

# 立法會交通事務委員會

## 泊車位供求情況報告以及 有關改善措施的進展

### 1. 目的

本文件：

- (i) 閣述本港最新的泊車位供求情況；
- (ii) 匯報關於實施“泊車位需求研究”（“需求研究”）所建議緩解措施的進展，以及“貨運研究”就泊車問題所建議措施的進展；
- (iii) 匯報關於針對泊車問題而採取的新措施的詳情。

### 2. 背景

2.1 “貨運研究”在一九九一年六月展開，在一九九四年四月完成。研究的目標，是制訂一套適當措施，提高貨運效率。“貨運研究”提出的建議，已在一九九四年六月提交前立法局交通事務委員會。“需求研究”則在一九九三年十月展開，目的是研究泊車位和上落客貨設施的供應量、探討泊車位供求和相關問題的嚴重性，以及建議可採取的緩解措施。“需求研究”在一九九五年十二月完成，研究結果已在一九九六年二月提交前立法局交通事務委員會。有關實施上述兩項研究所提建議的進度報告，以及最新的泊車位供求情況，此後每年都提交前立法局／立法會交通事務委員會省覽，而上次提交最新供求情況的日期是一九九八年十月。

2.2 上述兩項研究所提出的建議，仍由一個跨部門工作小組負責跟進，並在有需要時按實際情況予以修訂。

### **3. 最新的泊車位供求情況**

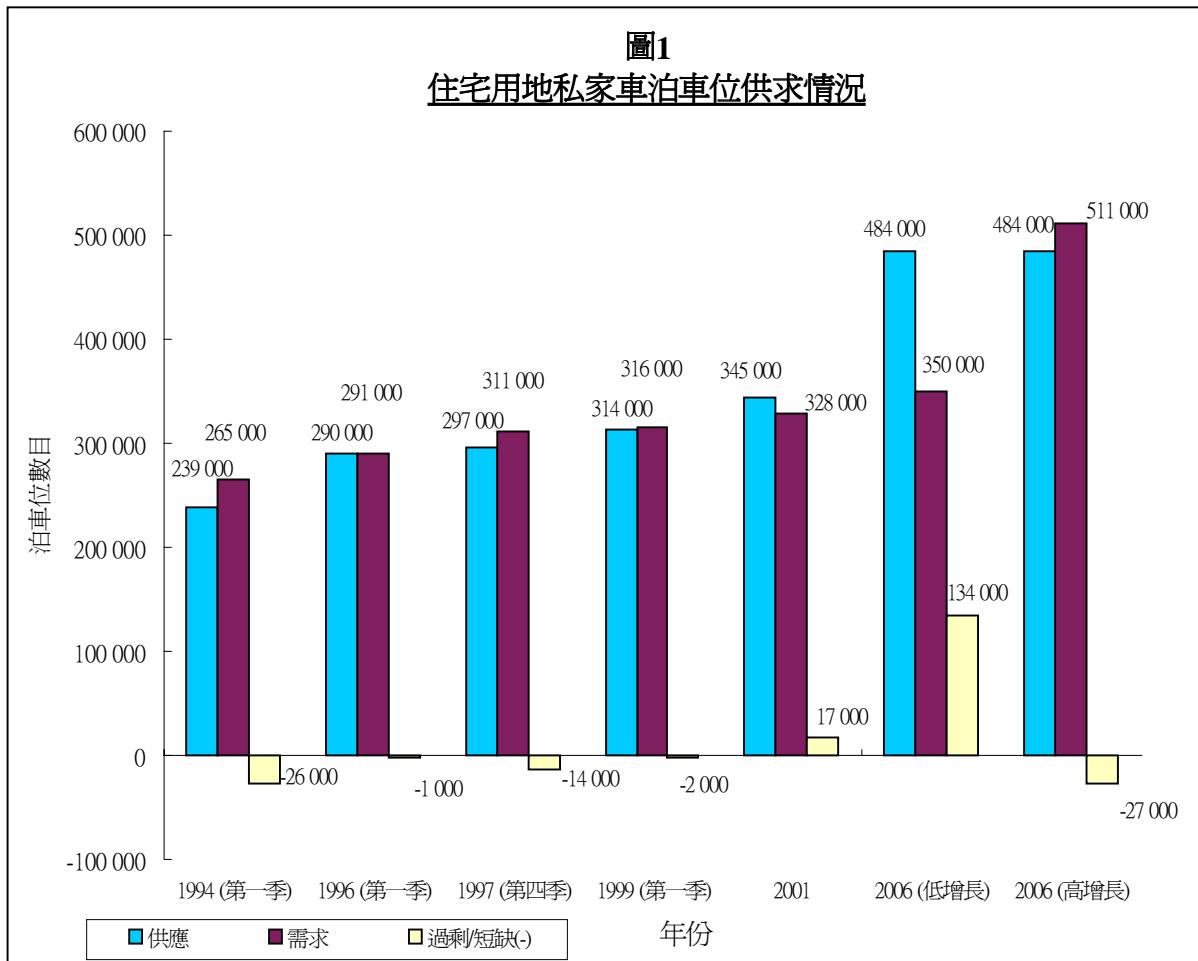
- 3.1 每一類車輛對泊車位的需求，跟該類車輛的數目有密切關係。在本港，領有牌照的車輛總數約為 50 萬輛，其中 63.6% 是私家車、22.8% 是貨車、4.8% 是電單車、3.6% 是的士。餘下各類車輛合計的數目，少於本港車輛總數的 6%。
- 3.2 “需求研究”所制訂的需求模式，是用以估計私家車和貨車對泊車位的需求，這兩類車輛合計約佔本港車輛總數的 86%。因此，本文件提述的數字，大部分都與這兩類車輛有關。不過，由於愈來愈多人關注電單車、旅遊巴士、公共小型巴士(公共小巴)和的士的泊車設施事宜，本文件亦會談到與這些車輛有關的問題，但較為着重是問題的本質，而不是數量。

#### **私家車**

- 3.3 對所有私家車車主而言，居住地方(住宅用地)附近都需有泊車位。此外，當他們駕車離家後，在辦公室、商店和娛樂場所等其他地方(非住宅用地)也需要泊車位，供停放車輛之用。下文會分別闡述住宅用地和非住宅用地的泊車位供求情況。

#### **住宅用地泊車位**

- 3.4 住宅用地私家車泊車位的供求情況載於圖 1。在一九九九年，私家車所需的住宅用地泊車位為 316 000 個，較一九九七年增加了 5 000 個。同期內設於住宅用地的私家車泊車位增加了 17 000 個，因此，短缺的數目已由一九九七年的 14 000 個，減至一九九九年的 2 000 個。
- 3.5 預計在一九九九至二零零一年間，泊車位供應量會有所增加，較需求量為多。因此，在二零零一年，過剩的泊車位數目會達到 17 000 個。



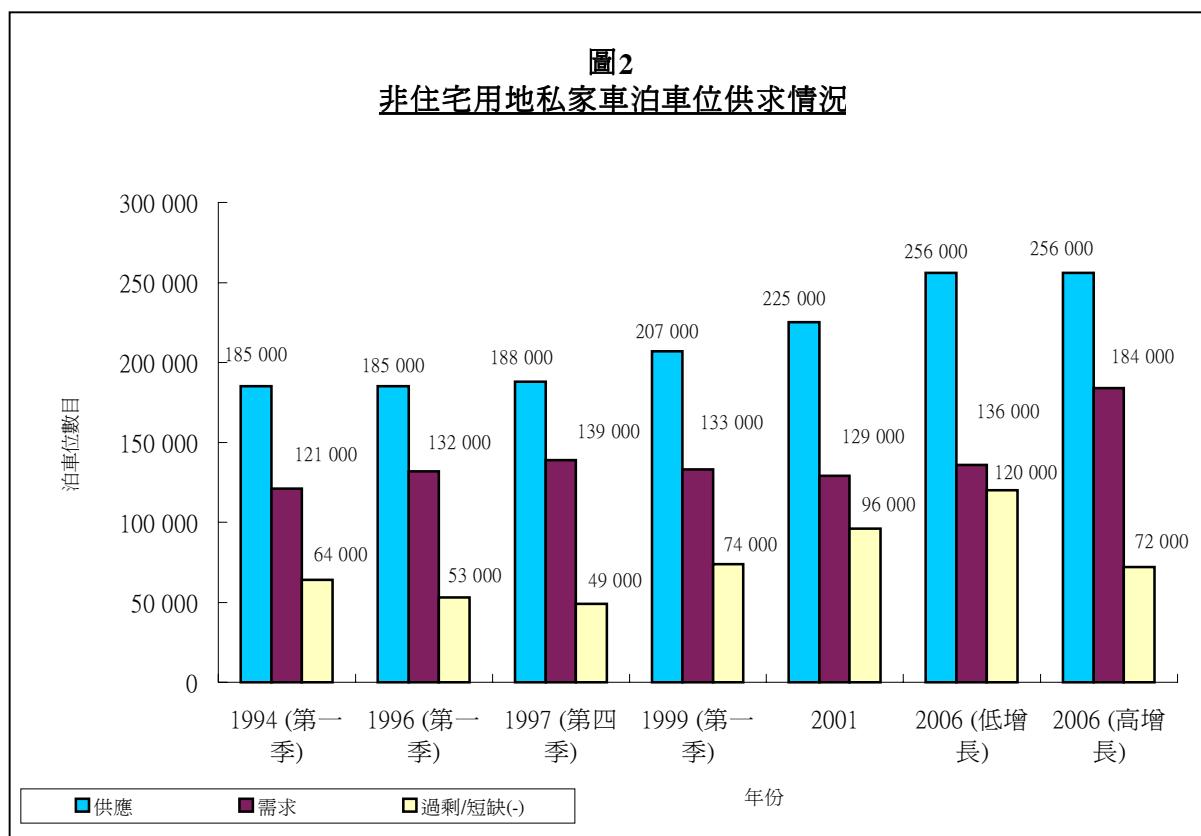
3.6 至於二零零六年，我們按照第三次整體運輸研究(“第三次研究”)假設車輛數目會有高增長率和低增長率兩種情況，作了兩個需求預測。在供應量方面，由於新落成的住宅樓宇所提供新增泊車位，預料設於住宅用地的私家車泊車位數目會顯著增加。預測在二零零六年，如按低增長方案計算，泊車位會過剩 134 000 個；如按高增長方案計算，泊車位則會短缺 27 000 個。泊車位短缺或過剩的數目差距這樣大，是因為採用了“第三次研究”對車輛數目所作的不同預測，但有關供應量的預測則沒有改變。其間，由於車輛的數目會漸趨明確，有關方面會調節泊車位的供應量，以免出現大量過剩或大量短缺的情況。

3.7 至於全港的情況，一般而言，住宅用地的私家車泊車位整體上會過剩。不過，在一些地區，特別是東區、屯門和元朗等，則會缺少泊車位。由於各方面所提供的泊車位會有所增加，預料情況將會改善，而按照低增長方案計算，只有東區到二零零六年仍會有泊車位不足的情況。

### 非住宅用地泊車位

3.8 在非住宅用地的泊車位供求情況方面，如圖 2 所示，預測在各個評估年度，持續會有泊車位過剩的情況。過剩的泊車位會由一九九四年的 64 000 個，上升至二零零六年的 120 000 個(按低增長方案計算)或 72 000 個(按高增長方案計算)。與全港泊車位整體上出現過剩的情況一致，沒有一個地區的非住宅用地私家車泊車位有嚴重短缺的情況。不過，在一些地區內某些熱鬧的地方，泊車位在某些時間仍會供不應求。舉例來說，灣仔區的泊車位整體上有過剩情況，但在銅鑼灣的繁盛購物區，泊車位在星期日下午往往求過於供。

圖2  
非住宅用地私家車泊車位供求情況



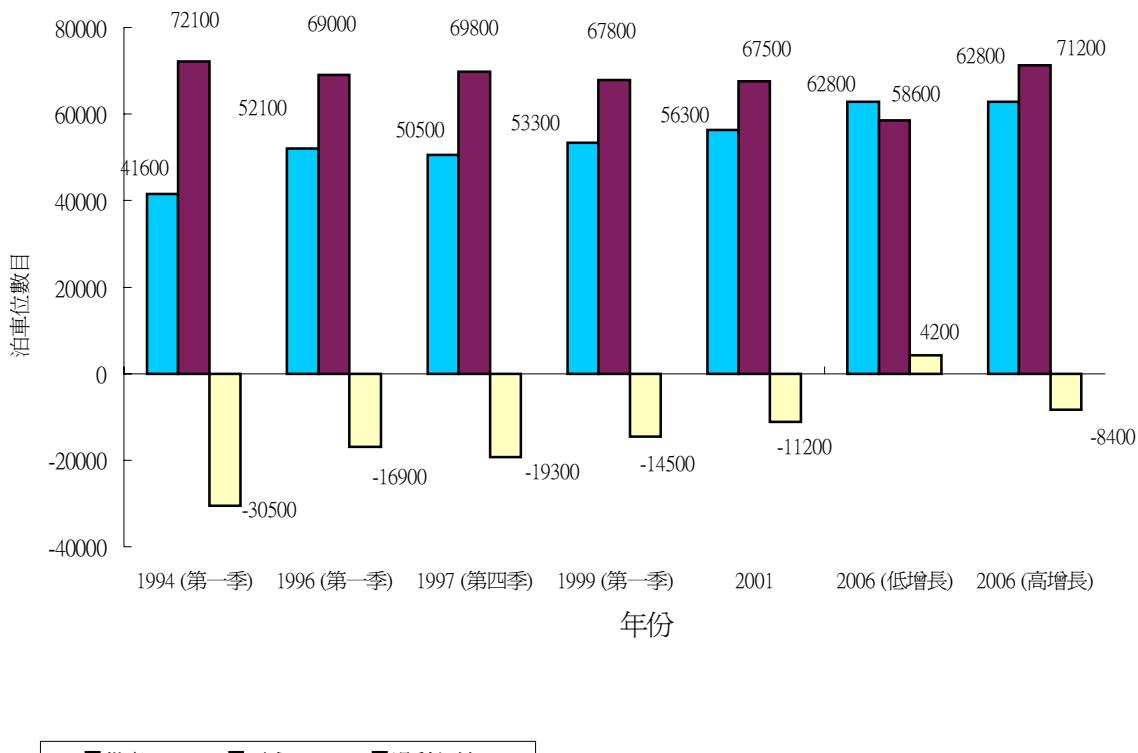
## 貨車

3.9 與私家車一樣，我們也須評估貨車泊車位在日間和夜間的供求情況。我們又根據高、低兩個有關車輛數目的增長方案進行評估，這兩個方案與“第三次研究”所作的測試是一致的。

### 日間泊車位

3.10 日間貨車泊車位的供求情況，載於圖 3。在日間，大部分貨車都已出動，所需的泊車位雖然遠較夜間的為少，但仍不足以應付需求。不過，短缺的數目已逐漸減少，由一九九四年的 30 500 個，減至一九九九年的 14 500 個。到了二零零六年，如按高增長方案計算，短缺的數目會再減至 8 400 個；如按低增長方案計算，則會有 4 200 個泊車位過剩。

**圖3**  
**所有貨車日間泊車位供求情況**

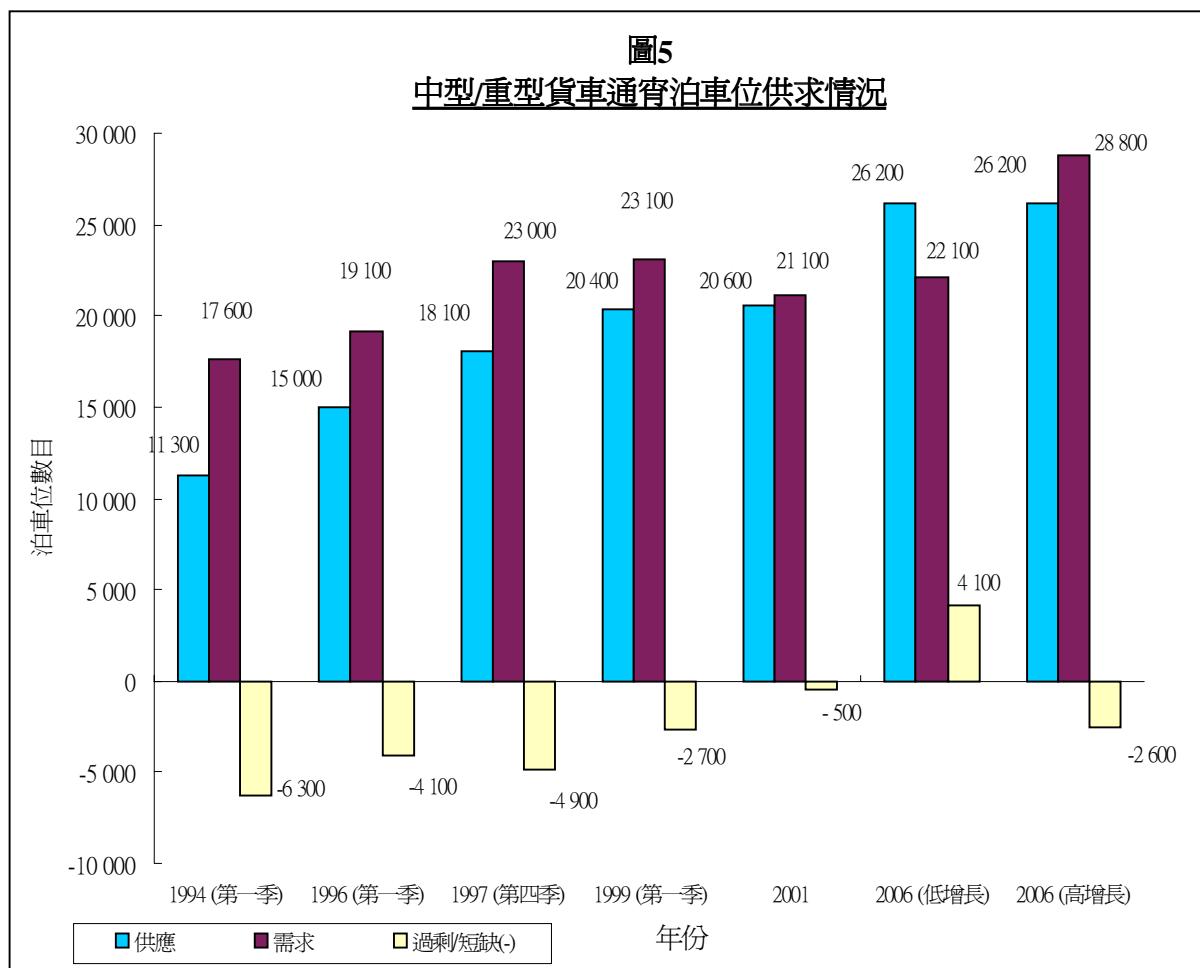


### 通宵泊車位

- 3.11 差不多所有貨車在夜間都停止出動，需要地方停泊，對泊車位的需求因而跟貨車的總數有密切關係。近年，貨車的數目已由一九九四年的 124 000 輛，下降至一九九九年的 114 000 輛。
- 3.12 從圖 4 的數字可見，由於貨車泊車位的供應量增加，而貨車的總數下降，理論上貨車通宵泊車位的短缺數目已由一九九四年的 75 700 個，減至一九九九年的 48 900 個。根據“第三次研究”所載的貨車總數增長率計算，預測在二零零六年，按低增長方案計算的短缺數目會是 40 400 個，按高增長方案計算則會短缺

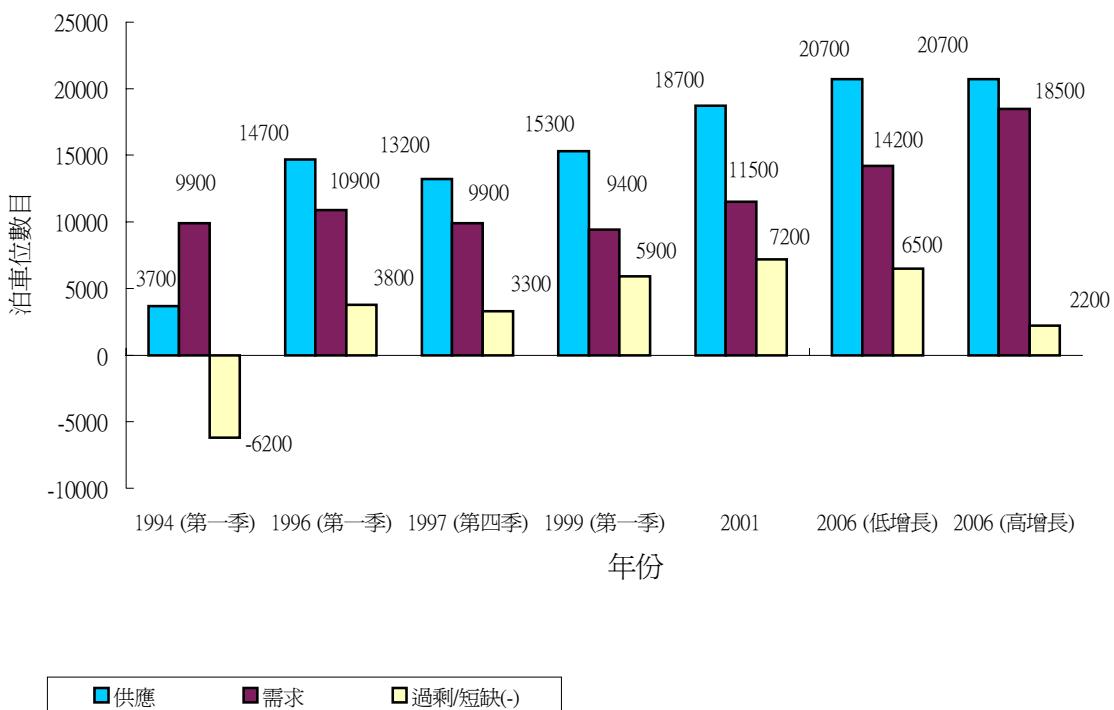
76 000 個。

- 3.13 以貨車對泊車位的需求來說，貨車可再分為輕型貨車、中型／重型貨車和貨櫃車三類。不同類別貨車對泊車位的需求，以及有關的供應情況，也有所不同。為求確切了解實際上存在的泊車位問題，我們必須分別探討每一類貨車的情況。由於通宵泊車位的短缺情況最為嚴重，下文會集中詳細探討有關問題。
- 3.14 在一九九九和二零零一年，中型／重型貨車泊車位會稍為短缺(見圖 5)，但過剩的貨櫃車泊車位(見圖 6)大致上能抵消不足之數。至於二零零六年，只有按高增長方案計算，中型／重型貨車的泊車位會出現短缺，而過剩的貨櫃車泊車位，大致上同樣可抵消所短缺的數目。如按低增長方案計算，中型／重型貨車和貨櫃車的泊車位都會過剩。因此，泊車位整體上出現短缺，主要是輕型貨車方面的問題。

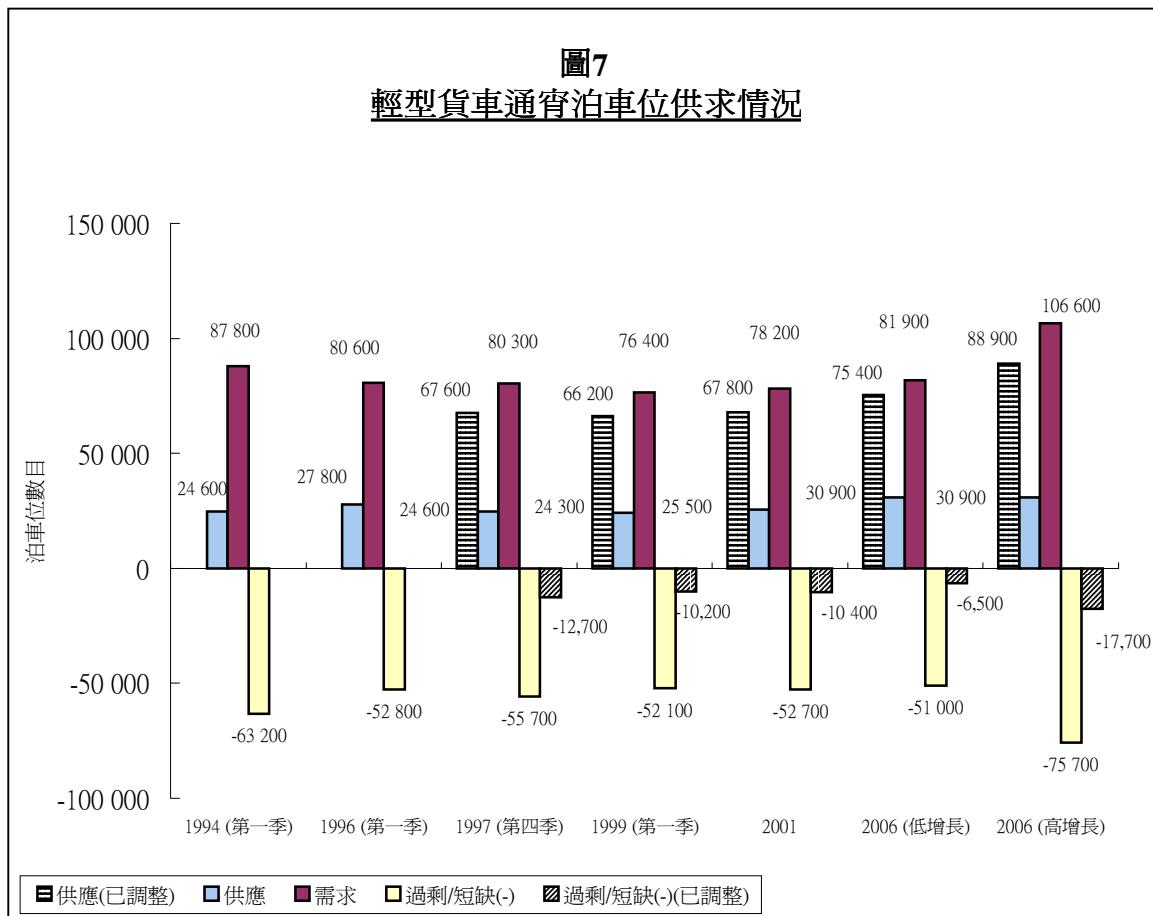




**圖6  
貨櫃車通宵泊車位供求情況**



3.15 如圖 7 所載，在一九九九年，理論上輕型貨車泊車位的短缺數目為 52 100 個，預料這個短缺的數目會持續至二零零一年；到了二零零六年，短缺的數目會是 51 000 個(低增長)或 75 700 個(高增長)。不過，實際的短缺情況並非這樣嚴重。在一九九九年，輕型貨車的總數為 76 400 輛，其中約 41 900 輛是小型客貨車。一般來說，小型客貨車體積不大，可以停泊在私家車泊車位。因此，這類車輛可能已利用過剩的 74 000 個非住宅用地私家車泊車位(見圖 2)，作停泊用途。如果把非住宅用地可供應的私家車泊車位計算在內，預計在一九九九年，輕型貨車泊車位實際上的短缺數目約為 10 200 個。如採用同一個評估方法來計算，預料在二零零一年，短缺的數目實際上會是 10 400 個，而到了二零零六年，按低增長方案計算，短缺的數目約為 6 500 個；若按高增長方案計算，則約為 17 700 個。



## 電單車

3.16 我們預測，到了二零零六年，電單車泊車位的供應量會大幅增加，原因是當局已修訂《香港規劃標準與準則》，規定新的私人樓宇發展計劃必須增設電單車泊車位，比率為私家車泊車位總數的 5% 至 10%。不過，一如圖 8 和圖 9 所示，在未來七年，預料電單車所需的住宅和非住宅用地泊車位都會急劇增加，較供應量的增長為高，因而短缺數目會分別由一九九九年的 11 900 個和 4 400 個，上升至二零零六年的大約 14 000 個和 5 600 個(按高增長方案計算)，或 2 000 個和 1 800 個(按低增長方案計算)。

圖8  
住宅用地電單車泊車位供求情況

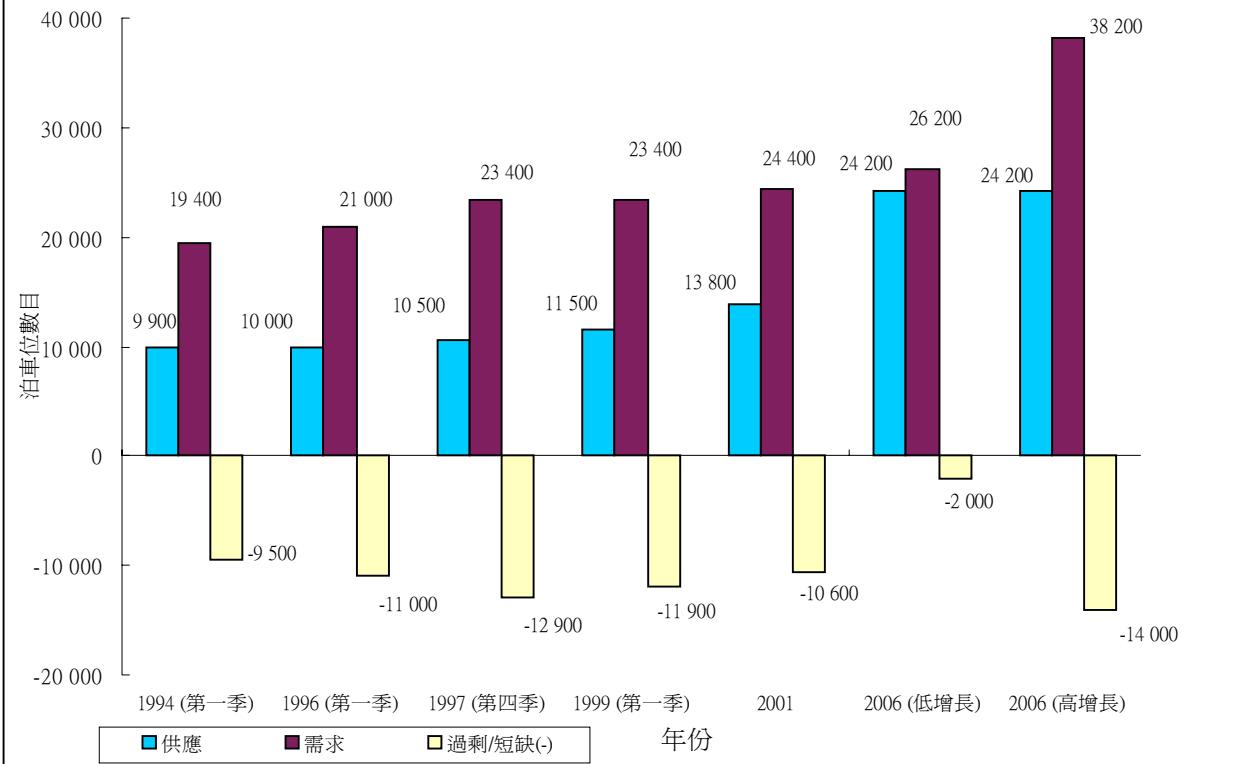
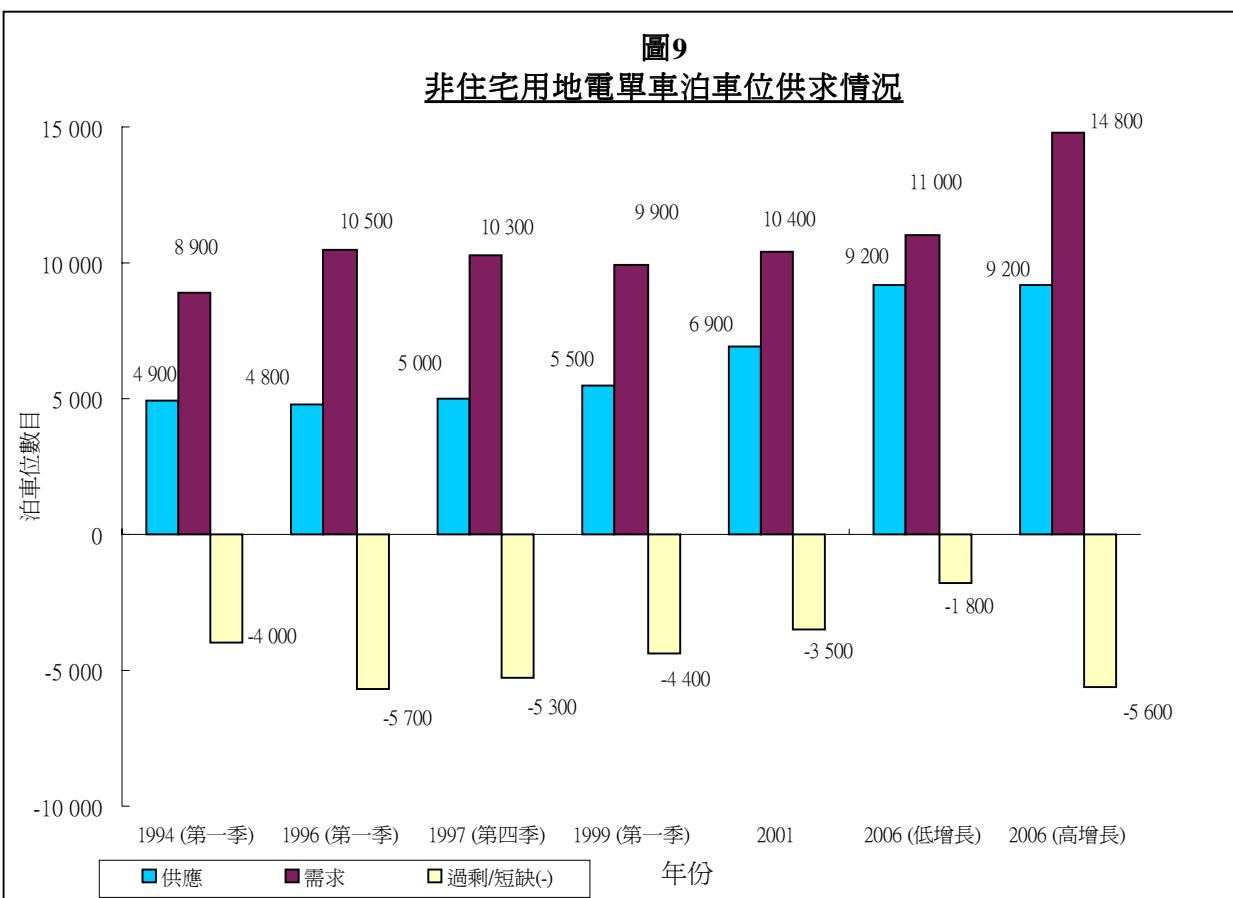


圖9  
非住宅用地電單車泊車位供求情況



### 旅遊巴士

3.17 業內人士關注旅遊巴士的泊車位需求，我們也留意到有關問題。在一九九四至一九九九年間，旅遊巴士需要 4 200 個至 5 900 個泊車位，供應量則為 1 200 個至 2 700 個，因此，短缺的泊車位數目一直超過 3 000 個。日後旅遊巴士對泊車位的需求，將取決於旅遊巴士數目的增長率和旅遊業復蘇的程度。

### 的士

3.18 過去五年，領有牌照的市區、新界和大嶼山的士數目頗為穩定，分別約為 15 200 輛、2 800 輛和 50 輛。關於停泊的士方面，值得一提的是當局簽發的士牌照時，規定每一輛的士各有泊車位。訂立這項特別規定，是考慮到的士需有泊車位，以方便司機換班、進膳和上洗手間。

### 公共小巴

3.19 公共小巴包括紅色小巴和綠色專線小巴(專線小巴)兩類。政府在一九七六年決定把公共小巴的總數維持在 4 350 輛，並以專線小巴逐步代替紅色小巴。因此，公共小巴對泊車位的需求甚為穩定。在泊車位供應量方面，公共小巴可停泊在短期租約土地，以及當局為汽車劃設的路旁泊車位(電單車、中型和重型貨車以及巴士的路旁泊車位除外)。此外，公共小巴還可以合法地停泊在當局劃定可作停泊用途的公共小巴站。

### 違例路旁通宵泊車調查

3.20 上文各段對泊車位供求情況所作的評估，只屬理論。在本港街道上有多少違例停泊的車輛，應可顯示泊車位在理論上出現短缺的情況是否屬實。為了驗證有關

數字，當局在一九九九年七月進行了一項違例路旁泊車調查。這項調查是在午夜左右進行，目的是在違例泊車情況最嚴重的時候，記錄有關數字。現把調查結果與理論上評估所得的數字比較如下：

	1999 年評估所得的 通宵泊車位短缺數目 (個)	1999 年調查所得的 違例停泊車輛數目 (輛)
私家車	2 000	7 400
電單車	11 900	0
旅遊巴士	3 200	600
公共小巴	1 600	800
輕型貨車	10 200	2 900
中型/重型貨車	2 700	1 400
貨櫃車	5 900(過剩)	1 200

3.21 調查結果顯示，貨車泊車位短缺的情況，並不像理論上評估所得的結果那麼嚴重，主要原因是理論上的評估只把合法泊車位的總供應量計算在內。事實上，車輛會停泊的地方還有批發市場、工廠、鄉村附近的空地，以及有待永久發展的非政府土地(即未登記場地，詳見第 3.22 段)。這些車輛雖然並非使用合法的泊車位，但一般來說沒有造成任何問題。此外，調查又顯示，在理論上泊車位短缺數目最多的地區，違例泊車的情況不見得較為普遍，這顯示違例泊車的司機會盡量把車輛停泊在不致造成阻塞的地方，而不是停泊在只按自己的實際需要泊車的地方。

### 未登記場地調查

3.22 為了確定在這些場地內現有的泊車位數目，當局在一九九九年五月至八月期間，在全港進行了一項綜合調查。現把調查結果載列如下：

車輛類別	未登記場地可提供的泊車位數目(個)
私家車	8 200
電單車	*
旅遊巴士	400
輕型貨車	1 000
中型／重型貨車	2 000
貨櫃車	2 300

註：\*：調查發現，沒有電單車停泊在這些場地內

### 作泊車用途的短期租約土地通宵泊車使用率調查

3.23 短期租約土地可作通宵泊車用途，因此，研究有關的使用率，可進一步顯示泊車位的短缺情況有多嚴重。當局在一九九九年八月曾進行調查，結果顯示短期租約土地在夜間的使用率約為 75%，即仍有約 295 000 平方米的短期租約土地可作泊車用途。舉例來說，這些未充分利用的土地可容納 11 800 輛私家車，或 7 400 輛輕型貨車，或 3 300 輛貨櫃車。

#### **4. 為應付短缺問題而持續採取的緩解措施**

4.1 檢討結果顯示，“需求研究”和“貨運研究”建議的現行緩解措施，對於增加泊車位供應量和防止短缺問題惡化，確有成效。下文會詳述當局實施幾項重要建議所取得的成果。

##### 修訂《香港規劃標準與準則》

4.2 《香港規劃標準與準則》在一九九六年十月修訂。修訂這份準則的主要目的，是增加私家車泊車位和貨車泊車位的供應量，並訂立有關提供電單車泊車位的規定。如比較一九九七至一九九九年的總供應量，可見私家車泊車位(住宅用地)增加了 17 000 個，電單車泊車位(住宅用地)增加了 1 000 個，貨車的通宵泊車位則增加了 4 100 個。泊車位有以上淨增長，主要是由於多項按照《香港規劃標準與準則》進行的新發展計劃陸續完成。

##### 建造多層停車場或地下停車場

4.3 政府一貫的政策，是通過售地計劃／土地發展計劃，鼓勵有關方面在聯用大廈內提供泊車位。在特殊情況下，如果不能藉其他方法提供足夠的泊車位，政府會考慮提供所需的資金，在劃作社區發展計劃或政府、機構或社區用途的土地上加設泊車位。去年這方面的工作進展如下：

(i) 位於粉嶺沙頭角的一塊土地，已在一九九九年六月售出，該處可提供 200 個私家車泊車位、40 個輕型貨車泊車位、10 個中型／重型貨車泊車位，以及 10 個電單車泊車位。售地計劃／土地發展計劃中，尚有七塊土地可用以建造多層停車場或地下停車場。這些土地合共可提供 728 個私家車泊車位、710 個輕型貨車泊車位、140 個中型／重型

貨車泊車位、60 個電單車泊車位和 20 個旅遊巴士泊車位。

- (ii) 政府正計劃在赤柱村道建造一個停車場(兩層位於地底，頂層則露天)暨公共交通總站。這項計劃完成後，可提供約 225 個私家車泊車位。

#### 通宵路旁貨車泊車位

4.4 在一九九八至一九九九年間，當局增設了 119 個通宵路旁貨車泊車位。這類泊車位的總數現為 1 219 個。

#### 利用短期租約土地作泊車用途

4.5 可作泊車用途的短期租約土地總面積，由一九九八年年中的 1 176 000 平方米，增至一九九九年年中的 1 179 000 平方米。使用率調查顯示，全港的短期租約土地都有空置的泊車位。不過，我們會繼續檢討各區的情況。

#### 在考慮發展商所提出的重建計劃時，趁機規定他們提供公用的泊車位

4.6 當發展商提出的發展計劃導致批地條件須予修訂，地政總署可依照運輸署的意見，要求發展商提供更多泊車位，條件是在增設泊車位後，總建築樓面面積不可超出《建築物條例》所規定的最高地積比率。目前當局已按這個做法完成了七宗須修訂批地條件的個案，另有五宗個案仍在處理中；有關的發展計劃合共可提供 872 個私家車泊車位、15 個旅遊巴士泊車位、140 個輕型貨車泊車位，以及 392 個其他貨車泊車位。

### 泊車及轉乘計劃

- 4.7 實施泊車及轉乘計劃，目的是鼓勵駕車人士在重要的地點轉用公共交通工具，以鐵路沿線車站為交通樞紐。這項措施除了可減少商業中心區內的泊車位需求，還可減少交通流量，從而紓緩主要交通走廊的擠塞情況和改善環境。有關工作的進展如下：
- (i) 泊車及轉乘試驗計劃自一九九七年十二月在上水推行以來，一直頗見成效。我們共劃定了 170 個泊車位以作試驗，並打算繼續推行這項計劃，直至二零零二年。
  - (ii) 當局現正研究把泊車及轉乘設施，納入九廣鐵路公司西鐵第一期的項目詳細設計合約，而提供有關設施的地點，包括屯門、天水圍、錦上路和荃灣西等車站。
  - (iii) 當局現正考慮在其他地點提供泊車及轉乘設施，當中包括馬鞍山鐵路的利安站，以及將軍澳第 66 區連接地下鐵路將軍澳支線的一塊商業用地。

### 開放政府建築物的泊車設施供公眾通宵停泊車輛

- 4.8 除了中區政府合署、金鐘道政府合署、美利大廈和灣仔政府大樓的停車場之外，北角政府合署和北區政府合署的停車場亦已在辦公時間過後開放，作為收費停車場。這兩個停車場可以多提供 200 個私家車泊車位。上述各個政府建築物停車場目前合共可提供 831 個私家車泊車位和 36 個電單車泊車位。

### 泊車位資訊系統

- 4.9 設立這些系統的其中一個目的，是為駕車人士提供有關泊車位的資料，讓他們可及早改用其他交通工具或

更改目的地，避免把車輛駛到一些已沒有空位的泊車場所。運輸署在一九九九年八月展開的運輸資訊系統可行性研究，會考慮是否推行這項新措施。

## **5. 針對泊車位短缺問題而採取的新措施**

為解決各種泊車問題，我們除繼續實施上述建議外，還建議採取以下的新措施：

### 靈活應用《香港規劃標準與準則》

5.1 《香港規劃標準與準則》仍會用作指引，但在訂明某個發展項目須為某類車輛提供的泊車位數目時，應反映預測的供求數字；換言之，所釐定的泊車位供應量或可超出這份準則所定的範圍。

### 進一步修訂《香港規劃標準與準則》

5.2 鑑於全港各區電單車泊車位短缺，當局應考慮訂明這類泊車位的供應量須達到上述準則所定的最高水平。目前，公共租住屋邨按規定設有輕型貨車泊車位，但當局應考慮訂明居者有其屋計劃和列入“住宅一”的發展項目也須設有輕型貨車泊車位。

### 政府合署停車場供車輛通宵停泊

5.3 第 4.8 段所述的計劃應予擴展，以便盡可能適用於貨車。

### 增設的士泊車位

5.4 政府停車場已推出優惠的士泊車的月票，藉以協助當局增設的士泊車位。此外，當局正考慮在夜間的非繁

忙時間，把指定的士站劃為的士泊車位，以及在公廁附近劃設供的士短時間停泊的泊車位。

### 增設公共小巴泊車位

5.5 當局應採取以下措施，增設公共小巴泊車位：增設可供通宵泊車的公共小巴站、在公共小巴站末端劃設短時間泊車位、延長公共小巴站和專線小巴站，以及在公共交通轉車處為專線小巴提供通宵泊車位。

### 增設復康巴士泊車位

5.6 當局應把一些地點適中的路旁泊車位和街道以外泊車位，劃為復康巴士泊車位，以便為這類車輛增設泊車位。

## **6. 結論**

6.1 “需求研究”和“貨運研究”提出的多項建議，已獲當局採納。這些建議對於解決各種泊車問題，確有成效，泊車位事宜工作小組會繼續推行這些措施。明年，工作小組會着重推行上文所述的各項新措施。

運輸署

一九九九年十二月