

索引

審核二零二三至二四年度開支預算 管制人員對立法會議員初步問題的答覆

局長：運輸及物流局局長

第 15 節會議

綜合檔案名稱：TLB-1-c1.docx

答覆編號	問題編號	議員姓名	總目	綱領
TLB001	0480	陳克勤	28	(1) 飛行標準
TLB002	2836	梁熙	28	(2) 機場安全標準
TLB003	2730	梁文廣	28	(3) 航空交通管理
TLB004	1236	田北辰	28	(5) 航班事務及安全管理
TLB005	1603	嚴剛	28	(1) 飛行標準
TLB006	1604	嚴剛	28	(2) 機場安全標準 (3) 航空交通管理 (4) 航空交通工程服務
TLB007	3088	何俊賢	33	(2) 港口及海事設施
TLB008	1382	陳紹雄	42	(2) 機械裝置安全
TLB009	2148	林振昇	42	(2) 機械裝置安全
TLB010	0268	林筱魯	42	(2) 機械裝置安全
TLB011	2888	陳振英	60	(3) 鐵路發展
TLB012	2046	陳克勤	60	(3) 鐵路發展
TLB013	2108	朱國強	60	(2) 區域及維修工程
TLB014	0984	郭偉強	60	(1) 基本工程
TLB015	1166	林健鋒	60	(3) 鐵路發展
TLB016	0611	劉業強	60	(3) 鐵路發展
TLB017	2247	李梓敬	60	(1) 基本工程
TLB018	1491	鄧家彪	60	(4) 技術服務
TLB019	1492	鄧家彪	60	(1) 基本工程
TLB020	2626	鄧家彪	60	(3) 鐵路發展
TLB021	0220	謝偉銓	60	(2) 區域及維修工程
TLB022	0221	謝偉銓	60	(1) 基本工程
TLB023	0222	謝偉銓	60	(2) 區域及維修工程
TLB024	0096	楊永杰	60	(1) 基本工程
TLB025	0196	何俊賢	100	(3) 本地海事服務
TLB026	0199	何俊賢	100	(3) 本地海事服務
TLB027	1565	何俊賢	100	(1) 基本設施 (3) 本地海事服務 (4) 船舶服務
TLB028	1566	何俊賢	100	(1) 基本設施 (3) 本地海事服務 (4) 船舶服務
TLB029	2817	何俊賢	100	(4) 船舶服務
TLB030	1569	葛珮帆	100	(3) 本地海事服務
TLB031	1608	嚴剛	100	(1) 基本設施
TLB032	0207	陳恒鑾	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB033	0208	陳恒鑾	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB034	0213	陳恒鑾	158	(2) 陸路及水上交通

答覆編號	問題編號	議員姓名	總目	綱領
TLB035	0352	陳恒鑾	158	(2) 陸路及水上交通
TLB036	0487	陳恒鑾	158	(2) 陸路及水上交通
TLB037	0489	陳恒鑾	158	(2) 陸路及水上交通
TLB038	0490	陳恒鑾	158	(2) 陸路及水上交通
TLB039	0491	陳恒鑾	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB040	0380	陳沛良	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB041	1374	陳紹雄	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB042	1378	陳紹雄	158	(2) 陸路及水上交通
TLB043	1381	陳紹雄	158	(2) 陸路及水上交通
TLB044	1383	陳紹雄	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB045	2953	陳永光	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB046	2126	陳月明	158	(2) 陸路及水上交通
TLB047	2127	陳月明	158	(2) 陸路及水上交通
TLB048	2205	周小松	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB049	2733	陳仲尼	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB050	0816	張宇人	158	(2) 陸路及水上交通
TLB051	3098	周浩鼎	158	(3) 海空交通及物流發展
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	葉劉淑儀	158	(2) 陸路及水上交通
TLB055	0847	葉劉淑儀	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB056	1694	簡慧敏	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB057	2360	林琳	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB058	2901	林新強	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB059	0603	劉業強	158	(2) 陸路及水上交通
TLB060	0609	劉業強	158	(2) 陸路及水上交通
TLB061	0610	劉業強	158	(2) 陸路及水上交通
TLB062	0523	劉國勳	158	(2) 陸路及水上交通
TLB063	0524	劉國勳	158	(2) 陸路及水上交通
TLB064	2715	李浩然	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB065	2307	李梓敬	158	(2) 陸路及水上交通
TLB066	0566	梁文廣	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB067	1936	梁毓偉	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB068	2854	梁毓偉	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB069	0801	盧偉國	158	(2) 陸路及水上交通
TLB070	0802	盧偉國	158	(2) 陸路及水上交通
TLB071	0803	盧偉國	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB072	1048	陸頌雄	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB073	1052	陸頌雄	158	(2) 陸路及水上交通
TLB074	1064	陸頌雄	158	(2) 陸路及水上交通
TLB075	2590	陸頌雄	158	(2) 陸路及水上交通
TLB076	1091	吳秋北	158	(2) 陸路及水上交通
TLB077	2821	吳永嘉	158	(2) 陸路及水上交通
TLB078	0761	顏汶羽	158	(2) 陸路及水上交通
TLB079	0672	邵家輝	158	(2) 陸路及水上交通
TLB080	1602	蘇長榮	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB081	2677	陳祖恒	158	(3) 海空交通及物流發展
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

答覆編號	問題編號	議員姓名	總目	綱領
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	謝偉俊	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB087	0951	謝偉俊	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB088	0097	楊永杰	158	(2) 陸路及水上交通
TLB089	0098	楊永杰	158	(2) 陸路及水上交通
TLB090	0099	楊永杰	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) 海空交通及物流發展
TLB095	2921	易志明	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB096	2922	易志明	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB097	2923	易志明	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB098	1606	嚴剛	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB099	1113	姚柏良	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB100	1115	姚柏良	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB101	2675	姚柏良	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB102	2676	姚柏良	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB103	0428	容海恩	158	(3) 海空交通及物流發展
TLB104	2885	陳振英	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB105	0474	陳克勤	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB106	2045	陳克勤	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB107	0204	陳恒鑛	186	(6) 公共交通費用補貼計劃
TLB108	0205	陳恒鑛	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB109	0206	陳恒鑛	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB110	0209	陳恒鑛	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB111	0210	陳恒鑛	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB112	0211	陳恒鑛	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB113	0212	陳恒鑛	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB114	0347	陳恒鑛	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB115	0351	陳恒鑛	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB116	0353	陳恒鑛	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB117	0488	陳恒鑛	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB118	0155	陳學鋒	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB119	0156	陳學鋒	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB120	0161	陳學鋒	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB121	0162	陳學鋒	186	(6) 公共交通費用補貼計劃
TLB122	1400	陳學鋒	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB123	1423	陳學鋒	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB124	1887	陳沛良	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB125	1379	陳紹雄	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB126	2203	周小松	186	(4) 運輸服務管理
TLB127	2204	周小松	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB128	2208	周小松	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB129	2209	周小松	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB130	1179	邱達根	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB131	2097	朱國強	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB132	2998	何敬康	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照

答覆編號	問題編號	議員姓名	總目	綱領
TLB133	3001	何敬康	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB134	3002	何敬康	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB135	3014	何敬康	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB136	3015	何敬康	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB137	3016	何敬康	186	(6) 公共交通費用補貼計劃
TLB138	2587	何君堯	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB139	0846	葉劉淑儀	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB140	0271	林筱魯	186	(4) 運輸服務管理
TLB141	0272	林筱魯	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB142	0273	林筱魯	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB143	2560	林素蔚	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB144	0903	李梓敬	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB145	2240	李梓敬	186	(6) 公共交通費用補貼計劃
TLB146	2241	李梓敬	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB147	2242	李梓敬	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB148	2243	李梓敬	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB149	2244	李梓敬	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB150	2245	李梓敬	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB151	0577	梁文廣	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB152	2679	李世榮	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB153	0059	盧偉國	186	(4) 運輸服務管理
TLB154	1646	龍漢標	186	(4) 運輸服務管理
TLB155	1658	龍漢標	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB156	0896	陸頌雄	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB157	1053	陸頌雄	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB158	1062	陸頌雄	186	(6) 公共交通費用補貼計劃
TLB159	1063	陸頌雄	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB160	1066	陸頌雄	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB161	2658	陸頌雄	186	(4) 運輸服務管理
TLB162	0894	馬逢國	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB163	0962	馬逢國	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB164	1068	吳秋北	186	(6) 公共交通費用補貼計劃
TLB165	1087	吳秋北	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB166	3090	吳永嘉	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB167	0668	邵家輝	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB168	1237	田北辰	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB169	1238	田北辰	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB170	1243	田北辰	186	(1) 規劃及發展事宜 (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB171	1246	田北辰	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB172	1248	田北辰	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB173	1249	田北辰	186	(4) 運輸服務管理
TLB174	2652	田北辰	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB175	0217	謝偉銓	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB176	1270	黃國	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB177	1271	黃國	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB178	0092	楊永杰	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB179	0093	楊永杰	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB180	0094	楊永杰	186	(3) 區域交通及運輸服務

答覆編號	問題編號	議員姓名	總目	綱領
TLB181	0095	楊永杰	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB182	2912	易志明	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB183	2913	易志明	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB184	2916	易志明	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB185	2917	易志明	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB186	2918	易志明	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB187	2919	易志明	186	(6) 公共交通費用補貼計劃
TLB188	1114	姚柏良	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB189	0921	張欣宇	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB190	2176	張欣宇	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB191	2357	張欣宇	186	(1) 規劃及發展事宜

管制人員的答覆

(問題編號：0480)

總目： (28) 民航處

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 飛行標準

管制人員： 民航處處長(廖志勇)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

本港一直依靠外籍飛機師，受到疫情影響，外籍飛機師及技術人員大量流失，民航處會否推展本港航空業本地化；就此，可否告知本委員會：

1. 推動相關計劃的詳情？計劃所需準備工作、資源及人手；
2. 有沒有計劃投入資源支援及協助持牌香港機師及航空從業員，回流本港工作。

提問人：陳克勤議員(立法會內部參考編號：33)

答覆：

在過去數年，2019冠狀病毒病疫情令客運服務需求下降，以致營運有關航班所需的機師人數亦相應減少。隨着疫情緩和及航空業逐漸復蘇，本地航空公司自2022年年中至年底已加緊為支持恢復客運服務作好準備，培訓現有機師和招聘新機師。鑑於業界對機師需求殷切，有本地航空公司自2022年4月起恢復見習機師培訓計劃。民航處致力鼓勵和支持本地航空公司實施機師和航空人員本地化的措施，以及加強與本地教育機構合作培訓機師。根據本地航空公司提供的資料，預計在2025年年底或之前將有超過800名本地見習機師完成培訓。

民航處一直積極回應業界的需要，與本地航空公司和飛行訓練機構緊密合作，尤其是在考慮和審批本地航空公司的機師培訓計劃和海外專業執照轉換為香港執照方面，適時為業界給予便利。民航處亦通過持續檢討程序等措施，優化了有關航空人員培訓的要求和審批程序，使本地航空公司可適時和有效地為重投服務的機師和技術人員制訂和推行培訓及恢復其專業資格的安排。

為促進和支持香港航空業的發展，以及維持香港作為國際航空樞紐的地位，民航處會繼續鼓勵本港青年投身本地航空業。

上述工作由民航處現有人員執行，屬綱領(1)下的常規職務。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2836)

總目： (28) 民航處
分目： (-) 沒有指定
綱領： (2) 機場安全標準
管制人員： 民航處處長(廖志勇)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

根據國際民用航空組織(ICAO)指引，機場跑道路面抗滑值，以時速65公里時檢測，平均抗滑值無論任何天氣情況下，均不能低於0.53，避免跑道摩阻狀況未能達致標準而出現滑溜現象，危及航班升降安全。

過去香港國際機場曾發生飛機在暴雨情況下滑出跑道的事務，有傳媒亦曾揭發跑道疑因升降量繁忙而影響跑道保養表現。政府可否告知本會：

1. 過去五年，香港國際機場用於維持跑道路面抗滑能力的開支分別是多少？
2. 過去五年，香港國際機場各條跑道的路面抗滑值，每年分別曾出現多少次低於國際民用航空組織(ICAO)指引的最低標準？
3. 過去五年，民航處每年分別接獲多少宗跑道摩阻狀況未能達致標準的報告或飛行員報告指跑道濕滑的報告？
4. 由於現時是靠機場管理局自行定期利用儀器量度跑道摩阻力，並清理跑道上的飛機胎屑。民航處會有何等有效的情況監察以上的狀況？
5. 機場第三跑道投入運作後，跑道的保養的狀態會否能得到改善？

提問人：梁熙議員(立法會內部參考編號：48)

答覆：

香港機場管理局(機管局)須取得民航處發出的機場牌照，方可以獨立法定機構身分營運香港國際機場(香港機場)。民航處負責執行對機管局的安全監督，以確保該局的表現符合機場牌照的規定(包括由機管局訂立的跑道維修保養計劃)。機管局的跑道維修保養工作包括但不限於測量跑道表面的摩擦力和清理跑道上的飛機輪胎膠屑。

1.

跑道維修保養計劃由機管局負責執行，民航處沒有相關工作的開支分項數字。

2.及3.

在過去五個財政年度(即由2018-19至2022-23年度)，香港機場測量所得的跑道表面摩擦值完全符合國際民用航空組織就相關測量設備和測試速度所訂定的最低摩擦值。至於民航處在過去五個財政年度接獲飛行員報告香港機場跑道濕滑的數目，在2018-19年度有兩宗，而其後四個財政年度則沒有接獲此類報告。在接獲上述兩宗飛行員報告時，香港機場正下大雨。根據既定程序，機管局在接獲報告後隨即檢查跑道表面的狀況及／或測量跑道表面的摩擦力，並無發現異常情況。

4.及5.

民航處一直透過執行審核與檢查計劃，實施行之有效的制度，以監察機管局在機場營運和航空安全方面的表現，並確保該局符合跑道維修保養計劃。該監察制度已擴展至涵蓋香港機場第三跑道。機管局與民航處會繼續通過跑道維修保養計劃和監察制度，使跑道維持安全和高效運作，以應付香港機場預期的航空交通增長。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2730)

總目： (28) 民航處
分目： (-) 沒有指定
綱領： (3) 航空交通管理
管制人員： 民航處處長(廖志勇)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

香港特區取消了大部分防疫限制，航班需求回升，將會有更多航班來往香港，政府可否告知本會：

1. 2023-24年度「改善航空交通管理的效率以進一步提高香港國際機場跑道的升降容量」的具體方案及涉及的開支；
2. 由於受疫情影響，過去三年航班數量減少，未來預計會逐步回升，按現時的預算及編制是否足以應付需求？民航處有否為此制定具體調配方案？

提問人：梁文廣議員(立法會內部參考編號：37)

答覆：

1. 隨着優化尾流紊流間隔安排於2020年實施，以及進場間距管理系統展開運作測試，航空交通管制人員可利用增強工具配合優化尾流紊流間隔計劃，為香港國際機場(香港機場)編配更高效精準的飛機最後進場階段序列，並同時維持高水平的安全標準。優化尾流紊流間隔安排縮減了飛機的最後進場間距，使香港機場跑道在繁忙時段的最高升降容量稍為增加，由以往每小時68架次增加至現時的每小時69架次，而其他時段的升降容量亦會在未來數年逐步增加。由於優化尾流紊流間隔安排及進場間距管理系統已經實施，在2023-24財政年度將不會涉及任何額外開支。在三跑道系統投入運作時，香港機場的容量可進一步提升，以滿足長遠不斷增加的航空交通需求。

2. 根據香港機場管理局的預測，香港機場的航空交通流量可望於2024-25年度回復至疫情前的水平。目前的臨時雙跑道系統運作模式足以應付該水平的交通需求。為將在2024年投入運作的三跑道系統作好準備，民航處會加大力度招聘並培訓航空交通管制人員，以確保有足夠人手應付長遠的航空交通需求增長。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1236)

總目： (28) 民航處
分目： (-) 沒有指定
綱領： (5) 航班事務及安全管理
管制人員： 民航處處長(廖志勇)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

民航處的職責，是監察航機的噪音和飛行路線，並推行噪音消減計劃。然而，本會不時收到小欖、大欖及掃管笏一帶居民反映長期受航機噪音影響。就此，請告知本會：

- a) 三跑道系統啟用前後，每小時各跑道的飛機起飛及降落班次數據；
- b) 過去及未來推行監察航機的噪音和飛行路線措施的詳情、開支及成效為何；
- c) 過去5年，每月各飛機噪音監察站在晚上11時至翌日早上7時時段，錄得飛機噪音水平達70至74分貝、75至79分貝，以及80分貝或以上的數據；
- d) 過去5年，每年來自青山公路及屯門公路，包括但不限於小欖、大欖及掃管笏一帶居民的投訴數量，及佔全港整體投訴個案數量的比率為何？
- e) 承上題，經證實確實出現噪音的個案數量、時間及處理手法為何？
- f) 會否定期檢討飛行航線對居民的影響？如會，進展為何，如否，原因為何？
- g) 會否更改飛行航線，以避免居民受噪音影響？如會，進展為何，如否，原因為何。

提問人：田北辰議員(立法會內部參考編號：17)

答覆：

香港國際機場(香港機場)的三跑道系統項目對保持香港作為國際航空樞紐的競爭力和應付日益增加的航空交通需求至關重要。民航處及香港機場管理局(機管局)非常重視三跑道系統項目所引起的環境問題，包括潛在的飛機噪音問題，可能對相關持份者造成的影響。因此，經過充分考慮和平衡

多項相關因素後，民航處及機管局已實施多項緩解措施，以減輕飛機噪音問題。

(a)至(e)

作為香港機場三跑道系統項目的一部份，第三跑道於2022年7月8日起開始熟習運作，並於2022年11月25日正式啓用，而中跑道已暫時關閉作重新配置，以配合三跑道系統發展，整個三跑道系統項目計劃於2024年完成。期間，香港機場將以臨時雙跑道系統運作(即第三跑道和南跑道)，與過去的雙跑道運作相似。目前，臨時雙跑道系統的最高容量(即每小時飛機起飛和降落的總數)為每小時69架次。在三跑道系統運作下，香港機場跑道的容量目標最終為大約每小時102架次。

機管局在相關項目設計階段進行了法定的環境影響評估(環評)研究，涵蓋多方面範疇，包括飛機噪音和空氣質素等。為了解持份者的意見和促進社區積極參與，機管局在環評研究階段舉辦了多個持份者參與活動，例如區議會會議，以及在香港機場鄰近地區包括屯門(小欖／大欖涌／掃管笏)成立社區聯絡小組。機管局在舉辦相關活動期間，已向屯門區議會和社區聯絡小組就三跑道系統項目和初步的飛行航道設計作出解說及收集意見。相關詳情可參閱機管局三跑道系統網站(<https://env.threerunwaysystem.com/tc/clg.html>)內的三跑道系統環評報告。

此外，民航處使用電腦化飛機噪音及航迹監察系統(監察系統)，監察飛機運作所產生的噪音。監察系統由多個戶外噪音監察站(監察站)和一台電腦組成。該等監察站設於進出香港機場的航線沿途或附近地區，而該台電腦則把噪音數據與民航處雷達系統所記錄的飛機航迹聯繫起來。因應第三跑道自2022年7月8日起已開始進行熟習運作，並於2022年11月25日正式啓用，民航處已擴大監察系統的覆蓋範圍，在第三跑道航道附近地區增設監察站。具體而言，分別位於屯門和小欖的兩個新監察站已於2022年7月投入運作。民航處會繼續擴大監察系統的覆蓋範圍，以監察飛機噪音概況。民航處每三個月把監察站所收集到的噪音數據，經整理後在民航處網站發布，以供公眾參考。在2018至2022年，各監察站於晚上11時至翌日上午7時所收集到的飛機噪音數據載於附件 I。

在2023-24年度，用於維修保養監察系統和採購／安裝額外監察站的預算開支分別為245萬元和600萬元。上述噪音緩解措施由民航處現有人員負責監察和推行，屬於綱領(5)下的常規職務。

在處理投訴方面，民航處會按既定程序，適時調查和跟進每宗投訴，以及告知投訴人有關調查結果的詳情。民航處在2018至2022年期間所處理的飛機噪音投訴數字載於附件 II。

(f)及(g)

香港機場飛行航道的設計，包括臨時雙跑道系統，均經過周詳而全面的考慮。根據國際標準及建議措施，飛行航道的設計要考慮多項安全和運作因素，包括但不限於跑道方向、地勢環境、超越障礙物時所要求的高度距離、

導航設備位置、飛行運作條件、環境考慮因素、與鄰近機場的空域協調等。至於三跑道系統飛行航道的設計在考慮上述因素後作出平衡，當中亦顧及飛機噪音這重要環境因素，以及其對不同持份者的潛在影響。然而，飛行航道須符合嚴格的國際民航安全準則，在香港特有的地少山多及人口稠密環境，要設計出一套不影響飛行安全，而又完全避免飛越民居的航道，在技術上並不可行。

民航處與機管局一直按照國際民用航空組織的建議，引進及實施了一系列的飛機噪音消減措施，以減低噪音對包括屯門(小欖／大欖涌／掃管笏)等社區可能構成的噪音影響。該等措施如下：

- (1) 禁止所有未能符合《國際民用航空公約》附件16第一卷第二部分第三章所載噪音標準(第三章噪音標準)的飛機在香港升降；
- (2) 進一步收緊上述措施，要求航空公司不可編排僅能剛好符合第三章噪音標準的飛機在香港升降；
- (3) 禁止航空公司編排未能符合更嚴格噪音標準，即《國際民用航空公約》附件16第一卷第二部分第四章噪音標準(或同等標準)的飛機，於晚上10時至翌日上午7時在香港升降；
- (4) 為進一步限制噪音水平較高的飛機在上述夜間時段(即晚上10時至翌日上午7時)的運作，「飛機音量管制配額計劃」已實施，以進一步增強上述措施及減低噪音對社區的影響；以及
- (5) 在風向合適及飛行安全的情況下，安排午夜12時至上午7時抵港的飛機從西南方經海面降落機場。這措施旨在減少航班在晚間飛越人口稠密的地區，包括屯門(小欖／大欖涌／掃管笏)。

隨着航空科技的進步，新的飛機引擎會較以前的寧靜，而機體設計的改善亦有助減低噪音。為減低飛機噪音對航道附近地區的影響，多間航空公司已作出配合，正逐步使用更寧靜的飛機，新型號飛機佔機隊的比例日漸增加，長遠有助減少飛機噪音。除了採取上述飛機噪音緩解措施外，民航處會繼續密切監察航空公司更新其機隊的進度。

飛機噪音監察站於2018至2022年錄得的飛機噪音數據
(由晚上11時至翌日早上7時)

飛機噪音監察站	2018年												
	噪音水平 (分貝)	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
大圍	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
筲箕灣	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
青龍頭	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

飛機噪音監察站	2018年												
	噪音水平 (分貝)	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
沙螺灣	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
東涌	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
馬灣	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
大欖涌	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
荃灣	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

飛機噪音監察站	2018年												
	噪音水平 (分貝)	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

飛機噪音監察站	2019年												
	噪音水平 (分貝)	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
大圍	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
筲箕灣	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
青龍頭	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
沙螺灣	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
東涌	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

飛機噪音監察站	2019年												
	噪音水平 (分貝)	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
馬灣	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
大欖涌	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
荃灣	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

飛機噪音監察站	2020年												
	噪音水平 (分貝)	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
大圍	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
筲箕灣	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
青龍頭	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
沙螺灣	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
東涌	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

飛機噪音監察站	2020年												
	噪音水平 (分貝)	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
馬灣	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
大欖涌	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
荃灣	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

飛機噪音監察站	2021年												
	噪音水平 (分貝)	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
大圍	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
筲箕灣	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
青龍頭	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
沙螺灣	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

飛機噪音監察站	2021年												
	噪音水平 (分貝)	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
東涌	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
馬灣	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
大欖涌	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
荃灣	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

飛機噪音監察站	2021年												
	噪音水平 (分貝)	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

飛機噪音監察站	2022年												
	噪音水平 (分貝)	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
大圍	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
筲箕灣	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
青龍頭	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
沙螺灣	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
東涌	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

飛機噪音監察站	2022年												
	噪音水平 (分貝)	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
馬灣	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
大欖涌	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
荃灣	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

飛機噪音監察站	2022年												
	噪音水平 (分貝)	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
屯門 [^]	70 - 74	-	-	-	-	-	-	-	0	0	0	0	1
	75 - 79	-	-	-	-	-	-	-	0	0	0	0	0
	≥80	-	-	-	-	-	-	-	0	0	0	0	0
小欖 [^]	70 - 74	-	-	-	-	-	-	-	7	1	0	1	17
	75 - 79	-	-	-	-	-	-	-	2	0	0	0	0
	≥80	-	-	-	-	-	-	-	0	0	0	0	0

[^] 在屯門及小欖設置的流動監察站由2022年7月起開始運作。

民航處處理的投訴個案數目

年份	總數 (按每千航班升降量計算)
2018	0.8
2019	0.9
2020	1.7
2021	2.2
2022	3.6 [^]

[^] 2022 年的數目有所增加是由於航班升降量減少和投訴個案數目(包括屯門區)在第三跑道於2022年7月8日展開熟習運作後增加所致。民航處會繼續密切監察噪音情況，並實施噪音緩解措施，盡量減少飛機噪音的影響。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1603)

總目： (28) 民航處
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 飛行標準
管制人員： 民航處處長(廖志勇)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

綱領顯示，飛行標準方面，2023-24預算較上年度的修訂預算增加8.5%、原來預算減少4.1%。由於疫情到目前已經明顯好轉，各航空營運者正在為今年度航空業強勁復甦做準備，因而將增加政府在飛行標準方面的工作，例如航空公司重新展開飛行員招聘工作，預計政府批閱本地及海外進行的飛行員考試試卷的數目增加數倍；政府處理飛行員和飛機維修執照數目以及檢查航機運作和機倉安全次數，亦將明顯增加。

就此，可否告知：政府應如何提高效率，使得有限度的開支能高質量滿足相應業務增加的需求？

提問人：嚴剛議員(立法會內部參考編號：1)

答覆：

按照國際民用航空組織的安全管理原則和業界的最佳做法，民航處採用風險為本模式，已實施全面的安全監督及監察計劃，以密切監察本地航空公司的運作和安全表現。為支持受2019冠狀病毒病疫情影響的航空交通持續恢復，民航處已加強對本地航空公司的安全監督及監察工作，包括但不限於加強檢查和審核航機運作、客艙安全、飛機維修、人員訓練和考核安排等，以確保本地航空公司維持高水平的安全和運作標準。

鑑於業界對飛行員需求殷切，有本地航空公司自2022年4月起恢復見習飛行員培訓計劃。民航處致力鼓勵和支持本地航空公司實施飛行員和航空人員本地化的措施，以及加強與本地教育機構合作培訓飛行員。根據本地航空公司提供的資料，預計在2025年年底或之前將有超過800名本地見習飛行員完成培訓。

民航處一直積極回應業界的需要，與本地航空公司和飛行訓練機構緊密合作，尤其是在考慮和審批本地航空公司的飛行員培訓計劃和把海外專業執照轉換為香港執照方面，適時為業界給予便利。民航處亦通過持續檢討程序等措施，優化了有關航空人員培訓的要求和審批程序，使本地航空公司可適時和有效地為重投服務的飛行員和技術人員制訂和推行培訓及恢復其專業資格的安排。因應相關培訓課程的增加，籌備和舉辦的考試數目將會增加。在各項工作中，預計在本地進行的飛行員考試試卷的數目將由2022年的1 073份增加至2023年的4 900份。

在2023-24年度飛行標準綱領下的預算開支，已計及民航處因應航空業復蘇而預期增加的工作量。民航處會繼續致力密切監察本地航空公司的運作和安全表現，並為航空人員的培訓工作給予便利，以支持受2019冠狀病毒病疫情影響的航空交通恢復正常。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1604)

總目： (28) 民航處

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 機場安全標準、(3) 航空交通管理、(4) 航空交通工程服務

管制人員： 民航處處長(廖志勇)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

綱領顯示，本年度機場安全標準預算開支僅較上年度原來預算增加1.3%，航空交通管理預算開支僅較上年度原來預算增加1.5%，航空交通工程服務預算開支較上年度原來預算增加3.7%。政府需要注意，後疫情期空運量明顯恢復，以及香港國際機場第三跑道去年底啟用後航空處理能力不斷增加。就此，可否告知：政府應如何提高效率，確保有限度的開支增幅能在相應業務增加的情況下維持高質量服務水準？

提問人： 嚴剛議員(立法會內部參考編號：2)

答覆：

民航處充分利用財政預算的撥款實施了多項促進效率措施，以提供優質服務。

為了維持空中航行服務的優質水平，以應付疫後航空業復蘇所帶來日益增長的交通需求，以及在香港國際機場(香港機場)實施的三跑道系統，民航處已根據國際民用航空組織(國際民航組織)的全球空中航行計劃，採用新的空中航行服務設備，利用先進技術進一步提升安全及運作效率。民航處更善用在疫情期間低交通流量的環境，引進更高效率的運作程序，並以具成本效益的方式就各項先進技術進行運作測試。優化尾流紊流間隔安排和數碼指揮塔設施便是民航處實施新措施的例子。優化尾流紊流間隔安排以安全高效的方式縮減飛機在最後進場階段的間距，從而提高香港機場每小時可處理航班的容量；而數碼指揮塔設施則利用先進影像處理和數碼指揮塔技術，為航空交通管制人員提供香港機場飛行區和跑道的超高解像實時全景影像，並以數碼影像顯示航機及車輛資訊。隨着實施優化尾流紊流間隔安排以縮減飛機最後進場的間距後，香港機場跑道的最高升降容量已由以往每小時68架次增加至現時的69架次。至於數碼指揮塔設施，民航處利用

2020 年年初香港機場交通流量低的時段，就先進數碼指揮塔技術進行運作測試。民航處在有關技術測試成功後積極實施數碼指揮塔設施。有關設施已正式推出並投入服務，為香港機場第三跑道分別於2022年7月展開熟習運作及於11月正式啟用提供支援。使用數碼指揮塔設施進一步提高了香港機場管理航機和車輛活動的安全及運作效率，特別是在夜間及能見度低的情況。

民航處亦負責監管機場安全及航空保安的工作。香港機場管理局(機管局)為推行香港機場三跑道系統，按民航處作為監管機構提出的建議，成立了多個專責小組，以加強協調該局轄下負責擴建香港機場成為三跑道系統各個工務部門。機管局因而能以機場安全管理角度強化工地監督，使民航處可更有效地調配監管人手／資源至其他與機場安全相關的範疇(例如在三跑道系統相關建築工程進行期間，同時監察香港機場實施臨時雙跑道系統的安全事宜)。

在航空保安方面，香港機場自2021年7月起成功落實國際民航組織的空運貨物保安政策指引，實施出口空運貨物的百分百安檢的安排，進一步提升香港作為全球其中一個保安水平最高的空運貨物樞紐的地位。隨着全球航空業在疫情過後逐步復蘇，預計空運貨物出口量會強勁增長。本港空運物流業界能藉上述安排加強空運貨物保安，有助民航處有效調配監管人手／資源至其他與航空保安相關的範疇(例如評估與推行三跑道系統相關的加強航空保安措施)。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3088)

總目： (33) 土木工程拓展署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (2) 港口及海事設施
管制人員： 土木工程拓展署署長 (方學誠)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就碼頭事宜，請告知：

- (a) 全港各個可供各類漁船使用的碼頭數目及位置(請列出所在地區)分別為何？
(b) 過去3年(2020-21至2022-23年度)，有何上述碼頭曾經進行維修？維修時間分別為何？
(c) 過去3年(2020-21至2022-23年度)，及預計2023-24年，就上述事宜的人手編配及開支分別為何？

提問人：何俊賢議員(立法會內部參考編號：54)

答覆：

(a)及(b)

全港有逾190個公眾碼頭和登岸設施可供漁船使用。土木工程拓展署(土拓署)定期巡查上述公眾碼頭和登岸設施，並按需要進行維修保養工作。有關公眾碼頭和登岸設施的位置及過去3年的維修保養記錄，已載於附件。此外，漁船亦可使用由魚類統營處管理及維修保養的香港仔魚類批發市場和長沙灣魚類批發市場的碼頭。

(c)

過去3年(2020-21至2022-23年度)，土拓署在維修保養公眾碼頭和登岸設施方面的總開支約為4,500萬元。2023-24年度的預算開支則為1,600萬元。在人手方面，署內有約3名專業人員和15名技術人員負責處理有關設施的維修保養工作。至於維修保養上述2個魚類批發市場碼頭所涉的人手和開支，則由魚類統營處提供及支付。

土木工程拓展署管理的公眾碼頭和登岸設施

(a) 公眾碼頭

	公眾碼頭名稱	地區	維修工程 (如工程已進行， 以✓示意)		
			2020-21 年度	2021-22 年度	2022-23 年度
1	中環九號碼頭	中西區	✓	✓	✓
2	中環十號碼頭	中西區	✓	✓	✓
3	糖水道碼頭	東區	✓	✓	✓
4	長洲公眾碼頭	離島	✓	✓	✓
5	芝麻灣碼頭	離島	✓	✓	✓
6	蘆荻灣碼頭	離島	✓	✓	✓
7	鹿洲村碼頭	離島	✓	✓	✓
8	北角碼頭	離島	不適用 (ii)	不適用 (ii)	✓
9	坪洲公眾碼頭	離島	✓	✓	✓
10	蒲台公眾碼頭	離島	✓	✓	✓
11	西灣碼頭	離島	✓	✓	✓
12	沙螺灣碼頭	離島	✓	✓	✓
13	索罟灣二號碼頭	離島	✓	✓	✓
14	索罟灣公眾碼頭	離島	✓	✓	✓
15	大利島碼頭	離島	✓	✓	✓
16	大澳公眾碼頭	離島	✓	✓	✓
17	大水坑碼頭	離島	✓	✓	✓
18	東涌發展碼頭 (公眾)	離島	✓	✓	✓
19	東涌公眾碼頭	離島	✓	✓	✓
20	榕樹灣發展碼頭	離島	✓	✓	✓
21	榕樹灣公眾碼頭	離島	✓	✓	✓
22	青衣公眾碼頭	葵青	✓	✓	✓
23	觀塘公眾碼頭	觀塘	✓	✓	✓
24	鴨洲公眾碼頭	北區	✓	✓	✓
25	吉澳洲碼頭	北區	✓	✓	✓
26	沙頭角公眾碼頭	北區	✓	✓	✓
27	廈門灣公眾碼頭	西貢	—	✓	✓
28	大廟灣公眾碼頭	西貢	✓	✓	✓
29	北丫碼頭	西貢	✓	✓	—
30	白沙灣第二碼頭	西貢	✓	✓	✓
31	布袋澳二號碼頭	西貢	✓	—	—
32	西貢新公眾碼頭	西貢	✓	✓	✓

	公眾碼頭名稱	地區	維修工程 (如工程已進行， 以✓示意)		
			2020-21 年度	2021-22 年度	2022-23 年度
33	西貢公眾碼頭	西貢	✓	✓	✓
34	沙橋公眾碼頭	西貢	-	-	-
35	橋咀碼頭	西貢	-	✓	-
36	大頭洲碼頭	西貢	✓	-	-
37	調景嶺碼頭	西貢	✓	-	-
38	早禾坑碼頭	西貢	✓	✓	✓
39	東龍洲北碼頭	西貢	✓	✓	✓
40	東龍洲公眾碼頭	西貢	✓	✓	✓
41	鹽田仔碼頭	西貢	✓	✓	✓
42	馬料水渡輪碼頭	沙田	✓	✓	✓
43	烏溪沙碼頭	沙田	✓	✓	✓
44	赤柱卜公碼頭	南區	✓	✓	✓
45	聖士提反灣(南)碼頭	南區	✓	✓	✓
46	大潭灣碼頭	南區	✓	✓	✓
47	赤徑碼頭	大埔	-	✓	✓
48	企嶺下海碼頭	大埔	-	✓	✓
49	高流灣公眾碼頭	大埔	✓	✓	✓
50	荔枝莊碼頭	大埔	✓	-	-
51	三門仔村碼頭	大埔	✓	-	-
52	深涌碼頭	大埔	-	-	✓
53	大美督一號碼頭	大埔	✓	✓	-
54	大美督二號碼頭	大埔	-	✓	-
55	大埔鐵路碼頭	大埔	✓	✓	✓
56	塔門碼頭	大埔	✓	✓	✓
57	東平洲公眾碼頭	大埔	✓	✓	✓
58	黃石公眾碼頭	大埔	✓	✓	✓
59	深井釣魚灣碼頭	荃灣	✓	✓	✓
60	深井公眾碼頭	荃灣	✓	✓	✓
61	大排咀碼頭	荃灣	✓	✓	✓
62	荃灣渡輪碼頭(西鐵)	荃灣	✓	✓	✓
63	荃灣公眾登岸台階(西鐵)	荃灣	✓	✓	✓
64	油柑頭碼頭	荃灣	✓	✓	✓
65	嘉道理碼頭	屯門	✓	✓	✓
66	九龍公眾碼頭	油尖旺	✓	✓	✓

(b) 公眾登岸設施

	公眾登岸設施名稱	地區	維修工程 (如工程已進行， 以✓示意)		
			2020-21 年度	2021-22 年度	2022-23 年度
67	中環十號梯台	中西區	✓	✓	✓
68	西寧街一號梯台	中西區	—	✓	✓
69	西寧街二號梯台	中西區	—	✓	✓
70	上環一號梯台	中西區	—	✓	✓
71	上環二號梯台	中西區	—	✓	✓
72	西環公眾貨物裝卸區 一號梯台	中西區	—	✓	✓
73	柴灣公眾貨物裝卸區梯台	東區	—	✓	✓
74	鯽魚涌公園一號梯台	東區	—	✓	✓
75	筲箕灣避風塘一號梯台	東區	✓	✓	✓
76	筲箕灣避風塘二號梯台	東區	✓	✓	✓
77	筲箕灣避風塘三號梯台	東區	—	✓	✓
78	筲箕灣避風塘四號梯台	東區	—	✓	✓
79	筲箕灣避風塘五號梯台	東區	—	✓	✓
80	筲箕灣避風塘六號梯台	東區	—	✓	✓
81	筲箕灣避風塘七號梯台	東區	—	✓	✓
82	筲箕灣避風塘十號梯台	東區	—	✓	✓
83	小西灣一號梯台	東區	—	✓	✓
84	小西灣二號梯台	東區	—	✓	✓
85	長洲市政大樓梯台	離島	—	✓	✓
86	梅窩一號梯台	離島	—	✓	✓
87	梅窩二號梯台	離島	—	✓	✓
88	梅窩三號梯台	離島	—	✓	✓
89	北社海傍路梯台	離島	—	✓	✓
90	坪洲一號梯台	離島	—	✓	✓
91	坪洲二號梯台	離島	—	✓	✓
92	坪洲三號梯台	離島	—	✓	✓
93	坪洲四號梯台	離島	—	✓	✓
94	坪洲五號梯台	離島	—	✓	✓
95	坪洲六號梯台	離島	—	✓	✓
96	坪洲七號梯台	離島	—	✓	✓
97	坪洲八號梯台	離島	—	✓	✓
98	坪洲九號梯台	離島	—	✓	✓
99	海傍街梯台	離島	—	✓	✓
100	西灣梯台	離島	✓	✓	✓
101	大鴉洲一號梯台	離島	—	✓	—

	公眾登岸設施名稱	地區	維修工程 (如工程已進行， 以✓示意)		
			2020-21 年度	2021-22 年度	2022-23 年度
102	大鴉洲二號梯台	離島	-	✓	-
103	大鴉洲三號梯台	離島	-	✓	-
104	大興堤路一號梯台	離島	-	✓	✓
105	大興堤路二號梯台	離島	-	✓	-
106	大澳海濱長廊一號梯台	離島	✓	-	-
107	大澳海濱長廊二號梯台	離島	✓	-	-
108	東涌發展區一號梯台	離島	-	✓	✓
109	紅磡八號梯台	九龍城	-	✓	✓
110	啟德一號梯台	九龍城	-	✓	-
111	啟德二號梯台	九龍城	-	✓	-
112	景雲街梯台	九龍城	-	✓	✓
113	貴州街一號梯台	九龍城	-	-	✓
114	貴州街二號梯台	九龍城	-	-	✓
115	大環山梯台	九龍城	-	✓	✓
116	跑道公園碼頭一號梯台	九龍城	-	✓	✓
117	跑道公園碼頭二號梯台	九龍城	-	✓	✓
118	三家村一號梯台	觀塘	-	✓	✓
119	三家村二號梯台	觀塘	-	✓	✓
120	三家村三號梯台	觀塘	-	✓	✓
121	沙頭角一號梯台	北區	-	✓	✓
122	沙頭角二號梯台	北區	-	✓	✓
123	西貢市一號梯台	西貢	-	✓	✓
124	西貢市二號梯台	西貢	-	✓	✓
125	西貢市三號梯台	西貢	-	✓	✓
126	西貢市五號碼頭	西貢	-	✓	✓
127	沙下一號梯台	西貢	-	✓	✓
128	沙下二號梯台	西貢	-	✓	✓
129	沙下三號梯台	西貢	-	✓	✓
130	沙下四號梯台	西貢	-	✓	✓
131	將軍澳南梯台	西貢	✓	✓	✓
132	對面海一號梯台	西貢	-	✓	✓
133	對面海二號梯台	西貢	-	✓	✓
134	馬料水一號梯台	沙田	-	✓	✓
135	馬料水二號梯台	沙田	-	✓	✓
136	馬料水三號梯台	沙田	-	✓	✓
137	沙田七十七區梯台	沙田	-	✓	✓
138	大水坑梯台	沙田	-	✓	-

	公眾登岸設施名稱	地區	維修工程 (如工程已進行， 以✓示意)		
			2020-21 年度	2021-22 年度	2022-23 年度
139	長沙灣三號梯台	深水埗	-	✓	✓
140	香港仔海傍道一號梯台	南區	✓	✓	✓
141	香港仔海傍道二號梯台	南區	-	✓	✓
142	香港仔海傍道三號梯台	南區	✓	✓	✓
143	香港仔海傍道四號梯台	南區	✓	✓	✓
144	香港仔海傍道五號梯台	南區	✓	✓	✓
145	香港仔海傍道六號梯台	南區	-	✓	✓
146	香港仔海傍道七號梯台	南區	✓	✓	✓
147	香港仔魚類批發市場 三號梯台	南區	-	✓	✓
148	鴨脷洲一號梯台	南區	-	✓	✓
149	鴨脷洲二號梯台	南區	✓	✓	✓
150	鴨脷洲三號梯台	南區	✓	✓	✓
151	鴨脷洲四號梯台	南區	-	✓	✓
152	鴨脷洲五號梯台	南區	-	✓	✓
153	利南道梯台	南區	✓	✓	✓
154	布廠灣一號梯台	南區	-	✓	✓
155	石排灣一號梯台	南區	✓	✓	✓
156	石排灣二號梯台	南區	-	✓	✓
157	石排灣三號梯台	南區	✓	✓	✓
158	深灣一號梯台	南區	✓	✓	✓
159	大樹灣臨時登岸設施	南區	不適用 (ii)	不適用 (ii)	-
160	下圍梯台	大埔	-	✓	✓
161	大灘海灣仔梯台	大埔	-	✓	✓
162	白石角梯台	大埔	✓	✓	✓
163	船灣防波堤一號梯台	大埔	-	✓	✓
164	船灣防波堤二號梯台	大埔	-	✓	✓
165	大美督梯台	大埔	-	✓	✓
166	大埔廿七區梯台	大埔	-	✓	✓
167	大埔工業區梯台	大埔	-	✓	✓
168	馬灣珀林路梯台	荃灣	-	✓	✓
169	荃灣二區一號梯台	荃灣	-	✓	✓
170	荃灣二區二號梯台	荃灣	-	✓	✓
171	屯門二十七區防波堤 公眾登岸設施	屯門	不適用 (i)	✓	✓
172	屯門二十七區一號梯台	屯門	-	✓	✓

	公眾登岸設施名稱	地區	維修工程 (如工程已進行， 以✓示意)		
			2020-21 年度	2021-22 年度	2022-23 年度
173	屯門二十七區二號梯台	屯門	-	✓	✓
174	屯門四十區梯台	屯門	-	✓	✓
175	屯門四十四區二號梯台	屯門	-	✓	✓
176	銅鑼灣避風塘七號梯台	灣仔	✓	✓	✓
177	銅鑼灣避風塘八號梯台	灣仔	-	✓	✓
178	東岸公園主題區一號梯台	灣仔	不適用 (i)	-	✓
179	興發街一號梯台	灣仔	不適用 (i)	-	-
180	興發街二號梯台	灣仔	不適用 (ii)	不適用 (ii)	-
181	灣仔會議展覽中心梯台	灣仔	-	✓	✓
182	灣仔繞道一號梯台	灣仔	-	✓	✓
183	灣仔繞道二號梯台	灣仔	-	✓	✓
184	灣仔繞道三號梯台	灣仔	-	✓	✓
185	灣仔繞道四號梯台	灣仔	-	✓	✓
186	灣仔繞道五號梯台	灣仔	-	✓	✓
187	灣仔繞道六號梯台	灣仔	-	✓	✓
188	大角咀梯台	油尖旺	-	✓	✓
189	尖沙咀一號梯台	油尖旺	-	✓	✓
190	尖沙咀二號梯台	油尖旺	-	✓	✓
191	尖沙咀五號梯台	油尖旺	-	✓	✓
192	油麻地避風塘一號梯台	油尖旺	-	✓	✓
193	油麻地避風塘二號梯台	油尖旺	-	✓	✓
194	油麻地避風塘三號梯台	油尖旺	✓	✓	✓
195	油麻地避風塘四號梯台	油尖旺	✓	✓	✓
196	油麻地避風塘五號梯台	油尖旺	✓	✓	✓

備註：

- (i) 土拓署由2021-22年度起負責維修此新建登岸設施。
- (ii) 土拓署由2022-23年度起負責維修此新建碼頭／登岸設施。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1382)

總目： (42) 機電工程署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 機械裝置安全

管制人員： 機電工程署署長 (彭耀雄)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

- (1) 2022-23年度，(註冊)車輛維修技工和(註冊)車輛維修工場的數目、其佔車輛維修技工總人數和車輛維修工場總數的百分比為何？2023-24年度，預期車輛維修技工和車輛維修工場的數目、其佔車輛維修技工總人數和車輛維修工場總數的百分比為何？涉及的人手及開支為何？
- (2) 2022-23年度，當局有何措施推動更多業界自願註冊，有關推動工作涉及的資源及開支為何？
- (3) 2023-24年度，有關推動工作涉及的資源及開支為何？
- (4) 當局有否落實強制車輛維修技工和車輛維修工場註冊制度的計劃時間表？若有，詳情為何？若否，原因為何？

提問人：陳紹雄議員 (立法會內部參考編號：18)

答覆：

- (1) 截至2022年12月，註冊車輛維修技工人數和註冊車輛維修工場數目，以及其佔車輛維修技工總人數和車輛維修工場總數的百分比表列如下：

	註冊車輛維修技工人數 (佔車輛維修技工 總數的百分比)	註冊車輛維修工場數目 (佔車輛維修工場 總數的百分比)
2022-23年度 (截至2022年 12月)	8 284 (80.4%)	2 024 (72.7%)

來年，我們會繼續推廣自願註冊計劃，以鼓勵更多車輛維修技工和車輛維修工場申請註冊。由於有關工作所需的人手及開支已由現有資源承擔及應付，我們未能分開計算所涉及的開支。

(2)及(3) 政府會繼續通過多種途徑鼓勵更多車輛維修業業內人士根據車輛維修技工自願註冊計劃和車輛維修工場自願註冊計劃申請註冊，包括：

- (a) 通過發放政府宣傳短片和出版通訊，推廣自願註冊計劃；
- (b) 通過機電工程署(機電署)的定期巡查，直接向車輛維修工場和車輛維修技工推廣自願註冊計劃；
- (c) 舉辦網上研討會和提供網上持續專業進修平台，以提升註冊車輛維修技工和註冊車輛維修工場的的水平；
- (d) 定期探訪註冊車輛維修工場，並根據自願註冊計劃，向工場擁有人和註冊車輛維修技工提供指導和建議，以改進他們的工作方式和水平；以及
- (e) 在「車輛維修通」網站提供數碼地圖，標示註冊車輛維修工場的位置，加強宣傳註冊車輛維修工場。

機電署車輛維修註冊組負責所有與推行及推廣註冊計劃有關的事宜，包括處理註冊車輛維修技工及註冊車輛維修工場的申請、為註冊車輛維修技工安排持續專業進修培訓、巡查註冊車輛維修工場、與業界／持份者保持聯繫，並就有關計劃進行推廣工作。機電署並沒有備存推廣有關自願註冊計劃所涉及資源及開支的分項數字。

(4) 政府推出車輛維修技工自願註冊計劃及車輛維修工場自願註冊計劃，目的是提升本地車輛維修業的整體水平。政府正與其成立的車輛維修技術諮詢委員會(委員會)(成員包括車輛維修業界、學術和培訓機構、專業團體和車主組織的代表及其他持份者)研究，參考推行該兩項自願註冊計劃的經驗，探討推行車輛維修技工和車輛維修工場強制性註冊制度的可行性，以配合汽車技術的發展(包括電動車的維修需求等)，確保市民獲得安全可靠的服務，並便利市民選擇有關服務，同時為業內人士建構持續專業進修機制及提供進修機會。我們亦一直就此事與持份者保持緊密聯繫。在這方面，我們會在2023年開展顧問研究，借鑑其他司法管轄區的做法，以就電動車維修自願註冊的技術細節和要求向政府和委員會提供建議，並擬在2023-24年度提交方案。同時，政府和委員會會就推出上述強制性註冊制度進行研究，制訂合適的規管框架和時間表。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2148)

總目： (42) 機電工程署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 機械裝置安全

管制人員： 機電工程署署長 (彭耀雄)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

關於本港車輛維修行業情況及和「車輛維修工場自願註冊計劃」，政府可否告知本會：

(一) 過去5年，每年「車輛維修技工自願註冊計劃」的註冊情況(包括註冊技工的數目及其佔全港車輛維修技工數目的百分比)；

(二) 「車輛維修工場自願註冊計劃」至今的註冊情況(包括註冊工場的數目及其佔全港車輛維修工場數目的百分比)；

(三) 現時已註冊車輛維修工場按區議會分區列出的以下資料：

(i) 各維修工場的分布；以及

(ii) 有提供維修電動車和新能源汽車服務的維修工場分布；

(四) 政府有否掌握本港有多少名車輛技工具維修電動車和新能源汽車的專業技能；如有，詳情為何；如否，原因為何？

提問人：林振昇議員(立法會內部參考編號：2)

答覆：

(一) 過去5年，註冊車輛維修技工人數及其佔車輛維修技工總人數的百分比表列如下：

	註冊車輛維修技工人數	佔車輛維修技工總數的百分比
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，註冊車輛維修工場數目為2 024，佔車輛維修工場總數約72.7%。
- (三)(i) 截至2022年12月，註冊車輛維修工場按區議會分區列出的數目分布如下：

分區	註冊車輛維修工場數目
東區	180
灣仔	66
中西區	42
南區	40
深水埗	106
油尖旺	88
九龍城	292
黃大仙	74
觀塘	143
荃灣	88
葵青	82
北區	145
大埔	51
沙田	97
西貢	39
元朗	386
屯門	91
離島(大嶼山)	14
總計	2 024

- (三)(ii)及(四) 政府現時沒有統計在香港為電動車及新能源汽車提供維修服務的車輛維修技工及車輛維修工場數目。就電動車而言，政府正積極諮詢車輛維修技術諮詢委員會，探討將現有的自願註冊計劃擴展至涵蓋電動車維修工作。該委員會由政府、車輛維修業界、學術和培訓機構、專業團體、車主會及其他持份者代表組成。我們期望在2023-24年度就有關註冊要求(包括車輛維修技工申請註冊所需的培訓和技能，以及車輛維修工場申請註冊所需的設施)、詳細安排和實施時間提出具體建議。待有關計劃實施後，政府將可更準確地掌握具備維修電動車專業技能的註冊車輛維修技工數目，以及提供有關服務的註冊車輛維修工場的分布資料。此外，政府亦會繼續與持份者保持緊密合作，以掌握有關車輛(包括電動車及新能源汽車維修服務)的最新發展及相關的車輛維修技工和車輛維修工場統計數字。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0268)

總目： (42) 機電工程署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (2) 機械裝置安全
管制人員： 機電工程署署長(彭耀雄)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就監察香港鐵路有限公司鐵路服務的安全表現，請告知：

1. 過去3年，每年用於監管鐵路服務及執行鐵路安全相關條例的人手、編制為何，請按職級列出；
2. 相關開支為何；
3. 過去3年，鐵路安全事件的平均處理天數為何。

提問人：林筱魯議員（立法會內部參考編號：28）

答覆：

1. 機電工程署鐵路科負責規管及監察鐵路系統的安全運作，包括由香港鐵路有限公司(港鐵公司)營運的鐵路系統、香港國際機場的旅客捷運系統、由香港電車有限公司營運的電車系統，以及由山頂纜車有限公司營運的山頂纜車系統。我們沒有就個別鐵路系統備存有關人手編制和開支的分項數字。鐵路科在過去3年的人手編制載列如下：

職級	2020年	2021年	2022年
助理署長	1	1	1
總工程師	2	4*	4*
高級工程師	15	15	15
工程師	28	28	28
督察	4	4	4

* 2個總工程師職位為編外職位，自2021年7月起開設，為期4年。

2. 鐵路科在過去3年的開支載於下表：

	2020-21年度	2021-22年度	2022-23年度 (截至2023年1月)
開支(百萬元)	76.5	80.6	66.3 [^]

[^] 暫時未有2022-23財政年度的總開支資料。

3. 鐵路科會對涉及安全問題的鐵路事故進行調查，並跟進各項相關事宜，包括審視港鐵公司的調查報告，以確定事故的根本成因和確認相關改善措施，以及監察港鐵公司落實改善措施的進度，防止類似事故再次發生。進行事故調查所需的時間視乎事故性質及複雜程度而定。如事故性質輕微，調查工作可能只需數天便完成；如屬較複雜的事故，則可能需時數月才能完成整個調查程序。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2888)

總目： (60) 路政署
分目： (000) 運作開支
綱領： (3) 鐵路發展
管制人員： 路政署署長(陳派明)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

該綱領 2023/24 年度的撥款較 2022/23 年度的修訂預算增加 7,940 萬元，增加了 33.6%，主要由於填補職位空缺、一般部門開支、新鐵路項目的顧問研究，以及在 2023/24 年度淨增加 23 個職位，令所需撥款增加。請提供以下清單：

1. 就填補職位空缺、一般部門開支、鐵路項目的顧問研究及增加職位的各項開支；
2. 擬增加的職位及開支總額；
3. 擬刪減的職位及可節省的開支總額。

提問人：陳振英議員(立法會內部參考編號：37)

答覆：

綱領 3 下增加的 7,940 萬元，主要包括為負責推展北部都會區的鐵路項目而新開設的 23 個有時限職位的薪酬撥款 (1,800 萬元) (按薪級中點估計的年薪值)、新鐵路項目顧問研究所需的現金流增加 (1,970 萬元)、填補職位空缺 (740 萬元)，以及人事和一般部門開支的增加撥款 (3,430 萬元)。在 2023-24 年度，綱領 3 下沒有刪減任何職位。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2046)

總目： (60) 路政署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (3) 鐵路發展
管制人員： 路政署署長(陳派明)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就現時港鐵東鐵綫，於2022時，表示安裝自動幕門為重點工作，政府可否告知本會：

- 1.過去3年，東鐵線有人墮軌事故數字及其墮軌為何；
- 2.自動幕門安裝，有關進展及詳情為何；
- 3.除在大埔墟及馬場站兩個試點外，其餘站的安裝自動幕門工程時間表為何；
- 4.安裝自動幕門工程，人手及開支為何。

提問人：陳克勤議員(立法會內部參考編號：29)

答覆：

1. 過去3年，東鐵線有乘客落入路軌個案的數字（包括自殺、企圖自殺及其他擅自闖入個案）載列如下：

年份	乘客落入路軌個案數字
2020	18
2021	12
2022	16

2.至4.

香港鐵路有限公司（港鐵公司）已就東鐵線安裝自動月台閘門進行前期工程，包括加固月台結構和安裝嵌固組件。由於舊有 12 卡列車和新 9 卡列車的車門位置互不相同，主要的實地安裝工程（例如調整新 9 卡列車的停車位置）只可在 2022 年 5 月東鐵線過海段通車和新 9 卡列車全面投入服務後才能進行。港鐵公司最近已就新 9 卡列車完成所需的信號系統提升和停車位置的調整。根據港鐵公司的最新時間表，港鐵公司將於 2023 年年中在馬場站及大埔墟站開始安裝首批自動月台閘門，並會隨後在其他車站進行安裝。港鐵公司將根據上述安裝首批自動月台閘門的經驗，檢視其他車站自動月台閘門的安裝時間表，以期盡快完成自動月台閘門的安裝工程。東鐵線由旺角東至羅湖/落馬洲車站的自動月台閘門安裝費用，由港鐵公司承擔。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2108)

總目： (60) 路政署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (2) 區域及維修工程
管制人員： 路政署署長(陳派明)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

龍翔道被不少市民冠名為「車輛避震器殺手」之路，請當局告知本會：當局會如何使用創新科技和把工作流程數碼化，以便提高維修工作效率；當局有何措施改善有關路段的路面狀況？

提問人：朱國強議員(立法會內部參考編號：24)

答覆：

路政署一直致力採用創新科技，以改善向公眾提供的服務，包括道路的維修工作。在2022年年底，路政署完成了道路維修管理系統的研發工作，把巡查及監督程序數碼化。新系統實施後，路政署人員可更有效率地管理轄下保養承建商所進行的道路巡查工作及維修工程，而新系統所收集的數據更能提供資料，讓路政署的維修工程有更好的規劃。此外，路政署現正研發一套系統，採用人工智能技術，自動探測道路的欠妥情況，如坑洞及褪色道路標記。路政署亦不斷研究和試用更耐用和環保的鋪路物料，以便在公共道路使用。

路政署委聘保養承建商就轄下公共道路（包括龍翔道）及相關的道路設施進行維修及保養工作。有關的保養承建商會定期進行道路巡查，並在發現道路損毀和收到欠妥報告後安排所需的維修工程，將道路網絡保持在安全和可使用的狀態。除了為可能引致安全問題的道路損毀安排即時維修工程外，路政署亦監察整體路面情況，適時安排較大型的路面重鋪或重建工程，以改善路政署轄下公共道路的情況。路政署已計劃於2023年第4季，在龍翔道進行額外的路面重鋪及建造工程，並會在龍翔道安排額外的巡查工作，以便為欠妥的路面適時安排維修工程。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0984)

總目： (60) 路政署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 基本工程
管制人員： 路政署署長(陳派明)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就「人人暢道通行」計劃，現有行人天橋、高架行人道及行人隧道加建的無障礙通道設施，政府可否告知本會：

- (a) 具體的工作進度為何；
- (b) 計劃完工率為何；
- (c) 是否有訂立明確的完成時間表，如有，詳情為何？

提問人：郭偉強議員(立法會內部參考編號：18)

答覆：

- (a)及(b) 路政署一直推展「人人暢道通行」計劃下各階段的項目，即「原有計劃」、「擴展計劃」、「第二階段計劃」、「第三階段計劃」及「特別計劃」。截至2023年2月底，計劃下有190個項目已經完工及有137個項目正在施工，路政署正全力推展其餘57個項目的勘測及設計工作。
- (c) 預計有12個項目會在2023年完成，另外83個項目會在2025年或之前完成，餘下項目則會在2028年或之前完成。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1166)

總目： (60) 路政署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (3) 鐵路發展
管制人員： 路政署署長(陳派明)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就綱領提及鐵路項目，包括續監督東涌線延線、屯門南延線、北環線、洪水橋站及小蠔灣站的詳細規劃及設計工作上，請告知本會：

1. 北環線最新的通車時間，以及與《鐵路發展策略2000》預計的時間延誤多少；
2. 屯門南延線全面通車的時間及比原定通車的時間延誤多少；
3. 東涌線延線、屯門南延線及北環線的動工時間及預計完成日期；
4. 西鐵洪水橋站的興建進展及落成時間表；
5. 東九龍線的最新興建進展、最新的時間表及落成時間；
6. 南港島線（西段）的最新興建進展、最新的時間表及落成時間；
7. 有關「跨越2030年的鐵路策略性研究」的未來進展及時間表；
8. 部門來年度增加26.4%，有多少是用於推展上述的發展項目及研究，在增加資源下，上述項目的進展可否加快，如否，原因為何？

提問人：林健鋒議員(立法會內部參考編號：35)

答覆：

(1) - (6):

《鐵路發展策略2014》指出，個別建議項目的推展，取決於每個項目進行的詳細工程、環境及財務研究結果，以及視乎最新的需求評估和是否有足夠的資源。另外，就主要為服務新發展區及新房屋發展的鐵路項目而言，相關新發展區及新發展項目的落實及推展時間表，將會是鐵路項目的重要規劃參數。因此，個別鐵路項目的推展時間表，可能會在《鐵路發展策略2014》公布後因應上述因素而調整。

東涌線延線、屯門南延線、北環線及古洞站、屯馬線洪水橋站、南港島線（西段）及東九龍線的預計動工及完工日期載列如下：

鐵路項目	預計動工日期	預計完工日期
1. 東涌線延線	2023 年年中	2029 年
2. 屯門南延線	2023 年	2030 年
3. 北環線及古洞站	<u>古洞站</u> 2023 年 <u>北環線主線</u> 2025 年	<u>古洞站</u> 2027 年 <u>北環線主線</u> 2034 年
4. 屯馬線洪水橋站	2024 年	2030 年
5. 南港島線（西段）	現正因應華富邨重建項目的時間表以及相關地區的人口變化，為項目進行規劃工作。根據房屋署提供的資料，預計現有居民會於 2027-28 年起陸續由華富邨遷移至薄扶林南的接收屋邨。待遷移首批居民並清拆現址樓宇以騰出所需空間後，相關鐵路設施的建造工程便可隨即展開。	
6. 東九龍線	政府現正探討以高架無軌捷運系統作為原有重型鐵路模式的替代方案，相關的技術可行性研究預計於 2023 年年中完成。	

(7):

港深西部鐵路（洪水橋至前海）、中鐵線及將軍澳線南延線是《跨越 2030 年的鐵路策略性研究》建議的三個鐵路方案。有關研究的公眾諮詢工作在 2022 年 12 月展開，並在 2023 年 3 月底完成。我們會審慎研究收到的意見和進行初步的工程技術評估，進一步優化建議的方案，以其在 2023 年第 4 季構建本港的主要運輸基建發展藍圖。

(8):

下一個財政年度的撥款增加，主要由於以下項目的預算開支：「跨越 2030 年的鐵路策略性研究」、「港深西部鐵路（洪水橋至前海）次階段研究」、獨立審查鐵路工程項目財政安排的顧問研究，以及因推展北部都會區擬議鐵路工程項目而在鐵路拓展處增設職位所涉及的薪酬撥款。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0611)

總目： (60) 路政署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (3) 鐵路發展
管制人員： 路政署署長(陳派明)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

綱領內 2023-24 年度的撥款較 2022-23 年度的修訂預算增加 7,940 萬元 (33.6%)，主要由於填補職位空缺、一般部門開支、新鐵路項目的顧問研究，以及淨增加 23 個職位令所需撥款增加。就此，政府可否告知本會：

1. 新增 23 個職位的人手編制、工作詳請，以及開支預算為何？
2. 當局計劃在 2023-24 年度開啟新鐵路項目顧問研究的詳情為何？

提問人： 劉業強議員(立法會內部參考編號：9)

答覆：

1. 擬新增的 23 個有時限職位負責推展北部都會區的鐵路項目，他們負責擬定鐵路計劃、制訂推展策略、與內地有關部門（就跨境鐵路項目）及其他持份者聯絡、解決項目的銜接事宜，以及監察項目的推展。上述 23 個職位在 2023-24 年度的薪酬撥款（按薪級中點估計的年薪值）為 1,800 萬元。
2. 我們會按照既定安排，在 2023 年委聘顧問以協助政府核實洪水橋站工程項目的財務安排。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2247)

總目： (60) 路政署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 基本工程
管制人員： 路政署署長(陳派明)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

「人人暢道通行」

由2016年的施政報告宣布進一步擴大「人人暢道通行」計劃的範疇後，可否告知本會：

1. 「第二階段計劃」和「第三階段計劃」目前在沙田及大埔的工程地點、類型、進度、所涉及的開支？
2. 政府在2019年施政報告中，宣布在「人人暢道通行」計劃下推展一個「特別計劃」，為處於或接駁三類屋邨公用地方的行人天橋、行人隧道和高架行人道加建升降機，目前有關沙田及大埔的勘測、設計工作及預計撥款情況？
3. 政府本年度可有預計「第四階段計劃」撥款，如有請以18區區議會分布形式表示，並需列明地點、項目、預計時間、造價和預留撥款等事項。

提問人：李梓敬議員(立法會內部參考編號：17)

答覆：

1. 在「人人暢道通行」計劃的「第二階段計劃」下有 8 個項目和「第三階段計劃」下有 18 個項目位於沙田及大埔區。上述「第二階段計劃」及「第三階段計劃」下加建升降機項目的建造工程預算整體開支分別約為 1.94 億元及 5.07 億元。有關項目的詳情載於下表 1 及 2：

表1：「第二階段計劃」的項目

結構編號	位置	行人通道類別	情況
沙田			
NF137	橫跨沙角街近沙角邨	行人天橋	已完工
NS225、 NS284 及 NS285#	橫跨西沙路及恆明街近啓新書院	行人隧道	正在施工
ST06	橫跨鞍盛街及鞍祿街連接鞍盛街花園及新港城中心第3期及第4期	行人天橋	正在施工
大埔			
NS154	橫跨大埔太和路近太和鄰里社區中心	行人隧道	已完工
TP03	連接寶湖花園商場及大埔超級城	行人天橋	已完工
TP02	橫跨西沙路近帝琴灣	行人天橋	正在施工

註：#涉及3個結構的行人通道

表2：「第三階段計劃」的項目

結構編號	位置	行人通道類別	情況
沙田			
NF66	橫跨大埔道－沙田段近禾輦邨	行人天橋	正在施工
NF299	橫跨西沙路近頌安邨	行人天橋	正在施工
NF338	橫跨鞍駿街近馬鞍山花園	行人天橋	正在施工
NF446	橫跨東鐵線路軌近松嶺里	行人天橋	正在施工
NF447	橫跨美田路連接美林邨	行人天橋	正在施工
NS35	橫跨大涌橋路近火炭路及沙田路	行人隧道	正在施工
NS41	橫跨田心街近車公廟路	行人隧道	正在施工
NS57	橫跨翠田街近車公廟路	行人隧道	正在施工
NS179	橫跨西沙路近鞍超街	行人隧道	正在施工
NS183	橫跨馬鞍山路近馬鞍山警署	行人隧道	正在施工
NS251	橫跨小瀝源路近插桅杆街	行人隧道	正在施工
NS286	橫跨馬鞍山路及恆德街近大水坑港鐵站	行人隧道	正在施工
ST01	橫跨錦英街近錦英商場	行人天橋	正在施工
ST02	橫跨美田路連接美松苑及美盛苑	行人天橋	正在施工
ST03	橫跨大涌橋路近富豪花園	行人天橋	正在施工

結構編號	位置	行人通道類別	情況
ST05	橫跨沙田正街連接希爾頓中心及沙田公園	行人天橋	正在施工
大埔			
NF79	橫跨粉嶺公路近大窩村	行人天橋	正在施工
NS78	橫跨大埔太和路近大埔文娛中心	行人隧道	正在施工

2. 在「特別計劃」下有 4 個項目位於沙田及大埔區。上述項目的建造工程預算整體開支約為 1.2 億元。有關項目的詳情載於下表 3：

表3：「特別計劃」的項目

結構編號	位置	行人通道類別	情況
沙田			
LY01	橫跨現有道路連接瀝源邨福海樓及禾輦邨	行人天橋	正在施工
HK01	橫跨顯徑街連接顯徑商場	行人天橋	正在設計
KY01	橫跨現有道路連接廣源商場及廣林苑	行人天橋	正在設計
大埔			
KF02	橫跨寶湖道連接廣福商場	行人天橋	正在施工

3. 現時，我們正全力推展「人人暢道通行」計劃及「特別計劃」下的各階段項目，當中已涵蓋過往所收到的大部分建議。在本財政年度，我們沒有就「人人暢道通行」計劃及「特別計劃」下現有階段以外的項目預留撥款。我們會密切留意「人人暢道通行」計劃下各項目的進展，並會在適當時候就這項計劃進行檢討。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1491)

總目： (60) 路政署
分目： (272) 公共照明的電力供應
綱領： (4) 技術服務
管制人員： 路政署署長(陳派明)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

政府為推動環保和利用可再生能源，在一些偏遠的鄉郊和郊野公園安裝太陽能路燈。當局可否告知本會：

- 1.現時香港共有多少支太陽能路燈和安裝開支共多少錢？
- 2.本年度維修保養開支多少？本年度節省的電費開支又多少？
- 3.未來三個財政年度計劃加裝多少支，每年新增安裝開支多少？

提問人：鄧家彪議員(立法會內部參考編號：5)

答覆：

路政署負責為公共道路和在「鄉郊路燈工作計劃」下有需要的鄉郊道路設置路燈。在尚未有電力供應的偏遠鄉郊道路，設置太陽能路燈可作為臨時措施以提供有限度的照明服務。待有關地區設有永久電力供應後，一般路燈將取代太陽能路燈，以提供更可靠的公共照明服務。

1. 現時香港共設置了30支太陽能路燈，主要設置於新界偏遠鄉郊道路，其安裝費用約為37萬元。
2. 在2022-23年度，太陽能路燈的維修費用約為1,000元，預計太陽能路燈每年共節省約7,500元的電力開支。
3. 在未來3個財政年度，預計路政署將在各區設置大約100支太陽能路燈，安裝費用約為125萬元。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1492)

總目： (60) 路政署
分目： (121) 合約維修工作
綱領： (1) 基本工程
管制人員： 路政署署長(陳派明)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

政府過去一直推廣「人人暢道通行」計劃，在全港隧道和天橋加建升降機和電梯。政府當局可否告知本會，在十八區中的觀塘和黃大仙區中：

1. 現時正興建中和未來三年招標的有那些項目？涉及開支多少？
2. 每個項目每年恒常開支多少？

提問人： 鄧家彪議員(立法會內部參考編號：6)

答覆：

1. 在「人人暢道通行」計劃下，觀塘區及黃大仙區有 9 個加建升降機項目現正處於施工階段，並有 18 個項目會在未來 3 年內招標。這 27 個項目的相關建造工程的預算開支為 9.6 億元。項目詳情載於下表 1 及 2：

表1：正在施工的項目

結構編號	位置	行人通道類別
觀塘		
KS27	橫跨順清街近新利街及順利邨	行人隧道
KS43	橫跨振華道近樂華南邨	行人隧道
KT02	橫跨偉業街近德福花園D2座	行人天橋
KF148	橫跨東區海底隧道收費廣場	行人天橋
SL04	橫跨利安道連接順利邨利業樓及順緻苑	行人天橋

結構編號	位置	行人通道類別
黃大仙		
KF73	橫跨東頭村道近東隆道	行人天橋
KF76	橫跨鳳德道近龍蟠街	行人天橋
KF92A	橫跨龍蟠街近鳳德道	行人天橋
WTS04 (1號 升降機)	橫跨竹園道連接鵬程苑及竹園南邨	行人天橋

表2：未來3年的招標項目

結構編號	位置	行人通道類別
觀塘		
K49	沿利安道橫跨新清水灣道	高架行人道
KS62	橫跨彩榮路近彩德商場	行人隧道
KT05	橫跨振華道近佐敦谷遊樂場	行人天橋
KT06	橫跨秀茂坪道近順天邨寧波第二中學	行人天橋
KWT03	橫跨碧雲道連接廣田邨廣靖樓及康雅苑	行人天橋
TPN03	橫跨翠屏道連接翠屏北邨翠樟樓及翠梓樓	行人天橋
黃大仙		
KF62	橫跨鳳德道及蒲崗村道近鳳德邨	行人天橋
KF77	橫跨龍翔道近斧山道	行人天橋
KS14 & KS14A#	橫跨太子道東近觀塘道	行人隧道
CYS03	橫跨竹園道連接竹園廣場及竹園體育館	行人天橋
WTS01	橫跨牛池灣街近彩雲邨豐澤樓	行人天橋
WTS02	橫跨新清水灣道近坪石遊樂場	行人天橋
WTS04 (2號 升降機)	橫跨竹園道連接鵬程苑及竹園南邨	行人天橋
WTS05	橫跨東頭村道近黃大仙下邨龍達樓	行人天橋
WTS06	橫跨清水灣道及豐盛街交界	行人天橋
KS7	橫跨龍翔道近彩虹港鐵站	行人隧道
TZL01	橫跨雙鳳街連接慈樂邨(一期)及慈樂邨(二期)	行人天橋
WTH01	橫跨富美街連接橫頭磡邨宏暉樓及宏富樓/宏安樓	行人天橋

註：#涉及2個結構的行人通道

2. 每部升降機的每年經常開支約為 30 萬元。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2626)

總目： (60) 路政署
分目： (000) 運作開支
綱領： (3) 鐵路發展
管制人員： 路政署署長(陳派明)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

東九龍過山線市民期盼多年，政府公佈今年將有方案出台。當局可否告知本會，過往三年和今年在此項工程上的顧問工程開支是多少？

提問人：鄧家彪議員(立法會內部參考編號：26)

答覆：

基於各種技術困難及運輸表現未如理想，在東九龍線採用重型鐵路模式並非具效益的選項。政府現正探討以高架無軌捷運系統作為替代方案。路政署在2022年7月委聘顧問就高架無軌捷運系統進行技術可行性研究，我們計劃在2023年年中完成技術可行性研究，包括計劃細節和推展安排。有關的技術可行性研究在2022-23年度的實際開支約為170萬元，在2023-24年度的預算開支約為110萬元。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0220)

總目： (60) 路政署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (2) 區域及維修工程
管制人員： 路政署署長(陳派明)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就“道路的重建、維修、重鋪及更換伸縮縫”，2022-23年度的預算開支為3億5千8百萬元，但實際開支較預算開支大幅增加近一倍至6億8千8百80萬元的原因為何？相關開支用於道路的重建、維修、重鋪及更換伸縮縫分別比例為何？

隨著防疫措施放寬，本港正全速穩步邁向復常之路，整體交通流量預計亦會全速回復正常水平，政府當局考慮了何種主要因素決定預算2023-24年度的上述開支為6億4千7百30萬元及用於道路的重建、維修、重鋪及更換伸縮縫的分別比例為何？

提問人：謝偉銓議員(立法會內部參考編號：9)

答覆：

「道路的重建、修復、重鋪及更換伸縮縫」於2022年的預算開支為3.58億元，是基於整體交通流量會在2022年逐漸回復至正常水平的假設而擬定的，而道路重鋪及重建工程的數量預計會與過往交通流量差不多的時候相若。由於第5波疫情爆發和社交距離措施的實施，整體交通流量在2022年仍處於低水平。路政署藉此機會在繁忙道路（例如告士打道、淺水灣道、大涌橋道、北大嶼山公路近港鐵小蠔灣車廠）的較長路段進行較多大型的重鋪及重建工程，當中包括為預防性保養而作的工程，而這些維修工程的臨時封路措施在正常的交通情況下會難以實施。在2022年的6.888億元實際開支中，用作道路重建、修復、重鋪及更換伸縮縫的開支比例分別為7%、11%、78%及4%。

我們在擬定「道路的重建、修復、重鋪及更換伸縮縫」在 2023 年的預算開支時，已考慮有關道路情況、維修周期、交通情況及公眾預期等因素。在 2023 年的 6.473 億元開支中，道路重建、修復、重鋪及更換伸縮縫的開支比例分別為 10%、15%、67%及 8%。在 2023 年，路政署計劃集中進行較多預防性的道路重建、修復及更換伸縮縫工程。這些工程與在交通繁忙的道路進行的重鋪工程相比，預期會對交通帶來較少滋擾。因此，2023 年的預算已包含此等工程的開支，包括在記利佐治街、荔枝角道及彌敦道等路段進行的重建及修復工程，在馬師道行車天橋及加士居道行車天橋等行車天橋進行的更換伸縮縫工程，以及在局部地區進行的重鋪工程。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0221)

總目： (60) 路政署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 基本工程
管制人員： 路政署署長(陳派明)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

2009-2010 年度施政報告, 政府當局提出計劃在銅鑼灣、旺角和元朗市中心推展行人環境改善計劃；路政署於 2023-2024 年度將繼續就有關改善計劃進行設計工作，就此請告知本會：

1. 政府當局自有關計劃提出至今近十多年曾進行的工作詳情為何？該計劃預計完成的時間表為何？

提問人：謝偉銓議員(立法會內部參考編號：10)

答覆：

政府過去一直在銅鑼灣、旺角及元朗市中心發展行人環境改善計劃，以便更有效改善人流暢旺的商業、購物及休閒區的行人環境。行人環境改善計劃的實施進度及最新發展情況載述如下：

(i) 擬議的銅鑼灣行人隧道工程項目

路政署在 2011 年 4 月就擬議的銅鑼灣行人隧道系統展開可行性研究，以及分別在 2011 年和 2012 年進行了 2 輪公眾諮詢，並在 2012 年 9 月向灣仔區議會的發展、規劃及交通委員會匯報公眾諮詢的結果。因銅鑼灣區被納入為土木工程拓展署及規劃署進行的「城市地下空間發展：策略性地區先導研究」下其中一個被揀選的策略性地區，我們在 2015 年至 2017 年期間，因應該先導研究進一步發展有關計劃。

後來，有關的研究地區有數個發展項目，或會對該地區的行人流動模式及步行環境帶來轉變。因此，路政署在 2018 年展開研究，檢討擬議的行人隧道系統和探討優化有關建議的各種方案，以制訂銅鑼灣區全面及具連貫性的行人網絡。此外，運輸署在啓超道進行的行人專用區試驗計劃，目標在 2023 年年中完成。待上述試驗計劃完結後，路政署會完成有關的研究，並在適當時候諮詢灣仔區議會的意見。

與此同時，為了提升該區的行人環境，路政署已實施多項改善措施，包括分別在 2017 年及 2021 年改善位於怡和街及告士打道的行人過路處。

(ii) 擬議的旺角行人天橋系統

路政署在 2013 年就擬議的行人天橋系統展開勘查研究，以及在 2017 年進行公眾諮詢，以搜集公眾對初步方案的意見。公眾對擬議的行人天橋系統持不同意見，部分持份者支持擬議的行人天橋系統，其他持份者則關注有關計劃造成的環境影響、保安問題、欠缺可直達港鐵站的設施和施工期太長，並且提出改善行人環境的其他建議。

考慮了公眾意見後，路政署依據該區的最新發展（包括「洗衣街及旺角東站政府用地發展計劃」），並檢視區內的行人環境、人流及車流和行人流動模式，以檢討有關建議。為了優化和改善該地區的行人環境，我們亦一直研究各項建議，以妥善回應公眾諮詢期間所提出的各種關注。待完成有關研究後，路政署會在適當時候諮詢油尖旺區議會及相關持份者的意見。

(iii) 連接朗屏站的擬議元朗市高架行人通道

路政署在 2018 年就有關工程項目諮詢立法會交通事務委員會及工務小組委員會的意見。由於立法會議員及公眾關注工程項目費用高昂和對景觀、噪音及排水方面的影響，因此路政署因應該地區的最新發展（包括渠務署建議在元朗明渠的元朗防洪壩計劃及元朗市明渠改善工程的實施安排及對水文的影響），正檢討擬議高架行人通道的建議。待檢討完成後，路政署會在適當時候諮詢相關持份者的意見。

與此同時，路政署已在 2011 年至 2015 年期間完成各項中期改善措施，包括擴闊該區的行人過路處及行人路，以及美化鳳攸北街兩旁的街景。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0222)

總目： (60) 路政署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (2) 區域及維修工程
管制人員： 路政署署長(陳派明)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

路政署負責維修保養所有公用道路和附屬道路設施，以維持完善的道路網絡。就此，可否告知本會：

1. 就道路清潔、街景改善及綠化採用噴漿混凝土護面的斜坡2023-24年度的預算開支為1億8千5百50萬元，道路清潔、街景改善及綠化斜坡的開支比例分別為何？
2. 政府當局有否採用應用科技於預防、監測及改善道路破損及清潔等情況？如有，詳情為何？如否，原因為何？

提問人：謝偉銓議員(立法會內部參考編號：12)

答覆：

1. 在「道路清潔、街景改善及綠化採用噴漿混凝土護面的斜坡」下，路政署進行了(i)清潔街道設施、升降機、扶手電梯及道路構築物；(ii)美化道路構築物、在行人路鋪設路磚和髹上顏色；以及(iii)在採用噴漿混凝土護面的斜坡上種植和進行噴草工程。在2023年，撥作道路清潔、街景改善及綠化採用噴漿混凝土護面的斜坡的1.855億元預算開支比例分別為53.9%、45.9%及0.2%。
2. 路政署一直致力採用創新科技，以改善向公眾提供的服務，包括道路的維修和清潔工作。例如在2022年年底，路政署完成研發一套道路維修管理系統，把巡查及監督程序數碼化。新系統實施後，路政署人員可更有效率地管理轄下保養承建商所進行的道路巡查工作及維修工程，而新系統所收集的數據更能提供資料，讓路政署的維修工程有更好的規劃。此外，路政署現正研發一套系統，採用人工智能技術，自動探測道路的

欠妥情況，如褪色道路標記及裂縫。路政署亦使用小型無人機，視察難以到達的道路構築物及斜坡的情況。與傳統的視察方法比較，使用無人機能有效改善道路及斜坡視察工作的效率和安全性。另外，路政署亦不斷研究和試用更耐用和環保的鋪路物料，以便在公共道路使用。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0096)

總目： (60) 路政署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 基本工程
管制人員： 路政署署長(陳派明)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就「人人暢道通行」計劃，政府可否告知本會：

1. 過去3年，「人人暢道通行」計劃每年在九龍中區內增設的行人天橋、高架行人道和在行人隧道內新加建的無障礙通道設施的工程地點及設施類型及所涉開支為何；及
2. 2023至24年度，擬在九龍中區加建無障礙通道設施的地點、類型、進度及預計完成日期為何？

提問人：楊永杰議員(立法會內部參考編號：16)

答覆：

1. 過去3年，在「人人暢道通行」計劃下，共完成7個位於九龍中的項目。相關項目於2020-21、2021-22及2022-23年度的開支分別為4,386萬元、2,143萬元及1,033萬元。該7個項目詳情表列如下：

結構編號	位置	行人通道類別	設施類別	竣工日期
九龍城				
KS10	橫跨太子道東及馬頭涌道近打鼓嶺道	行人隧道	升降機	2020年1月
KF102	橫跨紅磡南道近紅菱街及黃埔街	行人天橋	升降機	2021年11月
KF29	橫跨九龍城道及新山道	行人天橋	升降機	2021年12月

結構編號	位置	行人通道類別	設施類別	竣工日期
黃大仙				
K36	於蒲崗村道橫跨龍翔道	高架 行人道	斜道	2020年4月
KS12	橫跨彩虹道近樂善道	行人隧道	升降機	2020年9月
KS35	橫跨太子道東近新蒲崗交匯處	行人隧道	斜道	2020年10月
K8	沿鳳舞街橫跨龍翔道	高架 行人道	升降機	2021年6月

2. 在2023-24年度，路政署會繼續推展下列「人人暢道通行」計劃下位於九龍中的加建升降機項目：

結構編號	位置	行人通道類別	暫定竣工日期	情況
九龍城				
KC01	橫跨聯合道近聯福道	行人天橋	2023年6月	正在施工
K64	橫跨紅磡道近戴亞街	高架 行人道	2024年6月	正在施工
KS41	橫跨漆咸道北近溫思勞街	行人隧道	2024年6月	正在施工
OM01	橫跨忠孝街近愛民邨敦民樓	行人隧道	2024年9月	正在施工
KS8	橫跨太子道西近獅子石道	行人隧道	2024年9月	正在施工
KS9	橫跨太子道西於九龍城交匯處	行人隧道	2024年9月	正在施工
KS32	橫跨馬頭涌道近世運道及九龍城交匯處	行人隧道	2024年9月	正在施工
KF107	橫跨船景街、紅磡南道及紅鸞道近愛景街	行人天橋	2025年1月	正在施工
KS23	橫跨東鐵線路軌近舒梨道及石竹路	行人隧道	2025年6月	正在施工
KF111	橫跨界限街近基堤道	行人天橋	2027年3月	正在為工程招標
KS21	橫跨佛光街近和衷街	行人隧道	2027年3月	正在為工程招標
黃大仙				
KF73	橫跨東頭村道近東隆道	行人天橋	2023年6月	正在施工

結構編號	位置	行人通道類別	暫定竣工日期	情況
WTS04	橫跨竹園道連接鵬程苑及竹園南邨	行人天橋	2023年6月 (1號升降機) 2027年3月 (2號升降機)	正在施工 (1號升降機) 正在為工程招標 (2號升降機)
KF76	橫跨鳳德道近龍蟠街	行人天橋	2024年6月	正在施工
KF92A	橫跨龍蟠街近鳳德道	行人天橋	2024年6月	正在施工
KF62	橫跨鳳德道及蒲崗村道近鳳德邨	行人天橋	2027年3月	正在為工程招標
KF77	橫跨龍翔道近斧山道	行人天橋	2027年3月	正在為工程招標
CYS03	橫跨竹園道連接竹園廣場及竹園體育館	行人天橋	2027年3月	正在為工程招標
WTS05	橫跨東頭村道近黃大仙下邨龍達樓	行人天橋	2027年3月	正在為工程招標
TZL01	橫跨雙鳳街連接慈樂邨(一期)及慈樂邨(二期)	行人天橋	2028年6月	正在設計
WTH01	橫跨富美街連接橫頭磡邨宏暉樓及宏富樓/宏安樓	行人天橋	2028年6月	正在設計

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0196)

總目： (100) 海事處
分目： (-)沒有指定
綱領： (3) 本地海事服務
管制人員： 海事處處長 (袁小惠)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就本地船隻停泊處及避風泊位事宜，請告知：

- (a) 過去3年(2020-21至2022-23年度)全港14個避風塘、避風碇泊處的面積為何？允許總長度為30.4米、50米及75米的避風塘面積分別為何？
- (b) 過去3年(2020-21至2022-23年度)，於全港14個避風塘、避風碇泊處停泊的漁船、遊艇、貨船、住家船隻及其他類別船隻數量分別為何？
- (c) 過去3年(2020-21至2022-23年度)，各個避風塘(請按各個避風塘及允許總長度為30.4米、50米及75米的避風塘兩個分類作答)、避風碇泊處的每月平均使用情況、最高使用量及最低使用量或相關數據分別為何？
- (d) 過去3年(2020-21至2022-23年度)，政府就處理本地船隻停泊處及避風泊位相關工作的開支、人手編制及進展為何？
- (e) 過去3年(2020-21至2022-23年度)，政府於不同月份在全港14個避風塘所批出的「超長紙」數目分別為何？
- (f) 現時全港所有本地船隻停泊處及避風泊位之中，各避風塘有否任何不容各類漁船入內的限制？

提問人：何俊賢議員(立法會內部參考編號：34)

答覆：

- (a) 在2020年和2021年，船隻允許總長度不超過30.4米、50米及75米的避風塘面積分別為109.5公頃、232.9公頃和76.6公頃，憲報公布的14個避風塘的總面積計為419公頃。在2022年，船隻允許總長度不超過30.4米、50米及75米的避風塘面積分別為113.1公頃、232.9公頃和76.6公頃，憲報公布的14個避風塘的總面積計為422.6公頃(面積有所增加，原因是中環及灣仔繞道和東區走廊連接路工程在2022年完成後，銅鑼灣避風塘恢復提供3.6公頃的泊位面積)。至於避風碇泊處，在過去3年(即2020-21至2022-23年度)，總面積仍為178.8公頃，沒有改變。
- (b) 除若干例外情況外(例如船隻載有危險品或超出避風塘允許長度)，所有本地船隻均可於任何時間進入任何避風塘並在其內停留。在2020年至2022年，共有3艘住家船隻停泊在銅鑼灣避風塘。海事處沒有記錄在各避風塘和避風碇泊處停泊的本地船隻數目和種類。
- (c) 海事處沒有備存避風塘和避風碇泊處平日的使用量，但會記錄在颱風襲港期間各避風塘的最高使用量，以確保可應付船隻在惡劣天氣下對避風泊位的需求。在颱風襲港期間各避風塘按船隻類別劃分的最高使用量載於**附件A**。
- (d) 為改善現有避風泊位的使用情況，海事處正推展本地船隻停泊位和避風泊位的相關工作。具體來說，海事處已在喜靈洲避風塘設立新的私人繫泊設備區，並擴充西貢的私人繫泊設備區。截至2023年2月，海事處已批准共137宗在喜靈洲避風塘敷設私人繫泊設備的申請，當中20個私人繫泊設備已完成敷設。至於擴充後的西貢私人繫泊設備區，海事處已批准共84宗申請，當中65個私人繫泊設備已完成敷設。此外，海事處已透過行政手段，在觀塘避風塘內指定約15公頃的水域，專供非遊樂船隻繫泊。海事處會繼續監察情況，並在觀塘避風塘定期巡邏，以確保船隻繫泊安全有序。

推行上述措施屬有關人員的常規職務，並以現有資源應付，涉及的人手和開支沒有詳細分列。

- (e) 海事處在2020、2021和2022年發出讓超長船隻進入14個避風塘的許可證數目，載於**附件B**。
- (f) 舷外機開敞式舢舨的運作牌照訂明若干限制，包括禁止進入長洲避風塘和船灣避風塘以外的避風塘。此外，裝有汽油舷外機的玻璃纖維漁船舢舨只限進入其船籍港的避風塘。

表I — 2020年在避風塘觀察到的船隻數目和種類
(下表數字指各類船隻使用個別避風塘的最高數字)

	第I類別			第II類別						第III類別		第IV類別 遊樂船隻	內河 船隻	政府 小輪	總計	*百分比
	渡輪	小輪	其他	非自航 鋼躉	貨船	拖船	危險品 運輸船	固定 船隻	其他	漁船	P4舢舨					
香港仔避風塘# ₁	8	39	29	2	27	0	0	87	49	455	0	790	0	8	1494	68%
銅鑼灣避風塘 ₁	0	15	0	0	0	0	0	5	18	65	0	263	0	0	366	56%
長洲避風塘 ₂	2	3	0	0	4	2	0	6	7	157	7	72	0	1	261	48%
喜靈洲避風塘 ₃	2	3	0	34	0	4	0	0	4	0	0	7	0	1	55	48%
觀塘避風塘 ₂	2	1	0	11	0	0	0	0	21	3	0	224	0	2	264	77%
新油麻地避風塘 ₂	15	35	0	180	20	29	0	1	42	19	0	145	32	4	522	91%
藍巴勒海峽避風塘 ₂	0	0	0	20	1	11	0	0	1	30	0	11	42	1	117	92%
三家村避風塘 ₁	0	5	0	0	0	0	0	2	13	62	0	33	0	0	115	65%
筲箕灣避風塘 ₁	9	10	0	0	8	5	0	25	35	266	0	187	0	1	546	93%
船灣避風塘 ₁	0	4	0	0	0	0	0	0	7	29	24	89	0	5	158	45%
土瓜灣避風塘 ₂	1	4	0	82	0	16	0	0	14	0	0	9	0	3	129	100%
屯門避風塘 ₂	0	14	0	66	9	20	3	4	77	189	17	67	3	4	473	94%
鹽田仔避風塘 ₁	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14	0	12	0	0	26	8%

註： *百分比指個別避風塘使用量的最高百分比
#香港仔南避風塘及香港仔西避風塘
允許長度：₁ - 30.4米，₂ - 50米，₃ - 75米

表II — 2021年在避風塘觀察到的船隻數目和種類
(下表數字指各類船隻使用個別避風塘的最高數字)

	第I類別			第II類別						第III類別		第IV類別 遊樂船隻	內河船隻	政府小輪	總計	*百分比
	渡輪	小輪	其他	非自航鋼躉	貨船	拖船	危險品運輸船	固定船隻	其他	漁船	P4舢舨					
香港仔避風塘# ₁	7	35	20	2	26	2	0	87	50	425	0	668	0	12	1334	64%
銅鑼灣避風塘 ₁	0	20	0	0	0	0	0	3	21	56	0	237	0	0	337	57%
長洲避風塘 ₂	1	6	0	0	4	4	0	6	11	142	38	53	0	1	266	49%
喜靈洲避風塘 ₃	1	1	0	22	0	4	0	0	4	0	0	5	0	2	39	27%
觀塘避風塘 ₂	2	2	0	10	0	0	0	0	24	3	0	219	0	4	264	76%
新油麻地避風塘 ₂	14	35	0	187	20	52	0	1	29	28	0	150	27	7	550	100%
藍巴勒海峽避風塘 ₂	0	0	0	23	0	16	0	0	3	25	0	35	36	1	139	100%
三家村避風塘 ₁	0	3	0	0	0	0	0	2	8	44	0	80	0	0	137	49%
筲箕灣避風塘 ₁	6	16	0	0	5	7	0	23	31	270	0	180	0	1	539	90%
船灣避風塘 ₁	0	4	0	0	0	0	0	0	5	31	24	87	0	6	157	46%
土瓜灣避風塘 ₂	2	8	0	74	0	23	0	0	15	0	0	7	0	0	129	94%
屯門避風塘 ₂	0	38	0	40	10	33	0	4	69	205	0	72	9	10	490	96%
鹽田仔避風塘 ₁	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	21	0	0	21	7%

註：
 *百分比指個別避風塘使用量的最高百分比
 #香港仔南避風塘及香港仔西避風塘
 允許長度：₁ - 30.4米，₂ - 50米，₃ - 75米

表III — 2022年在避風塘觀察到的船隻數目和種類
(下表數字指各類船隻使用個別避風塘的最高數字)

	第I類別			第II類別						第III類別		第IV類別 遊樂船隻	內河 船隻	政府 小輪	總計	*百分比
	渡輪	小輪	其他	非自航 鋼躉	貨船	拖船	危險品 運輸船	固定 船隻	其他	漁船	P4舢舨					
香港仔避風塘# ₁	7	31	16	3	26	2	0	88	53	406	0	678	0	12	1322	61%
銅鑼灣避風塘 ₁	0	37	0	0	0	0	0	3	26	84	0	199	0	0	349	53%
長洲避風塘 ₂	4	6	0	0	5	4	0	5	12	133	40	59	0	1	269	43%
喜靈洲避風塘 ₃	1	0	0	35	0	7	0	0	8	2	0	8	2	1	64	18%
觀塘避風塘 ₂	2	6	0	16	0	0	0	0	26	1	0	255	0	4	310	90%
新油麻地避風塘 ₂	13	35	0	192	20	34	0	1	37	30	0	151	27	5	545	100%
藍巴勒海峽避風塘 ₂	0	0	0	18	1	11	0	0	1	10	0	35	51	2	129	100%
三家村避風塘 ₁	0	5	0	0	0	0	0	2	9	28	0	27	0	0	71	51%
筲箕灣避風塘 ₁	9	8	0	0	8	2	0	23	35	304	0	168	0	1	558	93%
船灣避風塘 ₁	0	10	0	1	0	0	0	0	3	59	28	143	0	7	251	76%
土瓜灣避風塘 ₂	2	6	0	78	0	15	0	0	12	0	0	6	0	0	119	93%
屯門避風塘 ₂	0	42	0	85	10	46	0	4	63	185	0	62	14	15	526	100%
鹽田仔避風塘 ₁	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	13	0	2	17	6%

註：
*百分比指個別避風塘使用量的最高百分比
#香港仔南避風塘及香港仔西避風塘
允許長度：₁ - 30.4米，₂ - 50米，₃ - 75米

2020年至2022年發出讓超長船隻進入14個避風塘的許可證數目

年份	發給超長船隻的許可證數目											
	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 -

管制人員的答覆

(問題編號：0199)

總目： (100) 海事處
分目： (-) 沒有指定
綱領： (3) 本地海事服務
管制人員： 海事處處長 (袁小惠)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就著避風塘的改善措施，請告知：

- (a) 過去3年(2020-21至2022-23年度)，海事處對船隻在避風塘內碇泊時遭索取泊位報酬的執法情況；除了採取執法行動外，海事處是否有其他措施維持避風塘內船隻碇泊的安全和秩序，當中涉及的人手及開支為何？
- (b) 近期有人在部分避風塘內使用浮動升降架存放暫不使用的遊艇，而該等設備阻塞通道和危害其他船隻的安全，現時海事處對該等設備採取的監管措施的詳情為何？

提問人：何俊賢議員(立法會內部參考編號：37)

答覆：

- (a) 香港警務處與海事處已加強在避風塘巡邏，過去3年(2020至2022年)共舉行了24次聯合行動，以遏止避風塘內的任何不法行為。直至目前為止，並無發現有關索取泊位報酬的不法行為。海事處會繼續與警務處聯手監察有關情況，並進行定期巡邏和聯合行動，以確保避風塘內船隻繫泊安全有序。

推行上述措施屬有關人員的常規職務，並以現有資源應付，涉及的人手和開支沒有詳細分列。

- (b) 浮動升降架主要用作承載小型船隻，並不會構成即時危險。海事處會繼續密切監察避風塘內的情況，以確保浮動升降架不會堵塞任何通道或阻礙其他船隻。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1565)

總目： (100) 海事處

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 基本設施
(3) 本地海事服務
(4) 船舶服務

管制人員： 海事處處長 (袁小惠)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

有關漁船及行業相關船隻事宜，請告知：

- (a) 過去3年(2020-21至2022-23年度)，運魚船、漁船、漁船舢舨(C7)、舷外機開敞式舢舨(P4)，以及其他漁船及行業相關船隻的數目分別為何？
- (b) 過去3年(2020-21至2022-23年度)，本地領牌船長度為10米以下及10至15米的數目分別為何？當中漁船的數字為何？

提問人：何俊賢議員(立法會內部參考編號：38)

答覆：

- (a) 《商船(本地船隻)(證明書及牌照事宜)規例》(第548D章)訂明，本地船隻分4個類別，而領有第III類別牌照的船隻(即漁船)則再分為4個類型。第III類別各類型船隻在過去3年的詳細分項數目如下：

第III類別船隻一類型	2020年	2021年	2022年
運魚船	26	21	19
漁船舢舨(俗稱C7)	1 908	1 861	1 832
漁船	1 680	1 626	1 384
舷外機開敞式舢舨(俗稱P4)	2 776	2 868	2 904
領牌船隻總數	6 390	6 376	6 139

海事處對上述船隻沒有進一步細分。

(b) (i) 總長度小於10米的本地領牌船隻在過去3年的數目載列如下：

船隻	2020年	2021年	2022年
本地船隻	12 987	13 854	14 386
當中屬第III類別的船隻(漁船)	4 578	4 619	4 630

(ii) 總長度為10至15米的本地領牌船隻在過去3年的數目載列如下：

船隻	2020年	2021年	2022年
本地船隻	2 192	2 197	2 233
當中屬第III類別的船隻(漁船)	344	329	312

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1566)

總目： (100) 海事處

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 基本設施，(3) 本地海事服務，(4) 船舶服務

管制人員： 海事處處長 (袁小惠)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

有關《商船(本地船隻)(一般)規例》中的漁船入油事宜，請告知：

- (a) 過去3年(2020-21至2022-23年度)，香港浮動海上加油點及流動油躉的數目分別為何？
- (b) 過去3年(2020-21至2022-23年度)，指定供給燃料區有否任何變動？若有，分別為何？
- (c) 政府於未來有否計劃開設新的指定供給燃料區？

提問人： 何俊賢議員(立法會內部參考編號：39)

答覆：

(a)和(b)

香港水域內的指定供給燃料區及持牌石油運輸船在過去3年的數目分別如下：

年份 (截至年底)	指定供給燃料區數目	持牌石油運輸船數目
2020	8	170
2021		170
2022		161

- (c) 目前本港水域內設有8個指定供給燃料區讓石油運輸船向船隻供應燃油。這些燃料區均位於本地船隻（包括漁船）主要停泊處附近，以配合船隻的運作需要。政府沒有計劃在短期內開設新的指定供給燃料區。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2817)

總目： (100) 海事處

分目： (-) 沒有指定

綱領： (4) 船舶服務

管制人員： 海事處處長 (袁小惠)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就對本地領牌船隻和內河船隻進行初次和定期安全檢驗和檢查的事宜，請告知：

- (a) 過去3年(2020-21至2022-23年度)，每年需要初次和定期安全檢驗和檢查的數字為何(請分別列出4類船隻或其他類別船隻的數字)；
- (b) 過去3年(2020-21至2022-23年度)，每年委托政府初次和定期安全檢驗和檢查的數字為何(請分別列出4類船隻或其他類別船隻的數字)；
- (c) 過去3年(2020-21至2022-23年度)，處理上述工作的人手編制為何；每年人均處理的數字為何？

提問人：何俊賢議員(立法會內部參考編號：43)

答覆：

第I類別船隻(即載客船隻)、運載危險品的第II類別船隻和大型的第IV類別船隻，其安全檢驗和檢查須由海事處人員或認可船級社處理。至於其他船隻的安全檢驗和檢查，則可由海事處人員、認可船級社或私營機構的特許驗船師進行。

(a)

(i) 過去3年須進行初次安全檢驗和檢查的本地領牌船隻(包括內河船隻)的數目如下：

	2020年	2021年	2022年
第I類別船隻	7	10	9
第II類別船隻	66	66	42
第III類別船隻	21	36	27
第IV類別船隻	5	7	5
總計	99	119	83

(ii) 過去3年須進行定期安全檢驗和檢查的本地領牌船隻(包括內河船隻)的數目如下：

	2020年	2021年	2022年
第I類別船隻	362	401	403
第II類別船隻	1 694	1 718	1 571
第III類別船隻	924	1 813*	998
第IV類別船隻	74	77	73
總計	3 054	4 009	3 045

*在2021年，由於恢復進行流動漁船檢驗和檢查，在內地接受檢驗和檢查的流動漁船數目有所上升。

(b)

(i) 過去3年由海事處進行初次安全檢驗和檢查的本地領牌船隻(包括內河船隻)的數目如下：

	2020年	2021年	2022年
第I類別船隻	7	1	0
第II類別船隻	8	3	1
第III類別船隻	7	9	8
第IV類別船隻	4	1	0
總計	26	14	9

(ii) 過去3年由海事處進行定期安全檢驗和檢查的本地領牌船隻(包括內河船隻)的數目如下：

	2020年	2021年	2022年
第I類別船隻	362	390	386
第II類別船隻	492	409	358
第III類別船隻	347	457	278
第IV類別船隻	72	54	47
總計	1 273	1 310	1 069

- (c) 上述(b)項表格詳列的安全檢驗和檢查工作由隸屬海事處本地船舶安全組的20名驗船主任和驗船督察執行。每年人均處理的個案數目分別為2020年65宗、2021年66宗以及2022年54宗。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1569)

總目： (100) 海事處
分目： (-) 沒有指定
綱領： (3) 本地海事服務
管制人員： 海事處處長 (袁小惠)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就本地船隻停泊位和避風泊位，政府可否告知本會：

1. 過去3年，私人繫泊設備供應情況及各避風塘各類船隻的使用量為何；
2. 在2023至24年度內，海事處將會繼續跟進香港境內本地船隻停泊位和避風泊位檢討的建議，有關工作的計劃所涉及的人手和開支預算為何？
3. 有何措施應對新增船舶對避風塘泊位(特別是靠近市區的泊位)的需求，包括會否對現有避風塘進行擴建、擴容或推出其他優化措施，或增建避風塘；如會，詳情為何；如否，原因為何？

提問人：葛珮帆議員(立法會內部參考編號：32)

答覆：

1. 海事處沒有備存避風塘平日的使用量，但會記錄在颱風襲港期間各避風塘的最高使用量，以確保可應付船隻在惡劣天氣下對避風泊位的需求。在颱風襲港期間各避風塘按船隻類別劃分的最高使用量載於附件。
- 2&3. 為跟進香港境內本地船隻停泊位和避風泊位檢討的建議，海事處會繼續便利船隻使用喜靈洲避風塘的新私人繫泊設備區。

作為「躍動港島南」計劃下其中一個重點項目，土木工程拓展署於2022年4月就擴建香港仔避風塘展開勘察、設計及建造顧問研究，以應對港

島南部地區對避風泊位的殷切需求(當中以遊樂船隻的需求尤甚)，並支持南區的旅遊、休閒和康樂發展。擬擴建範圍約為30公頃。地盤勘测工程剛剛完成，稍後將會進行詳細影響評估、刊憲和詳細設計等各項工作。建造工程預計暫定於2025年展開。運輸及物流局和海事處將繼續與躍動港島南辦事處及相關部門就該項目緊密合作。

推行上述措施屬有關人員的常規職務，並以現有資源應付，涉及的人手和開支沒有詳細分列。

表I — 2020年在避風塘觀察到的船隻數目和種類
(下表數字指各類船隻使用個別避風塘的最高數字)

	第I類別			第II類別						第III類別		第IV類別 遊樂船隻	內河船隻	政府小輪	總計	*百分比
	渡輪	小輪	其他	非自航鋼躉	貨船	拖船	危險品運輸船	固定船隻	其他	漁船	P4舢舨					
香港仔避風塘# ₁	8	39	29	2	27	0	0	87	49	455	0	790	0	8	1494	68%
銅鑼灣避風塘 ₁	0	15	0	0	0	0	0	5	18	65	0	263	0	0	366	56%
長洲避風塘 ₂	2	3	0	0	4	2	0	6	7	157	7	72	0	1	261	48%
喜靈洲避風塘 ₃	2	3	0	34	0	4	0	0	4	0	0	7	0	1	55	48%
觀塘避風塘 ₂	2	1	0	11	0	0	0	0	21	3	0	224	0	2	264	77%
新油麻地避風塘 ₂	15	35	0	180	20	29	0	1	42	19	0	145	32	4	522	91%
藍巴勒海峽避風塘 ₂	0	0	0	20	1	11	0	0	1	30	0	11	42	1	117	92%
三家村避風塘 ₁	0	5	0	0	0	0	0	2	13	62	0	33	0	0	115	65%
筲箕灣避風塘 ₁	9	10	0	0	8	5	0	25	35	266	0	187	0	1	546	93%
船灣避風塘 ₁	0	4	0	0	0	0	0	0	7	29	24	89	0	5	158	45%
土瓜灣避風塘 ₂	1	4	0	82	0	16	0	0	14	0	0	9	0	3	129	100%
屯門避風塘 ₂	0	14	0	66	9	20	3	4	77	189	17	67	3	4	473	94%
鹽田仔避風塘 ₁	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14	0	12	0	0	26	8%

註： *百分比指個別避風塘使用量的最高百分比
#香港仔南避風塘及香港仔西避風塘
允許長度：₁ - 30.4米，₂ - 50米，₃ - 75米

表II — 2021年在避風塘觀察到的船隻數目和種類
(下表數字指各類船隻使用個別避風塘的最高數字)

	第I類別			第II類別						第III類別		第IV類別 遊樂船隻	內河船隻	政府小輪	總計	*百分比
	渡輪	小輪	其他	非自航鋼躉	貨船	拖船	危險品運輸船	固定船隻	其他	漁船	P4舢舨					
香港仔避風塘# ₁	7	35	20	2	26	2	0	87	50	425	0	668	0	12	1334	64%
銅鑼灣避風塘 ₁	0	20	0	0	0	0	0	3	21	56	0	237	0	0	337	57%
長洲避風塘 ₂	1	6	0	0	4	4	0	6	11	142	38	53	0	1	266	49%
喜靈洲避風塘 ₃	1	1	0	22	0	4	0	0	4	0	0	5	0	2	39	27%
觀塘避風塘 ₂	2	2	0	10	0	0	0	0	24	3	0	219	0	4	264	76%
新油麻地避風塘 ₂	14	35	0	187	20	52	0	1	29	28	0	150	27	7	550	100%
藍巴勒海峽避風塘 ₂	0	0	0	23	0	16	0	0	3	25	0	35	36	1	139	100%
三家村避風塘 ₁	0	3	0	0	0	0	0	2	8	44	0	80	0	0	137	49%
筲箕灣避風塘 ₁	6	16	0	0	5	7	0	23	31	270	0	180	0	1	539	90%
船灣避風塘 ₁	0	4	0	0	0	0	0	0	5	31	24	87	0	6	157	46%
土瓜灣避風塘 ₂	2	8	0	74	0	23	0	0	15	0	0	7	0	0	129	94%
屯門避風塘 ₂	0	38	0	40	10	33	0	4	69	205	0	72	9	10	490	96%
鹽田仔避風塘 ₁	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	21	0	0	21	7%

註： *百分比指個別避風塘使用量的最高百分比
#香港仔南避風塘及香港仔西避風塘
允許長度：₁ - 30.4米，₂ - 50米，₃ - 75米

表III — 2022年在避風塘觀察到的船隻數目和種類
(下表數字指各類船隻使用個別避風塘的最高數字)

	第I類別			第II類別						第III類別		第IV類別 遊樂船隻	內河 船隻	政府 小輪	總計	*百分比
	渡輪	小輪	其他	非自航 鋼躉	貨船	拖船	危險品 運輸船	固定 船隻	其他	漁船	P4舢舨					
香港仔避風塘# ₁	7	31	16	3	26	2	0	88	53	406	0	678	0	12	1322	61%
銅鑼灣避風塘 ₁	0	37	0	0	0	0	0	3	26	84	0	199	0	0	349	53%
長洲避風塘 ₂	4	6	0	0	5	4	0	5	12	133	40	59	0	1	269	43%
喜靈洲避風塘 ₃	1	0	0	35	0	7	0	0	8	2	0	8	2	1	64	18%
觀塘避風塘 ₂	2	6	0	16	0	0	0	0	26	1	0	255	0	4	310	90%
新油麻地避風塘 ₂	13	35	0	192	20	34	0	1	37	30	0	151	27	5	545	100%
藍巴勒海峽避風塘 ₂	0	0	0	18	1	11	0	0	1	10	0	35	51	2	129	100%
三家村避風塘 ₁	0	5	0	0	0	0	0	2	9	28	0	27	0	0	71	51%
筲箕灣避風塘 ₁	9	8	0	0	8	2	0	23	35	304	0	168	0	1	558	93%
船灣避風塘 ₁	0	10	0	1	0	0	0	0	3	59	28	143	0	7	251	76%
土瓜灣避風塘 ₂	2	6	0	78	0	15	0	0	12	0	0	6	0	0	119	93%
屯門避風塘 ₂	0	42	0	85	10	46	0	4	63	185	0	62	14	15	526	100%
鹽田仔避風塘 ₁	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	13	0	2	17	6%

註： *百分比指個別避風塘使用量的最高百分比

#香港仔南避風塘及香港仔西避風塘

允許長度：₁ - 30.4米，₂ - 50米，₃ - 75米

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1608)

總目： (100) 海事處

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 基本設施

管制人員： 海事處處長 (袁小惠)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

綱領顯示本港貨櫃吞吐量2021年的實際數字為1780萬個標準箱，2022年的實際數字為1660萬個標準箱，繼續呈逐年下降趨勢，而2023年的預算數字在綱領中標註為無法估計。但是，貨櫃吞吐量指標是編制港口服務、本地海事服務及船舶服務等綱領預算的重要參考指標。

就此，可否告知：2023年貨櫃吞吐量預算無法估計的原因為何；政府會否與業界溝通，對2023年吞吐量指標進行分析和預估？

提問人：嚴剛議員(立法會內部參考編號：6)

答覆：

海運業深受環球經濟影響，而香港港口亦正面對區內其他港口的激烈競爭。市場普遍預期2023年的貿易環境和貨櫃吞吐量前景將會面對挑戰，而地緣政局緊張亦可能增加下行風險。鑒於眾多外圍因素極不明朗，因此未能預計2023年的貨櫃吞吐量。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0207)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

當局表示，將會根據香港海運港口局轄下人力資源發展委員會、人力培訓三方專責小組(航空)及香港物流發展局的建議，繼續制定和落實海運及空運人才培訓基金的各項人力發展策略、培訓和推廣措施。

1.問自2014年推行海運及空運人才培訓基金以來，每年培訓學員及成為從業員的狀況分別為何？

2.社會期望有更多年輕人參與培訓，當局將會如何針對年輕人作出招聘？

3.每年預計開支及行政費用為何？

提問人：陳恒鏞議員(立法會內部參考編號：8)

答覆：

1. 截至2021-22年年底，海運及空運人才培訓基金(基金)自成立以來透過各項獎勵及獎學金計劃，已惠及14 092名在職從業員和學生，按年數字如下：

財政年度	受惠人數
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
總數	14 092

部分基金計劃要求受惠人士畢業後在行業服務至少1年。多年來，共有439名受惠人士加入相關行業。

2. 政府會繼續鼓勵行業組織與各間教育機構及專業團體合作，舉辦各類面向市民大眾，特別是年輕一代的推廣活動。該等推廣活動預期可改善海運業、航空業及物流業的形象，加深廣大市民對這些行業的認識，吸引更多人士投身業界。舉例來說，我們會繼續為大專學生舉辦實習計劃，讓年輕人有機會在這些行業工作，鼓勵他們畢業後投身業界。

3. 基金在2023-24年度會推行優化措施，預計的現金流為5,900萬元。行政費用由運輸及物流局的整體撥款承擔，因此沒有所涉開支的分項數字。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0208)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

當局表示，過去一年與以色列和巴林擴大航空運輸安排，藉此繼續擴展香港的航空服務網絡；請問：

相關成效為何？未來會否作進一步發展？當局預期擴展相關網絡後，將會如何加強本港的航空服務，請具體說明。

提問人： 陳恒鑾議員(立法會內部參考編號：9)

答覆：

目前，政府已與67個民航伙伴簽訂民用航空運輸協定。在2022-23年度，政府與以色列及巴林擴大了雙邊航空運輸安排，藉此繼續擴展香港的航空服務網絡。鑑於雙邊航空運輸安排的內容保密，並載有商業敏感資料，因此我們不宜提供有關安排的詳情。我們會繼續不時檢討對航空服務的需求，並適時與我們的民航伙伴展開航權談判，以擴大空運運力，回應市場需求。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0213)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

當局表示會繼續制定跨境交通安排並監督實施情況，包括與廣東省和澳門有關當局一同執行跨境車輛規管制度；請問：

持有中港兩地車牌的跨境運輸車輛，每次進行驗車及相關行政手續的輪候時間為何？相關費用多少？

提問人： 陳恒鑾議員(立法會內部參考編號：14)

答覆：

香港已登記及領牌車輛(包括跨境車輛)的檢驗要求如下：

(a) 就商用車輛(包括的士、小型巴士、巴士、貨車、特別用途車輛及拖車)而言，每年均須在牌照續期前送交運輸署車輛檢驗綜合大樓檢驗。現時的輪候時間不多於10個工作天；以及

(b) 就在發牌日期前6年或6年以上製造的私家車而言，每年均須在牌照續期前送交其中一間指定車輛測試中心檢驗。現時的輪候時間不多於3個工作天。

上述車輛類別的檢驗費用如下：

車輛類別	費用(港元)
私家車	585
的士	585
許可車輛總重不超過5.5公噸的貨車或特別用途車輛	695

車輛類別	費用(港元)
許可車輛總重超過5.5公噸的貨車或特別用途車輛	935
小型巴士	695
單層巴士	935
雙層巴士	1,050
拖車(不計由私家車拖曳的拖車)	585

跨境車輛亦必須持有相關牌證，以及完成內地政府機關的所有程序(包括車輛檢驗)，方可來往粵港兩地。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0352)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

局方表示將繼續制定跨境交通安排並監督實施情況，包括與廣東省和澳門有關當局一同執行跨境車輛規管制度，可否告知過去三年所涉及的相關項目、開支和按類別分類的人手編制？2023-2024年度將推行的相關措施，會否包括統一三地驗車標準、發放三地通用駕駛執照、行車准許證等，預計有關開支預算和成效評估為何？

提問人： 陳恒鑽議員(立法會內部參考編號：21)

答覆：

現時，廣東、香港及澳門就車輛構造和檢驗的規定(例如車輛廢氣排放標準、對安全帶和制動系統、乘客出入口設計及逃生門等規定)各有不同。運輸署會研究廣東及澳門對車輛構造和檢驗的規定，以評估互認三地車輛檢驗安排的可行性。

駕駛執照方面，現時已有互認香港與內地或澳門非商用車輛駕駛執照的既定安排。根據《道路交通(駕駛執照)規例》(第374B章)第11(3)條的規定，「免試簽發香港正式駕駛執照」的機制讓持有「認可國家或地區」(包括內地和澳門)簽發的駕駛執照的人士，可無須通過本地駕駛考試，而獲直接簽發香港正式駕駛執照，以駕駛私家車、總重量不超過5.5公噸的輕型貨車、電單車及機動三輪車。對等安排適用於香港正式駕駛執照持有人。至於商用車輛，由於內地、香港及澳門對車輛分類和駕駛考試有不同規定，運輸署會研究廣東及澳門對駕駛考試的規定，以評估互認三地商用車輛駕駛執照的可行性。

現時，在本港道路上駕駛的任何車輛(包括跨境車輛)，均必須根據香港現行法例登記和領牌。運輸署會繼續提供各項電子牌照服務，以利便相關申請人。

上述工作由運輸署現有人員執行，過去3年所涉開支並無分項數字。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0487)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

當局表示會繼續推展《鐵路發展策略2014》所建議鐵路項目及小蠔灣站項目的詳細規劃及落實工作，請列出每項建議項目的最新進展，以及預算開支。

提問人： 陳恒鑠議員(立法會內部參考編號：30)

答覆：

有關鐵路項目的最新進展及預算非經常開支載於下表：

鐵路項目	(i) 最新進展	(ii) 預算開支
1. 東涌線延線	鐵路方案已獲授權進行，環境影響評估(環評)程序已經完成。運輸及物流局與香港鐵路有限公司(港鐵公司)在2023年2月簽訂工程項目協議。	建造成本預算為195億元(按2020年12月價格計算)。
2. 屯門南延線	鐵路方案已獲授權進行，環評程序已經完成。詳細設計已大致完成。	建造成本預算為114億元(按2015年12月價格計算)。(見註1)
3. 北環線及古洞站	<u>古洞站</u> 鐵路方案已獲授權進行，環評程序已經完成。詳細設計已大致完成。 <u>北環線主線</u> 詳細規劃及設計進行中	<u>古洞站</u> 建造成本預算為35億元(按2015年12月價格計算)。(見註1)

鐵路項目	(i) 最新進展	(ii) 預算開支
		北環線主線 建造成本預算為585億元(按2015年12月價格計算)。 (見註1)
4. 洪水橋站	詳細規劃及設計進行中	建造成本預算為41億元(按2018年12月價格計算)。 (見註1)
5. 南港島線(西段)	正因應華富邨重建計劃及有關地區的人口結構變化進行規劃。根據房屋署提供的資料，預計現有居民於2027/28年起陸續由華富邨遷移至薄扶林南的接收屋邨。待遷移首批居民並清拆有關現址樓宇騰出空間後，相關鐵路設施建造工程可隨即開展。	檢視中
6. 東九龍線	政府現正探討以高架無軌捷運系統作為原重型鐵路的替代方案，技術可行性研究預計在2023年年中完成。	檢視中
7. 北港島線	港鐵公司現正進一步研究可行方案，以改善項目的設計。	檢視中
8. 小蠔灣站	鐵路方案已獲授權進行，環評程序已經完成。運輸及物流局與港鐵公司在2022年9月簽訂工程項目協議。	建造成本預算為38億元(按2022年6月價格計算)。

註1：政府會因應港鐵公司的詳細規劃及設計進行獨立評估，以確定成本估算。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0489)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

當局表示會推展立法工作，讓政府在西區海底隧道的專營權屆滿時接收隧道，以及調整3條過海隧道的收費，並適時全面檢討過海隧道的交通流量，以制定其後推出不同時段不同收費的實施細節。政府會充分考慮在實施不同時段不同收費政策措施後的相關交通情況，再決定如何推展中環電子道路收費先導計劃；請問：

1. 西區海底隧道專營權即將屆滿，相關交接安排如何？
2. 調整3條過海隧道的收費的初部建議如何？
3. 當局表示會充分考慮在實施不同時段不同收費政策措施後的相關交通情況，請問相關考慮詳情如何？

提問人：陳恒鑞議員(立法會內部參考編號：32)

答覆：

1. 西區海底隧道(西隧)的「建造、營運及移交」專營權將於2023年8月1日屆滿，其後西隧會由政府接管。政府接收西隧所作的安排，會參考2016年8月東區海底隧道及2018年7月大老山隧道專營權屆滿時的安排，當中的變更包括隧道擁有權，以及隧道營運的法律基礎和管理模式。按照其他政府隧道的一貫做法，西隧會交由政府的承辦商管理，而該承辦商將受運輸署及其他相關政府部門監督。其他隧道運作範疇(例如在範圍內的交通管理及檢控工作等)將不會有重大改變。

2.及3.

政府藉着今年8月2日接收西隧的契機，建議調整3條過海隧道的收費水平，以改變駕車人士的出行習慣，從而理順過海交通，紓緩過海隧道的擠塞情況。政府在2023年3月22日公布過海隧道的擬議收費方案，其後在2023年3月29日向立法會提交《2023年行車隧道(政府)(修訂)條例草案》，進行首讀和開始二讀辯論。政府建議在2023年8月2日接收西隧時，實施「633」固定收費方案。政府下一步目標是在2023年內，在3條過海隧道向私家車和電單車實施「不同時段不同收費」方案，以遏抑和分散在繁忙時段的車流，並鼓勵駕車人士在繁忙時段以外使用隧道。政府所提建議已積極回應公眾和相關持份者的意見，同時力求在管理交通需求和市民接受程度之間取得適當平衡。我們正努力爭取在未來數月取得立法會通過條例草案，以便在2023年8月2日順利接收西隧。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0490)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

繼續監督制定和落實各項措施，提升的士服務質素，請問：

1. 當局現時制定或落實的措施是什麼？請具體說明。
2. 的士自去年成功申請加價後，如何改善營運情況？請按的士種類列出。
3. 市民十分關注的士質素問題，當局在批准加價後，有否評估相關質素是否提升？

提問人：陳恒鏞議員(立法會內部參考編號：33)

答覆：

政府一直致力提升的士服務質素及經營環境，以促進長遠穩健發展，配合市民需要。

多年來，政府聯同的士服務質素委員會推行多項措施提升的士服務質素，包括出版和更新《香港的士服務標準》及《香港的士服務指南》、推出一系列為現職的士司機而設的網上培訓課程、舉辦「的士服務嘉許計劃」表揚提供卓越服務的的士司機及的士服務管理團隊、改善處理有關的士服務投訴的機制，以及鼓勵業界善用科技提升營運效率及服務質素。

政府亦一直密切監察的士業界的營運情況。鑑於的士營運成本上升，但咪錶及車租收入則受疫情影響而減少，新的士收費自2022年7月17日起實施。從運輸署的定期的士咪錶讀數調查，以及對的士車主及業界團體進行的問卷調查可見，各類的士營運的財務狀況自上一次加價後普遍得以改善，有助吸引新人入行，紓緩老齡司機的問題，從而提升的士服務質素。

為進一步改善的士服務質素，政府檢視了的士的整體營運及管理狀況，並建議推行一系列改善的士行業發展的措施，其中一項擬議措施是引入的士車隊管理制度，讓現有的士組成車隊並向運輸署申請的士營辦商車隊牌照。擬議的車隊牌照制度可鼓勵業界通過專業的車隊管理，為車隊中的的士提供更好的維護和管理，同時更有效地管理的士司機的表現和質素。另一項擬議措施是就若干與的士司機相關的罪行引入的士司機違例記分制度和兩級制罰則。這項措施有助加強對屢犯司機的阻嚇作用，提升的士服務的整體質素。政府現正擬訂相關法例修訂的細節，並會適時提交立法會審議。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0491)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就政府與機管局共同推展香港國際機場三跑道系統項目，請問：

1. 餘下工程目標是在二零二四年完成三跑道系統，相關工程為何？進展情況如何？
2. 第三跑道於去年啟用以來，使用量如何？是否達致預期？

提問人： 陳恒鑠議員(立法會內部參考編號：34)

答覆：

1. 為了應付長遠的航空交通需求並提升香港國際機場的客貨運能力，香港機場管理局(機管局)正推展三跑道系統項目。三跑道系統工程正按計劃建造。第三跑道已於2022年11月25日正式啟用，而三跑道系統目標於2024年完成。隨着第三跑道正式啟用，機管局正全力推展餘下工程，包括擴建二號客運大樓、建造T2客運廊、興建新的旅客捷運系統和高速行李處理系統，以及重新配置中跑道等。

本局定期向經濟發展事務委員會匯報三跑道系統項目的發展情況。上一份在2022年11月提交的事務委員會文件可於此連結瀏覽：[LC Paper No. CB\(4\)1047/2022\(01\)](#)。

2. 第三跑道於2022年7月8日展開熟習運作，標誌着三跑道系統項目的一個重要里程碑。第三跑道及相關滑行道的面積狀況、儀表着陸系統、飛行區地面燈號系統、標誌、路面標記，以及新的機場中央控制中心提供的支援，均獲包括航空公司及飛行員在內的國際航空業界讚許。經過4個多月的熟習期後，第三跑道於2022年11月25日正式啟用。

自政府撤銷檢疫要求後，香港國際機場穩健復蘇。香港國際機場在2023年1月錄得客運量約210萬人次，按年大幅增長約28倍。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0380)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

財政預算案演辭112中提到，運輸及物流局將成立專責小組，聯同香港海運港口局及高端航運服務業界代表，在今年年底或之前就以下策略提出行動綱領，其中包括提升海事保險業務。就此，政府可否告知本會：

1. 當局推動海事保險業務發展的具體措施為何；
2. 當局是否知悉現時全港有多少名海事保險經紀，專上學院及其他機構已提供海事保險的課程內容為何；及
3. 鑒於有意見指出，本港海事保險人才缺乏，當局對培育和吸引海事保險人才的未來計劃為何；會否與其他政府部門協作推動？若有，涉及什麼部門及需要預留多少費用？其中，「海運及空運人才培訓基金」對舉辦海事保險培訓課程提供的資助額及人員配置為何？

提問人：陳沛良議員(立法會內部參考編號：20)

答覆：

1. 《2023至24財政年度政府財政預算案》宣布，為進一步推動香港國際航運中心的發展，運輸及物流局將成立專責小組，聯同香港海運港口局及高端航運服務業界代表，在2023年年底或之前就各項策略提出行動綱領，包括提升船舶融資、海事保險、海事仲裁和船舶管理等業務，讓香港成為全球領先的高端航運服務市場。政府已預留2,000萬元，加快推動相關策略研究，並會與業界緊密合作，以制訂行動綱領和進行研究。我們有更多詳情(包括在香港推動海事保險業務方面)後便會公布結果。

2. 保險業監管局並無海事保險從業員的統計數字。至於海事保險課程，香港理工大學、香港大學專業進修學院、職業訓練局轄下的海事訓練學院、高峰進修學院和香港專業教育學院提供海運和物流方面不同程度的課程，包括碩士、學士、高級文憑和證書等，當中涵蓋了與海事保險有關的科目。此外，個別本地機構，例如海事保險學會和香港保險業聯會，亦有提供海事保險課程，供業界人士修讀。
3. 自2014年起，海運及空運人才培訓基金設有專業培訓課程及考試費用發還計劃，資助海運和航空界從業員報讀經基金核准的課程及／或參加考試。合資格的申請人在完成核准課程或通過考試後，可獲發還8成費用，上限為30,000元。截至2023年2月底，計劃涵蓋6個海事保險課程和兩個專業考試，合共批出242宗發還費用申請，涉及總額約353,000元。

為吸引高質素人才，並配合香港經濟高增值及多元化發展，勞工及福利局在2018年8月制訂並公布推出人才清單。海事保險專業自此已獲列入人才清單。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1374)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

財政預算案中提及政府會與智慧港口發展專責小組和海運及港口業界緊密合作，分階段試驗新的數據共享平台，促進海運及港口業數據共享，提高碼頭營運效率。就此，請政府告知本會：

- (1) 有關數據共享平台的試驗計劃推行時間表和進度為何？預計何時會正式全面採用？
- (2) 全面使用新的數據共享平台後，有關碼頭營運效率將有何增長？
- (3) 建立數據共享平台涉及的總開支為多少？

提問人： 陳紹雄議員(立法會內部參考編號：10)

答覆：

《行政長官2022年施政報告》宣布，政府會積極推動智慧港口，通過建立數碼化港口社區系統，促進航運、港口及物流業持份者信息互聯互通，增強港口競爭力。政府計劃自2023年分階段建立和試用數碼共享平台，並在2025年實現更廣泛使用有關平台。首階段計劃將集中處理冷鏈貨物。

新平台將能促進港口社區持份者溝通和獲取資訊，以精簡港口運作，優化多方協調。平台將有助減少貨物處理時間及成本，提升港口效率，從而增強香港港口的整體競爭力。

政府會繼續與智慧港口發展專責小組和業界合作，訂定平台的具體要求，這對於釐訂日後作廣泛使用的港口社區系統的成本至為重要。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1378)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸及物流局將會籌備成立鐵路署，以加強政府對鐵路規劃和項目推展的監管、優化鐵路安全的規管，以及監督新的跨境和本地鐵路項目的規劃和推展工作；根據政府原計劃在2022-23年度成立鐵路署；就此，請告知本會：

(1) 鐵路署至今仍未成立的原因為何？

(2) 2023-24年度，鐵路署預計投放多少資源在優化鐵路安全的規管，有何措施？涉及的人手為何？

(3) 當局有否訂立績效指標(KPI)，定期檢視鐵路署的運作成效？若有，詳情為何？若否，原因為何？

提問人：陳紹雄議員(立法會內部參考編號：14)

答覆：

(1)

政府擬議通過合併路政署鐵路拓展處及機電工程署鐵路科，在運輸及物流局轄下成立鐵路署，以加強政府對鐵路規劃和項目推展的監管、優化鐵路安全的規管，以及監督新的跨境和本地鐵路項目的規劃和推展工作。考慮到北部都會區鐵路項目的發展，我們正審視成立擬議鐵路署的安排，以配合各個鐵路項目的推展。

(2)

如獲立法會批准，擬議的鐵路署成立後將設有317個職位，每年整體薪酬撥款(按薪級中點估計的年薪值計算)為3.061億元。在這317個職位中，206個職位(每年薪酬撥款為1.979億元)及59個職位(每年薪酬撥款為6,220萬元)，將分別由路政署鐵路拓展處及機電工程署鐵路科調派至擬議鐵路署，另有

52個新職位(每年薪酬撥款為4,600萬元)則將會在擬議鐵路署下開設。擬議的鐵路署的預計每年營運開支(不包括薪酬撥款)約為1.273億元。擬議的鐵路署將包括鐵路推展機關(即鐵路拓展處)和鐵路規管機關(即鐵路規管處)。鐵路規管處(不包括部門行政科)下設100個職位(每年薪酬撥款為1.036億元),將負責推展優化鐵路安全規管制度,並繼續執行現時就營運中的鐵路、電車、山頂纜車和機場旅客捷運系統的鐵路安全規管、為鐵路項目進行安全及良好評估,以及監察香港鐵路有限公司(港鐵公司)落實大型資產更新工程的安全事宜。由於擬議鐵路署鐵路規管處的人員將負責多項工作,我們並無負責優化鐵路安全規管的人員數目的分項數字。

(3)

擬議鐵路署會在整個鐵路周期的規劃、施工、營運及資產更新各階段,作為政府內的單一負責部門。此外,擬議鐵路署除了執行路政署鐵路拓展處及機電工程署鐵路科的現有職務外,還會負責在新鐵路項目中推行優化的監察和控制策略,包括(a)優化項目監督和溝通平台;(b)加強監察和查核力度;(c)引入新的「工程項目安全檢討」程序;(d)設立主動匯報和預警機制;(e)監察港鐵公司的項目推展表現;以及(f)建立協作文化。鐵路署會落實就營運中鐵路的優化鐵路安全規管制度,特別是在現有的鐵路安全規管職務外推行新的規管措施,包括強化的「安全表現監察」制度及涵蓋範圍更廣的全面及直接審核。政府會就新鐵路項目和營運中鐵路的安全、質量、工期及成本控制制訂一套服務表現指標。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1381)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

財政預算案表示，二零二三至二四年度內，運輸及物流局落實「人人暢道通行」計劃各階段項目，為行人天橋、高架行人道和行人隧道加建無障礙通道設施，以及推展特別計劃，為處於或接駁香港房屋委員會轄下租者置其屋計劃及可租可買計劃屋邨和已拆售物業的公共屋邨公用地方的行人通道加建升降機；以及元朗市中心、旺角和銅鑼灣行人環境改善計劃；就此，請告知本會：

(1) 過去三年，「人人暢道通行」計劃各階段項目加建的無障礙通道設施、加建升降機所涉開支及進展為何；請以列表說明。

(2) 過去三年，對於已完成的工程項目，有沒有定期檢討計劃的成效？市民的使用情況、使用率為何？

(3) 在2023-24年度，有關項目涉及的開支預算、人手編制為何？

提問人：陳紹雄議員(立法會內部參考編號：17)

答覆：

(1) 路政署一直推行「人人暢道通行」計劃下各階段的項目，即原有計劃、擴展計劃、第二階段計劃、第三階段計劃和特別計劃。「人人暢道通行」計劃進展順利，截至2023年2月底，共有190個項目已經完成。

過去3年，「人人暢道通行」計劃的開支如下：

財政年度	開支(百萬元)
2019-20	650.1
2020-21	531.7
2021-22	560.2

截至2023年2月底，「人人暢道通行」計劃下各階段項目的進度，以及過去3年已經完成的項目數目載於下表：

「人人暢道通行」項目各階段	原有計劃	擴展計劃	第二階段	第三階段	特別計劃	合計
已於過去3年完成	22	9	10	0	0	41
正在施工	11	2	30	82	12	137
正在勘測／設計	3	0	3	32	19	57

- (2) 「人人暢道通行」計劃廣受社會支持和歡迎。路政署在推行「人人暢道通行」計劃下各項目的過程中，一直與地區持份者(例如非政府組織或地區組織等)緊密聯繫，以了解市民的需要和期望，並跟進可有助提升服務的建議，例如在升降機內安裝反光金屬板，方便輪椅使用者在離開升降機時可從金屬板看到身後的情況，以防止碰撞。路政署會繼續廣納民意，以優化有關計劃。
- (3) 2023-24年度，「人人暢道通行」計劃，以及在元朗市中心、旺角和銅鑼灣實行人環境改善計劃的預計開支，分別為7.17億元及226萬元。路政署會調配現有人手資源推行「人人暢道通行」計劃和行人環境改善計劃。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1383)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

政府於2014年推出一億元的「海運及空運人才培訓基金」(基金)，以支持本港航運和空運業的培訓工作，其後在2019年再注資二億元以持續和優化現行的培訓和獎學金計劃。在今個財政年度，政府再向基金注資二億元，加強物流業人才培訓，推動高端、高增值及智慧物流的發展。就此，請政府告知本會：

- (1) 有沒有統計過去基金資助的學生中，有多少人投身海事相關行業？如有，各項工種的人職數字為何？如否，原因為何？
- (2) 一些得到獎學金計劃資助或參與了內地與本港學術合作計劃的學員，在履行了培訓計劃中規定要從事海運或空運業工作最少一年之後，有多少人會繼續留在海運或空運業呢？而選擇不繼續留在海運或空運業者，其離開原因為何？
- (3) 基金現時提供的計劃中，有多少個計劃是涉及海員、領港員的培訓？
- (4) 當局稍後推出的「海事人才培訓資助計劃」中，會否包括增加海員、領港員的培訓項目？

提問人：陳紹雄議員(立法會內部參考編號：19)

答覆：

- (1)及(2) 部分基金計劃要求受惠人士畢業後在行業服務至少1年。多年來，共有439名受惠人士符合個別計劃的相關要求。我們並無有關受惠人士在規定期間後繼續留在個別行業工作的資料。

- (3)及(4) 領港員一般是具有海員經驗的專業人員。目前，基金下有3項計劃涉及海員培訓，即(i)航海訓練獎勵計劃、(ii)香港航海及海運獎學金計劃，以及(iii)專業培訓課程及考試費用發還計劃。這些計劃鼓勵年輕人在遠洋船上接受航海訓練，或參加課程及考試以取得相關專業資格。

海事人才培訓資助計劃旨在鼓勵參與公司為有志投身海事法律工作的青年提供見習培訓，以培育更多本地海事律師，支援本港的高增值海運服務。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2953)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

政府計劃於2023-24年度推出「海事人才培訓資助計劃」，為有志投身海事法律工作的青年提供見習機會，以培育更多本地海事律師，請告知本會：

1. 請詳列計劃內容；
2. 請列出推行「海事人才培訓資助計劃」相關的人手安排及開支預算；以及
3. 預期計劃的效果為何？

提問人：陳永光議員(立法會內部參考編號：7)

答覆：

是項計劃旨在鼓勵參與公司為有志投身海事法律工作的青年提供見習培訓，以培育更多本地海事律師，支援本港的高增值海運服務。每間參與計劃的公司每年可獲資助不高於50萬元。初步估計首年見習生人數不多於20名。香港海運港口局轄下的人力資源發展委員會現正制訂計劃的詳情。

推行是項計劃的工作將由現有資源承擔。參與公司須監督和報告見習生的職業發展情況。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2126)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局
分目： (-) 沒有指定
綱領： (2) 陸路及水上交通
管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(陳美寶)
局長： 運輸及物流局局長
問題：

北部都會區的運輸基建

上年度財政預算案預留了1000億元的專款加快北部都會區內的土地、房屋和交通基建的進程，政府可否告知本會？

1. 擬議三鐵三路中的北都公路全長18公里，但宣傳的走線由天水圍到古洞北即止，無法連通蓮塘香園圍口岸，以提高東進東出物流格局容量，可有計劃延長有關公路和公佈走線設計？
2. 蓮塘香園圍口岸是東進東出物流格局的重要門戶，但長山隧道和龍山隧道只允許雙線行車，因應車流量需求增長，未來可有空間擴建增加流量？

提問人：陳月明議員(立法會內部參考編號：8)

答覆：

1. 土木工程拓展署及規劃署現正共同推展新界北餘下階段發展一新界北新市鎮及文錦渡的規劃及工程研究，為羅湖／文錦渡綜合發展樞紐和新界北新市鎮制定土地用途。我們會參考上述研究的結果，探討是否需要把北都公路向東延伸至該兩個發展區。

同時，政府在2022年12月就《跨越2030年的鐵路及主要幹道策略性研究》的初步結果展開公眾諮詢，諮詢期至2023年3月底。本局會仔細研究所收集的意見，包括有關不同走線的意見，並進行初步工程技術性評估，以優化包括北都公路等建議項目，並在2023年第4季制訂香港未來主要運輸基建發展藍圖。

2. 隨着香港與內地全面通關，跨境交通正恢復正常。運輸署一直密切監察香園圍公路的交通情況，包括長山隧道和龍山隧道。截至2023年2月，長山隧道和龍山隧道在繁忙時間的使用率分別為14%和36%。因此，該兩條隧道仍有空間應付交通增長。運輸署會繼續監察該區的交通情況。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2127)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局
分目： (-) 沒有指定
綱領： (2) 陸路及水上交通
管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(陳美寶)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

新界鄉郊的道路改善

北部都會區範圍內現存多個鄉，亦有不少棕地項目，對道路條件有需求，而鄉郊內不少道路是單線雙程路或日久失修，就此政府可否告知本會，可否審視新界內的鄉郊道路情況，增撥資源優化鄉村道路？

提問人：陳月明議員(立法會內部參考編號：9)

答覆：

政府十分重視加強鄉郊的基建及設施，以改善鄉郊地區環境。有關工作由多個部門協力推展。舉例而言，鄉郊道路方面，民政事務總署通過鄉郊小工程計劃，為鄉郊地區進行行車通道小型改善工程，方便居民出入。至於路政署轄下位於新界的公共道路(包括快速公路、橋樑及隧道等)，路政署會定期進行檢查，並適時進行道路保養工程，以保持道路狀況良好。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2205)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

2023-24年度財政預算案建議再注資2億元予「海運及空運人才培訓基金」(「基金」)。就此，政府可否告知本會：

(一) 「基金」自成立至今的受惠學生及從業員人數；「基金」下各項培訓及獎學金計劃分別的每年開支、受惠人數及平均每人的資助額；

(二) 「基金」最新的結餘及財政狀況為何？及

(三) 有否統計受惠於基金的人士在完成有關課程後從事海運業或空運業分別的人數及比例；如有，詳情為何；如否，原因為何？

提問人：周小松議員(立法會內部參考編號：19)

答覆：

(一) 截至2021-22年年底，海運及空運人才培訓基金(基金)自成立以來透過各項獎勵及獎學金計劃，已惠及14 092名學生和在職從業員。基金下計劃的受惠人數及每年開支如下：

財政年度	受惠人數	開支(百萬元)
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

我們沒有備存基金下各項培訓及獎學金計劃平均每人資助額的資料。

(二) 截至2022年年底，基金的累計開支及承擔額結餘分別為1.5953億元及1.4047億元。

(三) 部分基金計劃要求受惠人士畢業後在行業服務至少1年。多年來，共有439名受惠人士加入海運及空運業，比例為3:7。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2733)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

機管局正與珠海當局探討在珠海建立航空產業工業園的可行性，通過強強聯手，優勢互補，推動兩地航空業發展。就此，請告知：

1. 在推動兩地航空業發展方面，機管局有否在2023-24財政年度對有關人員的培訓做出部署？若有，所涉及的預算及細節為何？若無，原因為何？
2. 有否措施與深圳及廣州機場合作，吸納內地航班來港轉機，聯通世界？
3. 香港國際航空學院籌備中的「粵港澳大灣區青年民航人才培養計劃」，最新進度為何？整個計劃的預計時間表及吸納內地人才貢獻香港的成效為何？
4. 香港機場管理局去年底與珠海市政府簽訂合作諒解備忘錄，及積極商議機管局入股珠海機場，香港國際機場入股珠海機場的最新進度為何？預計未來的項目落實時間表為何？

提問人：陳仲尼議員(立法會內部參考編號：37)

答覆：

香港機場管理局(機管局)一直致力促進與珠海合作，以推動香港和珠海航空業共同發展。中央政府亦表示支持機管局按市場化規則入股珠海機場。就此，機管局與珠海市政府於2022年11月簽署諒解備忘錄，雙方同意將致力開通「經珠港飛」(即通過港珠澳大橋陸路接駁實現「空一陸一空」直通客運服務)、發展港珠國際航空貨運業務、推動建設高端航空產業群，以及積極商議機管局入股珠海機場等。機管局會繼續與內地有關當局商討，以落實上述的港珠合作計劃。

在加強與大灣區其他機場的互動方面，機管局一直積極參與大珠三角五大機場主席會議(包括廣州白雲國際機場和深圳寶安國際機場)，以商討區內機場的發展方向和討論加強合作，促進航空業的可持續發展。機管局亦一直通過設置更多城市候機樓、發展海天客運碼頭來往內地港口的快船服務，以及興建讓旅客經陸路來往大灣區的海天中轉大樓，從而提升香港國際機場與大灣區內其他城市(包括廣東和深圳)之間的多式聯運服務網絡。我們將聯同機管局繼續物色與大灣區內其他機場合作的機遇，以善用各自的競爭優勢來推動大灣區經濟增長，以及提升香港的國際航空樞紐地位。

鑑於人才對香港和大灣區航空業的持續發展至為重要，香港國際航空學院除了一直與各個機構和組織合作提供不同的航空業培訓課程，亦將會與內地相關的航空培訓院校合作，推出「大灣區青年航空業實習計劃」，互派學生到香港國際機場及大灣區內其他機場實習，有助支持香港和大灣區航空業的長期人力資源發展。計劃將於2023年上半年推出，首年名額450個。有關措施不涉及政府開支。

另一方面，政府現正聯同機管局探討不同方案的可行性，包括業界提出從大灣區內其他地區輸入勞工的建議，以應付機場前線的人手需求，目標於今年稍後制訂相關措施，以推動航空業界人力資源的可持續發展。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0816)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就籌備成立鐵路署，以加強政府對鐵路規劃和項目推展的監管及優化鐵路安全的規管等，請告知本會有關籌備工作的進度及詳情，新部門涉及人手編制及開支為何？

提問人：張宇人議員(立法會內部參考編號：11)

答覆：

政府擬議通過合併路政署鐵路拓展處及機電工程署鐵路科，在運輸及物流局轄下成立鐵路署，以加強政府對鐵路規劃和項目推展的監管、優化鐵路安全的規管，以及監督新的跨境和本地鐵路項目的規劃和推展工作。考慮到北部都會區鐵路項目的發展，我們正審視成立擬議鐵路署的安排，以配合各個鐵路項目的推展。

如獲立法會批准，擬議的鐵路署成立後將設有317個職位，每年整體薪酬撥款(按薪級中點估計的年薪值計算)為3.061億元。在這317個職位中，206個職位(每年薪酬撥款為1.979億元)及59個職位(每年薪酬撥款為6,220萬元)，將分別由路政署鐵路拓展處及機電工程署鐵路科調派至擬議鐵路署，另有52個新職位(每年薪酬撥款為4,600萬元)則將會在擬議鐵路署下開設。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3098)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

預算案指出，當局會預留2千萬元，加快推動高端航運服務業的策略研究，以及加強業界在國際及大灣區的交流。每年一度的旗艦活動「香港海運周」規模也會擴大。請就相關撥款分列出款項使用細項的金額情況，以及細項的大體內容。

提問人：周浩鼎議員(立法會內部參考編號：51)

答覆：

《2023至24財政年度政府財政預算案》宣布，為進一步推動香港國際航運中心的發展，運輸及物流局將成立專責小組，聯同香港海運港口局及高端航運服務業界代表，在2023年年底或之前就各項策略提出行動綱領，包括提升船舶融資、海事保險、海事仲裁和船舶管理等業務，讓香港成為全球領先的高端航運服務市場。政府已預留2,000萬元，加快推動相關策略研究，並會與業界緊密合作，以制訂行動綱領和進行研究，我們有更多詳情後便會公布結果。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2995)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

鑒於過去3年疫情，兩岸三地需收緊檢疫措施，導致港珠澳大橋的使用量大幅下跌，行車量及行車收益均未能符合預期。為此，請政府告知本會：

1. 在疫情下，政府於過去3個財政年度為港珠澳大橋(香港段)承擔的總開支、分項開支及虧損數字為何；
2. 近月疫情放緩，社交距離措施亦在風險管控下有序放寬，政府當局是否準備恢復擴大使用港珠澳大橋的計劃，以及會否就北上的香港私家車是否需設「常規配額」，與內地進行商討；
3. 有關本年「港車北上計劃」的最新計劃和實施細節為何？政府就推動駕駛者參與計劃的鼓勵性方案為何；及
4. 政府預期在計劃實施後，大橋的使用率可提升多少個百分比？

提問人：何敬康議員(立法會內部參考編號：1)

答覆：

1. 運輸及物流局一直密切監察各管制站(包括港珠澳大橋香港口岸)的跨境交通安排，以滿足市民的跨境出行需要。有關工作屬運輸及物流局日常工作的一部分，所涉資源並無分項數字。

港珠澳大橋管理局根據內地法律成立，作為非營利性事業單位法人，負責大橋主橋的建設、營運、管理和維護(包括財務事宜)，以及向使用大橋主橋的車輛收取通行費。大橋管理局以自收自支的方式營運。大橋主橋收入(包括通行費)由大橋管理局用以償還銀行貸款，以及支付大橋的日

常營運及維護的開支。大橋開支／通行費收入並非由香港特別行政區政府支付／收取。

2. 大橋自2018年10月開通以來，為粵港澳大灣區互聯互通及整體發展帶來重大機遇。粵港澳三地政府一直緊密合作，因應有關管制站及各自連接路的承受能力，推展各項新的跨境交通措施，以循序漸進的方式增加使用大橋的車輛。

粵港私家車常規配額制度的配額由內地當局批出，現時批予私家車使用大橋的配額為21 000個。港澳私家車的配額制度則由香港及澳門當局共同管理，現時配額為5 400個。港澳私家車的配額將於2023年內新增3 000個。

3.及4. 「港珠澳大橋港車北上不設配額計劃」（「港車北上」計劃）允許合資格的香港私家車可在無須取得常規配額下，經大橋往來香港與廣東省。參與計劃的合資格人士每次入境內地後可連續停留不超過30天，每年在內地累計停留不得超過180天。「港車北上」計劃便利香港居民以自駕的方式到廣東省作短期商務、探親或旅遊，進一步善用大橋和促進粵港澳大灣區的發展，預期約有45萬名香港私家車車主合資格申請計劃。

廣東省政府正會同香港特區政府，按照國務院批覆要求敲定「港車北上」計劃的實施安排細節，爭取於2023年首季公布詳細安排，並於2023年內實施。運輸署正與內地有關當局緊密合作，研究訂立處理申請的系統。我們的目標是盡可能簡化申請程序和降低手續費用，增加「港車北上」計劃的吸引力。事實上，國務院已在2022年11月宣布海關免擔保政策，讓參與「港車北上」計劃的香港私家車無須向內地海關繳付關稅或辦理擔保安排，從而簡化有關的申請程序和降低手續費用。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2996)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就港珠澳大橋口岸設施的情況，請政府告知本會：

1. 隨着本年初起香港與內地恢復通關，有關未來3個財政年度涉及港珠澳大橋口岸總開支和分項開支的預算為何；
2. 自港珠澳大橋口岸設施啟用以來，使用情況為何？請以表詳細列出；
3. 港珠澳大橋的香港口岸是否設有為來港的大橋使用者提供的停車位？如有，數目為何？如否，有否計劃將來增設相關措施，便利澳門及內地的大橋使用者來港，以提升使用量？及
4. 自港珠澳大橋的預約泊車服務投入以來，每月的使用量為何？請分別列出。

提問人：何敬康議員(立法會內部參考編號：2)

答覆：

1. 運輸及物流局一直密切監察各管制站(包括港珠澳大橋香港口岸)的跨境交通安排，以滿足市民的跨境出行需要。有關工作屬運輸及物流局日常工作的一部分，所涉資源並無分項數字。
2. 根據入境事務處的資料，港珠澳大橋香港口岸自2018年10月24日啟用以來，每日經大橋香港口岸出入境的平均跨境旅客人數如下：

年份	旅客人數 ^(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

註：

- (1) 表內數字是指所有經管制站出入境的旅客，不包括司機及被拒入境的旅客。
- (2) 數字受內地、香港及澳門自2020年1月底起實施的防疫措施所影響。

根據港珠澳大橋管理局的資料，大橋自2018年10月24日開通以來，每日進出香港的平均車輛流量(按車輛類別劃分)如下：

年份	巴士 ^(註1)		貨車		私家車 ^(註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 ^(註3)	88	88	152	152	173	172
2021 ^(註3)	17	17	189	198	2	1
2022 ^(註3)	14	14	288	288	4	2

註：

- (1) 巴士包括往來內地與澳門的跨境巴士，以及往來港珠澳大橋香港口岸與珠海口岸／澳門口岸的跨境穿梭巴士。
- (2) 私家車包括跨境私家車、跨境出租汽車，以及根據「澳門口岸泊車轉乘計劃」進出港珠澳大橋澳門口岸的香港私家車。
- (3) 數字受內地、香港及澳門自2020年1月底起實施的防疫措施所影響。

3. 香港機場管理局現正在港珠澳大橋香港口岸人工島發展自動化停車場，分階段提供約6 000個泊車位，供經由港珠澳大橋來港的廣東及澳門自駕旅客使用，並在泊車後經海天中轉大樓於香港國際機場轉飛海外，或在辦理入境和清關手續後進入香港。旅客從海外返回香港國際機場或到訪後離港時便可取回車輛，然後駕車返回廣東或澳門。
4. 港珠澳大橋香港口岸的公眾停車場自2018年10月24日起啟用，合共提供733個泊車位，約有一半為可供網上預約的時租或日租泊車位。根據停車場營辦商提供的資料，自港珠澳大橋香港口岸啟用以來，泊車預約服務的每月使用率如下：

年份	月份	使用預約服務的 停車場使用者百分比
2018年	10月 ^(註1)	25.0%
	11月	18.6%
	12月	19.3%
2019年	1月	17.6%
	2月	16.1%

年份	月份	使用預約服務的 停車場使用者百分比	
	3月	20.8%	
	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%	

年份	月份	使用預約服務的 停車場使用者百分比
	8月	1.9%
	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%

註：

- (1) 停車場在2018年10月的營運日數只有8日(即10月24日至31日)。
- (2) 數字受內地、香港及澳門自2020年1月底起實施的防疫措施所影響。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0843)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署負責監察鐵路網絡的服務表現。港鐵近期故障頻生，發生多宗不同類型的大小事故，包括車門飛脫、列車出軌和碰撞等嚴重事故，令服務延誤，甚至影響乘客安全。就此，可否告知本會：

一、2022-23年度所有港鐵延誤事故(包括延誤8分鐘以上及延誤8分鐘以下)的數字及詳情，請分別列出每宗事故的事故成因及罰款金額；

二、根據現時港鐵票價調整機制中的「服務表現安排」，港鐵需就導致31分鐘或以上的列車服務延誤問責罰款；會否考慮檢討有關標準和罰款機制，如將罰款機制改為累進制，將罰款與嚴重事故發生的次數掛鉤，以加強問責；

三、為增強政府的監察功能，會否研究修改規管港鐵營運的模式，規定港鐵需在可容許利潤以外向政府上繳部分利潤，同時保留一定誘因，讓港鐵提升業務水平；及

四、政府已成立獨立監督小組，全面檢討港鐵的資產管理及維修保養制度；小組的工作時間表、成員、職責範圍為何。

提問人：葉劉淑儀議員(立法會內部參考編號：4)

答覆：

一、二及三

政府和香港鐵路有限公司(港鐵公司)已完成港鐵票價調整機制的檢討，並於2023年3月21日公布檢討結果。在經優化的票價調整機制下，通過修訂票價調整方程式中的生產力因素計算方法，港鐵公司的票價會與公司的香港物業發展利潤直接掛鉤，以回應市民一直以來的訴求，並長遠地降低港鐵

票價的基線，讓所有乘客受惠。根據與香港物業發展利潤掛鈎的生產力因素，港鐵票價將按港鐵公司的香港物業發展利潤水平每年下調0.6%至0.8%不等。

此外，「服務表現回贈」安排會優化以提高港鐵公司須就服務延誤超過3小時的事故所撥出的款額，以及每宗事故的最高撥款金額，並引入繁忙時間款額增加安排，以更適當地反映列車服務延誤對乘客的影響。

2022年及2023年(截至2月)，由港鐵公司控制範圍內的因素造成31分鐘或以上的服務延誤事故，以及根據上述經優化的「服務表現回贈」撥出的款額如下：

日期	鐵路線	成因	撥出款額 (百萬元)
2022年1月22日	觀塘線	站內機件故障	3
2022年4月5日	迪士尼線	基礎設施	40
2022年5月24日	東鐵線	列車故障	1.2
2022年6月1日	港島線	基礎設施	1
2022年10月2日	將軍澳線	基礎設施	1
2022年10月3日	屯馬線	基礎設施	2.4
2022年11月13日	荃灣線	基礎設施	40
2022年12月5日	將軍澳線	列車故障	14.4
2023年1月13日	將軍澳線	基礎設施	1
2023年2月12日	觀塘線	站內機件故障	1

至於任何鐵路事故若影響列車服務延誤8分鐘或預計延誤達8分鐘或以上，根據現行鐵路事故通報機制，港鐵公司須於事故發生後8分鐘內通報運輸署。少於8分鐘的列車服務延誤對乘客影響相對輕微，港鐵公司無須向運輸署通報。2022年及2023年(截至2月)，由港鐵公司控制範圍內的因素造成8分鐘或以上的服務延誤事故如下：

年份	成因	事故宗數
2022年	機件故障 (包括站內機件故障、基礎設施、列車故障等)	103
	人為因素	9
2023年 (截至2月)	機件故障	15
	人為因素	0

四

就2022年年底發生的嚴重鐵路事故，港鐵公司正就其資產管理及維修保養制度進行全面檢討，以確保鐵路資產的管理維持高水準。為確保相關檢討工作全面、深入且穩妥，政府已成立獨立監督小組，以密切監督港鐵公司正進行的全面檢討。

獨立監督小組由韋志成先生擔任主席，成員包括詹永年先生、李鏡權博士，以及機電工程署署長彭耀雄先生。小組成員來自不同專業領域，會從鐵路安全規管角度，密切監督港鐵公司就資產管理及維修保養制度進行的全面檢討，包括審視其覆蓋範圍、檢視方法及程序、跟進建議及落實方案等是否合適得宜。小組亦會監督港鐵公司全面評估其鐵路系統內不同領域的潛在風險，確保港鐵公司的維修保養以至營運管理工作與時並進，包括制定適當的檢查及維修保養措施，尤其是加強預防性的維修工作及科技應用。

獨立監督小組已展開工作。港鐵公司預計於2023年6月完成全面檢討。其後，小組會向運輸及物流局局長提交報告，並就鐵路安全規管事宜提出建議，以維持香港的鐵路服務安全可靠。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0847)

總目： (158)政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就屯門內河碼頭，政府可否告知本會：

一、內河碼頭過去五年每個月的貨櫃吞吐量及佔本港總貨櫃吞吐量的百分比，請分別提供吞吐量及純粹由內河碼頭處理的吞吐量(即扣除雙重處理所產生的吞吐量)兩組數字；

二、資料顯示內河碼頭一共有49個泊位，請分別提供過去五年每年的平均使用率及佔其容量的多少百分比。

提問人：葉劉淑儀議員(立法會內部參考編號：8)

答覆：

經諮詢政府統計處，該處所編製的貨櫃吞吐量統計數字乃基於貨物艙單的樣本作出估計，而非私人營運商所提供的營運記錄，因此未能提供有關內河碼頭的分項數字。作為參考，土地供應專責小組發布內河碼頭於2017年的使用率為24%，據了解近年的使用率亦大致相若。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1694)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

演辭第110段提到，力爭將香港打造為飛機租賃及服務中心，請告知：

- 1) 目前本港飛機租賃行業的發展情況，例如以香港為全球總部及地區總部的飛機租賃商數目、全球飛機租賃市場份額、飛機融資架次等；
- 2) 《2017年稅務(修訂)(第3號)條例》於2017年通過，設立專門稅務制度，有否達到當初預計的目標，包括直接及間接得益；
- 3) 預算案提出的完善優惠制度，今年第四季向立法會提交法案，除此之外有何工作需要展開，涉及的開支及編制為何；
- 4) 大灣區發展迅速，有否計劃與其他大灣區城市合作，優勢互補以產生協同效應。

提問人：簡慧敏議員(立法會內部參考編號：19)

答覆：

作為成功的國際金融中心，香港已具備發展飛機租賃業務所需的有利條件，包括完善的法律和銀行制度、健全和多元化的資本市場、優秀的航空基礎設施及人才，以及背靠內地龐大市場的優勢。為發揮我們的優勢以發展飛機租賃業務，政府在2017年推出飛機租賃稅務優惠制度(飛機租賃稅制)，為全球飛機出租商在香港提供媲美其他地方的利得稅優惠。此後，不少內地及海外主要業者陸續在香港設立附屬公司或營運機構。我們知悉過去數年以香港作為基地或在港設立附屬公司的飛機出租商已向內地、智利、柬埔寨、印尼、日本、韓國、馬來西亞、卡塔爾和越南等地的飛機營運商共出租約95架飛機。

為進一步將香港打造為飛機租賃及服務中心，並鑑於過去幾年迅速的市場變化，政府將推出一系列措施完善飛機租賃稅制，以加強其競爭力。我們將於今年第四季向立法會提交條例草案。運輸及物流局及其他相關政府機構(例如投資推廣署)會繼續調配現有資源推展工作，以及推廣飛機租賃稅制，打造香港成為區內租賃飛機的首選地。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2360)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就海運及空運人才培訓基金方面，政府可否告知本會：

(1) 過去五年該基金曾經推出哪些專業課程、培訓的人才數目(按專業種類分別以表列出)、畢業生就業情況分別為何？

(2) 鑑於2023-24財政年度用於促進海空交通及物流發展的撥款預算增加3,550萬元(13.5%)，當局會如何分配使用？

(3) 未來三年該基金計劃推出哪些課程、專業種類、培訓的人才數目及預算支出分別為何？

(4) 當局會如何評估基金資助課程是否切合業內需求，如有，詳情為何？如否，原因為何？

提問人：林琳議員(立法會內部參考編號：18)

答覆：

(1) 海運及空運人才培訓基金(基金)支持和鼓勵學生和海運及航空業在職從業員接受相關培訓和修讀專業學位課程，以提升行業的整體競爭力和專業水平。過去5年，基金推出5項新計劃，即(i)香港航海及海運獎學金計劃、(ii)香港大學—上海海事大學學術合作計劃、(iii)航空營運培訓獎勵計劃、(iv)本地船舶能力提升計劃，以及(v)海事培訓支援計劃。

整體而言，基金在過去5年共惠及10 979名在職從業員和學生。部分基金計劃要求受惠人士畢業後在行業服務至少1年。這段時期，共有238名受惠人士加入相關行業。

(2) 2023-24年度綱領(3)海空交通及物流發展的撥款較2022-23年度的修訂預算增加3,550萬元(13.5%)，主要由於基金的預算開支增加，以推行和優化計劃，加強海運、航空及物流業人才培訓，並鼓勵行業組織和培訓機構舉辦本地及海外推廣活動。

(3)及(4) 本局與基金各項計劃的申請人、課程提供者和業界人士保持恆常聯繫，並在優化現有計劃和推行新計劃時考慮他們的意見。舉例來說，我們將於2023年推出海事人才培訓資助計劃。該計劃旨在鼓勵參與公司為有志投身海事法律工作的青年提供見習培訓，以培育更多本地海事律師，支援本港的高增值海運服務。每間公司每年可獲資助不高於50萬元，預計首年見習生人數不多於20名。我們會繼續檢視基金的運作，確保能持續切合相關行業增長的需要。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2901)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

政府在發展飛機租賃業務的同時，會否增加撥款培訓相關業務的法律人才，以更好地撰寫飛機租賃合約，配合業務發展？

提問人： 林新強議員(立法會內部參考編號：3)

答覆：

為發揮香港的優勢以發展飛機租賃業務，政府在2017年推出飛機租賃稅務優惠制度(飛機租賃稅制)，為全球飛機出租商在香港提供媲美其他地方的利得稅優惠。為進一步將香港打造為飛機租賃及服務中心，並鑑於過去幾年迅速的市場變化，政府將推出一系列措施完善飛機租賃稅制，以加強其競爭力。

為支援海運和航空業人才培訓，並提高從業員的專業水平和能力，政府通過海運及空運人才培訓基金下的專業培訓課程及考試費用發還計劃，鼓勵有志投身航空業的人士和現職人士，修讀由各院校、專業或業界團體提供的課程和參加專業考試。計劃下的課程和考試涵蓋相關行業的不同範疇，包括飛機租賃。政府會考慮參加者、課程提供者及業界人士的意見，視乎需要修訂現有計劃及／或推行新計劃，以及檢討基金的運作，以應付航空業的需要。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0603)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就推展本港鐵路基建項目方面，政府可否告知本會：

1. 以表列出《鐵路發展策略2014》、《北部都會區發展策略》，以及《跨越2030年的鐵路及主要幹道策略性研究》內所有擬議鐵路基建項目的(i)開支預算、(ii)預計動工時間，以及(iii)預計完工時間。
2. 推展上述鐵路項目的財務安排為何，會否以本年度預算案建議成立的基礎建設債券計劃作為融資基礎？如會，詳情為何；如否，當局有何方法，確保上述鐵路項目能有序如期落成？
3. 推展上述鐵路項目的人手編制為何，政府部門和港鐵公司是否有足夠人手及資源推展上述多項鐵路項目？
4. 會否優先落實以北部都會區為主的新發展區的大型運輸基建項目？

提問人：劉業強議員(立法會內部參考編號：1)

答覆：

1.

鐵路項目	(i) 預算開支	(ii) 預計動工時間	(iii) 預計完工時間
1. 東涌線 延線	建造成本預算為 195億元(按2020 年12月價格計算)	2023年年中	2029年

鐵路項目	(i) 預算開支	(ii) 預計動工時間	(iii) 預計完工時間
2. 屯門南延線	建造成本預算為114億元(按2015年12月價格計算)(見註1)	2023年	2030年
3. 北環線及古洞站	<u>古洞站</u> 建造成本預算為35億元(按2015年12月價格計算)(見註1) <u>北環線主線</u> 建造成本預算為585億元(按2015年12月價格計算)(見註1)	<u>古洞站</u> 2023年 <u>北環線主線</u> 2025年	<u>古洞站</u> 2027年 <u>北環線主線</u> 2034年
4. 屯馬線洪水橋站	建造成本預算為41億元(按2018年12月價格計算)(見註1)	2024年	2030年
5. 南港島線(西段)	正因應華富邨重建計劃及有關地區的人口結構變化進行規劃。根據房屋署提供的資料，預期現有居民會由2027-28年度起由華富邨陸續遷移至薄扶林南的接收屋邨。第一批居民獲重新安置而現有建築物亦拆卸以騰出所需空間後，相關鐵路設施的建造工程便會進行。		
6. 東九龍線	政府現正探討以高架無軌捷運系統作為原重型鐵路的替代方案，技術可行性研究預計在2023年年中完成。		
7. 北港島線	香港鐵路有限公司(港鐵公司)現正進一步研究可行方案，以改善項目的設計。		
8. 港深西部鐵路(洪水橋至前海)	港深政府通過「港深跨界軌道基礎設施建設專班」展開的首階段研究已於2022年年底完成，隨後於2023年第一季展開次階段研究，預計於2024年年中完成。預計開支、動工及完工日期有待與深圳進一步研究和磋商，現階段未能提供資料。		
9. 尖鼻咀至白泥自動捷運系統	正在進行可行性研究。預計開支、動工及完工日期有待進一步研究，現階段未能提供資料。		

鐵路項目	(i) 預算開支	(ii) 預計動工時間	(iii) 預計完工時間
10. 北環線 支線	預計開支、動工及完工日期有待與深圳通過專班進一步研究和磋商，現階段未能提供資料。		
11. 北環線 東延線	土木工程拓展署及規劃署現正進行羅湖／文錦渡綜合發展樞紐及新界北新市鎮的規劃及工程研究，以制定上述發展項目的土地用途。同時，運輸及物流局會探討推動相關發展所需的策略性運輸基建，並全面檢視北環線東延線的走線。預計開支、動工及完工日期有待進一步研究，現階段未能提供資料。		
12. 東鐵線 羅湖南站	土木工程拓展署及規劃署現正進行新界北新市鎮及文錦渡的規劃及工程研究涵蓋有關地區。政府會因應有關研究，就東鐵線羅湖南站的初步構想作詳細探討，務求以最有效的方式滿足未來的發展需要。預計開支、動工及完工日期有待進一步研究，現階段未能提供資料。		
13. 中鐵線	隨著《跨越2030年的鐵路及主要幹道策略性研究》的諮詢工作(包括建議的中鐵線及將軍澳線南延線)於2023年3月底結束，政府將於2023年第4季構建香港未來的主要運輸基建發展藍圖。預計開支、動工及完工日期有待進一步研究，現階段未能提供資料。		
14. 將軍澳線 南延線			

註1：政府會因應港鐵公司的詳細規劃及設計進行獨立評估，以確定成本估算。

2.

政府除了推展工務計劃下的運輸基建項目外，還通過「建造、營運及移交」模式鼓勵私營機構參與興建主要幹道(例如大欖隧道及西區海底隧道)，以及採用「鐵路加物業」的擁有權模式為既定鐵路項目融資(例如東涌線延線)。政府會繼續按個別情況為每個運輸基建項目尋求最合適的融資方案，例如發行債券及其他公私營參與形式。

3.及4.

政府會因應各項跨境和本地鐵路項目的規劃和推展工作，檢視相關部門的人手需求，並按需要通過既定機制重新調配或尋求額外資源。政府亦會監察港鐵公司在推展項目時的表現，並提醒港鐵公司調配足夠人手，在確保安全及質量下適時推展項目。

根據新發展區的最新規劃資料及所有建造及規劃中的主要運輸基建項目的落成情況，政府會就已規劃的運輸基建項目和《跨越2030年的鐵路及主要幹道策略性研究》的建議項目的落成時間表作全盤考慮，有序地推進各個項目，以應付北部都會區等長遠發展項目的運輸及物流需求。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0609)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

綱領內的2023-24年度需要特別留意的事項提到，政府將繼續籌備成立鐵路署，以加強政府對鐵路規劃和項目推展的監管、優化鐵路安全的規管，以及監督新的跨境和本地鐵路項目的規劃和推展工作。就此，政府可否告知本會：

1. 當局籌備成立鐵路署的最新進展為何？
2. 政府近年陸續推展《鐵路發展策略2014》、《北部都會區發展策略》，以及《跨越2030年的鐵路及主要幹道策略性研究》內的鐵路項目，當局有否評估，現時鐵路署擬議的人手編制是否足以應付龐大的鐵路工程量？
3. 鐵路署其中一個職能是監督新的跨境和本地鐵路項目的規劃和推展工作，當中跨境和本地鐵路項目的人手佔比為何？
4. 鐵路署負責跨境鐵路項目的部門與現時港深政府共同成立的「推動港深跨界軌道基礎設施建設專班」在職能和分工上有何異同？

提問人：劉業強議員(立法會內部參考編號：7)

答覆：

1.及2.

政府擬議通過合併路政署鐵路拓展處及機電工程署鐵路科，在運輸及物流局轄下成立鐵路署，以加強政府對鐵路規劃和項目推展的監管、優化鐵路安全的規管，以及監督新的跨境和本地鐵路項目的規劃和推展工作。考慮到北部都會區鐵路項目的發展，我們正審視成立擬議鐵路署的安排，以配合各個鐵路項目的推展。

3.

由於有關員工將負責多個項目，因此我們沒有負責跨境及本地鐵路項目員工人數的詳細分項數字。

4.

為進一步促進大灣區基礎設施互聯互通，共同構建「軌道上的大灣區」，港深政府正透過共同成立的「港深跨界軌道基礎設施建設專班」(專班)跟進跨境鐵路項目，包括港深西部鐵路(洪水橋至前海)、北環線支線，以及優化羅湖管制站及其交通接駁事宜的推展工作。專班已於2022年年底完成港深西部鐵路(洪水橋至前海)的首階段研究，並已展開次階段研究，包括鐵路方案的規劃、初步工程可行性、效益、環境影響，以及建設和營運安排等議題，預計於2024年年中完成。專班亦會繼續跟進北環線支線經落馬洲河套地區的港深創新及科技園接入深圳新皇崗口岸的工作，並探討方案優化羅湖管制站及其交通接駁，以制訂雙方同意的建議。

與專班相關的工作現正由路政署鐵路拓展處的職員負責。如立法會通過成立擬議鐵路署，負責的職員將調派鐵路署繼續跟進相關工作。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0610)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

綱領內的2023-24年度需要特別留意的事項提到，將繼續監督、規劃或推展以下道路項目的工程。就此，政府可否告知本會：

1. 各個道路項目的(i)開支／預算開支、(ii)動工／預計動工時間，以及(iii)預計完工時間；

道路項目	(i)	(ii)	(iii)
T2主幹路及茶果嶺隧道工程			
中九龍幹線工程			
大埔公路(沙田段)擴闊工程			
青山公路青山灣段擴闊工程			
連接葵青交匯處上斜路至葵涌道天橋工程			
擴闊福亨村路工程(介乎青山公路－藍地段至福亨村里)			
屯門繞道			
屯門區內主要道路擴建工程(例如龍富路及海榮路)			
十一號幹線(元朗至北大嶼山段)			
青衣至大嶼山連接路			
元朗公路(藍地至唐人新村段)擴闊工程			
獅子山隧道改善工程			
沙田T4號主幹路			
荃青交匯處改善工程			
匡湖居至西貢市之間的西貢公路分隔車道工程			

2. 鑑於政府計劃在屯門小欖樂安排、第54區，以及第3A區興建高密度的簡約公屋，加上近年屯門區有大量房屋單位入伙，區內交通壓力與日俱增。當局有否評估，目前在屯門區內進行的主要道路擴建工程，是否足以應付該區居民未來的道路使用需求？

提問人：劉業強議員(立法會內部參考編號：8)

答覆：

1. 有關施工中項目的所需資料表列如下：

	核准工程 預算 (百萬元)	動工日期	目標 完工日期
T2主幹路及茶果嶺隧道	16,017.0	2019年11月	2026年
中九龍幹線	42,363.9	2017年12月	2025年
大埔公路(沙田段)擴闊工程	2,739.7	2018年7月	2023年 下半年
青山公路青山灣段擴闊工程	755.2	2020年11月	2024年 第二季
連接葵青交匯處上斜路至葵涌道天橋工程	472.0	2021年6月	2025年 年中
擴闊福亨村路工程(介乎青山公路－藍地段至福亨村里)	72.8	2022年10月	2025年 第一季

就正在規劃階段的項目，其預算工程費用和動工日期須在勘測和設計工作完成後方能確定。視乎有關勘測和設計工作的結果及撥款是否獲批，有關項目的暫定目標完工日期表列如下：

	目標完工日期
屯門繞道	2033年
屯門區內主要道路擴建工程(例如龍富路及海榮路)	2029年至2031年間 分階段完成
十一號幹線(元朗至北大嶼山段)	2033年
青衣至大嶼山連接路	2033年
元朗公路(藍地至唐人新村段)擴闊工程	2033年
獅子山隧道改善工程	檢視中
沙田T4號主幹路	檢視中
荃青交匯處改善工程	檢視中
匡湖居至西貢市之間的西貢公路分隔車道工程	檢視中

2. 在規劃房屋發展方面，政府會要求項目倡議者在進行交通影響評估時須考慮現有及規劃中的道路網絡。舉例來說，屯門的交通影響評估會考慮規劃中的主要道路擴建工程，例如龍富路及海榮路的擬建連接路。項目倡議者須提出緩解措施，以確保運輸基建可應付項目所帶來的額外交通流量。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0523)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

在2023至2024年度需要特別留意的事項，運物局將會繼續籌備鐵路署，以加強政府對鐵路規劃的項目推展的監管、優化鐵路安全的規管，以及監督新的跨境和本地鐵路項目的規劃和推展工作，就此請問：

a)有否為成立鐵路署設立時間表？

b)籌備成立鐵路處會聘請多少人手？所涉及的開支？

提問人：劉國勳議員(立法會內部參考編號：29)

答覆：

政府擬議通過合併路政署鐵路拓展處及機電工程署鐵路科，在運輸及物流局轄下成立鐵路署，以加強政府對鐵路規劃和項目推展的監管、優化鐵路安全的規管，以及監督新的跨境和本地鐵路項目的規劃和推展工作。考慮到北部都會區鐵路項目的發展，我們正審視成立擬議鐵路署的安排，以配合各個鐵路項目的推展。

鑑於成立擬議鐵路署所涉及的工作繁複，我們已在路政署鐵路拓展處設立由13個非首長級職位組成的籌備小組，為成立新部門作必要的安排。這些職員包括專業職系及一般職系人員，他們亦會處理新鐵路項目相關的工作。在2023-24財政年度，這13個職位的薪酬撥款(按薪級中點估計的年薪值估算)為1,340萬元。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0524)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

在2023至2024年度需要特別留意的事項，運物局將會繼續監督跨越2030年的鐵路及主要幹道策略性研究，就此請問：

當局會否考慮將基建發展引入私人市場力量，例如在規劃新幹道時，於可行位置上興建幹道發展物業項目？

提問人：劉國勳議員(立法會內部參考編號：30)

答覆：

除了透過公共工程計劃推展運輸基建項目外，政府一直有借助私營機構的參與，包括通過「建造、營運及移交」模式興建主要幹道(例如大欖隧道及西區海底隧道)，以及採用「鐵路加物業」的擁有權模式為鐵路項目融資(例如南港島線(東段)、觀塘線延線，以及近期的東涌線延線)。政府會繼續按個別情況為每個運輸基建項目尋求最合適的融資方案，例如發行債券及其他形式的公私營參與。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2715)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

預算案演辭中第111-113段，提出致力建設香港成為「國際航運中心」，提升行業競爭力，包括「通過稅務優惠措施吸引更多海運企業落戶香港，推動「智慧港口」發展，成立專責小組提出行動綱領」等舉措。就此，當局可否告知本會：

1. 自2022年7月《2022年稅務(修訂)(與航運有關的某些活動的稅務寬減)條例》刊憲以來，近半年來落戶香港的海運企業數量增加數量為何？可否從不同的數據角度展示對於國際海運企業的吸引程度；及

2. 預算案也提到「預留二千萬元加快推動高端航運服務業的策略研究，以及加強業界在國際及大灣區的交流」。就「策略研究」及「航運界與國內及國際交流項目」，是否已經制定工作計劃，如是，工作計劃及相關時間表為何；如否，將會在何時開始籌劃、預計會在何時完成相關工作及會由哪個部門或工作小組專責處理？

提問人：李浩然議員(立法會內部參考編號：1)

答覆：

為鞏固香港國際航運中心地位及可持續的經濟發展，我們一直銳意推動香港的海運服務業向高增值方向發展。2022年7月，我們向船舶代理商、船舶管理商和船舶經紀商，提供利得稅半稅優惠(即稅率為8.25%)。在監察海事企業數目方面，政府統計處每年均會就各主要行業進行經濟活動按年統計調查，以量度不同經濟行業的業務表現和營運特色，以及評估它們對本地生產總值的貢獻。其中，有關運輸、倉庫及速遞服務業的統計調查涵蓋船舶代理及管理人，以及船舶經紀業務的機構單位和僱用人數的統計數據，可用作定期檢視相關行業在新稅制推行後的營運趨勢。2022年經濟活動按年統計調查—運輸、倉庫及速遞服務業的調查結果將於2023年年底公布。

《2023至24財政年度政府財政預算案》宣布，為進一步推動香港國際航運中心的發展，運輸及物流局將成立專責小組，聯同香港海運港口局及高端航運服務業界代表，在2023年年底或之前就各項策略提出行動綱領，包括提升船舶融資、海事保險、海事仲裁和船舶管理等業務，讓香港成為全球領先的高端航運服務市場。政府會與業界緊密合作，以制訂行動綱領和進行研究。我們有更多詳情後便會公布結果。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2307)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

沙田及大埔區多項工程即將建造，包括大埔公路(沙田段)擴闊工程、獅子山隧道改善工程、沙田T4號主幹路及沙田繞道，可否告知本會，上述各項工程的預算開支，預計落成時間及工程進度。

提問人：李梓敬議員(立法會內部參考編號：37)

答覆：

大埔公路(沙田段)擴闊工程現正進行，目標在2023年下半年或之前完成。工程的核准工程預算按付款當日價格計算為27.397億元。

我們正推展沙田T4號主幹路及獅子山隧道改善工程，並計劃在2023年年底就T4號主幹路的建造工程申請撥款。至於獅子山隧道改善工程，我們正就其首階段設計及工地勘測向立法會財務委員會申請撥款，有關工作將於撥款申請獲批後展開，預計約在18個月內完成，之後我們會就下一階段設計及建造工程向立法會申請撥款。獅子山隧道的新隧道管道預計可於動工後4年啓用，而隧道於新管道啓用4年後可提供雙管道三線行車。

另一方面，運輸及物流局聯同路政署及運輸署在2022年12月就《跨越2030年的鐵路及主要幹道策略性研究》(包括沙田繞道)的初步結果展開公眾諮詢，諮詢期至2023年3月底。我們會仔細研究所接獲的意見，包括不同路線的走線，並進行初步工程技術性評估，以優化建議計劃，並在2023年第4季制訂香港未來主要運輸基建發展藍圖。

沙田T4號主幹路、獅子山隧道改善工程及沙田繞道的預算開支、預計動工及落成日期須作進一步研究，現階段未能提供相關資料。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0566)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

「海運及空運人才培訓基金」(基金)2014年4月1日開始運作，「基金」於2019年5月獲注資2億元，新一份財政預算案再注資2億元，可否告知本會：

1. 過去兩年，用於基金的開支為多少，有多少海運及空運人才經計劃培訓後投入海運空運業，請以人員專業分別詳細列出；平均培訓一名人員需要多少資源；
2. 過去兩年，海運及空運人員的入職人數及職位空缺為何；相比過去五年的人職人數及職位空缺相差多少；
3. 展望未來一年，注資到基金的二億元將培訓多少海運及空運人才，如何確保更多年輕人入行？

提問人：梁文廣議員(立法會內部參考編號：1)

答覆：

1. 2020-21及2021-22年度，海運及空運人才培訓基金(基金)的開支分別為2,330萬元及2,300萬元。就部分基金計劃的受惠人士畢業後在行業服務至少1年作為發放資助款項或獎學金的條件，基金秘書處在過去兩年追蹤共有41名受惠人士加入相關行業。我們沒有受惠人士所屬專業分項數字及培訓1名從業員平均所需資源的資料。

2. 我們沒有收集海運及空運人員的入職人數及職位空缺數字。

3. 我們會運用建議注資的款項，優化基金一些現行計劃和推行新計劃，加強物流業人才培訓，並鼓勵行業組織與教育機構及專業團體合作，舉辦各類面向市民大眾，特別是年輕一代的推廣活動，以吸引更多入行。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1936)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

政府與海運和航空業界及相關教育機構合作，落實海運及空運人才培訓基金的各項資助和獎學金計劃，以及優化現有計劃，以支持人才培訓和發展措施，就航空業界的發展，政府可否告知：

1. 現時香港有多少有關航空業的課程？過去三年的收生及畢業生數目為何？
2. 現時政府有多少與航空業相關的實習計劃，以及每年的收生數目為何？
3. 現時海運及空運人才培訓基金會支持修讀與海事相關課程的學生參與海外交流計劃；當局會否考慮推出類似計劃，資助修讀與航空業相關課程的學生到海外交流？若有，詳情及金額為何？若否，原因為何？
4. 海運及空運人才培訓基金將再注資2億元，現時獲基金支持的計劃，資助金額會否提升？若有，請列出；會否推出新的培訓和獎學金計劃？

提問人：梁毓偉議員(立法會內部參考編號：18)

答覆：

政府成立海運及空運人才培訓基金(基金)，其策略目標為透過吸引更多新血入行、培訓不同專業領域的人員，以及提升行業的整體能力和專業水平，以應付業內的人力需求，從而提升香港作為國際海運中心和國際航空樞紐地位。在實習計劃方面，基金下現時有兩項與航空業有關的計劃，分別為海運和航空業實習計劃及航空營運培訓獎勵計劃，過去3年一共惠及近900名學生。我們會繼續聆聽參加者、課程提供者及業界人士的意見，並檢討

基金的運作。政府會按需要推出新計劃和檢討每項計劃的資助水平，以配合相關行業進一步發展的需要。

我們並無收編在香港提供的航空業相關課程數目的資料。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2854)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

演辭內提及「為提升香港的國際航空樞紐地位，政府與機管局全力推動「機場城市」發展策略」，就機場城市的發展，請問當局：

1. 構思中的「機場城市」據悉是將香港機場發展成為不同經濟活動的樞紐，以航空為核心，以推動香港及鄰近地區經濟增長，請提供「機場城市」涉及的範圍、人口、預期發展的經濟活動及產業規模等；
2. 過去赤臘角機場落成時，東涌新市鎮也曾視為機場的支援社區，在「機場城市」的定位下，東涌新市鎮擴展計劃、以至北大嶼山的發展，當局將如何整合，會否考慮在區內提供人才公寓及特定的居所供機場的工作人員及家庭入住；
3. 鑑於香港國際機場與珠海機場已正式作出深度合作，當局有何措施與珠海加強航空產業的結合，如透過「大灣區青年航空業實習計劃」強化兩地的人才培訓，並在交通基建加強兩個機場的連繫，如會，有關措施如何，如否，未來會否研究；
4. 整個「機場城市」發展策略的下一步規劃工作、開展時間表及預算開支是多少？

提問人：梁毓偉議員(立法會內部參考編號：48)

答覆：

為充分利用香港國際機場獨特地理位置的優勢，政府支持香港機場管理局(機管局)把機場發展成為「機場城市」，以服務香港、粵港澳大灣區以至全球各地。有關項目包括結合零售、餐飲、娛樂、酒店和辦公大樓的「航天城」綜合發展項目；在港珠澳大橋香港口岸人工島上的自動化停車場；連

接航天城與香港口岸人工島，並可長遠地進一步發展成延伸至東涌市中心的機場東涌專道的「航天走廊」，以及港珠澳大橋香港口岸人工島上其他發展項目。這些項目將由2022年至2030年及之後分階段落成。推展有關項目不涉及政府開支。

「機場城市」的發展可與東涌新市鎮全面融合並互相補足，為整個北大嶼山注入新的發展元素和經濟動力。機場島和香港口岸人工島全面發展後，該區工作人口會增至約156 000人，為東涌現有和未來人口創造更多就業機會。另一方面，東涌新市鎮及其擴展範圍將發展為一個均衡社區，提供房屋、商業設施，以及各種服務支援香港國際機場。當中，東涌新市鎮擴展區會提供62 100個住宅單位，為在機場島和港珠澳大橋香港口岸人工島上工作的人口提供便利居所。

此外，機管局積極跟進與珠海在機場及航空業發展方面的合作。雙方就此在2022年11月簽署諒解備忘錄。其中，機管局正與珠海市政府探討在珠海建設航空產業工業園的可行性，當中涵蓋例如飛機維修工程、飛機零部件代工生產和配送，以及飛機工程專業研究等範疇。為配合珠海航空產業工業園的發展，機管局正計劃在機場島上建設新的航空商業園，以創立一個航空業生態系統，提供研發、業務支援及其他服務。

至於人才培訓方面，香港國際航空學院將與內地相關航空培訓院校合作，在今年上半年推出「大灣區青年航空業實習計劃」。該計劃首年名額為450個，將互派兩地的實習生到香港國際機場及大灣區內其他機場實習，以支持香港和大灣區航空業的長期人力資源發展。

此外，機管局剛完成新一輪機場人力調查。政府聯同機管局在探討包括業界提出從大灣區內其他地區輸入勞工的建議等不同方案的可行性時，會考慮調查結果及業界的意見，目標於今年稍後制訂相關措施，以推動航空業界人力資源的可持續發展。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0801)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸及物流局表示，將繼續與深圳當局商議港深西部鐵路(洪水橋至前海)、北環線支線，以及優化羅湖管制站及其交通接駁的規劃工作，就此，請告知：

1. 政府是否已與內地相關部門成立專班進行上述商議、並就相關規劃的工作目標和落實時間達成初步的意向或共識，若是，詳情為何，若否，原因為何，及
2. 在2023-24年度，當局就上述的規劃是否已訂下一些優先處理事項，若是，詳情為何，若否，原因為何？

提問人：盧偉國議員(立法會內部參考編號：26)

答覆：

為進一步促進大灣區基礎設施互聯互通，共同構建「軌道上的大灣區」，港深政府正透過共同成立的「港深跨界軌道基礎設施建設專班」(專班)跟進跨境鐵路項目，包括港深西部鐵路(洪水橋至前海)、北環線支線，以及優化羅湖管制站及其交通接駁事宜的推展工作。專班已於2022年年底完成港深西部鐵路(洪水橋至前海)的首階段研究，並已展開次階段研究，包括鐵路方案的規劃、初步工程可行性、效益、環境影響，以及建設和營運安排等議題，預計於2024年年中完成。專班亦會繼續跟進北環線支線經落馬洲河套地區的港深創新及科技園接入深圳新皇崗口岸的工作，並探討方案優化羅湖管制站及其交通接駁，以制訂雙方同意的建議。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0802)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸及物流局表示，將繼續推展《鐵路發展策略2014》所建議鐵路項目的詳細規劃及落實工作，就此，請告知：

1. 在2021-23年度，上述工作取得哪些主要進展，在2023-24年度將有哪些優先處理事項，及
2. 當局會否設法加快鐵路署的成立，並加快優化鐵路項目的規劃和推展工作，以提速提效推動本港鐵路發展，若會，詳情為何，若否，原因為何？

提問人：盧偉國議員(立法會內部參考編號：27)

答覆：

1. 有關鐵路項目的最新進展載於下表：

鐵路項目	最新進展
1. 東涌線延線	鐵路方案已獲授權進行，環境影響評估(環評)程序已經完成。運輸及物流局與香港鐵路有限公司(港鐵公司)在2023年2月簽訂工程項目協議。
2. 屯門南延線	鐵路方案已獲授權進行，環評程序已經完成。詳細設計已大致完成。

鐵路項目	最新進展
3. 北環線及古洞站	<p><u>古洞站</u> 鐵路方案已獲授權進行，環評程序已經完成。詳細設計已大致完成。</p> <p><u>北環線主線</u> 詳細規劃及設計進行中</p>
4. 洪水橋站	詳細規劃及設計進行中
5. 南港島線(西段)	<p>正因應華富邨重建計劃及有關地區的人口結構變化進行規劃。根據房屋署提供的資料，預計現有居民於2027/28年起陸續由華富邨遷移至薄扶林南的接收屋邨。待遷移首批居民並清拆有關現址樓宇騰出空間後，相關鐵路設施建造工程可隨即開展。</p>
6. 東九龍線	<p>政府現正探討以高架無軌捷運系統作為原重型鐵路的替代方案，技術可行性研究預計在2023年年中完成。</p>
7. 北港島線	<p>港鐵公司現正進一步研究可行方案，以改善項目的設計。</p>

東涌線延線、屯門南延線及古洞站的建造工程預計於2023年動工，並於2027年至2030年陸續完成。

2. 政府擬議通過合併路政署鐵路拓展處及機電工程署鐵路科，在運輸及物流局轄下成立鐵路署，以加強政府對鐵路規劃和項目推展的監管、優化鐵路安全的規管，以及監督新的跨境和本地鐵路項目的規劃和推展工作。考慮到北部都會區鐵路項目的發展，我們正審視成立擬議鐵路署的安排，以配合各個鐵路項目的推展。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0803)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

香港國際機場未來會有多個基建項目相繼落成啓用，容量將顯著提升，運輸及物流局表示，將繼續與機管局合作推行措施，加強機場服務和機場的航線網絡及競爭力，就此，請告知：

當局有否加快與粵港澳大灣區內相關政府部門商討，優化區內現有機場的分工與合作，加強香港國際機場作為區內多式聯運樞紐的角色，以提升香港的國際航空樞紐地位，並加速推動粵港澳大灣區的經濟增長，若有，詳情為何，若否，原因為何？

提問人： 盧偉國議員(立法會內部參考編號：29)

答覆：

在加強與大灣區其他機場的互動方面，香港機場管理局(機管局)一直積極參與大珠三角五大機場主席會議，以商討區內機場的發展方向和討論加強合作，促進航空業的可持續發展。

香港國際機場亦通過與大灣區內機場進行戰略合作，達至善用區域資源和提高服務效率，締造一個多贏的局面，提升大灣區的國際競爭力。其中，與珠海機場的合作是重要一環。中央政府對機管局按市場化規則入股珠海機場大力支持，將有助結合香港機場在國際航空網絡上的優勢和珠海機場日益壯大的內地航空網絡，加強兩者在客運和貨運上互聯互通，進而推展在高端航空產業上的合作。就此，機管局與珠海市政府於2022年11月9日簽署諒解備忘錄，標誌着兩地機場將深化合作，共創繁榮發展。

機管局亦與東莞合作發展「海空貨物聯運」模式，在將於東莞設立的「香港國際機場物流園」，預先為內地出口貨物進行航空安檢、裝箱、打板和收貨，然後無縫地經海路運送至將於香港國際機場限制區內的「空側海空

聯運貨運碼頭」，無須在香港重複安檢程序便直接轉運到世界各地。國際空運貨物亦可套用上述相反路線進口內地。這種聯運模式會提高跨境航空貨物中轉的效率，從而促進整個大灣區的出入口貿易發展。機管局於2021年年底利用香港國際機場現有設施進行先導計劃，以確立整套上游和海空聯運的操作流程。機管局與東莞市人民政府於2023年2月簽署合作協議，以落實和促進兩地之間「海空貨物聯運」模式的長遠發展。

我們將聯同機管局繼續尋求機會與大灣區內其他城市合作，以善用各自的競爭優勢推動大灣區經濟增長，以及提升香港的國際航空樞紐地位。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1048)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

預算案演辭第137段提到，政府將向「海運及空運人才培訓基金」注資2億元，加強物流業人才培訓，推動高端、高增值及智慧物流的發展，並鼓勵業界與大專院校及專業團體合作，吸引更多年輕人入行；亦將在今年推出「海事人才培訓資助計劃」，為有志投身海事法律工作的青年提供見習機會，以培育更多本地海事律師。就此，政府可否告知本會：

1. 局方預計(a)將為「海事人才培訓資助計劃」預留多少款項，(b)每年提供多少個名額；(c)將有多少學員受惠；
2. 局方建議對資助計劃的申請者有甚麼學歷及經驗要求；
3. 局方(a)將推行甚麼措施，(b)預留多少資源，並(c)會否設立關鍵績效指標，以促使獲得資助的學員能夠長期在海運業服務？

提問人：陸頌雄議員(立法會內部參考編號：22)

答覆：

計劃旨在鼓勵參與公司為有志投身海事法律工作的青年提供見習培訓，以培育更多本地海事律師，以支援本港的高增值海運服務。每間參與公司每年可獲資助不高於50萬元，預計首年見習生人數不多於20名。香港海運港口局轄下的人力資源發展委員會現正制訂計劃的詳情。

參與公司須監督和報告見習生的職業發展情況。推行是項計劃的工作將由現有資源承擔。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1052)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

局方早於2021年2022年度的財政預算案提及籌備成立鐵路署，以加強政府監督鐵路的規劃和建造以及規管鐵路安全，就此，政府可否告知本會：

1. 鐵路署能否於本年度正式成立，所涉的人手編制和財政開支分別為何？
2. 鐵路署成立後，每年薪酬開支和營運開支分別為何？
3. 鐵路署的財政資源如何分配；當中預計每年投放多少金額於優化鐵路安全的規管？

提問人：陸頌雄議員(立法會內部參考編號：36)

答覆：

政府擬議通過合併路政署鐵路拓展處及機電工程署鐵路科，在運輸及物流局轄下成立鐵路署，以加強政府對鐵路規劃和項目推展的監管、優化鐵路安全的規管，以及監督新的跨境和本地鐵路項目的規劃和推展工作。考慮到北部都會區鐵路項目的發展，我們正審視成立擬議鐵路署的安排，以配合各個鐵路項目的推展。

如獲立法會批准，擬議的鐵路署成立後將設有317個職位，每年整體薪酬撥款(按薪級中點估計的年薪值計算)為3.061億元。在這317個職位中，206個職位(每年薪酬撥款為1.979億元)及59個職位(每年薪酬撥款為6,220萬元)，將分別由路政署鐵路拓展處及機電工程署鐵路科調派至擬議鐵路署，另有52個新職位(每年薪酬撥款為4,600萬元)則將會在擬議鐵路署下開設。擬議的鐵路署的預計每年營運開支(不包括薪酬撥款)約為1.273億元。

鐵路署會落實就營運中鐵路的優化鐵路安全規管制度，特別是在現有的鐵路安全規管職務外推行新的規管措施，包括強化的「安全表現監察」制度及涵蓋範圍更廣的全面及直接審核。擬議的鐵路署將包括鐵路推展機關(即鐵路拓展處)和鐵路規管機關(即鐵路規管處)。鐵路規管處(不包括部門行政科)下設100個職位(每年薪酬撥款為1.036億元)，將負責推展優化鐵路安全規管制度，並繼續執行現時就營運中的鐵路、電車、山頂纜車和機場旅客捷運系統的鐵路安全規管、為鐵路項目進行安全及良好評估，以及監察香港鐵路有限公司落實大型資產更新工程的安全事宜。由於擬議鐵路署鐵路規管處的人員將負責多項工作，我們並無負責優化鐵路安全規管的人員數目的分項數字。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1064)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就有本地單車發展，政府可否告知本會：

1. 過去三年，涉及單車意外的個案數字為何？請按年齡、性別、受傷的嚴重程度和地區列出；單車意外佔所有交通意外的百分比為何；有多少宗意外於單車徑發生，佔整體單車意外的百分比為何；
2. 有關單車徑的設施，接獲市民投訴的個案宗數及詳情為何；
3. 現時各區單車泊位數字；
4. 新界9個新市鎮改善現有單車徑和相關設施進展為何？未來，將會開展的改善工程或新增的單車徑數量及詳情為何？

提問人：陸頌雄議員(立法會內部參考編號：40)

答覆：

1. 過去3年按年齡、性別及受傷嚴重程度劃分的單車意外傷亡數字載於附件1，而按地區及嚴重程度劃分的單車意外數字則載於附件2。

過去3年單車意外總數佔同期所有交通意外約17%。在這些單車意外中，3 634宗在單車徑發生，佔單車意外總數(7 955宗)約46%。

2. 2022年，運輸署接獲474宗有關單車徑設施的投訴。投訴詳情載於附件3。
3. 截至2022年12月，按地區劃分的公共單車泊位數目表列於附件4。

4. 運輸署一直分階段在新界9個新市鎮為單車徑和單車設施推行改善措施。第一批涉及約100個地點的改善工程已於2018年年中完成，而第二批涉及約450個地點的改善工程亦已於2021年年底完成。至於第三批約160個地點的改善工程，涉及規模較大和複雜的工程，其中15個地點的改善工程已於2022年完成。運輸署正與路政署商討優化餘下改善工程的實施計劃。

第三批改善工程的暫定地點載於附件5。

過去3年按年齡、性別及受傷嚴重程度劃分的單車意外傷亡數字

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

過去3年按地區及嚴重程度劃分的單車意外數字

地區	2020年				2021年				2022年			
	嚴重程度				嚴重程度				嚴重程度			
	致命	嚴重	輕微	小計	致命	嚴重	輕微	小計	致命	嚴重	輕微	小計
<u>香港島</u>												
中西區	1	5	21	27	0	5	22	27	0	3	16	19
灣仔	0	5	19	24	0	5	19	24	0	2	18	20
東區	0	6	19	25	0	4	28	32	0	3	13	16
南區	0	12	21	33	0	6	20	26	0	8	19	27
<u>九龍</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
九龍城	0	3	33	36	0	2	31	33	2	2	20	24
黃大仙	0	0	23	23	0	4	26	30	0	2	31	33
觀塘	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
荃灣	2	12	68	82	1	17	95	113	0	5	80	85
屯門	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
北區	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
西貢	3	14	157	174	0	11	183	194	0	7	143	150
離島	0	13	110	123	0	19	117	136	0	8	94	102

2022 年有關單車徑設施的投訴宗數及類別

投訴類別	投訴宗數
單車徑設計／安全設施	67
行人過路處及單車徑／馬路路口設計	5
單車徑連貫性	22
單車泊位	22
其他(包括違例停泊單車、單車方向指示標誌及在單車徑進行的臨時交通措施等)	358
總數	474

按地區劃分的現有單車泊位數目(截至2022年12月)

地區	單車泊位
中西區	40
灣仔	8
東區	44
南區	2
九龍城	75
深水埗	30
觀塘	0
葵青	20
油尖旺	108
黃大仙	0
離島	6,920
北區	7,214
西貢	6,128
沙田	12,600
大埔	6,255
荃灣	232
屯門	7,138
元朗	15,970
總數	62,784

新界9個新市鎮單車徑和單車設施第三批改善工程地點^{註1}

新市鎮	單車徑改善工程 ^{註2}	提供額外單車泊位的地點
天水圍	<ul style="list-style-type: none"> • 濕地公園路 • 天瑞路 • 天葵路 • 天秀路 • 天城路 • 天瑞邨 • 天影路 • 天逸邨 • 天榮路 • 天悅邨天富苑 	<ul style="list-style-type: none"> • 天葵路 • 天耀路 • 輕鐵洪水橋站
元朗	<ul style="list-style-type: none"> • 大棠路 • 福喜街 • 凹頭交匯處 • 宏利街 	<ul style="list-style-type: none"> • 鳳攸北街 • 又新街 • 馬田路
屯門	<ul style="list-style-type: none"> • 藍地交匯處 • 鳴琴路 • 輕鐵青山村站 	<ul style="list-style-type: none"> • 輕鐵兆康站 • 輕鐵屯門醫院站 • 友愛橋
荃灣		<ul style="list-style-type: none"> • 港鐵荃灣西站
東涌	<ul style="list-style-type: none"> • 東涌道 • 松仁路 • 達東路 • 東涌海濱路 • 東涌發展碼頭 • 裕東路 • 翔東路 	<ul style="list-style-type: none"> • 達東路 • 文東路 • 港鐵東涌站
將軍澳	<ul style="list-style-type: none"> • 寶順路 • 至善街 • 寶康路 • 寶琳北路 • 常寧路 • 疊翠軒 • 佳景路 • 環保大道 	<ul style="list-style-type: none"> • 將軍澳醫院 • 常寧路 • 調景嶺港鐵站公共運輸交匯處 • 將軍澳港鐵站公共運輸交匯處

新市鎮	單車徑改善工程 ^{註2}	提供額外單車泊位的地點
沙田／ 馬鞍山	<ul style="list-style-type: none"> ● 科學園路 ● 沙田圍路^{註3} ● 大涌橋路^{註3} ● 車公廟路^{註3} ● 沙田路^{註3} ● 沿馬鞍山海濱長廊^{註3} ● 村南道^{註3} ● 新城市廣場^{註3} ● 城門河近翠榕橋^{註3} ● 恆安邨^{註3} ● 恆康街與馬鞍山路交界天橋^{註3} ● 馬鞍山路^{註3} ● 恆泰路^{註3} 	<ul style="list-style-type: none"> ● 沙田鄉事會路 ● 顯徑街 ● 逸泰街 ● 水泉坳街 ● 安睦街 ● 港鐵大水坑站 ● 西沙路 ● 鞍誠街 ● 沙田正街 ● 大涌橋路近富豪花園商場 ● 鞍駿街近馬鞍山中心商場 ● 安景街 ● 寧泰路 ● 安麗街
大埔	<ul style="list-style-type: none"> ● 運頭塘邨 ● 南運路 ● 汀角路 ● 新達廣場地下隧道 	<ul style="list-style-type: none"> ● 港鐵大埔墟站 ● 南運路
粉嶺／ 上水	<ul style="list-style-type: none"> ● 百和路 ● 馬會道 ● 祥華邨 ● 掃管埔路 ● 粉錦公路 ● 馬適路 ● 沙頭角公路(龍躍頭段) ● 一鳴路 ● 粉嶺中心 ● 清曉路 ● 吉祥街花園 ● 寶石湖路 ● 新運路 	<ul style="list-style-type: none"> ● 港鐵粉嶺站 ● 新運路 ● 百和路 ● 和睦路 ● 華明路 ● 龍運街 ● 上水廣場附近 ● 和滿街 ● 粉嶺樓路 ● 馬會道 ● 龍琛路 ● 海聯廣場

註1： 在此附件所列的位置內，同一位置中可能包含多於一個地點。

註2： 改善工程的例子包括在急彎、陡斜坡道和行人過路處增設安全設施。

註3： 有關位置部分改善工程已經完成。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2590)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

廣深港高速鐵路(香港段)停運三年，到今年1月中才重開，政府可否告知本會：

- (1) 營運至今，財政開支及營運成本多少；
- (2) 停運三年，虧蝕金額為何；
- (3) 政府須就高鐵停運補貼的金額為何？計算方法為何；
- (4) 會否派發高鐵票吸引內地遊客來港消費？

提問人：陸頌雄議員(立法會內部參考編號：38)

答覆：

由於2019冠狀病毒病疫情爆發，廣深港高速鐵路(高鐵)香港段由2020年1月30日至2023年1月14日暫停服務，嚴重影響這段期間的票務收入。儘管面對票務收入的影響，香港鐵路有限公司(港鐵公司)仍要繼續承擔日常管理、保養等開支，以維持鐵路狀況。港鐵公司沒有備存高鐵財政開支或營運成本的分項數字。

按九廣鐵路公司(九鐵公司)與港鐵公司就高鐵簽訂的《服務經營權補充協議》中的「乘客量上下限機制」(機制)，當高鐵每年實際乘客量與預期乘客量的偏差在15%以上，九鐵公司和港鐵公司會就有關偏差攤分收益或分擔風險。九鐵公司已在服務暫停期間按機制承擔部分風險。由於九鐵公司和港鐵公司均以商業原則營運，我們未能進一步透露《服務經營權補充協議》下屬商業敏感資料的財務安排詳情(包括機制)。

高鐵自2023年1月15日恢復服務至今，一直運作暢順。政府會繼續與內地相關單位及鐵路營運者保持緊密溝通和協調，確保高鐵服務全面恢復後運作有序，並聯同港鐵公司繼續優化高鐵香港段的服務。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1091)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

局方在綱領(2)「陸路及水上交通」2023-24年度需要特別留意的事項中，提到將「繼續監督跨越二零三零年的鐵路及主要幹道策略性研究」(「2030+」)。就此，政府可否告知本會：

- (a) 「2030+」研究工作預計將在何時完成；
(b) 預計將在何時向公眾發佈最終建議；
- (a) 局方就「2030+」共預留了多少(i)人手、(ii)人員薪酬開支、(iii)顧問費開支；
當中
(b) 在2022-23年度已動用了多少(i-iii)；
(c) 在2023-24年度將動用多少(i-iii)；
- 局方有否就「2030+」公眾諮詢的(a)場次、(b)參與人士／團體次數、(c)意見數目等方面訂立指標；如有，詳情為何；
- 局方及／或顧問公司以何準則、參數，決定推出「三鐵三路」作為初步研究結果的建議；
- 局方及／或顧問公司會否從創造雙向容量、提升路網穩健性的角度出發，在「2030+」探討在現有交通線之間增建連接，如(a)港島線杏花邨／柴灣站至小西灣的鐵路線、(b)將軍澳137區至小西灣的公路及鐵路線、(c)屯門西至荃灣沿海鐵路線，並預留延長至上葵涌及沙田區；如會，現階段有無初步建議，如走線、造價、載客容量等；如否，原因為何？

提問人：吳秋北議員(立法會內部參考編號：32)

答覆：

1.及5.

運輸及物流局聯同路政署及運輸署在2022年12月就《跨越2030年的鐵路及主要幹道策略性研究》(《策略性研究》)的初步結果展開公眾諮詢，諮詢期

至2023年3月底。本局會仔細研究所收集的意見，包括有關不同走線的意見，並進行初步工程技術性評估，以優化建議項目，並在2023年第4季制訂香港未來主要運輸基建發展藍圖。

2.

《策略性研究》的職員開支由運輸及物流局、路政署及運輸署的現有人力資源承擔，我們並無這一項工作的人手及開支的分項數字。《策略性研究》顧問研究有關鐵路部分及主要幹道部分的核准工程預算分別為6,490萬元和2,750萬元。2022-23及2023-24年度的預算開支如下：

	2022-23年度	2023-24年度
鐵路部分	1,400萬元	2,000萬元
主要幹道部分	820萬元	1,120萬元

3.

市民可在公眾諮詢期間以電郵、電話、傳真及郵寄方式提交意見。本局亦已諮詢立法會、交通諮詢委員會、鄉議局和區議會，並與專業團體、學術界別、智庫和環保團體舉行專題小組會議，以及舉辦兩場公眾論壇。我們並無就場次、參與人士或接獲意見的數目訂立特定指標。

4.

政府一直以「基建先行」及「創造容量」的規劃方針推動運輸基建項目，以釋放主要運輸基建沿線周邊地區的發展潛力，並且具前瞻性地配合長遠發展所帶來的運輸和物流需求，同時加強與大灣區其他城市的跨界融合。政府亦針對交通瓶頸完善運輸網絡，增加市民出行選擇及縮短行程時間。《策略性研究》着力評估北部都會區、交椅洲人工島及其他主要規劃發展的人口增長、就業和經濟活動所帶來的運輸物流需求和交通影響。

根據《策略性研究》的研究結果，隨着正推展及規劃中的鐵路及主要幹道項目相繼落成，加上將現有鐵路網絡提升至最高載運量，我們預期本港的鐵路及主要幹道網絡大致能滿足短期至中期直至2041年的運輸需求，而且大部分現時及預期出現的交通瓶頸將能得以紓緩。然而，長遠而言，就北部都會區內的東西連接、北部都會區與維港都會區的南北連接，以及將軍澳對外連接的運輸需求仍然十分殷切。因應上述運輸需求預測，我們初步建議推展3個策略鐵路項目及3個主要幹道項目。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2821)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

根據演辭43段，當局將「公共交通費用補貼計劃」下的臨時特別措施延長至今年十月底，計劃一直深受市民歡迎，當局會否將計劃臨時特別措施恆常化，以及增加資助金額？如會，詳情為何；如否，原因為何？

提問人：吳永嘉議員(立法會內部參考編號：39)

答覆：

公共交通費用補貼計劃(計劃)的政策目標，是為公共交通開支較高的市民減輕交通費用負擔。考慮到本港經濟仍在復蘇，政府決定將計劃下的臨時特別措施延長6個月至2023年10月底，為市民每月超出200元的實際公共交通開支提供三分之一的補貼，以每月500元為上限。補貼涉及公帑的運用。雖然每張八達通卡每月補貼均設上限，但由於受惠人數眾多，計劃的每年經常開支超過30億元，而有關數字並不包括臨時特別措施的開支。政府考慮計劃的長遠安排時，會在審慎理財的大前提下，謹慎平衡各項考慮因素，確保公帑運用得宜。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0761)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

綱領中提及「繼續推展《鐵路發展策略2014》所建議鐵路項目的詳細規劃及落實工作」。據悉，政府計劃在東九龍半山興建高架無軌捷運系統，預計今年上半年完成技術可行性研究。就此局方可否告知本會：

請提供高架無軌捷運系統的技術可行性研究的研究進度，以及預計整個項目涉及的開支與人手編制。相關研究會否調研高架無軌捷運系統在不同地區的營運經驗與實際運作情況；

局方預計何時會公布計劃詳情，包括使用的系統(ART或BRT)、站點走線、載客量、建造方法、採購和財務詳情、營運單位、動工、落成年份與計劃時間表等資料；

局方有否計劃完成初步研究後進行公眾諮詢？若會，詳情為何。若否，原因為何？

提問人：顏汶羽議員(立法會內部參考編號：15)

答覆：

由於各種技術上的困難和較不理想的運輸表現，因此在東九龍線採用重型鐵路模式並非具效益的選項。政府現正探討以高架無軌捷運系統作為替代方案。擬建的無軌捷運系統初步走線全長約4公里，由寶達、經秀茂坪、順安、順利、彩雲接連近港鐵彩虹站的彩虹東。擬建的捷運系統會在專屬高架車道行走，不受清水灣道、新清水灣道及彩虹交匯處的交通所影響。由寶達至彩虹東的車程時間約為10分鐘。

我們計劃在2023年年中完成擬建無軌捷運系統的技術可行性研究，包括計劃細節及推展安排。研究會參考內地及海外相關的運輸系統，由路政署以現有資源處理。我們會適時諮詢公眾意見。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0672)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

二零二三至二四年度內，運輸及物流局將會因應車輛市場的發展變化，繼續研究推出車輛維修技工和車輛維修工場強制註冊制度。就此，當局可否告知：

1. 相關工作的詳情和時間表；
2. 現時對於電動車的維修技工和維修工場有何規管或註冊制度，及相關規管或註冊制度與一般汽油車的有否不同；及
3. 因應電動車的發展，有否檢視電動車維修工場的安全及設備要求，以及維修人員需要具備的技術及專業資格；有何措施確保該等維修工場符合有關要求及該等維修人員具備所須的技術和專業資格？

提問人：邵家輝議員(立法會內部參考編號：30)

答覆：

政府在2007年及2015年先後推出「車輛維修技工自願註冊計劃」及「車輛維修工場自願註冊計劃」，目的是提升本地車輛維修業的整體水平。政府正因應推行兩個計劃的經驗，研究引入車輛維修技工和車輛維修工場強制性註冊制度的可行性，以配合汽車技術的發展(包括電動車的維修需求等)，確保市民獲得安全可靠的服務，並便利市民選擇，同時為業內人士建構可持續的專業發展及機會。我們亦通過車輛維修技術諮詢委員會(委員會)，就有關事宜與持份者緊密聯繫。委員會由政府成立，成員包括車輛維修業、學術和培訓機構、專業團體及車主會代表，以及其他持份者。

隨着政府分別在2021年3月及10月公布香港首份《香港電動車普及化路線圖》(《路線圖》)及《香港氣候行動藍圖2050》(《藍圖》)，電動車越見普及，並逐漸取代電油及柴油私家車。就此，政府積極與委員會研究《路線圖》、《藍圖》及電動車的發展對車輛維修行業(包括車輛維修技工和車輛維修工場註冊制度)的影響。委員會建議在現有車輛維修自願註冊制度下，增加維修電動車的技工及工場相關的專屬服務類別。與委員會及主要持份者的商討正在進行中，以期在2023-24年度就註冊要求、細節安排和推行時間表提出建議。就此，政府正積極與各持份者共同推動和支援電動車維修技工的培訓，而職業訓練局現正計劃設立專門的電動車培訓工場，培訓更多合資格的技工以配合電動車行業的發展。政府和委員會亦會同時就引入車輛維修技工和車輛維修工場強制性註冊制度進行研究，並與持份者保持緊密溝通，以期制訂充分考慮上述電動車維修需求等新發展的合適規管框架和時間表。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1602)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸及物流局於二零二三至二四年度需要特別留意的事項中提出：「繼續管理第三方物流服務供應商資助先導計劃，鼓勵物流業通過應用科技提高生產力」，就此政府可否告知本會：

1. 過去兩年，「第三方物流服務供應商資助先導計劃」申請中，申請計劃總數、成功獲批的項目數量和佔申請總數的百分比、資助總金額，以及計劃是否能協助企業升級換代的成果分別為何？
2. 有否全面檢視和優化產業用地的供應策略，如就相關土地用作現代物流發展的可行性作出研究、批出更長的合約年期，以穩定信心，進一步吸引更多長期投資和本地自動化等技術開發？若有，具體詳情及時間表為何；若否，原因為何？
3. 有否具體的工作計劃或措施，構建完善的智慧物流生態鏈，利用區塊鏈技術開發整合、連接海陸空「跨領域」的網絡供應鏈數據實時共享系統，以提高交易和服務透明度，提升貨物交付的及時性和可靠性，並有效預測客戶的需求變化，推動現代化物流業發展，從而提高運營和整體效益？若有，具體詳情、涉及預算開支金額，以及時間表為何；若否，原因為何？

提問人：蘇長榮議員(立法會內部參考編號：36)

答覆：

1. 為鼓勵物流業通過應用科技提高生產力和營運效率，政府在2020年10月推出總值3億元的第三方物流服務供應商資助先導計劃。先導計劃以1:1配對方式實施，向每個合資格第三方物流服務供應商提供

最多100萬元資助。政府自今年1月1日起把資助比率提高至2(政府):1(申請人)，以紓緩申請人在推行項目時的現金周轉問題。每名申請人最多可獲100萬元的資助上限維持不變。

截至2023年2月底，先導計劃共接獲220份合資格申請。管理委員會已批出當中173份申請(即經審批申請的92%)，獲批資助總額為1.03億元，另有32份申請正在處理。先導計劃已協助超過150家物流企業應用科技及智慧方案升級轉型，以提高生產力，減低營運成本。

- 2.及3. 為推動高增值現代物流發展，政府現正諮詢香港物流發展局和業界，為物流業制訂行動綱領，以期在2023年內就不同方向制訂短、中及長期發展策略(包括物流用地的未來用途和規劃發展，以及推動物流業更廣泛使用智慧物流方案等)，為業界營造有利環境，促進可持續穩健發展。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2677)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

《預算案》第105至113段提到關於香港作為國際航空樞紐及國際航運中心的未來發展。就此，當局可否告知本會：

- 請問目前香港國際機場三跑道系統及各項機場基建項目的具體進度為何？三跑道系統預計能否於明年年底完成並啟用？
- 機管局積極於東莞發展「香港國際機場物流園」及深化與珠海的航運合作，助力香港把握國家機遇，強化香港的國際航運中心地位。請問「香港國際機場物流園」的具體規劃和發展進度為何？香港國際機場未來會在哪層面加強與大灣區內地城市協作？
- 據悉，配合電子商貿蓬勃發展的過路灣高端物流中心已差不多竣工，請問物流中心預計何時能夠啟用？物流中心啟用後會主要處理哪些類型的貨物？貨處理量預計能夠增加多少？
- 《預算案》演辭第108段提及，機管局正計劃在機場島建設新的航空商業園，並與珠海當局探討在珠海建立航空產業工業園的可行性，請問相關工作的最新進展為何？
- 《預算案》演辭第106段提及，政府正與機管局檢視航空業中長期的人手短缺問題，並尋求解決方案。就航空業人手短缺問題，隨着香港國際機場與珠海等大灣區內地城市加強合作，當局會否考慮或研究將部分機場的後勤工作，遷移至大灣區內地城市進行，以紓緩航空業人手不足的問題？

提問人：陳祖恒議員(立法會內部參考編號：15)

答覆：

為了應付長遠的航空交通需求並提升香港國際機場的客貨運能力，香港機場管理局(機管局)正推展三跑道系統項目。三跑道系統工程正按計劃進行。

第三跑道已於2022年11月25日正式啟用，標誌着三跑道系統項目的一個重要里程碑。機管局正全力推展餘下工程，包括擴建二號客運大樓、建造T2客運廊、興建新的旅客捷運系統和高速行李處理系統，以及重新配置中跑道等，目標於2024年完成三跑道系統。

機管局亦與東莞合作發展「海空貨物聯運」模式，讓來自內地的出口貨物預先在將於東莞設立的「香港國際機場物流園」進行航空安檢、裝箱、打板和收貨，然後無縫地經海路運送至將於香港國際機場限制區內設立的「空側海空聯運貨運碼頭」，無須重複香港安檢程序而直接空運海外。來自海外的貨物亦可套用上述相反路線進口內地。這種聯運模式會提高跨境航空貨物中轉的效率，從而促進整個大灣區的出入口貿易發展。機管局於2021年年底利用香港國際機場的現有設施進行先導計劃，以確立整套上游和海空聯運的操作流程。機管局與東莞市人民政府亦於2023年2月簽署合作框架協議，落實和促進兩地之間「海空貨物聯運」模式的長遠發展。

為把握跨境電子商貿蓬勃發展帶來的商機，機場南貨運區過路灣正在發展高端物流中心。過路灣發展項目在2023年落成啟用後將提供額外38萬平方米的高端物流倉儲空間，成為處理跨境電子商貿貨物及溫控空運轉口貨物(例如高價藥物)的最佳地點。

同時，機管局正與珠海市政府探討在珠海建設航空產業工業園的可行性，當中涵蓋例如飛機維修工程、飛機零部件代工生產和配送，以及飛機工程專業研究等範疇。為配合珠海航空產業工業園的發展，機管局正計劃在機場島上建設新的航空商業園，以創立一個航空業生態系統，提供研發、業務支援及其他服務。

至於航空業人手短缺方面，機管局剛完成新一輪機場人力調查。政府聯同機管局在探討包括業界提出從大灣區內其他地區輸入勞工的建議等不同方案的可行性時，會考慮調查結果及業界的意見，目標於今年稍後制訂相關措施，以推動航空業界人力資源的可持續發展。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1239)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸及物流局的其中一項主要工作為籌備成立鐵路署，以加強政府對鐵路規劃和項目推展的監管、優化鐵路安全的規管，以及監督新的跨境和本地鐵路項目的規劃和推展工作，就此，可否告知本會：

- a) 目前成立鐵路署的進展、最新時間表及預計成立日期；
- b) 早前成立的獨立監督小組以監督香港鐵路有限公司(港鐵公司)就資產管理及維修保養制度進行全面檢討的有關進展。

提問人：田北辰議員(立法會內部參考編號：20)

答覆：

a)
政府擬議通過合併路政署鐵路拓展處及機電工程署鐵路科，在運輸及物流局轄下成立鐵路署，以加強政府對鐵路規劃和項目推展的監管、優化鐵路安全的規管，以及監督新的跨境和本地鐵路項目的規劃和推展工作。考慮到北部都會區鐵路項目的發展，我們正審視成立擬議鐵路署的安排，以配合各個鐵路項目的推展。

b)
就2022年年底發生的嚴重鐵路事故，香港鐵路有限公司(港鐵公司)正就其資產管理及維修保養制度進行全面檢討，以確保鐵路資產的管理維持高水準。為確保相關檢討工作全面、深入且穩妥，政府已成立獨立監督小組，以密切監督港鐵公司正進行的全面檢討。

獨立監督小組成員來自不同專業領域，會從鐵路安全規管角度，密切監督港鐵公司就資產管理及維修保養制度進行的全面檢討，包括審視其覆蓋範圍、檢視方法及程序、跟進建議及落實方案等是否合適得宜。小組亦會監督港鐵公司全面評估其鐵路系統內不同領域的潛在風險，確保港鐵公司的維修保養以至營運管理工作與時並進，包括制定適當的檢查及維修保養措施，尤其是加強預防性的維修工作及科技應用。

獨立監督小組已展開工作。港鐵公司預計於2023年6月完成全面檢討。其後，小組會向運輸及物流局局長提交報告，並就鐵路安全規管事宜提出建議，以維持香港的鐵路服務安全可靠。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1240)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸及物流局的其中一項主要工作為繼續與深圳當局商議擬議跨境鐵路項目的規劃工作，包括港深西部鐵路(洪水橋至前海)、北環線支線，以及優化羅湖管制站及其交通接駁，就此，可否告知本會：

a) 上述各項跨境鐵路項目的進展、推展模式、預計造價、最新走線及時間表；

b) 各跨境鐵路項目一地兩檢的詳情為何？

提問人：田北辰議員(立法會內部參考編號：21)

答覆：

a) 為進一步促進大灣區基礎設施互聯互通，共同構建「軌道上的大灣區」，港深政府正透過共同成立的「港深跨界軌道基礎設施建設專班」(專班)跟進跨境鐵路項目，包括港深西部鐵路(洪水橋至前海)、北環線支線，以及優化羅湖管制站及其交通接駁事宜的推展工作。專班已於2022年年底完成港深西部鐵路(洪水橋至前海)的首階段研究，並已展開次階段研究，包括鐵路方案的規劃、初步工程可行性、效益、環境影響，以及建設和營運安排等議題，預計於2024年年中完成。專班亦會繼續跟進北環線支線經落馬洲河套地區的港深創新及科技園接入深圳新皇崗口岸的工作，並探討方案優化羅湖管制站及其交通接駁，以制訂雙方同意的建議。

由於上述項目仍有待與深圳進一步研究和討論，現階段無法提供預計造價、走線及時間表。

b) 目前只有高鐵西九龍站的鐵路口岸實施一地兩檢安排。保安局表示視乎未來跨境鐵路項目的規劃，在優化現有或建設新的鐵路口岸時，香港特區政府會以實施「一地兩檢」為目標。

完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1241)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

2023至24年度，運輸及物流局的工作包括繼續監督多個道路項目的規劃或推展工作，而當中的道路規劃及推展工作與元朗及屯門區對外交通有莫大關係。就此，可否告知本會：

a) 以下項目的具體落實時間表、總道路長度及預算開支：

	預計完工時間	總道路長度	預算開支
T2主幹路及茶果嶺隧道工程			
中九龍幹線工程			
屯門繞道			
屯門區內主要道路擴建工程(例如龍富路及海榮路)			
十一號幹線(元朗至北大嶼山段)			
青衣至大嶼山連接路			
沙田T4號主幹路			
元朗公路(藍地至唐人新村段)擴闊工程			
大嶼山P1公路			

b) 完成a)項所列的交通道路規劃前後，請以下表形式列出連接新界西北及市區各主要道路的預計容車量及行車量／容車量比率：

主要道路	容車量		預計行車量／容車量比率	
	完成前	完成後	完成前	完成後
屯門公路(小欖段)			早繁：	早繁：
			晚繁：	晚繁：
屯門公路(深井段)			早繁：	早繁：
			晚繁：	晚繁：
大欖隧道			早繁：	早繁：
			晚繁：	晚繁：
汀九橋			早繁：	早繁：
			晚繁：	晚繁：
青嶼幹線			早繁：	早繁：
			晚繁：	晚繁：
元朗公路(藍地至唐人新村段)			早繁：	早繁：
			晚繁：	晚繁：
北大嶼山公路			早繁：	早繁：
			晚繁：	晚繁：
屯門至赤鱗角連接路			早繁：	早繁：
			晚繁：	晚繁：

- c) 承上題，上述主要道路中，過去3年各類型車輛佔該道路總車流量的比率為何。

提問人：田北辰議員(立法會內部參考編號：22)

答覆：

- a) 有關施工中項目的所需資料表列如下：

	目標 完工日期	道路總長度 (公里)	核准工程預算 (百萬元)
T2主幹路及 茶果嶺隧道	2026年	3.4	16,017.0
中九龍幹線	2025年	4.7	42,363.9

就正在規劃階段的項目，其預算工程費用須在勘測和設計工作完成後方能確定。視乎有關勘測和設計工作的結果及撥款是否獲批，有關項目的暫定目標完工日期和預計道路總長度表列如下：

	目標完工日期	預計道路總長度 (公里)
青衣至大嶼山連接路	2033年	約6.9
元朗公路(藍地至唐人新村段) 擴闊工程	2033年	約3.0
十一號幹線(元朗至北大嶼山段)	2033年	約15.0
屯門繞道	2033年	約10.0
屯門區內主要道路擴建工程 (例如龍富路及海榮路)	2029年至 2031年間 分階段完成	約2.1
沙田T4號主幹路	檢視中	約2.3

經諮詢發展局後，有關P1公路的資料如下：

	預計完工日期	道路總長度 (公里)	預算開支 (百萬元)
大嶼山P1公路 (東涌至大蠔段)	2026年	2.5	1,182.06
大嶼山P1公路 (大蠔至欣澳段)	2030年	9.5	檢視中

- b) a)項所述的道路項目是為應付最高交通流量而設計，一般為早上繁忙時間，因此未能提供晚上繁忙時間的交通預測。下列主要道路(在2036年)的設計容車量及行車量／容車量比率表列如下：

主要道路	設計容車量 (每小時小客車) ^(註1)		行車量／容車量比率 ^(註3)	
	擬議項目 完成前	擬議項目 完成後 ^(註2)	擬議項目 完成前	擬議項目 完成後
屯門公路(小欖段)	6 100	6 100	1.2 ^(註4)	1.0 ^(註4)
屯門公路(深井段)	6 100	6 100	1.2 ^(註4)	1.1 ^(註4)
大欖隧道	5 400	5 400	1.2	0.7
汀九橋	6 100	6 100	1.1	0.7 ^(註5)
青嶼幹線	6 100	6 100	1.1	0.8 ^(註5)

主要道路	設計容車量 (每小時小客車) (註1)		行車量／容車量比率 ^(註3)	
	擬議項目 完成前	擬議項目 完成後 ^(註2)	擬議項目 完成前	擬議項目 完成後
元朗公路 (藍地至唐人新村段)	6 100	8 200	1.1	0.9
北大嶼山公路	6 100	6 100	檢視中	檢視中
屯門—赤鱗角隧道	3 600	3 600	0.6	0.7

註 1： 每小時的小客車是計算交通流量的單位，並以相等的私家車數目為計算基準。舉例來說，私家車和的士的小客車架次數值為 1.0。重型車輛(例如貨車或巴士)由於體積較大，車速較慢，因此小客車架次數值一般會較高。

註 2： 十一號幹線、青衣至大嶼山連接路、屯門繞道和 P1 公路將提供替代路線，為屯門公路、大欖隧道、汀九橋、青嶼幹線、北大嶼山公路和屯門—赤鱗角隧道疏導車輛。因此，現有主要道路的容車量將維持不變。元朗公路(藍地至唐人新村段)擴闊工程完成後，元朗公路有關路段將由雙程 3 線擴闊為雙程 4 線，設計容車量將由每小時 6 100 小客車架次提升至每小時 8 200 小客車架次。

註 3： 行車量／容車量比率若相等於或低於 1.0，表示道路的容車量足以應付預期的行車量，行車暢順。若行車量／容車量比率高於 1.0，表示交通開始擠塞；若比率高於 1.2，則表示擠塞情況越趨嚴重，當車輛數目進一步增加，車速會逐漸減慢。

註 4： 此數值是屯門公路(小欖段及深井段)巴士專線以外行車線的行車量／容車量比率。屯門公路(小欖段及深井段)巴士專線的行車量／容車量比率在擬議項目推行後將減至低於 1.0，表示巴士專線行車暢順。

註 5： 此數值是假設推行中部水域人工島相關道路項目的行車量／容車量比率。

c) 由於擬備 2022 年交通統計年報的交通數據仍在整合，我們只可提供 2019 年、2020 年及 2021 年(星期一至五)以下主要道路按車輛類別劃分的車流量如下：

主要道路 (註1)	年份	車輛類別(%) ^(註2)				
		私家車	的士	貨車	巴士	電單車
屯門公路(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
大欖隧道	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
汀九橋	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
青嶼幹線	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 (藍地至唐人新村段)	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
屯門—赤鱸角隧道 (註3)	2019	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用
	2020	不適用	不適用	不適用	不適用	不適用
	2021	19.2	2.5	25.6	51.5	1.1

註 1： 交通統計年報就車輛類別進行的交通流量調查並不包括屯門公路(小欖段)和北大嶼山公路，因此未能提供該兩個路段的資料。

註 2： 車輛比例以百分比表示(由於四捨五入關係，數值總和可能不等於100%。)

註 3： 屯門—赤鱸角隧道在 2020 年 12 月通車。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1242)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸及物流局的職責，是繼續推展《鐵路發展策略2014》所建議鐵路項目的詳細規劃及落實工作。就此，請告知本會洪水橋站、北環綫及古洞站、東涌西延綫、屯門南延綫、東九龍綫、南港島綫(西段)及北港島綫的具體進度、推展模式及預計開支如何？

提問人： 田北辰議員(立法會內部參考編號：23)

答覆：

有關鐵路項目的最新進展、預算非經常開支及推展模式載於下表：

鐵路項目	最新進展	預計開支	推展模式
1. 東涌線延線	鐵路方案已獲授權進行，環境影響評估(環評)程序已經完成。運輸及物流局與香港鐵路有限公司(港鐵公司)在2023年2月簽訂工程項目協議。	建造成本預算為195億元(按2020年12月價格計算)。	擁有權(見註1)
2. 屯門南延線	鐵路方案已獲授權進行，環評程序已經完成。詳細設計已大致完成。	建造成本預算為114億元(按2015年12月價格計算)。(見註2)	擁有權(見註1)

鐵路項目	最新進展	預計開支	推展模式
3. 北環線及古洞站	<p><u>古洞站</u> 鐵路方案已獲授權進行，環評程序已經完成。詳細設計已大致完成。</p> <p><u>北環線主線</u> 詳細規劃及設計進行中</p>	<p><u>古洞站</u> 建造成本預算為35億元（按2015年12月價格計算） （見註2）</p> <p><u>北環線主線</u> 建造成本預算為585億元（按2015年12月價格計算）。 （見註2）</p>	擁有權 （見註1）
4. 洪水橋站	詳細規劃及設計進行中	建設費用預算為41億元（按2018年12月價格計算）。 （見註2）	擁有權 （見註1）
5. 南港島線（西段）	正因應華富邨重建計劃及有關地區的人口結構變化進行規劃。根據房屋署提供的資料，預計現有居民於2027/28年起陸續由華富邨遷移至薄扶林南的接收屋邨。待遷移首批居民並清拆有關現址樓宇騰出空間後，相關鐵路設施建造工程可隨即開展。	檢視中	檢視中
6. 東九龍線	政府現正探討以高架無軌捷運系統作為原重型鐵路的替代方案，技術可行性研究預計在2023年年中完成。	檢視中	檢視中
7. 北港島線	港鐵公司現正進一步研究可行方案，以改善項目的設計。	檢視中	檢視中

註1：在「擁有權」模式下，港鐵公司負責新鐵路項目的財務、設計、建造、營運和維修保養，並最終擁有鐵路。對於在財務上不可行的鐵路項目，政府會提供資助，以填補項目的資金差額。在獲得政府的資助後，港鐵公司會承擔所有與新鐵路的設計、建造、營運和維修保養有關的商業風險。即使新鐵路日後的收益比預期低，政府亦沒有義務再向港鐵公司提供任何資助。

註2：政府會因應港鐵公司的詳細規劃及設計進行獨立評估，以確定成本估算。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0934)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

預算案演辭提及「香港機場管理局已宣布將送出免費機票，旅發局亦向抵港旅客贈送禮物包」。

鑒於近日有傳媒報道，中港通關後，大批內地乞丐奇兵來港謀生，擾亂社會治安。當局有否估算「贈送機票」活動將有多少內地乞丐受惠；局方有何措施，做好把關工作，確保受惠措施人士乃受歡迎、真實旅客，避免浪費社會資源？

提問人：謝偉俊議員(立法會內部參考編號：11)

答覆：

由香港機場管理局(機管局)贊助的「飛遇世界鉅賞」機票送贈計劃將向主要客運市場旅客送出約50萬張機票，以響應政府的全球宣傳活動，藉以加快航空及旅遊業的復蘇步伐。50萬張機票大部分由3間本地航空公司通過其各自渠道在主要客運市場分階段送出。機票送贈計劃於2023年3月1日率先在東南亞市場推出，及後將於內地、東北亞及其他市場進行，為期約6個月。上述計劃由機管局贊助，不涉及政府開支。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0951)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

司長在演詞106段指，政府正與機場管理局檢閱航空業人手短缺問題，尋求解決方案。據了解，航空公司正面對地勤人員短缺問題，人手短缺情況更會隨客運逐步復常、2024年底三跑系統投入服務進一步加劇。

政府與機場管理局會否研究，透過「限制性」輸入大灣區的航空地勤人員政策(抵港內地勤人員只能在機場範圍工作)，解決航空公司地勤人手短缺問題。

提問人：謝偉俊議員(立法會內部參考編號：28)

答覆：

由於疫情嚴重影響香港航空交通，所以香港航空業人手大量流失，導致業界在目前航空交通復蘇時面對人手短缺問題。就此，《2022年施政報告》表示，運輸及物流局負責檢視運輸業(包括航空業)的人力資源情況，並考慮解決方案。為此，香港機場管理局(機管局)剛完成新一輪機場人力調查。同時，政府現正收集相關持份者就業內人手短缺事宜所提出的意見。

政府現正聯同機管局探討不同方案的可行性，包括業界提出從大灣區內其他地區輸入勞工的建議，以應付機場前線的人手需求，目標於今年稍後制訂相關措施，以推動航空業界人力資源的可持續發展。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0097)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就東九龍高架無軌捷運系統運行項目，政府可否告知本會：

1. 項目規劃進展、採用系統、走線、載客量、建造方法、採購和財務方式為何；
2. 有否就上述項目接駁慈雲山進行技術性研究；若有而技術性可行，會否接駁慈雲山；若技術性不可行，會否考慮獨立興建新線，由竹園上慈雲山落彩虹；若否，原因為何；及
3. 會否研究在啟德興建無軌捷運系統，以完善啟德跑道區交通配套；若會，詳情為何；若否，原因為何？

提問人：楊永杰議員(立法會內部參考編號：17)

答覆：

1.及2.

由於各種技術上的困難和較不理想的運輸表現，因此在東九龍線採用重型鐵路模式並非具效益的選項。政府現正探討以高架無軌捷運系統作為替代方案。擬建的無軌捷運系統初步走線全長約4公里，由寶達、經秀茂坪、順安、順利、彩雲接連近港鐵彩虹站的彩虹東。擬建的捷運系統會在專屬高架車道行走，不受清水灣道、新清水灣道及彩虹交匯處的交通所影響。由寶達至彩虹東的車程時間約為10分鐘。我們計劃在2023年年中完成擬建無軌捷運系統的技術可行性研究，包括計劃細節及推展安排。具體來說，該項研究會考慮運輸表現、技術可行性及成本效益等各項因素，以檢視有關走線及車站位置(包括立法會議員及市民提出的意見)。

3.

土木工程拓展署早前的研究顯示，在九龍東日趨完善的道路和鐵路基建設施，以及便捷公共交通服務的基礎上，輔以推展「多元組合」模式的環保連接系統，可切合區內市民的出行需要，暢達地連接毗鄰社區，並打造啟德發展區成為綠色社區。政府現時正積極推展各項建議措施，包括加強九龍東公共交通服務並採用電動車輛行駛區內新增巴士／專線小巴路線、發展自動行人道網絡、行人與單車共用之共融通道和高架園景行人平台，以及在區內設置水上的士站。與此同時，政府亦會繼續審視世界各地包括內地綠色智能集體運輸系統的最新發展，探討優化「多元組合」模式環保連接系統的空間，來提升啟德發展區內交通運輸網絡的效能及可持續性。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0098)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就港鐵鐵路發展，政府可否告知本會：

1. 過去3年，每年各鐵路綫每月平均乘客量及總乘客量、早上及晚上最繁忙一小時單向的可載客量及載客率為何；
2. 按服務延誤類別列出，過去3年各鐵路綫每年出現延誤次數為何；及
3. 請表列出鐵路線更換新訊號系統時間表，以及可增加的班次數量為何？

提問人：楊永杰議員(立法會內部參考編號：18)

答覆：

1. 根據香港鐵路有限公司(港鐵公司)的資料，一般而言，鐵路線的最高載客率會在早上繁忙時段出現，因為該時段有較多乘客在相若時間出行。乘客的出行模式在黃昏繁忙時段則較為分散，所以黃昏繁忙時段的最高載客率一般較早上繁忙時段的最高載客率為低。因此，港鐵公司在評估個別鐵路線的服務需求時，主要會以早上繁忙時段的載客率為基礎，以評估該鐵路線最擠擁時的情況。所要求提供的重鐵和輕鐵數字分別載於**附件1**及**附件2**。
2. 過去3年，由港鐵公司控制範圍內的因素而引起並導致8分鐘或以上服務延誤事故宗數表列於**附件3**。
3. 按現時工作計劃，荃灣線新訊號系統可在2025至2026年投入服務。港島線、觀塘線及將軍澳線的信號系統提升工程則會借鑑荃灣線的經驗，其後大約每年完成1條鐵路線，即整體工程預計在2028至2029年完成。工作計劃表列如下：

鐵路線	預期投入服務時間
荃灣線	2025-2026
港島線	2026-2027
觀塘線	2027-2028
將軍澳線	2028-2029

預計當更換工程完成後，系統的整體可載客量將可提升約10%。

附件1

重鐵系統統計數字(註1)

	東鐵線	屯馬線 (註2)	西鐵線 (註3)	將軍澳線	港島線	南港島線	觀塘線	荃灣線	迪士尼線	部分路段共用路軌	
										東涌線	機場快線 (註4)
2022年											
每月平均乘客量(百萬人次)	15.3	19.9	不適用	8.8	20.9	1.8	16.0	23.1	0.3	5.2	0.3
總乘客量(百萬人次)	183.5	238.8	不適用	105.1	250.5	21.6	192.0	277.4	3.4	62.7	3.1
可載客量(每平方米站立6人)	62 500	58 800	不適用	67 600	80 000	16 800	71 400	75 000	4 300	42 500	3 200
載客率(每平方米站立6人)	60%	59%	不適用	59%	56%	54%	48%	50%	51%	47%	34%
載客率(每平方米站立4人)	83%	82%	不適用	84%	79%	76%	67%	70%	72%	66%	
最繁忙路段	大圍至九龍塘	荃灣西至美孚	不適用	油塘至鰂魚涌	天后至銅鑼灣	金鐘至海洋公園	彩虹至九龍灣	深水埗至太子	欣澳至迪士尼	奧運至九龍	青衣至機場
2021年											
每月平均乘客量(百萬人次)	16.1	14.1	11.4	9.4	22.9	1.9	17.2	25.3	0.3	5.6	0.2
總乘客量(百萬人次)	193.7	169.0	68.3	113.3	275.2	22.9	206.1	303.2	3.3	67.3	2.2
可載客量(每平方米站立6人)	73 300	58 800	不適用	67 600	80 000	16 800	71 400	75 000	4 300	42 500	3 200
載客率(每平方米站立6人)	41%	61%	不適用	64%	60%	55%	56%	70%	39%	55%	25%
載客率(每平方米站立4人)	58%	86%	不適用	90%	84%	77%	79%	98%	55%	78%	

	東鐵線	屯馬線 (註2)	西鐵線 (註3)	將軍澳線	港島線	南港島線	觀塘線	荃灣線	迪士尼線	部分路段共用路軌	
										東涌線	機場快線 (註4)
最繁忙路段	沙田至大圍	荃灣西至美孚	不適用	油塘至鰂魚涌	天后至銅鑼灣	金鐘至海洋公園	石硤美至太子	油麻地至佐敦	欣澳至迪士尼	九龍至香港	青衣至機場
2020年											
每月平均乘客量(百萬人次)	13.7	4.4	10.4	7.5	18.9	1.5	14.0	21.1	0.1	4.6	0.3
總乘客量(百萬人次)	163.8	52.9	124.4	90.0	226.3	18.0	167.8	253.1	1.4	55.0	3.1
可載客量(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
載客率(每平方米站立6人)	52%	37%	60%	62%	58%	49%	62%	66%	42%	52%	28%
載客率(每平方米站立4人)	73%	52%	84%	88%	81%	69%	87%	93%	59%	74%	
最繁忙路段	大圍至九龍塘	車公廟至大圍	錦上路至荃灣西	油塘至鰂魚涌	天后至銅鑼灣	金鐘至海洋公園	石硤美至太子	油麻地至佐敦	欣澳至迪士尼	九龍至香港	青衣至機場

註1：可載客量及載客率指早上最繁忙1小時最繁忙單向路段的有關數字。鑑於疫情影響，上述表列數字以疫情較為緩和的月份所收集到的數據為基礎。

註2：2020年的乘客量指馬鞍山線和屯馬線一期(於2020年2月14日通車)的乘客量。2021年的乘客量指屯馬線一期和屯馬線(於2021年6月27日通車)的乘客量。

註3：西鐵線與屯馬線一期在2021年6月27日合併為屯馬線。2021年的乘客量只計算該年首6個月的數字。

註4：機場快線的設計是提供座位予每名乘客，因此站立人數的乘客密度並不適用。

輕鐵系統統計數字(註1)

可載客量及載客率

輕鐵 路線	早上繁忙時段最繁忙1小時單向可載客量			早上最繁忙路段載客率		
	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 (註2)	不適用	不適用	212	不適用	不適用	80%
610	1 765	1 995	2 056	93%	98%	80%
614	824	873	1 372	65% (註3)	84% (註3)	70% (註3)
614P	1 091	1 388	1 156			
615	824	998	748	77% (註3)	83% (註3)	85% (註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(百萬人次)

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

註1：由於輕鐵屬開放式系統，一個輕鐵車站可能有多條路線途經，因此無法採用評估重鐵線載客率的方法，即根據乘客出入車站的記錄預測其所選乘的路線，以計算個別輕鐵線的實際載客率或乘客量。港鐵公司現時採用實地視察和調查的方式評估輕鐵車輛的載客率。

註2：港鐵公司在2022年9月加設507P線，在早上繁忙時段行駛。

註3：數字為614／614P線及615／615P線的平均載客率。在屯門區內，614與614P線的走線完全重疊，615與615P線亦同樣重疊。然而，614P及615P線只來往屯門碼頭與兆康站，614及615線行經兆康站後則會跨區前往元朗。該兩條輕鐵線最繁忙的路段一般在屯門區內重疊的路段出現。對乘客而言，在屯門區內乘搭614或614P、615或615P線並無分別。因此，該等輕鐵線的平均載客率可更準確反映實際情況。

由港鐵公司控制範圍內的因素而引起並導致8分鐘或以上服務延誤事故的宗數

年份	原因	東鐵線	屯馬線 (註)	將軍澳 線	港島線	南港島 線	觀塘線	荃灣線	迪士尼 線	東涌線	機場 快線	輕鐵
2022	機件故障	28	12	10	7	2	14	5	1	4	4	16
	人為因素	1	0	1	0	0	2	0	0	3	0	2
2021	機件故障	55	19	13	9	0	12	4	0	9	2	14
	人為因素	0	0	1	0	0	0	2	0	1	2	0
2020	機件故障	11	16	14	5	1	6	11	1	2	1	25
	人為因素	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0	4

註： 數字包括在2020年2月14日屯馬線一期通車前及在2021年6月27日屯馬線通車前，馬鞍山線及西鐵線的數字。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0099)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就廣深港高鐵香港段營運事宜，政府可否告知本會：

1. 高鐵香港段通開至2020年1月停運前，每月提供的班次、連接站點、列車載客量及實際乘客量為何；
2. 高鐵香港段復運至今，每月提供的班次、連接站點、列車載客量及實際乘客量為何，以及會否加開班次及重啟長途服務；若會，詳情為何；若否，原因為何；及
3. 會否考慮推動高鐵香港段短途服務「城際化」，即「有車即上」不指定班次乘車，實行增量、提速、降價，便利市民出行；若會，詳情為何；若否，原因為何？

提問人：楊永杰議員(立法會內部參考編號：19)

答覆：

- 1.及2. 廣深港高速鐵路(高鐵)在2018年9月23日通車。有高鐵列車服務直達的長途站點在2019年7月10日由38個增至52個，而短途站點則在2023年1月15日由6個增至9個。長途及短途站點在2023年4月1日分別進一步增加至56個及10個。在高鐵於2020年1月30日因疫情而停運前，每天共有66對短途列車及17對長途列車。

在疫情緩和後，高鐵短途服務在2023年1月15日恢復，每日提供38.5對列車。在2023年3月11日，廣東省長途服務恢復當日，列車班次增至每日51對。跨省長途服務則於2023年4月1日恢復，列車班次進一步增加至每日82對。

高鐵自通車至2023年2月在西九龍站的每月乘客量表列如下：

年份／月份		來港及離港乘客
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

短途列車由香港及內地營運商共同營運，長途列車則只會由內地營運商營運。香港鐵路有限公司(港鐵公司)每列「動感號」列車的載客量約為580人，而內地高鐵列車的載客量則各有不同。

3. 高鐵列車服務陸續恢復後，政府會與港鐵公司及內地相關單位探討各項改善措施，包括「地鐵化」的安排等，以進一步便利乘客出行。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0877)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就汽車非法出租或取酬載客方面，政府可否告知本會：

1. 在2022年，當局就打擊汽車非法出租或取酬載客而採取的執法行動數目及被法庭定罪後車輛遭扣押並暫時吊銷牌照的數目為何；
2. 在2022至2023年度內，政府透過不同渠道向公眾宣傳避免乘坐沒有有效出租汽車許可證而出租或取酬載客的私家車，各項宣傳渠道的發放次數、頻率、涉及的開支和其成效為何；
3. 有指非法出租或取酬載客活動搶去了不少司機，導致現時公交司機嚴重短缺，就此，政府在2023至2024年度，會否加大打擊非法出租或取酬載客的力度，如會，詳情為何，包括計劃目標及增加的開支；如否，原因為何？

提問人：易志明議員(立法會內部參考編號：1)

答覆：

1. 香港警務處(警方)一直跟進投訴個案，就涉嫌違反相關法例的個案進行調查，並因應情況制訂重點交通執法項目。就此，警方會繼續密切監察汽車非法出租或取酬載客的情況，並跟進有關投訴個案，若發現有足夠證據會採取適當執法行動。2022年，警方就汽車非法出租或取酬載客個案所採取的執法行動為26宗。運輸署在2022年扣留35輛汽車，經法庭定罪後相關車輛牌照被暫時吊銷。
2. 除了警方採取行動和執法外，運輸署亦已採取多項教育及宣傳措施，以免公眾無意間乘坐並無有效出租汽車許可證而出租或取酬載客的私家車。這些措施包括通過不同途徑進行宣傳，例如在網上發放宣傳短

片、在電台播放宣傳聲帶、在運輸署網站展示出租汽車許可證的樣本，以及在公眾地方張貼海報。這些工作旨在進一步提高公眾對合法出租汽車服務的認識，以及宣傳如何通過查看車輛是否具有有效出租汽車許可證，識別已領牌的出租汽車。運輸署鼓勵市民在出發前向服務營辦商查詢，或使用運輸署網上查詢系統查證有關私家車是否已獲發出出租汽車許可證。運輸署會繼續致力宣傳，並與警方交換情報，以打擊汽車非法出租或取酬載客。政府沒有備存不同宣傳渠道發放次數及頻率的具體資料。

上述有關工作由運輸署現有人員執行，屬於恆常職務，所涉資源並無分項數字。

3. 為提升安全和保障乘客及其他道路使用者的利益，本局建議增加《道路交通條例》(第374章)所訂明有關汽車非法出租或取酬載客罪行的罰則，以加強阻嚇作用，當中包括提高最高罰款額，以及延長暫時吊銷車輛牌照和扣留車輛的期限。政府現正進行修訂法例的工作，會適時向立法會提交修訂條例草案。

上述有關工作由運輸及物流局和運輸署現有人員執行，屬於恆常職務，所涉資源並無分項數字。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2914)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

在2023至24年度需要特別留意的事項中，運輸及物流局會繼續監督制定和落實各項措施，提升的士服務質素，請告知本會：

- 1) 有關工作的計劃詳情及目標，預計涉及的開支為何；
- 2) 現時的士經營困難，在油價持續高企及保險費飆升的高成本下，還欠缺司機，有部分的士被迫閒置，目前業界經營困難，而油價及保險費在短期內不見得會回落，令業界在提升服務方面困難重重，針對上述問題，政府有何措施協助業界渡過困境？

提問人：易志明議員(立法會內部參考編號：4)

答覆：

- 1) 政府檢視了的士的整體營運及管理狀況，並於早前建議推行一系列改善的士行業發展的措施。這些措施包括引入的士車隊管理制度、把的士最高乘客座位數目由5個增至6個，以及就若干與的士司機相關的罪行引入的士司機違例記分制度和兩級制罰則。當中，擬議的車隊牌照制度可鼓勵業界通過專業的車隊管理，為車隊中的的士提供更好的維護和管理，同時更有效地管理的士司機的表現和質素。政府現正擬訂相關法例修訂的細節，並會適時將立法建議一併提交立法會審議。
- 2) 經諮詢財經事務及庫務局、商務及經濟發展局和香港金融管理局(金管局)後，本局就問題第(2)項答覆如下。

政府一直密切監察的士業界的營運情況，並採取不同措施紓緩業界的經營困難。鑑於的士營運成本上升，但咪錶及車租收入則受疫情影響而減少，新的士收費自2022年7月17日起實施。據觀察所得，各類型的士營運的財務狀況自上一次加價後普遍得以改善。

此外，因應2019冠狀病毒病疫情對本地客運業界的影響，政府自2020年起通過多輪「防疫抗疫基金」¹推出一系列紓緩措施，為的士業界提供財政支援(包括一筆過非實報實銷補貼和燃料補貼)，以協助業界渡過難關。

與此同時，金管局和銀行業在2022年10月決定再度延長「預先批核還息不還本」計劃至2023年7月底。針對的士業面對的挑戰，金管局和銀行業亦推出多項支援措施，包括在處理的士營辦商用於購置新車的再融資申請時提供更大彈性，以及按審慎風險管理原則處理以個人名義敘造的的士貸款的「還息不還本」及展期要求。金管局亦繼續鼓勵銀行按照個別借款人情況，積極考慮延長現有的士貸款年期至30年。另一方面，財政司司長在《2023至24財政年度政府財政預算案》宣布，「中小企融資擔保計劃」下各項擔保產品的申請期限由2023年6月底延長至2024年3月底。上述計劃可協助的士營辦商應對資金周轉壓力，改善財政狀況。

至於的士保費水平的問題，政府認為必須從源頭入手，包括提升的士安全水平，鼓勵的士車主／車行應用科技改善駕駛安全，並聘請駕駛記錄良好的司機，從而減少交通意外及索償金額。上文第(1)項所載的擬議車隊牌照制度有助鼓勵的士業界應用科技減少交通意外，並吸引更多願意採用現代化管理工具的營辦商提供的士服務，從而提升的士服務質素和安全。

最後，為吸引更多新人投身的士行業，政府由2020年10月1日起放寬申請商用車輛(包括的士)駕駛執照的申請資格，由原先申請人必須持有有效私家車或輕型貨車的駕駛執照最少3年，縮短為最少1年。此外，運輸署亦由2020年2月14日起優化的士筆試，包括調整考核內容、試題數目和及格標準，使考核更能切合實際需要，以吸引更多有意投身的士服務的新人入行，紓緩的士業界人手不足的問題。

隨着疫情穩定，政府放寬社交距離措施，大部分公共交通工具的乘客量已經回升。我們相信的士營辦商的業務會逐漸改善。

- 完 -

¹ 「防疫抗疫基金」下措施的財政影響，並不在《撥款條例草案》或政府一般收入帳目預算的範圍內。

管制人員的答覆

(問題編號：2915)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

在2023至24年度需要特別留意的事項，運輸及物流局會繼續研究推出車輛維修技工和車輛維修工場強制註冊制度，請政府告知本會：

- 1) 2022年自願車輛維修技工和車輛維修工場的登記數目，佔總技工人數及工場數目的百分比為何；
- 2) 政府研究推出車輛維修技工和車輛維修工場強制註冊制度已多年，現時又因應電動車的發展而再研究，有關研究的時間表及計劃何時完成，研究涉及的開支為何；
- 3) 知悉政府正就興建多層式車輛維修工場進行顧問研究，有關研究的進度為何，預計首個多層式車輛維修工場何時落成及地點為何？

提問人：易志明議員(立法會內部參考編號：5)

答覆：

- 1) 2022年，註冊車輛維修技工人數及註冊車輛維修工場數目分別為8 284人及2 024間，佔車輛維修技工總人數及車輛維修工場總數的百分比分別為80.4%及72.7%。
- 2) 政府已推出「車輛維修技工自願註冊計劃」及「車輛維修工場自願註冊計劃」，目的是提升本地車輛維修業的整體水平。政府正因應推行兩個自願註冊計劃的經驗，研究車輛維修技工和車輛維修工場強制性註冊制度的可行性，以配合汽車技術的發展(包括電動車的維修需求等)，確保市民獲得安全可靠的服務，並便利市民選擇，同時為業內人士建構可持續的專業發展及機會。我們亦通過車輛維修技術諮詢委員會(委員會)，就有關事宜與持份者緊密聯繫。委員會由政府成立，成員包括車

輛維修業、學術和培訓機構、專業團體及車主會代表，以及其他持份者。就此，一項涉及約270萬元開支的顧問研究會在2023年進行，以借鑑其他司法管轄區的做法，並就電動車維修自願註冊的技術細節及規定向政府和委員會提供意見，以期在2023-24年度就註冊規定、細節安排和推行時間表提出建議。政府和委員會亦會同時就引入車輛維修技工和車輛維修工場強制性註冊制度進行研究，並與持份者保持緊密溝通，以期制訂充分考慮上述電動車維修需求等新發展的合適規管框架和時間表。

- 3) 機電工程署(機電署)已經與香港生產力促進局合作，就多層式車輛維修工場建築物的設計，以及在香港以外不同司法管轄區設置該等工場的相關經驗，進行首階段基準顧問研究。首階段基準顧問研究在2021年9月完成。機電署現正進行第二階段顧問研究，探討首階段所歸納的設計方案是否能應用於香港，並制訂一套有關多層式建築物的一般設計指引，以供參考之用。我們已邀請專業團體成員、車輛維修組織、交通營辦商、司機團體和物業管理機構組成行業參與工作小組，以聽取其對多層式建築物的設計要求、技術細節和運作模式的意見。第二階段顧問研究預計將於今年內完成。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2920)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

在2023至24年度內，運輸及物流局將會繼續與香港物流發展局和業界組織合作，制定和落實短、中及長期措施及計劃，以推動和支援現代物流發展，請當局告知本會有關工作的詳情、進度及落實措施時間表，預計涉及的開支為何？

自2014年先後發表「提升香港作為國際航運中心地位」顧問研究及香港港口發展策略研究後已接近十年，當局會否考慮再進行相關研究；如會，詳情為何；如不會，原因為何？

提問人：易志明議員(立法會內部參考編號：10)

答覆：

《2022年施政報告》提及，運輸及物流局現正徵詢香港物流發展局及業界的意見，攜手制訂行動綱領，以期在2023年內循以下3個方向制訂短期、中期和長期發展策略—透過結合空運、海運和陸路運輸加強多式聯運，以促進香港在大灣區及以外地區物流鏈的關鍵角色；發揮我們在處理高價值貨物的優勢以推動高端、高增值物流服務的發展；以及鼓勵物流業界更廣泛使用智慧物流方案去透過科技提升競爭力。有關工作由運輸及物流局現有人員執行，屬於常規職務，所涉開支並無分項數字。

《2023至24財政年度政府財政預算案》宣布，為進一步推動香港國際航運中心的發展，運輸及物流局將成立專責小組，聯同香港海運港口局及高端航運服務業界代表，在2023年年底或之前就各項策略提出行動綱領，包括提升船舶融資、海事保險、海事仲裁和船舶管理等業務，讓香港成為全球領先的高端航運服務市場。政府已預留2,000萬元，加快推動相關策略研究，並會與業界緊密合作，以制訂行動綱領和進行研究，我們有更多詳情後便會公布結果。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2921)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

在2023至24年度，運輸及物流局將會繼續完善「多式聯運」，以及推動大灣區貨物及物流信息的互聯互通，有關工作的計劃及涉及的開支為何？

提問人：易志明議員(立法會內部參考編號：11)

答覆：

一直以來，香港在航空和航運方面的固有優勢，以及便捷的跨境運輸，讓大灣區以至內地其他地方的貨物可以透過香港機場及港口暢通無阻地轉運到世界各地。

《2022年施政報告》提及，運輸及物流局現正徵詢香港物流發展局及業界的意見，攜手制訂行動綱領，以期在2023年內制訂短期、中期和長期發展策略，除發揮我們在處理高價值貨物的優勢以推動高端、高增值物流服務的發展，以及鼓勵物流業界更廣泛使用智慧物流方案去透過科技提升競爭力外，亦會透過結合空運、海運和陸路運輸加強多式聯運，以促進香港在大灣區及以外地區物流鏈的關鍵角色。有關工作由運輸及物流局現有人員執行，屬於常規職務，所涉開支並無分項數字。

同時，我們會繼續完善各項多式聯運的措施，包括香港機場管理局於無須動用政府資源下正在發展的香港國際機場與東莞之間的海空貨物聯運轉運。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2922)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就推動物流業方面，請告知本會：

- 1) 為鼓勵物流業通過應用科技提高生產力，政府推出第三方物流服務供應商資助先導計劃，有關計劃的最新申請情況，包括申請及獲批參與機構數目及每機構平均獲得的資助；未能獲批的機構數目和原因為何；
- 2) 在2023至24年度，運輸及物流局有何措施鼓勵更多物流企業參與計劃，以加快香港邁向智慧物流的步伐？
- 3) 土地供應不足窒礙物流業的發展，為滿足社會對房屋的需求，政府近年不斷收回短期租約土地及棕地，但又沒有替代土地提供，導致不少從事與物流相關業務的經營者被迫結業，影響整個物流供應鏈，運輸及物流局表示在2023至24年度會繼續與相關部門共同物色合適土地，研究用作現代物流發展的可行性，有關工作的詳情及涉及的開支為何？

提問人：易志明議員(立法會內部參考編號：12)

答覆：

1)及2)

為鼓勵物流業通過應用科技提高生產力和營運效率，政府在2020年10月推出總值3億元的第三方物流服務供應商資助先導計劃。先導計劃以1:1配對方式實施，向每個合資格第三方物流服務供應商提供最多100萬元資助。政府自今年1月1日起把資助比率提高至2(政府):1(申請人)，以紓緩申請人在推行項目時的現金周轉問題。每名申請人最多可獲100萬元的資助上限維持不變。

截至2023年2月底，先導計劃共接獲220份合資格申請。在這些申請中，管理委員會已批出154家企業的173份申請，獲批資助總額為1.03億元(即每家企業平均獲得大約67萬元)，另有32份申請正在處理和15份申請不獲接納。在審批申請時，管理委員會考慮申請企業是否合資格、預算是否合理，以及申請企業擬採用的技術方案對提升生產力及營運效率是否有效。

為進一步鼓勵物流業應用科技及智慧方案升級轉型，政府會繼續聯同業界組織推行各項措施加強宣傳，通過不同渠道和宣傳活動推廣先導計劃。

3)

政府一直積極物色合適土地發展多層式現代物流設施，作現代物流和港口後勤用途，以善用土地。我們正就葵青區內兩幅具現代物流發展潛力的用地進行可行性研究。同時，政府亦已在北部都會區預留土地興建現代物流設施，包括在洪水橋新發展區約37公頃的用地，以滿足業界的發展需要。在2023-24年度，我們會繼續與相關部門合作，物色合適土地，研究用作現代物流發展的可行性。有關工作由運輸及物流局現有人員執行，屬於常規職務，所涉開支並無分項數字。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2923)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

在2023至2024年度，運輸及物流局將會與相關部門跟進與港口有關的事宜，就此，請告知本會：

- 1) 隨著本地船隻數目不斷增加，避風塘內的停泊位需求殷切，由於船隻之間距離太近而易於發生碰撞，就檢討避風塘泊位的供求研究進展為何；
- 2) 船隻數目的增加，亦增加船舶維修服務的需求，但現時可供船廠租用的短期租約水位用地，往往重新招標後又被用作利潤較高的泊船服務，在提供更多水位供船廠發展的工作進度為何；及
- 3) 有海上業界指近年政府減少對航道和港池進行疏浚工程，影響船隻的航行，就此，政府在2022年進行的疏浚工程進度及計劃在2023年進行的疏浚工程詳情為何？

提問人：易志明議員(立法會內部參考編號：13)

答覆：

- 1) 政府致力確保香港水域內有足夠的避風泊位，供本地船隻在颱風襲港期間或惡劣天氣下停泊，以保障船隻和船上人員安全。海事處定期評估本地船隻在颱風吹襲時可使用的避風泊位面積的現有及預計供求情況。上一次評估報告在2017年6月發表，涵蓋2015年至2030年的泊位情況。海事處隨後在2021年委託香港理工大學進行新一輪《避風塘面積需求評估》，預計2022年至2035年香港避風泊位面積的供求情況。評估工作已於2022年12月完成，預計現時至2035年全港避風泊位面積整體供應足夠應付本地船隻的需求。評估結果已於2022年12月向本地

船隻諮詢委員會匯報，有關報告亦於2023年1月上載至海事處網頁，供市民參閱。

- 2) 現時，船廠用地的短期租約條款訂明有關用地只可用作船或艇的製造及／或修理用途。為加強監察這些短期租約用地的用途，地政總署與海事處會按需要進行聯合實地視察，確保用地的使用符合租約條款。
- 3) 海事處在香港水域的主要水道和航道進行海道測量，以監察水深變化，以免影響船隻航行安全。如有需要，海事處會向土木工程拓展署提出個案，以供該署考慮計劃進行維護疏浚工程。經查閱海事處的個案記錄，2021年及2022年正進行或計劃中的維護疏浚工程項目分別有3個及2個。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1606)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

綱領顯示，海空交通及物流發展預算開支僅為2.978億港元，雖然高於上年度的修訂預算，但較上年度原來預算減少25.6%，也低於2021-22年度的實際開支。該綱領的宗旨包括維持和進一步發展香港的國際及區域航空中心地位，維持香港港口的競爭力，讓香港經濟能持續增長和應付貿易需求，以及鞏固香港作為亞洲首選國際運輸及物流樞紐的地位。

就此，可否告知：應如何提高效率，以確保有限預算開支情況下全面履行相關職能，滿足發展所需；本年度財政預算案將就提升高端航運服務、推動航運智能化和數字化發展及推進粵港澳大灣區及國際航運界的交流協作等內容，提出四項行動綱領，政府推行這些綱領的相應開支具體如何安排；此外，預算案中提到預留二千萬元，用以加快推動高端航運服務業的策略研究，以及加強業界在國際及大灣區的交流，此二千萬元預留有否列入今年度的財政撥款內？

提問人：嚴剛議員(立法會內部參考編號：4)

答覆：

政府會繼續維持和進一步發展香港的國際及區域航空中心地位，措施包括確保香港繼續履行相關國際義務和符合相關國際標準，提供足夠的機場客貨運處理能力以應付需求，並維持高水平的民航管理，以及持續擴展安全的航空服務，以連接本港與世界各地，滿足客貨運需求；鞏固香港作為國際海運中心的地位；促進海運安全和確保在香港註冊的船隻或在其他地方註冊的來港船隻，繼續符合相關國際標準；維持香港港口的競爭力，讓香港經濟能持續增長和應付貿易需求；以及鞏固香港作為亞洲首選國際運輸及物流樞紐的地位。

為進一步推動香港國際航運中心的發展，運輸及物流局將成立專責小組，聯同香港海運港口局及高端航運服務業界代表，在今年年底或之前提出行動綱領，涵蓋以下各項策略：

- (a) 提升船舶融資、海事保險、海事仲裁和船舶管理等業務，讓香港成為全球領先的高端航運服務市場；
- (b) 助力全球海運和港口業務向零碳排放轉型；
- (c) 推動航運智能化和數字化發展；以及
- (d) 推進粵港澳大灣區及國際航運界的交流協作。

推行上述策略所涉及的開支，將視乎專責小組所制訂的個別政策措施而定。

同時，政府已預留2,000萬元，加快推動高端航運服務業的策略研究，以及加強業界在國際及大灣區的交流。2023-24年度為支援上述工作的現金流已納入本年度的財政預算內。

- 完 -

審核2023-24年度
開支預算

答覆編號

TLB099

管制人員的答覆

(問題編號：1113)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

請局方提供，自去年九月下旬，實施入境「0+3」免酒店檢疫安排開始，機場航班及客運量與2018年同期比較，升跌情況如何？

	2022年至23年		跌幅	2018年	
客運量	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	
航機架次	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	
航點	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	

提問人：姚柏良議員(立法會內部參考編號：20)

答覆：

下表載列香港國際機場在2022年至2023年度各個月份的客運量及航機架次資料，並與2018年至2019年度同期比較：

	2022年至23年		跌幅	2018年	
客運量 (‘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	
航機架次	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

註：2023年1月至2月航空交通量的統計資料只屬臨時數字。

至於按年統計的航點數目資料，香港國際機場在2022年連接153個航點，較2019年的220個減少30%。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1115)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

當局將完善飛機租賃稅務優惠制度，力爭將香港打造為飛機租賃及服務中心，容許就購置飛機的開支扣稅，請問涉及的相關開支為何，當局會否考慮，提供其他的稅務優惠，以推動航空業的發展。

提問人：姚柏良議員(立法會內部參考編號：24)

答覆：

政府在2017年推出飛機租賃稅務優惠制度(飛機租賃稅制)，為全球飛機出租商在香港提供媲美其他地方的利得稅優惠。為進一步將香港打造為飛機租賃及服務中心，政府將推出一系列措施完善飛機租賃稅制，以加強競爭力。政府已就建議優化措施諮詢業界，包括容許就購置飛機的開支，以及支付予香港以外地區融資人的利息開支扣稅。我們相信這些優化措施將吸引更多飛機租賃公司落戶香港。

優化措施不會涉及任何額外開支。假如飛機租賃稅制經優化後能加強業界在香港落戶發展，這或會為本港帶來額外稅收和經濟收益。

至於航空業的整體發展，我們會繼續與香港機場管理局及飛機出租商保持緊密聯繫，並因應業界需要考慮任何其他適當措施，以鞏固和加強香港作為國際航空樞紐的地位。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2675)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

香港是國際航空樞紐，但受疫情影響，樞紐地位受到嚴峻挑戰，就預算案中，當局提出多項有關提升國際航空樞紐之建議，請告知本會：

1. 機管局有關減免機場費用之詳情及預算
2. 為復辦或新開辦航線提供誘因之詳情及預算
3. 機管局舉辦大型推廣活動的詳情及開支
4. 當局有何措施，以處理航空業的人手短缺問題

提問人：姚柏良議員(立法會內部參考編號：22)

答覆：

1. 疫情令香港國際機場的航空交通大幅減少，嚴重影響航空界的業務。因此，香港機場管理局(機管局)會繼續豁免和寬減若干機場費用，以減輕疫情對機場社區帶來的營運壓力。這些費用減免不涉及政府開支。

2. 為恢復香港國際機場的航空連繫，機管局一直積極鼓勵航空公司復辦來往香港的航班。具體而言，機管局自2022年12月起推出早鳥着陸費回贈計劃，以提供財政誘因加快香港國際機場的客機復常。有關計劃不涉及政府開支。

3. 為加快航空及旅遊業的復蘇步伐，機管局推出「飛遇世界鉅賞」機票送贈計劃，把其向3間本地航空公司購買的約50萬張機票，透過該些公司贈予主要客運市場旅客，以響應政府的全球宣傳活動。針對消費者的宣傳推廣活動亦會經互聯網及社交媒體在特定亞洲市場舉辦。另外，今年夏天亦會向香港居民送出8萬張機票。該項計劃不涉及政府開支。

4. 面對航空業界人手短缺的問題，為保持香港國際機場在航空業復蘇下的競爭力，政府一直與機管局及航空業界保持緊密聯繫及溝通，並採取一系列措施，以紓緩業內的短期人手壓力。這些措施包括舉辦香港國際機場招聘活動、由機管局推出「人手共享」先導計劃、鼓勵公共交通營辦商為合資格機場職員提供優惠，以及由機管局延長減免若干機場費用。

至於中、長期措施方面，除了由機管局引進創新科技，以提高香港國際機場的運作效率外，我們亦一直加強航空業的人才培訓，包括通過香港國際航空學院提供各類航空業培訓課程，以及通過政府的海運及空運人才培訓基金下各個航空業培訓及獎勵計劃，鼓勵更多年輕人修讀與航空相關的課程，以吸引他們投身航空業。

此外，香港國際航空學院將與內地相關航空培訓院校合作，在今年上半年推出「大灣區青年航空業實習計劃」，首年名額為450個，互派實習生到香港國際機場及大灣區內其他機場實習，以促進香港和大灣區航空業長遠的人才發展。

另一方面，機管局剛完成新一輪機場人力調查。同時，政府現正收集相關持份者就業內人手短缺事宜所提出的意見。政府正聯同機管局探討不同方案的可行性，包括業界提出從大灣區內其他地區輸入勞工以應付機場前線人手需求，目標於今年稍後制訂相關措施，以推動航空業界人力資源的可持續發展。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2676)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就香港機場融入國家發展大局，發揮樞紐角色，請當局告知本會

1. 海天中轉大樓將於今年年中啟用，請告知該大樓每日最高的承載人數，以及預估碼頭的使用率；
2. 機管局正計劃在機場島建設新的航空商業園，請簡介航空商業園的規模、用途及相關預算；
3. 有關當局與珠海建立航空產業工業園的初步構思；
4. 香港機場與珠海機場的合作進展為何？

提問人：姚柏良議員(立法會內部參考編號：23)

答覆：

香港機場管理局(機管局)現正發展海天中轉大樓，預計大樓於2030年起每年可接待約300萬名旅客。

同時，機管局正與珠海市政府探討在珠海建設航空產業工業園的可行性，當中涵蓋例如飛機維修工程、飛機零部件代工生產和配送，以及飛機工程專業研究等範疇。為配合珠海航空產業工業園的發展，機管局正計劃在機場島上建設新的航空商業園，以創立一個航空業生態系統，提供研發、業務支援及其他服務。上述發展項目由機管局出資承擔，不涉及政府開支。

至於香港國際機場與珠海機場的合作，機管局與珠海市政府在2022年11月簽署諒解備忘錄，雙方同意致力開通「經珠港飛」(即通過港珠澳大橋陸路接駁實現「空—陸—空」直通客運服務)、發展港珠國際航空貨運業務、推動建設高端航空產業工業園，以及積極商議機管局入股珠海機場等。機管局會繼續與珠海就上述計劃緊密合作。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0428)

總目： (158) 政府總部：運輸及物流局

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及物流局常任秘書長(陳美寶)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就「海事人才培訓資助計劃」，請告知本會：

1. 截至2023年1月，本地海事律師數量；以及有否評估香港目前欠缺多少名海事律師？如有，詳情為何？
2. 計劃包括多少個項目、內容及相關開支，以及預計經計劃培訓所得的本地海事律師數量；
3. 負責計劃的人手編制、職級及相關開支。

提問人：容海恩議員(立法會內部參考編號：18)

答覆：

1. 根據香港大律師公會及香港律師會資料，截至2022年12月底，本港共有超過12 000名執業大律師及事務律師。我們並無有關海事律師的統計數字。
2. 海事人才培訓資助計劃旨在鼓勵參與公司為有志投身海事法律工作的青年提供見習培訓，以培育更多本地海事律師，支援本港的高增值海運服務。每間參與公司每年可獲資助不高於50萬元，初步估計首年參與計劃的見習生不多於20名。
3. 推行該項計劃的工作將由現有資源承擔，並無分項數字。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2885)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

香港泊車位長期不足，綱領(2)指出政府將繼續監督在「一地多用」原則下，在合適的「政府、機構或社區」設施和公共休憩用地項目中加設公眾停車場。就此可否告知本會：

- (1) 未來兩年會在「一地多用」的原則下，計劃在政府設施和公共休憩用地內興建多少個停車場？
- (2) 此項工作涉及的人手編制及開支為何？

提問人：陳振英議員(立法會內部參考編號：34)

答覆：

- (1) 按照「一地多用」原則，運輸署一直積極探討在合適的「政府、機構或社區」設施和公共休憩用地項目加設新的公眾停車場。視乎規劃中項目的技術可行性評估結果及申請所需批核的進度，以及已獲批項目的施工進度，預期約有20個合適的工程項目，由2024-25年度開始分批提供約共5 100個泊車位。

當中有數個項目已經動工，包括：

- 將軍澳第67區政府聯用辦公大樓；
- 柴灣水務署總部暨香港及離島分署及懲教署總部大樓；
- 上水第4及第30區(地盤2)的公眾停車場；
- 東涌第99區的公眾停車場；
- 將軍澳中醫醫院發展項目；
- 觀塘綜合發展項目；

- 四美街地區休憩用地、體育館及公眾停車場；以及
- 重建元朗大球場－拆卸及主要建築工程。

安達臣道石礦場(地盤G2)聯用大樓的項目亦快將動工。

至於其他項目，包括粉嶺第11區新界東文化中心；深水埗欽州街西休憩用地及公眾停車場；以及將軍澳第66區市鎮公園及公眾停車場，政府計劃於2023立法年度內就該等項目徵求立法會批准撥款。

- (2) 推展公眾停車場項目的工作由運輸署現有人員執行，故涉及的開支沒有詳細分項。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0474)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就政府為的士業界提供百分百擔保貸款，而鼓勵更換電動的士方面，政府可否告知本會：

1. 有關計劃申請，審批程序為何；
2. 預計可更換多少輪的士；
3. 平均每個申請可獲貸款額多少；償還款期期限為何；
4. 除了擔保計劃，政府在東涌及將軍澳各安裝電動的士專用快速充電樁，有關進展及詳情為何；
5. 承上題，政府有否考慮在其他地區也新增電動的士專用快速充電樁，為日後電動的士遞增的需求，如會，詳情為何；如否，詳細為何。

提問人：陳克勤議員(立法會內部參考編號：25)

答覆：

1. 正如2023-24年度《財政預算案》所宣布，政府建議為的士業界提供百分百擔保貸款計劃(擔保貸款計劃)，以鼓勵的士車主將其的士替換為純電動的士。政府正與香港按證保險有限公司(擔保貸款計劃的管理機構)緊密合作，擬訂計劃的詳細安排及進行相關籌備工作，並會在稍後公布詳情。
2. 擔保貸款計劃旨在鼓勵的士車主將現有的士替換為純電動的士。儘管2022年《施政報告》宣布，政府的目標是在2027年年底引入3 000輛電動的士，我們未有就擔保貸款計劃接獲的申請數目設定具體目標，因為是否申請受多項因素影響(例如的士車主的財務狀況、其現有的士

的車齡和狀況等)。政府建議為擔保貸款計劃提供總數64億元的承擔額，應足夠讓全港18 163輛的士申請貸款一次。

3. 建議的最高貸款額為每輛純電動的士的實際售價，上限為35萬元。如借款人就購買純電動的士一事亦申請了新能源運輸基金的資助，最高貸款額將為有關純電動的士的實際售價減去借款人在新能源運輸基金下可獲得的資助，貸款上限為35萬元。建議的最長還款期為10年，由貸款機構首次發放貸款起計。

4.及5.

關於問題的第4及第5部分，經徵詢環境及生態局意見後，我們的回覆如下。

政府已委聘承辦商在大嶼山，以及稍後在西貢區，為電動的士提供快速充電服務，預計不少於10個相關的充電器（位置請見下表）將在2023年年中開始分階段投入服務。

地區	位置	充電樁數目
大嶼山		
東涌	東涌海濱路，東涌發展碼頭的士站	2
東涌	逸東邨2號停車場	2
昂坪	昂坪的士站	2
梅窩	銀石街，梅窩市政大廈對面的士站	1
西貢區		
西貢	翠塘花園側灰窰里的士站	1(最多)
西貢	賽馬會滘西洲公眾高爾夫球場停車場	2(最多)
北潭涌	北潭涌郊野公園的士站	2(最多)
將軍澳	將軍澳工業邨的士及小巴士站	2(最多)
將軍澳	健明邨停車場	2(最多)

此外，政府正在全港各區物色合適的位置為電動的士提供快速充電服務，以建立一個完善的電動的士充電服務網絡，推動的士電動化。政府亦探討利用現有商業營運的快速充電設施便利電動的士充電，並鼓勵商業營運者拓展公用快速充電網絡。另外，政府正研究在中長期逐步把部分現有的加油站轉型為快速充電站，供不同類型的車輛充電，包括電動的士，預計於2023-24年度內開始為首個油站轉型為快速充電站的用地進行招標。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2045)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就現時港鐵東鐵綫，新增至金鐘站，由12卡車改為9卡車的情況下，政府可否告知本會：

1. 繁忙及非繁忙平均班次數目為何；
2. 東鐵的設計載客量及實際載客量為何；
3. 服務延誤次數及其時間為何；
4. 機件故障及人為因素造成的事故數目及其詳情為何。

提問人：陳克勤議員(立法會內部參考編號：28)

答覆：

1. 東鐵線過海段通車後，東鐵線在2022年的列車平均班次載於下表：

時間	2022年東鐵線列車平均班次 (分鐘)(註)
繁忙時間	2.7 – 3.2
非繁忙時間	5.8 – 8.0

註

- (1) 數字包括該鐵路不同路段的列車班次。

(2) 因應政府實施2019冠狀病毒病疫情防控措施，羅湖站及落馬洲站分別在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日暫停服務。上述數據指的只是上水站與金鐘站之間的列車班次。

2. 在新訊號系統下，東鐵線設計載客量是每小時單向82 500人次(以每平方米站立6人計算)。而實際可載客量會受列車班次、車務安排及乘客需求等因素影響。東鐵線現時可載客量為62 500人次(以每平方米站立6人計算)。在2022年，東鐵線在早上最繁忙一小時的最繁忙路段(即大圍至九龍塘)的載客量為37 700人次。

3.及4.

在2022年由屬香港鐵路有限公司控制範圍之內的因素引起並導致8分鐘或以上東鐵線服務延誤事故的宗數如下：

原因	事故宗數
機件故障	28
人為因素	1

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0204)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (6) 公共交通費用補貼計劃
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就公共交通費用補貼計劃，請問自計劃開展以來至目前為止：

1. 市民領取津貼總金額為何？平均每名市民領取多少津貼？請分別按0至100元、101至200元、201至300元、301至400元或以上分別列出。(政府於2020年1月1日起優化補貼計劃，請按計劃優化前和優化後分別列出)
2. 沒有領取津貼的數目為何?(請按年份分別列出。)請問當局會如何處理這些未領取的津貼?
3. 因應計劃，每月政府津貼額多少?以及相關行政費用多少?請分別列出
4. 可否提供資料，現時以個人八達通申領補貼計劃所百分比為何?

提問人：陳恒鑠議員(立法會內部參考編號：5)

答覆：

1. 公共交通費用補貼計劃(補貼計劃)最初於2019年1月1日推出，其後於2020年1月1日加以優化。優化計劃後，補貼計劃的補貼比率由四分之一提升至三分之一，而每月補貼金額上限則由300元提高至400元。為了讓更多市民在2019冠狀病毒病疫情期間受惠於補貼計劃，政府推出特別措施，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，暫時將補貼計劃的每月公共交通開支水平由400元放寬至200元，並由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，將每月補貼上限暫時由400元提高至500元。補貼金額、受惠

人數及每月的人均補貼金額按年份(補貼計劃優化前和優化後)表列如下：

年份	補貼總金額 (百萬元)	平均每月 受惠人數 (計至最接近 的千位)	每月的人均 補貼金額 (元)
2019 (補貼計劃優 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

在補貼計劃優化前和優化後，按每月補貼金額劃分的受惠人數表列如下：

每月補貼 金額	每月平均受惠人數 (計至最接近的千位)			
	2019年 (補貼計劃優 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	不適用	49 000	108 000	91 000

- 在補貼計劃下，每月發放的補貼可在3個月內領取。自補貼計劃推行以來，政府一直透過各項宣傳活動，提醒市民在限期內領取補貼。平均有超過85%的受惠人在3個月的領取期內領取補貼，而所領取的補貼金額超過每月補貼總金額的90%。八達通卡有限公司已將逾期未領取的補貼退還給政府。

2019年至2022年(截至10月)涉及逾期未領取補貼的每月平均受惠人數表列如下：

年份	涉及逾期未領取補貼的 每月平均受惠人數 (計至最接近的千位)
2019	357 000
2020	371 000
2021	359 000
2022(截至10月) ^(註)	212 000

註：

2022年11月或以後的補貼，在2023年3月初仍可領取，故上表並沒有包括有關數字。

3. 每月平均補貼金額按年份載列如下：

年份	每月平均補貼金額 (百萬元)
2019	156.1
2020	178.9
2021	309.1
2022	236.4

補貼計劃在2022-23年度的預算經常開支(扣除預算補貼金額)為3,820萬元。

4. 在2022年，約有32%合資格領取補貼的市民使用個人八達通申領補貼。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0205)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

香港水上的士於2021年啟航，請問：

1. 各航線的乘客量為何？此乘客量是否符合預期？
2. 當局有否措施以提高市民及遊客使用水上的士？
3. 有否措施以致力渡輪公司降低營運成本？

提問人：陳恒鑠議員(立法會內部參考編號：6)

答覆：

1. 水上的士是一項休閒服務，主要屬觀光及旅遊性質。水上的士在2021年7月1日投入服務，在2019冠狀病毒病疫情期間，逢星期六提供一個航班經尖沙咀東(尖東)來往紅磡與中環(紅磡-中環航線)。為配合西九文化區M+博物館開幕，渡輪營辦商在2021年11月12日起開辦一條短途航線，逢星期日及公眾假期提供兩個航班經西九龍來往中環與尖東(中環-尖東航線)。然而，由於在2022年年初出現第五波疫情而政府推出相關社交距離措施，水上的士先後自2022年1月16日及2月9日起，暫停該兩條航線。隨着疫情緩和而社交距離措施逐步解除，紅磡-中環航線自2022年5月21日起恢復服務，而中環-尖東航線則自2023年1月14日起調整為逢星期六開出兩班，經灣仔和中環往返尖東與西九龍。

自水上的士投入服務以來，截至2023年2月底，兩條航線的總乘客量為9 331人次。我們預計，在社會復常及全面通關後，對水上的士的需求

將隨着遊客數目回升而逐漸增加。運輸署和水上的士服務營辦商將繼續密切監察情況，適時調整服務水平，以滿足乘客的需求。

2. 運輸署一直積極與水上的士服務營辦商、西九文化區管理局(西九管理局)及香港旅遊發展局(旅發局)合作推廣水上的士，包括在西九文化區設立顯眼的指示牌，以及在營辦商、運輸署、西九管理局及旅發局的網站發放水上的士的服務資料。政府會繼續研究可行措施，協助營辦商推廣水上的士服務。

3. 為協助渡輪服務降低營運成本，政府已推行多項措施，包括發還碼頭租金、按照長者票價優惠計劃豁免渡輪服務的船隻牌照費，以及准許渡輪營辦商分租碼頭的地方作商業用途。水上的士服務營辦商亦符合資格受惠於上述措施。此外，鑑於第五波疫情下公共交通營辦商面對嚴峻的經營環境，政府運用第六輪防疫抗疫基金及在2022「保就業」計劃^註下推出多項一次性紓困措施。在有關措施下，水上的士服務營辦商可在2022年2月至9月的8個月期間獲發還四成燃料支出作為補貼；就每艘船領取一筆過3萬元非實報實銷補貼；以及在2022年5月至7月的3個月期間獲發放政府向僱主提供的工資補貼。

註：防疫抗疫基金措施對財政的影響，並不在《撥款條例草案》或政府一般收入帳目預算的範圍內。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0206)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

由專營巴士公司開設用以存入使用政府收費隧道及道路時獲豁免收費所節省開支「專營巴士豁免隧道費基金」，請問：

1. 「基金」自成立以來，各間專營巴士公司存入、提款及結餘的情況如何?請按年度以表分別列出(參考如下)。

專營巴士公司	存入款項	提取款項	基金結餘

2. 專營巴士營辦商須利用基金結餘抵銷加幅，以降低乘客所需承擔的車費加幅，請問自基金成立以來，基金有否發揮相關功用?請解釋。

提問人：陳恒鑾議員(立法會內部參考編號：7)

答覆：

1. 由2019年2月17日起，所有專營巴士獲豁免繳付政府隧道和道路的使用費。所節省的隧道費會存入每間專營商設立的專用帳目，即「專營巴士豁免隧道費基金」(基金)。基金結餘會留作用於減輕有關專營商的加價壓力。當專營商申請加價而行政長官會同行政會議認為有足夠理據上調票價時，可利用基金減低加幅。

自2019年基金實施以來，各巴士專營權的基金帳戶提存及結餘情況表列如下：

2019年

專營權 ^(註1)	2019年 存入款項 (千元) ^(註2)	2019年 提取款項 (千元)	2019年 基金結餘 (千元)
	[A]	[B]	[A] - [B]
九巴	170,559	0	170,559
城巴 (專營權1)	32,551	30,300	2,251
城巴 (專營權2)	18,073	0	18,073
新巴	40,493	39,020	1,473
龍運	25,795	0	25,795
嶼巴	8.3	0	8.3

2020年

專營權 ^(註1)	由2019年 結轉的 基金結餘 (千元)	2020年 存入款項 (千元) ^(註2)	2020年 提取款項 (千元)	2020年 基金結餘 (千元) [D] = [A] + [B] - [C]
	[A]	[B]	[C]	[D]
九巴	170,559	173,141	0	343,700
城巴 (專營權1)	2,251	36,078	35,000	3,329
城巴 (專營權2)	18,073	15,814	0	33,887
新巴	1,473	43,370	44,619	224
龍運	25,795	23,368	0	49,163
嶼巴	8.3	9	0	17.3

2021年

專營權 ^(註1)	由2020年結轉的基金結餘(千元) [A]	2021年存入款項(千元) ^(註2) [B]	2021年提取款項(千元) [C]	2021年基金結餘(千元) [D] = [A] + [B] - [C]
九巴	343,700	149,334	76,450	416,584
城巴(專營權1)	3,329	35,995	35,040	4,284
城巴(專營權2)	33,887	737	34,080	544
新巴	224	42,672	42,896	0
龍運	49,163	939	49,428	674
嶼巴	17.3	0.4	0	17.7

2022年

專營權 ^(註1)	由2021年結轉的基金結餘(千元) [A]	2022年存入款項(千元) ^(註2) [B]	2022年提取款項(千元) [C]	2022年基金結餘(千元) [D] = [A] + [B] - [C]
九巴	416,584	134,849	102,600	448,833
城巴(專營權1)	4,284	31,040	35,000	324
城巴(專營權2)	544	602	0	1,146
新巴	0	34,401	34,401	0
龍運	674	867	0	1,541
嶼巴	17.7	0.2	0	17.9

註(1)：

九巴－九龍巴士(一九三三)有限公司

城巴(專營權1)－城巴有限公司(香港島及過海巴士網絡專營權)

城巴(專營權2)－城巴有限公司(機場及北大嶼山巴士網絡專營權)

新巴－新世界第一巴士服務有限公司

龍運－龍運巴士有限公司

嶼巴－新大嶼山巴士(1973)有限公司

註(2)：

存入款項包括專用帳戶在有關年份收取的利息(如有)。

2. 紓緩作用程度取決於基金結餘的多寡，以及個別專營權的加價次數及幅度。基金已在下列事例中發揮紓緩票價加幅或減輕加價壓力的作用：
- (a) 城巴(專營權1)和新巴在2019年1月20日上調車費時，乘客所需承擔的整體實際加權平均票價加幅分別由9.9%下降至7.0%，以及由9.9%下降至5.6%；
 - (b) 九巴的獨營路線在2021年4月4日上調車費時，乘客所需承擔的整體實際加權平均票價加幅由8.5%下降至5.8%；
 - (c) 龍運在2018年9月申請加價，加權平均加幅為8.5%。該項申請於2021年3月被拒絕，但龍運改為獲准一筆過提取其基金帳戶截至2021年3月底的結餘；以及
 - (d) 城巴(專營權2)在2021年3月獲准一筆過提取其基金帳戶截至2021年3月底的結餘(與龍運的安排類似)，以減少其財務損失，紓緩加價壓力。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0209)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就公共交通運輸使用各條隧道的情況，請分別列出過去三年：

- (1) 分別行走三條過海隧道的專營巴士路線、公共小巴及非專營巴士(俗稱村巴)路線數目，每天行走班次數目；
- (2) 行走三條連接九龍和沙田隧道的專營巴士路線、公共小巴及非專營巴士每天行走相關隧道的路線數目，每天班次數目，以及
- (3) 列出相關隧道每年來自專營巴士路線、公共小巴及非專營巴士的收入分別為何，並以表分別列出。

提問人：陳恒鑾議員(立法會內部參考編號：10)

答覆：

(1)及(2)

過去3年行經3條過海隧道和3條連接九龍及沙田的隧道的專營巴士、專線小巴和居民巴士的路線數目及每日班次數目載列如下：

隧道	年份	專營巴士		專線小巴		居民巴士	
		路線數目	每日班次數目	路線數目	每日班次數目	路線數目	每日班次數目
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
東區海底隧道	2020	23	1 915	2	35	6	24
	2021	24	1 968	2	35	8	101
	2022	24	1 746	2	35	4	90
西區海底隧道	2020	34	2 781	0	0	31	309
	2021	40	3 107	0	0	32	319
	2022	45	2 862	0	0	30	283
獅子山隧道	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

註：

1. 所載數字是以該年年底情況為依據。
2. 專營巴士的數字為每日實際班次數目，專線小巴和居民巴士的數字為每日編定班次數目。在相同服務詳情表下的巴士主路線服務及輔助路線服務只當作一條路線計算。
3. 由於紅色小巴的服務路線及班次不受規管，故紅色小巴並不包括在內。

(3)

有關隧道的車輛繳費系統只備存按車輛類別劃分為「巴士」(即單層和雙層的專營及非專營巴士)及「小巴」(即私家小巴及公共小巴)的繳費記錄。過去3年有關隧道來自巴士及小巴的隧道費收入載列如下：

隧道	來自「巴士」的 隧道費收入 (百萬元) ^(註4)			來自「小巴」的 隧道費收入 (百萬元)		
	2020	2021	2022	2020	2021	2022
海底隧道	4.2	5.5	6.2	3.4	3.4	2.6
東區海底隧道	9.6	11.3	11.3	5.9	6.8	6.1
西區海底隧道 (註5)	251.8	251.3	228.7	15.2	15.5	11.4
獅子山隧道	不適用 ^(註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

註：

4. 不包括政府隧道來自專營巴士的隧道費收入，因為自2019年2月17日專營巴士豁免隧道費基金實施以來，專營巴士使用政府收費隧道，包括海底隧道、東區海底隧道、獅子山隧道、大老山隧道和尖山隧道時，均獲豁免繳付隧道費。
5. 西區海底隧道現時是由香港西區隧道有限公司營運的「建造、營運及移交」隧道，其隧道費收入不屬政府收入。
6. 獅子山隧道劃一收費8元。由於其車輛繳費系統沒有備存按個別車輛類別劃分的繳費記錄，運輸署沒有獅子山隧道來自巴士及小巴的隧道費收入記錄。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0210)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

請提供過去3年以及今個年度至今，專營巴士、非專營巴士、電車、的士、渡輪、公共小巴分別獲政府津貼／豁免的項目及所涉支出分別為何(請以表列回覆)？

提問人： 陳恒鑠議員(立法會內部參考編號：11)

答覆：

2019-20年度至2022-23年度政府向公共運輸業界提供不同形式的豁免／資助項目，詳情載於下表：

公共交通工具	豁免／資助項目	款額(千元)			
		2019-20	2020-21	2021-22	2022-23 (截至 2023年2 月28日)
專營巴士	豁免車輛牌照費 ^(註1)	25,845	26,347	23,912	23,338
	發還地租及政府土地的租金 ^(註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費 ^(註3)	279,666	247,549	214,606	150,289 (截至2022 年12月31 日)
	豁免首次登記稅	29,413	30,665	23,755	25,676

公共交通工具	豁免／資助項目	款額(千元)			
		2019-20	2020-21	2021-22	2022-23 (截至 2023年2 月28日)
公共交通工具	豁免已登記商用車輛的車輛檢驗費用 (註4)	1,308	6,178	5,883	5,293
	資助在有蓋巴士站安裝座椅及巴士到站資訊顯示屏	3,410	6,270	9,061	4,129
	資助在現有巴士上安裝安全裝置(註5)	不適用	40,555	180,121	119,768
非專營巴士	豁免已登記商用車輛的車輛牌照費用 (註4)	3,665	15,743	14,545	13,820
	豁免已登記商用車輛的車輛檢驗費用 (註4)	664	6,195	6,026	5,817
	豁免合資格車輛類別新領或續領客運營業證費用(註4)	56	519	530	497
	豁免合資格車輛類別新領或續領客運營業證證明書費用 (註4)	307	1,326	1,255	917
	豁免合資格車輛類別新領或續領封閉道路許可證費用(註4)	106	553	399	448
電車	資助更換和維修電車路軌	7,609	7,713	-	5,000 (截至 2023年3 月6日)
	發還地租及政府土地的租金(註2及6)	5,698	1,727	1,640	1,252
的士	豁免已登記商用車輛的車輛牌照費用 (註4)	12,412	55,892	55,811	50,252
	豁免已登記商用車輛的車輛檢驗費用 (註4)	1,276	10,070	10,034	9,081
渡輪	豁免船隻牌照費(註7)	214	227	236	218
	發還碼頭租金(註7)	8,804	2,384	2,452	2,184

公共交通工具	豁免／資助項目	款額(千元)			
		2019-20	2020-21	2021-22	2022-23 (截至 2023年2 月28日)
	就離島渡輪航線特別協助措施發還費用 ^(註8)	120,241	122,676	186,691	163,384
公共小巴	豁免已登記商用車輛的車輛牌照費用 ^(註4)	8,431	35,638	35,164	31,115
	豁免已登記商用車輛的車輛檢驗費用 ^(註4)	370	2,789	2,828	2,515
	豁免合資格車輛類別新領或續領客運營業證費用 ^(註4)	43	304	302	283
	豁免合資格車輛類別新領或續領客運營業證證明書費用 ^(註4)	215	747	728	658

註：

1. 政府已豁免專營巴士繳交車輛牌照年費，並按照長者票價優惠計劃(優惠計劃)向專營巴士營辦商發還用作專營巴士營運的政府土地的租金。
2. 由2020-21年度至2022-23年度，政府已寬減短期租約用地的75%租金。政府會繼續寬減75%租金，直至2023年6月。
3. 由2019年2月17日起，所有專營巴士獲豁免繳付政府隧道和道路的使用費。所節省的隧道費會存入每間專營商設立的專用帳目，即「專營巴士豁免隧道費基金」(基金)。基金結餘會留作用於減輕有關專營商的加價壓力。當專營商申請加價而行政長官會同行政會議認為有足夠理據上調票價時，可利用基金減低加幅。
4. 根據財政司司長在2019年8月15日、2020年9月15日、2021年8月25日及2022年5月18日宣布的紓困措施，政府由2019年12月至2023年12月，豁免已登記商用車輛的車輛牌照費和車輛檢驗費用，並豁免合資格車輛類別新領或續領客運營業證、客運營業證證明書和封閉道路許可證費用，為期4年。

5. 為提升巴士安全，政府資助專營巴士營辦商八成費用，以供其在合適的現有專營巴士上安裝電子穩定控制系統及車速限制減速器，並在所有上層座椅加裝安全帶。安裝工作由2020年第三季起陸續展開，目標是在3年內完成安裝安全帶和在4年內完成安裝電子穩定控制系統和車速限制減速器。
6. 政府根據優惠計劃向電車公司發還用作電車營運的政府土地的租金。
7. 政府已豁免渡輪繳付船隻牌照年費，並根據優惠計劃向渡輪營辦商發還用作提供專營渡輪服務及持牌渡輪服務的碼頭的租金。
8. 特別協助措施的補助方式是發還若干營辦渡輪服務的開支，例如有關船隻及碼頭的開支。2019-20至2022-23年度持續獲提供特別協助措施的6條主要離島渡輪航線包括「中環－長洲」、「中環－梅窩」、來往「坪洲－梅窩－芝麻灣－長洲」的橫水渡、「中環－坪洲」、「中環－榕樹灣」及「中環－索罟灣」航線。由2020-21年度起，政府在另外7條離島渡輪航線的新牌照期開始時，陸續將特別協助措施擴展至涵蓋該等離島渡輪航線，包括「愉景灣－中環」、「馬灣－中環」、「馬灣－荃灣」、「香港仔－索罟灣(經模達)」、「愉景灣－梅窩」、「香港仔－榕樹灣(經北角村)」及「屯門－東涌－沙螺灣－大澳」航線。由2021年9月起，共有13條離島渡輪航線獲提供特別協助措施。

除上述支援措施外，政府至今在各輪「防疫抗疫基金」下向公共運輸業界發放共約60.3億元補貼。詳情載於下表：

公共交通工具	資助詳情	發放款額 (百萬元) (截至2023年2月28日)
專營巴士及電車	在首輪「防疫抗疫基金」下提供燃油補貼，發還三分之一的實際燃料／電費支出，由2019年7月1日至2020年6月30日，為期12個月。	344.3
	在第二輪「防疫抗疫基金」下發還常規維修保養費用及保費，由2020年4月1日至9月30日，為期6個月。	324.0
	在第六輪「防疫抗疫基金」下提供燃油補貼，發還四成的實際燃料／電費支出，由2022年2月1日至9月30日，為期8個月。	174.4
	在第六輪「防疫抗疫基金」下，為每輛車輛提供一筆過30,000元的非實報實銷補貼。	189.8

公共 交通工具	資助詳情	發放款額 (百萬元) (截至2023年2月28日)
	在第六輪「防疫抗疫基金」下，由2022年4月至8月的5個月內，專營巴士營辦商和電車公司就聘用的每名合資格清潔和保安人員，每月可獲2,000元津貼和20元行政費。	6.9
非專營巴士	在首3輪及第六輪「防疫抗疫基金」下，分別為每輛非專營巴士(包括本地非專營巴士及跨境巴士)的登記車主提供一筆過20,000元、30,000元、15,000元及30,000元的非實報實銷補貼。	648.2
	在向跨境客運業提供進一步財政支援的「防疫抗疫基金」及第五輪「防疫抗疫基金」下，分別為每輛跨境巴士的登記車主提供一筆過30,000元的非實報實銷補貼。	76.5
	在第六輪「防疫抗疫基金」下，由2022年4月至8月的5個月內，非專營巴士營辦商就聘用的每名合資格清潔和保安人員，每月可獲2,000元津貼和20元行政費。	1.4
的士及 公共小巴	在首輪「防疫抗疫基金」下，為液化石油氣的士及公共小巴提供每公升1.0元的液化石油氣折扣以及發還汽油的士及柴油公共小巴三分之一的實際燃油支出作為燃料補貼，由2020年7月1日至2021年6月30日，為期12個月。	432.5
	在第二及第六輪「防疫抗疫基金」下，分別為每輛的士、紅色小巴(紅巴)及每輛專線小巴客運營業證持有人提供一筆過30,000元的非實報實銷補貼。	1,342.6
	在第二輪「防疫抗疫基金」下，為每名合資格的常規的士及紅巴司機提供每月6,000元的補貼，為期6個月，或發放一筆過7,500元的補貼。	1,666.5

公共 交通工具	資助詳情	發放款額 (百萬元) (截至2023年2月28日)
	在第二輪「防疫抗疫基金」下，向專線小巴營辦商就僱用每名65歲或以上合資格僱員提供6,000元工資補貼，為期6個月。	99.2
	在第六輪「防疫抗疫基金」下，為液化石油氣的士及公共小巴提供每公升2.0元的液化石油氣折扣以及發還汽油的士及柴油公共小巴四成的實際燃油支出作為燃料補貼，由2022年5月1日至2022年12月31日，為期8個月。	567.2
	在第六輪「防疫抗疫基金」下，由2022年4月至8月的5個月內，專線小巴營辦商就聘用的每名合資格清潔和保安人員，每月可獲2,000元津貼和20元行政費。	0.5
本地渡輪	在首輪「防疫抗疫基金」下提供燃油補貼，發還三分之一的實際燃料支出，由2019年7月1日至2020年6月30日，為期12個月。	47.9
	在第二輪「防疫抗疫基金」下，發還常規維修保養費用及保費，由2020年4月1日至9月30日，為期6個月。	30.8
	在第二輪「防疫抗疫基金」下，向本地渡輪營辦商就僱用每名65歲或以上合資格僱員提供6,000元工資補貼，為期6個月。	3.3
	在第二及第六輪「防疫抗疫基金」下，分別為街渡營辦商就每艘用於街渡航線的船隻提供一筆過20,000元的非實報實銷補貼。	3.2
	在第六輪「防疫抗疫基金」下提供燃料補貼，發還四成的實際燃料支出，由2022年2月1日至9月30日，為期8個月。	68.5
	在第六輪「防疫抗疫基金」下，為專營／持牌渡輪服務營辦商就每艘用於本地渡輪服務的船隻提供	2.6

公共 交通工具	資助詳情	發放款額 (百萬元) (截至2023年2月28日)
	一筆過30,000元的非實報實銷補貼。	
	在第六輪「防疫抗疫基金」下，由2022年4月至8月的5個月內，專營／持牌渡輪服務營辦商就聘用的每名合資格清潔和保安人員，每月可獲2,000元津貼和20元行政費。	0.6

「防疫抗疫基金」措施對財政的影響，並不在《撥款條例草案》或政府一般收入帳目預算的範圍內。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0211)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長(羅淑佩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就泊車位數及設施方面：

1. 請分別列出，於過去三年各區分別由政府及私營機構提供的商用車輛泊車位數目。
2. 上述政府及私營機構泊車位中，使用自動泊車系統的比例有多少？請分別列出。
3. 上述政府及私營機構泊車位中，提供電動車充電設施的比例有多少？請分別列出。

提問人：陳恒鑾議員(立法會內部參考編號：12)

答覆：

1. 過去3年，18區的商用車輛泊車位數目(包括政府及私營機構提供的商用車輛泊車位)載於附件。
2. 運輸署一直留意世界各地各種自動泊車系統的最新發展，目前私家車自動泊車系統的技術已相當成熟，因此運輸署亦正在本港規劃和落實多個私家車自動泊車系統項目。此外，運輸署也密切留意商用車輛自動泊車系統技術的發展，並會在有關技術更具可行性時及早在本港適當試行。
3. 環境保護署沒有備存商用車輛泊車位提供電動車充電設施的數字。

過去3年各區商用車輛泊車位數目

地區	截至	商用車輛泊車位數目 [^]	
		政府提供的泊車位	私營機構提供的泊車位
中西區	2023年2月	644	515
	2022年2月	647	521
	2021年2月	693	537
灣仔	2023年2月	284	181
	2022年2月	280	182
	2021年2月	261	185
東區	2023年2月	537	1 617
	2022年2月	537	1 626
	2021年2月	510	1 682
南區	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
九龍城	2023年2月	419	1 068
	2022年2月	417	1 074
	2021年2月	382	1 152
黃大仙	2023年2月	442	950
	2022年2月	465	943
	2021年2月	457	943
觀塘	2023年2月	665	2 810
	2022年2月	659	2 811
	2021年2月	672	2 861
荃灣	2023年2月	227	2 228
	2022年2月	209	2 204
	2021年2月	201	2 163
屯門	2023年2月	631	2 105
	2022年2月	564	2 100
	2021年2月	575	2 102

地區	截至	商用車輛泊車位數目 [^]	
		政府提供的泊車位	私營機構提供的泊車位
元朗	2023年2月	696	1 797
	2022年2月	661	1 752
	2021年2月	659	1 749
北區	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
西貢	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
離島	2023年2月	266	890
	2022年2月	307	887
	2021年2月	192	1 027
總計	2023年2月	11 032	33 818
	2022年2月	11 023	33 836
	2021年2月	10 792	34 535

[^] 上述泊車位資料由各部門、機構及停車場管理公司或營辦商所提供的資料整合而成，只供一般參考。由於負責管理停車場的各部門、機構、管理公司或營辦商可能會因應其需要對泊車位數目／種類作出調整，實際泊車位數目或會與上述有所不同。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0212)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

請列出過去一年運輸署接獲各類公共交通工具提出加價申請的情況，包括路線，申請加價幅度及申請結果等，並請按其交通工具類別分別列出。

提問人： 陳恒鑾議員(立法會內部參考編號：13)

答覆：

鑑於公共交通服務與民生息息相關，政府會一如以往，以審慎的態度處理加價申請，考慮因素包括營辦商的收支財務情況及前景、公眾的接受程度和負擔能力等，並會繼續做好把關工作。運輸署在2022年接獲的公共交通服務票價調整申請如下：

(A) 專營巴士

編號	專營巴士營辦商	申請票價加幅	結果
1.	龍運巴士有限公司	8.5%	處理中
2.	九龍巴士(一九三三)有限公司(九巴)	9.5%	處理中
3.	新大嶼山巴士(1973)有限公司	9.8%	處理中
4.	城巴有限公司(專營權一)與新世界第一巴士服務有限公司	劃一加價2元	處理中
5.	城巴有限公司(專營權二)	全部路線加價23%， 機場巴士服務除外	處理中

編號	專營巴士營辦商	申請票價加幅	結果
		機場巴士服務(即「A」及「NA」線) 加價50% ^註	

註：「A」線指機場線，「NA」線指通宵機場線。

(B) 專線小巴

編號	專線小巴路線	申請票價加幅	結果
港島			
1.	港島第1號	10.1%	處理中
2.	港島第1A號	9.4%	處理中
3.	港島第2號	10.0%	處理中
4.	港島第3號	10.0%	處理中
5.	港島第3A號	10.0%	處理中
6.	港島第9號	13.3%	處理中
7.	港島第12號	25.0%	處理中
8.	港島第13號	38.1%	處理中
9.	港島第26號	14.9%	加價11.9%
10.	港島第27號	21.2%	處理中
11.	港島第27A號	42.9%	處理中
12.	港島第N27號	150%	處理中
13.	港島第28號	10.4%	處理中
14.	港島第28M號	10.1%	處理中
15.	港島第28S號	10.4%	處理中
16.	港島第29號	47.1%	處理中
17.	港島第29A號	35.4%	處理中
18.	港島第29X號	25.0%	處理中
19.	港島第49M號	17.9%	處理中
20.	港島第50號	25.0%	處理中
九龍			
21.	九龍第13號	20.0%	處理中
22.	九龍第13A號	37.1%	處理中
23.	九龍第16號	11.8%	處理中
24.	九龍第16A號	13.2%	處理中
25.	九龍第16B號	13.2%	處理中
26.	九龍第16S號	13.2%	處理中
27.	九龍第23號	21.2%	加價12.1%
28.	九龍第23B號	18.2%	加價11.4%
29.	九龍第23C號	21.2%	加價12.1%
30.	九龍第23M號	21.2%	加價12.1%
31.	九龍第23S號	20.0%	加價13.3%

編號	專線小巴路線	申請票價加幅	結果
32.	九龍第24號	23.8%	加價11.9%
33.	九龍第24M號	18.4%	加價13.2%
34.	九龍第26號	14.7%	處理中
35.	九龍第26A號	13.5%	處理中
36.	九龍第26H號	18.9%	處理中
37.	九龍第26W號	18.9%	處理中
38.	九龍第26X號	14.7%	處理中
39.	九龍第27M號	12.7%	處理中
40.	九龍第27MS號	18.9%	處理中
41.	九龍第28M號	12.5%	處理中
42.	九龍第28MS號	18.9%	處理中
43.	九龍第29A號	19.2%	處理中
44.	九龍第29B號	19.2%	處理中
45.	九龍第34M號	13.5%	處理中
46.	九龍第34S號	13.5%	處理中
47.	九龍第35號	12.5%	處理中
48.	九龍第36A號	13.5%	處理中
49.	九龍第43M號	12.5%	處理中
50.	九龍第47號	12.1%	處理中
51.	九龍第56號	10.2%	處理中
52.	九龍第57M號	22.2%	處理中
53.	九龍第59號	9.8%	處理中
54.	九龍第59M號	6.0%	處理中
55.	九龍第60號	13.2%	處理中
56.	九龍第62S號	11.5%	處理中
57.	九龍第63號	14.8%	處理中
58.	九龍第74號	14.3%	加價11.4%
59.	九龍第CX1號	25.0%	加價25.0%
60.	九龍第74S號	14.3%	加價11.4%
61.	九龍第76A號	11.9%	處理中
62.	九龍第76B號	11.9%	處理中
63.	九龍第82號	41.0%	處理中
64.	九龍第83A號	25.0%	處理中
65.	九龍第83M號	25.0%	處理中
66.	九龍第87號	30.6%	處理中
新界			
67.	新界第1號	13.4%	加價6.2%
68.	新界第1A號	13.4%	加價6.2%
69.	新界第1S號	12.4%	加價7.1%
70.	新界第2號	11.8%	加價7.8%
71.	新界第2號(特別車)	12.3%	加價6.2%

編號	專線小巴路線	申請票價加幅	結果
72.	新界第7號	12.2%	加價4.6%
73.	新界第9號	12.2%	加價6.8%
74.	新界第9A號	11.5%	加價5.3%
75.	新界第19S號	10.4%	撤回
76.	新界第25A號	6.3%	加價6.3%
77.	新界第25B號	5.9%	加價5.9%
78.	新界第25K號	6.3%	加價6.3%
79.	新界第27號	13.9%	處理中
80.	新界第27A號	11.8%	處理中
81.	新界第27B號	11.8%	處理中
82.	新界第29號	17.1%	處理中
83.	新界第33號	19.8%	處理中
84.	新界第34A號	19.4%	處理中
85.	新界第35號	20.4%	處理中
86.	新界第39號	10.8%	處理中
87.	新界第39A號	10.8%	處理中
88.	新界第43號	12.3%	處理中
89.	新界第43A號	11.9%	處理中
90.	新界第43B號	12.4%	處理中
91.	新界第43C號	12.7%	處理中
92.	新界第43S號	12.3%	處理中
93.	新界第65A號	8.6%	處理中
94.	新界第65K號	13.9%	處理中
95.	新界第65M號	12.7%	處理中
96.	新界第65S號	8.2%	處理中
97.	新界第66K號	13.9%	處理中
98.	新界第67A號	22.7%	處理中
99.	新界第67K號	15.6%	處理中
100.	新界第79S號	20.0%	處理中
101.	新界第81號	8.6%	處理中
102.	新界第81M號	13.2%	處理中
103.	新界第82號	8.6%	處理中
104.	新界第82M號	11.4%	處理中
105.	新界第83A號	15.3%	加價8.5%
106.	新界第84號	14.6%	處理中
107.	新界第85號	15.3%	加價8.5%
108.	新界第86號	15.3%	加價8.5%
109.	新界 86A第號	14.1%	加價9.0%
110.	新界第86M號	15.3%	加價8.5%
111.	新界第88A號	21.6%	處理中
112.	新界第88C號	19.0%	處理中

編號	專線小巴路線	申請票價加幅	結果
113.	新界第88F號	21.6%	處理中
114.	新界第88G號	19.0%	處理中
115.	新界第88M號	16.9%	處理中
116.	新界第89號	59.6%	處理中
117.	新界第89A號	59.6%	處理中
118.	新界第89B號	59.6%	處理中
119.	新界第89M號	59.6%	處理中
120.	新界第89P號	59.2%	處理中
121.	新界第89S號	59.2%	處理中
122.	新界第98號	59.2%	處理中
123.	新界第101M號	11.5%	處理中
124.	新界第102號	11.7%	處理中
125.	新界第102B號	11.7%	處理中
126.	新界第102S號	12.2%	處理中
127.	新界第103號	9.6%	處理中
128.	新界第103M號	10.8%	處理中
129.	新界第104號	9.6%	處理中
130.	新界第108A號	14.0%	處理中
131.	新界第109M號	13.2%	加價7.9%
132.	新界第111號	11.7%	處理中
133.	新界第308A號	11.1%	處理中
134.	新界第308M號	11.1%	處理中
135.	新界第312號	9.9%	處理中
136.	新界第313號	10.3%	處理中
137.	新界第404M號	12.7%	加價7.3%
138.	新界第405號	12.1%	加價6.1%
139.	新界第406號	12.1%	處理中
140.	新界第407號	11.5%	處理中
141.	新界第407A號	12.1%	處理中
142.	新界第407B號	12.3%	處理中
143.	新界第413號	27.6%	處理中
144.	新界第501A號	20.4%	處理中
145.	新界第501C號	20.4%	處理中
146.	新界第501K號	20.4%	處理中
147.	新界第501S號	20.0%	處理中
148.	新界第806A號	9.3%	處理中
149.	新界第806B號	9.3%	處理中
150.	新界第806C號	9.5%	撤回
151.	新界第807A號	20.8%	處理中
152.	新界第807B號	19.7%	處理中
153.	新界第807C號	20.8%	處理中

編號	專線小巴路線	申請票價加幅	結果
154.	新界第807K號	20.0%	處理中
155.	新界第807S號	20.0%	處理中
156.	新界第807X號	20.0%	處理中

(C) 專營渡輪服務

編號	專營渡輪服務	申請票價加幅	結果
1.	中環—尖沙咀	100%	每程加價1.0元至2.3元，平均票價加幅為55.2%。
2.	灣仔—尖沙咀		

(D) 持牌渡輪服務

編號	持牌渡輪服務	申請票價加幅	結果
1.	中環—坪洲	100%	處理中
2.	中環—榕樹灣		
3.	中環—索罟灣		
4.	中環—長洲	45.0%	處理中
5.	中環—梅窩		
6.	橫水渡		
7.	中環—紅磡	22.2%	處理中
8.	北角—觀塘—啟德	28.6%	處理中
9.	馬灣—中環	21.5%至33.3%	加價12.6%至33.3%
10.	北角—紅磡	45.0%	處理中
11.	北角—九龍城		
12.	北角—觀塘(危險品車輛渡輪服務)	16.7%至20.0%	加價15.0%至15.6%

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0347)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (3) 區域交通及運輸服務
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

署方將規劃在全港各合適路口推行實時交通燈號調節系統，可否告知過去三年所涉及的相關項目、開支和按類別分類的人手編制？2023-2024年度將推行的相關措施的所涉地點、開支預算和成效評估為何？

提問人：陳恒鑾議員(立法會內部參考編號：16)

答覆：

2021年，運輸署在下列5個路口完成推行實時交通燈號調節系統的先導項目：

- (1) 域多利道/大口環道
- (2) 敬祖路/念祖街
- (3) 欽州街/長沙灣道
- (4) 青山公路/掃管笏路
- (5) 青山公路/嘉和里山路

2023-24年度，運輸署會繼續在下列8個路口推行實時交通燈號調節系統：

- (1) 裕東路與順東路
- (2) 順東路與達東路(東)
- (3) 順東路與達東路(西)

- (4) 達東路與慶東街
- (5) 達東路近東薈城第一期
- (6) 達東路與美東街
- (7) 達東路與富東街
- (8) 裕東路與松仁路

這些路口位於東涌。有關措施旨在對聯動式交通燈控路口為實時交通燈號調節系統作進一步試驗。

在2020-21、2021-22及2022-23年度，推行該系統的所涉開支分別為260萬元、190萬元及300萬元；2023-24年度推行該系統的所涉開支預計為400萬元。運輸署推行上述項目的工作由現有人員執行。系統的預計表現會視乎有關路口的位置、日期／時間及當時的交通狀況而有變化，但我們預期大致可以縮短路口的車龍，減少延誤而改善交通。2021年的先導項目是個實例，當時我們觀察到系統能對車輛和行人減少5%至18%的延誤，改善交通情況。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0351)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

過去三年，智慧交通基金的運作和自動泊車系統項目的實施情況，涉及的相關項目、開支和按類別分類的人手編制?2023-2024年度將推行的相關措施、自動泊車系統的所涉地點、開支預算和成效評估。

提問人：陳恒鑾議員(立法會內部參考編號：20)

答覆：

智慧交通基金(基金)

10億元的基金在2021年3月推出並接受申請。香港生產力促進局獲委聘為基金秘書處，其行政開支上限為基金額的15%。管理基金的人手方面，運輸署在2020-21至2026-27年度已開設2個有時限的公務員職位(1名高級工程師和1名機電工程師／助理機電工程師)。

基金全年接受申請，旨在資助本地機構及企業進行創新科技研究和應用，以便利出行、提升道路網絡或路面使用效率和改善駕駛安全。

截至2023年3月底，基金已批出36份申請，涉及總資助金額約2.03億元。獲批項目的詳情載於附件1。

秘書處將繼續進行外展工作，例如舉辦研討會／網上研討會、舉行推廣活動及進行廣告宣傳等，以鼓勵業界和學術機構提交創新項目。

自動泊車系統

政府一直積極在短期租約停車場及工務工程項目推行自動泊車系統。設於兩個短期租約停車場的自動泊車系統已投入服務。過去3年政府推展自動泊車系統項目的詳情載於**附件2**。

運輸及物流局／運輸署會在未來規劃公眾停車場項目及合適的短期租約用地停車場時，根據環境限制及成本效益等多項因素，研究盡量採用自動泊車系統。至於在未來附設公眾停車場的工務工程項目中，運輸及物流局／運輸署亦會邀請負責部門在項目規劃階段時，考慮採用自動泊車系統的可行性。

過去3年，自動泊車系統項目的準備工作一直由運輸署現有人員執行，故涉及的開支沒有詳細分項。2023-24年度委聘顧問公司的預算開支為200萬元。顧問公司會就運輸及物流局／運輸署推行的自動泊車系統項目提供技術意見。

智慧交通基金的獲批項目

項目名稱	項目概要	獲批資助金額
開發一套優化新能源巴士規劃及調度的軟件	本項目旨在開發一套軟件，優化在不同路線使用新能源巴士的計劃及調度。	\$1,713,771.19
聯網自動駕駛的智慧交通路旁基礎設施研究	本項目旨在探討在透過支援流動車聯網技術驅動和路旁基礎設施的情況下建立聯網自動駕駛系統。	\$10,444,300.00
電腦視覺技術驅動智慧單車流量估算	本項目旨在研發一套由先進技術和工程方法驅動的智慧單車流量估算方案，使用的技術包括傳感科技、電腦視覺、數據驅動演算法及交通工程技術。	\$7,991,014.43
開發一套個人化的聯網先進駕駛輔助系統	本項目旨在開發一套個人化的聯網先進駕駛輔助系統，涵蓋個別駕駛者的駕駛習慣和附近其他車輛的移動路徑預測，從而透過提供預測性警示及駕駛建議，以改善駕駛安全。	\$4,057,220.83
智能人機配合駕駛系統設計	本項目旨在開發一套人機配合駕駛系統以提升駕駛安全。系統並會監測司機駕駛狀況及實時估算駕駛風險。	\$2,652,156.53
開發先進智能材料防撞柱以提升道路安全	本項目旨在透過運用新穎結構的智能防護物料研發三種適用於不同類別及車速的車輛的交通防撞柱。	\$17,925,946.31
智慧小巴2.0	本項目旨在開發三項與公共小型巴士有關的科技元素，包括動態限速機制、乘客點算系統以及智能小巴士。	\$1,183,205.97
虛擬實境駕駛訓練系統	本項目旨在研究在駕駛訓練及模擬駕駛考試中採用虛擬實境技術。項目團隊亦會研究應用實時模擬及虛擬實境技術，在訓練中加入在傳統駕駛練習中難以安排或遇到的情境，提升駕駛學習體驗。	\$3,820,680.00

項目名稱	項目概要	獲批資助金額
開發一個優化營運及管理電召的士服務的模擬平臺及人工智能演算法	本項目旨在開發一個模擬平臺及人工智能演算法，讓電召的士服務供應商在推行不同範疇的新營商策略前（如乘客與的士匹配及的士重新定位等），進行模擬測試，以便利供應商作策略規劃。	\$2,898,917.72
貨櫃車智能駕駛訓練及評核系統	本項目旨在開發一個使用延展實境技術的模擬系統，為貨櫃車駕駛學員提供與實際駕駛環境相似的駕駛訓練，並輔以一套循證駕駛表現評核系統，以便利個人化培訓的設計。	\$12,042,800.00
基於遙感技術進行偵測車輛及車輛里程估算	本項目會利用衛星遙感技術監測車輛流量，並會建立深度學習模型以提供更全面的車輛里程估算。	\$7,187,757.60
基於駕駛風格的自適應虛擬實境訓練平台：培養自動駕駛中駕駛者安全行車習慣	本項目旨在設計及開發一套基於虛擬實境的培訓平台，為不同駕駛風格的司機提供個人化訓練，以改善司機在第二及第三級別自動駕駛（即人機共駕）下的駕駛習慣。	\$1,774,381.00
開發智能咪錶系統，提升的士司機駕駛便捷性及乘客出行體驗	本項目旨在開發智能咪錶平台，以提供自動付款、實時的士司機身份驗證、路旁截車熱點分析等。	\$9,602,315.46
香港電車先進智能運輸管理系統及人工智能優化項目	本項目旨在開發及實施一套基於無線射頻辨識技術及人工智能優化器的智能電車管理系統，並輔以地理圍欄程式提升駕駛安全。	\$2,597,760.50
運用廣義線性模型及機器學習開發一套分析車輛使用、駕駛行為與交通意外之間關聯性的系統	本項目旨在開發一套系統分析車輛使用、駕駛行為與交通意外之間的關聯性。系統會透過車載資訊系統收集數據，並透過廣義線性模型及機器學習進行數據分析。	\$11,254,796.94

項目名稱	項目概要	獲批資助金額
研究利用人工智能分析熱能圖像和影像中行人動作和異常情況	本項目旨在利用人工智能和深度學習技術，研究如何利用熱能圖像和影像分析行人的姿勢、動作、速度和異常情況，以提升道路安全。研究亦會探究利用行人動作姿勢，判斷是否長者和殘疾人士，以延長行人閃動「綠色人像燈」時間，方便相關人士橫過馬路及提升道路安全。	\$5,161,200.00
開發智能交通執法機械人	本項目旨在利用人工智能及視頻分析技術偵測特定交通違例事項，例如違例泊車、非法進入黃色方格路口、在限制區內裝卸貨物等，以協助執法。	\$4,008,189.00
基於無線信道狀態資訊學習的公共運輸車輛載客量統計系統	本項目旨在透過無線信道狀態資訊(CSI)深度學習，研發一套高效率及可靠的公共運輸車輛載客量統計系統。	\$1,349,416.67
開發一套輔以擴充實境的平視顯示器的駕駛策略推薦機制	本項目旨在開發一套運用擴充實境技術的平視顯示器機制，透過視覺推理技術，識別駕駛場景以推薦駕駛策略。	\$1,315,127.35
香港橋面效率和安全性的智能評估	本項目旨在開發一套多層檢查方法，探測混凝土橋面的表面及地下缺陷。此項目並會開發一套使用無損評估技術建立的橋面智能效率評估模型，以提升道路安全。	\$8,099,657.00
人工智能主導的無障礙智慧出行平台 - 抱抱出行	本項目旨在透過人工智能、大數據和機器學習技術研發一個約車流動應用程式，以協助長者及殘疾人士預約無障礙交通工具，當中包括可供輪椅上落的的士、福祉車和復康巴士等。	\$3,387,108.00
運用車聯網技術及動態交通、電網和能源資訊，研發零排放自動駕駛電動汽車的智能充電系統	本項目旨在建立一個智能充電能源管理系統，用以推薦電動車輛充電的地點、時間、和充電模式，以減少尋找充電設施的車程。	\$2,205,792.00

項目名稱	項目概要	獲批資助金額
雙移動場景的智能塞車預警視頻系統	本項目旨在建立一個可用於移動場景的視覺人工智慧演算法，並將其應用於移動攝像鏡頭以偵測及預測交通堵塞的情況。此項目亦會建立一套事故管理系統及一套用戶管理系統，以管理及應對移動攝像機檢測到的場景。	\$4,431,350.00
提升香港交通競爭力和道路安全的進階流動車聯網應用	本項目旨在探索如何在香港應用流動車聯網 (C-V2X)技術和開放式C-V2X系統，包括進階C-V2X用例，以及建議適用於香港應用 C-V2X技術的規範和參考設計。	\$16,134,684.00
在探測器故障時運用深度學習預測行車速度和交通流量	本項目旨在開發一個深度學習模型，應用於部分探測器發生故障時仍能預測未來一小時內的車速和流量。該模型也可於離線應用時填補缺少的數據。	\$1,300,075.00
5G自動駕駛於住宅園區的服務試點項目	本項目旨在於香港低密度住宅園區開發5G自動駕駛服務，以便利居民於園區內的出行。自動駕駛平台可探測周圍的車輛、行人、騎單車人士和其他障礙物，並會作出適時和適當的反應以避免碰撞。此項目會為本地研發自動駕駛技術提供人才和經驗。	\$19,730,872.00
基於多源數據及人工智能的空置泊車位預測理論研究及應用	本項目旨在建立一套路旁及停車場短期空置泊車位的預測理論模型，並透過網頁及手機流動程式向市民發放資訊。	\$985,034.47
基於三維地理空間模型的模擬駕駛道路安全評估方法	本項目旨在建立一個三維地理模型，用作模擬駕駛的安全評估，並透過循證決策支援工具，以識別易生意外的地點，及建議可提升道路安全的措施。	\$1,456,137.92

項目名稱	項目概要	獲批資助金額
物聯網和強化學習技術下的智能交通控制	本項目旨在建立一套交通燈號調節算法；在微觀模擬系統上開發虛擬測試平台；以及在香港選定的真實場景中驗證該虛擬測試平台，並與現有的交通控制系統比較。	\$1,682,512.30
自適應交通控制系統研發－動態路口交通燈控制及優化軟件系統（DISCO）	本項目將會擴展DISCO系統原型到普遍交通情景，利用平行運算、人工智能、機器學習等方法提升運算速度，透過分布算法和雲端計算使訊號控制應用擴展到網絡規模，及建立一套軟件在環系統與微觀模擬系統連接以作核對。本項目亦會連接DISCO軟件與本港的真實交通控制系統作核對，及建立DISCO與雲端檢測器數據庫平台連接，將交通數據輸入DISCO以校對模型及計算最佳訊號。	\$7,982,521.45
吊臂位置監測系統研發	本項目旨在研發一套監測系統，監測吊臂車吊臂的實時位置（吊臂高度及水平範圍），當吊臂位置對道路安全構成危險時會提醒駕駛者。用戶亦可在系統的網上平台檢視吊臂狀況及車輛位置。	\$3,240,000.00
小巴起動安全檢測系統研發	本項目旨在研發一套裝有傳感器和控制器的系統，監測每當乘客上下車前後的小巴環境。系統若檢測到潛在危險，會採取適當的安全控制並提醒司機仔細檢查特定區域。	\$3,240,000.00

項目名稱	項目概要	獲批資助金額
的士安全駕駛大數據智能系統	本項目旨在運用安裝在的士內的智慧車載單元收集到的數據，開發一個的士司機駕駛風險評估模型，以評估的士司機的駕駛風險程度。本項目亦會建立一套網上平台及流動應用程式，為的士車主及司機提供可視化的駕駛風險評估數據。本項目亦旨在減低的士意外率及紓緩的士保費偏高的問題。	\$11,835,000.00
安全駕駛計劃	本項目旨在研發流動應用程式及駕駛數據分析系統，收集司機的駕駛數據和分析其駕駛行為。	\$1,162,850.00
全路網交通速度及車流估算器	本項目提出運用數據驅動模型的方法，開發一個全路網的交通速度及車流估算器，以同步估算交通速度和車流量。	\$1,976,187.18
研究以駕駛者行為及心理狀況變化為基礎的實時數據驅動智能自動化的可持續交通系統	本項目旨在通過智能自動化技術識別駕駛者心理狀況的不穩定性，從而開發在線數據驅動的冒險行為預測機制。	\$4,990,230.13

過去3年政府推展自動泊車系統項目的詳情

項目類別	項目地點	泊車位總數(包括傳統及自動泊車系統泊車位)	推展進度
短期租約用地停車場的自動泊車系統項目	荃灣海盛路短期租約用地	245	已於2021年11月投入服務。
	大埔白石角短期租約用地	250	已於2022年12月投入服務。
	深水埗欽州街與通州街交界短期租約用地	約210	招標合約在2023年2月批出，預計自動泊車系統在2024年第一季投入服務。
	油麻地海泓道短期租約用地	約200	預計在2023年第二季招標。
工務工程項目下的自動泊車系統項目	將軍澳第67區政府聯用辦公大樓	超過300	項目已經動工，預計在2025年完成。
	四美街地區休憩用地、體育館及公眾停車場	約300	項目已經動工，預計在2026年完成。
	深水埗欽州街西休憩用地及公眾停車場	約200	我們計劃在2023立法年度內向立法會申請撥款，目標是在獲財委會批准撥款後，於2023年開始動工。
	柴灣盛泰道及常茂街交界綜合大樓	約200	項目處於規劃階段，並正在優化設計。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0353)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

繼續推行切實可行的措施，以改善交通管理和紓緩道路交通擠塞，過去三年，有關項目所涉及的開支和按類別分類的人手編制，成效為何？2023-2024年度將推行的相關措施詳情，會否包括於如大欖及小欖等隧道口加設大型綜合泊車轉乘系統，減低往返市區車流等；預計相關措施開支預算和成效評估。

提問人：陳恒鑠議員(立法會內部參考編號：22)

答覆：

政府繼續採取多管齊下的策略，透過擴展和改善公共交通系統及管理道路的使用，以紓緩道路交通擠塞的情況。2021年，私家車首次登記稅稅率及車輛牌照費水平分別提高15%及30%，作為抑制私家車增長的財政手段。自此，領牌私家車的數目已由2021年12月的581 000輛減至2023年1月的572 000輛。

去年，東鐵線過海段、將軍澳—藍田隧道及跨灣連接路相繼通車。隨着這些新基建項目落成啟用，過海公共交通的載客量顯著提升，亦大大改善了將軍澳隧道的交通情況。此外，運輸署藉着2023年8月收回西區海底隧道的契機，正建議逐步調整三條過海行車隧道的收費，以管理交通需求，從而紓緩隧道在繁忙時間的擠塞情況。

為了鼓勵市民盡量使用公共交通網絡，減少依賴私家車出行，運輸署正探討可否按「一地多用」原則，在新發展區或策略性交通地點建設附有多元乘客設施的新一代運輸交匯樞紐，從而改善整體交通連繫及為乘客帶來愉

快的出行體驗。在探討建設運輸交匯樞紐時亦會考慮配置泊車轉乘設施，以鼓勵司機泊車後轉乘公共交通工具，減少進入市區的車輛。

上述工作主要由運輸署現有人員執行，屬於整體職務，故涉及的開支及人手沒有詳細分項。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0488)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

自沙中線通車以來，相關鐵路線於繁忙時間及非繁忙時間的載客率(每平方米站立4人計算)有何變化?請以表列之。

繁忙時間

	沙中線	屯馬線	觀塘線	港島線	荃灣線
通車前					
通車後					

非繁忙時間

	沙中線	屯馬線	觀塘線	港島線	荃灣線
通車前					
通車後					

提問人：陳恒鑾議員(立法會內部參考編號：31)

答覆：

東鐵線過海段在2022年5月15日通車。在東鐵線過海段通車前與通車後，各鐵路線在早上最繁忙一小時的最繁忙單向路段載客率如下：

	通車前 (註)		通車後 (註)	
	最繁忙路段	載客率 (每平方米 站立4 人)	最繁忙路段	載客率 (每平方米 站立4 人)
東鐵線	沙田至大圍	60%	大圍至九龍塘	73%
屯馬線	錦上路至荃灣西	76%	錦上路至荃灣西	77%
港島線	北角至炮台山	73%	天后至銅鑼灣	74%
觀塘線	石硤尾至太子	73%	彩虹至九龍灣	65%
荃灣線	油麻地至佐敦	83%	深水埗至太子	66%

註：指東鐵線過海段通車前的一個星期及通車後的一個星期的每星期平均數。

根據香港鐵路有限公司(港鐵公司)提供的資料，在一般情況下，鐵路線的最高載客率在早上繁忙時段出現，該時段有較多乘客在相若時間出行。與早上繁忙時段比較，乘客的出行模式在非繁忙時段及晚上繁忙時段較為分散。因此，港鐵公司在評估個別鐵路線的服務需求時，主要會以早上繁忙時段的載客率為基礎，以評估該鐵路線最擠擁時的情況。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0155)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

在綱領(1)「二零二三至二四年度需要特別留意的事項」中，表示將「繼續推行智慧交通基金，為與車輛有關的創新科技研究及應用提供資助」。就此，政府可否告知本會：

1. 「智慧交通基金」(「基金」)已獲預留10億元，於2021年3月31日起接受申請。請列出獲批項目的內容及獲批金額為何；
2. 直至今年3月底，批出的申請中有多少項已經(A)完成開發，(B)發展中，(C)準備開發；以及以上三類的完工/預計完工時間表；
3. 「基金」研究項目中，有多少項最終在香港或外地將研究「成果化」；有關研究產業化估計帶來多少效益；
4. 在二零二三至二四年度，當局在推行智慧交通基金方面有何具體措施？當中「為與車輛有關的創新科技研究及應用提供資助」涉及的人手與預算開支分別為何？

提問人：陳學鋒議員(立法會內部參考編號：6)

答覆：

1. 基金全年接受申請，旨在資助本地機構及企業進行創新科技研究和應用，以便利出行、提升道路網絡或路面使用效率和改善駕駛安全。

截至2023年3月底，基金已批出36份申請，涉及總資助金額約2.03億元。獲批項目的詳情載於附件。

2. 在批出的36份申請中，有2個項目已完成，25個正在進行，其餘9個擬於2023年內展開。
3. 就「研究和應用」類別的獲批項目，申請人會在項目完成後安排把研究成果商品化。基金管理委員會將密切監察獲批項目的進展。運輸署會考慮把這些研究項目的成果，在合適情況下應用於改善為市民提供的服務。
4. 10億元的基金在2021年3月推出並接受申請。香港生產力促進局獲委聘為基金秘書處，其行政開支上限為基金額的15%。秘書處將繼續進行外展工作，例如舉辦研討會/網上研討會、舉行推廣活動及進行廣告宣傳等，以鼓勵業界和學術機構提交創新項目。

管理基金的人手方面，運輸署在2020-21至2026-27年度已開設2個有時限的公務員職位(1名高級工程師和1名機電工程師／助理機電工程師)。

智慧交通基金的獲批項目

(A)已完成

項目名稱	項目概要	獲批資助金額	開始日期	完成日期
全路網交通速度及車流估算器 ¹	本項目提出運用數據驅動模型的方法，開發一個全路網的交通速度及車流估算器，以同步估算交通速度和車流量。	\$1,976,187.18	2022年1月	2023年1月
小巴起動安全檢測系統研發 ²	本項目旨在研發一套裝有傳感器和控制器的系統，監測每當乘客上下車前後的小巴環境。系統若檢測到潛在危險，會採取適當的安全控制並提醒司機仔細檢查特定區域。	\$3,240,000.00	2022年3月	2023年3月

(B)正進行

項目名稱	項目概要	獲批資助金額	開始日期	預計完成日期
安全駕駛計劃 ²	本項目旨在研發流動應用程式及駕駛數據分析系統，收集司機的駕駛數據和分析其駕駛行為。	\$1,162,850.00	2022年2月	2023年8月
吊臂位置監測系統研發 ²	本項目旨在研發一套監測系統，監測吊臂車吊臂的實時位置（吊臂高度及水平範圍），當吊臂位置對道路安全構成危險時會提醒駕駛者。用戶亦可在系統的網上平台檢視吊臂狀況及車輛位置。	\$3,240,000.00	2022年3月	2023年8月

項目名稱	項目概要	獲批資助金額	開始日期	預計完成日期
的士安全駕駛大數據智能系統 ²	本項目旨在運用安裝在的士內的智慧車載單元收集到的數據，開發一個的士司機駕駛風險評估模型，以評估的士司機的駕駛風險程度。本項目亦會建立一套網上平台及流動應用程式，為的士車主及司機提供可視化的駕駛風險評估數據。本項目亦旨在減低的士意外率及紓緩的士保費偏高的問題。	\$11,835,000.00	2022年3月	2023年9月
物聯網和強化學習技術下的智能交通控制 ¹	本項目旨在建立一套交通燈號調節算法；在微觀模擬系統上開發虛擬測試平台；以及在香港選定的真實場景中驗證該虛擬測試平台，並與現有的交通控制系統比較。	\$1,682,512.30	2022年4月	2023年9月
基於多源數據及人工智能的空置泊車位預測理論研究及應用 ¹	本項目旨在建立一套路旁及停車場短期空置泊車位的預測理論模型，並透過網頁及流動應用程式向市民發放資訊。	\$985,034.47	2022年5月	2023年4月
雙移動場景的智能塞車預警視頻系統 ²	本項目旨在建立一個可用於移動場景的視覺人工智慧演算法，並將其應用於移動攝像鏡頭以偵測及預測交通堵塞的情況。此項目亦會建立一套事故管理系統及一套用戶管理系統，以管理及應對移動攝像機檢測到的場景。	\$4,431,350.00	2022年5月	2023年12月

項目名稱	項目概要	獲批資助金額	開始日期	預計完成日期
提升香港交通競爭力和道路安全的進階流動車聯網應用 ²	本項目旨在探索如何在香港應用流動車聯網(C-V2X)技術和開放式C-V2X系統，包括進階C-V2X用例，以及建議適用於香港應用C-V2X技術的規範和參考設計。	\$16,134,684.00	2022年5月	2023年11月
自適應交通控制系統研發—動態路口交通燈控制及優化軟件系統(DISCO) ¹	本項目將會擴展DISCO系統原型到普遍交通情景，利用平行運算、人工智能、機器學習等方法提升運算速度，透過分布算法和雲端計算使訊號控制應用擴展到網絡規模，及建立一套軟件在環系統與微觀模擬系統連接以作核對。本項目亦會連接DISCO軟件與本港的真實交通控制系統作核對，及建立DISCO與雲端檢測器數據庫平台連接，將交通數據輸入DISCO以校對模型及計算最佳訊號。	\$7,982,521.45	2022年5月	2024年4月
基於三維地理空間模型的模擬駕駛道路安全評估方法 ¹	本項目旨在建立一個三維地理模型，用作模擬駕駛的安全評估，並透過循證決策支援工具，以識別易生意外的地點，及建議可提升道路安全的措施。	\$1,456,137.92	2022年6月	2023年11月

項目名稱	項目概要	獲批資助金額	開始日期	預計完成日期
在探測器故障時運用深度學習預測行車速度和交通流量 ¹	本項目旨在開發一個深度學習模型，應用於部分探測器發生故障時仍能預測未來一小時內的車速和流量。該模型也可於離線應用時填補缺少的數據。	\$1,300,075.00	2022年6月	2023年11月
人工智能主導的無障礙智慧出行平台 - 抱抱出行 ²	本項目旨在透過人工智能、大數據和機器學習技術研發一個約車流動應用程式，以協助長者及殘疾人士預約無障礙交通工具，當中包括可供輪椅上落的的士、福祉車和復康巴士等。	\$3,387,108.00	2022年7月	2023年12月
5G自動駕駛於住宅園區的服務試點項目 ²	本項目旨在於香港低密度住宅園區開發5G自動駕駛服務，以便利居民於園區內的出行。自動駕駛平台可探測周圍的車輛、行人、騎單車人士和其他障礙物，並會作出適時和適當的反應以避免碰撞。此項目會為本地研發自動駕駛技術提供人才和經驗。	\$19,730,872.00	2022年8月	2024年7月
開發智能交通執法機械人 ²	本項目旨在利用人工智能及視頻分析技術偵測特定交通違例事項，例如違例泊車、非法進入黃色方格路口、在限制區內裝卸貨物等，以協助執法。	\$4,008,189.00	2022年9月	2024年2月

項目名稱	項目概要	獲批資助金額	開始日期	預計完成日期
研究以駕駛者行為及心理狀況變化為基礎的實時數據驅動智能自動化的可持續交通系統 ¹	本項目旨在通過智能自動化技術識別駕駛者心理狀況的不穩定性，從而開發在線數據驅動的冒險行為預測機制。	\$4,990,230.13	2022年9月	2024年8月
研究利用人工智能分析熱能圖像和影像中行人動作和異常情況 ¹	本項目旨在利用人工智能和深度學習技術，研究如何利用熱能圖像和影像分析行人的姿勢、動作、速度和異常情況，以提升道路安全。研究亦會探究利用行人動作姿勢，判斷是否長者和殘疾人士，以延長行人閃動「綠色人像燈」時間，方便相關人士橫過馬路及提升道路安全。	\$5,161,200.00	2022年10月	2024年9月
香港橋面效率和安全性的智能評估 ²	本項目旨在開發一套多層檢查方法，探測混凝土橋面的表面及地下缺陷。此項目並會開發一套使用無損評估技術建立的橋面智能效率評估模型，以提升道路安全。	\$8,099,657.00	2022年10月	2024年10月
基於無線信道狀態資訊學習的公共運輸車輛載客量統計系統 ¹	本項目旨在透過無線信道狀態資訊(CSI)深度學習，研發一套高效率及可靠的公共運輸車輛載客量統計系統。	\$1,349,416.67	2022年11月	2024年10月

項目名稱	項目概要	獲批資助金額	開始日期	預計完成日期
運用廣義線性模型及機器學習開發一套分析車輛使用、駕駛行為與交通意外之間關聯性的系統 ²	本項目旨在開發一套系統分析車輛使用、駕駛行為與交通意外之間的關聯性。系統會透過車載資訊系統收集數據，並透過廣義線性模型及機器學習進行數據分析。	\$11,254,796.94	2023年1月	2024年6月
香港電車先進智能運輸管理系統及人工智能優化項目 ²	本項目旨在開發及實施一套基於無線射頻辨識技術及人工智能優化器的智能電車管理系統，並輔以地理圍欄程式提升駕駛安全。	\$2,597,760.50	2023年1月	2024年1月
開發一套輔以擴充實境的平視顯示器的駕駛策略推薦機制 ¹	本項目旨在開發一套運用擴充實境技術的平視顯示器機制，透過視覺推理技術，識別駕駛場景以推薦駕駛策略。	\$1,315,127.35	2023年1月	2024年12月
運用車聯網技術及動態交通、電網和能源資訊，研發零排放自動駕駛電動汽車的智能充電系統 ¹	本項目旨在建立一個智能充電能源管理系統，用以推薦電動車輛充電的地點、時間、和充電模式，以減少尋找充電設施的車程。	\$2,205,792.00	2023年2月	2024年7月
開發一個優化營運及管理電召的士服務的模擬平臺及人工智能演算法 ¹	本項目旨在開發一個模擬平臺及人工智能演算法，讓電召的士服務供應商在推行不同範疇的新營商策略前（如乘客與的士匹配及的士重新定位等），進行模擬測試，以便利供應商作策略規劃。	\$2,898,917.72	2023年3月	2024年9月

項目名稱	項目概要	獲批資助金額	開始日期	預計完成日期
貨櫃車智能駕駛訓練及評核系統 ²	本項目旨在開發一個使用延展實境技術的模擬系統，為貨櫃車駕駛學員提供與實際駕駛環境相似的駕駛訓練，並輔以一套循證駕駛表現評核系統，以便利個人化培訓的設計。	\$12,042,800.00	2023年3月	2025年2月
開發智能咪錶系統，提升的士司機駕駛便捷性及乘客出行體驗 ²	本項目旨在開發智能咪錶平台，以提供自動付款、實時的士司機身份驗證、路旁截車熱點分析等。	\$9,602,315.46	2023年3月	2025年3月
虛擬實境駕駛訓練系統 ²	本項目旨在研究在駕駛訓練及模擬駕駛考試中採用虛擬實境技術。項目團隊亦會研究應用實時模擬及虛擬實境技術，在訓練中加入在傳統駕駛練習中難以安排或遇到的情境，提升駕駛學習體驗。	\$3,820,680.00	2023年3月	2025年3月

(C)擬開展

項目名稱	項目概要	獲批資助金額	開始日期	預計完成日期
基於遙感技術進行偵測車輛及車輛里程估算 ¹	本項目會利用衛星遙感技術監測車輛流量，並會建立深度學習模型以提供更全面的車輛里程估算。	\$7,187,757.60	2023年6月	2025年5月
基於駕駛風格的自適應虛擬實境訓練平台：培養自動駕駛中駕駛者安全行車習慣 ¹	本項目旨在設計及開發一套基於虛擬實境的培訓平台，為不同駕駛風格的司機提供個人化訓練，以改善司機在第二及第三級別自動駕駛（即人機共駕）下的駕駛習慣。	\$1,774,381.00	2023年8月	2025年7月
開發一套優化新能源巴士規劃及調度的軟件 ¹	本項目旨在開發一套軟件，優化在不同路線使用新能源巴士的計劃及調度。	\$1,713,771.19	有待確定 ³	有待確定 ³
聯網自動駕駛的智慧交通路旁基礎設施研究 ²	本項目旨在探討在透過支援流動車聯網技術驅動和路旁基建設施的情況下建立聯網自動駕駛系統。	\$10,444,300.00	有待確定 ³	有待確定 ³
電腦視覺技術驅動智慧單車流量估算 ¹	本項目旨在研發一套由先進技術和工程方法驅動的智慧單車流量估算方案，使用的技術包括傳感科技、電腦視覺、數據驅動演算法及交通工程技術。	\$7,991,014.43	有待確定 ³	有待確定 ³

項目名稱	項目概要	獲批資助金額	開始日期	預計完成日期
開發一套個人化的聯網先進駕駛輔助系統 ¹	本項目旨在開發一套個人化的聯網先進駕駛輔助系統，涵蓋個別駕駛者的駕駛習慣和附近其他車輛的移動路徑預測，從而透過提供預測性警示及駕駛建議，以改善駕駛安全。	\$4,057,220.83	有待確定 ³	有待確定 ³
智能人機配合駕駛系統設計 ¹	本項目旨在開發一套人機配合駕駛系統以提升駕駛安全。系統並會監測司機駕駛狀況及實時估算駕駛風險。	\$2,652,156.53	有待確定 ³	有待確定 ³
開發先進智能材料防撞柱以提升道路安全 ²	本項目旨在透過運用新穎結構的智能防護物料研發三種適用於不同類別及車速的車輛的交通防撞柱。	\$17,925,946.31	有待確定 ³	有待確定 ³
智慧小巴2.0 ²	本項目旨在開發三項與公共小型巴士有關的科技元素，包括動態限速機制、乘客點算系統以及智能小巴士站。	\$1,183,205.97	有待確定 ³	有待確定 ³

註1: 純研究項目

註2: 研究和應用項目

註3: 新獲批項目的開始及完成日期有待簽署資助協議後確定

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0156)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (3) 區域交通及運輸服務
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

在綱領(3)「二零二三至二四年度需要特別留意的事項」中，表示將「發放政府資助予專營巴士營運商，以供在巴士站和巴士總站提供實時到站資訊的顯示屏，以及安裝座椅」。就此，政府可否告知本會：

1. 過去三年，有多少巴士站和巴士總站已完成相關工程，請分別就「安裝座椅」，以及「安裝提供實時到站資訊的顯示屏」按區議會分區列出詳情；
2. 在二零二三至二四年度，有關安裝工程的巴士站和巴士總站地點為何；以及相關工程的時間表；
3. 整個資助安裝「顯示屏」及「座椅」涉及的開支分項為何；在二零二三至二四年度，涉及的資助開支分別預算為何；以及以上資訊會否全部免費提交政府於「香港出行易」流動應用程式顯示？

提問人：陳學鋒議員(立法會內部參考編號：7)

答覆：

政府已預留8,827萬元，資助專營巴士營辦商在全港有蓋和備有電力供應的巴士站安裝座椅和實時巴士到站資訊顯示屏(顯示屏)。政府為安裝座椅提供全數資助，並以一對一的配對方式資助專營巴士營辦商安裝顯示屏。

在考慮實地情況後，按照最新計劃，安裝座椅和顯示屏的巴士站總數會分別達到2 481個和1 114個。截至2023年2月底，專營巴士營辦商分別在2 450個和1 086個有蓋巴士站完成安裝座椅及顯示屏。安裝座椅涉及的開支為1,300萬元，安裝顯示屏涉及的開支為1,500萬元。已安裝座椅或顯示屏的巴

士站在18區的分布情況載於下表。在政府資助計劃下已安裝座椅及顯示屏的有蓋巴士站地點清單，已上載運輸署網頁 (https://www.td.gov.hk/tc/transport_in_hong_kong/public_transport/buses/index.html)。

地區	已安裝座椅的有蓋巴士站數目	已安裝顯示屏的有蓋巴士站數目
東區	80	34
灣仔	60	51
中西區	85	46
南區	77	50
離島	27	11
九龍城	143	69
觀塘	246	106
葵青	171	77
北區	116	43
西貢	149	71
深水埗	118	57
沙田	341	138
屯門	146	68
大埔	138	71
荃灣	103	31
黃大仙	156	61
元朗	169	54
油尖旺	125	48
總計	2 450	1 086

註：基於實地環境的限制，分別有330個和253個有蓋巴士站未能按原定計劃安裝座椅及顯示屏。

專營巴士營辦商會進一步在31個巴士站安裝座椅及在28個巴士站安裝顯示屏，目標是在2023年年底或之前完成。有關巴士站的地點載於附件I和附件II。2023-24年度用於安裝座椅和顯示屏的預算開支分別為100萬元和200萬元。

此外，為向乘客提供更佳的服務，專營巴士營辦商已物色到105個現有的有蓋巴士站，並擬在可行情況下在這些巴士站額外加裝一張座椅，目標是在2023年年底或之前完成。有關巴士站的地點載於附件III。

2023年擬安裝座椅的31個巴士站

青山公路高行近燈柱FA8399
青山公路米埔近燈柱FC4103
青山公路米埔近燈柱FC4104
青山公路近青磚圍燈柱FA8099對面
青山公路大窩口體育館對開
漆咸道北近曲街燈柱K9729-7
長沙灣道長沙灣廣場對開
彩虹道近東泰里
清水灣道近影業路
清水灣道白石窩
恆康街近恆錦街
錦上路田心近燈柱U8366
錦田公路蒙養學校近燈柱FB5696
錦田公路近八鄉消防局近燈柱H4498
觀塘道觀塘道休憩處外
林錦公路坪朗就記農場近燈柱EB0474
聯和墟總站
南運路新興花園近燈柱N3221
寶鄉街六鄉新村公立學校燈柱N3267對面
西沙路輦下村
西沙路近烏溪沙新村
沙田市中心總站
大網仔路近北潭路近上窩近燈柱N2601
大網仔路斬竹灣
大埔公路廣福邨近燈柱EA7874
大埔公路近徑口路
田廈路新屋村對面近燈柱FB9086
田景路良田體育館近燈柱FA2635
荃灣西鐵路站巴士總站 [2]
宏照道啟業巴士總站外

註：方括號內的數字代表於同一地點安裝座椅的巴士站數目。

2023年擬安裝顯示屏的28個巴士站

青山公路逢吉鄉近燈柱FA9214
青山公路高行近燈柱FA8399
青山公路白石凹交匯處近燈柱EA2978
粉錦公路打石湖村燈柱BD1139對面
恆康街近恆錦街
錦上路杜屋村近燈柱U8451
錦上路水流田近燈柱U8413
錦田公路高埔村對面近燈柱AD1658
錦英苑巴士總站
九龍灣巴士總站
荔枝角道香港專業教育學院黃克競分校對出
聯和墟總站
彌敦道門牌630號銀行中心對出 [2]
彌敦道門牌760號近聯合廣場
彌敦道半島酒店對出
寶琳北路近欣明苑欣菊閣
太子道東近沙浦道
荃錦公路郊野公園管理站近燈柱FA7879
秀茂坪道近秀茂邨秀康樓
沙頭角公路近萊洞近燈柱EA9225
常盛街常樂街近燈柱AA1123-8
小瀝源路近大涌橋路
蘇屋巴士總站
大涌橋路第一城13座對出
屯門鄉事會路近兆麟苑燈柱DD0064對面
東匯路近吳家村近燈柱AD7113
東匯路近沙田坑村燈柱AD7062對面

註：方括號內的數字代表於同一地點安裝顯示屏的巴士站數目。

擬額外加裝1張座椅的105個巴士站

界限街碧華花園外
青山公路近眾安街
青山公路近石英徑
青山公路近耀榮里
車公廟路秦石邨對面
長沙灣道長沙灣廣場外 [2]
長沙灣道怡靖苑外
昌榮路新豐中心對開
青康路近長青邨總站
青康路長青邨青槐樓對出
青康路長康邨康順樓對出 [2]
青康路青盛苑外
彩虹道8號對出近寧遠街
彩虹道天主教伍華中學外
全安路總站近那打素醫院
竹園道浸信會天虹小學對面
振華道樂雅苑對開
涌美路近長康邨康順樓
涌美路長康邨康富樓對出
頌雅路富亨邨亨榮樓外
楓樹窩路宜逸樓對面
鳳德道鳳德公園外
鳳德道75號外
顯徑巴士總站
顯徑街近顯沛樓
協和街曉光街體育館外
協和街和樂邨對開
曉光街曉麗苑對面
紅梅谷路近新月樓對面
葵涌道近葵益路
葵涌道近光輝圍
葵芳站總站 [2]
葵福路葵青劇院對出

葵盛東巴士總站
廣福道近同秀坊
廣源巴士總站
觀塘道啟業邨外
觀塘道創紀之城外
荔枝角巴士總站
荔枝角道門牌808號好運工業中心對出
利安道近順利消防局
利安道順利邨利恒樓對開
利安道順利邨利業樓對開
利安道順安邨順安酒樓對開
龍翔道黃大仙中心北館外
龍門路龍門站外
馬頭圍道門牌29號
馬頭圍道差館里以北近家維邨
美孚巴士總站
美田路海福花園對出
鳴琴路寶田邨外
旺角東站巴士總站
新清水灣道彩雲邨白虹樓對開
新清水灣道彩雲邨白虹樓對面
銀城街愉田苑對面
牛皮沙街愉翠苑對出
牛頭角道淘大花園對面
安祥路八號花園近燈柱EB3767
安祥路大埔文娛中心燈柱EB3767對面
安埔路大埔中心總站燈柱EB3785對面
安蔭近德蔭樓對出
太子道東近沙浦道 [2]
太子道東采頤花園對面
太子道東譽·港灣對面
太子道西近柏德豪庭
太子道西寶堡大廈外
太子道西門牌239號外
太子道西太子站外
太子道西藍馬豪庭對面

中秀茂坪巴士總站
秀明道秀安樓對面
沙角街沙角邨對出
沙田市中心總站 [3]
石排街石籬邨第1座對面
順天巴士總站
小瀝源路近小瀝源村
尖沙咀碼頭巴士總站 [2]
大埔中心巴士總站
田心街田心村對出
青衣碼頭總站
青衣路長青邨青桃樓對出
荃富街近荃富街公園
荃灣(如心廣場)巴士總站
震寰路近大興警署
震寰路青松觀外
屯發路華都花園外
屯門碼頭總站
屯門公路近紅橋
屯門公路近屯仁街
和宜合道梨木樹邨康樹樓對出
和宜合道梨木樹邨榮樹樓對面
湖景路湖景邨湖畔樓外
湖景路湖景邨湖翠樓外
湖山路兆山苑外
楊屋道楊屋道街市對面
裕民坊門牌16-18號
元朗(西)巴士總站
毓華街慈樂邨樂滿樓外

註：方括號內的數字代表於同一地點額外加裝座椅的巴士站數目。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0161)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

2017年施政報告提到，為提升公共交通配套設施，政府承諾將以試點形式改善現有有蓋公共運輸交匯處(下稱「交匯處」)。在綱領(1)「二零二三至二四年度需要特別留意的事項」中，表示將「繼續以試點形式翻新馬鞍山市中心公共交通總站，提升其設計及設施，為乘客提供更舒適的候車環境」。就此，政府可否告知本會：

1. 去年6月沙田區議會文件提到工程於2021年6月開展，預期於今年上半年完成。上述工程的進度為何；以及現時工程費用是否在預算之內；
2. 局方有否安排人手在公共交通總站翻新期間，實地進行問卷調查，以了解乘客對工程安排的意見，以及翻新後的期望；如有，詳情為何以及涉及多少人手；
3. 局方有否統計現時有多少個落成超過20年的「交匯處」；以及有否一個全面改善「交匯處」的時間表；若有，如何釐訂改善標準及涉及預算開支為何？

提問人：陳學鋒議員(立法會內部參考編號：9)

答覆：

1. 馬鞍山市中心公共交通總站試點翻新工程項目在2021年6月開始施工，現時預計在2023年第二季竣工。工程項目的預算總開支約為2,900萬元，預計工程費用不超出預算。

2. 運輸署在建築署的協助下，在工程展開前，已就計劃的翻新工程的設計、工程計劃及施工不同階段的相關臨時交通及運輸安排，諮詢沙田區議會轄下交通及運輸委員會和專營巴士公司。運輸署及建築署亦安排實地視察，監察工程及臨時交通及運輸安排，並會在有需要時作出調整，以配合建築工程，同時確保巴士運作暢順，盡量減少對馬鞍山市中心公共交通總站使用者的影響。雖然運輸署沒有另外進行調查以收集關於這個工程項目的具體意見，但乘客或地區人士可透過現有確立的平台和渠道，包括區議會、書信、電郵及1823查詢熱線等，向運輸署提供意見。

3. 目前，有49個政府擁有的有蓋交匯處已投入使用超過20年。政府會參考試點工程項目的結果和乘客的意見，以考慮在其他交匯處進一步展開翻新工程。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0162)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (6) 公共交通費用補貼計劃
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

現時公共交通費用補貼計劃(「補貼計劃」)主要是透過八達通卡發放補貼金額。在綱領(6)「二零二三至二四年度需要特別留意的事項」中，表示將「協助運輸及物流局推展把適用的電子支付平台納入補貼計劃」。就此，政府可否告知：

1. 現時發放「補貼計劃」補貼款項涉及多少間電子支付平台，以及有否收取行政費用，涉及多少金額；
2. 政府發放「消費券計劃」涉及多間不同的電子支付平台，會否參考此計劃的模式，增加發放「補貼計劃」的平台；若會，估計「補貼計劃」的行政費用會有何變化；
3. 運輸署因應疫情推出特別措施，將「補貼計劃」每月開支水平由400元放寬至200元，並將每月補貼上限由400元提高至500元。請分別按0至100元、101至200元、201至300元、301至400元、401至500元或以上分別列出，有多少名市民受惠於此計劃。

提問人：陳學鋒議員(立法會內部參考編號：10)

答覆：

1. 目前，市民可透過八達通領取在補貼計劃下的公共交通費用補貼。在2021-22年度，政府就八達通卡有限公司(八達通公司)提供的服務合共支付約2,660萬元，少於該年度補貼金額的1%。有關服務包括八達通公司計算和發放補貼、操作及保養相關軟件和硬件，以及八達通公司所

委託第三方服務供應商提供的其他支援服務，例如專設顧客服務熱線及其他查詢服務。

- 我們知悉不同的電子支付平台日趨普及，目前正在研究如何加快將合適的電子支付系統逐步納入補貼計劃。然而要留意一點：在物色合適的電子支付系統納入補貼計劃時須考慮的因素與消費券計劃並不相同。我們須考慮有關的電子支付平台是否已普遍獲各個公共交通營辦商採用作收取車資。此外，由於補貼計劃每天需要處理大量交易資料，納入補貼計劃的電子支付平台須符合特定的運作要求，包括有關上傳和核對收費系統的交易紀錄、計算和發放補貼的安排，以及監察機制等方面的要求，以確保補貼計劃運作暢順。

政府一直盡力減省補貼計劃的行政費用。補貼計劃在2022-23及2023-24年度的預算經常開支(扣除預算補貼金額)均相當於每年補貼金額約1%。

- 為了讓更多市民在2019冠狀病毒病疫情期間受惠於補貼計劃，政府推出特別措施，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，暫時將補貼計劃的每月公共交通開支水平由400元放寬至200元，並在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，將每月補貼上限暫時由400元提高至500元。

不同時期(截至2023年1月)按每月補貼金額劃分的受惠人數載列如下：

每月補貼金額	受惠人數 (計至最接近的千位)			
	2020年7月至2021年3月的每月平均受惠人數(特別措施生效期間)	2021年4月至12月的每月平均受惠人數(特別措施生效期間)	2022年1月至4月的每月平均受惠人數(沒有特別措施)	2022年5月至2023年1月的每月平均受惠人數(特別措施生效期間)
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	不適用	32 000 (註)	不適用	35 000 (註)

註：

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，
每月補貼金額上限暫時提高至500元。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1400)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

「香港好·易行」訂定四大目標，即「行得通」、「行得妥」、「行得爽」及「行得醒」，當中包括移除非必要的交通標誌及欄杆。在綱領(1)「二零二三至二四年度需要特別留意的事項」中，表示將「繼續協助運輸及物流局締造行人友善環境、推動『香港好·易行』」。就此，政府可否告知：

1. 為騰出更多空間以締造行人友善環境，政府在中環和深水埗的試點地區共移除約290個非必要交通標誌和約3.5公里長的行人欄杆，請以表列形式列出上述移除的行人欄杆位置，以及移除後行人因此而不按照交通規則橫過馬路的個案數字；以及曾否因此而發生交通事故；
2. 為改善步行環境，會在合適的公共行人通道加建上蓋，運輸署將於選定試點地區(中環和深水埗)實施步行環境改善措施，請列出形式列出加建上蓋計劃的試點，項目細節及目標成效。

提問人：陳學鋒議員(立法會內部參考編號：11)

答覆：

1. 為締造行人友善環境，政府盡量減少設置行人欄杆。下表臚列在中西區及深水埗區試點地區移除非必要行人欄杆的位置。在選擇這些地點時，行人過路時不遵守交通規則的風險是主要考慮因素之一，因此會避免在人流和車流較多的地點移除現有欄杆。根據我們的記錄，這些地點並沒有因移除欄杆而發生涉及行人的交通意外。運輸署會繼續檢討和監察欄杆的設置，在不影響安全的情況下改善步行環境。

中西區試點地區移除非必要行人欄杆的位置	
1.	中景道
2.	中港道
3.	康樂廣場近民祥街
4.	干諾道西介乎德輔道中與摩利臣街
5.	干諾道西近中山紀念公園
6.	干諾道西近東邊街北
7.	干諾道中近招商局大廈
8.	夏慤道近樂禮街
9.	立法會道
10.	龍匯道及龍合街
11.	龍和道介乎愛丁堡廣場與立法會道
12.	民光街近民耀街
13.	添美道
14.	西消防街
深水埗區試點地區移除非必要行人欄杆的位置	
1.	長沙灣道介乎石硤尾街與黃竹街
2.	長沙灣道近北河街
3.	長沙灣道近東京街
4.	荔枝角道介乎桂林街與欽州街
5.	荔枝角道近深水埗公園
6.	南昌街介乎長沙灣道與荔枝角道
7.	南昌街近元州街
8.	東京街近元州街
9.	元州街介乎營盤街與東京街
10.	欽州街介乎長沙灣道與青山公路
11.	汝州街近北河街

2. 為提供更理想的行人步行環境，我們在中西區和深水埗區正推展下列行人通道加建上蓋方案：

地區 (進度)	位置	長度 (米)
深水埗 (2023年3月竣工)	港鐵石硤尾站A出口至石硤尾邨美亮樓的窩仔街行人路段	120
深水埗 (正進行設計工作)	明愛醫院-永康街及青山道	240
中西區 (正進行設計工作)	港鐵堅尼地城站B出口至雅福台的石山街行人路段	125

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1423)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

在綱領(2)「二零二三至二四年度需要特別留意的事項」中，表示將「繼續協助運輸及物流局處理有關制定打擊汽車非法出租或取酬載客措施的事宜」。就此，政府可否告知：

- 1) 過去四年，執法部門就非法出租或取酬載客發出的票控數目為何，局方制定有關打擊措施後情況有否改善？請按立法會10個選區表列相關數字；
- 2) 鑑於2021-22年因非法載客罪行而被判罰款的個案當中，有多達70%個案的被定罪者，僅被判罰款2,000元或以下，有否評估現有罰則是否缺乏阻嚇作用；若會，涉及多少人手進行評估；
- 3) 局方會否檢討現行「非法出租或取酬載客」的懲罰機制，如有，詳情為何；以及涉及多少人手。

提問人：陳學鋒議員(立法會內部參考編號：12)

答覆：

- 1) 香港警務處(警務處)一直就涉嫌違反相關法例的活動，跟進投訴個案並進行調查，亦因應情況制訂「重點交通執法項目」。就此，警務處會繼續密切監察汽車非法出租或取酬載客的情況及跟進有關投訴，若有足夠證據，會採取適當執法行動。

警務處沒有備存按立法會地方選區劃分的打擊汽車非法出租或取酬載客執法行動數字。警務處在2019年、2020年、2021年及2022年就汽車非

法出租或取酬載客採取的執法行動次數分別為184次、49次、19次和26次。

- 2) 根據《道路交通條例》(《條例》)(第374章)第52(3)條，任何人不得駕駛或使用汽車；或容受或允許他人駕駛或使用汽車，以作出租或取酬載客用途，除非該車輛符合《條例》訂明的若干條件(例如領有有效的出租汽車許可證)，否則即屬違法。政府一直密切監察利用汽車作非法出租或取酬載客的情況，並對違法行為嚴厲執法。

根據《條例》，任何人若利用汽車作非法出租或取酬載客用途，首次定罪最高可被判罰款5,000元及監禁3個月，以及暫時吊銷車輛牌照並扣押車輛3個月；再次定罪則最高可被判罰款10,000元及監禁6個月，以及暫時吊銷車輛牌照並扣押車輛6個月。

法庭在判處刑罰時，會考慮每宗案件的案情及所有相關因素。而政府在考慮會否就判刑結果提出上訴時，亦會考慮一系列因素，包括過往相關案例、涉案人士干犯罪行的嚴重性，以及相關罪行的趨勢等。

- 3) 為提升安全和保障乘客及其他道路使用者的利益，運輸署建議增加《條例》所訂明有關汽車非法出租或取酬載客罪行的罰則，以加強阻嚇作用，當中包括提高最高罰款額，以及延長暫時吊銷車輛牌照和扣留車輛的期限。政府現正進行修訂法例的工作，會適時向立法會提交修訂條例草案。

上述有關工作由運輸署現有人員執行，屬於恆常職務，所涉資源並無分項數字。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1887)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (3) 區域交通及運輸服務
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就智慧出行措施，請當局告知本會：

1. 未來1年，智慧出行措施的目標、計劃、預算開支及人手編制；
2. 現時有關智慧交通基金的使用情況，已獲批項目的詳情及實施進展分別為何；
3. 新的路旁停車收費錶目前的運作情況；「入錶易」流動裝置目前的下載次數、使用人次、存在的問題及相關優化計劃，其中「入錶易」使用人次佔整體入錶數字的百分比；及
4. 未來1年，自動泊車系統預計佔全港公眾停車場泊車位的百分比；位於短期租約公眾停車場及政府場地的公眾停車場的自動泊車系統的推展計劃為何？

提問人：陳沛良議員(立法會內部參考編號：33)

答覆：

1. 運輸署的智慧出行措施可歸納為三大關鍵範疇，即「智能運輸基礎建設」、「數據共享和分析」及「應用和服務」。各項智慧出行措施在2023-24年度的預算開支表列如下：

智慧出行措施	2023-24年度的預算 開支
智能運輸基礎建設	
1. 於政府收費隧道及青沙管制區實施「易通行」	4.2651億元
2. 繼續運作安裝在主要幹線及主要道路上約1 200個交通探測器、行車時間顯示系統和行車速度屏系統，以收集和發放實時交通資訊作交通管理、路線選擇和運輸規劃用途	2,160萬元
3. 在東涌市中心內8個聯動式交通燈控路口推行實時交通燈號調節系統，縮短在路口出現的車龍，減少延誤，以改善交通情況	400萬元
4. 繼續促進自動駕駛車輛的測試及使用	運輸署的工作由現有人員執行，涉及的開支沒有詳細分項。
數據共享和分析	
5. 繼續提升「香港出行易」的現有功能和實時數據的覆蓋程度，改善用戶體驗，以回應用戶意見	430萬元
6. 繼續維持專線小巴實時到站資訊資料蒐集和分享系統，並鼓勵公共交通營辦商開放數據	720萬元
7. 改善及維持「交通數據分析系統」以加強交通管理和效率	260萬元
8. 透過設於有蓋巴士站的資訊顯示屏發放專營巴士實時資訊	安裝實時巴士到站資訊顯示屏的預算總資助額為2,800萬元。
9. 繼續鼓勵公眾停車場營辦商提供實時空置泊車位資訊，以便利駕駛者尋找泊車位；並在土地契約及短期租約加入相關條款，要求有關公眾停車場提供實時空置泊車位資訊	運輸署的工作由現有人員執行，涉及的開支沒有詳細分項。

智慧出行措施	2023-24年度的預算開支
應用和服務	
10. 因應系統的可靠性、易用程度及效率，鼓勵公共交通營辦商引入新電子支付系統	運輸署的工作由現有人員執行，涉及的開支沒有詳細分項。
11. 管理10億元的智慧交通基金(基金)，藉以推動與車輛有關的創新科技研究及應用	1.725億元
12. 全港所有八達通路旁停車收費錶於2022年1月已完成更換為新停車收費錶。新停車收費錶支援不同支付系統(包括「轉數快」及利用「入錶易」流動應用程式遙距繳費)，並提供實時空置泊車位資訊。政府預留款項，以在新地點安裝新路旁停車收費錶及提升新停車收費錶系統	5,700萬元
13. 由2021年開始分批啟用自動泊車系統先導項目，以期在短期租約用地及政府場地的公眾停車場更廣泛應用自動泊車系統，並鼓勵在私營發展項目的公眾停車場應用自動泊車系統	200萬元 ^{註1}
14. 於部分不設收費錶的路旁泊車位試行安裝感應器，以提供實時空置泊車位資訊	41萬元

註1：預算開支用於委聘顧問公司，顧問公司會就運輸及物流局／運輸署推行的自動泊車系統項目提供技術意見；至於在政府場地的公眾停車場推展自動泊車系統項目的建設費用，政府會向立法會申請撥款。

除第11項有關基金的措施外，運輸署上表所列工作由該署現有人員執行，涉及的人手沒有詳細分項。就基金而言，運輸署開設了2個有時限的公務員職位(包括1名高級工程師和1名機電工程師／助理機電工程師)，在2020-21至2026-27年度期間協助推行基金的工作。運輸署已委聘香港生產力促進局為基金秘書處，其行政開支上限為基金額的15%。

2. 10億元的基金在2021年3月推出並接受申請。基金全年接受申請，旨在資助本地機構及企業進行創新科技研究和應用，以便利出行、提升道路網絡或路面使用效率和改善駕駛安全。

截至2023年3月底，基金已批出36份申請，涉及總資助金額約2.03億元。獲批項目的詳情載於附件1。

3. 自2021年1月投入服務以來，新停車收費錶系統(包括停車收費錶和流動應用程式「入錶易」)運作已更為暢順，而「入錶易」亦愈來愈受歡迎。使用新停車收費錶系統的交易數目、「入錶易」下載次數以及使用「入錶易」進行交易的比例持續上升。有關「入錶易」下載次數、使用「入錶易」交易數目及「入錶易」交易所佔比例的按年數字如下：

	2021年	2022年
累計下載次數	496 851	883 570
截至年底的交易數目(千宗)	18 040	46 482
使用「入錶易」交易所佔比例	37.6%	48.1%

為鼓勵市民使用新停車收費錶系統，運輸署已在所有停車收費錶上張貼標籤，方便市民下載「入錶易」程式，並把教學影片和用戶錦囊上載運輸署的社交媒體頻道和運輸署網頁。為改善用戶體驗，運輸署一直透過不同渠道(例如社交媒體、應用程式商店和電話熱線)收集用戶意見，並持續提升系統表現，越來越多駕駛者使用「入錶易」繳費足以證明有關工作的成效。

運輸署會繼續密切監察停車收費錶系統的管理、運作和維修保養，並採取恰當措施提升系統表現。

4. 現時各個自動泊車系統項目的資料載於附件2。

智慧交通基金的獲批項目

項目名稱	項目概要	獲批資助金額
開發一套優化新能源巴士規劃及調度的軟件	本項目旨在開發一套軟件，優化在不同路線使用新能源巴士的計劃及調度。	\$1,713,771.19
聯網自動駕駛的智慧交通路旁基礎設施研究	本項目旨在探討在透過支援流動車聯網技術驅動和路旁基礎設施的情況下建立聯網自動駕駛系統。	\$10,444,300.00
電腦視覺技術驅動智慧單車流量估算	本項目旨在研發一套由先進技術和工程方法驅動的智慧單車流量估算方案，使用的技術包括傳感科技、電腦視覺、數據驅動演算法及交通工程技術。	\$7,991,014.43
開發一套個人化的聯網先進駕駛輔助系統	本項目旨在開發一套個人化的聯網先進駕駛輔助系統，涵蓋個別駕駛者的駕駛習慣和附近其他車輛的移動路徑預測，從而透過提供預測性警示及駕駛建議，以改善駕駛安全。	\$4,057,220.83
智能人機配合駕駛系統設計	本項目旨在開發一套人機配合駕駛系統以提升駕駛安全。系統並會監測司機駕駛狀況及實時估算駕駛風險。	\$2,652,156.53
開發先進智能材料防撞柱以提升道路安全	本項目旨在透過運用新穎結構的智能防護物料研發三種適用於不同類別及車速的車輛的交通防撞柱。	\$17,925,946.31
智慧小巴2.0	本項目旨在開發三項與公共小型巴士有關的科技元素，包括動態限速機制、乘客點算系統以及智能小巴士站。	\$1,183,205.97
虛擬實境駕駛訓練系統	本項目旨在研究在駕駛訓練及模擬駕駛考試中採用虛擬實境技術。項目團隊亦會研究應用實時模擬及虛擬實境技術，在訓練中加入在傳統駕駛練習中難以安排或遇到的情境，提升駕駛學習體驗。	\$3,820,680.00

項目名稱	項目概要	獲批資助金額
開發一個優化營運及管理電召的士服務的模擬平臺及人工智能演算法	本項目旨在開發一個模擬平臺及人工智能演算法，讓電召的士服務供應商在推行不同範疇的新營商策略前（如乘客與的士匹配及的士重新定位等），進行模擬測試，以便利供應商作策略規劃。	\$2,898,917.72
貨櫃車智能駕駛訓練及評核系統	本項目旨在開發一個使用延展實境技術的模擬系統，為貨櫃車駕駛學員提供與實際駕駛環境相似的駕駛訓練，並輔以一套循證駕駛表現評核系統，以便利個人化培訓的設計。	\$12,042,800.00
基於遙感技術進行偵測車輛及車輛里程估算	本項目會利用衛星遙感技術監測車輛流量，並會建立深度學習模型以提供更全面的車輛里程估算。	\$7,187,757.60
基於駕駛風格的自適應虛擬實境訓練平台：培養自動駕駛中駕駛者安全行車習慣	本項目旨在設計及開發一套基於虛擬實境的培訓平台，為不同駕駛風格的司機提供個人化訓練，以改善司機在第二及第三級別自動駕駛（即人機共駕）下的駕駛習慣。	\$1,774,381.00
開發智能咪錶系統，提升的士司機駕駛便捷性及乘客出行體驗	本項目旨在開發智能咪錶平台，以提供自動付款、實時的士司機身份驗證、路旁截車熱點分析等。	\$9,602,315.46
香港電車先進智能運輸管理系統及人工智能優化項目	本項目旨在開發及實施一套基於無線射頻辨識技術及人工智能優化器的智能電車管理系統，並輔以地理圍欄程式提升駕駛安全。	\$2,597,760.50
運用廣義線性模型及機器學習開發一套分析車輛使用、駕駛行為與交通意外之間關聯性的系統	本項目旨在開發一套系統分析車輛使用、駕駛行為與交通意外之間的關聯性。系統會透過車載資訊系統收集數據，並透過廣義線性模型及機器學習進行數據分析。	\$11,254,796.94

項目名稱	項目概要	獲批資助金額
研究利用人工智能分析熱能圖像和影像中行人動作和異常情況	本項目旨在利用人工智能和深度學習技術，研究如何利用熱能圖像和影像分析行人的姿勢、動作、速度和異常情況，以提升道路安全。研究亦會探究利用行人動作姿勢，判斷是否長者和殘疾人士，以延長行人閃動「綠色人像燈」時間，方便相關人士橫過馬路及提升道路安全。	\$5,161,200.00
開發智能交通執法機械人	本項目旨在利用人工智能及視頻分析技術偵測特定交通違例事項，例如違例泊車、非法進入黃色方格路口、在限制區內裝卸貨物等，以協助執法。	\$4,008,189.00
基於無線信道狀態資訊學習的公共運輸車輛載客量統計系統	本項目旨在透過無線信道狀態資訊(CSI)深度學習，研發一套高效率及可靠的公共運輸車輛載客量統計系統。	\$1,349,416.67
開發一套輔以擴充實境的平視顯示器的駕駛策略推薦機制	本項目旨在開發一套運用擴充實境技術的平視顯示器機制，透過視覺推理技術，識別駕駛場景以推薦駕駛策略。	\$1,315,127.35
香港橋面效率和安全性的智能評估	本項目旨在開發一套多層檢查方法，探測混凝土橋面的表面及地下缺陷。此項目並會開發一套使用無損評估技術建立的橋面智能效率評估模型，以提升道路安全。	\$8,099,657.00
人工智能主導的無障礙智慧出行平台 - 抱抱出行	本項目旨在透過人工智能、大數據和機器學習技術研發一個約車流動應用程式，以協助長者及殘疾人士預約無障礙交通工具，當中包括可供輪椅上落的的士、福祉車和復康巴士等。	\$3,387,108.00
運用車聯網技術及動態交通、電網和能源資訊，研發零排放自動駕駛電動汽車的智能充電系統	本項目旨在建立一個智能充電能源管理系統，用以推薦電動車輛充電的地點、時間、和充電模式，以減少尋找充電設施的車程。	\$2,205,792.00

項目名稱	項目概要	獲批資助金額
雙移動場景的智能塞車預警視頻系統	本項目旨在建立一個可用於移動場景的視覺人工智慧演算法，並將其應用於移動攝像鏡頭以偵測及預測交通堵塞的情況。此項目亦會建立一套事故管理系統及一套用戶管理系統，以管理及應對移動攝像機檢測到的場景。	\$4,431,350.00
提升香港交通競爭力和道路安全的進階流動車聯網應用	本項目旨在探索如何在香港應用流動車聯網 (C-V2X)技術和開放式C-V2X系統，包括進階C-V2X用例，以及建議適用於香港應用 C-V2X技術的規範和參考設計。	\$16,134,684.00
在探測器故障時運用深度學習預測行車速度和交通流量	本項目旨在開發一個深度學習模型，應用於部分探測器發生故障時仍能預測未來一小時內的車速和流量。該模型也可於離線應用時填補缺少的數據。	\$1,300,075.00
5G自動駕駛於住宅園區的服務試點項目	本項目旨在於香港低密度住宅園區開發5G自動駕駛服務，以便利居民於園區內的出行。自動駕駛平台可探測周圍的車輛、行人、騎單車人士和其他障礙物，並會作出適時和適當的反應以避免碰撞。此項目會為本地研發自動駕駛技術提供人才和經驗。	\$19,730,872.00
基於多源數據及人工智能的空置泊車位預測理論研究及應用	本項目旨在建立一套路旁及停車場短期空置泊車位的預測理論模型，並透過網頁及手機流動程式向市民發放資訊。	\$985,034.47
基於三維地理空間模型的模擬駕駛道路安全評估方法	本項目旨在建立一個三維地理模型，用作模擬駕駛的安全評估，並透過循證決策支援工具，以識別易生意外的地點，及建議可提升道路安全的措施。	\$1,456,137.92

項目名稱	項目概要	獲批資助金額
物聯網和強化學習技術下的智能交通控制	本項目旨在建立一套交通燈號調節算法；在微觀模擬系統上開發虛擬測試平台；以及在香港選定的真實場景中驗證該虛擬測試平台，並與現有的交通控制系統比較。	\$1,682,512.30
自適應交通控制系統研發－動態路口交通燈控制及優化軟件系統（DISCO）	本項目將會擴展DISCO系統原型到普遍交通情景，利用平行運算、人工智能、機器學習等方法提升運算速度，透過分布算法和雲端計算使訊號控制應用擴展到網絡規模，及建立一套軟件在環系統與微觀模擬系統連接以作核對。本項目亦會連接DISCO軟件與本港的真實交通控制系統作核對，及建立DISCO與雲端檢測器數據庫平台連接，將交通數據輸入DISCO以校對模型及計算最佳訊號。	\$7,982,521.45
吊臂位置監測系統研發	本項目旨在研發一套監測系統，監測吊臂車吊臂的實時位置（吊臂高度及水平範圍），當吊臂位置對道路安全構成危險時會提醒駕駛者。用戶亦可在系統的網上平台檢視吊臂狀況及車輛位置。	\$3,240,000.00
小巴起動安全檢測系統研發	本項目旨在研發一套裝有傳感器和控制器的系統，監測每當乘客上下車前後的小巴環境。系統若檢測到潛在危險，會採取適當的安全控制並提醒司機仔細檢查特定區域。	\$3,240,000.00

項目名稱	項目概要	獲批資助金額
的士安全駕駛大數據智能系統	本項目旨在運用安裝在的士內的智慧車載單元收集到的數據，開發一個的士司機駕駛風險評估模型，以評估的士司機的駕駛風險程度。本項目亦會建立一套網上平台及流動應用程式，為的士車主及司機提供可視化的駕駛風險評估數據。本項目亦旨在減低的士意外率及紓緩的士保費偏高的問題。	\$11,835,000.00
安全駕駛計劃	本項目旨在研發流動應用程式及駕駛數據分析系統，收集司機的駕駛數據和分析其駕駛行為。	\$1,162,850.00
全路網交通速度及車流估算器	本項目提出運用數據驅動模型的方法，開發一個全路網的交通速度及車流估算器，以同步估算交通速度和車流量。	\$1,976,187.18
研究以駕駛者行為及心理狀況變化為基礎的實時數據驅動智能自動化的可持續交通系統	本項目旨在通過智能自動化技術識別駕駛者心理狀況的不穩定性，從而開發在線數據驅動的冒險行為預測機制。	\$4,990,230.13

項目	自動泊車系統類型	開始建造工程日期 (暫定)	自動泊車系統啟用 日期(暫定)	泊車位總數(包括 傳統及自動泊車系 統泊車位)
A. 短期租約停車場的自動泊車系統				
荃灣海盛路短期租約用地	拼圖型	自動泊車系統的安 裝工作在2020年展 開	2021年11月(實際)	245
大埔白石角短期租約用地	拼圖型	自動泊車系統的安 裝工作在2021年展 開	2022年12月(實際)	250
深水埗欽州街與通州街交界 短期租約用地	拼圖型	2023年	2024年	約210
油麻地海泓道短期租約用地	拼圖型	2023年	2024年	約200
B. 工務工程項目的自動泊車系統				
將軍澳第67區政府聯用辦公 大樓	拼圖型	2020年(實際)	2025年	超過300
四美街地區休憩用地、體育 館及公眾停車場	立體型	2022年(實際)	2026年	約300
深水埗欽州街西休憩用地及 公眾停車場	圓筒型	2023年	2026年	約200
柴灣盛泰道及常茂街交界綜 合大樓	高塔型	有待確定 ¹		約200

註1：由於項目處於規劃階段，並正在優化設計，時間表有待確定。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1379)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (3) 區域交通及運輸服務
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

財政預算案提及，運輸及物流局將繼續監督各項智慧出行措施的進度和發展，包括新的路旁停車收費錶的運作情況，以及智慧交通基金和自動泊車系統項目的實施情況；就此，請告知本會：

- (1) 在2023-24年度，當局在推行智慧出行方面有何具體措施？當中涉及的人手與開支分別為何？
- (2) 現時市民使用「香港出行易」應用程式的普及情況為何？當局過去三年(包括2022-23年度)分別投入多少資源以維持該應用程式的服務？

提問人：陳紹雄議員(立法會內部參考編號：15)

答覆：

- (1) 運輸署的智慧出行措施可歸納為三大關鍵範疇，即「智能運輸基礎建設」、「數據共享和分析」及「應用和服務」。各項智慧出行措施在2023-24年度的預算開支表列如下：

智慧出行措施	2023-24年度的預算開支
智能運輸基礎建設	
1. 於政府收費隧道及青沙管制區實施「易通行」	4.2651億元
2. 繼續運作安裝在主要幹線及主要道路上約1 200個交通探測器、行車時間顯示系統和行車速度屏系統，以收集和發放實時交通資訊作交通管理、路線選擇和運輸規劃用途	2,160萬元

智慧出行措施	2023-24年度的預算 開支
3. 在東涌市中心的8個聯動式交通燈控路口推行實時交通燈號調節系統，縮短在路口出現的車龍，減少延誤，以改善交通情況	400萬元
4. 繼續促進自動駕駛車輛的測試及使用	運輸署的工作由現有人員執行，涉及的開支沒有詳細分項。
數據共享和分析	
5. 繼續提升「香港出行易」的現有功能和實時數據的覆蓋程度，改善用戶體驗，以回應用戶意見	430萬元
6. 繼續維持專線小巴實時到站資訊資料蒐集和分享系統，並鼓勵公共交通營辦商開放數據	720萬元
7. 改善及維持「交通數據分析系統」以加強交通管理和效率	260萬元
8. 透過設於有蓋巴士站的資訊顯示屏發放專營巴士實時資訊	安裝實時巴士到站資訊顯示屏的預算總資助額為2,800萬元。
9. 繼續鼓勵公眾停車場營辦商提供實時空置泊車位資訊，以便利駕駛者尋找泊車位；並在土地契約及短期租約加入相關條款，要求有關公眾停車場提供實時空置泊車位資訊	運輸署的工作由現有人員執行，涉及的開支沒有詳細分項。
應用和服務	
10. 因應系統的可靠性、易用程度及效率，鼓勵公共交通營辦商引入新電子支付系統	運輸署的工作由現有人員執行，涉及的開支沒有詳細分項。
11. 管理10億元的智慧交通基金(基金)，藉以推動與車輛有關的創新科技研究及應用	1.725億元

智慧出行措施	2023-24年度的預算開支
12. 全港所有八達通路旁停車收費錶於2022年1月已完成更換為新停車收費錶。新停車收費錶支援不同支付系統(包括「轉數快」及利用「入錶易」流動應用程式遙距繳費)，並提供實時空置泊車位資訊。政府預留款項，以在新地點安裝新路旁停車收費錶及提升新停車收費錶系統	5,700萬元
13. 由2021年開始分批啟用自動泊車系統先導項目，以期在短期租約用地及政府場地的公眾停車場更廣泛應用自動泊車系統，並鼓勵在私營發展項目的公眾停車場應用自動泊車系統	200萬元 ^{註1}
14. 於部分不設收費錶的路旁泊車位試行安裝感應器，以提供實時空置泊車位資訊	41萬元

註1：預算開支用於委聘顧問公司，顧問公司會就運輸及物流局／運輸署推行的自動泊車系統項目提供技術意見；至於在政府場地的公眾停車場推展自動泊車系統項目的建設費用，政府會向立法會申請撥款。

除第11項有關基金的措施外，運輸署上表所列工作由該署現有人員執行，涉及的人手沒有詳細分項。就基金而言，運輸署開設了2個有時限的公務員職位(包括1名高級工程師和1名機電工程師／助理機電工程師)，在2020-21至2026-27年度期間協助推行基金的工作。運輸署已委聘香港生產力促進局為基金秘書處，其行政開支上限為基金額的15%。

- (2) 截至2023年2月，「香港出行易」流動應用程式的累計下載次數約260萬次，平均每日點擊率約為7萬次。

過去3年用於維持「香港出行易」流動應用程式的營運開支(包括維修保養、系統寄存服務及系統提升費用)如下：

財政年度	營運開支 (元)
2020-21	3,250,000
2021-22	4,520,000
2022-23	4,130,000

備註：開支金額調整至最接近的1萬元

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2203)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (4) 運輸服務管理
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

有社會意見指，本港泊車設施長期供不應求。就此，政府可否告知本會：

(一)按區議會分區劃分，每個政府擁有的公眾停車場的以下資料：

- (i) 地址；
- (ii) 負責管理的政府部門；
- (iii) 開放時間；
- (iv) 各類車輛的泊車數目和收費；
- (v) 已裝設電動車充電設施（標準及中速充電）的泊車位數目；
- (vi) 過去五年的平均每月使用率；

(二)目前，承租政府土地經營收費公眾停車場的租戶數目，以及所涉土地的位置、泊車位供應數目及租約限期為何？

提問人：周小松議員(立法會內部參考編號：17)

答覆：

1. 按區議會分區劃分，運輸署、政府產業署和康樂及文化事務署(康文署)轄下現有政府公眾停車場的資料表列於附件1。

2. 目前，有192幅短期租約用地用作經營收費公眾停車場。按區議會分區劃分，這些短期租約用地收費公眾停車場的位置及提供的泊車位數目表列於附件2。

按區議會分區劃分的現有政府公眾停車場

1. 截至2022年12月運輸署轄下的公眾停車場

區議會分區	停車場／地址	泊車位數目 (私家車 ¹ 及 電單車)	設有電動 車充電器 泊車位 數目	營業時間／收費	平均 使用率
中西區	天星停車場 中環愛丁堡廣場9號	私家車： 377 電單車： 37	標準：27 中速：11 快速：1	<u>私家車</u> <u>時租</u> 早上7時至晚上7時 每小時23元 晚上7時至早上7時 每小時17元 <u>日泊</u> 早上7時至晚上7時 星期一至六(公眾假期除外) 180元	2018年： 49% 2019年： 44% 2020年： 41% 2021年： 43% 2022年： 45%

區議會 分區	停車場／地址	泊車位數目 (私家車 ¹ 及 電單車)	設有電動 車充電器 泊車位 數目	營業時間／收費	平均 使用率
中西區	大會堂停車場 中環愛丁堡廣場1 號	私家車： 170 電單車： 27	中速：30	<p>早上8時至午夜 星期日及公眾假期120元</p> <p><u>夜泊</u> 晚上7時至早上7時 星期一至六(公眾假期除外) 65元</p> <p><u>月泊</u> 4,440元 5,900元(天星停車場的固定泊位)</p> <p><u>電單車</u> <u>日泊</u> 早上8時至晚上11時 26元</p> <p><u>夜泊</u> 晚上11時至早上8時 11元</p> <p><u>月泊</u> 340元</p>	<p>2018年： 43%</p> <p>2019年： 33%</p> <p>2020年： 30%</p> <p>2021年： 33%</p> <p>2022年： 32%</p>

區議會分區	停車場／地址	泊車位數目 (私家車 ¹ 及 電單車)	設有電動 車充電器 泊車位 數目	營業時間／收費	平均 使用率
中西區	林士街停車場 上環林士街2號	私家車： 829 電單車： 164	中速：110	<p><u>私家車</u> <u>時租</u> 早上7時至晚上11時 每小時23元 晚上11時至早上7時 每小時17元 <u>日泊</u> 早上7時至晚上7時 星期一至六(公眾假期除外) 180元 早上8時至午夜 星期日及公眾假期120元 <u>夜泊</u> 晚上7時至早上7時 星期一至六(公眾假期除外) 65元 <u>季租</u> 12,150元</p> <p><u>電單車</u> <u>日泊</u> 早上8時至晚上11時 26元 <u>夜泊</u> 晚上11時至早上8時 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%

區議會 分區	停車場／地址	泊車位數目 (私家車 ¹ 及 電單車)	設有電動 車充電器 泊車位 數目	營業時間／收費	平均 使用率
中西區	堅尼地城停車場 堅尼地城石山街12 號	私家車： 195 電單車： 37	中速：59	<u>私家車</u> <u>時租</u> 每小時13元 <u>季租</u> 6,900元 <u>電單車</u> <u>日泊</u> 早上8時至晚上11時 26元 <u>夜泊</u> 晚上11時至早上8時 11元 <u>季租</u> 1,020元	2018年： 80% 2019年： 77% 2020年： 78% 2021年： 83% 2022年： 82%

區議會 分區	停車場／地址	泊車位數目 (私家車 ¹ 及 電單車)	設有電動 車充電器 泊車位 數目	營業時間／收費	平均 使用率
灣仔	天后停車場 銅鑼灣英皇道1號	私家車： 428 電單車： 75	中速：162	<p><u>私家車</u> 時租 早上7時至晚上11時 每小時 21元 晚上11時至早上7時 每小時 16元 <u>日泊</u> 早上7時至晚上7時 105元 <u>季租</u> 8,700元</p> <p><u>電單車</u> <u>日泊</u> 早上8時至晚上11時 26元 <u>夜泊</u> 晚上11時至早上8時 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%

區議會 分區	停車場／地址	泊車位數目 (私家車 ¹ 及 電單車)	設有電動 車充電器 泊車位 數目	營業時間／收費	平均 使用率
東區	筲箕灣停車場 筲箕灣寶文街1號	私家車： 385 電單車： 72	中速：116	<p><u>私家車</u> 時租 早上7時至晚上11時 每小時 13元 晚上11時至早上7時 每小時 11元 <u>日泊</u> 早上7時至晚上7時 80元 <u>季租</u> 6,300元</p> <p><u>電單車</u> <u>日泊</u> 早上8時至晚上11時 26元 <u>夜泊</u> 晚上11時至早上8時 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%

區議會 分區	停車場／地址	泊車位數目 (私家車 ¹ 及 電單車)	設有電動 車充電器 泊車位 數目	營業時間／收費	平均 使用率
南區	香港仔停車場 香港仔水塘道18號	私家車： 293 電單車： 51	中速：44	<u>私家車</u> <u>時租</u> 早上7時至晚上11時 每小時 17元 晚上11時至早上7時 每小時 15元 <u>季租</u> 5,700元 <u>電單車</u> <u>日泊</u> 早上8時至晚上11時 26元 <u>夜泊</u> 晚上11時至早上8時 11元 <u>季租</u> 1,020元	2018年： 81% 2019年： 77% 2020年： 79% 2021年： 77% 2022年： 78%

區議會 分區	停車場／地址	泊車位數目 (私家車 ¹ 及 電單車)	設有電動 車充電器 泊車位 數目	營業時間／收費	平均 使用率
黃大仙	雙鳳街停車場 黃大仙雙鳳街	私家車： 267 電單車： 74	中速：35	<p><u>私家車</u> <u>時租</u> 早上7時至晚上11時 每小時 13元 晚上11時至早上7時 每小時 11元 <u>日泊</u> 早上7時至晚上7時 80元 <u>季租</u> 6,000元</p> <p><u>電單車</u> <u>日泊</u> 早上8時至晚上11時 26元 <u>夜泊</u> 晚上11時至早上8時 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%

區議會 分區	停車場／地址	泊車位數目 (私家車 ¹ 及 電單車)	設有電動 車充電器 泊車位 數目	營業時間／收費	平均 使用率
黃大仙	黃大仙公共運輸總 站停車場 ² 黃大仙公共運輸總 站上層	私家車： 27 電單車：-	-	<u>私家車</u> <u>時租</u> 早上7時至晚上11時 每小時 13元 晚上11時至早上7時 每小時 11元 <u>日泊</u> 早上7時至晚上7時 80元 <u>旅遊巴士／貨車(5.5公噸以 上)</u> <u>半小時收費</u> 15元 <u>夜泊</u> 晚上6時至早上7時 120元	2020年： 6% 2021年： 46% 2022年： 49%

區議會 分區	停車場／地址	泊車位數目 (私家車 ¹ 及 電單車)	設有電動 車充電器 泊車位 數目	營業時間／收費	平均 使用率
葵青	葵芳停車場 葵涌葵義路19號	私家車： 511 電單車： 93	中速：94	<p><u>私家車</u> <u>時租</u> 早上7時至晚上11時 每小時 15元 晚上11時至早上7時 每小時 12元 <u>日泊</u> 早上7時至晚上7時 100元 <u>夜泊</u> 晚上7時至早上7時 55元 <u>季租</u> 6,300元</p> <p><u>電單車</u> <u>日泊</u> 早上8時至晚上11時 26元 <u>夜泊</u> 晚上11時至早上8時 11元 <u>季租</u> 1,020元</p>	2018年： 73% 2019年： 78% 2020年： 71% 2021年： 76% 2022年： 77%

區議會 分區	停車場／地址	泊車位數目 (私家車 ¹ 及 電單車)	設有電動 車充電器 泊車位 數目	營業時間／收費	平均 使用率
荃灣	荃灣停車場 荃灣青山公路 - 荃 灣段174-208號	私家車： 545 電單車： 34	中速：162	<u>私家車</u> <u>時租</u> 早上7時至晚上11時 每小時 18元 晚上11時至早上7時 每小時 14元 <u>日泊</u> 早上7時至晚上7時 100元 <u>夜泊</u> 晚上7時至早上7時 60元 <u>季租</u> 6,300元 <u>電單車</u> <u>日泊</u> 早上8時至晚上11時 26元 <u>夜泊</u> 晚上11時至早上8時 11元 <u>季租</u> 1,020元	2018年： 89% 2019年： 87% 2020年： 82% 2021年： 81% 2022年： 81%

註

1. 私家車車位可停泊私家車、客貨車及的士。

2. 黃大仙公共運輸總站停車場由2019年9月起開放予旅遊巴士／5.5公噸以上貨車使用及由2020年9月起開放予私家車使用。除27個私家車泊車位外，另有10個旅遊巴士／5.5公噸以上貨車泊車位。

2. 截至2022年12月政府產業署轄下的公眾停車場

區議會分區	停車場／地址	泊車位數目	設有電動車充電器泊車位數目	營業時間	收費	平均使用率 ¹
中西區	金鐘道政府合署 金鐘道66號	私家車：159 電單車：21	中速：42	星期一至五(公眾假期除外) 夜泊 (晚上7時至翌日早上7時) 星期六、日及公眾假期 24小時 (早上7時至翌日早上7時)	私家車 (i)星期一至四(公眾假期除外)：每小時25元 (ii)星期五、六、日及公眾假期：每小時28元 (iii)月租：1,300元 電單車 (iv)星期一至四(公眾假期除外)：每小時4元 (v)星期五、六、日及公眾假期：每小時6元 (vi)月租：300元	12.6%

區議會 分區	停車場／地址	泊車位數目	設有電動 車充電器 泊車位 數目	營業時間	收費	平均 使用率 ¹
灣仔	灣仔政府大樓、 入境事務大樓及 稅務大樓 灣仔港灣道12 號、告士打道7 號及告士打道5 號	私家車：157 電單車：10	中速：30	星期一至五(公 眾假期除外) 夜泊(晚上7時 至翌日早上7 時) 星期六、日及 公眾假期 24小時 (早上7時至翌 日早上7時)	<u>私家車</u> (i)星期一至五(公眾假期除 外)：每半小時 13 元 (ii)星期六、日及公眾假 期：每半小時 15 元 (iii)月租：1,200 元 (iv)日泊(星期六、日及公 眾假期早上七時至晚上七 時)：130 元 (v)夜泊(晚上七時至翌日 早上七時)：80 元 <u>電單車</u> (vi)每小時 8 元 (vii)月租：600 元	24.9%

區議會 分區	停車場／地址	泊車位數目	設有電動 車充電器 泊車位 數目	營業時間	收費	平均 使用率 ¹
東區	北角政府合署 北角渣華道333 號	私家車：95	中速：29	星期一至五(公眾假期除外) 夜泊(晚上7時至翌日早上7時) 星期六、日及公眾假期 24小時 (早上7時至翌日早上7時)	(i)星期一至五：每小時10元 (ii)星期六、日及公眾假期：每小時20元 (iii)月租：1,600元	41.0%

區議會 分區	停車場／地址	泊車位數目	設有電動 車充電器 泊車位 數目	營業時間	收費	平均 使用率 ¹
東區	柴灣市政大廈 柴灣柴灣道338 號	私家車：39 電單車：6	-	24小時	<p><u>私家車</u></p> <p>(i)星期一至五：每半小時 10 元</p> <p>(ii)星期六、日及公眾假 期：每半小時 11 元</p> <p>(iii)月租：3,200 元</p> <p>(iv)日泊(早上 8 時至晚上 6 時)：110 元</p> <p>(v)夜泊(晚上 6 時至翌日 早上 8 時)：120 元</p> <p><u>電單車</u></p> <p>(vi)每半小時 5 元</p> <p>(vii)每小時 10 元</p> <p>(viii)月租：800 元</p>	90.9%

區議會 分區	停車場／地址	泊車位數目	設有電動 車充電器 泊車位 數目	營業時間	收費	平均 使用率 ¹
深水埗	長沙灣政府合署 長沙灣長沙灣道 303號	私家車：250 電單車：13	中速：71	部分收費公眾 停車場的泊車 位提供24小時 服務。其餘泊 車位供聯用辦 公大樓的用戶 部門使用，只 在非辦公時間 開放予公眾使 用。	<p><u>私家車</u></p> <p>(i)星期一至五(早上 7 時至 中午 12 時)：每半小時 15 元</p> <p>(ii)星期一至五(中午 12 時 至晚上 7 時)：每半小時 20 元</p> <p>(iii)星期一至五(晚上 7 時 至翌日早上 7 時)：每半小 時 12 元</p> <p>(iv)星期六、日及公眾假 期：每半小時 15 元</p> <p>(v)日泊(星期六、日及公 眾假期早上 7 時至晚上 7 時)：130 元</p> <p>(vi)夜泊(晚上 7 時至翌日 早上 7 時)：50 元</p> <p>(vii)月租：3,500 元</p>	52.3%

區議會 分區	停車場／地址	泊車位數目	設有電動 車充電器 泊車位 數目	營業時間	收費	平均 使用率 ¹
					電單車 (viii)月租：1,100 元	
九龍城	土瓜灣街市暨政 府合署 土瓜灣馬頭圍道 165號	私家車：29 電單車：4	-	星期一至五(公 眾假期除外) 夜泊(晚上 7 時 至翌日早上 7 時) 星期六、日及 公眾假期 24 小時 (早上 7 時至翌 日早上 7 時)	私家車 (i)星期一至五(公眾假期除 外)：每小時 12 元 (ii)星期六、日及公眾假 期：每小時 16 元 (iii)月租：1,380 元 電單車 (iv)月租：250 元	36.8%
	工業貿易大樓 啟德協調道3號	私家車：24	中速：20	星期一至五(公 眾假期除外) 夜泊(晚上 7 時 至翌日早上 7 時) 星期六、日及 公眾假期 24 小時 (早上 7 時至翌 日早上 7 時)	(i)星期一至日(包括公眾假 期)：每小時 20 元 (ii)月租：2,200 元	46.5%

區議會 分區	停車場／地址	泊車位數目	設有電動 車充電器 泊車位 數目	營業時間	收費	平均 使用率 ¹
油尖旺	西九龍政府合署 油麻地海庭道11 號	私家車：50	-	星期一至五(公眾假期除外) 夜泊(晚上7時至翌日早上7時) 星期六、日及公眾假期 24小時 (早上7時至翌日早上7時)	(i)星期一至五(公眾假期除外)：每半小時5元 (ii)星期六、日及公眾假期：每半小時7元 (iii)日泊(星期六、日及公眾假期早上7時至晚上7時)：90元 (iv)夜泊(星期一至五(公眾假期除外)晚上7時至翌日早上7時)：30元 (v)夜泊(星期六、日及公眾假期晚上7時至翌日早上7時)：60元 (vi)月租：1,500元	38.1%

區議會 分區	停車場／地址	泊車位數目	設有電動 車充電器 泊車位 數目	營業時間	收費	平均 使用率 ¹
觀塘	順利紀律部隊宿 舍 觀塘利安道32號	私家車：89 電單車：16	-	24 小時	<p>私家車</p> <p>(i)星期一至五：每小時 22 元</p> <p>(ii)星期六、日及公眾假期：每小時 24 元</p> <p>(iii)日泊(星期一至五早上 8 時至晚上 6 時)：85 元</p> <p>(iv)日泊(星期六、日及公眾假期早上 8 時至晚上 6 時)：120 元</p> <p>(v)夜泊(星期一至五晚上 6 時至翌日早上 8 時)：130 元</p> <p>(vi)夜泊(星期六、日及公眾假期晚上 6 時至翌日早上 8 時)：150 元</p> <p>(vii)月租：3,300 元</p>	54.8%

區議會 分區	停車場／地址	泊車位數目	設有電動 車充電器 泊車位 數目	營業時間	收費	平均 使用率 ¹
					電單車 (viii)每小時 7 元 (ix)月租：650 元	
西貢	西貢政府合署 西貢親民街34號	私家車：70	中速：26	星期一至五(公眾假期除外) 夜泊(晚上 7 時至翌日早上 7 時) 星期六、日及公眾假期 24 小時 (早上 7 時至翌日早上 7 時)	(i)星期一至四(公眾假期除外)：每小時 27 元 (ii)星期五、六、日及公眾假期：每小時 40 元	17.8%

區議會 分區	停車場／地址	泊車位數目	設有電動 車充電器 泊車位 數目	營業時間	收費	平均 使用率 ¹
沙田	沙田政府合署 沙田上禾輦路1 號	私家車：122 電單車：22	中速：74	星期一至五(公眾假期除外) 夜泊(晚上7時至翌日早上7時) 星期六(公眾假期除外) 下午2時至翌日早上7時) 星期日及公眾假期 24小時 (早上7時至翌日早上7時)	私家車 (i)星期一至五：每小時18元 (ii)星期六、日及公眾假期：每小時25元 (iii)於以下特別日子：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時至晚上7時)：每小時30元	41.8%

區議會 分區	停車場／地址	泊車位數目	設有電動 車充電器 泊車位 數目	營業時間	收費	平均 使用率 ¹
					(iv)夜泊(星期一至五晚上 7時至翌日早上7時)：70 元 (v)月租：800元 <u>電單車</u> (vi)月租：250元	
	新界(沙田)法醫 學大樓 沙田大圍下城門 道7號	私家車：50	中速：15	24小時	(i)早上9時至下午5時： 每小時12元 (ii)下午5時至晚上10 時：每小時18元 (iii)晚上10時至翌日早上 9時：每小時5元	沒有資料

區議會 分區	停車場／地址	泊車位數目	設有電動 車充電器 泊車位 數目	營業時間	收費	平均 使用率 ¹
大埔	大埔政府合署 大埔汀角路1號	私家車：71 電單車：4	-	星期一至五(公眾假期除外) 夜泊(晚上7時至翌日早上7時) 星期六、日及公眾假期 24小時 (早上7時至翌日早上7時)	<u>私家車</u> (i)星期一至五：每小時8元 (ii)星期六、日及公眾假期：每小時18元 (iii)月租：1,200元 <u>電單車</u> (iv)每小時5元	59.3%

區議會 分區	停車場／地址	泊車位數目	設有電動 車充電器 泊車位 數目	營業時間	收費	平均 使用率 ¹
屯門	屯門政府合署 屯門屯喜路1號	私家車：42	中速：22	星期一至五(公眾假期除外) 夜泊(晚上7時至翌日早上7時) 星期六、日及公眾假期 24小時 (早上7時至翌日早上7時)	(i)星期一至五：每小時5元 (ii)星期六、日及公眾假期：每小時20元 (iii)夜泊(星期一至五晚上7時至翌日早上7時)：30元 (iv)夜泊(星期六、日及公眾假期晚上7時至翌日早上7時)：40元 (v)日泊(星期六、日及公眾假期早上7時至晚上7時)：50元 (vi)月租：800元	22.8%

區議會 分區	停車場／地址	泊車位數目	設有電動 車充電器 泊車位 數目	營業時間	收費	平均 使用率 ¹
元朗	元朗民政事務處 大廈 元朗青山公路 269號	私家車：44	-	星期一至五(公眾假期除外) 夜泊(晚上 7 時 至翌日早上 7 時) 星期六、日及 公眾假期 24 小時 (早上 7 時至翌 日早上 7 時)	(i)星期一至五：每小時 10 元 (ii)星期六、日及公眾假 期：每小時 20 元 (iii)夜泊(星期一至五晚上 7 時至翌日早上 7 時)：30 元 (iv)夜泊(星期六、日及公 眾假期晚上 7 時至翌日早 上 7 時)：55 元	46.9%

區議會 分區	停車場／地址	泊車位數目	設有電動 車充電器 泊車位 數目	營業時間	收費	平均 使用率 ¹
北區	北區政府合署 粉嶺璧峰路3號	私家車：101	中速：26	星期一至五(公眾假期除外) 夜泊(晚上7時至翌日早上7時) 星期六、日及公眾假期 24小時 (早上7時至翌日早上7時)	(i)星期一至五：每小時10元 (ii)星期六、日及公眾假期：每小時12元 (iii)夜泊(星期一至五晚上7時至翌日早上7時)：50元 (iv)12小時泊車(星期六、日及公眾假期)：70元 (v)24小時泊車(星期六、日及公眾假期)：140元 (vi)月租：1,180元	26.2%

區議會 分區	停車場／地址	泊車位數目	設有電動 車充電器 泊車位 數目	營業時間	收費	平均 使用率 ¹
北區	香園圍邊境管制 站	私家車：415 電單車：36 客貨車：15	中速：126	24 小時	<p><u>私家車</u> (i)每小時 15 元</p> <p>(ii)日泊(任何 24 小時)： 150 元</p> <p>(iii)夜泊(晚上 6 時至翌日 早上 8 時)：80 元</p> <p><u>客貨車</u> (iv)每小時 15 元</p> <p><u>電單車</u> (v)每小時 5 元</p> <p>(vi)日泊(任何 24 小時)： 40 元</p> <p>(vii)夜泊(晚上 6 時至翌日 早上 8 時)：25 元</p>	沒有資料

區議會 分區	停車場／地址	泊車位數目	設有電動 車充電器 泊車位 數目	營業時間	收費	平均 使用率 ¹
離島	港珠澳大橋香港 口岸	私家車：673 電單車：25 輕型貨車： 14 的士：21	中速：89 快速：2	24 小時	<u>預約</u> <u>時租</u> (i)私家車：每小時 20 元 (ii)電單車：每小時 8 元 (iii)輕型貨車：每小時 16 元 (iv)的士：每小時 16 元 <u>日泊(任何 24 小時)</u> (v)私家車：160 元 (vi)電單車：45 元 (vii)輕型貨車：125 元 (viii)的士：125 元	0.5%

區議會 分區	停車場／地址	泊車位數目	設有電動 車充電器 泊車位 數目	營業時間	收費	平均 使用率 ¹
					非預約 (ix)私家車 第 1 及第 2 小時：每小時 20 元 第 3 小時：每小時 30 元 第 4 小時及以後：每小時 40 元 (x)電單車 第 1 及第 2 小時：每小時 8 元 第 3 小時：每小時 12 元 第 4 小時及以後：每小時 16 元 (xi)輕型貨車 第 1 及第 2 小時：每小時 16 元 第 3 小時：每小時 24 元 第 4 小時及以後：每小時 32 元	

區議會 分區	停車場／地址	泊車位數目	設有電動 車充電器 泊車位 數目	營業時間	收費	平均 使用率 ¹
					(xii)的士 第 1 及第 2 小時：每小時 16 元 第 3 小時：每小時 24 元 第 4 小時及以後：每小時 32 元	

註

1. 此乃根據承辦商提供有關停車場於2022年4月至12月營業時間的平均使用率。政府產業署並沒有備存過去5年整個期間的使用率數據。由於新界(沙田)法醫學大樓及香園圍邊境管制站的停車場於2023年年初才開始營運，因此並沒有相關期間平均使用率的資料。

3. 截至2022年12月康文署轄下的公眾停車場

康文署目前管理超過80個公眾停車場。由於所要求的資料涉及大量數據，康文署無法逐一系列出每個停車場的詳細資料，但可按區議會分區劃分提供泊車位分項數字如下。

	私家車		輕型貨車		電單車		旅遊巴士	
	時租	月租	時租	月租	時租	月租	時租	月租
中西區	47	0	4	0	4	0	0	0
灣仔	99	22	0	0	0	0	6	0
東區	118	20	0	0	10	0	5	0
南區	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
九龍城	73	0	0	0	4	0	0	0
黃大仙	78	0	0	0	0	0	3	0
觀塘	277	0	0	0	36	0	6	0
荃灣	81	0	13	0	2	0	0	0
屯門	207	0	0	0	2	0	0	0
元朗	86	0	0	0	8	0	11	0
北區	100	0	0	0	2	0	6	0
大埔	126	100	216	0	48	0	10	0
西貢	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
離島	35	0	0	0	0	0	0	0
總計	2 168	142	233	0	212	0	91	0

截至 2022 年 12 月按區議會分區劃分的短期租約用地現有收費公眾停車場。

地區	泊車位總數
中西區	165
灣仔	-
東區	1 172
南區	229
油尖旺	827
深水埗	876
九龍城	856
黃大仙	347
觀塘	1 352
荃灣	2 663
屯門	2 627
元朗	1 195
北區	1 975
大埔	1 547
西貢	3 509
沙田	2 940
葵青	7 881
離島	214

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2204)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 區域交通及運輸服務

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

政府在2018年宣布，預留5億元資助專營巴士營辦商在合適的現有巴士上加裝三項安全裝置(即乘客安全帶、電子穩定控制系統及車速限制器)。就此，政府可否告知本會：

(一) 各專營巴士營辦商為現有巴士加裝三項安全裝置的分項數字、佔現有巴士的百分比(按下表列出)；

專營巴士營辦商	已安裝安全裝置的巴士總數					
	安全帶	佔現有巴士的百分比	電子穩定控制系統	佔現有巴士的百分比	車速限制減速器	佔現有巴士的百分比

(二) 有否研究如何加快為所有現有巴士安裝三項安全裝置；如有，詳情為何；如否，原因為何？

提問人：周小松議員(立法會內部參考編號：18)

答覆：

(一)及(二)

為進一步提升專營巴士服務的安全程度，由2018年7月起，所有新採購的雙層巴士均已在所有乘客座椅裝設安全帶，並配備可加強車輛穩定性和減低翻側風險的電子穩定控制系統，以及車速限制減速器(即具有減速功能的車速限制器)。

至於現役巴士，因應成本效益分析的結果，專營巴士營辦商現正為約4 000輛巴士加裝電子穩定控制系統和車速限制減速器，以及為約1 900輛雙層巴士的所有上層座椅安裝安全帶。政府已預留5億元，用以資助專營巴士營辦商八成相關安裝費。

各專營巴士公司為旗下巴士安裝安全裝置的數目表列如下：

專營巴士公司	已安裝安全裝置的巴士總數 (截至2022年12月底)					
	安全帶	佔計劃安裝安全裝置的雙層巴士總數的百分比	電子穩定控制系統	佔計劃安裝安全裝置的雙層巴士總數的百分比	車速限制減速器	佔計劃安裝安全裝置的雙層巴士總數的百分比
城巴有限公司	296	91%	586	91%	586	91%
龍運巴士有限公司	116	100%	116	100%	116	100%
新大嶼山巴士(1973)有限公司	28	100%	10	100%	39	100%
新世界第一巴士服務有限公司	252	79%	371	76%	371	76%
九龍巴士(一九三三)有限公司	810	70%	1 897	69%	1 919	69%
總計	1 502	77%	2 980	75%	3 031	75%

安裝工作已由2020年第三季起陸續展開，目標是在3年內完成安裝安全帶和在4年內完成安裝電子穩定控制系統和車速限制減速器。截至2022年12月底，專營巴士營辦商如期在合適的現有雙層巴士上安裝該三種安全裝置，安裝工程已完成至少75%。安裝工程須循序漸進地進行，因為可於同一時間暫停服務以供進行安裝工程而不影響整體巴士服務的巴士數目實在有限。運輸署和專營巴士公司會繼續監察上述裝置的安裝進度，並會因應情況檢討安裝時間表。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2208)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

據悉，不少市民反映指，近年報考不同類型車輛的駕駛考試的輪候時間相當長。就此，政府可否告知本會：

1. 過去五年，每年參加不同車輛種類(即輕型貨車、私家小巴、公共小巴、私家巴士、公共巴士、專利公共巴士、中型貨車、重型貨車、掛接式車輛、特別用途車輛)駕駛路試的總人數及平均考試輪候時間；
2. 過去五年，每年運輸署考牌主任的編制人手、實際人手數目、流失率及職位空缺；及
3. 現時仍有效的駕駛執照數目，並以各車輛種類及持證人的年齡分布(即18至29歲、30至39歲、40至49歲、50至59歲、60至64歲及65歲或以上)分項列出；

提問人：周小松議員(立法會內部參考編號：22)

答覆：

1. 市民對路試服務的需求持續上升。在2012至2021年的10年間，每年路試申請數目由122 554宗增加至211 798宗，增幅達73%。此外，在2020年至2022年年初，為配合疫情期間的政府社交距離措施，運輸署須間歇暫停駕駛考試服務。在每次恢復服務後，運輸署須首先為受影響考生安排補考路試，令過去3年的路試輪候時間進一步增加。

2018年至2022年，每年參加各類車輛路試的考生人數表列如下：

參加路試的考生人數(2018年至2022年)

路試類別		考生人數				
		2018年	2019年	2020年	2021年	2022年
輕型貨車	合併	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
中型貨車		4 920	5 788	2 843	6 356	6 152
重型貨車		2 543	2 815	1 587	3 441	3 253
專營巴士		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
掛接式車輛		1 146	1 062	580	1 261	1 313

2018年至2022年，每年各類車輛路試的平均輪候時間表列如下：

路試平均輪候時間(以曆日計算)(2018年至2022年)

考試類別 ^(註 2)		曆日日數(截至每年 11 月 30 日) ^(註 1)				
		2018年	2019年	2020年	2021年	2022年
輕型貨車	合併	275	259	220	355	370
	乙部	57	56	87	111	121
	丙部	178	196	248	280	352
中型貨車		63	62	83	93	107
重型貨車		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
掛接式車輛		66	54	76	87	114

註 1: 由於駕駛考試在 2020 年 12 月受疫情影響而暫停，上表所載各類車輛路試的平均輪候時間(以曆日計算)是根據截至每年 11 月 30 日的情況計算。

註 2: 專營巴士駕駛考試沒有輪候時間數字。根據現行安排，專營巴士營辦商會不時與運輸署聯絡，在有需要時為受訓的車長安排考試。

2. 2018年至2022年，每年考牌主任職系的編制、實際人數、空缺數目及流失人數表列如下：

考牌主任人手(2018年至2022年)

年份	員工數目(截至每年7月31日)			流失人數 (註4)
	編制 (註3)	實際人數	空缺數目	
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

註3： 有關數字涵蓋常額職位和有時限職位。

註4： 流失人數指該年全年的退休、辭職或轉職至其他政府部門的考牌主任人數。

3. 截至2023年2月28日，持有有效正式駕駛執照的人數為2 361 950人。按不同車輛類別及年齡組別劃分，持有正式駕駛執照的人數如下：

駕駛執照統計數字(截至2023年2月28日) (註5)

車輛類別	駕駛執照持有人數目					
	18-29歲	30-39歲	40-49歲	50-59歲	60-64歲	65歲或以上
私家車	169 065	488 577	607 879	568 595	254 197	259 435
輕型貨車	88 996	258 701	342 263	315 116	191 969	224 339
電單車	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
政府車輛	1 903	9 267	10 251	9 854	2 217	605
專營巴士	963	2 592	4 663	6 799	4 449	6 696
中型貨車	2 500	13 607	32 996	49 976	33 960	50 478
重型貨車	872	5 151	13 438	20 345	15 190	36 034
掛接式車輛	343	2 159	6 507	12 556	9 707	11 766
特別用途車輛	236	1 645	4 175	5 086	2 902	3 183

車輛類別	駕駛執照持有人數目					
	18-29歲	30-39歲	40-49歲	50-59歲	60-64歲	65歲或以上
機動三輪車	13 882	45 778	92 526	91 978	30 537	36 341

註5: 由於每人持有的每個駕駛執照可有多於一個車輛類別的批註，上述統計數字所列各車輛類別駕駛執照持有人數目的總和，可能會多於駕駛執照持有人的總數。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2209)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就道路安全及標準研究工作，政府可否告知本會：

1. 過去五年至今，運輸署已完成的道路安全及標準相關研究項目數目，並列出每個研究項目的以下資料：
 - (i) 研究項目名稱及範疇；
 - (ii) 涉及的開支；
 - (iii) 研究開展及完成日期；及
 - (iv) 所提出改善建議內容；
2. 有否制定時間表以檢討及修訂不同車輛種類(即輕型貨車、私家小巴、公共小巴、私家巴士、公共巴士、專利公共巴士、中型貨車、重型貨車、掛接式車輛、特別用途車輛)的規例及安全標準；如有，詳情為何；如否，原因為何？

提問人：周小松議員(立法會內部參考編號：23)

答覆：

- (1) 運輸署一直對其他地方在道路安全方面的最新發展和科技進行研究，並探討相關發展和科技是否適合在香港應用，從而提升道路安全。自2018年起推行的部分項目如下：
 - (i) 在2020年10月至2021年10月試驗偵察平均車速攝影機系統(均速攝影機系統)，開支為1,321萬元。均速攝影機系統利用攝影機和人工智能技術，記錄和計算車輛在指定路段的平均車速。系統評估結果顯示，均速攝影機系統準確而且可靠。運輸署正與警務處商討系統對接、技術優化，以及作業流程和資源的詳情。

- (ii) 在2022年4月至10月及2023年3月至2024年4月分階段推行優化斑馬線設施的試驗計劃，令斑馬線更顯眼易見，從而提醒駕駛者停車讓路予行人。試驗計劃總開支為482萬元。運輸署會檢視試驗結果，以考慮是否推展至其他地點。
 - (iii) 在2022年7月至2023年1月在行人燈號過路處試驗輔助裝置，將紅光投射到行人過路處的行人等候位置上，以提醒行人注意「紅色人像」燈號，開支為65萬元。由於試驗效果正面，運輸署正檢視和物色合適的行人燈號過路處，以在更多地點使用輔助裝置。
 - (iv) 在2020年9月至2021年7月在技術研究中試驗公共小巴佩戴安全帶偵測及警示系統，技術研究開支為140萬元。試驗的目的是為系統找出可行的技術方案，從而提高公共小巴乘客佩戴安全帶的意識。由於試驗效果理想，運輸署已要求在2023年9月1日或以後首次登記的公共小巴安裝此項裝置。
- (2) 運輸署一直密切留意國際間相關汽車科技的發展和應用，並正進行法例修訂工作，更新下列車輛構造要求以改善道路安全：
- (i) 要求所有電動／混合動力種類車輛在首次登記前安裝車輛聲響警示系統；
 - (ii) 要求裝配可延伸架空結構的車輛(例如貨車及特別用途車輛)安裝過高警示系統；
 - (iii) 就所有種類車輛修訂反射鏡的法定要求，並引入「攝影機－顯示器系統」的要求；
 - (iv) 就所有種類車輛修訂視象顯示器的法定要求；
 - (v) 修訂駕駛規則，容許司機能夠使用遙距控制泊車功能；
 - (vi) 按國際車輛標準和技術發展更新對車輛結構的各項要求(放寬單層巴士全高度，由3.5米增至4米，以及允許使用發光二極體作為車燈)；以及
 - (vii) 將現行適用於私家車、的士、公共小巴的強制安裝及佩戴安全帶法定要求涵蓋其他車輛種類及座位。

上述第(1)及(2)項有關道路安全和標準的工作由運輸署現有人員執行，屬於常規職務。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1179)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

有關推動新能源運輸方面，近年政府以推出多項政策措施，推動公共交通運輸電動化，包括預算案提到，政府已訂下於2027年年底前有約700輛電動巴士及3 000輛電動的士投入服務的目標，亦已預留3億5,000萬元，資助4間港內航線的渡輪營辦商建造及試驗電動渡輪和相關充電設施；另外，亦會為的士業界提供百分百擔保的貸款計劃，以鼓勵的士車主將現有的士替換為純電動的士。除政策措施外，政府會否投放資源，全面檢視本港現有交通運輸相關規例能否配合新能源運輸的發展和需要，尤其電動車的使用越趨普及，現有法規必須與時並進，以免窒礙新能源運輸在港發展；若會檢視，詳情為何，包括涉及的開支、人手及時間表、會否制訂具體檢視清單？

提問人： 邱達根議員(立法會內部參考編號：31)

答覆：

環境及生態局／環境保護署(環保署)一直推廣使用新能源車輛。

與此同時，在現行規管制度下，所有在香港登記的車輛均須遵守《道路交通條例》(第374章)及其附屬規例，包括《道路交通(車輛構造及保養)規例》(第374A章)。為此，運輸署一直定期檢討現行法例和指引，引進最新的車輛技術發展，以支持本地市場引入新能源車輛，包括電動車。第374A章下的現行規管制度，已有條文賦予運輸署足夠的靈活性，可就化石燃料車及電動車制訂最新要求及作出審批。

為方便電動車進口，運輸署自2010年11月起發布《電動汽車的車輛構造審批要求》指引文件，確立香港的電動車技術要求。有關要求不時更新以配合電動車技術的快速發展，最新版本在2022年7月發布。此外，在2022年12

月，為方便平行／個別進口電動車型號輸入香港，運輸署向業界發出有關批量處理機制的新指引，及提供便利措施讓業界以批量方式引進電動車並確保這些電動車符合相關的技術要求。

另外，我們留意到氫燃料電池車是一種有潛力的新能源車輛，特別是作重型商用車之用。世界各地一直投入資源進行產業研發、試驗運作和發展配套基礎設施的相關工作。為配合氫燃料電池車的發展趨勢及配套設施的需求，環境及生態局正領導一個由其他相關決策局及部門(包括運輸署)組成的跨部門工作小組，因應本地情況分階段循序漸進地開展氫燃料電池雙層巴士和重型車輛的試驗。

環境及生態局會綜合氫燃料電池車的試驗結果和數據，並在2025年制訂陸上運輸使用氫能的長遠策略，從而協助引領香港達致2050年前車輛零排放的目標。運輸署會繼續與跨部門工作小組緊密合作，留意新汽車技術的最新發展，並全面檢視現行規管制度，以利便在香港引入新能源車輛。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2097)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署在文件中提到，在接獲小巴、巴士、中型和重型貨車及掛接車輛駕駛執照的申請後82天內進行路試的目標，計劃為百分之九十五，但在2021及2022年實際上只達到百分之三十七及三十。請當局告知本會：私家車進行路試的服務目標為何；當局有何實質措施改善現時路試輪候情況；當局有何實際理據，讓市民信服當局能夠達到在舉行路試上所訂立的目標？運輸署的服務情況一直為人詬病，市民往往需要在運輸署排隊輪候服務，請當局告知本會：當局將服務電子化的詳情為何；當局有何計劃改善現時排隊輪候的情況；當局就提高服務效率方面有何實際的行動計劃？

提問人：朱國強議員(立法會內部參考編號：32)

答覆：

路試輪候時間

市民對路試服務的需求持續上升。在2012至2021年的10年間，每年路試申請數目由122 554宗增加至211 798宗，增幅達73%。此外，在2020年至2022年年初，為配合疫情期間的政府社交距離措施，運輸署須間歇暫停駕駛考試服務。在每次恢復服務後，運輸署須首先為受影響考生安排補考路試，令過去3年的路試輪候時間進一步增加。因此，在2021年和2022年，在接獲商用車輛駕駛執照的申請後82天內進行路試的目標，無法達成。考慮到由2022年4月起已恢復駕駛考試服務，視乎市民對商用車輛駕駛考試的需求，運輸署致力在2023年達標。

此外，為了進一步增加路試數目，運輸署會利用科技，以及在可行情況下安排考牌主任額外工作，並已經／將會採取以下措施：

- 運輸署已由2022年6月底起全面採用電子駕駛考試表格。為了善用所節省的時間，運輸署計劃由2023年3月底起，在3個非商用車輛駕駛考試中心提供每月約190個額外路試名額(用於快期駕駛考試)。
- 由2023年3月底起，運輸署已安排考牌主任在星期六額外工作，預計在6個月內約可提供5 000個路試名額(用於快期駕駛考試)。
- 運輸署亦正進行新一輪的二級考牌主任招聘工作，預計新入職人員於2023年下半年到任。
- 運輸署現正與廉政公署一起檢視考牌主任的上班報到安排，以期在確保考試制度公平、公正及廉潔的同時，亦增加路試數目。檢視工作預計於2023年年中完成。
- 長遠來說，運輸署會繼續諮詢相關部門意見，致力在全港物色合適用地，以期在不同地區設立更多駕駛考試中心，應付駕駛考試服務需求。

現時運輸署並沒有就接獲私家車駕駛執照申請後安排路試所需輪候日數訂定服務承諾。不過，隨着上述措施落實，運輸署將在2024年檢視情況，並研究就非商用車輛(包括私家車)駕駛考試所需輪候日數訂定目標。與此同時，運輸署已在網頁公布各類車輛駕駛考試的輪候日數。

電子牌照服務

運輸署一直致力擴展網上牌照服務及精簡申請程序，一方面減少對櫃位服務的依賴，另一方面在處理牌照申請上為市民提供更大的方便，讓他們節省在牌照事務處輪候的時間，並可隨時隨地遞交申請。

運輸署利用「智方便」的好處，已推行18項使用「智方便」核實身分的網上牌照服務(包括續領正式駕駛執照及車輛牌照)。在2023-24年度，運輸署會繼續進一步提升牌照事務處的工作效率，提供更方便市民的服務，包括把網上牌照服務擴展至其他種類牌照申請和引進電子牌照和許可證，詳情如下：

- 電子許可證 – 由2022年12月起，運輸署已分階段逐步推出電子許可證、牌照和證明書(統稱許可證)，以「可攜式文件格式」(pdf)簽發，並通過電子郵件發送給申請人，供他們列印及展示。

- 電子車輛牌照 - 運輸署計劃進一步電子化車輛牌照的資料，當車主獲發首張紙本車輛牌照後，便無需在每次續期後更換新的紙本車輛牌照；以及簡化續領車輛牌照的申請程序，邁向全面自動化處理。待通過相關的法例修訂並在完成系統提升後，電子車輛牌照可在2024年內全面推行。此外，在簡化續領車輛牌照申請程序及全面自動化處理後，預計在2024年內，不涉及人手檢查的網上車輛牌照續期申請所需處理時間，可由10個工作天縮減至少於3個工作天。
- 電子駕駛執照 - 運輸署計劃推出這項措施，作為一項補充及附加形式的駕駛執照。運輸署會繼續發出實體駕駛執照，而電子駕駛執照則以流動應用程式顯示，並須透過「智方便」身分認證程序登入。電子駕駛執照可代替實體駕駛執照，屆時駕駛執照持有人可於駕駛時自行選擇攜帶實體駕駛執照或電子駕駛執照。待通過相關的法例修訂並在完成系統提升後，電子駕駛執照預計於2024年推出。

運輸署一直在擴展電子牌照服務，以及網上申請車輛牌照、駕駛執照及許可證的服務。運輸署會繼續鼓勵市民使用網上服務遞交牌照申請，再無須親身到牌照事務處辦理有關手續。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2998)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

政府可否告知本會：

1. 在過去3個年度，政府收到新登記的電動私家車和其他車輛數字分別為何？
2. 自2021年2月24日起至今年2月，有多少符合條件的私家車車主享有一般電動私家車的首次登記稅寬減？涉及的款額為何？
3. 在過去3個年度，藉着「一換一」計劃參與首次登記稅寬減的本港車主人數為何？涉及的款額為何；及
4. 政府於2021年3月公布《香港電動車普及化路線圖》，當中提到未來在香港推動使用電動車及其所需配套的長遠政策目標及計劃。請問運輸署有否推行相應計劃和政策措施，以期配合達成《路線圖》的目標？如有，詳情為何；如否，原因為何？

提問人：何敬康議員(立法會內部參考編號：4)

答覆：

1. 過去3個財政年度(截至2023年2月28日)，按車輛類別劃分的新登記電動私家車及其他車輛數目表列如下：

車輛類別	新登記車輛數目					
	2020-21年度		2021-22年度		2022-23年度 (截至2023年 2月28日)	
	電動車	非電 動車	電動車	非電 動車	電動車	非電 動車
私家車	4 944	33 612	11 572	26 082	20 695	16 202
電單車	51	9 684	63	8 865	171	6 422
的士	0	876	0	1 049	4	995
專營巴士	0	309	2	230	17	228
非專營巴士	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
貨車	26	5 714	58	7 232	124	6 078
特別用途車輛	9	90	11	114	16	96
總數	5 030	50 853	11 706	44 094	21 030	30 647

註：政府車輛無須登記，因此不包括在內。

- 在2021年2月24日至2023年2月28日期間，共有682輛電動私家車受惠於一般首次登記稅寬減安排，涉及金額共66,495,000元。
- 過去3個財政年度(2020年4月1日至2023年2月28日)，共有36 226輛電動私家車在「一換一」計劃下獲得首次登記稅寬減，涉及金額共95.5億元。
- 運輸署一直與環境及生態局／環境保護署(環保署)及有關政府部門緊密合作，共同推廣使用電動車。

運輸署一直定期檢討現行法例和指引，引進最新的電動車技術發展，以支持本地市場引入新能源汽車。為方便電動車進口，運輸署自2010年11月起發布《電動汽車的車輛構造審批要求》指引文件，確立香港的電動車技術要求。有關要求不時更新以配合電動車技術的快速發展，最新版本在2022年7月發布。此外，在2022年12月，為方便平行／個別進口電動車型號輸入香港，運輸署向業界發出有關批量處理機制的新指引，及提供便利措施讓業界以批量方式引進電動車並確保這些電動車符合相關的技術要求。

在公共交通服務方面，運輸署已協助環境及生態局／環保署與專營巴士及的士營辦商聯繫，進行電動巴士及的士的試驗。運輸署會繼續協助環境及生態局／環保署與各公共交通營辦商及運輸業界合作，參與電動車先導／試驗計劃，並引入更多電動車。相關措施包括(i)在2023

年內以不同路線的專線小巴進行試驗，測試使用不同型號的電動公共小巴；(ii)更廣泛使用電動的士及電動巴士，目標是在2027年年底前引入約3 000輛電動的士及約700輛電動巴士；(iii)在2024年開始以港內航線試行電動渡輪；以及(iv)安裝電動車充電器，供各公共交通營辦商使用。

除上述以外，運輸署亦將繼續採取措施，在可行情況下，在運輸署轄下的政府多層停車場盡量多裝設電動車充電器，以及研究措施減少非電動車佔用充電器泊車位的情況。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3001)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

過去10年，本港的領牌車輛數目增加超過20%，車輛數目的增長幅度被認為會加劇交通擠塞問題。就此，政府可否告知本會：

1. 自通過並實施增加私家車的首次登記稅及牌照費後，政府每年接獲的首次登記私家車數目為何；
2. 和首次登記稅及牌照費調整前比較，本港領牌車輛數目增長和變化為何；
3. 為使收費路段運作更暢順，當局現正推行「易通行」不停車繳費服務，請問截至2023年2月為止，共投放多少在有關項目的宣傳、行政工作；及
4. 政府有否計劃其他智慧道路管理系統或技術，以期加強改善交通擠塞情況；如有，詳情及預算為何？

提問人：何敬康議員(立法會內部參考編號：7)

答覆：

1. 上一次提高私家車首次登記稅和車輛牌照費是在2021年2月24日。自上次調整有關稅項及收費以來的首次登記私家車數目表列如下：

年份	首次登記私家車數目
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年領有牌照的私家車數目變動表列如下：

年份(截至年底)	領有牌照的私家車數目	與前一年比較的變動百分比
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. 運輸署在2021年透過公開招標，委託一間隧道費服務商推行「易通行」。隧道費服務商的主要職責是開發網站和流動應用程式並提供代管服務、開發支付平台和委聘相關服務供應商、發出繳費貼、收取隧道費、追討隧道費、提供帳戶管理和客戶服務，以及管理和操作整個「易通行」系統的綜合後端和現場路面設備。隧道費服務商亦須就「易通行」的實施和運作，推行宣傳及公關活動和措施。截至2023年2月28日，根據合約就履行上述職務支付予隧道費服務商的費用為86萬元。

另外，運輸署用於推廣「易通行」的開支為221萬元。至於運輸署推行「易通行」的行政開支，相關工作由運輸署現有人員執行，涉及的資源沒有詳細分項。

4. 為利用智能運輸科技以善用香港有限的路面空間，運輸署一直推展智慧出行措施，有關措施可歸納為三大關鍵範疇，即「智能運輸基礎建設」、「數據共享和分析」及「應用和服務」。各項智慧出行措施在2023-24年度的預算開支表列如下：

智慧出行措施	2023-24年度的預算開支
智能運輸基礎建設	
1. 於政府收費隧道及青沙管制區實施「易通行」不停車繳費系統	4.2651億元
2. 繼續運作安裝在主要幹線及主要道路上約1 200個交通探測器、行車時間顯示系統和行車速度屏系統，以收集和發放實時交通資訊作交通管理、路線選擇和運輸規劃用途	2,160萬元

智慧出行措施	2023-24年度的預算 開支
3. 在東涌市中心內8個聯動式交通燈控路口推行實時交通燈號調節系統，縮短在路口出現的車龍，減少延誤，以改善交通情況	400萬元
4. 繼續促進自動駕駛車輛的測試及使用	運輸署的工作由現有人員執行，涉及的開支沒有詳細分項。
數據共享和分析	
5. 繼續提升「香港出行易」的現有功能和實時數據的覆蓋程度，改善用戶體驗，以回應用戶意見	430萬元
6. 繼續維持專線小巴實時到站資訊資料蒐集和分享系統，並鼓勵公共交通營辦商開放數據	720萬元
7. 改善及維持「交通數據分析系統」以加強交通管理和效率	260萬元
8. 透過設於有蓋巴士站的資訊顯示屏發放專營巴士實時資訊	安裝實時巴士到站資訊顯示屏的預算總資助額為2,800萬元。
9. 繼續鼓勵公眾停車場營辦商提供實時空置泊車位資訊，以便利駕駛者尋找泊車位；並在土地契約及短期租約加入相關條款，要求有關公眾停車場提供實時空置泊車位資訊	運輸署的工作由現有人員執行，涉及的開支沒有詳細分項。
應用和服務	
10. 因應系統的可靠性、易用程度及效率，鼓勵公共交通營辦商引入新電子支付系統	運輸署的工作由現有人員執行，涉及的開支沒有詳細分項。
11. 管理10億元的智慧交通基金(基金)，藉以推動與車輛有關的創新科技研究及應用	1.725億元

智慧出行措施	2023-24年度的預算開支
12. 全港所有八達通路旁停車收費錶於2022年1月已完成更換為新停車收費錶。新停車收費錶支援不同支付系統(包括「轉數快」及利用「入錶易」流動應用程式遙距繳費)，並提供實時空置泊車位資訊。政府預留款項，以在新地點安裝新路旁停車收費錶及提升新停車收費錶系統	5,700萬元
13. 由2021年開始分批啟用自動泊車系統先導項目，以期在短期租約用地及政府場地的公眾停車場更廣泛應用自動泊車系統，並鼓勵在私營發展項目的公眾停車場應用自動泊車系統	200萬元 ^{註1}
14. 於部分不設收費錶的路旁泊車位試行安裝感應器，以提供實時空置泊車位資訊	41萬元

註1：預算開支用於委聘顧問公司，顧問公司會就運輸及物流局／運輸署推行的自動泊車系統項目提供技術意見；至於在政府場地的公眾停車場推展自動泊車系統項目的建設費用，政府會向立法會申請撥款。

除第11項有關基金的措施外，運輸署上表所列工作由該署現有人員執行，涉及的人手沒有詳細分項。就基金而言，運輸署開設了2個有時限的公務員職位(包括1名高級工程師和1名機電工程師／助理機電工程師)，在2020-21至2026-27年度期間協助推行基金的工作。運輸署已委聘香港生產力促進局為基金秘書處，其行政開支上限為基金額的15%。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3002)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

疫情持續近3年之久，本港社會包括公共服務亦因受到影響，一度未能維持恒常運作。去年底審計署提到，現時本港駕駛路試的輪候時間很長，致使報考者長久未能考獲駕駛執照。就此，政府可否告知本會：

1. 過去3個財政年度，4間指定駕駛學校考試中心未能正常辦公的總時間(請以日數或時數表達)，以及佔原定運作總時間的百分比；
2. 過去3個財政年度，本港4間指定駕駛學校考試中心的各類車輛考試考生的平均輪候時間為何；
3. 過去3個財政年度，政府各區駕駛考試中心的平均輪候時間為何；及
4. 有否計劃增撥資源和增聘人手，加快處理各項駕駛考試的進度？如有，詳情及預算開支為何？

提問人：何敬康議員(立法會內部參考編號：8)

答覆：

市民對路試服務的需求持續上升。在2012至2021年的10年間，每年路試申請數目由122 554宗增加至211 798宗，增幅達73%。此外，在2020年至2022年年初，為配合疫情期間的政府社交距離措施，運輸署須間歇暫停駕駛考試服務。在每次恢復服務後，運輸署須首先為受影響考生安排補考路試，令過去3年的路試輪候時間進一步增加。

就提問的各部分，現答覆如下：

1. 過去3個財政年度，指定駕駛學校的駕駛考試中心於辦公日未有開放的日數及其所佔辦公日總數的百分比表列如下。駕駛考試中心的開放日

數取決於多項因素，包括場地的地理考慮、附近地區的交通情況、各類車種的考試需求及運輸署的人力資源調配。在疫情期間，駕駛考試中心間歇關閉，有關情況已在過去3個財政年度該等中心於辦公日未有開放的日數中反映。

財政年度	鴨脷洲 駕駛考試 中心		小瀝源 駕駛考試 中心		元朗 駕駛考試 中心		觀塘 駕駛考試 中心 ^(註1)		新觀塘 駕駛考試 中心 ^(註2)		全年 總辦公日 數 (註3)
	未有 開放的 日數	%	未有 開放的 日數	%	未有 開放的 日數	%	未有 開放的 日數	%	未有 開放的 日數	%	
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%	不適用	不適用	198	71.7%	276
2021-22 (註4)	74	28.0%	1	0.4%	4	1.5%	不適用	不適用	165	62.5%	264

註 1: 觀塘駕駛學院自2019年10月18日起關閉。2019-20年度的數字反映2019年4月1日至2019年10月17日期間，該駕駛考試中心於辦公日未有開放的日數及其所佔該段期間辦公日數(即135日)的百分比。

註 2: 新觀塘駕駛學院自2019年12月13日起提供駕駛考試。2019-20年度的數字反映2019年12月13日至2020年3月31日期間該駕駛考試中心於辦公日未有開放的日數及其所佔該段期間辦公日數(即74日)的百分比。

註 3: 疫情期間，在每次恢復駕駛考試後，運輸署會在星期六為受影響的考生安排補考路試。駕駛考試中心開放的星期六，算作辦公日。

註 4: 在平衡保持社交距離的需要後，運輸署在第五波疫情期間繼續舉行電單車路試。開放指定駕駛學校的駕駛考試中心以舉行電單車路試的日數，相應算作辦公日數。

2. 過去3個財政年度，在指定駕駛學校進行各類路試的平均輪候時間表列如下：

路試類別		平均輪候時間(曆日日數)		
		2019-20年度	2020-21年度	2021-22年度
私家車	合併	258	192	360
	乙部	51	69	139
	丙部	240	224	295
電單車	乙部 (能力考試)	159	227	226
	丙部 (路試)	204	162	239
輕型貨車	合併	260	197	363
	乙部	53	72	145
	丙部	244	225	300
中型貨車		70	60	71
公共／私家巴士		67	58	85
掛接式車輛		62	54	65

3. 過去3個財政年度，在政府(非指定駕駛學校)駕駛考試中心進行各類路試的平均輪候時間表列如下：

路試類別		平均輪候時間(曆日日數)		
		2019-20年度	2020-21年度	2021-22年度
私家車	合併	238	143	265
	乙部	41	50	63
	丙部	104	147	212
電單車	丙部	227	135	223
輕型貨車	合併	246	149	273
	乙部	39	53	63
	丙部	136	160	206
中型貨車		57	58	100
重型貨車		58	60	102
公共／私家巴士		57	58	104
公共／私家小巴		40	38	81
掛接式車輛		45	60	101

4. 為了進一步增加路試數目，運輸署會利用科技，以及在可行情況下安排考牌主任額外工作，並已經／將會採取以下措施：
- 運輸署已由2022年6月底起全面採用電子駕駛考試表格。為了善用所節省的時間，運輸署計劃由2023年3月底起，在3個非商用車輛駕駛考試中心提供每月約190個額外路試名額(用於快期駕駛考試)。
 - 由2023年3月底起，運輸署已安排考牌主任在星期六額外工作，預計在6個月內約可提供5 000個路試名額(用於快期駕駛考試)。
 - 運輸署亦正進行新一輪的二級考牌主任招聘工作，預計新入職人員於2023年下半年到任。
 - 運輸署現正與廉政公署一起檢視考牌主任的上班報到安排，以期在確保考試制度公平、公正及廉潔的同時，亦增加路試數目。檢視工作預計於2023年年中完成。
 - 長遠來說，運輸署會繼續諮詢相關部門意見，致力在全港物色合適用地，以期在不同地區設立更多駕駛考試中心，應付駕駛考試服務需求。

運輸署的上述工作由現有人員執行，涉及的開支沒有詳細分項。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3014)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

現時運輸署轄下的10個政府多層公眾停車場，分別約有4 000個私家車位及650個電單車位，旅遊巴士停車場卻只有一個。就此，請政府告知本會：

1. 以表列形式列出，過去3年本港旅遊巴士的數量及新登記數目，以及向旅遊巴士發出涉及違例泊車的告票數目為何；及
2. 政府有否計劃在未來，增加旅遊巴士停車場或停泊車位的數目？如有，詳情為何；如否，原因為何？

提問人：何敬康議員(立法會內部參考編號：21)

答覆：

1. 過去3年，領有牌照的旅遊巴士／非專營巴士數目表列如下：

年／月	2020年12月	2021年12月	2022年12月
領有牌照的 旅遊巴士／非專營巴士數目	7 418	6 958	7 113

過去3年，新登記的旅遊巴士／非專營巴士數目表列如下：

年份	2020	2021	2022
新登記的 旅遊巴士／非專營巴士數目	207	347	366

香港警務處沒有備存按旅遊巴士／非專營巴士劃分的違例泊車定額罰款通知書記錄。

2. 政府一直積極推展一系列短期及中長期措施，以增加旅遊巴士／非專營巴士的泊車位供應，包括：
- (a) 在合適的路旁地點劃設夜間泊車位，並提供路旁泊車位及上落客設施；
 - (b) 按照2021年8月修訂的《香港規劃標準與準則》(《準則》)內所載的泊車位標準，提供適當的泊車位。經修訂的《準則》增加了資助房屋發展項目的商用車輛泊車位種類及數目，旅遊巴士／非專營巴士可在該等泊車位停泊；
 - (c) 按照「一地多用」原則，在合適的「政府、機構或社區設施」及公共休憩用地項目中提供公眾泊車位；以及
 - (d) 在合適的短期租約停車場的租約條款中，訂明最少需提供的旅遊巴士／非專營巴士泊車位數目。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3015)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

根據政府公佈的收入預算，2022/23年度「罰款、沒收及罰金」為庫房進帳24.38億元，較原預算多20.2%，其中「定額罰款制度(交通違例事項)」佔其中的11.61億元，若以定額罰款320元計算，約為362.8萬張罰款告票，而政府對這項目在2023/24年度的收入預算為12.69億元，即是預計增長9.5%。為此，請政府告知本會：

1. 基於甚麼因素(例如增加執法人手及器材)，預期涉及交通違例事項的收入會按年度上升；
2. 政府有否計劃預留資源，以及物色合適用地，增建政府停車場，或從政策上要求私人發展項目發展足夠的停車場設施，紓緩泊車位短缺問題；及
3. 政府有否考慮提高罰則，展現打擊「違例泊車」行為的決心？如有，詳情為何；如否，原因為何？

提問人：何敬康議員(立法會內部參考編號：22)

答覆：

1. 自2020年3月起，警務處逐步於全港各警區開展「電子定額罰款通知書先導計劃」，讓前線人員可用流動裝置記錄有關交通違例事件的詳情，然後以手提打印機印出定額罰款通知書，以減少因手寫定額罰款通知書而造成的人為錯誤，從而提升整體執法的效率。警隊在2021年及2022年繼續增添裝置，讓前線人員可發出以流動裝置列印的定額罰款通知書，而現時警隊約有2 600部手提打印機，供人員使用。2022年發出的3 363 471張違例泊車告票中，有3 075 398張(91.4%)是以流動裝置列印，可見計劃提升了交通執法的效率。

另一方面，警隊正籌備建立全新的電子交通執法系統，以電子方式處理涉及交通違例事項的定額罰款通知書及傳票申請表。該系統亦會處理所有與交通執法相關的資料和數據，有助提升警隊在交通管理方面的效率。警隊會同時開發以市民為本的電子交通執法專屬網站，方便市民在網上查閱其電子定額罰款通知書及處理相關事宜。

警隊已在2021年6月獲立法會財務委員會撥款3.52億元，以開發該電子交通執法系統。系統現正處於籌備階段，預期於2023年內推出首階段服務。

2. 政府一直積極推展一系列短期及中長期措施，以增加泊車位供應，包括：

(a) 在合適的路旁地點劃設夜間泊車位；

(b) 在合適的短期租約停車場的租約條款中，訂明最少須提供的商用車輛泊車位數目；

(c) 鼓勵學校在非上課時間開放校舍供學生服務車輛停泊；

(d) 按照2021年8月修訂的《香港規劃標準與準則》(《準則》)內所載的泊車位標準，要求新發展項目提供適當的泊車位。經修訂的《準則》增加私人和資助房屋發展項目的私家車附屬泊車位數目和增加資助房屋發展項目的商用車輛泊車位種類及數目；

(e) 按照「一地多用」原則，在合適的「政府、機構或社區」設施及公共休憩用地項目中提供公眾泊車位；以及

(f) 在合適的工務工程項目推展自動泊車系統。

關於在合適的「政府、機構或社區」設施及公共休憩用地項目中提供公眾泊車位，視乎規劃中項目的技術可行性評估結果及申請所需批核的進度，以及已獲批項目的施工進度，預期約有20個合適的工程項目，由2024-25年度開始分批提供約共5 100個泊車位。

3. 加重交通違例事項罰則和加強執法，是交通諮詢委員會《香港道路交通擠塞研究報告》(2014年)提出的12項紓緩道路交通擠塞措施之一。政

府曾在2017年2月建議將《定額罰款(交通違例事項)條例》(第237章)的違例泊車罪行及《定額罰款(刑事訴訟)條例》(第240章)內其中6項有關交通擠塞的罪行的罰款額調高以恢復阻嚇力。立法會最終支持調高第240章內其中5項罪行的罰款。

上述第240章內5項有關交通擠塞的罪行的定額罰款自2018年6月1日起調高。相關交通罪行包括(a)非法進入黃色格路口、(b)車輛作「U」字形轉向導致阻礙、(c)未經授權而在巴士站、公共小巴站、的士站或公共小巴停車處停車、(d)公共巴士、公共小巴或的士上落乘客時停車超過所需的時間及(e)在限制區內讓乘客上落。項目(a)至(d)的定額罰款額由320元增加至400元，而項目(e)的定額罰款額則由450元增加至560元。

政府會繼續密切留意違例泊車引致交通擠塞的情況，並持續審視相關罰則水平。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3016)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (6) 公共交通費用補貼計劃
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

政府在2019年1月首次推行「公共交通費用補貼計劃」(交津計劃)。為此，請政府告知本會：

1. 「交津計劃」經過數次延長後，至今已推行了4年時間。請以表列形式列出，自計劃推行至今的相關行政費用明細為何；
2. 請以表列形式列出過去4年，同時符合並領取「公共交通費用補貼計劃」和「2元優惠計劃」的人數及涉及的補貼金額為何；及
3. 當局會否考慮整合「公共交通費用補貼計劃」及「2元優惠計劃」，以處理資格重疊、雙重補貼的問題，確保公帑用得其所？如有，詳情為何？如否，原因為何？

提問人：何敬康議員(立法會內部參考編號：23)

答覆：

1. 過去4年，公共交通費用補貼計劃(補貼計劃)的經常開支(扣除補貼金額)如下：

財政年度	經常開支 (百萬元)
2019-20	42.1
2020-21	39.0
2021-22	41.8
2022-23 (修訂預算)	38.2

政府一直盡力減省補貼計劃的行政費用。補貼計劃在2022-23年度的預算經常開支(扣除預算補貼金額)約相當於每年補貼金額的1%。

- 2.及 3. 政府在2019年推出補貼計劃，為日常使用本地公共交通服務出行，而公共交通開支較高的市民減輕交通費負擔。在補貼計劃下，政府就市民每月超出400元的實際公共交通開支提供三分之一的補貼，每張八達通的補貼金額以每月400元為上限。考慮到本港經濟仍在復蘇，政府決定將補貼計劃下的臨時特別措施延長6個月至2023年10月，為市民每月超出200元的實際公共交通開支提供三分之一的補貼，上限為每月500元。

二元優惠計劃的政策目標，是在香港建立關愛共融的社會，讓長者和合資格殘疾人士可以每程2元的優惠票價，使用指定公共交通工具和服務。

由於政策目標及運作模式有所不同，因此兩項計劃分開推行。運輸署沒有備存同時在兩項計劃下符合資格受惠並領取補貼的人數。

由於補貼計劃的每月公共交通開支水平定於400元(在沒有臨時特別措施的期間)，二元優惠計劃下的受惠市民要在一個月內出行超過200次(即平均每天出行6至7次)，才符合資格在補貼計劃下領取補貼。二元優惠計劃受惠市民的實際公共交通開支，一般不會超過補貼計劃的開支水平，因此獲取雙重福利的機會甚微。

由於補貼計劃和二元優惠計劃在目的和受惠對象方面各有不同，政府沒有計劃把兩者合併。運輸署會繼續密切監察兩項計劃是否妥善有效運作，以確保公帑運用得宜。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2587)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

的士是香港主要客運公共交通工具之一，提供個人化點對點服務，但是的士業長期人手不足，缺乏新人入行，導致現時雖然全香港有超過20萬人持有的士駕駛執照，但活躍的的士司機大約只有四萬人，其中更有不少是替更司機，每星期只會工作兩至三天，司機不足令到的士空置率上升，整體的士服務供應下降，影響的士服務的整體水準，政府可否告知本會：

- 1) 會否加強的士台調配力度，有效配置乘客和附近的空車，減低的士的空車率；
- 2) 會否推廣利用手機應用程式召喚的士；
- 3) 會否設立更多的的士站、的士上落客點及開放禁區。

提問人：何君堯議員(立法會內部參考編號：7)

答覆：

- 1)及2) 運輸署一直鼓勵的士業界善用科技提升營運效率及服務質素。據運輸署了解，目前的士商會共營運約20個的士電召中心，接收公眾電話預約，然後透過無線電台發送給的士司機。部分的士電召中心已採用科技，例如全球定位系統及電腦化的士派車系統，以方便分配預約訂單，從而提升營運效率。另外，我們留意到有愈來愈多召喚的士應用程式。其中一些程式可讓的士乘客靈活選擇屬意的車類種類(例如可供輪椅上落的士)、過海隧道(如適用)及繳付車資方法等。

此外，政府已提出引入的士車隊管理制度，讓現有的士組成車隊並向運輸署申請的士營辦商車隊牌照。在該擬議制度下，車隊營辦商須透過電子預約應用程式提供網上召喚的士服務。政府現正擬訂有關法例修訂的細節，並會於稍後提交立法會審議。

- 3) 目前，全港設有約共830個的士站及指定的士上落客點以方便士營運。運輸署會繼續諮詢的士業界的意見，物色合適地點設立該等設施。在考慮設立新的士站及指定的士上落客點時，運輸署會考慮多項因素，包括擬議地點的乘客需求、交通狀況和道路安全，以及對其他道路使用者的影響等。

另外，運輸署已放寬的士於下列時段在車速限制為時速70公里或以下道路實施的所有指定限制區(的士限制區除外)上落乘客的限制：

- (a) 上午八時至上午十時及下午五時至晚上七時；
- (b) 上午八時至上午十時及下午五時至晚上八時；
- (c) 上午七時至晚上七時；以及
- (d) 上午七時至晚上八時。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0846)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

現時，東涌道(石門甲以南)及大嶼山南部的所有道路均屬封閉道路，任何人士必須持有有效的「大嶼山封閉道路通行許可證」(「許可證」)方可駕駛機動車輛進出東涌道及大嶼山南部的道路。就此，可否告知本會：

1. 過去五年，每年接獲申請和簽發的長期許可證及臨時許可證數目分別為何；
2. 現時，「大嶼山自駕遊」計劃的每日配額為50個，過去一年，平均每月接納的申請宗數為何；
3. 「大嶼山自駕遊」計劃每日配額的訂定和檢討機制為何；
4. 會否考慮增加「大嶼山自駕遊」計劃的配額；如會，預計可增加多少配額；如否，原因為何；及
5. 簽發許可證的收費為首簽每年\$900或每月\$75及續領每年\$660或每月\$55，大嶼山居民亦須繳交同等費用。惟翻查資料，由香港警務處簽發的各種邊境禁區許可證 / 邊境封閉道路通行許可證均為費用全免。請告知維持大嶼山許可證簽發費和續領費的原因。有關收費是否為必須？會否考慮豁免大嶼山居民的簽發費及續領費；如否，請告知考慮因素及原因。

提問人：葉劉淑儀議員(立法會內部參考編號：7)

答覆：

1. 過去5年，運輸署接獲的申請及簽發的各類大嶼山封閉道路通行許可證(許可證)(即長期許可證、臨時許可證，以及按「大嶼山自駕遊」計劃簽發的許可證)的數目表列如下：

	曆年				
	2018	2019	2020	2021	2022
申請數目	16 100	17 000	16 400	20 600	22 600
許可證類別					
長期許可證 ^(註1)	4 600	5 500	6 000	6 400	6 100
臨時許可證 (不包括「大嶼山自駕遊」計劃) ^(註2)	11 900	12 000	9 100	13 900	16 400
按「大嶼山自駕遊」計劃簽發的臨時許可證 ^(註3)	5 700	5 600	6 300	6 200	9 300
總計 ^(註4)	22 200	23 100	21 400	26 500	31 800

註1：長期許可證一般簽發給大嶼山南部(嶼南)的居民／在嶼南營商的人士。長期許可證的最長有效期為12個月，並可在有效期屆滿後續領。

註2：臨時許可證一般簽發給有臨時需要進入嶼南(例如搬運家具及進行建築工程)的人士。

註3：根據2022年7月起推行的「大嶼山自駕遊」計劃第二期，星期一至五(公眾假期除外)的每日配額由25個增加至50個。

註4：申請可能涉及多於一張許可證。因此，每年簽發的許可證總數或會超過接獲申請總數。

2.至4.

運輸署在2016年2月26日推出「大嶼山自駕遊」計劃第一期。市民可在網上申請在星期一至五(公眾假期除外)上午8時至下午7時駕駛其私家車進入嶼南的封閉道路，作康樂和消閒用途，在每日25個配額中，5個名額編配予電動私家車。自「大嶼山自駕遊」計劃推出以來，反應非常踴躍，整體使用率超過95%。

鑑於嶼南的交通情況和泊車位供應有所改善，以及市民的需求日增，自2022年7月運輸署推出「大嶼山自駕遊」計劃第二期開始，平日編配予私家車的每日配額總數已增加至50個，當中10個編配予電動私家車。2022年7月至12月期間，成功申請的個案平均每月約1 050宗。

運輸署會密切監察「大嶼山自駕遊」計劃配額的需求、嶼南的交通情況及泊車位供應，並因應情況檢討「大嶼山自駕遊」計劃的安排。

5. 根據《道路交通(車輛登記及領牌)規例》(香港法例第374E章)(《規例》)第49條，任何人士駕駛汽車經封閉道路離開香港或在大嶼山的封閉道路上駕駛汽車，可向運輸署署長申請封閉道路通行許可證。署長可發出此等封閉道路通行許可證，並按《規例》附表2所訂收取費用。

現時通往各陸路邊境禁區(包括往落馬洲、文錦渡、沙頭角及深圳灣口岸)的連接路屬封閉道路。此外，東涌道(石門甲道以南一段)和嶼南所有道路也屬封閉道路。根據《規例》，運輸署就簽發有關封閉道路通行許可證的收費如下：

項目	封閉道路通行許可證類別	每年收費(元) (註5)	
(A)	在通往香港以外地方的封閉道路上行駛的車輛 (過境車輛)		
		私家車	540
		貨車	456
		巴士	456
(B)	在大嶼山封閉道路上行駛的車輛		
		首次簽發	900
		換領新證	660

註5： 如屬不足12個月有效期的封閉道路通行許可證的申請，該費用相等於年費的十二分之一乘以擬領許可證的月數(不足1個月亦作1個月計算)。

香港法例第374E章訂明許可證費用(上文項目(B))的水平。有關水平是按收回成本的原則釐定。徵收許可證費用亦涉及各方面的考慮，例如豁免收費會否造成濫用及對交通可能造成的影響等；而有需要保持大嶼山的寧靜環境也是重要的考慮因素。現時政府並沒有計劃豁免許可證費用，不過會按照既定原則定期進行檢討。

香港警務處簽發的封閉道路通行許可證，是供前往邊境禁區但非過境的車輛(包括往來口岸公共運輸交匯處的專營巴士、專線小巴、本地校巴等)使用。換句話說，這些許可證不屬於上文項目(A)或(B)類別。根據香港法例第374E章，為這些非過境車輛簽發封閉道路通行許可證，無須收費。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0271)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (4) 運輸服務管理
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就在政府收費隧道逐步推行不停車繳費系統，請告知：

1. 最新的推行時間表為何；
2. 有何措施監察服務供應商的服務表現；
3. 在監察服務供應商的服務表現上，涉及的人手及編制為何？

提問人：林筱魯議員(立法會內部參考編號：31)

答覆：

1. 「易通行」不停車繳費服務將在2023年5月7日上午5時首先在青沙管制區(即尖山隧道、沙田嶺隧道及大圍隧道)實施。繼青沙管制區後，運輸署計劃將繼續在城門隧道及獅子山隧道實施「易通行」，並於年內逐步推展至所有政府收費隧道。
2. 「易通行」隧道費服務商的主要職責是開發網站和流動應用程式並提供代管服務、開發支付平台和委聘相關服務供應商、發出繳費貼、收取隧道費、追討隧道費，以及提供帳戶管理和客戶服務(包括向車主和登記帳戶持有人就隧道費相關事宜發出通知、處理查詢和投訴及安排推廣活動等)。隧道費服務商亦管理和操作用於提供有關服務的綜合後端和現場路面設備。

運輸署聯同機電工程署(機電署)嚴謹執行服務表現監察工作，根據合約要求和服務承諾密切監察隧道費服務商的表現。除了日常進行實地

視察和突擊巡查，確保隧道費服務商履行其應盡職責外，運輸署亦與隧道費服務商定期及不定期會面，以評估其表現及處理可能出現的問題。

在收取和追討隧道費方面，運輸署會進行日常監察，核對隧道費服務商提交的管理報告紀錄與政府的隧道費收入。此外，運輸署會定期檢視隧道收費區的錄像，記錄駛經隧道的車輛數目及車輛種類，以確保隧道收費系統正常運作及準確地收取隧道費。如發現有關數字有不符之處，運輸署會進行調查，並要求隧道費服務商作出修正。隧道費服務商亦須定期提交報告，載述其營運及財務事宜，例如人手水平及可能出現的人手短缺情況以及未達到合約訂明的服務水平的事故，並提交包含其財務紀錄和資料的年度核證報告。

3. 有關工作現時由運輸署和機電署現有人員執行，涉及的人手沒有詳細分項。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0272)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

二零二三至二四年度需要特別留意的事項提到繼續推展6條主要離島渡輪航線，在船隻資助計劃下採購新船的工作，並監察為離島渡輪航線提供特別協助措施，請告知：

1. 採購的新船將採用何種能源，及採購工作時間表；
2. 過去三年，受特別協助措施協助的渡輪航線每日平均載客量分別為何；
3. 過去三年，用於特別協助措施協助的開支為何，請按渡輪航線列出？

提問人：林筱魯議員(立法會內部參考編號：32)

答覆：

1. 在第一階段船隻資助計劃下，政府會全數資助營運6條主要離島渡輪航線的兩家營辦商購買22艘新船，包括16艘柴油動力船、2艘柴油電力船和4艘混合動力船。首3艘新船預計會在2023年年底付運，其餘的12艘及7艘新船分別計劃在2024年及2025年付運。

第二階段船隻資助計劃會涵蓋6條主要離島渡輪航線餘下的11艘船，以及其他離島渡輪航線的11艘船。第二階段採購船隻的能源使用種類，會視乎第一階段所購買船隻的表現評核結果，以及最新的技術發展而決定。

2. 過去3年各條獲提供特別協助措施的渡輪航線每日平均載客量表列如下：

編號	航線	每日平均載客量		
		2020	2021	2022
1.	長洲—中環	19 177	22 350	20 632
2.	梅窩—中環	5 496	6 457	5 576
3.	橫水渡	983	1 027	923
4.	坪洲—中環	6 309	7 380	6 800
5.	榕樹灣—中環	7 242	8 177	7 368
6.	索罟灣—中環	1 027	1 169	1 064
7.	愉景灣—中環	7 644	9 265	7 853
8.	馬灣—中環	2 471	2 597	2 045
9.	馬灣—荃灣	308	361	304
10.	愉景灣—梅窩	240	266	230
11.	香港仔—榕樹灣(經北角村)	769	844	816
12.	香港仔—索罟灣(經模達)	737	874	808
13.	屯門—東涌—沙螺灣—大澳	1 195	836	659

3. 過去3年各條獲提供特別協助措施的離島渡輪航線獲發還的實際金額表列如下：

編號	航線	特別協助措施下獲發還的金額 (千元)		
		2020-21	2021-22	2022-23 (截至2023 年2月)
1.	長洲—中環	46,784	52,195	45,277
2.	梅窩—中環	16,658	24,702	18,150
3.	橫水渡	212	514	510
4.	坪洲—中環	10,566	15,417	19,881
5.	榕樹灣—中環	13,723	21,644	13,633
6.	索罟灣—中環	4,494	6,163	4,721
7.	愉景灣—中環	19,582	46,605	45,225
8.	馬灣—中環	7,775	12,945	8,635
9.	馬灣—荃灣	2,581	2,087	1,357
10.	愉景灣—梅窩 ^註	不適用	781	535
11.	香港仔—榕樹灣(經北角 村) ^註	不適用	144	1,973
12.	香港仔—索罟灣(經模達)	302	1,159	1,546
13.	屯門—東涌—沙螺灣—大 澳 ^註	不適用	2,336	1,941

註：自2021年起符合資格領取特別協助措施下的資助。2021年可獲發還的實際金額在2021-22年度發放。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0273)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 區域交通及運輸服務

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

規管和監察公共運輸服務的營運是運輸署的工作，就水上運輸服務，請告知：

1. 過去三年，各條街渡航線的載客率及脫班率為何；
2. 自水上的士啟航以來，各條航線的載客率及脫班率為何；
3. 政府有何措施監管水上的士和街渡服務營辦商妥善落運；
4. 用於監管水上的士和街渡服務表現的人手、編制和開支為何？

提問人：林筱魯議員(立法會內部參考編號：33)

答覆：

1. 一般來說，街渡並非市民日常使用的主要公共交通工具，當中不少主要是為旅遊或康樂性質而設，營運規模較小且不屬於常規服務。街渡營辦商一般可按乘客需求和營運考慮而自行調整服務水平。因此，運輸署並無備存每條街渡航線的載客率及脫班率記錄。
2. 水上的士是一項休閒服務，主要屬觀光及旅遊性質。水上的士在2021年7月1日投入服務，在2019冠狀病毒病疫情期間逢星期六提供一個航班經尖沙咀東(尖東)來往紅磡與中環(紅磡-中環航線)。為配合西九文化區M+博物館開幕，渡輪營辦商在2021年11月12日起開辦一條短途航線，逢星期日及公眾假期提供兩個航班經西九龍來往中環與尖東(中環-尖東航線)。然而，由於在2022年年初出現第五波疫情而政府推出相關

社交距離措施，水上的士先後自2022年1月16日及2月9日起，暫停該兩條航線。隨着疫情緩和而社交距離措施逐步解除，紅磡-中環航線自2022年5月21日起恢復服務，而中環-尖東航線則自2023年1月14日起調整為逢星期六開出兩班，經灣仔和中環往返尖東與西九龍(尖東-西九航線)。自紅磡-中環航線及尖東-西九航線投入服務直至2023年2月底，兩條航線都沒有出現脫班，而平均每一航班載客率則分別為75%及4%。運輸署預計，在社會復常及全面通關後，對水上的士的需求將隨着遊客數目回升而逐漸增加。

3. 運輸署一直按照發牌條件、透過不同類型的調查及檢視收到的公眾投訴及建議以監察領牌渡輪服務(包括水上的士和街渡服務)的服務水平，確保營辦商提供適當而有效率的渡輪服務。
4. 監察水上的士和街渡服務的工作由運輸署現有人員執行，涉及的開支沒有詳細分項。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2560)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

政府會為的士業界提供百分百擔保的貸款計劃，以鼓勵的士車主將現有的士替換為純電動的士。預計有關建議涉及的貸款總擔保額約為64億元。就此，政府可否告知本會：

- 1) 預計何時開始動用這筆專款？這些專款目標計劃如何？
- 2) 有沒有落實時間表？

提問人：林素蔚議員(立法會內部參考編號：17)

答覆：

1)及2)

正如2023-24年度《財政預算案》所宣布，政府建議為的士業界提供百分百擔保貸款計劃(擔保貸款計劃)，以鼓勵的士車主將其的士替換為純電動的士。政府正與香港按證保險有限公司(擔保貸款計劃的管理機構)緊密合作，擬訂計劃的詳細安排及進行相關籌備工作。視乎立法會財務委員會是否批准撥款，政府的目標是在2023年年中推出擔保貸款計劃，並會在稍後公布計劃詳情。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0903)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (3) 區域交通及運輸服務
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

沙田、大埔區有多個大型巴士轉車站，例如大老山隧道、城門隧道(往沙田方向)的巴士轉車站，以及很多巴士總站，可否告知本會：

1. 過去三年，沙田及大埔區大型巴士轉車站的使用人次為何；
2. 過去三年，相關巴士轉車站營運及保養維修分別為何；
3. 會否興建永久公廁／流動廁所／智慧流動廁所，以便候車乘客使用；
4. 過去五年，沙田、大埔區巴士站設立上蓋、座位及到站顯示屏的數量及位置；及
5. 沙田、大埔區巴士站設立上蓋、座位及到站顯示屏的數量及位置未來計劃。

提問人：李梓敬議員(立法會內部參考編號：12)

答覆：

1. 沙田區有兩個大型巴士轉乘站，分別位於大老山隧道和青沙管制區的沙田出入口；而大埔區則沒有大型巴士轉乘站。在2020年至2022年期間，上述兩個沙田區巴士轉乘站的使用人次如下：

巴士轉乘站 地點	巴士轉乘站的使用人次 ^[註] (計至最接近的千位)		
	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
青沙管制區 (沙田出入口)	302 000	362 000	314 000

註：有關數字為在巴士轉乘站利用巴士轉乘票價優惠計劃以電子方式繳付車資的乘客人次。

2. 大老山隧道及青沙管制區的巴士轉乘站由管理、營運及維修承辦商管理，而乘客設施，包括巴士路線資訊設施、巴士站柱和巴士站上蓋，則由專營巴士公司負責維修保養。唯一例外的是青沙管制區巴士轉乘站的巴士站上蓋，該上蓋由管理、營運及維修承辦商負責維修保養。
3. 青沙管制區沙田出入口(來回方向)已設有流動廁所。至於大老山隧道，隧道行政大樓內的廁所設施(毗鄰巴士轉乘站)開放給市民使用。由南行及北行巴士站步行至隧道行政大樓分別需時約1至3分鐘。
4. 在過去6年，即2017年至2022年，沙田和大埔區已安裝上蓋、座椅或實時巴士到站資訊顯示屏的巴士站數目分別有172個和137個。座椅和實時巴士到站資訊顯示屏只會在已設立上蓋的巴士站提供。2017年至2022年沙田和大埔區已安裝座椅和實時巴士到站資訊顯示屏的有蓋巴士站位置載於附件1。
5. 在2023年，專營巴士公司計劃在沙田和大埔區1個巴士站安裝上蓋、26個巴士站安裝座椅，以及4個巴士站安裝實時巴士到站資訊顯示屏。擬安裝上蓋的巴士站位於松頭下路，擬安裝座椅及／或顯示屏的巴士站位置載於附件2。

**2017年至2022年專營巴士公司在沙田及大埔區
已安裝座椅及／或顯示屏的有蓋巴士站位置**

位置	座椅 數目	顯示屏 數目
三門仔路近銀池道 110 號近燈柱 N3080 號	1	1
三門仔巴士總站	-	1
三門仔路銀池道 110 號對面燈柱 N3079 號對面	1	1
三門仔路近海事處大埔海事分處燈柱 N3066 號對面	1	-
全安路巴士總站	-	1
北潭路近高塘門牌 5 號	1	-
南運路近新達廣場燈柱 EA7573 號對面	1	1
南運路近廣福球場燈柱 AN3295 號對面	1	1
南運路廣福邨對面近燈柱 N3282 號	1	1
南運路近大埔中心第 17 座燈柱 N3218 號對面	-	1
南運路廣福球場對面燈柱 AN3295 號對面	1	-
南運路近廣福邨燈柱 N3281 號對面	1	-
南運路新興花園近燈柱 N3221 號	-	1
南運路近運頭塘邨運來樓近燈柱 EA7605 號	-	1
大喜街近駿馬精密有限公司近燈柱 EA7512 號	1	-
大喜街駿馬精密有限公司對面近燈柱 EA7513 號	1	1
大埔中心巴士總站	8	2
大埔公路三渡坑康樂園近燈柱 N6798 號	1	1
大埔公路水圍近大埔花園近燈柱 EA7027 號	1	1
大埔墟站巴士總站	10	3
大埔太和路近大埔舊墟公立學校燈柱 DE0026 號對面	1	1
大埔太和路近一田百貨近燈柱 N3350 號	1	1
大埔太和路大埔舊墟公立學校對面近燈柱 EB8313 號	1	1
大埔太和路近太和邨亨和樓近燈柱 DE0033 號對面	1	1
大埔工業邨巴士總站	4	1
大埔公路近大埔尾近燈柱 GE3113 號	1	-
大埔公路鹿茵山莊燈柱 EB9996 號對面	-	1
大埔公路荔枝坑村近燈柱 EC0707 號	1	-
大埔公路翡翠花園門牌 4286 號近燈柱 CE1316 號	1	-
大埔公路大埔滘松濤閣對面燈柱 EC0683 號對面	-	1
大埔公路黃宜坳近燈柱 CE0035 號	1	-

位置	座椅 數目	顯示屏 數目
大埔公路廣福邨對面燈柱 EA8356 號對面	1	1
大埔公路廣福邨近燈柱 EA7874 號	2	1
大埔公路黃宜坳近燈柱 EC0670 號	1	-
大埔公路大埔滘近松濤閣近燈柱 EB3168 號	1	-
大埔公路南苑門牌 4211 號近燈柱 EC0693 號	1	-
大埔公路荔枝坑村對面近燈柱 M6338 號	1	-
大埔公路松仔園燈柱 AE1650 號對面	1	1
大埔公路松仔園眺望台近燈柱 EC0737 號	1	-
大埔公路鹿茵山莊近燈柱 EC0742 號	1	-
大埔公路樟樹灘燈柱 EC0748 號對面	1	1
大埔公路近大埔尾近燈柱 GE3114 號	1	-
大埔頭巴士總站	1	1
大宏街震雄機器廠有限公司近燈柱 M7427 號	1	-
大宏街近普利司通飛機輪胎(亞洲)有限公司近燈柱 M7426 號	1	-
大富街香港聯合利華有限公司門牌 6 號近燈柱 EB3026 號	1	-
大富街香港聯合利華有限公司對面近燈柱 EB3025 號	1	1
大富街大家樂中央產製 2 廠門牌 17 號近燈柱 EB3009 號	1	1
大昌街近大埔工業邨巴士總站近燈柱 M7468 號	1	1
大昌街大埔工業邨巴士總站對面近燈柱 M7469 號	1	1
大景街鳳凰衛視有限公司對面近燈柱 EA7530 號	1	1
大發街李錦記對面近大宏街門牌 1-3 號	1	-
大窩西支路九龍坑近燈柱 N7079 號	-	1
大窩西支路九龍坑燈柱 N7079 號對面	-	1
大美督巴士總站	-	1
大貴街卡博特塑料香港有限公司門牌 18 號燈柱 BM7480 號對面	1	1
大貴街永富容器(香港)有限公司燈柱 EB3041 號對面	1	1
安埔路近怡雅苑富善商場對面燈柱 N6675 號對面	-	1
安慈路八號花園近燈柱 EB7435 號	1	-
安祥路大埔舊墟公立學校外	1	1
安祥路大埔文娛中心燈柱 EB3767 號對面	2	2
完善路完善公園燈柱 EA7986 號對面	1	1
完善路海濱公園燈柱 EA7987 號對面	1	1
富亨巴士總站	-	1

位置	座椅 數目	顯示屏 數目
寶湖道近寶湖道街市燈柱 EB0376 號對面	1	-
寶鄉街六鄉新村公立學校燈柱 N3267 號對面	3	1
廣宏街宏福苑對面近燈柱 N4824 號	1	-
廣宏街近宏福苑燈柱 N4824 號對面	1	-
廣福道門牌 85 號近同茂坊近燈柱 AE0233 號	4	-
廣福道大埔平房門牌 173 號近燈柱 N3311 號	1	-
廣福道近王肇枝中學燈柱 EA8350 號對面	1	-
林錦公路林村鄉事委員會對面近燈柱 EB0524 號	-	1
林錦公路白牛石(梧桐寨)燈柱 EB0460 號對面	-	1
林錦公路梧桐寨村燈柱 EA7130 號對面	-	1
林錦公路石盤河近燈柱 EA7374 號	1	1
林錦公路坪朗永發農場燈柱 EB0477 號對面	1	-
林錦公路新塘根記農場近燈柱 EB0488 號	-	1
林錦公路鍾屋村燈柱 EB0516 號對面	1	-
林錦公路較寮下近燈柱 EB9382 號	1	-
林錦公路較寮下近燈柱 GE2893 號	1	-
林錦公路鍾屋村對面燈柱 EB0515 號對面	1	-
林錦公路新塘泳記農場近燈柱 EB0486 號	1	1
林錦公路大庵近陳森記士多燈柱 EB0467 號對面	1	-
林錦公路石盤河近燈柱 EA7142 號	1	1
林錦公路白牛石(梧桐寨)燈柱 EB0459 號對面	-	1
林錦公路梧桐寨燈柱 EB0448 號對面	-	1
汀太路大埔游泳池燈柱 DE0060 號對面	1	-
汀太路佛教慈航智林紀念中學燈柱 DE0054 號對面	1	1
汀角路富善花園燈柱 DE0075 號對面	1	-
汀角路榮暉花園燈柱 DE0070 號對面	1	-
汀角路太平工業中心第一座燈柱 EB0392 號對面	1	-
汀角路富亨邨亨昌樓燈柱 EB0384 號對面	1	1
汀角路魚角燈柱 EB5688 號對面	1	-
汀角路近鳳園路燈柱 EB2820 號對面	1	-
汀角路下坑燈柱 EB2837 號對面	1	-
汀角路震雄機器廠對面燈柱 EB2847 號對面	1	-
汀角路黃魚灘村近燈柱 BE1176 號	1	-
汀角路船灣近燈柱 EB9890 號	1	-
汀角路近洞梓路近燈柱 AE0637 號	1	-
汀角路布心排近燈柱 AE0643 號	1	-
汀角路羅志業(布心排魚塘)近燈柱 AE0655 號	1	-
汀角路映月灣近燈柱 AE0662 號	1	-
汀角路汀角村近燈柱 AE0679 號	1	-
汀角路山寮村近燈柱 AE0693 號	1	-

位置	座椅 數目	顯示屏 數目
汀角路龍尾村近燈柱 AE0712 號	1	-
汀角路龍景別墅燈柱 EA8237 號對面	1	1
汀角路映月灣燈柱 EB9934 號對面	1	-
汀角路近犁壁山路近燈柱 AE0652 號	1	-
汀角路布心排燈柱 AE0645 號對面	1	-
汀角路船灣近燈柱 EB9890 號	1	-
汀角路近三門仔路交界近燈柱 BE1191 號	1	-
汀角路雅景花園近燈柱 BE1220 號	1	1
汀角路李錦記鳳園對面燈柱 EB2820 號對面	1	-
汀角路魚角燈柱 EB5688 號對面	1	-
汀角路大元邨泰欣樓燈柱 EB0384 號對面	1	-
汀角路近沐恩中學燈柱 EB0394 號對面	1	-
汀角路怡雅苑燈柱 EA8526 號對面	-	1
汀角路龍尾(龍景別墅對面)燈柱 EA8238 號對面	-	1
白石角科城路公共運輸交匯處	1	-
西沙路近西徑	-	1
西沙路近西澳	-	1
西沙路近樟木頭	1	1
西沙路峯下村近燈柱 N2477 號	1	-
西沙路近大洞近燈柱 N2464 號	1	-
西沙路企嶺下新圍近燈柱 EA0667 號	1	1
西沙路近企嶺下老圍近燈柱 EA7924 號	1	-
運頭街大埔墟街市外近燈柱 BE0567 號	1	2
運頭街門牌 83 號永和樓對面近燈柱 EB1193 號	1	-
運頭街大埔墟街市對面近燈柱 CE0932 號	-	1
鄉事會街近大埔墟街市燈柱 EB1197 號對面	1	1
頌雅路富亨邨對面近燈柱 EA7472 號	2	-
頌雅路富亨邨亨榮樓燈柱 EA7458 號對面	1	-
黃石碼頭巴士總站	1	1
創新路近雲滙近燈柱 BE3053 號	1	-
汀角路大埔政府合署燈柱 DE0081 號對面	1	-
亞公角街亞公角對面	2	-
亞公角街亞公角外	2	1
亞公角街崇真中學對面	1	-
亞公角街近沙田醫院	2	2
大埔公路沙田花園外	3	2
保泰街海典灣外	3	3
利安巴士總站	3	2
博康巴士總站	1	-

位置	座椅 數目	顯示屏 數目
大圍站公共運輸交匯處	3	-
寧泰路海典灣對面	1	1
大埔公路近落路下	1	-
大埔公路近大圍新村	1	-
大埔公路近香港中文大學	1	1
大埔公路六合村外	1	-
大埔公路六合村對面	1	-
担杆莆街沙田大會堂外	1	-
大涌橋路近敦煌畫舫	1	-
大埔公路樂豐外	1	1
大埔公路近石梨貝水塘	1	1
車公廟路田心村外	1	-
美田路美松苑外	1	-
大埔公路美林邨對面	1	-
大埔公路近赤泥坪	1	-
大學站巴士總站	4	-
大涌橋路乙明邨對面	2	-
大涌橋路乙明邨外	3	3
大涌橋路富豪花園對面	2	2
大涌橋路富豪花園外	3	3
翠田街近新田村 63 號	2	-
大涌橋路近曾大屋	1	1
新翠邨新明樓	1	1
大涌橋路沙田第一城 13 座外	2	1
沙田市中心巴士總站	4	2
大涌橋路濱景花園外	2	1
小瀝源路近源康街	2	-
大涌橋路麗豪酒店對面	2	-
大涌橋路麗豪酒店外	4	-
大涌橋路濱景花園外	2	1
富安花園巴士總站	5	2
寧泰路德信中學外	1	1
寧泰路德信中學對面	3	3
沙角街沙角邨外	1	1
寧泰路近主風小學	1	-
寧泰路主風小學對面	3	2
小瀝源路小瀝源村對面	1	1

位置	座椅 數目	顯示屏 數目
小瀝源路近小瀝源村	2	1
小瀝源路近大涌橋路	1	-
小瀝源路廣源邨廣柏樓對面	1	1
小瀝源路廣源邨廣柏樓外	2	1
恆輝街近錦鞍苑	1	1
美田路海福花園外	1	-
穗禾路豐利工業中心對面	1	1
小瀝源路沙田第一城 28 座對面	2	1
博泉街近嶺泉樓	1	-
廣善街廣源廣柏樓對面	1	1
廣善街近廣源廣榕樓	2	-
廣善街香港恒生大學對面	1	-
廣善街近香港恒生大學	1	-
廣源巴士總站	5	5
寧泰路近德信中學	3	-
恆安巴士總站	3	2
大涌橋路曾大屋對面	3	2
恆康街曾璧山(崇蘭)中學外	2	2
恆康街耀安邨耀謙樓外	3	-
耀安巴士總站	1	-
恆德街近恆信街	3	-
松嶺路近銅鑼灣村	1	1
沙田圍巴士總站	4	-
大埔公路近沙田嶺路	1	1
小瀝源路近第一城寶城街	-	1
大涌橋路濱景花園對面	1	-
恆康街曾璧山(崇蘭)中學對面	1	-
沙田圍路近李嘉誠專科診所	1	-
火炭(山尾街)巴士總站	1	-
小瀝源路近源康街	2	-
沙田圍路近永得利大廈	1	1
沙田圍路近沙田公園	1	-
博泉街近月泉樓	1	1
沙田圍路近沙角邨田園閣	2	-
獅子山隧道收費廣場	1	-
插桅杆街沙田工業中心對面	1	-

位置	座椅 數目	顯示屏 數目
沙田市中心巴士總站	21	-
沙田正街希爾頓中心外	3	1
沙田頭路富圍樓外	-	1
馬鞍山路近新港城	1	1
沙田頭路石瑩樓外	2	2
車公廟路秦石邨外	1	1
沙田圍路沙角邨田園閣外	3	-
沙角街博康巴士總站外	5	-
亞公角街沙田醫院對面	4	2
源禾路瀝源街對面	2	-
安景街濱景花園外	2	-
西沙路福安花園外	3	-
源禾路禾輦邨外	3	1
源禾路瀝源街外	7	2
樂景街火炭站外	4	1
牛皮沙街愉翠苑外	3	2
銀城街愉田苑對面	3	-
牛皮沙街近牛皮沙新村	1	-
烏溪沙站	1	-
獅子山隧道公路香港文化博物館對面	1	1
牛皮沙街愉翠苑對面	1	-
獅子山隧道公路近新田圍邨	1	-
沙田頭路欣圍樓外	1	-
牛皮沙街近牛皮沙新村對面	1	-
田心街田心村外	4	-
田心街近隆亨邨保良局朱敬文中學	1	1
田心街顯耀邨外	1	1
顯徑街近顯田村	1	-
田心街顯耀邨對面	3	-
白鶴汀街近帝都酒店	1	-
源禾路禾輦邨對面	-	1
穗禾路豐利工業中心外	5	1
沙田頭路石瑩樓對面	3	-
新翠巴士總站	1	1
紅梅谷路新月樓外	1	1

位置	座椅 數目	顯示屏 數目
紅梅谷路近松柏路	2	-
銀城街置富第一城外	2	1
美田路大圍街市外	1	1
西沙路海栢花園外	-	1
美全樓	1	1
美田路美城苑外	2	-
大埔公路近美桃樓	3	1
獅子山隧道公路新田圍邨對面	1	1
翠湖花園	2	-
西沙路近烏溪沙新村	2	1
西沙路雅典居對面	2	2
大埔公路近海恬閣	-	1
西沙路福安花園對面	1	-
大埔公路近石梨貝水塘	4	-
西沙路錦安苑外	1	1
西沙路聽濤雅苑外	3	3
西沙路雅典居對面	1	-
西沙路近福安花園	4	-
西沙路福安花園對面	1	1
西沙路海栢花園外	1	-
豐順街豐和邨和悅樓對面	2	-
豐順街豐和邨和悅樓外	2	-
車公廟路秦石邨對面	1	1
車公廟路秦石邨外	1	-
車公廟路名城外	2	1
車公廟路近大圍鐵路站	2	1
紅梅谷路新翠邨新月樓對面	2	-
沙角街博康邨田家炳學校外	4	2
秦石巴士總站	2	-
車公廟路秦石邨對面	1	-
車公廟路雲疊花園外	1	1
車公廟路顯徑商場外	1	1
車公廟路顯徑邨顯揚樓外	2	2
車公廟路顯徑邨對面	1	1
插桅杆街近愉田苑第一城站	3	3
銀城街愉田苑外	3	-
恆康街近恆江樓	1	1

位置	座椅 數目	顯示屏 數目
銀城街巴士總站第一城總站外	1	-
恆康街恆安邨外	3	2
銀城街威爾斯親王醫院外	2	2
錦英苑巴士總站	3	2
錦英路近富寶花園	2	1
錦英路錦英苑外	1	1
西沙路近烏溪沙新村	1	1
西沙路近利安邨利榮樓	1	1
馬鞍山路耀安邨耀遜樓對面	5	-
鞍駿街海栢花園對面	1	-
顯徑巴士總站	2	3
顯徑街近下徑口村	2	2
顯徑街近顯徑邨顯慶樓	1	1
顯徑街近顯徑邨顯沛樓	1	1
獅子山隧道公路香港文化博物館外	-	2
馬鞍山路近馬鞍山警署	2	2
黃泥頭巴士總站	5	4
桂地街近駿洋邨	1	1
恆康街耀安邨對面	3	1

2023年專營巴士公司在沙田和大埔區
擬安裝座椅及／或顯示屏的有蓋巴士站位置

位置	座椅 數目	顯示屏 數目
頌雅路富亨邨亭榮樓燈柱 EA7488 號對面	1	-
廣福道近同秀坊	1	-
全安路巴士總站	1	-
安祥路八號花園近燈柱 EB3767 號	1	-
林錦公路坪朗就記農場近燈柱 EB0474 號	1	-
寶鄉街六鄉新村公立學校燈柱 N3267 號對面	1	-
南運路新興花園近燈柱 N3221 號	1	-
大埔中心巴士總站	2	-
安祥路大埔文娛中心燈柱 EB3767 號對面	1	-
車公廟路秦石邨對面	1	-
顯徑巴士總站	1	-
顯徑街近顯沛樓	1	-
美田路海福花園外	2	-
大埔公路近徑口路	1	-
大埔公路廣福邨近燈柱 EA7874 號	1	-
廣源巴士總站	1	-
西沙路近烏溪沙新村	1	-
西沙路輦下	1	-
田心街田心村外	1	-
沙角街沙角邨外	1	-
沙田市中心巴士總站	4	-
小瀝源路小瀝源村外	1	-
紅梅谷路新月樓對面	1	-
恆康街近恆錦街	1	1
牛皮沙街愉翠苑外	1	-
銀城街愉田苑對面	1	-
錦英苑巴士總站	-	1
小瀝源路近大涌橋路	-	1
大涌橋路沙田第一城 13 座外	-	1

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2240)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (6) 公共交通費用補貼計劃
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

「公共交通費用補貼計劃」(下稱補貼)自在2019年1月1日推出，並經過優化。今年財政預算案延長有關措施六個月至今年十月底，為市民每月超出二百元的實際公共交通開支提供三分之一的補貼，以每月五百元為上限。就此，可否告知本會：

1. 推行計劃涉及的人手編制，以及開發系統、管理費等開支分別為何；
2. 過去四年，每月拿取到補貼的市民數量為何，涉及開支總額為何；
3. 過去四年，以每\$500為一個階級列出，平均每名成年市民每月公共交通開支總額為何；
4. 過去四年，請按 0至100元、101至200元、201至300元、301至400元、401至500元分別列出，獲取的補貼金額人數為何；
5. 現時不少公共交通工具加入支付寶等電子支付平台付款，會否將這些平台納入補貼計劃；
6. 會否最少延長補貼計劃至今年年底，如果將計劃恆常化，預計未來每年涉及多少開支；
7. 過去四年，有多少市民未能在限期前領取補貼？

提問人：李梓敬議員(立法會內部參考編號：7)

答覆：

1. 截至2023年2月，推行公共交通費用補貼計劃(補貼計劃)的人手編制概列如下：

職系	職級	職位數目
運輸主任	總運輸主任	1
	高級運輸主任	4
	一級運輸主任	2
	二級運輸主任	3
庫務會計師	高級庫務會計師	1
	庫務會計師	2
會計主任	二級會計主任	1
總計：		14

補貼計劃在2022-23年度的預算經常開支(扣除預算補貼金額)為3,820萬元。

2. 補貼計劃最初於2019年1月1日推出，其後於2020年1月1日加以優化。優化計劃後，補貼計劃的補貼比率由四分之一提升至三分之一，而每月補貼金額上限則由300元提高至400元。為了讓更多市民在2019冠狀病毒病疫情期間受惠於補貼計劃，政府推出特別措施，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，暫時將補貼計劃的每月公共交通開支水平由400元放寬至200元，並由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，將每月補貼上限暫時由400元提高至500元。每月平均受惠人數及補貼總金額按年份表列如下：

年份	補貼總金額 (百萬元)	平均每月 受惠人數 (計至最接近 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. 在補貼計劃下，2019年至2022年的公共交通開支分布如下：

補貼計劃下每 月的公共交通 開支金額	涉及的八達通每月平均數量 ^(註) (計至最接近的千位)			
	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

補貼計劃下每月的公共交通開支金額	涉及的八達通每月平均數量 ^(註) (計至最接近的千位)			
	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

註：

表內數字涵蓋所有適用於補貼計劃的八達通類別。

4. 按每月補貼金額劃分的受惠人數表列如下：

每月補貼金額	每月平均受惠人數 (計至最接近的千位)			
	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	不適用	49 000	84 000	68 000
400.1元或以上	不適用	不適用	32 000 ^(註)	35 000 ^(註)

註：

有關數字只涵蓋2021年4月至12月及2022年5月至12月的每月平均受惠人數。該段期間，每月補貼金額上限暫時提高至500元。

5. 我們知悉不同的電子支付平台日趨普及，目前正在研究如何加快將適用的電子支付系統逐步納入補貼計劃。
6. 補貼計劃的政策目標是為公共交通開支較高的市民減輕交通費用負擔。考慮到本港經濟仍在復蘇，政府決定將補貼計劃下的臨時特別措施延長6個月至2023年10月，為市民每月超出200元的實際公共交通開支提供三分之一的補貼，上限為每月500元。補貼涉及公帑的運用，雖然每張八達通卡每個月的補貼設有上限，但由於受惠人數眾多，補貼計劃每年的經常開支超過30億元，還未計及臨時特別措施的開支。作為參考數字，2023-24年度補貼計劃的預算開支為42.401億元。政府在

考慮補貼計劃的長遠安排時，須在審慎理財的大前提下，小心平衡各方面的考量，確保公帑運用得宜。

7. 在補貼計劃下，每月發放的補貼可在3個月內領取。自補貼計劃推行以來，政府一直透過各項宣傳活動，提醒市民在限期內領取補貼。平均有超過85%的受惠人在3個月的領取期內領取補貼，而所領取的補貼金額超過每月補貼總金額的90%。

2019年至2022年(截至10月)涉及逾期未領取補貼的每月平均受惠人數表列如下：

年份	涉及逾期未領取補貼的 每月平均受惠人數 (計至最接近的千位)
2019	357 000
2020	371 000
2021	359 000
2022(截至10月) ^(註)	212 000

註：

2022年11月或以後的補貼，在2023年3月初仍可領取，故上表並沒有包括有關數字。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2241)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

駕駛考試因疫情關係，駕駛考試近年多次間歇暫停，令私家車、輕型貨車及電單車的路試的輪候時間需要230日至350日左右。加上重考人士眾多，不少人使用重考生快期預約服務。就此，可否告知本會：

1. 現時私家車、輕型貨車及電單車的考官人數及涉及開支為何；
2. 未來一年，會否增聘考官及增加考試時段，以應付考試輪候時間過長的問題；
3. 中國內地及台灣的駕駛考試，會在車上安裝行車記錄儀記錄考試過程，香港會否調撥資源購入相關的設備，以加強考試的透明度及公平性；
4. 2022年5月30日署方更新重考生快期預約服務系統，有關系統涉及開發、維護及管理費等開支為何；未來一年會否繼續完善系統，以應付「黃牛黨」問題；
5. 各車種考生平均需要考多少次才能拿取駕駛執照；及
6. 現時各車種合資格取快期的重考生累積人數為何；會否設重考年期限制？

提問人：李梓敬議員(立法會內部參考編號：8)

答覆：

1. 根據現行安排，私家車、輕型貨車及電單車的駕駛考試由二級考牌主任負責主考。由於每名二級考牌主任可主持私家車、輕型貨車及電單車的駕駛考試，我們沒有備存每類車輛的分項數字。截至2023年3月1日，共有56名二級考牌主任，包括55名公務員及1名退休後服務合約計

劃員工。56名二級考牌主任的每年員工開支(按薪級中點估計的年薪值計算)約為2,540萬元。

2. 為了進一步增加路試數目，運輸署會利用科技，以及在可行情況下安排考牌主任額外工作，並已經／將會採取以下措施：
 - 運輸署已由2022年6月底起全面採用電子駕駛考試表格。為了善用所節省的時間，運輸署計劃由2023年3月底起，在3個非商用車輛駕駛考試中心提供每月約190個額外路試名額(用於快期駕駛考試)。
 - 由2023年3月底起，運輸署已安排考牌主任在星期六額外工作，預計在6個月內約可提供5 000個路試名額(用於快期駕駛考試)。
 - 運輸署亦正進行新一輪的二級考牌主任招聘工作，預計新入職人員於2023年下半年到任。
 - 運輸署現正與廉政公署一起檢視考牌主任的上班報到安排，以期在確保考試制度公平、公正及廉潔的同時，亦增加路試數目。檢視工作預計於2023年年中完成。
 - 長遠來說，運輸署會繼續諮詢相關部門意見，致力在全港物色合適用地，以期在不同地區設立更多駕駛考試中心，應付駕駛考試服務需求。
3. 運輸署正研究在駕駛考試期間進行錄影的可行性和相關考慮因素，包括技術要求、私隱問題、攝影機／視頻所涉及的法律責任、所需費用等。研究工作預計在2023年內完成。
4. 在重考生快期預約系統進行預約須使用重考生真實姓名，已預約的考期不得轉讓。由2022年5月30日起，運輸署要求重考生進入系統進行網上預約時，使用「智方便」或有效的個人電子證書進行身分認證，以提高系統安全性。此項目開發成本約為14萬元，不涉及額外維修保養經常費用。

由2023年3月28日起，運輸署進一步將系統現時「先到先得」的安排轉為「抽籤」制。重考生須繼續以真實姓名登記，以進行抽籤。此項目開發成本約為200萬元，每年經常費用約為38萬元。

5.及6.

現時考生報考駕駛考試時，不需申報是否重考生。因此，關於考生平均需要考多少次才能拿取駕駛執照，或合資格申請快期的重考生累積人數，運輸署並無記錄。

運輸署計劃由2023年第二季起，在考生出席駕駛路試時，向他們收集是否重考生及受訓時數等資料。運輸署會定期研究相關數據，以分析接受不同訓練時數的考生的及格率。視乎分析結果，運輸署會在有需要時檢討相關措施。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2242)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (3) 區域交通及運輸服務
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

《道路交通(繳費貼)規例》2021年8月底刊憲，同年11月1日生效，引入「易通行」系統。當局由2022年開始宣傳及登記，到現在仍未能全面通行服務，並曾出現車輛貼供不應求情況。及後，當局公布青沙管制區(尖山隧道、沙田嶺隧道及大圍隧道)的實施日期，由2023年2月26日延至5月7日上午五時。當局可否告知本會：

- 1) 政府推行「易通行」至今，承辦商收取費用、宣傳、及行政費用分別為何；
- 2) 預計因「易通行」推行計劃延誤而額外招致的開支為何；
- 3) 推行「易通行」的人手編配及開支為何；
- 4) 設立34個諮詢站的開支為何；以及
- 5) 現時車輛貼及司機卡的申請數量為何？

提問人：李梓敬議員(立法會內部參考編號：9)

答覆：

「易通行」不停車繳費服務將率先在青沙管制區(即尖山隧道、沙田嶺隧道及大圍隧道)實施，並於2023年內逐步推展至所有其他政府收費隧道。由2021年11月起，運輸署接受駕駛人士在該署牌照事務處辦理與車輛有關的牌照申請時一併申請車輛貼，約26萬名車主已透過此渠道遞交申請。由2023年1月6日起，駕駛人士可透過網上平台或填寫紙本表格遞交申請，亦可到客戶服務中心親身辦理申請手續。現就議員的提問答覆如下：

(1)及(3) 運輸署在2021年透過公開招標，委託一間隧道費服務商推行「易通行」。隧道費服務商的主要職責是開發網站和流動應用程式並提供代管服務、開發支付平台和委聘相關服務供應商、發出繳費貼、收取隧道費、追討隧道費、提供帳戶管理和客戶服務，以及管理和操作整個「易通行」系統的綜合後端和現場路面設備。隧道費服務商亦須就「易通行」的實施和運作，推行宣傳及公關活動和措施。截至2023年2月28日，根據合約就履行上述職務支付予隧道費服務商的費用為86萬元。

除隧道費服務商的宣傳活動外，運輸署截至2023年2月28日用於推廣「易通行」的開支為221萬元。至於運輸署推行「易通行」的行政開支及人手，由於相關職務由運輸署現有人員執行，故有關開支及人手沒有詳細分項。

- (2) 於青沙管制區延後實施「易通行」，並沒有引致額外開支。
- (4) 在2023年2月24日至4月30日於港鐵站及民政事務總署新界區民政諮詢中心設立34個諮詢站，協助車主申請「易通行」服務的預算開支約為718萬元。
- (5) 截至2023年3月22日，已發出約583 500張繳費貼。商用車公司和司機可選擇3種方式管理隧道費，即使用流動應用程式的有關功能，連結司機戶口和車輛貼；月結單；或兩件式裝置(包括司機卡及插卡座)。截至2023年3月22日，已發出約23 600張司機卡。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2243)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (3) 區域交通及運輸服務
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

香園圍口岸開通後，有數條巴士路線提供服務，並在口岸設停車場服務，提供400多個泊車位，現時已改為只限已預約車輛停泊。就此，可否告知本會：

1. 香園圍口岸開通後周末及平日過關人次為何；
2. 現時只有B7巴士每日提供服務，而B8、B9巴士則只在周末提供服務，會否盡快增加平日服務、加密班次，以及增加連接香港、九龍的交通服務；
3. 會否在香園圍口岸及其他口岸附近覓地，研究加建智能停車場，增加泊位？

提問人：李梓敬議員(立法會內部參考編號：10)

答覆：

1. 香園圍邊境管制站(香園圍管制站)的平均每日出入境人次統計數字如下：

	星期一至五	星期六及日
入境	7 474	12 527
出境	7 226	10 971
總計	14 700	23 498

資料來源：2023年2月6日至2023年3月6日入境事務處臨時數字。

2. 運輸署會密切留意來往香園圍管制站的公共交通服務，包括第B7號線(寶運路—香園圍管制站)、第B8號線(大圍站公共運輸交匯處—香園圍管制站)和第B9號線(屯門站—香園圍管制站)的需求，並會適時加強服務，務求滿足需要。運輸署現時並無計劃開辦其他來往港島、九龍及香園圍管制站的巴士服務。
3. 運輸署會繼續留意香園圍管制站公眾停車場的泊車需求，並致力促成在管制站附近供應更多停車場和泊車位。政府近年已處理若干毗鄰香園圍管制站的私人土地用作臨時停車場的規劃申請，現時已有私營停車場投入運作。運輸署會繼續按情況就類似的規劃申請積極提供評估意見，以促進及加快相關處理程序。此外，運輸署正探討在香園圍管制站附近合適的政府土地提供臨時公共停車場的可行性。

鑑於採用自動泊車系統的好處，政府一直在短期租約停車場及工務工程項目的合適地點推展多個自動泊車系統項目，以更有效運用空間應對泊車位的需求。長遠而言，政府會持續檢視香園圍管制站及其他管制站的發展情況及泊車位需求，並探討採用自動泊車系統的可行性。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2244)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (3) 區域交通及運輸服務
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

智慧泊車

政府近年推出多項智慧泊車方案，包括建立智能停車場以增加泊車位，及更換新型咪錶，增加電子支付方法，並配合流動應用程式遙距續購泊車時間及協助駕駛者尋找可用的泊車位。就此，可否告知本會：

1. 全港有多少智能停車場現已提供服務，包括科學園及大埔白石角短期租約停車場使用量及成效為何；
2. 未來會否在沙田及大埔區多個新的政府綜合大樓／原有停車場，開拓智能停車場服務；
3. 政府現時管理的停車場會否設立免接觸式繳費系統及推廣智慧泊車系統，並鼓勵私營機構提升相關的服務；
4. 全港的路旁停車收費錶是否已經全面更換成新停車收費錶；若否，尚餘數量為何，預計何時能完成全面更換；
5. 流動應用程式「入錶易」的下載量、使用量、用戶評分數字、成效為何；
6. 過去兩年，程式出現故障的次數、原因及修復的時間為何，請詳細列明；
7. 流動應用程式「入錶易」涉及的恆常開支—平台費、管理費為何？有否預留資金以提升用戶體驗，提升原有功能，並與公私營停車場合作增加泊車位資訊。

提問人：李梓敬議員(立法會內部參考編號：11)

答覆：

1. 已啟用的自動泊車系統項目包括荃灣海盛路和大埔白石角的短期租約停車場。該兩個停車場提供的泊車位(包括傳統泊車位和自動泊車系統泊車位)總數分別為245個和250個。根據停車場營辦商提供的資料，自動泊車系統泊車位以月租形式出租，自動泊車系統的平均泊車所需時間約為2至3分鐘。
2. 各個推展中的自動泊車系統項目的資料載於附件。
3. 運輸署已於2022年7月至2023年3月期間，在其管理的10個多層停車場分階段引入無票進出監控系統、停車位指引系統及車輛搜尋系統。
4. 運輸署已於2022年1月把所有八達通停車收費錶更換為新停車收費錶。截至2023年2月底，全港已安裝約10 600個新停車收費錶。
- 5.、6.及7.

自2021年1月投入服務以來，新停車收費錶系統(包括停車收費錶和流動應用程式「入錶易」)運作已更為暢順，而「入錶易」亦愈來愈受歡迎。有關「入錶易」下載次數、使用「入錶易」交易數目及「入錶易」交易所佔比例的按年數字如下：

	2021年	2022年
累計下載次數	496 851	883 570
截至年底的交易數目(千宗)	18 040	46 482
使用「入錶易」交易所佔比例	37.6%	48.1%

至於「入錶易」在各流動應用程式下載平台的最新用戶評分，在各應用程式商店的評分數字亦不盡相同並會隨時間變動。儘管如此，運輸署會繼續密切留意公眾意見，並採取以下措施提升流動應用程式的易用程度：

- (i) 可通過放大地圖，以顯示各分區的空置泊車位數目；
- (ii) 加入新功能，讓用戶直接致電停車收費錶承辦商的服務熱線；以及

(iii) 以灰色顯示暫停使用的泊車位。

自2021年1月新停車收費錶系統推出以來，「入錶易」服務受流動網絡信號傳輸或短暫系統故障影響的事故發生過4次，故障大多在當天修復。儘管如此，停車收費錶系統其間仍然透過現場停車收費錶的付款設備(例如八達通或信用卡讀卡器)繼續為駕駛者提供服務。運輸署聯同機電工程署，一直與停車收費錶承辦商進行一系列系統升級工程，並調配額外的後端資源，令系統的可靠度得以持續改善。

「入錶易」的維修費用是整個停車收費錶系統的管理、營運及維修合約的其中一環。在2022-23年度，停車收費錶系統的經常開支約為3,800萬元。

運輸署與停車收費錶承辦商將於2025年年底或之前檢討市場上可供選擇的車輛感應技術及最新的電子繳費方法等，並會視乎提升系統所需要的財政資源。相關的空置收費錶泊車位資訊現已透過「資料一線通」及「香港出行易」發放，而兩者亦已發放其他公私營停車場的空置泊車位資訊。

項目	自動泊車系統類型	開始建造工程日期 (暫定)	自動泊車系統啟用日期 (暫定)	泊車位總數(包括傳統及自動泊車系統泊車位)
A. 設於短期租約停車場的自動泊車系統				
深水埗欽州街與通州街交界短期租約用地	拼圖型	2023 年	2024 年	約 210
油麻地海泓道短期租約用地	拼圖型	2023 年	2024 年	約 200
B. 設於工務工程項目的自動泊車系統				
將軍澳第 67 區政府聯用辦公大樓	拼圖型	2020 (實際)	2025 年	超過 300
四美街地區休憩用地、體育館及公眾停車場	立體型	2022 (實際)	2026 年	約 300
深水埗欽州街西休憩用地及公眾停車場	圓筒型	2023 年	2026 年	約 200
柴灣盛泰道及常茂街交界綜合大樓	高塔型	有待確定 ¹		約 200

註1：由於項目處於規劃階段，並正在優化設計，時間表有待確定。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2245)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (3) 區域交通及運輸服務
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

根據2022年進行的年度巴士路線重組計劃中，各區涉及的巴士路線約175條。就此，當局可否告知本會：

1. 部份巴士線重整後，巴士路線延長但班次卻減少，政府在批核每程巴士收費時會否把此項列為考慮點；如否，原因為何；
2. 有否研究從政策上增加誘因，推動巴士分段收費，讓短程乘客多一些選擇？如有，詳情為何；以及
3. 政府會採取哪些措施，以鼓勵港鐵公司與專線小巴營辦商及專營巴士公司合作推出更多的轉乘優惠計劃？

提問人：李梓敬議員(立法會內部參考編號：13)

答覆：

1. 在制定每年巴士路線計劃時，運輸署會致力優化現有的巴士服務網絡，並考慮乘客需求以及其他多項因素，包括地區發展、人口變遷、新運輸建設的落成、區內現有和規劃中的公共交通服務等。除每年進行巴士路線重組外，運輸署亦密切留意巴士服務的日常運作及乘客需求的變化，並會按需要與巴士營辦商研究調整服務，以更切合市民出行的需要。

目前，各條專營巴士路線是根據行政長官會同行政會議為不同路線組別釐定的車費等級表，按所屬路線組別和車程長短而訂定車費。車費等級表是考慮一籃子因素而釐定，包括專營巴士服務的營運成本及收入、市民的接受程度和負擔能力、所提供巴士服務的質素和數量，以及

專營巴士營辦商所得回報等，從而確保專營巴士營辦商有財政能力維持乘客可負擔、安全而有效率的公共巴士服務。

2. 政府一向鼓勵專營巴士營辦商因應其商業考慮，包括營運及財政狀況、整體經濟環境、乘客需求、競爭因素，以及巴士資源方面的影響等，盡可能提供票價優惠，以減低乘客的交通開支。加設分段收費或可為短途乘客提供更多選擇，但個別路線是否適宜推行則須作出審慎評估，若過多短途乘客佔用長途路線的運載力，未必有利於有效運用巴士資源。截至2022年12月31日，約77%的專營巴士路線已設有分段收費。
3. 政府一直鼓勵港鐵公司與其他公共交通營辦商合作，為乘客提供更多不同交通工具之間的轉乘優惠。2023年的港鐵票價調整機制檢討完成後，港鐵公司同意將港鐵與綠色專線小巴之間的轉乘優惠由每程0.3元提高至0.5元，涵蓋超過500條綠色專線小巴路線。港鐵公司亦與專營巴士營辦商合作，為17條巴士路線提供0.6元至2.0元的轉乘優惠。政府會繼續鼓勵港鐵公司與更多公共交通營辦商合作提供轉乘優惠，促進各種公共交通服務優勢互補，亦進一步惠及乘客。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0577)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

的士行業經過疫情大受打擊，以百分百擔保的貸款計劃更換純電動的士，只提供貸款或未能吸引的士車主更換車輛。就此政府可否告知本會：

1. 除了百分百擔保的貸款，的士車主更換純電動的士會否享有其他優惠；若有，詳情為何；
2. 預計未來三年，參與計劃的車主及的士數目；及
3. 政府有否推廣方案配合有關計劃，如有，涉及開支為何。

提問人：梁文廣議員(立法會內部參考編號：12)

答覆：

1. 正如2023-24年度《財政預算案》所宣布，政府建議為的士業界提供百分百擔保貸款計劃(擔保貸款計劃)，以鼓勵的士車主將的士替換為純電動的士。建議的最高貸款額為每輛純電動的士的實際售價，上限為35萬元。

除擔保貸款計劃外，的士業界可申請環境及生態局的新能源運輸基金(基金)下的「試驗申請」資助，以試驗電動的士。合資格的士車主或公司可獲資助電動的士與傳統的士售價的差額，或電動的士售價的一半，以較高者為準。基金亦會資助電動的士充電設施費用的75%(包括充電器及其安裝費用)。在「試驗申請」下，每類綠色創新運輸技術均設有申請限額，而現時電動的士的試驗限額為30輛。

如擔保貸款計劃借款人就購買純電動的士一事亦申請了新能源運輸基金的資助，最高貸款額將為有關純電動的士的實際售價減去借款人在新能源運輸基金下可獲得的資助，貸款上限為35萬元。

2. 擔保貸款計劃旨在鼓勵的士車主將現有的士替換為純電動的士。儘管2022年《施政報告》宣布，政府的目標是在2027年年底前引入3 000輛電動的士，我們未有就擔保貸款計劃接獲的申請數目設定具體目標，因為是否申請受多項因素影響(例如的士車主的財務狀況、其現有的士的車齡和狀況等)。政府建議為擔保貸款計劃提供總數64億元的承擔額，應足夠讓全港18 163輛的士申請貸款一次。
3. 運輸署會透過不同渠道，例如該署網站、定期出版的《的士通訊》、宣傳單張，以及與的士業界定期會議，向的士業界發放擔保貸款計劃的資訊。擔保貸款計劃的相關推廣工作由運輸署現有人員執行，涉及的預算開支沒有詳細分項。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2679)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

有關商用車輛及電單車的泊車位供應，政府可否告知：

1. 請按區議會分區列出商用車輛及電單車數目及相應泊車位的數目及比例，未來會如何有效增加以上車種的泊車位供應？如有，詳情及預算為何；如否，原因為何？
2. 過去三年，商用車輛及電單車車主因在運輸署指定的路旁地點違例泊車而獲發罰款通知書的數目，並按分區列出數字；
3. 當局於2019年進行了商用車輛泊車位顧問研究，請問研究的落實情況及開支預算為何？

提問人：李世榮議員(立法會內部參考編號：22)

答覆：

1.及3.

運輸署正在落實商用車輛泊車位顧問研究所提出的建議，作為增加商用車輛泊車位供應的恆常措施。有關建議及最新落實情況表列於附件1。

電單車泊位方面，政府一直積極推行一系列措施以增加供應，包括：(i) 在合適的路旁地點劃設電單車泊車位；(ii) 在高架天橋的橋底合適位置劃設電單車泊位；及(iii) 按照「一地多用」原則，在合適的「政府、機構或社區設施」及公共休憩用地項目中提供公眾泊車位。

落實上述建議及措施的工作由運輸署現有人員執行，屬於恆常職務，故涉及的開支沒有詳細分項。

截至2023年2月，領有牌照的商用車輛數目和電單車數目、兩類車輛泊車位數目與兩類領牌車輛數目的比例，以及各區商用車輛和電單車泊車位數目表列於附件2。

2. 香港警務處沒有按有關車輛類別備存違例泊車定額罰款通知書數字。

商用車輛泊車位顧問研究的建議及最新落實情況

建議	最新進展
(1) 在合適的路旁地點劃設夜間商用車輛泊車位和增設路旁旅遊巴士泊車位及上落客設施	截至2023年2月，運輸署已劃設1 776個路旁夜間商用車輛泊車位和908個路旁旅遊巴士泊車位，並已提供總數406個旅遊巴士上落客處。
(2) 鼓勵學校在非上課時間開放校舍供學生服務車輛停泊	截至2023年2月，累計共有35間學校提供約100個泊車位供學生服務車輛停泊。
(3) 在合適的短期租約停車場的租約條款中，訂明最少須提供的商用車輛泊車位數目	截至2023年2月，已在37個短期租約停車場的租約加入特別條款，訂明最少須提供的商用車輛泊車位數目，涉及約1 800個商用車輛泊車位。
(4) 按照「一地多用」的原則物色合適地點興建公眾商用車輛停車場	<p>已物色到8個可考慮地點，提供商用車輛泊車位。截至2023年3月底，該8個地點的最新推展進度如下：</p> <p>關於(1)馬鞍山第103區綜合設施大樓，正進行設計工作。</p> <p>關於(2)天水圍天業路康樂及文化綜合項目、(3)西九龍渡華路休憩用地暨公眾停車場及(4)筲箕灣愛秩序灣體育館及休憩用地，有關用地現處於初步研究或設計階段。項目能否落實，須視乎撥款是否獲立法會批准而定。</p> <p>至於其餘4幅位於紅磡、九龍城、東涌和屯門的用地，運輸署會繼續進行相關工作，包括進行可行性評估及諮詢有關持份者。</p>
(5) 修訂《香港規劃標準與準則》中的泊車位及上落貨區標準，以增加泊車位供應	運輸署於2021年7月完成《香港規劃標準與準則》中有關泊車位及上落貨區標準的檢討。經修訂的泊車位標準於2021年8月在規劃署的網頁頒布。是次修訂增加了私人和資助

建議	最新進展
	房屋發展項目的私家車泊車位數目，亦增加了資助房屋發展項目的商用車輛泊車位種類及數目。
(6) 規定合適的新發展項目開放部分附屬泊車位及上落客貨處作夜間公眾商用車輛泊車用途	新的地契條款已收納在合適的新出售政府土地賣地條件中，規定新發展項目的業主開放部分附屬泊車位及上落客貨處作夜間公眾商用車輛泊車用途。

領有牌照的商用車輛數目和電單車數目與其各自的泊車位數目
(截至 2023 年 2 月)

商用車輛			電單車		
領有牌照的車輛數目	泊車位數目	比例*	領有牌照的車輛數目	泊車位數目	比例*
70 052	44 850	0.64	74 815	38 563	0.52

*泊車位與領牌車輛數目的比例。

各區商用車輛和電單車泊車位數目
(截至 2023 年 2 月)

地區	商用車輛	電單車
中西區	1 159	1 462
灣仔	465	1 314
東區	2 154	2 591
南區	1 380	1 951
油尖旺	1 653	2 134
深水埗	3 724	2 212
九龍城	1 487	2 144
黃大仙	1 392	2 338
觀塘	3 475	4 611
荃灣	2 455	1 667
屯門	2 736	1 924
元朗	2 493	1 974
北區	1 716	927
大埔	1 350	1 184
西貢	1 856	3 358
沙田	2 957	3 197
葵青	11 242	2 928
離島	1 156	647
總計	44 850	38 563

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0059)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (4) 運輸服務管理
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

當局指出會於2023-24年度繼續監督各項智慧出行措施的進度和發展，包括新的路旁停車收費錶的運作情況，就此，政府可否告知本會：

1. 自推出智能咪錶和流動應用程式「入錶易」以來，有否收到相關新咪錶及應用程式運作故障的投訴，若有，請告知有關個案詳情及跟進工作；
2. 有否就相關問題與營辦商進行研究和改善，若有，請告知詳情；
3. 會否加強對智能咪錶和流動應用程式「入錶易」使用的宣傳和推廣，若會，預計投入的開支為何及詳情為何；
4. 會否盡快開展「第三次泊車位需求研究」，以重新檢視現有交通工具的分工及配合？

提問人：盧偉國議員(立法會內部參考編號：9)

答覆：

1.、2.及3.

新停車收費錶的安裝工作在2021年1月展開，所有八達通停車收費錶在2022年1月已被更換為新停車收費錶。自新停車收費錶及流動應用程式「入錶易」在2021年1月開始使用以來，截至2022年年底，運輸署共接獲1 270宗有關新停車收費錶系統(包括停車收費錶及流動應用程式)運作故障的投訴。現按年列出該段期間的投訴和交易數目如下：

		2021 年	2022 年
(A)	有關停車收費錶系統運作故障的投訴數目	614	656
(B)	截至年底的交易數目(千宗)	18 040	46 482
(C)	每 100 000 宗交易接獲的投訴數目	3.4	1.4

這些投訴主要涉及支付泊車費後，停車收費錶所顯示的泊車時間受流動網絡信號傳輸問題或間歇系統故障影響而未能及時更新。運輸署已就每宗投訴個案進行調查，並持續透過提升停車收費錶系統以改善其可靠程度。每100 000宗交易接獲的投訴數目，已由2021年的3.4宗，下降至2022年的1.4宗。

為鼓勵市民使用有關停車收費錶系統，運輸署已在所有停車收費錶上張貼標籤，方便市民下載「入錶易」程式，並把教學影片和用戶錦囊上載運輸署的社交媒體頻道和運輸署網頁。這些宣傳品的開支由承辦商承擔。運輸署會繼續密切監察停車收費錶系統的管理、運作和維修保養，並透過不同渠道，例如社交媒體、應用程式商店和電話熱線，收集用家意見。運輸署會因應需要，適時採取恰當措施提升系統表現。

4. 政府一直密切監察各類車輛泊車位的供求情況。為優先配合商用車輛的泊車需求，運輸署在2017年展開顧問研究，評估商用車輛的泊車需求，並制定短期至長期措施。運輸署一直積極落實顧問研究所提出的建議。當中，運輸署在2021年7月完成《香港規劃標準與準則》(《準則》)內有關本港商用車輛和私家車的附屬泊車位供應標準的檢討工作。根據檢討結果，運輸署在2021年8月修訂《準則》，提高私人和資助房屋項目的泊車位供應標準。基於社會經濟環境不斷轉變，運輸署會定期檢討《準則》內的泊車位標準，以適時作出所需調整。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1646)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (4) 運輸服務管理
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

在這綱領下，2023-24年度的撥款為23.044億元，較2022-23年度的修訂預算大幅增加46.2%。據管制人員解釋，該增幅「主要由於計及2022-23年度填補職位空缺的全年費用，以及其他運作開支及非經營開支的需求有所增加。」就此，政府可否告知本會：

- (a) 2022-23年度填補職位空缺數目和2023-24年度的所涉撥款；以及
- (b) 因其他運作開支及非經營開支的需求增加而有所增加的撥款分項數字。

提問人：龍漢標議員(立法會內部參考編號：18)

答覆：

(a) 2022-23年度填補職位空缺數目為6個。2023-24年度因填補這些額外職位空缺的全年費用而需增加撥款130萬元。

(b) 因其他運作開支及非經營開支的需求增加所涉及的撥款分項數字如下：

項目	百萬元
為以下項目淨增加非經營開支：(i)為政府隧道及隧道管制區更換及／或採購設備及車輛；及(ii)為所有政府收費隧道和青沙管制區開發不停車繳費系統(名為「易通行」)	392.2

項目	百萬元
主要為以下項目增加其他運作開支：(i)管理、營運及維修合約費用和為隧道及隧道管制區所支付的機電工程營運基金費用；及(ii)實施「易通行」的費用	334.7
總額	726.9

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1658)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

在2023-24年度需要特別留意的事項中，政府表示將「繼續推行智慧交通基金，為與車輛有關的創新科技研究及應用提供資助」。就此，政府可否告知本會：

- (a) 智慧交通基金的推行進度和成效；以及
- (b) 獲智慧交通基金資助的研究及應用項目資料。

提問人：龍漢標議員(立法會內部參考編號：17)

答覆：

10億元的基金在2021年3月推出並接受申請。香港生產力促進局獲委聘為基金秘書處。基金全年接受申請，旨在資助本地機構及企業進行創新科技研究和應用，以便利出行、提升道路網絡或路面使用效率和改善駕駛安全。

截至2023年3月底，基金已批出36份申請，涉及總資助金額約2.03億元。獲批項目的詳情載於附件。基金管理委員會將密切監察獲批項目的進展。運輸署會考慮把這些研究項目的成果，在合適情況下應用於改善為市民提供的服務。

智慧交通基金的獲批項目

項目名稱	項目概要	獲批資助金額
開發一套優化新能源巴士規劃及調度的軟件	本項目旨在開發一套軟件，優化在不同路線使用新能源巴士的計劃及調度。	\$1,713,771.19
聯網自動駕駛的智慧交通路旁基礎設施研究	本項目旨在探討在透過支援流動車聯網技術驅動和路旁基礎設施的情況下建立聯網自動駕駛系統。	\$10,444,300.00
電腦視覺技術驅動智慧單車流量估算	本項目旨在研發一套由先進技術和工程方法驅動的智慧單車流量估算方案，使用的技術包括傳感科技、電腦視覺、數據驅動演算法及交通工程技術。	\$7,991,014.43
開發一套個人化的聯網先進駕駛輔助系統	本項目旨在開發一套個人化的聯網先進駕駛輔助系統，涵蓋個別駕駛者的駕駛習慣和附近其他車輛的移動路徑預測，從而透過提供預測性警示及駕駛建議，以改善駕駛安全。	\$4,057,220.83
智能人機配合駕駛系統設計	本項目旨在開發一套人機配合駕駛系統以提升駕駛安全。系統並會監測司機駕駛狀況及實時估算駕駛風險。	\$2,652,156.53
開發先進智能材料防撞柱以提升道路安全	本項目旨在透過運用新穎結構的智能防護物料研發三種適用於不同類別及車速的車輛的交通防撞柱。	\$17,925,946.31
智慧小巴2.0	本項目旨在開發三項與公共小型巴士有關的科技元素，包括動態限速機制、乘客點算系統以及智能小巴士。	\$1,183,205.97
虛擬實境駕駛訓練系統	本項目旨在研究在駕駛訓練及模擬駕駛考試中採用虛擬實境技術。項目團隊亦會研究應用實時模擬及虛擬實境技術，在訓練中加入在傳統駕駛練習中難以安排或遇到的情境，提升駕駛學習體驗。	\$3,820,680.00

項目名稱	項目概要	獲批資助金額
開發一個優化營運及管理電召的士服務的模擬平臺及人工智能演算法	本項目旨在開發一個模擬平臺及人工智能演算法，讓電召的士服務供應商在推行不同範疇的新營商策略前（如乘客與的士匹配及的士重新定位等），進行模擬測試，以便利供應商作策略規劃。	\$2,898,917.72
貨櫃車智能駕駛訓練及評核系統	本項目旨在開發一個使用延展實境技術的模擬系統，為貨櫃車駕駛學員提供與實際駕駛環境相似的駕駛訓練，並輔以一套循證駕駛表現評核系統，以便利個人化培訓的設計。	\$12,042,800.00
基於遙感技術進行偵測車輛及車輛里程估算	本項目會利用衛星遙感技術監測車輛流量，並會建立深度學習模型以提供更全面的車輛里程估算。	\$7,187,757.60
基於駕駛風格的自適應虛擬實境訓練平台：培養自動駕駛中駕駛者安全行車習慣	本項目旨在設計及開發一套基於虛擬實境的培訓平台，為不同駕駛風格的司機提供個人化訓練，以改善司機在第二及第三級別自動駕駛（即人機共駕）下的駕駛習慣。	\$1,774,381.00
開發智能咪錶系統，提升的士司機駕駛便捷性及乘客出行體驗	本項目旨在開發智能咪錶平台，以提供自動付款、實時的士司機身份驗證、路旁截車熱點分析等。	\$9,602,315.46
香港電車先進智能運輸管理系統及人工智能優化項目	本項目旨在開發及實施一套基於無線射頻辨識技術及人工智能優化器的智能電車管理系統，並輔以地理圍欄程式提升駕駛安全。	\$2,597,760.50
運用廣義線性模型及機器學習開發一套分析車輛使用、駕駛行為與交通意外之間關聯性的系統	本項目旨在開發一套系統分析車輛使用、駕駛行為與交通意外之間的關聯性。系統會透過車載資訊系統收集數據，並透過廣義線性模型及機器學習進行數據分析。	\$11,254,796.94

項目名稱	項目概要	獲批資助金額
研究利用人工智能分析熱能圖像和影像中行人動作和異常情況	本項目旨在利用人工智能和深度學習技術，研究如何利用熱能圖像和影像分析行人的姿勢、動作、速度和異常情況，以提升道路安全。研究亦會探究利用行人動作姿勢，判斷是否長者和殘疾人士，以延長行人閃動「綠色人像燈」時間，方便相關人士橫過馬路及提升道路安全。	\$5,161,200.00
開發智能交通執法機械人	本項目旨在利用人工智能及視頻分析技術偵測特定交通違例事項，例如違例泊車、非法進入黃色方格路口、在限制區內裝卸貨物等，以協助執法。	\$4,008,189.00
基於無線信道狀態資訊學習的公共運輸車輛載客量統計系統	本項目旨在透過無線信道狀態資訊(CSI)深度學習，研發一套高效率及可靠的公共運輸車輛載客量統計系統。	\$1,349,416.67
開發一套輔以擴充實境的平視顯示器的駕駛策略推薦機制	本項目旨在開發一套運用擴充實境技術的平視顯示器機制，透過視覺推理技術，識別駕駛場景以推薦駕駛策略。	\$1,315,127.35
香港橋面效率和安全性的智能評估	本項目旨在開發一套多層檢查方法，探測混凝土橋面的表面及地下缺陷。此項目並會開發一套使用無損評估技術建立的橋面智能效率評估模型，以提升道路安全。	\$8,099,657.00
人工智能主導的無障礙智慧出行平台 - 抱抱出行	本項目旨在透過人工智能、大數據和機器學習技術研發一個約車流動應用程式，以協助長者及殘疾人士預約無障礙交通工具，當中包括可供輪椅上落的的士、福祉車和復康巴士等。	\$3,387,108.00
運用車聯網技術及動態交通、電網和能源資訊，研發零排放自動駕駛電動汽車的智能充電系統	本項目旨在建立一個智能充電能源管理系統，用以推薦電動車輛充電的地點、時間、和充電模式，以減少尋找充電設施的車程。	\$2,205,792.00

項目名稱	項目概要	獲批資助金額
雙移動場景的智能塞車預警視頻系統	本項目旨在建立一個可用於移動場景的視覺人工智慧演算法，並將其應用於移動攝像鏡頭以偵測及預測交通堵塞的情況。此項目亦會建立一套事故管理系統及一套用戶管理系統，以管理及應對移動攝像機檢測到的場景。	\$4,431,350.00
提升香港交通競爭力和道路安全的進階流動車聯網應用	本項目旨在探索如何在香港應用流動車聯網 (C-V2X)技術和開放式C-V2X系統，包括進階C-V2X用例，以及建議適用於香港應用 C-V2X技術的規範和參考設計。	\$16,134,684.00
在探測器故障時運用深度學習預測行車速度和交通流量	本項目旨在開發一個深度學習模型，應用於部分探測器發生故障時仍能預測未來一小時內的車速和流量。該模型也可於離線應用時填補缺少的數據。	\$1,300,075.00
5G自動駕駛於住宅園區的服務試點項目	本項目旨在於香港低密度住宅園區開發5G自動駕駛服務，以便利居民於園區內的出行。自動駕駛平台可探測周圍的車輛、行人、騎單車人士和其他障礙物，並會作出適時和適當的反應以避免碰撞。此項目會為本地研發自動駕駛技術提供人才和經驗。	\$19,730,872.00
基於多源數據及人工智能的空置泊車位預測理論研究及應用	本項目旨在建立一套路旁及停車場短期空置泊車位的預測理論模型，並透過網頁及手機流動程式向市民發放資訊。	\$985,034.47
基於三維地理空間模型的模擬駕駛道路安全評估方法	本項目旨在建立一個三維地理模型，用作模擬駕駛的安全評估，並透過循證決策支援工具，以識別易生意外的地點，及建議可提升道路安全的措施。	\$1,456,137.92

項目名稱	項目概要	獲批資助金額
物聯網和強化學習技術下的智能交通控制	本項目旨在建立一套交通燈號調節算法；在微觀模擬系統上開發虛擬測試平台；以及在香港選定的真實場景中驗證該虛擬測試平台，並與現有的交通控制系統比較。	\$1,682,512.30
自適應交通控制系統研發－動態路口交通燈控制及優化軟件系統（DISCO）	本項目將會擴展DISCO系統原型到普遍交通情景，利用平行運算、人工智能、機器學習等方法提升運算速度，透過分布算法和雲端計算使訊號控制應用擴展到網絡規模，及建立一套軟件在環系統與微觀模擬系統連接以作核對。本項目亦會連接DISCO軟件與本港的真實交通控制系統作核對，及建立DISCO與雲端檢測器數據庫平台連接，將交通數據輸入DISCO以校對模型及計算最佳訊號。	\$7,982,521.45
吊臂位置監測系統研發	本項目旨在研發一套監測系統，監測吊臂車吊臂的實時位置（吊臂高度及水平範圍），當吊臂位置對道路安全構成危險時會提醒駕駛者。用戶亦可在系統的網上平台檢視吊臂狀況及車輛位置。	\$3,240,000.00
小巴起動安全檢測系統研發	本項目旨在研發一套裝有傳感器和控制器的系統，監測每當乘客上下車前後的小巴環境。系統若檢測到潛在危險，會採取適當的安全控制並提醒司機仔細檢查特定區域。	\$3,240,000.00

項目名稱	項目概要	獲批資助金額
的士安全駕駛大數據智能系統	本項目旨在運用安裝在的士內的智慧車載單元收集到的數據，開發一個的士司機駕駛風險評估模型，以評估的士司機的駕駛風險程度。本項目亦會建立一套網上平台及流動應用程式，為的士車主及司機提供可視化的駕駛風險評估數據。本項目亦旨在減低的士意外率及紓緩的士保費偏高的問題。	\$11,835,000.00
安全駕駛計劃	本項目旨在研發流動應用程式及駕駛數據分析系統，收集司機的駕駛數據和分析其駕駛行為。	\$1,162,850.00
全路網交通速度及車流估算器	本項目提出運用數據驅動模型的方法，開發一個全路網的交通速度及車流估算器，以同步估算交通速度和車流量。	\$1,976,187.18
研究以駕駛者行為及心理狀況變化為基礎的實時數據驅動智能自動化的可持續交通系統	本項目旨在通過智能自動化技術識別駕駛者心理狀況的不穩定性，從而開發在線數據驅動的冒險行為預測機制。	\$4,990,230.13

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0896)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (3) 區域交通及運輸服務
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

過去數年，政府一直資助巴士公司在巴士站加裝巴士到站實時預報。為此，政府當局可否告知本會：

1. 每間巴士公司過去三年的資助額開支為何和涉及多少的巴士站？
2. 未來一年預計資助開支多少？

提問人：陸頌雄議員(立法會內部參考編號：1)

答覆：

政府以一對一的配對方式，資助專營巴士營辦商在有蓋和備有電力供應的巴士站安裝實時巴士到站資訊顯示屏(顯示屏)。截至2023年2月底，專營巴士營辦商已在1 086個有蓋巴士站完成安裝顯示屏。預計在2023年年底或之前，專營巴士營辦商會在另外28個有蓋巴士站完成安裝顯示屏。

下表臚列過去3個財政年度已安裝顯示屏的有蓋巴士站數目及向專營巴士營辦商提供的資助額：

	2020-21 年度		2021-22 年度		2022-23 年度 (截至 2023 年 2 月底)	
	已安裝顯示屏的有蓋巴士站數目	發放的資助額(已進位數字) (註1及2)	已安裝顯示屏的有蓋巴士站數目	發放的資助額(已進位數字) (註1及2)	已安裝顯示屏的有蓋巴士站數目	發放的資助額(已進位數字) (註1及2)
九龍巴士(一九三三)有限公司	359	1,371,000 元	195	2,645,000 元	59	3,230,000 元
龍運巴士有限公司	2	1,000 元	1	46,000 元	-	24,000 元
城巴有限公司(香港島及過海巴士網絡專營權)	115	341,000 元	11	2,261,000 元	-	-
城巴有限公司(機場及北大嶼山巴士網絡專營權)	4	46,000 元	1	74,000 元	-	-
新世界第一巴士服務有限公司	53	765,000 元	18	704,000 元	-	-
新大嶼山巴士(1973)有限公司	-	-	-	-	-	-
總計	533	2,525,000 元	226	5,730,000 元	59	3,254,000 元

註1： 在某一財政年度發放的資助額未必對應同一財政年度安裝顯示屏的數目，原因是個別顯示屏的資助或會在安裝工作完成後的下一個財政年度發放。

註2： 由於四捨五入的關係，數字加起來未必與總數相等。

2023-24年度預計發放的安裝顯示屏資助額約為200萬元。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1053)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就「擠塞徵費」研究，請問截至現時為止，有關研究進展如何？當局有沒有推行「擠塞徵費」時間表？如有，詳情為何？

提問人：陸頌雄議員(立法會內部參考編號：37)

答覆：

運輸署在2019年7月展開「擠塞徵費」研究。根據研究結果，政府建議對載客效率低的車輛實施不同時段不同收費，以遏抑和分散這類車輛在繁忙時段的交通需求。政府藉着今年8月2日收回西區海底隧道(西隧)的契機，建議調整三條過海隧道收費，以改變駕車人士出行習慣，從而理順過海交通，紓緩過海隧道的擠塞情況。政府已在2023年3月22日公布三條過海隧道的建議收費方案，並隨後於2023年3月29日向立法會提交過海隧道建議收費方案的《2023年行車隧道(政府)(修訂)條例草案》(《條例草案》)作首讀和開始二讀辯論。政府建議在2023年8月2日接收西隧時，實施「633」固定收費方案，下一步，政府目標於今年內在三條過海隧道對私家車及電單車實施「不同時段不同收費」，以遏抑和分散在繁忙時段的車流，並鼓勵駕駛人士在繁忙時段以外使用隧道。政府的建議積極回應了公眾和各持份者的意見，同時力求在管理交通需求和市民接受程度之間取得適當平衡。我們的目標是在未來數月爭取立法會通過《條例草案》，以便在2023年8月2日接收西隧。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1062)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (6) 公共交通費用補貼計劃
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就公共交通費用補貼計劃，請問自計劃開展至今：

1. 表列出政府共發放多少補貼金額、人均領取的補貼金額？請分別按0至100元、101至200元、201至300元、301至400元或以上分別列出；
2. 每月未領取的受惠人數及涉及金額為何；
3. 因應計劃，每月政府津貼額多少？以及相關行政費用多少？請分別列出；
4. 由於疫情令市民經濟負擔大增，政府會否考慮將補貼門檻降至200元並將此恆常化以紓緩市民的交通費負擔；如會，詳情為何；如否，原因為何？

提問人：陸頌雄議員(立法會內部參考編號：35)

答覆：

1. 公共交通費用補貼計劃(補貼計劃)最初於2019年1月1日推出，其後於2020年1月1日加以優化。優化計劃後，補貼計劃的補貼比率由四分之一提升至三分之一，而每月補貼金額上限則由300元提高至400元。為了讓更多市民在2019冠狀病毒病疫情期間受惠於補貼計劃，政府推出特別措施，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，暫時將補貼計劃的每月公共交通開支水平由400元放寬至200元，並由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，將每月補貼上限暫時由400元提高至500元。補貼金額、受惠人數及每月的人均補貼金額按年份表列如下：

年份	補貼總金額 (百萬元)	平均每月 受惠人數 (計至最接近 的千位)	每月的人均 補貼金額 (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

按每月補貼金額劃分的受惠人數表列如下：

每月補貼 金額	每月平均受惠人數 (計至最接近的千位)			
	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	不適用	49 000	108 000	91 000

2. 在補貼計劃下，每月發放的補貼可在3個月內領取。自補貼計劃推行以來，政府一直透過各項宣傳活動，提醒市民在限期內領取補貼。平均有超過85%的受惠人在3個月的領取期內領取補貼，而所領取的補貼金額超過每月補貼總金額的90%。

2019年至2022年(截至10月)涉及逾期未領取補貼的每月平均受惠人數及逾期未領取的每月平均補貼金額表列如下：

年份	涉及逾期未領取補貼的 每月平均受惠人數 (計至最接近的千位)	涉及逾期未領取的 每月平均補貼金額 (百萬元)
2019	357 000	15.0
2020	371 000	17.5
2021	359 000	16.7
2022(截至10月) ^(註)	212 000	10.3

註：

2022年11月或以後的補貼，在2023年3月初仍可領取，故上表並沒有包括有關數字。

3. 每月平均補貼金額按年份載列如下：

年份	每月平均補貼金額 (百萬元)
2019	156.1
2020	178.9
2021	309.1
2022	236.4

補貼計劃在2022-23年度的預算經常開支(扣除預算補貼金額)為3,820萬元。

4. 補貼計劃的政策目標是為公共交通開支較高的市民減輕交通費用負擔。考慮到本港經濟仍在復蘇，政府決定將補貼計劃下的臨時特別措施延長6個月至2023年10月，為市民每月超出200元的實際公共交通開支提供三分之一的補貼，上限為每月500元。補貼涉及公帑的運用，雖然每張八達通卡每個月的補貼設有上限，但由於受惠人數眾多，補貼計劃每年的經常開支超過30億元，還未計及臨時特別措施的開支。政府在考慮補貼計劃的長遠安排時，須在審慎理財的大前提下，小心平衡各方面的考量，確保公帑運用得宜。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1063)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (3) 區域交通及運輸服務
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

有關於智慧出行，政府可否告知本會：

1. 在二零二三至二四年度，當局在推行智慧出行方面有何具體措施？當中涉及的人手與開支分別為何？
2. 市民使用「香港出行易」應用程式的普及情況為何？
3. 當局過去分別投入多少開支以維持該應用程式的服務？
4. 會否有新服務或資訊提供給市民，如有，詳情為何？

提問人：陸頌雄議員(立法會內部參考編號：39)

答覆：

1. 運輸署的智慧出行措施可歸納為三大關鍵範疇，即「智能運輸基礎建設」、「數據共享和分析」及「應用和服務」。各項智慧出行措施在2023-24年度的預算開支表列如下：

智慧出行措施	2023-24年度的預算開支
智能運輸基礎建設	
1. 於政府收費隧道及青沙管制區實施「易通行」	4.2651億元

智慧出行措施	2023-24年度的預算 開支
2. 繼續運作安裝在主要幹線及主要道路上約1 200個交通探測器、行車時間顯示系統和行車速度屏系統，以收集和發放實時交通資訊作交通管理、路線選擇和運輸規劃用途	2,160萬元
3. 在東涌市中心內8個聯動式交通燈控路口推行實時交通燈號調節系統，縮短在路口出現的車龍，減少延誤，以改善交通情況	400萬元
4. 繼續促進自動駕駛車輛的測試及使用	運輸署的工作由現有人員執行，涉及的開支沒有詳細分項。
數據共享和分析	
5. 繼續提升「香港出行易」的現有功能和實時數據的覆蓋程度，改善用戶體驗，以回應用戶意見	430萬元
6. 繼續維持專線小巴實時到站資訊資料蒐集和分享系統，並鼓勵公共交通營辦商開放數據	720萬元
7. 改善及維持「交通數據分析系統」以加強交通管理和效率	260萬元
8. 透過設於有蓋巴士站的資訊顯示屏發放專營巴士實時資訊	安裝實時巴士到站資訊顯示屏的預算總資助額為2,800萬元。
9. 繼續鼓勵公眾停車場營辦商提供實時空置泊車位資訊，以便利駕駛者尋找泊車位；並在土地契約及短期租約加入相關條款，要求有關公眾停車場提供實時空置泊車位資訊	運輸署的工作由現有人員執行，涉及的開支沒有詳細分項。

智慧出行措施	2023-24年度的預算 開支
應用和服務	
10. 因應系統的可靠性、易用程度及效率，鼓勵公共交通營辦商引入新電子支付系統	運輸署的工作由現有人員執行，涉及的開支沒有詳細分項。
11. 管理10億元的智慧交通基金(基金)，藉以推動與車輛有關的創新科技研究及應用	1.725億元
12. 全港所有八達通路旁停車收費錶於2022年1月已完成更換為新停車收費錶。新停車收費錶支援不同支付系統(包括「轉數快」及利用「入錶易」流動應用程式遙距繳費)，並提供實時空置泊車位資訊。政府預留款項，以在新地點安裝新路旁停車收費錶及提升新停車收費錶系統	5,700萬元
13. 由2021年開始分批啟用自動泊車系統先導項目，以期在短期租約用地及政府場地的公眾停車場更廣泛應用自動泊車系統，並鼓勵在私營發展項目的公眾停車場應用自動泊車系統	200萬元 ^{註1}
14. 於部分不設收費錶的路旁泊車位試行安裝感應器，以提供實時空置泊車位資訊	41萬元

註1：預算開支用於委聘顧問公司，顧問公司會就運輸及物流局／運輸署推行的自動泊車系統項目提供技術意見；至於在政府場地的公眾停車場推展自動泊車系統項目的建設費用，政府會向立法會申請撥款。

除第11項有關基金的措施外，運輸署上表所列工作由該署現有人員執行，涉及的人手沒有詳細分項。就基金而言，運輸署開設了2個有時限的公務員職位(包括1名高級工程師和1名機電工程師／助理機電工程師)，在2020-21至2026-27年度期間協助推行基金的工作。運輸署已委聘香港生產力促進局為基金秘書處，其行政開支上限為基金額的15%。

- 截至2023年2月，「香港出行易」流動應用程式的累計下載次數約260萬次，平均每日點擊率約為7萬次。
- 過去3年用於維持「香港出行易」流動應用程式的營運開支(包括維修保養、系統寄存服務及系統提升費用)如下：

財政年度	營運開支 (元)
2020-21	3,250,000
2021-22	4,520,000
2022-23	4,130,000

備註：開支金額調整至最接近的1萬元

4. 運輸署在落實推展「智慧出行」的各項服務時，會繼續推出新服務、新功能，以及提升現有功能和用戶體驗。例如，為滿足用戶日益增加的需求和回應他們的意見，「香港出行易」在2022年增加多項新功能，包括提供電動車充電位實時使用狀況資訊、跨界交通資訊，以及整合地址和公共交通路線號碼的綜合搜尋功能。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1066)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

有關新能源車輛發展，政府可否告知本會：

1. 當局自電動車首次登記稅的寬減安排計劃推出每年及至今，接獲及批准稅務寬免申請的宗數分別為何？涉及每年的稅務豁免；
2. 過去五年，每年本港新登記電動車的數目為何；

提問人：陸頌雄議員(立法會內部參考編號：43)

答覆：

- 1.及2. 環境及生態局／環境保護署(環保署)一直推廣使用新能源車輛，當中包括推動在香港廣泛應用電動車。環境及生態局／環保署為此而推行的其中一項措施，是自2018年起推出電動車首次登記稅寬減安排。與該項安排有關的最新詳情如下：
 - (a) 就電動商用車、電動電單車及電動機動三輪車，其首次登記稅全數豁免，無須另外申請寬減首次登記稅；
 - (b) 就電動私家車，無須就寬減首次登記稅提出申請。其首次登記稅寬減額為該車的應課首次登記稅或寬減額上限97,500元，以較低者為準；以及
 - (c) 就符合「一換一」計劃(計劃)條件的電動私家車，在申請獲批後，車主可獲較高的首次登記稅寬減額，寬減額為該車輛的應課首次登記稅或寬減額上限287,500元，以較低者為準。自計劃於2018

年2月28日推出以來，每年接獲及批准的申請宗數表列如下，以供參考：

年份	接獲申請宗數	批准申請宗數 註1
2018	329	323
2019	2 223	2 186
2020	4 385	4 321
2021	9 413	9 280
2022	20 193	19 652
總計 註2	36 543	35 762

註1：處理申請需時5至10個工作天。在接獲申請該年年底前仍未完成處理的申請，會在下一年繼續處理。

註2：在2022年底，有397宗申請正在處理。

(d) 自2018年電動車首次登記稅寬減安排推出以來，按車輛類別及獲豁免首次登記稅款額列出的新登記電動車數目表列如下：

年份	車輛類別 註3								總計	
	電動私家車		電動商用車		電動電單車		電動機動三輪車			
	數目	豁免稅款總額 (百萬元)	數目	豁免稅款總額 (百萬元)	數目	豁免稅款總額 (百萬元)	數目	豁免稅款總額 (百萬元)	數目	豁免稅款總額 (百萬元)
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

註3：政府車輛、總領事館及官方認許機構車輛以及專營巴士無須繳納首次登記稅，因此不包括在內。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2658)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (4) 運輸服務管理
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就本地隧道情況，政府可否告知本會，過去三年：

1. 各隧道收費及營運開支為何；
2. 現時本地各隧道使用設計流量及繁忙時間使用量為何；
3. 在2023年8月收回西隧專營權後，預計財政收入有何變化？如何做到收支平衡？

提問人：陸頌雄議員(立法會內部參考編號：42)

答覆：

1. 過去3年各隧道的收費及營運開支載列於**附件1**。
2. 各隧道的設計容車量及過去3年的繁忙時段使用率載列於**附件2**。
3. 西區海底隧道(西隧)的「建造、營運及移交」專營權將於2023年8月屆滿，政府會在其專營權屆滿後收回西隧。在收回西隧後，該隧道的收費將成為政府收入。

收取隧道費是調節交通的重要和有效工具。政府藉着今年8月2日收回西隧的契機，建議調整三條過海隧道收費，以改變駕車人士出行習慣，從而理順過海交通，紓緩過海隧道的擠塞情況。政府已在2023年3月22日公布三條過海隧道的建議收費方案，並隨後於2023年3月29日向立法會提交過海隧道建議收費方案的《2023年行車隧道(政府)(修訂)條例草案》(《條例草案》)作首讀和開始二讀辯論。政府建議在2023年

8月2日接收西隧時，實施「633」固定收費方案，下一步，政府目標於2023年內在三條過海隧道對私家車及電單車實施「不同時段不同收費」，以遏抑和分散在繁忙時段的車流，並鼓勵駕駛人士在繁忙時段以外使用隧道。政府的建議積極回應了公眾和各持份者的意見，同時力求在管理交通需求和市民接受程度之間取得適當平衡。我們的目標是在未來數月爭取立法會通過《條例草案》，以便在2023年8月2日接收西隧。落實「633」固定收費方案後的所得收入，預計與假設收回西隧後各隧道現行收費維持不變的情況下的所得收入相若；而落實擬議「不同時段不同收費」方案後的所得收入，則預計較落實「633」固定收費方案後的所得收入減少約5%。

各隧道的現有收費水平

車輛類別	海底隧道	東區海底隧道	香港仔隧道	獅子山隧道	城門隧道	八號幹線 ¹	大老山隧道	大欖隧道	西區海底隧道
電單車、機動三輪車	8元	13元	5元 ⁴ (劃一收費)	8元 ⁴ (劃一收費)	5元 ⁴ (劃一收費)	8元 ⁴ (劃一收費)	15元	26元 ³	25元 ³
私家車	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
輕型貨車、許可車輛總重不超過5.5公噸的特別用途車輛	15元	38元					24元	59元 ³	85元 ³
中型貨車、許可車輛總重超過5.5公噸但不超過24公噸的特別用途車輛(掛接式車輛除外)	20元	50元					28元	65元 ³	110元 ³
重型貨車、許可車輛總重超過24公噸的特別用途車輛(掛接式車輛除外)	30元	75元					28元	73元 ³	140元 ³
公共及私家單層巴士	10元 ⁴	50元 ⁴					32元 ⁴	167元 ³	140元 ³
公共及私家雙層巴士	15元 ⁴	75元 ⁴					35元 ⁴	197元 ³	200元 ³
超過2條車軸的每條額外車軸	10元	25元	24元	免費 ³	30元 ³				

註1：尖山隧道及沙田嶺隧道是八號幹線的一部分。

註2：向沒有載客的的士收取15元，隧道費須在人手收費亭清繳。

註3：大欖隧道和西區海底隧道是由專營公司營運的「建造、營運及移交」隧道。專營公司實施上表所述的「優惠收費」，直至另行通告。

註4：由2019年2月17日起使用政府收費隧道時獲豁免收費的專營巴士除外。

2019-20 至 2021-22 年度期間各政府收費隧道的營運開支

隧道 ¹	2019-20 年度 (百萬元)	2020-21 年度 (百萬元)	2021-22 年度 (百萬元)
海底隧道 ²	80	81	82
東區海底隧道 ²	99	97	98
大老山隧道 ²	88	88	81
香港仔隧道 ³	81	95	97
獅子山隧道 ³	70	74	76
城門隧道 ³	97	109	114
將軍澳隧道 ^{3,4}	64	65	66
八號幹線 ^{3,5}	288	330	320

註1：此列表並不包括大欖隧道和西區海底隧道，因兩者屬「建造、營運及移交」隧道，於有關期間由其專營公司擁有及營運。

註2：海底隧道、東區海底隧道和大老山隧道屬「建造、營運及移交」隧道，其建設成本並非由政府支付。表內所列開支是於有關年度付予管理、營運及維修承辦商的管理費。

註3：這些隧道由政府建造。營運開支包括隧道在有關年度的建造成本折舊費。

註4：將軍澳隧道以往是收費隧道，由2022年12月11日起改為免費。

註5：營運開支涵蓋八號幹線沙田至長沙灣段，包括大圍隧道、荔枝角高架道路、尖山隧道和沙田嶺隧道。

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
東區海底隧道	北行	2 600	1.0	1.0	1.0
	南行	2 600	1.0	1.0	1.0
西區海底隧道	北行	4 200	0.5	0.6	0.5
	南行	4 200	0.5	0.6	0.5
獅子山隧道	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
將軍澳隧道	西行	2 600	1.0	1.0	1.0
	東行	2 600	1.1	1.1	1.1
尖山隧道及 沙田嶺隧道	北行	4 700	0.5	0.5	0.5
	南行	4 700	0.5	0.5	0.5
城門隧道	西行	2 600	0.7	0.7	0.7
	東行	2 600	0.7	0.7	0.6
大欖隧道	北行	4 700	0.3	0.3	0.3
	南行	4 700	0.4	0.4	0.4

註1：運輸署沒有備存愉景灣隧道的數據，該隧道由私人公司建造，現時由私人公司營運，並只供獲許可車輛使用。

註2：不收費隧道不設可用於編製記錄的車輛繳費系統，故此運輸署沒有這些隧道在繁忙時間及非繁忙時間的交通數據及其相應使用率的分項數字。

隨着將軍澳－藍田隧道開通，政府由2022年12月11日起豁免將軍澳隧道的收費。因此，將軍澳隧道在2022年的使用率，只根據2022年1月1日至2022年12月10日期間的數據計算。

註3：上表顯示的使用率，是指由隧道營辦商透過車輛繳費系統編製的平日(即星期一至五，公眾假期除外)每小時平均行車量與隧道設計容車量的比率。繁忙時段指平日上午7時至10時及下午5時至8時。

使用率是各隧道的實際行車量與設計容車量的比率，但不計及正在排隊入隧道的車輛，亦不反映實際交通需求與設計容車量之間的關係。隧道的實際交通容量或會受其他交通因素影響，包括使用有關路段的不同車輛種類的比例、有關路段的形態等。因此，比較實際行車量與設計容車量未必能夠全面反映實際交通情況。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0894)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

根據前年審計署針對車輛簽發牌照及檢驗服務的報告書，指出運輸署沒有備存每間牌照事務處工作量的統計數據，導致全香港4間牌照事務處出現排隊人龍不均、人力資源錯配的情況。當局可否告知本會：

1. 署方會否按建議備存每間牌照事務處工作量的統計數據。如會，預計所需行政經費為何？
2. 署方會否在網上增設系統，顯示各牌照事務處的人流和登記預約人數？如會，預計所需行政經費為何？

提問人：馬逢國議員(立法會內部參考編號：20)

答覆：

1. 為推展審計署所作建議，運輸署已由2022年8月起優化統計報告，顯示每個牌照事務處所處理的服務宗數。有關的行政費用由現有資源承擔。
2. 目前，申請人可透過網上預約系統查看各個牌照事務處的預約情況。為跟進審計署所作建議，運輸署已由2022年5月起在九龍牌照事務處推行派籌輪候系統試驗計劃，方便市民輪候即時申請駕駛執照的櫃枱服務。鑑於該系統已證實有助九龍牌照事務處縮短牌照服務的輪候時間而獲得普遍好評，運輸署計劃在2023年第三季或之前把派籌輪候系統擴展至其餘3個牌照事務處。當所有牌照事務處都採用派籌輪候系統時，運輸署會推出網頁，顯示各個牌照事務處的實時派籌及叫號情況。各個牌照事務處引進派籌輪候系統的費用合計約120萬元。

運輸署一直在擴展電子牌照服務，以及網上申請車輛牌照、駕駛執照及許可證的服務。運輸署會繼續鼓勵市民使用網上服務遞交牌照申請，再無需親身到牌照事務處辦理有關手續。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0962)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

上年11月，審計署發布新一期審計報告，批評非商用車輛路試輪候時間極長，駕駛筆試試題庫不合時宜等，並提出多項建議。當局可否告知本會：

1. 署方曾表示同意審計署的建議。請問署方跟進情況如何？執行建議所需的經費為何？
2. 駕駛考試多次被批評欠缺透明度，署方會否參考其他地區在考試車輛安裝攝錄鏡頭？如會，預計所需行政經費為何？

提問人：馬逢國議員(立法會內部參考編號：19)

答覆：

1. 運輸署一直跟進有關的審計署署長報告書就駕駛考試服務作出的建議，並已經／將會在以下主要範疇採取措施：

增加駕駛考試數目

為了進一步增加路試數目，運輸署會利用科技，以及在可行情況下安排考牌主任額外工作，並已經／將會採取以下措施：

- 運輸署已由2022年6月底起全面採用電子駕駛考試表格。為了善用所節省的時間，運輸署計劃由2023年3月底起，在3個非商用車輛駕駛考試中心提供每月約190個額外路試名額(用於快期駕駛考試)。

- 由2023年3月底起，運輸署已安排考牌主任在星期六額外工作，預計在6個月內約可提供5 000個路試名額(用於快期駕駛考試)。
- 運輸署亦正進行新一輪的二級考牌主任招聘工作，預計新入職人員於2023年下半年到任。
- 運輸署現正與廉政公署一起檢視考牌主任的上班報到安排，以期在確保考試制度公平、公正及廉潔的同時，亦增加路試數目。檢視工作預計於2023年年中完成。
- 長遠來說，運輸署會繼續諮詢相關部門意見，致力在全港物色合適用地，以期在不同地區設立更多駕駛考試中心，應付駕駛考試服務需求。

更新筆試試題庫

運輸署已設立一個恆常制度，確保每年對的士筆試的地方及路線試題進行檢討。此外，運輸署亦至少每兩年一次對其他試題庫進行全面檢討，或因應現行法例的任何修訂而進行所需檢討，以確保所有試題和答案選項得到更新。

提升對指定駕駛學校的管理

運輸署已發出內部工作指引，就指定駕駛學校的工作訂明清晰的程序及規定。運輸署會在日後有關駕駛學校的招標或遴選工作中，加強監察學校營運者的籌備工作的進度，確保學校在獲得運輸署指定前已符合所有要求。運輸署亦會繼續進行定期巡查，確保學校的運作符合「實務守則」的規定。

監察私人駕駛教師

運輸署繼續進行私人駕駛教師執照定期檢討，並密切監察「不活躍」教師的情況，以評估發出新執照的需要。運輸署計劃於2023年第二季開始在考生出席駕駛路試時，向他們收集關於為其提供駕駛訓練的教師，以及受訓時數等資料，以加強監察「不活躍」教師的情況。運輸署亦繼續對私人駕駛教師進行定期和突擊的隨車視察，以有效監察其訓練質素。

運輸署的上述工作由現有人員執行，涉及的開支沒有詳細分項。

2. 運輸署正研究在駕駛考試期間進行錄影的可行性和相關考慮因素，包括技術要求、私隱問題、攝影機／視頻所涉及的法律責任、所需費用等。研究工作預計在2023年內完成。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1068)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (6) 公共交通費用補貼計劃
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

公共交通費用補貼計劃受市民歡迎，惟現時只可用八達通申領。當局可否告知本會，如計劃推展至所有電子支付平台(消費券通用的平台)，預計涉及多少行政開支？

提問人：吳秋北議員(立法會內部參考編號：12)

答覆：

我們知悉不同的電子支付平台日趨普及，目前正在研究如何加快將合適的電子支付系統逐步納入公共交通費用補貼計劃(補貼計劃)。然而要留意一點：在物色合適的電子支付系統納入補貼計劃時須考慮的因素與消費券計劃並不相同。我們須考慮有關的電子支付平台是否已普遍獲各個公共交通營辦商採用作收取車資。此外，由於補貼計劃每天需要處理大量交易資料，納入補貼計劃的電子支付平台須符合特定的運作要求，包括有關上傳和核對收費系統的交易紀錄、計算和發放補貼的安排，以及監察機制等方面的要求，以確保補貼計劃運作暢順。

政府一直盡力減省補貼計劃的行政費用。補貼計劃在2023-24年度的預算經常開支(扣除預算補貼金額)約相當於每年補貼金額的1%。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1087)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (3) 區域交通及運輸服務
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

有關於智能停車場，政府可否告知本會：

1. 所有項目的興建及預計落成時間表、泊車位數量、開支預算、月租金額幅度、平均泊車時間；
2. 當局會否於其他智能停車場增設商用車輛泊車位？

提問人：吳秋北議員(立法會內部參考編號：28)

答覆：

1. 自動泊車系統項目的有關資料載於附件。
2. 運輸署一直留意世界各地各種自動泊車系統的最新發展，目前私家車自動泊車系統的技術已相當成熟，因此運輸署亦正在本港規劃和落實多個私家車自動泊車系統項目。此外，運輸署也密切留意商用車輛自動泊車系統技術的發展，並會在有關技術更具可行性時及早在本港適當試行。

項目	自動泊車系統類型	開始建造工程日期(暫定)	自動泊車系統啟用日期(暫定)	泊車位總數(包括傳統及自動泊車系統泊車位)	預算開支
荃灣海盛路短期租約用地	拼圖型	自動泊車系統的安裝工作在2020年展開	2021年11月(實際)	245	由短期租約營辦商支付
大埔白石角短期租約用地	拼圖型	自動泊車系統的安裝工作在2021年展開	2022年12月(實際)	250	由短期租約營辦商支付
深水埗欽州街與通州街交界短期租約用地	拼圖型	2023年	2024年	約210	由短期租約營辦商支付
油麻地海泓道短期租約用地	拼圖型	2023年	2024年	約200	由短期租約營辦商支付
將軍澳第67區政府聯用辦公大樓	拼圖型	2020年(實際)	2025年	超過300	52.284 億元 ¹ (按付款當日價格計算)
四美街地區休憩用地、體育館及公眾停車場	立體型	2022年(實際)	2026年	約300	16.050 億元 ² (按付款當日價格計算)
深水埗欽州街西休憩用地及公眾停車場	圓筒型	2023年	2026年	約200	有待確定

項目	自動泊車系統類型	開始建造工程日期(暫定)	自動泊車系統啟用日期(暫定)	泊車位總數(包括傳統及自動泊車系統泊車位)	預算開支
柴灣盛泰道及常茂街交界綜合大樓	高塔型	有待確定 ³		約200	有待確定

註1：此數字為2020年獲財務委員會批核的整個工務計劃項目的核准工程預算。

註2：此數字為2022年獲財務委員會批核的整個工務計劃項目的核准工程預算。

註3：由於項目處於規劃階段，並正在優化設計，時間表有待確定。

備註：根據停車場營辦商提供的資料，荃灣海盛路自動泊車系統泊車位的每月泊車費約為3,000元；大埔白石角自動泊車系統泊車位的每月泊車費約為4,000元至4,400元，視乎泊車位位於哪一樓層而定。其他自動泊車系統項目的泊車費有待確定。至於泊車所需時間，這些自動泊車系統的平均泊車所需時間約為2至3分鐘。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3090)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

根據綱領2，運輸及物流局下年度繼續在合適的「政府、機構或社區」設施和公共休憩用地項目加設公眾停車場，香園圍/蓮塘口岸於早前開放旅檢服務，口岸停車場經常爆滿，車位供不應求，政府表示會探討在口岸附近合適土地提供臨時公共停車場的可能性，相關檢視工作預計何時完成？檢視工作涉及的人手和開支分別為何？當局有否增加該區停車位的初步目標？如有，詳情為何？

提問人：吳永嘉議員(立法會內部參考編號：42)

答覆：

運輸署會繼續留意香園圍邊境管制站公眾停車場的泊車需求，並致力促成在口岸附近供應更多停車場和泊車位。其中政府近年已處理若干毗鄰口岸的私人土地用作臨時停車場的規劃申請，現時已有私營停車場投入運作。運輸署會繼續按情況就類似的規劃申請積極提供評估意見，以促進及加快處理相關程序。此外，運輸署正探討在口岸附近合適的政府土地提供臨時公共停車場的可行性。

上述職務涉及的運輸署人手及開支已納入運輸署整體撥款及編制內，因此未能分項列出。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0668)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就繼續研發系統以便推行“大橋港車北上不設配額計劃”，當局可否告知有關工作的詳情、推行時間表、預計每年汽車申請數目及預算開支？

提問人：邵家輝議員(立法會內部參考編號：26)

答覆：

「港珠澳大橋港車北上不設配額計劃」(「港車北上計劃」)，允許合資格的香港私家車可無須取得常規配額而經港珠澳大橋(大橋)往來香港與廣東省。計劃的合資格人士每次入境內地後可連續停留不超過30天，而每年在內地累計可停留不超過180天。計劃可便利本港居民以自駕方式到廣東省作短期商務、探親或旅遊，從而更充分善用大橋，促進粵港澳大灣區發展。預計約有45萬名香港私家車車主符合該計劃的資格。

廣東省政府正在聯同香港特別行政區政府，按照國務院批覆要求敲定「港車北上計劃」的實施安排細節，爭取於2023年首季公布計劃的詳細安排，並於年內實施。運輸署正與內地有關當局緊密合作，研發系統處理有關申請。

上述工作由運輸署現有人員執行，涉及的開支沒有詳細分項。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1237)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸及物流局其中一個宗旨是提升公共交通服務的質素和加以協調，就此可否告知本會：

- a) 2022年港鐵各路線列車班次的最高可載客量為何，包括重鐵和輕鐵(以每平方米站立4人和6人計算的載客率)；
- b) 2022年港鐵各路線現有乘客量為何，包括重鐵和輕鐵(以每平方米站立4人和6人計算的載客率)；
- c) 2022年港鐵各路線繁忙時間的乘客量為何，包括重鐵和輕鐵(以每平方米站立4人和6人計算的載客率)；
- d) 以每平方米站立4人計算，2022港鐵各路線早上繁忙時段每小時最繁忙路段單向的最新載客率為何，包括重鐵和輕鐵；及
- e) 過去3年港鐵各路線編制及非編制維修人員的數目，包括重鐵和輕鐵。
- f) 過去3年港鐵各路線的列車數目及卡數分佈，包括重鐵和輕鐵。

提問人：田北辰議員(立法會內部參考編號：18)

答覆：

a)至d)

所要求提供的重鐵數字載列於附件。

至於輕鐵，各路線在2022年早上繁忙時段最高可載客量和載客率如下：

輕鐵路綫	早上繁忙時段 單向最高可載客量	早上繁忙時段 最繁忙路段載客率(註1)
505	2 993	68%
507	2 827	74%
507P	212	80%
610	2 056	80%
614(註2)	1 372	70%
614P(註2)	1 156	
615(註2)	748	85%
615P(註2)	1 388	
705	4 240	76%
706	5 088	85%
751	2 857	82%
751P	398	75%
761P	4 240	67%

註1：由於輕鐵屬開放式系統，一個輕鐵車站可能有多條路線途經，因此無法採用現時評估重鐵線載客率的方法，即根據乘客出入車站的記錄預測其所選乘的路線，以計算個別輕鐵線的實際載客率或乘客量。香港鐵路有限公司(港鐵公司)現時採用實地視察和調查的方式評估輕鐵車輛的載客率。

註2：數字為614／614P線及615／615P線的平均載客率。在屯門區內，614與614P線的走線完全重疊，615與615P線亦同樣重疊。然而，614P及615P線只來往屯門碼頭與兆康站，614及615線行經兆康站後則會跨區前往元朗。該兩條輕鐵線最繁忙的路段一般在屯門區內重疊的路段出現。對乘客而言，在屯門區內乘搭614或614P線、615或615P線並無分別。因此，該等輕鐵線的平均載客率可更準確反映實際情況。

- e) 過去3年(截至每年12月31日)港鐵公司的重鐵和輕鐵系統維修人員編制數目分別為5 478人(2020年)、5 580人(2021年)和5 687人(2022年)。港鐵公司近年在招聘員工方面遇到實際困難，該公司已透過不同安排暫時填補空缺，包括安排合約代工在港鐵員工督導下協助維修工作。過去3年(截至每年12月31日)實際聘用的合約代工數目分別為459人(2020年)、468人(2021年)和440人(2022年)。
- f) 輕鐵以單卡或雙卡輕鐵車輛營運，後者由兩個車卡組成。在2020年、2021年和2022年，輕鐵車卡數目分別為142、145和146。過去3年重鐵的列車和車卡數目表列如下：

截至有關年份12月	2020		2021		2022	
	列車數目	每列列車的車卡數目	列車數目	每列列車的車卡數目	列車數目	每列列車的車卡數目
東鐵線	33	12	36	12或9	36	9
屯馬線	55	8	56	8	59	8
將軍澳線	16	8	16	8	16	8
港島線	36	8	36	8	36	8
南港島線	10	3	10	3	10	3
觀塘線	39	8	39	8	41	8
荃灣線	37	8	35	8	35	8
迪士尼線	3	4	3	4	3	4
東涌線	16	8	16	8	16	8
機場快線	11	8	11	8	11	8

2022年重鐵系統統計數字
(早上最繁忙一小時最繁忙單向路段)(註1)

		東鐵線	屯馬線	將軍澳線	港島線	南港島線	觀塘線	荃灣線	迪士尼線	部分路段共用路軌	
										東涌線 (註2)	機場快線 (註2及3)
1.	最頻密列車班次下的最高可載客量(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.	現有可載客量(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)項與(b)項的差距(註4)	20 000	11 200	0	0	10 200	0	0	5 300	2 500	1 600
4.	現時乘客量(c)	37 700	34 500	40 200	44 800	9 100	34 200	37 200	2 200	20 100	1 100
5.	現時載客率(1)(每平方米站立6人)[(c)/(b)] { }最繁忙路段	60% {大圍至九龍塘}	59% {荃灣西至美孚}	59% {油塘至鰂魚涌}	56% {天后至銅鑼灣}	54% {金鐘至海洋公園}	48% {彩虹至九龍灣}	50% {深水埗至太子}	51% {欣澳至迪士尼}	47% {奧運至九龍}	34% {青衣至機場}

		東鐵線	屯馬線	將軍澳線	港島線	南港島線	觀塘線	荃灣線	迪士尼線	部分路段共用路軌	
										東涌線 (註2)	機場快線 (註2及3)
6.	現時載客率(2) (每平方米站立4人)(註5) (以第(5)項所載的最繁忙路段計算)	83%	82%	84%	79%	76%	67%	70%	72%	66%	不適用

註1： 鑑於疫情對乘客量的影響，有關數字以疫情較緩和月份收集到的數據為基礎。

註2： 由於機場快線及東涌線在部分路段共用路軌，該等鐵路線的整體可載客量受車務編排模式所影響。

註3： 機場快線的設計是提供座位予每名乘客，因此站立人數的乘客密度並不適用。有關數字按現有可載客量計算。

註4： 這是由於服務班次尚未增至信號系統可負荷的最高水平。

註5： 以一行行走市區的重鐵列車為例，一列列車可提供340個座位，以及以每平方米站立6人的乘客密度計算下的2 160個企位，即每列列車的總計可載客量約為2 500人。若以每平方米站立4人的乘客密度計算，340個座位數目維持不變，而企位則減至1 440個，即每列列車的總計可載客量約為1 780人。因此，以每平方米站立4人的乘客密度計算的可載客量，相當於以每平方米站立6人計算的71.2%。東鐵線方面，由於該路線的列車設有1個頭等車廂，列車的座位和企位比例與其他重鐵列車稍有不同。若以每平方米站立6人計算，每列列車的總計可載客量為2 845人；以每平方米站立4人計算，則為2 061人。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1238)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (3) 區域交通及運輸服務
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸及物流局的責任及工作包括監督為現有專營巴士加設安全裝置的資助計劃實施情況。就此，請告知本會：

- a) 過去3年，各專營巴士加設安全裝置的數量及設備如何 (按專營巴士公司及資助項目分項列出)；
- b) 全面為現行專營巴士加設安全裝置的完成時間表為何；
- c) 過去3個財政年度，為現有專營巴士加設安全裝置的總資助額為何？

提問人：田北辰議員(立法會內部參考編號：19)

答覆：

a)及b)

為進一步提升專營巴士服務的安全程度，由2018年7月起，所有新採購的雙層巴士均已在所有乘客座椅裝設安全帶，並配備可加強車輛穩定性和減低翻側風險的電子穩定控制系統，以及車速限制減速器(即具有減速功能的車速限制器)。

至於現役巴士，因應成本效益分析的結果，專營巴士營辦商現正為約4 000輛巴士加裝電子穩定控制系統和車速限制減速器，以及為約1 900輛雙層巴士的所有上層座椅安裝安全帶。政府已預留5億元，用以資助專營巴士營辦商八成相關安裝費。

安裝工作已由2020年第三季起陸續展開，目標是在3年內完成安裝安全帶和在4年內完成安裝電子穩定控制系統和車速限制減速器。在2020-21、2021-

22及2022-23財政年度(截至2022年12月)，各專營巴士公司為旗下巴士安裝安全裝置的數目表列如下：

專營巴士公司	各財政年度已安裝安全裝置的巴士總數								
	安全帶			電子穩定控制系統			車速限制減速器		
	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
龍運巴士有限公司	0	65	51	0	65	51	0	65	51
新世界第一巴士服務有限公司	23	149	80	76	138	157	76	138	157
九龍巴士(一九三三)有限公司(九巴)	150	444	216	147	812	938	147	832	940
新大嶼山巴士(1973)有限公司(嶼巴)	6	11	11	3	3	4	0	4	35
合計	216	855	431	271	1 315	1 394	268	1 336	1 427
總計	1 502			2 980			3 031		

* 截至2022年12月

c)

在2020-21、2021-22及2022-23財政年度(截至2022年12月)，為現有專營巴士加裝安全裝置的政府資助總額表列如下：

財政年度	資助總額 (百萬元)
2020-2021	40.6
2021-2022	180.1
2022-2023 (截至2022年12月)	116.1
合計	336.8

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1243)

- 總目： (186) 運輸署
- 分目： (-) 沒有指定
- 綱領： (1) 規劃及發展事宜
(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸及物流局的職責，是繼續推行切實可行的措施，以改善交通管理和紓緩道路交通擠塞，包括逐步推展交通諮詢委員會在其《香港道路交通擠塞研究報告》中所提出的建議。就此，請告知本會：

- 2022年各類機動及非機動車輛的登記數字為何；
- 2022年各類機動及非機動車輛的領牌數字為何；
- 請按區議會分區列出，2022年香港行車道總長度為何；
- 請按區議會分區列出，過去10年香港行車道的總容車量為何。

提問人：田北辰議員(立法會內部參考編號：24)

答覆：

a)及b)

截至2022年年底已登記和領牌的車輛總數臚列如下：

機動車輛	截至2022年年底的總數	
	已登記	已領牌
電單車	106 205	75 229
私家車	649 540	571 412
的士	18 163	17 892
專營巴士	6 198	5 827
非專營公共巴士	6 905	6 460
私家巴士	815	802

機動車輛	截至2022年年底的總數	
	已登記	已領牌
公共小巴	4 349	4 143
私家小巴	3 473	3 426
貨車	120 475	116 396
特別用途車輛	2 233	1 981
政府車輛	6 815	6 815
小計(i)：	925 171	810 383
非機動車輛	截至2022年年底的總數	
	已登記	已領牌
拖車	14 396	10 552
小計(ii)：	14 396	10 552
總計(i)+(ii)：	939 567	820 935

c) 截至2022年，香港的公共道路網絡長度約2 223公里，按地區列出如下：

地區	道路長度(公里) ^(註)
中西區	147
灣仔	81
東區	105
南區	117
油尖旺	109
深水埗	105
九龍城	101
黃大仙	55
觀塘	109
西貢	105
離島	150
葵青	150
荃灣	108
屯門	125
元朗	244
大埔	109
北區	147
沙田	156

註：由路政署負責維修的公共道路。

d) 一個地區或範圍內的行車道由多個路段組成，各路段的長度、行車走向和行車道設計各有不同，以連接不同地點，發揮不同功能。基於這個情況，一個地區內各條道路的容車量不能相加，其總和亦不能用作衡量道路網絡效能的指標。因此，我們沒有個別地區／範圍內的行車道總容車量資料。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1246)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署的職責，是繼續推展多項增加泊車位的措施，包括在政府、機構或社區設施及公共休憩用地項目中提供公眾泊車位，以及推展自動泊車系統項目。就此，請告知本會：

- a) 現時香港已完工啟用的自動泊車系統位置、造價、收費、總泊車位數目及有紀錄發生故障的次數為何；
- b) 未來已落實興建自動泊車系統位置、類型、時間表、造價及總泊車位數目為何；
- c) 請按區議會分區列出過去5年香港路旁、政府停車場和私營停車場各類型泊車位，包括但不限於電單車、私家車及旅遊巴等，總數為何。
- d) 截至2023年1月，本港傷殘人士泊車許可證的數目，以及請按區議會分區列出各區傷健人士泊車位的數目及使用率。

提問人：田北辰議員(立法會內部參考編號：28)

答覆：

- a) 已啟用的自動泊車系統項目包括荃灣海盛路和大埔白石角的短期租約停車場。兩個停車場提供的泊車位(包括傳統泊車位和自動泊車系統泊車位)總數分別為245個和250個。根據停車場營辦商提供的資料，荃灣海盛路自動泊車系統泊車位的每月泊車費約為3,000元；大埔白石角自動泊車系統泊車位的每月泊車費約為4,000元至4,400元，視乎泊車位位於哪一樓層而定。短期租約停車場的自動泊車系統由相關短期租約用

地承租人斥資設立並以商業形式營運，運輸署並無相關的自動泊車系統的造價資料和故障記錄。

- b) 各個推展中的自動泊車系統項目的有關資料載於附件1。
- c) 過去5年，18區按車輛類別劃分的路旁、政府停車場和私營停車場泊車位數目分別表列於附件2、附件3及附件4。
- d) 截至2023年1月，有效的傷殘人士泊車許可證數目為1 699張。

各區路旁殘疾人專用泊位數目和使用率載於附件5。

項目	自動泊車系統類型	開始建造工程日期(暫定)	自動泊車系統啟用日期(暫定)	泊車位總數(包括傳統及自動泊車系統泊車位)	預算開支
A. 設於短期租約停車場的自動泊車系統					
深水埗欽州街與通州街交界短期租約用地	拼圖型	2023年	2024年	約 210	由短期租約營辦商支付
油麻地海泓道短期租約用地	拼圖型	2023年	2024年	約 200	由短期租約營辦商支付
B. 設於工務工程項目的自動泊車系統					
將軍澳第 67 區政府聯用辦公大樓	拼圖型	2020 (實際)	2025 年	超過 300	52.284 億元 ¹ (按付款當日價格計算)
四美街地區休憩用地、體育館及公眾停車場	立體型	2022 (實際)	2026 年	約 300	16.050 億元 ² (按付款當日價格計算)
深水埗欽州街西休憩用地及公眾停車場	圓筒型	2023 年	2026 年	約 200	有待確定
柴灣盛泰道及常茂街交界綜合大樓	高塔型	有待確定 ³		約 200	有待確定

註1：此數字為2020年獲財務委員會批核的整個工務計劃項目的核准工程預算。

註2：此數字為2022年獲財務委員會批核的整個工務計劃項目的核准工程預算。

註3：由於項目處於規劃階段，並正在優化設計，時間表有待確定。

過去5年18區按車輛類別劃分的路旁泊車位數目

地區	截至	私家車*	貨車	旅遊 巴士 ／巴士	電單車	總計#
中西區	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
灣仔	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
東區	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
南區	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
九龍城	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
黃大仙	2023年2月	304	131	0	475	910

地區	截至	私家車*	貨車	旅遊 巴士 ／巴士	電單車	總計#
	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
觀塘	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
荃灣	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
屯門	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
北區	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
西貢	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

地區	截至	私家車*	貨車	旅遊 巴士 ／巴士	電單車	總計#
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
離島	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
總計	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

* 有關數字是為尺寸相若的車輛例如私家車、的士、小巴、三輪車及輕型貨車提供的路旁泊車位數字，而供中型及重型貨車、巴士、電單車及單車停泊的路旁泊車位則根據《道路交通(泊車)規例》(第374C章)，沒有包括在內。

數字不包括約300個預留作特別公共服務用途(例如垃圾車和郵政車輛)的泊車位。

過去5年18區按車輛類別劃分的政府停車場泊車位數目[^]

地區	截至	私家車	貨車	旅遊 巴士 ／巴士	電單車	總計
中西區	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
灣仔	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
東區	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
南區	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
九龍城	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
黃大仙	2023年2月	4 209	282	29	552	5 072

地區	截至	私家車	貨車	旅遊 巴士 ／巴士	電單車	總計
	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
觀塘	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
荃灣	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
屯門	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
北區	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
西貢	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

地區	截至	私家車	貨車	旅遊 巴士 ／巴士	電單車	總計
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
離島	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
總計	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

^ 上述泊車位資料由各部門或有關的停車場管理公司或營辦商所提供的資料整合而成，只供一般參考。由於負責管理停車場的各部門、管理公司或營辦商可能會因應其需要對泊車位數目／種類作出調整，實際泊車位數目或會與上述有所不同。

過去5年18區按車輛類別劃分的私營停車場泊車位數目[^]

地區	截至	私家車	貨車	旅遊 巴士 ／巴士	電單車	總計
中西區	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
灣仔	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
東區	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
南區	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
九龍城	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
黃大仙	2023年2月	16 403	877	73	1 311	18 664

地區	截至	私家車	貨車	旅遊 巴士 ／巴士	電單車	總計
	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
觀塘	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
荃灣	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
屯門	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
北區	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
西貢	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

地區	截至	私家車	貨車	旅遊 巴士 ／巴士	電單車	總計
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
離島	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
總計	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

^ 上述泊車位資料由各部門或有關的停車場管理公司或營辦商所提供的資料整合而成，只供一般參考。由於負責管理停車場的各部門、管理公司或營辦商可能會因應其需要對泊車位數目／種類作出調整，實際泊車位數目或會與上述有所不同。

各區路旁殘疾人專用泊位數目和使用率

地區	路旁殘疾人士泊車位數目	使用率 ^註
中西區	28	63.44%
灣仔	50	58.32%
東區	38	100.00%
南區	26	40.00%
油尖旺	59	88.89%
深水埗	38	79.66%
九龍城	44	66.69%
黃大仙	23	68.16%
觀塘	29	78.57%
荃灣	30	76.99%
屯門	16	50.00%
元朗	29	72.69%
北區	10	50.00%
大埔	16	28.54%
西貢	22	47.62%
沙田	25	36.33%
葵青	28	51.82%
離島	11	41.65%
總計	522	

註：

路旁殘疾人士泊車位的調查是以「即場調查」方式進行，反映調查進行時泊車位當時的使用狀況。計算泊車位「使用率」時，違法佔用情況並不包括在內。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1248)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (3) 區域交通及運輸服務
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署的職責，是繼續規管及監察現有口岸的本地及跨境公共運輸服務的運作，確保能配合本地市民及旅客的交通需求，請以圖表形式列出：

- (a) 從2月6日通關至今，現時往返本港各口岸的所有公共交通工具路線、收費及班次；
- (b) 從2月6日通關至今，本港各口岸於平日及假日的入境及出境人次分別為何。

提問人：田北辰議員(立法會內部參考編號：30)

答覆：

- (a) 現時往返各邊境管制站有多種公共交通工具，包括鐵路、本地專營巴士、專線小巴，以及跨境巴士服務^(註1)。截至2023年3月6日，各邊境管制站的公共交通定線服務表列如下：

服務種類	路線 ^(註2)	全程收費 ^(註3)	班次 ^(註4)
<u>羅湖</u>			
鐵路服務	東鐵線	26.5元至107元	5至10分鐘一班

服務種類	路線 ^(註2)	全程收費 ^(註3)	班次 ^(註4)
落馬洲			
短途跨境巴士服務	旺角線 (鴉蘭街(金都商場對開) - 落馬洲管制站)	45元至50元	30至60分鐘一班
	油尖線 (柯士甸道過境巴士總站 - 落馬洲管制站)	45元	30分鐘一班
	觀塘線 (藍田站公共運輸交匯處 - 落馬洲管制站)	50元	20至30分鐘一班
	灣仔線 (會展站公共運輸交匯處 - 落馬洲管制站)	57元至63元	30至60分鐘一班
	荃灣線 (荃灣愉景新城公共運輸交匯處 - 落馬洲管制站)	45元至48元	15至30分鐘一班
跨境穿梭巴士服務	落馬洲(新田)公共運輸交匯處 - 皇崗	10元	10至30分鐘一班
專線小巴服務	專線小巴第44B號線(通宵) (屯門碼頭(湖山路) - 落馬洲管制站)	14.9元至20.5元	60分鐘一班
	專線小巴第79S號線(通宵) (天水圍(俊宏軒) - 落馬洲管制站)	11.5元	30至60分鐘一班
	專線小巴第616S號線(通宵)	25元	60分鐘一班

服務種類	路線 ^(註2)	全程收費 ^(註3)	班次 ^(註4)
	(旺角 - 落馬洲管制站)		
香園圍			
專營巴士服務	城巴第B7號線 (粉嶺站/上水(寶運路) - 香園圍邊境管制站)	9.3元	10至20分鐘一班
	城巴第B8號線 (大圍站公共運輸交匯處 - 香園圍邊境管制站) (逢星期六、日及公眾假期提供服務)	15元	30分鐘一班
	九巴第B9號線 (屯門站 - 香園圍邊境管制站) (逢星期六、日及公眾假期提供服務)	19.3元	60分鐘一班
專線小巴服務	專線小巴第59S號線 (上水站 - 香園圍邊境管制站)	9.1元	20至30分鐘一班
落馬洲支線			
鐵路服務	東鐵線	26.5元至107元	10至15分鐘一班
專營巴士服務	九巴第B1號線 (天慈邨 - 落馬洲支線公共運輸交匯處)	13.9元	12至30分鐘一班
專線小巴服務	專線小巴第75號線 (元朗(福康街) - 落馬洲支線公共運輸交匯處)	8.7元	15至30分鐘一班

服務種類	路線 ^(註2)	全程收費 ^(註3)	班次 ^(註4)
深圳灣口岸			
專營巴士服務	城巴第B3X號線 (屯門市中心 - 深圳灣口岸)	13.7元	15至20分鐘一班
	城巴第B3A號線 (山景邨 - 深圳灣口岸) (逢星期一至五(學校假期及公眾假期除外)提供服務)	13.7元	往口岸及屯門方向分別提供兩個班次
	嶼巴第B2號線 (元朗港鐵站 - 深圳灣口岸)	13.2元	30分鐘一班
	嶼巴第B2P號線 (天慈邨巴士總站 - 深圳灣口岸)	9.4元	30分鐘一班
專線小巴服務	專線小巴第618號線 (天水圍(天恩邨) - 深圳灣口岸)	13.1元	20分鐘一班
港珠澳大橋香港口岸			
專營巴士服務	嶼巴第B4號線 (港珠澳大橋香港口岸 - 香港國際機場(經亞洲國際博覽館)(循環線))	8.3元	30至60分鐘一班
	城巴第B5號線 (欣澳公共運輸交匯處 - 港珠澳大橋香港口岸)	5.8元	30至60分鐘一班
	嶼巴第B6號線	8.3元	15至30分鐘一班

服務種類	路線 ^(註2)	全程收費 ^(註3)	班次 ^(註4)
	(東涌滿東邨(裕東路) - 港珠澳大橋香港口岸)		
專線小巴服務	專線小巴第901號線 (港珠澳大橋往東涌北(循環線))	8.4元	30分鐘一班
跨境穿梭巴士服務	港珠澳大橋香港口岸 - 港珠澳大橋珠海口岸	65元至70元	5至30分鐘一班
	港珠澳大橋香港口岸 - 港珠澳大橋澳門口岸	65元至70元	
文錦渡			
跨境巴士服務	上水廣場 - 文錦渡口岸	30元	10至15分鐘一班
西九龍站^(註5)			
高速鐵路服務	香港西九龍站至9個短途站點和14個長途站點	78元至852元	每日102班列車

註1： 跨境巴士服務包括短途定線服務和長途服務。就前者，上表載列設有固定路線、固定收費和固定班次的短途服務的資料。後者(即長途服務)的路線和班次因應需求而定，因此收費浮動。

註2： 城巴 - 城巴有限公司
九巴 - 九龍巴士(一九三三)有限公司
嶼巴 - 新大嶼山巴士(1973)有限公司

註3： 鐵路和高速鐵路服務的車費範圍反映不同級別服務及行程起點／目的地的不同收費。其他路面公共交通的車費範圍一般反映日間和通宵服務的不同收費。

註4： 班次範圍反映繁忙時段，以及非繁忙時段／深宵時段的班次。各公共交通營辦商會因應實際情況加密班次以應付乘客需求。

註5： 包括在2023年1月15日恢復運作的短途服務，以及在2023年3月11日恢復運作的廣東省內長途服務。跨省長途列車由2023年4月1日起提供客運服務。

- (b) 入境事務處(入境處)備存的2023年2月6日至3月6日平日及周末經各出入境管制站出入境的每日平均旅客人次^{註6}列於下表。

管制站	平日每日平均人次 ^(註 7)		周末每日平均人次 ^(註 8)	
	入境	出境	入境	出境
機場	28 386	27 020	30 720	30 786
羅湖	46 615	49 559	68 537	69 543
落馬洲支線	35 089	36 027	53 317	52 478
廣深港高速鐵路西九龍站	14 559	13 860	19 309	17 874
落馬洲	6 944	6 002	11 155	8 975
文錦渡	1 808	1 510	1 719	1 371
深圳灣	19 763	20 468	29 372	27 841
港珠澳大橋香港口岸	19 215	20 103	36 005	35 257
香園圍	7 474	7 226	12 527	10 971

資料來源：2023年2月6日至2023年3月6日入境處臨時數字。

註6： 臨時數字僅供參考之用。

註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。

註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 -

管制人員的答覆

(問題編號：1249)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (4) 運輸服務管理
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署的職責，是監察在所有政府收費隧道陸續推行「易通行」(即不停車繳費系統)的情況，讓駕駛者無須在收費亭停車亦可以遙距方式繳付隧道費。就此，請告知本會截至2月：

- (a) 現時易通行的申請者總數；
- (b) 現時申請易通行所涉及的車輛類型及數量分佈為何；
- (c) 現時已發出的車輛貼數目；
- (d) 現時接獲未能成功領取車輛貼的個案數目。

提問人：田北辰議員(立法會內部參考編號：31)

答覆：

- (a)至(c) 截至2023年3月22日，運輸署已向登記車主發出583 511張繳費貼。按車輛類別劃分，已申請並已獲發繳費貼的數目表列如下：

車輛類別	已申請並已獲發繳費貼的數目 ^(註) (截至 2023 年 3 月 22 日的情況)
電單車及機動三輪車	45 420
私家車	421 847
的士	16 227
公共小巴及私家小巴	4 096
輕型貨車	53 756
中型貨車	24 050
重型貨車	5 548
公共巴士(單層)及	6 450

車輛類別	已申請並已獲發繳費貼的數目 ^(註) (截至 2023 年 3 月 22 日的情況)
私家巴士(單層)	
公共巴士(雙層)及 私家巴士(雙層)	6 117
總計	583 511

註：繳費貼分為兩種，即只供指定車輛使用的「車輛貼」，以及按車輛種類作分類，適用於相關類別車輛的「車種貼」。上表顯示的繳費貼中，超過98%屬於車輛貼。

- (d) 截至2023年2月底，隧道費服務商及運輸署接獲約1 500宗有關市民未收到其申請的繳費貼個案。經調查後，有關個案的主要成因及隧道費服務商採取的跟進行動如下：
- (i) 2023年1月初展開發出繳費貼程序初期，由於出現系統銜接事宜，以致登記車主的登記地址資料不完整。隧道費服務商已向申請人重新發出繳費貼；
 - (ii) 申請人郵寄地址已改變但沒有適時通知運輸署，以致未能收到已寄往舊地址的車輛貼。隧道費服務商已按申請人提供的新地址重發繳費貼，並提醒他們更新運輸署車輛登記冊內的地址；以及
 - (iii) 繳費貼在郵寄途中遺失。隧道費服務商已向申請人重發繳費貼。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2652)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署於2022年處理專營巴士、專線小巴、的士，以及專營及持牌渡輪服務營辦商提出的加價申請，並協助運輸及物流局檢討香港鐵路有限公司的票價調整機制。就此，請告知本會：

- (a) 本港各項公共交通工具過去5次加價的年份、加幅為何。
- (b) 本港各項公共交通工具過去5次加幅百分比，與該年綜合消費物價指數的比較為何。
- (c) 過去10年，香港鐵路有限公司透過股息而獲取的收入，及其佔整體收入的比例為何。
- (d) 為提供可接受的交通出行費用及維持市民生活水平，若政府以補貼方式為各公交營運商維持各票價加幅為每年通脹一半的情況下，政府為各公交在過去5次的政府的補貼開支為何。

提問人：田北辰議員(立法會內部參考編號：27)

答覆：

(a)及(b)

下表臚列專營巴士、專線小巴、的士、專營渡輪及持牌渡輪過去5次加價的日期、加幅及綜合消費物價指數的變動：

(A) 專營巴士

專營巴士公司	生效日期	票價調整幅度	自上次加價日期後的綜合消費物價指數變動
城巴有限公司 (香港島及過海 巴士網絡 專營權) (城巴 (專營權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	第一階段：8.5% 第二階段：3.2%	4.09%
龍運巴士 有限公司 (龍運) ^(註1)	2008年6月8日	4.5%	-2.28%
	2011年5月15日	3.2%	7.29%
新大嶼山巴士 (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 服務有限公司 (新巴) ^(註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	第一階段：8.5% 第二階段：3.2%	4.09%
九龍巴士(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	只包括與城巴(專營權1)及新巴聯營的過海路線： 九巴／城巴(專營權1)路線：7.0% 九巴／新巴路線：5.6%	10.51%
	2021年4月4日	獨營路線：5.8% (註3)	15.03% (註4)
城巴有限公司 (機場及北大嶼 山巴士網絡專營 權) (城巴(專營權2))	不適用。因公司自1997年年中以專營權營運至今從未加價。		

註：

1. 自1997年6月專營權開始以來，龍運曾加價兩次。
2. 自1998年9月專營權開始以來，新巴曾加價4次。
3. 城巴(專營權1)和新巴都曾分兩個階段，分別在2021年4月4日和2022年1月2日加價8.5%和3.2%。九巴與城巴(專營權1)／新巴聯營的過海路線當時亦一併加價。
4. 上述綜合消費物價指數的累積變動率是由九巴上次加價日期2014年7月6日而非2019年1月20日開始計算，原因是2019年1月20日加價只涉及九巴與城巴(專營權1)及新巴聯營的過海路線。

(B) 專線小巴

年份	實施票價調整的專線小巴路線數目	獲批加價幅度
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%

註：專線小巴的路線組合和加價申請數量眾多。我們現時並沒有資料庫可供儲存每宗申請所採用的綜合物價指數，故無法提供比較加價幅度與綜合物價指數的資料。

(C) 的士

生效日期	票價調整幅度			自上次加價日期後的綜合消費物價指數變動
	市區	新界	大嶼山	
2008年11月30日	5.46%	-	7.67%	市區的士：1.5% 大嶼山的士： -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) 專營渡輪

專營渡輪服務 (註1)	生效日期	票價調整幅度 (註2)	自上次加價日期後的綜合消費物價指數變動
尖沙咀—中環	2009年3月29日 2010年1月1日	第一階段： 4.5% - 17.6% 第二階段： 8.7% - 20.0%	-

專營渡輪服務 (註1)	生效日期	票價調整幅度 (註2)	自上次加價日期後的綜合消費物價指數變動
	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－灣仔	2009年3月29日	第一階段： 4.5% - 13.6%	-
	2010年1月1日	第二階段： 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)

註：

1. 目前未能提供2008年以前的記錄。
2. 有關數字為成人單程票的票價調整幅度。

(E) 持牌渡輪

持牌渡輪服務 (註1)	生效日期	票價調整幅度 (註2)	自上次加價日期後的綜合消費物價指數變動
長洲－中環	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%
梅窩－中環	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%
「橫水渡」	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%
榕樹灣－中環	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%

持牌渡輪 服務 (註1)	生效日期	票價調整幅度 (註2)	自上次加價日期 後的綜合消費物 價指數變動
	2017年7月1日	4.1% - 4.2%	7.0%
	2021年4月1日	4.5% - 4.9%	7.5%
索罟灣－ 中環	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－中環	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%
愉景灣－ 中環	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%
西灣河－ 觀塘	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%
西灣河－ 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－紅磡	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－ 九龍城	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－ 觀塘－啟德	2017年3月26日	20.0%	-
	2019年9月1日	16.7%	6.7%
馬灣－中環	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)

持牌渡輪服務 (註1)	生效日期	票價調整幅度 (註2)	自上次加價日期後的綜合消費物價指數變動
馬灣－荃灣	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－榕樹灣	2015年9月27日	8.6%	-
	2018年10月7日	10.5%	7.2%
香港仔－模達－索罟灣	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%
「屯門－東涌－沙螺灣－大澳」	2020年1月26日	8.0%	-
「北角－觀塘」(危險品車輛)渡輪服務	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%

註：

1. 目前未能提供2008年以前的記錄。
2. 有關數字為成人單程票的票價調整幅度(「北角－觀塘」(危險品車輛)渡輪服務除外)。

(c) 問題的這一部分關乎政府收入，因此被財務委員會主席裁定為不合規程。

(d) 關於假如政府以補貼方式維持各公共交通工具的票價加幅不高於綜合消費物價指數變動的一半，則每類公共交通工具過去5次加價時政府須補貼多少費用的問題，由於需要大量數據和時間進行計算，目前無法提供有關資料。

在審視專營巴士、專線小巴、的士、專營渡輪及持牌渡輪調整票價的申請時，政府會考慮和平衡一籃子因素，例如營辦商的財政和營運情況、服務表現、當時的社會和經濟情況，以及市民的接受程度和負擔能力。在現行機制和安排下，營辦商可以在考慮其實際財政和營運情況後，適時向政府申請調整票價。上述安排具靈活性，亦大致能夠在維持有效的公共交通服務與顧及市民的負擔能力和接受程度之間取得平衡。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0217)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

隨着屯門人口持續增長，屯門公路的使用量大大增加，導致出現長期塞車的情況，但屯門公路巴士轉乘站(轉車站)運作接近十年，一直未有擴建以應付大量增加的使用量，政府可否告知本會：

1. 有否考慮預留資源擴建屯門公路轉車站，如有，詳情為何，如否，原因為何？
2. 有否考慮延長現有落客站的範圍，以供容納更多巴士，如有，詳情為何，如否，原因為何？

提問人：謝偉銓議員(立法會內部參考編號：3)

答覆：

隨着屯門區人口增長，屯門公路巴士轉乘站(轉乘站)的使用率亦有所增加。為應付增加的使用量，運輸署已計劃優化轉乘站，分階段在往屯門及往九龍方向的轉乘站分別加建一個及兩個巴士停車處，以增加上落客的空間。工程預計於2023年年底前完成。

運輸署的工作涉及的開支已納入其整體撥款及編制內，因此未能分項列出。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1270)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

香港水上的士於2021年7月1日啟航，但卻由於受到疫情影響，令致水上的士很多時都無法如常運作，請問：

1. 水上的士自開通以來乘搭人數總數、每月平均乘客量及預期乘客量為何；
2. 據當局理解，水上的士公司每年的財務狀況為何？聘請員工有多少？有關營運是否可以維持；
3. 當局有否向水上的士提供資助，以協助渡輪公司解決難關；
4. 政府會否考慮增加更多上落點及班次，以充分利用海上交通？

提問人：黃國議員(立法會內部參考編號：29)

答覆：

1. 水上的士是一項休閒服務，主要屬觀光及旅遊性質。水上的士在2021年7月1日投入服務，在2019冠狀病毒病疫情期間，逢星期六提供一個航班經尖沙咀東(尖東)來往紅磡與中環(紅磡-中環航線)。為配合西九文化區M+博物館開幕，渡輪營辦商在2021年11月12日起開辦一條短途航線，逢星期日及公眾假期提供兩個航班經西九龍來往中環與尖東(中環-尖東航線)。然而，由於在2022年年初出現第五波疫情而政府推出相關社交距離措施，水上的士先後自2022年1月16日及2月9日起，暫停該兩條航線。隨着疫情緩和而社交距離措施逐步解除，紅磡-中環航線自

2022年5月21日起恢復服務，而中環-尖東航線則自2023年1月14日起調整為逢星期六開出兩班，經灣仔和中環往返尖東與西九龍。自水上的士投入服務以來，截至2023年2月底，兩條航線的總乘客量和平均每月乘客量分別為9 331人次和467人次。

2.及 4.

鑑於水上的士主要是為遊客提供休閒服務，在疫情影響下其經營環境困難。參與營運水上的士服務的員工有12人，大多是從同一營辦商營運的其他港內航線調配的人手。運輸署預計，在社會復常及全面通關後，對水上的士的需求將隨着遊客數目回升而逐漸增加。

運輸署一直積極與水上的士服務營辦商、西九文化區管理局(西九管理局)及香港旅遊發展局(旅發局)合作推廣水上的士，包括在西九文化區設立顯眼的指示牌，以及在營辦商、運輸署、西九管理局及旅發局的網站發放水上的士的服務資料。政府會繼續研究可行措施，協助營辦商推廣水上的士服務。此外，運輸署和水上的士服務營辦商將繼續密切監察情況，適時調整服務水平並研究可否設立更多上落點，以滿足乘客的需求。

3. 為協助渡輪服務降低營運成本，政府已推行多項措施，包括發還碼頭租金、按照長者票價優惠計劃豁免渡輪服務的船隻牌照費，以及准許渡輪營辦商分租碼頭的地方作商業用途。水上的士服務營辦商亦符合資格受惠於上述措施。此外，鑑於第五波疫情下公共交通營辦商面對嚴峻的經營環境，政府運用第六輪防疫抗疫基金及在2022「保就業」計劃^註下推出多項一次性紓困措施。在有關措施下，水上的士服務營辦商可在2022年2月至9月的8個月期間獲發還四成燃料支出作為補貼；就每艘船領取一筆過3萬元非實報實銷補貼；以及在2022年5月至7月的3個月期間獲發放政府向僱主提供的工資補貼。

註：防疫抗疫基金措施對財政的影響，並不在《撥款條例草案》或政府一般收入帳目預算的範圍內。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1271)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

天星小輪是有香港地方特色和歷史價值的交通工具。因財務欠佳而申請加價。根據本年度營運數字，當局可否告知本會，如政府提供補貼達至收支平衡，按現時和四月加價後票價水平，本年和未來兩年涉及補貼開支為何？

提問人：黃國議員(立法會內部參考編號：30)

答覆：

隨着運輸網絡和乘客出行模式不斷轉變，天星小輪的乘客量近年持續下跌，加上天星小輪一向是遊客經常選乘的交通工具，2019冠狀病毒病疫情令乘客量跌幅加劇。行政長官會同行政會議審視所有相關因素後，批准天星小輪提高旗下「中環－尖沙咀」和「灣仔－尖沙咀」兩條渡輪航線的票價，由2023年4月3日起生效。

政府的一貫政策是公共交通服務應由私營機構按照商業原則營辦，以提高營運效率和成本效益。儘管如此，為協助渡輪服務(包括天星小輪)降低營運成本，政府已推行多項措施，包括承擔碼頭的維修工作、發還碼頭租金及按照長者票價優惠計劃豁免船隻牌照費。

此外，為協助渡輪服務營辦商應對疫情帶來的經營壓力，政府通過防疫抗疫基金和保就業計劃^註提供多項補貼，例如燃料補貼、工資補貼及常規維修保養補貼。截至2022年12月，天星小輪獲有關計劃提供逾3,100萬元的資助，預料稍後再獲發1,100萬元資助。

收入方面，政府准許天星小輪分租碼頭的地方作商業、零售和廣告的用途，以賺取非票務收入。天星小輪亦一直積極拓展非票務收入來源，例如與不同品牌和機構合作舉辦市集、張貼船身廣告及舉辦免費乘船日活動，並改善碼頭設施以帶來更多租務及廣告收入。政府會繼續研究可行措施，盡量協助天星小輪拓展其非票務收入來源。

隨着社會復常及全面通關，加上實施新票價及政府提供補貼(包括現時在長者票價優惠計劃和政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃(二元優惠計劃)下發還款項、政府持續承擔碼頭維修工作)，以及天星小輪致力提高非票務收入，預期天星小輪可改善其財務可持續性，繼續為市民和遊客提供高效和優質的服務。

註：防疫抗疫基金措施對財政的影響，並不在《撥款條例草案》或政府一般收入帳目預算的範圍內。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0092)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就違例泊車事宜，政府可否告知本會：

1. 按區議會分區列出，過去3年，每年警務發出的違例泊車定額罰款通知書數目為何；
2. 會否訂立違泊黑點，以重點打擊區內違泊情況；若會，詳情為何；若否，原因為何；
3. 按車輛及燃料類別劃分，過去3年至今每年新登記車輛數目為何；
4. 按區議會分區及車輛類別劃分列出，現時路旁、公營停車場及私營停車場的泊車位數目為何，以及未來3年增加泊位的數目及地點為何；
5. 「電子定額罰款通知書先導計劃」實施至今，每年因人為錯誤而須撤回的電子違例泊車告票數目為何；及
6. 港島交通部智能交通執法機械人測試計劃成效為何，以及會否將測試計劃擴展至全港各區；若會，詳情為何；若否，原因為何？

提問人：楊永杰議員(立法會內部參考編號：12)

答覆：

1. 警務處根據《定額罰款(交通違例事項)條例》(第237章)發出違例泊車定額罰款通知書，所備存的資料是以警察總區作劃分。2020年至2022年期間按5個警察總區劃分的相關執法數字表列如下：

發出違例泊車定額罰款通知書的數字			
警察總區	年份		
	2020	2021	2022
港島	599 218	688 592	624 000
東九龍	489 901	570 466	555 417
西九龍	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
合計	2 707 869	3 302 160	3 363 471

2. 作為警務處處長首要行動項目之一，警隊透過實施「重點交通執法項目」，配合科技應用，以確保交通暢順。「重點交通執法項目」的其中一個專注範疇是造成交通阻塞的違例事項。警隊會在交通擠塞嚴重的地方加強執法，並會對違例停泊的車輛發出定額罰款通知書。有關車輛如造成嚴重阻塞或危害道路安全，或會被警隊拖走。
3. 2020年至2022年，按車輛及燃料類別劃分的新登記車輛數目載於附件1。
4. 截至2023年2月，18區按車輛類別劃分的路旁、政府停車場和私營停車場泊車位數目分別表列於附件2、附件3及附件4。

政府一直積極推展一系列短期及中長期措施，以增加泊車位的數目。舉例來說，按照「一地多用」原則，運輸署一直積極探討在合適的「政府、機構或社區」設施和公共休憩用地項目加設新的公眾停車場。視乎規劃中項目的技術可行性評估結果及申請所需批核的進度，以及已獲批項目的施工進度，預期約有20個合適的工程項目，由2024-25年度開始分批提供約共5 100個泊車位。由於不同種類新泊車位的提供取決於多項因素，包括與地區人士的諮詢，以及個別私人發展項目的推展進度，運輸署無法準確預計未來3年新增泊車位的數目及地點。

5. 「電子定額罰款通知書先導計劃」於2020年3月展開。前線人員可用智能手機記錄有關交通違例事件的詳情，然後以手提打印機印出定額罰款通知書。在先導計劃下，2020年、2021年及2022年因人為錯誤而須撤回的違例泊車電子定額罰款通知書數字表列如下：

	年份		
	2020	2021	2022
發出電子 定額罰款通知書數目	1 068 795	2 366 658	3 075 398
因人為錯誤而須撤回 電子定額罰款通知書的數目 (%)	160 (0.015%)	400 (0.017%)	366 (0.012%)

6. 「智能交通執法機械人」項目最初於2021年開發。為進一步完善該項目，港島總區交通部於2022年與香港汽車科技研發中心(APAS)展開合作，其後對「智能交通執法機械人」繼續進行測試。視乎測試結果，警隊會考慮如何進一步推展相關工作。

2020年至2022年的新登記車輛數目

2020年

車輛類別	新登記車輛數目				
	汽油	柴油	電動	石油氣	總數
電單車	9 343	0	25	0	9 368
私家車	32 441	0	4 595	0	37 036
的士	0	0	0	805	805
專營巴士	0	289	0	0	289
非專營公共巴士	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
貨車	2	5 390	35	0	5 427
特別用途車輛	0	98	9	12	119

2021年

車輛類別	新登記車輛數目				
	汽油	柴油	電動	石油氣	總數
電單車	9 013	0	79	0	9 092
私家車	29 724	2	9 583	0	39 309
的士	0	0	0	1 120	1 120
專營巴士	0	277	0	0	277
非專營公共巴士	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
貨車	2	7 045	55	0	7 102
特別用途車輛	0	91	13	11	115

2022年

車輛類別	新登記車輛數目				
	汽油	柴油	電動	石油氣	總數
電單車	7 477	0	163	0	7 640
私家車	17 683	0	19 795	0	37 478
的士	10	0	1	1 094	1 105
專營巴士	0	217	19	0	236
非專營公共巴士	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
貨車	0	6 913	80	0	6 993
特別用途車輛	0	120	13	4	137

註：混合動力車輛計入其相應燃料類別內。

截至2023年2月18區按車輛類別劃分的路旁泊車位數目

地區	私家車*	貨車	旅遊 巴士 ／巴士	電單車	總計 ^μ
中西區	522	193	11	628	1 354
灣仔	1 008	24	22	729	1 783
東區	525	91	62	777	1 455
南區	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
九龍城	2 325	144	134	967	3 570
黃大仙	304	131	0	475	910
觀塘	501	120	40	794	1 455
荃灣	832	68	31	618	1 549
屯門	1 287	331	112	886	2 616
元朗	1 275	426	114	617	2 432
北區	1 226	357	27	424	2 034
大埔	1 558	354	83	259	2 254
西貢	1 962	320	160	479	2 921
沙田	1 579	337	69	506	2 491
葵青	416	364	21	721	1 522
離島	510	56	78	152	796
總計	19 304	3 970	1 199	11 654	36 127

* 有關數字是為尺寸相若的車輛例如私家車、的士、小巴、三輪車及輕型貨車提供的路旁泊車位數字，而供中型及重型貨車、巴士、電單車及單車停泊的路旁泊車位則根據《道路交通(泊車)規例》(第374C章)，沒有包括在內。

^μ 數字不包括約300個預留作特別公共服務用途(例如垃圾車和郵政車輛)的泊車位。

截至2023年2月18區按車輛類別劃分的政府停車場泊車位數目[^]

地區	私家車	貨車	旅遊 巴士 ／巴士	電單車	總計
中西區	3 921	427	13	351	4 712
灣仔	2 581	227	11	262	3 081
東區	3 143	351	33	374	3 901
南區	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
九龍城	3 183	134	7	247	3 571
黃大仙	4 209	282	29	552	5 072
觀塘	7 696	469	36	1 449	9 650
荃灣	1 914	124	4	242	2 284
屯門	3 501	142	46	166	3 855
元朗	3 315	107	49	238	3 709
北區	3 475	374	42	126	4 017
大埔	897	213	8	80	1 198
西貢	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
離島	1 601	115	17	109	1 842
總計	58 439	5 398	465	6 748	71 050

[^] 上述泊車位資料由各部門或有關的停車場管理公司或營辦商所提供的資料整合而成，只供一般參考。由於負責管理停車場的各部門、管理公司或營辦商可能會因應其需要對泊車位數目／種類作出調整，實際泊車位數目或會與上述有所不同。

截至2023年2月18區按車輛類別劃分的私營停車場泊車位數目[^]

地區	私家車	貨車	旅遊 巴士 ／巴士	電單車	總計
中西區	34 065	457	58	483	35 063
灣仔	35 209	83	98	323	35 713
東區	43 112	1 379	238	1 440	46 169
南區	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
九龍城	45 989	977	91	930	47 987
黃大仙	16 403	877	73	1 311	18 664
觀塘	41 058	2 765	45	2 368	46 236
荃灣	35 777	1 866	362	807	38 812
屯門	38 143	2 012	93	872	41 120
元朗	39 322	1 513	284	1 119	42 238
北區	17 804	884	32	377	19 097
大埔	29 432	638	54	845	30 969
西貢	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
離島	13 835	700	190	386	15 111
總計	627 075	30 892	2 926	20 161	681 054

[^] 上述泊車位資料由各部門、機構及停車場管理公司或營辦商所提供的資料整合而成，只供一般參考。由於負責管理停車場的停車場提供者、管理公司或營辦商可能會因應其需要對泊車位數目／種類作出調整，實際泊車位數目或會與上述有所不同。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0093)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 區域交通及運輸服務

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就專營巴士公司運營事宜，政府可否告知本會：

1. 過去3年，每年各專營巴士公司的脫班率為何，以及有何措施改善專營巴士公司脫班問題；及
2. 資助專營巴士公司安裝安全裝置的進度及資助額，以及其落實安全改善措施的進展為何；及
3. 目前專營巴士公司引入雙層電動巴士及雙層氫能巴士的進展為何？

提問人：楊永杰議員(立法會內部參考編號：13)

答覆：

1. 就各巴士專營權，過去3年的脫班率載列如下：

巴士 專營權 (註1)	2020年	2021年	2022年
九巴	6.9%	3.2%	2.5%
城巴(專營權1)	4.4%	1.5%	2.1%
城巴(專營權2)	2.0%	0.6%	1.2%
新巴	6.7%	2.9%	3.0%
龍運	4.7%	1.4%	1.9%
嶼巴	3.0%	0.3%	0.4%
整體	6.3%	2.8%	2.4%

註(1)

九巴－九龍巴士(一九三三)有限公司

城巴(專營權1)－城巴有限公司(香港島及過海巴士網絡專營權)

城巴(專營權2)－城巴有限公司(機場及北大嶼山巴士網絡專營權)

新巴－新世界第一巴士服務有限公司

龍運－龍運巴士有限公司

嶼巴－新大嶼山巴士(1973)有限公司

運輸署一直透過審核專營巴士營辦商的營運報表、定期進行調查，以及留意乘客提出的投訴或建議等渠道，密切監察巴士服務的穩定性及水平。運輸署亦已加強對專營巴士公司就脫班情況發出警告信的安排，以責成巴士公司更積極採取糾正措施和改善服務。此外，從2022年第四季開始，運輸署透過營辦商遴選工作就新開辦巴士路線揀選營辦商時，已把營辦商所收警告信的數目列為考慮因素之一。

就所有巴士專營權，過去3年的脫班率均受到2019冠狀病毒病及相關社交距離措施影響。總的來說，2020年的脫班率在過去3年中較高，特別是在2020年2月及3月疫情爆發初期，專營巴士營辦商曾調整服務以應對乘客量突然大幅減少，因而導致脫班率較高，尤以非繁忙及深宵時段為然。車長感染2019冠狀病毒病或曾與感染者有密切接觸，亦導致人手短缺。運輸署當時已立即採取行動，透過提示信和勸諭信，要求各專營巴士營辦商作出改正，並按照獲批准的行車時間表營運。因應疫情發展和相應調整的社交距離措施，同時為了更善用資源，運輸署已訂立機制，讓專營巴士營辦商申請臨時調整服務。運輸署會參考多項因素，例如乘客需求的增減幅度、有關巴士線的載客率(特別是在繁忙時段)，以及市民對縮減服務建議的接受程度。運輸署又指示專營巴士營辦商靈活調配資源，以維持足夠的服務。實施上述機制及措施後，專營巴士的整體脫班率已見改善，由2020年的6.3%下降至2021年的2.8%，其後再下降至2022年的2.4%。

2. 為了進一步加強專營巴士的安全，由運輸署主持的「加強專營巴士安全委員會」(安全委員會)在2019年年初成立，作為一個常設平台，讓政府、各專營巴士營辦商及相關專家討論、研究、落實和推廣進一步加強香港專營巴士安全的措施。在安全委員會督導下，各專營巴士營辦商已在多個主要範疇推展改善措施，包括：

- (a) 安裝及加強車內裝置／科技以協助巴士車長安全駕駛；
- (b) 改善巴士車長的工作環境；以及
- (c) 加強安全表現管理。

相關改善措施的進展簡述如下：

安裝車內安全裝置

由2018年7月起，所有新採購的雙層巴士均已在所有乘客座椅裝設安全帶，並配備可加強車輛穩定性和減低翻側風險的電子穩定控制系統，以及車速限制減速器(即具有減速功能的車速限制器)。至於現役巴士，因應成本效益分析的結果，專營巴士營辦商現正為約4 000輛巴士加裝電子穩定控制系統和車速限制減速器，以及為約1 900輛雙層巴士的所有上層座椅安裝安全帶。政府已預留5億元，用以資助專營巴士營辦商八成相關安裝費。

安裝工作已由2020年第三季起陸續展開，目標是在3年內完成安裝安全帶和在4年內完成安裝電子穩定控制系統和車速限制減速器。截至2022年12月底，已安裝安全帶的現役巴士數目約為1 500輛，而已安裝電子穩定控制系統和車速限制減速器的現役巴士數目則約為3 000輛，涉及政府資助額共約3.368億元。各專營巴士公司為旗下巴士安裝安全裝置的數目表列如下：

專營巴士公司	已安裝安全裝置的巴士總數 (截至2022年12月底)		
	安全帶	電子穩定控制系統	車速限制減速器
九巴	810	1 897	1 919
新巴	252	371	371
城巴有限公司 (城巴)	296	586	586
龍運	116	116	116
嶼巴	28	10	39
總計	1 502	2 980	3 031

除了這些安全裝置外，專營巴士營辦商一直自費試驗各類先進駕駛輔助系統，包括防止碰撞和保持行車線警報系統，以及司機監察系統。截至2022年12月底，九巴已在約1 100輛行走快速公路的巴士上安裝該等設備，而城巴及龍運則已在所有行走機場／北大嶼山路線的巴士上安裝該等設備，並會在所有用於行走該等路線的新購巴士上安裝該等設備。專營巴士營辦商會繼續研究使用科技，以協助巴士車長安全駕駛。

改善巴士車長的工作環境

運輸署在2018年2月公布最新的《巴士車長工作、休息及用膳時間指引》，各專營巴士營辦商已全面實施當中訂明經改善的駕駛時間及休息時間安排。此外，為了讓巴士車長有更佳的工作環境，政府在2022年共批准15宗由專營巴士營辦商提出有關在巴士總站／公共運輸交匯處提供休息室／休

息設施的申請，令全港共有295個巴士總站提供該等設施。各專營巴士公司在2022年獲批的申請數目表列如下：

專營巴士公司	在2022年獲批的申請數目
九巴	11
龍運	1
新巴	0
城巴	3
嶼巴	0
總計	15

為進一步改善巴士車長的健康及待遇，運輸署正就香港專營巴士行業有關識別和管理疲勞駕駛的課題進行顧問研究。運輸署亦正檢討專營巴士營辦商的巴士車長訓練課程單元及綱要，確保向專營巴士行業所有巴士車長提供的訓練的質素。

安全表現管理

運輸署已擬定一套共有19個項目的新安全表現指標，用以監察專營巴士營辦商在一般安全、巴士乘客安全、巴士運作及網絡安全、巴士工程安全、車長工作安全及安全管理和保證系統等方面的安全表現。各專營巴士營辦商已由2020年起編製這些指標。運輸署正密切監察各專營巴士營辦商的表現。

此外，各專營巴士營辦商亦定期就每條巴士路線進行路線風險評估(每兩年至少一次)，包括評估每條巴士路線的實際運作環境及情況，並因應每條巴士路線的獨特運作情況向車長提供駕駛指示。

道路安全及巴士友善措施

除上述由專營巴士營辦商推行的措施外，運輸署一直積極制訂道路安全及巴士友善措施，例如提供巴士專線和巴士專用入口，並對專營巴士意外的趨勢進行全面檢討，以期提升各專營巴士營辦商的安全表現。

3. 目前在香港使用的專營巴士中，約95%以上是雙層巴士，這是因為雙層巴士載客量較高。此外，由於香港地形多山，車輛經常要在斜坡上行駛。炎熱和潮濕的天氣亦令巴士必須使用較強的空調。專營巴士每天長時間行駛，而車程也長。如使用電動巴士，必須有較高的電池續航力。基於上述因素，適合在香港環境行駛的電動雙層巴士型號有限。

城巴在香港引進首輛電動雙層巴士，並在2022年6月中開始進行載客服務試驗。初步結果顯示，巴士的運作表現穩定。九巴亦自費採購52輛電動雙層巴士，第一輛已於2022年12月運抵香港，其餘則預計在2023年內陸續運抵。

目前，氫燃料電池重型車仍在初步發展階段，而世界各地都已投入資源進行研發、運作試驗及建造配套基建。為配合氫燃料電池車的發展趨勢及配套設施的需求，環境及生態局正領導一個跨部門工作小組(工作小組)，因應本地情況在2023年下半年分階段循序漸進地開展氫燃料電池雙層巴士和重型車輛的試驗。工作小組會對加氫站、氫站補給安排及氫燃料電池車在道路使用等方面進行風險評估，以及審視相關法規、標準及技術指引，以準備為本地使用氫燃料訂立相關法律框架。環境及生態局已在新能源運輸基金下預留2億元，按個別項目資助氫燃料電池雙層巴士及重型車輛的試驗。同時，在上述工作完成前，工作小組會審視和評估各宗有意進行氫燃料技術試驗項目的申請，並就安全及規劃等方面訂立規定／標準，以便業界早日開展氫燃料技術的試驗。政府會整合試驗項目的結果，以制定適合本地情況的法規、標準及技術指引，以期支援本港長遠大規模使用氫燃料技術。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0094)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (3) 區域交通及運輸服務
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就專線小巴運營事宜，政府可否告知本會：

1. 過去3年，每年各專線小巴的脫班率為何，以及有何措施改善專線小巴脫班問題；及
2. 過去3年，每年運輸署(i)飭令專線小巴營辦商以書面解釋導致服務脫離指定路線行駛的情況；(ii)向沒有遵照客運營業證條件維持服務的專線小巴營辦商發信；(iii)撤銷專線小巴營辦商客運營業證數目為何？

提問人：楊永杰議員(立法會內部參考編號：14)

答覆：

1. 運輸署一直透過多管渠道，包括進行定期及不定期調查或實地視察、跟進乘客提出的投訴或建議，以及與專線小巴營辦商保持緊密聯繫等安排，有效監察專線小巴的經營情況，確保其按照客運營業證條件維持適當和有效的服務。若在巡查或調查時發現任何服務失準的情況，運輸署會要求有關專線小巴營辦商進行跟進調查，並提供書面解釋及相關資料。如營辦商違反客運營業證條件，運輸署可發出警告信，並會在進行中期檢討期間，考慮所發出的警告次數和營辦商的服務表現，以決定會否延續其客運營業證。如違規情況嚴重及持續，運輸署可按《道路交通條例》(第374章)第30條，對該專線小巴營辦商進行研訊，以及經考慮研訊的結果後，按第374章第31條考慮暫時吊銷、取消或更改營辦商的客運營業證。

現時，運輸署並沒有備存專線小巴服務的全面班次記錄或脫班率數據。然而，隨着專線小巴實時到站資訊系統在2022年10月全面實施，運輸署會研究利用系統提供的營運數據，監察和規管專線小巴服務，包括脫班情況。

2. 過去3年，運輸署(a)飭令專線小巴營辦商以書面解釋導致專線小巴脫離指定路線行駛的情況；(b)向沒有遵照客運營業證條件維持服務的專線小巴營辦商發信；以及(c)撤銷專線小巴營辦商客運營業證的個案數目載於下表：

個案	年份		
	2020	2021	2022
i) 運輸署飭令專線小巴營辦商以書面解釋導致服務脫離指定路線行駛的情況(宗數)	457	637	465
ii) 運輸署向沒有遵照客運營業證條件維持服務的專線小巴營辦商發信(宗數)	16	13	25
iii) 運輸署撤銷專線小巴營辦商客運營業證(宗數)	0	0	0

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0095)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (3) 區域交通及運輸服務
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

過去3年，每年運輸署接獲有關九巴、龍運巴士、城巴、新巴、新大嶼山巴士、的士及公共小巴的投訴數目(按性質列出)分別為何，以及有何機制評估公共交通服務表現；若有，詳情為何；若否，原因為何？

提問人：楊永杰議員(立法會內部參考編號：15)

答覆：

在過去3年，運輸署接獲有關九龍巴士(一九三三)有限公司(九巴)、龍運巴士有限公司(龍運)、城巴有限公司(香港島及過海巴士網絡專營權)(城巴(專營權1))、城巴有限公司(機場及北大嶼山巴士網絡專營權)(城巴(專營權2))、新世界第一巴士服務有限公司(新巴)、新大嶼山巴士(1973)有限公司(嶼巴)、的士和公共小巴的投訴數字和性質載列於下表：

2020年

公共交通工具	運輸署接獲的投訴宗數 ^(註1)			
	服務質量	服務水準	一般性質 ^(註2)	總計
專營巴士				
九巴	968	7 109	504	8 581
龍運	145	224	24	393
城巴(專營權 1)	202	632	56	890
城巴(專營權 2)	102	288	47	437
新巴	140	942	84	1 166

公共交通工具	運輸署接獲的投訴宗數(註 ¹)			
	服務質量	服務水準	一般性質 (註 ²)	總計
嶼巴	30	113	17	160
其他(註 ³)	233	1 451	344	2 028
的士	0	620	115	735
公共小巴	520	5 867	461	6 848
總計	2 340	17 246	1 652	21 238

2021年

公共交通工具	運輸署接獲的投訴宗數(註 ¹)			
	服務質量	服務水準	一般性質 (註 ²)	總計
專營巴士				
九巴	1 896	7 869	975	10 740
龍運	323	328	82	733
城巴(專營權 1)	531	1 339	186	2 056
城巴(專營權 2)	113	269	60	442
新巴	369	2 481	216	3 066
嶼巴	55	190	42	287
其他(註 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
總計	5 030	24 452	2 919	32 401

2022年

公共交通工具	運輸署接獲的投訴宗數(註 ¹)			
	服務質量	服務水準	一般性質 (註 ²)	總計
專營巴士				
九巴	2 278	17 020	940	20 238
龍運	177	388	25	590
城巴(專營權 1)	967	2 749	202	3 918
城巴(專營權 2)	181	405	89	675
新巴	647	3 344	393	4 384
嶼巴	44	167	25	236
其他(註 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
總計	6 419	36 793	3 111	46 323

註

1. 投訴來源包括運輸署直接收到的書面或電郵投訴，以及由交通投訴組及政府 1823 電話中心轉介至運輸署的投訴。
2. 一般性質的投訴包括與票價及付款方法等有關的投訴。
3. 涉及多於 1 間專營公司、聯營路線或未能確定相關專營公司的投訴。

投訴數字的變動或受多項因素影響，須小心詮釋。舉例來說，2020 年的投訴數字較低，部分原因是 2019 冠狀病毒病疫情爆發初期，公共交通服務的乘客量驟降。另一方面，2022 年的投訴數字較高，部分原因是第五波疫情期間，頗多司機及巴士車長須接受隔離或檢疫而導致服務受影響。

公共交通營辦商有責任遵照運輸署批准的服務詳情表營運，提供令人滿意的服務。運輸署透過實地視察和調查，監察公共交通營辦商提供專營巴士及專線小巴等固定路線服務的表現。此外，運輸署會進行車輛檢驗及表現評核、分析公共交通營辦商定期提交的營運報表，並處理公眾提出的意見或投訴等。運輸署亦會與公共交通營辦商定期舉行會議，檢討其服務表現。

一般而言，如發現任何違規情況或營辦商表現未能令運輸署滿意，運輸署會指示有關公共交通營辦商在限期內作出改善和落實改善措施。如沒有明顯改善，運輸署會視乎每宗違規個案的持續性、性質及嚴重程度而發出警告信。如公共交通營辦商未能按照法例要求提供適當而有效率的服务，政府可撤銷其經營有關服務的權利。

在的士服務方面，運輸署已透過建立內部資料庫及整合相關投訴記錄，增強處理的士服務投訴的機制。資料庫有助運輸署更有效掌握整體的士服務質素，並分析是否有個別投訴類別出現上升趨勢，從而更有效及適時地採取適當的跟進行動。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2912)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就2023至24年度需要特別留意的事項中，運輸及物流局會繼續監督商用車輛泊車顧問研究所提建議的實施情況，當局可否告知本會：

1. 在2022至23年度內，在商用車輛泊車顧問研究中提出的建議進展情況，包括因推展各項措施而增加的泊車位數目及各種領牌車輛與泊車位的最新比例為何；
2. 商用車輛泊車顧問研究是否有提及各類商用車輛停泊位的欠缺情況，如有，請按各車種列出；並就自開展推動顧問研究的建議至今，列出各類商用車輛停泊位最新欠缺數目；
3. 有指政府在增加泊車位的進度緩慢，而在泊車位不足下，警方又利用電子科技加強執法；為配合發展，一些用作臨時停車場的短期租約用地又被收回，政府有何措施加快增加各類商用車輛泊車位？

提問人：易志明議員(立法會內部參考編號：2)

答覆：

1.及3.

運輸署正在落實商用車輛泊車位顧問研究所提出的建議，作為增加商用車輛泊車位供應的恆常措施。有關建議及最新落實情況表列於附件1。

截至2023年2月，最新的泊車位數目、領有牌照車輛數目，以及泊車位與領牌車輛數目的比例表列於附件2。

2. 商用車輛泊車位顧問研究已完成，其最終報告(載有關於商用車輛預計泊車需求的詳細資料，以及緩解泊車位預計供求差異的措施)可在運輸署網址查閱 (https://www.td.gov.hk/filemanager/tc/publication/ce38_2017-final%20report-tc.pdf)。

由於增加商用車輛泊車位屬恆常工作，因此無法界定推行措施的開始時間。運輸署會繼續推展上述一系列短期及中長期措施，以增加泊車位供應，從而緩解泊車位的預計供求差異。

商用車輛泊車位顧問研究的建議及最新落實情況

建議	最新進展
(1) 在合適的路旁地點劃設夜間商用車輛泊車位和增設路旁旅遊巴士泊車位及上落客設施	截至2023年2月，運輸署已劃設1 776個路旁夜間商用車輛泊車位和908個路旁旅遊巴士泊車位，並已提供總數406個旅遊巴士上落客處。
(2) 鼓勵學校在非上課時間開放校舍供學生服務車輛停泊	截至2023年2月，累計共有35間學校提供約100個泊車位供學生服務車輛停泊。
(3) 在合適的短期租約停車場的租約條款中，訂明最少須提供的商用車輛泊車位數目	截至2023年2月，已在37個短期租約停車場的租約加入特別條款，訂明最少須提供的商用車輛泊車位數目，涉及約1 800個商用車輛泊車位。
(4) 按照「一地多用」的原則物色合適地點興建公眾商用車輛停車場	<p>已物色到8個可考慮地點，提供商用車輛泊車位。截至2023年3月底，該8個地點的最新推展進度如下：</p> <p>關於(1)馬鞍山第103區綜合設施大樓，正進行設計工作。</p> <p>關於(2)天水圍天業路康樂及文化綜合項目、(3)西九龍渡華路休憩用地暨公眾停車場及(4)筲箕灣愛秩序灣體育館及休憩用地，有關用地現處於初步研究或設計階段。項目能否落實，須視乎撥款是否獲立法會批准而定。</p> <p>至於其餘4幅位於紅磡、九龍城、東涌和屯門的用地，運輸署會繼續進行相關工作，包括進行可行性評估及諮詢有關持份者。</p>
(5) 修訂《香港規劃標準與準則》中的泊車位及上落貨區標準，以增加泊車位供應	運輸署於2021年7月完成《香港規劃標準與準則》中有關泊車位及上落貨區標準的檢討。經修訂的泊車位標準於2021年8月在規劃署的網頁頒布。是次修訂增加了私人和資助

建議	最新進展
	房屋發展項目的私家車泊車位數目，亦增加了資助房屋發展項目的商用車輛泊車位種類及數目。
(6) 規定合適的新發展項目開放部分附屬泊車位及上落客貨處作夜間公眾商用車輛泊車用途	新的地契條款已收納在合適的新出售政府土地賣地條件中，規定新發展項目的業主開放部分附屬泊車位及上落客貨處作夜間公眾商用車輛泊車用途。

泊車位及領有牌照的車輛數目
(截至 2023 年 2 月)

	泊車位數目	領有牌照的車輛數目	比例*
私家車(包括客貨車)	704 818	632 777	1.11
電單車	38 563	74 815	0.52
貨車(不包括客貨車)	40 260	62 805	0.64
旅遊巴士及非專營公共巴士	4 590	7 247	0.63
總計	788 231	777 644	1.01

*泊車位與領牌車輛數目的比例。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2913)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就2023至24年度需要特別留意的事項中，運輸及物流局會繼續監督在「一地多用」原則下，在合適的「政府、機構或社區」設施和公共休憩用地項目中加設公眾停車場，就此，請告知本會：

- 1) 政府按「一地多用」原則下增加公眾停車場的進度及涉及的泊車位數目，當中可供各類商用車輛停泊的泊車位數目為何；
- 2) 隨著社會對發展土地的需求，未來三年有多少短期租約臨時停車場會被收回發展，受影響的各類商用車輛數目為何；會否採取先安置後收地的政策，如會，詳情為何；如不會，原因為何？

提問人：易志明議員(立法會內部參考編號：3)

答覆：

- 1) 按照「一地多用」原則，運輸署一直積極探討在合適的「政府、機構或社區」設施和公共休憩用地項目加設新的公眾停車場。視乎規劃中項目的技術可行性評估結果及申請所需批核的進度，以及已獲批項目的施工進度，預期約有20個合適的工程項目，由2024-25年度開始分批提供約共5 100個泊車位。

政府亦已在當中物色到8個可考慮地點，提供商用車輛泊車位。關於(1)馬鞍山第103區綜合設施大樓，現正進行設計工作。關於(2)天水圍天業路康樂及文化綜合項目、(3)西九龍渡華路休憩用地暨公眾停車場及(4)筲箕灣愛秩序灣體育館及休憩用地，有關項目現處於初步研究或設計階段。項目能否落實，須視乎撥款是否獲立法會批准而定。至於其餘4

幅位於紅磡、九龍城、東涌和屯門的用地，運輸署會繼續進行相關工作，包括進行可行性評估及諮詢有關持份者。

此外，有數個項目已經動工，包括：

- 將軍澳第67區的政府聯用辦公大樓；
- 柴灣水務署總部暨香港及離島分署及懲教署總部大樓；
- 上水第4及第30區(地盤2)的公眾停車場；
- 東涌第99區的公眾停車場；
- 將軍澳中醫醫院發展項目；
- 觀塘綜合發展項目；
- 四美街地區休憩用地、體育館及公眾停車場；以及
- 重建元朗大球場—拆卸及主要建築工程。

安達臣道石礦場(地盤G2)聯用大樓的項目亦快將動工。

至於其他項目，包括粉嶺第11區新界東文化中心；深水埗欽州街西休憩用地及公眾停車場；以及將軍澳第66區市鎮公園及公眾停車場，政府計劃於2023立法年度內就該等項目徵求立法會批准撥款。

- 2) 以短期租約方式提供臨時公眾停車場只是權宜措施。短期租約用地最終會用作推展已規劃的永久發展項目或相關政策措施。地政總署在決定短期租約的期限時，會考慮有關用地的長遠用途和發展的時間表。一般而言，如有關用地無須即時收回作永久用途，則會繼續批出短期租約。永久發展的計劃取決於市場反應和相關政策措施等多項可變因素。關於未來3年因要推展已規劃的永久發展項目而將被終止租約的現有短期租約臨時停車場，地政總署沒有相關資料。運輸署會繼續與地政總署聯繫，為因推展已規劃的永久發展項目而將被終止租約的短期租約停車場物色合適重置地點，過程中會考慮區內的泊車需求及其他迫切土地用途。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2916)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

在2023至24年度需要特別留意的事項，運輸署將會繼續檢討公共小巴營運狀況，並支援環境保護署推行電動公共小巴試驗計劃，就此，請告知本會：

- 1) 隨著鐵路不斷擴展，公共小巴無論是綠色專線或紅色小巴的營運空間均不斷收窄，客量持續減少，加上司機短缺及老年化，公共小巴業界的營運狀況非常困難；既然公共小巴在公共交通服務有重要的角色，不但提供輔助接駁服務，還為居住在偏遠而欠缺公交的居民提供服務，政府有何措施協助業界持續發展；
- 2) 在支援推行電動公共小巴試驗計劃的工作詳情及最新進展，涉及的開支為何？

提問人： 易志明議員(立法會內部參考編號：6)

答覆：

- 1) 為維持公共小巴服務的可持續性，運輸署一直採取多管齊下的措施協助業界，包括引入新的服務、提高營運效率、改善財務狀況和運用科技。有關詳情如下：

引入新的服務

- (a) 一直以來，政府的政策是把紅色小巴轉為專線小巴，從而確保提升服務質素及加強監察。截至2022年年底，登記專線小巴和紅色小巴數目分別為3 352輛及997輛。公共小巴提供輔助接駁服務，亦服務偏遠地區居民。為加強公共小巴在這方面的角色，運輸署一直按地理位置、相關的連接道路及鐵路、專線小巴在公共交通網絡中的角

色及功能，以及計劃開辦的專線小巴路線的營運及財務可行性等因素，推出新的專線小巴路線，以配合房屋發展帶來的公共運輸服務需求增長。就大型房屋發展，運輸署採取整體規劃方法，確保提供一個由專營巴士和專線小巴服務等各種公共交通工具組成的合適公共交通網絡，以配合居民的不同交通需要。此外，運輸署最近調整了新開辦專線小巴路線的營辦商遴選工作的評審準則，讓表現良好的現有專線小巴營辦商有更大機會獲批經營權。運輸署致力推出更多新的專線小巴路線，並邀請有興趣者(包括紅色小巴營辦商或現有專線小巴營辦商)申請營運新的專線小巴路線。

提高營運效率

- (b) 運輸署積極協助專線小巴業界透過優化服務以改善其營運和財務狀況，措施包括調整服務班次、營運時間、路線和車輛調配等。
- (c) 由2021年8月起，運輸署准許有共同股東的專線小巴營辦商合併其客運營業證，以方便車輛重新調配並提高營運靈活度，從而更能受惠於規模經濟效益。

改善財務狀況

- (d) 專線小巴營辦商可因應其路線組合的業務狀況，向運輸署申請調整票價。運輸署已於2022年年初修訂內部指引，簡化處理調整票價申請的程序，以便營辦商適時調整票價，改善其路線組合的財務狀況。運輸署在2022年批准79個路線組合的票價調整申請，涉及約共275條專線小巴路線。我們預計各路線組合在實施新票價後，以及隨着疫情緩和、市民生活步向復常而乘客量回升，專線小巴服務會在較健康的財務狀況下營運。

運用科技

- (e) 為改善專線小巴服務的車隊管理和方便乘客計劃行程，運輸署已於2022年10月全面推行專線小巴實時到站資訊系統，涵蓋所有專線小巴路線。乘客可透過運輸署的「香港出行易」流動應用程式取得專線小巴的實時到站資訊。同時，專線小巴營辦商可以利用相關數據進行車隊管理以及服務規劃和監管，從而提高營運效率。

至於司機短缺的問題，運輸署一直留意情況，並與業界溝通，以積極考慮切實可行的措施，協助業界應對司機供應短缺的問題。措施包括與勞工處聯絡，安排簡報會；邀請公共小巴業界參與勞工處舉辦的招聘會；以及就相關的勞工處就業計劃，例如中高齡就業計劃，向業界提供更多資料。

- 2) 政府正積極準備推行電動公共小型巴士(電動小巴)試驗計劃。運輸署一直支持環境保護署(環保署)測試電動小巴在本地環境下的運作，其間就適合安裝充電設施的地點提供意見、協助聯絡公共小巴業界／營辦商以物色適合進行試驗計劃的專線小巴路線，以及協助收集公共小巴業界對試驗計劃的意見等。在試驗計劃下，環保署會在選定的公共運輸

交匯處提供所需的充電設施，而參與試驗計劃的專線小巴營辦商會獲得補貼，以購買電動小巴。環保署表示，該試驗計劃預期在2023年下半年展開。支持環保署推行電動小巴試驗計劃的工作由運輸署現有資源承擔。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2917)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (3) 區域交通及運輸服務
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就規劃和開辦新的綠色專線小巴服務，請告知本會：

- 1) 運輸署計劃在2023年開辦6條新綠色專線小巴路線的詳情，包括涉及的路線、所需車輛數目、何時招標及投入服務；
- 2) 過去兩年(2021年及2022年)紅色小巴及綠色專線小巴的數目及變動情況為何；
- 3) 為鼓勵更多紅色小巴轉為綠色專線小巴，運輸署在加快開辦新的綠色專線小巴服務有何工作計劃，會否主動邀請業界建議新路線及加快審批程序？

提問人：易志明議員(立法會內部參考編號：7)

答覆：

- 1) 運輸署在2022年8月進行專線小巴營辦商遴選計劃程序，就下述4組共6條計劃開辦的新界專線小巴路線批出營辦權。有關路線、其最低車輛數目要求及計劃開辦日期等詳情如下：

	起點—終點	最低車輛數目 要求	計劃開辦日期 ^{註1}
(1)	置福圍至聯和墟(循環線)	4	2023年第二季
(2)	馬適路至粉嶺站(循環線)	4	
(3)	百勝角至將軍澳站(循環線)	2	

	起點—終點	最低車輛數目 要求	計劃開辦日期 ^{註1}
(4)	安達臣道石礦場發展區至油塘(循環線)	5	2023年第四季
(5)	安達臣道石礦場發展區至尚德公共交通總站	3	
(6)	大埔(富蝶邨)至大埔(廣福道)(循環線)	3	

註1：每條專線小巴路線的開辦日期視乎有關房屋發展項目的入伙進度而定。

- 2) 在2021年及2022年，已登記的紅色小巴和專線小巴數目表列如下：

年份(截至年底)	紅色小巴數目	專線小巴數目
2021	1 015	3 334
2022	997	3 352

- 3) 政府的一貫政策是鼓勵紅色小巴轉為專線小巴經營。運輸署一直按房屋發展項目帶來的公共運輸服務需求增長、發展項目的地理位置、相關的連接道路及鐵路、專線小巴在公共交通網絡中的角色及功能，以及計劃開辦的專線小巴路線的營運及財務可行性等因素，推出新的專線小巴路線。就大型房屋發展項目，運輸署採取整體規劃方法，確保提供一個整合專營巴士和專線小巴服務的合適公共交通網絡，以配合居民的不同交通需要。此外，運輸署亦會考慮公共小巴業界的建議。運輸署致力推出更多新的專線小巴路線，並公開邀請有興趣者(包括紅色小巴營辦商)申請營運新路線。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2918)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

有指辦理各項車輛駕駛執照及牌照均需輪候多時，運輸署牌照事務處長期排長龍，對市民造成不便，請告知本會：

1. 過去兩年(2021年及2022年)，親身及透過各非櫃枱方式辦理各項牌照申請的數目及平均處理時間；
2. 為改善運輸署牌照事務處的輪候情況，運輸署鼓勵市民透過「智方便」續領牌照，過去兩年(2021年及2022年)，利用「智方便」續領駕駛執照及車輛牌照的數目為何；在2023年，有何措施進一步鼓勵更多市民透過「智方便」續領牌照；
3. 在2023至24年度內，運輸署將會繼續重整牌照服務的運作流程，並推出一系列措施，就各項措施的落實詳情及涉及的額外開支，預計有關措施的成效為何？
4. 現時運輸署只有四個辦理牌照的事務處，新界只有新界東的沙田事務處，對新界西的居民不便，而且新界西集中不少車輛維修工場及車輛銷售店，對牌照服務殷切，隨著新界西北的發展，政府更計劃在洪水橋興建多層式車輛維修工場以安置受收地影響的棕地車輛維修業，當局會否考慮在該多層式車輛維修工場設牌照事務處，以滿足新界西北居民對牌照服務的需求，如會，詳情為何；如不會，原因為何？

提問人：易志明議員(立法會內部參考編號：8)

答覆：

1. 運輸署在2021年及2022年處理的車輛牌照及駕駛執照(包括正式駕駛執照、暫准駕駛執照及學習駕駛執照)申請數目表列如下：

年份	處理車輛牌照申請數目	處理駕駛執照申請數目
2021	895 677	387 508
2022	892 347	366 522

在2021年及2022年，分別約有88%和87%的申請是親身遞交，其餘則以非櫃檯方式(包括投遞箱、郵遞或網上申請)提交。在親身遞交的申請方面，2021年和2022年按照服務表現承諾在70分鐘內完成處理的申請數目百分比表列如下：

年份	在70分鐘內完成處理的續領車輛牌照申請數目百分比	在70分鐘內完成處理的續領駕駛執照申請數目百分比
2021	99%	100%
2022	97%	99%

至於以非櫃檯方式提交的申請，如申請符合規定，並已提供全部所需有效文件及繳付指定費用，則會在10個工作天內完成處理。

2. 在2021年及2022年，透過「智方便」遞交的續領駕駛執照及車輛牌照申請數目表列如下：

年份	透過「智方便」遞交的續領駕駛執照申請數目	透過「智方便」遞交的續領車輛牌照申請數目
2021	6 350	30 139
2022	14 679	82 551

以上數據顯示，2022年透過「智方便」遞交的牌照申請數目較2021年增加超過一倍。隨着宣傳工作持續進行，預計在2023年透過「智方便」遞交的申請數目會進一步增加。

為進一步鼓勵市民透過「智方便」續領牌照，運輸署與政府資訊科技總監辦公室作出安排，由2022年5月起在運輸署牌照事務處設置「智方便」登記站，以方便市民登記「智方便+」。「智方便+」備有數碼簽署功能，讓市民使用運輸署的網上服務遞交牌照申請。截至2023年2月，登記站成功處理超過26 000宗登記。此外，運輸署在牌照事務處張貼海報，在部門網站主頁置放橫額，以推廣使用「智方便」。運輸署會繼續鼓勵市民透過「智方便」在網上遞交各類牌照的續期申請。

3.及 4.

運輸署一直致力擴展網上牌照服務及精簡申請程序，一方面減少對櫃位服務的依賴，另一方面在處理牌照申請上為市民提供更大的方便，讓他們節省在牌照事務處輪候的時間，並可隨時隨地遞交申請。

運輸署利用「智方便」的好處，已推行18項使用「智方便」核實身分的網上牌照服務(包括續領正式駕駛執照及車輛牌照)。在2023-24年度，運輸署會繼續進一步提升牌照事務處的工作效率，提供更方便市民的服務，包括把網上牌照服務擴展至其他種類牌照申請和引進電子牌照和許可證，詳情如下：

- 電子許可證 – 由2022年12月起，運輸署已分階段逐步**推出**電子許可證、牌照和證明書(統稱「許可證」)，以「可攜式文件格式」(pdf)簽發，並通過電子郵件發送給申請人，供他們列印及展示。
- 電子車輛牌照 – 運輸署計劃進一步電子化車輛牌照的資料，當車主獲發首張紙本車輛牌照後，便無需在每次續期後更換新的紙本車輛牌照；以及簡化續領車輛牌照的申請程序，邁向全面自動化處理。待通過相關的法例修訂並在完成系統提升後，電子車輛牌照可在**2024年內**全面推行。此外，在簡化續領車輛牌照申請程序及全面自動化處理後，預計在**2024年內**，不涉及人手檢查的網上車輛牌照續期申請所需處理時間，可由**10個**工作天縮減至少於**3個**工作天。
- 電子駕駛執照 – 運輸署計劃推出這項措施作為一項補充及附加形式的駕駛執照。運輸署會繼續發出實體駕駛執照，而電子駕駛執照則以流動應用程式顯示，並須透過「智方便」身分認證程序登入。電子駕駛執照可代替實體駕駛執照，屆時駕駛執照持有人可於駕駛時自行選擇攜帶實體駕駛執照或電子駕駛執照。待通過相關的法例修訂並在完成系統提升後，電子駕駛執照預計於**2024年**推出。

上述措施帶來的新增工作量由運輸署現有資源承擔，沒有詳細分項。

運輸署會繼續鼓勵市民使用網上服務遞交牌照申請，再無須親身到牌照事務處辦理有關手續。基於以上所述，運輸署現時沒有計劃設立新的牌照事務處。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2919)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (6) 公共交通費用補貼計劃
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就運輸署監察公共交通費用補貼計劃(補貼計劃)，請告知本會：

- 1) 在2022至23年度，運輸署進行定期運輸調查的工作詳情，當中有沒有發現呃補貼的情況，調查涉及的開支為何；
- 2) 自計劃在2019年推出後，加上運輸署推出特別措施，每月平均受惠人數持續增加，預計2023年更高達329萬人，可見計劃受市民歡迎，就此，當局會否考慮把特別計劃作為恆常措施，以減輕市民的交通費負擔；
- 3) 現時計劃還未涵蓋所有公交，如的士及部分街渡，既然計劃已設定補貼上限，政府會否考慮進一步擴展其涵蓋範圍至所有公交，如會，詳情為何；如不會原因為何？

提問人：易志明議員(立法會內部參考編號：9)

答覆：

- 1) 運輸署一直採取一系列以風險為本的監管措施，確保公帑在補貼計劃下運用得宜，並盡量減少濫用情況。監管措施包括進行定期運輸調查以收集營運數據及乘客統計資料、核實營辦商提交的報告，以及查核相關交易記錄。在2022至23年度，運輸署平均每月進行約150次實地視察和監察調查，而聘用一名承辦商的實際開支約為120萬元。運輸署在進行監察調查時並無發現任何違規個案。
- 2) 補貼計劃的政策目標是為公共交通開支較高的市民減輕交通費用負擔。考慮到本港經濟仍在復蘇，政府決定將補貼計劃下的臨時特別措

施延長6個月至2023年10月，為市民每月超出200元的實際公共交通開支提供三分之一的補貼，上限為每月500元。補貼涉及公帑的運用，雖然每張八達通卡每個月的補貼設有上限，但由於受惠人數眾多，補貼計劃每年的經常開支超過30億元，還未計及臨時特別措施的開支。政府在考慮補貼計劃的長遠安排時，須在審慎理財的大前提下，小心平衡各方面的考量，確保公帑運用得宜。

- 3) 現時補貼計劃涵蓋本港所有主要公共交通工具，包括港鐵、專營巴士、專線小巴、渡輪和電車，以及由運輸署批准納入計劃的指定紅色小巴、提供居民服務或僱員服務的非專營巴士及街渡路線。由於紅色小巴、提供居民服務或僱員服務的非專營巴士及街渡的營運模式相對較為靈活，收費亦無須運輸署審批，因此運輸署以風險為本的監管模式審批這類營辦商就參與補貼計劃所作出的申請，以確保公帑運用得宜。運輸署一直鼓勵已符合基本條件及承諾會遵守特定營運要求的營辦商參與補貼計劃。運輸署會繼續與業界保持密切聯繫，並在有需要時提供協助，以鼓勵更多營辦商參與補貼計劃。

至於的士，運輸署考慮到的士是為願意支付較高車資的乘客提供個人化點對點服務，故沒有將的士納入補貼計劃，以確保公帑運用得宜。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1114)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

跨境客運交通停運三年，在年初與內地通關後，仍然有七成車停放於葵涌的臨時停泊點，窒礙本港回復運力。當局請告知本會，過去三年，各類非專營巴士的數目變動為何。

提問人：姚柏良議員(立法會內部參考編號：21)

答覆：

截至2022年年底，已登記的非專營公共巴士共有6 905輛，而每輛非專營公共巴士可領有多於一種服務批註。下表臚列過去3年非專營公共巴士各類服務批註的數目。

服務類別	截至年底非專營公共巴士服務批註數目 ^(註)		
	2020年	2021年	2022年
A01 - 遊覽服務	3 013	2 959	3 055
A02 - 酒店服務	689	578	538
A03 - 學生服務	3 195	3 282	3 347
A04 - 僱員服務	2 206	2 345	2 379
A05 - 國際乘客服務	1 473	1 355	1 305
A06 - 居民服務	1 103	1 112	1 068
A08 - 合約式出租服務	5 395	5 287	5 237

註：每輛非專營巴士可領有多於一種服務批註。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0921)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (3) 區域交通及運輸服務
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

除了殘疾人士專用的運輸服務外，改善公共運輸的無障礙友善程度對鼓勵殘疾人士自主地出行及融入社區十分重要，例如設有輪椅座位的低地台小巴，能便利殘疾人士及長者等行動不便人士到達更多地方，是推動公共運輸無障礙通用化的指標之一。過往業界主流意見提到推動無障礙公共運輸牽涉額外成本，需要政府不同形式的支援。

就此，局方可否告知：

在主流的公共運輸中，包括但不限於專營巴士、專線小巴、專營及持牌渡輪，有否計劃於2023/24年度起，以任何財政及非財政支援的形式，支援無障礙公共運輸的推展；

當局預計在2023年完成的全港性交通習慣調查，針對殘疾人士及長者社群出行的需要，有何預算以預留改善他們的乘車體驗及安全。

提問人：張欣宇議員(立法會內部參考編號：1)

答覆：

1.及2.

政府的政策是提供無障礙和暢通易達的公共運輸系統，方便殘疾人士和長者參與和融入社會。運輸署一直與公共交通營辦商緊密合作，改善殘疾人士和長者設施。為促進無障礙公共運輸服務和設施而已經或將會採取的一些主要措施包括：

- (a) 所有港鐵車站均設有最少一種無障礙通道設施，例如升降機、斜道、輪椅升降台或輪椅輔助車等。在興建新鐵路時，連接車站月台、大堂及路面的客用升降機會視乎實際情況列為標準設施。為方便不同殘疾類別的人士使用鐵路服務，各個車站已安裝無障礙設施，例如闊閘機、觸覺引路徑、報站系統、觸覺車站佈置圖、讀取八達通的發聲器及感應環迴系統等。
- (b) 在專營巴士方面，在總數約6 100輛巴士的車隊中，約99%的巴士是可供輪椅上落低地台巴士(唯一例外是在南大嶼山行駛的巴士型號會受地形限制而影響選擇)。這些巴士的車廂設有固定斜板及提供輪椅停泊區，供輪椅使用者使用。在車隊中，約有400輛巴士設有雙輪椅停泊區，這些巴士通常調配至往來醫院的路線。在合適的巴士總站或中途巴士站，也設有輪椅使用者優先候車位。

關於巴士車廂內的設施，所有巴士均設有報站系統。巴士還設有其他無障礙或方便長者的設施，例如優先座位、伸手可及的下車按鈴，以及設於落車車門位置的連續欄杆及扶手，讓長者和殘疾人士在車程中更感安全舒適。

- (c) 在專線小巴方面，運輸署鼓勵專線小巴營辦商使用設有無障礙設施的公共小巴。在新開辦路線的營辦商遴選工作中，承諾使用低地台公共小巴的專線小巴營辦商會獲得較高評分。由2018年8月起，運輸署亦已強制要求經營新醫院路線的專線小巴營辦商須調配至少一輛可供輪椅上落的低地台公共小巴行走有關路線。目前，有3輛可供輪椅上落的低地台公共小巴服務3條不同的醫院路線。另外，會有兩輛可供輪椅上落的低地台公共小巴在2023年6月底或之前投入服務，行走另外兩條新醫院路線。
- (d) 在的士方面，政府一直積極鼓勵的士業界使用可供輪椅上落的車種。目前，約有3 800輛可供輪椅上落的士在營運。在2022年，運輸署協助的士業界引入一款可供輪椅上落的新的士型號在香港試行。運輸署會繼續協助的士業界及車輛供應商引入更多可供輪椅上落的士型號，以期為使用輪椅的乘客提供更多選擇，同時確保車輛安全。
- (e) 至於專營及持牌渡輪，所有政府渡輪碼頭均設有觸覺引路徑，而其中大部分渡輪碼頭均設有暢通易達洗手間、緊急求助鈴及闊閘機／轉閘機，以方便殘疾人士。政府一直致力把握機會，在情況許可下提升碼頭的無障礙設施。舉例來說，榕樹灣渡輪碼頭在2021年

進行碼頭改善工程後，已提供暢通易達洗手間，而紅磡(南)渡輪碼頭的新升降機設施則預計在2023年第二季開始使用。

此外，政府會在船隻資助計劃下，全額資助離島渡輪航線的營辦商購買共44艘新船，取代其現有船隻。該計劃在2021年開始分兩個階段實施。根據船隻資助計劃，新船將配備暢通易達的洗手間，並劃出更多空間予輪椅使用者使用。

至於2022年交通習慣調查，實地調查已於2023年1月初完成，成功訪問超過35 000戶家庭。除了收集個別住戶成員的行程資料外，2022年交通習慣調查亦向一些住戶問及影響其交通習慣的因素及其對各種運輸設施的意見，例如在選擇交通工具時的考慮因素及長者對交通服務的意見等。運輸署會參考2022年交通習慣調查的結果和所收集意見，日後進一步加強公共交通工具上的無障礙設施，利便殘疾人士和長者。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2176)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

為提升全港各區的易行程度，「上坡電梯系統項目」近年根據經修訂的評審機制，在早前當局從各區收到的超過110個項目建議中，選出新的上坡電梯系統建議推動項目。然而，在未被選取的項目中，仍然不乏一些能惠及傷殘與輪椅人士及長者的計劃，甚至影響著他們能否安全出行。就此，當局可有計劃，撥備資源落實更多現階段未被選出的建議推動項目？同時，評審機制會否有檢討空間，加強項目中「傷殘與輪椅人士及長者受惠人數」所佔效益評分的比重？

提問人：張欣宇議員(立法會內部參考編號：2)

答覆：

政府已檢討2009年訂立的上坡電梯系統建議項目評審機制，並就擬議的修訂諮詢立法會交通事務委員會，及後於2019年獲立法會同意。政府按新修訂的評審機制，考慮各上坡電梯系統建議項目的技術可行性、社會效益和成本效益，選出了11個建議項目作優先推展，並展開下一階段工作以落實有關項目。視乎這11個優先項目的推展進度及可用資源的調配等因素，我們會適時按照評審機制跟進餘下的建議項目。

考慮到長者及殘疾人士的需要，相比於先前訂立的評審的機制，新修訂的評審機制已將受惠範圍內年屆65歲或以上的人口比例的評分比重從5分提高至20分(總分為100分)，並且考慮受惠範圍內是否設有醫院／康復中心／護養院，令擬議的上坡電梯系統能便利長者及有需要人士出行。這項因素的評分比重反映了該因素在社會效益的評審中佔重要一環，並已經在上坡

電梯系統建議項目的評審中，與其他因素包括預計人流、可否能盡快落實及便利成效等，取得適當平衡。政府在推展上坡電梯系統項目時，會繼續監察評審機制的成效，確保有關項目能切合公眾需要。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2357)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

隨著東鐵綫過海段開通及香港與內地通關後，東鐵綫人流漸見增加，故此，請政府提供有關東鐵綫的以下數據 (繁忙時段)：

	2022年1月1日至5月14日 (東鐵綫過海段通車前)	2022年5月15日至 2023年2月5日 (東鐵綫過海段通車後至羅湖關口通關前)	2023年2月6日後 (羅湖關口通關後)
設計最高班次 (分鐘/班)			
設計可載客量 (每平方米站立6人)			
實際班次 (分鐘/班)			
實際可載客量 (每平方米站立6人)			

每小時 單向	現時 乘客 量	載 客 率 (%)	現時 乘客 量	載 客 率 (%)	現時 乘客 量	載客率 (%)
落馬洲 站至上 水站						
羅湖站 至上水 站						
上水站 至粉嶺 站						
粉嶺站 至太和 站						
太和站 至大埔 墟站						
大埔墟 站至大 學站						
大學站 至火炭 站						
火炭站 至沙田 站						
沙田站 至大圍 站						
大圍站 至九龍 塘站						
九龍塘 站至旺 角東站						
旺角東 站至紅 磡站						

紅磡站 至會展 站						
會展站 至金鐘 站						

提問人：張欣宇議員(立法會內部參考編號：39)

答覆：

根據香港鐵路有限公司提供的資料，當評估鐵路線的服務需求時，一般會以最高載客率路段(即鐵路線最繁忙路段)的載客率作為指標。現按要求提供東鐵線在早上最繁忙一小時最繁忙路段的有關數字如下：

	東鐵線過海段 通車前	東鐵線過海段 通車後	落馬洲站／羅 湖站恢復通關 前	落馬洲站／羅 湖站恢復通關 後
設計最高班次 (分鐘／班)	不適用 (註1)	2.1 (註2)	2.1 (註2)	2.1 (註2)
設計可 載客量 (每小 時) (每平方 米站立6 人)	不適用 (註1)	82 500 (註2)	82 500 (註2)	82 500 (註2)
實際平 均班次 (分鐘／ 班)	2.9 - 3.2 (上水至金鐘)	2.7 - 3.2 (上水至金鐘)	2.7 - 3.2 (上水至金鐘)	2.7 - 3.2 (上水至金鐘) 4.7 - 5.5 (羅湖至金鐘) 9.5 - 12 (落馬洲至金鐘)
實際可 載客量 (每小 時) (每平方 米站立6 人) (註3)	59 700 (註4)	62 500	62 500	62 500

	東鐵線過海段 通車前	東鐵線過海段 通車後	落馬洲站／羅 湖站恢復通關 前	落馬洲站／羅 湖站恢復通關 後
最繁忙 路段乘 客量 (註3)	26 000	33 100	37 700	39 500
載客率 (每平方 米站立4 人) (註3)	60%	73%	83%	87%
最繁忙 路段 (註3)	沙田至大圍	大圍至九龍塘	大圍至九龍塘	大圍至九龍塘

註1: 東鐵線在過海段通車前以12卡列車和9卡車並行的方式營運，設計最高班次和設計可載客量並不適用。

註2: 東鐵線新信號系統下的設計最高班次和可載客量。

註3: 首兩欄分別指東鐵線過海段通車前一星期及通車後一星期的每星期平均數。最後一欄指羅湖站在2023年2月6日恢復通關後一星期的每星期平均數。

註4: 東鐵線在過海段通車前一星期只以9卡車行駛。

- 完 -