

2021年8月20日

討論文件

立法會交通事務委員會

泊車位措施的最新概況

目的

本文件旨在向委員簡述就增加泊車位供應及優化現有泊車位所採取各項措施的最新概況。

泊車位政策

2. 政府的運輸政策是以公共交通為本，以鐵路為骨幹。為了善用有限的路面空間，政府一直鼓勵市民乘搭公共交通工具，而非駕駛私家車出行。現時全港每日約九成出行人次均使用公共交通工具，使用率為全球最高之一。事實上，不論公共交通服務的質素及使用率，香港均在全球名列前茅。政府多年來亦一直採取多管齊下的策略，包括透過改善交通基礎建設、擴展和改善公共交通系統，以及管理道路的使用，以紓緩道路交通擠塞。

3. 政府提供泊車位的政策，是優先考慮及配合商用車輛的泊車需求，並在整體發展容許的情況下提供適量的私家車泊車位，但不鼓勵慣常乘搭公共交通工具的市民轉用私家車，以免加劇路面交通的負荷。儘管政府會在可行情況下增加泊車位供應，持續增加泊車位數目以追趕汽車增長的步伐，並不是合理或可持續的做法；加上香港地少人多，土地資源珍貴，在規劃時，新增泊車位所需的空間必須與住屋或其他空間需求一併考慮。因此，我們除了適量增加泊車位，也必須實施適當的道路及交通管理措施，配合科技作交通執法，以更有效控制在路

面上的車輛數目。而為了緩減私家車增長，政府已於2021至22年度《財政預算案》建議提高私家車的首次登記稅及車輛牌照費，有關建議已獲立法會通過。

泊車位的供求情況

4. 截至2021年5月底，全港約有812 000部領有牌照的車輛，當中接近八成為私家車和客貨車。從2010年至2020年，私家車和客貨車數目由約457 000部增加至約626 000部¹，而同期可供私家車和客貨車使用的泊車位數目則由約633 000個增加至約688 000個。換言之，泊車位與此類車輛數目比例由1.38跌至1.10。至於商用車輛，例如貨車及非專營巴士數目則由約74 800部輕微下跌至約71 100部。由於近年陸續有短期租約停車場用地需要收回作其他長遠發展用途，同期可供商用車輛使用的泊車位數目由約49 700個降至約45 300個，即泊車位與此類車輛數目比例在過去十年約維持在0.63至0.67之間。

增加及優化泊車位措施的最新概況

5. 為了適度增加泊車位供應及優化現有的泊車位，運輸及房屋局(運房局)和運輸署近年已積極推展一系列短期和中長期措施，包括採用「一地多用」的原則，推展興建泊車位的項目，當中共提供額外5 100個泊車位。本文件重點介紹三方面的工作：

- (a) 修訂《香港規劃標準與準則》(下稱《規劃標準》)內的泊車設施標準，使將來的住宅項目(包括資助房屋²發展

¹ 當中包括573 000部私家車和52 600部可停泊在私家車泊車位的客貨車。

² 修訂前的泊車設施標準，只適用於公共租住房屋。修訂後的泊車設施標準，同時適用於公共租住房屋及資助出售房屋。就後者(即公共租住房屋及資助出售房屋)而言，本文統稱為「資助房屋」。

項目)提供更多種類以及數目的泊車位；

(b) 提升政府轄下設施提供的停車場的效率，包括採用自動泊車系統，以及發放空置泊車位資訊；及

(c) 優化路旁泊車位設施。

各項措施的最新概況見下文第 6 至 24 段。

修訂《規劃標準》內的泊車設施標準

6. 在訂定各類發展項目所須提供的附屬泊車位³的種類及數量時，政府會以《規劃標準》的泊車設施標準作為基礎。《規劃標準》訂明，住宅發展項目的附屬泊車設施應該以提供足夠的泊車位以滿足擁有車輛住戶需要為原則，同時亦須兼顧道路容車量的限制；至於為社區設施及工商業發展項目提供的泊車設施，則以應付運作需要和適量的訪客泊車需求為原則。

7. 從上文第 4 段可見，近年私家車數量不斷上升，導致泊車位與車輛數目的比例持續下降。考慮到上述趨勢持續，我們認為有需要在實施適當交通管理措施的同時，增加附屬泊車位的供應。運輸署於 2018 年開展相關顧問研究，檢討《規劃標準》內有關提供商用車輛以及私家車的附屬泊車位的標準。運輸署在完成是次修訂前進行了大規模的泊車需求調查⁴及諮詢相

³ 泊車位可分為「附屬泊車位」和「公眾泊車位」兩類。「附屬泊車位」是為所在的發展項目的特定需要而設，只限於該發展項目的擁有人和獲授權的使用者使用；「公眾泊車位」則可供公眾使用，為停車場所在的地區提供服務。由於公眾泊車位的需求因應各區的獨特因素而有所不同，《規劃標準》並沒有就公眾泊車位數目訂立標準參數。

⁴ 包括調查私人及資助房屋發展項目的泊車位供應和相應的住戶需求，以及進行商用車輛司機的問卷調查。

關的持份者⁵。運輸署已於 2021 年 7 月完成上述檢討，而規劃署亦已在網站上載新修訂的泊車設施標準。

8. 是次修訂參照上述的需求調查結果，調整了私人及資助房屋發展項目有關私家車泊車設施標準的各項參數。總體而言，是次修訂將增加未來私人及資助房屋發展項目的泊車位供應，以回應住戶的泊車需求。附件 1 比較了修訂前及修訂後有關住宅發展項目私家車附屬泊車設施的標準參數。

9. 按照現行計算總樓面面積寬免的作業備考⁶，私人發展商多數傾向興建地庫停車場。因應新修訂的《規劃標準》所增加的泊車位數量，地庫停車場所需的空間或會進一步擴大，建築成本及工程難度或會相應增加。為顧及個別地盤面積細小或有場地限制，新標準亦訂明運輸署會按實際情況和根據客觀準則，酌情考慮接受較新修訂標準略低的泊車位數量。個別資助房屋發展項目亦面對類似限制，我們處理時會保持彈性，以免影響資助房屋發展的供應量或延誤其供應。

10. 就商用車輛的附屬泊車位供應方面，根據運輸署的調查，有相當數目的商用車輛（包括私家小巴，旅遊巴及各類型貨車）司機居住於資助房屋，並對非營業時間（例如夜間）停泊其商用車輛有需求。修訂前的泊車設施標準只會訂明在公共租住房屋提供輕型貨車的泊車位，未能滿足其他商用車輛的泊車需求，因此是次修訂透過增加資助房屋附設的上落客貨處，並且在可行情況下開放這些上落客貨處作大型商用車輛（即旅

⁵ 包括交通諮詢委員會、香港房屋委員會的策劃小組委員會以及香港地產建設商會。

⁶ 在現行機制下，私人房屋發展項目建於地庫並為各個泊車位建有電動車輛充電基礎設施的私人停車場可獲得 100%總樓面面積寬免。而設有電動車輛充電基礎設施但建於地面的私人停車場則可獲 50%的總樓面面積寬免。如發展商有足夠理據證明興建地下停車場在技術上不可行，或停車場建於地面對環境及景觀沒有帶來負面影響，政府可考慮在特殊情況下給予 100%總樓面面積寬免。

遊巴及中型／重型貨車) 通宵泊車位用途。此外，為了善用空間及提升使用率，新修訂的標準亦根據不同類型商用車輛的尺寸大小引入兩款「共用」泊車位，一款為輕型貨車及小型巴士共用，另一款為中型／重型貨車及旅遊巴共用，此舉提升了泊車位在供應上的靈活性，容許尺寸相若的商用車輛能按實際需求使用有關的泊車位。而資助房屋內提供輕型貨車的泊車位數量標準亦會予以修訂以增加其泊位供應⁷。由此可見，是次修訂能更有效利用有限空間以增加資助房屋項目的泊車位種類及數目。

11. 如上文所述，社區設施、商業設施以及工業和商貿發展項目內提供的泊車設施是以應付運作需要和適量的訪客泊車需求為原則，但應避免大幅增加目的地場所的泊車位供應，因為增加目的地場所的泊車位或會誘使部分市民由使用公共交通轉為私家車作日常出行。另一方面，我們明白部分市民擁有私家車及停泊私家車在其住所鄰近位置的切實需要，所以因應最新泊車需求調查結果適當地作出上文所述對住宅發展項目的修訂。

12. 運輸署將會繼續定期檢討《規劃標準》內的泊車設施標準，適時修訂有關標準以配合社會經濟環境等的轉變。

提升政府轄下設施所提供的停車場的效率

(a) 推展自動泊車系統的應用

13. 政府一直按需要在全港各區提供短期租約停車場，並正按照「一地多用」的原則在合適的「政府、機構或社區」設施和公共休憩用地發展項目中加設公眾泊車位。為了在這些泊車位設施提供更多泊車位和更有效運用空間，運輸署正推展自

⁷ 在修訂前，《規劃標準》要求公共租住房屋每 200 至 600 個單位需提供 1 個輕型貨車泊車位。修訂後利用新增的共用泊車位模式，列明資助房屋每 260 個單位需提供 1 個輕型貨車及小型巴士共用泊車位。

動泊車系統項目。

14. 與傳統停車場比較，自動泊車系統除了可在同一大小的空間內增加三成至一倍的泊車位，它對使用者而言亦比較方便。使用自動泊車系統後可增加的泊車位數目視乎系統特性以及發展項目本身的要求而定。具體而言運輸署將推展五款自動泊車系統，分別為拼圖型、高塔型、摩天輪型、圓筒型和立體型自動泊車系統。各款自動泊車系統的詳情載於附件 2。

15. 儘管自動泊車系統可在同一大小的空間提供更多的泊車位，根據運輸署的研究，因應現時的技術限制，現有的自動泊車系統要容納大型車輛（包括體積較大的私家車）有一定困難。除此之外，自動泊車系統對停車場的輪候區域面積及維修保養水平要求較高，營運成本也因此較傳統停車場高。因應上述考慮，政府一直留意在合適的地點推展自動泊車系統項目。

16. 位於荃灣海盛路短期租約用地的自動泊車項目將採用拼圖型自動泊車系統，預計將於今年第四季正式投入服務。另外，運輸署亦物色了於大埔白石角的一幅短期租約停車場用地適合安裝自動泊車系統，並計劃於今年 10 月就項目開展招標工作，預計系統可於 2022 年下半年投入服務。

17. 展望將來，當我們為新短期租約停車場招標、及就現有短期租約停車場重新招標時，會研究在這些短期租約停車場採用自動泊車系統的可行性。事實上，在取得荃灣海盛路及大埔白石角項目的經驗後，我們將可更有效地考量不同短期租約停車場採用自動泊車系統的可行性；例如財務可行性、是否有地下公用設施妨礙興建自動泊車系統、相關用地會否在短期內回收以展開其長遠發展計劃等。

18. 另一方面，政府亦一直積極跟進在工務工程項目下推展自動泊車系統。目前，將提供自動泊車系統的項目包括將軍澳第 67 區政府聯用辦公大樓（已經動工、預計於 2025 年完成）。至於位於深水埗欽州街與通州街交界的項目，我們已於 2021 年

7 月向城市規劃委員會提出規劃許可申請。我們計劃在位於欽州街西西九龍走廊下行斜路拆卸工程完成及財務委員會批准撥款後，於 2023 年上半年開展工程。政府亦將繼續積極推動餘下的自動泊車系統項目，包括柴灣盛泰道及常茂街交界綜合大樓及上環中港道的社區設施聯用綜合大樓，以及考慮在更多的工務工程項目中推廣自動泊車系統。至於四美街地區休憩用地、體育館及公眾停車場的項目，根據最新工程研究顯示，該公眾停車場可安裝自動泊車系統，以提高泊車位供應數量，項目有望於 2022 年向立法會提交撥款申請，預計於 2026 年完成。

19. 此外，運房局/運輸署亦會在未來規劃其轄下的公眾停車場項目時，根據項目的特性、設計要求、環境限制及成本效益等因素，研究盡量採用自動泊車系統。至於在未來的工務工程項目中，我們亦會要求負責部門在設有附屬停車場的項目於發展項目規劃階段時，考慮採用自動泊車系統的可行性。

(b) 發放空置泊車位資訊

20. 運輸署一直鼓勵停車場業主及營辦商透過「香港出行易」及政府公共資料入門網站「資料一線通」向公眾發放實時空置泊車位資訊。透過「香港出行易」發放空置泊車位資訊的停車場數目，已由 2018 年 7 月約 220 個增加超過一倍到 2021 年 6 月底的約 482 個(當中約 375 個為非政府停車場)，相關的停車位一共約 72 000 個。

21. 政府停車場方面，隨着相關停車場管理合約逐步更新，我們預計所有政府停車場的空置泊車位資訊可於未來兩年內全面發放。此外，地政總署因應運輸署的建議，自 2018 年年中起在所有新訂立的公眾停車場短期租約加入條款，要求營辦商必須向運輸署提供空置泊車位資訊。自 2021 年 2 月起，地政總署亦已在合適的新地契中加入類似條款，要求發展商於有關發展項目落成後，須向運輸署提供實時空置泊車位資訊。

優化路旁泊車位設施

22. 在提供和優化路旁泊車位設施方面，為配合推動「智慧出行」，運輸署已於2021年1月開始分批安裝約12 000個新一代路旁停車收費錶(包括取代9 800個現有收費錶)。舊有收費錶只接納以八達通卡繳付泊車費。為提升收費錶的運作效率及便利駕駛者，新收費錶接受多種電子付費方式繳付泊車費，並且支援駕駛者以「入錶易」流動應用程式遙距繳付泊車費。同時，為便利駕駛者尋找空置的路旁泊車位，新收費錶配備感應器以偵測有關泊車位是否已被使用，並透過「香港出行易」及「入錶易」流動應用程式向公眾發放。

23. 截至2021年6月底，運輸署已在全港安裝約3 700個新一代停車收費錶，並預計於2022年上半年全面完成有關安裝。

24. 運輸署將繼續在各區積極審視各類型車輛的泊車需求，並在不影響交通暢順、道路安全或道路使用者上落客貨的情況下，於合適地點增加路旁泊車位，以滿足駕駛人士作短時間泊車的需求。

徵詢意見

25. 請委員備悉上述各項泊車位措施的最新概況。

運輸及房屋局

運輸署

2021年8月

修訂前及修訂後的住宅發展私家車泊車設施標準比較

住宅類別	參數		修訂前	修訂後
資助房屋 ¹	泊車位所需數目		GPS x R1 x R2	
	通用泊車標準(GPS)		按比例每 6 至 9 個單位 ² 關 設 1 個泊車位	按比例每 4 至 7 個單位 ² 關 設 1 個泊車位
	需求調整比率(R1)		0.23	0.52
	地點遠近調整 比率(R2)	在鐵路站 500 米半徑範圍內	0.85	
		在鐵路站 500 米半徑範圍外	1	
訪客泊車位所需數目		無	每幢資助房屋大廈須提供 最多 5 個訪客泊車位	
私人房屋	泊車位所需數目		GPS x R1 x R2 x R3	
	通用泊車標準(GPS)		按比例每 6 至 9 個單位關 設 1 個泊車位	按比例每 4 至 7 個單位關 設 1 個泊車位
	需求調整比率 (R1)	單位面積 ³ ≤ 40 平方米	0.4	0.5
		40 < 單位面積 ³ ≤ 70 平方米	0.7	1.2
		70 < 單位面積 ³ ≤ 100 平方米	2.1	2.4
		100 < 單位面積 ³ ≤ 130 平方米	5.5	4.1
		130 < 單位面積 ³ ≤ 160 平方米	7.5	5.5
		單位面積 ³ > 160 平方米	9.5	7.0
	地點遠近 調整比率(R2)	在鐵路站 500 米半徑範圍內	0.75	
		在鐵路站 500 米半徑範圍外	1	
	發展密度 調整比率(R3)	住用地積比率 ≤ 1	1.30	
		1 < 住用地積比率 ≤ 2	1.10	
		2 < 住用地積比率 ≤ 5	1.00	
5 < 住用地積比率 ≤ 8		0.90		
住用地積比率 > 8		0.75		
訪客泊車位所需數目		(a) 每幢超過 75 個單位的大 廈提供 1 至 5 個訪客泊 車位 (b) 每幢少於 75 個單位的大 廈，運輸署會按個別情 況要求所需的訪客泊車 位數目。	(a) 每幢超過 75 個單位的大 廈提供 5 個訪客泊車位 (b) 每幢少於 75 個單位的大 廈，運輸署會按個別情 況要求所需的訪客泊車 位數目。	

註：

1. 修訂前的泊車設施標準，只適用於公共租住房屋。修訂後的泊車設施標準，同時適用於公共租住房屋及資助出售房屋。
2. 在根據資助房屋單位數目計算所需的私家車泊車位總數時，無須計及「單人/雙人」單位。
3. 單位面積以總樓面面積計算。

各款自動泊車系統的詳情

自動泊車系統	運作原理及特點
拼圖型	系統通過載車板的垂直升降、左右橫移來移動車輛至地面作存取。由於結構相對簡單，營運成本亦較其他系統低，該系統可於新建或現有建築物內部以及露天地方使用。拼圖型亦可結合場地的特性，以利用不同組合方式(3 至 5 個地面泊車位為一組)安裝。拼圖型的缺點為在同等大小的空間內增加的泊車位的比例較其他自動泊車系統低。
高塔型	運作原理與升降機相似。系統每層可容納 2 至 4 個泊車位。該系統運作原理較簡單，其存取車輛速度快，在同等大小的空間內增加的泊車位比例較其他自動泊車系統高，亦較適合於地面面積細小的地方使用。然而，系統需要在容許一定高度的發展項目才能有效發揮作用。
摩天輪型	與高塔型相類似，摩天輪型利用載車板在軌道內循環至地面以存取車輛。該系統適合於地面面積細小的地方使用。
圓筒型	可視為高塔型的一種。與高塔型相比，圓筒型每層可容納更多泊車位(10 至 20 個泊車位)，但同時系統需要佔用的地盤面積也較大。
立體型	配合垂直升降機及橫移輸送器於多層平面（前後左右）存取車輛。該系統主要應用於較大型的停車場(200 個泊車位或以上)。