

書面質詢

梁孫旭議員

跟進公共停車場加價機制

交通事務局早前以提高車位流轉率，鼓勵駕駛者分流使用泊車率較低的公共停車場為由，公佈計劃自11月起陸續調升七個公共停車場泊車費，加幅達到三成三至五成。有關調整缺乏足夠理據和科學性，亦無考慮到整體社會復甦情況，以及區內居民需求，促請政府暫緩加價決定，並多聆聽社會意見。

綜觀部分加價的停車場，如栢威和華士古停車場本身位於人口密集、泊車位缺口較大的地區，附近並沒有停車場可以替代，難以鼓勵車主分流到其他停車場；同時，這些停車場的電單車和夜間車位充足，與政府加價的理由不成立；而青葱大廈停車場本身就有不少大廈住戶使用，加價不是增加使用者負擔，便是為他們帶來不便。

本人亦接獲不少居民反映，疫情期間收入減少，至今不但未有加薪，甚至未恢復原有水平；而現時本澳物價通脹、加息持續，居民的購買力被削弱，在目前環境下，政府提出調升泊車費並非一個合適的時機。

長遠而言，在泊車方面，政府應積極善用土地資源建設更多停車場，並研究以十五分鐘或半小時為收費計算單位，以及透過優惠方式，進一步推動居民多加停泊使用率較低的停車場；同時，積極優化交通網絡，完善公交系統，鼓勵居民多使用公交和步行系統。

為此，本人提出以下質詢：

一、本澳停車場對上一次加價是在2016年，當時有關部門稱是參考了其他地區的泊車收費、本澳私人停車場的收費、通脹及公眾的接受程度等綜合因素；反觀今次加價計劃僅以「提高車位流動性」為由，而泊車作為居民的剛性需求，有關說辭未能讓居民接受。對於今次加價，請問當局是依據甚麼因素作出決定？同時，部分加價停車場週邊並無其他

替代方案，無法達到「分流」作用，附近居民只能無奈接受加價，加重生活負擔，請問能否暫緩是次費用調整，重新檢視加價的必要性？

二、綜觀部分加價停車場的電單車位和夜間汽車位充足，並不存在流轉率的問題，請問有關加價的理據是甚麼？對於使用率較低的停車場或時段，當局會否考慮引入泊車優惠，以提高流轉率？

三、參考香港、內地經驗，部分停車場已採用半小時，甚至十五分鐘為收費計算單位的方式，以提高流轉率，本澳社會對此亦有一定訴求。然而交通事務局此前曾指出，暫未有考慮調整公共停車場的計費區間，請問當中涉及甚麼原因？對於居民的訴求及停車場流轉率，本澳公共停車場能否重視檢視以十五分鐘或半小時作收費計算單位的可行性？