

5. 摘要及結論

5.1 摘要

5.1.1 本研究報告分析了現時及未來的泊車問題，並透過以下工作制定出對應的紓解措施：

- 從有關政府部門及組織搜集大量資料並進行檢查。另外，亦對主要營運商進行了各類的調查及諮詢；
- 根據最新收集所得的資料及數據加強及改善現有之泊車位資料庫。並把泊車位資料轉換成可融合地理空間資料之地理訊息系統格式，這將令編輯及提取資料/數據更快捷及準確；
- 建立及改良「泊車位需求模型」，以預測各類型車輛對泊車位設施的擁車及用車相關需求情況；
- 檢討《香港規劃標準與準則》內對泊車位及上落客貨位的要求標準。顧問公司特別引進了「通用泊車標準」，並定立住宅發展項目中私家車泊車位需求的兩項調整系數。「需求指標系數」反映購買私家車的傾向，而「易達性系數」則反映出靠近鐵路站的發展項目對泊車位的需求較少。另外亦引入了新的單車泊車位及旅遊巴上落客位準則；
- 評估 2000、2006 及 2011 年的泊車位供求情況。將建議的泊車位供應標準加入到改良後的「泊車位需求模型」以預測未來泊車位情況；及
- 根據現有的泊車問題及對第一次研究中的建議作出檢討，以制訂及建議適當的紓解措施。



鄰近鐵路站的住宅發展項目

5.1.2 研究顯示私家車擁車相關泊車位情況在 2000、2006 及 2011 年大致上有剩餘，但貨車、旅遊巴及電單車的泊車位則有不足。見表 5.1。

表 5.1: 擁車相關泊車位情況

年份	剩餘 (+) / 短缺 (-)			
	私家車 / 的士 / 小型客貨車	貨車	旅遊巴	電單車
2000	+ 82,000	- 9,000	- 3,300	- 9,000
2006	+ 73,500	- 10,400	- 4,100	- 10,600
2011	+ 48,500	- 10,700	- 4,800	- 10,800

5.1.3 至於用車相關泊車位情況，2000、2006 及 2011 各類車輛的泊車位供應量大致上有剩餘。但電單車的泊車位則在各年份均有不足。見表 5.2。

表 5.2: 用車相關泊車位情況

年份	剩餘 (+) / 短缺 (-)		
	私家車 / 的士 / 小型客貨車	貨車	電單車
2000	+ 98,200	+ 13,700	- 500
2006	+ 109,000	+ 17,500	- 600
2011	+ 99,700	+ 17,200	- 700

5.1.4 各種紓解措施將可解決有關的泊車情況，並可補全政府有關之運輸策略。建議的紓解措施可分為以下各類：

- 透過規劃過程之紓解措施；
- 透過管理手段之紓解措施；及
- 利用先進科技之紓解措施。

5.1.5 透過規劃過程之紓解措施將可改善規劃標準，讓未來的發展項目及重建項目能容納本身的泊車位及上落客貨位的需求，並減低交通可能對鄰近道路網所造成之負面影響。這些改善措施列在表 5.3a 內。

表 5.3a: 在本研究中建議透過規劃過程之紓解措施

甲	透過規劃過程
甲一	修改《香港規劃標準與準則》
甲二	提供泊車轉乘設施
甲三	提供接送轉乘設施
甲四	在新發展項目中提供多層停車場
甲五	藉重建計劃要求發展商提供公眾泊車位
甲六	於貨櫃後勤用地設置貨車/旅遊巴停車場
甲七	擬訂單車停泊準則
甲八	容許彈性及整合性的電單車泊車位設計

5.1.6 透過管理手段之紓解措施是建基於對設施供求的管理及提高設施的使用量而產生。當中部份措施是針對解決貨車及旅遊巴的擁車相關泊車位短缺問題。這些措施列於表 5.3b 內。

表 5.3b: 在本研究中建議透過管理手段之紓解措施

乙	透過管理手段
乙一	於短期租約用地設置停車場
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
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
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
乙五	放寬/規劃更多夜間路旁貨車/旅遊巴泊車位
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
乙七	規劃更多「不准等候」區給旅遊巴及的士使用
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

5.1.7 使用先進科技而得出的紓解措施能於港九市區繁忙的地方長期使用。這措施將引進先進科技及廣泛使用智能運輸系統。這些措施列於表 5.3c 內。

表 5.3c: 在本研究中建議利用先進科技之紓解措施

丙	利用先進科技
丙一	機械泊車系統
丙二	泊車指引系統
丙三	即時或接近即時的泊車資訊系統
丙四	先進泊車訊息系統



先進的泊車指示牌

5.1.8 本研究建議了表 5.3a 至 5.3c 所列的紓解措施以解決泊車問題。這些措施所能達到的成效將仍受制於許多外在因素，當中包括審批及實施過程所需的時間，停車場用地的供應，提供有關基建的資源，專業技術支援及大眾的接受情況等等。

5.2 結論

5.2.1 對貨車、旅遊巴及電單車現時及預計的泊車問題，以及旅遊巴上落客設施不足的情況，必須作出相應行動。如報告內所述，這些短缺可透過實行許多主要的建議紓解措施而得到處理。

5.2.2 為解決私家車泊車位的剩餘，本研究建議修改《香港規劃標準與準則》內有關住宅發展項目的條文，以迎合預期的泊車情況及配合有關政策，並更有效地利用寶貴的資源。

5.2.3 改良後的「泊車位需求模型」配合經修改的《香港規劃標準與準則》，加上以地理訊息系統為基礎的泊車位資料庫，將可預測個別地區實際的泊車位供求情況。有關部門可利用這些資料有效地處理地區性的泊車問題。

5.2.4 面對將來社會及經濟環境可能的變遷及策略的改變，第二次泊車位需求研究內的決定及建議須作定期的檢討及更新。這過程將可有效地提供可靠及最新的泊車位情況予政府研究，以對《香港規劃標準與準則》作適當的修改，並制訂或加強各紓解措施以解決問題。



未來發展項目的泊車策略

5.2.5 自第一次泊車位需求研究後成立的跨部門「泊車位需求研究工作小組」將繼續運作以監察、指導及檢討本研究報告中所建議的紓解措施的實行情況。作為一項全港策略性的研究，第二次泊車位需求研究集中研究策略性的措施，作為進一步地區性評估的導向。至於個別地區問題的實際紓解措施及執行時間表將在地區層面擬定及落實。