

第 6 章

香港特别行政区政府

政府一般收入帐目

政府部门

运输署

路旁车位及泊车设施的管理

香港审计署

一九九九年十月十一日

声明

此简体版本只供网上阅览或下载。

如内容与繁体版本有任何差别，概以繁体版本为准。

路旁车位及泊车设施的管理

目 录

	段数
撮要及主要审计结果	
第 1 部分：引言	1.1 - 1.4
路旁车位	1.5
帐目审查	1.6 - 1.7
第 2 部分：路旁泊车	2.1 - 2.3
路旁泊车的原则	2.4 - 2.5
为路旁车位设置收费錶	2.6 - 2.8
审计署就没有设置收费錶的车位进行调查	2.9 - 2.10
审计署对设置收费錶的意见	2.11 - 2.12
设有收费錶的车位在星期日及公众假期的使用情况	2.13 - 2.16
审计署对星期日路旁车位使用情况的意见	2.17 - 2.20
审计署对路旁泊车收费的建议	2.21
当局的回应	2.22 - 2.24
路旁电单车车位	2.25
审计署对路旁电单车车位进行的使用率调查	2.26 - 2.27
审计署对路旁电单车车位的意见	2.28 - 2.30
审计署对路旁电单车车位的建议	2.31
当局的回应	2.32 - 2.35
第 3 部分：泊车收费錶管理合约	3.1 - 3.2
二级制的收入摊分结构	3.3 - 3.5
二级制结构的成效	3.6 - 3.9
审计署对防止赚取意外收益的意见	3.10 - 3.11
审计署对防止赚取意外收益的建议	3.12
当局的回应	3.13 - 3.14
泊车收费錶管理合约的招标	3.15
审计署对泊车收费錶管理合约招标事宜的意见	3.16 - 3.19
审计署对泊车收费錶管理合约招标事宜的建议	3.20
当局的回应	3.21 - 3.22
第 4 部分：电子泊车收费设备	4.1
电子收费錶	4.2 - 4.3

目 录 (续)

	段数
安装凭票泊车机	4. 4 - 4. 6
审计署对电子收费錶的意见和建议	4. 7 - 4. 8
当局的回应	4. 9 - 4. 10
易泊卡	4. 11 - 4. 13
易泊卡的缺点	4. 14 - 4. 17
审计署对易泊卡的意见	4. 18
审计署对易泊卡的建议	4. 19
当局的回应	4. 20 - 4. 22
 第 5 部分：泊车设施	 5. 1
停泊及转乘设施	5. 2 - 5. 4
在上水推行的停泊及转乘试验计划	5. 5 - 5. 8
自一九九八年四月以来使用停泊及转乘设施的人数	5. 9 - 5. 11
审计署对停泊及转乘设施的意见	5. 12 - 5. 15
审计署对停泊及转乘设施的建议	5. 16
当局的回应	5. 17 - 5. 18
新发展物业泊车设施的供应	5. 19 - 5. 21
审计署就新发展物业的泊车设施进行的审查	5. 22 - 5. 24
审计署对新发展物业泊车设施的意见	5. 25
审计署对新发展物业泊车设施的建议	5. 26
当局的回应	5. 27
 附录A：一九九九年四月一日为私家车、货车及旅游巴士而设的路旁车位	
 附录B：审计署在一九九九年八月就不设收费錶车位的使用情况所作的调查	
 附录C：在已发展区的1 620个路旁车位设置收费錶每年所能带来收入的估计	
 附录D：一九九九年四月一日路旁车位的地区分布情况	
 附录E：收费錶在星期日及公众假期亦收取泊车费每年所能带来收入的估计	
 附录F：一九九九年四月一日路旁电单车车位的地区分布情况	

目 录 (续)

附录G : 在电单车车位设置泊车收费錶每年所能带来收入的估计

附录H : 1999 - 2000年度承办商意外收益的评估(若落实增加泊车收费錶收费)

附录I : 在24个地点823个车位安装凭票泊车机及电子泊车收费錶所涉及的成本比较

附录J : 上水推行的停泊及转乘试验计划使用者的每日平均人数(不包括星期日及公众假期)

附录K : 中文版从略

路旁车位及泊车设施的管理

撮要及主要审计结果

A. **引言** 多年来，政府一直履行一项政策，就是鼓励私营机构兴建及经营公众停车场，以缓和车位的不足。在一九九九年四月一日，全港共有560 600个车位。由政府以路旁车位或多层停车场形式提供的共有34 400个。这些车位大部分是路旁车位，共有26 660个(即78%)。审计署最近对路旁车位及泊车设施的管理进行了审查。审查结果撮述于下文 B 至 J 段。

B. **路旁泊车** 一九八一年，当局在行政局备忘录说明，路旁泊车收费錶的使用范围会扩大至当时可供免费泊车的地区。其最终目标，是将安装收费錶的计划推展至市区及新市镇所有准许在路旁泊车的地方，并按照需求在每区收取适当费用。一九九零年《运输政策白皮书》亦表明，为确保有效地使用车位，政府打算继续实施定期修订泊车费的政策，以维持15%的空置率。一九九九年四月及五月，审计署曾调查在已发展区而没有设置收费錶的路旁车位使用情况。调查显示，私家车车位及货车车位的需求极为殷切，可从两者分别高达90%及87%的使用率显示出来。审计署估计，在已发展区的车位设置收费錶，将可带来每年2,300万元的经常收入(第2.1至2.12段)。

C. 一九七二年，当局在一份行政局备忘录中表示，容许车辆在星期日及公众假期免费在设有收费錶的车位泊车这项规定已变得不适合，因为这些时间的车位需求其实与工作日日间的需求同样大。不过，截至一九九九年四月一日，在总数15 520个路旁车位中，只有2 360个(即15%)在星期日和公众假期收费。根据在一九九九年三月的三个星期日进行的使用情况调查，车位的使用率极高(达97%)。审计署估计，把使用率高的车位的收费錶收费时间延长至包括星期日及公众假期，可带来每年4,900万元的经常收入(见第2.13至2.20段)。

D. 截至一九九九年四月一日，由政府免费提供的路旁电单车车位，共有4 300个。审计署在一九九九年四月及五月曾进行使用情况调查，发现车位的整体使用率远远超过一九九零年白皮书厘定的85%使用基准(即15%的空置率)。审计署估计，假设在高使用率的电单车车位设置收费錶，可带来每年3,400万元的经常收入(第2.25至2.30段)。

E. **泊车收费錶管理合约** 自一九九四年三月起，运输署把本港所有路旁泊车收费錶的管理工作外判给私人机构。承办商是以与政府摊分泊车收费錶收入的形式获得报酬。一九九九年三月，财政司司长把泊车收费錶的收费提高100%。政府预计提高收费可在1999 - 2000 年度内，为政府增加1.9 亿元的额外净收入。不过，由于该加幅建议受到立法会反对，收费錶的收费在一九九九年七月回复至原来的水平。倘若加幅建议不遭否决，承办商在1999 - 2000年度会赚取得一笔6,340万元的意外收益(第3.1 至3.11 段)。

F. 现行合约为期四年，于二零零一年九月届满。该合约在一九九七年年中招标。当局邀请了三名预审合格的承办商竞投，但结果只有一名承办商投标。由于缺乏竞争，投标价是否合理实在成疑(第3.15 至3.19 段)。

G. **电子泊车收费设备** 本港使用的电子收费錶有两类，即电子泊车收费表及凭票泊车机。截至一九九九年四月一日，运输署在24个地点安装了79部凭票泊车机。安装这些凭票泊车机的费用为580 万元。审计署估计，假如在这些车位安装电子泊车收费錶，便可节省 410 万元(第4.1 至4.7 段)。

H. 易泊卡从一九九八年四月起推出使用。易泊卡的储值分别为100元、200元及300元。不论储值额的多寡，政府须就每张易泊卡支付6.50元的费用。因此，出售高面值易泊卡予驾车人士，较为化算。不过，到目前为止，100元的易泊卡最受驾车人士欢迎，占1998 - 99年度售出的易泊卡的78%。此外，当局似乎应研究如何改善泊车卡的系统(第4.11 至4.18 段)。

I. **泊车设施** 当局在一九九七年十二月推行停泊及转乘试验计划。该计划的停车场位处上水火车站附近。审计署发现，使用该设施作停泊及转乘的人数，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初的约100 人。此外，根据九广铁路公司委聘的顾问公司在一九九九年一月进行的调查，接近一半使用该设施的停泊及转乘人士表示，要是没有停泊及转乘设施，他们也不会把私家车驶至繁忙的市区。停泊及转乘设施是否能达到纾缓繁忙市区交通挤塞及车位需求的目标，审计署有所保留(第5.1 至5.15 段)。

J. 《香港规划标准与准则》于一九九六年十月作出修订，规定新发展物业提供的电单车车位数目，必须占私家车车位总数的5% 至10%，而每幢住宅楼宇必须提供五个访客车位。审计署的调查发现，在批出新住宅发展物业的土地契约时，有81%未能符合电单车车位的标准供应量，至于访客车位，则有75%未能符合标准供应量(第5.19 至5.25 段)。

K. **审计署的建议** 审计署提出下列主要建议，认为运输署署长应：

- (a) 考虑在使用率高的车位设置收费錶(第 2.21 段第二分段)；
- (b) 考虑把使用率高的车位收费錶的运作时间延长至星期日及公众假期(第 2.21 段第四分段)；
- (c) 考虑在使用率高的路旁电单车车位向停泊电单车的驾驶人士收费(第2.31 段)；
- (d) 慎重审查二级制的收入摊分结构，只容许承办商收回不多于执行政府增加泊车收费錶收费的决定而引致的边际成本(第 3.12 段)；
- (e) 采取措施，增加日后泊车收费錶管理合约招标时的竞争(第3.20 段)；
- (f) 只在那些不适宜安装电子泊车收费錶的地点安装凭票泊车机。在此期间，预留作添置凭票泊车机的经费应暂时冻结(第4.8 段)；
- (g) 鼓励驾车人士使用高面值易泊卡，及加快进行开放式智能卡系统的可行性研究(第4.19 段)；及
- (h) 检讨停泊及转乘试验计划，以查明是否能达到纾缓市区交通挤塞的交通管理目标，以及其有效程度(第5.16 段第一分段)。

L. **当局的回应** 运输署署长大致上同意审计署的建议。

第 1 部分：引言

1.1 政府对泊车设施的一般政策载于一九九零年《运输政策白皮书》，当中指示：

“提供泊车设施，必须使供应与交通情况保持均衡。在繁忙地区供应过多的车位，会鼓励更多人使用私家车，因而使交通挤塞更趋恶化。另一方面，过度抑制车位的供应，亦可能会导致交通挤塞，因为驾车人士须在路上来回行驶以找寻车位，亦可能把泊车及交通挤塞的问题转移到不受管制的地区，以及增加违例泊车和引起执法问题。”

1.2 多年来，政府一直履行一项政策，就是透过卖地计划，鼓励私营机构在有需求及周边道路能应付因兴建停车场而增加交通量的地区，兴建及经营公众停车场，以缓和车位的不足。《香港规划标准与准则》亦予以修订，以增加新发展物业的车位供应。

1.3 一九九九年四月一日，全港领有牌照的车辆共有499 300 辆，而车位则有560 600 个，详情载于下文表一。

表一

全港领有牌照车辆及车位的数目

车辆种类	领有牌照车辆数目	车位数目
私家车(包括的士)	335 600	
轻型货车	40 200	
小计	375 800	502 300
货车	73 900	
旅游巴士及其他车辆	26 100	
小计	100 000	45 600
电单车	23 500	12 700
总计	499 300	560 600

资料来源：运输署的记录

1.4 私家车车位方面，整体来说，虽然供应过剩，但有个别地区的车位仍然不足。至于货车及旅游巴士，政府将继续采取措施，以增加车位的供应(例如在多层及短期租约停车场，以及新发展物业增设车位)。电单车方面，在《香港规划标准与准则》于一九九六年十月作出修订后，新发展物业的车位供应亦随之增加。

路旁车位

1.5 在一九九九年四月一日，全港可用的车位有560 600个，其中大部分皆由私营机构提供。由政府以路旁车位或多层停车场形式提供的车位则只有34 400 个。在这34 400 个政府拥有的车位中，有26 600 个(即78%) 是路旁车位。这批路旁车位不仅有助改善交通管理，还替政府提供收入来源。政府会不时检讨泊车收费，以调节车位的使用情况。在1999-2000年度，来自路旁车位收费錶的收入，估计为2.06亿元。上述26 660个路旁车位的分类数目如下：

路旁车位的分类数目

车辆种类	路旁车位数目
私家车(包括轻型货车)	18 600
货车	3 200 (注1)
旅游巴士(及其他车辆)	560 (注2)
电单车	4 300
总计	26 660

资料来源：运输署的记录

注 1：不包括1 200个临时夜间车位。

注 2：不包括250个指定作收集垃圾、邮局派递及复康巴士服务等用途的车位。

帐目审查

1.6 审计署最近对路旁车位及泊车设施的管理进行一项审查。帐目审查的目的如下：

—— 评估路旁车位是否以具效率及成本效益的方式管理(第 2 部分)

—— 审查泊车收费錶管理合约的执行情况(第 3 部分)；

—— 检讨电子泊车收费錶的采购及易泊卡的使用情况(第 4 部分)；及

——检讨在上水火车站的停泊及转乘设施，及新发展物业电单车和访客车位的供应(第 5 部分)。

1.7 审计署察觉到，路旁车位和泊车设施的管理有改善余地。审计署认为，来自泊车收费錶的收入，有机会增加。

第 2 部分：路旁泊车

2.1 本部分审查路旁车位的管理，并评估这些政府拥有的车位是否获得妥善管理，以改善交通情况并带来满意的收入。

背景

2.2 如交通情况许可，当局会提供路旁车位，以应付泊车需求。倘若短期泊车需求殷切，而在交通管理方面亦有需要分配车位的使用，当局会实施收费制度，以规管路旁车位的使用。

2.3 根据《道路交通 (泊车) 规例》(第 374 章)，运输署署长可使用交通标志及道路标记，指定道路上任何地方用作为泊车处，不论该处是否设有泊车收费錶。运输署负责路旁车位的管理及营运，而香港警务处则负责执法。车辆停泊在非指定车位或收费錶时限已过的车位内均会获发定额罚款通知书。

路旁泊车的原则

2.4 路旁泊车的原则载于一九六七年交通谘询委员会 (交谘会) (注 1) 的文件中，而这项原则已获行政局接纳。交谘会文件说明：

- 在免费路旁车位不足应付需求的地方及时间，应在车位设置收费錶，所定的收费须足以确保有约15% 的车位保持空置；
- 这项基本原则应适用于本港所有泊车地区及任何车辆类别；及
- 在考虑一日之内何段时间须收费，以及一星期之内那些日子须收费时，应本着免费车位的需求高于供应量为基准。

2.5 这项原则在一九九零年《运输政策白皮书》再获确认，该文件表明：

“为确保有效地使用政府停车场及设有收费錶的路旁车位，政府打算继续实施现行政策，定期修订泊车费，以维持 15% 的空置率。”

实际上，按錶收取泊车费的措施只在上午八时至午夜实行。这是由于当局认为午夜之后交通稀疏，对短期泊车需求不大。从交通管理观点来看，当局认为毋须采取午夜以后收费的方式，去规管路旁泊车收费錶的使用。

注1：交谘会的职责是就运输政策的广泛事宜，向行政长官提供意见，以改善市民的往来及货物的运送情况。交谘会共有14名委员，包括三名政府人员。运输局局长担任副主席，委员包括运输署署长及警务处处长(或其代表)。

为路旁车位设置收费錶

2.6 一九八一年，当局在行政局备忘录说明，由于市区可提供路旁泊车设施的地方甚少，必须有效限制路旁现有空间的使用。泊车收费錶的使用范围会扩大至当时可供免费泊车的地区。最终目标是将安装收费錶计划，推展至市区及新市镇所有准许在路旁泊车的地方，并按照需求在每区收取适当费用。

2.7 在一九九九年四月一日，为私家车、货车及旅游巴士而设的路旁车位共有22 360个。如附录 A 显示，其中有15 520 个(即69%) 设有收费錶，而6 840个(即31%) 则没有收费錶。

2.8 运输署有泊车收费錶扩展计划，为路旁车位安装泊车收费錶。在1999-2000年度至2003-04年度的泊车收费錶五年扩展计划中，运输署打算为现时没有收费錶的车位，安装2 500个泊车收费錶。不过，到二零零四年，未设有收费錶的车位仍会有4 340个(6 840个减2 500 个)。

审计署就没有设置收费錶的车位进行调查

2.9 审计署的分析显示，在未纳入运输署增设泊车收费錶计划的4 340个没有收费錶的车位中，有1 620 个在已发展区(包括市区及新市镇)，其余2 720 个则位于郊野公园、泳滩或发展项目较少的地区附近。

2.10 为查明在已发展区内没有收费錶的路旁车位使用情况，审计署随机选出了共涵盖913个车位的多个泊车处，在一九九九年四月及五月的日间(上午十时至下午五时三十分)进行调查。调查结果载述于下文表二。

表二

一九九九年四月及五月

审计署就没有收费錶的车位的使用情况进行调查

	受调查的车位 (a)	被使用的车位 (b)	使用率 (c)=(b)/(a)×100%
(A) 供私家车 (及轻型货车) 停泊			
地区			
荃湾	230	230	100%
将军澳	152	149	98%
沙田	47	46	98%
屯门	113	97	86%
元朗	202	151	75%
总计	<u>744</u>	<u>673</u>	90%
(B) 供货车停泊			
地区			
西区	24	24	100%
屯门	8	8	100%
元朗	111	94	85%
将军澳	11	9	82%
观塘	15	12	80%
总计	<u>169</u>	<u>147</u>	87%

资料来源：审计署的调查

审计署对设置收费錶的意见

2.11 在一九九九年四月及五月进行的调查中，审计署发现调查所涵盖的913个(744+169)不设收费錶的车位，使用率均极高。私家车车位的使用率由75%至100%不等，而货车车位的使用率则由80%至100%不等。调查显示，在已发展区，对不设收费

錶的车位需求极为殷切(见中间内页照片一)。一九九九年七月，泊车收费錶每15分钟的收费由4元改回2元(见下文第3.6段)，由于需求可能因此而受影响，故审计署在一九九九年八月进行了第二次调查，在该913个不设收费錶的车位中，调查了其中352个(39%)。第二次调查显示使用率并无重大改变(详情见附录B)。由于对这些车位的需求仍然偏高，因此设置收费錶收费可以更有效地分配这些车位的使用。审计署估计，在已发展区的1 620个路旁车位设置收费錶，将可带来每年2,300万元的经常收入(见附录C)。安装收费錶的费用预期可在约三个月内收回。

2.12 运输署已通知审计署，表示安装泊车收费錶是为了方便交通管理，多于为了增加收入。根据有关的政策，政府不会在所有的路旁车位安装收费錶，而实际上亦不会这样做。不过，审计署认为，现有做法与一九八一年行政局备忘录(见第2.6段)所述的目标并不一致。这份备忘录表示，最终的目标是要在市区及新市镇所有准许路旁泊车的所有地方都设置收费錶。

设有收费錶的车位在星期日及公众假期的使用情况

2.13 一九七二年，当局在一份行政局备忘录中表示，容许车辆在星期日及公众假期(以及星期一至六黄昏七时之后)免费在设有收费錶的车位泊车这项规定已变得不适合，因为这些时间的车位需求，其实与在工作日日间的需求同样大。当局建议设有收费錶车位的收费时间应延长至包括星期日及公众假期(星期一至六则延长至午夜)。结果，行政局接受建议，修改《道路交通(泊车)规例》(第374章)，准许有收费錶的车位在星期日和公众假期，以及在星期一至六午夜前均收取费用。

2.14 上文第2.6段所提及的一九八一年行政局备忘录并表示，在1983-84年度会实行一项计划，把收费錶的运作时间延长至星期日和公众假期。行政局请运输署署长研究可否把备忘录所述计划之实施日期提前。运输署署长表示他打算加快推行把收费錶运作时间延长至星期日和公众假期的计划，但须视乎出现的问题和人手需求而定。由一九八二年一月，开始逐步实施把收费錶运作时间延长至星期日和公众假期。

2.15 一九八二年，路旁车位在星期日和公众假期亦收取泊车费用的计划在铜锣湾和湾仔13条街道上实施，以应付极为殷切的需求，并防止长时间泊车。这项计划其后于一九八三年在尖沙咀实施，并逐步推广至其他地区。

2.16 虽然计划在一九八二年已经展开，但在一九九九年四月一日，在总数15 520个设有收费錶的路旁车位中，只有2 360个(即15%)在星期日和公众假期亦要收费。附录D显示车位的地区分布情况。

审计署对星期日路旁车位使用情况的意见

2.17 在一九九八年十月至一九九九年三月期间，运输署负责管理收费錶的承办商进行了一项调查，以查明安装电子泊车收费錶后路旁车位的使用情况。调查在一九九九年三月的三个星期日进行，共调查了10 500 个设有收费錶但星期日及公众假期并不收费的车位 (即总数的68%)。审计署根据调查结果，分析了这10 500 个车位在星期日的使用率。分析结果见下文表三。

表三

10 500 个在星期日毋须收费
的路旁车位的使用率

区域	车位数目	使用率(%)
港岛	1 500	95
九龙	6 300	99
新界	2 700	95
合计	10 500	97

资料来源：审计署根据运输署的记录作出的分析

2.18 分析结果显示，对于在星期日收费錶并不收费的大部分车位而言，星期日的使用率极高（达97%）（见中间内页照片二）。审计署发现，许多车辆在车位停留颇长时间（见中间内页照片三A及三B）。其中有些个案，车辆整天均在车位停泊。车位的使用显然未获有效分配，而且造成整日占用车位的情况。这实在有违原有目的为驾车人士提供路旁车位以满足短暂泊车的需要，让有需要短暂时间到附近大厦办事的驾车人士，可以利用这项方便的设施（见一九八一年交通谘询委员会通过的泊车政策工作小组报告书第4.2段）。在星期日和公众假期就这些车位收取费用，不但符合防止长时间泊车这个交通管理目标，而且更可为政府带来公帑收入。

2.19 在一九九九年四月一日，共有13 160 个设有收费錶的车位在星期日和公众假期不收费。审计署估计，把使用率高的车位的收费时间延长至包括星期日及公众假期，可带来每年4 900 万元的经常收入。有关的计算方法载于附录E。

2.20 运输署在回应审计署的查询时表示，在使用机械泊车收费錶的日子，若要在星期日和公众假期利用收费錶收费，便需要大量人力资源去收集硬币。在现在采用了电子泊车收费錶之后，这个问题便可以解决。运输署在考虑到交通管理和本地因素后，已有计划在星期日和公众假期，在约3 000 个设有收费錶的车位收取泊车费用。

审计署对路旁泊车收费的建议

2.21 为了更有效率和更有效地使用路旁车位来达到管理交通和增加公帑的目的，审计署建议运输署署长应：

- 按照一九八一年的行政局备忘录所述，落实达到增设收费錶的目的，把设置收费錶的范围扩展至市区和新市镇所有准许在路旁停泊车辆的地方；
- 考虑在使用率高的车位装设收费錶；
- 在没有设置收费錶的车位，特别是位于市区和新市镇的车位，定期进行使用率调查，以确定是否需要设置收费錶；及
- 考虑对使用率高的车位，把收费錶的运作时间延长至星期日及公众假期。

当局的回应

2.22 运输局局长表示对于实施有关路旁泊车收费的建议，并不反对。他相信运输署署长会根据公众意见、资源影响、运作及执行等因素，审慎考虑有关建议。不过，他要强调，从运输政策角度而言，在路旁车位设置收费錶，并非为了增加收入，而是希望以更有效的方法，分配使用这些车位，以配合短暂泊车的需求。

2.23 运输署署长表示同意审计署的建议，他又表示：

- 在路旁车位设置泊车收费錶是为了改善交通管理，即是要限制出现大量对车位的需求，以及纾缓因车辆四处寻找车位而引起的交通问题。至于尽量增加收费錶的收入，并非设置泊车收费錶的主要目的；
- 运输署一直以来都因应着泊车需求、交通管理需要、市民意见及执行规例，按照行政局于一九八一年通过的整体目标，扩大设置泊车收费錶的范围。运输署会按照泊车收费錶五年扩展计划，陆续安装2 500 个泊车收费錶；
- 使用率是用以决定在路旁设置收费錶的其中一项准则。其他因素(如上文第二分段所述)亦会在考虑之列。由于要顾及人力资源问题，因此当局会在泊车需求可能较高的市区和商业区优先进行使用率调查；及
- 运输署会继续在合适地点把约3 000个收费錶的运作时间延长至星期日及公众假期。实施有关措施时，当局会参考一般的评估准则。

2.24 库务局局长表示，从收入角度看，她支持审计署的建议，应考虑扩大设置收费錶的范围，以及把泊车收费錶的运作时间延长至星期日及公众假期。

路旁电单车车位

2.25 在一九九九年四月一日，全港共有23 500辆领有牌照的电单车和12 700个电单车车位。在这12 700 个电单车车位中，有4 300 个(即34%) 属路旁车位，余下的8 400 个 (即66%) 则为街道以外的车位。有关这4 300个路旁车位的地区分布情况载于附录F。每个路旁电单车车位面积大约是一米乘两米。这4 300个由政府提供以停泊电单车的路旁车位均不收取费用。

审计署对路旁电单车车位进行的使用率调查

2.26 近年来，运输署并没有对路旁电单车车位的使用率进行任何调查。在一九九九年四月及五月，审计署对620 个(即4 300 个的14%) 路旁电单车车位在日间的使用率进行了调查。这620个路旁车位均位于已发展区(包括市区和新市镇)。调查结果载于下文表四 (见中间内页照片四)。

表四

一九九九年四月及五月
审计署进行的路旁电单车车位使用率调查

地区	受调查的停车位数目 (a)	停泊的电单车数目 (b)	使用率 (c) = (b) / (a) × 100%
中区	76	100	132%
湾仔(及铜锣湾)	265	346	131%
油尖旺	124	182	147%
黄大仙	31	38	123%
深水埗	86	76	88%
荃湾	18	27	150%
元朗	20	18	90%
合计	620	787	127%

资料来源：审计署进行的调查

2.27 从表四可见，大多数地区的使用率均超出100%。出现这种情况，原因是区内停泊的电单车数目超过了指定车位的数目(见中间内页照片五)。这些位于已发展区的路旁车位的整体使用率为127%。

审计署对路旁电单车车位的意见

2.28 驾驶电单车人士在使用路旁车位时毋需缴费，然而并无明文规定这类道路使用者使用车位时毋需缴费。审计署找不到任何记录在案有关免费使用车位的理由。一九九零年《运输政策白皮书》亦没有提及有关路旁车位的准则是否适用于电单车（见上文第2.5段）。审计署调查已发展区的结果显示整体使用率极高(127%)，远远超越了《运输政策白皮书》厘定的85%使用基准(即维持15%的空置率)。

2.29 审计署注意到警方关注近年来的电单车盗窃案，占所有偷车案20%。警方已向运输署建议一项防止电单车盗窃的措施，就是在路旁电单车车位安装栏杆，以便车主把电单车牢系在栏杆上，令贼人较难偷走车辆。运输署原则上同意警方的建议。当局会在三个地点试行安装栏杆。如所有电单车车位都按建议安装栏杆，安装费及维修费将会相当大。

2.30 审计署认为驾驶电单车人士在公共地方停泊电单车应缴付费用。就此，审计署注意到驾驶电单车人士在政府公众停车场停泊电单车时须缴付费用。假设路旁电单车车位每15分钟收费一元，每日有14小时收费，如使用率为70%，审计署估计那些高使用率的车位每年可带来经常收入3,400万元，计算详情见附录G。预料泊车收费錶的安装费在大约四个月内便可收回。

审计署对路旁电单车车位的建议

2.31 为了更有效率使用路旁车位，审计署建议当局应考虑在使用率高的路旁电单车车位向停泊电单车的驾驶人士收费。

当局的回应

2.32 运输局局长表示他不反对审计署的建议。他相信运输署署长会在考虑公众的意见、资源影响、运作及执行方法后，认真研究有关的建议。

2.33 运输署署长表示：

- 运输署原则上支持向使用路旁车位的电单车驾驶者收费，但须视乎在二零零零年初试验安装栏杆的结果及其他运作问题能否圆满解决；
- 在电单车车位设置泊车收费錶，毋须修订法例。现行使用路旁电单车车位而毋须缴交费用的做法是基于运作方便；及

—— 在路旁车位为电单车设置泊车收费錶及栏杆可能会令路旁多了一些不必要的设施，阻碍行人。运输署会监察在电单车车位试验安装栏杆的情况。

2.34 **警务处处长**表示他支持审计署向使用路旁车位的电单车驾驶者收费的建议，条件是政府为所有设置泊车收费錶的车位提供具保安作用的栏杆，作为防止路旁车位电单车盗窃案的措施。

2.35 **库务局局长**表示，从收入的角度来看，她支持审计署的建议，就是应考虑向使用路旁车位的电单车驾驶人士收费。

第 3 部分：泊车收费錶管理合约

3.1 本部分审查路旁泊车收费錶管理合约的执行。

3.2 自一九九四年三月起，运输署把本港所有路旁泊车收费錶的管理、运作及保养工作外判给私人机构。承办商亦须负责有关的交通标志、道路标记及实施收费錶扩展计划。一九九七年九月第一份合约届满后，运输署把现行合约批给一个承办商，为期四年，直至二零零一年九月为止。与第一份合约相若，承办商是以与政府摊分泊车收费錶收入的形式获得报酬。采取摊分收入而不采用固定金额或成本加利润合约的原因是：

- 鼓励承办商提供更佳服务(例如收费錶保养恰当，因损毁而导致收入亏损的情况便大大减少)；
- 免却固定成本模式的实际困难 (例如运作单位的界定、用法的核实、因收费錶暂停运作而出现的问题)；及
- 与政府多层停车场的合约一致。

二级制的收入摊分结构

3.3 为防止承办商在增加路旁泊车收费时，赚取意外收益，泊车收费錶的收入是以二级制的浮动算法来摊分。在二级制的摊分结构中，运输署在合约中厘定一个**特定的金额**，作为第一级及第二级的分界线，这特定的金额是按现行收费计算每月泊车收入估计的总值数字。原则上，除非增加路旁泊车收费錶的收费，否则不会超逾此特定的金额。在第一级结构，当总收入不超逾特定金额时，承办商会获取收入中一个议定的百分比。在第二级结构，当总收入超逾特定金额后，承办商在摊分超逾特定金额的收入时，所得的百分比将较低。**第二级的百分比较低，是防止承办商因政府增加泊车收费錶收费的决定而赚取意外收益的要素。**

3.4 招标时，承办商需要指定每一级收入的摊分的百分比(第二级摊分的百分比一定要少于第一级的百分比)。假若政府摊分得来的收入少于最低金额，则承办商需要支付政府最低金额。

3.5 现行管理15 520 个泊车收费錶的合约中，摊分泊车收费錶收入的条款如下：

二级制结构	政府占的百分比	承办商占的百分比
第一级 (收入不超逾每月2,100 万元的特定金额)	70%	30%
第二级 (收入超逾每月2,100 万元的特定金额)	75%	25%
每月支付政府的最低金额	1,700 万元	不适用

由一九九七年九月至二零零一年九月的合约期间，所有百分比均是固定的。只有一个投标者竞投合约，提出在第一级占30%，在第二级占25%，作为摊分收入的百分比。

二级制结构的成效

3.6 一九九九年三月，财政司司长在财政预算案演词中宣布，路旁泊车收费錶即时起由每15 分钟二元提高至四元。有关措施预计在1999–2000 年度内，为政府增加1.9亿元的额外收入。基于这点，审计署估计承办商所占的泊车收入，会在1999–2000 年度增加6,340 万元(由8,550 万元增加至1.489 亿元)(计算方式载于附录H)。然而，承办商只能从中获得小部分的意外收益，因为在一九九九年七月，立法会反对增加泊车收费錶收费，收费錶的收费已回复至原来的水平。

3.7 审计署关注到二级制摊分结构在防止承办商因政府增加泊车收费錶收费的决定而赚取意外收益方面，未必奏效，这是由于当收费錶的收费增加时，承办商会有可观的额外收益，但其管理车位的额外成本仅会些微增加。

3.8 审计署从运输署得悉，收费錶总收入每增加100万元时，承办商付出的额外成本为12万元。然而，按照现行的合约条款，他会获得25万元的额外收入 (即100万元的25%，见上文第3.5 段)。

3.9 运输署告知审计署，这种报酬的方式最为适宜，一方面鼓励承办商做得更好，同时对政府的收入提供足够的保障(即二级制摊分报酬结构及政府获得最低金额)。鉴于过往有泊车收费錶的收费被提高至超逾运输署预计的经验，运输署曾与承办商联络，商讨过调整报酬的准则。事实上，倘若立法会在一九九九年七月接纳增加泊车收费錶收费，运输署和承办商当时的商讨亦已接近达成协议的阶段。

审计署对防止赚取意外收益的意见

3.10 审计署注意到，在一九九四年三月至一九九七年九月期间，在第一份管理泊车收费錶合约上，承办商在其第二级所摊分的收入比率仅为2.1%。现行25%的比率较上一份合约超逾10 倍。如果立法会接纳增加收费錶的收费，承办商会赚取得一笔巨额的意外收益。

3.11 对于二级制摊分结构能否有效防止承办商赚取意外的收益，特别是当收费錶的收费大幅提升的时候，实属疑问。要依赖与承办商谈判以减少承办商的报酬，是不理想的做法，因为承办商没有合约义务要就政府的要求作出让步。

审计署对防止赚取意外收益的建议

3.12 审计署建议运输署署长应慎重审查二级制的收入摊分结构，只容许承办商收回不多于执行政府决定增加泊车收费錶收费而引致的边际成本，例如在第二级收入中定出最高的摊分百分比。

当局的回应

3.13 运输署署长表示，运输署会按正常惯例，检讨其二级制的收入摊分结构，以维护政府利益和避免承办商赚取意外收益。运输署署长又表示：

——如实施审计署建议的措施，投标者为弥补第二级设定摊分率上限后所少收的利润，可能会在第一级结构中开出较高摊分率以维持所涉成本、风险和利润。当局须因应这可能而研究有关建议的成效；及

——现行合约与上一份合约的成本结构截然不同，把两者的财务条款直接比较并无意义。运输署须顾及两份合约中，承办商的成本问题和支付予政府的最低款额。

3.14 库务局局长表示，会联同运输署一起检讨二级制收入摊分的结构，以保障政府收入和避免承办商赚取得意外的收益。

泊车收费錶管理合约的招标

3.15 现行管理15 520 个路旁泊车收费錶的合约在一九九七年年中招标。当局在一九九七年五月邀请三名预审合格的承办商投标，但其中两名在一九九七年六月截标时没有竞投，只有一名预审合格的承办商投标。该标书符合了招标文件中所列全部五项最低要求(分别为：承办商对承办该合约的准备程度；处理机械收费錶运作的人手；处理电子泊车收费錶的人手；关键人员的资历；以及电话投诉组的人手)。经评估后，估计在一九九七年九月至二零零一年九月的四年合约期内，该标书可为政府带来8.19 亿元的收入。一九九七年九月，政府把现行合约批出。

审计署对泊车收费錶管理合约招标事宜的意见

3.16 由于只有一份标书竞投合约，投标价是否合理实在成疑。审计署注意到，承办商在合约期首18个月收入合共1.003 亿元，比运输署估计的6,380 万元(注2) 高出57% ，而期间泊车錶的总收入增幅仅8% (即由3.81亿元增至4.1亿元)。审计署认为，承办商收入偏高的其中一个原因，是竞投合约时欠缺竞争。

3.17 现时由单一个承办商管理所有路旁泊车收费錶，并非对政府最有利的安排。这项安排令其他承办商无法取得管理泊车收费錶的实际经验，会导致单一个承办商主宰市场，或限制了其他承办商参与市场的空间。增加投标的竞争可避免市场出现持续垄断。管理泊车收费錶的工作可外判予多于一个承办商，以增加竞争。

3.18 审计署注意到，两名预审合格的投标者，已通过技术能力评估，但在一九九七年年中现行合约招标时，决定不投递标书，而上回在一九九三年招标时则有四份标书竞投合约。

3.19 为了增加日后招标时的竞争，当局应找出合约内造成约束或不清晰的问题，以去除令投标者却步的障碍。减少约束和不清晰之处，可吸引更多投标者，对政府有利。就此，当局宜进行招标事后检讨，以研究只有一名投标者的原因，并彻底检讨合约条款，这些都是有用的措施。

审计署对泊车收费錶管理合约招标事宜的建议

3.20 审计署建议，运输署署长应采取措施，增加日后泊车收费錶管理合约招标时的竞争。为了吸引更多投标者竞投，运输署署长应：

- 采取行动(例如招标事后检讨、研究合约条款)，找出合约中造成约束或不清晰的问题，以去除令投标者却步的障碍；及
- 考虑把合约分成两、三份或分成多个部分批出，以增加承办商的数目。

当局的回应

3.21 运输署署长表示：

- 下次招标时，运输署会继续找出合约中造成约束和不清晰的问题，尽量去除；
- 运输署一直朝这个目标努力。上次招标时，便已为减少投标者承担的风险和面对的不明朗因素，采取了下列行动：

注2： 合约期为四年。运输署估计承办商的收入约为 1.7 亿元。据此计算，承办商首 18 个月的收入为 6,380 万元(即1.7 亿元× 18/48)。

(i) 把上一份合约的合约期延长六个月，以配合电子泊车设施供应合约批出日期。署方亦向投标者提供了更多技术上详情，并制订了具体的转换计划；及

(ii) 鉴于易泊卡单位成本和耗用率都未能确定，易泊卡的成本遂由政府承担；

—— 开放易泊卡系统予其他智能卡，很可能对有意投标的承办商造成更多约束和不清晰的问题，除非政府愿意承担这些不明朗因素造成的风险；及

—— 在一九九六年，运输署和运输局曾经研究过把泊车收费錶合约外判给多名承办商的利弊，研究的结果显示，引入竞争的成本远超过所得效益。规模不经济和间接费用增加，会促使政府因承办商提高索价而每年额外负担1,000万元的成本。运输署须调拨更多资源，监察和协调承办商每日收集泊车收费錶收入资料的工作。运输署还须确保各承办商采用的系统互相兼容，电子货币数据才可传送无误。不过，运输署会继续研究把收费錶管理合约分成两、三份以增加竞争的益处，并会顾及收费錶操作和科技方面的最新发展。

3.22 库务局局长表示完全赞同须增加招标时的竞争和去除不必要的投标障碍这些建议。

第 4 部分：电子泊车收费设备

4.1 本部分检讨电子收费錶的采购及易泊卡的使用情况。

电子收费錶

4.2 现有的15 520个路旁泊车收费錶，大部分都是电子操作的。这类收费錶无须人手收集硬币，在防止人为干扰收费錶方面提供更佳保障。再者，这类收费錶容易调校，可配合收费的调整，并可提供较准确的管理数据。目前，本港使用的电子收费錶有两类，计有：

—— **电子泊车收费錶** 收费錶安装在支柱上面，每一收费錶管辖一个车位。类似投币式的收费錶，錶面有一块细小显示屏，以显示所购买的泊车时间；及

—— **凭票泊车机** 这是一部售票机。驾车人士可利用这部仪器购买印上泊车时间的泊车票。泊车票须放在挡风玻璃后面，以显示已购买的泊车时间。每部凭票泊车机管辖10 至15 个车位(见中间内页照片六)。

4.3 根据一九九五年十二月一份关于采购电子泊车收费设备的财务委员会文件，由于电子泊车收费錶经实地测试后证明效果良好，会用以取代大部分投币式机械收费錶。然而，运输署一般只会在尽头路和一些支柱有经常被小巴和货车撞毁之虞的地点安装凭票泊车机。使用凭票泊车机，可解决需要经常修理及更换遭撞毁的收费錶支柱的问题。

安装凭票泊车机

4.4 截至一九九九年四月一日，运输署在24个地点安装了79部凭票泊车机，管辖的路旁车位共有823个。在这些车位所安装的79部凭票泊车机，所花费用合共为580万。审计署估计，假如在这些车位安装电子泊车收费錶，便可节省 410 万元。有关成本的比较载于附录I。

4.5 为了查明安装凭票泊车机是否合乎成本效益，审计署对这24个地点在一九九七及一九九八年(即把机械式收费錶更改为凭票泊车机的前两年)接到的收费錶支柱损毁个案记录进行研究。审计署注意到，这24个地点共有24宗(一九九七年11宗，一九九八年13宗)收费錶支柱损毁的报告，需要进行大规模修理或更换支柱。更换24个收费錶(连支柱) 的成本合共133,176元(注3)。若以更换这些收费錶的总成本来比较，额外花费410万元去安装79 部凭票泊车机是否合乎成本效益，颇成疑问。

4.6 审计署更注意到，部分凭票泊车机并非安装在尽头路处，而这些地点亦没有泊车收费錶支柱经常被撞毁的记录。现将一些例子列举如下：

注3： 更换收费錶(外壳连机芯)，费用每个为3,611元，另加支柱及安装费1,938元。更换24个收费錶的总成本合共133,176 元[即(3,611 元+ 1,938 元)× 24]。

地点	已安装的凭票泊车机数目	管辖车位
九龙塘施他佛道	3	27
铜锣湾开平道	2	15
铜锣湾新会道	2	11

审计署对电子收费錶的意见和建议

4.7 从上文第4.4段的成本比较可见，安装凭票泊车机的费用，比安装电子泊车收费錶的费用还要高。凭票泊车机的运作成本也较高。另外，运输署告知审计署，驾车人士不大喜欢使用凭票泊车机，就凭票泊车机收费的执法工作而言，警方也认为不可取。因此，投入服务的凭票泊车机由一九九九年四月的79 部减至一九九九年七月的62 部。

4.8 审计署注意到，运输署已为其泊车收费錶扩展计划取得拨款，以添置56部凭票泊车机，费用合计约为400万元。鉴于电子泊车收费錶较凭票泊车机廉宜，审计署建议运输署署长今后应只在那些不适宜安装电子泊车收费錶的地点安装凭票泊车机。在此期间，预留作添置凭票泊车机的经费应暂时冻结。

当局回应

4.9 运输署署长表示：

- 到目前为止，根据警方及使用者的反应，从执法及运作的角度来看，这两类收费錶中，以电子泊车收费錶较为可取。有些使用者亦告诉运输署，凭票泊车机不大方便，因为驾驶者须排队轮候使用售票机，以购买泊车票；
- 今后运输署只会考虑在合适地点安装凭票泊车机，而尽头路及路边停车场仍然是重要的选址因素。此外，运输署还会顾及当地人士的意见及执法方面的影响；及
- 鉴于上述考虑因素，日后就泊车收费錶扩展计划所购置的电子泊车收费錶及凭票泊车机数目，可能与原来计划购置的不同。

4.10 库务局局长表示，尽管较早前已通过拨款申请，她会重新研究，运输署添置凭票泊车机是否合理。其实，她已促请运输署暂时搁置所有尚未签署落实的安装计划。

易泊卡

4.11 易泊卡自一九九八年四月起推出在本港使用。运输署向驾车人士发售易泊卡，让他们支付在路旁车位泊车时所需泊车费用。该卡是第三代智能卡，可被电子泊车收费錶及凭票泊车机接纳。该卡在便利店、汽油站及多层停车场均有发售，其储值为100 元、

200元及300元。它最明显的优点，在于驾车人士无须自备硬币投入收费錶以支付泊车时间。

4.12 运输署通过公开招标向承办商(刚好亦是管理所有泊车收费錶的承办商) 采购易泊卡。不论储值额多少(100 元、200 元或300 元)，运输署均须就每张易泊卡支付6.50元的费用。然而，该卡的储值额一旦用尽，即不能增值，而该卡亦变成再无效用。自一九九八年四月易泊卡推出以来的 12 个月期间，运输署合共向承办商采购 210 万张卡，所需费用达 1,400 万元。

4.13 运输署在采购易泊卡后，会将这些卡交予负责管理路旁泊车收费錶的承办商。承办商会在此时向运输署缴付相等于易泊卡面值的款额。根据合约，承办商负责透过分销网出售这些卡。按自易泊卡推出日起计首 12 个月内，承办商一共售出易泊卡 146 万张，详情如下文表五所示。

表五

1998 - 99 年度出售的易泊卡

面值	数量	易泊卡成本 (百万元)	总面值 (百万元)
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
总计	1 459 200 (100%)	9.5	186.5

(约146 万)

资料来源：运输署的记录

易泊卡的缺点

4.14 易泊卡系统是封闭式智能卡系统(即该卡只可供路旁泊车及支付运输署多层停车场的泊车费)。运输署须就每张卡支付6.50 元的费用，即分别为面值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驾车人士，较为化算。不过，到目前为止，面值100 元的卡最受驾车人士欢迎，占1998-99 年度所出售的易泊卡的78%。倘若能出售较多高面值的易泊卡，在1998-99 年度为数950万元的易泊卡成本费用便可相应减少。

4.15 相比之下，开放式智能卡系统(即广泛用作小额金钱交易的电子卡)所涉及的成本则较少。商号(如超级市场及零售店)使用该系统的费用，约为交易额的0.7%。以推行易泊卡计划首 12 个月为例，使用易泊卡与开放式智能卡的成本差额如下。

	(百万元)
使用易泊卡的成本 (6.5 元 × 146 万张易泊卡)	9.5
减去：使用开放式智能卡系统的成本 (0.7% × 1.865 亿元即146 万张 易泊卡的总面值)	(1.3)
	——
成本差额	<u>8.2</u>

4.16 开放式智能卡系统的发行商亦需要负责智能卡的成本及分销网的费用。此类智能卡可以增值，因此，比较易泊卡更符合环保原则。开放式智能卡系统在香港日益受到欢迎，而拥有这类智能卡的情况亦十分普遍。

4.17 运输署知悉开放式智能卡系统的优点。早在一九九六年一月，运输署已与机电工程署商讨采用开放式智能卡系统是否可行(机电工程署就电子泊车收费设备提供技术意见及支援)。一九九六年四月，运输署决定暂时采用封闭式智能卡系统，同时进一步探讨采用开放式智能卡系统在技术上是否可行。一九九八年四月，运输署推出易泊卡系统。同时，运输署在一九九九年十月开始实行为期六个月的试验计划，该计划是与开放式智能卡系统的两个发行商一起安排，以测试技术上的兼容性、公众接受程度及使用该系统的收入保证情况。运输署会在试验计划后进行技术及成本评估。

审计署对易泊卡的意见

4.18 出售更多高面值的易泊卡，可减低采用易泊卡的总成本。此外，就路旁车位的电子泊车收费设备而言，使用封闭式智能卡系统与开放式智能卡系统相比，成本差额则甚大。除成本相对较高外，每年约有150 万张易泊卡因不能增值而弃置。

审计署对易泊卡的建议

4.19 审计署建议运输署署长应：

- 鼓励驾车人士使用高面值易泊卡(例如给予少量折扣)，以减低易泊卡的总成本；及

- 鉴于易泊卡成本相对较高，宜加快进行开放式智能卡系统的可行性研究，以期尽早采用该系统。

当局的回应

4.20 运输署署长表示：

- 基于财政理由，值得鼓励驾车人士使用高面值的易泊卡。不过。由于驾车人士对面值较低(100元)的易泊卡需求甚殷，运输署必须在客户服务与成本效益两者间，保持平衡；及
- 现正致力探讨可否将易泊卡系统开放予其他智能卡使用。运输署已有计划将该系统开放予其他智能卡，与两个开放式智能卡系统的发行商进行的试验计划，将于一九九九年年底展开。运输署亦正研究可否采用一些主要交通营办商现行使用的其他智能卡。

4.21 机电工程署署长表示，决定选用现行的易泊卡，是基于多项可取的因素，包括有关系统的效用已被证明、技术发展成熟、具有内在防骗性能，以及一九九六年计划开始时，其开发成本最低。该署明白采用开放式系统及可增值的智能卡日益重要，已在易泊卡合约中规定，承办商须进行试验计划，以便在合约期间采用另外两类开放式智能卡。

4.22 库务局局长表示，她全力支持采用较易泊卡更符合成本效益的其他智能卡，并为此预留款项，供运输署尽快进行试验计划。

照片一

在某个周日荃湾区不设收费錶的路旁车位全被占用
(参阅第 2.11 段)



资料来源：审计署拍摄的照片

照片二

某个星期日九龙城区设有收费錶的路旁车位(假日不收费)使用情况
(参阅第 2.18 段)



资料来源：审计署拍摄的照片

照片三A

某个公众假日上午七时三十六分深水埗区
设有收费錶的路旁车位(假日不收费)使用情况
(另见下面照片三B)



资料来源：审计署拍摄的照片

照片三 B

与上面照片同日的下午三时十二分设有收费錶的路旁车位使用情况，
显示部分车辆在有关车位停泊了一段相当长的时间
(参阅第2.18 段)



资料来源：审计署拍摄的照片

照片四
路旁电单车车位使用率高
(参阅第2.26 段)



资料来源：审计署拍摄的照片

照片五
停放电单车的数目超过车位的数目
(参阅第2.27 段)



资料来源：审计署拍摄的照片

照片六
凭票泊车机
(参阅第4.2 段)



资料来源：审计署拍摄的照片

照片七
上水的停泊及转乘设施
(参阅第5.5 段)



资料来源：审计署拍摄的照片

第 5 部分：泊车设施

5.1 本部分检讨停泊及转乘设施，及新发展物业电单车和访客车位的供应。

停泊及转乘设施

5.2 推行停泊及转乘计划的目的是，鼓励驾车人士减少驾车，把车辆停泊在就近主要公共交通总站的指定停车场内，然后转乘公共交通工具(例如地下铁路(地铁) 或九广铁路)。如没有这项计划，他们会把私家车驶到繁忙的市区。计划的目的是要纾缓繁忙市区交通挤塞的情况及减少对车位的需求。

5.3 停泊及转乘并不是一个新的构思。一九八一年，泊车政策工作小组建议应在地铁和九广铁路车站及主要巴士总站或附近提供停泊及转乘设施，以及透过收取低廉泊车费的方法，鼓励市民使用泊车设施，然后转用公共运输服务。一九八二年，行政局决定：

“停泊及转乘设施应由私人机构提供及管理，只有在清楚确定商业机构对这项计划没有兴趣，以及提供这项设施令乘搭地铁的人数大幅增加及大大纾缓交通挤塞的情况时，政府才应考虑承担这项责任。”

5.4 一九八二年九广铁路的火车电气化后，红磡及大埔火车站，曾一度设有停泊及转乘设施，鉴于成绩差强人意，设于大埔火车站的停泊及转乘设施其后停止使用，原来地点亦更改作兴建楼宇之用。红磡火车站的多层停车场则由一家私人公司经营，向经常乘搭火车的驾驶人士提供每日优惠。不过，停车场并没有要求驾驶人士证明他们有乘搭九广铁路的火车。优惠价格实际上适用于所有驾驶人士。

在上水推行的停泊及转乘试验计划

5.5 一九九五年，运输署完成了《车位需求研究》。研究建议提供停泊及转乘设施，作为交通管理措施之一，以协助纾缓主要交通走廊的交通挤塞情况及减少市区的泊车需求。在《一九九六年施政报告》中，当局承诺在一九九七年推行一个试验计划。政府选定了毗邻上水火车站彩园路一个5 300 平方米的短期租赁停车场来推行试验计划(见中间内页照片七)。政府动用了200万元来进行改善工程。停车场有200个车位，政府已把停车场交给九广铁路公司管理及经营。其后九广铁路公司聘请了一家私人公司来经营该停车场。停泊及转乘试验计划由一九九七年十二月十九日开始实施。

5.6 停泊及转乘泊车设施每日由早上五时至凌晨二时运作 (由一九九八年九月起包括星期日及公众假期)，方便驾驶人士乘搭首班以至最尾一班火车。驾驶人士须缴交特惠泊车费每小时三元，正常的泊车费是每小时12元。不过，为了证明他们有乘搭火车，驾驶人士须在泊车后90 分钟内在其中一个九广铁路市区火车站 (即九龙塘、旺角或红磡) 用打印机在泊车票上打印。在回程时，驾驶人士须在泊车票上再打印，并须于90分钟内返回停车场。

5.7 如未能在90分钟内打印，驾驶人士须为90分钟以外的时间缴付正常的泊车费。其他不乘搭九广铁路的私家车驾驶人士亦可使用停车场，但须缴付正常泊车费。200个车位中有30个是预留给持月票的驾驶人士使用，费用为每月1,200元。

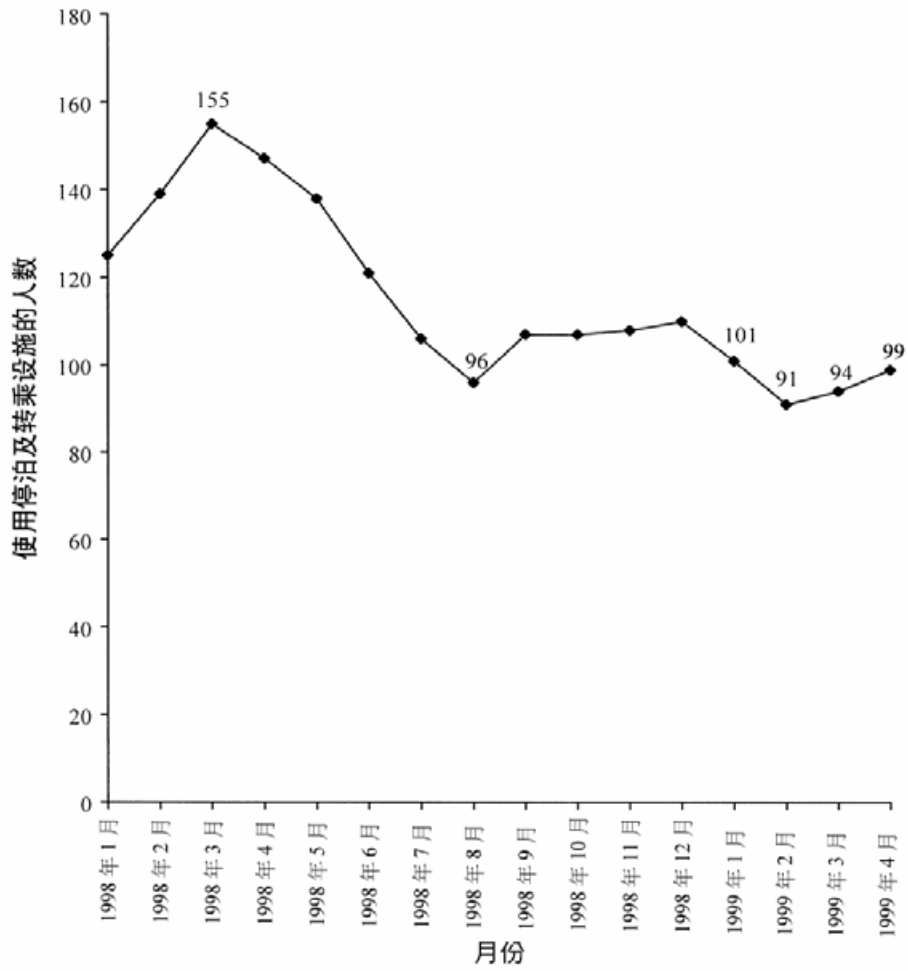
5.8 推行试验计划的目的是，在于引入停泊及转乘的概念，测试经常驾车上班人士对计划的接纳程度，以及测试停车场和连接的公共运输服务之间的配合效率。泊车费带来的收益预测会达每年300万元，粗略相等于短期租赁所损失的土地补价。在评估停泊及转乘试验计划的盈利能力时，预料有65%的使用者会是停泊及转乘人士，而35%是非停泊及转乘人士。

自一九九八年四月以来使用停泊及转乘设施的人数

5.9 审计署注意到，最多人使用停泊及转乘设施的时间是一九九八年三月，当时每日平均有155人。但由那时开始，使用停泊及转乘设施的每日平均人数不断下降，由当时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个月间，使用停泊及转乘设施的每日平均人数为100人左右(见下文图一)。

图一

使用停泊及转乘设施的每日平均人数
(不包括星期日及公众假期)



资料来源：运输署的记录

注：政府并没有限定使用停泊及转乘设施的人数。由于早上有多余的车位，使用停泊及转乘设施的人士不会找不到车位泊车。

5.10 另一方面，使用停车场的非停泊及转乘人士却有所增加。两种使用者所占的百分率载于附录 J。

5.11 《一九九八年施政方针》载述运输局的其中一个目标，是为铁路计划进行设计时，安排在合适的铁路车站加设停泊及转乘设施。当局把提供停泊及转乘设施列为将于未来五年进行的新铁路工程项目规划参数之一。政府已指定在西铁、马鞍山支线及地铁将军澳支线(注4)沿线六个站设立停泊及转乘设施。停泊及转乘车位的规划数目(仍在与有关方面商讨中)载于下文表六。

表六

新铁路工程项目的停泊及转乘设施

铁路线	车站	落成日期	规划的停泊及转乘车位数目
西铁	屯门市中心	二零零四年(注1)	220
	天水围	二零零四年(注1)	220
	锦田	二零零四年	465
	荃湾西	二零零四年	320
马鞍山支线	利安	二零零四年(注1)	200
将军澳支线	坑口	— (注2)	500
总计			<u>1 925</u>

资料来源：运输署的记录

注 1：只属暂定日期。

注 2：这个工地由私人发展，落成日期未悉。

注4：自一九九八年十月以来，地下铁路公司一直都有为转乘机场快线的驾驶人士提供停泊及转乘设施，地点是机场铁路九龙及青衣站，停车费是优惠价每小时五元。

审计署对停泊及转乘设施的意见

5.12 在上水所进行的试验计划，为停泊及转乘人士的预期使用率(以人数计算) 为65%，而非停泊及转乘人士则为35%。计划推行的最初数月，只是仅仅达到有关预期使用率。不过，停泊及转乘的人数自一九九八年四月起下跌。自一九九九年一月起，停泊及转乘人士的人数比率下跌至不足35%。据最新数字显示，每日只有约100名停泊及转乘人士使用停泊及转乘设施。

5.13 审计署曾询问停泊及转乘人数下跌的原因。运输署回复表示，经济持续逆转，相信是引致全港乘搭交通工具次数下跌的主要原因。此外，自一九九八年五月第三号干线通车后，亦可能令上水的停泊及转乘设施使用率下跌。

5.14 审计署发现使用该试验计划的停泊及转乘人数大幅下跌（由155人下跌至100人）。根据九广铁路公司委聘的顾问公司在一九九九年一月进行的调查，接近一半使用该试验计划的停泊及转乘人士表示，要是没有停泊及转乘设施，他们也不会把私家车驶至繁忙的市区。换言之，他们是受有关设施的吸引，才会驾驶私家车往返住所及火车站。审计署进一步发现，有47%的停泊及转乘人士在繁忙时间过后(即上午十时后) 才使用有关设施。

5.15 审计署注意到提供停泊及转乘设施的目标，是纾缓繁忙市区的交通挤塞情况及对车位需求。不过，审计署对于能否达到这个交通管理目标，有所保留。评估纾缓交通挤塞的程度，以及提供停泊及转乘设施所占用土地的有关经济成本，是十分重要的。在这方面，运输署署长认为，计划的车位总数是计及实际占用的建筑楼面面积(换言之，建筑楼面面积将会缩小，以提供停泊及转乘设施所占的用地)。

审计署对停泊及转乘设施的建议

5.16 审计署建议当局应：

- 检讨停泊及转乘试验计划，以查明是否达到纾缓市区挤塞的交通管理目标，以及其有效程度；
- 计及所占用土地的经济成本，进行停泊及转乘设施的成本效益分析；及
- 根据以上检讨/分析所得结果，重估日后在上水火车站及其他车站提供停泊及转乘设施的需要。

当局的回应

5.17 运输局局长表示：

- (a) 上水试验计划的检讨工作已经完成。由于目前的试验计划所提供的车位数目有限，要量化该计划对纾缓市区交通挤塞的有效程度是十分困难的。不过，

检讨结果显示停泊及转乘的概念是颇受欢迎的。例如在一九九七年年底时，使用该计划的使用者以及一般市民曾向他提出强烈要求，把计划扩展至包括星期日及公众假期；

- (b) 由于新界的规划方案旨要容纳更高的人口增长，以及西铁第一期竣工后，新界的铁路覆盖范围会更为扩大，届时市民对停泊及转乘的接受及吸引程度或会提高。停泊及转乘计划除可纾缓闹市交通挤塞的情况及车位需求，亦鼓励驾车人士少用私家车，有助达到保护环境的目标；
- (c) 《第三次整体运输研究》中亦有研究停泊及转乘的概念，该研究已确立得到所述计划既能鼓励市民乘搭火车，代替私家车，亦有助纾缓市区交通挤塞及对车位的需求；
- (d) 他明白到市民需要一段时间才养成停泊及转乘的习惯。基于这个原因，他已仔细研究过新铁路沿线各站的实况，才物色到目前六个最适宜辟作停泊及转乘设施的地点，并厘定有关车位的数目。他会陆续注视车位供应的数字，与人口转变的预测及其他规划参数的关系；
- (e) 从地尽其用的角度来看，停泊及转乘计划或可纾缓对市区车位的需求，因而腾出可能会用作供应车位的宝贵土地。藉着鼓励公众减少在市区驾驶车辆，停泊及转乘计划可减低兴建更多道路计划的需求。因此，他在考虑提供停泊及转乘设施的时候，须要从广阔的层面评估所涉及的经济成本，当中须顾及倘若没有停泊及转乘计划，另行在市区提供车位及兴建新道路基础设施以应付额外交通负荷的成本；及
- (f) 在停泊及转乘计划下，没有特定的车位是专为停泊及转乘设施的使用者而设。有关政策的公众目的，是使用者如符合特定规定，直接以铁路为接驳交通工具，便享有泊车收费优惠。不过，使用者的车辆在进入停车场的时候，与非停泊及转乘设施的使用者是毫无分别的。这项安排在现有和新建成的停泊及转乘设施均同样适用。简而言之，停泊及转乘设施不是在一块特定的土地上独立运作(注5)。

5.18 运输署署长表示：

—— 检讨停泊及转乘设施的工作是持续进行的。运输署在规划提供有关设施时，亦会检讨在该六个铁路车站提供停泊及转乘设施的情况；

注5： 六个新铁路车站计划拨作停泊及转乘车位的数目共有1 925个(见第5.11段表六)，所占土地 (或楼面面积)相当多。审计署关注到当局在未充分考虑其他用途前，便把土地拨作停泊及转乘设施之用。倘若把贵重的土地拨作这些设施使用，当局必须确保能达致纾缓交通挤塞的目标。

- 停泊及转乘试验计划的每日平均使用率，维持在停车场容量的50%或以上 (即按车位使用率计算： $200\text{个车位} \times 50\% = 100\text{个车位}$)。由于现时上水的试点面积有限，他并不预期可大大纾缓市区的挤塞程度。不过，该计划确实证明有助达到这个目标；及
- 上水的试验计划及其他预算进行的停泊及转乘设施都以自负盈亏的原则运作，目前及日后都会由私人营办商经营。政府不会提供任何资助或优惠。所有停泊及转乘停车场亦可作一般泊车用途。这些停车场的运作是否可行及有效，全由市场决定。

新发展物业泊车设施的供应

5.19 运输署委聘顾问，进行《车位需求研究》，以确定车位问题和建议补救办法，有关的最后报告已于一九九五年十二月发出。该名顾问提出了多项建议，其中包括修订《香港规划标准与准则》，增加住宅、工业和商业发展物业的车位。这项建议旨在纾缓本港车位短缺的问题。结果，《香港规划标准与准则》于一九九六年十月作出修订，增加新发展物业的车位。《香港规划标准与准则》所定的车位标准，整体旨在确保，除特殊情况外，未来的住宅发展物业必须设有足够的车位以应付住客所拥有的自用车。有关标准设定了最低的车位数目，而非最高车位数目。

5.20 经修订的《香港规划标准与准则》亦对电单车车位的供应作出规定。标准供应比率定为私家车车位总数的5%至10%；而在各类发展物业(住宅、工业和商业)内的任何一个位置，亦必须提供不少于五个电单车车位。

5.21 至于私人住宅发展物业，经修订的《香港规划标准与准则》规定，为住客提供车位之余，亦必须提供访客车位。有关内容规定，私人住宅发展物业必须为每幢住宅楼宇提供五个访客车位。

审计署就新发展物业的泊车设施进行的审查

5.22 一九九九年四月，审计署到14个分区地政处的其中五个分区视察，目的为确定有关方面有否符合《香港规划标准与准则》就电单车和访客车位修订后的标准。审计署审查在一九九七年一月一日 (即《香港规划标准与准则》于一九九六年十月修订后三个月) 以后批出的所有新私人住宅契约。在一九九七年一月至一九九九年三月期间，共有16项新私人住宅发展物业准予进行。下文表七撮述符合《香港规划标准与准则》的情况。

表七

符合《香港规划标准与准则》的情况

车位类别	附有契约条件的住宅发展物业数目		获准进行的住宅用地发展物业总数
	未能符合《香港规划标准与准则》	符合《香港规划标准与准则》	
电单车车位	13 (81%)	3 (19%)	16 (100%)
私家车车位(供访客用)	12 (75%)	4 (25%)	16 (100%)

资料来源：分区地政处的记录

5.23 地政总署署长在回应审计署的查询时指出，运输署有责任根据批地建议及分区地政会议上的指引，确保契约条件内载有正确的车位供应条款。

5.24 运输署告知审计署，考虑到发展的性质、附近的道路网情况和个别个案的利益，有关方面亦有需要在特殊情况下灵活应用《香港规划标准与准则》。除两宗未有符合《香港规划标准与准则》的个案未能追溯理由外，其他未有符合《香港规划标准与准则》的个案的理由可撮述如下：

- 在《香港规划标准与准则》作出修订之前，运输署已就车位的供应提出意见；
- 鉴于低密度发展物业的住客车位总数量少，故毋须在契约内订明该等车位；
- 发展物业内或邻近地区已设有路旁车位或公众停车场。在该等情况下，访客和电单车车位不会详细订明；及
- 契约所订明的车位标准超越了该地点的分区标准，因而毋须为访客提供更多车位，且部分用地也可随时改作电单车泊车用途。

审计署对新发展物业泊车设施的意见

5.25 从上文第5.22段表七可见，就访客车位而言，75%的新住宅发展物业未有符合《香港规划标准与准则》所定的车位标准。至于电单车车位，未有符合《香港规划标准与准则》的比率则更高（81%）。尽管《香港规划标准与准则》已于一九九六年作出修订，增加新发展物业的车位，但在被挑选进行审查的新发展物业契约当中，大部分发展物业均由于不同理由而没有遵照《香港规划标准与准则》提供电单车和私家车（供访客用）的车位，而其中两宗个案没有适当地将有关理由记录在案。

审计署对新发展物业泊车设施的建议

5.26 审计署建议运输署署长应：

- 确保日后所有未有符合《香港规划标准与准则》所定标准的个案，必须适当地将有关理由记录在案；及
- 鉴于未有符合《香港规划标准与准则》的个案比率高，考虑修订《香港规划标准与准则》的需要。

当局的回应

5.27 运输署署长表示：

- 有关所有未符合《香港规划标准与准则》的个案，该署已进行全面审查，并在有充分理由支持的情况下才准予批准。考虑到地区限制、附近的道路网情况等有关因素，运输署亦须在特殊情况下灵活应用《香港规划标准与准则》；及
- 《香港规划标准与准则》已按需要不时作出修订。

一九九九年四月一日为私家车、货车及
旅游巴士而设的路旁车位

	现有车位	设有收费錶的车位	没有收费錶的车位
私家车 (及轻型货车)	18 600	13 100 (70%)	5 500 (30%)
货车	3 200	2 100 (66%)	1 100 (34%)
旅游巴士 (及其他车辆)	560	320 (57%)	240 (43%)
总计	22 360	15 520 (69%)	6 840 (31%)

资料来源：运输署的记录

审计署在一九九九年八月
就不设收费錶车位的使用情况所作的调查

	受调查的车位 (a)	被使用的车位 (b)	使用率 (c) = (b) / (a) × 100%
(A) 供私家车 (及 轻型货车) 停泊			
地区			
荃湾	56	56	100%
将军澳	45	41	91%
屯门	86	76	88%
元朗	100	78	78%
	——	——	
总计	287	251	87%
	=====	=====	
(B) 供货车停泊			
地区			
元朗	65	55	85%
	——	——	
总计	65	55	85%
	=====	=====	

资料来源: 审计署的调查

在已发展区的1 620 个路旁车位设置收费錶
每年所能带来收入的估计

(A) 带来的收入

$$\begin{aligned} & \text{每小时8元} \times \text{每日运作14小时} \times 296 \text{日} \times 58\% \text{ 使用率(注1)} \times 1\,620 \text{个车位} \\ & = \underline{31,149,619 \text{ 元}} \end{aligned}$$

(B) 运输署承办商所摊分的收入(作为收费錶管理及收集有关收入的费用)：

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

(C) 政府摊分的收入〔(A)－(B)〕：

$$\begin{aligned} & = 31,149,619 \text{ 元} - 7,787,405 \text{ 元} \\ & = \underline{23,362,214 \text{ 元}} \text{ (约2,300万元)} \end{aligned}$$

资料来源：审计署的计算

注1：1998-99 年度所有设有收费錶车位的平均使用率为58%。

注2：25%的百分比是根据现时与运输署承办商签订的合约而定出的。

一九九九年四月一日
路旁车位的地区分布情况

区域	地区	收费錶每日运作的车位 (a)	星期日及公众假期 收费錶不运作的车位 (b)	车位总数 (c) = (a) + (b)
港岛	香港仔及南区	334 (64%)	187 (36%)	521
	跑马地、湾仔 (及铜锣湾)	443 (43%)	578 (57%)	1 021
	东区	223 (35%)	408 (65%)	631
	西区及中区	87 (19%)	372 (81%)	459
九龙	何文田及九龙塘	399 (36%)	704 (64%)	1 103
	油尖旺	353 (18%)	1 561 (82%)	1 914
	黄大仙及观塘	285 (17%)	1 400 (83%)	1 685
	红磡及土瓜湾	28 (2%)	1 341 (98%)	1 369
	大角咀及深水埗	0 (0%)	1 694 (100%)	1 694
新界	荃湾、屯门及元朗	207 (11%)	1 688 (89%)	1 895
	葵涌及青衣	4 (1%)	583 (99%)	587
	其他地区(沙田、 大埔、粉岭、上水、 将军澳及西贡)	0 (0%)	2 639 (100%)	2 639
总计		2 363 (15%)	13 155 (85%)	15 518
		(约2 360)	(约13 160)	(约15 520)

资料来源：运输署的记录

收费錶在星期日及公众假期亦收取泊车费
每年所能带来收入的估计

(A) 带来的收入：

$$\begin{aligned} & \text{每小时8元} \times \text{每日运作14小时} \times 72\% \text{ 使用率 (注1)} \\ & \times (52 \text{ 个星期日} + 17 \text{ 日公众假期}) \times 13\,160 \text{ 个车位} \\ & \times 90\% (\text{注2}) \\ & = \underline{65,901,911 \text{ 元}} \end{aligned}$$

(B) 运输署承办商所摊分的收入(作为收费錶管理及收集有关收入的费用)：

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

(C) 政府的收入 ((A) - (B))：

$$\begin{aligned} & = 65,901,911 \text{ 元} - 16,475,478 \text{ 元} \\ & = \underline{49,426,433 \text{ 元}} \text{ (约4,900 万元)} \end{aligned}$$

资料来源：审计署的计算

注1：按1998-99 年度所有设有收费錶而在星期日和公众假期运作的车位计算，平均使用率为72%。

注2：审计署估计，在13 160 个车位中，90% 在星期日和公众假期的使用率均偏高(即超过85%)。

注3：25%的百分比是根据现时与运输署承办商签订的合约而定出的。

一九九九年四月一日
路旁电单车车位的地区分布情况

区域	地区	车位数目
香港	湾仔	471
	中西区	386
	南区	205
	东区	175
九龙	油尖旺	798
	九龙城	540
	深水埗	407
	观塘	191
	黄大仙	187
新界东	沙田	155
	大埔及北区	119
	西贡	100
新界西	青衣及葵涌	178
	元朗	156
	荃湾	105
	屯门	102
总计		4 275 (约4 300)

资料来源：运输署的记录

在电单车车位设置泊车收费錶
每年所能带来收入的估计

(A) 带来的收入

$$\begin{aligned} & \text{每小时4元} \times \text{每日运作14小时} \times 70\% \text{使用率(注1)} \\ & \times 296 \text{ 日} \times 4\,300 \text{ 个车位} \times 90\% \text{(注2)} \\ & = \underline{44,904,384 \text{ 元}} \end{aligned}$$

(B) 运输署承办商所摊分的收入(作为收费錶管理及收集有关收入的费用)

$$\begin{aligned} & \text{收费錶收入的25\% (注3)} \\ & = 25\% \times 44,904,384 \text{ 元} \\ & = \underline{11,226,096 \text{ 元}} \end{aligned}$$

(C) 政府的收入〔(A)－(B)〕：

$$\begin{aligned} & = 44,904,384 \text{ 元} - 11,226,096 \text{ 元} \\ & = \underline{33,678,288 \text{ 元}} \text{ (约3,400 万元)} \end{aligned}$$

资料来源：审计署的计算

注1：审计署调查的结果显示，电单车车位的平均使用率超逾100%。保守估计如车位设置泊车收费錶，电单车车位使用率为70%。

注2：审计署估计4 300 个车位中，90% 有高使用率(即逾85%)。

注3：25%的百分比是根据现时与运输署承办商签订的合约而定出的。

1999 - 2000 年度承办商意外收益的评估
(若落实增加泊车收费錶收费)

	政府占收入	承办商占收入	总收入
	(a)	(b)	(c) = (a) + (b)
	(百万元)	(百万元)	(百万元)
(1) 原本估计的收入	206.2	85.5 (注1)	291.7
(2) 估计增加泊车收费 可带来额外的收入	190.0	63.4 (注2)	253.4
估计总收入: (1) + (2)	<u>396.2</u>	<u>148.9 (注3)</u>	<u>545.1</u>

资料来源: 审计署的计算

注1 : 原本估计承办商的收入:

$$\begin{aligned}
 &= \text{第一级所占的收入} + \text{第二级所占的收入} \\
 &= (2,100 \text{ 万元} \times 30\% \times 12 \text{ 个月}) \\
 &\quad + ((2.062 \text{ 亿元} - 2,100 \text{ 万元} \times 70\% \times 12 \text{ 个月}) \div 75\% \times 25\%) \\
 &= 7,560 \text{ 万元} + 990 \text{ 万元} \\
 &= \underline{8,550 \text{ 万元}}
 \end{aligned}$$

注2 : 这是估计承商总收入(1.489 亿元)及原本估计收入(8,550 万元)的差额。

注3 : 估计承商的总收入:

$$\begin{aligned}
 &= \text{第一级所占的收入} + \text{第二级所占的收入} \\
 &= (2,100 \text{ 万元} \times 30\% \times 12 \text{ 个月}) \\
 &\quad + ((3.962 \text{ 亿元} - 2,100 \text{ 万元} \times 70\% \times 12 \text{ 个月}) \div 75\% \times 25\%) \\
 &= 7,560 \text{ 万元} + 7,330 \text{ 万元} \\
 &= \underline{1.489 \text{ 亿元}}
 \end{aligned}$$

在 24 个地点 823 个车位安装凭票泊车机及
电子泊车收费錶所涉及的成本比较

	凭票泊车机 (a)	电子泊车收费錶 (b)	差异 (c) = (a) - (b)
收费錶的成本	72,930 元 × 79 部	2,051 元 × 823 个	410 万元 (注2)
	凭票泊车机	电子泊车收费錶 (注1)	
	= <u>5,761,470 元</u>	= <u>1,687,973 元</u>	
	(约580 万元)	(约170 万元)	

资料来源：审计署的计算

注1：该823个车位的收费錶已有外壳及支柱。外壳及支柱的费用为已投成本。因此，所涉及的额外资本成本只是机芯的费用，每个为2,051 元。

注2：根据路旁泊车收费錶管理合约，凭票泊车机及电子泊车收费錶的安装人工成本及保养成本，以往及现在均由承办商负责。根据运输署的记录，凭票泊车机的运作费用较电子泊车收费錶为高。

上水推行的停泊及转乘试验计划使用者的每日平均人数

(不包括星期日及公众假期)

月份	停泊及转乘人士 (a)	非停泊及转乘人士 (b)	总使用人数 (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

资料来源: 运输署的记录