

4. 紓解措施

4.1 引言

4.1.1 研究發現若以香港整體計算，私家車泊車位並沒有不足的情況。但貨車、旅遊巴及電單車在不同地方則出現不同程度的泊車問題。

4.1.2 研究制訂了多項紓解措施以解決各泊車問題。作為一項策略性之研究，本研究所提出之建議旨於制訂實質解決有關問題的措施及策略，因此這些措施或未能解決個別地點的問題。相反，本研究考慮到個別地區的獨特性以制訂一套地區性的策略，以探討適用的紓解措施。部份措施針對提供更多的泊車位給多於一種車輛。在制訂紓解措施時，亦同時檢討及考慮了第一次研究的建議和其執行情況，以及其對現時泊車情況的影響及適用程度。



多層貨車停車場

4.1.3 建議之紓解措施分成下列幾類：

- 措施甲—透過規劃過程之紓解措施。主要倚仗實行規劃措施以改善泊車情況；
- 措施乙—透過管理手段之紓解措施。這組紓解措施建基於兩大原則：管理泊車設施的供求及提高設施的使用率；及
- 措施丙—利用先進科技之紓解措施。先進科技為制訂創新的紓解措施帶來了機會及挑戰，以幫助解決長遠的泊車問題。

4.2 措施甲—透過規劃過程之紓解措施

甲一 修改《香港規劃標準與準則》

4.2.1 隨著對《香港規劃標準與準則》進行全面檢討及廣泛向有關組織諮詢，本研究建議修改現行的泊車位供應標準及加入新的準則。此外亦同時為建立住宅的泊車位供應標準建議了原則上的改變。《香港規劃標準與準則》的修改詳情已在本報告第3.5節中闡述。

甲二 提供泊車轉乘設施

4.2.2 泊車轉乘的主要目的是減低私家車來回繁忙市區的行程，及鼓勵使用現有的公共交通設施。九廣鐵路/地下鐵站、主要運輸交匯處及巴士總站均可可是泊車轉乘之理想位置，因此應繼續鼓勵在這些位置增設泊車轉乘的設施。

甲三 提供接送轉乘設施

4.2.3 與泊車轉乘類似，這措施將鼓勵市民由使用私家車轉往乘搭公共交通工具。透過在九廣鐵路/地下鐵站及主要公共交通交匯處提供適當的上落客位置，可鼓勵私家車乘客使用公共交通工具去完成其行程。此外建議在上客處提供足夠的停車等候設施。

甲四 在新發展項目中提供多層停車場

4.2.4 多層停車場是一個有效解決泊車問題的措施，可惜經濟因素牽制了這措施的實行。獨立的多層停車場將會過份削弱土地發展潛力。透過土地銷售計劃及土地發展計劃，政府致力達到在混合用途之建築物內提供泊車位的目標。在特殊情況下，若未能提供足夠的泊車位，政府可考慮在社區或政府用地增設資助停車場。

甲五 藉重建計劃要求發展商提供公眾泊車位

4.2.5 這措施依賴租約修改及土地互換的申請，而各個申請應該個別處理。在明顯有泊車位短缺情況的地方，只要符合建築物條例中最高地積比例的要求，政府便可以要求發展商提供更多的泊車位。尤其應考慮在預期貨車泊車位嚴重不足的地區，透過本措施要求發展商提供更多的貨車泊車位。

甲六 於貨櫃後勤用地設置貨車/旅遊巴停車場

4.2.6 根據最近地政署的調查發現，大部份貨櫃後勤用地已被用作貨櫃車停車場。估計在可兼容土地用途及其他可容忍的地盆內

之停車場就可容納達16,700輛包括貨車、貨櫃車及旅遊巴等的重型車輛。



新界貨櫃後勤用地

4.2.7 大部份此類的非正式貨櫃車停車場均設在新界區，尤其是在屯門、元朗、大埔及北區。這些地區預料在2000、2006及2011年都會有貨車泊車位不足的情況。現時這些貨櫃車停車場在新界東北及西北部提供了大部份的非指定泊車位，紓緩了該區及鄰近地區的泊車位不足問題。

4.2.8 若要規範這些土地用途，便需要放寬這類土地運用的規劃申請。並須與政府對新界區整體土地用途政策一致，亦要配合私人機構的支持。不過這項措施應集中提供貨車、旅遊巴、公共小巴及危險品貨車的泊車位，以免影響其他街道以外的停車場的營運情況。

甲七 擬訂單車停泊準則

4.2.9 現建議在《香港規劃標準與準則》中加入一套單車停泊準則，當中包括建議在有單車徑接駁之鐵路站設置單車泊車位，在鐵路站的2公里半徑範圍內，每一萬人口便需提供30個單車泊車位。

4.2.10 如住宅發展項目有正式單車徑連接鐵路站的，建議按以下準則提供單車泊車位：

- 若該項目在距離鐵路站0.5-2公里半徑範圍內，每15個平均樓宇面積小於70平方米的單位便需提供一個單車泊車位。
- 若該項目在距離鐵路站超出2公里半徑範圍，每30個平均樓宇面積小過70平方米的單位便需提供一個單車泊車位。

甲八 容許彈性及整合性的電單車泊車位設計

4.2.11 建議現行電單車的泊車位供應標準（即相等於私家車泊車位5-10%的供應量）應繼續保留，但在設計泊車位時應容許較大彈性。當中高度較低的泊車位，與政府及現有/未來街道以外的停車場內較差的位置等亦可考慮廣泛地使用。此外亦可在繁忙商業區的政府停車場增設額外泊車位。現時在13幢政府多層停車場實施的夜間通行證計劃亦已包括電單車泊車位。

4.2.12 容許在較差的位置設立電單車泊車位將可鼓勵私人發展商提供5-10%泊車位中的上限，以增加更多街道以外的電單車泊車位。使用位置較差的地方作泊車用途亦可令停車場營運商調低泊車的價格，致使街道以外的電單車泊車位更具吸引力。

4.2.13 此外亦建議增加路旁電單車泊車位以改善路旁泊車情況，及紓緩違例泊車所帶來對觀瞻之影響。此建議將包括路旁（非咪錶位）泊車位及在有合適佈置與通道之天橋或行人橋底額外提供泊車位。這些泊車位的使用應按各區不同的情況作出合適的規範。另外亦可在有關基建計劃規劃階段時研究在下面加設電單車泊車位。



天橋底可用之泊車位

4.2.14 此外路旁電單車泊車位設施亦應該根據用者自付的原則及現時將路面重新分配予更有需要的道路使用者之趨勢而一併考慮。路旁泊車位收費可令泊車需求轉移到街道以外的泊車設施，因此現時應繼續留意付款技術的發展，以評估未來對路旁電單車泊車位收費的可行性。但是執行方法必須方便駕駛者、營運商及執法部門。

4.3 措施乙—透過管理手段之紓解措施

4.3.1 以下與管理有關之紓解措施，是針對解決貨車及旅遊巴擁車及用車相關泊車位不足的問題。

乙一 使用短期租約用地設置停車場



使用短期租約用地作旅遊巴及貨車停車場

4.3.2 雖然這只是一項臨時的措施，短期租約用地可有效地為貨車（特別是貨櫃車）提供泊車位。由於短期租約停車場營運商偏向只供應私家車泊車位，所以最初為改善不同車輛泊車位短缺情況，尤其是針對貨車的目標並未能完全達到。因此，除了在易受噪音影響的地方附近之土地保留一定程度的限制外，不應容許商業決定阻礙達成這目標。由於旅遊巴及貨車的泊車位不足情況最為嚴重，必須積極地提供有關之泊車設施。

4.3.3 在遠離住宅及市民活動的短期租約用地，其實亦適合停泊危險品貨車。另外，在缺乏貨車泊車位的區域，應在短期租約用地停車場重新招標時考慮將部份私家車泊車位轉為貨車泊車位。

乙二 利用街道以外的貨車上落客貨位作夜間貨車/旅遊巴泊車位

4.3.4 香港大約有超過10,000個街道以外的上落客貨位。在缺乏夜間或擁車相關貨車泊車位的地區，可考慮將這些車位劃作夜間貨車泊車位使用。



適合作貨車/旅遊巴夜間泊車位之上落客貨位

4.3.5 由於各種管理、保安及操作上的原因，未必所有車位均可轉為貨車/旅遊巴夜間泊車位。但在運作上已證實可行，因此應盡量加以鼓勵。

乙三 政府大樓內的日間泊車設施在辦公時間以外開放作公眾停車場

4.3.6 政府大樓及建築物的停車場在辦公時間以外一般是空置的。雖然現時停車場的設計往往未能容許大型車輛使用，但就可容納小型客貨車及輕型貨車。吸引的價格可鼓勵輕型貨車大量使用此等設施。同時此建議大可伸延至在政府車場實行。

乙四 在辦公時間以外開放政府物業內的露天泊車位作貨車/旅遊巴的泊車位

4.3.7 露天停車場或開放式泊車位不會對如貨車及旅遊巴等大型車輛帶來高度限制。只要交通及環境因素許可，便應利用政府物業內的露天停車場或開放式泊車位供貨車及旅遊巴作通宵停泊。這亦是紓解措施乙三之延申。



在辦公時間以外開放政府物業內的露天泊車位作貨車 / 旅遊巴的泊車位

乙五 放寬 / 規劃更多夜間路旁貨車 / 旅遊巴泊車位

4.3.8 在交通及環境情況許可下，建議繼續現時在適合路段將夜間（晚上十時至早上七時）路旁貨車停泊合法化。這措施亦可考慮用來解決旅遊巴泊車位不足的問題。



在工業邨的旅遊巴夜間路旁泊車位

乙六 將路旁私家車泊車位改為旅遊巴 / 的士泊車及上落客設施

4.3.9 這措施建議將現時在繁忙購物區及遊客區之路旁私家車泊車位改為旅遊巴 / 的士停泊及 / 或上落客設施，但必須有足夠街道以外的泊車位來彌補失去的私家車泊車位。這措施可減低旅遊巴及的士循環行走的交通流量，繼而改善整體的交通情況。



將路旁私家車泊車位改為旅遊巴 / 的士停泊及上落客設施

4.3.10 在這措施下，可使用「不准等候」區及指定旅遊巴等候區及的士站供乘客上落。設置「不准等候」區對旅遊巴及的士在繁忙購物 / 旅遊區的運作有很明顯的改善，尤其是在尖沙咀、旺角及銅鑼灣等地區。若交通及環境情況許可，這些設施可考慮用作通宵（晚上十時至早上七時）貨車 / 旅遊巴泊車位，並需設計新的交通指示牌及路面標誌，以示容許旅遊巴及貨車在夜間停泊於「不准等候」區。

乙七 規劃更多「不准等候」區給旅遊巴及的士使用

4.3.11 本措施主要針對紓緩旅遊巴及的士上落客位不足的情況，目的是改善路旁上落客位的流動率。在繁忙商業區增設「不准等候」區令路旁設施的流動率有顯著的改善，因此建議擴大應用此措施。



「不准等候」區

乙八 加快將空置的私人發展項目地盆 臨時轉為貨車/旅遊巴停車場 的申請

4.3.12 這措施可紓緩屯門、元朗、北區及其他新界各區夜間貨車泊車位不足的問題。隨著經濟不景氣及對房屋需求的減少，許多發展項目地盆遭臨時空置或變成棄置耕地。當中部份地盆適合用作貨車及旅遊巴停車場。

4.3.13 但是，地盆的環境、相容性及交通情況因素應該一併考慮。建議下列措施加快將空置發展項目土地轉為「臨時使用」的申請，以供貨車及旅遊巴停泊使用：

- 縮短審批時間；
- 彈性考慮申請如豁免部份影響研究；及
- 設立跨部門小組處理有關申請。

4.4 措施丙一利用先進科技之 紓解措施

4.4.1 機械泊車系統及智能運輸系統等先進科技為制訂創新的紓解措施以解決長遠的泊車問題帶來機會及挑戰。在港九市區的擠

塞區域，可運用已被廣泛使用的智能運輸系統，以解決部份泊車問題。引入智能運輸系統亦可容許私人機構參與其中之發展及應用，作為其增值服務。

丙一 機械泊車系統

4.4.2 機械輔助泊車系統可提高空間使用的效率。這系統特別適用於短缺泊車位的高密度商業區。只需簡單的鋼架及起重器便可造成非常具成本效益的機械泊車系統。以下的圖片展示一套在北京的機械泊車系統。

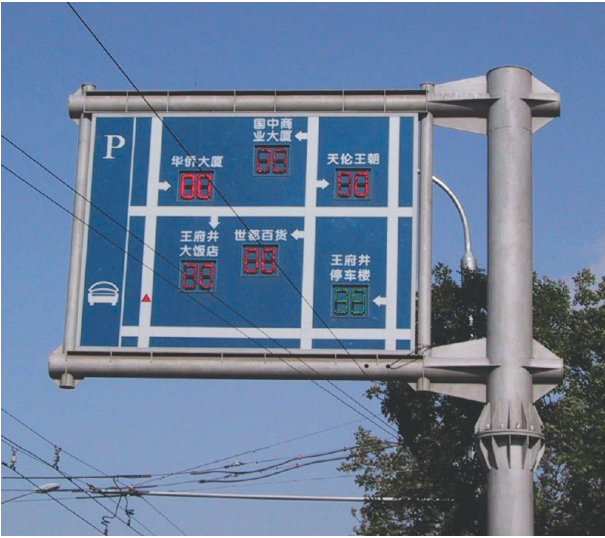


機械泊車系統

丙二 泊車指引系統

4.4.3 透過傳媒、通訊系統服務或路旁電子資料指示牌，私人參與的泊車指引系統可提供相關的泊車位資料，避免駕駛者前往已泊滿的設施。一套接駁完善及可監察使用量的泊車指引系統可指示駕駛者前往下一個有空位的停車場或泊車設施，從而減低路面交通流量及減輕對環境的影響。在策略層面上，這系統可用作分散或調整對現時泊車設施的需求。在緊急情況下，泊車指引系統亦可成

為緊急應變措施的一部份，以用作指示改道及控制緊急服務車輛。

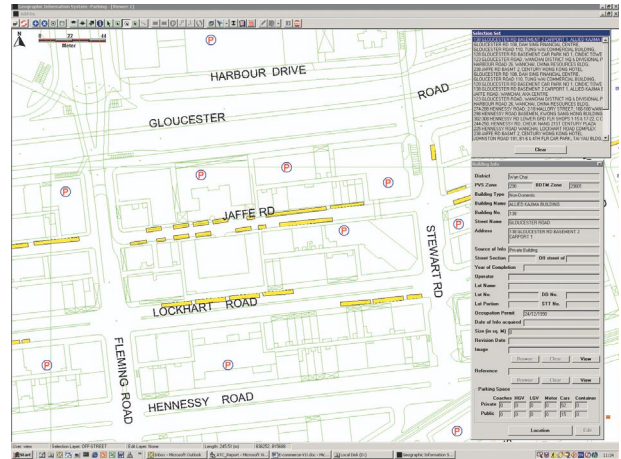


泊車指引系統

丙三 即時或接近即時的泊車資訊系統

4.4.4 作為長遠的目標，即時或接近即時的泊車資訊可由私人機構透過大眾傳媒或第三代流動電話服務發放。預計此系統發展將愈趨成熟並日漸普遍。系統能讓道路使用者選擇改用其他交通工具或更改旅程目的地，以避免前往泊車設施已滿的地方。

4.4.5 泊車位監察感應器可用來提供泊車位即時的使用情況，以引領停車場內的車輛前往最近的泊車位。此外一個使用智能運輸系統的泊車位預留系統可幫助駕駛者預早或在行程期間預留一個泊車位，並可提供即時的泊車位使用情況及估計有關需求。



地理訊息系統上的泊車相關資訊系統

丙四 先進泊車訊息系統

4.4.6 此措施透過多元化之工程系統以達到更有效地使用泊車及上落客貨設施。感應器或影象處理技術可用來監察私家車泊車位及旅遊巴與貨車上落客貨位的情況，以提醒駕駛者可使用之泊車位位置。這設施亦可提供即時有關上落客位使用的資料，並引領汽車到最近的空位，在繁忙的旅遊區尤為有效。

4.4.7 這系統亦可配合錄影系統攝錄車牌號碼來發出泊車費發票，讓駕駛者毋須到繳費處支付泊車費，又可節省資源。此外這系統亦可用作管理貨車及旅遊巴車隊，包括指示及控制夜間的泊車活動。

4.5 解決問題

4.5.1 預測貨車及旅遊巴在2006及2011年將合共短缺14,500及15,500個泊車位。根據有關預測，本研究建議了各種不同的紓解措施以解決不足的情況。



可用的路旁貨車夜間泊車位

4.5.2 執行以下各紓解措施後，將可提供額外的泊車位以滿足貨車及旅遊巴的泊車位需求：

- 貨櫃後勤用地— 16,700 個泊車位；
- 在新發展及停車場項目中設立泊車位— 2,800 個泊車位；
- 在缺乏泊車位地區的短期租約用地，將部份私家車泊車位改為貨車泊車位，並開拓新的短期租約用地— 4,300 個泊車位；
- 政府大樓內的日間泊車設施在辦公時間以外開放作公眾停車場— 380 個泊車位；

- 在辦公時間以外開放政府物業內的露天泊車位— 160 個泊車位；
- 加快空置地盤臨時轉為停車場之申請— 600 個泊車位；
- 放寬/規劃更多夜間路旁泊車位— 510 個泊車位；及
- 將路旁私家車泊車位改為旅遊巴/的士泊車及上落客設施— 820 個泊車位

4.5.3 政府在第一次泊車位需求研究完成後已經成立了一個跨部門的「泊車位需求研究工作小組」，這個工作小組將會繼續運作，以監察、指導及檢討本研究報告所建議之紓解措施之實行情況。工作小組的成員包括運輸署、規劃署、建築署、地政署及其他有關的部門及組織的代表。

4.5.4 如果以上所有紓解措施都得以實行，預計會增加 26,300 個貨車和旅遊巴的泊車位，足夠應付預期 2006 及 2011 年的泊車位需求。