

## 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。<sup>1</sup>

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。<sup>2</sup>

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》")，<sup>3</sup>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

<sup>1</sup> 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。

<sup>2</sup> 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。

<sup>3</sup> 《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<sup>4</sup>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。<sup>5</sup>

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)；

<sup>4</sup> 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。

<sup>5</sup> 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；<sup>6</sup> 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。

<sup>6</sup> 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。

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<sup>7</sup>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；

<sup>7</sup> 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")<sup>8</sup>在 2014 年 12 月發表《香港道路交通擠塞研究報告》，<sup>9</sup>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

<sup>8</sup> 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。

<sup>9</sup> 《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](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，<sup>10</sup> 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。

<sup>10</sup> 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<sup>11</sup>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

<sup>11</sup> 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<sup>12</sup>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

<sup>12</sup> 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。

公眾泊車位的規劃、提供和管理

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；<sup>13</sup>
- 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。

<sup>13</sup> 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。<sup>14</sup> 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

<sup>14</sup> 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<sup>15</sup>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。

<sup>15</sup> 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

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<sup>16</sup>之外，政府當局亦制訂了指引，<sup>17</sup>以便利自動泊車系統的規劃。《2002 年

<sup>16</sup> 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。

<sup>17</sup> 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。<sup>18</sup> 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，<sup>19</sup> 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。

<sup>18</sup> 請參閱上文第 20 至 22 段。

<sup>19</sup> 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，<sup>20</sup> 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<sup>21</sup> 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；

<sup>20</sup> 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。

<sup>21</sup> 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<sup>22</sup>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

<sup>22</sup> 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；<sup>23</sup>
- (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。

<sup>23</sup> 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。