

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。