

3. 研究結果

3.1 引言

3.1.1 在完成以上第二節所述之過程後，此部份總結了本研究所得的結果。跟據這些結果，本研究提出了一系列紓解措施及建議。這些結果可分為三個組別，分別為基礎年泊車位供求情況、《香港規劃標準與準則》的修改建議，及未來泊車位供求情況。



非指定泊車位例子

3.2 問題探索—泊車位的供求情況

3.2.1 經過改良之「泊車位需求模型」是用以預測各年份不同層面的泊車位需求。此模型比起第一次研究所建立的作出了許多基本改良。第一，本模型綜合了所有主要車輛種類，如汽車（包括私家車、的士及小型客貨車）、電單車、各類貨車及旅遊巴。第二，本模型能與其他交通模型互相兼容，當中包括「第三次整體運輸研究」及「區域交通模型」。第三，由於本模型利用了車輛登記資料、土地用途及社會經濟等資料，因此泊車位供求預測可以定期更新。第四，部份模型校準資料乃從泊車特性調查及其他調查所得，

因此可對停車場在不同時間的使用情況及容量作出更深入的了解。

3.2.2 為了評估日間及夜間的泊車情況或上落客貨活動，本研究特別建立了兩個子模型：擁車相關與用車相關模型。

3.2.3 擁車相關需求是指車主在不駕駛時的泊車需要。通常車主為求方便，都希望把車停泊在其住所附近，所以這需求會集中在住宅發展。而用車相關需求是指司機把車停泊在他們要到訪的地方，這關係到運作的需要，所以通常是在住所以外的地方。

3.2.4 擁車相關需求在晚間是固定不變的，相比之下用車相關需求則隨著時間而變動，因此評估泊車位剩餘或短缺時需同時考慮該情況持續的時間。本報告中所述之用車相關需求是指日間運作時間中最高需求，因此決定各區有否需要特別的紓解措施時，需同時考慮車位持續短缺的時間。

3.2.5 未來泊車位情況的評估是建基於本研究的「泊車位需求模型」預測及有關修改《香港規劃標準與準則》之建議。評估是根據規劃署的規劃資料所作出，而未來泊車位需求則從「第三次整體運輸研究」中的行程預測再經過「泊車位需求模型」而得出的。

3.3 基礎年泊車情況

3.3.1 基礎年 2000 年的擁車相關及用車相關泊車設施供求情況均按不同車輛類別而作出研究。研究結果總結如下，同時詳列於本報告附錄甲內。

私家車

3.3.2 由於大部份非住宅泊車位亦可用作夜間住宅泊車位，因此擁車相關泊車位供應是包括了住宅及部份非住宅的泊車位。在2000年總共有約82,000個擁車相關泊車位剩餘，但在其中四個分區—中西區、元朗、北區及北大嶼山則有車位不足的情況。

3.3.3 在2000年，各區的私家車、的士及小型客貨車的用車相關泊車位未見短缺，全港共有約98,200的個泊車位的剩餘。



用車相關泊車位

貨車

3.3.4 在2000年貨車約短缺9,000個擁車相關泊車位。

3.3.5 貨車位短缺主要集中在新界區，但因為位於葵青區的貨櫃碼頭及貨櫃後勤用地有大量的貨車泊車位，因此該區卻有5,000個剩餘泊車位。此外在市區中除了中西區、灣仔及黃大仙外，貨車的擁車相關泊車位供應大致上足夠。

3.3.6 部份貨車在夜間可能會留在內地或仍在工作。根據「2000年跨境旅運調查」的資料，約有6,300輛貨車夜間逗留在內地，當中包括3,700輛中/重型貨車及2,600輛貨櫃車。而跟據觀察，約有4,000輛貨車在夜間仍然行走工作。這兩項因素足可抵銷全港9,000個車位的短缺。

3.3.7 在2000年，貨車的用車相關泊車位整體上尚算足夠，並約有13,700個剩餘泊車位。雖然東區及荃灣區有個別短缺情況，但數字一般不大。

旅遊巴

3.3.8 在2000年，旅遊巴約短缺3,300個車位。除了灣仔、南區及北大嶼山外，幾乎每區都有短缺的情況出現。

3.3.9 大部份旅遊巴和貨車一樣均在日間工作，因此對泊車位的需求遠比夜間小。但上落客區的使用情況，尤其是在遊客區/觀光點的上落客區的情況仍需特別注意。

電單車

3.3.10 在2000年電單車欠缺9,000個泊車位。與其他車輛類型的泊車供應比較，電單車路旁泊車位的比例較其他車種為高。據觀察，就算許多電單車停泊在非指定車位時，亦不會對交通作出影響。

3.3.11 在2000年，灣仔、東區、油尖旺、深水埗、九龍城、荃灣及北大嶼山的電單車用車相關泊車位都有短缺。但電單車非法泊車數目卻很少。

3.3.12 電單車泊車位的主要供應來自路旁車位，現有大約 4,500 個路旁泊車位，相比之下街道以外的泊車位則約有 2,000 個。雖然路旁的泊車位有很高的使用率，其餘的電單車卻不單會使用指定的街道以外泊車位，更多情況下會使用非指定泊車位（如後巷及天橋/行人橋下的位置）。由於此等非指定泊車位跟路旁泊車位同樣免費及方便，因此使用情況十分普遍。整體而言，全港約缺乏 500 個用車相關電單車泊車位。

其他車輛

公共小巴

3.3.13 公共小巴包括紅色小巴及綠色小巴。在 1976 年，政府決定維持公共小巴的數量在 4,350 輛水平，並逐步以綠色小巴取代紅色小巴。因此公共小巴的泊車位需求十分穩定。

在供應方面，公共小巴可泊在短期租約用地及指定給機動車輛（電單車、中/重型貨車及巴士除外）之路旁泊車位。公共小巴亦可合法地停泊在指定之公共小巴站內。此外在旺角額外提供的路旁泊車位，亦可解決該區的夜間泊車問題。

私家小巴

3.3.14 在 2000 年約有 2,100 輛私家小巴，其數量在過去數年均保持平穩不變。由於這些小巴在許多地方皆可停泊，泊車情況未有造成任何問題。

3.4 檢討《香港規劃標準與準則》中的泊車位供應標準

3.4.1 為控制及改變泊車設施的供應以應付需求，在規劃過程中加入泊車位供應的考

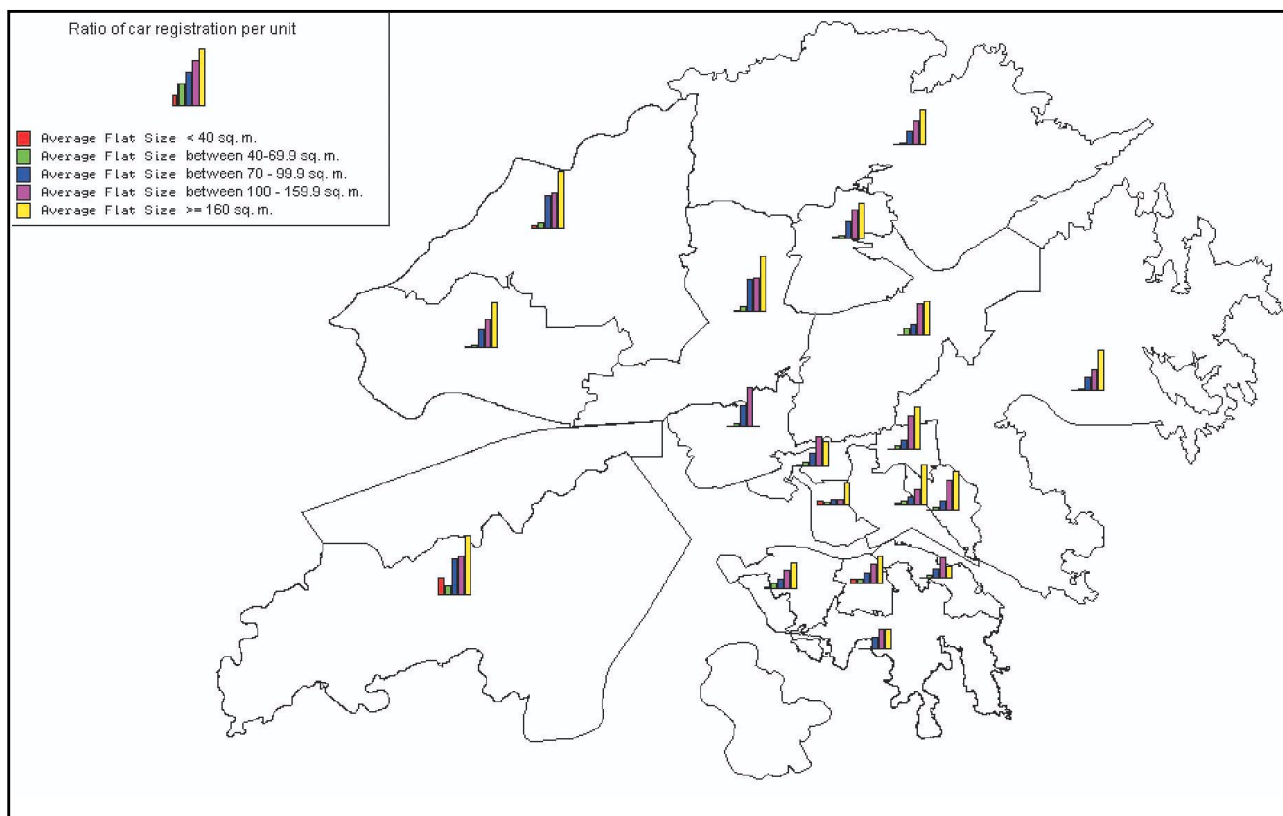


圖 3.1：各區樓宇面積及購買私家車的關係

慮是最直接的途徑。而定期檢討《香港規劃標準與準則》中的泊車位供應標準，亦可有效地解決預期因環境改變引致之泊車問題。

3.4.2 通過檢討及適當地修改《香港規劃標準與準則》，未來的發展項目及重建項目可更能配合有關的泊車及上落客貨需求，從而減低項目對附近道路網之交通影響。

3.4.3 本研究從兩個層面檢討《香港規劃標準與準則》中之泊車位供應標準，包括現行標準是否適用於現時及未來泊車情況，及現行標準下之基制能否充份反映主要影響泊車的因素。以下篇幅概括說明了本研究提出對《香港規劃標準與準則》中泊車位供應標準的修改建議。詳細內容請參閱附錄乙。

住宅發展

3.4.4 本報告提出最主要之修改在於資助房屋及私人住宅發展所需之私家車泊車位供應。現在私人發展項目的私家車泊車位供應標準是因應所在之住宅發展密度分區所釐定，而公共房屋則取決於其類別。建議修改後之泊車位供應將會根據一套共用於私人及資助房屋之「通用泊車標準」，並包括了各種調整系數。新標準將可更靈活及有彈性地制定泊車設施之需求。

3.4.5 私人住宅發展項目將根據「需求指標」（泛指支付能力）及「易達性」兩個系數調整上述之「通用泊車標準」。「需求指標系數」反映擁有私家車的傾向主要跟隨著住宅面積大小而改變。圖 3.1 顯示了所有地區樓宇面積與購買車輛之關係。「易達性系數」反映出鄰近鐵路站 500 米範圍內的發展項目的泊車位需求，會較平常少 15%。地理訊息

系統的詳細評估分析支持了這個說法，此亦與鼓勵以鐵路作為系統骨幹之運輸政策一致。在資助房屋方面，「易達性系數」與私人房屋相同。在香港房屋委員會「彈性房屋供應策略」下，資助房屋的「需求指標系數」為 0.45。但若所有資助單位都作出售用途的話，指標將會為 0.6（參閱附錄乙）。

3.4.6 現時及建議的泊車位供應標準之比較列於表 3.1。

表 3.1: 住宅發展項目現時及建議之泊車位供應標準

現時標準	私人發展項目	住宅發展密度第一區	每 4-7 個單位提供 1 個泊車位			
		住宅發展密度第二區	每 1 個單位或每 100 平方米建築面積提供 1 個泊車位，以較低者為準			
		住宅發展密度第三、四區	每住宅單位提供最少 1.5 個泊車位			
	公共租住屋邨		每 13-16 個單位提供 1 個泊車位			
	居者有其屋 / 私人參建居屋 / 房屋協會屋邨		每 5-8 個單位提供 1 個泊車位			
建議標準	通用泊車標準		每 6-9 個單位提供 1 個泊車位			
	需求指標系數	資助房屋： 出售 / 出租為 0.45, 只供出售 ¹ 的為 0.6				
		私人住宅平均單位面積				
		<40 平方米	40-69.9 平方米	70-99.9 平方米	100-159.9 平方米	>159.9 平方米
		0.6	1	2.5	5	9
易達性系數	若發展地盆面積多於 50% 在鐵路站 500 米範圍內，便減少 15% 的泊車位供應量					

(1) 參閱附錄乙表乙.1

工業用途發展（一般工業用途）

3.4.7 現行《香港規劃標準與準則》中之工業用途發展（一般工業用途）只包括「工業區」。經規劃署檢討過工業用地的保留及供應的規劃架構後，引入了一個新的「其他

特別用途（商貿）」。這新的土地類別是因應各類型經濟活動的集中整合發展，用以規範現時發展項目中混合工業及辦公室用途的趨勢。

3.4.8 這最近引用的「其他特別用途（商貿）」類別包括了四類發展項目，分別是工業建築物、工業/辦公室建築物、辦公室建築物及商業建築物。附錄乙撮要了有關這些發展項目對泊車位及上落客貨位供應之建議。

其他類型的發展項目

3.4.9 附錄乙亦輯錄了其他類型發展項目對泊車位及上落客貨位供應之修改建議。

新準則

3.4.10 因應社會對綠色運輸的需要及旅遊業在本港經濟日趨重要的角色，現亦建議在《香港規劃標準與準則》中加入單車泊車位及旅遊巴士上落客設施的準則。

3.5 預測年泊車情況

3.5.1 研究對未來2006及2011年的擁車及用車相關泊車位供求情況，按不同車種作出預測分析。預測亦一併考慮到對《香港規劃標準與準則》中泊車位供應標準修改之建議。結果撮要分列在以下各段。而2006及2011年的詳細分析結果則分別在附錄丙及丁中報告。

私家車

3.5.2 與2000年剩餘82,000個泊車位比較，2006及2011年全港將分別有73,500及48,500個私家車、的士及小型客貨車擁車相關泊車位

剩餘。按照本研究建議修改的《香港規劃標準與準則》，剩餘的泊車位數量將逐步降低至合理的水平。

3.5.3 預測亦顯示，與2000年之98,200個剩餘泊車位比較，2006及2011年私家車、的士及小型客貨車的用車相關泊車位將分別有109,000及99,700個剩餘。

3.5.4 按照《香港規劃標準與準則》，未來之用車相關泊車位剩餘量將持續穩定。必須重申的是部份用車相關泊車位供應是需要用來應付擁車相關泊車位的需求。

貨車

3.5.5 預測顯示2006年將短缺10,400個擁車相關貨車泊車位。除了葵青區有剩餘外，短缺主要發生在新界區。而除灣仔及黃大仙外，市區將有足夠的擁車相關泊車位。

3.5.6 預測2006將剩餘17,500個用車相關貨車泊車位。東區是唯一有小量用車相關貨車泊車位不足之區域。



貨車泊車位

3.5.7 預測在 2011 年將會缺乏 10,700 個擁車相關貨車泊車位，主要集中在灣仔及新界區(葵青區除外)。而用車相關泊車位則預計會多出 17,200 個。

旅遊巴

3.5.8 預測到 2006 及 2011 年旅遊巴將分別會短缺 4,100 及 4,800 個擁車相關泊車位。而由於旅遊巴的數量少及日間大部份時間均在行駛，預計在 2006 及 2011 年均不會有用車相關泊車位不足的問題。

電單車

3.5.9 預測顯示到 2006 年將欠缺 10,600 個擁車相關電單車泊車位，而用車相關泊車位則欠缺 600 個。由於路旁泊車位對電單車司機來說比較方便而且費用全免，其使用率將繼續偏高。



路旁電單車停泊

3.5.10 2011 年之預測顯示將會短缺 10,800 個擁車相關電單車車位，而用車相關車位則短缺 700 個。

公共小巴及私家小巴

3.5.11 如第 3.3 節中所述，由於公共小巴及私家小巴之數量將會相當穩定，因此泊車情況大致上保持不變。