

## 2. 研究過程及任務

### 2.1 引言

2.1.1 整個研究過程包括了以下幾個互相關連的主要任務：

- 建立及改良「泊車位需求模型」；
  - 檢討《香港規劃標準與準則》；
  - 評估現時及未來的泊車情況；及
  - 擬定及評估紓解措施。
- 資料蒐集；
  - 更新及加強泊車位資料庫；

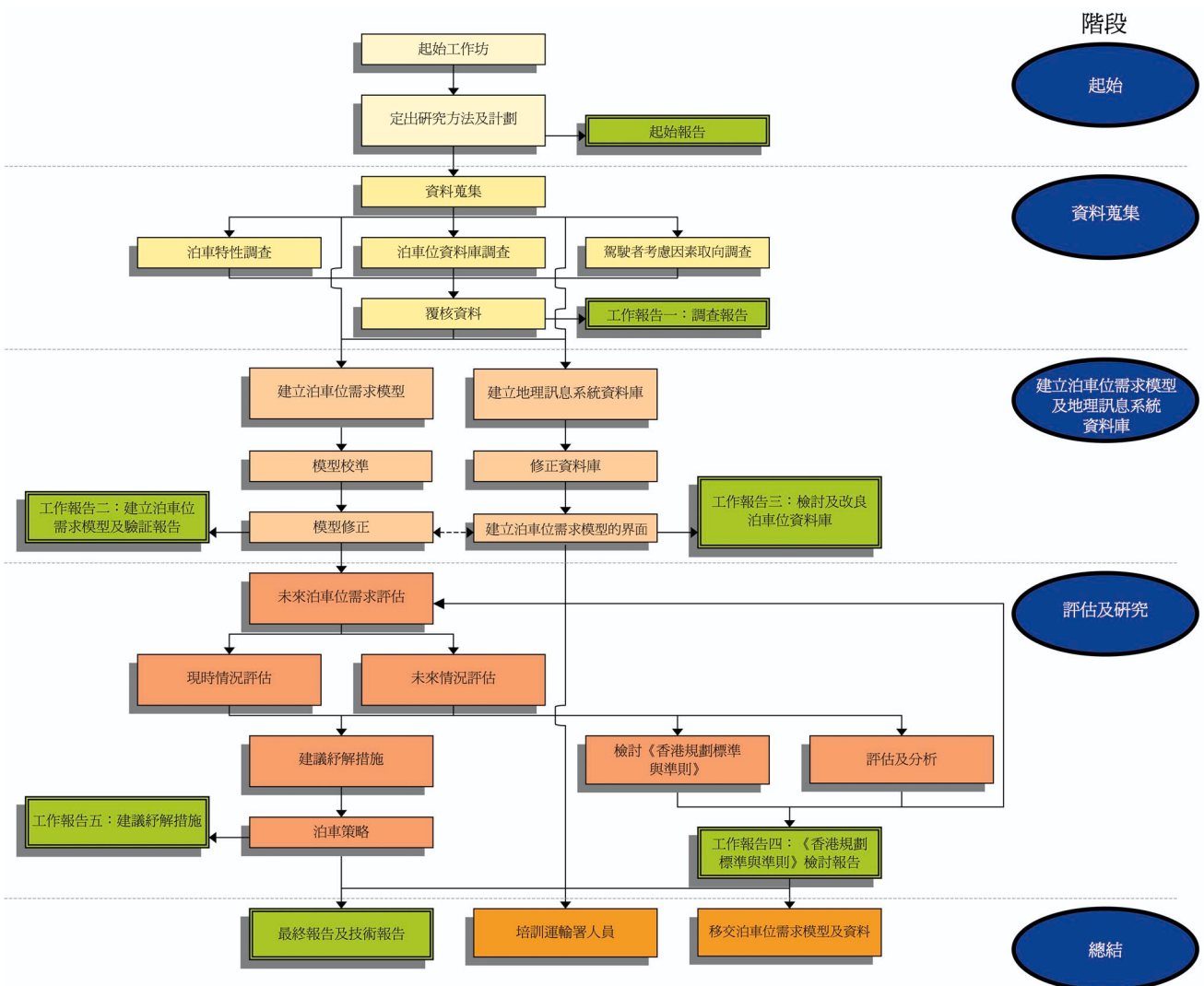


圖 2.1: 研究過程

## 2.2 資料蒐集

2.2.1 資料蒐集是本研究中主要工作之一，搜集所得來之資料數據成為了研究結果及建議方案之基礎。除了從有關政府部門及組織收集泊車設施及其他有關泊車資料外，亦有作出訪問調查、電話調查、問卷調查及實地考察。有關資料最後用作統計各類型泊車設施之數量，並了解泊車位需求的特性，以建立模型及作分析之用。

2.2.2 以下所述之資料搜集及調查，目的是為了更新運輸署的泊車位資料庫，並提供數據以建立及調校「泊車位需求模型」。

### 泊車位資料庫調查

2.2.3 顧問公司在本研究開始時首先索取由運輸署管理的泊車及上落客貨設施的資料。然後透過詳細的實地考察及調查、對照有關

刊物及與停車場營運商及 / 或有關團體核實，以作出更新及改良。

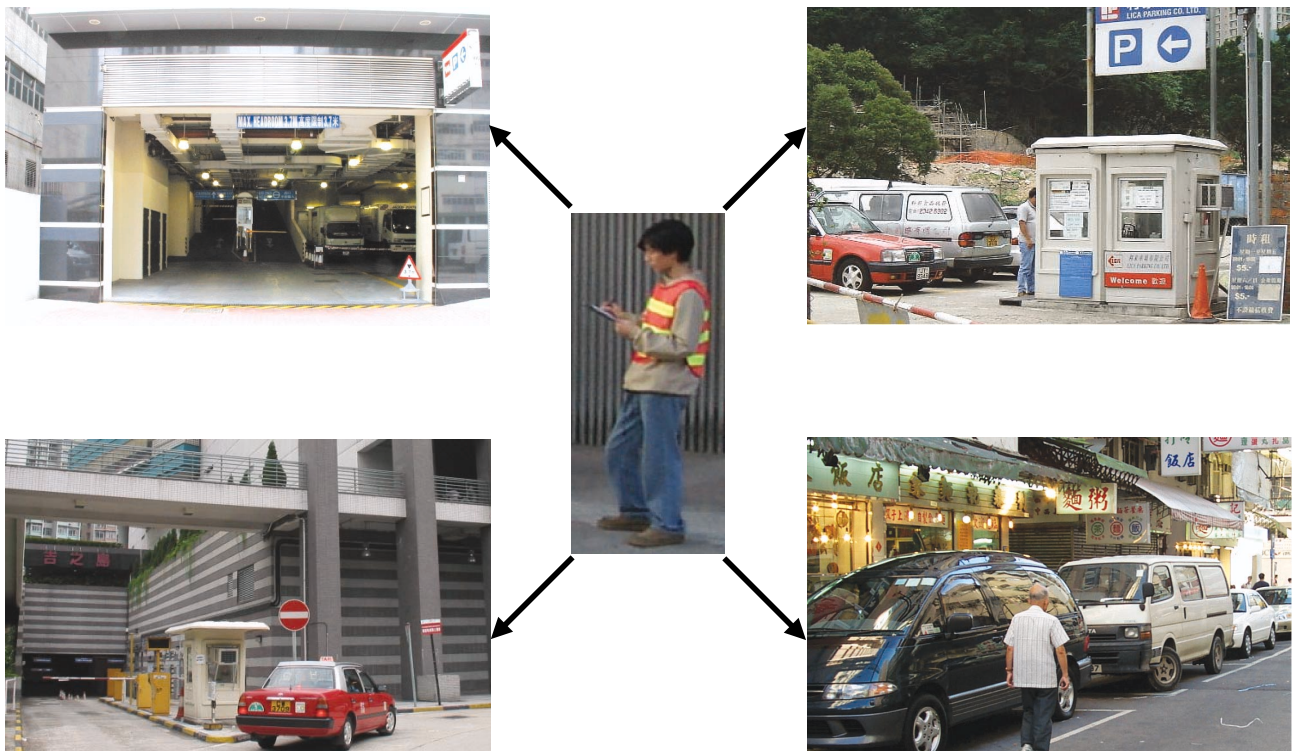
2.2.4 表 2.1 列出第一次研究及本研究所建立的資料庫之分別：

表 2.1 : 資料庫設施

	第一次研究資料庫	本研究資料庫
格式	傳統性資料庫	地理訊息系統型式之地理索引資料庫
分區系統	CTS 區共 274 個	PVS 區共 338 個 / BDTM 區
檔案數目	約 471,000 個車位 (1994 年第一季)	約 609,000 個車位 (2001 年第三季)
界面	文字	圖型用戶界面

### 泊車特性調查

2.2.5 泊車特性調查是在各類型車輛於路旁及街道以外的日間泊車及上落客貨設施進



在汽車停泊設施進行資料搜集

行。所得資料是用來調校及驗證「泊車位需求模型」及檢討現行《香港規劃標準與準則》中泊車位及上落客貨設施供應是否足夠。

2.2.6 泊車特性調查確立了出入各類型建築物之行程總數與最高泊車位需求量之相互關係。當中的資料包括了每日進出各種建築物之車輛行程數目及整天累積泊車位使用量。

2.2.7 第一次研究時已於各泊車及上落客貨設施進行過詳細的泊車特性調查。這些資料經過審慎複核後，發現仍然適用於本研究，遂大大減少了本研究中用作更新參數所需的樣本數量。

2.2.8 本研究亦進行了以下的調查以搜集各種特性資料：

- 對在第一次研究中調查過的街道以外泊車位用地之中的十分之一作出重新調查，以確定資料的合適性；
- 對擁有 30 個泊車位以上的日間停車場營運商及 / 或管理公司發出問卷。回覆率約為百分之三十；
- 在 180 個地點進行路旁車牌抽樣調查或快拍調查；及
- 調查了路旁及街道以外的上落客貨設施。
















### 駕駛者考慮因素取向調查

2.2.9 駕駛者考慮因素取向調查是用以確定影響駕駛者作出駕駛和泊車決定的因素。受訪者被要求從兩個或以上的選項中揀選他們認為較好的答案。選擇中包含了各樣元素，包括價錢、旅程時間、使用時間、步行時間及方便程度等。此特別設計的調查是用來收

集駕駛者對不同特質之反應，受訪者會被引導而從各方面的好處及壞處中作出取捨。當中包括目的地之土地用途、行程目的、泊車位供應及有關收費等。以上調查結果對調校泊車位選擇模型提供了有用的資料。

2.2.10 調查結果主要是用來查證：

- 駕駛者因應一些如步行距離或尋找時間般較抽象的元素而作出的泊車位選擇；及
- 駕駛者對未能直接感受到的行為或政策之轉變而作出的選擇，例如在所屬地區實施的泊車轉乘設施。

泊車轉乘調查表				
泊車轉乘	搭車到公共交通轉車站 等車及步行到 目的地時間  10 分鐘	公共交通行程時間  5 分鐘	公共交通車費及 泊車費  100	1. 搭車 2. 或者會搭車 3. 有所謂 4. 或者會搭車再轉乘公共交通 5. 一定搭車再轉乘公共交通
	至停車位及停車位至 目的地步行時間  5 分鐘	私家車行程時間  20 分鐘	泊車費、電油費、 過橋/過路費  200	
PnR Survey Form				
Park & Ride	You drive to & from public transport station and walk to/ public transport and walk to/ from your destination.  10 mins	Ride Time - Public Transport  5 mins	Fares on Public Transport & Parking Cost  100	1. Definitely choose car 2. Probably choose car 3. No Preference 4. Probably car & public transport (Park & Ride) 5. Definitely car & public transport (Park & Ride)
	You walk to and from car park.  5 mins	Ride Time - Car  20 mins	Parking Cost, Petrol & Toll  200	
Car	 5 mins	 20 mins	 200	

駕駛者考慮因素取向調查表樣本

2.2.11 駕駛者考慮因素取向調查為私家車、小型客貨車、輕型貨車及中 / 重型貨車的泊車位選擇模型提供了有用的資料。

2.2.12 本調查亦發現尋找泊車位的時間、步行來回停車場及目的地的時間及泊車費用是選擇泊車位地點的主要因素。而當中步行時間的比重又較尋找車位時間為大。



2.2.13 至於私家車方面，低收入家庭組別的司機比起高收入家庭組別的更注重泊車費用。但後者則如預期般較注重找尋泊車位及來回泊車地點的時間。

2.2.14 另外，調查亦測試了私家車司機對泊車轉乘設施的取向。結果發覺司機普遍偏向使用私家車，並願意為駕車而支付額外的費用。此外亦顯示出被訪者對尋找車位、步行等時間之差別較行車時間之差別更為注重。

#### 夜間泊車位需求及非指定泊車位供應調查

2.2.15 本研究創新地在運輸署的牌照事務處進行了夜間泊車位需求及非指定泊車位供應的調查，以建立一個更精確的夜間泊車位模型。這不單為發展夜間泊車位需求模型提供了一個基礎，亦可有效地監察有關夜間泊車行為的改變。

#### 建立泊車位供應資料庫調查

2.2.16 通過收集泊車用地有關位置、特徵、設施及使用情況等資料，以用作增補由運輸署管理及更新之第一次研究中的泊車位資料庫，此外並加入新建之停車場、土地用途的改變、停泊車輛類別等資料。

#### 夜間違例泊車調查

2.2.17 運輸署定期在全港各區進行夜間違例泊車的調查。調查提供了確定擁車相關泊車位需求模型有用的數據。

## 2.3 更新及增強泊車位資料庫

2.3.1 第一次研究完成後，運輸署繼續定期利用該研究所制定的形式及程序來更新泊車及上落客貨設施的資料。這些形式及程序在進行本研究時作出了修改，並加入了新的資訊科技。增強的資料庫能夠：

- 更有效地更新資料；
- 根據車輛類別及土地用途將泊車位資料輸入到「泊車位需求模型」，作調校及預測之用；
- 把泊車位資料轉換成通用的地理訊息系統形式，使更容易與未來「運輸資料系統」之資料結構形式融合；及
- 建立以地理訊息系統為基礎的「泊車地理訊息系統」以用作地理分析及顯示結果。

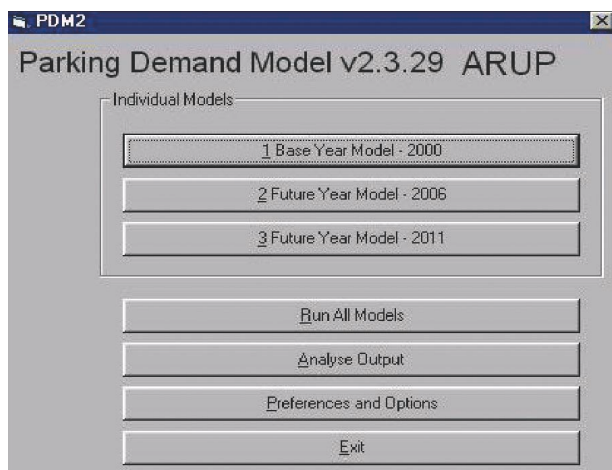
2.3.2 透過採用先進的科技，「泊車地理訊息系統」可進一步發展成為執行部份建議紓解措施的工具。



用地理訊息系統來作地理分析

## 2.4 建立及改良「泊車位需求模型」

2.4.1 透過修改第一次研究所建立的「泊車位需求模型」，可以提升其預測未來泊車及上落客貨設施需求與特性之能力。改良後的模型採用了最新的規劃資料及「第三次整體運輸研究」模型的行程預測。本模型的預測過程考慮了每天不同時間各類行程性質的特徵，以及泊車位吞吐量之變化。從而預測在高峰時間內個別區議會分區之累積泊車數量，並能預測不同活動類別及車輛類別的未來泊車位需求情況。



「泊車位需求模型」界面

## 2.5 檢討《香港規劃標準與準則》

2.5.1 本研究檢討了《香港規劃標準與準則》中訂定各類發展項目對泊車位及上落客貨位之要求，考查了現有標準的適用性及是否足夠，並在適當的地方提出修改。此外亦廣泛地諮詢了各主要有關組織。

2.5.2 修改建議圍繞着以新的規範來制訂泊車位供應標準，當中特別針對住宅項目的私家車停車場。修改建議亦考慮了現行的政策、現有泊車及上落客貨情況及各類發展項

目在泊車位需求上的改變。此報告的第三節將更詳細討論對《香港規劃標準與準則》的修改建議。



《香港規劃標準與準則》下所提供的停車場設施

## 2.6 評估基礎年及未來泊車情況

2.6.1 所有車輛都有兩項基本的泊車需要：擁車相關與用車相關。泊車位供應是指容許車輛停泊及上落客貨活動的車位供應數目，而需求是指車輛進行泊車及上落客貨活動所需之車位數量。

2.6.2 因擁有車輛所產生的泊車需求（下稱「擁車相關」）即是車輛在非使用時之停泊需求，通常會集中在住宅區。亦可泛稱為夜間需求。

2.6.3 相反，因使用車輛所產生的泊車需求（下稱「用車相關」）則是因應車輛日常運作的停泊需求，通常會發生在駕駛者所要到達的地方。亦可泛稱為日間需求。

2.6.4 本研究集中調查了2000，2006和2011年之泊車及上落客貨情況。

2.6.5 利用可以分析擁車相關需求及用車相關需求的「泊車位需求模型」，各類型車輛於路旁及街道以外的擁車及用車相關泊車位需求，以及上落客貨情況，均被作出評估。

受評估的車輛類型包括：

- 私家車—當中已包括的士及小型客貨車，比起第一次研究的分類有重大的改善；
- 貨車—包括輕型貨車，中/重型貨車及貨櫃車；
- 旅遊巴；及
- 電單車。

2.6.6 本報告第三節將詳細討論現時及未來泊車情況。由於公共小巴的數量較小及較穩定，是次之「泊車位需求模型」並沒有將其納入評估之列。

## 2.7 制訂及評估紓解措施

2.7.1 作為一項覆蓋全港的策略性研究，研究本身集中解決泊車及上落客貨活動的策略性問題。所制訂的泊車策略/措施，將讓制訂個別措施以改善地區性泊車問題時有所依循。

2.7.2 在制定本研究中各項紓解措施時，均考慮到第一次研究所作出之建議、實行後的影響，以及應用於現今情況的可能性。其他的主要考慮因素包括：

- 改變了的車輛數量增長預測；
- 改變了的經濟狀況；
- 增強了的環保意識；
- 智能運輸系統的發展；及
- 泊車科技之進步。



使用先進泊車技術

2.7.3 增加泊車位數量來改善泊車情況不單會增加政府成本，亦會加重商界及使用者的成本負擔、對環境的影響、加重道路交通負荷，以致影響運輸及土地運用的規劃。本研究集中補全香港特區的運輸策略，一方面要提供足夠供應以滿足社會的基本需要，另一方面亦要減低對整體規劃概念及政策的影響，並在兩者間取得平衡。

2.7.4 貨車對香港的經濟活動十分重要。在香港經濟活動從製造業大幅轉型為服務及運輸業之同時，滿足貨車營運需要對香港繼續維持其作為重要國際商貿中心的競爭力是極為重要。若貨車泊車位不足，將對商業活動有負面的影響，及對香港的整體經濟造成損害。



路旁貨車上落客貨位不足

## 2.8 諮詢

2.8.1 本報告建議之紓解措施已與有關部門及營運商作出工作層面上的討論，此外亦諮詢了各政府高級官員，包括督導委員會、署長會議、運輸高級理事會議、交通諮詢委員會、立法會交通事務委員會、司長委員會會議。建議之紓解措施已獲得當局上下一致之確認，以作下一步實施行動。