升反降 政府嚴重錯估需求(2017 年 8 月 21 日)，香港 01。取自：<https://bit.ly/2sNQgy2>