



## 反對深水埗地下智能停車場規劃申請，要求運輸署提供充足資料

### 背景：

運輸署於本年 7 月向城規會提交的規劃申請（申請編號：A/K20/134），擬議於深水埗欽州街西及通州街交界的政府土地發展地下公眾智能停車場。然而，民協認為署方在未有提供足夠理據、未有充分諮詢、未有全面評的情況下提出是次規劃申請，出現極大問題。因此，我們希望將各種疑問帶到區議會作深入討論，並希望運輸署能夠回應提問。假如署方未能提供充分資料，我們反對是次規劃申請，原因如下：

#### 1. 運輸署未有兌現承諾諮詢區議會，多年來只隱瞞資訊

運輸署率先於 2019 年 4 月 2 日就興建地下智能停車場計劃諮詢深水埗區議會，然而署方當時提供的諮詢文件，只提供計劃概念，連同方案及選址的資料亦只有 7 頁（深水埗區議會交通事務委員會文件 22/19《在深水埗欽州街及通州街交界設立智能停車場及休憩用地》，連結：<https://bit.ly/3sNRDe0>），並沒有詳細提出方案的相關理據。（見附件 1）

而自 2020 年 1 月本屆區議會任期開始，深水埗區議會轄下的規劃發展及交通事務委員會中，不時有委員追問運輸署該智能停車場計劃的詳情及進度。2020 年 3 月 12 日的會議中，正討論有關清拆昌新里天橋的情況，有委員問及智能停車場計劃的進度。當時的與會代表運輸署高級工程師黃少文先生回應指，「現時該智能停車場已交由屋宇署跟進相關的評估及設計」（見當日會議記錄第 65 段）。

2021 年 2 月 25 日的規交會中，議員再提文件（深水埗區議會規劃發展及交通事務委員會文件 5/21）追問相關智能停車場項目的可行性評估及設計，而當日運輸署提交的書面回應（深水埗區議會規劃發展及交通事務委員會文件 16/21，連結：<https://bit.ly/3jl0zo0>）是：

「運輸署於 2019 年 4 月 2 日就深水埗欽州西街休憩用地及公眾停車場的擬議項目諮詢深水埗區議會交通事務委員會的意見。由於本項目需向城市規劃委員會申請規劃許可，運輸署正與建築署進行下一階段的規劃工作，並已聘請相關顧問進行各項技術性研究。視乎相關工作進度，署方計劃於今年年中就項目的規劃方案諮詢深水埗區議會。」（見附件 2）

遺憾是，署方根本沒有再諮詢區議會，就直接於本年 7 月向城規會提交申請。就此點，我們希望運輸署作正式回應，何以所作的行徑與當日的回應內容不符。

#### 2. 方案欠缺數據支持，議會決定不獲重視

如第 1 點指出，運輸署於 2019 年 4 月 2 日就興建地下智能停車場計劃諮詢深水埗區議會，然而署方當時提供的諮詢文件，只提供計劃概念，並沒有詳細提出方案的相關理據。不過，民協早於 2018 年已要求運輸署就興建地下停車場進行可行性研究（深水埗區議會交通事務委員會文件 6/18《要求展開地下停車場可行性研究》，連結：<https://bit.ly/3mtCiOB>），即使署方於同年亦已委託顧問公司進行研究，唯諮詢文件未有交代研究結果，包括交通影響評估、環境評估、社會影響評估等，方案欠缺實際數據支持。

相反，我們於 2019 年 1 月 15 日的深水埗區議會大會提倡「民間規劃方案」，動議善用有通州街鄰近



# 民協深水埗支部

用地，有效推動該區的社區規劃，滿足不同持份者的需要。動議最終獲得議會通過，並且於 2019 年 2 月 28 日的深水埗區議會房屋事務委員會作進一步討論。在方案中，我們指出現時欽州街與西邨路交界之巴士調頭處（面積約 3,400 平方米），只供一條巴士線使用，但同時長期卻出現違泊情況，造成資源浪費。因此，本會建議將用地申請改建為多層停車場（深水埗區議會房屋事務委員會文件 9/19《通州街閒置用地「民間規劃方案」具體建議，改良過渡性房屋計劃》，連結：<https://bit.ly/3qzbAih>）（見附件 3）。

雖然於該幅巴士調頭處土地興建多層停車場同樣需要向城規會申請，但相比起需要以大規模地底鑽挖方式興建智能停車場，工程難度較低，需時亦較短。而且，因民間方案提倡的多層停車場並非毗鄰「組合社會房屋計劃」用地，預料不會影響社會房屋計劃的興建進度，令有急切住屋需要的基層家庭儘快有棲身之所。可惜，議會決定和建議一直不獲重視，無法就兩個方案進行深入比對及研究。

### 3. 現有規劃資源錯置，計劃推行不切實際

是次申請於規劃綱領（Supporting Planning Statement）中第 5.7.1 段提到，深水埗區議會有議員曾質疑，擬議智能停車場未有提供商用車泊車位（即客貨車、長貨車、旅遊巴泊位等），乃未能對應深水埗區內核心的泊車位不足問題。顧問於第 5.7.4 段回應指，當擬議智能停車場落成後，區內其他短期租約（「短租」）停車場中的私家車泊位就能釋放，而運輸署將會向該些短租停車場要求增加貨車及旅遊巴泊位。

就著以上的假設，民協相當質疑顧問其推論基礎。以我們及居民的日常觀察，深水埗區除了有各類型高密度的住宅樓宇外，區內（尤其是次規劃申請選址鄰近一帶）亦有大量小型商戶營業，如各式食肆、零售商店、速遞及物流公司、二手電器零售商、汽車維修店等，加上區內亦有不少從事運輸業的居民，令區內的時租及月租式商用車泊車位大幅增加。根據深水埗區議會規劃發展及交通事務委員會轄下公共交通服務工作小組 2021 年初完成的《2020-2021 深水埗區巴士及專線小巴班次調查》，深水埗區的商用車輛佔道路百分比 26.96%至 59.56%，平均約 45.15%。因此運輸署統計數字（16.69%）與實際研究數字不相符，證明商用車輛的使用率較預期多。而深水埗區的私人車輛佔道路百分比 22.37%至 62.73%，平均約 38.96%。因此統計處統計數據（81%）與實際研究數字不相符，證明私人車輛的使用率較預期少（詳見研究報告初稿第 123-125 頁，連結：<https://bit.ly/3Dx1jP9>）（見附件 4）。所以市民經常遇到有商用車於街上違泊，尤其過夜違泊，有些更會阻礙車路轉彎位及巴士埋站位。由此可見，現時的交通規劃出現資源錯置的現象，深水埗區內最缺乏的泊車位並非私家車泊車位，而是商用車泊車位，若按是次申請推行地下智能停車場計劃不切實際。

而且，是次申請的交通影響評估（Traffic Impact Assessment, TIA）中，並沒有提供區內各短租停車場的資料，包括：位置、面積、當中提供的各類車輛的泊車位數目、短租到期日等，更遑論調查各短租停車場各類車輛泊位的使用率等。本會認為，為論證規劃綱領第 5.7.4 段的推論成立，規劃署及城規會應要求申請人運輸署及其顧問提供上述資料。

### 4. 未有進行量化評估，低估其負面環境影響



是次申請提交的環境評估( Environmental Assessment, EA )中,就著其空氣質素影響評估( Air Quality Review )及噪音影響評估( Noise Impact Assessment )的部分,其影響評估只採用質性分析( Qualitative Analysis )而非量化評估( Quantitative Assessment )。就著施工期間的空氣質素影響及噪音影響,報告只是樣板式提到施工會跟足環保署相關指引;而就著落成後的環境影響,報告亦只提及因 TIA 估計繁忙時段每小時出入車量不多( 35-44 架次 ),因此推斷對周邊的空氣質素及噪音影響不大。

然而,但選址毗鄰的「組合社會房屋計劃」將於 2021 年底/2022 年初入伙,若期間進行勘探及鑽挖的大型工程,所產生的空氣污染、噪音及震盪,對將入住社會房屋的住戶造成直接影響。EA 報告確認「組合社會房屋計劃」與申請地點邊界距離只有約 3 米( 表 2-3 ),實在非常貼近;報告亦引述了政府指引中住宅只能承受不多於 70dB(A)的音量,那何以城規會可接受顧問報告從未就著毗鄰的「組合社會房屋計劃」所承受的相關環境影響作出量化評估?而根據《香港規劃標準與準則》,住宅需與「地區幹道」( local distributor )距離最少 5 米。雖然擬議停車場並非理解作道路或地區幹道,但基於擬議發展的設計及將引來的車流量,申請人運輸署有責任為其對毗鄰的過渡性房屋所帶來的環境影響作出量化評估。

此外,擬議發展同時提供近 1,136 平方米的公眾休憩用地,此乃非常貼近停車場中經常有車出入的通道。其車流對公眾休憩用地/遊樂場使用者的空氣質素及噪音影響亦不容忽視,報告理應包括其量化評估。

## 5. 計劃未有充分諮詢,忽視對西邨路的潛在影響

深水埗西邨路本身為富昌邨內車路,非為迎合其他需要而設。據其 TIA 估計,2029 年繁忙時間離開智能停車場並進入西邨路的車輛架次為一小時 16-20 架次。出口設於西邨路,會為該邨本來已經甚高的車流量增加不必要的車流,對屋邨居民帶來交通滋擾及交通安全隱憂。

另一方面,就如上述第 1 點所言,自 2019 年諮詢深水埗區議會後,運輸署一直未有就地下停車場計劃修訂再作諮詢。由於署方的諮詢文件欠缺充分資料和理據,深水埗區議會已要求署方儘快提交研究報告,不過直到現時為止運輸署仍未有向深水埗區議會提交任何資料;相反本人及時任深水埗區議員黃傑朗先生分別於深水埗區議會規劃發展及交通事務委員會「第 6 及第 7 次會議」( 會議記錄連結: <https://bit.ly/3DnRRqH> )以及「第 8 次會議」( 會議記錄連結: <https://bit.ly/38fYDH9> )提出議程,才能得悉改為將西邨路作停車場出口的修訂建議,可見運輸署未有就計劃進展和修訂充分諮詢深水埗區議會,令議會無法討論及跟進規劃申請。

## 6. 停車場運作上的潛在問題,有待運輸署解答

### (a) 關於財務評估

- 雖然智能停車場較傳統停車場節省行車道,但增加一套電腦系統,兩者比較的效益為何?如是者,地下智能停車場的建議收費為何?若收費高昂,會否影響計劃效益,繼而為現時的車流量帶來更高的負擔?



# 民協深水埗支部

## (b) 關於交通評估

- TIA 第 5 章評估車輛進出地下智能停車場的整個流程，當中估計每架車輛平均需時 1.5-2 分鐘完成整個進入或離開的流程。為容許車輛等候進入地下圓筒型自動泊車系統，申請地點設有長達 30 米能容納 5 架車的車輛等候區。
- 然而，實際上不少司機在下車前或上車後，或需花多點時間整理車內裝置及物品，這或會影響車輛進出流程，每架車輛平均進出時間或比預期高。TIA 的流程評估是否已考慮以上情況？
- 地面同時設有 30 個泊車位，有些泊位接近申請地點入口區。若有接近入口區的泊車位有車離開因而空出，正排在輪候區前位的車輛能否倒頭駛往近入口區的地面泊車位？
- 如停車場的 200 個泊位甚至 5 個輪候車位已滿，會否即時於入口處限制車輛進入或限制車輛於入口處以外排隊等候，以免引來過多車輛輪候而倒灌出欽州街西？

## (c) 關於系統評估

- 智能停車場有賴自動泊車系統協助運作，如系統出現故障，停車場是否會完全無法運作？對深水埗區的交通帶來甚麼影響？運輸署會否有應變措施？

由於智能停車場運作對區內交通、使用者日後的泊車成本、應對意外事故等討論仍有潛在問題，我們認為，規劃署及城規會應要求運輸署仔細解答。

## 提問：

就以上各項對是次規劃申請的意見和質疑，民協謹此查詢：

1. 運輸署自 2019 年 4 月 2 日後至今再沒有就地下智能停車場計劃諮詢深水埗區議會，原因為何？
2. 承上題，既然署方已完成研究報告，為何在提交城規申請前向深水埗區議會匯報進度？
3. 署方能否提供本文提及的補充數據資料，如交通評估、環境評估、項目財務及系統評估等，以及解答各種潛在問題？如否，請提供原因。

## 動議：

如申請人無法提供充足資料，本會反對深水埗地下智能停車場的規劃申請（申請編號：A/K20/134），並希望規劃署及城規會考慮上述意見，要求申請人提供相關資料。

動議人：李庭豐

和議人：覃德誠

文件提交於 2021 年 9 月 14 日深水埗區議會第十一次會議討論，請相關部門及機構代表出席，並擬備文書回應本文提問。

## 文件提交人：

李庭豐、覃德誠

2021 年 8 月 30 日



交通事務委員會文件 22/19

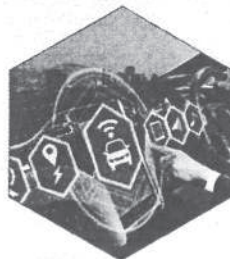
## 在深水埗欽州街及通州街交界 增設智能停車場及休憩用地

運輸署  
策略研究部



## 背景

- 智能泊車系統是
- 政府增加泊車位供應的中期至長期措施之一
- 推動智慧城市發展的其中一環。



3

## 背景

- 香港的車輛數量在過去十年增長迅速。
- 香港土地資源有限，我們須廣泛應用科技，創造更多空間，以提供足夠的泊車位。



2

## 選址

- 位於深水埗欽州街及通州街交界，毗鄰富昌邨。



4

## 智能泊車系統研究

- 於2018年初委託顧問公司進行研究，在香港推行先導計劃以落實推展智能泊車系統。
- 積累和檢討相關興建、營運、管理智能泊車系統，以及其財務上可持續性等各方面的經驗。



5

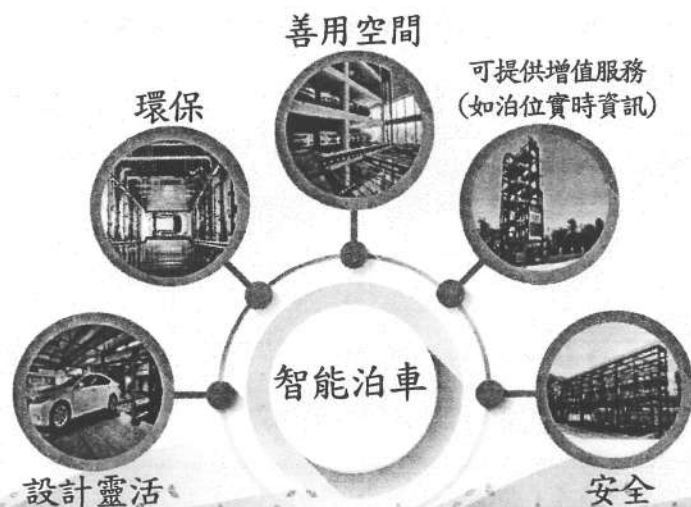
## 目的及遠景

- 透過該項目及其餘數個先導項目累積經驗，以確立於本港應用智能泊車系統的
- 技術操作的可行性
- 公眾的接受程度
- 財務上可持續性
- 促進私營停車場使用智能泊車系統



6

## 智能停車場優點



7

## 智能泊車系統類型

- 智能泊車系統可分為五種類型：
  - 圓軸垂直升降式
  - 平面移動式
  - 垂直升降式
  - 垂直循環式
  - 升降橫移式
- 因應項目本身特性、設計要求及環境限制等，而決定採納那種設計。



圓軸垂直升降式內部



圓軸垂直升降式出口

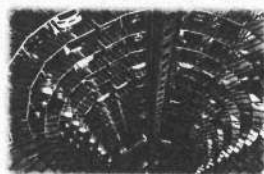
8

## 智能泊車系統類型

### 圓軸垂直升降式



德國禾夫斯堡智能停車場外觀



圓軸垂直升降式內部

### 平面移動式



深圳上沙智能停車場外觀



平面移動式內部

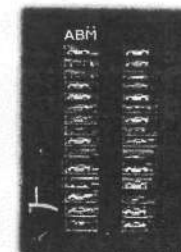
9

## 智能泊車系統類型

### 垂直升降式



垂直升降式內部

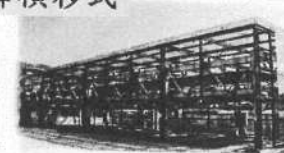


新加坡智能停車場外觀

### 垂直循環式



### 升降橫移式



10

## 圓軸垂直升降式

- 因應項目本身的環境限制，初步選定圓軸垂直升降式
- 運作原理簡單
- 其存取車輛速度快
- 較適合於地面面積細小的地方使用。



日本智能停車場外觀



圓軸垂直升降式內部

11

## 泊車體驗



1. 車輛駛入轉移艙



2. 車輛移交和識別



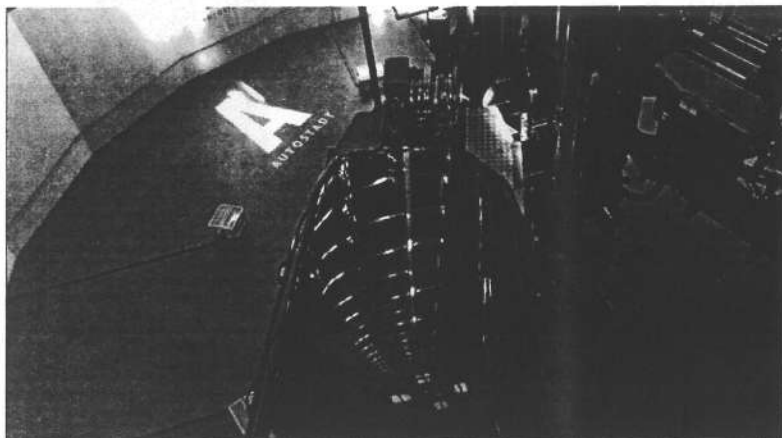
3. 系統運送車輛



4. 系統停泊車輛

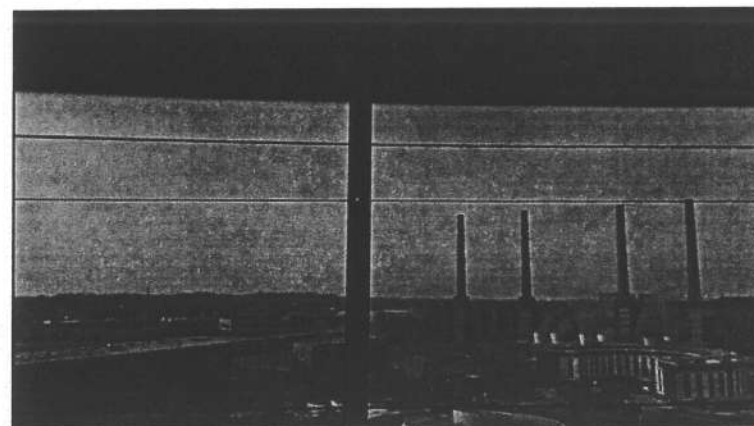
12

## 圓軸垂直升降式



13

## 圓軸垂直升降式



14

## 圓軸垂直升降式



15

## 擬議工程範圍

- 地下智能停車場（約200個泊車位）
- 地下停車場上提供一個休憩花園，包括：
  - (a) 園景設計的花園；
  - (b) 種有多年生植物的花床；
  - (c) 座椅及蔭棚或避雨亭；
  - (d) 種有攀緣植物的拱門；
  - (e) 兒童遊樂場地；
  - (f) 健身站園區；
  - (g) 貯物室；
  - (h) 飲水器

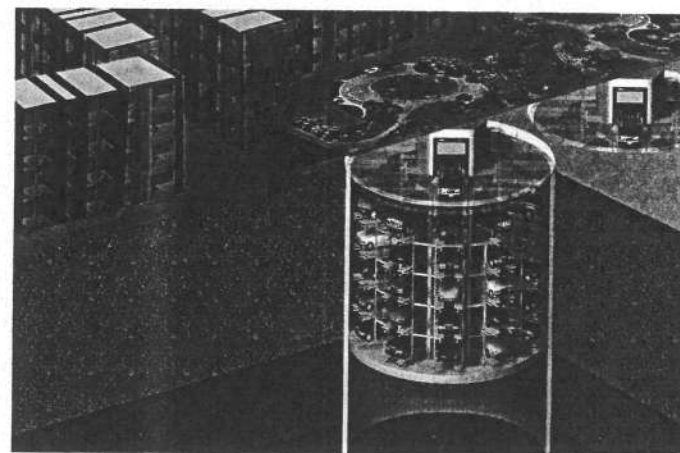
16

休憩用地鳥瞰圖



17

智能停車場透視圖



18

休憩用地示意圖



19

多謝

20

**就「跟進智能停車場項目可行性評估及  
設計避免限制閒置土地使用和發展」的  
書面回應**

運輸署就題述事宜的回覆如下：

運輸署於 2019 年 4 月 2 日就深水埗欽州西街休憩用地及公眾停車場的擬議項目諮詢深水埗區議會交通事務委員會的意見。由於本項目需向城市規劃委員會申請規劃許可，運輸署正與建築署進行下一階段的規劃工作，並已聘請相關顧問進行各項技術性研究。視乎相關工作進度，署方計劃於今年年中就項目的規劃方案諮詢深水埗區議會。

**運輸署**

2021 年 2 月

# 通州街閒置用地「民間規劃方案」具體建議， 改良過渡性房屋計劃

## 背景：

民協於 2019 年 1 月 15 日的深水埗區議會大會倡議「民間規劃方案」，動議善用通州街鄰近用地，有關動議獲得議會通過。為了有效推動該區的社區規劃，滿足不同持分者的需要，民協因此向深水埗區議會房屋事務委員會提交此文件，進一步闡述具體建議，跟進方案的實施，以改良政府提出的過渡性房屋計劃。

## 1. 善用通州街臨時街市及橋底空間用地，設露宿者自助服務中心

「民間規劃方案」提倡將通州街臨時街市分別改建為通州街布市場、社區布藝時裝中心、假日墟市活動中心等；而通州街橋底空間用地則用作社區活動場地，以服務整個社區。民協進一步建議按 2017 年通過的《倡議無家者友善議案》，參考黃洪博士 2018 年 3 月份發表的《深水埗區露宿者研究報告》於此用地，興建露宿者自助服務中心，同時將臨街市外停車場作為醫療外展車停泊及提供服務的場地。(詳見圖一)

## 通州街閒置用地「民間規劃方案」 方案1：善用通州街臨時街市及橋底空間用地 設露宿者自助服務中心



**建議將臨街市外停車場  
作為醫療外展車停泊  
及提供服務的場地**

圖一：建議設露宿者自助服務中心

## 2. 清拆昌新里天橋，改建為兒童休憩用地，配合過渡性房屋興建

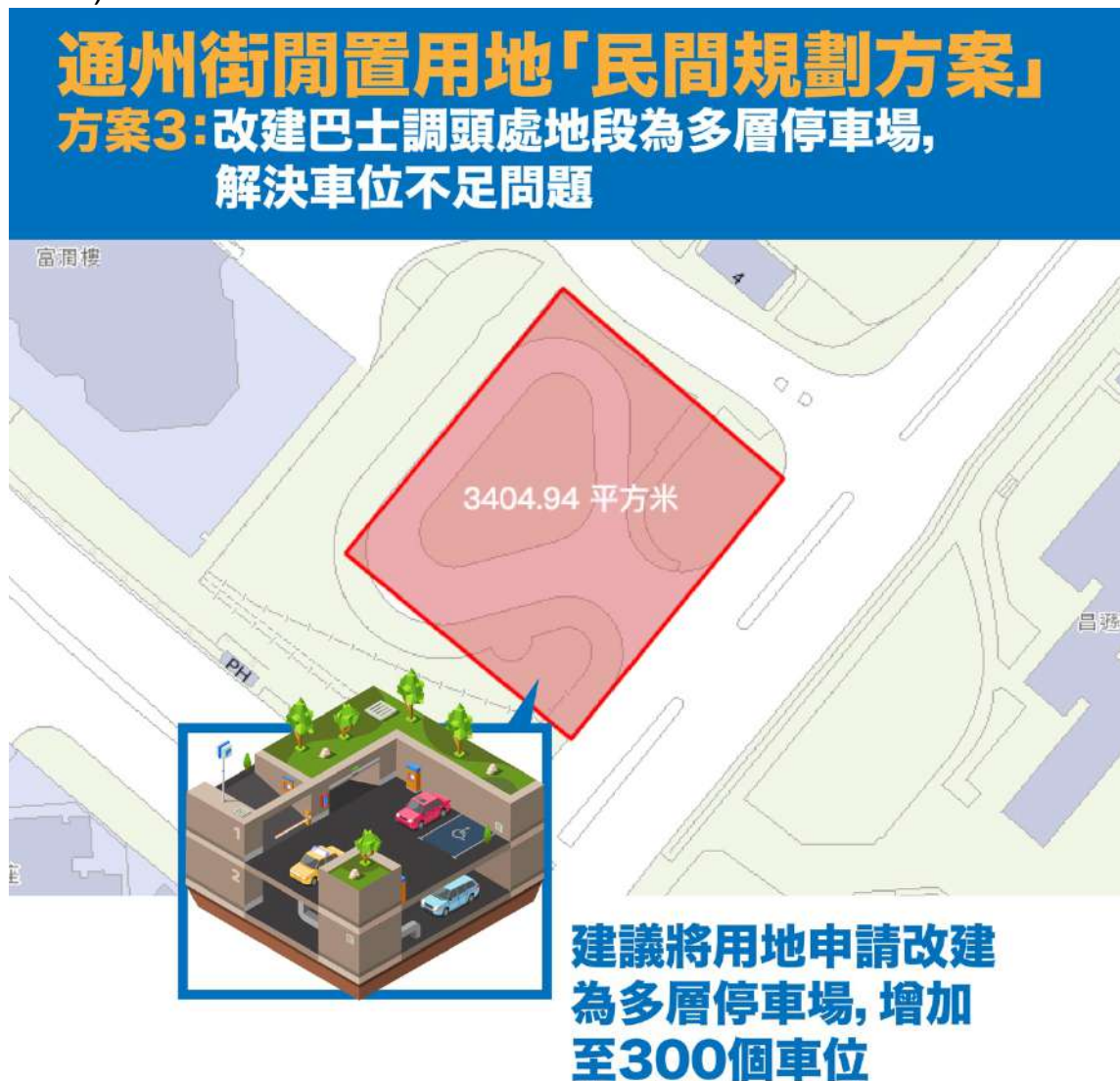
昌新里天橋空置多年，需要經常維修及保養。民協曾就此諮詢居民意見，居民對清拆天橋表示支持，我們建議清拆天橋，連同深水埗欽州街西與通州街交界的政府臨時用地一併規劃(面積約 5120 平方米)，興建過渡性房屋，同時加設兒童休憩用地，配合社會房屋計劃的發展。(詳見圖二)



圖二：建議清拆昌新里天橋，改建為兒童休憩用地

### 3. 改建巴士調頭處地段為多層停車場，解決車位不足問題

深水埗泊車位嚴重不足，但欽州街與西邨路交界之巴士調頭處(面積約 3400 平方米)，只有一條巴士線使用，同時長期卻出現違泊情況，實在非常浪費。民協建議將用地申請改建為多層停車場，增加至 300 個車位，一方面方便駕駛者，另一方面，解決通州街橋底臨時停車場車位不足的問題。(詳見圖三)



圖三：建議改建欽州街與西邨路交界之巴士調頭處地段為多層停車場

#### 4. 改設通州街橋底臨時停車場為假日墟市用地，推動社區營造

按上述建議，巴士調頭處改建為多層停車場，因此，現時通州街橋底臨時停車場(通州街與欽州街交界)地段(面積約 1323 平方米)則變為閒置用地。民協建議將臨時停車場用地改為假日墟市用途，方便非政府機構舉辦墟市活動，以推動社區營造。



圖四：建議將現時通州街橋底臨時停車場地段改為假日墟市用途

文件於提交 2019 年 2 月 28 日深水埗區議會房屋事務委員會討論，並請相關部門回應上述文件。

文件提交人：衛煥南、譚國僑、覃德誠、何啟明、江貴生、楊彥

2019 年 2 月 13 日



# 深水埗區巴士及專線小巴班次調查研究報告 (初稿)

贊助及主辦：深水埗區議會公共交通服務工作小組

調查機構：莒光文化服務基金

整體交通狀況暢順，大部分巴士行車時間比原定時間更早到達，只有少數巴士的實際行車時間比巴士公司承諾時間更遲到達，例如 86C、296C 及 702B。相差時間大多 3 至 5 分鐘，只有 2020 年 11 月 6 日日早上由海盈邨總站開出的 296C 巴士比原定時間遲 16 分鐘到達，經過調查發現，該巴士於旺角通菜街及觀塘市中心路段有輕微塞車。

## 6.2 開車時間

整體而言，根據調查員的定點觀察所得，指定的巴士及小巴路線的從總站開車的時間符合巴士公司的承諾時間。觀察得知，巴士的實際開出時間與巴士公司的承諾時間相約，誤差甚少。

## 6.3 載客量

整體而言，調查內容的 14 條巴士路線均沒有出現載客比率過多的問題，可載客數目足以應付乘客需求。其中只有部分巴士路線出現乘客總人數多於 90 人（出現座位不足情況），例如 40 號、86C、203C（單層巴士）、296C、701、702B、904 及 905。部分小巴出現滿座及多人情況，例如 44A、44S、75 及 81K。發現小巴主要以學生乘客為主，學生上學高峰時間（7:00-8:00）容易出現滿座情況。調查發現新冠疫情對小巴路線有所影響，45B 小巴路線受疫情影響停駛，41A 及 41M 小巴客量亦嚴重下降。

## 6.4 車輛種類使用道路狀況分析

下列表格根據商業車輛佔道路百分比的降序排列：

| 編號 | 定點觀察位置     | 觀察日子 | 商用車輛數量 | 商用車輛佔道路百分比 | 私人車輛數量 | 私人車輛佔道路百分比 |
|----|------------|------|--------|------------|--------|------------|
| 43 | 深旺道東京街交界   | 平日   | 6404   | 59.56%     | 3564   | 33.14%     |
| 35 | 荔枝角道南昌街交界  | 平日   | 4708   | 54.04%     | 3072   | 35.26%     |
| 23 | 青山道東京街交界   | 平日   | 3440   | 53.92%     | 1868   | 29.27%     |
| 36 | 荔枝角道彌敦道交界  | 平日   | 6028   | 52.93%     | 2548   | 22.37%     |
| 33 | 荔枝角道東京街交界  | 平日   | 5472   | 52.86%     | 4044   | 39.06%     |
| 34 | 荔枝角道欽州街交界  | 六日   | 6228   | 52.83%     | 4268   | 26.20%     |
| 31 | 長沙灣道南昌街交界  | 六日   | 4152   | 49.52%     | 2780   | 33.15%     |
| 24 | 青山道欽州街交界   | 六日   | 2632   | 48.81%     | 2300   | 42.65%     |
| 22 | 青山道興華街交界   | 平日   | 1488   | 47.93%     | 1048   | 33.76%     |
| 25 | 長裕街大南西街交界  | 平日   | 6292   | 45.22%     | 6752   | 48.53%     |
| 40 | 窩仔街南昌街交界   | 平日   | 1644   | 44.67%     | 1400   | 38.04%     |
| 42 | 旺角道彌敦道交界   | 平日   | 6088   | 43.37%     | 3712   | 26.44%     |
| 32 | 長沙灣道界限街交界  | 平日   | 4028   | 42.72%     | 3232   | 34.28%     |
| 26 | 長沙灣道大南西街交界 | 六日   | 5444   | 42.52%     | 5060   | 39.52%     |
| 41 | 窩仔街棠蔭街交界   | 平日   | 1728   | 41.02%     | 1900   | 45.10%     |
| 39 | 達之路瑰麗路交界   | 平日   | 1944   | 39.70%     | 2636   | 53.83%     |
| 27 | 長沙灣道興華街交界  | 平日   | 3804   | 37.66%     | 3774   | 37.36%     |
| 30 | 長沙灣道欽州街交界  | 平日   | 4588   | 35.82%     | 5904   | 46.09%     |
| 28 | 長沙灣道東京街交界  | 六日   | 3624   | 30.84%     | 6164   | 52.46%     |
| 38 | 達之路桃源街交界   | 平日   | 1520   | 26.96%     | 3536   | 62.73%     |

根據運輸署 2021 年 1 月統計數字<sup>4</sup>，車輛領牌總數為 802265，扣取新界的士 2815 輛、大嶼山的士 75 輛、九巴 3811 輛、城巴 926 輛、新巴 673 輛、龍運巴士 235 輛、新大嶼山巴士 58 輛、港鐵巴士(新界西北)131 輛及非專營公共巴士 6649 輛，有機會出現在深水埗區出現的車輛總數為 786,892 輛。私人車輛 (包括 65819 輛電單車及 572568 輛私家車：合共 638,387 輛) 佔總車輛比例 81%。商業車輛 (包括 116115 輛貨車及 15191 輛市區的士：合共 131306 輛) 佔總車輛比例 16.69%。但研究發現，深水埗區的商用車輛佔道路百分比 26.96%至 59.56%，平均約 45.15%。因此運輸署統計數字 (16.69%) 與實際研究數字不相符，證明商用車輛的使用率較預期多。

而深水埗區的私人車輛佔道路百分比 22.37%至 62.73%，平均約 38.96%。因此統計處統計數據 (81%) 與實際研究數字不相符，證明私人車輛的使用率較預期少。

## 6.5 道路網絡分析

部份巴士及小巴路段出現違例泊車問題。701A 巴士路線的違泊情況較為嚴重，海盈邨、旺角鐵路站、銘基書院和泓景臺均出現違泊情況，導致行車緩慢。702 巴士路線的欽州街、香島中學、北河街及大南街有違泊情況出現。905 巴士路線的中西區、美孚路段及長沙灣區違泊問題嚴重。41M 小巴的違泊情況較為嚴重，石硤尾街市總站、大坑東道 12 號、達之路惠康和又一居 18 座均出現違泊情況，導致行車緩慢。75 小巴路線的西村路，富昌邨(村)對出、長沙灣道，長沙灣廣場對出、青山道油站、明愛醫院及青山道路段均出現

---

<sup>4</sup> 運輸署-車輛登記及領牌

[https://www.td.gov.hk/tc/transport\\_in\\_hong\\_kong/transport\\_figures/vehicle\\_registration\\_and\\_licensing/index.html](https://www.td.gov.hk/tc/transport_in_hong_kong/transport_figures/vehicle_registration_and_licensing/index.html)