

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<sup>1</sup>。

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；

---

<sup>1</sup> 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 <sup>2</sup> ;	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 <sup>3</sup>	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 <sup>4</sup>	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

<sup>2</sup> 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。

<sup>3</sup> 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。

<sup>4</sup> 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<sup>5</sup>，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

<sup>5</sup> 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<sup>6</sup>及 4.4.9 條<sup>7</sup>與釐定

---

<sup>6</sup>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。」

<sup>7</sup>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迫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。