

立法會

Legislative Council

立法會 CB(4)1678/20-21 號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號 : CB4/PL/TP/1

交通事務委員會 會議紀要

日 期 : 2021 年 8 月 20 日(星期五)
時 間 : 上午 10 時 45 分
地 點 : 立法會綜合大樓會議室 1

出席委員 : 易志明議員, SBS, JP (主席)
陳恒鑽議員, BBS, JP (副主席)
石禮謙議員, GBS, JP
張宇人議員, GBS, JP
陳克勤議員, SBS, JP
梁美芬議員, SBS, JP
葉劉淑儀議員, 大紫荊勳賢, GBS, JP
謝偉俊議員, JP
田北辰議員, BBS, JP
姚思榮議員, SBS
梁志祥議員, SBS, MH, JP
潘兆平議員, BBS, MH
盧偉國議員, GBS, MH, JP
周浩鼎議員
邵家輝議員, JP
柯創盛議員, MH
陸頌雄議員, JP
劉國勳議員, MH, JP
劉業強議員, BBS, MH, JP
謝偉銓議員, BBS, JP

缺席委員 : 黃國健議員, GBS, JP
何君堯議員, JP

鄭松泰議員

出席公職人員：議程第 III 項

運輸及房屋局副秘書長(運輸)1
葉李杏怡女士, JP

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)5
林玉婷女士

路政署副署長
吳偉強先生, JP

路政署助理署長(技術)
駱劍華先生

路政署助理署長/新界區
曹榮平先生

路政署總園境師
伍芷筠女士

議程第 IV 項

運輸及房屋局副秘書長(運輸)3
麥震宇先生

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)2
李潛穎女士

運輸署副署長/策劃及技術服務
邱國鼎先生

運輸署總工程師/策略研究
余天翔先生

列席秘書 : 總議會秘書(4)2
劉素儀女士

列席職員

：高級議會秘書(4)2
朱靄儀女士

議會事務助理(4)2
林潔文小姐

經辦人/部門

I. 自上次會議後發出的資料文件

立法會 CB(4)1141/ —— 政府當局對委員在
20-21(01)號文件 2021 年 5 月 21 日的
會議上就項目"自動
駕駛車輛規管框架建
議"提出的事宜所作
的回應

立法會 CB(4)1167/ —— 謝偉銓議員就自動駕
駛落實時間表提交的
(只備中文本) 函件

立法會 CB(4)852/ —— 政府當局對委員在
20-21(01)號文件 2021 年 1 月 5 日的會
議上就項目
"3023TP —— 上水第
4 及第 30 區(地盤 2)
的公眾停車場、
3024TP —— 東涌第
99 區的公眾停車場及
B085TI —— 東涌第
99 區的公共運輸交匯
處"提出的事宜所作
的回應

立法會 CB(4)851/ —— 政府當局對謝偉銓議
員有關要求當局就
2021 年 1 月 5 日會議
的討論項目
"3023TP —— 上水第
4 及第 30 區(地盤 2)
的公眾停車場、

經辦人/部門

- 3024TP —— 東涌第99區的公眾停車場及B085TI —— 東涌第99區的公共運輸交匯處"提供資料的函件所作的回應
- 立法會 CB(4)1261/ —— 政府當局對委員在20-21(01)號文件會議上就項目"城巴有限公司(機場及北大嶼山巴士網絡專營權)、龍運巴士有限公司及新世界第一巴士服務有限公司的專營權事宜"提出的事宜所作的回應
- 立法會 CB(4)1304/ —— 政府當局就陳恒鑽議員有關在沙田大涌橋路使用"綠色箭嘴標誌"交通燈及相關安全問題的函件作出的回應
- 立法會 CB(4)1342/ —— 政府當局就謝偉銓議員有關自動駕駛落實時間表的函件所作的回應

委員察悉自上次會議後發出了以上文件。

2. 謝偉銓議員表示希望就政府當局對其信函的回應(立法會 CB(4)1222/20-21(01)及CB(4)1342/20-21(01)號文件)提出跟進問題。主席表示，若有關議題與今天議程上的討論項目並非直接相關，出席會議的相關政府官員未必能夠就所提問題提供一個全面的答覆。謝偉銓議員同意考慮以書面方式就政府當局的回應提出跟進問題。

II. 下次會議日期及討論事項

立法會 CB(4)1330/ —— 待議事項一覽表
20-21(01)號文件

立法會 CB(4)1330/ —— 跟進行動一覽表
20-21(02)號文件

3. 主席表示，行政長官將於 2021 年 10 月 6 日的立法會會議上發表 2021 年《施政報告》。政府當局建議在 2021 年 10 月 15 日的事務委員會會議上，向事務委員會簡報《施政報告》中運輸方面的施政措施。因此，事務委員會原定在 2021 年 9 月 24 日舉行的最後一次會議將告取消。政府當局在 2021 年 10 月 15 日的會議上，亦會向事務委員會簡介交通運輸策略性研究。委員對建議沒有提出反對。

III. 道路維修及街景美化

立法會 CB(4)1330/ —— 政府當局提交的文件
20-21(03)號文件

政府當局的簡介

4. 應主席邀請，路政署副署長向委員簡介路政署在道路維修保養方面所採取的措施，包括應用新科技和智能技術，以及街景美化措施。簡介詳情載於政府當局的文件。

5. 事務委員會委員察悉，路政署與香港理工大學("理大")合作研發了一種較耐用的瀝青鋪路物料 ——"高改性瀝青瑪蹄脂碎石混合料"。截至 2021 年 5 月底，路政署已在 29 個繁忙路段試用這種新瀝青鋪路物料。路政署亦有研究提升低噪音鋪路物料的耐用性。此外，為提高老化道路構築物的維修保養工作的效率，路政署亦一直積極善用新科技和設備，以支援維修保養人員的工作和提升其工作安全，包括使用無人機進行檢查、引入智能路燈管理系統及研發智能機械臂系統等。

6. 政府當局亦向委員簡介街景美化及環保方面的創新措施。在 2017 至 2020 年期間，路政署為共約 50 條橋樑和行人隧道進行美化工程，並自 2020 年年底起為約 200 個道路構築物和約 10 000 支燈柱進行翻新及美化工程。路政署亦於 2016 年推出"斜坡植林優化計劃"。該計劃除有系統地移除老化和結構及健康有問題的樹木外，亦於原址重植原生和本地喬木及灌木，以美化路旁景觀及提升植被的生物多樣性。

7. 最後，事務委員會聽取當局簡介發光二極管("LED")公共照明更換計劃。該計劃自 2017-2018 年度起推出，旨在將路燈和行人天橋及行人隧道光管更換為 LED 照明器。委員普遍支持政府當局的道路維修保養措施，以及在街景美化及環保方面的創新措施。

討論

美化街景及優化斜坡植林

8. 對於政府當局致力美化街景，並因而創造了 300 個臨時職位，以助紓緩受 2019 冠狀病毒病全球大流行影響的失業情況，以及在優化斜坡植林方面所做的工作，盧偉國議員和邵家輝議員表示讚賞。關於潘兆平議員就當局為美化街景而開設的臨時職位的工作性質所提出的查詢，路政署副署長答覆時表示，該等臨時職位主要與繪畫設計及清潔方面的工作有關。

9. 盧偉國議員關注到須在極端天氣下進行維修保養工程的工人的安全。路政署副署長答稱，路政署已開展顧問研究，以探討可就重要基礎設施採取甚麼可行的應變措施(包括與斜坡修葺及維修工程相關的措施)，以應對極端天氣情況。

10. 柯創盛議員詢問道路構築物和燈柱翻新及美化工程的最新進展，以及路政署就 2022 年街景美化工作所訂的目標。姚思榮議員詢問，政府當局有否就街景美化工作(特別是在旅遊景點和人流密集的地區進行的街景美化工程)訂定任何年度目標。

路政署副署長表示，截至 2021 年 8 月，約 170 個道路構築物的翻新工程業已完成。路政署已運用防疫抗疫基金創造臨時職位，以進行已規劃的工程，因而大大加快了 2020 年街景美化工作的進度。大部分翻新工程已完成，路政署會在本年未來數月繼續進行餘下有特別設計主題的美化工程。他亦強調，當局會將旅遊景點和人流密集地區的翻新及美化工程列為較優先處理的項目。

11. 劉國勳議員詢問路政署與康樂及文化事務署("康文署")在植樹等街景美化工作方面的分工情況，並建議政府當局對不同政府部門的工作進行統一管理。路政署副署長答稱，路政署主要負責路旁斜坡的植物保養工程，而康文署則負責護養沿路或路旁種植的植物。政府現時暫無計劃統一管理上述工作。

12. 劉業強議員詢問，繼當局在 2017 年於沙田圓洲角和黃大仙培民街推出試點計劃，以原生及"本地化"品種植物更替台灣相思樹後，斜坡植林優化計劃的最新進展情況為何。路政署總園境師答稱，在沙田和黃大仙試點計劃結束後，政府已將斜坡植林優化計劃擴展至全港各區的合適地點，按現存樹木的年齡、衰退程度和健康狀況進行樹木更替補種工作，每年在 40 至 50 個斜坡上重植原生及"本地化"品種植物。事務委員會察悉，不同地區共有超過 7 000 棵有缺陷的台灣相思樹已被移除。關於劉業強議員就當局會否在事後補種因公路擴闊工程而被移除的樹木所提出的查詢，路政署總園境師表示，在擴闊工程完成後，當局會按既定的指引在有關道路附近重植數量相若的合適品種樹木。

道路、行人天橋及行人路的維修保養

13. 盧偉國議員詢問，老化的瀝青鋪路物料會否被重用。劉國勳議員詢問，路政署以前曾否引進或會否考慮引進環保的瀝青鋪路物料。路政署副署長答稱，當局要求鋪路工程承辦商按照有關的合約條款重用部分老化的瀝青鋪路物料。路政署已開始探討在生產瀝青鋪路物料時加入循環再造廢棄橡膠輪胎的可行性。路政署助理署長(技術)補充，路

政署亦將於 2021 年內在數個地點進行環保瀝青物料試驗計劃，以測試該等物料的品質。主席建議政府當局與自 6 年前起一直研究低噪音瀝青鋪路物料的理大合作進行有關計劃。

14. 柯創盛議員詢問，鑑於路政署轄下構築物的維修保養工程往往需時多月才能完成，政府當局會否實施改善措施，以加快該等工作的進度。路政署副署長答稱，地區小型工程的複雜程度不容忽視，因為其複雜性可能會對行人流量、附近商業機構的營運和地下公用設施造成重大影響。在進行維修保養工程時，政府會透過加強與不同持份者的聯繫，努力加快工程進度。

15. 姚思榮議員詢問，外判予承辦商的路政署工程所佔百分比為何。他進一步詢問，路政署有否為承辦商訂立主要績效指標，以評估其工作的成效和效率，以及會否設立賞罰制度，以評核承辦商的表現。路政署副署長答稱，雖然路政署轄下大部分維修保養工程均外判予承辦商進行，但路政署亦已經常檢討該等工程應由定期合約承建商進行，抑或視乎個別情況按工程性質外判予專門承辦商進行。路政署亦不斷重新評估為承辦商所訂立的主要績效指標。他補充，現時對於承辦商只有懲罰而沒有獎勵的制度。

16. 關於田北辰議員及邵家輝議員對路面鋪設工程的質量和路政署就香港公共道路狀況進行的監察和檢查工作所表達的關注，路政署副署長解釋，就交通流量高的公共道路而言，維修保養工程須在深夜時分進行，且須在數小時內完成，以盡量減低對公眾造成的噪音影響和不便。因此，每次維修工作只能把有關道路的有限範圍修復。路政署將會致力於研究在抗變形、抗老化和抗疲勞方面有較佳表現的鋪路物料。與此同時，路政署會加強定期巡查公共道路。

17. 潘兆平議員查詢當局與理大合作研發的較耐用瀝青鋪路物料的實驗室統計數據，並詢問如可大量生產更耐用的瀝青鋪路物料，其價格與傳統物料的價格如何比較。他亦詢問，海外地方有否就低

噪音的瀝青鋪路物料進行類似研究。路政署副署長答稱，該新物料的耐用度較傳統物料高 30%，前者價格亦高於後者價格 10%。如可大量生產該新的物料，其價格或會下降。

18. 邵家輝議員促請政府當局注意維修保養和清潔升降機及行人天橋。路政署副署長表示，路政署一直與機電工程署合力跟進此事。

19. 主席關注到，以鋪路磚鋪砌的行人路日漸出現路面凹凸不平的情況；若鋪路磚之間的高低差距擴大，或會對行人(尤其是長者)造成不便。他詢問政府當局有何措施解決此問題，以及將來會否以就地灌注混凝土鋪築行人路，而非以鋪路磚鋪砌行人路。路政署副署長答稱，在 2019 年大型公眾活動進行期間，眾多鋪路磚被挖走，路政署須以就地灌注混凝土將路面凹陷的地方填平，務求盡快重開行人路供公眾使用。在過去數月，路政署一直努力不懈地修復受影響的行人路，使它們能盡快恢復原狀。就鋪築行人路面而言，使用鋪路磚較使用混凝土更為可取，因為進行公用設施工程時，每塊鋪路磚均可移開和重鋪，而不需使用高噪音機器打碎混凝土。至於行人路路面出現高低不平的情況，使用高壓噴水潔淨街道可能會沖走引致此問題的鋪路磚墊層的細沙。路政署已察悉路面高低不平的問題，並在過去數月加快進行相關維修工程。此外，在行人流量高的行人路，路政署會以膠水填封鋪路磚間的縫隙，並會更頻密地檢查有關路面。

20. 盧偉國議員詢問有多少百分比的路燈已更換為 LED 照明器。盧議員、姚思榮議員及潘兆平議員促請政府當局加快該項更換工程計劃。路政署助理署長(技術)答稱，自 LED 公共照明更換計劃在 2017-2018 年度展開後，截至 2021 年 7 月，已約有 60 000 支路燈和 2 900 盡泛光燈更換為 LED 照明器。路政署在計劃更換時間表時，會繼續考慮其餘路燈及泛光燈的老化情況。

應用新技術進行維修保養工程

21. 鑑於公眾對安裝智慧燈柱所涉及的私隱問題的疑慮，柯創盛議員要求政府當局澄清智能路燈管理系統與先前在九龍灣安裝的智慧燈柱兩者有何分別。他亦詢問路政署在《香港智慧城市藍圖》下推展的相關措施。路政署副署長澄清，智能路燈管理系統與智慧燈柱是兩項不同的措施。路政署會繼續與政府資訊科技總監辦公室合作落實安裝智慧燈柱，並就個人私隱問題進行地區諮詢和聽取多功能智慧燈柱技術諮詢專責委員會的意見及建議。另一方面，智能路燈管理系統是一個用以監察公共照明系統運作狀況的系統，其功能包括偵測故障，以及讓路燈因應道路情況而自動調較光暗度。

22. 田北辰議員關注涉及配備閃爍箭咀指示燈號的工程車的交通意外事故。他詢問，當在快速道路實施臨時交通安排時，智能機械臂系統能否就此改善道路安全。路政署副署長答稱，智能機械臂系統的開發是為了降低工人在快速道路上放置交通圓筒時所面對的危險。他補充，為盡量防止配備閃爍箭咀指示燈號的工程車在快速道路上遭其他車輛撞倒，路政署正在檢討這些工程車的安排，即放置車輛的位置和數量。路政署會加強宣傳，以推廣在快速道路上安全駕駛的訊息。主席促請政府當局參照海外的例子，例如在配備閃爍箭咀指示燈號的工程車前面較遠距離的位置放置交通圓筒。田議員贊同有關說法。

23. 關於潘兆平議員就智能機械臂系統的實施時間表及當局與香港生產力促進局共同研發該系統的成本所提出的查詢，路政署副署長回應時表示，智能機械臂系統預計可於明年開始在快速道路上試用。

政府當局 24. 主席要求政府當局以書面回應柯創盛議員和姚思榮議員就道路維修保養及街景美化事宜的提問，包括提供當局就這些方面進行的整體規劃及要達到的目標。

IV. 泊車位措施的最新概況

立法會 CB(4)1330/ —— 政府當局提交的
20-21(04)號文件 文件

立法會 CB(4)1330/
20-21(05)號文件 立法會秘書處擬備
的文件(最新背景資料簡介)

政府當局的簡介

25. 應主席邀請，運輸及房屋局副秘書長(運輸)3向委員簡介政府當局就增加泊車位供應所採取的各項措施。他表示，政府當局提供泊車位的政策是優先配合商用車輛的泊車需求，並在整體發展容許的情況下，提供適量的私家車泊車位。當局已採取多項泊車位措施，包括修訂《香港規劃標準與準則》("《規劃標準》")所訂定的泊車設施標準，從而增加在未來住宅發展項目(包括資助房屋發展項目)中泊車位的類別和數量。在採用自動泊車系統方面，政府當局正積極推展 7 個自動泊車系統項目。位於荃灣和大埔短期租約用地的兩個自動泊車系統項目，將分別於 2021 年第 4 季和 2022 年下半年投入運作。運輸署會繼續探討在切實可行的情況下，盡量在短期租約停車場及工務計劃使用自動泊車系統。關於採取措施便利駕駛人士方面，運輸署一直鼓勵停車場業主及營辦商透過"香港出行易"及"資料一線通"向公眾發放實時空置泊車位資訊。運輸署亦自 2021 年 1 月起展開新一代路旁停車收費錶的安裝工程，並預計在 2022 年上半年全面完成約 12 000 個新收費錶的安裝工程。上述各項措施的詳情載於政府當局的文件。

討論

泊車位供應不足

26. 盧偉國議員對泊車位不足的問題極表關注。根據政府當局提供的統計數字，私家車和客貨車的數目在 2010 年至 2020 年期間由 457 000 部增加至 626 000 部，而泊車位數目與此類車輛數目的

比例在同期由 1.38 下跌至 1.10。至於商用車輛，泊車位數目與商用車輛數目的比例在過去 10 年僅約在 0.63 至 0.67 之間。對於政府當局試圖透過提高私家車的首次登記稅及車輛牌照費抑制車輛增長，田北辰議員認為這對解決泊車位不足的問題無濟於事，因為現有泊車位供應已經緊絀。主席和柯創盛議員認為，要緩解此問題，更務實有效的方法是為泊車位供應設定目標和達標時間表。

27. 張宇人議員認為，泊車位不足的問題已持續多年，且情況已惡化，因為許多短期租約停車場和公眾停車場(例如美利道多層停車場)已終止營運或拆卸，以騰出土地推行其他長期發展項目。然而，運輸署未有補足泊車位的削減數目，以滿足有關地區的泊車需求。由於這些停車場通常坐落在繁忙的商業區，泊車位不足已令非法泊車問題惡化，並導致道路擠塞。泊車位短缺亦加重商用車司機的負擔。他們一方面需費時尋找泊車位，另一方面亦須支付較高昂的費用才能使用私人停車場的泊車位。

28. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)³解釋，政府當局近年一直積極推展一系列短期和中長期措施，以期提高泊車位供應數量。舉例而言，運輸署按"一地多用"的原則，將在全港各區共增設約 5 100 個泊車位。在切實可行的情況下，當局亦會在非辦公時間開放政府辦工大樓的泊車位予公眾使用。運輸署會繼續密切留意各類型車輛的泊車需求，並制訂適當措施處理有關問題。

29. 關於在"政府、機構或社區"用地提供額外 5 100 個泊車位，盧偉國議員詢問，運輸署會否計及在現正規劃的政府建築物及設施所增設的泊車位，推算覆蓋時間較長的相關統計數字，柯創盛議員亦要求政府當局提供有關上述 5 100 個泊車位的詳情，包括增設泊車位的所在地區、增設數目及相關理據。

30. 運輸署副署長/策劃及技術服務答稱，運輸署一直探討每個適合在"政府、機構或社區"用地進行的項目，並檢視用地附近的泊車需求，以了解在有關用地增設泊車位是否可行。至今，當局已在東

涌、上水、將軍澳、柴灣、新蒲崗等地區共覓得 20 幅用地。運輸署會繼續研究每個適合在"政府、機構或社區"用地進行的項目，並探討可否提供更多泊車位，以應付公眾需求。

31. 主席認為，許多這些用地的位置遠離核心商業區，這無法解決需求最高的地區的泊車位不足問題。

32. 柯創盛議員對電單車泊車位不足的問題表示關注。他認為，由於電單車泊車位所需面積較小，因此覓得電單車泊車位的難度會較私家車的為低。運輸署副署長/策劃及技術服務答稱，運輸署一直物色合適地點，例如高架天橋的橋底位置及其他合適的路旁空間(如交通情況許可)，用以增設電單車泊車位。此外，關於佔用現有泊車位的棄置電單車，運輸署曾與民政事務總署、路政署、地政總署等政府部門合作進行聯合行動，找出該等棄置電單車並將之移離道路，以騰出更多泊車位供電單車駕駛人士使用。

商用車輛泊車位

33. 姚思榮議員對旅遊巴士泊車位不足的情況表示關注。姚議員察悉，有多個旅遊項目在籌劃當中，例如東涌的機場城市發展計劃、西九文化區計劃及啟德體育園項目。他詢問，當局會否在該等地點設置足夠的旅遊巴士泊車位及上落客處。梁志祥議員亦詢問，新修訂的《規劃標準》會否提供足以容納大型商用車輛的上落客貨處，以及運輸署會否在更多公共運輸交匯處劃設旅遊巴士的夜間泊車位。

34. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)3解釋，運輸署已採取措施增加商用車輛(包括旅遊巴士)的夜間泊車位。在旅遊熱點，已為旅遊巴士劃設更多泊車位及上落客區。在規劃發展項目時，項目倡議者將須進行交通影響評估，而運輸署會檢視泊車需求並向項目倡議者提供有關所需泊車位數目的意見，然後方可將有關要求納入土地契約。運輸及房屋局副秘書長(運輸)3補充，有關商用車輛(包括私家車)泊

車需求的顧問研究顯示，居住於資助房屋的商用車輛司機在泊車需求方面的情況。因此，新修訂的《規劃標準》因應商用車輛的泊車需要，增加了輕型貨車的附屬泊車位數目以及資助房屋附設的上落客貨處，並且在可行情況下開放這些上落客貨處作大型商用車輛通宵泊車位用途。為了善用空間及提升使用率，新修訂的標準容許尺寸相若的商用車輛的泊車位"共用"，例如中型/重型貨車和旅遊巴士可共用同一泊車位。至於公共運輸交匯處作夜間泊車用途，政府一直容許專營巴士及公共小巴停泊在指定公共運輸交匯處及公共小巴站。

35. 主席表示，據他了解，領展等機構不容許學校巴士與輕型貨車共用泊車位。學校巴士如擬停泊在輕型貨車泊車位，須申請豁免書。他要求當局澄清新修訂的《規劃標準》中的相關安排。運輸署副署長/策劃及技術服務答稱，根據新修訂的《規劃標準》，在資助房屋的泊車位中，輕型貨車和小型巴士(包括尺寸相若的學校巴士)的泊車位可共用，以容許在泊車位的使用上有更大靈活性。駕駛人士將無須為共用上述泊車位而申請豁免書。

修訂《規劃標準》

36. 盧偉國議員察悉，《規劃標準》內的通用泊車標準，將會由按比例每 6 至 9 個單位闢設 1 個泊車位放寬至按比例每 4 至 7 個單位闢設 1 個泊車位。他詢問，當局推算修訂上述標準可令泊車位供應量增加多少。梁志祥議員亦詢問，把需求調整比率由 0.23 調整至 0.52，是否足以應付泊車位的需求。他亦評論，由於某些地區對泊車位的需求可能較其他地區更為殷切，當局無須充分考慮每個地區的個別特點而將固定的需求調整比率劃一分配予各區的做法是否合理。鑑於新修訂的《規劃標準》只適用於未來的私人及資助房屋發展項目，柯創盛議員亦詢問，運輸署如何能解決現有私人屋苑及公共屋邨的泊車位短缺問題。

37. 運輸署副署長/策劃及技術服務答稱，《規劃標準》訂立的參數是根據 2018 年為檢討不同類型發展項目就商用車輛及私家車提供的附屬泊車

位的相關標準而進行的顧問研究而予以修訂，以回應上述關注事項。運輸署在該研究進行了大規模的泊車需求調查及諮詢相關的持份者。有關參數的修訂已顧及單位面積、地點遠近、附近所提供的公共交通服務，發展項目的泊車需求等因素。關於根據新的《規劃標準》可提供的泊車位數目，運輸署副署長/策劃及技術服務表示，這將視乎新的私人及資助房屋發展項目的進展如何。待更多房屋發展項目落成後，便可提供更多泊車位。運輸署會密切留意不同地區的泊車需求，並透過採取不同措施盡力解決此問題，例如將更多短期租約用地指定為停車場、採用自動泊車系統，以及加強發放實時空置泊車位資訊等。

38. 副主席指出，根據新修訂的《規劃標準》，港鐵鐵路車站附近/上蓋的住宅發項目所須提供的泊車位數目會較少。至於當局推定在鐵路車站附近居住的居民以港鐵為主要交通工具，而非自行駕車出行，他質疑此推定是否合理。據觀察所得，由於這些住宅發展項目通常會提供大型商場等附屬設施，每逢假日及周末，許多家庭會由其他地區駕車前往這些商場，因而令附近地區的交通流量大大增加，進一步加劇泊車位短缺的情況。此外，減少泊車位的供應與泊車轉乘措施背道而馳。泊車轉乘措施旨在鼓勵駕車人士把其車輛停泊在最近家居的港鐵車站，然後轉乘港鐵繼續行程，前往上班或上學的地點，以使繁忙地區在每日繁忙時段的交通流量得以減少。主席補充，鄰近港鐵車站的住宅屋苑的樓價較高，反映該等屋苑的居民通常較富裕，所以他們較傾向擁有私家車。因此，當局須就有關在港鐵鐵路車站附近居住的居民通常會使用公共交通工具而非自行駕車出行的推定進行檢討。

39. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)3解釋，在訂定各類發展項目所須提供的附屬泊車位的種類及數量時，政府當局會以《規劃標準》的泊車設施標準作為基礎。該等泊車位將只限於業主及獲授權使用者使用。《規劃標準》並沒有就公眾泊車位數目訂立標準參數。為社區及商業設施(例如商場)提供的泊車設施，應滿足運作需要和訪客泊車需求。政府當局的原意是避免大幅增加目的地場所的泊車

位供應，這樣便不會誘使市民由日常使用公共交通服務出行轉為使用私家車出行。儘管如此，運輸署會繼續定期檢討《規劃標準》所訂的泊車設施標準，並因應泊車需求及最新的發展情況，適時作出適當修訂。在泊車轉乘方面，政府當局一直與相關機構商討在公共交通樞紐增建泊車轉乘設施。目前，全港有 24 個提供泊車轉乘設施的停車場，涉及合共約 9 700 個泊車位，當中 3 500 個是由香港鐵路有限公司和房屋署提供的。

40. 田北辰議員查詢新修訂的《規劃標準》內有關為停車場配備電動車輛充電設施的標準。運輸署副署長/策劃及技術服務就此表示，根據現行機制，停車場的所有泊車位均須配備能夠讓電動車輛充電的設施，當中至少三成泊車位須配備電動車輛充電設施。為配合零排放的目標，環境局現正檢視規定在每個泊車位設置電動車輛充電器的可行性。有關標準一經修訂，運輸署會就相關規定作出跟進。

應用自動泊車系統

41. 田北辰議員察悉，運輸署將會為在大埔區短期租約用地上營運自動泊車系統進行招標工作。他詢問，除評估已提交的標書的成本效益外，政府當局會否給予能提供最多泊車位的標書較高評分。主席亦建議優先考慮向使用者收取較低泊車費的投標者。

42. 運輸署副署長/策劃及技術服務表示，由於自動泊車系統在營運及維修保養工作上牽涉的技術性事宜較多，故此運輸署會較重視已提交的標書在技術方面的表現，以確保營運商具備所需技術、技能和經驗來營運自動泊車系統。儘管如此，為善用空間，運輸署會在招標要求中訂明須提供不少於某個數量的泊車位。至於泊車費，預期營運商將會按市場情況(例如泊車需求及附近的泊車位供應情況)釐定最合適的收費水平。

發放空置泊車位資訊

43. 副主席和姚思榮議員察悉，為向公眾發放實時泊車位資訊而向運輸署發放空置泊車位資訊的私人停車場數目仍然偏低。該兩名委員詢問，政府當局會否考慮強制規定私人停車場必須提供有關的泊車位資訊。

44. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)3回應時表示，運輸署一直與停車場業主及營辦商保持密切聯繫，以鼓勵他們分享實時空置泊車位資訊。參與分享泊車位資訊的停車場數目，已由 2018 年 7 月的約 220 個增加超過一倍至 2021 年 6 月底的約 482 個，涉及合共約 72 000 個泊車位。運輸署會繼續與私人營辦商就分享泊車位資訊事宜進行商討，以便利駕車人士。運輸署副署長/策劃及技術服務補充，就新短期租約停車場而言，地政總署已在所有新訂立的短期租約加入條款，要求營辦商必須向運輸署提供空置泊車位資訊。自 2021 年 2 月起，地政總署亦已在合適的新私人發展項目地契中加入類似條款，要求發展商於有關發展項目落成後，須向運輸署提供實時空置泊車位資訊。

優化路旁泊車位設施

45. 田北辰議員察悉，"入錶易"及"香港出行易"流動應用程式會有助駕車人士尋找空置的路旁泊車位。他詢問該等應用程式是否具備全球定位系統功能，以指引駕車人士前往位置最近的空置泊車位。運輸署副署長/策劃及技術服務表示，該等流動應用程式連接智能手機的谷歌地圖或類似應用程式，作導航之用。運輸署一直與有關公司密切溝通，向他們提供最新的輔助交通設備資訊，以使駕車人士在使用該等應用程式時可獲提供最新的導航資訊。

46. 盧偉國議員表示，繁忙地區的路旁泊車收費錶的流轉量偏低，並詢問新一代路旁停車收費錶可否因應泊車需求而彈性調節泊車時間。主席察悉，運輸署在較繁忙的時段管理路旁泊車收費錶時，會將泊車時限縮減至 30 分鐘、1 小時或 2 小

時。他建議在傍晚時分當泊車需求較小時，當局可利用中央電腦系統，彈性延長泊車時限至 3 小時。據其觀察，在晚上 10 時後，泊車需求下降。因此，他亦建議由晚上 10 時起，應將免費泊車時間劃一，省卻職業司機在晚上 10 時後須前往停車收費錶繳費的麻煩，因為有些停車收費錶需要使用者繳費至午夜 12 時。運輸署副署長/策劃及技術服務察悉委員的建議，並在回應時表示，運輸署一直有監察不同地區的路旁停車收費錶的使用情況，並會因應泊車需求及流轉情況彈性調節路旁停車收費錶的泊車時間。他舉例指出，現時，在設有收費錶泊車位豎立的交通標誌載有訂明的泊車時間，而運輸署在研究如何以更具彈性方式管理路旁停車收費錶的泊車時間時，有不同事宜須予考慮。此外，運輸署一直研究在有需要時，在合適位置增設更多設有收費錶的泊車位。

V. 其他事項

47. 議事完畢，會議於下午 12 時 55 分結束。

立法會秘書處
議會事務部 4
2021 年 10 月 22 日