

## 建屋寸土必爭 私家車位太奢侈

今天香港不但人多不好走路，駕車也不見得好多少，交通意外、道路工程、地下水管爆裂，無日無之，簇新的私家車充斥街頭，市區行車平均時速越來越低。筆者不少商界老闆級的朋友，很多時為恐堵車費時失事，寧棄坐駕改乘地鐵。

馬路上長長的巴士「龍」視覺效果驚人，很多人直覺上以為巴士是塞車原兇，其實以一輛雙層巴士車身長度的大約等於三輛私家車的比例粗略估算，全港私家車的總長度，竟是專營公共巴士總長度的 27 倍！私家車涉及交通意外的數字，遠遠拋離其他類型車輛，更有每年上升的趨勢。

### 私家車年增 2 萬 車位佔地驚人

過去五年，全港道路總長度只增加了 43 公里，但車輛領牌的總數卻穩步上升至 68 萬，增幅約 16.6%，其中約七成為私家車，增幅達 20.8%，平均每年增加約 2 萬輛，至今年 1 月底約 48 萬輛(已登記總數更高達約 52 萬輛)，平均每 5 個家庭擁有一輛私家車。如果剔除 54 萬貧窮住戶，此比率更升至每 4 戶擁有一輛。除非政府改變運輸政策，私家車數目在可見將來會繼續上升。

大部份私家車平日使用率低，需要佔地停泊(本文中的「地」和「土地」包括「樓面面積」和「地方」之意)，有違地盡其用的原則，在政府覓地建屋而寸土必爭之際，如何說得過去？

根據政府規劃標準，每個私家車泊位佔地 134.5 方呎，全港領牌的私家車佔用了將近 6400 萬方呎地方，理論上足夠興建 12 萬 8 千個面積 500 方呎的住宅單位。若以高級行政人員每天駕駛私人車輛往返住所與辦公室為例，他們一輛車就要在居住及辦公的地方佔用兩個車位實際佔地面積比上述理論數字還會更高。

### 停車場閒置 黃金地段變商地

諷刺的是，雖然馬路上堵車常見，運輸署於前年發表的《第二次泊車位需求研究最終報告》，卻顯示 2011 年全港 18 區私家車泊位，除卻大嶼山、北區、大埔和屯門，均有剩餘。政府的 13 座多層停車場，以 2013 年 12 月數字計算，整體使用率只有 53%，其中鄰近地鐵站的尖沙咀中間道停車場使用率更只有 35%，在市區缺地嚴峻的形勢下，政府把這座停車場改為商業用地出售，是非常正確的決定。

全面禁止擁有私家車，讓出泊車空間建住宅甚至其他社區設施當然是不切實際的想法，但政府至少應從環保、交通、運輸、道路橋樑隧道等建造及保養開支、堵車引至的經濟損失、土地利用等不同角度，全方位檢討私家車政策和規劃署《規劃標準與準則》有關住宅發展的「通用泊車標準」。

為了地盡其用，減少私家車泊位對土地供應的壓力，當局應考慮以下問題：

(一) 自 2009 年，領牌私家車數量每年以不少於 4.5% 增長，從可持續發展角度看，香港能否繼續承受私家車數量以如此幅度增加？如答案是「否」，應如何調控？應否增加「養」車成本？加私家車首次登記稅？加車輛牌照費？落實電子道路收費？

(二) 《香港規劃標準與準則》表 11 中的《規劃綱領》，指出有關住宅發展的泊車

設施標準，目標是「確保在道路容車量所容許下，未來的住宅發展會有足夠的泊車位讓擁有車輛的住戶使用」，彷彿告訴我們只要道路容得下，準車主不愁買了車沒有位泊。政府的政策應該是沒有泊車位的市民就不要考慮擁有私家車。況且個別住宅小區內不設泊車位，居民出入只靠公共運輸工具已有實例，在九龍東的新住宅發展項目，既位於市區，只要公共運輸服務配套完善，就算提供泊車位，數目也應低於現時標準，騰出更多地作住宅用。

## 放寬屋苑村巴 的士重新發牌

- (三) 位置較偏僻的私人屋苑，公共巴士班次稀疏甚至沒有服務，住客在上班時間亦很難找的士，運輸署可否放寬現時十分嚴謹的屋苑(居民服務)巴士發牌機制，方便住客搭乘屋苑專線巴士，減少對私家車的需求。
- (四) 的士牌停發多年，凍結於 18138 輛，的士數目與香港經濟及民生發展產生的需要脫節，的士牌卻變成集團炒賣商品，一個牌價值等同中型豪宅。租車司機淪為車主奴隸，如同中小型商戶辛若經營，利潤卻要進貢鋪位業主，無怪現時的士司機老化，年青人不願入行。政府應重新發牌，但管制出租及轉讓，避免剝削。的士供應增加，傳召容易，可鼓勵私家車車主放棄自駕轉乘的士。
- (五) 香港人口老化，6 年以後，每 4 個香港人便有一個是 60 歲或以上。香港的人車爭路、爭分奪秒駕駛文化對自駕長者身心健康都會製造壓力。若公共運輸服務良好，多一些像「鑽的」般能運載坐輪椅乘客的的士，維持或增加長者搭乘公共交通工具優惠，長者自會放棄擁有私家車，私家車的淨增長率及泊位需求應會因此下降。
- (六) 現時不少的大型住宅項目，地面以上的最低數層，若非用作住客會所，都被用作住客停車場，一來建築成本遠低於建地庫停車場，二來住宅樓層被「托高」，低層住宅售價都可以定高一些，發展商當無異議，但這樣卻浪費了可建住宅單位的空間。政府可修訂有關規劃參數及相關條例，指令新的大型住宅項目，除非有特別技術理由，住戶泊車位必須設於地庫，因此而增加的建築成本則由泊車位的買家承擔，避免增加住宅單位的售價。在寸金尺土的香港要擁有私家車泊位，就得付出相應代價，符合「用者自付」的原則。
- (七) 《香港規劃標準與準則》第八章第七節的《泊車設施》，指示「如果所提供的泊車位只能應付目前旺季或淡季的需求，則是短視的，應設法避免。評估建築物提供泊車位的數目，應以建築物存在的整段時期對泊車位需求所作的預測為依據」。

## 免挖洞填海搬村 更符環保原則

現代建築物，「存在整段時期」應可長達 50 年或以上，香港社會、經濟和人口結構可不是 50 年不變的《基本法》，若是鎖定提供的泊車位數目 50 年不能變，期間很可能出現車位過剩，浪費本來可作住宅或其他用途的寶貴樓面面積。

政府在這方面可作靈活處理，容許已落成的住宅項目業主立案法團與原來發展商合作，申請修改地契，改建部份停車場作住宅或他用，收益雙方攤分。

以上的建議措施和政策調校，結合了運輸和土地政策的考慮，比起現時政府一些挖洞、填海、搬村、增加建築高度的覓地措施，更符合可持續發展的原則，也能在短、中、長期提升現有土地資源的利用，執行方面問題是少不了，現有利益受影響者一定會反對，但特區政府的領導層不是常說「辦法總比困難多」嗎？

**劉勵超 香港集思會顧問**

(本文章僅屬個人意見，並不代表會方立場)