

建屋寸土必争 私家车位太奢侈

今天香港不但人多不好走路，驾车也不见得好多少，交通意外、道路工程、地下水管爆裂，无日无之，簇新的私家车充斥街头，市区行车平均时速越来越低。笔者不少商界老板级的朋友，很多时为恐堵车费时失事，宁弃坐驾改乘地铁。

马路上长长的巴士「龙」视觉效果惊人，很多人直觉上以为巴士是塞车原凶，其实以一辆双层巴士车身长度大约等于三辆私家车的比例粗略估算，全港私家车的总长度，竟是专营公共巴士总长度的 27 倍！私家车涉及交通意外的数字，远远抛离其他类型车辆，更有每年上升的趋势。

私家车年增 2 万 车位占地惊人

过去五年，全港道路总长度只增加了 43 公里，但车辆领牌的总数却稳步上升至 68 万，增幅约 16.6%，其中约七成为私家车，增幅达 20.8%，平均每年增加约 2 万辆，至今年 1 月底约 48 万辆(已登记总数更高达约 52 万辆)，平均每 5 个家庭拥有一辆私家车。如果剔除 54 万贫穷住户，此比率更升至每 4 户拥有一辆。除非政府改变运输政策，私家车数目在可见将来会继续上升。

大部份私家车平日使用率低，需要占地停泊(本文中的「地」和「土地」包括「楼面面积」和「地方」之意)，有违地尽其用的原则，在政府觅地建屋而寸土必争之际，如何说得过去？

根据政府规划标准，每个私家车泊位占地 134.5 方呎，全港领牌的私家车占用了将近 6400 万方呎地方，理论上足够兴建 12 万 8 千个面积 500 方呎的住宅单位。若以高级行政人员每天驾驶私人车辆往返住所与办公室为例，他们一辆车就要在居住及办公的地方占用两个车位实际占地面积比上述理论数字还会更高。

停车场闲置 黄金地段变商地

讽刺的是，虽然马路上堵车常见，运输署于前年发表的《第二次泊车位需求研究最终报告》，却显示 2011 年全港 18 区私家车泊位，除却大屿山、北区、大埔和屯门，均有剩余。政府的 13 座多层停车场，以 2013 年 12 月数字计算，整体使用率只有 53%，其中邻近地铁站的尖沙咀中间道停车场使用率更只有 35%，在市区缺地严峻的形势下，政府把这座停车场改为商业用地出售，是非常正确的决定。

全面禁止拥有私家车，让出泊车空间建住宅甚至其他小区设施当然是不切实际的想法，但政府至少应从环保、交通、运输、道路桥梁隧道等建造及保养开支、堵车引至的经济损失、土地利用等不同角度，全方位检讨私家车政策和规划署《规划标准与准则》有关住宅发展的「通用泊车标准」。

为了地尽其用，减少私家车泊位对土地供应的压力，当局应考虑以下问题：

(一) 自 2009 年，领牌私家车数量每年以不少于 4.5% 增长，从可持续发展角度看，香港能否继续承受私家车数量以如此幅度增加？如答案是「否」，应如何调控？应否增加「养」车成本？加私家车首次登记税？加车辆牌照费？落实电子道路收费？

(二) 《香港规划标准与准则》表 11 中的《规划纲领》，指出有关住宅发展的泊车

设施标准，目标是「确保在道路容车量所容许下，未来的住宅发展会有足够的泊车位让拥有车辆的住户使用」，彷彿告诉我们只要道路容得下，准车主不愁买了车没有位泊。政府的政策应该是没有车位的市民就不要考虑拥有私家车。况且个别住宅小区内不设泊车位，居民出入只靠公共运输工具已有实例，在九龙东的新住宅发展项目，既位于市区，只要公共运输服务配套完善，就算提供泊车位，数目也应低于现时标准，腾出更多地作住宅用。

放宽屋苑村巴 的士重新发牌

- (三) 位置较偏僻的私人屋苑，公共巴士班次稀疏甚至没有服务，住客在上班时间亦很难找的士，运输署可否放宽现时十分严谨的屋苑(居民服务)巴士发牌机制，方便住客搭乘屋苑专线巴士，减少对私家车的需求。
- (四) 出租车牌停发多年，冻结于 18138 辆，的士数目与香港经济及民生发展产生的需要脱节，出租车牌却变成集团炒卖商品，一个牌价值等同中型豪宅。租车司机沦为车主奴隶，如同中小型商户辛若经营，利润却要进贡铺位业主，无怪现时的士司机老化，年青人不愿入行。政府应重新发牌，但管制出租及转让，避免剥削。的士供应增加，传召容易，可鼓励私家车车主放弃自驾换乘的士。
- (五) 香港人口老化，6 年以后，每 4 个香港人便有一个是 60 岁或以上。香港的人车争路、争分夺秒驾驶文化对自驾长者身心健康都会制造压力。若公共运输服务良好，多一些像「钻的」般能运载坐轮椅乘客的的士，维持或增加长者搭乘公共交通工具优惠，长者自会放弃拥有私家车，私家车的净增长率及泊位需求应会因此下降。
- (六) 现时不少的大型住宅项目，地面以上的最低数层，若非用作住客会所，都被用作住客停车场，一来建筑成本远低于建地库停车场，二来住宅楼层被「托高」，低层住宅售价都可以定高一些，发展商当无异议，但这样却浪费了可建住宅单位的空间。政府可修订有关规划参数及相关条例，指令新的大型住宅项目，除非有特别技术理由，住户泊车位必须设于地库，因此而增加的建筑成本则由泊车位的买家承担，避免增加住宅单位的售价。在寸金尺土的香港要拥有私家车泊位，就得付出相应代价，符合「用者自付」的原则。
- (七) 《香港规划标准与准则》第八章第七节的《泊车设施》，指示「如果所提供的泊车位只能应付目前旺季或淡季的需求，则是短视的，应设法避免。评估建筑物提供泊车位的数目，应以建筑物存在的整段时期对泊车位需求所作的预测为依据」。

免挖洞填海搬村 更符合环保原则

现代建筑物，「存在整段时期」应可长达 50 年或以上，香港社会、经济和人口结构可不是 50 年不变的《基本法》，若是锁定提供的泊车位数目 50 年不能变，期间很可能出现车位过剩，浪费本来可作住宅或其他用途的宝贵楼面面积。

政府在这方面可作灵活处理，容许已落成的住宅项目业主立案法团与原来发展商合作，申请修改地契，改建部份停车场作住宅或他用，收益双方摊分。

以上的建议措施和政策调校，结合了运输和土地政策的考虑，比起现时政府一些挖洞、填海、搬村、增加建筑高度的觅地措施，更符合可持续发展的原则，也能在短、中、长期提升现有土地资源的利用，执行方面问题是少不了，现有利益受影响者一定会反对，但特区政府的领导层不是常说「办法总比困难多」吗？

刘励超 香港集思会顾问

(本文章仅属个人意见，并不代表会方立场)