

智庫就政府對泊車位檢討的看法

一)引言

香港私家車數量近年急速增長，由 2006 年超過 400,000 部急增至現在超過 580,000 部，導致各主要幹道超出負荷，交通擠塞日益嚴重。全港泊車位亦不足，引至各處街道出現『違泊』的情況，尤其巴士、小巴及的士站，經常看見私家車停泊，阻礙巴士及小巴的運行，嚴重影響其班次。為何這些情況每日發生，而且有失控跡象？

政府近年亦關閉了多個公共停車場，令違泊問題更趨惡化。政府早前建議增加違泊定額罰款，除了專營巴士表示歡迎外，大部分運輸業界均表示反對。主因是政府在有限車位及私家泊車場租貴的情況下，**仍大量增發私家車牌，尤其私家車的數量近十年有超過 6 位數字的增幅**，試問香港還有多少位可以繼續讓它們停泊？

二)為何要駕車？

隨著新界急速發展，有多個新發展區落成。不論私人樓宇及新興建之村屋，均位於新界郊區。人口大增，惟公共交通不足，即使的士在有分類的情況下，途經的大都是新界的士，不能前往市區。市區的士亦較少途經郊區，等市區的士非常困難。即使有電召台亦不一定前來接載。凡此種種，有能力居住郊區新樓宇的居民，大都會購買私家車代步。一部二手私家車約\$20000 至\$30000 元便能成交。出入比乘搭公共交通或的士更方便，只是市區停泊困難。私人停車場費貴，在別無他選的情況下，唯有隨意在街上停泊。

購買私家車的目的，都是希望能跨區上班及來往其他地區，尤其市區。現時居住新界的居民每天乘巴士及鐵路往返市區，十分正常，而且並非如數十年前新界未發展的日子。不論來往新界至市區的鐵路及長途巴士，經常出現爆滿的情況，更何況一些有能力使用的士或 UBER 的朋友，不可能沒有需求。每天早上上班時間，電台交通消息經常聽到吐露港公路、大老山隧道、粉嶺公路及屯門公路等主要出入市區的幹道出現擠塞。這足以證明居住新界新發展區的居民駕車前往市區上班的需求是高的。但市區不論工業區及心臟地區，還有可能提供大量車位予這些私家車車主停泊上班嗎？答案是沒有可能。

三)後果

政府已就 2030 年發展推出藍圖，在新界及大嶼山有大量發展，預計未來私家車數量亦會大增，相信 2030 年私家車數目達 1,000,000 輛，但在車位及道路未有增加供應下，再繼續每年以五位數字發牌予私家車，加上不少私家車司機的駕駛態度每況愈下，相信交通問題及意外只會更嚴重及更多。根據政府的文件，只看到如何檢討車位數字、如何增加及改善泊車位數目，而非推出一些實際政策或措施改善公共交通工具，如控制私家車數目及進入繁忙地區，甚至在繁忙地區禁止私家車停泊等建議等。基於上述分析，智庫認為現時政府實質的政策為『以鐵路為萬能，私家車為骨幹』。『鐵路為骨幹』只是耍市民的『口號』。

除此之外，由六十萬輛私家車大增至百萬輛私家車，專營巴士及村巴，在這個環境下如何生存下去，如何舒緩鐵路交通?另外，私家車輛大增，執法人員工作壓力亦會大增，他們難以管理百多萬輛私家車的秩序。交通擠塞亦同時會影響任何緊急救援的服務，如有任何延誤救援，導致無法拯救生命，後果非常嚴重。

四)建議

智庫希望政府切實面對以下問題，才有效改善違泊及擠塞：

- 新發展區之公共交通配套
- 檢討過時之的士分類政策(如增加新界的士上落客點或合併市區及新界的士等)，鼓勵有經濟能力的新界區市民使用的士出入
- 有效控制私家車數目，不能再以每年五位數字增加
- 政府切實長期執行、鼓勵及推動市民使用公共交通工具，減少使用私家車
- 研究減少私家車在平日上下班時間進入繁忙地區(如：中環、灣仔、銅鑼灣、觀塘、旺角及尖沙咀)等，減少違泊
- 把部分工商區的泊車位改為貨車上落貨區，禁止私家車停泊
- 如興建鐵路，希望能同時研究發展、擴展陸路公共交通專道(予專營巴士及專線小巴專用)，仿效內地的『快速公共系統 BRT』，恢復市民對使用公共交通的信心，有效舒緩鐵路飽和，興建成本更比興建鐵路低，在啓德可優先試行
- 強化公眾停車場的功能，吸引私家車使用公眾停車場，減少違泊

五)總結

政府繼續在檢討改善泊車位數字及增加定額罰款以作舒緩措施，其實無助解決違泊及塞車問題，未來數年的交通問題只會繼續惡化，道路危險亦會繼續上升。希望政府能切實檢討及研究上述智庫提出的建議，不能再拖延。謝謝!