

## 索引

### 审核二零二二至二三年度开支预算 管制人员对立法会议员初步书面问题的答复

局长：运输及房屋局局长  
第 9 节会议  
综合档案名称：THB(T)-1-c1.docx

答复编号	问题编号	议员姓名	总目	纲领
<a href="#">THB(T)001</a>	0247	易志明	42	(2) 机械装置安全
<a href="#">THB(T)002</a>	0836	林新强	60	(2) 区域及维修工程
<a href="#">THB(T)003</a>	0513	李慧琼	60	(3) 铁路发展
<a href="#">THB(T)004</a>	0514	李慧琼	60	(3) 铁路发展
<a href="#">THB(T)005</a>	0502	李世荣	60	(1) 基本工程
<a href="#">THB(T)006</a>	0176	杨永杰	60	(1) 基本工程
<a href="#">THB(T)007</a>	0352	陈恒镛	158	(3) 海空交通及物流发展
<a href="#">THB(T)008</a>	0141	陈学锋	158	(2) 陆路及水上交通
<a href="#">THB(T)009</a>	0413	陈绍雄	158	(2) 陆路及水上交通
<a href="#">THB(T)010</a>	0724	陈月明	158	(2) 陆路及水上交通
<a href="#">THB(T)011</a>	0490	周浩鼎	158	(3) 海空交通及物流发展
<a href="#">THB(T)012</a>	0579	李镇强	158	(2) 陆路及水上交通
<a href="#">THB(T)013</a>	0501	李世荣	158	(2) 陆路及水上交通
<a href="#">THB(T)014</a>	0209	廖长江	158	(3) 海空交通及物流发展
<a href="#">THB(T)015</a>	0016	卢伟国	158	(2) 陆路及水上交通
<a href="#">THB(T)016</a>	0518	陆颂雄	158	(3) 海空交通及物流发展
<a href="#">THB(T)017</a>	0751	陆颂雄	158	(2) 陆路及水上交通
<a href="#">THB(T)018</a>	0867	麦美娟	158	(2) 陆路及水上交通
<a href="#">THB(T)019</a>	0872	苏长荣	158	(2) 陆路及水上交通
<a href="#">THB(T)020</a>	0712	谭岳衡	158	(3) 海空交通及物流发展
<a href="#">THB(T)021</a>	0736	邓家彪	158	(2) 陆路及水上交通
<a href="#">THB(T)022</a>	0462	田北辰	158	(2) 陆路及水上交通
<a href="#">THB(T)023</a>	0470	田北辰	158	(2) 陆路及水上交通
<a href="#">THB(T)024</a>	0020	黄英豪	158	(3) 海空交通及物流发展
<a href="#">THB(T)025</a>	0021	黄英豪	158	(3) 海空交通及物流发展
<a href="#">THB(T)026</a>	0245	易志明	158	(2) 陆路及水上交通
<a href="#">THB(T)027</a>	0248	易志明	158	(3) 海空交通及物流发展
<a href="#">THB(T)028</a>	0249	易志明	158	(3) 海空交通及物流发展
<a href="#">THB(T)029</a>	0674	严刚	158	(3) 海空交通及物流发展
<a href="#">THB(T)030</a>	0407	姚柏良	158	(3) 海空交通及物流发展
<a href="#">THB(T)031</a>	0839	张欣宇	158	(2) 陆路及水上交通
<a href="#">THB(T)032</a>	0840	张欣宇	158	(2) 陆路及水上交通
<a href="#">THB(T)033</a>	0347	陈恒镛	186	(4) 运输服务管理
<a href="#">THB(T)034</a>	0348	陈恒镛	186	(1) 规划及发展事宜
<a href="#">THB(T)035</a>	0349	陈恒镛	186	(1) 规划及发展事宜
<a href="#">THB(T)036</a>	0374	陈恒镛	186	(6) 公共交通费用补贴计划
<a href="#">THB(T)037</a>	0376	陈恒镛	186	(1) 规划及发展事宜
<a href="#">THB(T)038</a>	0307	陈学锋	186	(1) 规划及发展事宜
<a href="#">THB(T)039</a>	0414	陈绍雄	186	(3) 区域交通及运输服务

答复编号	问题编号	议员姓名	总目	纲领
<a href="#">THB(T)040</a>	0626	陈颖欣	186	(1) 规划及发展事宜
<a href="#">THB(T)041</a>	0396	周小松	186	(1) 规划及发展事宜
<a href="#">THB(T)042</a>	0794	郑泳舜	186	(1) 规划及发展事宜
<a href="#">THB(T)043</a>	0080	林筱鲁	186	(1) 规划及发展事宜
<a href="#">THB(T)044</a>	0081	林筱鲁	186	(3) 区域交通及运输服务
<a href="#">THB(T)045</a>	0291	刘业强	186	(4) 运输服务管理
<a href="#">THB(T)046</a>	0292	刘业强	186	(1) 规划及发展事宜
<a href="#">THB(T)047</a>	0102	龙汉标	186	(1) 规划及发展事宜
<a href="#">THB(T)048</a>	0737	陆颂雄	186	(1) 规划及发展事宜
<a href="#">THB(T)049</a>	0460	田北辰	186	(1) 规划及发展事宜
<a href="#">THB(T)050</a>	0464	田北辰	186	(3) 区域交通及运输服务
<a href="#">THB(T)051</a>	0281	谢伟铨	186	(1) 规划及发展事宜
<a href="#">THB(T)052</a>	0175	杨永杰	186	(1) 规划及发展事宜
<a href="#">THB(T)053</a>	0246	易志明	186	(1) 规划及发展事宜

管制人员的答复

(问题编号：0247)

总目： (42) 机电工程署  
分目： (-) 没有指定  
纲领： (2) 机械装置安全  
管制人员： 机电工程署署长 (彭耀雄)  
局长： 运输及房屋局局长

问题：

在2022至2023年度，当局会研究推出车辆维修技工和车辆维修工场强制注册制度，请告知本会：

1. 过去3年，自愿车辆维修技工和车辆维修工场的登记数目、占总技工人数及工场的百分比，以及按年的变动；
2. 在落实强制车辆维修技工和车辆维修工场注册制度前，当局有何措施推动更多业界自愿注册，有关推动的工作涉及的资源及开支为何；
3. 研究推出车辆维修技工及车辆维修工场强制性注册制度的最新进展，预计研究何时完成；
4. 为设立更多合规格的车辆维修工场，政府就兴建多层式车辆维修工场建筑物的进展为何。

提问者： 易志明议员 (立法会内部参考编号：3)

答复：

1. 过去3年的注册车辆维修技工人数和注册车辆维修工场数目、其占车辆维修技工总人数和车辆维修工场总数的百分比，以及按年变动表列如下：

	注册车辆维修技工		注册车辆维修工场	
	注册车辆维修技工人数 (占车辆维修技工总数的百分比)	按年变动	注册车辆维修工场数目 (占车辆维修工场总数的百分比)	按年变动
2021年	8 263 (80.2%)	+0.83%	2 061 (74.1%)	+0.39%

	注册车辆维修技工		注册车辆维修工场	
	注册车辆维修技工 人数 (占车辆维修技工 总数的百分比)	按年 变动	注册车辆维修工场 数目 (占车辆维修工场 总数的百分比)	按年 变动
<b>2020年</b>	8 195 (79.5%)	-9.06%	2 053 (73.8%)	-0.05%
<b>2019年</b>	9 011 (87.5%)	-	2 054 (73.8%)	-

2. 运输及房屋局(运房局)和机电工程署(机电署)会继续通过多种途径鼓励更多车辆维修业人士注册于车辆维修技工和车辆维修工场自愿注册计划(自愿注册计划), 包括:
- 通过发放政府宣传短片和出版通讯, 推广自愿注册计划;
  - 通过机电署的定期巡查, 直接向车辆维修工场和车辆维修技工推广自愿注册计划;
  - 举办网上研讨会和优化持续专业进修平台, 以提升注册车辆维修技工和注册车辆维修工场的水平; 以及
  - 定期探访注册车辆维修工场, 根据自愿注册计划, 向工场拥有者和注册车辆维修技工提供指导和建议, 以改进他们的工作方式和水平。

在2022-23年度, 为实施及推广自愿注册计划而预留的开支为307.6万元。

3. 运房局和机电署一直研究为车辆维修技工和车辆维修工场引入强制性注册制度的可行性和可行方案, 以配合汽车技术的发展和维修需求, 确保市民获得安全可靠的车辆维修服务, 并为业内人士提供持续专业进修和开拓机遇。因应政府在2021年3月公布《香港电动车普及化路线图》(《路线图》)以及在2021年10月公布《香港气候行动蓝图2050》(《蓝图》), 我们正与业界、学术和培训机构、专业团体、车主组织和其他持份者, 以及相关部门合作, 共同探讨《路线图》及《蓝图》对车辆维修行业(包括车辆维修技工和车辆维修工场注册制度)的影响。
4. 机电署已经与香港生产力促进局合作, 就多层式车辆维修工场建筑物的设计, 以及在香港以外不同司法管辖区设置该等工场的相关经验, 进行首阶段基准顾问研究。首阶段顾问研究在2021年9月完成。机电署现正进行第二阶段顾问研究, 探讨首阶段所归纳的设计及方案是否能应用于香港, 并制订一套有关多层式车辆维修工场建筑物的一般设计指引, 以供参考之用。为征询业界对此类多层建筑物的设计要求、技术细节和运作模式的意见, 我们已邀请业界人士组成行业参与工作小组。第二阶段顾问研究预计将于2022年年底完成。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0836)

总目： (60) 路政署  
分目： (000) 运作开支  
纲领： (2) 区域及维修工程  
管制人员： 路政署署长 (陈派明)  
局长： 运输及房屋局局长

问题：

不少市民向我投诉，香港道路凹凸不平的情况越来越严重，多次向路政署投诉也没有得到改善。我翻查财政预算案有关路政署的资料，发现一个很矛盾的事。路政署对“与道路维修有关的投诉个案”预算是增加约1 000宗至19 700宗。但“道路的重建、维修、重铺及更换伸缩缝”的预算开支，却由2021年的373.8百万，减少至358百万元。为什么政府预计有关道路维修的投诉增加，但财政预算维修道路的预算开支却减少？这真的是匪夷所思。

提问人：林新强议员 (立法会内部参考编号：4)

答复：

路政署负责维修保养辖下公共道路和附属道路设施，如进行定期道路巡查时发现或收到公众报告指路面或附属道路设施有破损，会按实际情况（例如道路破损的程度和严重性，以及现场交通情况）安排合适的维修，以保持道路处于不影响道路使用者安全的状态。

政府于2021年实施多项社交距离措施抗疫，令整体道路交通流量大幅减少，路政署藉此机会在市区的繁忙道路进行更多道路重铺及重建工程，而这些维修工程的临时封路措施在正常的交通情况下一般难以实施。因此，我们在2021年完成的道路重铺及重建工程，比原定计划和以往整体道路交通流量处于正常水平的年份多，以致2021年的实际开支（即3.738亿元）与以往年份相比偏高。

我们拟定2022年的预计开支为3.58亿元，是假定2022年的整体交通流量会逐渐回复正常水平。而计划的道路重铺及重建工程数量，对比以往交通流

量相若的年份有轻微增长。路政署会继续适时处理公众投诉和进行所需的道路重铺及重建工程，以妥善保养本港的道路网。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0513)

总目： (60) 路政署  
分目： (-) 没有指定  
纲领： (3) 铁路发展  
管制人员： 路政署署长 (陈派明)  
局长： 运输及房屋局局长

问题：

二零二二至二三年度需要特别留意的事项包括监督沙中线的进度，务求工程可适时完成，南北走廊可于二零二二年年中通车；按最新估计，沙中线「红磡至金钟段」通车日期为何；较《铁路发展策略2000》预计的时间延误多少；延误原因详情；最新造价估算如何？

提问人：李慧琼议员 (立法会内部参考编号：3)

答复：

根据香港铁路有限公司(港铁公司)的最新估计，南北走廊将于2022年6月至7月通车。在确保铁路系统安全可靠的前提下，政府会敦促港铁公司尽快让南北走廊投入服务。

《铁路发展策略2000》(《策略》)提出沙田至中环线(沙中线)的初步建议落实时间为2008年至2011年。《策略》亦指出，建议铁路项目的实际实施次序和兴建时间表，取决于较详尽的工程可行性研究结果，同时亦须考虑交通需求的增长情况、策略性增长地区的发展步伐、与其他工程项目配合等因素。沙中线项目的建造工程于2012年展开，其工程进度受到不同因素影响，主要包括2012至2014年期间宋皇台站遗迹的考古发现和遗迹保育方案；2018年5月红磡站扩建工程出现质量问题的连串事件；以及2020年5月与东铁线新信号系统测试相关的事件。

根据最新的费用估算，沙中线项目(包括铁路工程及非铁路工程，以及其保护工程及前期工程)由政府支付的费用约为908亿元(按付款当日价格计算)。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0514)

总目： (60) 路政署

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 铁路发展

管制人员： 路政署署长 (陈派明)

局长： 运输及房屋局局长

问题：

二零二二至二三年度需要特别留意的事项包括继续推展《铁路发展策略 2014》所建议铁路项目的详细规划工作；其中东九龙线的规划进展、时间表、走线、预计落成日期、开支估算，以及监督有关项目所涉及的开支及人手分别如何。

提问人： 李慧琼议员 (立法会内部参考编号：4)

答复：

东九龙线将会依山而建并受重型铁路的爬升能力所限，部分铁路路段需深入地底。预计建造工程将面对相当大的技术困难，主要是克服山势地形引致的技术问题。

政府已就香港铁路有限公司（港铁公司）提交的东九龙线建议书提出意见，并要求港铁公司改良有关建议的技术设计。港铁公司正考虑政府的意见，探讨可行方案以改良项目的设计。政府会继续与港铁公司跟进，并适时公布项目的未来路向。

上述工作由路政署利用现有资源进行。由于相关路政署人员同时负责其他项目或职责，因此未能分列涉及东九龙线项目开支的分项数字。

- 完 -



管制人员的答复

(问题编号：0502)

总目： (60) 路政署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 基本工程

管制人员： 路政署署长 (陈派明)

局长： 运输及房屋局局长

问题：

有关「人人畅道通行计划」方面：

1. 自「人人畅道通行计划」进行后，总共有多少个选址被纳入计划之内？当中有多少个项目已完成？根据已完成的项目计算，平均每个项目由策划到研究至完工需时多久？平均需要开支是多少？是否有超时超支的问题？
2. 有多少个相关项目工程仍在进行中？当中有多少个承建商负责正在兴建的项目？
3. 「人人畅道通行计划」中，现时有多少个选址正在研究中？过去有多少个选址是经研究后不可行？当中负责进行项目前期工程研究的顾问公司有多少间？平均每个项目的前期工程研究需时多久？平均用在计划可行性研究的开支是多少？占整体计划开支百分比的多少？
4. 有多少个选址是不符合署方的规定，而不被纳入「人人畅道通行计划」之中？当中不符合规定的主要原因是什么？

提问人：李世荣议员 (立法会内部参考编号：2)

答复：

1. 路政署正全力推展「人人畅道通行」计划下各阶段合共401个项目。截至2022年2月底，有179个项目已经完成及93个项目正在施工，路政署正全力推展其余129个项目的规划及设计工作。就已完成的项目而言，每个项目在勘测、设计和施工方面所需的整体时间平均约为5年，平均开支为2,680万元。在179个已完成的项目中，全部在预算内完成，只有1个项目因承办商提供的资源不足而未能在合约期内完成。

2. 正在施工的93个项目由10个承建商负责兴建。
3. 路政署已委聘顾问公司，进行「人人畅道通行」计划下的勘测、设计及建造工程的监督工作，而在勘测和设计阶段的项目共有129个。过去曾有10个项目经勘测后发现并不可行，故无法在计划下推展。

路政署现正透过7份顾问合约推展上述勘测及设计工作，当中涉及3间顾问公司。每个项目的勘测及设计工作平均需时约2年。一般而言，每个项目在勘测及设计方面的开支平均约为50万元（包括地盘勘测工程）。而有关勘测及设计工作的全部开支则占计划整体开支约0.8%。

4. 由于「人人畅道通行」计划广为市民接纳，需求殷切，政府自计划推出后已在不同阶段扩大其覆盖范围及范畴，以便纳入更多行人通道（包括行人天桥、高架行人道及行人隧道），惠及更广泛社区。其中有19条由市民建议的行人通道未能纳入计划，原因包括这些行人通道并非横跨由路政署负责维修及保养的公共道路、并非二十四小时开放予市民使用、属私人拥有或是在「特别计划」下遭有关业主反对的拟议加建工程。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0176)

总目： (60) 路政署  
分目： (-) 没有指定  
纲领： (1) 基本工程  
管制人员： 路政署署长 (陈派明)  
局长： 运输及房屋局局长

问题：

就「人人畅道通行」计划，政府可否告知本会：

1. 过去3年，「人人畅道通行」计划每年在九龙中区内增设的行人天桥、高架行人道和在行人隧道内新加建的无障碍通道设施的工程地点及设施类型和所涉开支为何；
2. 2022-2023年度，拟在九龙中区加建无障碍通道设施的地点、类型、进度及预计完成日期为何；
3. 会否考虑兴建行人天桥系统连接沙田坳道和竹园北村、圣母医院；若会，详情为何；若否，原因为何；及
4. 会否考虑建兴有盖行人通道接驳大成街街市至黄大仙地铁站C2出口；若会，详情为何；若否，原因为何？

提问人：杨永杰议员（立法会内部参考编号：10）

答复：

1. 过去3年，在「人人畅道通行」计划下，共完成9个位于九龙中的项目。相关项目于2019-20、2020-21及2021-22年度的开支分别为5,870万元、4,890万元及1,740万元。该9个项目详情表列如下：

结构编号	位置	行人通道类别	设施类别	竣工日期
九龙城				
KF106	横跨红磡南道近红磡道	行人天桥	升降机	2019年8月
KS10	横跨太子道东及马头涌道近打鼓岭道	行人隧道	升降机	2020年1月

结构编号	位置	行人通道类别	设施类别	竣工日期
KF102	横跨红磡南道近红菱街及黄埔街	行人天桥	升降机	2021年11月
KF29	横跨九龙城道及新山道	行人天桥	升降机	2021年12月
<b>黄大仙</b>				
KF57	横跨龙翔道近天马苑	行人天桥	升降机	2019年1月
K36	于蒲岗村道横跨龙翔道	高架行人道	斜道	2020年4月
KS12	横跨彩虹道近乐善道	行人隧道	升降机	2020年9月
KS35	横跨太子道东近新蒲岗交汇处	行人隧道	斜道	2020年10月
K8	沿凤舞街横跨龙翔道	高架行人道	升降机	2021年6月

2. 2022-23年度，路政署会继续推展下列「人人畅道通行」计划下位于九龙中的加建升降机项目：

结构编号	位置	行人通道类别	暂定竣工日期	情况
<b>九龙城</b>				
K64	横跨红磡道近戴亚街	高架行人道	2023年6月	正在施工
KF107	横跨船景街、红磡南道及红鸾道近爱景街	行人天桥	2025年1月	正在施工
OM01	横跨忠孝街近爱民村敦民楼	行人隧道	2025年1月	正在施工
KS32	横跨马头涌道近世运道及九龙城交汇处	行人隧道	2025年2月	正在施工
KS41	横跨漆咸道北近温思劳街	行人隧道	2025年2月	正在施工
KC01	横跨联合道近联福道	行人天桥	2025年2月	正在施工
KS8	横跨太子道西近狮子石道	行人隧道	2025年2月	正在施工
KS9	横跨太子道西于九龙城交汇处	行人隧道	2025年2月	正在施工
KS23	横跨东铁线路轨近舒梨道及石竹路	行人隧道	2025年7月	正在施工
KF111	横跨界限街近基堤道	行人天桥	2026年7月	正在设计
KS21	横跨佛光街近和衷街	行人隧道	2026年7月	正在设计

结构编号	位置	行人通道类别	暂定竣工日期	情况
<b>黄大仙</b>				
KF73	横跨东头村道近东隆道	行人天桥	2022年10月	正在施工
WTS04 (一号升降机)	横跨竹园道连接鹏程苑及竹园南邨	行人天桥	2022年12月	正在施工
KF92A	横跨龙蟠街近凤德道	行人天桥	2023年1月	正在施工
KF76	横跨凤德道近龙蟠街	行人天桥	2025年2月	正在施工
KF77	横跨龙翔道近斧山道	行人天桥	2026年7月	正在设计
KF62	横跨凤德道及蒲岗村道近凤德邨	行人天桥	2026年7月	正在设计
WTS05	横跨东头村道近黄大仙下村龙达楼	行人天桥	2026年7月	正在设计
CYS01	横跨黄大仙道连接竹园南村趣园楼及啬色园附近行人路	行人天桥	2027年11月	正在设计
TZL01	横跨双凤街连接慈乐村(一期)及慈乐村(二期)	行人天桥	2027年11月	正在设计
WTH01	横跨富美街连接横头磡村宏晖楼及宏富楼/宏安楼	行人天桥	2027年11月	正在设计

3. 路政署一直就「竹园北村行人通道系统」项目进行规划及设计工作，并曾提出各种建议方案，在2015年至2018年期间咨询黄大仙区议会辖下交通及运输委员会的意见。为回应当区部分持份者就建议方案提出的意见，路政署已提出其他方案并与持份者联络，可惜意见仍然存在分歧。政府正检视有关方案，务求在持份者之间达成共识。
4. 有关拟议加建行人通道上盖接驳黄大仙下(一)村及黄大仙下(二)村现有行人通道上盖，以连接大成街街市至港铁黄大仙站C2出口的工程项目，部分持份者在2021年1月提出反对意见。运输署及路政署会就可行的替代方案，进一步咨询公众，收集地区人士的意见。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0352)

总目： (158) 政府总部：运输及房屋局(运输科)

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 运输及房屋局常任秘书长(运输) (陈美宝)

局长： 运输及房屋局局长

问题：

继续与相关部门共同物色合适土地，研究用作现代物流发展的可行性，请告知，过去三年，有关项目的详情、所涉及开支和按类别分类的人手编制，成效为何？2022-2023年度将推行的相关措施，会否包括开展迁置葵涌货柜码头研究、目标土地位置、所涉开支预算和成效评估？

提问人： 陈恒镛议员(立法会内部参考编号：5)

答复：

政府一直积极物色合适土地，以支援现代物流发展。在过去3年，我们已完成两项分别探讨在青衣一幅用地发展多层大楼作货柜存放和货物处理用途，以及在葵涌另一幅用地发展综合大楼作多层重型货车停车场和现代物流用途的可行性研究。正如《行政长官2021年施政报告附篇》中公布，在上述两项可行性研究完成后，上述用地会由2021年起通过公开招标出售，以发展多层港口后勤及现代物流设施。

事实上，上述约6.2公顷的青衣用地已在2021年12月17日通过公开招标出售，但由于该幅青衣用地被用作兴建社区隔离及治疗设施的5个地点之一，以支援政府抗疫工作，因此有关公开招标便在2022年2月23日取消。上述葵涌用地约5.5公顷，即将会以公开招标方式出售。

视乎市场对出售上述葵涌用地的反应，我们会就葵青另一幅物流用地进行可行性研究。我们亦与相关部门合作，物色合适土地发展现代物流设施。根据洪水桥及厦村分区计划大纲核准图，约37公顷土地已获政府指定用作物流发展。有关工作由运输及房屋局现有人员执行，属于常规职务，所涉开支并无分项数字。

至于重置葵涌货柜码头方面，我们会因应香港社会及经济发展需要，适时考虑研究葵涌货柜码头用地的发展。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0141)

总目： (158) 政府总部：运输及房屋局(运输科)

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 陆路及水上交通

管制人员： 运输及房屋局常任秘书长(运输) (陈美宝)

局长： 运输及房屋局局长

问题：

在纲领(2)2022-2023年度需要特别留意的事项下，政府将会继续筹备成立铁路署，以加强政府对铁路规划和项目推展的监管、优化铁路安全的规管，以及监督新的跨境和本地铁路项目的规划和推进工作。政府可否告知本会：

- 1) 2022年修订的人手预算，较2021年增加5个，铁路署预计会投放多少人手、以及会否透过调配方式或新增人手为主；
- 2) 当中跨境和本地铁路项目的人手占比为何；涉及跨境铁路项目的人员，需否拥有内地铁路系统的相关知识；
- 3) 铁路署的财政资源如何分配；当中预计每年投放多少金额于优化铁路安全的规管；及
- 4) 该署预计会投放多少人手去跟进沙田至中环线项目过往的工程质量，同时会否负责追讨赔偿事宜。

提问人： 陈学锋议员(立法会内部参考编号：1)

答复：

- 1)至3) 政府拟议通过合并路政署铁路拓展处及机电工程署(机电署)铁路科，在运输及房屋局(运房局)辖下成立铁路署，以加强政府对铁路规划和项目推展的监管、优化铁路安全的规管，以及监督新的跨境和本地铁路项目的规划和推展工作。具体来说，铁路署会落实就营运中铁路的优化铁路安全规管制度，特别是在现有的铁路安全规管职务外推行新的规管措施，包括强化的「安全表现监察制度」，以及涵盖范围更广的全面及直接审核。



运房局会运用现有人手资源处理有关成立拟议铁路署的筹备工作。鉴于成立拟议铁路署所涉及的工作繁复，我们已在路政署铁路拓展处设立由13个非首长级职位组成的筹备小组，为成立新部门作必要的安排。

如果成立新部门的建议获立法会批准，拟议的铁路署成立后将设有294个职位，每年整体薪酬拨款(按薪级中点估计的年薪值计算)将为2.725亿元。在该294个职位中，分别有184个职位(每年薪酬拨款为1.689亿元)及59个职位(每年薪酬拨款为6,060万元)将由路政署铁路拓展处及机电署铁路科转移，有51个新职位(每年薪酬拨款为4,300万元)将在拟议铁路署下开设。除18个负责执行部门行政职能的职位(每年薪酬拨款为1,310万元)，其他员工将负责在新的跨境及本地铁路项目和营运中的铁路推行加强的监察、控制和规管策略。由于有关员工将负责多个项目，因此我们没有负责跨境及本地铁路项目员工人数的详细分项数字。

新铁路署的员工具备处理铁路事宜的相关专业背景及技术专长，如有需要，我们会提供更多针对性培训。

- 4) 政府会继续监察沙田至中环线(沙中线)在通车后的运作情况，并保留权利在有需要时按委托协议向香港铁路有限公司追讨赔偿。至于拟议的铁路署，该署将不会成立只跟进与沙中线相关事宜的专责小组，有关员工亦会负责其他职务。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0413)

总目： (158) 政府总部：运输及房屋局(运输科)

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 陆路及水上交通

管制人员： 运输及房屋局常任秘书长(运输) (陈美宝)

局长： 运输及房屋局局长

问题：

财政预算案提及，运输及房屋局运输科在二零二二至二三年度其中一项需要特别留意的事项是，运输科将会继续筹备成立铁路署，以加强政府对铁路规划和项目推展的监管、优化铁路安全的规管，以及监督新的跨境和本地铁路项目的规划和推展工作。就此，请当局告知本会：

- (1) 当局筹备成立铁路署的最近进展为何？
- (2) 筹备成立铁路署的工作是否需要额外人手编制？若是，在二零二一至二二年度，当局筹备成立铁路署所涉的人手编制和财政开支分别为何？二零二二至二三年度的人手编制和开支预算为何？
- (3) 铁路署成立后，其人手编制、每年薪酬开支和营运开支分别为何？

提问人：陈绍雄议员(立法会内部参考编号：6)

答复：

(1)至(3)

政府拟议通过合并路政署铁路拓展处及机电工程署(机电署)铁路科，在运输及房屋局(运房局)辖下成立铁路署，以加强政府对铁路规划和项目推展的监管、优化铁路安全的规管，以及监督新的跨境和本地铁路项目的规划和推展工作。运房局会运用现有人手资源处理有关成立拟议铁路署的筹备工作。鉴于成立拟议铁路署所涉及的工作繁复，我们已在路政署铁路拓展处设立由13个非首长级职位组成的筹备小组，为成立新部门作必要的安排。在2021-22及2022-23财政年度，该13个职位的薪酬拨款(按薪级中点估计的年薪值计算)分别为980万元及1,300万元。

如果成立新部门的建议获立法会批准，拟议的铁路署成立后将设有294个职位，每年整体薪酬拨款将为2.725亿元。在该294个职位中，分别有184个职位(每年薪酬拨款为1.689亿元)及59个职位(每年薪酬拨款为6,060万元)将由路政署铁路拓展处及机电署铁路科转移，有51个新职位(每年薪酬拨款为4,300万元)将在拟议铁路署下开设。除18个负责执行部门行政职能的职位(每年薪酬拨款为1,310万元)，其他员工将负责在新的跨境及本地铁路项目和营运中的铁路推行加强的监察、控制和规管策略。拟议铁路署的预计每年营运开支(不包括薪酬拨款)约为9,660万元。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0724)

总目： (158) 政府总部：运输及房屋局(运输科)

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 陆路及水上交通

管制人员： 运输及房屋局常任秘书长(运输) (陈美宝)

局长： 运输及房屋局局长

问题：

政府预留了1,000亿元的专款加快北部都会区内的土地、房屋和交通基建的进程，就着北部都会区的运输基建情况，政府可否告知本会？

1. 专款预期内有多少金额将用于交通基建项目，预计何时开始动用这笔专款？这些专款是否可以达致基建先行的目标？
2. 北环线东延至覆盖打鼓岭区和东铁线延伸至深圳罗湖的规划，预计何时能提出具体方案和详情？北环线东会否延伸至沙头角区？
3. 就善用香园围口岸和促进现代化物流产业发展，会否考虑提出相关的打鼓岭地区主干道路扩建工程或 / 及规划新的地区道路工程？例如将禾径山路延伸至长山隧道后的区域道路扩建以支援物流走廊？
4. 会否落实扩建沙头角公路为四线双线行车，以配合沙头角区的综合发展潜力？

提问人：陈月明议员(立法会内部参考编号：4)

答复：

1. 政府预留1,000亿元在基本工程储备基金下成立专款的目的是，为了配合《北部都会区发展策略》(《发展策略》)，确保有足够资金应付北部都会区发展的需要，并加快落实北部都会区各个大型工程计划的实施。在专款的支持下，我们会按序分阶段发展北部都会区的各个工程计划，并会妥善管理有关计划的现金流，确保《发展策略》可以顺利实施，亦可早日从区内私人发展项目获得收入。政府现正研究专款的具体运作方式，并会适时公布有关详情。

政府一直提倡以「基建先行」及「创造容量」的规划方式推动运输基建项目，以释放主要运输基建沿线新发展区的发展潜力。运输及房屋局(运房局)会全力与发展局及其他政策局合作，确保适时提供足够运输基建，创造容量以配合新发展区内人口增长、就业和经济活动所带来的交通需求。一般而言，政府以「基建先行」及「创造容量」的规划方式推展项目，需要在早期阶段调配所需资源。因此，项目倡议者将在适当考虑社会利益、财务可行性及所需资源等各项因素后，全面考虑如何能以最佳方式推展个别项目。至于北部都会区的运输基建，由于有关项目仍处于构思阶段，运房局会与发展局紧密合作，以制订未来路向。

2. 为进一步促进粤港澳大湾区基础设施互联互通，港深政府已成立「推动港深跨界轨道基础设施建设专班」(「专班」)，共同构建「轨道上的大湾区」。「专班」现正研究东铁线伸延至深圳罗湖的建议，两地政府将就优化罗湖管制站及其交通接驳事宜共同探讨不同方案，以制订双方同意的建议。

根据政府的「基建先行」及「创造容量」方式，拟议的北环线东延线将参考土木工程拓展署(土拓署)及规划署现正进行的相关规划研究所制订的土地用途建议，包括在2021年10月展开的新界北新市镇及文锦渡的规划及工程研究，以及新田 / 落马洲发展枢纽的勘察研究。我们会相应地于《跨越2030年的铁路及主要干道策略性研究》检视有关走线。我们计划于今年下半年内整合策略性研究的初步结果及展开研究的咨询工作。

3. 土拓署及规划署现正进行涵盖打鼓岭及其他地区(包括香园围、坪輦、恐龙坑、皇后山、罗湖及文锦渡)的规划及工程研究，并会咨询相关政策局 / 部门的意见就研究范围内道路基建作出规划。
4. 根据最近的交通流量调查，在坪輦路与顺隆街之间的一段沙头角公路已有足够容量应付行车量。因此，现阶段并无需要扩阔沙头角公路。政府会继续留意该处的交通情况，并按需要实施改善措施。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0490)

总目： (158) 政府总部：运输及房屋局(运输科)

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 运输及房屋局常任秘书长(运输) (陈美宝)

局长： 运输及房屋局局长

问题：

政府一直积极为香港发展高增值航运业，创造就业机会。就此可否告知本会，在过去的2021至22年度中，当局在推广香港成为区域高增值航运业中心工作为何？包括争取海外高增值航运业持份者进驻香港，开拓一站式服务，例如海事保险，海事仲裁，船舶租赁，为香港建立产业集群。当中工作详情，涉及开支多少？成果如何？在未来一年，当局在这方面的工作又有什么具体计划，将会运用多少开支？

提问人：周浩鼎议员(立法会内部参考编号：8)

答复：

政府一直致力维持香港作为国际海运中心的地位，并进一步巩固我们在高增值海运服务方面的优势。为吸引更多海运企业落户香港，我们在过去两年推行船舶租赁及海事保险业务的税务宽减后，香港海运港口局在2020年成立专责小组，负责为指定航运业商业主导人(即船舶管理人、船舶代理及船舶经纪)制订税务宽减建议。专责小组已完成研究，并提出建议，当中包括为航运业商业主导人提供半税优惠(即税率8.25%，为公司利得税税率16.5%的一半)，藉以推动香港海运业的发展，巩固香港作为领先国际航运中心的海运实力。香港海运港口局在2021年9月通过建议后，政府现正筹备相关法例修订的细节工作，预期在2022年上半年向立法会提交相关修订条例草案。

与此同时，政府已在不同地点成立香港船舶注册处区域支援团队，为船东提供更快捷、直接的支援，并加强推广香港船舶注册处服务。截至2021年第四季，香港船舶注册处的服务网络已扩大至包括香港旗船舶经常到访的大部分地方，包括伦敦、上海、新加坡、悉尼、三藩市、东京和多伦多。

此外，政府在《行政长官2021年施政报告》中建议发展智慧港口等新措施。政府现正透过香港海运港口局辖下的智慧港口发展专责小组，与业界合作研究推动「智慧港口」发展的具体方案，以期通过电子方式精简运作和优化多方协调工序，进一步提升港口效率和减少货物处理时间及成本。

政府一直通过香港海运港口局这个平台与业界紧密合作，推广香港的海运及港口服务，并举办大型国际海运活动，例如香港海运周2021，该活动吸引约18 000人次参加由43个本地及国际机构举办的38项活动，当中包括一些国际知名的主办机构，包括波罗的海国际航运公会、DNV AS、Economist Impact、Mare Forum及Seatrade Maritime。为支援香港海运港口局的工作，政府已在2021-22年度预留约1,660万元(包括预留约460万元给投资推广署进行海外推广工作)，并在2022-23年度再预留约1,490万元。至于其他有关航运业商业主导人及智慧港口的推广措施，均由相关政府各局 / 部门现有人员执行，属于常规职务。

政府会透过以上措施，继续进一步发展高增值海运服务，吸引更多航运企业来港，从而进一步发展本港的海运业群，提高我们的竞争力，以及巩固香港作为国际海运中心的地位。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0579)

总目： (158) 政府总部：运输及房屋局(运输科)

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 陆路及水上交通

管制人员： 运输及房屋局常任秘书长(运输) (陈美宝)

局长： 运输及房屋局局长

问题：

财政司司长于财政预算案演辞中表示，将采用「基建先行」及「创造容量」的规划方式发展北部都会区，就此，政府可否告知本会：

1. 局方采取的「基建先行」计划详情为何，当中预计所涉及的开支会否较以往传统的模式为高；及
2. 局方将因应《香港2030+：跨越2030年的规划远景与策略》提出的发展策略，探讨全港性的铁路及主要干道基建的布局，相关研究的时间表为何，以及预计何时能公布研究结果？

提问人：李镇强议员(立法会内部参考编号：8)

答复：

1. 政府一直提倡以「基建先行」及「创造容量」的规划方式推动运输基建项目，以释放主要运输基建沿线新发展区的发展潜力。运输及房屋局会全力与发展局及其他政策局合作，确保提供足够运输基建以配合新发展区内人口增长、就业和经济活动所带来的交通需求。一般而言，政府以「基建先行」及「创造容量」的规划方式推展项目时，需要在早期阶段调配所需资源。至于北部都会区的运输基建，有关项目仍处于构思阶段。在推展有关建议时，个别基建项目的预算开支将根据相关因素评估，包括工程规模、推展时间表、施工方法、劳动力及设备需要，以及工地限制等。
2. 我们正根据《香港2030+：跨越2030年的规划远景与策略》规划研究的发展策略，进行《跨越2030年的铁路及主要干道策略性研究》，探讨全港性铁路及主要干道基建的布局，以及为走线和配套设施进行初步



工程技术评估，让有关规划能配合发展甚或预留容量，以满足包括《北部都会区发展策略》等香港整体长远发展的需要。我们计划于今年下半年内整合初步研究结果及展开研究的咨询工作。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0501)

总目： (158) 政府总部：运输及房屋局(运输科)

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 陆路及水上交通

管制人员： 运输及房屋局常任秘书长(运输) (陈美宝)

局长： 运输及房屋局局长

问题：

有关「将军澳跨湾连接路工程」及「将军澳－蓝田隧道工程」方面：

1. 以上两项工程的整体开支预算是多少？工程原定计划将于什么时候落成及什么时候可以正式使用？
2. 因应2019新冠病毒疫情的影响，以上两项工程的工期会否受影响？如会，预计将会延期多久时间？每日延期的额外开支涉及多少金额？
3. 政府有什么计划可以确保以上两项工程如期完成？有关追回工程进度的花费预计需要多少？
4. 2017年施政报告政府提出当将军澳蓝田隧道落成后，便会取消将军澳隧道收费，然而近年将军澳隧道交通流量已经接近饱和，请问根据政府近5年统计，平均每日有多少架次的汽车使用将军澳隧道？如即日起取消将军澳隧道收费，政府每日收入会少了多少？对政府整体财政收支有什么影响？

提问人：李世荣议员(立法会内部参考编号：1)

答复：

1. 政府现正全力推展将军澳－蓝田隧道及将军澳跨湾连接路的建造工程，以期项目可在2022年同步开通。该两个项目的最新工程预算均在核准工程预算范围之内，即按付款当日价格计算，将军澳－蓝田隧道为150.935亿元，而将军澳跨湾连接路则为56.257亿元。
- 2.及3. 自2020年起，2019冠状病毒病疫情影响内地及海外建筑物料、器材及机械的供应链，亦令工地施工人手减少，导致工程进度受影

响，特别是将军澳－蓝田隧道部分地盘工程曾须按卫生防护中心的建议暂停施工。为减低感染风险，工程团队一直按照卫生防护中心的指引，实施一系列预防及控制措施，鼓励所有工地人员接种疫苗，并安排他们定期进行2019冠状病毒病测试。由3月14日起，所有建筑工人、工地人员及访客均须已接种至少一剂2019冠状病毒病疫苗，才可进入项目工地，而由4月14日起，上述人士则须已接种至少两剂疫苗。此外，工程团队已一直实施一系列措施，以期加快整体项目进度，包括调配额外资源以加速进行各关键工序，以及在同一位置上让不同工序同步进行。政府会因应2019冠状病毒病疫情的发展，继续密切监察工程进度，并评估疫情对项目的影响。政府亦会致力把项目开支控制在核准工程预算范围之内。

4. 正如《2019年施政报告》所公布，政府会在交通情况许可下，减轻市民、公共交通营办商及运输业界使用政府收费隧道和管制区的费用。随着将军澳－蓝田隧道落成，往来将军澳的交通将得以分流，亦为豁免将军澳隧道收费提供契机。此安排从交通管理角度而言，是较为稳妥的处理方法。假如在将军澳－蓝田隧道开通前实施豁免将军澳隧道收费，将会引发额外交通需求，令现时将军澳隧道的交通流量更繁忙，或会令该区出现不必要的交通挤塞。

过去5年(即2017年至2021年)将军澳隧道的每日平均车流量为93 000架次。繁忙时间的交通流量一般较其设计容量为高。以将军澳隧道在2021年的每日平均交通流量作参考，如豁免隧道费，每日预计会损失约289,000元隧道费收入；换言之，每年会损失约1.055亿元。目前，将军澳隧道的管理、营运及维修费用是以隧道费收入作抵销的。在实施豁免隧道费后，政府会因该条隧道而每年额外增加约3,100万元经常开支。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0209)

总目： (158) 政府总部：运输及房屋局(运输科)

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 运输及房屋局常任秘书长(运输) (陈美宝)

局长： 运输及房屋局局长

问题：

就纲领(3)海空交通及物流发展的财政预算及工作事宜，请告知本会：

1. 二零二二至二三年度的拨款较二零二一至二二年度的修订预算增加9,640万元(31.7%)，主要由于二零二一至二二年度填补职位空缺的全年费用、其他运作开支增加，以及非经常开支增加。

填补的这些职位在未来一个财政年度的工作详情和职位所涉及的财政开支为何？

2. 新冠病毒病疫情对航空业造成极大的挑战，有分析指出香港航空业或迟过环球重返疫情前水平。运输科二零二二至二三年度需要特别留意的事项包括继续以务实的方法，进一步开放香港与民航伙伴所订立的航空服务安排，以巩固香港作为国际及区域航空中心的地位，以及继续与机管局合作推行措施，加强机场服务和机场的航线网络及竞争力，并加强防疫抗疫措施，保障香港国际机场使用者和员工的公共卫生安全。

过去两年，香港与民航伙伴新开放或扩大的航空服务网络详情为何？二零二二至二三年度，运输科为增强香港航线网络和竞争力，将推出甚么措施？在防疫抗疫方面，涉及的预算开支和人手详情为何？

提问人：廖长江议员(立法会内部参考编号：4)

答复：

1. 在2021-22年度，我们在纲领(3)海空交通及物流发展项下开设1个高级工程师及1个工程师 / 助理工程师职位，为运输及房屋局(运房局)在监督多个由香港机场管理局(机管局)为提升香港作为国际航空枢纽的地

位而将会或现正推展的机场发展项目，提供专业支援。高级工程师及工程师 / 助理工程师按薪级中点估计的年薪值分别为1,514,640元及819,000元。

2. 目前，政府已经与67个民航伙伴签订民用航空运输协定。在2020-21及2021-22年度，政府检讨或扩大了与4个民航伙伴(巴林、俄罗斯、卢森堡及蒙古)的双边航空运输安排，提供所需框架促进航空业增长和发展。鉴于双边航空运输安排的内容保密，并载有商业敏感资料，因此我们不宜提供有关安排的详情。

政府一直与机管局合作，研究和推展各项措施提升香港国际机场的功能及运力，从而提高竞争力。举例来说，机管局现正实现「机场城市」愿景，推展多个基建项目，包括三跑道系统、航天城及港珠澳大桥香港口岸人工岛上其他各项发展，以提升香港国际机场的连通性，并结合机场和相关产业，发挥更大协同效应。

在空运货物业务方面，机管局除了推展不同项目，以增加香港国际机场的货物处理能力外，亦正发展香港国际机场与东莞之间的海空货物多式联运模式，让内地出口货物运送至香港国际机场禁区，再直接经空运转运至海外目的地。

政府亦正与广东及珠海有关当局商讨就机管局入股珠海机场，以及在珠海设立高端航空产业群的事宜进行商讨，以加强香港国际机场与珠海机场之间的协同效应。

政府与机管局会继续合作，以巩固和提升香港国际机场的竞争力及国际航空枢纽的地位。

至于我们的抗疫工作，运房局运输科在2022-23年度已预留约9,000万元，加强香港国际机场的防疫抗疫措施，保障公共卫生及机场员工和机场使用者的安全。有关工作会由现有人员承担，运房局并无所涉人手及开支的分项数字。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0016)

总目： (158) 政府总部：运输及房屋局(运输科)

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 陆路及水上交通

管制人员： 运输及房屋局常任秘书长(运输) (陈美宝)

局长： 运输及房屋局局长

问题：

财政司司长在预算案演辞第124段和第125段指出，政府会扩展铁路网络以支持新发展区及其他新发展项目，并因应《香港2030+：跨越2030年的规划远景与策略》，探讨全港性的铁路及主要干道基建的布局，以满足包括《北部都会区发展策略》等香港整体长远发展的需要，就此，请告知：

1. 政府在2014年公布《铁路发展策略2014》，提出发展7条新铁路线，原本估计可以在2031年前完成，如今，除了司长提及的北环线及洪水桥站的环境影响评估工作已展开，东涌线延线及屯门南延线的铁路方案亦已刊宪，当局对于余下的新东九龙线、南港岛线(西段)、北港岛线，有否初步订下时间表，以尽量确保「追落后」及有序落实，若有，详情为何，若否，原因为何；
2. 当局正探讨全港性的铁路及主要干道基建的布局，有否重新考虑社会的诉求，兴建连接屯门和荃湾的铁路，若有，详情为何，若否，原因为何；及
3. 就《北部都会区发展策略》拟议兴建的连接洪水桥 / 厦村至深圳前海的港深西部铁路，当局会否在近期尽快与内地商讨规划方案，以配合前海的扩区兼扩容发展，促进跨境基建网络的互联互通，若会，详情为何，若否，原因为何？

提问人：卢伟国议员(立法会内部参考编号：6)

答复：

1. 铁路项目涉及庞大的资本投资，政府须审慎规划。《铁路发展策略2014》中拟议的各个新铁路项目涉及不同性质的复杂事宜，因此须进行的规

划及设计程序复杂程度不一。正如我们在《铁路发展策略2014》中明确指出，策略载列的个别拟议铁路项目的进一步推展，须视乎每个项目所进行的详细工程、环境及财务研究结果，以及最新的需求评估和是否有足够资源而定。另外，就主要配合新发展区及新房屋发展的铁路项目而言，有关发展区及新房屋发展的落实时间表将会是该等铁路项目的重要规划参数。因此，《铁路发展策略2014》中建议的初步落实时间表会因应情况变化而有所调整。

政府现正积极研究香港铁路有限公司(港铁公司)就南港岛线(西段)提交的项目建议书，并会因应华富村重建时间表和「跃动港岛南」的发展，考虑该项目的未来路向。另一方面，港铁公司正因应我们有关东九龙线及北港岛线建议书的意见，就可行方案作进一步研究，以改善这两个项目的设计。我们会适时公布有关项目的未来路向。

2. 我们正根据《香港2030+：跨越2030年的规划远景与策略》规划研究的发展策略，进行《跨越2030年的铁路及主要干道策略性研究》，探讨全港性铁路及主要干道基建的布局，以及为走线和配套设施进行初步工程技术评估，让有关规划能配合发展甚或预留容量，以满足香港整体长远发展的需要。我们计划于今年下半年内整合策略性研究的初步结果及展开研究的咨询工作。
3. 为进一步促进粤港澳大湾区基础设施互联互通，港深政府已成立「推动港深跨界轨道基础设施建设专班」(「专班」)，共同构建「轨道上的大湾区」。「专班」已展开连接洪水桥与前海的港深西部铁路的研究，以加强香港与深圳西部的交通联系，便利人员往来。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0518)

总目： (158) 政府总部：运输及房屋局(运输科)

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 运输及房屋局常任秘书长(运输) (陈美宝)

局长： 运输及房屋局局长

问题：

就着海空交通及物流发展，二零二二至二三年度需要特别留意的事项中，政府可否告知本会：

1. 委托人专责小组的研究，推行税务宽减，以吸引特定的海运企业来港的进展为何；提出建议的详情为何；
2. 鼓励物流业通过应用科技提高生产力的详情为何；有否为业界培训现职 / 非现职员工以作配合；如有，详情为何；如没有，会否为培训人手作出计划？
3. 在促进香港国际航空学院发展的工作上，当局在过去三个年度透过学院培训了多少人才，请按入学人数、课程、入学学历程度、毕业人数、性别、国籍列出；
4. 上两年度海运及空运人才培养基金推出了哪些课程、完成培训的人才数目为何；毕业后入行人数为何；设立新计划，以支持人才培养和发展措施的详情为何？

提问者：陆颂雄议员(立法会内部参考编号：8)

答复：

1. 为吸引更多海运企业落户香港，香港海运港口局在2020年成立专责小组，研究航运业商业主导人税务宽减建议的经济影响和细节。专责小组参照了船舶租赁税务宽减制度的实施，向香港海运港口局建议提供税务宽减。建议包括为指定航运业商业主导人(即船舶管理人、船舶代理及船舶经纪)提供半税优惠(即税率8.25%，为公司利得税税率16.5%的一半)，藉以推动香港海运业的发展，巩固香港作为领先国际航运中



心的海运实力。香港海运港口局在2021年9月通过专责小组的建议后，政府现正筹备相关法例修订的工作，以期在2022年上半年向立法会提交相关修订条例草案。

2. 为鼓励物流业通过应用科技提高生产力，政府在2020年10月推出总值3亿元的第三方物流服务供应商先导资助计划。先导资助计划以1:1配对方式实施，向每个合资格第三方物流服务供应商提供最多100万元资助。截至2022年3月7日，管理委员会已批出136宗申请，获批资助金额达8,600万元。

在香港物流发展局的支援下，政府一直与不同专业机构(例如香港物流协会)合作，为从业员举办和资助特设培训课程，让他们掌握业界最新发展并具备所需技术及知识，以提升业界的生产力。

3. 为巩固香港作为区内主要航空枢纽的领先地位，香港机场管理局在2016年成立香港国际航空学院(学院)，以培训本地及区域航空从业员及专业人士。学院目前提供超过110个基础及专业课程，涵盖范围广泛，以支援从业员在特定航空范畴发展所需的技能及知识。这些课程涵盖机场管理及运作、航空安全及保安、航空交通管理，以及紧急服务及危机管理。由于学院提供的课程大多专为在职从业员而设，因此大部分学员均为现职机场雇员，教育程度不一。在2019-20年度、2020-21年度及2021-22年度，学院分别向约41 000、41 500及30 200名(截至2021年12月数字)来自香港、内地及东盟国家(包括柬埔寨、老挝、马来西亚、缅甸、菲律宾、新加坡、泰国及越南)、澳洲、孟加拉、印度、日本、哈萨克斯坦、尼泊尔、纽西兰、阿曼、南韩、斯里兰卡、美国等地的学生提供航空培训。
4. 自2019-20年度，海运及空运人才培养基金(基金)推出3项新计划，即航空营运培训奖励计划、本地船舶能力提升计划及海事培训支援计划。在2019-20及2020-21年度期间，基金通过为两个业界而设的15项奖学金、奖励及资助计划提供拨款资助，惠及4 770名在职从业员和学生；另有96名受惠于基金资助或获基金提供奖学金的学生，从所属专上学院毕业并加入相关行业工作。为支持和提升香港高增值海事服务业的人力资源发展，尤其是在就业市场或相关资历于本地未能供应的人才，基金正拟在下一个财政年度推出2项新计划，即海事服务业见习计划和海事专才奖学金计划。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0751)

总目： (158) 政府总部：运输及房屋局(运输科)

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 陆路及水上交通

管制人员： 运输及房屋局常任秘书长(运输) (陈美宝)

局长： 运输及房屋局局长

问题：

在陆路及水上交通纲领，政府可否告知本会：

- (1) 与深圳当局就拟议的跨境铁路项目规划的商讨进度详情；
- (2) 南港岛线(西段)的最新兴建进展、最新的时间表及落成时间；
- (3) 铁路署能否于本年度正式成立，涉及的开支及人手为何；会否为监督工程进度的工作，订立关键绩效指标？
- (4) 未来将有多条铁路上马，政府现时培训所需工程人才的人力规划为何？
- (5) 公共交通费用补贴计划的津贴门槛由400元调低至200元，而补贴金额则由更改后的400元，提升500元，当局会否拨出资源以进行把有关变动改为长期措施推行的可行性研究。

提问者：陆颂雄议员(立法会内部参考编号：9)

答复：

- (1) 为进一步促进粤港澳大湾区基础设施互联互通，港深政府已成立「推动港深跨界轨道基础设施建设专班」(「专班」)，共同构建「轨道上的大湾区」。特区政府正积极考虑通过北环线支线经落马洲河套地区的港深创新及科技园接入深圳的新皇岗口岸，亦已要求香港铁路有限公司(港铁公司)今年内提交北环线支线的技术和财务建议，让政府适时考虑项目的未来路向。与此同时，「专班」亦已展开连接洪水桥与前海的港深西部铁路的研究，以加强香港与深圳西部的交通联系，便利人员往来。

- (2) 政府现正积极研究港铁公司就南港岛线(西段)提交的项目建议书,并会因应华富村重建时间表和「跃动港岛南」的发展,考虑该项目的未来路向。我们会适时公布项目的未来路向。
- (3) 政府拟议通过合并路政署铁路拓展处及机电工程署(机电署)铁路科,在运输及房屋局(运房局)辖下成立铁路署,以加强政府对铁路规划和项目推展的监管、优化铁路安全的规管,以及监督新的跨境和本地铁路项目的规划和推展工作。运房局会运用现有人手资源处理有关成立拟议铁路署的筹备工作。鉴于成立拟议铁路署所涉及的工作繁复,我们已在路政署铁路拓展处设立由13个非首长级职位组成的筹备小组,为成立新部门作必要的安排。

如果成立新部门的建议获立法会批准,拟议的铁路署成立后将设有294个职位,每年整体薪酬拨款将为2.725亿元。在该294个职位中,分别有184个职位(每年薪酬拨款为1.689亿元)及59个职位(每年薪酬拨款为6,060万元)将由路政署铁路拓展处及机电署铁路科转移,有51个新职位(每年薪酬拨款为4,300万元)将在拟议铁路署下开设。除18个负责执行部门行政职能的职位(每年薪酬拨款为1,310万元),其他员工将负责在新的跨境及本地铁路项目和营运中的铁路推行加强的监察、控制和规管策略。

拟议的铁路署会在整个铁路周期的规划、施工、营运及资产更新各阶段,作为政府内的单一负责部门。政府会就新铁路项目的安全、质量、工期及成本控制制订一套服务表现指标。

- (4) 为应付未来大型基建发展对建造业专业服务的需求,政府会继续联同专上教育院校、建造业议会及其他培训机构,以及建造业界采取多管齐下的措施,确保有足够的人才供应,包括提供足够培训机会;通过建造业创新及科技基金等政府的支援及相关培训,推动业界采用创新科技提升建造业整体的生产力。
- (5) 公共交通费用补贴计划(计划)的政策目标,是为公共交通开支较高的市民减轻交通费用负担。鉴于第五波疫情对本地经济的影响,政府决定在今年5月1日至10月31日期间推出临时特别措施,暂时把计划的每月公共交通开支门槛由400元放宽至200元,并把每月补贴上限暂时由400元提高至500元。补贴涉及公帑的运用。虽然每张八达通卡每月补贴均设上限,但由于受惠人数众多,计划的每年经常开支超过30亿元,而有关数字并不包括临时特别措施的开支。政府考虑计划的长远安排时,会在审慎理财的大前提下,谨慎平衡各项考虑因素,确保公帑运用得宜。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0867)

总目： (158) 政府总部：运输及房屋局(运输科)

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 陆路及水上交通

管制人员： 运输及房屋局常任秘书长(运输) (陈美宝)

局长： 运输及房屋局局长

问题：

演辞提及「要落实上述的大型发展项目，需要完善的基建配套。基建先行及创造容量的规划方式，是以运输基建带动土地发展」，就此请问当局：

1. 有关 a) 古洞北 / 粉岭北、b)洪水桥 / 厦村新发展区、c) 元朗南发展、d) 新界北发展、e) 东涌新市镇扩展、f) 中部水域人工岛、g) 锦田南公营房屋发展，该些地区的运输基建项目(包括干道、铁路、连接系统等)的最新进展(如未开展研究、环境评估、兴建工等)，以及最新预期竣工时间；
2. 当局的运输基建先行是否可确保第一批居民迁入社区时就可使用，如是，当局如何履行有关的承诺、如否，当局「基建先行」的准则为何；及
3. 会否优先落实新发展区的大型运输基建，并考虑引入竞争或以公私合营等方法以落实有关基建能按时完成？

提问人：麦美娟议员(立法会内部参考编号：2)

答复：

1. 为满足新界西北逐步发展所产生的预期交通需求，政府计划在2031年至2036年期间分阶段完成一系列道路基建项目，以加强区内区外的连系。在连接市区方面，政府正一直推展十一号干线(元朗至北大屿山段)、青衣至大屿山连接路，以及元朗公路(蓝地至唐人新村段)扩阔工程。十一号干线(元朗至北大屿山段)的勘察研究已在2021年9月展开，而青衣至大屿山连接路及元朗公路(蓝地至唐人新村段)扩阔工程的工程研究亦正同步进行。在连接机场及大屿山的道路方

面，政府正一直推展屯门绕道，以连接蓝地与屯门第40区及屯门一赤鱗角隧道。同时，政府亦会在屯门区内主要道路进行扩阔及增建行车线工程，提升区内道路网络的承受能力。龙富路、皇珠路及海荣路道路工程的勘察研究已在2021年9月展开，而屯门绕道的勘察研究亦已在今年3月展开。此外，为应付古洞北及粉岭北新发展区所产生的额外路面交通需求，粉岭绕道东段现正施工，预计在2025年或之前完工，而粉岭绕道西段亦在规划当中。

政府已在2020年至2021年邀请香港铁路有限公司陆续就北环线及洪水桥站展开详细规划及设计。北环线及洪水桥站的环境影响评估工作已经展开。至于北环线，第一期(即落马洲支线古洞站)的建造工程预计在2023年展开，并在2027年或之前完成，而第二期(即连接锦上路站与古洞站的主线)的建造工程则预计在2025年动工，至2034年或之前完成。洪水桥站的建造工程预计在2024年展开，并在2030年完成。

为配合东涌新市镇扩展区在2024年第一批居民迁入，连接有关公营房屋发展项目的相关道路网络现正施工，并会在公营房屋发展项目完成前准备就绪。为应付其后居民陆续迁入并在2029-30年度达到高峰，P1公路首部分(即东涌东至大蚝段)现正施工，并会在2026年年底完成，而P1公路余段(即大蚝至欣澳段)的工程研究亦正在进行，如拨款获批，则预计在2030年或之前完成。此外，东涌线延线的铁路方案已在2021年年底根据《铁路条例》(第519章)刊宪。东涌线延线项目的建造工程预计在2023年展开，并在2029年或之前完成。

至于中部水域人工岛，土木工程拓展署(土拓署)在2021年6月展开勘察研究，预计在42个月内完成。拟议支持该发展项目的运输基础设施包括一条优先连接道路及一条优先连接铁路。环境保护署在2021年12月24日发出有关优先连接道路的环境影响评估研究概要，土拓署亦随之展开法定环境影响评估研究。交通基建初步方案会在2022年第四季提出，以听取公众意见。政府目标是在2034年首批居民入伙前启用优先连接道路。由于优先连接铁路较为复杂，预计会在其后数年通车。

此外，我们正根据《香港2030+：跨越2030年的规划远景与策略》规划研究的发展策略，进行《跨越2030年的铁路及主要干道策略性研究》，探讨全港性铁路及主要干道基建的布局，以及为走线和配套设施进行初步工程技术评估，让有关规划能配合发展甚或预留容量，以满足包括《北部都会区发展策略》等香港整体长远发展的需要。我们计划于今年下半年内整合策略性研究的初步研究结果及展开研究的咨询工作。

- 2.及3. 政府一直提倡以「基建先行」及「创造容量」的规划方式推动运输基建项目，以释放主要运输基建沿线新发展区的发展潜力。运输及

房屋局会全力与发展局及其他政策局合作，确保提供足够运输基建以配合新发展区内人口增长、就业和经济活动所带来的交通需求。政府会研究各种实施策略及合约安排，以尽快推展运输基建项目，紧密配合新发展。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0872)

总目： (158) 政府总部：运输及房屋局(运输科)

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 陆路及水上交通

管制人员： 运输及房屋局常任秘书长(运输) (陈美宝)

局长： 运输及房屋局局长

问题：

就加快推动北部都会区的交通基建项目进程，政府可否告知本会：

有关港铁「北环线东延」和「东铁线延伸至深圳罗湖」的规划，预计何时能提出具体方案和详情？

提问人： 苏长荣议员(立法会内部参考编号：11)

答复：

为进一步促进粤港澳大湾区基础设施互联互通，港深政府已成立「推动港深跨界轨道基础设施建设专班」(「专班」)，共同构建「轨道上的大湾区」。「专班」现正研究东铁线伸延至深圳罗湖的建议，两地政府将就优化罗湖管制站及其交通接驳事宜共同探讨不同方案，以制订双方同意的建议。

根据政府的「基建先行」及「创造容量」方式，拟议的北环线东延线将参考土木工程拓展署及规划署现正进行的相关规划研究所制订的土地用途建议，包括在2021年10月展开的新界北新市镇及文锦渡的规划及工程研究，以及新田 / 落马洲发展枢纽的勘查研究。我们会相应地于《跨越2030年的铁路及主要干道策略性研究》检视有关走线。我们计划于今年下半年内整合策略性研究的初步研究结果及展开研究的咨询工作。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0712)

总目： (158) 政府总部：运输及房屋局(运输科)

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 运输及房屋局常任秘书长(运输) (陈美宝)

局长： 运输及房屋局局长

问题：

在预算案演辞中，财政司司长表示，香港海运港口局已成立专责小组，研究推动「智慧港口」发展的具体方案，包括通过一个数码化系统，进一步提升香港港口效率和减少货物处理时间及成本。

就此，请告知本会：

- (1) 专责小组于何时成立，举行了多少次会议；
- (2) 专责小组具体工作计划；及
- (3) 专责小组是否对上海、宁波、深圳的「智慧港口」发展做详细研究，有哪些方面可借鉴香港打造「智慧港口」？

提问人：谭岳衡议员(立法会内部参考编号：3)

答复：

《行政长官2021年施政报告》公布，要提升香港国际航运中心地位，香港港口既要保持效率高、连系性强和覆盖面广的优势，也须推动航运和港口业更广泛于业务流程和运作上应用数码科技，建设「智慧港口」。虽然业界传统上非常依赖人手操作和纸本形式的工序，但近年已开始采纳港口操作数码化等措施，并善用创新科技提升效率，以维持竞争力和为客户提供更便捷的服务。

政府现正透过于2021年11月在香港海运港口局辖下成立的智慧港口发展专责小组，与业界合作研究推动「智慧港口」发展的具体方案，以期通过电子方式精简运作和优化多方协调工序，进一步提升港口效率和减少货物处理时间及成本。智慧港口发展专责小组的工作之一，是研究其他主要港口



(包括内地及海外)所采用的数码化系统及创新科技，以探讨推动香港港口数码化和采用创新科技的各项措施。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0736)

总目： (158) 政府总部：运输及房屋局(运输科)

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 陆路及水上交通

管制人员： 运输及房屋局常任秘书长(运输) (陈美宝)

局长： 运输及房屋局局长

问题：

当局在纲领(2)二零二二至二三年度需要特别留意的事项中提及要继续推展《铁路发展策略 2014》所建议的铁路项目工程。就此，有关于《铁路发展策略 2014》中提倡的东九龙铁路线发展方面，政府可否告知本会：

- (1) 过去3年，观塘线及将军澳线的月均、总乘客量、载客率为何；
- (2) 过去3年，每年观塘线及将军澳线延误次数为何(按延误类别列出)；
- (3) 由早期研究至今，政府对东九龙铁路线的总开支及人手开支分别为何；
- (4) 港铁何时会再就东九龙铁路线提交建议书；政府会于何时公布工程进度及落实进行详细规划工作；
- (5) 政府会否另聘铁路建筑公司兴建东九龙铁路线，以解决成本及技术困难问题？如会，具体详情为何？如否，原因为何；
- (6) 在东九龙线未兴建以前，当局如何改善现时观塘线的服务不足、车厢挤迫及月台挤迫等问题？

提问人： 邓家彪议员(立法会内部参考编号：2)

答复：

- (1) 2019年至2021年观塘线及将军澳线每月平均乘客量、总乘客量及载客率载于附件。

- (2) 就观塘线及将军澳线而言，2019年至2021年属香港铁路有限公司(港铁公司)控制范围内的因素(包括机件故障及人为因素)而引起并导致8分钟或以上的服务延误事故宗数，表列如下。

#### 观塘线

年份	原因	事故宗数
2019	机件故障	12
	人为因素	6
2020	机件故障	6
	人为因素	0
2021	机件故障	12
	人为因素	0

#### 将军澳线

年份	原因	事故宗数
2019	机件故障	6
	人为因素	0
2020	机件故障	14
	人为因素	1
2021	机件故障	13
	人为因素	1

- (3)(4)(5) 东九龙线沿线地势起伏，受重型铁路的爬升能力所限，部分路段须要深入地底。工程预计会有相当大的技术困难，主要是克服山势所造成的技术问题。

政府已就港铁公司提交的东九龙线建议书提出意见，并要求港铁公司改良建议书的技术设计。港铁公司现正考虑政府的意见，探讨可行方案以改良项目的设计。政府会继续与港铁公司跟进，适时公布项目的未来路向。由于目前的迫切工作是解决有关技术困难，以制订可行方案，因此我们现时没有计划另聘公司推展项目。

上述工作由路政署以现有资源进行。由于相关路政署人员同时负责其他项目或职务，因此未能分列涉及东九龙线项目开支的分项数字。

- (6) 港铁公司会继续密切监察各铁路线的乘客量，并透过多管齐下的措施，改善人流和提升乘客出行体验，包括灵活调整列车服务、加强客流管理措施，完善车站空间布局等。

为纾缓观塘站的挤迫情况，港铁公司已在部分出入口增设和重置闸机，以疏导及理顺人流。此外，港铁公司亦正在观塘站加建连

接大堂与月台的楼梯及升降机设施。有关工程预计在2023年下半年完成。

东铁线过海段预计于今年6月至7月通车，届时东铁线乘客可直达香港岛，这将有助纾缓观塘线的挤塞情况。港铁公司会继续密切监察乘客出行模式。

		2019年(注1)		2020年(注2)		2021年(注2)	
		观塘线	将军澳线	观塘线	将军澳线	观塘线	将军澳线
<b>2019年至2021年观塘线及将军澳线乘客量</b> (百万人次)							
每月平均乘客量		18.3	9.8	14.0	7.5	17.2	9.4
总乘客量		219.9	117.2	167.8	90.0	206.1	113.3
<b>2019年至2021年观塘线及将军澳线统计数字</b> (早上最繁忙一小时最繁忙单向路段)							
1	设计可载客量 (每平方米站立 6人)(a)	85 000	85 000	85 000	85 000	85 000	85 000
2	最高列车班次 下的最高可载 客量 (每平方米站立 6人)(b)	71 400	67 600	71 400	67 600	71 400	67 600
3	现时可载客量 (每平方米站立 6人)(c)	71 400	67 600	71 400	67 600	71 400	67 600
4	(a)项与(b)项之 间的差异(注3)	13 600	17 400	13 600	17 400	13 600	17 400
5	(b)项与(c)项之 间的差异	0	0	0	0	0	0
6	现时乘客量(d)	49 100	47 400	44 000	42 200	40 000	43 300
7	现时载客率(1) (每平方米站立 6人) [(d)/(c)] { }最繁忙路段	69% {石碇 尾 至 太子}	70% {油塘 至 鲗 涌}	62% {石碇尾 至太子}	62% {油塘 至 鲗 涌}	56% {石碇尾 至太子}	64% {油塘 至 鲗 涌}
8	现时载客率(2) (每平方米站立 4人) [(d)/(c)] ÷ 71.2%] (注4) (以第(7)项所载 的最繁忙路段 计算)	97%	98%	87%	88%	79%	90%

- 注1： 2019年下半年的数据受公众活动影响，因此只采用2019年上半年的数据。
- 注2： 鉴于疫情对乘客量造成影响，上述表列数字以疫情较为缓和的月份所收集到的数据为基础。
- 注3： 这是由于月台幕门及自动月台闸门令列车在每个月台停留的时间延长约10秒。
- 注4： 以一系列行走市区的重铁列车为例，一系列列车可提供340个座位，以及以每平方米站立6人的乘客密度计算下的2 160个企位，即每列列车的总可载客量约为2 500人。若以每平方米站立4人的乘客密度计算，340个座位数目维持不变，而企位则减至1 440个，即每列列车的总可载客量约为1 780人。因此，以每平方米站立4人的乘客密度计算，可载客量相当于以每平方米站立6人计算的71.2%。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0462)

总目： (158) 政府总部：运输及房屋局(运输科)

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 陆路及水上交通

管制人员： 运输及房屋局常任秘书长(运输) (陈美宝)

局长： 运输及房屋局局长

问题：

运输科其中一个宗旨是提升公共交通服务的质素和加以协调，就此可否告知本会：

- a) 2021年港铁各路线列车班次的最高可载客量为何，包括重铁和轻铁(以每平方米站立4人和6人计算的载客率)；
- b) 2021年港铁各路线现有乘客量为何，包括重铁和轻铁(以每平方米站立4人和6人计算的载客率)；
- c) 2021年港铁各路线繁忙时间的乘客量为何，包括重铁和轻铁(以每平方米站立4人和6人计算的载客率)；及
- d) 以每平方米站立4人计算，2021年港铁各路线早上繁忙时段每小时最繁忙路段单向的最新载客率为何，包括重铁和轻铁。

提问人：田北辰议员(立法会内部参考编号：4)

答复：

a)至d)

所要求提供的重铁数字载列于附件。

至于轻铁，各路线在2021年每小时单向的可载客量如下：

轻铁路线	2021年早上最繁忙一小时 单向最高可载客量	早上最繁忙路段载客率 (注1)
505	2 993	81%
507	2 544	81%
610	1 995	98%
614 (注2)	873	84%
614P (注2)	1 388	
615 (注2)	998	83%
615P (注2)	1 388	
705	4 240	78%
706	5 088	72%
751	2 650	79%
751P	205	40%
761P	4 625	70%

注1：由于轻铁属开放式系统，一个轻铁车站可能有多条路线途经，因此无法采用评估重铁线载客率的方法，即根据乘客出入车站的记录预测其所选乘的路线，以计算个别轻铁线的实际载客率。港铁公司现时采用实地视察和调查的方式评估轻铁车辆的载客率。上表所列轻铁路线的载客率反映轻铁在实际运作时的乘客密度，重铁载客率计算方法所采用的每平方米站立4人或每平方米站立6人的乘客密度标准并不适用于轻铁。

注2：数字为614 / 614P线及615 / 615P线的平均载客率。在屯门区内，614与614P线的走线完全重迭，615与615P线亦同样重迭。然而，614P及615P线只来往屯门码头与兆康站，614及615线行经兆康站后则会跨区前往元朗。该两条轻铁线最繁忙的路段一般在屯门区内重迭的路段出现。对乘客而言，在屯门区内乘搭614或614P、615或615P线并无分别。因此，该等轻铁线的平均载客率可更准确反映实际情况。



**2021年重铁系统统计数字**  
(早上最繁忙一小时最繁忙单向路段)(注1)

		东铁线	屯马线	将军澳线	港岛线	南港岛线	观塘线	荃湾线	迪士尼线	部分路段共用路轨	
										东涌线(注2)	机场快线(注2及3)
1.	设计可载客量(每平方米站立6人)(a)	不适用(注4)	70 000	85 000	85 000	27 000	85 000	85 000	10 800	66 000	10 000
2.	最高列车班次下的最高可载客量(每平方米站立6人)(b)	不适用(注4)	70 000	67 600	80 000	27 000	71 400	75 000	9 600	45 000	4 800
3.	现时可载客量(每平方米站立6人)(c)	73 300	58 800	67 600	80 000	16 800	71 400	75 000	4 300	42 500	3 200
4.	(a)项与(b)项之间的差异(注5)	不适用	0	17 400	5 000	0	13 600	10 000	1 200	21 000	5 200
5.	(b)项与(c)项之间的差异(注6)	不适用	11 200	0	0	10 200	0	0	5 300	2 500	1 600
6.	现时乘客量(d)	30 100	36 100	43 300	47 800	9 200	40 000	52 200	1 700	23 600	800

		东铁线	屯马线	将军澳线	港岛线	南港岛线	观塘线	荃湾线	迪士尼线	部分路段共用路轨	
										东涌线(注2)	机场快线(注2及3)
7.	现时载客率(1) (每平方米站立6人) [(d)/(c)] { }最繁忙路段	41% {沙田至大围}	61% {荃湾西至美孚}	64% {油塘至鲗鱼涌}	60% {天后至铜锣湾}	55% {金钟至海洋公园}	56% {石硤尾至太子}	70% {油麻地至佐敦}	39% {欣澳至迪士尼}	55% {九龙至香港}	25%
8.	现时载客率(2) (每平方米站立4人) [(d)/(c) ÷ 71.2%] (注7) (以第(7)项所载的最繁忙路段计算)	58%	86%	90%	84%	77%	79%	98%	55%	78%	不适用

注1： 鉴于疫情对乘客量造成影响，上述表列数字以疫情较为缓和的月份所收集到的数据为基础。

注2： 由于机场快线及东涌线在部分路段共用路轨，该等铁路线的整体设计可载客量受车务编排模式所影响。

注3： 机场快线的设计是提供座位予每名乘客，因此站立人数的乘客密度并不适用。有关数字按设计可载客量计算。

注4： 东铁线在上述期间以现有12卡列车和新9卡列车并行的方式营运，因此设计可载客量及最高可载客量并不适用。

注5： 这是由于月台幕门及自动月台闸门令列车在每个月台停留的时间延长约10秒。

注6： 这是由于服务班次尚未增至信号系统可负荷的最高水平。

注7： 以一系列行走市区的重铁列车为例，一系列列车可提供340个座位，以及以每平方米站立6人的乘客密度计算下的2 160个企位，即每列列车的总可载客量约为2 500人。若以每平方米站立4人的乘客密度计算，340个座位数目

维持不变，而企位则减至1 440个，即每列列车的总可载客量约为1 780人。因此，以每平方米站立4人的乘客密度计算，可载客量相当于以每平方米站立6人计算的71.2%。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0470)

总目： (158) 政府总部：运输及房屋局(运输科)

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 陆路及水上交通

管制人员： 运输及房屋局常任秘书长(运输) (陈美宝)

局长： 运输及房屋局局长

问题：

运输科的其中一项主要工作为监督落实沙田至中环线(沙中线)的工作，港铁早前亦宣布沙中线会于本年第二季通车。就此，可否告知本会：

- a) 现时沙中线工程进度、最新的时间表及落成时间；
- b) 目前以金钟为目的地，屯门站比上水站的每公里收费差距相差15%，若政府以补贴方式理顺当中每公里收费差距，即屯马线收费每公里减少相差15%。预计政府补贴支出为何？
- c) 因政府与港铁之间是签订委托协议，待沙中线正式通车后，政府会否以东铁收益补贴方式以促成目前东铁与西铁的每公里收费差距？

提问人： 田北辰议员(立法会内部参考编号：10)

答复：

- a) 香港铁路有限公司(港铁公司)已就东铁线过海段展开试营运，新9卡列车亦已分批运抵香港，陆续投入服务。根据港铁公司最新估计，东铁线过海段预计会在2022年6月至7月通车。
- b)及c) 一般而言，港铁重铁系统的票价是以车程距离为基本准则，并同时考虑其他因素，例如市场竞争力、车程性质(例如是否涉及过海段)、现时整体车费结构等。当中东铁线及原有西铁线的票价，已早于两铁合并前按本身的票价结构厘定，而东铁线更早于1910年便投入服务，本身的票价厘定有其历史因素，加上涉及本地及过境服务，因此票价结构难以与其他铁路线直接比较。

若政府以补贴方式或要求港铁公司以东铁线收益补贴和调低屯马线(包括原有西铁线路段)的票价,这除了会影响港铁网络的整体票价结构外,亦变相等同政府以公帑补贴港铁公司,扭曲市场运作,削弱其他公共交通营办商的竞争力。

为纾缓乘客的公共交通费用负担,政府通过免入息审查、涵盖本地各主要公共交通工具的「公共交通费用补贴计划」直接向市民提供补贴。港铁公司亦提供各项推广及优惠,配合乘客的出行需要。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0020)

总目： (158) 政府总部：运输及房屋局(运输科)

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 运输及房屋局常任秘书长(运输) (陈美宝)

局长： 运输及房屋局局长

问题：

为更善用口岸资源，有哪些进一步改善海空客运、货运的基础设施，如建设「智慧港口」的具体措施及资源投入？

提问人： 黄英豪议员(立法会内部参考编号：3)

答复：

政府一直采取各项措施，以改善海空运输。

在智慧港口方面，政府正与业界合作探讨如何透过供港口营运商及其他持份者采用的港口社区系统，以电子方式精简运作和优化多方协调工序，进一步提升港口效率和减少货物处理时间及成本。香港海运港口局辖下的智慧港口发展专责小组会就此项目的未来路向为政府提供建议。

至于航空方面，机场管理局(机管局)现正推展各个项目，把香港国际机场发展成「机场城市」，包括兴建三跑道系统项目、航天城、港珠澳大桥香港口岸人工岛上各项发展、连接机场岛与香港口岸人工岛的航天走廊，以及机场东涌专道及延线。

在空运货物方面，机管局一直推展不同项目，以增加香港国际机场的货物处理能力，包括扩建速递货运站，以及发展高端物流中心和中转邮件中心。机管局亦正发展香港国际机场与东莞之间的海空货物多式联运模式，以扩大香港国际机场空运业务的腹地。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0021)

总目： (158) 政府总部：运输及房屋局(运输科)

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 运输及房屋局常任秘书长(运输) (陈美宝)

局长： 运输及房屋局局长

问题：

为加速机场运作效率及配合与内地的通关运作安排，特区政府有否考虑在香港机场口岸实现「一地两检」，如会，实行有关工作预计涉及所需资源会是多少；如不会考虑，原因为何？

提问者：黄英豪议员(立法会内部参考编号：4)

答复：

根据《中华人民共和国国民经济和社会发展第十四个五年规划和2035年远景目标纲要》，香港的定位为国际航空枢纽。《粤港澳大湾区发展规划纲要》亦清楚表示应在大湾区内建设世界级机场群，巩固和提升香港作为国际航空枢纽地位，以及推进大湾区机场错位发展和良性互动。为配合国家发展策略，政府一直与香港机场管理局(机管局)合作，研究推展各项措施，发挥大湾区内机场的潜在协同效应，以期提升香港国际机场的枢纽地位。这些措施包括加强香港国际机场与大湾区的联系，改善机场的清关效率，以及扩大机场客、货运的腹地。

其中，香港国际机场海天客运码头为来往机场与大湾区内其他城市的旅客提供无缝便捷的快船服务。在提供海天客运码头快船服务的9个大湾区口岸，大湾区旅客可在口岸预先完成航空公司的旅客登记手续和托运行李，节省在香港国际机场办理相关手续的时间。香港国际机场的旅客亦可使用海天客运码头快船服务前往大湾区，中转过程快捷方便，行李可由出发地城市直挂至9个大湾区口岸。至于出入境检查方面，由于海天客运码头位于香港国际机场禁区内，而全部9个大湾区口岸均设有专属的海关、出入境及检疫设施，使用海天客运码头服务的旅客在去程和回程只需在大湾区口岸办理一次海关、出入境及检疫手续。在香港国际机场转乘国际航班的大湾区旅客，在抵达海天客运码头后，可直接下船经保安检查通道前往登机闸

口，无须办理香港的海关、出入境及检疫手续。这个程序亦适用于经香港国际机场前往大湾区的旅客，他们在香港国际机场过境时，可直接到海天客运码头使用快船服务，前往9个大湾区口岸。

至于选用陆路交通的旅客，机管局已在大湾区内战略性地点设立城市候机楼。类近香港市区预办登机服务的设施，这些城市候机楼提供预办登机服务，为前往香港国际机场的大湾区旅客带来更高程度的方便。大湾区旅客在城市候机楼办理登机手续和取得登机证后，再乘搭交通工具前往香港国际机场，并在机场托运行李，过程轻松方便。

当海天中转大楼在2023年启用后，经陆路来往香港国际机场的旅客，更可享受与海天客运码头同样的便利。大湾区旅客可在港珠澳大桥的澳门或珠海口岸完成出境检查手续，乘搭专用接驳巴士前往海天中转大楼，直达香港国际机场禁区，然后直接前往登机闸口，无须办理香港出入境检查手续。这个简化的清关程序亦适用于旅客以同一方式经相反陆路方向前往澳门或内地。中转大楼日后会提供类似海天客运码头快船旅客现时享有的行李直挂服务。

在货运方面，机管局现正发展香港国际机场与东莞之间的海空货物多式联运模式，让出口货物可在东莞完成航空安检、装箱及打板，并由货运站营办商验收货物，然后直接以船运往香港国际机场禁区，再空运至海外目的地，而无须在香港再接受保安检查。国际货物亦可以同一方式经相反方向由香港进口大湾区。

此外，机管局现正探讨在旅客服务方面与珠海机场合作，务求让内地旅客可飞往珠海机场，然后经港珠澳大桥的封闭式中转安排，无缝地在香港国际机场转乘国际航班。在香港国际机场的国际航班旅客亦可以相反方向经珠海机场前往内地各个城市。在这项安排下，香港国际机场可便利旅客前往没有与香港国际机场直航的内地城市。

政府与机管局会继续探讨其他可行措施，以提升香港国际机场的清关效率，包括研究在香港国际机场实施香港与内地海关、出入境及检疫设施「一地两检」安排的可行性及优点。

- 完 -



管制人员的答复

(问题编号：0245)

总目： (158) 政府总部：运输及房屋局(运输科)

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 陆路及水上交通

管制人员： 运输及房屋局常任秘书长(运输) (陈美宝)

局长： 运输及房屋局局长

问题：

就汽车非法出租或取酬载客方面，政府可否告知：

1. 过去两年，当局就打击汽车非法出租或取酬载客而采取的执法行动数目及被法庭定罪后车辆遭扣押并暂时吊销牌照的数目为何；
2. 在2022至2023年度内，当局在打击利用汽车作非法出租或取酬载客用途的工作计划，预计涉及的资源及资源变动幅度为何；
3. 虽然根据第374章《道路交通条例》第52(3)条订明，除任何人驾驶外，就算任何机构拟安排汽车出租或取酬载客，都必须持有相关车辆的有效出租汽车许可证，否则即属违法，现时市场上有很多安排汽车出租的机构平台均涉嫌安排无有效出租汽车许可证的汽车作出租或取酬载客用途，但当局在打击「非法载客取酬」时往往只针对司机，就安排出租车的平台，当局有何打击措施；会否考虑修例，以更有效地杜绝出租车平台安排没有有效出租汽车许可证的车辆作出租之用？

提问人： 易志明议员(立法会内部参考编号：1)

答复：

1. 警方就汽车非法出租或取酬载客采取针对性执法行动，包括收集情报、进行「放蛇」行动，以及对转介和投诉个案展开调查和跟进等。警方没有特别备存这些行动的总数，而在2020年及2021年涉及有关罪行的执法数字分别为49宗及19宗。就汽车非法出租或取酬载客的定罪个案而言，运输署在2020年及2021年分别扣留44辆及91辆汽车，经法庭定罪后相关车辆牌照被暂时吊销。

2. 除了警方采取行动和执法外，运输署亦已采取多项教育及宣传措施，以免公众无意间乘坐并无有效出租汽车许可证而出租或取酬载客的私家车。这些措施包括通过不同途径进行宣传，例如在网上发放宣传短片、在电台播放宣传声带、在运输署网站展示出租汽车许可证的样本，以及在公众地方张贴海报。这些工作旨在进一步提高公众对合法出租汽车服务的认识，以及宣传如何通过查看车辆是否具有有效出租汽车许可证，识别已领牌的出租汽车。运输署鼓励市民在出发前向服务营办商查询，或使用运输署网上查询系统查证有关私家车是否已获发出出租汽车许可证。运输署会继续致力宣传，并与警方合作交换信息，以打击汽车非法出租或取酬载客。

为提升安全和保障乘客及其他道路使用者的利益，运输署建议增加《道路交通条例》(第374章)所订明有关汽车非法出租或取酬载客罪行的罚则，以加强阻吓作用，当中包括提高最高罚款额，以及延长暂时吊销车辆牌照和扣留车辆的期限。政府现正进行修订法例的工作，会适时向立法会提交修订条例草案。

上述有关工作由运输及房屋局和运输署现有人员执行，属于恒常职务，所涉资源并无分项数字。

3. 政府欢迎利用新科技，包括使用互联网或流动应用程序召唤 / 预约出租车。在使用新科技或平台的同时，必须遵守相关法规，以保障乘客的安全及利益，确保道路的有效使用，以及现时有超过九成市民使用的公共交通系统的高效可靠及长远健康发展。

第374章第52(3)条订明，任何人不得驾驶或使用汽车，或容受或允许他人驾驶或使用汽车，以作出租或取酬载客用途，除非符合指定条件，包括有关车辆领有有效的出租汽车许可证。任何人没有有效的出租汽车许可证而驾驶或使用汽车，或容受或允许他人驾驶或使用汽车，以作出租或取酬载客用途，不论以哪种方式安排出租汽车服务(包括使用互联网或流动应用程序作为平台)，即属违法。政府会继续留意使用互联网或流动应用程序召唤 / 预约交通工具的情况，并采取多管齐下的方法，包括执法、教育及宣传，以打击汽车非法出租或取酬载客。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0248)

总目： (158) 政府总部：运输及房屋局(运输科)

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 运输及房屋局常任秘书长(运输) (陈美宝)

局长： 运输及房屋局局长

问题：

就巩固香港作为国际及区域航空中心的地位，政府可否告知本会：

1. 在2022至2023年度，当局会继续与香港机场管理局共同推展在2024年启用的香港国际机场三跑道系统项目，有鉴于过去两年的疫情严重冲击航空业，航空公司及机场服务营办商的员工不断流失，导致规模萎缩，为确保航空公司及机场配套服务能够满足三跑道系统项目，当局过去两年及最新的支援措施为何，涉及多少公帑？
2. 「十四五规划」明确支持香港提升国际航空枢纽地位，特区政府将继续推进香港航空业发展，香港的空运货运八成是涉及内地，主要透过陆路跨境运输，但自新冠疫情爆发至今，陆路跨境运输受阻，影响本港空运货量，政府有何措施理顺陆空多式联运，有关工作涉及的资源为何？

提问人：易志明议员(立法会内部参考编号：4)

答复：

1. 2019冠状病毒病疫情令香港国际机场的航空交通大幅减少，并严重影响航空业界的业务。为了协助航空业应对2019冠状病毒病的影响，政府在第二、第三及第五轮「防疫抗疫基金」<sup>1</sup>下，向航空业提供一笔过

<sup>1</sup> 有关措施的财政影响由防疫抗疫基金承担，并不在《拨款条例草案》或政府一般收入账目预算的范围内。

非实报实销补贴，分别给予(i)本地航空公司；以及(ii)持有由香港机场管理局(机管局)发出的专营权、特许经营权或营运许可证，并在香港国际机场营运的航空支援服务及货运设施营运商。补贴总额合共约4.64亿元。政府亦宽免续发航空营运人许可证、签发或续发适航证明书，以及续批予经审批的维修机构在两年宽免期内的所有费用，合共约1.44亿元。上述措施涉及总额6.08亿元。

政府亦在海运及空运人才培养基金下推出支援措施，注资合共3亿元，以协助挽留各项航空相关服务的人才和培育新血，支援航空业在疫情后复苏。

政府和机管局会继续密切留意经济及市场的现况，并会推出措施，让航空业为疫情后的复苏作好准备。

《中华人民共和国国民经济和社会发展第十四个五年规划和2035年远景目标纲要》(《十四五规划纲要》)提出支持香港提升国际航空枢纽地位。在这个背景下，三跑道系统项目在巩固和提升香港国际机场的国际地位和发展大湾区世界级机场群方面，具有策略性意义。

尽管2019冠状病毒病疫情造成影响，机管局仍致力维持目标，于2022年启用第三跑道，以及于2024年在预算内完成整个三跑道系统项目。

2. 政府的内地供港物资供应工作小组与广东省政府和深圳市人民政府一直紧密合作，共同探讨不同途径以稳定内地供港物资供应。除了大力拓展水路运输和推动利用铁路运输外，政府亦正透过推行各项措施完善陆路运输安排。政府会继续与内地当局合作，推动和落实各项措施，确保供港物资稳定，以及优化跨境运输的运作。

此外，机管局一直研究新方法提升香港国际机场的货物处理量，包括发展香港国际机场与东莞之间的海空货物多式联运模式，让内地出口货物经水路无缝运送至香港国际机场禁区，再直接转运至海外目的地，从而扩大香港国际机场空运业务的腹地。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0249)

总目： (158) 政府总部：运输及房屋局(运输科)

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 运输及房屋局常任秘书长(运输) (陈美宝)

局长： 运输及房屋局局长

问题：

就提供用地作物流发展之用，政府可否告知本会：

1. 在2022至2023年度，当局会继续物色合适土地，研究用作现代物流发展的可行性，除计划推出位于青衣及葵涌两幅土地作货柜存放和货物处理用途的多层大楼，以及发展综合大楼作多层重型货车停车场和现代物流用途外，有关工作的计划及涉及的资源；现时计划推出市场的物流用地时间表为何？
2. 就在位于青衣及葵涌的两幅用地上兴建多层大厦，为免提高物流业界因价高者得的招标方法而推高经营成本，政府会否考虑放弃以价高者得的招标方法把有关土地推出市场，如会，详情为何；如不会，原因为何？

提问人： 易志明议员(立法会内部参考编号：5)

答复：

1. 政府一直积极物色合适土地，以支援现代物流发展。正如《行政长官2021年施政报告附篇》中公布，我们已完成探讨在青衣一幅用地发展多层大楼作货柜存放和货物处理用途，以及在葵涌另一幅用地发展综合大楼作多层重型货车停车场和现代物流用途的可行性研究。我们已在2021年12月17日通过公开招标出售上述青衣用地，但由于该幅青衣用地被用作兴建社区隔离及治疗设施的5个地点之一，以支援政府抗疫工作，因此有关公开招标便在2022年2月23日取消。为使现代物流业得以持续发展，政府会继续物色更多合适土地，以发展多层现代物流设施，从而巩固香港作为区域物流枢纽的地位。上述葵涌用地即将会以公开招标方式出售。视乎市场对出售上述葵涌用地的反应，我们会就

葵青另一幅物流用地进行可行性研究。此外，根据洪水桥及厦村分区计划大纲核准图，约37公顷土地亦已获政府指定用作物流发展。我们在2022-23年度会继续与相关部门合作，物色合适土地，研究用作现代物流发展的可行性。有关工作由运输及房屋局现有人员执行，属于常规职务，所涉开支并无分项数字。

2. 我们理解不同规模的物流企业对用地都有很大需求。因此，我们就物流用地进行公开招标时，会在地契条款上订明有关用地只可用于提供物流服务。事实上，有关地契条款已限制上述青衣及葵涌用地只可作现代物流及港口后勤之用，这或有助降低投标价。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0674)

总目： (158) 政府总部：运输及房屋局(运输科)

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 运输及房屋局常任秘书长(运输) (陈美宝)

局长： 运输及房屋局局长

问题：

请问：是否考虑对现有港口运营方已经投资的智慧港口项目予以一定补贴？是否把配套的物流设施智慧化建设也纳入智慧港口发展范围，并考虑对港口运营方的相关仓储智慧化系统予以一定补贴？是否鼓励推动与大湾区内邻近的领先智慧港口开展合作？

提问人：严刚议员(立法会内部参考编号：8)

答复：

《行政长官2021年施政报告》公布，要提升香港国际航运中心地位，香港港口既要保持效率高、连系性强和覆盖面广的优势，也须推动航运和港口业更广泛于业务流程和运作上应用数码科技，建设「智慧港口」。虽然业界传统上非常依赖人手操作和纸本形式的工序，但近年已开始采纳港口操作数码化等措施，并善用创新科技提升效率，以维持竞争力和为客户提供更便捷的服务。

政府现正透过香港海运港口局辖下的智慧港口发展专责小组，与业界合作研究推动「智慧港口」发展的具体方案，以期通过电子方式精简运作和优化多方协调工序，进一步提升港口效率和减少货物处理时间及成本。智慧港口发展专责小组的工作之一，是研究其他主要港口(例如在粤港澳大湾区的港口)所采用的数码化系统及创新科技，以探讨推动香港港口数码化和采用创新科技的各项措施。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0407)

总目： (158) 政府总部：运输及房屋局(运输科)

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 运输及房屋局常任秘书长(运输) (陈美宝)

局长： 运输及房屋局局长

问题：

因应疫情肆虐，机管局向机场同业提供的纾缓措施，将于三月底结束，政府对9个国家的熔断机制将延至4月20日。政府请告知本会：

(一) 机管局就各项纾缓措施的开支情况为何；

(二) 会否延长及疫情稳定后继续为机场持份者提供支援；及

(三) 政府与机管局将采取什么措施，以巩固本港国际航空枢纽地位，涉及的预算为何？

提问人：姚柏良议员(立法会内部参考编号：8)

答复：

(一)及(二)

2019冠状病毒病疫情令香港国际机场的航空交通大幅减少，并严重影响航空业界的业务。为了协助航空业应对2019冠状病毒病的影响，除了政府通过「防疫抗疫基金」<sup>1</sup>提供补助和宽免各项费用外，香港机场管理局(机管局)亦合共推出4轮支援机场社区的纾缓措施，惠及各个主要社群，包括航空公司、航空支援服务营运商、机场零售商户及食肆，以及机场员工。机管局亦已把豁免或宽减航空业各项费用及租金的安排延长至2022年3月。上述由政府及机管局提供的措施总共涉及总额约124亿元。

<sup>1</sup> 有关措施的财政影响由防疫抗疫基金承担，并不在《拨款条例草案》或政府一般收入账目预算的范围内。



政府和机管局会继续密切监察航空业界的业务情况，并适时实施相关措施支援业界，并让业界为疫情后的复苏作好准备。

(三)

中央政府已通过《中华人民共和国国民经济和社会发展第十四个五年规划和2035年远景目标纲要》确定香港作为国际及区域航空枢纽的地位。为巩固和提升香港国际机场的枢纽地位，政府一直与机管局紧密合作，落实各项措施，以提升机场的运力、功能及连通性。

其中，机管局现正推展各个项目，把香港国际机场发展成「机场城市」，包括兴建三跑道系统项目、航天城、港珠澳大桥香港口岸人工岛上各项发展、连接机场岛与香港口岸人工岛的航天走廊，以及机场东涌专道及延线。政府亦正与广东及珠海有关当局就机管局入股珠海机场，以及在珠海设立高端航空产业群的事宜进行商讨，以加强香港国际机场与珠海机场之间的协同效应。

在空运货物方面，机管局一直推展不同项目，以增加香港国际机场的货物处理能力，包括扩建速递货运站，以及发展高端物流中心和中转邮件中心。机管局亦正发展香港国际机场与东莞之间的海空货物多式联运模式，以扩大香港国际机场空运业务的腹地。

机管局会按照审慎商业原则承担这些项目的费用，当中不涉及政府开支。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0839)

总目： (158) 政府总部：运输及房屋局(运输科)

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 陆路及水上交通

管制人员： 运输及房屋局常任秘书长(运输) (陈美宝)

局长： 运输及房屋局局长

问题：

就东铁线的讯号系统更新及提升工程，就此可否告知本会：

- a) 东铁线的讯号系统更新前及后，设计上单向的最高可载客量为何；及
- b) 更新信号系统后，系统设计上最多可以同时容许多少班列车在系统上行走，以及最密班次为多少分钟一班？

提问人：张欣宇议员(立法会内部参考编号：1)

答复：

为配合东铁线过海段即将通车，东铁线新信号系统已在2021年2月投入服务。东铁线现时以新9卡列车及原有12卡列车并行的方式营运，而原有12卡列车会逐步转为新9卡列车，以配合过海路段的营运需要。

根据香港铁路有限公司(港铁公司)提供的资料，在第五波疫情前，东铁线列车在繁忙时段约3分钟一班，而新信号系统可有42列列车同时在系统上运行，以达至最高约2分钟一班车。旧及新信号系统的设计最高可载客量，分别为每小时单向101 000人次及82 500人次。然而，我们需指出这些都是根据既定条件而得出的数字。实际可载客量会受列车设计、列车班次、车务安排及乘客需求等因素影响。因此，在比较这两项牵涉不同网络发展的设计可载客量数字时，需考虑所有相关资料。举例来说，屯马线在2021年6月全线通车后，大约三成东铁线南行乘客转乘屯马线前往九龙东目的地，为东铁线南行列列车带来显著的分流作用。在第五波疫情前，东铁线最繁忙路段(即沙田至大围)在早上繁忙时段的乘客量约为30 100人次，较2017年的数字下跌近五成。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0840)

总目： (158) 政府总部：运输及房屋局(运输科)

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 陆路及水上交通

管制人员： 运输及房屋局常任秘书长(运输) (陈美宝)

局长： 运输及房屋局局长

问题：

政府正积极推展一系列新铁路项目，其中北环线的环境影响评估工作已展开，就此，政府可否告知本会：

- 1) 往后其他工序的具体落实时间表及动工日期；
- 2) 现时的工程进度有否较早前预期的落后，若有，详情 / 原因为何；
- 3) 就北环线及其周边道路配套道路，现时的开支及相关工程进度；及
- 4) 北环线的工程发展，预计可带来多少就业机会。

提问人：张欣宇议员(立法会内部参考编号：2)

答复：

- 1)及2) 在推展北环线项目时，我们会在项目施工前进行一系列工作，包括详细规划及计设、环境影响评估、财务评估、为方案刊宪和处理反对意见，以及招标程序，有关工作正如期进行。经考虑上述程序所需的时间，北环线第一期(即现有落马洲支线增设古洞站)预计在2023年动工兴建，而北环线第二期(即连接现有锦上路站与古洞站之间的主线)则预计在2025年动工兴建。
- 3) 北环线(包括日后车站的周边道路及配套设施)仍在详细规划及设计阶段，至今并无产生建筑开支。
- 4) 北环线可创造的就业机会将视乎铁路设计方案，有关设计方案仍在制定中。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0347)

总目： (186) 运输署  
分目： (-) 没有指定  
纲领： (4) 运输服务管理  
管制人员： 运输署署长 (罗淑佩)  
局长： 运输及房屋局局长

问题：

中环及湾仔绕道于2019年通车后，干诺道中及告士打道于平日早上和傍晚繁忙时段的车流量变化为何？每日平均流量架次为何？(请按年列出)中环及湾仔绕道出现交通意外情况为何？

提问者： 陈恒镔议员(立法会内部参考编号：7)

答复：

中环及湾仔绕道在2019年2月全面通车后，干诺道中及告士打道在平日早上和傍晚繁忙时段的车流量分别减少约27%和20%。在2021年，中环及湾仔绕道平日的每日平均车流量约为53 700架次。自绕道通车后，在2019年、2020年及2021年分别录得7宗、3宗及5宗交通意外<sup>1</sup>。

注1：所包括的意外宗数是向警方报案的伤亡意外。数字并不包括只牵涉财物损毁的意外。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0348)

总目： (186) 运输署  
分目： (-) 没有指定  
纲领： (1) 规划及发展事宜  
管制人员： 运输署署长 (罗淑佩)  
局长： 运输及房屋局局长

问题：

当局透过「防疫抗疫基金」支援公共交通业界，请当局分别列出：

过去五轮「防疫抗疫基金」支援运输业界措施分别详情，包括(1)项目名称(2)受惠运输业界类别(3)平均审批时间(4)成功申请/受惠人数(5)每名申请可获津贴额(6)项目拨款与实际批出金额之差距。第六轮「防疫抗疫基金」推出有关支援运输业界措施详情为何？

提问者： 陈恒镛议员(立法会内部参考编号：9)

答复：

「防疫抗疫基金」措施对财政的影响，并不在《拨款条例草案》或政府一般收入账目预算的范围内。

运输署在各轮「防疫抗疫基金」下为支援运输业界推行多项措施，又在「防疫抗疫基金」下为跨境客运业提供特殊额外支援，详情如下：

## 首轮「防疫抗疫基金」下的措施

运输界别	补贴项目及 补贴金额	受惠对象	拨款额 (百万元)	实际发放 补贴 (百万元)
专营巴士 及电车	提供燃料补贴， 发还三分之一的 实际燃料 / 电费支出，由 2019年7月1日 至2020年6月30 日，为期12个月	5间专营巴士 公司及电车公 司	1,194.61	1,192.62 (约占拨款额 99.8%)
非专营巴 士 <u>注(1)</u>	为每辆非专营 巴士提供一笔 过20,000元的 非实报实销补 贴	7 072辆非专营 巴士的登记车 主		
学校私家 小巴及出 租汽车 <u>注(2)</u>	为每辆学校私 家小巴及出租 汽车提供一笔 过 10,000 元 的 非实报实销补 贴	2 184辆学校私 家小巴及1 240 辆出租汽车的 登记车主		
的士及公 共小巴	为液化石油气 的士及公共小 巴提供每公升 1.0元的液化石 油气折扣以及 发还汽油的士 及柴油公共小 巴三分之一的 实际燃油支出 作为燃料补贴， 由2020年7月1 日至2021年6月 30日，为期12 个月	46 000名的士 司机、2 500名 红色小巴(红 巴)司机，以及 164名专线小 巴客运营业证 持有人		
本地渡轮	提供燃料补贴，	14个本地渡轮		

运输界别	补贴项目及 补贴金额	受惠对象	拨款额 (百万元)	实际发放 补贴 (百万元)
	发还三分之一的实际燃料支出，由2019年7月1日至2020年6月30日，为期12个月	营办商		

注(1): 包括跨境巴士。

注(2): 包括跨境出租汽车。

### 第二轮「防疫抗疫基金」下的措施

运输界别	补贴项目及 补贴金额	受惠对象	拨款额 (百万元)	实际发放 补贴 (百万元)
专营巴士及电车	发还常规维修保养费用及保费，由2020年4月1日至9月30日，为期6个月	5间专营巴士公司及电车公司	3,136.65	3,110.60 (约占拨款额99.2%)
非专营巴士 注(1)	为每辆非专营巴士提供一笔过30,000元的非实报实销补贴	6 978辆非专营巴士的登记车主		
学校私家小巴及出租汽车 注(2)	为每辆学校私家小巴及出租汽车提供一笔过30,000元的非实报实销补贴	2 192辆学校私家小巴及1 238辆出租汽车的登记车主		
的士及公共小巴	向每辆的士、红巴及专线小巴提供一笔过30,000元的非实报实销补贴	18 135辆的士和995辆红巴的登记车主，以及164名专线小巴客运营业证持有人		
	为每名合格的	46 000名的士司		

运输界别	补贴项目及 补贴金额	受惠对象	拨款额 (百万元)	实际发放 补贴 (百万元)
	常规的士及红巴司机提供每月6,000元的补贴，由2020年4月1日至9月30日，为期6个月，或发放一笔过7,500元的补贴	机及2 500名红巴司机		
	向专线小巴营办商就雇用每名65岁或以上合资格雇员提供6,000元工资补贴，由2020年6月1日至11月30日，为期6个月	155个专线小巴营办商，惠及3 024名雇员(第一期)  154个专线小巴营办商，惠及2 528名雇员(第二期)		
本地渡轮	发还常规维修保养费用及保费，由2020年4月1日至9月30日，为期6个月	9个本地渡轮营办商		
	向本地渡轮营办商就雇用每名65岁或以上合资格雇员提供6,000元工资补贴，由2020年6月1日至11月30日，为期6个月	8个本地渡轮营办商，在第一期和第二期申请分别惠及133名和49名雇员		
	为每艘用于街渡航线的船只提供一笔过20,000元的非实报实销补贴	55个街渡营办商		

注(1): 包括跨境巴士。



注(2)：包括跨境出租汽车。

### 第三轮「防疫抗疫基金」下的措施

运输界别	补贴项目及 补贴金额	受惠对象	拨款额 (百万元)	实际发放 补贴 (百万元)
非专营巴士 注(1)	为每辆非专营巴士提供一笔过15,000元的非实报实销补贴	6 874辆非专营巴士的登记车主	154.8	154.8 (约占拨款额100%)
学校私家小巴及出租汽车 注(2)	为每辆学校私家小巴及出租汽车提供一笔过15,000元的非实报实销补贴	2 200辆学校私家小巴及1 246辆出租汽车的登记车主		

注(1)：包括跨境巴士。

注(2)：包括跨境出租汽车。

### 在「防疫抗疫基金」下为跨境客运业提供的特殊额外支援措施(在2021年8月公布)

运输界别	补贴项目及详情	受惠对象	拨款额 (百万元)	实际发放 补贴 (百万元)
跨境巴士	为每辆跨境巴士提供一笔过30,000元的非实报实销补贴	约1 500辆跨境巴士的登记车主	63.0	50.3 (截至2022年3月2日)  申请补贴及发放补贴工作进行中
跨境出租汽车	为每辆跨境出租汽车提供一笔过30,000元的非实报实销补贴	约600辆跨境出租汽车的登记车主		

### 第五轮「防疫抗疫基金」下的措施

运输界别	补贴项目及补贴金额	受惠对象	拨款额 (百万元)	实际发放 补贴 (百万元)
跨境巴士	为每辆跨境巴士提供一笔过30,000元的非实报实销补贴	约1 500辆跨境巴士的登记车主	63.0	3.99 (截至2022年3月2日)  申请补贴及发放补贴工作进行中
跨境出租汽车	为每辆跨境出租汽车提供一笔过30,000元的非实报实销补贴	约600辆跨境出租汽车的登记车主		

每宗补贴申请的处理及审批时间会视乎个别情况而有所不同(例如补贴项目的性质, 以及申请人是否已提交全部所需资料及证明文件)。

在第六轮「防疫抗疫基金」下, 支援公共运输业界措施的获批拨款额为21.336亿元, 有关措施的详情如下:

#### 第六轮「防疫抗疫基金」下的措施

运输界别	补贴项目及补贴金额	受惠对象
专营巴士及电车	提供燃料补贴, 发还四成的实际燃料 / 电费支出, 由2022年2月1日至6月30日, 为期5个月	5间专营巴士公司及电车公司
	为5间专营巴士公司名下登记的每辆专营巴士 / 电车公司每辆电车提供一笔过30,000元的非实报实销补贴	
非专营巴士	为每辆本地非专营巴士提供一笔过30,000元的非实报实销补贴	5 500辆本地非专营巴士的登记车主
	为每辆跨境巴士提供一笔过30,000元的非实报实销补贴	1 500辆跨境巴士的登记车主

运输界别	补贴项目及补贴金额	受惠对象
学校私家小巴及出租汽车	为每辆学校私家小巴及本地出租汽车提供一笔过30,000元的非实报实销补贴	2 112辆学校私家小巴及732辆本地出租汽车的登记车主
	为每辆跨境出租汽车提供一笔过30,000元的非实报实销补贴	600辆跨境出租汽车的登记车主
的士及公共小巴	为液化石油气的士及公共小巴提供每公升2.0元的液化石油气折扣以及发还汽油的士及柴油公共小巴四成的实际燃油支出作为燃料补贴，为期5个月	46 000名的士司机和2 600名红巴司机，以及165名专线小巴客运营业证持有人
	为每辆的士、红巴及专线小巴提供一笔过30,000元的非实报实销补贴	18 163辆的士和1 015辆红巴的登记车主，以及165名专线小巴客运营业证持有人
本地渡轮	提供燃料补贴，发还四成的实际燃料支出，由2022年2月1日至6月30日，为期5个月	11个本地渡轮营办商
	为每艘用于专营或持牌渡轮服务的船只提供一笔过30,000元的非实报实销补贴	
	为每艘用于街渡航线的船只提供一笔过20,000元的非实报实销补贴	55个街渡营办商

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0349)

总目： (186) 运输署  
分目： (-) 没有指定  
纲领： (1) 规划及发展事宜  
管制人员： 运输署署长 (罗淑佩)  
局长： 运输及房屋局局长

问题：

香港水上的士已于去年7月1日开通，但却由于受到疫情影响，令致水上的士很多时都无法如常运作，请问：

水上的士自开通以来乘客量为何？此乘客量是否符合预期？据当局理解，水上的士聘请员工有多少？有关营运是否可以维持？当局有否向水上的士提供资助，以协助渡轮公司解决难关？

提问人：陈恒镛议员(立法会内部参考编号：10)

答复：

水上的士服务主要属观光及旅游性质。由于疫情持续及相关的入境防控措施，水上的士在2021年7月1日启航并提供有限度服务，逢星期六提供一个航班经尖东来往红磡及中环。为配合西九文化区M+博物馆开幕，渡轮营办商又开办另一短途路线，自2021年11月12日起逢星期日及公众假期提供2个航班经西九来往中环及尖东。水上的士在2021年的总乘客量为3 569人。参与营运水上的士服务的员工有12人，大多是从同一营办商营运的其他港内航线调配的人手。由于自2022年1月起，2019冠状病毒病出现新一波疫情，政府推出相关社交距离措施，水上的士服务自2022年1月16日及2022年2月9日起，先后暂停2条途经西九及尖东的航线。政府及营办商会继续密切留意有关情况。

为协助渡轮服务降低营运成本，政府推行多项措施，包括发还码头租金、按照长者票价优惠计划豁免渡轮服务的船只牌照费，以及准许渡轮营办商分租码头的地方作商业用途。水上的士服务营办商亦符合资格受惠于上述措施。此外，鉴于第五波疫情下公共交通营办商面对严峻的经营环境，政府运用第六轮防疫抗疫基金推出多项一次性纾困措施，水上的士营办商可

就燃料支出获取四成补贴，为期5个月，以及就每艘船只领取一笔过3万元非实报实销补贴。防疫抗疫基金措施对财政的影响，并不在《拨款条例草案》或政府一般收入账目预算的范围内。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0374)

总目： (186) 运输署  
分目： (-) 没有指定  
纲领： (6) 公共交通费用补贴计划  
管制人员： 运输署署长 (罗淑佩)  
局长： 运输及房屋局局长

问题：

就公共交通费用补贴计划，请问自计划开展以来至目前为止：

1. 市民领取津贴总金额为何？平均每名市民领取多少津贴？请分别按0至100元、101至200元、201至300元、301至400元或以上分别列出。(政府于2020年1月1日起优化补贴计划，请按计划优化前和优化后分别列出)
2. 没有领取津贴的数目为何？请按月份列出。
3. 因应计划，每月政府津贴额多少？以及相关行政费用多少？请分别列出。
4. 可否提供资料，现时以个人八达通申领补贴计划所百分比为何？

提问人：陈恒镛议员(立法会内部参考编号：8)

答复：

1. 公共交通费用补贴计划(补贴计划)最初于2019年1月1日推出，其后于2020年1月1日加以优化。2020年7月1日至2021年12月31日期间，政府推出特别措施，暂时放宽补贴计划的每月公共交通开支水平及 / 或提高每月补贴金额上限。不同时期的补贴金额和受惠人数如下：
  - (a) 2019年1月1日至2019年12月31日 - 补贴计划最初推出时，每月超出400元的公共交通开支补贴比率为四分之一，而每张八达通的补贴金额上限为每月300元。补贴总金额约为18.736亿元，每月平均约有214万名市民受惠，每月的人均补贴金额约为73元。

- (b) 2020年1月1日至2020年6月30日(补贴计划优化后) - 补贴计划由2020年1月1日起优化,把每月超出400元的公共交通开支补贴比率提升至三分之一,而每张八达通的补贴金额上限则提高至每月400元。补贴总金额约为7.648亿元,每月平均约有143万名市民受惠,每月的人均补贴金额约为89元。
- (c) 2020年7月1日至2021年至12月31日(特别措施生效期间) - 为纾缓市民在疫情期间的交通费负担,政府推出特别措施,在2020年7月1日至2021年12月31日期间暂时把每月的公共交通开支水平由400元放宽至200元,以及在2021年4月1日至2021年12月31日期间暂时把补贴金额上限由每月400元提高至500元。2020年7月至2021年12月期间的补贴总金额约为50.911亿元,每月平均约有284万名市民受惠,每月的人均补贴金额约为99元。
- (d) 2022年1月(特别措施完结后) - 目前,政府就市民每月超出400元的公共交通开支提供三分之一的补贴,每张八达通的补贴金额以每月400元为上限。2022年1月的补贴总金额约为1.458亿元,每月平均约有160万名市民受惠,每月的人均补贴金额约为91元。

在补贴计划优化前和优化后以及特别措施生效期间和特别措施完结后,按补贴金额划分的受惠人数载列如下:

补贴金额	受惠人数 (计至最接近的千位)			
	2019年1月至12月的每月平均受惠人数	2020年1月至6月的每月平均受惠人数(补贴计划优化后)	2020年7月至2021年12月的每月平均受惠人数(特别措施生效期间)	2022年1月(特别措施完结后)
0.1元-100.0元	1 583 000	949 000	1 715 000	1 040 000
100.1元-200.0元	438 000	343 000	771 000	398 000
200.1元-300.0元	117 000	100 000	260 000	118 000
300.1元或以上	不适用	37 000	92 000 <sup>(注)</sup>	41 000

注:

该数字涵盖2021年4月1日至2021年12月31日的每月平均受惠人数。该段期间,补贴金额上限暂时提高至每月500元。

2. 在补贴计划下，每月发放的补贴可在3个月内领取。平均有超过80%的受惠人在3个月的领取期内领取补贴，而所领取的补贴金额超过每月补贴总金额的90%。2019年1月至2021年10月涉及逾期未领取补贴的受惠人数载列如下(2021年11月或以后的补贴，在2022年2月底仍可领取，故下表并没有包括有关数字)：

月份	涉及逾期未领取补贴的受惠人数 (计至最接近的千位)
2019年1月	326 000
2019年2月	259 000
2019年3月	403 000
2019年4月	363 000
2019年5月	395 000
2019年6月	387 000
2019年7月	396 000
2019年8月	390 000
2019年9月	375 000
2019年10月	314 000
2019年11月	257 000
2019年12月	421 000
2020年1月	383 000
2020年2月	105 000
2020年3月	133 000
2020年4月	106 000
2020年5月	187 000
2020年6月	241 000
2020年7月	530 000
2020年8月	402 000
2020年9月	527 000
2020年10月	721 000
2020年11月	693 000
2020年12月	430 000
2021年1月	403 000
2021年2月	374 000
2021年3月	457 000
2021年4月	345 000
2021年5月	340 000
2021年6月	304 000
2021年7月	322 000
2021年8月	307 000
2021年9月	335 000
2021年10月	313 000



3. 在补贴计划优化前和优化后以及特别措施生效期间和特别措施完结后的每月平均补贴金额载列如下：

期间	每月平均补贴金额 (百万元)
2019年1月至12月	156.1
2020年1月至6月 (补贴计划优化后)	127.5
2020年7月至2021年12月 (特别措施生效期间)	282.8
2022年1月 (特别措施完结后)	145.8

补贴计划在2021-22年度的预算经常开支(扣除预算补贴金额)为4,200万元。

4. 在2021年，约有32%合资格领取补贴的市民使用个人八达通申领补贴。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0376)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长 (罗淑佩)

局长： 运输及房屋局局长

问题：

继续推行切实可行的措施，以改善交通管理和纾缓道路交通挤塞，当局可否告知：

1. 过去三年，有关项目所涉及的开支和按类别分类的人手编制，成效为何？
2. 2022-2023年度将推行的相关措施详情，会否包括于如大榄及小榄等隧道口加设大型综合泊车转乘系统，减低往返市区车流；及于隧道实施时变收费系统，按时段收费或豁免收费等；预计相关措施开支预算和成效评估；及
3. 过去三年，智慧交通基金的运作和自动泊车系统项目的实施情况，涉及的相关项目、开支和按类别分类的人手编制？2022-2023年度将推行的相关措施、自动泊车系统的所涉地点、开支预算和成效评估。

提问人：陈恒镔议员(立法会内部参考编号：4)

答复：

1. 运输署在2021年继续采取多管齐下的策略，透过扩展和改善公共交通系统及管理道路的使用，以纾缓道路交通挤塞的情况。举例来说，由2021年2月24日起，私家车首次登记税税率及车辆牌照费水平已分别提高15%及30%，作为抑制汽车增长的财政手段。运输署亦继续研究政府收费隧道及管制区的收费阶梯和收费水平，并推展一系列措施，以增加泊车位供应。实施多管齐下策略涉及的开支及人手已纳入运输署的整体拨款及编制内，因此未能分项列出。

2. 运输署在2021年12月展开《交通运输策略性研究》，目的是制订直至2050年的运输策略蓝图，为本港提供一个安全可靠、环保高效的交通运输系统。研究的其中一个主要方向，是提供以人为本和有效率的公共交通服务。为此，研究会探讨可否按「一地多用」原则，在新发展区或策略性交通地点(包括隧道范围)建设附有多元乘客设施的新一代运输交汇枢纽，从而改善整体交通连系及为乘客带来愉快的出行体验。在推动建设运输交汇枢纽时亦会考虑配置泊车转乘设施，以鼓励司机泊车后转乘公共交通工具，减少进入市区的车辆。

「挤塞征费」研究将会全面检讨政府收费隧道及管制区的收费水平，并探讨可否实施不同时段不同收费，以期在繁忙时段调节交通流量和纾缓交通挤塞。运输署计划在2022年就「挤塞征费」的初步构思征询公众及立法会意见。此外，正如2019年《施政报告》宣布，政府会在将军澳一蓝田隧道通车后，豁免现时将军澳隧道的收费。

3. 10亿港元的智慧交通基金(基金)在2021年3月推出并接受申请。香港生产力促进局获委聘为基金秘书处，其行政开支上限为基金额的15%。人力资源方面，运输署已在2020-21至2026-27年度开设2个有时限的公务员职位(即1名高级工程师和1名机电工程师 / 助理机电工程师)。

基金全年接受申请，旨在资助本地机构及企业进行创新科技研究和应用，以便利出行、提升道路网络或路面使用效率和改善驾驶安全。

截至2022年2月底，基金已批出10份申请，涉及总资助金额约3,800万元。获批项目的详情载于附件。

在获批项目中，有6个关于改善道路安全，另外3个关于提升道路网络效率，余下1个关于提升驾驶者出行的便利程度。预计5个获批项目在2022-23年度完成，余下项目则在2023-24年度完成。

政府一直积极在短期租约停车场及工务工程项目推行自动泊车系统。政府推展的首个自动泊车系统项目位于荃湾海盛路的短期租约用地，该系统已于2021年11月投入服务。政府亦已于2021年12月批出位于大埔白石角用地的项目，该系统预计在2022年第四季投入服务。

关于将提供自动泊车系统的工务工程项目，将军澳第67区的政府联用办公大楼已经动工，预计于2025年完成。至于深水埗钦州街与通州街交界的项目，已于2021年9月获城市规划委员会(城规会)批准规划申请，现正进行招标筹备工作。新蒲岗四美街地区休憩用地、体育馆及公众停车场项目计划在2022年第二季向立法会申请拨款，而位于柴湾盛泰道和常茂街交界的联用综合大楼，运输署的目标是在2022年年底或之前向城规会申请规划许可。

运输及房屋局(运房局) / 运输署亦会在未来规划其辖下的公众停车场项目及合适的短期租约用地停车场时，根据环境限制及成本效益等因素，研究尽量采用自动泊车系统。至于在未来附设公众停车场的工务工程项目中，运房局 / 运输署亦会邀请负责部门在项目规划阶段时，考虑采用自动泊车系统的可行性。

过去3年，自动泊车系统项目的准备工作由运输署现有人员执行，故涉及的开支没有详细分项。2022-23年度委聘顾问公司的预算开支为200万元。顾问公司会就运房局 / 运输署推行的自动泊车系统项目提供技术意见。

## 智慧交通基金的获批项目

项目名称	项目概要	获批资助金额 (元)
基于多源数据及人工智能的空置泊车位预测理论研究及应用	本项目旨在建立一套路旁及停车场短期空置泊车位的预测理论模型，并透过网页及流动應用程式向市民发放资讯。	985,034.47
基于三维地理空间模型的模拟驾驶道路安全评估方法	本项目旨在建立一个三维地理模型，用作模拟驾驶的安全评估，并透过循证决策支援工具，以识别易生意外的地点，及建议可提升道路安全的措施。	1,456,137.92
物联网和强化学习技术下的智能交通控制	本项目旨在建立一套交通灯号调节算法；在微观模拟系统上开发虚拟测试平台；以及在香港选定的真实场景中验证该虚拟测试平台，并与现有的交通控制系统比较。	1,682,512.30
自适应交通控制系统研发 - 动态路口交通灯控制及优化软件系统 (DISCO)	本项目将会扩展DISCO系统原型到普遍交通情景，利用平行运算、人工智能、机器学习等方法提升运算速度，透过分布算法和云端计算使讯号控制应用扩展到网络规模，及建立一套软件在环系统与微观模拟系统连接以作核对。本项目亦会连接DISCO软件与本港的真实交通控制系统作核对，及建立DISCO与云端检测器数据库平台连接，将交通数据输入DISCO以校对模型及计算最佳讯号。	7,982,521.45
吊臂位置监测系统研发	本项目旨在研发一套监测系统，监测吊臂车吊臂的实时位置(吊臂高度及水平范围)，当吊臂位置对道路安全构成危险时会提醒驾驶者。用户亦可在系统的网上平台检视吊臂状况及车辆位置。	3,240,000.00

项目名称	项目概要	获批资助金额 (元)
小巴起动安全检测系统研发	本项目旨在研发一套装有传感器和控制器的系统，监测每当乘客上下车前后的小巴环境。系统若侦测到潜在危险，会采取适当的安全控制并提醒司机仔细检查特定区域。	3,240,000.00
的士安全驾驶大数据智能系统	本项目旨在运用安装在的士内的智慧车载单元收集到的数据，开发一个的士司机驾驶风险评估模型，以评估的士司机的驾驶风险程度。本项目亦会建立一套网上平台及流动應用程式，为的士车主及司机提供可视化的驾驶风险评估数据。本项目亦旨在减低的士意外率及纾缓的士保费偏高的问题。	11,835,000.00
安全驾驶计划	本项目旨在研发流动應用程式及驾驶数据分析系统，收集司机的驾驶数据和分析其驾驶行为。	1,162,850.00
全路网交通速度及车流估算器	本项目提出运用数据驱动模型的方法，开发一个全路网的交通速度及车流估算器，以同步估算交通速度和车流量。	1,976,187.18
研究以驾驶者行为及心理状况变化为基础的实时数据驱动智能化的可持续交通系统	本项目旨在通过智能自动化技术识别驾驶者心理状况的不稳定性，从而开发在线数据驱动的冒险行为预测机制。	4,990,230.13

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0307)

总目： (186) 运输署  
分目： (-) 没有指定  
纲领： (1) 规划及发展事宜  
管制人员： 运输署署长 (罗淑佩)  
局长： 运输及房屋局局长

问题：

在2022/23年度需要特别留意的事项，包括继续监察由专营巴士公司开设用以存入使用政府收费隧道及道路时，获豁免收费所节省开支的「专营巴士豁免隧道费基金」（「基金」）的营运状况。政府请告知：

- 1) 「基金」自2019年成立至今，营运开支细项为何；以及请列出各间专营巴士公司提取「基金」的详情；
- 2) 该「基金」的投资策略为何；由运房局直接管理或委托其他机构代管；过去2年的投资回报为何；
- 3) 政府有否制订「基金」的未来5年财政预算方案；若有，有否评估「基金」财政的可持续性，达到「基金」用作减轻巴士公司拟议车费加幅的原意，纾缓乘客的经济压力；若否，原因为何。

提问人：陈学锋议员(立法会内部参考编号：8)

答复：

1. 根据「专营巴士豁免隧道费基金」(基金)安排，由2019年2月17日起，所有专营巴士获豁免缴付政府隧道和道路的使用费。每间专营巴士营办商须设立其专用的基金帐户，以供存入所节省的隧道费 / 使用费。当专营巴士营办商申请加价而行政长官会同行政会议认为有表面理据支持调整车资，该专营巴士营办商须利用基金结余抵销加幅，以降低乘客所需承担的车费加幅。

自基金实施以来，截至2021年12月31日，各专营巴士公司在基金下的提存及结余情况表列如下。

专营巴士公司	存入款项 (千元) <sup>(註)</sup>	提取款项 (千元)	基金结余 (千元)
九龙巴士(一九三三)有限公司	493,034	76,450	416,584
新世界第一巴士服务有限公司	126,534	126,534	0
城巴有限公司(香港岛及过海巴士网络专营权)	104,624	100,340	4,284
城巴有限公司(机场及北大屿山巴士网络专营权)	34,624	34,080	544
龙运巴士有限公司	50,102	49,428	674
新大屿山巴士(1973)有限公司	18	0	18

注：

存入款项包括2019年2月17日至2021年12月31日期间专用基金帐户所收取的利息(如有)。

- 2.及3.根据与政府订立的协议，各专营巴士营办商须把节省的隧道费 / 使用费存入其指定银行帐户。有关帐户为有息储蓄帐户，基金结余会留作用于减轻有关营办商的加价压力，而不会用作任何其他投资。维持指定银行帐户所需的运作开支极低。

实际纾缓加价的幅度取决于基金结余的多寡，以及个别专营巴士营办商的加价次数及水平。基金在下列巴士公司上调车费时发挥了纾缓加幅的作用：

- (a) 城巴有限公司(香港岛及过海巴士网络专营权)和新世界第一巴士服务有限公司在2019年1月20日上调车费时，乘客所需承担的整体加权平均票价加幅由9.9%分别下降至7.0%和5.6%；以及
- (b) 九龙巴士(一九三三)有限公司的独营路线在2021年4月4日上调车费时，乘客所需承担的整体加权平均票价加幅由8.5%下降至5.8%。

- 完 -



管制人员的答复

(问题编号：0414)

总目： (186) 运输署  
分目： (-) 没有指定  
纲领： (3) 区域交通及运输服务  
管制人员： 运输署署长 (罗淑佩)  
局长： 运输及房屋局局长

问题：

财政预算案提及，在二零二二至二三年度内，运输及房屋局运输科将继续监督智慧出行措施的进度和发展，包括智慧交通基金的运作和自动泊车系统项目的实施情况。就此，请当局告知本会：

- (1) 在二零二二至二三年度，当局在推行智慧出行方面有何具体措施？当中涉及的人手与开支分别为何？
- (2) 现时市民使用「香港出行易」应用程序的普及情况为何？当局过去三年分别投入多少资源以维持该应用程序的服务？

提问人：陈绍雄议员(立法会内部参考编号：7)

答复：

- (1) 运输署的智慧出行措施可归纳为三大关键范畴，即「智能运输基础设施建设」、「数据共享和分析」及「应用和服务」。各项智慧出行措施在2022-23年度的预算开支表列如下：

智慧出行措施	2022-23年度 的预算开支
<b>智能运输基础设施建设</b>	
1. 于政府收费隧道及青沙管制区实施不停车缴费系统	3.453亿元
2. 在主要干线及主要道路安装约1 200个交通探测器以收集实时交通资讯作事故管理用途，并发放予公众	1,040万元

智慧出行措施	2022-23年度的预算开支
3. 继续在5个路口推行配备感应器侦测行人及车辆的先导实时交通灯号调节系统，以优化分配给车辆及行人的绿灯时间	2022-23年度在5个路口推行该系统的预算开支为110万元。同时，运输署计划把有关系统扩展至东涌市中心内的8个联动式交通灯控路口作试验，2022-23年度的预算开支为370万元。
4. 继续促进自动驾驶车辆的测试及使用	运输署的工作由现有人员执行，涉及的开支没有详细分项。
5. 完成在车辆应用地理围栏技术的试验，并继续研究将有关技术应用于专营巴士的可行性，以提升巴士安全	有关措施已完成，无需额外开支。
<b>数据共享和分析</b>	
6. 把运输署「香港出行易」流动应用程序的步行路线搜寻功能扩展至涵盖全港18区	已完成把步行路线搜寻功能扩展至涵盖全港18区。步行路线资料是以地政总署制作的三维行人道路网为依据，资料由该署定期更新。措施不涉及运输署额外开支。
7. 在2022年年底或之前发放所有专线小巴路线的实时到站资讯，并继续鼓励公共交通营办商开放数据	1,360万元
8. 开发「交通数据分析系统」以加强交通管理和效率	项目由政府资讯科技总监办公室资助。不涉及运输署额外开支。

智慧出行措施	2022-23年度的预算开支
9. 在2022年透过设于1 300个有盖巴士站或政府公共运输交汇处的资讯显示屏，发放专营巴士实时资讯	安装实时巴士到站资讯显示屏的预算总资助额为2,800万元。
10. 继续鼓励公众停车场营办商提供实时空置泊车位资讯，以便利驾驶者寻找泊车位；并在土地契约及短期租约加入相关条款，要求有关公众停车场提供实时空置泊车位资讯	运输署的工作由现有人员执行，涉及的开支没有详细分项。
<b>应用和服务</b>	
11. 因应系统的可靠性、易用程度及效率，鼓励公共交通营办商引入新电子支付系统	运输署的工作由现有人员执行，涉及的开支没有详细分项。
12. 成立10亿元的智慧交通基金(基金)，藉以推动与车辆有关的创新科技研究及应用	2.095亿元
13. 继续安装支援不同支付系统(包括「转数快」及利用新流动应用程序「入表易」遥距缴费)的新路旁停车收费表，并提供实时空置泊车位资讯	1.163亿元
14. 由2021年开始分批启用自动泊车系统先导项目，以期在短期租约公众停车场及政府场地的公众停车场更广泛应用，并鼓励在私营发展项目的公众停车场应用	200万元 <sup>1</sup>
15. 在2022年于部分不设收费表的路旁泊车位试行安装感应器，以提供实时空置泊车位资讯	83万元

注1：此预算开支用于委聘顾问公司，顾问公司会就运输及房屋局 / 运输署推行的自动泊车系统项目提供技术意见；至于自动泊车系统项目的建设费用，政府将会向立法会申请拨款。

除第12项有关基金的措施外，运输署上表所列工作由该署现有人员执行，涉及的人手没有详细分项。就基金而言，运输署开设了2个有时限的公务员职位(包括1名高级工程师和1名机电工程师 / 助理机电工程师)，在2020-21至2026-27年度期间协助推行基金的工作。运输署已委聘香港生产力促进局为基金秘书处，其行政开支上限为基金金额的15%。

- (2) 截至2022年2月，「香港出行易」流动应用程序的累计下载次数约260万次，2021年的平均每日点击率约为5万次。

过去3年涉及的营运开支(包括维修保养、系统寄存服务及系统提升费用)如下：

财政年度	营运开支 (元)
2019-20	3,320,000
2020-21	3,250,000
2021-22	4,522,000

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0626)

总目： (186) 运输署  
分目： (-) 没有指定  
纲领： (1) 规划及发展事宜  
管制人员： 运输署署长 (罗淑佩)  
局长： 运输及房屋局局长

问题：

局方在纲领(2)「二零二二至二三年度需要特别留意的事项」中，表示将「继续监督智慧出行措施的进度和发展，包括智慧交通基金的运作和自动泊车系统项目的实施情况」。就此，政府可否告知本会：

1. 据悉「智慧交通基金」(基金)已获预留10亿元，于2021年3月31日起接受申请。到现时为止，基金已经(a)接受多少项申请、(b)批出多少项申请、(c)批出的申请涉款多少、及(d)批出的申请中有多少项已经开展；
2. 过去三年，局方就自动泊车系统的(a)开支有多少、(b)涉及多少个项目、(c)项目的地点为何；
3. 未来一年，预期将有多少个自动泊车系统(a)启用、及(b)纳入规划？

提问人：陈颖欣议员(立法会内部参考编号：4)

答复：

1. 10亿元的智慧交通基金(基金)在2021年3月推出并接受申请。香港生产力促进局获委聘为基金秘书处，其行政开支上限为基金额的15%。基金全年接受申请，旨在资助本地机构及企业进行创新科技研究和应用，以便利出行、提升道路网络或路面使用效率和改善驾驶安全。

截至2022年2月底，基金共收到35份申请，并已批出10份申请，涉及总资助金额约3,800万元。当中2个获批项目已经开展工作。

2.及3.

政府一直积极在短期租约停车场及工务工程项目推行自动泊车系统。政府推展的首个自动泊车系统项目位于荃湾海盛路的短期租约用地，

该系统已于2021年11月投入服务。政府亦已于2021年12月批出位于大埔白石角用地的项目，该系统预计在2022年第四季投入服务。

关于将提供自动泊车系统的工务工程项目，将军澳第67区的政府联用办公大楼已经动工，预计于2025年完成。至于深水埗钦州街与通州街交界的项目，已于2021年9月获城市规划委员会(城规会)批准规划申请，现正进行招标筹备工作。新蒲岗四美街地区休憩用地、体育馆及公众停车场项目计划在2022年第二季向立法会申请拨款，而位于柴湾盛泰道和常茂街交界的联用综合大楼，运输署的目标是在2022年年底或之前向城规会申请规划许可。

运输及房屋局(运房局) / 运输署亦会在未来规划其辖下的公众停车场项目及合适的短期租约用地停车场时，根据环境限制及成本效益等因素，研究尽量采用自动泊车系统。至于在未来附设公众停车场的工务工程项目中，运房局 / 运输署亦会邀请负责部门在项目规划阶段时，考虑采用自动泊车系统的可行性。

过去3年，自动泊车系统项目的准备工作由运输署现有人员执行，故涉及的开支没有详细分项。2022-23年度委聘顾问公司的预算开支为200万元。顾问公司会就运房局 / 运输署推行的自动泊车系统项目提供技术意见。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0396)

总目： (186) 运输署  
分目： (-) 没有指定  
纲领： (1) 规划及发展事宜  
管制人员： 运输署署长 (罗淑佩)  
局长： 运输及房屋局局长

问题：

运输及房屋局(运输科)于2022-23年度需要特别留意的事项包括三家巴士公司的专营权事宜。请政府告知本会：

- (a) 与相关巴士公司商讨新专营权时，会否加入规定巴士车长薪酬、工时、职业安全等保障条款？如会，内容为何？如否，原因为何？
- (b) 当局会否预留开支，以推动巴士公司落实对巴士车长各项权益的保障，以及津贴同样为抗疫前线人员的巴士车长？如会，巴士车长的津贴金额为何？如否，原因为何？

提问人：周小松议员(立法会内部参考编号：6)

答复：

- (a) 香港的专营巴士由私人公司按照商业原则营运。专营巴士车长的具体聘用条款及安排，由该等公司与其员工协定。

尽管如此，政府非常重视改善巴士车长的工作环境以及职业安全和健康，而这对于为市民提供优质的专营巴士服务亦非常重要。此外，政府一直呼吁专营巴士公司作为负责任的企业，在可行情况下，应关怀员工的需要和回应员工在薪酬待遇方面的诉求，以缔造融洽的工作环境及和谐的劳资关系。

为确保巴士车长有充足的休息时间，运输署于1983年公布《巴士车长工作、休息及用膳时间指引》，并不时作出更新，供专营巴士公司遵从。在完成全面检讨后，一套包含经改善的车长工作时间、驾驶时间和休息时间的指引已由2019年年中起全面实施。

除了就工作时间作出规定外，政府亦要求专营巴士公司为巴士车长安排定期身体检查。专营巴士公司为所有50岁或以上现职车长提供每年一次的身体检查，而50岁、54岁、57岁及年满60岁的车长在每年接受身体检查时更须一并进行心电图检查。为加强巴士车长的身心健康，运输署正进行顾问研究，就香港专营巴士行业识别和管理疲劳驾驶方面进行全面研究，并视乎研究结果，按需要考虑制定适当措施解决巴士车长疲劳驾驶的问题。

为了能为巴士车长提供更佳的工作环境，政府在2021年共批出26宗由专营巴士公司提出有关提供工作室 / 休息室 / 休息设施的申请，令全港设有这些设施的巴士总站 / 公共运输交汇处数目达到280个。

龙运巴士有限公司和城巴有限公司机场及北大屿山巴士网络的现有专营权将于2023年5月1日届满，而新世界第一巴士服务有限公司的现有专营权亦将于2023年7月1日届满。我们现正与该3家专营巴士公司商讨有关新专营权的事宜，务求专营权条款可满足市民的诉求，包括关注专营巴士公司前线员工的权益，同时顾及专营巴士的实际营运环境，确保有关巴士网络在营运及财政上的可持续性。

- (b) 考虑到2019冠状病毒病疫情对市民日常生活及企业运营的影响，政府在防疫抗疫基金下推出数轮支援措施，协助受影响的行业和市民。在首两轮防疫抗疫基金下，专营巴士公司获得以下补贴：
- (1) 获发还在2019年7月1日至2020年6月30日期间三分之一的实际燃料支出，总额约3.4亿元；
  - (2) 获发还在2020年4月1日至9月30日期间的实际常规维修保养费用及保费，总额约3.2亿元；以及
  - (3) 在「保就业」计划下获发放共约9.8亿元，协助公司支付2020年6月至11月的雇员工资。

在2022年2月14日公布的第六轮防疫抗疫基金下，专营巴士公司可获发还四成的实际燃料支出，为期5个月(由2022年2月1日至6月30日)，以及可就每辆专营巴士获得一笔过30,000元的非实报实销补贴，以助应对当前经济环境所带来的经营压力。防疫抗疫基金措施对财政的影响，并不在《拨款条例草案》或政府一般收入账目预算的范围内。

除了提供财政上的支援，政府亦向专营巴士公司提供快速抗原测试包，供其前线员工使用。

- 完 -



管制人员的答复

(问题编号：0794)

总目： (186) 运输署  
分目： (-) 没有指定  
纲领： (1) 规划及发展事宜  
管制人员： 运输署署长 (罗淑佩)  
局长： 运输及房屋局局长

问题：

政府在2018年因应建议，委托顾问研究推出智能停车场或电动泊位系统，以推动「智慧出行」及增加泊车位。政府其后决定在不同区域兴建7个项目。4年过去，至今只有荃湾海盛路自动泊位于2021年年11月启用，提供约78个车位。为此，请告知本委员会：

1. 请说明总共7个项目兴建及预计落成时间表、泊车位数量、开支预算、自动模式、月租金额幅度、平均泊车时间。
2. 深水埗钦州街预计将提供200个车位，数量较荃湾海盛路项目为多，当局是否有预计一旦有车辆排队等候泊车，平均泊车时间会增加多少？
3. 当车辆需要排队一段时间，才可以成功泊车，有何措施减低车辆等候停泊时，对旁边的住宅区居民不会造成滋扰？是否会考虑增设泊车预约系统？
4. 请按香港规划标准与准则，列明九龙西各区共欠多少私家车、商用车辆泊位，及当局将在九龙西增加泊车位的项目与措施。
5. 请列明九龙西各区在过去3年，当局发出的违例泊车定额罚款通知书数据及违泊投诉个案数目。
6. 运输署一直推动「人人畅道通行」及行人友善环境计划，请以表列方式，说明未来两年涉及九龙西的项目及细节。

提问人：郑泳舜议员(立法会内部参考编号：6)

答复：

1. 7个自动泊车系统项目的资料载于 附件I。

2. 关于深水埗钦州街西的自动泊车系统项目，根据顾问的评估，估计一架车的整体泊车时间在其前面每多一部车会增加2分钟。
3. 项目设有车辆轮候区，其设计应足以容纳预计等候进入停车场的车辆数目而毋须在公共道路造成车龙，因此对附近居民的滋扰轻微。视乎停车场日后的运作需要，可考虑设立预约系统。同时，司机可透过「香港出行易」流动应用程序，获取停车场的实时空置泊车位资讯。
4. 当局不时检讨《香港规划标准与准则》(《标准与准则》)内所载的泊车位标准，以配合当前的社会和经济情况，为评估新发展项目所需提供的泊车位数目提供参考。一直以来，运输署都是按照《标准与准则》所订的当前标准，考虑发展项目所需提供的泊车位数目。因此，从审慎的角度考虑，我们认为不宜用最新的标准，去判定某些地区的泊车位短缺情况，因为有关地区的发展项目，是在不同时期按照各项目发展时所适用的当前标准来设计。

此外，政府一直积极推展一系列短期及中长期措施，以期在九龙西增加泊车位供应，包括：

- (a) 在合适的路旁地点划设夜间泊车位；
  - (b) 鼓励学校在非上课时间开放校舍供学生服务车辆停泊；
  - (c) 要求新发展项目按照2021年8月颁布的新修订《标准与准则》提供更多附属泊车设施，包括增加私人和资助房屋发展项目的私家车附属泊车位数目和增加资助房屋发展项目的商用车辆泊车位种类及数目；
  - (d) 按照「一地多用」原则，在合适的「政府、机构或社区设施」及公共休憩用地项目中提供公众泊车位。这些项目包括深水埗钦州街西休憩用地及公众停车场、西九龙渡华路休憩用地暨公众停车场和油尖旺海庭道综合大楼。这些项目将同时为商用车辆及私家车提供泊车位；以及
  - (e) 在合适的工务工程项目，包括深水埗钦州街西休憩用地及公众停车场，推展自动泊车系统。
5. 2019年至2021年期间，香港警务处(警务处)根据《定额罚款(交通违例事项)条例》(第237章)在西九龙发出违例泊车定额罚款通知书的数目表列如下：

警察总区	年份		
	2019	2020	2021
西九龙	339 549	631 593	862 992

警务处没有备存有关违泊投诉数字的记录。

6. 路政署会在未来两年继续在「人人畅道通行」计划下推展载列于附件II位于九龙西的加建升降机项目。

此外，为配合行人友善倡议，运输署会在未来两年继续在九龙西推展载列于附件III的步行环境改善措施。

项目	自动泊车系统类型	开始建造工程日期(暂定)	自动泊车系统启用日期(暂定)	泊车位总数(包括传统及自动泊车系统泊车位)	预算开支
荃湾海盛路短期租约用地	拼图型	自动泊车系统的安装工作在2020年展开	2021年11月(实际)	245	由短期租约营办商支付
大埔白石角短期租约用地	拼图型	自动泊车系统的安装工作在2021年展开	2022年年底	约 240	由短期租约营办商支付
将军澳第 67 区政府联用办公大楼	拼图型	2020年(实际)	2025年	超过 300	52.284 亿元 <sup>1</sup> (按付款当日价格计算)
新蒲岗四美街地区休憩用地、体育馆及公众停车场	立体型	2022年第二至第三季	2026年	约 300	16.050 亿元 <sup>2</sup> (按付款当日价格计算)
深水埗钦州街西休憩用地及公众停车场	圆筒型	2023年	2026年	约 200	有待确定

项目	自动泊车系统类型	开始建造工程日期(暂定)	自动泊车系统启用日期(暂定)	泊车位总数(包括传统及自动泊车系统泊车位)	预算开支
柴湾盛泰道及常茂街交界综合大楼	高塔型	2024年	2028年	约 200	有待确定
上环中港道社区设施联用综合大楼	规划中，有待确定				

注1：此数字为财务委员会在2020年就整项工程所批准的费用。

注2：此数字为整项工程的预算费用，现拟于咨询发展事务委员会及工务小组委员会后，在2022年第二季提交财务委员会审批。

备注：关于荃湾海盛路的自动泊车系统，根据停车场营办商提供的资料，地面层及其上第一层的自动泊车系统泊车位每月泊车费为3,100元，而最顶层的自动泊车系统泊车位每月泊车费为2,900元。其他自动泊车系统项目的泊车费有待确定。至于泊车所需时间，预计这些自动泊车系统的平均泊车所需时间约为2至3分钟。

结构编号	位置	行人通道类别	预计竣工日期	情况
<b>深水埗</b>				
KF98	横跨龙悦道近泽安道	行人天桥	2022年 12月	正在施工
SSP02	横跨大坑东道近大坑东村东龙楼及东裕楼	行人天桥	2023年 6月	正在施工
SSP01	横跨大坑东道近南山村南安楼及大坑东村东辉楼	行人天桥	2023年 9月	正在施工
KF80	横跨石硖尾街近巴域街	行人天桥	2026年 7月	正在勘测
<b>油尖旺</b>				
KF93	横跨佐敦道近擎天半岛	行人天桥	2026年 7月	正在设计

步行环境改善措施	预计施工日期
扩阔部分位于海坛街与桂林街交界的行人路及在该处增设行人过路处	2022年第二季
在福荣街与东沙岛街交界增设行人过路设施及扩建行人过路处	2022年第三季
在福荣街与营盘街交界增设行人过路设施及扩建行人过路处	2022年第三季
扩阔位于元州街与桂林街交界的行人过路处	2022年第三季
扩建位于基隆街与枫树街交界的行人过路处	2022年第四季
在南昌街与大南街交界增设行人过路设施及扩建行人过路处	2022年第四季
扩建位于大南街与黄竹街交界的行人过路处	2022年第四季
扩建位于基隆街与黄竹街交界的行人过路处	2022年第四季
在介乎港铁石硤尾站A出口至石硤尾村美亮楼之间的一段窝仔街行人路加建上盖设施	工程现正进行，预计在2022年第二季竣工
在介乎劳资审裁处至伊利沙伯医院之间的一段加士居道行人路段加建上盖设施	工程现正进行，预计在2022年第二季竣工
扩阔位于汝州街与北河街交界的行人过路设施	2022年第四季
扩建位于基隆街与石硤尾街交界的行人过路处	2023年第一季度(视乎地区咨询的结果)
扩建位于大南街与石硤尾街交界的行人过路处	2023年第一季度(视乎地区咨询的结果)

步行环境改善措施	预计施工日期
扩建位于汝州街与石碇尾街交界的行人过路处	2023年第二季(视乎地区咨询的结果)
扩阔介乎钦州街和桂林街之间的一段福荣街行人路	2023年第二季(视乎地区咨询的结果)
扩建位于南昌街与基隆街交界的行人过路处	2023年第二季(视乎地区咨询的结果)
扩建位于南昌街与福华街交界的行人过路处	2023年第三季(视乎地区咨询的结果)
扩建位于枫树街与汝州街交界的行人过路处	2023年第三季(视乎地区咨询的结果)
扩阔位于元州街与北河街交界的行人过路处	2023年第三季(视乎地区咨询的结果)
扩建位于大南街与枫树街交界的行人过路处	2023年第三季(视乎地区咨询的结果)
扩建位于保安道与东京街交界的行人过路处	2023年第四季(视乎地区咨询的结果)

- 完 -



管制人员的答复

(问题编号：0080)

总目： (186) 运输署  
分目： (-) 没有指定  
纲领： (1) 规划及发展事宜  
管制人员： 运输署署长 (罗淑佩)  
局长： 运输及房屋局局长

问题：

就继续推行智慧交通基金，为与车辆有关的创新科技研究及应用提供资助。请告知本会：

1. 推行至今的项目、受惠的运输工具数目、开支预算为何；
2. 来年，研究项目、进度及成果，预计推出的新措施为何；及
3. 现时，政府有否鼓励公共运输营办商开放其数据，例如涵盖所有公共交通工具到站时间的大数据平台，如有，详情为何，如否，原因为何；
4. 预留为推动智慧交通管理资源为何？

提问人：林筱鲁议员(立法会内部参考编号：4)

答复：

1. 10亿港元的智慧交通基金(基金)在2021年3月推出并接受申请。香港生产力促进局获委聘为基金秘书处，其行政开支上限为基金额的15%。基金全年接受申请，旨在资助本地机构及企业进行创新科技研究和应用，以便利出行、提升道路网络或路面使用效率和改善驾驶安全。

截至2022年2月底，基金已批出10份申请，涉及总资助金额约3,800万元。获批项目的详情载于附件。

2. 在10个获批项目中，有5个(与改善道路安全及提升道路网络效率有关)预计在2022-23年度完成。基金管理委员会将密切监察获批项目的进展。运输署会考虑把这些研究项目的成果，在合适情况下应用于改善为市民提供的服务。

3. 运输署一直积极与各公共运输营办商磋商，鼓励他们开放数据。现时所有专营巴士公司、香港铁路有限公司(涵盖机场快线、东涌线、将军澳线、屯马线、所有轻铁线及港铁巴士)，以及10家持牌渡轮服务营办商已透过「香港出行易」及公共资料入门网站「资料一线通」(DATA.GOV.HK)开放其预计到达时间资讯。

此外，截至2022年2月，运输署已透过「香港出行易」及「资料一线通」发放313条专线小巴路线的实时到站资讯，目标是在2022年年底或之前涵盖所有专线小巴路线。

4. 运输署一直透过各项智慧出行措施推动智慧交通管理。在2022-23年度，将预留约4.93亿元推行智慧出行措施。这些智慧出行措施涵盖多个范畴，包括实施不停车缴费系统、扩展实时交通灯号调节系统的试行范围、开放巴士和专线小巴的预计到达时间资讯、发放交通探测器收集到的实时交通资讯、安装新停车收费表及增强「入表易」功能、更广泛应用自动泊车系统，以及于部分不设收费表的路旁泊车位试行安装感应器，皆有助促进香港智慧交通管理的发展。

## 智慧交通基金的获批项目

项目名称	项目概要	获批资助金额 (元)
基于多源数据及人工智能的空置泊车位预测理论研究及应用	本项目旨在建立一套路旁及停车场短期空置泊车位的预测理论模型，并透过网页及流动應用程式向市民发放资讯。	985,034.47
基于三维地理空间模型的模拟驾驶道路安全评估方法	本项目旨在建立一个三维地理模型，用作模拟驾驶的安全评估，并透过循证决策支援工具，以识别易生意外的地点，及建议可提升道路安全的措施。	1,456,137.92
物联网和强化学习技术下的智能交通控制	本项目旨在建立一套交通灯号调节算法；在微观模拟系统上开发虚拟测试平台；以及在香港选定的真实场景中验证该虚拟测试平台，并与现有的交通控制系统比较。	1,682,512.30
自适应交通控制系统研发 - 动态路口交通灯控制及优化软件系统 (DISCO)	本项目将会扩展DISCO系统原型到普遍交通情景，利用平行运算、人工智能、机器学习等方法提升运算速度，透过分布算法和云端计算使讯号控制应用扩展到网络规模，及建立一套软件在环系统与微观模拟系统连接以作核对。本项目亦会连接DISCO软件与本港的真实交通控制系统作核对，及建立DISCO与云端检测器数据库平台连接，将交通数据输入DISCO以校对模型及计算最佳讯号。	7,982,521.45
吊臂位置监测系统研发	本项目旨在研发一套监测系统，监测吊臂车吊臂的实时位置(吊臂高度及水平范围)，当吊臂位置对道路安全构成危险时会提醒驾驶者。用户亦可在系统的网上平台检视吊臂状况及车辆位置。	3,240,000.00
小巴起动安全检测系统研	本项目旨在研发一套装有传感器和控制器的系统，监	3,240,000.00

项目名称	项目概要	获批资助金额 (元)
发	测每当乘客上下车前后的小巴环境。系统若侦测到潜在危险，会采取适当的安全控制并提醒司机仔细检查特定区域。	
的士安全驾驶大数据智能系统	本项目旨在运用安装在的士内的智慧车载单元收集到的数据，开发一个的士司机驾驶风险评估模型，以评估的士司机的驾驶风险程度。本项目亦会建立一套网上平台及流动应用程序，为的士车主及司机提供可视化的驾驶风险评估数据。本项目亦旨在减低的士意外率及纾缓的士保费偏高的问题。	11,835,000.00
安全驾驶计划	本项目旨在研发流动应用程序及驾驶数据分析系统，收集司机的驾驶数据和分析其驾驶行为。	1,162,850.00
全路网交通速度及车流估算器	本项目提出运用数据驱动模型的方法，开发一个全路网的交通速度及车流估算器，以同步估算交通速度和车流量。	1,976,187.18
研究以驾驶者行为及心理状况变化为基础的实时数据驱动智能化的可持续交通系统	本项目旨在通过智能自动化技术识别驾驶者心理状况的不稳定性，从而开发在线数据驱动的冒险行为预测机制。	4,990,230.13

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0081)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 区域交通及运输服务

管制人员： 运输署署长 (罗淑佩)

局长： 运输及房屋局局长

问题：

政府致力推动智慧出行，并提倡三大策略，包括智能运输基础建设、数据共享和分析，及智慧出行应用和服务。请告知本会：

1. 过往一年，在三大策略中，各项具体措施的进展、时间表及各分项开支预算为何；
2. 来年，三大策略中新投入的资源、板块、项目为何，例如在中央管理系统、基础建设、可移动的数据上等；及
3. 市民使用「香港出行易」的情况，及来年会否有新服务或资讯提供给市民，如有，详情为何？

提问者：林筱鲁议员(立法会内部参考编号：5)

答复：

1.及2.

运输署的智慧出行措施可归纳为三大关键范畴，即「智能运输基础建设」、「数据共享和分析」及「应用和服务」。各项有关智慧出行措施的进度、计划目标以及在2022-23年度的预算开支表列如下：

智慧出行措施	进度及计划目标	2022-23年度的预算开支
<b>智能运输基础建设</b>		
1. 于政府收费隧道及青沙管制区实不停车缴费系统	- 设计和开发后端系统的合约已于2021年1月展开，预计于2022年第四季或之前完成。	3.453亿元

智慧出行措施	进度及计划目标	2022-23年度的预算开支
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 已于2021年10月委聘隧道费服务供应商处理隧道费相关事宜。</li> <li>- 政府的目标是在2022年年底起陆续在政府收费隧道及青沙管制区推行不停车缴费系统。</li> </ul>	
2. 在主要干线及主要道路安装约1 200个交通探测器以收集实时交通资讯作事故管理用途, 并发放予公众	交通探测器的安装工作已完成。运输署现时透过「香港出行易」及「资料一线通」把实时交通快拍影像及数据发放予公众。	1,040万元
3. 继续在5个路口推行配备感应器侦测行人及车辆的先导实时交通灯号调节系统, 以优化分配给车辆及行人的绿灯时间	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 已在该5个路口完成系统安装工作。系统大致上能纾缓交通挤塞, 减少对行人及车辆的延误。</li> <li>- 运输署计划把实时交通灯号调节系统扩展至东涌市中心内的8个联动式交通灯控路口作试验。</li> </ul>	110万元  370万元
4. 继续促进自动驾驶车辆的测试及使用	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 为促进自动驾驶车辆在香港更广泛地测试和应用, 运输署现正拟备修订法例以设立规管框架, 并计划在2022年下半年将条例草案拟稿提交立法会。</li> <li>- 运输署继续联同业界(包括自动驾驶系统的研发机构), 研究在公共道路上测试新的自动驾驶车辆及相关技术的可行性。</li> </ul>	运输署的工作由现有人员执行, 涉及的开支没有详细分项。
5. 完成在车辆应用地理围栏技术的试验, 并继续研究将有关技术应用于专营巴士的可行性, 以提升巴士安全	地理围栏技术的试验已成功完成, 并已与专营巴士营办商分享成果, 使其可进一步发展它们的巴士控制及监控系统。专营巴士营办商已开始在实际运作中试行有关技术。	运输署的工作由现有人员执行, 涉及的开支没有详细分项。

智慧出行措施	进度及计划目标	2022-23年度的预算开支
<b>数据共享和分析</b>		
6. 把运输署「香港出行易」流动应用程序式的步行路线搜寻功能扩展至涵盖全港18区	步行路线搜寻功能自2020年12月起已扩展至涵盖全港18区。	步行路线资料是以地政总署制作的三维行人道路网为依据，资料由该署定期更新。措施不涉及运输署额外开支。
7. 在2022年年底或之前发放所有专线小巴路线的实时到站资讯，并继续鼓励公共交通营办商开放数据	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 截至2022年2月，运输署已透过「香港出行易」及「资料一线通」发放313条专线小巴路线的实时到站资讯，目标是在2022年年底或之前涵盖所有专线小巴路线。</li> <li>- 所有专营巴士、机场快线、东涌线、屯马线、将军澳线、所有轻铁线、香港铁路有限公司(港铁公司)的巴士，以及10条持牌渡轮服务航线，已透过「香港出行易」及「资料一线通」开放其预计到达时间资讯。</li> </ul>	1,360万元
8. 开发「交通数据分析系统」以加强交通管理和效率	「交通数据分析系统」的交通数据整理和分析功能已于2021年11月推出供运输署试用。运输署的目标是由2022年下半年起将与公众相关的分析结果透过「香港出行易」及「资料一线通」发放予公众。	项目由政府资讯科技总监办公室资助。运输署的工作由现有人员执行，涉及的开支没有详细分项。
9. 透过设于1300个有盖巴士站或政府公共运输交汇处的资讯显示屏，发放专营巴士实时资讯	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 所有专营巴士公司已透过其网站和流动应用程序，以及「香港出行易」及「资料一线通」提供实时到站资讯。</li> <li>- 显示屏的生产、付运和安装均受到疫情影响。截至2022年2月底，1018个有盖巴士站及政府公共运输交汇处已安装显示屏。我们的目标是在2022年第二季内完成余下的安装工程。</li> </ul>	安装实时巴士到站资讯显示屏的预算总资助额为2,800万元。

智慧出行措施	进度及计划目标	2022-23年度的预算开支
10. 继续鼓励公众停车场营办商提供实时空置泊车位资讯，以便利驾驶者寻找泊车位；并在土地契约及短期租约加入相关条款，要求有关公众停车场提供实时空置泊车位资讯	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 透过「香港出行易」发放空置泊车位资讯的公众停车场数目，已由2018年7月约220个增加至2022年2月底的510个，当中387个为非政府停车场。</li> <li>- 地政总署自2018年年中在所有新订立的公众停车场短期租约加入条款，规定营办商向运输署提供空置泊车位资讯。自2021年2月起，地政总署亦在合适的新地契中加入类似条款，要求发展商于有关发展项目落成后，向运输署提供实时空置泊车位资讯。</li> </ul>	运输署的工作由现有人员执行，涉及的开支没有详细分项。
<b>应用和服务</b>		
11. 因应系统的可靠性、易用程度及效率，鼓励公共交通营办商引入新电子支付系统	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 运输署于2017年6月发出「公共交通业界引进新电子缴费系统收取车资指引」，以便利公共交通营办商引入新电子缴费系统收取公共交通费用。</li> <li>- 港铁公司在2021年1月引入二维码作为支付本地铁路车费的方法。</li> <li>- 专营巴士营办商已实施或正在试行二维码及非接触式缴费。</li> <li>- 部分专线小巴、的士和渡轮营办商已接受以多种电子方式缴费。</li> </ul>	运输署的工作由现有人员执行，涉及的开支没有详细分项。
12. 成立10亿元的智慧交通基金(基金)，藉以推动与车辆有关的创新科技研究及应用	截至2022年2月底，已批出10份申请，涉及总资助金额约3,800万元。	2.095亿元
13. 继续安装支援不同支付系统(包括「转数快」及利用新流动應用程式「入表易」) 遥距缴	全部10 000个新停车收费表的安装工程已于2022年1月完成。	1.163亿元



智慧出行措施	进度及计划目标	2022-23年度的预算开支
费)的新路旁停车收费表,并提供实时空置泊车位资讯		
14. 由2021年开始分批启用自动泊车系统先导项目,以期在短期租约公众停车场及政府场地的公众停车场更广泛应用,并鼓励在私营发展项目的公众停车场应用	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 位于荃湾海盛路的短期租约用地的自动泊车系统已于2021年11月投入服务。政府亦已于2021年12月批出位于大埔白石角用地的项目,该系统预计在2022年第四季投入服务。</li> <li>- 关于将提供自动泊车系统的工务工程项目,将军澳第67区的政府联用办公大楼已经动工,预计于2025年完成。</li> <li>- 至于深水埗钦州街与通州街交界的项目,已于2021年9月获城市规划委员会批准规划申请,现正进行招标筹备工作。</li> <li>- 新蒲岗四美街地区休憩用地、体育馆及公众停车场项目计划在2022年第二季向立法会申请拨款,而位于柴湾盛泰道和常茂街交界的联用综合大楼,运输署的目标是在2022年内向城市规划委员会申请规划许可。</li> </ul>	200万元 <sup>1</sup>
15. 在2022年内于部分不设收费表的路旁泊车位试行安装感应器,以提供实时空置泊车位资讯	在大约250个不设收费表的路旁泊车位安装感应器的合约已于2020年11月展开。运输署的目标是在2022年把实时空置泊车位资讯透过「香港出行易」及「资料一线通」发放予公众。	83万元

注1：此预算开支用于委聘顾问公司，顾问公司会就运输及房屋局 / 运输署推行的自动泊车系统项目提供技术意见；至于自动泊车系统项目的建设费用，政府将会向立法会申请拨款。

3.

截至2022年2月，「香港出行易」流动应用程序的累计下载次数约260万次，2021年的平均每日点击率约为5万次。

运输署会继续为「香港出行易」增添新功能并提升现有功能，以切合使用者需要。举例来说，我们在2022年会在「香港出行易」加入跨境旅客的交通运输资讯，并增加单车路线搜寻功能。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0291)

总目： (186) 运输署  
分目： (-) 没有指定  
纲领： (4) 运输服务管理  
管制人员： 运输署署长 (罗淑佩)  
局长： 运输及房屋局局长

问题：

就运输署统筹渡轮码头的保养及翻新工程，政府可否告知本会：

1. 过去两年，有否渡轮码头已完成相关工程，如有，详情为何；
2. 有关工程的完工时间表为何；
3. 涉及的人手及工程开支预算为何。

提问人：刘业强议员(立法会内部参考编号：9)

答复：

就渡轮码头的保养及翻新工程而言，运输署负责统筹工作，而相关工务部门如建筑署、土木工程拓展署和机电工程署，则负责渡轮码头的维修及保养工作。日常工程包括维修及保养码头设施，例如码头泊位升降台及斜道、照明设备、护舷系统、消防装置及洗手间设施。这类工程的费用由相关工务部门的经常开支承担。

运输署在建筑署协助下由2019年7月起进行试点翻新工程计划，以提升榕树湾渡轮码头的设施。工程计划包括翻新整个渡轮码头以改善乘客候船环境，以及提供洗手间和育婴室等便利乘客的新设施。工程计划在2021年12月大致完成，总开支约为2,900万元。涉及的人手没有详细分项。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0292)

总目： (186) 运输署  
分目： (-) 没有指定  
纲领： (1) 规划及发展事宜  
管制人员： 运输署署长 (罗淑佩)  
局长： 运输及房屋局局长

问题：

就处理巴士服务重组计划，政府可否告知本会：

- (a) 本年度涉及巴士路线数目为何，请按区议会分区列出；
- (b) 涉及的人手编制为何；
- (c) 鉴于2019冠状病毒病疫情导致乘客对专营巴士服务的需求下降，政府有何措施确保疫情期间进行的巴士路线重组，能够满足疫情完结后市民的出行需要？

提问人： 刘业强议员(立法会内部参考编号：10)

答复：

- (a) 在2022年计划进行的年度巴士路线重组计划中，各区涉及的巴士路线数目载列如下：

地区	巴士路线数目 <sup>(注)</sup>
中西区	7
东区	11
南区	13
湾仔区	3
九龙城区	6
观塘区	11
深水埗区	9
黄大仙区	4
油尖旺区	2
离岛区	3

地区	巴士路线数目 <sup>(注)</sup>
葵青区	15
北区	10
西贡区	8
沙田区	34
大埔区	11
荃湾区	8
屯门区	10
元朗区	10
<b>总计</b>	<b>175</b>

注： 由于不少路线横跨超过一个地区，为免重复计算，上述数字是根据路线的起点计算。

- (b) 巴士路线重组工作属于常规职务，由运输署现有人员执行，涉及的人手没有详细分项。
- (c) 在制订每年巴士路线重组计划时，运输署会考虑各项因素，包括地区发展、人口变化、新运输设施落成、当区现有和规划中的公共运输服务等，致力优化现有的巴士服务网络。同时，鉴于2019冠状病毒病疫情发展和相关社交距离措施及因而减少的乘客量，以及因感染新冠病毒或遵守隔离 / 检疫规定而致员工缺勤的情况趋升，专营巴士公司获准暂时调整服务水平，以应付有关情况和更妥善运用资源。运输署会继续密切留意疫情发展及乘客需求的变化，适时调整巴士服务水平，以配合市民的出行需要。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0102)

总目： (186) 运输署  
分目： (-) 没有指定  
纲领： (1) 规划及发展事宜  
管制人员： 运输署署长 (罗淑佩)  
局长： 运输及房屋局局长

问题：

在2022-23年度需要特别留意的事项中，政府表示会「持续提升专营巴士安全的工作，包括资助专营巴士公司在现有巴士上加装合适的安全装置并监察其加装情况；监察专营巴士公司的安全表现；研究有关巴士车长培训、疲劳管理及工作环境的新措施；探讨车辆的最新科技发展以协助安全驾驶；实施交通管理及道路改善措施；以及推行加强巴士保养的措施」。就此，政府可否告知本会：

- a. 落实有关政策措施所涉及的资源及人手编制；以及
- b. 专营巴士公司就提升专营巴士安全推行措施的最新进展。

提问人：龙汉标议员(立法会内部参考编号：10)

答复：

政府致力确保公众可享用安全可靠的专营巴士服务。为强化运输署在加强专营巴士安全的工作，「加强专营巴士安全委员会」(安全委员会)在2019年年初成立(由运输署主持)并作为一个常设平台，让政府、各专营巴士营办商及相关专家讨论、研究、落实和推广进一步加强香港专营巴士安全的措施。

在安全委员会督导下，各专营巴士营办商已在多个主要范畴推展改善措施，包括一

1. 安装及加强车内装置 / 科技以协助安全驾驶；
2. 改善巴士车长的工作环境；以及
3. 加强安全表现管理。

相关改善措施的进展简述如下：

### 安装车内安全装置

由2018年7月起，所有新订购双层巴士均会在所有乘客座椅配备安全带，并会配备可加强车辆稳定性和减低翻侧风险的电子稳定控制系统，以及车速限制减速器(即具有减速功能的车速限制器)。至于现有巴士，因应成本效益分析的结果，专营巴士营办商现正安排为约4 000辆巴士加装电子稳定控制系统和车速限制减速器，以及为约1 900辆巴士的所有上层座椅安装安全带。政府已预留5亿元，用以资助专营巴士营办商八成相关安装费用。

安装工作已由2020年第三季起陆续展开，目标是在3年内完成安装安全带和在4年内完成安装电子稳定控制系统和车速限制减速器。截至2022年2月底，已安装安全带、电子稳定控制系统和车速限制减速器的巴士数目分别为1 025、1 506及1 521，涉及政府资助额共约2.102亿元。各专营巴士营办商为旗下巴士安装安全装置的数目表列如下：

专营巴士营办商	已安装安全装置的巴士总数 (截至2022年2月底)		
	安全带	电子稳定控制系统	车速限制减速器
九龙巴士(一九三三)有限公司(九巴)	579	901	921
新世界第一巴士服务有限公司(新巴)	156	214	214
城巴有限公司(城巴)	214	321	321
龙运巴士有限公司(龙运巴士)	65	65	65
新大屿山巴士(1973)有限公司(屿巴)	11	5	0
<b>总计</b>	<b>1 025</b>	<b>1 506</b>	<b>1 521</b>

此外，专营巴士营办商一直试验各类先进驾驶辅助系统，包括防止碰撞和保持行车线警报系统，以及司机监察系统。截至2022年2月底，九巴已自费在约1 100辆行走途经快速公路的巴士上安装该等设备，而城巴及龙运巴士已自费在所有行走机场/北大屿山路线的巴士(分别涉及约240及280辆巴士)上安装该等设备。专营巴士营办商会继续监察驾驶辅助系统及司机监察系统的使用情况，以证实这些附加设备在不同操作环境下的效能，然后决定是否应在所有路线安装该等设备。

## 改善巴士车长的工作环境

运输署在2018年2月公布最新的《巴士车长工作、休息及用膳时间指引》，各专营巴士营办商已全面实施当中订明经改善的驾车时间及休息时间安排。此外，为了让巴士车长有更佳的工作环境，政府在2021年共批准26宗由专营巴士营办商提出有关在巴士总站 / 公共运输交汇处提供工作室 / 休息室 / 休息设施的申请，令该等设施在全港的总数达到280个。各专营巴士营办商在2021年获批的申请数目表列如下：

专营巴士营办商	在2021年获批的申请数目
九巴	20
龙运巴士	1
新巴	1
城巴	3
屿巴	1

为进一步改善巴士车长的健康及待遇，运输署正进行顾问研究，全面探讨香港专营巴士行业有关识别和管理疲劳驾驶的课题。此外，运输署正检讨专营巴士营办商的巴士车长训练课程单元及纲要，确保巴士车长训练的质素。

## 安全表现管理

运输署已拟定一套共有19个项目的新安全表现指标，用以监察专营巴士营办商在一般安全事项、巴士乘客安全、巴士运作及网络安全、巴士工程安全、车长工作安全及安全管理和保证系统等方面的安全表现。各专营巴士营办商已由2020年起编制这些指标。

各专营巴士营办商亦定期就每条巴士路线进行路线风险评估，包括评估每条巴士路线的实际运作环境及情况，并因应每条巴士路线的独特运作情况向车长提供驾驶指示。

## 道路安全及巴士友善措施

除上述由专营巴士营办商推行的措施外，运输署一直积极制订道路安全及巴士友善措施，并对专营巴士意外的趋势进行全面检讨，以期提升各专营巴士营办商的安全表现。

运输署于2021年成立专责的巴士安全小组，负责提升巴士安全。截至2022年2月底，该专责小组的成员包括两名首长级人员(1名首席运输主任及1名总机电工程师)及9名非首长级人员(1名总运输主任、1名高级运输主任、1名高级机电工程师、1名高级交通工程师、1名交通工程师、1名统计师、两名机电工程师及1名二级运输主任)。该专责小组将由1名安全总监领导，现



正进行公开招聘工作，以物色人选担任该职位。在2022-23年度，巴士安全小组的员工开支(按薪级中点估计的年薪值计算)为1,575.2万元。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0737)

总目： (186) 运输署  
分目： (-) 没有指定  
纲领： (1) 规划及发展事宜  
管制人员： 运输署署长 (罗淑佩)  
局长： 运输及房屋局局长

问题：

当局在纲领(2)二零二二至二三年度需要特别留意的事项中提及要继续监督在「一地多用」原则下，在合适的「政府、机构或社区」设施和公共休憩用地项目中加设公众停车场。就此，政府可否告知本会：

- (1) 过去3年，按照「一地多用」原则，当局加设的公众泊车位数目、位置、收费为何？
- (2) 未来5年，按照「一地多用」原则，预计可加设的泊车位数目，位置、收费为何；当中占整体泊车位的百分比为何？
- (3) 「商用车辆泊车顾问研究」所提建议各项的落实情况如何？有否纾缓泊车需求：涉及的人手和开支预算为何？

提问人：陆颂雄议员(立法会内部参考编号：10)

答复：

(1)及(2)

按照「一地多用」原则，运输署一直积极探讨在合适的「政府、机构或社区」设施和公共休憩用地项目加设新的公众停车场。视乎技术可行性评估结果及拨款如期获批，预期约有20个合适的工程项目，由2024-25年度开始分批提供约共5 100个泊车位。

有数个项目已经动工，包括将军澳第67区的政府联用办公大楼、柴湾水务署总部暨香港及离岛分署及惩教署总部大楼、上水第4及第30区(地盘2)的公众停车场、东涌第99区的公众停车场、中医医院发展项目，而观塘综合发展项目则快将动工。

至于其他项目，包括新蒲岗四美街地区休憩用地、体育馆及公众停车场；重建元朗大球场；粉岭第11区新界东文化中心；以及安达臣道石矿场(地盘G2)联用综合大楼，政府计划在2022年内征求立法会批准拨款。

上述项目所提供公众泊车位的收费尚待厘定。一般来说，在订定政府公众停车场的泊车费时，政府会考虑多个因素，包括附近私营公众停车场的收费、市民接受程度以及使用率等。

- (3) 运输署正在落实商用车辆泊车位顾问研究所提出的建议，作为增加商用车辆泊车位供应的恒常措施。有关建议及最新落实情况表列于附件。落实有关建议的工作由运输署现有人员执行，属于恒常职务，涉及的开支没有详细分项。

## 商用车辆泊车位顾问研究的建议及最新落实情况

建议	最新进展
(1) 在合适的路旁地点划设夜间商用车辆泊车位和增设路旁旅游巴士泊车位及上落客设施	截至2021年12月，运输署已划设1 737个路旁夜间商用车辆泊车位和860个路旁旅游巴士泊车位，并已提供总数405个旅游巴士上落客处。
(2) 鼓励学校在非上课时间开放校舍供学生服务车辆停泊	至今，累计共有32间学校提供约95个泊车位供学生服务车辆停泊。
(3) 在合适的短期租约停车场的租约条款中，订明最少须提供的商用车辆泊车位数目	截至2021年12月，已在38个短期租约停车场的租约加入特别条款，订明最少须提供的商用车辆泊车位数目，涉及约2 000个商用车辆泊车位。
(4) 按照「一地多用」的原则物色合适地点兴建公众商用车辆停车场	<p>已物色到8个可考虑地点，提供商用车辆泊车位。截至2022年3月底，8个地点其中4个的最新推展进度如下：</p> <p><u>(1) 马鞍山第103区综合设施大楼及(2) 天水围天业路康乐及文化综合项目</u> 咨询相关区议会及技术可行性评估的工作已经完成。有关项目现处于设计阶段。</p> <p><u>(3) 西九龙渡华路休憩用地暨公众停车场及(4) 筲箕湾爱秩序湾体育馆及休憩用地</u> 已咨询相关区议会；技术可行性评估现正进行。</p> <p>其余4个分别位于东涌、屯门、九龙城、红磡的地点目前处于初步规划阶段。视乎技术可行性评估结果，运输署会与持份者商订拟议公众商用车辆停车场的设计及泊车位数目。</p>

建议	最新进展
(5) 修订《香港规划标准与准则》中的泊车位及上落货区标准，以增加泊车位供应	运输署已于2021年7月完成《香港规划标准与准则》中有关泊车位及上落货区标准的检讨。经修订的泊车位标准于2021年8月在规划署的网页颁布。是次修订增加了私人 and 资助房屋发展项目的私家车泊车位数目，亦增加了资助房屋发展项目的商用车辆泊车位种类及数目。
(6) 规定合适的新发展项目开放部分附属泊车位及上落客货处作夜间公众商用车辆泊车用途	新的地契条款已收纳在合适的新出售政府土地卖地条件中，规定新发展项目的业主开放部分附属泊车位及上落客货处作夜间公众商用车辆泊车用途。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0460)

总目： (186) 运输署  
分目： (-) 没有指定  
纲领： (1) 规划及发展事宜  
管制人员： 运输署署长 (罗淑佩)  
局长： 运输及房屋局局长

问题：

运房局的责任及工作包括监督为现有专营巴士加设安全装置的资助计划实施情况，就此，可否告知本会：

- a) 过去3年，专营巴士加设安全装置的数量如何（按专营巴士公司及资助项目分项列出）；
- b) 全面为现行专营巴士加设安全装置的完成时间表为何；
- c) 过去3个财政年度，为现有专营巴士加设安全装置的总资助额为何？

提问人：田北辰议员(立法会内部参考编号：2)

答复：

a)及b)

为进一步提升专营巴士服务的安全及可靠程度，由2018年7月起，专营巴士营办商所有新订购的双层巴士均会在所有乘客座椅配备安全带，并会配备可加强车辆稳定性和减低翻侧风险的电子稳定控制系统，以及车速限制减速器(即具有减速功能的车速限制器)。

至于现有巴士，因应成本效益分析的结果，专营巴士营办商现正安排为约4 000辆巴士加装电子稳定控制系统和车速限制减速器，以及为约1 900辆巴士的所有上层座椅安装安全带。政府已预留5亿元，用以资助专营巴士营办商八成相关安装费用。

在现有巴士加装安全装置的资助计划由2020-21年度开始。安装工作已由2020年第三季起陆续展开，目标是在3年内完成安装安全带和在4年内完成安装电子稳定控制系统和车速限制减速器。在2020-21年度及2021-22年度

(截至2022年2月), 各专营巴士营办商为旗下巴士安装安全装置的数目表列如下:

专营巴士营办商	已安装巴士安全装置的总数					
	安全带		电子稳定控制系统		车速限制减速度器	
	2020-21年度	2021-22年度(截至2022年2月)	2020-21年度	2021-22年度(截至2022年2月)	2020-21年度	2021-22年度(截至2022年2月)
九龙巴士(一九三三)有限公司	150	429	147	754	147	774
新世界第一巴士服务有限公司	23	133	76	138	76	138
城巴有限公司	37	177	45	276	45	276
龙运巴士有限公司	0	65	0	65	0	65
新大屿山巴士(1973)有限公司	6	5	3	2	0	0
<b>总计</b>	<b>216</b>	<b>809</b>	<b>271</b>	<b>1 235</b>	<b>268</b>	<b>1 253</b>

c)

在2020-21年度及2021-22年度(截至2022年2月), 为现有专营巴士加装安全装置的政府资助总额表列如下:

财政年度	资助总额 (百万元)
2020-21年度	40.6
2021-22年度(截至2022年2月)	169.6

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0464)

总目： (186) 运输署  
分目： (-) 没有指定  
纲领： (3) 区域交通及运输服务  
管制人员： 运输署署长 (罗淑佩)  
局长： 运输及房屋局局长

问题：

2021至22年度，运输科的工作包括监督多个道路项目的规划或推展工作，而当中的道路规划及推展工作与元朗及屯门区对外交通有莫大关系。就此，可否告知本会：

- a) (i)屯门绕道、(ii)扩阔及加建龙富路 / 屯门公路 / 皇珠路 / 海荣路连接路工程、(iii)扩阔福亨村路工程(介乎青山公路－蓝地段至福亨村里)、(iv)十一号干线(元朗至北大屿山段)、(v)青衣至大屿山连接路、(vi)元朗公路(蓝地至唐人新村段)扩阔工程的具体落实时间表；
- b) 完成a)项所列的交通道路规划后，屯门及元朗居民前往市区的预计增加交通流量及容车量如何？

提问人：田北辰议员(立法会内部参考编号：6)

答复：

- a) 为满足预期新界西北逐步发展所产生的交通需求，政府计划在2031至2036年期间分阶段完成一系列道路基建项目，以加强区内区外的连系。连接市区方面，政府正推展十一号干线(元朗至北大屿山段)、青衣至大屿山连接路，以及元朗公路(蓝地至唐人新村段)扩阔工程。十一号干线(元朗至北大屿山段)的勘测研究已于2021年9月展开，而青衣至大屿山连接路及元朗公路(蓝地至唐人新村段)扩阔工程的工程技术研究亦正同步进行。连接机场及大屿山方面，政府正推展由蓝地至屯门第40区及屯门－赤鱗角隧道的屯门绕道。同时，政府亦会在屯门区内主要道路进行扩阔及增建行车线工程，提升区内道路网络的承受能力。龙富路、皇珠路及海荣路道路工程的勘测研究已于2021年9月展开，而屯门绕道的勘测研究亦已于今年3月展开。



同时，政府拟于2022年第二季就扩阔福亨村路工程(介乎青山公路－蓝地段至福亨村里)咨询交通事务委员会，目标是在2025年完成工程。

- b) 显示2036年早上繁忙时段连接新界西北及市区各主要道路的预计行车量 / 容车量比率，并反映(a)部所述道路项目完成前后的分别的列表载于附件。

2036年早上繁忙时段的行车量 / 容车量比率 <sup>1</sup>		
主要道路	道路项目 <sup>2</sup> 完成前	道路项目 <sup>2</sup> 完成后
屯门公路(小榄段)	1.2	1.0
屯门公路(深井段)	1.2	1.1 <sup>3</sup>
大榄隧道	1.2	0.7
汀九桥	1.1	0.7
青屿干线	1.1	1.0
元朗公路(蓝地至唐人新村段)	1.1	0.9

注1： 行车量 / 容车量比率是一个反映繁忙时间道路交通情况的指标。行车量 / 容车量比率若低于1.0，表示交通情况可以接受；若高于1.0，表示交通开始挤塞；若在1.0至1.2之间，则显示挤塞程度尚可控制；若高于1.2，则表示挤塞情况正趋于严重。

注2： 道路项目指(a)部答复所提及的道路项目。

注3： 此数值为屯门公路(深井段)巴士专线以外行车道的行车量 / 容车量比率。屯门公路(深井段)巴士专线的行车量 / 容车量比率届时会低于1.0，表示巴士专线将会畅通无阻。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0281)

总目： (186) 运输署  
分目： (700) 一般非经常开支  
纲领： (1) 规划及发展事宜  
管制人员： 运输署署长 (罗淑佩)  
局长： 运输及房屋局局长

问题：

1. 在运输署纲领1规划及发展事宜，2022-23年度的拨款较2021-22年度的修订预算增加15.3亿元，增加119%，主因是2022-23年度增加3个职位、离岛渡轮服务的长远营运模式下为离岛渡轮航线提供特别协助措施新增拨款，以及运作开支及非经常开支有所增加，就此，请告知上述3项原因分别的开支数字。
2. 2019年公布成立智慧交通基金，至今结余有超过10亿元，请以表列形式，分别提供直至2021年批出的项目、内容、如何应用在智慧出行及涉及款项。

提问人：谢伟铨议员(立法会内部参考编号：30)

答复：

1. 2022-23年度纲领(1)的拨款较2021-22年度的修订预算有所增加，是由于计及：

项目	百万元
非经常开支的净增加，主要为离岛渡轮航线提供的船只资助计划	1,218.2
运作开支的增加，主要为公共运输营办商前线员工提供2019冠状病毒病检测服务及资助跨界货车司机在道路过境口岸进行核酸检测	206.8
在离岛渡轮服务的长远营运模式下提供特别协助措施的新	101.3

项目	百万元
增拨款	
2022-23年度净增加3个职位	3.3
<b>总额</b>	<b>1,529.6</b>

2. 10亿港元的智慧交通基金(基金)在2021年3月推出并接受申请。香港生产力促进局获委聘为基金秘书处，其行政开支上限为基金额的15%。基金全年接受申请，旨在资助本地机构及企业进行创新科技研究和应用，以便利出行、提升道路网络或路面使用效率和改善驾驶安全。

截至2022年2月底，基金已批出10份申请，涉及总资助金额约3,800万元。获批项目的详情载于附件。

在获批项目中，有6个关于改善道路安全，另外3个关于提升道路网络效率，余下1个关于提升驾驶者出行的便利程度。预计5个获批项目在2022-23年度完成，余下项目则在2023-24年度完成。

## 智慧交通基金的获批项目

项目名称	项目概要	获批资助金额 (元)
基于多源数据及人工智能的空置泊车位预测理论研究及应用	本项目旨在建立一套路旁及停车场短期空置泊车位的预测理论模型，并透过网页及流动應用程式向市民发放资讯。	985,034.47
基于三维地理空间模型的模拟驾驶道路安全评估方法	本项目旨在建立一个三维地理模型，用作模拟驾驶的安全评估，并透过循证决策支援工具，以识别易生意外的地点，及建议可提升道路安全的措施。	1,456,137.92
物联网和强化学习技术下的智能交通控制	本项目旨在建立一套交通灯号调节算法；在微观模拟系统上开发虚拟测试平台；以及在香港选定的真实场景中验证该虚拟测试平台，并与现有的交通控制系统比较。	1,682,512.30
自适应交通控制系统研发 - 动态路口交通灯控制及优化软件系统 (DISCO)	本项目将会扩展DISCO系统原型到普遍交通情景，利用平行运算、人工智能、机器学习等方法提升运算速度，透过分布算法和云端计算使讯号控制应用扩展到网络规模，及建立一套软件在环系统与微观模拟系统连接以作核对。本项目亦会连接DISCO软件与本港的真实交通控制系统作核对，及建立DISCO与云端检测器数据库平台连接，将交通数据输入DISCO以校对模型及计算最佳讯号。	7,982,521.45
吊臂位置监测系统研发	本项目旨在研发一套监测系统，监测吊臂车吊臂的实时位置(吊臂高度及水平范围)，当吊臂位置对道路安全构成危险时会提醒驾驶者。用户亦可在系统的网上平台检视吊臂状况及车辆位置。	3,240,000.00

项目名称	项目概要	获批资助金额 (元)
小巴起动安全检测系统研发	本项目旨在研发一套装有传感器和控制器的系统，监测每当乘客上下车前后的小巴环境。系统若侦测到潜在危险，会采取适当的安全控制并提醒司机仔细检查特定区域。	3,240,000.00
的士安全驾驶大数据智能系统	本项目旨在运用安装在的士内的智慧车载单元收集到的数据，开发一个的士司机驾驶风险评估模型，以评估的士司机的驾驶风险程度。本项目亦会建立一套网上平台及流动應用程式，为的士车主及司机提供可视化的驾驶风险评估数据。本项目亦旨在减低的士意外率及纾缓的士保费偏高的问题。	11,835,000.00
安全驾驶计划	本项目旨在研发流动應用程式及驾驶数据分析系统，收集司机的驾驶数据和分析其驾驶行为。	1,162,850.00
全路网交通速度及车流估算器	本项目提出运用数据驱动模型的方法，开发一个全路网的交通速度及车流估算器，以同步估算交通速度和车流量。	1,976,187.18
研究以驾驶者行为及心理状况变化为基础的实时数据驱动智能化的可持续交通系统	本项目旨在通过智能自动化技术识别驾驶者心理状况的不稳定性，从而开发在线数据驱动的冒险行为预测机制。	4,990,230.13

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0175)

总目： (186) 运输署  
分目： (-) 没有指定  
纲领： (1) 规划及发展事宜  
管制人员： 运输署署长 (罗淑佩)  
局长： 运输及房屋局局长

问题：

就违例泊车事宜，政府可否告知本会：

1. 按区议会分区列出，过去3年，每年警务发出的违例泊车定额罚款通知书数目为何；
2. 按区议会分区及车辆类别划分列出，现时路旁、公营停车场及私营停车场的泊车位数目为何；
3. 「电子定额罚款通知书先导计划」实施至今每年因人为错误而须撤回的电子违例泊车告票数目为何；
4. 港岛交通部智能交通执法机械人测试计划成效为何，以及会否将测试计划扩展至全港各区；若会，详情为何；若否，原因为何；
5. 会否推动一地多用概念，利用政府机构用地或公园用地兴建新型地下智能停车场；若会，详情为何；若否，原因为何；及
6. 会否检讨《香港规划标准与准则》中的泊车标准，增加新建屋苑泊车位数目；若会，详情为何；若否，原因为何？

提问人：杨永杰议员(立法会内部参考编号：9)

答复：

1. 香港警务处(警务处)根据《定额罚款(交通违例事项)条例》(第237章)发出违例泊车定额罚款通知书，所备存的资料是以警察总区作划分。2019年至2021年期间按5个警察总区划分的相关执法数字表列如下：

发出违例泊车定额罚款通知书的数字			
警察总区	年份		
	2019	2020	2021
港岛	287 149	599 218	688 592
东九龙	251 430	489 901	570 466
西九龙	339 549	631 593	862 992
新界南	296 732	512 831	584 706
新界北	249 884	474 326	595 404
合计	1 424 744	2 707 869	3 302 160

- 截至2022年2月，18区按车辆类别划分的路旁、政府停车场和私营停车场泊车位数目分别表列于附件1、附件2及附件3。
- 2020年3月，「电子定额罚款通知书先导计划」展开。前线人员可以用智能手机拍摄有关交通违例事件的资料，然后以手提打印机印出定额罚款通知书。在先导计划下，2020年及2021年因人为错误而须撤回的违例泊车定额罚款通知书数字表列如下：

	年份	
	2020	2021
发出电子定额罚款通知书数目	1 068 795	2 366 658
因人为错误而须撤回 电子定额罚款通知书的数目 (%)	160 (0.015%)	400 (0.017%)

- 「智能交通执法机械人」现时在港岛总区不同路段进行测试。视乎测试结果，警务处会考虑如何进一步推展测试工作。
- 政府一直按照「一地多用」原则，积极在工务工程项目中引入自动泊车系统，有关项目的情况如下：

项目	现时情况
将军澳第67区政府联用办公大楼	建造工程已经展开，预计于2025年完成。
新蒲岗四美街地区休憩用地、体育馆及公众停车场	计划在2022年第二季向立法会申请拨款。
深水埗钦州街西休憩用地及公众停车场	规划申请已于2021年9月获城市规划委员会(城规会)批准，现正进行招标筹备工作。
柴湾盛泰道和常茂街交界联用综合大楼	运输署的目标是在2022年年底或之前向城规会申请规划许可。



运输及房屋局 / 运输署亦会在未来规划其辖下的公众停车场项目时，根据项目的特性、设计要求、环境限制及成本效益等因素，研究尽量采用自动泊车系统。至于在未来的工务工程项目中，我们亦会要求负责部门在设有公众停车场的项目于发展项目规划阶段时，考虑采用自动泊车系统的可行性。

6. 运输署已于2021年7月完成《香港规划标准与准则》中有关商用车辆以及私家车的附属泊车位标准的检讨，经修订的泊车位标准于2021年8月在规划署的网页颁布。是次修订增加了私人和资助房屋发展项目的私家车泊车位数目，亦增加了资助房屋发展项目的商用车辆泊车位种类及数目。

运输署将继续就《香港规划标准与准则》中的泊车位标准进行定期检讨，适时作出修订，以配合社会和经济方面的最新变化。

截至2022年2月18区按车辆类别划分的路旁泊车位数目

地区	私家车*	货车	旅游巴士 / 巴士	电单车	总计 <sup>μ</sup>
中西区	520	191	14	609	1 334
湾仔	991	25	17	684	1 717
东区	514	91	62	779	1 446
南区	625	53	135	442	1 255
油尖旺	1 491	368	137	1 311	3 307
深水埗	1 213	223	15	801	2 252
九龙城	2 274	135	143	931	3 483
黄大仙	301	144	0	463	908
观塘	446	117	37	769	1 369
荃湾	814	52	31	600	1 497
屯门	1 302	332	44	869	2 547
元朗	1 216	431	87	681	2 415
北区	1 258	380	21	426	2 085
大埔	1 539	336	84	218	2 177
西贡	1 993	385	165	439	2 982
沙田	1 548	310	66	511	2 435
葵青	393	368	21	694	1 476
离岛	496	44	65	175	780
<b>总计</b>	<b>18 934</b>	<b>3 985</b>	<b>1 144</b>	<b>11 402</b>	<b>35 465</b>

\* 有关数字是为尺寸相若的车辆例如私家车、的士、小巴、三轮车及轻型货车提供的路旁泊车位数字，而供中型及重型货车、巴士、电单车及单车停泊的路旁泊车位则根据《道路交通(泊车)规例》(第374C章)，没有包括在内。

μ 数字不包括约300个预留作特别公共服务用途(例如垃圾车和邮政车辆)的泊车位。

截至2022年2月18区按车辆类别划分的政府停车场泊车位数目<sup>^</sup>

地区	私家车	货车	旅游巴士 / 巴士	电单车	总计
中西区	3 926	428	14	335	4 703
湾仔	2 754	227	11	280	3 272
东区	3 150	351	33	373	3 907
南区	2 670	182	11	483	3 346
油尖旺	1 064	254	20	39	1 377
深水埗	3 844	1 183	33	481	5 541
九龙城	3 198	134	5	237	3 574
黄大仙	4 245	296	25	563	5 129
观塘	7 744	468	37	1 425	9 674
荃湾	1 906	122	4	232	2 264
屯门	3 494	142	46	166	3 848
元朗	3 353	104	39	236	3 732
北区	2 687	374	27	113	3 201
大埔	787	210	8	73	1 078
西贡	1 841	70	62	167	2 140
沙田	4 378	170	33	441	5 022
葵青	4 836	563	10	840	6 249
离岛	1 717	181	17	102	2 017
总计	57 594	5 459	435	6 586	70 074

<sup>^</sup> 上述泊车位资料由各部门或有关的停车场管理公司或营办商所提供的资料整合而成，只供一般参考。由于负责管理停车场的各部门、管理公司或营办商可能会因应其需要对泊车位数目 / 种类作出调整，实际泊车位数目或会与上述有所不同。

截至2022年2月18区按车辆类别划分的私营停车场泊车位数目<sup>^</sup>

地区	私家车	货车	旅游巴士 / 巴士	电单车	总计
中西区	34 065	464	57	480	35 066
湾仔	35 483	85	97	352	36 017
东区	42 750	1 388	238	1 451	45 827
南区	36 610	877	189	1 008	38 684
油尖旺	33 351	869	107	747	35 074
深水埗	25 133	1 900	362	794	28 189
九龙城	44 296	962	112	848	46 218
黄大仙	16 192	880	63	1 285	18 420
观塘	40 159	2 766	45	2 323	45 293
荃湾	35 108	1 817	387	773	38 085
屯门	37 595	2 007	93	808	40 503
元朗	38 001	1 516	236	989	40 742
北区	17 610	825	30	343	18 808
大埔	28 674	619	54	827	30 174
西贡	40 273	1 129	132	2 553	44 087
沙田	68 768	2 224	144	2 139	73 275
葵青	30 808	9 876	399	1 350	42 433
离岛	13 732	697	190	370	14 989
<b>总计</b>	<b>618 608</b>	<b>30 901</b>	<b>2 935</b>	<b>19 440</b>	<b>671 884</b>

<sup>^</sup> 上述泊车位资料由各部门、机构及停车场管理公司或营办商所提供的资料整合而成，只供一般参考。由于负责管理停车场的停车场提供者、管理公司或营办商可能会因应其需要对泊车位数目 / 种类作出调整，实际泊车位数目或会与上述有所不同。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0246)

总目： (186) 运输署  
分目： (-) 没有指定  
纲领： (1) 规划及发展事宜  
管制人员： 运输署署长 (罗淑佩)  
局长： 运输及房屋局局长

问题：

就商用车辆泊车问题，请政府告知本会：

1. 在2021至22年度内，运输署推展在商用车辆泊车位研究中提出的建议，请告知推展工作的最新进展包括因推展各项措施而增加的泊车位数目，推行各项措施所涉及的开支为何？
2. 各商用车辆的数目与其泊车位的最新比例为何？
3. 在新冠病毒疫情期间，政府的防疫措施，导致晚上人流骤减，公交如的士及小巴对夜泊需求殷切，但现时就算的士及小巴停泊在的士及小巴士站，不时会被警方票控违泊，政府正逐步允许小巴及的士可在晚上停泊在小巴士站及的士站，有关工作的最新进度为何？会否安排一些临时停车场让公交夜泊，如会，详情为何；如不会，原因为何？

提问人： 易志明议员(立法会内部参考编号：2)

答复：

1. 运输署正在落实商用车辆泊车位顾问研究所提出的建议，作为增加商用车辆泊车位供应的恒常措施。有关建议及最新落实情况表列于附件。落实有关建议的工作属于恒常职务，由运输署现有人员执行，涉及的开支没有详细分项。
2. 截至2021年12月底，全港有63 702辆领有牌照的货车(不包括可停泊在私家车泊车位的客货车)及6 958辆领有牌照的旅游巴士 / 巴士；而可供货车及旅游巴士 / 巴士使用的泊车位则分别有40 329个及4 578个。按此计算，就领有牌照的货车及旅游巴士 / 巴士而言，其泊车位与车辆数目的比例分别为0.63及0.66。

3. 政府一直在推行措施和物色合适土地，以满足公共小巴及的士的泊车需求。

就公共小巴而言，为顾及业界运作需要和善用有限土地资源，在不影响道路安全以及不阻碍道路使用者的情况下，政府准许公共小巴于夜间停泊在一些指定的公共小巴站。运输署会继续与公共小巴业界联系，评估在更多公共小巴站提供公共小巴泊车位的可行性。

至于的士，这类车辆通常全日在路上行驶，但疫情导致的士服务尤其是夜更的士服务的需求减少。目前，的士可按月或按季缴费停泊在一些由运输署管理的政府多层停车场。的士业界亦可以优惠费用(收费每晚55元 / 65元)使用运输署辖下一些停车场(包括林士街停车场、天星停车场、大会堂停车场及葵芳停车场)提供的夜间泊车服务。再者，运输署已经与香港铁路有限公司作出安排，在香港西九龙站腾出480个泊车位，让业界可按月缴费停放闲置的士。

除了上述由政府提供的措施外，全港各区有短期租约停车场，提供泊车位供各种车辆，包括公共小巴和的士使用。考虑到香港土地资源有限，加上疫情影响，政府会继续密切留意公共小巴和的士的泊车需求，并与各相关部门探讨为公共小巴和的士提供更多泊车位的可行性。

## 商用车辆泊车位顾问研究的建议及最新落实情况

建议	最新进展
(1) 在合适的路旁地点划设夜间商用车辆泊车位和增设路旁旅游巴士泊车位及上落客设施	截至2021年12月，运输署已划设1 737个路旁夜间商用车辆泊车位和860个路旁旅游巴士泊车位，并已提供总数405个旅游巴士上落客处。
(2) 鼓励学校在非上课时间开放校舍供学生服务车辆停泊	至今，累计共有32间学校提供约95个泊车位供学生服务车辆停泊。
(3) 在合适的短期租约停车场的租约条款中，订明最少须提供的商用车辆泊车位数目	截至2021年12月，已在38个短期租约停车场的租约加入特别条款，订明最少须提供的商用车辆泊车位数目，涉及约2 000个商用车辆泊车位。
(4) 按照「一地多用」的原则物色合适地点兴建公众商用车辆停车场	<p>已物色到8个可考虑地点，提供商用车辆泊车位。截至2022年3月底，8个地点其中4个的最新推展进度如下：</p> <p><u>(1) 马鞍山第103区综合设施大楼及(2) 天水围天业路康乐及文化综合项目</u> 咨询相关区议会及技术可行性评估的工作已经完成。有关项目现处于设计阶段。</p> <p><u>(3) 西九龙渡华路休憩用地暨公众停车场及(4) 筲箕湾爱秩序湾体育馆及休憩用地</u> 已咨询相关区议会；技术可行性评估现正进行。</p> <p>其余4个分别位于东涌、屯门、九龙城、红磡的地点目前处于初步规划阶段。视乎技术可行性评估结果，运输署会与持份者商订拟议公众商用车辆停车场的设计及泊车位数目。</p>

建议	最新进展
(5) 修订《香港规划标准与准则》中的泊车位及上落货区标准，以增加泊车位供应	运输署已于2021年7月完成《香港规划标准与准则》中有关泊车位及上落货区标准的检讨。经修订的泊车位标准于2021年8月在规划署的网页颁布。是次修订增加了私人 and 资助房屋发展项目的私家车泊车位数目，亦增加了资助房屋发展项目的商用车辆泊车位种类及数目。
(6) 规定合适的新发展项目开放部分附属泊车位及上落客货处作夜间公众商用车辆泊车用途	新的地契条款已收纳在合适的新出售政府土地卖地条件中，规定新发展项目的业主开放部分附属泊车位及上落客货处作夜间公众商用车辆泊车用途。

- 完 -