

1. 引言

1.1 研究背景

1.1.1 在1995年完成的泊車位需求研究（下稱「第一次研究」）為香港的泊車策略定下了方向。該研究檢討及修訂了當時《香港規劃標準與準則》中的泊車位供應標準，亦建議了能滿足本港現時及未來的泊車位需求的紓解措施及新概念。隨着時間變遷，各種因素的改變引發了新的課題，而該研究中所作出的假設及預測亦有必要修改。

1.1.2 基於上述原因，運輸署在二零零零年五月委託了奧雅納工程顧問展開第二次泊車位需求研究。



違例泊車

1.2 研究目的

1.2.1 第二次泊車位需求研究（下稱「本研究」）是一項覆蓋整個香港特別行政區的策略性運輸研究，目的是找出現時與未來泊車位及上落客貨位的問題，並建議有關紓解措施。研究的主要目的如下：

- 確認及改善現時本港泊車位及上落客貨位資料庫，並轉換為可融合地理空間資料之形式；
- 檢討及改良「泊車位需求模型」；
- 評估現時及未來泊車位供求情況；
- 根據第一次研究至現在的改變，檢討《香港規劃標準與準則》中泊車位及上落客貨位供應的標準；
- 找出現時與泊車有關問題的嚴重性；及
- 檢討第一次研究中的建議，並提出新的紓解措施及定立新概念。

1.2.2 本研究以2000年的情況作為基礎，並針對未來2006及2011年作出預測。

1.2.3 本研究的結果及建議必須與政府的運輸策略一致。政府主要運輸策略在1999年出版的《香港前瞻：未來運輸政策》內編訂：

- 加強整合運輸與土地運用規劃；
- 善用鐵路作為乘客運輸系統的骨幹；
- 改善運輸服務及設施；
- 善用先進技術及運輸管理；及
- 加強環境保護。

1.3 第一次研究結果

1.3.1 第一次研究評估了各類車輛的泊車情況，發現夜間貨車泊車位嚴重缺乏，在1994年就短缺83,800個泊車位，並預計2001及2006年情況將會繼續惡化。若只考慮住宅車位，私家車在1994年就已缺乏26,000個夜間泊車位。但當所有非住宅及路旁泊車位都一併考慮時，短缺情況則轉變為剩餘141,100個泊車位。

1.3.2 值得注意的是在第一次研究中，由於小型客貨車是以貨車登記，因此在進行泊車位供求分析時小型客貨車都列作貨車考慮。但在進行本研究時，實際情況反映出小型客貨車通常都會泊進私家車車位。為反映現實情況，小型客貨車的數量便從貨車類別中抽取出來，加入私家車類別之內，以適當調整領有牌照私家車及貨車的數量。

1.3.3 第一次研究中1994年各類車輛的泊車情況列在表1.1。此表比較夜間泊車位的總數及領有牌照車輛數量。雖然研究對日間的泊車的情況亦有作出分析，但夜間的泊車情況仍然較為令人關注。

表1.1: 1994年泊車情況

車輛類別	1994 (第一次研究基礎年)		
	領有牌照車輛數量	夜間泊車位數量	泊車位剩餘 (+)/短缺 (-)
私家車	265,400	406,500	+141,100
私家車包括小型客貨車及的士	313,500	406,500	+93,000
貨車	123,700	39,900	-83,800
貨車不包括小型客貨車	75,600	39,900	-35,700
旅遊巴	4,200	2,100	-2,100
電單車	19,500	10,500	-9,000

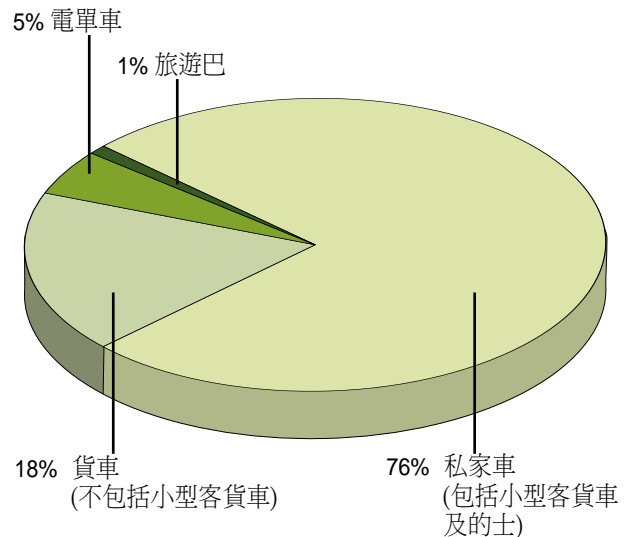


圖 1.1: 1994年已調整的車輛數量
(在私家車類別中加入了小型客貨車及的士)

私家車

1.3.4 按照第一次研究的分類，1994年有141,100個剩餘私家車泊車位。但若將小型客貨車列作私家車類，實際剩餘數字則降至93,000個泊車位。根據當時研究，若抽除了小型客貨車，到2001年會有131,000個剩餘私家車泊車位，並於2006年增至163,000個。

貨車

1.3.5 第一次研究中指出在1994年約缺乏夜間貨車泊車位83,800個。如小型客貨車不列作貨車類，則短缺的情況會大大減低至35,700個。然而若把小型客貨車列作貨車類考慮，預料泊車位短缺的情況在2001及2006年會分別增加至141,100及160,000個。



貨車停泊於非指定位置

旅遊巴

1.3.6 這類別包括了旅遊巴及巴士，但並不包括專利巴士、公共及私家小型巴士。在1994年，旅遊巴缺乏2,100個泊車位。由於第一次研究較關注私家車及貨車的情況，因此未有對旅遊巴的未來需求/供應作出預測。

電單車

1.3.7 表1.1顯示出電單車在1994年短缺9,000個泊車位。由於電單車的體積較小及操控較靈活，可以泊進狹窄的空間，因此問題並不算得嚴重。雖然第一次研究集中於私家車及貨車的情況，但亦發現若不引入新的措施的話，電單車泊車位情況將會繼續惡化。

1.4 第一次研究後的改善情況

1.4.1 第一次研究建議了許多紓解措施以針對各類車輛（尤其是貨車）的泊車位短缺情況。當中一些已實行的重要紓解措施顯著地改善了泊車情況，其中包括《香港規劃標準與準則》中泊車位供應標準的修訂、使用短期租約用地，及利用街道以外的上落客貨車位等。表1.2總結了各種措施實施後所增加的泊車位數量。

表1.2: 透過實施第一次研究之紓解措施後所增加的泊車位數量

紓解措施	第一次研究後增加的泊車位數量			
	私家車	貨車	旅遊巴	電單車
修訂《香港規劃標準與準則》	119,100 ¹	16,500	200	5,600
泊車轉乘	1,000	-	-	-
多層停車場	900	800	-	-
使用短期租約用地設置停車場	4,000	700	600	-
利用街道以外的貨車上落貨位作夜間貨車泊車位	-	3,100	-	-
夜間路旁貨車泊車位	-	800	-	-
總數	125,000	21,900	800	5,600

1 包括所有住宅及非住宅泊車位

1.4.2 透過實施第一次研究內的紓解措施，1994年至2000年的泊車供求情況已逐步得到改善。圖1.2顯示了自第一次研究以來所達到的改善情況。表1.3則顯示了2000年的泊車情況。



短期租約停車場

1.4.3 在2000年約剩餘82,000個私家車泊車位，較1994年的93,000個為少。而貨車泊車位短缺的情況則由1994年的35,700個大幅度降至2000年的9,000個。由於旅遊巴數量從1994年至2000年的增加導致泊車位需求亦相應增加，因此與1994年相比，旅遊巴泊車位的短缺情況在2000年有輕微上升。至於2000年電單車泊車位的短缺情況則與1994年的情況大致上相同。

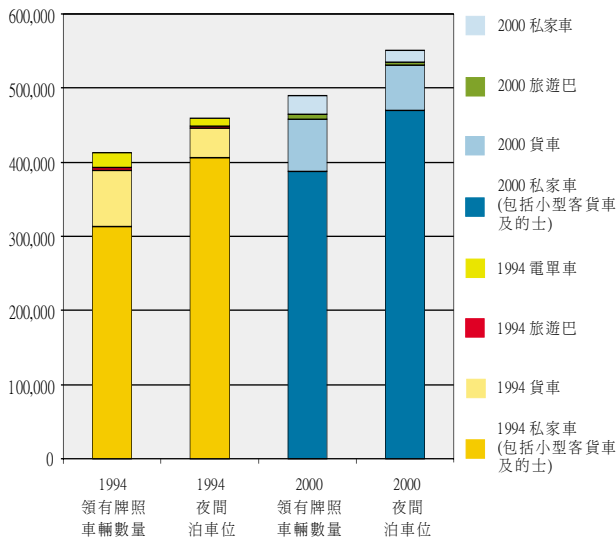


圖 1.2: 1994 及 2000 年領有牌照車輛數量及泊車位的比較

表 1.3: 2000 年泊車情況

車輛類別	2000 (本研究基礎年)		
	領有牌照車輛數量	夜間泊車位數量	泊車位剩餘 (+) / 短缺 (-)
私家車包括小型客貨車及的士	387,700	469,700 ¹	+82,000
貨車不包括小型客貨車	70,800	61,800	-9,000
旅遊巴	6,200	2,900	-3,300
電單車	25,100	16,100	-9,000

1 數字包括住宅及部份非住宅泊車位。詳情請參閱附錄甲。

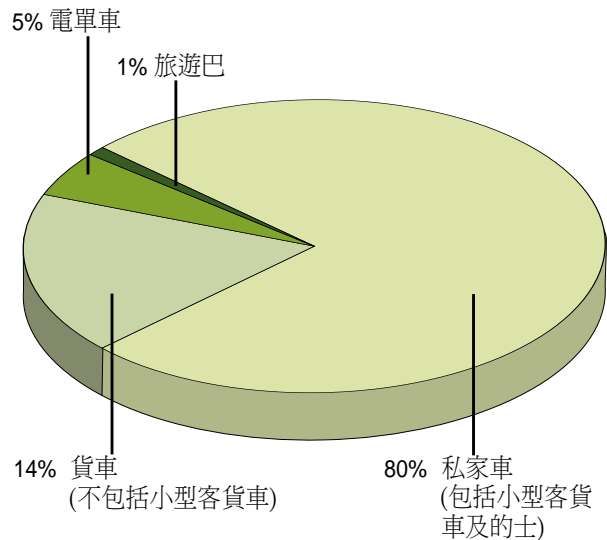


圖 1.3: 2000 年領有牌照車輛數量