

索引

审核二零二四至二五年度开支预算 管制人员对立法会议员初步问题的答复

局长：运输及物流局局长

第13节会议

综合档案名称：TLB-1-c1.docx

答复编号	问题编号	议员姓名	总目	纲领
TLB001	3248	周浩鼎	28	(5) 航班事务及安全管理
TLB002	2453	梁熙	28	(2) 机场安全标准
TLB003	2184	梁文广	28	(3) 航空交通管理
TLB004	2368	尚海龙	28	(3) 航空交通管理 (5) 航班事务及安全管理
TLB005	1206	田北辰	28	(5) 航班事务及安全管理
TLB006	0252	严刚	28	(4) 航空交通工程服务
TLB007	2875	张欣宇	28	(3) 航空交通管理
TLB008	2890	张欣宇	28	(1) 飞行标准
TLB009	1003	陈恒镛	33	(3) 提供土地及基础设施
TLB010	2329	陈颖欣	33	(2) 港口及海事设施
TLB011	0972	何俊贤	33	(2) 港口及海事设施
TLB012	0032	邵家辉	42	(2) 机械装置安全
TLB013	3048	陈振英	60	(1) 基本工程
TLB014	0998	陈恒镛	60	(1) 基本工程
TLB015	1015	陈恒镛	60	(1) 基本工程
TLB016	2404	陈绍雄	60	(3) 铁路发展
TLB017	2406	陈绍雄	60	(3) 铁路发展
TLB018	1566	朱国强	60	(1) 基本工程
TLB019	3142	江玉欢	60	(2) 区域及维修工程
TLB020	0463	林健锋	60	(1) 基本工程
TLB021	0464	林健锋	60	(1) 基本工程 (2) 区域及维修工程 (3) 铁路发展 (4) 技术服务
TLB022	0465	林健锋	60	(3) 铁路发展
TLB023	2713	林新强	60	(2) 区域及维修工程
TLB024	2550	李梓敬	60	(4) 技术服务
TLB025	3168	梁熙	60	(2) 区域及维修工程
TLB026	2647	李世荣	60	(3) 铁路发展
TLB027	0432	龙汉标	60	(3) 铁路发展
TLB028	0433	龙汉标	60	(3) 铁路发展
TLB029	2378	尚海龙	60	(2) 区域及维修工程
TLB030	2047	邓家彪	60	(4) 技术服务
TLB031	2048	邓家彪	60	(1) 基本工程
TLB032	0751	谢伟铨	60	(2) 区域及维修工程
TLB033	2211	杨永杰	60	(1) 基本工程
TLB034	2872	张欣宇	60	(3) 铁路发展
TLB035	1870	周小松	100	(2) 港口服务 (3) 本地海事服务

答复编号	问题编号	议员姓名	总目	纲领
				(4) 船舶服务
TLB036	1554	朱国强	100	(3) 本地海事服务
TLB037	0973	何俊贤	100	(3) 本地海事服务
TLB038	0974	何俊贤	100	(3) 本地海事服务
TLB039	0975	何俊贤	100	(1) 基本设施 (3) 本地海事服务 (4) 船舶服务
TLB040	0976	何俊贤	100	(1) 基本设施 (3) 本地海事服务 (4) 船舶服务
TLB041	0977	何俊贤	100	(4) 船舶服务
TLB042	2601	江玉欢	100	(4) 船舶服务
TLB043	1269	易志明	100	(4) 船舶服务
TLB044	1281	易志明	100	(3) 本地海事服务
TLB045	0662	严刚	100	(1) 基本设施
TLB046	2470	陈克勤	158	(2) 陸路及水上交通
TLB047	2491	陈克勤	158	(2) 陸路及水上交通
TLB048	2492	陈克勤	158	(2) 陸路及水上交通
TLB049	1021	陈恒镔	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB050	3294	陈恒镔	158	(2) 陸路及水上交通
TLB051	0327	陈学锋	158	(2) 陸路及水上交通
TLB052	0328	陈学锋	158	(2) 陸路及水上交通
TLB053	0329	陈学锋	158	(2) 陸路及水上交通 (3) 海空交通及物流发展
TLB054	0317	陈沛良	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB055	0416	陈沛良	158	(2) 陸路及水上交通
TLB056	3190	陈沛良	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB057	2403	陈绍雄	158	(2) 陸路及水上交通
TLB058	2405	陈绍雄	158	(2) 陸路及水上交通
TLB059	2413	陈绍雄	158	(2) 陸路及水上交通
TLB060	3096	陈绍雄	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB061	2314	陈颖欣	158	(2) 陸路及水上交通
TLB062	1582	陈月明	158	(2) 陸路及水上交通
TLB063	1583	陈月明	158	(2) 陸路及水上交通
TLB064	1881	周小松	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB065	3087	陈仲尼	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB066	1730	丘达根	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB067	0395	周文港	158	(2) 陸路及水上交通
TLB068	1565	朱国强	158	(2) 陸路及水上交通
TLB069	1567	朱国强	158	(2) 陸路及水上交通
TLB070	1568	朱国强	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB071	1997	霍启刚	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB072	0869	何敬康	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB073	0870	何敬康	158	(2) 陸路及水上交通
TLB074	1169	叶刘淑仪	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB075	1298	郭伟强	158	(2) 陸路及水上交通
TLB076	1299	郭伟强	158	(2) 陸路及水上交通
TLB077	3160	林琳	158	(3) 海空交通及物流发展

答复编号	问题编号	议员姓名	总目	纲领
TLB078	2705	林新强	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB079	0595	林筱鲁	158	(2) 陸路及水上交通
TLB080	0533	林素蔚	158	(2) 陸路及水上交通
TLB081	1609	林素蔚	158	(2) 陸路及水上交通
TLB082	1805	林哲玄	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB083	2025	刘智鹏	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB084	0304	刘业强	158	(2) 陸路及水上交通
TLB085	0305	刘业强	158	(2) 陸路及水上交通
TLB086	1504	刘国勋	158	(2) 陸路及水上交通
TLB087	1614	李浩然	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB088	1620	李浩然	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB089	1628	李浩然	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB090	2423	梁熙	158	(2) 陸路及水上交通
TLB091	0732	廖长江	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB092	0167	卢伟国	158	(2) 陸路及水上交通
TLB093	0168	卢伟国	158	(2) 陸路及水上交通 (3) 海空交通及物流发展
TLB094	0169	卢伟国	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB095	0170	卢伟国	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB096	0171	卢伟国	158	(2) 陸路及水上交通
TLB097	0443	龙汉标	158	(2) 陸路及水上交通
TLB098	1441	陆颂雄	158	(2) 陸路及水上交通
TLB099	1442	陆颂雄	158	(2) 陸路及水上交通
TLB100	1453	陆颂雄	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB101	1454	陆颂雄	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB102	1455	陆颂雄	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB103	1458	陆颂雄	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB104	1461	陆颂雄	158	(2) 陸路及水上交通
TLB105	3044	吴永嘉	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB106	2369	尚海龙	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB107	2371	尚海龙	158	(2) 陸路及水上交通
TLB108	2376	尚海龙	158	(2) 陸路及水上交通
TLB109	0161	苏长荣	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB110	1887	陈祖恒	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB111	2050	邓家彪	158	(2) 陸路及水上交通
TLB112	1209	田北辰	158	(2) 陸路及水上交通
TLB113	1210	田北辰	158	(2) 陸路及水上交通
TLB114	1211	田北辰	158	(2) 陸路及水上交通
TLB115	0497	谢伟铨	158	(2) 陸路及水上交通
TLB116	1253	谢伟俊	158	(2) 陸路及水上交通
TLB117	1525	黄国	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB118	2212	杨永杰	158	(2) 陸路及水上交通
TLB119	2214	杨永杰	158	(2) 陸路及水上交通
TLB120	1268	易志明	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB121	1270	易志明	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB122	1271	易志明	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB123	1272	易志明	158	(3) 海空交通及物流发展

答复编号	问题编号	议员姓名	总目	纲领
TLB124	1273	易志明	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB125	1274	易志明	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB126	1275	易志明	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB127	0247	严刚	158	(2) 陸路及水上交通
TLB128	0250	严刚	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB129	0675	严刚	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB130	1946	姚柏良	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB131	1947	姚柏良	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB132	3020	陈振英	186	(1) 规划及发展事宜
TLB133	3028	陈振英	186	(3) 区域交通及运输服务
TLB134	3029	陈振英	186	(1) 规划及发展事宜
TLB135	2469	陈克勤	186	(1) 规划及发展事宜
TLB136	2483	陈克勤	186	(4) 运输服务管理
TLB137	2484	陈克勤	186	(1) 规划及发展事宜
TLB138	2489	陈克勤	186	(4) 运输服务管理
TLB139	0996	陈恒镛	186	(2) 签发車輛牌照及驾驶执照
TLB140	1000	陈恒镛	186	(2) 签发車輛牌照及驾驶执照
TLB141	1007	陈恒镛	186	(6) 公共交通费用补贴计划
TLB142	1009	陈恒镛	186	(1) 规划及发展事宜
TLB143	1011	陈恒镛	186	(1) 规划及发展事宜
TLB144	1012	陈恒镛	186	(1) 规划及发展事宜
TLB145	1013	陈恒镛	186	(1) 规划及发展事宜
TLB146	1014	陈恒镛	186	(1) 规划及发展事宜
TLB147	1016	陈恒镛	186	(1) 规划及发展事宜
TLB148	1017	陈恒镛	186	(4) 运输服务管理
TLB149	1018	陈恒镛	186	(4) 运输服务管理
TLB150	1019	陈恒镛	186	(1) 规划及发展事宜
TLB151	1020	陈恒镛	186	(1) 规划及发展事宜
TLB152	3039	陈恒镛	186	(3) 区域交通及运输服务
TLB153	3129	陈恒镛	186	(1) 规划及发展事宜
TLB154	3130	陈恒镛	186	(2) 签发車輛牌照及驾驶执照
TLB155	3265	陈恒镛	186	(2) 签发車輛牌照及驾驶执照
TLB156	0313	陈沛良	186	(6) 公共交通费用补贴计划
TLB157	0314	陈沛良	186	(1) 规划及发展事宜
TLB158	0315	陈沛良	186	(1) 规划及发展事宜
TLB159	0316	陈沛良	186	(2) 签发車輛牌照及驾驶执照
TLB160	0414	陈沛良	186	(3) 区域交通及运输服务
TLB161	3289	陈沛良	186	(2) 签发車輛牌照及驾驶执照
TLB162	2402	陈绍雄	186	(1) 规划及发展事宜
TLB163	2409	陈绍雄	186	(1) 规划及发展事宜
TLB164	2410	陈绍雄	186	(1) 规划及发展事宜
TLB165	2411	陈绍雄	186	(1) 规划及发展事宜
TLB166	2412	陈绍雄	186	(1) 规划及发展事宜
TLB167	1880	周小松	186	(1) 规划及发展事宜
TLB168	1882	周小松	186	(6) 公共交通费用补贴计划
TLB169	2532	郑泳舜	186	(1) 规划及发展事宜
TLB170	3242	周浩鼎	186	(4) 运输服务管理
TLB171	3259	周浩鼎	186	(4) 运输服务管理

答复编号	问题编号	议员姓名	总目	纲领
TLB172	1551	朱国强	186	(2) 签发车辆牌照及驾驶执照
TLB173	1572	朱国强	186	(1) 规划及发展事宜
TLB174	1573	朱国强	186	(2) 签发车辆牌照及驾驶执照
TLB175	1574	朱国强	186	(4) 运输服务管理
TLB176	1575	朱国强	186	(4) 运输服务管理
TLB177	0861	何敬康	186	(1) 规划及发展事宜
TLB178	0863	何敬康	186	(1) 规划及发展事宜
TLB179	0864	何敬康	186	(1) 规划及发展事宜
TLB180	0865	何敬康	186	(1) 规划及发展事宜
TLB181	0866	何敬康	186	(1) 规划及发展事宜
TLB182	0867	何敬康	186	(2) 签发车辆牌照及驾驶执照
TLB183	0868	何敬康	186	(4) 运输服务管理
TLB184	0871	何敬康	186	(6) 公共交通费用补贴计划
TLB185	1065	何敬康	186	(2) 签发车辆牌照及驾驶执照
TLB186	2721	洪雯	186	(6) 公共交通费用补贴计划
TLB187	1153	叶刘淑仪	186	(6) 公共交通费用补贴计划
TLB188	3159	林琳	186	(1) 规划及发展事宜
TLB189	3272	林琳	186	(1) 规划及发展事宜
TLB190	0591	林筱鲁	186	(1) 规划及发展事宜
TLB191	0598	林筱鲁	186	(1) 规划及发展事宜
TLB192	0605	林筱鲁	186	(1) 规划及发展事宜
TLB193	0534	林素蔚	186	(1) 规划及发展事宜
TLB194	0535	林素蔚	186	(3) 区域交通及运输服务
TLB195	1493	刘国勋	186	(2) 签发车辆牌照及驾驶执照
TLB196	1926	李镇强	186	(1) 规划及发展事宜
TLB197	2537	李梓敬	186	(1) 规划及发展事宜
TLB198	2538	李梓敬	186	(1) 规划及发展事宜
TLB199	2543	李梓敬	186	(1) 规划及发展事宜
TLB200	2551	李梓敬	186	(3) 区域交通及运输服务
TLB201	2559	李梓敬	186	(4) 运输服务管理
TLB202	3299	李梓敬	186	(1) 规划及发展事宜
TLB203	1149	李慧琼	186	(6) 公共交通费用补贴计划
TLB204	2456	梁熙	186	(4) 运输服务管理
TLB205	3170	梁熙	186	(6) 公共交通费用补贴计划
TLB206	2648	李世荣	186	(1) 规划及发展事宜
TLB207	1436	陆颂雄	186	(1) 规划及发展事宜
TLB208	1437	陆颂雄	186	(1) 规划及发展事宜
TLB209	1438	陆颂雄	186	(3) 区域交通及运输服务
TLB210	1439	陆颂雄	186	(2) 签发车辆牌照及驾驶执照
TLB211	1440	陆颂雄	186	(4) 运输服务管理
TLB212	1443	陆颂雄	186	(1) 规划及发展事宜
TLB213	1445	陆颂雄	186	(2) 签发车辆牌照及驾驶执照
TLB214	1446	陆颂雄	186	(2) 签发车辆牌照及驾驶执照
TLB215	0055	马逢国	186	(3) 区域交通及运输服务
TLB216	2370	尚海龙	186	(6) 公共交通费用补贴计划
TLB217	0741	邵家辉	186	(1) 规划及发展事宜
TLB218	0742	邵家辉	186	(3) 区域交通及运输服务
TLB219	1207	田北辰	186	(1) 规划及发展事宜
TLB220	1208	田北辰	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
TLB221	1212	田北辰	186	(1) 规划及发展事宜
TLB222	1213	田北辰	186	(3) 区域交通及运输服务
TLB223	1214	田北辰	186	(4) 运输服务管理
TLB224	1215	田北辰	186	(1) 规划及发展事宜
TLB225	0752	谢伟铨	186	(1) 规划及发展事宜 (3) 区域交通及运输服务 (4) 运输服务管理
TLB226	0753	谢伟铨	186	(3) 区域交通及运输服务
TLB227	0754	谢伟铨	186	(1) 规划及发展事宜
TLB228	2208	杨永杰	186	(1) 规划及发展事宜
TLB229	2209	杨永杰	186	(1) 规划及发展事宜
TLB230	2210	杨永杰	186	(4) 运输服务管理
TLB231	2213	杨永杰	186	(1) 规划及发展事宜
TLB232	1261	易志明	186	(1) 规划及发展事宜
TLB233	1262	易志明	186	(1) 规划及发展事宜
TLB234	1263	易志明	186	(1) 规划及发展事宜
TLB235	1264	易志明	186	(2) 签发车辆牌照及驾驶执照
TLB236	1265	易志明	186	(2) 签发车辆牌照及驾驶执照
TLB237	1266	易志明	186	(3) 区域交通及运输服务
TLB238	1267	易志明	186	(3) 区域交通及运输服务
TLB239	1280	易志明	186	(4) 运输服务管理
TLB240	1965	姚柏良	186	(1) 规划及发展事宜
TLB241	1966	姚柏良	186	(3) 区域交通及运输服务
TLB242	1967	姚柏良	186	(1) 规划及发展事宜
TLB243	1968	姚柏良	186	(2) 签发车辆牌照及驾驶执照
TLB244	2874	张欣宇	186	(1) 规划及发展事宜
TLB245	2877	张欣宇	186	(6) 公共交通费用补贴计划
TLB246	2884	张欣宇	186	(1) 规划及发展事宜
TLB247	2885	张欣宇	186	(3) 区域交通及运输服务
TLB248	2886	张欣宇	186	(3) 区域交通及运输服务
TLB249	2888	张欣宇	186	(1) 规划及发展事宜 (3) 区域交通及运输服务 (5) 为残疾人士提供的运输服务和政府长者及合资格残疾人士公共交通票价优惠计划
TLB250	2889	张欣宇	186	(4) 运输服务管理
TLB251	2891	张欣宇	186	(1) 规划及发展事宜
TLB252	2892	张欣宇	186	(3) 区域交通及运输服务
TLB253	2897	张欣宇	186	(1) 规划及发展事宜

管制人员的答复

(问题编号：3248)

总目： (28) 民航处
分目： (-) 没有指定
纲领： (5) 航班事务及安全管理
管制人员： 民航处处长(廖志勇)
局长： 运输及物流局局长

问题：

在纲领中表示，继续加强与相关内地当局联络，以落实《文旅规划》及其他旅游相关措施(包括《内地与香港关于建立更紧密经贸关系的安排》下的措施)；就此，可否告知本委员会：

1. 香港与内地省市疫情前的航班数量；及
2. 香港与内地省市疫情后的航班数量？

提问人：周浩鼎议员(立法会内部参考编号：36)

答复：

就有关总目132 - 政府总部：文化体育及旅游局纲领(6)旅游的提问，根据民航处从香港机场管理局收集的资料，疫情前(即2019年期间)，每周来往香港及内地省市的客运航班数目平均约780班。在2024年2月底，每周来往两地的客运航班数目约600班，恢复至疫情前约77%。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2453)

总目： (28) 民航处
分目： (-) 没有指定
纲领： (2) 机场安全标准
管制人员： 民航处处长(廖志勇)
局长： 运输及物流局局长

问题：

民航处指来年将会特别留意推展大湾区内跨境直升机服务的发展计划。政府可否告知本会：

- 1) 政府早于2022年指出粤港两地正探讨进一步发展跨境商用直升机服务，现时进度如何？当局会如何加快推展大湾区内跨境直升机服务的发展计划？
- 2) 政府已在前启德机场跑道末端设于飞行服务队启德分部的直升机场，当时规划时曾指将会容许营运商在该处经营跨境商用直升机服务，现时进度如何？
- 3) 业界早于2000年起曾多次提出打算在发展直升机本地穿梭，甚至中港跨境直升机服务，惟一直未得到政府支持，特别是自从2001年可供商用直升机升降的添马舰的直升机坪被关闭后，政府一直未有为业界争取一个在市区的商用直升机坪，而导致商用直升机业务停滞不前，原打算经营跨境直升机公司的两间直升机公司此后更因而结束业务，当局有何回应？
- 4) 同在大湾区的深圳近年已发展无人机空中载客的士，亦开启了深圳医疗用无人机紧急送血到不同医院的服务，当局现时才推展大湾区内跨境直升机服务的发展计划，是否已经大大落后大湾区的其他地区，削弱本港业界发展的最佳时机？

提问人：梁熙议员(立法会内部参考编号：144)

答复：

1)至4)

为进一步加强与大湾区其他城市的互联互通，运输及物流局和民航处一直就促进跨境直升机服务的发展与内地相关当局保持紧密联系，务求在现行往来大湾区的运输网络基础上，促进点对点跨境空中交通服务的发展。

跨境直升机服务的具体发展取决于市场需求，以及直升机服务营运商的商业考虑。自2019年起，市场上有数家内地的直升机服务营运商就往来香港与深圳或广州的航线进行试飞，而有关服务在技术和操作上均属可行。据了解，尽管早前受到疫情和相关旅游限制的影响，有关服务营运商对经营跨境直升机服务仍感兴趣，并会因应市场需求适当地调整其发展计划。其中有营运商已于2023年重新开展往来香港与内地航线的试飞活动。

粤港两地已设有多个可支援跨境直升机服务的直升机起降点，亦有多家直升机服务营运商可提供跨境商用直升机服务来往香港及澳门、深圳、珠海等地。目前，跨境直升机主要于上环港澳码头，已设有出入境清关安检服务的空中快线直升机场起降。该直升机场的设计处理量为每年约50 000架次升降，在2019年(即疫情前)录得约9 000架次的升降，而在2023年只录得约200架次的升降，可见有关直升机场仍有空间吸纳更多跨境直升机服务及航班。运输及物流局和民航处会密切留意跨境直升机服务的发展和市场需求，适时检讨相关设施的发展。

因应无人机技术的迅速发展及广泛应用，内地及一些海外地区当局有就引进各类先进空中运输系统，包括无人驾驶空中的士等进行研究。民航处会密切留意相关技术的发展趋势，并参考内地及其他国家和地区的经验，探讨在人口稠密的香港推行及协调跨境直升机以及无人机交通运输模式的可行性，以期更灵活地推动本港先进空中运输的发展。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2184)

总目： (28) 民航处
分目： (-) 没有指定
纲领： (3) 航空交通管理
管制人员： 民航处处长(廖志勇)
局长： 运输及物流局局长

问题：

包括二号客运大楼的扩建工程的香港国际机场三跑道系统项目预计今年完工，预计大幅提升机场的客货运能力，政府请告知本会：

- 1) 三跑道系统及客运大楼投入运作后预计额外公务员编制及人手开支；
- 2) 过去两年用作为航空业相关专业职系人员安排培训课程时数、金额及受培训人数。

提问人： 梁文广议员(立法会内部参考编号：33)

答复：

1) 预计至2025年3月31日，民航处编制内有383名航空交通管制主任、140名航空交通事务员和65名航空通讯员，按薪级中点估计的年薪值计算，该等职位所涉薪酬开支合共5.36亿元。民航处会继续定期检视人力需求，视乎情况按需要进一步增加人手，以应付不断增加的航空交通服务需求和三跑道系统的运作需要。

2) 香港国际机场的航空交通服务，由民航处的航空交通管制人员负责。为应付不断增加的航空交通服务需求及提升服务质素，民航处一直为航空交通管制人员安排内部培训课程。这些课程属民航处的常规职务，不涉及额外开支。在2022-23及2023-24年度，民航处分别举办了32项及37项专业空管培训课程，其间受训人员已获发82项及117项空管执照或专业空管资格。

此外，民航处亦安排由本地及海外的专业机构提供的专科培训给不同职级的航空交通管制人员，课程涵盖基本空管培训与日常空管运作以至支援三跑道系统相关的各个范畴，包括空域设计、飞行程序设计、航空交通管理、安全调查和分析、教授航空交通管制人员主管教学技巧等。在2022-23年度，涉及的实际开支约160万元。而在2023-24年度，修订预算约为500万元。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2368)

总目： (28) 民航处

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 航空交通管理、(5) 航班事务及安全管理

管制人员： 民航处处长(廖志勇)

局长： 运输及物流局局长

问题：

早前，有航空公司发生取消多班航班事件，这无疑会影响市民出行信心。虽然，取消航班属航空公司的商业决定，只要航空公司只要符合《全球机场时刻准则》的要求，便可在来年的相同航季保留该等航班时刻，政府当局实难以介入。可是，本港自去年疫情结束后，市民对航班的需求量急增，因此，如持续有航空公司在旅客出发前取消航班，情况属极不理想。就此，政府可否告知本会：

- (1) 按现时的预算及编制是否足以应付需求？民航处有否为此制定具体调配方案？
- (2) 虽然就有关事件，民航处与航空公司管理层就当时的航班安排会面，亦有敦促航空公司尽快向受影响乘客清楚交代航班整合后的相关安排，但政府当局亦必须制定措施促使有关问题得以解决。如有，详情为何？如否，原因为何？
- (3) 香港国际机场第三跑道于启用后航空处理能力不断增加，政府可有任何措施提高效率，以确保有限度的开支增幅能在相应业务增加的情况下维持高质量服务水准？

提问者： 尚海龙议员(立法会内部参考编号：15)

答复：

- (1) 航班时刻协调服务属民航处纲领(5)下的常规职务，有关工作由民航处的香港机场航班协调办公室执行。该办公室现时编制有6个职位。民航处会不时检讨相关工作和职务所带来的工作量，并适当地调整或调配人手。
- (2) 民航处一直本着公平、公正及公开的原则，根据《全球机场时刻准则》(《准则》)的规定，分配香港国际机场航班时刻，确保机场基础设施得

以善用。航空公司须根据该《准则》提交夏季和冬季的航班时刻申请。航空公司如在上年相应航季的航班时刻使用率符合该《准则》所规定的要求，便可根据该《准则》有关历史优先权的规定，获得航班时刻。其后，航空公司有责任为乘客提供稳定可靠的航班服务。若航空公司售票后基于任何原因未能提供有关服务，航空公司需及时通知所有受影响乘客和根据机票条款作出退款或合适的安排。同时，航空公司应尽快知会民航处涉及航班时刻的改动。民航处一直致力提升航班时刻分配的成效，并会根据该《准则》的规定，把机场剩余的航班时刻或航空公司因应航班取消而归还的航班时刻，分配予其他有需要的航空公司，确保有效使用航班时刻。

- 3) 民航处一直与香港机场管理局紧密合作密切留意香港国际机场交通流量的预测，灵活配合相应的资源及人手，为香港国际机场提供高质量服务水准。为预备香港国际机场的三跑道系统在今年开始运作及今后发展，民航处已积极招聘并培训新增航空交通管制人员以应付未来需要，并且自去年十二月开始，为前线航空交通管制人员展开一系列三跑道系统的转移培训。此外，民航处会按计划于年内正式启用进场间距管理系统，以新科技帮助航空交通管制人员进一步增加航空交通处理能力及优化跑道容量，维持高质量的航空交通服务水准。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1206)

总目： (28) 民航处

分目： (-) 没有指定

纲领： (5) 航班事务及安全管理

管制人员： 民航处处长(廖志勇)

局长： 运输及物流局局长

问题：

民航处的职责，监察来往香港国际机场航机的噪音和飞行路线，并推行噪音消减计划。然而，本会不时收到小榄、大榄及扫管笏一带居民反映长期受航机噪音影响。就此，当局可否告知本会：

- (a) 三跑道系统启用前后，每小时各跑道的飞机起飞及降落班次数据；
- (b) 过去及未来推行监察航机的噪音和飞行路线措施的详情、开支及成效为何；
- (c) 过去5年，每月各飞机噪音监察站在晚上11时至翌日早上7时时段，录得飞机噪音水平达70至74分贝、75至79分贝，以及80分贝或以上的数据；
- (d) 过年5年，每年来自青山公路及屯门公路，包括但不限于小榄、大榄及扫管笏一带居民的投诉数量，及占全港整体投诉个案数量的比率为何？
- (e) 承上题，经证实确实出现噪音的个案数量、时间及处理手法为何？
- (f) 会否定期检讨飞行航线对居民的影响？如会，进展为何，如否，原因为何？
- (g) 会否更改飞行航线，以避免居民受嘈音影响？如会，进展为何，如否，原因为何。

提问人： 田北辰议员(立法会内部参考编号：17)

答复：

香港国际机场(香港机场)的三跑道系统项目对保持香港作为国际航空枢纽的竞争力和应付日益增加的航空交通需求至关重要。民航处及香港机场管理局(机管局)非常重视三跑道系统项目所引起的环境问题，包括潜在的飞机噪音问题以及可能对相关持份者造成的影响。因此，经过充分考虑和平衡各项相关因素后，民航处及机管局已实施多项缓解措施，以减轻飞机噪音问题。

(a)至(e)

作为香港机场三跑道系统项目的一部份，第三跑道(即北跑道)于2022年11月25日正式启用，而中跑道正在进行重新配置，以配合三跑道系统发展，整个三跑道系统项目计划将于2024年完成。期间，香港机场以北跑道和南跑道运作，与过去的

双跑道运作相似。目前，香港机场跑道的最高容量(即每小时飞机起飞和降落的总数)为每小时69架次。在三跑道系统运作下，香港机场跑道的容量目标最终为大约每小时102架次。

机管局在相关项目设计阶段进行了法定的环境影响评估(环评)研究，涵盖多方面范畴，包括飞机噪音和空气质素等。为了解持份者的意见和促进社区参与，机管局在环评研究阶段举办了多个持份者参与活动，包括立法会及区议会会议，以及在香港机场邻近地区包括屯门(小榄 / 大榄涌 / 扫管笏)成立社区联络小组。机管局在举办相关活动期间，已向屯门区议会和社区联络小组就三跑道系统项目和初步的飞行航道设计作出解说及收集意见。在第三跑道展开运作后，机管局会继续举办相关活动。相关详情可参阅机管局三跑道系统网站(<https://env.threerunwaysystem.com/tc/clg.html>)。

此外，民航处使用电脑化飞机噪音及航迹监察系统(监察系统)，监察飞机运作所产生的噪音。监察系统由多个户外噪音监察站(监察站)和一台电脑组成。该等监察站设于进出香港机场的航线沿途或附近地区，而该台电脑则把噪音数据与民航处雷达系统所记录的飞机航迹联系起来。因应第三跑道于2022年11月25日正式启用，民航处已扩大监察系统的覆盖范围，在第三跑道航道附近地区增设监察站。具体而言，分别位于屯门和小榄的两个新监察站已于2022年7月投入运作。民航处会继续扩大监察系统的覆盖范围，以监察飞机噪音情况。民航处每三个月把监察站所收集到的噪音数据，经整理后在民航处网站发布，以供公众参考。于2019至2023年期间，各监察站于晚上11时至翌日上午7时所收集到的飞机噪音数据载于附件 I。

在2024-25年度，用于维修保养监察系统和采购 / 安装额外监察站的预算开支分别为245万元和80万元。噪音缓解措施由民航处现有人员负责监察和推行，属于纲领(5)下的常规职务。

在处理投诉方面，民航处会按既定程序，适时调查和跟进每宗投诉，以及告知投诉人有关调查结果的详情。民航处在2019至2023年期间所处理的飞机噪音投诉数字载于附件 II。

(f)及(g)

飞行航道须符合严格的国际民航安全准则，在香港特有的地少山多及人口稠密环境，要设计出一套不影响飞行安全，而又完全避免飞越民居的航道，在技术上并不可行。香港机场飞行航道的设计，包括临时双跑道系统，均经过周详而全面的考虑。根据国际标准及建议措施，飞行航道的设计要考虑多项安全和运作因素，包括但不限于跑道方向、地势环境、超越障碍物时所要求的高度距离、导航设备位置、飞行运作条件、环境考虑因素、与邻近机场的空域协调等。三跑道系统飞行航道的设计在全面考虑上述因素后作出平衡，当中亦顾及飞机噪音这重要环境因素，以及其对不同持份者的潜在影响，同时亦要确保飞行安全时刻得以维持。

民航处与机管局一直按照国际民用航空组织的建议，引进及实施了一系列的飞机噪音消减措施，以减低噪音对包括屯门(小榄 / 大榄涌 / 扫管笏)等社区可能构成的噪音影响。该等措施如下：

- (1) 禁止所有未能符合《国际民用航空公约》附件16第一卷第二部分第三章所载噪音标准(第三章噪音标准)的飞机在香港升降；
- (2) 进一步收紧上述措施，要求航空公司不可编排仅能刚好符合第三章噪音标准的飞机在香港升降；
- (3) 禁止航空公司编排未能符合更严格噪音标准，即《国际民用航空公约》附件16第一卷第二部分第四章噪音标准(或同等标准)的飞机，于晚上10时至翌日上午7时在香港升降；
- (4) 为进一步限制噪音水平较高的飞机在上述夜间时段(即晚上10时至翌日上午7时)的运作，机管局已实施「飞机音量管制配额计划」，以进一步增强上述措施及减低噪音对社区的影响；以及
- (5) 在风向合适及飞行安全的情况下，安排晚上11时至翌日上午7时抵港的飞机从西南方经海面降落机场。这措施旨在减少航班在晚间飞越人口稠密的地区，包括屯门(小榄 / 大榄涌 / 扫管笏)。

另一方面，随着航空科技的进步，新的飞机引擎会较以前的宁静，而机体设计的改善亦有助减低噪音。为减低飞机噪音对航道附近地区的影响，多间航空公司已作出配合，正逐步使用更宁静的飞机，新型号飞机占机队的比例日渐增加，长远有助减少飞机噪音。除了采取上述飞机噪音缓解措施外，民航处会继续密切监察航空公司更新其机队的进度。

飞机噪音监察站于2019至2023年期间录得的飞机噪音数据
(由晚上11时至翌日上午7时)

飞机噪音监察站	2019年												
	噪音水平 (分贝)	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
葵涌	70 - 74	9	0	6	15	4	54	65	59	20	7	0	1
	75 - 79	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
大围	70 - 74	0	0	1	0	0	0	4	4	0	0	0	0
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
筲箕湾	70 - 74	2	1	2	3	1	0	0	1	1	0	0	0
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
北角	70 - 74	2	1	5	3	0	0	1	4	2	0	0	0
	75 - 79	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
中半山	70 - 74	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
青龙头	70 - 74	179	71	204	366	324	789	983	606	96	90	113	151
	75 - 79	12	4	13	24	20	33	36	24	4	2	2	6
	≥80	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
沙螺湾	70 - 74	530	460	535	432	523	355	384	558	665	418	737	748
	75 - 79	175	105	172	59	97	72	38	117	165	66	186	165
	≥80	12	5	5	2	4	4	4	7	11	1	14	11

飞机噪音监察站	2019年												
	噪音水平 (分贝)	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
东涌	70 - 74	131	92	72	84	26	32	35	71	18	40	74	91
	75 - 79	1	2	0	1	0	0	2	0	0	0	1	1
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
汀九	70 - 74	30	15	35	143	122	426	522	351	44	87	6	13
	75 - 79	1	1	2	3	1	10	3	11	1	0	0	0
	≥80	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
马湾	70 - 74	425	232	474	425	274	419	485	443	253	298	319	378
	75 - 79	51	9	75	71	38	88	73	64	29	34	32	34
	≥80	6	0	4	4	0	1	6	2	0	0	1	2
大榄涌	70 - 74	28	8	23	15	2	1	9	11	1	3	20	20
	75 - 79	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
荃湾	70 - 74	21	7	20	86	61	267	311	212	33	0	0	2
	75 - 79	0	0	1	6	2	9	2	14	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
青衣#1	70 - 74	27	2	35	60	18	163	154	181	54	40	0	2
	75 - 79	15	0	1	2	0	5	6	4	3	1	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
欣澳	70 - 74	251	129	216	183	124	86	48	69	79	117	192	182
	75 - 79	5	4	4	9	1	2	0	3	2	3	6	5
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
渣甸山	70 - 74	0	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	1
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

飞机噪音监察站	2019年												
	噪音水平 (分贝)	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
青衣#2	70 - 74	7	0	5	6	1	22	28	33	3	3	0	0
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

飞机噪音监察站	2020年												
	噪音水平 (分贝)	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
葵涌	70 - 74	13	3	3	0	133	104	99	14	10	0	0	4
	75 - 79	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	2
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
大围	70 - 74	2	1	0	0	0	3	0	0	0	0	0	1
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
筲箕湾	70 - 74	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
北角	70 - 74	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
中半山	70 - 74	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
青龙头	70 - 74	176	76	114	134	172	531	553	237	116	88	118	137
	75 - 79	23	2	4	4	13	90	68	20	8	3	3	3
	≥80	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0
沙螺湾	70 - 74	1,021	552	536	642	431	88	189	347	401	564	477	636
	75 - 79	271	188	156	274	96	12	25	68	74	142	104	190
	≥80	22	30	9	27	14	2	1	4	4	8	3	20
东涌	70 - 74	86	47	22	46	43	13	8	19	28	40	44	71
	75 - 79	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

飞机噪音监察站	2020年												
	噪音水平 (分贝)	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
汀九	70 - 74	57	12	17	2	44	327	340	98	19	3	13	11
	75 - 79	7	0	1	0	0	7	5	3	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
马湾	70 - 74	371	143	354	282	284	400	356	210	237	284	339	454
	75 - 79	38	14	40	34	84	108	83	25	29	29	55	73
	≥80	0	0	0	3	4	5	1	2	3	0	1	3
大榄涌	70 - 74	29	7	14	17	14	13	3	8	10	11	24	44
	75 - 79	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
荃湾	70 - 74	49	13	11	0	0	252	299	58	18	0	0	8
	75 - 79	1	0	1	0	0	4	3	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
青衣#1	70 - 74	21	18	8	1	381	249	262	40	23	0	0	6
	75 - 79	4	0	2	0	34	27	15	4	4	0	0	4
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
欣澳	70 - 74	168	108	136	102	55	17	21	61	64	145	172	247
	75 - 79	4	3	1	7	4	2	0	3	5	6	9	8
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
渣甸山	70 - 74	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
青衣#2	70 - 74	10	8	3	2	69	69	50	7	5	0	2	10
	75 - 79	1	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

飞机噪音监察站	2021 年												
	噪音水平 (分贝)	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
葵涌	70 - 74	12	0	4	3	44	63	34	35	13	0	0	0
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
大围	70 - 74	0	0	0	0	1	2	0	1	1	0	0	0
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
筲箕湾	70 - 74	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
北角	70 - 74	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	1
	75 - 79	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
中半山	70 - 74	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
青龙头	70 - 74	138	69	114	91	483	575	401	375	179	189	154	89
	75 - 79	3	4	8	7	40	47	31	26	9	11	6	2
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
沙螺湾	70 - 74	776	467	616	340	147	234	224	260	321	401	519	559
	75 - 79	279	184	176	64	33	34	32	39	80	96	146	187
	≥80	27	14	9	6	3	0	4	2	4	6	4	9

飞机噪音监察站	2021年												
	噪音水平 (分贝)	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
东涌	70 - 74	33	27	24	15	5	9	7	14	17	1	13	35
	75 - 79	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
汀九	70 - 74	17	6	22	32	326	359	285	339	124	102	9	6
	75 - 79	1	0	1	2	13	5	10	11	0	0	1	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
马湾	70 - 74	356	241	246	179	243	294	248	188	277	249	377	319
	75 - 79	48	25	44	18	41	69	36	34	39	25	42	54
	≥80	0	0	1	0	1	2	2	1	0	4	2	0
大榄涌	70 - 74	29	14	16	7	8	2	7	7	3	10	15	15
	75 - 79	0	0	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
荃湾	70 - 74	14	0	10	22	223	252	167	229	76	47	1	2
	75 - 79	0	0	0	2	3	9	6	8	1	3	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
青衣#1	70 - 74	13	0	14	3	103	170	75	74	110	0	0	0
	75 - 79	4	0	0	2	3	4	5	2	2	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0
欣澳	70 - 74	169	117	100	46	12	25	39	38	30	65	75	97
	75 - 79	4	11	6	0	1	1	3	1	1	2	2	7
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
渣甸山	70 - 74	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

飞机噪音监察站	2021年												
	噪音水平 (分贝)	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
青衣#2	70 - 74	13	1	1	1	15	21	8	13	9	1	1	0
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

飞机噪音监察站	2022年												
	噪音水平 (分贝)	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
葵涌	70 - 74	14	0	4	0	19	55	88	19	66	0	0	0
	75 - 79	0	0	0	0	1	0	1	0	1	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
大围	70 - 74	0	0	0	0	1	2	1	1	5	0	0	0
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
筲箕湾	70 - 74	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
北角	70 - 74	1	1	0	0	1	0	0	0	1	0	1	0
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
中半山	70 - 74	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
青龙头	70 - 74	119	62	109	72	121	559	136	6	7	10	14	27
	75 - 79	6	3	5	1	15	76	35	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
沙螺湾	70 - 74	420	368	398	271	306	189	282	530	507	945	853	705
	75 - 79	152	162	88	77	60	27	43	97	179	456	351	266
	≥80	19	23	5	6	1	1	1	3	16	49	41	26
东涌	70 - 74	18	25	0	7	10	1	7	8	8	28	8	60
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

飞机噪音监察站	2022年												
	噪音水平 (分贝)	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
汀九	70 - 74	29	3	50	27	57	277	95	0	0	0	1	1
	75 - 79	11	0	2	0	4	2	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
马湾	70 - 74	307	212	143	205	174	275	306	128	228	161	129	310
	75 - 79	48	15	15	17	34	54	66	17	57	2	0	12
	≥80	1	0	0	0	0	2	3	0	1	0	0	0
大榄涌	70 - 74	4	5	3	1	0	2	32	9	0	1	3	3
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	2	0	1	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
荃湾	70 - 74	35	0	25	31	41	72	30	17	29	0	0	0
	75 - 79	1	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
青衣#1	70 - 74	25	0	3	23	47	152	182	71	138	0	0	0
	75 - 79	2	0	2	3	4	5	4	0	16	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
欣澳	70 - 74	63	74	37	32	27	22	14	37	19	113	87	171
	75 - 79	1	2	1	0	0	0	1	0	2	1	0	3
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
渣甸山	70 - 74	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
青衣#2	70 - 74	10	1	1	5	9	18	5	1	59	0	0	1
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

飞机噪音监察站	2022年												
	噪音水平 (分贝)	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
屯门 [^]	70 - 74	-	-	-	-	-	-	-	0	0	0	0	1
	75 - 79	-	-	-	-	-	-	-	0	0	0	0	0
	≥80	-	-	-	-	-	-	-	0	0	0	0	0
小榄 [^]	70 - 74	-	-	-	-	-	-	-	7	1	0	1	17
	75 - 79	-	-	-	-	-	-	-	2	0	0	0	0
	≥80	-	-	-	-	-	-	-	0	0	0	0	0

[^] 在屯门及小榄设置的流动监察站由2022年7月起开始运作。

飞机噪音监察站	2023 年												
	噪音水平 (分贝)	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
葵涌	70 - 74	6	3	8	15	44	41	75	102	26	13	0	0
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
大围	70 - 74	0	0	0	0	0	1	1	3	0	1	0	0
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
筲箕湾	70 - 74	1	0	0	4	1	1	0	0	2	0	0	0
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
北角	70 - 74	2	0	0	3	3	1	0	0	3	0	1	0
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
中半山	70 - 74	1	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
青龙头	70 - 74	14	8	12	15	4	4	3	2	2	3	12	19
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
沙螺湾	70 - 74	672	607	673	529	301	376	373	370	537	575	710	779
	75 - 79	279	265	266	100	44	51	57	46	102	203	182	212
	≥80	35	23	30	9	6	6	12	14	5	24	6	13
东涌	70 - 74	41	13	8	8	28	9	19	44	19	17	13	69
	75 - 79	0	0	7	5	4	2	2	11	12	16	6	14
	≥80	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0

飞机噪音监察站	2023年												
	噪音水平 (分贝)	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
汀九	70 - 74	0	0	0	0	2	1	1	0	0	0	0	0
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
马湾	70 - 74	257	248	259	180	299	266	432	482	165	142	105	230
	75 - 79	18	2	15	11	40	43	57	91	20	20	2	16
	≥80	0	0	1	0	3	1	1	6	0	0	0	0
大榄涌	70 - 74	12	10	17	26	104	184	111	240	20	17	6	9
	75 - 79	0	1	2	4	6	24	11	18	2	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
荃湾	70 - 74	3	3	1	4	3	4	12	5	2	3	0	1
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
青衣#1	70 - 74	19	9	29	41	153	147	241	307	39	52	0	1
	75 - 79	0	1	1	2	3	3	5	3	7	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
欣澳	70 - 74	109	107	111	85	65	72	49	95	52	63	119	204
	75 - 79	2	1	2	1	0	1	1	2	3	2	3	7
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
渣甸山	70 - 74	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
青衣#2	70 - 74	3	2	1	6	16	21	30	31	0	10	0	0
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

飞机噪音监察站	2023年												
	噪音水平 (分贝)	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
屯门	70 - 74	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
小榄	70 - 74	18	13	18	23	69	146	82	188	21	19	16	14
	75 - 79	0	1	2	1	4	10	9	20	1	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

民航处于2019至2023年期间处理的飞机噪音投诉个案数目

年份	总数 (按每千航班升降量计算)
2019	0.9
2020	1.7
2021	2.2
2022	3.6 [^]
2023	2.5

[^] 2022 年的数目有所增加是由于航班升降量减少和投诉个案数目（包括屯门区）在第三跑道展开运作后增加所致。民航处会继续密切监察噪音情况，并实施噪音缓解措施，尽量减少飞机噪音的影响。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0252)

总目： (28) 民航处

分目： (-) 没有指定

纲领： (4) 航空交通工程服务

管制人员： 民航处处长(廖志勇)

局长： 运输及物流局局长

问题：

2024-25年度预算较2023-24(修订)额增加10.6%，而衡量服务表现的主要目标或指标并不高于前两年，而且职位并未增加。预算额增加主要由于薪酬递增和填补职位空缺所需的拨款增加，以及其他运作开支和更换老化设备和系统的需求增加。就此，请告知本会：预算较大幅度增加的具体原因，以及预算增加幅度是否与机场运输量增幅相适应？

提问人： 严刚议员(立法会内部参考编号：7)

答复：

为配合香港国际机场(香港机场)计划于2024年年底开始运作三跑道系统，民航处已根据国际民用航空组织的全球空中航行计划，采用新的空中航行服务设备，利用先进技术进一步提升安全和运作效率。

目前，中跑道正在进行重新配置，香港机场以北跑道和南跑道运作。民航处在新建的航空交通指挥塔正安装各种新设备，并正为中跑道配置新的导航和相关设备。这些先进新设备将在今年年中开始进行全面的测试及各种试验。随着各项设备相继配置完毕及投入运作，新设备相关的维护服务和运作费用也将相应增加，以应付2024年年底实施三跑道系统运作。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2875)

总目： (28) 民航处
分目： (-) 没有指定
纲领： (3) 航空交通管理
管制人员： 民航处处长(廖志勇)
局长： 运输及物流局局长

问题：

疫后香港航空业逐步复苏，预算提及将「继续招聘和培训更多航空交通管制人员，以应付航空交通服务需求和支援三跑道系统运作」，就此，政府请告知本会：

1. 三跑落成后，香港国际机场跑道容量将由每小时69班增至每小时多少班？
2. 为充分发挥三跑跑道容量，所需要的航空交通管制主任、航空交通事务员、航空通讯员人手数目为何？现有的编制为何？
3. 有何措施确保招聘和培训足够的航空交通管制人员？通常的培训周期为何？预算案演辞212段提及在2024-25年度，公务员编制维持零增长目标，是否同样适用于航空交通管制人员？会否对未来招聘和培训计划产生影响？
4. 预算提及，纲领(3)在2024年至2025年将净减少17个职位，原因为何？人手编制的减少是否有违「继续招聘和培训更多航空交通管制人员，以应付航空交通服务需求和支援三跑道系统运作」，会否影响三跑道系统充分发挥跑道容量？
5. 航空交通管制人员主要为机场运作提供服务，政府有否向机管局收取相关的成本费用？如有，请提供过去5年(2019年、2020年、2021年、2022年、2023年)机管局所承担的相关费用金额及2024年相关预算。如无此安排，请解释原因。

提问人：张欣宇议员(立法会内部参考编号：5)

答复：

1. 民航处一直密切留意香港国际机场(香港机场)的航班复常情况及航空交通需求增长的预测。三跑道系统投入运作后，民航处会继续因应航空交通的需求，以循序渐进的方式提升香港机场的跑道容量，由现时

每小时处理最高69班航班逐步达至每小时处理102班航班的长远目标。

- 截至2024年2月29日，民航处的编制内有353名航空交通管制主任，138名航空交通事务员和65名航空通讯员。为确保有足够人手应付航空交通服务需求和支援三跑道系统运作需要，民航处会继续招聘和培训更多航空交通管制人员，并定期检视人力需求。
- 为了确保部门能招聘和培训足够航空交通管制人员，民航处采取了多项措施，包括积极参与各大职业博览会，以及在各大大专院校和中学内介绍民航处航空交通管制人员职位。民航处亦与香港电台合作拍摄短片介绍民航处不同岗位的工作，并在电视上播出，从而加深广大市民对民航处各种职位和运作的认识，吸引更多人投身航空交通管制人员专业。同时，民航处去年开始采用了电子化方式对申请见习航空交通管制主任职位的申请人进行考核，务求以更高效的方式挑选合适人士作培训成为航空交通管制主任。为确保有足够人手应付航空交通服务需求和支援三跑道系统运作需要，民航处会继续加大力度以及更频密地进行招聘，并进一步完善航空交通管制人员的培训。一般而言，由见习航空交通管制主任晋升为二级航空交通管制主任需时约五至七年。民航处会定期检视人力需求。

就有关预算案演辞212段提及在2024-25年度公务员编制维持零增长目标方面，民航处会贯彻及严格遵守政府所有的行政措施，灵活调配资源，因应在招聘和培训上各阶段的需要作出适当安排去配合。

- 纲领(3)提及在2024-25年度将净减少的17个职位，主要因开设的时限职位届满或工作完成而删除。现时航空交通管制人员的编制能够应付未来两至三年航空交通服务预测的需求，以及支援三跑道系统运作。民航处会继续定期检视人力需求。
- 根据政府「用者自付」的原则，民航处提供航空交通管制服务的成本，其中包括航空交通管制人员的开支，会按既定机制计算，通过向香港机场管理局(机管局)收取的航空交通管制服务费，全数收回。过去5个年度及2024-25年度的预算，政府向机管局收取的航空交通管制服务费如下：

年度	收入(亿元)
2019-20	0.51 ^(注)
2020-21	5.30
2021-22	5.90
2022-23	7.39
2023-24 (修订预算)	8.97
2024-25 (预算)	9.52

注：

为协助航空业界应对2019冠状病毒病爆发以来的持续挑战，政府在2020年3月23日联同机管局宣布推出额外的10亿元纾缓措施，当中6.7亿元是政府向机管局豁免征收2019-20年度的航空交通管制服务费。2019-20年度的收入约5,100万元，是收取2018-19年度的实际航空交通管制服务费进行调整后的余额。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2890)

总目： (28) 民航处

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 飞行标准

管制人员： 民航处处长(廖志勇)

局长： 运输及物流局局长

问题：

请按下表提供过去6年及2024年预算签发的专业飞行员执照数量(直升机除外)，以及截至当年有效的专业飞行员(直升机除外)执照存量：

	专业飞行员执照签发数量	有效专业飞行员执照存量
2018年		
2019年		
2020年		
2021年		
2022年		
2023年		
2024年(预算)		

提问人：张欣宇议员(立法会内部参考编号：20)

答复：

民航处一直按照国际民用航空组织的规定处理私人和专业飞行员(飞机和直升机)执照申请，当中包括签发飞行员执照、加签等级、续期签发执照等。

过去6年，截至每年的12月31日，民航处处理的飞行员执照数目和有效飞行员执照存量如下：

	处理飞行员执照数目 (注一)	有效飞行员执照存量
2018年	3 813	6 415
2019年	3 050	6 686
2020年	2 181	6 697
2021年	1 564	6 481
2022年	1 392	6 235
2023年	2 711	6 193
2024年(预算) (注二)	3 490	6 560

注一： 处理飞行员执照数目包括签发飞行员执照、加签等级、续期签发执照等相关数目。

注二： 2024年预算是根据本地航空公司所提供的执照需求计算。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1003)

总目： (33) 土木工程拓展署
分目： (-) 没有指定
纲领： (3) 提供土地及基础设施
管制人员： 土木工程拓展署署长 (方学诚)
局长： 运输及物流局局长

问题：

土木工程拓展署继续就在葵涌拟建多层综合大楼作货柜相关用途及现代物流设施进行可行性研究，并继续就在青衣拟建多层综合大楼作货柜存放及货物处理用途进行可行性研究的工作方面，可否交代最新进展，有否任何结论或选址，有关可行性研究何时完成？

提问人： 陈恒镛议员(立法会内部参考编号：20)

答复：

政府一直积极物色合适土地发展多层式现代物流设施，作现代物流和港口后勤用途，以善用土地。正如在2023年10月31日公布的《现代物流发展行动纲领》里所述，政府在葵青区货柜码头周边物色了具发展潜力的物流用地，并计划于2024年至2027年间，定期推出共四幅物流用地，以满足业界对物流用地的短、中期需要。

就上述四幅物流用地，土木工程拓展署正推展相关的《青衣货柜储存及货物处理多层综合大楼可行性研究》及《葵涌货柜相关用途及现代物流设施多层综合大楼可行性研究》，两项研究预计于2024年年内完成。政府会根据可行性研究的建议，并密切留意市场情况，以适时推出上述物流用地，供业界发展多层式现代物流设施。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2329)

总目： (33) 土木工程拓展署

分目： (000) 运作开支

纲领： (2) 港口及海事设施

管制人员： 土木工程拓展署署长 (方学诚)

局长： 运输及物流局局长

问题：

二零二四至二五年度需要特别留意的事项提及，政府将提升海事设施，包括避风塘防波堤和码头等，就此，政府可否告知本会：

- (a) 二零二四至二五年度预计会有多少个提升海事设施的工程项目；包括设计中、兴建中及已完工的；各项工程的开支为何；
- (b) 为应对极端天气，政府有何具体措施；
- (c) 过去3年，用于海事设施的定期检查和维修保养的总开支为何？

提问人： 陈颖欣议员(立法会内部参考编号：30)

答复：

经咨询发展局后，土木工程拓展署(土拓署)现回复如下：

- (a) 土拓署负责规划及进行多类型的公共海事工程，包括公众码头的改善工程，以及海堤和防波堤、系泊区及航标等的维修保养工程。在2024-25年度，有10个码头改善工程项目在兴建中(其中两个码头项目预计于2024-25年度完工)，及8个码头改善工程项目在详细设计中。另外，1个码头已于2022-23年度完工，其工程合约账目结算工作正在进行中。

已完工/兴建中(包括预计于2024-25年度完工)的工程项目及其预算开支表列如下：

海事工程项目	工程阶段	工程项目 预计开支 (按付款当日价格 计算) (百万元)
重建南丫岛北角码头	已完工 ^{注1}	72.4
濠西村码头改善工程	兴建中 ^{注2}	77.8
荔枝庄码头改善工程	兴建中 ^{注2}	108.8
粮船湾码头改善工程	兴建中	88.3
深涌码头改善工程	兴建中	111.9
二澳码头改善工程	兴建中	128.5
榕树湾公众码头改善工程	兴建中	157.4
石仔湾码头改善工程	兴建中	57.5
三门仔村码头改善工程	兴建中	110.8
马湾涌码头改善工程	兴建中	45.8
马料水渡轮码头改善工程	兴建中	40.3

注1. 重建南丫岛北角码头已于2022-23年度完工，工程合约账目结算工作正在进行中。

注2. 濠西村码头及荔枝庄码头的改善工程预计于2024-25年度完工。

上述工程项目在2024-25年度的预算开支约为2.2亿元。至于正在进行设计的码头项目中，有3个码头改善工程的设计工作在2024-25年度预计涉及的费用共约5.3百万元。

- (b) 就海事设施而言，为应对气候变化和极端天气，土拓署委托工程顾问进行相关研究，当中参考了联合国政府间气候变化专门委员会的《第六次评估报告》及就最新气候变化进行的相关研究，在近年更新了《海港工程设计手册》的设计标准，并按需要适时提升有关的海事设施。
- (c) 过去3年(2021-22至2023-24年度)，土拓署在海事设施的定期检查和维修保养方面的总开支约为2.5亿元。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0972)

总目： (33) 土木工程拓展署
分目： (-) 没有指定
纲领： (2) 港口及海事设施
管制人员： 土木工程拓展署署长(方学诚)
局长： 运输及物流局局长

问题：

就码头事宜，请告知：

- (a) 全港各个可供各类渔船使用的码头数目及位置(请列出所在地区)分别为何？
- (b) 过去3年(2021-22至2023-24年度)，有何上述码头曾经进行维修？维修时间分别为何？
- (c) 过去3年(2021-22至2023-24年度)，及预计2024-25年，就上述事宜的人手编配及开支分别为何？

提问者： 何俊贤议员(立法会内部参考编号：25)

答复：

(a)及(b)

全港有逾190个公众码头和登岸设施可供渔船使用。土木工程拓展署(土拓署)定期巡查上述公众码头和登岸设施，并按需要进行维修保养工作。有关公众码头和登岸设施的位置及过去三年的维修保养记录，已载于附件。此外，渔船亦可使用由鱼类统营处管理及维修保养的香港仔鱼类批发市场和长沙湾鱼类批发市场的码头。

(c)

过去三年(2021-22至2023-24年度)，土拓署在维修保养公众码头和登岸设施方面的总开支约为4,900万元。2024-25年度的预算开支则为1,500万元。在人手方面，署内有约三名专业人员和14名技术人员负责处理有关设施的维修保养工作。至于维修保养上述两个鱼类批发市场码头所涉的人手和开支，则由鱼类统营处提供及支付。

土木工程拓展署管理的公众码头和登岸设施

(a) 公众码头

	公众码头名称	地区	维修工程 (如工程已进行, 以✓示意)		
			2021-22 年度	2022-23 年度	2023-24 年度
1	中环九号码头	中西区	✓	✓	✓
2	中环十号码头	中西区	✓	✓	✓
3	糖水道码头	东区	✓	✓	—
4	长洲公众码头	离岛	✓	✓	✓
5	芝麻湾码头	离岛	✓	✓	✓
6	芦荻湾码头	离岛	✓	✓	✓
7	鹿洲村码头	离岛	✓	✓	✓
8	北角码头	离岛	不适用 (i)	✓	✓
9	坪洲公众码头	离岛	✓	✓	✓
10	蒲台公众码头	离岛	✓	✓	✓
11	西湾码头	离岛	✓	✓	✓
12	沙螺湾码头	离岛	✓	✓	✓
13	索罟湾二号码头	离岛	✓	✓	✓
14	索罟湾公众码头	离岛	✓	✓	✓
15	大利岛码头	离岛	✓	✓	✓
16	大澳公众码头	离岛	✓	✓	✓
17	大水坑码头	离岛	✓	✓	✓
18	东涌发展码头 (公众)	离岛	✓	✓	✓
19	东涌公众码头	离岛	✓	✓	✓
20	榕树湾发展码头	离岛	✓	✓	✓
21	榕树湾公众码头	离岛	✓	✓	✓
22	青衣公众码头	葵青	✓	✓	✓
23	观塘公众码头	观塘	✓	✓	✓
24	鸭洲公众码头	北区	✓	✓	—
25	吉澳洲码头	北区	✓	✓	✓
26	沙头角公众码头	北区	✓	✓	✓
27	厦门湾公众码头	西贡	✓	✓	✓
28	大庙湾公众码头	西贡	✓	✓	✓
29	北丫码头	西贡	✓	—	—
30	白沙湾第二码头	西贡	✓	✓	✓
31	布袋澳二号码头	西贡	—	—	✓
32	西贡新公众码头	西贡	✓	✓	✓
33	西贡公众码头	西贡	✓	✓	✓

	公众码头名称	地区	维修工程 (如工程已进行, 以✓示意)		
			2021-22 年度	2022-23 年度	2023-24 年度
34	沙桥公众码头	西贡	—	—	—
35	桥咀码头	西贡	✓	—	—
36	大头洲码头	西贡	—	—	✓
37	调景岭码头	西贡	—	—	✓
38	早禾坑码头	西贡	✓	✓	✓
39	东龙洲北码头	西贡	✓	✓	✓
40	东龙洲公众码头	西贡	✓	✓	✓
41	盐田仔码头	西贡	✓	✓	—
42	马料水渡轮码头	沙田	✓	✓	✓
43	乌溪沙码头	沙田	✓	✓	✓
44	赤柱卜公码头	南区	✓	✓	✓
45	圣士提反湾(南)码头	南区	✓	✓	✓
46	大潭湾码头	南区	✓	✓	✓
47	赤径码头	大埔	✓	✓	—
48	企岭下海码头	大埔	✓	✓	✓
49	高流湾公众码头	大埔	✓	✓	✓
50	荔枝庄码头	大埔	—	—	—
51	三门仔村码头	大埔	—	—	—
52	深涌码头	大埔	—	✓	—
53	大美督一号码头	大埔	✓	—	—
54	大美督二号码头	大埔	✓	—	—
55	大埔铁路码头	大埔	✓	✓	✓
56	塔门码头	大埔	✓	✓	✓
57	东平洲公众码头	大埔	✓	✓	✓
58	黄石公众码头	大埔	✓	✓	✓
59	深井钓鱼湾码头	荃湾	✓	✓	✓
60	深井公众码头	荃湾	✓	✓	✓
61	大排咀码头	荃湾	✓	✓	✓
62	荃湾渡轮码头(西铁)	荃湾	✓	✓	✓
63	荃湾公众登岸台阶(西铁)	荃湾	✓	✓	✓
64	油柑头码头	荃湾	✓	✓	✓
65	嘉道理码头	屯门	✓	✓	✓
66	九龙公众码头	油尖旺	✓	✓	✓

(b) 公众登岸设施

	公众登岸设施名称	地区	维修工程 (如工程已进行, 以✓示意)		
			2021-22 年度	2022-23 年度	2023-24 年度
67	中环十号梯台	中西区	✓	✓	✓
68	西宁街一号梯台	中西区	✓	✓	✓
69	西宁街二号梯台	中西区	✓	✓	✓
70	上环一号梯台	中西区	✓	✓	✓
71	上环二号梯台	中西区	✓	✓	✓
72	西环公众货物装卸区一号梯台	中西区	✓	✓	✓
73	柴湾公众货物装卸区梯台	东区	✓	✓	✓
74	鲗鱼涌公园一号梯台	东区	✓	✓	✓
75	筲箕湾避风塘一号梯台	东区	✓	✓	✓
76	筲箕湾避风塘二号梯台	东区	✓	✓	✓
77	筲箕湾避风塘三号梯台	东区	✓	✓	✓
78	筲箕湾避风塘四号梯台	东区	✓	✓	✓
79	筲箕湾避风塘五号梯台	东区	✓	✓	✓
80	筲箕湾避风塘六号梯台	东区	✓	✓	✓
81	筲箕湾避风塘七号梯台	东区	✓	✓	✓
82	筲箕湾避风塘十号梯台	东区	✓	✓	✓
83	小西湾一号梯台	东区	✓	✓	✓
84	小西湾二号梯台	东区	✓	✓	✓
85	长洲市政大楼梯台	离岛	✓	✓	✓
86	梅窝一号梯台	离岛	✓	✓	✓
87	梅窝二号梯台	离岛	✓	✓	✓
88	梅窝三号梯台	离岛	✓	✓	✓
89	北社海傍路梯台	离岛	✓	✓	✓
90	坪洲一号梯台	离岛	✓	✓	✓
91	坪洲二号梯台	离岛	✓	✓	✓
92	坪洲三号梯台	离岛	✓	✓	✓
93	坪洲四号梯台	离岛	✓	✓	✓
94	坪洲五号梯台	离岛	✓	✓	✓
95	坪洲六号梯台	离岛	✓	✓	—
96	坪洲七号梯台	离岛	✓	✓	✓
97	坪洲八号梯台	离岛	✓	✓	✓
98	坪洲九号梯台	离岛	✓	✓	—
99	海傍街梯台	离岛	✓	✓	✓
100	西湾梯台	离岛	✓	✓	✓
101	大鸦洲一号梯台	离岛	✓	—	✓
102	大鸦洲二号梯台	离岛	✓	—	✓

	公众登岸设施名称	地区	维修工程 (如工程已进行, 以✓示意)		
			2021-22 年度	2022-23 年度	2023-24 年度
103	大鸦洲三号梯台	离岛	✓	—	✓
104	大兴堤路一号梯台	离岛	✓	✓	✓
105	大兴堤路二号梯台	离岛	✓	—	✓
106	大澳海滨长廊一号梯台	离岛	—	—	—
107	大澳海滨长廊二号梯台	离岛	—	—	—
108	东涌发展区一号梯台	离岛	✓	✓	✓
109	红磡八号梯台	九龙城	✓	✓	✓
110	启德一号梯台	九龙城	✓	—	—
111	启德二号梯台	九龙城	✓	—	—
112	景云街梯台	九龙城	✓	✓	✓
113	贵州街一号梯台	九龙城	—	✓	✓
114	贵州街二号梯台	九龙城	—	✓	✓
115	大环山梯台	九龙城	✓	✓	✓
116	跑道公园码头一号梯台	九龙城	✓	✓	✓
117	跑道公园码头二号梯台	九龙城	✓	✓	✓
118	三家村一号梯台	观塘	✓	✓	✓
119	三家村二号梯台	观塘	✓	✓	✓
120	三家村三号梯台	观塘	✓	✓	✓
121	沙头角一号梯台	北区	✓	✓	✓
122	沙头角二号梯台	北区	✓	✓	✓
123	西贡市一号梯台	西贡	✓	✓	✓
124	西贡市二号梯台	西贡	✓	✓	✓
125	西贡市三号梯台	西贡	✓	✓	✓
126	西贡市五号码头	西贡	✓	✓	✓
127	沙下一号梯台	西贡	✓	✓	✓
128	沙下二号梯台	西贡	✓	✓	✓
129	沙下三号梯台	西贡	✓	✓	✓
130	沙下四号梯台	西贡	✓	✓	✓
131	将军澳南梯台	西贡	✓	✓	✓
132	对面海一号梯台	西贡	✓	✓	✓
133	对面海二号梯台	西贡	✓	✓	✓
134	马料水一号梯台	沙田	✓	✓	✓
135	马料水二号梯台	沙田	✓	✓	✓
136	马料水三号梯台	沙田	✓	✓	—
137	沙田七十七区梯台	沙田	✓	✓	✓
138	大水坑梯台	沙田	✓	—	✓
139	长沙湾三号梯台	深水埗	✓	✓	✓
140	香港仔海傍道一号梯台	南区	✓	✓	✓

	公众登岸设施名称	地区	维修工程 (如工程已进行, 以✓示意)		
			2021-22 年度	2022-23 年度	2023-24 年度
141	香港仔海傍道二号梯台	南区	✓	✓	✓
142	香港仔海傍道三号梯台	南区	✓	✓	✓
143	香港仔海傍道四号梯台	南区	✓	✓	✓
144	香港仔海傍道五号梯台	南区	✓	✓	✓
145	香港仔海傍道六号梯台	南区	✓	✓	✓
146	香港仔海傍道七号梯台	南区	✓	✓	✓
147	香港仔鱼类批发市场三号梯台	南区	✓	✓	✓
148	鸭脷洲一号梯台	南区	✓	✓	✓
149	鸭脷洲二号梯台	南区	✓	✓	✓
150	鸭脷洲三号梯台	南区	✓	✓	✓
151	鸭脷洲四号梯台	南区	✓	✓	✓
152	鸭脷洲五号梯台	南区	✓	✓	✓
153	鸭脷洲六号梯台	南区	不适用 (ii)	不适用 (ii)	-
154	利南道梯台	南区	✓	✓	✓
155	布厂湾一号梯台	南区	✓	✓	✓
156	石排湾一号梯台	南区	✓	✓	✓
157	石排湾二号梯台	南区	✓	✓	✓
158	石排湾三号梯台	南区	✓	✓	✓
159	深湾一号梯台	南区	✓	✓	✓
160	大树湾临时登岸设施	南区	不适用 (i)	-	-
161	下围梯台	大埔	✓	✓	✓
162	大滩海湾仔梯台	大埔	✓	✓	✓
163	白石角梯台	大埔	✓	✓	-
164	船湾防波堤一号梯台	大埔	✓	✓	✓
165	船湾防波堤二号梯台	大埔	✓	✓	✓
166	大美督梯台	大埔	✓	✓	✓
167	大埔廿七区梯台	大埔	✓	✓	✓
168	大埔工业区梯台	大埔	✓	✓	✓
169	马湾珀林路梯台	荃湾	✓	✓	✓
170	荃湾二区一号梯台	荃湾	✓	✓	✓
171	荃湾二区二号梯台	荃湾	✓	✓	✓
172	屯门二十七区防波堤公众登岸设施	屯门	✓	✓	-
173	屯门二十七区一号梯台	屯门	✓	✓	✓
174	屯门二十七区二号梯台	屯门	✓	✓	✓
175	屯门四十区梯台	屯门	✓	✓	✓

	公众登岸设施名称	地区	维修工程 (如工程已进行, 以✓示意)		
			2021-22 年度	2022-23 年度	2023-24 年度
176	屯门四十四区二号梯台	屯门	✓	✓	✓
177	铜锣湾避风塘七号梯台	湾仔	✓	✓	✓
178	铜锣湾避风塘八号梯台	湾仔	✓	✓	✓
179	东岸公园主题区一号梯台	湾仔	–	✓	✓
180	东岸公园主题区二号梯台	湾仔	不适用 (i)	–	–
181	东岸公园主题区三号梯台	湾仔	–	–	–
182	湾仔会议展览中心梯台	湾仔	✓	✓	✓
183	湾仔绕道一号梯台	湾仔	✓	✓	✓
184	湾仔绕道二号梯台	湾仔	✓	✓	✓
185	湾仔绕道三号梯台	湾仔	✓	✓	✓
186	湾仔绕道四号梯台	湾仔	✓	✓	✓
187	湾仔绕道五号梯台	湾仔	✓	✓	✓
188	湾仔绕道六号梯台	湾仔	✓	✓	✓
189	大角咀梯台	油尖旺	✓	✓	✓
190	尖沙咀一号梯台	油尖旺	✓	✓	✓
191	尖沙咀二号梯台	油尖旺	✓	✓	✓
192	尖沙咀五号梯台	油尖旺	✓	✓	✓
193	油麻地避风塘一号梯台	油尖旺	✓	✓	✓
194	油麻地避风塘二号梯台	油尖旺	✓	✓	✓
195	油麻地避风塘三号梯台	油尖旺	✓	✓	✓
196	油麻地避风塘四号梯台	油尖旺	✓	✓	✓
197	油麻地避风塘五号梯台	油尖旺	✓	✓	✓

备注：

- (i) 土拓署由2022-23年度起负责维修此新建码头 / 登岸设施。
- (ii) 土拓署由2023-24年度起负责维修此新建登岸设施。

– 完 –

管制人员的答复

(问题编号：0032)

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 (潘国英)
局长： 运输及物流局局长

问题：

2024-25年度内，机电工程署将会继续透过加强视察自愿注册计划下的车辆维修技工及车辆维修工场，推广及管理车辆维修技工自愿注册计划和车辆维修工场自愿注册计划；把电动车辆维修保养纳入自愿注册计划，以应对因电动车辆在香港普及而日益增长的维修需求；以及因应车辆市场的发展，研究引入车辆维修技工强制性注册计划和车辆维修工场强制性注册计划的可行性并制定方案。就此，政府可否告知：

1. 现时全港有多少个电动车维修工场和多少名维修人员；
2. 电动车维修工场的安全及设备要求及维修人员需要具备的技术及专业资格；
3. 有何措施确保该等维修工场符合有关要求及该等维修人员具备所需的技术和专业资格；及
4. 有否为有关工作制订目标、工作指标、时间表及分项开支；如有，详情为何；如否，原因为何？

提问人：邵家辉议员(立法会内部参考编号：5)

答复：

政府于2021年公布《香港电动车普及化路线图》及《香港气候行动蓝图2050》，订定明确目标在2035年或之前，停止燃油及混合动力私家车的新登记。相关政策和电动车的发展将对车辆维修行业带来影响。有见及此，政府经借鉴其他司法管辖区的做法，并咨询「车辆维修技术咨询委员会」(下称「委员会」)后，计划在现有「车辆维修技工自愿注册计划」及「车辆维修工场自愿注册计划」下新增电动车维修服务范围，使车辆维修业能够

与时俱进，满足本地的电动车维修服务需求，预计相关措施会在2024年年中正式实施。

1. 目前，大多数电动车仍处于售后保养期，其维修服务主要由各车辆品牌的代理商负责。由于本地电动车维修市场尚在起步阶段，政府现时没有统计提供电动车维修服务的车辆维修工场和车辆维修技工数目。随着新增的电动车维修服务范围推出，政府会掌握更多相关数据。
2. 因应新增的电动车维修服务范围，机电工程署(机电署)联同「委员会」经参考相关国际标准后，已为行业编制《电动车维修工作指引》。该指引列出电动车维修设施的建议清单，包括个人防护装备、急救设备、消防设施、场地设置，以及测试和维修工具等。在车辆维修技工方面，与燃油车辆最大的分别是电动车涉及复杂及不同的机电技术，装置使用的高压电力一般可高达800伏特或以上，所以在维修方面衍生独特的职业安全风险。职业训练局及其他机构如职业安全健康局，已开办有关电动车维修的课程，并配合机电署计划在今年年中完善自愿注册计划以涵盖电动车维修。在新措施下，电动车维修工作会划分为基础、低电压及高电压三个级别，在完成相关电动车维修课程后会获得相应的电动车维修服务的资格。
3. 机电署在接获车辆维修工场或车辆维修技工的自愿注册申请后，会根据相关的注册资格要求进行审批，当中包括巡查维修工场是否符合要求，审视技工的资历及工作经验等。在自愿注册计划下，车辆维修技工需要参加持续专业进修，机电署亦会对车辆维修工场进行定期稽核巡查，以了解该工场和技工有否遵从《车辆维修工场实务指引》、《行为守则》和《电动车维修工作指引》，并会向相关注册工场和技工提供指导和適切支援。机电署会对表现欠佳的注册车辆维修工场或技工采取适当的纪律行动；如发现注册工场或技工涉及违法行为，亦会转交相关部门跟进。
4. 参考其他司法管辖区的做法，政府正先推出相关的系统化课程及完善自愿注册计划以涵盖电动车维修，计划于2024年年中正式实施；并同步研究推展强制注册，与「委员会」保持紧密合作，目标是支持车辆维修业与时俱进、吸引新人入行，确保业界持续健康发展，以及尽量减轻对业界及从业员生计的影响。当有关强制注册建议的方案与时间表确立后，政府会适时公布。机电署车辆维修注册组负责与推行及推广车辆维修注册计划有关的事宜，包括上述工作。有关工作在2024-25年度的预算开支为205万元。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3048)

总目： (60) 路政署
分目： (000) 运作开支
纲领： (1) 基本工程
管制人员： 路政署署长(丘国鼎)
局长： 运输及物流局局长

问题：

该纲领在2024/25年度需要特别留意的事项，包括继续推展「人人畅道通行」计划，即于现有行人天桥、高架行人道及行人隧道加建无障碍通道设施。请提供截止去年12月31日，逾期未完成的工程项目：

1. 延误的原因、
2. 最新预计的完工日期、
3. 预计超支金额，以及
4. 预计需向立法会申请追加拨款的金额。

提问人： 陈振英议员(立法会内部参考编号：14)

答复：

截至2023年12月31日，「人人畅道通行」计划下共有157个工程项目正在施工，其中148个项目推展大致顺利，并正如期进行，而余下的9个工程项目则因个别承建商的表现欠佳而导致有延迟的情况。

在知悉个别承建商表现欠佳而导致9个工程项目出现延迟的情况时，路政署已即时根据既定程序采取措施敦促该承建商尽快完成余下的工程，包括发出警告信及「表现欠佳报告」，及要求该承建商暂停投标道路及渠务公共工程合约，惟其整体表现仍未有改善。为尽快完成余下的工程，经咨询法律意见后，路政署已收回相关工程合约内尚未完成的加建升降机工程项目，并已把这些余下工程与其他「人人畅道通行」工程项目一并于2024年3月1日招标，争取于2024年年中重新展开有关工程。此外，路政署会严格按照工程合约向相关承建商追索因部分工程延迟所引致的延期损害赔偿，并会追索因上述工程安排所引致的额外费用。

上述9个工程项目的最新预计竣工日期表列如下：

项目	结构编号	位置	预计竣工日期
1	KS43	横跨振华道近乐华南村	2025年第3季
2	KF73	横跨东头村道近东隆道	2025年第3季
3	HF76	横跨东区走廊近顺泰道	2025年第4季
4	HF138	横跨小西湾道近巴士总站	2025年第4季
5	K64	横跨红磡道近戴亚街	2026年第1季
6	SSP01	横跨大坑东道近南山村南安楼及大坑东村东辉楼	2026年第1季
7	SSP02	横跨大坑东道近大坑东村东龙楼及东裕楼	2026年第1季
8	KF92A	横跨龙蟠街近凤德道	2026年第1季
9	HS14	横跨顺泰道近永泰道公园	2026年第3季

上述项目的估算工程费用并没有因项目延迟而超出其支出上限，无需向立法会申请追加拨款。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0998)

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(丘国鼎)
局长： 运输及物流局局长

问题：

就推展上坡电梯系统项目及就「人人畅道通行」计划，请问：

1. 当局过去3年在建设此类项目时，有否实际支出高于预算的情况？若有，请表列。
2. 对于这些高于预算的工程，有否因为申请拨款的程序而造成工程延误？如有，请表列延期的工程。

提问者： 陈恒镔议员(立法会内部参考编号：15)

答复：

过去3年，路政署在推展上坡地区自动扶梯连接系统和升降机系统项目及「人人畅道通行」计划时，并无出现实际支出高于预算的情况。在推展有关项目时，路政署会在施工阶段紧密监察工程开支，并定期检讨和跟进，以控制工程开支。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号: 1015)

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(丘国鼎)
局长: 运输及物流局局长

问题:

路政署负责推展及改善道路网络, 以应付增加的交通需求, 请问于过去五年, 香港道路的总长度按年增长情况为何?请按年度分别列出:

- (a) 每年香港道路总长度
- (b) 按年增长率
- (c) 道路增长主要来自工程
- (d) 相关工程涉支分别为何?
- (e) 未来五年透过各项工程将如何扩展道路网络, 汲及道路长度多少?

提问人: 陈恒镔议员(立法会内部参考编号: 32)

答复:

(a)及(b)

过去五年(2019至2023年), 香港道路总长度和按年增长率表列如下:

	2019	2020	2021	2022	2023
公共道路总长度(公里)(注1)	2 127	2 150	2 193	2 223	2 239
按年增长率(%)	-	1.1	2.0	1.4	0.7

注1: 只包括由路政署保养的道路

(c)及(d)

过去五年(2019至2023年), 道路增长主要来自的工程项目及相关核准项目预算, 按新增道路长度表列如下:

工程项目(注2)	新增道路长度 (公里)(注3)	核准项目预算 (亿元)
港珠澳大桥香港口岸	26.8	359.0
屯门至赤鱗角连接路	24.4	448.0
港珠澳大桥香港连接路	23.5	250.5
莲塘 / 香园围口岸与相关工程－工地平整及基础建设工程	16.3	249.7
中环及湾仔绕道和东区走廊连接路	4.5	360.4
启德发展计划－前跑道南面发展项目的基础设施工程	1.3	57.6
启德发展计划－启德机场北面停机坪第3A期及第4期基础设施	1.1	22.6

注2: 只包括新增道路长度大于1公里的工程项目

注3: 只包括由路政署保养的道路

(e)

政府一直积极推展运输基建项目, 扩展道路网络, 以满足交通运输和城市发展的需要。未来五年(2024至2028年)预期完工的工程项目及其所涉及的预计新增道路长度表列如下:

工程项目(注4)	预计新增道路长度 (公里)(注5)
中九龙干线	4.7
古洞北及粉岭北新发展区前期地盘平整和基础设施工程	4.0
T2主干路及茶果岭隧道	3.4

注4: 只包括预计道路长度大于1公里的工程项目

注5: 只包括由路政署保养的道路

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2404)

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(丘国鼎)
局长： 运输及物流局局长

问题：

就推展《铁路发展策略2014》及《香港主要运输基建发展蓝图》的本港基建铁路项目的最新进展。就此，政府可否告知本会：

1. 各铁路基建项目的(i)预计 / 动工日期、(ii)目标完工日期、(iii)预算开支、(iv)核准工程预算、(v)铁路总长度、(vi)每公里造价、(vii)经济内部回报率估算、(viii)滞后年期(如适用)及 (ix)超支 / 追加预算(如适用)及(x)研究或顾问费用(如适用)分别为何；

铁路项目	(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	(vii)	(viii)	(ix)	(x)
东涌线延线										
屯门南延线										
北环线(一期)古洞站										
北环线主线(二期)										
北环线支线										
北环线东延线										
洪水桥站										
南港岛线(西段)										
东九龙智慧绿色集体运输系统										
启德智慧绿色集体运输系统										
洪水桥 / 厦村智慧绿色集体运输系统(第一阶段)										

洪水桥 / 厦村智慧绿色集体运输系统(余下阶段)										
港深西部铁路(洪水桥至前海)										
尖鼻咀至白泥自动捷运系统										
中铁线										
东铁线罗湖南站										
交椅洲人工岛环保集体运输系统										
中铁线										
将军澳线南延线										
科学园 / 白石角站										
小蚝湾站										
港岛西至洪水桥铁路										
新界东北线										

2. 政府部门推展及监管上述铁路项目涉及的人手、编制及开支为何；如何确保工程如期推展及竣工；以及有充裕的人手及资源推展各铁路项目？

3. 有否就新铁路项目和营运中铁路的安全、质量、工期及成本控制制订一套服务表现指标，如有，详情为何；如否，原因为何？

提问人：陈绍雄议员(立法会内部参考编号：20)

答复：

1. 问题提及的铁路项目的详细资料载于附件1。

2. 路政署推展及监管铁路项目涉及的编制(截至2024年3月1日)如下：

职级	常额职位数目	有时限职位数目
首长级	7	4*
专业职系	87	39
技术职系	31	-
一般职系	32	3

*首长级编外职位

上述职位在2024-25年度的薪酬开支(按薪级中点估计的年薪值)约为2亿元。

就其他现时并非由路政署负责推展的铁路项目，由于负责人员亦有承担其他职责。因此并没有所涉人员数目及薪酬的独立分项数字。

根据最新规划资料及所有建造及规划中的主要运输基建项目的落成情况，政府会就规划中的运输基建项目的落成时间表作全盘考虑，有序地推展各个项目，以应付长远发展项目的运输及物流需求。政府会因应各项铁路项目的规划和推展工作，检视相关部门的人手需求，并按需要通过既定机制调配资源。政府亦会监察港铁公司在推展项目时的表现，并提醒港铁公司调配足够人手，在确保安全及质量下推展项目。

3. 政府在推展新建铁路项目时，会在项目中推行优化的监察和控制策略，包括(a)优化项目监督和沟通平台；(b)加强监察和查核力度；(c)引入新的「工程项目安全检讨」程序；(d)设立主动汇报和预警机制；(e)监察港铁公司的项目推展表现；以及(f)建立协作文化，以确保新建铁路项目能符合施工质量及如期完工的要求。路政署已制定一套表现指标，在安全、质量、环保、工期、设计管理及检视和与持份者沟通各方面，定期检视港铁公司的表现。

另外，机电工程署负责规管铁路运作安全，并采用「风险为本」的方法，按过往的记录，就可能会对铁路安全运作构成较高风险的范畴(例如个别铁路系统组件及设备)作出更严密的监察、审核、巡查检验及评估。对铁路设施和系统作巡查检验是规管铁路运作安全的其中一项服务表现指标。

铁路项目的详细资料

铁路项目	(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	(vii)	(viii)	(ix)
	预计 动工日期	预计 完工日期	建造成本 预算	核准 工程 预算	新增 铁路 长度	每公里 造价 (注1)	经济 内部 回报率 估算	滞后 年期 (如适用)	超支 / 追加预算 (如适用)
由路政署负责推展的项目									
东涌线延线	已于2023年 动工	2029年	195亿元 (按2020年12 月价格计算)	见注2	约2.5 公里	不适用	3.9%	不适用	不适用
屯门南延线	已于2023年 动工	2030年	158亿元 (按2023年7月 的价格计算)	见注2	约2.4 公里	不适用	0.6%	不适用	不适用
北环线第一期 古洞站	已于2023年 动工	2027年	59亿元 (按2023年7月 价格计算)	见注2	不适用	不适用	6.5%	不适用	不适用
北环线主线	工程预计于 2025年开展	2034年	见注3	见注2	约10.7 公里	不适用	估算中	不适用	不适用
北环线支线	拟议北环线支线全长约 5.8 公里，将为深圳新皇岗口岸提供直接铁路连接。港深政府正透过「港深跨界轨道基础设施建设专班」合作推展项目，双方亦正积极推展北环线支线的相关规划工作，并预计于2024年内展开项目详细规划及设计。有关项目的工程造价和推展时间表，将于设计阶段确定。								

铁路项目	(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	(vii)	(viii)	(ix)
	预计 动工日期	预计 完工日期	建造成本 预算	核准 工程 预算	新增 铁路 长度	每公里 造价 (注1)	经济 内部 回报率 估算	滞后 年期 (如适用)	超支 / 追加预算 (如适用)
北环线东延线	项目包括建造约9.5公里铁路连接兴建中的古洞站至坪輦，初步目标于2039年及以后落成。由于项目仍在初期规划阶段，详细的工程资料尚待确定。								
洪水桥站	主要工程 预计于 2024年 开展	2030年	见注3	见注2	不适用	不适用	估算中	不适用	不适用
南港岛线 (西段)	政府正积极研究有否合适的替代运输系统能满足南港岛线(西段)走线的运输需求，同时能提高项目的技术可行性及整体成本效益，目标于今年内敲定推展项目的合适技术方案。在研究不同技术方案时，我们亦会评估相关方案的推展时间表及建造成本。因此我们需要在敲定技术方案后才能提供这方面的资料。								
东九龙 智慧绿色 集体运输系统	初步走线全长约7公里，政府计划于今年上半年寻求立法会工务小组委员会及财务委员会批准拨款，委聘顾问进行勘查研究及设计。如获批准拨款，有关工作将于今年年中展开。政府亦计划于今年下半年内邀请相关系统的供应商及营运商递交意向书，从而敲定系统及其建设设施的具体要求及设计。与此同时，我们正努力加快原有工作时间表，争取于2026年就项目的建设工程进行招标，以期于2027年批出工程合约。有关项目的初步工程造价和推展时间表，将于勘查研究及设计阶段确定。								
港深西部铁路 (洪水桥至 前海)	拟议港深西部铁路(洪水桥至前海)总长度约18公里，当中香港段长约8公里。港深政府通过「港深跨界轨道基础设施建设专班」开展的首阶段研究已于2022年年底完成，次阶段研究预计于2024年年中完成。有关项目的详细规划尚待与深圳进一步磋商。								

铁路项目	(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	(vii)	(viii)	(ix)
	预计 动工日期	预计 完工日期	建造成本 预算	核准 工程 预算	新增 铁路 长度	每公里 造价 (注1)	经济 内部 回报率 估算	滞后 年期 (如适用)	超支 / 追加预算 (如适用)
中铁线	项目包括建造约17公里铁路连接锦田至九龙塘，初步目标于2039年及以后落成。由于项目仍在初期规划阶段，详细的工程资料尚待确定。								
东铁线 罗湖南站	政府现正进行新界北新市镇及文锦渡的规划及工程研究涵盖罗湖南范围。政府会因应拟议土地用途规划及其运输需求，制订相关的运输建设设施，以满足未来发展需要。由于研究仍在进行中，现阶段未能提供进一步资料。								
将军澳线 南延线	项目包括建造约4公里铁路连接康城站至第137区，初步目标于2034至2038年之间落成。由于项目仍在初期规划阶段，详细的工程资料尚待确定。								
科学园 / 白石角站	政府一直联同香港铁路有限公司(港铁公司)推展有关兴建东铁线科学园 / 白石角新车站的研究，以释放有关地区的发展潜力和改善交通的畅达程度。新车站的规划工作正在进行。								
小蚝湾站	已于2023年 动工	2030年	38亿元 (按2022年 6月价格计算)	不适用	不适用	不适用	不适用	不适用	不适用
新界东北线	项目包括建造约8.5公里铁路连接粉岭站经坪輦至香园围，初步目标于2039年及以后落成。由于项目仍在初期规划阶段，详细的工程资料尚待确定。								
由其他政府部门负责推展的项目									
启德智慧绿色 集体运输系统	初步走线全长约3.5公里，政府会以丁级工程项目进行该工程计划的勘查研究工作。政府已就启德系统聘请顾问进行勘查研究招标，以期于今年年中展开勘查研究工作。政府计划于今年下半年内邀请相关供应商及营运商递交意向书，并争取于2026年就项目的建造工程进行招标，以期								

铁路项目	(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	(vii)	(viii)	(ix)
	预计 动工日期	预计 完工日期	建造成本 预算	核准 工程 预算	新增 铁路 长度	每公里 造价 (注1)	经济 内部 回报率 估算	滞后 年期 (如适用)	超支 / 追加预算 (如适用)
	于2027年上半年批出工程合约。项目的初步工程造价和推展时间表，将于勘查研究及设计阶段确定。								
洪水桥／厦村 新发展区智慧 绿色集体运输 系统	初步走线全长约16公里，政府会以丁级工程项目进行第一阶段道路工程(长约4.5公里)的勘查研究及设计工作。政府正就此进行工程顾问聘请程序，以期可于今年年中展开相关的勘查研究及设计工作。第一阶段道路工程项目的初步工程造价和推展时间表，将于勘查研究及设计阶段确定。政府计划于今年下半年内就洪水桥／厦村运输系统邀请相关供应商及营运商递交意向书。								
交椅洲人工岛 环保集体运输 系统	为配合交椅洲人工岛的规划发展和交通需求，政府初步建议以环保集体运输系统连接三个人工岛。政府会配合交椅洲人工岛下一阶段的规划工作，检视和制定环保集体运输系统的模式和走线等。								
港岛西至洪水 桥铁路	政府目标在今年内为交椅洲人工岛填海工程启动法定环评程序及陆续开展详细工程设计。财政司司长带领的「大型发展项目融资委员会」会继续为整体大型土地和运输基建项目探讨具体财务安排。政府会因应这些研究和评估的进展，为人工岛制定具体的落实策略，就工程的投资和人力物力配置做好预算及务实的工程时间表，争取今届政府任期内启动填海工程。虽然交椅洲人工岛填海工程稍为推迟，但政府会继续投放资源进行交椅洲人工岛项目的研究工作，包括研究港岛西至洪水桥铁路等策略性运输基建及交椅洲人工岛环保集体运输系统的工程技术可行性。项目编号5768CL中部水域人工岛相关研究的核准工程预算为5.504亿元，研究主要包括交椅洲人工岛的规划及工程研究、港岛西至洪水桥铁路及交椅洲人工岛环保集体运输系统的工程技术可行性研究。就上述铁路及环保集体运输系统的工程技术可行性研究，政府并无独立的分项数字。								

铁路项目	(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	(vii)	(viii)	(ix)
	预计 动工日期	预计 完工日期	建造成本 预算	核准 工程 预算	新增 铁路 长度	每公里 造价 (注1)	经济 内部 回报率 估算	滞后 年期 (如适用)	超支 / 追加预算 (如适用)
尖鼻咀至白泥 绿色运输走廊 (有待研究)	政府现正探讨以绿色运输走廊连接尖鼻咀至白泥的可行性，详细资料有待进一步研究。								

铁路发展纲领下，拟由顾问公司在2024年进行的研究及其预算如下：

顾问公司进行的研究	核准工程预算 / 核准承担额 (百万元)
1. 跨越2030年的铁路策略性研究	64.90
2. 审查东涌线延线项目设计的研究	9.84
3. 独立审查屯门南延线项目财政安排 – 勘查研究	4.16
4. 港深西部铁路(洪水桥至前海) – 次阶段研究	9.90
5. 独立审查东铁线古洞站财政安排 – 勘查研究	4.40
6. 独立审查洪水桥站项目财政安排 – 勘查研究	4.79
7. 独立审查北环线主线项目财政安排 – 勘查研究	9.93
8. 屯门南延线、北环线第一期古洞站及洪水桥站工程项目监督及查核之相关风险评估的咨询服务 – 勘查研究	11.68

顾问公司进行的研究	核准工程预算 / 核准承担额 (百万元)
9. 东涌线延线工程、小蚝湾站工程及机场铁路掉头隧道延展段工程项目监督及查核之相关风险评估的咨询服务 – 勘查研究	11.86
10. 东九龙智慧绿色集体运输系统 – 勘查研究及设计	190.90 (视乎招标及拨款申请结果， 预计于今年上半年寻求立法会 工务小组委员会及财务委员会 批准拨款)

注1: 因应各项目所包含的工程不尽相同，部份项目除了铁路设施建造工程以外，亦可能涉及受影响设施的重置工程、改善工程以及备置工程等非铁路建造工程，所以不适宜以每公里造价作对比。

注2: 东涌线延线、屯门南延线及北环第一期古洞站透过「铁路加物业」模式由香港铁路有限公司（港铁公司）推展，不涉及政府的核准工程预算。北环线主线及洪水桥站正进行详细规划和设计，政府会按个别情况为项目寻求最合适的融资方案。

注3: 政府与其独立顾问现正因应港铁公司的详细规划及设计进行评估，以更新北环线主线及洪水桥站的成本和经济内部回报率估算。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2406)

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(丘国鼎)
局长： 运输及物流局局长

问题：

路政署已设立北部都会区铁路办事处，以协助推展与北部都会区相关的铁路项目。

1. 2023-24年度，北部都会区铁路办事处的工作详情为何；
2. 2024-25年度，北部都会区铁路办事处预计的工作详情和推展时间表为何；
3. 北部都会区铁路办事处与其他监督铁路项目的政府部门的分工和职能有何异同；及
4. 请按职级列出北部都会区铁路办事处与其他监督铁路项目的政府部门分别涉及的人手编制(包括编内及编外职位)、职位数目及薪酬开支？

提问人：陈绍雄议员(立法会内部参考编号：22)

答复：

- 1.及2. 路政署在2023-24年度增设北部都会区铁路办事处，以统筹及推展各项与北部都会区相关的铁路项目，详情表列如下：

铁路项目	推展情况概述
1. 古洞站	建造工程已于2023年展开，预计于2027年竣工。
2. 洪水桥站	已大致完成详细规划及设计，建造工程预计于2024年展开，于2030年竣工。
3. 北环线主线	正进行详细规划及设计，建造工程预计于2025年展开，于2034年竣工。
4. 北环线支线	正与深方积极推展相关规划工作，预计于2024年内展开详细规划及设计。

铁路项目	推展情况概述
5. 港深西部铁路 (洪水桥至前海)	首阶段研究已确立项目的策略价值和必要性，并拟定初步可行方案。次阶段研究包括铁路方案规划、初步工程可行性、效益、环境影响分析等预计于2024年完成。

3. 现时主要由路政署的铁路拓展处和北都铁路办事处负责规划香港铁路发展以及监督新铁路项目的实施。北部都会区铁路办事处负责统筹和推展与北部都会区相关的铁路项目。铁路拓展处则负责研究及制定铁路网络的进一步发展计划，以配合香港社会、经济、土地及房屋的持续发展，以及统筹和推展北部都会区以外的其他铁路项目。
4. 北部都会区铁路办事处及铁路拓展处截至2024年3月1日的人手编制如下：

北部都会区铁路办事处：

职级	常额职位数目	有时限职位数目
首长级	1	3*
专业职系	16	18
技术职系	4	-
一般职系	1	2

*首长级编外职位

2024-25年度，北部都会区铁路办事处的薪酬开支(按薪级中点估计的年薪值)约为5,000万元。

铁路拓展处：

职级	常额职位数目	有时限职位数目
首长级	6	1*
专业职系	71	21
技术职系	27	-
一般职系	31	1

*首长级编外职位

2024-25年度，铁路拓展处的薪酬开支(按薪级中点估计的年薪值)约为1.5亿元。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号: 1566)

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(丘国鼎)
局长: 运输及物流局局长

问题:

早前有媒体报道揭发, 人人畅道通行计划下, 有承办商因为财困等原因使项目停工, 请当局告知本会:

1. 目前有多少个人人畅道通行项目的进度较预期落后? 详情为何;
2. 对于该等因为承建商财困或其他因素导致停工或滞后的项目, 当局有何具体措施针对处理;
3. 人人畅道通行项目的平均完成时间(由策划到开始施工、开始施工到完成工程可供使用)为何? 有何具体措施能够加快进度, 减少对市民构成的影响?

提问人: 朱国强议员(立法会内部参考编号: 27)

答复:

- 1.及2. 在「人人畅道通行」计划下, 现时有156个工程项目正在施工, 其中147个项目推展大致顺利, 并正如期进行, 而余下的9个工程项目则因个别承建商的表现欠佳而导致有延迟的情况。该9个项目包括东区的HF76、HF138及HS14、九龙城区的K64, 黄大仙区的KF73及KF92A、观塘区的KS43和深水埗区的SSP01及SSP02加建升降机工程。

在知悉个别承建商表现欠佳而导致9个工程项目出现延迟的情况时, 路政署已即时根据既定程序采取措施敦促该承建商尽快完成余下的工程, 包括发出警告信及「表现欠佳报告」, 以及要求该承建商暂停投标道路及渠务公共工程合约, 惟其整体表现仍未有改善。为尽快完成余下的工程, 经咨询法律意见后, 路政署已收回相关工

程合约内尚未完成的加建升降机工程项目，并已把这些余下工程与其他「人人畅道通行」工程项目一并于2024年3月1日招标，争取于2024年年中重新展开有关工程。此外，路政署会严格按照工程合约向相关承建商追索因部分工程延迟所引致的延期损害赔偿，并会追索因上述工程安排所引致的额外费用。

3. 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。在推展「人人畅道通行」计划下的工程项目时，为缩短在建造阶段处理地下公用设施所需的时间，路政署已采取措施，包括利用前期工程合约进行土地勘测，以尽早确定地下公用设施的位置；采用「承建商早期参与」工程合约模式，让承建商可在工程更早阶段开始积极参与制订解决地下公用设施问题的方案。此外，路政署亦采用「组装合成」建筑法建造升降机，把工地现场装嵌的工作移师到厂房进行，务求能提供更大的工作空间、避免工程进度受户外恶劣天气影响，及让多个工序同时在工地和厂房进行等，提升施工速度，预计可减少约六个月的工期。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3142)

总目： (60) 路政署
分目： (-) 没有指定
纲领： (2) 区域及维修工程
管制人员： 路政署署长(丘国鼎)
局长： 运输及物流局局长

问题：

有市民反映，西九龙公路及东区走廊路段时有大型垃圾及矮树杂草，经常未有及时处理，影响道路安全。而政府今年预留1.46亿元予路政署作「道路清洁、街景改善及绿化采用喷浆混凝土护面的斜坡」用途。

就此，请提供1.46亿元开支的服务细项、公路月均清洁次数以及承办清洁服务商的数目。

提问者：江玉欢议员(立法会内部参考编号：40)

答复：

路政署在2024年拨作道路设施清洁、街景改善及绿化采用喷浆混凝土护面的斜坡的预算开支分别约为5,950万元、8,560万元及90万元。

按现行机制，路政署委聘四个道路维修承建商负责全港快速公路的日常清洁工作(包括清扫街道和清理垃圾)，每日进行一次。巡查时如发现植物有机会影响道路使用者的视线，亦会即日处理。有关承建商亦负责快速公路的路旁植物护养工作，会最少六个月进行一次。其他公共道路的清洁工作由食物环境卫生署负责，至于路旁植物护养工作，会视乎地点由不同部门负责，包括路政署、地政总署、康乐及文化事务署、渔农自然护理署等。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0463)

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(丘国鼎)
局长： 运输及物流局局长

问题：

就纲领提及的道路工程项目中，请告知本会：

1. 屯门绕道工程以及屯门龙富路及海荣路扩展工程的估计费用、预计工程动工日期、预计启用日期；
2. 狮子山隧道改善工程的估计工程费用、预计工程动工日期、预计启用日期。

提问者： 林健锋议员(立法会内部参考编号：11)

答复：

路政署现正分别就屯门绕道以及屯门龙富路及海荣路扩建工程进行勘察研究和详细设计工作，亦正就狮子山隧道改善工程进行首阶段设计及工地勘测。我们会持续审视如何更有效运用公共资源及工程开支的效益，并因应最新的发展情况，包括政策发展及政府财政状况等，持续检视在规划中项目的优次缓急，适当调整推展进度。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0464)

总目： (60) 路政署

分目： (000) 运作开支

纲领： (1) 基本工程，(2) 区域及维修工程，(3) 铁路发展，
(4) 技术服务

管制人员： 路政署署长(丘国鼎)

局长： 运输及物流局局长

问题：

该纲领2024/25年度的编制上限由2 4 7 6 个非首长级职位减至2 4 6 3 个，减幅为 1 3 个。并由4 2 个首长级职位，减至二零二五年4 0个，减幅为 2 个。请告知本会拟删减的职位及可节省的开支总额。

提问人： 林健锋议员(立法会内部参考编号：12)

答复：

路政署于2024-25年度净删减15个职位（包括删减36个现有职位及开设21个职位），涉及职位的相关资料表列如下：

职位	开支^ (百万元)
(i) 删减36个现有职位(包括2个首长级职位及34个非首长级职位)：	-11.8
总工程师(有时限首长级职位)	2个
技术主任/见习技术主任(土木工程)	1个
高级打字员	3个
打字员	5个
助理文书主任*	3个

职位		开支^ (百万元)
缮校员	1个	
丈量员	20个	
办公室助理员	1个	
(ii) 开设21个非首长级职位：		21.8
高级工程师	6个	
工程师/助理工程师	6个	
高级土力工程师	1个	
土力工程师/助理土力工程师	1个	
结构工程师/助理结构工程师	1个	
机电工程师/助理机电工程师	1个	
园境师/助理园境师	1个	
一级农林督察	2个	
二级私人秘书*	2个	

^ 按薪级中点估计的年薪值计算

* 2个现有助理文书主任职位重整为2个二级私人秘书职位

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0465)

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(丘国鼎)
局长： 运输及物流局局长

问题：

纲领内当局会继续推展《铁路发展策略2014》建议中余下的铁路方案，以及有序地推展《香港主要运输基建发展蓝图》定下的其他铁路方案。就此，政府可否告知本会：

1. 《铁路发展策略2014》项目的最新进展、未来工程时间表及开支预算。
2. 东九龙线规划工作的最新进展及建造时间表。
3. 东九龙智慧绿色集体运输系统的涵盖范围、建造时间表和开支预算。

提问人：林健锋议员(立法会内部参考编号：13)

答复：

1. 《铁路发展策略2014》项目的最新进展、工程时间表及开支预算载于下表：

铁路项目	最新进展	工程时间表	预算开支
1. 东涌线延线	建造工程已于2023年展开。	预计于2029年竣工。	建造成本预算为195亿元(按2020年12月价格计算)。
2. 屯门南延线	建造工程已于2023年展开。	预计于2030年竣工。	建造成本预算为158亿元(按2023年7月价格计算)。
3. 北环线及古	<u>古洞站</u>	<u>古洞站</u>	<u>古洞站</u>

铁路项目	最新进展	工程时间表	预算开支
洞站	建造工程已于2023年展开。 <u>北环线主线</u> 详细规划及设计进行中。	预计于2027年竣工。 <u>北环线主线</u> 建造工程预计于2025年开展，于2034年竣工。	建造成本预算为59亿元(按2023年7月价格计算)。 <u>北环线主线</u> 见注1
4. 洪水桥站	详细规划及设计进行中。	主要工程预计于2024年开展，于2030年竣工。	见注1
5. 南港岛线(西段)	鉴于沿线地势起伏，受重型铁路的爬升能力所限，南港岛线(西段)部分路段须深入地底，其运输及成本效益皆不理想。有见及此，政府正研究有否合适的替代运输系统能满足该走线的运输需求，同时能提高项目的技术可行性及整体成本效益。我们目标于今年内敲定合适技术方案，以期铁路项目能配合华富村重建计划的时间表。在研究不同技术方案时，我们亦会评估相关方案的推展时间表和建造成本。因此我们需要在敲定技术方案后才能提供这方面的资料。		
6. 东九龙线	参考答复的第2及3部分。		
7. 北港岛线	《香港主要运输基建发展蓝图》指出随着港岛线信号系统的提升，其运载能力将会增加，直至2046年前都没有迫切性推展北港岛线。		

注1：政府与其独立顾问现正因应港铁公司的详细规划及设计进行评估，以更新成本估算。

- 2.及3. 拟议的东九龙智慧绿色运输系统为原建议东九龙线的替代方案，走线全长约7公里，为观塘上坡地区提供便捷的接驳交通服务，便利市民前往港铁彩虹站及油塘站，途经彩云、顺利、顺安、秀茂坪、宝达及马游塘，并透过行人通道接驳安达臣道一带。

政府计划于2024年上半年寻求立法会工务小组委员会及财委会批准拨款，委聘顾问为「东九龙智慧绿色集体运输系统」进行勘查研究及设计。如获批准拨款，有关工作将于2024年年中展开。政府亦计划于今年下半年内邀请本地及国内外智慧绿色集体运输系统的供应商及营运商递交意向书，从而敲定系统及其基建设施的具体要求及设计。与此同时，我们正努力加快原有工作时间表，争取于2026

年就项目的建设工程招标，以期于2027年批出工程合约。项目的初步工程造价和推展时间表，将于勘查研究及设计阶段确定。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2713)

总目： (60) 路政署
分目： (-) 没有指定
纲领： (2) 区域及维修工程
管制人员： 路政署署长(丘国鼎)
局长： 运输及物流局局长

问题：

香港不少道路的状况未如理想，路面龟裂以至出现坑洞的情况比比皆是。就此，政府可否告知本会：

1. 路政署提及二零二三年度修葺路面坑洞工作在二十四小时内完成比率为百分之百，但多区路面仍存在坑洞，当局有否复核该准则的真实性；
2. 当局于二零二三年为维修路面而使用的公共开支；以及二零二四年为维修路面而预留的开支预算；
3. 有市民反映重型车辆会破坏路面，导致路面凹凸不平，当局有否研究使用新的物料以铺设更耐用的道路；如有，研究进度为何；如否，原因为何。

提问人：林新强议员(立法会内部参考编号：37)

答复：

1. 路政署负责保养和维修辖下公共道路和附属道路设施，并设有恒常的道路巡查机制，透过定期合约聘用承建商进行有关工作。在定期进行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时，路政署会安排承建商尽快维修可能会引致道路安全问题的损毁。根据承建商提供的工作纪录，全部修葺路面坑洞的工作在过去一年均可于24小时内完成。

路政署亦已在工程合约内订下严谨机制监控承建商的工作表现。承建商在完成相关工作后，须按合约要求提交工作纪录，包括维修前后的现场相片等资料。路政署会审阅有关工作纪录或报告，确保维修工作符合维修合约中的要求及在所需的时间内完成。路政署亦会派员抽样

检查承建商的工作，如工作水平未能达到指定标准，路政署会根据合约规定及既定机制作适当的跟进。路政署会继续严格监察承建商的工作表现，确保承建商在进行例行检查及详细检查时，按相关规定记录所有损毁情况，并适时完成有关的维修工作。

2. 路政署在2023年为道路重建、修复及重铺而使用的开支约为6.51亿元，而在2024年为有关工作预留的开支预算约为6.18亿元。由于2023年在台风和特大黑色暴雨过后多处须进行紧急修复工作，因此该年的开支相对较高。
3. 路政署一直致力研究更耐用的铺路物料，以尽量减少维修工作的频率及工程期间对市民造成的不便。例如在2018至2022年期间，路政署在超过30个繁忙路段试用与香港理工大学合作研发的一种较耐用沥青物料——「高改性沥青玛蹄脂碎石混合料」。测试结果确定其抗变形、抗老化和抗疲劳方面的表现均较现有沥青优胜，能改善道路的耐用性及有助减少路面维修的次数。路政署于2023年开始正式于道路维修工程使用该新沥青物料，现时已于超过70个路段使用。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2550)

总目： (60) 路政署
分目： (-) 没有指定
纲领： (4) 技术服务
管制人员： 路政署署长(丘国鼎)
局长： 运输及物流局局长

问题：

现时，路政署每年会因应乡郊村民的申请，于「乡郊路灯工作计划」（计划）下在乡郊地区安装新村灯或因应土地发展需要为现有村灯移位，并由民政事务总署及各區民政事务处负责收集、统筹各区的申请，但村灯增加的速度缓慢，计划进度未如理想。就此，政府可否告知本会：

- (一) 过去四个年度，以18区划分，每个年度各区的乡村数目、新村灯申请数目、获分配安装新村灯的配额，以及已完成安装的新村灯数目；
- (二) 过去四个年度，以18区划分，每个年度各区的现有村灯移位申请数目及获分配村灯移位的配额；及
- (三) 过去三个年度，每个年度计划的实际开支或修订预算开支？

提问人：李梓敬议员(立法会内部参考编号：18)

答复：

路政署每年会因应资源状况设定「乡郊路灯工作计划」(下称「计划」)的全港整体配额，为有需要的乡郊道路安装新的村灯。此外，因应土地发展需要，路政署亦负责搬迁现有的村灯。民政事务总署及各區民政事务处负责收集、统筹各区的申请，并主要按照申请日期编定优先次序，然后编入路政署的计划内予以执行。民政事务总署会视乎各区申请总数，按比例分配各区的配额。

在展开安装新村灯的工程前，路政署及民政事务处须进行一系列准备及跟进工作，包括与村代表、申请人及相关部门举行实地会议，如涉及私人土地，须取得有关业权人同意。部门亦须就有关反对意见与反对者进行调解

及达成共识后，方可进行安装工作。就提问的各个部分，经咨询民政总署后，现答复如下：

(一) 过去四个财政年度，相关地区的村灯申请数目列于表一，获分配安装村灯的配额列于表二，而已完成安装村灯的地区及其数量载于表三。

表一： 在过去四个财政年度有收到安装新村灯申请的地区分布及相关数目(支)

	2020-21 年度	2021-22 年度	2022-23年度	2023-24 年度 (截至2024年 3月初)
南区	0	1	3	7
离岛	40	30	12	18
葵青	10	3	7	6
荃湾	18	0	0	12
沙田	46	11	23	4
西贡	10	18	19	64
大埔	64	107	9	20
北区	84	113	137	131
元朗	155	200	230	242
屯门	34	17	6	79
总计：	461	500	446	583

表二： 在过去四个财政年度获分配安装新村灯的地区分布及相关配额数目(支)

	2020-21 年度	2021-22 年度	2022-23 年度	2023-24 年度
南区	1	2	3	1
离岛	42	38	33	21
观塘	3	2	3	1
葵青	6	4	9	1
荃湾	8	12	14	8
沙田	15	26	22	28
西贡	43	42	34	35
大埔	71	63	65	103
北区	118	92	93	138
元朗	191	200	209	217
屯门	34	46	48	47
总计：	532	527	533	600

表三： 过去四个财政年度已完成的新村灯数量(支)，所属地区分布表列如下：

	2020-21 年度	2021-22 年度	2022-23 年度	2023-24 年度 (截至2024年 3月中)
东区	1	1	0	0
南区	6	3	0	14
离岛	26	27	48	58
黄大仙	0	0	1	0
葵青	0	6	2	18
荃湾	14	8	3	32
沙田	10	18	26	25
西贡	28	38	32	60
大埔	27	85	99	81
北区	103	91	86	78
元朗	139	171	135	194
屯门	23	8	4	16
总计：	377	456	436	576

注：由于村灯安装工程未必可于收到申请或获分配配额同一财政年度内完成，路政署每年完成安装的新村灯的数量并非对应同年度的配额或申请数目。因此，表一至表三所涉及的地区及相关数目不能作直接比较。

(二) 乡郊居民申请搬迁村灯须提交合理的原因供部门考虑，现时相关申请不受配额的限制。过去四个财政年度已完成搬迁的村灯数量(支)，所属地区分布表列如下：

	2020-21 年度	2021-22 年度	2022-23 年度	2023-24 年度 (截至2024年 3月中)
南区	0	0	0	1
离岛	2	4	1	8
葵青	0	1	0	0
荃湾	0	0	1	3
沙田	7	3	2	3
西贡	6	3	1	0
大埔	19	19	14	10
北区	13	15	16	8
元朗	31	33	20	37
屯门	2	2	1	0
总计：	80	80	56	70

(三)「计划」在2021-22和2022-23年度的实际开支分别为905.7万元和1,546.6万元，而2023-24年度的修订预算开支为1,936.9万元。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3168)

总目： (60) 路政署
分目： (-) 没有指定
纲领： (2) 区域及维修工程
管制人员： 路政署署长(丘国鼎)
局长： 运输及物流局局长

问题：

以路砖铺设的行人路面容易因为日久失修及上水土流失导致凹凸不平，对途人使用安全构成威胁。关于行人路的质素及保养维修问题，政府可否告知本会：

- 1) 本届政府「地区治理领导委员会」首次会议中提到会扩大重铺香港行人路路面的规模，以提供更舒适的步行环境，有关计划推行至今开支及工程进度为何；
- 2) 过去三年，全港每年涉及维修行人路面的工作详情，包括处理相关投诉或举报的人手、预算、实际开支、巡查次数及监察的详情分别为何，并按区议会分区列出相关的分项数字；
- 3) 有否就工程承办商的维修工程项目，包括工程进度及物料等进行监管；若有，请具体列出过去三年符合维修进度及因出现延误而触发罚款机制的金额各有多少，以及最长和平均延误日数；
- 4) 有否探讨改用质素较佳的物料铺设路面，从而减少因路面不平坦或破损而导致的行政及维修费用；如有，详情为何；如否，原因为何。

提问人：梁熙议员(立法会内部参考编号：2)

答复：

- 1)
为提供更舒适的步行环境，在「地区治理领导委员会」中有关扩大重铺行人路路面计划包含 40 段公共行人路，分两阶段推展。首阶段 20 段公共行人路的路面重铺工程已按计划于 2023 年年底前全部展开。就第二阶段共 20 段的工程，截至 2024 年 2 月底，其中 7 段已经展开，目标是于 2024 年第 2 季或之前开展余下 13 段的工程。路政署会继续积极跟进推展有关工

作，预计 2024 年年底前完成所有 40 段公共行人路的工程。截至 2024 年 2 月，相关工程开支约为 1,500 万元。

2)

路政署以定期合约形式，聘用承建商进行路面及附属道路设施的巡查及维修(包括行人路)，视乎行人路的位置及行人流量，例行检查的频次由每七天至每三个月一次不等。路政署亦会收到有关行人路面凹凸不平的公众报告。如有关损毁可能引致行人安全问题，路政署会尽快安排维修，以维持行人路在良好状况。此外，路政署会每六个月安排为辖下全港的公共道路(包括行人路)进行一次详细检查，收集道路表面及结构状况的资料，以规划中长期的维修工作。

截至2024年2月1日，路政署在区域及维修工程纲领下的人手编制为1 156 人，负责区域行政及道路维修工作，有关行人路方面的常规职务包括上述的行人路定期检查和维修工作、处理相关投诉等。路政署没有就进行相关工作的人手作详细分列。

有关行人路维修工程于 2021 至 2023 年的预算和实际开支，按区议会分区的各区数字如下：

地区	实际开支 / [预算开支] (万元)		
	2021 年	2022年	2023年 (注1)
香港 (包括中西区、东区、南区 及湾仔)	194.1 [200]	265.4 [300]	657.6 [600]
九龙 (包括九龙城、观塘、深水埗、 油尖旺及黄大仙)	1,761.8 [1,800]	1,875.9 [1,900]	2,574.8 [2,600]
新界东 (包括西贡、沙田、 大埔、北区及离岛)	819.4 [800]	706.4 [800]	1,179.0 [1,100]
新界西 (包括荃湾、葵青、 屯门及元朗)	310.1 [300]	988.7 [700]	1,244.9 [1,100]

注 1：2023 年各区的实际和预算开支较 2021 年及 2022 年高是因为路政署于香港岛（中环）、新界东（大围）及新界西（荃湾）进行了小区美化工程，同时亦在九龙区进行较大规模的维修工作。

承建商在完成相关工作后，须按合约要求提交工作纪录，包括维修前后的现场相片等资料。路政署会审阅有关工作纪录或报告，确保维修工作符合维修合约中的要求。路政署亦会派员抽样检查承建商的工作，如工作水平未能达到指定标准，路政署会根据合约规定及既定机制作适当的跟进。路政署会继续严格监察承建商的工作表现，保持辖下行人路的状况良好。

3)

路政署已在工程合约内订下严谨机制监管承建商的工程进度及采用的物料规格等。路政署会透过每月举行的工程进度会议紧密留意承建商的进度。如果发现承建商的表现未如理想因而影响进度，会先向承建商发出警告信并敦促承建商尽快调配资源，以改善工程进度。如果情况没有改善，路政署亦会把其不理想表现反映在表现评估报告上。同时，路政署会根据合约规定及既定机制向承建商追讨因工程延误所引致的延期损害赔偿。过去三年，承建商能按时完成大部分工程施工令，详情如下：

	2021年	2022年	2023年
已结算维修工程施工令	549	617	590
按时完成的数目	498	592	586
出现延误的数目	51	25	4
延期损害赔偿总额(万元) (注2)	172	20	6
最长延误日数(日)	134	174	52
平均延误日数(日)	49.8	46.4	16.5

注 2：由于 2021 年部分出现延误的工程项目规模相对较大，因此其延期损害赔偿总额亦较高。

4)

行人路经日久使用，铺路砖之间有机会逐渐出现高低不平的情况，常见原因包括因经常起卸重物或有车辆非法停泊而承受过重压力、地下喉管漏水，以及个别承建商在行人路进行掘路工程后未有妥善修复等。为提高铺路砖垫层的稳固程度，路政署在路砖下的细沙垫层会加入少量水泥加强路砖基底稳固程度，以及在路砖之间的夹缝铺上填缝料。这些做法均有效改善路砖面高低不平的情况。

香港的行人路主要可分为以混凝土铺设以及由预制铺路砖铺设(路砖行人路)两大类。路政署一直因应行人路的负荷来决定所采用的物料，例如在主要为行人使用的街道一般会使用路砖，除有助优化市容外，亦较符合环保原则。在一些负荷相对较高的路砖行人路路段，例如在停车场出入口附近，路政署会采用鱼骨式设计铺设路砖以增加其互锁性。然而，在一些位于工业区内有频繁上落货物和使用行人路运货的街道，路政署则会使用较耐用的混凝土行人路面，务求能减低频繁损坏的情况和所需的维修工作。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2647)

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(丘国鼎)
局长： 运输及物流局局长

问题：

有关铁路发展方面：

1. 有关继续进行沙田至中环线（沙中线）的余下工程，余下工程的详情及预算为何？
2. 继续推展《铁路发展策略2014》建议中余下的铁路方案，其中原方案东九龙延线连接宝林站的研究方案，当时的研究为什么认为原方案可行？而政府却在2023年认为技术上不可行？有关的顾问研究涉及多少开支？而有关研究仍有多少参考价值？
3. 政府有否计划参考如国内的新技术，重新研究原方案东九龙延线连接宝林站究的可行性？如有，详情为何；如否，原因为何。

提问人：李世荣议员(立法会内部参考编号：28)

答复：

1. 沙田至中环线(沙中线)的余下工程主要包括：

- (a) 沙田坳道(近龙翔道东行线)道路工程；
- (b) 马仔坑游乐场重置工程；
- (c) 连接北帝街与宋皇台站的行人天桥；及
- (d) 东铁线旺角东站至罗湖站及落马洲站之间的13个车站加装自动月台闸门。

上述(a)、(b)及(c)三项的工程预算合共约11亿元，而(d)项工程的开支是由香港铁路有限公司负责。

2. 在制定《铁路发展策略2014》(《策略》)时，政府已考虑东九龙线包括运输需求、工程及营运可行性、环境影响等各方面的因素。正如在《策略》中指出，个别建议铁路项目的进一步推展，须取决于日后就项目进行的详细工程、环境及财务研究结果，以及最新的客运需求评估等因素。制定《策略》的研究涵盖香港整体铁路网络的策略性规划，并就铁路系统的施展作出建议(包括东九龙线)，研究总开支为3,750万元。

东九龙线原方案沿线地势起伏，受重型铁路的爬升能力所限，部分路段须深入地底，其运输及成本效益皆不理想。经全面检视项目的技术挑战及运输效益，我们会于东九龙引入智慧绿色集体运输系统，以替代地下重型铁路模式。在规划东九龙智慧绿色集体运输系统方案时，我们已经参考了东九龙线原方案的走线及车站位置。

3. 政府计划于2024年上半年寻求立法会工务小组委员会及财委会批准拨款，委聘顾问为「东九龙智慧绿色集体运输系统」进行勘查研究及设计。如获批准拨款，有关工作将于2024年年中展开。政府亦计划于今年下半年内邀请相关供应商及营运商递交意向书，从而敲定系统及其基建设施的具体要求及设计，并会就扩展系统的可行性包括延伸至宝琳的建议作审视。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0432)

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(丘国鼎)
局长： 运输及物流局局长

问题：

在本纲领下，路政署于2023年设立北部都会区铁路办事处，以协助推展与北部都会区相关的铁路项目。就此，政府可否告知本会，在2023-24年度及2024-25年度分配予北部都会区铁路办事处工作的人手和资源为何？

提问者： 龙汉标议员(立法会内部参考编号：12)

答复：

路政署在2023-24年度增设北部都会区铁路办事处。该办事处一共设立4个首长级职位，包括3个编外职位和1个从路政署铁路拓展处内部重行调配的常额职位，以及41个非首长级职位，包括20个新开设的编外职位和21个从路政署铁路拓展处内部重行调配的现有常额职位，以协助推展与北部都会区相关的铁路项目。2024-25年度，北部都会区铁路办事处的薪酬开支(按薪级中点估计的年薪值)约为5,000万元。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0433)

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(丘国鼎)
局长： 运输及物流局局长

问题：

根据本纲领下衡量服务表现的主要指标，在2024年顾问公司进行的研究和其他工作的预算开支将会是6.073亿元，较2023年的实际开支大幅增加50%以上。就此，政府可否告知本会：

- (a) 拟由顾问公司在2024年进行的研究的详情；以及
- (b) 得出2024年预算开支会增加的依据？

提问人： 龙汉标议员(立法会内部参考编号：13)

答复：

(a) 铁路发展纲领下，拟由顾问公司在2024年进行的研究的详情如下：

	顾问公司进行的研究
2024年前已开展的研究	1. 沙田至中环线－建设、测试和调试阶段的监测和验证－勘查研究
	2. 沙田至中环线(沙中线)有关以服务经营权模式营运沙中线的专业服务－勘查研究
	3. 跨越2030年的铁路策略性研究
	4. 审查东涌线延线项目设计的研究
	5. 独立审查屯门南延线项目财政安排－勘查研究
	6. 港深西部铁路(洪水桥至前海)－次阶段研究

	顾问公司进行的研究
	7. 独立审查东铁线古洞站财政安排 – 勘查研究
	8. 独立审查洪水桥站项目财政安排 – 勘查研究
2024 年内开展的研究	9. 独立审查北环线主线项目财政安排 – 勘查研究
	10. 屯门南延线、北环线第一期古洞站及洪水桥站工程项目监督及查核之相关风险评估的咨询服务 – 勘查研究
	11. 东涌线延线工程、小蚝湾站工程及机场铁路掉头隧道延展段工程项目监督及查核之相关风险评估的咨询服务 – 勘查研究
	12. 东九龙智慧绿色集体运输系统 – 勘查研究及设计

(b) 2024 年顾问公司进行的研究和其他工作的预算开支较 2023 年的实际开支增加，主要是由于 2024 年将新增四个研究项目。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2378)

总目： (60) 路政署
分目： (-) 没有指定
纲领： (2) 区域及维修工程
管制人员： 路政署署长(丘国鼎)
局长： 运输及物流局局长

问题：

路政署的其中一个职责是负责维修所有公用道路，包括：道路构筑物、政府行车隧道、道路设备等，而本年度用作道路维修的预算约6亿6千万左右。而在二零二四至二五年度需要特别留意的事项中，有一项是关于路政署，致力使用创新科技和把工作流程数码化，以便提高工作效率；请政府当局告知本会，当局会如何使用创新科技和把工作流程数码化便提高维修工作效率；当局有何措施改善有关路段的路面状况？

提问人： 尚海龙议员(立法会内部参考编号：25)

答复：

路政署一直致力在公共道路的维修保养方面使用创新科技和把工作流程数码化，以提高工作效率及改善对市民提供的服务。路政署自2022年年底实施数码道路维修管理系统，把巡查及监督程序数码化，使路政署人员能更有效率地管理辖下道路维修承建商所进行的道路巡查工作及维修工程，而新系统所收集的数据亦能提供道路状况的相关资料，让路政署人员能更好规划维修工作。系统现已在6个道路维修合约中使用，并计划推展至现行余下3个同类型合约使用，目标在2024年内把所有道路维修合约的大部分巡查及监督程序数码化。

此外，路政署亦将于今年年中开始采用人工智能技术，透过分析在巡查时所收集的路面照片，自动找出道路的欠妥情况，如褪色道路标记及路面裂缝等，从而尽快安排合适的维修工程。路政署亦会继续使用小型无人机，勘察难以到达的道路构筑物(包括桥梁、隧道等)及斜坡的状况，以提升检查工作的效率和安全性。

路政署委聘道路维修承建商就辖下公共道路及相关的道路设施进行维修及保养工作。有关承建商会定期进行道路巡查，并在发现道路损毁和收到欠妥报告后安排所需的维修工程，将道路网络保持在安全和可使用的状态。除了为可能引致安全问题的道路损毁安排即时维修工程外，路政署亦会适时安排较大规模的路面重铺或重建工程，进一步改善路面的整体情况。同时，路政署亦不断研究和试用更耐用和环保的铺路物料，以便在公共道路使用。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2047)

总目： (60) 路政署
分目： (000) 运作开支
纲领： (4) 技术服务
管制人员： 路政署署长(丘国鼎)
局长： 运输及物流局局长

问题：

根据路政署数字，全港共有超过14万支街灯，位于行车道路、行人路和单车径，就政府试验中的多功能智慧灯柱、太阳能街灯，政府可否告知本会：

- (a) 现时全港的太阳能路灯/装置的数量，并列明所属地区分布；
- (b) 每支太阳能路灯/装置的成本及安装预算费用，以及过去3年为太阳能路灯/装置维修保养所涉及的开支为何；
- (c) 预计每年将会增加的数量及预算费用为何？

提问人： 邓家彪议员(立法会内部参考编号：5)

答复：

路政署负责为公共道路和在「乡郊路灯工作计划」下为有需要的乡郊道路设置路灯。在尚未有电力供应或于地底电缆损坏的情况下，设置太阳能路灯可作为临时措施以提供有限度的照明服务。待有关地区设有或恢复永久电力供应后，一般路灯将取代太阳能路灯，以提供更可靠及稳定的公共照明服务。

(a) 现时香港共设置了115支太阳能路灯，所属地区分布表列如下：

地区	太阳能路灯 (支)
北区	45
元朗	36
荃湾	9
大埔	7
屯门	5
九龙城	5
葵青	2
西贡	2
深水埗	2
观塘	1
东区	1
总计	115

(b) 每支太阳能路灯的安装费用约为17,500元。过去3个财政年度，太阳能路灯的维修费用共约6,000元。

(c) 太阳能路灯作为临时措施以提供有限度的照明服务，其安装数量将视乎实际情况及需要而定，例如相关道路是否有电力供应安装一般路灯、周边环境是否有足够空间容许太阳能路灯正常运作及附近居民对设置太阳能路灯的意见等。因此，我们未能提供预计每年将会增加的数量及其预算费用。

然而，根据过去4个财政年度的纪录，路政署平均每年在各区设置约25支太阳能路灯，安装费用约为40万元，我们会按实际情况及需要作出检视，每年亦会预留相若的预算费用作安装太阳能路灯之用。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2048)

总目： (60) 路政署
分目： (000) 运作开支
纲领： (1) 基本工程
管制人员： 路政署署长(丘国鼎)
局长： 运输及物流局局长

问题：

「人人畅道通行」计划于二零一二年推行至今已十多年，就此，政府可否告知本会：

- (a) 计划推行至今，每年完成的项目数目及总开支；
- (b) 未来准备施工的项目数目及总开支；
- (c) 政府有否估算过，如为所有「人人畅道通行」计划内的升降机加装闭路电视所需开支，如有，详情为何，如否，原因为何？

提问人： 邓家彪议员(立法会内部参考编号：6)

答复：

- (a) 路政署一直致力推动「人人畅道通行」计划下各阶段共 384 个项目。截至 2024 年 2 月底，「人人畅道通行」计划共有 202 个项目已经完成，每年完成的项目数目表列如下：

年份	完成的项目数目
2013	1
2014	9
2015	15
2016	20
2017	26
2018	40
2019	38
2020	20
2021	10

年份	完成的项目数目
2022	10
2023	12
2024 (截至2月底)	1

上述完成项目的总开支约为 53.9 亿元。

- (b) 截至 2024 年 2 月底，「人人畅道通行」计划下未完成的 182 个项目中，有 156 个项目正在施工，余下 26 个项目的工程有待开展，当中包括 20 个正在招标的项目，预计可在 2024 年年中开展工程，涉及总开支约 5.4 亿元，其余 6 个项目则正在进行规划及设计，有关的工程开展时间及开支有待确定。
- (c) 路政署已在所有于「人人畅道通行」计划下兴建的升降机安装闭路电视摄影机，在升降机内摄下的画面会被传送到升降机外出入口旁的显示器作实时播放，以提升升降机内部的保安管理。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0751)

总目： (60) 路政署
分目： (-) 没有指定
纲领： (2) 区域及维修工程
管制人员： 路政署署长(丘国鼎)
局长： 运输及物流局局长

问题：

路政署负责维修保养所有公用道路和附属道路设施，以维持完善的道路网络并致力改善道路清洁情况。就此，可否告知本会：

1. 就2024-25年度的预算开支1亿4千6百万元，分别列出用于道路清洁、街景改善及绿化斜坡的开支为何？
2. 快速公路、主要干路及市区干道的清洁频率及相关开支分别为何？
3. 政府当局有否采用应用科技于预防、监测及改善行车道路破损以及其路面（包括路旁路肩）的清洁情况？如有，详情为何？如否，原因为何？
4. 政府当局有否研究和试用更耐用和环保的铺路物料？如有，详情为何？如否，原因为何？

提问人： 谢伟铨议员(立法会内部参考编号：31)

答复：

1. 路政署在2024年拨作道路设施清洁、街景改善及绿化采用喷浆混凝土护面的斜坡的预算开支分别约为5,950万元、8,560万元及90万元。
2. 按现行机制，路政署负责快速公路的日常清洁工作(包括清扫街道和清理垃圾)，会每日进行一次；而其他公共道路(包括主要干路及市区干道)的清洁工作则由食物环境卫生署负责。

此外，路政署亦负责辖下公共道路设施的清洁工作。其中，行人天桥 / 隧道等道路构筑物(包括扶手电梯及升降机)每季至少清洁一次。至于其

他设施，例如道路交通标志及街名牌等，会每六个月至少清洁一次，在繁忙路段，有关工作次数会加密至每季至少清洁一次。

路政署并没有备存上述清洁工作的分项开支数字。

3. 路政署一直致力在公共道路的维修保养方面使用创新科技和把工作流程数码化，以提高工作效率及改善对市民提供的服务。路政署自2022年年底实施数码道路维修管理系统，把巡查及监督程序数码化，使路政署人员能更有效率地管理辖下道路维修承建商所进行的道路巡查工作及维修工程，而新系统所收集的数据亦能提供道路状况的相关资料，让路政署人员能更好规划维修工作。系统现已在6个道路维修合约中使用，并计划推展至现行余下3个同类型合约使用，目标在2024年内把所有道路维修合约的大部分巡查及监督程序数码化。

此外，路政署亦将于今年年中开始采用人工智能技术，透过分析在巡查时所收集的路面照片，自动找出道路的欠妥情况，如褪色道路标记及路面裂缝等，从而尽快安排合适的维修工程。路政署亦会使用小型无人机，勘察难以到达的道路构筑物(包括桥梁、隧道等)及斜坡的状况，以提升检查工作的效率和安全性。

就道路清洁方面，路政署亦会使用机械扫街车定期清扫辖下快速道路两旁和捡拾道路上的垃圾，以保持快速道路网的整洁。

4. 路政署一直致力研究更耐用的铺路物料，以尽量减少维修工作的频率及工程期间对市民造成的不便。例如在2018至2022年期间，路政署在超过30个繁忙路段试用与香港理工大学合作研发的一种较耐用沥青物料 - 「高改性沥青玛蹄脂碎石混合物」。测试结果确定其抗变形、抗老化和抗疲劳方面的表现均较现有沥青优胜，能改善道路的耐用性及有助减少路面维修的次数。路政署于2023年开始正式于道路维修工程使用该新沥青物料，现时已于超过70个路段使用。

至于环保的铺路物料方面，路政署现时已有循环使用沥青废弃物料用作生产新沥青物料，以体现减废及可持续发展的原则。此外，为减少废轮胎弃置于堆填区的数量，路政署亦与香港理工大学共同研究将废弃车胎橡胶粉加入传统沥青铺路物料的可行性，并已于2023年年底完成实地测试，结果显示橡胶沥青能有效提高路面的耐用性。路政署会继续研究如何于道路维修工程更广泛使用有关物料。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2211)

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(丘国鼎)
局长： 运输及物流局局长

问题：

就「人人畅道通行」计划，政府可否告知本会：

1. 过去1年至今，九龙中区「人人畅道通行」计划下竣工项目、已展开项目及筹划中的项目分别为何；
2. 会否加强监管承建商财务状况，并评估承建商是否有能力承接多个工程项目；若会，详情为何；若否，原因为何；及
3. 会否研究要求承建商提交保证金，确保工程不会「烂尾」；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：16)

答复：

1. 过去一年，在「人人畅道通行」计划下，九龙城和黄大仙区有2个项目竣工、17个项目正在施工中及2个项目正在招标。上述项目详情分别载于表1、表2及表3：

表1：已竣工的项目

结构编号	位置	行人通道类别	设施类别	竣工日期
九龙城				
KC01	横跨联合道近联福道	行人天桥	升降机	2023年5月
黄大仙				
KF76	横跨凤德道近龙蟠街	行人天桥	升降机	2023年12月

表2：正在施工的项目

结构编号	位置	行人通道类别	暂定竣工日期	情况
九龙城				
K64*	横跨红磡道近戴亚街	高架行人道	2026年3月	正在施工
KS41	横跨漆咸道北近温思劳街	行人隧道	2024年12月	正在施工
OM01	横跨忠孝街近爱民村敦民楼	行人隧道	2025年6月	正在施工
KS8	横跨太子道西近狮子石道	行人隧道	2024年9月	正在施工
KS9	横跨太子道西于九龙城交汇处	行人隧道	2024年12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	2024年9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	2024年12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6月	正在施工
KF111	横跨界限街近基堤道	行人天桥	2026年6月	正在施工
KS21	横跨佛光街近和衷街	行人隧道	2027年3月	正在施工
黄大仙				
KF73*	横跨东头村道近东隆道	行人天桥	2025年9月	正在施工
WTS04	横跨竹园道连接鹏程苑及竹园南村	行人天桥	已完工 (1号升降机) 2027年6月 (2号升降机)	正在施工 (2号升降机)
KF92A*	横跨龙蟠街近凤德道	行人天桥	2026年3月	正在施工
KF62	横跨凤德道及蒲岗村道近凤德村	行人天桥	2027年3月	正在施工
KF77	横跨龙翔道近斧山道	行人天桥	2026年12月	正在施工
CYS03	横跨竹园道连接竹园广场及竹园体育馆	行人天桥	2027年3月	正在施工
WTS05	横跨东头村道近黄大仙下村龙达楼	行人天桥	2026年12月	正在施工

表3：正在招标的项目

结构编号	位置	行人通道类别	暂定竣工日期	情况
黄大仙				
TZL01	横跨双凤街连接慈乐村(一期)及慈乐村(二期)	行人天桥	2028年3月	正在招标
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9月	正在招标

注*：就个别承建商在「人人畅道通行」工程项目出现延误的情况，路政署已收回相关工程合约内尚未完成的加建升降机工程项目，并已把上述余下工程与其他「人人畅道通行」工程项目一并于2024年3月1日招标，争取于2024年年中重新展开有关工程。

- 为工务工程招聘承建商时，路政署一般会邀请在《认可公共工程承建商名册》内有关类别和组别的承建商参与投标。在评审标书时，除了考虑投标者的标价、过往工务工程合约的表现等，亦会审视最高得分投标者的财务能力及其标价的合理性，以确保中标的承建商有足够能力(包括财务能力)按合约要求完成工程。投标者必须通过财务审核并满足相关的财务要求后，才会获批合约。

此外，在管理承建商名册方面，所有纳入《认可公共工程承建商名册》的承建商必须持续符合一系列的要求，包括「管理」、「员工聘用」、「财务能力」、「安全」、「诚信」等要求。在财务能力方面，承建商必须按照《承建商管理手册》的规定，定期向发展局提交经审计的周年财务报表和其他财务资料，以证明其财务能力完全符合相关的财务要求。如承建商未能在指定期限前提交财务报表 / 财务资料或达到订明的财务要求，发展局可根据《承建商管理手册》采取适当的规管行动，当中包括取消该承建商竞投工务工程的资格、降低其级别或组别，甚至将其从认可名册中除名。

- 考虑到承建商在缴交履约保证金所涉及的财务负担，政府在一般情况下不会要求承建商在承接工务工程时缴交履约保证金。然而，为保障政府的权益，政府会在工程合约中订明，于支付给承建商的工程费用中扣除约百分之一至二点五的款项作为保留金，该些保留金会留待承建商完成合约后才发还。如承建商未能按合约条件完成工程，政府会按合约机制从保留金中扣除适当的款项以填补损失。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2872)

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(丘国鼎)
局长： 运输及物流局局长

问题：

就实施铁路发展策略，请告知本会：

1. 自开展《跨越2030年的铁路及主要干道策略性研究》至公布《香港主要运输基建发展蓝图》，针对「三铁三路」（港深西部铁路、中铁线、将军澳线南延线、北都公路天水围至古洞段、沙田绕道、将军澳-油塘隧道）及「两铁一路」（北环线东延线、新界东北线、北都公路新界北新市镇段），分别所产生的前期研究经费？
2. 2024/25年度，预算由顾问公司进行的研究和其他工作共计12项，请列明各项工作的主要内容及各个项目的核准预算。相关预算开支由3.962亿元大幅上升至6.073亿元，升幅超过50%，原因为何？
3. 2024年预算进行的126项由路政署提供铁路规划支援的运输及规划研究，研究内容及相关开支为何？

提问人：张欣宇议员(立法会内部参考编号：2)

答复：

1. 在《香港主要运输基建发展蓝图》内倡议「三铁三路」及「两铁一路」，均在《跨越2030年的铁路及主要干道策略性研究》提出，当中铁路部分和主干道部分的前期研究费用估计分别为约6,490万元和2,750万元。

2. 铁路发展纲领下，拟由顾问公司在2024年进行的研究及其预算如下：

	顾问公司进行的研究	核准工程预算 / 核准承担额 (百万元)
2024年前已开展的研究	1. 沙田至中环线 – 建设、测试和调试阶段的监测和验证 – 勘查研究	275.6
	2. 沙田至中环线(沙中线)有关以服务经营权模式营运沙中线的专业服务 – 勘查研究	9.37
	3. 跨越2030年的铁路策略性研究	64.90
	4. 审查东涌线延线项目设计的研究	9.84
	5. 独立审查屯门南延线项目财政安排 – 勘查研究	4.16
	6. 港深西部铁路(洪水桥至前海) – 次阶段研究	9.90
	7. 独立审查东铁线古洞站财政安排 – 勘查研究	4.40
	8. 独立审查洪水桥站项目财政安排 – 勘查研究	4.79
2024年内开展的研究	9. 独立审查北环线主线项目财政安排 – 勘查研究	9.93
	10. 屯门南延线、北环线第一期古洞站及洪水桥站工程项目监督及查核之相关风险评估的咨询服务 – 勘查研究	11.68
	11. 东涌线延线工程、小蚝湾站工程及机场铁路掉头隧道延展段工程项目监督及查核之相关风险评估的咨询服务 – 勘查研究	11.86
	12. 东九龙智慧绿色集体运输系统 – 勘查研究及设计	190.90* (视乎招标及拨款申请结果)

* 预计于今年上半年寻求立法会工务小组委员会及财务委员会批准拨款。

2024-25年度顾问公司进行的研究和其他工作的预算合约总额较2023-24年度的实际合约总额增加，主要是由于2024年将新增四个研究项目。

3. 路政署会为各个政策局及部门进行的规划及工程研究提供铁路规划相关的技术支援。在2024年预算支援的126项研究中，主要涉及于全港不同区域进行的发展及基建规划，包括新发展区的规划研究、新建设施的勘查及工程研究、道路改善工程研究等。由于相关支援工作由路政署辖下铁路拓展处及北部都会区铁路办事处不同职级的现有人手以部分时间进行，因此我们并无这一项工作的人手及薪酬开支的分项数字。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1870)

总目： (100) 海事处

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 港口服务
(3) 本地海事服务
(4) 船舶服务

管制人员： 海事处处长(王世发)

局长： 运输及物流局局长

问题：

关于海上交通意外的执法事宜，政府可否告知本会：

- (一) 过去五年，每年本地海上交通意外宗数和伤亡人数，并按意外成因划分；
- (二) 过去五年，每年海事处负责本港海上交通意外的执法人手的以下资料：(i) 人手编制、(ii) 实际员额、(iii) 人手流失情况（包括流失人数、流失率和流失原因），以及(iv) 人手招聘情况（包括招聘工作的开支、申请人数及受聘人数），并按职系列出分项资料；及
- (三) 过去五年，每年因涉及危及他人在海上的安全而违反《商船（本地船只）条例》（第548章）及《船舶及港口管制条例》（第313章）的被定罪个案数目和所涉每宗罪行平均罚则分别为何？

提问人：周小松议员(立法会内部参考编号：25)

答复：

(一) 海事处参考国际海事组织发出的《海上事故或事件安全调查国际标准和推荐做法规则》(“规则”)对在香港水域内发生的海事意外进行调查并分类为碰撞、接触、触礁/搁浅、入水/沉没、火警/爆炸、翻船/倾斜和其他等。当中按规则属于严重和非常严重的意外事故，其调查报告连同所汲取的教训会上载于海事处网站供公众参阅，以期藉着公布调查结果，避免日后再次发生有关同类意外事故。过去五年，每年香港水域内发生的海事意外由265至338宗不等，涉及人员伤亡数量由14人至34人不等(见表(一)至表(五))。当中属于严重和非常严重的意外事故共有22宗(包括3宗发生在去年下半年、仍在调查的个案)，意外成因见表(六)(该表格内载列的每宗意外可能涉及一个或多个原因)。

表(一)

2023年海事意外类别统计(香港水域范围以内)						
意外事故类别	宗数	死亡人数	受伤人数	失踪人数	严重和非常严重意外事故	
					宗数	完成调查
碰撞	32	2	8	0	2	1
接触	66	0	4	0	0	0
触礁/搁浅	30	0	0	0	0	0
入水/沉没	71	1	5	0	1	1
火警/爆炸	20	3	3	0	3	1
翻船/倾斜	30	0	4	0	0	0
其他	89	0	1	0	0	0
总计	338	6	25	0	6	3

表(二)

2022年海事意外类别统计(香港水域范围以内)						
意外事故类别	宗数	死亡人数	受伤人数	失踪人数	严重和非常严重意外事故	
					宗数	完成调查
碰撞	83	0	7	0	0	0
接触	19	0	5	0	0	0
触礁/搁浅	27	0	0	0	0	0
入水/沉没	46	0	0	0	0	0
火警/爆炸	25	0	0	0	0	0
翻船/倾斜	11	0	0	0	0	0
其他	54	0	2	0	1	1
总计	265	0	14	0	1	1

表（三）

2021 年海事意外类别统计(香港水域范围以内)						
意外事故类别	宗数	死亡人数	受伤人数	失踪人数	严重和 非常严重意外事故	
					宗数	完成调查
碰撞	77	1	12	0	1	1
接触	25	0	15	0	0	0
触礁/搁浅	27	0	0	0	0	0
入水/沉没	38	0	0	0	1	1
火警/爆炸	23	0	2	0	2	2
翻船/倾斜	20	1	1	0	1	1
其他	59	0	0	0	0	0
总计	269	2	30	0	5	5

表（四）

2020 年海事意外类别统计(香港水域范围以内)						
意外事故类别	宗数	死亡人数	受伤人数	失踪人数	严重和 非常严重意外事故	
					宗数	完成调查
碰撞	104	3	12	0	1	1
接触	22	0	0	0	0	0
触礁/搁浅	29	0	2	0	0	0
入水/沉没	42	1	0	0	1	1
火警/爆炸	20	1	3	0	1	1
翻船/倾斜	20	2	3	0	1	1
其他	44	2	2	0	2	2
总计	281	9	22	0	6	6

表（五）

2019 年海事意外类别统计(香港水域范围以内)						
意外事故类别	宗数	死亡人数	受伤人数	失踪人数	严重和 非常严重意外事故	
					宗数	完成调查
碰撞	124	1	5	0	1	1
接触	66	0	13	0	0	0
触礁/搁浅	18	0	0	0	0	0
入水/沉没	35	0	3	0	0	0
火警/爆炸	19	3	3	0	1	1
翻船/倾斜	12	2	3	0	1	1
其他	47	0	1	0	1	1
总计	321	6	28	0	4	4

表（六）

2019-2023 年严重和非常严重意外事故原因						
事故原因 ¹	碰撞	入水/ 沉没	火警/ 爆炸	翻船/ 倾斜	其他	总计
未遵守海上避碰规则	3	0	0	0	0	3
天气原因	0	0	0	2	0	2
未遵守相关的法例、工作守则、 牌照上的规定等	1	2	3	1	1	8
人为因素 (包括人员不适任、疏忽、 缺乏安全意识等)	0	3	2	2	2	9
船只机械缺乏保养、机械故障 (主机、锚机、舵机失灵等)	0	1	2	0	1	4
未持有有效船只操作人本地合格 证明书或遵守证明书的规定要求	2	1	0	0	2	5
未有遵从船上安全管理制度	0	0	2	0	1	3
其他	0	0	0	0	0	0

¹每宗意外可能涉及一个或多个原因

(二) 负责本港海上交通秩序和处理海上交通意外属海事处海港巡逻组人员的常规职务，并以现有资源应付。过去五年海港巡逻组负责执行有关职务的人员编制如下：

职系	截至12月31日的数字				
	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年
海事主任	8	8	8	8	8
助理海事监督	-	-	-	-	1
助理船务主任	9	9	9	10	10
海事督察	97	97	97	99	99
总数	114	114	114	117	118

海事处会根据部门的整体运作需要和人手情况，每年为不同职系进行招聘工作。海港巡逻组会由海事处各相关职系按其编制调配适当人手至该组别执行职务。海事处并没有统计个别组别的人手流失和招聘情况的分项资料。

(三) 海事处在2019年至2023年，录得涉及违反《商船（本地船只）条例》（第548章）及《船舶及港口管制条例》（第313章）有关危及他人海上安全的罪行数字及罚则如下：

	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年
《商船（本地船只）条例》 （第548章） 第32条 - 危及他人的安全	2宗 (每宗 罚款 \$10,000)	1宗 (100小 时社会 服务令)	0宗	0宗	0宗
《船舶及港口 管制条例》 （第313章） 第72条 - 危害他人的安全	0宗	0宗	0宗	0宗	0宗

[注：以上仅为海事处资料，并没有包括警务处的数字。]

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1554)

总目： (100) 海事处
分目： (-) 没有指定
纲领： (3) 本地海事服务
管制人员： 海事处处长(王世发)
局长： 运输及物流局局长

问题：

据悉，近年小型海上游乐船只数量不断上升，当中有不少长期停泊于18个指定避风碇泊处。就管理避风塘及私人系泊设备事宜，政府可否告知本会：

1. 过去三年，海事处就各种于避风碇泊处的船只违规情况作出的检控违规行为类别详细分布数字；
2. 会否研究为避风碇泊处非风暴期间所停泊的船只数量建立初步统计数据，以有效改善现时碇泊处的泊位、卫生及安全管理；如会，详情为何，如否，原因为何；
3. 过去三年，于指定避风碇泊处接获发生意外如火警等事故数量及地点；
4. 有何措施应对小型海上游乐船只对泊位的需求并对现有碇泊处进行改善或优化工作；如会，详情为何；如否，原因为何？

提问人：朱国强议员(立法会内部参考编号：15)

答复：

- (1) 根据纪录，过去三年，海事处就避风碇泊处的违规情况共提出238宗检控（2021年44宗、2022年63宗及2023年131宗）。当中主要包括涉嫌无牌运作、不遵从指示、船只没有领有证明书、违反牌照条件及船上救生装置或灭火器具不足等等。就各种于避风碇泊处每年的检控数字，详情请参阅附件A。

- (2)及(4) 在一般天气下，本地船只可按其日常业务和运作需要，在不妨碍海上交通的情况下在香港水域内任何安全和合适的位置碇泊（除禁止用作碇泊用途的水域外），包括避风塘及避风碇泊处，无须海事处批准。我们留意到每天不同时段（比如日间工作时段和夜间非工作时段），甚至不同季节，避风碇泊处非风暴期间所停泊的船只数量会有所变化。现时海事处并无备存相关统计数据。

我们会不时在避风塘和避风碇泊处巡逻，确保航道及避风塘内的通航区畅通以及船只系泊安全有序，并与不同部门不定时进行巡察，如发现船只有安全问题或违反海事法例，会采取适当的跟进行动。除此以外，我们会就避风塘和避风碇泊处管理及船只停泊事项，继续与业界保持紧密沟通。

- (3) 根据纪录，过去三年，于指定避风碇泊处接获发生船舶事故共75宗（2021年28宗、2022年19宗及2023年28宗），当中主要包括触碰、搁浅、沉没及失火等。就各避风碇泊处每年的船舶事故数字，详情请参阅**附件B**。

避风碇泊处每年的各种检控数字

检控类别	2021年	2022年	2023年
无牌运作	11	31	53
不遵从指示	0	2	11
没有报告碰撞事故	5	1	1
违规让乘客登船及离船	0	2	0
违反牌照条件	5	4	14
没有将证明书的标记髹上甲板室 两边船舷最易被看见的位置	4	3	2
船只超速	7	9	5
没有领有证明书	1	1	2
使用没有第三者风险保险的船只	1	2	1
没有遵从指示移走搁浅、被弃或 沉没船只	0	0	10
干扰、掩蔽或除去船只或附属船只上 的标记或在本地船只或附属船只上 展示一个并不符合标记	1	1	17
没有将有关书面租船协议或书面租购 协议存放于船只上	1	0	0
船只违规展示任何名称或标记	0	0	1
第IV类别船只用作非游乐用途	0	4	0
使用第III类别船只非作捕鱼及有关用途	0	0	1
船上救生装置不足	0	0	2
船上防火措施及灭火器具不足	0	0	2
船只上没有存放正式牌照、临时牌照或 闲置船只允许书	3	0	1
在临时船东身分被取消没有交付拥有权 证明书以及正式牌照、临时牌照或 闲置船只允许书	0	0	2
第IV类别船只在航时未载有游乐船只 操作人	2	0	2

检控类别	2021年	2022年	2023年
运载多于合法数目的人数	3	2	0
没有在船上带备本地合格证明书	0	1	1
未能出示保险单以供查阅	0	0	1
未获私人系泊设备的拥有人准许 而让船系泊于该设备	0	0	1
竖立或维持非法港口设备或浮动构筑物	0	0	1
总数:	44	63	131

各避风碇泊处每年的船舶事故数字

	2021年	2022年	2023年
1.柴湾货物装卸湾	1 (1宗船只冒烟)	0	0
2.长沙栏	0	1 (1宗船只沉没)	0
3.吉澳	0	0	0
4.熨波洲	1 (1宗船只撞到游泳人士)	0	0
5.稔树湾	1 (1宗船只机械损坏)	0	1 (1宗船只倾侧)
6.白沙湾	8 (2宗船只倾侧、5宗船只触碰及1宗船只与物件撞击)	8 (4宗船只触碰、3宗船只沉没及1宗搁浅)	14 (1宗船只倾侧、2宗船只触碰、1宗撞船、2宗船只失火、2宗船只沉没、2宗船只失踪、3宗船只搁浅及1宗船员不适晕倒)
7.西贡	8 (1宗船只倾侧、3宗船只触碰、1宗船只失火、2宗船只沉没及1宗撞船)	3 (2宗船只触碰及1宗船只沉没)	5 (1宗船只触碰、3宗船只沉没及1宗船只恶劣天气损坏)
8.沙头角	0	0	1 (1宗船只失火)
9.船湾海	0	0	1 (1宗船只搁浅)
10.圣士提反湾	0	1 (1宗船只触碰)	0
11.大美督	0	2 (1宗船只失火及1宗船只搁浅)	0
12.大澳	0	1 (1宗船只沉没)	0

	2021年	2022年	2023年
13.大潭港	1 (1宗船只搁浅)	0	4 (1宗船只倾侧、1宗撞船、1宗船只沉没及1宗船只搁浅)
14.汀九	0	0	0
15.斩竹湾	5 (1宗水上运动意外、1宗乘客滑倒受伤、1宗乘客登船失平衡受伤、1宗撞船及1宗船只沉没)	1 (1宗水上运动意外)	1 (1宗乘客滑倒受伤)
16.荃湾	0	0	0
17.湾仔货物装卸湾	0	0	0
18.将军澳	3 (1宗船只失火、1宗船只沉没及1宗船只与物件撞击)	2 (1宗船只沉没及1宗船只触碰)	1 (1宗船只沉没)
总数:	28	19	28

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0973)

总目： (100) 海事处
分目： (-) 没有指定
纲领： (3) 本地海事服务
管制人员： 海事处处长(王世发)
局长： 运输及物流局局长

问题：

就本地船只停泊处及避风泊位事宜，请告知：

- (a) 过去3年(2021-22至2023-24年度)全港14个避风塘、避风碇泊处的面积为何？允许总长度为30.4米、50米及75米的避风塘面积分别为何？
- (b) 过去3年(2021-22至2023-24年度)，于全港14个避风塘、避风碇泊处停泊的渔船、游艇、货船、住家船只及其他类别船只数量分别为何？
- (c) 过去3年(2021-22至2023-24年度)，各个避风塘(请按各个避风塘及允许总长度为30.4米、50米及75米的避风塘两个分类作答)、避风碇泊处的每月平均使用情况、最高使用量及最低使用量或相关数据分别为何？
- (d) 过去3年(2021-22至2023-24年度)，政府就处理本地船只停泊处及避风泊位相关工作的开支、人手编制及进展为何？
- (e) 过去3年(2021-22至2023-24年度)，政府于不同月份在全港14个避风塘所批出的「超长纸」数目分别为何？

提问人：何俊贤议员(立法会内部参考编号：26)

答复：

- (a) 在2021年，船只允许总长度不超过30.4米、50米及75米的避风塘面积分别为109.5公顷、232.9公顷和76.6公顷，宪报公布的14个避风塘的总面积计为419公顷。在2022年，船只允许总长度不超过30.4米、50米及75米的避风塘面积分别为113.1公顷、232.9公顷和76.6公顷，宪报公布的14个避风塘的总面积计为422.6公顷(面积有所增加，原因是中环及湾仔绕道和东区走廊连接路工程在2022年完成后，铜锣湾避风塘恢复提供3.6公顷的泊位面积)。在2023年，船只允许总长度不超过30.4米、50米

及75米的避风塘面积分别为113.1公顷、232.9公顷和75.6公顷，宪报公布的14个避风塘的总面积计为421.6公顷(面积有所减少，原因是喜灵洲避风塘于2023年加建混凝土浮动防波堤，约占1公顷的泊位面积)。至于避风碇泊处，在2021年和2022年，总面积为178.8公顷。而在2023年，总面积为182.2公顷(面积有所增加，原因是新增将军澳避风碇泊处，提供3.4公顷的泊位面积)。

- (b) 除若干例外情况外(例如船只载有危险品或超出避风塘允许长度)，所有本地船只均可于任何时间进入任何避风塘并在其内停留。在2021年至2023年，共有3艘住家船只停泊在铜锣湾避风塘。海事处没有记录在各避风塘和避风碇泊处停泊的本地船只数目和种类。
- (c) 海事处没有备存避风塘和避风碇泊处平日的使用量，但会记录在台风袭港期间各避风塘的最高使用量，以确保可应付船只在恶劣天气下对避风泊位的需求。在台风袭港期间各避风塘按船只类别划分的最高使用量载于附件A。
- (d) 为改善现有避风泊位的使用情况，海事处正推展本地船只停泊位和避风泊位的相关工作。具体来说，海事处已在喜灵洲避风塘设立新的私人系泊设备区，并扩充西贡的私人系泊设备区。截至2024年2月，海事处已批准共139宗在喜灵洲避风塘敷设私人系泊设备的申请，当中24个私人系泊设备已完成敷设。至于扩充后的西贡私人系泊设备区，海事处已批准共84宗申请，当中65个私人系泊设备已完成敷设。此外，海事处已透过行政手段，在香港仔西避风塘内划分3个对不同类别船只的停泊区，即专供第III类别本地船只停泊的A区和C区，以及供第I、II和III类别本地船只(即游乐船除外)停泊的B区。海事处会继续监察情况，并在香港仔西避风塘定期巡逻，以确保船只系泊安全有序。

推行上述措施属有关人员的常规职务，并以现有资源应付，涉及的人手和开支没有详细分列。

- (e) 海事处在2021、2022和2023年发出让超长船只进入14个避风塘的许可证数目，载于附件B。

表I — 2021年在避风塘观察到的船只数目和种类
(下表数字指各类船只使用个别避风塘的最高数字)

	第I类别			第II类别						第III类别		第IV类别 游乐船只	内河 船只	政府 小轮	总计	*百分比
	渡轮	小轮	其他	非自航 钢趸	货船	拖船	危险品 运输船	固定 船只	其他	渔船	P4舢舨					
香港仔避风塘# ₁	7	35	20	2	26	2	0	87	50	425	0	668	0	12	1334	64%
铜锣湾避风塘 ₁	0	20	0	0	0	0	0	3	21	56	0	237	0	0	337	57%
长洲避风塘 ₂	1	6	0	0	4	4	0	6	11	142	38	53	0	1	266	49%
喜灵洲避风塘 ₃	1	1	0	22	0	4	0	0	4	0	0	5	0	2	39	27%
观塘避风塘 ₂	2	2	0	10	0	0	0	0	24	3	0	219	0	4	264	76%
新油麻地避风塘 ₂	14	35	0	187	20	52	0	1	29	28	0	150	27	7	550	100%
蓝巴勒海峡避风塘 ₂	0	0	0	23	0	16	0	0	3	25	0	35	36	1	139	100%
三家村避风塘 ₁	0	3	0	0	0	0	0	2	8	44	0	80	0	0	137	49%
筲箕湾避风塘 ₁	6	16	0	0	5	7	0	23	31	270	0	180	0	1	539	90%
船湾避风塘 ₁	0	4	0	0	0	0	0	0	5	31	24	87	0	6	157	46%
土瓜湾避风塘 ₂	2	8	0	74	0	23	0	0	15	0	0	7	0	0	129	94%
屯门避风塘 ₂	0	38	0	40	10	33	0	4	69	205	0	72	9	10	490	96%
盐田仔避风塘 ₁	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	21	0	0	21	7%

注： *百分比指个别避风塘使用量的最高百分比

#香港仔南避风塘及香港仔西避风塘

允许长度：₁ - 30.4米，₂ - 50米，₃ - 75米

表II — 2022年在避风塘观察到的船只数目和种类
(下表数字指各类船只使用个别避风塘的最高数字)

	第I类别			第II类别						第III类别		第IV类别 游乐 船只	内河 船只	政府 小轮	总计	*百分比
	渡轮	小轮	其他	非自航 钢趸	货船	拖船	危险品 运输船	固定 船只	其他	渔船	P4舢舨					
香港仔避风塘# ₁	7	31	16	3	26	2	0	88	53	406	0	678	0	12	1322	61%
铜锣湾避风塘 ₁	0	37	0	0	0	0	0	3	26	84	0	199	0	0	349	53%
长洲避风塘 ₂	4	6	0	0	5	4	0	5	12	133	40	59	0	1	269	43%
喜灵洲避风塘 ₃	1	0	0	35	0	7	0	0	8	2	0	8	2	1	64	18%
观塘避风塘 ₂	2	6	0	16	0	0	0	0	26	1	0	255	0	4	310	90%
新油麻地避风塘 ₂	13	35	0	192	20	34	0	1	37	30	0	151	27	5	545	100%
蓝巴勒海峡避风塘 ₂	0	0	0	18	1	11	0	0	1	10	0	35	51	2	129	100%
三家村避风塘 ₁	0	5	0	0	0	0	0	2	9	28	0	27	0	0	71	51%
笏箕湾避风塘 ₁	9	8	0	0	8	2	0	23	35	304	0	168	0	1	558	93%
船湾避风塘 ₁	0	10	0	1	0	0	0	0	3	59	28	143	0	7	251	76%
土瓜湾避风塘 ₂	2	6	0	78	0	15	0	0	12	0	0	6	0	0	119	93%
屯门避风塘 ₂	0	42	0	85	10	46	0	4	63	185	0	62	14	15	526	100%
盐田仔避风塘 ₁	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	13	0	2	17	6%

注： *百分比指个别避风塘使用量的最高百分比
#香港仔南避风塘及香港仔西避风塘
允许长度：₁ - 30.4米，₂ - 50米，₃ - 75米

表III — 2023年在避风塘观察到的船只数目和种类
(下表数字指各类船只使用个别避风塘的最高数字)

	第I类别			第II类别						第III类别		第IV类别 游乐 船只	内河 船只	政府 小轮	总计	*百分比
	渡轮	小轮	其他	非自航 钢趸	货船	拖船	危险品 运输船	固定 船只	其他	渔船	P4舢舨					
香港仔避风塘# ₁	7	30	16	4	29	3	0	88	52	390	0	697	0	12	1328	60%
铜锣湾避风塘 ₁	0	30	0	0	0	0	0	3	30	80	0	205	0	0	348	58%
长洲避风塘 ₂	1	7	0	0	6	3	0	5	17	97	32	74	0	3	245	41%
喜灵洲避风塘 ₃	0	0	0	30	0	2	0	0	5	0	0	3	0	1	41	21%
观塘避风塘 ₂	3	5	0	15	0	0	0	0	26	0	0	261	0	4	314	90%
新油麻地避风塘 ₂	8	30	0	177	26	37	0	1	24	19	0	134	25	4	485	91%
蓝巴勒海峡避风塘 ₂	0	0	0	5	0	10	0	0	4	20	0	22	50	1	112	85%
三家村避风塘 ₁	0	5	0	0	0	0	0	2	7	36	0	42	0	0	92	58%
笏箕湾避风塘 ₁	9	8	0	0	8	2	0	23	50	261	0	146	0	2	509	85%
船湾避风塘 ₁	3	0	0	0	0	0	0	0	2	44	45	154	0	9	257	80%
土瓜湾避风塘 ₂	2	6	0	80	0	18	0	0	11	0	0	6	0	1	124	92%
屯门避风塘 ₂	0	42	0	86	4	21	5	4	49	123	0	80	13	12	439	88%
盐田仔避风塘 ₁	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15	0	0	15	3%

注： *百分比指个别避风塘使用量的最高百分比
#香港仔南避风塘及香港仔西避风塘
允许长度：₁ - 30.4米，₂ - 50米，₃ - 75米

2021年至2023年发出让超长船只进入14个避风塘的许可证数目

年份	发给超长船只的许可证数目											
	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
2021	44	64	51	39	55	39	38	29	35	32	30	38
2022	65	46	52	41	98	48	30	34	26	25	28	30
2023	58	40	38	45	74	54	41	43	39	41	38	37

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0974)

总目： (100) 海事处
分目： (-) 没有指定
纲领： (3) 本地海事服务
管制人员： 海事处处长(王世发)
局长： 运输及物流局局长

问题：

就着避风塘的改善措施，请告知：

过去3年(2021-22 至 2023-24 年度)，海事处对船只在避风塘内碇泊时遭索取泊位报酬的执法情况；除了采取执法行动外，海事处是否有其他措施维持避风塘内船只碇泊的安全和秩序，当中涉及的人手及开支为何？

提问人： 何俊贤议员(立法会内部参考编号：27)

答复：

香港警务处与海事处已加强在避风塘巡逻，过去3年(2021至2023年)共举行了18次联合行动，以遏止避风塘内的任何不法行为。直至目前为止，并无发现有关索取泊位报酬的不法行为。海事处会继续与警务处联手监察有关情况，并进行定期巡逻和联合行动，以确保避风塘内船只系泊安全有序。

推行上述措施属有关人员的常规职务，并以现有资源应付，涉及的人手和开支没有详细分列。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0975)

总目： (100) 海事处

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 基本设施
(3) 本地海事服务
(4) 船舶服务

管制人员： 海事处处长(王世发)

局长： 运输及物流局局长

问题：

有关渔船及行业相关船只事宜，请告知：

- (a) 过去3年(2021-22至2023-24年度)，运渔船、渔船、渔船舢舨(C7)、舷外机开敞式舢舨(P4)，以及其他渔船及行业相关船只的数目分别为何？
- (b) 过去3年(2021-22至2023-24年度)，本地领牌船长度为10米以下及10至15米的数目分别为何？当中渔船的数字为何？

提问者： 何俊贤议员(立法会内部参考编号：28)

答复：

- (a) 《商船(本地船只)(证明书及牌照事宜)规例》(第548D章)订明，本地船只分4个类别，而领有第III类别牌照的船只(即渔船)则再分为4个类型。第III类别各类型船只在过去3年的详细分项数目如下：

第III类别船只一类型	2021年	2022年	2023年
运鱼船	21	19	23
渔船舢舨(俗称C7)	1 861	1 832	1 829
渔船	1 626	1 384	1 486
舷外机开敞式舢舨(俗称P4)	2 868	2 904	2 922
领牌船只总数	6 376	6 139	6 260

海事处对上述船只没有进一步细分。

(b)(i) 总长度少于 10 米的本地领牌船只在过去 3 年的数目载列如下：

船只	2021年	2022年	2023年
本地船只	13 854	14 386	14 550
当中属第 III 类别的船只(渔船)	4 619	4 630	4 633

(ii) 总长度为 10 至 15 米的本地领牌船只在过去 3 年的数目载列如下：

船只	2021年	2022年	2023年
本地船只	2 197	2 233	2 270
当中属第 III 类别的船只(渔船)	329	312	310

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0976)

总目： (100) 海事处

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 基本设施，(3) 本地海事服务，(4) 船舶服务

管制人员： 海事处处长(王世发)

局长： 运输及物流局局长

问题：

有关《商船(本地船只)(一般)规例》中的渔船入油事宜，请告知：

- (a) 过去3年(2021-22至2023-24年度)，香港浮动海上加油点及流动油趸的数目分别为何？
- (b) 过去3年(2021-22至2023-24年度)，指定供给燃料区有否任何变动？若有，分别为何？
- (c) 政府于未来有否计划开设新的指定供给燃料区

提问人： 何俊贤议员(立法会内部参考编号：29)

答复：

- (a)&(b) 香港水域内的指定供给燃料区及持牌石油运输船在过去3年的数目分别如下：

年份 (截至年底)	指定供给燃料区数目	持牌石油运输船数目
2021	8	170
2022		161
2023		163

- (c) 目前本港水域内设有8个指定供给燃料区让石油运输船向船只供应燃油。这些燃料区均位于本地船只(包括渔船)主要停泊处附近，以配合船只的运作需要。政府没有计划在短期内开设新的指定供给燃料区。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0977)

总目： (100) 海事处
分目： (-) 没有指定
纲领： (4) 船舶服务
管制人员： 海事处处长(王世发)
局长： 运输及物流局局长

问题：

就对本地领牌船只和内河船只进行初次和定期安全检验和检查的事宜，请告知：

- (a) 过去3年(2021-22 至 2023-24 年度)，每年需要初次和定期安全检验和检查的数字为何(请分别列出4类船只或其他类别船只的数字)；
- (b) 过去3年(2021-22 至 2023-24 年度)，每年委托政府初次和定期安全检验和检查的数字为何(请分别列出4类船只或其他类别船只的数字)；
- (c) 过去3年(2021-22 至 2023-24 年度)，处理上述工作的人手编制为何；每年人均处理的数字为何？

提问者： 何俊贤议员(立法会内部参考编号：30)

答复：

第I类别船只(即载客船只)、运载危险品的第II类别船只和大型的第IV类别船只，其安全检验和检查须由海事处人员或认可船级社处理。至于其他船只的安全检验和检查，则可由海事处人员、认可船级社或私营机构的特许验船师进行。

- (a)(i) 过去3年须进行初次安全检验和检查的本地领牌船只(包括内河船只)的数目如下：

	2021 年	2022 年	2023 年
第 I 类别船只	10	9	2
第 II 类别船只	66	42	26
第 III 类别船只	36	27	35
第 IV 类别船只	7	5	11
总计	119	83	74

- (a)(ii) 过去3年须进行定期安全检验和检查的本地领牌船只(包括内河船只)的数目如下：

	2021 年	2022 年	2023 年
第 I 类别船只	401	403	403
第 II 类别船只	1 718	1 571	1 469
第 III 类别船只	1 813	998*	1 737 [#]
第 IV 类别船只	77	73	69
总计	4 009	3 045	3 678

* 在2022年，由于在内地进行检验的香港特许验船师不再继续服务，因此于2022年渔船检验数目较2021年有所减少。

海事处于2022年9月份起授权在内地的认可渔船检验机构的验船师为香港流动渔船进行检验，因此于2023年渔船检验数目较2022年有所回升。

- (b)(i) 过去3年由海事处进行初次安全检验和检查的本地领牌船只(包括内河船只)的数目如下：

	2021 年	2022 年	2023 年
第 I 类别船只	1	0	1
第 II 类别船只	3	1	1
第 III 类别船只	9	8	11
第 IV 类别船只	1	0	0
总计	14	9	13

(b)(ii) 过去3年由海事处进行定期安全检验和检查的本地领牌船只(包括内河船只)的数目如下:

	2021 年	2022 年	2023 年
第 I 类别船只	390	386	372
第 II 类别船只	409	358	300
第 III 类别船只	457	278	371
第 IV 类别船只	54	47	40
总计	1 310	1 069	1 083

(c) 上述(b)项表格详列的安全检验和检查工作由隶属海事处本地船舶安全组的20名验船主任和验船督察执行。每年人均处理的个案数目分别为2021年66宗、2022年54宗以及2023年55宗。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2601)

总目： (100) 海事处
分目： (-) 没有指定
纲领： (4) 船舶服务
管制人员： 海事处处长(王世发)
局长： 运输及物流局局长

问题：

预算案中提到政府会拨款6500万元支持海事处推行为期三年的资助计划，为在碳强度指标评级中达到A或B的在港注册船舶提供优惠措施。就此，当局可否告知：

- (一) 该笔计划开支会怎样分配？每艘合资格在港注册的船舶最高资助额为多少？
- (二) 请提供合资格在港注册的船舶公司由申请此项计划后至成功获得资助款项预计需时多少个月；以及实施上述计划后预期会有多少艘在港注册的船舶会因而受惠？

提问人：江玉欢议员(立法会内部参考编号：19)

答复：

为响应全球航运和港口业绿色转型的趋势，海事处计划为在国际海事组织制订的国际减碳标准中获得高评级的香港注册船舶提供绿色优惠，涉及拨款约6,500万元。具体而言，由2024年至2026年间，所有5 000总吨或以上的香港注册船舶如达到国际海事组织制定的船舶年度营运碳强度指标(Carbon Intensity Indicator (CII))中A或B的评级，每艘船舶每年可获得2万元。换言之，每艘合资格的船舶于整个优惠措施期间最多可获得6万元。有关措施预计在2024年第二季推出。海事处预计每年现金流量需求如下一

年份	万元
2024-2025	1,900
2025-2026	2,200
2026-2027	2,400
总计	6,500

在收到相关优惠措施的申请后，海事处会进行文件核对和审批。视乎实际情况，获批的申请一般会于三个月内获发放相关款项。我们预计超过1 200艘合资格香港注册船舶将受惠于此措施。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1269)

总目： (100) 海事处
分目： (-) 没有指定
纲领： (4) 船舶服务
管制人员： 海事处处长(王世发)
局长： 运输及物流局局长

问题：

在2024至25年度需要特别留意的事项中，海事处将会为在指定期间于香港船舶注册处注册多艘船舶的船东提供批量注册优惠及推出以碳强度指标(CII)评级为基准的绿色优惠措施，请告知本会，两项措施的优惠详情及涉及的开支为何？

提问人： 易志明议员(立法会内部参考编号：11)

答复：

虽然香港船舶注册费用相对其他主要船旗已极具竞争力，为促进进一步增长，我们将制订具竞争力的优惠措施，以增加香港船舶注册处的吸引力。

我们会向船东提供批量注册优惠，吸引船东在香港船舶注册处自首次申请日起计24个月内完成两艘或以上船舶(累计不少于50 000总吨且每艘船舶的船龄在登记时不多于10年)的登记。每艘船舶均可获得船舶首次注册费和注册首年的吨位年费¹的豁免。政府收入在实施此项优惠措施的第一年预计减少约1,200万元，但随着新注册的船舶从第二年开始须支付船舶注册吨位年费，预计因每年累积的新注册船舶数量而增加的吨位年费收入自第六年起可抵消因实施此优惠措施而减少的年收入。政府会就实施批量注册优惠于2024年底前修订《商船(注册)(费用和收费)规例》(第415A章)，列明相关规则和申请资格等。

¹ 船舶首次注册费上限为15,000元(超过500总吨的船舶)；船舶注册吨位年费上限为77,500元(24,000净吨及以上的船舶)。

为响应全球航运和港口业绿色转型的趋势，海事处计划为在国际海事组织制订的国际减碳标准中获得高评级的香港注册船舶提供绿色优惠，涉及拨款约6,500万元。具体而言，由2024年至2026年间，所有5 000总吨或以上的香港注册船舶如达到国际海事组织制定的船舶年度营运碳强度指标(Carbon Intensity Indicator (CII))中A或B的评级，每艘船舶每年可获得2万元。有关措施预计在2024年第二季推出。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1281)

总目： (100) 海事处
分目： (-) 没有指定
纲领： (3) 本地海事服务
管制人员： 海事处处长(王世发)
局长： 运输及物流局局长

问题：

受环球经济影响，根据指标，抵港内河货船的航次由2022年的48700下跌至2023年的43300，由于货运量不足，内河驳船难以享用政府提供有效期为一个月的「多程进港许可证」买五送五优惠，就此，政府会否考虑把买五送五的优惠改为买二送二，如会，详情为何；如不会，原因为何？政府在处理内河船只进出港手续涉及的预算开支为何？

提问者： 易志明议员(立法会内部参考编号：23)

答复：

运输及物流局于2023年12月20日公布《海运及港口发展策略行动纲领》，从四个方向提出10大策略和32项具体行动措施，以支持香港海运及港口业的持续发展需要，当中包括提升港口竞争力及吸引更多货船来港营运的行动措施。就此，我们将在2024年启动并完成检讨向内河船只征收的许可证费。

由于上述工作所涉及的资源已被纳入一般营运开支内，海事处没有就上述工作备存分项数字。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0662)

总目： (100) 海事处
分目： (-) 没有指定
纲领： (1) 基本设施
管制人员： 海事处处长(王世发)
局长： 运输及物流局局长

问题：

鉴于香港近年来货柜吞吐量大幅下滑的趋势，政府是否能参考海内外各大港口城市的做法，拨出小额预算对于今年香港海港吞吐量做出历史上首次年初预测，或制定关于海港吞吐量的年度目标，以便能尽早协调业界做出改善？

提问人： 严刚议员(立法会内部参考编号：16)

答复：

香港海运及港口业容易受外围环境影响，例如全球经济及贸易需求、地缘政局，以及邻近港口竞争等多项因素。普遍预期香港面对的外围环境和货柜吞吐量前景将充满挑战。地缘政治紧张局势也可能增加下行风险。鉴于各种因素的不确定性，因此未能进行年初预测，或制定关于海港吞吐量的年度目标。

运输及物流局于2023年12月20日公布《海运及港口发展策略行动纲领》，从四个方向提出10大策略和32项具体行动措施，以支持香港海运及港口业的持续发展需要，当中包括一系列增强港口竞争力的行动措施，以提升业界的长远竞争力。要增强香港港口竞争力，运输及物流局会全力打造香港成为绿色智慧港口，全方位引领全球各地货源透过船运使用香港港口，共同应对全球航运业为达至零碳目标所带来的挑战。运输及物流局正联同环境及生态局及其他相关部门，就为本地船舶及远洋船提供绿色甲醇加注开展可行性研究，预计将于今年内公布行动纲领，把香港打造成航运绿色能源加注中心。

运输及物流局会在2024年联同业界前往其他不同地区宣传，发掘更多新商机，并善用香港世界的多式联运网络优势，借着用好港珠澳大桥的契机，加强与粤西地区的物流联系，扩大货源，为港口航运业开拓新机遇。运输及物流局会继续凭借香港自身的独特优势担当粤港澳大湾区内的「超级联系人」，并已在2023年5月与广州市港务局签订《穗港大湾区港航事务合作协议》，建立双方港口及航运事务沟通合作机制。运输及物流局会寻求与区内其他港口和城市设立合作和交流机制，并联同业界共同寻找发挥优势互补的领域，促进双边合作。运输及物流局亦积极与业界扩大香港港口的国际联系，以期增加经由香港港口处理的货物的出发地和目的地。

香港蓬勃的航运生态系统也是吸引国际航运企业使用香港港口的重要要素之一。有见及此，政府在过去数年推出一系列针对航运业的税务优惠措施，包括船舶租赁、海事保险业务、船舶代理、船舶管理和船舶经纪业务等，以扩大大地海运网络。为继续发展高增值海运服务，政府于二〇二四至二五年度《财政预算案》公布在2024年展开进一步优化有关措施的研究。

香港会继续凭借自身的独特优势，透过各项措施增强港口竞争力，巩固香港作为区域中转枢纽港和国际航运中心地位。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2470)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (000) 运作开支
纲领： (2) 陆路及水上交通
管制人员： 运输及物流局常任秘书长(陈美宝)
局长： 运输及物流局局长

问题：

就白石角及周边地区交通运输发展，政府可否告知本会：

1. 现时科学园工作人口为何；白石角一带现时居民数字为何；
2. 鉴于政府有意在马料水进行填海计划，现时白石角一带预计将因此增加多少交通流量；现时的交通基础设施是否足够；
3. 现时大学站外的交通回旋处车流挤迫情况为何；有无超出计划容量；相关填海计划落成后，会否进一步增加回旋处车流压力，解决方案为何；
4. 填海计划落成后，预计该区域工作人口会增加多少，较现时工作人口增加比例为何；
5. 东铁线白石角站预计2033年或之前竣工，现时工程进度为何；工程进度有无进一步压缩空间；若有，详情为何；若无，原因为何？

提问人：陈克勤议员(立法会内部参考编号：12)

答复：

经咨询创新科技及工业局、发展局、政府统计处以及相关部门，现回复如下：

1. 根据政府统计处，按2021年人口普查的结果，居于白石角一带的人口为15 705人。白石角一带包括吐露港公路东北的科学园以及毗邻的白石角住宅发展群。此外，根据香港科技园公司的资料，在2024年2月，科学园的工作人口约20 000人。
2. 及 4. 根据创新科技及工业局及发展局提供的资料，马料水填海计划下的新增土地主要用作创科发展，香港科技园公司正就此进行初步研究，而土木工程拓展署正就填海工程的技术评估及初步设计开展《马料水填海工程研究》，当中亦会就填海工程所引致的潜在交通影响进行评

估。上述两项研究预计于2024年内完成，相关部门会适时公布有关发展详情。

3. 现时，大学站外泽祥街回旋处的车流在繁忙时段仍未超过其计划容量。回复第(2)部份提及由香港科技园公司进行的初步研究，也会检视相关地区的交通建设设施，当中包括泽祥街回旋处。
5. 白石角车站的规划正由香港铁路有限公司（港铁公司）进行中，港铁公司会尽快完成详细规划、相关设计及法定程序，早日开展建造工程。白石角车站工程涉及在现有东铁线上增建车站，港铁公司须确保工程安全进行以及铁路能够按时恢复正常服务，施工期间亦须考虑东铁线沿线各区的恒常铁路维修及其他同时进行的工程项目，以及协调列车调度工作，因此每晚可作施工的非行车时间大约只有两小时。基于以上的限制，港铁公司正研究推展前期工程的可行性，以期尽快完成项目。此外，港铁公司亦正研究采用不同的建筑方法，例如「组装合成」建筑法（MiC）及「装配式设计」（DfMA），以增加效率，缩短工期。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2491)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (000) 运作开支
纲领： (2) 陆路及水上交通
管制人员： 运输及物流局常任秘书长(陈美宝)
局长： 运输及物流局局长

问题：

就大埔广福桥的兴建，政府可否告知本会：

- 筹备进展为何；
- 预计兴建时间为何；
- 预算为何；
- 会否就兴建计划咨询新一届区议会；如否，请说明原因；
- 政府计划何时就计划提交立法会审议？

提问人：陈克勤议员(立法会内部参考编号：33)

答复：

路政署正就「大埔广福行车桥」工程计划作勘查研究，并将适时按既定程序推展项目。我们会持续审视如何更有效运用公共资源及工程开支的效益，并因应最新的发展情况，包括政策发展及政府财政状况等，持续检视在规划中项目的优次缓急，适当调整推展进度。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2492)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (000) 运作开支

纲领： (2) 陆路及水上交通

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(陈美宝)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就兴建沙田T4号主干路事宜，政府可否告知本会：

- 鉴于政府现正扩阔大埔公路和已实施三隧分流及不同时段不同收费等政策措施，政府会否重新评估T4号主干路的效用；如会，详情为何；如否，原因为何
- 此外，政府亦有意扩展狮子山隧道和兴建沙田绕道，政府会否重新评估T4号主干路的成本效益；如否，请说明原因；
- 鉴于现时早上繁忙时间最为挤塞的是连接大学站和马鞍山的T6桥，有关扩阔工程的工作进展如何；
- 承上题，会否加快上述工程的兴建；如会，详情为何；如否，原因为何？

提问人：陈克勤议员(立法会内部参考编号：34)

答复：

就新界东而言，政府正推展一系列的主要干道项目，当中包括建造中的大埔公路（沙田段）扩阔工程、正在申请拨款以开展建造工程的T4号主干路、规划中的狮子山隧道改善工程及大老山公路T6桥扩阔工程。我们预期在上述工程完成后，新界东的主要干道网络将大致能满足短期至中期直至2041年的运输及物流需要，而大部份现有及预期出现的交通瓶颈将得以纾缓。上述各个基建项目均有其独特功能，能针对性地改善新界东道路网络中的不同范畴。T4号主干路配合大埔公路（沙田段）扩阔工程，可即时增加大埔公路（沙田段）的容车量，同时针对性地纾缓沙田、火炭、石门等地区内的主要路口和回旋处的交通压力。另一方面，大老山公路T6桥扩阔工程及狮子山隧道改善工程能直接加大往返新界东及市区的主要干道的容车量，有效纾缓交通情况。

长远而言，为配合「北部都会区」及新界东北的持续发展，在上述推展中的主要干道项目的基础上，我们于《香港主要运输基建发展蓝图》进一步建议推展沙田绕道，增加一条直接往返「北部都会区」及「维港都会区」的南北走廊，以纾缓新界东现有南北走向的主要干道（包括吐露港公路、大埔公路、尖山隧道、狮子山隧道和大老山隧道）预期将承受的交通压力。

T4号主干路作为新界东策略性项目之一，将提供一条直接路线，连接城门河道两岸现有的主干路，让车辆可通过青沙公路或城门隧道直接往来马鞍山 / 沙田东与荃湾 / 西九龙，无需驶经沙田区内的主要干路，包括大埔公路（沙田段）及大老山公路T6桥，从而纾缓沙田区内的交通情况，进而惠及马鞍山、大埔和北区往返沙田 / 荃湾 / 九龙的居民，便利出行。

沙田作为新界东的交通枢纽，是往返荃湾 / 九龙和北区、大埔、马鞍山各区驾驶者的必经之地。现时繁忙时间沙田不少主要路口和回旋处均十分挤塞，大埔公路（沙田段）的挤塞情况尤其备受公众关注。交通数据显示沙田区内近一半车流的目的地为沙田以外的地区，反映沙田区交通挤塞并不单单是地区问题，而是会成为整个新界东的交通瓶颈。再者，随着马鞍山 / 十四乡 / 樟木头一带的房屋发展项目分阶段落成，陆续迁入的超过5万名市民的交通需求，将令到现有的交通基建超出负荷，车流更有机会出现倒灌的情况。虽然大埔公路（沙田段）扩阔工程预计今年内完成，但根据交通影响评估数据分析，大埔公路（沙田段）的交通容量在扩阔工程完成后的未来数年间会再度开始饱和，挤塞情况会于2034年愈趋严重。

我们详细分析了交通数据，并已考虑最新的发展参数，当中包括大埔公路（沙田段）扩阔工程、过海隧道分时段收费，并计及狮子山隧道改善工程及沙田绕道完成后的交通状况等因素，确定T4号主干路项目的交通效益，不但纾缓地区的交通情况，更有助分流交通，为新界东北的持续发展发挥策略性的功能。因此，T4号主干路、狮子山隧道改善工程、扩阔T6桥，以及沙田绕道均在处理新界东不同路段和流向的交通问题，彼此互补，以进一步完善整体道路网络。

若得到立法会财务委员会批准拨款，T4号主干路预计于6年内建成，可有效将马鞍山 / 沙田东往荃湾 / 西九龙的车辆分流，即时释放大埔公路（沙田段）的容车量，并针对性纾缓沙田、石门、马料水等地区内的交通压力，解决现时逼切的交通需要。如不推展T4号主干路工程项目，沙田以至马鞍山区内的交通挤塞问题将持续恶化，甚至堵塞新界东的交通网络，将会影响到整个新界东北部，包括沙田区、大埔区和北区居民的出行。

就大老山公路T6扩阔工程，路政署现正就工程项目进行勘测研究和设计，并将适时按既定程序推展项目。我们会持续审视如何更有效运用公共资源及工程开支的效益，并因应最新的发展情况，包括政策发展及政府财政状况等，持续检视在规划中项目的优次缓急，适当调整推展进度。

管制人员的答复

(问题编号：1021)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (-) 没有指定
纲领： (3) 海空交通及物流发展
管制人员： 运输及物流局常任秘书长(陈美宝)
局长： 运输及物流局局长

问题：

1. 政府在2023年7月推出与机管局一同推行「运输业输入劳工计划—航空业」，以应对航空业人手短缺问题，请问：
 - (a) 计划的申请数目及审批情况分别如何？
 - (b) 参与申请的航空公司分别为何？
 - (c) 上述申请的职位为何？
2. 当局预期上述计划将会如何纾缓航空业不足的情况？
3. 未来会否继续推行相关计划？如有，详情为何？

提问人：陈恒镛议员(立法会内部参考编号：38)

答复：

1 & 2. 为纾缓航空业界人手严重短缺的问题，政府在2023年7月推出运输业输入劳工计划 - 航空业（「计划」），在保障本地劳工就业的前提下，适度容许与香港机场管理局（机管局）有直接合约关系的航空业相关公司申请输入劳工，配额上限为6 300个，以支持香港航空交通的持续复苏。

于计划第一轮申请中，我们共批出来自28家合资格公司的申请，涉及2 841个配额，涵盖计划下所有10个工种：

1. 地勤人员
2. 机坪服务员
3. 机舱工作人员
4. 飞机维修技工 / 技术员
5. 牵引车司机
6. 仓务处理员 / 货站服务员

7. 机械 / 升降台操作员
8. 客户服务员
9. 飞机拖车司机
10. 维修员

截至2024年3月7日，约1 020名输入劳工已到港工作。

3. 我们于3月13日至3月26日期间接受第二轮申请，详情已于运输及物流局及机管局的网页公布。政府亦会密切留意计划的执行情况，并会考虑香港劳动人口变化及业界需求等因素以及计划下的持份者咨询小组对计划相关事宜的意见，适时检讨及优化计划。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3294)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (-) 没有指定
纲领： (2) 陆路及水上交通
管制人员： 运输及物流局常任秘书长(陈美宝)
局长： 运输及物流局局长

问题：

当局表示会继续制定跨境交通安排并监督实施情况，包括与广东省和澳门有关当局一同执行跨境车辆规管制度；并于24/25年度需要特别留意事项中，指会按情况与广东省和澳门有关当局继续一同制定跨境交通安排，并监督实施情况。

1. 请问，当局提及与澳门一同执行跨境车辆规管制度，相关制度详情为何？截至现时为止，有关进展及措施细节将会何时公布？
2. 就与广东省和澳门制定跨境交通安排及监督实施情况，请提供详情及拟备新措施推行时间表

提问人：陈恒镔议员(立法会内部参考编号：45)

答复：

港珠澳大桥（大桥）自2018年10月开通以来，为粤港澳大湾区互联互通及整体发展带来重大机遇。粤港澳三地政府一直紧密合作，因应有关管制站及各自连接路的承受能力，推展各项新的跨境交通措施，以循序渐进的方式增加使用大桥的车辆。

在港澳跨境交通安排方面，港澳私家车的配额制度由香港及澳门当局共同管理，现时共发放配额10 400个，其中5 000个为2023年内新增配额。此外，大桥澳门口岸跨境货物转运站（澳门口岸转运站）已于2023年8月起投入运作，香港货车可由香港经大桥到澳门口岸转运站交收货物，并可同时将澳门输港的货物运送回港；而澳门货车经大桥来港后可前往位于香港国际机场的物流设施交收货物，并可同时将香港输澳的货物运送回澳门。

在粤港跨境交通安排方面，粤港私家车常规配额制度的配额由内地当局批出，现时批予私家车使用大桥的配额为21 000个。至于「港车北上」方面，

自计划于2023年7月实施以来，我们一直密切留意实施情况，适时推行优化措施为申请者提供更佳便利及出行体验。例如在接受申请数目方面，由开放申请后首星期每个工作天接受200个申请，已增加至现时每个工作天接受300个申请，足够应付需求；在预约出行方面，为令出行安排更灵活，由2023年10月起每天出行时段已由6个调整至4个，而指定日子预约安排亦已于2024年2月作优化，缩短预约出行的期限及取消预约出行的期限（分别由2个历日及3个历日缩短至出行日子前一个历日的中午12时或之前）；在车辆查验方面，在香港专设为「港车北上」车辆查验中心已由最初1间增加至现时3间，服务时间亦延长至晚上及周末；以及由2024年3月起，若申请人在其车辆查验合格后的2年内再次提交「港车北上」申请，而申请人的内地电子临时入境机动车牌证仍然有效，及申请人及车辆维持不变，可获豁免进行车辆查验。

我们会继续抓紧大桥带来的机遇，优化现时大桥通行措施，亦会与粤澳保持紧密合作，适时公布和推行各项安排，携手带动大湾区的发展。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0327)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (-) 没有指定
纲领： (2) 陆路及水上交通
管制人员： 运输及物流局常任秘书长(陈美宝)
局长： 运输及物流局局长

问题：

本年度政府会继续推展《铁路发展策略2014》所建议铁路项目，当中包括南港岛线（西段）。去年12月政府指南港岛线西段放弃采用重铁，可否告知：

- 1) 上述路线放弃采用重铁后，能否配合华富村的重建计划时间表；以及新规划衍生额外的设计时间及费用为何；
- 2) 会否向当区居民解释修订设计的原因及最新走线；若会，预留多少人手宣传最新安排。

提问人：陈学锋议员(立法会内部参考编号：6)

答复：

(1)

政府一直积极推进南港岛线（西段）的规划工作，以连接香港仔、华富及数码港等地区至南港岛线黄竹坑站和港岛线香港大学站。鉴于沿线地势起伏，受重型铁路的爬升能力所限，南港岛线（西段）部分路段须深入地底，其运输及成本效益皆不理想。有见及此，我们于去年12月发表的《香港主要运输基建发展蓝图》中表示正研究有否合适的替代运输系统能满足该走线的运输需求，同时能提高项目的技术可行性及整体成本效益。我们会继续推行相关规划工作，目标于今年内敲定合适技术方案，以期铁路项目能配合华富村重建计划的时间表。在研究不同技术方案时，我们亦会评估相关方案的推展时间表及建造成本。因此我们需要在敲定技术方案后才能提供这方面的资料。

(2)

政府及香港铁路有限公司会适时就南港岛线（西段）的设计及走线咨询居民。项目的推展工作由路政署利用现有资源进行。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0328)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 陆路及水上交通

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(陈美宝)

局长： 运输及物流局局长

问题：

当局早于2021年公布，预计于2022/23财政年度成立设立新的铁路署。在2024至25年度需要特别留意的事项提到，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。政府可否告知：

- 1) 成立铁路署最新的时间表为何；以及上述部门延迟成立的原因；
- 2) 据报导，政府拟合并路政署铁路拓展处及机电工程署铁路科，重组为铁路署，构思中的新架构人手编制为何；政府近年不断引入智能化概念，预计在重组过程中，能省减多少人手；

提问人： 陈学锋议员(立法会内部参考编号：7)

答复：

政府拟议通过将路政署铁路拓展处、路政署北部都会区铁路办事处及机电工程署铁路科合并，在运输及物流局辖下成立铁路署，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。考虑到路政署北部都会区铁路办事处刚于2023年6月设立，我们正审视成立拟议铁路署的安排，以配合各个铁路项目的推展。筹备成立铁路署的工作由现有人手，包括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处理。该13名职员亦会处理新铁路项目相关的工作，在2024-25财政年度，他们的薪酬拨款(按薪级中点估计的年薪值估算)为1,381万元。

拟议的铁路署成立后将设有321个职位，每年整体薪酬拨款(按薪级中点估计的年薪值计算)为3.205亿元。在这321个职位中，210个职位(每年薪酬拨款为2.087亿元)由路政署铁路拓展处及北部都会区铁路办事处调派，59个

职位(每年薪酬拨款为6,418万元)由机电工程署铁路科调派，另有52个新职位(每年薪酬拨款为4,761万元)则将会在拟议铁路署下开设。拟议的铁路署的预计每年营运开支(不包括薪酬拨款)约为9,510万元。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0329)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 陆路及水上交通
(3) 海空交通及物流发展

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(陈美宝)

局长： 运输及物流局局长

问题：

本年度政府将会「按情况与广东省和澳门有关当局继续一同制定跨境交通安排，并监督实施情况研究」，政府可否告知：

- 1) 去年7月1日正式开展港车北上计划，预计何时会推出在「粤车南下」计划；当中涉及多少人手；
- 2) 据报，推出「粤车南下」计划首阶段，会在港珠澳大桥香港口岸人工岛上建设停车场配合上述计划，有关计划预计落实时间及涉及金额为何；
- 3) 就着跨境交通安排的顾客体验，政府有否在相关口岸例如港珠澳大桥进行出入境旅客调查；若有，涉及多少人手及开支。

提问人： 陈学锋议员(立法会内部参考编号：8)

答复：

香港特区政府欢迎访客来港，亦认为在粤港澳大湾区共同建设的概念里，应该致力推动方便和畅顺的人员流通。为达至上述目标并加以用好管好港珠澳大桥（大桥），我们正与内地有关部门积极探讨「粤车南下」整体的实际方案。香港机场管理局（机管局）正在香港口岸人工岛兴建自动化停车场，预计首阶段建造工程于2024年年底完成。自动化停车场项目由机管局兴建，不涉及额外政府开支。

至于跨境交通服务的顾客体验方面，政府一直密切监察各管制站（包括大桥香港口岸）的情况，包括把市民透过不同途径表达的相关意见转交运输署及其他有关决策局 / 部门作适当跟进，以满足市民的跨境出行需要。

上述有关工作属运输及物流局日常工作一部分，所涉及资源并无分项数字。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0317)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (-) 没有指定
纲领： (3) 海空交通及物流发展
管制人员： 运输及物流局常任秘书长(陈美宝)
局长： 运输及物流局局长

问题：

财政预算案演辞163段中，提到政府过去数年推出一系列针对航运业的税务优惠措施，包括船舶租赁、海事保险业务、船舶代理、船舶管理和船舶经纪业务等，有关措施初见成效。就此，政府可否告知本会：

1. 当局推动海事保险业务发展的具体措施为何，涉及的预算开支为何；及
2. 自2018年香港制定首份人才清单至今，共有多少名海事保险专才符合人才清单资格的申请，获批申请数目为何；及
3. 鉴于有意见认为，本港要发展成为国际航运中心，对海事保险专才的需求会增加。当局未来对培育和吸引海事保险人才的计划为何；会否与其他政府部门协作推动？若有，涉及什么部门及需要预留多少费用？

提问人：陈沛良议员(立法会内部参考编号：24)

答复：

1. 为推动高端航运服务业发展，政府自2020年至2022年间推出的一系列针对航运业的税务优惠措施，包括船舶租赁、海事保险业务、船舶代理、船舶管理和船舶经纪业务等。海事保险方面，《2019年税务(修订)(与保险有关的业务的利得税宽减)条例草案》已于2020年7月获立法会通过。其中包括为合资格保险业务(包括海事保险)提供半税优惠(即税率8.25%，为公司利得税税率16.5%的一半)。自2023-24年度起，政府已预留2,000万元推动高端航运服务业的策略研究、加强业界在国际及大湾区的交流以及扩大每年一度的旗舰活动「香港海运周」。为进一步巩固香港作为全球海运业务的首选地，政府将在2024年展开进一步优化航运业税务优惠措施的研究。此外，政府将继续致力与国际海运组织建立和深化紧密的合作关系。在「香港海

运周2023」，我们成功邀请国际航运保险联盟和国际保赔协会集团加入成为支持机构之一，将支持机构数目增加至12间。期间，我们亦与有关机构就海事保险发展进行交流。

2. 自2018年至2024年2月底，分别有9宗及10宗涉及人才清单中「海事保险专才」及「专项保险专才」(涵盖包括海事等不同界别的资深保险专才)的申请，并已全部获批。

3. 自2014年起，海运及空运人才培养基金设有专业课程及考试费用发还计划，资助海运和航空界从业员报读经基金核准的课程及 / 或参加考试。合资格的申请人在完成核准课程或通过考试后，可获发还8成费用，上限为30,000元。截至2024年2月底，计划涵盖6个海事保险课程和2个专业考试，合共批出263宗发还费用申请，涉及总额约443,000元。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0416)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (000) 运作开支

纲领： (2) 陆路及水上交通

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(陈美宝)

局长： 运输及物流局局长

问题：

2024-25年度需要特别留意的事项中，再次提及继续筹备成立铁路署。请当局告知本会：铁路署至今仍未成立的原因为何；铁路署目前筹备工作的进展详情为何，预计何时成立；所涉及的人手编制、薪酬开支和营运开支分别为何？

提问人：陈沛良议员(立法会内部参考编号：37)

答复：

政府拟议通过将路政署铁路拓展处、路政署北部都会区铁路办事处及机电工程署铁路科合并，在运输及物流局辖下成立铁路署，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。考虑到路政署北部都会区铁路办事处刚于2023年6月设立，我们正审视成立拟议铁路署的安排，以配合各个铁路项目的推展。筹备成立铁路署的工作由现有人手，包括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处理。该13名职员亦会处理新铁路项目相关的工作，在2024-25财政年度，他们的薪酬拨款(按薪级中点估计的年薪值估算)为1,381万元。

拟议的铁路署成立后将设有321个职位，每年整体薪酬拨款(按薪级中点估计的年薪值计算)为3.205亿元。在这321个职位中，210个职位(每年薪酬拨款为2.087亿元)由路政署铁路拓展处及北部都会区铁路办事处调派，59个职位(每年薪酬拨款为6,418万元)由机电工程署铁路科调派，另有52个新职位(每年薪酬拨款为4,761万元)则将会在拟议铁路署下开设。拟议的铁路署的预计每年营运开支(不包括薪酬拨款)约为9,510万元。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3190)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (-) 没有指定
纲领： (3) 海空交通及物流发展
管制人员： 运输及物流局常任秘书长(陈美宝)
局长： 运输及物流局局长

问题：

在2024至25年度需要特别留意的事项中，提及继续与机管局一同推行「运输业输入劳工计划－航空业」。就此，政府可否告知本会：

- 1.请表列，该计划推出至今已进行多少轮申请，每轮申请的详情为何（包括申请宗数、审批通过宗数、涉及的输入劳工配额、涵盖的职位等）；
- 2.每轮申请中是否有不获批准的申请个案，不获批准的具体理由为何；
- 3.处理该计划申请涉及到的人手编制及预算开支为何；及
- 4.当局有否评估已投入服务的人员表现如何；如有，详情为何；如否，原因为何？

提问人：陈沛良议员(立法会内部参考编号：43)

答复：

政府在2023年7月推出运输业输入劳工计划 - 航空业（计划），在保障本地劳工就业的前提下，适度容许与香港机场管理局（机管局）有直接合约关系的航空业相关公司申请输入劳工，配额上限为6 300个。

于计划第一轮申请中，我们共批出来自28家合资格公司的申请，涉及共2 841个配额，涵盖计划下所有10个工种，当中少数申请因不符合下列其中一项计划基本要求，而未能全数获批：

- 一、拟申请配额的工作必须属于计划下所指定的10个工种；
- 二、拟申请的配额数目必须合乎全职本地员工与输入劳工比例要求；
- 三、申请人必须曾就申请配额的职位进行本地招聘；以及
- 四、就指定工种拟提供的工资必须不低于该工种的工资中位数。

计划第一轮的申请和批出配额数目如下：

工种类别	申请配额数目	批出配额数目
1. 地勤人员	728	719
2. 机坪服务员	465	445
3. 机舱工作人员	366	366
4. 飞机维修技工 / 技术员	390	390
5. 牵引车司机	325	306
6. 仓务处理员 / 货站服务员	206	206
7. 机械 / 升降台操作员	193	193
8. 客户服务员	90	90
9. 飞机拖车司机	30	30
10. 维修员	96	96
总数	2 889	2 841

处理计划下的配额申请并不涉及政府的额外开支及人手。截至2024年3月7日，约1 020名输入劳工已到港工作。

自输入劳工去年10月开始到港工作后，计划下持份者咨询小组的雇主代表均反映，有关劳工能有效纾缓人手方面的压力。政府与机管局亦推出不同措施，例如由香港国际航空学院举办为期两天的基础培训课程，以及由劳工处和廉政公署代表讲解雇佣权益及提升输入劳工的反贪意识等，以协助劳工适应香港工作环境。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2403)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 陆路及水上交通

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(陈美宝)

局长： 运输及物流局局长

问题：

运输及物流局继续监督《香港主要运输基建发展蓝图》所公布主要运输基建项目的策略性规划工作，及多个道路项目的规划或推展工作及建造工程。就此，政府可否告知本会，

1. 各道路基建项目的(i) 预计 / 动工日期、(ii)目标完工日期、(iii)道路总长度、每公里造价(iv)设计容车量、(v)预算开支、(vi)核准工程预算(如适用)及(vii)超支 / 追加预算(如适用)及研究或顾问费用(如适用)分别为何；

道路基建	(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	(vii)	(viii)
T2主干路及茶果岭隧道工程								
中九龙干线工程								
大埔公路(沙田段)扩阔工程								
青山公路青山湾段扩阔工程								
连接葵青交汇处上斜路至葵涌道天桥工程								
扩阔福亨村路工程(介乎青山公路—蓝地段至福亨村里)								
沙田T4号主干路								
荃青交汇处改善工程								
匡湖居至西贡市之间的西贡公路分隔车道工程								
屯门绕道								
屯门龙富路及海荣路扩建工程								
十一号干线(元朗至北大屿山段)								
青衣至大屿山连接路								
元朗公路(蓝地至唐人新村段)扩阔工程								
狮子山隧道改善工程								
青衣至大屿山连接路								
元朗公路(蓝地至唐人新村段)扩阔工程								
狮子山隧道改善工程								
大老山公路T6桥扩阔工程								
粉岭公路改善工程(白石凹交汇处至宝石湖路交汇处)								
粉岭绕道(西段)								
元朗公路(蓝地至唐人新村段)扩阔工程								
荃湾路扩阔工程								
港岛西至大屿山东北连接路								

2. 政府部门推展及监管上述基建道路项目涉及的人手、编制及开支为何；如何确保工程如期推展及竣工？

3. 有否就基建道路项目的安全、质量、工期及成本控制制订一套服务表现指标，如有，详情为何；如否，原因为何？

提问人：陈绍雄议员(立法会内部参考编号：19)

答复：

1. 有关施工中项目的所需资料表列如下：

	动工日期	目标完工日期	道路总长度(公里)(见注1)	设计容车量(每小时小客车)(见注2)	建造工程的核准工程预算(百万元)(见注3)	研究/设计的核准工程预算(百万元)(见注3)
中九龙干线	2017年12月	2025年	约4.7	5 400	42,363.9	206.9 (顾问设计费及地盘勘测工作)
大埔公路(沙田段)扩阔工程	2018年7月	2024年	约1.1	往九龙方向: 5 785 往大埔方向: 5 440	2,739.7	43.2 (详细设计及地盘勘测)
T2 主干路及茶果岭隧道	2019年11月	2026年	约3.4	3 600	16,017.0	133.6 (勘测和设计)
青山公路青山湾段扩阔工程	2020年11月	2024年	约1.9	3 000	755.2	不适用
连接葵青交汇处上斜路至葵涌道天桥	2021年6月	2025年	约0.5	8 200	472.0	不适用
扩阔福亨村路工程(介乎青山公路一蓝地段至福亨村里)	2022年10月	2025年	约0.6	1 100	72.8	不适用

就正在规划阶段的项目，其预算工程费用需在勘测和设计工作完成后方能确定。我们会持续审视如何更有效运用公共资源及工程开支的效

益，并因应最新的发展情况，包括政策发展及政府财政状况等，持续检视在规划中项目的优次缓急，适当调整推展进度。有关项目的预计道路总长度、设计容车量及研究 / 设计的核准工程预算表列如下：

	预计道路 总长度 (公里) (见注1)	设计容车量 (每小时 小客车) (见注2)	研究 / 设计的 核准工程预算 (百万元) (见注3)
十一号干线(元朗至北大屿山段)	约15.0	检视中	319.0 (勘查研究)
屯门绕道	约10.0	检视中	不适用
青衣至大屿山连接路	约6.9	检视中	695.0 (勘查研究及 详细设计)
匡湖居至西贡市之间的西贡公路分隔车道工程	约4.6	3 000	不适用
元朗公路(蓝地至唐人新村段)扩阔工程	约3.0	检视中	不适用
沙田T4号主干路	约2.3	3 600	34.7 (详细设计及 工地勘测)
屯门龙富路及海荣路扩建工程	约2.1	检视中	不适用
荃湾路扩阔工程	约1.7	检视中	不适用
狮子山隧道改善工程	约1.4	5 400	240.7 (首阶段设计及 工地勘测)
荃青交汇处改善工程	约0.8	不适用	不适用
大老山公路T6桥扩阔工程	约0.7	检视中	不适用

经咨询发展局后，有关正在规划阶段的港岛西至大屿山东北连接路、粉岭公路改善工程(白石凹交汇处至宝石湖路交汇处)及粉岭绕道(西段)的资料如下：

	预计道路 总长度 (公里) (见注1)	设计容车量 (每小时 小客车) (见注2)	研究 / 设计的 核准工程预算 (见注3)
港岛西至大屿山东北连接路	约13	检视中	见注4
粉岭公路改善工程(白石凹交汇处至宝石湖路交汇处)	约4	8 200	见注5
粉岭绕道(西段)	约2	1 250	见注5

- 注1： 因应各项目所包含的工程不尽相同，部份项目除道路建造工程以外，亦可能涉及受影响设施的重置工程以及改善工程等非道路建造工程，因此不适宜以每公里造价作对比。
- 注2： 每小时的小客车是计算交通流量的单位，并以相等的私家车数目为计算基准。举例来说，私家车和的士的小客车架次数值为1.0。重型车辆(例如货车或巴士)由于体积较大，车速较慢，因此小客车架次数值一般会较高。
- 注3： 只包括甲级工程项目。目前有关项目在建造阶段并没有出现实际支出高于预算的情况。
- 注4： 工程技术可行性研究属项目编号5768CL - 「中部水域人工岛相关研究」的核准工程预算(5.504亿元)的一部分。
- 注5： 详细设计及工地勘测属项目编号7835CL - 「古洞北新发展区及粉岭北新发展区余下地盘平整和基础设施工程－详细设计和工地勘测」的核准工程预算(7.645亿元)的一部分。
2. 上述道路基建项目涉及的工作由有关决策局及政府部门的现有人力资源处理，涉及的人手和薪酬开支没有详细分项。根据最新规划资料及所有建造及规划中的主要运输基建项目的落成情况，政府会就规划中的运输基建项目的落成时间表作全盘考虑，有序地推展各个项目，以应付长远发展项目的运输及物流需求。
3. 对于道路基建项目的安全、质量、工期及成本控制，政府一向有严格审核和监察机制，并会定时检讨有关成效。在规划阶段的道路基建项目，政府部门会参考包括但不限于运输署的《运输策划及设计手册》和路政署的《道路及铁路结构设计手册》等订明的指引，以确保项目的设计符合相关的安全标准。至于在建造阶段的道路基建项目，政府部门会在工务工程合约中订明有关安全、质量和工期的具体要求，并确保承建商履行有关合约要求。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2405)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 陆路及水上交通

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(陈美宝)

局长： 运输及物流局局长

问题：

二零二四至二五年度内，运输及物流局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，可否告知本会：

1. 当局筹备成立铁路署工作的最新进度及详情为何；
2. 请按职级列出拟议铁路署涉及的人手、编制、薪酬及营运开支分别为何；
3. 2024-25年度的开支预算有否涵括成立铁路署所涉及的开支；
4. 有否为成立铁路署设立时间表；如有，详情为何；如否，原因为何；
5. 铁路署是否因为北部都会区铁路办事处的成立而遭搁置；当局上一个财政年度表示没有放弃成立铁路署，只是先后次序问题，成立铁路署的时机或须具备的条件为何？

提问者：陈绍雄议员(立法会内部参考编号：21)

答复：

政府拟议通过将路政署铁路拓展处、路政署北部都会区铁路办事处及机电工程署铁路科合并，在运输及物流局辖下成立铁路署，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。考虑到路政署北部都会区铁路办事处刚于2023年6月设立，我们正审视成立拟议铁路署的安排，以配合各个铁路项目的推展。筹备成立铁路署的工作由现有人手，包括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处理。该13名职员亦会处理新铁路项目相关的工作，在2024-25财政年度，他们的薪酬拨款(按薪级中点估计的年薪值估算)为1,381万元。

拟议的铁路署成立后将设有321个职位，每年整体薪酬拨款(按薪级中点估计的年薪值计算)为3.205亿元。在这321个职位中，210个职位(每年薪酬拨

款为2.087亿元)由路政署铁路拓展处及北部都会区铁路办事处调派，59个职位(每年薪酬拨款为6,418万元)由机电工程署铁路科调派，另有52个新职位(每年薪酬拨款为4,761万元)则将会在拟议铁路署下开设。拟议的铁路署的预计每年营运开支(不包括薪酬拨款)约为9,510万元。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2413)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 陆路及水上交通

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(陈美宝)

局长： 运输及物流局局长

问题：

运输及物流局继续监察3条过海隧道在实施不同时段不同收费后的交通情况，并决定如何推展中环电子道路收费先导计划；就此，可否告知本会：

1. 未来一个财政年度，用于监察3条过海隧道实施不同时段不同收费的人手编制及涉及开支为何；
2. 当局探讨推行电子道路收费计划超过40年，并前后进行4次研究，每次涉及的研究费用及相关开支详情分别为何；
3. 本会议员曾询问当局，日后若推行电子道路收费计划，会否考虑让使用洁净燃料的车辆(例如电动车、氢能车辆)在进入指定区域时可获豁免收费；当局表示会考虑建议，但重申于2035年停止为使用传统能源的私家车进行新登记，是否意味着2035年前均不会推行中环电子道路收费先导计划；
4. 决定推展中环电子道路收费先导计划的具体的条件及时机为何，与3条过海隧道实施不同时段不同收费的必然关系为何？

提问者：陈绍雄议员(立法会内部参考编号：29)

答复：

1. 监察3条过海隧道实施分时段收费的工作主要由相关部门现有人员执行，属于整体职务，故涉及的开支及人手没有详细分项。
2. 政府过去4次进行有关电子道路收费的研究资料如下：

研究名称	完成年份	顾问费用
电子道路收费试办计划	1985年	3,650万元
电子道路收费可行性研究	2001年	7,500万元
交通挤塞收费运输模型 - 可行性研究	2009年	594万元
中环及其邻近地区电子道路收费先导计划 - 可行性研究	2022年	1,707万元

3. 推展电子道路收费的目的，是透过价格诱因减少车辆进入收费区道路的数目，鼓励驾驶人士转乘公共交通工具，或在非繁忙时间驾车进入收费区。从交通管理角度而言，不论车辆是否使用洁净能源或燃油，均会占用路面空间，同样可能造成交通挤塞，故此淘汰燃油车的步伐与推行电子道路收费的时间并无直接关系。
4. 政府一直以多管齐下的方式处理中环及其邻近地区的交通挤塞情况，包括利用人工智能及自动车牌识别技术在中区测试「自动交通执法系统」、调节干诺道西及东边街路口的交通灯号时间等，以打击交通违法行为并疏导该区繁忙时间的车流。中环核心商业区毗邻西隧和红隧的港岛出入口，不少使用3条过海隧道的车辆会以中环核心商业区为目的，其交通情况与过海交通变化息息相关。3条过海隧道「分时段收费」实施后，得到驾驶人士的配合和调整出行安排，正见成效，隧道口的整体车龙和塞车情况已有纾缓。然而，「分时段收费」是一个新的收费安排，实施至今只有约三个月，过海交通情况未必稳定。驾驶人士仍需要时间调整出行习惯，包括路线选择、出行时间、出行模式等。运输署须持续观察过海交通，以及其对港岛北各区（包括中环）的交通影响，现阶段未有整全的数据为「分时段收费」实施后对中环交通的影响作出稳妥的评估。政府必须小心评估电子道路收费计划对交通及社会所带来的影响，需要考虑计划对道路使用者和区内居民的影响，乃至当前社会整体的经济情况，因此，在中环及其邻近地区实施电子道路收费未有落实时间表。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3096)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(陈美宝)

局长： 运输及物流局局长

问题：

纲领(3)2024-25年度的拨款较2023-24年度的修订预算增加4,870万元(21.0%)，主要由于其他运作开支和非经常开支项目的现金流量需求增加，部分增加的开支，因净减少1个职位而抵销。就此，政府可否告知本会：

1. 新增开支涉及的运作开支和非经常开支项目的分目详情；
2. 减少1个职位而抵销的开支的详情为何；
3. 当局有否透过重订工作优次、内部调配、精简程序及提升效率，推展各项新政策及措施，以减少运作开支和非经常开支；如有，详情为何；如否，原因为何？

提问人：陈绍雄议员(立法会内部参考编号：38)

答复：

1.

2024-25年度纲领(3)海空交通及物流发展的拨款较2023-24年度的修订预算增加4,870万元(21%)，主要由于预期非经常开支项目「第三方物流服务供应商资助先导计划」和「海运及空运人才培养基金」的现金流量需求，以及用以支援海运和物流的相关工作(包括各项外部推广香港工作和活动)开支会增加。

2.

有关职位为一个有时限的民航事务主任职位。该职位于2020年开设，主要负责协助规管小型无人机操作方面的工作。《小型无人机令》(第448G章)相关立法工作已经完成，并已于2022年6月1日生效。因此，该职位将会在2024-25年度内删除。

3.

今年《预算案》宣布在不影响综缓及公共福利金等计划的前题下，于2026-27年度削减各政策局及部门经常开支1%。运输及物流局将全力配合，我们会透过重整工序或重订工作的缓急优次，腾出资源作内部重新分配，改善现有服务或推展新服务，以提高运用资源的效率。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2314)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 陆路及水上交通

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(陈美宝)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就「三铁三路」项目中的「中铁线」，政府可否告知本会：

1. 根据局方在2023年12月发布的《香港主要运输基建发展蓝图》，中铁线的建议落成时间为2039年及以后；在此年份之前，现阶段局方有无建议就中铁线工程开始(a)收集意向书、(b)勘查研究、(c)环境影响评估、(d)正式动工的时间表；
2. 鉴于现时每逢繁忙时间，乘客难以在锦上路站登上屯马线南行列车，局方及港铁将有何措施缓解此问题；
3. 现阶段，局方有否(a)建议中铁线(i)采用何种技术规格、(ii)列车车卡数为何、(iii)载客能力为何；(b)考虑先兴建锦上路至荃景围段，以期缩短工程时间；及(c)考虑将中铁线与北环线实施贯通运行，以方便来往北部都会区的乘客无须在锦上路站转车；
4. 在2024-25年度，局方就推展中铁线的所耗费的(a)人手、(b)薪酬开支、(c)顾问费用（如有），及(d)总顾问费用（如有），分别为何？

提问人：陈颖欣议员(立法会内部参考编号：15)

答复：

1, 3及4

政府正有序地推展《香港主要运输基建发展蓝图》中各个主要运输基建项目。个别项目的推展详情将取决于其详细工程、环境、经济效益及财务研究的结果，以及届时最新的需求评估、技术及科技应用水平，以及是否有足够的资源等因素。此外，个别项目亦可能因规划参数出现变化而需要重新考虑，或就推展时间表及走线作出相应调整。

我们正为中铁线筹备下一阶段的推展工作，包括敲定项目的推展模式、财务安排，以及安排邀请铁路营运商提交项目建议书等。有关工作由运输及

物流局及路政署的现有人力资源处理，我们并没有这一项工作的人手及薪酬开支的分项数字。

根据初步评估，中铁线会以重铁模式建造。待项目进入详细工程研究阶段，我们将能确定中铁线的进一步详情，包括走线及车站位置、列车车卡数、对环境及邻近地区的潜在影响、接驳与营运安排，以及建造时间表等。政府会适时按项目的最新情况提供进一步资料，并进行咨询工作。

2. 香港铁路有限公司（港铁公司）一直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。为了疏导锦上路站的乘客，港铁公司会在繁忙时段安排车站职员加强呼吁乘客前往月台较少人的位置候车，并于有需要时实施客流管理措施。根据港铁公司的观察，滞后的乘客一般均可登上下一班列车。此外，港铁公司亦安排了两班在平日早上繁忙时段由天水围站开出的特别班次，以提升承载能力，疏导较繁忙车站（包括锦上路站）的人流。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1582)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (-) 没有指定
纲领： (2) 陆路及水上交通
管制人员： 运输及物流局常任秘书长(陈美宝)
局长： 运输及物流局局长

问题：

北部都会区的运输基建

就北部都会区的运输基建工程拨款事宜，政府可否告知本会：

- 1 由于运输及物流局已公布香港主要运输基建发展蓝图，预计在2024-2025财政年度，用于北都的运输基建工程拨款为何？
- 2 北都公路现分为两段，走线由天水围到打鼓岭，预计2039年后才全线完工，会否考虑引入协助或其他方法再压缩工程时间，以符合公众期望？

提问人：陈月明议员(立法会内部参考编号：6)

答复：

1 及 2

《香港主要运输基建发展蓝图》（下称《蓝图》）阐述了各项与「北部都会区」相关的主要运输基建项目。为加强「北部都会区」内及跨境的连接，我们会推展港深西部铁路（洪水桥至前海）、北环线支线、洪水桥站、北环线和古洞站、北环线东延线、新界东北线、北都公路、粉岭绕道、元朗公路扩阔工程，以及粉岭公路改善工程。至于「北部都会区」与「维港都会区」的连接方面，我们会推展中铁线、十一号干线、沙田绕道、屯门绕道、青衣至大屿山连接路、荃湾路扩阔工程、大老山公路T6桥扩阔工程、狮子山隧道改善工程，以及交椅洲人工岛相关的港岛西至洪水桥铁路及港岛西至大屿山连接路。项目的整体推展情况如下。

跨境铁路项目方面，政府会继续透过「港深跨界轨道基础设施建设专班」推展跨境铁路项目，包括港深西部铁路（洪水桥至前海）及北环线支线。上述项目的研究正在进行中，现阶段未能提供进一步资料。

本地铁路项目方面，北环线第一期古洞站经已在2023年动工，而洪水桥站和北环线主线亦分别会于2024年及2025年动工，并在2027年起陆续完成。上述项目透过「铁路加物业」模式由香港铁路有限公司（港铁公司）推展，不涉及政府的核准工程预算。

《蓝图》阐述的主要道路建设方面，目前已获拨款的项目如下：

项目	核准工程预算 (以按付款当日价格计算)
粉岭绕道东段	建造工程属项目编号7747CL-「古洞北新发展区及粉岭北新发展区前期地盘平整和基础设施」的工程核准工程预算（173.20亿元）的一部分
青衣至大屿山连接路	6.950亿元 (勘查研究及详细设计)
十一号干线	3.190亿元 (勘查研究)
狮子山隧道改善工程	2.407亿元 (首阶段设计及工地勘测)
港岛西至大屿山东北连接路	工程技术可行性研究属项目编号5768CL-「中部水域人工岛相关研究」的工程核准预算（5.504亿元）的一部分

政府正计划于2024年寻求立法会工务小组委员会及财务委员会批准拨款委聘顾问为北都公路进行勘查研究及设计，并于获批拨款后立即展开研究工作。在可行的情况下，北都公路勘查研究下的各项工作将尽量同步进行，以加快项目的推展。我们会于勘查研究中制订北都公路的推展时间表，当中会考虑合适的推展模式和分阶段落成等安排，务求适时满足「北部都会区」的运输及物流需要。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1583)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (-) 没有指定
纲领： (2) 陆路及水上交通
管制人员： 运输及物流局常任秘书长(陈美宝)
局长： 运输及物流局局长

问题：

北部都会区内乡郊现有道路改善

北部都会区范围内的现有道路和村路落成多时，个别甚至是单线双程行车，以及去年世纪暴雨，反映新界多个现有道路水浸的问题，就此，政府可否告知本会：

1 由于运输及物流局已公布香港主要运输基建发展蓝图，区内的居民包括乡郊居民希望尽快知悉区内现有道路的升级计划以及道路应对极端气候的短、中、长期措施，政府可否告知，如有，详情为何？

2 承上，针对区内的单线双程行车，例如莲麻坑路个别路段，有无升级计划？

提问人：陈月明议员(立法会内部参考编号：7)

答复：

政府会按「基建先行」的规划理念，为发展地区提供运输基础设施及因应运输及物流需求改善区内的现有道路，包括检视改善现行单线双程道路的需要及可行性，以满足市民的出行需要。就莲麻坑路方面，路政署已进行莲麻坑路西段扩阔工程，包括将一段介乎平原河与坪輦路之间的莲麻坑路扩阔为双线不分隔行车道，有关工程已于2023年年底大致完成。

在规划北部都会区的新发展区时，政府会进行规划及工程研究，当中会进行交通影响评估及就新发展区内的道路提出建议道路网，亦会提出一些需要的地区性道路改善工程。这些工程既能满足新发展所带来的运输及物流需要，亦可改善区内的交通状况。此外，在推展新发展区时，政府会咨询地区人士的意见，在适当的情况下改善邻近乡郊地区的交通连系。

为应对气候变化，新发展区的拟议土地及道路平整水平会比过去的新市镇高，以预留足够空间应付暴雨和水位上升。在设计拟议道路和道路排水系统时，工程部门会参考最新的相关设计手册和指引，并咨询有关部门的意见。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1881)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (-) 没有指定
纲领： (3) 海空交通及物流发展
管制人员： 运输及物流局常任秘书长(陈美宝)
局长： 运输及物流局局长

问题：

关于「运输业输入劳工计划一（「计划」），政府可否告知本会：

（一）按工种划分，「计划」第一轮的申请配额数目、批出配额数目及不获批出配额数目及其原因分别为何；

（二）就第（一）项所述的批出配额，列出申请公司的名称及其获批输入劳工的数目（按工种划分），以及获批输入劳工已抵港数目及其每月工资中位数；及

（三）自计划推行至今，有否进行调查以了解「计划」对相关本地工友的薪酬待遇的影响；如有，详情为何；如否，原因为何？

提问人：周小松议员(立法会内部参考编号：36)

答复：

政府在2023年7月推出运输业输入劳工计划 - 航空业（计划），在保障本地劳工就业的前提下，适度容许与香港机场管理局（机管局）有直接合约关系的航空业相关公司申请输入劳工，配额上限为6 300个。

于计划第一轮申请中，我们共批出来自28家合资格公司的申请，涉及2 841个配额，涵盖计划下所有10个工种。当中少数申请因不符合下列其中一项计划基本要求，而未能全数获批：

- 一、拟申请配额的工作必须属于计划下所指定的10个工种；
- 二、拟申请的配额数目必须合乎全职本地员工与输入劳工比例要求；
- 三、申请人必须曾就申请配额的职位进行本地招聘；以及
- 四、就指定工种拟提供的工资必须不低于该工种的工资中位数。

计划第一轮的申请和批出配额数目如下：

工种类别	申请配额数目	批出配额数目
1. 地勤人员	728	719
2. 机坪服务员	465	445
3. 机舱工作人员	366	366
4. 飞机维修技工 / 技术员	390	390
5. 牵引车司机	325	306
6. 仓务处理员 / 货站服务员	206	206
7. 机械 / 升降台操作员	193	193
8. 客户服务员	90	90
9. 飞机拖车司机	30	30
10. 维修员	96	96
总数	2 889	2 841

截至2024年3月7日，约1 020名输入劳工已到港工作。我们从计划下的持份者咨询小组得悉，自计划推出以来，业界相应上调了本地劳工的薪酬。我们没有收编相关数据。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3087)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(陈美宝)

局长： 运输及物流局局长

问题：

香港国际航空学院成立至今，当局可否告知本会：(1) 过去三年(2023, 2022及2021)招收学生的数目为何?(2) 过去三年(2023, 2022及2021)毕业学生投身本港航空业的比例?(3) 过去三年(2023, 2022及2021)及今年预算的营运开支为何?(4) 有没有计划增加收生人数，为本港航空业培育更多人才?

提问者：陈仲尼议员(立法会内部参考编号：38)

答复：

政府支持香港机场管理局（机管局）在2016年成立香港国际航空学院（学院），旨在培育航空从业员及专业人才，以配合本地及区域航空界的可持续发展。学院营运以收回成本为原则，并不涉及政府开支及人手。

学院目前提供约115个基础及专业课程，涵盖范围广泛，以支援学员在特定航空范畴发展所需的技能及知识。这些课程涵盖航空交通管理、机场营运及危机管理、航空保安及安全、飞行训练及航空工程、基础及学术课程。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。另外，为培训更多本地飞机师，学院于2023年9月推出首个见习机师培训课程。

在2021-22年度、2022-23年度及2023-24年度，学院分别向大约37 900、42 300及44 560名（截至2024年1月底数字）学员提供航空培训。学院将继续按行业需要，持续更新、优化及扩充培训课程，为航空业培育更多人才。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1730)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (-) 没有指定
纲领： (3) 海空交通及物流发展
管制人员： 运输及物流局常任秘书长(陈美宝)
局长： 运输及物流局局长

问题：

预算案表示，机管局正与相关政府部门一起研究简化运送及储存可持续航空燃料（Sustainable Aviation Fuel，简称SAF）的审批程序，以便利更多航空公司在香港使用。此外，机管局最近已展开顾问研究，以了解全球的SAF发展趋势，并从政策措施和基础设施等层面提出建议。预计顾问研究今年第3季完成。就此：

- (1) 现时有几多家航空公司在港使用SAF，占航空业的整体比例？
- (2) 预计简化运送及储存SAF的审批程序将会带来甚么具体效益，以及政府有否制订相关目标；可否提供量化数据作参考；预计最快何时完成有关简化程序的研 究 ？
- (3) 有关SAF发展趋势的顾问研究，其研究目的、范围、费用分别为何；完成研究后，政府将有何后续跟进，包括是否需要修订现有法例？

提问人：丘达根议员(立法会内部参考编号：28)

答复：

(1)

香港其中一家本地航空公司于2022年3月及7月成功在香港国际机场采用了两个批次的可持续航空燃料（Sustainable Aviation Fuel, SAF）。

(2)

香港机场管理局（机管局）一直与相关政府部门协作简化运送及储存SAF的审批程序，以便利航空公司在香港注入SAF。其中，机场燃料基础设施营运商近日已按照新修订的《危险品条例》完成牌照更新。经修订的《危险品条例》使本港危险品（包括SAF）的分类、标记及标签等规管标准与国际接轨，也使制造、运送、贮存及使用危险品的发牌制度更加完善。机管局会

继续检视并适时进一步优化SAF在香港国际机场燃料基础设施的运送及储存流程。

(3)

机管局已应政府要求于今年2月就SAF展开顾问研究。研究旨在掌握SAF在国际、国家和地区层面的发展趋势，包括其需求、供应和使用的现况及未来预测。顾问研究也会就使用和供应SAF，从政策支持、便利措施或基础设施改善等层面，提出建议供政府考虑。有关研究预计于今年第三季完成，政府会参考机管局的报告作出前瞻性的部署，以订定推动SAF的发展方向，我们的目标是透过带动SAF在香港的应用，提高香港国际机场在国际间的竞争力，吸引更多航班往来香港和全球各地。顾问研究不涉及政府开支。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0395)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (-) 没有指定
纲领： (2) 陆路及水上交通
管制人员： 运输及物流局常任秘书长(陈美宝)
局长： 运输及物流局局长

问题：

就「大埔公路（沙田段）扩阔工程」（下称「工程」），政府可否告知本会：

1. 鉴于当局去年于回复本会书面问题时提及，相关工程的目标完工日期为2023年下半年，惟最新进度显示，工程要待2024年底才有机会完工，有否评估，各项工程的分项预算（包括「道路工程」、「改建沙田乡事会路交汇处」、「噪音缓解措施」、「驻工地人员的薪酬」等）的上涨幅度及金额分别为何，如有，请按分项列出，以及工程的应急费用是否足以支付上述额外开支；
2. 工程延误的具体原因为何，以及有否措施缓解因工程而导致沙田乡事会路和现有大埔公路（沙田段）的长时间挤塞情况；如有，开支为何？
3. 当局是否保证，工程将不迟于2024年底前完成，以免出现需要追加拨款的可能性；如否，原因为何？

提问人：周文港议员(立法会内部参考编号：30)

答复：

1. 土木工程拓展署现正进行大埔公路（沙田段）扩阔工程，以期在2024年年底前将大埔公路扩阔至双程三线行车道，并会尽快完成余下的隔音屏障及隔音罩工程。工程的核准工程预算按付款当日价格计算为27亿3,970万元，各项工程的分项预算的价格波动已包含其中。其中，由于工期延误，驻工地人员的薪酬预算由2.19亿元增加至2.45亿元。虽然该项目的预算支出较工程开展前的估计为高，但增加的金额可透过应急费用支付。我们预计相关工程费用会控制在核准工程预算之内。
2. 本工程自展开以来遇上了不少挑战和困难，无可避免对工程进度有所影响，令工期延误。第五波新冠疫情令不少建筑业工人未能上班，建筑物

料亦因内地封关而未能按计划运抵工地，无可避免影响了施工进度。另外，除了需要维持大埔公路于施工期间保持双向双线行车外，因受无法预计的地下公用设施（电线、水管、污水管、电讯管线和煤气管道等）影响，我们需时为这些地下公用设施进行改道和更改工程部分地基设计及其位置，以致工程比预期更具挑战及耗用更长时间。加上本工程的施工区非常接近东铁线的铁路保护区（下称「保护区」），为加强保障公众及铁路安全，我们与香港铁路有限公司在工程推展期间作出进一步协调后，采取了比原设计更多的保护及预防措施，以提升保护区内的施工安全，相关措施亦增加了工程的所需时间。

3. 我们已与承建商和工程顾问探讨及制定所有切实可行的措施来克服挑战并加快工程进度，以尽早完成工程。根据最新估计，假如余下工程进度顺利，我们正积极争取于今年第四季或之前将大埔公路扩阔至双程三线行车道并开放予公众使用，亦会尽快完成余下的隔音屏障及隔音罩工程。我们预计相关工程费用会控制在核准工程预算之内。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1565)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (-) 没有指定
纲领： (2) 陆路及水上交通
管制人员： 运输及物流局常任秘书长(陈美宝)
局长： 运输及物流局局长

问题：

在制定跨境交通安排方面，请当局知告本会：

1. 有何措施让本地以公司名义登记和持有的车辆申请港车北上计划；
2. 有何措施让中小企、微企等，在未合符申请中港牌的情况下，利用「港车北上」计划，让该等公司名义持有的车辆能够驶往内地城市；如否，原因为何？

提问者：朱国强议员(立法会内部参考编号：26)

答复：

「港车北上」于2023年7月起实施，便利香港居民以自驾的方式经港珠澳大桥到广东省作短期商务、探亲或旅游。粤港两地政府同意参与「港车北上」的车辆须为以个人名义登记的私家车，并与「澳车北上」相关要求一致。往来粤港进行商务的人士，也可以驾驶或乘坐已参与「港车北上」的私家车出行。粤港双方会密切监察「港车北上」的实施情况，并适时检视包括申请条件在内的各项安排，以期继续优化完善。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1567)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 陆路及水上交通

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(陈美宝)

局长： 运输及物流局局长

问题：

网约车辆已经是世界潮流，让市民能够善用座驾创造财富，提供更多交通工具的选择。请当局告知本会，在打击利用汽车作非法出租或取酬载客用途的方向下，有否任何实质措施，让该行为或行业，能够在可控、备受监管的情况下适度发展；如有，详情为何；如否，原因为何？

提问人：朱国强议员(立法会内部参考编号：28)

答复：

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 / 预约出租汽车。在使用新科技或平台的同时，必须合乎法规，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。《道路交通条例》(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。警务处会继续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；亦会继续根据行动优次安排适当资源打击非法载客取酬活动，并欢迎市民提供资料举报非法载客取酬活动，警务处定会严肃跟进和调查；如有足够证据，会对相关活动采取执法行动。

与此同时，政府正检视现有法例，以期更有效处理非法出租或取酬载客活动；亦正研究如何规管网约出租汽车平台，以期只有有的士及持有出租汽车许可证的车辆可透过平台提供服务，加强打击非法活动。政府计划于今年年中，就有关规管所涉及的政策和法律观点，以及海外经验研究所得的考虑要点，与立法会议员、业界及其他相关持份者进行沟通及听取意见。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1568)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (-) 没有指定
纲领： (3) 海空交通及物流发展
管制人员： 运输及物流局常任秘书长(陈美宝)
局长： 运输及物流局局长

问题：

在刚过去的财政年度，政府和运输业界，指「禁止另类吸烟产品」令航空货运受挫。请当局告知本会，请以列表列出，自通过《2023年进出口（修订）条例草案》后，需经本地运送的另类吸烟产品的货量为何；另类吸烟产品占整体货量百分比为何；就监管另类吸烟产品的运送的工作进度为何？

提问者：朱国强议员(立法会内部参考编号：29)

答复：

随着《2023年进出口（修订）条例》于2023年6月30日刊宪并生效，香港海关于同日推出「另类吸烟产品转运监管计划」(计划)，以容许另类吸烟产品在计划监管下从内地经香港国际机场转运至海外市场，并防止另类吸烟产品在转运过程中流入本地市场。

计划实施以来运作畅顺，截至2023年12月31日，合共有28家公司成功登记为合格的营运人，而在计划监管下经香港转运至海外的另类吸烟产品货量共2 665吨。

政府会继续监管另类吸烟产品转运的情况，确保计划继续畅顺运作。

政府没有另类吸烟产品占整体货量百分比的数字。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号: 1997)

总目: (158) 政府总部: 运输及物流局

分目: (-) 没有指定

纲领: (3) 海空交通及物流发展

管制人员: 运输及物流局常任秘书长(陈美宝)

局长: 运输及物流局局长

问题:

特区政府为加强本港深度旅游,鼓励业界开拓各类型海上旅游线路及产品,据国务院于2023年发布的有关粤港澳游艇自由行文件所指,现已于深圳市内实行游艇自由行实施免担保政策,是为粤港澳游艇自由行通航的里程碑式进展,为确保后续本港在接待海上旅游的承载力,请告知本会:

1. 有否统计以“粤港澳游艇自由行”来往通航的具体数据?
2. 现时可提供的船只停泊处及避风泊位规模为何?
3. 当局如何配合政府方针,积极同内地有关部门商讨,以推动粤港澳大湾区内游艇自由行尽早全面落实,以及推动此工作的人手资源为何?

提问人: 霍启刚议员(立法会内部参考编号: 27)

答复:

1. 过去3年,从粤澳地区访港游乐船次数字如下:

	粤(广东省)	澳门
2021年	1	1
2022年	3	1
2023年	11	5

过去3年,从香港到访粤澳地区游乐船次数字如下:

	粤(广东省)	澳门
2021年	0	0
2022年	0	0
2023年	7	6

2. 全港现时设有14个避风塘，分布于香港各区水域，共提供422公顷泊位面积供本地船只使用。在恶劣天气下，本地船只除停泊在避风塘外，亦可因应其运作需要在全港18个避风碇泊处停泊。任何本地船只停泊在避风塘及避风碇泊处均不需向海事处申请。另外，在香港不少地区均设有游艇会和船会，提供社交、康乐、停泊和维修设施，当中有11个游艇会和船会提供船只停泊服务予访港内地和外国游乐船只。

3. 现时访港游乐船只若要进入香港水域，须办妥相关政府部门的关务手续，包括卫生署、入境事务处、海事处和海关(如需货物清关和旅客清关)。根据《商船(本地船只)(一般)规例》(第548F章)第8条，除非获海事处允许，否则访港游乐船只不可在香港水域内航行。访港游乐船只的船主如因为参与赛事、前往船厂进行维修或更换停泊位置，可向海事处申请在香港水域内航行。海事处在2016年12月推出一项新措施，让访港游乐船只的船主在已于本地游艇停泊处或游艇会取得泊位并遵从安全及航行规定的前提下，可向海事处申请允许在香港水域航行作乐。由于上述工作涉及多个政策局及政府部门，有关人手编制难以分开量化。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0869)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (-) 没有指定
纲领： (3) 海空交通及物流发展
管制人员： 运输及物流局常任秘书长(陈美宝)
局长： 运输及物流局局长

问题：

就港珠澳大桥香港口岸的设施情况，请政府告知本会：

现时仍在兴建的港珠澳大桥香港口岸人工岛自动化停车场，目前涉及建筑的开支明细为何；预计在甚么时候可开放使用，以及停车场内各类型车辆的泊车位分配为何？

提问人：何敬康议员(立法会内部参考编号：24)

答复：

香港机场管理局（机管局）正在香港口岸人工岛兴建自动化停车场，预计首阶段建造工程于2024年年底前完成，自动化停车场项目由机管局兴建，不涉及额外政府开支。就自动化停车场相关营运资料，机管局会适时公布。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0870)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (-) 没有指定
纲领： (2) 陆路及水上交通
管制人员： 运输及物流局常任秘书长(陈美宝)
局长： 运输及物流局局长

问题：

自2023年恢复通关以来，港珠澳大桥的使用量有所回升。为此，请政府告知本会：

1. 在2023年，政府就港珠澳大桥（香港段）的大桥使用费收入为何，以及人手开支、日常营运和维修保养的开支数字为何；及
2. 政府预期对大桥在2024年各类型车辆的使用量分别为何，会为大桥带来自使用费的收入为何，以及能否收窄收入与开支的差距？

提问人：何敬康议员(立法会内部参考编号：25)

答复：

港珠澳大桥（大桥）管理局根据内地法律成立，作为非营利性事业单位法人，负责大桥主桥的建设、营运、管理和维护（包括财务事宜），以及向使用大桥主桥的车辆收取通行费。

大桥管理局以自收自支的方式营运。大桥主桥收入（包括通行费）由大桥管理局用以偿还银行贷款，以及支付大桥的日常营运及维护的开支。通行费收入并非由香港特区政府收取，我们亦不宜单方面披露有关大桥收入及开支的资料。

随着粤港澳大湾区进一步互联互通，将会有更多各类型车辆使用大桥往来香港与广东省及澳门。三地政府将密切留意大桥的营运情况，并持续研究可行的优化方案，包括继续推出措施增加大桥的车辆流量，藉以善用大桥。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1169)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (-) 没有指定
纲领： (3) 海空交通及物流发展
管制人员： 运输及物流局常任秘书长(陈美宝)
局长： 运输及物流局局长

问题：

政府在预算案演辞第180段中提出今年全面检讨「海运及空运人才培养基金」(基金)在吸引人才和促进业界人力发展的成效，以加强物流业的推广和人才发展工作。就此，当局可否告知本会：

1. 请以详细分项列出，2023-24年度，基金所资助的推广宣传活动数目、活动详情及涉及的资助金额为何；以及
2. 请以详细分项列出，2023-24年度，基金所推出的专业课程、受惠学生及从业员数目及涉及的资助金额为何？

提问人：叶刘淑仪议员(立法会内部参考编号：18)

答复：

1. 在2023-24年度(截至2024年1月底)，海运及空运人才培养基金(基金)所资助的推广宣传活动详情如下：

项目名称及详情	资助金额 (万元)
625海员日活动 - 包括海事常识问答比赛、船舶驾驶模拟器体验营等	38.7
香港学生大连海事大学「育鲲」轮实习计划 - 学习航海技术	41.4
香港海事博物馆亲子同乐日 - 包括免费开放、海洋生态讲座、海上清理垃圾示范等	23.8
「我要做船长计划」推广活动 - 包括参观船只和海运设施，以及中学海事职业讲座等	34.2

项目名称及详情	资助金额 (万元)
粤港澳大湾区海事教育和航运发展论坛暨船舶展览 - 促进香港与大湾区在海事教育和培训方面的合作	34.1
STEM x 海洋航行器设计/制作比赛 - 本港中小學生比賽，促進海事產業發展和培養創新人才	44.0
大连海事大学「育鲲」轮海运周访港交流 - 开放「育鲲」轮予公众参观	16.9
香港航海学校「维港游」 - 向本港初中学生和家長介紹海事知識和海运設施	10.3
第二十二屆香港運輸物流學會中學生徵文比賽 - 以航空業為主題	1.1
大專學藝比賽 - 以航空業為主題	8.5

2. 基金支持和鼓励学生及海运、航空和物流从业员接受相关培训和修读专业课程，以提升行业的整体竞争力和专业水平。在2023-24年度(截至2024年1月底)，基金共推出17项培训资助计划，受惠人数与涉及资助金额如下：

计划名称	受惠人数	资助金额 (万元)
专业培训课程及考试费用发还计划	1 272	465.2
海运和航空业实习计划	389	524.4
航海训练奖励计划	24	325.3
船舶维修训练奖励计划	11	12.4
本地船舶业训练奖励计划	8	28.9
本地船舶能力提升计划	63	82.2
香港航海及海运奖学金计划	3	38.4
香港航运及物流奖学金计划	8	188.5
香港大学—大连海事大学学术合作计划	85	74.4
香港大学—上海海事大学学术合作计划	1	22.2
海外交流学生资助计划	11	33.0
飞机维修专门课程部分学费退还计划	10	58.1
香港航空奖学金计划	22	147.2
航空营运培训奖励计划	53	109.2

基金17项培训资助计划中的3项，即海事培训支援计划、海事人才培养资助计划—法律，以及智慧及绿色物流专业培训计划为新推出的措施，正处于推行或审批阶段，现时未有相关数字。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1298)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (-) 没有指定
纲领： (2) 陆路及水上交通
管制人员： 运输及物流局常任秘书长(陈美宝)
局长： 运输及物流局局长

问题：

局方在2023年12月发布的《香港主要运输基建发展蓝图》第3.4.5段表示，「由于港岛线的容量将因应信号系统的提升而有所增加，而且一些大型规划发展项目（包括『交椅洲人工岛』和『北部都会区』）会长远改变香港居住和就业人口的分布，因此经检视后，政府预期未来港岛线可继续应付需求，直至2046年仍没有迫切性推展北港岛线。」就此，政府可否告知本会：

1. 在《铁路发展策略2014》至《香港主要运输基建发展蓝图》9年期间，局方就研究北港岛线的所耗费的(a)人手、(b)薪酬开支及(c)顾问费用（如有）分别为何；
2. 假设现时开始推展北港岛线，局方有否预计(a)造价（按付款当日计算）、(b)落成时间表、(c)载客能力为何；如否，原因为何；
3. 局方能否提供现时直至2046年港岛线(a)载客能力、(b)乘搭人次、(c)班次密度的推算数字；
4. 鉴于现时每逢繁忙时间，金钟站都会变得非常挤迫，乘搭港岛线东行的乘客难以登上即班列车，局方及港铁将有何措施缓解此问题？

提问人：郭伟强议员(立法会内部参考编号：3)

答复：

1.

香港铁路有限公司(港铁公司)曾就《铁路发展策略2014》中建议的北港岛线进行研究，并向政府提交项目建议书。建议书由运输及物流局及路政署的现有人力资源处理，我们并没有这一项工作的人手及薪酬开支的分项数字。

2.及3.

根据港铁公司提供的资料，港岛线目前每小时每方向可载客量为80 000人(以每平方米站立6人计算)。另外，港铁公司预期港岛线的容量将因应信号系统的提升而有所增加。加上一些大型规划发展项目(包括「交椅洲人工岛」和「北部都会区」)会长远改变香港居住和就业人口的分布，经审视相关资料和考虑了香港居住和就业人口长远分布的改变后，我们预计未来港岛线可继续应付需求，直至2046年仍没有迫切性推展北港岛线。然而，若日后的规划参数或实际条件出现显著的变化，我们会适时检视北港岛线的需要性及其设计。

4. 港铁公司一直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。

金钟站是港铁网络其中一个最繁忙的转车站。为纾缓金钟站的挤迫情况，港铁公司会在繁忙时段安排车站职员在月台当值，协助乘客上落车及维持秩序。因应月台情况，车站职员会采取适切的客流管理措施，确保月台秩序良好。此外，车务控制中心会按需要加插短途特别班次行走繁忙车站，以应付乘客需求。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1299)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (-) 没有指定
纲领： (2) 陆路及水上交通
管制人员： 运输及物流局常任秘书长(陈美宝)
局长： 运输及物流局局长

问题：

局方在2023年12月发布的《香港主要运输基建发展蓝图》第3.4.4段表示，「鉴于沿线地势起伏，受重型铁路的爬升能力所限，南港岛线（西段）部分路段须深入地底，其运输及成本效益皆不理想。有见及此，我们正研究有否合适的替代运输系统能满足该走线的运输需求，同时能提高项目的技术可行性及整体成本效益。我们会继续推行相关规划工作，目标于2024年内敲定推展南港岛线（西段）的合适技术方案。」就此，政府可否告知本会：

1. 政府在发布《铁路发展策略2014》及事前进行研究时，有否预视沿线的地势问题；
2. 在《铁路发展策略2014》至《香港主要运输基建发展蓝图》9年期间，局方就研究南港岛线（西段）的所耗费的(a)人手、(b)薪酬开支、(c)顾问费用（如有）分别为何；
3. 现阶段局方有无属意替代方案（如采用智慧绿色集体运输系统）；如有，详情为何，及如何规划与现有港铁网络的接驳；
4. 假设现时开始(a)按原有重铁方案或(b)采用智慧绿色集体运输系统推展南港岛线（西段），局方有否预计(i)造价（按付款当日计算）、(ii)落成时间表及(iii)载客能力分别为何；如否，原因为何；
5. 南港岛线（西段）将如何配合华富村重建后居民迁入的时间表；若华富村重建楼宇入伙后南港岛线（西段）仍未通车，局方将有何措施缓解当地交通压力？

提问人：郭伟强议员(立法会内部参考编号：4)

答复：

1.

在制定《铁路发展策略2014》时，政府已考虑南港岛线（西段）包括运输需求、工程及营运可行性、环境影响等各方面的因素。然而，个别建议铁路项目的进一步推展，须取决于日后就项目进行的详细工程、环境及财务研究结果，以及最新的客运需求评估等因素。

2.

香港铁路有限公司(港铁公司)曾就《铁路发展策略2014》中建议的南港岛线（西段）以重铁方案为基础进行研究，并向政府提交项目建议书。项目建议书由运输及物流局及路政署的现有人力资源处理，我们并无这一项工作的人手及薪酬开支的分项数字。

3.及4.

政府正积极推进南港岛线（西段）的规划工作，以连接香港仔、华富及数码港等地区至南港岛线黄竹坑站和港岛线香港大学站。正如政府于去年12月发表的《香港主要运输基建发展蓝图》中表示，我们目标于今年内敲定推展项目的合适技术方案。在研究不同技术方案时，我们亦会评估相关方案的载客量、推展时间表、建造成本、与现有铁路网络的衔接等。因此我们需要在敲定技术方案后才能提供这方面的资料。

5.

根据房屋署提供的资料，预计现有华富村居民于2026年年底开始陆续由华富村迁移至薄扶林南的5个接收屋村。至于将来华富村原址重建的公营房屋，入伙日期预计会在5个接收屋村全部楼宇落成入伙之后10年(即约2041年)。如《香港主要运输基建发展蓝图》所载，南港岛线（西段）的初步目标落成时间为2034至2038年之间，预期铁路项目能配合华富村重建计划的时间表。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3160)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(陈美宝)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就「运输业输入劳工计划－航空业」，可否告知本会：
1) 截至2024年3月31日，计划接获的申请配额数目、批出配额数目分别为何（按职位种类分别列出）；
2) 按照职位列出获批劳工人数分布为何；
3) 当局计划于何时推出余下的配额予航空业界申请；
4) 根据计划，雇主输入机场员工须向机管局缴付款项，以补贴本地机场员工的交通费，实施的详情如何；目前有多少名本地员工受惠？

提问人：林琳议员(立法会内部参考编号：42)

答复：

(1) 至 (3)

政府在2023年7月推出运输业输入劳工计划－航空业（计划），在保障本地劳工就业的前提下，适度容许与香港机场管理局（机管局）有直接合约关系的航空业相关公司申请输入劳工，配额上限为6 300个。

于计划第一轮申请中，我们共批出来自28家合资格公司的申请，涉及共2 841个配额，涵盖计划下所有10个工种。

计划第一轮的申请和批出配额数目如下：

工种类别	申请配额数目	批出配额数目
1. 地勤人员	728	719
2. 机坪服务员	465	445

工种类别	申请配额数目	批出配额数目
3. 机舱工作人员	366	366
4. 飞机维修技工 / 技术员	390	390
5. 牵引车司机	325	306
6. 仓务处理员 / 货站服务员	206	206
7. 机械 / 升降台操作员	193	193
8. 客户服务员	90	90
9. 飞机拖车司机	30	30
10. 维修员	96	96
总数	2 889	2 841

截至2024年3月7日，约1 020名输入劳工已到港工作。我们于3月13日至3月26日期间接受第二轮申请，详情已于运输及物流局及机管局的网页公布。

(4)

计划规定，就每名输入劳工，雇主除了须缴付每月400元的雇员再培训征费外，亦须向机管局缴付每月400元的额外款项。机管局将运用有关款项，加上每年自行拨出与雇主所付总额相若的款项，推出针对本地前线员工的交通津贴。机管局预计于2024年上半年内发放首次补贴，稍后将公布有关详情。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2705)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(陈美宝)

局长： 运输及物流局局长

问题：

运输及物流局在二零二三年度，是否有根据政府的《物料供应及采购规例》，在未经律政司的情况下，向外聘用律师作顾问服务；如有，有关支出的服务性质和所花费用为何。

提问者： 林新强议员(立法会内部参考编号：29)

答复：

运输及物流局委任了律师事务所作为空运牌照局的法律顾问，在2023-24年度，该事务所向空运牌照局提供法律顾问服务，相关的服务费用为港币392,700元。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0595)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (-) 没有指定
纲领： (2) 陆路及水上交通
管制人员： 运输及物流局常任秘书长(陈美宝)
局长： 运输及物流局局长

问题：

文中提及二零二三至二四年度内，运输及物流局工作包括筹备成立铁路署，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，可否告知本会：

1.铁路署预计何时成立，预定人手编制为何，有多少为调配现有人手，多少为新增职位，营运开支预算为何；及
2.铁路署成立对继续推展《铁路发展策略 2014》所建议铁路项目及监督跨越二零三零年的铁路项目的影响。

提问人：林筱鲁议员(立法会内部参考编号：16)

答复：

政府拟议通过将路政署铁路拓展处、路政署北部都会区铁路办事处及机电工程署铁路科合并，在运输及物流局辖下成立铁路署，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。考虑到路政署北部都会区铁路办事处刚于2023年6月设立，我们正审视成立拟议铁路署的安排，以配合各个铁路项目的推展。筹备成立铁路署的工作由现有人手，包括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处理。该13名职员亦会处理新铁路项目相关的工作，在2024-25财政年度，他们的薪酬拨款(按薪级中点估计的年薪值估算)为1,381万元。

拟议的铁路署成立后将设有321个职位，每年整体薪酬拨款(按薪级中点估计的年薪值计算)为3.205亿元。在这321个职位中，210个职位(每年薪酬拨款为2.087亿元)由路政署铁路拓展处及北部都会区铁路办事处调派，59个职位(每年薪酬拨款为6,418万元)由机电工程署铁路科调派，另有52个新职

位(每年薪酬拨款为4,761万元)则将会在拟议铁路署下开设。拟议的铁路署的预计每年营运开支(不包括薪酬拨款)约为9,510万元。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0533)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 陆路及水上交通

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(陈美宝)

局长： 运输及物流局局长

问题：

政府近年致力推广大湾区养老，当局可否告知本会，针对轮椅使用等行动不便长者，会否提供资助或指引，让他们更便捷往返两地？

提问人： 林素蔚议员(立法会内部参考编号：27)

答复：

就便利行动不便的乘客使用公共交通工具往返口岸而言，政府的政策是提供无障碍和畅通易达的公共运输系统，方便残疾人士参与和融入社会。运输署一直与公共运输营办商紧密合作，改善残疾人士和长者设施。

现时，所有服务陆路口岸的专营巴士及口岸穿梭巴士(即皇巴^{注1}及金巴^{注2})均以可接载轮椅使用者的低地台巴士营运，并在车上配置有停泊轮椅的位置。而所有铁路车站均设无障碍设施，方便有需要的残疾人士(包括轮椅使用者)使用铁路前往铁路口岸。此外，轮椅使用者亦可透过电召服务，预约可载乘轮椅的无障碍的士及复康巴士往返包括深圳湾口岸、落马洲支线管制站、落马洲管制站、香园围管制站及港珠澳大桥香港口岸等。

注1： 落马洲—皇岗过境穿梭巴士

注2： 港珠澳大桥穿梭巴士

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1609)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (-) 没有指定
纲领： (2) 陆路及水上交通
管制人员： 运输及物流局常任秘书长(陈美宝)
局长： 运输及物流局局长

问题：

西九龙高铁自2018年通车，一地两检便捷来往内地香港，进一步增强两地交流。但当前高铁价钱差别较大，以西九龙到广州南为例：西九龙直达到广州南段二等座位售价人民币215，一等座位售价人民币344，商务座位售价人民币645。然而，从西九龙到深圳北，再深圳北到广州南，分开购买此段路程，则二等座位一共仅需人民币149.5，一等座位仅需人民币219.5，与直达段购买相差过百元。商务座位仅需人民币425.5，相差较大。若从深圳北出发至广州南，二等座位售价仅为人民币74.5，一等座售价仅为人民币99.5。

当局可否告知本会，分段购买路段价格差异的原因为何？且是否会考虑与内地相关部门进行讨论，调整西九龙直达至广州南段高铁价格？

提问者：林素蔚议员(立法会内部参考编号：37)

答复：

广深港高速铁路（高铁）香港段连接内地高铁网络，票务安排上参照全国高铁现行做法，并由香港和内地铁路营运单位一同厘定。在厘定票价时，香港和内地双方同意西九龙站与各短途站点之间的票价应适当地反映高铁服务方便快捷的优点，同时为整个社会带来最大的社会及经济效益，而不损高铁的竞争力。

如购买分段列车车票，乘客需于旅程途中等候转乘另一班列车。相比之下，直达列车在旅程所需时间和方便程度上有明显优势，故两种出行模式适用于有不同需要和考虑的乘客。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1805)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(陈美宝)

局长： 运输及物流局局长

问题：

《2023年进出口(修订)条例草案》通过以来，电子烟经由多式转运的数目和价值为何？其中多少为陆空转运，多少为海空转运？电子烟占东莞物流园区-香港国际机场海空转运比例以重量计以及价值计分别为多少？

提问人： 林哲玄议员(立法会内部参考编号：36)

答复：

《2023年进出口(修订)条例草案》于2023年6月30日刊宪及生效。截至2023年12月31日，根据「另类吸烟产品转运监管计划」以陆空转运及海空转运的另类吸烟产品货量分别为1 266吨及1 399吨。

根据香港机场管理局（机管局）的数据，截至2023年12月31日，以重量计，电子烟占位于东莞的香港国际机场物流园处理货物量比例的50%。机管局没有经香港国际机场物流园处理的电子烟货物价值的分项数字。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2025)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(陈美宝)

局长： 运输及物流局局长

问题：

鉴于三跑道系统预计今年年底投入运作，政府有否预留开支，支援航空业运力恢复？同时是否有相应措施防止出现早前新年期间航班大规模取消等情况出现？

提问人： 刘智鹏议员(立法会内部参考编号：1)

答复：

为了在疫情过后加快重建香港国际机场的航空连系，机场管理局（机管局）一直致力与航空公司磋商，并鼓励它们复飞香港。其中，机管局自2022年12月起推出「着陆费回扣早鸟优惠计划」，为各航空公司复飞香港提供财政诱因。机管局亦一直与非本地航空公司商讨开展及增加往来香港的航班。运输及物流局持续与本地航空公司就其疫后复苏的情况保持紧密沟通，以期本地航空公司及香港整体航空业能有序复苏。

为纾缓航空业界人手严重短缺的问题，政府在2023年7月推出针对香港航空业的运输业输入劳工计划，让机管局的特许经营商、专营商或营运许可证持有者可就填补机场前线非管理级的指定10个工种职位提出输入劳工申请，配额上限为6 300个，以支持香港航空交通的持续复苏。

为把握三跑道系统带来的机遇，同时配合国家「空中丝绸之路」的建设，政府会针对现时香港国际机场的主要航线及具潜力的「一带一路」航线，包括位于欧洲、非洲、南美洲及亚洲在内的地区，加强与相关国家之间的航空服务联系，巩固及扩大香港的航空网络。机管局亦会与相关单位合作加强宣传工作，以增加来港旅游及商务的需求。此外，随着三跑道系统的启用，香港国际机场的航班处理量将会上升，预计机场所需的人手亦会逐

步增加。机管局将于今年稍后进行新一轮机场人力资源调查，以更准确地评估未来的人手需求。

上述工作不会涉及运输及物流局的任何额外开支及人手。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0304)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 陆路及水上交通

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(陈美宝)

局长： 运输及物流局局长

问题：

2024/25年度需要特别留意的事项中提及，会继续监督《香港主要运输基建发展蓝图》（《蓝图》）所公布主要运输基建项目的策略性规划工作。就此，政府可否告知本会：

1. 以表列出，刊列在《蓝图》内所有铁路和道路基建工程项目的：(i)预计推展时间、(ii)预计完工时间，以及(iii)财政预算；
2. 上述铁路和道路基建工程项目的人手编制和财务安排为何，会否适度运用市场力量推展项目，包括公私营合作等融资方法？如会，详情为何；及
3. 会否以北部都会区发展为主导，为上述铁路和道路工程订立缓急优先次序？

提问人：刘业强议员(立法会内部参考编号：18)

答复：

政府整合了所有正在规划、设计及施工中的主要运输基建项目，于2023年12月发表《香港主要运输基建发展蓝图》（下称《蓝图》），宏观规划所有主要运输基建项目的推展，为香港未来的运输基建发展提供规划框架。

1及2.

根据已知的土地发展规划资料，《蓝图》已充分考虑北部都会区、交椅洲人工岛及其他主要规划发展区的人口增长、就业和经济活动所带来的运输和物流需求，并按交通分析建议项目的推展优先次序。按目前已知的主要发展项目预期引发的运输及物流需求，我们已制订各个项目的落成目标，有关目标载列于《蓝图》第4.2部分。

根据《蓝图》的宏观规划，政府正有序地推展各个主要运输基建项目。政府会探讨不同可行的模式和融资方案以推展项目，并会考虑适度运用市场力量，包括公私营合作等融资方法。项目的整体推展情况如下。

跨境铁路项目方面，政府会继续透过「港深跨界轨道基础设施建设专班」推展跨境铁路项目，包括港深西部铁路（洪水桥至前海）及北环线支线。上述项目的研究正在进行中，现阶段未能提供进一步资料。

本地铁路项目方面，东涌线延线、小蚝湾站、屯门南延线和北环线第一期古洞站经已在2023年动工，而洪水桥站和北环线主线亦分别会于2024年及2025年动工，并在2027年起陆续完成。上述项目透过「铁路加物业」模式由香港铁路有限公司（港铁公司）推展，不涉及政府的核准工程预算。预算由港铁公司承办的建造成本如下：

项目	建造成本预算
东涌线延线	195亿元 (按2020年12月价格计算)
小蚝湾站	38亿元 (按2022年6月价格计算)
屯门南延线	158亿元 (按2023年7月的价格计算)
古洞站	59亿元 (按2023年7月价格计算)
洪水桥站	见注1
北环线主线	见注1

注1: 政府与其独立顾问现正评估港铁公司的详细规划及设计，以更新成本估算。

同时，政府已展开智慧绿色集体运输系统的筹备工作，并会于2024年下半年内邀请相关供应商及营运商递交意向书，从而敲定各个系统及其建设设施的具体要求及设计。政府计划于2024年上半年寻求立法会工务小组委员会及财务委员会(财委会)批准拨款，委聘顾问为「东九龙智慧绿色集体运输系统」进行勘查研究及设计，同时会以丁级工程项目进行「启德智慧绿色集体运输系统」的勘查研究工作。我们正努力加快原有工作时间表，争取于2026年先后就启德及东九龙项目的建造工程招标，以期于2027年分别批出工程合约。

道路建设方面，我们正全速兴建中九龙干线和T2主干路及茶果岭隧道，目标于2026年全线开通六号干线。政府亦正推展一系列「新界西北道路基建」项目，以及《蓝图》提及的其他主要干道项目。目前已获拨款的项目如下：

项目	核准工程预算 (以按付款当日价格计算)
中九龙干线	423.639亿元 (建造工程)
T2主干路及茶果岭隧道	160.17亿元 (建造工程)

项目	核准工程预算 (以按付款当日价格计算)
粉岭绕道东段	建造工程属项目编号7747CL-「古洞北新发展区及粉岭北新发展区前期地盘平整和基础设施」的工程核准工程预算(173.20亿元)的一部分
大屿山P1公路(大蚝至欣澳段)	1.302亿元 (工程研究)
青衣至大屿山连接路	6.950亿元 (勘查研究及详细设计)
十一号干线	3.190亿元 (勘查研究)
狮子山隧道改善工程	2.407亿元 (首阶段设计及工地勘测)
港岛西至大屿山东北连接路	工程技术可行性研究属项目编号5768CL-「中部水域人工岛相关研究」的工程核准预算(5.504亿元)的一部分

政府亦计划于2024年寻求立法会工务小组委员会及财委会批准拨款开展沙田T4号主干路工程，以及委聘顾问为北都公路进行勘查研究及设计。

除了上述项目外，政府亦正同步为《蓝图》内的其他铁路及主要干道项目筹备下一阶段的推展工作，包括敲定项目的推展模式、财务安排，以及安排邀请铁路营运商就铁路项目提交建议书等。

上述所有工作由运输及物流局、路政署及土木工程拓展署的现有人力资源处理，涉及的人手和薪酬开支没有详细分项。

3. 推展运输基建项目涉及庞大公共资源，对社会、民生及经济发展影响深远。在厘订项目的优次时须要平衡多项因素，包括土地用途及发展项目的居住、就业及经济活动情况；本地及跨界的运输及物流需求以及未来增长；现有交通网络及运输系统的情况；项目的财务需求、经济回报、运输及成本效益；政府的财政情况及公共资源的运用；工程的复杂程度及技术限制、预期所需时间、工地交接及项目衔接等工程技术考虑，和业界的承受能力；及项目对地区及环境的潜在影响，和公众与社区人士的意见。

个别项目的推展详情将取决于其详细工程、环境、经济效益及财务研究的结果，以及届时最新的需求评估、技术及科技应用水平，以及是否有足够的资源等因素。此外，个别项目亦可能因规划参数出现变化而需要重新考虑，或就推展时间表及走线作出相应调整。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0305)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (-) 没有指定
纲领： (2) 陆路及水上交通
管制人员： 运输及物流局常任秘书长(陈美宝)
局长： 运输及物流局局长

问题：

2024/25年度需要特别留意的事项中提及，将继续监察3条过海隧道在实施不同时段不同收费后的交通情况，并决定如何推展中环电子道路收费先导计划。就此，政府可否告知本会：

1. 以车辆种类列出，3条过海隧道在实施不同时段不同收费前后，在繁忙时段和非繁忙时段录得的最大车流量；
2. 有否评估，3条过海隧道在实施不同时段不同收费后的交通情况，是否符合改善过海隧道挤塞情况的政策目标；及
3. 当局是否已收集到足够数据，用于推展中环电子道路收费先导计划，其人手编制和开支预算为何，最快于何时正式推展？

提问人：刘业强议员(立法会内部参考编号：19)

答复：

1. 政府于2023年12月17日在3条过海隧道，即西区海底隧道（西隧）、海底隧道（红隧）和东区海底隧道（东隧）实施「分时段收费」，有关3条过海隧道在实施新收费前后的车流量（以每月车流量最高的一个星期的平日日均车流量计算），详见[附件一](#)。
2. 3条过海隧道「分时段收费」自实施以来，得到驾驶人士的配合和调整出行安排，措施正见成效，隧道口的整体车龙和塞车情况已有纾缓，符合政府改善过海交通挤塞的政策目标。按运输署的初步数据和观察，红隧和东隧的车流有所下降，西隧的车流则上升，更有效地运用其较高的容车量，整体过海车流在3条隧道之间的分配比以往较平均。红隧和东隧繁忙时间的车龙和挤塞情况已见减少，邻近隧道口的非过海交通亦有明显改善。

3. 「分时段收费」是一个新的收费安排，实施至今只有约3个月，过海交通情况未必稳定。驾驶者仍需要时间调整出行习惯，包括路线选择、出行时间、出行模式等。运输署须持续观察过海交通，以及其对港岛北各区（包括中环）的交通影响，现阶段未有整全的数据为「分时段收费」实施后对中环交通的影响作出稳妥的评估。政府必须小心评估电子道路收费计划对交通及社会所带来的影响，需要考虑计划对道路使用者和区内居民的影响，乃至当前社会整体的经济情况，因此，在中环及其邻近地区实施电子道路收费未有落实时间表。上述有关电子道路收费的工作主要由运输署现有人员执行，属于整体职务，故涉及的开支及人手没有详细分项。

过海隧道每月车流量最高一星期的平日日均车流量（双向）（架次）^{1,2,3 & 4}

		西隧			红隧			东隧		
		电单车 ⁵ 及私家车	的士	其他 商用车	电单车 ⁵ 及私家车	的士	其他 商用车	电单车 ⁵ 及私家车	的士	其他 商用车
「分时段收费」实施前										
2023年12月	繁忙时段	21 300	8 800	7 500	19 800	1 700	11 300	21 500	3 900	6 300
	繁忙时段 以外时间	23 500	17 700	8 700	37 000	11 800	23 300	27 700	10 100	9 800
「分时段收费」实施后										
2024年1月	繁忙时段	21 000	8 100	11 300	21 000	2 900	7 200	19 400	4 100	6 500
	繁忙时段 以外时间	32 800	15 500	16 000	36 000	13 400	15 000	26 200	9 400	10 500
2024年2月	繁忙时段	20 300	8 200	10 600	21 500	3 400	6 800	19 000	4 200	6 100
	繁忙时段 以外时间	31 200	15 500	14 900	35 800	14 500	14 200	24 500	9 300	9 700

注:

1. 平日指星期一至五(公众假期除外)
2. 有关车流量并未计及繁忙时段排队进入隧道的车龙(如有)
3. 「繁忙时段」指平日 07:30 至 10:30 及 16:30 至 19:30 (共 6 小时)
4. 「繁忙时段以外时间」指平日 00:00 至 07:30、10:30 至 16:30 及 19:30 至 24:00 (共 18 小时)
5. 包括机动三轮车

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1504)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (000) 运作开支
纲领： (2) 陆路及水上交通
管制人员： 运输及物流局常任秘书长(陈美宝)
局长： 运输及物流局局长

问题：

二零二四至二五年度需要特别留意的事项中，运输及物流局将继续监督新的跨境和本地铁路项目的规划和推展工作，就此请问：

- 1.未来一年中，是否有计划加快北环线、中铁线等新铁路工程的进程，若有，预算及人手安排为何？若否，原因为何？
- 2.现时北环线进入环境影响评估阶段，其相关环评支出为何？当局何时可公布环评结果并进入工程建造阶段？
- 3.北环线计划于工地应用各种智能科技及新兴建造技术，实现「智能工地」以进一步提升工业安全及工程效率，就此预算开支详情为何？
- 4.来年度是否有增设铁路，如东铁线，屯马线班次以缓解繁忙路段的交通压力的计划？
- 5.施政报告中提及2024年将完成港深西部铁路的次阶段研究，该项工程的研究开支及未来工程预估算为何，是否会考虑加快该项工程进度？若否，原因为何？

提问人：刘国勋议员(立法会内部参考编号：43)

答复：

- 1.、2.及3. 在2024-25年度，运输及物流局及路政署会继续以现有人手推进各项铁路项目，包括北环线、中铁线等新铁路工程。我们并没有相关的人手及开支的分项数字。

北环线第一期古洞站已于2023年动工，并预计于2027年开通。同时，北环线主线以「拥有权」模式为基础正进行详细规划和设计，在「拥有权」模式下，香港铁路有限公司（港铁公司）负责新铁路项目的财务、设计、建造、营运和维修保养，并最终拥有铁路。北环线主线的环境影响评估由港铁公司进行，并

在今年二月获得环境保护署批出环境许可证。北环线主线的建设工程预计于2025年展开，目标于2034年竣工。政府会一如既往，密切监察港铁公司有效按时推进项目，并确保工程符合相关的安全标准。港铁公司亦会在推行北环线项目时，应用合适的科技，加强施工的安全和效率。

此外，我们亦正为中铁线筹备下一阶段的推展工作，包括敲定项目的推展模式、财务安排，以及安排邀请铁路营运商提交项目建议书等。

4. 港铁公司一直密切监察各铁路线的营运情况，适时相应调整列车服务，照顾乘客出行需要。例如港铁公司最近于2024年3月16日起加强周末及公众假期的东铁线列车服务，以更切合东铁线乘客的出行模式，并便利跨境旅客。港铁公司亦会透过多管齐下的措施，包括灵活调整列车服务、加插短途特别班次行走繁忙车站、加强客流管理措施等，以疏导人流和提升乘客的出行体验。
5. 为进一步促进大湾区的互联互通，港深政府通过「港深跨界轨道基础设施建设专班」推动港深西部铁路（洪水桥至前海）项目。首阶段研究已于2022年年底完成，确立了项目的策略价值和必要性。次阶段研究预计于2024年年中完成。港深西部铁路（洪水桥至前海）次阶段研究（与深方共同委聘顾问公司进行）的核准承担额为990万元。至于项目的造价估算，仍有待港深政府进一步研究和讨论，现阶段未能提供。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1614)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (-) 没有指定
纲领： (3) 海空交通及物流发展
管制人员： 运输及物流局常任秘书长(陈美宝)
局长： 运输及物流局局长

问题：

财政预算案第167段有关香港国际机场三跑道系统项目，当中提及政府会配合国家「空中丝绸之路」的建设，就此，请告知本会：

1. 有否针对配合国家「空中丝绸之路」的建设的具体计划及开支预算；
2. 香港国际机场三跑道系统启用在即，有否机制检视及评估将来所需资源及人手；
3. 除「运输业输入劳工计划—航空业」外，有否其他计划培训及吸引本地人才投身航空业？

提问人：李浩然议员(立法会内部参考编号：5)

答复：

(1)

就政府与政府之间签订的民航协定，在超过150个「一带一路」沿线国家当中，香港已经与大约50个签订了相关的协定。为把握三跑道系统带来的机遇，同时配合国家「空中丝绸之路」的建设，特区政府会针对现时香港国际机场的主要航线及具潜力的「一带一路」航线，包括位于欧洲、非洲、南美洲及亚洲在内的地区，加强与相关国家之间的航空服务联系，巩固及扩大香港的航空网络。有关工作不会涉及任何额外政府开支。

(2)

随着航空业复苏及三跑道系统于今年年底开始投入运作，香港国际机场的航班处理量将会上升，预计机场所需的人手亦会逐步增加。面对航空业界人手短缺的问题，为保持香港国际机场在航空业复苏下的竞争力，政府一直与香港机场管理局（机管局）及航空业界保持紧密联系及沟通，并采取一系列措施，以纾缓业内的短期人手压力。机管局将于今年稍后进行新一

轮机场人力资源调查，以更准确地评估未来的人手需求。同时，政府现正收集相关持份者就业内人手短缺事宜所提出的意见。

(3)

政府一直与机管局及航空业界保持紧密沟通，并推出不同措施以提高大众对航空业的认识及兴趣，并吸引人才加入航空业。在培训人才方面，政府不时研究优化「海运及空运人才培养基金」下的培训及奖励计划，并推行新措施，包括今年1月推出的「航空业推广活动资助计划」，以鼓励更多人接受与航空业相关的技术培训或修读专业课程，及帮助青年人发展事业和吸引更多新血入行。此外，政府支持香港国际航空学院（学院）培训本地及区域空运管理人才。截至2024年1月，已有超过27万人次参与包括机场管理、保安和航空服务等专业的培训课程。学院亦于2023年9月推出首个见习机师培训课程，为香港培育更多优质本地机师。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1620)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (-) 没有指定
纲领： (3) 海空交通及物流发展
管制人员： 运输及物流局常任秘书长(陈美宝)
局长： 运输及物流局局长

问题：

预算中提及有关落实《现代物流发展行动纲领》措施，亦就新发展区打造物流圈，可否告知本会：

1. 根据《现代物流发展行动纲领》中提及，「计划在2024-2027年期间，定期推出共四幅约占19公顷的物流用地」，并不在本年度的卖地计划中。就上述地块，是否有工作计划和卖地时间表？若是，详情如何？若否，原因为何？
2. 香港的「物流圈」发展中，当局是否就北部都会区、葵青区以及香港其他地区的定位及分工，以及整体「物流圈」规划开展研究？若是，详了和进度为何？若否，原因为何？

提问人：李浩然议员(立法会内部参考编号：11)

答复：

1)
政府一直积极物色合适土地发展多层式现代物流设施，作现代物流和港口后勤用途，以善用土地。正如在2023年10月31日公布的《现代物流发展行动纲领》里所述，政府在葵青区货柜码头周边物了具发展潜力的物流用地，并计划于2024年至2027年间，定期推出共4幅物流用地，以满足业界对物流用地的短、中期需要。政府会密切留意市场情况，以适时推出上述物流用地。

2)
同时，政府已在北部都会区的新发展区预留了土地作现代物流发展，包括在洪水桥 / 厦村新发展区约37公顷的物流用地。正如行政长官在《2023年施政报告》中公布，我们首阶段计划在洪水桥 / 厦村新发展区的物流用地建设现代物流圈，作为通往大湾区的物流门户。为进一步推动现代物流发

展，我们在2023年10月31日发表了《现代物流发展行动纲领》，当中包括提出在新发展区预留的物流用地打造不同功能的现代物流圈，藉此发挥群聚效应，增加物流业的营运效率，从而促进智慧物流在香港的持续发展。有别于以往物流用地的发展模式，政府会就新发展区的物流用地进行更全面的规划，先以洪水桥 / 厦村预留作现代物流发展的37公顷土地作为试点，打造现代物流圈。相关规划研究已于2024年3月下旬开展，预计于2025年公布有关研究结果。视乎研究结果，预计最快于2026年度起分阶段批出有关物流圈用地，供市场发展。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1628)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (-) 没有指定
纲领： (3) 海空交通及物流发展
管制人员： 运输及物流局常任秘书长(陈美宝)
局长： 运输及物流局局长

问题：

「海运及空运人才培养基金」(“基金”)2014年4月1日开始运作，用以延续和提升政府对海运、航空及物流业的人力发展及推广的支援；基金的承担总额于2023-24财政年度达五亿元。就此，请告知本会：

- (1) 过去五年，基金曾推出哪些专业课程和分别每年培训的人才数目？
- (2) 承上题，在不同的专业课程下，毕业生成为从业员的状况为何？
- (3) 基金如何支持香港的航运业迈向高增值发展，例如提供船舶买卖租赁、融资、保险和海事法律等高端专业服务？

提问人：李浩然议员(立法会内部参考编号：19)

答复：

(1)及(2) 海运及空运人才培养基金(基金)支持和鼓励学生和海运、航空及物流业在职从业员接受相关培训和修读专业课程，以提升行业的整体竞争力和专业水平。过去5年，基金推出5项新计划，即(i)航空营运培训奖励计划、(ii)本地船舶能力提升计划、(iii)海事培训支援计划、(iv)海事人才培养资助计划-法律，以及(v)智慧及绿色物流专业培训计划。

整体而言，基金在过去5年共惠及11 373名在职从业员和学生。部分基金计划要求受惠人士毕业后在行业服务至少1年。这段时期，共有197名受惠人士加入相关行业。

(3) 基金设有专业课程及考试费用发还计划，当中资助高增值海运从业员报读经基金核准的课程及 / 或参加考试，以提升技能及获得专业资格。

合资格的申请人在完成核准课程或通过考试后，可获发还8成费用，上限为3万元。另外，为了支持和提升香港高增值海事服务业的人力资源发展，基金在2023年9月推出海事人才培养资助计划-法律，鼓励从事海事业务的律师行或大律师，为有志投身海事法律工作的人士提供见习培训，以培育更多本地海事律师，支援香港的高增值海运服务。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2423)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 陆路及水上交通

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(陈美宝)

局长： 运输及物流局局长

问题：

政府在预算案演辞第187节提到正有序推展《香港主要运输基建发展蓝图》中的铁路及主要干道项目，以加强不同地区连系，并释放发展潜力。然而，最新蓝图指出，因应信号系统的提升令港岛线容量有所增加，令一直倡建的北港岛线暂缓推展至2046年。就此，政府可否告知本会：

- 1) 当局自《铁路发展策略2000》及《铁路发展策略2014》倡建北港岛线以来，至今共投放了多少资源作为项目的规划及工程研究费用？
- 2) 有关采用更换新信号系统方案的评估指标（包括可行性、涉及的开支、成本效益、竞争力、建造障碍等）为何；该等评估指标和结果与建议兴建北港岛线项目的评估指标和结果如何比较（按项目及指标列出）；
- 3) 根据资料显示，港岛线更换新讯号系统时间表为2026/2027年度，在更换新讯号系统前，当局有何具体方案纾缓港岛线载客量饱和的问题？
- 4) 鉴于当局是港铁的大股东，就更换新信号系统方案，当局有否考虑拨出从港铁公司收到的股息或其中部分作为经费，以推行有关方案；如有考虑，详情为何；如没有，原因为何？

提问人：梁熙议员(立法会内部参考编号：5)

答复：

1.

香港铁路有限公司(港铁公司)曾就建议的北港岛线进行研究，并向政府提交项目建议书。建议书由运输及物流局及路政署的现有人力资源处理，我们并没有这一项工作的人手及薪酬开支的分项数字。

2&4.

信号系统为重要及长远的铁路资产，港铁公司正为荃湾线、港岛线、观塘线以及将军澳线进行更换信号系统工程。新信号系统以移动区间的原理运

作，让列车有空间加密班次，增加可载客量以配合未来的营运需要，预计当更换工程完成后，港铁系统的整体可载客量将可提升约10%。另外，新信号系统的整体零件及组件数目亦较少，减低出现故障的机会，提升服务的整体可靠度。

根据港铁公司的资料，按现时的工作计划及进度，港岛线的信号系统更换工程预计在2026至2027年完成，而整体更换信号系统工程则预计在2028至2029年完成。更换信号系统工程的开支由港铁公司支付。

此外，一些大型规划发展项目（包括「交椅洲人工岛」和「北部都会区」）会长远改变香港居住和就业人口的分布，经审视相关资料和考虑了香港居住和就业人口长远分布的改变后，我们预计未来港岛线可继续应付需求，直至2046年仍没有迫切性推展北港岛线。然而，若日后的规划参数或实际条件出现显著的变化，我们会适时检视北港岛线的需要性及其设计。

3.

在2023年，港岛线早上最繁忙一小时最繁忙单向路段（即天后至铜锣湾）的乘客量为46 300人次，载客率(以每平方米站立4人计算)约为84%。港铁公司会继续密切监察乘客出行习惯的变化，因应乘客量及实际情况，适时调整列车服务，并加插短途班次行走繁忙车站，例如于早上繁忙时段由北角开往坚尼地城，以及于下午繁忙时段由金钟开往柴湾，透过灵活的列车调配，疏导乘客。同时，港铁公司亦会按需要加强客流管理措施，以疏导人流及提升乘客的乘车体验。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0732)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (-) 没有指定
纲领： (3) 海空交通及物流发展
管制人员： 运输及物流局常任秘书长(陈美宝)
局长： 运输及物流局局长

问题：

中央继续支持香港拓展航空网络，进一步巩固和提升香港国际航空枢纽地位。运输及物流局二零二四至二五年度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与竞争力。

就此，请告知本会：

1. 2024-25 年度开展上述工作的人手及开支详情；
2. 当局欲图开展的航线，例如「一带一路」沿线中东、中亚、非洲地区设立新航空服务安排，如果相关航空公司不配合，当局的应对方法为何？
3. 2024-25 年度纲领 (3) 净减少 1 个职位的详情及原因；
4. 二零二四至二五年度的拨款较二零二三至二四年度的修订预算增加 4,870 万元（21%），主要是由于其他运作开支和非经常开支项目的现金流需求增加。相关增加的运作开支和非经常开支项目的详情

提问人：廖长江议员(立法会内部参考编号：10)

答复：

(1)和(2)

为把握三跑道系统带来的机遇，同时配合国家「空中丝绸之路」的建设，特区政府会针对现时香港国际机场的主要航线及具潜力的「一带一路」航线，包括位于欧洲、非洲、南美洲及亚洲在内的地区，加强与相关国家之间的航空服务联系，巩固及扩大香港的航空网络。本地航空公司积极恢复服务的同时，香港机场管理局（机管局）亦一直与非本地航空公司商讨开展及增加往来香港的航班。此外，机管局亦会与相关单位合作加强宣传工作，以增加来港旅游及商务的需求。有关工作不会涉及任何额外政府开支及人手。

(3)

有关职位为一个有时限的民航事务主任职位。该职位于2020年开设，主要负责协助规管小型无人机操作方面的工作。《小型无人机令》（第448G章）相关立法工作已经完成，并已于2022年6月1日生效。因此，该职位将会在2024-25年度内删除。

(4)

2024-25年度纲领(3)海空交通及物流发展的拨款较2023-24年度的修订预算增加4,870万元(21%)，主要由于预期非经常开支项目「第三方物流服务供应商资助先导计划」和「海运及空运人才培养基金」的现金流量需求，以及用以支援海运和物流的相关工作(包括各项外部推广香港工作和活动)开支会增加。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0167)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (-) 没有指定
纲领： (2) 陆路及水上交通
管制人员： 运输及物流局常任秘书长(陈美宝)
局长： 运输及物流局局长

问题：

当局强调将继续推展《铁路发展策略2014》所建议铁路项目的详细规划及落实工作，就此，请告知：

1. 在过去两年，为此实际进行了哪些主要工作和取得哪些主要进展；及
2. 当局会否认真评估并汲取过去推进落实拟建铁路项目造成延误的经验教训，通过重新调拨资源，加快完成拟建项目的相关规划和研究，以及订立阶段性目标和具体的落实时间表，尽快为新发展区的人口提供服务，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：29)

答复：

政府一直有序推展《铁路发展策略2014》所建议的铁路项目，其中东涌线延线、屯门南延线及北环线第一期古洞站已于2023年动工，并预计于2027年起陆续落成。同时，屯马线洪水桥站和北环线主线正进行详细规划与设计，两个项目预计分别于2024年及2025年动工。

就南港岛线(西段)，我们正研究有否合适的替代运输系统能满足该走线的运输需求，同时能提高项目的技术可行性及整体成本效益，目标于今年内敲定推展项目的合适技术方案。

此外，经全面检视项目的技术挑战及运输效益，我们会于东九龙引入智慧绿色集体运输系统，以替代地下重型铁路模式。我们计划于今年下半年邀请相关系统的供应商及营运商递交意向书，争取在2026年就建造工程招标，并于2027年批出工程合约。

正如上文所述，我们已为《铁路发展策略 2014》下的各个项目拟定推展时间表，并会努力加快有关工作。我们会争取于主要新增人口迁入新发展区阶段适时启用相关铁路项目。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0168)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 陆路及水上交通
(3) 海空交通及物流发展

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(陈美宝)

局长： 运输及物流局局长

问题：

运输及物流局负责与广东省和澳门有关当局一同制定跨境交通安排，并监督实施情况，就此，请告知：

1. 三地当局有否就进一步提升大桥每日车流量和客流量进行最新的评估和商讨，包括增加跨境私家车常规配额，以及优化「港车北上」计划的各项安排等，若有，详情为何，若否，原因为何；及
2. 本港当局会否制定综合规划，利用港珠澳大桥带来的便利和机遇，将香港国际机场打造成一个「机场城市」，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：32)

答复：

1. 港珠澳大桥(大桥)自2018年10月开通以来，为粤港澳大湾区互联互通及整体发展带来重大机遇。粤港澳三地政府一直紧密合作，因应有关管制站及各自连接路的承受能力，推展各项新的跨境交通措施，以循序渐进的方式增加使用大桥的车辆。

粤港私家车常规配额制度的配额由内地当局批出，现时批予私家车使用大桥的配额为21 000个。港澳私家车的配额制度则由香港及澳门当局共同管理，现时共发放配额10 400个，其中5 000个为2023年内新增配额。

至于「港车北上」方面，自计划于2023年7月实施以来，我们一直密切留意实施情况，适时推行优化措施为申请者提供更佳便利及出行体验。例如在接受申请数目方面，由开放申请后首星期每个工作天接受200个申请，已增加至现时每个工作天接受300个申请，足够应付需求；在预约出行方面，为令出行安排更灵活，由2023年10月起每天出行时段已由6个调整至4个，

而指定日子预约安排亦已于2024年2月作优化，缩短预约出行的期限及取消预约出行的期限（分别由2个历日及3个历日缩短至出行日子前一个历日的中午12时或之前）；在车辆查验方面，在香港专设为「港车北上」车辆查验中心已由最初1间增加至现时3间，服务时间亦延长至晚上及周末；以及由2024年3月起，若申请人在其车辆查验合格后的2年内再次提交「港车北上」申请，而申请人的内地电子临时入境机动车牌证仍然有效，及申请人及车辆维持不变，可获豁免进行车辆查验。

2. 大桥的开通有效促进香港、珠三角西部及澳门的经济发展，带动香港国际航空需求的增长。政府支持香港机场管理局（机管局）提出「机场城市」愿景及发展蓝图，充份利用香港机场独特地理位置的优势，服务粤港澳大湾区以至全球各地。机管局正积极推展「机场城市」愿景下的各个项目。其中，「航天城」内的首个酒店项目和三幢办公楼已于2022年开业。在港珠澳大桥香港口岸人工岛上的自动化停车场项目，以及连接港珠澳大桥香港口岸和「航天城」的「航天走廊」的工程亦已展开。自动化停车场的首阶段建造工程预计于2024年年底前落成，而「航天走廊」则会于2025年开始利用自动驾驶系统接载乘客。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0169)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (-) 没有指定
纲领： (3) 海空交通及物流发展
管制人员： 运输及物流局常任秘书长(陈美宝)
局长： 运输及物流局局长

问题：

运输及物流局强调将继续监督民航处与内地和澳门民航当局共同理顺和优化珠江三角洲空域的有效使用的工作，为香港国际机场三跑道系统的启用作好准备，就此，请告知：

1. 过去两年，三地当局就上述事宜的商讨涉及哪些主要问题、取得什么进展；及
2. 当局会否加快与粤港澳大湾区内相关政府部门商讨，加强区内现有机场的分工与合作，共同提升客货流的运力，将大湾区发展成为世界级的航运及物流枢纽，并强化香港作为国际航空枢纽的地位，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：33)

答复：

1. 民航处一直就珠江三角洲（珠三角）的整体空域管理方面与内地当局进行磋商。香港民航处、中国民用航空局（国家民航局）及澳门民航局于2004年成立了「珠江三角洲地区空中交通管理规划与实施三方工作组」（三方工作组），全盘考虑整个珠三角地区的空域发展，制订优化航空交通管理和规划措施，推进空域管理新导航技术的应用，以善用大湾区内各机场的发展机遇和协同效应，以及应付区内持续不断增长的航机升降量。

三方工作组过去一直保持紧密合作和沟通，召开多次会议商讨优化措施，于2021年完成了《粤港澳大湾区空域规划快速模拟评估三方空域优化模型建模评估工作报告》，现时正讨论大湾区一些新航路规划方案的可行性及商讨提升区域流量管理效率的措施，并积极探索应用新导航技

术，推进大湾区空管运行的创新升级，以期不断提升大湾区空域的运行效率。

民航处会继续透过三方工作组，积极研究和落实各项优化粤港澳大湾区的空域管理措施，巩固香港作为国际及区域航空枢纽的地位，并配合大湾区、国家以至亚太地区航空量持续增长的需要。

2. 在加强与大湾区其他机场的互动方面，香港机场管理局(机管局)一直致力与大湾区内机场进行战略合作，达至善用区域资源和提高服务效率，缔造一个多赢的局面，提升大湾区的国际竞争力。其中，与珠海机场的合作是重要一环。就此，机管局与珠海市政府于**2022年11月9日**签署谅解备忘录，标志着两地机场将深化合作，有助结合香港机场在国际航空网络上的优势和珠海机场日益壮大的内地航空网络，加强两者在客运和货运上互联互通，进而推展在高端航空产业上的合作，共创繁荣发展。而「经珠港飞」直通客运服务亦已于**2023年12月**开通。未来，机管局计划将「经珠港飞」服务推广至其他城市。

货运方面，机管局正与东莞共同推展「海空货物联运」模式，并计划在明年底前完成「香港国际机场物流园」永久设施的首阶段建设，逐步达至每年处理一百万吨货量，以更好地满足大湾区的国际货运需求。机管局亦会积极扩展航空货物服务，包括东莞物流园的冷链货物服务、与珠海市共同开展国际货运业务，以及吸引国际货运公司及主要全球零售商以香港作为在亚洲的航空物流基地。

我们将联同机管局继续寻求机会与大湾区内其他城市合作，以善用各自的竞争优势推动大湾区经济增长，以及提升香港的国际航空枢纽地位。

至于航运方面，运输及物流局于**2023年12月20日**公布《海运及港口发展策略行动纲领》，从四个方向提出**10大策略**和**32项**具体行动措施，以支持香港海运及港口业的持续发展需要，当中包括一系列强化大湾区航运协作的行动措施。

就此，我们会联同业界持续探讨香港与大湾区其他港口及城市之间更多合作领域，以提升香港港口以至大湾区港口群的整体竞争力。我们亦会继续与大湾区海运业界举办年度盛事，例如与香港船东会在**2024年内**合办「大湾区国际航运论坛」，共同打造大湾区航运论坛品牌及宣传大湾区港口群综合实力。香港会继续凭借自身的独特优势以及加强大湾区航运协作，巩固香港作为国际航运中心地位，同时提升大湾区世界级港口群的综合实力，贡献大湾区和国家的高质量发展。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0170)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (-) 没有指定
纲领： (3) 海空交通及物流发展
管制人员： 运输及物流局常任秘书长(陈美宝)
局长： 运输及物流局局长

问题：

运输及物流局表示将继续与业界一同完善和推广香港的飞机租赁制度，就此，请告知：

1. 过去两年，在吸引飞机出租商以香港作为基地或在港设立附属公司方面，当局曾采取什么措施，并取得哪些主要成果；及
2. 当局未来会否推出配套政策措施，促使本港和内地的相关业界加强合作，致力提升本港在全球飞机租赁市场所占份额，若会，详情为何，若否，原因为何？

提问者：卢伟国议员(立法会内部参考编号：35)

答复：

自飞机租赁税务优惠制度(飞机租赁税制)于2017年推出以来，飞机租赁业务在香港开始发展。不少内地及海外的主要飞机租赁业者已在香港设立附属公司/营运机构，包括全球以飞机数目排行头五位中的4间飞机出租商。我们知悉以香港作为基地或在港设立附属公司的飞机出租商已向内地及其他国家的飞机营运商共出租约100架飞机。

行政长官于2022年《施政报告》中提出进一步完善飞机租赁税务优惠制度(飞机租赁税制)，打造香港成为区内租赁飞机的首选地。修订《税务条例》(第112章)以优化飞机租赁税制的条例草案已于2024年2月获立法会通过，并追溯至2023年4月1日开始的课税年度生效。业界普遍支持优化措施。由政府赞助，业界组织于2023年12月在香港举办了国际论坛，有份参与论坛的大型全球飞机出租商已表示有兴趣重返香港或在香港设立新的营运机构。未来，我们会继续积极宣传已优化的飞机租赁税制，以鼓励更多飞机出租商来港进行业务。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0171)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 陆路及水上交通

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(陈美宝)

局长： 运输及物流局局长

问题：

运输及物流局强调将继续监督在香港推动测试和应用自动驾驶车辆，以及订立和实施新的规管制度，就此，请告知：

1. 过去两年，就推动测试和应用自动驾驶车辆方面，当局曾采取哪些主要措施、过程中遇到哪些主要问题；及
2. 当局未来会否参考邻近城市的相关经验，尽快完善规管制度，并协助本港业界加强与内地的交流合作，以促进自动驾驶车辆在本港的研发、测试和应用，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：36)

答复：

(一)

政府于2017年12月和2019年7月分别发表《香港智慧城市蓝图》和《香港智慧出行路线图》，当中提出的措施之一，是促进自动驾驶车辆(自动驾驶)在香港进行测试。在2020年12月发表的《香港智慧城市蓝图2.0》中，其中一项智慧出行措施，是配合车联网及自动驾驶的技术和行业发展，为迈向实现在香港公共道路测试和使用自动驾驶订下愿景。以往道路交通的法例是以规管有自然人驾驶的传统汽车而设，法例有关传统汽车的技术标准及驾驶规则，例如配备司机驾驶间等，未必能完全适用于自动驾驶，有其局限性。即使如此，运输署自2017年开始，根据《道路交通(车辆登记及领牌)规例》(第374E章)向个别自动驾驶发出「车辆行驶许可证」以进行测试，并按个别情况施加特定条件，以促

进其发展;截至2024年2月,运输署已就19辆自动车发出「车辆行驶许可证」,以让该等车辆于10个地点进行测试,包括大学校园、文化区、香港科学园及个别私人屋苑等。然而,藉「车辆行驶许可证」容许自动车测试的做法有所局限,只容许主要为「点对点」的行走范围,而且有关车辆亦不可载客取酬。

为了便利业界在香港更广泛地测试和应用自动车,运输及物流局和运输署先后于2023年5月及2024年1月完成《2023年道路交通(修订)(自动驾驶车辆)条例》及《道路交通(自动驾驶车辆)规例》(第374AA章)的修例工作,为自动车在香港的进一步测试和应用提供具弹性的规管框架。新的自动车规管框架已于2024年3月1日实施,运输署于同日发布《自动驾驶车辆测试及先导使用实务守则》(《实务守则》),就自动车的详细技术和操作要求,向业界发出更清晰指引。

此外,政府透过「智慧交通基金」资助本地机构或企业进行与车辆有关的创新科技研究和应用,获批项目当中包括自动车及车联网技术项目,鼓励业界引入更多自动车的试验。过去两年(由2022年至今),先后已有7个有关的项目。

(二)

政府在制订自动车的规管框架时,已考虑到内地及世界不同地区的科技发展,并采纳了相关的自动车标准,例如国家标准《汽车驾驶自动化分级》(GB/T 40429-2021)及国际自动机工程师学会的J3016标准。此外,《实务守则》亦已参考内地及其他地区的法规、指引和经验,确保在香港研发的自动驾驶技术能与国家和国际的相关标准接轨。

此外,运输署一直推动本地机构或企业与内地有关机构积极合作及测试自动车,而在审批测试自动车申请时,运输署会考虑有关自动车曾在香港以外其他地方(包括内地)的测试经验及表现,以加快向业界批出自动车测试申请。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0443)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (-) 没有指定
纲领： (2) 陆路及水上交通
管制人员： 运输及物流局常任秘书长(陈美宝)
局长： 运输及物流局局长

问题：

在2024-25年度需要特别留意的事项中，政府表示会「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，请政府告知本会：

- (a) 在2023-24及2024-25年度为筹备成立铁路署而调配的人手和资源；以及
- (b) 成立铁路署的进度和时间表。

提问者： 龙汉标议员(立法会内部参考编号：23)

答复：

政府拟议通过将路政署铁路拓展处、路政署北部都会区铁路办事处及机电工程署铁路科合并，在运输及物流局辖下成立铁路署，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。考虑到路政署北部都会区铁路办事处刚于2023年6月设立，我们正审视成立拟议铁路署的安排，以配合各个铁路项目的推展。筹备成立铁路署的工作由现有人手，包括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处理。该13名职员亦会处理新铁路项目相关的工作，在2024-25财政年度，他们的薪酬拨款(按薪级中点估计的年薪值估算)为1,381万元。

拟议的铁路署成立后将设有321个职位，每年整体薪酬拨款(按薪级中点估计的年薪值计算)为3.205亿元。在这321个职位中，210个职位(每年薪酬拨款为2.087亿元)由路政署铁路拓展处及北部都会区铁路办事处调派，59个职位(每年薪酬拨款为6,418万元)由机电工程署铁路科调派，另有52个新职

位(每年薪酬拨款为4,761万元)则将会在拟议铁路署下开设。拟议的铁路署的预计每年营运开支(不包括薪酬拨款)约为9,510万元。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1441)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (-) 没有指定
纲领： (2) 陆路及水上交通
管制人员： 运输及物流局常任秘书长(陈美宝)
局长： 运输及物流局局长

问题：

局方在纲领(2)下2024-25年度需要特别留意的事项中提到，将继续监督制定和落实各项措施，打击利用汽车作非法出租或取酬载客用途。就此，政府可否告知本会：

1. 在2023年，涉及非法载客取酬的(i)举报、(ii)执法、(iii)检控、(iv)被法庭定罪的数字分别为何；
2. 除透过已通过的《2023年道路交通法例（提升个人化点对点交通服务）（修订）条例草案》中增加罚则以加强阻吓力之外，在2024年，局方又有何措施加强打击非法载客取酬行为；
3. 在2024年，局方会否研究如何更有效打击非法「白牌车」及 / 或将网约车在港营运规范化；如会，涉及的(a)人手、(b)薪酬开支及(c)顾问费用为何；如否，原因为何？

提问人：陆颂雄议员(立法会内部参考编号：6)

答复：

1. 根据运输署的纪录，在2023年，有关非法出租或取酬载客而被法庭定罪的数目为34宗。另外，同期间，警务处就非法出租或取酬载客个案所采取的执法行动数目为33宗。运输署及警务处没有备存问题所要求的其他分项数字。
2. 运输署会继续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租汽车许可证。运输署会继续致力宣传，并与警务处交换情报，以打击汽车非法出租或取酬载客。此外，警务处亦会继续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；亦会继续安排适当资源加强打击非法载客取酬活动，并欢迎市民与警务处合作，包括提供资料举报非法载客取酬活动，警务处定会严肃跟进和调查；如有足够证据，会对相关活动采取执法行动。

3. 政府正检视现有法例，以期更有效处理非法出租或取酬载客活动；亦正研究如何规管网约出租汽车平台，以期只有有的士及持有出租汽车许可证的车辆可透过平台提供服务，加强打击非法活动。政府计划于今年年中，就有关规管所涉及的政策和法律观点，以及海外经验研究所得的考虑要点，与立法会议员、业界及其他相关持份者进行沟通及听取意见。上述有关工作由运输及物流局、运输署及警务处现有人员执行，属于恒常职务，所涉资源并无分项数字。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1442)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (-) 没有指定
纲领： (2) 陆路及水上交通
管制人员： 运输及物流局常任秘书长(陈美宝)
局长： 运输及物流局局长

问题：

就《跨越2030年的铁路及主要干道策略性研究》、《交通运输策略性研究》及《香港主要运输基建发展蓝图》，政府可否告知本会：

1. 上述研究的(a)开始及完成时间、(b)局方督导的人手及薪酬开支、(c)负责的顾问公司（如有）及(d)顾问费用（如有）分别为何；
2. 局方及 / 或顾问公司以何准则决定某个项目(a)是否建议推展、(b)建议走线为何、(c)落成时间表为何；
3. 鉴于政府在2023年宣布在2022年「三铁三路」方案的基础上加推「两铁一路」，局方有否评估额外(a)人手、(b)薪酬及(c)顾问开支（如有）为何？

提问人：陆颂雄议员(立法会内部参考编号：7)

答复：

1. 因应香港的长远发展需求，政府于2020年12月开展《跨越2030年的铁路及主要干道策略性研究》，审视现有道路和铁路网络促进规划发展的能力，考虑所有规划中及正在推展的铁路和主要干道项目，客观地进行技术分析，确定交通节点的瓶颈，宏观并具前瞻性地规划香港所需要的主要运输基建项目及其目标落成时间，并透过公众咨询听取社会各界的意见。有关研究的铁路部分及主要干道部分的研究费用分别为6,490万元及2,750万元，分别由路政署及运输署委托艾奕康有限公司进行。政府已整合研究结果，于2023年12月发表《香港主要运输基建发展蓝图》(《蓝图》)。

运输署于2021年年底委托奥雅纳工程顾问展开《交通运输策略性研究》，研究费用为6,038万元。研究预计于2025年年底完成。

上述两项研究所需的督导工作由运输及物流局、路政署及运输署现有

人员执行，涉及的人手和薪酬开支没有详细分项。

2. 运输基建项目方面，政府整合了所有正在规划、设计及施工中的主要运输基建项目，于2023年12月发表《蓝图》，宏观规划所有主要运输基建项目的推展，为香港未来的运输基建发展提供规划框架。

根据已知的土地发展规划资料，《蓝图》已充分考虑北部都会区、交椅洲人工岛及其他主要规划发展区的人口增长、就业和经济活动所带来的运输和物流需求，并按交通分析建议项目的推展优次。

推展运输基建项目涉及庞大公共资源，对社会、民生及经济发展影响深远。在厘订项目的优次时须要平衡多项因素，包括土地用途及发展项目的居住、就业及经济活动情况；本地及跨境的运输及物流需求以及未来增长；现有交通网络及运输系统的情况；项目的财务需求、经济回报、运输及成本效益；政府的财政情况及公共资源的运用；工程的复杂程度及技术限制、预期所需时间、工地交接及项目衔接等工程技术考虑，和业界的承受能力；及项目对地区及环境的潜在影响，和公众与社区人士的意见。

个别项目的推展详情将取决于其详细工程、环境、经济效益及财务研究的结果，以及届时最新的需求评估、技术及科技应用水平，以及是否有足够的资源等因素。此外，个别项目亦可能因规划参数出现变化而需要重新考虑，或就推展时间表及走线作出相应调整。

《交通运输策略性研究》为一项全港性研究，旨在为香港制订一份长远的策略蓝图，让香港的整体运输系统继续保持可靠、安全、智能和环保高效。运输及物流局和运输署于去年12月就该研究的九个初步运输策略建议咨询了立法会交通事务委员会。有关初步建议可归纳为三个策略，即「享·旅程」、「连·都市」和「活·出行」。我们的下一个工作目标是在2024年开始逐步推展先导计划，以期在2025年公布长远的策略蓝图。

3. 我们正为「三铁三路」及「两铁一路」筹备下一阶段的推展工作，包括敲定项目的推展模式、财务安排，以及安排邀请铁路营运商就铁路项目提交建议书等。有关工作由运输及物流局、路政署及土木工程拓展署的现有人力资源处理，涉及的人手和薪酬开支没有详细分项。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1453)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (-) 没有指定
纲领： (3) 海空交通及物流发展
管制人员： 运输及物流局常任秘书长(陈美宝)
局长： 运输及物流局局长

问题：

预算案演辞表示，在「海运及空运人才培养基金」下，政府于今年一月推出「智慧及绿色物流专业培训计划」及「物流推广资助计划」，以加强物流业的推广和人才发展工作，配合智慧及绿色物流的新发展。就此，政府可否告知本会：

1. (a)「智慧及绿色物流专业培训计划」及(b)「物流推广资助计划」的(i)承担额及(ii)预计受惠人数分别为何；
2. 在开支预算卷1第539页中，局方表示「海运及空运人才培养基金」在2023-24年度的修订预算开支为3,596万元；请问(a)该等开支的资助项目具体为何；(b)每个项目的(i)受惠人数及(ii)现时仍然从事海运 / 空运行业的人数为何；
3. (a)在2023-24年度及(b)预计在2024-25年度，局方为「海运及空运人才培养基金」提供支援的(i)专责人手及(ii)薪酬开支为何？

提问人：陆颂雄议员(立法会内部参考编号：18)

答复：

1. 在去年公布的《现代物流发展行动纲领》中提到，我们的目标是加速物流业的高质量发展，打造香港成为可持续国际智慧物流枢纽。透过去年财政预算案为「海运及空运人才培养基金」(基金)注资的二亿元，加强物流业的人才发展和推广工作提供更多专项资助，从而促进行业的可持续发展。「智慧及绿色物流专业培训计划」及「物流推广资助计划」于2024年1月推出，而物流业组织及培训机构等将需时规划相关培训课程和推广项目，以及熟习两项计划的申请要求和流程。我们会密切留意两

项计划的申请情况，以评估业界反应，以及预计计划的承担额及受惠人数。

- 基金的预算开支主要用于推行各项培训资助计划，以及资助业界组织和专业团体举办推广活动。在2023-24年度(截至2024年1月底)，基金共推出17项培训资助计划，惠及1 960名学生及在职人士，当中1 392人为海运或航空从业员：

计划名称	受惠人数
专业培训课程及考试费用发还计划	1 272
海运和航空业实习计划	389
航海训练奖励计划	24
船舶维修训练奖励计划	11
本地船舶业训练奖励计划	8
本地船舶能力提升计划	63
香港航海及海运奖学金计划	3
香港航运及物流奖学金计划	8
香港大学—大连海事大学学术合作计划	85
香港大学—上海海事大学学术合作计划	1
海外交流学生资助计划	11
飞机维修专门课程部分学费退还计划	10
香港航空奖学金计划	22
航空营运培训奖励计划	53

基金17项培训资助计划中的3项，即海事培训支援计划、海事人才培养资助计划—法律，以及智慧及绿色物流专业培训计划为新推出的措施，正处于推行或审批阶段，现时未有相关数字。

- 为基金提供支援的行政费用由运输及物流局的整体拨款承担，因此没有所涉开支的分项数字。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1454)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (-) 没有指定
纲领： (3) 海空交通及物流发展
管制人员： 运输及物流局常任秘书长(陈美宝)
局长： 运输及物流局局长

问题：

预算案演辞第165段提到，政府于二零二零年拨款三亿元推出「第三方物流服务供应商资助先导计划」为合格物流服务供应商提供资助，鼓励物流业应用科技以提升生产力。就此，政府可否告知本会：

1. 政府对资助金额的审批流程为何；有否跟进受资助企业对资助金额的使用情况；
2. 现时本地物流业应用科技的发展情况为何，已取得哪些成效；

提问人：陆颂雄议员(立法会内部参考编号：19)

答复：

为鼓励物流业通过应用科技提高生产力和营运效率，政府在2020年10月拨款3亿元推出第三方物流服务供应商资助先导计划(先导计划)。继去年1月提高先导计划的资助比率至2(政府):1(申请人)后，政府于今年二月优化先导计划，将资助金额上限由每间企业100万元增加至200万元，并扩大资助范围，以涵盖项目培训和应用环境、社会及管治(ESG)科技相关的服务。

运输及物流局成立了包括来自物流业界、工业和专业界别代表的管理委员会，负责审视及批出先导计划下的申请。管理委员会在审批申请时已考虑了各项因素，包括申请企业在先导计划下的资格、建议项目与申请企业业务的关联性，以及项目预算和实施细节。香港生产力促进局作为先导计划的执行伙伴，会于申请获得审批后持续检视项目进度及评估项目结果。

截至2024年3月，管理委员会共通过资助244个项目，涉及款项约1亿4,600万元。先导计划已协助超过210间物流企业应用科技及智慧方案升级转型，以提高生产力，减低营运成本。至今获批的物流科技应用项目包括货运管理系统、企业物流资源管理系统、仓库自动化机械人系统、仓库 / 货物分流

中心管理系统、物联网(IoT)及射频识别码(RFID)技术应用、冷链物流科技仓存系统以及货物体积重量测量系统等。根据受资助企业在项目完成后的问卷调查所得，项目的科技应用有助企业提升营运效率和服务质素，同时有效减省人手及降低营运成本，整体生意额亦有所提升。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1455)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (-) 没有指定
纲领： (3) 海空交通及物流发展
管制人员： 运输及物流局常任秘书长(陈美宝)
局长： 运输及物流局局长

问题：

预算案演辞第169段提到，机管局会积极扩展航空货物服务，包括东莞物流园的冷链货物服务、与珠海市共同开展国际货运业务，以及吸引国际货运公司及主要全球零售商以香港作为在亚洲的航空物流基地。就此，政府可否告知本会：

1. 政府2024-25年度预计会投入多少开支扩展航空货物服务；
2. 现阶段与东莞、珠海合作开展国际货运业务的深度为何，已取得哪些进展及成效；
3. 政府有何进一步措施，打造香港成为亚洲的航空物流基地；

提问人：陆颂雄议员(立法会内部参考编号：20)

答复：

香港机场管理局（机管局）正与东莞共同推展「海空货物联运」模式，并计划在明年底前完成设于东莞的「香港国际机场物流园」永久设施的首阶段建设，逐步达至每年处理一百万吨货量，并且会扩展东莞物流园的冷链货物服务，以更好地满足大湾区的国际货运需求。另外，机管局亦已于2022年11月与珠海市政府签订《珠海市人民政府与香港机场管理局合作谅解备忘录》，以深化香港国际机场与珠海机场的合作，包括共同发展港珠国际货运业务。

机管局会积极跟进有关工作，以及吸引国际货运公司及主要全球零售商以香港作为在亚洲的航空物流基地。有关工作不会涉及任何额外政府开支。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1458)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (000) 运作开支
纲领： (3) 海空交通及物流发展
管制人员： 运输及物流局常任秘书长(陈美宝)
局长： 运输及物流局局长

问题：

纲领(3)提及，政府会与相关部门合作，于新发展区打造现代物流圈，并开展规划研究，以洪水桥 / 厦村新发展区作为发展物流圈的试点。就此，政府可否告知本会：

1. 政府预计为打造洪水桥 / 厦村新发展区作为发展物流圈的试点提供多少资金拨款；
2. 政府为打造洪水桥 / 厦村新发展区作为发展物流圈的短中长期规划为何；

提问人：陆颂雄议员(立法会内部参考编号：23)

答复：

1)及2)

政府已在北部都会区的新发展区预留了土地作现代物流发展，包括在洪水桥 / 厦村新发展区约37公顷的物流用地。正如行政长官在《2023年施政报告》中公布，我们首阶段计划在洪水桥 / 厦村新发展区的物流用地建设现代物流圈，作为通往大湾区的物流门户。为进一步推动现代物流发展，我们在2023年10月31日发表了《现代物流发展行动纲领》，当中包括提出在新发展区预留的物流用地打造不同功能的现代物流圈，藉此发挥群聚效应，增加物流业的营运效率，从而促进智慧物流在香港的持续发展。有别于以往物流用地的发展模式，政府会就新发展区的物流用地进行更全面的规划，先以洪水桥 / 厦村预留作现代物流发展的37公顷土地作为试点，打造现代物流圈。运输及物流局已委托土木工程拓展署委聘顾问开展《洪水桥 / 厦村新发展区发展物流圈研究》(「研究」)。研究的核准项目费用约为3,774万元。相关研究已于2024年3月下旬开展，预计于2025年公布有关研究结果。视乎研究结果，预计最快于2026年度起分阶段批出有关物流圈用地，供市场发展。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1461)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (-) 没有指定
纲领： (2) 陆路及水上交通
管制人员： 运输及物流局常任秘书长(陈美宝)
局长： 运输及物流局局长

问题：

预算案演辞第188段提到，政府会继续透过「港深跨界轨道基础设施建设专班」，与深圳当局合作推展港深西部铁路（洪水桥至前海）及北环线支线两个跨境项目，共同构建「轨道上的大湾区」。就此，政府可否告知本会：

1. 截至目前，「专班」的成员人数及薪酬开支；
2. 截至目前，「专班」推展的两个跨境项目进展及运作资金；
3. 两个跨境项目预期落成时间及成效；
4. 政府去年提供的资料显示，专班亦会继续跟进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新皇岗口岸的工作，并探讨方案优化罗湖管制站及其交通接驳，以上规划现时的进展情况如何，涉及的运作开支有多少；

提问人：陆颂雄议员(立法会内部参考编号：26)

答复：

- 1.及2. 为进一步促进大湾区基础设施互联互通，港深政府正透过「港深跨界轨道基础设施建设专班」（专班）合作推展港深西部铁路（洪水桥至前海）及北环线支线两个跨境项目，共同构建「轨道上的大湾区」。推展跨境铁路项目属运输及物流局和路政署的常规工作，并以现有人手和资源处理，我们并无相关的开支分项数字。
- 3.及4. 专班已于2022年年底完成港深西部铁路(洪水桥至前海)的首阶段研究，并已展开次阶段研究，包括铁路方案的规划、初步工程可行性、效益、环境影响，以及建设和营运安排等议题，预计于2024年年中完成。港深双方亦正积极推展北环线支线的相关规划工作，并预计于2024年内展开项目的详细规划及设计。

此外，港深政府会继续就罗湖管制站规划及相关交通接驳事宜保持沟通。相关工作由个别部门现有人手处理，我们并无相关开支分项数字。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3044)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(陈美宝)

局长： 运输及物流局局长

问题：

在国家《十四五规划纲要》和《粤港澳大湾区发展规划纲要》的支持下，香港需在大湾区建立世界级港口群，并和大湾区港口建立合作关系，以支持香港海运及港口业的持续发展，推进海洋经济发展。就此，政府于本年度财政预算中，可有增加相关对外宣传的开支，以推广香港在大湾区港口群集中的独特性及海运实力？又有何具体政策增强粤港澳大湾区间的合作和交流，以扩大海运行业的生态圈？有关开支及人手编制如何？

提问人： 吴永嘉议员(立法会内部参考编号：59)

答复：

财政司司长在2023年2月公布政府于2023-24年度财政预算案中预留2,000万元，加快推动高端航运服务业的策略研究，以及加强业界在国际及大湾区的交流及扩大每年一度的旗舰活动「香港海运周」。随后，运输及物流局于2023年12月20日公布《海运及港口发展策略行动纲领》，从四个方向提出10大策略和32项具体行动措施，以支持香港海运及港口业的持续发展需要，当中包括一系列加强宣传香港海运品牌及强化大湾区航运协作的行动措施，以提升业界的长远竞争力。

我们一直与业界携手合作，举行及参与各项国际大型的海运会议和展览会，以推广香港的海运实力。当中，香港海运港口局在2023年11月19至25日举办「香港海运周2023」，吸引线上线下共约290万人次参加。另外，运输及物流局局长在2023年12月带领香港海运港口局和业界代表团参加在上海举办、世界第二大的国际海事技术学术会议和展览会。展览会内设立了中国香港馆推广香港作为大湾区内的高增值航运服务中心，参与展出包括5间具国际背景的香港航运公司和香港船舶注册处。展望未来，我们会加强统筹香港团队的对外宣传工作，继续与业界合作推广香港在大湾区港口群中的

独特性及海运实力。尤其在增强大湾区航运合作和交流方面，运输及物流局会继续与大湾区海运业界举办年度盛事，例如与香港船东会在2024年内合办「大湾区国际航运论坛」，共同打造大湾区航运论坛品牌。

我们会继续透过不同措施加强宣传香港海运品牌及大湾区航运协作，巩固香港作为区域中转枢纽港和国际航运中心地位，贡献大湾区和国家的高质量发展。2024-25年度为支援上述工作的现金流已纳入本年度的财政预算内。上述工作属运输及物流局恒常工作的一部分，有关人手编制难以分开量化。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2369)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(陈美宝)

局长： 运输及物流局局长

问题：

疫情曾经对香港航空业造成了毁灭性的打击，导致业内人才流失严重。然而，随着各国回复经济活动，各地居民对航空运输需求急剧增加，这间接导致航空业人力短缺问题更加严重。这不仅会影响国际航班供应，也会影响香港在祖国发展中的地位，甚至丧失国际航空枢纽的地位。就此，政府可否告知本会：

1. 政府是否了解航空业各种工作岗位的人力供需情况，包括2023年的总就业人数和现有的职位空缺数量，以及是否评估了航空业相关人力是否足以应对客货运航班需求的增加；
2. 政府推出了什么支援措施来帮助解决人力短缺问题，这些措施的效果如何？

3. 鉴于有些航空业工作，如飞行员、飞机维修工程师、跑道维护人员和空运物流装卸人员等，面临严重的人手短缺，政府会否考虑扩大「人才清单」至航空业界，将上述工作列入「香港人才清单」中，并通过「补充劳工计划」引进这些技术型或以下工作的劳工，作为解决人力短缺问题的短期措施？如有，具体详情为何？如否，原因为何？

提问人：尚海龙议员(立法会内部参考编号：16)

答复：

(1)

随着三跑道系统于今年年底开始投入运作，香港国际机场的航班处理量将会上升，预计机场所需的人手亦会逐步增加。香港机场管理局（机管局）继去年进行了一轮机场人力资源调查后，将于今年稍后进行新一轮调查，以更准确地评估未来的人手需求。

(2)及(3)

政府一直与机管局及航空业界保持紧密联系及沟通，并采取一系列措施，以纾缓业内的人手压力。这些措施包括由机管局与劳工处及工会举办大型招聘会、鼓励公共交通营办商为合资格机场职员提供优惠，以及由机管局延长减免若干机场费用。至于中、长期措施方面，除了由机管局引进创新科技，以提高香港国际机场的运作效率外，我们亦一直加强航空业的人才培训，包括通过香港国际航空学院提供各类航空业培训课程，以及透过政府的海运及空运人才培养基金下各个航空业培训及奖励计划，鼓励更多年轻人修读与航空相关的课程，以吸引他们投身航空业。

政府鼓励本地航空公司积极实施飞机师和航空人员本地化的措施，并支持本地航空公司加强与本地教育机构合作培训本地机师。同时，我们一直与相关政府部门紧密沟通，确保本地航空公司在「一般就业政策」和「输入内地人才计划」下提出的输入非本地机师申请得以适当处理。在不影响本地航空公司推动飞机师和航空人员本地化的前提下，并透过相关输入人才计划协助业界解决燃眉之急之余，我们会适时检讨是否把合适的航空业界岗位列入「香港人才清单」。

此外，政府在2023年7月推出针对香港航空业的运输业输入劳工计划，让机管局的特许经营商、专营商或营运许可证持有者可就填补机场前线非管理级的指定10个工种职位提出输入劳工申请，配额上限为6 300个，以支持香港航空交通的持续复苏。

政府会密切留意各项措施的执行情况，并会考虑香港劳动人口变化及业界需求等因素，适时检讨及优化各项措施。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2371)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (-) 没有指定
纲领： (2) 陆路及水上交通
管制人员： 运输及物流局常任秘书长(陈美宝)
局长： 运输及物流局局长

问题：

香港的士业服务质素一直都备受诟病，如兜路，滥收车资等，归根究柢是收入的问题。政府当局为改善的士服务，曾提出多项改善建议，包括：引入的士「车队管理制度」、「的士司机违例记分制度」及增加的士最高乘客座位数日至6个等。就此，政府可否告知本会：

1. 正所谓「时代变迁，科技日新月异」，的士业界必须要好好应用科技去提升行业的竞争力。政府会否考虑设立统一的流动應用程式，提升车队的服务质素，既可保障司机和乘客，储存有关录音避免争拗之余，还可让司机或乘客更快地找到对方，提升营运效率？
2. 毕竟还用现金支付车资的国际化都市，如今已十分罕见，政府必须要尽快推行电子收费，以促进旅客的旅游体验。政府会否考虑在未来尽快推出有关措施，促使及协助的士业界推动电子支付的进一步普及化？；
3. 承上题，如业界以安装成本及电子支付平台的服务费或手续费为推行电子支付的主要障碍的话，政府当局会否考虑资助的士业界安装电子支付系统，或与电子支付平台营办商商讨减低或免去有关的服务费或手续费，甚至由政府包办有关费用，以达至建设智慧城市和提升游客体验的目标？

提问人： 尚海龙议员(立法会内部参考编号：18)

答复：

1. 政府早前检视了整体的士营运和管理，并提出一系列措施提升个人化点对点交通服务的整体质素和形象，及促进的士业的长远健康发展，当中包括引入的士车队制度。有关的法例修订已于2023年12月获立法会通过，并于同月22日刊宪及生效。运输署现正积极进行筹

备工作，并计划在今年4月邀请业界申请的士车队牌照，以期让车队的士可早日投入营运。

在的士车队制度下，运输署可发出的士车队牌照，并透过法定要求和牌照条件，订明车队须提供的服务，例如要求车队的士须安装行车记录器、闭路电视系统等装置，以及要求车队持牌人须提供网约渠道，以供乘客预约行程、提出查询及投诉，以及在行程结束后就司机的表现评分。有关的网约渠道须包括手机程式及网站，以便乘客不下载任何应用程式也能预约的士。在的士车队开始营运后，运输署亦会在其网站设置一个专页，列出各个车队的网页链接 / 二维码链接，让乘客可以一站式搜索到不同的士车队的预约方法。

政府欢迎的士业界自组或建立的士网约平台，提供的士网约服务，以便利乘客预约行程。据我们了解，现时市场上已有不同的的士网约平台，这些平台可能各自有其市场定位和目标顾客群。我们相信透过不同的士网约平台之间的竞争，可以让乘客有更多选择，并按其需要选用合适的平台预约的士服务。相对于由政府主导设立或指定一个统一网约平台，我们认为由市场主导会在应用最新科技方面较为灵活，亦更能满足乘客当前和不断变化的需求。

- 2 & 3. 政府一直鼓励的士业界引进不同的电子支付方式，以便利乘客支付车费。如上文提及，政府即将引入的士车队制度，而在的士车队制度下，运输署会透过牌照条件，要求所有车队的士必须提供电子支付方式。这样可以在业界起带头和示范作用，有助进一步鼓励更多的士司机引入电子支付方式，让乘客在缴付车费时有更多选择。

目前香港的士牌照总数为18 163个，牌照拥有权分散，在接近9 000个持牌人当中，接近七成半的持牌人只拥有一个的士牌照，而且的士司机大部分是向车主或车行租用的士以提供服务的自雇人士。虽然现时部分的士司机已提供电子支付方式让乘客支付车费，但也有部分司机（特别是较年长的司机）仍然认为现金是最方便及直接的收费方式，亦较能便利他们缴付的士车租和燃料费。考虑到以上情况，我们认为现阶段较适宜继续通过不同方式积极鼓励的士业界引入电子支付方式。

至于安装电子支付系统的成本及服务费或手续费方面，据了解，部分电子支付平台现时已豁免的士司机的相关费用。政府会继续与不同电子支付系统的营办商保持沟通，以推动的士业界引进电子支付方式，方便乘客支付车费。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2376)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (-) 没有指定
纲领： (2) 陆路及水上交通
管制人员： 运输及物流局常任秘书长(陈美宝)
局长： 运输及物流局局长

问题：

特区政府曾于2021年提议在运输及房屋局下成立「铁路署」，以加强其监督铁路规划、建造及规管安全的工作。可是，事隔已三年多，政府只在去年5月改为在路政署辖下率先成立「北部铁路办」，而「铁路署」至今依然音讯全无。就此，政府可否告知本会：

1. 运输及物流局至今仍未成立「铁路署」的原因为何？
2. 在过去一个财政年度，政府投放在筹备成立「铁路署」的工作进度及详情为何？如政府打算在未来一个财政年度成立「铁路署」的话，新部门涉及人手编制及开支为何？
3. 过去数年，港铁在过去数年来发生多次「甩门」、「脱钩」、电力及信号系统失误等问题，但路政署并无相关专业团队管理，每次意外发生后便由其他部门作解释。请政府当局列出每年用于监管铁路服务及执行铁路安全相关条例的人手、编制及总开支为何？
4. 考虑到过去三个财政年度中都有双位数字的乘客落入路轨，这显然表明幕门安装的迫切需求，而港铁公司曾表示预计在2025年底才能完成为所有月台安装好自动幕门工程，效率强差人意。政府当局是否了解港铁公司为何需要两年之久才能完成为所有月台安装自动幕门的原因？

提问者：尚海龙议员(立法会内部参考编号：23)

答复：

1&2.政府拟议通过将路政署铁路拓展处、路政署北部都会区铁路办事处及机电工程署(机电署)铁路科合并，在运输及物流局辖下成立铁路署，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。考虑到路政署北部都会区铁路办事处刚于2023年6月设立，我们正审视成立拟议铁路署的安排，以配合各个铁路项目的推展。筹备成立铁路署的工作由现有人手，包括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处理。该13名职员亦会处理新铁路项目相关的工作，在2024-25财政年度，他们的薪酬拨款(按薪级中点估计的年薪值估算)为1,381万元。

拟议的铁路署成立后将设有321个职位，每年整体薪酬拨款(按薪级中点估计的年薪值计算)为3.205亿元。在这321个职位中，210个职位(每年薪酬拨款为2.087亿元)由路政署铁路拓展处及北部都会区铁路办事处调派，59个职位(每年薪酬拨款为6,418万元)由机电署铁路科调派，另有52个新职位(每年薪酬拨款为4,761万元)则将会在拟议铁路署下开设。拟议的铁路署的预计每年营运开支(不包括薪酬拨款)约为9,510万元。

3. 机电署铁路科根据铁路安全相关条例，负责规管及监察铁路系统的安全运作，包括由香港铁路有限公司(港铁公司)营运的铁路系统、香港国际机场的旅客捷运系统、由香港电车有限公司营运的电车系统，以及由山顶缆车有限公司营运的山顶缆车系统。机电署铁路科在过去3年的人手编制载列如下：

职级	2021年	2022年	2023年
助理署长	1	1	1
总工程师	4*	4*	4*
高级工程师	15	15	15
工程师	28	28	28
督察	4	4	4

* 2个总工程师职位为首长级有时限编外职位，自2021年7月起开设，为期4年。

机电署铁路科在过去3年的总开支载于下表：

	2021-22年度	2022-23年度	2023-24年度 (截至2024年2月)
开支(百万元)	80.6	81.1	77.7 [^]

[^] 暂时未有2023-24财政年度的总开支资料。

运输署巴士及铁路科则负责规管及监察港铁、专营巴士、电车和非专营巴士服务，运输署的其他分部亦协助处理包括事故协调、新铁路相关运输设施策划等铁路相关事宜。在过去3年，运输署巴士及铁路科负责规管及监察港铁服务的人手编制载列如下：

职级	2021	2022	2023
助理署长	1	1	1
首席运输主任	1	1	1
总运输主任	1	1	1
高级运输主任	3	3	3
运输主任	3	3	3

注：

除规管及监察港铁服务外，上述部分人手编制亦负责巴士及铁路科的其他职能，例如监管专营及非专营巴士服务和电车服务。

规管及监察铁路服务属于上述运输署人员的部分常规职务，而运输署其他分部亦协助处理铁路相关事宜，涉及的开支预算没有详细分项。

4. 政府一直与港铁公司就东铁线月台安装自动闸门紧密沟通，并敦促港铁公司研究加快进度，包括增加资源及在可行的情况下在日间进行工程，以期尽快完成安装。

港铁公司于2023年年中起，已展开东铁线13个车站（除红磡、会展及金钟站）的自动月台闸门安装工程。工程至今进度理想，当中马场及落马洲站的闸门已于去年全部投入服务。大埔墟、上水、大围及沙田站的所有闸门亦会于今年上半年完成安装。另外，粉岭站的工程已于2024年2月展开，而火炭、太和及九龙塘站的工程亦会于其后六个月内陆续展开。至于罗湖、旺角东及大学站3个月台弧度较大的车站，由于工程难度较高及具挑战性，将于今年第四季起陆续启动工程。港铁公司预计将于2024年年底前完成合共9个车站的闸门安装工程，并会在2025年内尽快完成余下车站的工程。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0161)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (-) 没有指定
纲领： (3) 海空交通及物流发展
管制人员： 运输及物流局常任秘书长(陈美宝)
局长： 运输及物流局局长

问题：

根据预算案第167段落，机管局正按计划全速推进香港国际机场三跑道系统项目，目标于今年年底投入运作。为把握三跑道系统带来的机遇，同时配合国家「空中丝绸之路」的建设，我们会针对现时的主要航线及具潜力的「一带一路」航线，加强与相关国家之间的航空服务联系，扩大航空网络。就此，政府可否告知本会：

1. 目前已开通的往返香港与「一带一路」沿线国家的航线总数是多少？请以表列形式，将上述「一带一路」沿线国家往返香港的每周航班数量，按照国别，由高到低排序说明。
2. 未来三年，政府还将计划拓展哪些「一带一路」沿线国家的航线？

提问人：苏长荣议员(立法会内部参考编号：18)

答复：

现时，有大约120家航空公司提供航班往来香港国际机场与全球约180个航点，当中包括34个「一带一路」沿线国家的超过60个航点。现时每周往来香港及这些国家的空运航班数目载于**附件**。

就政府与政府之间签订的民航协定，在超过150个「一带一路」沿线国家当中，香港已经与大约50个签订了相关的协定。为把握三跑道系统带来的机遇，同时配合国家「空中丝绸之路」的建设，特区政府会针对现时香港国际机场的主要航线及具潜力的「一带一路」航线，包括位于欧洲、非洲、南美洲及亚洲在内的地区，加强与相关国家之间的航空服务联系，巩固及扩大香港的航空网络。

现时每周往来香港及「一带一路」沿线国家的空运服务
(2024年3月3日至3月9日的航班资料)

往来香港的客运服务

「一带一路」 沿线国家	航班数目
泰国	238
菲律宾	147
韩国	140
马来西亚	102
新加坡	88
越南	87
印尼	52
阿拉伯联合酋长国	28
卡塔尔	14
纽西兰	12
埃塞俄比亚	7
蒙古	7
尼泊尔	7
柬埔寨	6
土耳其	6
斐济	5
孟加拉	4
汶莱	3
意大利	3
巴布亚新几内亚	3
俄罗斯	3
南非	3
斯里兰卡	3
总数	968

往来香港的货运服务

「一带一路」 沿线国家	航班数目	
	抵港	离港
阿拉伯联合酋长国	80	85
马来西亚	66	59
韩国	44	39
新加坡	42	31
越南	39	22
卢森堡	29	29
泰国	27	24
卡塔尔	23	23
埃塞俄比亚	23	23
阿塞拜疆	20	20
巴林	21	16
菲律宾	20	20
沙特阿拉伯	19	17
土耳其	10	10
意大利	10	8
孟加拉	7	9
哈萨克斯坦	6	7
印尼	4	4
埃及	3	3
约旦	3	0
柬埔寨	2	0
科威特	2	0
纽西兰	1	0
阿曼	1	0
奥地利	0	2
匈牙利	0	4
总数	502	455

备注： 货运服务的抵港和离港航班数目不同，是由于航空公司基于商业及服务需求等考量，在营运航空货运服务时并不必定为两个航点提供往返服务。货运航班可能会单向服务数个航点，例如从甲航点飞抵乙航点，再飞抵香港及至丙航点。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1887)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(陈美宝)

局长： 运输及物流局局长

问题：

《预算案》演辞第169段提到：「机管局亦会积极扩展航空货物服务，包括东莞物流园的冷链货物服务、与珠海市共同开展国际货运业务，以及吸引国际货运公司及主要全球零售商以香港作为在亚洲的航空物流基地。」就此，政府可否告知本会：

1. 纲领(3)提及，有关海空交通及物流发展的预算开支较上年增加21%至2.8亿元。请问预算开支增加的原因为何？
2. 就推动冷链货物服务，政府有何具体工作计划和措施，将香港打造成大湾区内的冷链物流枢纽？
3. 请问政府会否增拨资源，强化香港发展联运高端食品、温控药品等航空冷链的能力和设施，例如用好物流园周边土地，兴建更多冷链和高增值商品物流、货物清关设施等，巩固和强化香港的国际航运中心地位，为香港发展跨境电商形成更大机遇？
4. 请问政府未来会否透过加强与东莞市政府或其他大湾区内地城市的合作，强化香港的冷链货物服务发展？
5. 请问政府在推动冷链货物服务上有何政策目标？预计未来五年香港国际机场处理冷链货物的数量之增长为何？

提问人：陈祖恒议员(立法会内部参考编号：5)

答复：

(1)

2024-25年度纲领(3)海空交通及物流发展的拨款较2023-24年度的修订预算增加4,870万元(21%)，主要由于预期非经常开支项目「第三方物流服务供应商资助先导计划」和「海运及空运人才培养基金」的现金流量需求，以及用以支援海运和物流的相关工作(包括各项外部推广香港工作和活动)开支会增加。

(2)至(5)

近年温控货物的空运市场需求强劲，特区政府支持香港机场管理局（机管局）积极提升香港国际机场处理高价值、温控货物（包括药品、鲜活货物、活生动物和锂电池）的能力。香港国际机场现时设有完善温控航空运输设备，包括全亚洲机场最大的冷冻拖卡车队，货运站亦有最低摄氏零下20度的专用冷冻库。另外，香港国际机场3间航空货运站一直致力提升处理对温度敏感货物的能力及服务质素。随着最新的扩展，现时这3间货运站共有约8 660平方米的冷藏仓储面积，可处理对温度敏感货物，并设有温度由摄氏零下28度至25度的专用冷藏库，以迎合不同温控货物的特定需要。香港国际机场亦是全球首个获得全数4项国际航空运输协会CEIV认证的合作伙伴机场，足证香港国际机场在处理高价值、温控空运货物的能力。

机管局亦会积极扩展航空货物服务，包括位于东莞的香港国际机场物流园的冷链货物服务、与珠海市共同开展国际货运业务，以及吸引国际货运公司及主要全球零售商以香港作为在亚洲的航空物流基地。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2050)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (-) 没有指定
纲领： (2) 陆路及水上交通
管制人员： 运输及物流局常任秘书长(陈美宝)
局长： 运输及物流局局长

问题：

就东九龙智慧绿色集体运输系统，政府可否告知本会：

1. 在《铁路发展策略2014》建议兴建东九龙线至正式宣布放弃在此线采用重型铁路期间，局方就研究东九龙线的所耗费的(a)人手、(b)薪酬开支、(c)顾问费用（如有）分别为何；
2. 现阶段局方有否比较各种可能技术方案（如单轨、胶轮轻轨、「云巴」、「智轨」等）的长短处；如有，有无属意技术方案；
3. 按局方在2023年12月15日向立法会交通事务委员会提交的文件（CB(4)1067/2023(01)）中显示的方案，局方有否估计，按付款当日计算，东九龙智慧绿色集体运输系统的(a)总造价、(b)当中宝达至油塘东段的造价及(iii)如需在蓝田东、碧云道一带增设车站，并因此须更改走线及建造行人接驳系统，所牵涉额外造价分别为何；如否，原因为何？

提问人： 邓家彪议员(立法会内部参考编号：8)

答复：

1.

政府经全面检视《铁路发展策略2014》原建议东九龙线项目的技术挑战及运输效益后，建议于东九龙引入智慧绿色集体运输系统，以替代地下重型铁路模式。期间，路政署曾委聘顾问对智慧绿色集体运输系统进行初步技术可行性研究，相关顾问费用共830万元，而项目检视工作则由路政署的现有人力资源进行，我们并无这一项工作的人手及薪酬开支的分项数字。

2.及3.

政府计划于2024年上半年寻求立法会工务小组委员会及财务委员会批准拨款，委聘顾问为「东九龙智慧绿色集体运输系统」进行勘查研究及设计。如获批准拨款，有关工作将于2024年年中展开。政府亦计划于今年下半年

内邀请相关供应商及营运商递交意向书，从而敲定系统及其基建设施的具体要求及设计，并会审视系统的走线建议及其可行性。目前并没有对任何系统设有既定立场。

项目的初步工程造价估算，将于勘查研究及设计阶段确定。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号: 1209)

总目: (158) 政府总部: 运输及物流局

分目: (-) 没有指定

纲领: (2) 陆路及水上交通

管制人员: 运输及物流局常任秘书长(陈美宝)

局长: 运输及物流局局长

问题:

2024至25年度, 运输及物流局的工作包括继续监督多个道路项目的规划或推展工作。就此, 当局可否告知本会:

- (a) 过去数年直属路政署署长的工程项目, 包括但不限于道路及铁路, 数量、开支及规模为何?
- (b) 以下项目的最新进展、总道路长度及预算开支:

	预计完工时间	总道路长度	预算开支
T2主干路及茶果岭隧道工程			
中九龙干线工程			
屯门绕道			
屯门区内主要道路扩建工程(例如龙富路及海荣路)			
十一号干线			
青衣至大屿山连接路			
沙田T4号主干路			
元朗公路(蓝地至唐人新村段)扩阔工程			
大屿山P1公路			
大埔公路扩阔工程			
青山公路扩阔工程			
荃青交汇处改善工程			

(c) 完成(b)项所列的交通道路规划前后，请以下表形式列出连接新界西北及市区各主要道路的现时车流量、预计容车量及行车量 / 容车量比率：

主要道路	现时上午繁忙时间车流量	容车量		预计行车量 / 容车量比率	
		完成前	完成后	完成前	完成后
青山公路				早繁:	早繁:
				晚繁:	晚繁:
屯门公路				早繁:	早繁:
				晚繁:	晚繁:
大榄隧道				早繁:	早繁:
				晚繁:	晚繁:
汀九桥				早繁:	早繁:
				晚繁:	晚繁:
青屿干线				早繁:	早繁:
				晚繁:	晚繁:
元朗公路(蓝地至唐人新村段)				早繁:	早繁:
				晚繁:	晚繁:
北大屿山公路				早繁:	早繁:
				晚繁:	晚繁:
屯门至赤鱗角连接路				早繁:	早繁:
				晚繁:	晚繁:

(d) 上述主要道路中，过去3年各类型车辆占该道路总车流量的比率为何。

提问人：田北辰议员(立法会内部参考编号：20)

答复：

(a) 过去5年(2019至2023年)，直属路政署署长的工程项目，主要包括道路项目、铁路项目、上坡地区自动扶梯连接系统和升降机系统项目及行人天桥项目。其数量及总核准工程预算表列如下：

	数量	总核准工程预算 (百万元)
道路项目	11	131,610.0
铁路项目	1	90,031.0

	数量	总核准工程预算 (百万元)
上坡地区自动扶梯连接系统和升降机系统项目	8	2,428.8
行人天桥项目	3	416.8

注：只包括甲级建造工程项目。

(b) 有关施工中项目的所需资料表列如下：

	目标 完工时间	道路总长度 (公里)	核准工程预算 (百万元)
大埔公路(沙田段)扩阔工程	2024年	约1.1	2,739.7
青山公路青山湾段扩阔工程	2024年	约1.9	755.2
中九龙干线	2025年	约4.7	42,363.9
T2主干路及茶果岭隧道	2026年	约3.4	16,017.0

就正在规划阶段的项目，其预算工程费用须在勘测和设计工作完成后方能确定。我们会持续审视如何更有效运用公共资源及工程开支的效益，并因应最新的发展情况，包括政策发展及政府财政状况等，持续检视在规划中项目的优次缓急，适当调整推展进度。有关项目的预计道路总长度表列如下：

	预计道路总长度 (公里)
十一号干线(元朗至北大屿山段)	约15.0
屯门绕道	约10.0
青衣至大屿山连接路	约6.9
元朗公路(蓝地至唐人新村段)扩阔工程	约3.0
沙田T4号主干路	约2.3
屯门龙富路及海荣路扩建工程	约2.1
荃青交汇处改善工程	约0.8

经咨询发展局后，有关大屿山P1公路的资料如下：

	目标 完工时间	道路总长度 (公里)	核准工程预算 (百万元)
大屿山P1公路(东涌至大蚝段)	2026年	约2.5	1,182.06
大屿山P1公路(大蚝至欣澳段)	检视中	约9.5	检视中

c) b)项所述的道路项目是为应付最高交通流量而设计，一般为早上繁忙时间，因此未能提供晚上繁忙时间的交通预测。下列连接新界西北及市区各主要道路的现时车流量、设计容车量及预计行车量 / 容车量比率表列如下：

主要道路	现时车流量 (每小时小客车) (见注1及注2)	设计容车量 (每小时小客车) (见注1)		预计行车量 / 容车量比率 (见注4)	
		拟议项目 完成前	拟议项目 完成后 (见注3)	拟议项目 完成前	拟议项目 完成后
青山公路(青山湾段)	见注2	1 300	3 000	1.2	0.6
屯门公路(小榄段)	见注2	6 100	6 100	1.2 (见注5)	1.0 (见注5)
屯门公路(深井段)	6 600	8 200 (见注6)	8 200 (见注6)	检视中	检视中
大榄隧道	4 200	5 400	5 400	1.2	0.7
汀九桥	6 800	6 100	6 100	1.1	0.7
青屿干线	2 800	6 100	6 100	1.1	0.8
元朗公路(蓝地至唐人新村段)	5 100	6 100	8 200	1.1	0.9
北大屿山公路	见注2	6 100	6 100	检视中	检视中
屯门—赤鱗角隧道	1 500	3 600	3 600	0.6	0.7

注1： 每小时的小客车是计算交通流量的单位，并以相等的私家车数目为计算基准。举例来说，私家车和的士的小客车架次数值为1.0。重型车辆(例如货车或巴士)由于体积较大，车速较慢，因此小客车架次数值一般会较高。

注2： 由于拟备2023年交通统计年报的交通数据仍在整合，我们只可提供2022年上午繁忙时间的车流量。交通统计年报就车流量 / 车辆类别进行的交通流量调查并不包括青山公路(青山湾段)、屯门公路(小榄段)和北大屿山公路，因此未能提供该三个路段的每小时小客车流量。

注3： 十一号干线、青衣至大屿山连接路、屯门绕道和P1公路将提供替代路线，为屯门公路、大榄隧道、汀九桥、青屿干线、北大屿山公路和屯门—赤鱗角隧道疏导车辆。因此，现有主要道路的容车量将维持不变。青山公路(青山湾段)扩阔工程完成后，现有双线不分隔道路将会扩阔为双线双程的分隔道路，设计容车量将由每小时1 300小客车架次提升至每小时3 000小客车架次。元朗公路(蓝地至唐人新村段)扩阔工程完成后，元朗公路有关路段将由双程3线扩阔为双程4线，设计容车量将由每小时6 100小客车架次提升至每小时8 200小客车架次。

注4： 就青山公路(青山湾段)，数值反映在青山公路青山湾段扩阔工程完成前及后于2031年的预测交通情况。至于其他道路，数值则反映在拟议主要运输基建项目根据《香港主要运输基建发展蓝图》的目标落成时间前及后于2036年的预测交通情况。行车量 / 容车量比率若

相等于或低于1.0，表示道路的容车量足以应付预期的行车量，行车畅顺。若行车量 / 容车量比率高于1.0，表示交通开始挤塞；若比率高于1.2，则表示挤塞情况越趋严重，当车辆数目进一步增加，车速会逐渐减慢。

注5： 此段屯门公路(介乎小榄段及深井段)为双程3线，并在市区方向设有1条巴士专线，而相关的行车量 / 容车量比率亦不包括巴士专线。屯门公路(小榄段及深井段)巴士专线的行车量 / 容车量比率在拟议项目推行后将减至低于1.0，表示巴士专线行车畅顺。

注6： 此段屯门公路(介乎深井与青朗公路，包括深井支路)为双程4线，并未设有巴士专线，设计容车量为每小时8 200小客车架次。

d) 由于拟备2023年交通统计年报的交通数据仍在整合，我们只可提供2020年、2021年及2022年(星期一至五)以下主要道路按车辆类别划分的车流量如下：

主要道路(见注1)	年份	车辆类别(%) (见注2)				
		私家车	的士	货车	巴士	电单车
屯门公路(深井段)	2020	48.3	5.4	35.7	7.8	3.0
	2021	48.0	6.7	34.6	7.5	3.2
	2022	46.8	7.7	34.5	7.9	3.0
大榄隧道	2020	47.9	5.2	37.1	8.3	1.5
	2021	45.6	6.0	38.8	7.6	2.0
	2022	47.5	6.6	35.7	8.0	2.2
汀九桥	2020	47.8	5.3	38.2	6.5	2.3
	2021	47.9	7.5	36.0	6.2	2.4
	2022	47.6	8.6	34.2	7.0	2.6
青屿干线	2020	42.2	7.9	39.2	8.2	2.5
	2021	43.8	9.6	36.1	7.1	3.3
	2022	44.2	17.5	28.4	8.0	2.0
元朗公路(蓝地至唐人新村段)	2020	46.2	7.7	40.2	3.8	2.2
	2021	44.1	7.7	42.4	3.6	2.3
	2022	45.1	9.5	39.6	4.5	1.5
屯门—赤鱗角隧道(见注3)	2020	不适用	不适用	不适用	不适用	不适用
	2021	19.2	2.5	25.6	51.5	1.1
	2022	35.9	9.6	44.4	7.8	2.3

注1： 交通统计年报就车辆类别进行的交通流量调查并不包括青山公路(青山湾段)、屯门公路(小榄段)和北大屿山公路，因此未能提供这三个路段的资料。

注2： 车辆比例以百分比表示(由于四舍五入关系，数值总和可能不等于100%。)

注3： 屯门—赤鱗角隧道在2020年12月通车。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1210)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 陆路及水上交通

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(陈美宝)

局长： 运输及物流局局长

问题：

运输及物流局的职责，是继续推展《铁路发展策略 2014》所建议铁路项目的详细规划及落实工作，以及监督跨越二零二零年的铁路及主要干道策略性研究，以及发表《香港主要运输基建发展蓝图》的工作。就此，请告知本会洪水桥站、北环线及古洞站、东涌西延线、屯门南延线、洪前铁路、南港岛线(西段)、北港岛线及三条绿色集体运输系统具体进度、推展模式及预计开支为何？

提问人： 田北辰议员(立法会内部参考编号：21)

答复：

有关铁路项目的最新进展、预计开支及推展模式载于下表：

铁路项目	最新进展	预计开支	推展模式
1. 东涌线延线	建造工程已于2023年展开	建造成本预算为195亿元(按2020年12月价格计算)	拥有权(见注1)
2. 屯门南延线	建造工程已于2023年展开	建造成本预算为158亿元(按2023年7月价格计算)	拥有权(见注1)
3. 北环线	<u>古洞站</u> 建造工程已于2023年展开	<u>古洞站</u>	拥有权(见注1)

铁路项目	最新进展	预计开支	推展模式
	<p><u>北环线主线</u> 详细规划及设计进行中</p>	<p>建造成本预算为59亿元(按2023年7月价格计算)</p> <p><u>北环线主线</u> 见注2</p>	
4. 洪水桥站	详细规划及设计进行中	见注2	拥有权 (见注1)
5. 南港岛线(西段)	<p>鉴于沿线地势起伏，受重型铁路的爬升能力所限，南港岛线（西段）部分路段须深入地底，其运输及成本效益皆不理想。有见及此，政府正研究有否合适的替代运输系统能满足该走线的运输需求，同时能提高项目的技术可行性及整体成本效益。我们目标于今年内敲定合适技术方案，以期铁路项目能配合华富村重建计划的时间表。在研究不同技术方案时，我们亦会评估相关方案的推展时间表、工程造价及推展模式。因此我们需要在敲定技术方案后才能提供这方面的资料。</p>		
6. 北港岛线	<p>《香港主要运输基建发展蓝图》指出随着港岛线信号系统的提升，其运载能力将会增加，直至2046年前都没有迫切性推展北港岛线。</p>		
7. 港深西部铁路(洪水桥至前海)	<p>港深政府通过「港深跨界轨道基础设施建设专班」展开的首阶段研究已于2022年年底完成，确立了项目的策略价值和必要性。次阶段研究预计于2024年年中完成。项目的推展模式及预计开支有待与深圳进一步研究和磋商，现阶段未能提供有关资料。</p>		
8. 智慧绿色集体运输系统	<p>政府计划于今年下半年就东九龙、启德和洪水桥 / 厦村智慧绿色集体运输系统邀请本地及国内外供应商及营运商提交意向书。</p> <p>政府计划于2024年上半年寻求立法会工务小组委员会及财务委员会批准拨款，委聘顾问为「东九龙智慧绿色集体运输系统」进行勘查研究及设计。如获批准拨款，有关工作将于2024年年中展开。与此同时，我们正努力加快原有工作时间表，争取于2026年就项目的建造工程招标，以期于2027年批出工程合约。</p>		

铁路项目	最新进展	预计开支	推展模式
	<p>至于启德智慧綠色集体运输系统，政府会以丁级工程项目进行该工程计划的勘查研究工作。政府已就启德系统聘请顾问进行勘查研究招标，以期于今年年中展开勘查研究工作。政府争取于2026年就项目的建造工程进行招标，以期于2027年上半年批出工程合约。</p> <p>就洪水桥 / 厦村智慧綠色集体运输系统，政府会以丁级工程项目进行第一阶段道路工程的勘查研究及设计工作。政府正就此进行工程顾问聘请程序，以期于今年年中展开相关的勘查研究及设计工作。</p> <p>上述三个项目的初步工程造价、推展时间表及推展模式，将于勘查研究及设计阶段确定。</p>		

注1： 在「拥有权」模式下，香港铁路有限公司(港铁公司)负责新铁路项目的财务、设计、建造、营运和维修保养，并最终拥有铁路。对于在财务上不可行的铁路项目，政府会提供资助，以填补项目的资金差额。在获得政府的资助后，港铁公司会承担所有与新铁路的设计、建造、营运和维修保养有关的商业风险。

注2： 政府与其独立顾问现正评估港铁公司的详细规划及设计，以更新成本估算。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1211)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (-) 没有指定
纲领： (2) 陆路及水上交通
管制人员： 运输及物流局常任秘书长(陈美宝)
局长： 运输及物流局局长

问题：

运输及物流局的其中一项主要工作为筹备成立铁路署，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，可否告知本会：

- (a) 目前成立铁路署的进展、最新时间表及预计成立日期；
- (b) 若成立铁路署，需要额外聘请的人手及每年经常性开支为何。

提问者：田北辰议员(立法会内部参考编号：22)

答复：

政府拟议通过将路政署铁路拓展处、路政署北部都会区铁路办事处及机电工程署铁路科合并，在运输及物流局辖下成立铁路署，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。考虑到路政署北部都会区铁路办事处刚于2023年6月设立，我们正审视成立拟议铁路署的安排，以配合各个铁路项目的推展。筹备成立铁路署的工作由现有人手，包括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处理。该13名职员亦会处理新铁路项目相关的工作，在2024-25财政年度，他们的薪酬拨款(按薪级中点估计的年薪值估算)为1,381万元。

拟议的铁路署成立后将设有321个职位，每年整体薪酬拨款(按薪级中点估计的年薪值计算)为3.205亿元。在这321个职位中，210个职位(每年薪酬拨款为2.087亿元)由路政署铁路拓展处及北部都会区铁路办事处调派，59个职位(每年薪酬拨款为6,418万元)由机电工程署铁路科调派，另有52个新职位(每年薪酬拨款为4,761万元)则将会在拟议铁路署下开设。拟议的铁路署的预计每年营运开支(不包括薪酬拨款)约为9,510万元。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0497)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (-) 没有指定
纲领： (2) 陆路及水上交通
管制人员： 运输及物流局常任秘书长(陈美宝)
局长： 运输及物流局局长

问题：

预算案演辞第227段提到，财政司要求相关部门检视「公共交通费用补贴计划」就此请告知本会：

1. 局方预计何时完成「公共交通费用补贴计划」检讨？会否计划聘用顾问公司提供协助，如是，估计费用多少？
2. 估计涉及人手及支出为何？

提问人： 谢伟铨议员(立法会内部参考编号：24)

答复：

1. 政府预计公共交通费用补贴计划(补贴计划)的检讨会在年内完成。我们没有计划聘用顾问公司。
2. 补贴计划的检视工作由运输及物流局和运输署的现有人员执行，涉及的开支及人手没有详细分项。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1253)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 陆路及水上交通

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(陈美宝)

局长： 运输及物流局局长

问题：

据报，政府已就拟建东九龙和启德绿色集体运输系统分别聘请顾问进行研究，其中东九龙项目涉及2.77亿元研究费用；而启德项目则未有公布预算。请告知本会：

(一)上述东九龙研究项目会否于今个财政年度到财委会申请拨款；有关研究于何时展开及需时多久；

(二)与10年前当局斥9200万进行的东九单轨列车顾问研究，具体有何差异；

(三)当局有否重新审视上一份顾问研究报告，了解是否有值得参考之处，以期压缩本次顾问研究费用款额；

(四)启德研究项目所需开支为何；有关研究于何时展开及需时多久；财赤情况下，当局会否考虑将研究改为内部人员负责，减省不必要开支；如会，详情为何；如不会，原因为何？

提问人：谢伟俊议员(立法会内部参考编号：30)

答复：

- (一) 政府计划于2024年上半年寻求立法会工务小组委员会及财务委员会批准拨款，委聘顾问为「东九龙智慧绿色集体运输系统」进行勘查研究及设计。如获批准拨款，有关工作将于2024年年中展开，预计2027年完成。政府亦计划于今年下半年内邀请本地及国内外智慧绿色集体运输系统的供应商及营运商递交意向书，从而敲定系统及其建设设施的具体要求及设计。与此同时，我们正努力加快原有工作时间表，争取于2026年就项目的建造工程招标，以期于2027年批出工程合约。

- (二) 政府曾为九龙东建造单元高架模式的环保连接系统进行详细可行性研究，走线涵盖启德发展区、九龙湾和观塘商贸区。研究结果指出系统在技术上将受制于毗邻的稠密发展，其建造成本和运作成本将会十分高昂，并非可持续和可取的选项。

经检视智慧绿色集体运输系统最新技术，并考虑启德发展区的最新人口及发展情况，行政长官在《2023年施政报告》中宣布在启德前跑道区引入智慧绿色集体运输系统，以连接启德前跑道区至港铁启德站，强化区内商住发展、旅游、文娱、康体及社区设施的连贯性，以及与铁路网络的连系，服务该区的旅客、居住及就业人口。

- (三) 及 (四) 至于启德智慧绿色集体运输系统，政府会以丁级工程项目进行该工程计划的勘查研究工作。政府已就启德系统聘请顾问进行勘查研究招标，以期于今年年中展开勘查研究工作，研究将参考过往相关项目的研究结果。政府计划于今年下半年内邀请相关供应商及营运商递交意向书，并争取于2026年就项目的建设工程进行招标，以期于2027年上半年批出工程合约。

政府考虑了上述勘查研究对具备不同专长及资历人员的要求、研究工作性质以及所需时间，经检视政府部门内部整体的人力资源，认为需要聘请顾问公司协助进行勘查研究工作。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1525)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (-) 没有指定
纲领： (3) 海空交通及物流发展
管制人员： 运输及物流局常任秘书长(陈美宝)
局长： 运输及物流局局长

问题：

政府财政预算案第162至169段指出，政府致力发展香港成为国际航运中心及国际航空枢纽，请告知：

- 1.有何政策鼓励投身「海运及港口业」和「航空业」；
- 2.相关「海运及港口业」和「航空业」的本地课程/本地大学课程及每年学位数目，请分项列出；
- 3.会否考虑为报读见习机师培训课程的申请人提供资助或贷款，吸引更多有志人士投身航空业？

提问人：黄国议员(立法会内部参考编号：17)

答复：

(1) & (3)

政府于2014年成立海运及空运人才培养基金(基金)，承担总额由2023-24财政年度起达5亿元，用以延续和提升政府对海运业、航空业及物流业的人力发展及推广支援。我们会继续善用基金，包括鼓励行业组织与各间教育机构及专业团体合作，举办各类面向市民大众，特别是年轻一代的推广活动。该等推广活动预期可改善相关行业的形象，加深广大市民对这些行业的认识，吸引更多人士投身业界。举例来说，我们会继续就远洋航海、本地船舶、船舶维修，以及航空营运等推行训练奖励或奖学金计划，鼓励有志接受相关行业培训的人士入行，协助他们在海运或航空业发展；继续为高增值海事服务业推行人才培养资助计划，鼓励参与公司提供更多见习职位；以及为大专学生举办实习计划，让年轻人有机会在这些行业工作，鼓励他们毕业后投身业界。

就航空业而言，政府一直与香港机场管理局及航空业界保持紧密沟通，并推出不同措施以提高大众对航空业的认识及兴趣，吸引人才加入航空业。在培训人才方面，政府不时研究优化基金下的培训及奖励计划，尽量惠及更多有志投身航空业的人才。政府在今年1月推出「航空业推广活动资助计划」，以鼓励更多人接受与航空业相关的技术培训或修读专业课程，及吸引更多新血入行。此外，政府支持香港国际航空学院（学院）培训本地及区域空运管理人才。截至2024年1月，已有超过27万人次参与由学院提供的培训，课程包括机场管理、保安和航空服务等专业。学院亦于2023年9月推出首个见习机师培训课程，为香港培育更多优质本地机师，多间本地航空公司已跟学院签订合作协议，增加毕业学员获聘机会，从而提供课程的吸引力。政府会继续聆听参加者、课程提供者及业界人士的意见，并按需要检视上述的培训措施，以配合相关行业进一步发展的需要。

(2)

根据教育局提供的资料，政府以整笔拨款的形式向八所大学教育资助委员会(教资会)资助大学提供经常补助金，一般以三年为一个资助期，而教资会资助大学的学术周期亦以三年期的形式规划。按照现行机制，一般而言，政府在三年资助期内只会订定每间大学在各授课程度的核准学生人数指标。大学可按院校自主原则，灵活运用以整笔拨款方式发放的经常补助金，以自行决定所开办的课程，并将学额分配予不同学科。在2023/24学年，各教资会资助大学开办与航空、海运及物流业相关的资助学士学位课程按大学划分的入学人数载于附件一。

2023/24学年按院校及修课程度划分可能与「海运及港口业」和「航空业」有关的非教资会资助全日制经本地评审本地专上课程的预计收生人数载于附件二。

**2023/24学年按大学划分与航空、海运及物流业相关的
大学教育资助委员会资助学士学位课程的入学人数**

(人数)

大学	课程名称	入学类别	2023/24 学年 (临时数字)
香港城市大学	工学士(航空航天工程学)	第一年	1
	机械工程学系 [选项: 工学士(航空航天工程)、工学士(机械工程)、工学士(核子及风险工程)]	第一年	135
香港理工大学	航空工程学(荣誉)工学士组合课程	第一年	87
		高年级	50
	航空、航运及供应链管理(荣誉)工商管理学士组合课程 [注 1]	第一年	84
	航空营运及系统学(荣誉)理学士	高年级	38
	航空管理及物流(荣誉)工商管理学士	高年级	20
	国际航运及物流管理工商管理学士	高年级	72
	机械工程(荣誉)工学士 [注 2]	第一年	90
		高年级	31
香港科技大学	工学士(航空航天工程学)	高年级	1
	工学士(工学院) [注 3]	第一年	835
香港中文大学	机械与自动化工程(荣誉)工学士	第一年	59
		高年级	1
香港大学	工学学士 [注 4]	第一年	465
		高年级	26

注:

1. 此为大类收生课程,可选取主修范畴涵盖「**航空管理及金融**」、「**国际航运及物流管理**」及「**供应链管理**及**分析**」。
2. 此为大类收生课程,可选取主修范畴涵盖「**航宇工程**」、「**机器人与自动化系统**」、「**环境与能源工程**」及「**力学与材料科技**」。
3. 此为大类收生课程,可选取主修范畴涵盖「**航空航天工程学**」、「**生物工程学**」、「**化学工程学**」、「**化学及环境工程学**」、「**土木工程学**」、「**土木及环境工程学**」、「**计算机工程学**」、「**计算机科学**」、「**决策分析学**」、「**电子工程学**」、「**工业工程及工程管理学**」、「**机械工程学**」及「**可持续能源工程学**」。
4. 此为大类收生课程,可选取主修范畴涵盖「**工业工程与物流管理**」、「**土木工程**」、「**计算机工程**」、「**计算机科学**」、「**电机工程**」、「**电子工程**」及「**机械工程**」。

2023/24 学年按院校及修课程度划分可能与「海运及港口业」和「航空业」有关的非大学教育资助委员会资助全日制经本地评审本地专上课程的预计收生人数

院校	修课程度	课程名称	预计收生人数
香港浸会大学持续教育学院	副学位	管理学高级文凭（航空行政管理）	@
香港专业进修学校	副学位	旅游业管理高级文凭（航空服务）	11
香港都会大学及其辖下李嘉诚专业进修学院	副学位	旅游及航空业高级文凭	30
	第一年级学士学位	航空服务管理荣誉工商管理学士	20
	衔接学士学位	航空服务管理荣誉工商管理学士 – 第二年	@
		航空服务管理荣誉工商管理学士 – 第三年	25
香港恒生大学	第一年级学士学位	供应链管理工商管理（荣誉）学士	105
	衔接学士学位	供应链管理工商管理（荣誉）学士 – 第三年	60
香港理工大学	研究院修课课程	工商管理硕士（航空）	@
		民用航空工程学理学硕士	60
		国际航运及物流管理理学硕士 / 深造文凭	66
香港科技大学	研究院修课课程	理学硕士（航空工程）	17
香港大学	研究院修课课程	文科硕士（运输政策与规划）	@
		工学硕士（运输工程）	@
		理科硕士（城市设计与交通）	@
香港大学附属学院	副学位	航空公司及机场服务高级文凭	40
		航空及飞行高级文凭	35
		航空学高级文凭	35
香港大学专业进修学院	衔接学士学位	航空管理学士	30
香港伍伦贡学院	副学位	理学副学士（机场营运及航空物流）	15
	第一年级学士学位	营运及管理（荣誉）航空学士	20
		航运服务及营运管理学士（荣誉）	10
	衔接学士学位	营运及管理（荣誉）航空学士 – 三年级入学	10
		航运服务及营运管理学士（荣誉） – 三年级入学	10
职业训练局 – 香港专业教育学院 / 香港知专设计学院	副学位	机场营运管理高级文凭*	35
		航空学高级文凭*	30
		航空及物流高级文凭*	25
		航空机舱及客运服务高级文凭*	25
		航空服务及运输学高级文凭*	25
		海事科技高级文凭*	35
		机械工程学高级文凭*	105
职业训练局 – 香港高等教育科技学院	衔接学士学位	飞机工程（荣誉）工学士	11

注：

1. 自资研究院修课课程涵盖最少为期一年的深造证书、深造文凭、硕士学位及博士学位课程，包括全日制及兼读制课程。
2. 可能与「海运及港口业」和「航空业」有关的非教资会资助课程涵盖英文名称包含以下关键词的课程：「Aeronautical」、「Airline」、「Airport」、「Aviation」、「Marine」、「Maritime」、「Navigation」、「Shipping」、「Transport」。
3. 「*」指政府资助课程，其他课程为自资课程。
4. 「@」指该院校没有提供有关资料。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2212)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (-) 没有指定
纲领： (2) 陆路及水上交通
管制人员： 运输及物流局常任秘书长(陈美宝)
局长： 运输及物流局局长

问题：

《财政预算案》演辞187中提到，政府计划在东九龙、启德和洪水桥/厦村推展智慧绿色集体运输系统，今年内将邀请相关的供应商及营运商提交意向书。就此，政府可否告知本会：

- 1.政府计划邀请哪些供应商及营运商提交意向书，以及3个项目所涉开支预算分别为何；及
- 2.鉴于九龙东单轨铁路已完成可行性研究，以及区内已预留土地兴建智慧绿色集体运输系统，局方会否与承建商研究分阶段将走线接驳至港鐵油塘站，以及探讨技术方案缩短建设时间，争取5年内完工；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：17)

答复：

- (1) 政府计划于今年下半年就东九龙、启德和洪水桥 / 厦村智慧綠色集体运输系统邀请本地及国内外供应商及营运商提交意向书。

政府计划于2024年上半年寻求立法会工务小组委员会及财务委员会批准拨款，委聘顾问为「东九龙智慧绿色集体运输系统」进行勘查研究及设计。如获批准拨款，有关工作将于2024年年中展开，预计2027年完成。

至于启德智慧綠色集体运输系统，政府会以丁级工程项目进行该工程计划的勘查研究工作。政府已就启德系统聘请顾问进行勘查研究招标，以期于今年年中展开勘查研究工作，研究将参考过往相关项目的研究结果。

就洪水桥 / 厦村智慧綠色集体运输系统，政府会以丁级工程项目进行第一阶段道路工程的勘查研究及设计工作。政府正就此进行工程顾问聘请程序，以期于今年年中展开相关的勘查研究及设计工作。

上述三个项目的初步工程造价，将于勘查研究及设计阶段确定。

- (2) 就将启德项目延伸至港铁油塘站的意见，政府必须进一步研究其技术可行性，以及对项目推展时间表和整体成本效益的影响。政府会就扩展或调整系统走线的可行性与供应商及营运商交流意见。

此外，鉴于智慧绿色集体运输系统将是首次在香港营运，我们会同步为系统制定相关财务安排、营运要求及规管框架。与此同时，我们亦会进行相关法定程序(如环境影响评估、方案刊宪及批准、拟建车厂用地的规划申请等)。

我们正努力加快原有工作时间表，争取于2026年就项目的建造工程进行招标，以期于2027年上半年批出工程合约，并继续积极探讨技术方案来缩短建造时间，例如尽早进行前期工程、提早开始部分系统测试，以及运用可供制造及装配的设计、机电装备合成法等技术等，力争早日完工。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2214)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 陆路及水上交通

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(陈美宝)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就广深港高铁香港段营运事宜，政府可否告知本会：

- 1.去年至今高铁香港段通每月乘客量、长途站点及短途站点及班次数目分别为何；
2. 会否考虑将「灵活行」进一步覆盖至东莞及广州的班次；若会，详情为何；若否，原因为何；
- 3.会否考虑进一步加密往来福田和深圳北的列车班次，做到平均每10分钟至15分钟一班车；若会，详情为何；若否，原因为何；及
- 4.会否考虑为短途线引进「企位列车」，以最大化增加载客量；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：19)

答复：

1. 广深港高速铁路(高铁)香港段在2023年1月15日起陆续恢复服务。2023年至今，每月经香港西九龙口岸出入境的旅客人次表列如下：

年份 / 月份	旅客人次	
2023	1	257 782
	2	787 291
	3	1 154 834
	4	1 930 005
	5	1 710 545
	6	1 589 396
	7	2 130 849
	8	2 446 831
	9	1 521 596
	10	2 000 535
	11	1 788 899
	12	2 335 429
2024	1	2 094 739

高铁列车由香港西九龙站往返共73个内地站点，包括10个短途目的地（福田、深圳北、光明城、虎门、庆盛、广州南、东莞南、常平、东莞和广州东）和63个长途目的地。自2023年10月11日起，高铁每日开行94对车，包括75对短途列车及19对长途列车。

- 2-4. 自高铁恢复服务以来，特区政府和香港铁路有限公司(港铁公司)积极优化高铁服务，进一步便利两地人员往来。其中，于2023年7月1日起，来往香港西九龙站和福田站的班次由每天30班增至38班，而来往香港西九龙站和深圳北站的班次由每天39班增至51班。其后，来往香港和深圳两个站点的班次于2023年10月11日起进一步增加，连同途经福田站或深圳北站的长途列车，现时每日来往香港西九龙站和福田 / 深圳北站的班次已增加至合共184班。

为提高短途乘客行程安排的弹性，港铁公司于2023年8月14日起推出「灵活行即日变更车次安排」（「灵活行」）。往返香港西九龙站与福田站的乘客，可按「灵活行」安排，透过手机应用程序、自助售票机、车站票务柜位等免费改乘即日来往两站的指定车次最多三次，提升乘客旅程的灵活性。于2024年3月18日起，「灵活行」扩展至深圳北站，并适用于共92班来往香港西九龙站、福田站和深圳北站的列车(其中38班只适用于福田站，27班只适用于深圳北站)。

为了让更多乘客可灵活变更其行程安排，港铁公司同时于往返香港西九龙站与福田站和深圳北站的指定车次推出「无预留座位」(亦即「企位」)，供「灵活行」变更车次之用。

港铁公司会密切留意「灵活行」的运作情况，并与内地铁路单位紧密联系，持续提升服务，为旅客带来更便捷的体验。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1268)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(陈美宝)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就与机管局一同推行「运输业输入劳工计划 - 航空业」(计划)，以应对航空业人手短缺问题，请告知本会，自计划推出以来接获的申请及获批数目、涉及的工种及人数，当中有多少已投入服务，及当局就是项工作涉及的开支为何？

随着机场三跑系统于年内全面落成，会否考虑扩大计划的配额，如会，详情为何；如不会，有何措施确保机场三跑系统落成后有足够的人力资源？

提问人： 易志明议员(立法会内部参考编号：10)

答复：

为纾缓航空业界人手严重短缺的问题，政府在2023年7月推出运输业输入劳工计划 - 航空业(「计划」)，在保障本地劳工就业的前提下，适度容许与香港机场管理局(机管局)有直接合约关系的航空业相关公司申请输入劳工，配额上限为6 300个，以支持香港航空交通的持续复苏。

于计划第一轮申请中，我们共批出来自28家合资格公司的申请，涉及共2 841个配额，涵盖计划下所有10个工种：

1. 地勤人员
2. 机坪服务员
3. 机舱工作人员
4. 飞机维修技工 / 技术员
5. 牵引车司机
6. 仓务处理员 / 货站服务员

7. 机械 / 升降台操作员
8. 客户服务员
9. 飞机拖车司机
10. 维修员

截至2024年3月7日，约1 020名输入劳工已到港工作。有关计划不会涉及运输及物流局的任何额外开支及人手。

随着三跑道系统于今年年底启用，香港国际机场的航班处理量将会上升，预计机场所需的人手亦会逐步增加。机管局将于今年稍后进行新一轮机场人力资源调查，以更准确地评估未来的人手需求。政府亦会密切留意计划的执行情况，并会考虑香港劳动人口变化及业界需求等因素以及计划下的持份者咨询小组对计划相关事宜的意见，适时检讨及优化计划。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1270)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(陈美宝)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就开放香港与民航伙伴所订立的航空服务，最新进展为何；在2024至25年度有关工作的计划及涉及的预算开支为何？

提问人： 易志明议员(立法会内部参考编号：12)

答复：

就政府与政府之间签订的民航协定，在超过150个「一带一路」沿线国家当中，香港已经与大约50个签订了相关的协定。我们与内地、台湾和澳门亦有相关民航安排。在2023年，我们与4个民航伙伴(内地、德国、阿拉伯联合酋长国及缅甸)更新、检讨或扩大了双边航空运输安排。在2024年的1月至2月，我们与卢森堡检讨及扩大了双边航空运输安排。鉴于双边航空运输安排的内容保密，并载有商业敏感资料，我们不宜提供有关安排的详情。

为把握三跑道系统带来的机遇，同时配合国家「空中丝绸之路」的建设，特区政府会针对现时香港国际机场的主要航线及具潜力的「一带一路」航线，包括位于欧洲、非洲、南美洲及亚洲在内的地区，加强与相关国家之间的航空服务联系，巩固及扩大香港的航空网络。有关工作不会涉及任何额外政府开支。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1271)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(陈美宝)

局长： 运输及物流局局长

问题：

在2024至25年度内，运输及物流局将会继续监督民航处与内地和澳门民航当局共同理顺和优化珠江三角洲空域的有效使用的工作，为香港国际机场三跑道系统的启用作好准备，就此，请告知本会，有何措施满足因三跑道系统落成而航班增加对空域的殷切需求；及有关工作涉及的开支为何？

提问人： 易志明议员(立法会内部参考编号：13)

答复：

民航处一直就珠江三角洲（珠三角）的整体空域管理方面与内地当局进行磋商。香港民航处、中国民用航空局及澳门民航局于2004年成立了「珠江三角洲地区空中交通管理规划与实施三方工作组」（三方工作组），全盘考虑整个珠三角地区的空域发展，制订优化航空交通管理和规划措施，推进空域管理新导航技术的应用，以善用大湾区内各机场的发展机遇和协同效应，以及应付区内持续不断增长的航机升降量。民航处有信心在香港国际机场三跑道系统启用后，可循序渐进达至三跑道系统长远的设计目标容量(即每小时处理102航班)，以巩固香港作为国际及区域航空枢纽的地位。

上述工作由民航处现有人员负责推行，属于民航处总目(28)纲领(3)下的常规职务，不涉及额外开支。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1272)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(陈美宝)

局长： 运输及物流局局长

问题：

在2024至25年度内，运输及物流局将会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，就此，请当局告知本会，有何措施吸引更多航空公司提供往来香港的航班服务，如有，详情为何；如没有，原因为何？

提问人： 易志明议员(立法会内部参考编号：14)

答复：

为把握三跑道系统带来的机遇，同时配合国家「空中丝绸之路」的建设，政府会针对现时香港国际机场的主要航线及具潜力的「一带一路」航线，包括位于欧洲、非洲、南美洲及亚洲在内的地区，加强与相关国家之间的航空服务联系，巩固及扩大香港的航空网络。

与此同时，政府一直与香港机场管理局（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，从而提高吸引力和竞争力。举例来说，机管局现正将香港国际机场打造成一个「机场城市」，集结商业、会展、旅游、生活和物流等元素，成为世界级的地标。

特别在空运货物业务方面，机管局会充分利用香港国际机场在处理高价值、温控空运货物的优势。其中，机管局正与东莞共同推展「海空货物联运」模式，并计划在明年底前完成「香港国际机场物流园」永久设施的首阶段建设，逐步达至每年处理一百万吨货量，以更好地满足大湾区的国际货运需求。机管局亦会积极扩展航空货物服务，包括东莞物流园的冷链货物服务、与珠海市共同开展国际货运业务，以及吸引国际货运公司及主要全球零售商以香港作为在亚洲的航空物流基地。

至于客运方面，机管局近年不断引进科技提升机场效率，务求改善旅客体验。为针对性地增加客运的实际需求，机管局会与相关单位合作，加强对外的宣传工作，以增加来港旅游及商务的需求。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1273)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(陈美宝)

局长： 运输及物流局局长

问题：

在2024至25年度内，运输及物流局将会继续与智慧港口发展专责小组和海运及港口业界紧密合作，并分阶段试验数据共享平台，就发展智慧港口，请告知本会最新进展，有关发展的时间表及预计涉及的开支为何？

提问人： 易志明议员(立法会内部参考编号：15)

答复：

运输及物流局于2023年12月20日公布《海运及港口发展策略行动纲领》，从四个方向提出10大策略和32项具体行动措施，以支持香港海运及港口业的持续发展需要，当中包括促进智慧港口发展并推动航运智能化，以提升业界的长远竞争力。

政府正积极推动智慧港口发展，通过建立数码化港口社区系统，促进航运、港口及物流业持份者信息互联互通，增强港口竞争力。政府自2023年1月分阶段建立和试用数据共享平台，目前追踪冷链货物的运输流程（包括进口本地及跨境运输以及出口整柜和拼柜货物）的平台已推出供业界进行测试。我们的目标是在2025年前将港口社区系统扩展到冷链产品外更广泛的产品和交付流程。有关平台将能精简港口运作，优化多方协调，从而提升港口效率及增强香港港口的整体竞争力。同时，政府会鼓励业界利用现有的数字解决方案和技术以提高货物处理效率，并促进港口、机场和物流数据的互联互通。

政府会继续与香港海运港口局辖下的智慧港口发展专责小组和业界合作，持续优化平台运作及订定具体要求，并进一步厘订日后作广泛使用的港口社区系统涉及的财政预算。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1274)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (-) 没有指定
纲领： (3) 海空交通及物流发展
管制人员： 运输及物流局常任秘书长(陈美宝)
局长： 运输及物流局局长

问题：

在2024至25年度内，运输及物流局会继续完善「多式联运」，以及推动大湾区货物及物流信息的互联互通，请告知本会有关工作计划，除透过在东莞设立香港国际机场物流园外，有何计划进一步扩大香港与大湾区的多式联运，预计有关计划涉及的开支为何？

提问人：易志明议员(立法会内部参考编号：16)

答复：

一直以来，香港在航空和航运方面的固有优势，以及便捷的跨境运输，让大湾区以至内地其他地方的货物可以透过香港国际机场及港口畅通无阻地转运到世界各地。

正如政府于去年十月公布的《现代物流发展行动纲领》内提出，政府会继续完善各项多式联运以便利商贸活动，包括进一步拓展「跨境一锁计划」的覆盖范围至澳门及内地广东省以外的其他省市，及推展「空陆鲜活产品专属快线」，更好发挥香港国际机场及港珠澳大桥的优势，为往来海外和大湾区的鲜活产品打造一条「绿色通道」。与此同时，我们会支持香港机场管理局(机管局)继续完善各项涉及空运服务的多式联运。机管局正与东莞共同推展「海空货物联运」模式，并计划在明年底前完成设于东莞的「香港国际机场物流园」永久设施的首阶段建设，逐步达至每年处理一百万吨货量，以更好地满足大湾区的国际货运需求。机管局亦会积极扩展航空货物服务，包括东莞物流园的冷链货物服务。

上述有关工作由政府现有人员执行，属于常规职务，所涉开支并无分项数字。与推展「海空货物联运」相关的开支则由机管局承担。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1275)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (-) 没有指定
纲领： (3) 海空交通及物流发展
管制人员： 运输及物流局常任秘书长(陈美宝)
局长： 运输及物流局局长

问题：

就物色物流用地方面的工作，请告知本会

- 1) 葵青区内一幅原计划一地多用，用以兴建货柜堆场及多层仓储大厦的物流用地，因新冠疫情而被转作为「方舱医院」，何时会释放该地并作公开投标；
- 2) 在洪水桥新发展区约37公顷预留作物流发展的用地最新进展；及
- 3) 用于物色物流用地方面的工作开支为何？

提问人：易志明议员(立法会内部参考编号：17)

答复：

1)

政府一直积极物色合适土地发展多层式现代物流设施，作现代物流和港口后勤用途，以善用土地。正如在2023年10月31日公布的《现代物流发展行动纲领》里所述，政府在葵青区货柜码头周边物色了具发展潜力的物流用地，并计划于2024年至2027年间，定期推出共4幅物流用地，以满足业界对物流用地的短、中期需要，当中包括题述的青衣用地。政府会密切留意市场情况，以适时推出上述物流用地。政府早前已公布题述的青衣用地内社区隔离设施的短期使用安排。该设施会用作提供场地和配套设施予青年制服团体举办升旗及步操培训和其他青年发展相关活动。政府会继续检视该设施的后续安排，并按部就班、适时有序公布和实行有关工作。

2)

政府已在北部都会区的新发展区预留了土地作现代物流发展，包括在洪水桥 / 厦村新发展区约37公顷的物流用地。正如行政长官在《2023年施政报告》中公布，我们首阶段计划在洪水桥 / 厦村新发展区的物流用地建设现

代物流圈，作为通往大湾区的物流门户。为进一步推动现代物流发展，我们在2023年10月31日发表了《现代物流发展行动纲领》，当中包括提出在新发展区预留的物流用地打造不同功能的现代物流圈，藉此发挥群聚效应，增加物流业的营运效率，从而促进智慧物流在香港的持续发展。有别于以往物流用地的发展模式，政府会就新发展区的物流用地进行更全面的规划，先以洪水桥 / 厦村预留作现代物流发展的37公顷土地作为试点，打造现代物流圈。相关规划研究已于2024年3月下旬开展，预计于2025年公布有关研究结果。视乎研究结果，预计最快于2026年度起分阶段批出有关物流圈用地，供市场发展。

3)

在2024-25年度，我们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。有关工作由运输及物流局现有人员执行，属于常规职务，所涉开支并无分项数字。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0247)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (-) 没有指定
纲领： (2) 陆路及水上交通
管制人员： 运输及物流局常任秘书长(陈美宝)
局长： 运输及物流局局长

问题：

预算案提到，通胀整体上维持温和，去年全年基本通胀率为百分之一点七，政府也预期今年的基本通胀率仍为百分之一点七。通胀数据看似温和，但普通市民的体验是基本生活开支（衣履、日用品、食品、外出用膳及交通）明显上升，以公共交通为例，2023年6条离岛渡轮加价2.6%至19.3%，港铁加价2.3%，巴士加价3.9%至7%。就此，政府会否就公共交通价格调幅较高的部分予以限制，及在开展检视「公共交通费用补贴计划」的相关工作中将补贴额度与价格调幅挂钩，若加价越多，则补贴额度越大？

提问人： 严刚议员(立法会内部参考编号：1)

答复：

政府的既定政策是公共交通服务基本上应由私营机构根据商业原则营运，确保服务为最具效率及能迅速和灵活回应市场情况。

因应各自的营运环境和成本上升的情况，各公共交通营办商会不时申请调整票价，以改善财务可持续性。政府会一如以往，按既定机制以审慎的态度处理有关申请，考虑因素包括营办商的收支财务情况及前景、公众的接受程度和负担能力等，做好把关工作。

港铁票价调整机制则透过一个直接驱动的方程式，根据政府公布的数据作出票价调整，是一个公开、客观及具透明度的机制。机制亦设有「负担能力上限」安排，确保票价调整不会超过同期家庭住户每月入息中位数的变化，以照顾市民的负担能力。

至于公共交通费用补贴计划（补贴计划），政府在考虑补贴计划的安排时，须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。

我们会从各方面进行检视，目的是让补贴计划以财政上可持续的模式继续提供。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0250)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (-) 没有指定
纲领： (3) 海空交通及物流发展
管制人员： 运输及物流局常任秘书长(陈美宝)
局长： 运输及物流局局长

问题：

国际航运中心中提到，在国家「十四五」规划及《粤港澳大湾区发展规划纲要》的支持下，政府于去年十二月公布《海运及港口发展策略行动纲领》，制定十大策略和三十二项具体行动措施，以支持香港海运及港口业的持续发展，提升业界的长远竞争力，巩固和提升香港作为国际航运中心的地位。但本份预算案未提到向香港港口业界提供进一步的财税等政策支援。据悉，广州及深圳政府对于港口业务发展和吸引航线都有相当大力度的鼓励和补贴政策。反观香港，吸引内地货源通过香港港口转运的效率优势不再明显，成本劣势进一步突出。

就此，请告知本会：香港政府会否考虑一些阶段性的扶持政策，吸引更多国际中转业务和航线来港，并弥补香港港口运营成本高的劣势；会否考虑与广东省政府加强沟通，建立大湾区港口行业管理部门的对话机制，推动广州、深圳政府取消航线补贴政策，以营造大湾区港口业公平竞争、分工合作、优势互补的市场环境？

提问人：严刚议员(立法会内部参考编号：5)

答复：

运输及物流局于2023年12月20日公布《海运及港口发展策略行动纲领》，从四个方向提出10大策略和32项具体行动措施，以支持香港海运及港口业的持续发展需要，当中包括一系列增强港口竞争力以及强化大湾区航运协作的行动措施，以提升业界的长远竞争力。要增强香港港口竞争力，运输及物流局会全力打造香港成为绿色智慧港口，全方位引领全球各地货源透过船运使用香港港口，共同应对全球航运业为达致零碳目标所带来的挑战。正如二〇二四至二五年度《财政预算案》公布，海事处计划为在国际海事组织制订的国际减碳标准中获得高评级的香港注册船舶提供绿色优惠，涉及拨款约6,500万元。此外，运输及物流局正联同环境及生态局及其他相关

部门，就为本地船舶及远洋船提供绿色甲醇加注开展可行性研究，预计将于今年内公布行动纲领，把香港打造成航运绿色能源加注中心。

香港蓬勃的航运生态系统也是吸引国际航运企业使用香港港口的重要要素之一。有见及此，政府在过去数年推出一系列针对航运业的税务优惠措施，包括船舶租赁、海事保险业务、船舶代理、船舶管理和船舶经纪业务等，以扩大大地海运网络。有关措施初见成效。为继续发展高增值海运服务，政府于二〇二四至二五年度《财政预算案》公布将在2024年展开进一步优化有关措施的研究。

就吸引更多国际中转业务来港方面，我们会继续与业界合作，吸引更多货船来港作业及增加货运量，提升粤港澳大湾区世界级港口群的地位。我们会善用香港世界的多式联运网络优势，借着用好港珠澳大桥的契机，加强与粤西地区的物流联系，扩大货源，为港口航运业开拓新机遇。我们亦积极与业界扩大香港港口的国际联系，以期增加经由香港港口处理的货物的出发地和目的地。

运输及物流局与广州市港务局已在2023年5月签订《穗港大湾区港航事务合作协议》，在此框架下，我们会积极推动双方港口及航运业界的合作，并通过定期举行会面及交流会，研究港航事务合作事项。未来，我们会探讨签署更多谅解备忘录，与大湾区港口、城市建立联络合作机制，共同探讨优势互补领域，加强双边合作等。我们会联同业界持续探讨香港与大湾区其他港口及城市之间更多合作领域，以提升香港港口以至大湾区港口群的整体竞争力。同时，我们亦会继续与大湾区海运业界举办年度盛事，例如与香港船东会在2024年内合办「大湾区国际航运论坛」，共同打造大湾区航运论坛品牌及宣传大湾区港口群综合实力。

香港会继续凭借自身的独特优势，透过各项措施增强港口竞争力并加强大湾区航运协作，巩固香港作为区域中转枢纽港和国际航运中心地位，同时提升大湾区世界级港口群的综合实力，贡献大湾区和国家的高质量发展。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0675)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (-) 没有指定
纲领： (3) 海空交通及物流发展
管制人员： 运输及物流局常任秘书长(陈美宝)
局长： 运输及物流局局长

问题：

预算案演辞提到，运输及物流局正联同环境及生态局及其他相关部门，就为本地船舶及远洋船提供绿色甲醇加注开展可行性研究，预计将于今年内公布行动纲领，把香港打造成航运绿色能源加注中心。就此，请告知本会：政府是否能针对绿色能源加注的专用码头进行提早规划，以方便未来甲醇、氢能等大宗绿色能源原料进出香港？

提问者： 严刚议员(立法会内部参考编号：30)

答复：

运输及物流局已联同环境及生态局及其他相关部门展开为本地船舶及远洋船提供绿色甲醇加注的可行性研究。可行性研究将涵盖在香港推行绿色甲醇等绿色燃料加注所需的设施及供应链设置，包括燃料来源、运输、储存及加注等方面。

政府会于2024年内公布行动纲领，以将香港打造成航运绿色能源加注中心。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1946)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 海空交通及物流发展

管制人员： 运输及物流局常任秘书长(陈美宝)

局长： 运输及物流局局长

问题：

行政长官在二〇二三年《施政报告》中表示，政府会继续提升香港国际机场的竞争力。请告知本会：

1. 有何措施鼓励航空公司复办或新开办航线，如有，详情及预算为何，若否，原因为何；
2. 为加快航空及旅游业的复苏步伐，机管局推出「飞遇世界巨赏」。请提供航空公司和旅行社所得机票数目、已派送机票数量、所赠予的客运市场、已使用的机票数量；
3. 当局是否掌握2023年全球主要国际机场的收费进行调查，详情为何？
4. 请详细表列出现时来往香港的全球航点数目、航点目的地、提供香港航班的航空公司数目和航班班次，并与2019年的数据之比较；

2023年

所属洲份	目的地机场	航空公司名称	提供往来香港航班数目

2019年

所属洲份	目的地机场	航空公司名称	提供往来香港航班数目

5. 当局于2024-2025年度将提供什么诱因，以鼓励航空公司开拓一带一路沿线国家航线，以及复飞往来香港的航线，详情及开支预算为何？

提问人：姚柏良议员(立法会内部参考编号：11)

答复：

(1) 和 (5)

为把握三跑道系统带来的机遇，同时配合国家「空中丝绸之路」的建设，政府会针对现时香港国际机场的主要航线及具潜力的「一带一路」航线，包括位于欧洲、非洲、南美洲及亚洲在内的地区，加强与相关国家之间的航空服务联系，巩固及扩大香港的航空网络。本地航空公司积极恢复服务的同时，香港机场管理局（机管局）亦一直与非本地航空公司商讨开展及增加往来香港的航班。此外，机管局亦会与相关单位合作加强宣传工作，以增加来港旅游及商务的需求。有关工作不会涉及任何额外政府开支。

(2)

为支持香港特别行政区政府的「你好，香港！」宣传活动，机管局在 2023 年 3 月 1 日推出「飞遇世界巨赏」计划，以欢迎旅客重临香港，并支持本港航空业在疫情后复苏。机管局把其向国泰航空、香港快运及香港航空 3 间本港航空公司购买合共约 50 万张机票作全球宣传用途，通过不同途径，分阶段向旅客送出机票。当中大部分机票为香港主要客运市场（例如内地、东南亚和东北亚等）的机票。

上述计划由机管局赞助，不涉及政府开支。至于每家本地航空公司所涉的机票数量等详情，由于涉及商业敏感资料，所以未能透露。

(3)

机管局一直根据市场化原则厘定机场收费水平。目前，一所航空业界权威的国际独立顾问公司每年均会就全球主要国际机场的收费进行调查。2023 年的调查报告涵盖全球约 50 个主要国际机场，香港国际机场的整体机场收费排名属中等水平，整体收费更普遍低于国际及亚洲多个枢纽机场，包括伦敦希斯路机场、新加坡樟宜机场、日本关西机场等。机管局会继续密切留意市场发展，并就机场收费作定期检讨。

(4)

疫情前，约 120 家航空公司提供航班来往香港国际机场与全球约 220 个航点。现时，有大约 120 家航空公司提供航班往来香港国际机场与全球约 180 个航点。疫情前及现时每周往来香港的空运航班数目分别载于附件一及附件二。

**疫情前每周往来香港的空运服务
(2019年3月3日至3月9日的航班资料)**

往来香港的客运服务

地区	航班数目
内地	854
日本	445
台湾	399
泰国	262
韩国	187
菲律宾	173
美国	144
新加坡	138
澳洲	113
马来西亚	106
越南	105
印度	90
印尼	80
英国	65
阿拉伯联合酋长国	49
加拿大	45
柬埔寨	35
德国	19
纽西兰	19
法国	17
俄罗斯	15
荷兰	14
卡塔尔	14
缅甸	13
瑞士	13
芬兰	12
以色列	12
南非	12
意大利	11
尼泊尔	8
西班牙	8
巴林	7
汶莱	7
埃塞俄比亚	7

地区	航班数目
斯里兰卡	7
关岛	6
马尔代夫	6
北马里亚纳群岛	6
土耳其	6
孟加拉	5
丹麦	5
斐济	5
蒙古	5
比利时	4
爱尔兰	4
约旦	4
埃及	3
哈萨克斯坦	3
巴布亚新几内亚	3
毛里裘斯	2
总数	3 572

往来香港的货运服务

地区	航班数目	
	抵港	离港
美国	213	269
内地	78	80
日本	52	54
德国	47	40
印度	46	45
台湾	45	40
新加坡	44	26
阿拉伯联合酋长国	44	46
韩国	40	29
越南	37	20
卡塔尔	23	21
卢森堡	22	22
马来西亚	22	16
俄罗斯	22	25
泰国	21	19
孟加拉	16	18
巴林	14	2
意大利	10	6
墨西哥	10	6
阿塞拜疆	9	13
澳洲	8	3
比利时	8	6
土耳其	8	8
哈萨克斯坦	7	15
沙特阿拉伯	7	5
埃塞俄比亚	6	6
菲律宾	6	5
波兰	4	0
英国	4	4
法国	3	5
科威特	3	0
荷兰	3	1
斯里兰卡	3	0
柬埔寨	2	0
加拿大	2	0
印尼	2	2
阿曼	2	0

地区	航班数目	
	抵港	离港
约旦	1	0
乌兹别克斯坦	1	0
奥地利	0	2
匈牙利	0	3
西班牙	0	1
总数	895	863

备注： 货运服务的抵港和离港航班数目不同，是由于航空公司基于商业及服务需求等考量，在营运航空货运服务时并不必定为两个航点提供往返服务。货运航班可能会单向服务数个航点，例如从甲航点飞抵乙航点，再飞抵香港及至丙航点。

现时每周往来香港的空运服务
(2024年3月3日至3月9日的航班资料)

往来香港的客运服务

地区	航班数目
内地	670
日本	398
台湾	331
泰国	238
菲律宾	147
韩国	140
马来西亚	102
新加坡	88
越南	87
澳洲	76
美国	72
印尼	52
印度	45
英国	45
加拿大	30
阿拉伯联合酋长国	28
法国	14
卡塔尔	14
德国	12
纽西兰	12
荷兰	10
瑞士	10
埃塞俄比亚	7
芬兰	7
蒙古	7
尼泊尔	7
柬埔寨	6
土耳其	6
斐济	5
孟加拉	4
汶莱	3
意大利	3
巴布亚新几内亚	3
俄罗斯	3

地区	航班数目
南非	3
西班牙	3
斯里兰卡	3
总数	2 691

往来香港的货运服务

地区	航班数目	
	抵港	离港
美国	216	348
阿拉伯联合酋长国	80	85
日本	72	59
马来西亚	66	59
德国	63	43
内地	55	59
台湾	53	46
韩国	44	39
新加坡	42	31
越南	39	22
印度	33	41
卢森堡	29	29
泰国	27	24
埃塞俄比亚	23	23
卡塔尔	23	23
巴林	21	16
阿塞拜疆	20	20
菲律宾	20	20
沙特阿拉伯	19	17
澳洲	13	12
英国	13	21
意大利	10	8
土耳其	10	10
比利时	8	14
孟加拉	7	9
法国	7	11
以色列	7	7
墨西哥	7	23
哈萨克斯坦	6	7
印尼	4	4
加拿大	3	6
埃及	3	3
约旦	3	0
柬埔寨	2	0
科威特	2	0
荷兰	2	2
关岛	1	0

地区	航班数目	
	抵港	离港
纽西兰	1	0
阿曼	1	0
匈牙利	0	4
奥地利	0	2
总数	1 055	1 147

备注： 货运服务的抵港和离港航班数目不同，是由于航空公司基于商业及服务需求等考量，在营运航空货运服务时并不必定为两个航点提供往返服务。货运航班可能会单向服务数个航点，例如从甲航点飞抵乙航点，再飞抵香港及至丙航点。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1947)

总目： (158) 政府总部：运输及物流局
分目： (-) 没有指定
纲领： (3) 海空交通及物流发展
管制人员： 运输及物流局常任秘书长(陈美宝)
局长： 运输及物流局局长

问题：

机场管理局与珠海市政府合作的「经珠港飞」客运项目去年12月开通，为内地乘客提供更便捷的国际出行服务。请当局告知本会

1. 请列出「经珠港飞」项目开通至今，每月由内地旅客经珠海机场来港转机数目、海外旅客经香港机场经大桥前往珠海机场数目。
2. 请分列出过去两年，机管局各个城市候机楼的使用人数。

提问者：姚柏良议员(立法会内部参考编号：12)

答复：

(1)

随着香港国际机场海天中转大楼于去年8月启用，「经珠港飞」客运服务于去年12月12日开通。初阶段主要针对广东省的出境及入境旅客。香港机场管理局（机管局）目前正积极与各大旅游平台及珠海机场等合作打造「经珠港飞」产品，将此项服务推广至更多内地城市。相关产品预计将于今年第二季开始分批推出。截至2024年3月中，约有11 000人次旅客使用「经珠港飞」客运服务。

(2)

疫情期间，机管局曾一度暂停粤港澳大湾区内多个城市候机楼的营运。自去年3月香港全面通关以来，城市候机楼的服务已逐步恢复。机管局致力于大湾区进一步扩展其城市候机楼网络，并计划在明年底前将城市候机楼数目增加至30个，以增强区域内的交通联系，为旅客带来更便捷的体验。机管局没有备存各个城市候机楼的使用人数资料。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3020)

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 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

运输业一直存在人手短缺的情况，为此运输署推出「运输业输入劳工计划—公共小巴 / 客车行业」。请列出该计划涉及的具体人手及预算开支清单。

提问人： 陈振英议员(立法会内部参考编号：32)

答复：

行政长官会同行政会议在2023年6月通过推出「运输业输入劳工计划—公共小巴 / 客车行业」(计划)，在保障本地劳工优先就业的前提下，适度容许小巴 / 客车行业申请输入司机，配额上限为1 700名，以纾缓行业长期面对的司机短缺问题，提供稳定的劳动力，从而维持公共交通服务的可靠性。

执行这计划所涉及的运输署人手及开支已纳入运输署整体拨款及编制内，因此未能分项列出。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3028)

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 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

运输署致力于推动「智慧出行」，推行和维护包括区域交通控制系统、主要干线和主要道路的交通管制及监察系统等在内的智能运输系统。请告知：

1. 智能运输系统中各个系统过去1年的建设及维护开支及
2. 2024至2025年预计涉及的人手及开支。

提问人：陈振英议员(立法会内部参考编号：33)

答复：

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(1) 2023-24年度建设及维护的开支；以及(2) 2024-25年度建设及维护的预算开支表列如下：

智慧出行措施	2023-24年度的 开支	2024-25年度的 预算开支
智能运输基础设施建设		
1. 于政府收费隧道及青沙管制区实施「易通行」	4.202亿元	4.65亿元
2. 继续运作安装在主要干线及主要道路上约1 200个交通探测器、行车时间显示系统和行车速度屏系统，以收集和发放实时交	1,690万元	1,900万元

智慧出行措施	2023-24年度的 开支	2024-25年度的 预算开支
通资讯作交通管理、路线选择和运输规划用途		
3. 在东涌市中心内8个联动式交通灯控路口推行实时交通灯号调节系统，缩短在路口出现的车龙，减少延误，以改善交通情况	453万元	不适用
4. 在全港合适的独立式灯控路口推行实时交通灯号调节系统，使路口可以因应车流及人流状况即时调节灯号时间，以充分利用灯控路口的通行能力	不适用	(注1)
5. 委托顾问研究内地及海外对自动驾驶汽车的最新规管框架及现行技术标准，以落实《实务守则》的技术细节以及日后适时作出更新	75,000元	75,000元
6. 于汀九桥南行线推展智慧公路的先导计划，提升该路段的交通管制及监察系统，测试技术，并了解驾驶人士使用智慧公路时的驾驶习惯	358万元	1,960万元
数据共享和分析		
7. 持续提升「香港出行易」的现有功能和实时数据的覆盖程度，改善用户体验，以回应用户意见	342万元	430万元
8. 继续维持专线小巴实时到站资讯资料搜集和分享系统，并鼓励公共交通营办商开放数据	716万元	600万元

智慧出行措施	2023-24年度的 开支	2024-25年度的 预算开支
9. 继续维持及完善「交通数据分析系统」以加强交通管理和效率	145万元	260万元
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	有关工作由现有运输署人员执行，涉及的开支没有详细分项	有关工作由现有运输署人员执行，涉及的开支没有详细分项
应用和服务		
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	有关工作由现有运输署人员执行，涉及的开支没有详细分项	有关工作由现有运输署人员执行，涉及的开支没有详细分项。
12. 管理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	1.321亿元	1.904亿元 (包括预计批出的款项以及基金的行政开支)
13. 管理、营运及维修停车收费表系统，该系统支援不同支付工具(包括「转数快」及利用「入表易」流动應用程式遥距缴费等)，并提供实时空置泊车位资讯；政府会继续在合适的地点安装停车收费表及优化停车收费表系统	5,121万元	5,935万元
14. 由2021年开始分批启用自动泊车系统项目，以期在短期租约用地及政府场地的公众停车场更广泛应用自动泊车系统，并鼓励在私营发展项目的公众停车场应用自动泊车系统	70万元(注2)	120万元(注2)

智慧出行措施	2023-24年度的 开支	2024-25年度的 预算开支
15. 继续运作安装于部分不设收费表的路旁泊车位感应器，以提供实时空置泊车位资讯	35万元	30万元

注1：政府计划于2024年内向立法会财务委员会申请拨款，以在全港合适的独立式灯控路口推行实时交通灯号调节系统。

注2：2023-24年度的开支及2024-25年度的预算开支是用于委聘顾问公司，顾问公司会就运输及物流局 / 运输署推行的自动泊车系统项目提供技术意见；至于在政府场地的公众停车场推展自动泊车系统项目的建设费用，政府已 / 会向立法会申请拨款，有关工程开支不计算在上表的金额内。

除上述第12项有关智慧交通基金的措施外，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。而就基金而言，运输署开设了两个有时限的公务员职位(包括一名高级工程师和一名机电工程师 / 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。运输署亦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总额的15%。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3029)

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 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

运输署监督推行「纯电动的士百分百担保贷款专项计划」，鼓励的士业界转用纯电动的士。请提供纯电动的士的预计增加额及预算开支总额。

提问人： 陈振英议员(立法会内部参考编号：31)

答复：

政府在2023年9月4日推出「纯电动的士百分百担保贷款专项计划」(贷款计划)，以鼓励的士业界转用纯电动的士。政府为贷款计划提供总数64亿元的承担额，预计最高开支为21亿7,600万元。

政府的目标是在2027年年底投入3 000辆电动的士。政府一直多管齐下推动电动的士的应用，其中一项措施是推出贷款计划。贷款申请期由贷款计划推出起计5年，让的士车主可按其营运需要，有序地转用纯电动的士，政府会视乎需要作检讨及延长申请期。我们未有就贷款计划接获的申请数目订定具体目标。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2469)

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 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就现时港铁东铁线的载客情况，政府可否告知本会，过去三年：

- (1) 请表列东铁线服务延误次数、延误时间及造成原因；
- (2) 承上题，有人于东铁线发生堕轨事故的数量及其详情为何；
- (3) 自恢复通关以来，东铁的设计载客量与实际载客量比例为何；会否进一步加密班次；
- (4) 承上题，目前前往落马洲站与罗湖站的列车班次为「1：2」，会否进一步加密前往落马洲站的班次数量；如会，详情为何；如否，原因为何；
- (5) 鉴于东铁线改为由「九卡车」运行，造成东铁线部分月台高峰期人流更加挤迫，当局有何人流改善措施；

提问人：陈克勤议员(立法会内部参考编号：11)

答复：

- (1) 过去3年，由香港铁路有限公司(港铁公司)控制范围内的因素引起并导致8分钟或以上东铁线服务延误事故的宗数如下：

年份	原因	事故宗数	延误时间及相关宗数	
2021	机件故障 ^(注)	55	8-30分钟	48
			31分钟或以上	7
	人为因素	0	--	--
2022	机件故障 ^(注)	28	8-30分钟	27
			31分钟或以上	1
	人为因素	1	8-30分钟	1
			31分钟或以上	0
2023	机件故障 ^(注)	13	8-30分钟	13
			31分钟或以上	0
	人为因素	0	--	--

注：包括站内机件故障、基础设施、列车故障等

- (2) 过去3年，东铁线有乘客进入路轨个案的数字(包括自杀、企图自杀、堕轨及其他擅自闯入个案)载列如下：

年份	乘客进入路轨个案数
2021	12
2022	16
2023	44

东铁线人流随着2023年1月初通关后逐步上升，乘客进入路轨个案数字与疫情前相若(2018年的数字为47宗)。为保障乘客安全，东铁线月台有不同的安全设施，包括于2023年起试用新科技侦测乘客不寻常的举动及监测超越黄线的乘客，并即时向车站职员发出警示以加快侦测个案。港铁公司亦已展开自动月台闸门安装工程，预计于2025年内完成。

(3)至(5)

东铁线的设计载客量为每小时单向82 500人次(以每平方米站立6人计算)。实际可载客量会受列车班次、车务安排及乘客需求等因素影响。现时，东铁线早上最繁忙一小时最繁忙路段(即大围至九龙塘)的可载客量为62 500人次(以每平方米站立6人计算)，约2.7分钟一班车。在2023年，该路段的载客量为42 400人次，以每平方米站立6人或4人计算的载客率分别为68%和94%。港铁公司会密切监察东铁线的营运情况、市民出行模式及乘客量，因应实际需要和营运情况，适时调整列车服务。港铁公司亦会按情况采取一系列措施疏导人流，包括实施乘客分流措施，引导乘客到较多空间的月台位置上车，让客量分布更均匀，以及在乘客较多的车站安排短途班次列车疏导乘客。

政府及港铁公司一直密切监察使用铁路服务来往落马洲站和罗湖站的乘客量，以适时按需要调整东铁线服务。因应东铁线在周末及公众假期的早上及黄昏时段，使用铁路服务来往落马洲支线口岸的乘客需求有所上升，港铁公司于2024年3月16日起加强该时段来往落马洲站的列车服务。而因应东铁线整体的乘客量增加，港铁公司亦加密了来往金钟和大埔墟站的班次，以更切合整体的乘客出行模式。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2483)

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 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

就本地交通情况，政府可否告知本会，过去三年：

- 香港10条主要干线设计流量及繁忙时间使用量为何；
- 现时本地各隧道使用设计流量及繁忙时间使用量为何；
- 各主要公共交通工具平均每日使用人次为何，及其所占比率为何；
- 政府实施隧道不同时段收费计划后，繁忙时段隧道车流量减少数字为何？

提问人：陈克勤议员(立法会内部参考编号：25)

答复：

由于2023年交通统计年报的交通数据仍在整合中，我们现提供更新至2022年的交通流量统计数字。有关2020年至2022年10条主要干线的设计容车量及早上繁忙时间使用率（以车辆行车量 / 容车量比率计算），载列于附件二。

各收费隧道的设计容车量及过去3年的繁忙时间使用率载列于附件二。

过去3年，公共交通工具的平均每日乘客人次载列于附件三。

为理顺过海交通及善用隧道容量，政府在2023年分阶段调整3条过海隧道（即西区海底隧道（西隧）、海底隧道（红隧）和东区海底隧道（东隧））的隧道费，以便驾驶者有序适应隧道费调整。运输署一直密切监察新收费实施后的交通情况，新收费实施后得到驾驶人士的配合和调整出行安排，已见成效，隧道口的整体车龙和塞车情况已有纾缓。实施分时段收费后，

红隧和东隧的繁忙时段平日平均车流量（双向）有所下降，西隧的车流则上升，详见附件四。

主要干线的设计容车量及早上繁忙时间¹使用率

路段	主要干线 ²	方向	设计容车量 (架次 / 小时)	繁忙时间使用率		
				2020年	2021年	2022年
香港岛						
夏悫道 (介乎添马街与军器厂街)	四号	西行	9 450	0.6	0.6	0.6
中环及湾仔绕道	四号	东行	4 700	0.5	0.5	0.4
九龙						
公主道 (介乎卫理道与培正道)	一号	南行	4 700	0.4	0.4	0.4
观塘绕道 (介乎启仁街与龙翔道)	二号	东行	4 700	0.6	0.6	0.6
西九龙公路 (介乎连翔道与兴华街西)	三号	南行	4 700	0.9	0.8	0.7
东九龙走廊 (介乎马头角道与漆咸道北)	五号	北行	3 000	0.9	0.9	1.0
龙翔道 (介乎南昌街与狮子山隧道公路)	七号	东行	4 700	0.9	1.0	0.8

路段	主要干线 ²	方向	设计容量 (架次 / 小时)	繁忙时间使用率		
				2020年	2021年	2022年
新界东						
吐露港公路 (介乎马料水交汇处与完善路交汇处)	九号	南行	6 300	1.1	1.1	1.1
粉岭公路 (介乎扫管埔交汇处与和合石交汇处)	九号	北行	4 700	0.5	0.5	0.5
新界西						
汀九桥	三号	南行	4 700	1.2	1.2	1.1
南湾隧道	八号	东行	4 700	0.4	0.5	0.4
屯门公路 (介乎深井与青朗公路，包括深井支路)	九号	东行	6 300	0.9	0.9	0.9
港深西部公路 (介乎亦园路及深圳湾公路大桥)	十号	北行	4 700	0.1	0.1	0.1

注1: 早上繁忙时间为平日（即星期一至五，公众假期除外）上午7时至10时内最繁忙的1小时。

注2: 六号干线由中九龙干线、T2主干路及将军澳—蓝田隧道组成。由于六号干线仍在施工，故未有其使用率数据。

各收费隧道的的设计容车量及繁忙时间使用率

隧道 ¹	方向	设计容车量 (架次 / 小时)	使用率 ²		
			2021年	2022年	2023年 ⁴
香港仔隧道	北行	2 600	0.7	0.7	0.8
	南行	2 600	0.8	0.8	0.9
海底隧道	北行	2 600	1.1	1.1	1.0
	南行	2 600	1.1	1.1	1.0
东区海底隧道	北行	2 600	1.1	1.0	1.0
	南行	2 600	1.1	1.1	1.1
西区海底隧道	北行	4 200	0.9	0.8	0.8
	南行	4 200	0.9	0.8	0.8
狮子山隧道	北行	2 600	1.1	1.1	1.1
	南行	2 600	1.1	1.1	1.1
大老山隧道	北行	2 600	1.0	1.0	1.0
	南行	2 600	1.0	1.0	1.0
将军澳隧道 ³	西行	2 600	1.2	1.1	-
	东行	2 600	1.2	1.2	-
尖山隧道及 沙田岭隧道	北行	4 700	0.7	0.7	0.7
	南行	4 700	0.8	0.7	0.8
城门隧道	西行	2 600	0.8	0.8	0.8
	东行	2 600	0.8	0.7	0.7
大榄隧道	北行	4 700	0.5	0.4	0.4
	南行	4 700	0.7	0.6	0.6

注1: 运输署没有备存愉景湾隧道的数据，该隧道由私人公司建造，现时由私人公司营运，并只供获许可车辆使用。

注2: 「使用率」指由隧道营办商透过车辆缴费系统提供的平日（即星期一至五，公众假期除外）最繁忙的每小时平均行车量与隧道设计容车量的比率。使用率不计及正在排队入隧道的车辆，不反映实际交通需求与设计容车量之间的关系。隧道的实际交通容量或会受其他交通因素影响，包括使用有关路段的不同车辆种类的比例、有关路段的形态等。因此，单凭实际行车量及设计容车量所作的比较未必能够确实反映实际交通情况。

注3: 政府已由2022年12月11日零时零分起豁免将军澳隧道的隧道费，隧道不再设有车辆缴费系统，因此由该日起没有备存隧道交通流量数据。

注4: 临时数字

2021年至2023年公共交通工具平均每日乘客人次

	专营巴士 (千人)	港铁 (千人)	香港电车 (千人)	公共小巴 (千人)	渡轮 (千人)	的士 (千人)	居民服务 (千人)	港铁巴士 (新界西北) (千人)	总计 (千人)
2021年	3 471.3 (32.9%)	4 290.3 (40.7%)	131.2 (1.2%)	1 481.5 (14.0%)	97.3 (0.9%)	762.3 (7.2%)	180.1 (1.7%)	138.0 (1.3%)	10 552.2 (100.0%)
2022年	3 105.5 (32.1%)	4 026.9 (41.6%)	116.6 (1.2%)	1 329.5 (13.8%)	82.1 (0.8%)	711.1 (7.4%)	165.4 (1.7%)	132.1 (1.4%)	9 669.3 (100%)
2023年	3 666.5 (31.9%)	5 038.7 (43.9%)	134.0 (1.2%)	1 463.1 [#] (12.7%)	106.9 (0.9%)	729.3 [#] (6.4%)	183.2 [#] (1.6%)	158.1 (1.4%)	11 479.7 [#] (100%)

注:

1. ()括号内数字为该公共交通工具所占百分比
2. 由于数字四舍五入，总数可能不等于细项相加

临时数字

3条过海隧道平日繁忙时段的平均车流量(双向)(架次)¹

繁忙时段 ²	西隧	红隧	东隧
分时段收费实施前 ³	37 500	32 900	31 700
分时段收费实施后 ⁴	38 800 [+1 300]	31 200 [-1 700]	29 400 [-2 300]

注:

1. 有关车流量并未计及繁忙时段排队进入隧道的车龙（如有）
 2. 「繁忙时段」指平日 07:30 至 10:30 及 16:30 至 19:30（共 6 小时）
 3. 2023 年 12 月 4 日至 8 日期间
 4. 2024 年 2 月期间的星期一至五，当中已剔除公众假期及受其影响的日子（例如：农历年三十、年初五至初七）
- [] 括号内数字为分时段收费实施后的车流量变化

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2484)

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 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

过去三年，就本地运输事宜，政府可否告知本会：

1. 新登记的各燃料类型私家车和其他车辆数量为何；
2. 因应环境局将制定电动车普及化路线图，运输署将如何作出配合；
3. 本港路面挤迫，请分列各区每年所发出的违例泊车定额罚款通知书数字为何；
4. 十八区各区的泊车位数目为何；政府各停车场使用率为何；
5. 未来三年，十八区各区计划新增的泊车位数字为何；
6. 就推行电子驾照及网上续牌，开支为何；预计能够缩短运输署各办事处多少平均轮候时间；
7. 就「港车北上」计划，申请人数为何；成功申请者比例为何；会否进一步请求内地增加计划名额？

提问人：陈克勤议员(立法会内部参考编号：26)

答复：

1. 由 2021 年至 2023 年期间按车辆及燃料类别划分的首次登记车辆数目载于 附件 1。
2. 运输署一直与环境及生态局(环境局) / 环境保护署(环保署)及有关政府部门紧密合作，共同推广使用电动车。

在车辆审批方面，运输署一直就不同国家及地区的相关车辆标准，定期检视及修改现有本地法例和指引，以配合汽车市场的最新发展。例如，为支持引进不同新能源车辆，运输署于 2010 年 11 月发布了《电动汽车的车辆构造审批要求》指引文件，作为香港的电动车技术要求，该指引已经加入接纳有关电动汽车及电单车安全要求的国家标准。最新版本已于 2023 年 5 月发布，为电动车所需的技术要求进一步提供指引及规范，便利不同汽车业界提供电动车的相关技术资料，以简化电动车申请及审批。运输署亦于 2022 年 12 月向业界发出有关批量处理机制的新指引，让业界以批量方式引进电动车，及简化同款电动车型号的申请流程。截至 2024 年 2 月底，已有约四百多款电动车型号通过运输署审批。运输署会继续与业界保持密切沟通并听取业界意见，适时更新技术指引及优化审批流程以便利业界引进更多电动车型号，并确保这些电动车符合相关的技术要求。

运输署亦一直积极协助环境局 / 环保署与相关公共交通业界保持紧密联系，推动试验和应用新能源公共交通工具的工作，包括：

- (a) 于环保署推行电动公共小型巴士先导试验计划时，运输署在拣选合适的车辆、公共运输交汇处、路线组合以及联系和协调营办商在营运方面配合等部份提供支援；
- (b) 协助专营巴士营办商拣选合适的路线试行电动巴士。此外，运输署亦要求新兴建的公共运输交汇处在设计阶段，预留供电基础设施，供专营巴士营办商日后可按需要安装充电设施；以及
- (c) 在全港不同地区挑选了多个的士站，让相关部门研究在这些的士站设置的士专用充电设施的可行性，以扩展的士快速充电网络。

另外，为了进一步鼓励的士业界转用纯电动的士，政府已于 2023 年 9 月初推出「纯电动的士百分百担保贷款专项计划」(贷款计划)，为合格的的士车主提供百分百担保的贷款。贷款计划由香港按证保险有限公司负责管理，而运输署则负责监督。

在停车场安装电动车充电设施方面，运输署协助环保署在运输署辖下的 10 个公众多层停车场已安装电动车充电设施，包括根据环保署的要求在可行情况下划出更多泊车位予其安装充电设施。

3. 警务处处理违例泊车定额罚款通知书及其他交通执法数字是以警察总区作划分，故没有按 18 区划分的检控数字。过去 3 年，警务处根据《定额罚款(交通违例事项)条例》(第 237 章)发出的违例泊车定额罚款通知书，按警察总区划分的数字表列如下：

发出违例泊车定额罚款通知书的数字			
警察总区	2021 年	2022 年	2023 年
港岛	688 592	624 000	523 167
东九龙	570 466	555 417	443 038
西九龙	862 992	1 011 084	960 276
新界南	584 706	570 895	471 527
新界北	595 404	602 075	615 011
合计	3 302 160	3 363 471	3 013 019

4. 截至 2024 年 2 月，18 区的泊车位数目载于附件 2。运输署及康文署辖下公营停车场使用率分别载于附件 3及附件 4。由政府产业署出租的收费公众停车场泊车位数目及使用率则载于附件 5。
5. 政府正积极推展一系列短期及中长期措施，在情况许可下适量增加泊车位供应。然而，由于各项措施可提供的泊车位数目和进度亦受多方面的因素影响，包括个别项目发展的速度及规模，以及地区持份者的意见等，所以技术上难以估算未来 3 年新增泊车位的数目。
6. 运输署一直致力发展网上牌照服务，让市民可以随时随地以手机或电脑填写透过「智方便」的数码签署及 / 或填表通功能提交牌照申请，无须前往牌照事务处轮候柜位服务，便可完成整个申请程序，省时又方便，完成办理的牌证会以挂号信形式邮寄予申请人。就题述电子驾驶执照及网上续领车辆牌照措施，详情如下：
- (a) **电子驾驶执照** - 运输署计划推出电子驾驶执照，作为一项附加形式的驾驶执照。运输署会继续发出实体驾驶执照，而电子驾驶执照则以流动应用程序显示，并须透过「智方便」登入。届时驾驶执照持有人可自行选择携带实体或电子驾驶执照。运输署现正进行修改法例的准备工作，待通过相关的法例修订并在完成系统提升后，电子驾驶执照预计于 2024 年年底至 2025 年年初推出。
- (b) **网上续领车辆牌照** - 市民现时可在网上提交续领车辆牌照申请。运输署一般会在收到申请后的十个工作日内完成处理，并将有关车辆牌照以挂号形式寄予申请人。另外，为进一步向市民提供更大便利，运输署计划推出电子车辆牌照，在车主续领车辆牌照时不再发出印有届满日期的纸本车辆牌照。当车主获发首张没有届满日期的纸本车辆牌照后，便无需在每次续期后更换新的纸本车辆牌照。同时，运输署会设立网上免费查询平台，方便车主日后查询车辆牌照的届满日期。运输署亦计划简化递交续领车辆牌照申请时所需的证明文件，包括运输署在后台上进行电脑化自动核对，让申请人无需

再提交车辆宜于道路上使用证明书(即「验车纸」、车辆登记文件(即「牌簿」)及第三者保险单，逐步迈向全面自动化的处理程序。运输署现正进行修改法例的准备工作，待通过相关的法例修订并在完成系统提升后，电子车辆牌照预计于 2024 年内推行。

现时，市民可透过政府一站通网上预约四间牌照事务处所提供的驾驶执照及车辆牌照的相关柜位服务，一般而言，已预约的市民可于 30 分钟内可使用柜位服务。除此之外，自 2024 年 3 月起，运输署将九龙牌照事务处试行的驾驶执照相关柜位服务派筹轮候系统扩展至其余三间牌照事务处。即日筹号持有人只需扫描筹号上的二维码或经运输署网页，便可得悉各牌照事务处的即时派筹及叫号情况，适时返回牌照事务处，无需一直逗留在牌照事务处等候，已取筹的市民可于叫号后 30 分钟内使用柜位服务。

上述措施及工作主要由运输署现有人员执行，属于恒常职务，故涉及的开支没有详细分项。

7. 为确保「港车北上」运作畅顺，粤港政府同意就接受申请的数目设置上限，由开放申请后首星期每个工作天接受 200 个申请，已增加至现时每个工作天接受 300 个申请。此外，为了善用申请名额，运输署设有递补机制，将未有按获分配的申请时间内递交申请的申请者名额，拨入再下一轮的申请名额当中，以期充分利用每次的申请名额。截至今年 2 月 29 日，运输署共进行了 21 轮「港车北上」抽签，提供约 70 000 个抽签配额供有意申请者参加抽签。自第 12 轮抽签起，所有登记抽签的申请人均获发配额提交申请。有关成功申请者的比例载于附件 6。两地政府会继续密切留意「港车北上」的运作情况及与相关的部门保持联络，适时检视及进一步优化「港车北上」的申请手续及相关安排。

由 2021 年至 2023 年期间按车辆及燃料类别划分的首次登记车辆数目

2021 年

车辆类别	首次登记车辆数目				
	汽油	柴油	电动	石油气	总数
电单车	9 013	0	79	0	9 092
私家车	29 724	2	9 583	0	39 309
的士	0	0	0	1 120	1 120
专营巴士	0	277	0	0	277
非专营公共巴士	0	277	0	0	277
私家巴士	0	74	0	0	74
公共小巴	0	13	0	146	159
私家小巴	0	63	0	46	109
货车	2	7 045	55	0	7 102
特别用途车辆	0	91	13	11	115

2022 年

车辆类别	首次登记车辆数目				
	汽油	柴油	电动	石油气	总数
电单车	7 477	0	163	0	7 640
私家车	17 683	0	19 795	0	37 478
的士	10	0	1	1 094	1 105
专营巴士	0	217	19	0	236
非专营公共巴士	0	310	2	0	312
私家巴士	0	57	0	0	57
公共小巴	0	14	0	115	129
私家小巴	0	69	0	1	70
货车	0	6 913	80	0	6 993
特别用途车辆	0	120	13	4	137

2023 年

车辆类别	首次登记车辆数目					
	汽油	柴油	电动	石油气	氢	总数
电单车	4 632	0	211	0	0	4 843
私家车	15 628	0	28 541	0	0	44 169
的士	2	0	17	933	0	952
专营巴士	0	108	24	0	1	133
非专营公共巴士	0	401	15	0	0	416
私家巴士	0	90	0	0	0	90
公共小巴	0	93	1	21	0	115
私家小巴	0	81	1	0	0	82
货车	0	4 701	308	0	0	5 009
特别用途车辆	0	81	7	5	0	93

注：

1. 混合动力车辆计入其相应燃料类别内，只有纯电动车才计入电动车辆类别。
2. 政府车辆无须登记，因此不包括在内。

全港 18 区的泊车位数目
(截至 2024 年 2 月)

分区	总计 ^(注)
中西区	41 033
湾仔区	40 559
东区	51 638
南区	43 467
油尖旺	39 810
深水埗	36 995
九龙城	55 952
黄大仙	24 750
观塘	57 546
荃湾	42 866
屯门	48 590
元朗	48 395
北区	25 773
大埔	34 998
西贡	49 572
沙田	83 532
葵青	49 005
离岛	22 288
总计	796 769

注： 泊车位总数包括私家车、电单车、轻型货车、中型货车、重型货车、旅游车和非专营公共巴士的泊车位。的士、专营巴士、公共小型巴士、私家小型巴士、特别用途车辆和政府车辆的泊车位没有计算在内，因为这些车辆大多应停泊在车厂、公共交通总站内的巴士站，以及车站。至于的士，则通常全日在路上行驶，其泊车需求主要属短时间停留。

2021 至 2023 年运输署辖下公营停车场使用率

停车场	区域	泊车位数目	私家车/客货车 泊车位平均使用率(%)					
			上午 10 时至晚上 6 时			晚上 6 时至上午 10 时		
			2021	2022	2023	2021	2022	2023
天星码头	中西区	377	80	81	82	25	27	31
大会堂		170	62	57	65	19	19	25
林士街		829	64	63	57	31	34	27
坚尼地城		195	88	85	86	80	80	80
天后	湾仔	428	81	81	79	67	66	64
筲箕湾	东区	385	83	83	80	80	80	78
香港仔	南区	293	68	69	64	82	83	79
双凤街	黄大仙	267	73	74	77	83	84	83
黄大仙 ^(注)		25	69	63	45	34	38	32
葵芳	葵青	521	79	80	83	75	76	76
荃湾	荃湾	545	84	84	86	80	80	82

注：数字包括旅游巴士及货车(5.5 公吨以上)。黄大仙停车场原本提供 25 个旅游巴士泊车位。自 2020 年 9 月 1 日起，该停车场临时开放予私家车、客货车及货车(5.5 公吨以上)停泊，有关临时安排随疫情过后于 2023 年 4 月 16 日取消。由 2023 年 11 月 18 日起，该停车场除旅游巴士外，亦开放予货车(5.5 公吨以上)停泊。

停车场	区域	泊车位 数目	电单车 泊车位平均使用率(%)					
			上午 10 时至晚上 6 时			晚上 6 时至上午 10 时		
			2021	2022	2023	2021	2022	2023
天星码头	中西区	37	95	76	72	70	58	54
大会堂		27	86	74	77	66	60	68
林士街		164	90	82	93	79	75	87
坚尼地城		37	71	69	74	80	78	82
天后	湾仔	75	85	79	77	86	82	78
筲箕湾	东区	72	82	80	76	87	85	81
香港仔	南区	51	66	71	67	77	78	72
双凤街	黄大仙	74	72	70	67	82	79	75
葵芳	葵青	93	81	79	82	83	80	80
荃湾	荃湾	34	73	73	64	75	72	63

2021 至 2023 年康文署辖下公营停车场使用率

区域	平均使用率 (%)		
	2021	2022	2023
中西区	54%	37%	54%
湾仔	53%	52%	58%
东区	73%	73%	69%
南区	17%	16%	17%
油尖旺	36%	40%	38%
深水埗	18%	15%	22%
九龙城	65%	60%	57%
黄大仙	20%	17%	19%
观塘	49%	53%	53%
荃湾	27%	28%	33%
屯门	59%	55%	59%
元朗	56%	55%	63%
北区	56%	57%	64%
大埔	28%	27%	26%
西贡	49%	44%	50%
沙田	62%	60%	70%
葵青	34%	30%	36%
离岛	30%	27%	23%

2021 至 2023 年由政府产业署出租的收费公众停车场泊车位数目及使用率

停车场位置	区域	泊车位数目		泊车位 平均使用率 (%)		
		私家车	电单车	2021	2022 ^(注 1)	2023 ^(注 2)
金钟道政府合署	中西区	155	21	没有相 关资料 (见 ^{注 1})	13%	14%
湾仔政府大楼、入境 事务大楼及税务大楼	湾仔区	157	10		25%	13%
北角政府合署	东区	95	0		41%	40%
柴湾市政大厦 ^(注 3)		39	6		91%	78%
长沙湾政府合署 ^(注 4)	深水埗区	250	13		52%	49%
土瓜湾街市暨 政府合署	九龍城区	29	4		37%	36%
工业贸易大楼		24	0		47%	38% (注 5)
西九龙政府合署	油尖旺区	50	0		38%	39%
顺利纪律部队宿舍 ^(注 3)	观塘区	89	16		55%	94%
西贡政府合署	西贡区	70	0		18%	12%
沙田政府合署	沙田区	122	22		42%	49%
新界(沙田)法医学大楼 (注 3)		50	0		-	13% (注 6)
大埔政府合署	大埔区	69	4		59%	63%
屯门政府合署	屯门区	42	0		23%	23%
元朗民政事务处大厦	元朗区	43	0		47%	46%
北区政府合署	北区	96	0		26%	36%
香园围边境管制站 ^(注 3)		415	36	-	45% (注 7)	
港珠澳大桥香港口岸 (注 3)	離岛区	673	25	1%	26%	

注：

1. 此乃根据承办商提供有关收费公众停车场于 2022 年 4 月至 12 月营运时间内私家车泊车位的平均使用率。政府产业署并没有备存 2022 年 4 月之前的使用率数据。

2. 此乃根据承办商提供有关收费公众停车场于 2023 年 1 月至 12 月营运时间内私家车泊车位的平均使用率。
3. 柴湾市政大厦、顺利纪律部队宿舍、新界(沙田)法医学大楼、香园围边境管制站及港珠澳大桥香港口岸的停车场为全日开放的收费公众停车场。上表其余物业为政府联用办公大楼，有关泊车位只于非办公时间开放予公众使用。
4. 大楼部分是提供全日开放泊车位的收费公众停车场；其余是联用办公大楼用户部门的泊车位，只于非办公时间开放予公众使用。
5. 工业贸易大楼收费公众停车场于 2023 年 10 月 10 日至今暂时停止营运，因此只能提供有关收费公众停车场于 2022 年 4 月至 2023 年 9 月营运时间内私家车泊车位的平均使用率。
6. 新界(沙田)法医学大楼于 2023 年 2 月 1 日开始营运，因此只能提供有关收费公众停车场于 2023 年 2 月至 12 月营运时间内私家车泊车位的平均使用率。
7. 香园围边境管制站停车场于 2023 年 2 月 17 日开始营运，因此只能提供有关收费公众停车场于 2023 年 2 月至 12 月营运时间内私家车泊车位的平均使用率。

「港车北上」每轮抽签中签人数

抽签	抽签登记日期	登记抽签人数	中签人数	成功申请者比例
第 1 轮	2023 年 5 月 29 至 30 日	17 261	1 600	9.3%
第 2 轮	2023 年 6 月 5 至 8 日	13 476	2 700	20.0%
第 3 轮	2023 年 6 月 19 至 22 日	11 319	3 442	30.4%
第 4 轮	2023 年 7 月 3 至 6 日	10 523	3 557	33.8%
第 5 轮	2023 年 7 月 17 至 20 日	8 576	3 533	41.2%
第 6 轮	2023 年 7 月 31 日至 8 月 3 日	7 401	3 680	49.7%
第 7 轮	2023 年 8 月 14 至 17 日	7 387	3 571	48.3%
第 8 轮	2023 年 8 月 28 至 31 日	6 087	3 618	59.4%
第 9 轮	2023 年 9 月 11 至 14 日	4 834	3 728	77.1%
第 10 轮	2023 年 9 月 25 至 28 日	4 215	3 495	82.9%
第 11 轮	2023 年 10 月 9 至 12 日	3 527	3 452	97.9%
第 12 轮	2023 年 10 月 23 至 26 日	3 784	3 784	100%
第 13 轮	2023 年 11 月 6 至 9 日	3 871	3 871	100%
第 14 轮	2023 年 11 月 20 至 23 日	3 924	3 924	100%
第 15 轮	2023 年 12 月 4 至 7 日	4 068	4 068	100%
第 16 轮	2023 年 12 月 18 至 21 日	3 641	3 641	100%
第 17 轮	2024 年 1 月 1 至 4 日	4 000	4 000	100%
第 18 轮	2024 年 1 月 15 至 18 日	4 012	4 012	100%
第 19 轮	2024 年 1 月 29 日至 2 月 1 日	3 095	3 095	100%
第 20 轮	2024 年 2 月 12 至 15 日	2 449	2 449	100%
第 21 轮	2024 年 2 月 26 至 29 日	4 592	4 592	100%

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2489)

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 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

现时本地除大榄隧道外，本港各条行车隧道均以「易通行」方式向车辆进行收费，就「易通行」系统，政府可否告知本会：

- 请分列各收费站人手和开支为何；较实行措施前减少成本为何；
- 接到的投诉数字为何；
- 道路挤塞减少的时间为何；
- 实施易通行后，原本按收费亭规划的行车线需要调整，相关工程何时完工；
- 承上题，政府会否考虑因应行车线重新规划，调整隧道巴士站位置；如会，工程计划如何；如否，原因为何？

提问人：陈克勤议员(立法会内部参考编号：31)

答复：

在实施「易通行」不停车缴费服务前，运输署委托的隧道营办商负责日常管理、营运和维修保养各条政府隧道及管制区，并向隧道使用者收取隧道费。为配合实施「易通行」，政府透过公开招标，分别委托隧道费服务商及承办商，以提供收取隧道费、营运及维修「易通行」后台系统和现场设备等服务。在2023-24年度，截至2024年2月29日，根据合约就履行上述职务支付的经常开支为1.28亿元。

政府收费隧道及青沙管制区在实行「易通行」后，由于无需聘请收费员和提供自动收费车道的设备，故此付予管理、营运和维修的隧道营办商的费用较在实行「易通行」前减少约3,000万元；按照2024年2月所减少的费用估算，预计全年减少的金额约5,700万元。

自「易通行」实施至2024年3月7日期间，与隧道费相关的查询 / 投诉个案平均每日约68宗，占整体使用「易通行」的每日平均车流量(约410 000架次)约0.017%。经调查后，有关个案不涉及系统问题，主要成因归纳如下：

- (a) 部份个案涉及未有安装车辆贴的私家车，加上部分车辆所刻印在车牌的号码未必足够清晰而令自动车牌识别系统未能准确辨认，故此需要隧道费服务商进行人手辨认，而在人手辨认的过程中偶有出错；以及
- (b) 部份个案涉及使用车种贴的私家车或使用司机卡的的士，未有按安装指引正确地安装车种贴 / 司机卡，因而影响「易通行」系统准确地感应相关车种贴 / 司机卡。

就上述的情况，隧道费服务商已采取以下相应的措施，包括：

- (a) 开发专属程式以提升系统辨识车牌号码的能力，并加强培训前线员工；以及
- (b) 于「易通行」网站及向的士业界提供详细的安装车种贴 / 司机卡的安装指引及教学短片，供用户参考。此外，隧道费服务商亦在四个服务点提供为用户检查车种贴 / 司机卡安装情况的服务。

「易通行」让驾驶者使用缴费贴遥距缴交隧道费，无需于收费亭停车或排队付款，省时方便，让驾驶者的道路体验更畅顺，亦有助减少驾驶者于收费亭前切线的情况，改善隧道收费广场一带的交通。「易通行」实施后的隧道总体交通流量与实施前大致相若。就繁忙时段交通需求已超越容車量的隧道来说，一般而言整体行车速度及时间未因实施「易通行」而有显著改变。

「易通行」实施后，政府已展开拆除隧道收费亭及收费岛以及调整行车线的工程。我们已完成于青沙管制区的拆卸及调整行车线工程，而其他隧道的相关工程预计于2024年第二季至2025年年中内陆续完成。

实施「易通行」后腾出的空间可用作改善公共交通设施(如加设或改善巴士站候车环境)及隧道出入口交通。长远而言，这些腾出的空间可配合邻近区域的发展，政府在进行相关规划工作时会一并考虑。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0996)

总目： (186) 运输署
分目： (-) 没有指定
纲领： (2) 签发车辆牌照及驾驶执照
管制人员： 运输署署长 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

就继续支援推行「港车北上」及制定「粤车南下」的安排，请问：

1. 政府对于在过去3年，对这方面的开支为何？有否投入资金令「港车北上」及制定「粤车南下」更加数字化、智能化？
2. 随着内地汽车更多进入香港，请问当局将来会否考虑投入资金，以增强管制安排，或放开左軚车登记上路通行？

提问人：陈恒镛议员(立法会内部参考编号：13)

答复：

在「港车北上」方面，为便利市民申请，运输署已推出一站式网上申请系统(www.hzmbqfs.gov.hk)以电子化流程处理抽签、申请及预约出行。在过去3年，运输署用于推行「港车北上」的开支约为1,063万元，当中包括开发及持续更新一站式网上申请系统以处理抽签、申请及预约出行，以及聘用外判人员处理申请、宣传等。

至于在「粤车南下」方面，香港特区政府欢迎访客来港，亦认为在粤港澳大湾区共同建设的概念里，应该致力推动方便和畅顺的人员流通。为达至上述目标并加以用好管好港珠澳大桥，我们正与内地有关部门积极探讨「粤车南下」整体的实际方案，计划详情将适时公布。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1000)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 签发车辆牌照及驾驶执照

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

继续以有效率和以客为本的态度提供签发及续签牌照、执照及许可证服务，
请问：

1. 当局会否接纳国产车标准，并投入资金改善验车流程？
2. 随着技术进步，当局有否计划重整验车的人手及资金安排，以适应新要求？如会，具体时间表及计划为何？如否，原因为何？

提问者： 陈恒镔议员(立法会内部参考编号：17)

答复：

1. 运输署按照香港法例第374章《道路交通条例》及其附属法例的要求而对车辆构造进行审批，并一直接受业界提交国家标准(国标)以证明车辆或其部件符合相关的技术要求。除了国标，运输署亦接受其他国际标准，包括联合国欧洲经济委员会(UNECE)的标准等。
2. 运输署一直就不同国家及地区的相关车辆标准，定期检视及修改现有本地法例和指引，以配合汽车市场的最新发展。例如，为支持引进不同新能源车辆，运输署于2010年11月发布《电动汽车的车辆构造审批要求》指引文件，作为香港的电动车技术要求，该指引已经加入接纳有关电动汽车及电单车安全要求的国家标准。最新版本已于2023年5月发布，为电动车所需的技术要求进一步提供指引及规范，便利不同汽车业界提供电动车的相关技术资料，以简化电动车申请及审批。

运输署亦于2022年12月向业界发出有关批量处理机制的新指引，让业界以批量方式引进电动车，及简化同款电动车型号的申请流程。截至2024年2月底，已有约四百多款电动车型号通过运输署审批。

运输署会继续与业界保持密切沟通并听取业界意见，适时更新技术指引及优化审批流程以便利业界引进更多电动车型号，并确保这些电动车符合相关的技术要求。

上述职务涉及的运输署人手及开支已纳入运输署整体拨款及编制内，因此未能分项列出。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号: 1007)

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 (李颂恩)
局长: 运输及物流局局长

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。(请注明计划多次进行调整后, 对于申领人数及金额的变化)
2. 逾期没有领取津贴的数目为何?(请按年份分别列出。)请问当局会如何处理这些未领取的津贴?
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. 现时以个人八达通申领补贴计划所百分比为何?
5. 于本年度特别留意事项中, 运输署表示会协助运输及物流局推展把适用的电子支付平台纳入补贴计划, 请问目前进度及时间表为何?

提问人: 陈恒镛议员(立法会内部参考编号: 24)

答复:

1. 政府在2019年推出公共交通费用补贴计划(补贴计划), 并于2020年优化补贴计划。在经优化的补贴计划下, 政府就市民每月超出400元的实际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。

为了让更多市民在疫情期间受惠于补贴计划, 政府曾推出临时特别措施, 包括在2020年7月至2021年12月和2022年5月至2023年10月暂时放

宽补贴计划下的每月公共交通开支水平，以及在2021年4月至12月和2022年5月至2023年10月暂时提高每月补贴上限。

由2019年1月至2024年1月，不同时期的补贴总金额、平均每月补贴金额、平均每月受惠人数及每月的人均补贴金额列于表一。

表一：

时期	补贴 总金额 (百万元)	平均每月 补贴金额 (百万元)	平均每月 受惠人数 (千人)	每月的人均 补贴 金额 (元)
2019年1月至2019年12月 (补贴计划优化前)	1,874	156.1	2 143	73
2020年1月至2020年6月 (没有特别措施)	765	127.5	1 434	89
2020年7月至2021年12月 (特别措施生效期间)	5,091	282.8	2 843	99
2022年1月至2022年4月 (没有特别措施)	380	95.1	1 099	87
2022年5月至2023年10月 (特别措施生效期间)	5,939	329.9	3 068	108
2023年11月至2024年1月 (没有特别措施)	650	216.7	2 050	106

由2019年1月至2024年1月，按每月补贴金额划分的受惠人数列于表二。

表二：

每月 补贴 金额	平均每月受惠人数 (千人) ^注					
	2019年 1月至 2019年 12月 (补贴计划 优化前)	2020年 1月至 2020年 6月 (没有特 别措施)	2020年 7月至 2021年 12月 (特别措 施生效 期间)	2022年 1月至 2022年 4月 (没有特 别措施)	2022年 5月至 2023年 10月 (特别措 施生效 期间)	2023年 11月至 2024年 1月 (没有特 别措施)
0.1元至 100.0元	1 583	949	1 715	737	1 743	1 184
100.1元至 200.0元	438	343	771	254	855	567

每月 补贴 金额	平均每月受惠人数 (千人) ^注					
	2019年 1月至 2019年 12月 (补贴计划 优化前)	2020年 1月至 2020年 6月 (没有特 别措施)	2020年 7月至 2021年 12月 (特别措 施生效 期间)	2022年 1月至 2022年 4月 (没有特 别措施)	2022年 5月至 2023年 10月 (特别措 施生效 期间)	2023年 11月至 2024年 1月 (没有特 别措施)
200.1元至 300.0元	117	100	260	74	327	202
300.1元 或以上	不适用	37	92	27	139	89

注：由于四舍五入，每年的平均每月受惠人数相加不等于表一所列出的总数。

- 在补贴计划下，每月发放的补贴可在3个月内领取。自补贴计划推行以来，政府一直透过各项宣传活动，提醒市民在限期内领取补贴。平均有超过85%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%。八达通卡有限公司已将逾期未领取的补贴退还给政府。

2019年至2023年(截至10月)涉及逾期未领取补贴的每月平均受惠人数表列如下：

年份	涉及逾期未领取补贴的 每月平均受惠人数 (计至最接近的千位)
2019	357 000
2020	371 000
2021	359 000
2022	245 000
2023 (截至10月) ^注	509 000

注：2023年11月或以后的补贴，在2024年3月初仍可领取，故上表并没有包括有关数字。

- 2019年至2023年每月平均补贴金额按年份载列如下：

年份	每月平均补贴金额 (百万元)
2019	156.1
2020	178.9
2021	309.1
2022	236.4

年份	每月平均补贴金额 (百万元)
2023	325.7

过去三个财政年度，补贴计划的经常开支(扣除补贴金额)如下：

财政年度	经常开支 (百万元)
2021-22	41.8
2022-23	37.4
2023-24 (修订预算)	40.9

政府一直尽力减省补贴计划的行政费用。补贴计划在过去三个财政年度的经常开支(扣除补贴金额)约相当于每年补贴总金额的1%。

4. 在2023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。

5. 我们知悉不同的电子支付平台日趋普及，目前政府正积极与个别电子支付系统营办商商讨，并就在补贴计划下纳入新的电子支付系统进行筹备工作。将合适的电子支付系统纳入补贴计划时，我们须考虑有关的电子支付平台是否已普遍获各个公共交通营办商采用作收取车资。此外，由于补贴计划每天需要处理大量交易资料，纳入补贴计划的电子支付平台须符合特定的运作要求，包括有关上传和核对收费系统的交易纪录、计算和发放补贴的安排，以及监察机制等方面的要求，以确保补贴计划运作畅顺。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1009)

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 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

自香港水上的士启航以来，请问：

1. 各航线的乘客量为何？请按年度以及按航线分别列出。
2. 现时营办商每年经营水上的士的盈 / 亏情况如何？请分别列出每年状况。
3. 当局有没有推出措施以提高市民及游客使用水上的士？请分别列出各项措施。
4. 当局有没有就水上的士发展前景作出检讨，如有情况为何？

提问人：陈恒镛议员(立法会内部参考编号：26)

答复：

1.及2.

水上的士主要属观光及旅游性质，为市民和旅客提供往来维港两岸的休闲服务。水上的士在2021年7月1日投入服务至今，营办商因应乘客需求等因素，提供了不同穿梭维港两岸的航线，而由于受2019冠状病毒病疫情影响，部分航线的服务曾作调整。

水上的士在2021年7月起提供「红磡-中环(经尖沙咀东(尖东))」的航线(「红磡-中环」航线)，逢星期六开出一班。鉴于2022年初出现第五波疫情，该航线于2022年2月9日至5月20日期间暂停服务。

此外，为配合西九文化区M+博物馆开幕，水上的士服务营办商在2021年11月12日起开办一条短途航线，逢星期日及公众假期提供两个「中环-尖东(经

西九龙)」航班(「中环-尖东」航线)。其后，因应第五波疫情，该航线由2022年1月16日起暂停服务。随着疫情缓和而社交距离措施逐步解除，「中环-尖东」航线由2023年1月14日起调整为逢星期六开出两个「尖东-西九龙(经湾仔及中环)」航班(「尖东-西九龙」航线)。

为吸引更多游客使用水上的士服务，营办商于2023年10月6日起加强服务，将「红磡-中环」及「尖东-西九龙」两条航线合并为「尖东-中环(经湾仔)」的航线，每日提供七个航班；而逢星期六、日及公众假期，航线首两个航班会先由尖东出发，经西九龙后返回尖东，再按原有航线继续航程。

以上各航线按年乘客量如下：

航线	营运日期	乘客量			
		2021年	2022年	2023年	2024年 (截至 2月29日)
红磡-中环 (经尖东)	2021年7月1日 至2023年9月30日	3 379	4 407	2 904	不适用
中环-尖东 (经西九龙)	2021年11月12日 至2022年1月15日	190	18	不适用	不适用
尖东-西九龙 (经湾仔及中 环)	2023年1月14日 至2023年9月30日	不适用	不适用	1 101	不适用
尖东-中环 (经湾仔 / 西九龙)	2023年10月6日起 投入服务	不适用	不适用	17 958	23 366

渡轮营办商的财务状况属于商业敏感资料，故此未能公开。

3.及4.

运输署一直积极协助水上的士服务营办商向市民及访港旅客推广水上的士服务。在服务宣传方面，运输署联同香港旅游发展局(旅发局)在旅客咨询中心向到访旅客发放水上的士的宣传单张，并透过水上的士营办商、运输署、西九文化区管理局(西九管理局)及旅发局的网站，向市民及访港旅客发放关于水上的士服务的资讯。另一方面，运输署亦联同相关政府部门及西九管理局，于西九文化区、尖沙咀及湾仔等地方加强旅客指示，例如在合适地方设置显眼的指示牌及提供水上的士服务资讯等，以便利市民及旅客前

往乘搭水上的士。此外，运输署亦协调有关政府部门，让水上的士服务营办商于尖东(近水上的士靠泊点)的位置设置一个售票亭，该售票亭于2023年10月开始营运，便利水上的士乘客。

运输署与水上的士服务营办商一直密切留意水上的士的需求情况而适时调整服务。随着社会复常及游客数目回升，水上的士服务在去年10月调整并加强服务，以及在政府、水上的士服务营办商及相关机构加强宣传推广后，水上的士服务的乘客量自2023年下半年起明显上升。运输署会继续与营办商密切留意水上的士的服务及乘客需求情况，适时进一步优化服务，以吸引更多市民及访港旅客使用水上的士服务。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号: 1011)

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 (李颂恩)
局长: 运输及物流局局长

问题:

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「专营巴士豁免隧道费基金」, 请问:

1. 「基金」自成立以来, 各间专营巴士公司存入、提款及结余的情况如何? 请按年度以表分别列出 (参考如下)。

专营巴士公司	存入款项	提取款项	基金结余

2. 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, 请问自基金成立以来, 基金有否发挥相关功用?请解释。

3. 请列出过去3年, 各间专营巴士公司在现行票价调整机制安排下, 在扣除准许利润后向乘客回馈的措施及分别涉及的金额。

提问人: 陈恒镛议员(立法会内部参考编号: 28)

答复:

1. 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。所节省的隧道费会存入为各专营权个别设立的专用账目, 即「专营巴士豁免隧道费基金」(基金)。基金结余会留作用于减轻有关专营商的加价压力。当专营商申请加价而行政长官会同行政会议认为有足够理据上调票价时, 可利用基金减低加幅。

自2019年基金实施以来, 各巴士公司为其辖下专营权设立的基金帐户提存及结余情况表列如下:

2019年

专营权 ^{注1}	2019年 存入款项 ^{注2} (千元) [A]	2019年 提取款项 (千元) [B]	2019年 基金结余 (千元) [C] = [A] - [B]
九巴	170,559	0	170,559
城巴 (专营权1)	32,551	30,300	2,251
城巴 (专营权2)	18,073	0	18,073
新巴	40,493	39,020	1,473
龙运	25,795	0	25,795
屿巴 ^{注4}	8.3	0	8.3

2020年

专营权 ^{注1}	由2019年 结转的 基金结余 (千元) [A]	2020年 存入款项 ^{注2} (千元) [B]	2020年 提取款项 (千元) [C]	2020年 基金结余 (千元) [D] = [A] + [B] - [C]
九巴	170,559	173,141	0	343,700
城巴 (专营权1)	2,251	36,078	35,000	3,329
城巴 (专营权2)	18,073	15,814	0	33,887
新巴	1,473	43,370	44,619	224
龙运	25,795	23,368	0	49,163
屿巴 ^{注4}	8.3	9	0	17.3

2021年

专营权 ^{注1}	由2020年 结转的 基金结余 (千元) [A]	2021年 存入款项 ^{注2} (千元) [B]	2021年 提取款项 (千元) [C]	2021年 基金结余 (千元) [D] = [A] + [B] - [C]
九巴	343,700	149,334	76,450	416,584
城巴 (专营权1)	3,329	35,995	35,040	4,284
城巴 (专营权2)	33,887	737	34,080	544
新巴	224	42,672	42,896	0
龙运	49,163	939	49,428	674
屿巴 ^{注4}	17.3	0.4	0	17.7

2022年

专营权 ^{注1}	由2021年 结转的 基金结余 (千元) [A]	2022年 存入款项 ^{注2} (千元) [B]	2022年 提取款项 (千元) [C]	2022年 基金结余 (千元) [D] = [A] + [B] - [C]
九巴	416,584	134,849	102,600	448,833
城巴 (专营权1)	4,284	31,040	35,000	324
城巴 (专营权2)	544	602	0	1,146
新巴	0	34,401	34,401	0
龙运	674	867	0	1,541
屿巴 ^{注4}	17.7	0.2	0	17.9

2023年

专营权 ^{注1}	由2022年 结转的 基金结余 (千元) [A]	2023年 存入款项 ^{注2} (千元) [B]	2023年 提取款项 (千元) [C]	2023年 基金结余 (千元) [D] = [A] + [B] - [C]
九巴	448,833	169,990	199,760	419,063
城巴(市区 及新界) ^{注3}	324	104,316	97,260	7,380
城巴 (专营权2)	1,146	8,329	5,550	3,925
龙运	1,541	1,150	990	1,701
屿巴 ^{注4}	17.9	0.1	0	18

注1:

- 九巴：九龙巴士(一九三三)有限公司
- 城巴(专营权1)：城巴有限公司(香港岛及过海巴士网络专营权)
- 城巴(专营权2)：城巴有限公司(机场及北大屿山巴士网络专营权)
- 城巴(市区及新界)：城巴有限公司(市区及新界巴士网络专营权)
- 新巴：新世界第一巴士服务有限公司
- 龙运：龙运巴士有限公司
- 屿巴：新大屿山巴士(1973)有限公司

注2:

存入款项包括专用帐户在有关年份收取的利息(如有)。

注3:

按照行政长官会同行政会议的决定，城巴(专营权1)和新巴的专营权于2023年7月1日凌晨四时合并为一个新的十年专营权，即城巴(市区及新界)。城巴(专营权1)和新巴于该年合并前的基金结余、存入及提取总额，已反映在上表中城巴(市区及新界) 2023年的数字。

注4:

屿巴并无任何途经政府收费隧道的路线，只有一条假日路线使用青屿干线，而青屿干线亦由2020年12月27日起豁免使用费。因此屿巴的基金基本上不会有款项存入。在基金累积结余寥寥无几的情况下，也未能够通过提取基金减低车费加幅。

2. 利用基金减低车费加幅的程度取决于基金结余的多寡，以及个别巴士公司辖下专营权的加价次数及幅度。自实施基金以来，基金已在下列事例中发挥纾缓票价加幅或减轻加价压力的作用：

九巴

- (a) 九巴的独营路线在2021年4月4日上调车费时，乘客所需承担的整体实际加权平均票价加幅由8.5%下降至5.8%；以及
- (b) 在2023年6月18日上调车费时，乘客所需承担的整体实际加权平均票价加幅由5.5%下降至3.9%。

龙运

- (a) 在2018年9月申请加价，加权平均加幅为8.5%。该项申请于2021年3月被拒绝，但龙运改为获准一笔过提取其基金帐户截至2021年3月底的结余；以及
- (b) 在2023年6月18日上调车费时，乘客所需承担的整体实际加权平均票价加幅由4.5%下降至4.2%。

城巴(专营权1)和新巴

- (a) 在2019年1月20日上调车费时，城巴(专营权1)和新巴的乘客所需承担的整体实际加权平均票价加幅分别由9.9%下降至7.0%，以及由9.9%下降至5.6%；以及
- (b) 城巴(专营权1)和新巴在2023年6月18日上调车费时，乘客所需承担的整体实际加权平均票价加幅均由6.2%下降至4.9%。

城巴(专营权2)

- (a) 在2021年3月获准一笔过提取其基金帐户截至2021年3月底的结余(与龙运的安排类似)，以减少其财务损失，纾缓加价压力；以及
- (b) 在2023年6月18日上调车费时，乘客所需承担的整体实际加权平均票价加幅由6.4%下降至4.2%。

3. 现行票价调整安排下设有「回馈乘客安排」。当专营权的固定资产平均净值回报率超过巴士行业的加权平均资本成本(目前为按年8.7%)，便须与乘客均分超出的回报。乘客所得的部分会保留作「回馈乘客数额」，用以提供票价优惠，或纾缓日后的加价压力。部分专营巴士公司于过去3年曾使用其累积的「回馈乘客数额」结余向乘客提供票价优惠，所涉及的金額如下：

专营权	回馈乘客所涉及的金額(百萬元)		
	2021	2022	2023
九巴	5.0	0	0
新巴	4.0	0	0.4 [^]
城巴(专营权1)	0	0	
城巴(专营权2)	0	0	0
龙运	2.2	0	0
屿巴	0.1	0.1	0.3

[^] 如上所述，城巴(专营权1)及新巴于2023年7月1日合并为城巴(市区及新界)。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号: 1012)

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 (李颂恩)

局长: 运输及物流局局长

问题:

就公共交通运输使用各条隧道的情况, 请分别列出过去三年:

1. 分别行走三条过海隧道, 以及三条连接九龙和沙田隧道的专营巴士路线、公共小巴及非专营巴士(俗称村巴)路线数目, 每天行走班次数目;
2. 列出相关隧道每年来自专营巴士路线、公共小巴及非专营巴士的收入分别为何, 并以表分别列出。
3. 自三隧推行不同时段收费方案以来, 专营巴士路线、公共小巴及非专营巴士(俗称村巴)在行车时间, 行走班次等有没有受到影响?如有情况如何

提问人: 陈恒镔议员(立法会内部参考编号: 29)

答复:

1. 过去三年, 行经3条过海隧道和3条连接九龙及沙田的隧道的专营巴士、专线小巴和居民巴士的路线数目及每日班次数目载列如下:

隧道	年份 (注(1))	专营巴士		专线小巴		居民巴士	
		路线数目	每日班 次数目 (注(2))	路线数 目 (注(3))	每日班 次数目 (注(2))	路线数 目	每日班 次数目 (注(2))
海底隧道	2021	32	3 940	1	26	7	95
	2022	31	3 228	1	26	6	89
	2023	31	3 129	1	26	6	85
东区海底 隧道	2021	24	1 968	2	35	8	101
	2022	24	1 746	2	35	4	90
	2023	26	1 687	1	12	4	83
	2021	40	3 107	0	0	32	319

隧道	年份 (注(1))	专营巴士		专线小巴		居民巴士	
		路线数目	每日班次数目 (注(2))	路线数目 (注(3))	每日班次数目 (注(2))	路线数目	每日班次数目 (注(2))
西区海底隧道	2022	45	2 862	0	0	30	283
	2023	46	2 901	0	0	27	236
狮子山隧道	2021	30	3 096	7	264	9	127
	2022	30	2 840	7	279	8	122
	2023	30	2 700	7	251	7	116
大老山隧道	2021	37	3 498	0	0	17	240
	2022	40	3 150	0	0	12	218
	2023	40	3 060	0	0	12	203
尖山隧道	2021	20	651	0	0	6	34
	2022	22	682	0	0	4	25
	2023	24	833	0	0	3	20

注：

- (1) 所载数字是以该年年底情况为依据。
- (2) 专营巴士的数字为每日实际班次数目，专线小巴和居民巴士的数字为每日编定班次数目。在相同服务详情表下的巴士主路线服务及辅助路线服务只当作1条路线计算。
- (3) 由于红色小巴的服务路线及班次不受规管，故红色小巴并不包括在内。

2. 有关隧道的车辆缴费系统只备存按车辆类别划分为「巴士」(即单层和双层的专营及非专营巴士)及「小巴」(即私家小巴及公共小巴)的缴费纪录。过去三年有关隧道来自巴士及小巴的隧道费收入载列如下：

隧道	来自「巴士」的 隧道费收入 (百万元) (注(4))			来自「小巴」的 隧道费收入 (百万元)		
	2021	2022	2023	2021	2022	2023
海底隧道	5.5	6.2	8.6	3.4	2.6	2.9
东区海底隧道	11.3	11.3	12.9	6.8	6.1	6.5
西区海底隧道 (注(5))	251.3	228.7	168.7	15.5	11.4	9.0
狮子山隧道	不适用 (注(6))		2.8(注(7))	不适用(注(6))		1.2(注(7))
大老山隧道	7.1	6.5	8.9	1.2	1.1	1.3

隧道	来自「巴士」的 隧道费收入 (百万元) ^{(註(4))}			来自「小巴」的 隧道费收入 (百万元)		
	2021	2022	2023	2021	2022	2023
尖山隧道	1.9	2.1	2.6	0.4	0.5	0.4

注：

- (4) 不包括专营巴士使用政府隧道的隧道费。因为自2019年2月17日专营巴士豁免隧道费基金实施以来，专营巴士使用政府收费隧道，包括海底隧道、东区海底隧道、西区海底隧道(在「建造、营运及移交」专营权于2023年8月2日届满而归政府拥有起计)、狮子山隧道、大老山隧道和尖山隧道时，均获豁免缴付隧道费。
- (5) 在「建造、营运及移交」专营权于2023年8月2日届满前，西区海底隧道是由香港西区隧道有限公司营运的隧道，其隧道费收入不属政府收入。
- (6) 狮子山隧道划一收费8元。狮子山隧道实施「易通行」前，由于其车辆缴费系统没有备存按个别车辆类别划分的缴费纪录，运输署没有狮子山隧道来自巴士及小巴的隧道费收入纪录。
- (7) 狮子山隧道于2023年5月28日凌晨5时实施「易通行」，有关数字只显示2023年5月28日凌晨5时起至2023年年底的收入纪录。
3. 「分时段收费」将3条过海隧道各时段的收费差距拉近甚至均一，有助减少驾驶人士绕路，理顺3条隧道的过海车流，从而减轻红隧和东隧的交通压力。繁忙时段的整体过海车流量平均减少，隧道口的整体车龙和塞车情况已有纾缓(包括以往经常出现挤塞的红隧)，隧道的整体交通亦见畅顺，而邻近隧道口的非过海交通亦有明显改善，对专营巴士、公共小巴及非专营巴士等的运作应有所便利。至于西隧方面，虽然整体车流有所上升，但由于运输署同时于西隧九龙入口增设了一段巴士专线，因此对巴士在繁忙时间的整体运作没有明显影响。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号: 1013)

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 (李颂恩)

局长: 运输及物流局局长

问题:

请提供过去3年以及今个年度至今, 专营巴士、非专营巴士、电车、的士、渡轮、公共小巴分别获政府津贴 / 豁免的项目及所涉支出分别为何? (请以表列回复)

提问人: 陈恒镛议员(立法会内部参考编号: 30)

答复:

在2020-21至2023-24年度, 政府向公共运输业界提供不同形式的豁免 / 资助项目, 详情载于下表:

公共交通工具	豁免 / 资助项目	款额(千元)			
		2020-21	2021-22	2022-23	2023-24 (截至2024年2月29日)
专营巴士	豁免车辆牌照费 ^(注1)	26,347	23,912	25,484	23,304
	发还地租及政府土地的租金 ^(注1及注2)	110,113	108,917	95,282	129,244 (截至2023年12月31日)
	豁免政府隧道和道路的收费 ^(注3)	247,549	214,606	198,780	213,862 (截至2023年12月31日)
	豁免首次登记税	30,665	23,755	28,638	10,639
	豁免已登记商用车辆的车辆检验费用 ^(注4)	6,178	5,883	5,801	4,718

公共交通工具	豁免 / 资助项目	款额(千元)			
		2020-21	2021-22	2022-23	2023-24 (截至2024 年2月29日)
	资助在有盖巴士站安装座椅及巴士到站资讯显示屏	6,270	9,061	4,863	897
	资助在现有巴士上安装安全装置 ^(注5)	40,555	180,121	127,107	45,471
非专营巴士	豁免已登记商用车辆的车辆牌照费用 ^(注4)	15,743	14,545	15,194	11,594
	豁免已登记商用车辆的车辆检验费用 ^(注4)	6,195	6,026	6,303	5,322
	豁免合资格车辆类别新领或续领客运营业证费用 ^(注4)	519	530	519	440
	豁免合资格车辆类别新领或续领客运营业证证明书费用 ^(注4)	1,326	1,255	1,223	952
	豁免合资格车辆类别新领或续领封闭道路许可证费用 ^(注4)	553	399	494	342
电车	资助更换和维修电车路轨	7,713	0	5,000	10,000
	发还地租及政府土地的租金 ^(注2及注6)	1,727	1,640	1,648	1,917
的士	豁免已登记商用车辆的车辆牌照费用 ^(注4)	55,892	55,811	55,261	43,230
	豁免已登记商用车辆的车辆检验费用 ^(注4)	10,070	10,034	9,962	8,336
渡轮	豁免船只牌照费 ^(注7)	227	236	234	245
	发还码头租金 ^(注7)	2,384	2,452	2,415	3,989
	就离岛渡轮航线特别协助措施发还费用 ^(注8)	122,676	186,691	215,282	216,146 (截至2024 年3月7日)

公共交通工具	豁免 / 资助项目	款额(千元)			
		2020-21	2021-22	2022-23	2023-24 (截至2024年2月29日)
公共小巴	豁免已登记商用车辆的车辆牌照费用 (注4)	35,638	35,164	34,723	26,467
	豁免已登记商用车辆的车辆检验费用 (注4)	2,789	2,828	2,762	2,273
	豁免合格车辆类别新领或续领客运营业证费用 (注4)	304	302	303	238
	豁免合格车辆类别新领或续领客运营业证证明书费用 (注4)	747	728	735	504

注：

1. 根据长者票价优惠计划(优惠计划),政府豁免专营巴士缴交车辆牌照年费,并向专营巴士营办商发还用作专营巴士营运的政府土地的租金。
2. 由2020-21年度至2023年6月,政府已宽减短期租约用地的75%租金。其后政府继续宽减50%租金,直至2023年12月。
3. 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。所节省的隧道费会存入每间专营商设立的专用账目,即「专营巴士豁免隧道费基金」(基金),基金结余会留作用于减轻有关专营商的加价压力。当专营商申请加价而行政长官会同行政会议认为有足够理据上调票价时,可利用基金减低加幅。
4. 就政府推出的纾困措施,政府由2019年12月至2023年12月,豁免已登记商用车辆的车辆牌照费和车辆检验费用,并豁免合格车辆类别新领或续领客运营业证、客运营业证证明书和封闭道路许可证费用,为期4年。
5. 为提升巴士安全,政府资助专营巴士营办商八成费用,以供其在合适的现有专营巴士上层座椅安装安全带,以及加装电子稳定控制系统和车速限制减速器。安装工作由2020年第三季起陆续展开,目标是在2024年内完成。

6. 政府根据优惠计划向电车公司发还用作电车营运的政府土地的租金。
7. 政府已豁免在优惠计划下的渡轮缴付船只牌照年费，并根据优惠计划向渡轮营办商发还用作提供专营渡轮服务及持牌渡轮服务的码头的租金。
8. 特别协助措施的补助方式是发还若干营办渡轮服务的开支，例如有关船只及码头的开支。2020-21至2023-24年度持续获提供特别协助措施的6条主要离岛渡轮航线包括「中环—长洲」、「中环—梅窝」、来往「坪洲—梅窝—芝麻湾—长洲」的横水渡、「中环—坪洲」、「中环—榕树湾」及「中环—索罟湾」航线。由2020-21年度起，政府在另外7条离岛渡轮航线的新牌照期开始时，陆续将特别协助措施扩展至涵盖该等离岛渡轮航线，包括「愉景湾—中环」、「马湾—中环」、「马湾—荃湾」、「香港仔—索罟湾(经模达)」、「愉景湾—梅窝」、「香港仔—榕树湾(经北角村)」及「屯门—东涌—沙螺湾—大澳」航线。由2021年9月起，共有13条离岛渡轮航线获提供特别协助措施。

除上述支援措施外，政府已完成向公共运输业界发放在各轮「防疫抗疫基金」下及「防疫抗疫基金」督导委员会批准的项目共约64.6亿元的补贴。详情载于下表：

公共交通工具	资助详情	发放款额 (百万元)
专营巴士及电车	在首轮「防疫抗疫基金」下提供燃油补贴，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。	344.3
	在第二轮「防疫抗疫基金」下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。	324.0
	在第六轮「防疫抗疫基金」下提供燃油补贴，发还四成的实际燃料 / 电费支出，由2022年2月1日至9月30日，为期8个月。	320.3
	在第六轮「防疫抗疫基金」下，为每辆车辆提供一笔过30,000元的非实报实销补贴。	189.8
	在第六轮「防疫抗疫基金」下，由2022年4月至8月的5个月内，专营巴士营办商和电车公司就聘用的	6.7

公共交通工具	资助详情	发放款额 (百万元)
	<p>每名合资格清洁和保安人员,每月可获2,000元津贴和20元行政费。</p> <p>在第六轮「防疫抗疫基金」下发还常规维修保养费用,由2022年7月1日至12月31日,为期6个月。^(注1)</p>	232.7
非专营巴士	<p>在首三轮及第六轮「防疫抗疫基金」下,分别为每辆非专营巴士(包括本地非专营巴士及跨境巴士)的登记车主提供一笔过20,000元、30,000元、15,000元及30,000元的非实报实销补贴。</p>	653.2
	<p>在向跨境客运业提供进一步财政支援的「防疫抗疫基金」督导委员会所批准的项目及第五轮「防疫抗疫基金」下,分别为每辆跨境巴士的登记车主提供一笔过30,000元的非实报实销补贴。</p>	77.6
	<p>在第六轮「防疫抗疫基金」下,由2022年4月至8月的5个月内,非专营巴士营办商就聘用的每名合资格清洁和保安人员,每月可获2,000元津贴和20元行政费。</p>	1.5
的士及公共小巴	<p>在首轮「防疫抗疫基金」下,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。</p>	432.5
	<p>在第二轮及第六轮「防疫抗疫基金」下,分别为每辆的士、红色小巴(红巴)及每辆专线小巴客运营业证持有人提供一笔过30,000元的非实报实销补贴。</p>	1,344.5
	<p>在第二轮「防疫抗疫基金」下,为每名合资格的常规的士及红巴司机提供每月6,000元的补贴,为期6个月,或发放一笔过7,500元的补贴。</p>	1,666.5

公共 交通工具	资助详情	发放款额 (百万元)
	在第二轮「防疫抗疫基金」下，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，为期6个月。	99.2
	在第六轮「防疫抗疫基金」下，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，由2022年5月1日至2022年12月31日，为期8个月。	583.0
	在第六轮「防疫抗疫基金」下，由2022年4月至8月的5个月内，专线小巴营办商就聘用的每名合资格清洁和保安人员，每月可获2,000元津贴和20元行政费。	0.5
本地渡轮	在首轮「防疫抗疫基金」下提供燃油补贴，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。	47.9
	在第二轮「防疫抗疫基金」下，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。	30.8
	在第二轮「防疫抗疫基金」下，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，为期6个月。	3.3
	在第二轮及第六轮「防疫抗疫基金」下，分别为街渡营办商就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。	3.2
	在第六轮「防疫抗疫基金」下提供燃料补贴，发还四成的实际燃料支出，由2022年2月1日至9月30日，为期8个月。	77.7
	在第六轮「防疫抗疫基金」下，为专营 / 持牌渡轮服务营办商就每艘用于本地渡轮服务的船只提供	2.6

公共 交通工具	资助详情	发放款额 (百万元)
	一笔过30,000元的非实报实销补贴。	
	在第六轮「防疫抗疫基金」下，由2022年4月至8月的5个月内，专营／持牌渡轮服务营办商就聘用的每名合资格清洁和保安人员，每月可获2,000元津贴和20元行政费。	0.6
	在第六轮「防疫抗疫基金」下发还常规维修保养费用，由2022年7月1日至12月31日，为期6个月。 ^(注1)	18.0

注：

1. 如在计及2022年领取所有抗疫基金的资助后，仍符合于2022年录得营运亏损的条件，政府会向有关营办商发还由2022年7月至12月的实际常规维修保养费用。

「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: 1014)

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 (李颂恩)

局长: 运输及物流局局长

问题:

1. 请列出过去一年运输署接获各类公共交通工具提出加价申请的情况, 包括路线, 申请加价幅度及申请结果等, 并请按其交通工具类别分别列出。

2. 请提供过去三年, 跨交通机构提供的收费优惠情况:

转乘计划涉及的公共交通营办商	每次转乘可享的成人票价优惠	每日平均受惠转乘的乘客人次	计划开始及终止日期

提问人: 陈恒镛议员(立法会内部参考编号: 31)

答复:

1. 鉴于公共交通服务与民生息息相关, 政府会一如以往, 以审慎的态度处理加价申请, 考虑因素包括营办商的收支财务情况及前景、公众的接受程度和负担能力等, 并会继续做好把关工作。运输署在2023年接获的公共交通服务票价调整申请如下:

(A) 专线小巴

序号	专线小巴路线编号	申请票价加幅 (全程)	申请结果
港岛			
1.	港岛第4A号	14.6%	建议加价6.3% ^{注(1)}

序号	专线小巴路线编号	申请票价加幅 (全程)	申请结果
2.	港岛第4B号	27.9%	建议加价7.0% ^{注(1)}
3.	港岛第4C号	14.6%	建议加价6.3% ^{注(1)}
4.	港岛第4M号	13.0%	建议加价6.5% ^{注(1)}
5.	港岛第4S号	19.4%	建议加价6.5% ^{注(1)}
6.	港岛第5号	14.6%	建议加价6.8% ^{注(1)}
7.	港岛第5M号	13.0%	建议加价6.5% ^{注(1)}
8.	港岛第8号	12.5%	建议加价6.7% ^{注(1)}
9.	港岛第8X号	12.5%	建议加价6.7% ^{注(1)}
10.	港岛第10号	9.2%	建议加价6.9% ^{注(1)}
11.	港岛第10P号	9.2%	建议加价6.9% ^{注(1)}
12.	港岛第16A号	11.1%	加价7.4%
13.	港岛第16M号	11.1%	加价7.4%
14.	港岛第16X号	15.0%	加价10.0%
15.	港岛第18M号	19.0%	加价10.1%
16.	港岛第20号	23.1%	加价10.8%
17.	港岛第20M号	33.3%	加价13.3%
18.	港岛第24A号	9.4%	建议加价7.5% ^{注(1)}
19.	港岛第24M号	9.5%	建议加价5.4% ^{注(1)}
20.	港岛第25号	9.4%	建议加价5.7% ^{注(1)}
21.	港岛第31号	13.0%	建议加价7.8% ^{注(1)}
22.	港岛第31X号	13.0%	建议加价7.8% ^{注(1)}
23.	港岛第32号	12.5%	处理中
24.	港岛第32A号	12.8%	处理中
25.	港岛第33号	12.5%	处理中
26.	港岛第33M号	12.8%	处理中
27.	港岛第35M号	14.6%	建议加价6.3% ^{注(1)}
28.	港岛第36X号	20.0%	处理中
29.	港岛第37号	20.7%	处理中
30.	港岛第39C号	15.4%	处理中
31.	港岛第39M号	15.1%	处理中
32.	港岛第40号	15.4%	处理中
33.	港岛第40X号	15.4%	处理中
34.	港岛第43M号	31.3%	处理中
35.	港岛第44M号	22.2%	处理中
36.	港岛第45A号	10.2%	处理中
37.	港岛第45S号	10.2%	处理中
38.	港岛第47E号	24.4%	处理中
39.	港岛第47M号	23.8%	处理中
40.	港岛第47S号	23.8%	处理中
41.	港岛第48M号	25.0%	处理中

序号	专线小巴路线编号	申请票价加幅 (全程)	申请结果
42.	港岛第51号	17.6%	处理中
43.	港岛第51A号	17.6%	处理中
44.	港岛第51S号	15.4%	处理中
45.	港岛第52号	15.8%	处理中
46.	港岛第56号	9.5%	建议加价4.8% ^{注(1)}
47.	港岛第56A号	9.5%	建议加价4.8% ^{注(1)}
48.	港岛第56B号	9.5%	建议加价4.8% ^{注(1)}
49.	港岛第58号	14.3%	处理中
50.	港岛第58A号	14.3%	处理中
51.	港岛第58M号	14.3%	处理中
52.	港岛第59号	15.2%	处理中
53.	港岛第59A号	14.3%	处理中
54.	港岛第59B号	14.3%	处理中
55.	港岛第59S号	15.0%	处理中
56.	港岛第59X号	14.9%	处理中
57.	港岛第63号	15.3%	处理中
58.	港岛第63A号	15.6%	处理中
59.	港岛第66号	14.7%	处理中
60.	港岛第66A号	14.7%	处理中
61.	港岛第68号	15.1%	处理中
62.	港岛第69号	14.7%	建议加价12.4% ^{注(1)}
63.	港岛第69A号	14.3%	建议加价11.1% ^{注(1)}
64.	港岛第69X号	8.7%	建议加价8.7% ^{注(1)}
65.	港岛第N4A号	14.5%	建议加价6.4% ^{注(1)}
66.	港岛第N4C号	14.5%	建议加价6.4% ^{注(1)}
67.	港岛第N4X号	14.5%	建议加价6.4% ^{注(1)}
68.	港岛第N31号	13.8%	建议加价6.0% ^{注(1)}
69.	港岛第N40号	14.6%	处理中
70.	港岛第N51S号	16.3%	处理中
71.	港岛第N59A号	15.7%	处理中
72.	港岛第N69X号	15.1%	建议加价11.5% ^{注(1)}
九龙			
1.	九龙第3号	11.9%	处理中
2.	九龙第5M号	11.3%	处理中
3.	九龙第8号	12.7%	处理中
4.	九龙第8M号	10.0%	处理中
5.	九龙第8S号	12.7%	处理中
6.	九龙第9M号	20.0%	加价20.0%
7.	九龙第12号	14.8%	加价14.8%
8.	九龙第12A号	9.6%	加价9.6%

序号	专线小巴路线编号	申请票价加幅 (全程)	申请结果
9.	九龙第12B号	9.6%	加价9.6%
10.	九龙第12S号	12.7%	加价12.7%
11.	九龙第17M号	15.1%	处理中
12.	九龙第20号	18.5%	加价13.0%
13.	九龙第20M号	15.0%	加价12.5%
14.	九龙第22A号	16.1%	处理中
15.	九龙第22M号	19.0%	处理中
16.	九龙第25A号	12.7%	处理中
17.	九龙第25B号	11.1%	处理中
18.	九龙第25M号	12.7%	处理中
19.	九龙第25MS号	15.7%	处理中
20.	九龙第37A号	11.4%	处理中
21.	九龙第37M号	11.4%	处理中
22.	九龙第38M号	22.7%	处理中
23.	九龙第39M号	22.7%	处理中
24.	九龙第44号	10.0%	处理中
25.	九龙第44A号	11.9%	处理中
26.	九龙第44M号	2.9%	处理中
27.	九龙第44S号	15.4%	处理中
28.	九龙第48号	12.5%	处理中
29.	九龙第49号	12.0%	处理中
30.	九龙第49M号	12.0%	处理中
31.	九龙第51M号	23.5%	加价17.6%
32.	九龙第52号	26.3%	加价15.8%
33.	九龙第53M号	23.5%	加价17.6%
34.	九龙第54号	11.5%	加价8.0%
35.	九龙第54M号	13.0%	加价8.7%
36.	九龙第54S号	12.5%	加价8.3%
37.	九龙第66S号	16.7%	建议加价8.3% ^{注(1)}
38.	九龙第71A号	13.6%	处理中
39.	九龙第71B号	13.6%	处理中
40.	九龙第72号	19.7%	加价13.6%
41.	九龙第73号	20.0%	加价12.9%
42.	九龙第75号	15.4%	处理中
43.	九龙第75A号	22.2%	处理中
44.	九龙第77M号	12.7%	处理中
45.	九龙第78号	17.6%	处理中
46.	九龙第78A号	17.6%	处理中
47.	九龙第80M号	10.9%	处理中
48.	九龙第81K号	10.9%	处理中

序号	专线小巴路线编号	申请票价加幅 (全程)	申请结果
49.	九龙第89A号	21.4%	处理中
50.	九龙第89B号	20.0%	处理中
51.	九龙第89C号	21.4%	处理中
52.	九龙第90A号	19.0%	处理中
53.	九龙第90B号	19.0%	处理中
新界			
1.	新界第3号	26.3%	建议加价10.5% ^{注(1)}
2.	新界第3A号	9.4%	建议加价7.5% ^{注(1)}
3.	新界第4号	16.2%	建议加价10.8% ^{注(1)}
4.	新界第4A号	14.3%	建议加价9.5% ^{注(1)}
5.	新界第20A号	14.8%	处理中
6.	新界第20B号	15.4%	处理中
7.	新界第20C号	15.7%	处理中
8.	新界第20E号	15.7%	处理中
9.	新界第20K号	14.7%	处理中
10.	新界第20M号	14.8%	处理中
11.	新界第20P号	14.8%	处理中
12.	新界第20R号	15.5%	处理中
13.	新界第20S号	14.3%	处理中
14.	新界第20T号	15.4%	处理中
15.	新界第20X号	14.8%	处理中
16.	新界第21A号	14.3%	处理中
17.	新界第21K号	15.4%	处理中
18.	新界第22K号	16.2%	处理中
19.	新界第23K号	14.8%	处理中
20.	新界第23S号	15.3%	处理中
21.	新界第26号	14.0%	处理中
22.	新界第26A号	13.6%	处理中
23.	新界第41号	11.1%	处理中
24.	新界第44号	12.1%	处理中
25.	新界第44A号	12.1%	处理中
26.	新界第44A1号	12.1%	处理中
27.	新界第44B号	12.1%	处理中
28.	新界第44B1号	12.1%	处理中
29.	新界第45号	10.8%	处理中
30.	新界第46号	8.0%	加价4.0%
31.	新界第46A号	8.0%	加价4.0%
32.	新界第46M号	14.9%	处理中
33.	新界第46X号	8.0%	加价4.0%
34.	新界第47M号	15.1%	处理中

序号	专线小巴路线编号	申请票价加幅 (全程)	申请结果
35.	新界第47S号	13.7%	建议加价9.8% ^{注(1)}
36.	新界第48S号	13.7%	建议加价9.8% ^{注(1)}
37.	新界第49S号	12.2%	处理中
38.	新界第50A号	12.5%	处理中
39.	新界第50K号	12.5%	处理中
40.	新界第51B号	11.6%	处理中
41.	新界第51K号	11.9%	处理中
42.	新界第59A号	11.3%	处理中
43.	新界第59S号	8.8%	处理中
44.	新界第60K号	15.8%	处理中
45.	新界第60P号	15.8%	处理中
46.	新界第60R号	15.8%	处理中
47.	新界第61M号	15.2%	处理中
48.	新界第61S号	15.3%	处理中
49.	新界第62K号	15.8%	处理中
50.	新界第63A号	16.2%	建议加价5.4% ^{注(1)}
51.	新界第63B号	16.2%	建议加价5.4% ^{注(1)}
52.	新界第63K号	16.2%	建议加价5.4% ^{注(1)}
53.	新界第63S号	16.8%	建议加价3.6% ^{注(1)}
54.	新界第64A号	15.4%	建议加价5.1% ^{注(1)}
55.	新界第64K号	15.4%	建议加价5.1% ^{注(1)}
56.	新界第68K号	15.3%	处理中
57.	新界第68S号	15.0%	处理中
58.	新界第69K号	14.3%	处理中
59.	新界第71号	12.2%	建议加价6.1% ^{注(1)}
60.	新界第71A号	9.1%	建议加价6.1% ^{注(1)}
61.	新界第72号	12.2%	建议加价6.1% ^{注(1)}
62.	新界第73号	14.8%	建议加价8.2% ^{注(1)}
63.	新界第73A号	14.8%	建议加价8.2% ^{注(1)}
64.	新界第74号	14.8%	建议加价8.2% ^{注(1)}
65.	新界第74A号	13.2%	建议加价9.4% ^{注(1)}
66.	新界第75号	66.7%	建议加价14.9% ^{注(1)}
67.	新界第76号	59.4%	建议加价8.7% ^{注(1)}
68.	新界第87号	19.1%	加价14.9%
69.	新界第87A号	19.3%	加价12.3%
70.	新界第87K号	19.1%	加价14.9%
71.	新界第87M号	18.5%	加价13.0%
72.	新界第88号	17.6%	处理中
73.	新界第88B号	17.6%	处理中
74.	新界第89号	19.2%	处理中

序号	专线小巴路线编号	申请票价加幅 (全程)	申请结果
75.	新界第89A号	19.2%	处理中
76.	新界第89B号	19.2%	处理中
77.	新界第89M号	20.4%	处理中
78.	新界第89P号	19.2%	处理中
79.	新界第89S号	20.4%	处理中
80.	新界第90A号	52.1%	处理中
81.	新界第90M号	16.7%	处理中
82.	新界第90P号	52.1%	处理中
83.	新界第91号	41.0%	处理中
84.	新界第91A号	46.3%	处理中
85.	新界第92M号	16.7%	处理中
86.	新界第93号	16.7%	处理中
87.	新界第93A号	18.9%	处理中
88.	新界第98号	20.4%	处理中
89.	新界第99号	10.5%	处理中
90.	新界第105号	18.7%	处理中
91.	新界第106号	9.5%	处理中
92.	新界第107号	10.0%	处理中
93.	新界第113号	11.3%	处理中
94.	新界第115号	9.1%	处理中
95.	新界第140M号	8.7%	加价5.8%
96.	新界第301号	22.0%	处理中
97.	新界第301M号	22.0%	处理中
98.	新界第302号	12.5%	处理中
99.	新界第310M号	10.4%	处理中
100.	新界第401号	14.9%	处理中
101.	新界第402S号	15.4%	处理中
102.	新界第403号	15.1%	处理中
103.	新界第403A号	15.1%	处理中
104.	新界第403P号	15.1%	处理中
105.	新界第403X号	15.1%	处理中
106.	新界第409号	19.7%	加价7.0%
107.	新界第409K号	19.7%	加价7.0%
108.	新界第409S号	19.7%	加价7.0%
109.	新界第410号	10.0%	建议加价6.0% ^{注(1)}
110.	新界第481号	15.1%	处理中
111.	新界第481A号	15.1%	处理中
112.	新界第481B号	15.1%	处理中
113.	新界第481X号	15.1%	处理中
114.	新界第482号	15.2%	处理中

序号	专线小巴路线编号	申请票价加幅 (全程)	申请结果
115.	新界第505号	16.8%	处理中
116.	新界第601号	15.5%	建议加价9.9% ^{注(1)}
117.	新界第601C号	11.9%	建议加价1.7% ^{注(1)}
118.	新界第602号	15.5%	建议加价9.9% ^{注(1)}
119.	新界第602C号	20.0%	建议加价9.1% ^{注(1)}
120.	新界第603号	15.5%	建议加价9.9% ^{注(1)}
121.	新界第604号	14.5%	建议加价9.1% ^{注(1)}
122.	新界第605号	19.7%	建议加价9.9% ^{注(1)}
123.	新界第606S号	4.0%	建议加价4.0% ^{注(1)}
124.	新界第618号	22.1%	建议加价9.9% ^{注(1)}
125.	新界第620号	17.2%	建议加价10.3% ^{注(1)}
126.	新界第808号	12.3%	处理中
127.	新界第808P号	12.3%	处理中
128.	新界第809K号	12.5%	处理中
129.	新界第811号	14.5%	处理中
130.	新界第811A号	14.9%	处理中
131.	新界第811B号	15.7%	处理中
132.	新界第811K号	15.7%	处理中
133.	新界第811P号	14.5%	处理中
134.	新界第811S号	20.2%	处理中

注(1):

运输署已完成处理有关专线小巴路线的加价申请，建议加幅尚待生效。

(B) 持牌渡轮服务

序号	持牌渡轮服务	申请票价加幅	申请结果
1.	北角—观塘(危险品车辆渡轮服务)	60%	加价 60%
2.	中环—愉景湾	60%	处理中

(C) 的士

序号	的士类别	申请收费平均 加幅	申请结果
1.	市区的士 ^{注(2)}	16.95%	处理中
2.	新界的士 ^{注(3)}	15.37%	处理中
3.	大屿山的士 ^{注(4)}	11.68%	处理中

注(2):

市区的士业界另外要求跳表停车等候时间由60秒缩短至45秒；每件行李加收1元（由6元增至7元）；以及每只动物或鸟类加收2元（由5元增至7元）。

注(3):

新界的士业界另外要求每件行李加收1元（由6元增至7元）；以及每只动物或鸟类加收2元（由5元增至7元）。

注(4):

大屿山的士业界另外要求每件行李加收2元（由6元增至8元）；每只动物或鸟类加收3元（由5元增至8元）；以及每程电召预约服务的收费加收3元（由5元增至8元）。

2. 为方便市民转乘不同的公共交通服务，公共交通服务营办商之间设有转乘票价优惠安排。有关安排在2021年至2023年的详情载列于下表。由于涉及大量路线，该等资料现以总计方式列载：

转乘计划涉及的公共交通营办商 ^{注(5)}	每次转乘可享的成人票价优惠	每日平均受惠转乘乘客人次	计划开始及终止日期 ^{注(6)}
铁路及专营巴士 2021年：28条路线 2022年：17条路线 2023年：19条路线	2021年：1.0元 2022及2023年： 0.6元- 2.0元	2021年：22 590 2022年：21 280 2023年：26 660	持续实施
铁路及专线小巴 ^{注(7)} 2021年：551条路线 2022年：547条路线 2023年：所有路线	2021年至2023年 11月4日： 0.3元至3元 2023年11月5日 起： 0.5元至3元	2021年：411 930 2022年：392 950 2023年：456 560	持续实施
铁路及街渡渡轮 (1条路线)	0.5元	2021年：390 2022年：320 2023年：370	由2020年 6月1日开始并持续 实施
各专营巴士公司提供的巴士转乘优惠 ^{注(8)} 2021年：585条路线 2022年：608条路线 2023年：629条路线	2021及2022年： 0.5元至37.0元 2023年： 0.1元至38.7元	2021年：176 530 2022年：157 270 2023年：180 900	持续实施

转乘计划涉及的公共交通营办商 ^{注(5)}	每次转乘可享的成人票价优惠	每日平均受惠转乘乘客人次	计划开始及终止日期 ^{注(6)}
专营巴士及专线小巴 2021年：36条路线 2022年：38条路线 2023年：71条路线	2021及2022年： 1.0元 2023年： 1.0元至4.0元	2021年：344 2022年：286 2023年：258	持续实施
专营巴士及电车 (35条路线)	2021及2022年： 2.6元 2023年： 3.0元	2021年：1 700 2022年：1 100 2023年：1 300	由2017年7月1日开始并持续实施
各专线小巴路线组合之间的转乘 (41条路线)	1.0元至11.9元	不适用 ^{注(9)}	持续实施
不同渡轮营办商之间的渡轮转乘 (2条航线)	2021年： 3.6元至6.8元 2022年： 3.8元至6.8元 2023年： 3.8元至9.4元	2021年：22 2022年：18 2023年：21	由2011年7月1日开始并持续实施

注(5)：不包括同一营办商辖下路线之间的转乘票价优惠安排。

注(6)：运输署没有备存每项转乘计划开始日期的资料。

注(7)：自2018年6月3日起，香港铁路有限公司推出铁路与专线小巴转乘计划。在此计划下，凡使用八达通卡由港铁转乘专线小巴或由专线小巴转乘港铁的乘客，可享0.3元的转乘优惠。而由2023年11月5日起，上述转乘计划的优惠由每程0.3元提高至0.5元，并进一步涵盖全港所有专线小巴路线。而铁路与个别专线小巴路线的转乘优惠高达3元。

注(8)：有关数字涵盖各专营巴士公司所有已提供转乘优惠的巴士路线。

注(9)：运输署没有备存不同专线小巴路线组合之间转乘的乘客人次数字。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号: 1016)

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 (李颂恩)
局长: 运输及物流局局长

问题:

就泊车位数及设施方面:

1. 请分别列出,于过去三年各区分别由政府及私营机构提供的 (a) 私家车 (b) 电单车及 (c) 货车或商用泊车位数目。
2. 上述政府及私营机构泊车位中,提供电动车充电设施的数目分别有多少?请分别列出。
3. 现列出,过去三年及截至现时为止:
 - (a) 全港泊车位与领有牌照车辆数目的比例
 - (b) 全港商用车辆泊车位与领有商用车辆牌照车辆数目的比例
 - (c) 全港电单车泊车位与领有电单车车辆牌照车辆数目的比例
4. 请分别列出,于过去三年及今个年度,各区用作临时停车场的短期租约数目,这些短期租约可提供停泊车辆数目,以及拟定收回时间。请参考以下列表。
x x 年度

地区	短期租约地点	可停泊车辆数目	拟定收回时间

5. 当局于2021年完成修订《香港规划标准与准则》,增加资助房屋项目的商用车辆泊车位种类及数目,请问完成修订后,至今增加了多少相关泊车位?请按区域列出。

6. 请以表列出于过去五年，当局增加泊车位的规划措施，增加泊车位数目，以及涉支分别多少。
7. 请提供过去三年，政府多层停车场于繁忙时间及非繁忙时间的平均使用率分别为何？
8. 请提供过去三年，警方发出违例泊车定额罚款的检控数字，并请以十八区分别列出。

提问人：陈恒镛议员(立法会内部参考编号：33)

答复：

1. 过去3年，各区分别由政府及私营机构提供的私家车、电单车及商用泊车位数目载于附件1。
2. 根据环境保护署提供的资料，过去3年全港由政府及私营机构所提供的公共电动车充电器数目按18区载于附件2。
3. 过去3年，全港领有牌照的所有车辆、商用车辆和电单车的数目、三类车辆泊车位数目与三类领牌车辆数目的比例表列于附件3。
4. 综合地政总署及运输署备存的资料，过去3年按区议会分区划分用作短期租约收费公众停车场的数目、相关泊车位数目及已收回的短期租约收费公众停车场的数目列于附件4。至于拟定收回短期租约收费公众停车场的时间表，地政总署目前计划于2024-25年度收回2个分别位于屯门及青衣的短期租约收费公众停车场。
5. 运输署于2021年8月修订《香港规划标准与准则》中增加了资助房屋项目的商用车辆泊车位种类及数目。是次修订可提供的新泊车位数目取决于个别发展项目的进度，预期私人及资助房屋发展项目最快可在未来一至两年开始陆续增加泊车位。
6. 政府一直积极推展一系列短期及中长期措施，在情况许可下适量增加泊车位供应。过去5年，全港的泊车位数目共增加了约32 400个。增加泊车位的短期及中长期措施及其进展详载于附件5。

运输署增加泊车位的工作由现有人员执行，涉及的开支没有详细分项。

7. 过去3年，运输署辖下11个公众停车场的平均使用率如下：

停车场	区域	平均使用率(%) [^]					
		上午10时至晚上6时			晚上6时至上午10时		
		2021年	2022年	2023年	2021年	2022年	2023年
天星码头	中西区	80	81	82	25	27	31
大会堂		62	57	65	19	19	25
林士街		64	63	57	31	34	27
坚尼地城		88	85	86	80	80	80
天后	湾仔	81	81	79	67	66	64
筲箕湾	东区	83	83	80	80	80	78
香港仔	南区	68	69	64	82	83	79
双凤街	黄大仙	73	74	77	83	84	83
黄大仙 [#]		69	63	45	34	38	32
葵芳	葵青	79	80	83	75	76	76
荃湾	荃湾	84	84	86	80	80	82

[^] 不包括电单车泊车位

[#] 黄大仙停车场原本提供25个旅游巴士泊车位的泊车设施。自2020年9月1日起,该停车场临时开放予私家车、客货车及货车(5.5公吨以上)停泊,有关临时安排随疫情过后于2023年4月16日取消。由2023年11月18日起,该停车场除旅游巴士外,亦开放予货车(5.5公吨以上)停泊。

8. 警务处处理违例泊车定额罚款通知书及其他交通执法数字是以警察总区作划分,故没有按18区划分的检控数字。在2021年至2023年,警务处发出的违例泊车定额罚款通知书,按警察总区划分的数字表列如下:

警察总区	违例泊车定额罚款通知书的数目		
	2021年	2022年	2023年
港岛	688 592	624 000	523 167
东九龙	570 466	555 417	443 038
西九龙	862 992	1 011 084	960 276
新界南	584 706	570 895	471 527
新界北	595 404	602 075	615 011
合计	3 302 160	3 363 471	3 013 019

过去3年各区私家车、电单车及商用车辆泊车位数目[^]

地区	截至 每年 2 月	政府提供的泊车位			私营机构提供的泊车位		
		(a) 私家车	(b) 电单车	(c) 商用车辆	(a) 私家车	(b) 电单车	(c) 商用车辆
中西区	2024 年	4 410	996	643	34 058	483	443
	2023 年	4 443	979	644	34 065	483	515
	2022 年	4 446	944	647	34 065	480	521
湾仔	2024 年	3 598	1 024	313	35 123	321	180
	2023 年	3 589	991	284	35 209	323	181
	2022 年	3 745	964	280	35 483	352	182
东区	2024 年	3 703	1 183	545	43 136	1 455	1 616
	2023 年	3 668	1 151	537	43 112	1 440	1 617
	2022 年	3 664	1 152	537	42 750	1 451	1 626
南区	2024 年	3 329	935	330	36 751	1 053	1 069
	2023 年	3 317	930	331	37 144	1 021	1 049
	2022 年	3 295	925	381	36 610	1 008	1 066
油尖旺	2024 年	2 589	1 343	785	33 421	797	875
	2023 年	2 674	1 338	789	33 259	796	864
	2022 年	2 555	1 350	779	33 351	747	976
深水埗	2024 年	5 305	1 380	1 445	25 696	868	2 301
	2023 年	5 292	1 374	1 447	24 973	838	2 277
	2022 年	5 057	1 282	1 454	25 133	794	2 262
九龙城	2024 年	5 514	1 238	417	46 565	1 045	1 173
	2023 年	5 508	1 214	419	45 989	930	1 068
	2022 年	5 472	1 168	417	44 296	848	1 074

地区	截至 每年 2 月	政府提供的泊车位			私营机构提供的泊车位		
		(a) 私家车	(b) 电单车	(c) 商用车辆	(a) 私家车	(b) 电单车	(c) 商用车辆
黄大仙	2024 年	4 500	1 080	460	16 472	1 328	910
	2023 年	4 513	1 027	442	16 403	1 311	950
	2022 年	4 546	1 026	465	16 192	1 285	943
观塘	2024 年	8 241	2 321	702	40 906	2 447	2 929
	2023 年	8 197	2 243	665	41 058	2 368	2 810
	2022 年	8 190	2 194	659	40 159	2 323	2 811
荃湾	2024 年	2 707	901	224	35 826	886	2 322
	2023 年	2 746	860	227	35 777	807	2 228
	2022 年	2 720	832	209	35 108	773	2 204
屯门	2024 年	5 060	1 118	669	38 656	958	2 129
	2023 年	4 788	1 052	631	38 143	872	2 105
	2022 年	4 796	1 035	564	37 595	808	2 100
元朗	2024 年	4 567	864	699	39 192	1 110	1 963
	2023 年	4 590	855	696	39 322	1 119	1 797
	2022 年	4 569	917	661	38 001	989	1 752
北区	2024 年	5 097	678	852	17 768	380	998
	2023 年	4 701	550	800	17 804	377	916
	2022 年	3 945	539	802	17 610	343	855
大埔	2024 年	2 659	366	665	29 763	850	695
	2023 年	2 455	339	658	29 432	845	692
	2022 年	2 326	291	638	28 674	827	673
西贡	2024 年	3 855	697	601	40 436	2 759	1 224
	2023 年	3 900	685	614	40 472	2 673	1 242
	2022 年	3 834	606	682	40 273	2 553	1 261

地区	截至 每年 2 月	政府提供的泊车位			私营机构提供的泊车位		
		(a) 私家车	(b) 电单车	(c) 商用车辆	(a) 私家车	(b) 电单车	(c) 商用车辆
沙田	2024 年	6 073	1 032	616	71 024	2 376	2 411
	2023 年	5 999	987	622	70 191	2 210	2 335
	2022 年	5 926	952	579	68 768	2 139	2 368
葵青	2024 年	5 345	1 606	975	30 841	1 378	8 860
	2023 年	5 252	1 566	960	30 887	1 362	10 282
	2022 年	5 229	1 534	962	30 808	1 350	10 275
离岛	2024 年	2 721	336	397	17 579	371	884
	2023 年	2 111	261	266	13 835	386	890
	2022 年	2 213	277	307	13 732	370	887
总计	2024 年	79 273	19 098	11 338	633 213	20 865	32 982
	2023 年	77 743	18 402	11 032	627 075	20 161	33 818
	2022 年	76 528	17 988	11 023	618 608	19 440	33 836

^ 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各部门、机构、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。

过去3年各区由政府及私营机构提供的公共电动车充电器数目

地区	截至 每年年尾	公共电动车充电器数目		
		政府	私营机构	小计
中西区	2023年	300	125	425
	2022年	308	84	392
	2021年	244	78	322
湾仔	2023年	209	195	404
	2022年	210	170	380
	2021年	210	150	360
东区	2023年	179	202	381
	2022年	184	133	317
	2021年	90	119	209
南区	2023年	57	224	281
	2022年	57	183	240
	2021年	9	59	68
油尖旺	2023年	9	366	375
	2022年	9	325	334
	2021年	0	253	253
深水埗	2023年	121	134	255
	2022年	117	191	308
	2021年	76	191	267
九龙城	2023年	91	107	198
	2022年	87	89	176
	2021年	87	83	170
黄大仙	2023年	88	140	228
	2022年	46	61	107
	2021年	46	59	105
观塘	2023年	109	1 094	1 203
	2022年	105	886	991
	2021年	104	858	962
荃湾	2023年	187	96	283
	2022年	185	61	246
	2021年	178	63	241
屯门	2023年	48	81	129
	2022年	40	56	96

地区	截至 每年年尾	公共电动车充电器数目		
		政府	私营机构	小计
	2021年	37	52	89
元朗	2023年	91	251	342
	2022年	91	137	228
	2021年	88	114	202
北区	2023年	306	160	466
	2022年	179	157	336
	2021年	94	167	261
大埔	2023年	104	59	163
	2022年	44	23	67
	2021年	41	17	58
西贡	2023年	49	309	358
	2022年	49	226	275
	2021年	27	174	201
沙田	2023年	247	993	1 240
	2022年	244	282	526
	2021年	227	309	536
葵青	2023年	119	106	225
	2022年	123	68	191
	2021年	108	66	174
离岛	2023年	236	223	459
	2022年	132	92	224
	2021年	123	95	218
总计	2023年	2 550	4 865	7 415
	2022年	2 210	3 224	5 434
	2021年	1 789	2 907	4 696

过去 3 年领有牌照的所有车辆数目、商用车辆数目和电单车数目与其各自的泊车位数目

	截至每年年尾	领有牌照的车辆数目	泊车位数目	泊车位与领牌车辆数目的比例
(a) 所有车辆	2023 年	775 391	798 492	1.03
	2022 年	770 150	786 058	1.02
	2021 年	777 310	776 126	1.00
(b) 商用车辆	2023 年	69 737	45 388	0.65
	2022 年	69 441	44 778	0.64
	2021 年	70 660	44 907	0.64
(c) 电单车	2023 年	73 480	39 864	0.54
	2022 年	74 259	38 356	0.52
	2021 年	70 937	37 317	0.53

2021-2023 年 18 区短期租约用地收费公众停车场详情

地区	年度 (截至该 年年底)	短期租约用 地收费公众 停车场数目	泊车位 数目	过去三年(2021-2023 年)已收回的短期租约用地收费公众停车场 数目 (相关编号及地点)
中西区	2023	3	185	2 (NHX804(东边街北)及 SHX1356(薄扶林道))
	2022	4	165	
	2021	5	278	
湾仔	2023	-	-	-
	2022	-	-	
	2021	-	-	
东区	2023	9	945	1 (EHX510(创富道))
	2022	8	893	
	2021	9	918	
南区	2023	4	254	2 (SHX1331(春坎角)及 SHX1324(华乐径))
	2022	5	229	
	2021	6	280	
油尖旺	2023	4	784	2 (KX3102(文汇街)及 STTKW0012(洗衣街))
	2022	5	667	
	2021	4	492	
深水埗	2023	5	832	1 (KX3086(通州街))
	2022	5	763	
	2021	5	763	
九龙城	2023	4	758	1
	2022	5	856	

地区	年度 (截至该 年年底)	短期租约用 地收费公众 停车场数目	泊车位 数目	过去三年(2021-2023年)已收回的短期租约用地收费公众停车场 数目 (相关编号及地点)
	2021	5	952	(KX2987(红鸾道))
黄大仙	2023	3	362	1 (KX3015(黄大仙道))
	2022	4	347	
	2021	3	288	
观塘	2023	11	1 188	4 (KX2921(宏展街)、 KX3094(彩兴路)、 KX3127(安秀道)及 KX3081(碧云道))
	2022	10	1 352	
	2021	10	1 352	
荃湾	2023	11	2 534	2 (STT1481(海盛路)及 STT1524(海盛路))
	2022	11	2 663	
	2021	13	2 475	
屯门	2023	18	2 263	4 (MX16007(湖山路)、 MX17003(屯义街)、TM0068(亦园路)及 MX18020(三圣街))
	2022	17	2 627	
	2021	18	2 509	
元朗	2023	18	1 276	3 (STT2991(天坛街)、YL0090(天业路)及 STT2954(青山公路—潭尾段))
	2022	18	1 195	
	2021	17	1 098	
北区	2023	17	1 306	10 (STT1681(彩顺街)、 STTNX1723(大窝西支路)、 STTNX1740(彩发街)、
	2022	21	1 975	
	2021	22	1 897	

地区	年度 (截至该 年年底)	短期租约用 地收费公众 停车场数目	泊车位 数目	过去三年(2021-2023年)已收回的短期租约用地收费公众停车场 数目 (相关编号及地点)
				STTNX1790(彩发街)、 STTNX1795(粉岭)、 STT2954(彩晖街)、STT1651(新运路)、STTN0030(彩顺街)、 STTNX1713(安居街)及 STTNX1791(保平路))
大埔	2023	11	1 388	-
	2022	10	1 336	
	2021	6	899	
西贡	2023	18	3 368	1 (SX5234(翠塘路))
	2022	18	3 509	
	2021	18	3 242	
沙田	2023	18	2 910	3 (STT2211(文林路)、 STT2086(彩沙街)及 STT2129(颢和里))
	2022	19	2 940	
	2021	18	2 747	
葵青	2023	48	4 811	2 (STT3776(荃青交汇处)及 STT3727(货柜码头南路))
	2022	52	7 727	
	2021	51	7 926	
離島	2023	4	47	2 (STTXC2889(喜东街)及 STTIS0099(银树街))
	2022	4	214	
	2021	4	165	

增加泊车位的短期及中长期措施的进展
(截至 2024 年 2 月)

措施	进展
I. 短期措施	
1. 在合适的路旁地点划设夜间泊车位	提供约 1 793 个商用车泊车位供货车及旅游巴士使用
2. 善用高架天桥的桥底位置地方划设泊车位	提供约 1 639 个泊车位供电单车、私家车和商用车辆使用
3. 在非办公时间开放更多政府大楼的泊车位予公众使用	开放 13 个联用办公大楼内约 1 220 个泊车位
4. 鼓励学校在非上课时间开放校舍供学生服务车辆停泊	37 间学校合共提供约 108 个学生服务车辆泊车位
5. 在合适的短期租约停车场的租约条款中，订明最少需提供的商用车辆泊车位数目	涉及约 1 883 个商用车辆泊车位
6. 增设路旁旅游巴士泊车位及上落客设施	提供约 1 226 个泊车位及 422 个上落客设施供旅游巴士使用
II. 中长期措施	
7. 研究规定在合适的新发展项目开放一定数目的附属泊车位及上落客货处作夜间公众商用车辆泊车用途	已于 2021 年 2 月或以后新推售的适用政府土地加入相关条款。
8. 按照「一地多用」的原则，在合适的「政府、机构或社区」设施和公共休憩用地发展项目尽量增加泊车位	现正推展约 20 个工程项目提供约 5 100 个泊车位，预计由 2024-25 年度开始陆续落成。
9. 善用地下公众停车场总楼面面积宽免措施，规定合适的新发展或重建项目增设公众停车场	按运输署的数字，现时正在规划并将应用地下公众停车场总楼面面积宽免措施的发展项目大约有 24 个。
10. 在短期租约停车场及政府停车场内采用自动泊车系统	4 个已启用 / 兴建中的短期租约停车场提供自动泊车系统，预计可提供共约 900 个泊车位(包括传统及自动泊车系统泊车位)。 此外，3 个兴建中的政府停车场提供自动泊车系统，预计可提供共约 880 个泊车位(包括传统及自动泊车系统泊车位)。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1017)

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 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

三条过海隧道于2023年8月实施「633」固定方案,以及于2023年12月实施「分时段收费」, 请问:

1. 三条过海隧道在繁忙时间及非繁忙时间, 推行「633」固定方案及「分时段收费」方案时, 两方案下的平均行车时间(或车速)分别如何? 请以表列出。
2. 三条过海隧道在繁忙时间及非繁忙时间, 推行「633」固定方案及「分时段收费」方案时, 按车种划分使用三隧过海的情况为何? 请以表列出。
3. 两方案推出后, 繁忙时间三条过海隧道的车龙平均长度为何? 请分别列出, 并以方案推出前及后作出比较

提问人： 陈恒镛议员(立法会内部参考编号：34)

答复：

为理顺过海交通及善用隧道容量, 政府在2023年分阶段调整3条过海隧道(即西区海底隧道(西隧)、海底隧道(红隧)和东区海底隧道(东隧))的隧道费, 以便驾驶者有序适应隧道费调整。运输署一直密切监察新收费实施后的交通情况(特别是隧道入口上游连接路的交通情况), 新收费实施后得到驾驶人士的配合和调整出行安排, 已见成效, 隧道口的整体车龙和塞车情况已有纾缓。

1. 有关3条过海隧道入口上游连接路在实施新收费下平日(即星期一至五, 不包括公众假期)平均车速, 详见附表一。
2. 有关3条过海隧道在实施新收费下按车种划分的平日(即星期一至五, 不包括公众假期)平均过海车流, 详见附表二。

3. 有关 3 条过海隧道在实施新收费前后的平均最长车龙，详见附表三。

平日上午繁忙时段3条过海隧道入口上游连接路南行的平均车速

平均车速 (每公里 / 小时) ¹		西隧	红隧	东隧
分时段收费 实施前 ²	上午繁忙时段 ⁴	56	14	33
	繁忙时段以外时间 ⁵	76	40	67
分时段收费 实施后 ³	上午繁忙时段 ⁴	53	24	40
	繁忙时段以外时间 ⁵	75	46	66

注:

1. 由最长车龙位置至隧道入口的平均行车速度
2. 即 2023 年 12 月 4 日至 8 日期间
3. 即 2024 年 2 月期间的星期一至五, 当中已剔除公众假期及受其影响的日子 (例如: 农历年三十、年初五至初七)
4. 「上午繁忙时段」指平日 07:30 至 10:30 (共 3 小时)
5. 「繁忙时段以外时间」指平日 00:00 至 07:30、10:30 至 16:30 及 19:30 至 24:00 (共 18 小时)

3条过海隧道平日平均车流量(双向)(架次)¹

		西隧			红隧			东隧		
		电单车 ⁶ 及私家车	的士	其他 商用车	电单车 ⁶ 及私家车	的士	其他 商用车	电单车 ⁶ 及私家车	的士	其他 商用车
分时段收费 实施前 ²	繁忙时段 ⁴	21 300	8 800	7 500	19 800	1 700	11 300	21 500	3 900	6 300
	繁忙时段 以外时间 ⁵	23 500	17 700	8 700	37 000	11 800	23 300	27 700	10 100	9 800
分时段收费 实施后 ³	繁忙时段 ⁴	20 200	8 100	10 500	21 300	3 200	6 700	19 200	4 200	6 000
	繁忙时段 以外时间 ⁵	31 900	15 200	14 900	36 000	13 800	13 900	25 800	9 500	9 600

注:

1. 有关车流量并未计及繁忙时段排队进入隧道的车龙（如有）
2. 即 2023 年 12 月 4 日至 8 日期间
3. 即 2024 年 2 月期间的星期一至五，当中已剔除公众假期及受其影响的日子（例如：农历年三十、年初五至初七）
4. 「繁忙时段」指平日 07:30 至 10:30 及 16:30 至 19:30（共 6 小时）
5. 「繁忙时段以外时间」指平日 00:00 至 07:30、10:30 至 16:30 及 19:30 至 24:00（共 18 小时）
6. 「电单车」包括机动三轮车

平日上午繁忙时段的平均最长车龙

平均车龙 (公里)	西隧	红隧	东隧
过海隧道收费调整前 ¹	0.1	2.6	1.7
「633」固定收费实施后 ²	0.7	2.2	1.7
分时段收费实施后 ³	1.3	1.5	1.1

注：

1. 即 2021 年 11 月期间（即政府调整 3 条过海隧道收费前）
2. 即 2023 年 9 月期间
3. 即 2024 年 2 月期间

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号: 1018)

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 (李颂恩)
局长: 运输及物流局局长

问题:

1. 香港去年开始推行「易通行」道路缴费服务之后, 发生拖欠情况的情况如何? (请列出相关个案数目)
2. 截至现时为止, 获处理及仍在进行处理的情况为何?
3. 服务至推行以来, 出现系统出错或多扣 / 少扣钱的情况有少宗?

提问人: 陈恒镛议员(立法会内部参考编号: 35)

答复:

- 1.及2. 所有政府收费隧道和青沙管制区已顺利实施「易通行」, 政府一直呼吁登记车主尽快完成「易通行」三步曲: (1) 安装车辆贴、(2) 开立「易通行」户口及(3) 设定自动缴费方式, 以尽享「易通行」带来的便利。登记车主必须在车辆驶经收费区的14个工作日内缴交隧道费, 否则会被征收附加费。运输署可根据法例向裁判官提出申请要求有关车主缴清相关费用。

运输署已陆续将欠缴交隧道费的个案交予裁判法院处理。截至2024年2月底, 未有缴交隧道费的个案约34 000宗, 占总整体车流量(约125 000 000架次)约0.03%。裁判法院亦已陆续审理欠缴隧道费及附加费的案件, 并已向涉案的登记车主发出命令, 要求他们就每宗个案向裁判法院缴付所有欠缴款额(包括隧道费、首次附加费175元及额外附加费350元), 以及相关罚款和讼费。裁判法院亦已指示运输署拒绝办理涉案车辆的续牌及过户申请, 并可向拒绝缴交判决款额的车主发出扣押令, 饬令以扣押并出售财物及实产的方式, 向相关车主征取判决款项。

3. 自「易通行」实施至2024年3月7日期间，与隧道费相关的查询 / 投诉个案平均每日约68宗，占整体使用「易通行」的每日平均车流量(约410 000架次)约0.017%。经调查后，有关个案不涉及系统问题，主要成因归纳如下：

- (a) 部份个案涉及未有安装车辆贴的私家车，加上部分车辆所刻印在车牌的号码未必足够清晰而令自动车牌识别系统未能准确辨认，故此需要隧道费服务商进行人手辨认，而在人手辨认的过程中偶有出错；以及
- (b) 部份个案涉及使用车种贴的私家车或使用司机卡的的士，未有按安装指引正确地安装车种贴 / 司机卡，因而影响「易通行」系统准确地感应相关车种贴 / 司机卡。

就上述的情况，隧道费服务商已采取以下相应的措施，包括：

- (a) 开发专属程式以提升系统辨识车牌号码的能力，并加强培训前线员工；以及
- (b) 于「易通行」网站及向的士业界提供详细的安装车种贴 / 司机卡的安装指引及教学短片，供用户参考。此外，隧道费服务商亦在四个服务点提供为用户检查车种贴 / 司机卡安装情况的服务。

「易通行」实施至今，西区海底隧道于2023年12月18日曾短暂发生一宗因人为疏忽而导致错收隧道费的事件。运输署已即时要求隧道费服务商退还款项，严肃调查以及即时堵塞错误漏洞。运输署已于2023年12月22日发出新闻稿交代事件始末，并正密切监督服务商采取跟进改善工作，包括安排独立审计检视服务商的操作，以确保同类事件不再发生。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号: 1019)

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 (李颂恩)

局长: 运输及物流局局长

问题:

请提供以下铁路线于早上繁忙时间, 最繁忙路段的载客率(载客率请以每平方米站立4人计算)。(请参考下表列之)

		沙中线 通车前 (即2022 年5月15 日前)	沙中线通 车后至 12/2022	2023年	2024年 至今
东铁线	沙田至大围				
	大围至九龙塘				
屯马线	锦上路至荃湾西				
港岛线	北角至炮台山				
	天后至铜锣湾				
观塘线	石硤尾至太子				
	彩虹至九龙湾				
荃湾线	油麻地至佐敦				
	深水埗至太子				

提问人: 陈恒镔议员(立法会内部参考编号: 36)

答复：

各相关铁路线在早上最繁忙一小时的最繁忙单向路段载客率如下^{注1}：

	最繁忙路段	载客率 ^{注2} (每平方米站立4人)		
		东铁线过海段通车前 ^{注3}	东铁线过海段通车后 ^{注3}	2023年
东铁线	沙田至大围	60%	-	-
	大围至九龙塘	-	73%	94%
屯马线	锦上路至荃湾西	76%	77%	-
	荃湾西至美孚	-	-	85%
港岛线	北角至炮台山	73%	-	-
	天后至铜锣湾	-	74%	81%
观塘线	石碇尾至太子	73%	-	-
	彩虹至九龙湾	-	65%	68%
荃湾线	油麻地至佐敦	83%	-	-
	深水埗至太子	-	66%	73%

注1：一般而言，除了有重大改动外(例如新铁路线开通)，香港铁路有限公司(港铁公司)会按季度计算乘客量数字，以评估铁路线的服务需求。故港铁公司未能提供2024年第一季的载客率数字。

注2：当评估铁路线的服务需求时，一般会以最高载客率路段(即铁路线最繁忙路段)的载客率作为指标。因此上表只提供相关铁路线于表列时期内最繁忙单向路段的载客率。

注3：指东铁线过海段通车(2022年5月15日)前的一个星期和通车后的一个星期的平均载客率。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1020)

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 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

就泊车转乘计划：

1. 请提供过去三年，各区提供「泊车转乘」设施的(a)停车场地地点(b)泊车转乘收费，以及(c)繁忙时间使用率
2. 会否计划于未来增设更多「泊车转乘」设施?如有，请提供详情。

提问人：陈恒镔议员(立法会内部参考编号：37)

答复：

1. 目前，全港有24个停车场提供合共约9 700个转乘泊车位，有关泊车转乘设施详情载于附件。按我们掌握的数据，过去三年泊车转乘每小时收费由\$4至\$21不等，而日泊收费(不计及机场快线和高铁泊车转乘)则由\$60至\$105不等，收费视乎个别地点的泊车转乘需求等因素而定。运输署没有备存各泊车转乘设施繁忙时间使用率数字。
2. 运输署正与地政总署研究，在合适的短期租约收费公众停车场实施泊车转乘的可行性，目标选址包括邻近荃湾西站、青衣站和恒安站的短期租约停车场。在公众泊车位方面，运输署会继续按照「一地多用」的原则，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泊车位，并继续密切留意需求，探讨和研究于合适选址引入泊车转乘设施，便利市民使用集体运输。政府亦正在《交通运输策略性研究》中研究在合适的运输交汇枢纽提供泊车转乘设施，进一步鼓励驾驶人士使用公共交通服务，以及减少车辆进入交通繁忙的地区。

泊車转乘设施详情

地点	管理者	泊車转乘收费
青衣站	港铁公司	每小时收费由\$4至\$21不等，而日泊收费(不计及机场快线或高铁泊車转乘)则由\$60至\$105不等。
锦上路停车场	港铁公司	
九龙站	港铁公司	
红磡站	港铁公司	
彩虹泊車转乘公众停车场	港铁公司	
香港站	港铁公司	
海洋公园站	港铁公司	
西九龙站	港铁公司	
荃湾西站	港铁公司	
上水宝石湖村第一期公众停车场	房屋署	
屯门站	私人	
乌溪沙站	私人	
东港城停车场	私人	
奥海城一期商场	私人	
启田商场停车场	领展	
朗屏停车场D	领展	
爱民停车场	领展	
乐富生活创库停车场	领展	
乐富街市停车场	领展	
黄大仙中心北馆停车场	领展	
黄大仙中心南馆停车场	领展	
黄大仙二区有盖停车场	领展	
天盛停车场A	领展	
愉翠商场停车场	领展	

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3039)

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 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

就各道路过境口岸，即落马洲、文锦渡、沙头角、深圳湾、港珠澳大桥及香园围：

1. 过去三年，上述各口岸获发粤港跨境车辆常规配额（即两地牌），分别多少？请按不同口岸，并按巴士、货车及私家车类别分别列出。
2. 过去三年，上述各口岸设计的容车量及每日平均使用量分别多少？请按不同口岸，并按巴士、货车及私家车类别分别列出。
3. 请问，过去三年及截至目前为止，从事跨境车辆司机从业员有多少？

提问人：陈恒镛议员(立法会内部参考编号：39)

答复：

1. 现时，粤港跨境车辆受到香港特区政府与广东省政府共同管理的配额制度所规管。这些车辆必须取得广东省公安厅发出的批准通知书以及运输署发出的封闭道路通行证(许可证)，并办妥相关机关所规定的手续，方可往来香港及广东省。有关配额制度不包括往来落马洲与皇岗的跨境穿梭巴士(即皇巴)、港珠澳大桥(大桥)穿梭巴士(即金巴)、香港跨境货车，以及「港车北上」和「大桥澳门口岸泊车转乘计划」下的香港跨境私家车。

在过去三年，运输署向巴士、货车及私家车(包括获发出租汽车许可证的私家车)发出的许可证(包括新领及续领的许可证)数目表列如下：

a) 可使用多个过境口岸的许可证

年份 类别	2021	2022	2023
货车	11 510	21 625	10 151
巴士	943	877	2 703

b) 只可使用指定过境口岸的许可证

管制站	类别	年份		
		2021	2022	2023
落马洲	货车	262	675	115
	私家车	6 092	18 370	14 826
文锦渡	货车	10	36	6
	私家车	434	1 880	1 888
沙头角	货车	57	107	14
	私家车	1 354	4 729	4 424
深圳湾	货车	12	18	1
	私家车 ^(注1)	8 781	32 320	33 971
大桥香港口岸	货车	10	12	85
	私家车 ^(注2)	8 477	19 109	26 890
香园围	货车	0	0	0
	私家车	9	273	2 493

注1：包括经深圳湾口岸前往内地的香港及澳门跨境私家车。

注2：包括经大桥前往珠海及澳门口岸的香港及澳门跨境私家车。

2. 经咨询相关部门，各陆路边境管制站的设计容车量，以及过去三年经各管制站每日平均出入境车次(双向)载列如下：

管制站	设计容车量 (车次/日) (双向) ^(注3)	类别	年份		
			2021	2022	2023
落马洲 ^(注4)	33 000	巴士	0	0	886
		货车	5 098	1 458	3 078
		私家车	0	0	4 983
		总数	5 098	1 458	8 947
文锦渡 ^(注5)	14 000	巴士	0	0	228
		货车	2 206	1 578	1 681
		私家车	0	0	188

管制站	设计 容车量 (车次/日) (双向) ^(注3)	类别	年份		
			2021	2022	2023
		总数	2 206	1 578	2 097
沙头角 ^(注6)	5 000	巴士	0	0	0
		货车	693	428	0
		私家车	0	0	0
		总数	693	428	0
深圳湾	78 000	巴士	5	3	235
		货车	6 922	3 160	3 979
		私家车	13	8	5 412
		总数	6 940	3 171	9 626
大桥 香港口岸	57 300	巴士	34	27	1 255
		货车	387	577	798
		私家车	3	6	3 912
		总数	424	610	5 965
香园围 ^(注7)	17 850	巴士	0	0	157
		货车	1 393	855	1 579
		私家车	0	0	500
		总数	1 393	855	2 236

资料来源：入境事务处、香港海关和大桥管理局

注3： 假设所有设于管制站内的车辆检查亭同时运作的单日最高处理车流量。

注4： 落马洲管制站于2020年2月4日至2023年2月5日期间暂停提供客运通关服务。

注5： 文锦渡管制站于2020年1月30日至2023年1月7日期间暂停提供客运通关服务。

注6： 沙头角管制站于2020年1月30日起暂停客运通关服务，及于2022年3月14日起暂停货运清关服务。

注7： 香园围边境管制站于2020年8月26日正式启用，客运清关服务于2023年2月6日开通。

3. 申请人在提交跨境巴士及货车许可证申请时，须提供广东省公安厅发出的批准通知书，而该通知书列明有关司机资料。运输署备存跨境巴士及货车的香港司机数目载列如下：

年份	跨境巴士及货车的 香港司机数目
2021	14 566
2022	13 927
2023	13 918

至于跨境私家车方面，现时获发出租汽车许可证的私家车共有608辆。运输署并未备存涉及的香港司机数目。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3129)

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 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

中环湾仔绕道已于2019年2月通车，请问：

以下路段于通车前，以及最近三个年度，于早上繁忙时间的车流情况为何？
请分别以东西方向及以表列出。

- (1) 告士打道近中环广场
- (2) 夏悫道近前红十字会总部
- (3) 干诺道中近大会堂一带
- (4) 西隧往港岛方向
- (5) 东隧往港岛方向

提问人： 陈恒镛议员(立法会内部参考编号：41)

答复：

在中环湾仔绕道通车前(2018年)及通车后(2020年至2022年期间^注)，有关道路主要路段于早上繁忙时间的平均车流量载于附件。

注：交通统计年报所载的交通流量统计数字现时只提供至2022年。

道路	方向	早上繁忙时段 ^{注1} 平均车流量 (架次 / 小时)			
		中环湾仔绕道通车后			中环湾仔绕道通车前
		2022年	2021年	2020年	2018年
(1) 告士打道近 中环广场 ^{注2}	东行	3 700	3 810	3 830	4 390
	西行	4 230	4 330	4 260	5 610
(2) 夏悫道近前 红十字会总部 ^{注2}	东行	2 150	2 220	2 240	3 250
	西行	5 210	5 360	5 330	6 770
(3) 干诺道中近 大会堂一带 ^{注2}	东行	3 300	3 420	3 150	4 420
	西行	3 170	3 280	3 270	4 480
(4) 西隧 ^{注3及4}	南行 (往港 岛方 向)	2 800	3 200	2 900	3 200
	北行 (往九 龙方 向)	1 300	1 500	1 300	1 800
(5) 东隧 ^{注3及4}	南行 (往港 岛方 向)	2 700	2 800	2 800	2 900
	北行 (往九 龙方 向)	2 100	2 400	2 300	2 400

注1：指平日上午7时至10时的早上繁忙时段。

注2：交通统计年报所载的交通流量统计数字现时只提供至2022年。

注3：由隧道营办商通过车辆缴费系统所得数据编制，并已调整至最接近的百位数。

注4：有关车流量并未计及繁忙时段排队进入隧道的车龙(如有)。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3130)

总目： (186) 运输署
分目： (-) 没有指定
纲领： (2) 签发车辆牌照及驾驶执照
管制人员： 运输署署长 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

就的士服务业方面：

1. 现时推行「纯电动的士百分百担保贷款专项计划」的申请及获贷款个案数字为何？请分别列出。
2. 截至目前为止，无障碍的士（可供轮椅上落）数目有多？如当局没有相关数据，会否考虑定期收集？当局就鼓励的士业界引入无障碍的士的措施为何？
3. 现时持有的士驾驶牌照人数为何？请按年龄(59或以下/60至69岁/70岁或以上)分别列出。
4. 相关交通意外情况为何？请参考下表列出。

	2021年	2022年	2023年	2024年至今
涉及59岁或以下的司机				
涉及60岁至69岁的司机				
涉及70岁或以上的司机				

提问人：陈恒镛议员(立法会内部参考编号：42)

答复：

1. 政府在2023年9月4日推出「纯电动的士百分百担保贷款专项计划」(贷款计划)，以鼓励的士业界转用纯电动的士。自贷款计划推出至今年3月11日为止，参与计划的贷款机构共接获5宗申请。当中4宗申请已获批出，1宗正在处理中。

2. 截至2024年2月29日，全港有18 163辆的士，当中约4 700辆的士可供轮椅上落。

在「无障碍运输」的理念下，政府一直积极鼓励的士业界引入更多可供轮椅上落之的士及不同型号，让轮椅使用者有更多选择，便利他们的出行需要。运输署一直就的士业界或车辆供应商引入可供轮椅上落之的士型号保持开放态度，亦会继续与的士业界和各车辆供应商沟通，协助他们了解相关的标准和审批程序，并在有需要时协调业界寻找适合在香港的道路上行走的型号。

另一方面，为进一步改善的士服务质素，政府即将推出的士车队制度，让现有的士组成车队并向运输署申请的士车队牌照。运输署会透过牌照条件规管的士车队的营运和管理，并订明车队必须包含一定数量可供轮椅上落的士，以便利轮椅使用者出行。运输署现正积极进行筹备工作，并计划在今年4月邀请业界申请的士车队牌照，以期让车队的士早日投入营运。我们预计届时会有更多无障碍的士陆续投入服务。

3. 截至2024年2月29日，持有有效的士正式驾驶执照的人数，按年龄组别表列如下：

持有有效的士正式驾驶执照的的士司机年龄组别	人数
59岁或以下	79 371
60至69岁	93 692
70岁或以上	34 496
总数	207 559

4. 承上题，自2021年起至2024年2月为止，涉及交通意外的的士司机按年龄组别划分的数目表列如下：

涉及交通意外的的士司机年龄组别	2021年	2022年	2023年*	2024年 (1月至2月)*
59岁或以下	2 514	2 075	2 677	349
60至69岁	1 637	1 446	1 879	258
70岁或以上	418	454	626	102

*临时数字

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3265)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 签发车辆牌照及驾驶执照

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

「港车北上」计划于去年推行，请问：

1. 计划自推展以来申请个案数目、申请个案占配额比例，以及成功获批个案数目分别为何？
2. 成功申请后取消预约出行的情况如何？请提供每个月的情况。
3. 有否评估取消预约的原因，如有，请按分类列出（例如不符合保险要求，未能通过验车等）。
4. 有否收集数据，以评估申请人「港车北上」目的及抵达地点，如有，请详列之；如否，当局会否考虑以作为评估政策成效之用。
5. 以「港车北上」计划在内地驾驶的港车发生意外事故情况为何？请按意外种类列出。
6. 「计划」下，每次获批入境后可连续停留不超过30日，每年累计不得超过180日，请问「港车北上」车辆平均在内地逗留日子为何？过去有没有逾期情况？如有个案数目及处理方法为何？
7. 未来将会如何完善「港车北上」计划？请列出相关时间表，以及涉及开支。
8. 未来会否增加配额以及扩展计划至广东省以外地点？如有，请提供详情

提问人：陈恒镛议员(立法会内部参考编号：44)

答复：

1. 为确保「港车北上」运作畅顺，粤港政府同意就接受申请的数目设置上限，由开放申请后首星期每个工作天接受200个申请，已增加至现时每个工作天接受300个申请，足够应付需求。截至今年2月29日，运输署共进行了21轮抽签，提供约70 000个抽签名额供有意申请者参加抽签，而约有48 000宗申请已完成所有申请程序并获两地政府签发相关牌证。为了善用申请名额，运输署设有递补机制，将未有按获分配的申请时间内递交申请的申请者名额，拨入再下一轮的申请名额当中，以期充分利用每次的申请名额。因此，自第12轮抽签起，所有登记抽签的申请人均获发配额提交申请。有关成功申请者的比例载于附件一。
- 2-4. 申请人须在申请过程中完成所有程序，包括通过车辆查验及购买相关保险等，才会获发相关牌证以符合资格出行。截至今年3月5日，成功预约出行日子及取消预约出行申请的数目载于附件二。
「港车北上」允许合格的香港私家车可在无须取得常规配额下，经大桥往来香港与广东省，便利香港居民以自驾方式到广东省作短期商务、探亲或旅游。相关车辆只限在广东省区域行驶。申请人在预约出行时毋须提供出行目的地资料，在取消预约出行申请时亦毋须提交取消预约的原因，因此运输署没有备存相关资料。
- 5-6. 根据内地相关部门的资料，在2023年参与「港车北上」的香港车辆在内地涉及交通意外或事故的个案共有88宗。根据「港车北上」管理办法，香港车辆不可在内地连续停留超过30天，或者每年在内地累计停留超过180天，运输署未有收到内地通知有违规个案。运输署没有备存问题要求的其他资料。
- 7-8. 自「港车北上」于去年7月实施以来以来，粤港两地政府一直密切留意其实施情况，适时推行优化措施为申请人提供更佳便利及出行体验。有关措施包括 –
 - (a) 接受申请数目：如上文第(1)部份指出，由开放申请后首星期每个工作天接受200个申请，已增加至现时每个工作天接受300个申请。此外，运输署设有递补机制，将未有按获分配的申请时间内递交申请的申请者名额，拨入再下一轮的申请名额当中；
 - (b) 预约出行：为令出行安排更灵活，由去年10月起每天出行时段已由六个调整至四个，而指定日子预约安排亦已于今年2月作优化，缩短预约出行的期限及取消预约出行的期限(分别由两个历日及三个历日缩短至出行日子前一个历日的中午十二时或之前)；以及
 - (c) 车辆查验：在香港专设为「港车北上」车辆查验中心已由最初1间增加至现时3间，服务时间亦延长至晚上及周末；以及由今

年3月起，若申请人在其车辆查验合格后的两年内再次提交「港车北上」申请，而申请人的内地电子临时入境机动车牌证仍然有效，及申请人及车辆维持不变，可获豁免进行车辆查验。

粤港两地政府会继续密切留意「港车北上」的运作情况及与相关的部门保持联络，适时检视及优化「港车北上」的安排。

「港车北上」每轮抽签中签人数

抽签	日期	登记抽签人数	中签人数	成功申请者比例
第1轮	2023年5月29至30日	17 261	1 600	9.3%
第2轮	2023年6月5至8日	13 476	2 700	20.0%
第3轮	2023年6月19至22日	11 319	3 442	30.4%
第4轮	2023年7月3至6日	10 523	3 557	33.8%
第5轮	2023年7月17至20日	8 576	3 533	41.2%
第6轮	2023年7月31日至8月3日	7 401	3 680	49.7%
第7轮	2023年8月14至17日	7 387	3 571	48.3%
第8轮	2023年8月28至31日	6 087	3 618	59.4%
第9轮	2023年9月11至14日	4 834	3 728	77.1%
第10轮	2023年9月25至28日	4 215	3 495	82.9%
第11轮	2023年10月9至12日	3 527	3 452	97.9%
第12轮	2023年10月23至26日	3 784	3 784	100%
第13轮	2023年11月6至9日	3 871	3 871	100%
第14轮	2023年11月20至23日	3 924	3 924	100%
第15轮	2023年12月4至7日	4 068	4 068	100%
第16轮	2023年12月18至21日	3 641	3 641	100%
第17轮	2024年1月1至4日	4 000	4 000	100%
第18轮	2024年1月15至18日	4 012	4 012	100%
第19轮	2024年1月29日至2月1日	3 095	3 095	100%
第20轮	2024年2月12至15日	2 449	2 449	100%
第21轮	2024年2月26至29日	4 592	4 592	100%

预约出行及取消预约出行的申请数目

月份	预约出行申请数目	取消预约出行申请数目
2023年7月	3 713	621
2023年8月	9 864	883
2023年9月	16 743	2 233
2023年10月	26 049	1 972
2023年11月	32 575	1 822
2023年12月	49 382	5 282
2024年1月	41 539	2 518
2024年2月	54 529	7 287
2024年3月 (截至3月5日为止)	15 956	1 423

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0313)

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 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

财政预算案演辞227段中提及会在年内完成检视「公共交通费用补贴计划」。就此，政府可否告知本会：

1. 检视该计划所涉及的预算开支及人手编制为何；
2. 过去3年，每年对该计划的补贴金额及经常开支详情；
3. 过去3年，该计划下每年的受惠人数及人均补贴金额；及
4. 当局初步预计何时公布检视结果？

提问人：陈沛良议员(立法会内部参考编号：20)

答复：

1. 运输署就公共交通费用补贴计划(补贴计划)的检视工作由现有人员执行，涉及的开支及人手没有详细分项。
- 2.及3. 过去三年，补贴计划下的补贴总金额、平均每月受惠人数及每月的人均补贴金额如下：

年份 ^注	补贴总金额 (百万元)	平均每月 受惠人数 (计至最接近 的千位)	每月的人均 补贴金额 (元)
2021	3,709	2 999 000	103
2022	2,837	2 274 000	104
2023	3,909	3 036 000	107

注：为了让更多市民在疫情期间受惠于补贴计划，政府曾推出临时特别措施，包括在2020年7月至2021年12月和2022年5月至2023年10月暂时放宽补贴计划下的每月公共交通开支水平，

以及在2021年4月至12月和2022年5月至2023年10月暂时提高每月补贴上限。

过去三个财政年度，补贴计划的经常开支(扣除补贴金额)如下：

财政年度	经常开支 (百万元)
2021-22	41.8
2022-23	37.4
2023-24 (修订预算)	40.9

政府一直尽力减省补贴计划的行政费用。补贴计划在过去三个财政年度的经常开支(扣除补贴金额)约相当于每年补贴总金额的1%。

4. 政府预计公共交通费用补贴计划的检讨会在年内完成。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0314)

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 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

当局在2024至25年度需要特别留意的事项中，提及继续支援推行「纯电动的士百分百担保贷款专项计划」。就此，政府可否告知本会：

1. 该计划推出至今，收到的百分百担保贷款申请宗数及审批通过的个案宗数，涉及的纯电动的士数量和获批的贷款总额为何；
2. 受惠于该计划，将石油气、汽油或混能的士替换为纯电动的士占本港整体电动的士的比例为何；
3. 继续推行该计划涉及的人手安排及预算开支为何；及
4. 会否就计划进行检讨和优化建议；如会，详情和时间表为何；如否，原因为何？

提问人：陈沛良议员(立法会内部参考编号：21)

答复：

- 1.及2. 政府在2023年9月4日推出「纯电动的士百分百担保贷款专项计划」(贷款计划)，以鼓励的士业界转用纯电动的士。自贷款计划推出至今年3月11日为止，参与计划的贷款机构共接获5宗申请，涉及5辆的士。当中4宗申请已获批出，涉及4辆的士和约132万元的贷款总额，有关的士占目前整体已领牌电动的士数目约11%^注。另外1宗申请正在处理中。
3. 贷款计划由香港按证保险有限公司(按证保险公司)负责管理，而运输署则负责监督。有关贷款计划的监督工作主要由运输署现有人员负责，属于整体职务，故涉及的开支及人手安排没有详细分项。
4. 自贷款计划推出至今，运输署一直透过不同渠道，包括该署网站、定期出版的《的士通讯》、宣传单张，以及与的士业界定期和特别

会议，向的士业界发放有关贷款计划的资讯。运输署、按证保险公司，以及参与贷款计划的贷款机构亦有与的士业界保持沟通，包括为业界举行简介会，以便有意申请贷款的人士了解贷款计划的详情，及早准备所需的资料。

贷款申请期由贷款计划推出起计5年，让的士车主可按其营运需要，有序地转用纯电动的士，政府会视乎需要作检讨及延长申请期。

注：截至2024年2月29日，已领牌的电动的士数目为36辆。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0315)

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 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

当局在2024至25年度需要特别留意的事项中，提及继续执行「运输业输入劳工计划—公共小巴／客车行业」。就此，政府可否告知本会：

- 1.请表列，该计划推出至今已进行多少轮申请，每轮申请的详情为何（包括申请宗数、审批通过宗数、涉及的输入劳工配额、涵盖的职位等）；
- 2.每轮申请中是否有不获批准的申请个案，不获批准的具体理由为何；
- 3.处理该计划申请涉及到的人手编制及预算开支为何；及
- 4.当局有否评估已投入服务的司机表现为何；如有，详情为何；如否，原因为何？

提问人：陈沛良议员(立法会内部参考编号：22)

答复：

行政长官会同行政会议2023年6月通过推出「运输业输入劳工计划—公共小巴／客车行业」(计划)，在保障本地劳工优先就业的前提下，适度容许小巴／客车行业申请输入司机，配额上限为1 700名，以纾缓行业长期面对的司机短缺问题，提供稳定的劳动力，从而维持公共交通服务的可靠性。就有关计划的各项提问，现回复如下：

1. 有关计划的第一轮申请期为2023年7月17日至8月7日，共接获118宗申请，涉及1 601个输入劳工配额，涵盖公共小巴司机及客车司机。经运输及物流局、劳工处和运输署代表组成的跨部门联络小组审议后，运输署署长批准98宗申请，发放共969个配额，首轮申请的详情载于附表。

运输署已于2024年3月20日公布计划的第二轮将于3月25日至4月26日接受申请。

2. 在首轮申请未获批准的20宗个案中，有4宗申请是由申请者主动撤回，其余16宗申请因不符合计划的基本要求而未获批准，原因包括未能符合进行本地招聘的规定，或未能符合全职本地员工与输入劳工比例要求，以及申请人未持有有效的客运营业证。另外，在98宗获批的个案中，有15宗申请因不符合申请人聘用全职本地员工与申请输入劳工比例要求(即2: 1)，申请配额未能全数获批。
3. 执行上述计划涉及的运输署人手及开支已纳入运输署整体拨款及编制内，因此未能分项列出。
4. 输入司机须通过相关车辆类型驾驶考试并获得合格成绩，以及完成职前训练课程和取得课程证书后，方可取得相关车辆类型的正式驾驶执照。营办商亦会在输入司机投入服务前提供足够的路线培训，使其充分掌握服务路线的情况。运输署亦有派员实地视察及了解，以确保输入司机的驾驶及服务表现在其驾驶工作岗位上能符合乘客的要求。

附表

运输业输入劳工计划—公共小巴 / 客车行业
第一轮申请及获批配额数目
按工种划分的分项数字

司机类别	接获申请宗数	涉及司机配额数目	获批申请宗数	获批司机配额数目
公共小巴司机	68	547	59	461
本地客车司机	32	689	23	262
跨境直通巴士司机	18	365	16	246
总数	118	1 601	98	969

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0316)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 签发车辆牌照及驾驶执照

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

当局在2024至25年度需要特别留意的事项中，提及继续支援推行「港车北上」及制定「粤车南下」的安排。就此，政府可否告知本会：

1. 自去年7月1日起实施「港车北上」，当局已于今年2月6日起优化指定日子预约系统，但仍有市民反映，该计划的申请流程繁复，当局会否简化该计划的申请手续，例如取消抽签环节、豁免每次通关前需先进行预约的要求，或与内地政府商讨撤销每日接受申请数目的上限；
2. 运输署早前宣布，由今年3月1日起优化「港车北上」申请的车辆查验安排，若申请人在其车辆查验合格后的两年内再次提交「港车北上」申请，而申请人的内地电子临时入境机动车牌证仍然有效，及申请人及车辆维持不变，可获豁免进行车辆查验。当局有否预计有多少申请人可因此受惠；
3. 自「港车北上」实施以来，每轮抽签的中签人数和及后预约通关的人数分别为何；有否检视，当局优化指定日子预约系统及车辆查验安排后，「港车北上」申请人数是否有显著增加，是否达到预期成效；
4. 就制定「粤车南下」安排，当局有否大致方向及初步时间表？

提问人：陈沛良议员(立法会内部参考编号：23)

答复：

- 1-3. 为确保「港车北上」运作畅顺，粤港政府同意就每日出行车辆数目设置上限，并为「港车北上」设立网上预约出行系统，供申请人预约出行。自「港车北上」于去年7月实施以来，我们一直密切留意其实施情况，适时推行优化措施为申请人提供更佳便利及出行体验。有关措施包括：

- (a) 接受申请数目：由开放申请后首星期每个工作天接受200个申请，已增加至现时每个工作天接受300个申请，足够应付需求。此外，为了善用申请名额，运输署设有递补机制，将未有按获分配的申请时间内递交申请的申请者名额，拨入再下一轮的申请名额当中，以期充分利用每次的申请名额；
- (b) 预约出行：为令出行安排更灵活，由去年10月起每天出行时段已由六个调整至四个，而指定日子预约安排亦已于今年2月作优化，缩短预约出行的期限及取消预约出行的期限(分别由两个历日及三个历日缩短至出行日子前一个历日的中午十二时或之前)；以及
- (c) 车辆查验：在香港专设为「港车北上」车辆查验中心已由最初1间增加至现时3间，服务时间亦延长至晚上及周末；以及由今年3月起，若申请人在其车辆查验合格后的两年内再次提交「港车北上」申请，而申请人的内地电子临时入境机动车牌证仍然有效，及申请人及车辆维持不变，可获豁免进行车辆查验。根据目前的申请情况，已获批「港车北上」资格的人士约有50 000名，如他们符合上述条件，在申请「港车北上」续期时均可受惠于此项优化车辆查验安排。

自「港车北上」实施以来，每轮抽签的中签人数及每月预约出行申请数目分别载于附件一及附件二。截至今年2月29日，运输署共进行了21轮「港车北上」抽签，提供约70 000个抽签配额供有意申请者参加抽签。自第12轮抽签起，所有登记抽签的申请人均获发配额提交申请。由于获得相关出行资格的申请人正陆续增加，因而每月预约出行数目亦由去年7月的约3 700增加至今年2月的约55 000。另外，由今年2月起优化指定日子预约系统后，预约出行数目由今年1月的约42 000增加至今年2月的约55 000。两地政府会继续密切留意「港车北上」的运作情况及与相关部门保持联络，适时检视及进一步优化「港车北上」的申请手续及预约出行安排。

- 4. 香港特区政府欢迎访客来港，亦认为在粤港澳大湾区共同建设的概念里，应该致力推动方便和畅顺的人员流通。为达至上述目标并加以用好管好港珠澳大桥，我们正与内地有关部门积极探讨「粤车南下」整体的实际方案。

「港车北上」每轮抽签中签人数

抽签	日期	中签人数
第1轮	2023年5月29至30日	1 600
第2轮	2023年6月5至8日	2 700
第3轮	2023年6月19至22日	3 442
第4轮	2023年7月3至6日	3 557
第5轮	2023年7月17至20日	3 533
第6轮	2023年7月31日至8月3日	3 680
第7轮	2023年8月14至17日	3 571
第8轮	2023年8月28至31日	3 618
第9轮	2023年9月11至14日	3 728
第10轮	2023年9月25至28日	3 495
第11轮	2023年10月9至12日	3 452
第12轮	2023年10月23至26日	3 784
第13轮	2023年11月6至9日	3 871
第14轮	2023年11月20至23日	3 924
第15轮	2023年12月4至7日	4 068
第16轮	2023年12月18至21日	3 641
第17轮	2024年1月1至4日	4 000
第18轮	2024年1月15至18日	4 012
第19轮	2024年1月29日至2月1日	3 095
第20轮	2024年2月12至15日	2 449
第21轮	2024年2月26至29日	4 592

「港车北上」每月预约出行申请数目

月份	预约出行申请数目
2023年7月	3 713
2023年8月	9 864
2023年9月	16 743
2023年10月	26 049
2023年11月	32 575
2023年12月	49 382
2024年1月	41 539
2024年2月	54 529
2024年3月（截至3月18日）	39 100

- 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 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

就智慧出行措施，请当局告知本会：

- 1.未来1年，智慧出行措施的目标、计划、预算开支及人手；
- 2.现时有关智慧交通基金的使用情况，已获批项目的详情及实施进展分别为何；
- 3.新的路旁停车收费表目前的运作情况；「入表易」流动装置目前的下载人次、使用人次、占整体入表数字的百分比、现存问题及优化计划分别为何；及
- 4.未来1年，自动泊车系统预计占全港公众停车场泊车位的百分比；位于短期租约公众停车场及政府场地的公众停车场的自动泊车系统的推展计划？

提问人：陈沛良议员(立法会内部参考编号：35)

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2024-25年度的预算开支表列如下：

智慧出行措施	2024-25年度的 预算开支
智能运输基础设施建设	
1. 于政府收费隧道及青沙管制区实施「易通行」	4.65亿元

智慧出行措施	2024-25年度的 预算开支
2. 继续运作安装在主要干线及主要道路上约1 200个交通探测器、行车时间显示系统和行车速度屏系统，以收集和发放实时交通资讯作交通管理、路线选择和运输规划用途	1,900万元
3. 在全港合适的独立式灯控路口推行实时交通灯号调节系统，使路口可以因应车流及人流状况即时调节灯号时间，以充分利用灯控路口的通行能力	(注1)
4. 委托顾问研究内地及海外对自动驾驶汽车的最新规管框架及现行技术标准，以落实《实务守则》的技术细节以及日后适时作出更新	75,000元
5. 于汀九桥南行线推展智慧公路的先导计划，提升该路段的交通管制及监察系统，测试技术，并了解驾驶人士使用智慧公路时的驾驶习惯	1,960万元
数据共享和分析	
6. 继续提升「香港出行易」的现有功能和实时数据的覆盖程度，改善用户体验，以回应用户意见	430万元
7. 继续维持专线小巴实时到站资讯资料搜集和分享系统，并鼓励公共交通营办商开放数据	600万元
8. 继续维持及完善「交通数据分析系统」以加强交通管理和效率	260万元
9. 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	有关工作由现有运输署人员执行，涉及的开支没有详细分项。

智慧出行措施	2024-25年度的 预算开支
应用和服务	
10. 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	有关工作由现有运输署人员执行，涉及的开支没有详细分项。
11. 管理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	1.904亿元 (包括预计批出的款项以及基金的行政开支)
12. 管理、营运及维修停车收费表系统，该系统支援不同支付系统(包括「转数快」及利用「入表易」流动应用程序遥距缴费等)，并提供实时空置泊车位资讯；政府会继续在合适的地点安装停车收费表及优化停车收费表系统	5,935万元
13. 由2021年开始分批启用自动泊车系统项目，以期在短期租约用地及政府场地的公众停车场更广泛应用自动泊车系统，并鼓励在私营发展项目的公众停车场应用自动泊车系统	120万元(注2)
14. 继续运作安装于部分不设收费表的路旁泊车位的感应器，以提供实时空置泊车位资讯	30万元

注1：政府计划于2024年内向立法会财务委员会申请拨款，以在全港合适的独立式灯控路口推行实时交通灯号调节系统。

注2：预算开支用于委聘顾问公司，顾问公司会就运输及物流局 / 运输署推行的自动泊车系统项目提供技术意见；至于在政府场地的公众停车场推展自动泊车系统项目的建设费用，政府已 / 会向立法会申请拨款，有关工程开支不计算在上表的金额内。

除上述第11项有关智慧交通基金的措施外，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。而就基金而言，运输署开设了两个有时限的公务员职位(包括一名高级工程师和一名机电工程师 / 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。运输署亦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总额的15%。

2. 10亿元的智慧交通基金在2021年3月推出并接受申请，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2024年2月，基金已批出50份申请，涉及总资助金额约3.35亿元。获批项目的详情载于附件1。

3. 停车收费表系统自2021年1月投入服务以来，运作大致畅顺，现时系统每日处理约15万宗泊车费交易，当中以「入表易」手机应用程序遥距缴付泊车费占整体交易约56%，「入表易」的累积首次下载次数已有约76万。运输署会继续透过不同渠道(例如社交媒体、应用程序商店留言和电话热线)收集用户意见，并密切留意相关的技术发展，研究加入最新的电子支付工具的可行性，以进一步提升系统表现和用户体验。
4. 运输署一直留意世界各地应用自动泊车系统的最新发展。目前私家车自动泊车系统的技术已相当成熟，运输署已于2020年起在本港开展落实设有自动泊车系统的公众停车场项目，并积极在合适的短期租约停车场推行自动泊车系统。目前已有短期租约停车场的自动泊车系统投入运作，而已获立法会批准拨款并设有自动泊车系统的工务工程项目，预计于2025年开始投入服务，详情载于附件2。在政府推展中并设有自动泊车系统的工务工程项目中，自动泊车系统泊车位占有所有私家车泊车位平均超过50%。

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
全路网交通速度及车流估算器 ¹	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
安全驾驶计划 ²	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
小巴起动安全检测系统研发 ²	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。系统若检测到潜在危险，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
吊臂位置监测系统研发 ²	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
物联网和强化学习技术下的智能交通控制 ¹	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
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 ¹	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

项目名称	项目概要	获批资助金额
提升香港交通竞争力和道路安全的进阶流动车联网应用 ²	本项目旨在探索如何在香港应用流动车联网(C-V2X)技术和开放式C-V2X系统，包括进阶C-V2X用例，以及建议适用于香港应用C-V2X技术的规范和参考设计。	\$16,134,684.00
基于三维地理空间模型的模拟驾驶道路安全评估方法 ¹	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
开发智能交通执法机械人 ²	本项目旨在利用人工智能及视频分析技术侦测特定交通违例事项，例如违例泊车、非法进入黄色方格路口、在限制区内装卸货物等，以协助执法。	\$4,008,189.00
香港电车先进智能运输管理系统及人工智能优化项目 ²	本项目旨在开发及实施一套基于无线射频辨识技术及人工智能优化器的智能电车管理系统，并辅以地理围栏程式提升驾驶安全。	\$2,597,760.50
的士安全驾驶大数据智能系统 ²	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
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) ¹	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	\$7,982,521.45

项目名称	项目概要	获批资助金额
	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。	
双移动场景的智能塞车预警视频系统 ²	本项目旨在建立一个可用于移动场景的视觉人工智能演算法，并将其应用于移动摄像镜头以侦测及预测交通堵塞的情况。此项目亦会建立一套事故管理系统及一套用户管理系统，以管理及应对移动摄像机检测到的场景。	\$4,431,350.00
在探测器故障时运用深度学习预测行车速度和交通流量 ¹	本项目旨在开发一个深度学习模型，应用于部分探测器发生故障时仍能预测未来一小时内的车速和流量。该模型也可于离线应用时填补缺少的数据。	\$1,300,075.00
人工智能主导的无障碍智慧出行平台 - 抱抱出行 ²	本项目旨在透过人工智能、大数据和机器学习技术研发一个约车流动應用程式，以协助长者及残疾人士预约无障碍交通工具，当中包括可供轮椅上落的的士、福祉车和复康巴士等。	\$3,387,108.00
5G自动驾驶于住宅园区的服务试点项目 ²	本项目旨在香港低密度住宅园区开发5G自动驾驶服务，以便利居民于园区内的出行。自动驾驶平台可探测周围的车辆、行人、骑单车人士和其他障碍物，并会作出适时和适当的反应以避免碰撞。此项目会为本地研发自动驾驶技术提供人才和经验。	\$19,730,872.00
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 ¹	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

项目名称	项目概要	获批资助金额
研究利用人工智能分析热能图像和影像中行人动作和异常情况 ¹	本项目旨在利用人工智能和深度学习技术，研究如何利用热能图像和影像分析行人的姿势、动作、速度和异常情况，以提升道路安全。研究亦会探究利用行人动作姿势，判断是否长者和残疾人士，以延长行人闪动「绿色人像灯」时间，方便相关人士横过马路及提升道路安全。	\$5,161,200.00
香港桥面效率和安全性的智能评估 ²	本项目旨在开发一套多层检查方法，探测混凝土桥面的表面及地下缺陷。此项目并会开发一套使用无损评估技术建立的桥面智能效率评估模型，以提升道路安全。	\$8,099,657.00
基于无线信道状态资讯学习的公共运输车辆载客量统计系统 ¹	本项目旨在透过无线信道状态资讯(CSI)深度学习，研发一套高效率及可靠的公共运输车辆载客量统计系统。	\$1,349,416.67
运用广义线性模型及机器学习开发一套分析车辆使用、驾驶行为与交通意外之间关联性的系统 ²	本项目旨在开发一套系统分析车辆使用、驾驶行为与交通意外之间的关联性。系统会透过车载资讯系统收集数据，并透过广义线性模型及机器学习进行数据分析。	\$11,254,796.94
开发一套辅以扩充实境的平视显示器的驾驶策略推荐机制 ¹	本项目旨在开发一套运用扩充实境技术的平视显示器机制，透过视觉推理技术，识别驾驶场景以推荐驾驶策略。	\$1,315,127.35
运用车联网技术及动态交通、电网和能源资讯，研发零排放自动驾驶电动汽车的智能充电系统 ¹	本项目旨在建立一个智能充电能源管理系统，用以推荐电动车辆充电的地点、时间、和充电模式，以减少寻找充电设施的车程。	\$2,205,792.00
开发一个优化营运及管理电召的士服务的模拟平台及人工智能演算法 ¹	本项目旨在开发一个模拟平台及人工智能演算法，让电召的士服务供应商在推行不同范畴的新营商策略前(如乘客与的士匹配及的士重新定位等)，进行模拟测试，以便利供应商作策略规划。	\$2,898,917.72

项目名称	项目概要	获批资助金额
货柜车智能驾驶训练及评核系统 ²	本项目旨在开发一个使用延展实境技术的模拟系统，为货柜车驾驶学员提供与实际驾驶环境相似的驾驶训练，并辅以一套循证驾驶表现评核系统，以便利个人化培训的设计。	\$12,042,800.00
开发智能咪表系统，提升的士司机驾驶便捷性及乘客出行体验 ²	本项目旨在开发智能咪表平台，以提供自动付款、实时的士司机身份验证、路旁截车热点分析等。	\$9,602,315.46
虚拟实境驾驶训练系统 ²	本项目旨在研究在驾驶训练及模拟驾驶考试中采用虚拟实境技术。项目团队亦会研究应用实时模拟及虚拟实境技术，在训练中加入在传统驾驶练习中难以安排或遇到的情境，提升驾驶学习体验。	\$3,820,680.00
联网自动驾驶的智慧交通路旁基础设施研究 ²	本项目旨在探讨在透过支援车联网技术驱动和路旁基础设施的情况下建立联网自动驾驶系统。	\$10,444,300.00
电脑视觉技术驱动智慧单车流量估算 ¹	本项目旨在研发一套由先进技术和工程方法驱动的智慧单车流量估算方案，使用的技术包括传感科技、电脑视觉、数据驱动演算法及交通工程技术。	\$7,991,014.43
开发先进智能材料防撞柱以提升道路安全 ²	本项目旨在透过运用新颖结构的智能防护物料研发三种适用于不同类别及车速的车辆交通防撞柱。	\$17,925,946.31
基于遥感技术进行侦测车辆及车辆里程估算 ¹	本项目会利用卫星遥感技术监测车辆流量，并会建立深度学习模型以提供更全面的车辆里程估算。	\$7,187,757.60
智能人机配合驾驶系统设计 ¹	本项目旨在开发一套人机配合驾驶系统以提升驾驶安全。系统并会监测司机驾驶状况及实时估算驾驶风险。	\$2,652,156.53
开发一套便利视障人士出行的人工智能电脑视觉解决方案 ²	本项目旨在开发人工智能电脑视觉技术，并透过专门设计的手机应用程序和智能眼镜以识别障碍物、巴士站和	\$1,514,000.00

项目名称	项目概要	获批资助金额
	巴士，便利视障人士出行和提高道路使用的安全，从而鼓励视障人士更多地使用公共交通工具，以提高道路使用效率。	
基于驾驶风格的自适应虚拟实境训练平台：培养自动驾驶中驾驶者安全行车习惯 ¹	本项目旨在设计及开发一套基于虚拟实境的培训平台，为不同驾驶风格的司机提供个人化训练，以改善司机在第二及第三级别自动驾驶(即人机共驾)下的驾驶习惯。	\$1,774,381.00
智慧小巴2.0 ²	本项目旨在开发三项与公共小型巴士有关的科技元素，包括动态限速机制、乘客点算系统以及智能小巴士站。	\$1,183,205.97
开发一套优化新能源巴士规划及调度的软件 ¹	本项目旨在开发一套软件，优化在不同路线使用新能源巴士的计划及调度。	\$1,713,771.19
开发一套个人化的联网先进驾驶辅助系统 ¹	本项目旨在开发一套个人化的联网先进驾驶辅助系统，涵盖个别驾驶者的驾驶习惯和附近其他车辆的移动路径预测，从而透过提供预测性警示及驾驶建议，以改善驾驶安全。	\$4,057,220.83
开发新一代交通事故风险管理解决方案(ARM) ²	本项目旨在研发一套交通事故风险管理解决方案(ARM)，包括新一代高级驾驶辅助系统(ADAS)、电子数据记录系统(EDRS)、超速警报系统(OAS)、警报按钮系统(ABS)、车辆故障预测系统(PMS)及驾驶行为和车队管理监测系统(DBMS)，以改善驾驶安全。	\$13,440,750.00
提升交通智慧及出行安全的智能运输数据系统 ¹	本项目旨在开发一个智能的运输数据系统，以实现更智能的交通和更安全的出行。该系统将利用人工智能物联网(AIoT)和地理空间人工智能(GeoAI)技术，实时计算及分析道路和交通状况。	\$7,629,654.94

项目名称	项目概要	获批资助金额
自动驾驶巴士于公共道路上运行的试点项目 ²	本项目旨在开发香港首辆于公共道路上运行的无人驾驶自动穿梭巴士(AIBus)。项目将以西九文化区作为试验平台，当中包括进行车联网(V2X) 解决方案的研发。该项目将构建并促进AIBus、建筑物、道路基础设施、访客和道路使用者之间的信息连系。同时，该项目将为香港未来在公共道路采用自动驾驶技术提供实用数据。	\$19,998,500.00
智能的士云咪表营运、统计及数据分析系统 ²	该项目旨在开发香港首个的士营运数据统计及分析平台。平台将透过远程搜集计程表数据，分析的士的营运情况。项目亦研发智能计程表，使用空中下载(OTA)技术自动更新的士收费，免除手动调较。司机数据库和行车记录将被上传到云端平台，为的士车队管理公司及的士车主提供全面的司机驾驶行为和风险参考。	\$10,634,000.00
安全及高效运输组装合成建筑模块的智慧规划平台 ²	本项目旨在研发一个组装合成建筑模块运输智慧规划平台，该平台将提供智能三维扫描路径分析、路径选择和交通影响评估构成的三大核心技术，实现于本港进行安全和高效的组装合成建筑模块运输。	\$19,326,900.00
专线网联自动驾驶巴士 ²	项目将设计专线网联自动驾驶巴士，连接香港科学园区和大学港铁路站，行驶复杂的道路环境如回旋处及公共交通交汇处。	\$19,995,050.00
设计基于交通状况数据对司机情绪预测的导航系统 ¹	项目旨在开发一套具有情感关怀的创新导航系统，采用机器学习技术模拟交通环境，分析其对司机情绪的影响，并应用路线规划算法，选择既能提高驾驶效率又能照顾司机情绪的适合路线，从而提升驾驶安全。	\$2,742,898.70

项目名称	项目概要	获批资助金额
多种模式的超本地化物流系统 ²	本项目旨在透过研究新型物流模式，对历史配送订单数据进行大数据分析，以确定高密度派送地点，并有效结合步行者和车辆完成运输流程。项目旨在减少车辆的使用，提高派送效率，并降低道路整体使用量。	\$3,916,070.00
具交通流量感知的货车队列技术及其对道路网络的作用 ¹	本项目将为香港的物流公司提供具交通流量感知的货车队列协调解决方案，设计相关算法使货车队列协调者能根据交通挤塞情况安排货车队列，并使用SUMO模拟器研究协调货车队列对屯门公路的交通影响。	\$1,741,655.16
基于数字孪生的大跨桥梁健康监测 ²	本项目旨在开发一个基于数字孪生技术的长跨度桥梁健康监测平台，并以青马大桥为应用案例，作研发桥梁交通自动监测系统、桥梁疲劳损伤评估和预测系统、车辆护栏碰撞监测系统以及强风下车辆安全评估系统。监测平台将结合桥梁监测传感器、人工智能技术、有限元分析和桥梁信息模型，以提升道路网络及路面使用效率，提升驾驶安全。	\$13,404,400.00
开发一套结合人工智能及位置服务的辅助导航及防撞系统 ¹	本项目旨在研发一套适用于城市环境的低成本高精度协同定位方案。该方案将包括开发一套算法以解决因为楼宇遮挡及反射而引起的卫星定位偏移问题，同时将研发防撞预警应用程序，用于发出早期警示并进行紧急干预，从而减少视觉盲区内的碰撞风险。	\$6,697,542.56
管理城市泊位的区块链信息物理系统 ¹	项目将利用Web 3.0和区块链技术，建立驾驶者的去中心化身份，实现停车场的智能出入控制，并开发时空聚集性	\$3,953,542.31

项目名称	项目概要	获批资助金额
	分析系统，利用人工智能(AI)评估车位的供应与需求情况。	
基于空天地多传感器信号构建香港高清地图的人工智能模型 ¹	本项目旨在研发一套基于空天地多模态传感器信号生成香港高清晰度地图和半高清地图的创新人工智能模型，以更精确的道路属性及提升路面使用效率和辅助及自动驾驶车辆的安全性。	\$7,186,008.45

注1：纯研究项目

注2：研究和应用项目

项目	自动泊车系统类型	开始建造工程日期	自动泊车系统 预计启用日期	泊车位总数 (包括传统及自动 泊车系统泊车位)
A. 短期租约停车场的自动泊车系统				
荃湾海盛路短期租约用地	拼图型	2020年12月	2021年11月 (已启用)	245
大埔白石角短期租约用地	拼图型	2021年12月	2022年12月 (已启用)	250
深水埗钦州街与通州街交界 短期租约用地	拼图型	2023年2月	2024年 (预计)	约210
油麻地海泓道短期租约用地	拼图型	2023年7月	2024年 (预计)	约200
B. 工务工程项目的自动泊车系统				
将军澳第67区政府联用办公 大楼	拼图型	2020年9月	2025年 (预计)	约380
四美街地区休憩用地、体育 馆及公众停车场	立体型	2022年5月	2026年 (预计)	约300
深水埗钦州街西休憩用地及 公众停车场	圆筒型	2023年8月	2026年 (预计)	约200
马鞍山第103区综合设施大楼 主要工程	拼图型	有待确定*		约350
将军澳第66区市镇公园及公 众停车场	拼图型	有待确定#		约450
海庭道联用综合大楼	拼图型	有待确定#		约170

*政府已就马鞍山第103区综合设施大楼主要工程项目于2024年2月征询民政及文化体育事务委员会的意见，并计划在立法会财务委员会批准拨款后展开拟议工程，目标约在 4 年半内完成，实际建造日期及启用日期有待确定。

#政府预计于本年内征求立法会批准拨款，由于项目处于规划或设计阶段，实际建造日期及预计启用日期有待确定。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3289)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 签发车辆牌照及驾驶执照

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

有关自动驾驶车辆方面，近年政府已推出多项规范措施，推动自动驾驶的测试和使用，就此，政府可否告知本会：

1. 现时有关自动驾驶测试的车辆数量、车辆种类、测试地点及测试进度分别为何；
2. 申请自动驾驶先导计划的车辆及车主的评定标准为何，及先导牌照5年有限期后的具体计划为何？

提问人： 陈沛良议员(立法会内部参考编号：46)

答复：

1. 自2017年起，运输署根据《道路交通(车辆登记及领牌)规例》(第374E章)向个别自动驾驶车辆(自动车)发出「车辆行驶许可证」(许可证)以进行自动车测试，并按个别情况订定特定条件，以促进自动车在香港的测试和应用。截至2024年2月，运输署已先后就19辆自动车发出许可证，以让该等自动车于10个地点进行测试，包括大学校园、西九文化区、香港科学园及个别私人屋苑等，当中有九辆仍在进行不同阶段的路面测试。相关自动车测试的详情如下：

编号	车辆种类	测试地点
1	私家小巴	西九文化区
2	私家小巴	锦绣花园
3	私家小巴	锦绣花园
4	轻型货车	香港科技大学
5	私家小巴	科学园

编号	车辆种类	测试地点
6	轻型货车	科学园
7	私家车	生产力促进局
8	轻型货车	科学园
9	私家小巴	峻峦

2. 政府先后于2023年5月及2024年1月完成《2023年道路交通(修订)(自动驾驶车辆)条例》及《道路交通(自动驾驶车辆)规例》(第374AA章)(《自动车规例》)的修例工作，为自动车在香港的进一步测试和应用提供具弹性的规管框架，以便利业界在香港更广泛地测试和应用自动车。新的自动车规管框架已于2024年3月1日实施，运输署亦于同日发布了《自动驾驶车辆测试及先导使用实务守则》，列明测试和使用自动车的详细技术、安全和操作要求。

《自动车规例》已详细列明在自动车先导计划下进行自动车测试的车辆及其车主的申请条件及评定准则。任何人如有意在香港的道路上进行自动车先导计划以测试及使用自动车，须先向运输署申请先导牌照及自动车证书，并提交一份详细的建议书，述明详情，包括建议自动车先导计划的目标、拟在该计划下使用的自动车车辆数目、型号、设计及构造、自动车系统及其他相关技术及运作细节(如：自动车拟行走路线、风险分析及缓解措施等资料)。

运输署会评审每宗申请，以确保有关自动车先导计划符合公众利益且属安全，以及拟进行测试和先导使用的自动车宜于道路上使用。

此外，自动车先导牌照的申请人必须是该建议先导计划下每辆自动车的车主，并须符合《自动车规例》所列的适当人选评定准则，包括是否有能力提供所需的技术支援及维持所需的设施、资源及人手等，以安全地推展有关自动车先导计划。若申请人符合所有要求，运输署会向申请人发出先导牌照，以及向每辆自动车发出自动车证书。申请人在获发先导牌照后，正式成为先导营办人，并可进行其自动车先导计划以测试和使用自动车。

根据《自动车规例》，先导牌照有效期最长为五年，在牌照届满前四个月，先导营办人可向运输署提出牌照续期申请。运输署会审视每宗申请是否仍符合上述发牌要求。符合申请条件的先导营办人可获续牌，最长有效期同样为五年。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2402)

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 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

就铁路发展，政府可否告知本会：

1. 过去3年，请按职级列出监管铁路服务及执行铁路安全相关的人手编制及开支分别为何；
2. 过去3年，每年各铁路线的最高可载客量、平均乘客量、早上及晚上繁忙时段的可载客量及载客率(以每平方米站立4人和6人计算)分别为何；
3. 过去3年，各铁路线列车数目、卡数分布，及于繁忙及非繁忙平均班次数目分别为何；
4. 过去3年，各铁路线服务延误事故宗数，并按成因、延误时间及每宗事故的罚款额分类表列；及
5. 表列各铁路线更换新讯号系统的时间表，预期投入服务时间、预期可增加的班次数量及可载客量分别为何？

提问人： 陈绍雄议员(立法会内部参考编号：18)

答复：

1. 机电工程署(机电署)铁路科根据铁路安全相关条例，负责规管及监察铁路系统的安全运作，包括由香港铁路有限公司(港铁公司)营运的铁路系统、香港国际机场的旅客捷运系统、由香港电车有限公司营运的电车系统，以及由山顶缆车有限公司营运的山顶缆车系统。机电署铁路科在过去3年的人手编制载列如下：

职级	2021	2022	2023
助理署长	1	1	1
总工程师	4*	4*	4*
高级工程师	15	15	15
工程师	28	28	28
督察	4	4	4

*2个总工程师职位为首长级有时限编外职位，自2021年7月起开设，为期4年。

机电署铁路科在过去3年的总开支载于下表：

	2021-22	2022-23	2023-24 (截至2024年2月)
开支 (百万元)	80.6	81.1	77.7^

^ 暂时未有2023-24财政年度的总开支资料。

运输署巴士及铁路科则负责规管及监察港铁服务、专营巴士、电车和非专营巴士服务，运输署的其他分部亦协助处理包括事故协调、新铁路相关运输设施策划等铁路相关事宜。在过去3年，运输署巴士及铁路科负责规管及监察港铁服务的人手编制载列如下：

职级	2021	2022	2023
助理署长	1	1	1
首席运输主任	1	1	1
总运输主任	1	1	1
高级运输主任	3	3	3
运输主任	3	3	3

注：

除规管及监察港铁服务外，上述部分人手编制亦负责巴士及铁路科的其他事宜，例如监管专营及非专营巴士服务和电车服务。

规管及监察铁路服务属于上述运输署人员的部分常规职务，而运输署其他分部亦协助处理铁路相关事宜，涉及的开支预算没有详细分项。

- 根据港铁公司的资料，一般而言，铁路线的最高载客率会在早上繁忙时段出现，因为该时段有较多乘客在相若时间出行。乘客的出行模式在黄昏繁忙时段则较为分散，所以黄昏繁忙时段的最高载客率一般较早上繁忙时段的最高载客率为低。因此，港铁公司在评估个别铁路线的服务需求时，主要会以早上繁忙时段的载客率为基础，以评估该铁路线最挤拥时的情况。

过去3年，各重铁和轻铁路线的可载客量、平均乘客量、在早上最繁忙一小时最繁忙单向路段的载客率及最繁忙路段资料分别载列于附件一及附件二。

3. 过去3年，各重铁路线和轻铁的列车和车卡数目载列于附件三，重铁和轻铁于繁忙及非繁忙时段班次表列于附件四。
4. 过去3年，由港铁公司控制范围内的因素引起并导致服务延误事故的宗数、成因，以及港铁公司根据「服务表现安排」及经优化的「服务表现回赠」安排所拨出的款额载列于附件五。
5. 港铁公司正为荃湾线、港岛线、观塘线以及将军澳线进行更换信号系统工程。根据港铁公司的资料，按现时的工作计划及进度，荃湾线新信号系统会于2025至2026年投入服务。港岛线、观塘线及将军澳线的信号系统提升工程则会借鉴荃湾线的经验，其后估计约每年完成提升一条铁路线的信号系统，整体工程预计在2028至2029年完成。工程计划表列如下：

铁路线	新信号系统预期投入服务时间
荃湾线	2025-26年
港岛线	2026-27年
观塘线	2027-28年
将军澳线	2028-29年

预计当更换工程完成后，港铁系统的整体可载客量将可提升约10%。

重铁系统统计数字
(早上最繁忙一小时最繁忙单向路段)

		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1)	机场 快线 (注1及2)
2021年^(注3)											
1.	最频密列车班次下的最高可载客量(每平方米站立6人)(a)	不适用 (注6)	70 000	67 600	80 000	27 000	71 400	75 000	9 600	45 000	4 800
2.	可载客量(每平方米站立6人)(b)	73 300	58 800	67 600	80 000	16 800	71 400	75 000	4 300	42 500	3 200
3.	(a)项与(b)项的差距 ^(注4)	不适用	11 200	0	0	10 200	0	0	5 300	2 500	1 600
4.	乘客量(c)	30 100	36 100 (注7)	43 300	47 800	9 200	40 000	52 200	1 700	23 600	800
5.	载客率(每平方米站立6人)[(c)/(b)]{ }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% {青衣至机场}

		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1)	机场 快线 (注1及2)
6.	现时载客率 (每平方米站立4人) ^(注5)	58%	86%	90%	84%	77%	79%	98%	55%	78%	不适用
7.	每月平均 乘客量 (百万人次)	16.1	14.1 (注7)	9.4	22.9	1.9	17.2	25.3	0.3	5.6	0.2
8.	总乘客量 (百万人次)	193.7	169.0 (注7)	113.3	275.2	22.9	206.1	303.2	3.3	67.3	2.2
2022年^(注3)											
1.	最频密列车班次下的最高可载客量(每平方米站立6人) (a)	82 500	70 000	67 600	80 000	27 000	71 400	75 000	9 600	45 000	4 800
2.	可载客量(每平方米站立6人) (b)	62 500	58 800	67 600	80 000	16 800	71 400	75 000	4 300	42 500	3 200
3.	(a)项与(b)项的差距 ^(注4)	20 000	11 200	0	0	10 200	0	0	5 300	2 500	1 600
4.	乘客量 (c)	37 700	34 500	40 200	44 800	9 100	34 200	37 200	2 200	20 100	1 100
5.	载客率	60%	59%	59% {油塘至	56%	54% {金钟至	48%	50%	51% {欣澳至	47%	34%

		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1)	机场快线 (注1及2)
	(每平方米站立6人) [(c)/(b)]{ }最繁忙路段	{大围至九龙塘}	{荃湾西至美孚}	{鲗鱼涌}	{天后至铜锣湾}	{海洋公园}	{彩虹至九龙湾}	{深水埗至太子}	{迪士尼}	{奥运至九龙}	{青衣至机场}
6.	载客率(每平方米站立4人) (注5)	83%	82%	84%	79%	76%	67%	70%	72%	66%	不适用
7.	每月平均乘客量 (百万人次)	15.3	19.9	8.8	20.9	1.8	16.0	23.1	0.3	5.2	0.3
8.	总乘客量 (百万人次)	183.5	238.8	105.1	250.5	21.6	192.0	277.4	3.4	62.7	3.1
2023年											
1.	最频密列车班次下的最高可载客量(每平方米站立6人) (a)	82 500	70 000	67 600	80 000	27 000	71 400	75 000	9 600	45 000	4 800
2.	可载客量(每平方米站立6人) (b)	62 500	58 800	67 600	80 000	16 800	71 400	75 000	8 300	42 500	4 200

		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1)	机场 快线 (注1及2)
3.	(a) 项与 (b) 项 的差距 (注4)	20 000	11 200	0	0	10 200	0	0	1 300	2 500	600
4.	乘客量 (c)	42 400	35 700	40 400	46 300	9 800	34 500	38 800	3 200	21 200	1 700
5.	载客率 (每平方米站 立 6 人) [(c)/(b)]{ } 最 繁忙路段	68% {大围 至九龙 塘}	61% {荃湾 西至美 孚}	60% {油塘至 鲗鱼涌}	58% {天后 至铜锣 湾}	58% {金钟至 海洋公 园}	48% {彩虹 至九龙 湾}	52% {深水 埗至太 子}	39% {欣澳至 迪士尼}	50% {奥运 至九 龙}	40% {青衣 至 机场}
6.	载客率(每平 方米站立4人) (注5)	94%	85%	84%	81%	82%	68%	73%	54%	70%	不适用
7.	每月平均 乘客量 (百万人次)	23.7	23.9	9.8	25.7	2.2	18.2	27.7	0.5	6.5	0.9
8.	总乘客量 (百万人次)	283.6	280.3	114.8	311.0	25.8	215.1	344.6	5.8	77.1	10.8

注1: 由于机场快线及东涌线在部分路段共用路轨，该等铁路线的整体可载客量受车务编排模式所影响。

注2: 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。有关数字按现有可载客量计算。

注3: 鉴于疫情影响，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4: 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5: 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，即每列列车的总计可载客量约为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，即每列列车的总计可载客量约为1 780人。因此，以每平方米站立4人的乘客密度计算的可载客量，相当于以每平方米站立6人计算的71.2%。东铁线方面，由于该路线的列车设有1个头等车厢，列车的座位和企位比例与其他重铁列车稍有不同。若以每平方米站立6人计算，每列列车的总计可载客量为2 845人；以每平方米站立4人计算，则为2 061人。
- 注6: 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7: 西铁线与屯马线一期在2021年6月27日合并为屯马线。屯马线于2021年的乘客量指屯马线一期和屯马线(于2021年6月27日通车)的乘客量。西铁线于2021年首六个月的每月平均乘客量和总乘客量则分别为1 140万人次和6 830万人次。

轻铁系统统计数字
(早上最繁忙一小时最繁忙单向路段)

轻铁路线	最高可载客量			载客率 ^(注1)		
	2021年	2022年	2023年	2021年	2022年	2023年
505	2 993	2 993	2 993	81%	68%	66%
506P ^(注2)	不适用	不适用	424	不适用	不适用	70%
507	2 544	2 827	2 827	81%	74%	83%
507P ^(注2)	不适用	212	212	不适用	80%	90%
610	1 995	2 056	2 056	98%	80%	93%
614	873	1 372	1 122	84% ^(注3)	70% ^(注3)	77% ^(注3)
614P	1 388	1 156	1 363			
615	998	748	960	83% ^(注3)	85% ^(注3)	74% ^(注3)
615P	1 388	1 388	1 600			
705	4 240	4 240	4 240	78%	76%	63%
706	5 088	5 088	5 088	72%	85%	63%
751	2 650	2 857	2 993	79%	82%	64%
751P	205	398	398	40%	75%	60%
761P	4 625	4 240	4 240	70%	67%	64%

乘客量(百万人次)

	2021年	2022年	2023年
每月平均乘客量	11.8	11.0	12.5
总乘客量	141.6	131.7	150.0

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，因此无法采用现时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或乘客量。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，重铁载客率计算方法所采用的每平方米站立4人或6人的乘客密度标准并不适用。

注2：港铁公司分别在2022年9月及2023年9月加设507P线和506P线，在早上繁忙时段行驶。

注3：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线、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。

重铁和轻铁列车和车卡数目

截至 该年12月	2021		2022		2023	
	列车 数目	每列列 车的车 卡数目	列车 数目	每列列 车的车 卡数目	列车 数目	每列列 车的车 卡数目
东铁线	36	12或9	36	9	37	9
屯马线	56	8	59	8	65	8
将军澳线	16	8	16	8	16	8
港岛线	36	8	36	8	36	8
南港岛线	10	3	10	3	10	3
观塘线	39	8	41	8	39	8
荃湾线	35	8	35	8	35	8
迪士尼线	3	4	3	4	3	4
东涌线	16	8	16	8	16	8
机场快线	11	8	11	8	11	8

轻铁系统以单卡或双卡轻铁车辆营运，后者由两个车卡组成。在2021年、2022年和2023年，轻铁车卡总数分别为145、146和149。

重铁系统列车班次^(注1)

截至该年 12 月	2021		2022		2023	
	早上繁忙时段 班次 (分钟)	非繁忙时段 班次 (分钟)	早上繁忙时段 班次 (分钟)	非繁忙时段 班次 (分钟)	早上繁忙时段 班次 (分钟)	非繁忙时段 班次 (分钟)
东铁线						
金钟-上水 ^(注2)	2.9 - 8 (红磡-上水)	4 - 8 (红磡-上水)	2.7 - 5.2	5.5 - 8	2.7 - 3.8	4 - 8
金钟-罗湖 ^(注3)	--	--	--	--	5.5	6 - 10
金钟-落马洲 ^(注3)	--	--	--	--	12	12 - 14.5
屯马线	2.7 - 3	6 - 7	2.7 - 3	6 - 7	2.7 - 3	6 - 7
将军澳线						
北角-将军澳	2.2	--	2.2	--	2.2	--
北角-宝琳	2.5 - 4	5 - 6	2.5 - 4	5 - 6	2.5 - 4	5 - 6
北角-康城	6.7	--	6.7	--	6.7	--
调景岭-康城	--	10 - 14	--	10 - 14	--	10 - 14
港岛线	1.9	3.6 - 5	1.9	3.6 - 5	1.9	3.6 - 5
南港岛线	3.3	6 - 7.5	3.3	6 - 7.5	3.3	6 - 7.5
观塘线						
调景岭-何文田	2.1	3.5 - 5	2.1	3.5 - 5	2.1	3.5 - 5
何文田-黄埔	4.2	3.5 - 5	4.2	3.5 - 5	4.2	3.5 - 5

截至该年 12 月	2021		2022		2023	
	早上繁忙时段 班次 (分钟)	非繁忙时段 班次 (分钟)	早上繁忙时段 班次 (分钟)	非繁忙时段 班次 (分钟)	早上繁忙时段 班次 (分钟)	非繁忙时段 班次 (分钟)
荃湾线	2	3.5 - 5	2	3.5 - 5	2	3.5 - 5
迪士尼线	10	10 - 20	10	10 - 20	5	10 - 20
东涌线						
香港-青衣	3 - 4	7 - 10	3 - 4	7 - 10	3 - 4	7 - 10
香港- 东涌	6 - 8	7 - 10	6 - 8	7 - 10	6 - 8	7 - 10
机场快线	15	30	15	15	10	10

注1： 上表所列为平日班次时间

注2： 在东铁线过海段于2022年5月15日通车前，东铁线只来往红磡及上水。

注3： 因应2019冠状病毒病疫情，罗湖站及落马洲站曾于2020年2月4日起暂停服务。落马洲站及罗湖站分别于2023年1月8日及2月6日重新开放。

轻铁系统列车班次^(注1)

轻铁路线 ^(注2)	2021		2022		2023	
	早上繁忙时段 班次 (分钟)	非繁忙时段 班次 (分钟)	早上繁忙时段 班次 (分钟)	非繁忙时段 班次 (分钟)	早上繁忙时段 班次 (分钟)	非繁忙时段 班次 (分钟)
505	6 - 10	9 - 17	6 - 10	10 - 18	6 - 11	10 - 18
507	5 - 9	8 - 15	5 - 9	7 - 16	6 - 9	7 - 16
610	6 - 10	6 - 17	8 - 10	9 - 17	8 - 10	9 - 17
614	14 - 18	12 - 23	12 - 18	12 - 23	12 - 18	12 - 23
614P	7 - 12	10 - 16	9 - 13	11 - 16	8 - 13	11 - 19
615	14 - 18	14 - 24	14 - 18	15 - 24	14 - 18	14 - 24
615P	7 - 12	10 - 16	9 - 12	10 - 19	9 - 13	10 - 19
705	5 - 7	7 - 12	5 - 7	7 - 12	5 - 7	7 - 12
706	4 - 7	7 - 13	5 - 7	7 - 12	5 - 7	7 - 12
751	5 - 9	7 - 17	5 - 11	8 - 17	7 - 12	8 - 17
761P	4 - 7	6 - 15	5 - 8	6 - 15	5 - 8	6 - 15

注1: 上表所列为平日班次时间

注2: 于平日早上繁忙时段另设路线506P、507P及751P, 提供特别班次加强繁忙路段服务。

由港铁公司控制范围内的因素引起并导致服务延误8分钟或以上的事故宗数

观塘线

年份	宗数	成因		延误时间								拨出款额 (百万元) 注3
				半小时或以下 注1		31分钟至3小时		3至4小时		逾4小时		
		机件故障 注2	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	
2021	12	12	0	12	0	0	0	0	0	0	0	0
2022	16	14	2	13	2	1	0	0	0	0	0	3
2023	17	17	0	15	0	2	0	0	0	0	0	2

荃湾线

年份	宗数	成因		延误时间								拨出款额 (百万元) 注3
				半小时或以下 注1		31分钟至3小时		3至4小时		逾4小时		
		机件故障 注2	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	
2021	6	4	2	3	2	1	0	0	0	0	0	1
2022	5	5	0	4	0	0	0	0	0	1	0	40
2023	8	8	0	7	0	1	0	0	0	0	0	1

港岛线

年份	宗数	成因		延误时间								拨出款额 (百万元) 注3
				半小时或以下 注1		31分钟至3小时		3至4小时		逾4小时		
		机件故障 注2	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	
2021	9	9	0	6	0	3	0	0	0	0	0	5
2022	7	7	0	6	0	1	0	0	0	0	0	1
2023	5	5	0	4	0	1	0	0	0	0	0	1

将军澳线

年份	宗数	成因		延误时间								拨出款额 (百万元) 注3
				半小时或以下 注1		31分钟至3小时		3至4小时		逾4小时		
		机件故障 注2	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	
2021	14	13	1	11	1	2	0	0	0	0	0	2
2022	11	10	1	8	1	1	0	0	0	1	0	15.4
2023	6	6	0	4	0	2	0	0	0	0	0	3

南港岛线

年份	宗数	成因		延误时间								拨出款额 (百万元) 注3
				半小时或以下 注1		31分钟至3小时		3至4小时		逾4小时		
		机件故障 注2	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	
2021	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2022	2	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
2023	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0

东铁线

年份	宗数	成因		延误时间								拨出款额 (百万元) 注3
				半小时或以下 注1		31分钟至3小时		3至4小时		逾4小时		
		机件故障 注2	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	
2021	55	55	0	48	0	7	0	0	0	0	0	8
2022	29	28	1	27	1	1	0	0	0	0	0	1.2
2023	13	13	0	13	0	0	0	0	0	0	0	0

屯马线

年份	宗数	成因		延误时间								拨出款额 (百万元) 注3
				半小时或以下 注1		31分钟至3小时		3至4小时		逾4小时		
		机件故障 注2	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	
2021	19	19	0	16	0	3	0	0	0	0	0	3
2022	12	12	0	11	0	1	0	0	0	0	0	2.4
2023	18	18	0	18	0	0	0	0	0	0	0	0

东涌线

年份	宗数	成因		延误时间								拨出款额 (百万元) 注3
				半小时或以下 注1		31分钟至3小时		3至4小时		逾4小时		
		机件故障 注2	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	
2021	10	9	1	9	1	0	0	0	0	0	0	0
2022	7	4	3	4	3	0	0	0	0	0	0	0
2023	10	8	2	7	2	1	0	0	0	0	0	1

迪士尼线

年份	宗数	成因		延误时间								拨出款额 (百万元) 注3
				半小时或以下 注1		31分钟至3小时		3至4小时		逾4小时		
		机件故障 注2	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	
2021	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2022	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	40
2023	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

机场快线

年份	宗数	成因		延误时间								拨出款额 (百万元) 注3
				半小时或以下 注1		31分钟至3小时		3至4小时		逾4小时		
		机件故障 注2	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	
2021	4	2	2	2	2	0	0	0	0	0	0	0
2022	4	4	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0
2023	5	4	1	4	1	0	0	0	0	0	0	0

轻铁

年份	宗数	成因		延误时间								拨出款额 (百万元) <small>注3</small>
				半小时或以下 <small>注1</small>		31分钟至3小时		3至4小时		逾4小时		
		机件故障 <small>注2</small>	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	
2021	14	14	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0
2022	18	16	2	16	2	0	0	0	0	0	0	0
2023	18	14	4	13	2	1	1	0	0	0	1	17

注1：任何铁路事故若影响列车服务延误8分钟或预计延误达8分钟或以上，根据现行铁路事故通报机制，港铁公司须于事故发生后8分钟内通报运输署。少于8分钟的列车服务延误对乘客影响相对轻微，港铁公司无须向运输署通报，故运输署并没有备存8分钟以下的服务延误事故数字。

注2：机件故障包括站内机件、基础设施、列车故障等。

注3：2023年票价调整机制检讨后落实的「服务表现回赠」安排，调高了港铁公司须就服务延误超过3小时的事故相应拨出的金额，以及每宗事故的最高拨款金额，并引入繁忙时间款额增加安排。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2409)

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 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

就推展和落实智慧出行措施的工作，以及在交通管理上应用科技的情况，政府可否告知本会：

1. 2024-25年度，当局推行智慧出行的目标、推展时间表、预算开支及人手编制分别为何；
2. 过去3个财政年度，每年「香港出行易」流动应用程序的累计下载次数、日均点击率，及用于维持「香港出行易」流动应用程序的营运开支分别为何；
3. 有否预留预算发展智慧公路及地理位置编码，制定与内地接轨的数据基准，促进与其他大湾区内地城市的互联互通；如有，详情为何；如否，原因为何；
4. 有否为本港推行智慧出行定下绩效指标，如有，详情为何；如否，原因为何？

提问人：陈绍雄议员(立法会内部参考编号：25)

答复：

1. 运输署的智慧出行措施可归纳为三大关键范畴，即「智能运输基础建设」、「数据共享和分析」及「应用和服务」。各项智慧出行措施在2024-25年度的预算开支及预计推行时间表列如下：

智慧出行措施	2024-25年度的预算开支	预计推行时间
智能运输基础设施建设		
1. 于政府收费隧道及青沙管制区实施「易通行」	4.65亿元	已于2023年实施
2. 继续运作安装在主要干线及主要道路上约1 200个交通探测器、行车时间显示系统和行车速度屏系统，以收集和发放实时交通资讯作交通管理、路线选择和运输规划用途	1,900万元	持续推行
3. 在全港合适的独立式灯控路口推行实时交通灯号调节系统，使路口可以因应车流及人流状况即时调节灯号时间，以充分利用灯控路口的通行能力	(注1)	
4. 委托顾问研究内地及海外对自动驾驶汽车的最新规管框架及现行技术标准，以落实《实务守则》的技术细节以及日后适时作出更新	75,000元	2024-25年度
5. 于汀九桥南行线推展智慧公路的先导计划，提升该路段的交通管制及监察系统，测试技术，并了解驾驶人士使用智慧公路时的驾驶习惯	1,960万元	目标在2024年内开展先导计划
数据共享和分析		
6. 持续提升「香港出行易」的现有功能和实时数据的覆盖程度，改善用户体验，以回应用户意见	430万元	持续推行
7. 继续维持专线小巴实时到站资讯资料搜集和分享系统，并鼓励公共交通营办商开放数据	600万元	持续推行

智慧出行措施	2024-25年度的预算开支	预计推行时间
8. 继续维持及完善「交通数据分析系统」以加强交通管理和效率	260万元	持续推行
9. 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	有关工作由现有运输署人员执行，涉及的开支没有详细分项	持续推行
应用和服务		
10. 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	有关工作由现有运输署人员执行，涉及的开支没有详细分项	持续推行
11. 管理10亿港元的智慧交通基金(基金)，藉以推动与车辆有关的创新科技研究及应用	1.904亿元 (包括预计批出的拨款以及基金的行政开支)	持续推行
12. 管理、营运及维修停车收费表系统，该系统支援不同支付工具(包括「转数快」及利用「入表易」流动应用程序遥距缴费等)，并提供实时空置泊车位资讯；政府会继续在合适的地点安装停车收费表及优化停车收费表系统	5,935万元	持续推行
13. 由2021年开始分批启用自动泊车系统项目，以期在短期租约用地及政府场地的公众停车场更广泛应用自动泊车系统，并鼓励在私营发展项目的公众停车场应用自动泊车系统	120万元(注2)	现时各个自动泊车系统项目的资料载于 <u>附件</u>

智慧出行措施	2024-25年度的预算开支	预计推行时间
14. 继续运作安装于部分不设收费表的路旁泊车位的感应器，以提供实时空置泊车位资讯	30万元	持续推行

注1: 政府计划于2024年内向立法会财务委员会(财委会)申请拨款，以在全港合适的独立式灯控路口推行实时交通灯号调节系统，如获财委会批准拨款，预计在2024年内开展项目。

注2: 预算开支用于委聘顾问公司，顾问公司会就运输及物流局 / 运输署推行的自动泊车系统项目提供技术意见；至于在政府场地的公众停车场推展自动泊车系统项目的建设费用，政府已 / 会向立法会申请拨款，有关工程开支不计算在上表的金额内。

除上述第11项有关智慧交通基金的措施外，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。而就基金而言，运输署开设了两个有时限的公务员职位(包括一名高级工程师和一名机电工程师 / 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。运输署亦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总额的15%。

2. 在过去三个财政年度，每年「香港出行易」流动应用程序的累计下载次数及平均每日点击率如下：

财政年度	累计下载次数	平均每日点击率
2021-22	约260万	约5万
2022-23	约260万	约7万
2023-24 (截至2024年2月底)	逾260万	约16万

在过去三个财政年度，每年用于维持「香港出行易」流动应用程序的营运开支(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 (万元)
2021-22	452
2022-23	413
2023-24	342

备注：开支金额调整至最接近的1万元

- 政府在2023年12月向立法会汇报《交通运输策略性研究》的初步建议，当中提出在目前规划中的主要干道项目考虑适当地引入智慧公路管理系统的设计，提升道路的运载效率，配合未来运输发展需求。相关系统的设计及建造开支将视乎个别项目的详细设计而定，并会纳入有关工程项目的预算内。

发展局在2021年第四季推出了机器可读的「地理地址」(GeoAddress)措施，涵盖了香港地图上约十九万个建筑物地址。到2022年底，发展局在「空间数据共享平台」上开发的「GeoSpatialiser」网上工具，提供「地理地址」参考数据，以实现不同来源和格式的地址资料之间的互通互用。

政府将会尝试以现有的「地理地址」及二维地理位置坐标系统为基础，建立易于记忆和识别(同时可机读)的字母数字地理位置编码。编码不仅兼容「地理地址」所涵盖的建筑物，还能覆盖道路及整个香港的范围，期望能方便公私营机构开发智慧位置服务应用程序，提升应用程序中的位置搜寻功能，从而推动香港智慧城市的发展。

政府会继续与其他大湾区内地城市加强沟通以促进与其数据接轨及互联互通。

- 为了推动智慧出行的发展，运输署在2019年推出了《香港智慧出行路线图》，为香港制订了一套全面而连贯的整体策略，循序渐进地落实各项智慧出行的措施。在过去数年，运输署按路线图完成了多项智慧出行措施，例如在合适的独立式灯控路口试行加设实时交通灯号调节系统、启用自动泊车系统先导项目、于政府收费隧道及青沙管制区实施「易通行」不停车缴费服务等。另一方面，运输署在项目完成后，会持续评估及监察各项目的落实情况，各项目的目标都合乎预期。

除了完善现有措施外，本署还将陆续推展其他智慧出行措施，以方便市民出行。

项目	自动泊车系统类型	开始建造工程日期	自动泊车系统 预计启用日期	泊车位总数 (包括传统及自动 泊车系统泊车位)
A. 短期租约停车场的自动泊车系统				
荃湾海盛路短期租约用地	拼图型	2020年12月	2021年11月 (已启用)	245
大埔白石角短期租约用地	拼图型	2021年12月	2022年12月 (已启用)	250
深水埗钦州街与通州街交界 短期租约用地	拼图型	2023年2月	2024年 (预计)	约210
油麻地海泓道短期租约用地	拼图型	2023年7月	2024年 (预计)	约200
B. 工务工程项目的自动泊车系统				
将军澳第67区政府联用办公 大楼	拼图型	2020年9月	2025年 (预计)	约380
四美街地区休憩用地、体育 馆及公众停车场	立体型	2022年5月	2026年 (预计)	约300
深水埗钦州街西休憩用地及 公众停车场	圆筒型	2023年8月	2026年 (预计)	约200
马鞍山第103区综合设施大楼 主要工程	拼图型	有待确定*		约350
将军澳第66区市镇公园及公 众停车场	拼图型	有待确定#		约450
海庭道联用综合大楼	拼图型	有待确定#		约170

*政府已就马鞍山第103区综合设施大楼主要工程项目于2024年2月征询民政及文化体育事务委员会的意见，并计划在立法会财务委员会批准拨款后展开拟议工程，目标约在 4 年半内完成，实际建造日期及启用日期有待确定。

#政府预计于本年内征求立法会批准拨款，由于项目处于规划或设计阶段，实际建造日期及预计启用日期有待确定。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2410)

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 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

就自动泊车系统项目的实施情况，政府可否告知本会：

1. 2024-25年度推展自动泊车系统项目的时间表、人手编制及开支预算为何；
2. 过去3个财政年度，当局推动自动泊车系统项目的详情，包括项目地点、自动泊车系统类型、泊车位数量、开始建造工程日期、启用日期及涉及开支分别为何；
3. 过去3个财政年度及未来1个财政年度，全港公众停车场泊车位的数量及自动泊车系统所占百分比分别为何；
4. 有何措施加快在更多地点推动自动泊车系统？

提问人：陈绍雄议员(立法会内部参考编号：26)

答复：

- 1.及2. 运输署一直留意世界各地各种自动泊车系统的最新发展，目前私家车自动泊车系统的技术已相当成熟，运输署已于2020年起在本港开展落实设有自动泊车系统的公众停车场项目，并积极在合适的短期租约停车场及工务工程项目推行自动泊车系统。有关在过去3年及2024-25年度自动泊车系统的推展详情载于附件。

自动泊车系统项目的准备工作一直由运输署现有人员执行，故涉及的人手开支没有详细分项。

3. 过去3年，全港公众停车场泊车位的数量表列如下：

	2021年12月	2022年12月	2023年12月
公众停车场泊车位数目	203 900	205 000	207 200

由于新泊车位的供应取决于多项因素，包括进行地区咨询，以及个别发展项目的推展进度，运输署难以准确预计未来1年新增公众停车场泊车位的数目。运输署亦没有备存私营机构停车场提供自动泊车系统的数字。然而，在政府推展中并设有自动泊车系统的工务工程项目中，自动泊车系统泊车位占有所有私家车泊车位平均超过50%。

4. 运输署会继续在未来规划合适的短期租约用地停车场时，考虑环境限制及成本效益等多项因素，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，运输署亦会在项目规划阶段时，邀请相关工程部门积极考虑采用自动泊车系统的可行性，从而促使加快在更多地点推动自动泊车系统。

项目	自动泊车系统类型	开始建造工程日期	自动泊车系统的预计启用日期	泊车位总数 (包括传统及自动泊车系统泊车位)	预算开支
A. 短期租约停车场的自动泊车系统					
荃湾海盛路短期租约用地	拼图型	2020年12月	2021年11月 (已启用)	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	2021年12月	2022年12月 (已启用)	250	由短期租约营办商支付
深水埗钦州街与通州街交界短期租约用地	拼图型	2023年2月	2024年 (预计)	约 210	由短期租约营办商支付
油麻地海泓道短期租约用地	拼图型	2023年7月	2024年 (预计)	约 200	由短期租约营办商支付
B. 工务工程项目的自动泊车系统					
将军澳第67区政府联用办公大楼	拼图型	2020年9月	2025年 (预计)	约 380	52.284亿元 ^{注1} (按付款当日价格计算)
四美街地区休憩用地、体育馆及公众停车场	立体型	2022年5月	2026年 (预计)	约 300	16.050亿元 ^{注2} (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8月	2026年 (预计)	约 200	7.779亿元 ^{注3} (按付款当日价格计算)
马鞍山第103区综合设施大楼主要工程	拼图型	有待确定*		约 350	有待确定*

项目	自动泊车系统类型	开始建造工程日期	自动泊车系统的预计启用日期	泊车位总数 (包括传统及自动泊车系统泊车位)	预算开支
将军澳第 66 区市镇公园及公众停车场	拼图型	有待确定#		约 450	有待确定#
海庭道联用综合大楼	拼图型	有待确定#		约 170	有待确定#

注1：此数字为2020年获财务委员会批核的整个工务计划项目的核准工程预算。

注2：此数字为2022年获财务委员会批核的整个工务计划项目的核准工程预算。

注3：此数字为2023年获财务委员会批核的整个工务计划项目的核准工程预算。

*政府已就马鞍山第103区综合设施大楼主要工程项目于2024年2月征询民政及文化体育事务委员会的意见，并计划在立法会财务委员会批准拨款后展开拟议工程，目标约在 4 年半内完成，实际建造日期、启用日期及预算开支有待确定。

#政府预计于本年内征求立法会批准拨款，由于项目处于规划或设计阶段，实际建造日期及预算开支有待确定。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2411)

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 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

就「运输业输入劳工计划—公共小巴 / 客车行业」的实施情况，可否告知本会：

1. 第一阶段的实施详情及涉及开支为何；
2. 第二阶段预计的推展时间表及预计开支为何；
3. 完成培训、成功申领驾驶执照并已投入工作的员工数目及薪酬代遇分别为何；
4. 计划是否能够有效纾缓公共小巴业人手严重短缺的问题，并支持行业持续复苏；及
5. 当局如何评估计划的成效？

提问人：陈绍雄议员(立法会内部参考编号：27)

答复：

行政长官会同行政会议2023年6月通过推出「运输业输入劳工计划—公共小巴 / 客车行业」(计划)，在保障本地劳工优先就业的前提下，适度容许小巴 / 客车行业申请输入司机，配额上限为1 700名，以纾缓行业长期面对的司机短缺问题，提供稳定的劳动力，从而维持公共交通服务的可靠性。就有关计划的各项提问，现回复如下：

- 1.及2. 有关计划的第一轮申请期为2023年7月17日至8月7日，共接获118宗申请，涉及1 601个输入劳工配额，涵盖公共小巴司机及客车司机。经运输及物流局、劳工处和运输署代表组成的跨部门联络小组

审议后，运输署署长批准98宗申请，发放共969个配额，首轮申请的详情载于附表一。运输署已于2024年3月20日公布计划的第二轮申请期为3月25日至4月26日，申请手续和运作细节与首轮申请相若。执行上述计划涉及的运输署人手及开支已纳入运输署整体拨款及编制内，因此未能分项列出。

3. 输入司机须通过相关车辆类型驾驶考试并获得合格成绩，以及完成职前训练课程和取得课程证书后，方可取得相关车辆类型的正式驾驶执照。营办商亦会在输入司机投入服务前提供足够的路线培训。截至2024年3月7日，共有109名输入司机已投入不同的驾驶工作岗位服务市民。另外，按计划的规定，输入司机的每月工资必须不少于香港相关职位的每月工资中位数。有关工种的每月工资中位数载于附表二。
- 4.及5. 在推展计划的同时，运输署会透过在计划下成立包括劳资双方代表的持份者咨询小组，与运输业界保持联系，了解劳资双方对计划的意见。根据小组最近一次在2024年1月底的会面，劳资双方均同意现时业界长期面对司机人手严重短缺及老年化问题。资方代表认同输入外劳可纾缓司机人手严重短缺问题，同时亦表示会继续努力聘请本地司机。政府会继续透过小组与各持份者保持紧密沟通，并参考相关意见，以适时检讨计划。

附表一

运输业输入劳工计划—公共小巴 / 客车行业
 第一轮申请及获批配额数目
 按工种划分的分项数字

司机类别	接获申请宗数	涉及司机配额数目	获批申请宗数	获批司机配额数目
公共小巴司机	68	547	59	461
本地客车司机	32	689	23	262
跨境直通巴士司机	18	365	16	246
总数	118	1 601	98	969

附表二

运输业输入劳工计划—公共小巴 / 客车行业
 本地司机每月工资中位数

司机类别	每月工资中位数 (元)
公共小巴司机	14,300
本地客车司机	19,300
跨境直通巴士司机	22,000

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2412)

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 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

就支援推行「纯电动的士百分百担保贷款专项计划」的实施情况，政府可否告知本会：

1. 推行「纯电动的士百分百担保贷款专项计划」的人手编制及涉及开支详情为何；
2. 截至最新数字，全港获准营运的电动的士数量及其占全港的士总数的百分比；

提问人：陈绍雄议员(立法会内部参考编号：28)

答复：

1. 政府在2023年9月4日推出「纯电动的士百分百担保贷款专项计划」(贷款计划)，以鼓励的士业界转用纯电动的士。贷款计划由香港按证保险有限公司负责管理，而运输署则负责监督。

有关贷款计划的监督工作主要由运输署现有人员负责，属于整体职务，故涉及的开支及人手安排没有详细分项。

2. 截至2024年2月29日，已领牌的电动的士数目为36辆，占全港18 163辆的士约0.2%。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1880)

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 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

关于「运输业输入劳工计划—公共小巴/ 客车行业」(「计划」)，政府可否告知本会：

(一) 按职位划分，「计划」第一轮的申请配额数目、批出配额数目及不获批出配额数目及其原因分别为何；

(二) 就第(一)项所述的批出配额，列出申请公司的名称及其获批输入劳工的数目(按职位划分)，以及该等获批输入劳工已抵港数目及其每月工资中位数；及

(三) 自计划推行至今，有否进行调查以了解「计划」对相关本地工友的薪酬待遇的影响；如有，详情为何；如否，原因为何

提问人：周小松议员(立法会内部参考编号：35)

答复：

行政长官会同行政会议2023年6月通过推出「运输业输入劳工计划—公共小巴/ 客车行业」(计划)，在保障本地劳工优先就业的前提下，适度容许小巴/ 客车行业申请输入司机，配额上限为1 700名，以纾缓行业长期面对的司机短缺问题，提供稳定的劳动力，从而维持公共交通服务的可靠性。就有关计划的各项提问，现回复如下：

(一) 有关计划的第一轮申请期为2023年7月17日至8月7日，共接获118宗申请，涉及1 601个输入劳工配额，涵盖公共小巴司机及客车司机。经运输及物流局、劳工处和运输署代表组成的跨部门联络小组审议后，运输署署长批准98宗申请，发放共969个配额，首轮申请的详情载于附表一。

在首轮申请未获批准的20宗个案，有4宗申请是由申请者主动撤回，其余16宗申请因不符合计划的基本要求而未获批准，原因包括未能符合进行本地招聘的规定，或未能符合全职本地员工与输入劳工比例要求，以及申请人未持有有效的客运营业证。另外，在98宗获批的个案中，有15宗申请因不符合申请人聘用全职本地员工与申请输入劳工比例要求(即2:1)，申请配额未能全数获批。

- (二) 获批配额的营办商共98间，涵盖公共小巴及客车，并已陆续安排输入司机分批到港，进行驾驶训练和就读职前课程，以取得相关车辆类型的正式驾驶执照。营办商亦会在输入司机投入服务前提供足够的路线培训。另外，按计划的规定，输入司机的每月工资必须不少于香港相关职位的每月工资中位数。截至2024年3月7日，已抵港的输入司机数目，以及有关工种的每月工资中位数载于附表二。
- (三) 在推展计划的同时，运输署透过与相关运输业界及劳工代表成立的持份者咨询小组听取各方对计划的意见，包括劳工代表所反映本地劳工对计划的关注。根据小组最近一次在2024年1月底的会面，劳资双方均同意现时业界长期面对司机人手严重短缺及老年化问题，资方代表亦表示会继续努力聘请本地司机。政府会继续透过小组与各持份者保持紧密沟通，并参考相关意见，以适时检讨计划。

附表一

运输业输入劳工计划—公共小巴 / 客车行业
 第一轮申请及获批配额数目
 按工种划分的分项数字

司机类别	接获申请宗数	涉及司机配额数目	获批申请宗数	获批司机配额数目
公共小巴司机	68	547	59	461
本地客车司机	32	689	23	262
跨境直通巴士司机	18	365	16	246
总数	118	1 601	98	969

附表二

运输业输入劳工计划—公共小巴 / 客车行业
 按工种划分的分项数字

司机类别	获批司机配额的营办商数目	已抵港司机数目 ^(註)	相关职位每月工资中位数(元)
公共小巴司机	59	173	14,300
本地客车司机	23	38	19,300
跨境直通巴士司机	16	112	22,000
总数	98	323	不适用

注：截至2024年3月7日

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1882)

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 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

就「公共交通费用补贴计划」（「计划」），政府可否告知本会：

（一）过去五年，「计划」的每月（i）补贴金额及（ii）受惠人数分别为何，按补贴金额划分（即0.1至100元、100.1至200元、200.1至300元、300.1至400元及400.1至500元）；

（二）过去五年，「计划」每月的（i）已领取补贴人数及其占总受惠人数的百分比及（ii）已领取补贴金额及其占补贴发放总额的百分比分别为何；及

（三）鉴于据悉政府会对公共交通营办商的内部监控系统进行定期鉴证工作及审视营办商提供的营运资料等，以避免「计划」被滥用，有关工作的所涉人手和开支分别为何；以及自「计划」推出至今，有否发现公共交通营办商滥用「计划」；如有，滥用情况和当局的跟进行动分别为何？

提问人：周小松议员(立法会内部参考编号：37)

答复：

（一）政府在2019年推出公共交通费用补贴计划(补贴计划)，并于2020年优化补贴计划。在经优化的补贴计划下，政府就市民每月超出400元的实际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。

为了让更多市民在疫情期间受惠于补贴计划，政府曾推出临时特别措施，包括在2020年7月至2021年12月和2022年5月至2023年10月暂时放宽补贴计划下的每月公共交通开支水平，以及在2021年4月至12月和2022年5月至2023年10月暂时提高每月补贴上限。

过去5年，补贴计划下的补贴总金额、平均每月补贴金额及平均每月受惠人数列于表一。

表一：

年份	补贴总金额 (百万元)	平均每月 补贴金额 (百万元)	平均每月 受惠人数 (计至最接近 的千位)
2019	1,874	156.1	2 143 000
2020	2,147	178.9	1 982 000
2021	3,709	309.1	2 999 000
2022	2,837	236.4	2 274 000
2023	3,909	325.7	3 036 000

过去5年，按每月补贴金额划分的受惠人数列于表二。

表二：

每月补贴 金额	平均每月受惠人数 (计至最接近的千位) ^{注1}				
	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年
0.1元至 100.0元	1 583 000	1 291 000	1 756 000	1 327 000	1 732 000
100.1元至 200.0元	438 000	490 000	837 000	625 000	836 000
200.1元至 300.0元	117 000	148 000	293 000	226 000	321 000
300.1元至 400.0元	不适用	49 000	84 000	68 000	103 000
400.1元至 500.0元	不适用	不适用	32 000 ^{注2}	35 000 ^{注2}	45 000 ^{注2}

注1： 由于四舍五入，每年的平均每月受惠人数相加不等于表一所列出的总数。

注2： 有关数字只涵盖2021年4月至12月及2022年5月至2023年10月期间的平均每月受惠人数。在上述期间，每月补贴金额上限暂时提高至500元。

(二) 在补贴计划下，每月发放的补贴可在3个月内领取。自补贴计划推行以来，政府一直透过各项宣传活动，提醒市民在限期内领取补贴。由2019年至2023年(截至10月)，(i) 已领取补贴人数及其占总受惠人数的

百分比；以及(ii)已领取补贴金额及其占补贴总金额的百分比表列如下：

年份	已领取补贴人数		已领取补贴金额	
	每月平均已领取补贴人数 (计至最接近的千位)	占总受惠人数百分比	每月平均已领取补贴金额 (百万元)	占补贴总金额百分比
2019	1 786 000	83%	141.1	90%
2020	1 611 000	81%	161.5	90%
2021	2 640 000	88%	292.3	95%
2022	2 029 000	89%	224.6	95%
2023 (截至10月) ^{注3}	2 725 000	84%	324.9	93%

注3：2023年11月或以后的补贴，在2024年3月初仍可领取，故上表并没有包括有关数字。

- (三) 运输署采取一系列监管措施，以确保公帑运用得宜及减少滥用情况。每个参与补贴计划的公共运输营办商均须制定审计准则，以加强内部监控，并须每年向政府提交由独立审计师按照香港会计师公会颁布的相关准则所拟备的鉴证报告。除此之外，运输署采取的监管措施还包括进行定期运输调查以收集有关服务的营运资料及乘客数据、审核营办商提交的营运资料，以及核对八达通收费系统的交易记录等。补贴计划下的监管工作除运输调查外，均由运输署现有人员执行，涉及的人手及开支没有详细分项。至于运输调查，在2023-24年度所涉开支约为150万元。自补贴计划实施以来，有3宗涉及公共运输营办商职员涉嫌欺诈的个案，3宗个案均已转交警方调查及跟进。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2532)

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 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

就继续监督「一地多用」的原则下，在合适的「政府、机构或社区」设施和公共休憩用地项目提供公众停车场。就此，请告知本会：

1. 请列明目前正推展的自动泊车系统项目中，已启用的停车场使用率、涉及的人手和维修保养开支；以及其余项目的进展，包括工程开展、预计启用日期、以及所需开支；
2. 鉴于深水埗居民对公众泊车位需求殷切，位于钦州街西休憩用地及公众停车场亦是居民所期待的，局方有否考虑加快兴建进度，如有，详情为何；如否，原因为何？

提问人：郑泳舜议员(立法会内部参考编号：37)

答复：

1. 现时各个自动泊车系统项目的资料载于附件。当中已启用的自动泊车系统项目包括荃湾海盛路和大埔白石角的短期租约停车场。该两个停车场的自动泊车系统由相关短期租约用地承租人斥资兴建并以商业形式营运，运输署未有备存相关的自动泊车系统的使用率、涉及的人手及维修保养开支。
2. 按2023年获财务委员会批核的整个工务计划项目的核准工程预算，深水埗钦州街西休憩用地及公众停车场将于批准拨款后展开工程计划，目标约在3年内完成。相关建造工程已于2023年8月开始，预计于2026年完成。有关项目需要进行深地库挖掘工程，而且该工地有多样环境限制，例如狭窄的地盘空间，渠务预留地以及为毗邻过渡性房屋预留的紧急车辆通道等。以上因素均为工程带来挑战，而现时的工程时间

表已相当紧凑；我们会密切监察施工过程，并敦促承建商如期完成工程。

项目	自动泊车系统类型	开始建造工程日期	自动泊车系统的预计启用日期	泊车位总数 (包括传统及自动泊车系统泊车位)	预算开支
A. 短期租约停车场的自动泊车系统					
荃湾海盛路短期租约用地	拼图型	2020年12月	2021年11月 (已启用)	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	2021年12月	2022年12月 (已启用)	250	由短期租约营办商支付
深水埗钦州街与通州街交界短期租约用地	拼图型	2023年2月	2024年 (预计)	约 210	由短期租约营办商支付
油麻地海泓道短期租约用地	拼图型	2023年7月	2024年 (预计)	约 200	由短期租约营办商支付
B. 工务工程项目的自动泊车系统					
将军澳第67区政府联用办公大楼	拼图型	2020年9月	2025年 (预计)	约 380	52.284 亿元 ¹ (按付款当日价格计算)
四美街地区休憩用地、体育馆及公众停车场	立体型	2022年5月	2026年 (预计)	约 300	16.050 亿元 ² (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8月	2026年 (预计)	约 200	7.779 亿元 ³ (按付款当日价格计算)
马鞍山第103区综合设施大楼主要工程	拼图型	有待确定*		约 350	有待确定*

项目	自动泊车系统类型	开始建造工程日期	自动泊车系统的预计启用日期	泊车位总数 (包括传统及自动泊车系统泊车位)	预算开支
将军澳第 66 区市镇公园及公众停车场	拼图型	有待确定#		约 450	有待确定#
海庭道联用综合大楼	拼图型	有待确定#		约 170	有待确定#

注1：此数字为2020年获财务委员会批核的整个工务计划项目的核准工程预算。

注2：此数字为2022年获财务委员会批核的整个工务计划项目的核准工程预算。

注3：此数字为2023年获财务委员会批核的整个工务计划项目的核准工程预算。

*政府已就马鞍山第103区综合设施大楼主要工程项目于2024年2月征询民政及文化体育事务委员会的意见，并计划在立法会财务委员会批准拨款后展开拟议工程，目标约在 4 年半内完成，实际建造日期、启用日期及预算开支有待确定。

#政府预计于本年内征求立法会批准拨款，由于项目处于规划或设计阶段，实际建造日期及预算开支有待确定。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3242)

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 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

1. 截至2024年2月为止，运输署就「易通行」不停车缴费服务共投放了多少资源在有关项目的宣传上？
2. 承上题，请列出过年1年，运输署就推广「易通行」所举办过的活动及工作。

提问人：周浩鼎议员(立法会内部参考编号：20)

答复：

- (1) 为配合在政府收费隧道及青沙管制区实施「易通行」不停车缴费服务，政府透过公开招标，分别委托隧道费服务商及承办商，以提供收取隧道费、营运及维修「易通行」后台系统和现场设备等服务，当中包括就实施「易通行」所推出的宣传活动相关工作。在2023-24年度，截至2024年2月29日，根据合约就履行上述职务支付的经常性开支为1.28亿元，合约并没有就宣传工作支出提供分项。除了隧道费服务商的宣传活动外，运输署在2023-24年度在推广「易通行」的开支为约90万元。
- (2) 运输署一直透过各种渠道向车主及运输业界宣传「易通行」的实施安排、提供使用「易通行」的操作详情和实用资讯，以及呼吁车主和运输业界尽早完成「易通行」三步曲，包括(1)申请车辆贴、(2)开立「易通行」户口及(3)设定自动缴费方式。自运输署在2023年初宣布「易通行」率先在青沙管制区实施起，政府就推广「易通行」向登记车主和运输业界的主要宣传工作如下：

- (a) 登记车主
 - (i) 政府电视宣传短片及电台宣传声带；
 - (ii) 传媒简报会及新闻稿；
 - (iii) 电台及电视节目专访；
 - (iv) 于政府收费隧道、青沙管制区及指定运输署停车场的户外地方展示宣传横额；
 - (v) 于隧道收费亭派发传单、隧道管道内广播及可变信息显示屏发放讯息；
 - (vi) 在「易通行」网页内上载「易通行」懒人包及教学短片；
 - (vii) 与媒体联合制作专题报导及教学短片，介绍「易通行」运作及实用资讯，并透过节目解答「易通行」关注事项；以及
 - (viii) 去信主要物业管理公司，邀请他们鼓励其住客申请「易通行」服务。

- (b) 运输业界
 - (i) 出席运输业界会议，并举办多场工作坊和讲座，向运输业界详细介绍申请和使用「易通行」的方法，并为有兴趣了解「易通行」的商会及团体进行讲解、协助开设「易通行」户口、查阅交易纪录、增值、补缴和管理车队隧道费；
 - (ii) 提供运输业界外展服务，阐述分账安排、协助车行及司机开立户口；
 - (iii) 在业界通讯内刊登「易通行」的资讯；以及
 - (iv) 举行「运输业界试用计划」邀请运输业界持份者试用「易通行」。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3259)

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 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

易通行方便了驾驶人士，加快行车时间。请问运输署计划每年以多少预算维持易通行服务，需要多少人员？

提问人：周浩鼎议员(立法会内部参考编号：38)

答复：

「易通行」不停车缴费服务已在2023年先后于7条政府收费隧道及青沙管制区（即尖山隧道、沙田岭隧道及大围隧道）顺利实施。

政府透过公开招标，分别委托隧道费服务商及承办商，以提供收取隧道费、营运及维修「易通行」后台系统和现场设备等服务，以及筹备政府于2025年5月收回大榄隧道后实施「易通行」的各项工作。在2024-25年度，根据合约就履行上述职务支付的预算经常性开支为2.5亿元。至于运输署推行「易通行」的工作，由运输署现有人员执行，属于整体职务，故涉及的开支及人手没有详细分项。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号: 1551)

总目: (186) 运输署
分目: (-) 没有指定
纲领: (2) 签发车辆牌照及驾驶执照
管制人员: 运输署署长 (李颂恩)
局长: 运输及物流局局长

问题:

运输署表示会提出着手推行各项电子牌照措施, 例如接纳以流动应用程序出示电子驾驶执照; 发出电子许可证; 推行车辆牌照资料数码化, 让车主在首次申领牌照后再无须于每次续期时更换纸本牌照等全面自动化工作; 就此, 可否告知本会:

1. 以上各项筹备工作于过去一个财政年度的工作进展及检讨;
2. 推动相关自动化工作的落实时间表及项目先后优次;
3. 未来一年, 相关工作的计划及预计进度为何?

提问人: 朱国强议员(立法会内部参考编号: 12)

答复:

运输署一直致力发展网上牌照服务, 让市民可以随时随地以手机或电脑填写透过「智方便」的数码签署及 / 或填表通功能提交牌照申请, 无须前往牌照事务处轮候柜位服务, 便可完成整个申请程序, 省时又方便, 完成办理的牌证会以挂号信形式邮寄予申请人。就题述各项电子牌照措施, 筹备工作的进展及来年的计划如下:

- (a) **电子许可证** - 自2022年起, 运输署已分阶段推出13款电子许可证, 并预计可在2024年内推出全部14款电子许可证。电子许可证以「可携式文件格式」(pdf)签发, 并通过电子邮件发送给申请人, 供他们列印和展示。
- (b) **电子车辆牌照** - 运输署计划推出电子车辆牌照, 在车主申领车辆牌照时不再发出印有届满日期的纸本车辆牌照。当车主获发首张没有届满日期的纸本车辆牌照后, 便无需在每次续期后更换新的纸本车辆牌照。同时, 运输署会设立网上免费查询平台, 方便车主日后查询车辆牌照的届满日期。运输署亦计划简化递交续领车辆牌照申请时所需的证明文件,

包括运输署在后台上进行电脑化自动核对,让申请人无需再提交车辆宜于道路上使用证明书(即「验车纸」)、车辆登记文件(即「牌簿」)及第三者保险单,逐步迈向全面自动化的处理程序。运输署现正进行修改法例的准备工作,待通过相关的法例修订并在完成系统提升后,电子车辆牌照预计于2024年内推行。

- (c) **电子驾驶执照** - 运输署计划推出电子驾驶执照,作为一项附加形式的驾驶执照。运输署会继续发出实体驾驶执照,而电子驾驶执照则以流动应用程序显示,并须透过「智方便」登入。届时驾驶执照持有人可自行选择携带实体或电子驾驶执照。运输署现正进行修改法例的准备工作,待通过相关的法例修订并在完成系统提升后,电子驾驶执照预计于2024年年底至2025年年初推出。

除了上述三项电子牌照措施,运输署亦计划于2024年推出「牌证易」及「网上车辆登记号码拍卖平台」,详情如下:

- (a) **「牌证易」** - 运输署计划推出一站式网上平台,以便利市民更容易掌握及管理运输署的牌照和许可证。透过登记成为「牌证易」的用户,市民便能随时查看其持有的驾驶执照、车辆牌照及许可证的资料及届满日期、违例驾驶记分的记录,就即将届满的牌照接收提示讯息,并查询网上牌照申请的进度及结果。「牌证易」的用户亦可以透过登入「牌证易」进行身份认证,使用运输署的其他电子牌照服务,包括上述运输署计划推出的电子驾驶执照。有关措施预计于2024年年中推出。
- (b) **网上车辆登记号码拍卖平台** - 运输署计划推出网上拍卖平台,让市民透过「智方便+」或以电邮地址在网上平台注册后,便可参与网上竞投车辆登记号码,缴付拍卖款项和收取拍卖相关资讯。有关措施预计于2024年第四季推出。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号: 1572)

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 (李颂恩)
局长: 运输及物流局局长

问题:

公共交通交汇处的人流和车流量高, 传统设计的公共交通交汇处往往需要行人横过车路, 有见及此, 请当局告知本会:

1. 过去五年, 全港公共交通交汇处曾经发生多少宗伤及行人的交通意外;
2. 当局在设计新的交通交汇处和翻新旧有交通交汇处时, 有否参考其他经验, 例如观塘裕民坊人车分隔的巴士候车区模式, 套用到新建的交通交汇处或新发展区内; 如有, 详情为何, 若否, 原因为何;
3. 当局有否在不同公共交通交汇处, 在不同季节和时间, 检测交汇处内的空气质素、温度和湿度, 并检视该等空间是否适合市民候车?

提问人: 朱国强议员(立法会内部参考编号: 33)

答复:

1. 2019年1月至2024年2月期间, 于公共运输交汇处(交汇处)曾经发生涉及车辆与行人碰撞的交通意外宗数载列如下:

年份	交通意外宗数
2019	31
2020	27
2021	33
2022	43
2023*	44
2024 (截至2月)*	3

* 临时数字

2. 就新建的交汇处而言，负责兴建交汇处的机构(包括私人发展商、公营机构或政府部门)，须遵照《运输策划及设计手册》(《手册》)内的指引规划及设计交汇处和相关设施，并就拟定设计方案征询政府相关部门包括运输署的意见及要求。《手册》内的设计标准及技术细节等，已考虑现时最新的运输规划及设计的知识及经验，例如要求新建的交汇处尽可能采用锯齿形巴士停车湾的布局，让乘客毋须横过总站内行车道，达到人车分隔的效果。

除了考虑《手册》的准则外，设计交汇处的专业人员亦须运用专业判断，配合实地情况去制定合适的设计方案，考虑因素包括主体建筑物的整体设计和空间、地理环境、邻近配套设施等。在收到相关机构的设计方案时，运输署会审视工程的技术范畴(包括整体布局、巴士湾安排、行人通道等)，亦会就运输交汇处的乘客设施提供意见，要求或鼓励相关机构在可行的情况下尽量为乘客提供较佳的候车环境。

政府亦一直致力改善现有交汇处的候车环境，并在切实可行的情况下提供合适的设施。最近，政府在马鞍山市中心公共交通总站完成一系列改善工程，包括将传统并排式巴士停车湾改成锯齿形巴士停车湾，并加建设有空调设备、座椅、乘客资讯显示屏及巴士实时到站时间显示屏的乘客候车室，提供方便及舒适的候车环境。

3. 环境保护署制订的《半封闭式公共交通交汇处的空气污染管制》专业守则(《守则》)，订定半封闭式公共交通交汇处内的空气质素指引及为达至有关指引所需的设计及系统的操作和维修。空气质素指引包括一氧化碳、二氧化硫及二氧化氮的浓度上限，但没有温度或湿度的指引。

现时运输署管理73个有盖交汇处。运输署联同机电工程署(机电署)就每个交汇处，约每两年会进行空气质素调查及定期监测通风系统操作情况，并对有关系统进行适当的维修保养。每次监测均涵盖全日24小时所有时段，包括早上和黄昏的繁忙时间，收集相关空气污染物的浓度数据。因应个别交汇处的监测结果及实际需要，运输署联同机电署会考虑是否需要进行适当的跟进工作改善空气流通情况，例如延长通风系统每日的运作时间、调高系统的通风量、清洗通风系统、更换或更新系统组件、加装额外通风设备及加强在交汇处内停车熄匙的管理等。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1573)

总目： (186) 运输署
分目： (-) 没有指定
纲领： (2) 签发车辆牌照及驾驶执照
管制人员： 运输署署长 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

就支援推行「港车北上」及制定「粤车南下」的安排，请当局告知本会，可有实质计划让市民能够一站式办理例如申请、购买保险、预约验车等。如有，详情为何，若否，原因为何？

提问人：朱国强议员(立法会内部参考编号：34)

答复：

为便利市民申请「港车北上」，运输署已推出一站式网上申请系统 (www.hzmbqfs.gov.hk)以处理抽签、申请及预约出行 –

- (a) 登记抽签：合资格的申请人可透过上述指定网站就申请登记电脑抽签；
- (b) 递交申请：经电脑抽签后中签的申请人，可在指定的时间内透过上述指定网站递交申请，并向运输署缴交申请「封闭道路通行许可证」(许可证)的费用。运输署收到申请后会根据提交资料作初步审批，然后上传内地部门作进一步审批。申请人须透过内地「港车北上管理服务系统」继续进行所需手续，当中包括申请人会接获内地部门通知前往香港指定验车地点查验车辆、购买「机动车交通事故责任强制保险」(交强险)或「等效先认」保险，以及按需要到内地自助采检中心办理备案手续。待收到内地部门已通过的审核结果的通知后，运输署会邮寄相关的许可证予申请人；以及
- (c) 预约出行：申请人可透过上述指定网站预约指定日子及时间出行。

粤港两地政府会继续密切留意「港车北上」的运作情况及与相关的部门保持联络，适时检视及优化「港车北上」的安排。

至于「粤车南下」，香港特区政府欢迎访客来港，亦认为在粤港澳大湾区共同建设的概念里，应该致力推动方便和畅顺的人员流通。为达至上述目标并加以用好管好港珠澳大桥，我们正与内地有关部门积极探讨「粤车南下」整体的实际方案，计划详情将适时公布。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号: 1574)

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 (李颂恩)
局长: 运输及物流局局长

问题:

就筹备大榄隧道专营权届满后的相关工作, 请当局告知本会:
于收回大榄隧道后, 当局有何实质措施使大榄隧道全面发挥分流作用, 减少现时屯门公路的挤塞情况?

提问人: 朱国强议员(立法会内部参考编号: 35)

答复:

大榄隧道的「建造、营运及移交」专营权将于2025年5月届满, 随后会由政府接收, 成为政府隧道。运输及物流局与运输署已成立跨部门工作小组, 进行接管隧道所需的筹备工作, 包括准备设置「易通行」以便在接收隧道后尽快推出不停车缴费服务。

收取隧道费是一项重要的交通管理措施, 能有效调节交通, 善用有限的路面空间。此外, 隧道是政府的重要资产, 相比其他道路, 营运隧道涉及较高费用和资源投放。我们正检视大榄隧道未来的收费水平, 会综合考虑包括交通管理需要、附近道路网络的运力或承受能力, 以及对替代路线(包括屯门公路)的影响等相关因素。我们会根据最新的交通数据检视大榄隧道收费, 并计划于今年年中就大榄隧道的接收安排和收费建议咨询立法会。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1575)

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 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

就易通行的实施情况，政府可否告知本会：

1. 随大榄隧道专营权届满并实施易通行后，快易通服务将不适用于本地所有行车收费区域，当局有否计划措施确保现时市民不必支付额外行政费用提取于快易通帐户内的储值金额；如有，详情为何；如否，原因为何；
2. 会否有计划在港珠澳大桥落实支援易通行服务，以避免使用澳门口岸泊车转乘计划的市民在过桥时因使用快易通服务而被收取月费；如会，详情为何，如否，原因为何？

提问人：朱国强议员(立法会内部参考编号：36)

答复：

- (1) 大榄隧道的「建造、营运及移交」专营权将于2025年5月届满，随后会由政府接收，成为政府隧道。政府计划于接收大榄隧道后实施「易通行」不停车缴费服务，届时所有人手收费亭及快易通车道将会取消，驾驶者透过缴费贴遥距缴交隧道费。驾驶人士使用「易通行」服务无需月费。

根据运输署了解，「快易通」由快易通有限公司营运。「快易通」的具体帐户条款（包括每月35元行政费）及退款安排，属该公司与其用户的商业协定；现时快易通有限公司并没有就用户申请退还储值金额外收取行政费或其他费用。为配合政府实施「易通行」，快易通有限公司已推出新的行政费安排，由2023年11月1日起，如用户的车辆于一个月内没有使用「快易通」车道缴交隧道费，用户将获豁免该车辆该月的行政费。

- (2) 港珠澳大桥(大桥)管理局根据内地法律成立,作为非营利性事业单位法人,负责大桥主桥的建设、营运、管理和维护(包括财务事宜),以及向使用大桥的车辆收取通行费,包括决定有关通行费的缴付方式。现时,位于主桥珠海口岸的收费站设有人工收费车道及不停车电子收费车道,支援驾驶人士使用多种支付方式缴付大桥主桥通行费,包括人民币现金、银行卡(包括银联、万事达和VISA卡)、支付宝、微信、不停车智能卡(包括香港「快易通」或内地电子标签)。政府将继续与大桥管理局保持紧密联系,以期为驾驶人士带来更多便利。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0861)

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 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

就总目5—「罚款、没收及罚金」的分目030「定额罚款制度(交通违例事项)」，请政府告知本会：

1. 请问自「电子定额罚款通知书先导计划」实施至今，期间每年由相关计划发出的电子违例泊车告票数目为何，及占有所有发出告票的比率为何；
2. 请以表列形式及按18区列出，过去3年(2021年、2022年和2023年)发出违例泊车告票的分布；及
3. 根据政府公布，2023/24年度「罚款、没收及罚金」的修订预算收入中，「定额罚款制度(交通违例事项)」为9.88亿元，较原来预算少22.1%。相关数据或反映去年违例泊车情况有所改善，请问政府有否根据违例泊车告票发出数量较多的区域，研究及计划觅土地资源或私人发展商讨，在相关区域增加停车场设施，以纾缓泊车位短缺问题？

提问人：何敬康议员(立法会内部参考编号：16)

答复：

1. 自2020年3月起，警务处逐步于全港各警区开展「电子定额罚款通知书计划」，让前线执法人员以手提装置读取或输入违泊车辆的资料，并即时列印定额罚款通知书，以减少因手写发出违例泊车定额罚款通知书而造成的人为错误，从而提升整体执法的准确性。计划实施至今，警务处根据《定额罚款(交通违例事项)条例》(第237章)发出的手写及电子违例泊车定额罚款通知书的数字表列如下：

违例泊车定额罚款通知书数目		
年份	总数	电子
2020	2 707 869	1 068 795 (39%)
2021	3 302 160	2 366 658 (72%)
2022	3 363 471	3 075 398 (91%)
2023	3 013 019	2 955 229 (98%)

2. 警务处处理违例泊车定额罚款通知书及其他交通执法数字是以警察总区作划分，故没有按18区划分的检控数字。过去3年，警务处根据《定额罚款(交通违例事项)条例》(第237章)发出的违例泊车定额罚款通知书，按警察总区划分的数字表列如下：

警察总区	违例泊车定额罚款通知书数目		
	2021年	2022年	2023年
港岛	688 592	624 000	523 167
东九龙	570 466	555 417	443 038
西九龙	862 992	1 011 084	960 276
新界南	584 706	570 895	471 527
新界北	595 404	602 075	615 011
合计	3 302 160	3 363 471	3 013 019

3. 政府提供泊车位的政策，是优先考虑及配合商用车辆的泊车需求，并在整体发展容许的情况下提供适量的私家车泊车位，但不鼓励惯常乘搭公共交通工具的市民转用私家车，以免加剧路面交通的负荷。虽然如此，政府明白部分市民基于不同原因选择以私家車代步，因此政府一直积极推展一系列短期及中长期措施，在情况许可下适量增加泊车位供应，当中包括但不限于以下的措施：

- (i) 善用高架天桥的桥底位置划设泊车位；
- (ii) 在不影响交通畅顺、道路安全或其他车辆上落客货的情况下，于合适地点增加路旁泊车位；
- (iii) 在合适的路旁地点划设夜间泊车位；
- (iv) 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；
- (v) 在非办公时间开放更多政府大楼的泊车位予公众使用；
- (vi) 鼓励学校在非上课时间开放校舍供学生服务车辆停泊；
- (vii) 按照2021年8月修订的《香港规划标准与准则》(《准则》)内所载的泊车位标准，要求新发展项目提供适当的泊车位。经修订的《准则》增加私人及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；
- (viii) 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；以及
- (ix) 在合适的工务工程项目和短期租约停车场推展自动泊车系统，以增加泊车位密度并便利市民泊车。

运输署在推展公众泊车位项目时会就个别项目地点进行泊车位需求评估，考虑因素包括附近一带的违例泊车数字及相关车辆类别。然而，违例泊车的情况并非只与泊车位供应有关，亦同时受不同因素影响，包括泊车费用、位置与其目的地的距离、该处的交通状况及执法行动等。因此，政府在规划公众泊车位项目时，除考虑违例泊车的情况外，亦会同时考虑多项因素，如土地用途、空置泊车位的情况及地区交通状况等，以评估地区实际泊车需求，同时配合该区发展。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0863)

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 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

就运输署规划和落实私家车自动泊车系统项目的进度和情况，请政府告知本会：

1. 请列出目前在政府辖下的公众停车场及私营机构的停车场/泊车位中，自动泊车系统的泊位数目和所占比率；及
2. 过去3个财政年度，自动泊车系统涉及的人手和开支分别为何，以及下一个财政年度的人手和开支预算为何？

提问人：何敬康议员(立法会内部参考编号：18)

答复：

1. 运输署一直留意世界各地应用自动泊车系统的最新发展。目前私家车自动泊车系统的技术已相当成熟，运输署已于2020年起在本港开展落实设有自动泊车系统的公众停车场项目，并积极在合适的短期租约停车场推行自动泊车系统。目前已有短期租约停车场的自动泊车系统投入运作，而已获立法会批准拨款并设有自动泊车系统的工务工程项目，预计于2025年开始投入服务，详情载于附件。在政府推展中并设有自动泊车系统的工务工程项目中，自动泊车系统泊车位占有所有私家车泊车位平均超过50%。运输署没有备存私营机构停车场提供自动泊车系统的数字。
2. 推展自动泊车系统项目的工作一直由运输署现有人员执行，故涉及的人手开支没有详细分项。

项目	开始建造工程日期	自动泊车系统的预计启用日期	泊车位总数(包括传统及自动泊车系统泊车位)
已获立法会批准拨款的工务工程项目的自动泊车系统			
将军澳第67区政府联用办公大楼	2020年9月	2025年 (预计)	约380
四美街地区休憩用地、体育馆及公众停车场	2022年5月	2026年 (预计)	约300
深水埗钦州街西休憩用地及公众停车场	2023年8月	2026年 (预计)	约200
短期租约停车场的自动泊车系统			
荃湾海盛路短期租约用地	2020年12月	2021年11月 (已启用)	245
大埔白石角短期租约用地	2021年12月	2022年12月 (已启用)	250
深水埗钦州街与通州街交界短期租约用地	2023年2月	2024年 (预计)	约210
油麻地海泓道短期租约用地	2023年7月	2024年 (预计)	约200

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0864)

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 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

近年香港车辆数量增长迅速，香港的泊车位亦长期不足，就此，请政府告知本会：

1. 截至2024年2月的过去12个月，运输署辖下各公众停车场的每月使用率为何，请以区议会18分区划分；
2. 请问政府在未来两至三年，在「一地多用」的原则于政府设施和公共休憩用地内计划兴建停车场的数目和涉及开支为何；及
3. 请列出在各公众停车场里，设有电动车充电设施（标准及中速充电）的泊车位数目为何，以及占停车场泊位的比率？

提问人： 何敬康议员(立法会内部参考编号：19)

答复：

1. 在2023年，运输署辖下11个公众停车场的每月平均使用率如下(请见下一页)：

上午10时至晚上6时

停车场	区域	平均使用率(%) [^]											
		1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
天星码头	中西区	81	83	86	82	80	84	78	83	77	83	85	86
大会堂		60	63	67	57	65	70	59	66	63	68	71	72
林士街		61	61	60	55	55	55	55	60	55	58	57	55
坚尼地城		87	85	89	89	87	87	86	84	86	86	84	86
天后	湾仔	80	79	80	75	78	77	74	76	78	81	83	84
筲箕湾	东区	81	78	80	79	79	80	81	80	79	80	79	79
香港仔	南区	67	64	64	66	64	60	66	63	64	66	60	63
双凤街	黄大仙	80	77	74	79	81	78	77	73	78	77	76	74
黄大仙 [#]		49	77	78	70	18	17	26	28	27	35	40	36
葵芳	葵青	83	85	86	85	85	83	87	88	84	79	76	76
荃湾	荃湾	87	87	87	89	88	88	88	88	86	85	81	81

[^] 上述数字只包括私家车/的士及客货车泊车位。

[#] 黄大仙停车场原本提供25个旅游巴士泊车位。自2020年9月1日起，该停车场临时开放予私家车、客货车及货车(5.5公吨以上)停泊，有关临时安排随疫情过后于2023年4月16日取消。由2023年11月18日起，该停车场除旅游巴士外，亦开放予货车(5.5公吨以上)停泊。

晚上6时至上午10时

停车场	区域	平均使用率(%) [^]											
		1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
天星码头	中西区	29	29	33	31	29	31	29	31	29	32	32	34
大会堂		19	21	23	24	26	27	23	24	25	28	28	30
林士街		32	29	27	25	24	21	26	29	27	28	26	26
坚尼地城		80	79	81	81	80	82	81	77	82	80	78	80
天后	湾仔	69	65	64	62	63	62	59	60	63	66	66	66
筲箕湾	东区	79	78	77	79	78	79	80	78	76	77	76	76
香港仔	南区	81	79	79	81	80	76	81	79	78	80	75	77
双凤街	黄大仙	86	84	81	87	85	85	83	78	83	83	82	79
黄大仙 [#]		39	56	55	55	18	19	15	13	17	19	26	23
葵芳	葵青	79	78	77	78	76	75	81	80	76	73	69	68
荃湾	荃湾	83	83	82	85	84	83	84	83	82	81	79	77

[^] 上述数字只包括私家车/的士及客货车泊车位。

[#] 黄大仙停车场原本提供25个旅游巴士泊车位。自2020年9月1日起，该停车场临时开放予私家车、客货车及货车(5.5公吨以上)停泊，有关临时安排随疫情过后于2023年4月16日取消。由2023年11月18日起，该停车场除旅游巴士外，亦开放予货车(5.5公吨以上)停泊。

- 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。视乎规划中项目的技术可行性评估结果及申请所需批核的进度，以及已获批项目的施工进度，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。

当中有多个项目已经动工，包括：

- 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

- 将军澳第67区政府联用办公大楼
- 柴湾水务署总部暨香港及离岛分署及惩教署总部大楼
- 将军澳中医医院发展项目
- 四美街地区休憩用地、体育馆及公众停车场
- 深水埗钦州街西休憩用地及公众停车场
- 重建元朗大球场－主要工程
- 观塘综合发展项目
- 安达臣道石矿场(地盘G2)联用综合大楼
- 粉岭第11区新界东文化中心

至于其他项目，包括马鞍山第103区综合设施大楼主要工程、海庭道联用综合大楼、将军澳第67区的联用综合大楼(附设街市)、重建石硤尾健康院计划、将军澳第66区市镇公园及公众停车场，以及上水彩顺街公众停车场，政府计划于年内就该等项目征求立法会批准拨款。

推展公众停车场项目的工作由运输署现有人员执行，故涉及的开支没有详细分项。

3. 在运输署辖下公众多层停车场内的电动车充电设施，主要由环保署提供。当中设有电动车充电设施(标准及中速充电)的泊车位数目，以及占停车场泊位的比率如下：

停车场#	区域	泊车位数目 (不包括电单车)	充电设施	占停车场 泊车位比率
天星码头	中西区	377	38 [^]	10%
大会堂		170	30	18%
林士街		829	110	13%
坚尼地城		195	59	30%
天后	湾仔	428	162	38%
筲箕湾	东区	385	116	30%
香港仔	南区	293	44	15%
双凤街	黄大仙	267	82	31%
葵芳	葵青	521	94	18%
荃湾	荃湾	545	162	30%

[^] 除了38个标准及中速充电设施外，天星码头停车场另有安装1个快速充电设施。

黄大仙停车场现提供25个旅游巴士/货车(5.5公吨以上)泊车位，并没有安装充电装置。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0865)

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 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

运输署成立10亿元的智慧交通基金，是以提升出行便利、效率及安全为目标。就此，请政府告知本会：

1. 自基金成立以来，共接获多少个项目申请，当中成功获批、申请被拒及获批后撤回申请的项目数字分别为何，以及获批申请的项目分别涉及的资助款项为何；
2. 请问截至2024年2月，获批申请的项目完成/进度情况为何，请以表列并以完成开发、正进行研究/开发，以及计划开发3个类别；交代各项目的进度时间表；及
3. 获批的申请项目分为「纯研究项目」及「研究和应用项目」两个类别，请问政府预期两个类别会带来甚么成效，以及有多少个项目完成或有计划将研究成果转化成商品或可作实质应用？

提问者： 何敬康议员(立法会内部参考编号：20)

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，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2024年2月，基金共接获83份申请，并已批出50份申请，涉及总资助金额约3.35亿元。在项目申请当中，11份申请被拒，另外分别有12份申请在审批前及一份申请在获批后由申请机构撤回，一份申请在获批后中止展开。另有八份申请则有待审批。

2. 在批出的50份申请中，有10个项目已完成研究，37个正在进行，其余三个拟于2024年内展开。获批项目的详情载于附件。
3. 基金申请项目分为「纯研究项目」及「研究和应用项目」两个类别，「纯研究项目」向本港研究机构提供资助，进行与车辆有关的创新科技研究，为业界提供创新技术的机遇。而「研究和应用项目」的申请机构会在项目完成后安排把研究成果商品化。在获批的「研究和应用项目」当中，有六个项目已经完成研究。其中两个由本地研发中心进行与吊臂位置监测及小巴起动安全检测相关的项目已取得专利，并正安排把项目成果商业化；另外其中一个与电车管理及安全有关的项目已完成研究，相关技术将会应用于香港电车系统，以优化电车管理并提升行车安全。基金秘书处正与其余已完成项目的申请机构作出跟进，以期使研究成果商业化。同时，基金管理委员会将继续密切监察获批项目的进展。

智慧交通基金下获批项目的进度

(A) 已完成研究项目(10 项)

项目名称	项目概要	获批资助金额	开始日期	完成日期
全路网交通速度及车流估算器 ¹	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	2022年1月	2023年1月
安全驾驶计划 ²	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	2022年2月	2023年8月
小巴起动安全检测系统研发 ²	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。系统若检测到潜在危险，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	2022年3月	2023年3月
吊臂位置监测系统研发 ²	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	2022年3月	2023年8月
物联网和强化学习技术下的智能交通控制 ¹	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	\$1,682,512.30	2022年4月	2023年9月

项目名称	项目概要	获批资助金额	开始日期	完成日期
	该虚拟测试平台，并与现有的交通控制系统比较。			
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 ¹	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，并透过网页及流动应用程序向市民发放资讯。	\$985,034.47	2022年5月	2023年4月
提升香港交通竞争力和道路安全的进阶流动车联网应用 ²	本项目旨在探索如何在香港应用流动车联网(C-V2X)技术和开放式C-V2X系统，包括进阶C-V2X用例，以及建议适用于香港应用C-V2X技术的规范和参考设计。	\$16,134,684.00	2022年5月	2023年11月
基于三维地理空间模型的模拟驾驶道路安全评估方法 ¹	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	2022年6月	2023年11月
开发智能交通执法机械人 ²	本项目旨在利用人工智能及视频分析技术侦测特定交通违例事项，例如违例泊车、非法进入黄色方格路口、在限制区内装卸货物等，以协助执法。	\$4,008,189.00	2022年9月	2024年2月
香港电车先进智能运输管理系统及人工智能优化项目 ²	本项目旨在开发及实施一套基于无线射频辨识技术及人工智能优化器的智能电车管理系统，并辅以地理围栏程式提升驾驶安全。	\$2,597,760.50	2023年1月	2024年1月

(B) 正进行项目(37项)

项目名称	项目概要	获批资助金额	开始日期	预计完成日期
的士安全驾驶大数据智能系统 ²	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	2022年3月	2024年5月
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) ¹	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	2022年5月	2024年4月
双移动场景的智能塞车预警视频系统 ²	本项目旨在建立一个可用于移动场景的视觉人工智慧演算法，并将其应用于	\$4,431,350.00	2022年5月	2024年5月

项目名称	项目概要	获批资助金额	开始日期	预计完成日期
	移动摄像镜头以侦测及预测交通堵塞的情况。此项目亦会建立一套事故管理系统及一套用户管理系统，以管理及应对移动摄像机检测到的场景。			
在探测器故障时运用深度学习预测行车速度和交通流量 ¹	本项目旨在开发一个深度学习模型，应用于部分探测器发生故障时仍能预测未来一小时内的车速和流量。该模型也可于离线应用时填补缺少的数据。	\$1,300,075.00	2022年6月	2024年5月
人工智能主导的无障碍智慧出行平台 - 抱抱出行 ²	本项目旨在透过人工智能、大数据和机器学习技术研发一个约车流动应用程序，以协助长者及残疾人士预约无障碍交通工具，当中包括可供轮椅上落的的士、福祉车和复康巴士等。	\$3,387,108.00	2022年7月	2024年6月
5G自动驾驶于住宅园区的服务试点项目 ²	本项目旨在香港低密度住宅园区开发5G自动驾驶服务，以便利居民于园区内的出行。自动驾驶平台可探测周围的车辆、行人、骑单车人士和其他障碍物，并会作出适时和适当的反应以避免碰撞。此项目会为本地研发自动驾驶技术提供人才和经验。	\$19,730,872.00	2022年8月	2024年7月

项目名称	项目概要	获批资助金额	开始日期	预计完成日期
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 ¹	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	2022年9月	2024年8月
研究利用人工智能分析热能图像和影像中行人动作和异常情况 ¹	本项目旨在利用人工智能和深度学习技术，研究如何利用热能图像和影像分析行人的姿势、动作、速度和异常情况，以提升道路安全。研究亦会探究利用行人动作姿势，判断是否长者和残疾人士，以延长行人闪动「绿色人像灯」时间，方便相关人士横过马路及提升道路安全。	\$5,161,200.00	2022年10月	2024年9月
香港桥面效率和安全性的智能评估 ²	本项目旨在开发一套多层检查方法，探测混凝土桥面的表面及地下缺陷。此项目并会开发一套使用无损评估技术建立的桥面智能效率评估模型，以提升道路安全。	\$8,099,657.00	2022年10月	2024年10月
基于无线信道状态资讯学习的公共运输车辆载客量统计系统 ¹	本项目旨在透过无线信道状态资讯(CSI)深度学习，研发一套高效率及可靠的公共运输车辆载客量统计系统。	\$1,349,416.67	2022年11月	2024年10月

项目名称	项目概要	获批资助金额	开始日期	预计完成日期
运用广义线性模型及机器学习开发一套分析车辆使用、驾驶行为与交通意外之间关联性的系统 ²	本项目旨在开发一套系统分析车辆使用、驾驶行为与交通意外之间的关联性。系统会透过车载资讯系统收集数据，并透过广义线性模型及机器学习进行数据分析。	\$11,254,796.94	2023年1月	2024年6月
开发一套辅以扩充实境的平视显示器的驾驶策略推荐机制 ¹	本项目旨在开发一套运用扩充实境技术的平视显示器机制，透过视觉推理技术，识别驾驶场景以推荐驾驶策略。	\$1,315,127.35	2023年1月	2024年12月
运用车联网技术及动态交通、电网和能源资讯，研发零排放自动驾驶电动汽车的智能充电系统 ¹	本项目旨在建立一个智能充电能源管理系统，用以推荐电动车辆充电的地点、时间、和充电模式，以减少寻找充电设施的车程。	\$2,205,792.00	2023年2月	2024年7月
开发一个优化营运及管理电召的士服务的模拟平台及人工智能演算法 ¹	本项目旨在开发一个模拟平台及人工智能演算法，让电召的士服务供应商在推行不同范畴的新营商策略前(如乘客与的士匹配及的士重新定位等)，进行模拟测试，以便利供应商作策略规划。	\$2,898,917.72	2023年3月	2024年9月
货柜车智能驾驶训练及评核系统 ²	本项目旨在开发一个使用延展实境技术的模拟系统，为货柜车驾驶学员提供与实际驾驶环境相似的驾驶训练，并辅	\$12,042,800.00	2023年3月	2025年2月

项目名称	项目概要	获批资助金额	开始日期	预计完成日期
	以一套循证驾驶表现评核系统，以便利个人化培训的设计。			
开发智能咪表系统，提升的士司机驾驶便捷性及乘客出行体验 ²	本项目旨在开发智能咪表平台，以提供自动付款、实时的士司机身份验证、路旁截车热点分析等。	\$9,602,315.46	2023年3月	2025年3月
虚拟实境驾驶训练系统 ²	本项目旨在研究在驾驶训练及模拟驾驶考试中采用虚拟实境技术。项目团队亦会研究应用实时模拟及虚拟实境技术，在训练中加入在传统驾驶练习中难以安排或遇到的情境，提升驾驶学习体验。	\$3,820,680.00	2023年3月	2025年3月
联网自动驾驶的智慧交通路旁基础设施研究 ²	本项目旨在探讨在透过支援流动车联网技术驱动和路旁基础设施的情况下建立联网自动驾驶系统。	\$10,444,300.00	2023年6月	2024年11月
电脑视觉技术驱动智慧单车流量估算 ¹	本项目旨在研发一套由先进技术和工程方法驱动的智慧单车流量估算方案，使用的技术包括传感科技、电脑视觉、数据驱动演算法及交通工程技术。	\$7,991,014.43	2023年6月	2025年1月
开发先进智能材料防撞柱以提升道路安全 ²	本项目旨在透过运用新颖结构的智能防护物料研发三种适用于不同类别及车速的车辆交通防撞柱。	\$17,925,946.31	2023年6月	2025年1月

项目名称	项目概要	获批资助金额	开始日期	预计完成日期
基于遥感技术进行侦测车辆及车辆里程估算 ¹	本项目会利用卫星遥感技术监测车辆流量，并会建立深度学习模型以提供更全面的车辆里程估算。	\$7,187,757.60	2023年6月	2025年5月
智能人机配合驾驶系统设计 ¹	本项目旨在开发一套人机配合驾驶系统以提升驾驶安全。系统并会监测司机驾驶状况及实时估算驾驶风险。	\$2,652,156.53	2023年6月	2025年5月
开发一套便利视障人士出行的人工智能电脑视觉解决方案 ²	本项目旨在开发人工智能电脑视觉技术，并透过专门设计的手机应用程序和智能眼镜以识别障碍物、巴士站和巴士，便利视障人士出行和提高道路使用的安全，从而鼓励视障人士更多地使用公共交通工具，以提高道路使用效率。	\$1,514,000.00	2023年8月	2024年7月
基于驾驶风格的自适应虚拟实境训练平台：培养自动驾驶中驾驶者安全行车习惯 ¹	本项目旨在设计及开发一套基于虚拟实境的培训平台，为不同驾驶风格的司机提供个人化训练，以改善司机在第二及第三级别自动驾驶(即人机共驾)下的驾驶习惯。	\$1,774,381.00	2023年8月	2025年7月
智慧小巴2.0 ²	本项目旨在开发三项与公共小型巴士有关的科技元素，包括动态限速机制、乘客点算系统以及智能小巴士站。	\$1,183,205.97	2023年9月	2024年8月

项目名称	项目概要	获批资助金额	开始日期	预计完成日期
开发一套优化新能源巴士规划及调度的软件 ¹	本项目旨在开发一套软件，优化在不同路线使用新能源巴士的计划及调度。	\$1,713,771.19	2023年9月	2025年8月
开发一套个人化的联网先进驾驶辅助系统 ¹	本项目旨在开发一套个人化的联网先进驾驶辅助系统，涵盖个别驾驶者的驾驶习惯和附近其他车辆的移动路径预测，从而透过提供预测性警示及驾驶建议，以改善驾驶安全。	\$4,057,220.83	2023年9月	2025年8月
开发新一代交通事故风险管理解决方案 (ARM) ²	本项目旨在研发一套交通事故风险管理解决方案(ARM)，包括新一代高级驾驶辅助系统(ADAS)、电子数据记录系统(EDRS)、超速警报系统(OAS)、警报按钮系统(ABS)、车辆故障预测系统(PMS)及驾驶行为和车队管理监测系统(DBMS)，以改善驾驶安全。	\$13,440,750.00	2023年12月	2025年5月
提升交通智慧及出行安全的智能运输数据系统 ¹	本项目旨在开发一个智能的运输数据系统，以实现更智能的交通和更安全的出行。该系统将利用人工智能物联网(AIoT)和地理空间人工智能(GeoAI)技术，实时计算及分析道路和交通状况。	\$7,629,654.94	2023年9月	2025年8月

项目名称	项目概要	获批资助金额	开始日期	预计完成日期
自动驾驶巴士于公共道路上运行的试点项目 ²	本项目旨在开发香港首辆于公共道路上运行的无人驾驶自动穿梭巴士(AIBus)。项目将以西九文化区作为试验平台，当中包括进行车联网(V2X)解决方案的研发。该项目将构建并促进AIBus、建筑物、道路基础设施、访客和道路使用者之间的信息连系。同时，该项目将为香港未来在公共道路采用自动驾驶技术提供实用数据。	\$19,998,500.00	2023年10月	2025年10月
智能的士云咪表营运、统计及数据分析系统 ²	该项目旨在开发香港首个的士营运数据统计及分析平台。平台将透过远程搜集计程表数据，分析的士的营运情况。项目亦研发智能计程表，使用空中下载(OTA)技术自动更新的士收费，免除手动调较。司机数据库和行车记录将被上传到云端平台，为的士车队管理公司及的士车主提供全面的司机驾驶行为和风险参考。	\$10,634,000.00	2023年12月	2024年11月
安全及高效运输组装合成建筑模块的智慧规划平台 ²	本项目旨在研发一个组装合成建筑模块运输智慧规划平台，该平台将提供智能三维扫描路径分析、路径选择和交通影响评估构成的三大核心技术，实现于	\$19,326,900.00	2023年12月	2025年11月

项目名称	项目概要	获批资助金额	开始日期	预计完成日期
	本港进行安全和高效的组装合成建筑模块运输。			
专线网联自动驾驶巴士 ²	项目将设计专线网联自动驾驶巴士，连接香港科学园区和大学港铁路站，行驶复杂的道路环境如回旋处及公共交通交汇处。	\$19,995,050.00	2023年12月	2025年12月
设计基于交通状况数据对司机情绪预测的导航系统 ¹	项目旨在开发一套具有情感关怀的创新导航系统，采用机器学习技术模拟交通环境，分析其对司机情绪的影响，并应用路线规划算法，选择既能提高驾驶效率又能照顾司机情绪的适合路线，从而提升驾驶安全。	\$2,742,898.70	2024年1月	2025年12月
多种模式的超本地化物流系统 ²	本项目旨在透过研究新型物流模式，对历史配送订单数据进行大数据分析，以确定高密度派送地点，并有效结合步行者和车辆完成运输流程。项目旨在减少车辆的使用，提高派送效率，并降低道路整体使用量。	\$3,916,070.00	2024年1月	2024年12月
具交通流量感知的货车队列技术及其对道路网络的作用 ¹	本项目将为香港的物流公司提供具交通流量感知的货车队列协调解决方案，设计相关算法使货车队列协调者能根据交通挤塞情况安排货车队列，并使用	\$1,741,655.16	2024年2月	2026年1月

项目名称	项目概要	获批资助金额	开始日期	预计完成日期
	SUMO模拟器研究协调货车队列对屯门公路的交通影响。			
基于数字孪生的大跨桥梁健康监测 ²	本项目旨在开发一个基于数字孪生技术的长跨度桥梁健康监测平台，并以青马大桥为应用案例，作研发桥梁交通自动监测系统、桥梁疲劳损伤评估和预测系统、车辆护栏碰撞监测系统以及强风下车辆安全评估系统。监测平台将结合桥梁监测传感器、人工智能技术、有限元分析和桥梁信息模型，以提升道路网络及路面使用效率，提升驾驶安全。	\$13,404,400.00	2024年2月	2026年1月

(C) 拟开展研究项目(3项)

项目名称	项目概要	获批资助金额	开始日期	预计完成日期
开发一套结合人工智能及位置服务的辅助导航及防撞系统 ¹	本项目旨在研发一套适用于城市环境的低成本高精度协同定位方案。该方案将包括开发一套算法以解决因为楼宇遮挡及反射而引起的卫星定位偏移问题，同时将研发防撞预警应用程序，用于发出早期警示并进行紧急干预，从而减少视觉盲区内的碰撞风险。	\$6,697,542.56	2024年4月	2026年4月
管理城市泊位的区块链信息物理系统 ¹	项目将利用Web 3.0和区块链技术，建立驾驶者的去中心化身份，实现停车场的智能出入控制，并开发时空聚集性分析系统，利用人工智能(AI)评估车位的供应与需求情况。	\$3,953,542.31	2024年5月	2026年4月
基于空天地多传感器信号构建香港高清图的人工智能模型 ¹	本项目旨在研发一套基于空天地多模态传感器信号生成香港高清晰度地图和半高清图的创新人工智能模型，以提供更精确的道路属性及提升路面使用效率和辅助及自动驾驶车辆的安全性。	\$7,186,008.45	有待确定 ³	有待确定 ³

注1：纯研究项目

注2：研究和应用项目

注3：新获批项目的开始及完成日期有待签署资助协议后确定

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0866)

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 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

2021年开发的「智能交通执法机械人」，目前于中环皇后大道中近毕打街及雪厂街和观塘开源道近观塘道回旋处两个地点进行测试。就此，请政府告知本会：

1. 请问在两个测试地点中，相关运作的开支和节省的人手细节为何；及
2. 有否选定其他经常出现车辆违泊及上落客货而容易导致交通挤塞的地段，作为将来扩大「智能交通执法机械人」测试点时的选址；如有，涉及的开支预算为何；如否，原因为何？

提问人： 何敬康议员(立法会内部参考编号：21)

答复：

- 1及2. 正在中环皇后大道中近毕打街及雪厂街和观塘开源道近观塘道回旋处两个路段测试中的项目，是运输署由2022年9月起，与警务处合作在上述路段设立的「自动交通执法系统」，透过视频分析、人工智能及自动车牌识别技术，实时分析车辆动态、识别交通违例情况及记录有关的交通违法行为和违例车辆的车牌号码，以加强阻吓力，减少该路段的挤塞。由于测试的系统尚未正式投入运作供交通执法之用，因此运输署没有相关运作的开支和节省的人手的资料。

运输署正与警务处检视「自动交通执法系统」的成效，会适时公布未来路向。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0867)

总目： (186) 运输署
分目： (-) 没有指定
纲领： (2) 签发车辆牌照及驾驶执照
管制人员： 运输署署长 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

就本港新登记车辆的数据，请政府告知本会：

1. 过去3个财政年度，本港新登记车辆的数目为何，请以表列形式，根据车辆类别交代每个年度的有关数目和占有所有车辆总数的百分比，以及根据车辆使用燃料的类型列出每个年度的有关数字和百分比；及
2. 过去3个财政年度，分别有多少辆电动私家车受惠于一般首次登记税宽减安排？请分别列出每个年度首次登记税宽减涉及的款额。

提问人： 何敬康议员(立法会内部参考编号：22)

答复：

1. 过去3个财政年度(截至2024年2月29日)，按车辆类别及燃料类别划分的新登记车辆数目表列如下(请见下一页)：

2021-22年度

车辆类别	首次登记车辆数目				
	汽油	柴油	电动	液化石油气	总数 [该车辆类别占所有车辆总数百分比]
电单车	8 865	0	63	0	8 928 [16.00%]
私家车	26 080	2	11 572	0	37 654 [67.48%]
的士	0	0	0	1 049	1 049 [1.88%]
专营巴士	0	230	2	0	232 [0.42%]
非专营公共巴士	0	209	0	0	209 [0.37%]
私家巴士	0	61	0	0	61 [0.11%]
公共小巴	0	9	0	144	153 [0.27%]
私家小巴	0	64	0	35	99 [0.18%]
货车	2	7 230	58	0	7 290 [13.06%]
特别用途车辆	0	104	11	10	125 [0.22%]
总数 [该燃料类别占所有车辆总数百分比]	34 947 [62.63%]	7 909 [14.17%]	11 706 [20.98%]	1 238 [2.22%]	年度首次 登记车辆 总数： 55 800

2022-23年度

车辆类别	首次登记车辆数目				
	汽油	柴油	电动	液化石油气	总数 [该车辆类别占所有车辆总数百分比]
电单车	6 915	0	183	0	7 098 [12.55%]
私家车	17 629	0	22 946	0	40 575 [71.73%]
的士	12	0	5	1 040	1 057 [1.87%]
专营巴士	0	257	17	0	274 [0.48%]
非专营公共巴士	0	378	3	0	381 [0.67%]
私家巴士	0	78	0	0	78 [0.14%]
公共小巴	0	32	0	103	135 [0.24%]
私家小巴	0	76	0	1	77 [0.14%]
货车	0	6 625	144	0	6 769 [11.97%]
特别用途车辆	0	106	16	3	125 [0.22%]
总数 [该燃料类别占所有车辆总数百分比]	24 556 [43.41%]	7 552 [13.35%]	23 314 [41.21%]	1 147 [2.03%]	年度首次 登记车辆 总数： 56 569

2023-24年度(截至2024年2月29日)

车辆类别	首次登记车辆数目					
	汽油	柴油	电动	液化石油气	氢	总数 [该车辆类别占所有车辆总数百分比]
电单车	4 010	0	239	0	0	4 249 [8.01%]
私家车	14 137	0	28 767	0	0	42 904 [80.90%]
的士	0	0	33	909	0	942 [1.78%]
专营巴士	0	53	38	0	1	92 [0.17%]
非专营公共巴士	0	330	17	0	0	347 [0.65%]
私家巴士	0	60	0	0	0	60 [0.11%]
公共小巴	0	96	1	18	0	115 [0.22%]
私家小巴	0	101	1	0	0	102 [0.19%]
货车	0	3 868	271	0	0	4 139 [7.80%]
特别用途车辆	0	74	3	8	0	85 [0.16%]
总数 [该燃料类别占所有车辆总数百分比]	18 147 [34.22%]	4 582 [8.64%]	29 370 [55.38%]	935 [1.76%]	1 [0.00%]	年度首次 登记车辆 总数： 53 035

注1：混合动力车辆计入其相应燃料类别内，只有纯电动车才计入电动车辆类别。

注2：政府车辆无须登记，因此不包括在内。

注3：由于四舍五入的关系，有关百分比相加总和不一定等于100%。

2. 过去3个财政年度(2021年4月1日至2024年2月29日),受惠于一般首次登记税宽减安排(即非「一换一」计划下首次登记的电动私家车)的电动私家车数目及涉及的金额表列如下:

财政年度	首次登记税基本宽减额	
	电动私家车数目	豁免税款总额 (百万元)
2021-22	325	32
2022-23	326	32
2023-24 (截至 2024 年 2 月 29 日)	401	39

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0868)

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 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

就去年分两个阶段实施的三隧分流收费方案，请政府告知本会：

1. 请以表列形式，列出自2023年4月至第一阶段的「633」固定收费方案实施前，三条过海隧道的车流、隧道费收入及营运开支数目分别为何；及
2. 在第一阶段的「633」固定收费方案实施起至第二阶段的「分时段收费」方案实施前，及「分时段收费」方案实施起至今，三条过海隧道的车流、隧道费收入及营运开支数目分别为何？

提问人：何敬康议员(立法会内部参考编号：23)

答复：

1. 政府在2023年8月2日收回西隧的同时，实施首阶段的「633」固定收费方案，缩窄3条过海隧道之间的收费差距，让驾驶人士逐步适应新收费模式。实施「633」固定收费方案后，平日(即星期一至五，不包括公众假期)的全日总过海车流量与方案实施前相若，维持双向全日约260 000架次。3条过海隧道在实施「633」固定收费前后的车流分布如下：

平日过海交通每日平均 流量(双向)(架次)	西区海底 隧道	海底隧道	东区海底 隧道	总共
「633固定收费」实施前 ¹	66 900	110 700	76 300	253 900
「633固定收费」实施后 ²	79 200 [+18%] ³	104 600 [-6%] ³	76 400 [0%] ³	260 200 [+2%] ³

注：

1. 2023年7月的平日过海交通流量
2. 2023年8月的平日过海交通流量
3. 「633固定收费」实施后与实施前的变化

至于2023年4月1日至8月1日期间，3条过海隧道平均每日(包括期间所有日子，即连同周末及公众假期)的车流、隧道费收入及营运开支的数据则载列如下：

隧道	平均每日架次	平均每日隧道费 收入 (百万元) ¹	平均每日营运 开支 (万元) ²
西区海底隧道	63 000	不适用 ³	
海底隧道	106 400	1.7	27
东区海底隧道	73 900	2.0	29

注：

1. 隧道费收入不包括获豁免缴付隧道费的车辆(即专营巴士、政府车辆及由伤残人士驾驶并获豁免的车辆)。
 2. 表内所列开支是于有关期间付予管理、营运及维修承办商的管理费，以及「易通行」隧道费服务商就相关隧道提供收费服务的费用，并未包括维修工程的费用。
 3. 隧道于此段期间属「建造、营运及移交」隧道，由其私营公司拥有及营运，因此政府未能提供相关数字。
2. 随着社会经济活动进一步复常，3条过海隧道平日(即星期一至五，不包括公众假期)总车流量于2023年12月回升至疫情前(即2019年)约270 000架次(双向)的水平。政府于2023年12月17日起实施第二阶段的「分时段收费」，藉此遏抑和分散繁忙时间的过海交通，更有效地利用3条隧道的容车量，理顺过往因价格差距而出现分配不均的交通情况，从而进一步改善过海交通。实施「分时段收费」后，2024年2月的平日的全日总过海车流量与实施前相若，维持每日约270 000架次(双向)。3条过海隧道在实施「分时段收费」前后的车流分布如下：

平日过海交通每日平均 流量(双向)(架次)	西区海底 隧道	海底隧道	东区海底 隧道	总共
「分时段收费」实施前 ¹	87 300	104 900	79 200	271 500
「分时段收费」实施后 ²	100 900 [+16%] ³	94 800 [-10%] ³	74 300 [-6%] ³	270 000 [-1%] ³

注：

1. 2023年12月4日至8日的过海交通流量
2. 2024年2月期间的星期一至五，当中已剔除公众假期及受其影响的日子(例如：农历年三十、年初五至初七)
3. 「分时段收费」实施后与实施前的变化
4. 由于数字四舍五入，总数可能不等于细项相加

至于2023年8月2日至12月16日期间(即第一阶段的「633」固定收费方案实施起至第二阶段的「分时段收费」方案实施前)，3条过海隧道平均每日(包括期间所有日子，即连同周末及公众假期)的车流、隧道费收入及营运开支的数据则载列如下：

隧道	平均每日架次	平均每日隧道费 收入 (百万元) ¹	平均每日营运 开支 (万元) ²
西区海底隧道	75 100	3.8	42
海底隧道	101 600	2.4	27
东区海底隧道	73 000	2.1	33

2023年12月17日至2024年1月31日期间(即「分时段收费」方案实施起至今年1月底)，3条过海隧道的车流、隧道费收入及营运开支载列如下：

隧道	平均每日架次	平均每日隧道费 收入 (百万元) ¹	平均每日营运 开支 (万元) ²
西区海底隧道	91 500	3.0	40
海底隧道	91 900	2.7	27
东区海底隧道	67 100	2.0	32

注：

1. 隧道费收入不包括获豁免缴付隧道费的车辆(即专营巴士、政府车辆及由伤残人士驾驶并获豁免的车辆)。

2. 表内所列开支是于有关期间付予管理、营运及维修承办商的管理费，以及「易通行」隧道费服务商就相关隧道提供收费服务的费用，并未包括维修工程的费用。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0871)

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 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

就公共交通费用补贴计划(「计划」)的推行，请政府告知本会：

1. 现时发放计划的补贴款项中，政府需否向发放补贴款项的支付平台支付有关行政费用；如有，涉及的费用款额和占补贴金额的百分比为何，以及自计划推行至今，有关费用在各个财政年度的变化为何；
2. 鉴于现时计划主要是透过八达通卡向市民发放补贴金额，而同样由政府推出的「消费券计划」则涵盖了数间电子支付平台，请问将来会否增加计划的适用平台，以切合交通费用支付方式日渐增加的大势；及
3. 运输署过往曾因应社会民生情况推出特别措施，放宽计划的补贴计算准则和补贴上限，请问在推出特别措施和没有特别措施的时期，受惠于计划的市民人数和涉及的补贴款项分别为何；往后会如何评估是否需要再推出特别措施？

提问人：何敬康议员(立法会内部参考编号：26)

答复：

1. 在2022-23年度，政府就八达通卡有限公司（八达通公司）在公共交通费用补贴计划（补贴计划）下提供的服务合共支付约2,200万元，少于该年度补贴金额的1%。有关服务包括八达通公司计算和发放补贴、操作及保养相关软件和硬件，以及八达通公司所委托第三方服务供应商提供的其他支援服务，例如专设顾客服务热线及其他查询服务。

政府一直尽力减省补贴计划的行政费用。补贴计划在过去三个财政年度的经常开支（扣除补贴金额），包括支付予八达通公司的费用以及其他行政费用，约相当于每年补贴金额的1%。

2. 我们知悉不同的电子支付平台日趋普及，目前政府正积极与个别电子支付系统营办商商讨，并就在补贴计划下纳入新的电子支付系统进行筹备工作。然而要留意一点：将合适的电子支付系统纳入补贴计划时须考虑的因素与消费券计划并不相同。我们须考虑有关的电子支付平台是否已普遍获各个公共交通营办商采用作收取车资。此外，由于补贴计划每天需要处理大量交易资料，纳入补贴计划的电子支付平台须符合特定的运作要求，包括有关上传和核对收费系统的交易纪录、计算和发放补贴的安排，以及监察机制等方面的要求，以确保补贴计划运作畅顺。
3. 由2020年1月（优化补贴计划后）至2024年1月，不同时期的平均每月受惠人数及平均每月补贴金额表列如下：

时期 ^注	平均每月受惠人数 (计至最接近的千位)	平均每月补贴金额 (百万元)
2020年1月至2020年6月 (没有特别措施)	1 434 000	127.5
2020年7月至2021年12月 (特别措施生效期间)	2 843 000	282.8
2022年1月至2022年4月 (没有特别措施)	1 099 000	95.1
2022年5月至2023年10月 (特别措施生效期间)	3 068 000	329.9
2023年11月至2024年1月 (没有特别措施)	2 050 000	216.7

注：为了让更多市民在疫情期间受惠于补贴计划，政府曾推出临时特别措施，包括在2020年7月至2021年12月和2022年5月至2023年10月暂时放宽补贴计划下的每月公共交通开支水平，以及在2021年4月至12月和2022年5月至2023年10月暂时提高每月补贴上限。

补贴涉及公帑的运用，虽然每张八达通每个月的补贴设有上限，但由于受惠人数众多，补贴计划每年的经常开支超过30亿元。政府在考虑补贴计划的安排时，须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：1065)

总目： (186) 运输署
分目： (-) 没有指定
纲领： (2) 签发车辆牌照及驾驶执照
管制人员： 运输署署长 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

受新冠疫情影响，过去数年本港驾驶路试的轮候时间比以往更长，导致报考者长久未能考获驾驶执照。就此，请政府告知本会：

1. 在2023年，本港4间指定驾驶学校考试中心的办公情况为何，包括中心内各类车辆考试考生的轮候时间为何；
2. 在2023年，政府有否增拨资源和增聘人手，加快处理各项驾驶考试的进度？如有，详情及开支分别为何，以及未来会否持续有助提升效率的措施，直至轮候时间得到有效缩短；及
3. 为解决公共小巴及客车业界人手不足问题，政府推出了「运输业输入劳工计划—公共小巴/客车行业」，内地小巴司机在抵港后接受驾驶培训并陆续考牌。请问直至2024年2月，涉及的开支为何？有否对香港考生的轮候时间造成影响？

提问人：何敬康议员(立法会内部参考编号：33)

答复：

1. 在2023年，四间指定驾驶学校的驾驶考试中心的全年开放日数表列如下。驾驶考试中心的开放日数取决于多项因素，包括场地的地理考虑、附近地区的交通情况、各类车种的考试需求、指定驾驶学校的运作需要及运输署的人力资源调配。

驾驶考试中心	2023年开放日数 ^{注一}
元朗驾驶考试中心	261
小沥源驾驶考试中心	262
鸭脷洲驾驶考试中心	207
新观塘驾驶考试中心	98 ^{注二}

注一：运输署驾驶考试中心的开放时间一般为星期一至五(公众假期除外)。另外，运输署由2023年3月起，在星期六额外进行驾驶考试，以缩短轮候时间。因此，如驾驶考试中心于星期六开放，会算作开放日。

注二：四个驾驶考试中心分别设于四间指定驾驶学校内。由于新观塘驾驶学院的规模较其余三间指定驾驶学校为小，日间亦需要进行驾驶训练及练习，因此该驾驶考试中心的开放日数需要配合学院本身的运作需要。

截至2023年12月31日，四间指定驾驶学校各类路试的轮候时间表列如下：

路试类别		轮候时间(历日日数)			
		元朗 驾驶学校	小沥源 驾驶学校	鸭脷洲 驾驶学校	新观塘 驾驶学院
私家车	合并	298	296	278	不适用 ^注
	乙部	47	59	80	173
	丙部	257	332	313	199
电单车	乙部 (能力考试)	124	101	120	159
	丙部 (路试)	220	235	192	157
轻型货车	合并	305	295	278	不适用 ^注
	乙部	47	59	80	166
	丙部	257	332	313	213
中型货车		80	81	不适用 ^注	不适用 ^注
公共／私家巴士		51	78	不适用 ^注	不适用 ^注
挂接式车辆		82	不适用 ^注	不适用 ^注	不适用 ^注

注：该指定驾驶学校并没有举行有关路试。

2. 为了增加路试数目，缩短驾驶考试轮候时间，运输署会继续透过全面采用电子驾驶考试表格，善用所节省的时间以提供每月约190个额外路试名额(用于快期驾驶考试)。另外，运输署自2023年3月底起已安排考牌主任在星期六额外工作以增加考试时段。运输署亦已于2023年底完成最新一轮考牌主任的招聘以填补空缺。在实施上述措施后，各类驾驶考试的轮候时间均有所减少，其中非指定驾驶学校私家车及轻型货车合并试轮候时间，已从2023年初高峰时期超过300天，缩短至现时约240天。

长远来说，运输署会继续咨询相关部门意见，致力在全港物色合适用地，以期在不同地区设立更多驾驶考试中心，应付驾驶考试服务需求。

运输署的上述工作由现有人员执行，涉及的开支没有详细分项。

3. 政府在2023年6月通过推出「运输业输入劳工计划—公共小巴 / 客车行业」(计划)，在保障本地劳工优先就业的前提下，适度容许小巴 / 客车行业申请输入司机。为配合计划，运输署灵活调配现有资源，包括安排考牌主任在星期六额外工作，在不影响本地考生的情况下增加考试时段为输入司机进行驾驶考试。

有关计划带来的新增工作量由运输署现有人员执行，属于整体职务，涉及的开支没有详细分项。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2721)

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 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

就政府在2019年起推出公共交通费用补贴计划，可否告知本会：

1. 每年政府提供补贴的总额；
2. 每年受惠的市民总人数；
3. 每年各项交通工具如铁路、巴士、电车、渡轮等补贴金额及所占百分比。

提问人：洪雯议员(立法会内部参考编号：8)

答复：

- 1.及2. 政府在2019年推出公共交通费用补贴计划(补贴计划)，为日常使用本地公共交通服务出行，而公共交通开支较高的市民减轻交通负担。政府其后在2020年优化补贴计划。在经优化的补贴计划下，政府就市民每月超出400元的实际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。

为了让更多市民在疫情期间受惠于补贴计划，政府曾推出临时特别措施，包括在2020年7月至2021年12月和2022年5月至2023年10月暂时放宽补贴计划下的每月公共交通开支水平，以及在2021年4月至12月和2022年5月至2023年10月暂时提高每月补贴上限。

2019年至2023年的补贴总金额、平均每月补贴金额及受惠人数表列如下：

年份	补贴总金额 (百万元)	平均每月 补贴金额 (百万元)	平均每月 受惠人数 (计至最接近 的千位)
2019	1,874	156.1	2 143 000
2020	2,147	178.9	1 982 000
2021	3,709	309.1	2 999 000
2022	2,837	236.4	2 274 000
2023	3,909	325.7	3 036 000

3. 补贴计划下的补贴只会发放予受惠市民，而非公共交通营办商。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1153)

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 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

《预算案》第227段提出，政府会在年内检视「公共交通费用补贴计划」(计划)的运作模式，让有关计划能以财政上可持续的方式继续运作。就此，当局可否告知本会：

- 一、请以详细分项列出，自计划推行以来，每年获补贴的公共交通工具种类及营运商名单、各营运商涉及的补贴额及其占总补贴金额的百分比为何；
- 二、请以详细分项列出，自计划推行以来，每年所批出的补贴总额及与上一年比较的升/跌幅；以及
- 三、检视工作预计所涉及的预算、人手编制及落实时间表为何。

提问人：叶刘淑仪议员(立法会内部参考编号：2)

答复：

一及二、政府在2019年推出公共交通费用补贴计划(补贴计划)，为日常使用本地公共交通服务出行，而公共交通开支较高的市民减轻交通费负担。政府其后在2020年优化补贴计划。在经优化的补贴计划下，政府就市民每月超出400元的实际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。补贴计划下的补贴只会发放予受惠市民，而非公共交通营办商。

为了让更多市民在疫情期间受惠于补贴计划，政府曾推出临时特别措施，包括在2020年7月至2021年12月和2022年5月至2023年10月暂时放宽补贴计划下的每月公共交通开支水平，以及在2021年4月至12月和2022年5月至2023年10月暂时提高每月补贴上限。

2019年至2023年补贴总金额及与上一年比较的升/跌幅表列如下：

年份	补贴总金额 (百万元)	与上一年比较的升/跌幅 (升/跌幅百分比) ^注
2019	1,874	不适用
2020	2,147	+14.6%
2021	3,709	+72.8%
2022	2,837	-23.5%
2023	3,909	+37.8%

注：补贴总金额的变动除了受临时特别措施影响外，亦受公共交通乘客人次所影响。在疫情期间，公共交通乘客人次曾大幅下降。

三、 运输署就补贴计划的检视工作由现有人员执行，涉及的开支及人手没有详细分项。政府预计补贴计划的检讨会在年内完成。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3159)

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 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

就「运输业输入劳工计划—公共小巴 / 客车行业」，可否告知本会：

- 1) 截至2024年3月31日，计划接获的申请配额数目、批出配额数目分别为何（按职位种类分别列出）；
- 2) 承上题，一共有多少宗申请不获批准，其中是哪些原因而导致；
- 3) 输入司机接受本地驾驶培训后考获本港驾驶执照的人数，以及入职人数分别为何；
- 4) 当局计划于何时推出余下的配额予运输业界申请；会否于未来一年内进行中期检讨？

提问人：林琳议员(立法会内部参考编号：41)

答复：

行政长官会同行政会议在2023年6月通过推出「运输业输入劳工计划—公共小巴 / 客车行业」(计划)，在保障本地劳工优先就业的前提下，适度容许小巴 / 客车行业申请输入司机，配额上限为1 700名，以纾缓行业长期面对的司机短缺问题，提供稳定的劳动力，从而维持公共交通服务的可靠性。就有关计划的各项提问，现回复如下：

- 1) 有关计划的第一轮申请期为2023年7月17日至8月7日，共接获118宗申请，涉及1 601个输入劳工配额，涵盖公共小巴司机及客车司机。经运输

及物流局、劳工处和运输署代表组成的跨部门联络小组审议后，运输署署长批准98宗申请，发放共969个配额，首轮申请的详情载于附表。

- 2) 在首轮申请未获批准的20宗个案中，有4宗申请是由申请者主动撤回，其余16宗申请因不符合计划的基本要求而未获批准，原因包括未能符合进行本地招聘的规定，或未能符合全职本地员工与输入劳工比例要求，以及申请人未持有有效的客运营业证。另外，在98宗获批的个案中，有15宗申请因不符合申请人聘用全职本地员工与申请输入劳工比例要求(即2:1)，申请配额未能全数获批。
- 3) 输入司机须通过相关车辆类型驾驶考试并获得合格成绩，以及完成职前训练课程和取得课程证书后，方可取得相关车辆类型的正式驾驶执照。营办商亦会在输入司机投入服务前提供足够的路线培训，使其充分掌握服务路线的情况。截至2024年3月7日，共有186名输入司机取得相关车辆类型的正式驾驶执照，当中有109名输入司机已投入不同的驾驶工作岗位服务市民。
- 4) 运输署已于2024年3月20日公布计划的第二轮将于3月25日至4月26日接受申请，计划的申请手续和运作细节与首轮申请相若。在推展计划的同时，运输署会透过在计划下成立包括劳资双方代表的持份者咨询小组会议，与运输业界保持联系，了解劳资双方对计划的意见，在有需要时检讨有关计画。

附表

运输业输入劳工计划—公共小巴 / 客车行业
第一轮申请及获批配额数目
按工种划分的分项数字

司机类别	接获申请宗数	涉及司机配额数目	获批申请宗数	获批司机配额数目
公共小巴司机	68	547	59	461
本地客车司机	32	689	23	262
跨境直通巴士司机	18	365	16	246
总数	118	1 601	98	969

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3272)

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 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

运输署继续支援推行「纯电动的士百分百担保贷款专项计划」，可否告知本会：

- 1) 截至2024年2月29日，计划接获的申请数目、批出贷款数目分别为何；
- 2) 每宗平均申请时间、平均批出贷款金额分别为何；
- 3) 至今一共出现多少宗未能如期还款的个案，当局会采取哪些跟进措施；
- 4) 预计每年可以更换多少辆电动的士？

提问人：林琳议员(立法会内部参考编号：43)

答复：

- 1) 至 2) 政府在2023年9月4日推出「纯电动的士百分百担保贷款专项计划」(贷款计划)，以鼓励的士业界转用纯电动的士。自贷款计划推出至今年3月11日为止，参与计划的贷款机构共接获5宗申请。当中4宗申请已获批出，涉及的贷款总额为132万元。另外1宗申请正在处理中。

贷款计划由香港按证保险有限公司(按证保险公司)负责管理，而参与贷款计划的贷款机构会审批贷款申请。现时按证保险公司一般可在收到参与贷款计划的贷款机构提交文件已齐备的申请后的一星期内批出贷款。

- 3) 一般而言，当贷款计划下出现借款人拖欠还款的情况，参与计划的贷款机构作为贷款服务者，将会按其政策、商业惯例及计划条款追讨欠款。截至2024年2月29日，贷款计划未有出现坏帐的情况。

- 4) 政府的目标是在2027年年底前投入3 000辆电动的士。政府一直多管齐下推动电动的士的应用，其中一项措施是推出贷款计划。贷款申请期由贷款计划推出起计5年，让的士车主可按其营运需要，有序地转用纯电动的士，政府会视乎需要作检讨及延长申请期。我们未有就贷款计划每年接获的申请数目订定具体目标。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0591)

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 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

二零二四至二五年度需要特别留意的事项中提到，将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。经营账目内提到，二零二三至二四修订预算开支为1.3亿元。可否告知本会：智慧交通基金出炉以来，合共资助多少企业进行创新科技研究和应用，成功研发出多少项目，对香港的路面交通影响为何，有否显著提升路面使用效率及驾驶安全性。

提问人：林筱鲁议员(立法会内部参考编号：5)

答复：

10亿元的智慧交通基金(基金)在2021年3月推出并接受申请，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2024年2月，基金共接获83份申请，并已批出50份申请，涉及总资助金额约3.35亿元，当中有26份为研究和应用项目，涉及资助金额共约2.46亿元；另外24份为纯研究项目，涉及资助金额共约0.89亿元。获批项目的详情载于附件。

在获批的研究和应用项目当中，有六个项目已经完成研究。其中两个由本地研发中心进行与吊臂位置监测及小巴起动安全检测相关的项目已取得专利，并正安排把项目成果商业化；另外其中一个与电车管理及安全有关的项目已完成研究，相关技术将会应用于香港电车系统，以优化电车管理并提升行车安全。基金秘书处正与其余已完成项目的申请机构作出跟进，以期使研究成果商业化。同时，基金管理委员会将继续密切监察获批项目的进展。

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
全路网交通速度及车流估算器 ¹	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
安全驾驶计划 ²	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
小巴起动安全检测系统研发 ²	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。系统若检测到潜在危险，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
吊臂位置监测系统研发 ²	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
物联网和强化学习技术下的智能交通控制 ¹	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
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 ¹	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

项目名称	项目概要	获批资助金额
提升香港交通竞争力和道路安全的进阶流动车联网应用 ²	本项目旨在探索如何在香港应用流动车联网(C-V2X)技术和开放式C-V2X系统，包括进阶C-V2X用例，以及建议适用于香港应用C-V2X技术的规范和参考设计。	\$16,134,684.00
基于三维地理空间模型的模拟驾驶道路安全评估方法 ¹	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
开发智能交通执法机械人 ²	本项目旨在利用人工智能及视频分析技术侦测特定交通违例事项，例如违例泊车、非法进入黄色方格路口、在限制区内装卸货物等，以协助执法。	\$4,008,189.00
香港电车先进智能运输管理系统及人工智能优化项目 ²	本项目旨在开发及实施一套基于无线射频辨识技术及人工智能优化器的智能电车管理系统，并辅以地理围栏程式提升驾驶安全。	\$2,597,760.50
的士安全驾驶大数据智能系统 ²	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
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) ¹	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	\$7,982,521.45

项目名称	项目概要	获批资助金额
	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。	
双移动场景的智能塞车预警视频系统 ²	本项目旨在建立一个可用于移动场景的视觉人工智能演算法，并将其应用于移动摄像镜头以侦测及预测交通堵塞的情况。此项目亦会建立一套事故管理系统及一套用户管理系统，以管理及应对移动摄像机检测到的场景。	\$4,431,350.00
在探测器故障时运用深度学习预测行车速度和交通流量 ¹	本项目旨在开发一个深度学习模型，应用于部分探测器发生故障时仍能预测未来一小时内的车速和流量。该模型也可于离线应用时填补缺少的数据。	\$1,300,075.00
人工智能主导的无障碍智慧出行平台 - 抱抱出行 ²	本项目旨在透过人工智能、大数据和机器学习技术研发一个约车流动應用程式，以协助长者及残疾人士预约无障碍交通工具，当中包括可供轮椅上落的的士、福祉车和复康巴士等。	\$3,387,108.00
5G自动驾驶于住宅园区的服务试点项目 ²	本项目旨在香港低密度住宅园区开发5G自动驾驶服务，以便利居民于园区内的出行。自动驾驶平台可探测周围的车辆、行人、骑单车人士和其他障碍物，并会作出适时和适当的反应以避免碰撞。此项目会为本地研发自动驾驶技术提供人才和经验。	\$19,730,872.00
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 ¹	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

项目名称	项目概要	获批资助金额
研究利用人工智能分析热能图像和影像中行人动作和异常情况 ¹	本项目旨在利用人工智能和深度学习技术，研究如何利用热能图像和影像分析行人的姿势、动作、速度和异常情况，以提升道路安全。研究亦会探究利用行人动作姿势，判断是否长者和残疾人士，以延长行人闪动「绿色人像灯」时间，方便相关人士横过马路及提升道路安全。	\$5,161,200.00
香港桥面效率和安全性的智能评估 ²	本项目旨在开发一套多层检查方法，探测混凝土桥面的表面及地下缺陷。此项目并会开发一套使用无损评估技术建立的桥面智能效率评估模型，以提升道路安全。	\$8,099,657.00
基于无线信道状态资讯学习的公共运输车辆载客量统计系统 ¹	本项目旨在透过无线信道状态资讯(CSI)深度学习，研发一套高效率及可靠的公共运输车辆载客量统计系统。	\$1,349,416.67
运用广义线性模型及机器学习开发一套分析车辆使用、驾驶行为与交通意外之间关联性的系统 ²	本项目旨在开发一套系统分析车辆使用、驾驶行为与交通意外之间的关联性。系统会透过车载资讯系统收集数据，并透过广义线性模型及机器学习进行数据分析。	\$11,254,796.94
开发一套辅以扩充实境的平视显示器的驾驶策略推荐机制 ¹	本项目旨在开发一套运用扩充实境技术的平视显示器机制，透过视觉推理技术，识别驾驶场景以推荐驾驶策略。	\$1,315,127.35
运用车联网技术及动态交通、电网和能源资讯，研发零排放自动驾驶电动汽车的智能充电系统 ¹	本项目旨在建立一个智能充电能源管理系统，用以推荐电动车辆充电的地点、时间、和充电模式，以减少寻找充电设施的车程。	\$2,205,792.00
开发一个优化营运及管理电召的士服务的模拟平台及人工智能演算法 ¹	本项目旨在开发一个模拟平台及人工智能演算法，让电召的士服务供应商在推行不同范畴的新营商策略前(如乘客与的士匹配及的士重新定位等)，进行模拟测试，以便利供应商作策略规划。	\$2,898,917.72

项目名称	项目概要	获批资助金额
货柜车智能驾驶训练及评核系统 ²	本项目旨在开发一个使用延展实境技术的模拟系统，为货柜车驾驶学员提供与实际驾驶环境相似的驾驶训练，并辅以一套循证驾驶表现评核系统，以便利个人化培训的设计。	\$12,042,800.00
开发智能咪表系统，提升的士司机驾驶便捷性及乘客出行体验 ²	本项目旨在开发智能咪表平台，以提供自动付款、实时的士司机身份验证、路旁截车热点分析等。	\$9,602,315.46
虚拟实境驾驶训练系统 ²	本项目旨在研究在驾驶训练及模拟驾驶考试中采用虚拟实境技术。项目团队亦会研究应用实时模拟及虚拟实境技术，在训练中加入在传统驾驶练习中难以安排或遇到的情境，提升驾驶学习体验。	\$3,820,680.00
联网自动驾驶的智慧交通路旁基础设施研究 ²	本项目旨在探讨在透过支援流动车联网技术驱动和路旁基础设施的情况下建立联网自动驾驶系统。	\$10,444,300.00
电脑视觉技术驱动智慧单车流量估算 ¹	本项目旨在研发一套由先进技术和工程方法驱动的智慧单车流量估算方案，使用的技术包括传感科技、电脑视觉、数据驱动演算法及交通工程技术。	\$7,991,014.43
开发先进智能材料防撞柱以提升道路安全 ²	本项目旨在透过运用新颖结构的智能防护物料研发三种适用于不同类别及车速的车辆的交通防撞柱。	\$17,925,946.31
基于遥感技术进行侦测车辆及车辆里程估算 ¹	本项目会利用卫星遥感技术监测车辆流量，并会建立深度学习模型以提供更全面的车辆里程估算。	\$7,187,757.60
智能人机配合驾驶系统设计 ¹	本项目旨在开发一套人机配合驾驶系统以提升驾驶安全。系统并会监测司机驾驶状况及实时估算驾驶风险。	\$2,652,156.53
开发一套便利视障人士出行的人工智能电脑视觉解决方案 ²	本项目旨在开发人工智能电脑视觉技术，并透过专门设计的手机应用程序和智能眼镜以识别障碍物、巴士站和	\$1,514,000.00

项目名称	项目概要	获批资助金额
	巴士，便利视障人士出行和提高道路使用的安全，从而鼓励视障人士更多地使用公共交通工具，以提高道路使用效率。	
基于驾驶风格的自适应虚拟实境训练平台：培养自动驾驶中驾驶者安全行车习惯 ¹	本项目旨在设计及开发一套基于虚拟实境的培训平台，为不同驾驶风格的司机提供个人化训练，以改善司机在第二及第三级别自动驾驶(即人机共驾)下的驾驶习惯。	\$1,774,381.00
智慧小巴2.0 ²	本项目旨在开发三项与公共小型巴士有关的科技元素，包括动态限速机制、乘客点算系统以及智能小巴士站。	\$1,183,205.97
开发一套优化新能源巴士规划及调度的软件 ¹	本项目旨在开发一套软件，优化在不同路线使用新能源巴士的计划及调度。	\$1,713,771.19
开发一套个人化的联网先进驾驶辅助系统 ¹	本项目旨在开发一套个人化的联网先进驾驶辅助系统，涵盖个别驾驶者的驾驶习惯和附近其他车辆的移动路径预测，从而透过提供预测性警示及驾驶建议，以改善驾驶安全。	\$4,057,220.83
开发新一代交通事故风险管理解决方案(ARM) ²	本项目旨在研发一套交通事故风险管理解决方案(ARM)，包括新一代高级驾驶辅助系统(ADAS)、电子数据记录系统(EDRS)、超速警报系统(OAS)、警报按钮系统(ABS)、车辆故障预测系统(PMS)及驾驶行为和车队管理监测系统(DBMS)，以改善驾驶安全。	\$13,440,750.00
提升交通智慧及出行安全的智能运输数据系统 ¹	本项目旨在开发一个智能的运输数据系统，以实现更智能的交通和更安全的出行。该系统将利用人工智能物联网(AIoT)和地理空间人工智能(GeoAI)技术，实时计算及分析道路和交通状况。	\$7,629,654.94

项目名称	项目概要	获批资助金额
自动驾驶巴士于公共道路上运行的试点项目 ²	本项目旨在开发香港首辆于公共道路上运行的无人驾驶自动穿梭巴士(AIBus)。项目将以西九文化区作为试验平台，当中包括进行车联网(V2X) 解决方案的研发。该项目将构建并促进AIBus、建筑物、道路基础设施、访客和道路使用者之间的信息连系。同时，该项目将为香港未来在公共道路采用自动驾驶技术提供实用数据。	\$19,998,500.00
智能的士云咪表营运、统计及数据分析系统 ²	该项目旨在开发香港首个的士营运数据统计及分析平台。平台将透过远程搜集计程表数据，分析的士的营运情况。项目亦研发智能计程表，使用空中下载(OTA)技术自动更新的士收费，免除手动调较。司机数据库和行车记录将被上传到云端平台，为的士车队管理公司及的士车主提供全面的司机驾驶行为和风险参考。	\$10,634,000.00
安全及高效运输组装合成建筑模块的智慧规划平台 ²	本项目旨在研发一个组装合成建筑模块运输智慧规划平台，该平台将提供智能三维扫描路径分析、路径选择和交通影响评估构成的三大核心技术，实现于本港进行安全和高效的组装合成建筑模块运输。	\$19,326,900.00
专线网联自动驾驶巴士 ²	项目将设计专线网联自动驾驶巴士，连接香港科学园区和大学港铁路站，行驶复杂的道路环境如回旋处及公共交通交汇处。	\$19,995,050.00
设计基于交通状况数据对司机情绪预测的导航系统 ¹	项目旨在开发一套具有情感关怀的创新导航系统，采用机器学习技术模拟交通环境，分析其对司机情绪的影响，并应用路线规划算法，选择既能提高驾驶效率又能照顾司机情绪的适合路线，从而提升驾驶安全。	\$2,742,898.70

项目名称	项目概要	获批资助金额
多种模式的超本地化物流系统 ²	本项目旨在透过研究新型物流模式，对历史配送订单数据进行大数据分析，以确定高密度派送地点，并有效结合步行者和车辆完成运输流程。项目旨在减少车辆的使用，提高派送效率，并降低道路整体使用量。	\$3,916,070.00
具交通流量感知的货车队列技术及其对道路网络的作用 ¹	本项目将为香港的物流公司提供具交通流量感知的货车队列协调解决方案，设计相关算法使货车队列协调者能根据交通挤塞情况安排货车队列，并使用SUMO模拟器研究协调货车队列对屯门公路的交通影响。	\$1,741,655.16
基于数字孪生的大跨桥梁健康监测 ²	本项目旨在开发一个基于数字孪生技术的长跨度桥梁健康监测平台，并以青马大桥为应用案例，作研发桥梁交通自动监测系统、桥梁疲劳损伤评估和预测系统、车辆护栏碰撞监测系统以及强风下车辆安全评估系统。监测平台将结合桥梁监测传感器、人工智能技术、有限元分析和桥梁信息模型，以提升道路网络及路面使用效率，提升驾驶安全。	\$13,404,400.00
开发一套结合人工智能及位置服务的辅助导航及防撞系统 ¹	本项目旨在研发一套适用于城市环境的低成本高精度协同定位方案。该方案将包括开发一套算法以解决因为楼宇遮挡及反射而引起的卫星定位偏移问题，同时将研发防撞预警应用程序，用于发出早期警示并进行紧急干预，从而减少视觉盲区内的碰撞风险。	\$6,697,542.56
管理城市泊位的区块链信息物理系统 ¹	项目将利用Web 3.0和区块链技术，建立驾驶者的去中心化身份，实现停车场的智能出入控制，并开发时空聚集性	\$3,953,542.31

项目名称	项目概要	获批资助金额
	分析系统，利用人工智能(AI)评估车位的供应与需求情况。	
基于空天地多传感器信号构建香港高清地图的人工智能模型 ¹	本项目旨在研发一套基于空天地多模态传感器信号生成香港高清晰度地图和半高清地图的创新人工智能模型，以更精确的道路属性及提升路面使用效率和辅助及自动驾驶车辆的安全性。	\$7,186,008.45

注1：纯研究项目

注2：研究和应用项目

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0598)

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 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

于规划及发展事宜的衡量服务表现准则中，分别有处理公共运输营办商的远期计划及处理巴士服务重组计划，可否告知本会：

1. 预计这财政年度内重组298条巴士路线，共影响多少市民；
2. 有否检讨巴士服务重组的成效；如有，已完成有关检讨的地区及检讨结果为何；如否，当局如何得悉巴士服务重组的成效；及
3. 公共运输营办商的远期计划细节为何，有否初期计划。

提问人：林筱鲁议员(立法会内部参考编号：19)

答复：

专营巴士公司^(注一)每年都须向运输署呈交未来5年的远期计划。远期计划的内容涵盖一系列营运事宜，包括购置和更换车辆的计划、提供和配备巴士厂的计划、车辆维修和检修的计划等方面，而当中的主要部分为巴士路线计划的建议。运输署会检视各区的专营巴士路线服务水平及乘客需求情况，规划改善及重整专营巴士服务，并就未来一年的巴士路线计划咨询地区意见。

在2024-25年度的巴士路线计划中，运输署与专营巴士公司共计划提出约100个改善服务及重组服务项目，并已在2024年3月开始陆续咨询各区区议会。连同已落实待推行的巴士路线计划项目，运输署预计在2024-25年度将实施298个巴士服务重组项目。

重组巴士路线的目的，是配合乘客出行的最新情况，把资源更有效地投放在需求较高的巴士服务或开办新的巴士路线，提升专营巴士网络的效率及

巴士服务的可持续性，整体而言令乘客受惠。重组的巴士路线，主要是由于人口变迁、新交通基建启用、与其他公共交通服务重迭等原因，出现乘客需求大幅下降的情况。一般而言，原有巴士路线的乘客大多可使用合理的替代服务，包括现有的其他公共交通服务或转乘服务。没有合理替代服务而受明显影响的乘客不多。

在实施巴士服务重组项目后，运输署会透过各种渠道，包括审核专营巴士公司提交的营运报表、定期进行调查，以检视重组计划的成效。另外，运输署也会在日常的工作中密切监察专营巴士的服务的水平和乘客需求，并在处理乘客及地区代表的投诉和建议时审视服务状况，按需要与专营巴士公司研究调整服务，以配合乘客的需求。

除专营巴士服务之外，专营渡轮服务营办商^(注二)亦须每年按照其专营权条款，向运输署提交未来5年的长远计划，例如渡轮航线的建议服务调整、财务状况预测，及渡轮服务或码头设施的改善建议等。运输署会按既定程序审视有关长远计划，并会继续与专营渡轮营办商保持紧密联系，协助其推展提升渡轮服务的建议(例如提升码头配套设施及引入更多电子支付方式等)。

港铁公司亦须每年向运输署提交一份在西北铁路服务范围内的西北铁路及港铁巴士服务的5年经营计划。经营计划内容包括在西北铁路服务范围内的西北铁路及其巴士服务路线发展，例如建议新的行走路线、服务班次，以及车辆购置和更换计划等。此外，港铁公司会在经营计划内建议更新或增设车站设施，例如改善轻铁站过路处的安全设施，以提升乘车体验。

(注一) 现时有4间专营巴士公司，包括九龙巴士(一九三三)有限公司、龙运巴士有限公司、城巴有限公司及新大屿山巴士(1973)有限公司。

(注二) 现时有1个专营渡轮服务营办商，即天星小轮有限公司。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0605)

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 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

于非经营账目「机器、车辆及设备」一栏，包括：在政府收费隧道及青沙管制区 设置不停车缴费系统。可否告知本会：

- 1.针对现行道路建设需要，有否全面考虑借助电子道路系统调控道路汽车使用流量，减少塞车状况；及
- 2.会否因应落实电子道路管理系统后，道路的实际汽车流量情况，重新检视建设新道路或干道的必要性和缓急次序。

提问人：林筱鲁议员(立法会内部参考编号：26)

答复：

- 1.及2. 作为智慧出行的主要措施之一，我们在政府收费隧道及青沙管制区设置不停车缴费系统，有关系统容许驾驶者透过缴费贴缴付隧道费，无须于收费亭停车或排队付款，省时方便。此外，我们现正进行的《交通运输策略性研究》亦建议利用科技更有效地进行交通管理，例如引入智慧公路管理系统的概念。构思中的智慧公路管理系统，将利用科技充分善用有限的道路资源，并提升主要干道处理和分流车辆流量的能力，从而使交通流动更加顺畅。智慧公路管理系统可以提供实时交通流量数据和道路使用情况，这些数据可以用于交通管理，让驾驶人士可以根据实时路况作出适当的行程规划，提高运输效率和改善道路使用的体验。

我们会在目前规划中的主要干道项目考虑适当地引入智慧公路管理系统的设计，尽量使用最少额外土地及建造成本，灵活地提升道路的运载效率，配合未来运输发展需求。至于现有主要干道，我们

会把握将来更换交通管制及监察系统的契机,加入适合的智慧公路元素。视乎智慧公路管理系统的发展步伐,当其技术成熟并广泛应用时,我们可以更准确地了解道路的负载情况和瓶颈路段,从而让我们能更周详地考虑建设新道路或干道的必要性和缓急次序。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0534)

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 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

过往有团体反映现时高铁对支援残疾人士的服务有改善空间，例如车厢的轮椅停泊空间不足、未有乘车优惠等。就此，当局可否告知本会，能否会考虑就提升高铁无障碍服务与国内当局及港铁交流，以提升残疾人士无障碍跨境出行的便捷度？

提问人： 林素蔚议员(立法会内部参考编号：28)

答复：

政府的政策是提供无障碍和畅通易达的公共运输系统，方便残疾人士无障碍地使用公共交通工具，让残疾人士参与和融入社会。运输署一直与香港铁路有限公司(港铁公司)紧密合作，改善残疾人士的服务和设施。港铁公司已为广深港高速铁路(高铁)香港段提供一系列的无障碍服务和设施，当中的主要措施包括：

- (a) 高铁西九龙站的部分主要出口设有无障碍通道，而站内已装设64部升降机，连接车站各楼层和地面，方便残疾人士及其他有需要的人士进出车站及使用各项设施；
- (b) 高铁西九龙站于B1层大堂设有无障碍售票柜位，其设计方便轮椅使用者使用，并装有环线感应系统，方便听障乘客办理票务或其他查询。同时，B1层大堂设有优先通道方便有需要乘客完成实名制验证和检票，以及保安及行李检查。为配合轮椅使用者的乘车需要，轮椅使用者在高铁西九龙站乘车时，其自用的轮椅，包括折迭式或电动轮椅，都不会被当作行李处理；以及

- (c) 由港铁公司营运的港铁动感号于第七卡车厢设有轮椅使用者空间及无障碍洗手间，以照顾行动不便人士的需要。若有多于两位轮椅使用者需要乘坐同一班列车，职员亦会因应列车空间尽量作出安排，照顾乘客需要。其他由内地高铁营运商营运的列车则因应列车型号而有不同配置。

政府亦知悉港铁公司会定期与残疾人士团体沟通，了解残疾人士对站内设施或服务的需要，务求持续提升铁路服务(包括高铁在内)的无障碍服务。

另一方面，高铁香港段属跨境铁路，由内地及香港营运商(即港铁公司)共同营运，故港铁公司营运高铁时亦需要配合内地相关的政策及法规。港铁公司作为高铁香港段的港方营运商，会继续与内地铁路单位积极沟通及紧密协作，按高铁的营运情况及乘客需求，持续优化各项营运安排和设施，为乘客带来更便捷的体验。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0535)

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 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

近年，透过「港珠澳大桥港车不上不设配额」等计划，本地居民与大湾区地区的交流进一步加强。然而，现时各类可接载轮椅人士的无障碍车辆，缺乏足够的跨境配套及支援，令本港广大轮椅使用者(当中包括不少长者)难以便捷往来国内进行医疗、安老、探亲或出游活动。就此，当局可否告知本会：现时政府有何资源配套及计划，以让有需要的残疾人士，使用各类交通(包括公共交通，或陆路无障碍/复康车辆)往返内地？

提问人：林素蔚议员(立法会内部参考编号：29)

答复：

政府的政策是提供无障碍和畅通易达的公共运输系统，方便残疾人士参与和融入社会。运输署一直与公共运输营办商紧密合作，改善残疾人士和长者设施。

现时，所有服务陆路口岸的专营巴士及口岸穿梭巴士(即皇巴^{注1}及金巴^{注2})均以可接载轮椅使用者的低地台巴士营运，并在车上配置有停泊轮椅的位置。而所有铁路车站均设无障碍设施，方便有需要的残疾人士(包括轮椅使用者)使用铁路前往铁路口岸。此外，轮椅使用者亦可透过电召服务，预约可载乘轮椅的无障碍的士及复康巴士往返包括深圳湾口岸、落马洲支线管制站、落马洲管制站、香园围管制站及港珠澳大桥香港口岸等。

注1：落马洲—皇岗过境穿梭巴士

注2：港珠澳大桥穿梭巴士

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1493)

总目： (186) 运输署
分目： (-) 没有指定
纲领： (2) 签发车辆牌照及驾驶执照
管制人员： 运输署署长 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

「港车北上」计划于2023年7月1日起开始实施，现时每日接受的申请数量上限为300个，随着香港与大湾区的联系越来越紧密，当局计划在港珠澳大桥香港口岸设自动化停车场，为「粤车南下」计划作准备，为就此请问：

- 1.自「港车北上」计划实施以来，每轮申请宗数有多少？抽签的平均处理时间为多少？是否考虑简化申请流程以缩短申请时间？若会，详情为何；若否，原因为何？
- 2.自「港车北上」自实施以来部门额外增加及未来的人手开支分别为何？若撤销每日接受申请数目上限，部门能否应付？若能，可应付的数量上限为多少？若否，原因为何？

提问人：刘国勋议员(立法会内部参考编号：23)

答复：

自「港车北上」于2023年7月实施以来，我们一直密切留意实施情况，适时推行优化措施为申请人提供更佳便利及出行体验。现时，运输署收到「港车北上」的网上申请后，约需两个工作天核对申请人提交的资料和证明文件及作初步审批，然后转交内地部门作进一步审批，并按需要与内地部门及/或申请人跟进个别申请。待收到内地部门的审批结果后，运输署会在下一个工作天邮寄「封闭道路通行证」予申请人。

有关「港车北上」每轮抽签中签人数载于附件。截至今年2月29日，运输署共进行了21轮抽签，提供约70 000个抽签配额供有意申请者参加抽签。接受申请数目方面，由开放申请后首星期每个工作天接受200个申请，已增加至现时每个工作天接受300个申请，足够应付需求。此外，为了善用申请名额，

运输署设有递补机制，将未有按获分配的申请时间内递交申请的申请者名额，拨入再下一轮的申请名额当中，以期充分利用每次的申请名额。因此，自第12轮抽签起，所有登记抽签的申请人均获发配额提交申请。

「港车北上」的工作主要由运输署现有人员执行，其开支已纳入运输署的整体拨款及编制内，并没有分项数字。为提升处理申请的能力及效率，在2023-24年度，本署共开设15个外判人员职位，相关薪酬预算开支约为185万元。在2024-25年度，预计所需外判人手及薪酬开支与2023-24年度相若。

两地政府会继续密切留意「港车北上」的运作情况及与相关部门保持联络，适时检视及优化「港车北上」的安排。

「港车北上」每轮抽签中签人数

抽签	日期	登记抽签人数	中签人数
第1轮	2023年5月29至30日	17 261	1 600
第2轮	2023年6月5至8日	13 476	2 700
第3轮	2023年6月19至22日	11 319	3 442
第4轮	2023年7月3至6日	10 523	3 557
第5轮	2023年7月17至20日	8 576	3 533
第6轮	2023年7月31日至8月3日	7 401	3 680
第7轮	2023年8月14至17日	7 387	3 571
第8轮	2023年8月28至31日	6 087	3 618
第9轮	2023年9月11至14日	4 834	3 728
第10轮	2023年9月25至28日	4 215	3 495
第11轮	2023年10月9至12日	3 527	3 452
第12轮	2023年10月23至26日	3 784	3 784
第13轮	2023年11月6至9日	3 871	3 871
第14轮	2023年11月20至23日	3 924	3 924
第15轮	2023年12月4至7日	4 068	4 068
第16轮	2023年12月18至21日	3 641	3 641
第17轮	2024年1月1至4日	4 000	4 000
第18轮	2024年1月15至18日	4 012	4 012
第19轮	2024年1月29日至2月1日	3 095	3 095
第20轮	2024年2月12至15日	2 449	2 449
第21轮	2024年2月26至29日	4 592	4 592

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1926)

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 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

当局表示将会继续监察 3 条过海隧道在实施不同时段不同收费后的交通情况，并决定如何推展中环电子道路收费先导计划。就此，当局可否告知本会：

1. 按时段列出现时3 条过海隧道每日的使用量以及其原本使用设计流量为何；
2. 在实施不同时段不同收费后，当局所节省的人手编制及日常开支为何；及
3. 有关中环电子道路收费先导计划的实施进度为何？

提问人：李镇强议员(立法会内部参考编号：10)

答复：

1. 政府于2023年12月17日起在3条过海隧道，即西区海底隧道（西隧）、海底隧道（红隧）和东区海底隧道（东隧）实施「分时段收费」。实施「分时段收费」后，3条过海隧道的平日车流量载列于附表。

西隧、红隧和东隧的设计容车量（每小时，单向）分别为4 200、2 600和2 600架次。

2. 有关实施「分时段收费」的工作主要由运输署现有人员执行，属于整体职务，故涉及的开支及人手没有详细分项。
3. 「分时段收费」是一个新的收费安排，实施至今只有约3个月，过海交通情况未必稳定。驾驶者仍需要时间调整出行习惯，包括路线选择、出行时间、出行模式等。运输署须持续观察过海交通，以及其对港岛北各区（包括中环）的交通影响，现阶段未有整全的数据为「分时段收费」

实施后对中环交通的影响作出稳妥的评估。政府必须小心评估计划对交通及社会所带来的影响，需要考虑实施「分时段收费」对地区交通所产生的变化、计划对道路使用者和区内居民的影响，乃至当前社会整体的经济情况，因此，在中环及其邻近地区实施电子道路收费未有落实时间表。

3条过海隧道平日平均车流量(双向)(架次)¹

		西隧			红隧			东隧		
		电单车 ⁵ 及私家车	的士	其他 商用车	电单车 ⁵ 及私家 车	的士	其他 商用车	电单车 ⁵ 及私家车	的士	其他 商用车
分时段收 费实施后 ²	繁忙时段 ³	20 200	8 100	10 500	21 300	3 200	6 700	19 200	4 200	6 000
	繁忙时段 以外时间 ⁴	31 900	15 200	14 900	36 000	13 800	13 900	25 800	9 500	9 600

注：

1. 有关车流量并未计及于繁忙时段排队进入隧道的车龙（如有）
2. 即 2024 年 2 月期间的星期一至五，当中已剔除公众假期及受其影响的日子（例如：农历年三十、年初五至初七）
3. 「繁忙时段」指平日 07:30 至 10:30 及 16:30 至 19:30（共 6 小时）
4. 「繁忙时段以外时间」指平日 00:00 至 07:30、10:30 至 16:30 及 19:30 至 24:00（共 18 小时）
5. 「电单车」包括机动三轮车

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2537)

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 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

继2022年为期半年的电动可移动工具先导试验，运输署与「乐区踩」合作，在去年三月再次于白石角推出为期一年的共享电动可移动工具试验计划（计划）。就此，政府可否告知本会：

- (一) 「乐区踩」提供的共享电动辅助单车数目；
- (二) 已获于计划试验期限及指定范围内使用的许可证的共享电动辅助单车数目；
- (三) 已登记计划的参加者数目；
- (四) 计划的相关修订预算开支；
- (五) 计划下的车速限制；及
- (六) 计划至今接获的投诉和意外数目和详情？

提问人： 李梓敬议员(立法会内部参考编号：5)

答复：

- (一)至(三) 运输署在2023年3月在白石角单车径进行共享「电动可移动工具」的试验计划，旨在了解有关营运模式若将来在香港实施时的安排，以及市民对共享使用「电动可移动工具」的接受程度。当中运输署为21辆共享电动辅助单车发出「车辆行驶许可证」以准许于试验计划内的指定范围使用，参加者数目约为180人。
- (四) 电动辅助单车由承办商提供。而运输署在试验计划的相关开支(包括宣传、小册子、宣传大使等)约为14万元。

- (五) 电动辅助单车的车速限制为每小时25公里，超过每小时25公里后有关单车的电动马达不再提供动力辅助。
- (六) 运输署在白石角单车径推行共享电动辅助单车的试验计划现已完结。试验计划运作大致顺畅，运输署在试验计划期间没有接获投诉，亦没有意外事故发生。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2538)

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 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

今年1月31日，全港首个容许对角通行的十字路口试验计划于沙田沙角街与逸泰街路口开放使用。就此，政府可否告知本：

(一) 试验计划所涉及的开支，包括但不限于划上对角的行人过路黄色条纹并加装交通灯等的开支；

(二) 试验计划的试验期长度；

(三) 试验计划的十字路口原本的行人过路处间的距离；

(四) 试验计划新设的对角行人过路处的距离；及

(五) 是否有计划把沙田沙角街与逸泰街的对角路口打造成如日本东京涩谷站前的十字路口般的著名地标；如有，详情为何；如否，原因为何？

(六) 是否有计划在田心村及隆亨村对出路口试行斜角行人过路处；如有，详情为何；如否，原因为何？

提问人：李梓敬议员(立法会内部参考编号：6)

答复：

(一) 在沙角街与逸泰街交界处(试验路口)进行的对角行人过路处试验计划所涉及的开支约为45万元；

(二) 运输署会观察试验路口的运作情况约6至9个月，考虑行人及驾驶者对设施的意见，检讨对角行人过路处的成效；

- (三) 行人使用原本的行人过路处，从路口其中一端步行到对角一端的距离平均约为35米；
- (四) 行人使用试验路口的对角行人过路处横过路口的步行距离约为22米； 以及
- (五) 及 (六) 对角行人过路处试验计划让行人可通过对角行人过路处以较短距离和时间步行至对角路口。除上述试验路口外，运输署亦计划在2024年年中在尖沙咀加拿分道与加连威老道交界推行相同试验计划。

运输署会研究沙田及尖沙咀两个试点的结果，检讨成效，再考虑未来路向。运输署现时未有计划在田心村及隆亨村对出路口试行对角行人过路处。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2543)

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 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

运输署近年在本港规划和落实多个私家车自动泊车系统项目。就此，政府可否告知本会：

(一) 过去3年以及未来规划中，政府推展自动泊车系统的项目、其自动泊车系统类型、开始建造工程日期、自动泊车系统启用日期、泊车位总数，以及各个项目的预算或实际开支；

(二) 各自动泊车系统项目现时泊车位各自的每月泊车费，以及平均泊车所需时间；

(三) 2023-24年度，当局委聘顾问公司就自动泊车系统项目提供技术意见的修订预算开支为何，以及其提供的技术意见的详情；及

(四) 2024-25年度是否会就自动泊车系统项目委聘顾问公司；如是，预算开支为何？

提问人：李梓敬议员(立法会内部参考编号：11)

答复：

(一) 运输署一直留意世界各地应用自动泊车系统的最新发展。目前私家车自动泊车系统的技术已相当成熟，运输署已于2020年起在本港开展落实设有自动泊车系统的公众停车场项目，并积极在合适的短期租约停车场推行自动泊车系统。目前已有短期租约停车场的自动泊车系统投入运作，而已获立法会批准拨款并设有自动泊车系统的工务工程项目，预计于2025年开始投入服务。现时各个自动泊车系统项目的资料载于附件。

- (二) 已启用的自动泊车系统项目包括荃湾海盛路和大埔白石角的短期租约停车场，分别提供245个和250个泊车位(包括传统泊车位和自动泊车系统泊车位)。根据停车场营办商提供的资料，荃湾海盛路自动泊车系统泊车位的每月泊车费约为2,900至3,200元；大埔白石角自动泊车系统泊车位的每月泊车费约为3,600元至4,400元，视乎泊车位位于哪一楼层而定。自动泊车系统的平均泊车所需时间约为2至3分钟。
- (三) 运输署于2023-24年度委聘顾问公司就推行自动泊车系统项目提供技术意见的修订预算为70万元。上述技术意见包括为自动泊车系统项目的前期可行性研究、在规划及设计过程中提供的专业意见。
- (四) 运输署于2024-25年度委聘顾问公司就推行自动泊车系统项目提供技术意见的预算开支为120万元。

项目	自动泊车系统类型	开始建造工程日期	自动泊车系统的预计启用日期	泊车位总数 (包括传统及自动泊车系统泊车位)	预算开支
A. 短期租约停车场的自动泊车系统					
荃湾海盛路短期租约用地	拼图型	2020年12月	2021年11月 (已启用)	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	2021年12月	2022年12月 (已启用)	250	由短期租约营办商支付
深水埗钦州街与通州街交界短期租约用地	拼图型	2023年2月	2024年 (预计)	约 210	由短期租约营办商支付
油麻地海泓道短期租约用地	拼图型	2023年7月	2024年 (预计)	约 200	由短期租约营办商支付
B. 工务工程项目的自动泊车系统					
将军澳第67区政府联用办公大楼	拼图型	2020年9月	2025年 (预计)	约 380	52.284 亿元 ¹ (按付款当日价格计算)
四美街地区休憩用地、体育馆及公众停车场	立体型	2022年5月	2026年 (预计)	约 300	16.050 亿元 ² (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8月	2026年 (预计)	约 200	7.779 亿元 ³ (按付款当日价格计算)
马鞍山第103区综合设施大楼主要工程	拼图型	有待确定*		约 350	有待确定*

项目	自动泊车系统类型	开始建造工程日期	自动泊车系统的预计启用日期	泊车位总数 (包括传统及自动泊车系统泊车位)	预算开支
将军澳第 66 区市镇公园及公众停车场	拼图型	有待确定#		约 450	有待确定#
海庭道联用综合大楼	拼图型	有待确定#		约 170	有待确定#

注1：此数字为2020年获财务委员会批核的整个工务计划项目的核准工程预算。

注2：此数字为2022年获财务委员会批核的整个工务计划项目的核准工程预算。

注3：此数字为2023年获财务委员会批核的整个工务计划项目的核准工程预算。

*政府已就马鞍山第103区综合设施大楼主要工程项目于2024年2月征询民政及文化体育事务委员会的意见，并计划在立法会财务委员会批准拨款后展开拟议工程，目标约在 4 年半内完成，实际建造日期、启用日期及预算开支有待确定。

#政府预计于本年内征求立法会批准拨款，由于项目处于规划或设计阶段，实际建造日期及预算开支有待确定。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2551)

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 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

政府数年前推出流动應用程式「入表易」，让市民可遥距补购最多两段最长泊车时间的泊车费，并提供空置泊车位的实时资讯。就此，政府可否告知本会：

(一) 过去三年，「入表易」每年的下载次数、使用「入表易」交易数目，以及「入表易」交易所占比例；

(二) 过去三年，发生「入表易」服务受影响事故的次数；各次事故发生的日期、服务修复所需的时间，以及事故发生的原因；

(三) 未来有何措施提升「入表易」的易用程度；及

(四) 过去三个年度，停车收费表系统的经常开支的数目为何；以及是否打算分别记录个停车收费表系统中「入表易」的维修费用；如是，详情为何；如否，原因为何？

提问人：李梓敬议员(立法会内部参考编号：19)

答复：

(一) 配合新一代停车收费表系统于2021年1月投入服务，运输署推出流动應用程式「入表易」，提供空置泊车位的实时资讯，同时让市民遥距补购最多累计两段「最长泊车时间」的泊车费。过去三年，「入表易」的下载人次、交易数目及交易所占比例的数字表列如下：

	2021年	2022年	2023年
累计下载人次 ^注	约 400 000	约 610 000	约 760 000
截至年底的交易数目(千宗)	约 18 000	约 46 480	约 54 460
使用「入表易」交易所占比例	38%	48%	56%

注：只计算首次下载「入表易」的用户。

- (二) 及 (三) 2021至2022年期间，「入表易」系统曾发生四次因流动网络信号传输或短暂系统故障而影响服务的事故。故障大多在当天修复，而停车收费表系统期间仍可透过现场停车收费表的付款设备(例如八达通或信用卡读卡器)为驾驶者提供服务。运输署已联同机电工程署及停车收费表承办商完成一系列系统升级工程，并调配额外的后端资源，令系统的可靠度得以持续改善。2023年，「入表易」服务并没有发生系统事故。

运输署会继续密切监察收费表系统表现，亦会透过不同渠道(例如社交媒体、應用程式商店留言和电话热线)收集用户意见，并密切留意相关的技术发展，研究加入最新的电子支付工具的可行性，以进一步提升系统表现和用户体验。

- (四) 过去3个财政年度，停车收费表系统(包括「入表易」的维修费用)在每个年度的经常开支如下：

	2020-21年度	2021-22年度	2022-23年度
经常开支(万元)	3,009	3,652	4,661

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2559)

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 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

运输署去年二月在全港设立三十四個「易通行」咨询站，并在去年七月加入更多位于民政咨询中心的咨询站，而今年一月底则关闭了二十五个设于港铁站的咨询站。就此，政府可否告知本会，去年二月至今：

(一) 去年二月至今，当局在全港前后开设了多少个「易通行」咨询站，以及各个咨询站的开始及停止服务日期；

(二) 当局开设多个「易通行」咨询站的修订预算开支或预算开支，以及其中各主要分项的开支；及

(三) 是否有所记录，各个「易通行」咨询站总共处理了多少个协助车主申请「易通行」服务的个案，包括但不限于完成申请车辆贴、开立「易通行」户口、连结车辆至户口、设定缴费方式，以及更新他们现时在运输署登记的电子联络方式；如是，详情为何；如否，如何评估「易通行」咨询站的成效？

提问人：李梓敬议员(立法会内部参考编号：27)

答复：

(一) 「易通行」不停车缴费服务已于2023年先后在7条政府收费隧道及青沙管制区（即尖山隧道、沙田岭隧道及大围隧道）顺利实施。

为了协助车主申请车辆贴、开立「易通行」户口及设定缴费方式、设定电子通知方式，以及协助作网上补缴隧道费等，运输署早前透过公开招标委聘服务承办商，自2023年2月24日起在全港25个指定港铁站及9个民政咨询中心设立「易通行」咨询站。

港铁「易通行」咨询站包括西营盘、湾仔、筲箕湾、黄竹坑、北角、黄大仙、启德、牛头角、南昌、红磡、九龙、太子、九龙塘、何文

田、朗屏、上水、乌溪沙、大围、荃湾西、兆康、大埔墟、东涌、青衣、葵芳及调景岭站。其后因应服务调整，位于启德、红磡、九龙及大围站的咨询站于2023年5月8日起停止运作。运输署于2024年1月公布，鉴于所有政府收费隧道及青沙管制区已顺利实施「易通行」，加上超过九成车辆已获发车辆贴及开立「易通行」户口，所有「易通行」港铁咨询站已于2024年2月1日起终止服务。

民政咨询中心的「易通行」咨询站分别设于西贡、北区、大埔、沙田、离岛(东涌)、屯门、元朗、葵青区的民政咨询中心及荃湾多用途活动室(由2023年5月5日起更改至荃湾民政咨询中心)。该9个民政咨询中心咨询站自2023年2月24日起提供服务。其后，运输署由2023年7月17日起，将民政咨询中心的咨询站服务伸延至港岛及九龙，并相应调整咨询站地点，于中西区、东区、南区、油尖旺、观塘及九龙城区的民政咨询中心内新增「易通行」咨询站，并保留了3个分别位于北区、沙田及元朗的新界咨询站。所有设于民政咨询中心的「易通行」咨询站已于2023年11月1日起终止服务。

- (二) 运输署用于「易通行」咨询站的开支约为2,200万元，当中港铁咨询站的开支约为2,000万元，而民政咨询中心咨询站的开支则约为200万元。
- (三) 「易通行」咨询站有效协助车主申请使用「易通行」，为车主提供即时支援。车主在工作人员的协助下，一般可在5至10分钟内完成申请程序。所有「易通行」咨询站已合共有约12万人次使用，以及已处理超过21万宗的查询及协助个案。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3299)

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 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

三隧分流已经在2023年12月下旬实施，就此政府能否告知本会：

- (1) 实施分流前，尖山隧道、狮子山隧道及大老山隧道每日的行车驾次。
- (2) 三隧分流后，尖山隧道、狮子山隧道及大老山隧道每日的行车驾次。
- (3) 政府有没有措施改善上下午繁忙时间，大老山隧道的挤塞问题。

提问人：李梓敬议员(立法会内部参考编号：44)

答复：

- (1)及(2) 有关尖山隧道、狮子山隧道及大老山隧道在3条过海隧道实施分时段收费前后的平日平均车流量，详见附表。
- (3) 政府一直密切监察全港各区的交通状况及需求变化，并适时推展相应的交通改善措施。

「易通行」不停车缴费服务已于2023年先后在7条政府收费隧道及青沙管制区顺利实施，当中包括3条接驳沙田及九龙市区的隧道，即尖山隧道、狮子山隧道及大老山隧道。驾驶人士可以使用缴费贴遥距缴交隧道费，无需于收费亭停车或排队付款，省时方便，让驾驶者的道路体验更畅顺。「易通行」亦有助减少驾驶者于收费亭前切线的情况，改善隧道收费广场一带的交通。

另外，因应新界东未来的房屋发展所带来的交通需求及香港整体长远发展需求，政府正推展一系列的基建项目，以改善由新界东部往返九龙区的交通情况。正在申请工程拨款的T4号主干路项目，将连接沙田城门河两岸现有的主干道，让车辆可

直接往来沙田东部 / 马鞍山与荃湾 / 西九龙，同时理顺往返沙田及九龙市区的交通。此外，正进行首阶段设计和工地勘察的狮子山隧道改善工程，将藉着修复隧道的契机，增加现时狮子山隧道及其连接道的行车线，提升其容车量，减轻现有3条接驳沙田及九龙市区的隧道的交通压力。长远而言，规划中的沙田绕道将会是一条走线较直接的南北走廊，贯通新界东北及九龙市区，有效分流新界东北经沙田往返九龙市区的交通。

我们会持续审视如何更有效运用公共资源及工程开支的效益，并因应最新的发展情况，包括政策发展及政府财政状况等，持续检视在规划中项目的优次缓急，适当调整推展进度。

尖山隧道、狮子山隧道及大老山隧道
平日平均车流量(双向)(架次)

平日平均车流量 (双向)(架次)	尖山隧道	狮子山隧道	大老山隧道
分时段收费前 ¹	67 000	90 400	62 000
分时段收费后 ²	67 600	89 800	60 500

注:

1. 2023年12月4日至8日期间
2. 2024年1月8日至31日期间的星期一至五

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1149)

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 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

预算案提出会检视「公共交通费用补贴计划」，请列出过去五年：

1. 每年计划补贴发放总额、并按领取金额列出受惠人数及人均补贴金额；
2. 检讨「公共交通费用补贴计划」的工作计划详情及时间表如何？

提问人：李慧琼议员(立法会内部参考编号：35)

答复：

1. 政府在2019年推出公共交通费用补贴计划（补贴计划），并于2020年优化补贴计划。在经优化的补贴计划下，政府就市民每月超出400元的实际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。

为了让更多市民在疫情期间受惠于补贴计划，政府曾推出临时特别措施，包括在2020年7月至2021年12月和2022年5月至2023年10月暂时放宽补贴计划下的每月公共交通开支水平，以及在2021年4月至12月和2022年5月至2023年10月暂时提高每月补贴上限。

过去5年，补贴计划下的补贴总金额、平均每月受惠人数及每月的人均补贴金额列于表一。

表一：

年份	补贴总金额 (百万元)	平均每月 受惠人数 (计至最接近 的千位)	每月的人均 补贴金额 (元)
2019	1,874	2 143 000	73
2020	2,147	1 982 000	90
2021	3,709	2 999 000	103
2022	2,837	2 274 000	104
2023	3,909	3 036 000	107

过去5年，按每月补贴金额划分的受惠人数列于表二。

表二：

每月补 贴金额	平均每月受惠人数 ^注 (计至最接近的千位)				
	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年
0.1元至 100.0元	1 583 000	1 291 000	1 756 000	1 327 000	1 732 000
100.1元 至200.0 元	438 000	490 000	837 000	625 000	836 000
200.1元 至300.0 元	117 000	148 000	293 000	226 000	321 000
300.1元 或以上	不适用	49 000	108 000	91 000	140 000

注：由于四舍五入，每年的平均每月受惠人数相加不等于表一所列出的总数。

2. 政府预计公共交通费用补贴计划的检讨会在年内完成。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2456)

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 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

为推动市民应用资讯及通讯科技事宜，政府资讯科技总监办公室于2021年12月开始，在25个港铁站设立流动支援站，以协助有需要市民使用「安心出行」，其后该批流动支援站转用作「易通行」咨询站至2024年1月底停止。当局可否告知本会：

- 1.该计划由「安心出行」转作「易通行」咨询站时后，该站的开支继续由政府资讯科技总监办公室，还是转由运输部门承担？
- 2.25个港铁站流动支援站的每月平均开支为何？
- 3.«易通行»咨询站至2024年1月底停止，该批为咨询站招聘的人手去向如何？

提问人： 梁熙议员(立法会内部参考编号：152)

答复：

「易通行」不停车缴费服务已在2023年先后于7条政府收费隧道及青沙管制区（即尖山隧道、沙田岭隧道及大围隧道）顺利实施。

为了协助车主申请车辆贴、开立「易通行」户口及设定缴费方式、设定电子通知方式，以及协助作网上补缴隧道费等，运输署早前透过公开招标委聘服务承办商，自2023年2月24日起在全港25个指定港铁站设立「易通行」咨询站，其后调整至21个指定港铁站。运输署于2024年1月公布，鉴于所有政府收费隧道及青沙管制区已顺利实施「易通行」，加上超过九成车辆已获发车辆贴及开立「易通行」户口，所有「易通行」港铁咨询站已于2024年2月1日起终止服务。由2023年2月24日至2024年1月31日期间，「易通行」港铁咨询站的开支由运输署负责。总开支约为2,000万元。

「易通行」港铁咨询站的前线员工均受雇于服务承办商，运输署没有服务承办商雇员继后工作安排的相关资料。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3170)

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 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

就公共交通费用补贴计划，当局可否告知本会：

1. 本年度就执行及监察有关计划涉及的人手为何；
2. 当局去年就对营办商的内部监控系统进行定期鉴证工作、实地视察、进行运输调查的次数及成效，以及本年度的目标为何；
3. 去年至今涉及营办商滥用补贴的个案数目以及调查进度为何；
4. 有意见指当局的定期监察工作成效有限，就此当局有否评估两者的成功揭发滥用比率为何，会否加强突击检查的工作，如有详情为何，如否原因为何；
5. 当局就推展将适用的电子支付平台纳入本计划的进度为何，会否在本年度内完成工作，目标的电子支付平台数目及选拔准则为何。

提问人：梁熙议员(立法会内部参考编号：92)

答复：

1. 截至2024年2月，运输署在执行及监察公共交通费用补贴计划(补贴计划)的人手编制概列如下：

职系	职级	职位数目
运输主任	总运输主任	1
	高级运输主任	4
	一级运输主任	1
	二级运输主任	3
库务会计师	高级库务会计师	1
	库务会计师	1
会计主任	二级会计主任	1
总计		12

- 2.至4. 运输署采取一系列监管措施，以确保公帑运用得宜及减少滥用情况。每个参与补贴计划的公共运输营办商均须制定审计准则，以加强内部监控，并须每年向政府提交由独立审计师按照香港会计师公会颁布的相关准则所拟备的鉴证报告。除此之外，运输署采取的监管措施还包括进行定期运输调查以收集有关服务的营运资料及乘客数据、审核营办商提交的营运资料，以及核对八达通收费系统的交易记录等。

补贴计划下的补贴只会发放予受惠市民，而非公共交通营办商。在2023-24年度，运输署平均每月进行约170次实地视察和监察调查，期间并无发现涉及营办商滥用补贴的个案。运输署会于2024-25年度继续进行上述的监管工作，并维持每月进行相若次数的实地视察和监察调查。

5. 我们知悉不同的电子支付平台日趋普及，目前政府正积极与个别电子支付系统营办商商讨，并就在补贴计划下纳入新的电子支付系统进行筹备工作。将合适的电子支付系统纳入补贴计划时，我们须考虑有关的电子支付平台是否已普遍获各个公共交通营办商采用作收取车资。此外，由于补贴计划每天需要处理大量交易资料，纳入补贴计划的电子支付平台须符合特定的运作要求，包括有关上传和核对收费系统的交易纪录、计算和发放补贴的安排，以及监察机制等方面的要求，以确保补贴计划运作畅顺。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2648)

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 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

有关上坡地区自动扶梯连接系统和升降机系统（上坡电梯系统），政府可否告知：

- 1.2020年第一季根据修订的评审机制所筛选的20项首批推展项目的进展、开支及预算分别为何？
- 2.会否就上坡电梯系统建议项目的不同施工程序设定目标时限？有何措施加快推展项目及监督工程以确保按时完工？
- 3.过去3年，接获其他新建议项目的数量及详情为何？有何计划推展余下的建议项目及接获的其他新建议项目？
- 4.会否定期检视有关上坡地区自动扶梯连接系统和升降机系统的评审机制？

提问者：李世荣议员(立法会内部参考编号：29)

答复：

1.及2. 政府按新修订的上坡电梯系统建议评审机制为过去收到的建议作初审、筛选及订定优次。经综合评分及排名后，11项较具明确效益的上坡电梯系统建议获优先推展。运输署已就该11项优先推展项目的初步拟定走线及概念设计方案咨询相关地区的区议会或其相关委员会，并已获得支持。这11项优先推展项目的推展进度详情如下：

地区	编号	初步走线	推展进度
中西区	HKI03	由士美菲路沿蒲飞径至蒲飞路	运输署和路政署正进行初步技术可行性研究的前期工作
南区	HKI44	由渔辉道至渔光道	
湾仔区	HKI23	由活道至皇后大道东近圣若瑟小学	路政署已完成初步技术可行性研究，正进行勘测研究和设计
	HKI30	由留仙街至天后庙道	
东区	HKI34	由西湾河街至西湾河圣十字架堂	
	HKI35	由健康东街至百福道	
深水埗区	KLN04	由呈祥道行人天桥近美孚港车站至荔景山路近清丽苑商场	
沙田区	NTE04	由愉景花园旁行人路至沙田头路	
荃湾区	NTE12	由国瑞路公园至国瑞路	
葵青区	NTW10	由华星街至青山公路-葵涌段	
	NTW11	由石荫路近金石楼至大白田街	

以上项目尚在研究及设计阶段，所需的建造时间须视乎各项目的个别情况，如岩土状况、土地业权、工程复杂性等。我们会持续审视如何更有效运用公共资源及工程开支的效益，并因应最新的发展情况，包括政策发展及政府财政状况等，持续检视在规划中项目的优次缓急，适当调整推展进度。目前并未有工程开支估算及施工时间表。

至于加快施工程序的措施，路政署会循各方面考虑，包括使用适切的设计和建造技术，例如建筑信息模拟(BIM)、「组装合成」(MiC)建筑法，以缩短施工时间。在施工期间，工程团队会定期巡视工地和举行例会，监督工程进度，确保工程如期进行。

3. 过去3年，运输署共收到19项于不同地区兴建上坡电梯系统的新建议，详情如下：

地区	过去3年所收到的新建议数目
中西区	1
南区	1
九龙城	1
黄大仙	2
观塘	4
沙田	4

地区	过去3年所收到的新建议数目
葵青	4
荃湾	1
屯门	1
合共	19

考虑到可动用的资源，政府正有序推展上述11个优先项目。视乎这11个项目的推展进度及可用资源分配等因素，政府会适时按相关的评审机制对新建议进行初步可行性研究及筛选，及后将会与其他早前未被获选为优先推展项目的建议一并跟进及进行评审，以选出余下9项推展的建议项目。

4. 相比先前的评审机制，在新修订的评审机制下，初步筛选阶段会为项目进行较全面的初步技术评估，以评定建议的可行性。而详细评分阶段则会从「社会效益」及「成本效益」两方面进行独立评分，因此，被选出的建议对地区的市民既有明确的效益及认受性，同时亦具备成本效益。现行的评审机制较先前的评审机制已改善了评选项目的标准及制定项目推展优次的方法，政府现阶段没有计划检视该评审机制。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1436)

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 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

局方在纲领(2)下2024-25年度需要特别留意的事项中提到，将继续监督各项智慧出行措施的进度和发展，包括智慧交通基金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. (a) 在2023年及(b) 预计在2024年，「智慧交通基金」(i) 批出的资助项目、(ii) 每个项目获批资助金额及(iii) 每个项目的开始及完成日期为何；
2. 局方有无为「智慧交通基金」批出的资助项目订立绩效指标（如要求在特定时间内开始 / 完成项目、投入实际应用等）；如有，详情为何；如否，原因为何；
3. (a) 在2023-24年度及(b) 预计在2024-25年度，局方为「智慧交通基金」提供支援的(i) 专责人手及(ii) 薪酬开支为何？

提问人：陆颂雄议员(立法会内部参考编号：1)

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，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2024年2月，基金已批出50份申请，涉及总资助金额约3.35亿元。

此外，截至2024年2月底，基金于2023-24年度已批出14份申请，涉及资助金额约1.322亿元。获批项目的详情载于附件。至于2024-25年度，基金目前已收到八份正式申请，涉及约0.865亿元的资助金额。基金秘书处正审视申请，如申请的资料齐备将安排于基金管理委员会会议审批。

2. 每个基金项目都会设有与研究内容和项目特性相关的绩效指标(例如预测准确度、未来使用者数量等)。基金秘书处和基金管理委员会在审批阶段中也会考虑这些指标。在项目完成后,秘书处和管理委员亦会评估研究成果是否符合申请机构所预期的成效。
3. 就基金而言,运输署开设了两个有时限的公务员职位(包括一名高级工程师和一名机电工程师 / 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总额的15%。

智慧交通基金于 2023-24 年度(截至 2024 年 2 月底)获批项目

项目名称	项目概要	获批资助金额	开始日期	预计完成日期
开发一套便利视障人士出行的人工智能电脑视觉解决方案 ²	本项目旨在开发人工智能电脑视觉技术，并透过专门设计的手机应用程序和智能眼镜以识别障碍物、巴士站和巴士，便利视障人士出行和提高道路使用的安全，从而鼓励视障人士更多地使用公共交通工具，以提高道路使用效率。	\$1,514,000.00	2023年8月	2024年7月
提升交通智慧及出行安全的智能运输数据系统 ¹	本项目旨在开发一个智能的运输数据系统，以实现更智能的交通和更安全的出行。该系统将利用人工智能物联网(AIoT)和地理空间人工智能(GeoAI)技术，实时计算及分析道路和交通状况。	\$7,629,654.94	2023年9月	2025年8月
自动驾驶巴士于公共道路上运行的试点项目 ²	本项目旨在开发香港首辆于公共道路上运行的无人驾驶自动穿梭巴士(AIBus)。项目将以西九文化区作为试验平台，当中包括进行车联网(V2X)解决方案的研发。该项目将构建并促进AIBus、建筑物、道路基础设施、访客和道路使用者之间的信息连系。同时，该	\$19,998,500.00	2023年10月	2025年10月

项目名称	项目概要	获批资助金额	开始日期	预计完成日期
	项目将为香港未来在公共道路采用自动驾驶技术提供实用数据。			
开发新一代交通事故风险管理解决方案(ARM) ²	本项目旨在研发一套交通事故风险管理系统解决方案(ARM)，包括新一代高级驾驶辅助系统(ADAS)、电子数据记录系统(EDRS)、超速警报系统(OAS)、警报按钮系统(ABS)、车辆故障预测系统(PMS)及驾驶行为和车队管理监测系统(DBMS)，以改善驾驶安全。	\$13,440,750.00	2023年12月	2025年5月
智能的士云咪表营运、统计及数据分析系统 ²	该项目旨在开发香港首个的士营运数据统计及分析平台。平台将透过远程搜集计程表数据，分析的士的营运情况。项目亦研发智能计程表，使用空中下载(OTA)技术自动更新的士收费，免除手动调较。司机数据库和行车记录将被上传到云端平台，为的士车队管理公司及的士车主提供全面的司机驾驶行为和风险参考。	\$10,634,000.00	2023年12月	2024年11月
安全及高效运输组装合成建筑模块的智慧规划平台 ²	本项目旨在研发一个组装合成建筑模块运输智慧规划平台，该平台将提供智能三维扫描路径分析、路径选择和交通影响评估构成的三大核心技术，实现于	\$19,326,900.00	2023年12月	2025年11月

项目名称	项目概要	获批资助金额	开始日期	预计完成日期
	本港进行安全和高效的组装合成建筑模块运输。			
专线网联自动驾驶巴士 ²	项目将设计专线网联自动驾驶巴士，连接香港科学园区和大学港铁路站，行驶复杂的道路环境如回旋处及公共交通交汇处。	\$19,995,050.00	2023年12月	2025年12月
设计基于交通状况数据对司机情绪预测的导航系统 ¹	项目旨在开发一套具有情感关怀的创新导航系统，采用机器学习技术模拟交通环境，分析其对司机情绪的影响，并应用路线规划算法，选择既能提高驾驶效率又能照顾司机情绪的适合路线，从而提升驾驶安全。	\$2,742,898.70	2024年1月	2025年12月
多种模式的超本地化物流系统 ²	本项目旨在透过研究新型物流模式，对历史配送订单数据进行大数据分析，以确定高密度派送地点，并有效结合步行者和车辆完成运输流程。项目旨在减少车辆的使用，提高派送效率，并降低道路整体使用量。	\$3,916,070.00	2024年1月	2024年12月
具交通流量感知的货车队列技术及其对道路网络的作用 ¹	本项目将为香港的物流公司提供具交通流量感知的货车队列协调解决方案，设计相关算法使货车队列协调者能根据交通挤塞情况安排货车队列，并使用	\$1,741,655.16	2024年2月	2026年1月

项目名称	项目概要	获批资助金额	开始日期	预计完成日期
	SUMO模拟器研究协调货车队列对屯门公路的交通影响。			
基于数字孪生的大跨桥梁健康监测 ²	本项目旨在开发一个基于数字孪生技术的长跨度桥梁健康监测平台，并以青马大桥为应用案例，作研发桥梁交通自动监测系统、桥梁疲劳损伤评估和预测系统、车辆护栏碰撞监测系统以及强风下车辆安全评估系统。监测平台将结合桥梁监测传感器、人工智能技术、有限元分析和桥梁信息模型，以提升道路网络及路面使用效率，提升驾驶安全。	\$13,404,400.00	2024年2月	2026年1月
开发一套结合人工智能及位置服务的辅助导航及防撞系统 ¹	本项目旨在研发一套适用于城市环境的低成本高精度协同定位方案。该方案将包括开发一套算法以解决因为楼宇遮挡及反射而引起的卫星定位偏移问题，同时将研发防撞预警应用程序，用于发出早期警示并进行紧急干预，从而减少视觉盲区内的碰撞风险。	\$6,697,542.56	2024年4月	2026年4月
管理城市泊位的区块链信息物理系统 ¹	项目将利用Web 3.0和区块链技术，建立驾驶者的去中心化身份，实现停车场的智能出入控制，并开发时空聚集性分析	\$3,953,542.31	2024年5月	2026年4月

项目名称	项目概要	获批资助金额	开始日期	预计完成日期
	系统，利用人工智能(AI)评估车位的供应与需求情况。			
基于空天地多传感器信号构建香港高清地图的人工智能模型 ¹	本项目旨在研发一套基于空天地多模态传感器信号生成香港高清晰度地图和半高清地图的创新人工智能模型，以提供更精确的道路属性及提升路面使用效率和辅助及自动驾驶车辆的安全性。	\$7,186,008.45	有待确定 ³	有待确定 ³

注1：纯研究项目

注2：研究和应用项目

注3：新获批项目的开始及完成日期有待签署资助协议后确定

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1437)

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 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

局方在纲领(2)下2024-25年度需要特别留意的事项中提到，将继续监督各项智慧出行措施的进度和发展，包括智慧交通基金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. (a)在2023年及(b)预计在2024年，新落成启用之自动泊车系统的(a)地点、(b)泊车位数量、(iii)造价、(iv)泊车收费为何，及(v)政府有无就该系统批出任何资助；
2. 现时市面上有无适用于自动泊车系统的充电设备，让电动车能够在泊车时充电；如有，局方会否考虑引入本港；
3. (a)在2023-24年度及(b)预计在2024-25年度，局方为推行自动泊车系统项目提供支援的(i)专责人手及(ii)薪酬开支为何？

提问人：陆颂雄议员(立法会内部参考编号：2)

答复：

1. 荃湾海盛路及大埔白石角的短期租约停车场内的自动泊车系统相继于2021年11月及2022年12月投入服务。我们预计2024年内，位于深水埗通州街与钦州街交界和油麻地海泓道的短期租约停车场内的自动泊车系统亦将陆续启用，两个停车场分别提供约210个和约200个泊车位(包括传统泊车位和自动泊车系统泊车位)。短期租约停车场的自动泊车系统由相关短期租约用地承租人斥资设立，并以商业形式营运及决定泊车收费。运输署没有备存相关的自动泊车系统的造价资料，亦没有就该系统批出任何资助。

2. 现时市场上并未有成熟及经证明稳妥可在多层或多方向运行的自动泊车系统安装的电动车充电设施，国际间亦未有在自动泊车系统装设电动车充电设施的特定标准，相关部门正积极检视不同地区应用自动泊车系统的最新发展。待技术发展成熟，政府会研究提供配备充电设施的自动泊车位。
3. 推展自动泊车系统项目的工作一直由运输署现有人员执行，故涉及的人手开支没有详细分项。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1438)

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 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

就「香港出行易」應用程式，政府可否告知本会：

1. (a)在2023年及(b)预计在2024年，「香港出行易」的(i)下载次数、(ii)使用次数、(iii)新增的功能为何；
2. (a)在2023-24年度及(b)预计在2024-25年度，运输署就「香港出行易」的(i)人手、(ii)薪酬开支及(iii)系统维护开支为何；
3. 鉴于有市民反映「香港出行易」交通消息推送并不及时，亦未有提供所有私营停车场的泊位数量，署方将如何解决这些问题？

提问人：陆颂雄议员(立法会内部参考编号：3)

答复：

1. 截至2024年2月，「香港出行易」流动應用程式的累计下载次数逾260万，平均每日点击率约为16万。我们预计「香港出行易」的下载次数将于2024-25年增加至约270万，而点击率则会增加至平均每日约18万次。

于2023年，「香港出行易」流动應用程式优化及增加之功能包括优化过境口岸交通资讯介面，优化主页书签功能及提供过海隧道实时收费资讯等。

未来，「香港出行易」将会持续优化现有功能，当中包括加强「港车北上」口岸范围的实时交通信息发布、为各种功能增设主画面小工具以及提升用户体验等等。运输署亦会继续留意各项智慧出行项目的推进情况并适时开发新功能以配合、推广及促进智慧出行在香港的发展。

2. 运输署「香港出行易」的工作由该署现有人员执行，涉及的人手及薪酬开支没有详细分项。

在2023-24年度及预计在2024-25年度用于维持「香港出行易」流动应用程序的营运开支(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 (万元)
2023-24	342
2024-25	430 (预计)

备注：开支金额调整至最接近的1万元

3. 「香港出行易」内的交通消息推送涵盖各种不同类型的资讯，包括「道路事故」、「交通繁忙」、「铁路事故」、「公共运输服务消息」、「交通安排」、「运输署消息」、「天气警报」以及「其他消息」等。透过个人化设定，用户可以根据所选择的地区、时间、讯息类别等收取各种交通消息之推送，以配合其出行需要。因应不同情况，「香港出行易」会根据用户之个人化设定，于数分钟内推送选定之资讯予使用者。

私人停车场的空置泊车位资讯方面，截至2024年2月底，「香港出行易」已发放654个停车场的空置泊车位资讯，当中474个为私人停车场，涉及超过91,600个私人停车场泊车位。

地政总署已于2018年年中起，在新订立的公众停车场短期租约加入相关条款，要求营办商必须提供实时空置泊车位资讯，相关数据会于「香港出行易」内发放。

政府已于2021年2月11日为合适的新土地契约制定了相关条款，要求业主于有关新发展项目落成后，向运输署提供实时泊车位资讯，并于「香港出行易」内发放。运输署会继续鼓励2021年2月11日前签订地契但仍未发放资讯的私人停车场营办商提供实时空置泊车位资讯。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1439)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 签发车辆牌照及驾驶执照

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就运输署驾驶考试服务，政府可否告知本会：

1. (a)在2023年及(b)预计在2024年，运输署驾驶事务组举行各类驾驶考试的次数（以下表列出，1人次应考作1次计算）；

	(a)	(b)
(i) 甲部（电脑化笔试）		
(ii) 私家车（合并试）		
(iii) 私家车（乙部试）		
(iv) 私家车（丙部试）		
(v) 电单车（乙部试）		
(vi) 电单车（丙部试）		
(vii) 轻型货车（合并试）		
(viii) 轻型货车（乙部试）		
(ix) 轻型货车（丙部试）		
(x) 中型货车		
(xi) 小巴		
(xii) 巴士		
(xiii) 的士（电脑化笔试）		
(xiv) 重型货车		
(xv) 挂接车辆		

2. (a)在2023年及(b)预计在2024年，运输署驾驶考试中心开放的日数（以下表列出，一个上午/下午作0.5日计算）：

	(a)	(b)
(i) 跑马地驾驶考试中心		
(ii) 扫杆埔驾驶考试中心		
(iii) 常安驾驶考试中心		
(iv) 新港驾驶学院（鸭脷洲）内的驾驶考试中心		
(v) 忠义街驾驶考试中心		
(vi) 天光道驾驶考试中心		
(vii) 油塘驾驶考试中心		
(viii) 培正道驾驶考试中心		
(ix) 白云街驾驶考试中心		
(x) 新观塘驾驶学院内的驾驶考试中心		
(xi) 永孝街驾驶考试中心		
(xii) 荃湾驾驶考试中心		
(xiii) 石荫驾驶考试中心		
(xiv) 源安驾驶考试中心（流动考试中心）		
(xv) 货柜码头南路驾驶考试中心（流动考试中心）		
(xvi) 香港驾驶学院（沙田）内的驾驶考试中心		
(xvii)香港驾驶学院（元朗）内的驾驶考试中心		

3. (a)在2023-24年度及(b)预计在2024-25年度，运输署(i)一级考牌主任及(ii)二级考牌主任的(1)人手及(2)薪酬开支分别为何；

4. 鉴于现时署方亦已在星期六提供驾驶考试服务，请问是否考牌主任是否涉及超时工作；如有，(a)超时工作薪酬开支为何，(b)考牌主任平均每周工作时数为何？

提问人：陆颂雄议员(立法会内部参考编号：4)

答复：

1. 2023年已举行及预计在2024年安排各类驾驶考试次数表列如下(请见下一页)：

驾驶考试类别	2023年已举行的次数 ^{注1}	2024年预计安排的次数 ^{注2}
(i) 甲部(电脑化笔试)	52 654	56 000
(ii) 私家车(合并试)	30 221	61 000
(iii) 私家车(乙部试)	2 298	
(iv) 私家车(丙部试)	23 434	
(v) 电单车(乙部试)	10 230	31 500
(vi) 电单车(丙部试)	13 440	
(vii) 轻型货车(合并试)	29 599	64 500
(viii) 轻型货车(乙部试)	1 987	
(ix) 轻型货车(丙部试)	26 839	
(x) 的士(电脑化笔试)	11 398	14 500
(xi) 中型货车	7 316	21 400
(xii) 小巴	253	
(xiii) 巴士	4 073	
(xiv) 重型货车	3 893	
(xv) 挂接车辆	1 793	

注1：由于实际举行的驾驶考试次数会受天气或其他特殊原因(如交通意外)影响而未能举行或完成，以及已报名参加驾驶考试的考生有机会因个人理由缺席驾驶考试，因此实际举行的驾驶考试次数一般会少于已安排的驾驶考试次数。

注2：2024年预计安排的私家车、电单车及轻型货车驾驶考试次数，并没分别就合并试 / 乙部试 / 丙部试作详细分项，有关安排会视乎实际需求而定。

2. 2023年及预计在2024年驾驶考试中心开放的日数表列如下：

驾驶考试中心		开放日数 ^{注1}	
		2023年	2024年
(i)	跑马地驾驶考试中心	152	预计2024年驾驶考试中心的开放日数与2023年相若
(ii)	扫杆埔驾驶考试中心	203	
(iii)	常安驾驶考试中心	147	
(iv)	鸭脷洲驾驶学校内的驾驶考试中心	207	
(v)	忠义街驾驶考试中心	260	
(vi)	天光道驾驶考试中心	260	
(vii)	油塘驾驶考试中心	257	
(viii)	培正道驾驶考试中心	241	
(ix)	白云街驾驶考试中心 ^{注2}	30	
(x)	新观塘驾驶学院内的驾驶考试中心	98	
(xi)	永孝街驾驶考试中心	152	
(xii)	荃湾驾驶考试中心	242	
(xiii)	石荫驾驶考试中心	157	
(xiv)	源安驾驶考试中心(流动考试中心)	70	
(xv)	货柜码头南路驾驶考试中心(流动考试中心)	15	
(xvi)	小沥源驾驶学校的驾驶考试中心	262	
(xvii)	元朗驾驶学校内的驾驶考试中心	261	

注1：运输署驾驶考试中心的开放时间一般为星期一至五(公众假期除外)。另外，运输署由2023年3月起，在星期六额外进行驾驶考试，以缩短轮候时间。因此，如驾驶考试中心于星期六有开放，会算作开放日。

注2：白云街驾驶考试中心于2023年9月4日启用。

3(a). 截至2024年3月1日，运输署共有69名二级考牌主任及14名一级考牌主任，按薪级中点估计的年薪值计算的每年员工开支分别约为3,265万元及921万元。

(b). 预计在2024-25年度，运输署共有70名二级考牌主任及14名一级考牌主任，按薪级中点估计的年薪值计算的每年员工开支分别约为3,313万元及921万元。

4. 运输署会按实际运作需要，在不同情况下安排职员逾时工作。为了增加考试时段，以缩短重考生的轮候时间，运输署安排部分职员于星期六额外工作，在2023-24年度(截至2024年2月)，相关逾时工作时数约为10 300小时，而涉及的员工开支约为220万元。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1440)

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 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

运输署表示，在2023年，署方在政府收费隧道及青沙管制区陆续推行「易通行」（即不停车缴费系统），让驾驶者无须在收费亭停车亦可以遥距方式缴付隧道费。就此，政府可否告知本会：

1. 自「易通行」推行以来，各条隧道扣费错误的次数为何（按月、按车种列出）；
2. 鉴于据报，在2023年12月，「易通行」承办商曾使用错误收费表，导致约4,700辆使用西区海底隧道的车辆被多收隧道费，署方对承办商有否进行惩处；如有，详情为何；如否，原因为何；
3. (a)在2023-24年度及(b)预计在2024-25年度，署方就「香港出行易」的(i)人手、(ii)薪酬开支及(iii)系统维护开支为何？

提问人：陆颂雄议员(立法会内部参考编号：5)

答复：

- (1) 自「易通行」实施至2024年2月期间，与隧道费相关的查询 / 投诉个案平均每日约68宗，占整体使用「易通行」的每日平均车流量(约410 000架次)约0.017%。相关个案数字按月载列如下(运输署没有备存按车种及隧道划分的个案数目)：

月份	与隧道费相关的查询 / 投诉个案数目
2023年5月	524
2023年6月	1 527
2023年7月	2 395
2023年8月	2 476
2023年9月	2 165
2023年10月	2 162
2023年11月	2 596
2023年12月	2 649
2024年1月	2 194
2024年2月	1 688
总计	20 376

经调查后，有关个案不涉及系统问题，主要成因归纳如下：

- (a) 部份个案涉及未有安装车辆贴的私家车，加上部分车辆所刻印在车牌的号码未必足够清晰而令自动车牌识别系统未能准确辨认，故此需要隧道费服务商进行人手辨认，而在人手辨认的过程中偶有出错；以及
- (b) 部份个案涉及使用车种贴的私家车或使用司机卡的的士，未有按安装指引正确地安装车种贴 / 司机卡，因而影响「易通行」系统准确地感应相关车种贴 / 司机卡。

就上述的情况，隧道费服务商已采取以下相应的措施，包括：

- (a) 开发专属程式以提升系统辨识车牌号码的能力，并加强培训前线员工；以及
- (b) 于「易通行」网站及向的士业界提供详细的安装车种贴 / 司机卡的安装指引及教学短片，供用户参考。此外，隧道费服务商亦在四个服务点提供为用户检查车种贴 / 司机卡安装情况的服务。
- (2) 「易通行」实施至今，西区海底隧道于2023年12月18日曾短暂发生一宗因人为疏忽而导致错收隧道费的事件。运输署已即时要求隧道费服务商退还款项，严肃调查以及即时堵塞错误漏洞。服务商已作出内部惩处，包括对相关人员进行书面警告及终止主管人员的职务。运输署已

于2023年12月22日发出新闻稿交代事件始末，并正密切监督服务商采取跟进改善工作，包括安排独立审计检视服务商的操作，以确保同类事件不再发生。

- (3) 运输署「香港出行易」的工作由该署现有人员执行，涉及的人手及薪酬开支没有详细分项。

在2023-24年度及预计在2024-25年度用于维持「香港出行易」流动应用程序的营运开支(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 (万元)
2023-24	342
2024-25	430(预计)

备注：开支金额调整至最接近的1万元

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1443)

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 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

运输署在纲领(1)下2024-25年度需要特别留意的事项中提到，将继续推展《交通运输策略性研究》，以勾划长远的策略蓝图；而根据署方在2023年12月15日向立法会交通事务委员会提交的文件（CB(4)1067/2023(02)），其中一项建议是引入「迈向智慧公路管理应用」。就此，政府可否告知本会：

1. 在现有道路上，署方初步建议在(a)何等路段推行(b)何种智慧公路管理应用，(c)预计启用时间及(d)造价如何；
2. 署方会否考虑在新建快速公路或主干路上全面推行智慧公路管理应用；如会，方案如何；如否，原因为何；
3. 署方的智慧公路管理应用措施将如何与区域交通控制系统及实时交通灯号调节系统互相配合、发挥更佳协同效应，使车流更加畅顺？

提问人：陆颂雄议员(立法会内部参考编号：8)

答复：

1. 为测试相关技术及了解驾驶人士使用智慧公路时的驾驶习惯，运输署拟于汀九桥南行线推展智慧公路的先导计划，优化该路段的交通管制及监察系统，提升该路段应对交通事故的能力。

上述的先导计划会于汀九桥南行线进行，并在首阶段把现有路肩转为备用行车线，供突发事故或紧急情况时使用。我们的目标是在2024年内开展先导计划，整项计划的预计开支为3,820万元。

2. 就新建的道路,我们会在目前规划中的主要干道项目考虑适当地引入智慧公路管理系统的设计,尽量使用最少额外土地及建造成本,灵活地提升道路的运载效率,配合未来运输发展需求。

3. 随着在主要干道逐步推展智慧公路,运输署可以更广泛地收集和分析交通数据,从而实施更全面和有效的交通管理,包括配合区域交通控制系统及实时交通灯号调节系统等,以提升道路网络的使用效率及在应对事故时的抗御力。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1445)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 签发车辆牌照及驾驶执照

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

署方在纲领(2)下2024-25年度需要特别留意的事项中提到，将继续监督在香港推动测试和应用自动驾驶车辆，以及订立和实施新的规管制度。就此，政府可否告知本会：

1. (a)在2023-24年度及(b)预计在2024-25年度，署方就督导自动驾驶车辆的(a)人手、(b)薪酬开支、(c)设备开支及(d)顾问费用（如有）为何；
2. (a)在2023年年底及(b)预计在2024年年底，本港已 / 将有哪些(i)私家道路及(ii)公众道路开放自动驾驶车辆进行测试？

提问人：陆颂雄议员(立法会内部参考编号：10)

答复：

1. 政府先后于2023年5月及2024年1月完成《2023年道路交通(修订)(自动驾驶车辆)条例》及《道路交通(自动驾驶车辆)规例》(第374AA章)的修例工作，为自动驾驶车辆(自动车)在香港的进一步测试和应用提供具弹性的规管框架，容许业界在香港更广泛地测试和应用自动车，而同时确保公众安全。新的自动车规管框架已于2024年3月1日实施。运输署亦于同日发布了《自动驾驶车辆测试及先导使用实务守则》(《实务守则》)，列明测试和使用自动车的详细技术、安全和操作要求。

运输署在2022年委托顾问研究内地及海外在自动车规管制度及相关技术标准方面的最新发展，以落实《实务守则》的技术细节以及日后适时作出更新。在2023-24年度相关顾问研究开支为75,000元，预计2024-25年度顾问费用大致相约。其他相关工作由运输署现有人员执行，涉及的开支没有详细分项。

2. 自2017年开始，运输署根据《道路交通(车辆登记及领牌)规例》(第374E章)向个别自动车发出「车辆行驶许可证」以进行自动车测试，并按个别情况订定特定条件，以促进自动车在香港的测试和应用。截至2024年2月，运输署已先后就19辆自动车发出「车辆行驶许可证」，以让该等自动车于10个地点进行测试，包括大学校园、西九文化区、香港科学园及个别私人屋苑等，当中有九辆仍在进行路面测试。

至于2024年3月1日实施的自动车新规管框架并无限定进行自动驾驶测试的地区或规模，申请人可按其自动车测试或使用的目标考虑其测试地区或路线，向运输署提出申请自动车先导牌照。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1446)

总目： (186) 运输署
分目： (-) 没有指定
纲领： (2) 签发车辆牌照及驾驶执照
管制人员： 运输署署长 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

运输署在纲领(2)下2024-25年度需要特别留意的事项中提到，将继续协助运输及物流局处理牌照事宜，以方便来自广东及澳门并驾车途经港珠澳大桥的自驾旅客使用机场管理局将于香港口岸人工岛发展的自动化停车场，并监督继续支援推行「港车北上」及制定「粤车南下」的安排。就此，政府可否告知本会：

1. (a)在2023-24年度及(b)预计在2024-25年度，署方就处理「港车北上」申请的(a)人手、(b)薪酬开支、(c)系统维护开支及(d)顾问费用（如有）为何；
2. 特区政府有否与广东省及澳门特区政府商讨优化「港车北上」的申请流程，乃至利用「跨境通办」一站式完成申请；如有，方案及落实时间表为何；如否，原因为何；

提问人：陆颂雄议员(立法会内部参考编号：11)

答复：

1. 「港车北上」的工作主要由运输署现有人员执行，其开支已纳入运输署的整体拨款及编制内，并没有分项数字，亦没有顾问费用。为提升处理「港车北上」申请的能力及效率，在2023-24年度，运输署共开设15个外判人员职位，相关薪酬预算开支约为185万元。而相关的系统启用首年的费用已包括在开发费用内，故没有额外的维护开支。在2024-25年度，预计所需外判人手及薪酬开支与2023-24年度相若，而系统维护开支约为96万元。

2. 自「港车北上」于去年7月实施以来，粤港两地政府一直密切联络并留意其实施情况，适时推行优化措施为申请人提供更佳便利及出行体验。有关措施包括 –

- (a) 接受申请数目：由开放申请后首星期每个工作天接受200个申请，已增加至现时每个工作天接受300个申请，足够应付需求。此外，为了善用申请名额，运输署设有递补机制，将未有按获分配的申请时间内递交申请的申请者名额，拨入再下一轮的申请名额当中，以期充分利用每次的申请名额；
- (b) 预约出行：为令出行安排更灵活，由去年10月起每天出行时段已由六个调整至四个，而指定日子预约安排亦已于今年2月作优化，缩短预约出行的期限及取消预约出行的期限(分别由两个历日及三个历日缩短至出行日子前一个历日的中午十二时或之前)；以及
- (c) 车辆查验：在香港专设为「港车北上」车辆查验中心已由最初1间增加至现时3间，服务时间亦延长至晚上及周末；以及由今年3月起，若申请人在其车辆查验合格后的两年内再次提交「港车北上」申请，而申请人的内地电子临时入境机动车牌证仍然有效，及申请人及车辆维持不变，可获豁免进行车辆查验。

为便利市民申请「港车北上」，运输署已推出一站式网上申请系统(www.hzmbqfs.gov.hk)以处理抽签、申请及预约出行。在申请流程方面，合资格的申请人可透过上述运输署指定网站递交申请，运输署作初步审批后会直接把申请上传内地审批。内地亦设有一站式网上系统(港车北上管理服务系统)处理内地审批程序。申请人会透过该内地系统继续处理内地申请步骤，当中包括申请人会接获内地部门要求进行车辆查验，申请人可选择车辆查验服务的指定机构进行验车。车辆查验机构会将查验结果直接上传予内地部门办理，以简化办理申请的流程。经审核验车程序后，申请人会透过内地系统接获通知购买保险，申请人可选择于不同的保险机构购买「机动车交通事故责任强制保险」(交强险)或「等效先认」保险，并把已购买保险后的保险证明上载至内地的系统，供内地部门审批。

两地政府会继续密切留意「港车北上」的运作情况及与相关的部门保持联络，适时检视及优化「港车北上」的安排。

– 完 –

管制人员的答复

(问题编号：0055)

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 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

运输署正联同机电工程署在各区共约100个行人过路处黑点或过往较多出现车辆与行人碰撞意外的交通灯控制路口，安装投射红光的辅助装置，确保行人过路安全。就此，当局可否告知本会：

- 1.目前为止，当局在多少个行人过路处加装了新型辅助装置？成效如何？
- 2.其他地区例如南韩首尔、内地多个城市等，亦不乏类似的行人过路装置，但甚少有装置是直接投射红色强光到马路等候处，而是在地面或沿路边加装LED灯，除了有效提升美观度外，更不会将强光直接投射到等候过路的行人上，令市民感到不适。局方未来会否考虑升级或改善装置？预计费用为多少？
- 3.成本方面，采购及安装每组新型辅助装置约为1.6万港元，鉴于社会上有不同意见，认为成本偏高，更质疑辅助装置的必要性。局方未来会否因应实际情况，更针对性地为特定地点加装辅助装置？

提问人：马逢国议员(立法会内部参考编号：5)

答复：

- (1) 截至2024年2月底，连同运输署于2022年7月分别在4个行人过路处试点安装会投射红光的新型辅助行人过路装置(辅助装置)，现时已共在21个地点完成安装辅助装置。根据香港大学于2023年初完成的评估，安装辅助装置后行人在「红色人像」灯号亮着时横过马路的情况整体减少了约四分之一，成效正面。

(2)及(3) 运输署有留意不同国家 / 地区提供类似功能的辅助装置。由于香港的行人路环境一般较狭窄及使用量高，导致安装在地面的辅助装置较易耗损，因此选用了较适合香港道路环境，由上方投射对人体无害的红光的辅助装置。现时全港有近2 000个地点设有由交通灯控制的过路处。继2022年在4个行人过路处试点安装的辅助设施取得正面成效后，运输署现阶段拣选了100个出现较多车辆与行人碰撞意外的交通灯控制行人过路处黑点陆续安装辅助装置，以加强保障行人过路安全，并正陆续安装。每套辅助装置的材料和安装成本约16,000元。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2370)

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 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

在现有的「二元乘车优惠」机制下，合资格的长者或残疾人士搭乘参与计划的交通工具时只需支付港币2元，相关的车资差额则由政府补贴，而在去年。而财政司司长已在本年度的「财政预算案」表示已要求相关部门检视「二元乘车优惠」及「公共交通费用补贴计划」计划，期望在财政上可持续模式继续提供有关服务。就此，政府可否告知本会：

请列出过去一年「公共交通费用补贴计划」计划的总开支为何？市民领取津贴总金额为何？

提问者： 尚海龙议员(立法会内部参考编号：17)

答复：

在2022-23年度，公共交通费用补贴计划(补贴计划)的实际总开支为31.62亿元，其中31.25亿元为受惠市民在计划下领取的补贴，占总开支约99%。政府一直尽力减省补贴计划的行政费用，补贴计划在2022-23年度的经常开支(扣除补贴金额)为3,700万元，约相当于该年度实际总开支的1%。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0741)

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 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

二零二四至二五年度内，运输署将会继续协助运输及物流局制定提升的士服务质素的措施。当局可否告知相关工作计划的详情及时间表？

提问人： 邵家辉议员(立法会内部参考编号：28)

答复：

政府早前检视了整体的士营运和管理，并提出一系列措施以提升个人化点对点交通服务的整体质素和形象，以促进的士业的长远健康发展，当中包括引入的士车队制度，以及就某些与的士司机相关的罪行引入的士司机违例记分制度(记分制)及两级制罚则等。有关的法例修订已于2023年12月获立法会通过，并于同月22日刊宪。

在上述的措施当中，的士车队制度是一个全新的规管制度，运输署可发出的士车队牌照，并透过法定要求和牌照条件，监察车队持牌人的表现，以及要求车队持牌人须满足各项有关车队的士或司机的要求。运输署现正积极进行筹备工作，并计划在今年4月邀请业界申请的士车队牌照。运输署会继续积极推动及协助业界组建车队，让车队的士可早日投入营运。

在加强打击的士司机不当行为方面，两级制罚则已经生效，而记分制将会于今年9月22日生效。两级制罚则针对在现行法例下四项与的士司机有关且性质较严重罪行(包括滥收车资、两项与拒载相关的罪行，以及毁损、损坏或更改的士咪表)，而记分制则涵盖11项与的士司机有关的现行罪行。在记分制下，视乎罪行的严重性，的士司机可被记3分、5分或10分。如在任何两年期间内，某的士司机被记10分或以上，运输署署长会要求该人在指定限期内自费修习并完成的士服务改进课程；如被记15分或以上，该人则可被取消驾驶的士资格一段时间。运输署会在记分制生效前，向的士业界详

细解释法例的执行细节，以便业界掌握记分制的运作。另一方面，运输署正进行有关的士服务改进课程的筹备工作，包括遴选提供的士服务改进课程的机构。运输署预计于2024年上半年完成相关的筹备工作。

此外，早前立法会法案委员会在审议与上述措施有关的条例草案时，有议员建议政府应考虑强制所有的士必须在车厢内安装中央云端摄录系统，以便当的士司机与乘客发生争议时，执法部门可提取相关影像档案作为客观的佐证，保障司机及乘客双方的权益，同时亦有助提高的士行车安全。就此，运输署已于今年年初启动研究，探讨有关建议的可行性和其他相关事宜，并计划于今年内咨询的士业界的意见，从而凝聚共识，考虑是否推行有关强制措施。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0742)

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 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

二零二四至二五年度内，运输署将会继续促进跨境交通和运输服务及陆路边境管制站设施的规划和顺利运作。就此，当局可否告知：

1. 鉴于据报现时使用文锦渡口岸过境的旅客较少，当局会否考虑增拨资源，完善该区域往返市区的公共交通系统，鼓励市民和旅客选用文锦渡口岸以分流其他陆路口岸通关压力；及
2. 有否制订应急方案并预留一定预算开支及人手，以备在重大节庆及盛事期间作交通协调，满足旅客突增的跨境交通需求；如有，详情为何？

提问人：邵家辉议员(立法会内部参考编号：29)

答复：

1. 文锦渡管制站为跨境车辆及旅客提供出入境清关服务，亦提供货检服务，包括运载鲜活食物货车。现时从内地经陆路运载鲜活食品的货车，主要经文锦渡口岸进入香港，并接受食物安全中心人员抽查。而从内地经陆路运载活生食用动物的货车，必须经文锦渡口岸进入香港，并接受食物安全中心人员检验。以2023年的数字计算，经文锦渡管制站出入境的旅客人数每日平均约3 600人次。鉴于文锦渡口岸供客运使用的设施的设计容量，现时该口岸的客运服务主要由跨境巴士提供，包括1条全日由上水市中心至文锦渡的跨境巴士路线，方便市民使用文锦渡口岸往返深圳，而有关跨境巴士服务能满足需求。
2. 运输署会与公共交通营办商就节日、大型节庆及盛事活动预先制定计划，确保相关的公共交通服务能满足增加的乘客需求。运输署的紧急事故交通协调中心亦会24小时运作，监察各区，特别是口岸及主要车

站在节日或重大盛事期间的交通情况，适时作出应对措施，并透过不同渠道发放最新交通资讯。另外，当保安局启动紧急事故监察及支援中心时，运输署也会参与及配合该中心的相关工作。

上述工作由运输署现有人员执行，属于整体职务，故涉及的开支及人手没有详细分项。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1207)

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 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

运输署的职责，是监察现有铁路服务，评估新铁路对其他公共运输工具的影响，并在铁路沿线维持协调的公共运输服务网络，就此，当局可否告知本会：

- (a) 2023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人计算的载客率)；
- (b) 2023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人计算的载客率)；
- (c) 2023年港铁各路线繁忙时间的乘客量，包括重铁和轻铁(以每平方米站立4人计算的载客率)；
- (d) 以每平方米站立4人计算，2023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；及
- (e) 过去3年港铁各路线编制及非编制维修人员的数目，包括重铁和轻铁；
- (f) 过去3年港铁各路线的列车数目及卡数分布，包括重铁和轻铁。
- (g) 过去5年港铁发生半小时或以下、31分钟至3小时、3至4小时，以及逾4小时事故的性质、次数及罚款（如有）；
- (h) 港铁过去5年讯号故障的次数（以年计），以及分别因硬件和软件而发生的次数。

提问人：田北辰议员(立法会内部参考编号：18)

答复：

(a)至(d)

2023年各重铁和轻铁路线在早上最繁忙一小时最繁忙单向路段的可载客量、乘客量、载客率及最繁忙路段资料分别载列于附件一及附件二。

(e) 过去3年(截至每年12月31日)，香港铁路有限公司(港铁公司)的重铁和轻铁系统维修人员编制数目分别为5 580人(2021年)、5 687人(2022年)和5 839人(2023年)。

港铁公司亦会透过不同安排暂时填补员工空缺，包括安排合约代工在港铁员工督导下协助维修工作。过去3年(截至每年12月31日)实际聘用的合约代工数目分别为468人(2021年)、440人(2022年)和432人(2023年)。

(f) 过去3年，各重铁路线和轻铁的列车和车卡数目载列于附件三。

(g) 过去5年，由港铁公司控制范围内的因素引起并导致服务延误事故的宗数、成因，以及港铁公司根据「服务表现安排」及经优化的「服务表现回赠」安排所拨出的款额载列于附件四。

(h) 根据现行铁路事故通报机制，任何铁路事故若影响列车服务延误8分钟或预计延误达8分钟或以上，港铁公司须通报运输署，而如该事故是属于港铁公司控制范围内的因素引起并导致，亦须将之分类为属于机件故障(包括信号系统故障)或人为因素。运输署没有备存因信号故障而导致服务延误的分项统计数字。

2023年重铁系统统计数字
(早上最繁忙一小时最繁忙单向路段)

		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1)	机场快线 (注1及2)
1.	最频密列车班次下的最高可载容量(每平方米站立6人)(a) (注3)	82 500	70 000	67 600	80 000	27 000	71 400	75 000	9 600	45 000	4 800
2.	现有可载容量(每平方米站立6人)(b) (注3)	62 500	58 800	67 600	80 000	16 800	71 400	75 000	8 300	42 500	4 200
3.	(a)项与(b)项的差距(注4)	20 000	11 200	0	0	10 200	0	0	1 300	2 500	600
4.	现时乘客量(c)	42 400	35 700	40 400	46 300	9 800	34 500	38 800	3 200	21 200	1 700
5.	现时载客率(1)(每平方米站立6人)[(c)/(b)]	68% {大围至九龙塘}	61% {荃湾西至美孚}	60% {油塘至}	58% {天后至铜锣湾}	58% {金钟至海洋公园}	48% {彩虹至九龙湾}	52% {深水埗至太子}	39% {欣澳至迪士尼}	50% {奥运至九龙}	40% {青衣至机场}

		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1)	机场快线 (注1及2)
	{ }最繁忙路段			鲗鱼涌}							
6.	现时载客率(2) (每平方米站立4人) ^(注5)	94%	85%	84%	81%	82%	68%	73%	54%	70%	不适用

注1: 由于机场快线及东涌线在部分路段共用路轨，该等铁路线的整体可载客量受车务编排模式所影响。

注2: 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。有关数字按现有可载客量计算。

注3: 现时所有行走港铁铁路线的列车车厢均按铁路兴建时的业界标准设计，可容纳每平方米站立6人的乘客密度。然而，在实际营运中，乘客不大愿意登上看似挤迫但其实仍有空间的列车，因此目前列车一般只达到每平方米站立约4人的乘客密度。故运输署提供以每平方米站立6人计算的可载客量以反映列车可负荷的最高水平，以及以每平方米站立4人计算的载客率，以反映实际营运中的情况。

注4: 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5: 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，即每列列车的总计可载客量约为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，即每列列车的总计可载客量约为1 780人。因此，以每平方米站立4人的乘客密度计算的可载客量，相当于以每平方米站立6人计算的71.2%。东铁线方面，由于该路线的列车设有1个头等车厢，列车的座位和企位比例与其他重铁列车稍有不同。若以每平方米站立6人计算，每列列车的总计可载客量为2 845人；以每平方米站立4人计算，则为2 061人。

2023年轻铁系统统计数字
(早上最繁忙一小时最繁忙单向路段)

轻铁路线	最高可载客量	载客率 ^(注1)
505	2 993	66%
506P	424	70%
507	2 827	83%
507P	212	90%
610	2 056	93%
614	1 122	77% ^(注2)
614P	1 363	
615	960	74% ^(注2)
615P	1 600	
705	4 240	63%
706	5 088	63%
751	2 993	64%
751P	398	60%
761P	4 240	64%

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，因此无法采用现时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或乘客量。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，重铁载客率计算方法所采用的每平方米站立4人或6人的乘客密度标准并不适用。

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线、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。

重铁和轻铁列车和车卡数目

截至 该年12月	2021		2022		2023	
	列车 数目	每列列 车的车 卡数目	列车 数目	每列列 车的车 卡数目	列车 数目	每列列 车的车 卡数目
东铁线	36	12或9	36	9	37	9
屯马线	56	8	59	8	65	8
将军澳线	16	8	16	8	16	8
港岛线	36	8	36	8	36	8
南港岛线	10	3	10	3	10	3
观塘线	39	8	41	8	39	8
荃湾线	35	8	35	8	35	8
迪士尼线	3	4	3	4	3	4
东涌线	16	8	16	8	16	8
机场快线	11	8	11	8	11	8

轻铁系统以单卡或双卡轻铁车辆营运，后者由两个车卡组成。在2021年、2022年和2023年，轻铁车卡总数分别为145、146和149。

由港铁公司控制范围内的因素引起并导致服务延误8分钟或以上的事事故宗数

年份	宗数	成因		延误时间								拨出款额 (百万元) <small>注3</small>
				半小时或以下 <small>注1</small>		31分钟至3小时		3至4小时		逾4小时		
		机件故障 <small>注2</small>	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	机件故障	人为因素	
2019	121	102	19	92	19	6	0	0	0	4	0	86.5
2020	100	93	7	86	6	6	1	1	0	0	0	15
2021	143	137	6	121	6	16	0	0	0	0	0	19
2022	112	103	9	95	9	5	0	0	0	3	0	103
2023	101	94	7	86	5	8	1	0	0	0	1	25

注1：任何铁路事故若影响列车服务延误8分钟或预计延误达8分钟或以上，根据现行铁路事故通报机制，港铁公司须于事故发生后8分钟内通报运输署。少于8分钟的列车服务延误对乘客影响相对轻微，港铁公司无须向运输署通报，故运输署并没有备存8分钟以下的服务延误事故数字。

注2：机件故障包括站内机件、基础设施、列车故障等。

注3：2023年票价调整机制检讨后落实的「服务表现回赠」安排，调高了港铁公司须就服务延误超过3小时的事事故相应拨出的金额，以及每宗事故的最高拨款金额，并引入繁忙时间款额增加安排。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1208)

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 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

运输及物流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，当局可否告知本会：

- (a) 过去3年，各专营巴士及小巴每年针对司机各方面表现加设安全装置，包括但不限于安全带及响闹系统、电子稳定系统、智能驾驶者监察系统及车速限制减速器等，的开支、数量及设备如何（按公司及资助项目分项列出）；
- (b) 过去3年，各专营巴士及小巴每年投资于任何「确保设施」，确保上述已安装之安全设施发挥最大效果的开支、数量及设备如何（按公司及资助项目分项列出）；
- (c) 全面为现行专营巴士加设上述安全装置及「确保设施」（如有）的完成时间表为何；
- (d) 过去3年，为现有专营巴士加设安全装置及「确保设施」（如有）的总资助额为何？

提问人：田北辰议员(立法会内部参考编号：19)

答复：

(a)至(d)

为进一步提升专营巴士服务的安全程度，由2018年7月起，所有新采购的双层巴士均已在所有乘客座椅装设安全带，并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)。

至于现役巴士，因应成本效益分析的结果，专营巴士营办商现正为约1 900辆双层巴士的所有上层座椅安装安全带，以及为约4 000辆巴士加装电子稳定控制系统和车速限制减速器。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。

安装工作已由2020年第三季起陆续展开，目标是在2024年内完成安装上述安全装置。在2021-22、2022-23及2023-24财政年度(截至2024年2月底)，各专营巴士公司为旗下巴士安装安全装置的数目表列如下：

专营巴士公司	各财政年度已安装安全装置的巴士总数								
	安全带			电子稳定控制系统			车速限制减速器		
	2021-22	2022-23	2023-24	2021-22	2022-23	2023-24	2021-22	2022-23	2023-24
城巴有限公司(城巴)	186	74		297	299		297	299	
新世界第一巴士服务有限公司(新巴) ^(注)	149	115	4	138	178	93	138	178	93
龙运巴士有限公司(龙运)	65	51	0	65	51	0	65	51	0
九龙巴士(一九三三)有限公司(九巴)	444	221	164	812	991	264	832	993	264
新大屿山巴士(1973)有限公司(屿巴)	11	11	0	3	4	0	4	35	0
合计	855	472	168	1 315	1 523	357	1 336	1 556	357
总计	1 495			3 195			3 249		

注：新巴与城巴(香港岛及过海巴士网络)的专营权于2023年7月1日合并，合并后新巴安装安全装置的巴士总数已计算在城巴内。

在2021-22、2022-23及2023-24财政年度(截至2024年2月底)，为现有专营巴士加装以上三项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)
2021-2022	180.1
2022-2023	127.1
2023-2024 (截至2024年2月底)	45.5
合计	352.7

除了上述三项安全装置外，专营巴士营办商也一直全资自费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，以及司机状态监察系统。截至2023年底，九巴和屿巴已分别为旗下约1 600辆巴士及约30辆巴士安装该等设备，而城巴及龙运则已在所有行走机场 / 北大屿山路线的巴

士安装该等设备，并且会为日后所有新购置的巴士安装上述系统。此外，九巴、龙运及城巴亦已为整个车队配备司机管理系统，以监测巴士车长的驾驶行为以进一步提升巴士安全，并会继续为新巴士装设该等系统。

公共小巴方面，由2023年9月1日起，所有首次登记的公共小巴须按照运输署署长根据《道路交通(车辆登记及领牌)规例》(香港法例第374E章)新增的一项公共小巴发牌条件，安装佩戴安全带侦测及警示系统(系统)。截至2024年2月底，共有54辆首次登记的公共小巴已安装该系统。该系统由各公共小巴车主或营办商自资安装，并负责日常的保养开支，不涉及政府资助，因此并没有安装该系统所涉及的开支数据。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1212)

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 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

运输署的职责，是继续推展多项增加泊车位的措施，包括在政府、机构或社区设施及公共休憩用地项目中提供公众泊车位，以及推展自动泊车系统项目。就此，请告知本会：

- (a) 2022及2023年各类机动及非机动车辆的登记数字及领牌数字为何；
- (b) 2022及2023年香港行车道总长度为何；
- (c) 现时香港已完工启用的自动泊车系统位置、造价、收费、总泊车位数目及有纪录发生故障的次数为何；
- (d) 未来已落实兴建自动泊车系统位置、类型、时间表、造价及总泊车位数目为何；
- (e) 请按区议会分区列出过去5年香港路旁、政府停车场和私营停车场各类型泊车位，包括但不限于电单车、私家车及旅游巴等，总数为何；
- (f) 截至2024年1月，本港伤残人士泊车许可证的数目，以及请按区议会分区列出各区伤健人士泊车位的数目及使用率。

提问人：田北辰议员(立法会内部参考编号：23)

答复：

(a) 2022及2023年各类机动及非机动车辆的登记数字及领牌数字表列如下：

机动车辆	截至2022年底		截至2023年底	
	已登记	已领牌	已登记	已领牌
电单车	106 205	75 229	108 674	74 417
私家车	649 540	571 412	645 351	577 908
的士	18 163	17 892	18 163	17 806
专营巴士	6 198	5 827	6 230	5 899
非专营公共巴士	6 905	6 460	6 921	6 571
私家巴士	815	802	853	841
公共小巴	4 349	4 143	4 343	4 109
私家小巴	3 473	3 426	3 422	3 370
货车	120 475	116 396	119 758	115 803
特别用途车辆	2 233	1 981	2 250	1 965
政府车辆	6 815	6 815	6 939	6 939
小计(i):	925 171	810 383	922 904	815 628
非机动车辆	截至 2022 年底		截至 2023 年底	
	已登记	已领牌	已登记	已领牌
拖车	14 396	10 552	14 233	11 153
小计(ii):	14 396	10 552	14 233	11 153
总计(i) + (ii):	939 567	820 935	937 137	826 781

(b) 2022及2023年，香港行车道总长度分别约为2 223及2 239公里(注)。

注：只包括由路政署保养的行车道。

(c) 已启用的自动泊车系统项目包括荃湾海盛路和大埔白石角的短期租约停车场，两个停车场分别提供245个和250个泊车位(包括传统泊车位和自动泊车系统泊车位)。根据停车场营办商提供的资料，荃湾海盛路自动泊车系统泊车位的每月泊车费约为2,900至3,200元；大埔白石角自动泊车系统泊车位的每月泊车费约为3,600元至4,400元，视乎泊车位位于哪一楼层而定。短期租约停车场的自动泊车系统由相关短期租约用地承租人斥资兴建并以商业形式营运，运输署未有备存相关的自动泊车系统的造价资料和故障纪录。

(d) 回应提问，各个已落实而设有自动泊车系统的公众停车场工程项目的有关资料载于附件1。

- (e) 过去5年，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2、附件3及附件4。

- (f) 截至2024年1月，有效的伤残人士泊车许可证数目为1 656张。按区议会分区列出的各区路旁伤残人士专用泊位数目和使用率则载于附件5及附件6。

项目	自动泊车系统类型	开始建造工程日期	自动泊车系统的预计启用日期	泊车位总数 (包括传统及自动泊车系统泊车位)	预算开支
A. 短期租约停车场的自动泊车系统					
深水埗钦州街与通州街交界短期租约用地	拼图型	2023年2月	2024年 (预计)	约210	由短期租约营办商支付
油麻地海泓道短期租约用地	拼图型	2023年7月	2024年 (预计)	约200	由短期租约营办商支付
B. 工务工程项目的自动泊车系统					
将军澳第67区政府联用办公大楼	拼图型	2020年9月	2025年 (预计)	约380	52.284亿元 ¹ (按付款当日价格计算)
四美街地区休憩用地、体育馆及公众停车场	立体型	2022年5月	2026年 (预计)	约300	16.050亿元 ² (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8月	2026年 (预计)	约200	7.779亿元 ³ (按付款当日价格计算)

注1：此数字为2020年获财务委员会批核的整个工务计划项目的核准工程预算。

注2：此数字为2022年获财务委员会批核的整个工务计划项目的核准工程预算。

注3：此数字为2023年获财务委员会批核的整个工务计划项目的核准工程预算。

过去5年18区按车辆类别划分的路旁泊车位数目

地区	截至 每年二月底	私家车*	货车	旅游巴士 / 巴士	电单车	总计#
中西区	2024年	509	193	11	651	1 364
	2023年	522	193	11	628	1 354
	2022年	520	191	14	609	1 334
	2021年	472	199	11	601	1 283
	2020年	470	200	11	587	1 268
湾仔	2024年	1 020	24	48	761	1 853
	2023年	1 008	24	22	729	1 783
	2022年	991	25	17	684	1 717
	2021年	1 000	24	20	686	1 730
	2020年	1 003	22	20	687	1 732
东区	2024年	538	101	65	801	1 505
	2023年	525	91	62	777	1 455
	2022年	514	91	62	779	1 446
	2021年	443	78	59	753	1 333
	2020年	441	66	64	685	1 256
南区	2024年	648	53	85	447	1 233
	2023年	647	53	85	447	1 232
	2022年	625	53	135	442	1 255
	2021年	655	55	137	421	1 268
	2020年	662	53	137	415	1 267
油尖旺	2024年	1 613	371	141	1 309	3 434
	2023年	1 608	374	141	1 299	3 422
	2022年	1 491	368	137	1 311	3 307
	2021年	1 531	370	155	1 300	3 356
	2020年	1 522	369	155	1 275	3 321
深水埗	2024年	1 245	228	9	876	2 358
	2023年	1 219	227	9	876	2 331
	2022年	1 213	223	15	801	2 252
	2021年	1 238	215	7	778	2 238
	2020年	1 236	212	7	764	2 219
九龙城	2024年	2 336	141	135	991	3 603
	2023年	2 325	144	134	967	3 570
	2022年	2 274	135	143	931	3 483
	2021年	2 241	136	106	912	3 395
	2020年	2 242	136	106	889	3 373
黄大仙	2024年	306	131	0	519	956

地区	截至 每年二月底	私家车*	货车	旅游巴士 / 巴士	电单车	总计#
	2023 年	304	131	0	475	910
	2022 年	301	144	0	463	908
	2021 年	300	141	0	440	881
	2020 年	298	142	0	440	880
观塘	2024 年	543	117	40	839	1 539
	2023 年	501	120	40	794	1 455
	2022 年	446	117	37	769	1 369
	2021 年	437	106	34	761	1 338
	2020 年	437	106	40	741	1 324
荃湾	2024 年	833	68	31	657	1 589
	2023 年	832	68	31	618	1 549
	2022 年	814	52	31	600	1 497
	2021 年	786	42	33	592	1 453
	2020 年	793	40	34	592	1 459
屯门	2024 年	1 291	331	113	886	2 621
	2023 年	1 287	331	112	886	2 616
	2022 年	1 302	332	44	869	2 547
	2021 年	1 278	328	55	834	2 495
	2020 年	1 278	328	47	816	2 469
元朗	2024 年	1 266	426	115	626	2 433
	2023 年	1 275	426	114	617	2 432
	2022 年	1 216	431	87	681	2 415
	2021 年	1 192	433	87	632	2 344
	2020 年	1 197	440	89	560	2 286
北区	2024 年	1 277	359	27	424	2 087
	2023 年	1 226	357	27	424	2 034
	2022 年	1 258	380	21	426	2 085
	2021 年	1 242	382	21	419	2 064
	2020 年	1 310	427	21	398	2 156
大埔	2024 年	1 549	358	84	270	2 261
	2023 年	1 558	354	83	259	2 254
	2022 年	1 539	336	84	218	2 177
	2021 年	1 478	337	80	203	2 098
	2020 年	1 487	331	75	202	2 095
西贡	2024 年	1 914	307	155	491	2 867
	2023 年	1 962	320	160	479	2 921
	2022 年	1 993	385	165	439	2 982
	2021 年	1 940	331	157	429	2 857
	2020 年	1 939	331	150	417	2 837
沙田	2024 年	1 594	337	69	550	2 550

地区	截至 每年二月底	私家车*	货车	旅游巴士 / 巴士	电单车	总计#
	2023 年	1 579	337	69	506	2 491
	2022 年	1 548	310	66	511	2 435
	2021 年	1 541	305	56	496	2 398
	2020 年	1 540	287	49	470	2 346
葵青	2024 年	430	360	39	751	1 580
	2023 年	416	364	21	721	1 522
	2022 年	393	368	21	694	1 476
	2021 年	411	361	21	694	1 487
	2020 年	411	361	22	585	1 379
离岛	2024 年	517	55	78	205	855
	2023 年	510	56	78	152	796
	2022 年	496	44	65	175	780
	2021 年	466	58	74	148	746
	2020 年	460	58	74	148	740
总计#	2024 年	19 429	3 960	1 245	12 054	36 688
	2023 年	19 304	3 970	1 199	11 654	36 127
	2022 年	18 934	3 985	1 144	11 402	35 465
	2021 年	18 651	3 901	1 113	11 099	34 764
	2020 年	18 726	3 909	1 101	10 671	34 407

* 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。

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。

过去5年18区按车辆类别划分的政府停车场泊车位数目[^]

地区	截至 每年二月底	私家车	货车	旅游巴士 / 巴士	电单车	总计
中西区	2024年	3 901	426	13	345	4 685
	2023年	3 921	427	13	351	4 712
	2022年	3 926	428	14	335	4 703
	2021年	3 915	470	13	345	4 743
	2020年	4 134	470	12	345	4 961
湾仔	2024年	2 578	230	11	263	3 082
	2023年	2 581	227	11	262	3 081
	2022年	2 754	227	11	280	3 272
	2021年	2 705	200	17	262	3 184
	2020年	2 766	301	17	267	3 351
东区	2024年	3 165	346	33	382	3 926
	2023年	3 143	351	33	374	3 901
	2022年	3 150	351	33	373	3 907
	2021年	3 161	347	26	364	3 898
	2020年	3 147	322	26	356	3 851
南区	2024年	2 681	182	10	488	3 361
	2023年	2 670	182	11	483	3 346
	2022年	2 670	182	11	483	3 346
	2021年	2 668	184	11	483	3 346
	2020年	2 725	182	11	482	3 400
油尖旺	2024年	976	253	20	34	1 283
	2023年	1 066	254	20	39	1 379
	2022年	1 064	254	20	39	1 377
	2021年	932	244	18	39	1 233
	2020年	1 652	244	18	115	2 029
深水埗	2024年	4 060	1 175	33	504	5 772
	2023年	4 073	1 178	33	498	5 782
	2022年	3 844	1 183	33	481	5 541
	2021年	4 003	1 163	33	466	5 665
	2020年	4 003	1 791	48	438	6 280
九龙城	2024年	3 178	134	7	247	3 566
	2023年	3 183	134	7	247	3 571
	2022年	3 198	134	5	237	3 574
	2021年	3 161	135	5	222	3 523
	2020年	2 842	135	5	191	3 173
黄大仙	2024年	4 194	285	44	561	5 084
	2023年	4 209	282	29	552	5 072

地区	截至 每年二月底	私家车	货车	旅游巴士 / 巴士	电单车	总计
	2022 年	4 245	296	25	563	5 129
	2021 年	4 213	291	25	550	5 079
	2020 年	4 180	291	44	536	5 051
观塘	2024 年	7 698	511	34	1 482	9 725
	2023 年	7 696	469	36	1 449	9 650
	2022 年	7 744	468	37	1 425	9 674
	2021 年	7 643	495	37	1 383	9 558
	2020 年	7 422	486	36	1 346	9 290
荃湾	2024 年	1 874	121	4	244	2 243
	2023 年	1 914	124	4	242	2 284
	2022 年	1 906	122	4	232	2 264
	2021 年	1 948	122	4	221	2 295
	2020 年	1 948	122	4	221	2 295
屯门	2024 年	3 769	179	46	232	4 226
	2023 年	3 501	142	46	166	3 855
	2022 年	3 494	142	46	166	3 848
	2021 年	3 488	144	48	166	3 846
	2020 年	3 480	150	53	163	3 846
元朗	2024 年	3 301	112	46	238	3 697
	2023 年	3 315	107	49	238	3 709
	2022 年	3 353	104	39	236	3 732
	2021 年	3 315	103	36	236	3 690
	2020 年	3 363	103	36	208	3 710
北区	2024 年	3 820	411	55	254	4 540
	2023 年	3 475	374	42	126	4 017
	2022 年	2 687	374	27	113	3 201
	2021 年	2 609	388	26	115	3 138
	2020 年	2 552	384	28	105	3 069
大埔	2024 年	1 110	208	15	96	1 429
	2023 年	897	213	8	80	1 198
	2022 年	787	210	8	73	1 078
	2021 年	802	212	11	74	1 099
	2020 年	804	212	11	74	1 101
西贡	2024 年	1 941	73	66	206	2 286
	2023 年	1 938	73	61	206	2 278
	2022 年	1 841	70	62	167	2 140
	2021 年	1 700	70	67	158	1 995
	2020 年	1 674	70	67	155	1 966
沙田	2024 年	4 479	179	31	482	5 171
	2023 年	4 420	183	33	481	5 117

地区	截至 每年二月底	私家车	货车	旅游巴士 / 巴士	电单车	总计
	2022 年	4 378	170	33	441	5 022
	2021 年	4 062	167	33	410	4 672
	2020 年	3 968	165	45	389	4 567
葵青	2024 年	4 915	564	12	855	6 346
	2023 年	4 836	563	12	845	6 256
	2022 年	4 836	563	10	840	6 249
	2021 年	4 830	563	10	840	6 243
	2020 年	4 785	564	10	837	6 196
离岛	2024 年	2 204	247	17	131	2 599
	2023 年	1 601	115	17	109	1 842
	2022 年	1 717	181	17	102	2 017
	2021 年	1 632	42	18	102	1 794
	2020 年	1 653	36	18	87	1 794
总计	2024 年	59 844	5 636	497	7 044	73 021
	2023 年	58 439	5 398	465	6 748	71 050
	2022 年	57 594	5 459	435	6 586	70 074
	2021 年	56 787	5 340	438	6 436	69 001
	2020 年	57 098	6 028	489	6 315	69 930

^ 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。

过去5年18区按车辆类别划分的私营停车场泊车位数目[^]

地区	截至 每年二月底	私家车	货车	旅游巴士 / 巴士	电单车	总计
中西区	2024年	34 058	385	58	483	34 984
	2023年	34 065	457	58	483	35 063
	2022年	34 065	464	57	480	35 066
	2021年	34 109	480	57	473	35 119
	2020年	34 102	472	57	483	35 114
湾仔	2024年	35 123	83	97	321	35 624
	2023年	35 209	83	98	323	35 713
	2022年	35 483	85	97	352	36 017
	2021年	35 423	88	97	355	35 963
	2020年	35 872	97	93	351	36 413
东区	2024年	43 136	1 389	227	1 455	46 207
	2023年	43 112	1 379	238	1 440	46 169
	2022年	42 750	1 388	238	1 451	45 827
	2021年	43 033	1 443	239	1 456	46 171
	2020年	43 049	1 451	250	1 432	46 182
南区	2024年	36 751	892	177	1 053	38 873
	2023年	37 144	861	188	1 021	39 214
	2022年	36 610	877	189	1 008	38 684
	2021年	36 057	916	208	989	38 170
	2020年	36 029	922	208	967	38 126
油尖旺	2024年	33 421	774	101	797	35 093
	2023年	33 259	770	94	796	34 919
	2022年	33 351	869	107	747	35 074
	2021年	32 837	910	112	721	34 580
	2020年	31 490	1 907	109	709	34 215
深水埗	2024年	25 696	1 914	387	868	28 865
	2023年	24 973	1 890	387	838	28 088
	2022年	25 133	1 900	362	794	28 189
	2021年	24 272	1 901	378	791	27 342
	2020年	24 043	1 254	358	788	26 443
九龙城	2024年	46 565	1 060	113	1 045	48 783
	2023年	45 989	977	91	930	47 987
	2022年	44 296	962	112	848	46 218
	2021年	43 575	991	161	842	45 569
	2020年	43 736	1 022	121	868	45 747
黄大仙	2024年	16 472	865	45	1 328	18 710
	2023年	16 403	877	73	1 311	18 664

地区	截至 每年二月底	私家车	货车	旅游巴士 / 巴士	电单车	总计
	2022 年	16 192	880	63	1 285	18 420
	2021 年	16 355	880	63	1 297	18 595
	2020 年	16 386	855	116	1 300	18 657
观塘	2024 年	40 906	2 884	45	2 447	46 282
	2023 年	41 058	2 765	45	2 368	46 236
	2022 年	40 159	2 766	45	2 323	45 293
	2021 年	39 628	2 752	109	2 258	44 747
	2020 年	39 169	2 684	100	2 192	44 145
荃湾	2024 年	35 826	1 960	362	886	39 034
	2023 年	35 777	1 866	362	807	38 812
	2022 年	35 108	1 817	387	773	38 085
	2021 年	35 078	1 783	380	744	37 985
	2020 年	34 330	1 784	377	678	37 169
屯门	2024 年	38 656	2 036	93	958	41 743
	2023 年	38 143	2 012	93	872	41 120
	2022 年	37 595	2 007	93	808	40 503
	2021 年	37 356	2 009	93	780	40 238
	2020 年	36 571	2 080	91	758	39 500
元朗	2024 年	39 192	1 676	287	1 110	42 265
	2023 年	39 322	1 513	284	1 119	42 238
	2022 年	38 001	1 516	236	989	40 742
	2021 年	37 837	1 516	233	977	40 563
	2020 年	37 128	1 562	232	1 003	39 925
北区	2024 年	17 768	966	32	380	19 146
	2023 年	17 804	884	32	377	19 097
	2022 年	17 610	825	30	343	18 808
	2021 年	17 630	871	30	340	18 871
	2020 年	17 763	903	28	339	19 033
大埔	2024 年	29 763	641	54	850	31 308
	2023 年	29 432	638	54	845	30 969
	2022 年	28 674	619	54	827	30 174
	2021 年	28 720	612	54	808	30 194
	2020 年	27 233	590	54	756	28 633
西贡	2024 年	40 436	1 076	148	2 759	44 419
	2023 年	40 472	1 103	139	2 673	44 387
	2022 年	40 273	1 129	132	2 553	44 087
	2021 年	38 868	1 136	112	2 428	42 544
	2020 年	38 283	1 162	113	2 451	42 009
沙田	2024 年	71 024	2 310	101	2 376	75 811
	2023 年	70 191	2 234	101	2 210	74 736

地区	截至 每年二月底	私家车	货车	旅游巴士 / 巴士	电单车	总计
	2022 年	68 768	2 224	144	2 139	73 275
	2021 年	68 539	2 232	144	2 107	73 022
	2020 年	68 046	2 224	138	2 106	72 514
葵青	2024 年	30 841	8 464	396	1 378	41 079
	2023 年	30 887	9 883	399	1 362	42 531
	2022 年	30 808	9 876	399	1 350	42 433
	2021 年	30 694	10 106	412	1 314	42 526
	2020 年	30 741	10 163	369	1 280	42 553
离岛	2024 年	17 579	708	176	371	18 834
	2023 年	13 835	700	190	386	15 111
	2022 年	13 732	697	190	370	14 989
	2021 年	13 813	837	190	360	15 200
	2020 年	14 597	697	195	375	15 864
总计	2024 年	633 213	30 083	2 899	20 865	687 060
	2023 年	627 075	30 892	2 926	20 161	681 054
	2022 年	618 608	30 901	2 935	19 440	671 884
	2021 年	613 824	31 463	3 072	19 040	667 399
	2020 年	608 568	31 829	3 009	18 836	662 242

^ 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。

18区路旁伤残人士专用泊位数目
(截至2024年1月)

地区	路旁伤残人士泊车位数目
中西区	28
湾仔	51
东区	39
南区	27
油尖旺	60
深水埗	38
九龙城	44
黄大仙	23
观塘	34
荃湾	37
屯门	17
元朗	29
北区	12
大埔	17
西贡	22
沙田	25
葵青	31
离岛	12
总计	546

18区路旁伤残人士专用泊位使用率

地区	于 2023 年 9 月至 12 月进行「即场调查」时的路旁伤残人士泊车位数目	使用率 ^{註 1}
中西区	28	57%
湾仔	50	68%
东区	39	79%
南区	27	44%
油尖旺	60	70%
深水埗	37	73%
九龙城	44	43%
黄大仙	23	57%
观塘	33	55%
荃湾	35	60%
屯门	16	50%
元朗	29	45%
北区	12	33%
大埔	15	60%
西贡	22	50%
沙田	25	60%
葵青	31	52%
离岛	13	38%
总计	539^{註 2}	58%

注：

- (1) 路旁伤残人士泊车位的调查是以「即场调查」方式进行。上表反映于2023年9月至12月进行调查时泊车位当时的使用状况。计算泊车位「使用率」时，违法占用情况并不包括在内。
- (2) 截至2024年1月，路旁伤残人士泊车位数已增加至546个。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1213)

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 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

运输署的职责，是规管及监察现有口岸的本地及跨境公共运输服务的运作，确保能配合本地市民及旅客的交通需求，包括疫情后恢复本地及跨境公共运输服务，以配合香港与内地 / 澳门全面通关。就此，请以图表形式列出：

- (a) 自去年2月通关至今，现时往返本港各口岸的所有公共交通工具路线、收费、载客量及班次；
(b) 自去年2月通关至今，本港各口岸于平日及假日的入境及出境人次分别为何（以每月计）。

提问者： 田北辰议员(立法会内部参考编号：24)

答复：

- (a) 现时往返各边境管制站有多种公共交通工具，包括铁路、本地专营巴士、专线小巴，以及跨境巴士服务^(注1)。截至2024年3月6日，各边境管制站的公共交通定线服务表列如下：

服务种类	路线 ^(注2)	全程收费 ^(注3) (元)	每天载客量 ^(注4) (人次)	班次 ^(注5) (分钟)
罗湖管制站				
铁路服务	东铁线	27至109.5	167 700	4.7至10

服务种类	路线 ^(注2)	全程收费 ^(注3) (元)	每天载客量 ^(注4) (人次)	班次 ^(注5) (分钟)
落马洲管制站				
短途跨境巴士服务	旺角线 (鸦兰街(金都商场对开)－落马洲管制站)	45至50	3 470	15至60
	油尖线 (柯士甸道过境巴士总站－落马洲管制站)	45至50	1 442	20至45
	观塘线 (蓝田站公共运输交汇处－落马洲管制站)	50至55	3 443	20至45
	湾仔线 (会展站公共运输交汇处－落马洲管制站)	57至63	1 881	20至60
	荃湾线 (荃湾愉景新城公共运输交汇处－落马洲管制站)	45至48	3 455	15至30
跨境穿梭巴士服务	落马洲(新田)公共运输交汇处－皇岗	10	9 020	5至15
专线小巴服务	专线小巴第44B号线(通宵)	14.9至20.5	184	60

服务种类	路线 ^(注2)	全程收费 ^(注3) (元)	每天载客量 ^(注4) (人次)	班次 ^(注5) (分钟)
	(屯门码头(湖山路)－落马洲管制站)			
	专线小巴第79S号线(通宵) (天水围(俊宏轩)－落马洲管制站)	12.7	354	30至60
	专线小巴第616S号线(通宵) (旺角－落马洲管制站)	25	448	30
香园围边境管制站				
专营巴士服务	城巴第B7号线 (粉岭站 / 上水(宝运路)－香园围边境管制站)	10	15 035	7至20
	城巴第B8号线 (大围站公共运输交汇处－香园围边境管制站)	16.1	7 358	10至30
	九巴第B9号线 (屯门站－香园围边境管制站)	20.2	4 825	25至30

服务种类	路线 ^(注2)	全程收费 ^(注3) (元)	每天载客量 ^(注4) (人次)	班次 ^(注5) (分钟)
专线小巴服务	专线小巴第59S号线 (上水站－香园围边境管制站)	9.1	12 036	3至8
落马洲支线管制站				
铁路服务	东铁线	27至109.5	100 400	9.5至14.5
专营巴士服务	九巴第B1号线 (天慈邨－落马洲支线公共运输交汇处)	14.5	32 053	8至20
专线小巴服务	专线小巴第75号线 (元朗(福康街)－落马洲支线公共运输交汇处)	8.7	4 020	15至30
深圳湾口岸				
专营巴士服务	屿巴第B2号线 (元朗港铁站－深圳湾口岸)	14.4	5 979	20至30
	屿巴第B2P号线 (天慈邨巴士总站－深圳湾口岸)	10.3	9 300	10至30

服务种类	路线 ^(注2)	全程收费 ^(注3) (元)	每天载客量 ^(注4) (人次)	班次 ^(注5) (分钟)
	城巴第B3号线 (屯门码头—深圳湾口岸)	14.7	3 817	25至60
	城巴第B3X号线 (屯门市中心—深圳湾口岸)	14.7	14 836	15至25
	城巴第B3A号线 (山景邨—深圳湾口岸)	14.7	3 648	30至60
专线小巴服务	专线小巴第618号线 (天水围(天恩邨)—深圳湾口岸)	13.1	4 418	15至20
港珠澳大桥香港口岸				
专营巴士服务	屿巴第B4号线 (港珠澳大桥香港口岸—香港国际机场(经航天城交通总汇)(循环线))	9.1	2 454	15至30
	城巴第B5号线 (欣澳公共运输交汇处—	6.1	5 876	15至35

服务种类	路线 ^(注2)	全程收费 ^(注3) (元)	每天载客量 ^(注4) (人次)	班次 ^(注5) (分钟)
	港珠澳大桥 香港口岸)			
	屿巴第 B6 号线 (东涌满东村 (裕东路)－港 珠澳大桥香 港口岸)	9.1	8 405	15至30
专线小巴 服务	专线小巴第 901号线 (港珠澳大桥 往东涌北(循 环线))	8.4	361	30
跨境穿梭 巴士服务	港珠澳大桥 香港口岸－ 港珠澳大桥 珠海口岸	65至70	23 127	5至30
	港珠澳大桥 香港口岸－ 港珠澳大桥 澳门口岸	65至70	37 104	
文锦渡口岸				
跨境巴士 服务	上水广场－ 文锦渡口岸	20	3 035	10至15
香港西九龙站^(注6)				
高速铁路 (高铁)服 务	香港西九龙 站连接 73 个 直达内地站 点	人民币 68 元 至 3,907.5 元 ^(注7)	76 300	每日 188 班 列车 ^(注8)

- 注1: 跨境巴士服务包括短途定线服务和长途服务。就前者,上表载列设有固定路线、固定收费和固定班次的短途服务的资料。后者(即长途服务)的路线和班次因应需求而定,因此收费浮动。
- 注2: 城巴 – 城巴有限公司
九巴 – 九龙巴士(一九三三)有限公司
屿巴 – 新大屿山巴士(1973)有限公司
- 注3: 铁路和高速铁路服务的车费范围反映不同级别服务及行程起点/目的地的不同收费。其他路面公共交通的车费范围一般反映日间和通宵服务的不同收费。
- 注4: 载客量为2023年12月的每日平均双向载客量。
- 注5: 班次范围反映繁忙时段,以及非繁忙时段/深宵时段的班次。各公共交通营办商会因应实际情况加密班次以应付乘客需求。
- 注6: 高铁分别在2023年1月15日及3月11日恢复短途服务及广东省内长途服务,跨省长途列车则由2023年4月1日起恢复运作。
- 注7: 高铁车费由中国国家铁路集团有限公司以人民币定价。港元票价会按汇率变动每月调整,并于每月首日公布。
- 注8: 由2023年10月11日起的班次安排。

- (b) 入境事务处备存的2023年2月6日全面通关至2024年2月底期间,经各出入境管制站出入境的每日平均旅客人次^{注1}(以平日^{注2}和周末及假期^{注3}分类)按月载列于附件。

管制站	2023年2月6日至2月28日				2023年3月				2023年4月			
	平日		周末及假期		平日		周末及假期		平日		周末及假期	
	入境	出境	入境	出境	入境	出境	入境	出境	入境	出境	入境	出境
机场	27 813	25 821	30 351	29 543	33 807	34 821	35 801	35 933	42 933	40 241	45 466	44 566
罗湖	44 670	47 249	66 331	66 302	54 402	59 048	75 204	78 592	56 230	61 023	79 553	79 858
落马洲支线	33 788	34 647	51 160	50 328	40 932	42 541	60 355	59 224	43 554	45 939	66 160	64 677
广深港高速铁路西九龙站	14 201	13 509	19 222	17 671	17 390	17 121	23 414	21 724	28 223	26 754	39 572	36 999
落马洲	6 605	5 671	10 722	8 460	8 695	7 958	13 105	12 079	10 452	9 359	14 981	12 785
文锦渡 ^(注4)	1 721	1 411	1 664	1 319	2 210	1 995	1 896	1 520	2 124	1 976	2 196	1 864
深圳湾	19 059	19 649	28 204	26 359	23 069	24 094	33 461	32 195	28 208	28 648	40 019	37 349
港珠澳大桥香港口岸	18 832	19 407	35 539	34 767	21 293	24 445	37 741	37 439	24 635	29 336	42 249	43 025
香园围 ^(注5)	6 792	6 744	11 452	10 264	12 116	10 426	18 066	14 687	13 853	11 320	20 065	16 565

管制站	2023年5月				2023年6月				2023年7月			
	平日		周末及假期		平日		周末及假期		平日		周末及假期	
	入境	出境	入境	出境	入境	出境	入境	出境	入境	出境	入境	出境
机场	39 375	39 209	43 134	41 243	44 454	43 800	47 952	46 030	47 938	49 725	52 303	53 386
罗湖	52 908	55 861	80 380	74 976	54 748	58 349	76 082	72 008	60 711	61 056	89 257	87 940
落马洲支线	45 084	49 358	71 192	67 959	49 276	55 141	70 426	72 180	54 079	58 149	84 475	91 153
广深港高速铁路西九龙站	22 738	24 728	38 325	33 053	23 581	23 490	34 246	32 524	30 943	30 036	44 878	40 155
落马洲	9 980	10 343	16 483	14 267	10 817	10 446	16 272	13 813	12 180	10 581	19 482	16 120
文锦渡 ^(注4)	2 271	2 110	2 170	1 701	2 200	2 076	1 897	1 627	1 460	1 060	1 721	1 363
深圳湾	24 636	26 719	39 842	34 085	26 257	27 708	38 188	35 050	29 789	29 526	45 414	42 811
港珠澳大桥香港口岸	20 697	24 846	38 294	35 616	21 292	25 958	33 154	32 870	26 055	30 016	42 158	43 107
香园围 ^(注5)	13 495	11 752	21 820	17 411	13 894	12 957	21 981	18 581	17 152	14 282	26 928	23 190

管制站	2023年8月				2023年9月				2023年10月			
	平日		周末及假期		平日		周末及假期		平日		周末及假期	
	入境	出境	入境	出境	入境	出境	入境	出境	入境	出境	入境	出境
机场	53 931	49 374	57 692	53 015	40 907	43 205	46 777	46 925	50 384	44 921	53 557	48 430
罗湖	68 537	68 622	99 819	101 125	55 230	59 907	77 829	80 976	64 699	66 272	95 379	87 706
落马洲支线	60 154	63 281	94 969	102 881	50 103	53 392	75 341	78 753	55 966	58 873	83 990	78 283
广深港高速铁路西九龙站	37 966	34 365	52 895	45 010	23 056	22 447	32 748	30 148	28 275	28 698	40 871	37 412
落马洲	13 812	12 332	21 407	18 411	11 891	10 524	18 497	15 238	12 689	12 562	21 805	18 242
文锦渡 ^(注4)	1 665	1 513	2 069	1 853	417	385	248	169	0	0	0	0
深圳湾	34 994	33 668	53 307	50 706	28 270	28 658	42 969	41 267	32 669	34 008	51 527	45 561
港珠澳大桥香港口岸	30 976	35 417	47 535	50 348	19 378	26 045	33 638	38 247	23 938	30 578	46 392	42 638
香园围 ^(注5)	20 034	16 603	31 034	26 643	18 421	16 098	22 048	19 574	23 581	19 533	32 710	25 969

管制站	2023年11月				2023年12月			
	平日		周末及假期		平日		周末及假期	
	入境	出境	入境	出境	入境	出境	入境	出境
机场	50 538	48 644	54 714	54 765	55 611	56 849	61 312	59 498
罗湖	68 852	70 571	102 031	100 750	71 683	74 300	100 376	107 259
落马洲支线	60 245	62 928	93 331	95 610	62 268	65 112	92 049	97 235
广深港高速铁路西九龙站	26 207	25 738	41 783	38 984	31 130	31 222	50 258	45 639
落马洲	12 667	11 670	22 305	18 304	13 592	12 654	21 909	20 446
文锦渡 ^(注4)	1 043	1 029	874	770	1 612	1 613	1 869	1 611
深圳湾	34 104	34 227	54 918	51 864	37 475	37 593	55 177	54 956
港珠澳大桥香港口岸	25 516	33 005	43 916	44 769	31 975	36 591	49 030	55 482
香园围 ^(注5)	27 963	23 816	39 140	33 016	27 057	24 198	34 868	31 080

管制站	2024年1月				2024年2月			
	平日		周末及假期		平日		周末及假期	
	入境	出境	入境	出境	入境	出境	入境	出境
机场	51 508	49 431	58 804	54 291	57 052	53 316	59 715	58 003
罗湖	72 489	73 903	104 217	101 506	71 884	77 484	97 380	94 345
落马洲支线	61 873	63 062	92 587	91 178	59 941	63 075	81 683	81 462
广深港高速铁路西九龙站	30 697	28 359	48 019	40 372	35 026	37 091	50 203	45 621
落马洲	13 247	12 614	22 821	20 856	13 648	13 633	19 780	16 503
文锦渡 ^(注4)	1 869	1 811	1 921	1 676	1 718	1 683	1 612	1 392
深圳湾	37 474	36 247	58 929	51 714	40 179	42 280	58 659	53 095
港珠澳大桥香港口岸	27 474	30 739	46 374	44 301	34 500	39 865	56 856	58 849
香园围 ^(注5)	27 426	24 902	38 470	32 863	27 359	25 129	34 696	29 634

注1: 临时数字仅供参考之用。

注2: 「平日」包括星期一至星期五，公众假期除外。

注3: 「周末及假期」包括星期六、星期日及公众假期。

注4: 文锦渡管制站因路面出现沉降，由2023年7月10日起暂停北行客运及货运通关服务。北行客运及货运通关服务分别于2023年7月19日及2023年7月28日起恢复。另外，于2023年9月8日因暴雨引致部分设施水浸，口岸需暂时停止旅客及货运清关服务，通关服务其后逐步恢复，详情如下：

- 运载鲜活食品车辆通关服务自 2023 年 10 月 18 日起恢复;
- 货运通关服务自 2023 年 11 月 2 日起恢复;以及
- 所有通关服务自 2023 年 11 月 13 日起全面恢复。

注5: 香园围边境管制站于2023年9月8日因暴雨引致部分设施水浸, 旅客及货运清关服务于2023年9月8日至2023年9月10日暂停。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1214)

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 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

运输署的职责，是监察「易通行」在政府收费隧道的运作情况，并为大榄隧道于交还政府后实施「易通行」进行准备工作。就此，请告知本会：

- (a) 现时易通行的申请者总数；
- (b) 现时申请易通行所涉及的车辆类型及数量分布为何；
- (c) 现时已发出的车辆贴数目；
- (d) 现时接获未能成功领取车辆贴的个案数目；
- (e) 去年12月实行「三隧分流」前后两个月，红磡海底隧道、东区海底隧道及西区海底隧道私家车、电单车、的士、其他车辆（货车、巴士等）的车流对比；
- (f) 「易通行」实行，以及「不同时段不同收费」实施后，出现故障，包括但不限于错收车资的次数。

提问人：田北辰议员(立法会内部参考编号：25)

答复：

- (a), (b)及(c) 截至2024年3月7日，运输署已累计向登记车主发出810 223张缴费贴。按车辆类别划分，已申请并获发缴费贴的数目表列如下：

车辆类别	已申请并获发缴费贴的数目 (截至2024年3月7日的情况)
电单车及机动三轮车	73 556
私家车	584 309
的士	18 283
公共小巴及私家小巴	5 856
轻型货车	73 708

车辆类别	已申请并获发缴费贴的数目 (截至2024年3月7日的情况)
中型货车	33 269
重型货车	7 544
公共巴士(单层)及私家巴士(单层)	7 461
公共巴士(双层)及私家巴士(双层)	6 237

注： 缴费贴分为两种，分别是只供指定车辆使用的「车辆贴」，以及适用于相关车辆类别的「车种贴」。上表显示的缴费贴中，超过98%属于「车辆贴」。上述数据并不包括已取消车辆登记的车辆的「车辆贴」。

(d) 在2024年1月至2月期间，隧道费服务商及运输署合共接获约150宗有关市民未收到其申请缴费贴的个案。经调查后，有关个案的主要成因及隧道费服务商采取的跟进行动如下：

(i) 申请人邮寄地址已改变但没有适时通知运输署，以致未能收到已寄往旧地址的车辆贴，隧道费服务商已按申请人提供的新地址重发缴费贴，并提醒他们更新运输署车辆登记册内的地址；以及

(ii) 缴费贴在邮寄途中遗失，隧道费服务商会就此向申请人重发缴费贴。

(e) 三条过海隧道实施「分时段收费」前后两个月，私家车、电单车、的士及其他车辆的平均每日架次载列如下：

	平均每日架次			
	私家车	电单车	的士	其他车辆 ^(注)
(1) 实施「分时段收费」前两个月(即2023年10月17日至12月16日)				
海底隧道	53 150	4 654	15 008	31 744
东区海底隧道	44 845	2 733	13 742	14 235
西区海底隧道	39 622	1 384	25 089	13 901
(2) 实施「分时段收费」后两个月(即2023年12月17日至2024年2月16日)				
海底隧道	51 367	3 510	17 319	18 725
东区海底隧道	39 276	2 408	12 326	12 892
西区海底隧道	46 715	1 683	21 823	20 542

注：其他车辆即公共小巴及私家小巴、轻型货车、中型货车、重型货车、公共巴士(单层)及私家巴士(单层)、公共巴士(双层)及私家巴士(双层)。

- (f) 「易通行」实施至今，曾发生1宗延迟收取隧道费及1宗错收隧道费的事件，详情如下：
- (i) 隧道费服务商在工作覆检中发现2023年10月17至19日期间，海底隧道(红隧)出现部分交易数据滞后问题，经调查后发现有关情况涉及前线人员人手处理数据失误，以致交易数据未有即时上传至后台作交易。事件不涉及系统出错。隧道费服务商在2023年11月3日已向所有受影响车主发出缴费通知，并已作出适当跟进及训示相关员工；以及
 - (ii) 西区海底隧道于2023年12月18日曾短暂发生一宗因人为疏忽而导致错收隧道费的事件。运输署已即时要求隧道费服务商退还款项，严肃调查以及即时堵塞错误漏洞。运输署已于2023年12月22日发出新闻稿交代事件始末，并正密切监督服务商采取跟进改善工作，包括安排独立审计检视服务商的操作，以确保同类事件不再发生。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1215)

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 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

运输署于处理不同公共运输工具的服务发展计划和调整票价的应用。就此，请告知本会：

- (a) 本港各项公共交通工具过去5次加价的年份、加幅为何；
(b) 本港各项公共交通工具过去5次加幅百分比，与当年综合消费物价指数的比较为何。

提问人： 田北辰议员(立法会内部参考编号：26)

答复：

下表列列专营巴士、专线小巴、的士、专营渡轮和持牌渡轮，以及电车过去5次票价调整的日期和幅度，及相应期间综合消费物价指数的变动：

(A) 专营巴士

专营权	生效日期	加权平均票价加幅	自上次加价日期后的综合消费物价指数变动
城巴有限公司 (香港岛及过海 巴士网络 专营权) (城巴 (专营权1))	1997年12月1日	6.0%	10.3%
	2008年6月8日	2.0%	-4.6%
	2019年1月20日	7.0% ^(注1)	34.5%
	2021年4月4日	第一阶段：8.5%	4.1%
	2022年1月2日	第二阶段：3.2%	
	2023年6月18日	4.9% ^(注1,2)	3.1%
城巴有限公司 (机场及北大屿)	2023年6月18日	4.2% ^(注1)	47.1% ^(注4)

专营权	生效日期	加权平均票价加幅	自上次加价日期后的综合消费物价指数变动
山巴士网络专营权) (城巴(专营权2)) ^(注3)			
九龙巴士(一九三三)有限公司 (九巴)	2013年3月17日	4.9%	7.4%
	2014年7月6日	3.9%	5.6%
	2019年1月20日	只包括与城巴(专营权1)及新巴聯营的过海路线： 九巴 / 城巴(专营权1)路线：7.0% 九巴 / 新巴路线：5.6%	10.5%
	2021年4月4日	独营路线：5.8% ^(注1,5)	15.0% ^(注6)
	2023年6月18日	3.9% ^(注1,2)	3.1%
龙运巴士有限公司 (龙运) ^(注7)	2008年6月8日	4.5%	-2.3% ^(注4)
	2011年5月15日	3.2%	7.3%
	2023年6月18日	4.2% ^(注1)	34.6%
新大屿山巴士(1973)有限公司	1996年2月1日	10.4%	21.1%
	1998年4月1日	9.0%	12.5%
	2008年6月8日	7.2%	-6.1%
	2021年4月4日	9.8%	40.0%
	2023年6月18日	7.0%	3.1%
新世界第一巴士服务有限公司(新巴)	2001年4月22日	2.4%	-9.2% ^(注4)
	2008年6月8日	5.0%	3.6%
	2019年1月20日	5.6% ^(注1)	34.5%
	2021年4月4日	第一阶段：8.5%	4.1%
	2022年1月2日	第二阶段：3.2%	
2023年6月18日	4.9% ^(注1,2)	3.1%	

注：

1. 计及「专营巴士豁免隧道费基金」的纾缓作用后，乘客所须承担的实际加权平均票价加幅。
2. 包括独营路线及聯营过海路线在内的整体加权平均票价加幅。
3. 自1997年6月专营权成立以来，城巴(专营权2)只加价1次。
4. 由于是相关专营权成立以来首次加价，该综合消费物价指数的累积变动率是自专营权成立时开始计算。

5. 城巴(专营权1)和新巴分两个阶段，分别在2021年4月4日和2022年1月2日加价8.5%和3.2%。九巴与城巴(专营权1) / 新巴聯营的过海路线当时按照同样的幅度加价。
6. 由于2019年1月20日加价只涉及与城巴(专营权1)及新巴聯营的过海路线，该综合消费物价指数的累积变动率是由九巴于2014年7月6日生效的加价开始计算。
7. 自1997年6月专营权成立以来，龙运只加价3次。

(B) 专线小巴^(注1)

年份	实施票价调整的 专线小巴路线数目	获批加价幅度
2019	170	2.9%至19.6%
2020	55	2.4%至13.3%
2021	126	3.6%至11.5%
2022	275	1.9%至25.0%
2023	157	3.8%至50.0% ^(注2)

注：

1. 专线小巴的路线组合和加价申请数量众多。我们现时并没有资料库储存每宗申请所采用的综合物价指数，故无法提供比较加价幅度与综合物价指数的资料。
2. 较高加价幅度涉及通宵专线小巴路线。

(C) 的士

生效日期	平均收费调整幅度			自上次加价日期后的综合消费物价指数变动
	市区	新界	大屿山	
2008年11月30日	5.5%	-	7.7%	市区的士： 1.5% 大屿山的士： -6.2%
2009年1月16日	-	5.0%	-	新界的士：1.5%
2011年7月10日	5.2%	8.2%	4.1%	7.9%
2013年12月8日	7.1%	9.0%	8.8%	10.5%
2017年4月9日	10.0%	11.2%	8.6%	9.3%
2022年7月17日	11.5%	13.0%	13.8%	9.3%

(D) 专营渡轮

专营渡轮服务	生效日期	票价调整幅度 (注1)	自上次加价日期后的综合消费物价指数变动
尖沙咀— 中环	2009年3月29日	第一阶段： 4.5% - 17.6% 第二阶段： 8.7% - 20.0%	_(注2)
	2010年1月1日		
	2012年6月24日	13.3% - 16.7%	10.6%
	2017年7月15日	8.0% - 10.7%	16.5%
	2021年2月9日	13.5% - 18.5%	7.1%
	2023年4月3日	53.8% - 56.3%	3.7%
尖沙咀— 湾仔	2009年3月29日	第一阶段： 4.5% - 13.6% 第二阶段： 8.7% - 20.0%	_(注2)
	2010年1月1日		
	2012年6月24日	13.3%	10.6%
	2017年7月15日	8.0% - 8.8%	16.5%
	2021年2月9日	13.5% - 18.5%	7.1%
	2023年4月3日	54.8% - 56.3%	3.7%

注：

1. 有关数字为成人单程票的票价调整幅度。
2. 鉴于目前未能提供2008年以前的票价调整记录，因此没有综合消费物价指数变动的相关数据。

(E) 持牌渡轮

持牌渡轮服务	生效日期	票价调整幅度 (注1)	自上次加价日期后的综合消费物价指数变动
长洲—中环	2011年7月1日	9.3% - 9.6%	7.0%
	2014年7月1日	4.8% - 5.4%	13.0%
	2017年7月1日	2.6% - 4.3%	7.0%
	2021年4月1日	4.4% - 4.9%	7.5%
	2023年9月24日	3.8% - 4.2%	3.7%
梅窝—中环	2011年4月1日	11.1% - 11.5%	6.0%
	2014年4月1日	4.8% - 5.4%	3.0%
	2017年4月1日	3.1% - 4.7%	7.8%
	2021年4月1日	4.4% - 5.0%	7.7%
	2023年9月24日	3.6% - 4.1%	3.7%
「横水渡」	2011年7月1日	9.9%	7.0%
	2014年7月1日	4.9%	13.0%
	2017年7月1日	4.7%	7.0%

持牌渡轮服务	生效日期	票价调整幅度 (注1)	自上次加价日期后的综合消费物价指数变动
	2021年4月1日	4.5%	7.5%
	2023年9月24日	3.6%	3.7%
榕树湾— 中环	2011年7月1日	11.0% - 11.5%	7.0%
	2014年7月1日	6.2% - 6.3%	13.0%
	2017年7月1日	4.1% - 4.2%	7.0%
	2021年4月1日	4.5% - 4.9%	7.5%
	2023年9月24日	18.8% - 18.9%	3.7%
索罟湾— 中环	2011年7月1日	11.9% - 12.0%	7.0%
	2014年7月1日	6.1% - 6.4%	13.0%
	2017年7月1日	4.0% - 4.8%	7.0%
	2021年4月1日	4.8% - 5.0%	7.5%
	2023年9月24日	19.0% - 19.1%	3.7%
坪洲—中环	2011年7月1日	9.4% - 12.5%	7.0%
	2014年7月1日	5.8% - 6.3%	13.0%
	2017年7月1日	3.9% - 4.1%	7.0%
	2021年4月1日	4.4% - 4.8%	7.5%
	2023年9月24日	18.8% - 19.3%	3.7%
愉景湾— 中环	2009年5月1日	8.3% - 14.8%	_(注2)
	2011年6月12日	9.0% - 11.5%	8.6%
	2013年5月12日	8.8% - 10.3%	7.8%
	2014年7月6日	4.1% - 8.2%	4.7%
	2018年8月10日	4.7% - 19.6%	9.6%
西湾河— 观塘(注3)	2009年11月1日	14.6%	_(注2)
	2013年1月11日	9.1%	13.5%
	2015年1月4日	50.0%	8.8%
西湾河— 三家村(注3)	2009年11月1日	14.6%	_(注2)
	2013年1月11日	9.1%	13.5%
	2015年1月4日	50.0%	8.8%
北角—红磡	2011年4月1日	22.2%	_(注2)
	2014年4月1日	18.2%	13.0%
	2017年4月1日	15.4%	7.8%
	2021年4月1日	13.3%	7.4%
	2023年10月22日	17.6%	4.8%
北角— 九龙城	2011年4月1日	22.2%	_(注2)
	2014年4月1日	18.2%	13.0%
	2017年4月1日	15.4%	7.8%
	2021年4月1日	13.3%	7.4%
	2023年10月22日	17.6%	4.8%
北角—	2017年3月26日	20.0%	_(注2)

持牌渡轮服务	生效日期	票价调整幅度 (注1)	自上次加价日期后的综合消费物价指数变动
观塘—启德 (注3)	2019年9月1日	16.7%	6.7%
	2023年9月3日	18.6%	5.3%
中环—红磡 (注4)	2023年9月3日	18.9%	-
马湾—中环	2010年7月25日	7.3%	_(注2)
	2011年7月24日	6.8%	8.0%
	2014年9月14日	8.5% - 11.8%	13.8%
	2016年5月8日	4.9% - 9.8%	3.8%
	2023年3月5日	12.6% - 33.3%	13.5%
马湾—荃湾	2010年1月10日	25.0%	_(注2)
	2010年7月25日	16.2%	-1.4%
	2011年7月24日	14.0%	8.0%
	2014年9月14日	11.0%	13.8%
	2016年5月8日	4.1% - 8.1%	3.8%
香港仔—北角村—榕树湾(注3)	2015年9月27日	8.6%	_(注2)
	2018年10月7日	10.5%	7.2%
香港仔—模达—索罟湾(注3)	2012年6月3日	19.6%	_(注2)
	2015年6月1日	9.1%	11.1%
	2020年1月1日	3.9% - 4.2%	9.1%
屯门—东涌—沙螺湾—大澳(注3)	2020年1月26日	8.0%	_(注2)
北角—观塘(危险品汽车)渡轮服务	2014年1月28日	9.2% - 9.8%	18.2%
	2020年1月4日	7.1% - 8.4%	13.3%
	2022年8月26日	15.0% - 15.6%	5.0%
	2023年9月2日	60.0%	2.1%
	2024年1月28日	20.2% - 31.0%	0.9%

注：

1. 有关数字为成人单程票的票价调整幅度(北角—观塘(危险品汽车)渡轮服务除外)。
2. 鉴于目前未能提供2008年以前的票价调整记录，因此没有综合消费物价指数变动的相关数据。
3. 目前未能提供2008年以前的票价调整记录。
4. 中环—红磡航线于2020年6月28日投入服务。该航线自开始营运至今的票价调整次数少于5次。

(F) 电车

生效日期	票价调整幅度 ^(注)	自上次加价日期后的 综合消费物价指数变动
1997年1月12日	33.3%	23.1%
1998年3月21日	25.0%	5.9%
2011年6月7日	15.0%	2.2%
2018年7月2日	13.0%	23.6%
2022年7月11日	15.4%	6.6%

注：有关数字为12岁或以上人士的票价调整幅度。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0752)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜
(3) 区域交通及运输服务
(4) 运输服务管理

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

运输署的工作包括规划和发​​展公共运输服务，并就这些服务制订规管措施和策划相关设施，亦会规划和制订巴士路线重组建议项目。就此，可否告知本会：

1. 政府当局有否在规划和制订巴士路线重组建议时，监察及检视公共运输交汇处/巴士总站的运用情况，避免出现现时如九龙塘（沙福道）公共运输交汇处因巴士路线的冇减而出现大量空置的情况？如有，详情为何？如否，原因为何？

2. 以试点形式翻新的马鞍山市中心公共交通总站，透过提升其设计及设施，为乘客提供更舒适的候车环境，原定预计于2023年第二季竣工，现时进展为何？2024-25年度开支预算为何？

3. 目前，有49个政府拥有的有盖交汇处已投入使用超过20年。政府当局会有就这些交汇处展开翻新工程的计划？如有，时间表及其开支预算为何？及如何厘订各站的翻新优次？如否，原因为何？

提问人： 谢伟铨议员(立法会内部参考编号：32)

答复：

1. 因应个别地区的发展、运输建设落成、人口变迁、乘客需求和出行习惯改变等情况，运输署会对区内的公共交通服务作出合适的规划改善及

调整，并适当地调配和运用相关的交汇处 / 巴士总站，以善用资源和配合最新的营运需要。

就九龙塘(沙福道)公共运输交汇处而言，该交汇处设有10条行车坑，当中2条行车坑供专营巴士使用，2条供过境巴士使用、5条供专线小巴使用以及1条供港铁紧急接驳巴士使用。过去数年疫情期间，过境巴士暂停服务，而专营巴士和专线小巴服务亦因应乘客需求减少而有所调整，因此当时九龙塘(沙福道)公共运输交汇处的使用量不高。自社会和经济活动于2023年开始逐步复常，该交汇处现时的使用量已回复正常水平。

2. 政府早前预留2,900万元进行马鞍山市中心公共交通总站改善工程，项目包括改善车站照明、将传统并排式巴士停车弯改成锯齿式以更善用空间、加建设有空气调节和配备洗手间的巴士站长室，及加建设有空调设备、座椅、乘客资讯显示板及巴士实时到站时间显示屏的乘客候车室。上述各项目经已完成，而巴士站长室和乘客候车室亦已分别于2024年2月和3月启用。
3. 政府相关部门一直按各自职能负责管理和维修政府公共运输交汇处的的工作，例如建筑署负责结构维修、机电工程署负责机电系统的维修保养、路政署负责定期巡查及保养交汇处的路面、交通和照明设施等，并由运输署从中协调。按照各有盖交汇处的实际情况，政府部门会根据既定机制为交汇处进行合适的维修保养，确保设施能够满足日常运作需要。现时暂未有其他有盖交汇处需进行大规模的翻新工程。运输署会继续留意各交汇处的最新情况，在有需要时会联同有关部门进行合适的工程。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0753)

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 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

运输署就推行和维护智能运输系统的工作，包括区域交通控制系统、主要干线和主要道路的交通管制及监察系统和交通探测器、侦察车速摄影机系统等，以加强交通管理及加强道路安全的执法工作，可否告知本会：

1. 所装设的侦察车速摄影机系统能否分辨所侦测的车辆类别如重型车辆(中型及重型货车和巴士)，从而判断该车辆有否在该路段超速驾驶并进行针对性的执法？如有，详情为何？如否，会否计划就系统升级或改良以便更有效执法？
2. 就上述系统2024-25年度开支预算为何？

提问人：谢伟铨议员(立法会内部参考编号：33)

答复：

1. 现时本港使用的侦察车速摄影机系统能够判断该车辆是否属于重型车辆，并对照适用于重型车辆在相关路段的车速限制，从而显示有关车辆的超速情况并让警务处进行交通执法。
2. 侦察车速摄影机系统的维修保养工作由警务处委托机电工程署进行，在2024-25年度的开支预算约为\$885万。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0754)

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 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

运输署一直分阶段在新界9个新市镇为单车径和单车设施推行改善措施。就此，可否告知本会：

1. 有关改善工程历时已超过5年，现时进展为何？预计何时完成余下工程？2024-25年度开支预算为何？

提问人：谢伟铨议员(立法会内部参考编号：34)

答复：

运输署一直分阶段在新界九个新市镇为单车径和单车设施推行改善措施。第一批涉及约100个地点的改善工程已于2018年完成，而第二批涉及约450个地点的改善工程亦已于2021年完成。至于第三批约160个地点的改善工程，涉及规模较大和复杂的工程，其中21个地点的工程已于2023年或之前完成。运输署现正与路政署商讨优化余下改善工程的设计方案，预计余下工程在2025年开展及于约两年完成。2024-25年度开支预算为175万元。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2208)

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 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

就打击违例泊车事宜，政府可否告知本会：

1. 请以警察总区列出，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. 请以区议会分区及车辆类别列出，过去3年，每年路旁、公营停车场及私营停车场的泊车位数目为何；
3. 请以车辆及燃料类别划分，过去3年，每年新登记车辆数目为何；及
4. 会否研究提高交通违例定额罚款金额，并积极进行全港反违例泊车执法行动，以打击违泊问题；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：13)

答复：

1. 过往3年，警务处根据《定额罚款(交通违例事项)条例》(第237章)发出的违例泊车定额罚款通知书，按警察总区划分的数字表列如下：

警察总区	发出违例泊车定额罚款通知书的数字		
	2021年	2022年	2023年
港岛	688 592	624 000	523 167
东九龙	570 466	555 417	443 038
西九龙	862 992	1 011 084	960 276
新界南	584 706	570 895	471 527
新界北	595 404	602 075	615 011
合计	3 302 160	3 363 471	3 013 019

2. 过去3年，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。
3. 2021年至2023年，按车辆及燃料类别划分的首次登记车辆数目载于附件4：
4. 政府不时检视交通违例事项(例如违例泊车、超速)的定额罚款水平是否有调整空间，其中考虑的因素包括罚则多年未有调整，是否仍有足够阻吓力、过往的通胀幅度、违例情况和趋势等，以保障道路安全和处理挤塞情况。政府会适时向立法会提出建议。

在执法方面，警务处致力以「成果为本」的执法方式制订整体交通警政策略，以减少在交通意外中死亡及严重受伤的人数，以及改变道路使用者阻碍道路的不负责任行为为目标。警务处进行交通执法时，除了会按照既定指引，亦会考虑每宗个案的相关情况，灵活调配资源采取适当的管制及执法行动，从而提升道路安全。

过去3年18区按车辆类别划分的路旁泊车位数目

地区	截至 每年2月	私家车*	货车	旅游巴士 / 巴士	电单车	总计#
中西区	2024年	509	193	11	651	1 364
	2023年	522	193	11	628	1 354
	2022年	520	191	14	609	1 334
湾仔	2024年	1 020	24	48	761	1 853
	2023年	1 008	24	22	729	1 783
	2022年	991	25	17	684	1 717
东区	2024年	538	101	65	801	1 505
	2023年	525	91	62	777	1 455
	2022年	514	91	62	779	1 446
南区	2024年	648	53	85	447	1 233
	2023年	647	53	85	447	1 232
	2022年	625	53	135	442	1 255
油尖旺	2024年	1 613	371	141	1 309	3 434
	2023年	1 608	374	141	1 299	3 422
	2022年	1 491	368	137	1 311	3 307
深水埗	2024年	1 245	228	9	876	2 358
	2023年	1 219	227	9	876	2 331
	2022年	1 213	223	15	801	2 252
九龙城	2024年	2 336	141	135	991	3 603
	2023年	2 325	144	134	967	3 570
	2022年	2 274	135	143	931	3 483
黄大仙	2024年	306	131	0	519	956
	2023年	304	131	0	475	910
	2022年	301	144	0	463	908
观塘	2024年	543	117	40	839	1 539
	2023年	501	120	40	794	1 455
	2022年	446	117	37	769	1 369
荃湾	2024年	833	68	31	657	1 589
	2023年	832	68	31	618	1 549
	2022年	814	52	31	600	1 497
屯门	2024年	1 291	331	113	886	2 621
	2023年	1 287	331	112	886	2 616
	2022年	1 302	332	44	869	2 547
元朗	2024年	1 266	426	115	626	2 433
	2023年	1 275	426	114	617	2 432
	2022年	1 216	431	87	681	2 415
北区	2024年	1 277	359	27	424	2 087

地区	截至 每年2月	私家车*	货车	旅游巴士 / 巴士	电单车	总计#
	2023 年	1 226	357	27	424	2 034
	2022 年	1 258	380	21	426	2 085
大埔	2024 年	1 549	358	84	270	2 261
	2023 年	1 558	354	83	259	2 254
	2022 年	1 539	336	84	218	2 177
西贡	2024 年	1 914	307	155	491	2 867
	2023 年	1 962	320	160	479	2 921
	2022 年	1 993	385	165	439	2 982
沙田	2024 年	1 594	337	69	550	2 550
	2023 年	1 579	337	69	506	2 491
	2022 年	1 548	310	66	511	2 435
葵青	2024 年	430	360	39	751	1 580
	2023 年	416	364	21	721	1 522
	2022 年	393	368	21	694	1 476
离岛	2024 年	517	55	78	205	855
	2023 年	510	56	78	152	796
	2022 年	496	44	65	175	780
总计#	2024 年	19 429	3 960	1 245	12 054	36 688
	2023 年	19 304	3 970	1 199	11 654	36 127
	2022 年	18 934	3 985	1 144	11 402	35 465

* 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。

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。

过去3年18区按车辆类别划分的政府停车场泊车位数目[^]

地区	截至 每年2月	私家车	货车	旅游巴士 / 巴士	电单车	总计
中西区	2024年	3 901	426	13	345	4 685
	2023年	3 921	427	13	351	4 712
	2022年	3 926	428	14	335	4 703
湾仔	2024年	2 578	230	11	263	3 082
	2023年	2 581	227	11	262	3 081
	2022年	2 754	227	11	280	3 272
东区	2024年	3 165	346	33	382	3 926
	2023年	3 143	351	33	374	3 901
	2022年	3 150	351	33	373	3 907
南区	2024年	2 681	182	10	488	3 361
	2023年	2 670	182	11	483	3 346
	2022年	2 670	182	11	483	3 346
油尖旺	2024年	976	253	20	34	1 283
	2023年	1 066	254	20	39	1 379
	2022年	1 064	254	20	39	1 377
深水埗	2024年	4 060	1 175	33	504	5 772
	2023年	4 073	1 178	33	498	5 782
	2022年	3 844	1 183	33	481	5 541
九龙城	2024年	3 178	134	7	247	3 566
	2023年	3 183	134	7	247	3 571
	2022年	3 198	134	5	237	3 574
黄大仙	2024年	4 194	285	44	561	5 084
	2023年	4 209	282	29	552	5 072
	2022年	4 245	296	25	563	5 129
观塘	2024年	7 698	511	34	1 482	9 725
	2023年	7 696	469	36	1 449	9 650
	2022年	7 744	468	37	1 425	9 674
荃湾	2024年	1 874	121	4	244	2 243
	2023年	1 914	124	4	242	2 284
	2022年	1 906	122	4	232	2 264
屯门	2024年	3 769	179	46	232	4 226
	2023年	3 501	142	46	166	3 855
	2022年	3 494	142	46	166	3 848
元朗	2024年	3 301	112	46	238	3 697
	2023年	3 315	107	49	238	3 709
	2022年	3 353	104	39	236	3 732
北区	2024年	3 820	411	55	254	4 540

地区	截至 每年2月	私家车	货车	旅游巴士 / 巴士	电单车	总计
	2023 年	3 475	374	42	126	4 017
	2022 年	2 687	374	27	113	3 201
大埔	2024 年	1 110	208	15	96	1 429
	2023 年	897	213	8	80	1 198
	2022 年	787	210	8	73	1 078
西贡	2024 年	1 941	73	66	206	2 286
	2023 年	1 938	73	61	206	2 278
	2022 年	1 841	70	62	167	2 140
沙田	2024 年	4 479	179	31	482	5 171
	2023 年	4 420	183	33	481	5 117
	2022 年	4 378	170	33	441	5 022
葵青	2024 年	4 915	564	12	855	6 346
	2023 年	4 836	563	12	845	6 256
	2022 年	4 836	563	10	840	6 249
离岛	2024 年	2 204	247	17	131	2 599
	2023 年	1 601	115	17	109	1 842
	2022 年	1 717	181	17	102	2 017
总计	2024 年	59 844	5 636	497	7 044	73 021
	2023 年	58 439	5 398	465	6 748	71 050
	2022 年	57 594	5 459	435	6 586	70 074

^ 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。

过去3年18区按车辆类别划分的私营停车场泊车位数目[^]

地区	截至 每年2月	私家车	货车	旅游巴士 / 巴士	电单车	总计
中西区	2024年	34 058	385	58	483	34 984
	2023年	34 065	457	58	483	35 063
	2022年	34 065	464	57	480	35 066
湾仔	2024年	35 123	83	97	321	35 624
	2023年	35 209	83	98	323	35 713
	2022年	35 483	85	97	352	36 017
东区	2024年	43 136	1 389	227	1 455	46 207
	2023年	43 112	1 379	238	1 440	46 169
	2022年	42 750	1 388	238	1 451	45 827
南区	2024年	36 751	892	177	1 053	38 873
	2023年	37 144	861	188	1 021	39 214
	2022年	36 610	877	189	1 008	38 684
油尖旺	2024年	33 421	774	101	797	35 093
	2023年	33 259	770	94	796	34 919
	2022年	33 351	869	107	747	35 074
深水埗	2024年	25 696	1 914	387	868	28 865
	2023年	24 973	1 890	387	838	28 088
	2022年	25 133	1 900	362	794	28 189
九龙城	2024年	46 565	1 060	113	1 045	48 783
	2023年	45 989	977	91	930	47 987
	2022年	44 296	962	112	848	46 218
黄大仙	2024年	16 472	865	45	1 328	18 710
	2023年	16 403	877	73	1 311	18 664
	2022年	16 192	880	63	1 285	18 420
观塘	2024年	40 906	2 884	45	2 447	46 282
	2023年	41 058	2 765	45	2 368	46 236
	2022年	40 159	2 766	45	2 323	45 293
荃湾	2024年	35 826	1 960	362	886	39 034
	2023年	35 777	1 866	362	807	38 812
	2022年	35 108	1 817	387	773	38 085
屯门	2024年	38 656	2 036	93	958	41 743
	2023年	38 143	2 012	93	872	41 120
	2022年	37 595	2 007	93	808	40 503
元朗	2024年	39 192	1 676	287	1 110	42 265
	2023年	39 322	1 513	284	1 119	42 238
	2022年	38 001	1 516	236	989	40 742
北区	2024年	17 768	966	32	380	19 146

地区	截至 每年2月	私家车	货车	旅游巴士 / 巴士	电单车	总计
	2023 年	17 804	884	32	377	19 097
	2022 年	17 610	825	30	343	18 808
大埔	2024 年	29 763	641	54	850	31 308
	2023 年	29 432	638	54	845	30 969
	2022 年	28 674	619	54	827	30 174
西贡	2024 年	40 436	1 076	148	2 759	44 419
	2023 年	40 472	1 103	139	2 673	44 387
	2022 年	40 273	1 129	132	2 553	44 087
沙田	2024 年	71 024	2 310	101	2 376	75 811
	2023 年	70 191	2 234	101	2 210	74 736
	2022 年	68 768	2 224	144	2 139	73 275
葵青	2024 年	30 841	8 464	396	1 378	41 079
	2023 年	30 887	9 883	399	1 362	42 531
	2022 年	30 808	9 876	399	1 350	42 433
离岛	2024 年	17 579	708	176	371	18 834
	2023 年	13 835	700	190	386	15 111
	2022 年	13 732	697	190	370	14 989
总计	2024 年	633 213	30 083	2 899	20 865	687 060
	2023 年	627 075	30 892	2 926	20 161	681 054
	2022 年	618 608	30 901	2 935	19 440	671 884

^ 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。

过去3年按车辆及燃料类别划分的首次登记车辆数目

2021年

车辆类别	首次登记车辆数目				
	汽油	柴油	电动	石油气	总数
电单车	9 013	0	79	0	9 092
私家车	29 724	2	9 583	0	39 309
的士	0	0	0	1 120	1 120
专营巴士	0	277	0	0	277
非专营公共巴士	0	277	0	0	277
私家巴士	0	74	0	0	74
公共小巴	0	13	0	146	159
私家小巴	0	63	0	46	109
货车	2	7 045	55	0	7 102
特别用途车辆	0	91	13	11	115

2022年

车辆类别	首次登记车辆数目				
	汽油	柴油	电动	石油气	总数
电单车	7 477	0	163	0	7 640
私家车	17 683	0	19 795	0	37 478
的士	10	0	1	1 094	1 105
专营巴士	0	217	19	0	236
非专营公共巴士	0	310	2	0	312
私家巴士	0	57	0	0	57
公共小巴	0	14	0	115	129
私家小巴	0	69	0	1	70
货车	0	6 913	80	0	6 993
特别用途车辆	0	120	13	4	137

2023年

车辆类别	首次登记车辆数目					
	汽油	柴油	电动	石油气	氢	总数
电单车	4 632	0	211	0	0	4 843
私家车	15 628	0	28 541	0	0	44 169
的士	2	0	17	933	0	952
专营巴士	0	108	24	0	1	133
非专营公共巴士	0	401	15	0	0	416
私家巴士	0	90	0	0	0	90
公共小巴	0	93	1	21	0	115
私家小巴	0	81	1	0	0	82
货车	0	4 701	308	0	0	5 009
特别用途车辆	0	81	7	5	0	93

注1：混合动力车辆计入其相应燃料类别内，只有纯电动车才计入电动车辆类别。

注2：政府车辆无须登记，因此不包括在内。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2209)

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 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

就打击长期霸占和滥用泊车位事宜，政府可否告知本会：

1. 过去3年，每年路旁停车位被车辆占用而并未缴费的票控个案为何；
2. 过去3年，每年运输署接获不当占用路旁收费停车位的投诉为何；
3. 有否备存路旁泊车位被商店长期用作商业用途的地点的统计资料；若有，泊车位位置为何；若否，原因为何；
4. 自更换新一代停车收费表至今，每年收费表识别出未有缴付泊车费而被占用的停车位位置数目，以及警务处安排前线人员到场执法次数分别为何；
5. 有何措施确保路旁泊车位作短时间泊车之用；若有，详情为何；若否，原因为何；及
6. 是否知悉地磁感应停车收费系统，以及本港停车场有否引入地磁感应停车收费系统；若是，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：14)

答复：

1. 过去3年，路旁泊车位被车辆占用而并未缴费的票控个案宗数在2021年、2022年及2023年分别约为226 100宗、260 000宗及259 500宗。

2.、3.及4.

现时运输署所委聘的停车收费表营办商会定期巡查各区的路旁停车收费表，如发现收费表停车位被不当占用，营办商会将有关情况向相关政府部门(如警务处、地政总署及食物环境卫生署)反映，以作跟进。运输署并没有备存投诉不当占用路旁收费停车位或收费表停车位是否被用作商业用途的资料。

此外，停車收費表配備車位感應器，以偵測相關的路旁泊車位是否已被占用。其后台電腦系統可綜合收費表停車位的占用和付費狀況，辨別哪些泊車位已被占用而沒有繳費。運輸署已與警務處分享有關實時資訊，以便利警務處執法。

5. 現時運輸署會在使用率較高的路旁泊車位加設收費表，以加快相關泊車位的流轉。收費表亦會因應不同地區設置不同的「每次交易的最長泊車時間」（即半小時、1小時或2小時）。此外，「入表易」亦限制駕駛者最多只可購買有關收費表合共兩段「每次交易的最長泊車時間」，從而管理路旁泊車位作短期泊車之用。
6. 就運輸署轄下的公眾多層停車場而言，運輸署已採用地磁感應或其他懸掛式感應技術，為每個樓層設置電子顯示屏，顯示空置泊車位的數目，以方便駕駛人士尋找空置泊車位。此外，出入口的自動車牌識別功能亦方便駕駛人士繳付停泊費。運輸署會繼續留意相關科技發展，以適時提升服務水平。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2210)

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 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

就「易通行」不停车缴费服务，政府可否告知本会：

1. 目前政府已发出的车辆贴数目及车辆开立「易通行」户口数目为何；
2. 请以投诉类别列出，「易通行」推出至今，每月接获投诉宗数为何；及
3. 会否优化「易通行」系统，避免出现扣钱数、扣不到数的问题；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：15)

答复：

1. 截至2024年3月7日，运输署已向登记车主发出810 223张缴费贴，其中约九成已获发车辆贴的车辆(即737 501)已开立「易通行」户口。相关数据按车辆类别划分载列如下：

车辆类别	已申请并已获发 缴费贴的数目 (截至2024年3月7日)	已开立「易通行」户口 的车辆数目 (截至2024年3月7日)
电单车及机动三轮车	73 556	56 544
私家车	584 309	539 359
的士	18 283	17 924
公共小巴及私家小巴	5 856	5 129
轻型货车	73 708	67 652
中型货车	33 269	30 744
重型货车	7 544	7 114
公共巴士(单层)及 私家巴士(单层)	7 461	7 020
公共巴士(双层)及 私家巴士(双层)	6 237	6 015

注：

缴费贴分为两种，分别是只供指定车辆使用的「车辆贴」，以及按车辆种类作分类，适用于相关类别车辆的「车种贴」。上表显示的缴费贴中，超过98%属于车辆贴。上述数据并不包括已取消车辆登记的车辆 / 「车辆贴」。

2. 自「易通行」实施至2024年2月期间，运输署及隧道费服务商接获的投诉数字按月份及投诉类别载列如下：

	投诉个案数目	
	隧道费及附加费相关	非隧道费及附加费相关
2023年5月	528	2 438
2023年6月	1 622	1 200
2023年7月	2 751	2 380
2023年8月	2 807	1 268
2023年9月	2 267	761
2023年10月	2 260	922
2023年11月	2 698	670
2023年12月	2 825	565
2024年1月	2 334	604
2024年2月	1 794	501
总计	21 886	11 309

3. 自「易通行」实施至2024年3月7日期间，与隧道费相关的查询 / 投诉个案平均每日约 68 宗，占整体使用「易通行」的每日平均车流量(约410 000架次)约0.017%。经调查后，有关个案不涉及系统问题，主要成因归纳如下：

- (a) 部份个案涉及未有安装车辆贴的私家车，加上部分车辆所刻印在车牌的号码未必足够清晰而令自动车牌识别系统未能准确辨认，故此需要隧道费服务商进行人手辨认，而在人手辨认的过程中偶有出错；以及
- (b) 部份个案涉及使用车种贴的私家车或使用司机卡的的士，未有按安装指引正确地安装车种贴 / 司机卡，因而影响「易通行」系统准确地感应相关车种贴 / 司机卡。

就上述的情况，隧道费服务商已采取以下相应的措施，包括：

- (a) 开发专属程式以提升系统辨识车牌号码的能力，并加强培训前线员工；以及
- (b) 于「易通行」网站及向的士业界提供详细的安装车种贴 / 司机卡的安装指引及教学短片，供用户参考。此外，隧道费服务商亦在四个服务点提供为用户检查车种贴 / 司机卡安装情况的服务。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2213)

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 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就港鐵铁路发展，政府可否告知本会：

1.过去3年，每年各铁路线每月平均乘客量及总乘客量、早上最繁忙1小时最繁忙单向路段可载客量及载客率及最繁忙路段为何；及

2.请以服务延误类别列出，过去3年，每年由港铁公司控制范围内的因素而引起并导致8分钟或以上服务延误事故的宗数为何？

提问人：杨永杰议员(立法会内部参考编号：18)

答复：

1. 过去3年，各重铁和轻铁路线每月平均乘客量、总乘客量、早上最繁忙一小时最繁忙单向路段的可载客量、载客率及最繁忙路段资料分别载列于附件一及附件二。

2. 过去3年，由香港铁路有限公司(港铁公司)控制范围内的因素引起并导致8分钟或以上的服务延误事故宗数表列如下：

年份	成因	事故宗数
2021年	机件故障 ^(注)	137
	人为因素	6
2022年	机件故障 ^(注)	103
	人为因素	9
2023年	机件故障 ^(注)	94
	人为因素	7

注：包括站内机件故障、基础设施、列车故障等。

重铁系统统计数字
(早上最繁忙一小时最繁忙单向路段)

		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1)	机场快线 (注1及2)
2021年^(注3)											
1.	最频密列车班次下的最高可载容量(每平方米站立6人)(a)	不适用 (注6)	70 000	67 600	80 000	27 000	71 400	75 000	9 600	45 000	4 800
2.	可载容量(每平方米站立6人)(b)	73 300	58 800	67 600	80 000	16 800	71 400	75 000	4 300	42 500	3 200
3.	(a)项与(b)项的差距 ^(注4)	不适用	11 200	0	0	10 200	0	0	5 300	2 500	1 600
4.	乘客量(c)	30 100	36 100 (注7)	43 300	47 800	9 200	40 000	52 200	1 700	23 600	800
5.	载客率(每平方米站立6人)	41% {沙田至大围}	61% {荃湾西至美孚}	64% {油塘至}	60% {天后至铜锣湾}	55% {金钟至海洋公园}	56% {石硖尾至太子}	70% {油麻地至佐敦}	39% {欣澳至迪士尼}	55% {九龙至香港}	25% {青衣至}

		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1)	机场快线 (注1及2)
	[(c)/(b)]{ }最繁忙路段			鲗鱼涌}							机场}
6.	现时载客率 (每平方米站立4人) ^(注5)	58%	86%	90%	84%	77%	79%	98%	55%	78%	不适用
7.	每月平均乘客量 (百万人次)	16.1	14.1 (注7)	9.4	22.9	1.9	17.2	25.3	0.3	5.6	0.2
8.	总乘客量 (百万人次)	193.7	169.0 (注7)	113.3	275.2	22.9	206.1	303.2	3.3	67.3	2.2
2022年^(注3)											
1.	最频密列车班次下的最高可载客量(每平方米站立6人) (a)	82 500	70 000	67 600	80 000	27 000	71 400	75 000	9 600	45 000	4 800
2.	可载客量(每平方米站立6人) (b)	62 500	58 800	67 600	80 000	16 800	71 400	75 000	4 300	42 500	3 200
3.	(a)项与(b)项的差距 ^(注4)	20 000	11 200	0	0	10 200	0	0	5 300	2 500	1 600

		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1)	机场快线 (注1及2)
4.	乘客量 (c)	37 700	34 500	40 200	44 800	9 100	34 200	37 200	2 200	20 100	1 100
5.	载客率 (每平方米站立 6 人) [(c)/(b)]{ } 最繁忙路段	60% {大围至 九龙塘}	59% {荃湾 西至美孚}	59% {油塘 至 鲗鱼涌}	56% {天后 至铜锣湾}	54% {金钟至 海洋公园}	48% {彩虹至 九龙湾}	50% {深水埗 至太子}	51% {欣澳至 迪士尼}	47% {奥运至 九龙}	34% {青衣 至 机场}
6.	载客率(每平方米站立4人) (注5)	83%	82%	84%	79%	76%	67%	70%	72%	66%	不适用
7.	每月平均乘客量 (百万人次)	15.3	19.9	8.8	20.9	1.8	16.0	23.1	0.3	5.2	0.3
8.	总乘客量 (百万人次)	183.5	238.8	105.1	250.5	21.6	192.0	277.4	3.4	62.7	3.1
2023年											
1.	最频密列车班次下的最高可载客量(每平方米站立6人) (a)	82 500	70 000	67 600	80 000	27 000	71 400	75 000	9 600	45 000	4 800

		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1)	机场快线 (注1及2)
2.	可载客量(每平方米站立6人)(b)	62 500	58 800	67 600	80 000	16 800	71 400	75 000	8 300	42 500	4 200
3.	(a)项与(b)项的差距(注4)	20 000	11 200	0	0	10 200	0	0	1 300	2 500	600
4.	乘客量(c)	42 400	35 700	40 400	46 300	9 800	34 500	38 800	3 200	21 200	1 700
5.	载客率(每平方米站立6人)[(c)/(b)]{ }最繁忙路段	68% {大围至九龙塘}	61% {荃湾西至美孚}	60% {油塘至鰂鱼涌}	58% {天后至铜锣湾}	58% {金钟至海洋公园}	48% {彩虹至九龙湾}	52% {深水埗至太子}	39% {欣澳至迪士尼}	50% {奥运至九龙}	40% {青衣至机场}
6.	载客率(每平方米站立4人)(注5)	94%	85%	84%	81%	82%	68%	73%	54%	70%	不适用
7.	每月平均乘客量(百万人次)	23.7	23.9	9.8	25.7	2.2	18.2	27.7	0.5	6.5	0.9
8.	总乘客量(百万人次)	283.6	280.3	114.8	311.0	25.8	215.1	344.6	5.8	77.1	10.8

注1: 由于机场快线及东涌线在部分路段共用路轨, 该等铁路线的整体可载客量受车务编排模式所影响。

- 注2: 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。有关数字按现有可载客量计算。
- 注3: 鉴于疫情影响, 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4: 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5: 以一系列行走市区的重铁列车为例, 一列列车可提供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, 即每列列车的总计可载客量约为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, 即每列列车的总计可载客量约为1 780人。因此, 以每平方米站立4人的乘客密度计算的可载客量, 相当于以每平方米站立6人计算的71.2%。东铁线方面, 由于该路线的列车设有1个头等车厢, 列车的座位和企位比例与其他重铁列车稍有不同。若以每平方米站立6人计算, 每列列车的总计可载客量为2 845人; 以每平方米站立4人计算, 则为2 061人。
- 注6: 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7: 西铁线与屯马线一期在2021年6月27日合并为屯马线。屯马线于2021年的乘客量指屯马线一期和屯马线(于2021年6月27日通车)的乘客量。西铁线于2021年首六个月的每月平均乘客量和总乘客量则分别为1 140万人次和6 830万人次。

轻铁系统统计数字
(早上最繁忙一小时最繁忙单向路段)

轻铁路线	最高可载客量			载客率 ^(注1)		
	2021年	2022年	2023年	2021年	2022年	2023年
505	2 993	2 993	2 993	81%	68%	66%
506P ^(注2)	不适用	不适用	424	不适用	不适用	70%
507	2 544	2 827	2 827	81%	74%	83%
507P ^(注2)	不适用	212	212	不适用	80%	90%
610	1 995	2 056	2 056	98%	80%	93%
614	873	1 372	1 122	84% ^(注3)	70% ^(注3)	77% ^(注3)
614P	1 388	1 156	1 363			
615	998	748	960	83% ^(注3)	85% ^(注3)	74% ^(注3)
615P	1 388	1 388	1 600			
705	4 240	4 240	4 240	78%	76%	63%
706	5 088	5 088	5 088	72%	85%	63%
751	2 650	2 857	2 993	79%	82%	64%
751P	205	398	398	40%	75%	60%
761P	4 625	4 240	4 240	70%	67%	64%

乘客量(百万人次)

	2021年	2022年	2023年
每月平均乘客量	11.8	11.0	12.5
总乘客量	141.6	131.7	150.0

- 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, 因此无法采用现时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或乘客量。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, 重铁载客率计算方法所采用的每平方米站立4人或6人的乘客密度标准并不适用。
- 注2: 港铁公司分别在2022年9月及2023年9月加设507P线和506P线, 在早上繁忙时段行驶。
- 注3: 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线、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。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1261)

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 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

就监督推行「纯电动的士百分百担保贷款专项计划」，以鼓励的士业界转用电动的士，请告知本会自计划推行至今的最新进展，包括申请及获批的个案，涉及的车辆数目和有关工作的开支为何？

提问者： 易志明议员(立法会内部参考编号：2)

答复：

政府在2023年9月4日推出「纯电动的士百分百担保贷款专项计划」(贷款计划)，以鼓励的士业界转用纯电动的士。自贷款计划推出至今年3月11日为止，参与计划的贷款机构共接获5宗申请，涉及5辆的士。当中4宗申请已获批出，涉及4辆的士和约132万元的贷款总额。另外1宗申请正在处理中。

贷款计划由香港按证保险有限公司负责管理，而运输署则负责监督。有关贷款计划的监督工作主要由运输署现有人员负责，属于整体职务，故涉及的开支及人手安排没有详细分项。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1262)

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 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

就推行「运输业输入劳工计划—公共小巴 / 客车行业」，以纾缓运输业界人手短缺的问题，请告知本会，自计划推出以来各合资格的公交申请情况，包括接获的申请及获批数目、涉及的人数，当中有多少已投入服务，及有关工作涉及的开支为何？会否考虑简化措施，以加快申请的审批，如有，详情为何；如不会，原因为何？

提问者： 易志明议员(立法会内部参考编号：3)

答复：

行政长官会同行政会议2023年6月通过推出「运输业输入劳工计划—公共小巴 / 客车行业」(计划)，在保障本地劳工优先就业的前提下，适度容许小巴 / 客车行业申请输入司机，配额上限为1 700名，以纾缓行业长期面对的司机短缺问题，提供稳定的劳动力，从而维持公共交通服务的可靠性。有关计划的第一轮申请期为2023年7月17日至8月7日，共接获118宗申请，涉及1 601个输入劳工配额，涵盖公共小巴司机及客车司机。经运输及物流局、劳工处和运输署代表组成的跨部门联络小组审议后，运输署署长批准98宗申请，发放共969个配额，首轮申请的详情载于附表。

输入司机须通过相关车辆类型驾驶考试并获得合格成绩，以及完成职前训练课程和取得课程证书后，方可取得相关车辆类型的正式驾驶执照。营办商亦会在输入司机投入服务前提供足够的路线培训。截至2024年3月7日，共有109名输入司机已投入不同的驾驶工作岗位服务市民。

有关计划申请流程及审批工作方面，政府已尽量简化申请程序，以缩短审批的时间。计划第一轮申请在截止申请日期后约7个星期内完成审批。至于安排驾驶考试方面，视乎个别司机的不同情况，他们由抵港进行培训、完

成驾驶考试训练，以至获取正式的相关驾驶执照，最快可在1个至1个半月的时间内完成。运输署会透过在计划下成立包括劳资双方代表参与的持份者咨询小组，与运输业界保持联系，并会在有需要时检讨有关计画。

执行上述计划涉及的运输署人手及开支已纳入运输署整体拨款及编制内，因此未能分项列出。

运输业输入劳工计划—公共小巴 / 客车行业
第一轮申请及获批配额数目
按工种划分的分项数字

司机类别	接获申请宗数	涉及司机配额数目	获批申请宗数	获批司机配额数目
公共小巴司机	68	547	59	461
本地客车司机	32	689	23	262
跨境直通巴士司机	18	365	16	246
总数	118	1 601	98	969

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1263)

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 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

请告知本会在2023至2024年度就检讨公共小巴营运状况的工作，当中有何措施协助红色小巴持续发展，有关工作涉及的开支为何；在2024至2025年度有关工作的计划为何？

提问人： 易志明议员(立法会内部参考编号：4)

答复：

公共小巴为乘客较少或不宜使用高载客量交通工具的地区提供服务，担当重要的辅助角色。运输署一直十分关注红色公共小巴(红巴)的营运状况，政府的一贯政策是鼓励红巴转为服务范围较广及营运环境相对稳定的专线小巴经营，以期改善营运状况，同时可让运输署更有效进行监管，以确保服务质素水平。为配合有关政策，运输署会规划和制订新的专线小巴路线组合，并会透过每年举行的专线小巴营办商遴选计划，公开邀请有兴趣人士(包括红巴营办商)申请经营。现时，为大型房屋发展项目规划公共交通服务配套时，运输署会采取整体规划方法，考虑应否提供一个混合由专营巴士和专线小巴服务等多种公共交通服务模式组成的公共交通网络，以适当地配合居民的不同交通需要，并藉此加快红巴转为专线小巴营运的步伐。截至2023年年底，登记专线小巴和红色小巴数目分别为3 393辆及950辆。

在过去3年疫情期间，除了由香港金融管理局和银行业推出「预先批核还息不还本」计划，为合资格的企业客户(包括公共小巴业界)提供信贷援助外，政府亦在防疫抗疫基金下为红巴业界提供多项补贴，包括燃料补贴和非实报实销补贴。虽然有关的临时措施已随着社会复常有序结束，「中小企融资担保计划」下「百分百担保特惠贷款」的申请期已延长至本年3月底。该特惠贷款由政府百分百担保，旨在纾解包括红色小巴营办商在内的合资格中小企业现金流问题。

另一方面，政府亦理解包括红巴在内的公共小巴业界一直面临持续及严重的司机短缺问题，因此在2023年7月推出「运输业输入劳工计划－公共小巴／客车行业」，在保障本地劳工优先就业的前提下容许合格的公共小巴营办商输入外地司机。

在日常营运方面，运输署会因应业界的要求而提供適切及可行的协助，例如在考虑个别地点的实际道路情况后，适当地放宽或取消部分红巴上落乘客的限制区或禁区；而在不影响道路安全及不会对道路使用者造成阻碍的前提下，批准部分红巴在夜间停泊在指定的公共小巴站内，以配合红巴的营运需要。

政府会继续密切留意公共小巴的营运情况，并与相关持份者保持紧密沟通，探讨更多改善业界营运环境的可行措施，维持公共交通服务的可靠性。

上述工作主要由运输署现有职员执行，属于整体职务，故涉及的开支及人手没有详细分行项。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1264)

总目： (186) 运输署
分目： (-) 没有指定
纲领： (2) 签发车辆牌照及驾驶执照
管制人员： 运输署署长 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

在2024至25年度需要特别留意的事项中，运输署将会进行法例修订，更新车辆构造及保养要求，有关工作的详情及涉及的开支为何；因应由内地引入的车辆数目不断增加，除紧贴国际标准外，会否考虑加入国家标准，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：6)

答复：

运输署一直密切留意国际间相关汽车科技的发展和应用，为了加强道路安全和配合最新的车辆科技，政府正进行以下合共7项有关更新车辆构造要求的法例修订工作：

- (1) 要求电动 / 混合动力车辆安装车辆声响警示系统；
- (2) 要求装配可延伸架空结构的车辆安装过高警示系统；
- (3) 修订反射镜的法定要求，并引入「摄影机—显示器系统」的要求；
- (4) 修订视象显示器的法定要求；
- (5) 修订驾驶规则，使司机能够使用遥距控制泊车功能；
- (6) 按国际车辆标准和技术发展，更新对车辆结构的各项要求(包括放宽单层巴士最高允许的全高度、允许使用发光二极管作为车灯、提升有关照明及反光体技术要求以确保与国际标准一致)；以及
- (7) 扩阔可使用快速公路的电动车辆种类，使符合规格要求的电动车辆无需申领快速公路许可证便可在快速公路上行驶。

运输署已就上述各项建议咨询持份者，包括注册车辆制造商、车身制造商、零部件供应商和车辆维修服务供应商等。运输及物流局及运输署亦咨询了道路安全研究委员会、道路安全议会、立法会交通事务委员会和交通咨询

委员会，委员普遍支持拟议的立法建议。法律草拟工作正在进行，运输及物流局预计于今年内向立法会提交有关法例修订建议。

上述工作主要由运输署现有人员执行，属于整体职务，故涉及的开支没有详细分项。

运输署按照香港法例第374章《道路交通条例》及其附属法例的要求而对车辆构造进行审批，并一直接受业界提交国家标准(国标)以证明车辆或其部件符合相关的技术要求。除了国标，运输署亦接受其他国际标准，包括联合国欧洲经济委员会(UNECE)的标准等。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1265)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 签发车辆牌照及驾驶执照

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就打击汽车非法出租或取酬载客方面，政府可否告知本会：

1. 在2023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开支；
2. 当中被法庭定罪后车辆遭扣押并暂时吊销牌照的数目为何；
3. 在2023至2024年度内，政府透过不同渠道向公众宣传避免乘坐没有有效出租汽车许可证而出租或取酬载客的私家车，各项宣传渠道涉及的开支为何；
4. 有指去年除夕，因非法出租或取酬载客的车辆阻塞，导致跨境巴士未能按时回程接载乘客，影响香港的形象，就此，当局有何措施打击跨境非法载客活动，会否联合内地部门执法，如会，详情为何；如不会，原因为何？
5. 在2024至2025年度，会否加大打击非法出租或取酬载客的力度，如会，详情为何，包括计划目标及增加的开支；如否，原因为何？

提问人： 易志明议员(立法会内部参考编号：7)

答复：

1. 在2023年，警务处就非法出租或取酬载客个案所采取的执法数目为33宗。上述有关工作由警务处现有人员执行，属于恒常职务，所涉资源并无分项数字。
2. 就非法出租或取酬载客活动，运输署在2023年经法庭定罪后扣留27辆汽车，而其相关车辆牌照亦被暂时吊销。
3. 运输署一直采取多项教育及宣传措施，包括通过不同途径，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，并与警务处交换情报，以打击汽车非法出租或取酬载客。上述有关工作由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。

- 4及5. 警务处会继续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；亦会继续安排适当资源加强打击非法载客取酬活动，并欢迎市民与警务处合作，包括提供资料举报非法载客取酬活动，警务处定会严肃跟进和调查；如有足够证据，会对相关活动采取执法行动。

自全面通关以来，跨境交通日益频繁，在2024年1月有3宗跨境私家车因非法出租或取酬载客而被拘捕的案件。警务处会在有关案件审结及在法庭定罪后，将涉事车辆的资料通知运输署，运输署便会根据法例暂时吊销车辆牌照及要求车主将车辆移交运输署署长保管。政府会继续通过执法行动和公众宣传，打击包括跨境私家车在内以出租或取酬方式非法载客的活动。

此外，政府正检视现有法例，以期更有效处理非法出租或取酬载客活动；亦正研究如何规管网约出租汽车平台，以期只有有的士及持有出租汽车许可证的车辆可透过平台提供服务，加强打击非法活动。政府计划于今年年中，就有关规管所涉及的政策和法律观点，以及海外经验研究所得的考虑要点，与立法会议员、业界及其他相关持份者进行沟通及听取意见。上述有关工作由运输及物流局、运输署及警务处现有人员执行，属于恒常职务，所涉资源并无分项数字。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1266)

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 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

就规划和开办新的绿色专线小巴服务，请告知本会：

- 1) 运输署原计划在2023年开办6条新绿色专线小巴路线，但最终只开办3条，原因为何；
- 2) 在2024年计划开办的8条新绿色专线小巴路线的详情，包括涉及的路线、所需车辆数目、何时招标及投入服务；
- 3) 运输署有没有计划推出措施加快红色小巴转为绿色专线小巴的计划，如有，详情为何；如没有，原因为何？

提问人： 易志明议员(立法会内部参考编号：8)

答复：

- (1) 运输署在完成2022年专线小巴营办商遴选工作后，原计划于2023年开办以下6条服务新界区的新专线小巴路线：
- (a) 第116号线(百胜角—将军澳站(循环线))；
 - (b) 第506号线(置福围—联和墟(循环线))；
 - (c) 第507号线(马适路—粉岭站(循环线))；
 - (d) 第24号线(大埔(富蝶邨)—大埔(广福道)(循环线))；
 - (e) 第117A号线(安达臣道石矿场发展区—尚德公共交通总站)；及
 - (f) 第117B号线(安达臣道石矿场发展区—油塘(循环线))

新增的专线小巴路线主要是配合新房屋发展项目入伙时间，为居民提供交通服务。上述6条新专线小巴路线中，第116、506及507号线已按计划于2023年投入服务，第24号线亦已于2024年3月投入服务。至于服务安达臣道石矿场发展区的第117A及117B号线，则预计最快于2024年内随着房屋发展项目的落成逐步投入服务。

(2) 有关计划在2024年内开办的8条专线小巴路线的资料详见下表：

	路线	最低车辆数目要求	刊宪邀请申请日期	投入服务日期(注)
1	新界第24号线 (大埔(富蝶邨)一大埔(广福道)(循环线))	3	2022年8月5日	已于2024年3月投入服务
2	新界第117A号线 (安达臣道石矿场发展区—尚德公共交通总站)	3		预计2024年第四季
3	新界第117B号线 (安达臣道石矿场发展区—油塘(循环线))	5		
4	屯门(井财街)—龙逸村 (循环线)	4	2023年6月30日	预计2024年第二 / 第三季
5	上水站—唐公岭 (相当于现有的新界第57K号线)	4		
6	上水站—蕉径 (相当于现有的新界第57K号线的辅助服务路线)	3		
7	上水站—丙岗 (相当于现有的新界第58K号线)	2		
8	上水站—古洞北福利服务综合大楼	1		

注：新专线小巴路线的开办日期视乎有关房屋发展项目的进度而定。

(3) 政府的一贯政策是鼓励红巴转为服务范围较广及营运环境相对稳定的专线小巴经营，以改善营运状况，同时可让运输署更有效进行监管，以确保服务质素水平。为配合有关政策，运输署会规划和制订新的专线小巴路线组合，并会透过每年举行的专线小巴营办商遴选计划，公开邀请有兴趣人士(包括红巴营办商)申请经营。现时，为大型房屋发展项目规划公共交通服务配套时，运输署会采取整体规划方法，考虑应否提供一个混合由专营巴士和专线小巴等多种公共交通服务模式组成的网络，以適切地配合居民的不同交通需要，并藉此加快红巴转为专线小巴营运的步伐。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1267)

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 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

就支援推行「跨境客运业百分百担保贷款专项计划」，让跨境巴士及跨境出租车能尽快恢复服务，请告知本会

- 1) 自计划推出自今，接获的申请及批核情况为何；
- 2) 现时跨境客运的恢复进度；
- 3) 由于计划将于四月底完结，会否考虑进一步延长，如会，详情为何；如不会，原因为何；及
- 4) 有关支援工作涉及的开支为何？

提问人：易志明议员(立法会内部参考编号：9)

答复：

- 1) 「跨境客运业百分百担保贷款专项计划」(专项计划)于2023年4月推出，目的是让合资格跨境客运营办商 / 登记车主 / 船东可申请贷款，以尽快为车船维修及检验、购买保险等，将复修好的车船投入服务。截至2024年3月1日，香港按证保险有限公司共收到15宗由跨境巴士及跨境出租汽车车主的贷款申请，其中12宗已获批出，其余3宗则已逾期或被申请人自行撤回。
- 2) 自去年初内地与香港恢复全面通关后，跨境人流迅速回升，跨境巴士及跨境出租车营办商陆续增加服务以配合乘客需求。截至2024年2月29日，已有1 199辆跨境巴士及608辆跨境出租汽车领有效牌照，可提供跨境客运服务。
- 3) 专项计划的执行机构(香港按证保险有限公司)需要定期向政府提交进度报告及总结报告，供政府密切监督专项计划的进度和检视成效。政

府会继续留意专项计划的运作情况并适时检视各项安排，包括应否延长计划申请期。

- 4) 于2023-24年度，专项计划的修订预算开支为389.6万元，主要用于付予参与计划的贷款机构的贷款办理费及供款管理费、香港按证保险有限公司的行政费，以及必要的实付开支。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1280)

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 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

就政府管理的公众停车场，请告知本会

1. 按区议会分区划分，过去三年（2021，2022及2023年），由早上10时至晚上6时及由晚上6时至早上10时两个时段各车种泊车位的使用率分别为何；
2. 会否考虑就一些使用率较低的泊车位向商用车辆提供泊车优惠，如会，详情为何；如不会，原因为何；及
3. 用于管理公众停车场的开支？

提问人： 易志明议员(立法会内部参考编号：22)

答复：

1. 在2021至2023年，运输署辖下公众停车场于提问问及两个时段的平均使用率见附件1。在2021至2023年，政府产业署及康文署辖下公众停车场的平均使用率分别载于附件2及附件3。
2. 现时，运输署辖下公众停车场(除黄大仙停车场外)，客货车的收费与私家车的收费相同。黄大仙停车场则提供25个旅游巴士 / 货车(5.5公吨以上)的泊车位，其收费水平与邻近地区停车场的收费相约。考虑到运输署辖下公众停车场的收费水平普遍低于邻近停车场的收费，而大部分停车场的平均使用率一般维持在八成或以上，运输署现阶段未有计划在这些停车场向商用车辆提供进一步的泊车优惠。

3. 就运输署辖下的11个公众停车场而言，运输署已透过公开招标，委托两间停车场营办商，为停车场提供日常管理、营运及维修保养。2023年支付予停车场营办商的开支约为5,000万元。

2021至2023年运输署辖下公众停车场的平均使用率

停车场	区域	私家车 / 客货车 泊车位平均使用率(%)					
		上午10时至晚上6时			晚上6时至上午10时		
		2021年	2022年	2023年	2021年	2022年	2023年
天星码头	中西区	80	81	82	25	27	31
大会堂		62	57	65	19	19	25
林士街		64	63	57	31	34	27
坚尼地城		88	85	86	80	80	80
天后	湾仔	81	81	79	67	66	64
筲箕湾	东区	83	83	80	80	80	78
香港仔	南区	68	69	64	82	83	79
双凤街	黄大仙	73	74	77	83	84	83
黄大仙 (注)		69	63	45	34	38	32
葵芳	葵青	79	80	83	75	76	76
荃湾	荃湾	84	84	86	80	80	82

注：数字包括旅游巴士及货车(5.5公吨以上)。黄大仙停车场原本提供25个旅游巴士泊车位。自2020年9月1日起，该停车场临时开放予私家车、客货车及货车(5.5公吨以上)停泊，有关临时安排随疫情过后于2023年4月16日取消。由2023年11月18日起，该停车场除旅游巴士外，亦开放予货车(5.5公吨以上)停泊。

停车场	区域	电单车泊车位平均使用率(%)					
		上午10时至晚上6时			晚上6时至上午10时		
		2021年	2022年	2023年	2021年	2022年	2023年
天星码头	中西区	95	76	72	70	58	54
大会堂		86	74	77	66	60	68
林士街		90	82	93	79	75	87
坚尼地城		71	69	74	80	78	82
天后	湾仔	85	79	77	86	82	78
筲箕湾	东区	82	80	76	87	85	81

停车场	区域	电单车泊车位平均使用率(%)					
		上午10时至晚上6时			晚上6时至上午10时		
		2021年	2022年	2023年	2021年	2022年	2023年
香港仔	南区	66	71	67	77	78	72
双凤街	黄大仙	72	70	67	82	79	75
葵芳	葵青	81	79	82	83	80	80
荃湾	荃湾	73	73	64	75	72	63

2021至2023年由政府产业署出租的收费公众停车场泊车位数目及使用率

停车场位置	区域	泊车位数目		泊车位 平均使用率* (%)		
		私家车	电单车	2021	2022 ^(注1)	2023 ^(注2)
金钟道政府合署	中西区	155	21	没有相 关资料 (见 ^{注1})	13%	14%
湾仔政府大楼、入境 事务大楼及税务大楼	湾仔区	157	10		25%	13%
北角政府合署	东区	95	0		41%	40%
柴湾市政大厦 ^(注3)		39	6		91%	78%
长沙湾政府合署 ^(注4)	深水埗区	250	13		52%	49%
土瓜湾街市暨 政府合署	九龍城区	29	4		37%	36%
工业贸易大楼		24	0		47%	38% (注5)
西九龙政府合署	油尖旺区	50	0		38%	39%
顺利纪律部队宿舍 ^(注3)	观塘区	89	16		55%	94%
西贡政府合署	西贡区	70	0		18%	12%
沙田政府合署	沙田区	122	22		42%	49%
新界(沙田)法医学大楼 ^(注3)		50	0		-	13% (注6)
大埔政府合署	大埔区	69	4		59%	63%
屯门政府合署	屯门区	42	0		23%	23%
元朗民政事务处大厦	元朗区	43	0		47%	46%
北区政府合署	北区	96	0		26%	36%
香园围边境管制站 ^(注3)		415	36	-	45% (注7)	
港珠澳大桥香港口岸 ^(注3)	離岛区	673	25	1%	26%	

注：

* 政府产业署没有备存由早上10时至晚上6时及由晚上6时至早上10时两个时段泊车位的使用率数据。

- (1) 此乃根据承办商提供有关收费公众停车场于2022年4月至12月营运时间内私家车泊车位的平均使用率。政府产业署并没有备存2022年4月之前的使用率数据。
- (2) 此乃根据承办商提供有关收费公众停车场于2023年1月至12月营运时间内私家车泊车位的平均使用率。
- (3) 柴湾市政大厦、顺利纪律部队宿舍、新界(沙田)法医学大楼、香园围边境管制站及港珠澳大桥香港口岸的停车场为全日开放的收费公众停车场。上表其余物业为政府联用办公大楼，有关泊车位只于非办公时间开放予公众使用。
- (4) 大楼部分是提供全日开放泊车位的收费公众停车场；其余是联用办公大楼用户部门的泊车位，只于非办公时间开放予公众使用。
- (5) 工业贸易大楼收费公众停车场于2023年10月10日至今暂时停止营运，因此只能提供有关收费公众停车场于2022年4月至2023年9月营运时间内私家车泊车位的平均使用率。
- (6) 新界(沙田)法医学大楼于2023年2月1日开始营运，因此只能提供有关收费公众停车场于2023年2月至12月营运时间内私家车泊车位的平均使用率。
- (7) 香园围边境管制站停车场于2023年2月17日开始营运，因此只能提供有关收费公众停车场于2023年2月至12月营运时间内私家车泊车位的平均使用率。

2021至2023年康文署辖下公营停车场使用率*

区域	平均使用率 (%)		
	2021	2022	2023
中西区	54%	37%	54%
湾仔	53%	52%	58%
东区	73%	73%	69%
南区	17%	16%	17%
油尖旺	36%	40%	38%
深水埗	18%	15%	22%
九龙城	65%	60%	57%
黄大仙	20%	17%	19%
观塘	49%	53%	53%
荃湾	27%	28%	33%
屯门	59%	55%	59%
元朗	56%	55%	63%
北区	56%	57%	64%
大埔	28%	27%	26%
西贡	49%	44%	50%
沙田	62%	60%	70%
葵青	34%	30%	36%
离岛	30%	27%	23%

* 康文署没有备存由早上 10 时至晚上 6 时及由晚上 6 时至早上 10 时两个时段泊车位的使用率数据。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1965)

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 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

预算案在《全方位打造香港品牌》提到，要打造香港作为营商及旅游首选目的地的品牌。本地旅游配套服务亦有待进一步加强，就此，政府可否告知本会：

1. 过去3年，每年已登记的非专营巴士数量；及
2. 过去3年，每年各类服务批注的数目，分别接获、批准、拒绝，以及正处理多少宗申请（按服务类别以表列出分项数字）；及
3. 考虑到现时牌照申请数量，政府有否考虑扩大申请额以应付未来旅业需求？如有，详情为何；如否，原因为何？

提问者：姚柏良议员(立法会内部参考编号：31)

答复：

1. 过去3年，每年已登记的非专营公共巴士数目表列如下：

年份(截至该年年底)	每年已登记的非专营公共巴士数目
2021	6 995
2022	6 905
2023	6 921

2. 过去3年，每年各类非专营公共巴士服务批注申请的分项数目表列如下：

年份	申请数目	服务批注类别						
		A01 游览 服务	A02 酒店 服务	A03 学生 服务	A04 雇员 服务	A05 国际乘 客服务	A06 居民 服务	A08 合约式 出租服 务
2021	接获	171	24	110	308	1	19	224
	批准	150	25	127	302	1	6	202
	拒绝	0	1	0	0	0	16	9
	处理中	0	0	0	0	0	0	0
2022	接获	134	26	62	255	0	26	171
	批准	139	17	74	251	0	3	165
	拒绝	0	1	0	0	0	16	13
	处理中	0	0	0	0	0	0	0
2023	接获	149	41	60	270	0	10	240
	批准	137	37	56	278	0	4	209
	拒绝	0	1	0	6	0	10	18
	处理中	0	0	0	0	0	1	0

注1：由于每年接获的申请不一定于同年完成处理，每年内批准、拒绝和正在处理的申请数目总和，未必能对照该年接获的申请数目。

注2：上述表列的申请数目为每年接获非专营公共巴士服务批注的新申请数目，并不包括续领数目。

3. 非专营巴士营办商会因应市场需求，申请相关车辆牌照批注以提供服务。政府没有就游览服务车辆牌照批注数量设有限额，因此在收到营办商申请时，会视乎需求等情况考虑批出相关车辆牌照批注。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1966)

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 (李颂恩)
局长： 没有指定

问题：

预算案提及加强本地特色游活动，完善交通配套及安排，便利市民及游客出行。就此，政府可否告知本会：

1. 过去3年，油麻地、尖沙咀、旺角、九龙城、启德及北角的旅游巴泊位数量及上落客设施（按地点以表列出分项数字）；及
2. 为配合旅游业复苏，新景点如香港故宫文化博物馆、K11 Musea附近旅游巴泊位严重不足，道路挤塞。就此，政府有何措施加快增加各类商用车泊车位？

提问者：姚柏良议员(立法会内部参考编号：32)

答复：

1. 过去3年，油尖旺区(包括油麻地、尖沙咀及旺角)、九龙城区(包括九龙城及启德)及东区(包括北角)的旅游巴泊车位及上落客设施数量表列如下：

地区	截至	旅游巴泊车位数目	
		泊车位	上落客设施
油尖旺	2024年2月	268	92
	2023年2月	255	67
	2022年2月	264	67
九龙城	2024年2月	255	6
	2023年2月	232	8
	2022年2月	260	8
东区	2024年2月	325	130
	2023年2月	333	130

地区	截至	旅游巴泊车位数目	
		泊车位	上落客设施
	2022年2月	333	130

2. 政府一直积极推展一系列短期及中长期措施，以增加旅游巴士 / 非专营巴士的泊车位供应，当中包括但不限于以下措施：
- (a) 在合适的路旁地点划设夜间泊车位，并提供路旁泊车位及上落客设施；
 - (b) 按照2021年8月修订的《香港规划标准与准则》(《准则》)内所载的泊车位标准，要求新发展项目提供适当的泊车位。经修订的《准则》增加了资助房屋发展项目的商用车辆泊车位种类及数目，旅游巴士 / 非专营巴士可在该等泊车位停泊；
 - (c) 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；以及
 - (d) 在合适的短期租约停车场的租约条款中，订明最少需提供的旅游巴士 / 非专营巴士泊车位数目。

经运输署与西九文化管理局商讨后，西九文化区内及附近已增加旅游巴泊车位和上落客位的数目，由原先在西九文化区内只提供5个旅游巴上落客位增至8个，同时亦增设了6个旅游巴泊车位，及于连接西九文化区和博物馆道的一段柯士甸道西增设了15个旅游巴上落客位。

就K11 MUSEA及尖沙咀海傍一带而言，运输署持续留意区内交通，并与区内持份者保持联系，在合适地方增加旅游巴泊车位和上落客位。现时区内于梳士巴利道、漆咸道南、金马伦道、科学馆广场路旁共设有16个旅游巴路旁泊车位及20个旅游巴上落客位。为了增加景点旅游巴上落客位的流转速度，以及避免上落客活动阻塞梳士巴利道的交通，运输署与旅游业界达成共识，依循只于漆咸道南落客，梳士巴利道齐人上客的上落客分流安排。同时，运输署亦与康乐及文化事务署及星光大道管理公司达成共识，在梳士巴利道旅游巴上客区清晰划设多个排队区域，以加强人流管理。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1967)

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 (李颂恩)
局长： 没有指定

问题：

预算案在《善用海滨资源》提到，优美维港和海滨是香港的自然瑰宝。旅游业界以夜游维港和蓝色海上游打造多个特色产品，提供更多元体验。就此，政府可否告知本会：

1. 过去3年，本港跑道公园码头一号梯台、二号梯台、景云街梯台、尖沙咀五号梯台、尖沙咀二号梯台、尖沙咀一号梯台、贵州街一号梯台及贵州街二号梯台的每月使用情况，以及邻近旅游巴泊位数量(按地点以表列出分项数字)；及
2. 过去3年，更新上述梯台配套设施情况，包括：码头上盖，以及洗手间数量(按地点以表列出分项数字)；及
3. 现时尖沙咀一号梯台使用量不胜负荷，就此，政府有何措施加快增加临时码头以便渡轮停泊？如有，详情为何；如否，原因为何？

提问人：姚柏良议员(立法会内部参考编号：33)

答复：

经征询相关部门(包括土木工程拓展署和康乐及文化事务署)后，运输署现综合回复如下：

1. 运输署曾于2021至2022年期间，对其负责管理的登岸设施(包括公众码头和登岸梯台)进行使用量调查。惟进行这次调查的时间仍处于2019冠状病毒病疫情流行阶段，影响了梯台的正常使用情况，船只使用量偏低，因此下表亦提供上一次的于2019至2020年(疫情前)所作调查的结果，以供参阅。邻近相关梯台的旅游巴泊位数量亦见于下表：

登岸设施	设施的一天使用量 ^(注一) (艘船)				现时邻近的旅游巴泊位数量
	2019至2020年度调查		2021至2022年度调查		
	平日或周六	周日或公众假期	平日或周六	周日或公众假期	
跑道公园码头一号梯台	7	5	0	0	共20
跑道公园码头二号梯台	1	4	0	0	
景云街梯台	11	18	5	3	共28
贵州街一号梯台 ^(注二)	不适用	不适用	108	27	
贵州街二号梯台 ^(注二)			36	18	
尖沙咀一号梯台 ^(注三)	--	--	--	--	共12
尖沙咀二号梯台	1	2	0	1	
尖沙咀五号梯台	11	5	0	0	

注一：调查在正常天气的一天由上午七时至下午八时期间进行。

注二：贵州街一号及二号梯台前身为马头角公众码头，为配合中九龙干线工程，该公众码头于2020年拆卸，并于邻近地点临时重置贵州街一号及二号梯台以待工程完成。

注三：尖沙咀一号梯台现时由康乐及文化事务署管理，该署没有备存有关梯台的船只使用量等资料。

- 登岸梯台属于公众登岸设施，为所有本地船只而设，主要供船只作上落乘客之用，而非作停泊用途。上述公众登岸梯台中，除尖沙咀一号梯台由康乐及文化事务署管理外，其余均由运输署负责管理；至于更新及维修方面的工作则由土木工程拓展署负责。虽然这些梯台并没有配置上盖及洗手间作为配套设施，但大部分梯台附近已设有公厕或在邻近商场设有洗手间。
- 政府会不时检视公众登岸设施的状况，并听取持份者的意见，以改善登岸设施的设计及使用安排。现时尖沙咀海旁一带设有1个公众码头(近天星小轮码头的九龙公众码头)和3个公众登岸梯台(位于尖沙咀东部海旁的尖沙咀一号、二号及五号梯台)，供船只作上落乘客之用。按运输署的相关设施使用量调查(见上表)，尖沙咀二号及五号梯台的使用量并不高，使用尖沙咀一号梯台的游船营运者及市民可选择邻近的二号及五号梯台作上落船之用。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1968)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 签发车辆牌照及驾驶执照

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

财政预算案提及即将举办的第十五届全国运动会，为更便利市民及游客前往大湾区城市观赛，进一步促进湾区互联互通，港车北上已于23年7月1日起通行。就此，政府可否告知本会：

1. 2023年7月1日至2024年3月的每月私家车、货车及旅游巴使用港珠澳大桥的车流量（按类别以表列出分项数字）；及
2. 2019年每月各类车使用港珠澳大桥的车流量（按类别以表列出分项数字）；及
3. 港珠澳大桥管理局于23年9月29日至10月6日，以及24年2月9日至17日期间实施小型客车免费通行，就此，请表列出与过往一年同时段2个车流量的区别；及
4. 深中通道将于年内通车，为湾区居民生活提供更便捷空间。有意见指出，深中通道开通后，相比下，因大桥的高昂桥费窒碍使用量。就此，政府会否考虑降低大桥桥费？如有，详情为何；如否，原因为何？

提问者：姚柏良议员(立法会内部参考编号：34)

答复：

- 1-2. 2019年及2023年7月至2024年3月期间每月私家车、货车及巴士使用港珠澳大桥(大桥)的数目表列如下：

	私家车 ^(註1)	货车 ^(註2)	巴士 ^(註3)
2019年			
2019年1月	44 863	7 020	53 784
2019年2月	55 117	3 429	56 198
2019年3月	60 954	8 407	59 472
2019年4月	68 921	7 831	65 541
2019年5月	79 217	7 412	61 917
2019年6月	72 448	7 362	56 003
2019年7月	75 220	8 271	57 639
2019年8月	72 701	8 081	51 453
2019年9月	65 838	7 918	38 163
2019年10月	78 290	7 740	37 281
2019年11月	71 447	7 648	32 586
2019年12月	77 530	8 060	39 352
2023年7月至2024年3月			
2023年7月	129 427	25 538	42 640
2023年8月	153 973	28 606	47 344
2023年9月	147 290	27 454	36 662
2023年10月	198 555	27 004	45 843
2023年11月	200 308	29 007	43 344
2023年12月	255 688	26 216	54 661
2024年1月 ^(註4)	231 538	26 401	47 412
2024年2月 ^(註4)	271 397	18 863	53 151
2024年3月 ^(註4) (截至3月7日)	36 195	5 911	10 691

资料来源：大桥管理局

注：

(1)包括跨境私家车、跨境出租汽车，以及「港车北上」和「大桥澳门口岸泊车转乘计划」下的香港私家车。

(2)包括货柜车。

(3)包括往来香港与内地 / 澳门的跨境巴士，以及往来大桥香港口岸与珠海口岸 / 澳门口岸的跨境穿梭巴士。

(4)2024年1月至3月均为临时数字。

3. 根据国务院现行《重大节假日免收小型客车通行费实施方案》，在2023年9月29日至10月6日国庆黄金周期间、及2024年2月9日至17日农历新年黄金周期间，免除私家车车辆通行费。2022至2023年及2023至2024年在国庆黄金周和农历新年黄金周期间的车流量表列如下：

	私家车 ^(註5)
国庆黄金周	
2022年10月1日至7日	31
2023年9月29日至10月6日	69 392
农历新年黄金周	
2023年1月21日至27日	9 514
2024年2月9日至17日	122 502

资料来源：大桥管理局

注：

(5)包括跨境私家车、跨境出租汽车，以及「港车北上」和「大桥澳门口岸泊车转乘计划」下的香港私家车。2022年车流量受内地、香港及澳门于当时实施的防疫措施所影响。

- 大桥管理局根据内地法律成立，作为非营利性事业单位法人，负责大桥的建设、运营、管理和维护(包括财务事宜)，以及向使用大桥的车辆收取通行费用，包括决定有关通行费水平。政府将继续与大桥管理局保持紧密联系，以期为驾驶人士提供更多便利。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2874)

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 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

请按以下表格格式告知本会，在收回西隧前、633收费阶段、分时段收费阶段：

1. 三条隧道平日繁忙时段内每小时车流量详情为何？

平日过海 交通每日 平均流量 (双向) (架次)	收回西隧 前			633收费阶段			分时段收费 阶段					
				西 隧	红 隧	东 隧	西 隧	红 隧	东 隧	西 隧	红 隧	东 隧
07:30 - 08:30												
08:30 - 09:30												
09:30 - 10:15												
16:30 - 17:30												
17:30 - 18:30												
18:30 - 19:00												
全日车流 量												

2. 仅计算私家车，三条隧道平日繁忙时段内每小时车流量详情为何？

私家车： 平日过海 交通每日 平均流量 (双向) (架次)	收回西隧 前			633收费阶段			分时段收费 阶段					
				西 隧	红 隧	东 隧	西 隧	红 隧	东 隧	西 隧	红 隧	东 隧
07:30 - 08:30												
08:30 - 09:30												
09:30 - 10:15												
16:30 - 17:30												
17:30 - 18:30												
18:30 - 19:00												
全日车 流量												

3. 仅计算的士，三条隧道平日繁忙时段内每小时车流量详情为何？

的士： 平日过 海交通 每日平 均流量 (双向) (架次)	收回西隧 前			633收费阶段			分时段收费阶段					
				西 隧	红 隧	东 隧	西 隧	红 隧	东 隧	西 隧	红 隧	东 隧
07:30 - 08:30												
08:30 - 09:30												
09:30 - 10:15												
16:30 - 17:30												
17:30 - 18:30												
18:30 - 19:00												
全日车 流量												

提问人：张欣宇议员(立法会内部参考编号：4)

答复：

1. 为理顺过海交通及善用隧道容量，政府在2023年分阶段调整3条过海隧道（即西区海底隧道（西隧）、海底隧道（红隧）和东区海底隧道（东隧））的隧道费，以便驾驶者有序适应隧道费调整。运输署一直密切监察新收费实施后的交通情况（特别是隧道入口上游连接路的交通情况），新收费实施后得到驾驶人士的配合和调整出行安排，已见成效，隧道口的整体车龙和塞车情况已有纾缓。有关3条过海隧道在实施新收费前后的平日（即星期一至五，不包括公众假期）繁忙时段内每小时车流量，详见附表一及附表二。
2. 有关3条过海隧道在实施新收费前后的平日（即星期一至五，不包括公众假期）繁忙时段内私家车的每小时车流量，详见附表三及附表四。
3. 有关3条过海隧道在实施新收费前后的平日（即星期一至五，不包括公众假期）繁忙时段内的士的每小时车流量，详见附表五及附表六。

政府收回西隧前
平日繁忙时段过海交通平均流量(双向)(架次)¹

平日过海交通平均流量 (双向)(架次)	收回西隧前 ³			
	西隧	红隧	东隧	总数
07:00 – 08:00 ²	2 300	5 300	3 300	10 900
08:00 – 09:00 ²	5 400	5 700	5 500	16 600
09:00 – 10:00 ²	5 800	5 900	5 300	17 000
17:00 – 18:00 ²	4 700	5 800	5 000	15 500
18:00 – 19:00 ²	5 600	5 900	5 500	17 000
19:00 – 20:00 ²	3 800	5 700	4 600	14 100
全日车流量	66 900	110 700	76 300	253 900

注：

1. 有关车流量并未计及繁忙时段排队进入隧道的车龙（如有）
2. 3条过海隧道在收回西隧前（即2023年8月2日前）并未全面实施「易通行」，因此隧道营办商只能提供以整点划分的每小时过海交通数据。
3. 2023年7月的平日过海交通流量
4. 由于数字四舍五入，总数可能不等于细项相加

实施 633 收费及分时段收费
平日繁忙时段过海交通平均流量(双向)(架次)¹

平日过海交通平均流量 (双向)(架次)	633 收费 ²				分时段收费 ³			
	西隧	红隧	东隧	总数	西隧	红隧	东隧	总数
07:30 – 08:30	5 700	5 600	5 500	16 800	6 200	5 100	5 000	16 300
08:30 – 09:30	6 700	5 500	5 500	17 700	6 900	5 200	5 100	17 200
09:30 – 10:30	6 100	5 400	5 000	16 500	6 600	5 100	4 800	16 500
16:30 – 17:30	5 700	5 500	4 900	16 100	6 000	5 200	4 400	15 600
17:30 – 18:30	6 900	5 500	5 500	17 900	6 700	5 400	5 200	17 300
18:30 – 19:30	6 300	5 400	5 300	17 000	6 400	5 300	4 900	16 600
全日车流量	87 300	104 900	79 200	271 500	100 900	94 800	74 300	270 000

注：

1. 有关车流量并未计及繁忙时段排队进入隧道的车龙（如有）
2. 2023年12月4日至8日期间
3. 2024年2月期间的星期一至五，当中已剔除公众假期及受其影响的日子（例如：农历年三十、年初五至初七）
4. 由于数字四舍五入，总数可能不等于细项相加

政府收回西隧前
平日繁忙时段过海私家车平均流量(双向)(架次)¹

平日过海私家车平均流量 (双向)(架次)	收回西隧前 ³			
	西隧	红隧	东隧	总数
07:00 – 08:00 ²	900	2 600	1 700	5 200
08:00 – 09:00 ²	2 400	2 800	3 000	8 200
09:00 – 10:00 ²	2 500	2 500	2 600	7 600
17:00 – 18:00 ²	2 300	3 100	2 800	8 200
18:00 – 19:00 ²	3 000	3 500	3 200	9 700
19:00 – 20:00 ²	1 900	3 500	2 600	8 000
全日车流量	29 500	50 900	37 400	117 800

注：

1. 有关车流量并未计及繁忙时段排队进入隧道的车龙（如有）
2. 3条过海隧道在收回西隧前（即2023年8月2日前）并未全面实施「易通行」，因此隧道营办商只能提供以整点划分的每小时过海交通数据。
3. 2023年7月的平日过海交通流量
4. 由于数字四舍五入，总数可能不等于细项相加

实施 633 收费及分时段收费
平日繁忙时段过海私家车平均流量(双向)(架次)¹

平日过海私家车 平均流量 (双向)(架次)	633收费 ²				分时段收费 ³			
	西隧	红隧	东隧	总数	西隧	红隧	东隧	总数
07:30 – 08:30	3 100	3 300	3 600	10 000	3 100	3 300	3 100	9 500
08:30 – 09:30	3 400	2 600	3 300	9 300	3 000	3 000	2 900	8 900
09:30 – 10:30	2 800	2 300	2 700	7 800	2 600	2 600	2 400	7 600
16:30 – 17:30	3 200	2 900	3 000	9 100	3 100	3 300	2 600	9 000
17:30 – 18:30	4 200	3 200	3 800	11 200	3 800	3 700	3 500	11 000
18:30 – 19:30	3 900	3 400	3 700	11 000	3 800	3 700	3 400	10 900
全日车流量	43 200	51 800	46 100	141 100	50 200	53 300	42 300	145 700

注：

1. 有关车流量并未计及繁忙时段排队进入隧道的车龙（如有）
2. 2023年12月4日至8日期间
3. 2024年2月期间的星期一至五，当中已剔除公众假期及受其影响的日子（例如：农历年三十、年初五至初七）
4. 由于数字四舍五入，总数可能不等于细项相加

政府收回西隧前
平日繁忙时段过海的士平均流量(双向)(架次)¹

平日过海的士平均流量 (双向)(架次)	收回西隧前 ³			
	西隧	红隧	东隧	总数
07:00 – 08:00 ²	500	600	500	1 600
08:00 – 09:00 ²	1 000	400	800	2 200
09:00 – 10:00 ²	1 100	400	800	2 300
17:00 – 18:00 ²	800	400	600	1 800
18:00 – 19:00 ²	900	500	600	2 000
19:00 – 20:00 ²	800	700	700	2 200
全日车流量	14 700	19 200	14 100	48 000

注：

1. 有关车流量并未计及繁忙时段排队进入隧道的车龙（如有）
2. 3条过海隧道在收回西隧前（即2023年8月2日前）并未全面实施「易通行」，因此隧道营办商只能提供以整点划分的每小时过海交通数据。
3. 2023年7月的平日过海交通流量
4. 由于数字四舍五入，总数可能不等于细项相加

实施 633 收费及分时段收费
平日繁忙时段过海的士平均流量(双向)(架次)¹

平日过海的士 平均流量 (双向)(架次)	633 收费 ²				分时段收费 ³			
	西隧	红隧	东隧	总数	西隧	红隧	东隧	总数
07:30 – 08:30	1 300	200	600	2 100	1 200	500	600	2 300
08:30 – 09:30	1 700	200	700	2 600	1 600	500	800	2 900
09:30 – 10:30	1 700	300	800	2 800	1 600	600	900	3 100
16:30 – 17:30	1 300	300	600	2 200	1 100	500	600	2 200
17:30 – 18:30	1 400	300	600	2 300	1 300	500	600	2 400
18:30 – 19:30	1 500	300	700	2 500	1 300	600	700	2 600
全日车流量	26 400	13 500	14 000	53 900	23 300	17 000	13 700	54 000

注：

1. 有关车流量并未计及繁忙时段排队进入隧道的车龙（如有）
2. 2023年12月4日至8日期间
3. 2024年2月期间的星期一至五，当中已剔除公众假期及受其影响的日子（例如：农历年三十、年初五至初七）
4. 由于数字四舍五入，总数可能不等于细项相加

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2877)

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 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

就「公共交通费用补贴计划」，运输署提及将在二零二四至二五年度协助运输及物流局推展把适用的电子支付平台纳入补贴计划，请告知本会：

1. 过去一年，各公共交通服务营办商分别透过现金、八达通、其他电子支付方式（包括二维码支付、信用卡感应式支付和流动支付）所获得的交通费收入的百分比，并按公共交通服务以表列出分项资料。
2. 现时有无具体推行方案及时间表，将其他电子支付系统纳入计划？如已物色到适合纳入计划的电子支付系统，请一并说明。

提问人：张欣宇议员(立法会内部参考编号：7)

答复：

1. 在2023年，各主要公共交通服务营办商经不同支付方式所获得的票务收入的百分比如下：

支付方式	经不同支付方式 所获得的票务收入的百分比
	2023年
铁路	
现金	6.5%
八达通	88.5%
其他电子支付方式 ^{注1}	5.0%

支付方式	经不同支付方式 所获得的票务收入的百分比
	2023年
专营巴士	
现金	2.9%
八达通	95.5%
其他电子支付方式 ^{注1}	1.6%
渡轮	
现金	7.4%
八达通	91.6%
其他电子支付方式 ^{注2}	1.0%
电车	
现金	13.3%
八达通	77.3%
其他电子支付方式 ^{注1}	9.4%

注1：包括二维码支付、信用卡感应式支付和流动支付。

注2：包括二维码支付。

由于公共小巴营办商的数目众多，政府没有备存有关营办商经不同支付方式所获得的票务收入的百分比的资料。

- 我们知悉不同的电子支付平台日趋普及，目前政府正积极与个别电子支付系统营办商商讨，并就在公共交通费用补贴计划(补贴计划)下纳入新的电子支付系统进行筹备工作。将合适的电子支付系统纳入补贴计划时，我们须考虑有关的电子支付平台是否已普遍获各个公共交通营办商采用作收取车资。此外，由于补贴计划每天需要处理大量交易资料，纳入补贴计划的电子支付平台须符合特定的运作要求，包括有关上传和核对收费系统的交易纪录、计算和发放补贴的安排，以及监察机制等方面的要求，以确保补贴计划运作畅顺。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2884)

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 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就运作「专营巴士豁免隧道费基金」，请按下表提供过去一年专营巴士营办商所获豁免的政府隧道及管制区收费：

隧道/道路	九巴	龙运	城巴	屿巴	总数
1.海底隧道					
2.东区海底隧道					
3.西区海底隧道					
4.狮子山隧道					
5.大老山隧道					
6.城门隧道					
7.香港仔隧道					
8.青沙管制区					
总政府隧道收费 [占营运成本的%] [占车费收入的%]					

提问人：张欣宇议员(立法会内部参考编号：14)

答复：

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。所节省的隧道费会存入为各专营权个别设立的专用账目，即「专营巴士豁免隧道费基金」(基金)。基金结余会留作用于减轻有关专营商的加价压力。当专营商申请加价而行政长官会同行政会议认为有足够理据上调票价时，可利用基金减低加幅。

按专营权计，2023年专营巴士营办商所获豁免的政府隧道及管制区收费如下：

专营权 ^{注1}	九巴 (千元)	龙运 (千元)	城巴 (市区及 新界) ^{注2} (千元)	城巴 (专营权2) (千元)	总数 ^{注3} (千元)
隧道/道路					
1.海底隧道	18,149	-	14,919	264	33,332
2.东区海底隧道	30,536	-	29,617	125	60,278
3.西区海底隧道	31,014	-	43,557	7,862	82,433
4.狮子山隧道	8,199	-	498	13	8,710
5.大老山隧道	52,783	-	10,702	1	63,486
6.城门隧道	4,348	743	7	8	5,106
7.香港仔隧道	485	-	4,260	25	4,770
8.青沙管制区	3,130	333	751	21	4,235
总数 ^{注4} (千元)	148,644	1,076	104,311	8,319	262,350

注1：

- 九巴：九龙巴士(一九三三)有限公司
- 城巴(专营权2)：城巴有限公司(机场及北大屿山巴士网络专营权)
- 城巴(市区及新界)：城巴有限公司(市区及新界巴士网络专营权)
- 龙运：龙运巴士有限公司

注2：

按照行政长官会同行政会议的决定，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的专营权于2023年7月1日凌晨四时合并为一个新的十年专营权，即城巴(市区及新界)。两个专营权于该年合并前所获豁免的政府隧道及管制区收费，已反映在上表中城巴(市区及新界)的数字内。

注3：

新大屿山巴士(1973)有限公司并无任何途经政府收费隧道的路线，因此没有获豁免的政府隧道及管制区收费。

注4:

由于各专营巴士营办商尚未公布2023年度的账目，因此目前未能提供总政府隧道收费相等于其营运成本及车费收入的百分比。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2885)

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 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

过去两年，市区及新界早上繁忙时间内的平均车速均为23km/h及40km/h，预算2024年该地区的平均车速维持不变。请告知本会：

1. 为量度平均车速，选取了各区道路网络中哪些具代表性的路线，各路线的平均车速细项为何？
2. 有否数据评估，过海隧道实施分时段收费如何影响平均车速？收回西隧前、633收费阶段、分时段收费阶段，平均车速有无变化？

提问人：张欣宇议员(立法会内部参考编号：15)

答复：

1. 运输署每年进行全面的车程时间调查，旨在收集香港各主要道路在平日繁忙时段的行车时间。这项调查从超过1 700个监测点收集不同路段的行车时间，并综合考虑各路段在调查进行期间与交通相关的因素，进行资料分析，从而计算出各区在繁忙时段内所有车辆的平均行驶速度。

各区的平均车速并非直接等同区内个别路段的车速平均值，而是考虑了不同路段的车流量、调查进行的时间，以及调查进行时的路面情况等多种因素，透过专业分析后再加权处理。由于当中涉及以万计的参数，在分析时需以电脑程式进行运算，因此我们无法概括地列出个别路段的行车速度。

2. 为理顺过海交通及善用隧道容量，政府在2023年分阶段调整3条过海隧道（即西区海底隧道（西隧）、海底隧道（红隧）和东区海底隧道（东

隧))的隧道费,以便驾驶者有序适应隧道费调整。运输署一直密切监察新收费实施后的交通情况(特别是隧道入口上游连接路的交通情况),新收费实施后得到驾驶人士的配合和调整出行安排,已见成效,隧道口的整体车龙和塞车情况已有纾缓。有关3条过海隧道入口上游连接路,在实施「633」固定收费及「分时段收费」前后的平日(即星期一至五,不包括公众假期)的平均车速,分别载于附表一及附表二。

「633固定收费」实施前后平日早上繁忙时段南行的平均车速^{1,5}

早上繁忙时段 ² 平均车速 (每公里 / 小时)	西隧	红隧	东隧
「633固定收费」实施前 ³	69	18	34
「633固定收费」实施后 ⁴	59	19	42

注:

1. 实施新收费前或后当中最长车龙位置至隧道入口的平均车速
2. 「早上繁忙时段」指平日 07:30 至 10:30 (共 3 小时)
3. 2023年7月24日至28日期间, 即政府接收西隧前
4. 2023年8月7日至11日期间
5. 平均车速是根据有关路段上的交通探测器所收集的数据计算

分时段收费实施前后平日早上繁忙时段南行的平均车速^{1,5}

早上繁忙时段 ² 平均车速 (每公里 / 小时)	西隧	红隧	东隧
分时段收费实施前 ³	56	14	33
分时段收费实施后 ⁴	53	24	40

注：

1. 实施新收费前或后当中最长车龙位置至隧道入口的平均车速
2. 「早上繁忙时段」指平日 07:30 至 10:30 (共 3 小时)
3. 2023 年 12 月 4 日至 8 日期间
4. 2024 年 2 月期间的星期一至五，当中已剔除公众假期及受其影响的日子 (例如：农历年三十、年初五至初七)
5. 平均车速是根据有关路段上的交通探测器所收集的数据计算

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2886)

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 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

预算提及，政府在二零二四至二五年度将收紧私家车使用儿童束缚设备的规定。请告知本会：

1. 计划将如何收紧私家车使用儿童束缚设备的规定？初步考虑有哪些政策方向？
2. 会否考虑要求一定年龄以下的儿童坐在私家车后座时，亦必须使用认可的儿童束缚设备？

提问人：张欣宇议员(立法会内部参考编号：16)

答复：

为进一步提升儿童乘客的安全，政府正考虑修例，加强私家车儿童乘客使用儿童束缚设备的规定。

我们于2022年7月至8月期间咨询立法会交通事务委员会、交通咨询委员会、道路安全议会及道路安全研究委员会；我们建议私家车内7岁或7岁以下的儿童乘客，无论在前座或后座，除非身高已达1.35米，否则必须使用儿童束缚设备。与会者普遍支持有关法例修订建议，亦提出不少其他意见。运输署正积极跟进所收集的意见，仔细研究其可行性。同时，我们正进行修例草拟工作，计划在2024年内提交法例修订建议予立法会审议。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2888)

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
(3) 区域交通及运输服务
(5) 为残疾人士提供的运输服务和政府长者及合资格残疾人士公共交通票价优惠计划

管制人员： 运输署署长 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

经营账目700显示，2023-24年度一般非经常开支核准预算为10.71亿元，但修订预算大幅减少至7.4亿元，原因为何？请提供分目700下项目845、855、862、890、892、89P、89Q、8A6、8A7的开支细项。

提问人：张欣宇议员(立法会内部参考编号：18)

答复：

2023-24年度一般非经常开支修订预算为7.4亿元，较核准预算减少约3.3亿元。主要由于以下两个一般非经常开支项目所需的现金流量减少：

(a) 项目89P - 成立智慧交通基金(基金)

2023-24年度核准预算为2.3亿元，基金秘书处其后按2022-23年度实际处理申请的情况对2023-24年度全年审批项目的估算作出调整，并下调2023-24年度修订预算至约1.3亿元；以及

(b) 项目89Q - 为离岛渡轮航线提供的船只资助计划

项目的核准预算与修订预算相差约2.3亿元，主要是由于部分新船的建造期进度调整而需相应延后相关的付款期。

有关分目700下各项目的开支细项表列如下：

分目700项目	2023-24年度 修订预算 (百万元)	开支细项
845 - 为推行政府长者及合资格残疾人士公共交通票价优惠计划而建立中央结算平台及提升相关系统	49.836	优化为推行政府长者及合资格残疾人士公共交通票价优惠计划而建立的中央结算平台和其他相关系统及向65岁或以上人士发出「乐悠咭」的费用
855 - 提升香港易行度顾问研究	0.940	委聘顾问进行研究的费用以及工作服务的费用
862 - 跨越2030年的主要干道策略性研究	5.133	委聘顾问进行研究的费用
890 - 提升公共交通配套设施以方便候车乘客— 一次性资助专营巴士公司在巴士站/总站安装座椅及实时巴士到站资讯显示屏	1.122	资助专营巴士公司在巴士站/总站安装座椅及有盖巴士站/总站安装实时巴士到站资讯显示屏的费用
892 - 资助专营巴士公司在现有巴士上加装合适安全装置	65.565	资助专营巴士公司为双层巴士的上层座椅安装安全带，以及为现有巴士加装电子稳定控制系统和车速限制减速器的费用
89P - 成立智慧交通基金	132.127	付予智慧交通基金获批项目的资助金额以及基金秘书处的行政开支
89Q - 为离岛渡轮航线提供的船只资助计划	474.238	支付新船建造费用、法律顾问费用、监督新船建造的顾问服务费用及向运营商支付实地监督人员支出的费用
8A6 - 跨境客运业百分百担保贷款专项计划	3.896	付予参与计划的贷款机构的贷款办理费及供款管理费、香港按证保险公司的行政费，以及必要的实付开支

分目700项目	2023-24年度 修订预算 (百万元)	开支细项
8A7 - 纯电动的士百分百担保贷款专项计划	7.567	付予参与计划的贷款机构的贷款办理费及供款管理费、香港按证保险公司的行政费，以及必要的实付开支

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2889)

总目： (186) 运输署
分目： (603) 机器、车辆及设备
纲领： (4) 运输服务管理
管制人员： 运输署署长 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

非经营账目603下，项目89A「更换香港仔隧道的通风系统」及项目89G「更换将军澳隧道的通风系统」分别超出核准承担额4244万元 (59.9%) 及3040万元 (66.1%)，请告知本会：

1. 项目89A、89G超支原因为何？截至2023年3月31日的累积开支明细为何？要求增加承担额的开支明细为何？
2. 项目89A、89G的开支预算何时经立法会审批？相关文件纪录为何？

提问人：张欣宇议员(立法会内部参考编号：19)

答复：

1. 项目89A「更换香港仔隧道的通风系统」的涵盖范围原本只包括更换香港仔隧道通风系统的清新空气供应系统，以及相关消音器所有配线及配件。在进行详细勘察及前期设计工作期间，机电工程署(机电署)认为有需要一并处理以下情况，以提升香港仔隧道的通风系统的可靠性：
 - (a) 通风系统的控制系统出现老化需要更换；
 - (b) 通风系统的供电系统出现老化需要更换；以及
 - (c) 清除含有石棉物料的通风格栅装置。

以上3项工作需要增加承担额4,244万元。

截至2023年3月31日，项目89A的累积开支为631万元，没有超出已核准承担额。开支用于现场勘察、项目设计、准备招标文件和处理石棉物料的安全评估。

至于项目89G「更换将军澳隧道的通风系统」，原本涵盖的范围包括更换将军澳隧道通风系统的喷流扇和相关控制台。在进行详细勘察及前期设计工作期间，机电署认为有需要一并处理以下情况，以提升将军澳隧道的通风系统的可靠性：

- (a) 通风系统的控制系统出现老化需要更换；
- (b) 通风系统的供电系统出现老化需要更换；以及
- (c) 通风系统的维修管道的通风装置出现老化需要更换。

以上3项工作需要增加承担额3,040万元。

截至2023年3月31日，项目89G的累积开支为238万元，没有超出已核准承担额。开支用于现场勘察、项目设计和准备招标文件。

2. 开立项目89A及项目89G所需拨款的申请分别连同《2019年拨款条例草案》及《2020年拨款条例草案》一并提交立法会批核。至于增加承担额的申请现连同《2024年拨款条例草案》一并提交立法会批核。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2891)

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 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

为鼓励业界专用电动的士，政府于去年9月推出「纯电动的士百分百担保贷款专项计划」。请告知本会：

1. 现时全港有多少纯电动的士，其中经由该专项计划转用电动的士的有多少宗个案？申请正在审批中及申请被拒的个案各有多少？
2. 该计划预算在2024年接获多少宗申请？有何措施鼓励更多的士车主参与计划？

提问人：张欣宇议员(立法会内部参考编号：21)

答复：

1. 政府在2023年9月4日推出「纯电动的士百分百担保贷款专项计划」(贷款计划)，以鼓励的士业界转用纯电动的士。自贷款计划推出至今年3月11日为止，参与计划的贷款机构共接获5宗申请。当中4宗申请已获批出，涉及4辆的士，有关的士占目前整体已领牌电动的士数目约11%^注。另外1宗申请正在处理中。
2. 政府的目标是在2027年年底前投入3 000辆电动的士。政府一直多管齐下推动电动的士的应用，其中一项措施是推出贷款计划。贷款申请期由贷款计划推出起计5年，让的士车主可按其营运需要，有序地转用纯电动的士，政府会视乎需要作检讨及延长申请期。我们未有就贷款计划每年接获的申请数目订定具体目标。

自贷款计划推出至今，运输署一直透过不同渠道，包括该署网站、定期出版的《的士通讯》、宣传单张，以及与的士业界定期和特别会议，向的士业界发放有关贷款计划的资讯。运输署、负责管理贷款计划的香

港按证保险有限公司，以及参与贷款计划的贷款机构亦有与的士业界保持沟通，包括为业界举行简介会，以便有意申请贷款的人士了解贷款计划的详情，及早准备所需的资料。

注：截至2024年2月29日，已领牌的电动的士数目为36辆。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2892)

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 (李颂恩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

香园围边境管制站(下称「管制站」)于2023年2月全面启用，就此，政府可否告知本会：

- (1) 管制站的可处理的人流量上限，以及以表格列出现时全日出入境的使用人次(每小时计算)。
- (2) 使用者前往管制站 / 离开管制站时所使用的交通工具每日平均人数和各占总人数的百分比。
- (3) 就完善管制站的公共交通接驳，未来政府有何计划？

提问人：张欣宇议员(立法会内部参考编号：32)

答复：

- (1) 由2023年2月6日全面投入运作至2024年2月底，香园围边境管制站平均每日出入境旅客流量为40 834人次。入境事务处没有备存提问涉及的其他分项统计数字。
- (2) 香园围边境管制站是本港首个「人车直达」的边境管制站，市民可利用多种公共交通服务(包括专营巴士、专线小巴、的士、本地非专营巴士、跨境巴士及跨境出租车)、私家车或连接口岸的行人隧道直达管制站。运输署备有的公共交通工具在2023年12月的平均载客量数字如下：

	平均每日双向载客量	占管制站出入境人数比例
专营巴士	27 218	47.8%
专线小巴	12 036	21.1%

- (3) 目前，香园围边境管制站设有3条专营巴士路线往来屯门、元朗、沙田、大埔、上水及粉岭，及1条专线小巴路线往来上水。运输署一直密切留

意香园围边境管制站的人流及实际情况，按需要与各公共交通营办商调整服务以应付乘客需求。在运输署要求下，相关营办商亦在繁忙时间安排备用巴士 / 专线小巴，在有需要时加强服务疏导乘客。参考2023年12月的数据，服务香园围边境管制站的专营巴士在繁忙时段的平均载客率介乎八至九成，而专线小巴在繁忙时段的平均班次约为3分钟。现时有关公共交通服务整体上能应付乘客的需求。

运输署与相关公共交通营办商会继续留意使用香园围边境管制站的旅客人数及其出行模式，在有需要时加强相关公共交通服务，以配合乘客的需求。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2897)

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 (李颂恩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

请政府提供过去一年东铁线在早上最繁忙一小时的有关数据如下表：

每小时南下(单向)	乘客量	载客率(%)
落马洲至上水站		
罗湖至上水站		
上水站至粉岭站		
粉岭站至太和站		
太和站至大埔墟站		
大埔墟站至大学站		
大学站至火炭站		
火炭站至沙田站		
沙田站至大围站		
大围站至九龙塘站		
九龙塘站至旺角东站		
旺角东站至红磡站		
红磡站至会展站		
会展站至金钟站		

提问人：张欣宇议员(立法会内部参考编号：33)

答复：

根据香港铁路有限公司提供的资料，当评估铁路线的服务需求时，一般会以最高载客率路段(即铁路线最繁忙路段)的载客率作为指标。

在2023年，东铁线的最繁忙路段为大围至九龙塘。有关路段在早上最繁忙一小时的乘客量为42 400人次，以每平方米站立4人计算的载客率为94%。

- 完 -