

第 6 章

香港特別行政區政府

政府一般收入帳目

政府部門

運輸署

路旁車位及泊車設施的管理

香港審計署

一九九九年十月十一日

路旁車位及泊車設施的管理

目 錄

	段數
撮要及主要審計結果	
第 1 部分：引言	1.1–1.4
路旁車位	1.5
帳目審查	1.6–1.7
第 2 部分：路旁泊車	2.1–2.3
路旁泊車的原則	2.4–2.5
為路旁車位設置收費錶	2.6–2.8
審計署就沒有設置收費錶的車位進行調查	2.9–2.10
審計署對設置收費錶的意見	2.11–2.12
設有收費錶的車位在星期日及公眾假期的使用情況	2.13–2.16
審計署對星期日路旁車位使用情況的意見	2.17–2.20
審計署對路旁泊車收費的建議	2.21
當局的回應	2.22–2.24
路旁電單車車位	2.25
審計署對路旁電單車車位進行的使用率調查	2.26–2.27
審計署對路旁電單車車位的意見	2.28–2.30
審計署對路旁電單車車位的建議	2.31
當局的回應	2.32–2.35
第 3 部分：泊車收費錶管理合約	3.1–3.2
二級制的收入攤分結構	3.3–3.5
二級制結構的成效	3.6–3.9
審計署對防止賺取意外收益的意見	3.10–3.11
審計署對防止賺取意外收益的建議	3.12
當局的回應	3.13–3.14
泊車收費錶管理合約的招標	3.15
審計署對泊車收費錶管理合約招標事宜的意見	3.16–3.19
審計署對泊車收費錶管理合約招標事宜的建議	3.20
當局的回應	3.21–3.22
第 4 部分：電子泊車收費設備	4.1
電子收費錶	4.2–4.3

目 錄 (續)

	段數
安裝憑票泊車機	4.4–4.6
審計署對電子收費錶的意見和建議	4.7–4.8
當局的回應	4.9–4.10
易泊卡	4.11–4.13
易泊卡的缺點	4.14–4.17
審計署對易泊卡的意見	4.18
審計署對易泊卡的建議	4.19
當局的回應	4.20–4.22
第 5 部分：泊車設施	5.1
停泊及轉乘設施	5.2–5.4
在上水推行的停泊及轉乘試驗計劃	5.5–5.8
自一九九八年四月以來使用停泊及轉乘設施的人數	5.9–5.11
審計署對停泊及轉乘設施的意見	5.12–5.15
審計署對停泊及轉乘設施的建議	5.16
當局的回應	5.17–5.18
新發展物業泊車設施的供應	5.19–5.21
審計署就新發展物業的泊車設施進行的審查	5.22–5.24
審計署對新發展物業泊車設施的意見	5.25
審計署對新發展物業泊車設施的建議	5.26
當局的回應	5.27
附錄 A：一九九九年四月一日為私家車、貨車及旅遊巴士而設的路旁車位	
附錄 B：審計署在一九九九年八月就不設收費錶車位的使用情況所作的調查	
附錄 C：在已發展區的 1 620 個路旁車位設置收費錶每年所能帶來收入的估計	
附錄 D：一九九九年四月一日路旁車位的地區分佈情況	
附錄 E：收費錶在星期日及公眾假期亦收取泊車費每年所能帶來收入的估計	
附錄 F：一九九九年四月一日路旁電單車車位的地區分佈情況	

目 錄 (續)

附錄 G：在電單車車位設置泊車收費錶每年所能帶來收入的估計

附錄 H：1999–2000 年度承辦商意外收益的評估 (若落實增加泊車收費錶收費)

附錄 I：在 24 個地點 823 個車位安裝憑票泊車機及電子泊車收費錶所涉及的成本比較

附錄 J：上水推行的停泊及轉乘試驗計劃使用者的每日平均人數 (不包括星期日及公眾假期)

附錄 K：中文版從略

路旁車位及泊車設施的管理

撮要及主要審計結果

A. 引言 多年來，政府一直履行一項政策，就是鼓勵私營機構興建及經營公眾停車場，以緩和車位的不足。在一九九九年四月一日，全港共有560 600個車位。由政府以路旁車位或多層停車場形式提供的共有 34 400 個。這些車位大部分是路旁車位，共有26 660個(即78%)。審計署最近對路旁車位及泊車設施的管理進行了審查。審查結果撮述於下文 B 至 J 段。

B. 路旁泊車 一九八一年，當局在行政局備忘錄說明，路旁泊車收費錶的使用範圍會擴大至當時可供免費泊車的地區。其最終目標，是將安裝收費錶的計劃推展至市區及新市鎮所有准許在路旁泊車的地方，並按照需求在每區收取適當費用。一九九零年《運輸政策白皮書》亦表明，為確保有效地使用車位，政府打算繼續實施定期修訂泊車費的政策，以維持 15% 的空置率。一九九九年四月及五月，審計署曾調查在已發展區而沒有設置收費錶的路旁車位使用情況。調查顯示，私家車車位及貨車車位的需求極為殷切，可從兩者分別高達 90% 及 87% 的使用率顯示出來。審計署估計，在已發展區的车位設置收費錶，將可帶來每年2,300萬元的經常收入(第 2.1 至 2.12 段)。

C. 一九七二年，當局在一份行政局備忘錄中表示，容許車輛在星期日及公眾假期免費在設有收費錶的車位泊車這項規定已變得不適合，因為這些時間的車位需求其實與工作日日間的需求同樣大。不過，截至一九九九年四月一日，在總數 15 520 個路旁車位中，只有2 360個(即15%)在星期日和公眾假期收費。根據在一九九九年三月的三個星期日進行的使用情況調查，車位的使用率極高(達97%)。審計署估計，把使用率高的車位的收費錶收費時間延長至包括星期日及公眾假期，可帶來每年4,900 萬元的經常收入(見第 2.13 至 2.20 段)。

D. 截至一九九九年四月一日，由政府免費提供的路旁電單車車位，共有 4 300 個。審計署在一九九九年四月及五月曾進行使用情況調查，發現車位的整體使用率遠遠超過一九九零年白皮書釐定的 85% 使用基準(即 15% 的空置率)。審計署估計，假設在高使用率的電單車車位設置收費錶，可帶來每年 3,400 萬元的經常收入(第 2.25 至 2.30 段)。

E. 泊車收費錶管理合約 自一九九四年三月起，運輸署把本港所有路旁泊車收費錶的管理工作外判給私人機構。承辦商是以與政府攤分泊車收費錶收入的形式獲得報酬。一九九九年三月，財政司司長把泊車收費錶的收費提高100%。政府預計提高收費可在1999–2000年度內，為政府增加1.9億元的額外淨收入。不過，由於該加幅建議受到立法會反對，收費錶的收費在一九九九年七月回復至原來的水平。倘若加幅建議不遭否決，承辦商在1999–2000年度會賺取得一筆6,340萬元的意外收益(第3.1至3.11段)。

F. 現行合約為期四年，於二零零一年九月屆滿。該合約在一九九七年年中招標。當局邀請了三名預審合格的承辦商競投，但結果只有一名承辦商投標。由於缺乏競爭，投標價是否合理實在成疑(第3.15至3.19段)。

G. 電子泊車收費設備 本港使用的電子收費錶有兩類，即電子泊車收費錶及憑票泊車機。截至一九九九年四月一日，運輸署在24個地點安裝了79部憑票泊車機。安裝這些憑票泊車機的費用為580萬元。審計署估計，假如在這些車位安裝電子泊車收費錶，便可節省410萬元(第4.1至4.7段)。

H. 易泊卡從一九九八年四月起推出使用。易泊卡的儲值分別為100元、200元及300元。不論儲值額的多寡，政府須就每張易泊卡支付6.50元的費用。因此，出售高面值易泊卡予駕車人士，較為化算。不過，到目前為止，100元的易泊卡最受駕車人士歡迎，佔1998–99年度售出的易泊卡的78%。此外，當局似乎應研究如何改善泊車卡的系統(第4.11至4.18段)。

I. 泊車設施 當局在一九九七年十二月推行停泊及轉乘試驗計劃。該計劃的停車場位處上水火車站附近。審計署發現，使用該設施作停泊及轉乘的人數，由一九九八年三月高峰期的每日平均155人，下跌至一九九九年年年初的約100人。此外，根據九廣鐵路公司委聘的顧問公司在一九九九年一月進行的調查，接近一半使用該設施的停泊及轉乘人士表示，要是沒有停泊及轉乘設施，他們也不會把私家車駛至繁忙的市區。停泊及轉乘設施是否能達到紓緩繁忙市區交通擠塞及車位需求的目標，審計署有所保留(第5.1至5.15段)。

J. 《香港規劃標準與準則》於一九九六年十月作出修訂，規定新發展物業提供的電單車車位數目，必須佔私家車車位總數的5%至10%，而每幢住宅樓宇必須提供五個訪客車位。審計署的調查發現，在批出新住宅發展物業的土地契約時，有81%未能符合電單車車位的標準供應量，至於訪客車位，則有75%未能符合標準供應量(第5.19至5.25段)。

- K. 審計署的建議 審計署提出下列主要建議，認為運輸署署長應：
- (a) 考慮在使用率高的車位設置收費錶 (第 2.21 段第二分段)；
 - (b) 考慮把使用率高的車位收費錶的運作時間延長至星期日及公眾假期 (第 2.21 段第四分段)；
 - (c) 考慮在使用率高的路旁電單車車位向停泊電單車的駕駛人士收費 (第 2.31 段)；
 - (d) 慎重審查二級制的收入攤分結構，只容許承辦商收回不多於執行政府增加泊車收費錶收費的決定而引致的邊際成本 (第 3.12 段)；
 - (e) 採取措施，增加日後泊車收費錶管理合約招標時的競爭 (第 3.20 段)；
 - (f) 只在那些不適宜安裝電子泊車收費錶的地點安裝憑票泊車機。在此期間，預留作添置憑票泊車機的經費應暫時凍結 (第 4.8 段)；
 - (g) 鼓勵駕車人士使用高面值易泊卡，及加快進行開放式智能卡系統的可行性研究 (第 4.19 段)；及
 - (h) 檢討停泊及轉乘試驗計劃，以查明是否能達到紓緩市區交通擠塞的交通管理目標，以及其有效程度 (第 5.16 段第一分段)。
- L. 當局的回應 運輸署署長大致上同意審計署的建議。

第 1 部分：引言

1.1 政府對泊車設施的一般政策載於一九九零年《運輸政策白皮書》，當中指示：

“提供泊車設施，必須使供應與交通情況保持均衡。在繁忙地區供應過多的車位，會鼓勵更多人使用私家車，因而使交通擠塞更趨惡化。另一方面，過度抑制車位的供應，亦可能會導致交通擠塞，因為駕車人士須在路上來回行駛以找尋車位，亦可能把泊車及交通擠塞的問題轉移到不受管制的地區，以及增加違例泊車和引起執法問題。”

1.2 多年來，政府一直履行一項政策，就是透過賣地計劃，鼓勵私營機構在有需求及週邊道路能應付因興建停車場而增加交通量的地區，興建及經營公眾停車場，以緩和車位的不足。《香港規劃標準與準則》亦予以修訂，以增加新發展物業的車位供應。

1.3 一九九九年四月一日，全港領有牌照的車輛共有 499 300 輛，而車位則有 560 600 個，詳情載於下文表一。

表一

全港領有牌照車輛及車位的數目

車輛種類	領有牌照車輛數目	車位數目
私家車 (包括的士)	335 600	
輕型貨車	40 200	
小計	375 800	502 300
貨車	73 900	
旅遊巴士及其他車輛	26 100	
小計	100 000	45 600
電單車	23 500	12 700
總計	499 300	560 600

資料來源：運輸署的記錄

1.4 私家車車位方面，整體來說，雖然供應過剩，但有個別地區的車位仍然不足。至於貨車及旅遊巴士，政府將繼續採取措施，以增加車位的供應（例如在多層及短期租約停車場，以及新發展物業增設車位）。電單車方面，在《香港規劃標準與準則》於一九九六年十月作出修訂後，新發展物業的車位供應亦隨之增加。

路旁車位

1.5 在一九九九年四月一日，全港可用的車位有560 600個，其中大部分皆由私營機構提供。由政府以路旁車位或多層停車場形式提供的車位則只有 34 400 個。在這 34 400 個政府擁有的車位中，有 26 600 個（即 78%）是路旁車位。這批路旁車位不僅有助改善交通管理，還替政府提供收入來源。政府會不時檢討泊車收費，以調節車位的使用情況。在 1999–2000 年度，來自路旁車位收費錶的收入，估計為 2.06 億元。上述 26 660 個路旁車位的分類數目如下：

路旁車位的分類數目

車輛種類	路旁車位數目
私家車 (包括輕型貨車)	18 600
貨車	3 200 (註 1)
旅遊巴士 (及其他車輛)	560 (註 2)
電單車	4 300
總計	26 660

資料來源：運輸署的記錄

註 1：不包括 1 200 個臨時夜間車位。

註 2：不包括 250 個指定作收集垃圾、郵局派遞及復康巴士服務等用途的車位。

帳目審查

1.6 審計署最近對路旁車位及泊車設施的管理進行一項審查。帳目審查的目的如下：

- 評估路旁車位是否以具效率及成本效益的方式管理（第 2 部分）
- 審查泊車收費錶管理合約的執行情況（第 3 部分）；
- 檢討電子泊車收費錶的採購及易泊卡的使用情況（第 4 部分）；及

——檢討在上水火車站的停泊及轉乘設施，及新發展物業電單車和訪客車位的供應 (第 5 部分)。

1.7 審計署察覺到，路旁車位和泊車設施的管理有改善餘地。審計署認為，來自泊車收費錶的收入，有機會增加。

第 2 部分：路旁泊車

2.1 本部分審查路旁車位的管理，並評估這些政府擁有的車位是否獲得妥善管理，以改善交通情況並帶來滿意的收入。

背景

2.2 如交通情況許可，當局會提供路旁車位，以應付泊車需求。倘若短期泊車需求殷切，而在交通管理方面亦有需要分配車位的使用，當局會實施收費制度，以規管路旁車位的使用。

2.3 根據《道路交通(泊車)規例》(第 374 章)，運輸署署長可使用交通標誌及道路標記，指定道路上任何地方用作為泊車處，不論該處是否設有泊車收費錶。運輸署負責路旁車位的管理及營運，而香港警務處則負責執法。車輛停泊在非指定車位或收費錶時限已過的車位內均會獲發定額罰款通知書。

路旁泊車的原則

2.4 路旁泊車的原則載於一九六七年交通諮詢委員會(交諮會)(註 1)的文件中，而這項原則已獲行政局接納。交諮會文件說明：

- 在免費路旁車位不足應付需求的地方及時間，應在車位設置收費錶，所定的收費須足以確保有約 15% 的車位保持空置；
- 這項基本原則應適用於本港所有泊車地區及任何車輛類別；及
- 在考慮一日之內何段時間須收費，以及一星期之內那些日子須收費時，應本着免費車位的需求高於供應量為基準。

2.5 這項原則在一九九零年《運輸政策白皮書》再獲確認，該文件表明：

“為確保有效地使用政府停車場及設有收費錶的路旁車位，政府打算繼續實施現行政策，定期修訂泊車費，以維持 15% 的空置率。”

實際上，按錶收取泊車費的措施只在上午八時至午夜實行。這是由於當局認為午夜之後交通稀疏，對短期泊車需求不大。從交通管理觀點來看，當局認為毋須採取午夜以後收費的方式，去規管路旁泊車收費錶的使用。

註 1：交諮會的職責是就運輸政策的廣泛事宜，向行政長官提供意見，以改善市民的往來及貨物的運送情況。交諮會共有 14 名委員，包括三名政府人員。運輸局局長擔任副主席，委員包括運輸署署長及警務處處長(或其代表)。

為路旁車位設置收費錶

2.6 一九八一年，當局在行政局備忘錄說明，由於市區可提供路旁泊車設施的地方甚少，必須有效限制路旁現有空間的使用。泊車收費錶的使用範圍會擴大至當時可供免費泊車的地區。最終目標是將安裝收費錶計劃，推展至市區及新市鎮所有准許在路旁泊車的地方，並按照需求在每區收取適當費用。

2.7 在一九九九年四月一日，為私家車、貨車及旅遊巴士而設的路旁車位共有 22 360 個。如附錄 A 顯示，其中有 15 520 個 (即 69%) 設有收費錶，而 6 840 個 (即 31%) 則沒有收費錶。

2.8 運輸署有泊車收費錶擴展計劃，為路旁車位安裝泊車收費錶。在1999–2000年度至2003–04年度的泊車收費錶五年擴展計劃中，運輸署打算為現時沒有收費錶的車位，安裝 2 500個泊車收費錶。不過，到二零零四年，未設有收費錶的車位仍會有 4 340個 (6 840個減 2 500 個)。

審計署就沒有設置收費錶的車位進行調查

2.9 審計署的分析顯示，在未納入運輸署增設泊車收費錶計劃的4 340個沒有收費錶的車位中，有 1 620 個在已發展區 (包括市區及新市鎮)，其餘 2 720 個則位於郊野公園、泳灘或發展項目較少的地區附近。

2.10 為查明在已發展區內沒有收費錶的路旁車位使用情況，審計署隨機選出了共涵蓋 913個車位的多個泊車處，在一九九九年四月及五月的日間 (上午十時至下午五時三十分) 進行調查。調查結果載述於下文表二。

表二
一九九九年四月及五月
審計署就沒有收費錶的車位的使用情況進行調查

	受調查的車位 (a)	被使用的車位 (b)	使用率 (c)=(b)/(a)x100%
(A) 供私家車 (及輕型貨車) 停泊			
地區			
荃灣	230	230	100%
將軍澳	152	149	98%
沙田	47	46	98%
屯門	113	97	86%
元朗	202	151	75%
總計	<u>744</u>	<u>673</u>	90%
(B) 供貨車停泊			
地區			
西區	24	24	100%
屯門	8	8	100%
元朗	111	94	85%
將軍澳	11	9	82%
觀塘	15	12	80%
總計	<u>169</u>	<u>147</u>	87%

資料來源：審計署的調查

審計署對設置收費錶的意見

2.11 在一九九九年四月及五月進行的調查中，審計署發現調查所涵蓋的 913 個 (744+169) 不設收費錶的車位，使用率均極高。私家車車位的使用率由 75% 至 100% 不等，而貨車車位的使用率則由 80% 至 100% 不等。調查顯示，在已發展區，對不設收費

錶的車位需求極為殷切 (見中間內頁照片一)。一九九九年七月，泊車收費錶每 15 分鐘的收費由 4 元改回 2 元 (見下文第 3.6 段)，由於需求可能因此而受影響，故審計署在一九九九年八月進行了第二次調查，在該 913 個不設收費錶的車位中，調查了其中 352 個 (39%)。第二次調查顯示使用率並無重大改變 (詳情見附錄 B)。由於對這些車位的需求仍然偏高，因此設置收費錶收費可以更有效地分配這些車位的使用。審計署估計，在已發展區的 1 620 個路旁車位設置收費錶，將可帶來每年 2,300 萬元的經常收入 (見附錄 C)。安裝收費錶的費用預期可在約三個月內收回。

2.12 運輸署已通知審計署，表示安裝泊車收費錶是為了方便交通管理，多於為了增加收入。根據有關的政策，政府不會在所有的路旁車位安裝收費錶，而實際上亦不會這樣做。不過，審計署認為，現有做法與一九八一年行政局備忘錄 (見第 2.6 段) 所述的目標並不一致。這份備忘錄表示，最終的目標是要在市區及新市鎮所有准許路旁泊車的所有地方都設置收費錶。

設有收費錶的車位在星期日及公眾假期的使用情況

2.13 一九七二年，當局在一份行政局備忘錄中表示，容許車輛在星期日及公眾假期 (以及星期一至六黃昏七時之後) 免費在設有收費錶的車位泊車這項規定已變得不適合，因為這些時間的車位需求，其實與在工作日日間的需求同樣大。當局建議設有收費錶車位的收費時間應延長至包括星期日及公眾假期 (星期一至六則延長至午夜)。結果，行政局接受建議，修改《道路交通 (泊車) 規例》(第 374 章)，准許有收費錶的車位在星期日和公眾假期，以及在星期一至六午夜前均收取費用。

2.14 上文第 2.6 段所提及的一九八一年行政局備忘錄並表示，在 1983–84 年度會實行一項計劃，把收費錶的運作時間延長至星期日和公眾假期。行政局請運輸署署長研究可否把備忘錄所述計劃之實施日期提前。運輸署署長表示他打算加快推行把收費錶運作時間延長至星期日和公眾假期的計劃，但須視乎出現的問題和人手需求而定。由一九八二年一月，開始逐步實施把收費錶運作時間延長至星期日和公眾假期。

2.15 一九八二年，路旁車位在星期日和公眾假期亦收取泊車費用的計劃在銅鑼灣和灣仔 13 條街道上實施，以應付極為殷切的需求，並防止長時間泊車。這項計劃其後於一九八三年在尖沙咀實施，並逐步推廣至其他地區。

2.16 雖然計劃在一九八二年已經展開，但在一九九九年四月一日，在總數 15 520 個設有收費錶的路旁車位中，只有 2 360 個 (即 15%) 在星期日和公眾假期亦要收費。附錄 D 顯示車位的地區分佈情況。

審計署對星期日路旁車位使用情況的意見

2.17 在一九九八年十月至一九九九年三月期間，運輸署負責管理收費錶的承辦商進行了一項調查，以查明安裝電子泊車收費錶後路旁車位的使用情況。調查在一九九九年三月的三個星期日進行，共調查了 10 500 個設有收費錶但星期日及公眾假期並不收費的車位 (即總數的 68%)。審計署根據調查結果，分析了這 10 500 個車位在星期日的使用率。分析結果見下文表三。

表三

10 500 個在星期日毋須收費 的路旁車位的使用率

區域	車位數目	使用率 (%)
港島	1 500	95
九龍	6 300	99
新界	2 700	95
合計	10 500	97

資料來源：審計署根據運輸署的記錄作出的分析

2.18 分析結果顯示，對於在星期日收費錶並不收費的大部分車位而言，星期日的使用率極高 (達 97%) (見中間內頁照片二)。審計署發現，許多車輛在車位停留頗長時間 (見中間內頁照片三 A 及三 B)。其中有些個案，車輛整天均在車位停泊。車位的使用顯然未獲有效分配，而且造成整日佔用車位的情況。這實在有違原有目的為駕車人士提供路旁車位以滿足短暫泊車的需要，讓有需要短暫時間到附近大廈辦事的駕車人士，可以利用這項方便的設施 (見一九八一年交通諮詢委員會通過的泊車政策工作小組報告書第 4.2 段)。在星期日和公眾假期就這些車位收取費用，不但符合防止長時間泊車這個交通管理目標，而且更可為政府帶來公帑收入。

2.19 在一九九九年四月一日，共有 13 160 個設有收費錶的車位在星期日和公眾假期不收費。審計署估計，把使用率高的車位的收費時間延長至包括星期日及公眾假期，可帶來每年 4 900 萬元的經常收入。有關的計算方法載於附錄 E。

2.20 運輸署在回應審計署的查詢時表示，在使用機械泊車收費錶的日子，若要在星期日和公眾假期利用收費錶收費，便需要大量人力資源去收集硬幣。在現在採用了電子泊車收費錶之後，這個問題便可以解決。運輸署在考慮到交通管理和本地因素後，已有計劃在星期日和公眾假期，在約 3 000 個設有收費錶的車位收取泊車費用。

審計署對路旁泊車收費的建議

2.21 為了更有效率和更有效地使用路旁車位來達到管理交通和增加公帑的目的，審計署建議運輸署署長應：

- 按照一九八一年的行政局備忘錄所述，落實達到增設收費錶的目的，把設置收費錶的範圍擴展至市區和新市鎮所有准許在路旁停泊車輛的地方；
- 考慮在使用率高的車位裝設收費錶；
- 在沒有設置收費錶的車位，特別是位於市區和新市鎮的車位，定期進行使用率調查，以確定是否需要設置收費錶；及
- 考慮對使用率高的車位，把收費錶的運作時間延長至星期日及公眾假期。

當局的回應

2.22 運輸局局長表示對於實施有關路旁泊車收費的建議，並不反對。他相信運輸署署長會根據公眾意見、資源影響、運作及執行等因素，審慎考慮有關建議。不過，他要強調，從運輸政策角度而言，在路旁車位設置收費錶，並非為了增加收入，而是希望以更有效的方法，分配使用這些車位，以配合短暫泊車的需求。

2.23 運輸署署長表示同意審計署的建議，他又表示：

- 在路旁車位設置泊車收費錶是為了改善交通管理，即是要限制出現大量對車位的需求，以及紓緩因車輛四處尋找車位而引起的交通問題。至於盡量增加收費錶的收入，並非設置泊車收費錶的主要目的；
- 運輸署一直以來都因應着泊車需求、交通管理需要、市民意見及執行規例，按照行政局於一九八一年通過的整體目標，擴大設置泊車收費錶的範圍。運輸署會按照泊車收費錶五年擴展計劃，陸續安裝 2 500 個泊車收費錶；
- 使用率是用以決定在路旁設置收費錶的其中一項準則。其他因素(如上文第二分段所述)亦會在考慮之列。由於要顧及人力資源問題，因此當局會在泊車需求可能較高的市區和商業區優先進行使用率調查；及
- 運輸署會繼續在合適地點把約3 000個收費錶的運作時間延長至星期日及公眾假期。實施有關措施時，當局會參考一般的評估準則。

2.24 庫務局局長表示，從收入角度看，她支持審計署的建議，應考慮擴大設置收費錶的範圍，以及把泊車收費錶的運作時間延長至星期日及公眾假期。

路旁電單車車位

2.25 在一九九九年四月一日，全港共有23 500輛領有牌照的電單車和12 700個電單車車位。在這 12 700 個電單車車位中，有 4 300 個 (即 34%) 屬路旁車位，餘下的 8 400 個 (即 66%) 則為街道以外的車位。有關這4 300個路旁車位的地區分佈情況載於附錄F。每個路旁電單車車位面積大約是一米乘兩米。這4 300個由政府提供以停泊電單車的路旁車位均不收取費用。

審計署對路旁電單車車位進行的使用率調查

2.26 近年來，運輸署並沒有對路旁電單車車位的使用率進行任何調查。在一九九九年四月及五月，審計署對 620 個 (即 4 300 個的 14%) 路旁電單車車位在日間的使用率進行了調查。這620個路旁車位均位於已發展區 (包括市區和新市鎮)。調查結果載於下文表四 (見中間內頁照片四)。

表四

一九九九年四月及五月
審計署進行的路旁電單車車位使用率調查

地區	受調查的停車位數目 (a)	停泊的電單車數目 (b)	使用率 (c)=(b)/(a) × 100%
中區	76	100	132%
灣仔 (及銅鑼灣)	265	346	131%
油尖旺	124	182	147%
黃大仙	31	38	123%
深水埗	86	76	88%
荃灣	18	27	150%
元朗	20	18	90%
合計	620	787	127%

資料來源：審計署進行的調查

2.27 從表四可見，大多數地區的使用率均超出100%。出現這種情況，原因是區內停泊的電單車數目超過了指定車位的數目(見中間內頁照片五)。這些位於已發展區的路旁車位的整體使用率為 127%。

審計署對路旁電單車車位的意見

2.28 駕駛電單車人士在使用路旁車位時毋需繳費，然而並無明文規定這類道路使用者使用車位時毋需繳費。審計署找不到任何記錄在案有關免費使用車位的理由。一九九零年《運輸政策白皮書》亦沒有提及有關路旁車位的準則是否適用於電單車(見上文第2.5段)。審計署調查已發展區的結果顯示整體使用率極高(127%)，遠遠超越了《運輸政策白皮書》釐定的85%使用基準(即維持15%的空置率)。

2.29 審計署注意到警方關注近年來的電單車盜竊案，佔所有偷車案20%。警方已向運輸署建議一項防止電單車盜竊的措施，就是在路旁電單車車位安裝欄杆，以便車主把電單車牢繫在欄杆上，令賊人較難偷走車輛。運輸署原則上同意警方的建議。當局會在三個地點試行安裝欄杆。如所有電單車車位都按建議安裝欄杆，安裝費及維修費將會相當大。

2.30 審計署認為駕駛電單車人士在公共地方停泊電單車應繳付費用。就此，審計署注意到駕駛電單車人士在政府公眾停車場停泊電單車時須繳付費用。假設路旁電單車車位每15分鐘收費一元，每日有14小時收費，如使用率為70%，審計署估計那些高使用率的車位每年可帶來經常收入3,400萬元，計算詳情見附錄G。預料泊車收費錶的安裝費在大約四個月內便可收回。

審計署對路旁電單車車位的建議

2.31 為了更有效率使用路旁車位，審計署建議當局應考慮在使用率高的路旁電單車車位向停泊電單車的駕駛人士收費。

當局的回應

2.32 運輸局局長表示他不反對審計署的建議。他相信運輸署署長會在考慮公眾的意見、資源影響、運作及執行方法後，認真研究有關的建議。

2.33 運輸署署長表示：

- 運輸署原則上支持向使用路旁車位的電單車駕駛者收費，但須視乎在二零零零年初試驗安裝欄杆的結果及其他運作問題能否完滿解決；
- 在電單車車位設置泊車收費錶，毋須修訂法例。現行使用路旁電單車車位而毋須繳交費用的做法是基於運作方便；及

——在路旁車位為電單車設置泊車收費錶及欄杆可能會令路旁多了一些不必要的設施，阻礙行人。運輸署會監察在電單車車位試驗安裝欄杆的情況。

2.34 警務處處長表示他支持審計署向使用路旁車位的電單車駕駛者收費的建議，條件是政府為所有設置泊車收費錶的車位提供具保安作用的欄杆，作為防止路旁車位電單車盜竊案的措施。

2.35 庫務局局長表示，從收入的角度來看，她支持審計署的建議，就是應考慮向使用路旁車位的電單車駕駛人士收費。

第 3 部分：泊車收費錶管理合約

3.1 本部分審查路旁泊車收費錶管理合約的執行。

3.2 自一九九四年三月起，運輸署把本港所有路旁泊車收費錶的管理、運作及保養工作外判給私人機構。承辦商亦須負責有關的交通標誌、道路標記及實施收費錶擴展計劃。一九九七年九月第一份合約屆滿後，運輸署把現行合約批給一個承辦商，為期四年，直至二零零一年九月為止。與第一份合約相若，承辦商是以與政府攤分泊車收費錶收入的形式獲得報酬。採取攤分收入而不採用固定金額或成本加利潤合約的原因是：

- 鼓勵承辦商提供更佳服務 (例如收費錶保養恰宜，因損毀而導致收入虧損的情況便大大減少)；
- 免却固定成本模式的實際困難 (例如運作單位的界定、用法的核實、因收費錶暫停運作而出現的問題)；及
- 與政府多層停車場的合約一致。

二級制的收入攤分結構

3.3 為防止承辦商在增加路旁泊車收費時，賺取意外收益，泊車收費錶的收入是以二級制的浮動計算法來攤分。在二級制的攤分結構中，運輸署在合約中釐定一個特定的金額，作為第一級及第二級的分界線，這特定的金額是按現行收費計算每月泊車收入估計的總值數字。原則上，除非增加路旁泊車收費錶的收費，否則不會超逾此特定的金額。在第一級結構，當總收入不超逾特定金額時，承辦商會獲取收入中一個議定的百分比。在第二級結構，當總收入超逾特定金額後，承辦商在攤分超逾特定金額的收入時，所得的百分比將較低。第二級的百分比較低，是防止承辦商因政府增加泊車收費錶收費的決定而賺取意外收益的要素。

3.4 招標時，承辦商需要指定每一級收入的攤分的百分比 (第二級攤分的百分比一定要少於第一級的百分比)。假若政府攤分得來的收入少於最低金額，則承辦商需要支付政府最低金額。

3.5 現行管理 15 520 個泊車收費錶的合約中，攤分泊車收費錶收入的條款如下：

二級制結構	政府佔的百分比	承辦商佔的百分比
第一級 (收入不超過每月 2,100 萬元 的特定金額)	70%	30%
第二級 (收入超過每月 2,100 萬元 的特定金額)	75%	25%
每月支付政府的最低金額	1,700 萬元	不適用

由一九九七年九月至二零零一年九月的合約期間，所有百分比均是固定的。只有一個投標者競投合約，提出在第一級佔 30%，在第二級佔 25%，作為攤分收入的百分比。

二級制結構的成效

3.6 一九九九年三月，財政司司長在財政預算案演詞中宣布，路旁泊車收費錶即時起由每 15 分鐘二元提高至四元。有關措施預計在 1999–2000 年度內，為政府增加 1.9 億元的額外收入。基於這點，審計署估計承辦商所佔的泊車收入，會在 1999–2000 年度增加 6,340 萬元 (由 8,550 萬元增加至 1.489 億元) (計算方式載於附錄 H)。然而，承辦商只能從中獲得小部分的意外收益，因為在一九九九年七月，立法會反對增加泊車收費錶收費，收費錶的收費已回復至原來的水平。

3.7 審計署關注到二級制攤分結構在防止承辦商因政府增加泊車收費錶收費的決定而賺取意外收益方面，未必奏效，這是由於當收費錶的收費增加時，承辦商會有可觀的額外收益，但其管理車位的額外成本僅會些微增加。

3.8 審計署從運輸署得悉，收費錶總收入每增加 100 萬元時，承辦商付出的額外成本為 12 萬元。然而，按照現行的合約條款，他會獲得 25 萬元的額外收入 (即 100 萬元的 25%，見上文第 3.5 段)。

3.9 運輸署告知審計署，這種報酬的方式最為適宜，一方面鼓勵承辦商做得更好，同時對政府的收入提供足夠的保障 (即二級制攤分報酬結構及政府獲得最低金額)。鑑於過往有泊車收費錶的收費被提高至超過運輸署預計的經驗，運輸署曾與承辦商聯絡，商討過調整報酬的準則。事實上，倘若立法會在一九九九年七月接納增加泊車收費錶收費，運輸署和承辦商當時的商討亦已接近達成協議的階段。

審計署對防止賺取意外收益的意見

3.10 審計署注意到，在一九九四年三月至一九九七年九月期間，在第一份管理泊車收費錶合約上，承辦商在其第二級所攤分的收入比率僅為2.1%。現行25%的比率較上一份合約超逾10倍。如果立法會接納增加收費錶的收費，承辦商會賺取得一筆巨額的意外收益。

3.11 對於二級制攤分結構能否有效防止承辦商賺取意外的收益，特別是當收費錶的收費大幅提升的時候，實屬疑問。要依賴與承辦商談判以減少承辦商的報酬，是不理想的做法，因為承辦商沒有合約義務要就政府的要求作出讓步。

審計署對防止賺取意外收益的建議

3.12 審計署建議運輸署署長應慎重審查二級制的收入攤分結構，只容許承辦商收回不多於執行政府決定增加泊車收費錶收費而引致的邊際成本，例如在第二級收入中定出最高的攤分百分比。

當局的回應

3.13 運輸署署長表示，運輸署會按正常慣例，檢討其二級制的收入攤分結構，以維護政府利益和避免承辦商賺取意外收益。運輸署署長又表示：

- 如實施審計署建議的措施，投標者為彌補第二級設定攤分率上限後所少收的利潤，可能會在第一級結構中開出較高攤分率以維持所涉成本、風險和利潤。當局須因應這可能而研究有關建議的成效；及
- 現行合約與上一份合約的成本結構截然不同，把兩者的財務條款直接比較並無意義。運輸署須顧及兩份合約中，承辦商的成本問題和支付予政府的最低款額。

3.14 庫務局局長表示，會聯同運輸署一起檢討二級制收入攤分的結構，以保障政府收入和避免承辦商賺取得意外的收益。

泊車收費錶管理合約的招標

3.15 現行管理15 520個路旁泊車收費錶的合約在一九九七年年中招標。當局在一九九七年五月邀請三名預審合格的承辦商投標，但其中兩名在一九九七年六月截標時沒有競投，只有一名預審合格的承辦商投標。該標書符合了招標文件中所列全部五項最低要求（分別為：承辦商對承辦該合約的準備程度；處理機械收費錶運作的人手；處理電子泊車收費錶的人手；關鍵人員的資歷；以及電話投訴組的人手）。經評估後，估計在一九九七年九月至二零零一年九月的四年合約期內，該標書可為政府帶來8.19億元的收入。一九九七年九月，政府把現行合約批出。

審計署對泊車收費錶管理合約招標事宜的意見

3.16 由於只有一份標書競投合約，投標價是否合理實在成疑。審計署注意到，承辦商在合約期首 18 個月收入合共 1.003 億元，比運輸署估計的 6,380 萬元 (註 2) 高出 57%，而期間泊車錶的總收入增幅僅 8% (即由 3.81 億元增至 4.1 億元)。審計署認為，承辦商收入偏高的其中一個原因，是競投合約時欠缺競爭。

3.17 現時由單一個承辦商管理所有路旁泊車收費錶，並非對政府最有利的安排。這項安排令其他承辦商無法取得管理泊車收費錶的實際經驗，會導致單一個承辦商主宰市場，或限制了其他承辦商參與市場的空間。增加投標的競爭可避免市場出現持續壟斷。管理泊車收費錶的工作可外判予多於一個承辦商，以增加競爭。

3.18 審計署注意到，兩名預審合格的投標者，已通過技術能力評估，但在一九九七年年中現行合約招標時，決定不投遞標書，而上回在一九九三年招標時則有四份標書競投合約。

3.19 為了增加日後招標時的競爭，當局應找出合約內造成約束或不清晰的問題，以去除令投標者卻步的障礙。減少約束和不清晰之處，可吸引更多投標者，對政府有利。就此，當局宜進行招標事後檢討，以研究只有一名投標者的原因，並徹底檢討合約條款，這些都是有用的措施。

審計署對泊車收費錶管理合約招標事宜的建議

3.20 審計署建議，運輸署署長應採取措施，增加日後泊車收費錶管理合約招標時的競爭。為了吸引更多投標者競投，運輸署署長應：

- 採取行動 (例如招標事後檢討、研究合約條款)，找出合約中造成約束或不清晰的問題，以去除令投標者卻步的障礙；及
- 考慮把合約分成兩、三份或分成多個部分批出，以增加承辦商的數目。

當局的回應

3.21 運輸署署長表示：

- 下次招標時，運輸署會繼續找出合約中造成約束和不清晰的問題，盡量去除；
- 運輸署一直朝這個目標努力。上次招標時，便已為減少投標者承擔的風險和面對的不明朗因素，採取了下列行動：

註 2：合約期為四年。運輸署估計承辦商的收入約為 1.7 億元。據此計算，承辦商首 18 個月的收入為 6,380 萬元 (即 1.7 億元 $\times$ 18/48)。

- (i) 把上一份合約的合約期延長六個月，以配合電子泊車設施供應合約批出日期。署方亦向投標者提供了更多技術上詳情，並制訂了具體的轉換計劃；及
 - (ii) 鑑於易泊卡單位成本和耗用率都未能確定，易泊卡的成本遂由政府承擔；
- 開放易泊卡系統予其他智能卡，很可能對有意投標的承辦商造成更多約束和不清晰的問題，除非政府願意承擔這些不明朗因素造成的風險；及
- 在一九九六年，運輸署和運輸局曾經研究過把泊車收費錶合約外判給多名承辦商的利弊，研究的結果顯示，引入競爭的成本遠超過所得效益。規模不經濟和間接費用增加，會促使政府因承辦商提高索價而每年額外負擔1,000萬元的成本。運輸署須調撥更多資源，監察和協調承辦商每日收集泊車收費錶收入資料的工作。運輸署還須確保各承辦商採用的系統互相兼容，電子貨幣數據才可傳送無誤。不過，運輸署會繼續研究把收費錶管理合約分成兩、三份以增加競爭的益處，並會顧及收費錶操作和科技方面的最新發展。

3.22 庫務局局長表示完全贊同須增加招標時的競爭和去除不必要的投標障礙這些建議。

第4部分：電子泊車收費設備

4.1 本部分檢討電子收費錶的採購及易泊卡的使用情況。

電子收費錶

4.2 現有的15 520個路旁泊車收費錶，大部分都是電子操作的。這類收費錶無須人手收集硬幣，在防止人為干擾收費錶方面提供更佳保障。再者，這類收費錶容易調校，可配合收費的調整，並可提供較準確的管理數據。目前，本港使用的電子收費錶有兩類，計有：

- **電子泊車收費錶** 收費錶安裝在支柱上面，每一收費錶管轄一個車位。類似投幣式的收費錶，錶面有一塊細小顯示屏，以顯示所購買的泊車時間；及
- **憑票泊車機** 這是一部售票機。駕車人士可利用這部儀器購買印上泊車時間的泊車票。泊車票須放在擋風玻璃後面，以顯示已購買的泊車時間。每部憑票泊車機管轄 10 至 15 個車位 (見中間內頁照片六)。

4.3 根據一九九五年十二月一份關於採購電子泊車收費設備的財務委員會文件，由於電子泊車收費錶經實地測試後證明效果良好，會用以取代大部分投幣式機械收費錶。然而，運輸署一般只會在盡頭路和一些支柱有經常被小巴和貨車撞毀之虞的地點安裝憑票泊車機。使用憑票泊車機，可解決需要經常修理及更換遭撞毀的收費錶支柱的問題。

安裝憑票泊車機

4.4 截至一九九九年四月一日，運輸署在24個地點安裝了79部憑票泊車機，管轄的路旁車位共有823個。在這些車位所安裝的79部憑票泊車機，所花費用合共為580萬。審計署估計，假如在這些車位安裝電子泊車收費錶，便可節省410萬元。有關成本的比較載於附錄I。

4.5 為了查明安裝憑票泊車機是否合乎成本效益，審計署對這24個地點在一九九七及一九九八年(即把機械式收費錶更改為憑票泊車機的前兩年)接到的收費錶支柱損毀個案記錄進行研究。審計署注意到，這24個地點共有24宗(一九九七年11宗，一九九八年13宗)收費錶支柱損毀的報告，需要進行大規模修理或更換支柱。更換24個收費錶(連支柱)的成本合共133,176元(註3)。若以更換這些收費錶的總成本來比較，額外花費410萬元去安裝79部憑票泊車機是否合乎成本效益，頗成疑問。

4.6 審計署更注意到，部分憑票泊車機並非安裝在盡頭路處，而這些地點亦沒有泊車收費錶支柱經常被撞毀的記錄。現將一些例子列舉如下：

註3：更換收費錶(外殼連機芯)，費用每個為3,611元，另加支柱及安裝費1,938元。更換24個收費錶的總成本合共133,176元[即(3,611元+1,938元)×24]。

地點	已安裝的憑票泊車機數目	管轄車位
九龍塘施他佛道	3	27
銅鑼灣開平道	2	15
銅鑼灣新會道	2	11

審計署對電子收費錶的意見和建議

4.7 從上文第4.4段的成本比較可見，安裝憑票泊車機的費用，比安裝電子泊車收費錶的費用還要高。憑票泊車機的運作成本也較高。另外，運輸署告知審計署，駕車人士不大喜歡使用憑票泊車機，就憑票泊車機收費的執法工作而言，警方也認為不可取。因此，投入服務的憑票泊車機由一九九九年四月的 79 部減至一九九九年七月的 62 部。

4.8 審計署注意到，運輸署已為其泊車收費錶擴展計劃取得撥款，以添置56部憑票泊車機，費用合計約為400萬元。鑑於電子泊車收費錶較憑票泊車機廉宜，審計署建議運輸署署長今後應只在那些不適宜安裝電子泊車收費錶的地點安裝憑票泊車機。在此期間，預留作添置憑票泊車機的經費應暫時凍結。

當局的回應

4.9 運輸署署長表示：

- 到目前為止，根據警方及使用者的反應，從執法及運作的角度來看，這兩類收費錶中，以電子泊車收費錶較為可取。有些使用者亦告訴運輸署，憑票泊車機不大方便，因為駕駛者須排隊輪候使用售票機，以購買泊車票；
- 今後運輸署只會考慮在合適地點安裝憑票泊車機，而盡頭路及路邊停車場仍然是重要的選址因素。此外，運輸署還會顧及當地人士的意見及執法方面的影響；及
- 鑑於上述考慮因素，日後就泊車收費錶擴展計劃所購置的電子泊車收費錶及憑票泊車機數目，可能與原來計劃購置的不同。

4.10 庫務局局長表示，儘管較早前已通過撥款申請，她會重新研究，運輸署添置憑票泊車機是否合理。其實，她已促請運輸署暫時擱置所有尚未簽署落實的安裝計劃。

易泊卡

4.11 易泊卡自一九九八年四月起推出在本港使用。運輸署向駕車人士發售易泊卡，讓他們支付在路旁車位泊車時所需泊車費用。該卡是第三代智能卡，可被電子泊車收費錶及憑票泊車機接納。該卡在便利店、加油站及多層停車場均有發售，其儲值為 100 元、

200元及300元。它最明顯的優點，在於駕車人士無須自備硬幣投入收費錶以支付泊車時間。

4.12 運輸署通過公開招標向承辦商(剛好亦是管理所有泊車收費錶的承辦商)採購易泊卡。不論儲值額多少(100元、200元或300元)，運輸署均須就每張易泊卡支付6.50元的費用。然而，該卡的儲值額一旦用盡，即不能增值，而該卡亦變成再無效用。自一九九八年四月易泊卡推出以來的12個月期間，運輸署合共向承辦商採購210萬張卡，所需費用達1,400萬元。

4.13 運輸署在採購易泊卡後，會將這些卡交予負責管理路旁泊車收費錶的承辦商。承辦商會在此時向運輸署繳付相等於易泊卡面值的款額。根據合約，承辦商負責透過分銷網出售這些卡。按自易泊卡推出日起計首12個月內，承辦商一共售出易泊卡146萬張，詳情如下文表五所示。

表五

1998-99 年度出售的易泊卡

面值	數量	易泊卡成本 (百萬元)	總面值 (百萬元)
100 元	1 133 000 (78%)	7.4	113.3
200 元	247 000 (17%)	1.6	49.4
300 元	79 200 (5%)	0.5	23.8
總計	1 459 200 (100%)	9.5	186.5
	(約 146 萬)		

資料來源：運輸署的記錄

易泊卡的缺點

4.14 易泊卡系統是封閉式智能卡系統(即該卡只可供路旁泊車及支付運輸署多層停車場的泊車費)。運輸署須就每張卡支付6.50元的費用，即分別為面值100元、200元及300元的6.5%、3.3%及2.2%。因此，出售高面值易泊卡予駕車人士，較為化算。不過，到目前為止，面值100元的卡最受駕車人士歡迎，佔1998-99年度所出售的易泊卡的78%。倘若能出售較多高面值的易泊卡，在1998-99年度為數950萬元的易泊卡成本費用便可相應減少。

4.15 相比之下，開放式智能卡系統(即廣泛用作小額金錢交易的電子卡)所涉及的成本則較少。商號(如超級市場及零售店)使用該系統的費用，約為交易額的0.7%。以推行易泊卡計劃首12個月為例，使用易泊卡與開放式智能卡的成本差額如下。

	(百萬元)
使用易泊卡的成本 (6.5 元 × 146 萬張易泊卡)	9.5
減去：使用開放式智能卡系統的成本 (0.7% × 1.865 億元即 146 萬張 易泊卡的總面值)	(1.3)
成本差額	8.2

4.16 開放式智能卡系統的發行商亦需要負責智能卡的成本及分銷網的費用。此類智能卡可以增值，因此，比較易泊卡更符合環保原則。開放式智能卡系統在香港日益受到歡迎，而擁有這類智能卡的情況亦十分普遍。

4.17 運輸署知悉開放式智能卡系統的優點。早在一九九六年一月，運輸署已與機電工程署商討採用開放式智能卡系統是否可行(機電工程署就電子泊車收費設備提供技術意見及支援)。一九九六年四月，運輸署決定暫時採用封閉式智能卡系統，同時進一步探討採用開放式智能卡系統在技術上是否可行。一九九八年四月，運輸署推出易泊卡系統。同時，運輸署在一九九九年十月開始實行為期六個月的試驗計劃，該計劃是與開放式智能卡系統的兩個發行商一起安排，以測試技術上的兼容性、公眾接受程度及使用該系統的收入保證情況。運輸署會在試驗計劃後進行技術及成本評估。

審計署對易泊卡的意見

4.18 出售更多高面值的易泊卡，可減低採用易泊卡的總成本。此外，就路旁車位的電子泊車收費設備而言，使用封閉式智能卡系統與開放式智能卡系統相比，成本差額則甚大。除成本相對較高外，每年約有150萬張易泊卡因不能增值而棄置。

審計署對易泊卡的建議

4.19 審計署建議運輸署署長應：

- 鼓勵駕車人士使用高面值易泊卡(例如給予少量折扣)，以減低易泊卡的總成本；及

- 鑑於易泊卡成本相對較高，宜加快進行開放式智能卡系統的可行性研究，以期盡早採用該系統。

當局的回應

4.20 運輸署署長表示：

- 基於財政理由，值得鼓勵駕車人士使用高面值的易泊卡。不過。由於駕車人士對面值較低 (100元) 的易泊卡需求甚殷，運輸署必須在客戶服務與成本效益兩者間，保持平衡；及
- 現正致力探討可否將易泊卡系統開放予其他智能卡使用。運輸署已有計劃將該系統開放予其他智能卡，與兩個開放式智能卡系統的發行商進行的試驗計劃，將於一九九九年年底展開。運輸署亦正研究可否採用一些主要交通營辦商現行使用的其他智能卡。

4.21 機電工程署署長表示，決定選用現行的易泊卡，是基於多項可取的因素，包括有關系統的效用已被證明、技術發展成熟、具有內在防騙性能，以及一九九六年計劃開始時，其開發成本最低。該署明白採用開放式系統及可增值的智能卡日益重要，已在易泊卡合約中規定，承辦商須進行試驗計劃，以便在合約期間採用另外兩類開放式智能卡。

4.22 庫務局局長表示，她全力支持採用較易泊卡更符合成本效益的其他智能卡，並為此預留款項，供運輸署盡快進行試驗計劃。

照片一

在某個週日荃灣區不設收費錶的路旁車位全被佔用
(參閱第 2.11 段)



資料來源：審計署拍攝的照片

照片二

某個星期日九龍城區設有收費錶的路旁車位(假日不收費)使用情況
(參閱第 2.18 段)



資料來源：審計署拍攝的照片

照片三 A

某個公眾假日上午七時三十六分深水埗區
設有守費錶的路旁車位(假日不收費)使用情況
(另見下面照片三 B)



資料來源：審計署拍攝的照片

照片三 B

與上面照片同日的下午三時十二分設有收費錶的路旁車位使用情況，
顯示部分車輛在有關車位停泊了一段相當長的時間
(參閱第 2.18 段)



資料來源：審計署拍攝的照片

照片四
路旁電單車車位使用率高
(參閱第 2.26 段)



資料來源：審計署拍攝的照片

照片五
停放電單車的數目超過車位的數目
(參閱第 2.27 段)



資料來源：審計署拍攝的照片

照片六
憑票泊車機
(參閱第 4.2 段)



資料來源：審計署拍攝的照片

照片七
上水的停泊及轉乘設施
(參閱第 5.5 段)



資料來源：審計署拍攝的照片

第 5 部分：泊車設施

5.1 本部分檢討停泊及轉乘設施，及新發展物業電單車和訪客車位的供應。

停泊及轉乘設施

5.2 推行停泊及轉乘計劃的目的，是鼓勵駕車人士減少駕車，把車輛停泊在就近主要公共交通總站的指定停車場內，然後轉乘公共交通工具 (例如地下鐵路 (地鐵) 或九廣鐵路)。如沒有這項計劃，他們會把私家車駛到繁忙的市區。計劃的目的是要紓緩繁忙市區交通擠塞的情況及減少對車位的需求。

5.3 停泊及轉乘並不是一個新的構思。一九八一年，泊車政策工作小組建議應在地鐵和九廣鐵路車站及主要巴士總站或附近提供停泊及轉乘設施，以及透過收取低廉泊車費的方法，鼓勵市民使用泊車設施，然後轉用公共運輸服務。一九八二年，行政局決定：

“停泊及轉乘設施應由私人機構提供及管理，只有在清楚確定商業機構對這項計劃沒有興趣，以及提供這項設施令乘搭地鐵的人數大幅增加及大大紓緩交通擠塞的情況時，政府才應考慮承擔這項責任。”

5.4 一九八二年九廣鐵路的火車電氣化後，紅磡及大埔火車站，曾一度設有停泊及轉乘設施，鑑於成績差強人意，設於大埔火車站的停泊及轉乘設施其後停止使用，原來地點亦更改作興建樓宇之用。紅磡火車站的多層停車場則由一家私人公司經營，向經常乘搭火車的駕駛人士提供每日優惠。不過，停車場並沒有要求駕駛人士證明他們有乘搭九廣鐵路的火車。優惠價格實際上適用於所有駕駛人士。

在上水推行的停泊及轉乘試驗計劃

5.5 一九九五年，運輸署完成了《車位需求研究》。研究建議提供停泊及轉乘設施，作為交通管理措施之一，以協助紓緩主要交通走廊的交通擠塞情況及減少市區的泊車需求。在《一九九六年施政報告》中，當局承諾在一九九七年推行一個試驗計劃。政府選定了毗鄰上水火車站彩園路一個 5 300 平方米的短期租賃停車場來推行試驗計劃 (見中間內頁照片七)。政府動用了 200 萬元來進行改善工程。停車場有 200 個車位，政府已把停車場交給九廣鐵路公司管理及經營。其後九廣鐵路公司聘請了一家私人公司來經營該停車場。停泊及轉乘試驗計劃由一九九七年十二月十九日開始實施。

5.6 停泊及轉乘泊車設施每日由早上五時至凌晨二時運作 (由一九九八年九月起包括星期日及公眾假期)，方便駕駛人士乘搭首班以至最尾一班火車。駕駛人士須繳交特惠泊車費每小時三元，正常的泊車費是每小時 12 元。不過，為了證明他們有乘搭火車，駕駛人士須在泊車後 90 分鐘內在其中一個九廣鐵路市區火車站 (即九龍塘、旺角或紅磡) 用打印機在泊車票上打印。在回程時，駕駛人士須在泊車票上再打印，並須於 90 分鐘內返回停車場。

5.7 如未能在90分鐘內打印，駕駛人士須為90分鐘以外的時間繳付正常的泊車費。其他不乘搭九廣鐵路的私家車駕駛人士亦可使用停車場，但須繳付正常泊車費。200個車位中有 30 個是預留給持月票的駕駛人士使用，費用為每月 1,200 元。

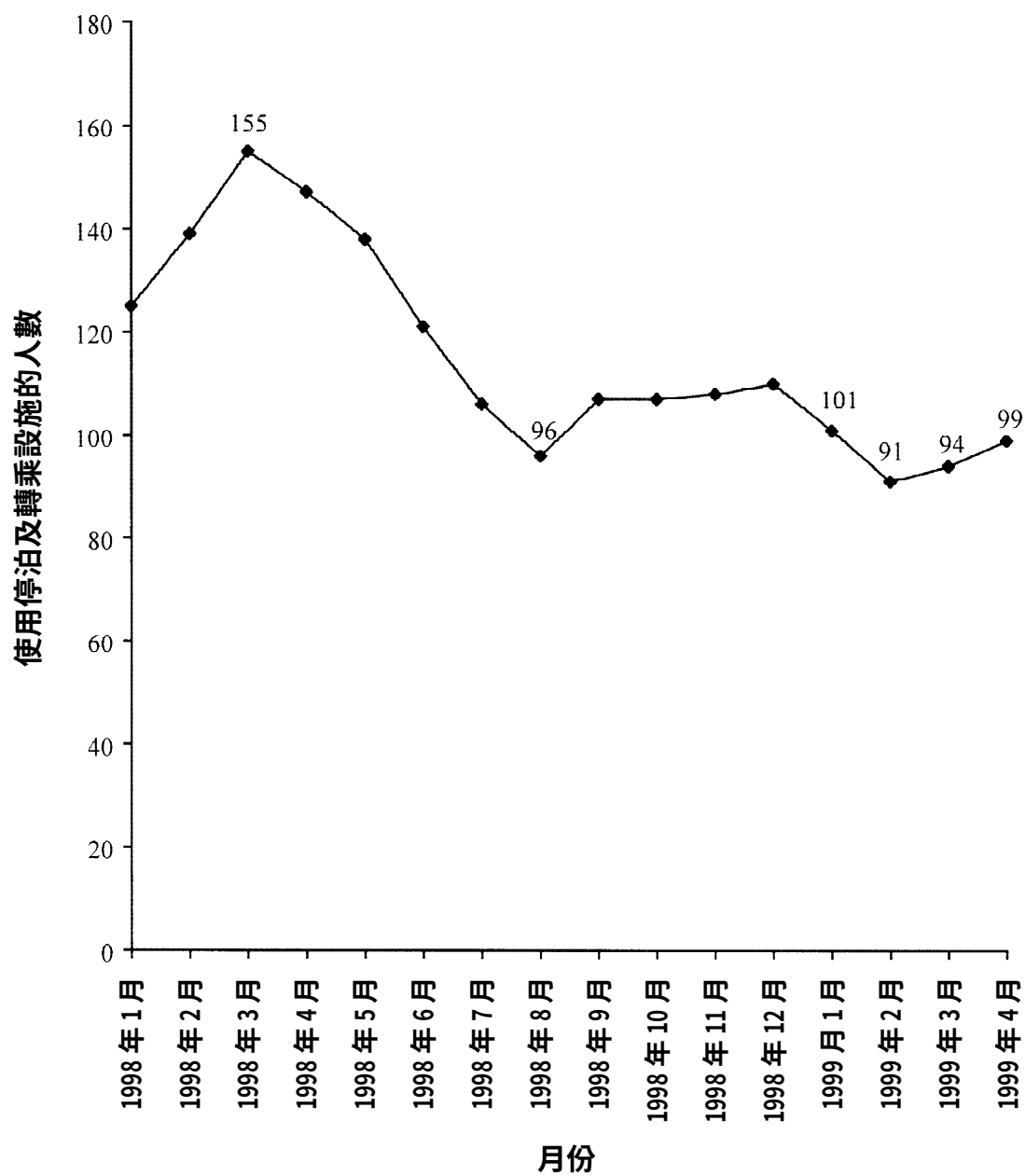
5.8 推行試驗計劃的目的，在於引入停泊及轉乘的概念，測試經常駕車上班人士對計劃的接納程度，以及測試停車場和連接的公共運輸服務之間的配合效率。泊車費帶來的收益預測會達每年300萬元，粗略相等於短期租賃所損失的土地補價。在評估停泊及轉乘試驗計劃的盈利能力時，預料有 65% 的使用者會是停泊及轉乘人士，而 35% 是非停泊及轉乘人士。

自一九九八年四月以來使用停泊及轉乘設施的人數

5.9 審計署注意到，最多人使用停泊及轉乘設施的時間是一九九八年三月，當時每日平均有 155 人。但由那時開始，使用停泊及轉乘設施的每日平均人數不斷下降，由當時 155 人跌至一九九八年八月的只有 96 人。由一九九八年八月至一九九九年四月的九個月間，使用停泊及轉乘設施的每日平均人數為 100 人左右（見下文圖一）。

圖一

使用停泊及轉乘設施的每日平均人數
(不包括星期日及公眾假期)



資料來源：運輸署的記錄

註：政府並沒有限定使用停泊及轉乘設施的人數。由於早上有多餘的車位，使用停泊及轉乘設施的人士不會找不到車位泊車。

5.10 另一方面，使用停車場的非停泊及轉乘人士卻有所增加。兩種使用者所佔的百分率載於附錄 J。

5.11 《一九九八年施政方針》載述運輸局的其中一個目標，是為鐵路計劃進行設計時，安排在合適的鐵路車站加設停泊及轉乘設施。當局把提供停泊及轉乘設施列為將於未來五年進行的新鐵路工程項目規劃參數之一。政府已指定在西鐵、馬鞍山支線及地鐵將軍澳支線 (註 4) 沿線六個站設立停泊及轉乘設施。停泊及轉乘車位的規劃數目 (仍在與有關方面商討中) 載於下文表六。

表六

新鐵路工程項目的停泊及轉乘設施

鐵路線	車站	落成日期	規劃的停泊及轉乘車位數目
西鐵	屯門市中心	二零零四年 (註 1)	220
	天水圍	二零零四年 (註 1)	220
	錦田	二零零四年	465
	荃灣西	二零零四年	320
馬鞍山支線	利安	二零零四年 (註 1)	200
將軍澳支線	坑口	— (註 2)	500
總計			1 925

資料來源：運輸署的記錄

註 1：只屬暫定日期。

註 2：這個工地由私人發展，落成日期未悉。

註 4：自一九九八年十月以來，地下鐵路公司一直都有為轉乘機場快線的駕駛人士提供停泊及轉乘設施，地點是機場鐵路九龍及青衣站，停車費是優惠價每小時五元。

審計署對停泊及轉乘設施的意見

5.12 在上水所進行的試驗計劃，為停泊及轉乘人士的預期使用率(以人數計算)為65%，而為非停泊及轉乘人士則為35%。計劃推行的最初數月，只是僅僅達到有關預期使用率。不過，停泊及轉乘的人數自一九九八年四月起下跌。自一九九九年一月起，停泊及轉乘人士的人數比率下跌至不足35%。據最新數字顯示，每日只有約100名停泊及轉乘人士使用停泊及轉乘設施。

5.13 審計署曾詢問停泊及轉乘人數下跌的原因。運輸署回覆表示，經濟持續逆轉，相信是引致全港乘搭交通工具次數下跌的主要原因。此外，自一九九八年五月第三號幹線通車後，亦可能令上水的停泊及轉乘設施使用率下跌。

5.14 審計署發現使用該試驗計劃的停泊及轉乘人數大幅下跌(由155人下跌至100人)。根據九廣鐵路公司委聘的顧問公司在一九九九年一月進行的調查，接近一半使用該試驗計劃的停泊及轉乘人士表示，要是沒有停泊及轉乘設施，他們也不會把私家車駛至繁忙的市區。換言之，他們是受有關設施的吸引，才會駕駛私家車往返住所及火車站。審計署進一步發現，有47%的停泊及轉乘人士在繁忙時間過後(即上午十時後)才使用有關設施。

5.15 審計署注意到提供停泊及轉乘設施的目標，是紓緩繁忙市區的交通擠塞情況及對車位需求。不過，審計署對於能否達到這個交通管理目標，有所保留。評估紓緩交通擠塞的程度，以及提供停泊及轉乘設施所佔用土地的有關經濟成本，是十分重要的。在這方面，運輸署署長認為，計劃的車位總數是計及實際佔用的建築樓面面積(換言之，建築樓面面積將會縮小，以提供停泊及轉乘設施所佔的用地)。

審計署對停泊及轉乘設施的建議

5.16 審計署建議當局應：

- 檢討停泊及轉乘試驗計劃，以查明是否達到紓緩市區擠塞的交通管理目標，以及其有效程度；
- 計及所佔用土地的經濟成本，進行停泊及轉乘設施的成本效益分析；及
- 根據以上檢討/分析所得結果，重估日後在上水火車站及其他車站提供停泊及轉乘設施的需要。

當局的回應

5.17 運輸局局長表示：

- (a) 上水試驗計劃的檢討工作已經完成。由於目前的試驗計劃所提供的車位數目有限，要量化該計劃對紓緩市區交通擠塞的有效程度是十分困難的。不過，

檢討結果顯示停泊及轉乘的概念是頗受歡迎的。例如在一九九七年年底時，使用該計劃的使用者以及一般市民會向他提出強烈要求，把計劃擴展至包括星期日及公眾假期；

- (b) 由於新界的規劃方案旨要容納更高的人口增長，以及西鐵第一期竣工後，新界的鐵路覆蓋範圍會更為擴大，屆時市民對停泊及轉乘的接受及吸引程度或會提高。停泊及轉乘計劃除可紓緩鬧市交通擠塞的情況及車位需求，亦鼓勵駕車人士少用私家車，有助達到保護環境的目標；
- (c) 《第三次整體運輸研究》中亦有研究停泊及轉乘的概念，該研究已確立得到所述計劃既能鼓勵市民乘搭火車，代替私家車，亦有助紓緩市區交通擠塞及對車位的需求；
- (d) 他明白到市民需要一段時間才養成停泊及轉乘的習慣。基於這個原因，他已仔細研究過新鐵路沿線各站的實況，才物色到目前六個最適宜闢作停泊及轉乘設施的地點，並釐定有關車位的數目。他會陸續注視車位供應的數字，與人口轉變的預測及其他規劃參數的關係；
- (e) 從地盡其用的角度來看，停泊及轉乘計劃或可紓緩對市區車位的需求，因而騰出可能會用作供應車位的寶貴土地。藉着鼓勵公眾減少在市區駕駛車輛，停泊及轉乘計劃可減低興建更多道路計劃的需求。因此，他在考慮提供停泊及轉乘設施的時候，須要從廣闊的層面評估所涉及的經濟成本，當中須顧及倘若沒有停泊及轉乘計劃，另行在市區提供車位及興建新道路基建設施以應付額外交通負荷的成本；及
- (f) 在停泊及轉乘計劃下，沒有特定的車位是專為停泊及轉乘設施的使用者而設。有關政策的公眾目的，是使用者如符合特定規定，直接以鐵路為接駁交通工具，便享有泊車收費優惠。不過，使用者的車輛在進入停車場的時候，與非停泊及轉乘設施的使用者是毫無分別的。這項安排在現有和新建成的停泊及轉乘設施均同樣適用。簡而言之，停泊及轉乘設施不是在一塊特定的土地上獨立運作（註5）。

5.18 運輸署署長表示：

——檢討停泊及轉乘設施的工作是持續進行的。運輸署在規劃提供有關設施時，亦會檢討在該六個鐵路車站提供停泊及轉乘設施的情況；

註5：六個新鐵路車站計劃撥作停泊及轉乘車位的數目共有1 925個（見第5.11段表六），所佔土地（或樓面面積）相當多。審計署關注到當局在未充分考慮其他用途前，便把土地撥作停泊及轉乘設施之用。倘若把貴重的土地撥作這些設施使用，當局必須確保能達致紓緩交通擠塞的目標。

- 停泊及轉乘試驗計劃的每日平均使用率，維持在停車場容量的50%或以上 (即按車位使用率計算： $200\text{個車位} \times 50\% = 100\text{個車位}$)。由於現時上水的試點面積有限，他並不預期可大大紓緩市區的擠塞程度。不過，該計劃確實證明有助達到這個目標；及
- 上水的試驗計劃及其他預算進行的停泊及轉乘設施都以自負盈虧的原則運作，目前及日後都會由私人營辦商經營。政府不會提供任何資助或優惠。所有停泊及轉乘停車場亦可作一般泊車用途。這些停車場的運作是否可行及有效，全由市場決定。

新發展物業泊車設施的供應

5.19 運輸署委聘顧問，進行《車位需求研究》，以確定車位問題和建議補救辦法，有關的最後報告已於一九九五年十二月發出。該名顧問提出了多項建議，其中包括修訂《香港規劃標準與準則》，增加住宅、工業和商業發展物業的車位。這項建議旨在紓緩本港車位短缺的問題。結果，《香港規劃標準與準則》於一九九六年十月作出修訂，增加新發展物業的車位。《香港規劃標準與準則》所定的車位標準，整體旨在確保，除特殊情況外，未來的住宅發展物業必須設有足夠的車位以應付住客所擁有的自用車。有關標準設定了最低的車位數目，而非最高車位數目。

5.20 經修訂的《香港規劃標準與準則》亦對電單車車位的供應作出規定。標準供應比率定為私家車車位總數的5%至10%；而在各類發展物業 (住宅、工業和商業) 內的任何一個位置，亦必須提供不少於五個電單車車位。

5.21 至於私人住宅發展物業，經修訂的《香港規劃標準與準則》規定，為住客提供車位之餘，亦必須提供訪客車位。有關內容規定，私人住宅發展物業必須為每幢住宅樓宇提供五個訪客車位。

審計署就新發展物業的泊車設施進行的審查

5.22 一九九九年四月，審計署到14個分區地政處的其中五個分區視察，目的為確定有關方面有否符合《香港規劃標準與準則》就電單車和訪客車位修訂後的標準。審計署審查在一九九七年一月一日 (即《香港規劃標準與準則》於一九九六年十月修訂後三個月) 以後批出的所有新私人住宅契約。在一九九七年一月至一九九九年三月期間，共有16項新私人住宅發展物業准予進行。下文表七撮述符合《香港規劃標準與準則》的情況。

表七

符合《香港規劃標準與準則》的情況

車位類別	附有契約條件的住宅發展物業數目		獲准進行的住宅用地發展物業總數
	未能符合《香港規劃標準與準則》	符合《香港規劃標準與準則》	
電單車車位	13 (81%)	3 (19%)	16 (100%)
私家車車位(供訪客用)	12 (75%)	4 (25%)	16 (100%)

資料來源：分區地政處的記錄

5.23 地政總署署長在回應審計署的查詢時指出，運輸署有責任根據批地建議及分區地政會議上的指引，確保契約條件內載有正確的車位供應條款。

5.24 運輸署告知審計署，考慮到發展的性質、附近的道路網情況和個別個案的利益，有關方面亦有需要在特殊情況下靈活應用《香港規劃標準與準則》。除兩宗未有符合《香港規劃標準與準則》的個案未能追溯理由外，其他未有符合《香港規劃標準與準則》的個案的理由可撮述如下：

- 在《香港規劃標準與準則》作出修訂之前，運輸署已就車位的供應提出意見；
- 鑑於低密度發展物業的住客車位總數量少，故毋須在契約內訂明該等車位；
- 發展物業內或鄰近地區已設有路旁車位或公眾停車場。在該等情況下，訪客和電單車車位不會詳細訂明；及
- 契約所訂明的車位標準超越了該地點的分區標準，因而毋須為訪客提供更多車位，且部分用地也可隨時改作電單車泊車用途。

審計署對新發展物業泊車設施的意見

5.25 從上文第 5.22 段表七可見，就訪客車位而言，75% 的新住宅發展物業未有符合《香港規劃標準與準則》所定的車位標準。至於電單車車位，未有符合《香港規劃標準與準則》的比率則更高 (81%)。儘管《香港規劃標準與準則》已於一九九六年作出修訂，增加新發展物業的車位，但在被挑選進行審查的新發展物業契約當中，大部分發展物業均由於不同理由而沒有遵照《香港規劃標準與準則》提供電單車和私家車 (供訪客用) 的車位，而其中兩宗個案沒有適當地將有關理由記錄在案。

審計署對新發展物業泊車設施的建議

5.26 審計署建議運輸署署長應：

- 確保日後所有未有符合《香港規劃標準與準則》所定標準的個案，必須適當地將有關理由記錄在案；及
- 鑑於未有符合《香港規劃標準與準則》的個案比率高，考慮修訂《香港規劃標準與準則》的需要。

當局的回應

5.27 運輸署署長表示：

- 有關所有未符合《香港規劃標準與準則》的個案，該署已進行全面審查，並在有充分理由支持的情況下才准予批准。考慮到地區限制、附近的道路網情況等有關因素，運輸署亦須在特殊情況下靈活應用《香港規劃標準與準則》；及
- 《香港規劃標準與準則》已按需要不時作出修訂。

附錄 A
(參閱第 2.7 段)

**一九九九年四月一日為私家車、貨車及
旅遊巴士而設的路旁車位**

	現有車位	設有收費錶的車位	沒有收費錶的車位
私家車 (及輕型貨車)	18 600	13 100 (70%)	5 500 (30%)
貨車	3 200	2 100 (66%)	1 100 (34%)
旅遊巴士 (及 其他車輛)	560	320 (57%)	240 (43%)
總計	22 360	15 520 (69%)	6 840 (31%)

資料來源：運輸署的記錄

附錄 B
(參閱第 2.11 段)

**審計署在一九九九年八月
就不設收費錶車位的使用情況所作的調查**

	受調查的車位 (a)	被使用的車位 (b)	使用率 (c)=(b)/(a) × 100%
(A) 供私家車 (及 輕型貨車) 停泊			
地區			
荃灣	56	56	100%
將軍澳	45	41	91%
屯門	86	76	88%
元朗	100	78	78%
	——	——	
總計	287	251	87%
	=====	=====	
(B) 供貨車停泊			
地區			
元朗	65	55	85%
	——	——	
總計	65	55	85%
	=====	=====	

資料來源：審計署的調查

在已發展區的 1 620 個路旁車位設置收費錶
每年所能帶來收入的估計

(A) 帶來的收入

$$\begin{aligned} & \text{每小時 8 元} \times \text{每日運作 14 小時} \times 296 \text{ 日} \times 58\% \text{ 使用率 (註 1)} \times 1\,620 \text{ 個車位} \\ &= \underline{\underline{31,149,619 \text{ 元}}} \end{aligned}$$

(B) 運輸署承辦商所攤分的收入 (作為收費錶管理及收集有關收入的費用)：

$$\begin{aligned} & \text{收費錶收入的 25\% (註 2)} \\ &= 25\% \times 31,149,619 \text{ 元} \\ &= \underline{\underline{7,787,405 \text{ 元}}} \end{aligned}$$

(C) 政府攤分的收入〔(A)－(B)〕：

$$\begin{aligned} &= 31,149,619 \text{ 元} - 7,787,405 \text{ 元} \\ &= \underline{\underline{23,362,214 \text{ 元 (約 2,300 萬元)}}} \end{aligned}$$

資料來源：審計署的計算

註 1：1998-99 年度所有設有收費錶車位的平均使用率為 58%。

註 2：25% 的百分比是根據現時與運輸署承辦商簽訂的合約而定出的。

附錄 D
(參閱第 2.16 段)

一九九九年四月一日
路旁車位的地區分佈情況

區域	地區	收費錶每日 運作的車位 (a)	星期日及公眾假期 收費錶不運作 的車位 (b)	車位總數 (c)=(a) + (b)
港島	香港仔及 南區	334 (64%)	187 (36%)	521
	跑馬地、灣仔 (及銅鑼灣)	443 (43%)	578 (57%)	1 021
	東區	223 (35%)	408 (65%)	631
	西區及中區	87 (19%)	372 (81%)	459
九龍	何文田及九龍塘	399 (36%)	704 (64%)	1 103
	油尖旺	353 (18%)	1 561 (82%)	1 914
	黃大仙及觀塘	285 (17%)	1 400 (83%)	1 685
	紅磡及土瓜灣	28 (2%)	1 341 (98%)	1 369
	大角咀及深水埗	0 (0%)	1 694 (100%)	1 694
新界	荃灣、屯門及元朗	207 (11%)	1 688 (89%)	1 895
	葵涌及青衣	4 (1%)	583 (99%)	587
	其他地區(沙田、 大埔、粉嶺、上水、 將軍澳及西貢)	0 (0%)	2 639 (100%)	2 639
總計		2 363 (15%) (約 2 360)	13 155 (85%) (約 13 160)	15 518 (約 15 520)

資料來源：運輸署的記錄

收費錶在星期日及公眾假期亦收取泊車費
每年所能帶來收入的估計

(A) 帶來的收入：

$$\begin{aligned} & \text{每小時 8 元} \times \text{每日運作 14 小時} \times 72\% \text{ 使用率 (註 1)} \\ & \times (52 \text{ 個星期日} + 17 \text{ 日公眾假期}) \times 13\,160 \text{ 個車位} \\ & \times 90\% \text{ (註 2)} \\ & = \underline{\underline{65,901,911 \text{ 元}}} \end{aligned}$$

(B) 運輸署承辦商所攤分的收入 (作為收費錶管理及收集有關收入的費用)：

$$\begin{aligned} & \text{收費錶收入的 25\% (註 3)} \\ & = 25\% \times 65,901,911 \text{ 元} \\ & = \underline{\underline{16,475,478 \text{ 元}}} \end{aligned}$$

(C) 政府的收入 [(A) - (B)]：

$$\begin{aligned} & = 65,901,911 \text{ 元} - 16,475,478 \text{ 元} \\ & = \underline{\underline{49,426,433 \text{ 元}}} \text{ (約 4,900 萬元)} \end{aligned}$$

資料來源：審計署的計算

註1：按 1998-99 年度所有設有收費錶而在星期日和公眾假期運作的車位計算，平均使用率為 72%。

註2：審計署估計，在 13 160 個車位中，90% 在星期日和公眾假期的使用率均偏高 (即超過 85%)。

註3：25% 的百分比是根據現時與運輸署承辦商簽訂的合約而定出的。

附錄 F
(參閱第 2.25 段)

一九九九年四月一日
路旁電單車車位的地區分佈情況

區域	地區	車位數目
香港	灣仔	471
	中西區	386
	南區	205
	東區	175
九龍	油尖旺	798
	九龍城	540
	深水埗	407
	觀塘	191
	黃大仙	187
新界東	沙田	155
	大埔及北區	119
	西貢	100
新界西	青衣及葵涌	178
	元朗	156
	荃灣	105
	屯門	102
總計		4 275 (約 4 300)

資料來源：運輸署的記錄

在電單車車位設置泊車收費錶
每年所能帶來收入的估計

(A) 帶來的收入

$$\begin{aligned} & \text{每小時 4 元} \times \text{每日運作 14 小時} \times 70\% \text{ 使用率 (註 1)} \\ & \times 296 \text{ 日} \times 4\,300 \text{ 個車位} \times 90\% \text{ (註 2)} \\ & = 44,904,384 \text{ 元} \end{aligned}$$

(B) 運輸署承辦商所攤分的收入 (作為收費錶管理及收集有關收入的費用)

$$\begin{aligned} & \text{收費錶收入的 25\% (註 3)} \\ & = 25\% \times 44,904,384 \text{ 元} \\ & = 11,226,096 \text{ 元} \end{aligned}$$

(C) 政府的收入 [(A) - (B)] :

$$\begin{aligned} & = 44,904,384 \text{ 元} - 11,226,096 \text{ 元} \\ & = 33,678,288 \text{ 元 (約 3,400 萬元)} \end{aligned}$$

資料來源：審計署的計算

註 1：審計署調查的結果顯示，電單車車位的平均使用率超逾100%。保守估計如車位設置泊車收費錶，電單車車位使用率為 70%。

註 2：審計署估計 4 300 個車位中，90% 有高使用率(即逾 85%)。

註 3：25% 的百分比是根據現時與運輸署承辦商簽訂的合約而定出的。

1999–2000 年度承辦商意外收益的評估
(若落實增加泊車收費錶收費)

	政府佔收入 (a) (百萬元)	承辦商佔收入 (b) (百萬元)	總收入 (c)=(a)+(b) (百萬元)
(1) 原本估計的收入	206.2	85.5 (註 1)	291.7
(2) 估計增加泊車收費 可帶來額外的收入	190.0	63.4 (註 2)	253.4
估計總收入：(1)+(2)	396.2	148.9 (註 3)	545.1

資料來源：審計署的計算

註 1：原本估計承辦商的收入：

$$\begin{aligned}
 &= \text{第一級所佔的收入} + \text{第二級所佔的收入} \\
 &= (2,100 \text{ 萬元} \times 30\% \times 12 \text{ 個月}) \\
 &\quad + \{ (2.062 \text{ 億元} - 2,100 \text{ 萬元} \times 70\% \times 12 \text{ 個月}) \div 75\% \times 25\% \} \\
 &= 7,560 \text{ 萬元} + 990 \text{ 萬元} \\
 &= 8,550 \text{ 萬元}
 \end{aligned}$$

註 2：這是估計承商總收入(1.489 億元)及原本估計收入(8,550 萬元)的差額。

註 3：估計承商的總收入：

$$\begin{aligned}
 &= \text{第一級所佔的收入} + \text{第二級所佔的收入} \\
 &= (2,100 \text{ 萬元} \times 30\% \times 12 \text{ 個月}) \\
 &\quad + \{ (3.962 \text{ 億元} - 2,100 \text{ 萬元} \times 70\% \times 12 \text{ 個月}) \div 75\% \times 25\% \} \\
 &= 7,560 \text{ 萬元} + 7,330 \text{ 萬元} \\
 &= 1.489 \text{ 億元}
 \end{aligned}$$

附錄 I
(參閱第 4.4 段)

**在 24 個地點 823 個車位安裝憑票泊車機及
電子泊車收費錶所涉及的成本比較**

	憑票泊車機 (a)	電子泊車收費錶 (b)	差異 (c)=(a)－(b)
收費錶的成本	72,930 元 × 79 部 憑票泊車機 = 5,761,470 元 <u> </u> (約 580 萬元)	2,051 元 × 823 個 電子泊車收費錶 (註 1) = 1,687,973 元 <u> </u> (約 170 萬元)	410 萬元 (註 2)

資料來源：審計署的計算

註 1：該 823 個車位的收費錶已有外殼及支柱。外殼及支柱的費用為已投成本。因此，所涉及的額外資本成本只是機芯的費用，每個為 2,051 元。

註 2：根據路旁泊車收費錶管理合約，憑票泊車機及電子泊車收費錶的安裝人工成本及保養成本，以往及現在均由承辦商負責。根據運輸署的記錄，憑票泊車機的運作費用較電子泊車收費錶為高。

附錄 J
(參閱第 5.10 段)

**上水推行的停泊及轉乘試驗計劃使用者的每日平均人數
(不包括星期日及公眾假期)**

月份	停泊及轉乘人士 (a)	非停泊及轉乘人士 (b)	總使用人數 (c)=(a) + (b)
一九九八年			
一月	125 (62%)	77 (38%)	202
二月	139 (65%)	75 (35%)	214
三月	155 (61%)	99 (39%)	254
四月	147 (54%)	125 (46%)	272
五月	138 (49%)	144 (51%)	282
六月	121 (52%)	112 (48%)	233
七月	106 (45%)	130 (55%)	236
八月	96 (44%)	122 (56%)	218
九月	107 (40%)	162 (60%)	269
十月	107 (38%)	176 (62%)	283
十一月	108 (34%)	209 (66%)	317
十二月	110 (35%)	208 (65%)	318
一九九九年			
一月	101 (32%)	212 (68%)	313
二月	91 (30%)	211 (70%)	302
三月	94 (29%)	228 (71%)	322
四月	99 (30%)	229 (70%)	328

資料來源：運輸署的記錄