

立法會交通事務委員會 泊車轉乘計劃

目的

在《一九九八年運輸局施政方針》中，我們承諾會檢討在上水推行的泊車轉乘試驗計劃。本文件旨在報告檢討結果，並就泊車轉乘計劃日後的發展提出建議。

背景

2. 當局在一九九五年十二月完成“泊車位需求研究”後，建議推行一項名為“泊車轉乘計劃”的交通管理措施。根據這項計劃，當局在位於繁忙商業區/市區邊緣的公共交通樞紐提供泊車設施，供駕車人士停泊車輛，然後使用公共交通工具前往目的地。

在上水推行的泊車轉乘試驗計劃

3. 一九九七年十二月，運輸署與九廣鐵路公司(九鐵公司)合作，在上水彩園路推行泊車轉乘試驗計劃，以測試駕車人士對這個新構思的反應。當局在試驗地點提供了 170 個泊車位，在該處泊車後再轉乘公共交通工具的人士，可享有每小時 3 元的泊車費優惠(正常收費為每小時 12 元)。

4. 一九九八年十二月，即試驗計劃推行一年後，當局就這項計劃進行評估。以下是評估結果的要點 -

- (i) 實施計劃後，每日平均使用率為 122 人次，因而有助減少來往市區及上水的車輛數目；
- (ii) 計劃最吸引人的地方，是可以節省交通費，平均每程可節省 32 元；
- (iii) 在交通時間方面，車程總計多於 75 分鐘的駕車人士，較喜歡使用這項計劃；以及
- (iv) 每月家庭收入約 38,500 元的中等收入人士，較歡迎這項計劃。

在上水推行試驗計劃的詳情載於附件 A。

有關日後發展泊車轉乘計劃的建議

5. 上述結果顯示，駕車人士可以接受“泊車轉乘”的概念，但須假以時日才可養成這個習慣。從試驗結果看來，泊車轉乘計劃如集中以鐵路車站為基點，可發揮以下作用 -

- (i) 滿足市民的交通需求：泊車轉乘計劃可以納入多元運輸交匯點策略，市民因而可節省時間和金錢；
- (ii) 改善交通管理：在市區邊緣的主要鐵路站關設停車場，可鼓勵駕車人士在泊車後轉乘鐵路列車，以減少進出市區的車輛數目。這項計劃有助紓緩交通擠塞情況和減少對市區泊車位的需求；

- (iii) 符合政府的整體運輸政策：即提供泊車轉乘配合以鐵路為骨幹的綜合公共交通系統；以及
- (iv) 對環境有利：實施泊車轉乘計劃後，在路上行駛的車輛會減少，因而有助減少噪音和空氣污染。

日後推行泊車轉乘計劃的基點

(I) 以現有鐵路站作為推行這項計劃的基點

6. 政府與兩家鐵路公司現正進行磋商，計劃以現有和新設的鐵路站為基點，提供泊車轉乘設施。

7. 目前在上水彩園路推行泊車轉乘計劃的地方，是按短期租約租來的土地。有關租約會在一九九九年十二月期滿，屆時這塊土地須交回九鐵公司，以發展西鐵。由於泊車轉乘設施愈來愈受新界北部的居民歡迎。我們已在上水車站附近覓得地點，計劃在一九九九至二零零一年間，改為在該處提供上水區的泊車轉乘計劃。九鐵公司現正考慮把永久的泊車轉乘設施，納入該公司的上水車站發展計劃。

8. 至於**新界西部**的居民，由一九九八年十月開始，香港地下鐵路公司(地鐵公司)已利用機場鐵路九龍站和青衣站的泊車設施來推行泊車轉乘計劃。這兩個車站共設有 640 個泊車位，可應付居住在屯門和元朗的駕車人士的需要。駕車人士如使用這些泊車設施，然後改用地下鐵路(地鐵)繼續行程，可享有泊車費優惠，收費為每小時 5 元。改用機場快線繼續前往目的地的駕車人士，同樣可按每小時 5 元的特別收費率泊車。關於地鐵公司推行的泊車轉乘計劃，簡介資

料載於**附件 B**。同時，地鐵公司正研究可否在彩虹一帶關設泊車轉乘設施，以配合**新界東部**居民的需要。

(II) 以新鐵路站作為推行這項計劃的基點

9. 我們已把泊車轉乘設施納入在未來五年施工的新鐵路工程計劃，作為規劃設計的其中一環。西鐵、馬鞍山支線和將軍澳支線沿線的六個車站，已初步指定為適合推行泊車轉乘計劃的基點(詳見**附件 C**)。

10. 政府各有關部門和兩家鐵路公司現正進行規劃工作，其中包括商討在上述新基點推行泊車轉乘計劃的細則。

徵詢意見

11. 請委員研究上文第 5 至第 10 段所載有關日後發展泊車轉乘計劃的建議。

運輸局

一九九九年二月

九廣鐵路公司在上水推行的泊車轉乘計劃

背景

- 一九九七年十二月十九日，運輸署與九廣鐵路公司（九鐵公司）合作，實施了一項為期 12 個月的泊車轉乘試驗計劃。

計劃運作模式

- 有關方面挑選了九廣鐵路（九鐵）上水車站附近一個露天停車場，推行上述試驗計劃。該停車場位於彩園路，從上水車站徒步前往只需約 3 分鐘。該處共有 200 個泊車位，其中 30 個留作月租泊車位，餘下 170 個則可供泊車後再轉乘公共交通工具的人士和普通駕車人士使用。
- 泊車收費如下—

	泊車收費	時段
泊車轉乘	每小時 3 元	上午 5 時至翌晨 2 時 (星期一至星期日)
普通時租	每小時 12 元	上午 7 時至午夜 12 時
特別時租	每小時 8 元	午夜 12 時至翌晨 7 時
月租	每月 1,200 元	全日 24 小時

- 使用泊車轉乘設施的駕車人士，須把車輛停泊在上述停車場，然後轉乘九鐵列車或其他交通工具往九龍市區，並須在泊車後 90 分鐘內，帶同泊車票到九龍市區任何一個九鐵車站（即九龍塘、旺角或紅磡車站）蓋印；回程時，駕車人士須再次持泊車票前往上述其中一個九鐵車站蓋印，然

後在 90 分鐘內抵達有關停車場。如駕車人士未能在限時內抵達，超出 90 分鐘的額外泊車時間，須按普通時租收費率繳付泊車費。

使用率

- 運輸署原本委託九鐵公司管理和營辦上述停車場，其後九鐵公司委聘了帝豪停車場管理（香港）有限公司營辦有關停車場。
- 在一九九七年十二月至一九九八年十二月這一年內，停車場的使用率如下—

	泊車轉乘	非泊車轉乘
每日平均泊車人數	122	149
每日泊車人數最高紀錄	175（1998 年 3 月）	285（1998 年 12 月）

交通模式

- 大部分泊車後再轉乘公共交通工具的人士都在上午八時至下午六時之間使用這項設施，主要原因是工作需要（71%）。
- 一如當局預料，大部分使用泊車轉乘設施的人士（84%）來自上水、元朗和粉嶺，目的地則分布於不同地區：

目的地	佔行程的百分率
油尖旺	48%
九龍（其他地方）	18%
灣仔	11%
中區	10%
東區	7%
其他	6%

- 駕車人士使用泊車轉乘設施後，所需的交通時間（單程）略為縮短：

使用泊車轉乘設施的人士所需的交通時間	使用泊車轉乘設施前所佔百分率	使用泊車轉乘設施後所佔百分率
75 分鐘以下	47%	56%
90 分鐘以下	60%	73%

- 所有使用泊車轉乘設施的人士當中，71%在目的地有泊車位，33%則擁有超過一輛汽車。

顧客意見調查

- 根據一項問卷調查的結果，駕車人士使用泊車轉乘設施的主要原因是節省交通費：

使用泊車轉乘設施的原因	百分率
(i) 節省金錢	41%
(ii) 節省時間	31%
(iii) 泊車轉乘設施的地點方便	10%
(iv) 容易找到泊車位	9%
(v) 其他	9%

- 駕車人士使用泊車轉乘設施後，平均每天的單程交通費（包括泊車費）由 89 元減至 57 元。
- 使用泊車轉乘設施的人士，平均每月的家庭收入為 38,000 元。
- 使用泊車轉乘設施的人士當中，98%認為這項設施很好或非常好。

香港地下鐵路公司推行的泊車轉乘計劃

- 地下鐵路（地鐵）乘客如在機場快線九龍站或青衣站的停車場泊車，然後轉乘地鐵各線列車（東涌線、荃灣線、觀塘線或港島線），可享有每小時收費 5 元的泊車費優惠。
- 乘客須持停車場泊車票，到東涌線九龍站或青衣站大堂已付車費區域內的客務中心蓋印，才可享有上述折扣優惠。
- 這個泊車轉乘計劃的泊車收費率，適用於同一工作日之內在停車場開放期間（上午 5 時 30 分至翌晨 1 時 30 分）泊車的時間。其後的泊車時間將按正常收費率收費。
- 上述有關計算泊車費的準則，同時適用於使用泊車轉乘計劃的機場快線乘客。這些乘客須持泊車票到機場站蓋印。機場快線各車站停車場的泊車收費率撮錄如下—

		香港站	九龍站	青衣站	蓋印地點
正常收費	每小時	20 元	15 元	15 元	—
機場快線特別計劃	短暫停泊 (一小時內)	10 元	10 元	10 元	機場快線香港站／九龍站
	即日來回機場 (每小時)	5 元	5 元	5 元	機場快線機場站
	泊車外遊 (最少兩日)	每日 50 元	每日 50 元	每日 50 元	
地鐵特別停泊計劃	泊車轉乘 (每小時)	—	5 元	5 元	東涌線九龍站／青衣站

新鐵路線沿線可提供泊車轉乘設施的地點

鐵路／營辦商	車站	啓用日期	載客範圍	備註
將軍澳支線／ 地鐵公司	坑口	2003 年	將軍澳和清水灣	泊車位數目未定
西鐵／九鐵公司	屯門中心	2004 年	屯門中和屯門西	泊車位共 270 個
	天水圍	2004 年	屯門北和天水圍	泊車位共 620 個
	錦田	2004 年	錦田、石崗、元朗和北區	泊車位共 660 個
	荃灣西	2004 年	黃金海岸、青山公路和青衣	泊車位共 890 個
馬鞍山支線／ 九鐵公司	利安	2004 年	馬鞍山、西沙和西貢	泊車位數目未定