

香港特別行政區政府
The Government of the Hong Kong Special Administrative Region

政府總部
運輸及房屋局
運輸科
香港添馬添美道 2 號
政府總部東翼



Transport and
Housing Bureau
Government Secretariat
Transport Branch
East Wing, Central Government Offices,
2 Tim Mei Avenue,
Tamar, Hong Kong

本局檔號 OUR REF.: THB(T)L3/6/8-1(21)
來函檔號 YOUR REF.: CB4/PL/TP

電話 Tel. No.: 3509 7144
傳真 Fax No.: 3904 1774

香港中區
立法會道 1 號
立法會綜合大樓
立法會秘書處
交通事務委員會秘書
劉素儀女士

電郵及傳真
(傳真：2840 0716)

劉女士：

立法會交通事務委員會
2021 年 1 月 5 日的會議跟進事項

就 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的跟進問題

謝謝你 2021 年 1 月 9 日的來信，轉達謝偉銓議員就上述三項擬議工程計劃的跟進問題。本局現回覆如下，另亦請參閱本局於 4 月 21 日就該三項計劃發出的補充資料(見附件)。

(1) 上水第 4 及第 30 區(地盤 2)的公眾停車場的泊車位數量

2. 上水第 4 及第 30 區地盤 1 及地盤 2 內原本各有一個短期租約停車場，為了騰出土地以興建公營房屋，這兩個短期租

約停車場相繼於 2020 年終止營運。運輸署因應這個情況並根據在附近的泊車調查及觀察，包括上述公營房屋項目附近的違例泊車數量、短期租約停車場和其他私人及公共屋邨停車場的泊車位使用率記錄，認為有需要在上述公營房屋範圍內興建一個公眾停車場提供約 320 個及約 10 個的私家車和輕型貨車泊車位，以應付區內(包括石湖墟)一帶的泊車位需求。

3. 與此同時，為了應付上水第 4 及第 30 區公營房屋發展項目自身所產生的泊車位需求，房屋署已經與運輸署商討，並會參考《香港規劃標準與準則》的要求，在其公營房屋發展項目內提供 154 個附屬私家車泊車位、18 個輕型貨車泊車位及 29 個電單車泊車位。

4. 總的來說，我們認為擬議公眾停車場能夠應付區內的泊車位需求。運輸署會繼續留意石湖墟一帶的違例泊車以及短期租約公眾停車場的使用情況，並在切實可行的情況下採取措施以適度增加泊車位供應。有關石湖墟一帶的泊車情況及工程期間的臨時泊車位供應，請參閱附件。

(2) 工程計劃的基本資料及「一地多用」的原則

3023TP—上水第 4 及第 30 區(地盤 2)的公眾停車場

5. 就上水的擬議公眾停車場而言，在撇除由房委會承擔建造費用的地面綠化地帶、天台花園和球場後，擬議公眾停車場的樓面面積約為 14 500 平方米。除了泊車位及行車道外，樓面面積還包括停車場的樓宇結構(包括承重牆等)以及電梯大堂、繳費處及管理設施、走火通道和樓梯、及機電房等附屬設施所佔用的空間。

6. 擬議公眾停車場將在不少於三成的私家車泊車位提供電動車充電設施，我們亦會在其餘七成的泊車位進行備置工程，預留空間及電線槽、管道等，以供日後安裝充電設施。

7. 除此以外，停車場會設置便利停車場使用者和管理人員的電子設備，包括車輛出入管制系統、車牌識別系統、停車位信息顯示面板、泊車引導及汽車搜尋系統、電子巡更系統等。政府亦會在當眼位置安裝擬議公眾停車場的滿額提示器，以及上載空置泊車位資訊至「香港出行易」流動應用程式，讓駕駛

人士及早知悉擬議公眾停車場剩餘的空置泊車位數量。

8. 我們一直按照「一地多用」的原則規劃整個上水第4區及第30區地盤1和地盤2的發展計劃，並於公營房屋地盤一併發展公眾停車場。有關擬議公眾停車場選址及設計的考慮因素，請參閱附件。

9. 具體而言，《香港規劃標準與準則》規定公營房屋發展項目需提供綠化地帶和球場予居民使用。按照「一地多用」的原則，我們利用擬議公眾停車場的天台設置花園和球場，讓房委會能更有彈性地規劃上水第4區及第30區其他土地的發展。這個公營房屋發展項目除了會興建約3 650個公營房屋單位，為約8 560市民提供可負擔的居所外，亦會提供相關的配套設施以照顧居民及社區的需要，詳情如下：

	上水第4區及第30區 地盤1	上水第4區及第30區 地盤2
公營房屋 單位數目	約2 088個	約1 556個
設計人口	約4 787人	約3 773人
配套設施	零售設施 幼稚園(6班房) 公營房屋附屬停車場 行人天橋連接現有行人 天橋網絡	零售設施 公營房屋附屬停車場 行人天橋連接現有行人 天橋網絡
社區設施 (由政府委 託房委會 興建)	公共運輸交匯處 社區會堂 地區康健中心 安老院舍(100個床位) 展能中心 嚴重弱智人士宿舍 中度弱智人士宿舍 綜合職業康復服務中心	公眾停車場

10. 此外，擬議公眾停車場採用單幢式設計亦有助項目盡快落成啟用，以便騰出被用作臨時收費停車場的地盤1的部份用地完成公營房屋發展項目的餘下工程。擬議公眾停車場的四周亦會闢設地面綠化地帶，以作為公營房屋與附近工廠的緩衝區。

東涌第 99 區的兩項擬議工程項目

11. 就兩個擬議項目在工程範圍內的選址，鑑於地質的考慮，現時第 99 區地盤東北面石層離地面約 70 至 90 米，佈局上適合高層的公營房屋大樓；而地盤西南面地質複雜，石層離地面約 160 米，佈局上較為適合興建較矮的建築物，包括兩個擬議項目。我們曾考慮將擬議的交匯處或公眾停車場設置在公營房屋大樓的基座或地庫，但此舉會增加項目的建築工期。

12. 為方便市民乘搭公共交通工具，我們將在地面設置擬議公共運輸交匯處，並在地庫設置擬議公眾停車場。

13. 就替代方案，我們曾考慮在擬議交匯處上層建造停車場的方案，惟在交匯處上層建造任何建築物均會遮擋交匯處上蓋的通風口。由於擬議交匯處位處整個第 99 區項目佈局中的風走廊，遮擋通風口會影響整個項目的通風效果，令項目失去部份建築面積寬免，進而令公營房屋項目減少約 200 多個單位。交匯處的上蓋變成密封式設計亦會令交匯處需要增加高度來容納額外的附屬機電設施以加強交匯處的空氣流通。這樣會對交匯處造成空間、高度和成本的壓力。與此同時，上層停車場亦需要設置較長的車輛通道連接地面，直接影響預留予交匯處內巴士和行人通道的空間，繼而影響交匯處的可行性。

14. 東涌第 99 區按現時的整體布局可以用盡地積比率，提供 4 800 個公營房屋單位，兩個擬議項目和其他附屬設施，並有望在 2024 年同步落成。有關兩項擬議工程項目的佈局和設計的考慮因素載於附件。

3024TP—東涌第 99 區的公眾停車場

15. 擬議地庫停車場和公共運輸交匯處地盤面積約為 4 900 平方米，而停車場樓面面積約為 3 300 平方米。除了泊車位及行車道外，樓面面積還包括停車場的樓宇結構(包括承重牆等)以及電梯大堂、繳費處及管理設施、走火通道和樓梯、及機電房等附屬設施所佔用的空間。地面的升降機大堂將連接交匯處的乘客候車區和有蓋行人通道，以便停車場使用者前往第 99 區公營房屋屋邨或轉乘巴士。

16. 擬議公眾停車場的車輛入口設在迎東路的地面，停車場開口將設置於地下，連接地面與地庫的車輛通道可作車輛輪候區，以減少等候進入停車場的車輛阻塞迎東路的情況。

17. 擬議公眾停車場將在不少於三成的私家車泊車位提供電動車充電設施，我們亦會在其餘七成的泊車位進行備置工程，預留空間及電線槽、管道等，以供日後安裝充電設施。除此以外，停車場會設置便利停車場使用者和管理人員的電子設備，包括車輛出入管制系統、車牌識別系統、停車位信息顯示面板、泊車引導及汽車搜尋系統、電子巡更系統等。政府亦會在當眼位置安裝擬議公眾停車場和屋邨停車場的滿額提示器，以及上載空置泊車位資訊至「香港出行易」流動應用程式，讓駕駛人士及早知悉停車場剩餘的空置泊車位數量。

B085TI—東涌第 99 區的公共運輸交匯處

18. 東涌第 99 區的公共運輸交匯處地盤面積約為 4 900 平方米，將設有 7 個巴士上落客處及 8 個巴士停車處，以應付區內房屋發展所衍生的交通運輸需求。考慮到將來電動巴士的發展，交匯處的 8 個巴士停車處將提供供電設備，讓巴士公司安裝合適種類的巴士充電設施。至於巴士路線規劃方面，運輸署會因應交匯處的落成日期及區內人口增長的情況，檢視鄰近一帶的巴士路線及服務水平等安排，適時在每年向相關區議會提交的「巴士路線計劃」中作出具體的建議，包括增加巴士路線及加強現有路線的服務水平等，以滿足居民對巴士服務的需求。

19. 擬議交匯處採用半開放式環保設計，增加自然通風和日照，減少採用機械通風和照明系統。這個交匯處和地庫停車場在整個公營房屋項目佈局中作為風滲透的風走廊，符合可持續建築設計指引，為第 99 區和周邊環境增加自然光和空氣流通。此外，半開放式設計亦符合建築及消防法例要求，交匯處因此不需要額外設置機械通風系統和消防花灑系統而達至環保效益。

20. 擬議公眾停車場和公共運輸交匯處在設計上亦會配置獨立的機電和排污裝置，以確保兩項設施可以獨立地運作。

21. 整體而言，在平衡上述因素後，我們認為三項擬議工程

計劃的選址、設計及建造方案已是現時最為可取的方案。

(3) 兩項擬議公眾停車場工程計劃的成本監控

22. 在制訂兩項擬議公眾停車場工程項目的預算時，我們已參考類型相近的工程項目的費用資料。儘管如此，我們必須指出，每個發展項目的造價亦會受項目的獨特因素，如地理環境、地質、工地限制、配套設施及項目發展要求等影響。以停車場項目為例，除了上述的工程因素外，停車場車位的造價亦會因應車位類型大小、所需樓高、行車道的闊度和長度、車輛轉彎所需面積而有所不同。因此我們不能直接套用類型相近的工程項目作項目造價的估算。事實上，本函所載的兩個停車場項目的造價及其分項已經因為上述因素，而不能作出直接比較。我們已因應兩個地點的獨特因素作出相關的設計考慮，並以最新的市場情況，例如工資及材料成本指數、工程投標價格指數等最新趨勢，來制定兩項擬議工程項目的專業估算。

23. 在諮詢立法會交通事務委員會前，我們亦已將項目呈交發展局項目策略及管控處審視。考慮到上文提及的因素及限制後，項目策略及管控處認為有關停車場的地基設計尚有優化空間，我們在諮詢委員會前已按其意見作出調整，以確保項目更具成本效益。與此同時，項目策略及管控處亦要求我們採用同步招標安排，以期在工務小組討論文件中反映實際投標價格。

24. 為確保工程項目的預算造價能反映目前的市場情況，我們以公開招標的方式邀請有興趣的承建商就擬議工程項目投標，並已更新項目預算造價，向立法會工務小組委員會尋求支持。我們會嚴謹地按指引和程序，批出建造合約予合資格及標價具競爭力的承建商。於施工階段，我們會簡化工作流程及嚴格監控工程支出，以達致最佳成本效益。

25. 相關部門亦會繼續與項目策略及管控處積極商討，以提升停車場項目的成本效益。在不影響項目功能、品質及施工安全的大前提下，政府會按着「目的為本、實而不華」的原則優化未來項目的設計，以確保公帑能夠用得其所。

3023TP – 上水第 4 及第 30 區(地盤 2)的公眾停車場

26. 整個項目的預算總數為 3 億 8510 萬元，當中包括了行

政及應急費用；撇除這項費用，每個泊車位的預計造價約為 96 萬元。

27. 擬議公眾停車場為近年首項政府委託房委會興建的單幢式多層公眾停車場工務工程項目，因此未有近年類近工程項目的實際造價數據可供比較。儘管如此，在制訂本項目的預算時，我們仍參考了類型及規模相近的附屬停車場造價，以確保項目價格處於合理範圍之內。

3024TP – 東涌第 99 區的公眾停車場

28. 整個項目預算總數為 1 億 6750 萬元，當中包括了行政及應急費用；撇除這項費用，每個泊車位的預計造價約為 170 萬元)。

29. 在東涌第 99 區的兩項擬議工程項目位處土力工程處技術指引(TGN12)規定下大嶼山北岸的指定地區。地盤的地質複雜，亦屬於新填海區，工程需要應對未來高水位和沉降的風險，因此，項目的地下支撐工程比一般地庫停車場複雜以及範圍較廣，挖掘深度也比較大。為應付上述風險，項目需要一個浮筏地基以容納地庫公眾停車場和承托地面的公共運輸交匯處，從而節省因石層深而使用樁基帶來的高昂建築成本。上述的地理複雜性亦已反映在兩個擬議項目的造價。再者，現時兩項擬議工程的位置被多個工程項目圍繞，包括同區公營房屋項目和鄰近土木工程拓展署興建中的基建工程項目，令地盤空間相對細小，從而增加工程的難度和複雜性。

30. 我們亦參考了在近期落成的公營房屋中提供相近泊車位數量的附屬地庫停車場，考慮到地盤的地質複雜性及高水位的風險、項目的地基設計、地下支撐工程、挖掘深度及範圍等，我們認為擬議地庫停車場的車位造價與規模接近的地庫停車場相若。

(4) 東涌第 99 區的公眾停車場的營運及維修保養費用估算

31. 東涌第 99 區的擬議公眾停車場的營運及維修保養費用

估算為每年 156 萬元¹。以上費用包括停車場的電費、員工費用、結構，機電及電子設備保養費等。政府參考現有政府公眾停車場的經常性開支以及考慮擬議停車場增設的電子設備所需的額外維修及保養開支作出以上的估算。政府亦會在項目完工前根據市場環境檢討擬議公眾停車場的營運及維修保養費用，以確保公帑能夠用得其所。

運輸及房屋局局長



(梁肇君

代行)

2021 年 4 月 21 日

副本送

運輸署署長	(經辦人：梁少江先生)	傳真：2824 0433
路政署署長	(經辦人：曹榮平先生)	傳真：2714 5228
房屋署署長	(經辦人：康榮傑先生)	傳真：3549 6539
	(經辦人：葉成林先生)	傳真：3152 2053
	(經辦人：黃至中先生)	傳真：2129 3480
建築署署長	(經辦人：廖志豪先生)	傳真：2537 3713

¹ 不包括電動車充電器的電費開支。

**立法會交通事務委員會
2021 年 1 月 5 日的會議跟進事項**

**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的補充資料**

在 2021 年 1 月 5 日舉行的交通事務委員會會議上，委員要求政府當局就上述三項擬議工程計劃提交補充資料。相關資料現整合如下。

(1) 擬議的上水和東涌公眾停車場的選址和建造方式

3023TP -上水第 4 及第 30 區(地盤 2)的公眾停車場

2. 上水第 4 及第 30 區地盤 1 及地盤 2 內原本各有一個短期租約停車場，為了騰出土地以興建公營房屋，這兩個短期租約停車場相繼於 2020 年終止營運。運輸署因應這個情況並根據在附近的泊車調查及觀察，包括上述公營房屋項目附近的違例泊車數量、短期租約停車場和其他私人及公共屋邨停車場的泊車位使用率記錄，認為有需要在上述公營房屋範圍內興建一個公眾停車場提供約 320 個及約 10 個的私家車和輕型貨車泊車位，以應付區內(包括石湖墟)一帶的泊車位需求。

3. 為了應付擬議公眾停車場啟用前的區內泊車位需求，在地盤 1 的部份用地設置的新短期租約停車場已於 2021 年 3 月上旬開放，提供約 300 個泊車位予公眾使用。在擬議公眾停車場啟用後，地盤 1 的短期租約停車場會終止營運，以騰出土地完成公營房屋發展項目的餘下工程。

4. 按運輸署近期觀察，石湖墟附近一帶的停車場現時在繁忙時間仍有空置的公眾泊車位可供使用。運輸署亦會繼續留意石湖墟一帶的泊車位需求，如有需要，運輸署會考慮在其他合適的發展項目中，要求增設公眾泊車位。

5. 在選址方面，根據交通評估，地盤 1 的位置較適合設置公共運輸交匯處，供新的公營房屋發展項目及寶石湖邨一帶的居民使用。考慮到鄰近地盤 1 的寶石湖邨現時已設有一個公眾停車場，擬議公眾停車場設在距離寶石湖邨較遠的地盤 2 較為合適。我們經過詳細計劃及平衡了公營房屋的發展時間表後，決定於地盤 1 興建公共運輸交匯處及其他社區設施，並於地盤 2 興建公眾停車場。

6. 擬議公眾停車場為一座九層高的地面停車場，其層數與現時政府轄下的多層停車場，如林士街停車場(八層)和天后停車場(八層)相若。根據運輸署的觀察，由於使用高層泊車位的駕駛者需要較長時間進出停車場，現時停車場高層泊車位的使用率普遍較低。故此，我們認為擬議公眾停車場設計已是最合適的方案。在現有方案上加高樓層以增建泊車位並不合乎成本效益。內部佈局方面，行車道的尺寸是根據相關部門就停車場的規劃標準要求及平衡各方面考慮下的設計。擬議公眾停車場亦採用雙邊泊車(即行車道兩旁皆設有泊車位)的設計，以提高停車場的實用性。

7. 我們將於擬議公眾停車場不少於三成的私家車泊車位提供電動車充電設施，亦會在其餘七成的泊車位進行備置工程，預留空間及電線槽、管道等，以供日後安裝充電設施。除此以外，停車場亦會設置便利停車場使用者和管理人員的電子設備，包括車輛出入管制系統、車牌識別系統、停車位信息顯示面板、泊車引導及汽車搜尋系統、電子巡更系統等。政府亦會在當眼位置安裝擬議公眾停車場的滿額提示器，以及上載空置泊車位資訊至「香港出行易」流動應用程式，讓駕駛人士及早知悉擬議公眾停車場剩餘的空置泊車位數量。

8. 在自動泊車系統方面，運輸署正積極推展自動泊車系統先導項目，並已物色到四個選址，擬議公眾停車場以傳統方案設計，既能提供所需的泊車位數量，亦較容易掌握建造工期，以配合地盤 1 的交匯處及公營房屋計劃的發展時間表。故此，擬議公眾停車場採用傳統停車場的設計較為合適。

9. 儘管如此，運輸署會繼續積極推展自動泊車系統的應用。現時，運輸署正研究在其他合適用地，包括白石角短期租約用地，加設自動泊車系統的可行性。

10. 與此同時，為了應付上水第4及第30區公營房屋發展項目(涉及約3 650個公營房屋單位)自身所產生的泊車位需求，房屋署已經與運輸署商討，並會參考《香港規劃標準與準則》的要求，在其公營房屋發展項目內提供154個附屬私家車泊車位、18個輕型貨車泊車位及29個電單車泊車位。

11. 就擬議公眾停車場的替代方案，房屋署曾考慮採用基座式停車場設計，即興建約五層的平台停車場以容納公營房屋的附屬泊車位和公眾泊車位，並在平台上興建公營房屋。然而，經過詳細評估後，此替代方案不但會延長項目的建造工期，更會因停車場所增加的平台樓層而令公營房屋項目未能符合建築物高度限制和《可持續建築設計指引》的要求，進而令公營房屋項目減少約150個單位。

12. 此外，偌大的基座亦會對周遭的通風和景觀構成負面影響，從城市規劃的角度並不可取。相比之下，目前政府擬議採用的停車場設計加入通風廊，促進空氣流通，並在行人路旁闢設綠化地帶，能夠作為公營房屋與附近工廠的緩衝區。

13. 總的來說，政府已按照地盡其用的方針，於公營房屋地盤一併發展公眾停車場。目前擬議公眾停車場的選址及設計已平衡各項考慮因素(例如交通評估、法例要求等)，並盡用地盤的各項發展參數(例如地積比率、高度限制、上蓋面積覆蓋率，以及所須的綠化比率等)。同時亦容許毗鄰的公營房屋獨立地開展建築工程，以加快公營房屋的供應。因此，我們認為目前建議的選址及建造方法是最為可取的方案。有關上水第4區及第30區地盤1和地盤2的公營房屋及公眾停車場發展計劃的位置圖，請參閱“附錄一”。

3024TP - 東涌第99區的公眾停車場

14. 鑑於東涌東近年的人口遷入，我們認為有需要在東涌東興建一個公眾停車場，以應付附近的私家車泊車需求。運輸署根據第99區的擬議公營房屋發展項目附近範圍的泊車調查及觀察，包括項目附近的違例泊車數量、短期租約停車場和其他私人及公共屋邨停車場的泊車位使用率記錄，認為有需要在擬議公眾停車場提供80個私家車泊車位，以應付區內一帶的泊車位需求。

15. 按運輸署近期觀察，東涌第 99 區附近一帶的停車場在晚間仍有空置公眾泊車位可供市民使用。運輸署會繼續留意區內的泊車位的需求。如有需要，運輸署會考慮在其他合適的發展項目中，要求增設公眾泊車位。

16. 與此同時，為了應付東涌第 99 區的公營房屋發展項目(涉及約 4 800 個公營房屋單位)自身所產生的泊車位需求，房屋署已經與運輸署商討，並會參考《香港規劃標準與準則》的要求，在其公營房屋發展項目內提供約 200 個附屬私家車泊車位、21 個輕型貨車泊車位及 39 個電單車泊車位。

17. 根據東涌擴展區分區計劃大綱核准圖，東涌第 99 區內將提供一個新公共運輸交匯處。擬議的公共運輸交匯處是根據運輸署制定的相關標準和要求作為規劃基礎，交匯處會提供 7 個專營巴士上落客處及 8 個巴士停車處。

18. 在規劃上，擬議的公眾停車場和公共運輸交匯處與上述第 99 區的公營房屋發展項目同屬東涌第 99 區，因此在建築上被納入同一個工程合約，有利設計、資源運用及成本效益。整體位置和佈局已考慮各種因素，包括盡用地積比率、高度限制、建築期、建築成本、環保概念、新填海區的特殊地質，以及其他相關法例要求。在研究兩個擬議項目的選址及建造方法時，我們亦有考慮兩個項目對公營房屋單位的產量和建築期的影響。

19. 就兩個擬議項目在工程範圍內的選址，鑑於地質的考慮，現時第 99 區地盤東北面石層離地面約 70 至 90 米，佈局上適合高層的公營房屋大樓；而地盤西南面地質複雜，石層離地面約 160 米，佈局上較為適合興建較矮的建築物，包括兩個擬議項目。我們曾考慮將擬議的交匯處或公眾停車場設置在公營房屋大樓的基座或地庫，但此舉會增加項目的建築工期。

20. 為方便市民乘搭公共交通工具，我們將在地面設置擬議公共運輸交匯處，並在地庫設置擬議公眾停車場。在建造和設計方面，交匯處採用半開放式環保設計，整體上亦符合第 99 區項目的可持續建築設計理念，為該區和周邊環境增加自然採光和空氣流通。

21. 就替代方案，我們曾考慮在擬議交匯處上層建造停車場的方案，惟在交匯處上層建造任何建築物，包括停車場(不論採用傳統泊車位或是自動泊車系統)均會遮擋交匯處上蓋的通風口。由於擬議交匯處位處整個第 99 區項目佈局中的風走廊，遮擋通風口會影響整個項目的通風效果，令項目失去部份建築面積寬免，進而令公營房屋項目減少約 200 多個單位。交匯處的上蓋變成密封式設計亦會令交匯處需要增加高度來容納額外的附屬機電設施(如消防和機械通風等)以加強交匯處的空氣流通。這樣會對交匯處造成空間、高度和成本的壓力。與此同時，上層停車場亦需要設置較長的車輛通道連接地面，直接影響預留予交匯處內巴士和行人通道的空間，繼而影響交匯處的可行性。

22. 在自動泊車系統方面，由於擬議公眾停車場需要配合設置在地面的交匯處及第 99 區公營房屋計劃的發展時間表，在傳統停車場設計能夠提供所需的泊車位數量，亦較容易掌握建造工期的前提下，擬議公眾停車場採用傳統設計較為合適。儘管如此，在擬議公眾停車場啟用後，運輸署會密切監察該停車場的使用率，以及相關技術的發展，並會探討在附近的其他公眾停車場運用自動泊車系統以增加泊車位的可行性。

23. 擬議公眾停車場將在不少於三成的私家車泊車位提供電動車充電設施，我們亦會在其餘七成的泊車位進行備置工程，預留空間及電線槽、管道等，以供日後安裝充電設施。除此以外，停車場會設置便利停車場使用者和管理人員的電子設備，包括車輛出入管制系統、車牌識別系統、停車位信息顯示面板、泊車引導及汽車搜尋系統、電子巡更系統等。政府亦會在當眼位置安裝擬議公眾停車場和屋邨停車場的滿額提示器，以及上載空置泊車位資訊至「香港出行易」流動應用程式，讓駕駛人士及早知悉停車場剩餘的空置泊車位數量。

24. 基於以上各種考慮，我們認為擬議公眾停車場和公共運輸交匯處目前在第 99 區的選址及建造方法是最為可取的方案。有關東涌第 99 區的公營房屋、公共運輸交匯處及公眾停車場發展計劃的位置圖，請參閱附錄二。

(2) 擬議東涌第 99 區的公共運輸交匯處的詳細設計

25. 由於地盤空間有限，公共運輸交匯處設計的首要原則是地盡其用。在設計內部佈局時，政府已考慮一籃子因素，包括參考《運輸規劃及設計手冊》和《香港規劃標準與準則》、過往經驗、及工地限制等。除按照上述準則外，政府有為交匯處的佈局和設計作出全面考慮，包括可用的地盤面積、出入口的安排、車輛及行人的流動模式、巴士上落乘客的安排、巴士停泊區、巴士運作及營運需要等，使交匯處的佈局能妥善利用有限的地盤面積，切合當區公共運輸服務的需求和發展，同時做到人車分流，行車道出入口及行人出入口分隔。

26. 為使乘客有舒適的候車環境，交匯處的佈局經悉心設計，除了其頂部隔音上蓋外，巴士上落客處亦設有上蓋設施讓乘客等候巴士，而乘客在下車後可跟隨有蓋行人通道連接到第 99 區公營房屋的有蓋行人通道系統。

27. 除了上述因素，擬議的交匯處採用半開放式環保設計，增加自然通風和日照，減少採用機械通風和照明系統。這個交匯處和地庫停車場在整個公營房屋項目佈局中作為風滲透的風走廊，符合可持續建築設計指引，為第 99 區和周邊環境增加自然光和空氣流通。

28. 雖然交匯處採用半開放式設計，但房屋署已進行電腦模擬測試，以確保隔音上蓋包括通風口設計能有效地阻擋附近噪音對環境的影響，環保署亦同意房屋署採用該隔音上蓋設計。此外，半開放式設計亦符合建築及消防法例要求，交匯處因此不需要額外設置機械通風系統和消防花灑系統而達至環保效益。

(3) 擬議工程計劃的造價

29. 在制訂三項擬議工程項目的預算時，我們已參考類型相近的工程項目的費用資料。儘管如此，我們必須指出，每個發展項目的造價亦會受項目的獨特因素，如地理環境、地質、工地限制、配套設施及項目發展要求等影響。以停車場項目為例，除了上述的工程因素外，停車場車位的造價亦會因應

車位類型大小、所需樓高、行車道的闊度和長度、車輛轉彎所需面積而有所不同。因此我們不能直接套用類型相近的工程項目作項目造價的估算。事實上，本文件所載的兩個停車場項目的造價及其分項已經因為上述因素，而不能作出直接比較。我們已因應兩個地點的獨特因素作出相關的設計考慮，並以最新的市場情況，例如工資及材料成本指數、工程投標價格指數等最新趨勢，來制定三項擬議工程項目的專業估算。

30. 在諮詢立法會交通事務委員會前，我們亦已將項目呈交發展局項目策略及管控處審視。考慮到上文提及的因素及限制後，項目策略及管控處認為有關停車場的地基設計尚有優化空間，我們在諮詢委員會前已按其意見作出調整，以確保項目更具成本效益。與此同時，項目策略及管控處亦要求我們採用同步招標安排，以期在工務小組討論文件中反映實際投標價格。

31. 為確保工程項目的預算造價能反映目前的市場情況，我們以公開招標的方式邀請有興趣的承建商就擬議工程項目投標，並已更新項目預算造價，向立法會工務小組委員會尋求支持。我們會嚴謹地按指引和程序，批出建造合約予合資格及標價具競爭力的承建商。於施工階段，我們會簡化工作流程及嚴格監控工程支出，以達致最佳成本效益。

32. 相關部門亦會繼續與項目策略及管控處積極商討，以提升停車場項目的成本效益。在不影響項目功能、品質及施工安全的大前提下，政府會按着「目的為本、實而不華」的原則優化未來項目的設計，以確保公帑能夠用得其所。

3023TP-上水第4及第30區(地盤2)的公眾停車場

33. 擬議公眾停車場的地盤面積為3 300平方米，在撇除由房委會承擔建造費用的地面綠化地帶、天台花園和球場後，擬議公眾停車場的樓面面積約為14 500平方米。除了泊車位及行車道外，樓面面積還包括停車場的樓宇結構(包括承重牆等)以及電梯大堂、繳費處及管理設施、走火通道和樓梯、及機電房等附屬設施所佔用的空間。

34. 整個項目的預算總數為3億8510萬元，當中包括了行政及應急費用；撇除這項費用，每個泊車位的預計造價約為

96 萬元。擬議公眾停車場為近年首項政府委託房委會興建的單幢式多層公眾停車場工務工程項目，因此未有近年類近工程項目的實際造價數據可供比較。儘管如此，在制訂本項目的預算時，我們仍參考了類型及規模相近的附屬停車場造價，以確保項目價格處於合理範圍之內。

3024TP - 東涌第 99 區的公眾停車場

35. 在東涌第 99 區的兩項擬議工程項目位處土力工程處技術指引(TGN12)規定下大嶼山北岸的指定地區。地盤的地質複雜，亦屬於新填海區，工程需要應對未來高水位和沉降的風險，因此，項目的地下支撐工程比一般地庫停車場複雜以及範圍較廣，挖掘深度也比較大。為應付上述風險，項目需要一個浮筏地基以容納地庫公眾停車場和承托地面的公共運輸交匯處，從而節省因石層深而使用樁基帶來的高昂建築成本。上述的地理複雜性亦已反映在兩個擬議項目的造價。再者，現時兩項擬議工程的位置被多個工程項目圍繞，包括同區公營房屋項目和鄰近土木工程拓展署興建中的基建工程項目，令地盤空間相對細小，從而增加工程的難度和複雜性。

36. 擬議地庫停車場和公共運輸交匯處地盤面積約為 4 900 平方米，而停車場樓面面積約為 3 300 平方米。除了泊車位及行車道外，樓面面積還包括停車場的樓宇結構(包括承重牆等)以及電梯大堂、繳費處及管理設施、走火通道和樓梯、及機電房等附屬設施所佔用的空間。地面的升降機大堂將連接交匯處的乘客候車區和有蓋行人通道，以便停車場使用者前往第 99 區公營房屋屋邨或轉乘巴士。

37. 整個項目預算總數為 1 億 6750 萬元，當中包括了行政及應急費用；撇除這項費用，每個泊車位的預計造價約為 170 萬元。

38. 我們亦參考了在近期落成的公營房屋中提供相近泊車位數量的附屬地庫停車場，考慮到項目的地基設計、地下支撐工程、挖掘深度及範圍等，我們認為擬議地庫停車場的車位造價與規模接近的地庫停車場相若。

B085TI-東涌第 99 區的公共運輸交匯處

39. 交匯處需要採用大面積及寬闊的隔音上蓋和周邊圍

擋阻擋交匯處公共車輛的運作聲浪對附近環境及住宅的影響。交匯處可容納 7 個巴士上落客處及 8 個巴士停車處。由於建造空間相對有限，交匯處大部份地方均需要採用造價較高的寬跨度鋼鐵結構以提供足夠車道和泊位。

40. 在考慮交匯處的上蓋設計時，我們配合東涌第 99 區的環保概念，採用與天水圍屏欣苑公共運輸交匯處相近設計類型的半開放式環保隔音上蓋。擬議公共運輸交匯處的半開放式環保設計以鋼鐵結構承托上蓋，以維持足夠空間作車路和巴士停車處。

41. 整個項目預算總數為 2 億 6900 萬元，當中包括了行政及應急費用；撇除這項費用，預計造價約為 2 億 1740 萬元。參考設有相近設計類型的半開放式環保隔音上蓋的屏欣苑公共運輸交匯處，擬議的東涌第 99 區公共運輸交匯處的估價與屏欣苑交匯處相若。

42. 我們將於呈交工務小組委員會的文件中提供上述三項擬議工程的造價分項。

(4) 未來十年九龍區的公眾泊車位規劃

43. 在本港的泊車位供應方面，運輸署正積極與相關部門商討，在合適的「政府、機構或社區」設施及公共休憩用地項目內加設公眾停車場。籌劃中的項目分布港島、九龍和新界，預計可分批提供合共約 5 100 個泊車位。視乎技術可行性、地區諮詢結果和撥款申請進度等因素，初步預計有關項目可由 2024-25 年度開始陸續落成。其中四個位於九龍區及已諮詢區議會的項目列於下表。

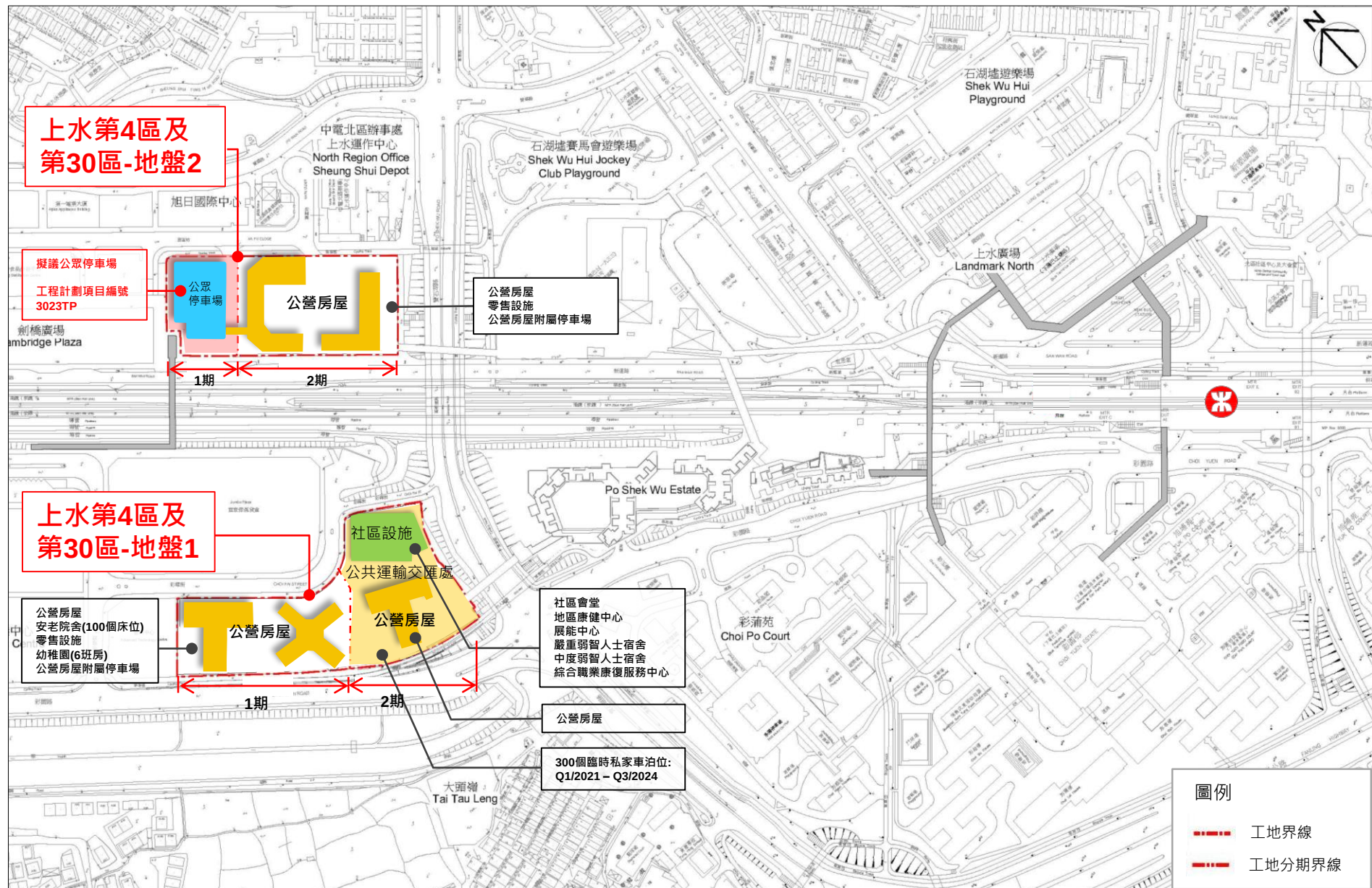
工程項目	暫擬泊車位數目	最新情況
新蒲崗四美街地區休憩用地、體育館及公眾停車場	約 300 個	已諮詢黃大仙區議會
深水埗欽州西街休憩用地及公眾停車場	約 200 個	已諮詢深水埗區議會

工程項目	暫擬泊車位數目	最新情況
觀塘安達臣道石礦場 G2 地盤聯用綜合大樓	約 200 多個	已諮詢觀塘區議會
渡華路休憩用地暨地下停車場	約 130 個	已諮詢油尖旺區議會

44. 政府亦會持續推展一系列短期及中長期措施，因應各區的情況增加泊車位供應以紓緩泊車位不足情況，包括繼續計劃設路旁夜間泊車位、盡量要求發展商在新發展項目內提供現行《香港規劃標準與準則》標準範圍內較高的泊車位數量、修訂《香港規劃標準與準則》內有關商用車輛和私家車泊車位的標準，以及推展自動泊車系統先導項目等。截至 2021 年 2 月底，上述措施的最新概況表列如下：

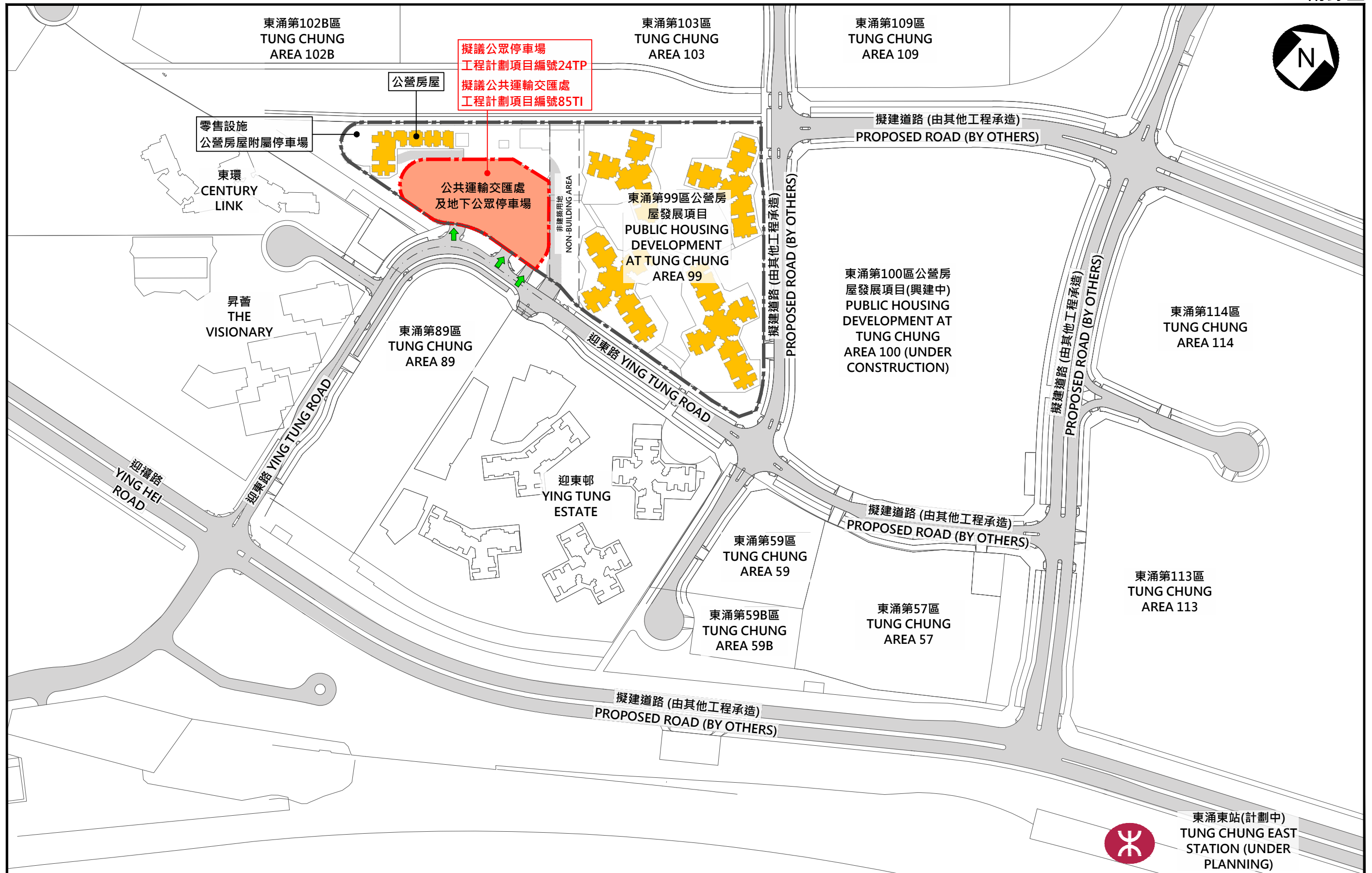
措施	進度
在合適的路旁地點劃設夜間泊車位	在 2016 至 2021 年 2 月，共有 322 個路旁夜間商用車輛泊車位投入服務。
要求新發展項目盡量提供《香港規劃標準與準則》的泊車位標準範圍內較高的泊車位數量	在 2018 至 2021 年 2 月，運輸署已就 57 項新發展項目，提出或跟進有關提供較高的泊車位數量的要求，當中涉及超過 10 300 個附屬泊車位。
修訂《香港規劃標準與準則》內有關商用車輛和私家車的泊車位標準	運輸署就《香港規劃標準與準則》有關泊車設施標準的檢討已大致完成，並已徵詢相關持份者。政府會在充分考慮收集到的意見後公布新修訂的準則。有關修訂將會增加日後在私人及資助房屋發展項目的私家車泊車位，以及資助房屋中商用車輛泊車位的數量。
推展自動泊車系統先導項目	運輸署正積極推展自動泊車系統先導項目，至今已物色到四個選址，包括荃灣區海盛路短期租

措施	進度
	約用地、深水埗欽州街與通州街交界公共休憩用地、上環中港道及柴灣常茂街擬議政府大樓用地。就位於荃灣區的首個先導項目，地政總署已於 2020 年 12 月批出荃灣區海盛路短期租約用地，以期在 2021 年第四季開放自動泊車系統予公眾使用。運輸署亦正研究在其他合適用地，包括白石角短期租約用地，加設自動泊車系統的可行性。



工程計劃項目編號3023TP
上水第4及第30區(地盤2)的公眾停車場

位置圖



工程計劃項目編號24TP - 東涌第99區的公眾停車場
工程計劃項目編號85TI - 東涌第99區的公共運輸交匯處