

索引

审核二零二三至二四年度开支预算 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 15 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	0480	陈克勤	28	(1) 飞行标准
TLB002	2836	梁熙	28	(2) 机场安全标准
TLB003	2730	梁文广	28	(3) 航空交通管理
TLB004	1236	田北辰	28	(5) 航班事务及安全管理
TLB005	1603	严刚	28	(1) 飞行标准
TLB006	1604	严刚	28	(2) 机场安全标准 (3) 航空交通管理 (4) 航空交通工程服务
TLB007	3088	何俊贤	33	(2) 港口及海事设施
TLB008	1382	陈绍雄	42	(2) 机械装置安全
TLB009	2148	林振升	42	(2) 机械装置安全
TLB010	0268	林筱鲁	42	(2) 机械装置安全
TLB011	2888	陈振英	60	(3) 铁路发展
TLB012	2046	陈克勤	60	(3) 铁路发展
TLB013	2108	朱国强	60	(2) 区域及维修工程
TLB014	0984	郭伟强	60	(1) 基本工程
TLB015	1166	林健锋	60	(3) 铁路发展
TLB016	0611	刘业强	60	(3) 铁路发展
TLB017	2247	李梓敬	60	(1) 基本工程
TLB018	1491	邓家彪	60	(4) 技术服务
TLB019	1492	邓家彪	60	(1) 基本工程
TLB020	2626	邓家彪	60	(3) 铁路发展
TLB021	0220	谢伟铨	60	(2) 区域及维修工程
TLB022	0221	谢伟铨	60	(1) 基本工程
TLB023	0222	谢伟铨	60	(2) 区域及维修工程
TLB024	0096	杨永杰	60	(1) 基本工程
TLB025	0196	何俊贤	100	(3) 本地海事服务
TLB026	0199	何俊贤	100	(3) 本地海事服务
TLB027	1565	何俊贤	100	(1) 基本设施 (3) 本地海事服务 (4) 船舶服务
TLB028	1566	何俊贤	100	(1) 基本设施 (3) 本地海事服务 (4) 船舶服务
TLB029	2817	何俊贤	100	(4) 船舶服务
TLB030	1569	葛佩帆	100	(3) 本地海事服务
TLB031	1608	严刚	100	(1) 基本设施
TLB032	0207	陈恒镔	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB033	0208	陈恒镔	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB034	0213	陈恒镔	158	(2) 陆路及水上交通

答复编号	问题编号	议员姓名	总目	纲领
TLB035	0352	陈恒镛	158	(2) 陸路及水上交通
TLB036	0487	陈恒镛	158	(2) 陸路及水上交通
TLB037	0489	陈恒镛	158	(2) 陸路及水上交通
TLB038	0490	陈恒镛	158	(2) 陸路及水上交通
TLB039	0491	陈恒镛	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB040	0380	陈沛良	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB041	1374	陈绍雄	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB042	1378	陈绍雄	158	(2) 陸路及水上交通
TLB043	1381	陈绍雄	158	(2) 陸路及水上交通
TLB044	1383	陈绍雄	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB045	2953	陈永光	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB046	2126	陈月明	158	(2) 陸路及水上交通
TLB047	2127	陈月明	158	(2) 陸路及水上交通
TLB048	2205	周小松	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB049	2733	陈仲尼	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB050	0816	张宇人	158	(2) 陸路及水上交通
TLB051	3098	周浩鼎	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB052	2995	何敬康	158	(2) 陸路及水上交通
TLB053	2996	何敬康	158	(2) 陸路及水上交通
TLB054	0843	叶刘淑仪	158	(2) 陸路及水上交通
TLB055	0847	叶刘淑仪	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB056	1694	简慧敏	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB057	2360	林琳	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB058	2901	林新强	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB059	0603	刘业强	158	(2) 陸路及水上交通
TLB060	0609	刘业强	158	(2) 陸路及水上交通
TLB061	0610	刘业强	158	(2) 陸路及水上交通
TLB062	0523	刘国勋	158	(2) 陸路及水上交通
TLB063	0524	刘国勋	158	(2) 陸路及水上交通
TLB064	2715	李浩然	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB065	2307	李梓敬	158	(2) 陸路及水上交通
TLB066	0566	梁文广	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB067	1936	梁毓伟	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB068	2854	梁毓伟	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB069	0801	卢伟国	158	(2) 陸路及水上交通
TLB070	0802	卢伟国	158	(2) 陸路及水上交通
TLB071	0803	卢伟国	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB072	1048	陆颂雄	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB073	1052	陆颂雄	158	(2) 陸路及水上交通
TLB074	1064	陆颂雄	158	(2) 陸路及水上交通
TLB075	2590	陆颂雄	158	(2) 陸路及水上交通
TLB076	1091	吴秋北	158	(2) 陸路及水上交通
TLB077	2821	吴永嘉	158	(2) 陸路及水上交通
TLB078	0761	颜汶羽	158	(2) 陸路及水上交通
TLB079	0672	邵家辉	158	(2) 陸路及水上交通
TLB080	1602	苏长荣	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB081	2677	陈祖恒	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
TLB082	1239	田北辰	158	(2) 陸路及水上交通
TLB083	1240	田北辰	158	(2) 陸路及水上交通
TLB084	1241	田北辰	158	(2) 陸路及水上交通
TLB085	1242	田北辰	158	(2) 陸路及水上交通
TLB086	0934	谢伟俊	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB087	0951	谢伟俊	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB088	0097	杨永杰	158	(2) 陸路及水上交通
TLB089	0098	杨永杰	158	(2) 陸路及水上交通
TLB090	0099	杨永杰	158	(2) 陸路及水上交通
TLB091	0877	易志明	158	(2) 陸路及水上交通
TLB092	2914	易志明	158	(2) 陸路及水上交通
TLB093	2915	易志明	158	(2) 陸路及水上交通
TLB094	2920	易志明	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB095	2921	易志明	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB096	2922	易志明	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB097	2923	易志明	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB098	1606	严刚	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB099	1113	姚柏良	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB100	1115	姚柏良	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB101	2675	姚柏良	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB102	2676	姚柏良	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB103	0428	容海恩	158	(3) 海空交通及物流发展
TLB104	2885	陈振英	186	(1) 规划及发展事宜
TLB105	0474	陈克勤	186	(1) 规划及发展事宜
TLB106	2045	陈克勤	186	(1) 规划及发展事宜
TLB107	0204	陈恒镛	186	(6) 公共交通费用补贴计划
TLB108	0205	陈恒镛	186	(1) 规划及发展事宜
TLB109	0206	陈恒镛	186	(1) 规划及发展事宜
TLB110	0209	陈恒镛	186	(1) 规划及发展事宜
TLB111	0210	陈恒镛	186	(1) 规划及发展事宜
TLB112	0211	陈恒镛	186	(1) 规划及发展事宜
TLB113	0212	陈恒镛	186	(1) 规划及发展事宜
TLB114	0347	陈恒镛	186	(3) 区域交通及运输服务
TLB115	0351	陈恒镛	186	(1) 规划及发展事宜
TLB116	0353	陈恒镛	186	(1) 规划及发展事宜
TLB117	0488	陈恒镛	186	(1) 规划及发展事宜
TLB118	0155	陈学锋	186	(1) 规划及发展事宜
TLB119	0156	陈学锋	186	(3) 区域交通及运输服务
TLB120	0161	陈学锋	186	(1) 规划及发展事宜
TLB121	0162	陈学锋	186	(6) 公共交通费用补贴计划
TLB122	1400	陈学锋	186	(1) 规划及发展事宜
TLB123	1423	陈学锋	186	(2) 签发車輛牌照及驾驶执照
TLB124	1887	陈沛良	186	(3) 区域交通及运输服务
TLB125	1379	陈绍雄	186	(3) 区域交通及运输服务
TLB126	2203	周小松	186	(4) 运输服务管理
TLB127	2204	周小松	186	(3) 区域交通及运输服务
TLB128	2208	周小松	186	(2) 签发車輛牌照及驾驶执照
TLB129	2209	周小松	186	(2) 签发車輛牌照及驾驶执照

答复编号	问题编号	议员姓名	总目	纲领
TLB130	1179	丘达根	186	(2) 签发车辆牌照及驾驶执照
TLB131	2097	朱国强	186	(2) 签发车辆牌照及驾驶执照
TLB132	2998	何敬康	186	(2) 签发车辆牌照及驾驶执照
TLB133	3001	何敬康	186	(2) 签发车辆牌照及驾驶执照
TLB134	3002	何敬康	186	(2) 签发车辆牌照及驾驶执照
TLB135	3014	何敬康	186	(1) 规划及发展事宜
TLB136	3015	何敬康	186	(1) 规划及发展事宜
TLB137	3016	何敬康	186	(6) 公共交通费用补贴计划
TLB138	2587	何君尧	186	(2) 签发车辆牌照及驾驶执照
TLB139	0846	叶刘淑仪	186	(2) 签发车辆牌照及驾驶执照
TLB140	0271	林筱鲁	186	(4) 运输服务管理
TLB141	0272	林筱鲁	186	(1) 规划及发展事宜
TLB142	0273	林筱鲁	186	(3) 区域交通及运输服务
TLB143	2560	林素蔚	186	(1) 规划及发展事宜
TLB144	0903	李梓敬	186	(3) 区域交通及运输服务
TLB145	2240	李梓敬	186	(6) 公共交通费用补贴计划
TLB146	2241	李梓敬	186	(2) 签发车辆牌照及驾驶执照
TLB147	2242	李梓敬	186	(3) 区域交通及运输服务
TLB148	2243	李梓敬	186	(3) 区域交通及运输服务
TLB149	2244	李梓敬	186	(3) 区域交通及运输服务
TLB150	2245	李梓敬	186	(3) 区域交通及运输服务
TLB151	0577	梁文广	186	(1) 规划及发展事宜
TLB152	2679	李世荣	186	(1) 规划及发展事宜
TLB153	0059	卢伟国	186	(4) 运输服务管理
TLB154	1646	龙汉标	186	(4) 运输服务管理
TLB155	1658	龙汉标	186	(1) 规划及发展事宜
TLB156	0896	陆颂雄	186	(3) 区域交通及运输服务
TLB157	1053	陆颂雄	186	(1) 规划及发展事宜
TLB158	1062	陆颂雄	186	(6) 公共交通费用补贴计划
TLB159	1063	陆颂雄	186	(3) 区域交通及运输服务
TLB160	1066	陆颂雄	186	(2) 签发车辆牌照及驾驶执照
TLB161	2658	陆颂雄	186	(4) 运输服务管理
TLB162	0894	马逢国	186	(2) 签发车辆牌照及驾驶执照
TLB163	0962	马逢国	186	(2) 签发车辆牌照及驾驶执照
TLB164	1068	吴秋北	186	(6) 公共交通费用补贴计划
TLB165	1087	吴秋北	186	(3) 区域交通及运输服务
TLB166	3090	吴永嘉	186	(1) 规划及发展事宜
TLB167	0668	邵家辉	186	(2) 签发车辆牌照及驾驶执照
TLB168	1237	田北辰	186	(1) 规划及发展事宜
TLB169	1238	田北辰	186	(3) 区域交通及运输服务
TLB170	1243	田北辰	186	(1) 规划及发展事宜 (2) 签发车辆牌照及驾驶执照
TLB171	1246	田北辰	186	(1) 规划及发展事宜
TLB172	1248	田北辰	186	(3) 区域交通及运输服务
TLB173	1249	田北辰	186	(4) 运输服务管理
TLB174	2652	田北辰	186	(1) 规划及发展事宜
TLB175	0217	谢伟铨	186	(1) 规划及发展事宜
TLB176	1270	黄国	186	(1) 规划及发展事宜
TLB177	1271	黄国	186	(1) 规划及发展事宜

答复编号	问题编号	议员姓名	总目	纲领
TLB178	0092	杨永杰	186	(1) 规划及发展事宜
TLB179	0093	杨永杰	186	(3) 区域交通及运输服务
TLB180	0094	杨永杰	186	(3) 区域交通及运输服务
TLB181	0095	杨永杰	186	(3) 区域交通及运输服务
TLB182	2912	易志明	186	(1) 规划及发展事宜
TLB183	2913	易志明	186	(1) 规划及发展事宜
TLB184	2916	易志明	186	(1) 规划及发展事宜
TLB185	2917	易志明	186	(3) 区域交通及运输服务
TLB186	2918	易志明	186	(2) 签发车辆牌照及驾驶执照
TLB187	2919	易志明	186	(6) 公共交通费用补贴计划
TLB188	1114	姚柏良	186	(1) 规划及发展事宜
TLB189	0921	张欣宇	186	(3) 区域交通及运输服务
TLB190	2176	张欣宇	186	(1) 规划及发展事宜
TLB191	2357	张欣宇	186	(1) 规划及发展事宜

管制人员的答复

(问题编号：0480)

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：

本港一直依靠外籍飞机师，受到疫情影响，外籍飞机师及技术人员大量流失，民航处会否推展本港航空业本地化；就此，可否告知本委员会：

1. 推动相关计划的详情？计划所需准备工作、资源及人手；
2. 有没有计划投入资源支援及协助持牌香港机师及航空从业员，回流本港工作。

提问人：陈克勤议员(立法会内部参考编号：33)

答复：

在过去数年，2019 冠状病毒病疫情令客运服务需求下降，以致营运有关航班所需的机师人数亦相应减少。随着疫情缓和及航空业逐渐复苏，本地航空公司自2022年年中至年底已加紧为支持恢复客运服务作好准备，培训现有机师和招聘新机师。鉴于业界对机师需求殷切，有本地航空公司自2022年4月起恢复见习机师培训计划。民航处致力鼓励和支持本地航空公司实施机师和航空人员本地化的措施，以及加强与本地教育机构合作培训机师。根据本地航空公司提供的资料，预计在2025年年底或之前将有超过800名本地见习机师完成培训。

民航处一直积极回应业界的需要，与本地航空公司和飞行训练机构紧密合作，尤其是在考虑和审批本地航空公司的机师培训计划和海外专业执照转换为香港执照方面，适时为业界给予便利。民航处亦通过持续检讨程序等措施，优化了有关航空人员培训的要求和审批程序，使本地航空公司可适时和有效地为重投服务的机师和技术人员制订和推行培训及恢复其专业资格的安排。

为促进和支持香港航空业的发展，以及维持香港作为国际航空枢纽的地位，民航处会继续鼓励本港青年投身本地航空业。

上述工作由民航处现有人员执行，属纲领(1)下的常规职务。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2836)

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：

根据国际民用航空组织(ICAO)指引，机场跑道路面抗滑值，以时速65公里时检测，平均抗滑值无论任何天气情况下，均不能低于0.53，避免跑道摩阻状况未能达致标准而出现滑溜现象，危及航班升降安全。

过去香港国际机场曾发生飞机在暴雨情况下滑出跑道的事故，有传媒亦曾揭发跑道疑因升降量繁忙而影响跑道保养表现。政府可否告知本会：

1. 过去五年，香港国际机场用于维持跑道路面抗滑能力的开支分别是多少？
2. 过去五年，香港国际机场各条跑道的路面抗滑值，每年分别曾出现多少次低于国际民用航空组织(ICAO)指引的最低标准？
3. 过去五年，民航处每年分别接获多少宗跑道摩阻状况未能达致标准的报告或飞行员报告指跑道湿滑的报告？
4. 由于现时是靠机场管理局自行定期利用仪器量度跑道摩阻力，并清理跑道上的飞机胎屑。民航处会有何等有效的情况监察以上的状况？
5. 机场第三跑道投入运作后，跑道的保养的状态会否能得到改善？

提问人：梁熙议员(立法会内部参考编号：48)

答复：

香港机场管理局(机管局)须取得民航处发出的机场牌照，方可以独立法定机构身分营运香港国际机场(香港机场)。民航处负责执行对机管局的安全监督，以确保该局的表现符合机场牌照的规定(包括由机管局订立的跑道维修保养计划)。机管局的跑道维修保养工作包括但不限于测量跑道表面的摩擦力和清理跑道上的飞机轮胎胶屑。

1.
跑道维修保养计划由机管局负责执行，民航处没有相关工作的开支分项数字。

2.及3.

在过去五个财政年度(即由2018-19至2022-23年度)，香港机场测量所得的跑道表面摩擦值完全符合国际民用航空组织就相关测量设备和测试速度所订定的最低摩擦值。至于民航处在过去五个财政年度接获飞行员报告香港机场跑道湿滑的数目，在2018-19年度有两宗，而其后四个财政年度则没有接获此类报告。在接获上述两宗飞行员报告时，香港机场正下大雨。根据既定程序，机管局在接获报告后随即检查跑道表面的状况及 / 或测量跑道表面的摩擦力，并无发现异常情况。

4.及5.

民航处一直透过执行审核与检查计划，实施行之有效的制度，以监察机管局在机场营运和航空安全方面的表现，并确保该局符合跑道维修保养计划。该监察制度已扩展至涵盖香港机场第三跑道。机管局与民航处会继续通过跑道维修保养计划和监察制度，使跑道维持安全和高效运作，以应付香港机场预期的航空交通增长。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2730)

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：

香港特区取消了大部分防疫限制，航班需求回升，将会有更多航班来往香港，政府可否告知本会：

1. 2023-24年度「改善航空交通管理的效率以进一步提高香港国际机场跑道的升降容量」的具体方案及涉及的开支；
2. 由于受疫情影响，过去三年航班数量减少，未来预计会逐步回升，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？

提问人：梁文广议员(立法会内部参考编号：37)

答复：

1. 随着优化尾流紊流间隔安排于2020年实施，以及进场间距管理系统展开运作测试，航空交通管制人员可利用增强工具配合优化尾流紊流间隔计划，为香港国际机场(香港机场)编配更高效精准的飞机最后进场阶段序列，并同时维持高水平的安全标准。优化尾流紊流间隔安排缩减了飞机的最后进场间距，使香港机场跑道在繁忙时段的最高升降容量稍为增加，由以往每小时68架次增加至现时的每小时69架次，而其他时段的升降容量亦会在未来数年逐步增加。由于优化尾流紊流间隔安排及进场间距管理系统已经实施，在2023-24财政年度将不会涉及任何额外开支。在三跑道系统投入运作时，香港机场的容量可进一步提升，以满足长远不断增加的航空交通需求。

2. 根据香港机场管理局的预测，香港机场的航空交通流量可望于2024-25年度回复至疫情前的水平。目前的临时双跑道系统运作模式足以应付该水平的交通需求。为将在2024年投入运作的三跑道系统作好准备，民航处会加大力度招聘并培训航空交通管制人员，以确保有足够人手应付长远的航空交通需求增长。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1236)

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，是监察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，请告知本会：

- 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) 过去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，以避免居民受噪音影响？如会，进展为何，如否，原因为何。

提问者：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，可能对相关持份者造成的影响。因此，经过充分考虑和平衡

多项相关因素后，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，第三跑道于2022年7月8日起开始熟习运作，并于2022年11月25日正式启用，而中跑道已暂时关闭作重新配置，以配合三跑道系统发展，整个三跑道系统项目计划于2024年完成。期间，香港机场将以临时双跑道系统运作(即第三跑道和南跑道)，与过去的双跑道运作相似。目前，临时双跑道系统的最高容量(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积极参与，机管局在环评研究阶段举办了多个持份者参与活动，例如区议会会议，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。相关详情可参阅机管局三跑道系统网站(<https://env.threerunwaysystem.com/tc/clg.html>)内的三跑道系统环评报告。

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。因应第三跑道自2022年7月8日起已开始进行熟习运作，并于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，以监察飞机噪音概况。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。在2018至2022年，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2023-24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600万元。上述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2018至2022年期间所处理的飞机噪音投诉数字载于附件 II。

(f)及(g)

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。至于三跑道系统飞行航道的设计在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。然而，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。

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，「飞机音量管制配额计划」已实施，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，安排午夜12时至上午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)。

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2018至2022年录得的飞机噪音数据
(由晚上11时至翌日早上7时)

飞机噪音监察站	2018 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	0	0	0	4	43	37	26	85	11	0	1	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	0	1	2	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	0	0	0	0	1	0	0	3	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	2	0	0	1	0	0	0	2	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
中半山	70 - 74	0	0	0	0	0	1	1	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
青龙头	70 - 74	147	189	154	88	479	568	492	587	153	96	183	115
	75 - 79	7	8	4	2	19	21	23	26	8	4	14	7
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

飞机噪音监察站	2018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
沙螺湾	70 - 74	630	424	493	567	474	573	514	587	694	548	500	374
	75 - 79	305	75	127	271	107	173	200	194	264	153	178	262
	≥80	36	4	4	32	6	19	14	15	34	10	6	24
东涌	70 - 74	115	89	57	52	43	15	38	33	69	92	101	161
	75 - 79	0	5	3	1	1	0	3	0	2	5	1	3
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
汀九	70 - 74	6	20	36	8	255	330	215	318	80	5	26	11
	75 - 79	0	0	0	0	4	5	5	10	3	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
马湾	70 - 74	404	364	384	332	471	369	355	557	317	286	390	419
	75 - 79	53	72	31	30	72	64	59	95	66	28	53	44
	≥80	4	2	2	2	2	2	1	1	3	1	1	0
大榄涌	70 - 74	16	8	9	0	1	5	2	9	4	8	19	17
	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
荃湾	70 - 74	0	7	23	4	152	222	137	228	63	4	11	0
	75 - 79	0	0	2	1	7	6	4	6	2	0	1	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
青衣#1	70 - 74	0	1	0	9	149	135	96	234	52	0	8	4
	75 - 79	0	0	0	0	3	5	5	11	2	0	0	0
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
欣澳	70 - 74	270	222	307	236	63	45	101	76	79	179	249	304
	75 - 79	5	1	4	1	0	0	1	1	2	2	2	13
	≥80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

飞机噪音监察站	2018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
渣甸山	70 - 74	1	0	1	0	0	1	0	2	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
青衣#2	70 - 74	1	0	0	4	37	46	27	57	21	0	1	1
	75 - 79	0	0	0	0	0	0	0	1	1	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
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
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

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
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
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。

民航处处理的投诉个案数目

年份	总数 (按每千航班升降量计算)
2018	0.8
2019	0.9
2020	1.7
2021	2.2
2022	3.6 [^]

[^] 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)在第三跑道于2022年7月8日展开熟习运作后增加所致。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：1603)

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：

纲领显示，飞行标准方面，2023-24预算较上年度的修订预算增加8.5%、原来预算减少4.1%。由于疫情到目前已经明显好转，各航空营运者正在为今年度航空业强劲复苏做准备，因而将增加政府在飞行标准方面的工作，例如航空公司重新展开飞行员招聘工作，预计政府批阅本地及海外进行的飞行员考试试卷的数目增加数倍；政府处理飞行员和飞机维修执照数目以及检查航机运作和机仓安全次数，亦将明显增加。

就此，可否告知：政府应如何提高效率，使得有限度的开支能高质量满足相应业务增加的需求？

提问人： 严刚议员(立法会内部参考编号：1)

答复：

按照国际民用航空组织的安全管理原则和业界的最佳做法，民航处采用风险为本模式，已实施全面的安全监督及监察计划，以密切监察本地航空公司的运作和安全表现。为支持受2019冠状病毒病疫情影响的航空交通持续恢复，民航处已加强对本地航空公司的安全监督及监察工作，包括但不限于加强检查和审核航机运作、客舱安全、飞机维修、人员训练和考核安排等，以确保本地航空公司维持高水平的安全和运作标准。

鉴于业界对飞行员需求殷切，有本地航空公司自2022年4月起恢复见习飞行员培训计划。民航处致力鼓励和支持本地航空公司实施飞行员和航空人员本地化的措施，以及加强与本地教育机构合作培训飞行员。根据本地航空公司提供的资料，预计在2025年年底或之前将有超过800名本地见习飞行员完成培训。

民航处一直积极回应业界的需要，与本地航空公司和飞行训练机构紧密合作，尤其是在考虑和审批本地航空公司的飞行员培训计划和把海外专业执照转换为香港执照方面，适时为业界给予便利。民航处亦通过持续检讨程序等措施，优化了有关航空人员培训的要求和审批程序，使本地航空公司可适时和有效地为重投服务的飞行员和技术人员制订和推行培训及恢复其专业资格的安排。因应相关培训课程的增加，筹备和举办的考试数目将会增加。在各项工作中，预计在本地进行的飞行员考试试卷的数目将由2022年的1 073份增加至2023年的4 900份。

在2023-24年度飞行标准纲领下的预算开支，已计及民航处因应航空业复苏而预期增加的工作量。民航处会继续致力密切监察本地航空公司的运作和安全表现，并为航空人员的培训工作给予便利，以支持受2019冠状病毒疫情影响的航空交通恢复正常。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1604)

总目： (28) 民航处

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 机场安全标准、(3) 航空交通管理、(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：

纲领显示，本年度机场安全标准预算开支仅较上年度原来预算增加1.3%，航空交通管理预算开支仅较上年度原来预算增加1.5%，航空交通工程服务预算开支较上年度原来预算增加3.7%。政府需要注意，后疫情期空运量明显恢复，以及香港国际机场第三跑道去年底启用后航空处理能力不断增加。就此，可否告知：政府应如何提高效率，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？

提问人： 严刚议员(立法会内部参考编号：2)

答复：

民航处充分利用财政预算的拨款实施了多项促进效率措施，以提供优质服务。

为了维持空中航行服务的优质水平，以应付疫后航空业复苏所带来日益增长的交通需求，以及在香港国际机场(香港机场)实施的三跑道系统，民航处已根据国际民用航空组织(国际民航组织)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及运作效率。民航处更善用在疫情期间低交通流量的环境，引进更高效率的运作程序，并以具成本效益的方式就各项先进技术进行运作测试。优化尾流紊流间隔安排和数码指挥塔设施便是民航处实施新措施的例子。优化尾流紊流间隔安排以安全高效的方式缩减飞机在最后进场阶段的间距，从而提高香港机场每小时可处理航班的容量；而数码指挥塔设施则利用先进影像处理和数码指挥塔技术，为航空交通管制人员提供香港机场飞行区和跑道的超高解像实时全景影像，并以数码影像显示航机及车辆资讯。随着实施优化尾流紊流间隔安排以缩减飞机最后进场的间距后，香港机场跑道的最高升降容量已由以往每小时68架次增加至现时的69架次。至于数码指挥塔设施，民航处利用

2020 年年初香港机场交通流量低的时段，就先进数码指挥塔技术进行运作测试。民航处在有关技术测试成功后积极实施数码指挥塔设施。有关设施已正式推出并投入服务，为香港机场第三跑道分别于2022年7月展开熟习运作及于11月正式启用提供支援。使用数码指挥塔设施进一步提高了香港机场管理航机和车辆活动的安全及运作效率，特别是在夜间及能见度低的情况。

民航处亦负责监管机场安全及航空保安的工作。香港机场管理局(机管局)为推行香港机场三跑道系统，按民航处作为监管机构提出的建议，成立了多个专责小组，以加强协调该局辖下负责扩建香港机场成为三跑道系统的各个工务部门。机管局因而能以机场安全管理角度强化工地监督，使民航处可更有效地调配监管人手 / 资源至其他与机场安全相关的范畴(例如在三跑道系统相关建筑工程进行期间，同时监察香港机场实施临时双跑道系统的安全事宜)。

在航空保安方面，香港机场自2021年7月起成功落实国际民航组织的空运货物保安政策指引，实施出口空运货物的百分百安检的安排，进一步提升香港作为全球其中一个保安水平最高的空运货物枢纽的地位。随着全球航空业在疫情过后逐步复苏，预计空运货物出口量会强劲增长。本港空运物流业界能藉上述安排加强空运货物保安，有助民航处有效调配监管人手 / 资源至其他与航空保安相关的范畴(例如评估与推行三跑道系统相关的加强航空保安措施)。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3088)

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(2020-21至2022-23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(2020-21至2022-23年度)，及预计2023-24年，就上述事宜的人手编配及开支分别为何？

提问人： 何俊贤议员(立法会内部参考编号：54)

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3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3年(2020-21至2022-23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4,500万元。2023-24年度的预算开支则为1,600万元。在人手方面，署内有约3名专业人员和15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2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)		
			2020-21 年度	2021-22 年度	2022-23 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 (ii)	不适用 (ii)	✓
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	✓	✓	✓

	公众码头名称	地区	维修工程 (如工程已进行， 以✓示意)		
			2020-21 年度	2021-22 年度	2022-23 年度
33	西贡公众码头	西贡	✓	✓	✓
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)		
			2020-21 年度	2021-22 年度	2022-23 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	-	✓	-

	公众登岸设施名称	地区	维修工程 (如工程已进行， 以√示意)		
			2020-21 年度	2021-22 年度	2022-23 年度
102	大鸦洲二号梯台	离岛	-	√	-
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	-	√	-

	公众登岸设施名称	地区	维修工程 (如工程已进行， 以✓示意)		
			2020-21 年度	2021-22 年度	2022-23 年度
139	长沙湾三号梯台	深水埗	-	✓	✓
140	香港仔海傍道一号梯台	南区	✓	✓	✓
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	利南道梯台	南区	✓	✓	✓
154	布厂湾一号梯台	南区	-	✓	✓
155	石排湾一号梯台	南区	✓	✓	✓
156	石排湾二号梯台	南区	-	✓	✓
157	石排湾三号梯台	南区	✓	✓	✓
158	深湾一号梯台	南区	✓	✓	✓
159	大树湾临时登岸设施	南区	不适用 (ii)	不适用 (ii)	-
160	下围梯台	大埔	-	✓	✓
161	大滩海湾仔梯台	大埔	-	✓	✓
162	白石角梯台	大埔	✓	✓	✓
163	船湾防波堤一号梯台	大埔	-	✓	✓
164	船湾防波堤二号梯台	大埔	-	✓	✓
165	大美督梯台	大埔	-	✓	✓
166	大埔廿七区梯台	大埔	-	✓	✓
167	大埔工业区梯台	大埔	-	✓	✓
168	马湾珀林路梯台	荃湾	-	✓	✓
169	荃湾二区一号梯台	荃湾	-	✓	✓
170	荃湾二区二号梯台	荃湾	-	✓	✓
171	屯门二十七区防波堤 公众登岸设施	屯门	不适用 (i)	✓	✓
172	屯门二十七区一号梯台	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)		
			2020-21 年度	2021-22 年度	2022-23 年度
173	屯门二十七区二号梯台	屯门	-	✓	✓
174	屯门四十区梯台	屯门	-	✓	✓
175	屯门四十四区二号梯台	屯门	-	✓	✓
176	铜锣湾避风塘七号梯台	湾仔	✓	✓	✓
177	铜锣湾避风塘八号梯台	湾仔	-	✓	✓
178	东岸公园主题区一号梯台	湾仔	不适用 (i)	-	✓
179	兴发街一号梯台	湾仔	不适用 (i)	-	-
180	兴发街二号梯台	湾仔	不适用 (ii)	不适用 (ii)	-
181	湾仔会议展览中心梯台	湾仔	-	✓	✓
182	湾仔绕道一号梯台	湾仔	-	✓	✓
183	湾仔绕道二号梯台	湾仔	-	✓	✓
184	湾仔绕道三号梯台	湾仔	-	✓	✓
185	湾仔绕道四号梯台	湾仔	-	✓	✓
186	湾仔绕道五号梯台	湾仔	-	✓	✓
187	湾仔绕道六号梯台	湾仔	-	✓	✓
188	大角咀梯台	油尖旺	-	✓	✓
189	尖沙咀一号梯台	油尖旺	-	✓	✓
190	尖沙咀二号梯台	油尖旺	-	✓	✓
191	尖沙咀五号梯台	油尖旺	-	✓	✓
192	油麻地避风塘一号梯台	油尖旺	-	✓	✓
193	油麻地避风塘二号梯台	油尖旺	-	✓	✓
194	油麻地避风塘三号梯台	油尖旺	✓	✓	✓
195	油麻地避风塘四号梯台	油尖旺	✓	✓	✓
196	油麻地避风塘五号梯台	油尖旺	✓	✓	✓

备注：

(i) 土拓署由2021-22年度起负责维修此新建登岸设施。

(ii) 土拓署由2022-23年度起负责维修此新建码头 / 登岸设施。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1382)

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

问题：

- (1) 2022-23年度，(注册)车辆维修技工和(注册)车辆维修工场的数目、其占车辆维修技工总人数和车辆维修工场总数的百分比为何？2023-24年度，预期车辆维修技工和车辆维修工场的数目、其占车辆维修技工总人数和车辆维修工场总数的百分比为何？涉及的人手及开支为何？
- (2) 2022-23年度，当局有何措施推动更多业界自愿注册，有关推动工作涉及的资源及开支为何？
- (3) 2023-24年度，有关推动工作涉及的资源及开支为何？
- (4) 当局有否落实强制车辆维修技工和车辆维修工场注册制度的计划时间表？若有，详情为何？若否，原因为何？

提问人：陈绍雄议员 (立法会内部参考编号：18)

答复：

- (1) 截至2022年12月，注册车辆维修技工人数和注册车辆维修工场数目，以及其占车辆维修技工总人数和车辆维修工场总数的百分比表列如下：

	注册车辆维修技工人数 (占车辆维修技工 总数的百分比)	注册车辆维修工场数目 (占车辆维修工场 总数的百分比)
2022-23年度 (截至2022年 12月)	8 284 (80.4%)	2 024 (72.7%)

来年，我们会继续推广自愿注册计划，以鼓励更多车辆维修技工和车辆维修工场申请注册。由于有关工作所需的人手及开支已由现有资源承担及应付，我们未能分开计算所涉及的开支。

(2)及(3) 政府会继续通过多种途径鼓励更多车辆维修业内人士根据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申请注册，包括：

- (a) 通过发放政府宣传短片和出版通讯，推广自愿注册计划；
- (b) 通过机电工程署(机电署)的定期巡查，直接向车辆维修工场和车辆维修技工推广自愿注册计划；
- (c) 举办网上研讨会和提供网上持续专业进修平台，以提升注册车辆维修技工和注册车辆维修工场的水平；
- (d) 定期探访注册车辆维修工场，并根据自愿注册计划，向工场拥有者和注册车辆维修技工提供指导和建议，以改进他们的工作方式和水平；以及
- (e) 在「车辆维修通」网站提供数码地图，标示注册车辆维修工场的位置，加强宣传注册车辆维修工场。

机电署车辆维修注册组负责所有与推行及推广注册计划有关的事宜，包括处理注册车辆维修技工及注册车辆维修工场的申请、为注册车辆维修技工安排持续专业进修培训、巡查注册车辆维修工场、与业界 / 持份者保持联系，并就有关计划进行推广工作。机电署并没有备存推广有关自愿注册计划所涉及资源及开支的分项数字。

(4) 政府推出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，目的是提升本地车辆维修业的整体水平。政府正与其成立的车辆维修技术咨询委员会(委员会)(成员包括车辆维修业界、学术和培训机构、专业团体和车主组织的代表及其他持份者)研究，参考推行该两项自愿注册计划的经验，探讨推行车辆维修技工和车辆维修工场强制性注册制度的可行性，以配合汽车技术的发展(包括电动车的维修需求等)，确保市民获得安全可靠的服务，并便利市民选择有关服务，同时为业内人士建构持续专业进修机制及提供进修机会。我们亦一直就此事与持份者保持紧密联系。在这方面，我们会在2023年开展顾问研究，借鉴其他司法管辖区的做法，以就电动车维修自愿注册的技术细节和要求向政府和委员会提供建议，并拟在2023-24年度提交方案。同时，政府和委员会会就推出上述强制性注册制度进行研究，制订合适的规管框架和时间表。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2148)

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

问题：

关于本港车辆维修行业情况及和「车辆维修工场自愿注册计划」，政府可否告知本会：

- (一) 过去5年，每年「车辆维修技工自愿注册计划」的注册情况(包括注册技工的数目及其占全港车辆维修技工数目的百分比)；
- (二) 「车辆维修工场自愿注册计划」至今的注册情况(包括注册工场的数目及其占全港车辆维修工场数目的百分比)；
- (三) 现时已注册车辆维修工场按区议会分区列出的以下资料：
 - (i) 各维修工场的分布；以及
 - (ii) 有提供维修电动车和新能源汽车服务的维修工场分布；
- (四) 政府有否掌握本港有多少名车辆技工具维修电动车和新能源汽车的专业技能；如有，详情为何；如否，原因为何？

提问者： 林振升议员(立法会内部参考编号：2)

答复：

- (一) 过去5年，注册车辆维修技工人数及其占车辆维修技工总人数的百分比表列如下：

	注册车辆维修技工人数	占车辆维修技工总数的百分比
2022年	8 284	80.4%
2021年	8 263	80.2%
2020年	8 195	79.5%
2019年	9 011	87.5%
2018年	9 375	90.3%

(二) 截至2022年12月，注册车辆维修工场数目为2 024，占车辆维修工场总数约72.7%。

(三)(i) 截至2022年12月，注册车辆维修工场按区议会分区列出的数目分布如下：

分区	注册车辆维修工场数目
东区	180
湾仔	66
中西区	42
南区	40
深水埗	106
油尖旺	88
九龙城	292
黄大仙	74
观塘	143
荃湾	88
葵青	82
北区	145
大埔	51
沙田	97
西贡	39
元朗	386
屯门	91
离岛(大屿山)	14
总计	2 024

(三)(ii)及(四) 政府现时没有统计在香港为电动车及新能源汽车提供维修服务的车辆维修技工及车辆维修工场数目。就电动车而言，政府正积极咨询车辆维修技术咨询委员会，探讨将现有的自愿注册计划扩展至涵盖电动车维修工作。该委员会由政府、车辆维修业界、学术和培训机构、专业团体、车主会及其他持份者代表组成。我们期望在2023-24年度就有关注册要求(包括车辆维修技工申请注册所需的培训和技能，以及车辆维修工场申请注册所需的设施)、详细安排和实施时间提出具体建议。待有关计划实施后，政府将可更准确地掌握具备维修电动车专业技能的注册车辆维修技工数目，以及提供有关服务的注册车辆维修工场的分布资料。此外，政府亦会继续与持份者保持紧密合作，以掌握有关车辆(包括电动车及新能源汽车维修服务)的最新发展及相关的车辆维修技工和车辆维修工场统计数字。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0268)

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

问题：

就监察香港铁路有限公司铁路服务的安全表现，请告知：

1. 过去3年，每年用于监管铁路服务及执行铁路安全相关条例的人手、编制为何，请按职级列出；
2. 相关开支为何；
3. 过去3年，铁路安全事件的平均处理天数为何。

提问人：林筱鲁议员（立法会内部参考编号：28）

答复：

1. 机电工程署铁路科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。我们没有就个别铁路系统备存有关人手编制和开支的分项数字。铁路科在过去3年的人手编制载列如下：

职级	2020年	2021年	2022年
助理署长	1	1	1
总工程师	2	4*	4*
高级工程师	15	15	15
工程师	28	28	28
督察	4	4	4

* 2个总工程师职位为编外职位，自2021年7月起开设，为期4年。

2. 铁路科在过去3年的开支载于下表：

	2020-21年度	2021-22年度	2022-23年度 (截至2023年1月)
开支(百万元)	76.5	80.6	66.3 [^]

[^] 暂时未有2022-23财政年度的总开支资料。

3. 铁路科会对涉及安全问题的铁路事故进行调查，并跟进各项相关事宜，包括审视港铁公司的调查报告，以确定事故的根本成因和确认相关改善措施，以及监察港铁公司落实改善措施的进度，防止类似事故再次发生。进行事故调查所需的时间视乎事故性质及复杂程度而定。如事故性质轻微，调查工作可能只需数天便完成；如属较复杂的事故，则可能需时数月才能完成整个调查程序。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2888)

总目： (60) 路政署
分目： (000) 运作开支
纲领： (3) 铁路发展
管制人员： 路政署署长(陈派明)
局长： 运输及物流局局长

问题：

该纲领 2023/24 年度的拨款较 2022/23 年度的修订预算增加 7,940 万元，增加了 33.6%，主要由于填补职位空缺、一般部门开支、新铁路项目的顾问研究，以及在 2023/24 年度净增加 23 个职位，令所需拨款增加。请提供以下清单：

1. 就填补职位空缺、一般部门开支、铁路项目的顾问研究及增加职位的各项开支；
2. 拟增加的职位及开支总额；
3. 拟删减的职位及可节省的开支总额。

提问者： 陈振英议员(立法会内部参考编号：37)

答复：

纲领 3 下增加的 7,940 万元，主要包括为负责推展北部都会区的铁路项目而新开设的 23 个有有限职位的薪酬拨款（1,800 万元）（按薪级中点估计的年薪值）、新铁路项目顾问研究所需的现金流增加（1,970 万元）、填补职位空缺（740 万元），以及人事和一般部门开支的增加拨款（3,430 万元）。在 2023-24 年度，纲领 3 下没有删减任何职位。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2046)

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

问题：

就现时港铁东铁线，于2022时，表示安装自动幕门为重点工作，政府可否告知本会：

- 1.过去3年，东铁线有人堕轨事故数字及其堕轨为何；
- 2.自动幕门安装，有关进展及详情为何；
- 3.除在大埔墟及马场站两个试点外，其余站的安装自动幕门工程时间表为何；
- 4.安装自动幕门工程，人手及开支为何。

提问人： 陈克勤议员(立法会内部参考编号：29)

答复：

1. 过去3年，东铁线有乘客落入路轨个案的数字（包括自杀、企图自杀及其他擅自闯入个案）载列如下：

年份	乘客落入路轨个案数字
2020	18
2021	12
2022	16

2.至4.

香港铁路有限公司（港铁公司）已就东铁线安装自动月台闸门进行前期工程，包括加固月台结构和安装嵌固组件。由于旧有 12 卡列车和新 9 卡列车的车门位置互不相同，主要的实地安装工程（例如调整新 9 卡列车的停车位置）只可在 2022 年 5 月东铁线过海段通车和新 9 卡列车全面投入服务后才能进行。港铁公司最近已就新 9 卡列车完成所需的信号系统提升和停车位置的调整。根据港铁公司的最新时间表，港铁公司将于 2023 年年中在马场站及大埔墟站开始安装首批自动月台闸门，并会随后在其他车站进行安装。港铁公司将根据上述安装首批自动月台闸门的经验，检视其他车站自动月台闸门的安装时间表，以期尽快完成自动月台闸门的安装工程。东铁线由旺角东至罗湖/落马洲车站的自动月台闸门安装费用，由港铁公司承担。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2108)

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(陈派明)
局长： 运输及物流局局长

问题：

龙翔道被不少市民冠名为「车辆避震器杀手」之路，请当局告知本会：当局会如何使用创新科技和把工作流程数码化，以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：朱国强议员(立法会内部参考编号：24)

答复：

路政署一直致力采用创新科技，以改善向公众提供的服务，包括道路的维修工作。在2022年年底，路政署完成了道路维修管理系统的研发工作，把巡查及监督程序数码化。新系统实施后，路政署人员可更有效率地管理辖下保养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更能提供资料，让路政署的维修工程有更好的规划。此外，路政署现正研发一套系统，采用人工智能技术，自动探测道路的欠妥情况，如坑洞及褪色道路标记。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。

路政署委聘保养承建商就辖下公共道路（包括龙翔道）及相关的道路设施进行维修及保养工作。有关的保养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，路政署亦监察整体路面情况，适时安排较大型的路面重铺或重建工程，以改善路政署辖下公共道路的情况。路政署已计划于2023年第4季，在龙翔道进行额外的路面重铺及建造工程，并会在龙翔道安排额外的巡查工作，以便为欠妥的路面适时安排维修工程。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0984)

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

问题：

就「人人畅道通行」计划，现有行人天桥、高架行人道及行人隧道加建的无障碍通道设施，政府可否告知本会：

- (a) 具体的工作进度为何；
- (b) 计划完工率为何；
- (c) 是否有订立明确的完成时间表，如有，详情为何？

提问人： 郭伟强议员(立法会内部参考编号：18)

答复：

- (a)及(b) 路政署一直推展「人人畅道通行」计划下各阶段的项目，即「原有计划」、「扩展计划」、「第二阶段计划」、「第三阶段计划」及「特别计划」。截至2023年2月底，计划下有190个项目已经完工及有137个项目正在施工，路政署正全力推展其余57个项目的勘测及设计工作。
- (c) 预计有12个项目会在2023年完成，另外83个项目会在2025年或之前完成，余下项目则会在2028年或之前完成。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1166)

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

问题：

就纲领提及铁路项目，包括续监督东涌线延线、屯门南延线、北环线、洪水桥站及小蚝湾站的详细规划及设计工作上，请告知本会：

1. 北环线最新的通车时间，以及与《铁路发展策略2000》预计的时间延误多少；
2. 屯门南延线全面通车的时间及比原定通车的时间延误多少；
3. 东涌线延线、屯门南延线及北环线的动工时间及预计完成日期；
4. 西铁洪水桥站的兴建进展及落成时间表；
5. 东九龙线的最新兴建进展、最新的时间表及落成时间；
6. 南港岛线（西段）的最新兴建进展、最新的时间表及落成时间；
7. 有关「跨越2030年的铁路策略性研究」的未来进展及时间表；
8. 部门来年度增加26.4%，有多少是用于推展上述的发展项目及研究，在增加资源下，上述项目的进展可否加快，如否，原因为何？

提问人：林健锋议员(立法会内部参考编号：35)

答复：

(1) - (6):

《铁路发展策略2014》指出，个别建议项目的推展，取决于每个项目进行的详细工程、环境及财务研究结果，以及视乎最新的需求评估和是否有足够的资源。另外，就主要为服务新发展区及新房屋发展的铁路项目而言，相关新发展区及新发展项目的落实及推展时间表，将会是铁路项目的重要规划参数。因此，个别铁路项目的推展时间表，可能会在《铁路发展策略2014》公布后因应上述因素而调整。

东涌线延线、屯门南延线、北环线及古洞站、屯马线洪水桥站、南港岛线（西段）及东九龙线的预计动工及完工日期载列如下：

铁路项目	预计动工日期	预计完工日期
1. 东涌线延线	2023 年年中	2029 年
2. 屯门南延线	2023 年	2030 年
3. 北环线及古洞站	<u>古洞站</u> 2023 年	<u>古洞站</u> 2027 年
	<u>北环线主线</u> 2025 年	<u>北环线主线</u> 2034 年
4. 屯马线洪水桥站	2024 年	2030 年
5. 南港岛线（西段）	现正因应华富村重建项目的时间表以及相关地区的人口变化，为项目进行规划工作。根据房屋署提供的资料，预计现有居民会于 2027-28 年起陆续由华富村迁移至薄扶林南的接收屋村。待迁移首批居民并清拆现址楼宇以腾出所需空间后，相关铁路设施的建造工程便可随即展开。	
6. 东九龙线	政府现正探讨以高架无轨捷运系统作为原有重型铁路模式的替代方案，相关的技术可行性研究预计于 2023 年年中完成。	

(7):

港深西部铁路（洪水桥至前海）、中铁线及将军澳线南延线是《跨越 2030 年的铁路策略性研究》建议的三个铁路方案。有关研究的公众咨询工作在 2022 年 12 月展开，并在 2023 年 3 月底完成。我们会审慎研究收到的意见和进行初步的工程技术评估，进一步优化建议的方案，以其在 2023 年第 4 季构建本港的主要运输基建发展蓝图。

(8):

下一个财政年度的拨款增加，主要由于以下项目的预算开支：「跨越 2030 年的铁路策略性研究」、「港深西部铁路（洪水桥至前海）次阶段研究」、独立审查铁路工程项目财政安排的顾问研究，以及因推展北部都会区拟议铁路工程项目而在铁路拓展处增设职位所涉及的薪酬拨款。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0611)

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

问题：

纲领内2023-24年度的拨款较2022-23年度的修订预算增加7,940万元(33.6%)，主要由于填补职位空缺、一般部门开支、新铁路项目的顾问研究，以及净增加23个职位令所需拨款增加。就此，政府可否告知本会：

1. 新增23个职位的人手编制、工作详请，以及开支预算为何？
2. 当局计划在2023-24年度开启新铁路项目顾问研究的详情为何？

提问人： 刘业强议员(立法会内部参考编号：9)

答复：

1. 拟新增的23个有时限职位负责推展北部都会区的铁路项目，他们负责拟定铁路计划、制订推展策略、与内地有关部门（就跨境铁路项目）及其他持份者联络、解决项目的衔接事宜，以及监察项目的推展。上述23个职位在2023-24年度的薪酬拨款（按薪级中点估计的年薪值）为1,800万元。
2. 我们会按照既定安排，在2023年委聘顾问以协助政府核实洪水桥站工程项目的财务安排。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2247)

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

问题：

「人人畅道通行」

由2016年的施政报告宣布进一步扩大「人人畅道通行」计划的范畴后，可否告知本会：

1. 「第二阶段计划」和「第三阶段计划」目前在沙田及大埔的工程地点、类型、进度、所涉及的开支？
2. 政府在2019年施政报告中，宣布在「人人畅道通行」计划下推展一个「特别计划」，为处于或接驳三类屋村公用地方的行人天桥、行人隧道和高架行人道加建升降机，目前有关沙田及大埔的勘测、设计工作及预计拨款情况？
3. 政府本年度可有预计「第四阶段计划」拨款，如有请以18区区议会分布形式表示，并需列明地点、项目、预计时间、造价和预留拨款等事项。

提问人：李梓敬议员(立法会内部参考编号：17)

答复：

1. 在「人人畅道通行」计划的「第二阶段计划」下有 8 个项目和「第三阶段计划」下有 18 个项目位于沙田及大埔区。上述「第二阶段计划」及「第三阶段计划」下加建升降机项目的建造工程预算整体开支分别约为 1.94 亿元及 5.07 亿元。有关项目的详情载于下表 1 及 2：

表1：「第二阶段计划」的项目

结构编号	位置	行人通道类别	情况
沙田			
NF137	横跨沙角街近沙角邨	行人天桥	已完工
NS225、 NS284 及 NS285#	横跨西沙路及恒明街近启新书院	行人隧道	正在施工
ST06	横跨鞍盛街及鞍禄街连接鞍盛街花园及新港城中心第3期及第4期	行人天桥	正在施工
大埔			
NS154	横跨大埔太和路近太和邻里社区中心	行人隧道	已完工
TP03	连接宝湖花园商场及大埔超级城	行人天桥	已完工
TP02	横跨西沙路近帝琴湾	行人天桥	正在施工

注：#涉及3个结构的行人通道

表2：「第三阶段计划」的项目

结构编号	位置	行人通道类别	情况
沙田			
NF66	横跨大埔道一沙田段近禾輦邨	行人天桥	正在施工
NF299	横跨西沙路近颂安邨	行人天桥	正在施工
NF338	横跨鞍骏街近马鞍山花园	行人天桥	正在施工
NF446	横跨东铁线路轨近松岭里	行人天桥	正在施工
NF447	横跨美田路连接美林邨	行人天桥	正在施工
NS35	横跨大涌桥路近火炭路及沙田路	行人隧道	正在施工
NS41	横跨田心街近车公庙路	行人隧道	正在施工
NS57	横跨翠田街近车公庙路	行人隧道	正在施工
NS179	横跨西沙路近鞍超街	行人隧道	正在施工
NS183	横跨马鞍山路近马鞍山警署	行人隧道	正在施工
NS251	横跨小沥源路近插桅杆街	行人隧道	正在施工
NS286	横跨马鞍山路及恒德街近大水坑港铁站	行人隧道	正在施工
ST01	横跨锦英街近锦英商场	行人天桥	正在施工
ST02	横跨美田路连接美松苑及美盛苑	行人天桥	正在施工
ST03	横跨大涌桥路近富豪花园	行人天桥	正在施工
ST05	横跨沙田正街连接希尔顿中心及沙田公园	行人天桥	正在施工

结构编号	位置	行人通道类别	情况
大埔			
NF79	横跨粉岭公路近大窝村	行人天桥	正在施工
NS78	横跨大埔太和路近大埔文娱中心	行人隧道	正在施工

2. 在「特别计划」下有 4 个项目位于沙田及大埔区。上述项目的建造工程预算整体开支约为 1.2 亿元。有关项目的详情载于下表 3:

表3: 「特别计划」的项目

结构编号	位置	行人通道类别	情况
沙田			
LY01	横跨现有道路连接沥源邨福海楼及禾輦邨	行人天桥	正在施工
HK01	横跨显径街连接显径商场	行人天桥	正在设计
KY01	横跨现有道路连接广源商场及广林苑	行人天桥	正在设计
大埔			
KF02	横跨宝湖道连接广福商场	行人天桥	正在施工

3. 现时, 我们正全力推展「人人畅道通行」计划及「特别计划」下的各阶段项目, 当中已涵盖过往所收到的大部分建议。在本财政年度, 我们没有就「人人畅道通行」计划及「特别计划」下现有阶段以外的项目预留拨款。我们会密切留意「人人畅道通行」计划下各项目的进展, 并会在适当时候就这项计划进行检讨。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1491)

总目： (60) 路政署
分目： (272) 公共照明的电力供应
纲领： (4) 技术服务
管制人员： 路政署署长(陈派明)
局长： 运输及物流局局长

问题：

政府为推动环保和利用可再生能源，在一些偏远的乡郊和郊野公园安装太阳能路灯。当局可否告知本会：

1. 现时香港共有多少支太阳能路灯和安装开支共多少钱？
2. 本年度维修保养开支多少？本年度节省的电费开支又多少？
3. 未来三个财政年度计划加装多少支，每年新增安装开支多少？

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」下有需要的乡郊道路设置路灯。在尚未有电力供应的偏远乡郊道路，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，以提供更可靠的公共照明服务。

1. 现时香港共设置了30支太阳能路灯，主要设置于新界偏远乡郊道路，其安装费用约为37万元。
2. 在2022-23年度，太阳能路灯的维修费用约为1,000元，预计太阳能路灯每年共节省约7,500元的电力开支。
3. 在未来3个财政年度，预计路政署将在各区设置大约100支太阳能路灯，安装费用约为125万元。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1492)

总目： (60) 路政署
分目： (121) 合约维修工作
纲领： (1) 基本工程
管制人员： 路政署署长(陈派明)
局长： 运输及物流局局长

问题：

政府过去一直推广「人人畅道通行」计划，在全港隧道和天桥加建升降机和电梯。政府当局可否告知本会，在十八区中的观塘和黄大仙区中：

1. 现时正兴建中和未来三年招标的有那些项目？涉及开支多少？
2. 每个项目每年恒常开支多少？

提问人： 邓家彪议员(立法会内部参考编号：6)

答复：

1. 在「人人畅道通行」计划下，观塘区及黄大仙区有 9 个加建升降机项目现正处于施工阶段，并有 18 个项目会在未来 3 年内招标。这 27 个项目的相关建设工程的预算开支为 9.6 亿元。项目详情载于下表 1 及 2：

表1：正在施工的项目

结构编号	位置	行人通道类别
观塘		
KS27	横跨顺清街近新利街及顺利村	行人隧道
KS43	横跨振华道近乐华南村	行人隧道
KT02	横跨伟业街近德福花园D2座	行人天桥
KF148	横跨东区海底隧道收费广场	行人天桥
SL04	横跨利安道连接顺利村利业楼及顺致苑	行人天桥

结构编号	位置	行人通道类别
黄大仙		
KF73	横跨东头村道近东隆道	行人天桥
KF76	横跨凤德道近龙蟠街	行人天桥
KF92A	横跨龙蟠街近凤德道	行人天桥
WTS04 (1号 升降机)	横跨竹园道连接鹏程苑及竹园南村	行人天桥

表2：未来3年的招标项目

结构编号	位置	行人通道类别
观塘		
K49	沿利安道横跨新清水湾道	高架行人道
KS62	横跨彩荣路近彩德商场	行人隧道
KT05	横跨振华道近佐敦谷游乐场	行人天桥
KT06	横跨秀茂坪道近顺天村宁波第二中学	行人天桥
KWT03	横跨碧云道连接广田村广靖楼及康雅苑	行人天桥
TPN03	横跨翠屏道连接翠屏北村翠樟楼及翠梓楼	行人天桥
黄大仙		
KF62	横跨凤德道及蒲岗村道近凤德村	行人天桥
KF77	横跨龙翔道近斧山道	行人天桥
KS14 & KS14A#	横跨太子道东近观塘道	行人隧道
CYS03	横跨竹园道连接竹园广场及竹园体育馆	行人天桥
WTS01	横跨牛池湾街近彩云村丰泽楼	行人天桥
WTS02	横跨新清水湾道近坪石游乐场	行人天桥
WTS04 (2号 升降机)	横跨竹园道连接鹏程苑及竹园南村	行人天桥
WTS05	横跨东头村道近黄大仙下村龙达楼	行人天桥
WTS06	横跨清水湾道及丰盛街交界	行人天桥
KS7	横跨龙翔道近彩虹港铁路站	行人隧道
TZL01	横跨双凤街连接慈乐村(一期)及慈乐村(二期)	行人天桥
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

注:#涉及2个结构的行人通道

2. 每部升降机的每年经常开支约为 30 万元。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2626)

总目： (60) 路政署
分目： (000) 运作开支
纲领： (3) 铁路发展
管制人员： 路政署署长(陈派明)
局长： 运输及物流局局长

问题：

东九龙过山线市民期盼多年，政府公布今年将有方案出台。当局可否告知本会，过往三年和今年在此项工程上的顾问工程开支是多少？

提问者： 邓家彪议员(立法会内部参考编号：26)

答复：

基于各种技术困难及运输表现未如理想，在东九龙线采用重型铁路模式并非具效益的选项。政府现正探讨以高架无轨捷运系统作为替代方案。路政署在2022年7月委聘顾问就高架无轨捷运系统进行技术可行性研究，我们计划在2023年年中完成技术可行性研究，包括计划细节和推展安排。有关的技术可行性研究在2022-23年度的实际开支约为170万元，在2023-24年度的预算开支约为110万元。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0220)

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(陈派明)
局长： 运输及物流局局长

问题：

就“道路的重建、维修、重铺及更换伸缩缝”，2022-23年度的预算开支为3亿5千8百万元，但实际开支较预算开支大幅增加近一倍至6亿8千8百80万元的原因为何？相关开支用于道路的重建、维修、重铺及更换伸缩缝分别比例为何？

随着防疫措施放宽，本港正全速稳步迈向复常之路，整体交通流量预计亦会全速回复正常水平，政府当局考虑了何种主要因素决定预算2023-24年度的上述开支为6亿4千7百30万元及用于道路的重建、维修、重铺及更换伸缩缝的分别比例为何？

提问人：谢伟铨议员(立法会内部参考编号：9)

答复：

「道路的重建、修复、重铺及更换伸缩缝」于2022年的预算开支为3.58亿元，是基于整体交通流量会在2022年逐渐回复至正常水平的假设而拟定的，而道路重铺及重建工程的数量预计会与过往交通流量差不多的时候相若。由于第5波疫情爆发和社交距离措施的实施，整体交通流量在2022年仍处于低水平。路政署藉此机会在繁忙道路（例如告士打道、浅水湾道、大涌桥道、北大屿山公路近港铁小蚝湾车厂）的较长路段进行较多大型的重铺及重建工程，当中包括为预防性保养而作的工程，而这些维修工程的临时封路措施在正常的交通情况下会难以实施。在2022年的6.888亿元实际开支中，用作道路重建、修复、重铺及更换伸缩缝的开支比例分别为7%、11%、78%及4%。

我们在拟定「道路的重建、修复、重铺及更换伸缩缝」在 2023 年的预算开支时，已考虑有关道路情况、维修周期、交通情况及公众预期等因素。在 2023 年的 6.473 亿元开支中，道路重建、修复、重铺及更换伸缩缝的开支比例分别为 10%、15%、67%及 8%。在 2023 年，路政署计划集中进行较多预防性的道路重建、修复及更换伸缩缝工程。这些工程与在交通繁忙的道路进行的重铺工程相比，预期会对交通带来较少滋扰。因此，2023 年的预算已包含此等工程的开支，包括在记利佐治街、荔枝角道及弥敦道等路段进行的重建及修复工程，在马师道行车天桥及加士居道行车天桥等行车天桥进行的更换伸缩缝工程，以及在局部地区进行的重铺工程。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0221)

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

问题：

2009-2010 年度施政报告, 政府当局提出计划在铜锣湾、旺角和元朗市中心推展行人环境改善计划; 路政署于 2023-2024 年度将继续就有关改善计划进行设计工作, 就此请告知本会:

1. 政府当局自有关计划提出至今近十多年曾进行的工作详情为何? 该计划预计完成的时间表为何?

提问人： 谢伟铨议员(立法会内部参考编号：10)

答复：

政府过去一直在铜锣湾、旺角及元朗市中心发展行人环境改善计划, 以便更有效改善人流畅旺的商业、购物及休闲区的行人环境。行人环境改善计划的实施进度及最新发展情况载述如下:

(i) 拟议的铜锣湾行人隧道工程项目

路政署在 2011 年 4 月就拟议的铜锣湾行人隧道系统展开可行性研究, 以及分别在 2011 年和 2012 年进行了 2 轮公众咨询, 并在 2012 年 9 月向湾仔区议会的发展、规划及交通委员会汇报公众咨询的结果。因铜锣湾区被纳入为土木工程拓展署及规划署进行的「城市地下空间发展: 策略性地区先导研究」下其中一个被拣选的策略性地区, 我们在 2015 年至 2017 年期间, 因应该先导研究进一步发展有关计划。

后来，有关的研究地区有数个发展项目，或会对该地区的行人流动模式及步行环境带来转变。因此，路政署在 2018 年展开研究，检讨拟议的行人隧道系统和探讨优化有关建议的各种方案，以制订铜锣湾区全面及具连贯性的行人网络。此外，运输署在启超道进行的行人专用区试验计划，目标在 2023 年年中完成。待上述试验计划完结后，路政署会完成有关的研究，并在适当时候咨询湾仔区议会的意见。

与此同时，为了提升该区的行人环境，路政署已实施多项改善措施，包括分别在 2017 年及 2021 年改善位于怡和街及告士打道的行人过路处。

(ii) 拟议的旺角行人天桥系统

路政署在 2013 年就拟议的行人天桥系统展开勘查研究，以及在 2017 年进行公众咨询，以搜集公众对初步方案的意见。公众对拟议的行人天桥系统持不同意见，部分持份者支持拟议的行人天桥系统，其他持份者则关注有关计划造成的环境影响、保安问题、欠缺可直达港铁站的设施和施工期太长，并且提出改善行人环境的其他建议。

考虑了公众意见后，路政署依据该区的最新发展（包括「洗衣街及旺角东站政府用地发展计划」），并检视区内的行人环境、人流及车流和行人流动模式，以检讨有关建议。为了优化和改善该地区的行人环境，我们亦一直研究各项建议，以妥善回应公众咨询期间所提出的各种关注。待完成有关研究后，路政署会在适当时候咨询油尖旺区议会及相关持份者的意见。

(iii) 连接朗屏站的拟议元朗市高架行人通道

路政署在 2018 年就有关工程项目咨询立法会交通事务委员会及工务小组委员会的意见。由于立法会议员及公众关注工程项目费用高昂和对景观、噪音及排水方面的影响，因此路政署因应该地区的最新发展（包括渠务署建议在元朗明渠的元朗防洪坝计划及元朗市明渠改善工程的实施安排及对水文的影响），正检讨拟议高架行人通道的建议。待检讨完成后，路政署会在适当时候咨询相关持份者的意见。

与此同时，路政署已在 2011 年至 2015 年期间完成各项中期改善措施，包括扩阔该区的行人过路处及行人路，以及美化凤攸北街两旁的街景。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0222)

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(陈派明)
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。就此，可否告知本会：

1. 就道路清洁、街景改善及绿化采用喷浆混凝土护面的斜坡2023-24年度的预算开支为1亿8千5百50万元，道路清洁、街景改善及绿化斜坡的开支比例分别为何？
2. 政府当局有否采用应用科技于预防、监测及改善道路破损及清洁等情况？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：12)

答复：

1. 在「道路清洁、街景改善及绿化采用喷浆混凝土护面的斜坡」下，路政署进行了(i)清洁街道设施、升降机、扶手电梯及道路构筑物；(ii)美化道路构筑物、在行人路铺设路砖和髹上颜色；以及(iii)在采用喷浆混凝土护面的斜坡上种植和进行喷草工程。在2023年，拨作道路清洁、街景改善及绿化采用喷浆混凝土护面的斜坡的1.855亿元预算开支比例分别为53.9%、45.9%及0.2%。
2. 路政署一直致力采用创新科技，以改善向公众提供的服务，包括道路的维修和清洁工作。例如在2022年年底，路政署完成研发一套道路维修管理系统，把巡查及监督程序数码化。新系统实施后，路政署人员可更有效率地管理辖下保养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更能提供资料，让路政署的维修工程有更好的规划。此外，路政署现正研发一套系统，采用人工智能技术，自动探测道路的

欠妥情况，如褪色道路标记及裂缝。路政署亦使用小型无人机，视察难以到达的道路构筑物及斜坡的情况。与传统的视察方法比较，使用无人机能有效改善道路及斜坡视察工作的效率和安全性。另外，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：0096)

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

问题：

就「人人畅道通行」计划，政府可否告知本会：

1. 过去3年，「人人畅道通行」计划每年在九龙中区内增设的行人天桥、高架行人道和在行人隧道内新加建的无障碍通道设施的工程地点及设施类型及所涉开支为何；及
2. 2023至24年度，拟在九龙中区加建无障碍通道设施的地点、类型、进度及预计完成日期为何？

提问人： 杨永杰议员(立法会内部参考编号：16)

答复：

1. 过去3年，在「人人畅道通行」计划下，共完成7个位于九龙中的项目。相关项目于2020-21、2021-22及2022-23年度的开支分别为4,386万元、2,143万元及1,033万元。该7个项目详情表列如下：

结构编号	位置	行人通道类别	设施类别	竣工日期
九龙城				
KS10	横跨太子道东及马头涌道近打鼓岭道	行人隧道	升降机	2020年1月
KF102	横跨红磡南道近红菱街及黄埔街	行人天桥	升降机	2021年11月
KF29	横跨九龙城道及新山道	行人天桥	升降机	2021年12月

结构编号	位置	行人通道类别	设施类别	竣工日期
黄大仙				
K36	于蒲岗村道横跨龙翔道	高架行人道	斜道	2020年4月
KS12	横跨彩虹道近乐善道	行人隧道	升降机	2020年9月
KS35	横跨太子道东近新蒲岗交汇处	行人隧道	斜道	2020年10月
K8	沿凤舞街横跨龙翔道	高架行人道	升降机	2021年6月

2. 在2023-24年度，路政署会继续推展下列「人人畅道通行」计划下位于九龙中的加建升降机项目：

结构编号	位置	行人通道类别	暂定竣工日期	情况
九龙城				
KC01	横跨联合道近联福道	行人天桥	2023年6月	正在施工
K64	横跨红磡道近戴亚街	高架行人道	2024年6月	正在施工
KS41	横跨漆咸道北近温思劳街	行人隧道	2024年6月	正在施工
OM01	横跨忠孝街近爱民村敦民楼	行人隧道	2024年9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9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	2025年1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	2027年3月	正在为工程招标
KS21	横跨佛光街近和衷街	行人隧道	2027年3月	正在为工程招标
黄大仙				
KF73	横跨东头村道近东隆道	行人天桥	2023年6月	正在施工

结构编号	位置	行人通道类别	暂定竣工日期	情况
WTS04	横跨竹园道连接鹏程苑及竹园南村	行人天桥	2023年6月 (1号升降机) 2027年3月 (2号升降机)	正在施工 (1号升降机) 正在为 工程招标 (2号 升降机)
KF76	横跨凤德道近龙蟠街	行人天桥	2024年6月	正在施工
KF92A	横跨龙蟠街近凤德道	行人天桥	2024年6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	正在为 工程招标
KF77	横跨龙翔道近斧山道	行人天桥	2027年3月	正在为 工程招标
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	正在为 工程招标
WTS05	横跨东头村道近黄大仙下村龙达楼	行人天桥	2027年3月	正在为 工程招标
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6月	正在设计
WTH01	横跨富美街连接横头磡村宏晖楼及宏富楼/宏安楼	行人天桥	2028年6月	正在设计

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0196)

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 (袁小惠)
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(2020-21至2022-23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(2020-21至2022-23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(2020-21至2022-23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(2020-21至2022-23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(2020-21至2022-23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？
- (f) 现时全港所有本地船只停泊处及避风泊位之中，各避风塘有否任何不容各类渔船入内的限制？

提问人： 何俊贤议员(立法会内部参考编号：34)

答复：

- (a) 在2020年和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)。至于避风碇泊处，在过去3年(即2020-21至2022-23年度)，总面积仍为178.8公顷，没有改变。
- (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2020年至2022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2023年2月，海事处已批准共137宗在喜灵洲避风塘敷设私人系泊设备的申请，当中20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，在观塘避风塘内指定约15公顷的水域，专供非游乐船只系泊。海事处会继续监察情况，并在观塘避风塘定期巡逻，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2020、2021和2022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**。
- (f) 舷外机开敞式舢舨的运作牌照订明若干限制，包括禁止进入长洲避风塘和船湾避风塘以外的避风塘。此外，装有汽油舷外机的玻璃纤维渔船舢舨只限进入其船籍港的避风塘。

表I — 2020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	8	39	29	2	27	0	0	87	49	455	0	790	0	8	1494	68%
铜锣湾避风塘 ₁	0	15	0	0	0	0	0	5	18	65	0	263	0	0	366	56%
长洲避风塘 ₂	2	3	0	0	4	2	0	6	7	157	7	72	0	1	261	48%
喜灵洲避风塘 ₃	2	3	0	34	0	4	0	0	4	0	0	7	0	1	55	48%
观塘避风塘 ₂	2	1	0	11	0	0	0	0	21	3	0	224	0	2	264	77%
新油麻地避风塘 ₂	15	35	0	180	20	29	0	1	42	19	0	145	32	4	522	91%
蓝巴勒海峡避风塘 ₂	0	0	0	20	1	11	0	0	1	30	0	11	42	1	117	92%
三家村避风塘 ₁	0	5	0	0	0	0	0	2	13	62	0	33	0	0	115	65%
筲箕湾避风塘 ₁	9	10	0	0	8	5	0	25	35	266	0	187	0	1	546	93%
船湾避风塘 ₁	0	4	0	0	0	0	0	0	7	29	24	89	0	5	158	45%
土瓜湾避风塘 ₂	1	4	0	82	0	16	0	0	14	0	0	9	0	3	129	100%
屯门避风塘 ₂	0	14	0	66	9	20	3	4	77	189	17	67	3	4	473	94%
盐田仔避风塘 ₁	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14	0	12	0	0	26	8%

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 — 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III — 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%
筲箕湾避风塘 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

2020年至2022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
2020	80	7	31	14	71	41	20	20	28	31	34	52
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

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0199)

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 (袁小惠)
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：

- (a) 过去3年(2020-21至2022-23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？
- (b) 近期有人在部分避风塘内使用浮动升降架存放暂不使用的游艇，而该等设备阻塞通道和危害其他船只的安全，现时海事处对该等设备采取的监管措施的详情为何？

提问人： 何俊贤议员(立法会内部参考编号：37)

答复：

- (a) 香港警务处与海事处已加强在避风塘巡逻，过去3年(2020至2022年)共举行了24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。

- (b) 浮动升降架主要用作承载小型船只，并不会构成即时危险。海事处会继续密切监察避风塘内的情况，以确保浮动升降架不会堵塞任何通道或阻碍其他船只。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1565)

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 (袁小惠)

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(2020-21至2022-23年度)，运鱼船、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(2020-21至2022-23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？

提问人： 何俊贤议员(立法会内部参考编号：38)

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	2020年	2021年	2022年
运鱼船	26	21	19
渔船舢舨(俗称C7)	1 908	1 861	1 832
渔船	1 680	1 626	1 384
舷外机开敞式舢舨(俗称P4)	2 776	2 868	2 904
领牌船只总数	6 390	6 376	6 139

海事处对上述船只没有进一步细分。

(b) (i) 总长度小于10米的本地领牌船只在过去3年的数目载列如下：

船只	2020年	2021年	2022年
本地船只	12 987	13 854	14 386
当中属第III类别的船只(渔船)	4 578	4 619	4 630

(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	2020年	2021年	2022年
本地船只	2 192	2 197	2 233
当中属第III类别的船只(渔船)	344	329	312

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1566)

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 (袁小惠)

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(2020-21至2022-23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(2020-21至2022-23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：39)

答复：

(a)和(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
2020	8	170
2021		170
2022		161

- (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：2817)

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 (袁小惠)

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(2020-21至2022-23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(2020-21至2022-23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(2020-21至2022-23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？

提问人： 何俊贤议员(立法会内部参考编号：43)

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:

	2020年	2021年	2022年
第I类别船只	7	10	9
第II类别船只	66	66	42
第III类别船只	21	36	27
第IV类别船只	5	7	5
总计	99	119	83

(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:

	2020年	2021年	2022年
第I类别船只	362	401	403
第II类别船只	1 694	1 718	1 571
第III类别船只	924	1 813*	998
第IV类别船只	74	77	73
总计	3 054	4 009	3 045

*在2021年, 由于恢复进行流动渔船检验和检查, 在内地接受检验和检查的流动渔船数目有所上升。

(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:

	2020年	2021年	2022年
第I类别船只	7	1	0
第II类别船只	8	3	1
第III类别船只	7	9	8
第IV类别船只	4	1	0
总计	26	14	9

(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:

	2020年	2021年	2022年
第I类别船只	362	390	386
第II类别船只	492	409	358
第III类别船只	347	457	278
第IV类别船只	72	54	47
总计	1 273	1 310	1 069

- (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2020年65宗、2021年66宗以及2022年54宗。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1569)

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 (袁小惠)
局长： 运输及物流局局长

问题：

就本地船只停泊位和避风泊位，政府可否告知本会：

1. 过去3年，私人系泊设备供应情况及各避风塘各类船只的使用量为何；
2. 在2023至24年度内，海事处将会继续跟进香港境内本地船只停泊位和避风泊位检讨的建议，有关工作的计划所涉及的人手和开支预算为何？
3. 有何措施应对新增船舶对避风塘泊位(特别是靠近市区的泊位)的需求，包括会否对现有避风塘进行扩建、扩容或推出其他优化措施，或增建避风塘；如会，详情为何；如否，原因为何？

提问人：葛佩帆议员(立法会内部参考编号：32)

答复：

1. 海事处没有备存避风塘平日的使用量，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。
- 2&3. 为跟进香港境内本地船只停泊位和避风泊位检讨的建议，海事处会继续便利船只使用喜灵洲避风塘的新私人系泊设备区。

作为「跃动港岛南」计划下其中一个重点项目，土木工程拓展署于2022年4月就扩建香港仔避风塘展开勘查、设计及建造顾问研究，以应对港

岛南部地区对避风泊位的殷切需求(当中以游乐船只的需求尤甚), 并支持南区的旅游、休闲和康乐发展。拟扩建范围约为30公顷。地盘勘测工程刚刚完成, 稍后将会进行详细影响评估、刊宪和详细设计等各项工作。建造工程预计暂定于2025年展开。运输及物流局和海事处将继续与跃动港岛南办事处及相关部门就该项目紧密合作。

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。

表I — 2020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	8	39	29	2	27	0	0	87	49	455	0	790	0	8	1494	68%
铜锣湾避风塘 ₁	0	15	0	0	0	0	0	5	18	65	0	263	0	0	366	56%
长洲避风塘 ₂	2	3	0	0	4	2	0	6	7	157	7	72	0	1	261	48%
喜灵洲避风塘 ₃	2	3	0	34	0	4	0	0	4	0	0	7	0	1	55	48%
观塘避风塘 ₂	2	1	0	11	0	0	0	0	21	3	0	224	0	2	264	77%
新油麻地避风塘 ₂	15	35	0	180	20	29	0	1	42	19	0	145	32	4	522	91%
蓝巴勒海峡避风塘 ₂	0	0	0	20	1	11	0	0	1	30	0	11	42	1	117	92%
三家村避风塘 ₁	0	5	0	0	0	0	0	2	13	62	0	33	0	0	115	65%
筲箕湾避风塘 ₁	9	10	0	0	8	5	0	25	35	266	0	187	0	1	546	93%
船湾避风塘 ₁	0	4	0	0	0	0	0	0	7	29	24	89	0	5	158	45%
土瓜湾避风塘 ₂	1	4	0	82	0	16	0	0	14	0	0	9	0	3	129	100%
屯门避风塘 ₂	0	14	0	66	9	20	3	4	77	189	17	67	3	4	473	94%
盐田仔避风塘 ₁	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14	0	12	0	0	26	8%

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 — 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III — 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%
筲箕湾避风塘 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

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1608)

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 (袁小惠)

局长： 运输及物流局局长

问题：

纲领显示本港货柜吞吐量2021年的实际数字为1780万个标准箱，2022年的实际数字为1660万个标准箱，继续呈逐年下降趋势，而2023年的预算数字在纲领中标注为无法估计。但是，货柜吞吐量指标是编制港口服务、本地海事服务及船舶服务等纲领预算的重要参考指标。

就此，可否告知：2023年货柜吞吐量预算无法估计的原因为何；政府会否与业界沟通，对2023年吞吐量指标进行分析和预估？

提问人： 严刚议员(立法会内部参考编号：6)

答复：

海运业深受全球经济影响，而香港港口亦正面对区内其他港口的激烈竞争。市场普遍预期2023年的贸易环境和货柜吞吐量前景将会面对挑战，而地缘政局紧张亦可能增加下行风险。鉴于众多外围因素极不明朗，因此未能预计2023年的货柜吞吐量。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0207)

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：

当局表示，将会根据香港海运港口局辖下人力资源发展委员会、人力培训三方专责小组(航空)及香港物流发展局的建议，继续制定和落实海运及空运人才培养基金的各项人力发展策略、培训和推广措施。

- 1.问自2014年推行海运及空运人才培养基金以来，每年培训学员及成为从业员的状况分别为何？
- 2.社会期望有更多年轻人参与培训，当局将会如何针对年轻人作出招聘？
- 3.每年预计开支及行政费用为何？

提问人：陈恒镔议员(立法会内部参考编号：8)

答复：

1. 截至2021-22年年底，海运及空运人才培养基金(基金)自成立以来透过各项奖励及奖学金计划，已惠及14 092名在职从业员和学生，按年数字如下：

财政年度	受惠人数
2014-15	630
2015-16	859
2016-17	1 624
2017-18	1 921
2018-19	2 018
2019-20	2 189
2020-21	2 581
2021-22	2 270
总数	14 092

部分基金计划要求受惠人士毕业后在行业服务至少1年。多年来，共有439名受惠人士加入相关行业。

2. 政府会继续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海运业、航空业及物流业的形象，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。

3. 基金在2023-24年度会推行优化措施，预计的现金流为5,900万元。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：0208)

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：

当局表示，过去一年与以色列和巴林扩大航空运输安排，藉此继续扩展香港的航空服务网络；请问：

相关成效为何？未来会否作进一步发展？当局预期扩展相关网络后，将会如何加强本港的航空服务，请具体说明。

提问人： 陈恒镛议员(立法会内部参考编号：9)

答复：

目前，政府已与67个民航伙伴签订民用航空运输协定。在2022-23年度，政府与以色列及巴林扩大了双边航空运输安排，藉此继续扩展香港的航空服务网络。鉴于双边航空运输安排的内容保密，并载有商业敏感资料，因此我们不宜提供有关安排的详情。我们会继续不时检讨对航空服务的需求，并适时与我们的民航伙伴展开航权谈判，以扩大空运运力，回应市场需求。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0213)

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；请问：

持有中港两地车牌的跨境运输车辆，每次进行验车及相关行政手续的轮候时间为何？相关费用多少？

提问人： 陈恒镛议员(立法会内部参考编号：14)

答复：

香港已登记及领牌车辆(包括跨境车辆)的检验要求如下：

(a) 就商用车辆(包括的士、小型巴士、巴士、货车、特别用途车辆及拖车)而言，每年均须在牌照续期前送交运输署车辆检验综合大楼检验。现时的轮候时间不多于10个工作日；以及

(b) 就在发牌日期前6年或6年以上制造的私家车而言，每年均须在牌照续期前送交其中一间指定车辆测试中心检验。现时的轮候时间不多于3个工作日。

上述车辆类别的检验费用如下：

车辆类别	费用(港元)
私家车	585
的士	585
许可车辆总重不超过5.5公吨的货车或特别用途车辆	695

车辆类别	费用(港元)
许可车辆总重超过5.5公吨的货车或特别用途车辆	935
小型巴士	695
单层巴士	935
双层巴士	1,050
拖车(不计由私家车拖曳的拖车)	585

跨境车辆亦必须持有相关牌证，以及完成内地政府机关的所有程序(包括车辆检验)，方可来往粤港两地。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0352)

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：

局方表示将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，可否告知过去三年所涉及的相关项目、开支和按类别分类的人手编制？2023-2024年度将推行的相关措施，会否包括统一三地验车标准、发放三地通用驾驶执照、行车准许证等，预计有关开支预算和成效评估为何？

提问人： 陈恒镛议员(立法会内部参考编号：21)

答复：

现时，广东、香港及澳门就车辆构造和检验的规定(例如车辆废气排放标准、对安全带和制动系统、乘客出入口设计及逃生门等规定)各有不同。运输署会研究广东及澳门对车辆构造和检验的规定，以评估互认三地车辆检验安排的可行性。

驾驶执照方面，现时已有互认香港与内地或澳门非商用车辆驾驶执照的既定安排。根据《道路交通(驾驶执照)规例》(第374B章)第11(3)条的规定，「免试签发香港正式驾驶执照」的机制让持有「认可国家或地区」(包括内地和澳门)签发的驾驶执照的人士，可无须通过本地驾驶考试，而获直接签发香港正式驾驶执照，以驾驶私家车、总重量不超过5.5公吨的轻型货车、电单车及机动三轮车。对等安排适用于香港正式驾驶执照持有人。至于商用车辆，由于内地、香港及澳门对车辆分类和驾驶考试有不同规定，运输署会研究广东及澳门对驾驶考试的规定，以评估互认三地商用车辆驾驶执照的可行性。

现时，在本港道路上驾驶的任何车辆(包括跨境车辆)，均必须根据香港现行法例登记和领牌。运输署会继续提供各项电子牌照服务，以方便相关申请人。

上述工作由运输署现有人员执行，过去3年所涉开支并无分项数字。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0487)

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：

当局表示会继续推展《铁路发展策略2014》所建议铁路项目及小蚝湾站项目的详细规划及落实工作，请列出每项建议项目的最新进展，以及预算开支。

提问人： 陈恒镛议员(立法会内部参考编号：30)

答复：

有关铁路项目的最新进展及预算非经常开支载于下表：

铁路项目	(i) 最新进展	(ii) 预算开支
1. 东涌线延线	铁路方案已获授权进行，环境影响评估(环评)程序已经完成。运输及物流局与香港铁路有限公司(港铁公司)在2023年2月签订工程项目协议。	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	铁路方案已获授权进行，环评程序已经完成。详细设计已大致完成。	建造成本预算为114亿元(按2015年12月价格计算)。(见注1)
3. 北环线及古洞站	<u>古洞站</u> 铁路方案已获授权进行，环评程序已经完成。详细设计已大致完成。 <u>北环线主线</u> 详细规划及设计进行中	<u>古洞站</u> 建造成本预算为35亿元(按2015年12月价格计算)。(见注1)

铁路项目	(i) 最新进展	(ii) 预算开支
		北环线主线 建造成本预算为585亿元(按2015年12月价格计算)。 (见注1)
4. 洪水桥站	详细规划及设计进行中	建造成本预算为41亿元(按2018年12月价格计算)。 (见注1)
5. 南港岛线(西段)	正因应华富村重建计划及有关地区的人口结构变化进行规划。根据房屋署提供的资料, 预计现有居民于2027/28年起陆续由华富村迁移至薄扶林南的接收屋村。待迁移首批居民并清拆有关现址楼宇腾出空间后, 相关铁路设施建造工程可随即开展。	检视中
6. 东九龙线	政府现正探讨以高架无轨捷运系统作为原重型铁路的替代方案, 技术可行性研究预计在2023年年中完成。	检视中
7. 北港岛线	港铁公司现正进一步研究可行方案, 以改善项目的设计。	检视中
8. 小蚝湾站	铁路方案已获授权进行, 环评程序已经完成。运输及物流局与港铁公司在2022年9月签订工程项目协议。	建造成本预算为38亿元(按2022年6月价格计算)。

注1: 政府会因应港铁公司的详细规划及设计进行独立评估, 以确定成本估算。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0489)

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：

当局表示会推展立法工作，让政府在西区海底隧道的专营权届满时接收隧道，以及调整3条过海隧道的收费，并适时全面检讨过海隧道的交通流量，以制定其后推出不同时段不同收费的实施细节。政府会充分考虑在实施不同时段不同收费政策措施后的相关交通情况，再决定如何推展中环电子道路收费先导计划；请问：

1. 西区海底隧道专营权即将届满，相关交接安排如何？
2. 调整3条过海隧道的收费的初部建议如何？
3. 当局表示会充分考虑在实施不同时段不同收费政策措施后的相关交通情况，请问相关考虑详情如何？

提问人：陈恒镔议员(立法会内部参考编号：32)

答复：

1.
西区海底隧道(西隧)的「建造、营运及移交」专营权将于2023年8月1日届满，其后西隧会由政府接管。政府接收西隧所作的安排，会参考2016年8月东区海底隧道及2018年7月大老山隧道专营权届满时的安排，当中的变更包括隧道拥有权，以及隧道营运的法律基础和管理模式。按照其他政府隧道的一贯做法，西隧会交由政府的承办商管理，而该承办商将受运输署及其他相关政府部门监督。其他隧道运作范畴(例如在范围内的交通管理及检控工作等)将不会有重大改变。

2.及3.

政府藉着今年8月2日接收西隧的契机，建议调整3条过海隧道的收费水平，以改变驾车人士的出行习惯，从而理顺过海交通，纾缓过海隧道的挤塞情况。政府在2023年3月22日公布过海隧道的拟议收费方案，其后在2023年3月29日向立法会提交《2023年行车隧道(政府)(修订)条例草案》，进行首读和开始二读辩论。政府建议在2023年8月2日接收西隧时，实施「633」固定收费方案。政府下一步目标是在2023年内，在3条过海隧道向私家车和电单车实施「不同时段不同收费」方案，以遏抑和分散在繁忙时段的车流，并鼓励驾车人士在繁忙时段以外使用隧道。政府所提建议已积极回应公众和相关持份者的意见，同时力求在管理交通需求和市民接受程度之间取得适当平衡。我们正努力争取在未来数月取得立法会通过条例草案，以便在2023年8月2日顺利接收西隧。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0490)

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：

继续监督制定和落实各项措施，提升的士服务质素，请问：

1. 当局现时制定或落实的措施是什么？请具体说明。
2. 的士自去年成功申请加价后，如何改善营运情况？请按的士种类列出。
3. 市民十分关注的士质素问题，当局在批准加价后，有否评估相关质素是否提升？

提问者： 陈恒镛议员(立法会内部参考编号：33)

答复：

政府一直致力提升的士服务质素及经营环境，以促进长远稳健发展，配合市民需要。

多年来，政府联同的士服务质素委员会推行多项措施提升的士服务质素，包括出版和更新《香港的士服务标准》及《香港的士服务指南》、推出一系列为现职的士司机而设的网上培训课程、举办「的士服务嘉许计划」表扬提供卓越服务的的士司机及的士服务管理团队、改善处理有关的士服务投诉的机制，以及鼓励业界善用科技提升营运效率及服务质素。

政府亦一直密切监察的士业界的营运情况。鉴于的士营运成本上升，但咪表及车租收入则受疫情影响而减少，新的士收费自2022年7月17日起实施。从运输署的定期的士咪表读数调查，以及对的士车主及业界团体进行的问卷调查可见，各类的士营运的财务状况自上一次加价后普遍得以改善，有助吸引新人入行，纾缓老龄司机的问题，从而提升的士服务质素。

为进一步改善的士服务质素，政府检视了的士的整体营运及管理状况，并建议推行一系列改善的士行业发展的措施，其中一项拟议措施是引入的士车队管理制度，让现有的士组成车队并向运输署申请的士营办商车队牌照。拟议的车队牌照制度可鼓励业界通过专业的车队管理，为车队中的的士提供更好的维护和管理，同时更有效地管理的士司机的表现和质素。另一项拟议措施是就若干与的士司机相关的罪行引入的士司机违例记分制度和两级制罚则。这项措施有助加强对屡犯司机的阻吓作用，提升的士服务的整体质素。政府现正拟订相关法例修订的细节，并会适时提交立法会审议。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0491)

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：

就政府与机管局共同推展香港国际机场三跑道系统项目，请问：

1. 余下工程目标是在二零二四年完成三跑道系统，相关工程为何？进展情况如何？
2. 第三跑道于去年启用以来，使用量如何？是否达致预期？

提问人： 陈恒镛议员(立法会内部参考编号：34)

答复：

1. 为了应付长远的航空交通需求并提升香港国际机场的客货运能力，香港机场管理局(机管局)正推展三跑道系统项目。三跑道系统工程正按计划建造。第三跑道已于2022年11月25日正式启用，而三跑道系统目标于2024年完成。随着第三跑道正式启用，机管局正全力推展余下工程，包括扩建二号客运大楼、建造T2客运廊、兴建新的旅客捷运系统和高速行李处理系统，以及重新配置中跑道等。

本局定期向经济发展事务委员会汇报三跑道系统项目的发展情况。上一份在2022年11月提交的事务委员会文件可于此连结浏览：[LC Paper No. CB\(4\)1047/2022\(01\)](#)。

2. 第三跑道于2022年7月8日展开熟习运作，标志着三跑道系统项目的一个重要里程碑。第三跑道及相关滑行道的道面状况、仪表着陆系统、飞行区地面灯号系统、标志、路面标记，以及新的机场中央控制中心提供的支援，均获包括航空公司及飞行员在内的国际航空业界赞许。经过4个多月的熟习期后，第三跑道于2022年11月25日正式启用。

自政府撤销检疫要求后，香港国际机场稳健复苏。香港国际机场在2023年1月录得客运量约210万人次，按年大幅增长约28倍。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0380)

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112中提到，运输及物流局将成立专责小组，联同香港海运港口局及高端航运服务业界代表，在今年年底或之前就以下策略提出行动纲领，其中包括提升海事保险业务。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；
2. 当局是否知悉现时全港有多少名海事保险经纪，专上学院及其他机构已提供海事保险的课程内容为何；及
3. 鉴于有意见指出，本港海事保险人才缺乏，当局对培育和吸引海事保险人才的未来计划为何；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？其中，「海运及空运人才培养基金」对举办海事保险培训课程提供的资助额及人员配置为何？

提问人：陈沛良议员(立法会内部参考编号：20)

答复：

1. 《2023至24财政年度政府财政预算案》宣布，为进一步推动香港国际航运中心的发展，运输及物流局将成立专责小组，联同香港海运港口局及高端航运服务业界代表，在2023年年底或之前就各项策略提出行动纲领，包括提升船舶融资、海事保险、海事仲裁和船舶管理等业务，让香港成为全球领先的高端航运服务市场。政府已预留2,000万元，加快推动相关策略研究，并会与业界紧密合作，以制订行动纲领和进行研究。我们有更多详情(包括在香港推动海事保险业务方面)后便会公布结果。

2. 保险业监管局并无海事保险从业员的统计数字。至于海事保险课程，香港理工大学、香港大学专业进修学院、职业训练局辖下的海事训练学院、高峰进修学院和香港专业教育学院提供海运和物流方面不同程度的课程，包括硕士、学士、高级文凭和证书等，当中涵盖了与海事保险有关的科目。此外，个别本地机构，例如海事保险学会和香港保险业联会，亦有提供海事保险课程，供业界人士修读。
3. 自2014年起，海运及空运人才培养基金设有专业培训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2023年2月底，计划涵盖6个海事保险课程和两个专业考试，合共批出242宗发还费用申请，涉及总额约353,000元。

为吸引高质素人才，并配合香港经济高增值及多元化发展，劳工及福利局在2018年8月制订并公布推出人才清单。海事保险专业自此已获列入人才清单。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1374)

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：

财政预算案中提及政府会与智慧港口发展专责小组和海运及港口业界紧密合作，分阶段试验新的数据共享平台，促进海运及港口业数据共享，提高码头营运效率。就此，请政府告知本会：

- (1) 有关数据共享平台的试验计划推行时间表和进度为何？预计何时会正式全面采用？
- (2) 全面使用新的数据共享平台后，有关码头营运效率将有何增长？
- (3) 建立数据共享平台涉及的总开支为多少？

提问人：陈绍雄议员(立法会内部参考编号：10)

答复：

《行政长官2022年施政报告》宣布，政府会积极推动智慧港口，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。政府计划自2023年分阶段建立和试用数码共享平台，并在2025年实现更广泛使用有关平台。首阶段计划将集中处理冷链货物。

新平台将能促进港口社区持份者沟通和获取资讯，以精简港口运作，优化多方协调。平台将有助减少货物处理时间及成本，提升港口效率，从而增强香港港口的整体竞争力。

政府会继续与智慧港口发展专责小组和业界合作，订定平台的具体要求，这对于厘订日后作广泛使用的港口社区系统的成本至为重要。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1378)

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：

运输及物流局将会筹备成立铁路署，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；根据政府原计划在2022-23年度成立铁路署；就此，请告知本会：

(1) 铁路署至今仍未成立的原因为何？

(2) 2023-24年度，铁路署预计投放多少资源在优化铁路安全的规管，有何措施？涉及的人手为何？

(3) 当局有否订立绩效指标(KPI)，定期检视铁路署的运作成效？若有，详情为何？若否，原因为何？

提问人：陈绍雄议员(立法会内部参考编号：14)

答复：

(1)

政府拟议通过合并路政署铁路拓展处及机电工程署铁路科，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。考虑到北部都会区铁路项目的发展，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。

(2)

如获立法会批准，拟议的铁路署成立后将设有317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3.061亿元。在这317个职位中，206个职位(每年薪酬拨款为1.979亿元)及59个职位(每年薪酬拨款为6,220万元)，将分别由路政署铁路拓展处及机电工程署铁路科调派至拟议铁路署，另有

52个新职位(每年薪酬拨款为4,600万元)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1.273亿元。拟议的铁路署将包括铁路推展机关(即铁路拓展处)和铁路规管机关(即铁路规管处)。铁路规管处(不包括部门行政科)下设100个职位(每年薪酬拨款为1.036亿元),将负责推展优化铁路安全规管制度,并继续执行现时就营运中的铁路、电车、山顶缆车和机场旅客捷运系统的铁路安全规管、为铁路项目进行安全及良好评估,以及监察香港铁路有限公司(港铁公司)落实大型资产更新工程的安全事宜。由于拟议铁路署铁路规管处的人员将负责多项工作,我们并无负责优化铁路安全规管的人员数目的分项数字。

(3)

拟议铁路署会在整个铁路周期的规划、施工、营运及资产更新各阶段,作为政府内的单一负责部门。此外,拟议铁路署除了执行路政署铁路拓展处及机电工程署铁路科的现有职务外,还会负责在新铁路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。铁路署会落实就营运中铁路的优化铁路安全规管制度,特别是在现有的铁路安全规管职务外推行新的规管措施,包括强化的「安全表现监察」制度及涵盖范围更广的全面及直接审核。政府会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。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1381)

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：

财政预算案表示，二零二三至二四年度内，运输及物流局落实「人人畅道通行」计划各阶段项目，为行人天桥、高架行人道和行人隧道加建无障碍通道设施，以及推展特别计划，为处于或接驳香港房屋委员会辖下租者置其屋计划及可租可买计划屋村和已拆售物业的公共屋村公用地方的行人通道加建升降机；以及元朗市中心、旺角和铜锣湾行人环境改善计划；就此，请告知本会：

- (1) 过去三年，「人人畅道通行」计划各阶段项目加建的无障碍通道设施、加建升降机所涉开支及进展为何；请以列表说明。
- (2) 过去三年，对于已完成的工程项目，有没有定期检讨计划的成效？市民的使用情况、使用率为何？
- (3) 在2023-24年度，有关项目涉及的开支预算、人手编制为何？

提问人：陈绍雄议员(立法会内部参考编号：17)

答复：

- (1) 路政署一直推行「人人畅道通行」计划下各阶段的项目，即原有计划、扩展计划、第二阶段计划、第三阶段计划和特别计划。「人人畅道通行」计划进展顺利，截至2023年2月底，共有190个项目已经完成。

过去3年，「人人畅道通行」计划的开支如下：

财政年度	开支(百万元)
2019-20	650.1
2020-21	531.7
2021-22	560.2

截至2023年2月底，「人人畅道通行」计划下各阶段项目的进度，以及过去3年已经完成的项目数目载于下表：

「人人畅道通行」项目各阶段	原有计划	扩展计划	第二阶段	第三阶段	特别计划	合计
已于过去3年完成	22	9	10	0	0	41
正在施工	11	2	30	82	12	137
正在勘测 / 设计	3	0	3	32	19	57

- (2) 「人人畅道通行」计划广受社会支持和欢迎。路政署在推行「人人畅道通行」计划下各项目的过程中，一直与地区持份者(例如非政府组织或地区组织等)紧密联系，以了解市民的需要和期望，并跟进可有助提升服务的建议，例如在升降机内安装反光金属板，方便轮椅使用者在离开升降机时可从金属板看到身后的情况，以防止碰撞。路政署会继续广纳民意，以优化有关计划。
- (3) 2023-24年度，「人人畅道通行」计划，以及在元朗市中心、旺角和铜锣湾实施行人环境改善计划的预计开支，分别为7.17亿元及226万元。路政署会调配现有人手资源推行「人人畅道通行」计划和行人环境改善计划。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1383)

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：

政府于2014年推出一亿元的「海运及空运人才培养基金」(基金)，以支持本港航运和空运业的培训工作，其后在2019年再注资二亿元以持续和优化现行的培训和奖学金计划。在这个财政年度，政府再向基金注资二亿元，加强物流业人才培养，推动高端、高增值及智慧物流的发展。就此，请政府告知本会：

- (1) 有没有统计过去基金资助的学生中，有多少人投身海事相关行业？如有，各项工种的入职数字为何？如否，原因为何？
- (2) 一些得到奖学金计划资助或参与了内地与本港学术合作计划的学员，在履行了培训计划中规定要从事海运或空运业工作最少一年之后，有多少人会继续留在海运或空运业呢？而选择不继续留在海运或空运业者，其离开原因为何？
- (3) 基金现时提供的计划中，有多少个计划是涉及海员、领港员的培训？
- (4) 当局稍后推出的「海事人才培养资助计划」中，会否包括增加海员、领港员的培训项目？

提问人：陈绍雄议员(立法会内部参考编号：19)

答复：

- (1)及(2) 部分基金计划要求受惠人士毕业后在行业服务至少1年。多年来，共有439名受惠人士符合个别计划的相关要求。我们并无有关受惠人士在规定期间后继续留在个别行业工作的资料。

- (3)及(4) 领港员一般是具有海员经验的专业人员。目前，基金下有3项计划涉及海员培训，即(i)航海训练奖励计划、(ii)香港航海及海运奖学金计划，以及(iii)专业培训课程及考试费用发还计划。这些计划鼓励年轻人在远洋船上接受航海训练，或参加课程及考试以取得相关专业资格。

海事人才培养资助计划旨在鼓励参与公司为有志投身海事法律工作的青年提供见习培训，以培育更多本地海事律师，支援本港的高增值海运服务。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2953)

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：

政府计划于2023-24年度推出「海事人才培养资助计划」，为有志投身海事法律工作的青年提供见习机会，以培育更多本地海事律师，请告知本会：

1. 请详列计划内容；
2. 请列出推行「海事人才培养资助计划」相关的人手安排及开支预算；以及
3. 预期计划的效果为何？

提问人：陈永光议员(立法会内部参考编号：7)

答复：

是项计划旨在鼓励参与公司为有志投身海事法律工作的青年提供见习培训，以培育更多本地海事律师，支援本港的高增值海运服务。每间参与计划的公司每年可获资助不高于50万元。初步估计首年见习生人数不多于20名。香港海运港口局辖下的人力资源发展委员会现正制订计划的详情。

推行是项计划的工作将由现有资源承担。参与公司须监督和报告见习生的职业发展情况。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2126)

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

上年度财政预算案预留了1000亿元的专款加快北部都会区内的土地、房屋和交通基建的进程，政府可否告知本会？

1. 拟议三铁三路中的北都公路全长18公里，但宣传的走线由天水围到古洞北即止，无法连通莲塘香园围口岸，以提高东进东出物流格局容量，可有计划延长有关公路和公布走线设计？
2. 莲塘香园围口岸是东进东出物流格局的重要门户，但长山隧道和龙山隧道只允许双线行车，因应车流量需求增长，未来可有空间扩建增加流量？

提问人：陈月明议员(立法会内部参考编号：8)

答复：

1. 土木工程拓展署及规划署现正共同推展新界北余下阶段发展一新界北新市镇及文锦渡的规划及工程研究，为罗湖／文锦渡综合发展枢纽和新界北新市镇制定土地用途。我们会参考上述研究的结果，探讨是否需要把北都公路向东延伸至该两个发展区。

同时，政府在2022年12月就《跨越2030年的铁路及主要干道策略性研究》的初步结果展开公众咨询，咨询期至2023年3月底。本局会仔细研究所收集的意见，包括有关不同走线的意见，并进行初步工程技术性评估，以优化包括北都公路等建议项目，并在2023年第4季制订香港未来主要运输基建发展蓝图。

2. 随着香港与内地全面通关，跨境交通正恢复正常。运输署一直密切监察香园围公路的交通情况，包括长山隧道和龙山隧道。截至2023年2月，长山隧道和龙山隧道在繁忙时间的使用率分别为14%和36%。因此，该两条隧道仍有空间应付交通增长。运输署会继续监察该区的交通情况。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2127)

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：

新界乡郊的道路改善

北部都会区范围内现存多个乡，亦有不少棕地项目，对道路条件有需求，而乡郊内不少道路是单线双程路或日久失修，就此政府可否告知本会，可否审视新界内的乡郊道路情况，增拨资源优化乡村道路？

提问人： 陈月明议员(立法会内部参考编号：9)

答复：

政府十分重视加强乡郊的基建及设施，以改善乡郊地区环境。有关工作由多个部门协力推展。举例而言，乡郊道路方面，民政事务总署通过乡郊小工程计划，为乡郊地区进行行车通道小型改善工程，方便居民出入。至于路政署辖下位于新界的公共道路(包括快速公路、桥梁及隧道等)，路政署会定期进行检查，并适时进行道路保养工程，以保持道路状况良好。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2205)

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：

2023-24年度财政预算案建议再注资2亿元予「海运及空运人才培养基金」(「基金」)。就此，政府可否告知本会：

(一) 「基金」自成立至今的受惠学生及从业员人数；「基金」下各项培训及奖学金计划分别的每年开支、受惠人数及平均每人的资助额；

(二) 「基金」最新的结余及财政状况为何？及

(三) 有否统计受惠于基金的人士在完成有关课程后从事海运业或空运业分别的人数及比例；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：19)

答复：

(一) 截至2021-22年年底，海运及空运人才培养基金(基金)自成立以来透过各项奖励及奖学金计划，已惠及14 092名学生和在职从业员。基金下计划的受惠人数及每年开支如下：

财政年度	受惠人数	开支(百万元)
2014-15	630	4.70
2015-16	859	8.32
2016-17	1 624	12.06
2017-18	1 921	20.09
2018-19	2 018	21.84
2019-20	2 189	24.91
2020-21	2 581	22.11
2021-22	2 270	22.12

我们没有备存基金下各项培训及奖学金计划平均每人资助额的资料。

(二) 截至2022年年底,基金的累计开支及承担额结余分别为1.5953亿元及1.4047亿元。

(三) 部分基金计划要求受惠人士毕业后在行业服务至少1年。多年来,共有439名受惠人士加入海运及空运业,比例为3:7。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2733)

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：

机管局正与珠海当局探讨在珠海建立航空产业工业园的可行性，通过强强联手，优势互补，推动两地航空业发展。就此，请告知：

1. 在推动两地航空业发展方面，机管局有否在2023-24财政年度对有关人员的培训做出部署？若有，所涉及的预算及细节为何？若无，原因为何？
2. 有否措施与深圳及广州机场合作，吸纳内地航班来港转机，联通世界？
3. 香港国际航空学院筹备中的「粤港澳大湾区青年民航人才培养计划」，最新进度为何？整个计划的预计时间表及吸纳内地人才贡献香港的成效为何？
4. 香港机场管理局去年底与珠海市政府签订合作谅解备忘录，及积极商议机管局入股珠海机场，香港国际机场入股珠海机场的最新进度为何？预计未来的项目落实时间表为何？

提问人：陈仲尼议员(立法会内部参考编号：37)

答复：

香港机场管理局(机管局)一直致力促进与珠海合作，以推动香港和珠海航空业共同发展。中央政府亦表示支持机管局按市场化规则入股珠海机场。就此，机管局与珠海市政府于2022年11月签署谅解备忘录，双方同意将致力开通「经珠港飞」(即通过港珠澳大桥陆路接驳实现「空一陆一空」直通客运服务)、发展港珠国际航空货运业务、推动建设高端航空产业群，以及积极商议机管局入股珠海机场等。机管局会继续与内地有关当局商讨，以落实上述的港珠合作计划。

在加强与大湾区其他机场的互动方面，机管局一直积极参与大珠三角五大机场主席会议(包括广州白云国际机场和深圳宝安国际机场)，以商讨区内机场的发展方向和讨论加强合作，促进航空业的可持续发展。机管局亦一直通过设置更多城市候机楼、发展海天客运码头来往内地港口的快船服务，以及兴建让旅客经陆路来往大湾区的海天中转大楼，从而提升香港国际机场与大湾区内其他城市(包括广东和深圳)之间的多式联运服务网络。我们将联同机管局继续物色与大湾区内其他机场合作的机遇，以善用各自的竞争优势来推动大湾区经济增长，以及提升香港的国际航空枢纽地位。

鉴于人才对香港和大湾区航空业的持续发展至为重要，香港国际航空学院除了一直与各个机构和组织合作提供不同的航空业培训课程，亦将会与内地相关的航空培训院校合作，推出「大湾区青年航空业实习计划」，互派学生到香港国际机场及大湾区内其他机场实习，有助支持香港和大湾区航空业的长期人力资源发展。计划将于2023年上半年推出，首年名额450个。有关措施不涉及政府开支。

另一方面，政府现正联同机管局探讨不同方案的可行性，包括业界提出从大湾区内其他地区输入劳工的建议，以应付机场前线的人手需求，目标于今年稍后制订相关措施，以推动航空业界人力资源的可持续发展。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0816)

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及优化铁路安全的规管等，请告知本会有关筹备工作的进度及详情，新部门涉及人手编制及开支为何？

提问人：张宇人议员(立法会内部参考编号：11)

答复：

政府拟议通过合并路政署铁路拓展处及机电工程署铁路科，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。考虑到北部都会区铁路项目的发展，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。

如获立法会批准，拟议的铁路署成立后将设有317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3.061亿元。在这317个职位中，206个职位(每年薪酬拨款为1.979亿元)及59个职位(每年薪酬拨款为6,220万元)，将分别由路政署铁路拓展处及机电工程署铁路科调派至拟议铁路署，另有52个新职位(每年薪酬拨款为4,600万元)则将会在拟议铁路署下开设。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3098)

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：

预算案指出，当局会预留2千万元，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。每年一度的旗舰活动「香港海运周」规模也会扩大。请就相关拨款分列出款项使用细项的金额情况，以及细项的大体内容。

提问人：周浩鼎议员(立法会内部参考编号：51)

答复：

《2023至24财政年度政府财政预算案》宣布，为进一步推动香港国际航运中心的发展，运输及物流局将成立专责小组，联同香港海运港口局及高端航运服务业界代表，在2023年年底或之前就各项策略提出行动纲领，包括提升船舶融资、海事保险、海事仲裁和船舶管理等业务，让香港成为全球领先的高端航运服务市场。政府已预留2,000万元，加快推动相关策略研究，并会与业界紧密合作，以制订行动纲领和进行研究，我们有更多详情后便会公布结果。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2995)

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：

鉴于过去3年疫情，两岸三地需收紧检疫措施，导致港珠澳大桥的使用量大幅下跌，行车量及行车收益均未能符合预期。为此，请政府告知本会：

1. 在疫情下，政府于过去3个财政年度为港珠澳大桥(香港段)承担的总开支、分项开支及亏损数字为何；
2. 近月疫情放缓，社交距离措施亦在风险管控下有序放宽，政府当局是否准备恢复扩大使用港珠澳大桥的计划，以及会否就北上的香港私家车是否需设「常规配额」，与内地进行商讨；
3. 有关本年「港车北上计划」的最新计划和实施细节为何？政府就推动驾驶者参与计划的鼓励性方案为何；及
4. 政府预期在计划实施后，大桥的使用率可提升多少个百分比？

提问人：何敬康议员(立法会内部参考编号：1)

答复：

1. 运输及物流局一直密切监察各管制站(包括港珠澳大桥香港口岸)的跨境交通安排，以满足市民的跨境出行需要。有关工作属运输及物流局日常工作的一部分，所涉资源并无分项数字。

港珠澳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。大桥开支 / 通行费收入并非由香港特别行政区政府支付 / 收取。

2. 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，现时配额为5 400个。港澳私家车的配额将于2023年内新增3 000个。

3.及4. 「港珠澳大桥港车北上不设配额计划」(「港车北上」计划)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。参与计划的合资格人士每次入境内地后可连续停留不超过30天，每年在内地累计停留不得超过180天。「港车北上」计划便利香港居民以自驾的方式到广东省作短期商务、探亲或旅游，进一步善用大桥和促进粤港澳大湾区的发展，预期约有45万名香港私家车车主合资格申请计划。

广东省政府正会同香港特区政府，按照国务院批覆要求敲定「港车北上」计划的实施安排细节，争取于2023年首季公布详细安排，并于2023年内实施。运输署正与内地有关当局紧密合作，研究订立处理申请的系统。我们的目标是尽可能简化申请程序和降低手续费用，增加「港车北上」计划的吸引力。事实上，国务院已在2022年11月宣布海关免担保政策，让参与「港车北上」计划的香港私家车无须向内地海关缴付关税或办理担保安排，从而简化有关的申请程序和降低手续费用。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2996)

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：

就港珠澳大桥口岸设施的情况，请政府告知本会：

1. 随着本年初起香港与内地恢复通关，有关未来3个财政年度涉及港珠澳大桥口岸总开支和分项开支的预算为何；
2. 自港珠澳大桥口岸设施启用以来，使用情况为何？请以表详细列出；
3. 港珠澳大桥的香港口岸是否设有为来港的大桥使用者提供的停车位？如有，数目为何？如否，有否计划将来增设相关措施，便利澳门及内地的大桥使用者来港，以提升使用量？及
4. 自港珠澳大桥的预约泊车服务投入以来，每月的使用量为何？请分别列出。

提问人：何敬康议员(立法会内部参考编号：2)

答复：

1. 运输及物流局一直密切监察各管制站(包括港珠澳大桥香港口岸)的跨境交通安排，以满足市民的跨境出行需要。有关工作属运输及物流局日常工作的一部分，所涉资源并无分项数字。
2. 根据入境事务处的资料，港珠澳大桥香港口岸自2018年10月24日启用以来，每日经大桥香港口岸出入境的平均跨境旅客人数如下：

年份	旅客人数 ^(註1)	
	入境	出境
2018	31 481	38 341
2019	24 270	28 944
2020 ^(註2)	2 211	2 286
2021 ^(註2)	146	190
2022 ^(註2)	213	315

注：

- (1) 表内数字是指所有经管制站出入境的旅客，不包括司机及被拒入境的旅客。
- (2) 数字受内地、香港及澳门自2020年1月底起实施的防疫措施所影响。

根据港珠澳大桥管理局的资料，大桥自2018年10月24日开通以来，每日进出香港的平均车辆流量(按车辆类别划分)如下：

年份	巴士 ^(注1)		货车		私家车 ^(注2)	
	入境	出境	入境	出境	入境	出境
2018	1 078	1 077	58	72	586	620
2019	836	834	118	126	1 116	1 138
2020 ^(注3)	88	88	152	152	173	172
2021 ^(注3)	17	17	189	198	2	1
2022 ^(注3)	14	14	288	288	4	2

注：

- (1) 巴士包括往来内地与澳门的跨境巴士，以及往来港珠澳大桥香港口岸与珠海口岸 / 澳门口岸的跨境穿梭巴士。
 - (2) 私家车包括跨境私家车、跨境出租汽车，以及根据「澳门口岸泊车转乘计划」进出港珠澳大桥澳门口岸的香港私家车。
 - (3) 数字受内地、香港及澳门自2020年1月底起实施的防疫措施所影响。
3. 香港机场管理局现正在港珠澳大桥香港口岸人工岛发展自动化停车场，分阶段提供约6 000个泊车位，供经由港珠澳大桥来港的广东及澳门自驾旅客使用，并在泊车后经海天中转大楼于香港国际机场转飞海外，或在办理入境和清关手续后进入香港。旅客从海外返回香港国际机场或到访后离港时便可取回车辆，然后驾车返回广东或澳门。
4. 港珠澳大桥香港口岸的公众停车场自2018年10月24日起启用，合共提供733个泊车位，约有一半为可供网上预约的时租或日租泊车位。根据停车场营办商提供的资料，自港珠澳大桥香港口岸启用以来，泊车预约服务的每月使用率如下：

年份	月份	使用预约服务的 停车场使用者百分比
2018年	10月 ^(注1)	25.0%
	11月	18.6%
	12月	19.3%
2019年	1月	17.6%
	2月	16.1%
	3月	20.8%

年份	月份	使用预约服务的 停车场使用者百分比
	4月	26.1%
	5月	30.2%
	6月	31.7%
	7月	34.3%
	8月	38.2%
	9月	37.2%
	10月	35.6%
	11月	37.3%
	12月	37.9%
2020年 ^(註2)	1月	25.1%
	2月	18.4%
	3月	23.4%
	4月	4.2%
	5月	3.3%
	6月	3.7%
	7月	2.3%
	8月	2.6%
	9月	1.9%
	10月	1.6%
	11月	6.3%
	12月	4.2%
2021年 ^(註2)	1月	2.9%
	2月	1.8%
	3月	2.5%
	4月	3.5%
	5月	2.4%
	6月	2.4%
	7月	3.0%
	8月	2.6%
	9月	2.4%
	10月	2.0%
	11月	4.0%
	12月	3.0%
2022年 ^(註2)	1月	2.5%
	2月	1.5%
	3月	2.1%
	4月	1.8%
	5月	2.2%
	6月	2.7%
	7月	1.9%
	8月	1.9%

年份	月份	使用预约服务的 停车场使用者百分比
	9月	1.4%
	10月	1.7%
	11月	2.1%
	12月	4.6%
2023年	1月	21.0%
	2月	37.6%

注：

- (1) 停车场在2018年10月的营运日数只有8日(即10月24日至31日)。
- (2) 数字受内地、香港及澳门自2020年1月底起实施的防疫措施所影响。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0843)

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：

运输署负责监察铁路网络的服务表现。港铁近期故障频生，发生多宗不同类型的大小事故，包括车门飞脱、列车出轨和碰撞等严重事故，令服务延误，甚至影响乘客安全。就此，可否告知本会：

一、2022-23年度所有港铁延误事故(包括延误8分钟以上及延误8分钟以下)的数字及详情，请分别列出每宗事故的事故成因及罚款金额；

二、根据现时港铁票价调整机制中的「服务表现安排」，港铁需就导致31分钟或以上的列车服务延误问责罚款；会否考虑检讨有关标准和罚款机制，如将罚款机制改为累进制，将罚款与严重事故发生的次数挂钩，以加强问责；

三、为增强政府的监察功能，会否研究修改规管港铁营运的模式，规定港铁需在可容许利润以外向政府上缴部分利润，同时保留一定诱因，让港铁提升业务水平；及

四、政府已成立独立监督小组，全面检讨港铁的资产管理及维修保养制度；小组的工作时间表、成员、职责范围为何。

提问人：叶刘淑仪议员(立法会内部参考编号：4)

答复：

一、二及三

政府和香港铁路有限公司(港铁公司)已完成港铁票价调整机制的检讨，并于2023年3月21日公布检讨结果。在经优化的票价调整机制下，通过修订票价调整方程式中的生产力因素计算方法，港铁公司的票价会与公司的香港物业发展利润直接挂钩，以回应市民一直以来的诉求，并长远地降低港铁

票价的基线，让所有乘客受惠。根据与香港物业发展利润挂钩的生产力因素，港铁票价将按港铁公司的香港物业发展利润水平每年下调0.6%至0.8%不等。

此外，「服务表现回赠」安排会优化以提高港铁公司须就服务延误超过3小时的事事故所拨出的款额，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，以更适当地反映列车服务延误对乘客的影响。

2022年及2023年(截至2月)，由港铁公司控制范围内的因素造成31分钟或以上的服务延误事故，以及根据上述经优化的「服务表现回赠」拨出的款额如下：

日期	铁路线	成因	拨出款额 (百万元)
2022年1月22日	观塘线	站内机件故障	3
2022年4月5日	迪士尼线	基础设施	40
2022年5月24日	东铁线	列车故障	1.2
2022年6月1日	港岛线	基础设施	1
2022年10月2日	将军澳线	基础设施	1
2022年10月3日	屯马线	基础设施	2.4
2022年11月13日	荃湾线	基础设施	40
2022年12月5日	将军澳线	列车故障	14.4
2023年1月13日	将军澳线	基础设施	1
2023年2月12日	观塘线	站内机件故障	1

至于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。2022年及2023年(截至2月)，由港铁公司控制范围内的因素造成8分钟或以上的服务延误事故如下：

年份	成因	事故宗数
2022年	机件故障 (包括站内机件故障、基础设施、列车故障等)	103
	人为因素	9
2023年 (截至2月)	机件故障	15
	人为因素	0

四

就2022年年底发生的严重铁路事故，港铁公司正就其资产管理及维修保养制度进行全面检讨，以确保铁路资产的管理维持高水准。为确保相关检讨工作全面、深入且稳妥，政府已成立独立监督小组，以密切监督港铁公司正进行的全面检讨。

独立监督小组由韦志成先生担任主席，成员包括詹永年先生、李镜权博士，以及机电工程署署长彭耀雄先生。小组成员来自不同专业领域，会从铁路安全规管角度，密切监督港铁公司就资产管理及维修保养制度进行的全面检讨，包括审视其覆盖范围、检视方法及程序、跟进建议及落实方案等是否合适得宜。小组亦会监督港铁公司全面评估其铁路系统内不同领域的潜在风险，确保港铁公司的维修保养以至营运管理工作与时并进，包括制定适当的检查及维修保养措施，尤其是加强预防性的维修工作及科技应用。

独立监督小组已展开工作。港铁公司预计于2023年6月完成全面检讨。其后，小组会向运输及物流局局长提交报告，并就铁路安全规管事宜提出建议，以维持香港的铁路服务安全可靠。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0847)

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：

就屯门内河码头，政府可否告知本会：

一、内河码头过去五年每个月的货柜吞吐量及占本港总货柜吞吐量的百分比，请分别提供吞吐量及纯粹由内河码头处理的吞吐量(即扣除双重处理所产生的吞吐量)两组数字；

二、资料显示内河码头一共有49个泊位，请分别提供过去五年每年的平均使用率及占其容量的多少百分比。

提问人：叶刘淑仪议员(立法会内部参考编号：8)

答复：

经咨询政府统计处，该处所编制的货柜吞吐量统计数字乃基于货物舱单的样本作出估计，而非私人营运商所提供的营运记录，因此未能提供有关内河码头的分项数字。作为参考，土地供应专责小组发布内河码头于2017年的使用率为24%，据了解近年的使用率亦大致相若。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1694)

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：

演辞第110段提到，力争将香港打造为飞机租赁及服务中心，请告知：

- 1) 目前本港飞机租赁行业的发展情况，例如以香港为全球总部及地区总部的飞机租赁商数目、全球飞机租赁市场份额、飞机融资架次等；
- 2) 《2017年税务(修订)(第3号)条例》于2017年通过，设立专门税务制度，有否达到当初预计的目标，包括直接及间接得益；
- 3) 预算案提出的完善优惠制度，今年第四季向立法会提交法案，除此之外有何工作需要展开，涉及的开支及编制为何；
- 4) 大湾区发展迅速，有否计划与其他大湾区城市合作，优势互补以产生协同效应。

提问人：简慧敏议员(立法会内部参考编号：19)

答复：

作为成功的国际金融中心，香港已具备发展飞机租赁业务所需的有利条件，包括完善的法律和银行制度、健全和多元化的资本市场、优秀的航空基础设施及人才，以及背靠内地庞大市场的优势。为发挥我们的优势以发展飞机租赁业务，政府在2017年推出飞机租赁税务优惠制度(飞机租赁税制)，为全球飞机出租商在香港提供媲美其他地方的利得税优惠。此后，不少内地及海外主要业者陆续在香港设立附属公司或营运机构。我们知悉过去数年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、智利、柬埔寨、印尼、日本、韩国、马来西亚、卡塔尔和越南等地的飞机营运商共出租约95架飞机。

为进一步将香港打造为飞机租赁及服务中心，并鉴于过去几年迅速的市场变化，政府将推出一系列措施完善飞机租赁税制，以加强其竞争力。我们将于今年第四季向立法会提交条例草案。运输及物流局及其他相关政府机构(例如投资推广署)会继续调配现有资源推展工作，以及推广飞机租赁税制，打造香港成为区内租赁飞机的首选地。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2360)

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：

就海运及空运人才培养基金方面，政府可否告知本会：

(1) 过去五年该基金曾经推出哪些专业课程、培训的人才数目(按专业种类分别以表列出)、毕业生就业情况分别为何？

(2) 鉴于2023-24财政年度用于促进海空交通及物流发展的拨款预算增加3,550万元(13.5%)，当局会如何分配使用；

(3) 未来三年该基金计划推出哪些课程、专业种类、培训的人才数目及预算支出分别为何；

(4) 当局会如何评估基金资助课程是否切合业内需求，如有，详情为何？如否，原因为何？

提问人：林琳议员(立法会内部参考编号：18)

答复：

(1) 海运及空运人才培养基金(基金)支持和鼓励学生和海运及航空业在职从业人员接受相关培训和修读专业学位课程，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)香港航海及海运奖学金计划、(ii)香港大学—上海海事大学学术合作计划、(iii)航空营运培训奖励计划、(iv)本地船舶能力提升计划，以及(v)海事培训支援计划。

整体而言，基金在过去5年共惠及10 979名在职从业人员和学生。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238名受惠人士加入相关行业。

(2) 2023-24年度纲领(3)海空交通及物流发展的拨款较2022-23年度的修订预算增加3,550万元(13.5%)，主要由于基金的预算开支增加，以推行和优化计划，加强海运、航空及物流业人才培养，并鼓励行业组织和培训机构举办本地及海外推广活动。

(3)及(4) 本局与基金各项计划的申请人、课程提供者和业界人士保持恒常联系，并在优化现有计划和推行新计划时考虑他们的意见。举例来说，我们将于2023年推出海事人才培养资助计划。该计划旨在鼓励参与公司为有志投身海事法律工作的青年提供见习培训，以培育更多本地海事律师，支援本港的高增值海运服务。每间公司每年可获资助不高于50万元，预计首年见习生人数不多于20名。我们会继续检视基金的运作，确保能持续切合相关行业增长的需要。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2901)

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：

政府在发展飞机租赁业务的同时，会否增加拨款培训相关法律人才，以更好地撰写飞机租赁合同，配合业务发展？

提问人： 林新强议员(立法会内部参考编号：3)

答复：

为发挥香港的优势以发展飞机租赁业务，政府在2017年推出飞机租赁税务优惠制度(飞机租赁税制)，为全球飞机出租商在香港提供媲美其他地方的利得税优惠。为进一步将香港打造为飞机租赁及服务中心，并鉴于过去几年迅速的市场变化，政府将推出一系列措施完善飞机租赁税制，以加强其竞争力。

为支援海运和航空业人才培养，并提高从业员的专业水平和能力，政府通过海运及空运人才培养基金下的专业课程及考试费用发还计划，鼓励有志投身航空业的人士和现职人士，修读由各院校、专业或业界团体提供的课程和参加专业考试。计划下的课程和考试涵盖相关行业的不同范畴，包括飞机租赁。政府会考虑参加者、课程提供者及业界人士的意见，视乎需要修订现有计划及 / 或推行新计划，以及检讨基金的运作，以应付航空业的需要。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0603)

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：

就推展本港铁路基建项目方面，政府可否告知本会：

1. 以表列出《铁路发展策略2014》、《北部都会区发展策略》，以及《跨越2030年的铁路及主要干道策略性研究》内所有拟议铁路基建项目的(i)开支预算、(ii)预计动工时间，以及(iii)预计完工时间。

2. 推展上述铁路项目的财务安排为何，会否以本年度预算案建议成立的基础建设债券计划作为融资基础？如会，详情为何；如否，当局有何方法，确保上述铁路项目能有序如期落成？

3. 推展上述铁路项目的人手编制为何，政府部门和港铁公司是否有足够人手及资源推展上述多项铁路项目？

4. 会否优先落实以北部都会区为主的新发展区的大型运输基建项目？

提问人：刘业强议员(立法会内部参考编号：1)

答复：

1.

铁路项目	(i) 预算开支	(ii) 预计动工时间	(iii) 预计完工时间
1. 东涌线 延线	建造成本预算为 195亿元(按2020 年12月价格计算)	2023年年中	2029年

铁路项目	(i) 预算开支	(ii) 预计动工时间	(iii) 预计完工时间
2. 屯门南延线	建造成本预算为114亿元(按2015年12月价格计算)(见注1)	2023年	2030年
3. 北环线及古洞站	<u>古洞站</u> 建造成本预算为35亿元(按2015年12月价格计算)(见注1) <u>北环线主线</u> 建造成本预算为585亿元(按2015年12月价格计算)(见注1)	<u>古洞站</u> 2023年 <u>北环线主线</u> 2025年	<u>古洞站</u> 2027年 <u>北环线主线</u> 2034年
4. 屯马线洪水桥站	建造成本预算为41亿元(按2018年12月价格计算)(见注1)	2024年	2030年
5. 南港岛线(西段)	正因应华富村重建计划及有关地区的人口结构变化进行规划。根据房屋署提供的资料, 预期现有居民会由2027-28年度起由华富村陆续迁移至薄扶林南的接收屋村。第一批居民获重新安置而现有建筑物亦拆卸以腾出所需空间后, 相关铁路设施的建造工程便会进行。		
6. 东九龙线	政府现正探讨以高架无轨捷运系统作为原重型铁路的替代方案, 技术可行性研究预计在2023年年中完成。		
7. 北港岛线	香港铁路有限公司(港铁公司)现正进一步研究可行方案, 以改善项目的设计。		
8. 港深西部铁路(洪水桥至前海)	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, 随后于2023年第一季度展开次阶段研究, 预计于2024年年中完成。预计开支、动工及完工日期有待与深圳进一步研究和磋商, 现阶段未能提供资料。		
9. 尖鼻咀至白泥自动捷运系统	正在进行可行性研究。预计开支、动工及完工日期有待进一步研究, 现阶段未能提供资料。		

铁路项目	(i) 预算开支	(ii) 预计动工时间	(iii) 预计完工时间
10. 北环线 支线	预计开支、动工及完工日期有待与深圳通过专班进一步研究和磋商，现阶段未能提供资料。		
11. 北环线 东延线	土木工程拓展署及规划署现正进行罗湖 / 文锦渡综合发展枢纽及新界北新市镇的规划及工程研究，以制定上述发展项目的土地用途。同时，运输及物流局会探讨推动相关发展所需的策略性运输基建，并全面检视北环线东延线的走线。预计开支、动工及完工日期有待进一步研究，现阶段未能提供资料。		
12. 东铁线 罗湖南站	土木工程拓展署及规划署现正进行新界北新市镇及文锦渡的规划及工程研究涵盖有关地区。政府会因应有关研究，就东铁线罗湖南站的初步构想作详细探讨，务求以最有效的方式满足未来的发展需要。预计开支、动工及完工日期有待进一步研究，现阶段未能提供资料。		
13. 中铁线	随着《跨越2030年的铁路及主要干道策略性研究》的咨询工作(包括建议的中铁线及将军澳线南延线)于2023年3月底结束，政府将于2023年第4季构建香港未来的主要运输基建发展蓝图。预计开支、动工及完工日期有待进一步研究，现阶段未能提供资料。		
14. 将军澳线 南延线			

注1：政府会因应港铁公司的详细规划及设计进行独立评估，以确定成本估算。

2.

政府除了推展工务计划下的运输基建项目外，还通过「建造、营运及移交」模式鼓励私营机构参与兴建主要干道(例如大榄隧道及西区海底隧道)，以及采用「铁路加物业」的拥有权模式为既定铁路项目融资(例如东涌线延线)。政府会继续按个别情况为每个运输基建项目寻求最合适的融资方案，例如发行债券及其他公私营参与形式。

3.及4.

政府会因应各项跨境和本地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重新调配或寻求额外资源。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适时推展项目。

根据新发展区的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，政府会就已规划的运输基建项目和《跨越2030年的铁路及主要干道策略性研究》的建议项目的落成时间表作全盘考虑，有序地推进各个项目，以应付北部都会区等长远发展项目的运输及物流需求。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0609)

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：

纲领内的2023-24年度需要特别留意的事项提到，政府将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，政府可否告知本会：

1. 当局筹备成立铁路署的最新进展为何？
2. 政府近年陆续推展《铁路发展策略2014》、《北部都会区发展策略》，以及《跨越2030年的铁路及主要干道策略性研究》内的铁路项目，当局有否评估，现时铁路署拟议的人手编制是否足以应付庞大的铁路工程量？
3. 铁路署其中一个职能是监督新的跨境和本地铁路项目的规划和推展工作，当中跨境和本地铁路项目的人手占比为何？
4. 铁路署负责跨境铁路项目的部门与现时港深政府共同成立的「推动港深跨界轨道基础设施建设专班」在职能和分工上有何异同？

提问人：刘业强议员(立法会内部参考编号：7)

答复：

1.及2.

政府拟议通过合并路政署铁路拓展处及机电工程署铁路科，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。考虑到北部都会区铁路项目的发展，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。

3.

由于有关员工将负责多个项目，因此我们没有负责跨境及本地铁路项目员工人数的详细分项数字。

4.

为进一步促进大湾区基础设施互联互通，共同构建「轨道上的大湾区」，港深政府正透过共同成立的「港深跨界轨道基础设施建设专班」(专班)跟进跨境铁路项目，包括港深西部铁路(洪水桥至前海)、北环线支线，以及优化罗湖管制站及其交通接驳事宜的推展工作。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。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，以制订双方同意的建议。

与专班相关的工作现正由路政署铁路拓展处的职员负责。如立法会通过成立拟议铁路署，负责的职员将调派铁路署继续跟进相关工作。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0610)

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：

纲领内的2023-24年度需要特别留意的事项提到，将继续监督、规划或推展以下道路项目的工程。就此，政府可否告知本会：

1. 各个道路项目的(i)开支 / 预算开支、(ii)动工 / 预计动工时间，以及(iii)预计完工时间；

道路项目	(i)	(ii)	(iii)
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(介乎青山公路一蓝地段至福亨村里)			
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(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			
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			

2. 鉴于政府计划在屯门小榄乐安排、第54区，以及第3A区兴建高密度的简约公屋，加上近年屯门区有大量房屋单位入伙，区内交通压力与日俱增。当局有否评估，目前在屯门区内进行的主要道路扩建工程，是否足以应付该区居民未来的道路使用需求？

提问人：刘业强议员(立法会内部参考编号：8)

答复：

1. 有关施工中项目的所需资料表列如下：

	核准工程 预算 (百万元)	动工日期	目标 完工日期
T2主干路及茶果岭隧道	16,017.0	2019年11月	2026年
中九龙干线	42,363.9	2017年12月	2025年
大埔公路(沙田段)扩阔工程	2,739.7	2018年7月	2023年 下半年
青山公路青山湾段扩阔工程	755.2	2020年11月	2024年 第二季
连接葵青交汇处上斜路至葵涌道天桥工程	472.0	2021年6月	2025年 年中
扩阔福亨村路工程(介乎青山公路—蓝地段至福亨村里)	72.8	2022年10月	2025年 第一季

就正在规划阶段的项目，其预算工程费用和动工日期须在勘测和设计工作完成后方能确定。视乎有关勘测和设计工作的结果及拨款是否获批，有关项目的暂定目标完工日期表列如下：

	目标完工日期
屯门绕道	2033年
屯门区内主要道路扩建工程(例如龙富路及海荣路)	2029年至2031年间 分阶段完成
十一号干线(元朗至北大屿山段)	2033年
青衣至大屿山连接路	2033年
元朗公路(蓝地至唐人新村段)扩阔工程	2033年
狮子山隧道改善工程	检视中
沙田T4号主干路	检视中
荃青交汇处改善工程	检视中
匡湖居至西贡市之间的西贡公路分隔车道工程	检视中

2. 在规划房屋发展方面，政府会要求项目倡议者在进行交通影响评估时须考虑现有及规划中的道路网络。举例来说，屯门的交通影响评估会考虑规划中的主要道路扩建工程，例如龙富路及海荣路的拟建连接路。项目倡议者须提出缓解措施，以确保运输基建可应付项目所带来的额外交通流量。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0523)

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2023至2024年度需要特别留意的事项，运物局将会继续筹备铁路署，以加强政府对铁路规划的项目推展的监管、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，就此请问：

a)有否为成立铁路署设立时间表？

b)筹备成立铁路处会聘请多少人手？所涉及的开支？

提问人：刘国勋议员(立法会内部参考编号：29)

答复：

政府拟议通过合并路政署铁路拓展处及机电工程署铁路科，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。考虑到北部都会区铁路项目的发展，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。

鉴于成立拟议铁路署所涉及的工作繁复，我们已在路政署铁路拓展处设立由13个非首长级职位组成的筹备小组，为成立新部门作必要的安排。这些职员包括专业职系及一般职系人员，他们亦会处理新铁路项目相关的工作。在2023-24财政年度，这13个职位的薪酬拨款(按薪级中点估计的年薪值估算)为1,340万元。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0524)

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2023至2024年度需要特别留意的事项，运物局将会继续监督跨越2030年的铁路及主要干道策略性研究，就此请问：

当局会否考虑将基建发展引入私人市场力量，例如在规划新干道时，于可行位置上兴建干道发展物业项目？

提问人：刘国勋议员(立法会内部参考编号：30)

答复：

除了透过公共工程计划推展运输基建项目外，政府一直有借助私营机构的参与，包括通过「建造、营运及移交」模式兴建主要干道(例如大榄隧道及西区海底隧道)，以及采用「铁路加物业」的拥有权模式为铁路项目融资(例如南港岛线(东段)、观塘线延线，以及近期的东涌线延线)。政府会继续按个别情况为每个运输基建项目寻求最合适的融资方案，例如发行债券及其他形式的公私营参与。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2715)

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：

预算案演辞中第111-113段，提出致力建设香港成为「国际航运中心」，提升行业竞争力，包括「通过税务优惠措施吸引更多海运企业落户香港，推动「智慧港口」发展，成立专责小组提出行动纲领」等举措。就此，当局可否告知本会：

1. 自2022年7月《2022年税务(修订)(与航运有关的某些活动的税务宽减)条例》刊宪以来，近半年来落户香港的海运企业数量增加数量为何？可否从不同的数据角度展示对于国际海运企业的吸引程度；及

2. 预算案也提到「预留二千万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」。就「策略研究」及「航运界与国内及国际交流项目」，是否已经制定工作计划，如是，工作计划及相关时间表为何；如否，将会在何时开始筹划、预计会在何时完成相关工作及会由哪个部门或工作小组专责处理？

提问人：李浩然议员(立法会内部参考编号：1)

答复：

为巩固香港国际航运中心地位及可持续的经济发展，我们一直锐意推动香港的海运服务业向高增值方向发展。2022年7月，我们向船舶代理商、船舶管理商和船舶经纪商，提供利得税半税优惠(即税率为8.25%)。在监察海事企业数目方面，政府统计处每年均会就各主要行业进行经济活动按年统计调查，以量度不同经济行业的业务表现和营运特色，以及评估它们对本地生产总值的贡献。其中，有关运输、仓库及速递服务业的统计调查涵盖船舶代理及管理人，以及船舶经纪业务的机构单位和雇用人数的统计数据，可用作定期检视相关行业在新税制推行后的营运趋势。2022年经济活动按年统计调查—运输、仓库及速递服务业的调查结果将于2023年年底公布。

《2023至24财政年度政府财政预算案》宣布，为进一步推动香港国际航运中心的发展，运输及物流局将成立专责小组，联同香港海运港口局及高端航运服务业界代表，在2023年年底或之前就各项策略提出行动纲领，包括提升船舶融资、海事保险、海事仲裁和船舶管理等业务，让香港成为全球领先的高端航运服务市场。政府会与业界紧密合作，以制订行动纲领和进行研究。我们有更多详情后便会公布结果。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2307)

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：

沙田及大埔区多项工程即将建造，包括大埔公路(沙田段)扩阔工程、狮子山隧道改善工程、沙田T4号主干路及沙田绕道，可否告知本会，上述各项工程的预算开支，预计落成时间及工程进度。

提问人：李梓敬议员(立法会内部参考编号：37)

答复：

大埔公路(沙田段)扩阔工程现正进行，目标在2023年下半年或之前完成。工程的核准工程预算按付款当日价格计算为27.397亿元。

我们正推展沙田T4号主干路及狮子山隧道改善工程，并计划在2023年年底就T4号主干路的建设工程申请拨款。至于狮子山隧道改善工程，我们正就其首阶段设计及工地勘测向立法会财务委员会申请拨款，有关工作将于拨款申请获批后展开，预计约在18个月内完成，之后我们会就下一阶段设计及建设工程向立法会申请拨款。狮子山隧道的新隧道管道预计可于动工后4年启用，而隧道于新管道启用4年后可提供双管道三线行车。

另一方面，运输及物流局联同路政署及运输署在2022年12月就《跨越2030年的铁路及主要干道策略性研究》(包括沙田绕道)的初步结果展开公众咨询，咨询期至2023年3月底。我们会仔细研究所接获的意见，包括不同路线的走线，并进行初步工程技术性评估，以优化建议计划，并在2023年第4季制订香港未来主要运输基建发展蓝图。

沙田T4号主干路、狮子山隧道改善工程及沙田绕道的预算开支、预计动工及落成日期须作进一步研究，现阶段未能提供相关资料。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0566)

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，「基金」于2019年5月获注资2亿元，新一份财政预算案再注资2亿元，可否告知本会：

1. 过去两年，用于基金的开支为多少，有多少海运及空运人才经计划培训后投入海运空运业，请以人员专业分别详细列出；平均培训一名人员需要多少资源；
2. 过去两年，海运及空运人员的入职人数及职位空缺为何；相比过去五年的入职人数及职位空缺相差多少；
3. 展望未来一年，注资到基金的二亿元将培训多少海运及空运人才，如何确保更多年轻人入行？

提问人：梁文广议员(立法会内部参考编号：1)

答复：

1. 2020-21及2021-22年度，海运及空运人才培养基金(基金)的开支分别为2,330万元及2,300万元。就部分基金计划的受惠人士毕业后在行业服务至少1年作为发放资助款项或奖学金的条件，基金秘书处在过去两年追踪共有41名受惠人士加入相关行业。我们没有受惠人士所属专业分项数字及培训1名从业员平均所需资源的资料。

2. 我们没有收集海运及空运人员的入职人数及职位空缺数字。

3. 我们会运用建议注资的款项，优化基金一些现行计划和推行新计划，加强物流业人才培养，并鼓励行业组织与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，以吸引更多人入行。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1936)

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：

政府与海运和航空业界及相关教育机构合作，落实海运及空运人才培养基金的各项资助和奖学金计划，以及优化现有计划，以支持人才培养和发展措施，就航空业界的发展，政府可否告知：

1. 现时香港有多少有关航空业的课程？过去三年的收生及毕业生数目为何？
2. 现时政府有多少与航空业相关的实习计划，以及每年的收生数目为何？
3. 现时海运及空运人才培养基金会支持修读与海事相关课程的学生参与海外交流计划；当局会否考虑推出类似计划，资助修读与航空业相关课程的学生到海外交流？若有，详情及金额为何？若否，原因为何？
4. 海运及空运人才培养基金将再注资2亿元，现时获基金支持的计划，资助金额会否提升？若有，请列出；会否推出新的培训和奖学金计划？

提问人：梁毓伟议员(立法会内部参考编号：18)

答复：

政府成立海运及空运人才培养基金(基金)，其策略目标为透过吸引更多新血入行、培训不同专业领域的人员，以及提升行业的整体能力和专业水平，以应付业内的人力需求，从而提升香港作为国际海运中心和国际航空枢纽地位。在实习计划方面，基金下现时有两项与航空业有关的计划，分别为海运和航空业实习计划及航空营运培训奖励计划，过去3年一共惠及近900名学生。我们会继续聆听参加者、课程提供者及业界人士的意见，并检讨

基金的运作。政府会按需要推出新计划和检讨每项计划的资助水平，以配合相关行业进一步发展的需要。

我们并无收编在香港提供的航空业相关课程数目的资料。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2854)

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：

演辞内提及「为提升香港的国际航空枢纽地位，政府与机管局全力推动「机场城市」发展策略」，就机场城市的发展，请问当局：

1. 构思中的「机场城市」据悉是将香港机场发展成为不同经济活动的枢纽，以航空为核心，以推动香港及邻近地区经济增长，请提供「机场城市」涉及的范围、人口、预期发展的经济活动及产业规模等；
2. 过去赤腊角机场落成时，东涌新市镇也曾视为机场的支援社区，在「机场城市」的定位下，东涌新市镇扩展计划、以至北大屿山的发展，当局将如何整合，会否考虑在区内提供人才公寓及特定的居所供机场的工作人员及家庭入住；
3. 鉴于香港国际机场与珠海机场已正式作出深度合作，当局有何措施与珠海加强航空产业的结合，如透过「大湾区青年航空业实习计划」强化两地的人才培训，并在交通基建加强两个机场的连系，如会，有关措施如何，如否，未来会否研究；
4. 整个「机场城市」发展策略的下一步规划工作、开展时间表及预算开支是多少？

提问人：梁毓伟议员(立法会内部参考编号：48)

答复：

为充分利用香港国际机场独特地理位置的优势，政府支持香港机场管理局(机管局)把机场发展成为「机场城市」，以服务香港、粤港澳大湾区以至全球各地。有关项目包括结合零售、餐饮、娱乐、酒店和办公大楼的「航天城」综合发展项目；在港珠澳大桥香港口岸人工岛上的自动化停车场；连

接航天城与香港口岸人工岛，并可长远地进一步发展成延伸至东涌市中心的机场东涌专道的「航天走廊」，以及港珠澳大桥香港口岸人工岛上其他发展项目。这些项目将由2022年至2030年及之后分阶段落成。推展有关项目不涉及政府开支。

「机场城市」的发展可与东涌新市镇全面融合并互相补足，为整个北大屿山注入新的发展元素和经济动力。机场岛和香港口岸人工岛全面发展后，该区工作人口会增至约156 000人，为东涌现有和未来人口创造更多就业机会。另一方面，东涌新市镇及其扩展范围将发展为一个均衡社区，提供房屋、商业设施，以及各种服务支援香港国际机场。当中，东涌新市镇扩展区会提供62 100个住宅单位，为在机场岛和港珠澳大桥香港口岸人工岛上工作的人口提供便利居所。

此外，机管局积极跟进与珠海在机场及航空业发展方面的合作。双方就此在2022年11月签署谅解备忘录。其中，机管局正与珠海市政府探讨在珠海建设航空产业工业园的可行性，当中涵盖例如飞机维修工程、飞机零部件代工生产和配送，以及飞机工程专业研究等范畴。为配合珠海航空产业工业园的发展，机管局正计划在机场岛上建设新的航空商业园，以创立一个航空业生态系统，提供研发、业务支援及其他服务。

至于人才培养方面，香港国际航空学院将与内地相关航空培训院校合作，在今年上半年推出「大湾区青年航空业实习计划」。该计划首年名额为450个，将互派两地的实习生到香港国际机场及大湾区内其他机场实习，以支持香港和大湾区航空业的长期人力资源发展。

此外，机管局刚完成新一轮机场人力调查。政府联同机管局在探讨包括业界提出从大湾区内其他地区输入劳工的建议等不同方案的可行性时，会考虑调查结果及业界的意见，目标于今年稍后制订相关措施，以推动航空业界人力资源的可持续发展。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0801)

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：

运输及物流局表示，将继续与深圳当局商议港深西部铁路(洪水桥至前海)、北环线支线，以及优化罗湖管制站及其交通接驳的规划工作，就此，请告知：

1. 政府是否已与内地相关部门成立专班进行上述商议、并就相关规划的工作目标和落实时间达成初步的意向或共识，若是，详情为何，若否，原因为何，及

2. 在2023-24年度，当局就上述的规划是否已订下一些优先处理事项，若是，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：26)

答复：

为进一步促进大湾区基础设施互联互通，共同构建「轨道上的大湾区」，港深政府正透过共同成立的「港深跨界轨道基础设施建设专班」(专班)跟进跨境铁路项目，包括港深西部铁路(洪水桥至前海)、北环线支线，以及优化罗湖管制站及其交通接驳事宜的推展工作。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。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，以制订双方同意的建议。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0802)

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：

运输及物流局表示，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2021-23年度，上述工作取得哪些主要进展，在2023-24年度将有哪些优先处理事项，及
2. 当局会否设法加快铁路署的成立，并加快优化铁路项目的规划和推展工作，以提速提效推动本港铁路发展，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：27)

答复：

1. 有关铁路项目的最新进展载于下表：

铁路项目	最新进展
1. 东涌线延线	铁路方案已获授权进行，环境影响评估(环评)程序已经完成。运输及物流局与香港铁路有限公司(港铁公司)在2023年2月签订工程项目协议。
2. 屯门南延线	铁路方案已获授权进行，环评程序已经完成。详细设计已大致完成。

铁路项目	最新进展
3. 北环线及古洞站	<p><u>古洞站</u> 铁路方案已获授权进行，环评程序已经完成。详细设计已大致完成。</p> <p><u>北环线主线</u> 详细规划及设计进行中</p>
4. 洪水桥站	详细规划及设计进行中
5. 南港岛线(西段)	<p>正因应华富村重建计划及有关地区的人口结构变化进行规划。根据房屋署提供的资料，预计现有居民于2027/28年起陆续由华富村迁移至薄扶林南的接收屋村。待迁移首批居民并清拆有关现址楼宇腾出空间后，相关铁路设施建造工程可随即开展。</p>
6. 东九龙线	<p>政府现正探讨以高架无轨捷运系统作为原重型铁路的替代方案，技术可行性研究预计在2023年年中完成。</p>
7. 北港岛线	<p>港铁公司现正进一步研究可行方案，以改善项目的设计。</p>

东涌线延线、屯门南延线及古洞站的建造工程预计于2023年动工，并于2027年至2030年陆续完成。

2. 政府拟议通过合并路政署铁路拓展处及机电工程署铁路科，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。考虑到北部都会区铁路项目的发展，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。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0803)

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：

香港国际机场未来会有多个基建项目相继落成启用，容量将显著提升，运输及物流局表示，将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，请告知：

当局有否加快与粤港澳大湾区内相关政府部门商讨，优化区内现有机场的分工与合作，加强香港国际机场作为区内多式联运枢纽的角色，以提升香港的国际航空枢纽地位，并加速推动粤港澳大湾区的经济增长，若有，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：

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)一直积极参与大珠三角五大机场主席会议，以商讨区内机场的发展方向和讨论加强合作，促进航空业的可持续发展。

香港国际机场亦通过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。中央政府对机管局按市场化规则入股珠海机场大力支持，将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。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，共创繁荣发展。

机管局亦与东莞合作发展「海空货物联运」模式，在将于东莞设立的「香港国际机场物流园」，预先为内地出口货物进行航空安检、装箱、打板和收货，然后无缝地经海路运送至将于香港国际机场限制区内的「空侧海空

联运货运码头」，无须在香港重复安检程序便直接转运到世界各地。国际空运货物亦可套用上述相反路线进口内地。这种联运模式会提高跨境航空货物中转的效率，从而促进整个大湾区的进出口贸易发展。机管局于2021年年底利用香港国际机场现有设施进行先导计划，以确立整套上游和海空联运的操作流程。机管局与东莞市人民政府于2023年2月签署合作协议，以落实和促进两地之间「海空货物联运」模式的长远发展。

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。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1048)

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137段提到，政府将向「海运及空运人才培养基金」注资2亿元，加强物流业人才培养，推动高端、高增值及智慧物流的发展，并鼓励业界与大专院校及专业团体合作，吸引更多年轻人入行；亦将在今年推出「海事人才培养资助计划」，为有志投身海事法律工作的青年提供见习机会，以培育更多本地海事律师。就此，政府可否告知本会：

1. 局方预计(a)将为「海事人才培养资助计划」预留多少款项，(b)每年提供多少个名额；(c)将有多少学员受惠；
2. 局方建议对资助计划的申请者有甚么学历及经验要求；
3. 局方(a)将推行甚么措施，(b)预留多少资源，并(c)会否设立关键绩效指标，以促使获得资助的学员能够长期在海运业服务？

提问者：陆颂雄议员(立法会内部参考编号：22)

答复：

计划旨在鼓励参与公司为有志投身海事法律工作的青年提供见习培训，以培育更多本地海事律师，以支援本港的高增值海运服务。每间参与公司每年可获资助不高于50万元，预计首年见习生人数不多于20名。香港海运港口局辖下的人力资源发展委员会现正制订计划的详情。

参与公司须监督和报告见习生的职业发展情况。推行是项计划的工作将由现有资源承担。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1052)

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：

局方早于2021年2022年度的财政预算案提及筹备成立铁路署，以加强政府监督铁路的规划和建造以及规管铁路安全，就此，政府可否告知本会：

1. 铁路署能否于本年度正式成立，所涉的人手编制和财政开支分别为何？
2. 铁路署成立后，每年薪酬开支和营运开支分别为何？
3. 铁路署的财政资源如何分配；当中预计每年投放多少金额于优化铁路安全的规管？

提问人：陆颂雄议员(立法会内部参考编号：36)

答复：

政府拟议通过合并路政署铁路拓展处及机电工程署铁路科，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。考虑到北部都会区铁路项目的发展，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。

如获立法会批准，拟议的铁路署成立后将设有317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3.061亿元。在这317个职位中，206个职位(每年薪酬拨款为1.979亿元)及59个职位(每年薪酬拨款为6,220万元)，将分别由路政署铁路拓展处及机电工程署铁路科调派至拟议铁路署，另有52个新职位(每年薪酬拨款为4,600万元)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1.273亿元。

铁路署会落实就营运中铁路的优化铁路安全规管制度，特别是在现有的铁路安全规管职务外推行新的规管措施，包括强化的「安全表现监察」制度及涵盖范围更广的全面及直接审核。拟议的铁路署将包括铁路推展机关(即铁路拓展处)和铁路规管机关(即铁路规管处)。铁路规管处(不包括部门行政科)下设100个职位(每年薪酬拨款为1.036亿元)，将负责推展优化铁路安全规管制度，并继续执行现时就营运中的铁路、电车、山顶缆车和机场旅客捷运系统的铁路安全规管、为铁路项目进行安全及良好评估，以及监察香港铁路有限公司落实大型资产更新工程的安全事宜。由于拟议铁路署铁路规管处的人员将负责多项工作，我们并无负责优化铁路安全规管的人员数目的分项数字。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1064)

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：

就有本地单车发展，政府可否告知本会：

1. 过去三年，涉及单车意外的个案数字为何？请按年龄、性别、受伤的严重程度和地区列出；单车意外占有所有交通意外的百分比为何；有多少宗意外于单车径发生，占整体单车意外的百分比为何；
2. 有关单车径的设施，接获市民投诉的个案宗数及详情为何；
3. 现时各区单车泊位数字；
4. 新界9个新市镇改善现有单车径和相关设施进展为何？未来，将会开展的改善工程或新增的单车径数量及详情为何？

提问人：陆颂雄议员(立法会内部参考编号：40)

答复：

1. 过去3年按年龄、性别及受伤严重程度划分的单车意外伤亡数字载于附件1，而按地区及严重程度划分的单车意外数字则载于附件2。

过去3年单车意外总数占同期所有交通意外约17%。在这些单车意外中，3 634宗在单车径发生，占单车意外总数(7 955宗)约46%。

2. 2022年，运输署接获474宗有关单车径设施的投诉。投诉详情载于附件3。
3. 截至2022年12月，按地区划分的公共单车泊位数目表列于附件4。

4. 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。第一批涉及约100个地点的改善工程已于2018年年中完成，而第二批涉及约450个地点的改善工程亦已于2021年年底完成。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15个地点的改善工程已于2022年完成。运输署正与路政署商讨优化余下改善工程的实施计划。

第三批改善工程的暂定地点载于附件5。

过去3年按年龄、性别及受伤严重程度划分的单车意外伤亡数字

年份	年龄	受伤严重程度											
		死亡				严重受伤				轻微受伤			
		男性	女性	不详	小计	男性	女性	不详	小计	男性	女性	不详	小计
2020	0 - 19 岁	1	0	0	1	52	10	0	62	434	94	0	528
	20 - 39 岁	1	1	0	2	81	23	0	104	466	213	0	679
	40 - 59 岁	4	1	0	5	126	56	0	182	485	254	0	739
	60 岁及以上	9	0	0	9	78	34	0	112	286	90	0	376
	不详	0	0	0	0	0	0	0	0	15	8	0	23
2021	0 - 19 岁	0	0	0	0	52	7	0	59	484	145	0	629
	20 - 39 岁	0	0	0	0	85	35	0	120	532	249	1	782
	40 - 59 岁	2	0	0	2	133	79	0	212	479	276	0	755
	60 岁及以上	6	0	0	6	79	38	0	117	301	120	0	421
	不详	0	0	0	0	0	0	0	0	8	6	0	14
2022	0 - 19 岁	0	0	0	0	13	2	0	15	342	100	1	443
	20 - 39 岁	0	0	0	0	31	8	0	39	448	181	1	630
	40 - 59 岁	1	0	0	1	34	19	0	53	376	268	0	644
	60 岁及以上	7	2	0	9	25	12	0	37	290	132	1	423
	不详	0	0	0	0	0	0	0	0	9	7	0	16

过去3年按地区及严重程度划分的单车意外数字

地区	2020年				2021年				2022年			
	严重程度				严重程度				严重程度			
	致命	严重	轻微	小计	致命	严重	轻微	小计	致命	严重	轻微	小计
<u>香港岛</u>												
中西区	1	5	21	27	0	5	22	27	0	3	16	19
湾仔	0	5	19	24	0	5	19	24	0	2	18	20
东区	0	6	19	25	0	4	28	32	0	3	13	16
南区	0	12	21	33	0	6	20	26	0	8	19	27
<u>九龙</u>												
油尖旺	0	0	40	40	1	0	37	38	0	0	20	20
深水埗	0	2	30	32	0	3	24	27	1	4	38	43
九龙城	0	3	33	36	0	2	31	33	2	2	20	24
黄大仙	0	0	23	23	0	4	26	30	0	2	31	33
观塘	1	7	29	37	0	2	48	50	0	0	30	30
<u>新界</u>												
葵青	0	2	22	24	0	6	30	36	0	6	32	38
荃湾	2	12	68	82	1	17	95	113	0	5	80	85
屯门	2	24	147	173	0	41	168	209	2	4	131	137
元朗	2	136	394	532	3	123	458	584	3	15	373	391
北区	1	90	171	262	1	88	197	286	1	17	218	236
大埔	3	95	432	530	1	137	453	591	1	21	410	432
沙田	2	31	527	560	1	34	523	558	0	36	385	421
西贡	3	14	157	174	0	11	183	194	0	7	143	150
离岛	0	13	110	123	0	19	117	136	0	8	94	102

2022 年有关单车径设施的投诉宗数及类别

投诉类别	投诉宗数
单车径设计 / 安全设施	67
行人过路处及单车径 / 马路路口设计	5
单车径连贯性	22
单车泊位	22
其他(包括违例停泊单车、单车方向指示标志及在单车径进行的临时交通措施等)	358
总数	474

按地区划分的现有单车泊位数目(截至2022年12月)

地区	单车泊位
中西区	40
湾仔	8
东区	44
南区	2
九龙城	75
深水埗	30
观塘	0
葵青	20
油尖旺	108
黄大仙	0
离岛	6,920
北区	7,214
西贡	6,128
沙田	12,600
大埔	6,255
荃湾	232
屯门	7,138
元朗	15,970
总数	62,784

新界9个新市镇单车径和单车设施第三批改善工程地点^{註1}

新市镇	单车径改善工程 ^{註2}	提供额外单车泊位的地点
天水围	<ul style="list-style-type: none"> • 湿地公园路 • 天瑞路 • 天葵路 • 天秀路 • 天城路 • 天瑞邨 • 天影路 • 天逸邨 • 天荣路 • 天悦村天富苑 	<ul style="list-style-type: none"> • 天葵路 • 天耀路 • 轻铁洪水桥站
元朗	<ul style="list-style-type: none"> • 大棠路 • 福喜街 • 凹头交汇处 • 宏利街 	<ul style="list-style-type: none"> • 凤攸北街 • 又新街 • 马田路
屯门	<ul style="list-style-type: none"> • 蓝地交汇处 • 鸣琴路 • 轻铁青山村站 	<ul style="list-style-type: none"> • 轻铁兆康站 • 轻铁屯门医院站 • 友爱桥
荃湾		<ul style="list-style-type: none"> • 港铁荃湾西站
东涌	<ul style="list-style-type: none"> • 东涌道 • 松仁路 • 达东路 • 东涌海滨路 • 东涌发展码头 • 裕东路 • 翔东路 	<ul style="list-style-type: none"> • 达东路 • 文东路 • 港铁东涌站
将军澳	<ul style="list-style-type: none"> • 宝顺路 • 至善街 • 宝康路 • 宝琳北路 • 常宁路 • 叠翠轩 • 佳景路 • 环保大道 	<ul style="list-style-type: none"> • 将军澳医院 • 常宁路 • 调景岭港铁站公共运输交汇处 • 将军澳港铁站公共运输交汇处

新市镇	单车径改善工程 ^{注2}	提供额外单车泊位的地点
沙田 / 马鞍山	<ul style="list-style-type: none"> ● 科学园路 ● 沙田围路^{注3} ● 大涌桥路^{注3} ● 车公庙路^{注3} ● 沙田路^{注3} ● 沿马鞍山海滨长廊^{注3} ● 村南道^{注3} ● 新城市广场^{注3} ● 城门河近翠榕桥^{注3} ● 恒安村^{注3} ● 恒康街与马鞍山路交界天桥^{注3} ● 马鞍山路^{注3} ● 恒泰路^{注3} 	<ul style="list-style-type: none"> ● 沙田乡事会路 ● 显径街 ● 逸泰街 ● 水泉坳街 ● 安睦街 ● 港铁大水坑站 ● 西沙路 ● 鞍诚街 ● 沙田正街 ● 大涌桥路近富豪花园商场 ● 鞍骏街近马鞍山中心商场 ● 安景街 ● 宁泰路 ● 安丽街
大埔	<ul style="list-style-type: none"> ● 运头塘村 ● 南运路 ● 汀角路 ● 新达广场地下隧道 	<ul style="list-style-type: none"> ● 港铁大埔墟站 ● 南运路
粉岭 / 上水	<ul style="list-style-type: none"> ● 百和路 ● 马会道 ● 祥华村 ● 扫管埔路 ● 粉锦公路 ● 马适路 ● 沙头角公路(龙跃头段) ● 一鸣路 ● 粉岭中心 ● 清晓路 ● 吉祥街花园 ● 宝石湖路 ● 新运路 	<ul style="list-style-type: none"> ● 港铁粉岭站 ● 新运路 ● 百和路 ● 和睦路 ● 华明路 ● 龙运街 ● 上水广场附近 ● 和满街 ● 粉岭楼路 ● 马会道 ● 龙琛路 ● 海联广场

注1： 在此附件所列的位置内，同一位置中可能包含多于一个地点。

注2： 改善工程的例子包括在急弯、陡斜坡道和行人过路处增设安全设施。

注3： 有关位置部分改善工程已经完成。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2590)

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：

广深港高速铁路(香港段)停运三年，到今年1月中才重开，政府可否告知本会：

- (1) 营运至今，财政开支及营运成本多少；
- (2) 停运三年，亏蚀金额为何；
- (3) 政府须就高铁停运补贴的金额为何？计算方法为何；
- (4) 会否派发高铁票吸引内地游客来港消费？

提问人：陆颂雄议员(立法会内部参考编号：38)

答复：

由于2019冠状病毒病疫情爆发，广深港高速铁路(高铁)香港段由2020年1月30日至2023年1月14日暂停服务，严重影响这段期间的票务收入。尽管面对票务收入的影响，香港铁路有限公司(港铁公司)仍要继续承担日常管理、保养等开支，以维持铁路状况。港铁公司没有备存高铁财政开支或营运成本的分项数字。

按九广铁路公司(九铁公司)与港铁公司就高铁签订的《服务经营权补充协议》中的「乘客量上下限机制」(机制)，当高铁每年实际乘客量与预期乘客量的偏差在15%以上，九铁公司和港铁公司会就有关偏差摊分收益或分担风险。九铁公司已在服务暂停期间按机制承担部分风险。由于九铁公司和港铁公司均以商业原则营运，我们未能进一步透露《服务经营权补充协议》下属商业敏感资料的财务安排详情(包括机制)。

高铁自2023年1月15日恢复服务至今，一直运作畅顺。政府会继续与内地相关单位及铁路营运者保持紧密沟通和协调，确保高铁服务全面恢复后运作有序，并联手港铁公司继续优化高铁香港段的服务。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1091)

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)「陆路及水上交通」2023-24年度需要特别留意的事项中，提到将「继续监督跨越二零三零年的铁路及主要干道策略性研究」(「2030+」)。就此，政府可否告知本会：

- (a) 「2030+」研究工作预计将在何时完成；
(b) 预计将在何时向公众发布最终建议；
- (a) 局方就「2030+」共预留了多少(i)人手、(ii)人员薪酬开支、(iii)顾问费开支；
当中
(b) 在2022-23年度已动用了多少(i-iii)；
(c) 在2023-24年度将动用多少(i-iii)；
- 局方有否就「2030+」公众咨询的(a)场次、(b)参与人士 / 团体次数、(c)意见数目等方面订立指标；如有，详情为何；
- 局方及 / 或顾问公司以何准则、参数，决定推出「三铁三路」作为初步研究结果的建议；
- 局方及 / 或顾问公司会否从创造双向容量、提升路网稳健性的角度出发，在「2030+」探讨在现有交通线之间增建连接，如(a)港岛线杏花村 / 柴湾站至小西湾的铁路线、(b)将军澳137区至小西湾的公路及铁路线、(c)屯门西至荃湾沿海铁路线，并预留延长至上葵涌及沙田区；如会，现阶段有无初步建议，如走线、造价、载客容量等；如否，原因为何？

提问人：吴秋北议员(立法会内部参考编号：32)

答复：

1.及5.

运输及物流局联同路政署及运输署在2022年12月就《跨越2030年的铁路及主要干道策略性研究》(《策略性研究》)的初步结果展开公众咨询，咨询期至2023年3月底。本局会仔细研究所收集的意见，包括有关不同走线的意见，并进行初步工程技术性评估，以优化建议项目，并在2023年第4季制订香港未来主要运输基建发展蓝图。

2.

《策略性研究》的职员开支由运输及物流局、路政署及运输署的现有人力资源承担，我们并无这一项工作的人手及开支的分项数字。《策略性研究》顾问研究有关铁路部分及主要干道部分的核准工程预算分别为6,490万元和2,750万元。2022-23及2023-24年度的预算开支如下：

	2022-23年度	2023-24年度
铁路部分	1,400万元	2,000万元
主要干道部分	820万元	1,120万元

3.

市民可在公众咨询期间以电邮、电话、传真及邮寄方式提交意见。本局亦已咨询立法会、交通咨询委员会、乡议局和区议会，并与专业团体、学术界别、智库和环保团体举行专题小组会议，以及举办两场公众论坛。我们并无就场次、参与人士或接获意见的数目订立特定指标。

4.

政府一直以「基建先行」及「创造容量」的规划方针推动运输基建项目，以释放主要运输基建沿线周边地区的发展潜力，并且具前瞻性地配合长远发展所带来的运输和物流需求，同时加强与大湾区其他城市的跨界融合。政府亦针对交通瓶颈完善运输网络，增加市民出行选择及缩短行程时间。《策略性研究》着力评估北部都会区、交椅洲人工岛及其他主要规划发展的人口增长、就业和经济活动所带来的运输物流需求和交通影响。

根据《策略性研究》的研究结果，随着正推展及规划中的铁路及主要干道项目相继落成，加上将现有铁路网络提升至最高载运量，我们预期本港的铁路及主要干道网络大致能满足短期至中期直至2041年的运输需求，而且大部分现时及预期出现的交通瓶颈将能得以纾缓。然而，长远而言，就北部都会区内的东西连接、北部都会区与维港都会区的南北连接，以及将军澳对外连接的运输需求仍然十分殷切。因应上述运输需求预测，我们初步建议推展3个策略铁路项目及3个主要干道项目。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2821)

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：

根据演辞43段，当局将「公共交通费用补贴计划」下的临时特别措施延长至今年十月底，计划一直深受市民欢迎，当局会否将计划临时特别措施常态化，以及增加资助金额？如会，详情为何；如否，原因为何？

提问人： 吴永嘉议员(立法会内部参考编号：39)

答复：

公共交通费用补贴计划(计划)的政策目标，是为公共交通开支较高的市民减轻交通费用负担。考虑到本港经济仍在复苏，政府决定将计划下的临时特别措施延长6个月至2023年10月底，为市民每月超出200元的实际公共交通开支提供三分之一的补贴，以每月500元为上限。补贴涉及公帑的运用。虽然每张八达通卡每月补贴均设上限，但由于受惠人数众多，计划的每年经常开支超过30亿元，而有关数字并不包括临时特别措施的开支。政府考虑计划的长远安排时，会在审慎理财的大前提下，谨慎平衡各项考虑因素，确保公帑运用得宜。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0761)

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：

纲领中提及「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」。据悉，政府计划在东九龙半山兴建高架无轨捷运系统，预计今年上半年完成技术可行性研究。就此局方可否告知本会：

请提供高架无轨捷运系统的技术可行性研究的研究进度，以及预计整个项目涉及的开支与人手编制。相关研究会否调研高架无轨捷运系统在不同地区的营运经验与实际运作情况；

局方预计何时会公布计划详情，包括使用的系统(ART或BRT)、站点走线、载客量、建造方法、采购和财务详情、营运单位、动工、落成年份与计划时间表等资料；

局方有否计划完成初步研究后进行公众咨询？若会，详情为何。若否，原因为何？

提问人： 颜汶羽议员(立法会内部参考编号：15)

答复：

由于各种技术上的困难和较不理想的运输表现，因此在东九龙线采用重型铁路模式并非具效益的选项。政府现正探讨以高架无轨捷运系统作为替代方案。拟建的无轨捷运系统初步走线全长约4公里，由宝达、经秀茂坪、顺安、顺利、彩云接连近港铁彩虹站的彩虹东。拟建的捷运系统会在专属高架车道行走，不受清水湾道、新清水湾道及彩虹交汇处的交通所影响。由宝达至彩虹东的车程时间约为10分钟。

我们计划在2023年年中完成拟建无轨捷运系统的技术可行性研究，包括计划细节及推展安排。研究会参考内地及海外相关的运输系统，由路政署以现有资源处理。我们会适时咨询公众意见。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0672)

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：

二零二三至二四年度内，运输及物流局将会因应车辆市场的发展变化，继续研究推出车辆维修技工和车辆维修工场强制注册制度。就此，当局可否告知：

1. 相关工作的详情和时间表；
2. 现时对于电动车的维修技工和维修工场有何规管或注册制度，及相关规管或注册制度与一般汽油车的有否不同；及
3. 因应电动车的发展，有否检视电动车维修工场的安全及设备要求，以及维修人员需要具备的技术及专业资格；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须的技术和专业资格？

提问人：邵家辉议员(立法会内部参考编号：30)

答复：

政府在2007年及2015年先后推出「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」，目的是提升本地车辆维修业的整体水平。政府正因应推行两个计划的经验，研究引入车辆维修技工和车辆维修工场强制性注册制度的可行性，以配合汽车技术的发展(包括电动车的维修需求等)，确保市民获得安全可靠的服务，并便利市民选择，同时为业内人士建构可持续发展的专业发展及机会。我们亦通过车辆维修技术咨询委员会(委员会)，就有关事宜与持份者紧密联系。委员会由政府成立，成员包括车辆维修业、学术和培训机构、专业团体及车主会代表，以及其他持份者。

随着政府分别在2021年3月及10月公布香港首份《香港电动车普及化路线图》(《路线图》)及《香港气候行动蓝图2050》(《蓝图》), 电动车越见普及, 并逐渐取代电油及柴油私家车。就此, 政府积极与委员会研究《路线图》、《蓝图》及电动车的发展对车辆维修行业(包括车辆维修技工和车辆维修工场注册制度)的影响。委员会建议在现有车辆维修自愿注册制度下, 增加维修电动车的技工及工场相关的专属服务类别。与委员会及主要持份者的商讨正在进行中, 以期在2023-24年度就注册要求、细节安排和推行时间表提出建议。就此, 政府正积极与各持份者共同推动和支援电动车维修技工的培训, 而职业训练局现正计划设立专门的电动车培训工场, 培训更多合资格的技工以配合电动车行业的发展。政府和委员会亦会同时就引入车辆维修技工和车辆维修工场强制性注册制度进行研究, 并与持份者保持紧密沟通, 以期制订充分考虑上述电动车维修需求等新发展的合适规管框架和时间表。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1602)

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：

运输及物流局于二零二三至二四年度需要特别留意的事项中提出：「继续管理第三方物流服务供应商资助先导计划，鼓励物流业通过应用科技提高生产力」，就此政府可否告知本会：

1. 过去两年，「第三方物流服务供应商资助先导计划」申请中，申请计划总数、成功获批的项目数量和占申请总数的百分比、资助总金额，以及计划是否能协助企业升级换代的成果分别为何？
2. 有否全面检视和优化产业用地的供应策略，如就相关土地用作现代物流发展的可行性作出研究、批出更长的合约年期，以稳定信心，进一步吸引更多长期投资和本地自动化等技术开发？若有，具体详情及时间表为何；若否，原因为何？
3. 有否具体的工作计划或措施，构建完善的智慧物流生态链，利用区块链技术开发整合、连接海陆空「跨领域」的网络供应链数据实时共享系统，以提高交易和服务透明度，提升货物交付的及时性和可靠性，并有效预测客户的需求变化，推动现代化物流业发展，从而提高运营和整体效益？若有，具体详情、涉及预算开支金额，以及时间表为何；若否，原因为何？

提问人：苏长荣议员(立法会内部参考编号：36)

答复：

1. 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月推出总值3亿元的第三方物流服务供应商资助先导计划。先导计划以1:1配对方式实施，向每个合资格第三方物流服务供应商提供

最多100万元资助。政府自今年1月1日起把资助比率提高至2(政府):1(申请人)，以纾缓申请人在推行项目时的现金周转问题。每名申请人最多可获100万元的资助上限维持不变。

截至2023年2月底，先导计划共接获220份合资格申请。管理委员会已批出当中173份申请(即经审批申请的92%)，获批资助总额为1.03亿元，另有32份申请正在处理。先导计划已协助超过150家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。

- 2.及3. 为推动高增值现代物流发展，政府现正咨询香港物流发展局和业界，为物流业制订行动纲领，以期在2023年内就不同方向制订短、中及长期发展策略(包括物流用地的未来用途和规划发展，以及推动物流业更广泛使用智慧物流方案等)，为业界营造有利环境，促进可持续稳健发展。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2677)

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》第105至113段提到关于香港作为国际航空枢纽及国际航运中心的未来发展。就此，当局可否告知本会：

- 请问目前香港国际机场三跑道系统及各项机场基建项目的具体进度为何？三跑道系统预计能否于明年年底完成并启用？
- 机管局积极于东莞发展「香港国际机场物流园」及深化与珠海的航运合作，助力香港把握国家机遇，强化香港的国际航运中心地位。请问「香港国际机场物流园」的具体规划和发展进度为何？香港国际机场未来会在哪层面加强与大湾区内地城市协作？
- 据悉，配合电子商贸蓬勃发展的过路湾高端物流中心已差不多竣工，请问物流中心预计何时能够启用？物流中心启用后会主要处理哪些类型的货物？货处理量预计能够增加多少？
- 《预算案》演辞第108段提及，机管局正计划在机场岛建设新的航空商业园，并与珠海当局探讨在珠海建立航空产业工业园的可行性，请问相关工作的最新进展为何？
- 《预算案》演辞第106段提及，政府正与机管局检视航空业中长期的人手短缺问题，并寻求解决方案。就航空业人手短缺问题，随着香港国际机场与珠海等大湾区内地城市加强合作，当局会否考虑或研究将部分机场的后勤工作，迁移至大湾区内地城市进行，以纾缓航空业人手不足的问题？

提问人：陈祖恒议员(立法会内部参考编号：15)

答复：

为了应付长远的航空交通需求并提升香港国际机场的客货运能力，香港机场管理局(机管局)正推展三跑道系统项目。三跑道系统工程正按计划进行。第三跑道已于2022年11月25日正式启用，标志着三跑道系统项目的一个重

要里程。机管局正全力推展余下工程，包括扩建二号客运大楼、建造T2客运廊、兴建新的旅客捷运系统和高速行李处理系统，以及重新配置中跑道等，目标于2024年完成三跑道系统。

机管局亦与东莞合作发展「海空货物联运」模式，让来自内地的出口货物预先在将于东莞设立的「香港国际机场物流园」进行航空安检、装箱、打板和收货，然后无缝地经海路运送至将于香港国际机场限制区内设立的「空侧海空联运货运码头」，无须重复香港安检程序而直接空运海外。来自海外的货物亦可套用上述相反路线进口内地。这种联运模式会提高跨境航空货物中转的效率，从而促进整个大湾区的进出口贸易发展。机管局于2021年年底利用香港国际机场的现有设施进行先导计划，以确立整套上游和海空联运的操作流程。机管局与东莞市人民政府亦于2023年2月签署合作框架协议，落实和促进两地之间「海空货物联运」模式的长远发展。

为把握跨境电子商贸蓬勃发展带来的商机，机场南货运区过路湾正在发展高端物流中心。过路湾发展项目在2023年落成启用后将提供额外38万平方米的高端物流仓储空间，成为处理跨境电子商贸货物及温控空运转口货物(例如高价药物)的最佳地点。

同时，机管局正与珠海市政府探讨在珠海建设航空产业工业园的可行性，当中涵盖例如飞机维修工程、飞机零部件代工生产和配送，以及飞机工程专业研究等范畴。为配合珠海航空产业工业园的发展，机管局正计划在机场岛上建设新的航空商业园，以创立一个航空业生态系统，提供研发、业务支援及其他服务。

至于航空业人手短缺方面，机管局刚完成新一轮机场人力调查。政府联同机管局在探讨包括业界提出从大湾区内其他地区输入劳工的建议等不同方案的可行性时，会考虑调查结果及业界的意见，目标于今年稍后制订相关措施，以推动航空业界人力资源的可持续发展。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1239)

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) 早前成立的独立监督小组以监督香港铁路有限公司(港铁公司)就资产管理及维修保养制度进行全面检讨的有关进展。

提问人：田北辰议员(立法会内部参考编号：20)

答复：

a)

政府拟议通过合并路政署铁路拓展处及机电工程署铁路科，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。考虑到北部都会区铁路项目的发展，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。

b)

就2022年年底发生的严重铁路事故，香港铁路有限公司(港铁公司)正就其资产管理及维修保养制度进行全面检讨，以确保铁路资产的管理维持高水准。为确保相关检讨工作全面、深入且稳妥，政府已成立独立监督小组，以密切监督港铁公司正进行的全面检讨。

独立监督小组成员来自不同专业领域，会从铁路安全规管角度，密切监督港铁公司就资产管理及维修保养制度进行的全面检讨，包括审视其覆盖范围、检视方法及程序、跟进建议及落实方案等是否合适得宜。小组亦会监督港铁公司全面评估其铁路系统内不同领域的潜在风险，确保港铁公司的维修保养以至营运管理工作与时俱进，包括制定适当的检查及维修保养措施，尤其是加强预防性的维修工作及科技应用。

独立监督小组已展开工作。港铁公司预计于2023年6月完成全面检讨。其后，小组会向运输及物流局局长提交报告，并就铁路安全规管事宜提出建议，以维持香港的铁路服务安全可靠。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1240)

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继续与深圳当局商议拟议跨境铁路项目的规划工作，包括港深西部铁路(洪水桥至前海)、北环线支线，以及优化罗湖管制站及其交通接驳，就此，可否告知本会：

a) 上述各项跨境铁路项目的进展、推展模式、预计造价、最新走线及时间表；

b) 各跨境铁路项目一地两检的详情为何？

提问人：田北辰议员(立法会内部参考编号：21)

答复：

a) 为进一步促进大湾区基础设施互联互通，共同构建「轨道上的大湾区」，港深政府正透过共同成立的「港深跨界轨道基础设施建设专班」(专班)跟进跨境铁路项目，包括港深西部铁路(洪水桥至前海)、北环线支线，以及优化罗湖管制站及其交通接驳事宜的推展工作。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。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，以制订双方同意的建议。

由于上述项目仍有待与深圳进一步研究和讨论，现阶段无法提供预计造价、走线及时间表。

b) 目前只有高铁西九龙站的铁路口岸实施一地两检安排。保安局表示视乎未来跨境铁路项目的规划，在优化现有或建设新的铁路口岸时，香港特区政府会以实施「一地两检」为目标。

完 -

管制人员的答复

(问题编号：1241)

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：

2023至24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，而当中的道路规划及推展工作与元朗及屯门区对外交通有莫大关系。就此，可否告知本会：

a) 以下项目的具体落实时间表、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(元朗至北大屿山段)			
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			

b) 完成a)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预计容车量及行车量 / 容车量比率：

主要道路	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
屯门公路(小榄段)			早繁:	早繁:
			晚繁:	晚繁:
屯门公路(深井段)			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:

- c) 承上题，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：22)

答复：

- a) 有关施工中项目的所需资料表列如下：

	目标 完工日期	道路总长度 (公里)	核准工程预算 (百万元)
T2主干路及 茶果岭隧道	2026年	3.4	16,017.0
中九龙干线	2025年	4.7	42,363.9

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。视乎有关勘测和设计工作的结果及拨款是否获批，有关项目的暂定目标完工日期和预计道路总长度表列如下：

	目标完工日期	预计道路总长度 (公里)
青衣至大屿山连接路	2033年	约6.9
元朗公路(蓝地至唐人新村段) 扩阔工程	2033年	约3.0
十一号干线(元朗至北大屿山段)	2033年	约15.0
屯门绕道	2033年	约10.0
屯门区内主要道路扩建工程 (例如龙富路及海荣路)	2029年至 2031年间 分阶段完成	约2.1
沙田T4号主干路	检视中	约2.3

经咨询发展局后，有关P1公路的资料如下：

	预计完工日期	道路总长度 (公里)	预算开支 (百万元)
大屿山P1公路 (东涌至大蚝段)	2026年	2.5	1,182.06
大屿山P1公路 (大蚝至欣澳段)	2030年	9.5	检视中

- b) a)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。下列主要道路(在2036年)的设计容车量及行车量 / 容车量比率表列如下：

主要道路	设计容车量 (每小时小客车) ^(註1)		行车量 / 容车量比率 ^(註3)	
	拟议项目 完成前	拟议项目 完成后 ^(註2)	拟议项目 完成前	拟议项目 完成后
屯门公路(小榄段)	6 100	6 100	1.2 ^(註4)	1.0 ^(註4)
屯门公路(深井段)	6 100	6 100	1.2 ^(註4)	1.1 ^(註4)
大榄隧道	5 400	5 400	1.2	0.7
汀九桥	6 100	6 100	1.1	0.7 ^(註5)
青屿干线	6 100	6 100	1.1	0.8 ^(註5)

主要道路	设计容车量 (每小时小客车) (注1)		行车量 / 容车量比率 ^(注3)	
	拟议项目 完成前	拟议项目 完成后 ^(注2)	拟议项目 完成前	拟议项目 完成后
元朗公路 (蓝地至唐人新村段)	6 100	8 200	1.1	0.9
北大屿山公路	6 100	6 100	检视中	检视中
屯门—赤鱗角隧道	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： 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。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 3： 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 4： 此数值是屯门公路(小榄段及深井段)巴士专线以外行车线的行车量 / 容车量比率。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 5： 此数值是假设推行中部水域人工岛相关道路项目的行车量 / 容车量比率。

c) 由于拟备 2022 年交通统计年报的交通数据仍在整合，我们只可提供 2019 年、2020 年及 2021 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 (注1)	年份	车辆类别(%) ^(注2)				
		私家车	的士	货车	巴士	电单车
屯门公路(深井段)	2019	47.7	6.6	34.9	8.4	2.4
	2020	48.3	5.4	35.7	7.8	3.0
	2021	48.0	6.7	34.6	7.5	3.2
大榄隧道	2019	45.6	8.3	36.4	8.7	1.2
	2020	47.9	5.2	37.1	8.3	1.5
	2021	45.6	6.0	38.8	7.6	2.0
汀九桥	2019	47.0	8.7	35.2	7.5	1.9
	2020	47.8	5.3	38.2	6.5	2.3
	2021	47.9	7.5	36.0	6.2	2.4
青屿干线	2019	42.6	24.6	23.5	8.0	1.4
	2020	42.2	7.9	39.2	8.2	2.5
	2021	43.8	9.6	36.1	7.1	3.3
元朗公路 (蓝地至唐人新村段)	2019	42.7	9.6	39.7	6.4	1.5
	2020	46.2	7.7	40.2	3.8	2.2
	2021	44.1	7.7	42.4	3.6	2.3
屯门—赤鱲角隧道 (注3)	2019	不适用	不适用	不适用	不适用	不适用
	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

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屯门公路(小榄段)和北大屿山公路, 因此未能提供该两个路段的资料。

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—赤鱲角隧道在 2020 年 12 月通车。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1242)

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。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、东九龙线、南港岛线(西段)及北港岛线的具体进度、推展模式及预计开支如何？

提问人：田北辰议员(立法会内部参考编号：23)

答复：

有关铁路项目的最新进展、预算非经常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	铁路方案已获授权进行，环境影响评估(环评)程序已经完成。运输及物流局与香港铁路有限公司(港铁公司)在2023年2月签订工程项目协议。	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	铁路方案已获授权进行，环评程序已经完成。详细设计已大致完成。	建造成本预算为114亿元(按2015年12月价格计算)。(见注2)	拥有权(见注1)

铁路项目	最新进展	预计开支	推展模式
3. 北环线及古洞站	<p><u>古洞站</u> 铁路方案已获授权进行，环评程序已经完成。详细设计已大致完成。</p> <p><u>北环线主线</u> 详细规划及设计进行中</p>	<p><u>古洞站</u> 建造成本预算为35亿元（按2015年12月价格计算）（见注2）</p> <p><u>北环线主线</u> 建造成本预算为585亿元（按2015年12月价格计算）。（见注2）</p>	拥有权 (见注1)
4. 洪水桥站	详细规划及设计进行中	建设费用预算为41亿元（按2018年12月价格计算）。（见注2）	拥有权 (见注1)
5. 南港岛线（西段）	正因应华富村重建计划及有关地区的人口结构变化进行规划。根据房屋署提供的资料，预计现有居民于2027/28年起陆续由华富村迁移至薄扶林南的接收屋村。待迁移首批居民并清拆有关现址楼宇腾出空间后，相关铁路设施建造工程可随即开展。	检视中	检视中
6. 东九龙线	政府现正探讨以高架无轨捷运系统作为原重型铁路的替代方案，技术可行性研究预计在2023年年中完成。	检视中	检视中
7. 北港岛线	港铁公司现正进一步研究可行方案，以改善项目的设计。	检视中	检视中

注1： 在「拥有权」模式下，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。即使新铁路日后的收益比预期低，政府亦没有义务再向港铁公司提供任何资助。

注2： 政府会因应港铁公司的详细规划及设计进行独立评估，以确定成本估算。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0934)

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：

预算案演辞提及「香港机场管理局已宣布将送出免费机票，旅发局亦向抵港旅客赠送礼物包」。

鉴于近日有传媒报道，中港通关后，大批内地乞丐奇兵来港谋生，扰乱社会治安。当局有否估算「赠送机票」活动将有多少内地乞丐受惠；局方有何措施，做好把关工作，确保受惠措施人士乃受欢迎、真实旅客，避免浪费社会资源？

提问人：谢伟俊议员(立法会内部参考编号：11)

答复：

由香港机场管理局(机管局)赞助的「飞遇世界巨赏」机票送赠计划将向主要客运市场旅客送出约50万张机票，以响应政府的全球宣传活动，藉以加快航空及旅游业的复苏步伐。50万张机票大部分由3间本地航空公司通过其各自渠道在主要客运市场分阶段送出。机票送赠计划于2023年3月1日率先在东南亚市场推出，及后将于内地、东北亚及其他市场进行，为期约6个月。上述计划由机管局赞助，不涉及政府开支。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0951)

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：

司长在演词106段指，政府正与机场管理局检阅航空业人手短缺问题，寻求解决方案。据了解，航空公司正面对地勤人员短缺问题，人手短缺情况更会随客运逐步复常、2024年底三跑系统投入服务进一步加剧。

政府与机场管理局会否研究，透过「限制性」输入大湾区的航空地勤人员政策(抵港国内地勤人员只能在机场范围工作)，解决航空公司地勤人手短缺问题。

提问人： 谢伟俊议员(立法会内部参考编号：28)

答复：

由于疫情严重影响香港航空交通，所以香港航空业人手大量流失，导致业界在目前航空交通复苏时面对人手短缺问题。就此，《2022年施政报告》表示，运输及物流局负责检视运输业(包括航空业)的人力资源情况，并考虑解决方案。为此，香港机场管理局(机管局)刚完成新一轮机场人力调查。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。

政府现正联同机管局探讨不同方案的可行性，包括业界提出从大湾区内其他地区输入劳工的建议，以应付机场前线的人手需求，目标于今年稍后制订相关措施，以推动航空业界人力资源的可持续发展。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0097)

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：

就东九龙高架无轨捷运系统运行项目，政府可否告知本会：

1. 项目规划进展、采用系统、走线、载客量、建造方法、采购和财务方式为何；
2. 有否就上述项目接驳慈云山进行技术性研究；若有而技术性可行，会否接驳慈云山；若技术性不可行，会否考虑独立兴建新线，由竹园上慈云山落彩虹；若否，原因为何；及
3. 会否研究在启德兴建无轨捷运系统，以完善启德跑道区交通配套；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.及2.

由于各种技术上的困难和较不理想的运输表现，因此在东九龙线采用重型铁路模式并非具效益的选项。政府现正探讨以高架无轨捷运系统作为替代方案。拟建的无轨捷运系统初步走线全长约4公里，由宝达、经秀茂坪、顺安、顺利、彩云接连近港铁彩虹站的彩虹东。拟建的捷运系统会在专属高架车道行走，不受清水湾道、新清水湾道及彩虹交汇处的交通所影响。由宝达至彩虹东的车程时间约为10分钟。我们计划在2023年年中完成拟建无轨捷运系统的技术可行性研究，包括计划细节及推展安排。具体来说，该项研究会考虑运输表现、技术可行性及成本效益等各项因素，以检视有关走线及车站位置(包括立法会议员及市民提出的意见)。

3.

土木工程拓展署早前的研究显示，在九龙东日趋完善的道路和铁路基础设施建设，以及便捷公共交通服务的基础上，辅以推展「多元组合」模式的环保连接系统，可切合区内市民的出行需要，畅达地连接毗邻社区，并打造启德发展区成为绿色社区。政府现时正积极推展各项建议措施，包括加强九龙东公共交通服务并采用电动车辆行驶区内新增巴士／专线小巴路线、发展自动行人道网络、行人与单车共用之共融通道和高架园景行人平台，以及在区内设置水上的士站。与此同时，政府亦会继续审视世界各地包括内地绿色智能集体运输系统的最新发展，探讨优化「多元组合」模式环保连接系统的空间，来提升启德发展区内交通运输网络的效能及可持续性。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0098)

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、早上及晚上最繁忙一小时单向的可载客量及载客率为何；
2. 按服务延误类别列出，过去3年各铁路线每年出现延误次数为何；及
3. 请表列出铁路线更换新讯号系统时间表，以及可增加的班次数量为何？

提问者：杨永杰议员(立法会内部参考编号：18)

答复：

1. 根据香港铁路有限公司(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。所要求提供的重铁和轻铁数字分别载于**附件1**及**附件2**。
2. 过去3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宗数表列于**附件3**。
3. 按现时工作计划，荃湾线新信号系统可在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，其后大约每年完成1条铁路线，即整体工程预计在2028至2029年完成。工作计划表列如下：

铁路线	预期投入服务时间
荃湾线	2025-2026
港岛线	2026-2027
观塘线	2027-2028
将军澳线	2028-2029

预计当更换工程完成后，系统的整体可载客量将可提升约10%。

附件1

重铁系统统计数字(注1)

	东铁线	屯马线 (注2)	西铁线 (注3)	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	机场快线 (注4)
2022年											
每月平均乘客量(百万人次)	15.3	19.9	不适用	8.8	20.9	1.8	16.0	23.1	0.3	5.2	0.3
总乘客量(百万人次)	183.5	238.8	不适用	105.1	250.5	21.6	192.0	277.4	3.4	62.7	3.1
可载客量(每平方米站立6人)	62 500	58 800	不适用	67 600	80 000	16 800	71 400	75 000	4 300	42 500	3 200
载客率(每平方米站立6人)	60%	59%	不适用	59%	56%	54%	48%	50%	51%	47%	34%
载客率(每平方米站立4人)	83%	82%	不适用	84%	79%	76%	67%	70%	72%	66%	
最繁忙路段	大围至九龙塘	荃湾西至美孚	不适用	油塘至鲗鱼涌	天后至铜锣湾	金钟至海洋公园	彩虹至九龙湾	深水埗至太子	欣澳至迪士尼	奥运至九龙	青衣至机场
2021年											
每月平均乘客量(百万人次)	16.1	14.1	11.4	9.4	22.9	1.9	17.2	25.3	0.3	5.6	0.2
总乘客量(百万人次)	193.7	169.0	68.3	113.3	275.2	22.9	206.1	303.2	3.3	67.3	2.2
可载客量(每平方米站立6人)	73 300	58 800	不适用	67 600	80 000	16 800	71 400	75 000	4 300	42 500	3 200
载客率(每平方米站立6人)	41%	61%	不适用	64%	60%	55%	56%	70%	39%	55%	25%
载客率(每平方米站立4人)	58%	86%	不适用	90%	84%	77%	79%	98%	55%	78%	

	东铁线	屯马线 (注2)	西铁线 (注3)	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	机场快线 (注4)
最繁忙路段	沙田至 大围	荃湾西至 美孚	不适用	油塘至 鲗鱼涌	天后至 铜锣湾	金钟至 海洋公园	石硤美 至 太子	油麻地至 佐敦	欣澳至 迪士尼	九龙至 香港	青衣至 机场
2020年											
每月平均乘客 量(百万人次)	13.7	4.4	10.4	7.5	18.9	1.5	14.0	21.1	0.1	4.6	0.3
总乘客量(百万 人次)	163.8	52.9	124.4	90.0	226.3	18.0	167.8	253.1	1.4	55.0	3.1
可载容量(每平 方米站立6人)	71 200	45 900	56 200	67 600	80 000	16 800	71 400	75 000	4 300	42 500	3 200
载客率(每平方 米站立6人)	52%	37%	60%	62%	58%	49%	62%	66%	42%	52%	28%
载客率(每平方 米站立4人)	73%	52%	84%	88%	81%	69%	87%	93%	59%	74%	
最繁忙路段	大围至 九龙塘	车公庙至 大围	锦上路至 荃湾西	油塘至 鲗鱼涌	天后至 铜锣湾	金钟至 海洋公园	石硤美 至 太子	油麻地至 佐敦	欣澳至 迪士尼	九龙至 香港	青衣至 机场

注1: 可载容量及载客率指早上最繁忙1小时最繁忙单向路段的有关数字。鉴于疫情影响,上述表列数字以疫情较为缓和的月份所收集到的数据为基础。

注2: 2020年的乘客量指马鞍山线和屯马线一期(于2020年2月14日通车)的乘客量。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。

注3: 西铁线与屯马线一期在2021年6月27日合并为屯马线。2021年的乘客量只计算该年首6个月的数字。

注4: 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。

轻铁系统统计数字(注1)

可载客量及载客率

轻铁路线	早上繁忙时段最繁忙1小时单向可载客量			早上最繁忙路段载客率		
	2020年	2021年	2022年	2020年	2021年	2022年
505	1 613	2 993	2 993	84%	81%	68%
507	2 031	2 544	2 827	81%	81%	74%
507P (注2)	不适用	不适用	212	不适用	不适用	80%
610	1 765	1 995	2 056	93%	98%	80%
614	824	873	1 372	65% (注3)	84% (注3)	70% (注3)
614P	1 091	1 388	1 156			
615	824	998	748	77% (注3)	83% (注3)	85% (注3)
615P	1 091	1 388	1 388			
705	4 000	4 240	4 240	81%	78%	76%
706	4 800	5 088	5 088	63%	72%	85%
751	2 125	2 650	2 857	76%	79%	82%
751P	706	205	398	80%	40%	75%
761P	4 364	4 625	4 240	79%	70%	67%

乘客量(百万人次)

	2020年	2021年	2022年
每月平均乘客量	9.3	11.8	11.0
总乘客量	111.9	141.6	131.7

- 注1: 由于轻铁属开放式系统，一个轻铁车站可能有多条路线途经，因此无法采用评估重铁线载客率的方法，即根据乘客出入车站的记录预测其所选乘的路线，以计算个别轻铁线的实际载客率或乘客量。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。
- 注2: 港铁公司在2022年9月加设507P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、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。

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

年份	原因	东铁线	屯马线 (注)	将军澳 线	港岛线	南港岛 线	观塘线	荃湾线	迪士尼 线	东涌线	机场 快线	轻铁
2022	机件故障	28	12	10	7	2	14	5	1	4	4	16
	人为因素	1	0	1	0	0	2	0	0	3	0	2
2021	机件故障	55	19	13	9	0	12	4	0	9	2	14
	人为因素	0	0	1	0	0	0	2	0	1	2	0
2020	机件故障	11	16	14	5	1	6	11	1	2	1	25
	人为因素	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0	4

注： 数字包括在2020年2月14日屯马线一期通车前及在2021年6月27日屯马线通车前，马鞍山线及西铁线的数字。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0099)

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. 高铁香港段通开至2020年1月停运前，每月提供的班次、连接站点、列车载客量及实际乘客量为何；
2. 高铁香港段复运至今，每月提供的班次、连接站点、列车载客量及实际乘客量为何，以及会否加开班次及重启长途服务；若会，详情为何；若否，原因为何；及
3. 会否考虑推动高铁香港段短途服务「城际化」，即「有车即上」不指定班次乘车，实行增量、提速、降价，便利市民出行；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.及2. 广深港高速铁路(高铁)在2018年9月23日通车。有高铁列车服务直达的长途站点在2019年7月10日由38个增至52个，而短途站点则在2023年1月15日由6个增至9个。长途及短途站点在2023年4月1日分别进一步增加至56个及10个。在高铁于2020年1月30日因疫情而停运前，每天共有66对短途列车及17对长途列车。

在疫情缓和后，高铁短途服务在2023年1月15日恢复，每日提供38.5对列车。在2023年3月11日，广东省长途服务恢复当日，列车班次增至每日51对。跨省长途服务则于2023年4月1日恢复，列车班次进一步增加至每日82对。

高铁自通车至2023年2月在西九龙站的每月乘客量表列如下：

年份 / 月份		来港及离港乘客
2018年	9月	376 137
	10月	1 609 740
	11月	1 467 710
	12月	1 816 502
2019年	1月	1 682 274
	2月	1 761 439
	3月	1 533 498
	4月	1 757 524
	5月	1 657 157
	6月	1 473 949
	7月	1 568 832
	8月	1 166 323
	9月	917 769
	10月	1 038 032
	11月	1 044 371
	12月	1 131 260
2020年	1月	975 897
2023年	1月	257 787
	2月	787 311

短途列车由香港及内地营运商共同营运，长途列车则只会由内地营运商营运。香港铁路有限公司(港铁公司)每列「动感号」列车的可载客量约为580人，而内地高铁列车的可载客量则各有不同。

3. 高铁列车服务陆续恢复后，政府会与港铁公司及内地相关单位探讨各项改善措施，包括「地铁化」的安排等，以进一步便利乘客出行。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0877)

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：

就汽车非法出租或取酬载客方面，政府可否告知本会：

1. 在2022年，当局就打击汽车非法出租或取酬载客而采取的执法行动数目及被法庭定罪后车辆遭扣押并暂时吊销牌照的数目为何；
2. 在2022至2023年度内，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，各项宣传渠道的发放次数、频率、涉及的开支和其成效为何；
3. 有指非法出租或取酬载客活动抢去了不少司机，导致现时公交司机严重短缺，就此，政府在2023至2024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：1)

答复：

1. 香港警务处(警方)一直跟进投诉个案，就涉嫌违反相关法例的个案进行调查，并因应情况制订重点交通执法项目。就此，警方会继续密切监察汽车非法出租或取酬载客的情况，并跟进有关投诉个案，若发现有足够证据会采取适当执法行动。2022年，警方就汽车非法出租或取酬载客个案所采取的执法行动为26宗。运输署在2022年扣留35辆汽车，经法庭定罪后相关车辆牌照被暂时吊销。
2. 除了警方采取行动和执法外，运输署亦已采取多项教育及宣传措施，以免公众无意间乘坐并无有效出租汽车许可证而出租或取酬载客的私家车。这些措施包括通过不同途径进行宣传，例如在网上发放宣传短

片、在电台播放宣传声带、在运输署网站展示出租汽车许可证的样本，以及在公众地方张贴海报。这些工作旨在进一步提高公众对合法出租汽车服务的认识，以及宣传如何通过查看车辆是否具有有效出租汽车许可证，识别已领牌的出租汽车。运输署鼓励市民在出发前向服务营办商查询，或使用运输署网上查询系统查证有关私家车是否已获发出出租汽车许可证。运输署会继续致力宣传，并与警方交换情报，以打击汽车非法出租或取酬载客。政府没有备存不同宣传渠道发放次数及频率的具体资料。

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。

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

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

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2914)

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2023至24年度需要特别留意的事项中，运输及物流局会继续监督制定和落实各项措施，提升的士服务质素，请告知本会：

- 1) 有关工作的计划详情及目标，预计涉及的开支为何；
- 2) 现时的士经营困难，在油价持续高企及保险费飙升的高成本下，还欠缺司机，有部分的士被迫闲置，目前业界经营困难，而油价及保险费在短期内不见得会回落，令业界在提升服务方面困难重重，针对上述问题，政府有何措施协助业界渡过困境？

提问人：易志明议员(立法会内部参考编号：4)

答复：

- 1) 政府检视了的士的整体营运及管理状况，并于早前建议推行一系列改善的士行业发展的措施。这些措施包括引入的士车队管理制度、把的士最高乘客座位数目由5个增至6个，以及就若干与的士司机相关的罪行引入的士司机违例记分制度和两级制罚则。当中，拟议的车队牌照制度可鼓励业界通过专业的车队管理，为车队中的的士提供更好的维护和管理，同时更有效地管理的士司机的表现和质素。政府现正拟订相关法例修订的细节，并会适时将立法建议一并提交立法会审议。
- 2) 经咨询财经事务及库务局、商务及经济发展局和香港金融管理局(金管局)后，本局就问题第(2)项答复如下。

政府一直密切监察的士业界的营运情况，并采取不同措施纾缓业界的经营困难。鉴于的士营运成本上升，但咪表及车租收入则受疫情影响而减少，新的士收费自2022年7月17日起实施。据观察所得，各类型的士营运的财务状况自上一次加价后普遍得以改善。

此外，因应2019冠状病毒病疫情对本地客运业界的影响，政府自2020年起通过多轮「防疫抗疫基金」¹推出一系列纾缓措施，为的士业界提供财政支援(包括一笔过非实报实销补贴和燃料补贴)，以协助业界渡过难关。

与此同时，金管局和银行业在2022年10月决定再度延长「预先批核还息不还本」计划至2023年7月底。针对的士业面对的挑战，金管局和银行业亦推出多项支援措施，包括在处理的士营办商用于购置新车的再融资申请时提供更大弹性，以及按审慎风险管理原则处理以个人名义叙造的的士贷款的「还息不还本」及展期要求。金管局亦继续鼓励银行按照个别借款人情况，积极考虑延长现有的士贷款年期至30年。另一方面，财政司司长在《2023至24财政年度政府财政预算案》宣布，「中小企业融资担保计划」下各项担保产品的申请期限由2023年6月底延长至2024年3月底。上述计划可协助的士营办商应对资金周转压力，改善财政状况。

至于的士保费水平的问题，政府认为必须从源头入手，包括提升的士安全水平，鼓励的士车主 / 车行应用科技改善驾驶安全，并聘请驾驶记录良好的司机，从而减少交通意外及索偿金额。上文第(1)项所载的拟议车队牌照制度有助鼓励的士业界应用科技减少交通意外，并吸引更多愿意采用现代化管理工具的营办商提供的士服务，从而提升的士服务质素和安全。

最后，为吸引更多新人投身的士行业，政府由2020年10月1日起放宽申请商用车辆(包括的士)驾驶执照的申请资格，由原先申请人必须持有有效私家车或轻型货车的驾驶执照最少3年，缩短为最少1年。此外，运输署亦由2020年2月14日起优化的士笔试，包括调整考核内容、试题数目和及格标准，使考核更能切合实际需要，以吸引更多有意投身的士服务的新人入行，纾缓的士业界人手不足的问题。

随着疫情稳定，政府放宽社交距离措施，大部分公共交通工具的乘客量已经回升。我们相信的士营办商的业务会逐渐改善。

- 完 -

¹ 「防疫抗疫基金」下措施的财政影响，并不在《拨款条例草案》或政府一般收入帐目预算的范围内。

管制人员的答复

(问题编号：2915)

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2023至24年度需要特别留意的事项，运输及物流局会继续研究推出车辆维修技工和车辆维修工场强制注册制度，请政府告知本会：

- 1) 2022年自愿车辆维修技工和车辆维修工场的登记数目，占总技工人数及工场数目的百分比为何；
- 2) 政府研究推出车辆维修技工和车辆维修工场强制注册制度已多年，现时又因应电动车的发展而再研究，有关研究的时间表及计划何时完成，研究涉及的开支为何；
- 3) 知悉政府正就兴建多层式车辆维修工场进行顾问研究，有关研究的进度为何，预计首个多层式车辆维修工场何时落成及地点为何？

提问人：易志明议员(立法会内部参考编号：5)

答复：

- 1) 2022年，注册车辆维修技工人数及注册车辆维修工场数目分别为8 284人及2 024间，占车辆维修技工总人数及车辆维修工场总数的百分比分别为80.4%及72.7%。
- 2) 政府已推出「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」，目的是提升本地车辆维修业的整体水平。政府正因应推行两个自愿注册计划的经验，研究车辆维修技工和车辆维修工场强制性注册制度的可行性，以配合汽车技术的发展(包括电动车的维修需求等)，确保市民获得安全可靠的服务，并便利市民选择，同时为业内人士建构可持续发展的专业发展及机会。我们亦通过车辆维修技术咨询委员会(委员会)，就有关事宜与持份者紧密联系。委员会由政府成立，成员包括车

辆维修业、学术和培训机构、专业团体及车主会代表，以及其他持份者。就此，一项涉及约270万元开支的顾问研究会在2023年进行，以借鉴其他司法管辖区的做法，并就电动车维修自愿注册的技术细节及规定向政府和委员会提供意见，以期在2023-24年度就注册规定、细节安排和推行时间表提出建议。政府和委员会亦会同时就引入车辆维修技工和车辆维修工场强制性注册制度进行研究，并与持份者保持紧密沟通，以期制订充分考虑上述电动车维修需求等新发展的合适规管框架和时间表。

- 3) 机电工程署(机电署)已经与香港生产力促进局合作,就多层式车辆维修工场建筑物的设计,以及在香港以外不同司法管辖区设置该等工场的相关经验,进行首阶段基准顾问研究。首阶段基准顾问研究在2021年9月完成。机电署现正进行第二阶段顾问研究,探讨首阶段所归纳的设计方案是否能应用于香港,并制订一套有关多层式建筑物的一般设计指引,以供参考之用。我们已邀请专业团体成员、车辆维修组织、交通营办商、司机团体和物业管理机构组成行业参与工作小组,以听取其对多层式建筑物的设计要求、技术细节和运作模式的意见。第二阶段顾问研究预计将于今年内完成。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2920)

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2023至24年度内，运输及物流局将会继续与香港物流发展局和业界组织合作，制定和落实短、中及长期措施及计划，以推动和支援现代物流发展，请当局告知本会有关工作的详情、进度及落实措施时间表，预计涉及的开支为何？

自2014年先后发表「提升香港作为国际航运中心地位」顾问研究及香港港口发展策略研究后已接近十年，当局会否考虑再进行相关研究；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：10)

答复：

《2022年施政报告》提及，运输及物流局现正征询香港物流发展局及业界的意见，携手制订行动纲领，以期在2023年内循以下3个方向制订短期、中期和长期发展策略—透过结合空运、海运和陆路运输加强多式联运，以促进香港在大湾区及以外地区物流链的关键角色；发挥我们在处理高价值货物的优势以推动高端、高增值物流服务的发展；以及鼓励物流业界更广泛使用智慧物流方案去透过科技提升竞争力。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。

《2023至24财政年度政府财政预算案》宣布，为进一步推动香港国际航运中心的发展，运输及物流局将成立专责小组，联同香港海运港口局及高端航运服务业界代表，在2023年年底或之前就各项策略提出行动纲领，包括提升船舶融资、海事保险、海事仲裁和船舶管理等业务，让香港成为全球领先的高端航运服务市场。政府已预留2,000万元，加快推动相关策略研究，并会与业界紧密合作，以制订行动纲领和进行研究，我们有更多详情后便会公布结果。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2921)

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2023至24年度，运输及物流局将会继续完善「多式联运」，以及推动大湾区货物及物流信息的互联互通，有关工作的计划及涉及的开支为何？

提问人：易志明议员(立法会内部参考编号：11)

答复：

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机场及港口畅通无阻地转运到世界各地。

《2022年施政报告》提及，运输及物流局现正征询香港物流发展局及业界的意见，携手制订行动纲领，以期在2023年内制订短期、中期和长期发展策略，除发挥我们在处理高价值货物的优势以推动高端、高增值物流服务的发展，以及鼓励物流业界更广泛使用智慧物流方案去透过科技提升竞争力外，亦会透过结合空运、海运和陆路运输加强多式联运，以促进香港在大湾区及以外地区物流链的关键角色。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。

同时，我们会继续完善各项多式联运的措施，包括香港机场管理局于无须动用政府资源下正在发展的香港国际机场与东莞之间的海空货物联运转运。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2922)

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：

就推动物流业方面，请告知本会：

- 1) 为鼓励物流业通过应用科技提高生产力，政府推出第三方物流服务供应商资助先导计划，有关计划的最新申请情况，包括申请及获批参与机构数目及每机构平均获得的资助；未能获批的机构数目和原因为何；
- 2) 在2023至24年度，运输及物流局有何措施鼓励更多物流企业参与计划，以加快香港迈向智慧物流的步伐？
- 3) 土地供应不足窒碍物流业的发展，为满足社会对房屋的需求，政府近年不断收回短期租约土地及棕地，但又没有替代土地提供，导致不少从事与物流相关业务的经营商被迫结业，影响整个物流供应链，运输及物流局表示在2023至24年度会继续与相关部门共同物色合适土地，研究用作现代物流发展的可行性，有关工作的详情及涉及的开支为何？

提问者： 易志明议员(立法会内部参考编号：12)

答复：

1)及2)

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月推出总值3亿元的第三方物流服务供应商资助先导计划。先导计划以1:1配对方式实施，向每个合资格第三方物流服务供应商提供最多100万元资助。政府自今年1月1日起把资助比率提高至2(政府):1(申请人)，以纾缓申请人在推行项目时的现金周转问题。每名申请人最多可获100万元的资助上限维持不变。

截至2023年2月底，先导计划共接获220份合资格申请。在这些申请中，管理委员会已批出154家企业的173份申请，获批资助总额为1.03亿元(即每家企业平均获得大约67万元)，另有32份申请正在处理和15份申请不获接纳。在审批申请时，管理委员会考虑申请企业是否合资格、预算是否合理，以及申请企业拟采用的技术方案对提升生产力及营运效率是否有效。

为进一步鼓励物流业应用科技及智慧方案升级转型，政府会继续联同业界组织推行各项措施加强宣传，通过不同渠道和宣传活动推广先导计划。

3)

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。我们正就葵青区内两幅具现代物流发展潜力的用地进行可行性研究。同时，政府亦已在北部都会区预留土地兴建现代物流设施，包括在洪水桥新发展区约37公顷的用地，以满足业界的发展需要。在2023-24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：2923)

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2023至2024年度，运输及物流局将会与相关部门跟进与港口有关的事宜，就此，请告知本会：

- 1) 随着本地船只数目不断增加，避风塘内的停泊位需求殷切，由于船只之间距离太近而易于发生碰撞，就检讨避风塘泊位的供求研究进展为何；
- 2) 船只数目的增加，亦增加船舶维修服务的需求，但现时可供船厂租用的短期租约水位用地，往往重新招标后又被用作利润较高的泊船服务，在提供更多水位供船厂发展的工作进度为何；及
- 3) 有海上业界指近年政府减少对航道和港池进行疏浚工程，影响船只的航行，就此，政府在2022年进行的疏浚工程进度及计划在2023年进行的疏浚工程详情为何？

提问人：易志明议员(立法会内部参考编号：13)

答复：

- 1) 政府致力确保香港水域内有足够的避风泊位，供本地船只在台风袭港期间或恶劣天气下停泊，以保障船只和船上人员安全。海事处定期评估本地船只在台风吹袭时可使用的避风泊位面积的现有及预计供求情况。上一次评估报告在2017年6月发表，涵盖2015年至2030年的泊位情况。海事处随后在2021年委托香港理工大学进行新一轮《避风塘面积需求评估》，预计2022年至2035年香港避风泊位面积的供求情况。评估工作已于2022年12月完成，预计现时至2035年全港避风泊位面积整体供应足够应付本地船只的需求。评估结果已于2022年12月向本地

船只咨询委员会汇报，有关报告亦于2023年1月上载至海事处网页，供市民参阅。

- 2) 现时，船厂用地的短期租约条款订明有关用地只可用作船或艇的制造及 / 或修理用途。为加强监察这些短期租约用地的用途，地政总署与海事处会按需要进行联合实地视察，确保用地的使用符合租约条款。
- 3) 海事处在香港水域的主要水道和航道进行海道测量，以监察水深变化，以免影响船只航行安全。如有需要，海事处会向土木工程拓展署提出个案，以供该署考虑计划进行维护疏浚工程。经查阅海事处的个案记录，2021年及2022年正进行或计划中的维护疏浚工程项目分别有3个及2个。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1606)

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：

纲领显示，海空交通及物流发展预算开支仅为2.978亿港元，虽然高于上年度的修订预算，但较上年度原来预算减少25.6%，也低于2021-22年度的实际开支。该纲领的宗旨包括维持和进一步发展香港的国际及区域航空中心地位，维持香港港口的竞争力，让香港经济能持续增长和应付贸易需求，以及巩固香港作为亚洲首选国际运输及物流枢纽的地位。

就此，可否告知：应如何提高效率，以确保有限预算开支情况下全面履行相关职能，满足发展所需；本年度财政预算案将就提升高端航运服务、推动航运智能化和数字化发展及推进粤港澳大湾区及国际航运界的交流协作等内容，提出四项行动纲领，政府推行这些纲领的相应开支具体如何安排；此外，预算案中提到预留二千万港元，用以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，此二千万港元预留有否列入今年度的财政拨款内？

提问人：严刚议员(立法会内部参考编号：4)

答复：

政府会继续维持和进一步发展香港的国际及区域航空中心地位，措施包括确保香港继续履行相关国际义务和符合相关国际标准，提供足够的机场客货运处理能力以应付需求，并维持高水平的民航管理，以及持续扩展安全的航空服务，以连接本港与世界各地，满足客货运需求；巩固香港作为国际海运中心的地位；促进海运安全和确保在香港注册的船只或在其他地方注册的来港船只，继续符合相关国际标准；维持香港港口的竞争力，让香港经济能持续增长和应付贸易需求；以及巩固香港作为亚洲首选国际运输及物流枢纽的地位。

为进一步推动香港国际航运中心的发展，运输及物流局将成立专责小组，联同香港海运港口局及高端航运服务业界代表，在今年年底或之前提出行动纲领，涵盖以下各项策略：

- (a) 提升船舶融资、海事保险、海事仲裁和船舶管理等业务，让香港成为全球领先的高端航运服务市场；
- (b) 助力全球海运和港口业务向零碳排放转型；
- (c) 推动航运智能化和数字化发展；以及
- (d) 推进粤港澳大湾区及国际航运界的交流协作。

推行上述策略所涉及的开支，将视乎专责小组所制订的个别政策措施而定。

同时，政府已预留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。2023-24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。

- 完 -

审核2023-24年度
开支预算

答复编号

TLB099

管制人员的答复

(问题编号：1113)

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：

请局方提供，自去年九月下旬，实施入境「0+3」免酒店检疫安排开始，机场航班及客运量与2018年同期比较，升跌情况如何？

	2022年至23年		跌幅	2018年	
客运量	9月			9月	
	10月			10月	
	11月			11月	
	12月			12月	
	2023年		跌幅	2019年	
	1月			1月	
	2月			2月	
	2022年至23年		跌幅	2018年	
航机架次	9月			9月	
	10月			10月	
	11月			11月	
	12月			12月	
	2023年		跌幅	2019年	
	1月			1月	
	2月			2月	

	2022年至23年		跌幅	2018年	
航点	9月			9月	
	10月			10月	
	11月			11月	
	12月			12月	
	2023年		跌幅	2019年	
	1月			1月	
	2月			2月	

提问者：姚柏良议员(立法会内部参考编号：20)

答复：

下表载列香港国际机场在2022年至2023年度各个月份的客运量及航机架次资料，并与2018年至2019年度同期比较：

	2022年至23年		跌幅	2018年	
客运量 (‘000)	9月	525	90.6%	9月	5 566
	10月	757	87.7%	10月	6 176
	11月	1 048	82.5%	11月	5 995
	12月	1 603	75.5%	12月	6 528
	2023年		跌幅	2019年	
	1月	2 065	68.1%	1月	6 479
	2月	2 143	63.6%	2月	5 879
	2022年至23年		跌幅	2018年	
航机架次	9月	11 672	65.4%	9月	33 722
	10月	12 584	65.5%	10月	36 516
	11月	13 657	61.5%	11月	35 451
	12月	15 777	57.5%	12月	37 104
	2023年		跌幅	2019年	
	1月	16 215	55.6%	1月	36 534
	2月	16 305	49.7%	2月	32 436

注：2023年1月至2月航空交通量的统计资料只属临时数字。

至于按年统计的航点数目资料，香港国际机场在2022年连接153个航点，较2019年的220个减少30%。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1115)

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：

当局将完善飞机租赁税务优惠制度，力争将香港打造为飞机租赁及服务中
心，容许就购置飞机的开支扣税，请问涉及的相关开支为何，当局会否考
虑，提供其他的税务优惠，以推动航空业的发展。

提问人：姚柏良议员(立法会内部参考编号：24)

答复：

政府在2017年推出飞机租赁税务优惠制度(飞机租赁税制)，为全球飞机出
租商在香港提供媲美其他地方的利得税优惠。为进一步将香港打造为飞机
租赁及服务中心，政府将推出一系列措施完善飞机租赁税制，以加强竞争
力。政府已就建议优化措施咨询业界，包括容许就购置飞机的开支，以及
支付予香港以外地区融资人的利息开支扣税。我们相信这些优化措施将吸
引更多飞机租赁公司落户香港。

优化措施不会涉及任何额外开支。假如飞机租赁税制经优化后能加强业界
在香港落户发展，这或会为本港带来额外税收和经济收益。

至于航空业的整体发展，我们会继续与香港机场管理局及飞机出租商保持
紧密联系，并因应业界需要考虑任何其他适当措施，以巩固和加强香港作
为国际航空枢纽的地位。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2675)

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：

香港是国际航空枢纽，但受疫情影响，枢纽地位受到严峻挑战，就预算案中，当局提出多项有关提升国际航空枢纽之建议，请告知本会：

1. 机管局有关减免机场费用之详情及预算
2. 为复办或新开办航线提供诱因之详情及预算
3. 机管局举办大型推广活动的详情及开支
4. 当局有何措施，以处理航空业的人手短缺问题

提问人：姚柏良议员(立法会内部参考编号：22)

答复：

1. 疫情令香港国际机场的航空交通大幅减少，严重影响航空界的业务。因此，香港机场管理局(机管局)会继续豁免和宽减若干机场费用，以减轻疫情对机场社区带来的营运压力。这些费用减免不涉及政府开支。
2. 为恢复香港国际机场的航空连系，机管局一直积极鼓励航空公司复办来往香港的航班。具体而言，机管局自2022年12月起推出早鸟着陆费回赠计划，以提供财政诱因加快香港国际机场的客机复常。有关计划不涉及政府开支。
3. 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」机票送赠计划，把其向3间本地航空公司购买的约50万张机票，透过该些公司赠予主要客运市场旅客，以响应政府的全球宣传活动。针对消费者的宣传推广活动亦会经互联网及社交媒体在特定亚洲市场举办。另外，今年夏天亦会向香港居民送出8万张机票。该项计划不涉及政府开支。

4. 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。这些措施包括举办香港国际机场招聘活动、由机管局推出「人手共享」先导计划、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，以及通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。

此外，香港国际航空学院将与内地相关航空培训院校合作，在今年上半年推出「大湾区青年航空业实习计划」，首年名额为450个，互派实习生到香港国际机场及大湾区内其他机场实习，以促进香港和大湾区航空业长远的人才发展。

另一方面，机管局刚完成新一轮机场人力调查。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。政府正联同机管局探讨不同方案的可行性，包括业界提出从大湾区内其他地区输入劳工以应付机场前线人手需求，目标于今年稍后制订相关措施，以推动航空业界人力资源的可持续发展。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2676)

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：

就香港机场融入国家发展大局，发挥枢纽角色，请当局告知本会

1. 海天中转大楼将于今年年中启用，请告知该大楼每日最高的承载人数，以及预估码头的使用率；
2. 机管局正计划在机场岛建设新的航空商业园，请简介航空商业园的规模、用途及相关预算；
3. 有关当局与珠海建立航空产业工业园的初步构思；
4. 香港机场与珠海机场的合作进展为何？

提问人：姚柏良议员(立法会内部参考编号：23)

答复：

香港机场管理局(机管局)现正发展海天中转大楼，预计大楼于2030年起每年可接待约300万名旅客。

同时，机管局正与珠海市政府探讨在珠海建设航空产业工业园的可行性，当中涵盖例如飞机维修工程、飞机零部件代工生产和配送，以及飞机工程专业研究等范畴。为配合珠海航空产业工业园的发展，机管局正计划在机场岛上建设新的航空商业园，以创立一个航空业生态系统，提供研发、业务支援及其他服务。上述发展项目由机管局出资承担，不涉及政府开支。

至于香港国际机场与珠海机场的合作，机管局与珠海市政府在2022年11月签署谅解备忘录，双方同意致力开通「经珠港飞」(即通过港珠澳大桥陆路接驳实现「空—陆—空」直通客运服务)、发展港珠国际航空货运业务、推动建设高端航空产业工业园，以及积极商议机管局入股珠海机场等。机管局会继续与珠海就上述计划紧密合作。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0428)

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「海事人才培养资助计划」，请告知本会：

1. 截至2023年1月，本地海事律师数量；以及有否评估香港目前欠缺多少名海事律师？如有，详情为何？
2. 计划包括多少个项目、内容及相关开支，以及预计经计划培训所得的本地海事律师数量；
3. 负责计划的人手编制、职级及相关开支。

提问人：容海恩议员(立法会内部参考编号：18)

答复：

1. 根据香港大律师公会及香港律师会资料，截至2022年12月底，本港共有超过12 000名执业大律师及事务律师。我们并无有关海事律师的统计数字。
2. 海事人才培养资助计划旨在鼓励参与公司为有志投身海事法律工作的青年提供见习培训，以培育更多本地海事律师，支援本港的高增值海运服务。每间参与公司每年可获资助不高于50万元，初步估计首年参与计划的见习生不多于20名。
3. 推行该项计划的工作将由现有资源承担，并无分项数字。

- 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： (1) 规划及发展事宜
管制人员： 运输署署长 (罗淑佩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

香港泊车位长期不足，纲领(2)指出政府将继续监督在「一地多用」原则下，在合适的「政府、机构或社区」设施和公共休憩用地项目中加设公众停车场。就此可否告知本会：

- (1) 未来两年会在「一地多用」的原则下，计划在政府设施和公共休憩用地内兴建多少个停车场？
- (2) 此项工作涉及的人手编制及开支为何？

提问人：陈振英议员(立法会内部参考编号：34)

答复：

- (1) 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。

当中有数个项目已经动工，包括：

- 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；
- 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；
- 将军澳中医医院发展项目；
- 观塘综合发展项目；

- 四美街地区休憩用地、体育馆及公众停车场；以及
- 重建元朗大球场—拆卸及主要建筑工程。

安达臣道石矿场(地盘G2)联用大楼的项目亦快将动工。

至于其他项目，包括粉岭第11区新界东文化中心；深水埗钦州街西休憩用地及公众停车场；以及将军澳第66区市镇公园及公众停车场，政府计划于2023立法年度内就该等项目征求立法会批准拨款。

- (2) 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。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0474)

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

问题：

就政府为的士业界提供百分百担保贷款，而鼓励更换电动的士方面，政府可否告知本会：

1. 有关计划申请，审批程序为何；
2. 预计可更换多少轮的士；
3. 平均每个申请可获贷款额多少；偿还款期期限为何；
4. 除了担保计划，政府在东涌及将军澳各安装电动的士专用快速充电桩，有关进展及详情为何；
5. 承上题，政府有否考虑在其他地区也新增电动的士专用快速充电桩，为日后电动的士递增的需求，如会，详情为何；如否，详细为何。

提问者：陈克勤议员(立法会内部参考编号：25)

答复：

1. 正如2023-24年度《财政预算案》所宣布，政府建议为的士业界提供百分百担保贷款计划(担保贷款计划)，以鼓励的士车主将其的士替换为纯电动的士。政府正与香港按证保险有限公司(担保贷款计划的管理机构)紧密合作，拟订计划的详细安排及进行相关筹备工作，并会在稍后公布详情。
2. 担保贷款计划旨在鼓励的士车主将现有的士替换为纯电动的士。尽管2022年《施政报告》宣布，政府的目标是在2027年年底引入3 000辆电动的士，我们未有就担保贷款计划接获的申请数目设定具体目标，因为是否申请受多项因素影响(例如的士车主的财务状况、其现有的士

的车龄和状况等)。政府建议为担保贷款计划提供总数64亿元的承担额，应足够让全港18 163辆的士申请贷款一次。

3. 建议的最高贷款额为每辆纯电动的士的实际售价，上限为35万元。如借款人就购买纯电动的士一事亦申请了新能源运输基金的资助，最高贷款额将为有关纯电动的士的实际售价减去借款人在新能源运输基金下可获得的资助，贷款上限为35万元。建议的最长还款期为10年，由贷款机构首次发放贷款起计。

4.及5.

关于问题的第4及第5部分，经征询环境及生态局意见后，我们的回复如下。

政府已委聘承办商在大屿山，以及稍后在西贡区，为电动的士提供快速充电服务，预计不少于10个相关的充电器（位置请见下表）将在2023年年中开始分阶段投入服务。

地区	位置	充电桩数目
大屿山		
东涌	东涌海滨路，东涌发展码头的士站	2
东涌	逸东村2号停车场	2
昂坪	昂坪的士站	2
梅窝	银石街，梅窝市政大厦对面的士站	1
西贡区		
西贡	翠塘花园侧灰窑里的士站	1(最多)
西贡	赛马会濠西洲公众高尔夫球场停车场	2(最多)
北潭涌	北潭涌郊野公园的士站	2(最多)
将军澳	将军澳工业邨的士及小巴士站	2(最多)
将军澳	健明村停车场	2(最多)

此外，政府正在全港各区物色合适的位置为电动的士提供快速充电服务，以建立一个完善的电动的士充电服务网络，推动的士电动化。政府亦探讨利用现有商业营运的快速充电设施便利电动的士充电，并鼓励商业营运者拓展公用快速充电网络。另外，政府正研究在中长期逐步把部分现有的加油站转型为快速充电站，供不同类型的车辆充电，包括电动的士，预计于2023-24年度内开始为首个油站转型为快速充电站的用地进行招标。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2045)

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

问题：

就现时港铁东铁线，新增至金钟站，由12卡车改为9卡车的情况下，政府可否告知本会：

1. 繁忙及非繁忙平均班次数目为何；
2. 东铁的设计载客量及实际载客量为何；
3. 服务延误次数及其时间为何；
4. 机件故障及人为因素造成的事故数目及其详情为何。

提问人： 陈克勤议员(立法会内部参考编号：28)

答复：

1. 东铁线过海段通车后，东铁线在2022年的列车平均班次载于下表：

时间	2022年东铁线列车平均班次 (分钟)(注)
繁忙时间	2.7 – 3.2
非繁忙时间	5.8 – 8.0

注

- (1) 数字包括该铁路不同路段的列车班次。

(2) 因应政府实施2019冠状病毒病疫情防控措施，罗湖站及落马洲站分别在2020年2月4日至2023年1月8日及2020年2月4日至2023年2月6日暂停服务。上述数据指的只是上水站与金钟站之间的列车班次。

2. 在新讯号系统下，东铁线设计载客量是每小时单向82 500人次(以每平方米站立6人计算)。而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。东铁线现时可载客量为62 500人次(以每平方米站立6人计算)。在2022年，东铁线在早上最繁忙一小时的最繁忙路段(即大围至九龙塘)的载客量为37 700人次。

3.及4.

在2022年由属香港铁路有限公司控制范围之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：

原因	事故宗数
机件故障	28
人为因素	1

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0204)

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

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。(政府于2020年1月1日起优化补贴计划，请按计划优化前和优化后分别列出)
2. 没有领取津贴的数目为何?(请按年份分别列出。)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. 可否提供资料，现时以个人八达通申领补贴计划所百分比为何？

提问人：陈恒镛议员(立法会内部参考编号：5)

答复：

1. 公共交通费用补贴计划(补贴计划)最初于2019年1月1日推出，其后于2020年1月1日加以优化。优化计划后，补贴计划的补贴比率由四分之一提升至三分之一，而每月补贴金额上限则由300元提高至400元。为了让更多市民在2019冠状病毒病疫情期间受惠于补贴计划，政府推出特别措施，由2020年7月1日至2021年12月31日及2022年5月1日至2023年10月31日，暂时将补贴计划的每月公共交通开支水平由400元放宽至200元，并由2021年4月1日至2021年12月31日及2022年5月1日至2023年10月31日，将每月补贴上限暂时由400元提高至500元。补贴金额、受惠

人数及每月的人均补贴金额按年份(补贴计划优化前和优化后)表列如下:

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 (补贴计划优化前)	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

在补贴计划优化前和优化后,按每月补贴金额划分的受惠人数表列如下:

每月补贴金额	每月平均受惠人数 (计至最接近的千位)			
	2019年 (补贴计划优化前)	2020年	2021年	2022年
0.1元-100.0元	1 583 000	1 291 000	1 756 000	1 327 000
100.1元-200.0元	438 000	490 000	837 000	625 000
200.1元-300.0元	117 000	148 000	293 000	226 000
300.1元或以上	不适用	49 000	108 000	91 000

- 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2022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(截至10月) ^(注)	212 000

注：

2022年11月或以后的补贴，在2023年3月初仍可领取，故上表并没有包括有关数字。

3. 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

补贴计划在2022-23年度的预算经常开支(扣除预算补贴金额)为3,820万元。

4. 在2022年，约有32%合资格领取补贴的市民使用个人八达通申领补贴。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0205)

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

问题：

香港水上的士于2021年启航，请问：

1. 各航线的乘客量为何？此乘客量是否符合预期？
2. 当局有否措施以提高市民及游客使用水上的士？
3. 有否措施以致力渡轮公司降低营运成本？

提问人：陈恒镛议员(立法会内部参考编号：6)

答复：

1. 水上的士是一项休闲服务，主要属观光及旅游性质。水上的士在2021年7月1日投入服务，在2019冠状病毒病疫情期间，逢星期六提供一个航班经尖沙咀东(尖东)来往红磡与中环(红磡-中环航线)。为配合西九文化区M+博物馆开幕，渡轮营办商在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航班经西九龙来往中环与尖东(中环-尖东航线)。然而，由于在2022年年初出现第五波疫情而政府推出相关社交距离措施，水上的士先后自2022年1月16日及2月9日起，暂停该两条航线。随着疫情缓和而社交距离措施逐步解除，红磡-中环航线自2022年5月21日起恢复服务，而中环-尖东航线则自2023年1月14日起调整为逢星期六开出两班，经湾仔和中环往返尖东与西九龙。

自水上的士投入服务以来，截至2023年2月底，两条航线的总乘客量为9 331人次。我们预计，在社会复常及全面通关后，对水上的士的需求

将随着游客数目回升而逐渐增加。运输署和水上的士服务营办商将继续密切监察情况，适时调整服务水平，以满足乘客的需求。

2. 运输署一直积极与水上的士服务营办商、西九文化区管理局(西九管理局)及香港旅游发展局(旅发局)合作推广水上的士，包括在西九文化区设立显眼的指示牌，以及在营办商、运输署、西九管理局及旅发局的网站发放水上的士的服务资料。政府会继续研究可行措施，协助营办商推广水上的士服务。
3. 为协助渡轮服务降低营运成本，政府已推行多项措施，包括发还码头租金、按照长者票价优惠计划豁免渡轮服务的船只牌照费，以及准许渡轮营办商分租码头的地方作商业用途。水上的士服务营办商亦符合资格受惠于上述措施。此外，鉴于第五波疫情下公共交通营办商面对严峻的经营环境，政府运用第六轮防疫抗疫基金及在2022「保就业」计划^注下推出多项一次性纾困措施。在有关措施下，水上的士服务营办商可在2022年2月至9月的8个月期间获发还四成燃料支出作为补贴；就每艘船领取一笔过3万元非实报实销补贴；以及在2022年5月至7月的3个月期间获发放政府向雇主提供的工资补贴。

注：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：0206)

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

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。

提问人：陈恒镛议员(立法会内部参考编号：7)

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。

自2019年基金实施以来，各巴士专营权的基金帐户提存及结余情况表列如下：

2019年

专营权 ^(註1)	2019年 存入款项 (千元) ^(註2)	2019年 提取款项 (千元)	2019年 基金结余 (千元)
	[A]	[B]	[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	8.3	0	8.3

2020年

专营权 ^(註1)	由2019年 结转的 基金结余 (千元)	2020年 存入款项 (千元) ^(註2)	2020年 提取款项 (千元)	2020年 基金结余 (千元) [D] = [A] + [B] - [C]
	[A]	[B]	[C]	[D]
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	8.3	9	0	17.3

2021年

专营权 ^(註1)	由2020年结转的基金结余(千元) [A]	2021年存入款项(千元) ^(註2) [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	17.3	0.4	0	17.7

2022年

专营权 ^(註1)	由2021年结转的基金结余(千元) [A]	2022年存入款项(千元) ^(註2) [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	17.7	0.2	0	17.9

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)

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)。

2. 纾缓作用程度取决于基金结余的多寡，以及个别专营权的加价次数及幅度。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：
- (a) 城巴(专营权1)和新巴在2019年1月20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分别由9.9%下降至7.0%，以及由9.9%下降至5.6%；
 - (b) 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%；
 - (c) 龙运在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
 - (d) 城巴(专营权2)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。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0209)

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

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) 行走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每天行走相关隧道的路线数目，每天班次数目，以及
- (3) 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。

提问人：陈恒镛议员(立法会内部参考编号：10)

答复：

(1)及(2)

过去3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	专营巴士		专线小巴		居民巴士	
		路线数目	每日班次数目	路线数目	每日班次数目	路线数目	每日班次数目
海底隧道	2020	32	3 978	1	26	6	150
	2021	32	3 940	1	26	7	95
	2022	31	3 228	1	26	6	89
东区海底隧道	2020	23	1 915	2	35	6	24
	2021	24	1 968	2	35	8	101
	2022	24	1 746	2	35	4	90
西区海底隧道	2020	34	2 781	0	0	31	309
	2021	40	3 107	0	0	32	319
	2022	45	2 862	0	0	30	283
狮子山隧道	2020	30	2 970	8	448	7	63
	2021	30	3 096	7	264	9	127
	2022	30	2 840	7	279	8	122
大老山隧道	2020	35	3 380	0	0	15	212
	2021	37	3 498	0	0	17	240
	2022	40	3 150	0	0	12	218
尖山隧道	2020	16	542	0	0	5	28
	2021	20	651	0	0	6	34
	2022	22	682	0	0	4	25

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一条路线计算。
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。

(3)

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)的缴费记录。过去3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)		
	2020	2021	2022	2020	2021	2022
海底隧道	4.2	5.5	6.2	3.4	3.4	2.6
东区海底隧道	9.6	11.3	11.3	5.9	6.8	6.1
西区海底隧道 ^(注5)	251.8	251.3	228.7	15.2	15.5	11.4
狮子山隧道	不适用 ^(注6)					
大老山隧道	6.7	7.1	6.5	0.9	1.2	1.1
尖山隧道	1.7	1.9	2.1	0.3	0.4	0.5

注：

4. 不包括政府隧道来自专营巴士的隧道费收入，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、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. 西区海底隧道现时是由香港西区隧道有限公司营运的「建造、营运及移交」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。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记录，运输署没有狮子山隧道来自巴士及小巴的隧道费收入记录。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0210)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长 (罗淑佩)

局长： 运输及物流局局长

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：11)

答复：

2019-20年度至2022-23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)			
		2019-20	2020-21	2021-22	2022-23 (截至 2023年2 月28日)
专营巴士	豁免车辆牌照费 ^(注1)	25,845	26,347	23,912	23,338
	发还地租及政府土地的租金 ^(注1及2)	412,850	110,113	108,917	80,818 (截至 2022年12 月31日)
	豁免政府隧道和道路的收费 ^(注3)	279,666	247,549	214,606	150,289 (截至 2022年12 月31日)
	豁免首次登记税	29,413	30,665	23,755	25,676

公共交通工具	豁免 / 资助项目	款额(千元)			
		2019-20	2020-21	2021-22	2022-23 (截至 2023年2 月28日)
公共交通工具	豁免已登记商用车的车辆检验费用 (注4)	1,308	6,178	5,883	5,293
	资助在有盖巴士站安装座椅及巴士到站资讯显示屏	3,410	6,270	9,061	4,129
	资助在现有巴士上安装安全装置(注5)	不适用	40,555	180,121	119,768
非专营巴士	豁免已登记商用车的车辆牌照费用 (注4)	3,665	15,743	14,545	13,820
	豁免已登记商用车的车辆检验费用 (注4)	664	6,195	6,026	5,817
	豁免合资格车辆类别新领或续领客运营业证费用(注4)	56	519	530	497
	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)	307	1,326	1,255	917
	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)	106	553	399	448
电车	资助更换和维修电车路轨	7,609	7,713	-	5,000 (截至 2023年3 月6日)
	发还地租及政府土地的租金(注2及6)	5,698	1,727	1,640	1,252
的士	豁免已登记商用车的车辆牌照费用 (注4)	12,412	55,892	55,811	50,252
	豁免已登记商用车的车辆检验费用 (注4)	1,276	10,070	10,034	9,081
渡轮	豁免船只牌照费(注7)	214	227	236	218
	发还码头租金(注7)	8,804	2,384	2,452	2,184

公共交通工具	豁免 / 资助项目	款额(千元)			
		2019-20	2020-21	2021-22	2022-23 (截至 2023年2 月28日)
	就离岛渡轮航线特别协助措施发还费用 ^(注8)	120,241	122,676	186,691	163,384
公共小巴	豁免已登记商用车辆的车辆牌照费用 ^(注4)	8,431	35,638	35,164	31,115
	豁免已登记商用车辆的车辆检验费用 ^(注4)	370	2,789	2,828	2,515
	豁免合资格车辆类别新领或续领客运营业证费用 ^(注4)	43	304	302	283
	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)	215	747	728	658

注：

1. 政府已豁免专营巴士缴交车辆牌照年费，并按照长者票价优惠计划(优惠计划)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2022-23年度，政府已宽减短期租约用地的75%租金。政府会继续宽减75%租金，直至2023年6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. 根据财政司司长在2019年8月15日、2020年9月15日、2021年8月25日及2022年5月18日宣布的纾困措施，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，并豁免合资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安装电子稳定控制系统及车速限制减速器，并在所有上层座椅加装安全带。安装工作由2020年第三季起陆续展开，目标是在3年内完成安装安全带和在4年内完成安装电子稳定控制系统和车速限制减速器。
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。2019-20至2022-23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，政府至今在各轮「防疫抗疫基金」下向公共运输业界发放共约60.3亿元补贴。详情载于下表：

公共交通工具	资助详情	发放款额 (百万元) (截至2023年2月28日)
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。	174.4
	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

公共交通工具	资助详情	发放款额 (百万元) (截至2023年2月28日)
	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。	6.9
非专营巴士	在首3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。	648.2
	在向跨境客运业提供进一步财政支援的「防疫抗疫基金」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。	76.5
	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。	1.4
的士及公共小巴	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。	432.5
	在第二及第六轮「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。	1,342.6
	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。	1,666.5

公共交通工具	资助详情	发放款额 (百万元) (截至2023年2月28日)
	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。	567.2
	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。	68.5
	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) (截至2023年2月28日)
	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

「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：0211)

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

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商用车辆泊车位数目。
2. 上述政府及私营机构泊车位中，使用自动泊车系统的比例有多少？请分别列出。
3. 上述政府及私营机构泊车位中，提供电动车充电设施的比例有多少？请分别列出。

提问者：陈恒镔议员(立法会内部参考编号：12)

答复：

1. 过去3年，18区的商用车辆泊车位数目(包括政府及私营机构提供的商用车辆泊车位)载于附件。
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，因此运输署亦正在本港规划和落实多个私家车自动泊车系统项目。此外，运输署也密切留意商用车辆自动泊车系统技术的发展，并会在有关技术更具可行性时及早在本港适当试行。
3. 环境保护署没有备存商用车辆泊车位提供电动车充电设施的数字。

过去3年各区商用车辆泊车位数目

地区	截至	商用车辆泊车位数目 [^]	
		政府提供的泊车位	私营机构提供的泊车位
中西区	2023年2月	644	515
	2022年2月	647	521
	2021年2月	693	537
湾仔	2023年2月	284	181
	2022年2月	280	182
	2021年2月	261	185
东区	2023年2月	537	1 617
	2022年2月	537	1 626
	2021年2月	510	1 682
南区	2023年2月	331	1 049
	2022年2月	381	1 066
	2021年2月	387	1 124
油尖旺	2023年2月	789	864
	2022年2月	779	976
	2021年2月	787	1 022
深水埗	2023年2月	1 447	2 277
	2022年2月	1 454	2 262
	2021年2月	1 418	2 279
九龙城	2023年2月	419	1 068
	2022年2月	417	1 074
	2021年2月	382	1 152
黄大仙	2023年2月	442	950
	2022年2月	465	943
	2021年2月	457	943
观塘	2023年2月	665	2 810
	2022年2月	659	2 811
	2021年2月	672	2 861
荃湾	2023年2月	227	2 228
	2022年2月	209	2 204
	2021年2月	201	2 163
屯门	2023年2月	631	2 105
	2022年2月	564	2 100
	2021年2月	575	2 102
元朗	2023年2月	696	1 797

地区	截至	商用车辆泊车位数目 [^]	
		政府提供的泊车位	私营机构提供的泊车位
	2023年2月	661	1 752
	2022年2月	659	1 749
	2021年2月	817	901
北区	2023年2月	800	916
	2022年2月	802	855
	2021年2月	817	901
大埔	2023年2月	658	692
	2022年2月	638	673
	2021年2月	640	666
西贡	2023年2月	614	1 242
	2022年2月	682	1 261
	2021年2月	625	1 248
沙田	2023年2月	622	2 335
	2022年2月	579	2 368
	2021年2月	561	2 376
葵青	2023年2月	960	10 282
	2022年2月	962	10 275
	2021年2月	955	10 518
离岛	2023年2月	266	890
	2022年2月	307	887
	2021年2月	192	1 027
总计	2023年2月	11 032	33 818
	2022年2月	11 023	33 836
	2021年2月	10 792	34 535

[^] 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。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0212)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长 (罗淑佩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

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。

提问人： 陈恒镛议员(立法会内部参考编号：13)

答复：

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2022年接获的公共交通服务票价调整申请如下：

(A) 专营巴士

编号	专营巴士营办商	申请票价加幅	结果
1.	龙运巴士有限公司	8.5%	处理中
2.	九龙巴士(一九三三)有限公司(九巴)	9.5%	处理中
3.	新大屿山巴士(1973)有限公司	9.8%	处理中
4.	城巴有限公司(专营权一)与新世界第一巴士服务有限公司	划一加价2元	处理中
5.	城巴有限公司(专营权二)	全部路线加价23%，机场巴士服务除外	处理中

编号	专营巴士营办商	申请票价加幅	结果
		机场巴士服务(即「A」及「NA」线) 加价50% ^注	

注：「A」线指机场线，「NA」线指通宵机场线。

(B) 专线小巴

编号	专线小巴路线	申请票价加幅	结果
港岛			
1.	港岛第1号	10.1%	处理中
2.	港岛第1A号	9.4%	处理中
3.	港岛第2号	10.0%	处理中
4.	港岛第3号	10.0%	处理中
5.	港岛第3A号	10.0%	处理中
6.	港岛第9号	13.3%	处理中
7.	港岛第12号	25.0%	处理中
8.	港岛第13号	38.1%	处理中
9.	港岛第26号	14.9%	加价11.9%
10.	港岛第27号	21.2%	处理中
11.	港岛第27A号	42.9%	处理中
12.	港岛第N27号	150%	处理中
13.	港岛第28号	10.4%	处理中
14.	港岛第28M号	10.1%	处理中
15.	港岛第28S号	10.4%	处理中
16.	港岛第29号	47.1%	处理中
17.	港岛第29A号	35.4%	处理中
18.	港岛第29X号	25.0%	处理中
19.	港岛第49M号	17.9%	处理中
20.	港岛第50号	25.0%	处理中
九龙			
21.	九龙第13号	20.0%	处理中
22.	九龙第13A号	37.1%	处理中
23.	九龙第16号	11.8%	处理中
24.	九龙第16A号	13.2%	处理中
25.	九龙第16B号	13.2%	处理中
26.	九龙第16S号	13.2%	处理中
27.	九龙第23号	21.2%	加价12.1%
28.	九龙第23B号	18.2%	加价11.4%
29.	九龙第23C号	21.2%	加价12.1%
30.	九龙第23M号	21.2%	加价12.1%
31.	九龙第23S号	20.0%	加价13.3%
32.	九龙第24号	23.8%	加价11.9%

编号	专线小巴路线	申请票价加幅	结果
33.	九龙第24M号	18.4%	加价13.2%
34.	九龙第26号	14.7%	处理中
35.	九龙第26A号	13.5%	处理中
36.	九龙第26H号	18.9%	处理中
37.	九龙第26W号	18.9%	处理中
38.	九龙第26X号	14.7%	处理中
39.	九龙第27M号	12.7%	处理中
40.	九龙第27MS号	18.9%	处理中
41.	九龙第28M号	12.5%	处理中
42.	九龙第28MS号	18.9%	处理中
43.	九龙第29A号	19.2%	处理中
44.	九龙第29B号	19.2%	处理中
45.	九龙第34M号	13.5%	处理中
46.	九龙第34S号	13.5%	处理中
47.	九龙第35号	12.5%	处理中
48.	九龙第36A号	13.5%	处理中
49.	九龙第43M号	12.5%	处理中
50.	九龙第47号	12.1%	处理中
51.	九龙第56号	10.2%	处理中
52.	九龙第57M号	22.2%	处理中
53.	九龙第59号	9.8%	处理中
54.	九龙第59M号	6.0%	处理中
55.	九龙第60号	13.2%	处理中
56.	九龙第62S号	11.5%	处理中
57.	九龙第63号	14.8%	处理中
58.	九龙第74号	14.3%	加价11.4%
59.	九龙第CX1号	25.0%	加价25.0%
60.	九龙第74S号	14.3%	加价11.4%
61.	九龙第76A号	11.9%	处理中
62.	九龙第76B号	11.9%	处理中
63.	九龙第82号	41.0%	处理中
64.	九龙第83A号	25.0%	处理中
65.	九龙第83M号	25.0%	处理中
66.	九龙第87号	30.6%	处理中
新界			
67.	新界第1号	13.4%	加价6.2%
68.	新界第1A号	13.4%	加价6.2%
69.	新界第1S号	12.4%	加价7.1%
70.	新界第2号	11.8%	加价7.8%
71.	新界第2号(特别车)	12.3%	加价6.2%
72.	新界第7号	12.2%	加价4.6%

编号	专线小巴路线	申请票价加幅	结果
73.	新界第9号	12.2%	加价6.8%
74.	新界第9A号	11.5%	加价5.3%
75.	新界第19S号	10.4%	撤回
76.	新界第25A号	6.3%	加价6.3%
77.	新界第25B号	5.9%	加价5.9%
78.	新界第25K号	6.3%	加价6.3%
79.	新界第27号	13.9%	处理中
80.	新界第27A号	11.8%	处理中
81.	新界第27B号	11.8%	处理中
82.	新界第29号	17.1%	处理中
83.	新界第33号	19.8%	处理中
84.	新界第34A号	19.4%	处理中
85.	新界第35号	20.4%	处理中
86.	新界第39号	10.8%	处理中
87.	新界第39A号	10.8%	处理中
88.	新界第43号	12.3%	处理中
89.	新界第43A号	11.9%	处理中
90.	新界第43B号	12.4%	处理中
91.	新界第43C号	12.7%	处理中
92.	新界第43S号	12.3%	处理中
93.	新界第65A号	8.6%	处理中
94.	新界第65K号	13.9%	处理中
95.	新界第65M号	12.7%	处理中
96.	新界第65S号	8.2%	处理中
97.	新界第66K号	13.9%	处理中
98.	新界第67A号	22.7%	处理中
99.	新界第67K号	15.6%	处理中
100.	新界第79S号	20.0%	处理中
101.	新界第81号	8.6%	处理中
102.	新界第81M号	13.2%	处理中
103.	新界第82号	8.6%	处理中
104.	新界第82M号	11.4%	处理中
105.	新界第83A号	15.3%	加价8.5%
106.	新界第84号	14.6%	处理中
107.	新界第85号	15.3%	加价8.5%
108.	新界第86号	15.3%	加价8.5%
109.	新界 86A第号	14.1%	加价9.0%
110.	新界第86M号	15.3%	加价8.5%
111.	新界第88A号	21.6%	处理中
112.	新界第88C号	19.0%	处理中
113.	新界第88F号	21.6%	处理中

编号	专线小巴路线	申请票价加幅	结果
114.	新界第88G号	19.0%	处理中
115.	新界第88M号	16.9%	处理中
116.	新界第89号	59.6%	处理中
117.	新界第89A号	59.6%	处理中
118.	新界第89B号	59.6%	处理中
119.	新界第89M号	59.6%	处理中
120.	新界第89P号	59.2%	处理中
121.	新界第89S号	59.2%	处理中
122.	新界第98号	59.2%	处理中
123.	新界第101M号	11.5%	处理中
124.	新界第102号	11.7%	处理中
125.	新界第102B号	11.7%	处理中
126.	新界第102S号	12.2%	处理中
127.	新界第103号	9.6%	处理中
128.	新界第103M号	10.8%	处理中
129.	新界第104号	9.6%	处理中
130.	新界第108A号	14.0%	处理中
131.	新界第109M号	13.2%	加价7.9%
132.	新界第111号	11.7%	处理中
133.	新界第308A号	11.1%	处理中
134.	新界第308M号	11.1%	处理中
135.	新界第312号	9.9%	处理中
136.	新界第313号	10.3%	处理中
137.	新界第404M号	12.7%	加价7.3%
138.	新界第405号	12.1%	加价6.1%
139.	新界第406号	12.1%	处理中
140.	新界第407号	11.5%	处理中
141.	新界第407A号	12.1%	处理中
142.	新界第407B号	12.3%	处理中
143.	新界第413号	27.6%	处理中
144.	新界第501A号	20.4%	处理中
145.	新界第501C号	20.4%	处理中
146.	新界第501K号	20.4%	处理中
147.	新界第501S号	20.0%	处理中
148.	新界第806A号	9.3%	处理中
149.	新界第806B号	9.3%	处理中
150.	新界第806C号	9.5%	撤回
151.	新界第807A号	20.8%	处理中
152.	新界第807B号	19.7%	处理中
153.	新界第807C号	20.8%	处理中
154.	新界第807K号	20.0%	处理中

编号	专线小巴路线	申请票价加幅	结果
155.	新界第807S号	20.0%	处理中
156.	新界第807X号	20.0%	处理中

(C) 专营渡轮服务

编号	专营渡轮服务	申请票价加幅	结果
1.	中环—尖沙咀	100%	每程加价1.0元至2.3元，平均票价加幅为55.2%。
2.	湾仔—尖沙咀		

(D) 持牌渡轮服务

编号	持牌渡轮服务	申请票价加幅	结果
1.	中环—坪洲	100%	处理中
2.	中环—榕树湾		
3.	中环—索罟湾		
4.	中环—长洲	45.0%	处理中
5.	中环—梅窝		
6.	横水渡		
7.	中环—红磡	22.2%	处理中
8.	北角—观塘—启德	28.6%	处理中
9.	马湾—中环	21.5%至33.3%	加价12.6%至33.3%
10.	北角—红磡	45.0%	处理中
11.	北角—九龙城		
12.	北角—观塘(危险品车辆渡轮服务)	16.7%至20.0%	加价15.0%至15.6%

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0347)

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

问题：

署方将规划在全港各合适路口推行实时交通灯号调节系统，可否告知过去三年所涉及的相关项目、开支和按类别分类的人手编制？2023-2024年度将推行的相关措施的所涉地点、开支预算和成效评估为何？

提问人：陈恒镛议员(立法会内部参考编号：16)

答复：

2021年，运输署在下列5个路口完成推行实时交通灯号调节系统的先导项目：

- (1) 域多利道/大口环道
- (2) 敬祖路/念祖街
- (3) 钦州街/长沙湾道
- (4) 青山公路/扫管笏路
- (5) 青山公路/嘉和里山路

2023-24年度，运输署会继续在下列8个路口推行实时交通灯号调节系统：

- (1) 裕东路与顺东路
- (2) 顺东路与达东路(东)
- (3) 顺东路与达东路(西)

- (4) 达东路与庆东街
- (5) 达东路近东荟城第一期
- (6) 达东路与美东街
- (7) 达东路与富东街
- (8) 裕东路与松仁路

这些路口位于东涌。有关措施旨在对联动式交通灯控路口为实时交通灯号调节系统作进一步试验。

在2020-21、2021-22及2022-23年度，推行该系统的所涉开支分别为260万元、190万元及300万元；2023-24年度推行该系统的所涉开支预计为400万元。运输署推行上述项目的工作由现有人员执行。系统的预计表现会视乎有关路口的位置、日期 / 时间及当时的交通状况而有变化，但我们预期大致可以缩短路口的车龙，减少延误而改善交通。2021年的先导项目是个实例，当时我们观察到系统能对车辆和行人减少5%至18%的延误，改善交通情况。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0351)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长 (罗淑佩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

过去三年，智慧交通基金的运作和自动泊车系统项目的实施情况，涉及的相关项目、开支和按类别分类的人手编制?2023-2024年度将推行的相关措施、自动泊车系统的所涉地点、开支预算和成效评估。

提问人：陈恒镛议员(立法会内部参考编号：20)

答复：

智慧交通基金(基金)

10亿元的基金在2021年3月推出并接受申请。香港生产力促进局获委聘为基金秘书处，其行政开支上限为基金金额的15%。管理基金的人手方面，运输署在2020-21至2026-27年度已开设2个有时限的公务员职位(1名高级工程师和1名机电工程师 / 助理机电工程师)。

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

截至2023年3月底，基金已批出36份申请，涉及总资助金额约2.03亿元。获批项目的详情载于**附件1**。

秘书处将继续进行外展工作，例如举办研讨会 / 网上研讨会、举行推广活动及进行广告宣传等，以鼓励业界和学术机构提交创新项目。

自动泊车系统

政府一直积极在短期租约停车场及工务工程项目推行自动泊车系统。设于两个短期租约停车场的自动泊车系统已投入服务。过去3年政府推展自动泊车系统项目的详情载于附件2。

运输及物流局 / 运输署会在未来规划公众停车场项目及合适的短期租约用地停车场时，根据环境限制及成本效益等多项因素，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中，运输及物流局 / 运输署亦会邀请负责部门在项目规划阶段时，考虑采用自动泊车系统的可行性。

过去3年，自动泊车系统项目的准备工作一直由运输署现有人员执行，故涉及的开支没有详细分项。2023-24年度委聘顾问公司的预算开支为200万元。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。

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
开发一套优化新能源巴士规划及调度的软件	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
联网自动驾驶的智慧交通路旁基础设施研究	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建设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	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
开发一套个人化的联网先进驾驶辅助系统	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
智能人机配合驾驶系统设计	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
开发先进智能材料防撞柱以提升道路安全	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
智慧小巴2.0	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
虚拟实境驾驶训练系统	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

项目名称	项目概要	获批资助金额
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	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
货柜车智能驾驶训练及评核系统	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
基于遥感技术进行侦测车辆及车辆里程估算	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
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	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
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	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
香港电车先进智能运输管理系统及人工智能优化项目	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
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	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

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	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
开发智能交通执法机械人	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
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	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
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	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
香港桥面效率和安全性的智能评估	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
人工智能主导的无障碍智慧出行平台 - 抱抱出行	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
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	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

项目名称	项目概要	获批资助金额
双移动场景的智能塞车预警视频系统	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
提升香港交通竞争力和道路安全的进阶流动车联网应用	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
在探测器故障时运用深度学习预测行车速度和交通流量	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
5G自动驾驶于住宅园区的服务试点项目	本项目旨在于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
基于多源数据及人工智能的空置泊车位预测理论研究及应用	本项目旨在建立一套路旁及停车场短期空置泊车位的预测理论模型，并透过网页及手机流动程式向市民发放资讯。	\$985,034.47
基于三维地理空间模型的模拟驾驶道路安全评估方法	本项目旨在建立一个三维地理模型，用作模拟驾驶的安全评估，并透过循证决策支援工具，以识别易生意外的地点，及建议可提升道路安全的措施。	\$1,456,137.92

项目名称	项目概要	获批资助金额
物联网和强化学习技术下的智能交通控制	本项目旨在建立一套交通灯号调节算法；在微观模拟系统上开发虚拟测试平台；以及在香港选定的真实场景中验证该虚拟测试平台，并与现有的交通控制系统比较。	\$1,682,512.30
自适应交通控制系统研发—动态路口交通灯控制及优化软件系统（DISCO）	本项目将会扩展DISCO系统原型到普遍交通情景，利用平行运算、人工智能、机器学习等方法提升运算速度，透过分布算法和云端计算使讯号控制应用扩展到网络规模，及建立一套软件在环系统与微观模拟系统连接以作核对。本项目亦会连接DISCO软件与本港的真实交通控制系统作核对，及建立DISCO与云端检测器数据库平台连接，将交通数据输入DISCO以校对模型及计算最佳讯号。	\$7,982,521.45
吊臂位置监测系统研发	本项目旨在研发一套监测系统，监测吊臂车吊臂的实时位置（吊臂高度及水平范围），当吊臂位置对道路安全构成危险时会提醒驾驶者。用户亦可在系统的网上平台检视吊臂状况及车辆位置。	\$3,240,000.00
小巴起动安全检测系统研发	本项目旨在研发一套装有传感器和控制器的系统，监测每当乘客上下车前后的小巴环境。系统若检测到潜在危险，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

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

过去3年政府推展自动泊车系统项目的详情

项目类别	项目地点	泊车位总数(包括传统及自动泊车系统泊车位)	推展进度
短期租约用地停车场的自动泊车系统项目	荃湾海盛路短期租约用地	245	已于2021年11月投入服务。
	大埔白石角短期租约用地	250	已于2022年12月投入服务。
	深水埗钦州街与通州街交界短期租约用地	约210	招标合约在2023年2月批出，预计自动泊车系统在2024年第一季度投入服务。
	油麻地海泓道短期租约用地	约200	预计在2023年第二季招标。
工务工程项目下的自动泊车系统项目	将军澳第67区政府联用办公大楼	超过300	项目已经动工，预计在2025年完成。
	四美街地区休憩用地、体育馆及公众停车场	约300	项目已经动工，预计在2026年完成。
	深水埗钦州街西休憩用地及公众停车场	约200	我们计划在2023立法年度内向立法会申请拨款，目标是在获财委会批准拨款后，于2023年开始动工。
	柴湾盛泰道及常茂街交界综合大楼	约200	项目处于规划阶段，并正在优化设计。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0353)

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

问题：

继续推行切实可行的措施，以改善交通管理和纾缓道路交通挤塞，过去三年，有关项目所涉及的开支和按类别分类的人手编制，成效为何？2023-2024年度将推行的相关措施详情，会否包括于如大榄及小榄等隧道口加设大型综合泊车转乘系统，减低往返市区车流等；预计相关措施开支预算和成效评估。

提问人：陈恒镛议员(立法会内部参考编号：22)

答复：

政府继续采取多管齐下的策略，透过扩展和改善公共交通系统及管理道路的使用，以纾缓道路交通挤塞的情况。2021年，私家车首次登记税税率及车辆牌照费水平分别提高15%及30%，作为抑制私家车增长的财政手段。自此，领牌私家车的数目已由2021年12月的581 000辆减至2023年1月的572 000辆。

去年，东铁线过海段、将军澳—蓝田隧道及跨湾连接路相继通车。随着这些新基建项目落成启用，过海公共交通的载客量显著提升，亦大大改善了将军澳隧道的交通情况。此外，运输署藉着2023年8月收回西区海底隧道的契机，正建议逐步调整三条过海行车隧道的收费，以管理交通需求，从而纾缓隧道在繁忙时间的挤塞情况。

为了鼓励市民尽量使用公共交通网络，减少依赖私家车出行，运输署正探讨可否按「一地多用」原则，在新发展区或策略性交通地点建设附有多元乘客设施的新一代运输交汇枢纽，从而改善整体交通连系及为乘客带来愉

快的出行体验。在探讨建设运输交汇枢纽时亦会考虑配置泊车转乘设施，以鼓励司机泊车后转乘公共交通工具，减少进入市区的车辆。

上述工作主要由运输署现有人员执行，属于整体职务，故涉及的开支及人手没有详细分项。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0488)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长 (罗淑佩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

自沙中线通车以来，相关铁路线于繁忙时间及非繁忙时间的载客率(每平方米站立4人计算)有何变化?请以表列之。

繁忙时间

	沙中线	屯马线	观塘线	港岛线	荃湾线
通车前					
通车后					

非繁忙时间

	沙中线	屯马线	观塘线	港岛线	荃湾线
通车前					
通车后					

提问人： 陈恒镛议员(立法会内部参考编号：31)

答复：

东铁线过海段在2022年5月15日通车。在东铁线过海段通车前与通车后，各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：

	通车前 (注)		通车后 (注)	
	最繁忙路段	载客率 (每平方米 站立4 人)	最繁忙路段	载客率 (每平方米 站立4 人)
东铁线	沙田至大围	60%	大围至九龙塘	73%
屯马线	锦上路至荃湾西	76%	锦上路至荃湾西	77%
港岛线	北角至炮台山	73%	天后至铜锣湾	74%
观塘线	石硤尾至太子	73%	彩虹至九龙湾	65%
荃湾线	油麻地至佐敦	83%	深水埗至太子	66%

注：指东铁线过海段通车前的一个星期及通车后的一个星期的每星期平均数。

根据香港铁路有限公司(港铁公司)提供的资料，在一般情况下，铁路线的最高载客率在早上繁忙时段出现，该时段有较多乘客在相若时间出行。与早上繁忙时段比较，乘客的出行模式在非繁忙时段及晚上繁忙时段较为分散。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。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0155)

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

问题：

在纲领(1)「二零二三至二四年度需要特别留意的事项」中，表示将「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」。就此，政府可否告知本会：

1. 「智慧交通基金」(「基金」)已获预留10亿元，于2021年3月31日起接受申请。请列出获批项目的内容及获批金额为何；
2. 直至今年3月底，批出的申请中有多少项已经(A)完成开发，(B)发展中，(C)准备开发；以及以上三类的完工/预计完工时间表；
3. 「基金」研究项目中，有多少项最终在香港或外地将研究「成果化」；有关研究产业化估计带来多少效益；
4. 在二零二三至二四年度，当局在推行智慧交通基金方面有何具体措施？当中「为与车辆有关的创新科技研究及应用提供资助」涉及的人手与预算开支分别为何？

提问者：陈学锋议员(立法会内部参考编号：6)

答复：

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

截至2023年3月底，基金已批出36份申请，涉及总资助金额约2.03亿元。获批项目的详情载于附件。

2. 在批出的36份申请中，有2个项目已完成，25个正在进行，其余9个拟于2023年内展开。
3. 就「研究和应用」类别的获批项目，申请人会在项目完成后安排把研究成果商品化。基金管理委员会将密切监察获批项目的进展。运输署会考虑把这些研究项目的成果，在合适情况下应用于改善为市民提供的服务。
4. 10亿元的基金在2021年3月推出并接受申请。香港生产力促进局获委聘为基金秘书处，其行政开支上限为基金额的15%。秘书处将继续进行外展工作，例如举办研讨会/网上研讨会、举行推广活动及进行广告宣传等，以鼓励业界和学术机构提交创新项目。

管理基金的人手方面，运输署在2020-21至2026-27年度已开设2个有时限的公务员职位(1名高级工程师和1名机电工程师 / 助理机电工程师)。

智慧交通基金的获批项目

(A)已完成

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
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

(B)正在进行

项目名称	项目概要	获批资助金额	开始日期	预计完成日期
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
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

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	2023年9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该虚拟测试平台，并与现有的交通控制系统比较。	\$1,682,512.30	2022年4月	2023年9月
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	2022年5月	2023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	2022年5月	2023年12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
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
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
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

项目名称	项目概要	获批资助金额	开始日期	预计完成日期
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	2023年11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	2023年12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
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

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自动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
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
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

项目名称	项目概要	获批资助金额	开始日期	预计完成日期
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，并辅有一套循证驾驶表现评核系统，以便利个性化培训的设计。	\$12,042,800.00	2023年3月	2025年2月
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

(C)拟开展

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
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
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	有待确定 ³	有待确定 ³
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	有待确定 ³	有待确定 ³
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	有待确定 ³	有待确定 ³

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	有待确定 ³	有待确定 ³
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	有待确定 ³	有待确定 ³
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	有待确定 ³	有待确定 ³
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	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：0156)

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

问题：

在纲领(3)「二零二三至二四年度需要特别留意的事项」中，表示将「发放政府资助予专营巴士营运商，以供在巴士站和巴士总站提供实时到站资讯的显示屏，以及安装座椅」。就此，政府可否告知本会：

1. 过去三年，有多少巴士站和巴士总站已完成相关工程，请分别就「安装座椅」，以及「安装提供实时到站资讯的显示屏」按区议会分区列出详情；
2. 在二零二三至二四年度，有关安装工程的巴士站和巴士总站地点为何；以及相关工程的时间表；
3. 整个资助安装「显示屏」及「座椅」涉及的开支分项为何；在二零二三至二四年度，涉及的资助开支分别预算为何；以及以上资讯会否全部免费提交政府于「香港出行易」流动应用程序显示？

提问者：陈学锋议员(立法会内部参考编号：7)

答复：

政府已预留8,827万元，资助专营巴士营办商在全港有盖和备有电力供应的巴士站安装座椅和实时巴士到站资讯显示屏(显示屏)。政府为安装座椅提供全数资助，并以一对一的配对方式资助专营巴士营办商安装显示屏。

在考虑实地情况后，按照最新计划，安装座椅和显示屏的巴士站总数会分别达到2 481个和1 114个。截至2023年2月底，专营巴士营办商分别在2 450个和1 086个有盖巴士站完成安装座椅及显示屏。安装座椅涉及的开支为1,300万元，安装显示屏涉及的开支为1,500万元。已安装座椅或显示屏的巴

士站在18区的分布情况载于下表。在政府资助计划下已安装座椅及显示屏的有盖巴士站地点清单，已上载运输署网页 (https://www.td.gov.hk/tc/transport_in_hong_kong/public_transport/buses/index.html)。

地区	已安装座椅的有盖巴士站数目	已安装显示屏的有盖巴士站数目
东区	80	34
湾仔	60	51
中西区	85	46
南区	77	50
离岛	27	11
九龙城	143	69
观塘	246	106
葵青	171	77
北区	116	43
西贡	149	71
深水埗	118	57
沙田	341	138
屯门	146	68
大埔	138	71
荃湾	103	31
黄大仙	156	61
元朗	169	54
油尖旺	125	48
总计	2 450	1 086

注：基于实地环境的限制，分别有330个和253个有盖巴士站未能按原定计划安装座椅及显示屏。

专营巴士营办商会进一步在31个巴士站安装座椅及在28个巴士站安装显示屏，目标是在2023年年底或之前完成。有关巴士站的地点载于附件I和附件II。2023-24年度用于安装座椅和显示屏的预算开支分别为100万元和200万元。

此外，为向乘客提供更佳的服务，专营巴士营办商已物色到105个现有的有盖巴士站，并拟在可行情况下在这些巴士站额外加装一张座椅，目标是在2023年年底或之前完成。有关巴士站的地点载于附件III。

2023年拟安装座椅的31个巴士站

青山公路高行近灯柱FA8399
青山公路米埔近灯柱FC4103
青山公路米埔近灯柱FC4104
青山公路近青砖围灯柱FA8099对面
青山公路大窝口体育馆对开
漆咸道北近曲街灯柱K9729-7
长沙湾道长沙湾广场对开
彩虹道近东泰里
清水湾道近影业路
清水湾道白石窝
恒康街近恒锦街
锦上路田心近灯柱U8366
锦田公路蒙养学校近灯柱FB5696
锦田公路近八乡消防局近灯柱H4498
观塘道观塘道休憩处外
林锦公路坪朗就记农场近灯柱EB0474
联和墟总站
南运路新兴花园近灯柱N3221
宝乡街六乡新村公立学校灯柱N3267对面
西沙路鞞下村
西沙路近乌溪沙新村
沙田市中心总站
大网仔路近北潭路近上窑近灯柱N2601
大网仔路斩竹湾
大埔公路广福村近灯柱EA7874
大埔公路近径口路
田厦路新屋村对面近灯柱FB9086
田景路良田体育馆近灯柱FA2635
荃湾西铁路站巴士总站 [2]
宏照道启业巴士总站外

注：方括号内的数字代表于同一地点安装座椅的巴士站数目。

2023年拟安装显示屏的28个巴士站

青山公路逢吉乡近灯柱FA9214
青山公路高行近灯柱FA8399
青山公路白石凹交汇处近灯柱EA2978
粉锦公路打石湖村灯柱BD1139对面
恒康街近恒锦街
锦上路杜屋村近灯柱U8451
锦上路水流田近灯柱U8413
锦田公路高埔村对面近灯柱AD1658
锦英苑巴士总站
九龙湾巴士总站
荔枝角道香港专业教育学院黄克竞分校对出
联和墟总站
弥敦道门牌630号银行中心对出 [2]
弥敦道门牌760号近联合广场
弥敦道半岛酒店对出
宝琳北路近欣明苑欣菊阁
太子道东近沙浦道
荃锦公路郊野公园管理站近灯柱FA7879
秀茂坪道近秀茂坪村秀康楼
沙头角公路近莱洞近灯柱EA9225
常盛街常乐街近灯柱AA1123-8
小沥源路近大涌桥路
苏屋巴士总站
大涌桥路第一城13座对出
屯门乡事会路近兆麟苑灯柱DD0064对面
东汇路近吴家村近灯柱AD7113
东汇路近沙田坑村灯柱AD7062对面

注：方括号内的数字代表于同一地点安装显示屏的巴士站数目。

拟额外加装1张座椅的105个巴士站

界限街碧华花园外
青山公路近众安街
青山公路近石英径
青山公路近耀荣里
车公庙路秦石村对面
长沙湾道长沙湾广场外 [2]
长沙湾道怡靖苑外
昌荣路新丰中心对开
青康路近长青村总站
青康路长青村青槐楼对出
青康路长康村康顺楼对出 [2]
青康路青盛苑外
彩虹道8号对出近宁远街
彩虹道天主教伍华中学外
全安路总站近那打素医院
竹园道浸信会天虹小学对面
振华道乐雅苑对开
涌美路近长康村康顺楼
涌美路长康村康富楼对出
颂雅路富亨村亨荣楼外
枫树窝路宜逸楼对面
凤德道凤德公园外
凤德道75号外
显径巴士总站
显径街近显沛楼
协和街晓光街体育馆外
协和街和乐村对开
晓光街晓丽苑对面
红梅谷路近新月楼对面
葵涌道近葵益路
葵涌道近光辉围
葵芳站总站 [2]
葵福路葵青剧院对出

葵盛东巴士总站
广福道近同秀坊
广源巴士总站
观塘道启业村外
观塘道创纪之城外
荔枝角巴士总站
荔枝角道门牌808号好运工业中心对出
利安道近顺利消防局
利安道顺利村利恒楼对开
利安道顺利村利业楼对开
利安道顺安村顺安酒楼对开
龙翔道黄大仙中心北馆外
龙门路龙门站外
马头围道门牌29号
马头围道差馆里以北近家维村
美孚巴士总站
美田路海福花园对出
鸣琴路宝田村外
旺角东站巴士总站
新清水湾道彩云村白虹楼对开
新清水湾道彩云村白虹楼对面
银城街愉田苑对面
牛皮沙街愉翠苑对出
牛头角道淘大花园对面
安祥路八号花园近灯柱EB3767
安祥路大埔文娱中心灯柱EB3767对面
安埔路大埔中心总站灯柱EB3785对面
安荫近德荫楼对出
太子道东近沙浦道 [2]
太子道东采颐花园对面
太子道东誉. 港湾对面
太子道西近柏德豪庭
太子道西宝堡大厦外
太子道西门牌239号外
太子道西太子站外
太子道西蓝马豪庭对面

中秀茂坪巴士总站
秀明道秀安楼对面
沙角街沙角村对出
沙田市中心总站 [3]
石排街石篱村第1座对面
顺天巴士总站
小沥源路近小沥源村
尖沙咀码头巴士总站 [2]
大埔中心巴士总站
田心街田心村对出
青衣码头总站
青衣路长青村青桃楼对出
荃富街近荃富街公园
荃湾(如心广场)巴士总站
震寰路近大兴警署
震寰路青松观外
屯发路华都花园外
屯门码头总站
屯门公路近红桥
屯门公路近屯仁街
和宜合道梨木树村康树楼对出
和宜合道梨木树村荣树楼对面
湖景路湖景村湖畔楼外
湖景路湖景村湖翠楼外
湖山路兆山苑外
杨屋道杨屋道街市对面
裕民坊门牌16-18号
元朗(西)巴士总站
毓华街慈乐村乐满楼外

注：方括号内的数字代表于同一地点额外加装座椅的巴士站数目。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0161)

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

问题：

2017年施政报告提到，为提升公共交通配套设施，政府承诺将以试点形式改善现有有盖公共运输交汇处(下称「交汇处」)。在纲领(1)「二零二三至二四年度需要特别留意的事项」中，表示将「继续以试点形式翻新马鞍山市中心公共交通总站，提升其设计及设施，为乘客提供更舒适的候车环境」。就此，政府可否告知本会：

1. 去年6月沙田区议会文件提到工程于2021年6月开展，预期于今年上半年完成。上述工程的进度为何；以及现时工程费用是否在预算之内；
2. 局方有否安排人手在公共交通总站翻新期间，实地进行问卷调查，了解乘客对工程安排的意见，以及翻新后的期望；如有，详情为何以及涉及多少人手；
3. 局方有否统计现时有多少个落成超过20年的「交汇处」；以及有否一个全面改善「交汇处」的时间表；若有，如何厘订改善标准及涉及预算开支为何？

提问人：陈学锋议员(立法会内部参考编号：9)

答复：

1. 马鞍山市中心公共交通总站试点翻新工程项目在2021年6月开始施工，现时预计在2023年第二季竣工。工程项目的预算总开支约为2,900万元，预计工程费用不超出预算。

2. 运输署在建筑署的协助下，在工程展开前，已就计划的翻新工程的设计、工程计划及施工不同阶段的相关临时交通及运输安排，咨询沙田区议会辖下交通及运输委员会和专营巴士公司。运输署及建筑署亦安排实地视察，监察工程及临时交通及运输安排，并会在有需要时作出调整，以配合建筑工程，同时确保巴士运作畅顺，尽量减少对马鞍山市中心公共交通总站使用者的影响。虽然运输署没有另外进行调查以收集关于这个工程项目的具体意见，但乘客或地区人士可透过现有确立的平台和渠道，包括区议会、书信、电邮及1823查询热线等，向运输署提供意见。

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。政府会参考试点工程项目的结果和乘客的意见，以考虑在其他交汇处进一步展开翻新工程。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0162)

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

问题：

现时公共交通费用补贴计划(「补贴计划」)主要是透过八达通卡发放补贴金额。在纲领(6)「二零二三至二四年度需要特别留意的事项」中，表示将「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」。就此，政府可否告知：

1. 现时发放「补贴计划」补贴款项涉及多少间电子支付平台，以及有否收取行政费用，涉及多少金额；
2. 政府发放「消费券计划」涉及多间不同的电子支付平台，会否参考此计划的模式，增加发放「补贴计划」的平台；若会，估计「补贴计划」的行政费用会有何变化；
3. 运输署因应疫情推出特别措施，将「补贴计划」每月开支水平由400元放宽至200元，并将每月补贴上限由400元提高至500元。请分别按0至100元、101至200元、201至300元、301至400元、401至500元或以上分别列出，有多少名市民受惠于此计划。

提问人：陈学锋议员(立法会内部参考编号：10)

答复：

1. 目前，市民可透过八达通领取在补贴计划下的公共交通费用补贴。在2021-22年度，政府就八达通卡有限公司(八达通公司)提供的服务合共支付约2,660万元，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。

- 我们知悉不同的电子支付平台日趋普及，目前正在研究如何加快将合适的电子支付系统逐步纳入补贴计划。然而要留意一点：在物色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。

政府一直尽力减省补贴计划的行政费用。补贴计划在2022-23及2023-24年度的预算经常开支(扣除预算补贴金额)均相当于每年补贴金额约1%。

- 为了让更多市民在2019冠状病毒病疫情期间受惠于补贴计划，政府推出特别措施，在2020年7月1日至2021年12月31日及2022年5月1日至2023年10月31日，暂时将补贴计划的每月公共交通开支水平由400元放宽至200元，并在2021年4月1日至2021年12月31日及2022年5月1日至2023年10月31日，将每月补贴上限暂时由400元提高至500元。

不同时期(截至2023年1月)按每月补贴金额划分的受惠人数载列如下：

每月 补贴 金额	受惠人数 (计至最接近的千位)			
	2020年7月 至2021年3 月的每月平 均受惠人数 (特别措施生 效期间)	2021年4月至 12月的每月平 均受惠人数 (特别措施生效 期间)	2022年1月至4 月的每月平均 受惠人数 (没有特别措 施)	2022年5月 至2023年1 月的每月平 均受惠人数 (特别措施生 效期间)
0.1元 - 100.0元	1 643 000	1 786 000	737 000	1 642 000
100.1元 - 200.0元	640 000	902 000	254 000	812 000
200.1元 - 300.0元	194 000	327 000	74 000	299 000
300.1元 - 400.0元	60 000	92 000	27 000	87 000
400.1元 或以上	不适用	32 000 (注)	不适用	35 000 (注)

注：

2021年4月1日至2021年12月31日及2022年5月1日至2023年10月31日，
每月补贴金额上限暂时提高至500元。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1400)

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

问题：

「香港好．易行」订定四大目标，即「行得通」、「行得妥」、「行得爽」及「行得醒」，当中包括移除非必要的交通标志及栏杆。在纲领(1)「二零二三至二四年度需要特别留意的事项」中，表示将「继续协助运输及物流局缔造行人友善环境、推动『香港好．易行』」。就此，政府可否告知：

1. 为腾出更多空间以缔造行人友善环境，政府在中环和深水埗的试点地区共移除约290个非必要交通标志和约3.5公里长的行人栏杆，请以表列形式列出上述移除的行人栏杆位置，以及移除后行人因此而不按照交通规则横过马路的个案数字；以及曾否因此而发生交通事
2. 为改善步行环境，会在合适的公共行人通道加建上盖，运输署将于选定试点地区（中环和深水埗）实施步行环境改善措施，请列出形式列出加建上盖计划的试点，项目细节及目标成效。

提问人：陈学锋议员(立法会内部参考编号：11)

答复：

1. 为缔造行人友善环境，政府尽量减少设置行人栏杆。下表列在中西区及深水埗区试点地区移除非必要行人栏杆的位置。在选择这些地点时，行人过路时不遵守交通规则的风险是主要考虑因素之一，因此会避免在人流和车流较多的地点移除现有栏杆。根据我们的记录，这些地点并没有因移除栏杆而发生涉及行人的交通意外。运输署会继续检讨和监察栏杆的设置，在不影响安全的情况下改善步行环境。

中西区试点地区移除非必要行人栏杆的位置	
1.	中景道
2.	中港道
3.	康乐广场近民祥街
4.	干诺道西介乎德辅道中与摩利臣街
5.	干诺道西近中山纪念公园
6.	干诺道西近东边街北
7.	干诺道中近招商局大厦
8.	夏慤道近乐礼街
9.	立法会道
10.	龙汇道及龙合街
11.	龙和道介乎爱丁堡广场与立法会道
12.	民光街近民耀街
13.	添美道
14.	西消防街
深水埗区试点地区移除非必要行人栏杆的位置	
1.	长沙湾道介乎石硤尾街与黄竹街
2.	长沙湾道近北河街
3.	长沙湾道近东京街
4.	荔枝角道介乎桂林街与钦州街
5.	荔枝角道近深水埗公园
6.	南昌街介乎长沙湾道与荔枝角道
7.	南昌街近元州街
8.	东京街近元州街
9.	元州街介乎营盘街与东京街
10.	钦州街介乎长沙湾道与青山公路
11.	汝州街近北河街

2. 为提供更理想的行人步行环境，我们在中西区和深水埗区正推展下列行人通道加建上盖方案：

地区 (进度)	位置	长度 (米)
深水埗 (2023年3月竣工)	港铁石硤尾站A出口至石硤尾村美亮楼的窝仔街行人路段	120
深水埗 (正进行设计工作)	明爱医院-永康街及青山道	240
中西区 (正进行设计工作)	港铁坚尼地城站B出口至雅福台的石山街行人路段	125

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1423)

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 (罗淑佩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

在纲领(2)「二零二三至二四年度需要特别留意的事项」中，表示将「继续协助运输及物流局处理有关制定打击汽车非法出租或取酬载客措施的事宜」。就此，政府可否告知：

- 1) 过去四年，执法部门就非法出租或取酬载客发出的票控数目为何，局方制定有关打击措施后情况有否改善？请按立法会10个选区表列相关数字；
- 2) 鉴于2021-22年因非法载客罪行而被判罚款的个案当中，有多达70%个案的被定罪者，仅被判罚款2,000元或以下，有否评估现有罚则是否缺乏阻吓作用；若会，涉及多少人手进行评估；
- 3) 局方会否检讨现行「非法出租或取酬载客」的惩罚机制，如有，详情为何；以及涉及多少人手。

提问人：陈学锋议员(立法会内部参考编号：12)

答复：

- 1) 香港警务处(警务处)一直就涉嫌违反相关法例的活动，跟进投诉个案并进行调查，亦因应情况制订「重点交通执法项目」。就此，警务处会继续密切监察汽车非法出租或取酬载客的情况及跟进有关投诉，若有足够证据，会采取适当执法行动。

警务处没有备存按立法会地方选区划分的打击汽车非法出租或取酬载客执法行动数字。警务处在2019年、2020年、2021年及2022年就汽车非

法出租或取酬载客采取的执法行动次数分别为184次、49次、19次和26次。

- 2) 根据《道路交通条例》(《条例》)(第374章)第52(3)条, 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, 除非该车辆符合《条例》订明的若干条件(例如领有有效的出租汽车许可证), 否则即属违法。政府一直密切监察利用汽车作非法出租或取酬载客的情况, 并对违法行为严厉执法。

根据《条例》, 任何人若利用汽车作非法出租或取酬载客用途, 首次定罪最高可被判罚款5,000元及监禁3个月, 以及暂时吊销车辆牌照并扣押车辆3个月; 再次定罪则最高可被判罚款10,000元及监禁6个月, 以及暂时吊销车辆牌照并扣押车辆6个月。

法庭在判处刑罚时, 会考虑每宗案件的案情及所有相关因素。而政府在考虑会否就判刑结果提出上诉时, 亦会考虑一系列因素, 包括过往相关案例、涉案人士干犯罪行的严重性, 以及相关罪行的趋势等。

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

上述有关工作由运输署现有人员执行, 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：1887)

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

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、预算开支及人手编制；
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次数、使用人次、存在的问题及相关优化计划，其中「入表易」使用人次占整体入表数字的百分比；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为何？

提问人：陈沛良议员(立法会内部参考编号：33)

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2023-24年度的预算开支表列如下：

智慧出行措施	2023-24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」	4.2651亿元
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通资讯作交通管理、路线选择和运输规划用途	2,160万元
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	400万元
4. 继续促进自动驾驶车辆的测试及使用	运输署的工作由现有人员执行，涉及的开支没有详细分项。
数据共享和分析	
5. 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
6. 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	720万元
7. 改善及维持「交通数据分析系统」以加强交通管理和效率	260万元
8. 透过设于有盖巴士站的资讯显示屏发放专营巴士实时资讯	安装实时巴士到站资讯显示屏的预算总资助额为2,800万元。
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	运输署的工作由现有人员执行，涉及的开支没有详细分项。

智慧出行措施	2023-24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	运输署的工作由现有人员执行，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	1.725亿元
12. 全港所有八达通路旁停车收费表于2022年1月已完成更换为新停车收费表。新停车收费表支援不同支付系统(包括「转数快」及利用「入表易」流动應用程式遥距缴费)，并提供实时空置泊车位资讯。政府预留款项，以在新地点安装新路旁停车收费表及提升新停车收费表系统	5,700万元
13. 由2021年开始分批启用自动泊车系统先导项目，以期在短期租约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	200万元 ^{注1}
14. 于部分不设收费表的路旁泊车位试行安装感应器，以提供实时空置泊车位资讯	41万元

注1：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，政府会向立法会申请拨款。

除第11项有关基金的措施外，运输署上表所列工作由该署现有人员执行，涉及的人手没有详细分项。就基金而言，运输署开设了2个有时限的公务员职位(包括1名高级工程师和1名机电工程师 / 助理机电工程师)，在2020-21至2026-27年度期间协助推行基金的工作。运输署已委聘香港生产力促进局为基金秘书处，其行政开支上限为基金额的15%。

2. 10亿元的基金在2021年3月推出并接受申请。基金全年接受申请，旨在资助本地机构及企业进行创新科技研究和应用，以便利出行、提升道路网络或路面使用效率和改善驾驶安全。

截至2023年3月底，基金已批出36份申请，涉及总资助金额约2.03亿元。获批项目的详情载于附件1。

3. 自2021年1月投入服务以来，新停车收费表系统(包括停车收费表和流动应用程序「入表易」)运作已更为畅顺，而「入表易」亦愈来愈受欢迎。使用新停车收费表系统的交易数目、「入表易」下载次数以及使用「入表易」进行交易的比例持续上升。有关「入表易」下载次数、使用「入表易」交易数目及「入表易」交易所占比例的按年数字如下：

	2021年	2022年
累计下载次数	496 851	883 570
截至年底的交易数目(千宗)	18 040	46 482
使用「入表易」交易所占比例	37.6%	48.1%

为鼓励市民使用新停车收费表系统，运输署已在所有停车收费表上张贴标签，方便市民下载「入表易」程式，并把教学影片和用户锦囊上载运输署的社交媒体频道和运输署网页。为改善用户体验，运输署一直透过不同渠道(例如社交媒体、应用程序商店和电话热线)收集用户意见，并持续提升系统表现，越来越多驾驶者使用「入表易」缴费足以证明有关工作的成效。

运输署会继续密切监察停车收费表系统的管理、运作和维修保养，并采取恰当措施提升系统表现。

4. 现时各个自动泊车系统项目的资料载于附件2。

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
开发一套优化新能源巴士规划及调度的软件	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
联网自动驾驶的智慧交通路旁基础设施研究	本项目旨在探讨在透过支援流动车联网技术驱动和路旁建设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	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
开发一套个人化的联网先进驾驶辅助系统	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
智能人机配合驾驶系统设计	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
开发先进智能材料防撞柱以提升道路安全	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
智慧小巴2.0	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
虚拟实境驾驶训练系统	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

项目名称	项目概要	获批资助金额
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	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
货柜车智能驾驶训练及评核系统	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
基于遥感技术进行侦测车辆及车辆里程估算	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
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	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
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	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
香港电车先进智能运输管理系统及人工智能优化项目	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
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	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

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	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
开发智能交通执法机械人	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
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	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
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	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
香港桥面效率和安全性的智能评估	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
人工智能主导的无障碍智慧出行平台 - 抱抱出行	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
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	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

项目名称	项目概要	获批资助金额
双移动场景的智能塞车预警视频系统	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
提升香港交通竞争力和道路安全的进阶流动车联网应用	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
在探测器故障时运用深度学习预测行车速度和交通流量	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
5G自动驾驶于住宅园区的服务试点项目	本项目旨在于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
基于多源数据及人工智能的空置泊车位预测理论研究及应用	本项目旨在建立一套路旁及停车场短期空置泊车位的预测理论模型，并透过网页及手机流动程式向市民发放资讯。	\$985,034.47
基于三维地理空间模型的模拟驾驶道路安全评估方法	本项目旨在建立一个三维地理模型，用作模拟驾驶的安全评估，并透过循证决策支援工具，以识别易生意外的地点，及建议可提升道路安全的措施。	\$1,456,137.92

项目名称	项目概要	获批资助金额
物联网和强化学习技术下的智能交通控制	本项目旨在建立一套交通灯号调节算法；在微观模拟系统上开发虚拟测试平台；以及在香港选定的真实场景中验证该虚拟测试平台，并与现有的交通控制系统比较。	\$1,682,512.30
自适应交通控制系统研发—动态路口交通灯控制及优化软件系统（DISCO）	本项目将会扩展DISCO系统原型到普遍交通情景，利用平行运算、人工智能、机器学习等方法提升运算速度，透过分布算法和云端计算使讯号控制应用扩展到网络规模，及建立一套软件在环系统与微观模拟系统连接以作核对。本项目亦会连接DISCO软件与本港的真实交通控制系统作核对，及建立DISCO与云端检测器数据库平台连接，将交通数据输入DISCO以校对模型及计算最佳讯号。	\$7,982,521.45
吊臂位置监测系统研发	本项目旨在研发一套监测系统，监测吊臂车吊臂的实时位置（吊臂高度及水平范围），当吊臂位置对道路安全构成危险时会提醒驾驶者。用户亦可在系统的网上平台检视吊臂状况及车辆位置。	\$3,240,000.00
小巴起动安全检测系统研发	本项目旨在研发一套装有传感器和控制器的系统，监测每当乘客上下车前后的小巴环境。系统若检测到潜在危险，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

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

项目	自动泊车系统类型	开始建造工程日期 (暂定)	自动泊车系统启用 日期(暂定)	泊车位总数(包括 传统及自动泊车系 统泊车位)
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	自动泊车系统的安 装工作在2020年展 开	2021年11月(实际)	245
大埔白石角短期租约用地	拼图型	自动泊车系统的安 装工作在2021年展 开	2022年12月(实际)	250
深水埗钦州街与通州街交界 短期租约用地	拼图型	2023年	2024年	约210
油麻地海泓道短期租约用地	拼图型	2023年	2024年	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(实际)	2025年	超过300
四美街地区休憩用地、体育 馆及公众停车场	立体型	2022年(实际)	2026年	约300
深水埗钦州街西休憩用地及 公众停车场	圆筒型	2023年	2026年	约200
柴湾盛泰道及常茂街交界综 合大楼	高塔型	有待确定 ¹		约200

注1：由于项目处于规划阶段，并正在优化设计，时间表有待确定。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1379)

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

问题：

财政预算案提及，运输及物流局将继续监督各项智慧出行措施的进度和发展，包括新的路旁停车收费表的运作情况，以及智慧交通基金和自动泊车系统项目的实施情况；就此，请告知本会：

- (1) 在2023-24年度，当局在推行智慧出行方面有何具体措施？当中涉及的人手与开支分别为何？
- (2) 现时市民使用「香港出行易」应用程序的普及情况为何？当局过去三年(包括2022-23年度)分别投入多少资源以维持该应用程序的服务？

提问人：陈绍雄议员(立法会内部参考编号：15)

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2023-24年度的预算开支表列如下：

智慧出行措施	2023-24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」	4.2651亿元
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通资讯作交通管理、路线选择和运输规划用途	2,160万元

智慧出行措施	2023-24年度的预算开支
3. 在东涌市中心的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	400万元
4. 继续促进自动驾驶车辆的测试及使用	运输署的工作由现有人员执行,涉及的开支没有详细分项。
数据共享和分析	
5. 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
6. 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	720万元
7. 改善及维持「交通数据分析系统」以加强交通管理和效率	260万元
8. 透过设于有盖巴士站的资讯显示屏发放专营巴士实时资讯	安装实时巴士到站资讯显示屏的预算总资助额为2,800万元。
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	运输署的工作由现有人员执行,涉及的开支没有详细分项。
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	运输署的工作由现有人员执行,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	1.725亿元

智慧出行措施	2023-24年度的预算开支
12. 全港所有八达通路旁停车收费表于2022年1月已完成更换为新停车收费表。新停车收费表支援不同支付系统(包括「转数快」及利用「入表易」流动應用程式遥距缴费), 并提供实时空置泊车位资讯。政府预留款项, 以在新地点安装新路旁停车收费表及提升新停车收费表系统	5,700万元
13. 由2021年开始分批启用自动泊车系统先导项目, 以期在短期租约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	200万元 ^{注1}
14. 于部分不设收费表的路旁泊车位试行安装感应器, 以提供实时空置泊车位资讯	41万元

注1: 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, 政府会向立法会申请拨款。

除第11项有关基金的措施外, 运输署上表所列工作由该署现有人员执行, 涉及的人手没有详细分项。就基金而言, 运输署开设了2个有时限的公务员职位(包括1名高级工程师和1名机电工程师 / 助理机电工程师), 在2020-21至2026-27年度期间协助推行基金的工作。运输署已委聘香港生产力促进局为基金秘书处, 其行政开支上限为基金额的15%。

- (2) 截至2023年2月, 「香港出行易」流动應用程式的累计下载次数约260万次, 平均每日点击率约为7万次。

过去3年用于维持「香港出行易」流动應用程式的营运开支(包括维修保养、系统寄存服务及系统提升费用)如下:

财政年度	营运开支 (元)
2020-21	3,250,000
2021-22	4,520,000
2022-23	4,130,000

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：2203)

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

问题：

有社会意见指，本港泊车设施长期供不应求。就此，政府可否告知本会：

(一) 按区议会分区划分，每个政府拥有的公众停车场的以下资料：

- (i) 地址；
- (ii) 负责管理的政府部门；
- (iii) 开放时间；
- (iv) 各类车辆的泊车数目和收费；
- (v) 已装设电动车充电设施（标准及中速充电）的泊车位数目；
- (vi) 过去五年的平均每月使用率；

(二) 目前，承租政府土地经营收费公众停车场的租户数目，以及所涉土地的位置、泊车位供应数目及租约限期为何？

提问者：周小松议员(立法会内部参考编号：17)

答复：

1. 按区议会分区划分，运输署、政府产业署和康乐及文化事务署(康文署)辖下现有政府公众停车场的资料表列于附件1。

2. 目前，有192幅短期租约用地用作经营收费公众停车场。按区议会分区划分，这些短期租约用地收费公众停车场的位置及提供的泊车位数目表列于附件2。

按区议会分区划分的现有政府公众停车场

1. 截至2022年12月运输署辖下的公众停车场

区议会分区	停车场 / 地址	泊车位数目 (私家车 ¹ 及 电单车)	设有电动 车充电器 泊车位 数目	营业时间 / 收费	平均 使用率
中西区	天星停车场 中环爱丁堡广场9号	私家车： 377 电单车： 37	标准：27 中速：11 快速：1	<u>私家车</u> <u>时租</u> 早上7时至晚上7时 每小时23元 晚上7时至早上7时 每小时17元 <u>日泊</u> 早上7时至晚上7时 星期一至六(公众假期除外) 180元	2018年： 49% 2019年： 44% 2020年： 41% 2021年： 43% 2022年： 45%

区议会 分区	停车场 / 地址	泊车位数目 (私家车 ¹ 及 电单车)	设有电动 车充电器 泊车位 数目	营业时间 / 收费	平均 使用率
中西区	大会堂停车场 中环爱丁堡广场1号	私家车： 170 电单车： 27	中速：30	早上8时至午夜 星期日及公众假期120元 <u>夜泊</u> 晚上7时至早上7时 星期一至六(公众假期除外) 65元 <u>月泊</u> 4,440元 5,900元(天星停车场的固定泊位) <u>电单车</u> <u>日泊</u> 早上8时至晚上11时 26元 <u>夜泊</u> 晚上11时至早上8时 11元 <u>月泊</u> 340元	2018年： 43% 2019年： 33% 2020年： 30% 2021年： 33% 2022年： 32%

区议会 分区	停车场 / 地址	泊车位数目 (私家车 ¹ 及 电单车)	设有电动 车充电器 泊车位 数目	营业时间 / 收费	平均 使用率
中西区	林士街停车场 上环林士街2号	私家车： 829 电单车： 164	中速：110	<p><u>私家车</u> <u>时租</u> 早上7时至晚上11时 每小时23元 晚上11时至早上7时 每小时17元 <u>日泊</u> 早上7时至晚上7时 星期一至六(公众假期除外) 180元 早上8时至午夜 星期日及公众假期120元 <u>夜泊</u> 晚上7时至早上7时 星期一至六(公众假期除外) 65元 <u>季租</u> 12,150元</p> <p><u>电单车</u> <u>日泊</u> 早上8时至晚上11时 26元 <u>夜泊</u> 晚上11时至早上8时 11元 <u>季租</u> 1,020元</p>	2018年： 64% 2019年： 58% 2020年： 42% 2021年： 42% 2022年： 44%

区议会 分区	停车场 / 地址	泊车位数目 (私家车 ¹ 及 电单车)	设有电动 车充电器 泊车位 数目	营业时间 / 收费	平均 使用率
中西区	坚尼地城停车场 坚尼地城石山街12 号	私家车： 195 电单车： 37	中速：59	<u>私家车</u> <u>时租</u> 每小时13元 <u>季租</u> 6,900元 <u>电单车</u> <u>日泊</u> 早上8时至晚上11时 26元 <u>夜泊</u> 晚上11时至早上8时 11元 <u>季租</u> 1,020元	2018年： 80% 2019年： 77% 2020年： 78% 2021年： 83% 2022年： 82%

区议会 分区	停车场 / 地址	泊车位数目 (私家车 ¹ 及 电单车)	设有电动 车充电器 泊车位 数目	营业时间 / 收费	平均 使用率
湾仔	天后停车场 铜锣湾英皇道1号	私家车： 428 电单车： 75	中速：162	<p><u>私家车</u> <u>时租</u> 早上7时至晚上11时 每小时 21元 晚上11时至早上7时 每小时 16元 <u>日泊</u> 早上7时至晚上7时 105元 <u>季租</u> 8,700元</p> <p><u>电单车</u> <u>日泊</u> 早上8时至晚上11时 26元 <u>夜泊</u> 晚上11时至早上8时 11元 <u>季租</u> 1,020元</p>	2018年： 75% 2019年： 71% 2020年： 69% 2021年： 72% 2022年： 71%

区议会 分区	停车场 / 地址	泊车位数目 (私家车 ¹ 及 电单车)	设有电动 车充电器 泊车位 数目	营业时间 / 收费	平均 使用率
东区	笏箕湾停车场 笏箕湾宝文街1号	私家车： 385 电单车： 72	中速：116	<p><u>私家车</u> <u>时租</u> 早上7时至晚上11时 每小时 13元 晚上11时至早上7时 每小时 11元 <u>日泊</u> 早上7时至晚上7时 80元 <u>季租</u> 6,300元</p> <p><u>电单车</u> <u>日泊</u> 早上8时至晚上11时 26元 <u>夜泊</u> 晚上11时至早上8时 11元 <u>季租</u> 1,020元</p>	2018年： 84% 2019年： 79% 2020年： 79% 2021年： 81% 2022年： 81%

区议会 分区	停车场 / 地址	泊车位数目 (私家车 ¹ 及 电单车)	设有电动 车充电器 泊车位 数目	营业时间 / 收费	平均 使用率
南区	香港仔停车场 香港仔水塘道18号	私家车： 293 电单车： 51	中速：44	<u>私家车</u> <u>时租</u> 早上7时至晚上11时 每小时 17元 晚上11时至早上7时 每小时 15元 <u>季租</u> 5,700元 <u>电单车</u> <u>日泊</u> 早上8时至晚上11时 26元 <u>夜泊</u> 晚上11时至早上8时 11元 <u>季租</u> 1,020元	2018年： 81% 2019年： 77% 2020年： 79% 2021年： 77% 2022年： 78%

区议会 分区	停车场 / 地址	泊车位数目 (私家车 ¹ 及 电单车)	设有电动 车充电器 泊车位 数目	营业时间 / 收费	平均 使用率
黄大仙	双凤街停车场 黄大仙双凤街	私家车： 267 电单车： 74	中速：35	<p><u>私家车</u> <u>时租</u> 早上7时至晚上11时 每小时 13元 晚上11时至早上7时 每小时 11元 <u>日泊</u> 早上7时至晚上7时 80元 <u>季租</u> 6,000元</p> <p><u>电单车</u> <u>日泊</u> 早上8时至晚上11时 26元 <u>夜泊</u> 晚上11时至早上8时 11元 <u>季租</u> 1,020元</p>	2018年： 90% 2019年： 84% 2020年： 80% 2021年： 79% 2022年： 81%

区议会 分区	停车场 / 地址	泊车位数目 (私家车 ¹ 及 电单车)	设有电动 车充电器 泊车位 数目	营业时间 / 收费	平均 使用率
黄大仙	黄大仙公共运输总 站停车场 ² 黄大仙公共运输总 站上层	私家车： 27 电单车： -	-	<u>私家车</u> <u>时租</u> 早上7时至晚上11时 每小时 13元 晚上11时至早上7时 每小时 11元 <u>日泊</u> 早上7时至晚上7时 80元 <u>旅游巴士 / 货车 (5.5公吨以 上)</u> <u>半小时收费</u> 15元 <u>夜泊</u> 晚上6时至早上7时 120元	2020年： 6% 2021年： 46% 2022年： 49%

区议会 分区	停车场 / 地址	泊车位数目 (私家车 ¹ 及 电单车)	设有电动 车充电器 泊车位 数目	营业时间 / 收费	平均 使用率
葵青	葵芳停车场 葵涌葵义路19号	私家车： 511 电单车： 93	中速：94	<p><u>私家车</u></p> <p><u>时租</u> 早上7时至晚上11时 每小时 15元 晚上11时至早上7时 每小时 12元</p> <p><u>日泊</u> 早上7时至晚上7时 100元</p> <p><u>夜泊</u> 晚上7时至早上7时 55元</p> <p><u>季租</u> 6,300元</p> <p><u>电单车</u></p> <p><u>日泊</u> 早上8时至晚上11时 26元</p> <p><u>夜泊</u> 晚上11时至早上8时 11元</p> <p><u>季租</u> 1,020元</p>	2018年： 73% 2019年： 78% 2020年： 71% 2021年： 76% 2022年： 77%

区议会 分区	停车场 / 地址	泊车位数目 (私家车 ¹ 及 电单车)	设有电动 车充电器 泊车位 数目	营业时间 / 收费	平均 使用率
荃湾	荃湾停车场 荃湾青山公路 - 荃 湾段174-208号	私家车： 545 电单车： 34	中速：162	<u>私家车</u> <u>时租</u> 早上7时至晚上11时 每小时 18元 晚上11时至早上7时 每小时 14元 <u>日泊</u> 早上7时至晚上7时 100元 <u>夜泊</u> 晚上7时至早上7时 60元 <u>季租</u> 6,300元 <u>电单车</u> <u>日泊</u> 早上8时至晚上11时 26元 <u>夜泊</u> 晚上11时至早上8时 11元 <u>季租</u> 1,020元	2018年： 89% 2019年： 87% 2020年： 82% 2021年： 81% 2022年： 81%

注

1. 私家车车位可停泊私家车、客货车及的士。

2. 黄大仙公共运输总站停车场由2019年9月起开放予旅游巴士 / 5.5公吨以上货车使用及由2020年9月起开放予私家车使用。除27个私家车泊车位外，另有10个旅游巴士 / 5.5公吨以上货车泊车位。

2. 截至2022年12月政府产业署辖下的公众停车场

区议会 分区	停车场 / 地址	泊车位数目	设有电动 车充电器 泊车位 数目	营业时间	收费	平均 使用率 ¹
中西区	金钟道政府合署 金钟道66号	私家车：159 电单车：21	中速：42	星期一至五(公 众假期除外) 夜泊 (晚上7时至翌 日早上7时) 星期六、日及 公众假期 24小时 (早上7时至翌 日早上7时)	<u>私家车</u> (i)星期一至四(公众假期除 外)：每小时25元 (ii)星期五、六、日及公众 假期：每小时28元 (iii)月租：1,300元 <u>电单车</u> (iv)星期一至四(公众假期除 外)：每小时4元 (v)星期五、六、日及公众 假期：每小时6元 (vi)月租：300元	12.6%

区议会 分区	停车场 / 地址	泊车位数目	设有电动机 车充电器 泊车位 数目	营业时间	收费	平均 使用率 ¹
湾仔	湾仔政府大楼、 入境事务大楼及 税务大楼 湾仔港湾道12 号、告士打道7 号及告士打道5 号	私家车：157 电单车：10	中速：30	星期一至五(公 众假期除外) 夜泊(晚上7时 至翌日早上7 时) 星期六、日及 公众假期 24小时 (早上7时至翌 日早上7时)	<u>私家车</u> (i)星期一至五(公众假期除 外)：每半小时13元 (ii)星期六、日及公众假 期：每半小时15元 (iii)月租：1,200元 (iv)日泊(星期六、日及公 众假期早上七时至晚上七 时)：130元 (v)夜泊(晚上七时至翌日 早上七时)：80元 <u>电单车</u> (vi)每小时8元 (vii)月租：600元	24.9%

区议会 分区	停车场 / 地址	泊车位数目	设有电动 车充电器 泊车位 数目	营业时间	收费	平均 使用率 ¹
东区	北角政府合署 北角渣华道333号	私家车：95	中速：29	星期一至五(公众假期除外) 夜泊(晚上7时至翌日早上7时) 星期六、日及公众假期 24小时 (早上7时至翌日早上7时)	(i)星期一至五：每小时10元 (ii)星期六、日及公众假期：每小时20元 (iii)月租：1,600元	41.0%

区议会 分区	停车场 / 地址	泊车位数目	设有电动 车充电器 泊车位 数目	营业时间	收费	平均 使用率 ¹
东区	柴湾市政大厦 柴湾柴湾道338号	私家车：39 电单车：6	-	24小时	<p><u>私家车</u></p> <p>(i)星期一至五：每半小时10元</p> <p>(ii)星期六、日及公众假期：每半小时11元</p> <p>(iii)月租：3,200元</p> <p>(iv)日泊(早上8时至晚上6时)：110元</p> <p>(v)夜泊(晚上6时至翌日早上8时)：120元</p> <p><u>电单车</u></p> <p>(vi)每半小时5元</p> <p>(vii)每小时10元</p> <p>(viii)月租：800元</p>	90.9%

区议会 分区	停车场 / 地址	泊车位数目	设有电动 车充电器 泊车位 数目	营业时间	收费	平均 使用率 ¹
深水埗	长沙湾政府合署 长沙湾长沙湾道 303号	私家车：250 电单车：13	中速：71	部分收费公众 停车场的泊车 位提供24小时 服务。其余泊 车位供联用办 公大楼的用户 部门使用，只 在非办公时间 开放予公众使 用。	<p><u>私家车</u></p> <p>(i)星期一至五(早上 7 时至 中午 12 时)：每半小时 15 元</p> <p>(ii)星期一至五(中午 12 时 至晚上 7 时)：每半小时 20 元</p> <p>(iii)星期一至五(晚上 7 时 至翌日早上 7 时)：每半小 时 12 元</p> <p>(iv)星期六、日及公众假 期：每半小时 15 元</p> <p>(v)日泊(星期六、日及公 众假期早上 7 时至晚上 7 时)：130 元</p> <p>(vi)夜泊(晚上 7 时至翌日 早上 7 时)：50 元</p> <p>(vii)月租：3,500 元</p>	52.3%

区议会 分区	停车场 / 地址	泊车位数目	设有电动 车充电器 泊车位 数目	营业时间	收费	平均 使用率 ¹
					<u>电单车</u> (viii)月租：1,100 元	
九龍城	土瓜湾街市暨政 府合署 土瓜湾马头围道 165号	私家车：29 电单车：4	-	星期一至五(公 众假期除外) 夜泊(晚上 7 时 至翌日早上 7 时) 星期六、日及 公众假期 24 小时 (早上 7 时至翌 日早上 7 时)	<u>私家车</u> (i)星期一至五(公众假期除 外)：每小时 12 元 (ii)星期六、日及公众假 期：每小时 16 元 (iii)月租：1,380 元 <u>电单车</u> (iv)月租：250 元	36.8%
	工业贸易大楼 启德协调道3号	私家车：24	中速：20	星期一至五(公 众假期除外) 夜泊(晚上 7 时 至翌日早上 7 时) 星期六、日及 公众假期 24 小时 (早上 7 时至翌 日早上 7 时)	(i)星期一至日(包括公众假 期)：每小时 20 元 (ii)月租：2,200 元	46.5%

区议会 分区	停车场 / 地址	泊车位数目	设有电动 车充电器 泊车位 数目	营业时间	收费	平均 使用率 ¹
油尖旺	西九龙政府合署 油麻地海庭道11号	私家车：50	-	星期一至五(公众假期除外) 夜泊(晚上7时至翌日早上7时) 星期六、日及公众假期 24小时 (早上7时至翌日早上7时)	(i)星期一至五(公众假期除外)：每半小时5元 (ii)星期六、日及公众假期：每半小时7元 (iii)日泊(星期六、日及公众假期早上7时至晚上7时)：90元 (iv)夜泊(星期一至五(公众假期除外)晚上7时至翌日早上7时)：30元 (v)夜泊(星期六、日及公众假期晚上7时至翌日早上7时)：60元 (vi)月租：1,500元	38.1%

区议会 分区	停车场 / 地址	泊车位数目	设有电动 车充电器 泊车位 数目	营业时间	收费	平均 使用率 ¹
观塘	顺利纪律部队宿舍 观塘利安道32号	私家车：89 电单车：16	-	24 小时	<p><u>私家车</u></p> <p>(i)星期一至五：每小时 22 元</p> <p>(ii)星期六、日及公众假期：每小时 24 元</p> <p>(iii)日泊(星期一至五早上 8 时至晚上 6 时)：85 元</p> <p>(iv)日泊(星期六、日及公众假期早上 8 时至晚上 6 时)：120 元</p> <p>(v)夜泊(星期一至五晚上 6 时至翌日早上 8 时)：130 元</p> <p>(vi)夜泊(星期六、日及公众假期晚上 6 时至翌日早上 8 时)：150 元</p> <p>(vii)月租：3,300 元</p>	54.8%

区议会 分区	停车场 / 地址	泊车位数目	设有电动 车充电器 泊车位 数目	营业时间	收费	平均 使用率 ¹
					电单车 (viii)每小时 7 元 (ix)月租：650 元	
西贡	西贡政府合署 西贡亲民街34号	私家车：70	中速：26	星期一至五(公 众假期除外) 夜泊(晚上 7 时 至翌日早上 7 时) 星期六、日及 公众假期 24 小时 (早上 7 时至翌 日早上 7 时)	(i)星期一至四(公众假期除 外)：每小时 27 元 (ii)星期五、六、日及公众 假期：每小时 40 元	17.8%

区议会 分区	停车场 / 地址	泊车位数目	设有电动机 车充电器 泊车位 数目	营业时间	收费	平均 使用率 ¹
沙田	沙田政府合署 沙田上禾輦路1 号	私家车：122 电单车：22	中速：74	星期一至五(公 众假期除外) 夜泊(晚上7时 至翌日早上7 时) 星期六(公众假 期除外) 下午2时至翌 日早上7时) 星期日及公众 假期 24小时 (早上7时至翌 日早上7时)	<u>私家车</u> (i)星期一至五：每小时18 元 (ii)星期六、日及公众假 期：每小时25元 (iii)于以下特别日子：2023 年3月25日、3月26 日、4月1日、4月2 日、4月5日、4月7 日、4月8日、4月9 日、4月10日、4月15 日、4月16日、4月22 日、4月23日、10月7 日、10月8日、10月14 日、10月15日、10月21 日、10月22日、10月28 日、10月29日、11月4 日及11月5日的早上7 时至晚上7时)：每小时 30元	41.8%

区议会 分区	停车场 / 地址	泊车位数目	设有电动 车充电器 泊车位 数目	营业时间	收费	平均 使用率 ¹
					(iv)夜泊(星期一至五晚上 7时至翌日早上7时): 70 元 (v)月租: 800元 <u>电单车</u> (vi)月租: 250元	
	新界(沙田)法医 学大楼 沙田大围下城门 道7号	私家车: 50	中速: 15	24小时	(i)早上9时至下午5时: 每小时12元 (ii)下午5时至晚上10 时: 每小时18元 (iii)晚上10时至翌日早 上9时: 每小时5元	没有资料

区议会 分区	停车场 / 地址	泊车位数目	设有电动 车充电器 泊车位 数目	营业时间	收费	平均 使用率 ¹
大埔	大埔政府合署 大埔汀角路1号	私家车：71 电单车：4	-	星期一至五(公 众假期除外) 夜泊(晚上7时 至翌日早上7 时) 星期六、日及 公众假期 24小时 (早上7时至翌 日早上7时)	<u>私家车</u> (i)星期一至五：每小时8 元 (ii)星期六、日及公众假 期：每小时18元 (iii)月租：1,200元 <u>电单车</u> (iv)每小时5元	59.3%

区议会 分区	停车场 / 地址	泊车位数目	设有电动 车充电器 泊车位 数目	营业时间	收费	平均 使用率 ¹
屯门	屯门政府合署 屯门屯喜路1号	私家车：42	中速：22	星期一至五(公 众假期除外) 夜泊(晚上7时 至翌日早上7 时) 星期六、日及 公众假期 24小时 (早上7时至翌 日早上7时)	(i)星期一至五：每小时5 元 (ii)星期六、日及公众假 期：每小时20元 (iii)夜泊(星期一至五晚上 7时至翌日早上7时)：30 元 (iv)夜泊(星期六、日及公 众假期晚上7时至翌日早 上7时)：40元 (v)日泊(星期六、日及公 众假期早上7时至晚上7 时)：50元 (vi)月租：800元	22.8%

区议会 分区	停车场 / 地址	泊车位数目	设有电动 车充电器 泊车位 数目	营业时间	收费	平均 使用率 ¹
元朗	元朗民政事务处 大厦 元朗青山公路 269号	私家车：44	-	星期一至五(公 众假期除外) 夜泊(晚上 7 时 至翌日早上 7 时) 星期六、日及 公众假期 24 小时 (早上 7 时至翌 日早上 7 时)	(i)星期一至五：每小时 10 元 (ii)星期六、日及公众假 期：每小时 20 元 (iii)夜泊(星期一至五晚上 7 时至翌日早上 7 时)：30 元 (iv)夜泊(星期六、日及公 众假期晚上 7 时至翌日早 上 7 时)：55 元	46.9%

区议会 分区	停车场 / 地址	泊车位数目	设有电动 车充电器 泊车位 数目	营业时间	收费	平均 使用率 ¹
北区	北区政府合署 粉岭璧峰路3号	私家车：101	中速：26	星期一至五(公众假期除外) 夜泊(晚上7时至翌日早上7时) 星期六、日及公众假期 24小时 (早上7时至翌日早上7时)	(i)星期一至五：每小时10元 (ii)星期六、日及公众假期：每小时12元 (iii)夜泊(星期一至五晚上7时至翌日早上7时)：50元 (iv)12小时泊车(星期六、日及公众假期)：70元 (v)24小时泊车(星期六、日及公众假期)：140元 (vi)月租：1,180元	26.2%

区议会 分区	停车场 / 地址	泊车位数目	设有电动 车充电器 泊车位 数目	营业时间	收费	平均 使用率 ¹
北区	香园围边境管制 站	私家车：415 电单车：36 客货车：15	中速：126	24 小时	<u>私家车</u> (i)每小时 15 元 (ii)日泊(任何 24 小时): 150 元 (iii)夜泊(晚上 6 时至翌日 早上 8 时): 80 元 <u>客货车</u> (iv)每小时 15 元 <u>电单车</u> (v)每小时 5 元 (vi)日泊(任何 24 小时): 40 元 (vii)夜泊(晚上 6 时至翌日 早上 8 时): 25 元	没有资料

区议会 分区	停车场 / 地址	泊车位数目	设有电动 车充电器 泊车位 数目	营业时间	收费	平均 使用率 ¹
離島	港珠澳大桥香港 口岸	私家车：673 电单车：25 轻型货车： 14 的士：21	中速：89 快速：2	24 小时	<u>预约</u> <u>时租</u> (i)私家车：每小时 20 元 (ii)电单车：每小时 8 元 (iii)轻型货车：每小时 16 元 (iv)的士：每小时 16 元 <u>日泊(任何 24 小时)</u> (v)私家车：160 元 (vi)电单车：45 元 (vii)轻型货车：125 元 (viii)的士：125 元	0.5%

区议会 分区	停车场 / 地址	泊车位数目	设有电动 车充电器 泊车位 数目	营业时间	收费	平均 使用率 ¹
					<p>非预约</p> <p>(ix)私家车</p> <p>第 1 及第 2 小时：每小时 20 元</p> <p>第 3 小时：每小时 30 元</p> <p>第 4 小时及以后：每小时 40 元</p> <p>(x)电单车</p> <p>第 1 及第 2 小时：每小时 8 元</p> <p>第 3 小时：每小时 12 元</p> <p>第 4 小时及以后：每小时 16 元</p> <p>(xi)轻型货车</p> <p>第 1 及第 2 小时：每小时 16 元</p> <p>第 3 小时：每小时 24 元</p> <p>第 4 小时及以后：每小时 32 元</p>	

区议会 分区	停车场 / 地址	泊车位数目	设有电动 车充电器 泊车位 数目	营业时间	收费	平均 使用率 ¹
					(xii)的士 第 1 及第 2 小时：每小时 16 元 第 3 小时：每小时 24 元 第 4 小时及以后：每小时 32 元	

注

1. 此乃根据承办商提供有关停车场于2022年4月至12月营业时间的平均使用率。政府产业署并没有备存过去5年整个期间的使用率数据。由于新界(沙田)法医学大楼及香园围边境管制站的停车场于2023年年初才开始营运，因此并没有相关期间平均使用率的资料。

3. 截至2022年12月康文署辖下的公众停车场

康文署目前管理超过80个公众停车场。由于所要求的资料涉及大量数据，康文署无法逐一列出每个停车场的详细资料，但可按区议会分区划分提供泊车位分项数字如下。

	私家车		轻型货车		电单车		旅游巴士	
	时租	月租	时租	月租	时租	月租	时租	月租
中西区	47	0	4	0	4	0	0	0
湾仔	99	22	0	0	0	0	6	0
东区	118	20	0	0	10	0	5	0
南区	72	0	0	0	8	0	0	0
油尖旺	35	0	0	0	1	0	2	0
深水埗	111	0	0	0	13	0	7	0
九龙城	73	0	0	0	4	0	0	0
黄大仙	78	0	0	0	0	0	3	0
观塘	277	0	0	0	36	0	6	0
荃湾	81	0	13	0	2	0	0	0
屯门	207	0	0	0	2	0	0	0
元朗	86	0	0	0	8	0	11	0
北区	100	0	0	0	2	0	6	0
大埔	126	100	216	0	48	0	10	0
西贡	138	0	0	0	25	0	18	0
沙田	308	0	0	0	26	0	9	0
葵青	177	0	0	0	23	0	8	0
離岛	35	0	0	0	0	0	0	0
总计	2 168	142	233	0	212	0	91	0

附件 2

截至 2022 年 12 月按区议会分区划分的短期租约用地现有收费公众停车场。

地区	泊车位总数
中西区	165
湾仔	-
东区	1 172
南区	229
油尖旺	827
深水埗	876
九龙城	856
黄大仙	347
观塘	1 352
荃湾	2 663
屯门	2 627
元朗	1 195
北区	1 975
大埔	1 547
西贡	3 509
沙田	2 940
葵青	7 881
離島	214

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2204)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 区域交通及运输服务

管制人员： 运输署署长 (罗淑佩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

政府在2018年宣布，预留5亿元资助专营巴士营办商在合适的现有巴士上加装三项安全装置(即乘客安全带、电子稳定控制系统及车速限制器)。就此，政府可否告知本会：

(一) 各专营巴士营办商为现有巴士加装三项安全装置的分项数字、占现有巴士的百分比(按下表列出)；

专营巴士营办商	已安装安全装置的巴士总数					
	安全带	占现有巴士的百分比	电子稳定控制系统	占现有巴士的百分比	车速限制减速器	占现有巴士的百分比

(二) 有否研究如何加快为所有现有巴士安装三项安全装置；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：18)

答复：

(一)及(二)

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4 000辆巴士加装电子稳定控制系统和车速限制减速器，以及为约1 900辆双层巴士的所有上层座椅安装安全带。政府已预留5亿元，用以资助专营巴士营办商八成相关安装费。

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	已安装安全装置的巴士总数 (截至2022年12月底)					
	安全带	占计划安装安全装置的双层巴士总数的百分比	电子稳定控制系统	占计划安装安全装置的双层巴士总数的百分比	车速限制减速器	占计划安装安全装置的双层巴士总数的百分比
城巴有限公司	296	91%	586	91%	586	91%
龙运巴士有限公司	116	100%	116	100%	116	100%
新大屿山巴士(1973)有限公司	28	100%	10	100%	39	100%
新世界第一巴士服务有限公司	252	79%	371	76%	371	76%
九龙巴士(一九三三)有限公司	810	70%	1 897	69%	1 919	69%
总计	1 502	77%	2 980	75%	3 031	75%

安装工作已由2020年第三季起陆续展开，目标是在3年内完成安装安全带和在4年内完成安装电子稳定控制系统和车速限制减速器。截至2022年12月底，专营巴士营办商如期在合适的现有双层巴士上安装该三种安全装置，安装工程已完成至少75%。安装工程须循序渐进地进行，因为可于同一时间暂停服务以供进行安装工程而不影响整体巴士服务的巴士数目实在有限。运输署和专营巴士公司会继续监察上述装置的安装进度，并会因应情况检讨安装时间表。

- 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： (2) 签发车辆牌照及驾驶执照
管制人员： 运输署署长 (罗淑佩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

据悉，不少市民反映指，近年报考不同类型车辆的驾驶考试的轮候时间相当长。就此，政府可否告知本会：

1. 过去五年，每年参加不同车辆种类(即轻型货车、私家小巴、公共小巴、私家巴士、公共巴士、专利公共巴士、中型货车、重型货车、挂接式车辆、特别用途车辆)驾驶路试的总人数及平均考试轮候时间；
2. 过去五年，每年运输署考牌主任的编制人手、实际人手数目、流失率及职位空缺；及
3. 现时仍有效的驾驶执照数目，并以各车辆种类及持证人的年龄分布(即18至29岁、30至39岁、40至49岁、50至59岁、60至64岁及65岁或以上)分项列出；

提问人：周小松议员(立法会内部参考编号：22)

答复：

1. 市民对路试服务的需求持续上升。在2012至2021年的10年间，每年路试申请数目由122 554宗增加至211 798宗，增幅达73%。此外，在2020年至2022年年初，为配合疫情期间的政府社交距离措施，运输署须间歇暂停驾驶考试服务。在每次恢复服务后，运输署须首先为受影响考生安排补考路试，令过去3年的路试轮候时间进一步增加。

2018年至2022年，每年参加各类车辆路试的考生人数表列如下：

参加路试的考生人数(2018年至2022年)

路试类别		考生人数				
		2018年	2019年	2020年	2021年	2022年
轻型货车	合并	36 685	33 815	28 656	34 725	30 619
	乙部	2 013	1 665	1 334	2 031	1 946
	丙部	30 778	29 580	17 903	27 780	17 733
中型货车		4 920	5 788	2 843	6 356	6 152
重型货车		2 543	2 815	1 587	3 441	3 253
专营巴士		1 092	1 470	1 097	1 377	1 045
私家／公共小巴		435	472	83	287	212
私家／公共巴士		3 924	5 275	2 526	4 139	3 027
挂接式车辆		1 146	1 062	580	1 261	1 313

2018年至2022年，每年各类车辆路试的平均轮候时间表列如下：

路试平均轮候时间(以历日计算) (2018年至2022年)

考试类别 ^(注 2)		历日日数(截至每年 11 月 30 日) ^(注 1)				
		2018年	2019年	2020年	2021年	2022年
轻型货车	合并	275	259	220	355	370
	乙部	57	56	87	111	121
	丙部	178	196	248	280	352
中型货车		63	62	83	93	107
重型货车		75	55	94	111	105
私家／公共小巴		54	24	67	84	79
私家／公共巴士		67	71	86	91	104
挂接式车辆		66	54	76	87	114

注 1: 由于驾驶考试在 2020 年 12 月受疫情影响而暂停，上表所载各类车辆路试的平均轮候时间(以历日计算)是根据截至每年 11 月 30 日的情况计算。

注 2: 专营巴士驾驶考试没有轮候时间数字。根据现行安排，专营巴士营办商会不时与运输署联络，在有需要时为受训的车长安排考试。

2. 2018年至2022年，每年考牌主任职系的编制、实际人数、空缺数目及流失人数表列如下：

考牌主任人手(2018年至2022年)

年份	员工数目(截至每年7月31日)			流失人数 (注4)
	编制 (注3)	实际人数	空缺数目	
2018	75	71	4	5
2019	77	69	8	2
2020	79	79	0	2
2021	85	85	0	4
2022	85	81	4	4

注3: 有关数字涵盖常额职位和有时限职位。

注4: 流失人数指该年全年的退休、辞职或转职至其他政府部门的考牌主任人数。

3. 截至2023年2月28日，持有有效正式驾驶执照的人数为2 361 950人。按不同车辆类别及年龄组别划分，持有正式驾驶执照的人数如下：

驾驶执照统计数字(截至2023年2月28日) (注5)

车辆类别	驾驶执照持有人数目					
	18-29岁	30-39岁	40-49岁	50-59岁	60-64岁	65岁或以上
私家车	169 065	488 577	607 879	568 595	254 197	259 435
轻型货车	88 996	258 701	342 263	315 116	191 969	224 339
电单车	13 882	45 777	92 531	91 971	30 532	36 343
私家小巴	2 013	9 342	28 670	47 932	35 277	54 367
公共小巴	1 269	7 415	26 012	45 327	34 061	52 504
的士	2 339	9 577	20 940	48 492	48 725	74 358
私家巴士	2 009	9 260	27 872	40 391	24 962	33 914
公共巴士	1 631	8 875	27 482	40 061	24 867	33 909
政府车辆	1 903	9 267	10 251	9 854	2 217	605
专营巴士	963	2 592	4 663	6 799	4 449	6 696
中型货车	2 500	13 607	32 996	49 976	33 960	50 478
重型货车	872	5 151	13 438	20 345	15 190	36 034
挂接式车辆	343	2 159	6 507	12 556	9 707	11 766
特别用途车辆	236	1 645	4 175	5 086	2 902	3 183

车辆类别	驾驶执照持有人数目					
	18-29岁	30-39岁	40-49岁	50-59岁	60-64岁	65岁或以上
机动三轮车	13 882	45 778	92 526	91 978	30 537	36 341

注5: 由于每人持有的每个驾驶执照可有多于一个车辆类别的批注, 上述统计数字所列各车辆类别驾驶执照持有人数目的总和, 可能会多于驾驶执照持有人的总数。

- 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： (2) 签发车辆牌照及驾驶执照
管制人员： 运输署署长 (罗淑佩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

就道路安全及标准研究工作，政府可否告知本会：

1. 过去五年至今，运输署已完成的道路安全及标准相关研究项目数目，并列明每个研究项目的以下资料：
 - (i) 研究项目名称及范畴；
 - (ii) 涉及的开支；
 - (iii) 研究开展及完成日期；及
 - (iv) 所提出改善建议内容；
2. 有否制定时间表以检讨及修订不同车辆种类(即轻型货车、私家小巴、公共小巴、私家巴士、公共巴士、专利公共巴士、中型货车、重型货车、挂接式车辆、特别用途车辆)的规例及安全标准；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：23)

答复：

- (1) 运输署一直对其他地方在道路安全方面的最新发展和科技进行研究，并探讨相关发展和科技是否适合在香港应用，从而提升道路安全。自2018年起推行的部分项目如下：
 - (i) 在2020年10月至2021年10月试验侦察平均车速摄影机系统(均速摄影机系统)，开支为1,321万元。均速摄影机系统利用摄影机和人工智能技术，记录和计算车辆在指定路段的平均车速。系统评估结果显示，均速摄影机系统准确而且可靠。运输署正与警务处商讨系统对接、技术优化，以及作业流程和资源的详情。

- (ii) 在2022年4月至10月及2023年3月至2024年4月分阶段推行优化斑马线设施的试验计划，令斑马线更显眼易见，从而提醒驾驶者停车让路予行人。试验计划总开支为482万元。运输署会检视试验结果，以考虑是否推展至其他地点。
 - (iii) 在2022年7月至2023年1月在行人灯号过路处试验辅助装置，将红光投射到行人过路处的行人等候位置上，以提醒行人注意「红色人像」灯号，开支为65万元。由于试验效果正面，运输署正检视和物色合适的行人灯号过路处，以在更多地点使用辅助装置。
 - (iv) 在2020年9月至2021年7月在技术研究中试验公共小巴佩戴安全带侦测及警示系统，技术研究开支为140万元。试验的目的是为系统找出可行的技术方案，从而提高公共小巴乘客佩戴安全带的意识。由于试验效果理想，运输署已要求在2023年9月1日或以后首次登记的公共小巴安装此项装置。
- (2) 运输署一直密切留意国际间相关汽车科技的发展和运用，并正进行法例修订工作，更新下列车辆构造要求以改善道路安全：
- (i) 要求所有电动 / 混合动力种类车辆在首次登记前安装车辆声响警示系统；
 - (ii) 要求装配可延伸架空结构的车辆(例如货车及特别用途车辆)安装过高警示系统；
 - (iii) 就所有种类车辆修订反射镜的法定要求，并引入「摄影机—显示器系统」的要求；
 - (iv) 就所有种类车辆修订视象显示器的法定要求；
 - (v) 修订驾驶规则，容许司机能够使用遥距控制泊车功能；
 - (vi) 按国际车辆标准和技术发展更新对车辆结构的各项要求(放宽单层巴士全高度，由3.5米增至4米，以及允许使用发光二极管作为车灯)；以及
 - (vii) 将现行适用于私家车、的士、公共小巴的强制安装及佩戴安全带法定要求涵盖其他车辆种类及座位。

上述第(1)及(2)项有关道路安全和标准的工作由运输署现有人员执行，属于常规职务。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1179)

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 (罗淑佩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

有关推动新能源运输方面，近年政府以推出多项政策措施，推动公共交通运输电动化，包括预算案提到，政府已订下于2027年年底前有约700辆电动巴士及3 000辆电动的士投入服务的目标，亦已预留3亿5,000万元，资助4间港内航线的渡轮营办商建造及试验电动渡轮和相关充电设施；另外，亦会为的士业界提供百分百担保的贷款计划，以鼓励的士车主将现有的士替换为纯电动的士。除政策措施外，政府会否投放资源，全面检视本港现有交通运输相关规例能否配合新能源运输的发展和需要，尤其电动车的使用越趋普及，现有法规必须与时并进，以免窒碍新能源运输在港发展；若会检视，详情为何，包括涉及的开支、人手及时间表、会否制订具体检视清单？

提问人： 丘达根议员(立法会内部参考编号：31)

答复：

环境及生态局 / 环境保护署(环保署)一直推广使用新能源车辆。

与此同时，在现行规管制度下，所有在香港登记的车辆均须遵守《道路交通条例》(第374章)及其附属规例，包括《道路交通(车辆构造及保养)规例》(第374A章)。为此，运输署一直定期检讨现行法例和指引，引进最新的车辆技术发展，以支持本地市场引入新能源车辆，包括电动车。第374A章下的现行规管制度，已有条文赋予运输署足够的灵活性，可就化石燃料车及电动车制订最新要求及作出审批。

为方便电动车进口，运输署自2010年11月起发布《电动汽车的车辆构造审批要求》指引文件，确立香港的电动车技术要求。有关要求不时更新以配合电动车技术的快速发展，最新版本在2022年7月发布。此外，在2022年12

月，为方便平行 / 个别进口电动车型号输入香港，运输署向业界发出有关批量处理机制的新指引，及提供便利措施让业界以批量方式引进电动车并确保这些电动车符合相关的技术要求。

另外，我们留意到氢燃料电池车是一种有潜力的新能源车辆，特别是作重型商用车之用。世界各地一直投入资源进行产业研发、试验运作和发展配套基础设施的相关工作。为配合氢燃料电池车的发展趋势及配套设施的需求，环境及生态局正领导一个由其他相关决策局及部门(包括运输署)组成的跨部门工作小组，因应本地情况分阶段循序渐进地开展氢燃料电池双层巴士和重型车辆的试验。

环境及生态局会综合氢燃料电池车的试验结果和数据，并在2025年制订陆上运输使用氢能的长远策略，从而协助引领香港达致2050年前车辆零排放的目标。运输署会继续与跨部门工作小组紧密合作，留意新汽车技术的最新发展，并全面检视现行规管制度，以利便在香港引入新能源车辆。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2097)

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 (罗淑佩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

运输署在文件中提到，在接获小巴、巴士、中型和重型货车及挂接车辆驾驶执照的申请后82天内进行路试的目标，计划为百分之九十五，但在2021及2022年实际上只达到百分之三十七及三十。请当局告知本会：私家车进行路试的服务目标为何；当局有何实质措施改善现时路试轮候情况；当局有何实际理据，让市民信服当局能够达到在举行路试上所订立的目标？运输署的服务情况一直为人诟病，市民往往需要在运输署排队轮候服务，请当局告知本会：当局将服务电子化的详情为何；当局有何计划改善现时排队轮候的情况；当局就提高服务效率方面有何实际的行动计划？

提问人：朱国强议员(立法会内部参考编号：32)

答复：

路试轮候时间

市民对路试服务的需求持续上升。在2012至2021年的10年间，每年路试申请数目由122 554宗增加至211 798宗，增幅达73%。此外，在2020年至2022年年初，为配合疫情期间的政府社交距离措施，运输署须间歇暂停驾驶考试服务。在每次恢复服务后，运输署须首先为受影响考生安排补考路试，令过去3年的路试轮候时间进一步增加。因此，在2021年和2022年，在接获商用车辆驾驶执照的申请后82天内进行路试的目标，无法达成。考虑到由2022年4月起已恢复驾驶考试服务，视乎市民对商用车辆驾驶考试的需求，运输署致力在2023年达标。

此外，为了进一步增加路试数目，运输署会利用科技，以及在可行情况下安排考牌主任额外工作，并已经 / 将会采取以下措施：

- 运输署已由2022年6月底起全面采用电子驾驶考试表格。为了善用所节省的时间，运输署计划由2023年3月底起，在3个非商用车辆驾驶考试中心提供每月约190个额外路试名额(用于快期驾驶考试)。
- 由2023年3月底起，运输署已安排考牌主任在星期六额外工作，预计在6个月内约可提供5 000个路试名额(用于快期驾驶考试)。
- 运输署亦正进行新一轮的二级考牌主任招聘工作，预计新入职人员于2023年下半年到任。
- 运输署现正与廉政公署一起检视考牌主任的上班报到安排，以期在确保考试制度公平、公正及廉洁的同时，亦增加路试数目。检视工作预计于2023年年中完成。
- 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。

现时运输署并没有就接获私家车驾驶执照申请后安排路试所需轮候日数订定服务承诺。不过，随着上述措施落实，运输署将在2024年检视情况，并研究就非商用车辆(包括私家车)驾驶考试所需轮候日数订定目标。与此同时，运输署已在网页公布各类车辆驾驶考试的轮候日数。

电子牌照服务

运输署一直致力扩展网上牌照服务及精简申请程序，一方面减少对柜位服务的依赖，另一方面在处理牌照申请上为市民提供更大的方便，让他们节省在牌照事务处轮候的时间，并可随时随地递交申请。

运输署利用「智方便」的好处，已推行18项使用「智方便」核实身分的网上牌照服务(包括续领正式驾驶执照及车辆牌照)。在2023-24年度，运输署会继续进一步提升牌照事务处的工作效率，提供更方便市民的服务，包括把网上牌照服务扩展至其他种类牌照申请和引进电子牌照和许可证，详情如下：

- 电子许可证 – 由2022年12月起，运输署已分阶段逐步推出电子许可证、牌照和证明书(统称许可证)，以「可携式文件格式」(pdf)签发，并通过电子邮件发送给申请人，供他们列印及展示。

- 电子车辆牌照 - 运输署计划进一步电子化车辆牌照的资料，当车主获发首张纸本车辆牌照后，便无需在每次续期后更换新的纸本车辆牌照；以及简化续领车辆牌照的申请程序，迈向全面自动化处理。待通过相关的法例修订并在完成系统提升后，电子车辆牌照可在2024年内全面推行。此外，在简化续领车辆牌照申请程序及全面自动化处理后，预计在2024年内，不涉及人手检查的网上车辆牌照续期申请所需处理时间，可由10个工作日缩减至少于3个工作日。
- 电子驾驶执照 - 运输署计划推出这项措施，作为一项补充及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」身分认证程序登入。电子驾驶执照可代替实体驾驶执照，届时驾驶执照持有人可于驾驶时自行选择携带实体驾驶执照或电子驾驶执照。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年推出。

运输署一直在扩展电子牌照服务，以及网上申请车辆牌照、驾驶执照及许可证的服务。运输署会继续鼓励市民使用网上服务递交牌照申请，再无须亲身到牌照事务处办理有关手续。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2998)

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 (罗淑佩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

政府可否告知本会：

1. 在过去3个年度，政府收到新登记的电动私家车和其他车辆数字分别为何？
2. 自2021年2月24日起至今年2月，有多少符合条件的私家车车主享有一般电动私家车的首次登记税宽减？涉及的款额为何？
3. 在过去3个年度，藉着「一换一」计划参与首次登记税宽减的本港车主人数为何？涉及的款额为何；及
4. 政府于2021年3月公布《香港电动车普及化路线图》，当中提到未来在香港推动使用电动车及其所需配套的长远政策目标及计划。请问运输署有否推行相应计划和政策措施，以期配合达成《路线图》的目标？如有，详情为何；如否，原因为何？

提问者： 何敬康议员(立法会内部参考编号：4)

答复：

1. 过去3个财政年度(截至2023年2月28日)，按车辆类别划分的新登记电动私家车及其他车辆数目表列如下：

车辆类别	新登记车辆数目					
	2020-21年度		2021-22年度		2022-23年度 (截至2023年 2月28日)	
	电动车	非电 动车	电动车	非电 动车	电动车	非电 动车
私家车	4 944	33 612	11 572	26 082	20 695	16 202
电单车	51	9 684	63	8 865	171	6 422
的士	0	876	0	1 049	4	995
专营巴士	0	309	2	230	17	228
非专营巴士	0	254	0	209	3	354
私家巴士	0	49	0	61	0	75
公共小巴	0	135	0	153	0	126
私家小巴	0	130	0	99	0	71
货车	26	5 714	58	7 232	124	6 078
特别用途车辆	9	90	11	114	16	96
总数	5 030	50 853	11 706	44 094	21 030	30 647

注：政府车辆无须登记，因此不包括在内。

- 在2021年2月24日至2023年2月28日期间，共有682辆电动私家车受惠于一般首次登记税宽减安排，涉及金额共66,495,000元。
- 过去3个财政年度(2020年4月1日至2023年2月28日)，共有36 226辆电动私家车在「一换一」计划下获得首次登记税宽减，涉及金额共95.5亿元。
- 运输署一直与环境及生态局 / 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。

运输署一直定期检讨现行法例和指引，引进最新的电动车技术发展，以支持本地市场引入新能源汽车。为方便电动车进口，运输署自2010年11月起发布《电动汽车的车辆构造审批要求》指引文件，确立香港的电动车技术要求。有关要求不时更新以配合电动车技术的快速发展，最新版本在2022年7月发布。此外，在2022年12月，为方便平行 / 个别进口电动车型号输入香港，运输署向业界发出有关批量处理机制的新指引，及提供便利措施让业界以批量方式引进电动车并确保这些电动车符合相关的技术要求。

在公共交通服务方面，运输署已协助环境及生态局 / 环保署与专营巴士及的士营办商联系，进行电动巴士及的士的试验。运输署会继续协助环境及生态局 / 环保署与各公共交通营办商及运输业界合作，参与电动车先导 / 试验计划，并引入更多电动车。相关措施包括(i)在2023年内以不同路线的专线小巴进行试验，测试使用不同型号的电动公共

小巴；(ii)更广泛使用电动的士及电动巴士，目标是在2027年年底前引入约3 000辆电动的士及约700辆电动巴士；(iii)在2024年开始以港内航线试行电动渡轮；以及(iv)安装电动车充电器，供各公共交通营办商使用。

除上述以外，运输署亦将继续采取措施，在可行情况下，在运输署辖下的政府多层停车场尽量多装设电动车充电器，以及研究措施减少非电动车占用充电器泊车位的情况。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3001)

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 (罗淑佩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

过去10年，本港的领牌车辆数目增加超过20%，车辆数目的增长幅度被认为会加剧交通挤塞问题。就此，政府可否告知本会：

1. 自通过并实施增加私家车的首次登记税及牌照费后，政府每年接获的首次登记私家车数目为何；
2. 和首次登记税及牌照费调整前比较，本港领牌车辆数目增长和变化为何；
3. 为使收费路段运作更畅顺，当局现正推行「易通行」不停车缴费服务，请问截至2023年2月为止，共投放多少在有关项目的宣传、行政工作及
4. 政府有否计划其他智慧道路管理系统或技术，以期加强改善交通挤塞情况；如有，详情及预算为何？

提问人：何敬康议员(立法会内部参考编号：7)

答复：

1. 上一次提高私家车首次登记税和车辆牌照费是在2021年2月24日。自上次调整有关税项及收费以来的首次登记私家车数目表列如下：

年份	首次登记私家车数目
2021 (3月1日至12月31日)	34 170
2022 (1月1日至12月31日)	37 478
2023 (1月1日至2月28日)	6 421

2. 2018年至2022年领有牌照的私家车数目变动表列如下：

年份(截至年底)	领有牌照的私家车数目	与前一年比较的变动百分比
2018	565 213	+2.3%
2019	573 932	+1.5%
2020	573 003	-0.2%
2021	581 012	+1.4%
2022	571 412	-1.7%

3. 运输署在2021年透过公开招标，委托一间隧道费服务商推行「易通行」。隧道费服务商的主要职责是开发网站和流动应用程序并提供代管服务、开发支付平台和委聘相关服务供应商、发出缴费贴、收取隧道费、追讨隧道费、提供帐户管理和客户服务，以及管理和操作整个「易通行」系统的综合后端和现场路面设备。隧道费服务商亦须就「易通行」的实施和运作，推行宣传及公关活动和措施。截至2023年2月28日，根据合约就履行上述职务支付予隧道费服务商的费用为86万元。

另外，运输署用于推广「易通行」的开支为221万元。至于运输署推行「易通行」的行政开支，相关工作由运输署现有人员执行，涉及的资源没有详细分项。

4. 为利用智能运输科技以善用香港有限的路面空间，运输署一直推展智慧出行措施，有关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2023-24年度的预算开支表列如下：

智慧出行措施	2023-24年度的预算开支
智能运输基础建设	
1. 于政府收费隧道及青沙管制区实施「易通行」不停车缴费系统	4.2651亿元
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通资讯作交通管理、路线选择和运输规划用途	2,160万元

智慧出行措施	2023-24年度的预算开支
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	400万元
4. 继续促进自动驾驶车辆的测试及使用	运输署的工作由现有人员执行,涉及的开支没有详细分项。
数据共享和分析	
5. 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
6. 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	720万元
7. 改善及维持「交通数据分析系统」以加强交通管理和效率	260万元
8. 透过设于有盖巴士站的资讯显示屏发放专营巴士实时资讯	安装实时巴士到站资讯显示屏的预算总资助额为2,800万元。
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	运输署的工作由现有人员执行,涉及的开支没有详细分项。
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	运输署的工作由现有人员执行,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	1.725亿元

智慧出行措施	2023-24年度的预算开支
12. 全港所有八达通路旁停车收费表于2022年1月已完成更换为新停车收费表。新停车收费表支援不同支付系统(包括「转数快」及利用「入表易」流动应用程序遥距缴费),并提供实时空置泊车位资讯。政府预留款项,以在新地点安装新路旁停车收费表及提升新停车收费表系统	5,700万元
13. 由2021年开始分批启用自动泊车系统先导项目,以期在短期租约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	200万元 ^{注1}
14. 于部分不设收费表的路旁泊车位试行安装感应器,以提供实时空置泊车位资讯	41万元

注1: 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, 政府会向立法会申请拨款。

除第11项有关基金的措施外, 运输署上表所列工作由该署现有人员执行, 涉及的人手没有详细分项。就基金而言, 运输署开设了2个有时限的公务员职位(包括1名高级工程师和1名机电工程师 / 助理机电工程师), 在2020-21至2026-27年度期间协助推行基金的工作。运输署已委聘香港生产力促进局为基金秘书处, 其行政开支上限为基金额的15%。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3002)

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 (罗淑佩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

疫情持续近3年之久，本港社会包括公共服务亦因受到影响，一度未能维持恒常运作。去年底审计署提到，现时本港驾驶路试的轮候时间很长，致使报考者长久未能考获驾驶执照。就此，政府可否告知本会：

1. 过去3个财政年度，4间指定驾驶学校考试中心未能正常办公的总时间(请以日数或时数表达)，以及占原定运作总时间的百分比；
2. 过去3个财政年度，本港4间指定驾驶学校考试中心的各类车辆考试考生的平均轮候时间为何；
3. 过去3个财政年度，政府各区驾驶考试中心的平均轮候时间为何；及
4. 有否计划增拨资源和增聘人手，加快处理各项驾驶考试的进度？如有，详情及预算开支为何？

提问人：何敬康议员(立法会内部参考编号：8)

答复：

市民对路试服务的需求持续上升。在2012至2021年的10年间，每年路试申请数目由122 554宗增加至211 798宗，增幅达73%。此外，在2020年至2022年年初，为配合疫情期间的政府社交距离措施，运输署须间歇暂停驾驶考试服务。在每次恢复服务后，运输署须首先为受影响考生安排补考路试，令过去3年的路试轮候时间进一步增加。

就提问的各部分，现答复如下：

1. 过去3个财政年度，指定驾驶学校的驾驶考试中心于办公日未有开放的日数及其所占办公日总数的百分比表列如下。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及运输署的人力资源配置。在疫情期间，驾驶考试中心间歇关闭，有关情况已在过去3个财政年度该等中心于办公日未有开放的日数中反映。

财政年度	鸭脷洲 驾驶考试 中心		小沥源 驾驶考试 中心		元朗 驾驶考试 中心		观塘 驾驶考试 中心 ^(注1)		新观塘 驾驶考试 中心 ^(注2)		全年 总办公日 数 ^(注3)
	未有 开放的 日数	%	未有 开放的 日数	%	未有 开放的 日数	%	未有 开放的 日数	%	未有 开放的 日数	%	
2019-20	118	47.4%	27	10.8%	59	23.7%	81	60.0%	52	70.3%	249
2020-21	131	47.5%	95	34.4%	107	38.8%	不适用	不适用	198	71.7%	276
2021-22 ^(注4)	74	28.0%	1	0.4%	4	1.5%	不适用	不适用	165	62.5%	264

注 1: 观塘驾驶学院自2019年10月18日起关闭。2019-20年度的数字反映2019年4月1日至2019年10月17日期间，该驾驶考试中心于办公日未有开放的日数及其所占该段期间办公日数(即135日)的百分比。

注 2: 新观塘驾驶学院自2019年12月13日起提供驾驶考试。2019-20年度的数字反映2019年12月13日至2020年3月31日期间该驾驶考试中心于办公日未有开放的日数及其所占该段期间办公日数(即74日)的百分比。

注 3: 疫情期间，在每次恢复驾驶考试后，运输署会在星期六为受影响的考生安排补考路试。驾驶考试中心开放的星期六，算作办公日。

注 4: 在平衡保持社交距离的需要后，运输署在第五波疫情期间继续举行电单车路试。开放指定驾驶学校的驾驶考试中心以举行电单车路试的日数，相应算作办公日数。

2. 过去3个财政年度，在指定驾驶学校进行各类路试的平均轮候时间表列如下：

路试类别		平均轮候时间(历日日数)		
		2019-20年度	2020-21年度	2021-22年度
私家车	合并	258	192	360
	乙部	51	69	139
	丙部	240	224	295
电单车	乙部 (能力考试)	159	227	226
	丙部 (路试)	204	162	239
轻型货车	合并	260	197	363
	乙部	53	72	145
	丙部	244	225	300
中型货车		70	60	71
公共／私家巴士		67	58	85
挂接式车辆		62	54	65

3. 过去3个财政年度，在政府(非指定驾驶学校)驾驶考试中心进行各类路试的平均轮候时间表列如下：

路试类别		平均轮候时间(历日日数)		
		2019-20年度	2020-21年度	2021-22年度
私家车	合并	238	143	265
	乙部	41	50	63
	丙部	104	147	212
电单车	丙部	227	135	223
轻型货车	合并	246	149	273
	乙部	39	53	63
	丙部	136	160	206
中型货车		57	58	100
重型货车		58	60	102
公共／私家巴士		57	58	104
公共／私家小巴		40	38	81
挂接式车辆		45	60	101

4. 为了进一步增加路试数目，运输署会利用科技，以及在可行情况下安排考牌主任额外工作，并已经 / 将会采取以下措施：

- 运输署已由2022年6月底起全面采用电子驾驶考试表格。为了善用所节省的时间，运输署计划由2023年3月底起，在3个非商用车辆驾驶考试中心提供每月约190个额外路试名额(用于快期驾驶考试)。
- 由2023年3月底起，运输署已安排考牌主任在星期六额外工作，预计在6个月内约可提供5 000个路试名额(用于快期驾驶考试)。
- 运输署亦正进行新一轮的二级考牌主任招聘工作，预计新入职人员于2023年下半年到任。
- 运输署现正与廉政公署一起检视考牌主任的上班报到安排，以期在确保考试制度公平、公正及廉洁的同时，亦增加路试数目。检视工作预计于2023年年中完成。
- 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。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3014)

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

问题：

现时运输署辖下的10个政府多层公众停车场，分别约有4 000个私家车位及650个电单车位，旅游巴士停车场却只有一个。就此，请政府告知本会：

1. 以表列形式列出，过去3年本港旅游巴士的数量及新登记数目，以及向旅游巴士发出涉及违例泊车的告票数目为何；及
2. 政府有否计划在未来，增加旅游巴士停车场或停泊车位的数目？如有，详情为何；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. 过去3年，领有牌照的旅游巴士 / 非专营巴士数目表列如下：

年 / 月	2020年12月	2021年12月	2022年12月
领有牌照的 旅游巴士 / 非专营巴士数目	7 418	6 958	7 113

过去3年，新登记的旅游巴士 / 非专营巴士数目表列如下：

年份	2020	2021	2022
新登记的 旅游巴士 / 非专营巴士数目	207	347	366

香港警务处没有备存按旅游巴士 / 非专营巴士划分的违例泊车定额罚款通知书记录。

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，包括：
- (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，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。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3015)

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

问题：

根据政府公布的收入预算，2022/23年度「罚款、没收及罚金」为库房进帐24.38亿元，较原预算多20.2%，其中「定额罚款制度(交通违例事项)」占其中的11.61亿元，若以定额罚款320元计算，约为362.8万张罚款告票，而政府对这项目在2023/24年度的收入预算为12.69亿元，即是预计增长9.5%。为此，请政府告知本会：

1. 基于甚么因素(例如增加执法人手及器材)，预期涉及交通违例事项的收入会按年度上升；
2. 政府有否计划预留资源，以及物色合适用地，增建政府停车场，或从政策上要求私人发展项目发展足够的停车场设施，纾缓泊车位短缺问题；及
3. 政府有否考虑提高罚则，展现打击「违例泊车」行为的决心？如有，详情为何；如否，原因为何？

提问者：何敬康议员(立法会内部参考编号：22)

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先导计划」，让前线人员可用流动装置记录有关交通违例事件的详情，然后以手提打印机印出定额罚款通知书，以减少因手写定额罚款通知书而造成的人为错误，从而提升整体执法的效率。警队在2021年及2022年继续增添装置，让前线人员可发出以流动装置列印的定额罚款通知书，而现时警队约有2 600部手提打印机，供人员使用。2022年发出的3 363 471张违例泊车告票中，有3 075 398张(91.4%)是以流动装置列印，可见计划提升了交通执法的效率。

另一方面，警队正筹备建立全新的电子交通执法系统，以电子方式处理涉及交通违例事项的定额罚款通知书及传票申请表。该系统亦会处理所有与交通执法相关的资料和数据，有助提升警队在交通管理方面的效率。警队会同时开发以市民为本的电子交通执法专属网站，方便市民在网上查阅其电子定额罚款通知书及处理相关事宜。

警队已在2021年6月获立法会财务委员会拨款3.52亿元，以开发该电子交通执法系统。系统现正处于筹备阶段，预期于2023年内推出首阶段服务。

2. 政府一直积极推展一系列短期及中长期措施，以增加泊车位供应，包括：

(a) 在合适的路旁地点划设夜间泊车位；

(b) 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；

(c) 鼓励学校在非上课时间开放校舍供学生服务车辆停泊；

(d) 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》增加私人和资助房屋发展项目的私家车附属泊车位数目和增加资助房屋发展项目的商用车辆泊车位种类及数目；

(e) 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

(f) 在合适的工务工程项目推展自动泊车系统。

关于在合适的「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，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。

3. 加重交通违例事项罚则和加强执法，是交通咨询委员会《香港道路交通挤塞研究报告》(2014年)提出的12项纾缓道路交通挤塞措施之一。政

府曾在2017年2月建议将《定额罚款(交通违例事项)条例》(第237章)的违例泊车罪行及《定额罚款(刑事诉讼)条例》(第240章)内其中6项有关交通挤塞的罪行的罚款额调高以恢复阻吓力。立法会最终支持调高第240章内其中5项罪行的罚款。

上述第240章内5项有关交通挤塞的罪行的定额罚款自2018年6月1日起调高。相关交通罪行包括(a)非法进入黄色格路口、(b)车辆作「U」字形转向导致阻碍、(c)未经授权而在巴士站、公共小巴站、的士站或公共小巴停车处停车、(d)公共巴士、公共小巴或的士上落乘客时停车超过所需的时间及(e)在限制区内让乘客上落。项目(a)至(d)的定额罚款额由320元增加至400元，而项目(e)的定额罚款额则由450元增加至560元。

政府会继续密切留意违例泊车引致交通挤塞的情况，并持续审视相关罚则水平。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3016)

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

问题：

政府在2019年1月首次推行「公共交通费用补贴计划」(交津计划)。为此，请政府告知本会：

1. 「交津计划」经过数次延长后，至今已推行了4年时间。请以表列形式列出，自计划推行至今的相关行政费用明细为何；
2. 请以表列形式列出过去4年，同时符合并领取「公共交通费用补贴计划」和「2元优惠计划」的人数及涉及的补贴金额为何；及
3. 当局会否考虑整合「公共交通费用补贴计划」及「2元优惠计划」，以处理资格重迭、双重补贴的问题，确保公帑用得其所？如有，详情为何？如否，原因为何？

提问者： 何敬康议员(立法会内部参考编号：23)

答复：

1. 过去4年，公共交通费用补贴计划(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)
2019-20	42.1
2020-21	39.0
2021-22	41.8
2022-23 (修订预算)	38.2

政府一直尽力减省补贴计划的行政费用。补贴计划在2022-23年度的预算经常开支(扣除预算补贴金额)约相当于每年补贴金额的1%。

- 2.及 3. 政府在2019年推出补贴计划，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。在补贴计划下，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。考虑到本港经济仍在复苏，政府决定将补贴计划下的临时特别措施延长6个月至2023年10月，为市民每月超出200元的实际公共交通开支提供三分之一的补贴，上限为每月500元。

二元优惠计划的政策目标，是在香港建立关爱共融的社会，让长者和合资格残疾人士可以每程2元的优惠票价，使用指定公共交通工具和服务。

由于政策目标及运作模式有所不同，因此两项计划分开推行。运输署没有备存同时在两项计划下符合资格受惠并领取补贴的人数。

由于补贴计划的每月公共交通开支水平定于400元(在没有临时特别措施的期间)，二元优惠计划下的受惠市民要在一个月内出行超过200次(即平均每天出行6至7次)，才符合资格在补贴计划下领取补贴。二元优惠计划受惠市民的实际公共交通开支，一般不会超过补贴计划的开支水平，因此获取双重福利的机会甚微。

由于补贴计划和二元优惠计划在目的和受惠对象方面各有不同，政府没有计划把两者合并。运输署会继续密切监察两项计划是否妥善有效运作，以确保公帑运用得宜。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2587)

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 (罗淑佩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

的士是香港主要客运公共交通工具之一，提供个人化点对点服务，但是的士业长期人手不足，缺乏新人入行，导致现时虽然全香港有超过20万人持有的士驾驶执照，但活跃的的士司机大约只有四万人，其中更有不少是替更司机，每星期只会工作两至三天，司机不足令到的士空置率上升，整体的士服务供应下降，影响的士服务的整体水准，政府可否告知本会：

- 1) 会否加强了的士台调配力度，有效配置乘客和附近的空车，减低的士的空车率；
- 2) 会否推广利用手机应用程序召唤的士；
- 3) 会否设立更多的的士站、的士上落客点及开放禁区。

提问人： 何君尧议员(立法会内部参考编号：7)

答复：

- 1)及2) 运输署一直鼓励的士业界善用科技提升营运效率及服务质素。据运输署了解，目前的士商会共营运约20个的士电召中心，接收公众电话预约，然后透过无线电台发送给司机。部分的士电召中心已采用科技，例如全球定位系统及电脑化的士派车系统，以方便分配预约订单，从而提升营运效率。另外，我们留意到有愈来愈多召唤的士应用程序。其中一些程式可让的士乘客灵活选择属意的车类种类(例如可供轮椅上落的士)、过海隧道(如适用)及缴付车资方法等。

此外，政府已提出引入的士车队管理制度，让现有的士组成车队并向运输署申请的士营办商车队牌照。在该拟议制度下，车队营办商须透过电子预约应用程序提供网上召唤的士服务。政府现正拟订有关法例修订的细节，并会于稍后提交立法会审议。

- 3) 目前，全港设有约共830个的士站及指定的士上落客点以方便士营运。运输署会继续咨询的士业界的意见，物色合适地点设立该等设施。在考虑设立新的士站及指定的士上落客点时，运输署会考虑多项因素，包括拟议地点的乘客需求、交通状况和道路安全，以及对其他道路使用者的影响等。

另外，运输署已放宽的士于下列时段在车速限制为时速70公里或以下道路实施的所有指定限制区(的士限制区除外)上落乘客的限制：

- (a) 上午八时至上午十时及下午五时至晚上七时；
- (b) 上午八时至上午十时及下午五时至晚上八时；
- (c) 上午七时至晚上七时；以及
- (d) 上午七时至晚上八时。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0846)

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 (罗淑佩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

现时，东涌道(石门甲以南)及大屿山南部的所有道路均属封闭道路，任何人士必须持有有效的「大屿山封闭道路通行证」(「许可证」)方可驾驶机动车辆进出东涌道及大屿山南部的道路。就此，可否告知本会：

1. 过去五年，每年接获申请和签发的长期许可证及临时许可证数目分别为何；
2. 现时，「大屿山自驾游」计划的每日配额为50个，过去一年，平均每月接纳的申请宗数为何；
3. 「大屿山自驾游」计划每日配额的订定和检讨机制为何；
4. 会否考虑增加「大屿山自驾游」计划的配额；如会，预计可增加多少配额；如否，原因为何；及
5. 签发许可证的收费为首签每年\$900或每月\$75及续领每年\$660或每月\$55，大屿山居民亦须缴交同等费用。惟翻查资料，由香港警务处签发的各种边境禁区许可证 / 边境封闭道路通行证均为费用全免。请告知维持大屿山许可证签发费和续领费的原因。有关收费是否为必须？会否考虑豁免大屿山居民的签发费及续领费；如否，请告知考虑因素及原因。

提问人：叶刘淑仪议员(立法会内部参考编号：7)

答复：

1. 过去5年，运输署接获的申请及签发的各类大屿山封闭道路通行证(许可证)(即长期许可证、临时许可证，以及按「大屿山自驾游」计划签发的许可证)的数目表列如下：

	历年				
	2018	2019	2020	2021	2022
申请数目	16 100	17 000	16 400	20 600	22 600
许可证类别					
长期许可证 ^(注1)	4 600	5 500	6 000	6 400	6 100
临时许可证 (不包括「大屿山自驾游」计划) ^(注2)	11 900	12 000	9 100	13 900	16 400
按「大屿山自驾游」计划签发的临时许可证 ^(注3)	5 700	5 600	6 300	6 200	9 300
总计 ^(注4)	22 200	23 100	21 400	26 500	31 800

注1：长期许可证一般签发给大屿山南部(屿南)的居民 / 在屿南营商的人士。长期许可证的最长有效期为12个月，并可在有效期届满后续领。

注2：临时许可证一般签发给有临时需要进入屿南(例如搬运家具及进行建筑工程)的人士。

注3：根据2022年7月起推行的「大屿山自驾游」计划第二期，星期一至五(公众假期除外)的每日配额由25个增加至50个。

注4：申请可能涉及多于一张许可证。因此，每年签发的许可证总数或会超过接获申请总数。

2.至4.

运输署在2016年2月26日推出「大屿山自驾游」计划第一期。市民可在网上申请在星期一至五(公众假期除外)上午8时至下午7时驾驶其私家车进入屿南的封闭道路，作康乐和消闲用途，在每日25个配额中，5个名额编配予电动私家车。自「大屿山自驾游」计划推出以来，反应非常踊跃，整体使用率超过95%。

鉴于屿南的交通情况和泊车位供应有所改善，以及市民的需求日增，自2022年7月运输署推出「大屿山自驾游」计划第二期开始，平日编配予私家车的每日配额总数已增加至50个，当中10个编配予电动私家车。2022年7月至12月期间，成功申请的个案平均每月约1 050宗。

运输署会密切监察「大屿山自驾游」计划配额的需求、屿南的交通情况及泊车位供应，并因应情况检讨「大屿山自驾游」计划的安排。

5. 根据《道路交通(车辆登记及领牌)规例》(香港法例第374E章)(《规例》)第49条,任何人士驾驶汽车经封闭道路离开香港或在大屿山的封闭道路上驾驶汽车,可向运输署署长申请封闭道路通行证。署长可发出此等封闭道路通行证,并按《规例》附表2所订收取费用。

现时通往各陆路边境禁区(包括往落马洲、文锦渡、沙头角及深圳湾口岸)的连接路属封闭道路。此外,东涌道(石门甲道以南一段)和屿南所有道路也属封闭道路。根据《规例》,运输署就签发有关封闭道路通行证的收费如下:

项目	封闭道路通行证类别	每年收费(元) (注5)	
(A)	在通往香港以外地方的 封闭道路上行驶的车辆 (过境车辆)		
		私家车	540
		货车	456
		巴士	456
(B)	在大屿山封闭道路上行驶的车辆		
		首次签发	900
	换领新证	660	

注5: 如属不足12个月有效期的封闭道路通行证的申请,该费用相等于年费的十二分之一乘以拟领许可证的月数(不足1个月亦作1个月计算)。

香港法例第374E章订明许可证费用(上文项目(B))的水平。有关水平是按收回成本的原则厘定。征收许可证费用亦涉及各方面的考虑,例如豁免收费会否造成滥用及对交通可能造成的影响等;而有需要保持大屿山的宁静环境也是重要的考虑因素。现时政府并没有计划豁免许可证费用,不过会按照既定原则定期进行检讨。

香港警务处签发的封闭道路通行证,是供前往边境禁区但非过境的车辆(包括往来口岸公共运输交汇处的专营巴士、专线小巴、本地校巴等)使用。换句话说,这些许可证不属于上文项目(A)或(B)类别。根据香港法例第374E章,为这些非过境车辆签发封闭道路通行证,无须收费。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0271)

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

问题：

就在政府收费隧道逐步推行不停车缴费系统，请告知：

1. 最新的推行时间表为何；
2. 有何措施监察服务供应商的服务表现；
3. 在监察服务供应商的服务表现上，涉及的人手及编制为何？

提问人：林筱鲁议员(立法会内部参考编号：31)

答复：

1. 「易通行」不停车缴费服务将在2023年5月7日上午5时首先在青沙管制区(即尖山隧道、沙田岭隧道及大围隧道)实施。继青沙管制区后，运输署计划将继续在城门隧道及狮子山隧道实施「易通行」，并于年内逐步推展至所有政府收费隧道。
2. 「易通行」隧道费服务商的主要职责是开发网站和流动應用程式并提供代管服务、开发支付平台和委聘相关服务供应商、发出缴费贴、收取隧道费、追讨隧道费，以及提供帐户管理和客户服务(包括向车主和登记帐户持有人就隧道费相关事宜发出通知、处理查询和投诉及安排推广活动等)。隧道费服务商亦管理和操作用于提供有关服务的综合后端和现场路面设备。

运输署联同机电工程署(机电署) 严谨执行服务表现监察工作，根据合约要求和服务承诺密切监察隧道费服务商的表现。除了日常进行实地

视察和突击巡查，确保隧道费服务商履行其应尽职责外，运输署亦与隧道费服务商定期及不定期会面，以评估其表现及处理可能出现的问题。

在收取和追讨隧道费方面，运输署会进行日常监察，核对隧道费服务商提交的管理报告纪录与政府的隧道费收入。此外，运输署会定期检视隧道收费区的录像，记录驶经隧道的车辆数目及车辆种类，以确保隧道收费系统正常运作及准确地收取隧道费。如发现有关数字有不符之处，运输署会进行调查，并要求隧道费服务商作出修正。隧道费服务商亦须定期提交报告，载述其营运及财务事宜，例如人手水平及可能出现的人手短缺情况以及未达到合约订明的服务水平的事例，并提交包含其财务纪录和资料的年度核证报告。

3. 有关工作现时由运输署和机电署现有人员执行，涉及的人手没有详细分项。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0272)

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

问题：

二零二三至二四年度需要特别留意的事项提到继续推展6条主要离岛渡轮航线，在船只资助计划下采购新船的工作，并监察为离岛渡轮航线提供特别协助措施，请告知：

1. 采购的新船将采用何种能源，及采购工作时间表；
2. 过去三年，受特别协助措施协助的渡轮航线每日平均载客量分别为何；
3. 过去三年，用于特别协助措施协助的开支为何，请按渡轮航线列出？

提问人：林筱鲁议员(立法会内部参考编号：32)

答复：

1. 在第一阶段船只资助计划下，政府会全数资助营运6条主要离岛渡轮航线的两家营办商购买22艘新船，包括16艘柴油动力船、2艘柴油电力船和4艘混合动力船。首3艘新船预计会在2023年年底付运，其余的12艘及7艘新船分别计划在2024年及2025年付运。

第二阶段船只资助计划会涵盖6条主要离岛渡轮航线余下的11艘船，以及其他离岛渡轮航线的11艘船。第二阶段采购船只的能源使用种类，会视乎第一阶段所购买船只的表现评核结果，以及最新的技术发展而决定。

2. 过去3年各条获提供特别协助措施的渡轮航线每日平均载客量表列如下：

编号	航线	每日平均载客量		
		2020	2021	2022
1.	长洲—中环	19 177	22 350	20 632
2.	梅窝—中环	5 496	6 457	5 576
3.	横水渡	983	1 027	923
4.	坪洲—中环	6 309	7 380	6 800
5.	榕树湾—中环	7 242	8 177	7 368
6.	索罟湾—中环	1 027	1 169	1 064
7.	愉景湾—中环	7 644	9 265	7 853
8.	马湾—中环	2 471	2 597	2 045
9.	马湾—荃湾	308	361	304
10.	愉景湾—梅窝	240	266	230
11.	香港仔—榕树湾(经北角村)	769	844	816
12.	香港仔—索罟湾(经模达)	737	874	808
13.	屯门—东涌—沙螺湾—大澳	1 195	836	659

3. 过去3年各条获提供特别协助措施的离岛渡轮航线获发还的实际金额表列如下：

编号	航线	特别协助措施下获发还的金额 (千元)		
		2020-21	2021-22	2022-23 (截至2023年2月)
1.	长洲—中环	46,784	52,195	45,277
2.	梅窝—中环	16,658	24,702	18,150
3.	横水渡	212	514	510
4.	坪洲—中环	10,566	15,417	19,881
5.	榕树湾—中环	13,723	21,644	13,633
6.	索罟湾—中环	4,494	6,163	4,721
7.	愉景湾—中环	19,582	46,605	45,225
8.	马湾—中环	7,775	12,945	8,635
9.	马湾—荃湾	2,581	2,087	1,357
10.	愉景湾—梅窝 ^注	不适用	781	535
11.	香港仔—榕树湾(经北角村) ^注	不适用	144	1,973
12.	香港仔—索罟湾(经模达)	302	1,159	1,546
13.	屯门—东涌—沙螺湾—大澳 ^注	不适用	2,336	1,941

注：自2021年起符合资格领取特别协助措施下的资助。2021年可获发还的实际金额在2021-22年度发放。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0273)

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

问题：

规管和监察公共运输服务的营运是运输署的工作，就水上运输服务，请告知：

1. 过去三年，各条街渡航线的载客率及脱班率为何；
2. 自水上的士启航以来，各条航线的载客率及脱班率为何；
3. 政府有何措施监管水上的士和街渡服务营办商妥善落运；
4. 用于监管水上的士和街渡服务表现的人手、编制和开支为何？

提问人：林筱鲁议员(立法会内部参考编号：33)

答复：

1. 一般来说，街渡并非市民日常使用的主要公共交通工具，当中不少主要是为旅游或康乐性质而设，营运规模较小且不属于常规服务。街渡营办商一般可按乘客需求和营运考虑而自行调整服务水平。因此，运输署并无备存每条街渡航线的载客率及脱班率记录。
2. 水上的士是一项休闲服务，主要属观光及旅游性质。水上的士在2021年7月1日投入服务，在2019冠状病毒病疫情期间逢星期六提供一个航班经尖沙咀东(尖东)来往红磡与中环(红磡-中环航线)。为配合西九文化区M+博物馆开幕，渡轮营办商在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航班经西九龙来往中环与尖东(中环-尖东航线)。然而，由于在2022年年初出现第五波疫情而政府推出相关

社交距离措施，水上的士先后自2022年1月16日及2月9日起，暂停该两条航线。随着疫情缓和而社交距离措施逐步解除，红磡-中环航线自2022年5月21日起恢复服务，而中环-尖东航线则自2023年1月14日起调整为逢星期六开出两班，经湾仔和中环往返尖东与西九龙(尖东-西九航线)。自红磡-中环航线及尖东-西九航线投入服务直至2023年2月底，两条航线都没有出现脱班，而平均每一航班载客率则分别为75%及4%。运输署预计，在社会复常及全面通关后，对水上的士的需求将随着游客数目回升而逐渐增加。

3. 运输署一直按照发牌条件、透过不同类型的调查及检视收到的公众投诉及建议以监察领牌渡轮服务(包括水上的士和街渡服务)的服务水平，确保营办商提供适当而有效率的渡轮服务。
4. 监察水上的士和街渡服务的工作由运输署现有人员执行，涉及的开支没有详细分项。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2560)

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

问题：

政府会为的士业界提供百分百担保的贷款计划，以鼓励的士车主将现有的士替换为纯电动的士。预计有关建议涉及的贷款总担保额约为64亿元。就此，政府可否告知本会：

- 1) 预计何时开始动用这笔专款？这些专款目标计划如何？
- 2) 有没有落实时间表？

提问人：林素蔚议员(立法会内部参考编号：17)

答复：

1)及2)

正如2023-24年度《财政预算案》所宣布，政府建议为的士业界提供百分百担保贷款计划(担保贷款计划)，以鼓励的士车主将其的士替换为纯电动的士。政府正与香港按证保险有限公司(担保贷款计划的管理机构)紧密合作，拟订计划的详细安排及进行相关筹备工作。视乎立法会财务委员会是否批准拨款，政府的目标是在2023年年中推出担保贷款计划，并会在稍后公布计划详情。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0903)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 区域交通及运输服务

管制人员： 运输署署长 (罗淑佩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

沙田、大埔区有多个大型巴士转车站，例如大老山隧道、城门隧道(往沙田方向)的巴士转车站，以及很多巴士总站，可否告知本会：

1. 过去三年，沙田及大埔区大型巴士转车站的使用人次为何；
2. 过去三年，相关巴士转车站营运及保养维修分别为何；
3. 会否兴建永久公厕 / 流动厕所 / 智慧流动厕所，以便候车乘客使用；
4. 过去五年，沙田、大埔区巴士站设立上盖、座位及到站显示屏的数量及位置；及
5. 沙田、大埔区巴士站设立上盖、座位及到站显示屏的数量及位置未来计划。

提问人：李梓敬议员(立法会内部参考编号：12)

答复：

1. 沙田区有两个大型巴士转乘站，分别位于大老山隧道和青沙管制区的沙田出入口；而大埔区则没有大型巴士转乘站。在2020年至2022年期间，上述两个沙田区巴士转乘站的使用人次如下：

巴士转乘站地点	巴士转乘站的使用人次 ^[注] (计至最接近的千位)		
	2020年	2021年	2022年
大老山隧道 (沙田出入口)	2 818 000	3 112 000	2 569 000
青沙管制区 (沙田出入口)	302 000	362 000	314 000

注：有关数字为在巴士转乘站利用巴士转乘票价优惠计划以电子方式缴付车资的乘客人次。

2. 大老山隧道及青沙管制区的巴士转乘站由管理、营运及维修承办商管理，而乘客设施，包括巴士路线资讯设施、巴士站柱和巴士站上盖，则由专营巴士公司负责维修保养。唯一例外的是青沙管制区巴士转乘站的巴士站上盖，该上盖由管理、营运及维修承办商负责维修保养。
3. 青沙管制区沙田出入口(来回方向)已设有流动厕所。至于大老山隧道，隧道行政大楼内的厕所设施(毗邻巴士转乘站)开放给市民使用。由南行及北行巴士站步行至隧道行政大楼分别需时约1至3分钟。
4. 在过去6年，即2017年至2022年，沙田和大埔区已安装上盖、座椅或实时巴士到站资讯显示屏的巴士站数目分别有172个和137个。座椅和实时巴士到站资讯显示屏只会在已设立上盖的巴士站提供。2017年至2022年沙田和大埔区已安装座椅和实时巴士到站资讯显示屏的有盖巴士站位置载于附件1。
5. 在2023年，专营巴士公司计划在沙田和大埔区1个巴士站安装上盖、26个巴士站安装座椅，以及4个巴士站安装实时巴士到站资讯显示屏。拟安装上盖的巴士站位于松头下路，拟安装座椅及 / 或显示屏的巴士站位置载于附件2。

**2017年至2022年专营巴士公司在沙田及大埔区
已安装座椅及 / 或显示屏的有盖巴士站位置**

位置	座椅数目	显示屏数目
三门仔路近银池道 110 号近灯柱 N3080 号	1	1
三门仔巴士总站	-	1
三门仔路银池道 110 号对面灯柱 N3079 号对面	1	1
三门仔路近海事处大埔海事分处灯柱 N3066 号对面	1	-
全安路巴士总站	-	1
北潭路近高塘门牌 5 号	1	-
南运路近新达广场灯柱 EA7573 号对面	1	1
南运路近广福球场灯柱 AN3295 号对面	1	1
南运路广福村对面近灯柱 N3282 号	1	1
南运路近大埔中心第 17 座灯柱 N3218 号对面	-	1
南运路广福球场对面灯柱 AN3295 号对面	1	-
南运路近广福村灯柱 N3281 号对面	1	-
南运路新兴花园近灯柱 N3221 号	-	1
南运路近运头塘村运来楼近灯柱 EA7605 号	-	1
大喜街近骏马精密有限公司近灯柱 EA7512 号	1	-
大喜街骏马精密有限公司对面近灯柱 EA7513 号	1	1
大埔中心巴士总站	8	2
大埔公路三渡坑康乐园近灯柱 N6798 号	1	1
大埔公路水围近大埔花园近灯柱 EA7027 号	1	1
大埔墟站巴士总站	10	3
大埔太和路近大埔旧墟公立学校灯柱 DE0026 号对面	1	1
大埔太和路近一田百货近灯柱 N3350 号	1	1
大埔太和路大埔旧墟公立学校对面近灯柱 EB8313 号	1	1
大埔太和路近太和村亨和楼近灯柱 DE0033 号对面	1	1
大埔工业村巴士总站	4	1
大埔公路近大埔尾近灯柱 GE3113 号	1	-
大埔公路鹿茵山庄灯柱 EB9996 号对面	-	1
大埔公路荔枝坑村近灯柱 EC0707 号	1	-
大埔公路翡翠花园门牌 4286 号近灯柱 CE1316 号	1	-
大埔公路大埔濠松涛阁对面灯柱 EC0683 号对面	-	1
大埔公路黄宜坳近灯柱 CE0035 号	1	-
大埔公路广福村对面灯柱 EA8356 号对面	1	1

位置	座椅数目	显示屏数目
大埔公路广福村近灯柱 EA7874 号	2	1
大埔公路黄宜坳近灯柱 EC0670 号	1	-
大埔公路大埔滘近松涛阁近灯柱 EB3168 号	1	-
大埔公路南苑门牌 4211 号近灯柱 EC0693 号	1	-
大埔公路荔枝坑村对面近灯柱 M6338 号	1	-
大埔公路松仔园灯柱 AE1650 号对面	1	1
大埔公路松仔园眺望台近灯柱 EC0737 号	1	-
大埔公路鹿茵山庄近灯柱 EC0742 号	1	-
大埔公路樟树滩灯柱 EC0748 号对面	1	1
大埔公路近大埔尾近灯柱 GE3114 号	1	-
大埔头巴士总站	1	1
大宏街震雄机器厂有限公司近灯柱 M7427 号	1	-
大宏街近普利司通飞机轮胎(亚洲)有限公司近灯柱 M7426 号	1	-
大富街香港联合利华有限公司门牌 6 号近灯柱 EB3026 号	1	-
大富街香港联合利华有限公司对面近灯柱 EB3025 号	1	1
大富街大家乐中央产制 2 厂门牌 17 号近灯柱 EB3009 号	1	1
大昌街近大埔工业村巴士总站近灯柱 M7468 号	1	1
大昌街大埔工业村巴士总站对面近灯柱 M7469 号	1	1
大景街凤凰卫视有限公司对面近灯柱 EA7530 号	1	1
大发街李锦记对面近大宏街门牌 1-3 号	1	-
大窝西支路九龙坑近灯柱 N7079 号	-	1
大窝西支路九龙坑灯柱 N7079 号对面	-	1
大美督巴士总站	-	1
大贵街卡博特塑料香港有限公司门牌 18 号灯柱 BM7480 号对面	1	1
大贵街永富容器(香港)有限公司灯柱 EB3041 号对面	1	1
安埔路近怡雅苑富善商场对面灯柱 N6675 号对面	-	1
安慈路八号花园近灯柱 EB7435 号	1	-
安祥路大埔旧墟公立学校外	1	1
安祥路大埔文娱中心灯柱 EB3767 号对面	2	2
完善路完善公园灯柱 EA7986 号对面	1	1
完善路海滨公园灯柱 EA7987 号对面	1	1
富亨巴士总站	-	1
宝湖道近宝湖道街市灯柱 EB0376 号对面	1	-
宝乡街六乡新村公立学校灯柱 N3267 号对面	3	1

位置	座椅数目	显示屏数目
广宏街宏福苑对面近灯柱 N4824 号	1	-
广宏街近宏福苑灯柱 N4824 号对面	1	-
广福道门牌 85 号近同茂坊近灯柱 AE0233 号	4	-
广福道大埔平房门牌 173 号近灯柱 N3311 号	1	-
广福道近王肇枝中学灯柱 EA8350 号对面	1	-
林锦公路林村乡事委员会对面近灯柱 EB0524 号	-	1
林锦公路白牛石(梧桐寨)灯柱 EB0460 号对面	-	1
林锦公路梧桐寨村灯柱 EA7130 号对面	-	1
林锦公路石盘河近灯柱 EA7374 号	1	1
林锦公路坪朗永发农场灯柱 EB0477 号对面	1	-
林锦公路新塘根记农场近灯柱 EB0488 号	-	1
林锦公路钟屋村灯柱 EB0516 号对面	1	-
林锦公路较寮下近灯柱 EB9382 号	1	-
林锦公路较寮下近灯柱 GE2893 号	1	-
林锦公路钟屋村对面灯柱 EB0515 号对面	1	-
林锦公路新塘泳记农场近灯柱 EB0486 号	1	1
林锦公路大庵近陈森记士多灯柱 EB0467 号对面	1	-
林锦公路石盘河近灯柱 EA7142 号	1	1
林锦公路白牛石(梧桐寨)灯柱 EB0459 号对面	-	1
林锦公路梧桐寨灯柱 EB0448 号对面	-	1
汀太路大埔游泳池灯柱 DE0060 号对面	1	-
汀太路佛教慈航智林纪念中学灯柱 DE0054 号对面	1	1
汀角路富善花园灯柱 DE0075 号对面	1	-
汀角路荣晖花园灯柱 DE0070 号对面	1	-
汀角路太平工业中心第一座灯柱 EB0392 号对面	1	-
汀角路富亨村亨昌楼灯柱 EB0384 号对面	1	1
汀角路鱼角灯柱 EB5688 号对面	1	-
汀角路近凤园路灯柱 EB2820 号对面	1	-
汀角路下坑灯柱 EB2837 号对面	1	-
汀角路震雄机器厂对面灯柱 EB2847 号对面	1	-
汀角路黄鱼滩村近灯柱 BE1176 号	1	-
汀角路船湾近灯柱 EB9890 号	1	-
汀角路近洞梓路近灯柱 AE0637 号	1	-
汀角路布心排近灯柱 AE0643 号	1	-
汀角路罗志业(布心排鱼塘)近灯柱 AE0655 号	1	-
汀角路映月湾近灯柱 AE0662 号	1	-
汀角路汀角村近灯柱 AE0679 号	1	-
汀角路山寮村近灯柱 AE0693 号	1	-
汀角路龙尾村近灯柱 AE0712 号	1	-
汀角路龙景别墅灯柱 EA8237 号对面	1	1

位置	座椅数目	显示屏数目
汀角路映月湾灯柱 EB9934 号对面	1	-
汀角路近犁壁山路近灯柱 AE0652 号	1	-
汀角路布心排灯柱 AE0645 号对面	1	-
汀角路船湾近灯柱 EB9890 号	1	-
汀角路近三门仔路交界近灯柱 BE1191 号	1	-
汀角路雅景花园近灯柱 BE1220 号	1	1
汀角路李锦记凤园对面灯柱 EB2820 号对面	1	-
汀角路鱼角灯柱 EB5688 号对面	1	-
汀角路大元村泰欣楼灯柱 EB0384 号对面	1	-
汀角路近沐恩中学灯柱 EB0394 号对面	1	-
汀角路怡雅苑灯柱 EA8526 号对面	-	1
汀角路龙尾(龙景别墅对面)灯柱 EA8238 号对面	-	1
白石角科城路公共运输交汇处	1	-
西沙路近西径	-	1
西沙路近西澳	-	1
西沙路近樟木头	1	1
西沙路峇下村近灯柱 N2477 号	1	-
西沙路近大洞近灯柱 N2464 号	1	-
西沙路企岭下新围近灯柱 EA0667 号	1	1
西沙路近企岭下老围近灯柱 EA7924 号	1	-
运头街大埔墟街市外近灯柱 BE0567 号	1	2
运头街门牌 83 号永和楼对面近灯柱 EB1193 号	1	-
运头街大埔墟街市对面近灯柱 CE0932 号	-	1
乡事会街近大埔墟街市灯柱 EB1197 号对面	1	1
颂雅路富亨村对面近灯柱 EA7472 号	2	-
颂雅路富亨村亨荣楼灯柱 EA7458 号对面	1	-
黄石码头巴士总站	1	1
创新路近云汇近灯柱 BE3053 号	1	-
汀角路大埔政府合署灯柱 DE0081 号对面	1	-
亚公角街亚公角对面	2	-
亚公角街亚公角外	2	1
亚公角街崇真中学对面	1	-
亚公角街近沙田医院	2	2
大埔公路沙田花园外	3	2
保泰街海典湾外	3	3
利安巴士总站	3	2
博康巴士总站	1	-
大围站公共运输交汇处	3	-
宁泰路海典湾对面	1	1
大埔公路近落路下	1	-

位置	座椅数目	显示屏数目
大埔公路近大围新村	1	-
大埔公路近香港中文大学	1	1
大埔公路六合村外	1	-
大埔公路六合村对面	1	-
担杆莆街沙田大会堂外	1	-
大涌桥路近敦煌画舫	1	-
大埔公路乐丰外	1	1
大埔公路近石梨贝水塘	1	1
车公庙路田心村外	1	-
美田路美松苑外	1	-
大埔公路美林村对面	1	-
大埔公路近赤泥坪	1	-
大学站巴士总站	4	-
大涌桥路乙明村对面	2	-
大涌桥路乙明村外	3	3
大涌桥路富豪花园对面	2	2
大涌桥路富豪花园外	3	3
翠田街近新田村 63 号	2	-
大涌桥路近曾大屋	1	1
新翠村新明楼	1	1
大涌桥路沙田第一城 13 座外	2	1
沙田市中心巴士总站	4	2
大涌桥路滨景花园外	2	1
小沥源路近源康街	2	-
大涌桥路丽豪酒店对面	2	-
大涌桥路丽豪酒店外	4	-
大涌桥路滨景花园外	2	1
富安花园巴士总站	5	2
宁泰路德信中学外	1	1
宁泰路德信中学对面	3	3
沙角街沙角邨外	1	1
宁泰路近主风小学	1	-
宁泰路主风小学对面	3	2
小沥源路小沥源村对面	1	1
小沥源路近小沥源村	2	1
小沥源路近大涌桥路	1	-
小沥源路广源村广柏楼对面	1	1

位置	座椅数目	显示屏数目
小沥源路广源村广柏楼外	2	1
恒辉街近锦鞍苑	1	1
美田路海福花园外	1	-
穗禾路丰利工业中心对面	1	1
小沥源路沙田第一城 28 座对面	2	1
博泉街近岭泉楼	1	-
广善街广源广柏楼对面	1	1
广善街近广源广榕楼	2	-
广善街香港恒生大学对面	1	-
广善街近香港恒生大学	1	-
广源巴士总站	5	5
宁泰路近德信中学	3	-
恒安巴士总站	3	2
大涌桥路曾大屋对面	3	2
恒康街曾璧山(崇兰)中学外	2	2
恒康街耀安村耀谦楼外	3	-
耀安巴士总站	1	-
恒德街近恒信街	3	-
松岭路近铜锣湾村	1	1
沙田围巴士总站	4	-
大埔公路近沙田岭路	1	1
小沥源路近第一城宝城街	-	1
大涌桥路滨景花园对面	1	-
恒康街曾璧山(崇兰)中学对面	1	-
沙田围路近李嘉诚专科诊所	1	-
火炭(山尾街)巴士总站	1	-
小沥源路近源康街	2	-
沙田围路近永得利大厦	1	1
沙田围路近沙田公园	1	-
博泉街近月泉楼	1	1
沙田围路近沙角村田园阁	2	-
狮子山隧道收费广场	1	-
插桅杆街沙田工业中心对面	1	-
沙田市中心巴士总站	21	-
沙田正街希尔顿中心外	3	1
沙田头路富围楼外	-	1

位置	座椅数目	显示屏数目
马鞍山路近新港城	1	1
沙田头路石莹楼外	2	2
车公庙路秦石村外	1	1
沙田围路沙角村田园阁外	3	-
沙角街博康巴士总站外	5	-
亚公角街沙田医院对面	4	2
源禾路沥源街对面	2	-
安景街滨景花园外	2	-
西沙路福安花园外	3	-
源禾路禾輦邨外	3	1
源禾路沥源街外	7	2
乐景街火炭站外	4	1
牛皮沙街愉翠苑外	3	2
银城街愉田苑对面	3	-
牛皮沙街近牛皮沙新村	1	-
乌溪沙站	1	-
狮子山隧道公路香港文化博物馆对面	1	1
牛皮沙街愉翠苑对面	1	-
狮子山隧道公路近新田围村	1	-
沙田头路欣围楼外	1	-
牛皮沙街近牛皮沙新村对面	1	-
田心街田心村外	4	-
田心街近隆亨村保良局朱敬文中学	1	1
田心街显耀村外	1	1
显径街近显田村	1	-
田心街显耀村对面	3	-
白鹤汀街近帝都酒店	1	-
源禾路禾輦村对面	-	1
穗禾路丰利工业中心外	5	1
沙田头路石莹楼对面	3	-
新翠巴士总站	1	1
红梅谷路新月楼外	1	1
红梅谷路近松柏路	2	-
银城街置富第一城外	2	1
美田路大围街市外	1	1

位置	座椅数目	显示屏数目
西沙路海柏花园外	-	1
美全楼	1	1
美田路美城苑外	2	-
大埔公路近美桃楼	3	1
狮子山隧道公路新田围村对面	1	1
翠湖花园	2	-
西沙路近乌溪沙新村	2	1
西沙路雅典居对面	2	2
大埔公路近海恬阁	-	1
西沙路福安花园对面	1	-
大埔公路近石梨贝水塘	4	-
西沙路锦安苑外	1	1
西沙路听涛雅苑外	3	3
西沙路雅典居对面	1	-
西沙路近福安花园	4	-
西沙路福安花园对面	1	1
西沙路海柏花园外	1	-
丰顺街丰和村和悦楼对面	2	-
丰顺街丰和村和悦楼外	2	-
车公庙路秦石村对面	1	1
车公庙路秦石村外	1	-
车公庙路名城外	2	1
车公庙路近大围铁路站	2	1
红梅谷路新翠村新月楼对面	2	-
沙角街博康村田家炳学校外	4	2
秦石巴士总站	2	-
车公庙路秦石村对面	1	-
车公庙路云叠花园外	1	1
车公庙路显径商场外	1	1
车公庙路显径村显扬楼外	2	2
车公庙路显径村对面	1	1
插桅杆街近愉田苑第一城站	3	3
银城街愉田苑外	3	-
恒康街近恒江楼	1	1
银城街巴士总站第一城总站外	1	-
恒康街恒安村外	3	2
银城街威尔斯亲王医院外	2	2
锦英苑巴士总站	3	2

位置	座椅数目	显示屏数目
锦英路近富宝花园	2	1
锦英路锦英苑外	1	1
西沙路近乌溪沙新村	1	1
西沙路近利安村利荣楼	1	1
马鞍山路耀安村耀逊楼对面	5	-
鞍骏街海柏花园对面	1	-
显径巴士总站	2	3
显径街近下径口村	2	2
显径街近显径村显庆楼	1	1
显径街近显径村显沛楼	1	1
狮子山隧道公路香港文化博物馆外	-	2
马鞍山路近马鞍山警署	2	2
黄泥头巴士总站	5	4
桂地街近骏洋村	1	1
恒康街耀安村对面	3	1

**2023年专营巴士公司在沙田和大埔区
拟安装座椅及 / 或显示屏的有盖巴士站位置**

位置	座椅 数目	显示屏 数目
颂雅路富亨村亨荣楼灯柱 EA7488 号对面	1	-
广福道近同秀坊	1	-
全安路巴士总站	1	-
安祥路八号花园近灯柱 EB3767 号	1	-
林锦公路坪朗就记农场近灯柱 EB0474 号	1	-
宝乡街六乡新村公立学校灯柱 N3267 号对面	1	-
南运路新兴花园近灯柱 N3221 号	1	-
大埔中心巴士总站	2	-
安祥路大埔文娱中心灯柱 EB3767 号对面	1	-
车公庙路秦石村对面	1	-
显径巴士总站	1	-
显径街近显沛楼	1	-
美田路海福花园外	2	-
大埔公路近径口路	1	-
大埔公路广福村近灯柱 EA7874 号	1	-
广源巴士总站	1	-
西沙路近乌溪沙新村	1	-
西沙路崙下	1	-
田心街田心村外	1	-
沙角街沙角邨外	1	-
沙田市中心巴士总站	4	-
小沥源路小沥源村外	1	-
红梅谷路新月楼对面	1	-
恒康街近恒锦街	1	1
牛皮沙街愉翠苑外	1	-
银城街愉田苑对面	1	-
锦英苑巴士总站	-	1
小沥源路近大涌桥路	-	1
大涌桥路沙田第一城 13 座外	-	1

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2240)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (6) 公共交通费用补贴计划

管制人员： 运输署署长 (罗淑佩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

「公共交通费用补贴计划」(下称补贴)自在2019年1月1日推出，并经过优化。今年财政预算案延长有关措施六个月至今年十月底，为市民每月超出二百元的实际公共交通开支提供三分之一的补贴，以每月五百元为上限。就此，可否告知本会：

1. 推行计划涉及的人手编制，以及开发系统、管理费等开支分别为何；
2. 过去四年，每月拿取到补贴的市民数量为何，涉及开支总额为何；
3. 过去四年，以每\$500为一个阶级列出，平均每名成年市民每月公共交通开支总额为何；
4. 过去四年，请按 0至100元、101至200元、201至300元、301至400元、401至500元分别列出，获取的补贴金额人数为何；
5. 现时不少公共交通工具加入支付宝等电子支付平台付款，会否将这些平台纳入补贴计划；
6. 会否最少延长补贴计划至今年年底，如果将计划恒常化，预计未来每年涉及多少开支；
7. 过去四年，有多少市民未能在限期前领取补贴？

提问人：李梓敬议员(立法会内部参考编号：7)

答复：

1. 截至2023年2月，推行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	2
	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	2
会计主任	二级会计主任	1
总计：		14

补贴计划在2022-23年度的预算经常开支(扣除预算补贴金额)为3,820万元。

2. 补贴计划最初于2019年1月1日推出，其后于2020年1月1日加以优化。优化计划后，补贴计划的补贴比率由四分之一提升至三分之一，而每月补贴金额上限则由300元提高至400元。为了让更多市民在2019冠状病毒病疫情期受惠于补贴计划，政府推出特别措施，由2020年7月1日至2021年12月31日及2022年5月1日至2023年10月31日，暂时将补贴计划的每月公共交通开支水平由400元放宽至200元，并由2021年4月1日至2021年12月31日及2022年5月1日至2023年10月31日，将每月补贴上限暂时由400元提高至500元。每月平均受惠人数及补贴总金额按年份表列如下：

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)
2019	1,874	2 143 000
2020	2,147	1 982 000
2021	3,709	2 999 000
2022	2,837	2 274 000

3. 在补贴计划下，2019年至2022年的公共交通开支分布如下：

补贴计划下每 月的公共交通 开支金额	涉及的八达通每月平均数量 ^(注) (计至最接近的千位)			
	2019	2020	2021	2022
500元或以下	8 383 000	6 252 000	6 329 000	6 343 000
500.1元- 1,000元	1 338 000	843 000	1 071 000	923 000

补贴计划下每月的公共交通开支金额	涉及的八达通每月平均数量 ^(注) (计至最接近的千位)			
	2019	2020	2021	2022
1,000.1元-1,500元	224 000	106 000	152 000	140 000
1,500.1元-2,000元	30 000	11 000	16 000	18 000
2,000元以上	4 000	1 000	1 000	2 000

注：

表内数字涵盖所有适用于补贴计划的八达通类别。

4. 按每月补贴金额划分的受惠人数表列如下：

每月补贴金额	每月平均受惠人数 (计至最接近的千位)			
	2019年	2020年	2021年	2022年
0.1元-100.0元	1 583 000	1 291 000	1 756 000	1 327 000
100.1元-200.0元	438 000	490 000	837 000	625 000
200.1元-300.0元	117 000	148 000	293 000	226 000
300.1元-400.0元	不适用	49 000	84 000	68 000
400.1元或以上	不适用	不适用	32 000 ^(注)	35 000 ^(注)

注：

有关数字只涵盖2021年4月至12月及2022年5月至12月的每月平均受惠人数。该段期间，每月补贴金额上限暂时提高至500元。

5. 我们知悉不同的电子支付平台日趋普及，目前正在研究如何加快将适用的电子支付系统逐步纳入补贴计划。
6. 补贴计划的政策目标是为公共交通开支较高的市民减轻交通费用负担。考虑到本港经济仍在复苏，政府决定将补贴计划下的临时特别措施延长6个月至2023年10月，为市民每月超出200元的实际公共交通开支提供三分之一的补贴，上限为每月500元。补贴涉及公帑的运用，虽然每张八达通卡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，还未计及临时特别措施的开支。作为参考数字，2023-24年度补贴计划的预算开支为42.401亿元。政府在

考虑补贴计划的长远安排时，须在审慎理财的大前提下，小心平衡各方面的考量，确保公帑运用得宜。

7. 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%。

2019年至2022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(截至10月) ^(注)	212 000

注：

2022年11月或以后的补贴，在2023年3月初仍可领取，故上表并没有包括有关数字。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2241)

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 (罗淑佩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

驾驶考试因疫情关系，驾驶考试近年多次间歇暂停，令私家车、轻型货车及电单车的路试的轮候时间需要230日至350日左右。加上重考人士众多，不少人使用重考生快期预约服务。就此，可否告知本会：

1. 现时私家车、轻型货车及电单车的考官人数及涉及开支为何；
2. 未来一年，会否增聘考官及增加考试时段，以应付考试轮候时间过长的
问题；
3. 中国内地及台湾的驾驶考试，会在车上安装行车记录仪记录考试过程，
香港会否调拨资源购入相关的设备，以加强考试的透明度及公平性；
4. 2022年5月30日署方更新重考生快期预约服务系统，有关系统涉及开
发、维护及管理费等开支为何；未来一年会否继续完善系统，以应付
「黄牛党」问题；
5. 各车种考生平均需要考多少次才能拿取驾驶执照；及
6. 现时各车种合资格取快期的重考生累积人数为何；会否设重考年期限
制？

提问人：李梓敬议员(立法会内部参考编号：8)

答复：

1. 根据现行安排，私家车、轻型货车及电单车的驾驶考试由二级考牌主
任负责主考。由于每名二级考牌主任可主持私家车、轻型货车及电单
车的驾驶考试，我们没有备存每类车辆的分项数字。截至2023年3月1
日，共有56名二级考牌主任，包括55名公务员及1名退休后服务合约计

划员工。56名二级考牌主任的每年员工开支(按薪级中点估计的年薪值计算)约为2,540万元。

2. 为了进一步增加路试数目，运输署会利用科技，以及在可行情况下安排考牌主任额外工作，并已经 / 将会采取以下措施：
 - 运输署已由2022年6月底起全面采用电子驾驶考试表格。为了善用所节省的时间，运输署计划由2023年3月底起，在3个非商用车辆驾驶考试中心提供每月约190个额外路试名额(用于快期驾驶考试)。
 - 由2023年3月底起，运输署已安排考牌主任在星期六额外工作，预计在6个月内约可提供5 000个路试名额(用于快期驾驶考试)。
 - 运输署亦正进行新一轮的二级考牌主任招聘工作，预计新入职人员于2023年下半年到任。
 - 运输署现正与廉政公署一起检视考牌主任的上班报到安排，以期在确保考试制度公平、公正及廉洁的同时，亦增加路试数目。检视工作预计于2023年年中完成。
 - 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。
3. 运输署正研究在驾驶考试期间进行录影的可行性和相关考虑因素，包括技术要求、私隐问题、摄影机 / 视频所涉及的法律 responsibility、所需费用等。研究工作预计在2023年内完成。
4. 在重考生快期预约系统进行预约须使用重考生真实姓名，已预约的考期不得转让。由2022年5月30日起，运输署要求重考生进入系统进行网上预约时，使用「智方便」或有效的个人电子证书进行身分认证，以提高系统安全性。此项目开发成本约为14万元，不涉及额外维修保养经常费用。

由2023年3月28日起，运输署进一步将系统现时「先到先得」的安排转为「抽签」制。重考生须继续以真实姓名登记，以进行抽签。此项目开发成本约为200万元，每年经常费用约为38万元。

5.及6.

现时考生报考驾驶考试时，不需申报是否重考生。因此，关于考生平均需要考多少次才能拿取驾驶执照，或合资格申请快期的重考生累积人数，运输署并无记录。

运输署计划由2023年第二季起，在考生出席驾驶路试时，向他们收集是否重考生及受训时数等资料。运输署会定期研究相关数据，以分析接受不同训练时数的考生的及格率。视乎分析结果，运输署会在有需要时检讨相关措施。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2242)

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

问题：

《道路交通(缴费贴)规例》2021年8月底刊宪，同年11月1日生效，引入「易通行」系统。当局由2022年开始宣传及登记，到现在仍未能全面通行服务，并曾出现车辆贴供不应求情况。及后，当局公布青沙管制区(尖山隧道、沙田岭隧道及大围隧道)的实施日期，由2023年2月26日延至5月7日上午五时。当局可否告知本会：

- 1) 政府推行「易通行」至今，承办商收取费用、宣传、及行政费用分别为何；
- 2) 预计因「易通行」推行计划延误而额外招致的开支为何；
- 3) 推行「易通行」的人手编配及开支为何；
- 4) 设立34个咨询站的开支为何；以及
- 5) 现时车辆贴及司机卡的申请数量为何？

提问人：李梓敬议员(立法会内部参考编号：9)

答复：

「易通行」不停车缴费服务将率先在青沙管制区(即尖山隧道、沙田岭隧道及大围隧道)实施，并于2023年内逐步推展至所有其他政府收费隧道。由2021年11月起，运输署接受驾驶人士在该署牌照事务处办理与车辆有关的牌照申请时一并申请车辆贴，约26万名车主已透过此渠道递交申请。由2023年1月6日起，驾驶人士可透过网上平台或填写纸本表格递交申请，亦可到客户服务中心亲身办理申请手续。现就议员的提问答复如下：

(1)及(3) 运输署在2021年透过公开招标，委托一间隧道费服务商推行「易通行」。隧道费服务商的主要职责是开发网站和流动应用程序并提供代管服务、开发支付平台和委聘相关服务供应商、发出缴费贴、收取隧道费、追讨隧道费、提供帐户管理和客户服务，以及管理和操作整个「易通行」系统的综合后端和现场路面设备。隧道费服务商亦须就「易通行」的实施和运作，推行宣传及公关活动和措施。截至2023年2月28日，根据合约就履行上述职务支付予隧道费服务商的费用为86万元。

除隧道费服务商的宣传活动外，运输署截至2023年2月28日用于推广「易通行」的开支为221万元。至于运输署推行「易通行」的行政开支及人手，由于相关职务由运输署现有人员执行，故有关开支及人手没有详细分项。

(2) 于青沙管制区延后实施「易通行」，并没有引致额外开支。

(4) 在2023年2月24日至4月30日于港铁站及民政事务总署新界区民政咨询中心设立34个咨询站，协助车主申请「易通行」服务的预算开支约为718万元。

(5) 截至2023年3月22日，已发出约583 500张缴费贴。商用车公司和司机可选择3种方式管理隧道费，即使用流动应用程序的有关功能，连结司机户口和车辆贴；月结单；或两件式装置(包括司机卡及插卡座)。截至2023年3月22日，已发出约23 600张司机卡。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2243)

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

问题：

香园围口岸开通后，有数条巴士路线提供服务，并在口岸设停车场服务，提供400多个泊车位，现时已改为只限已预约车辆停泊。就此，可否告知本会：

1. 香园围口岸开通后周末及平日过关人次为何；
2. 现时只有B7巴士每日提供服务，而B8、B9巴士则只在周末提供服务，会否尽快增加平日服务、加密班次，以及增加连接香港、九龙的交通服务；
3. 会否在香园围口岸及其他口岸附近觅地，研究加建智能停车场，增加泊位？

提问人：李梓敬议员(立法会内部参考编号：10)

答复：

1. 香园围边境管制站(香园围管制站)的平均每日出入境人次统计数字如下：

	星期一至五	星期六及日
入境	7 474	12 527
出境	7 226	10 971
总计	14 700	23 498

资料来源：2023年2月6日至2023年3月6日入境事务处临时数字。

2. 运输署会密切留意来往香园围管制站的公共交通服务，包括第B7号线(宝运路—香园围管制站)、第B8号线(大围站公共运输交汇处—香园围管制站)和第B9号线(屯门站—香园围管制站)的需求，并会适时加强服务，务求满足需要。运输署现时并无计划开办其他来往港岛、九龙及香园围管制站的巴士服务。

3. 运输署会继续留意香园围管制站公众停车场的泊车需求，并致力促成在管制站附近供应更多停车场和泊车位。政府近年已处理若干毗邻香园围管制站的私人土地用作临时停车场的规划申请，现时已有私营停车场投入运作。运输署会继续按情况就类似的规划申请积极提供评估意见，以促进及加快相关处理程序。此外，运输署正探讨在香园围管制站附近合适的政府土地提供临时公共停车场的可行性。

鉴于采用自动泊车系统的好处，政府一直在短期租约停车场及工务工程项目的合适地点推展多个自动泊车系统项目，以更有效运用空间应对泊车位的需求。长远而言，政府会持续检视香园围管制站及其他管制站的发展情况及泊车位需求，并探讨采用自动泊车系统的可行性。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2244)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 区域交通及运输服务

管制人员： 运输署署长 (罗淑佩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

智慧泊车

政府近年推出多项智慧泊车方案，包括建立智能停车场以增加泊车位，及更换新型咪表，增加电子支付方法，并配合流动應用程式遥距续购泊车时间及协助驾驶者寻找可用的泊车位。就此，可否告知本会：

1. 全港有多少智能停车场现已提供服务，包括科学园及大埔白石角短期租约停车场使用量及成效为何；
2. 未来会否在沙田及大埔区多个新的政府综合大楼 / 原有停车场，开拓智能停车场服务；
3. 政府现时管理的停车场会否设立免接触式缴费系统及推广智慧泊车系统，并鼓励私营机构提升相关的服务；
4. 全港的路旁停车收费表是否已经全面更换成新停车收费表；若否，尚余数量为何，预计何时能完成全面更换；
5. 流动應用程式「入表易」的下载量、使用量、用户评分数字、成效为何；
6. 过去两年，程式出现故障的次数、原因及修复的时间为何，请详细列明；
7. 流动應用程式「入表易」涉及的恒常开支—平台费、管理费为何？有否预留资金以提升用户体验，提升原有功能，并与公私营停车场合作增加泊车位资讯。

提问人：李梓敬议员(立法会内部参考编号：11)

答复：

1. 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。该两个停车场提供的泊车位(包括传统泊车位和自动泊车系统泊车位)总数分别为245个和250个。根据停车场营办商提供的资料，自动泊车系统泊车位以月租形式出租，自动泊车系统的平均泊车所需时间约为2至3分钟。
2. 各个推展中的自动泊车系统项目的资料载于附件。
3. 运输署已于2022年7月至2023年3月期间，在其管理的10个多层停车场分阶段引入无票进出监控系统、停车位指引系统及车辆搜寻系统。
4. 运输署已于2022年1月把所有八达通停车收费表更换为新停车收费表。截至2023年2月底，全港已安装约10 600个新停车收费表。
- 5.、6.及7.

自2021年1月投入服务以来，新停车收费表系统(包括停车收费表和流动应用程序「入表易」)运作已更为畅顺，而「入表易」亦愈来愈受欢迎。有关「入表易」下载次数、使用「入表易」交易数目及「入表易」交易所占比例的按年数字如下：

	2021年	2022年
累计下载次数	496 851	883 570
截至年底的交易数目(千宗)	18 040	46 482
使用「入表易」交易所占比例	37.6%	48.1%

至于「入表易」在各流动应用程序下载平台的最新用户评分，在各应用程序商店的评分数字亦不尽相同并会随时间变动。尽管如此，运输署会继续密切留意公众意见，并采取以下措施提升流动应用程序的易用程度：

- (i) 可通过放大地图，以显示各分区的空置泊车位数目；
- (ii) 加入新功能，让用户直接致电停车收费表承办商的服务热线；以及

(iii) 以灰色显示暂停使用的泊车位。

自2021年1月新停车收费表系统推出以来，「入表易」服务受流动网络信号传输或短暂系统故障影响的事发生过4次，故障大多在当天修复。尽管如此，停车收费表系统其间仍然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)继续为驾驶者提供服务。运输署联同机电工程署，一直与停车收费表承办商进行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。

「入表易」的维修费用是整个停车收费表系统的管理、营运及维修合约的其中一环。在2022-23年度，停车收费表系统的经常开支约为3,800万元。

运输署与停车收费表承办商将于2025年年底或之前检讨市场上可供选择的车辆感应技术及最新的电子缴费方法等，并会视乎提升系统所需要的财政资源。相关的空置收费表泊车位资讯现已透过「资料一线通」及「香港出行易」发放，而两者亦已发放其他公私营停车场的空置泊车位资讯。

项目	自动泊车系统类型	开始建造工程日期 (暂定)	自动泊车系统启用日期 (暂定)	泊车位总数(包括传统及自动泊车系统泊车位)
A. 设于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	2024 年	约 210
油麻地海泓道短期租约用地	拼图型	2023 年	2024 年	约 200
B. 设于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 (实际)	2025 年	超过 300
四美街地区休憩用地、体育馆及公众停车场	立体型	2022 (实际)	2026 年	约 300
深水埗钦州街西休憩用地及公众停车场	圆筒型	2023 年	2026 年	约 200
柴湾盛泰道及常茂街交界综合大楼	高塔型	有待确定 ¹		约 200

注1：由于项目处于规划阶段，并正在优化设计，时间表有待确定。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2245)

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

问题：

根据2022年进行的年度巴士路线重组计划中，各区涉及的巴士路线约175条。就此，当局可否告知本会：

1. 部份巴士线重整后，巴士路线延长但班次却减少，政府在批核每程巴士收费时会否把此项列为考虑点；如否，原因为何；
2. 有否研究从政策上增加诱因，推动巴士分段收费，让短程乘客多一些选择？如有，详情为何；以及
3. 政府会采取哪些措施，以鼓励港铁公司与专线小巴营办商及专营巴士公司合作推出更多的转乘优惠计划？

提问人：李梓敬议员(立法会内部参考编号：13)

答复：

1. 在制定每年巴士路线计划时，运输署会致力优化现有的巴士服务网络，并考虑乘客需求以及其他多项因素，包括地区发展、人口变迁、新运输建设的落成、区内现有和规划中的公共交通服务等。除每年进行巴士路线重组外，运输署亦密切留意巴士服务的日常运作及乘客需求的变化，并会按需要与巴士营办商研究调整服务，以更切合市民出行的需要。

目前，各条专营巴士路线是根据行政长官会同行政会议为不同路线组别厘定的车费等级表，按所属路线组别和车程长短而订定车费。车费等级表是考虑一篮子因素而厘定，包括专营巴士服务的营运成本及收入、市民的接受程度和负担能力、所提供巴士服务的质素和数量，以及

专营巴士营办商所得回报等，从而确保专营巴士营办商有财政能力维持乘客可负担、安全而有效率的公共巴士服务。

2. 政府一向鼓励专营巴士营办商因应其商业考虑，包括营运及财政状况、整体经济环境、乘客需求、竞争因素，以及巴士资源方面的影响等，尽可能提供票价优惠，以减低乘客的交通开支。加设分段收费或可为短途乘客提供更多选择，但个别路线是否适宜推行则须作出审慎评估，若过多短途乘客占用长途路线的运载力，未必有利于有效运用巴士资源。截至2022年12月31日，约77%的专营巴士路线已设有分段收费。
3. 政府一直鼓励港铁公司与其他公共交通营办商合作，为乘客提供更多不同交通工具之间的转乘优惠。2023年的港铁票价调整机制检讨完成后，港铁公司同意将港铁与绿色专线小巴之间的转乘优惠由每程0.3元提高至0.5元，涵盖超过500条绿色专线小巴路线。港铁公司亦与专营巴士营办商合作，为17条巴士路线提供0.6元至2.0元的转乘优惠。政府会继续鼓励港铁公司与更多公共交通营办商合作提供转乘优惠，促进各种公共交通服务优势互补，亦进一步惠及乘客。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0577)

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

问题：

的士行业经过疫情大受打击，以百分百担保的贷款计划更换纯电动的士，只提供贷款或未能吸引的士车主更换车辆。就此政府可否告知本会：

1. 除了百分百担保的贷款，的士车主更换纯电动的士会否享有其他优惠；若有，详情为何；
2. 预计未来三年，参与计划的车主及的士数目；及
3. 政府有否推广方案配合有关计划，如有，涉及开支为何。

提问人：梁文广议员(立法会内部参考编号：12)

答复：

1. 正如2023-24年度《财政预算案》所宣布，政府建议为的士业界提供百分百担保贷款计划(担保贷款计划)，以鼓励的士车主将其的士替换为纯电动的士。建议的最高贷款额为每辆纯电动的士的实际售价，上限为35万元。

除担保贷款计划外，的士业界可申请环境及生态局的新能源运输基金(基金)下的「试验申请」资助，以试验电动的士。合资格的士车主或公司可获资助电动的士与传统的士售价的差额，或电动的士售价的一半，以较高者为准。基金亦会资助电动的士充电设施费用的75%(包括充电器及其安装费用)。在「试验申请」下，每类绿色创新运输技术均设有申请限额，而现时电动的士的试验限额为30辆。

如担保贷款计划借款人就购买纯电动的士一事亦申请了新能源运输基金的资助，最高贷款额将为有关纯电动的士的实际售价减去借款人在新能源运输基金下可获得的资助，贷款上限为35万元。

2. 担保贷款计划旨在鼓励的士车主将现有的士替换为纯电动的士。尽管2022年《施政报告》宣布，政府的目标是在2027年年底引入3 000辆电动的士，我们未有就担保贷款计划接获的申请数目设定具体目标，因为是否申请受多项因素影响(例如的士车主的财务状况、其现有的士的车龄和状况等)。政府建议为担保贷款计划提供总数64亿元的承担额，应足够让全港18 163辆的士申请贷款一次。
3. 运输署会透过不同渠道，例如该署网站、定期出版的《的士通讯》、宣传单张，以及与的士业界定期会议，向的士业界发放担保贷款计划的资讯。担保贷款计划的相关推广工作由运输署现有人员执行，涉及的预算开支没有详细分项。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2679)

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

问题：

有关商用车辆及电单车的泊车位供应，政府可否告知：

1. 请按区议会分区列出商用车辆及电单车数目及相应泊车位的数目及比例，未来会如何有效增加以上车种的泊车位供应？如有，详情及预算为何；如否，原因为何？
2. 过去三年，商用车辆及电单车车主因在运输署指定的路旁地点违例泊车而获发罚款通知书的数目，并按分区列出数字；
3. 当局于2019年进行了商用车辆泊车位顾问研究，请问研究的落实情况
及开支预算为何？

提问人：李世荣议员(立法会内部参考编号：22)

答复：

1.及3.

运输署正在落实商用车辆泊车位顾问研究所提出的建议，作为增加商用车辆泊车位供应的恒常措施。有关建议及最新落实情况表列于附件1。

电单车泊位方面，政府一直积极推行一系列措施以增加供应，包括：(i) 在合适的路旁地点划设电单车泊车位；(ii)在高架天桥的桥底合适位置划设电单车泊位；及(iii)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。

落实上述建议及措施的工作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。

截至2023年2月，领有牌照的商用车辆数目和电单车数目、两类车辆泊车位数目与两类领牌车辆数目的比例，以及各区商用车辆和电单车泊车位数目表列于附件2。

2. 香港警务处没有按有关车辆类别备存违例泊车定额罚款通知书数字。

商用车辆泊车位顾问研究的建议及最新落实情况

建议	最新进展
(1) 在合适的路旁地点划设夜间商用车辆泊车位和增设路旁旅游巴士泊车位及上落客设施	截至2023年2月,运输署已划设1 776个路旁夜间商用车辆泊车位和908个路旁旅游巴士泊车位,并已提供总数406个旅游巴士上落客处。
(2) 鼓励学校在非上课时间开放校舍供学生服务车辆停泊	截至2023年2月,累计共有35间学校提供约100个泊车位供学生服务车辆停泊。
(3) 在合适的短期租约停车场的租约条款中,订明最少须提供商用车辆泊车位数目	截至2023年2月,已在37个短期租约停车场的租约加入特别条款,订明最少须提供商用车辆泊车位数目,涉及约1 800个商用车辆泊车位。
(4) 按照「一地多用」的原则物色合适地点兴建公众商用车辆停车场	<p>已物色到8个可考虑地点,提供商用车辆泊车位。截至2023年3月底,该8个地点的最新推展进度如下:</p> <p>关于(1)马鞍山第103区综合设施大楼,正在进行设计工作。</p> <p>关于(2)天水围天业路康乐及文化综合项目、(3)西九龙渡华路休憩用地暨公众停车场及(4)筲箕湾爱秩序湾体育馆及休憩用地,有关用地现处于初步研究或设计阶段。项目能否落实,须视乎拨款是否获立法会批准而定。</p> <p>至于其余4幅位于红磡、九龙城、东涌和屯门的用地,运输署会继续进行相关工作,包括进行可行性评估及咨询有关持份者。</p>
(5) 修订《香港规划标准与准则》中的泊车位及上落货区标准,以增加泊车位供应	运输署于2021年7月完成《香港规划标准与准则》中有关泊车位及上落货区标准的检讨。经修订的泊车位标准于2021年8月在规划署的网页颁布。是次修订增加了私人和资助

建议	最新进展
	房屋发展项目的私家车泊车位数目，亦增加了资助房屋发展项目的商用车辆泊车位种类及数目。
(6) 规定合适的新发展项目开放部分附属泊车位及上落客货处作夜间公众商用车辆泊车用途	新的地契条款已收纳在合适的新出售政府土地卖地条件中，规定新发展项目的业主开放部分附属泊车位及上落客货处作夜间公众商用车辆泊车用途。

领有牌照的商用车辆数目和电单车数目与其各自的泊车位数目
(截至 2023 年 2 月)

商用车辆			电单车		
领有牌照的车辆数目	泊车位数目	比例*	领有牌照的车辆数目	泊车位数目	比例*
70 052	44 850	0.64	74 815	38 563	0.52

*泊车位与领牌车辆数目的比例。

各区商用车辆和电单车泊车位数目
(截至 2023 年 2 月)

地区	商用车辆	电单车
中西区	1 159	1 462
湾仔	465	1 314
东区	2 154	2 591
南区	1 380	1 951
油尖旺	1 653	2 134
深水埗	3 724	2 212
九龙城	1 487	2 144
黄大仙	1 392	2 338
观塘	3 475	4 611
荃湾	2 455	1 667
屯门	2 736	1 924
元朗	2 493	1 974
北区	1 716	927
大埔	1 350	1 184
西贡	1 856	3 358
沙田	2 957	3 197
葵青	11 242	2 928
离岛	1 156	647
总计	44 850	38 563

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0059)

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

问题：

当局指出会于2023-24年度继续监督各项智慧出行措施的进度和发展，包括新的路旁停车收费表的运作情况，就此，政府可否告知本会：

1. 自推出智能咪表和流动應用程式「入表易」以来，有否收到相关新咪表及應用程式运作故障的投诉，若有，请告知有关个案详情及跟进工作；
2. 有否就相关问题与营办商进行研究和改善，若有，请告知详情；
3. 会否加强对智能咪表和流动應用程式「入表易」使用的宣传和推广，若会，预计投入的开支为何及详情为何；
4. 会否尽快开展「第三次泊车位需求研究」，以重新检视现有交通工具的分工及配合？

提问人：卢伟国议员(立法会内部参考编号：9)

答复：

1.、2.及3.

新停车收费表的安装工作在2021年1月展开，所有八达通停车收费表在2022年1月已被更换为新停车收费表。自新停车收费表及流动應用程式「入表易」在2021年1月开始使用以来，截至2022年年底，运输署共接获1 270宗有关新停车收费表系统(包括停车收费表及流动應用程式)运作故障的投诉。现按年列出该段期间的投诉和交易数目如下：

		2021 年	2022 年
(A)	有关停车收费表系统运作故障的投诉数目	614	656
(B)	截至年底的交易数目(千宗)	18 040	46 482
(C)	每 100 000 宗交易接获的投诉数目	3.4	1.4

这些投诉主要涉及支付泊车费后，停车收费表所显示的泊车时间受流动网络信号传输问题或间歇系统故障影响而未能及时更新。运输署已就每宗投诉个案进行调查，并持续透过提升停车收费表系统以改善其可靠程度。每100 000宗交易接获的投诉数目，已由2021年的3.4宗，下降至2022年的1.4宗。

为鼓励市民使用有关停车收费表系统，运输署已在所有停车收费表上张贴标签，方便市民下载「入表易」程式，并把教学影片和用户锦囊上传运输署的社交媒体频道和运输署网页。这些宣传品的开支由承办商承担。运输署会继续密切监察停车收费表系统的管理、运作和维修保养，并透过不同渠道，例如社交媒体、應用程式商店和电话热线，收集用户意见。运输署会因应需要，适时采取恰当措施提升系统表现。

4. 政府一直密切监察各类车辆泊车位的供求情况。为优先配合商用车辆的泊车需求，运输署在2017年展开顾问研究，评估商用车辆的泊车需求，并制定短期至长期措施。运输署一直积极落实顾问研究所提出的建议。当中，运输署在2021年7月完成《香港规划标准与准则》(《准则》)内有关本港商用车辆和私家车的附属泊车位供应标准的检讨工作。根据检讨结果，运输署在2021年8月修订《准则》，提高私人和资助房屋项目的泊车位供应标准。基于社会经济环境不断转变，运输署会定期检讨《准则》内的泊车位标准，以适时作出所需调整。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1646)

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

问题：

在这纲领下，2023-24年度的拨款为23.044亿元，较2022-23年度的修订预算大幅增加46.2%。据管制人员解释，该增幅「主要由于计及2022-23年度填补职位空缺的全年费用，以及其他运作开支及非经营开支的需求有所增加。」就此，政府可否告知本会：

- (a) 2022-23年度填补职位空缺数目和2023-24年度的所涉拨款；以及
- (b) 因其他运作开支及非经营开支的需求增加而有所增加的拨款分项数字。

提问人：龙汉标议员(立法会内部参考编号：18)

答复：

(a) 2022-23年度填补职位空缺数目为6个。2023-24年度因填补这些额外职位空缺的全年费用而需增加拨款130万元。

(b) 因其他运作开支及非经营开支的需求增加所涉及的拨款分项数字如下：

项目	百万元
为以下项目净增加非经营开支：(i)为政府隧道及隧道管制区更换及 / 或采购设备及车辆；及(ii)为所有政府收费隧道和青沙管制区开发不停车缴费系统(名为「易通行」)	392.2

项目	百万元
主要为以下项目增加其他运作开支：(i)管理、营运及维修合约费用和为隧道及隧道管制区所支付的机电工程营运基金费用；及(ii)实施「易通行」的费用	334.7
总额	726.9

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1658)

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

问题：

在2023-24年度需要特别留意的事项中，政府表示将「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」。就此，政府可否告知本会：

- (a) 智慧交通基金的推行进度和成效；以及
- (b) 获智慧交通基金资助的研究及应用项目资料。

提问人： 龙汉标议员(立法会内部参考编号：17)

答复：

10亿元的基金在2021年3月推出并接受申请。香港生产力促进局获委聘为基金秘书处。基金全年接受申请，旨在资助本地机构及企业进行创新科技研究和应用，以便利出行、提升道路网络或路面使用效率和改善驾驶安全。

截至2023年3月底，基金已批出36份申请，涉及总资助金额约2.03亿元。获批项目的详情载于附件。基金管理委员会将密切监察获批项目的进展。运输署会考虑把这些研究项目的成果，在合适情况下应用于改善为市民提供的服务。

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
开发一套优化新能源巴士规划及调度的软件	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
联网自动驾驶的智慧交通路旁基础设施研究	本项目旨在探讨在透过支援流动车联网技术驱动和路旁建设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	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
开发一套个人化的联网先进驾驶辅助系统	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
智能人机配合驾驶系统设计	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
开发先进智能材料防撞柱以提升道路安全	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
智慧小巴2.0	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。	\$1,183,205.97
虚拟实境驾驶训练系统	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

项目名称	项目概要	获批资助金额
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	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
货柜车智能驾驶训练及评核系统	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
基于遥感技术进行侦测车辆及车辆里程估算	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
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	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
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	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
香港电车先进智能运输管理系统及人工智能优化项目	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
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	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

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	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
开发智能交通执法机械人	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
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	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
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	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
香港桥面效率和安全性的智能评估	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
人工智能主导的无障碍智慧出行平台 - 抱抱出行	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
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	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

项目名称	项目概要	获批资助金额
双移动场景的智能塞车预警视频系统	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
提升香港交通竞争力和道路安全的进阶流动车联网应用	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
在探测器故障时运用深度学习预测行车速度和交通流量	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
5G自动驾驶于住宅园区的服务试点项目	本项目旨在于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
基于多源数据及人工智能的空置泊车位预测理论研究及应用	本项目旨在建立一套路旁及停车场短期空置泊车位的预测理论模型，并透过网页及手机流动程式向市民发放资讯。	\$985,034.47
基于三维地理空间模型的模拟驾驶道路安全评估方法	本项目旨在建立一个三维地理模型，用作模拟驾驶的安全评估，并透过循证决策支援工具，以识别易生意外的地点，及建议可提升道路安全的措施。	\$1,456,137.92

项目名称	项目概要	获批资助金额
物联网和强化学习技术下的智能交通控制	本项目旨在建立一套交通灯号调节算法；在微观模拟系统上开发虚拟测试平台；以及在香港选定的真实场景中验证该虚拟测试平台，并与现有的交通控制系统比较。	\$1,682,512.30
自适应交通控制系统研发—动态路口交通灯控制及优化软件系统（DISCO）	本项目将会扩展DISCO系统原型到普遍交通情景，利用平行运算、人工智能、机器学习等方法提升运算速度，透过分布算法和云端计算使讯号控制应用扩展到网络规模，及建立一套软件在环系统与微观模拟系统连接以作核对。本项目亦会连接DISCO软件与本港的真实交通控制系统作核对，及建立DISCO与云端检测器数据库平台连接，将交通数据输入DISCO以校对模型及计算最佳讯号。	\$7,982,521.45
吊臂位置监测系统研发	本项目旨在研发一套监测系统，监测吊臂车吊臂的实时位置（吊臂高度及水平范围），当吊臂位置对道路安全构成危险时会提醒驾驶者。用户亦可在系统的网上平台检视吊臂状况及车辆位置。	\$3,240,000.00
小巴起动安全检测系统研发	本项目旨在研发一套装有传感器和控制器的系统，监测每当乘客上下车前后的小巴环境。系统若检测到潜在危险，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

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

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0896)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 区域交通及运输服务

管制人员： 运输署署长 (罗淑佩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

过去数年，政府一直资助巴士公司在巴士站加装巴士到站实时预报。为此，政府当局可否告知本会：

1. 每间巴士公司过去三年的资助额开支为何和涉及多少的巴士站？
2. 未来一年预计资助开支多少？

提问人：陆颂雄议员(立法会内部参考编号：1)

答复：

政府以一对一的配对方式，资助专营巴士营办商在有盖和备有电力供应的巴士站安装实时巴士到站资讯显示屏(显示屏)。截至2023年2月底，专营巴士营办商已在1 086个有盖巴士站完成安装显示屏。预计在2023年年底或之前，专营巴士营办商会在另外28个有盖巴士站完成安装显示屏。

下表胪列过去3个财政年度已安装显示屏的有盖巴士站数目及向专营巴士营办商提供的资助额：

	2020-21 年度		2021-22 年度		2022-23 年度 (截至 2023 年 2 月底)	
	已安 装显 屏的 有盖 巴士 站数 目	发放的资助 额(已进位 数字) (注 1 及 2)	已安 装显 屏的 有盖 巴士 站数 目	发放的资助 额(已进位 数字) (注 1 及 2)	已安 装显 屏的 有盖 巴士 站数 目	发放的资助 额(已进位 数字) (注 1 及 2)
九龙巴士 (一九三 三)有限 公司	359	1,371,000 元	195	2,645,000 元	59	3,230,000 元
龙运巴士 有限公司	2	1,000 元	1	46,000 元	-	24,000 元
城巴有限 公司(香 港岛及过 海巴士网 络专营 权)	115	341,000 元	11	2,261,000 元	-	-
城巴有限 公司(机 场及北大 屿山巴士 网络专营 权)	4	46,000 元	1	74,000 元	-	-
新世界第 一巴士服 务有限 公司	53	765,000 元	18	704,000 元	-	-
新大屿山 巴士 (1973)有 限公司	-	-	-	-	-	-
总计	533	2,525,000 元	226	5,730,000 元	59	3,254,000 元

注1: 在某一财政年度发放的资助额未必对应同一财政年度安装显示屏的数目, 原因是个别显示屏的资助或会在安装工作完成后的下一个财政年度发放。

注2： 由于四舍五入的关系，数字加起来未必与总数相等。

2023-24年度预计发放的安装显示屏资助额约为200万元。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1053)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长 (罗淑佩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就「挤塞征费」研究，请问截至现时为止，有关研究进展如何？当局有没有推行「挤塞征费」时间表？如有，详情为何？

提问人：陆颂雄议员(立法会内部参考编号：37)

答复：

运输署在2019年7月展开「挤塞征费」研究。根据研究结果，政府建议对载客效率低的车辆实施不同时段不同收费，以遏抑和分散这类车辆在繁忙时段的交通需求。政府藉着今年8月2日收回西区海底隧道(西隧)的契机，建议调整三条过海隧道收费，以改变驾车人士出行习惯，从而理顺过海交通，纾缓过海隧道的挤塞情况。政府已在2023年3月22日公布三条过海隧道的建议收费方案，并随后于2023年3月29日向立法会提交过海隧道建议收费方案的《2023年行车隧道(政府)(修订)条例草案》(《条例草案》)作首读和开始二读辩论。政府建议在2023年8月2日接收西隧时，实施「633」固定收费方案，下一步，政府目标于今年内在三条过海隧道对私家车及电单车实施「不同时段不同收费」，以遏抑和分散在繁忙时段的车流，并鼓励驾驶人士在繁忙时段以外使用隧道。政府的建议积极回应了公众和各持份者的意见，同时力求在管理交通需求和市民接受程度之间取得适当平衡。我们的目标是在未来数月争取立法会通过《条例草案》，以便在2023年8月2日接收西隧。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1062)

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

问题：

就公共交通费用补贴计划，请问自计划开展至今：

1. 表列出政府共发放多少补贴金额、人均领取的补贴金额？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；
2. 每月未领取的受惠人数及涉及金额为何；
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. 由于疫情令市民经济负担大增，政府会否考虑将补贴门槛降至200元并将此恒常化以纾缓市民的交通费负担；如会，详情为何；如否，原因为何？

提问人：陆颂雄议员(立法会内部参考编号：35)

答复：

1. 公共交通费用补贴计划(补贴计划)最初于2019年1月1日推出，其后于2020年1月1日加以优化。优化计划后，补贴计划的补贴比率由四分之一提升至三分之一，而每月补贴金额上限则由300元提高至400元。为了让更多市民在2019冠状病毒病疫情期间受惠于补贴计划，政府推出特别措施，由2020年7月1日至2021年12月31日及2022年5月1日至2023年10月31日，暂时将补贴计划的每月公共交通开支水平由400元放宽至200元，并由2021年4月1日至2021年12月31日及2022年5月1日至2023年10月31日，将每月补贴上限暂时由400元提高至500元。补贴金额、受惠人数及每月的人均补贴金额按年份表列如下：

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

按每月补贴金额划分的受惠人数表列如下：

每月补 贴金额	每月平均受惠人数 (计至最接近的千位)			
	2019年	2020年	2021年	2022年
0.1元 - 100.0元	1 583 000	1 291 000	1 756 000	1 327 000
100.1元 - 200.0元	438 000	490 000	837 000	625 000
200.1元 - 300.0元	117 000	148 000	293 000	226 000
300.1元 或以上	不适用	49 000	108 000	91 000

2. 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%。

2019年至2022年(截至10月)涉及逾期未领取补贴的每月平均受惠人数及逾期未领取的每月平均补贴金额表列如下：

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)	涉及逾期未领取的 每月平均补贴金额 (百万元)
2019	357 000	15.0
2020	371 000	17.5
2021	359 000	16.7
2022(截至10月) ^(注)	212 000	10.3

注：

2022年11月或以后的补贴，在2023年3月初仍可领取，故上表并没有包括有关数字。

3. 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

补贴计划在2022-23年度的预算经常开支(扣除预算补贴金额)为3,820万元。

4. 补贴计划的政策目标是为公共交通开支较高的市民减轻交通费用负担。考虑到本港经济仍在复苏，政府决定将补贴计划下的临时特别措施延长6个月至2023年10月，为市民每月超出200元的实际公共交通开支提供三分之一的补贴，上限为每月500元。补贴涉及公帑的运用，虽然每张八达通卡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，还未计及临时特别措施的开支。政府在考虑补贴计划的长远安排时，须在审慎理财的大前提下，小心平衡各方面的考量，确保公帑运用得宜。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1063)

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

问题:

有关于智慧出行，政府可否告知本会：

1. 在二零二三至二四年度，当局在推行智慧出行方面有何具体措施？当中涉及的人手与开支分别为何？
2. 市民使用「香港出行易」应用程式的普及情况为何？
3. 当局过去分别投入多少开支以维持该应用程式的服务？
4. 会否有新服务或资讯提供给市民，如有，详情为何？

提问人: 陆颂雄议员(立法会内部参考编号：39)

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2023-24年度的预算开支表列如下：

智慧出行措施	2023-24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」	4.2651亿元

智慧出行措施	2023-24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	2,160万元
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	400万元
4. 继续促进自动驾驶车辆的测试及使用	运输署的工作由现有人员执行,涉及的开支没有详细分项。
数据共享和分析	
5. 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
6. 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	720万元
7. 改善及维持「交通数据分析系统」以加强交通管理和效率	260万元
8. 透过设于有盖巴士站的资讯显示屏发放专营巴士实时资讯	安装实时巴士到站资讯显示屏的预算总资助额为2,800万元。
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	运输署的工作由现有人员执行,涉及的开支没有详细分项。

智慧出行措施	2023-24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	运输署的工作由现有人员执行，涉及的开支没有详细分项。
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	1.725亿元
12. 全港所有八达通路旁停车收费表于2022年1月已完成更换为新停车收费表。新停车收费表支援不同支付系统(包括「转数快」及利用「入表易」流动应用程序遥距缴费)，并提供实时空置泊车位资讯。政府预留款项，以在新地点安装新路旁停车收费表及提升新停车收费表系统	5,700万元
13. 由2021年开始分批启用自动泊车系统先导项目，以期在短期租约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	200万元 ^{注1}
14. 于部分不设收费表的路旁泊车位试行安装感应器，以提供实时空置泊车位资讯	41万元

注1：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，政府会向立法会申请拨款。

除第11项有关基金的措施外，运输署上表所列工作由该署现有人员执行，涉及的人手没有详细分项。就基金而言，运输署开设了2个有时限的公务员职位(包括1名高级工程师和1名机电工程师 / 助理机电工程师)，在2020-21至2026-27年度期间协助推行基金的工作。运输署已委聘香港生产力促进局为基金秘书处，其行政开支上限为基金额的15%。

2. 截至2023年2月，「香港出行易」流动应用程序的累计下载次数约260万次，平均每日点击率约为7万次。
3. 过去3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 (元)
2020-21	3,250,000
2021-22	4,520,000
2022-23	4,130,000

备注：开支金额调整至最接近的1万元

4. 运输署在落实推展「智慧出行」的各项服务时，会继续推出新服务、新功能，以及提升现有功能和用户体验。例如，为满足用户日益增加的需求和回应他们的意见，「香港出行易」在2022年增加多项新功能，包括提供电动车充电位实时使用状况资讯、跨界交通资讯，以及整合地址和公共交通路线号码的综合搜寻功能。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1066)

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 (罗淑佩)
局长： 运输及物流局局长

问题：

有关新能源汽车发展，政府可否告知本会：

1. 当局自电动车首次登记税的宽减安排计划推出每年及至今，接获及批准税务宽免申请的宗数分别为何？涉及每年的税务豁免；
2. 过去五年，每年本港新登记电动车的数目为何；

提问人：陆颂雄议员(立法会内部参考编号：43)

答复：

- 1.及2. 环境及生态局 / 环境保护署(环保署)一直推广使用新能源汽车，当中包括推动在香港广泛应用电动车。环境及生态局 / 环保署为此而推行的其中一项措施，是自2018年起推出电动车首次登记税宽减安排。与该项安排有关的最新详情如下：
 - (a) 就电动商用车、电动电单车及电动机动三轮车，其首次登记税全数豁免，无须另外申请宽减首次登记税；
 - (b) 就电动私家车，无须就宽减首次登记税提出申请。其首次登记税宽减额为该车的应课首次登记税或宽减额上限97,500元，以较低者为准；以及
 - (c) 就符合「一换一」计划(计划)条件的电动私家车，在申请获批后，车主可获较高的首次登记税宽减额，宽减额为该车辆的应课首次登记税或宽减额上限287,500元，以较低者为准。自计划于2018

年2月28日推出以来，每年接获及批准的申请宗数表列如下，以供参考：

年份	接获申请宗数	批准申请宗数 注1
2018	329	323
2019	2 223	2 186
2020	4 385	4 321
2021	9 413	9 280
2022	20 193	19 652
总计 注2	36 543	35 762

注1：处理申请需时5至10个工作日。在接获申请该年年底前仍未完成处理的申请，会在下一年继续处理。

注2：在2022年底，有397宗申请正在处理。

(d) 自2018年电动车首次登记税宽减安排推出以来，按车辆类别及获豁免首次登记税款额列出的新登记电动车数目表列如下：

年份	车辆类别 注3								总计	
	电动私家车		电动商用车		电动电单车		电动机动三轮车			
	数目	豁免税款总额 (百万元)	数目	豁免税款总额 (百万元)	数目	豁免税款总额 (百万元)	数目	豁免税款总额 (百万元)	数目	豁免税款总额 (百万元)
2018	471	79.85	26	1.07	0	0	0	0	497	80.92
2019	2 423	477.96	51	3.15	0	0	0	0	2 474	481.11
2020	4 595	987.06	44	2.69	25	0.52	0	0	4 664	990.27
2021	9 583	2,406.58	68	3.64	77	1.61	2	0.08	9 730	2,411.91
2022	19 792	5,337.03	96	6.62	159	3.53	4	0.17	20 051	5,347.35

注3：政府车辆、总领事馆及官方认许机构车辆以及专营巴士无须缴纳首次登记税，因此不包括在内。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2658)

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

问题：

就本地隧道情况，政府可否告知本会，过去三年：

1. 各隧道收费及营运开支为何；
2. 现时本地各隧道使用设计流量及繁忙时间使用量为何；
3. 在2023年8月收回西隧专营权后，预计财政收入有何变化？如何做到收支平衡？

提问人：陆颂雄议员(立法会内部参考编号：42)

答复：

1. 过去3年各隧道的收费及营运开支载列于**附件1**。
2. 各隧道的设计容车量及过去3年的繁忙时段使用率载列于**附件2**。
3. 西区海底隧道(西隧)的「建造、营运及移交」专营权将于2023年8月届满，政府会在其专营权届满后收回西隧。在收回西隧后，该隧道的收费将成为政府收入。

收取隧道费是调节交通的重要和有效工具。政府藉着今年8月2日收回西隧的契机，建议调整三条过海隧道收费，以改变驾车人士出行习惯，从而理顺过海交通，纾缓过海隧道的挤塞情况。政府已在2023年3月22日公布三条过海隧道的建议收费方案，并随后于2023年3月29日向立法会提交过海隧道建议收费方案的《2023年行车隧道（政府）（修订）条例草案》（《条例草案》）作首读和开始二读辩论。政府建议在2023年

8月2日接收西隧时，实施「633」固定收费方案，下一步，政府目标于2023年内在三条过海隧道对私家车及电单车实施「不同时段不同收费」，以遏抑和分散在繁忙时段的车流，并鼓励驾驶人士在繁忙时段以外使用隧道。政府的建议积极回应了公众和各持份者的意见，同时力求在管理交通需求和市民接受程度之间取得适当平衡。我们的目标是在未来数月争取立法会通过《条例草案》，以便在2023年8月2日接收西隧。落实「633」固定收费方案后的所得收入，预计与假设收回西隧后各隧道现行收费维持不变的情况下的所得收入相若；而落实拟议「不同时段不同收费」方案后的所得收入，则预计较落实「633」固定收费方案后的所得收入减少约5%。

各隧道的现有收费水平

车辆类别	海底隧道	东区海底隧道	香港仔隧道	狮子山隧道	城门隧道	八号干线 ¹	大老山隧道	大榄隧道	西区海底隧道
电单车、机动三轮车	8元	13元	5元 ⁴ (划一收费)	8元 ⁴ (划一收费)	5元 ⁴ (划一收费)	8元 ⁴ (划一收费)	15元	26元 ³	25元 ³
私家车	20元	25元					20元	55元 ³	75元 ³
的士	10元	25元/ 15元 ²					20元	55元 ³	70元 ³
公共小巴	10元	38元					23元	117元 ³	85元 ³
私家小巴	10元	38元					24元	117元 ³	85元 ³
轻型货车、许可车辆总重不超过5.5公吨的特别用途车辆	15元	38元					24元	59元 ³	85元 ³
中型货车、许可车辆总重超过5.5公吨但不超过24公吨的特别用途车辆(挂接式车辆除外)	20元	50元					28元	65元 ³	110元 ³
重型货车、许可车辆总重超过24公吨的特别用途车辆(挂接式车辆除外)	30元	75元					28元	73元 ³	140元 ³
公共及私家单层巴士	10元 ⁴	50元 ⁴					32元 ⁴	167元 ³	140元 ³
公共及私家双层巴士	15元 ⁴	75元 ⁴					35元 ⁴	197元 ³	200元 ³
超过2条车轴的每条额外车轴	10元	25元	24元	免费 ³	30元 ³				

注1: 尖山隧道及沙田岭隧道是八号干线的一部分。

注2: 向没有载客的的士收取15元，隧道费须在人手收费亭清缴。

注3: 大榄隧道和西区海底隧道是由专营公司营运的「建造、营运及移交」隧道。专营公司实施上表所述的「优惠收费」，直至另行通告。

注4: 由2019年2月17日起使用政府收费隧道时获豁免收费的专营巴士除外。

2019-20 至 2021-22 年度期间各政府收费隧道的营运开支

隧道 ¹	2019-20 年度 (百万元)	2020-21 年度 (百万元)	2021-22 年度 (百万元)
海底隧道 ²	80	81	82
东区海底隧道 ²	99	97	98
大老山隧道 ²	88	88	81
香港仔隧道 ³	81	95	97
狮子山隧道 ³	70	74	76
城门隧道 ³	97	109	114
将军澳隧道 ^{3,4}	64	65	66
八号干线 ^{3,5}	288	330	320

注1: 此列表并不包括大榄隧道和西区海底隧道，因两者属「建造、营运及移交」隧道，于有关期间由其专营公司拥有及营运。

注2: 海底隧道、东区海底隧道和大老山隧道属「建造、营运及移交」隧道，其建设成本并非由政府支付。表内所列开支是于有关年度付予管理、营运及维修承办商的管理费。

注3: 这些隧道由政府建造。营运开支包括隧道在有关年度的建造成本折旧费。

注4: 将军澳隧道以往是收费隧道，由2022年12月11日起改为免费。

注5: 营运开支涵盖八号干线沙田至长沙湾段，包括大围隧道、荔枝角高架道路、尖山隧道和沙田岭隧道。

各隧道的設計容車量及繁忙時段使用率

隧道 ^{1, 2}	方向	設計容車量 (架次 / 小時)	使用率 ³		
			2020年	2021年	2022年
香港仔隧道	北行	2 600	0.6	0.6	0.6
	南行	2 600	0.7	0.8	0.7
海底隧道	北行	2 600	1.0	1.0	1.0
	南行	2 600	1.1	1.1	1.0
东区海底隧道	北行	2 600	1.0	1.0	1.0
	南行	2 600	1.0	1.0	1.0
西区海底隧道	北行	4 200	0.5	0.6	0.5
	南行	4 200	0.5	0.6	0.5
狮子山隧道	北行	2 600	0.9	1.0	0.9
	南行	2 600	1.0	1.0	1.0
大老山隧道	北行	2 600	0.8	0.9	0.8
	南行	2 600	0.8	0.8	0.8
将军澳隧道	西行	2 600	1.0	1.0	1.0
	东行	2 600	1.1	1.1	1.1
尖山隧道及沙田岭隧道	北行	4 700	0.5	0.5	0.5
	南行	4 700	0.5	0.5	0.5
城门隧道	西行	2 600	0.7	0.7	0.7
	东行	2 600	0.7	0.7	0.6
大榄隧道	北行	4 700	0.3	0.3	0.3
	南行	4 700	0.4	0.4	0.4

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: 不收费隧道不设可用于编制记录的车辆缴费系统，故此运输署没有这些隧道在繁忙时间及非繁忙时间的交通数据及其相应使用率的分项数字。

随着将军澳—蓝田隧道开通，政府由2022年12月11日起豁免将军澳隧道的收费。因此，将军澳隧道在2022年的使用率，只根据2022年1月1日至2022年12月10日期间的数据计算。

注3: 上表显示的使用率，是指由隧道营办商透过车辆缴费系统编制的平日(即星期一至五，公众假期除外)每小时平均行车量与隧道设计容车量的比率。繁忙时段指平日上午7时至10时及下午5时至8时。

使用率是各隧道的实际行车量与设计容车量的比率，但不计及正在排队入隧道的车辆，亦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，比较实际行车量与设计容车量未必能够全面反映实际交通情况。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0894)

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 (罗淑佩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

根据前年审计署针对车辆签发牌照及检验服务的报告书，指出运输署没有备存每间牌照事务处工作量的统计数据，导致全香港4间牌照事务处出现排队人龙不均、人力资源错配的情况。当局可否告知本会：

1. 署方会否按建议备存每间牌照事务处工作量的统计数据。如会，预计所需行政经费为何？
2. 署方会否在网上增设系统，显示各牌照事务处的人流和登记预约人数？如会，预计所需行政经费为何？

提问人： 马逢国议员(立法会内部参考编号：20)

答复：

1. 为推展审计署所作建议，运输署已由2022年8月起优化统计报告，显示每个牌照事务处所处理的服务宗数。有关的行政费用由现有资源承担。
2. 目前，申请人可透过网上预约系统查看各个牌照事务处的预约情况。为跟进审计署所作建议，运输署已由2022年5月起在九龙牌照事务处推行派筹轮候系统试验计划，方便市民轮候即时申请驾驶执照的柜枱服务。鉴于该系统已证实有助九龙牌照事务处缩短牌照服务的轮候时间而获得普遍好评，运输署计划在2023年第三季或之前把派筹轮候系统扩展至其余3个牌照事务处。当所有牌照事务处都采用派筹轮候系统时，运输署会推出网页，显示各个牌照事务处的实时派筹及叫号情况。各个牌照事务处引进派筹轮候系统的费用合计约120万元。

运输署一直在扩展电子牌照服务，以及网上申请车辆牌照、驾驶执照及许可证的服务。运输署会继续鼓励市民使用网上服务递交牌照申请，再无需亲身到牌照事务处办理有关手续。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0962)

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 (罗淑佩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

上年11月，审计署发布新一期审计报告，批评非商用车辆路试轮候时间极长，驾驶笔试题题库不合时宜等，并提出多项建议。当局可否告知本会：

1. 署方曾表示同意审计署的建议。请问署方跟进情况如何？执行建议所需的经费为何？
2. 驾驶考试多次被批评欠缺透明度，署方会否参考其他地区在考试车辆安装摄录镜头？如会，预计所需行政经费为何？

提问者：马逢国议员(立法会内部参考编号：19)

答复：

1. 运输署一直跟进有关的审计署署长报告书就驾驶考试服务作出的建议，并已经 / 将会在以下主要范畴采取措施：

增加驾驶考试数目

为了进一步增加路试数目，运输署会利用科技，以及在可行情况下安排考牌主任额外工作，并已经 / 将会采取以下措施：

- 运输署已由2022年6月底起全面采用电子驾驶考试表格。为了善用所节省的时间，运输署计划由2023年3月底起，在3个非商用车辆驾驶考试中心提供每月约190个额外路试名额(用于快期驾驶考试)。

- 由2023年3月底起，运输署已安排考牌主任在星期六额外工作，预计在6个月内约可提供5 000个路试名额(用于快期驾驶考试)。
- 运输署亦正进行新一轮的二级考牌主任招聘工作，预计新入职人员于2023年下半年到任。
- 运输署现正与廉政公署一起检视考牌主任的上班报到安排，以期在确保考试制度公平、公正及廉洁的同时，亦增加路试数目。检视工作预计于2023年年中完成。
- 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。

更新笔试试题库

运输署已设立一个恒常制度，确保每年对的士笔试的地方及路线试题进行检讨。此外，运输署亦至少每两年一次对其他试题库进行全面检讨，或因应现行法例的任何修订而进行所需检讨，以确保所有试题和答案选项得到更新。

提升对指定驾驶学校的管理

运输署已发出内部工作指引，就指定驾驶学校的工作订明清晰的程序及规定。运输署会在日后有关驾驶学校的招标或遴选工作中，加强监察学校营运者的筹备工作的进度，确保学校在获得运输署指定前已符合所有要求。运输署亦会继续进行定期巡查，确保学校的运作符合「实务守则」的规定。

监察私人驾驶教师

运输署继续进行私人驾驶教师执照定期检讨，并密切监察「不活跃」教师的情况，以评估发出新执照的需要。运输署计划于2023年第二季开始在考生出席驾驶路试时，向他们收集关于为其提供驾驶训练的教师，以及受训时数等资料，以加强监察「不活跃」教师的情况。运输署亦继续对私人驾驶教师进行定期和突击的随车视察，以有效监察其训练素质。

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。

2. 运输署正研究在驾驶考试期间进行录影的可行性和相关考虑因素，包括技术要求、私隐问题、摄影机 / 视频所涉及的法律 responsibility、所需费用等。研究工作预计在2023年内完成。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1068)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (6) 公共交通费用补贴计划

管制人员： 运输署署长 (罗淑佩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

公共交通费用补贴计划受市民欢迎，惟现时只可用八达通申领。当局可否告知本会，如计划推展至所有电子支付平台(消费券通用的平台)，预计涉及多少行政开支？

提问人： 吴秋北议员(立法会内部参考编号：12)

答复：

我们知悉不同的电子支付平台日趋普及，目前正在研究如何加快将合适的电子支付系统逐步纳入公共交通费用补贴计划(补贴计划)。然而要留意一点：在物色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。

政府一直尽力减省补贴计划的行政费用。补贴计划在2023-24年度的预算经常开支(扣除预算补贴金额)约相当于每年补贴金额的1%。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1087)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 区域交通及运输服务

管制人员： 运输署署长 (罗淑佩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

有关于智能停车场，政府可否告知本会：

1. 所有项目的兴建及预计落成时间表、泊车位数量、开支预算、月租金额幅度、平均泊车时间；
2. 当局会否于其他智能停车场增设商用车辆泊车位？

提问人： 吴秋北议员(立法会内部参考编号：28)

答复：

1. 自动泊车系统项目的有关资料载于附件。
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，因此运输署亦正在本港规划和落实多个私家车自动泊车系统项目。此外，运输署也密切留意商用车辆自动泊车系统技术的发展，并会在有关技术更具可行性时及早在本港适当试行。

项目	自动泊车系统类型	开始建造工程日期(暂定)	自动泊车系统启用日期(暂定)	泊车位总数(包括传统及自动泊车系统泊车位)	预算开支
荃湾海盛路短期租约用地	拼图型	自动泊车系统的安装工作在2020年展开	2021年11月(实际)	245	由短期租约营办商支付
大埔白石角短期租约用地	拼图型	自动泊车系统的安装工作在2021年展开	2022年12月(实际)	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	2024年	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	2024年	约200	由短期租约营办商支付
将军澳第67区政府联用办公大楼	拼图型	2020年(实际)	2025年	超过300	52.284 亿元 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(实际)	2026年	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	2026年	约200	有待确定
柴湾盛泰道及常茂街交界综合大楼	高塔型	有待确定 ³		约200	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：由于项目处于规划阶段，并正在优化设计，时间表有待确定。

备注：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3,000元；大埔白石角自动泊车系统泊车位的每月泊车费约为4,000元至4,400元，视乎泊车位位于哪一楼层而定。其他自动泊车系统项目的泊车费有待确定。至于泊车所需时间，这些自动泊车系统的平均泊车所需时间约为2至3分钟。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：3090)

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

问题：

根据纲领2，运输及物流局下年度继续在合适的「政府、机构或社区」设施和公共休憩用地项目加设公众停车场，香园围/莲塘口岸于早前开放旅检服务，口岸停车场经常爆满，车位供不应求，政府表示会探讨在口岸附近合适土地提供临时公共停车场的可能性，相关检视工作预计何时完成？检视工作涉及的人手和开支分别为何？当局有否增加该区停车位的初步目标？如有，详情为何？

提问人： 吴永嘉议员(立法会内部参考编号：42)

答复：

运输署会继续留意香园围边境管制站公众停车场的泊车需求，并致力促成在口岸附近供应更多停车场和泊车位。其中政府近年已处理若干毗邻口岸的私人土地用作临时停车场的规划申请，现时已有私营停车场投入运作。运输署会继续按情况就类似的规划申请积极提供评估意见，以促进及加快处理相关程序。此外，运输署正探讨在口岸附近合适的政府土地提供临时公共停车场的可行性。

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：0668)

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 (罗淑佩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就继续研发系统以便推行“大桥港车北上不设配额计划”，当局可否告知有关工作的详情、推行时间表、预计每年汽车申请数目及预算开支？

提问人： 邵家辉议员(立法会内部参考编号：26)

答复：

「港珠澳大桥港车北上不设配额计划」(「港车北上计划」)，允许合格的香港私家车可无须取得常规配额而经港珠澳大桥(大桥)往来香港与广东省。计划的合格人士每次入境内地后可连续停留不超过30天，而每年在内地累计可停留不超过180天。计划可便利本港居民以自驾方式到广东省作短期商务、探亲或旅游，从而更充分善用大桥，促进粤港澳大湾区发展。预计约有45万名香港私家车车主符合该计划的资格。

广东省政府正在联同香港特别行政区政府，按照国务院批覆要求敲定「港车北上计划」的实施安排细节，争取于2023年首季公布计划的详细安排，并于年内实施。运输署正与内地有关当局紧密合作，研发系统处理有关申请。

上述工作由运输署现有人员执行，涉及的开支没有详细分项。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1237)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长 (罗淑佩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

运输及物流局其中一个宗旨是提升公共交通服务的质素和加以协调，就此可否告知本会：

- a) 2022年港铁各路线列车班次的最高可载客量为何，包括重铁和轻铁(以每平方米站立4人和6人计算的载客率)；
- b) 2022年港铁各路线现有乘客量为何，包括重铁和轻铁(以每平方米站立4人和6人计算的载客率)；
- c) 2022年港铁各路线繁忙时间的乘客量为何，包括重铁和轻铁(以每平方米站立4人和6人计算的载客率)；
- d) 以每平方米站立4人计算，2022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。

提问人： 田北辰议员(立法会内部参考编号：18)

答复：

a)至d)

所要求提供的重铁数字载列于附件。

至于轻铁，各路线在2022年早上繁忙时段最高可载客量和载客率如下：

轻铁路线	早上繁忙时段 单向最高可载客量	早上繁忙时段 最繁忙路段载客率(注1)
505	2 993	68%
507	2 827	74%
507P	212	80%
610	2 056	80%
614(注2)	1 372	70%
614P(注2)	1 156	
615(注2)	748	85%
615P(注2)	1 388	
705	4 240	76%
706	5 088	85%
751	2 857	82%
751P	398	75%
761P	4 240	67%

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。香港铁路有限公司(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。

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。

- e) 过去3年(截至每年12月31日)港铁公司的重铁和轻铁系统维修人员编制数目分别为5 478人(2020年)、5 580人(2021年)和5 687人(2022年)。港铁公司近年在招聘员工方面遇到实际困难，该公司已透过不同安排暂时填补空缺，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459人(2020年)、468人(2021年)和440人(2022年)。
- f) 轻铁以单卡或双卡轻铁车辆营运，后者由两个车卡组成。在2020年、2021年和2022年，轻铁车卡数目分别为142、145和146。过去3年重铁的列车和车卡数目表列如下：

截至有关年份12月	2020		2021		2022	
	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	33	12	36	12或9	36	9
屯马线	55	8	56	8	59	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	39	8	41	8
荃湾线	37	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

2022年重铁系统统计数字
(早上最繁忙一小时最繁忙单向路段)(注1)

		东铁线	屯马线	将军澳线	港岛线	南港岛线	观塘线	荃湾线	迪士尼线	部分路段共用路轨	
										东涌线 (注2)	机场快线 (注2及3)
1.	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.	现有可载客量(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.	现时乘客量(c)	37 700	34 500	40 200	44 800	9 100	34 200	37 200	2 200	20 100	1 100
5.	现时载客率(1)(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}

		东铁线	屯马线	将军澳线	港岛线	南港岛线	观塘线	荃湾线	迪士尼线	部分路段共用路轨	
										东涌线 (注2)	机场快线 (注2及3)
6.	现时载客率(2) (每平方米站立4人)(注5) (以第(5)项所载的最繁忙路段计算)	83%	82%	84%	79%	76%	67%	70%	72%	66%	不适用

注1: 鉴于疫情对乘客量的影响, 有关数字以疫情较缓和月份收集到的数据为基础。

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

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

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。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1238)

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

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，请告知本会：

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

提问人： 田北辰议员(立法会内部参考编号：19)

答复：

a)及b)

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4 000辆巴士加装电子稳定控制系统和车速限制减速器，以及为约1 900辆双层巴士的所有上层座椅安装安全带。政府已预留5亿元，用以资助专营巴士营办商八成相关安装费。

安装工作已由2020年第三季起陆续展开，目标是在3年内完成安装安全带和在4年内完成安装电子稳定控制系统和车速限制减速器。在2020-21、2021-

22及2022-23财政年度(截至2022年12月), 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		
	2020-21	2021-22	2022-23*	2020-21	2021-22	2022-23*	2020-21	2021-22	2022-23*
城巴有限公司	37	186	73	45	297	244	45	297	244
龙运巴士有限公司	0	65	51	0	65	51	0	65	51
新世界第一巴士服务有限公司	23	149	80	76	138	157	76	138	157
九龙巴士(一九三三)有限公司(九巴)	150	444	216	147	812	938	147	832	940
新大屿山巴士(1973)有限公司(屿巴)	6	11	11	3	3	4	0	4	35
合计	216	855	431	271	1 315	1 394	268	1 336	1 427
总计	1 502			2 980			3 031		

* 截至2022年12月

c)

在2020-21、2021-22及2022-23财政年度(截至2022年12月), 为现有专营巴士加装安全装置的政府资助总额表列如下:

财政年度	资助总额 (百万元)
2020-2021	40.6
2021-2022	180.1
2022-2023 (截至2022年12月)	116.1
合计	336.8

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1243)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜
(2) 签发车辆牌照及驾驶执照

管制人员： 运输署署长 (罗淑佩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

运输及物流局的职责，是继续推行切实可行的措施，以改善交通管理和纾缓道路交通挤塞，包括逐步推展交通咨询委员会在其《香港道路交通挤塞研究报告》中所提出的建议。就此，请告知本会：

- 2022年各类机动及非机动车辆的登记数字为何；
- 2022年各类机动及非机动车辆的领牌数字为何；
- 请按区议会分区列出，2022年香港行车道总长度为何；
- 请按区议会分区列出，过去10年香港行车道的总容车量为何。

提问人：田北辰议员(立法会内部参考编号：24)

答复：

a)及b)

截至2022年年底已登记和领牌的车辆总数列如下：

机动车辆	截至2022年年底的总数	
	已登记	已领牌
电单车	106 205	75 229
私家车	649 540	571 412
的士	18 163	17 892
专营巴士	6 198	5 827
非专营公共巴士	6 905	6 460
私家巴士	815	802

机动车辆	截至2022年年底的总数	
	已登记	已领牌
公共小巴	4 349	4 143
私家小巴	3 473	3 426
货车	120 475	116 396
特别用途车辆	2 233	1 981
政府车辆	6 815	6 815
小计(i):	925 171	810 383
非机动车辆	截至2022年年底的总数	
	已登记	已领牌
拖车	14 396	10 552
小计(ii):	14 396	10 552
总计(i)+(ii):	939 567	820 935

c) 截至2022年，香港的公共道路网络长度约2 223公里，按地区列出如下：

地区	道路长度(公里) ^(注)
中西区	147
湾仔	81
东区	105
南区	117
油尖旺	109
深水埗	105
九龙城	101
黄大仙	55
观塘	109
西贡	105
离岛	150
葵青	150
荃湾	108
屯门	125
元朗	244
大埔	109
北区	147
沙田	156

注：由路政署负责维修的公共道路。

d) 一个地区或范围内的行车道由多个路段组成，各路段的长度、行车走向和行车道设计各有不同，以连接不同地点，发挥不同功能。基于这个情况，一个地区内各条道路的容车量不能相加，其总和亦不能用作衡量道路网络效能的指标。因此，我们没有个别地区 / 范围内的行车道总容车量资料。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1246)

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

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) 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；
- b) 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；
- c) 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。
- d) 截至2023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：28)

答复：

- a) 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。两个停车场提供的泊车位(包括传统泊车位和自动泊车系统泊车位)总数分别为245个和250个。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3,000元；大埔白石角自动泊车系统泊车位的每月泊车费约为4,000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

地承租人斥资设立并以商业形式营运，运输署并无相关的自动泊车系统的造价资料和故障记录。

- b) 各个推展中的自动泊车系统项目的有关资料载于附件1。
- c) 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。
- d) 截至2023年1月，有效的伤残人士泊车许可证数目为1 699张。

各区路旁残疾人专用泊位数目和使用率载于附件5。

项目	自动泊车系统类型	开始建造工程日期(暂定)	自动泊车系统启用日期(暂定)	泊车位总数(包括传统及自动泊车系统泊车位)	预算开支
A. 设于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	2024年	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	2024年	约 200	由短期租约营办商支付
B. 设于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 (实际)	2025 年	超过 300	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 (实际)	2026 年	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	2026 年	约 200	有待确定
柴湾盛泰道及常茂街交界综合大楼	高塔型	有待确定 ³		约 200	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：由于项目处于规划阶段，并正在优化设计，时间表有待确定。

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	私家车*	货车	旅游巴士 / 巴士	电单车	总计#
中西区	2023年2月	522	193	11	628	1 354
	2022年2月	520	191	14	609	1 334
	2021年2月	472	199	11	601	1 283
	2020年2月	470	200	11	587	1 268
	2019年2月	466	191	11	587	1 255
湾仔	2023年2月	1 008	24	22	729	1 783
	2022年2月	991	25	17	684	1 717
	2021年2月	1 000	24	20	686	1 730
	2020年2月	1 003	22	20	687	1 732
	2019年2月	997	6	18	687	1 708
东区	2023年2月	525	91	62	777	1 455
	2022年2月	514	91	62	779	1 446
	2021年2月	443	78	59	753	1 333
	2020年2月	441	66	64	685	1 256
	2019年2月	412	60	90	633	1 195
南区	2023年2月	647	53	85	447	1 232
	2022年2月	625	53	135	442	1 255
	2021年2月	655	55	137	421	1 268
	2020年2月	662	53	137	415	1 267
	2019年2月	625	53	137	406	1 221
油尖旺	2023年2月	1 608	374	141	1 299	3 422
	2022年2月	1 491	368	137	1 311	3 307
	2021年2月	1 531	370	155	1 300	3 356
	2020年2月	1 522	369	155	1 275	3 321
	2019年2月	1 532	369	175	1 295	3 371
深水埗	2023年2月	1 219	227	9	876	2 331
	2022年2月	1 213	223	15	801	2 252
	2021年2月	1 238	215	7	778	2 238
	2020年2月	1 236	212	7	764	2 219
	2019年2月	1 208	208	4	765	2 185
九龙城	2023年2月	2 325	144	134	967	3 570
	2022年2月	2 274	135	143	931	3 483
	2021年2月	2 241	136	106	912	3 395
	2020年2月	2 242	136	106	889	3 373
	2019年2月	2 241	136	96	889	3 362
黄大仙	2023年2月	304	131	0	475	910

地区	截至	私家车*	货车	旅游巴士 / 巴士	电单车	总计#
	2022年2月	301	144	0	463	908
	2021年2月	300	141	0	440	881
	2020年2月	298	142	0	440	880
	2019年2月	300	142	0	425	867
观塘	2023年2月	501	120	40	794	1 455
	2022年2月	446	117	37	769	1 369
	2021年2月	437	106	34	761	1 338
	2020年2月	437	106	40	741	1 324
	2019年2月	400	106	36	697	1 239
荃湾	2023年2月	832	68	31	618	1 549
	2022年2月	814	52	31	600	1 497
	2021年2月	786	42	33	592	1 453
	2020年2月	793	40	34	592	1 459
	2019年2月	763	40	34	529	1 366
屯门	2023年2月	1 287	331	112	886	2 616
	2022年2月	1 302	332	44	869	2 547
	2021年2月	1 278	328	55	834	2 495
	2020年2月	1 278	328	47	816	2 469
	2019年2月	1 267	348	37	801	2 453
元朗	2023年2月	1 275	426	114	617	2 432
	2022年2月	1 216	431	87	681	2 415
	2021年2月	1 192	433	87	632	2 344
	2020年2月	1 197	440	89	560	2 286
	2019年2月	1 195	442	90	547	2 274
北区	2023年2月	1 226	357	27	424	2 034
	2022年2月	1 258	380	21	426	2 085
	2021年2月	1 242	382	21	419	2 064
	2020年2月	1 310	427	21	398	2 156
	2019年2月	1 312	427	21	398	2 158
大埔	2023年2月	1 558	354	83	259	2 254
	2022年2月	1 539	336	84	218	2 177
	2021年2月	1 478	337	80	203	2 098
	2020年2月	1 487	331	75	202	2 095
	2019年2月	1 470	333	75	202	2 080
西贡	2023年2月	1 962	320	160	479	2 921
	2022年2月	1 993	385	165	439	2 982
	2021年2月	1 940	331	157	429	2 857
	2020年2月	1 939	331	150	417	2 837
	2019年2月	1 951	331	156	398	2 836

地区	截至	私家车*	货车	旅游巴士 / 巴士	电单车	总计#
沙田	2023年2月	1 579	337	69	506	2 491
	2022年2月	1 548	310	66	511	2 435
	2021年2月	1 541	305	56	496	2 398
	2020年2月	1 540	287	49	470	2 346
	2019年2月	1 541	280	49	459	2 329
葵青	2023年2月	416	364	21	721	1 522
	2022年2月	393	368	21	694	1 476
	2021年2月	411	361	21	694	1 487
	2020年2月	411	361	22	585	1 379
	2019年2月	412	360	22	591	1 385
离岛	2023年2月	510	56	78	152	796
	2022年2月	496	44	65	175	780
	2021年2月	466	58	74	148	746
	2020年2月	460	58	74	148	740
	2019年2月	460	58	74	148	740
总计	2023年2月	19 304	3 970	1 199	11 654	36 127
	2022年2月	18 934	3 985	1 144	11 402	35 465
	2021年2月	18 651	3 901	1 113	11 099	34 764
	2020年2月	18 726	3 909	1 101	10 671	34 407
	2019年2月	18 552	3 890	1 125	10 457	34 024

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

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	私家车	货车	旅游巴士 / 巴士	电单车	总计
中西区	2023年2月	3 921	427	13	351	4 712
	2022年2月	3 926	428	14	335	4 703
	2021年2月	3 915	470	13	345	4 743
	2020年2月	4 134	470	12	345	4 961
	2019年2月	4 120	452	12	345	4 929
湾仔	2023年2月	2 581	227	11	262	3 081
	2022年2月	2 754	227	11	280	3 272
	2021年2月	2 705	200	17	262	3 184
	2020年2月	2 766	301	17	267	3 351
	2019年2月	2 772	301	17	267	3 357
东区	2023年2月	3 143	351	33	374	3 901
	2022年2月	3 150	351	33	373	3 907
	2021年2月	3 161	347	26	364	3 898
	2020年2月	3 147	322	26	356	3 851
	2019年2月	2 911	332	21	376	3 640
南区	2023年2月	2 670	182	11	483	3 346
	2022年2月	2 670	182	11	483	3 346
	2021年2月	2 668	184	11	483	3 346
	2020年2月	2 725	182	11	482	3 400
	2019年2月	2 711	179	11	482	3 383
油尖旺	2023年2月	1 066	254	20	39	1 379
	2022年2月	1 064	254	20	39	1 377
	2021年2月	932	244	18	39	1 233
	2020年2月	1 652	244	18	115	2 029
	2019年2月	1 634	90	18	110	1 852
深水埗	2023年2月	4 073	1 178	33	498	5 782
	2022年2月	3 844	1 183	33	481	5 541
	2021年2月	4 003	1 163	33	466	5 665
	2020年2月	4 003	1 791	48	438	6 280
	2019年2月	3 746	1 166	49	437	5 398
九龙城	2023年2月	3 183	134	7	247	3 571
	2022年2月	3 198	134	5	237	3 574
	2021年2月	3 161	135	5	222	3 523
	2020年2月	2 842	135	5	191	3 173
	2019年2月	3 074	160	0	184	3 418
黄大仙	2023年2月	4 209	282	29	552	5 072

地区	截至	私家车	货车	旅游巴士 / 巴士	电单车	总计
	2022年2月	4 245	296	25	563	5 129
	2021年2月	4 213	291	25	550	5 079
	2020年2月	4 180	291	44	536	5 051
	2019年2月	4 183	289	19	529	5 020
观塘	2023年2月	7 696	469	36	1 449	9 650
	2022年2月	7 744	468	37	1 425	9 674
	2021年2月	7 643	495	37	1 383	9 558
	2020年2月	7 422	486	36	1 346	9 290
	2019年2月	7 590	475	35	1 316	9 416
荃湾	2023年2月	1 914	124	4	242	2 284
	2022年2月	1 906	122	4	232	2 264
	2021年2月	1 948	122	4	221	2 295
	2020年2月	1 948	122	4	221	2 295
	2019年2月	1 866	122	4	221	2 213
屯门	2023年2月	3 501	142	46	166	3 855
	2022年2月	3 494	142	46	166	3 848
	2021年2月	3 488	144	48	166	3 846
	2020年2月	3 480	150	53	163	3 846
	2019年2月	3 758	138	45	156	4 097
元朗	2023年2月	3 315	107	49	238	3 709
	2022年2月	3 353	104	39	236	3 732
	2021年2月	3 315	103	36	236	3 690
	2020年2月	3 363	103	36	208	3 710
	2019年2月	3 148	96	36	208	3 488
北区	2023年2月	3 475	374	42	126	4 017
	2022年2月	2 687	374	27	113	3 201
	2021年2月	2 609	388	26	115	3 138
	2020年2月	2 552	384	28	105	3 069
	2019年2月	2 920	423	28	121	3 492
大埔	2023年2月	897	213	8	80	1 198
	2022年2月	787	210	8	73	1 078
	2021年2月	802	212	11	74	1 099
	2020年2月	804	212	11	74	1 101
	2019年2月	753	209	11	73	1 046
西贡	2023年2月	1 938	73	61	206	2 278
	2022年2月	1 841	70	62	167	2 140
	2021年2月	1 700	70	67	158	1 995
	2020年2月	1 674	70	67	155	1 966
	2019年2月	1 609	70	69	155	1 903

地区	截至	私家车	货车	旅游巴士 / 巴士	电单车	总计
沙田	2023年2月	4 420	183	33	481	5 117
	2022年2月	4 378	170	33	441	5 022
	2021年2月	4 062	167	33	410	4 672
	2020年2月	3 968	165	45	389	4 567
	2019年2月	3 856	183	43	369	4 451
葵青	2023年2月	4 836	563	12	845	6 256
	2022年2月	4 836	563	10	840	6 249
	2021年2月	4 830	563	10	840	6 243
	2020年2月	4 785	564	10	837	6 196
	2019年2月	5 066	571	10	837	6 484
离岛	2023年2月	1 601	115	17	109	1 842
	2022年2月	1 717	181	17	102	2 017
	2021年2月	1 632	42	18	102	1 794
	2020年2月	1 653	36	18	87	1 794
	2019年2月	1 162	31	2	41	1 236
总计	2023年2月	58 439	5 398	465	6 748	71 050
	2022年2月	57 594	5 459	435	6 586	70 074
	2021年2月	56 787	5 340	438	6 436	69 001
	2020年2月	57 098	6 028	489	6 315	69 930
	2019年2月	56 879	5 287	430	6 227	68 823

^ 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	私家车	货车	旅游 巴士 / 巴士	电单车	总计
中西区	2023年2月	34 065	457	58	483	35 063
	2022年2月	34 065	464	57	480	35 066
	2021年2月	34 109	480	57	473	35 119
	2020年2月	34 102	472	57	483	35 114
	2019年2月	33 850	528	61	480	34 919
湾仔	2023年2月	35 209	83	98	323	35 713
	2022年2月	35 483	85	97	352	36 017
	2021年2月	35 423	88	97	355	35 963
	2020年2月	35 872	97	93	351	36 413
	2019年2月	35 656	89	95	335	36 175
东区	2023年2月	43 112	1 379	238	1 440	46 169
	2022年2月	42 750	1 388	238	1 451	45 827
	2021年2月	43 033	1 443	239	1 456	46 171
	2020年2月	43 049	1 451	250	1 432	46 182
	2019年2月	42 591	1 493	257	1 372	45 713
南区	2023年2月	37 144	861	188	1 021	39 214
	2022年2月	36 610	877	189	1 008	38 684
	2021年2月	36 057	916	208	989	38 170
	2020年2月	36 029	922	208	967	38 126
	2019年2月	35 938	965	206	942	38 051
油尖旺	2023年2月	33 259	770	94	796	34 919
	2022年2月	33 351	869	107	747	35 074
	2021年2月	32 837	910	112	721	34 580
	2020年2月	31 490	1 907	109	709	34 215
	2019年2月	30 321	1 927	92	696	33 036
深水埗	2023年2月	24 973	1 890	387	838	28 088
	2022年2月	25 133	1 900	362	794	28 189
	2021年2月	24 272	1 901	378	791	27 342
	2020年2月	24 043	1 254	358	788	26 443
	2019年2月	24 203	1 874	382	776	27 235
九龙城	2023年2月	45 989	977	91	930	47 987
	2022年2月	44 296	962	112	848	46 218
	2021年2月	43 575	991	161	842	45 569
	2020年2月	43 736	1 022	121	868	45 747
	2019年2月	44 302	1 243	541	863	46 949
黄大仙	2023年2月	16 403	877	73	1 311	18 664

地区	截至	私家车	货车	旅游巴士 / 巴士	电单车	总计
	2022年2月	16 192	880	63	1 285	18 420
	2021年2月	16 355	880	63	1 297	18 595
	2020年2月	16 386	855	116	1 300	18 657
	2019年2月	16 351	859	117	1 285	18 612
观塘	2023年2月	41 058	2 765	45	2 368	46 236
	2022年2月	40 159	2 766	45	2 323	45 293
	2021年2月	39 628	2 752	109	2 258	44 747
	2020年2月	39 169	2 684	100	2 192	44 145
	2019年2月	37 381	2 687	131	2 047	42 246
荃湾	2023年2月	35 777	1 866	362	807	38 812
	2022年2月	35 108	1 817	387	773	38 085
	2021年2月	35 078	1 783	380	744	37 985
	2020年2月	34 330	1 784	377	678	37 169
	2019年2月	34 234	1 814	387	676	37 111
屯门	2023年2月	38 143	2 012	93	872	41 120
	2022年2月	37 595	2 007	93	808	40 503
	2021年2月	37 356	2 009	93	780	40 238
	2020年2月	36 571	2 080	91	758	39 500
	2019年2月	35 949	2 038	89	724	38 800
元朗	2023年2月	39 322	1 513	284	1 119	42 238
	2022年2月	38 001	1 516	236	989	40 742
	2021年2月	37 837	1 516	233	977	40 563
	2020年2月	37 128	1 562	232	1 003	39 925
	2019年2月	36 912	1 574	234	968	39 688
北区	2023年2月	17 804	884	32	377	19 097
	2022年2月	17 610	825	30	343	18 808
	2021年2月	17 630	871	30	340	18 871
	2020年2月	17 763	903	28	339	19 033
	2019年2月	17 423	984	28	293	18 728
大埔	2023年2月	29 432	638	54	845	30 969
	2022年2月	28 674	619	54	827	30 174
	2021年2月	28 720	612	54	808	30 194
	2020年2月	27 233	590	54	756	28 633
	2019年2月	26 293	649	54	681	27 677
西贡	2023年2月	40 472	1 103	139	2 673	44 387
	2022年2月	40 273	1 129	132	2 553	44 087
	2021年2月	38 868	1 136	112	2 428	42 544
	2020年2月	38 283	1 162	113	2 451	42 009
	2019年2月	37 403	1 141	114	2 369	41 027

地区	截至	私家车	货车	旅游巴士 / 巴士	电单车	总计
沙田	2023年2月	70 191	2 234	101	2 210	74 736
	2022年2月	68 768	2 224	144	2 139	73 275
	2021年2月	68 539	2 232	144	2 107	73 022
	2020年2月	68 046	2 224	138	2 106	72 514
	2019年2月	67 488	2 259	127	2 038	71 912
葵青	2023年2月	30 887	9 883	399	1 362	42 531
	2022年2月	30 808	9 876	399	1 350	42 433
	2021年2月	30 694	10 106	412	1 314	42 526
	2020年2月	30 741	10 163	369	1 280	42 553
	2019年2月	30 239	10 122	264	1 254	41 879
离岛	2023年2月	13 835	700	190	386	15 111
	2022年2月	13 732	697	190	370	14 989
	2021年2月	13 813	837	190	360	15 200
	2020年2月	14 597	697	195	375	15 864
	2019年2月	14 485	704	150	385	15 724
总计	2023年2月	627 075	30 892	2 926	20 161	681 054
	2022年2月	618 608	30 901	2 935	19 440	671 884
	2021年2月	613 824	31 463	3 072	19 040	667 399
	2020年2月	608 568	31 829	3 009	18 836	662 242
	2019年2月	601 019	32 950	3 329	18 184	655 482

^ 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。

各区路旁残疾人专用泊位数目和使用率

地区	路旁残疾人士泊车位数目	使用率 ^註
中西区	28	63.44%
湾仔	50	58.32%
东区	38	100.00%
南区	26	40.00%
油尖旺	59	88.89%
深水埗	38	79.66%
九龙城	44	66.69%
黄大仙	23	68.16%
观塘	29	78.57%
荃湾	30	76.99%
屯门	16	50.00%
元朗	29	72.69%
北区	10	50.00%
大埔	16	28.54%
西贡	22	47.62%
沙田	25	36.33%
葵青	28	51.82%
离岛	11	41.65%
总计	522	

注：

路旁残疾人士泊车位的调查是以「即场调查」方式进行，反映调查进行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。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1248)

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

问题：

运输署的职责，是继续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，请以图表形式列出：

- (a) 从2月6日通关至今，现时往返本港各口岸的所有公共交通工具路线、收费及班次；
- (b) 从2月6日通关至今，本港各口岸于平日及假日的入境及出境人次分别为何。

提问人：田北辰议员(立法会内部参考编号：30)

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2023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)	班次 ^(注4)
<u>罗湖</u>			
铁路服务	东铁线	26.5元至107元	5至10分钟一班

服务种类	路线 ^(注2)	全程收费 ^(注3)	班次 ^(注4)
落马洲			
短途跨境巴士服务	旺角线 (鸭兰街(金都商场对开) - 落马洲管制站)	45元至50元	30至60分钟一班
	油尖线 (柯士甸道过境巴士总站 - 落马洲管制站)	45元	30分钟一班
	观塘线 (蓝田站公共运输交汇处 - 落马洲管制站)	50元	20至30分钟一班
	湾仔线 (会展站公共运输交汇处 - 落马洲管制站)	57元至63元	30至60分钟一班
	荃湾线 (荃湾愉景新城公共运输交汇处 - 落马洲管制站)	45元至48元	15至30分钟一班
跨境穿梭巴士服务	落马洲(新田)公共运输交汇处 - 皇岗	10元	10至30分钟一班
专线小巴服务	专线小巴第44B号线(通宵) (屯门码头(湖山路) - 落马洲管制站)	14.9元至20.5元	60分钟一班
	专线小巴第79S号线(通宵) (天水围(俊宏轩) - 落马洲管制站)	11.5元	30至60分钟一班
	专线小巴第616S号线(通宵) (旺角 - 落马洲管制站)	25元	60分钟一班

服务种类	路线 ^(注2)	全程收费 ^(注3)	班次 ^(注4)
香园围			
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)	9.3元	10至20分钟一班
	城巴第B8号线 (大围站公共运输交汇处 - 香园围边境管制站) (逢星期六、日及公众假期提供服务)	15元	30分钟一班
	九巴第B9号线 (屯门站 - 香园围边境管制站) (逢星期六、日及公众假期提供服务)	19.3元	60分钟一班
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元	20至30分钟一班
落马洲支线			
铁路服务	东铁线	26.5元至107元	10至15分钟一班
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)	13.9元	12至30分钟一班
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元	15至30分钟一班

服务种类	路线 ^(注2)	全程收费 ^(注3)	班次 ^(注4)
深圳湾口岸			
专营巴士服务	城巴第B3X号线 (屯门市中心 - 深圳湾口岸)	13.7元	15至20分钟一班
	城巴第B3A号线 (山景邨 - 深圳湾口岸) (逢星期一至五(学校假期及公众假期除外)提供服务)	13.7元	往口岸及屯门方向分别提供两个班次
	屿巴第B2号线 (元朗港铁路站 - 深圳湾口岸)	13.2元	30分钟一班
	屿巴第B2P号线 (天慈邨巴士总站 - 深圳湾口岸)	9.4元	30分钟一班
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元	20分钟一班
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(经亚洲国际博览馆)(循环线))	8.3元	30至60分钟一班
	城巴第B5号线 (欣澳公共运输交汇处 - 港珠澳大桥香港口岸)	5.8元	30至60分钟一班
	屿巴第B6号线	8.3元	15至30分钟一班

服务种类	路线 ^(注2)	全程收费 ^(注3)	班次 ^(注4)
	(东涌满东村(裕东路) - 港珠澳大桥香港口岸)		
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元	30分钟一班
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元至70元	5至30分钟一班
	港珠澳大桥香港口岸 - 港珠澳大桥澳门口岸	65元至70元	
文锦渡			
跨境巴士服务	上水广场 - 文锦渡口岸	30元	10至15分钟一班
西九龙站^(注5)			
高速铁路服务	香港西九龙站至9个短途站点和14个长途站点	78元至852元	每日102班列车

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: 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5: 包括在2023年1月15日恢复运作的短途服务,以及在2023年3月11日恢复运作的广东省内长途服务。跨省长途列车由2023年4月1日起提供客运服务。

(b) 入境事务处(入境处)备存的2023年2月6日至3月6日平日及周末经各出入境管制站出入境的每日平均旅客人次^{注6}列于下表。

管制站	平日每日平均人次 ^(注 7)		周末每日平均人次 ^(注 8)	
	入境	出境	入境	出境
机场	28 386	27 020	30 720	30 786
罗湖	46 615	49 559	68 537	69 543
落马洲支线	35 089	36 027	53 317	52 478
广深港高速铁路西九龙站	14 559	13 860	19 309	17 874
落马洲	6 944	6 002	11 155	8 975
文锦渡	1 808	1 510	1 719	1 371
深圳湾	19 763	20 468	29 372	27 841
港珠澳大桥香港口岸	19 215	20 103	36 005	35 257
香园围	7 474	7 226	12 527	10 971

资料来源：2023年2月6日至2023年3月6日入境处临时数字。

注6： 临时数字仅供参考之用。

注7： 「平日」包括2023年2月6日至10日；2月13日至17日；2月20日至24日；2月27日至3月3日及3月6日。

注8： 「周末」包括2023年2月11日至12日；2月18日至19日；2月25日至26日及3月4日至5日。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1249)

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

问题：

运输署的职责，是监察在所有政府收费隧道陆续推行「易通行」(即不停车缴费系统)的情况，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，请告知本会截至2月：

- (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。

提问人： 田北辰议员(立法会内部参考编号：31)

答复：

- (a)至(c) 截至2023年3月22日，运输署已向登记车主发出583 511张缴费贴。按车辆类别划分，已申请并已获发缴费贴的数目表列如下：

车辆类别	已申请并已获发缴费贴的数目 ^(註) (截至2023年3月22日的情况)
电单车及机动三轮车	45 420
私家车	421 847
的士	16 227
公共小巴及私家小巴	4 096
轻型货车	53 756
中型货车	24 050
重型货车	5 548
公共巴士(单层)及	6 450

车辆类别	已申请并已获发缴费贴的数目 ^(註) (截至 2023 年 3 月 22 日的情况)
私家巴士(单层)	
公共巴士(双层)及 私家巴士(双层)	6 117
总计	583 511

注：缴费贴分为两种，即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。

- (d) 截至2023年2月底，隧道费服务商及运输署接获约1 500宗有关市民未收到其申请的缴费贴个案。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) 2023年1月初展开发出缴费贴程序初期，由于出现系统衔接事宜，以致登记车主的登记地址资料不完整。隧道费服务商已向申请人重新发出缴费贴；
 - (ii) 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
 - (iii) 缴费贴在邮寄途中遗失。隧道费服务商已向申请人重发缴费贴。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2652)

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

问题：

运输署于2022年处理专营巴士、专线小巴、的士，以及专营及持牌渡轮服务营办商提出的加价申请，并协助运输及物流局检讨香港铁路有限公司的票价调整机制。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，与该年综合消费物价指数的比较为何。
- (c) 过去10年，香港铁路有限公司透过股息而获取的收入，及其占整体收入的比例为何。
- (d) 为提供可接受的交通出行费用及维持市民生活水平，若政府以补贴方式为各公交营运商维持各票价加幅为每年通胀一半的情况下，政府为各公交在过去5次的政府的补贴开支为何。

提问人： 田北辰议员(立法会内部参考编号：27)

答复：

(a)及(b)

下表胪列专营巴士、专线小巴、的士、专营渡轮及持牌渡轮过去5次加价的日期、加幅及综合消费物价指数的变动：

(A) 专营巴士

专营巴士公司	生效日期	票价调整幅度	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))	1996年3月3日	9.6%	15.94%
	1997年12月1日	6.0%	10.27%
	2008年6月8日	2.0%	-4.59%
	2019年1月20日	7.0%	34.53%
	2021年4月4日 2022年1月2日	第一阶段：8.5% 第二阶段：3.2%	4.09%
龙运巴士 有限公司 (龙运) ^(注1)	2008年6月8日	4.5%	-2.28%
	2011年5月15日	3.2%	7.29%
新大屿山巴士 (1973)有限公司	1993年9月13日	10.5%	10.08%
	1996年2月1日	10.4%	21.13%
	1998年4月1日	9.0%	12.50%
	2008年6月8日	7.24%	-6.07%
	2021年4月4日	9.8%	40.03%
新世界第一巴士 服务有限公司 (新巴) ^(注2)	2001年4月22日	2.4%	-9.18%
	2008年6月8日	5.0%	3.56%
	2019年1月20日	5.6%	34.53%
	2021年4月4日 2022年1月2日	第一阶段：8.5% 第二阶段：3.2%	4.09%
九龙巴士(一九 三三)有限公司 (九巴)	2011年5月15日	3.6%	7.29%
	2013年3月17日	4.9%	7.44%
	2014年7月6日	3.9%	5.61%
	2019年1月20日	只包括与城巴(专营权1)及新巴联营的过海路线： 九巴 / 城巴(专营权1)路线：7.0% 九巴 / 新巴路线：5.6%	10.51%
	2021年4月4日	专营路线：5.8% (注3)	15.03% (注4)
城巴有限公司 (机场及北大屿 山巴士网络专营 权) (城巴(专营权2))	不适用。因公司自1997年年中以专营权营运至今从未加价。		

注：

1. 自1997年6月专营权开始以来，龙运曾加价两次。
2. 自1998年9月专营权开始以来，新巴曾加价4次。
3. 城巴(专营权1)和新巴都曾分两个阶段，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亦一并加价。
4. 上述综合消费物价指数的累积变动率是由九巴上次加价日期2014年7月6日而非2019年1月20日开始计算，原因是2019年1月20日加价只涉及九巴与城巴(专营权1)及新巴聯营的过海路线。

(B) 专线小巴

年份	实施票价调整的 专线小巴路线数目	获批加价幅度
2018	172	2.2% 至 15.0%
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%

注： 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可供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。

(C) 的士

生效日期	票价调整幅度			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	5.46%	-	7.67%	市区的士： 1.5% 大屿山的士： -6.2%
2009年1月16日	-	4.95%	-	新界的士： 1.5%
2011年7月10日	5.15%	8.05%	4.11%	7.9%
2013年12月8日	7.11%	9.04%	8.83%	10.5%
2017年4月9日	9.98%	11.15%	8.60%	9.3%
2022年7月17日	11.54%	13.02%	13.83%	9.3%

(D) 专营渡轮

专营渡轮 服务 (注1)	生效日期	票价调整幅度 (注2)	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 2010年1月1日	第一阶段： 4.5% - 17.6% 第二阶段： 8.7% - 20.0%	-

专营渡轮服务 (注1)	生效日期	票价调整幅度 (注2)	自上次加价日期后的综合消费物价指数变动
	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%	3.4%(截至2023年1月)
尖沙咀—湾仔	2009年3月29日	第一阶段： 4.5% - 13.6%	-
	2010年1月1日	第二阶段： 8.7% - 20.0%	
	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%	3.4%(截至2023年1月)

注：

1. 目前未能提供2008年以前的记录。
2. 有关数字为成人单程票的票价调整幅度。

(E) 持牌渡轮

持牌渡轮服务 (注1)	生效日期	票价调整幅度 (注2)	自上次加价日期后的综合消费物价指数变动
长洲—中环	2008年7月1日	1.8%	-
	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%
梅窝—中环	2008年7月1日	14.7% - 21.9%	-
	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%
「横水渡」	2008年7月1日	21.0%	-
	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%
	2021年4月1日	4.5%	7.5%
榕树湾—中环	2008年7月1日	22.8% - 28.2%	-
	2011年7月1日	11.0% - 11.5%	7.0%
	2014年7月1日	6.2% - 6.3%	13.0%

持牌渡轮服务 (注1)	生效日期	票价调整幅度 (注2)	自上次加价日期后的综合消费物价指数变动
	2017年7月1日	4.1% - 4.2%	7.0%
	2021年4月1日	4.5% - 4.9%	7.5%
索罟湾—中环	2008年7月1日	19.6% - 27.6%	-
	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%
坪洲—中环	2008年7月1日	10.4% - 13.3%	-
	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%
愉景湾—中环	2009年5月1日	8.3% - 14.8%	-
	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	2009年11月1日	14.6%	-
	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	2009年11月1日	14.6%	-
	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%	-
	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%
北角—九龙城	2011年4月1日	22.2%	-
	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%
北角—观塘—启德	2017年3月26日	20.0%	-
	2019年9月1日	16.7%	6.7%
马湾—中环	2010年7月25日	7.3%	-
	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%	13.3%(截至2023年1月)

持牌渡轮服务 (注1)	生效日期	票价调整幅度 (注2)	自上次加价日期后的综合消费物价指数变动
马湾－荃湾	2010年1月10日	25.0%	-
	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	2015年9月27日	8.6%	-
	2018年10月7日	10.5%	7.2%
香港仔－模达－索罟湾	2012年6月3日	19.6%	-
	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」	2020年1月26日	8.0%	-
「北角－观塘」(危险品车辆)渡轮服务	2010年1月1日	10.9% - 11.8%	-
	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%

注：

1. 目前未能提供2008年以前的记录。
2. 有关数字为成人单程票的票价调整幅度(「北角－观塘」(危险品车辆)渡轮服务除外)。

(c) 问题的这一部分关乎政府收入，因此被财务委员会主席裁定为不合规程。

(d) 关于假如政府以补贴方式维持各公共交通工具的票价加幅不高于综合消费物价指数变动的一半，则每类公共交通工具过去5次加价时政府须补贴多少费用的问题，由于需要大量数据和时间进行计算，目前无法提供有关资料。

在审视专营巴士、专线小巴、的士、专营渡轮及持牌渡轮调整票价的申请时，政府会考虑和平衡一篮子因素，例如营办商的财政和营运情况、服务表现、当时的社会和经济情况，以及市民的接受程度和负担能力。在现行机制和安排下，营办商可以在考虑其实际财政和营运情况后，适时向政府申请调整票价。上述安排具灵活性，亦大致能够在维持有效的公共交通服务与顾及市民的负担能力和接受程度之间取得平衡。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0217)

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

问题：

随着屯门人口持续增长，屯门公路的使用量大大增加，导致出现长期塞车的情况，但屯门公路巴士转乘车站(转车站)运作接近十年，一直未有扩建以应付大量增加的使用量，政府可否告知本会：

1. 有否考虑预留资源扩建屯门公路转车站，如有，详情为何，如否，原因为何？
2. 有否考虑延长现有落客站的范围，以供容纳更多巴士，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：3)

答复：

随着屯门区人口增长，屯门公路巴士转乘站(转乘站)的使用率亦有所增加。为应付增加的使用量，运输署已计划优化转乘站，分阶段在往屯门及往九龙方向的转乘站分别加建一个及两个巴士停车处，以增加上落客的空间。工程预计于2023年年底前完成。

运输署的工作涉及的开支已纳入其整体拨款及编制内，因此未能分项列出。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1270)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长 (罗淑佩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

香港水上的士于2021年7月1日启航，但却由于受到疫情影响，令致水上的士很多时都无法如常运作，请问：

1. 水上的士自开通以来乘搭人数总数、每月平均乘客量及预期乘客量为何；
2. 据当局理解，水上的士公司每年的财务状况为何？聘请员工有多少？有关营运是否可以维持；
3. 当局有否向水上的士提供资助，以协助渡轮公司解决难关；
4. 政府会否考虑增加更多上落点及班次，以充分利用海上交通？

提问人：黄国议员(立法会内部参考编号：29)

答复：

1. 水上的士是一项休闲服务，主要属观光及旅游性质。水上的士在2021年7月1日投入服务，在2019冠状病毒病疫情期间，逢星期六提供一个航班经尖沙咀东(尖东)来往红磡与中环(红磡-中环航线)。为配合西九文化区M+博物馆开幕，渡轮营办商在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航班经西九龙来往中环与尖东(中环-尖东航线)。然而，由于在2022年年初出现第五波疫情而政府推出相关社交距离措施，水上的士先后自2022年1月16日及2月9日起，暂停该两条航线。随着疫情缓和而社交距离措施逐步解除，红磡-中环航线自

2022年5月21日起恢复服务，而中环-尖东航线则自2023年1月14日起调整为逢星期六开出两班，经湾仔和中环往返尖东与西九龙。自水上的士投入服务以来，截至2023年2月底，两条航线的总乘客量和平均每月乘客量分别为9 331人次和467人次。

2.及 4.

鉴于水上的士主要是为游客提供休闲服务，在疫情影响下其经营环境困难。参与营运水上的士服务的员工有12人，大多是从同一营办商营运的其他港内航线调配的人手。运输署预计，在社会复常及全面通关后，对水上的士的需求将随着游客数目回升而逐渐增加。

运输署一直积极与水上的士服务营办商、西九文化区管理局(西九管理局)及香港旅游发展局(旅发局)合作推广水上的士，包括在西九文化区设立显眼的指示牌，以及在营办商、运输署、西九管理局及旅发局的网站发放水上的士的服务资料。政府会继续研究可行措施，协助营办商推广水上的士服务。此外，运输署和水上的士服务营办商将继续密切监察情况，适时调整服务水平并研究可否设立更多上落点，以满足乘客的需求。

3. 为协助渡轮服务降低营运成本，政府已推行多项措施，包括发还码头租金、按照长者票价优惠计划豁免渡轮服务的船只牌照费，以及准许渡轮营办商分租码头的地方作商业用途。水上的士服务营办商亦符合资格受惠于上述措施。此外，鉴于第五波疫情下公共交通营办商面对严峻的经营环境，政府运用第六轮防疫抗疫基金及在2022「保就业」计划^注下推出多项一次性纾困措施。在有关措施下，水上的士服务营办商可在2022年2月至9月的8个月期间获发还四成燃料支出作为补贴；就每艘船领取一笔过3万元非实报实销补贴；以及在2022年5月至7月的3个月期间获发放政府向雇主提供的工资补贴。

注：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：1271)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长 (罗淑佩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

天星小轮是有香港地方特色和历史价值的交通工具。因财务欠佳而申请加价。根据本年度营运数字，当局可否告知本会，如政府提供补贴达至收支平衡，按现时和四月加价后票价水平，本年和未来两年涉及补贴开支为何？

提问人： 黄国议员(立法会内部参考编号：30)

答复：

随着运输网络和乘客出行模式不断转变，天星小轮的乘客量近年持续下跌，加上天星小轮一向是游客经常选乘的交通工具，2019冠状病毒病疫情令乘客量跌幅加剧。行政长官会同行政会议审视所有相关因素后，批准天星小轮提高旗下「中环—尖沙咀」和「湾仔—尖沙咀」两条渡轮航线的票价，由2023年4月3日起生效。

政府的一贯政策是公共交通服务应由私营机构按照商业原则营办，以提高营运效率和成本效益。尽管如此，为协助渡轮服务(包括天星小轮)降低营运成本，政府已推行多项措施，包括承担码头的维修工作、发还码头租金及按照长者票价优惠计划豁免船只牌照费。

此外，为协助渡轮服务营办商应对疫情带来的经营压力，政府通过防疫抗疫基金和保就业计划^注提供多项补贴，例如燃料补贴、工资补贴及常规维修保养补贴。截至2022年12月，天星小轮获有关计划提供逾3,100万元的资助，预料稍后再获发1,100万元资助。

收入方面，政府准许天星小轮分租码头的地方作商业、零售和广告用途，以赚取非票务收入。天星小轮亦一直积极拓展非票务收入来源，例如与不同品牌和机构合作举办市集、张贴船身广告及举办免费乘船日活动，并改善码头设施以带来更多租务及广告收入。政府会继续研究可行措施，尽量协助天星小轮拓展其非票务收入来源。

随着社会复常及全面通关，加上实施新票价及政府提供补贴(包括现时在长者票价优惠计划和政府长者及合资格残疾人士公共交通票价优惠计划(二元优惠计划)下发还款项、政府持续承担码头维修工作)，以及天星小轮致力提高非票务收入，预期天星小轮可改善其财务可持续性，继续为市民和游客提供高效和优质的服务。

注：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：0092)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长 (罗淑佩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就违例泊车事宜，政府可否告知本会：

1. 按区议会分区列出，过去3年，每年警务发出的违例泊车定额罚款通知书数目为何；
2. 会否订立违泊黑点，以重点打击区内违泊情况；若会，详情为何；若否，原因为何；
3. 按车辆及燃料类别划分，过去3年至今每年新登记车辆数目为何；
4. 按区议会分区及车辆类别划分列出，现时路旁、公营停车场及私营停车场的泊车位数目为何，以及未来3年增加泊位的数目及地点为何；
5. 「电子定额罚款通知书先导计划」实施至今，每年因人为错误而须撤回的电子违例泊车告票数目为何；及
6. 港岛交通部智能交通执法机械人测试计划成效为何，以及会否将测试计划扩展至全港各区；若会，详情为何；若否，原因为何？

提问人：杨永杰议员(立法会内部参考编号：12)

答复：

1. 警务处根据《定额罚款(交通违例事项)条例》(第237章)发出违例泊车定额罚款通知书，所备存的资料是以警察总区作划分。2020年至2022年期间按5个警察总区划分的相关执法数字表列如下：

发出违例泊车定额罚款通知书的数字			
警察总区	年份		
	2020	2021	2022
港岛	599 218	688 592	624 000
东九龙	489 901	570 466	555 417
西九龙	631 593	862 992	1 011 084
新界南	512 831	584 706	570 895
新界北	474 326	595 404	602 075
合计	2 707 869	3 302 160	3 363 471

2. 作为警务处处长首要行动项目之一，警队透过实施「重点交通执法项目」，配合科技应用，以确保交通畅顺。「重点交通执法项目」的其中一个专注范畴是造成交通阻塞的违例事项。警队会在交通挤塞严重的地方加强执法，并会对违例停泊的车辆发出定额罚款通知书。有关车辆如造成严重阻塞或危害道路安全，或会被警队拖走。
3. 2020年至2022年，按车辆及燃料类别划分的新登记车辆数目载于附件1。
4. 截至2023年2月，18区按车辆类别划分的路旁、政府停车场和私营停车场泊车位数目分别表列于附件2、附件3及附件4。

政府一直积极推展一系列短期及中长期措施，以增加泊车位的数目。举例来说，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。由于不同种类新泊车位的提供取决于多项因素，包括与地区人士的咨询，以及个别私人发展项目的推展进度，运输署无法准确预计未来3年新增泊车位的数目及地点。

5. 「电子定额罚款通知书先导计划」于2020年3月展开。前线人员可用智能手机记录有关交通违例事件的详情，然后以手提打印机印出定额罚款通知书。在先导计划下，2020年、2021年及2022年因人为错误而须撤回的违例泊车电子定额罚款通知书数字表列如下：

	年份		
	2020	2021	2022
发出电子 定额罚款通知书数目	1 068 795	2 366 658	3 075 398
因人为错误而须撤回 电子定额罚款通知书的数目 (%)	160 (0.015%)	400 (0.017%)	366 (0.012%)

6. 「智能交通执法机械人」项目最初于2021年开发。为进一步完善该项目，港岛总区交通部于2022年与香港汽车科技研发中心(APAS)展开合作，其后对「智能交通执法机械人」继续进行测试。视乎测试结果，警队会考虑如何进一步推展相关工作。

2020年至2022年的新登记车辆数目

2020年

车辆类别	新登记车辆数目				
	汽油	柴油	电动	石油气	总数
电单车	9 343	0	25	0	9 368
私家车	32 441	0	4 595	0	37 036
的士	0	0	0	805	805
专营巴士	0	289	0	0	289
非专营公共巴士	0	172	0	0	172
私家巴士	0	35	0	0	35
公共小巴	0	12	0	147	159
私家小巴	0	68	0	76	144
货车	2	5 390	35	0	5 427
特别用途车辆	0	98	9	12	119

2021年

车辆类别	新登记车辆数目				
	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	新登记车辆数目				
	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

注：混合动力车辆计入其相应燃料类别内。

截至2023年2月18区按车辆类别划分的路旁泊车位数目

地区	私家车*	货车	旅游巴士 / 巴士	电单车	总计 ^μ
中西区	522	193	11	628	1 354
湾仔	1 008	24	22	729	1 783
东区	525	91	62	777	1 455
南区	647	53	85	447	1 232
油尖旺	1 608	374	141	1 299	3 422
深水埗	1 219	227	9	876	2 331
九龙城	2 325	144	134	967	3 570
黄大仙	304	131	0	475	910
观塘	501	120	40	794	1 455
荃湾	832	68	31	618	1 549
屯门	1 287	331	112	886	2 616
元朗	1 275	426	114	617	2 432
北区	1 226	357	27	424	2 034
大埔	1 558	354	83	259	2 254
西贡	1 962	320	160	479	2 921
沙田	1 579	337	69	506	2 491
葵青	416	364	21	721	1 522
离岛	510	56	78	152	796
总计	19 304	3 970	1 199	11 654	36 127

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

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

截至2023年2月18区按车辆类别划分的政府停车场泊车位数目[^]

地区	私家车	货车	旅游巴士 / 巴士	电单车	总计
中西区	3 921	427	13	351	4 712
湾仔	2 581	227	11	262	3 081
东区	3 143	351	33	374	3 901
南区	2 670	182	11	483	3 346
油尖旺	1 066	254	20	39	1 379
深水埗	4 073	1 178	33	498	5 782
九龙城	3 183	134	7	247	3 571
黄大仙	4 209	282	29	552	5 072
观塘	7 696	469	36	1 449	9 650
荃湾	1 914	124	4	242	2 284
屯门	3 501	142	46	166	3 855
元朗	3 315	107	49	238	3 709
北区	3 475	374	42	126	4 017
大埔	897	213	8	80	1 198
西贡	1 938	73	61	206	2 278
沙田	4 420	183	33	481	5 117
葵青	4 836	563	12	845	6 256
离岛	1 601	115	17	109	1 842
总计	58 439	5 398	465	6 748	71 050

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

截至2023年2月18区按车辆类别划分的私营停车场泊车位数目[^]

地区	私家车	货车	旅游巴士 / 巴士	电单车	总计
中西区	34 065	457	58	483	35 063
湾仔	35 209	83	98	323	35 713
东区	43 112	1 379	238	1 440	46 169
南区	37 144	861	188	1 021	39 214
油尖旺	33 259	770	94	796	34 919
深水埗	24 973	1 890	387	838	28 088
九龙城	45 989	977	91	930	47 987
黄大仙	16 403	877	73	1 311	18 664
观塘	41 058	2 765	45	2 368	46 236
荃湾	35 777	1 866	362	807	38 812
屯门	38 143	2 012	93	872	41 120
元朗	39 322	1 513	284	1 119	42 238
北区	17 804	884	32	377	19 097
大埔	29 432	638	54	845	30 969
西贡	40 472	1 103	139	2 673	44 387
沙田	70 191	2 234	101	2 210	74 736
葵青	30 887	9 883	399	1 362	42 531
离岛	13 835	700	190	386	15 111
总计	627 075	30 892	2 926	20 161	681 054

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

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0093)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 区域交通及运输服务

管制人员： 运输署署长 (罗淑佩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

就专营巴士公司运营事宜，政府可否告知本会：

1. 过去3年，每年各专营巴士公司的脱班率为何，以及有何措施改善专营巴士公司脱班问题；及
2. 资助专营巴士公司安装安全装置的进度及资助额，以及其落实安全改善措施的进展为何；及
3. 目前专营巴士公司引入双层电动巴士及双层氢能巴士的进展为何？

提问人： 杨永杰议员(立法会内部参考编号：13)

答复：

1. 就各巴士专营权，过去3年的脱班率载列如下：

巴士 专营权 (注1)	2020年	2021年	2022年
九巴	6.9%	3.2%	2.5%
城巴(专营权1)	4.4%	1.5%	2.1%
城巴(专营权2)	2.0%	0.6%	1.2%
新巴	6.7%	2.9%	3.0%
龙运	4.7%	1.4%	1.9%
屿巴	3.0%	0.3%	0.4%
整体	6.3%	2.8%	2.4%

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)

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

运输署一直透过审核专营巴士营办商的营运报表、定期进行调查，以及留意乘客提出的投诉或建议等渠道，密切监察巴士服务的稳定性及水平。运输署亦已加强对专营巴士公司就脱班情况发出警告信的安排，以责成巴士公司更积极采取纠正措施和改善服务。此外，从2022年第四季开始，运输署透过营办商遴选工作就新开办巴士路线拣选营办商时，已把营办商所收警告信的数目列为考虑因素之一。

就所有巴士专营权，过去3年的脱班率均受到2019冠状病毒病及相关社交距离措施影响。总的来说，2020年的脱班率在过去3年中较高，特别是在2020年2月及3月疫情爆发初期，专营巴士营办商曾调整服务以应对乘客量突然大幅减少，因而导致脱班率较高，尤以非繁忙及深宵时段为然。车长感染2019冠状病毒病或曾与感染者有密切接触，亦导致人手短缺。运输署当时已立即采取行动，透过提示信和劝谕信，要求各专营巴士营办商作出改正，并按照获批准的行车时间表营运。因应疫情发展和相应调整的社交距离措施，同时为了更善用资源，运输署已订立机制，让专营巴士营办商申请临时调整服务。运输署会参考多项因素，例如乘客需求的增减幅度、有关巴士线的载客率(特别是在繁忙时段)，以及市民对缩减服务建议的接受程度。运输署又指示专营巴士营办商灵活调配资源，以维持足够的服务。实施上述机制及措施后，专营巴士的整体脱班率已见改善，由2020年的6.3%下降至2021年的2.8%，其后再下降至2022年的2.4%。

2. 为了进一步加强专营巴士的安全，由运输署主持的「加强专营巴士安全委员会」(安全委员会)在2019年年初成立，作为一个常设平台，让政府、各专营巴士营办商及相关专家讨论、研究、落实和推广进一步加强香港专营巴士安全的措施。在安全委员会督导下，各专营巴士营办商已在多个主要范畴推展改善措施，包括：

- (a) 安装及加强车内装置 / 科技以协助巴士车长安全驾驶；
- (b) 改善巴士车长的工作环境；以及
- (c) 加强安全表现管理。

相关改善措施的进展简述如下：

安装车内安全装置

由2018年7月起，所有新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4 000辆巴士加装电子稳定控制系统和车速限制减速器，以及为约1 900辆双层巴士的所有上层座椅安装安全带。政府已预留5亿元，用以资助专营巴士营办商八成相关安装费。

安装工作已由2020年第三季起陆续展开，目标是在3年内完成安装安全带和在4年内完成安装电子稳定控制系统和车速限制减速器。截至2022年12月底，已安装安全带的现役巴士数目约为1 500辆，而已安装电子稳定控制系统和车速限制减速器的现役巴士数目则约为3 000辆，涉及政府资助额共约3.368亿元。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	已安装安全装置的巴士总数 (截至2022年12月底)		
	安全带	电子稳定控制系统	车速限制减速器
九巴	810	1 897	1 919
新巴	252	371	371
城巴有限公司 (城巴)	296	586	586
龙运	116	116	116
屿巴	28	10	39
总计	1 502	2 980	3 031

除了这些安全装置外，专营巴士营办商一直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，以及司机监察系统。截至2022年12月底，九巴已在约1 100辆行走快速公路的巴士上安装该等设备，而城巴及龙运则已在所有行走机场 / 北大屿山路线的巴士上安装该等设备，并会在所有用于行走该等路线的新购巴士上安装该等设备。专营巴士营办商会继续研究使用科技，以协助巴士车长安全驾驶。

改善巴士车长的工作环境

运输署在2018年2月公布最新的《巴士车长工作、休息及用膳时间指引》，各专营巴士营办商已全面实施当中订明经改善的驾驶时间及休息时间安排。此外，为了让巴士车长有更佳的工作环境，政府在2022年共批准15宗由专营巴士营办商提出有关在巴士总站 / 公共运输交汇处提供休息室 / 休

息设施的申请，令全港共有295个巴士总站提供该等设施。各专营巴士公司在2022年获批的申请数目表列如下：

专营巴士公司	在2022年获批的申请数目
九巴	11
龙运	1
新巴	0
城巴	3
屿巴	0
总计	15

为进一步改善巴士车长的健康及待遇，运输署正就香港专营巴士行业有关识别和管理疲劳驾驶的课题进行顾问研究。运输署亦正检讨专营巴士营办商的巴士车长训练课程单元及纲要，确保向专营巴士行业所有巴士车长提供的训练的质素。

安全表现管理

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

此外，各专营巴士营办商亦定期就每条巴士路线进行路线风险评估(每两年至少一次)，包括评估每条巴士路线的实际运作环境及情况，并因应每条巴士路线的独特运作情况向车长提供驾驶指示。

道路安全及巴士友善措施

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

3. 目前在香港使用的专营巴士中，约95%以上是双层巴士，这是因为双层巴士载客量较高。此外，由于香港地形多山，车辆经常要在斜坡上行驶。炎热和潮湿的天气亦令巴士必须使用较强的空调。专营巴士每天长时间行驶，而车程也长。如使用电动巴士，必须有较高的电池续航力。基于上述因素，适合在香港环境行驶的电动双层巴士型号有限。

城巴在香港引进首辆电动双层巴士，并在2022年6月中开始进行载客服务试验。初步结果显示，巴士的运作表现稳定。九巴亦自费采购52辆电动双层巴士，第一辆已于2022年12月运抵香港，其余则预计在2023年内陆续运抵。

目前，氢燃料电池重型车仍在初步发展阶段，而世界各地都已投入资源进行研究、运作试验及建造配套基建。为配合氢燃料电池车的发展趋势及配套设施的需求，环境及生态局正领导一个跨部门工作小组(工作小组)，因应本地情况在2023年下半年分阶段循序渐进地开展氢燃料电池双层巴士和重型车辆的试验。工作小组会对加氢站、氢站补给安排及氢燃料电池车在道路使用等方面进行风险评估，以及审视相关法规、标准及技术指引，以准备为本地使用氢燃料订立相关法律框架。环境及生态局已在新能源运输基金下预留2亿元，按个别项目资助氢燃料电池双层巴士及重型车辆的试验。同时，在上述工作完成前，工作小组会审视和评估各宗有意进行氢燃料技术试验项目的申请，并就安全及规划等方面订立规定 / 标准，以便业界早日开展氢燃料技术的试验。政府会整合试验项目的结果，以制定适合本地情况的法规、标准及技术指引，以期支援本港长远大规模使用氢燃料技术。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0094)

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

问题：

就专线小巴运营事宜，政府可否告知本会：

1. 过去3年，每年各专线小巴的脱班率为何，以及有何措施改善专线小巴脱班问题；及
2. 过去3年，每年运输署(i)饬令专线小巴营办商以书面解释导致服务脱离指定路线行驶的情况；(ii)向没有遵照客运营业证条件维持服务的专线小巴营办商发信；(iii)撤销专线小巴营办商客运营业证数目为何？

提问人： 杨永杰议员(立法会内部参考编号：14)

答复：

1. 运输署一直透过多管渠道，包括进行定期及不定期调查或实地视察、跟进乘客提出的投诉或建议，以及与专线小巴营办商保持紧密联系等安排，有效监察专线小巴的经营情况，确保其按照客运营业证条件维持适当和有效的服务。若在巡查或调查时发现任何服务失准的情况，运输署会要求有关专线小巴营办商进行跟进调查，并提供书面解释及相关资料。如营办商违反客运营业证条件，运输署可发出警告信，并会在进行中期检讨期间，考虑所发出的警告次数和营办商的服务表现，以决定会否延续其客运营业证。如违规情况严重及持续，运输署可按《道路交通条例》(第374章)第30条，对该专线小巴营办商进行研讯，以及经考虑研讯的结果后，按第374章第31条考虑暂时吊销、取消或更改营办商的客运营业证。

现时，运输署并没有备存专线小巴服务的全面班次记录或脱班率数据。然而，随着专线小巴实时到站资讯系统在2022年10月全面实施，运输署会研究利用系统提供的营运数据，监察和规管专线小巴服务，包括脱班情况。

2. 过去3年，运输署(a)饬令专线小巴营办商以书面解释导致专线小巴脱离指定路线行驶的情况；(b)向没有遵照客运营业证条件维持服务的专线小巴营办商发信；以及(c)撤销专线小巴营办商客运营业证的个案数目载于下表：

个案	年份		
	2020	2021	2022
i) 运输署饬令专线小巴营办商以书面解释导致服务脱离指定路线行驶的情况(宗数)	457	637	465
ii) 运输署向没有遵照客运营业证条件维持服务的专线小巴营办商发信(宗数)	16	13	25
iii) 运输署撤销专线小巴营办商客运营业证(宗数)	0	0	0

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0095)

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

问题：

过去3年，每年运输署接获有关九巴、龙运巴士、城巴、新巴、新大屿山巴士、的士及公共小巴的投诉数目(按性质列出)分别为何，以及有何机制评估公共交通服务表现；若有，详情为何；若否，原因为何？

提问者： 杨永杰议员(立法会内部参考编号：15)

答复：

在过去3年，运输署接获有关九龙巴士(一九三三)有限公司(九巴)、龙运巴士有限公司(龙运)、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))、城巴有限公司(机场及北大屿山巴士网络专营权)(城巴(专营权2))、新世界第一巴士服务有限公司(新巴)、新大屿山巴士(1973)有限公司(屿巴)、的士和公共小巴的投诉数字和性质载列于下表：

2020年

公共交通工具	运输署接获的投诉宗数 ^(注1)			
	服务质量	服务水准	一般性质 ^(注2)	总计
专营巴士				
九巴	968	7 109	504	8 581
龙运	145	224	24	393
城巴(专营权1)	202	632	56	890
城巴(专营权2)	102	288	47	437
新巴	140	942	84	1 166

公共交通工具	运输署接获的投诉宗数(注 ¹)			
	服务质量	服务水准	一般性质 (注 ²)	总计
屿巴	30	113	17	160
其他(注 ³)	233	1 451	344	2 028
的士	0	620	115	735
公共小巴	520	5 867	461	6 848
总计	2 340	17 246	1 652	21 238

2021年

公共交通工具	运输署接获的投诉宗数(注 ¹)			
	服务质量	服务水准	一般性质 (注 ²)	总计
专营巴士				
九巴	1 896	7 869	975	10 740
龙运	323	328	82	733
城巴(专营权 1)	531	1 339	186	2 056
城巴(专营权 2)	113	269	60	442
新巴	369	2 481	216	3 066
屿巴	55	190	42	287
其他(注 ³)	593	1 570	594	2 757
的士	5	1 100	77	1 182
公共小巴	1 145	9 306	687	11 138
总计	5 030	24 452	2 919	32 401

2022年

公共交通工具	运输署接获的投诉宗数(注 ¹)			
	服务质量	服务水准	一般性质 (注 ²)	总计
专营巴士				
九巴	2 278	17 020	940	20 238
龙运	177	388	25	590
城巴(专营权 1)	967	2 749	202	3 918
城巴(专营权 2)	181	405	89	675
新巴	647	3 344	393	4 384
屿巴	44	167	25	236
其他(注 ³)	856	1 687	747	3 290
的士	1	1 442	150	1 593
公共小巴	1 268	9 591	540	11 399
总计	6 419	36 793	3 111	46 323

注

1. 投诉来源包括运输署直接收到的书面或电邮投诉，以及由交通投诉组及政府 1823 电话中心转介至运输署的投诉。
2. 一般性质的投诉包括与票价及付款方法等有关的投诉。
3. 涉及多于 1 间专营公司、联营路线或未能确定相关专营公司的投诉。

投诉数字的变动或受多项因素影响，须小心诠释。举例来说，2020年的投诉数字较低，部分原因是2019冠状病毒病疫情爆发初期，公共交通服务的乘客量骤降。另一方面，2022年的投诉数字较高，部分原因是第五波疫情期间，颇多司机及巴士车长须接受隔离或检疫而导致服务受影响。

公共交通营办商有责任遵照运输署批准的服务详情表营运，提供令人满意的服务。运输署透过实地视察和调查，监察公共交通营办商提供专营巴士及专线小巴等固定路线服务的表现。此外，运输署会进行车辆检验及表现评核、分析公共交通营办商定期提交的营运报表，并处理公众提出的意见或投诉等。运输署亦会与公共交通营办商定期举行会议，检讨其服务表现。

一般而言，如发现任何违规情况或营办商表现未能令运输署满意，运输署会指示有关公共交通营办商在限期内作出改善和落实改善措施。如没有明显改善，运输署会视乎每宗违规个案的持续性、性质及严重程度而发出警告信。如公共交通营办商未能按照法例要求提供适当而有效率的服务，政府可撤销其经营有关服务的权利。

在的士服务方面，运输署已透过建立内部资料库及整合相关投诉记录，增强处理的士服务投诉的机制。资料库有助运输署更有效掌握整体的士服务素质，并分析是否有个别投诉类别出现上升趋势，从而更有效及适时地采取适当的跟进行动。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2912)

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

问题：

就2023至24年度需要特别留意的事项中，运输及物流局会继续监督商用车辆泊车顾问研究所提建议的实施情况，当局可否告知本会：

1. 在2022至23年度内，在商用车辆泊车顾问研究中提出的建议进展情况，包括因推展各项措施而增加的泊车位数目及各种领牌车辆与泊车位的最新比例为何；
2. 商用车辆泊车顾问研究是否有提及各类商用车辆停泊位的欠缺情况，如有，请按各车种列出；并就自开展推动顾问研究的建议至今，列出各类商用车辆停泊位最新欠缺数目；
3. 有指政府在增加泊车位的进度缓慢，而在泊车位不足下，警方又利用电子科技加强执法；为配合发展，一些用作临时停车场的短期租约用地又被收回，政府有何措施加快增加各类商用车辆泊车位？

提问人：易志明议员(立法会内部参考编号：2)

答复：

1.及3.

运输署正在落实商用车辆泊车位顾问研究所提出的建议，作为增加商用车辆泊车位供应的恒常措施。有关建议及最新落实情况表列于附件1。

截至2023年2月，最新的泊车位数目、领有牌照车辆数目，以及泊车位与领牌车辆数目的比例表列于附件2。

2. 商用车辆泊车位顾问研究已完成，其最终报告(载有关于商用车辆预计泊车需求的详细资料，以及缓解泊车位预计供求差异的措施)可在运输署网址查阅 (https://www.td.gov.hk/filemanager/tc/publication/ce38_2017-final%20report-tc.pdf)。

由于增加商用车辆泊车位属恒常工作，因此无法界定推行措施的开始时间。运输署会继续推展上述一系列短期及中长期措施，以增加泊车位供应，从而缓解泊车位的预计供求差异。

商用车辆泊车位顾问研究的建议及最新落实情况

建议	最新进展
(1) 在合适的路旁地点划设夜间商用车辆泊车位和增设路旁旅游巴士泊车位及上落客设施	截至2023年2月,运输署已划设1 776个路旁夜间商用车辆泊车位和908个路旁旅游巴士泊车位,并已提供总数406个旅游巴士上落客处。
(2) 鼓励学校在非上课时间开放校舍供学生服务车辆停泊	截至2023年2月,累计共有35间学校提供约100个泊车位供学生服务车辆停泊。
(3) 在合适的短期租约停车场的租约条款中,订明最少须提供商用车辆泊车位数目	截至2023年2月,已在37个短期租约停车场的租约加入特别条款,订明最少须提供商用车辆泊车位数目,涉及约1 800个商用车辆泊车位。
(4) 按照「一地多用」的原则物色合适地点兴建公众商用车辆停车场	<p>已物色到8个可考虑地点,提供商用车辆泊车位。截至2023年3月底,该8个地点的最新推展进度如下:</p> <p>关于(1)马鞍山第103区综合设施大楼,正在进行设计工作。</p> <p>关于(2)天水围天业路康乐及文化综合项目、(3)西九龙渡华路休憩用地暨公众停车场及(4)筲箕湾爱秩序湾体育馆及休憩用地,有关用地现处于初步研究或设计阶段。项目能否落实,须视乎拨款是否获立法会批准而定。</p> <p>至于其余4幅位于红磡、九龙城、东涌和屯门的用地,运输署会继续进行相关工作,包括进行可行性评估及咨询有关持份者。</p>
(5) 修订《香港规划标准与准则》中的泊车位及上落货区标准,以增加泊车位供应	运输署于2021年7月完成《香港规划标准与准则》中有关泊车位及上落货区标准的检讨。经修订的泊车位标准于2021年8月在规划署的网页颁布。是次修订增加了私人和资助

建议	最新进展
	房屋发展项目的私家车泊车位数目，亦增加了资助房屋发展项目的商用车辆泊车位种类及数目。
(6) 规定合适的新发展项目开放部分附属泊车位及上落客货处作夜间公众商用车辆泊车用途	新的地契条款已收纳在合适的新出售政府土地卖地条件中，规定新发展项目的业主开放部分附属泊车位及上落客货处作夜间公众商用车辆泊车用途。

泊车位及领有牌照的车辆数目
(截至 2023 年 2 月)

	泊车位数目	领有牌照的 车辆数目	比例*
私家车(包括客货车)	704 818	632 777	1.11
电单车	38 563	74 815	0.52
货车(不包括客货车)	40 260	62 805	0.64
旅游巴士及非专营公共 巴士	4 590	7 247	0.63
总计	788 231	777 644	1.01

*泊车位与领牌车辆数目的比例。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2913)

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

问题：

就2023至24年度需要特别留意的事项中，运输及物流局会继续监督在「一地多用」原则下，在合适的「政府、机构或社区」设施和公共休憩用地项目中增设公众停车场，就此，请告知本会：

- 1) 政府按「一地多用」原则下增加公众停车场的进度及涉及的泊车位数目，当中可供各类商用车辆停泊的泊车位数目为何；
- 2) 随着社会对发展土地的需求，未来三年有多少短期租约临时停车场会被收回发展，受影响的各类商用车辆数目为何；会否采取先安置后收地的政策，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：3)

答复：

- 1) 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增设新的公众停车场。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。

政府亦已在当中物色到8个可考虑地点，提供商用车辆泊车位。关于(1)马鞍山第103区综合设施大楼，现正进行设计工作。关于(2)天水围天业路康乐及文化综合项目、(3)西九龙渡华路休憩用地暨公众停车场及(4)筲箕湾爱秩序湾体育馆及休憩用地，有关项目现处于初步研究或设计阶段。项目能否落实，须视乎拨款是否获立法会批准而定。至于其余4

幅位于红磡、九龙城、东涌和屯门的用地，运输署会继续进行相关工作，包括进行可行性评估及咨询有关持份者。

此外，有数个项目已经动工，包括：

- 将军澳第67区的政府联用办公大楼；
- 柴湾水务署总部暨香港及离岛分署及惩教署总部大楼；
- 上水第4及第30区(地盘2)的公众停车场；
- 东涌第99区的公众停车场；
- 将军澳中医医院发展项目；
- 观塘综合发展项目；
- 四美街地区休憩用地、体育馆及公众停车场；以及
- 重建元朗大球场一拆卸及主要建筑工程。

安达臣道石矿场(地盘G2)联用大楼的项目亦快将动工。

至于其他项目，包括粉岭第11区新界东文化中心；深水埗钦州街西休憩用地及公众停车场；以及将军澳第66区市镇公园及公众停车场，政府计划于2023立法年度内就该等项目征求立法会批准拨款。

- 2) 以短期租约方式提供临时公众停车场只是权宜措施。短期租约用地最终会用作推展已规划的永久发展项目或相关政策措施。地政总署在决定短期租约的期限时，会考虑有关用地的长远用途和发展的时间表。一般而言，如有关用地无须即时收回作永久用途，则会继续批出短期租约。永久发展的计划取决于市场反应和相关政策措施等多项可变因素。关于未来3年因要推展已规划的永久发展项目而将被终止租约的现有短期租约临时停车场，地政总署没有相关资料。运输署会继续与地政总署联系，为因推展已规划的永久发展项目而将被终止租约的短期租约停车场物色合适重置地点，过程中会考虑区内的泊车需求及其他迫切土地用途。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2916)

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

问题：

在2023至24年度需要特别留意的事项，运输署将会继续检讨公共小巴营运状况，并支援环境保护署推行电动公共小巴试验计划，就此，请告知本会：

- 1) 随着铁路不断扩展，公共小巴无论是绿色专线或红色小巴的营运空间均不断收窄，客量持续减少，加上司机短缺及老年化，公共小巴业界的营运状况非常困难；既然公共小巴在公共交通服务有重要的角色，不但提供辅助接驳服务，还为居住在偏远而欠缺公交的居民提供服务，政府有何措施协助业界持续发展；
- 2) 在支援推行电动公共小巴试验计划的工作详情及最新进展，涉及的开支为何？

提问人： 易志明议员(立法会内部参考编号：6)

答复：

- 1) 为维持公共小巴服务的可持续性，运输署一直采取多管齐下的措施协助业界，包括引入新的服务、提高营运效率、改善财务状况和运用科技。有关详情如下：

引入新的服务

- (a) 一直以来，政府的政策是把红色小巴转为专线小巴，从而确保提升服务质素及加强监察。截至2022年年底，登记专线小巴和红色小巴数目分别为3 352辆及997辆。公共小巴提供辅助接驳服务，亦服务偏远地区居民。为加强公共小巴在这方面的角色，运输署一直按地理位置、相关的连接道路及铁路、专线小巴在公共交通网络中的角

色及功能，以及计划开办的专线小巴路线的营运及财务可行性等因素，推出新的专线小巴路线，以配合房屋发展带来的公共运输服务需求增长。就大型房屋发展，运输署采取整体规划方法，确保提供一个由专营巴士和专线小巴服务等各种公共交通工具组成的合适公共交通网络，以配合居民的不同交通需要。此外，运输署最近调整了新开办专线小巴路线的营办商遴选工作的评审准则，让表现良好的现有专线小巴营办商有更大机会获批经营权。运输署致力推出更多新的专线小巴路线，并邀请有兴趣者(包括红色小巴营办商或现有专线小巴营办商)申请营运新的专线小巴路线。

提高营运效率

- (b) 运输署积极协助专线小巴业界透过优化服务以改善其营运和财务状况，措施包括调整服务班次、营运时间、路线和车辆调配等。
- (c) 由2021年8月起，运输署准许有共同股东的专线小巴营办商合并其客运营业证，以方便车辆重新调配并提高营运灵活度，从而更能受惠于规模经济效益。

改善财务状况

- (d) 专线小巴营办商可因应其路线组合的业务状况，向运输署申请调整票价。运输署已于2022年年初修订内部指引，简化处理调整票价申请的程序，以便营办商适时调整票价，改善其路线组合的财务状况。运输署在2022年批准79个路线组合的票价调整申请，涉及约共275条专线小巴路线。我们预计各路线组合在实施新票价后，以及随着疫情缓和、市民生活步向复常而乘客量回升，专线小巴服务会在较健康的财务状况下营运。

运用科技

- (e) 为改善专线小巴服务的车队管理和方便乘客计划行程，运输署已于2022年10月全面推行专线小巴实时到站资讯系统，涵盖所有专线小巴路线。乘客可透过运输署的「香港出行易」流动应用程序取得专线小巴的实时到站资讯。同时，专线小巴营办商可以利用相关数据进行车队管理以及服务规划和监管，从而提高营运效率。

至于司机短缺的问题，运输署一直留意情况，并与业界沟通，以积极考虑切实可行的措施，协助业界应对司机供应短缺的问题。措施包括与劳工处联络，安排简报会；邀请公共小巴业界参与劳工处举办的招聘会；以及就相关的劳工处就业计划，例如中高龄就业计划，向业界提供更多资料。

- 2) 政府正积极准备推行电动公共小型巴士(电动小巴)试验计划。运输署一直支持环境保护署(环保署)测试电动小巴在本地环境下的运作，其间就适合安装充电设施的地点提供意见、协助联络公共小巴业界 / 营办商以物色适合进行试验计划的专线小巴路线，以及协助收集公共小巴业界对试验计划的意见等。在试验计划下，环保署会在选定的公共运输

交汇处提供所需的充电设施，而参与试验计划的专线小巴营办商会获得补贴，以购买电动小巴。环保署表示，该试验计划预期在2023年下半年展开。支持环保署推行电动小巴试验计划的工作由运输署现有资源承担。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2917)

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

问题：

就规划和开办新的绿色专线小巴服务，请告知本会：

- 1) 运输署计划在2023年开办6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；
- 2) 过去两年(2021年及2022年)红色小巴及绿色专线小巴的数目及变动情况为何；
- 3) 为鼓励更多红色小巴转为绿色专线小巴，运输署在加快开办新的绿色专线小巴服务有何工作计划，会否主动邀请业界建议新路线及加快审批程序？

提问人： 易志明议员(立法会内部参考编号：7)

答复：

- 1) 运输署在2022年8月进行专线小巴营办商遴选计划程序，就下述4组共6条计划开办的新界专线小巴路线批出营办权。有关路线、其最低车辆数目要求及计划开办日期等详情如下：

	起点—终点	最低车辆数目 要求	计划开办日期 ^{注1}
(1)	置福围至联和墟(循环线)	4	2023年第二季
(2)	马适路至粉岭站(循环线)	4	
(3)	百胜角至将军澳站(循环线)	2	

	起点—终点	最低车辆数目 要求	计划开办日期 ^{注1}
(4)	安达臣道石矿场发展区至油塘(循环线)	5	2023年第四季
(5)	安达臣道石矿场发展区至尚德公共交通总站	3	
(6)	大埔(富蝶邨)至大埔(广福道)(循环线)	3	

注1：每条专线小巴路线的开办日期视乎有关房屋发展项目的入伙进度而定。

- 2) 在2021年及2022年，已登记的红色小巴和专线小巴数目表列如下：

年份(截至年底)	红色小巴数目	专线小巴数目
2021	1 015	3 334
2022	997	3 352

- 3) 政府的一贯政策是鼓励红色小巴转为专线小巴经营。运输署一直按房屋发展项目带来的公共运输服务需求增长、发展项目的地理位置、相关的连接道路及铁路、专线小巴在公共交通网络中的角色及功能，以及计划开办的专线小巴路线的营运及财务可行性等因素，推出新的专线小巴路线。就大型房屋发展项目，运输署采取整体规划方法，确保提供一个整合专营巴士和专线小巴服务的合适公共交通网络，以配合居民的不同交通需要。此外，运输署亦会考虑公共小巴业界的建议。运输署致力推出更多新的专线小巴路线，并公开邀请有兴趣者(包括红色小巴营办商)申请营运新路线。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2918)

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 (罗淑佩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

有指办理各项车辆驾驶执照及牌照均需轮候多时，运输署牌照事务处长期排长龙，对市民造成不便，请告知本会：

1. 过去两年(2021年及2022年)，亲身及透过各非柜枱方式办理各项牌照申请的数目及平均处理时间；
2. 为改善运输署牌照事务处的轮候情况，运输署鼓励市民透过「智方便」续领牌照，过去两年(2021年及2022年)，利用「智方便」续领驾驶执照及车辆牌照的数目为何；在2023年，有何措施进一步鼓励更多市民透过「智方便」续领牌照；
3. 在2023至24年度内，运输署将会继续重整牌照服务的运作流程，并推出一系列措施，就各项措施的落实详情及涉及的额外开支，预计有关措施的成效为何？
4. 现时运输署只有四个办理牌照的事务处，新界只有新界东的沙田事务处，对新界西的居民不便，而且新界西集中不少车辆维修工场及车辆销售店，对牌照服务殷切，随着新界西北的发展，政府更计划在洪水桥兴建多层式车辆维修工场以安置受收地影响的棕地车辆维修业，当局会否考虑在该多层式车辆维修工场设牌照事务处，以满足新界西北居民对牌照服务的需求，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：8)

答复：

1. 运输署在2021年及2022年处理的车辆牌照及驾驶执照(包括正式驾驶执照、暂准驾驶执照及学习驾驶执照)申请数目表列如下：

年份	处理车辆牌照申请数目	处理驾驶执照申请数目
2021	895 677	387 508
2022	892 347	366 522

在2021年及2022年，分别约有88%和87%的申请是亲身递交，其余则以非柜枱方式(包括投递箱、邮递或网上申请)提交。在亲身递交的申请方面，2021年和2022年按照服务表现承诺在70分钟内完成处理的申请数目百分比表列如下：

年份	在70分钟内完成处理的续领车辆牌照申请数目百分比	在70分钟内完成处理的续领驾驶执照申请数目百分比
2021	99%	100%
2022	97%	99%

至于以非柜枱方式提交的申请，如申请符合规定，并已提供全部所需有效文件及缴付指定费用，则会在10个工作日内完成处理。

2. 在2021年及2022年，透过「智方便」递交的续领驾驶执照及车辆牌照申请数目表列如下：

年份	透过「智方便」递交的续领驾驶执照申请数目	透过「智方便」递交的续领车辆牌照申请数目
2021	6 350	30 139
2022	14 679	82 551

以上数据显示，2022年透过「智方便」递交的牌照申请数目较2021年增加超过一倍。随着宣传工作持续进行，预计在2023年透过「智方便」递交的申请数目会进一步增加。

为进一步鼓励市民透过「智方便」续领牌照，运输署与政府资讯科技总监办公室作出安排，由2022年5月起在运输署牌照事务处设置「智方便」登记站，以方便市民登记「智方便+」。「智方便+」备有数码签署功能，让市民使用运输署的网上服务递交牌照申请。截至2023年2月，登记站成功处理超过26 000宗登记。此外，运输署在牌照事务处张贴海报，在部门网站主页置放横额，以推广使用「智方便」。运输署会继续鼓励市民透过「智方便」在网上递交各类牌照的续期申请。

3.及 4.

运输署一直致力扩展网上牌照服务及精简申请程序，一方面减少对柜位服务的依赖，另一方面在处理牌照申请上为市民提供更大的方便，让他们节省在牌照事务处轮候的时间，并可随时随地递交申请。

运输署利用「智方便」的好处，已推行18项使用「智方便」核实身分的网上牌照服务(包括续领正式驾驶执照及车辆牌照)。在2023-24年度，运输署会继续进一步提升牌照事务处的工作效率，提供更方便市民的服务，包括把网上牌照服务扩展至其他种类牌照申请和引进电子牌照和许可证，详情如下：

- 电子许可证 – 由2022年12月起，运输署已分阶段逐步**推出**电子许可证、牌照和证明书(统称「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，供他们列印及展示。
- 电子车辆牌照 – 运输署计划进一步电子化车辆牌照的资料，当车主获发首张纸本车辆牌照后，便无需在每次续期后更换新的纸本车辆牌照；以及简化续领车辆牌照的申请程序，迈向全面自动化处理。待通过相关的法例修订并在完成系统提升后，电子车辆牌照可在2024年内全面推行。此外，在简化续领车辆牌照申请程序及全面自动化处理后，预计在2024年内，不涉及人手检查的网上车辆牌照续期申请所需处理时间，可由10个工作日缩减至少于3个工作日。
- 电子驾驶执照 – 运输署计划推出这项措施作为一项补充及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」身分认证程序登入。电子驾驶执照可代替实体驾驶执照，届时驾驶执照持有人可于驾驶时自行选择携带实体驾驶执照或电子驾驶执照。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年推出。

上述措施带来的新增工作量由运输署现有资源承担，没有详细分项。

运输署会继续鼓励市民使用网上服务递交牌照申请，再无须亲身到牌照事务处办理有关手续。基于以上所述，运输署现时没有计划设立新的牌照事务处。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2919)

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

问题：

就运输署监察公共交通费用补贴计划(补贴计划)，请告知本会：

- 1) 在2022至23年度，运输署进行定期运输调查的工作详情，当中有没有发现呃补贴的情况，调查涉及的开支为何；
- 2) 自计划在2019年推出后，加上运输署推出特别措施，每月平均受惠人数持续增加，预计2023年更高达329万人，可见计划受市民欢迎，就此，当局会否考虑把特别计划作为恒常措施，以减轻市民的交通费用负担；
- 3) 现时计划还未涵盖所有公交，如的士及部分街渡，既然计划已设定补贴上限，政府会否考虑进一步扩展其涵盖范围至所有公交，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：9)

答复：

- 1) 运输署一直采取一系列以风险为本的监管措施，确保公帑在补贴计划下运用得宜，并尽量减少滥用情况。监管措施包括进行定期运输调查以收集营运数据及乘客统计资料、核实营办商提交的报告，以及查核相关交易记录。在2022至23年度，运输署平均每月进行约150次实地视察和监察调查，而聘用一名承办商的实际开支约为120万元。运输署在进行监察调查时并无发现任何违规个案。
- 2) 补贴计划的政策目标是为公共交通开支较高的市民减轻交通费用负担。考虑到本港经济仍在复苏，政府决定将补贴计划下的临时特别措

施延长6个月至2023年10月，为市民每月超出200元的实际公共交通开支提供三分之一的补贴，上限为每月500元。补贴涉及公帑的运用，虽然每张八达通卡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，还未计及临时特别措施的开支。政府在考虑补贴计划的长远安排时，须在审慎理财的大前提下，小心平衡各方面的考量，确保公帑运用得宜。

- 3) 现时补贴计划涵盖本港所有主要公共交通工具，包括港铁、专营巴士、专线小巴、渡轮和电车，以及由运输署批准纳入计划的指定红色小巴、提供居民服务或雇员服务的非专营巴士及街渡路线。由于红色小巴、提供居民服务或雇员服务的非专营巴士及街渡的营运模式相对较为灵活，收费亦无须运输署审批，因此运输署以风险为本的监管模式审批这类营办商就参与补贴计划所作出的申请，以确保公帑运用得宜。运输署一直鼓励已符合基本条件及承诺会遵守特定营运要求的营办商参与补贴计划。运输署会继续与业界保持密切联系，并在有需要时提供协助，以鼓励更多营办商参与补贴计划。

至于的士，运输署考虑到的士是为愿意支付较高车资的乘客提供个人化点对点服务，故没有将的士纳入补贴计划，以确保公帑运用得宜。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：1114)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长 (罗淑佩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

跨境客运交通停运三年，在年初与内地通关后，仍然有七成车停放于葵涌的临时停泊点，窒碍本港回复运力。当局请告知本会，过去三年，各类非专营巴士的数目变动为何。

提问人：姚柏良议员(立法会内部参考编号：21)

答复：

截至2022年年底，已登记的非专营公共巴士共有6 905辆，而每辆非专营公共巴士可领有多于一种服务批注。下表列过去3年非专营公共巴士各类服务批注的数目。

服务类别	截至年底非专营公共巴士服务批注数目 ^(注)		
	2020年	2021年	2022年
A01 - 游览服务	3 013	2 959	3 055
A02 - 酒店服务	689	578	538
A03 - 学生服务	3 195	3 282	3 347
A04 - 雇员服务	2 206	2 345	2 379
A05 - 国际乘客服务	1 473	1 355	1 305
A06 - 居民服务	1 103	1 112	1 068
A08 - 合约式出租服务	5 395	5 287	5 237

注：每辆非专营巴士可领有多于一种服务批注。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：0921)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (3) 区域交通及运输服务

管制人员： 运输署署长 (罗淑佩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

除了残疾人士专用的运输服务外，改善公共运输的无障碍友善程度对鼓励残疾人士自主地出行及融入社区十分重要，例如设有轮椅座位的低地台小巴，能便利残疾人士及长者等行动不便人士到达更多地方，是推动公共运输无障碍通用化的指标之一。过往业界主流意见提到推动无障碍公共运输牵涉额外成本，需要政府不同形式的支援。

就此，局方可否告知：

在主流的公共运输中，包括但不限于专营巴士、专线小巴、专营及持牌渡轮，有否计划于2023/24年度起，以任何财政及非财政支援的形式，支援无障碍公共运输的推展；

当局预计在2023年完成的全港性交通习惯调查，针对残疾人士及长者社群出行的需要，有何预算以预留改善他们的乘车体验及安全。

提问人：张欣宇议员(立法会内部参考编号：1)

答复：

1.及2.

政府的政策是提供无障碍和畅通易达的公共运输系统，方便残疾人士和长者参与和融入社会。运输署一直与公共交通营办商紧密合作，改善残疾人士和长者设施。为促进无障碍公共运输服务和设施而已经或将会采取的一些主要措施包括：

- (a) 所有港铁车站均设有最少一种无障碍通道设施，例如升降机、斜道、轮椅升降台或轮椅辅助车等。在兴建新铁路时，连接车站月台、大堂及路面的客用升降机会视乎实际情况列为标准设施。为方便不同残疾类别的人士使用铁路服务，各个车站已安装无障碍设施，例如阔闸机、触觉引路径、报站系统、触觉车站布置图、读取八达通的发声器及感应环回系统等。
- (b) 在专营巴士方面，在总数约6 100辆巴士的车队中，约99%的巴士是可供轮椅上落低地台巴士(唯一例外是在南大屿山行驶的巴士型号会受地形限制而影响选择)。这些巴士的车厢设有固定斜板及提供轮椅停泊区，供轮椅使用者使用。在车队中，约有400辆巴士设有双轮椅停泊区，这些巴士通常调配至往来医院的路线。在合适的巴士总站或中途巴士站，也设有轮椅使用者优先候车位。

关于巴士车厢内的设施，所有巴士均设有报站系统。巴士还设有其他无障碍或方便长者的设施，例如优先座位、伸手可及的下车按铃，以及设于落车车门位置的连续栏杆及扶手，让长者和残疾人士在车程中更感安全舒适。

- (c) 在专线小巴方面，运输署鼓励专线小巴营办商使用设有无障碍设施的公共小巴。在新开办路线的营办商遴选工作中，承诺使用低地台公共小巴的专线小巴营办商会获得较高评分。由2018年8月起，运输署亦已强制要求经营新医院路线的专线小巴营办商须调配至少一辆可供轮椅上落的低地台公共小巴行走有关路线。目前，有3辆可供轮椅上落的低地台公共小巴服务3条不同的医院路线。另外，会有两辆可供轮椅上落的低地台公共小巴在2023年6月底或之前投入服务，行走另外两条新医院路线。
- (d) 在的士方面，政府一直积极鼓励的士业界使用可供轮椅上落的车种。目前，约有3 800辆可供轮椅上落的士在营运。在2022年，运输署协助的士业界引入一款可供轮椅上落的新的士型号在香港试行。运输署会继续协助的士业界及车辆供应商引入更多可供轮椅上落的士型号，以期为使用轮椅的乘客提供更多选择，同时确保车辆安全。
- (e) 至于专营及持牌渡轮，所有政府渡轮码头均设有触觉引路径，而其中大部分渡轮码头均设有畅通易达洗手间、紧急求助铃及阔闸机/转闸机，以方便残疾人士。政府一直致力把握机会，在情况许可下提升码头的无障碍设施。举例来说，榕树湾渡轮码头在2021年进

行码头改善工程后，已提供畅通易达洗手间，而红磡(南)渡轮码头的新升降机设施则预计在2023年第二季开始使用。

此外，政府会在船只资助计划下，全额资助离岛渡轮航线的营办商购买共44艘新船，取代其现有船只。该计划在2021年开始分两个阶段实施。根据船只资助计划，新船将配备畅通易达的洗手间，并划出更多空间予轮椅使用者使用。

至于2022年交通习惯调查，实地调查已于2023年1月初完成，成功访问超过35 000户家庭。除了收集个别住户成员的行程资料外，2022年交通习惯调查亦向一些住户问及影响其交通习惯的因素及其对各种运输设施的意见，例如在选择交通工具时的考虑因素及长者对交通服务的意见等。运输署会参考2022年交通习惯调查的结果和所收集意见，日后进一步加强公共交通工具上的无障碍设施，利便残疾人士和长者。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2176)

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

问题：

为提升全港各区的易行程度，「上坡电梯系统项目」近年根据经修订的评审机制，在早前当局从各区收到的超过110个项目建议中，选出新的上坡电梯系统建议推动项目。然而，在未被选取的项目中，仍然不乏一些能惠及伤残与轮椅人士及长者的计划，甚至影响着他们能否安全出行。就此，当局可有计划，拨备资源落实更多现阶段未被选出的建议推动项目？同时，评审机制会否有检讨空间，加强项目中「伤残与轮椅人士及长者受惠人数」所占效益评分的比重？

提问人：张欣宇议员(立法会内部参考编号：2)

答复：

政府已检讨2009年订立的上坡电梯系统建议项目评审机制，并就拟议的修订咨询立法会交通事务委员会，及后于2019年获立法会同意。政府按新修订的评审机制，考虑各上坡电梯系统建议项目的技术可行性、社会效益和成本效益，选出了11个建议项目作优先推展，并展开下一阶段工作以落实有关项目。视乎这11个优先项目的推展进度及可用资源的调配等因素，我们会适时按照评审机制跟进余下的建议项目。

考虑到长者及残疾人士的需要，相比于先前订立的评审的机制，新修订的评审机制已将受惠范围内年届65岁或以上的人口比例的评分比重从5分提高至20分(总分为100分)，并且考虑受惠范围内是否设有医院 / 康复中心 / 护养院，令拟议的上坡电梯系统能便利长者及有需要人士出行。这项因素的评分比重反映了该因素在社会效益的评审中占重要一环，并已经在上坡

电梯系统建议项目的评审中，与其他因素包括预计人流、可否能尽快落实及便利成效等，取得适当平衡。政府在推展上坡电梯系统项目时，会继续监察评审机制的成效，确保有关项目能切合公众需要。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：2357)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长 (罗淑佩)

局长： 运输及物流局局长

问题：

随着东铁线过海段开通及香港与内地通关后，东铁线人流渐见增加，故此，请政府提供有关东铁线的以下数据（繁忙时段）：

	2022年1月1日至5月14日 (东铁线过海段通车前)	2022年5月15日至2023年2月5日 (东铁线过海段通车后至罗湖关口通关前)	2023年2月6日后 (罗湖关口通关后)
设计最高班次 (分钟/班)			
设计可载客量 (每平方米站立6人)			
实际班次 (分钟/班)			
实际可载客量 (每平方米站立6人)			

每小时 单向	现时 乘客 量	载 客 率 (%)	现 时 乘 客 量	载 客 率 (%)	现 时 乘 客 量	载客率 (%)
落马洲 站至上 水站						
罗湖站 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：39)

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。现按要求提供东铁线在早上最繁忙一小时最繁忙路段的有关数字如下：

	东铁线过海段 通车前	东铁线过海段 通车后	落马洲站 / 罗 湖站恢复通关 前	落马洲站 / 罗 湖站恢复通关 后
设计最 高班次 (分钟 / 班)	不适用 (注1)	2.1 (注2)	2.1 (注2)	2.1 (注2)
设计可 载客量 (每小 时) (每平方 米站立6 人)	不适用 (注1)	82 500 (注2)	82 500 (注2)	82 500 (注2)
实际平 均班次 (分钟 / 班)	2.9 - 3.2 (上水至金钟)	2.7 - 3.2 (上水至金钟)	2.7 - 3.2 (上水至金钟)	2.7 - 3.2 (上水至金钟) 4.7 - 5.5 (罗湖至金钟) 9.5 - 12 (落马洲至金钟)
实际可 载客量 (每小 时) (每平方 米站立6 人) (注3)	59 700 (注4)	62 500	62 500	62 500

	东铁线过海段 通车前	东铁线过海段 通车后	落马洲站 / 罗 湖站恢复通关 前	落马洲站 / 罗 湖站恢复通关 后
最繁忙 路段乘 客量 (注3)	26 000	33 100	37 700	39 500
载客率 (每平方 米站立4 人) (注3)	60%	73%	83%	87%
最繁忙 路段 (注3)	沙田至大围	大围至九龙塘	大围至九龙塘	大围至九龙塘

注1: 东铁线在过海段通车前以12卡列车和9卡车并行的方式营运，设计最高班次和设计可载客量并不适用。

注2: 东铁线新信号系统下的设计最高班次和可载客量。

注3: 首两栏分别指东铁线过海段通车前一星期及通车后一星期的每星期平均数。最后一栏指罗湖站在2023年2月6日恢复通关后一星期的每星期平均数。

注4: 东铁线在过海段通车前一星期只以9卡车行驶。

- 完 -