

合约编号CE38/2017 (TT)

商用车辆泊车位需求研究 – 可行性研究

最终报告

AECOM Imagine it. Delivered.





合约编号 CE38/2017 (TT)
商用车辆泊车位需求研究 - 可行性研究

最终报告及行政摘要

2021 年 10 月

目录

	<u>页数</u>
行政摘要.....	1
1. 简介	1
1.1 背景	1
1.2 研究目的	1
1.3 报告结构	2
2. 研究过程和工作	3
2.1 简介	3
2.2 资料搜集	4
2.3 更新泊车位资料库	4
2.4 建立泊车位需求模型	4
2.5 基础年和未来商用车辆泊车情况评估	5
2.6 制定纾解泊车问题的措施	6
3. 研究结果	7
3.1 简介	7
3.2 商用车辆数目及车位变化	7
3.3 基础年和未来商用车辆泊车位情况	8
4. 纾解措施	12
4.1 简介	12
4.2 增加车位供应	13
4.3 充分利用现有空间	15
4.4 保持现有商用车辆泊车位供应	16
4.5 定期检讨商用车辆泊车情况	17
5. 结论	19
5.1 结论	19

表

表 3.1	香港商用车辆的数目及车位数目
表 3.2	预计受新发展区影响的棕地数量
表 3.3	预计受发展项目影响的短期租约用地数目
表 4.1	纾解措施摘要
表 4.2	用于描述上落客货次数的单位
表 4.3	建议的资助房屋商用车辆泊车标准
表 4.4	政府正进一步研究的商用车辆公众停车场选址
表 4.5	「共用」泊车位尺寸

图

图 2.1	研究过程和工作
图 3.1	基础年各区商用车辆泊车情况
图 3.2	预测 2031 年各区商用车辆泊车情况
图 3.3	新界受影响的棕地和短期租约用地泊车位

行政摘要

简介

1. 香港经济和社会情况随着时间而不停变化，已导致二零零二年进行的《第二次泊车位需求研究》中的一些假设和泊车需求评估也产生了重大改变。
2. 此外，因为基础设施、房屋、商业、社区设施等永久性发展，许多短期租约用地和棕地已关闭。由于许多短期租约用地和棕地用于停放旅游巴/私家小巴和货车，未来商用车辆的泊车供应可能会进一步减少。我们需要为商用车辆泊车位供应减少的情况进行全面检讨，以便制定切实可行的纾解方案。
3. 有见及此，运输署于 2017 年 12 月委托艾奕康有限公司进行《合约编号 CE38/2017 (TT) 商用车辆泊车位顾问研究 - 可行性研究》（本研究）以评估商用车辆在各区的泊车需求和供应，并制定纾解措施。

研究过程

4. 资料搜集 - 本研究从运输署、地政总署、规划署、差饷物业估价署、屋宇署等多个相关政府部门收集了广泛的资料和数据，并进行了泊车调查和业界咨询。
5. 检讨及更新泊车位资料库 - 根据泊车位资料调查的结果，对运输署管理的泊车位资料库进行了检讨和更新。泊车资料库以空间数据、地理信息系统形式更新和储存，以便快速而准确地编译和/或检索信息/数据。
6. 建立泊车位需求模型 - 本研究检讨了在《第二次泊车位需求研究》中建立的泊车位需求模型，针对与拥车相关和与用车相关的泊车设施，建立了适用于各种车辆类型的泊车位需求模型。模型用于确定 2018 年作为基础年的泊车情况，以及估算 2021、2026 和 2031 年未来的泊车需求。
7. 问题探索 - 新建立的泊车位需求模型显示了基础年和未来按地区的泊车情况，可以更深入地了解地区泊车位供求差异。
8. 制定和建议纾解措施 - 根据研究所提出的泊车位问题，制定应对泊车位需求的纾解措施。

研究结果

9. 本研究总结和检讨了在基础年和未来的地区性和全港性泊车位供求情况。泊车位供应是指用于泊车和上落客货位的供应数量，而泊车需求是指在指定时间内需要泊车位和上落客货位的车辆数量。对于夜间泊车而言，泊车位需求模型显示，在 2018 基础年商用车辆的区域性泊车位供应需求比例为 0.75。供求比例预计于 2021 年、2026 年和 2031 年持续下降，2031 年的预计比率为 0.69。至于 2018 基础年的日间上落客货位，模型显示货车的上落客货位供

求比例为 1.03，而旅游巴/小巴则为 0.33。上落客货位供求情况预计在 2021、2026 和 2031 年相若。

纾解措施

10. 针对以上对未来商用车辆车位供求情况的预测，本研究从三个方向制定了多项纾解措施，以缓解供求差异：-

方向	措施
增加车位供应	更新《香港规划标准与准则》泊车位标准
	在公众停车场为商用车辆提供公众泊车位
	在合适的路旁地点划设夜间泊车位
	善用行车天桥的桥底位置提供泊车位
	增加路旁旅游巴士泊车位及上落客设施
	订明在合适的短期租约停车场须提供特定数量的货车及旅游巴士泊车位
充分利用现有空间	推行「共用」泊车位
	开放商用车辆泊车位及上落客货处作夜间公众泊车位用途
	鼓励学校在非上课时间开放校舍供学生服务车辆停泊
	运用科技提升针对非法泊车执法效率
	发布实时空置泊车位信息
保持现有商用车辆泊车位供应	在未来发展中重新提供现时短期租约用地的泊车位
	制定策略以容纳棕地现有的商用车辆泊车位

增加车位供应

11. 鉴于研究结果显示，现时资助房屋发展的商用车辆泊车位标准，不能满足其泊车需求，因此本研究建议修订《香港规划标准与准则》下的泊车标准，以增加资助房屋发展的商用车辆泊车位。
12. 虽然修订《香港规划标准与准则》有助应付未来资助房屋发展中商用车辆的车位需求，但仍需要采取额外措施增加商用车辆车位，以应付目前供求差异情况。本研究建议按照 2017 年施政报告提出的「一地多用」原则，在合适的「政府、机构或社区」设施和公共休憩用地项目提供商用车辆公众泊车位。本研究提出了 8 个可行的地点以提供商用车辆泊车位，

这些地点可作进一步规划和实施。在撰写本文时，政府已宣布其中四个地点，马鞍山第 103 区综合设施大楼正进行施工前工作，而天水围天业路康乐及文化综合项目、拟建的西九龙渡华路休憩用地暨停车场以及筲箕湾爱秩序湾体育中心及休憩用地就正在进行规划工作。

13. 本研究亦建议采取各种短期措施来增加商用车辆泊车位供应，包括 i) 指定合适的路旁位置作为商用车辆的夜间泊车位； ii) 善用行车天桥的桥底位置提供泊车位； iii) 为旅游巴士提供路旁上落客位； iv) 订明短期租约停车场须提供特定数量的货车及旅游巴士泊车位。

充分利用现有空间

14. 有效利用现有的商用车辆泊车位能具有成本效益地纾解泊车问题。本研究建议通过各种行政措施，将新商业/工业发展中的上落客货位空间和学校的上落客设施转变为夜间商用车辆泊车位。
15. 为了提高现有和未来泊车位的使用率，研究提出了「共用」泊车位的新尺寸标准，允许多于一种尺寸相近的车辆使用同一个泊车位，以充分利用泊车位空间。本研究亦建议利用科技提高执法效率及在私人发展项目中提供实时空置泊车位信息。

保持现有商用车辆泊车位供应

16. 在香港，短期租约用地和棕地是提供商用车辆泊车位的重要来源。由于长远发展需要收回土地，预计短期租约用地和棕地的商用车辆车位供应将继续下降。因此，本研究提出以下措施，以尽量减低商用车辆泊车位的流失：
 - 按照「一地多用」的原则在合适的政府、机构或社区设施或公共休憩用地项目中，重新提供公共泊车位，以尽量减低商用车辆泊车位流失带来的影响。
 - 涉及收回棕地的综合发展计划（例如新发展区），需制定缓解方法，例如兴建多层楼宇以供棕地作业，以应对这些用地现有的泊车需求。

定期检讨商用车辆泊车情况

17. 上文已建议采取各种措施来纾解本研究中发现的商用车辆泊车位问题。研究亦建议定期检讨商用车辆泊车位问题，以持续制定和实施相关的纾解措施。
18. 香港经济变化迅速，不时产生新的泊车位问题。以往我们按需要而进行的区域性泊车研究的做法，未必能应对这些挑战。因此，本研究建议定期进行全港性泊车研究。
19. 各种车辆和发展类型的泊车位需求随着社会经济形势的不断变化而改变，因此需要及时调整泊车位标准，以跟上不断变化的泊车需求。本研究建议定期检讨《香港规划标准与准则》的泊车位标准。

结论

20. 是次研究检讨了全港商用车辆泊车位的整体情况，并提出采取各种措施来纾解所得知的泊车位问题，更进一步建议定期检讨商用车辆泊车位情况，以不断制定和实施有关措施。

1. 简介

1.1 背景

1.1.1 香港经济和社会因应发展而不停变化，导致二零零二年进行的《第二次泊车位需求研究》（《第二次泊车位需求研究》）中原来的一些假设和泊车需求评估也产生了重大变化。

1.1.2 此外，因为基础设施、房屋、商业、社区设施等永久性发展，许多短期租约用地和棕地已关闭。由于许多短期租约用地和棕地用于停放旅游巴/私家小巴和货车，未来商用车辆的泊车供应可能会进一步减少。我们需要为商用车辆泊车位供应减少的情况进行全面检讨，以便制定切实可行的纾解方案。

1.1.3 有见及此，运输署于 2017 年 12 月委托艾奕康有限公司进行《合约编号 CE38/2017 (TT) 商用车辆泊车位顾问研究 - 可行性研究》（本研究）以评估商用车辆在各区的泊车位需求和供应，制定纾解措施，并检讨《香港规划标准与准则》中的泊车位供应标准。

1.2 研究目的

1.2.1 研究概要中所指定的研究范围涵盖整个香港特别行政区，而以下车辆种类被归类为商用车辆：

- a) 轻型货车（包括客货车），
- b) 中型/重型货车（不包括货柜车¹），
- c) 公共小巴，
- d) 私家小巴，
- e) 私家巴士和
- f) 非专营巴士。

1.2.2 研究的整体目标是评估第 1.2.1 段中提及的各类商用车辆在全港及地区层面(根据《区议会条例》附表 1 涵盖的 18 个地区)的泊车位需求和供应之间的差异及提出纾解措施应对该差异。

1.2.3 研究的主要工作和具体目标可描述如下：

- a) 规划和进行泊车调查，以评估不同类型的商用车辆，在每日和季节性高峰期于不同地区的泊车和上落客货位的供求情况；
- b) 检讨和丰富现有的地理信息系统资料库，把商用车辆现有泊车位供应情况加入运输署的「运输信息系统」；
- c) 建立模型以预测不同类型商用车辆在各区的泊车位需求。该模型应与全港

¹ 由于大部分货柜车目前停泊在葵青区的港口后勤用地或新界的棕地，而部分货柜车辆在内地运作，货柜车辆的泊车位需求大致稳定。有鉴于此，在研究中不包括货柜车。

人口及就业数据矩阵的 454 个「规划数据小区」、已改善的「泊车地理信息系统」和地理信息系统资料库兼容；

- d) 检视现有商用车辆车位供求情况，并利用模型和已知的发展计划，以预测 2021、2026、2031 年不同类型商用车辆停车位（包括上落客货位）在各地区的供求情况；
- e) 对不同类型的商用车辆停车位（包括日间和夜间停车位）进行全面评估，以检视现有/未来停车位供应和需求差异；
- f) 研究和制定纾解商用车辆停车位供求差异的各种措施；
- g) 就研究结果和建议咨询相关持份者。

1.3 报告结构

1.3.1 在本简介后，报告会进一步讨论以下内容：

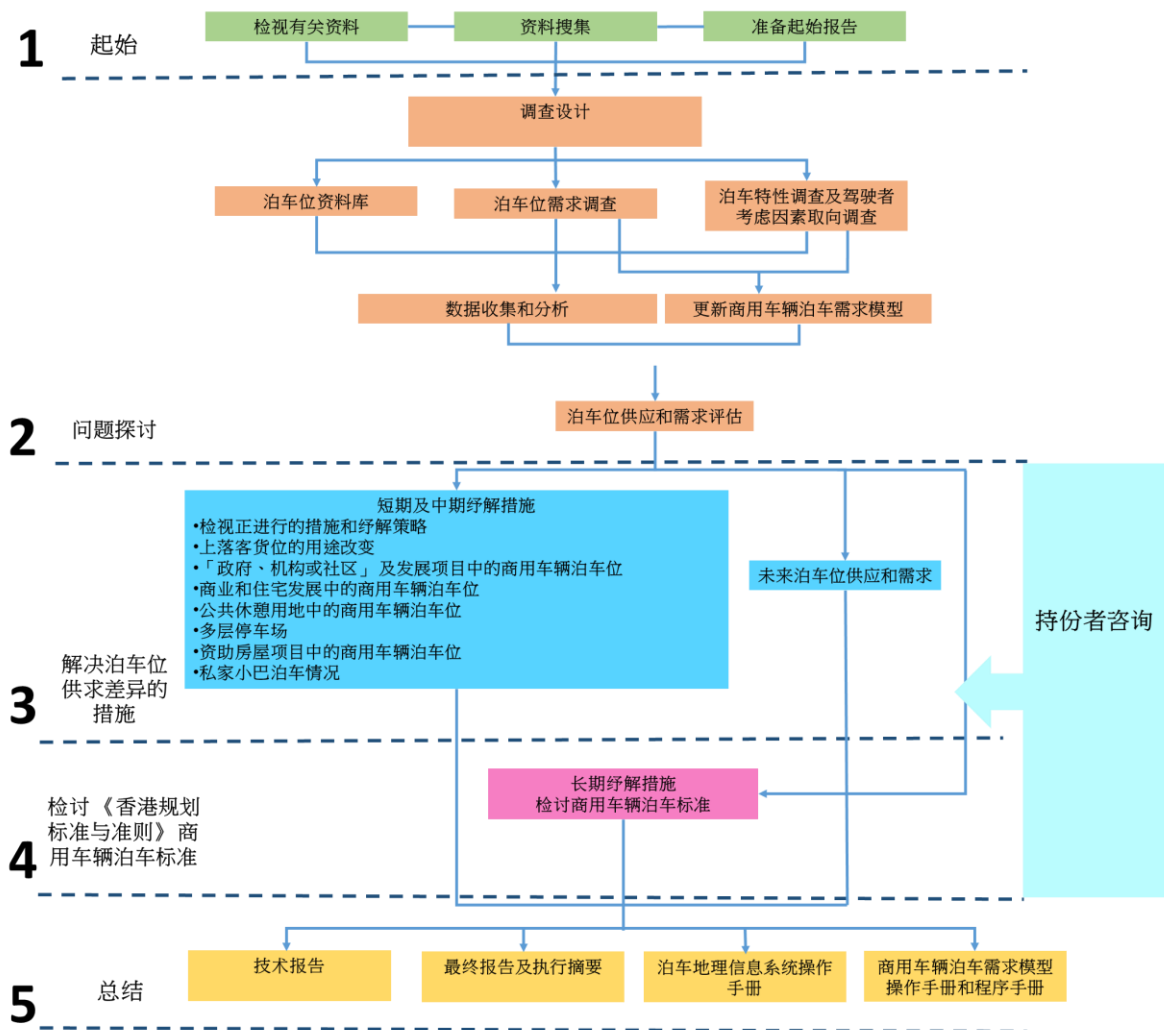
- 第 2 部分描述研究过程和工作。
- 第 3 部分报告研究结果。
- 第 4 部分阐明纾解措施。
- 第 5 部分总结研究结果和建议。

2. 研究过程和工作

2.1 简介

2.1.1 整个研究过程包括了以下几个互相关连的主要工作，研究方法和过程如图 2.1 所示。主要研究工作的细节和结果，已反映在一系列的工作报告和技术报告。

图 2.1: 研究过程和工作



2.1.2 本章节简单介绍了研究过程的主要工作。

2.2 资料搜集

2.2.1 本研究从各个政府部门和数据来源收集了相关数据及进行了调查以量化和评估现有泊车设施，用作建立模型和分析。数据来源包括以往的研究和数据库。调查形式多样，主要包括访问调查、问卷调查、实地考察和实地调查。

2.2.2 研究所收集到的数据应用在多种方式，包括建立泊车位需求模型。除了量性数据，研究亦通过业界咨询取得一些质性数据，收集到的观点和意见都会被记录和分析。

2.3 更新泊车位资料库

2.3.1 在《第二次泊车位需求研究》中制定的泊车资料库现时由运输署定期更新。现有的泊车资料库包括以下几类：

- 设有收费表的路旁泊车位资料库；
- 不设收费表的路旁泊车位资料库；和
- 街道以外的泊车位资料库。

2.3.2 「泊车地理信息系统」把泊车位资料库分成了三个类别，分别是街道以外的泊车位资料库、路旁的士站/小巴士站资料库，由于设有收费表的路旁泊车位资料库和不设收费表的路旁泊车位资料库的性质相似，它们被归类为同一类别。现有的泊车位和上落客货位资料库以空间数据形式存储在「泊车地理信息系统」中，以便利用地理信息系统技术作分析和更新泊车位数据：

- 路旁泊车位资料库；
- 街道以外的泊车位资料库；
- 路旁的士站/小巴士站资料库。

2.3.3 本研究调查了一些街道以外的泊车位资料库，并已检视和更新了相关的泊车位资料库。另一方面，短期租约用地停车场的泊车位资料库也根据了2018年和2019年短期租约用地泊车位调查的结果而更新。此外，「泊车地理信息系统」中，街道以外的泊车位资料库亦新增了一个名为棕地的泊车位资料库。

2.3.4 棕地目前为商用车辆提供了大量非指定泊车位。本研究首先利用规划署以地理信息系统格式提供的棕地资料库，再重选从地政总署获得的航拍照片来识别用于商用车辆泊车的棕地。研究逐一检视了面积超过1,000平方米的棕地，以确定它们是否用作商用车辆泊车位，并估计了当中用作提供泊车位的面积比例，以估计棕地的泊车位供应。

2.4 建立泊车位需求模型

2.4.1 泊车位供应是指用于泊车和上落客货位的供应数量，而泊车需求是指在指定时间内需要泊车位和上落客货位的车辆数量。泊车需求分为两大类：与拥车相关和与用车相关。就商用车辆泊车而言，拥车相关泊车是指商用车辆在未使用或不使用时的泊车需求。另一方面，与用车相关的泊车需求指车辆在运营或服务期间的泊车需求。

对于商用车辆，此类活动主要涉及上落货物或客人，因此被视为「上落客货」活动，通常涵盖上落客货的时间以及任何相关的等待和/或空置时间。

2.4.2 模型的主要目的是用作估算未来，在不同地区的商用车辆泊车位和上落客货位的供求差异。一旦确定了差异，便应该制定和提出纾解措施。模型还可以提供技术依据，提出地区性的特定措施以改善未来的泊车和上落客货问题。

2.4.3 本模型利用了回归分析的方法，找出各规划数据小区中，领有牌照车辆数量与不同自变项，例如特定年龄组别的人口和工作地点之间的关系，从而计算每个地区的总泊车位需求。

2.4.4 从「2011 年货车行程特性调查」的报告中可以得知，有一定比例的商用车辆是需要跨区泊车。因此，仅凭车辆登记地址是不足以代表商用车辆的实际泊车位置。由于未能直接得知香港所有商用车辆的泊车位置，因此需要利用泊车分布因素来建立登记地址和泊车位置之间的关系。调查已获取足够的样本，了解各类商用车辆的注册地址和泊车位置，从而推算出 18 区的泊车位置的分布情况。

2.5 基础年和未来商用车辆泊车情况评估

2.5.1 通过泊车特性分析、泊车位需求模型和业界咨询，对现有和未来泊车位问题进行评估。

泊车特性分析

2.5.2 商用车辆夜间泊车需求与私家车不同，并不能因土地发展有上落客货需求而要求该发展提供夜间泊车位。例如，某货车在日间于一幢私人住宅大厦上落货物，并不一定意味着该私人住宅大厦需要提供夜间泊车位给该货车。

2.5.3 值得注意的是，即使商用车辆为公司所有，也不代表该公司能为旗下商用车辆提供泊车位。根据本研究的调查显示，接近 50%的商用车辆司机会受公司委托自行寻找商用车辆泊车位。有了手上的泊车特性数据，便可以更有效地评估现有和未来的泊车问题。

泊车位需求模型

2.5.4 为了评估夜间和日间的泊车位或上落客货位活动，泊车位需求模型会由两个子模型组成：

- 与拥车相关的泊车位需求模型；和
- 与用车相关的泊车位需求模型。

2.5.5 由于货车和旅游巴/小巴的泊车特性有较大差异，子模型进一步分为货车和旅游巴/小巴模型，即：

- 与拥车相关的货车泊车位需求模型，包括客货车、轻型货车、中型/重型货车（不包括货柜车）
- 与拥车相关的旅游巴/小巴泊车位需求模型
- 与用车相关的货车泊车位需求模型

- 与用车相关的旅游巴/小巴泊车位需求模型

2.5.6 各区的泊车位和上落客货位情况可以通过比较泊车设施供应和需求来评估。

业界咨询

2.5.7 作为商用车辆司机和公司的代表，事务会议和工会团体上所收集的意见有助于了解现有和未来的泊车位问题，本研究举办了多个业界咨询会，以收集业界的意见，有助制定缓解商用车辆泊车位问题的措施。

2.5.8 本研究根据评估而得知的现有及未来泊车位情况，同时考虑现有政府推行的措施，建议了有关策略，以纾解商用车辆泊车位在全港和地区层面的供求差异。

2.6 制定纾解泊车问题的措施

2.6.1 本研究是一项涵盖整个香港的研究，针对泊车位和上落客货位相关的问题，在策略性层面提出与泊车位和上落客货位相关的纾解措施。研究制定的纾解建议，旨在为政府当局提供方向作考虑，以便制定地区性措施来改善泊车位情况。

3. 研究结果

3.1 简介

3.1.1 本节根据研究收集的数据进行分析，并总结了有关现时和未来泊车位的主要情况。本研究提出的建议将基于调查结果及以证据为基础纾解问题。

3.2 商用车辆数目及车位变化

3.2.1 表 3.1 总结了 1994 年《泊车位需求研究》、2000 年《第二次泊车位需求研究》和 2018 年本研究中的车辆数目和泊车位供应量。香港的商用车辆的车辆数目在 1994 年达到峰值，约为 80,000 辆。商用车辆数目在 2000 年减少至约 64,000 辆，然后在 2018 年适度地增加至约 68,000 辆。

3.2.2 根据由运输署管理的泊车位资料库（泊车地理信息系统），商用车辆泊车位（不包括货柜车车位）从 1994 年的 42,000 个增加到 2000 年的约 52,000 个。在 2018 年，泊车位总数减至少于 42,000 个。

3.2.3 值得注意的是，因为有商用车辆通宵行驶和停泊在香港以外地方，商用车辆数目并不等于全港的泊车位需求。另一方面，非指定泊车位数目（例如棕地泊车位）只能估计而无法确定。根据本研究的调查，用于商用车辆泊车的棕地主要集中在新界，其中元朗区的泊车位最多，其次是北区、西贡及屯门。预计全港棕地合共可提供约 6,300 个泊车位供商用车辆使用。

表 3.1: 香港商用车辆的数目及车位数目

车种	1994 《泊车位需求研究》 [#]			2000 《第二次泊车位需求研究》 [#]			2018 (本研究)		
	是否包括在研究	领牌车辆	车位	是否包括在研究	领牌车辆	车位	是否包括在研究	领牌车辆	车位
货车	是	75,600	39,900	是	57,297	48,792	是	57,272	36,700
货柜车	是			否	13,516	12,992	否	8,150	5,408
旅游巴	是	4,200	2,100	是	6,200	2,900	是	7,629	4,847
私家小巴	否	不适用		否	2,051	不适用	是	3,346	不适用

数据源:

[#] 《第二次泊车位需求研究》最终报告

* 运输署《交通运输资料月报》

[&] 运输署泊车位供应资料库和棕地泊车位

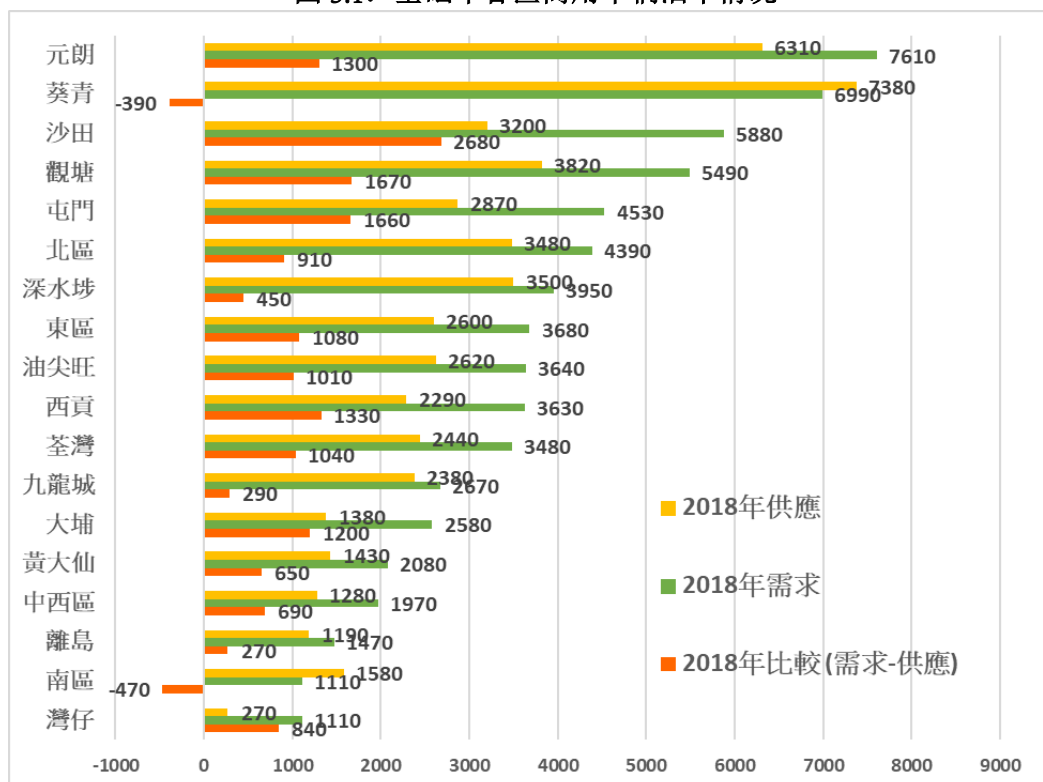
3.3 基础年和未来商用车辆泊车位情况

3.3.1 作为一项涵盖全港的泊车研究，本研究主要关注和泊车位及上落客货位有关的策略性议题。

3.3.2 本研究对基础年和未来在全港和地区层面的泊车位供求情况进行了总结和检讨。泊车位供应是指用于泊车和上落客货位的供应数量，而泊车需求是指在指定时间内需要泊车位和上落客货位的车辆数量。对于夜间泊车，泊车位需求模型显示，在 2018 基础年商用车辆的全港性泊车位供求比例为 0.75。预计于 2021 年、2026 年和 2031 年，供求比例会持续下降，2031 年的预计比率为 0.69。对于 2018 基础年的日间上落客货位，模型显示货车的上落客货位供求比例为 1.03 而旅游巴/小巴则为 0.33。上落客货位供求情况预计在 2021、2026 和 2031 年相若。

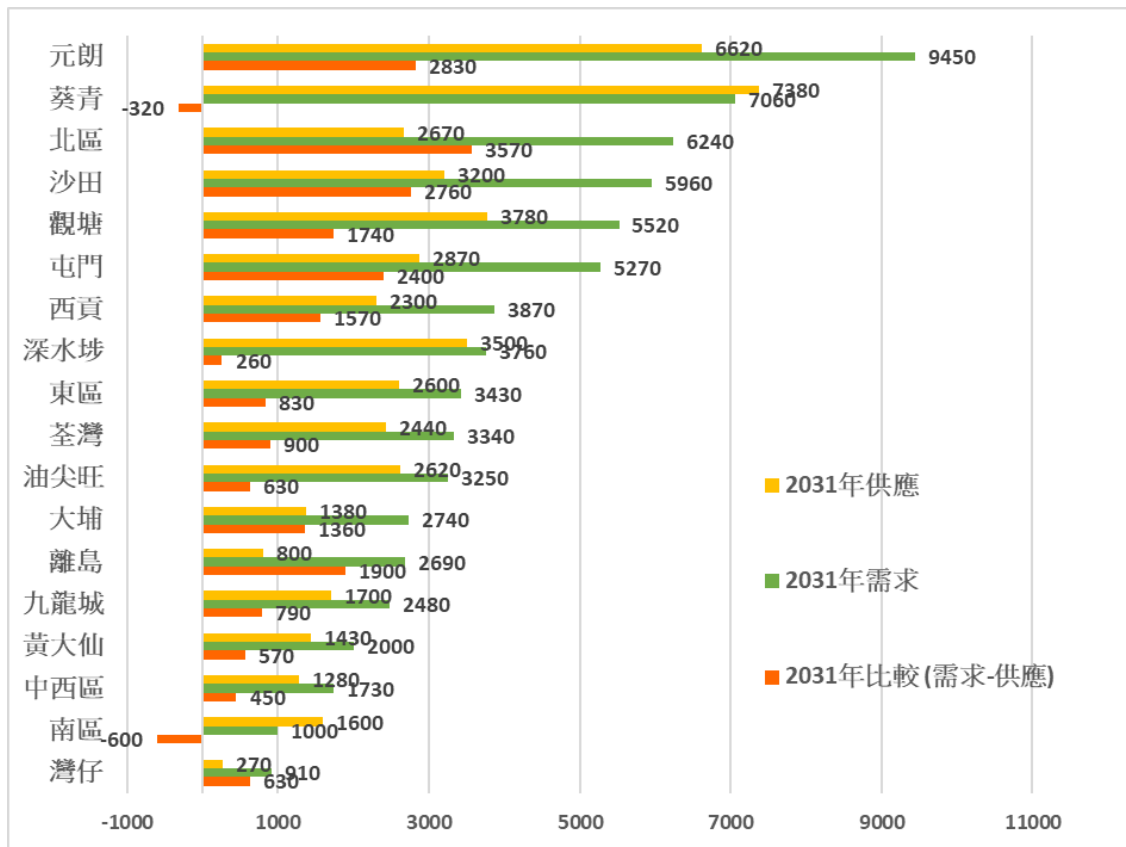
3.3.3 图 3.1 显示了泊车位需求模型和运输署泊车位资料库所反映的夜间商用车辆泊车情况，展示了基础年按地区划分的数据。从图表看到，由于元朗拥有大量棕地商用车辆停车场，以及元朗工业和农村地区的工业活动所带动，元朗是商用车辆泊车位需求最高的地区。另一方面，葵青是商用车辆泊车位需求第二高的地区，这可归因于葵青货柜码头的物流活动和集中在葵涌工业区的工业活动。

图 3.1: 基础年各区商用车辆泊车情况



3.3.4 图 3.2 显示了 2031 年按地区划分的商用车辆夜间泊车位情况，预计元朗和葵青仍然会是泊车位需求最大的地区。然而，不同的是，供求差异最大的地区由 2018 年的沙田、观塘和屯门变为 2031 年的北区、元朗和沙田。

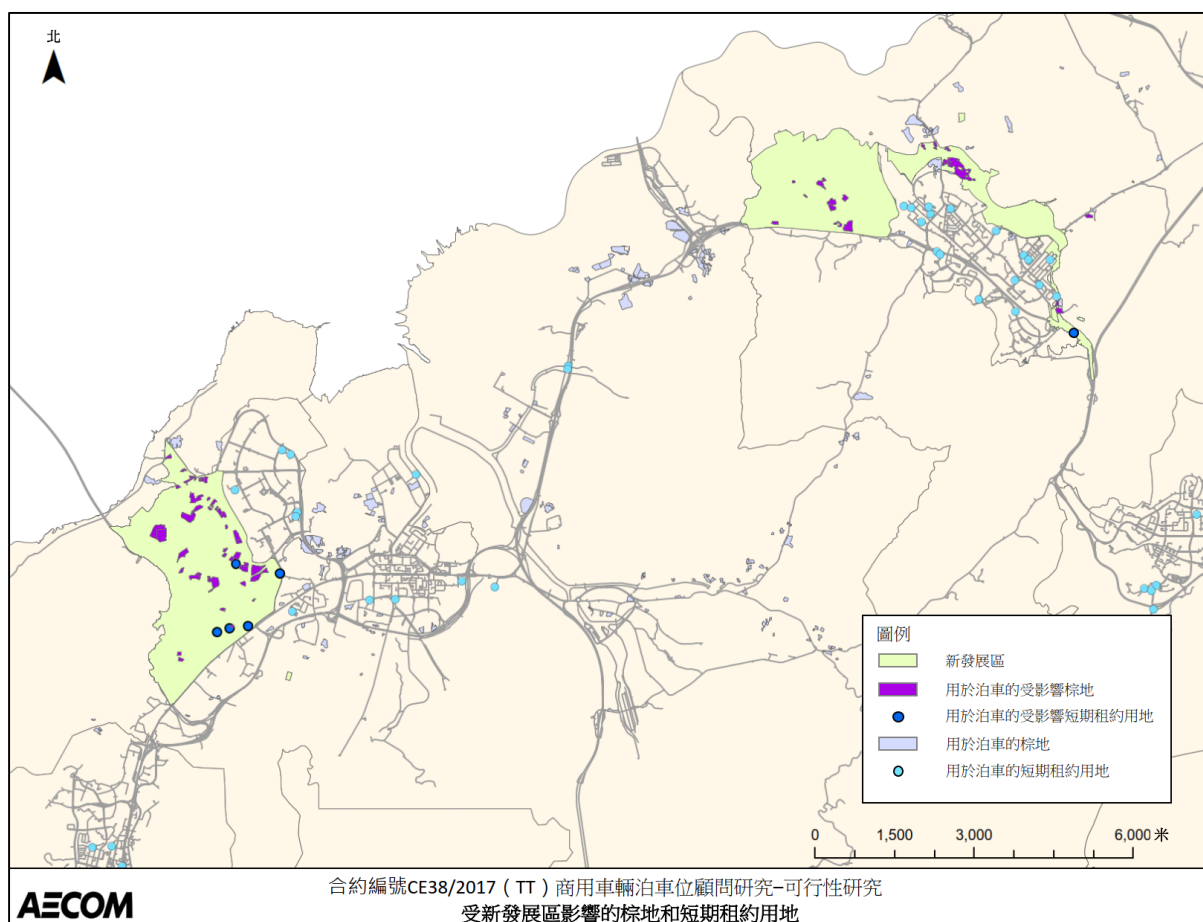
图 3.2: 预测 2031 年各区商用车辆泊车情况



3.3.5 预测显示，除葵青和南区外，其余地区的商用车辆车位将持续有求大于供的情况，若现行泊车策略和泊车供应标准维持不变，整体供求比例会由基础年的 0.75 下降至 2031 年的 0.69。泊车位求大于供增加超过 500 个的地区包括北区、离岛、元朗、屯门和九龙城。其他有求大于供情况的地区包括西贡、大埔、沙田和观塘。预计情况有改善的地区将是油尖旺、东区、中西区、湾仔、深水埗、荃湾和黄大仙。

3.3.6 图 3.3 显示了新发展区和新界西受影响的棕地和短期租约用地。图表亦显示，不少现时提供车位的棕地及短期租约用地均位于新界拟建的新发展区内，包括古洞北 / 粉岭北新发展区及洪水桥 / 厦村新发展区。

图 3.3: 新界受影响的棕地和短期租约用地泊车位



3.3.7 表 3.2 显示在新发展区范围内，估计设有泊车位的棕地数目和泊车位数量。预计一共有近 1,400 个位于棕地的商用车辆泊车位会被取代。

表 3.2: 预计受新发展区影响的棕地数量

地区	研究地点数目	轻型货车车位数目	中重型货车车位数目	旅游巴/小巴车位数目	商用车辆车位总数目
北区	23	214	379	305	898
元朗	47	120	212	170	502
总数	70	334	591	475	1400

3.3.8 表 3.3 显示了已知发展项目范围内用作泊车的短期租约用地数目，数据可见一共有多于 780 个位于短期租约停车场的商用车辆泊车位将被取代。

表 3.3: 预计受发展项目影响的短期租约用地数目

地区	研究地点数目	轻型货车车位数目	中重型货车车位数目	旅游巴/小巴车位数目	商用车辆车位总数目
九龙城	5	289	52	394	735
观塘	2	31	0	6	37
元朗	5	9	0	0	9
总数	70	329	52	400	781

4. 纾解措施

4.1 简介

- 4.1.1 预计由 2018 年基础年至 2031 年，商用车辆的夜间泊车位供应量会减少，新界地区的需求大于供的情况会高于九龙和港岛区。
- 4.1.2 《泊车位需求研究》和《第二次泊车位需求研究》的纾解措施为泊车位需求和供应的规划、管理和技术作好了准备。当中提出的措施为本研究制定纾解措施时提供了参考。鉴于香港土地资源有限，加上需要迎合各方面对土地使用的需求，以配合社区和经济发展，研究认为一些传统做法，如《第二次泊车位需求研究》中提出的利用短期租约用地和利用私营的棕地，会难以满足预期的商用车辆泊车位需求。
- 4.1.3 根据本研究预计的泊车位情况，研究建议采取三个方向的纾解措施。在各项措施中，政府已实施了部分措施，例如提供路旁夜间泊车位，以及鼓励学校在非上课时间开放校舍供学生服务车辆停泊。
- 4.1.4 针对上述结果，本研究从三个方向制定了各种纾解措施以缓解问题，如表 4.1 所示：

表 4.1: 纾解措施摘要

方向	措施
增加车位供应	更新《香港规划标准与准则》泊车标准
	在公众停车场为商用车辆提供公众泊车位
	在合适的路旁地点划设夜间泊车位
	善用行车天桥的桥底位置提供泊车位
	开放路旁泊车位及上落客货设施供夜间泊车
	订明在合适的短期租约停车场须提供特定数量的货车及旅游巴士泊车位
充分利用现有空间	推行「共用」泊车位
	开放商用车辆泊车位及上落客货处作夜间公众泊车位用途
	鼓励学校在非上课时间开放校舍供学生服务车辆停泊
	运用科技提升针对非法泊车执法效率
	发布实时空置泊车位信息
保留现有商用车辆泊车位	在未来发展中重新提供现时短期租约用地的泊车位
	制定策略以容纳棕地现有的商用车辆泊车位

4.2 增加车位供应

更新《香港规划标准与准则》泊车位标准 (下列有关《香港规划标准与准则》及共用泊车位的建议已被政府采纳，政府亦已于 2021 年 8 月公布了新修订的泊车设施标准。)

- 4.2.1 根据本研究调查，资助房屋根据修订前的轻型货车泊车标准所提供的轻型货车位不能满足需求。此外，修订前标准只涵盖轻型货车和中型货车，但资助房屋中其他种类的商用车辆，包括私家小巴、旅游巴和重型货车亦会有泊车需求。
- 4.2.2 《香港规划标准与准则》是一份政府手册，用于确定各种土地用途和设施的规模、位置和场地要求。然而，考虑到所需的规划、设计和施工时间，通过改变《香港规划标准与准则》泊车位标准而增加商用车辆泊车位供应的效果，不可能在短时间内呈现。
- 4.2.3 本研究利用上落客货位需求作为观察到的因变量，找出与各种发展参数(即自变量)的相关性，并以技术方法来评估上落客货位的供应标准是否仍然符合各种发展的需求。表 4.2 显示在不同土地用途/发展类型，用以计算上落客货位数目的单位。

表 4.2: 用于计算上落客货位数目的单位

土地用途/发展类型		单位
住宅	资助房屋	每多少楼宇座数提供 1 个上落客货位
	私营房屋	每多少个单位提供 1 个上落客货位 或 每多少楼宇座数提供 1 个上落客货位
非住宅	教育	每间学校提供多少个上落客货位
	医疗	每间医院或诊所提供多少个上落客货位
	零售	每多少总楼面面积提供 1 个上落客货位
	写字楼	每多少总楼面面积提供 1 个上落客货位
	零售市场	每多少摊档提供 1 个上落客货位
	酒店	每多少酒店房间提供 1 个上落客货位
	工业	每多少总楼面面积提供 1 个上落客货位

- 4.2.4 从抽样的建筑物需求调查结果显示，并考虑到有 10% 的需求变化以及工业发展类型中有 50% 的上落客货位用于商用车辆泊车，研究发现目前《香港规划标准与准则》对上落客货位的供应要求，除了资助房屋外，一般仍然有效。
- 4.2.5 本研究透过问卷调查，了解商用车辆夜间泊车需求，包括泊车位置和泊车位类型。调查数据显示，对于私人拥有的货车，有关泊车的决定几乎 100%是由司机负责的。对于公司拥有的车辆，近 50% 公司拥有的车辆的泊车决定是由司机负责的。调查的另一个重要发现是，大约 70% 的商用车辆司机是住在资助房屋。

4.2.6 表 4.3 显示了建议在资助房屋使用的商用车辆泊车位标准。为保持公共租住房屋（公屋）与资助出售房屋之间的互换性，研究建议统一公屋与资助出售房屋的泊车位标准。建议轻型货车泊车位的标准为每 260 个单位提供 1 个泊车位，当中不包括「一/二人」单位。研究还建议每座楼宇提供 2 个上落客货位，而上落客货位应容许用作通宵停泊，以应对旅游车 / 巴士和中重型货车的泊车需求。

表 4.3: 建议的资助房屋商用车辆泊车标准

发展类型	车种	拟定标准
公共租住房屋和资助出售房屋	轻型货车及私家小巴	每 260 个单位提供 1 个「共用」车位*
	旅游车 / 巴士及中重型货车	每座楼宇提供 2 个上落客货位，应充分考虑场地限制和情况，供车辆通宵停泊之用

*注：资助房屋的「一/二人」单位不包括在计算资助房屋的商用车辆泊车位中

在公众停车场为商用车辆提供公众泊车位

4.2.7 根据问卷调查，64%的商用车辆司机将车辆停泊在住所附近或短期租约用地。调查显示，有一部分公司无法为商用车辆提供泊车位。另一方面，商用车辆司机认为停车场和住宅之间的距离是他们选择泊车位置的最重要因素。因此，研究不建议以一个集中枢纽的形式提供大量商用车辆泊车位（例如多于 500 个商用车辆车位），尤其是若该地方不靠近住宅区，因其对商用车辆司机的吸引力不大。

4.2.8 为纾解现有的商用车辆泊车问题及随之而来的交通影响，提供公众泊车位被认为是一种务实的方法。按照 2017 年施政报告提出的「一地多用」原则，研究建议在合适的「政府、机构或社区」设施和公共休憩用地发展尽量增加公众泊车位，从而减低对独立停车场的的需求，同时提高用地效率。

4.2.9 本研究根据「一地多用」的原则，确定了 8 个潜在用地²，将商用车辆泊车位增加到项目中，以满足附近的商用车辆泊车位需求。研究最初筛选了能够容纳商用车辆泊车位（包括地面或地下）的公共休憩用地在候选名单中。研究最后建议了 2 个政府、机构或社区设施和 6 个公共休憩用地作提供商用车辆泊车位，并进行了一系列的初步规划和技术评估。

² 8个已确定的潜在用地位于 1) 马鞍山； 2) 天水围； 3) 西九龙，4) 红磡； 5) 土瓜湾； 6) 东涌； 7) 屯门； 及 8) 筲箕湾。

4.2.10 本研究为 2 个拟建的联用大厦暨多层公众停车场和 6 个公共休憩用地暨公众停车场项目进行了初步规划和技术评估。其他初步评估包括交通影响，以及排水和污水、水和公用设施、岩土、视觉和景观、环境和古物古迹影响的概括性评估。

4.2.11 根据以下标准，本研究建议的一些有潜力用作泊车用途的选址，已交由政府部门进行进一步规划和技术评估。有关选址已列于表 4.4。

- 选址的泊车需求估算/分析
- 规划考虑
- 环境考虑
- 对周边交通的影响
- 施工难度

表 4.4: 政府正进一步研究的商用车辆公众停车场选址

编号	项目	发展类型
1	马鞍山第 103 区综合设施大楼	政府、机构或社区设施
2	天水围天业路康乐及文化综合项目	政府、机构或社区设施
3	西九龙渡华路休憩用地暨停车场	公共休憩用地
4	筲箕湾爱秩序湾体育中心及休憩用地	公共休憩用地

4.2.12 估计 4 个拟建地点可提供约 400 个商用车辆泊车位。然而，仅利用研究中提议的 4 个商用车辆公众停车场并不能完全解决现有的商用车辆泊车位问题。研究建议政府在一些合适的位置提供更多公众泊车位，以进一步缓解供求差异。

增加商用车辆泊车位的短期措施

4.2.13 研究亦建议采取以下措施，以增加商用车辆车位的供应。这些措施可以在短时间内增加商用车辆的夜间泊车位。

- 在合适的路旁地点划设夜间泊车位
- 善用行车天桥的桥底位置提供泊车位
- 增加路旁旅游巴士泊车位及上落客设施
- 订明短期租约停车场须提供特定数量的货车及旅游巴士泊车位

4.3 充分利用现有空间

推行「共用」泊车位

4.3.1 「共用」泊车是指允许多于一种车种尺寸相近的车辆使用一个车位，以充分利用泊车位空间。考虑到在香港领牌的商用车辆一般大小，建议为轻型货车/私家小巴和中重型货车/旅游车/巴士，设 2 种「共用」泊车位。「共用」车位的建议尺寸见表 4.5。

表 4.5: 「共用」泊车位尺寸

「共用」泊车位类型	长度(米)	阔度(米)	最低通行高度(米)
轻型货车及小型巴士「共用」泊车位	8	3.5	3.6
中型 / 重型货车及旅游车 / 巴士「共用」上落客货位	12	3.5	4.7

4.3.2 「共用」泊车位可提供灵活性，以应付不同类型车辆的泊车需求，从而尽量减少闲置泊车位。由于约 70%的商用车辆司机居住在资助房屋，所以资助房屋会产生各种类型的商用车辆泊车需求，因此有需要在现有的泊车位和上落客货位的尺寸标准上加入「共用」泊车位的尺寸标准。

开放商用车辆泊车位及上落客货处作夜间公众泊车用途

4.3.3 现时各类发展用地只提供上落客货位，以应对日间上落客货的需要，然而这些上落客货位并不用作商用车辆公众泊车用途。研究相信，如这些上落客货位可在非营业时间（例如夜间）用于公众商用车辆泊车用途，便可为商用车辆提供大量夜间泊车位。从土地用途协调性的角度来看，在各种发展类型中，本研究认为工业和商业发展中的上落客货位是最适合开放的。因此，建议将上落客货位以及新的工业和商业发展中的部分商用车辆泊车位，在夜间开放为公众泊车位。

4.3.4 其他可提高商用车辆泊车位使用率的措施包括：

- 鼓励学校在非上课时间开放校舍供学生服务车辆停泊
- 运用科技提升针对非法泊车执法效率
- 发布泊车位空置实时信息

4.4 保持现有商用车辆泊车位供应

4.4.1 私家车泊车位主要设在发展项目中，而商用车辆的泊车位则大多设于空地。在《第二次泊车位需求研究》，其中一项纾解措施是建议利用短期租约用地作货车泊车用途。鉴于近年土地需求庞大，政府需要持续腾出短期租约用地作永久性发展。与此同时，被取代的商用车辆泊车位未必能得到补足。

4.4.2 根据规划署的《新界棕地使用及作业现况研究 - 可行性研究》，棕地是指在新界原为农业用地，但被用作工业、仓储、物流及泊车用途的用地，亦因为棕地包含了工业用途，为商用车辆提供了大量泊车位。由于发展棕地已成为社会共识，棕地的商用车辆泊车位被取代是无可避免的。

4.4.3 短期租约用地和棕地的商用车辆泊车位的损失，无疑会加剧香港的商用车辆泊车位问题。研究建议政府在现行的行政架构下，采取以下措施，以尽量减少短期租约用

地和棕地中，商用车辆泊车位损失问题带来的影响，并制定长期计划，以处理未来短期租约用地和棕地的商用车辆车位流失的问题。

重新提供被取代的短期租约用地泊车位

4.4.4 截至 2018 年底，香港共有 194 个短期租约用地停车场，提供约 6,600 个商用车辆车位。

4.4.5 越来越多短期租约用地被收回作永久发展项目，无论是商用车辆还是私家车泊车位的损失，都可能在附近地方造成泊车位不足的问题。因此，本研究建议政府按照「一地多用」的原则，在合适的「政府、机构或社区」设施或公共休憩用地提供商用车辆公众泊车位，以尽量减少短期租约用地中，因商用车辆泊车位流失带来的影响。

制定在棕地容纳商用车辆泊车位的策略

4.4.6 如第 3 部分所述，许多棕地泊车位将受到新发展区影响。与短期租约用地不同，棕地的泊车位可能作为物流运营的一部分，并不开放予公众作泊车之用。政府有关重新提供商用车辆泊车位的措施，未必能有效应对这方面的需求。根据规划署的《新界棕地使用及作业现况研究—可行性研究》，棕地中的物流运作通常需要快速处理货物和大量储存空间，以及频繁地利用货柜车/卡车上落货物，因此需要有一定面积，并设有上落客货位和泊车位的露天场地。由于许多被取代的棕地是在新发展区范围内，而政府对这些土地的发展有更多控制权，因此研究建议政府制定一个更全面的策略，以应对因棕地消失而失去的商用车辆泊车位。

4.4.7 同时，政府已进行/正在进行多项研究，包括规划署的《新界棕地使用及作业现况研究—可行性研究》或运输及房屋局的《现代物流、港口后勤和车辆维修用地需求研究》，旨在确认棕地发展的各种要求。本研究建议，棕地发展的整体策略应考虑棕地被取缔而产生的泊车位需求问题，并制定纾解方案（例如在棕地兴建多层大厦），以应对因发展而产生的泊车位需求。

4.5 定期检讨商用车辆泊车情况

4.5.1 以上建议了各种措施来纾解研究所发现的商用车辆泊车位问题。本研究亦建议定期检讨以持续制定和实施纾解商用车辆泊车位问题的措施。

全港性泊车位研究

4.5.2 由于整体商用车辆泊车模式会随着土地发展、经济增长和商品服务消费模式不断变化，我们有必要定期进行全港性泊车研究，以全面检讨与现有和未来泊车需求、评估泊车位相关问题，并提出措施纾解问题。

4.5.3 1995 年完成的《泊车位需求研究》为香港未来的泊车位策略设定了方向，而 2002 年完成的第二次《泊车位需求研究》则确认了现有和未来泊车位和上落客货位问题，并提出了纾解措施。

4.5.4 香港经济变化迅速，并已衍生新的泊车问题。以往按需要而进行全港性泊车研究的方法，将无法及时纾解新的泊车问题。因此，本研究建议应定期进行全港性泊车研究。

检讨《香港规划标准与准则》泊车标准

4.5.5 鉴于社会经济形势日新月异，各类车辆的泊车需求和发展也在不断变化，因此需要及时调整泊车标准。本研究建议定期检讨《香港规划标准与准则》泊车标准。

5. 结论

5.1 结论

5.1.1 本报告记录了研究中各个主要工作所得到的结果。这些工作的研究过程、结果和建议已在本报告的前面部分讨论。总括而言，它们包括：

- 资料搜集和业界咨询
- 检视和更新泊车位资料库
- 建立泊车位需求模型
- 问题探讨
- 制定和建议纾解措施

5.1.2 本研究对基础年和未来的全港性和地区泊车位供求情况进行了总结和检讨。泊车位供应可指用于泊车和上落客货位的供应数量，而泊车需求是指在指定时间内需要泊车位和上落客货位的车辆数量。对于夜间泊车，泊车位需求模型显示，在 2018 基础年商用车辆的区域性泊车位供求比例为 0.75。预计于 2021 年、2026 年和 2031 年，供求比例率会持续下降，2031 年的预计比率为 0.69。对于 2018 基础年的日间上落客货位，模型显示货车的上落客货位供求比例为 1.03 而旅游巴/小巴则为 0.33。上落客货位供求情况预计在 2021、2026 和 2031 年相若。

5.1.3 针对商用车辆车位供求差异，本研究确立了三个方向，包括 i)增加商用车辆车位供应；ii)充分利用现有商用车辆泊车位及上落客货位；iii)保持现有商用车辆泊车位供应，并根据这些方向制定了各种纾解措施以缓解泊车位问题。然而，政府需要定期作深入研究，以及分配资源以制定和实施有关措施。因此，本研究建议定期检讨，并持续制定和实施纾解商用车辆泊车问题的措施。