



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

1) 泊車位需求計算：怎麼才算是足夠？一個私家車主，在家需要一個泊位，然後外出的地方需要第二個泊位，假如假日去去海灘或者市區的商場，那便可能需要第三個泊位。

1. 家居泊位
2. 公司泊位
3. 假日消閒泊位 (例如商場)

2016 年私家車泊車位/車輛的比例是 1.13，根據以上的需求模式，是否要有關比例由 1.13 上升到 3，即是一輛私家車需要三個泊車位，才算是滿足到需求？

### 2) 泊車位如果增加會造成三輪

2016 年的私家車泊車位有 662,000 個，以每個標準泊車位 5 米 X2.5 米計算，即總共需要 8,725,000 平方米的地方。

假如私家車泊車位/車輛的比例上升由 1.13 上升至 2，假設私家車的數目維持不變，需要的地方會上升至 14,646,000 平方米，即額外需要 592 公頃的面積來擺放汽車，相對於超過兩個葵涌貨櫃碼頭的面積。



(photo credit: Chiajungioey Lee)

健康空氣，我要！Our Air, Our Health!

假如政府興建更多的多層停車場，或可減少將來用來泊車的土地面積，但部分市區停車場使用率不足一半，當中大會堂停車場的使用率更只有 37%，是否合適的土地使用？

增加泊車位，如果位置偏遠，則會使用率低；如果在市區位置，則不僅會使用大量珍貴的市區土地，更會帶來大量的車流，令交通更塞，空氣更差，造成三輸局面。

### 3) 從源頭解決問題：第四次整體運輸研究之必要

泊車位不足源於車輛無止境增長，以致城市的設計無法趕上對泊車位源源不絕的土地需求。檢討泊車位供應，卻將討論獨立於其他交通管理措施，例如電子道路收費及策劃步行城市對車輛出行需求的影響，豈不是只淪為頭痛醫頭、腳痛醫痛的短期手段？

面對未來人口預算及需求，以及城市的未來發展展望，政府是否應有一個瞻望將來的清晰藍圖與指標，從根本控制車輛的增長及駕駛里程，並鼓勵步行及單車等積極出行（Active Travel）及健康運輸的概念，以減少對土地的需求（包括道路空間與泊車土地）、空氣質素的損害、以至人口老化及市民因長期欠缺運動下罹患長期疾病的醫療壓力？

第三次整體運輸研究於 1999 年推出，迄今已足 18 年之久，其推算期亦只限及至 2016 年，現時實在是「空窗期」，欠缺綱領引導下，眾多個別政策零散無章。踏入 2018 年之際，政府實在急切需要盡快展開第四次整體運輸研究。

### 4) 政策建議：

- 從源頭入手，訂立減低車輛出行里數的目標，透過設立超低排放區及電子道路收費等手段，減低車輛出行需求，並應檢討香港是否能夠承載私家車以每年 4% 速度增長及引伸的泊車位需求；

- 調整泊車位比例，維持私家車比例下降趨勢，在合適地點少量增加商用車車位；

《香港規劃標準與準則》表 11 中的《規劃綱領》，指出有關住宅發展的泊車設施標準，目標是「確保在道路容車量所容許下，未來的住宅發展會有足夠的泊車位讓擁有車輛的住戶使用」

但現時香港道路已經不可能再增長，應考慮修改有關住宅發展的泊車設施標準，減少泊車數目以騰出更多住宅/綠化用地；

- 推動泊車轉乘，根據本會 2017 年的駕駛者調查，有四成的駕駛者願意每日步行或踏單車一公里至三公里，取代直接駕駛至目的地，政府應推動積極出行(Active Travel)，不但可減少中區區內車輛的使用率及停泊量，亦可增進市民健康，減少空氣污染。

健康空氣行動

2017 年 11 月 30 日

健康空氣，我要！Our Air, Our Health!