

政府帳目委員會
就
審計署署長
第七十二號衡工量值式
審計結果報告書
提交的補充報告書

2019 年 12 月

政府帳目委員會第七十二 A 號報告書

目錄

	<u>段落</u>	<u>頁數</u>
第 1 部 引言		
政府帳目委員會的成立	1	1
委員會的成員	2	1
第 2 部 程序		
委員會的程序	1	2
委員會委員的保密承諾書	2 - 3	3
委員會的報告書	4	3
政府的回應	5	3
第 3 部 委員會的研究工作		
會議	1	4
報告書的編排	2 - 3	4
鳴謝	4	4
第 4 部 公眾泊車位的規劃、提供和管理		
A. 引言	1 - 11	5 - 8
B. 公眾泊車位的規劃和提供	12 - 36	8 - 17
C. 政府多層停車場的管理	37 - 60	17 - 26
D. 路旁泊車位的管理	61 - 87	26 - 35
E. 推行關於泊車科技的措施	88 - 109	35 - 42
F. 結論及建議	110 - 112	42 - 56

目錄

	<u>頁數</u>
委員會主席、副主席及各委員署名	57
審計署署長第七十二號報告書內經政府帳目委員會在報告書研議的章節	58
<u>有關第 1 部：“引言”的附錄</u>	
附錄 1 《香港特別行政區立法會議事規則》	59 - 60
<u>有關第 2 部：“程序”的附錄</u>	
附錄 2 1998 年 2 月 11 日臨時立法會會議上政府帳目委員會主席提交臨時立法會的文件：《香港特別行政區政府帳目審計工作的範圍——“衡工量值式審計”》	61 - 63
<u>有關第 3 部：“委員會的研究工作”的附錄</u>	
附錄 3 出席委員會聆訊的證人	64
<u>有關第 4 部：“公眾泊車位的規劃、提供和管理”的附錄</u>	
附錄 4 審計署署長於 2019 年 5 月 10 日公開聆訊的演辭	65 - 68
附錄 5 運輸及房屋局局長於 2019 年 5 月 10 日公開聆訊的開場發言	69 - 72
附錄 6 運輸及房屋局局長 2019 年 5 月 9 日的函件	73 - 81

目錄

	<u>頁數</u>
附錄 7 運輸及房屋局局長 2019 年 7 月 25 日的函件	82 - 97
附錄 8 運輸及房屋局局長 2019 年 5 月 25 日的函件	98 - 104
附錄 9 規劃署署長 2019 年 5 月 21 日的函件	105 - 112
附錄 10 康樂及文化事務署署長 2019 年 5 月 27 日的函件	113 - 114
附錄 11 地政總署署長 2019 年 5 月 24 日的函件	115 - 124
附錄 12 地政總署署長 2019 年 6 月 19 日的函件	125 - 126
附錄 13 運輸署署長 2019 年 10 月 9 日的函件	127 - 146
附錄 14 建築署署長 2019 年 6 月 19 日的函件	147 - 153
附錄 15 建築署署長 2019 年 9 月 17 日的函件	154 - 155
附錄 16 警務處處長 2019 年 6 月 11 日的函件	156 - 158
附錄 17 運輸署署長 2019 年 10 月 14 日的函件	159 - 164
附錄 18 運輸署署長 2019 年 11 月 14 日的函件	165 - 167

目錄

	<u>頁數</u>
附錄 19 政府產業署署長 2019 年 6 月 12 日的函件	168 - 170
附錄 20 房屋署署長 2019 年 6 月 18 日的函件	171 - 172
附錄 21 康樂及文化事務署署長 2019 年 6 月 11 日的函件	173 - 174
附錄 22 環境保護署署長 2019 年 6 月 13 日的函件	175 - 180
附錄 23 運輸署署長 2019 年 11 月 4 日的函件	181 - 188

引言

政府帳目委員會的成立 政府帳目委員會根據《香港特別行政區立法會議事規則》第 72 條的規定成立，這些規定載於本報告書附錄 1。

2. **委員會的成員** 立法會主席根據《立法會議事規則》第 72(3)條任命下列議員為委員會成員：

主席 : 石禮謙議員, GBS, JP

副主席 : 梁繼昌議員

委員 : 謝偉俊議員, JP
何俊賢議員, BBS
林卓廷議員
邵家輝議員, JP
陳淑莊議員

秘書 : 朱漢儒

法律顧問 : 易永健

程序

委員會的程序 委員會根據《立法會議事規則》第 72 條決定的行事方式及程序如下：

- (a) 根據《立法會議事規則》第 72 條被傳召出席委員會會議的官員，通常應為審計署署長在其報告書裏提及的收支總目的管制人員；如果所研究的事宜影響超過一個收支總目，或涉及政策或原則問題，則應傳召政府的有關政策局局長或其他適當人員。到委員會席前應訊，應是被傳召官員的個人責任。雖然他可以由屬員陪同出席，協助解釋細節，但委員會要求提出的資料、紀錄或文件，均應由他單獨負責；
- (b) 如果審計署署長的政府帳目審計結果報告書所提及的任何事項與政府補助機構的事務有關，則到委員會席前應訊的人士通常應為管制補助費撥款的人員。如委員會認為傳召有關補助機構的代表有助審議，則委員會亦可傳召該代表出席；
- (c) 管制人員或其他人士向委員會提供資料或解釋時，委員會會要求審計署署長和財經事務及庫務局局長協助；
- (d) 委員會在報告書內提及不屬於政府及補助機構的任何人士或機構前，須先行聽取這些人士或機構的陳詞；
- (e) 委員會通常不應單憑審計署署長報告書所述而就某一事項提出建議；
- (f) 委員會不應容許管制人員以書面作證，但作為親身到委員會席前應訊的附加資料，則屬例外；及
- (g) 委員會應不時與審計署署長進行非正式磋商，向署長建議甚麼地方可進行有收穫的衡工量值研究。

程序

2. **委員會委員的保密承諾書** 為加強委員會及其工作行事持正，政府帳目委員會的委員簽署保密承諾書。委員同意，就審計署署長報告書的研究工作，他們不會披露任何關涉委員會有關程序而被列為機密的事情，這些事情包括任何向委員會提供的證據或文件，以及任何與委員會在非公開會議上所作討論或商議有關的資料。委員亦同意採取所需步驟，防止這些事情在委員會向立法會提交報告之前或之後向外披露，但經委員會撤銷保密限制的事情，則不受這限制。

3. 委員會委員所簽署的保密承諾書已上載至立法會網站。

4. **委員會的報告書** 本報告書載有政府帳目委員會就 2019 年 4 月 17 日提交立法會的審計署署長第七十二號衡工量值式審計結果報告書第 1 章提交的補充報告書。審計署署長是根據 1998 年 2 月 11 日提交臨時立法會的《香港特別行政區政府帳目審計工作的範圍——"衡工量值式審計"》文件所列的準則及程序進行衡工量值式審計。該份文件載於附錄 2。委員會第七十二號報告書已於 2019 年 10 月 16 日提交立法會。*

5. **政府的回應** 政府對委員會報告書的回應，載於政府覆文內。在該覆文內，政府在適當時會就委員會的結論及建議提出意見，並就委員會或審計署署長指出的不合規則事宜提出糾正方法；如有需要，更解釋政府不擬採取行動的理由。政府已表示會在委員會報告書提交立法會後 3 個月內，向立法會呈交有關的政府覆文。

* 由於 2019 年 7 月 10 日的立法會會議取消，委員會第七十二號報告書未能如期在該次會議上提交立法會省覽。為符合《議事規則》第 72(10)條的規定，委員會已於 2019 年 7 月 17 日提交該報告書並將之送交所有立法會議員。該報告書繼而獲安排於 2019 年 10 月 16 日提交立法會省覽。

委員會的研究工作

會議 委員會先後就本報告書所涵蓋的議題召開了 3 次會議和 2 次公開聆訊。在公開聆訊中，委員會聆聽了 15 名證人，包括 1 名局長及 8 名部門首長的證供。證人名單載於本報告書附錄 3。

2. **報告書的編排** 出席委員會聆訊的證人所作的證供，以及委員會根據這些證供及研究審計署署長報告書有關章節後所作出的具體結論和建議，載於下文第 4 部。

3. 委員會公開聆訊過程的視像及語音紀錄已上載至立法會網站。

4. **鳴謝** 委員會衷心感謝所有應邀出席作證的人士，他們都採取合作的態度；同時，亦很多謝財經事務及庫務局局長、委員會法律顧問和秘書，他們一直從旁給予協助，提供有建設性的意見。此外，審計署署長在編寫其報告書時，採用了客觀而專業的手法，委員會深表謝意；署長及其屬下人員更在整個研議期間為委員會提供不少協助，委員會在此一併致謝。

A. 引言

審計署審查了政府當局規劃、提供和管理公眾泊車位的工作，以找出可予改善之處。相關審查曾於 1999 年 10 月進行。¹

2. 邵家輝議員申報，他是香港房屋委員會("房委會")的非官方委員。

背景

3. 在香港，政府的運輸政策是以公共交通(包括鐵路、電車、巴士、小巴、的士和渡輪)為本，以鐵路為骨幹。每天，乘搭不同公共交通工具的乘客超過 1 200 萬人次，佔總出行人次超過 90%，乘搭私家車的乘客則佔總出行人次不足 10%。截至 2018 年 12 月 31 日，領牌車輛約有 784 400 輛，當中包括 565 800 輛私家車、54 900 輛電單車和 123 600 輛商用車輛。²

4. 運輸署根據運輸及房屋局("運房局")的政策指引行事，負責與領牌車輛停泊有關的事宜。根據《香港規劃標準與準則》("《標準與準則》")，³發展項目內的泊車位一般分為附屬泊車位(只限業主和獲授權使用者使用)和公眾泊車位(供市民大眾使用)兩類。公眾泊車位主要藉下列方式提供：
(a)在私人發展項目、公共房屋發展項目、政府、機構或社區

¹ 於 1999 年 10 月發表的審計署署長第三十三號報告書曾論述有關路旁車位及泊車設施的管理。政府帳目委員會於 2000 年 2 月發表第 33 號報告書，就該議題提出結論和建議。

² 運輸署表示，就泊車需要而言，商用車輛包括輕型貨車、中型貨車、重型貨車、旅遊巴士和非專營公共巴士，但客貨車則因為可停泊於私家車泊車位而不包括在內。其他領牌車輛合共 40 100 輛，包括：(a)通常全日在路上行駛而其泊車需求主要屬短時間停留的 18 150 輛的士；及(b)大多停泊在車廠、公共交通總站內的巴士站，以及車站內的 6 150 輛專營巴士、4 300 輛公共小型巴士、3 350 輛私家小型巴士、1 750 輛特殊用途車輛和 6 400 輛政府車輛。

³ 《標準與準則》是一份政府手冊，列明政府釐訂各類土地用途和設施的規模和位置要求的準則。規劃署表示，該署負責協調《標準與準則》的編訂，而政府政策局和部門會不時按照其政策和需要，釐訂/檢討其載於手冊的規劃標準和準則。

公眾泊車位的規劃、提供和管理

發展項目⁴和休憩用地項目設置泊車位；(b)地政總署管控的短期租約停車場；及(c)運輸署管理的政府多層停車場和路旁泊車位。

5. 截至 2018 年 12 月 31 日，本港共有 756 909 個泊車位(包括 238 320 個公眾泊車位)，以滿足 744 191 輛領牌私家車、商用車輛和電單車的泊車需要。2018 年，來自 11 個政府多層停車場的收入為 2 億 2,000 萬元，而來自設有停車收費錶("咪錶")泊車位的收入則為 2 億 8,700 萬元。

6. 委員會於 2019 年 5 月 10 日及 31 日舉行了兩次公開聆訊，就審計署署長報告書的審查結果及意見聽取證供。⁵

委員會的報告書

7. 委員會的報告書載列向證人收集所得的證據。報告書分為以下各部分：

- 引言(第 A 部)(第 1 段至第 11 段)；
- 公眾泊車位的規劃和提供(第 B 部)(第 12 段至第 36 段)；
- 政府多層停車場的管理(第 C 部)(第 37 段至第 60 段)；
- 路旁泊車位的管理(第 D 部)(第 61 段至第 87 段)；

⁴ 政府、機構或社區發展項目旨在提供政府、機構或社區設施，以配合當地居民及/或該地區、區域以至全港的需要。該等項目也旨在提供用地予政府、提供社區所需社會服務的機構和其他機構，以供用於與其工作直接有關或互相配合的用途。

⁵ 原訂於 2019 年 7 月 17 日舉行的第三次公開聆訊予以取消，原因是當時無法在立法會綜合大樓內舉行會議。委員會其後決定，應要求政府當局回覆委員會的書面提問。

公眾泊車位的規劃、提供和管理

- 推行關於泊車科技的措施(第 E 部)(第 88 段至第 109 段)；及
- 結論及建議(第 F 部)(第 110 段至第 112 段)。

審計署署長發表演辭

8. 在委員會於 2019 年 5 月 10 日舉行的公開聆訊開始時，**審計署署長朱乃璋先生**簡述審計署署長報告書，其演辭全文載於附錄 4。

運輸及房屋局局長發表演辭

9. 在委員會於 2019 年 5 月 10 日舉行的公開聆訊開始時，**運輸及房屋局局長陳帆先生**發表演辭，其內容綜述如下：

- 鑒於政府奉行以公共交通為本、鐵路為骨幹的運輸政策，並不希望令原先乘搭公共交通工具的乘客轉用私家車，故此政府當局並沒有就泊車位供應訂立具體目標；
- 運房局和運輸署將按照"一地多用"的原則，按部就班推出一系列短期及中長期措施適度增加泊車位。運輸署亦會積極推展自動泊車系統；⁶ 及
- 運輸署自 2019 年 2 月起採取措施加快處理政府多層停車場的棄置車輛，以確保泊車位得以善用。此外，運輸署將透過推行各項科技措施繼續推動"智慧出行"，例如由 2020 年年中起陸續安裝可提供實時泊車數據的新一代路旁咪錶，以進一步加強向駕駛者發放空置泊車位資訊。

運輸及房屋局局長的序辭全文載於附錄 5。

⁶ 自動泊車系統(又稱智能或機械泊車系統)以機動提升/滑動或獨立運作的調度裝置，把車輛疊高擺放，並減少車與車之間的空間，藉此在面積相同的範圍內停泊更多車輛。

公眾泊車位的規劃、提供和管理

10. 按審計署署長報告書第 1.9 段表一所載，截至 2018 年 12 月 31 日，政府、機構或社區發展項目內的公眾泊車位有 9 220 個。就此，委員會詢問，運輸署可否與相關政府部門磋商，探討延長政府、機構或社區設施開放時間的可行性，以增加可使用的公眾泊車位。

11. **運輸及房屋局局長**在其 2019 年 5 月 9 日及 2019 年 7 月 25 日的兩封函件(分別載於附錄 6 及附錄 7)中答稱：

- 在政府、機構或社區發展項目內提供的公眾泊車位，主要是政府大樓、公園、體育設施、街市、教育機構及醫院內供公眾使用的泊車位。視乎設施所提供服務及停車場營辦商的合約條款，場地開放時間各有不同；及
- 就延長有關政府、機構或社區設施開放時間的建議，運輸署會積極與相關政府部門跟進，並會致力盡快在新的停車場管理合約中增加相關條款，以增加這些泊車位的供應時段。

B. 公眾泊車位的規劃和提供

12. 根據審計署署長報告書第 2.3 段，運輸署推算，按照私家車數目的增長趨勢，泊車位與車輛數目比例("泊車位比例")將於未來數年進一步下降至低於 1。委員會詢問，隨着公眾泊車位數目預計的變化，未來 3 年的泊車位比例為何。

13. **運輸及房屋局局長**在其 2019 年 5 月 9 日的函件(附錄 6)中表示：

- 截至 2018 年 12 月底，私家車(包括客貨車)的數目⁷為 616 220 輛，而可供私家車停泊的泊車位數目為 675 264 個，比例約為 1.10；

⁷ 請參閱第 3 段註 2。

公眾泊車位的規劃、提供和管理

- 截至 2019 年第一季，在過去 12 個月，領牌私家車的按年增長率約為 2%。按此增長趨勢，私家車未來 3 年的預計數目分別約為 628 500、641 100 及 653 900；
- 由 2016 年至 2018 年，私家車泊車位供應的平均增幅約為每年 1.3%。假如這趨勢持續下去，並按上述車輛增長率推算，相關泊車位比例會在隨後 3 年每年下跌約 0.01；及
- 由於新泊車位供應視乎地區諮詢結果及個別發展項目的進度而定，運輸署未有特別就日後私家車公眾泊車位的供應進行推算。

14. 委員會從審計署署長報告書第 2.3 段圖一知悉，商用車輛的泊車位比例過去 5 年一直徘徊在 0.65 左右。委員會詢問，當局有否為該比例訂立目標，以及上述泊車位比例是否顯示商用車輛泊車位短缺。委員會亦問及，政府當局曾採取甚麼措施，以達致其政策目標，即提供泊車位時須優先考慮和配合商用車輛的泊車需求。

15. **運輸及房屋局局長**在公開聆訊上表示及在其 2019 年 5 月 25 日的函件(附錄 8)中補充：

- 泊車位比例約 0.65 顯示商用車輛泊車位短缺，但由於部分商用車輛是 24 小時作業、在內地作業並停泊，或停泊在非指定泊車位(包括新界的棕地)，故此實際短缺情況並非那麼嚴重；
- 政府當局並沒有為商用車輛訂立目標泊車位比例。鑒於香港土地資源有限，且要兼顧不同優次的土地用途，若要政府當局達致某個泊車位比例的硬指標，實屬不切實際；
- 運輸署正進行商用車輛泊車顧問研究，並預計在 2019 年年底完成。是項研究會建立一套泊車位需求模型，以預計各區至 2031 年的商用車輛泊車位供求情

公眾泊車位的規劃、提供和管理

況，從而制訂短期至長期措施以應付可預見的需求；及

一 政府當局一直採取以下各項措施，以增加商用車輛泊車位的供應：

- (a) 在合適的路旁地點劃設夜間泊車位；
- (b) 要求發展商在新發展項目內提供《標準與準則》的泊車位標準範圍內較高的泊車位數量；
- (c) 鼓勵學校在非上課時間開放校舍供學生服務車輛停泊；
- (d) 增設路旁旅遊巴士泊車位及上落客設施；及
- (e) 在合適的短期租約停車場的租約條款中，訂明須預留予商用車輛停泊的泊車位數目下限。

16. 應委員會的要求，**運輸及房屋局局長**在其 2019 年 5 月 25 日的函件(附錄 8)中提供列表，說明政府當局預計透過短、中、長期措施增設合共 9 849 個泊車位，以及每項措施的實施時間表。

17. 關於審計署署長報告書第 2.4 段表二，委員會要求當局提供資料，按下述每個公眾泊車位類別，說明可用以滿足短期泊車需要的時租泊車位與月租泊車位的分布：政府、機構或社區發展項目、公共房屋發展項目、私人發展項目、政府多層停車場及短期租約停車場。

18. **運輸及房屋局局長**在其 2019 年 5 月 9 日的函件(附錄 6)中提供運輸署轄下 11 個政府停車場的時租泊車位與月租泊車位的分布。運輸署並沒有備存其他類別停車場的泊車位分布資料。

公眾泊車位的規劃、提供和管理

19. 委員會詢問，政府當局制訂了甚麼機制/措施，以確保在私人發展項目提供的時租及月租泊車位分布合理。**運輸及房屋局局長**在其 2019 年 5 月 9 日的函件(附錄 6)中回應時表示，政府當局沒有規管設於私人發展項目內停車場的時租泊車位及月租泊車位分布，這是由市場決定的事宜。

20. 委員會從審計署署長報告書第 2.6 及 2.7 段知悉，根據運輸署於 2002 年 11 月發表的《第二次泊車位需求研究最終報告》("《2002 年研究報告》")，直至 2011 年仍有剩餘的私家車泊車設施。及後於 2003 年和 2014 年，《標準與準則》中私人房屋發展項目的泊車位標準作出了大幅修訂，導致這類泊車位減少。然而，委員會關注到，由 2006 年起，私家車數目大幅增加，以致私家車泊車位比例下降至 2018 年的 1.10，而且該比例將於未來數年進一步下降至低於 1。委員會因此詢問，在私家車數目持續增加的情況下，當局基於甚麼理據，於 2014 年修訂《標準與準則》，以進一步減少泊車位的供應。

21. **運輸及房屋局局長**在公開聆訊上解釋及在其 2019 年 5 月 25 日的函件(附錄 8)中補充：

- 政府經考慮"《香港規劃標準與準則》的私人房屋泊車設施標準的檢討"的顧問研究結果後，在 2014 年 2 月修訂了《標準與準則》；及
- 在上述研究中，顧問曾於 2009 年進行泊車調查，涵蓋 127 個私人房屋發展項目，涉及合共 32 654 個私家車泊車位。調查顯示，就中小型單位(即總樓面面積少於 100 平方米)而言，泊車位供過於求，而就大型單位(即總樓面面積不少於 100 平方米)而言，泊車位則供應不足。在該項研究於 2012 年年中完成後，經充分諮詢相關政府部門和持份者，政府在 2014 年 2 月修訂了《標準與準則》所載的泊車位規定，調低中小型單位的泊車位標準及調高大型單位的泊車位標準。

公眾泊車位的規劃、提供和管理

22. 應委員會的要求，**規劃署署長**在其 2019 年 5 月 21 日的函件(附錄 9)中提供《標準與準則》中與泊車位標準有關的章節，以及自 2003 年起就《標準與準則》中關乎泊車位標準作出修訂的詳情。

23. 委員會詢問，政府當局認為是否有需要控制私家車增長，以及已經/將會就此推行甚麼措施。**運輸及房屋局局長**在公開聆訊上表示及在其 2019 年 5 月 25 日的函件(附錄 8)中補充，交通諮詢委員會("交諮會")⁸在 2014 年 12 月發表《香港道路交通擠塞研究報告》，⁹當中提出 12 項處理交通擠塞的短、中及長期建議措施。雖然私家車數目的按年增長近期稍為放緩，但私家車數目的增長仍是導致交通擠塞的主要因素，不容忽視。政府當局會繼續密切監察情況，並按部就班推行交諮會的建議措施。

24. 委員會從審計署署長報告書第 2.12 段個案一知悉，西貢區議會於 2011 年 3 月支持將軍澳第 66 及 68 區市鎮公園的擬議項目範圍，但運輸署到了 2018 年 11 月才建議把市鎮公園項目分拆為兩個獨立項目，即由康樂及文化事務署("康文署")擔任項目倡議者的將軍澳第 68 區市鎮公園項目，以及由運輸署擔任項目倡議者的將軍澳第 66 區市鎮公園連地下停車場項目(提供 395 個泊車位)。委員會關注到，西貢區議會早於 2011 年已支持該項目範圍，為何運輸署在大約 7 年後才建議在該休憩用地項目加設地下停車場。運輸署發現，將軍澳第 66 區短期租約停車場結業後，該區將欠缺 472 個泊車位，委員會詢問，運輸署曾於 2011 年 3 月至 2017 年 6 月期間就此採取甚麼措施。

25. **運輸及房屋局局長**在公開聆訊上解釋及在其 2019 年 5 月 25 日的函件(附錄 8)中補充，雖然將軍澳第 66 及 68 區預留作擬議市鎮公園用途，但在 2017 年 1 月之前，運輸署並不知悉該市

⁸ 交諮會的職責是就交通政策廣泛涉及的各项問題，向行政長官會同行政會議提供意見，藉以改善市民的往來和貨物的運送。交諮會由 16 名非官方委員(包括主席在內)和 3 名當然委員(即運輸及房屋局常任秘書長(運輸)或其代表、運輸署署長及警務處處長或其代表)組成。

⁹ 《香港道路交通擠塞研究報告》(取覽日期：2019 年 11 月 5 日)：
https://www.thb.gov.hk/tc/boards/transport/land/Full-Chi_C_cover.pdf

公眾泊車位的規劃、提供和管理

鎮公園項目的具體發展時間表；政府於 2017 年 1 月在 2017 年施政報告中公布，會在未來 5 年展開 26 個體育及康樂設施項目(包括該市鎮公園)。在 2017 年 1 月之前，該用地自 2013 年 2 月起一直用作短期租約公眾停車場。運輸署一直監察該短期租約停車場的使用率，以及密切留意該市鎮公園項目的具體推行時間表，因為該市鎮公園項目或會影響該短期租約公眾停車場的持續運作。

26. 委員會詢問，因應審計署在個案一第 3 段就運輸署在規劃方面的不足之處所提出的意見，運輸署採取了甚麼行動，以作回應。**運輸署署長陳美寶女士**在公開聆訊上答稱及**運輸及房屋局局長**在其 2019 年 5 月 25 日的函件(附錄 8)中補充：

- 由於短期租約用地旨在令有關土地在收回作長遠發展項目前作臨時用途，運輸署日後規劃重置短期租約停車場時，會審慎檢視對泊車位的需求，當中會顧及長遠發展計劃、當區交通情況、可供使用的土地、附近停車場的使用率、附近一帶的違例泊車情況，以及持份者的意見；
- 運輸署會按照“一地多用”的原則，在長遠發展項目的初期階段，與發展項目倡議者緊密合作，以探討可否在切實可行的情況下，盡量在原址重置泊車位，作為發展項目的一部分。運輸署正是基於這原則和有關地區的泊車需求，在政府當局公布市鎮公園項目的規劃時間表後，建議在有關項目內提供公眾泊車位，以切合地區泊車需要；及
- 運輸署正研究在將軍澳第 67 區政府聯用辦公大樓原擬提供的 105 個泊車位外再增設泊車位，同時研究在附近一帶的其他項目提供泊車位，以紓緩區內泊車位短缺的情況。

27. 應委員會的要求，**康樂及文化事務署署長李美嫦女士**在其 2019 年 5 月 27 日的函件(附錄 10)中，提供康文署就市鎮公園工程項目採取行動的時序表。委員會從其函件知悉，按照“一地多用”的原則在政府、機構或社區發展項目增設公眾泊車位的進

公眾泊車位的規劃、提供和管理

度，主要取決於相關部門之間的協調，以及當地社區的支持。就此，委員會詢問運房局/運輸署有否考慮制訂措施/機制，使各相關政府政策局/部門之間更協調有度，同時爭取當地社區支持，以期盡早提供可供公眾使用的公眾泊車位。

28. **運輸署署長**在公開聆訊上作出回應時表示及**運輸及房屋局局長**在其 2019 年 7 月 25 日的函件(附錄 7)中補充：

- 運輸署一直監察將軍澳區的泊車需求，並會按"一地多用"原則，在區內物色適合設置公眾停車場的政府用地或設施，以期達致地盡其用的目的；
- 如運輸署認為有需要設置公眾停車場，該署會在相關項目的規劃階段聯絡相關政府部門，要求在有關項目中設置公眾停車場；及
- 政府當局現正修訂內部指引，要求各部門在籌劃工程項目的初期，例如在訂定項目的主要設施時，就是否有需要設置公眾停車場諮詢運輸署，並進行適當的技術及交通影響評估。運輸署亦會就在擬議新發展項目和重建項目提供公眾泊車位發出內部指引。

29. 關於審計署署長報告書第 2.13 段，委員會詢問，運輸署採取了甚麼措施，以監察個案二私人發展項目內貨車停車場的使用率，並問及輕型貨車泊車位使用率的最新情況。

30. **運輸署署長**在公開聆訊上表示及**運輸及房屋局局長**在其 2019 年 5 月 25 日的函件(附錄 8)中補充，該停車場提供共 155 個輕型貨車泊車位，運輸署一直透過進行實地調查，監察該停車場的使用率。運輸署在 2019 年 4 月進行的實地調查中觀察到，停車場約有 50 部輕型貨車停泊。運輸署亦會調查有關停車場 500 米範圍內的違例泊車情況，從而掌握區內輕型貨車的泊車需求。運輸署的調查發現，違例停泊的輕型貨車約有 120 輛，由此可見，區內的輕型貨車泊車需求與該停車場所提供的輕型貨車泊車位數目相若。

31. 至於個案二，委員會亦對地政總署處理下述違規情況的方式表示關注：地政總署在 2016 年 10 月視察時發現，有關停車場的出入口均被活動式欄杆所阻。委員會詢問，為何地政總署在 2017 年 10 月視察時雖留意到類似的違規情況，但卻未有向有關私人發展項目的業主發出警告信。

32. **地政總署署長陳松青先生**在公開聆訊上解釋及在其 2019 年 5 月 24 日的函件(附錄 11)中補充：

- 檔案紀錄顯示，該署於 2017 年 10 月的年度實地視察中發現違反契約條件後沒有發出警告信，實屬疏漏。地政總署接獲有關個案二的查詢時，¹⁰ 已立即跟進處理，並於 2018 年 5 月 16 日實地視察。從實地視察所見，由於停車場仍然違反同一契約條件，地政總署遂於 2018 年 5 月 25 日向地段擁有人發出警告信，要求擁有人在 14 天內糾正違契事項；
- 停車場營辦商於 2018 年 5 月 29 日回覆，指已糾正違契事項，移除了停車場入口的金屬欄。地政總署於 2018 年 5 月 31 日再次實地視察，確認有關金屬欄已被移除，認為違契事項已獲糾正；及
- 地政總署先後於 2018 年 8 月和 10 月發出電郵，提醒各分區地政處，必須根據現行指引監察並查核地契條件的遵從情況，以及採取跟進行動。為加強發放這個信息，並再三提醒各分區地政處，地政總署於 2019 年 5 月發出便箋，綜述早前於 2018 年 8 月和 10 月發出的指引內容。

應委員會的要求，**地政總署署長**在其上述函件中提供該署於 2019 年 5 月頒布的最新指引，說明如何處理違反契約條件的個案，以及就已糾正個案採取的跟進行動。

¹⁰ 2018 年 5 月中，規劃署在處理附近一個新發展項目的規劃申請時，請地政總署從土地行政的角度，就有關私人發展項目所提供的公眾貨車停車場發表意見。

公眾泊車位的規劃、提供和管理

33. 根據審計署署長報告書第 2.13 段個案三，儘管地政總署已就輕型貨車泊車位被私家車佔用的情況，屢次向有關地段擁有人發出警告信，惟私人地段擁有人並未作出糾正。委員會詢問，地政總署可就此採取甚麼行動。

34. **地政總署署長**在公開聆訊上表示及在其 2019 年 5 月 24 日的函件(附錄 11)中補充：

- 假如發現並確定有需要針對違反契約條件的個案，採取執行契約條款行動，地政總署會根據既定程序採取執行契約條款行動，向地段擁有人發出警告信，要求糾正違規之處。假如地段擁有人未有遵辦，地政總署可能把警告信送交土地註冊處註冊，並會保留權利，進一步採取適當的執行契約條款行動，包括根據契約條款和《政府土地權(重收及轉歸補救)條例》(第 126 章)，採取重收土地行動；及
- 因應地政總署的警告信，個案三的地段擁有人已就不當停泊私家車的情況積極採取行動，包括豎設方向指示標誌指引停車場使用者，以及張貼扣押車輛的警告告示。該地段擁有人表示，由於個別私家車司機往往罔顧警告告示，把私家車停泊在只供貨車停泊的車位，以致地段擁有人在執行上確實遇到其無法控制的困難。

35. 委員會知悉地段擁有人在管理輕型貨車泊車位遇到上述困難，並詢問地政總署或其他政府部門可採取甚麼措施，協助擁有人遵守有關契約條件，因為根據有關契約條件，擁有人須提供指明數目的公眾泊車位，供某些類別的車輛停泊。

36. **地政總署署長**在其 2019 年 6 月 19 日的函件(附錄 12)中補充：

- 地政總署會繼續提醒擁有人有責任遵從相關條款，並為此建議擁有人考慮採取適當的管理措施，例如在泊

公眾泊車位的規劃、提供和管理

車位設置清晰及適當的指示牌，以及把在輕型貨車專用泊車位不當停泊的私家車上鎖；

- 一 假如擁有人能提供資料，足以顯示當區對輕型貨車泊車位的需求偏低，在徵詢運輸署的意見並獲得同意後，地政總署可考慮擁有人提出的申請，以短期或長期方式，把泊車位改為供私家車使用，以期善用該等車位；及
- 一 地政總署亦會與運輸署研究各種措施，讓市民更廣泛便捷地獲取公眾泊車位的資訊。該等措施可包括，透過由地政總署提供的公開網上地圖服務"地理資訊地圖"，以及供市民及應用程式開發者搜尋和查閱地理空間數據的網站"香港地理數據站"，發布公眾泊車位資訊(例如泊車位的類別、實時泊車位供應等)，而有關泊車位資料包括但不限於由私人擁有人根據契約營運的泊車位。

C. 政府多層停車場的管理

37. 關於審計署署長報告書第 3.15 至 3.18 段，葵芳停車場¹¹天台自 2013 年 10 月保安系統安裝工程完成後便封閉，自此天台的全部 75 個泊車位便再沒有開放予公眾使用。據運輸署所述，該署發現停車場天台地面不適合泊車，故將之封閉以待進行維修工程。在與建築署聯繫後，維修工程已於 2018 年 10 月完竣。停車場天台及後重開，由 2019 年 4 月起用作臨時汽車扣留中心。委員會要求政府當局提供由 2013 年 10 月至 2019 年 4 月期間，就天台泊車位採取的主要行動時序表，以及說明天台泊車位將於何時重開予公眾作泊車用途。

38. **運輸及房屋局局長**在其 2019 年 5 月 9 日的函件(附錄 6)中提供該時序表，而**運輸署署長**在其 2019 年 10 月 9 日的函件(附錄 13)中補充，運輸署會檢討汽車扣留中心的需要，並審視

¹¹ 葵芳停車場樓高 7 層，提供 645 個泊車位，包括 552 個私家車、客貨車和的士泊車位，以及 93 個電單車泊車位。根據葵芳停車場的樓面平面圖，停車場 1 至 7 樓提供 477 個私家車、客貨車和的士泊車位，而餘下的 75 個這類泊車位則位於停車場天台。

公眾泊車位的規劃、提供和管理

將部分天台開放作泊車用途並同時繼續保留其餘部分用作汽車扣留中心的可行性。運輸署期望在 2019 年年底前完成檢討。

39. 根據運輸及房屋局局長 2019 年 5 月 9 日的函件(附錄 6)，運輸署與建築署在 2014 年 7 月 8 日舉行的實地會議上，討論葵芳停車場的重鋪天台工程。然而，當局未有為該天台進行重鋪工程，只進行了滲水維修保養工程。停車場天台的滲水問題並未完全解決。委員會進一步詢問，在上述實地會議上得出的結論為何。

40. **運輸署署長**在公開聆訊上表示及**運輸及房屋局局長**在其 2019 年 7 月 25 日的函件(附錄 7)中補充，運輸署早於 2013 年 10 月保安改善工程完工時，已知悉停車場天台有嚴重漏水問題。因此，運輸署認為該天台暫時不適宜泊車，並需要進行大規模的重鋪天台工程。上述函件提供了 2013 年 10 月至 2014 年 7 月期間為停車場天台進行維修工程的主要事件時序表。

41. **建築署署長林余家慧女士**在公開聆訊上答稱及在其 2019 年 6 月 19 日的函件(附錄 14)中補充：

- 建築署的工程顧問於 2013 年 10 月 31 日應運輸署邀請，就葵芳停車場翻新項目的擬議範圍向運輸署進行簡介並互相交換意見。翻新項目包括無障礙通道改善工程和顧問建議的重鋪天台工程。顧問指出天台漏水情況嚴重，導致混凝土剝落；
- 2014 年 7 月 8 日舉行的會議只是初步籌備會議，工地工程施工時間表並未確立，詳細安排有待討論。由於葵芳停車場在落成後從沒有進行過重鋪天台工程，因此建築署經考慮顧問的建議和運輸署報告的滲水問題後，同意把重鋪天台工程納入工程範圍，作為預防性的維修保養工程；及
- 由於該停車場年代久遠，亦非由建築署負責興建，重鋪天台工程進行前須在現場勘察現有天台的詳細建造方法。然而，勘察結果發現該停車場天台防水層的

原設計和建築方法極之罕見，會令重鋪天台工程更加困難和複雜。更換現有防水層可能會影響到整體結構穩定。因此，重鋪天台工程其後從原計劃中剔出。建築署經詳細考慮後，決定為停車場採用另一種相對更符合經濟效益及務實的維修保養方法(局部灌漿)。

42. **建築署署長**在其 2019 年 6 月 19 日的函件(附錄 14)中回覆委員會的查詢時提供資料，說明建築署在 2014 年至 2018 年間，為葵芳停車場 7 樓及天台安排的一般維修工程及天台滲水維修工程的詳細內容，包括每項這些保養及維修工程的範圍及開支。由 2014 年至 2018 年為停車場進行的天台滲水工程(包括局部灌漿)的費用為 179,156 元。

43. 根據建築署署長 2019 年 6 月 19 日的函件(附錄 14)，建築署在 2015 年 11 月 19 日向運輸署表示，已克服重鋪天台工程的技術限制，惟該工程只會在情況合適時才會啟動。委員會詢問，鑒於建築署進行的維修及保養工程至今未能有效解決停車場的滲水問題，該署在甚麼情況下才會考慮進行全面的重鋪天台工程。委員會詢問，全面重鋪天台工程的預算費用為何。

44. **建築署署長**在其 2019 年 9 月 17 日的函件(附錄 15)中答稱：

- 利用局部灌漿方式在停車場進行的維修及保養工程，大致上能有效處理滲水問題，天台的滲水情況亦有所改善。相對於全面的重鋪天台工程，上述維修方法更具經濟效益，造成的滋擾亦較少；及
- 如滲水問題擴大而導致以局部灌漿方法處理滲水問題成效不彰，亦不合乎經濟效益，建築署便會考慮進行全面的重鋪天台工程。全面重鋪天台工程的預算費用約為 350 萬元。

45. 委員會從建築署署長 2019 年 6 月 19 日的函件(附錄 14)知悉，在 2015 年 11 月至 2018 年 10 月期間為葵芳停車場進行的維修工程(主要是 7 樓天花板的混凝土維修工程)，對停車場天

公眾泊車位的規劃、提供和管理

台的開放並不構成影響。委員會詢問，為何運輸署在上述期間未有重開天台泊車位供公眾使用。

46. **運輸署署長**在其 2019 年 10 月 9 日的函件(附錄 13)中解釋：

- 運輸署於 2015 年 11 月 19 日得悉，建築署已克服技術限制，並設計了一套新的重鋪天台系統。然而，鑒於重鋪天台工程的建造成本較高，該項工程將不會在 2015 年內進行。建築署進一步表示，正設法解決撥款問題，並會適時通知運輸署有關進展；
- 在 2015 年至 2018 年期間，儘管建築署以局部灌漿方式為葵芳停車場進行維修和保養，但在 7 樓天花板的拱腹發現有混凝土剝落，且天花板多處出現滲水。建築署完成維修工程後，於 2016 年 1 月將停車場 7 樓交還運輸署，而該樓層於 2016 年 2 月開放，但滲水問題依然出現，導致需要關閉受影響的泊車位，以便進行維修工程；
- 運輸署注意到當時重鋪天台工程尚未完成，為避免對相關泊車位的運作造成混亂，該署認為天台暫時不宜用作泊車，直至長期滲水問題得到處理；及
- 2017 年 11 月 27 日，運輸署得到建築署同意舉行實地會議，在會議上運輸署提出有需要進行維修工程，使運輸署可解決滲水問題，並為重開停車場天台作泊車用途做好準備。與此同時，在 2018 年 4 月，該天台有需要用作臨時汽車扣留中心。隨着建築署最終確定為天台展開基本維修工程，以及於 2018 年 10 月完成工程，天台其後由 2019 年 4 月 1 日起開放，用作臨時汽車扣留中心。

47. 委員會詢問，在 2013 年 10 月至 2019 年 4 月 1 日期間封閉葵芳停車場天台泊車位，估計導致損失了多少泊車費。**運輸署署長**在公開聆訊上答稱及**運輸及房屋局局長**在其 2019 年 7 月 25 日的函件(附錄 7)中進一步解釋：

公眾泊車位的規劃、提供和管理

- 停車場使用者一般傾向把車輛停泊於較低樓層以方便車輛出入，而天台樓層的泊車位使用率較低。停車場每月平均最高使用率由 2013 年 10 月的 44%，上升至 2015 年(停車場 7 樓及天台封閉期間)約 70%，以及 2019 年 3 月(即天台正式改作臨時汽車扣留中心前)約 80%。這顯示葵芳停車場的泊車位未見供不應求的情況；
- 為預留部分泊車位予月租使用者，停車場有時須在上午 11 時至下午 1 時實施入車限制。根據停車場營運紀錄，在 2017 年及 2018 年，每月分別平均有 10 日及 11 日在有關時段實施入車限制，而 2019 年(1 月至 3 月)平均每月則有 6 日；及
- 運輸署曾參考在沒有實施入車限制的日子於上述時段的使用率，並假設在實施入車限制期間的所有車輛均可使用停車場，從而粗略估算由 2017 年 1 月至 2019 年 3 月在實施入車限制期間，泊車費的損失約為 19,000 元。

48. 委員會詢問，當局如何處理審計署署長報告書第 3.20 段提及在 5 個政府多層停車場內的 13 輛棄置車輛。**運輸署署長**在公開聆訊上回應時表示及**運輸及房屋局局長**在其 2019 年 7 月 25 日的函件(附錄 7)中補充：

- 停車場營辦商全部均有以掛號郵遞方式寄出通知到車主的登記地址，指出其名下車輛在停車場長期停泊，要求全數繳付應付的泊車費及同時將該車輛移離停車場；
- 當車主未有在指明期間繳付應付的泊車費及將該車輛移離停車場時，營辦商使用認可的鎖車器具把車輛鎖上，並再次以掛號郵遞方式告知車主，如車主仍未把車輛駛離泊車位，亦未繳交未付的泊車費，該車輛將成為政府財產，而政府有權把車輛出售；及
- 營辦商亦有在中英文報章刊登相同通知及聯絡香港警務處("警務處")處置有關車輛。在該 13 宗個案中，

營辦商就當中 7 宗個案發出超過兩封掛號信件予登記車主，而有兩位車主在收到第二封信件後繳付所有拖欠的泊車費，並取回車輛。

49. 關於審計署署長報告書第 3.21 段所載的個案四及第 3.22 段，委員會詢問，警務處延遲處理林士街停車場的棄置車輛的理由為何，以及運輸署/警務處根據《道路交通(私家路上泊車)規例》(第 374O 章)處理政府停車場棄置車輛個案的現行程序為何。

50. **運輸及房屋局局長**在其 2019 年 5 月 9 日的函件(附錄 6)中解釋：

- 運輸署轄下停車場屬第 374O 章第 7 條下指定的私家路，停車場入口均豎立私家路標誌；
- 棄置車輛的定義是在一個泊車位連續 30 天或以上在沒有購買月租或季租泊車票的情況下靜止不動的車輛。運輸署轄下停車場承辦商必須遵守相關合約內有關"鎖押、移走、貯存和處置車輛"章節下所載的運作規定處理棄置車輛。在已遵從第 374O 章相關條文¹²的前提下，承辦商須確保獲授權人員以認可鎖車器具鎖上懷疑棄置車輛、通知車主移走車輛，並在車主沒有移走車輛的情況下，根據合約將車輛轉交警務處處理；
- 一直以來，運輸署的停車場承辦商如發現停車場內有棄置車輛，會在完成所需程序後把棄置車輛送交警務處；
- 在 2016 年 12 月，警務處收到林士街停車場承辦商要求接收 3 輛棄置車輛，當中包括個案四中的車輛。有

¹² 第 374O 章第 11(2)條訂明，鎖上或移走車輛的權力，只可在下述情況下由私家路擁有人或獲授權人員行使：(a)車輛無人看守，而司機亦不知所終；或(b)有關私家路擁有人或私家路的獲授權人員要求司機移走車輛，但司機不能將其移走，或拒絕或沒有將其移走。請一併參閱下文第 54 段註 13。

公眾泊車位的規劃、提供和管理

關車輛據報已根據第 374O 章被鎖上。其後，警務處與承辦商透過往來書信，確定第 374O 章的規定已獲遵從。就每一項處理棄置車輛的要求，警務處會按有關情況，包括警務處的車輛扣留中心是否尚有空間，進行個別考慮。在 2019 年 1 月，警務處基於以上的考慮並信納第 374O 章的規定已獲遵從後，接收有關車輛以作處置；及

- 鑒於律政司的最新意見認為在個案四的情況下，憑藉第 374O 章處理棄置車輛未必是最佳途徑，運輸署已指示其停車場承辦商，須按照一直在停車場展示的"泊車及使用條款"，根據相關合約安排處理棄置車輛。截至 2019 年 5 月 9 日，運輸署轄下停車場並沒有發現棄置車輛。

51. 委員會知悉，個案四中的停車場營辦商曾就處置有關的棄置車輛多次聯絡警務處。委員會要求運輸署確認，在該段期間是否一直知悉此事，以及如有需要，運輸署會否向承辦商提供意見。

52. **運輸署署長**在公開聆訊上回應時表示及**運輸及房屋局局長**在其 2019 年 7 月 25 日的函件(附錄 7)中進一步表示：

- 有關的停車場營辦商在處理個案四的過程中，並未向運輸署尋求協助。在 2017 年和 2018 年，在 4 次與停車場營辦商舉行的會議上，營辦商並未向運輸署表達，在處理棄置車輛方面遇到困難；及
- 由於處理棄置車輛並非停車場營辦商的主要工作，因此運輸署監管營辦商這方面表現的工作，在緩急先後的次序上處於相對較低的位置。為加強監察營辦商這方面的表現，自 2019 年 2 月起，運輸署已要求他們須每月提交處理棄置車輛的報告。運輸署會安排職員進行突擊檢查，以確保報告內容準確。

53. 委員會請當局澄清，警務處轄下車輛扣留中心的容量，是否影響警務處適時從政府多層停車場接收棄置車輛的其中一個因素，以及警務處處置這些棄置車輛的程序為何。

54. **署理警務處處長鄧炳強先生**在公開聆訊上解釋及**警務處處長**在其 2019 年 6 月 11 日的函件(附錄 16)中補充：

- 3 個警察車輛扣留中心(即小蠔灣車輛扣留中心、九龍灣車輛扣留及檢驗中心，以及鰂魚涌車輛扣留及檢驗中心)的總容量為 278 輛。在接收個案四中的棄置車輛當日(即 2019 年 1 月 17 日)，扣留車輛的總數為 387 輛，比容量超出 39.2%。自 2017 年起，警察車輛扣留中心的扣留車輛總數通常比容量平均超出 30%；
- 警務處在考慮是否接收轉介自政府停車場的棄置車輛以作扣留及處置時，首先須確認有關轉介已符合第 374O 章第 11 及 12 條列明的所有規定；¹³
- 警務處亦須考慮行動的優次、人力資源及警察車輛扣留中心的容量。不過，就個案四而言，警察車輛扣留中心是否有空位並非一項考慮因素；及
- 扣留於車輛扣留中心的車輛，如被扣留後無人認領，將會成為政府財物。棄置車輛的價值將會予以評估，並根據其價值拍賣或銷毀有關車輛。

55. 委員會進一步詢問，鑒於政府多層停車場屬政府物業，當局按照甚麼理據，將政府多層停車場指定為第 374O 章下的私家路，以及是否有需要釐清，第 374O 章對政府多層停車場的管理是否適用。

¹³ 該等規定包括：(a)相關棄置車輛是否於扣留當日起計 3 天內被認領；(b)私家路的擁有人或獲授權人員有否以郵遞方式向該棄置車輛的登記車主送達通知書；(c)該棄置車輛是否於通知書送達當日後 7 天內按照該通知書被移走；及(d)有關私家路的擁有人或獲授權人員有否在通知書送達當日後不遲於 14 天，將該通知書或安排將該通知書刊登在香港每日出版及行銷的中、英文報章各一份。

56. **運輸署署長**在公開聆訊上解釋及**運輸及房屋局局長**在其2019年7月25日的函件(附錄7)中補充：

- 政府當局由1980年代中開始透過外判形式，將其多層公眾停車場交由私人營辦商管理。就這方面，政府當局當時在憲報刊登公告，取消將政府的多層公眾停車場列為運輸署署長在現已廢除的《道路交通條例》(第220章，1979年版)下指定的停車場。自此以後，這些停車場即按照第374O章營運，一如其他私營的公眾停車場；
- 運輸署一向根據第374O章的相關條文擬定外判停車場管理合約的招標文件，並經諮詢律政司後把相關條文列為正式招標要求及合約條款，包括充公車輛後交由警務處處理；及
- 根據律政司最新的法律意見，由運輸署委聘的停車場營辦商可直接根據於停車場展示的"泊車及使用條款"，通知任何車輛之車主，說明除非該車輛被移離有關停車場，否則可將之出售；並在作出通知後可以其認為合適的任何方式出售該車輛，以及利用出售車輛的收益償付任何拖欠政府的款項。運輸署已正式發出書面指示，要求停車場營辦商即時根據律政司的法律意見，處理棄置車輛。

57. 委員會從審計署署長報告書第3.24(b)段知悉，運輸署正制訂一套程序，加快處理棄置車輛。委員會詢問這方面的進度、相關程序指引，以及運輸署曾採取/將採取甚麼措施，以處理政府多層停車場內的棄置車輛問題。

58. **運輸及房屋局局長**在其2019年7月25日的函件(附錄7)中提供運輸署制訂的一套程序，以供停車場營辦商加快處置棄置車輛。此外，**運輸及房屋局局長**在同一函件中表示，運輸署已落實於轄下停車場安裝"停車位指引系統"，該系統可通過安裝在每個泊車位上的攝錄機，收集實時空置泊車位資訊，有助識別長期停泊在同一泊車位且懷疑被棄置的車輛。運輸署已要求機電工程署在有關系統的招標文件加入這項識別功能，並自動

發放警示信息提醒停車場營辦商處理有關車輛。預計安裝工程將於 2020 年年中展開，於 2021 年第一季完成。

59. 有關審計署署長報告書第 3.25 段，委員會要求當局提供詳細資料，說明當局將如何提升在政府停車場裝設的閉路電視保安系統。

60. **運輸及房屋局局長**在其 2019 年 5 月 9 日的函件(附錄 6)中表示，鑒於審計署的建議，運輸署已聯同建築署及警務處防止罪案科，就運輸署轄下停車場的閉路電視展開檢視工作，包括到部分停車場視察，以檢視現時裝設閉路電視的情況，並找出需要加裝閉路電視攝錄機的位置。

D. 路旁泊車位的管理

61. 委員會從審計署署長報告書第 4.2 段知悉，保持路旁泊車位有 15% 可用率的原則是在 1967 年制訂，其後在 1972 年及 2000 年再獲確認。委員會詢問，當局訂定這項原則背後的理據為何，以及這項原則已訂定多年，而這段期間環境不斷轉變，當局曾否就該原則在當前環境下是否仍然適用進行檢討。

62. **運輸署署長**在其 2019 年 10 月 9 日的函件(附錄 13)中解釋：

- 訂立路旁泊車位達致 15% 可用率(或 85% 佔用率)的目標，相等於每 10 個泊車位在任何時間平均會有一至兩個備用，以切合駕駛者的持續需求，令車輛在路面兜圈的時間縮至最短，從而避免對道路交通造成額外負擔；及
- 在泊車需求殷切但道路空間有限的地區提供路旁泊車位，其理念是在善用路旁位置作泊車用途以應付短期泊車需要和可能引致區內交通受阻兩者之間取得平衡。保持路旁泊車位有 15% 可用率這個指標與海外多項研究結果一致，當可用率低於 15% 時，車輛在路

面兜圈尋找泊車位的時間將大幅增加。¹⁴ 運輸署認為將目標繼續定在保持路旁泊車位有 15% 可用率屬適當做法。

63. 根據審計署署長報告書第 4.4(a)段，運輸署委聘負責管理路旁咪錶泊車位的承辦商須至少每 4 天用手提檢索器讀取所有路旁咪錶的數據一次，然後將所有數據上載到中央電腦系統。委員會詢問，2018 年的違規個案數字及該違規事項的罰則為何。

64. **運輸署署長**在其 2019 年 10 月 9 日的函件(附錄 13)中表示：

- 根據管理、營運及維修停車咪錶系統合約，承辦商須適時檢索、處理、貯存和上載所有交易數據，否則承辦商須：(a)承擔結算服務提供者收取的任何行政費用；及(b)向政府當局賠償因承辦商延遲上載或傳輸交易數據而令結算服務提供者拒絕計入的所有交易總額；
- 在 2018 年，承辦商有 4 次未能遵守上述規定，這是由於有關的咪錶泊車位遭倒塌的樹木/樹枝、竹枝或建築廢料阻塞/佔用，導致承辦商員工無法接近有關咪錶所致。承辦商已按照合約向相關政府部門報告該等個案，以便清理場地；及
- 待該等咪錶泊車位的障礙物/佔用物清除後，承辦商其後已檢索並妥善處理相關咪錶的交易數據。由於上述違規個案是因承辦商無法控制的外部因素所致，亦無導致泊車收入損失，所以未有向承辦商施加任何罰則。

65. 委員會從審計署署長報告書第 4.8 段知悉，於 2015 年至 2018 年對全港所有路旁咪錶泊車位所進行的使用率調查結果顯示，路旁咪錶泊車位的逃避繳費比率徘徊在 30% 左右。委員會

¹⁴ 據運輸署所述，海外研究指出，如保持泊車位有 15% 或更高可用率，車輛在路面兜圈尋找泊車位所需時間大約為 2 至 3 分鐘，但當泊車位可用率下降至 10% 或以下，所需時間便會大幅增加至約 20 分鐘。

詢問，現時處理逃避繳費個案的程序為何，以及是否有新措施/策略應對逃避繳費的問題。

66. **運輸署署長**在其 2019 年 10 月 9 日的函件(附錄 13)中表示：

- 合約規定承辦商須至少每 4 天檢視一次所有路旁咪錶泊車位。如發現個別泊車位在未有收取泊車費的情況下被車輛佔用，承辦商便會向警務署舉報以便採取跟進行動。此外，承辦商會就設於泊車需求殷切地區的咪錶所得收入卻異常低的情況，向警務署提交每月報告，讓警方留意潛在的逃避繳費個案；及
- 運輸署已在 2019 年 5 月向一名新營辦商批予合約，從 2020 年上半年開始分階段安裝新一代停車咪錶，以取代現有的停車咪錶。每個新的停車咪錶都將配備車輛感應器，以偵測相關的咪錶泊車位是否已被佔用。新咪錶系統的後台電腦將會提供有關咪錶泊車位被佔用但沒有收取泊車費的實時資訊。運輸署已計劃向警務署提供該等泊車位地點的實時資訊，以供警方作參考之用。

67. 根據審計署署長報告書第 4.9 段表九，在 2015 年至 2018 年期間，在 37 個地區中，平均有 15 個(40%)無法達致維持 15% 路旁泊車位可用率的目標。九龍區的情況尤為嚴重，不少地區都未能達標。委員會詢問當局，出現上述情況的箇中原因為何，以及運輸署採取了甚麼行動，改善路旁泊車位的可用率。

68. **運輸署署長**在其 2019 年 10 月 9 日的函件(附錄 13)中表示：

- 路旁泊車位可用率取決於 3 個參數，即泊車需求、供應及其收費水平。2015 年至 2018 年間，咪錶收費一直維持在每 15 分鐘 2 元(上限)的低水平，而全港路旁咪錶泊車位供應則維持在約 18 000 個相對穩定的水平；

公眾泊車位的規劃、提供和管理

— 同期，隨着領牌車輛數目整體有所增加，泊車需求持續增長，令一些具有以下特徵的地區無法達到 15% 的可用率目標：

(a) 數十年前已發展成熟以致附屬泊車位不足甚至欠奉的地區，以及土地和道路空間有限以致無法提供更多泊車位的地區；及

(b) 結合不同土地用途的地區(結合住宅、商業、零售、娛樂場所等)；該等地區的居住及勞動人口密集，構成了相當大的住處和目的地泊車需求。

九龍大部分地區(例如九龍城、紅磡、油尖旺及土瓜灣)都承襲了上述特徵。除非可通過重建方案釋放舊發展項目所在的土地，否則要在九龍區覓得新土地以大量增加泊車位，實在相當困難；

— 為增加泊車位的供應，運輸署已採取以下多管齊下的措施：

(a) 要求發展商在新發展項目下提供《標準與準則》所訂的泊車位標準範圍內較高的泊車位數量；

(b) 在新蒲崗四美街擬議的休憩用地興建地下公眾停車場；及

(c) 在一些選定地點(例如深水埗欽州街)推行自動泊車系統試驗計劃；及

— 在道路容車量能容許的情況下，運輸署才會劃設路旁泊車位及上落客貨處。過往 3 年，運輸署按照這個原則在九龍區審慎地增加路旁泊車位，已增設 152 個路旁泊車位(包括 19 個私家車泊車位、101 個電單車泊車位、28 個旅遊巴士泊車位及 4 個貨車泊車位)。至於九龍區的非路旁泊車位，該署已計劃增設約 1 500 個，其中 1 109 個已啟用，包括 992 個私家車泊車位、63 個電單車泊車位、25 個旅遊巴士泊車位及 29 個貨車泊車位。

69. 關於審計署署長報告書第 4.11 段，委員會詢問為何相距不遠的咪錶會收取不同的泊車費。**運輸署署長**在其 2019 年 10 月 9 日的函件(附錄 13)中解釋：

- 咪錶泊車位在不同時期劃設，當局充分考慮到當時的交通狀況、整體泊車位供求及使用者接受程度而採用不同的收費水平。若同一地點的多個咪錶泊車位的整體使用率未達一般須作調整的門檻(即 85% 佔用率)，且交通流量並未受到尋找泊車位的車輛所影響，則通常不會調整收費。運輸署認為，按個別情況考慮泊車費是適當的做法；
- 運輸署正就同一地點的咪錶泊車位收費水平不一的情況進行檢討，以期適當地統一收費水平，目標是在 2019 年年底前完成檢討。該署會視乎地區諮詢的結果，按需要逐步調整各個地點的收費水平；及
- 就審計署署長報告書引述的九龍城個案，延文禮士道泊車位在 2018 年平日的使用率為 86.7%，略高於運輸署 85% 的使用率目標。運輸署正檢討是否有需要相應調整收費水平，並會在適當時候諮詢地區的意見。

運輸署署長在其 2019 年 10 月 14 日的函件(附錄 17)中夾附《運輸策劃及設計手冊》的摘錄，當中載列的條文關乎設置咪錶及徵收咪錶泊車費的目的。

70. 關於審計署署長報告書第 4.13 及 4.14 段，委員會詢問當局，為何即使是安裝於同一街道的咪錶，其設定的每次交易"最長泊車時間"卻各有不同，以及在決定路旁咪錶泊車位的"最長泊車時間"時，如何界定何謂"核心商業區"。

71. **運輸署署長**在其 2019 年 10 月 9 日的函件(附錄 13)中表示：

- 將設於"核心商業區"的咪錶泊車位的泊車時限設定為每次交易最長 30 分鐘，原意是為了加快停泊車輛的流轉。"核心商業區"通常指有頻繁短時間商業活動進行及快速停留的地方。然而，由於結合不同用途的土

公眾泊車位的規劃、提供和管理

地在本港十分普遍，相距不遠的路旁泊車位也有需要採用不同的"最長泊車時間"，目的是平衡不同的需要，同時便利駕車人士；及

- 一 除商業區外，其他發展背景不同的地區都面對不同的泊車需求，因而所需的泊車時間長短不一。運輸署會為泊車咪錶設定不同類別的"最長泊車時間"，以切合不同需要。審計署署長報告書引述活道的情況為例，該處有兩個泊車位的最長泊車時間為 2 小時，其目的是切合灣仔公園附近使用者的需要，而最長泊車時間為 30 分鐘的 4 個泊車位，則旨在滿足其他使用者的需要，例如購物者、的士司機等只作短暫停留的人士。

72. 根據審計署署長報告書第 4.20(b)段，運輸署正就核心商業區內現有 2 小時咪錶每次交易的"最長泊車時間"進行檢討，委員會詢問是項檢討的最新情況。**運輸署署長**在其 2019 年 10 月 9 日的函件(附錄 13)中回應時表示，該項檢討預期在 2019 年年底前完成。該署初步認為，全港約有 290 個咪錶泊車位的"最長泊車時間"應縮短至 30 分鐘。運輸署將於 2020 年年初就縮短"最長泊車時間"諮詢地區人士及有關區議會。

73. 委員會從審計署署長報告書第 4.15(a)段知悉，金山郊野公園的咪錶泊車位設有不同收費時段。委員會詢問為何在部分泊車處，同一類車輛的泊車位有不同的咪錶收費時段，以及有否訂立任何指引，據以釐定咪錶泊車位的收費時段。

74. **運輸署署長**在其 2019 年 10 月 9 日的函件(附錄 13)中解釋：

- 一 一如審計署署長報告書附錄 G 所述，路旁咪錶泊車位有 10 種不同收費時段，但大多數路旁咪錶泊車位採用的收費時段為平日至少涵蓋上午 8 時至晚上 8 時(佔 99.7%)，以及公眾假期至少涵蓋上午 10 時至晚上 10 時(佔 96.3%)。這做法的原意是為了在駕駛人士使用車輛出行、進行商務或休閒活動的高峰時段加快車輛流轉；

公眾泊車位的規劃、提供和管理

- 某些相距不遠的路旁泊車位或須採用不同的收費時段，以切合不同泊車需要。以金山郊野公園為例，運輸署一方面須向使用路旁泊車位的駕駛人士收費，以加快流轉，但另一方面須在公眾假期提供部分免費車位，以便駕駛人士參與長時間的郊外活動，因為他們不可能每兩小時折返以繳付泊車費；及
- 運輸署亦參照概括性指導原則，按個別情況釐定路旁泊車位的收費時段，並顧及普遍在相關地區舉行的活動、駕駛人士的泊車需要及當前的交通狀況。

運輸署署長在其 2019 年 10 月 14 日的函件(附錄 17)中夾附《運輸策劃及設計手冊》的摘錄，列出有關釐定收費時段的條文。

75. 根據審計署署長報告書第 4.17 段，審計署分析了 2016 年至 2018 年期間有關咪錶使用率低的季度報告，發現涉及 399 個泊車位的 212 個咪錶使用率長期偏低，但未被重行調配。委員會詢問運輸署，有否了解導致上述情況的箇中原因。

76. **運輸署署長**在其 2019 年 10 月 9 日的函件(附錄 13)中解釋，自 2018 年以來，運輸署共騰出 33 個咪錶，以供在可行情況下重行調配至其他地點。運輸署必須審慎地進行重行調配工作，因為相關泊車位一旦變為非咪錶泊車位，便可能會引起違例長期佔用泊車位等交通管理問題。

77. 委員會從審計署署長報告書第 4.19(a)(iii)及 4.20(c)段知悉，運輸署已同意進行定期調查，並考慮延長使用率偏高泊車位的咪錶收費時段。委員會詢問有關工作的進展。

78. **運輸署署長**在其 2019 年 10 月 9 日的函件(附錄 13)中表示，運輸署曾就咪錶的收費時段進行案頭研究，並初步識別出大約 220 個咪錶泊車位，或有需要檢討應否延長其收費時段。就這些泊車位，運輸署將在適當時間進行實地考察，收集最新使用率情況，目標是在 2019 年年底或 2020 年年初前完成檢討。

公眾泊車位的規劃、提供和管理

檢討工作完成後，運輸署會就任何修訂建議諮詢地區人士及有關區議會。

79. 根據審計署署長報告書第 4.20(a)段，運輸署正就按低收費率收費的咪錶進行泊車費檢討，委員會詢問該項檢討工作的進度為何。**運輸署署長**在其 2019 年 10 月 9 日的函件(附錄 13)中表示，運輸署正就按每 30 分鐘 2 元的低收費率收費的咪錶進行泊車費檢討，目標是在 2019 年年底前完成檢討。當局初步認為，約有 1 600 個咪錶泊車位的收費率應增加至每 15 分鐘 2 元的水平。運輸署將於 2020 年年初就增加收費事宜諮詢地區人士及有關區議會。

80. 根據審計署署長報告書第 4.25 段，運輸署在 2017 年就 590 個泊車處的 10 138 個路旁非咪錶電單車泊車位進行調查，發現有 618 輛被認為不適宜在道路行走¹⁵的電單車，停泊在 278 個(47%)該調查所涵蓋的泊車處內。委員會詢問運輸署，就上述 618 輛電單車採取了甚麼跟進行動，以及該署處理車輛在非咪錶泊車位長期停泊的程序為何。

81. **運輸署署長**在其 2019 年 10 月 9 日的函件(附錄 13)中表示：

- 一般而言，在路旁泊車位上發現棄置電單車後(經運輸署調查發現或運輸署或其他部門接獲投訴)，地政總署將負責根據《土地(雜項條文)條例》(第 28 章)第 6(1)條張貼通知，飭令在指明日期前停止佔用該土地。地政總署其後會移走該棄置電單車。就棄置車輛對其他道路使用者造成嚴重阻礙及危險的個案，警務處將根據《道路交通條例》(第 374 章)移走該等車輛；及
- 運輸署最近盤點了上述 618 輛電單車的現況，並察覺其中 545 輛已經不再停泊於同一泊車處。運輸署會繼續向有關部門跟進餘下個案，並持續監察有關情況。

¹⁵ 指涉及下述任何情況的個案：(a)沒有車牌；(b)沒有車輛牌照；(c)牌照過期；或(d)車輛狀況不佳，例如癆胎、嚴重銹蝕或車頭燈損毀。

公眾泊車位的規劃、提供和管理

82. 鑒於運輸署 2017 年的調查顯示，路旁電單車泊車位使用率甚高(102%)，加上棄置電單車和非法泊車的問題，委員會詢問運輸署是否仍然認為沒有迫切需要，透過裝設咪錶規管電單車在路旁停泊的情況。

83. **運輸署署長**在其 2019 年 10 月 9 日的函件(附錄 13)中回應時表示：

- 基於以下技術、運作和執法困難，運輸署在 1999 年、2006 年及 2012 年進行檢討後就路旁電單車泊車位提出的收費建議未能付諸實行：
 - (a) 由於電單車的體積較小、容易移開，故難以斷定誰人已支付或應支付泊車費；及
 - (b) 運輸署曾在 2000 年、2008 年及 2010-2011 年度試行提供把電單車拴在欄杆上的保安裝置，但使用率低於 5%，顯示駕駛電單車人士不願使用這類防盜裝置；及
- 為應付現時電單車泊車位不足的問題，運輸署會繼續努力透過各項措施增加泊車位的供應，該等措施包括：
 - (a) 在各區(包括利用天橋底的空間)增設路旁電單車泊車位；及
 - (b) 規定設有電單車泊車位的臨時停車場須在入口處清楚註明有提供這類泊車位及相關的泊車費，以作推廣。

84. 委員會從審計署署長報告書第 4.28(c)段知悉一些非咪錶泊車位被棄置車輛或其他物品佔用的個案。委員會詢問運輸署採取了甚麼措施處理這類個案，以及該等措施的成效為何。

85. **運輸署署長**在其 2019 年 11 月 14 日的函件(附錄 18)中表示，因應審計署的建議，運輸署將由 2019 年 12 月開始每半年

公眾泊車位的規劃、提供和管理

進行一次調查，以確定非咪錶泊車位被棄置車輛或其他物品非法佔用的情況。如發現這類個案，運輸署會隨即將之轉介相關政府部門採取適當的跟進行動。運輸署會評估首次調查成效，以優化其後於 2020 年年中展開的調查。

86. 根據審計署署長報告書第 4.29(b)段，審計署在 2018 年 12 月 13 日實地視察石澳道一個非咪錶泊車處及康文署轄下一個停車場的結果，與運輸署的泊車位資料表有出入。委員會要求當局解釋，為何出現上述情況。

87. **運輸署署長**在公開聆訊上澄清及**運輸及房屋局局長**在其 2019 年 7 月 25 日的函件(附錄 7)中補充：

- 現時，石澳道(包括石澳泳灘範圍)共有 223 個非咪錶路旁泊車位。當中，28 個泊車位(14 個近東丫燒烤場及 14 個近石澳道 19 號)由運輸署管理，而位於石澳泳灘範圍的 195 個泊車位(190 個公眾泊車位及 5 個作場地運作用途的泊車位)則由康文署管理；及
- 資料有出入的原因，是運輸署的泊車位資料表誤把由康文署管理的上述 190 個公眾泊車位計入為運輸署的非咪錶路旁泊車位。有關泊車位的數字已更正。運輸署正進行內部的交通資訊系統更新工作，待系統更新完成後，便可消除同一位置的泊車位被重複計算的風險。

E. 推行關於泊車科技的措施

88. 關於審計署署長報告書第 5.6 段，委員會要求運輸署解釋為何其流動應用程式"香港出行易"缺少了 525 個停車場的資訊。

89. **運輸署署長**在其 2019 年 10 月 9 日的函件(附錄 13)中表示，運輸署在 2018 年 7 月將 3 個流動應用程式整合為一個名為"香港出行易"的綜合流動應用程式。運輸署的內部停車數據系統包含停車場地點的資訊，並支援自動數據遷移及定期更新數

公眾泊車位的規劃、提供和管理

據至"香港出行易"等功能，但因為當時該系統正進行提升工程，導致暫時未能向公眾提供某些停車場的資訊。2018 年年底，該系統的提升工程完成，其後自 2019 年 2 月起，所有停車場數據，包括停車場地點的資訊，均已經上載至"香港出行易"向公眾發放。此後，運輸署的內部數據系統儲存的停車場數據將定期自動上載到"香港出行易"。

90. 關於審計署署長報告書第 5.8 段，運輸署曾要求政府產業署("產業署")、房屋署和康文署協助提供其轄下停車場的空置泊車位資訊。委員會詢問這方面的工作情況，以及這 3 個部門有何計劃向運輸署提供更多空置泊車位資訊。

91. **運輸署署長**在公開聆訊上回應時表示及在其 2019 年 10 月 9 日的函件(附錄 13)中補充：

- 2016 年年中，運輸署與上述 3 個部門會面，解釋更新空置泊車位資訊的程序，並鼓勵這些部門與停車場營辦商簽訂新合約時納入有關條文，訂明須提供空置泊車位資訊。在這些部門的參與下，第一批共 11 個停車場(包括房委會轄下 8 個停車場、康文署轄下 2 個停車場及產業署轄下 1 個停車場)的空置泊車位資訊，已在 2016 年年底/2017 年年初透過運輸署的流動應用程式向公眾發放；及
- 2019 年年初，運輸署與該 3 個部門舉行跟進會議，並分享了有關短期租約停車場泊車位資訊的新標準條文。這些部門再次申明支持政府當局的開放資料政策，並同意在重訂其停車場管理合約時加入新規定，令泊車位資訊可透過"香港出行易"向公眾發放。截至 2019 年 9 月初，產業署已採取步驟，在重訂其轄下兩個停車場的管理合約時加入新條文。

92. **政府產業署署長劉明光先生**在公開聆訊上表示及在其 2019 年 6 月 12 日的函件(附錄 19)中補充，產業署會在香園圍口岸的新公眾停車場推行網上預約系統。該系統能夠在運輸署的"香港出行易"流動應用程式提供實時空置泊車位資訊。至於由

公眾泊車位的規劃、提供和管理

產業署管理的現有停車場，產業署現正與其他部門合作，探討安裝適當儀器的技術可行性及成本效益，以期經由"香港出行易"有效發放實時空置泊車位資訊。泊車位數目較多及使用量較高的停車場，會獲優先處理。

93. **房屋署署長應耀康先生**在公開聆訊上解釋及在其 2019 年 6 月 18 日的函件(附錄 20)中補充，一般而言，公共屋邨只有少量泊車位供訪客以時租停泊其車輛，因此未必適合將空置泊車位資訊向公眾發放。為支持運輸署的倡議，房委會在重訂停車場管理合約時加入新條文，要求停車場營辦商發放空置泊車位資訊。現時，房委會轄下 10 個停車場已透過運輸署的流動應用程式"香港出行易"向公眾提供空置泊車位資訊。上述函件載列這些停車場的名稱。

94. **康樂及文化事務署署長**在公開聆訊上表示及在其 2019 年 6 月 11 日的函件(附錄 21)中補充，康文署計劃在大型停車場的新合約條款中加入新規定，要求營辦商透過"香港出行易"發放空置泊車位資訊，預計新規定可在未來 4 年逐步推行。康文署會諮詢相關政府政策局/部門，以研究採用創新科技發放轄下停車場的空置泊車位資訊。

95. 委員會進一步詢問，發放 11 個政府多層停車場的空置泊車位資訊的時間表為何。**運輸署署長**在公開聆訊上表示及**運輸及房屋局局長**在其 2019 年 7 月 25 日的函件(附錄 7)中補充，運輸署於 2019 年 6 月完成提升其轄下 10 個政府停車場的進出監控系統(受興建中九龍幹線影響而將被拆卸的油麻地停車場除外)，使實時空置泊車位資訊能夠以自動方式發放至運輸署的"香港出行易"流動應用程式及政府的公共資料入門網站("資料一線通"網站)。上述 10 個政府停車場涉及約 4 100 個私家車泊車位，其實時空置泊車位資訊已全面發放。

96. 因應委員會的查詢，**運輸署署長**在公開聆訊上表示及**運輸及房屋局局長**在其 2019 年 7 月 25 日的函件(附錄 7)中補充，運輸署的"香港出行易"流動應用程式的開發開支為 60 萬元。自 2018 年 7 月推出該應用程式以來，其維修保養及功能提

公眾泊車位的規劃、提供和管理

升所引致的開支則達 184 萬元。由於"香港出行易"的日常管理屬運輸署人員的恆常工作，運輸署沒有就所涉人手編制作分項統計。

97. 委員會進一步詢問，鑒於"香港出行易"流動應用程式只運作了一年而開發成本僅 60 萬元，從衡工量值的角度考慮，運輸署是否認為，該應用程式在維修保養及功能提升方面的開支屬有理可據。

98. **運輸署署長**在其 2019 年 10 月 9 日的函件(附錄 13)中回應時表示，自 2018 年 7 月推出以來，"香港出行易"進行過 11 次主要升級，以納入新增特點及功能，包括擴展步行網絡覆蓋範圍至旺角及油麻地、加入居民服務資訊、單車資訊、巴士服務資訊、港珠澳大橋香港口岸資料、道路工程資料，以及港鐵部分路線的預計到達時間。新增特點當中，擴展步行網絡覆蓋範圍的開支約為 110 萬元，用於收集和核實步行路線數據。運輸署認為，不應將 60 萬元的開發成本，與其後在維修保養及功能提升方面的開支作直接比較。

99. 根據審計署署長報告書第 5.9 段，在"香港出行易"流動應用程式中，有 30 個停車場(包括 11 個政府多層停車場)的補充資訊(例如開放時間、付款方法及可供使用的電動車充電設施)未有提供或不完整。委員會詢問，出現上述情況的原因為何，以及運輸署已制訂/將制訂甚麼計劃，以改善上述情況。

100. **運輸署署長**在其 2019 年 10 月 9 日的函件(附錄 13)中回應時表示：

- 運輸署向房屋署、康文署和產業署徵詢意見後，在 2019 年年初劃一發放政府公眾停車場資料的標準，而付款資訊、電動車充電服務資料及開放時間等補充資訊，已由 2019 年 5 月起逐步向公眾發放；及
- 至於非政府停車場，營辦商可自行在其管理停車場的網站披露其他補充停車場資訊。由於部分資訊(例如泊

公眾泊車位的規劃、提供和管理

車費和優惠)會經常改變,運輸署認為由營辦商透過停車場網站向公眾發放這類資訊,而非直接在"香港出行易"顯示,是較可取的做法。

101. 根據審計署署長報告書第 5.16(b)段,配備電動車充電器的泊車位被非電動車佔用。委員會詢問,當局於選定在停車場安裝電動車充電器的位置時會考慮甚麼因素,以及有何措施確保,電動車可使用配備電動車充電器的泊車位。

102. **環境保護署署長鄭美施女士**在公開聆訊上表示及在其 2019 年 6 月 13 日的函件(附錄 22)中補充:

- 由於在較接近電掣房的位置安裝電動車充電器和相關的電線在技術上較為可行,因此以往政府停車場許多配備充電器的泊車位均設於出口附近或底層;及
- 為免配備電動車充電器的現有泊車位因位置較為便利而不時被非電動車佔用,環境保護署計劃日後安裝額外的電動車充電器時,會選擇遠離較多人使用和便利的位置(例如停車場上層的泊車位或距離出口或升降機較遠的位置),以增加電動車駕駛者為其電動車充電的機會。此外,停車場的營運商在可行的情況下,會根據實際使用情況,在配備充電器的泊車位設置交通錐及/或適當的告示,以騰出有關泊車位供電動車使用。

103. **運輸及房屋局局長**在其 2019 年 7 月 25 日的函件(附錄 7)中補充:

- 運輸署將落實於轄下停車場安裝"停車位指引系統"。該系統除了顯示空置泊車位數目外,還可收集個別泊車位的實時佔用資訊。這些資訊將透過裝設在停車場主要行車道上的顯示屏發放,以便駕駛者得悉空置泊車位的位置;及

公眾泊車位的規劃、提供和管理

- 運輸署已與環境保護署商討在該系統的工程招標文件中列明，該系統須識別附有電動車充電器的泊車位，讓電動車駕駛者易於在停車場內識別附有電動車充電器的空置泊車位。

104. 關於審計署署長報告書第 5.18(a)段，委員會詢問，在香港仔、堅尼地城及葵芳 3 個政府多層停車場安裝電動車充電器的進度和時間表為何，以及把電動車公共充電網絡擴大至其他政府停車場的計劃和時間表為何。

105. **環境保護署署長**在公開聆訊上表示及在其 2019 年 6 月 13 日的函件(附錄 22)中補充，政府當局在 2019-2020 年度財政預算案公布，將撥款 1 億 2,000 萬元在未來 3 年擴大政府停車場提供的電動車公共充電網絡。視乎這些政府停車場的備用電力，以及安裝中速充電器的技術可行性，按政府當局的初步評估，到 2022 年，預期會加裝超過 1 000 個公共充電器，令政府公共充電器的總數增至約 1 700 個。政府當局計劃於 2019-2020 財政年度在香港仔停車場安裝電動車充電器，以及於 2020-2021 財政年度在堅尼地城停車場及葵芳停車場安裝電動車充電器。

106. 根據審計署署長報告書第 5.20 至 5.22 段，自《2002 年研究報告》發表後，並沒有紀錄顯示，運輸署曾在 2018 年之前就自動泊車系統展開相關先導研究。委員會詢問當局曾否在 2002 年至 2018 年期間就自動泊車系統進行研究。

107. **運輸署署長**在其 2019 年 11 月 4 日的函件(附錄 23)中解釋：

- 自 2001 年起，除了法律規定¹⁶之外，政府當局亦制訂了指引，¹⁷以便利自動泊車系統的規劃。《2002 年

¹⁶ 機械泊車系統的設計、建造及保養以往受《升降機及自動梯(安全)條例》(第 327 章)規管。該條例現已廢除，並由現行的《升降機及自動梯條例》(第 618 章)取代。

¹⁷ 即運輸署的《運輸策劃及設計手冊》及地政總署編號 2/2000 作業備考《泊車位的規定——機械泊車系統》。

公眾泊車位的規劃、提供和管理

研究報告》指出，直至 2011 年預計仍有剩餘的私家車泊車位。有見及此，運輸署其後檢討《標準與準則》中的私家車泊車位標準。¹⁸ 鑒於兩次檢討均建議減少泊車位供應以反映當時的需求，運輸署考慮到現時及預期有剩餘的泊車位，¹⁹ 認為未有迫切需要推動更廣泛使用自動泊車系統；及

- 為回應交諮會在 2014 年就香港道路交通擠塞進行的研究所提出的建議，政府當局在 2017 年完成檢討泊車政策，建議在整體發展容許的情況下提供適量的泊車位。運輸署隨後認為，應更集中研究自動泊車系統的推行情況，並在 2018 年年初展開自動泊車系統的先導研究。

108. 關於審計署署長報告書第 5.24 段，委員會要求當局提供試用自動泊車系統的詳情，包括先導計劃、可提供的泊車位數目及實施時間表。

109. **運輸及房屋局局長**在公開聆訊上及在其 2019 年 5 月 25 日的函件(附錄 8)中表示，以及**運輸署署長**在其 2019 年 11 月 4 日的函件(附錄 23)中匯報以下最新情況：

- 截至 2019 年 11 月初，運輸署已物色 4 個自動泊車系統先導項目選址，包括荃灣區短期租約用地、深水埗欽州街與通州街交界的休憩用地、上環中港道及柴灣常茂街擬議政府大樓用地。位於深水埗及荃灣的先導項目將分別額外提供約 200 個及 70 個泊車位，而上環及柴灣的先導項目可提供的泊車位數目尚在研究中；及
- 至於其餘兩個選址，運輸署會積極與相關政府部門合作，探討初步技術可行性，再適時公布擬議選址，以諮詢相關區議會。先導研究預期在 2020 年年初完成。

¹⁸ 請參閱上文第 20 至 22 段。

¹⁹ 在 2000 年代及 2010 年代初期，私家車泊車位比例維持在相對高的水平(例如在 2012 年前，該比例維持在約 1.3 或以上)。

視乎技術可行性研究及地區諮詢的結果，運輸署計劃由 2021 年起分批展開各項目的建造工程。

F. 結論及建議

整體意見

110. 委員會：

— 知悉：

- (a) 在以公共交通為本的運輸政策下，政府的泊車位政策是優先考慮和配合商用車輛的泊車需求，並在整體發展容許時為私家車提供適量的泊車位；
- (b) 在 2006 年 12 月至 2018 年 12 月期間，領牌私家車、商用車輛和電單車的總數增加 44.4% 至 744 191 輛，但泊車位總數卻僅增至 756 909 個，增幅只有 11.6%；及
- (c) 2018 年，來自 11 個政府多層停車場的收入為 2 億 2,000 萬元，而來自設有停車收費錶("咪錶")泊車位的收入則為 2 億 8,700 萬元；

— 強調：

- (a) 運輸及房屋局("運房局")必須制訂長遠規劃和政策，以確保為領牌車輛提供足夠的泊車位；
- (b) 對物流業和旅遊業而言，載客或載貨的商用車輛皆擔當重要角色，而物流業和旅遊業對本港經濟舉足輕重。提供充裕的泊車位對商營運輸服務機構至關重要；
- (c) 運輸署須盡快解決私家車泊車位日益短缺的問題，刻不容緩；

公眾泊車位的規劃、提供和管理

- (d) 儘管發展項目內會提供附屬泊車位以滿足其本身的泊車需要，但仍有需要透過設置公眾泊車位，以應付不同地區和地點的需求；及
 - (e) 妥善管理政府多層停車場和路旁泊車位，以及有效推行關於泊車科技的措施，均有助善用有限而短缺的公眾泊車位；
- 對下述情況表示極度遺憾，並認為不可接受：運房局在長遠規劃泊車位供應及應對車輛數目增長方面有不足之處，導致泊車位供應量持續短缺，無法滿足所有領牌車輛的泊車需求。有關問題可見於以下情況：
- (a) 在 2006 年 12 月至 2018 年 12 月期間，整體的泊車位與車輛數目比例("泊車位比例")由 1.32 降至 1.02，而按照運輸署的推算，該比例將於未來數年進一步下降至低於 1；及
 - (b) 同期，由於跨境貨運萎縮，商用車輛的泊車位比例由 0.61 輕微上升至 0.64，升幅為 4.9%。私家車方面，由於私家車數目大增，私家車泊車位比例由 1.51 大幅降至 1.10，跌幅為 27.2%；
- 對下述情況表示極度遺憾，並認為不可接受：運輸署未有密切監察私家車泊車位比例不斷下降的趨勢、未有作出適當的規劃，以及未有適時採取措施以紓緩私家車泊車位不足。有關問題可見於以下情況：
- (a) 運輸署未有特別就日後私家車公眾泊車位的供應進行推算；
 - (b) 自 2002 年 11 月發表的《第二次泊車位需求研究最終報告》("《2002 年研究報告》")預測私家車泊車位將有剩餘之後，《香港規劃標準與準則》("《標準與準則》")中房屋發展項目內的附屬泊車位的規劃標準曾作 7 次修訂，當中包括於 2003 年及 2014 年兩次大幅修訂私人房屋發展項目的私家車泊車位標準，導致這類泊車位減少；

公眾泊車位的規劃、提供和管理

- (c) 私家車泊車位比例於 2018 年下降至 1.10，按推算將於未來數年進一步下降至低於 1。然而，運輸署到了 2018 年 8 月，才在一項有關商用車輛泊車位的顧問研究下，委聘顧問就《標準與準則》中提供私家車泊車位的標準進行檢討；該項有關商用車輛泊車位的顧問研究於 2017 年 12 月展開，旨在制訂短期至長期措施，以應付商用車輛的泊車需求；
- (d) 由於《標準與準則》並沒有就公眾泊車位的提供訂明任何指引，以致當局主要透過政府、機構或社區和私人發展項目提供的附屬泊車位，而非利用公眾泊車位，滿足對泊車位的需求。在政府、機構或社區和私人發展項目加設公眾泊車位的事宜上，運輸署只按個別情況作決定；及
- (e) 採用自動泊車系統是《2002 年研究報告》為長遠解決泊車位短缺問題提出的其中一項紓解措施。然而，在大約 16 年後，即到了 2018 年，運輸署才委聘顧問進行先導研究，以確定發展設有自動泊車系統的公眾停車場是否可行；
- 對下述情況表示極度遺憾，並認為不可接受：由於泊車位供應短缺，致使駕駛者需在路上兜圈或雙行泊車以尋找和等候泊車位，因而加劇香港的交通擠塞問題。私家車泊車位比例處於 1 左右的水平，根本無法滿足私家車的泊車需要，因為一般而言，一輛私家車需要兩個泊車位，一個供車輛於閒置時通常停泊，另一個供私家車駛達活動目的地附近時短暫停泊；
- 知悉運輸署現正籌劃合共 6 個自動泊車系統的先導項目。截至 2019 年 11 月初，運輸署已物色 4 個選址推行自動泊車系統的先導項目。視乎技術可行性研究及地區諮詢的結果，運輸署計劃由 2021 年起分批展開各項目的建造工程；
- 對於在政府、機構或社區發展項目和私人發展項目內規劃和提供公眾泊車位的工作存在不足之處深表不

公眾泊車位的規劃、提供和管理

滿。有關問題可見於審計署署長報告書所載的以下個案：

- (a) 個案一：運輸署需時超過 7 年才提出建議，把一個將軍澳市鎮公園項目分拆為兩個獨立項目（一個項目位於第 68 區，另一個項目位於第 66 區並在該項目下關設一個可提供 395 個泊車位的地下停車場）。運輸署亦未有及早為將軍澳第 66 區的短期租約停車場結業而規劃泊車設施。即使該短期租約停車場可原址重置以提供 395 個泊車位，該區尚欠缺約 380 個泊車位，²⁰ 以滿足區內估算所需的 880 個泊車位；
- (b) 個案二：地政總署曾在 2016 年 10 月至 2018 年 8 月期間，針對一個設有 155 個輕型貨車泊車位的公眾貨車停車場進行 7 次視察，查核擁有人有否遵守土地契約的條件，發現貨車停車場內並沒有貨車停泊。然而，地政總署並無就 2017 年 10 月視察期間發現的違規情況²¹ 發出警告信。另一方面，運輸署就該區非法泊車情況進行的調查顯示，對輕型貨車泊車位的需求確實存在；及
- (c) 個案三：1999 年 2 月，地政總署在一個私人發展項目的土地契約中加入一項特別條件，規定須提供公眾泊車位（不少於 200 個輕型貨車泊車位和不少於 178 個私家車泊車位）。地政總署在 2018 年 8 月和 10 月視察時發現，部分輕型貨車泊車位被私家車佔用，遂發信要求地段擁有人糾正。審計署察悉，該署於 2019 年 1 月進行實地視察時，該違規情況尚未獲糾正；

²⁰ 短缺數字已將擬於原址提供的 395 個泊車位，以及將軍澳第 67 區政府聯用辦公大樓將會提供的 105 個泊車位（見第 26 段）計算在內。

²¹ 2016 年 10 月，地政總署視察期間發現該停車場的出入口均被活動式欄杆所阻，燈光大多熄滅，而且並沒有貨車停泊。地政總署在 2017 年 10 月視察時，發現類似的違規情況。

公眾泊車位的規劃、提供和管理

— 知悉：

- (a) 運輸署於 2019 年 3 月 5 日就將軍澳第 66 區有關短期租約停車場的重置計劃諮詢西貢區議會。該重置計劃包括在該區興建一個附設地下公眾停車場的市鎮公園；
- (b) 當局現正修訂內部指引，要求各政府部門在籌劃工程項目的初期，就是否有需要設置公眾停車場諮詢運輸署；
- (c) 地政總署於 2019 年 5 月頒布更新指引，說明如何處理關乎違反契約條款的個案，以及就已糾正個案採取跟進行動；及
- (d) 運房局/運輸署已着手修訂一份內部通告，訂明項目倡議者和承建部門須在諮詢運輸署的意見後，在工程界定書中把按照"一地多用"原則在不同政府項目中加設公眾泊車位一事納入項目範圍；

— 對下述情況表示極度遺憾，並認為不可接受：運輸署與建築署在進行葵芳停車場的重鋪天台工程上，出現溝通問題及缺乏協調，導致該停車場天台的 75 個泊車位長期封閉超過 5 年。有關問題可見於以下情況：

- (a) 在保安改善工程於 2013 年 10 月完成後，運輸署發現該停車場的天台滲水，暫時不適宜泊車，故此封閉天台以待維修；及
- (b) 運輸署認為天台地面需要進行大規模重鋪天台工程，但在 2014 年至 2018 年間，建築署只為該停車場的 7 樓及天台安排滲水維修保養工程。該停車場的天台在上述期間一直封閉，及至 2019 年 4 月 1 日，儘管滲水問題仍未完全解決，該停車場的天台重開作臨時汽車扣留中心之用；

— 對下述情況表示極度遺憾，並認為不可接受：政府多層停車場內的棄置車輛問題，由相關承辦商負責處理，但運輸署未有監察承辦商這方面的工作，以致部

公眾泊車位的規劃、提供和管理

分泊車位長期無法提供予公眾使用。截至 2018 年 11 月 12 日，5 個政府多層停車場內有 13 輛棄置車輛。截至 2018 年 12 月 31 日，在該 13 輛車中，10 輛被棄置的時間由超過 1 年至 11 年不等。該 13 輛車長期佔用泊車位，因而少收的泊車費達 340 萬元；

— 知悉：

- (a) 運輸署現正檢討，可否將葵芳停車場天台部分開放作泊車用途，並同時繼續保留其餘部分作扣留汽車之用；該項檢討預計於 2019 年年底完成；
- (b) 運輸署已正式向停車場營辦商發出書面指示，要求營辦商即時根據於停車場展示的"泊車及使用條款"，處理棄置車輛。該署亦已批准一套程序，以便停車場營辦商加快處理棄置車輛；及
- (c) 由 2019 年 2 月起，運輸署的停車場承辦商已就運輸署停車場內棄置車輛的數目和詳情每月提交報告，以便該署監察承辦商的表現；

— 強烈促請運輸署：

- (a) 密切監察自動泊車系統先導研究的進度，以及根據該先導研究的建議，加強在政府停車場推行自動泊車系統的工作；
- (b) 密切監察私家車泊車位比例，並採取適當措施，按私家車數目的增幅，相應增加泊車位的供應，以應對泊車位日益短缺的問題；
- (c) 制訂機制，以定期監察政府多層停車場公眾泊車位的可用率及佔用率；
- (d) 研究長遠而言可如何有效運用葵芳停車場的天台泊車位，並在研究時考慮天台泊車位的使用率，以及該停車場長期滲水問題所招致的額外維修保養費用；

公眾泊車位的規劃、提供和管理

- (e) 日後就政府停車場的維修保養工程加強與建築署聯絡，以期盡量減少供公眾使用泊車位的可用情況所受到的相關影響；
- (f) 探討有效措施協助承辦商移走政府多層停車場內的棄置車輛，務求盡快騰出被佔用的泊車位；
- (g) 發出內部指引，就在擬議新發展項目和重建項目提供公眾泊車位作出規定；及
- (h) 加強監察私人發展項目的公眾貨車停車場的使用情況，以及查明上文個案二中輕型貨車泊車位使用率低的原因，包括泊車費高昂是否箇中原因，並按需要推行改善措施；

— 強烈促請地政總署：

- (a) 加強視察工作，確保私家地段擁有人遵從土地契約條件，提供泊車位供公眾使用，以及針對違規個案適時採取適當的執法行動；及
- (b) 與運輸署探討可行措施，協助私人發展項目的停車場營辦商處理輕型貨車泊車位被私家車佔用的問題；及

— 強烈促請建築署主動監察政府停車場的維修保養工程進度，以及適時採取適當的跟進行動。

具體意見

111. 委員會：

公眾泊車位的規劃和提供

— 對以下情況深表不滿：

- (a) 在 2011 年至 2018 年期間，商用車輛的短期租約泊車位由 13 344 個減至 10 109 個，減少了

公眾泊車位的規劃、提供和管理

3 235 個(24%)；而私家車的短期租約泊車位則由 23 055 個減至 21 429 個，減少了 1 626 個(7%)；及

- (b) 截至 2018 年 9 月 30 日，有 41 個短期租約停車場(共提供 6 187 個私家車泊車位和 2 115 個商用車輛泊車位)將於未來數年結業，以作長遠發展；

— 知悉：

- (a) 運輸署署長同意審計署在審計署署長報告書第 2.17 及 2.18 段提出的建議；
- (b) 地政總署署長同意審計署在審計署署長報告書第 2.17(h)及(i)和 2.18 段提出的建議；及
- (c) 運輸及房屋局局長和發展局局長同意審計署在審計署署長報告書第 2.19 段提出的建議；

— 建議：

- (a) 運輸署應考慮提供誘因鼓勵發展商在其停車場設置更多時租泊車位，或在私人發展項目的土地契約條件中加入條文，規定須提供指明數目的時租泊車位，以期增加可用的公眾泊車位；及
- (b) 運輸署應與地政總署聯繫，物色合適地點(尤其是那些未有即時落實計劃以作長遠發展的地點)，在有泊車需求的地區提供更多臨時公眾泊車位，確保珍貴的土地資源用得其所；

政府多層停車場的管理

— 對以下情況表示極度遺憾，並認為不可接受：

- (a) 政府管理其多層停車場的政策目標，是把繁忙時間的泊車位可用率維持在 15%(即使用率為 85%)，以及盡量增加政府收入。然而，11 個政府多層停車場的私家車、客貨車和的士泊車位在每日繁忙

公眾泊車位的規劃、提供和管理

時段的平均使用率，由 2013 年的 66% 上升至 2018 年的 90%。自 2015 年開始，使用率已超過運輸署所訂 85% 的目標；

- (b) 雖然政府多層停車場的泊車費應與鄰近公眾停車場的收費相若，但根據運輸署於 2018 年 7 月進行的市場調查，所有政府多層停車場就私家車和客貨車所收取的泊車月費，均較鄰近公眾停車場的平均市價低 15% 至 34%；
- (c) 儘管審計署就其他公眾停車場的泊車費所進行的研究發現，向的士提供泊車月費優惠的做法並不常見，但運輸署自 1999 年起，以優惠價售賣政府多層停車場的泊車月票予的士，而在過去 19 年，泊車月費只增加了 16%；
- (d) 部分政府多層停車場的泊車月票以先到先得的方式發售。審計署於 2018 年 11 月和 2019 年 1 月實地視察時發現，由於競爭劇烈，其中 4 個停車場均有人通宵排隊購買泊車月票；
- (e) 11 個政府多層停車場各設有 4 至 43 部閉路電視攝影機。2018 年，在政府多層停車場發生的 37 宗事件(例如偷車)當中，有 30 宗未有出現於閉路電視片段，或事發現場當時位於閉路電視系統的覆蓋範圍以外，因此無法向香港警務處提供紀錄，以供調查；
- (f) 政府多層停車場的停車場管理系統²²已使用超過 10 年，其計劃可用年期已屆滿，但更換該系統的工作有所延誤。系統失靈次數由 2016 年的 197 次，大增至 2018 年的 414 次，增幅為 110%；及

²² 停車場管理系統由進出監控系統和車牌辨認系統兩個相連的作業系統所組成，以控制和監察車輛進出；每個政府多層停車場均安裝了停車場管理系統。這個關鍵系統由政府擁有，其用途為：(a) 計算泊車人士應繳付的泊車費；及 (b) 備存源自停車場的所有收入數據。停車場承辦商與兩個系統供應商簽訂分判合約，藉以供應和維修保養停車場管理系統。

公眾泊車位的規劃、提供和管理

- (g) 儘管運輸署轄下停車場屬《道路交通(私家路上泊車)規例》(第 374O 章)第 7 條下指定的私家路，但律政司認為，憑藉第 374O 章處理政府多層停車場內的棄置車輛並不理想；

— 知悉：

- (a) 運輸署已聯同建築署及香港警務處，就在運輸署轄下停車場裝設閉路電視系統的情況展開檢討；及
- (b) 運輸署署長同意審計署在審計署署長報告書第 3.12、3.23 及 3.29 段提出的建議；

路旁泊車位的管理

- 對運輸署管理路旁泊車位的工作有不足之處表示極度遺憾，並認為不可接受。有關問題可見於以下情況：
- (a) 有關路旁泊車位的其中一項原則，是路旁泊車位應設有咪錶，所定收費須足以確保有約 15% 的泊車位保持空置。不過，在 2015 年至 2018 年期間，在 37 個地區中，平均有 15 個(40%)無法達致維持 15% 泊車位可用率的目標。九龍區的情況尤為嚴重，不少地區均未能達標(即在 2018 年，在九龍區 15 個地區中，有 13 個未能達標)；
- (b) 根據政府政策，泊車費須定期修訂，以維持"15% 可用率"。然而，運輸署未有相應修訂咪錶泊車費。尤其嚴重的情況是，縱然有 10 個地區的泊車位可用率自 2015 年起一直長期低於 15%(2018 年的泊車位可用率介乎 1% 至 6% 不等)，但當中 9 個地區的部分咪錶泊車位的收費為每 30 分鐘 2 元(即低收費率)，低於《道路交通(泊車)規例》(第 374C 章)所規定每 15 分鐘 2 元的最高泊車費(即高收費率)。在某些地區(例如九龍城)，部分咪錶相距極近，但卻設定不同的泊車費；

公眾泊車位的規劃、提供和管理

- (c) 在 2015 年至 2018 年期間，逃避繳交咪錶泊車費的比率維持於 30% 左右。有關設於泊車需求殷切地區的咪錶所得收入卻異常低的情況，在 2016 年、2017 年及 2018 年，分別有 24 234、28 796 及 21 935 宗該等個案；²³
- (d) 運輸署於 2012 年就泊車費進行檢討，所得結論指出，按低收費率收費的咪錶應劃一按高收費率收費。然而，截至 2018 年 10 月 31 日，在 17 898 個咪錶泊車位中，仍有 2 733 個(15%)按低收費率收費；
- (e) 儘管咪錶設有每次交易的"最長泊車時間"，以避免路旁泊車位被長期佔用，而運輸署亦在其內部指引中訂明，設於核心商業區供私家車和客貨車使用的咪錶每次交易的"最長泊車時間"應設定為 30 分鐘，設於外圍地帶的咪錶則為 2 小時，但運輸署並沒有界定"核心商業區"的定義。就位於銅鑼灣、尖沙咀和旺角等商業區的許多泊車位而言，私家車和客貨車泊車位 2 小時咪錶所佔的比例，分別為 81%、67% 和 58%。在部分個案中，即使是安裝於同一街道的咪錶，但其設定的每次交易的"最長泊車時間"卻各有不同；
- (f) 運輸署並未規定其承辦商須進行定期調查，以確定泊車位在咪錶非收費時段的佔用情況。在部分個案中，在同一泊車處提供的同一類車輛的泊車位有不同的收費時段。此外，運輸署未有訂立泊車費調整機制，為調整咪錶設定訂立客觀準則；
- (g) 現有的咪錶由 2003-2004 年度起開始使用，但更換工作有所延誤。這些咪錶需要多運作 2 至 3 年(即合共約 17 年)，遠較其正常的可用年期(即 7 至 10 年)為長。由於目前使用的咪錶型號已經停產，可供安裝於新泊車處的備用咪錶存貨數量有限。

²³ 運輸署委聘的承辦商須每月向香港警務處提交報告，說明設於泊車需求殷切地區的咪錶所得收入卻異常低的情況。有關數字指在相關年份列入每月報告中的咪錶泊車位數目。

公眾泊車位的規劃、提供和管理

運輸署須把使用率低的泊車處的咪錶重行調配，以便安裝於其他泊車處。然而，重行調配咪錶的工作有所延誤，舉例而言，在 2016 年至 2018 年期間，涉及 399 個泊車位的 212 個咪錶使用率長期偏低，但未被重行調配。在部分個案中，由於欠缺備用咪錶，安裝咪錶的要求無法受理；

- (h) 審計署在 2018 年 11 月至 2019 年 1 月期間調查了 100 個泊車處，在當中 28 個泊車處的路旁電單車泊車位發現有棄置車輛，並發現鄰近行人路有非法泊車情況，危害行人安全；
- (i) 審計署在 2018 年 11 月至 2019 年 1 月期間調查了供電單車以外車輛類別使用的非咪錶泊車位；該調查亦發現，有非咪錶泊車位被棄置車輛或其他物品佔用；
- (j) 運輸署並未就電單車以外的車輛類別定期進行非咪錶泊車位調查，以評估是否有需要安裝咪錶，從而提高車輛流轉和改善泊車位的可用率。審計署在 2018 年 11 月至 2019 年 1 月期間實地視察了 10 個設有供電單車以外車輛使用的非咪錶泊車位的泊車處，結果顯示維持 15% 泊車位可用率的目標未能達到。此外，儘管若干地點的泊車位(例如泳灘或郊野公園附近的泊車位)在假期旺季期間需求殷切，但運輸署一直沒有為這些泊車位安裝咪錶；
- (k) 在某些情況下，運輸署於同一地點同時設有咪錶和非咪錶泊車位；及
- (l) 審計署發現運輸署的非咪錶泊車位資料表並不準確；

— 知悉：

- (a) 運輸署正監察本港的泊車情況，並認為將目標繼續定在保持路旁泊車位有 15% 可用率屬適當做法；

公眾泊車位的規劃、提供和管理

- (b) 運輸署正就同一地點的咪錶泊車位收費水平不一的情況進行檢討，以期適當地統一收費水平，目標是在 2019 年年底前完成檢討；
- (c) 運輸署正就按每 30 分鐘 2 元的低收費率收取泊車費的咪錶進行檢討，預期在 2019 年年底前完成檢討；
- (d) 運輸署正就現有咪錶每次交易的"最長泊車時間"進行檢討，期望在 2019 年年底前完成檢討；
- (e) 運輸署已展開籌備工作，從 2020 年上半年開始分階段安裝新咪錶。新咪錶系統的後台電腦將會提供有關咪錶泊車位被佔用但沒有收取泊車費的實時資訊；及
- (f) 運輸署署長同意審計署在審計署署長報告書第 4.19 及 4.30 段提出的建議；

推行關於泊車科技的措施

- 一 對下述情況表示遺憾，並認為不可接受：透過運輸署的專設網站和"香港出行易"流動應用程式及公共資料入門網站("資料一線通"網站)發放泊車資訊的工作有不足之處。有關問題可見於以下情況：
 - (a) 專設網站和流動應用程式顯示的停車場位置資訊並不完整。截至 2018 年 12 月 31 日，提供公眾泊車位的停車場共有 2 071 個。然而，運輸署的流動應用程式只顯示 1 546 個(75%)停車場的位置資訊；
 - (b) 運輸署曾於 2015 年和 2016 年聯絡 3 個政府部門(即政府產業署、房屋署和康樂及文化事務署)，請該等部門協助提供空置泊車位資訊，但結果並不理想。截至 2018 年 12 月 31 日，在 30 個位於政府場地及設有最多公眾泊車位的停車場當中(並非由運輸署管理的停車場)，運輸署的流動應

公眾泊車位的規劃、提供和管理

- 用程式只提供 7 個(23%)停車場的空置泊車位資訊；
- (c) 運輸署的網站和流動應用程式不支援搜尋路旁泊車位的功能；
 - (d) 上載到"資料一線通"網站的泊車數據並不足夠。舉例而言，透過運輸署的網站和流動應用程式提供空置泊車位資訊的停車場有 263 個，但截至 2018 年 12 月 31 日，只有其中 27 個(10%)的空置泊車位數據上載到"資料一線通"網站；
 - (e) 運輸署並無改良其提供空置泊車位資訊的專設網站，令其更易於在流動裝置上使用；及
 - (f) "香港出行易"流動應用程式的開發開支為 60 萬元，但自 2018 年 7 月推出該應用程式以來，其維修保養及功能提升所引致的開支已達 184 萬元(截至 2019 年 7 月)；
- 一 對運輸署及環境保護署在提供和管理電動車充電設施的工作上有不足之處表示遺憾，並認為不可接受。有關問題可見於審計署署長報告書中的以下調查結果：
- (a) 領牌電動私家車的數目近年大幅增加(即由 2013 年 12 月的 314 輛增至 2018 年 9 月的 10 660 輛)，但有 3 個政府多層停車場(即香港仔、堅尼地城和葵芳停車場)尚未安裝電動車充電器；及
 - (b) 審計署在 2018 年 11 月和 12 月實地視察設有電動車充電器的 8 個政府多層停車場，發現在 242 個設有電動車充電器的泊車位中，有 168 個(69%)被非電動車佔用；及

公眾泊車位的規劃、提供和管理

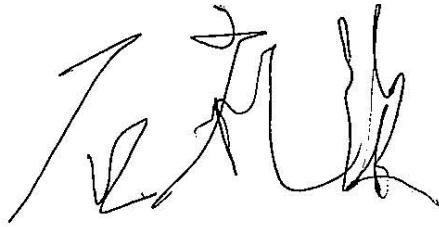
— 知悉：

- (a) 在系統提升工程於 2018 年年底完成後，自 2019 年 2 月起，所有停車場數據，包括停車場地點的資訊，均已上載至"香港出行易"，向公眾發放；
- (b) 政府產業署、房屋署和康樂及文化事務署已同意，在重訂其停車場管理合約時加入新規定，令泊車位資訊可透過"香港出行易"發放。截至 2019 年 9 月初，政府產業署已採取步驟，在重訂其轄下兩個停車場的管理合約時加入新條文；
- (c) 機電工程署已在運輸署轄下停車場展開停車位指引系統的安裝工程。該署將於 2020 年年初完成該系統的招標工作，以及在 2020 年年中在運輸署轄下停車場展開安裝工程，以期在 2021 年年初完成該項目；
- (d) 運輸署署長同意審計署在審計署署長報告書第 5.13、5.17 及 5.23 段提出的建議；及
- (e) 環境保護署署長同意審計署在審計署署長報告書第 5.17 段提出的建議。

跟進行動

112. 委員會希望政府當局繼續向其報告落實委員會及審計署所提各項建議的進展。

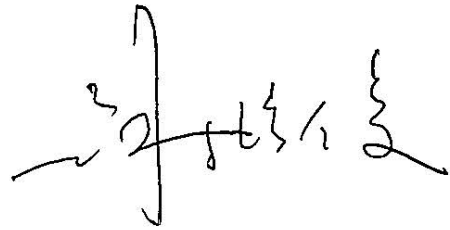
委員會主席、副主席及各委員署名



石禮謙(主席)



梁繼昌(副主席)



謝偉俊



何俊賢



林卓廷



邵家輝



陳淑莊

2019年11月14日

審計署署長第七十二號報告書內
經政府帳目委員會在報告書研議的章節

審計署署長
第七十二號報告書

政府帳目委員會
第七十二 A 號報告書

<u>章節</u>	<u>項目</u>	<u>部</u>
1	公眾泊車位的 規劃、提供和管理	4

《香港特別行政區立法會議事規則》

72. 政府帳目委員會

(1) 立法會設有一個名為政府帳目委員會的常設委員會，負責研究審計署署長就以下各事宜提交的報告——

- (a) 政府的帳目；
- (b) 委員會認為須提交立法會省覽的其他帳目；及
- (c) 委員會認為與審計署署長履行職責或行使職權有關的事宜。

(2) 委員會亦須研究由審計署署長就其審計(衡工量值審計)工作而提交立法會省覽的報告。在該報告中，審計署署長就政府部門、憑藉任何條例審計署署長職權範圍所及的公共團體或組織或接受公帑補助的組織是否符合經濟原則及是否講求效率與效用，進行審計。

(3) 委員會由一名主席、副主席及5名委員組成，全部均須為立法會主席按內務委員會決定的選舉程序任命的議員。
(2005年第214號法律公告)

(3A) 委員會的會議法定人數為主席加上兩名委員。
(2005年第214號法律公告)

(3B) 如主席及副主席暫時缺席，委員會可在其缺席期間另選一委員代行主席之職。
(2005年第214號法律公告)

(3C) 所有在委員會內討論的事宜，須以參與表決的委員贊成者及反對者的過半數決定。主席或主持會議的任何其他委員不得參與表決，但如其他委員贊成者及反對者數目相等，則在此情況下他須作決定性表決。
(2005年第214號法律公告)

(4) 第(1)及(2)款所述的報告，一經提交立法會省覽，即當作已由立法會交付委員會研究。

(5) 除主席另有命令外，委員會根據第(8)款邀請任何人士列席的會議，新聞界及公眾人士得准進入會場旁聽。

(6) 委員會須在主席決定的日期、時間及地點舉行會議。會議的書面預告須在會議日期最少5整天前發給各委員及任何獲邀列席的人士；但主席可視個別情況指示給予較短時間的預告。

(7) (由2005年第214號法律公告廢除)

(8) 主席或委員會可邀請任何官員，或報告所指帳目所屬或與之有關的非政府團體或組織的成員或僱員，提供委員會在履行其職責時可能需要的資料，或作出解釋，或出示紀錄或文件；委員會亦可就該等資料、解釋、紀錄或文件邀請其他人士提供協助。

(9) 委員會須於審計署署長將政府帳目的審計報告提交立法會省覽之日起3個月內(或根據《核數條例》(第122章)第12條決定的較長時間內)就該審計署署長的報告提交報告。

(10) 委員會須於審計署署長將第(2)款所述的報告提交立法會省覽之日起3個月內(或立法會決定的較長時間內)，就審計署署長的報告提交報告。

(11) 除本議事規則另有規定外，委員會的行事方式及程序，由委員會自行決定。

1998年2月11日臨時立法會會議上
政府帳目委員會主席提交臨時立法會的文件：
《香港特別行政區政府帳目審計工作的範圍 —— "衡工量值式審計"》

工作範圍

1. 審計署署長可就任何決策局、部門、機構、其他公眾團體、公共機構或受審核機構在履行其職務時所遵守的經濟原則、取得的效率和效益進行調查。
2. "受審核機構"一詞包括 ——
 - (i) 審計署署長可根據任何有關條例所賦權力對其帳目加以審核的任何人士、法人團體或其他團體；
 - (ii) 過半數收入來自公帑的機構(但署長亦可根據補助條件中的一項協議對少過半數收入來自公帑的機構進行類似審核)；及
 - (iii) 行政長官為公眾利益計而根據《核數條例》(第122章)第15條的規定以書面授權署長對其帳目及紀錄進行審核的機構。
3. 上述工作範圍的定義，不應闡釋為給予審計署署長權利，使其可對審核中的任何決策局、部門、機構、其他公眾團體、公共機構或受審核機構的政策目標的優劣加以質詢，而依照下列準則，亦不得質詢求得此等政策目標的方法，但署長可對達到此等目標所用方法的經濟原則、效率和效益提出質詢。

準則

4. 審計署署長向立法會提交報告時，應享有很大自由。他可以促請立法會注意他在核數過程中所發現的任何情況，並指出所牽涉的財政問題。按照準則訂定的範圍，審計署署長不會評論行政會議及立法會的決策，但可指出此等決策對公帑的影響。

5. 審計署署長在審查政策目標如何執行的過程中，如有理由相信有關人員在制訂政策目標和作出決定時，可能缺乏足夠、有關和可靠的財政及其他資料作為制訂政策目標或作出決定的根據，而一些重要的基本假設亦可能不夠明確，他都可以進行調查，證實他的想法是否正確。調查結果如顯示他的想法正確，他便應把有關事項提交立法會，由政府帳目委員會提出進一步質詢。由於進行此類調查的程序，可能涉及審查政策目標的制訂方法，審計署署長向立法會作出報告時，不應對有關事項下任何判斷，而只應條陳事實，由政府帳目委員會根據此等事實提出質詢。

6. 審計署署長亦可 ——

- (i) 查核有關方面在釐定政策目標及作出決策時，是否有適當的權力；
- (ii) 查核有關方面有否作出令人滿意的安排，以期探討、揀選和評估其他推行政策的辦法；
- (iii) 查核既定的政策目標是否已明確界定；其後就推行政策所作的決定，是否符合核准的目標並由適當階層的人員運用適當權力作出；向執行人員發出的指示，又是否符合核准的政策目標和決定，並為有關人員清楚了解；
- (iv) 查核各項不同的政策目標，以及所選用的推行辦法，是否有衝突或可能有衝突；
- (v) 查核有關方面在將政策目標演繹為行動目標和成效標準方面，進展和效用如何；查核有關方面有否考慮其他服務水平成本及其他有關的因素，以及在成本變動時加以檢討；及
- (vi) 有權行使《核數條例》(第122章)第9條所授予的權力。

程序

7. 審計署署長須將其"衡工量值式審計"研究的結果，每年向立法會報告兩次。第一份報告書須於每個財政年度完結後7個月內，或行政長官另行規定的較長期間內，呈交立法會主席。報告書須在一個月內，或立法會主席另行規定的較長期間內，提交立法會。第二份報告書最遲須於每年4月7日或行政長官另行規定的日期之前，提交立法會主席，並且最遲須於4月30日或立法會主席另行規定的日期之前，提交立法會。

8. 審計署署長的報告書提交立法會後，須交付政府帳目委員會研究。政府帳目委員會研究審計署署長的報告書時，須依循立法會的《議事規則》。

9. 政府就本委員會報告書所提事項擬採取的行動，將在政府覆文內加以評論，政府覆文須在本委員會報告書提交立法會後3個月內，提交該會。

10. 本文所提及的立法會，在臨時立法會存在期間指臨時立法會。

**出席委員會聆訊的證人
(按出席次序排列)**

陳帆先生	運輸及房屋局局長
羅翠薇女士	運輸及房屋局副秘書長(運輸)3
陳美寶女士	運輸署署長
林秀生先生	運輸署助理署長/策劃
郭惠英女士	運輸署助理署長/管理及輔助客運
陳松青先生	地政總署署長
鍾文傑先生	規劃署副署長/全港
鄭美施女士	環境局常任秘書長/環境保護署署長
何德賢先生	環境保護署助理署長(空氣質素政策)
鄧炳強先生	署理警務處處長
辜超逸先生	香港警務處高級督察(行政及支援)(交通總部)
李美嫦女士	康樂及文化事務署署長
劉明光先生	政府產業署署長
應耀康先生	房屋署署長
林余家慧女士	建築署署長

註：以上所列的職銜為各證人在出席委員會公開聆訊時的職銜。

二零一九年五月十日（星期五）
審計署署長在立法會政府帳目委員會公開聆訊就
第七十二號報告書第 1 章
“公眾泊車位的規劃、提供和管理”所作的簡介

主席：

多謝你邀請我在這裏簡短介紹《審計署署長第七十二號報告書》第 1 章“公眾泊車位的規劃、提供和管理”。

這份審計報告分為 5 個部分。

報告的第 1 部分“引言”是介紹這項審查工作的背景。

在以公共交通為本並以鐵路為骨幹的運輸政策下，政府的泊車位政策是優先考慮和配合商用車輛的泊車需求，並在整體發展容許時為私家車提供適量的泊車位。公眾泊車位通常以三類方式來提供：第一類是在私人發展項目、公共房屋發展項目、政府、機構或社區發展項目和休憩用地設置泊車位；第二類是地政總署管控的短期租約停車場；而第三類是運輸署管理的政府多層停車場和路旁泊車位。截至 2018 年 12 月 31 日，本港領牌私家車、商用車輛和電單車（簡稱領牌車輛）合共有 744 191 輛，而泊車位則共有 756 909 個，其中的 238 320 個為公眾泊車位，約佔全港泊車位的三分之一。

報告的第 2 部分探討公眾泊車位的規劃和提供。

在公眾泊車位的規劃和提供方面，審計署發現若干值得留意的地方，例如在 2006 至 2018 年期間，領牌車輛數目增加 44.4%，而泊車位總數則僅增加 11.6%，整體的泊車位與車輛數目比例（簡稱泊車位比例）由 1.32 降至 1.02，特別是私家車泊車位的供求情況不斷改變，令私家車泊車位比例由 2006 年的 1.51，下降至 2018 年的 1.10，並推算將於未來數年進

一步下降至低於1，即理論上私家車泊車位數目不足以容納全部私家車輛。我們發現在2002至2018年期間，《香港規劃標準與準則》中房屋發展項目內的附屬泊車位的規劃標準作出7次修訂，減少了泊車位的提供。然而，領牌私家車數目在這十多年間大增53.4%，導致私家車泊車位的需求在近年大幅增加。我們建議運輸署應密切監察私家車泊車位比例，並檢討有關房屋發展項目內泊車位的規劃標準。

至於在政府、機構或社區和私人發展項目加設公眾泊車位方面，由於政府並未就有關事宜訂明任何指引，運輸署只會按個別情況予以決定。我們的個案研究顯示，在政府和私人發展項目內規劃和提供公眾泊車位的工作有可予改善之處。在其中一宗個案，運輸署用了較長時間建議分拆將軍澳市鎮公園項目以興建地下停車場；而在另外兩宗個案，我們發現部分位於私人發展項目的輕型貨車泊車位使用率偏低，以及有輕型貨車泊車位在違反土地契約條件的情況下被私家車佔用。此外，我們也發現有 41 個共提供 6 187 個私家車泊車位和 2 115 個商用車輛泊車位的短期租約停車場，由於其土地需進行長遠發展而將於未來數年結業，有需要補足因而造成的泊車位短缺。我們建議運輸署應改善日後在私人發展項目規劃和提供公眾泊車位的工作，以及制訂策略以提供更多長期公眾泊車位。我們亦建議運輸及房屋局應發出通告，就考慮是否和如何在個別政府、機構或社區發展項目和休憩用地項目中提供公眾泊車位制訂相關準則。

報告的第 3 部分探討運輸署轄下政府多層停車場的管理。

政府在管理轄下多層停車場方面的政策目標，是把繁忙時段的泊車位可用率維持在 15%，換言之，就是把使用率維持在 85% 的水平。然而，審計署發現自 2015 年起，政府的 11 個多層停車場的私家車、客貨車和的士泊車位在每日繁忙時段內的平均使用率已超過 85% 的目標；而政府多層停車場的私家車和客貨車泊車月費，均屬鄰近公眾停車場中最低的。因此，我們建議運輸署應在日後檢討泊車費時，適當考慮泊車位使用率高和泊車費低於市價等因素。

我們亦發現，自葵芳停車場的保安改善工程在 2013 年 10 月完成後，天台的 75 個泊車位便再沒有開放予公眾使用，情況並不理想。此外，截至 2018 年 12 月，在 5 個政府多層停車場中有 13 輛棄置車輛，其中 10 輛被棄置的時間超過 1 年，最長為 11 年。因此，我們建議運輸署應盡快有效運用葵芳停車場的天台泊車位，以及研究方法移走棄置車輛。

報告的第 4 部分探討路旁泊車位的管理。

政府的現行政策是提供路旁泊車位，以滿足駕駛者的短時間泊車需要。路旁泊車位應設有咪錶，所定收費須足以確保有約 15% 的泊車位保持空置。然而，審計署發現在 2015 至 2018 年期間，在全港 37 個地區中，平均有 15 個無法達致維持 15% 泊車位可用率的目標。此外，在 10 個由 2015 年起泊車位可用率長期低於 15% 的地區中，有 9 個地區的部分咪錶泊車位是按低收費率(即每 30 分鐘 2 元)收費。另外，運輸署的指引訂明，設於核心商業區的咪錶，每次交易的“最長泊車時間”應設定為 30 分鐘。然而，運輸署並沒有就“核心商業區”加以定義。不少可能設於核心商業區(例如銅鑼灣)的咪錶，每次交易的“最長泊車時間”被設定為 2 小時，而並非指引所訂明的 30 分鐘。因此，我們建議運輸署應檢討路旁咪錶泊車位的收費安排。

在非咪錶泊車位方面，我們在 2018 年 11 月至 2019 年 1 月期間，就 110 個非咪錶泊車處進行調查，發現電單車泊車位的需求持續殷切，以及供電單車以外車輛使用的非咪錶泊車位大多被佔用，未能達致維持 15% 可用率的目標。因此，我們建議運輸署應採取措施確保路旁非咪錶泊車位得以有效運用。

報告的第 5 部分探討政府在推行關於泊車科技的措施。

運輸署由 2016 年 7 月起，透過其專設網站和流動應用程式，提供路旁泊車位和停車場出入口位置，以及一些停車場的實時空置泊車位資訊。審計署發現，在流動應用程式中提供的停車場位置和空置泊車位資訊並不完整。此外，運輸署的流動應用程式較少有關停車場的

補充資料，例如停車場的營業時間、泊車費、付款方式和所提供的其他設施。因此，我們建議運輸署應予以改善。

在環境保護署為現有政府停車場提供電動車輛充電設施這一方面，我們發現，截至 2018 年 9 月 30 日，在 11 個政府多層停車場中，有 8 個設有電動車輛充電器，餘下 3 個仍未設有相關設備。由於領牌電動私家車的數目大增，我們建議環境保護署應探討是否需要在這 3 個政府多層停車場安裝電動車輛充電器。

運輸署 2002 年的研究報告建議，長遠解決泊車問題的其中一項措施是採用自動泊車系統，但我們得知該署在 2018 年才委聘顧問以進行先導研究相關自動泊車系統，因此建議該署應加強推行這類系統的相關工作。

我們的意見和建議，獲得各相關決策局及部門同意。我藉此機會，向這些決策局及部門的同事致謝，感謝他們在審查期間充分合作，並積極提供協助和回應。

多謝主席。

擬稿
(以在立法會發言為準)

立法會政府帳目委員會

《審計署署長第 72 號報告書》 - 第 1 章
公眾泊車位的規劃、提供和管理

運輸及房屋局局長開場發言

主席：

我感謝審計署就政府規劃、提供和管理公眾泊車位的工作進行了全面的審視，並提供寶貴意見。運輸及房屋局(運房局)和運輸署接納報告書內的建議，運房局正積極督導相關部門跟進。

2. 政府奉行以公共交通為本、鐵路為骨幹的運輸政策。政府提供泊車位的政策，是優先照顧商用車輛的泊車需求，並在整體發展容許情況下，提供適量私家車泊車位，但不希望令原先乘搭公共交通工具的乘客轉用私家車。就此，政府並沒有就泊車位供應訂立具體目標。

3. 在 2006 年至 2018 年期間，私家車泊車位的增幅為 11.2%；而同期領牌私家車數目¹增幅卻為 53.4%，幅度遠超泊車位數目增長，因而令泊車位比例由 1.51 降至 1.10。即使私家車數目近期的按年增長稍為緩和，我們仍會繼續密切留意情況，並按部就班推行交通諮詢委員會在《香港道路交通擠塞研究報告》提出的一系列短、中、長期措施。

4. 正如《2018 年施政報告》所述，我們會按照「一地多用」的原則，在合適的「政府、機構或社區」設施和公共休憩用地發展項目中，加設公眾泊車位，並會積極推展智能泊車系統。

¹ 客貨車也可停泊在私家車泊車位，因此其數目計入私家車泊位及領牌數目之內。

增加泊車位措施

5. 運房局已向各決策局／部門公布一系列短期及中長期措施，適度增加泊車位。短期措施的例子包括：

(1) 在合適的路旁地點劃設夜間泊車位

運輸署已物色 515 個路旁夜間商用車輛泊車位，當中 191 個已投入服務，172 個因地區反對而擱置，152 個正進行地區諮詢及安排相關工程。

(2) 鼓勵學校在放學後開放校舍供校巴停泊

運輸署聯同教育局於去年推出先導計劃，反應正面。教育局將由新學年起，讓所有公營和直資學校申請參與。

(3) 增設旅遊巴士泊車位及上落客設施

在 2018-19 年度，運輸署在尖沙咀、南區、灣仔、東區、佐敦(近高鐵站)、青衣及西貢等合共新增 41 個旅遊巴士路旁泊車位及 85 個上落客處。在本年度，運輸署已計劃在尖沙咀、九龍城、黃大仙、觀塘、灣仔、南區、北角、荃灣、屯門、東涌等地區增加 137 個旅遊巴士泊車位及 52 個上落客處。

(4) 在合適的短期租約停車場的租約條款中，訂明最少須提供的商用車輛泊車位數目

現時有 31 個短期租約停車場須按租約條款提供商用車輛泊車位，涉及約 1 800 個泊位。

6. 中長期措施包括：

(1) 要求私人發展商在新發展項目提供《香港規劃標準與準則》標準範圍內較高的泊車位數量

運輸署自去年已向共 25 項新發展項目提出或跟進有關要求，涉及不少於 4 000 個泊車位。

(2) 檢討私家車泊車準則，以更新《香港規劃標準與準則》中有關房屋發展項目的私家車泊車位規定

我們會考慮泊車政策、泊車位使用率、各種影響私家車增長的社會及經濟因素等，從而增加在未來房屋發展項目中私家車泊車位的數量。

(3) 推展商用車輛顧問研究

運輸署預計於本年年底完成研究，並會制訂適當措施以應付商用車輛泊車需求。政府已初步物色 8 個合適的「政府、機構或社區」設施和公共休憩用地預留用作興建供商用車輛為主使用的停車場，預計可提供約 2 000 個泊車位。

(4) 在合適的「政府、機構或社區」設施、公共休憩用地及公共房屋盡量加設公眾泊車位

截至本年 3 月底，位於大埔及觀塘區兩個正在興建中的發展項目，將分別提供 213 個及 51 個公眾泊車位。新蒲崗四美街休憩用地項目亦將提供 306 個公眾泊車位。此外，運輸署及相關部門正籌劃約 20 個工程項目，可提供約 5 100 個泊車位。

(5) 推展智能泊車系統先導研究

相對傳統停車場，智能泊車系統可在相同大小空間增加三成至一倍泊車位。運輸署因應泊車需求、地理環境及規劃上的限制、對區內交通影響等準則，陸續推展 6 個先導項目和進行地區諮詢工作。鑑於近日各區議會對智能停車場的訴求，運輸署會繼續與相關部門積極研究具體落實細節，並會因應荃灣區短期租約用地的先導項目的成效，考慮於其他各區的合適短期租約用地加設智能停車場。

多層停車場的管理

7. 在停車場管理方面，由 2019 年 2 月起，運輸署已要求其停車場營辦商每月提交棄置車輛處理報告，運輸署職員會就報告內容進行巡查。為加快處理棄置車輛，運輸署今後將督導營辦商直接根據停車場的泊車及使用條款處理棄置車輛。在一般情況下，預計營辦商約需時一個月將棄置車輛拖離政府停車場。

路旁泊車位管理

8. 至於路旁泊車位，運輸署將於 2020 年年中起分批安裝約 12 000 台新一代路旁停車收費錶，以提供多項新功能，例如支援多種付費方式繳付泊車費，以及配備感應器以偵測停車位是否已被佔用等。由於新收費錶可提供實時泊車數據，運輸署日後除了向公眾發放實時泊車位情況外，亦可按使用率靈活地調節「不同地段、不同時段」的收費錶設定，以促進車輛流轉。該署並會按地區需要，在合適地方增設收費錶泊車位。

泊車科技的措施

9. 此外，政府會繼續推動「智慧出行」，利用科技利便駕車者尋找泊車位，並繼續推動發放更多停車場的空置泊車位資訊。

10. 運房局會繼續在政策層面向部門提供適切指引和督導，確保報告書內的建議得以有效和全面落實。多謝各位。

* * * * *

香港特別行政區政府
The Government of the Hong Kong Special Administrative Region

政府總部
運輸及房屋局
運輸科
香港添馬添美道 2 號
政府總部東翼



Transport and
Housing Bureau
Government Secretariat
Transport Branch
East Wing, Central Government Offices,
2 Tim Mei Avenue,
Tamar, Hong Kong
電話 Tel. No.: 3509 7181
傳真 Fax No.: 3904 1774

本局檔號 OUR REF.: THB(T) CR 1/5591/2019
來函檔號 YOUR REF.: CB4/PAC/R72

香港中區
立法會道 1 號
立法會綜合大樓
政府帳目委員會秘書
朱漢儒先生

朱先生：

政府帳目委員會

研究審計署署長第七十二號報告書第 1 章
公眾泊車位的規劃、提供和管理

你在 2019 年 4 月 26 日來信，要求本局就不同題目提供資料，以方便政府帳目委員會研究審計署署長第七十二號報告書第 1 章。

現隨函夾附要求的資料(中文及英文)，以供參考。資料中(f)項的答覆，為運輸及房屋局和警務處的聯合回覆，敬希垂注。

運輸及房屋局局長

(周仲賢



代行)

2019 年 5 月 9 日

副本

運輸署署長 2802 2361
警務處處長 2866 2579

政府帳目委員會審議

《審計署署長第 72 號報告書》 - 第 1 章 公眾泊車位的規劃、提供和管理

政府帳目委員會 2019 年 4 月 26 日的查詢

為方便政府帳目委員會審議《審計署署長第 72 號報告書》第 1 章(《審計署報告書》)，請提供下列資料：

公眾泊車位的規劃和提供

- (a) 根據《審計署報告書》第 1.9 段表一，「政府、機構或社區」發展項目共提供 9 220 個泊車位，請列出使用這些泊車位的情況，例如開放時間；

答覆

- (a) 「政府、機構或社區」發展項目內提供的公眾泊車位，主要是政府大樓、公園、體育設施、街市、教育機構及醫院內供公眾使用的泊車位，視乎設施所提供服務及停車場營辦商的合約條款，所收取的時租泊車費和場地開放時間各有不同。
- (b) 根據《審計署報告書》第 2.3 段，運輸署估計泊車位比例會在未來幾年進一步降至 1，請提供公眾泊車位數目的預計增幅及減幅並說明引致這些變動的原因，並提供未來 3 年的泊車位比例；

答覆

- (b) 截至 2018 年 12 月，私家車(包括可停泊在私家車泊車位的客貨車)數目為 616 220 部，而可供私家車停泊的泊車位數目為 675 264 個，比例為 1.10。

截至 2019 年第一季度，在過去 12 個月領牌私家車的按年增長率為約 2%。假如這趨勢持續下去並以此估計，在未來 3 年私家車預計數目分別約為 628 500、641 100 及 653 900。

至於日後私家車公眾泊車位供應的推算，由於新泊車位供應會視乎地區諮詢結果及個別發展項目的進度而定，運輸署沒有編製具體推算數字。然而，根據觀察所得，在過去 3 年(2016 年至 2018 年)，私家車泊車位供應的平均增幅約為每年 1.3%。假如這趨勢持續下去，並按上述車輛增長率推算，相關泊車位比例會在隨後 3 年每年下跌約 0.01。

政府會繼續密切監察不同地區的泊車需要，並會按需要採取措施增加泊車位，包括在合適的路旁地點劃設夜間泊車位、要求發展商在新發展項目內提供《香港規劃標準與準則》標準範圍內較高的泊車位數量、按照「一地多用」的原則，在合適的「政府、機構或社區」設施及公共休憩用地發展項目中，加設公眾泊車位，以及推展智能泊車系統先導研究，以期在可行的情況下，鼓勵政府及私人停車場廣泛應用此系統。

- (c) 就《審計署報告書》第 2.4 段表二，請按下列各類公眾泊車位類別提供時租泊車位與月租泊車位的分布情況：「政府、機構或社區」設施發展項目及公營房屋發展項目、私營發展項目、政府多層停車場及短期租約停車場；

答覆

- (c) 就運輸署轄下政府停車場提供的泊車位而言，時租泊車位與月租泊車位的分布情況表列如下，運輸署沒有其他類別停車場的泊車位分布情況。

停車場	私家車		電單車	
	泊車位 數目	月票／季票 配額	泊車位 數目	月票／季票 配額
(1) 油麻地	770	345	76	65
(2) 天星碼頭	380	60	37	20
(3) 大會堂	170	55	27	25
(4) 林士街	835	380	148	135
(5) 香港仔	293	290	51	45
(6) 葵芳	477	420	93	80
(7) 荃灣	545	510	34	30
(8) 筲箕灣	386	343	72	65
(9) 天后	429	330	75	70
(10) 黃大仙雙鳳街	268	267	74	70
(11) 堅尼地城	195	170	37	36
總計	4,748	3,170	724	641

除了天星碼頭停車場的 10 個固定泊車位外，運輸署轄下停車場的所有月租／季租客戶均沒有固定的泊車位，停車場營辦商可視乎停車場的月租／季租客戶佔用泊車位情況，容許其他個別駕駛者以時租方式停泊車輛。

- (d) 政府為確保私人發展項目提供的時租及月租泊車位合理分布而制定的機制／措施；

答覆

- (d) 政府沒有規管私人發展項目所設停車場的時租泊車位及月租泊車位的分布，這是由市場決定的。

政府多層停車場的管理

- (e) 就《審計署報告書》第 3.16 至 3.24(a)段所指的葵芳停車場天台的泊車位被閒置問題，由 2013 年 10 月保安系統安裝工程完成至決定用作臨時汽車扣留中心，運輸署及／或停車場營辦商就天台泊車位所進行工程／展開的工作／所作決定時序表。天台泊車位會於何時重新開放予公眾作泊車用途；

答覆

- (e) 運輸署及／或停車場營辦商就葵芳停車場天台泊車位由 2013 年 10 月保安系統安裝工程完成至決定用作臨時汽車扣留中心所進行工程／展開的工作／作出的決定時序表載於附件。

自 2019 年 4 月 1 日起，該停車場天台已用作臨時汽車扣留中心，以切合把涉及未經許可作出租或取酬載客用途的車輛扣留的需要。運輸署會檢討汽車扣留中心的需求，以審視將一部份天台開放作泊車用途的可行性。

- (f) 就《審計署報告書》第 3.21 至 3.22 段所指的個案四，香港警務處延後處理林士街停車場的棄置車輛的理由及運輸署／香港警務處處處理不屬《道路交通(私家路上泊車)規例》(第 374O 章)涵蓋範圍的政府停車場的棄置車輛個案的現有程序；

答覆

- (f) 以下答覆為運輸署及香港警務處的綜合回應。

運輸署轄下停車場屬《道路交通(私家路上泊車)規例》(第 374O 章)第 7 條下指定的私家路，停車場入口均豎立私家路標誌。

現時，運輸署轄下停車場營辦商必須遵守相關合約內有關「鎖押、移走、貯存和處置車輛」章節下所載的運作規定處理棄置車輛。在根據第 374O 章相關條文的前提下，營辦商必須確保獲

授權人員以認可鎖車器具鎖上懷疑棄置車輛，通知車主移走車輛，並在車主沒有遵從通知移走車輛後，根據合約將車輛轉交警務處處理。棄置車輛的定義是在一個泊車位連續 30 天或以上在沒有購買月租或季租泊車票的情況下靜止不動的車輛。一直以來，因應上述合約條款，停車場營辦商如發現棄置車輛，會在完成所需程序後把棄置車輛送交警務處，相關程序包括寄信予車主、在報章刊登相關公告等。

在有關個案中，停車場營辦商在發現該車輛在一個泊車位連續 30 天或以上在沒有購買月租或季租泊車票的情況下靜止不動後，已採取行動聯絡車主，以期在確定該車屬棄置車輛後立即把該車移走。在 2016 年 12 月，警務處收到營辦商要求接收 3 架棄置車輛，當中包括有關個案的車輛。有關車輛據報已根據法例第 374O 章在林士街停車場被扣留。其後，警務處與運輸署營辦商進行書信來往，以確定法例第 374O 章的規定是否已獲跟從。正常情況下，警務處只會移走可導致嚴重阻塞或對其他道路使用者產生即時危險的車輛或其他障礙物。就每一項處理棄置車輛的要求，警務處會按有關情況，包括警察車輛扣留中心是否尚有空間，進行個別考慮。在 2019 年 1 月，因應以上考慮及法例第 374O 章的規定已獲跟從，個案四的車輛獲接納進行處置。由於營辦商其後沒有密切跟進這個案和其他 12 個報告提及的個案，以致未能適時騰出泊車位以供公眾使用，運輸署已要求營辦商自 2019 年 2 月起每月提交處理棄置車輛的報告，並安排屬下人員進行突擊視察，以確保所提交的報告正確無誤和載列最新資料，藉此加強監察停車場營辦商在這方面的表現。

鑑於律政司的最新意見認為在有關情況下，透過法例第 374O 章處理棄置車輛並非最佳途徑，運輸署已指示其停車場營辦商按照一直以來於停車場展示的「泊車及使用條款」，根據相關合約安排處理棄置車輛。至今，運輸署轄下停車場並沒有發現棄置車輛。

- (g) 就《審計署報告書》第 3.25 段所述的在政府停車場提供閉路電視保安系統以及有關閉路電視片段的處理及保留時期

答覆

- (g) 現時，在運輸署轄下 11 個停車場的不同位置，已安裝共 125 部閉路電視攝錄機，以作保安、防盜及監察用途。這些閉路電視每日 24 小時拍攝特定範圍，並設有錄影功能。停車場營辦商已根據《個人資料(私隱)條例》(第 486 章)所訂保障資料原則向其員工發出正確處理錄影片段的內部指引。一般來說，錄影片段會在 14 天後刪掉。此外，在裝有閉路電視系統的相關位置會張貼告示，告知公眾相關地方受閉路電視系統監察。

鑑於審計署的建議，運輸署已聯同建築署及警務處防止罪案科檢視運輸署轄下停車場裝設的閉路電視系統，包括到部分停車場視察以檢視現時安裝情況，並找出需要加裝閉路電視攝錄機的位置。

推行關於泊車科技的措施

- (h) 就《審計署報告書》第 5.8 段所載，運輸署在 2015 年及 2016 年聯絡政府產業署、房屋署及康樂及文化事務署，請對方協助提供政府場所的空置泊車位資訊，但結果並不理想。請提供這結果的詳情，包括這 3 個部門所給予的相關回應。

答覆

- (h) 運輸署自 2015 年起聯絡政府產業署、房屋署及康樂及文化事務署，邀請他們支持透過運輸署的流動應用程式向公眾發放實時空置泊車位資訊。運輸署在 2016 年年中發信給這些政府部門，並在 2016 年 7 月及 11 月收到他們的回覆。該 3 個部門大致上都認同政府的開放資料政策，但表示實施開放實時空置泊車位資訊推行時間須謹慎考慮，其中原因包括非所有停車場都裝有可準確顯示實時空置泊車位資訊的系統。為協助這些部門盡快開放空置泊車位資訊，運輸署向他們解釋以人手更新泊車位資訊的程序，並建議他們在日後與停車場營辦商訂立相關合約時增訂有關提供實時空置泊車位資訊的條款。在這些部門的努力和參與下，第一批共 11 個停車場已在 2016 年年底／2017 年年初透過運輸署的流動應用程式發放空置泊車位資訊。

2019 年年初，運輸署與政府產業署、房屋署及康樂及文化事務署舉行跟進會議。這些部門在會議上再次申明支持政府的開放資料政策，並與運輸署分享其轄下向公眾開放的停車場的最新

資料。特別一提的是，政府產業署及房屋署已採取措施，在與其停車場營辦商重訂停車場管理合約時加入新規定，要求停車場營辦商在往後 3 至 4 年內逐步發放空置泊車位資訊。與此同時，運輸署會繼續分享其經驗及提供技術建議，以協助停車場營辦商盡早發放空置泊車位資訊。

鑑於運輸署轄下 11 個政府停車場的進出監控系統及車牌辨認系統已使用多年，未能支援自動提供實時空置泊車位資訊的功能，現時停車場營辦商須每小時以人手更新停車場資訊始能發放。運輸署現正安排逐步更換當中 10 個政府停車場(不包括受中九龍幹線項目影響的油麻地停車場)的上述系統，以便將實時空置泊車位資訊和數據自動更新至運輸署的流動應用程式及政府公共資料入門網站「資料一線通」。運輸署正陸續以自動方式發放其轄下 10 個政府多層停車場的實時空置泊車位資訊，更換工作預計於 2019 年 6 月完成。

此外，運輸署計劃將現有停車收費錶更換為配備車輛感應器以偵測泊車位是否已被佔用的新停車收費錶。新停車收費錶的安裝工程會由 2020 年年中起陸續展開，預計在 2022 年年中完成。待新停車收費錶的安裝工程完成後，設有收費錶的路旁泊車位便可提供實時空置泊車位資訊。

運輸署及／或停車場營辦商就葵芳停車場(下稱「該停車場」)天台泊車位由 2013 年 10 月保安系統安裝工程完成至決定用作臨時汽車扣留中心所進行工程／展開的工作／作出的決定時序表

1.	2014 年 7 月 8 日	運輸署與建築署、其顧問及其承辦商進行實地會議，商討該停車場無障礙通道工程，當中亦曾討論重鋪天台工程。
2.	2015 年 3 月 18 日	運輸署與機電工程署、建築署、其顧問及其承辦商舉行會議，商討工程的安排及施工計劃。運輸署認為，為方便工程進行及避免剝落的混凝土從天花墮下對車輛造成損毀，該停車場的 7 樓全層應予以關閉。就此，當天台工程進行時，該停車場的天台亦須關閉。
3.	2015 年 4 月 8 日	建築署的承辦商接管該停車場的天台，並展開工程。
4.	2015 年 10 月 8 日	運輸署向建築署查詢工程進度。
5.	2015 年 11 月 9 日	建築署完成該停車場的工程(重鋪天台工程除外)，並將該停車場 7 樓及天台交回運輸署。
6.	2015 年 11 月 12 日	建築署的顧問通知建築署(副本送運輸署)，該停車場的工程已順利完成，並於 2015 年 11 月 9 日交回運輸署。該顧問亦告知重鋪天台工程最終沒有進行。
7.	2015 年 11 月 19 日	建築署通知運輸署，表示就重鋪天台工程，建築署已克服技術限制，並會適時通知運輸署有關進展。

8.	2016年 1月27日	在修補天花剝落的混凝土後，建築署將該停車場7樓交回運輸署。在驗收過程中發現的共9個輕微滲水的位置(涉及封閉7個泊車位)亦已於2016年1月28日(交收翌日)修補。
9.	2016年 2月3日	雖然該停車場7樓部分地方仍發現有滲水情況，運輸署指示停車場營辦商除7個受影響的泊車位外，重新開放7樓全層供公眾使用。
10.	2017年 11月27日	運輸署與建築署進行實地會議，考慮進行基本維修工程。根據運輸署的意見，工程是為了重新開放該停車場天台作泊車用途而進行。
11.	2018年 4月18日	運輸署與建築署再次進行實地會議，再商討之前所建議的基本維修工程。運輸署計劃重新開放該停車場的天台作臨時汽車扣留中心。
12.	2018年 4月24日	運輸署與建築署確認如建築署取得所需撥款及人手許可，建築署會進行天台的基本維修工程。
13.	2018年 11月19日	建築署的承辦商通知運輸署，工程已在2018年10月完成。
14.	2019年 4月1日	該停車場的天台由2019年4月1日起用作臨時汽車扣留中心。
15.	2019年 5月6日	<p>建築署解釋該署於2015年11月提及的重鋪天台工程是另一項正在計劃中的工程，而該工程只會在情況許可下才會啟動。</p> <p>應運輸署要求而進行的實地會議期間，該停車場7樓發現有數處位置有天花滲水情況。建築署同意會進行相關的修補工程。</p>

香港特別行政區政府
The Government of the Hong Kong Special Administrative Region

政府總部
運輸及房屋局
運輸科
香港添馬添美道 2 號
政府總部東翼



Transport and
Housing Bureau
Government Secretariat
Transport Branch
East Wing, Central Government Offices,
2 Tim Mei Avenue,
Tamar, Hong Kong
電話 Tel. No.: 3509 8199
傳真 Fax No.: 3904 1774

本局檔號 OUR REF.: THB(T) CR 1/5591/2019
來函檔號 YOUR REF.: CB4/PAC/R72

香港中區
立法會道 1 號
立法會綜合大樓
政府帳目委員會秘書
朱漢儒先生

朱先生：

政府帳目委員會

研究審計署署長第七十二號報告書第 1 章

公眾泊車位的規劃、提供和管理

你在 2019 年 6 月 4 日來信，要求本局及運輸署提供資料，以便政府帳目委員會研究審計署署長第七十二號報告書第 1 章。

現隨函夾附要求的資料，以供參考。本函為運輸及房屋局和運輸署的綜合回覆。

運輸及房屋局局長

(沈依雯



代行)

2019 年 7 月 25 日

副本
運輸署署長 2802 2361

政府帳目委員會審議
《審計署署長第 72 號報告書》－ 第 1 章
公眾泊車位的規劃、提供和管理

政府帳目委員會秘書 2019 年 6 月 4 日的查詢

為方便政府帳目委員會審議《審計署署長第 72 號報告書》第 1 章(《審計署報告書》)，請提供下列資料：

「政府、機構或社區」發展項目內公眾泊車位的規劃及提供

- (a) 根據《審計署報告書》第 2.12 段所述的個案一以及康樂及文化事務署署長在 2019 年 5 月 27 日的回覆(R72/GEN7)，政府按「一地多用」原則在「政府、機構或社區」發展項目內加設公眾泊車位的進展，主要取決於相關部門之間的協調和當區居民的支持。運輸及房屋局／運輸署有否考慮採取任何措施／機制，加強政府決策局／部門之間的協調和爭取當區居民的支持，以便盡快提供公眾泊車位供公眾使用；

答覆

- (a) 運輸署一直有留意將軍澳區的泊車需要，並會按「一地多用」原則，在區內物色適合設置公眾停車場的政府用地或設施，以期達致地盡其用的目的。

運輸署在規劃公眾停車場時，會審慎檢視泊車位的需求，包括考慮當區交通情況、可供使用的土地、附近公眾停車場的使用情況、附近違例泊車的情況，以及區議會和其他持份者的意見。如有需要設置公眾停車場，運輸署會在相關項目的規劃階段，盡早主動聯絡負責項目的政府部門，提出在該項目中設置公眾停車場的要求。

此外，政府現正修訂內部指引，要求各部門在籌劃工程項目的初期，例如在擬備項目的主要設施時，必須諮詢運輸署有關設置公眾停車場的需要，並進行適當的技術及交通影響評估。運輸署亦將會發出內部指引，制訂有關在擬議新發展項目和重建項目提供公眾泊車位的準則。

***委員會秘書附註：**有關康樂及文化事務署署長於 2019 年 5 月 27 日的回覆，請參閱此報告書的附錄 10。

- (b) 地政總署署長在 2019 年 5 月 24 日就《審計署報告書》第 2.13 段個案三的回覆(R72/1/GEN5)指出，有關停車場擁有人表示對於個別私家車司機不當地使用輕型貨車泊車位泊車，在採取行動時有實際困難。請以本個案為示例，說明地政總署或其他政府部門可採取甚麼措施，協助停車場擁有人遵行相關的租約條款規定，為某些類別車輛提供指定數目的泊車位；

答覆

- (b) 地段擁有人有權根據《道路交通(私家路上泊車)規例》(第 374O 章)對在違反標誌或道路標記下停泊的任何車輛採取行動，包括可上鎖或移走等。

我們認為，為了便利私家車司機停泊車輛，地段擁有人可考慮加裝閘機，配合停車場的指示標誌，引領私家車司機駛至合適的泊車位置。此外，地段擁有人亦可考慮運用智能設施，例如透過手機應用程式，指示私家車司機所預定的泊車位置，幫助其便捷地停泊。

對個別經常不理會警告的司機，地段擁有人可按《道路交通(私家路上泊車)規例》(第 374O 章)賦予的權限採取適切行動，以妥善管理其停車場泊車位。

- (c) 就運輸及房屋局局長在 2019 年 5 月 9 日有關在「政府、機構或社區」發展項目提供公眾泊車位的回覆(R72/1/GEN1)，當局會否與相關政府部門討論能否延長有關處所的運作時間，以便增加泊車位供應；

答覆

- (c) 運輸署會積極與有關部門跟進有關延長其設施的開放時間的建議，並希望於新停車場管理合約中增加相關條款及盡早推行，以增加泊車位的供應時段。

***委員會秘書附註：**有關地政總署署長於 2019 年 5 月 24 日的回覆，請參閱此報告書的附錄 11；以及有關運輸及房屋局局長於 2019 年 5 月 9 日的回覆，請參閱此報告書的附錄 6。

政府多層停車場的管理

- (d) 就《審計署報告書》第 3.18 段以及第(e)項的回覆(R72/1/GEN1)，請告知政府帳目委員會運輸署何時發現葵芳停車場天台的地面不適合泊車、運輸署作出該決定的理由、運輸署在停車場 7 樓施工前是否知悉問題，以及為使天台(包括天台範圍)適合用作泊車而進行的工程的詳情；
- (e) 根據 R72/1/GEN1 第(e)項，運輸署、建築署及其顧問和承辦商在 2014 年 7 月 8 日舉行的實地會議上，討論了葵芳停車場的天台重鋪工程，而該天台的基本維修工程在 2018 年 10 月完成。請告知／提供：
- (i) 運輸署和建築署就葵芳停車場天台泊車位事宜，由 2013 年 10 月完成其提升保安工程至 2014 年 7 月 8 日舉行上述實地會議期間所採取行動的時序表(包括其間舉行會議的日期及討論事項)；
- (ii) 上述實地會議得出的結論是否有需要進行天台重鋪工程，若是，為何其後沒有進行該工程；若否，原因為何；
- (iii) 葵芳停車場由 2013 年 10 月完成保安提升工程至 2019 年 4 月 1 日開始用作臨時汽車扣留中心期間，因天台泊車位未能開放導致的泊車費損失估計為何；

答覆

(d)及(e)(i)-(ii)

在 2012 年 9 月至 2013 年 5 月期間，葵芳停車場曾六度發生銅片失竊事件。為加強停車場的保安水平，運輸署停車場營辦商進行了包括天台在內的保安改善工程，有關工程於 2013 年 10 月完成。

另一方面，在 2013 年 10 月 31 日，運輸署和建築署的工程顧問就葵芳停車場包括天台在內的維修工程舉行了會議。工程顧問在同日向建築署報告會議討論內容，當中提及工程包括重鋪天台。工程顧問在 2013 年 11 月 5 日向建築署進一步報告會修改工程範圍，當中提及當時天台漏水情況嚴重，導致停車場 7 樓有大量混凝土剝落。同年 11 月 22 日，建築署提醒工程顧問，必須確保天台重鋪工程完成後不影響天台作為停車場之用。

總的而言，運輸署早於 2013 年 10 月保安工程完工時，已知悉停車場天台有嚴重漏水問題，因此認為該樓層暫時不適合泊車，並需要進行較大規模的重鋪工程。

有關事件的事序表、相關決定及理據綜合如下：

2013 年 10 月	因應葵芳停車場天台發生銅片失竊事件而由運輸署停車場營辦商進行的保安改善工程完成。
2013 年 10 月 31 日	運輸署和建築署的工程顧問就葵芳停車場包括天台在內的維修工程舉行了會議。工程顧問在同日向建築署報告會議討論內容，當中提及工程包括重鋪天台。
2013 年 11 月 5 日	工程顧問向建築署進一步報告會修改工程範圍，當中提及當時天台漏水情況嚴重，導致停車場 7 樓有大量混凝土剝落。
2013 年 11 月 22 日	建築署提醒工程顧問，必須確保重鋪工程完成後能繼續支撐設計的車輛交通，使天台作為停車場之用不受影響。
2014 年 7 月 8 日	在涉及運輸署及建築署的工程會議上，建築署工程顧問表示會在葵芳停車場進行重鋪天台工程，並提及需要利用天台作工地之用。
2015 年 3 月 18 日	運輸署與機電工程署、建築署、其工程顧問及其工程承辦商再舉行會議商討工程的具體安排及施工計劃。建築署表示有關工程合約已批予工程承辦商，工程合約將於 2015 年 3 月 23 日開始生效。建築署工程顧問在會上表示預計重鋪天台工程可於當年 8 月 7 日完成。
2015 年 4 月 8 日	有關工程正式展開。

2015 年 10 月	運輸署發現天台工程未有任何進展，而 7 樓漏水問題及石屎剝落情況仍然存在，遂向建築署了解工程延誤的原因。
2015 年 11 月	建築署的工程顧問表示，工程承辦商已完成無障礙通道工程，但天台重鋪工程則尚未完工。
2015 年 11 月 19 日	建築署通知運輸署表示已克服重鋪天台工程的技術限制並重新設計重鋪天台的系統，但由於涉及較高的工程費用，工程不會在 2015 年內開展。建築署進一步表示正嘗試解決相關資源問題，並會適時通知運輸署有關進展。

(e)(iii)

葵芳停車場共有 552 個私家車、客貨車和的士泊車位，當中 477 個泊車位位於 1 至 7 樓(佔總泊車位數目的 86.4%)，而其餘 75 個泊車位則位於天台。根據營辦商的觀察，停車場使用者一般傾向把車輛停泊於較低樓層以方便車輛出入，而天台樓層的使用率較低。運輸署亦一直監察葵芳停車場的使用率。根據紀錄，該停車場每月平均最高使用率由 2013 年 10 月的 44%，上升至 2015 年(因應建築署工程承辦商施工需要，停車場的 7 樓及天台必須封閉)約 70%，以及 2019 年 3 月(即天台正式改作臨時車輛扣留中心前)約 80%。換言之，在大部份情況下，葵芳停車場的泊車位未見供不應求的情況。

根據營辦商的資料，葵芳停車場由 2017 年起在平日上午 11 時至下午 1 時的使用率有所上升。為預留部份泊車位予月租使用者，停車場職員有時或需要在相關時段於停車場實施入車限制。根據停車場營運紀錄，在 2017 及 2018 年每月分別平均有 10 日及 11 日需要在有關時段實施入車限制，而 2019 年(1 月至 3 月)平均每月則有 6 日。然而，由於營辦商未有紀錄未能使用泊車位的車輛數目，運輸署未能確實估算因天台未能開放泊車而導致的損失。運輸署曾參考在沒有實施入車限制的日子的一時段的使用率，並假設在實施入車限制期間的車輛均可使用停車場，從而估算在 2017 年 1 月至 2019 年 3 月止在實施入車限制期間，泊車費的損失約為 1 萬 9 千元。

- (f) 根據運輸及房屋局局長在 2019 年 5 月 9 日就第(f)項的回覆，根據《道路交通(私家路上泊車)規例》(第 374O 章)第 7 條，運輸署轄下停車場被指定為私家路，而律政司認為就《審計署報告書》第 3.21 段個案四所述的情況，若按照第 374O 章處理棄置車輛，未必是最理想的方式。鑑於政府多層停車場屬於政府財產，請提供將其指定為第 374O 章所涵蓋的私家路的理據，並請告知是否須釐清第 374O 章對政府多層停車場管理的適用範圍。

答覆

- (f) 政府由 1980 年代中開始透過外判形式，將其多層公眾停車場交由私人營辦商管理。因應這項政策，政府當時在憲報刊登公告，取消將政府的多層公眾停車場，列為運輸署署長在現已廢除的法例第 220 章下指定的停車場。

自此，這些停車場的營運和其他私人營運的公眾停車場一樣，依據《道路交通(私家路上泊車)規例》(第 374O 章)(「《規例》」)進行管理。

就處理棄置車輛而言，運輸署一向根據《規例》相關條文擬定外判泊車合約招標文件，並經諮詢律政司後把相關條文列為正式招標要求及合約條款，包括充公車輛後交由警務處處理。

根據律政司最新的法律意見，運輸署停車場營辦商可直接根據於停車場展示的「泊車及使用條款」，通知任何車輛之車主，說明除非該車輛被移離有關停車場，否則可將之出售；並在作出通知後可以合適的任何方式出售該車輛，以及自出售收益中收回任何拖欠政府的款項。就此，運輸署已正式發出書面指示，要求停車場營辦商即時根據上述法律意見，處理棄置車輛。

- (g) 關於《審計署報告書》第 3.19 至 3.24 段及第 3.21 段個案四有關泊車位被棄置車輛佔用的問題，請告知／提供：

(i) 運輸署與停車場承辦商之間簽訂的營辦協議中有關如何處理棄置車輛的條文的摘錄(請以個案四為示例說明)；

(ii) 有關方面如何處理該 13 輛棄置車輛；

***委員會秘書附註：有關運輸及房屋局局長於 2019 年 5 月 9 日的回覆，請參閱此報告書的附錄 6。**

- (iii) 個案四的停車場承辦商曾多次就處置有關棄置車輛事宜聯絡香港警務處；在這連串溝通過程中，運輸署是否一直知情；若是，運輸署有否向承辦商提出意見，有關意見詳情為何；若否，運輸署可如何監察承辦商的工作；及
- (iv) 就運輸署正擬訂程序以加快處理棄置車輛，請提供這方面的進度及相關程序指引的副本(如有)；運輸署是否曾／會採取其他措施，以處理政府多層停車場的棄置車輛問題；

答覆

- (g)(i) 就運輸署與停車場營辦商所簽訂的管理、營運及維修保養合約內與處理棄置車輛相關的條款，請參閱附件(只備英文版)。
- (g)(ii) 有關《審計署報告書》所提及的 13 部棄置車輛，營辦商全部均有以掛號郵遞方式寄信到車主的登記地址，指出其名下車輛在停車場長期停泊，要求全數繳付應付的泊車費及同時將該車輛移離停車場。當車主未有在指定限期繳付應付的泊車費及將該車輛移離停車場時，營辦商亦有使用認可的鎖車器具把車輛鎖上，並再以掛號郵遞方式告知車主如車輛仍未駛離停車位及繳交未付的泊車費，該車輛將成為政府財產，政府有權把車輛出售。另外，營辦商亦有在中英文報章刊登相同通知及聯絡警務處處置有關車輛。在該 13 個個案中，營辦商就當中 7 個個案發出超過兩封掛號信件予登記車主，而有兩位車主在收到第二封信件後繳付所有拖欠的泊車費，並取回車輛。
- (g)(iii) 運輸署經由公開招標程序聘用停車場營辦商，讓營辦商根據合約負責停車場的管理、營運及維修工作。營辦商的主要工作範圍包括：
- (一) 每天 24 小時安排適當人手營運停車場，確保安全及有效地運作；
 - (二) 收取停車場泊車費及其它核准費用，並妥善保存有關收費紀錄；
 - (三) 管理停車場內的所有系統及設施，包括例行檢查，以確保設施運作正常及清潔；
 - (四) 進行基本維修(包括更換光管、更換玻璃及鬆油)；及
 - (五) 通知相關政府工程部門/系統承辦商進行緊急/較大型維修工程。

運輸署運輸設施管理組的員工每星期均到停車場執行現場監察工作，點算營辦商是否根據合約規定調派足夠人手營運停車場、檢查停車場的重要設施是否運作正常、停車場職員有否履行職責報告待修項目予相關維修部門，以及停車場職員有否正確收取泊車費。由於處理棄置車輛並非營辦商的主要工作，因此運輸署對營辦商這方面職責的監管工作，在緩急先後的次序上亦處於相對較低的位置。事實上，運輸署認為有關監管工作有不足之處。因此，為加強對營辦商在這方面的表現監察，運輸署已要求營辦商由2019年2月起須每月提交處理棄置車輛的報告。另外，運輸署亦會安排職員進行突擊檢查，以確保報告內容準確。

另一方面，停車場營辦商在處理個案四的過程中，並未向運輸署尋求協助。事實上，在2017和2018年，運輸署曾就停車場的日常運作事宜與營辦商舉行了四次會議，營辦商並未在有關會議提出在處理棄置車輛方面遇到的困難。

(g)(iv) 因應律政司近期的法律意見，運輸署已批准停車場營辦商實施以下程序以加快處理棄置車輛：

- (一) 營辦商若發現車輛沒有持有有效的月票而停泊在同一車位上超逾三十天，會視車輛為懷疑棄置車輛。營辦商必須在第三十一天以掛號郵遞方式寄出第一封信到車主的登記地址，勸籲車主在發信日起計的七天內將車輛駛離該車位及繳交未付的泊車費。
- (二) 在第一封信發出後的第八天，營辦商職員應使用政府認可的鎖車器具把車輛鎖上，由車輛鎖上當日起計三天內，如仍未有車主將車輛駛離該停車位及繳交未付的泊車費，營辦商必須以掛號郵遞方式寄出第二封信到車主的登記地址，告知車主有關在第二封信發出日起計的二十五天內，如車輛仍未駛離該停車位及繳交未付的泊車費，該車輛將成為政府財產，政府有權把該車輛出售或以其認為合適的方式處置。
- (三) 在第二封信發出後的第二十六天，營辦商必須以掛號郵遞方式寄出第三封信到車主的登記地址，告知車主有關車輛已成為政府財產。
- (四) 在發出第三封信後，營辦商必須隨即將車輛拖離停車場，以便進行後續處理，例如安排拍賣。

此外，運輸署最近已落實於轄下停車場安裝「停車場泊車指引系統」，預計安裝工程將於 2020 年年中展開，於 2021 年第一季完成。該系統可通過安裝在每個泊車位上的攝像機，掌握泊車位的實時佔用情況。這些資訊經處理後將透過裝設在停車場行車道主要位置上的顯示屏發放，以提供指引讓駕駛者得悉空置泊車位的分佈，有助減少駕駛者在停車場內尋找空置泊車位所需的時間。與此同時，該系統亦有助識別長期停泊在同一泊車位且懷疑被棄置的車輛。運輸署已要求機電工程署在有關系統的招標文件加入這項識別功能，並自動發放警示訊息提醒停車場營辦商處理有關車輛。

路旁泊車位的管理

- (h) 就《審計署報告書》第 4.29(b)段，請解釋為何審計署在 2018 年 12 月 13 日實地視察石澳道由康樂及文化事務署管轄的非咪錶泊車處及停車場的結果與運輸署的資料庫有出入，請分別提供上述泊車處及康樂及文化事務署轄下停車場所提供的實際泊車位數目；

答覆

- (h) 現時，石澳道(包括石澳泳灘範圍)共有 223 個非咪錶路旁泊車位，包括由運輸署管理的 28 個泊車位(14 個近東丫燒烤場及 14 個近石澳道 19 號)及由康樂及文化事務署管理的、位於石澳泳灘範圍的 195 個泊車位(190 個公眾泊車位及 5 個作場地運作用途的車位)。

運輸署的泊車位資料庫曾誤把由康樂及文化事務署管理的 190 個公眾泊車位同時點算為運輸署管理的非咪錶路旁泊車位，因此該資料庫曾顯示於石澳道屬運輸署管理的非咪錶公眾泊車位共有 218(即 28+190)個，而非 28 個。

現時，有關泊車位的資料已更正。另一方面，運輸署正進行內部的交通資訊系統更新工作，待系統更新完成後，所有泊車位資料將同時於同一地理資訊平台顯示，從而避免發生同一位置的泊車位被重覆計算的錯誤。

推行關於泊車科技的措施

- (i) 就《審計署報告書》第 5.16(b)段有關設有電動車充電器的泊車

位被非電動車佔用的情況，請告知在停車場物色地點安裝電動車充電器時所考慮的因素，以及有何措施確保設有電動車充電器的泊車位可供電動車使用；

答覆

(i) 據運輸署了解，環境保護署(「環保署」)過去在政府停車場物色個別泊車位安裝電動車充電器主要基於技術考量。附有電動車充電器的泊車位主要位於出口附近或低層以將充電器和相關的電線安裝在更靠近電錶房的位置。運輸署在過程中提供相關協助，包括根據環保署的要求劃出泊車位讓環保署安裝這些充電器、在充電器需要維修時臨時封閉有關泊車位，而運輸署的公眾停車場營辦商在日常巡查時若發現充電器有故障，亦會轉介環保署的充電器維修承辦商跟進。

鑑於附有電動車充電器的泊車位主要位於對駕駛者較為便利的位置，非電動車駕駛者可能因一時便利而佔用這些泊車位。環保署計劃在政府停車場較高的樓層安裝額外的電動車充電器，以增加電動車司機為其電動車充電的機會。運輸署在過程中會繼續提供適當的協助。

政府正計劃在未來 3 年擴展政府停車場提供的電動車公共充電網絡，有關工作由環保署統籌。就運輸署管轄的停車場而言，環保署建議在現時並未設有充電器的葵芳、香港仔和堅尼地城停車場加裝充電器，以及因應其他已設有充電器的停車場的電力供應裝置的限制，加裝更多充電器。運輸署會配合有關加裝工程。

此外，正如上文所述，運輸署最近已落實於轄下停車場安裝「停車場泊車指引系統」。該系統除了顯示停車場整體是否尚有空置泊車位及有關數目外，還可通過安裝在每個泊車位上的攝像機，掌握個別泊車位的實時空置情況。這些資訊經處理後將透過裝設在停車場行車道主要位置上的顯示屏發放，以提供指引讓駕駛者得悉空置泊車位的分佈，有助減少駕駛者在停車場內尋找空置泊車位所需的時間。

運輸署已與環保署商討在上述系統的工程招標文件中列明，該系統須識別附有電動車充電器的空置泊車位，以讓電動車駕駛者得悉停車場內附有充電器泊車位的空置資訊。

- (j) 房屋署署長在公聽會上表示，在帳目審查前，已有 10 個房屋署轄下停車場的資訊透過運輸署「香港出行易」流動應用程式發布。請提供該 10 個停車場的名稱及其空置泊車位資訊何時開始在「香港出行易」流動應用程式發布；

答覆

- (j) 在運輸署「香港出行易」流動應用程式內提供空置泊車位資訊的 10 個房屋委員會轄下停車場的名稱和發放資訊日期如下：

停車場名稱	發放資訊日期
彩德邨停車場	4/1/2017
油麗商場停車場	4/1/2017
大本型商場	4/1/2017
寶鄉邨停車場	10/7/2018
寶石湖邨停車場	12/9/2018
龍蟠苑停車場	2/1/2019
葵盛西邨停車場	2/1/2019
荔景邨停車場	2/1/2019
長青邨停車場	2/1/2019
象山邨停車場	2/1/2019

- (k) 運輸署「香港出行易」流動應用程式的開發成本、其自 2018 年 7 月推出以來在日常維持和管理以及功能提升方面所涉及的開支，以及現時管理該流動應用程式的人手編制為何；以及

答覆

- (k) 運輸署「香港出行易」流動應用程式的開發開支為 60 萬元。該應用程式不但提供空置泊車位資訊，還可讓市民一站式搜尋不同出行方式的路線(包括步行、駕駛、公共交通等)、行程時間和交通費用等。自 2018 年 7 月推出以來，有關程式的日常維持和管理以及功能提升所涉及的開支為 184 萬元。至於「香港出行易」的日常管理，屬於運輸署人員的恆常工作，運輸署沒有就所涉人手編制作分項統計。

- (l) 請提供發放 11 個政府多層停車場的空置泊車位資訊的時間表。

答覆

- (l) 為增加政府停車場提供的實時空置泊車位資訊，除了受中九龍幹線項目影響而須拆卸的油麻地停車場外，運輸署已於本年 6 月底

完成提升其轄下 10 個停車場的進出監控系統功能，藉此把原先以人手每半小時更新空置情況的方式提升至以自動方式發放實時空置泊車位資訊至運輸署的「香港出行易」流動應用程式及政府公共資訊網站「資料一線通」。上述 10 個政府停車場涉及約 4 100 個私家車泊車位，其實時空置泊車位資訊已全面發放。

11. Impounding, Removal, Storage and Disposal of Vehicles

11.1 The Contractor shall ensure that the authorized officers and the Contractor's Employees working within the Carparks and Additional Carparks are fully conversant with the Regulations and shall take appropriate enforcement action in accordance with the Regulations against illegal parking and other traffic offences.

11.2 Subject always to the Road Traffic (Parking on Private Roads) Regulations (Cap. 374O), the Contractor shall ensure and procure an authorized officer of the Government to impound or remove any vehicle which is parked on a restricted parking area within the Carpark or Additional Carpark in contravention of any sign or road marking when:

- (a) the vehicle is unattended and the driver cannot be located; or
- (b) the driver is unable to remove the vehicle, or refuses or fails to remove the vehicle, on being requested to do so by the Government or an authorized officer of the Government

by fixing an approved immobilization device to the vehicle at:

- (i) the restricted parking area where the vehicle is parked; or
- (ii) any place to which the vehicle is removed from such restricted parking area,

and the Government may detain the impounded or removed vehicle until full payment of impounding, removal and/or storage charges as specified in Schedule 2 to the Road Traffic (Parking on Private Roads) Regulations (Cap. 374O) in respect of that vehicle.

11.3 For the purpose of Clause 10.2(c) and Clause 11.2, the Contractor shall have a reasonable cause to believe a vehicle to be abandoned where a vehicle not having a valid Monthly Parking Ticket or Quarterly Parking Ticket has been stationary at a parking space for a continuous period of thirty (30) days or more.

11.4 The Contractor shall collect the impounding, removal and storage charges in respect of any vehicle being impounded and removed under Clause 11.2 on behalf of the Government. For the avoidance of doubt, the impounding, removal and storage charges so collected shall belong to the Government absolutely. All such revenues collected by the Contractor shall be collected and held on trust for the Government and shall be returned to Government in full. If for any reason whatsoever, the Contractor fails to collect in full any impounding, removal and/or storage charges in respect of any vehicle being impounded and removed under Clause 11.2, the Contractor shall make up the shortfall.

11.5 Where a vehicle detained under Clause 11.2 is not claimed within three (3) days after its detention, the Contractor shall ensure and procure an authorized officer of the Government to serve by post on the registered owner of the vehicle a notice informing him:

- (a) of the detention of the vehicle and the place of detention; and
- (b) that unless the vehicle is removed from the place of detention, on payment of any charges

payable under Regulation 11(4) of the Road Traffic (Parking on Private Roads) Regulations (Cap. 374O), within twenty-five (25) days after the service of the notice on him, the vehicle:

- (i) shall become the property of the Government free from the rights of any person; and
- (ii) may be disposed of by the Commissioner of Police by sale or otherwise as he thinks fit,

and at the same time the Contractor shall ensure and procure an authorized officer of the Government to serve by post on the Commissioner of Police a copy of the notice and to send a copy of the notice to the Commissioner.

11.6 Where a vehicle comprised in a notice served under Clause 11.5 has not been removed in accordance with the notice within seven (7) days after the service of the notice, the Contractor shall ensure and procure an authorized officer of the Government to publish, or to cause to be published, not later than fourteen (14) days after such service, that notice once each in an English language newspaper and a Chinese language newspaper published daily and circulating generally in Hong Kong.

11.7 Where a notice in respect of a vehicle has been served under Clause 11.5 and published under Clause 11.6 and the vehicle has not been removed in accordance with the notice, the Contractor shall ensure and procure an authorized officer of the Government to:

- (a) forthwith inform the Commissioner of Police that a vehicle detained under Regulation 11 of the Road Traffic (Parking on Private Roads) Regulations (Cap. 374O) has not been removed in accordance with a notice served and published under Regulation 12 of the Road Traffic (Parking on Private Roads) Regulations (Cap. 374O);
- (b) provide the Commissioner of Police with particulars of the service and publication of the notice together with such other particulars in respect of the vehicle and the circumstances of its detention as the Commissioner of Police requires; and
- (c) deliver the vehicle into the custody of the Commissioner of Police on such day and at such time and place as the Commissioner of Police thinks fit.

11.8 The Contractor shall not raise any objection or make any claims for compensation or relief of whatever nature against the Government for any loss of income or any other direct or indirect or consequential loss whatsoever arising from its compliance with this Clause.

香港特別行政區政府
The Government of the Hong Kong Special Administrative Region

政府總部
運輸及房屋局
運輸科

香港添馬添美道 2 號
政府總部東翼



Transport and
Housing Bureau
Government Secretariat

Transport Branch
East Wing, Central Government Offices,
2 Tim Mei Avenue,
Tamar, Hong Kong
電話 Tel. No.: 3509 7181
傳真 Fax No.: 3904 1774

本局檔號 OUR REF.: THB(T) CR 1/5591/2019
來函檔號 YOUR REF.: CB4/PAC/R72

香港中區
立法會道 1 號
立法會綜合大樓
政府帳目委員會秘書
朱漢儒先生

朱先生：

政府帳目委員會

研究審計署署長第七十二號報告書第 1 章
公眾泊車位的規劃、提供和管理

你在 2019 年 5 月 10 日來信，要求本局提供資料，以方便政府帳目委員會研究審計署署長第七十二號報告書第 1 章。

現隨函夾附要求的資料(中文及英文)，以供參考。

運輸及房屋局局長

(周仲賢



代行)

2019 年 5 月 25 日

副本

運輸署署長 2802 2361

政府帳目委員會審議
《審計署署長第 72 號報告書》- 第 1 章
公眾泊車位的規劃、提供和管理

政府帳目委員會秘書 2019 年 5 月 10 日的查詢

為方便政府帳目委員會審議《審計署署長第 72 號報告書》第 1 章（「《審計署報告書》」），請提供下列資料：

- (a) 表列政府預計透過短、中、長期措施增設的泊車位數目，以及每項措施的實施時間表；

答覆

- (a) 運輸署就個別措施具有合理基礎估計其可帶來的泊車位數目，該等措施預計可增設的泊車位數目表列如下：

措施	措施可帶來的泊車位數目	進度
(i) 在合適的路旁地點劃設夜間商用車輛泊車位	40 個 (在 2020 年年中或之前完成有關工程後設置)	已發出施工通知以設置有關泊車位，承建商正安排施工
	112 個 (須視乎地區諮詢結果是否正面)	正就設置有關泊車位進行規劃及地區諮詢
(ii) 增設路旁旅遊巴士泊車位及上落客設施	137 個泊車位及 52 處上落客設施 (在 2019-20 年度設置)	正就設置有關泊車位及上落客設施進行規劃
(iii) 研究在天橋底提供泊車位	200 個 (在 2019-20 年度設置)	正就設置這些泊車位進行規劃
(iv) 在「政府、機構或社區」設施、公共休憩用地發展項目及資	260 個 (在位於大埔和觀塘的兩個發展項目內提供)	項目正在施工

措施	措施可帶來的泊車位數目	進度
助房屋計劃加設公眾停車場	5 100 個 (在籌劃中的其他發展項目內提供)	正就加設公眾停車場進行規劃
(v) 在新發展項目提供泊車標準範圍內較高數量的附屬泊車位	4 000 個 (在新發展項目內提供)	提供泊車位的時間須視乎個別發展項目的進度

(b) 根據《審計署報告書》第 1.3 段所載，政府的泊車位政策是優先考慮和配合商用車輛的泊車需求。據第 2.3 段圖 1 所顯示，過去 5 年商用車輛的泊車位比例徘徊在 0.65 左右，就此：

(i) 該泊車位比例是否表示商用車輛泊車位短缺；

答覆

(b)(i) 該泊車位比例顯示了商用車輛泊車位短缺，但由於部分商用車輛是 24 小時作業、在內地作業並停泊，或停泊在非指定泊車位(包括新界的棕地)，故實際的短缺情況並非那麼嚴重。

(ii) 商用車輛的目標泊車位比例為何；及

答覆

(b)(ii) 政府並沒有為商用車輛訂立目標泊車位比例。鑑於香港土地資源有限，且要兼顧不同優次的土地用途，若要政府追求泊車位比例的硬指標，是不切實際的。儘管如此，運輸署正進行商用車輛泊車顧問研究，並預計在 2019 年年底完成。是項研究會建立一套泊車位需求模型，以預計各區至 2031 年的商用車輛泊車位供求情況，從而制訂短期至長期措施以應付可預見的需求。

(iii) 政府採取了甚麼行動以實現上述政策目標？

答覆

(b)(iii) 政府正積極採取下列措施，以增加商用車輛泊車位供應：

- 在合適的路旁地點劃設夜間泊車位；
- 要求發展商在新發展項目內提供《香港規劃標準與準則》的泊車位標準範圍內較高的泊車位數量；
- 按照「一地多用」的原則，在合適的「政府、機構或社區」設施及公共休憩用地發展項目中，加設公眾泊車位；
- 鼓勵學校在非上課時間開放校舍供學生服務車輛停泊；
- 增設路旁旅遊巴士泊車位及上落客設施；
- 在合適的短期租約停車場的租約條款中，訂明最少須提供給商用車輛停泊的泊車位數目；以及
- 繼續推展商用車輛泊車顧問研究，以評估泊車需求，並制訂短期至長期措施以應付需求。

(c) 在 2019 年 5 月 10 日召開的公開聆訊中，你們表示在 2014 年因應一項調查／研究修訂了《香港規劃標準與準則》所載的泊車標準。請提供該項調查／研究的相關結果；

答覆

(c) 政府經考慮「香港規劃標準與準則的私人房屋泊車設施標準的檢討」的顧問研究結果後，在 2014 年 2 月修訂了《香港規劃標準與準則》。

在上述研究中，顧問曾於 2009 年進行泊車調查，涵蓋 127 個私人房屋發展項目，涉及合共 32 654 個私家車泊車位。調查顯示，就面積少於 100 平方米的單位而言，泊車位供過於求，而就面積超過 100 平方米的單位而言，泊車位則供應不足。在該項研究於 2012 年年中完成後，經充分諮詢相關政府部門和持份者，政府在 2014 年 2 月修訂了《香港規劃標準與準則》所載的泊車位規定。

(d) 政府對需要控制私家車增長的看法以及就此已經／將會推行的措施(如有)；

答覆

- (d) 交通諮詢委員會(「交諮會」)在 2014 年 12 月發表《香港道路交通擠塞研究報告》，當中提出 12 項處理交通擠塞的短、中及長期建議措施。雖然私家車數目的按年增長近期稍為放緩，但私家車數目的增長仍是導致交通擠塞的主要因素，不容忽視。政府會繼續密切監察情況，並按部就班推行交諮會的建議措施。
- (e) 就《審計署報告書》第 2.12 段所述的個案一，請提供下列資料：
- (i) 運輸署在 2011 年 3 月至 2017 年 6 月就「將軍澳第 66 及 68 區市鎮公園」擬議項目預計令區內泊車位減少所採取的行動；以及

答覆

- (e)(i) 雖然將軍澳第 66 及 68 區預留作擬議市鎮公園用途，但在 2017 年 1 月政府於《2017 年施政報告》公布會在未來 5 年展開包括該市鎮公園的 26 個體育及康樂設施項目之前，運輸署並不知悉該市鎮公園項目的具體發展時間表。在 2017 年 1 月之前，該用地由 2013 年 2 月起用作短期租約公眾停車場。運輸署一直監察該短期租約停車場的使用率，並留意政府有否公布市鎮公園項目的具體時間表，因為有關時間表會影響該短期租約公眾停車場的持續運作，特別是收回短期租約公眾停車場的擬議日期。
- (ii) 運輸署就審計署在個案一第 3 段所提意見採取了甚麼行動？

答覆

- (e)(ii) 由於短期租約用地旨在落實長遠發展項目前作臨時用途，運輸署日後規劃重置短期租約停車場時會審慎檢視泊車位的需求，當中會顧及長遠發展計劃、當區交通情況、可供使用的土地、附近停車場的使用率、附近一帶的違例泊車情況，以及持份者的意見。此外，運輸署會按照「一地多用」的原則，在長遠發展項目的初期階段，與發展項目倡議者緊密合作，以探討在切實可行的情況下在原址重置泊車位，作為發展項目的一部分。運輸署正是基於這原則和有關地區已確定的泊車需求，在政府公布市鎮公園項目的規劃時間表後，建議在有關項目內提供公眾泊車位，以切合地區泊車需要。

與此同時，運輸署正研究在第 67 區政府聯用辦公大樓原擬提供的 105 個泊車位以外，再增設泊車位，以紓緩區內泊車位短缺的情況。運輸署會繼續與附近一帶項目的倡議者聯繫，以探討在其發展項目內提供公眾泊車位的可行性，切合地區泊車需要。

(f) 就《審計署報告書》第 2.13 段所述的個案二，請提供下列資料：

- (i) 運輸署有否監察停車場的使用率；以及
- (ii) 運輸署有否確定停車場的低使用率、運輸署在這方面採取了甚麼行動，以及最新的使用率為何；以及

答覆

(f)(i) 運輸署一直監察停車場的使用率，並在 2017 年 8 月及最近在 2019 年 4 月進行了實地調查。

(f)(ii) 有關停車場提供 155 個輕型貨車泊車位。根據 2017 年 8 月進行的實地調查，停車場只停泊了少量輕型貨車。在最近 2019 年 4 月進行的實地調查，根據運輸署的觀察，停車場約有 50 部輕型貨車停泊。除了停車場的使用率，運輸署亦會調查附近一帶的違例泊車情況，從而監察區內輕型貨車的泊車需求。運輸署在有關停車場 500 米範圍內進行的調查顯示，約有 120 輛違例停泊的輕型貨車，表明區內的輕型貨車泊車需求與停車場所提供的輕型貨車泊車位數目相若。

(g) 香港試驗使用智能泊車系統的詳情，包括先導計劃、可提供的泊車位數目及實施時間表。

答覆

(g) 運輸署正積極籌劃六個智能泊車系統的先導項目。截至 2019 年 4 月底，運輸署已物色四個先導項目選址，包括荃灣區短期租約用地、深水埗欽州街與通州街交界公共休憩用地、上環中港道及柴灣常茂街擬議政府大樓用地。位於深水埗及荃灣的先導項目將分別額外提供約 200 個及 70 個泊車位，而上環及柴灣的先導項目可提供的泊車位數目尚在研究中。至於其餘兩個選址，運輸署會與相關政府部門緊密合作，探討初步技術可行性，再適時公布擬議選址及諮詢相關區議會。視

乎技術可行性研究及地區諮詢的結果，運輸署計劃由 2021 年起就項目分批動工。

規 劃 署

香港北角渣華道三百三十三號
北角政府合署



Planning Department

North Point Government Offices
333 Java Road, North Point,
Hong Kong

本函檔號 Your Reference CB4/PAC/R72
本署檔號 Our Reference () in TS C/PSSC/801(C)
電話號碼 Tel. No. : 2231 4653
傳真機號碼 Fax No. : 2877 0389

香港中區
立法會道 1 號
立法會綜合大樓
立法會秘書處
政府帳目委員會秘書
朱漢儒先生

朱先生：

政府帳目委員會
審計署署長第七十二號報告書第 1 章
公眾停車位的規劃、提供和管理

2019 年 5 月 10 日的來函收悉，就政府帳目委員會要求提供的資料，我們現謹回覆如下：

- (i) 現行《香港規劃標準與準則》（《規劃標準》）第八章「內部運輸設施」中與泊車位標準有關的章節（即第 6.5 段 – 單車停放處、第 7 節 – 泊車設施及表 11）現載於附件一。
- (ii) 就相關泊車位標準的修訂（由 2003 年起至今），包括審批日期、修訂項目及修訂依據，現載於附件二。

規劃署署長

（李惠玲 代行）

2019 年 5 月 21 日

副本送：發展局局長
運輸及房屋局局長
運輸署署長
地政總署署長
財經事務及庫務局局長
審計署署長

*** 委員會秘書附註：有關附件一，請參閱規劃署的網站。***

《香港規劃標準與準則》內泊車位相關標準自 2003 年的修訂

審批日期 (規劃及土地發展委員會)	修訂項目	修訂依據
2003 年 3 月	<ul style="list-style-type: none"> • 修訂各種發展類別（包括私人房屋、資助房屋、社區設施、商業設施及工業和商貿發展）的泊車位標準及準則 • 當中以一個同時適用於私人房屋和資助房屋的通用泊車位標準為根據，並附設固有調整因素(即單位面積及與鐵路站距離)，加強靈活性： <p style="margin-left: 20px;">資助房屋[®]</p> <ul style="list-style-type: none"> • 修訂<u>私家車</u>泊車位標準 <p style="margin-left: 20px;">[由原來的每 13 至 16 個單位提供 1 個泊車位改為按通用泊車位標準(即 6 至 9 個單位提供 1 個泊車位)，及按“需求調整比率”(即 0.45)和與鐵路站距離調整(見表一 A)]</p> <ul style="list-style-type: none"> • 下調<u>輕型貨車</u>泊車位的標準 <p style="margin-left: 20px;">(由每 80 個單位提供一個輕型貨車泊車位改為每 100-200 個單位提供一個)</p>	有關修訂是運輸署因應「第二次泊車位需求研究」結果而提出，並符合以鐵路為骨幹的運輸政策。就住宅發展而言，該研究發現私家車泊車位有過剩的情況，而資助房屋的輕型貨車泊車位使用率為低。

審批日期 (規劃及土地發展委員會)	修訂項目	修訂依據
	<p>私人房屋</p> <ul style="list-style-type: none"> 修訂<u>私家車</u>泊車位標準 <p>[由原來的每 4 至 7 個單位按地區泊車需要提供 1 個泊車位更改為按個別發展項目的整體平均面積及與鐵路站距離每 6 至 9 個單位提供 1 個泊車位(見表一 B)]</p>	
2005 年 1 月	<p>酒店</p> <ul style="list-style-type: none"> 修訂當中會議室及宴會廳的泊車位標準 <p>(泊車位標準由每 100 <u>座位</u>更改為每 200 平方米<u>樓面面積</u>(即等同於 100 座位)計算)</p>	<p>根據地政總署，在草擬地契條款時難以預計酒店會議室及宴會廳的座位數目，因此運輸署因應地政總署的建議提出修訂以該設施的樓面面積(而非座位數目)為計算泊車位標準的基礎，以便將相關要求納入地契條款內</p>
2006 年 12 月	<p>私人房屋</p> <ul style="list-style-type: none"> 刪除<u>私家車</u>泊車位標準內有關單位面積中“平均”的字眼 	<ul style="list-style-type: none"> 計算私人住宅私家車泊車位標準涉及“需求調整比率”，該比率一直以“平均”單位面積而定(即將有關發展的整體住用總樓面面積除以該發展的單位總數)。由於原則上以住宅發展內各不同單位面積的實際數目(而非平均面積)用作運算私家車泊車位數目會更為準確，因此運輸署建議作出修訂

審批日期 (規劃及土地發展委員會)	修訂項目	修訂依據
	<ul style="list-style-type: none"> • 修訂<u>訪客泊車位</u>泊車標準 (由每幢超過 75 個單位的大廈關設 5 個訪客泊車位更改為可關設 1 至 5 個) <u>單車停放處</u> • 刪除供應標準內有關單位面積中“平均”的字眼* 	<ul style="list-style-type: none"> • 為訪客泊車位的泊車標準提供彈性 • 由於單車停放處的準則亦涉及“平均”單位面積，於是作出相應的修訂
2009 年 5 月	<p><u>資助房屋</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 降低<u>私家車</u>泊車位標準中的“需求調整比率” (由 0.45 至 0.23)(見表一 A) • 下調<u>輕型貨車</u>泊車位的標準 (由每 100 至 200 個單位提供一個車位修訂至每 200 至 600 個單位提供一個車位) • 修訂<u>電單車</u>泊車位 (由以私家車泊車位總數的 5 至 10%，改為每 110 - 250 單位提供一個泊車位) 	<ul style="list-style-type: none"> • 因應房屋署進行的「公共房屋泊車設施研究」，其研究結果顯示當時公共房屋泊車設施的空置率高及考慮對私家車的負擔能力，因而調低泊車位的標準 • 該研究亦指出若繼續採用原有標準，未來的輕型貨車泊車位或會過剩，並為應對各區不同需求的情況，需為輕型貨車泊車位標準提供範圍更廣的標準，因而作出修訂 • 研究結果亦顯示電單車泊車位的使用率持續上升，而電單車泊車需求與私家車泊車位的需求並無直接關係，因此為電單車泊車位設獨立的標準

審批日期 (規劃及土地發展委員會)	修訂項目	修訂依據
2011 年 5 月	<ul style="list-style-type: none"> 加入<u>電動車輛充電設施</u>的準則 [當中列明需於新發展內(即住宅、商業、工業及商貿或其混合發展)的停車場，30%<u>私家車</u>泊車位應提供電動車輛的一般充電設施] 	<ul style="list-style-type: none"> 因應環境局的要求，加入電動車輛充電設施的要求，以推廣使用電動車輛，減少溫室氣體排放及改善路邊的空氣質素
2011 年 8 月	<ul style="list-style-type: none"> 加入<u>跨界巴士總站／車站</u>的規劃準則 (包括當中的設計標準及決定位置的因素) 調高<u>殘疾人士</u>泊車位的標準 (由每 200 個泊車位中劃設至少 1 個為殘疾人士泊車位，更改至少由 1 - 50 個泊車位提供 1 個，至 450 個以上泊車位提供 6 個為止) 	<ul style="list-style-type: none"> 因應跨界巴士總站／車站需求日漸上升，將相關設施的準則納入《香港規劃標準與準則》(《規劃標準》)內。 因應屋宇署的《設計手冊：暢通無阻的通道 2008》及《建築物(規劃)規例》內有關提供殘疾人士泊車設施的要求，並按運輸署建議，修訂相關標準
2014 年 2 月	<p><u>私人房屋</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 下調中小型單位的<u>私家車</u>泊車位標準，及上調大型單位的<u>私家車</u>泊車位標準(見表一 B)] 下調地點遠近調整比率(即鐵路站 500 米內) (由 0.85 改為 0.75) 	<ul style="list-style-type: none"> 基於運輸署“《規劃標準》的私人房屋泊車設施標準的檢討”的結果，當中發現私人房屋的中小型單位的泊車位(即面積少於 100 平方米的單位)普遍出現使用率偏低的情況，而大型單位(即面積不少於 100 平方米)的泊車位供應則普遍不足；另外，在鐵路站 500 米範圍內發展的泊車需求亦較低

審批日期 (規劃及土地發展委員會)	修訂項目	修訂依據
	<ul style="list-style-type: none"> 加入發展密度調整比率 (除了考慮單位面積及發展項目與鐵路站的距離外，計算私家車泊車位標準時亦需視乎發展密度而定) 修訂<u>電單車</u>泊車位 (由私家車泊車位總數的 5 至 10%，修訂為每 100 – 150 個單位闢設一個泊車位) 	<ul style="list-style-type: none"> 研究結果亦顯示電單車泊車需求與私家車泊車位的需求並無明顯關係，因此為電單車泊車位設獨立的標準
2016 年 5 月	<p><u>資助房屋</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 為泊車設施規定加入附註 (訂明該泊車設施標準是適用於出租公營房屋發展；而資助出售房屋發展的所需車位數目，應由當局就個別情況決定) 	<ul style="list-style-type: none"> 由於資助房屋的泊車設施規定不適用於資助出售房屋發展，因此在《規劃標準》中註明。

[®] 修訂前，居者有其屋計劃/私人機構參建計劃/房屋協會之屋邨及夾心階層房屋均另設泊車標準

* 修訂前的單車停放處標準：如位於火車站 0.5 至 2 公里半徑範圍內/火車站 2 公里半徑範圍外，則按比例每 15/30 個平均面積少於 70 平方米的單位，闢設 1 個單車停放位。

資助房屋*		私家車：	2003	2009 修訂後沿用至今
		通用泊車標準(GPS)	按比例每 6 至 9 個單位關設 1 個泊車位	
需求調整比率(R1)	所有資助房屋		0.45	0.23
地點遠近調整比率(R2)	在火車站 500 米半徑範圍內		0.85	0.85
	在火車站 500 米半徑範圍外		1	1
		泊車位所需數目 =	GPS x R1 x R2	
			按比例每	
		輕型貨車：	100 至 200 個	200 至 600 個
			單位關設 1 個輕型貨車泊車位	
中型貨車：沒有固定標準。可善用屋邨附連的商業中心所劃設的上落客貨處作通宵停泊				
		電單車：	私家車泊車位總數的 5 至 10%*	每 110 至 250 個單位關設 1 個 [^]
* 上述的資助房屋的泊車設施標準，是適用於出租公營房屋發展；而資助出售房屋發展的所需車位數目，應由當局就個別情況決定 (2016 年起加入) * 以通宵泊車位的數量作為計算基礎，不包括時租訪客/租戶泊車位 ^ 不包括「單人/雙人」單位及非住宅部分				
		註釋	[1][2][4]	[1][3][4]

表一 B

私人房屋		私家車：	2003	2014 修訂後沿用至今
		通用泊車標準(GPS)	按比例每 6 至 9 個單位關設 1 個泊車位	
需求調整比率(R1)	單位面積(FS) (平方米) (總樓面面積)	< 40	0.6	FS ≤ 40 0.4
		40 – 69.9	1.0	40 < FS ≤ 70 0.7
		70 – 99.9	2.5	70 < FS ≤ 100 2.1
		100 – 159.9	5.0	100 < FS ≤ 130 5.5
		> 159.9	9.0	130 < FS ≤ 160 7.5
地點遠近調整比率(R2)	在火車站500 米半徑範圍內		0.85	0.75
	在火車站500 米半徑範圍外		1	1
發展密度調整比率(R3)	住用地積比率(PR) (地積比率)	不適用		0.00 < PR ≤ 1.00 1.30
				1.00 < PR ≤ 2.00 1.10
				2.00 < PR ≤ 5.00 1.00
				5.00 < PR ≤ 8.00 0.90
				PR > 8.00 0.75
		泊車位所需數目 =	GPS x R1 x R2	GPS x R1 x R2 x R3
		電單車：	私家車泊車位總數的 5 至 10%	每 100 至 150 個單位關設 1 個 [@]
@ 不包括非住宅部分				
		註釋	[1][2][6][7][9]	[1][5][8][10]

資料來源：《香港規劃標準與準則》第八章(經規劃署編輯的版本)

註釋：

- [1] 運輸署會根據每區普遍的泊車位供求情況，在通用泊車標準的規限下為各區訂定區內泊車標準，並會不時予以檢討。
- [2] 如果有關發展的所在地範圍超過 50% 位於火車站 500 米半徑範圍內，則應該容許住宅泊車位的供應量減少 15%。計算火車站的 500 米半徑範圍，應該從火車站的中心點起計，而不必考慮地形如何起伏。
- [3] 如果有關發展的所在地範圍超過 50% 位於火車站 500 米半徑範圍內，則應該容許住宅泊車位的供應量減少 15%。不論火車站的布局及設計，計算火車站的 500 米半徑範圍，均應該從火車站的中心點起計。(2014 年起加入修訂)
- [4] 在根據單位數目來計算所需的私家車和輕型貨車泊車位總數時，無須計及「單人/雙人」單位。
- [5] 如果有關發展的所在地範圍超過 50% 位於火車站 500 米半徑範圍內，則應該容許住宅泊車位的供應量減少 25%。不論火車站的布局及設計，計算火車站的 500 米半徑範圍，均應該從火車站的中心點起計。
- [6] 整體住用總樓面面積除以有關發展的單位總數，即可得出該發展的單位平均面積。
- [7] 如果有關發展的單位面積超過 159.9 平方米，則表上所列的標準只屬基本要求。運輸署會按個別情況，考慮要求闢設更多泊車位和上落客貨處。
- [8] 如果有關發展的單位面積超過 160 平方米，則表上所列的標準只屬基本要求。運輸署會按個別情況，考慮要求闢設更多泊車位和上落客貨處。
- [9] 在訪客泊車位方面，私人住宅發展內每幢超過 75 個單位的大廈，均須比建議的標準多闢設 5 個訪客泊車位，或以當局所定的要求為準。至於其他私人住宅發展，運輸署會按個別情況建議所需的訪客泊車位數目。
- [10] 在訪客泊車位方面，私人住宅發展內每幢超過 75 個單位的大廈，均須比建議的標準多闢設 1-5 個訪客泊車位，或以當局所定的要求為準。至於其他私人住宅發展，運輸署會按個別情況建議所需的訪客泊車位數目。(2006 年起加入修訂)



電話 TEL.: 2601 8877
圖文傳真 FAX NO.: 2602 1480
本署檔號 OUR REF.: LCSD/4-35/43C
來函檔號 YOUR REF.: CB4/PAC/R72


香港中區
立法會道 1 號
立法會綜合大樓
立法會政府帳目委員會秘書
朱漢儒先生

傳真：2543 9197

朱先生：

政府帳目委員會
審議審計署署長第七十二號報告書第 1 章
公眾泊車位的規劃、提供和管理

應秘書處於 2019 年 5 月 10 日就題述來函的要求，現隨函夾附「將軍澳第 66 及 68 區市鎮公園」工程項目在 2011 年 3 月至 2017 年 6 月期間的大事年表，以供參考。

康樂及文化事務署署長
(廖偉城  代行)

2019 年 5 月 27 日

連附件

**「將軍澳第 66 及 68 區市鎮公園」工程項目
在 2011 年 3 月至 2017 年 6 月期間的大事年表**

項目	日期	事件
1.	2011 年 3 月	康樂及文化事務署（康文署）就推展「將軍澳第 66 及 68 區市鎮公園」工程項目提交擬建設施給西貢區議會轄下地區設施委員會（地委會）討論，並獲支持。
2.	2011 年 7 月	康文署向民政事務局提交有關工程界定書的擬稿。
3.	2012 年 3 月	民政事務局發出工程界定書，以邀請建築署為工程項目進行可行性研究。
4.	2012 年 3 月	建築署開始進行技術可行性研究，並與相關政策局和部門就擬建設施及技術可行性研究的細節交換意見。
5.	2013 年 3 月	建築署完成及提交工程項目的技術可行性說明書給發展局審批。
6.	2013 年 6 月	發展局批准工程項目的技術可行性說明書。
7.	2013 年中至 2016 年底	康文署按照基本工程項目的既定程序爭取資源，以進一步籌劃及推展有關工程項目。
8.	2017 年 1 月	《2017 年施政報告》公布，政府將於未來 5 年動用約 200 億元，推行 26 個新建或改善現有的體育及康樂設施的項目。市鎮公園是將於未來 5 年展開的 26 個項目之一。
9.	2017 年 1 月至 6 月	康文署覆檢及修訂工程項目的擬建設施，並擬備文件以便在 2017 年 7 月諮詢西貢區議會地委會。

電話 Tel: 2231 3011
圖文傳真 Fax: 2868 5707(總務室)/2525 4960(機密檔案室)
電郵 Email: adhq@landsd.gov.hk
本署檔號 Our Ref: () in LD CES/HQ/D/331/7 Pt. 2
來函檔號 Your Ref: CB4/PAC/R72

來函請註明地政總署檔號
Please quote our reference in your reply



地政總署
LANDS DEPARTMENT

我們矢志努力不懈，提供盡善盡美的土地行政服務。
We strive to achieve excellence in land administration.

香港北角渣華道三三三號北角政府合署二十樓
20/F, NORTH POINT GOVERNMENT OFFICES
333 JAVA ROAD, NORTH POINT, HONG KONG

網址 Website : www.landsd.gov.hk

香港中區
立法會道 1 號
立法會綜合大樓
立法會秘書處
政府帳目委員會秘書
(經辦人：朱漢儒先生)

以傳真和電郵發送
(傳真號碼：2543 9197)

朱先生：

政府帳目委員會
審議《審計署署長第七十二號報告書》第 1 章
公眾泊車位的規劃、提供和管理

2019 年 5 月 10 日來信收悉。現就來信段落編號(a)至(c)的提問，回應如下：

第(a)段

根據審計報告第 2.14 段，地政總署可以透過短期租約方式，把未批租或未撥用作長遠發展用途的政府土地，批租作收費公眾停車場之用。請提供流程图表以顯示批租短期租約停車場的各個步驟(由提出建議、徵詢部門意見至物色營辦商)，並列出各個相關部門在每個步驟的職責；

本信息及任何附件只供收件人使用，而其中可能載有機密及／或屬法律特權的資料。敬請注意，未經許可，不得擅自披露或使用本信息。倘本信息誤傳給你，請立即通知本署，並刪除或銷毀本信息。本署絕不承擔因使用本信息而引致的任何法律責任。

This message and any attachment is intended for the use of the addressee only. It may contain information which is confidential and/or legally privileged. You are hereby notified that no unauthorised disclosure or use of this message is permitted. If you have received this message by mistake, please notify us immediately and delete or destroy this message, as appropriate. Any liability arising from the use of this information is excluded.

根據簡易招標程序以短期租約方式批出政府土地，用作運輸署提出的收費停車場用途涉及的一般處理程序，載列於**附件 A** 的流程圖。

第(b)段

關於審計報告第 2.13 段所載的個案二，請提供以下資料：

(i) 由 2016 年 12 月(獲告知停車場已開放予公眾使用之時)至 2017 年 10 月(進行視察之時)，其間地政總署就違規情況所採取的跟進行動；

地政總署由 2016 年 12 月至 2017 年 10 月就個案二採取的跟進行動，載列於**附件 B**。

(ii) 署方在 2017 年 10 月發現違規情況，但沒有發出警告信的原因；以及

檔案記錄顯示，2017 年 10 月年度實地視察發現違反契約條款後，沒有發出警告信，實屬疏漏。

儘管如此，在規劃署向地政總署查詢個案二的資料時，地政總署已立即跟進處理，並於 2018 年 5 月 16 日實地視察。從實地視察所見，由於停車場仍然違反同一契約條款，於是地政總署於 2018 年 5 月 25 日向地段擁有人發出警告信，要求在 14 天內糾正違契事項。停車場營辦商於 2018 年 5 月 29 日回覆，指已糾正違契事項，移除了停車場入口的金屬欄。地政總署於 2018 年 5 月 31 日再次實地視察跟進，發現金屬欄確已被移除，認為違契事項已獲糾正。地政總署之後在檔案加上備註，提醒相關人員在 2018 年 10 月進行下一次的年度實地視察工作。

(iii) 就處理違規個案(當中署方獲告知違規情況已予糾正)所頒布的新指引

地政總署已先後於 2018 年 8 月和 10 月發出電郵，提醒各分區地政處，必須根據現行指引，監察並查核地契條款的遵從情況，包括發出警告信和勸諭信，以及採取其他跟進行動。為重申這個訊息，並再三提醒各分區地政處，署方最近於 2019 年 5 月發出電郵，綜合了 2018 年 8 月和 10 月所發指引的內容。現把先前和最新的指引載列於**附件 C**，以供參考。

第(c)段

關於審計報告第 2.13 段所載的個案三，請告知，在地政總署多次發出警告信，但是私家車車主仍然拒絕按要求糾正違規之處的情況下，署方在處理這類個案時的程序，並請提供相關指引(如有)。

一般而言，假如發現並確定有需要針對違反契約條款的個案，採取執行契約條款行動，地政總署會根據既定程序採取執行契約條款行動，向地段擁有人發出警告信，要求糾正違規之處。假若地段擁有人未有遵辦，地政總署可能把警告信送交土地註冊處註冊，並會保留權利，進一步採取適當的執行契約條款行動，包括根據契約條款和《政府土地權(重收及轉歸補救)條例》，採取重收土地行動。

就個案三而言，謹請注意，警告信是發給違反契約條款的私人地段擁有人(亦即執行契約條款行動所針對的對象)，而非個別私家車車主。因應地政總署的警告信，該地段擁有人已就不當停泊私家車的情況積極採取行動，包括豎設方向指示標誌指引停車場使用者，以及張貼扣押車輛的警告告示。同時，該地段擁有人亦表示對不當泊車採取行動遇到實際困難，原因是個別私家車司機經常不理會警告告示，把私家車停泊在只供貨車停泊的車位。地段擁有人認為，個別司機此等行為並非地段擁有人所能夠控制。

地政總署署長

(蔣翠雲



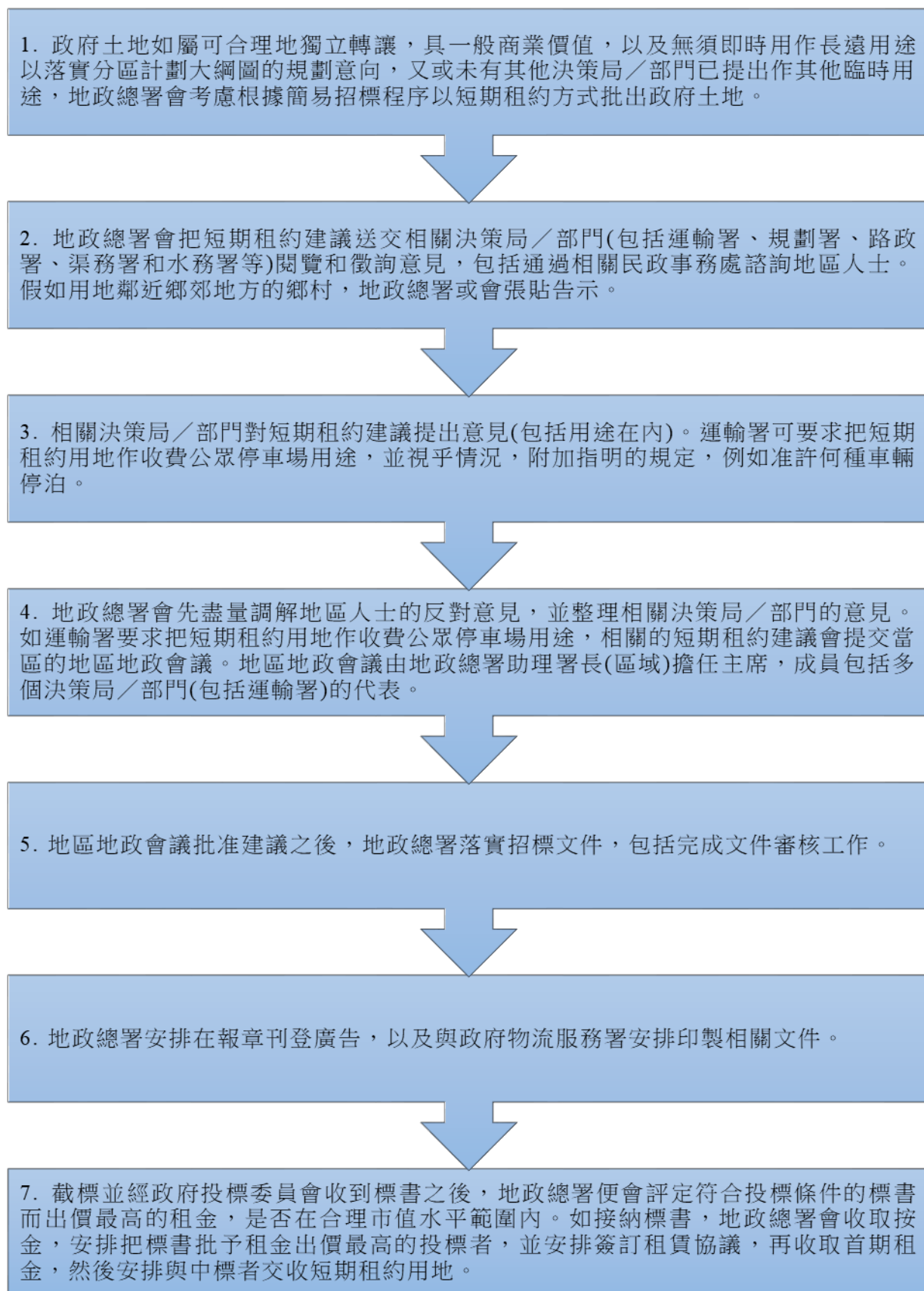
代行)

副本送：

運輸及房屋局局長	(傳真號碼：2537 6519)
發展局局長	(傳真號碼：2147 3691)
運輸署署長	(傳真號碼：2802 2361)
環境保護署署長	(傳真號碼：2891 2512)
警務處處長	(傳真號碼：2866 2579)
規劃署署長	(傳真號碼：2869 7241)
康樂及文化事務署署長	(傳真號碼：2961 4661)
財經事務及庫務局局長	(傳真號碼：2147 5239)
審計署署長	(傳真號碼：2583 9063)

2019年5月24日

根據簡易招標程序以短期租約方式
批出政府土地作收費公眾停車場用途的
流程圖



由 2016 年 12 月至 2017 年 10 月期間
地政總署就個案二違規情況所採取的跟進行動

日期	跟進行動
2016 年 12 月 6 日	<p>就地政總署 2016 年 11 月 17 日向事涉停車場業主所發出的警告信，停車場營辦商(下稱「營辦商」)回覆如下：</p> <p>(1) 該公眾停車場全日 24 小時開放予公眾使用。泊車位的時租及月租費用已於停車場入口展示，並附有聯絡電話號碼，方便求助。</p> <p>(2) 該停車場曾數度發生事故，有未經許可的車輛在停車場入口和閘口之間的範圍擅自上落客貨，阻礙其他車輛進出，包括垃圾車在進出停車場和垃圾房時亦受阻。因此，該範圍設有活動式金屬欄，以防止有人擅自使用。</p>
2016 年 12 月 19 日	<p>地政總署再次發信，根據規管個案二所涉地段的賣地條件所列相關特別條件的規定，提醒營辦商必須遵從和符合相關規定。此外，就該信發出當日如有違規情況，或其後發現任何違規情況，地政總署亦已保留權利根據契約採取執管行動。</p>
2017 年 10 月 17 日	<p>地政總署進行年度視察時，發現事涉停車場出入口均被金屬欄阻隔，而且停車場內並無貨車停泊。</p>

便箋

發文人： 助理署長／專業事務 2
 檔 號： () in LD 54/4030/07 II
 電 話： 2231 3673
 傳 真： 2868 4707
 日 期： 2019 年 5 月 23 日

受文人： 各分區地政處
 (經辦人：)
 來文檔號：
 日 期： 傳真：
 總頁數： 2 + 附件

處理涉及沒有遵從契約條款的投訴和轉介 以及違規情況糾正之後的跟進工作

本便箋旨在因應巡查、轉介和投訴而發現沒有遵從契約條款的情況，以及已糾正違規情況的個案，提供一般指引。

2. 一般而言，在接獲投訴或轉介後，請盡快執行調查工作。分區地政處在進行巡視以查察設施是否符合規定後，一經發現有違規之處，便須即時採取跟進行動，例如發出警告信和採取其他行動。假如在上一次巡查時確定違反或發現懷疑有違反地契條款的個案，以及即使違規之處已經糾正，也務請密切留意，並且適時跟進。假如投訴或轉介涉及根據契約條款予公眾通行及使用的公共設施，例如公共行人通道、休憩用地、行人天橋及公眾停車場(《地政處指示》第 D-34 條)，便應在違規之處獲糾正後，以周年巡視方式查察此等設施是否符合規定。
3. 假如確定有違反契約條款的情況，分區地政處便應立即發出警告信。只有當沒有特定契約限制或不能確定是否違反契約條款而地政總署希望提醒地段擁有人注意相關事宜，才會發出「勸諭信」。
4. 某些個案假如同時屬於其他部門的管轄範圍(例如發出食品加工牌照)，或把有關事宜交予其他政府部門處理將更為恰當，則分區地政處會把個案轉介相關部門，以便該等部門按照其職權範圍採取行動，而地政總署則會視乎適當情況繼續跟進。
5. 至於承租人或其代理人告知違規之處已經糾正的個案，相關分區地政處應到場視察，確定每項違規之處已經糾正，並達到分區地政處滿意的程度。假如糾正情況未能令人滿意，則應隨即採取進一步執行契約條款行動。此外，相關業主／代理人亦須獲告知視察結果。請注意，實地視察記錄(例如圖則、照片和視察報告)應妥為收錄於主題檔案，以供存照。

6. 請注意，上述指引由即日起適用於一切涉及執行契約條款的個案。本便箋綜合了 2018 年 8 月 10 日及 10 月 11 日所發指引的內容，並快將上載至檔案檢索系統(雜項\記錄與實用資訊一覽表\指引/手冊)，以便參考。另請注意，此等指引將會適時納入《地政處指示》。

助理署長／專業事務 2 盧錦倫

附件：

附錄一： 2018 年 8 月 10 日上午 9 時 19 分助理署長／專業事務 2 發給各分區地政處的電郵副本

附錄二： 2018 年 10 月 11 日助理署長／專業事務 2 發給各分區地政處的便箋副本

副本分送：

地政總署署長、副署長／一般事務、副署長／專業事務、助理署長／總部
所有助理署長／區域
高級產業測量師／技術資訊

[電郵內文翻譯]

標題：私人發展項目之內的公眾停車場

發文人：助理署長／專業事務 2

受文人：各分區地政處

副本送：副署長／一般事務、副署長／專業事務……[其餘從略]

日期：2018 年 8 月 10 日上午 9 時 19 分

電郵正文：

關於傳媒近日查詢，有公眾停車場因不開放使用，涉嫌違反相關地契條款一事，現謹指示如下：

在接獲投訴後，請盡快執行調查工作。除了處理投訴外，應以周年巡視方式查察這類設施是否符合規定(《地政處指示》第 D-34 條)。假如在上一次巡查時確定違反或發現懷疑有違反地契條款的個案，務請密切留意，並且適時跟進。

譯本

便箋

發文人： 助理署長／專業事務 2
 檔號： () in LD 54/4030/07 II
 電話： 2231 3673
 傳真： 2868 4707
 日期： 2018 年 10 月 11 日

受文人： 各分區地政處
 (經辦人：)
 來文檔號：
 日期： 傳真：
 總頁數： 2 + 附件

執行契約條款**處理涉及私人發展項目內公眾設施的違規情況**

鑑於申訴專員最近展開主動調查，審研本署如何執行契約條款，處理私人發展項目內公眾設施的違規情況，謹請注意以下事項：

(a) 發出「警告信」和「勸諭信」

根據助理署長／產業管理於 2012 年 6 月 4 日發出的電郵第 2 段(文本載於附錄)所載，假如違反契約條款情況一經確立，分區地政處發出的信件便須稱為「警告信」，而非「勸諭信」。只有當沒有特定契約條款限制，又或不能確立違規情況，但地政總署仍希望提醒地段擁有人注意某些事項，才應發出「勸諭信」。

(b) 周年巡視發現違規情況須即時採取跟進行動

分區地政處根據《地政處指示》第 D-34 條第 4 段進行周年巡視時，一經發現有違規之處，便須迅速採取跟進行動，例如發出警告信和採取其他行動。跟進行動的所有記錄均須相應妥為存檔。

(c) 轉介個案予相關部門處理

根據《地政處指示》第 K-1F(ii)條，某些個案假如同時屬於其他部門的管轄範圍(例如發出食品加工牌照)，或把有關事宜交予其他政府部門處理將更為恰當，則分區地政處會把個案轉介相關部門，以便該等部門按照其職權範圍採取行動，而地政總署則會視乎適當情況繼續跟進。

2. 本便箋將會上載至檔案檢索系統\雜項\記錄與實用資訊一覽表\指引/手冊，以便參考。

助理署長／專業事務 2 盧錦倫

連附件

副本送：

副署長／一般事務

副署長／專業事務

電話 Tel: 2231 3011
圖文傳真 Fax: 2868 5707(總務室)/2525 4960(機密檔案室)
電郵地址 Email: adhq@landsd.gov.hk
本署檔號 Our Ref: (41) in LDC 2/1502/18 Pt. 3
來函檔號 Your Ref: CB4/PAC/R72



地政總署
LANDS DEPARTMENT

我們矢志努力不懈，提供盡善盡美的土地行政服務。
We strive to achieve excellence in land administration.

香港北角渣華道三三三號北角政府合署二十樓
20/F, NORTH POINT GOVERNMENT OFFICES
333 JAVA ROAD, NORTH POINT, HONG KONG

網址 Website : www.landsd.gov.hk

覆函請註明本署檔號
Please quote our reference in response to this letter

香港中區
立法會道 1 號
立法會綜合大樓
立法會秘書處
政府帳目委員會秘書
(經辦人：朱漢儒先生)

以傳真和電郵發送
(傳真號碼：2543 9197)

朱先生：

政府帳目委員會
審議《審計署署長第七十二號報告書》第 1 章
公眾泊車位的規劃、提供和管理

2019 年 6 月 4 日來信收悉。本署現回應如下：

關於審計報告第 2.13 段個案三，地政總署署長於 2019 年 5 月 24 日的回覆 (R72/1/GEN5) 表示，相關停車場業權人對於糾正個別私家車司機把車輛不當停泊在輕型貨車泊車位的做法，確有困難。以這宗個案為例子，請告知地政總署或其他政府部門可以採取什麼措施，以助業權人遵從相關契約條款，為若干類型車輛提供指定數目的公眾泊車位。

從土地行政角度而言，但凡發現違反契約條款的情況，地政總署會以地主身分，根據既定程序採取適當的執行契約條款行動。一般而言，本署會向相關業權人發出警告信，要求在指明時限內糾正違規之處。假若業權人在限期前沒有糾正違規之處，本署或會把警告信送交土地註冊處註冊(俗稱「釘契」)。假如違規情況嚴重，以致有必要進一步採取行動(例如違規之處對公眾安全構成嚴重威脅)，本署或會展開重收地段行動，或把相關權益轉歸政府所有。

*** 委員會秘書附註：有關地政總署署長於 2019 年 5 月 24 日的回覆，請參閱此報告書的附錄 11。**

本信息及任何附件只供收件人使用，而其中可能載有機密及／或屬法律特權的資料。敬請注意，未經許可，不得擅自披露或使用本信息。倘本信息誤傳給你，請立即通知本署，並刪除或銷毀本信息。本署絕不承擔因使用本信息而引致的任何法律責任。

This message and any attachment is intended for the use of the addressee only. It may contain information which is confidential and/or legally privileged. You are hereby notified that no unauthorised disclosure or use of this message is permitted. If you have received this message by mistake, please notify us immediately and delete or destroy this message, as appropriate. Any liability arising from the use of this information is excluded.

至於涉事個案，自 2018 年 8 月至今，本署已向個案三的業權人發出了多封警告信。業權人因應警告信已採取了幾項措施，包括移走之前用作封閉或圍封輕型貨車泊車位的物料；在停車場當眼位置張貼告示，指示停車場使用者，某些指定輕型貨車泊車位僅供輕型貨車停泊，並扣鎖在相關泊車位不當停泊的車輛，從而加強管理停車場。以上都是地段業權人為防止私家車不當停泊而採取的正面措施。

本署會繼續提醒業權人有責任遵從相關條款，並為此提議業權人考慮採取適當的管理措施，包括但不限於在輕型貨車泊車位設置清晰指示牌，警告私家車司機不可在該等車位泊車；以及把在輕型貨車專用泊車位不當停泊的私家車上鎖。此外，假如業權人向本署提供資料，足以顯示當區對輕型貨車泊車位的需求低，本署在徵詢運輸署的意見並獲得該署同意後，可考慮批准業權人的申請，以短期或長期方式，把泊車位改為供私家車使用，以期善用該等車位。本署會繼續監察情況，並會視乎需要與地段業權人聯繫，以便改進各項措施。

與此同時，本署將與運輸署研究各種措施，以期讓市民更廣泛便捷地查閱公眾泊車位資訊。該等措施可包括利用由本署為市民提供的網上地圖服務「地理資訊地圖」(<https://www.map.gov.hk>)，以及供市民及應用程式開發者搜尋和查閱地理空間數據的網站「香港地理數據站」(<https://geodata.gov.hk>)，上載包括但不限於由私人業權人根據契約營運的公眾泊車位的資訊(例如停車場位置、泊車位類別、實時泊車位供應等)。上述措施可讓市民更易於查閱公眾停車場泊車位資訊，繼而善用該等泊車位。

地政總署署長

(蔣翠雲  代行)

副本分送	：	運輸及房屋局局長	(傳真號碼：2537 6519)
		運輸署署長	(傳真號碼：2802 2361)
		規劃署署長	(傳真號碼：2869 7241)
		環境保護署署長	(傳真號碼：2891 2512)
		警務處處長	(傳真號碼：2866 2579)
		康樂及文化事務署署長	(傳真號碼：2602 1480)
		政府產業署署長	(傳真號碼：2583 9758)
		房屋署署長	(傳真號碼：2762 1110)
		建築署署長	(傳真號碼：2810 7341)
		財經事務及庫務局局長	(傳真號碼：2417 5239)
		審計署署長	(傳真號碼：2583 9063)

2019 年 6 月 19 日

傳真急件 (2543 9197)

本署檔號： TD SS/152/02-1
來函檔號： CB4/PAC/R72

電話號碼： 3842 5942
圖文傳真： 2186 7519

香港中區
立法會道一號
立法會綜合大樓
政府帳目委員會秘書
朱漢儒先生

朱先生：

政府帳目委員會
研究《審計署署長第七十二號報告書》第 1 章
公眾泊車位的規劃、提供和管理

你在 2019 年 9 月 4 日來信，要求運輸署提供進一步資料以便政府帳目委員會審議《審計署署長第七十二號報告書》第 1 章。

現附上所需資料的中文本以供參考。

運輸署署長

(劉漢偉



代行)

副本送：

運輸及房屋局 [經辦人：首席助理秘書長(運輸)2](傳真 3904 1774)

2019年10月9日

九龍油麻地海庭道十一號西九龍政府合署南座十樓
10th floor South Tower West Kowloon Government Offices 11 Hoi Ting Road Yau Ma Tei Kowloon
電話 Tel (852) 2804 2600 傳真 Fax (852) 2824 0433
網址 Web Site: <http://www.td.gov.hk>

我們的信念 - 我們會・發揮潛能，各盡所長・公平開放，細意關懷・承擔責任・積極進取・力求至善

Our Values - We will ● bring out the best in people ● be fair, open and caring ● take responsibility ● be proactive ● strive for excellence

政府帳目委員會審議
《審計署署長第 72 號報告書》 - 第 1 章
公眾泊車位的規劃、提供和管理

政府帳目委員會秘書 2019 年 9 月 4 日的查詢

請政府提供下列資料：

第 3 部分：政府多層停車場的管理

1. 根據建築署署長在 2019 年 6 月 19 日的回覆，葵芳停車場在 2015 年 11 月至 2018 年 10 月進行的維修工程(主要為 7 樓天花板的混凝土維修工程)並不影響開放其天台作泊車用途。為何運輸署不考慮在上述時間重新開放天台泊車位予公眾使用？

答覆

1. 葵芳停車場天台在 2015 年 11 月至 2018 年 10 月暫停開放的原因如下：

(a) 根據運房局在 2019 年 7 月 25 日答覆中所述由 2013 年 10 月至 2015 年 11 月 19 日的時序表，以及運房局在 2019 年 5 月 9 日答覆的附件所述由 2014 年 7 月 8 日至 2019 年 5 月 6 日的時序表（隨函附上供參考），葵芳停車場的天台從 2013 年底開始出現嚴重漏水，導致 7 樓大量混凝土剝落，須考慮進行重鋪天台工程。

(b) 2014 年 7 月 8 日，運輸署及建築署出席工程會議，建築署的工程顧問表示將在葵芳停車場的天台展開重鋪天台工程，天台將會改作工地之用。其後，建築署承建商接管停車場 7 樓連天台，並從 2015 年 4 月 8 日開始進行維修（包括重鋪天台工程）。2015 年 11 月 9 日，建築署興建無障礙通道設施完畢，但重鋪天台工程尚未完成。

*** 委員會秘書附註：** 有關建築署署長於 2019 年 6 月 19 日的回覆，請參閱此報告書的附錄 14；有關運輸及房屋局局長於 2019 年 7 月 25 日的回覆，請參閱此報告書的附錄 7；以及有關運輸及房屋局局長於 2019 年 5 月 9 日的回覆，請參閱此報告書的附錄 6。

- (c) 運輸署向建築署查詢工程進度後，於 2015 年 11 月 19 日得悉建築署已克服技術限制，並重新設計一套新的重鋪天台系統。然而，鑑於重鋪天台工程涉及較高的建築成本，**重鋪天台工程將不會在 2015 年內進行**。建築署亦表示，正設法解決資金問題，並會適時通知運輸署有關進展。
- (d) 在 2015 年至 2018 年期間，儘管建築署為葵芳停車場進行局部注射環氧樹脂以進行維修和保養，但在 7 樓天花板的拱腹發現有混凝土剝落，且多處出現滲水。根據過往記錄顯示，建築署於 2016 年 1 月將停車場 7 樓交還運輸署，而該樓層於 2016 年 2 月開放，但滲水問題依然出現，導致需要關閉受影響的泊車位，以便進行維修工作。運輸署注意到當時重鋪天台工程尚未完成，為避免對相關泊車位的運作造成混亂，在 2015 年至 2018 年期間，運輸署認為除非有明確方法解決長期的滲水問題，否則天台暫時不宜用作泊車。
- (e) 2017 年 11 月 27 日，運輸署得到建築署同意舉行實地會議，在會議上運輸署提出有需要進行維修工程，以期解決問題，並為重新開放天台作泊車用途做好準備。與此同時，在 2018 年 4 月，為根據《道路交通條例》(第 374 章) 第 93 條而暫時扣留車輛提供所需的車位，以填補此等車位不足之數，有需要將天台用作臨時汽車扣留中心。隨着建築署最終確定為天台展開基本維修工程，並於 2018 年 11 月完成工程，天台其後從 2019 年 4 月 1 日開始開放用作臨時汽車扣留中心。
- (f) 如運房局在 2019 年 5 月 9 日的回覆中所述，運輸署將檢討將天台部分開放用作泊車用途並同時繼續保留其餘部分用作汽車扣留中心的可行性。我們期望在 2019 年年底前完成檢討。

*** 委員會秘書附註：** **有關運輸及房屋局局長於 2019 年 5 月 9 日的回覆，請參閱此報告書的附錄 6。**

第 4 部分：路旁泊車位的管理

路旁收費錶泊車位的管理

2. 根據《審計署報告書》第 4.2 段所述，確保路旁泊車位保持有 15% 可用率的原則是在 1967 年制定，其後在 1972 年及 2000 年再獲確認。請告知該項原則背後的理念，以及自制定以來有否因應環境變遷就該項原則的適用性進行檢討。如有，請告知檢討結果；如無，原因為何？

答覆

2. 訂立路旁泊車位達致 15% 可用率 (或 85% 佔用率) 的目標，相等於每 10 個泊車位在任何時間平均會有 1 至 2 個備用，以切合駕駛者的持續需求，令車輛在路面兜圈的時間縮至最短，從而避免對道路交通造成額外負擔。在泊車需求殷切但道路空間有限的地區提供路旁泊車位，其理念便是在善用路旁位置作泊車用途以應付短期泊車需要和可能引致區內交通受阻兩者之間取得平衡。保持路旁泊車位有 15% 可用率這個指標與海外多項研究結果一致，當可用率低於 15% 時，車輛在路面兜圈尋找泊車位的時間將大幅增加¹。

運輸署會積極監察本港的泊車情況，並認為將目標繼續定在保持路旁泊車位有 15% 可用率 (或 85% 佔用率) 屬適當做法。

3. 根據《審計署報告書》第 4.4(a) 段所述，運輸署委聘負責管理路旁收費錶泊車位的營辦商須至少每 4 天用手提檢索器讀取所有路旁收費錶的數據 1 次，然後上載到中央電腦系統。請告知，在 2018 年該營辦商能否遵行此規定；如否，未能遵行此規定的個案數字及相關懲罰(如有)為何；

¹ 海外研究指出，如保持泊車位有 15% 或更高可用率，車輛在路面兜圈尋找泊車位所需時間大約為 2 至 3 分鐘，但當泊車位可用率下降至 10% 或更少，所需時間便大幅增加至約 20 分鐘。

答覆

3. 根據承投管理、營運及維修停車收費錶系統合約，營辦商須按照合約適時檢索、處理、貯存和上載所有交易數據，否則營辦商須 (i) 承擔結算服務提供者收取的任何行政費用，以及 (ii) 向政府賠償因營辦商延遲上載或傳輸交易數據而令結算服務提供者拒絕計入的所有交易總額。

目前，合約規定營辦商須至少每 4 天檢索一次路旁收費錶數據。在 2018 年，營辦商有 4 次未能遵守上述規定，這是由於有關的收費錶泊車位遭倒塌的樹木／樹枝、竹枝或建築廢料阻塞／佔用，導致營辦商員工無法接近有關收費錶所致。營辦商已按照合約向相關政府部門報告該等個案，以便清理場地。待相關收費錶泊車位的障礙物／佔用物清除後，營辦商已檢索並妥善處理相關的交易數據，因此並無造成任何泊車收入損失。由於上述違規個案是因營辦商無法控制的外部因素而起，而且交易數據是妥善保存在停車收費表內，並隨後獲檢索，沒有造成任何泊車收入損失，所以未有向營辦商徵收任何罰款。

4. 就《審計署報告書》第 4.4(b)段所述，請提供由 2016 年至 2018 年負責管理路旁收費錶泊車位的承辦商每年向下列部門報告的個案數字：

- (a) 向香港警務處報告：(i) 收費錶泊車位被阻塞；(ii) 收費錶泊車位被疑似棄置車輛或車身多處殘破的車輛佔用；及(iii) 設於泊車需求殷切地區但所得收入異常地低的收費錶；
- (b) 向地政總署報告收費錶泊車位被車輛以外的任何物品佔用；以及
- (c) 向食物環境衛生署報告發現泊車位有垃圾。

答覆

4. 營辦商於 2016 年至 2018 年向相關政府部門報告的個案數目如下：

	2016	2017	2018
(a) 向香港警務處報告			
(i) 收費錶泊車位被阻塞 ² ;	162	1 150	1 276
(ii) 收費錶泊車位被疑似棄置車輛或車身多處殘破的車輛佔用 ³	23	83	34
(iii) 設於泊車需求殷切地區的收費錶所得收入異常地低 ⁴	24 234	28 796	21 935
(b) 向地政總署報告收費錶泊車位被車輛以外的任何物品佔用	102	1 154	1 273
(c) 向食物環境衛生署報告發現泊車位有垃圾	91	219	505

² 由於營辦商前線員工認為部分被阻塞個案屬香港警務處及地政總署的管轄範圍，所以將有關個案同時轉交這兩個部門跟進，因此可能會有個案重複計算的情況。

³ 該些棄置車輛個案由營辦商按照合約向警方報告。營辦商同時將個案副本抄送地政總署，以便及時移走有關棄置車輛。

⁴ 營辦商就設於泊車需求殷切地區的收費錶所得收入異常地低情況向警務處提交每月報告。數字代表相關年份的每月報告中所載的收費錶泊車位數目。

5. 根據《審計署報告書》第 4.8 段所述，2015 年至 2018 年對全港所有路旁收費錶泊車位所進行的使用率調查結果顯示，路旁收費錶泊車位的逃避繳費比率徘徊在 30% 左右。就此，請告知現時處理逃避繳費個案的程序，以及是否有新措施／策略應對逃避繳費的情況？

答覆

5. 目前，合約規定營辦商須至少每 4 天檢索一次所有路旁收費錶泊車位。如發現個別泊車位在未有收取泊車費的情況下被車輛佔用，營辦商便會向警方舉報以便採取跟進行動。此外，營辦商會就設於泊車需求殷切地區但所得收入異常地低的收費錶向警方提交每月報告，讓他們留意潛在的逃避繳費個案。

運輸署已展開籌備工作，包括在 2019 年 5 月向一名新營辦商批予合約，從 2020 年上半年開始分階段安裝新一代停車收費錶，以取代現有的停車收費錶。每個新的停車收費表都將配備車輛感應器，以偵測相關的收費錶泊車位是否已被使用。新一代停車收費錶系統的後台電腦將提供在未有收取泊車費的情況下被使用的收費錶泊車位的相關實時資訊。運輸署已計劃向警方提供該等泊車位地點的實時資訊以供他們參考之用。

6. 根據《審計署報告書》第 4.9 段表九所示，在 2015 至 2018 年期間，在 37 個地區中，平均有 15 個 (40%) 無法達致維持 15% 泊車位可用率的目標，尤其是九龍的情況，不少地區都未能達標。請告知：
- (a) 運輸署有否研究背後原因，特別是九龍的情況；如有，有關詳情為何；如無，原因為何；以及
 - (b) 運輸署有否採取任何措施改善九龍路旁泊車位的可用率；如有，採取了什麼措施及成效為何；如無，原因為何；

答覆

6.

(a) 一般而言，路旁泊車位可用率取決於 3 個參數，即泊車需求、供應及其收費水平。2015 年至 2018 年間，收費錶收費一直維持在每 15 分鐘 2 元(上限)的低水平，而全港路旁收費錶泊車位供應則維持在約 18 000 個相對穩定的水平。然而，隨著領有牌照車輛的總數增加，同期的泊車需求持續增長。這令一些具有以下特徵的地區無法達到 15% 的可用率目標—

- (i) 在本港數十年前已發展成熟的地區，當時並沒有提供充足甚至沒有提供附屬泊車位；
- (ii) 結合不同土地用途的地區（結合住宅、商業、零售、娛樂場所等），容納高密度居住及勞動人口，構成了相當大住處和目的地的泊車需求；以及
- (iii) 只具備有限土地和道路空間以提供更多泊車位的地區。

九龍大部分地區都承襲了上述特徵。九龍擁有很多沒有足夠附屬車位的舊發展項目，分布在九龍城、紅磡、油尖旺及土瓜灣等不同地區。這些地方均沒有足夠的附屬泊車位。因此，路旁泊車位對於應付這些地區的泊車需求至關重要。另外，與香港島和新界相比，九龍的土地高度結合不同用途，造成較高的居住和勞動人口密度⁵，因此產生在住處和目的地附近較高的泊車需求。除非在九龍可通過重建方案釋放舊發展項目所在的土地，否則要覓得新土地來大量增加泊車位實在相當困難。

(b) 我們採取多管齊下的方式增加泊車位的供應。我們採取的措施包括 (a) 要求發展商在新發展項目內提供《香港規劃標準與準則》標準範圍內較高的泊車位數量；(b) 按照「一地多用」的原則，在合適的「政府、機構或社區設施」及公共休

⁵ 舉例來說，根據政府統計處 2018 年的數據，九龍的人口密度為每平方公里 48 250 人，遠高於香港島（每平方公里 15 670 人）及新界的人口密度（每平方公里 4 110 人）。

憩用地發展項目中加設公眾泊車位（例如在新蒲崗四美街擬議的休憩用地興建地下公眾停車場）；以及（c）推行自動泊車系統試驗計劃（例如在深水埗欽州街）。

在道路容車量能容許的情況下（即不會造成交通擠塞或對其他道路使用者造成不便），運輸署才會劃設路旁泊車位及上落客貨處。過往 3 年，運輸署按照這個原則在九龍審慎地增加路旁泊車位供應，已增設 152 個路旁泊車位（包括 19 個私家車泊車位、101 個電單車泊車位、28 個旅遊巴士泊車位及 4 個貨車泊車位）。至於九龍區的非路旁泊車位，我們已計劃增設約 1 500 個，其中 1 109 個已啓用，包括 992 個私家車泊車位、63 個電單車泊車位、25 個旅遊巴士泊車位及 29 個貨車泊車位。

7. 就《審計署報告書》第 4.11 段所述，請告知為何相距不遠的收費錶的泊車費不同，並提供釐訂路旁收費錶泊車位收費的指引的副本；

答覆

7. 運輸署認為在顧及當時交通狀況、泊車位整體供求情況以及使用者的接受程度後，按個別情況考慮泊車費是合適的做法。

收費錶泊車位通常是在不同時期劃設，會因應當時交通狀況、整體供求及使用者接受程度而採用不同的收費水平。當同一地點的多個收費錶泊車位的整體使用率未達一般須作調整的界限（佔用率 85%），且交通流量並未受到尋找泊車位的車輛所影響，則通常不會考慮調整收費。然而，運輸署正就同一地點收費錶泊車位收費水平不一的情況進行檢討，以期適當地統一收費水平。我們預期在 2019 年年底前完成檢討，並視乎在有需要時進行的地區諮詢結果，按需要逐步調整各個地點的收費水平。

就《審計署報告書》引述的九龍城個案，延文禮士道泊車位在 2018 年平日的使用率為 86.7%，略高於我們目標的 85%。因

此，運輸署正檢討是否需要相應地調整收費水平，並會在適當時候諮詢地區的意見。

8. 根據《審計署報告書》第 4.13 段及第 4.14 段所述，運輸署在其內部指引中訂明，設於核心商業區而供私家車和客貨車使用的收費錶時限應設定為 30 分鐘，設於外圍地帶的這類收費錶則為 2 小時。然而，審計署審查發現，有同一街道設置了每次交易「最長泊車時間」不同的收費錶，而運輸署的內部指引並沒有就「核心商業區」下定義。請告知在同一街道設置每次交易「最長泊車時間」不同的收費錶的原因為何，以及如何界定／應如何界定「核心商業區」，讓運輸署人員可據此遵行有關內部指引的規定；

答覆

8. 將設於核心商業區收費錶泊車位的泊車時限設定為每次交易 30 分鐘而非其他更長泊車時限，原意是為了加快停泊車輛的流轉。就此而言，核心商業區通常指有頻繁短時間商業活動進行的地方（例如短暫到訪銀行及快速停留等）。

儘管如此，由於結合不同用途的土地在本港十分普遍，相距不遠的路旁泊車位也須採用不同的「最長泊車時間」，目的是平衡不同的需求，同時便利駕車人士。

除商業區外，其他發展背景不同的地區都面對不同的泊車需求，因而所需的泊車時間長短不一，例如遊覽公園與前往公園旁的便利店購物。運輸署會為泊車收費錶設定不同的「最長泊車時間」，以配合不同需求。《審計署報告書》所述的活道例子正好說明這一點。最長泊車時間為 2 小時的兩個泊車位，可切合灣仔公園附近使用者的需求，而最長泊車時間為 30 分鐘的 4 個泊車位，則可滿足其他使用者的需求，例如購物者、的士司機等只作短暫停留的人士。

9. 根據《審計署報告書》第 4.15(a)段及照片四所示，審計署人員在金山郊野公園停車場視察後發現該處的收費錶泊車位設有不同收費時段。請闡釋／告知：

- (a) 為何在部分泊車處同一類車輛的泊車位有不同收費時段；以及
- (b) 有否就路旁收費錶泊車位的收費時段設立任何指引；如有，請提供指引副本；如無，收費錶泊車位的收費時段如何釐訂？

答覆

9.

- (a) 路旁收費錶泊車位雖有如《審計署報告書》附錄 G 所述的十種不同收費時段，但大多數採用的收費時段為平日至少覆蓋上午 8 時至晚上 8 時（佔 99.7%），及公眾假期至少覆蓋上午 10 時至晚上 10 時（佔 96.3%），原意是為了在駕駛人士使用車輛出行、進行商務或休閒活動的高峰時段加快車輛流轉。在某些情況下，相距不遠的路旁泊車位須採用不同的收費時段，以切合不同泊車需求。以《審計署報告書》引述近金山郊野公園的泊車處為例，運輸署一方面須向使用路旁泊車位的駕駛人士收費，以加快流轉，但另一方面須在公眾假期提供部分免費車位，以便駕駛人士參與長時間的郊外活動（例如遠足或乘船遊覽），因為他們不可能每兩小時返回一次以繳付泊車費。
- (b) 上文（a）段概述現時釐訂路旁泊車位收費時段的做法，但收費時段的設立必須顧及相關地區的普遍活動、駕駛人士的泊車需求及當前的交通狀況，並按照個別情況考慮。就此，運輸署提供宏觀的指導性原則，而非硬性的詳細準則。《運輸策劃及設計手冊》第 4 章第 4.3.2 條⁶及 4.4.9 條⁷與釐定

⁶第 4.3.2 條：「收費錶泊車位應主要用作流轉率較高的短期泊車，以便該設施可供更多駕駛人士使用。所使用的收費錶應可泊車半小時，一小時或兩小時。」

⁷第 4.4.9 條：「為鼓勵更多貨車使用位於工業區的路旁泊車位作通宵泊車，收費錶的收費時段應提前至晚上八時結束，而非一般的晚上十二時。」

收費錶泊車位的收費時段相關，有關內容為收費錶泊車位主要用作流轉較高的短期泊車，而收費錶泊車位的收費時段通常在晚上十二時便結束。然而，該等收費時段應予以調整，以配合相關地區需要及交通狀況。視乎不同地點，短期泊車的需求及流轉率會在晚上不同時段下降。在這情況下，收費時段會視乎不同地區設定在晚上八時、晚上十時或晚上十二時結束。

- 10. 就《審計署報告書》第 4.15(b)段有關路旁收費錶泊車位在收費錶所設定收費時段外的使用情況，據第 4.19(a)(iii) 段及 4.20(c) 段所述，運輸署已同意進行定期調查，並考慮在泊車位使用率高時延長收費錶收費時段。請告知有關工作的進展；**

答覆

10. 運輸署已就泊車收費錶的收費時段進行案頭研究，並初步找出約 220 個收費錶泊車位，需要檢討是否延長其收費時段。就這些泊車位，運輸署將在適當時間進行實地考察，收集最新使用率情況，預期在 2019 年年底／2020 年年初前完成檢討。檢討工作完成後，運輸署將就延長收費時段事宜諮詢地區人士及有關區議會的意見。
- 11. 根據《審計署報告書》第 4.17 段所述，審計署分析了 2016 至 2018 年期間有關收費錶使用率低的季度報告，發現涉及 399 個泊車位的 212 個收費錶使用率長期偏低，但未被重行調配。請告知運輸署有否研究背後原因。如有；有關詳情為何；如無；原因為何；**

答覆

11. 自 2018 年以來，運輸署共騰出 33 個泊車收費錶，以重行調配至其他地點。運輸署必須審慎地進行重行調配工作，因為相關泊車位一旦變為非收費錶泊車位，便可能會引起違例長期佔用泊車位等交通管理問題。

12. 根據《審計署報告書》第 4.19(a)(ii)及 4.20(b)段所述，運輸署會檢討核心商業區泊車位的現有 2 小時收費錶每次交易的「最長泊車時間」，並會視乎情況作出調整。請告知有關工作的最新情況；

答覆

12. 運輸署現就現有收費錶每次交易的「最長泊車時間」進行檢討，並預期在 2019 年年底前完成檢討。初步來說，本港約有 290 個收費錶泊車位的「最長泊車時間」應縮短至 30 分鐘。運輸署會於 2020 年年初就縮短「最長泊車時間」事宜諮詢地區人士及有關區議會的意見。

13. 根據《審計署報告書》第 4.20(a)及(d)段所述，運輸署會針對按低收費率收費的泊車位檢討其泊車費，並會為預料將於 2022 年年初安裝完成的新一代收費錶系統訂立泊車費調整機制。請告知運輸署就達致有關短期路旁泊車的政策原意已採取／擬採取的臨時措施；

答覆

13. 運輸署現就收費按每 30 分鐘 2 元低收費率的收費錶進行收費檢討，並預期在 2019 年年底前完成檢討。初步來說，約有 1 600 個收費錶泊車位的收費率應增加至每 15 分鐘 2 元的水平。運輸署會於 2020 年年初就增加收費事宜諮詢地區人士及有關區議會的意見。

路旁非收費錶泊車位的管理

14. 根據《審計署報告書》第 4.24 段所述，基於技術、運作和執法等問題，運輸署在 1999 年、2006 年及 2012 年進行檢討後就路旁電單車泊車位提出的收費建議未有付諸實行。請闡釋實施有關建議的困難；

答覆

14. 在過往檢討中發現的執法、技術和運作問題概述如下：

執法方面

如要使用收費錶向電單車收取路旁泊車費，先決條件是能夠正確識別在收費錶泊車位內已繳交規定泊車費的電單車。由於電單車體積小重量輕，駕駛電單車人士將電單車停泊在指定泊車位並繳交泊車費後，後來者可能會把該電單車移到一邊後共用泊車位。後來者甚至可能將該電單車移離指定泊車位，然後霸佔整個空置的泊車位。在這情況下，我們難以確定誰已繳交泊車費或應繳交泊車費。駕駛電單車人士可聲稱他／她已繳交泊車費，只因其電單車被人移離收費錶泊車位而不被認同。如不先克服這些問題，或難以採取執法行動。

技術及運作方面

為了解決上述問題，運輸署曾聯同警方研究設置一些裝置讓駕駛電單車人士能夠將其電單車固定在指定泊車位的可行性。該裝置還可用作防止盜竊的保安措施。我們分別在 2000 年、2008 年及 2010-11 年度對此類裝置進行了三次試驗，在亞士厘道、雲咸街、新寧道及干諾道西這四個地方設置了固定／保安裝置，並記錄了這些裝置的使用情況。

這些裝置基本上是由裝設在行人路邊緣近行車道泊車位的特殊欄杆組成。停泊的電單車可與這些欄杆拴在一起，防止被人左右移動或移離其已停泊的指定泊車位。然而，在該三次試驗中，固定／保安裝置的使用率非常低，全部低於 5%。這顯示駕駛電單車人士不情願將其電單車拴在欄杆上提高安全。鑑於駕駛電單車人士不太可能廣泛使用欄杆當作防止盜竊的保安裝置，我們總結試驗未能達致預期的效果。運輸署會繼續採取措施增加電單車泊車位的供應，而非通過設置收費錶（即收費）管理路旁電單車泊車位的使用率。有關詳情請參閱下文 15（c）段的答覆。

15. 根據《審計署報告書》第 4.25 段所述，運輸署在 2017 年就路旁電單車泊車位進行的調查發現，有 446 個(76%)獲調查的泊車處使用率超過 85%，以及在 278 個(47%)獲調查的泊車處發現 618 輛被認為不適宜在道路行走的電單車。根據《審計署報告書》第 4.26 段所述，審計署在 2018 年 11 月至 2019 年 1 月期間調查了 100 個泊車處的情況，發現在 28 個泊車處仍有被認為不適宜在道路上行走的電單車。審計署認為棄置車輛的問題可歸咎於執法上的困難。請告知：

- (a) 運輸署處理車輛在非收費錶泊車位長期停泊的程序及當中遇到的困難；
- (b) 運輸署有否採取任何措施移走上述 618 輛電單車；如有；所採取的行動及當中涉及的電單車數目為何；如無，原因為何；以及
- (c) 根據 2017 年的調查顯示，路旁的電單車泊車位使用率高企，棄置電單車和非法泊車亦帶來問題。儘管如此，運輸署是否仍然認為沒有逼切需要透過裝設收費錶來規管電單車在路旁停泊？如是，原因為何；如否，是否已有計劃採取規管措施；

答覆

15. (a) 一般而言，在路旁泊車位上發現棄置電單車後（經運輸署調查發現或運輸署／其他部門接獲投訴），地政總署將根據《土地（雜項條文）條例》（第 28 章）第 6（1）條張貼通知，飭令在指明日期前停止佔用該土地。地政總署其後會移走該棄置電單車。就棄置車輛對其他道路使用者造成嚴重阻礙及危險的個案，警方將根據《道路交通條例》（第 374 章）移走該等車輛。
- (b) 運輸署已按照上文（a）段所述的程序，向相關部門轉介處理上述 618 輛電單車。運輸署最近盤點了上述 618 輛電單車的現況，並察覺其中 545 輛電單車已經不再停泊於同一泊車位置。運輸署會繼續向有關部門跟進餘下個案，並繼續監察有關情況。

- (c) 上文(14)段答覆已闡明不在電單車泊車位設置收費錶的理由。為應付現時電單車泊車位不足，運輸署會繼續積極採取以下措施，以增加泊車位的供應：
- (i) 要求發展商在新發展項目內提供《香港規劃標準與準則》標準範圍內較高的泊車位數量；
 - (ii) 按照「一地多用」的原則，在合適的「政府、機構或社區設施」及公共休憩用地發展項目中加設公眾泊車位（包括電單車泊車位）；
 - (iii) 在各區（包括利用天橋底空間）增設路旁電單車泊車位；以及
 - (iv) 規定設有電單車泊車位的臨時停車場，須在入口處清楚註明設有電單車泊車位及相關泊車費，作為鼓勵使用臨時停車場停泊電單車的措施。

此外，運輸署將繼續與相關部門緊密合作，加緊處理非法佔用電單車泊車位的個案。

第 5 部分：推行關於泊車科技的措施

16. 就《審計署報告書》第 5.6 段有關「香港出行易」流動應用程式的停車場位置資訊是否完整，請告知：

- (a) 運輸署有否研究為何該流動應用程式缺少了 525 個停車場的資訊。如有；
- (b) 是否該 525 個停車場的業主或營辦商拒絕提供相關資訊；以及
- (c) 流動應用程式未能提供該 525 個停車場的位置資訊的原因為何；

答覆

16. 為更方便使用者，運輸署在 2018 年 7 月將三個流動應用程式整合為一個名為「香港出行易」的綜合流動應用程式。運輸署的內部停車數據系統包含停車場地點的資訊，並支援自動數據遷移及定期更新數據至「香港出行易」等功能，但因為當時該系統正進

行提升工程，導致暫時未能提供某些停車場的資訊。2018 年年底，該系統的提升工程完成，其後自 2019 年 2 月起，所有停車場數據，包括停車場地點的資訊，均已經上載至「香港出行易」向公眾發放。此後，為持續更新該等資訊，運輸署內部數據系統貯存的停車場數據將定期自動上載到「香港出行易」流動應用程式。

17. 根據《審計署報告書》第 5.8 段所述，運輸署曾於 2015 和 2016 年聯絡 3 個部門(即政府產業署、房屋署和康樂及文化事務署)，請對方協助提供空置泊車位資訊，但結果並不理想，原因是並非所有與停車場營辦商簽訂的合約均有條文訂明須向運輸署提供空置泊車位資訊。就此，請告知運輸署有否要求相關部門與停車場營辦商簽訂新合約時納入有關條文；如有，請解釋為何截至 2018 年 12 月 31 日，在「香港出行易」流動應用程式中顯示空置泊車位資訊的情況沒有改善；如否，原因為何；

答覆

17. 在 2016 年年中，運輸署與房屋署、康樂及文化事務署（康文署）及政府產業署這三個部門會面，解釋更新空置泊車位資訊的程序，並鼓勵這些部門與停車場營辦商簽訂新合約時納入有關條文，訂明須提供空置泊車位資訊。

在這些部門的努力和參與下，第一批共 11 個停車場（包括房屋署轄下的 8 個停車場、康文署轄下的 2 個停車場及政府產業署轄下的 1 個停車場）的空置泊車位資訊，已在 2016 年底／2017 年初透過運輸署的流動應用程式向公眾發放。

2019 年年初，運輸署再次與上述有關部門舉行跟進會議，並分享了短期租約停車場泊車位資訊相關的新標準條文。這些部門在會議上再次申明支持政府的開放資料政策，同意在重訂其停車場管理合約時加入新規定，令泊車位資訊可透過「香港出行易」向公眾發放。截至 2019 年 9 月初，政府產業署已採取措施，在重訂其轄下兩個停車場的管理合約時加入新條文。

18. 就《審計署報告書》第 5.9 段有關審計署就「香港出行易」流動應用程式中 30 個停車場（包括全部 11 個政府多層停車場）的補充資訊進行的抽樣調查，發現該 30 個停車場的部分補充資訊未有提供或不完整，請告知運輸署有否研究有關原因。如有，請提供詳情；如否，原因為何，運輸署是否已／擬落實任何計劃改善情況；

答覆

18. 為進一步加強政府公眾停車場的資訊內容，運輸署向有關部門（即房屋署、康文署和政府產業署）徵詢意見後，在 2019 年年初劃一發放資料標準，而付款資訊、電動車充電服務資料及開放時間等補充資訊，已於 2019 年 5 月起逐步向公眾發放。

至於非政府停車場，營辦商可自行決定是否在顯示其停車場資訊的版面，披露其他補充資訊，包括其特定網站的超連結。由於部分停車場資訊（例如泊車費和優惠）會因應營辦商的業務需要而經常改變，因此由營辦商透過其網站向公眾發放有關資訊，而非直接在「香港出行易」內顯示，是較可取的做法。儘管如此，運輸署會繼續鼓勵營辦商以自願性質提供補充資訊。

19. 根據《審計署報告書》第 5.14(e)段所述，運輸署正安排在公共資料入門網站發放「路旁非收費錶泊車位」的數據集，有關工作暫定於 2019 年年中進行。請告知有關工作進度；

答覆

19. 「路旁非收費錶泊車位」的數據已開放予公眾使用，並於 2019 年 7 月 2 日經由公共資料入門網站（資料一線通）在「道路網絡」（第二代）路旁泊車位數據集下發放。

20. 就《審計署報告書》第 5.16(b)段有關運輸署由 2017 年 3 月至 2018 年 10 月接獲 66 宗由電動車輛的車主／司機提出的投訴，指政府多層停車場設有電動車輛充電器的泊車位被非電動車輛佔用，請告知運輸署有否跟進該等投訴。如有，請提供詳情；如否，原因為何；

答覆

20. 鑑於泊車需求殷切，運輸署轄下停車場設有電動車輛充電器的泊車位並不會劃為電動車輛專用。然而，承投管理、營運及維修運輸署轄下停車場的營辦商在非繁忙時段會優先安排電動車輛於這些車位泊車。

在接獲投訴後，運輸署已提醒營辦商繼續執行上述安排，在非繁忙時段把交通圓筒放置在設有電動車輛充電器的泊車位，以使電動車輛可使用這些車位。

21. 根據環境保護署署長於 2019 年 6 月 13 日的回覆及運輸及房屋局局長於 2019 年 7 月 25 日的回覆，運輸署轄下停車場已展開停車位顯示和指引系統的安裝工程。請告知有關工程的預計完工日期；以及

答覆

21. 根據最新的時間表，該項目的承建部門機電工程署將於 2020 年年初完成停車位指引系統的招標工作，並在 2020 年年中在運輸署轄下停車場展開安裝工程，以期在 2021 年年初完成該項目。

*** 委員會秘書附註：**有關環境保護署署長於 2019 年 6 月 13 日的回覆，請參閱此報告書的附錄 22；以及有關運輸及房屋局局長於 2019 年 7 月 25 日的回覆，請參閱此報告書的附錄 7。

22. 根據運輸及房屋局局長在 2019 年 7 月 25 日的回覆，「香港出行易」流動應用程式自 2018 年 7 月推出以來在保養及提升方面的開支為 184 萬元。請告知有關保養及提升工作的詳情，以及既然該流動應用程式只運作了 1 年而開發成本僅 60 萬元，運輸署是否認為上述開支款項從衡工量值角度考慮屬合理。

答覆

22. 因應 2017 年 12 月頒布的《香港智慧城市藍圖》所倡議的措施，運輸署將當時三個應用程式（香港乘車易、香港行車易及交通快訊）整合為一個綜合流動應用程式。這個名為「香港出行易」的綜合流動應用程式於 2018 年 7 月推出，開發成本為 60 萬元。

「香港出行易」自 2018 年 7 月推出以來，日益受到市民歡迎。截至 2019 年 9 月，「香港出行易」的下載量已超過 200 萬，平均每日點擊率接近 3 萬。

自 2018 年 7 月起，「香港出行易」進行過 11 次主要升級，以納入新增特點及功能，包括擴展步行網絡覆蓋範圍至旺角及油麻地、加入居民服務資訊、單車資訊、巴士服務資訊、港珠澳大橋香港口岸資料、道路工程資料、港鐵將軍澳線／東涌線／西鐵線／機場快線的預計到達時間，以及港鐵的服務狀況等。新增特點當中，擴展步行網絡覆蓋範圍的開支約為 110 萬元，用於收集和核實步行路線數據。因此，60 萬元的開發成本無法與其後在提升及保養方面的開支直接比較。

*** 委員會秘書附註：**有關運輸及房屋局局長於 2019 年 7 月 25 日的回覆，請參閱此報告書的附錄 7。



ARCHITECTURAL SERVICES DEPARTMENT 建築署

QUEENSWAY GOVERNMENT OFFICES, 66 QUEENSWAY, HONG KONG. 香港金鐘道六十六號金鐘道政府合署

檔號 Your Ref. : CB4/PAC/R72
檔號 Our Ref. : () in ASD. PB RC -063-00076-000
號碼 Tel. No. : 2773 2233
號碼 Fax No. : 2765 8153

以傳真 2543 9197 及電郵
(ahychu@legco.gov.hk, kmho@legco.gov.hk 及 pkwlai@legco.gov.hk)

香港中區
立法會道 1 號
立法會綜合大樓
立法會政府帳目委員會秘書
朱漢儒先生

朱先生：

政府帳目委員會
考慮審計署署長第七十二號報告書第 1 章
公眾泊車位的規劃、提供和管理

多謝你 2019 年 6 月 4 日的來函。現謹將你所要求回應/資料詳列於附錄中，以便政府帳目委員會進一步考慮上述章節。

建築署署長



(梁錦沛

代行)

2019 年 6 月 19 日

連附件

副本送

運輸署署長 (傳真 : 2802 2361)
財經事務及庫務局局長 (傳真 : 2147 5239)
審計署署長 (傳真 : 2583 9063)

回應政府帳目委員會對建築署署長
就審計署署長第七十二號報告書 - 第 1 章
公眾泊車位的規劃、提供和管理
的四項跟進提問

(I) 在政府建築物進行維修工程的一般安排

建築署負責維修和保養約 8,000 個政府建築物及設施。在執行這職務時，安全是本署的首要考慮因素，本署會適時及適當地為政府建築物進行保養及維修工作，以保障樓宇使用者和公眾的安全。

本署除了按管理部門的維修要求進行日常維修外，亦會定期對樓宇的狀況作出勘察，再根據評估的結果向管理部門建議合適的預防性維修或翻新工程。由於此類預防性的工程安排比一般維修較有彈性，在選擇維修方法方面，本署會視乎現場實況及經專業評估後，再與管理部門商討相關場地的運作需要和配合有效的資源運用後，以最符合安全及經濟效益的方法進行，制定工程的緩急優次。

在商討期間並不需要管理部門關閉場地，待工程撥款獲得批准及完成委托承建商的程序後，本署會與管理部門確立施工細節和時間表，及安排接收場地和展開工程。當工程竣工後，本署會把適合使用(ready for occupation)的場地交還管理部門，並與管理部門共同簽署樓宇交付證書(Hand-over certificate)確認，之後可能亦會涉及工程的少量補修工作。

(II) 在葵芳停車場進行工程之總覽

葵芳停車場於 1983 年建成，至今已 36 年。建築署過往不時會收到運輸署的維修要求。由於樓宇樓齡已相對高，除了進行日常維修外，本署亦會定期對樓宇的狀況作出勘察，再根據評估的結果向運輸署建議合適的預防性維修或翻新工

程。然而，此類預防性的維修或翻新的緩急一般會比較有彈性，可與運輸署商討以配合停車場的運作需要。

因此，在一般情況下會考慮與停車場其他維修工程同時進行，或可等待其他新近安排維修工程一併進行，務求盡量減低工程對停車場運作和對附近居民帶來較大噪音滋擾的影響。

(III) 回應政府帳目委員會的四項提問

(a) 提問：

請提供運輸署和建築署由 2013 年 10 月完成保安改善工程後至 2014 年 7 月 8 日會議期間有關葵芳停車場天台泊車位相應行動(包括會議日期和討論內容)。

回應：

於 2013 年 10 月完成的保安改善工程並不是由本署安排進行。由 2013 年 10 月至 2014 年 7 月 8 日本署並沒有收到運輸署有關天台損毀報告，維修申請或開展工程之要求。建築署的工程顧問於 2013 年 10 月 31 日應邀就葵芳停車場翻新項目向運輸署進行簡介並互相交換意見，翻新項目包括無障礙通道改善工程和因應顧問一度認為當時天台漏水情況嚴重及混凝土剝落而建議的防水層重鋪工程。

(b) 提問：

請提供上述會議的結論包括總結重鋪天台防水層工程是否需要?若是，為何工程沒有進行?若否，原因為何?

回應：

2014 年 7 月 8 日的會議為無障礙工程和重鋪天台防水層工程初步籌備，由於只是初步籌備會議，相關細節有待落實，工程施工時間表並未確立。本署亦沒有向運輸署提出封閉場地時序或接收場地之細節安排。

由於葵芳停車場在落成後從沒有進行過重鋪天台防水層工程，而根據本署記錄，運輸署曾報告在一些位置有滲漏的情況，而本署的工程顧問亦建議重鋪天台防水層，因此本署同意把重鋪天台防水層工程納入工程範圍，作為一項預防性的維修工程，唯相關細節有待落實。

在落實工程細節安排、成功獲得撥款和委托承建商後，本署於 2015 年 3 月 18 日會議當中向運輸署提出接收場地安排並落實承建商於 2015 年 4 月 8 日接收天台以進行工程。

由於該樓宇興建年代久遠，亦非由建築署負責興建，重鋪天台防水層工程進行前需對現場實際情況作勘察。勘察結果發現原防水層的設計並非一般做法而是極之罕見，它是鋪設在兩層共約 300 毫米厚鋼筋混凝土樓板之間，這種建築方法令重鋪防水層的工程增加了困難和複雜。考慮到這 300 毫米厚的混凝土樓板已具備有基本的防水功效；而拆去舊有的防水層上的鋼筋混凝土樓板後，再更換防水層可能會影響到停車場的整體結構；這樣的工程安排同時亦會對附近居民帶來較大噪音滋擾和需要更長的工程時間，因此天台防水層重鋪工程在原計劃中剔出。本署經詳細考慮以上因素後，決定採用另一種相對更符合經濟效益及務實的維修方法(局部灌漿)。

(c) 提問：

請提供建築署自 2015 年 11 月通知運輸署已克服天台防水層工程技術障礙至 2018 年 10 月完成天台本小型修葺工程之間相應行動

回應：

就本署在 2015 年 11 月向運輸署提及已克服天台防水工程的技術限制至 2018 年 10 月完成天台維修工程之間，本署進行的相關跟進按時序臚列如下：

- i) 建築署在 2015 年 11 月 9 日完成該停車場的工程後，把適合使用(ready for occupation)的停車場 7 樓及天台交還運輸署，並與運輸署共同簽署樓宇交付證書(Hand-over certificate)確認。

- ii) 本署於在 2015 年 11 月 19 日向運輸署提及已克服天台防水工程的技術限制，及重新完成重鋪天台防水工程的新設計，唯該工程只會在情況合適時才會啟動。
- iii) 2016 年初 7 樓天花發現輕微滲水，涉及 7 個車位，建築署根據之前防水層勘察結果的資料及專業評估，圍封此 7 個車位以進行局部灌漿維修，工程於 1 月 27 日完成後，建築署於 1 月 28 日把該(圍封的)範圍交回運輸署，並與運輸署共同簽署樓宇交付證書(Hand-over certificate)確認。此後，亦有數項小型維修工程進行(請參考附表一)。
- iv) 其後於 2017 年底，運輸署對天台用途有新方案，並邀請建築署再審視現場各樣情況。
- v) 建築署於 2018 年 5 月至 10 月期間於天台進行包括修補小塊地面、於護牆重新髹油和重髹道路標記等工程，這些工程對停車場的開放並不構成影響。

在 2015 年 11 月至 2018 年 10 月之間進行的維修工程對停車場的開放並不構成任何影響；而在相關的維修工程完成後，天台的滲水情況亦有所改善。因此，本署會視乎建築物的情況和實際需要，適時考慮各種可行及符合經濟效益的維修方法(例如局部灌漿)，但亦不排除當日後情況合適時會採用重鋪天台防水的維修方法。

(d) 提問：

請提供 2014 年至 2018 年於葵芳天台停車場維修和重鋪天台防水層工程開支和範圍及相關細節。

回應：

建築署在 2014 至 2018 年間，為葵芳停車場 7 樓及天台進行有關一般維修及天台滲漏的工程項目內容及預算支出如下：

維修天台滲漏(包括局部灌漿) \$ 179,156

處理滲漏以外的維修工程 \$ 1,398,040

有關各項工程項目的詳細的內容，請參考附表一。

附表一

建築署在 2014 年至 2018 年間為葵芳停車場 7 樓及天台進行有關一般維修及天台滲漏的工程項目[A：維修天台滲漏(包括局部灌漿)； B: 其他維修]

日期	工程類別	工程內容	預算開支
2015/03/23	B	無障礙工程(全座)	\$638,075
2015/09/01	A	勘察天台防水結構	\$59,786
2015/10/22	A	7 樓天花局部石屎維修和灌漿	\$18,320
	B	7 樓天花油色工程	\$331,965
2016/01/20	A*	6 樓斜路和 7 樓(近 711, 716 和 757 號車位)天花石屎維修	\$2,200
2016/11/25	A*	7 樓(近 708, 733 和 749 號車位)天花石屎維修和局部灌漿	\$4,000
2017/05/08	A*	7 樓(近 718 車位)天花石屎維修	\$250
2017/7/26	A*	7 樓(近 707, 722, 749 車位)天花石屎維修和局部灌漿	\$13,500
2018/01/17	A*	7 樓(近 716, 729, 736, 748, 758 車位及 763 車位)對上天台滲漏	\$15,600
2018/05/16	B*	修補天台石屎地面和油漆工程	\$428,000
2018/06/07	A*	7 樓(近 736, 749, 757 和 769 車位)天花石屎維修和局部灌漿	\$12,600
2018/06/08	A*	7 樓(近 706, 711 和 725 車位)天花石屎維修和局部灌漿	\$15,100

2018/06/21	A*	7樓(近 701, 707, 733, 766, 和 772 車位)天花石屎維修和局部灌漿	\$37,800
		總數	\$ 1,577,196

註：* 由管理部門向建築署提出的維修要求

A：有關維修天台滲漏(包括局部灌漿); \$ 179,156

B：有關其他維修 \$1,398,040



ARCHITECTURAL SERVICES DEPARTMENT 建築署

QUEENSWAY GOVERNMENT OFFICES, 66 QUEENSWAY, HONG KONG. 香港金鐘道六十六號金鐘道政府合署

來函檔號 Your Ref. : CB4/PAC/R72
本函檔號 Our Ref. : () in ASD. PB RC -063-00076-000
電話號碼 Tel. No. : 2773 2233
傳真號碼 Fax No. : 2765 8153

以傳真 2543 9197 及電郵
(ahychu@legco.gov.hk, kmho@legco.gov.hk 及 pkwlai@legco.gov.hk)

香港中區
立法會道 1 號
立法會綜合大樓
立法會政府帳目委員會秘書
朱漢儒先生

朱先生：

政府帳目委員會
考慮審計署署長第七十二號報告書第 1 章
公眾泊車位的規劃、提供和管理

多謝你 2019 年 9 月 4 日的來函。現謹將你所要求補充資料詳列於附錄中，以便政府帳目委員會進一步考慮上述章節。

建築署署長



(梁錦沛

代行)

2019 年 9 月 17 日

連附件

副本送

運輸署署長 (傳真 : 2802 2361)

財經事務及庫務局局長 (傳真 : 2147 5239)

審計署署長 (傳真 : 2583 9063)

回應政府帳目委員會對建築署署長
就審計署署長第七十二號報告書 - 第1章
公眾泊車位的規劃、提供和管理
補充資料

附件項目(II) 補充資料

提問：

建築署署長於2019年6月19日回覆中指出並不排除當日後情況合適時會在葵芳停車場採用重鋪天台防水的維修方法。鑒於2015年至2018年對葵芳停車場進行的維修工程未能有效解決滲漏，請說明在什麼情況下建築署會進行防水層重鋪工程，及請提供工程造價估算。

回應：

於2015年至2018年間使用的局部灌漿維修方法基本上已有效處理葵芳停車場天台的滲漏問題。正如早前指出，維修工程完成後，天台的滲漏情況有所改善。上述方法相對於重鋪防水層工程更具經濟效益和造成較少滋擾。

如日後滲漏問題擴大而導致局部灌漿維修方法不能有效和合乎經濟效益地處理，本署會考慮進行重鋪防水層工程。重鋪天台防水層工程估算約需350萬元。

*** 委員會秘書附註：有關建築署署長於2019年6月19日的回覆，請參閱此報告書的附錄14。**

(譯文)

香港警察總部

香港軍器廠街

警政大樓



HONG KONG POLICE
HEADQUARTERS

ARSENAL HOUSE

ARSENAL STREET

HONG KONG

本署檔號 OUR REF : (49) in CP FIN IA 4-35/10/2/47

來函檔號 YOUR REF : CB4/PAC/R72

電話號碼 TEL NO : 2860 2445

圖文傳真 FAX NO : 2200 4343

傳真文件 : 2543 9197

香港

中區立法會道 1 號

立法會綜合大樓

立法會

政府帳目委員會秘書

朱漢儒先生

朱先生 :

政府帳目委員會
審議《審計署署長七十二號報告書》第 1 章
公眾泊車位的規劃、提供和管理

2019 年 6 月 4 日的信函收悉。

就政府帳目委員會提出的問題，隨函夾附我們的書面回覆。

警務處處長
(王少琼 代行)

2019 年 6 月 11 日

副本送: 財經事務及庫務局局長
審計處處長

傳真: 2147 5239
傳真: 2583 9063

政府帳目委員會
審議《審計署署長七十二號報告書》第 1 章
公眾泊車位的規劃、提供和管理

香港警務處的回覆

警察車輛扣留中心的容量

三個警察車輛扣留中心的總容量（即小蠔灣車輛扣留中心、九龍灣車輛扣留及檢驗中心，以及鰂魚涌車輛扣留及檢驗中心）為 278 架。在接收個案四的棄置車輛當日（即 2019 年 1 月 17 日）的扣留車輛總數為 387 架，比容量超出 39.2%。自 2017 年起，警方的統計數字顯示警察車輛扣留中心的扣留車輛數量一直比容量平均超出 30%。

車輛扣留中心的容量是否其中一項考慮因素

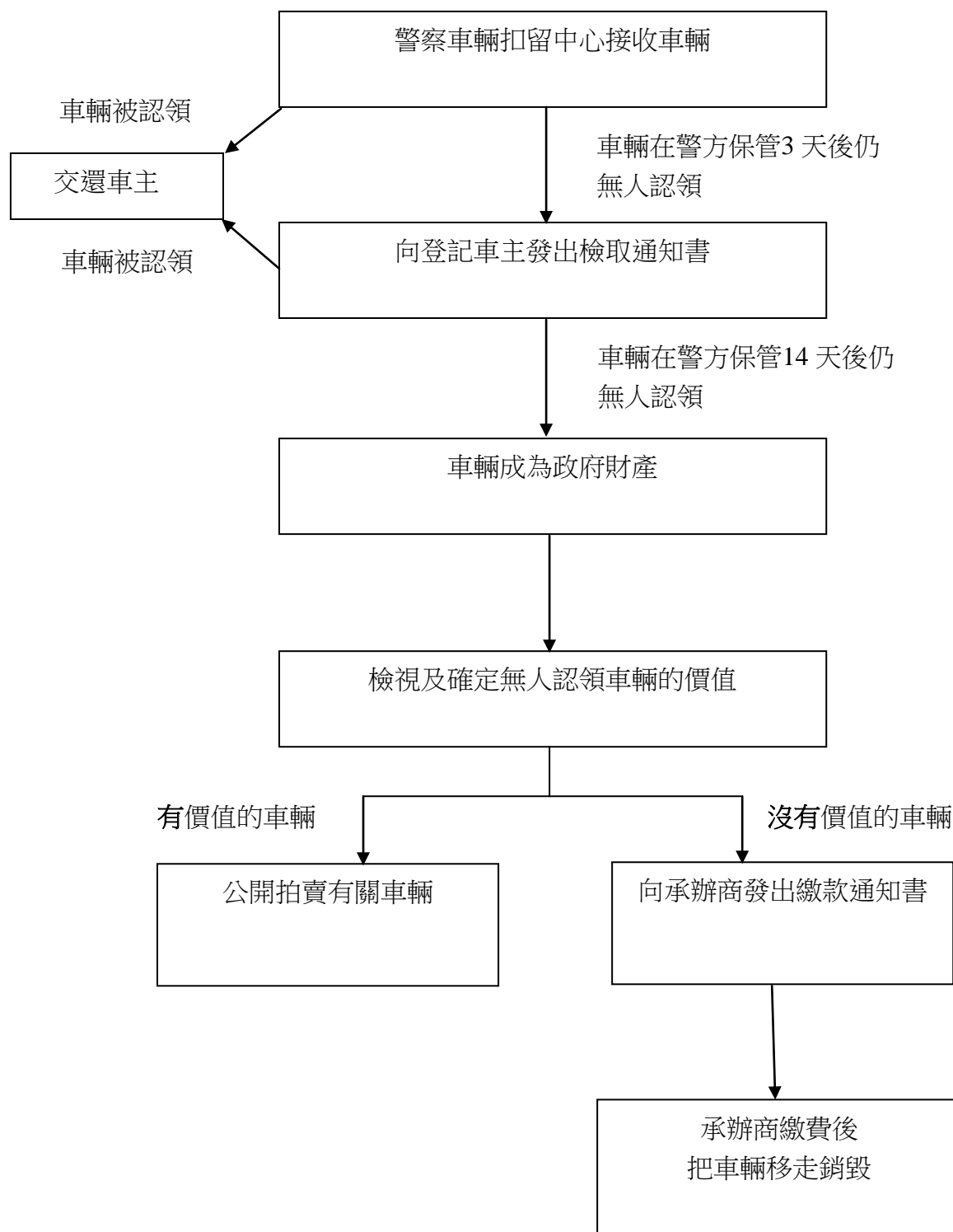
警方在考慮應否接收轉介自政府停車場的棄置車輛以作扣留及銷毀時，首先需確認有關轉介已符合香港法例第 374O 章《道路交通(私家路上泊車)規例》中第 11 條及 12 條列明的要求，當中包括：

- 相關棄置車輛是否於扣留當日起計 3 天內被認領;
- 私家路的擁有人或獲授權人員有否以郵遞方式向該棄置車輛的登記車主送達通知書;
- 該棄置車輛是否於通知書送達當日後 7 天內被移走;及
- 有關私家路的擁有人或獲授權人員有否在通知書送達當日後不遲於 14 天，將該通知書刊登在香港每日出版及行銷的中、英文報章各一份。

除了主要考慮上述法例要求是否已符合外，警方亦需考慮行動的優次、人力資源及警察車輛扣留中心的容量。不過，在案件四中，警察車輛扣留中心是否有空位並非一項考慮因素。

警方對棄置車輛的銷毀程序

扣留於車輛扣留中心的車輛，如被扣留後無人認領，將會成為政府財物。棄置車輛的價值將會被評估，而車輛會跟據價值被拍賣或銷毀。有關程序已於下列流程圖概括以供參考：





傳真急件(2543 9197)

本署檔號： TD SS/152/02-1

來函檔號： CB4/PAC/R72

電話號碼： 3842 5942

圖文傳真： 2186 7519

香港中區
立法會道1號
立法會綜合大樓
政府帳目委員會秘書
朱漢儒先生

朱先生：

政府帳目委員會
研究《審計署署長第七十二號報告書》第1章
公眾泊車位的規劃、提供和管理

繼本署在2019年10月9日就題述事宜的回覆，我現就你在10月10日的口頭詢問，提供相關補充資料／澄清事項如下：

- i) 就問題7有關釐訂路旁咪錶泊車位收費的指引，運輸署提供的是宏觀的指導性原則，而非硬性的詳細準則。《運輸策劃及設計手冊》(《手冊》)第7卷第1章第1.4.2.5條、第3章第3.3.3條及第3.3.4(b)條列明設置咪錶及徵收咪錶收費的準則，以期在任何時間，於特定範圍內的泊車位會有15%空置。現夾附上文提及條本的副本(《手冊》只有英文版本)，以供參考；以及

*** 委員會秘書附註：有關運輸署署長於2019年10月9日的回覆，請參閱此報告書的附錄13。**

九龍油麻地海庭道十一號西九龍政府合署南座十樓
10th floor South Tower West Kowloon Government Offices 11 Hoi Ting Road Yau Ma Tei Kowloon
電話 Tel (852) 2804 2600 傳真 Fax (852) 2824 0433
網址 Web Site: <http://www.td.gov.hk>

我們的信念 - 我們會 • 發揮潛能，各盡所長 • 公平開放，細意關懷 • 承擔責任 • 積極進取 • 力求至善

Our Values - We will • bring out the best in people • be fair, open and caring • take responsibility • be proactive • strive for excellence

- ii) 就問題9，我現夾附2019年10月9日回覆中引述的《手冊》第7卷第4章第4.3.2條及第4.4.9條的副本。

運輸署署長

(劉漢偉



代行)

副本送：

運輸及房屋局 [經辦人：首席助理秘書長(運輸)2] (傳真 3904 1774)

2019年10月14日

九龍油麻地海庭道十一號西九龍政府合署南座十樓
10th floor South Tower West Kowloon Government Offices 11 Hoi Ting Road Yau Ma Tei Kowloon
電話 Tel (852) 2804 2600 傳真 Fax (852) 2824 0433
網址 Web Site: <http://www.td.gov.hk>

我們的信念 - 我們會 • 發揮潛能，各盡所長 • 公平開放，細意關懷 • 承擔責任 • 積極進取 • 力求至善
Our Values - We will • bring out the best in people • be fair, open and caring • take responsibility • be proactive • strive for excellence

1.4 A Parking Policy and Plan

1.4.1 A Parking Shortfall Problem

- 1.4.1.1 At the end of 1999 there were about 210,000 public parking spaces on-street and in public and privately owned off-street facilities. In addition, there were an estimated 394,000 private off-street parking spaces. They served a population of about 500,000 licensed vehicles.
- 1.4.1.2 In the Third Comprehensive Transport Study (CTS-3), it was estimated that by year 2011, the private vehicle fleet size (including private cars and motorcycles) and GV fleet size would increase to 560,000 and 167,000 respectively in the Medium Growth Scenario.
- 1.4.1.3 Though there is a growing trend to rely more on railways, local shortfall in parking spaces for some classes of vehicles, notably light goods vehicles and container vehicles, is expected to be an area requiring continuous attention.
- 1.4.1.4 For lessening parking shortfall and the resultant congestion, positive measures are needed to narrow the imbalance between parking demand and supply. Of equal importance is the need to correctly locate and properly control public parking facilities to ensure their utilization is optimized.
- 1.4.1.5 The growth in vehicle ownership will continue over the years to come though probably at a rate lower than in the previous years. Hence there will be a continuing demand for the provision of additional parking facilities. To contain the shortfall within a manageable scale, any imbalance between parking demand and supply should be kept under constant review. For this purpose a well-constituted parking plan needs to be prepared and regularly monitored.

1.4.2 The Present Practice

- 1.4.2.1 At present, the provision and control of parking on public roads falls within the jurisdiction of the Commissioner. Those on-street spaces are available for use by the public.
- 1.4.2.2 On-street parking is usually not provided within the core CBD area. Metered parking is provided in commercial, industrial and mixed development areas where traffic conditions and other kerbside activity permits.
- 1.4.2.3 Under the existing policy, convenient but short-term on-street parking facilities are provided only where local traffic conditions permit. For longer term parking, users are encouraged to make use of off-street parking facilities.
- 1.4.2.4 In high demand areas, parking meters should be provided to ration the demand and promote a turnover of vehicles. The present maximum 2-hour parking period at metered parking spaces is specified in Schedule 2 of the Road Traffic (Parking) Regulations. However, in remote areas where nearby off-street car parks are not provided, consideration may be given to revising the operation regime in the light of the local traffic circumstances. Such measures may include de-metering wholly / a proportion of the parking spaces, or revising the operating hours for meters depending on the utilization rate.

- 1.4.2.5 Meter charges are fixed in the expectation that, at any time, 15% of the parking spaces within a specific area would be vacant.

* 委員會秘書附註：本文件只備英文本。

3.3 On-Street Parking Spaces

3.3.1 On-street parking spaces are those that are provided on a public road and are available for use by the general public. Parking spaces on private roads and restricted roads are not included, as their use is restricted to a particular group of people and not the general public.

3.3.2 For the purpose of a parking inventory those spaces on private and restricted roads are classified as private off-street spaces. In fact, the entire restricted area is considered as an off-street facility where parking control is the responsibility of the Housing Authority or, in the case of private roads, the owner.

3.3.3 On-street parking spaces may be fee paying or free. Fee paying spaces are currently controlled by the installation of electronic parking devices which are card-operated meters. They are classified for the specific use of GV, private buses or vehicles other than MGV/HGV, buses, MC and pedal cycles.

3.3.4 In the light of the recommendations made by the Audit Commission in its Report No. 33 and the changing parking circumstances over the years, it is considered necessary to make more efficient and effective use of on-street parking spaces through metering. The following guidelines should be followed:

- (a) To fulfil the eventual aim of extending metering to all parts of the urban areas and the New Towns where on-street parking (except motorcycle parking spaces) is permitted;
- (b) To consider installing meters for parking spaces in other areas which have a high (i.e. 85% or above) utilization rate*;
- (c) To carry out site inspections for non-metered parking spaces to ascertain the need for metering; and
- (d) To consider extending meter operations to General Holidays for those parking spaces which have a high utilization rate.

*Utilization rate = Parking spaces occupied / Parking spaces surveyed x 100%
Normal survey period 10:00 - 17:30

3.3.5 For utilization survey of metered parking spaces by TD's parking meter management contract, the utilization rate and survey period are as follows:
Utilization rate = (Total parked hours / Total of operative hours) x 100%
Normal survey period: operative hours of that parking meter

3.3.6 Parking spaces where no fee is charged are designated for the use of a particular type or class of vehicle. They are demarcated on the street for use by individual vehicles and are signed using Figure Nos. 1 to 4 in the First Schedule to the Road Traffic (Parking) Regulations, dependent on the type and class of vehicle permitted to park thereat. Hence, they could be accurately recorded in an inventory.

3.3.7 Where public service vehicles are permitted under Regulation 34 of the Road Traffic (Public Service Vehicles) Regulations to park at an on-street stand or stopping place, the number of parking spaces is estimated from the length of the demarcated stand. The estimate is based on a module length of 5m for a taxi, 7m for a public light bus and 13m for a bus.

4.3 Types of On-Street Parking Spaces

4.3.1 On-street parking spaces may be either fee paying (metered) or free (designated).

4.3.2	Metered parking spaces should be primarily for short term parking involving a high turnover, so that the facility would be available for use by many motorists. Meters permitting half, one or two hour parking should be used.
-------	---

4.3.3 Half-hour meters should be used at private bus parking spaces provided in the proximity of hotels and places of tourist attraction. They are to be used by private buses when boarding/ alighting tour groups visiting a hotel or partaking in a guided tour. They are not meant for the parking of buses awaiting a hire, unless such spaces are located some distance from the core commercial area. In the latter circumstances one or two hour meters may be used instead, dependent on the nature of demand.

4.3.4 Metered GV parking spaces should be of one-hour or two-hour duration. One-hour metered spaces should be provided in areas where the demand for the collection/delivery of goods is high and off-street L/UL facilities are inadequate to meet demand. At popular GV hire locations two-hour meters should be used.

4.3.5 Metered parking spaces are also provided for the use of motor vehicles other than motor cycles, medium and heavy GV, and buses. They should be of half-hour duration in core commercial areas and two-hour duration at the outskirts.

4.3.6 Designated parking spaces should cover similar vehicle classifications but would have no fee-payment requirement. Designated spaces should include motor cycles, refuse collection vehicles and specific government vehicles. Besides, the provision of on-street non-metered overnight GV parking has become a general practice.

4.3.7 Parking of taxis and minibuses may be permitted at some on-street stands provided for the use of such vehicles for boarding and alighting passengers. Such facility is permitted only at those stands where traffic sign 325 or 326 has been erected in accordance with the Road Traffic (Public Service Vehicles) Regulation 34. Parking may be permitted only during periods when the stand is not required for boarding or alighting passengers.

4.3.8 In order that maximum benefit is gained by the improved mobility for the disabled, on-street parking facilities should be provided for their exclusive use where a need exists and where situation permits. The detailed guidance relating to space dimensions and other features for such provision as contained in TPD Volume 6, Chapter 8 should be followed.

4.3.9 On-street parking for special users should be provided if there is adequate justification showing that the space is required for at least 2 hours every day of a working week, and there is no alternative parking arrangement available. Special users are usually post office vehicles, police vehicles, ambulances, driving test vehicles or similar specific government vehicles. Reference can be made to Tables 4.5.1 and Table 5.3.5.1 to determine the appropriate size of parking spaces required for the vehicles under consideration.

4.4 Demand Considerations

- 4.4.1 The entire parking demand in an area should preferably be provided at off-street facilities. However, on roads lower down the hierarchy the use of streets for parking should not be prohibited or restricted until traffic demands warrant such action.
- 4.4.2 In areas where off-street parking provision is inadequate to satisfy demand and traffic conditions permit, on-street parking should be permitted and regulated wherever, and for whatever duration, is equitable with other demands for the use of the kerbside lane.
- 4.4.3 As indicated in Chapter 6 of this Volume, all new residential developments should provide adequate off-street parking facilities in accordance with the probable level of car ownership for the area. That includes new residential developments in Zone 1. Hence, the future need for on-street parking provision in new residential areas, which includes redevelopment in older areas, should be minimal.
- 4.4.4 The older residential developments particularly in Zone 1 areas did not previously require the provision of off-street parking facilities. Hence, in such areas where few off-street private or public parking facilities are available, parking must of necessity take place on-street. In those areas, designated on-street parking spaces should be suitably located taking into consideration other demands for the use of the kerbside lane.
- 4.4.5 Also as stated in Chapter 6 of this Volume, new commercial developments and redevelopments should have adequate off-street parking provision to satisfy their operational needs. Hence, on-street parking provision should be minimal and should be located only where it would not obstruct traffic movement or boarding and alighting activity, particularly that of public transport passengers. In commercial areas and the CBD, the use of the kerbside lane for boarding and alighting should be allocated priority over parking.
- 4.4.6 Should on-street parking be provided in commercial areas, the spaces should be metered so as to make them available to as many motorists as possible. The installation of half hour meters is preferred in core commercial areas, particularly in the proximity of banks and similar institutions that attract trips of short duration. One-hour GV spaces should be selectively located to facilitate the delivery and collection of goods for servicing retail establishments.
- 4.4.7 Because meter feeding is permissible, two-hour metered spaces are likely to attract commuters, who should normally be discouraged from driving to work in areas well served by public transport. If at all necessary, two-hour meters should only be installed at the perimeter of commercial areas where long duration parking may be tolerated.
- 4.4.8 Parking and L/UL requirements in new industrial developments or redevelopments should be provided off-street. However, where the demand for L/UL activity is likely to exceed the off-street capacity, some L/UL provision may be made on secondary access roads. One-hour GV metered parking spaces should be provided for that purpose.
- 4.4.9 To encourage the use of on-street parking spaces in industrial areas for the overnight parking of GV, the period of meter operation should be shortened to 2000 hour instead of the normal 2400 hour termination.



傳真急件 (2543 9197)

本署檔號： TD SS/152/02-1
來函檔號： CB4/PAC/R72

電話號碼： 3842 5942
圖文傳真： 2186 7519

香港中區
立法會道一號
立法會綜合大樓
政府帳目委員會秘書
朱漢儒先生

朱先生：

政府帳目委員會
研究《審計署署長第七十二號報告書》第 1 章
公眾泊車位的規劃、提供和管理

你在 2019 年 10 月 21 日來信，要求運輸署提供進一步資料以便政府帳目委員會審議《審計署署長第七十二號報告書》第 1 章。

現附上所需資料(中文及英文)，以供參考。

運輸署署長

(劉漢偉



代行)

副本送：

運輸及房屋局 [經辦人：首席助理秘書長(運輸)2](傳真 3904 1774)

2019年11月14日

九龍油麻地海庭道十一號西九龍政府合署南座十樓
10th floor South Tower West Kowloon Government Offices 11 Hoi Ting Road Yau Ma Tei Kowloon
電話 Tel (852) 2804 2600 傳真 Fax (852) 2824 0433
網址 Web Site: <http://www.td.gov.hk>

我們的信念 - 我們會 • 發揮潛能 • 各盡所長 • 公平開放 • 細意關懷 • 承擔責任 • 積極進取 • 力求至善
Our Values - We will • bring out the best in people • be fair, open and caring • take responsibility • be proactive • strive for excellence

政府帳目委員會審議
《審計署署長第 72 號報告書》－ 第 1 章
公眾泊車位的規劃、提供和管理

政府帳目委員會秘書 2019 年 10 月 21 日的查詢

請政府提供以下資料：

- (a) 根據《審計署報告書》第 4.28(c)段所述，審計署認為，為評估是否需要安裝收費錶而進行的定期調查時，應能發現非收費錶泊車位被棄置車輛或其他物品佔用的個案，從而及時轉介相關政府部門採取跟進行動。就此，請告知運輸署有否採取任何措施處理此類個案。如有，鑑於仍有非法佔用泊車位的個案，運輸署認為該等措施是否有效；如否，原因為何；以及

答覆

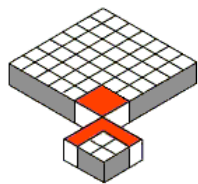
- (a) 因應《審計署報告書》第 4.30(a)(i)段的建議，運輸署將進行定期調查，以確定非收費錶泊車位被棄置車輛或其他物品非法佔用的情況。計劃每半年進行一次的調查將於 2019 年 12 月展開。如發現有非收費錶泊車位被非法佔用，運輸署會隨即將個案轉介相關政府部門採取適當的跟進行動。運輸署會評估首次調查成效，以優化其後於 2020 年年中展開的調查。
- (b) 參照運輸署署長在 2019 年 10 月 9 日就項目 4 的回覆，請解釋為何承辦商在下述期間就有關事項向相關政府部門報告的個案數字顯著增加：
- (i) 由 2016 年至 2017 年，有關：
- 收費錶泊車位被阻塞；
 - 收費錶泊車位被疑似棄置車輛或車身多處殘破的車輛佔用；及
 - 收費錶泊車位被車輛以外的任何物品佔用；以及
- (ii) 由 2016 年至 2018 年，有關發現泊車位有垃圾。

*** 委員會秘書附註：**有關運輸署署長於 2019 年 10 月 9 日的回覆，請參閱此報告書的附錄 13。

答覆

- (b) 運輸署的承辦商負責管理、營運和維修保養收費錶。他們一直依照合約規定，就涉及收費錶泊車位被棄置車輛／其他物品阻塞／佔用的個案向相關政府部門提供報告。

在 2016 年年中，運輸署與承辦商就收費錶泊車位的監察進行檢討。在該次檢討後，承辦商進一步加強其監察工作，發現更多個案並向相關政府部門報告以採取行動。在 2018 年，承辦商向食物環境衛生署（「食環署」）報告的個案數字進一步增加，是由於該年 9 月颱風山竹造成大量的塌樹／樹枝塌下個案。在 2018 年 9 月，承辦商向食環署報告了共 233 宗個案，而在 2016 年及 2017 年同月則只分別報告了 16 宗及 40 宗個案。



**Government
Property Agency
政府產業署**

31/F., Revenue Tower, 5 Gloucester Road, Hong Kong
香港灣仔告士打道五號稅務大樓三十一樓

網址 Web Site: <http://www.gpa.gov.hk>

傳真號碼 Fax: 2583 9758

電話號碼 Tel: 2594 7645

本署檔號 Our Ref.: () in SU/CMN/CAR/04

來函檔號 Your Ref.: () in CB4/PAC/R72

香港中區
立法會道 1 號
立法會綜合大樓
政府帳目委員會
(經辦人:朱漢儒先生)

敬啟者：

政府帳目委員會
審議《審計署署長第七十二號報告書》第 1 章
公眾泊車位的規劃、提供和管理

就政府帳目委員會本年六月四日的來函，現於下文列述政府產業署(產業署)為發放轄下停車場空置泊車位資訊所採取的行動及計劃。

(i) 產業署就發放空置泊車位資訊及在會議後所採取的行動

本年二月中，產業署與運輸署就通過互聯網發放停車場資訊舉行會議，本署當時解釋，在運作模式方面，產業署的停車場與運輸署管理的政府公眾停車場不同，產業署停車場有若干泊車位同時由政府人員使用，開放予公眾使用的泊車位與預留車位的位置混在一起；同時，該等停車場並未裝設可查核及點算空置泊車位數目的自動儀器。由運輸署管理的停車場，則少有這些制肘。

本年三月，產業署向運輸署提供由產業署管理在辦公時間後租予停車場營辦商的12個公眾停車場的資料。該等資料包含公眾停車場的地址、營辦商名稱及聯絡電話、網站(如有的

話)、通行高度限制、泊車位種類及數目、殘疾人士泊車位數目、電動車輛充電器種類及數目、營業時間及泊車費用。儘管合約並無規定作出安排，但產業署也鼓勵停車場營辦商，在可做到的情況下向運輸署提供空置泊車位資訊。

(ii) 產業署向運輸署提供更多空置停車位資訊的計劃，包括時間表及計劃內容

香園圍口岸的新公眾停車場預期在未來數月內落成，產業署會為該停車場推行網上預約系統，以及在運輸署的「香港出行易」流動應用程式提供實時空置泊車位資訊。

至於現有的停車場，產業署正在與其他部門合作，探討安裝適當儀器的技術可行性及成本效益，以期經由「香港出行易」流動應用程式發放實時空置泊車位資訊。泊車位數目較多及使用量較高的停車場，會獲優先處理。在推行這項安排前，當現有停車場的新合約開始生效時，產業署會要求停車場營辦商告知運輸署其停車場是否「已滿」的資訊。將會在未來12個月內採納這項安排的停車場一覽表，載於附件。

政府產業署署長

(黎啟泰



代行)

二零一九年六月十二日

由政府產業署管理的停車場

	政府停車場
1	稅務大樓 (香港灣仔告士打道 5 號)
	灣仔政府大樓 (香港灣仔港灣道 12 號)
	入境事務大樓 (香港灣仔告士打道 7 號)
2	屯門政府合署 (屯門屯喜路 1 號)
3	大埔政府合署 (大埔汀角路 1 號)
4	柴灣市政大廈 (柴灣柴灣道 338 號)
5	順利紀律部隊宿舍 (觀塘利安道 32 號)

本函檔號: HD5-1/CSU/1-40/1

來函檔號: CB4/PAC/R72

電話: 2761 6628

傳真: 2761 6700

傳真(2543 9197)及電郵

香港中區立法會道1號
立法會綜合大樓
政府帳目委員會秘書
(經辦人: 朱漢儒先生)

朱先生:

政府帳目委員會

有關審計署署長第七十二號報告書第1章
公眾泊車位的規劃、提供和管理

你在2019年6月4日來信,要求本署就附錄第(VIII)部份提供資料,以方便政府帳目委員會考慮上述報告書。

現隨函夾附要求的資料(中文及英文),以供參考。

房屋署署長

(林玉清



代行)

連附件

副本送: 運輸及房屋局局長 (傳真號碼: 2537 6519)
運輸署署長 (傳真號碼: 2802 2361)
審計署署長 (傳真號碼: 2583 9063)

二零一九年六月十八日

答覆

(a) 香港房屋委員會（下稱「房委會」）在公營房屋發展項目中提供停車場設施，主要是供有關屋邨住戶或佔用人及其真正賓客與訪客停泊車輛之用。一般而言，這些停車場只有少量泊車位供有關屋邨的訪客以時租停泊其車輛，因此未必適合全面將這些停車場的泊車位空置情況向公眾發放。為支持運輸署的倡議，房委會在重訂停車場管理合約時加入新規定，要求停車場營辦商發放空置泊車位資訊。現時，房委會轄下 10 個停車場已透過運輸署的流動應用程式「香港出行易」向公眾提供相關的空置泊車位資訊（請參考 b 項回覆）。房委會會繼續物色提供時租車位的合適停車場¹，向公眾發放空置泊車位資訊。

(b) 10 個停車場所在地點及資訊發放日期如下：

	地點	資訊發放日期
1.	彩德邨	4.1.2017
2.	油麗邨	4.1.2017
3.	大本型商場	4.1.2017
4.	寶鄉邨	10.7.2018
5.	寶石湖邨	12.9.2018
6.	龍蟠苑	2.1.2019
7.	葵盛西邨	2.1.2019
8.	荔景邨	2.1.2019
9.	長青邨	2.1.2019
10.	象山邨	2.1.2019

¹ 設有時租泊車位供公眾或購物設施訪客使用的停車場。



電話 TEL.: 2601 8877
圖文傳真 FAX NO.: 2602 1480
本署檔號 OUR REF.: LCSD/4-35/43C
來函檔號 YOUR REF.: CB4/PAC/R72

香港中區
立法會道 1 號
立法會綜合大樓
立法會政府帳目委員會秘書
朱漢儒先生

朱先生：

政府帳目委員會
審議審計署署長第七十二號報告書第 1 章
公眾泊車位的規劃、提供和管理

應秘書處於 2019 年 6 月 4 日就題述來函的要求，現隨函夾附部門回應，以供參考。

康樂及文化事務署署長

(廖偉城 代行)



2019 年 6 月 11 日

連附件

(六) 康樂及文化事務署

路旁泊車位的管理

回應:

根據康樂及文化事務署(康文署)的紀錄，現時康文署轄下石澳泳灘旁的免費停車場，提供 190 個免費車位予公眾使用及 5 個車位作場地運作用途，該數字與本署早前提供予運輸署的車位數目相同。至於該處由其他政府部門提供的車位數目，康文署沒有有關資料。

推行關於泊車科技的措施

回應:

康文署和運輸署於 2019 年 5 月聯合安排簡介會，向康文署轄下停車場承辦商介紹由運輸署推出的「香港出行易」停車場資訊應用程式和講解以人手更新泊車位資訊的程序，並鼓勵該些承辦商自願參與提供空置泊車位的資訊。康文署計劃在大型停車場的新合約中加入新條款，要求合約承辦商透過「香港出行易」發放空置泊車位的資訊，預計可在四年內陸續推行。康文署會諮詢相關政策局/部門，以研究採用創新科技發放轄下停車場空置泊車位的資訊。

本署檔號
Our Ref: () in EP11/EV2/5
來函檔號
Your Ref: CB4/PAC/R72
電話
Tel. No.: 2594 6401
圖文傳真
Fax. No.: 2827 8040
電子郵件
Email: stmak@epd.gov.hk

Environmental Protection Department

Revenue Tower Office
33/F, Revenue Tower,
5 Gloucester Road,
Wan Chai, Hong Kong



環境保護署
稅務大樓辦事處
香港灣仔
告士打道五號
稅務大樓三十三樓

香港中區立法會道 1 號
立法會綜合大樓
立法會秘書處
議會事務部 4
總議會秘書(4)1
(經辦人：朱漢儒先生)

朱先生：

立法會政府賬目委員會
考慮《審計署署長第七十二號報告書》第一章
公眾泊車位的規劃、提供和管理

就 你於 2019 年 6 月 4 日來信要求我們提供列於附件第 (VII) 部分所述有關泊車技術相關措施執行情況的資料，我們的回應載於附錄供委員參考。

如有任何疑問，請致電 2594 6401 與本人聯絡。

環境保護署署長

(麥成達 代行)

2019 年 6 月 13 日

連附件

(VII) 環境保護署
執行泊車相關技術的措施

(a) 根據審計報告第 5.16 (a) 及 5.18 (a) 段，香港仔、堅尼地城及葵芳的政府多層停車場內尚未提供電動車充電器。根據 2019-2020 年度財政預算案公佈，政府將撥款 1.2 億元以擴大政府停車場（包括上述三個政府多層停車場）的電動車公共充電網絡。請告知在這三個政府停車場安裝電動車充電器的進度和時間表，以及在其他政府停車場擴大電動車公共充電網絡的計劃和時間表

政府在 2019 - 20 年度財政預算案公佈，將撥款 1.2 億元在未來 3 年擴大政府停車場提供的電動車公共充電網絡。參考了在這些政府停車場的備用電力及安裝中速充電器的技術可行性後，政府初步估計可在 2022 年時，在這些政府停車場增加超過 1 000 個公共充電器，令其總數增至約 1 700 個，安裝額外電動車充電器的地點見附件。有關安裝額外電動車充電器的招標文件正在編制中，額外電動車充電器的初步安裝時間表(包括香港仔、堅尼地城及葵芳停車場的安裝時間表)如下：

財政年度	額外中速電動車 公共充電器的估計數目
2019-20	約170個 (包括香港仔停車場)
2020-21	約600個 (包括堅尼地城及葵芳停車場)
2021-22	約430個

備註：表列之電動車中速充電器數目乃初步估計，實際數目將受到個別場地可用備用電源，有否足夠空間安裝充電器等因素的影響。

(b) 參考審計報告第 5.16 (b) 段關於配備電動車充電器的泊車位被非電動車佔用的事宜，請告知在停車場選擇安裝電動車充電器位置時會考慮的因素和相關措施，以確保配備電動車充電器的泊車位可被電動車使用

政府以往在其停車場選擇安裝電動車充電器泊車位的位置時，主要是考慮技術的因素。由於在較接近電掣房的位置安裝充電器和相關的電線在技術上較為可行，因此許多配備電動車充電器的泊車位是設於出口附近或底層。

由於現時配備電動車充電器的泊車位位置較為便利，因此不時會被非電動車佔用。考慮上述情況後，我們計劃在未來安裝額外的電動車充電器時，會選擇遠離較多人使用和便利的位置。換句話說，我們將選擇停車場的上

層或遠離出口或升降機位置的泊車位，以增加電動車駕駛者為其電動車充電的機會。此外，停車場的營運商在可行的情況下，根據實際使用情況，在配備電動車充電器的泊車位設置交通錐及/或適當的告示，以騰出有關泊車位，以供電動車使用。

運輸署正在開發一套泊車位指引系統，向駕駛者提供有關空置車位的資訊。環境保護署會與運輸署合作，將有關可用電動車充電器的實時資訊納入這系統內，以方便電動車駕駛者識別配備充電器的空置車位。日後將於政府停車場入口安裝的電子顯示屏，亦會實時顯示可用的配備電動車充電器泊車位及空置車位的數目。該安排會幫助電動車和非電動車駕駛者識別適合其需求的泊車位。

安裝額外電動車充電器的地點

部門		地點	安裝電動車充電器的數目
運輸署	1.	香港仔停車場	共約 690 個
	2.	堅尼地城停車場	
	3.	葵芳停車場	
	4.	筲箕灣停車場	
	5.	雙鳳街停車場	
	6.	天后停車場	
	7.	荃灣停車場	
政府產業署	8.	北角政府合署	共約 190 個
	9.	金鐘道政府合署	
	10.	沙田政府合署	
	11.	北區政府合署	
	12.	大埔政府合署	
	13.	元朗民政事務處大廈	
	14.	屯門政府合署	
	15.	西貢政府合署	
	16.	長沙灣政府合署	
	17.	工業貿易大樓	
康樂及文化事務署	18.	中山紀念公園	共約 320 個
	19.	中山紀念公園體育館	
	20.	小西灣運動場	
	21.	港島東體育館	
	22.	深水灣泳灘	
	23.	鴨脷洲海濱長廊	
	24.	黃泥涌峽道兒童遊樂場	
	25.	香港文化博物館	
	26.	九龍灣公園	
	27.	坪石遊樂場	
	28.	順利邨公園	
	29.	鯉魚門市政大廈	
	30.	荔枝角公園	
	31.	深水埗運動場	
	32.	歌和老街公園	
	33.	龍翔道眺望處	
	34.	斧山道運動場	
	35.	蒲崗村道公園	
	36.	九龍公園	

部門		地點	安裝電動車充電器的數目
	37.	東涌市政大樓	
	38.	青衣西南康體大樓	
	39.	青衣東北公園	
	40.	青衣運動場及青衣游泳池	
	41.	葵涌運動場	
	42.	興芳路遊樂場	
	43.	上水游泳池	
	44.	北區運動場	
	45.	和興體育館	
	46.	保榮路體育館	
	47.	粉嶺游泳池	
	48.	將軍澳游泳池	
	49.	將軍澳運動場	
	50.	調景嶺體育館	
	51.	小瀝源路遊樂場	
	52.	沙田運動場及源禾遊樂場	
	53.	沙田賽馬會游泳池及源禾路體育館	
	54.	沙田大會堂	
	55.	馬鞍山游泳池	
	56.	馬鞍山運動場	
	57.	圓洲角綜合大樓	
	58.	大埔運動場	
	59.	大埔綜合大樓	
	60.	廣福公園	
	61.	城門谷游泳池	
	62.	城門谷運動場	
	63.	屯門西北游泳池	
	64.	屯門游泳池	
	65.	友愛體育館	
	66.	元朗游泳池	
	67.	天水圍游泳池及天水圍體育館	
	68.	天水圍運動場	
	69.	天業路公園	
	70.	鳳琴街體育館	
旅遊事務署	71.	啟德郵輪碼頭	

備註：

表列之電動車中速充電器數目乃初步估計，實際數目將受到個別場地可用備用電源，是否有足夠空間安裝充電器等因素的影響。

傳真急件 (2543 9197)

本署檔號： TD SS/152/02-1
來函檔號： CB4/PAC/R72

電話號碼： 3842 5942
圖文傳真： 2186 7519

香港中區
立法會道一號
立法會綜合大樓
政府帳目委員會秘書
朱漢儒先生

朱先生：

政府帳目委員會
研究《審計署署長第七十二號報告書》第 1 章
公眾泊車位的規劃、提供和管理

你在 2019 年 10 月 11 日來信，要求運輸署提供進一步資料以便政府帳目委員會審議《審計署署長第七十二號報告書》第 1 章。

現附上所需資料(中文及英文)，以供參考。

運輸署署長

(劉漢偉



代行)

副本送：

運輸及房屋局 [經辦人：首席助理秘書長(運輸)2](傳真 3904 1774)

2019年11月4日

九龍油麻地海庭道十一號西九龍政府合署南座十樓
10th floor South Tower West Kowloon Government Offices 11 Hoi Ting Road Yau Ma Tei Kowloon
電話 Tel (852) 2804 2600 傳真 Fax (852) 2824 0433
網址 Web Site: <http://www.td.gov.hk>

我們的信念 - 我們會 • 發揮潛能 • 各盡所長 • 公平開放 • 細意關懷 • 承擔責任 • 積極進取 • 力求至善
Our Values - We will • bring out the best in people • be fair, open and caring • take responsibility • be proactive • strive for excellence

政府帳目委員會審議
《審計署署長第 72 號報告書》 - 第 1 章
公眾泊車位的規劃、提供和管理

政府帳目委員會秘書 2019 年 10 月 11 日的查詢

請政府提供以下資料：

根據《審計署報告書》第 5.20 至 5.22 段所述，審計署留意到，並沒有記錄顯示運輸署在 2002 年發表《第二次泊車位需求研究最終報告》(《2002 年研究報告》)後曾就智能泊車系統進行相關先導研究，直至 2018 年，請告知：

- (a) 在 2002 年至 2018 年期間，有否就智能泊車系統進行研究。如有，詳情(包括研究結果)為何。如否，未就此跟進《2002 年研究報告》的原因為何；以及
- (b) 有關先導研究的進展為何。

答覆

- (a) 就智能泊車系統(又稱「機械泊車系統」)，政府自 2001 年起(在第二次泊車位需求研究(下稱「第二次研究」)之前)，除了法律規定之外¹，亦制訂了相關指引²(副本見附件 1)以便利此類系統的規劃。使用智能泊車系統旨在增加泊車位供應，而第二次研究則建議以此作為長遠解決泊車問題的可行措施。事實上，第二次研究發現，在 2000 年日間和夜間分別有 97,000 個及 82,000 個剩餘泊車位，並預計在 2006 年及 2011 年仍然會出現泊車位剩餘的情況。有見及此，我們其後檢討了《香港規劃標準與準則》內有關泊車設施的標準，並分別在 2009 年及 2014 年公布就資助房屋發展及私人住宅發展作出的有關修訂。兩次檢討均建議減少發展項目所需提供的泊車位數目，以反映當時的需求。鑑於當時及預期出現的泊車位供應有剩餘情況³，當時未有迫切需要推動更廣泛使用智能泊車系統。運輸署一直監察泊車供求情況，並就短期租約停車場及運輸署轄下公眾停車場的使用情況進行定期調查以監察泊車位的需求情況。有關調查顯示，運輸署轄下公眾停車場的平均使用率在 2014 年前維持在相對低的水平(50% 以下)，其後逐漸增至逾 70% (附件 2)。

¹ 機械泊車系統的設計、建造及保養受香港法例第 327 章《升降機及自動梯(安全)條例》規管，該條例已廢除並由現行的香港法例第 618 章取代。

² 即運輸署的《運輸策劃及設計手冊》及地政總署編號 2/2000 作業備考《泊車位的規定—機械泊車系統》。

³ 在 2000 年代及 2010 年代初期，泊車位與私家車比例維持在相對高的水平(例如在 2012 年前，該比例維持在約 1.3 或以上)。

為探究導致整體道路交通擠塞的各種因素，並制訂短、中、長期措施紓緩道路交通擠塞情況，政府在 2014 年邀請交通諮詢委員會(下稱「交諮會」)進行《香港道路交通擠塞研究報告》。交諮會提出的各項建議當中，包括檢討泊車政策以就泊車位的供應量定出合適水平。其後政府在 2017 年完成檢討泊車政策，建議在整體發展容許的情況下提供適量的泊車位，但不希望誘使慣常使用公共交通工具的市民轉用私家車，以免加劇道路交通擠塞情況。政府已制定各項措施以增加泊車位的供應，而智能泊車系統被確認為值得進一步研究的可行措施。在 2018 年，政府按照「一地多用」原則繼續推展各項措施，在合適的政府項目中增加公眾泊車位的供應。因此，運輸署認為應更集中探討最新的智能泊車系統技術，以及通過推展 6 個先導項目以確定其在香港的適用性，遂在 2018 年年初展開智能泊車系統的先導研究。

- (b) 運輸署現正進行有關智能泊車系統的顧問研究，研究在數個選址採用智能泊車系統以確立在香港應用智能泊車系統的可行性及適用性。相關顧問研究預期在 2020 年年初完成。同時，運輸署現正進行合共 6 個先導項目，以期在興建、營運和管理不同種類的智能泊車系統以及相關財務安排等方面吸取及積累有關經驗，藉此於日後在政府和私人公眾停車場推廣應用。運輸署因應泊車需求、地理環境及規劃上的限制、對區內的交通影響的準則，到目前為止已物色 4 個先導項目的選址。其中，運輸署正積極考慮在荃灣區短期租約用地、深水埗欽州街及通州街交界休憩用地、上環中港道的政府大樓及柴灣常茂街擬建的政府大樓的選址推展智能泊車系統項目。就荃灣區短期租約用地，我們已於本年 5 月獲得荃灣區議會的支持，運輸署正與其他相關部門安排有關執行細節，預期可於 2020 年初進行有關招標工作。至於深水埗的先導項目，我們已於本年 4 月獲得深水埗區議會的支持，並正評估其技術可行性。至於上環及柴灣的擬建政府大樓，我們會適時諮詢相關區議會。至於其餘兩個選址，我們在與相關部門積極探討初步技術可行性後，會適時公布擬議選址及諮詢有關區議會。

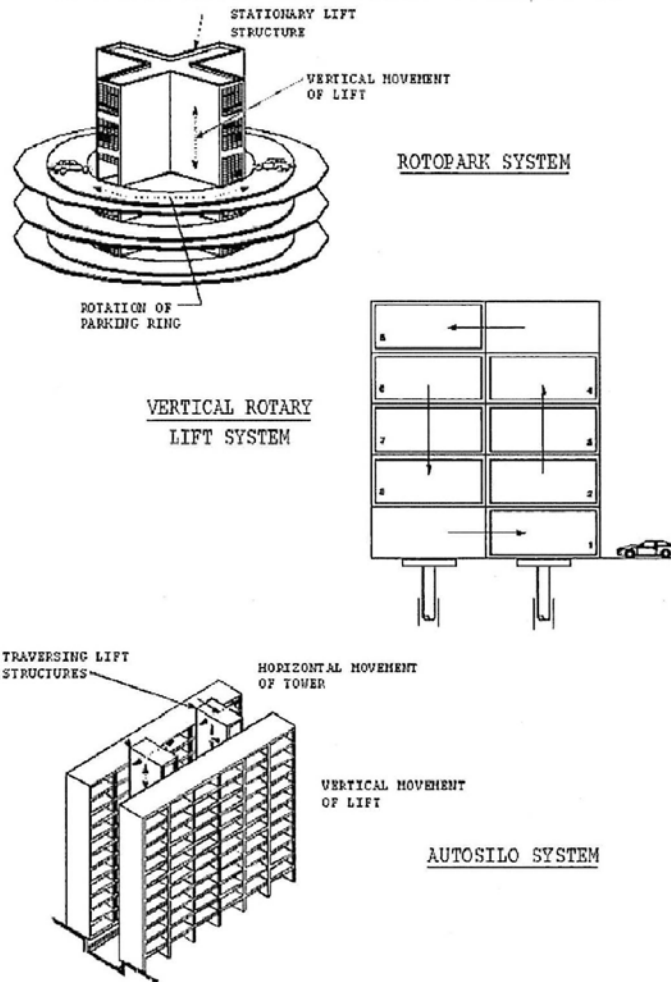
7.4.5 Mechanical Car Parks

- 7.4.5.1 A mechanical car park is a multi-storey car park in which one or more forms of mechanical devices are employed to deliver the car between the entrance/exit of the car park and the parking stall.
- 7.4.5.2 Mechanical means may be used to move cars in a vertical direction, in a horizontal direction, or a combination of the two. Different proprietary systems are available some of which are illustrated in Diagram 7.4.5.1.
- 7.4.5.3 As the simplest form of mechanical device, a car lift takes the place of ramp systems and serves vertical transportation of cars. The number of car lifts to be provided depends on the rate of arrival/departure of cars during the peak period, the number of floors in the car park, and the running speed of the lift. Since cars entering the car park could form a queue at the lift, it is important to estimate the length of the queue and to provide adequate reservoir space so that traffic flow on the main road would not be affected. Each case should be evaluated individually by queuing theory. As a rough guideline, at least 5 queuing spaces should be provided for each car lift. Consideration should also be given to providing back-up facilities at times of maintenance or equipment failure.
- 7.4.5.4 The horizontal movement of cars entering/exiting a car lift can also be achieved by employing mechanical devices. In a simple example, a car lift serves parking stalls at the back and front of the lift shaft on each floor. An arriving car is left in front of the lift with the brakes released. The attendant, by push-button control, causes a dolly to extend from the lift platform which moves the car onto the latter. On arrival at the selected floor, the dolly moves the car backward or forward into an empty stall.
- 7.4.5.5 Numerous other mechanical systems have been used worldwide, and devices are available, for example, in which movable plates are electrically operated along access aisles to locate cars in position. Great savings in space are achieved as the aisle widths and parking stall dimensions can be substantially reduced.
- 7.4.5.6 Mechanical parking, compared to conventional parking, has the obvious advantage of accommodating more car parking spaces per unit site area, which is achievable through the elimination of ramps and, in the case of more complex systems, the elimination of aisles.
- 7.4.5.7 A main disadvantage of mechanical parking is the need for regular maintenance of the mechanical and electrical plant. There are also obvious troubles during equipment failure.

* 委員會秘書附註：本文件只備英文本。

7.4.5.8 An additional disadvantage of mechanical parking is the rate of handling traffic. It is unable to accept surges of inbound or outbound traffic, thus requiring a large reservoir area at the entrance. It should be noted that the Building Authority may require any excessive area more than needed be counted for GFA. Mechanical car parks generally provide satisfactory service only when the parking demand is relatively uniform throughout the day without sharp peaks.

DIAGRAM 7.4.5.1: MECHANICAL CAR PARKS





Lands Administration Office
Lands Department

Practice Note

Issue No. 2/2000

Car Parking Requirement
Mechanical Parking System

Lease conditions usually contain clauses specifying the number of parking spaces to be provided in the development on the lot. The purpose is to ensure that an appropriate number of spaces is provided to serve the occupants of the building. The conventional approach to meet this requirement is to construct sufficient floors to accommodate all these spaces (the conventional system).

A mechanical car parking system may be an alternative way to achieve the same goal. When such a system is proposed as a means to achieve the compliance with the car parking requirement, I am prepared to grant approval under the lease to plans showing this subject to the following information being provided to my satisfaction:-

- (a) the type of mechanical parking system proposed;
- (b) the waiting area proposed together with an assessment report demonstrating that such area will be large enough to accommodate the anticipated vehicles waiting to enter the car park without causing a tail-back onto the public road; and
- (c) a layout plan, together with relevant elevation plans demonstrating that the system is capable of satisfying any stipulated parking requirement including space requirement for light vans which are categorized as private car.
- (d) the number of parking spaces provided does not exceed the minimum number stipulated in the lease.

always provided that not less than one-sixth of the total number of space provided shall be accommodated in the conventional system.

This practice note deals only with how car parking spaces may be provided. The car parking proposal should also satisfy other conditions contained in the car parking or other clauses of the Conditions of Grant governing the development.

(R.D. Pope)
Director of Lands
February 2000

Information required under the assessment report

The prime objective is to ensure no public road is affected by the car park. To achieve this objective no car is allowed to wait at the public street to enter the car park. A waiting area is therefore required to be provided inside the car park. In assessing the size of the waiting area required the following factors should be taken into account:-

- (a) The estimated hourly traffic volume at the entrance of the car park during peak hours. If the proposed mechanical parking system is inside a conventional car park, the hourly traffic volume that would use the parking system and the ordinary parking spaces should also be separately provided.
- (b) The longest time taken to park a car at the most remote location of the mechanical parking system. In case of tower parks, it means the time cycle between two cars leaving the waiting area assuming that both cars which arrive at the car park at the same time are using the same car lift or entering the same tower park. In case of stacking machines, it means the time taken to park the car at the upper space with the lower space being occupied.
- (c) The average waiting period during peak hours.

The assessment report should also provide a contingency plan to demonstrate the operation of the car park in case of mechanical failure during peak hours. The report should also provide a route inside the car park to divert traffic back onto the public road.

