

公共運輸研究組就泊車位政策意見如下：

立法會 CB(4)318/17-18(07)號文件
(只備中文本)

本組對運輸及房屋局就紓緩泊車位短缺所採取的措施，表示非常失望。從局方交出的數字，可見局方多年來一直輕視對交通設施的整體規劃。

在局方在 5 月 19 日向立法會提交有關泊車位政策的文件當中，運輸署轄下的政府停車場以 0800-2300 及 2300-0800 劃分日間與夜間的使用情況，已可見局方對停車場使用的理解謬誤不堪。然而即使以上述錯誤計算方法，林士街停車場的日間的使用量仍高達 75%(2017 年 2 月)，但政府卻計劃停用林士街停車場，並將土地劃作商場用途，準備出售土地。

由林士街停車場可見政府的城市規劃與交通規劃並不配合。局方以減少停車位的方法，希望減少私家車車主駕車進入繁忙地區。但有關的措施作用有限，在警方未有嚴格執法，向違例泊車作出票控的情況下，減少車位反而只會加劇繁忙時間的擠塞情況。政策本末倒置，未有真正的處理社會及經濟發展而帶動的交通需求。

而局方向立法會提供的另一項數字則更可笑，在 2006 年至 2016 年期間，全港的商業車輛減少了約 5000 部至 72132 部。而同期的商業車輛泊車位，卻只增長了不足 400 個至 48186 個。數字顯示該類車輛即使減少，但當局提供的泊車位卻本就不足。對此，當局是不能以商業車輛減少為藉口，而去排拒或忽視其需要的。

近年因政府資助購買環保私家車及罔顧城市發展的公共交通規劃而令私家車增長失控，因此我們可以理解私家車位的需求增幅遠大於供應的情況。但從商用車輛的數目與其泊車位的數字而言，可見政府有關泊車位的規劃參數，完全脫離現實，與實際的使用情況基本脫節。

一直以來不少商用車都要利用短期租約停車場停泊，因此商業車輛泊車位亦嚴重依賴該類停車場。但在現屆政府的盲搶地政策下，大量市區或發展區邊陲的短期租約停車場均被收回，令不少市區道路夜間泊滿違泊商用車，不惟堵塞道路，亦令道路使用者更為危險。

最後，政府到現在眼看違泊問題嚴重，才草草聽聽公眾對公眾停車位的意見，雖是亡羊補牢，但恐為時已晚。我們對政府有效改善泊車難的問題不太樂觀，但我們仍希望政府可以考慮在目前的政府用地地底針對商業車輛加設停車設施，與及加大目前在《香港規劃標準與準則》中，就一些供主要發展項目本身使用的泊車位供應標準參數。