

索引

審核二零二二至二三年度開支預算 管制人員對立法會議員初步書面問題的答覆

局長：運輸及房屋局局長
第 9 節會議
綜合檔案名稱：THB(T)-1-c1.docx

答覆編號	問題編號	議員姓名	總目	綱領
THB(T)001	0247	易志明	42	(2) 機械裝置安全
THB(T)002	0836	林新強	60	(2) 區域及維修工程
THB(T)003	0513	李慧琼	60	(3) 鐵路發展
THB(T)004	0514	李慧琼	60	(3) 鐵路發展
THB(T)005	0502	李世榮	60	(1) 基本工程
THB(T)006	0176	楊永杰	60	(1) 基本工程
THB(T)007	0352	陳恒鎭	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)008	0141	陳學鋒	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)009	0413	陳紹雄	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)010	0724	陳月明	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)011	0490	周浩鼎	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)012	0579	李鎮強	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)013	0501	李世榮	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)014	0209	廖長江	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)015	0016	盧偉國	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)016	0518	陸頌雄	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)017	0751	陸頌雄	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)018	0867	麥美娟	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)019	0872	蘇長榮	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)020	0712	譚岳衡	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)021	0736	鄧家彪	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)022	0462	田北辰	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)023	0470	田北辰	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)024	0020	黃英豪	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)025	0021	黃英豪	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)026	0245	易志明	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)027	0248	易志明	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)028	0249	易志明	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)029	0674	嚴剛	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)030	0407	姚柏良	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)031	0839	張欣宇	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)032	0840	張欣宇	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)033	0347	陳恒鎭	186	(4) 運輸服務管理
THB(T)034	0348	陳恒鎭	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)035	0349	陳恒鎭	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)036	0374	陳恒鎭	186	(6) 公共交通費用補貼計劃
THB(T)037	0376	陳恒鎭	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)038	0307	陳學鋒	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)039	0414	陳紹雄	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)040	0626	陳穎欣	186	(1) 規劃及發展事宜

答覆編號	問題編號	議員姓名	總目	綱領
THB(T)041	0396	周小松	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)042	0794	鄭泳舜	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)043	0080	林筱魯	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)044	0081	林筱魯	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)045	0291	劉業強	186	(4) 運輸服務管理
THB(T)046	0292	劉業強	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)047	0102	龍漢標	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)048	0737	陸頌雄	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)049	0460	田北辰	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)050	0464	田北辰	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)051	0281	謝偉銓	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)052	0175	楊永杰	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)053	0246	易志明	186	(1) 規劃及發展事宜

管制人員的答覆

(問題編號：0247)

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： 運輸及房屋局局長

問題：

在2022至2023年度，當局會研究推出車輛維修技工和車輛維修工場強制註冊制度，請告知本會：

1. 過去3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的百分比，以及按年的變動；
2. 在落實強制車輛維修技工和車輛維修工場註冊制度前，當局有何措施推動更多業界自願註冊，有關推動的工作涉及的資源及開支為何；
3. 研究推出車輛維修技工及車輛維修工場強制性註冊制度的最新進展，預計研究何時完成；
4. 為設立更多合規格的車輛維修工場，政府就興建多層式車輛維修工場建築物的進展為何。

提問人：易志明議員 (立法會內部參考編號：3)

答覆：

1. 過去3年的註冊車輛維修技工人數和註冊車輛維修工場數目、其佔車輛維修技工總人數和車輛維修工場總數的百分比，以及按年變動表列如下：

	註冊車輛維修技工		註冊車輛維修工場	
	註冊車輛維修技工 人數 (佔車輛維修技工 總數的百分比)	按年 變動	註冊車輛維修工場 數目 (佔車輛維修工場 總數的百分比)	按年 變動
2021年	8 263 (80.2%)	+0.83%	2 061 (74.1%)	+0.39%

	註冊車輛維修技工		註冊車輛維修工場	
	註冊車輛維修技工 人數 (佔車輛維修技工 總數的百分比)	按年 變動	註冊車輛維修工場 數目 (佔車輛維修工場 總數的百分比)	按年 變動
2020年	8 195 (79.5%)	-9.06%	2 053 (73.8%)	-0.05%
2019年	9 011 (87.5%)	-	2 054 (73.8%)	-

2. 運輸及房屋局(運房局)和機電工程署(機電署)會繼續通過多種途徑鼓勵更多車輛維修業人士註冊於車輛維修技工和車輛維修工場自願註冊計劃(自願註冊計劃)，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) 舉辦網上研討會和優化持續專業進修平台，以提升註冊車輛維修技工和註冊車輛維修工場的水平；以及
 - (d) 定期探訪註冊車輛維修工場，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。

在2022-23年度，為實施及推廣自願註冊計劃而預留的開支為307.6萬元。

3. 運房局和機電署一直研究為車輛維修技工和車輛維修工場引入強制性註冊制度的可行性和可行方案，以配合汽車技術的發展和維修需求，確保市民獲得安全可靠的車輛維修服務，並為業內人士提供持續專業進修和開拓機遇。因應政府在2021年3月公布《香港電動車普及化路線圖》(《路線圖》)以及在2021年10月公布《香港氣候行動藍圖2050》(《藍圖》)，我們正與業界、學術和培訓機構、專業團體、車主組織和其他持份者，以及相關部門合作，共同探討《路線圖》及《藍圖》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。
4. 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及方案是否能應用於香港，並制訂一套有關多層式車輛維修工場建築物的一般設計指引，以供參考之用。為徵詢業界對此類多層建築物的設計要求、技術細節和運作模式的意見，我們已邀請業界人士組成行業參與工作小組。第二階段顧問研究預計將於2022年年底完成。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0836)

總目： (60) 路政署

分目： (000) 運作開支

綱領： (2) 區域及維修工程

管制人員： 路政署署長 (陳派明)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

不少市民向我投訴，香港道路凹凸不平的情況越來越嚴重，多次向路政署投訴也沒有得到改善。我翻查財政預算案有關路政署的資料，發現一個很矛盾的事。路政署對“與道路維修有關的投訴個案”預算是增加約1 000宗至19 700宗。但“道路的重建、維修、重鋪及更換伸縮縫”的預算開支，卻由2021年的373.8百萬，減少至358百萬元。為什麼政府預計有關道路維修的投訴增加，但財政預算維修道路的預算開支卻減少？這真的是匪夷所思。

提問人：林新強議員 (立法會內部參考編號：4)

答覆：

路政署負責維修保養轄下公共道路和附屬道路設施，如進行定期道路巡查時發現或收到公眾報告指路面或附屬道路設施有破損，會按實際情況（例如道路破損的程度和嚴重性，以及現場交通情況）安排合適的維修，以保持道路處於不影響道路使用者安全的狀態。

政府於2021年實施多項社交距離措施抗疫，令整體道路交通流量大幅減少，路政署藉此機會在市區的繁忙道路進行更多道路重鋪及重建工程，而這些維修工程的臨時封路措施在正常的交通情況下一般難以實施。因此，我們在2021年完成的道路重鋪及重建工程，比原定計劃和以往整體道路交通流量處於正常水平的年份多，以致2021年的實際開支（即3.738億元）與以往年份相比偏高。

我們擬定2022年的預計開支為3.58億元，是假定2022年的整體交通流量會逐漸回復正常水平。而計劃的道路重鋪及重建工程數量，對比以往交通流量相若的年份有輕微增長。路政署會繼續適時處理公眾投訴和進行所需的道路重鋪及重建工程，以妥善保養本港的道路網。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0513)

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： 運輸及房屋局局長

問題：

二零二二至二三年度需要特別留意的事項包括監督沙中線的進度，務求工程可適時完成，南北走廊可於二零二二年年中通車；按最新估計，沙中線「紅磡至金鐘段」通車日期為何；較《鐵路發展策略2000》預計的時間延誤多少；延誤原因詳情；最新造價估算如何？

提問人：李慧琼議員 (立法會內部參考編號：3)

答覆：

根據香港鐵路有限公司(港鐵公司)的最新估計，南北走廊將於2022年6月至7月通車。在確保鐵路系統安全可靠的前提下，政府會敦促港鐵公司盡快讓南北走廊投入服務。

《鐵路發展策略2000》(《策略》)提出沙田至中環線(沙中線)的初步建議落實時間為2008年至2011年。《策略》亦指出，建議鐵路項目的實際實施次序和興建時間表，取決於較詳盡的工程可行性研究結果，同時亦須考慮交通需求的增長情況、策略性增長地區的發展步伐、與其他工程項目配合等因素。沙中線項目的建造工程於2012年展開，其工程進度受到不同因素影響，主要包括2012至2014年期間宋皇臺站遺蹟的考古發現和遺蹟保育方案；2018年5月紅磡站擴建工程出現質量問題的連串事件；以及2020年5月與東鐵線新信號系統測試相關的事件。

根據最新的費用估算，沙中線項目(包括鐵路工程及非鐵路工程，以及其保護工程及前期工程)由政府支付的費用約為908億元(按付款當日價格計算)。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0514)

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： 運輸及房屋局局長

問題：

二零二二至二三年度需要特別留意的事項包括繼續推展《鐵路發展策略 2014》所建議鐵路項目的詳細規劃工作；其中東九龍線的規劃進展、時間表、走線、預計落成日期、開支估算，以及監督有關項目所涉及的開支及人手分別如何。

提問人：李慧琼議員 (立法會內部參考編號：4)

答覆：

東九龍線將會依山而建並受重型鐵路的爬升能力所限，部分鐵路路段需深入地底。預計建造工程將面對相當大的技術困難，主要是克服山勢地形引致的技術問題。

政府已就香港鐵路有限公司(港鐵公司)提交的東九龍線建議書提出意見，並要求港鐵公司改良有關建議的技術設計。港鐵公司正考慮政府的意見，探討可行方案以改良項目的設計。政府會繼續與港鐵公司跟進，並適時公布項目的未來路向。

上述工作由路政署利用現有資源進行。由於相關路政署人員同時負責其他項目或職責，因此未能分列涉及東九龍線項目開支的分項數字。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0502)

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： 運輸及房屋局局長

問題：

有關「人人暢道通行計劃」方面：

1. 自「人人暢道通行計劃」進行後，總共有多少個選址被納入計劃之內？當中有多少個項目已完成？根據已完成的項目計算，平均每個項目由策劃到研究至完工需時多久？平均需要開支是多少？是否有超時超支的問題？
2. 有多少個相關項目工程仍在進行中？當中有多少個承建商負責正在興建的項目？
3. 「人人暢道通行計劃」中，現時有多少個選址正在研究中？過去有多少個選址是經研究後不可行？當中負責進行項目前期工程研究的顧問公司有多少間？平均每個項目的前期工程研究需時多久？平均用在計劃可行性研究的開支是多少？佔整體計劃開支百分比的多少？
4. 有多少個選址是不符合署方的規定，而不被納入「人人暢道通行計劃」之中？當中不符合規定的主要原因是什麼？

提問人：李世榮議員 (立法會內部參考編號：2)

答覆：

1. 路政署正全力推展「人人暢道通行」計劃下各階段合共401個項目。截至2022年2月底，有179個項目已經完成及93個項目正在施工，路政署正全力推展其餘129個項目的規劃及設計工作。就已完成的項目而言，每個項目在勘測、設計和施工方面所需的整體時間平均約為5年，平均開支為2,680萬元。在179個已完成的項目中，全部在預算內完成，只有1個項目因承辦商提供的資源不足而未能在合約期內完成。

2. 正在施工的93個項目由10個承建商負責興建。
3. 路政署已委聘顧問公司，進行「人人暢道通行」計劃下的勘測、設計及建造工程的監督工作，而在勘測和設計階段的項目共有129個。過去曾有10個項目經勘測後發現並不可行，故無法在計劃下推展。

路政署現正透過7份顧問合約推展上述勘測及設計工作，當中涉及3間顧問公司。每個項目的勘測及設計工作平均需時約2年。一般而言，每個項目在勘測及設計方面的開支平均約為50萬元（包括地盤勘測工程）。而有關勘測及設計工作的全部開支則佔計劃整體開支約0.8%。

4. 由於「人人暢道通行」計劃廣為市民接納，需求殷切，政府自計劃推出後已在不同階段擴大其覆蓋範圍及範疇，以便納入更多行人通道（包括行人天橋、高架行人道及行人隧道），惠及更廣泛社區。其中有19條由市民建議的行人通道未能納入計劃，原因包括這些行人通道並非橫跨由路政署負責維修及保養的公共道路、並非二十四小時開放予市民使用、屬私人擁有或是在「特別計劃」下遭有關業主反對的擬議加建工程。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0176)

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： 運輸及房屋局局長

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和所涉開支為何；
2. 2022-2023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；
3. 會否考慮興建行人天橋系統連接沙田坳道和竹園北邨、聖母醫院；若會，詳情為何；若否，原因為何；及
4. 會否考慮建興有蓋行人通道接駁大成街街市至黃大仙地鐵站C2出口；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：10)

答覆：

1. 過去3年，在「人人暢道通行」計劃下，共完成9個位於九龍中的項目。相關項目於2019-20、2020-21及2021-22年度的開支分別為5,870萬元、4,890萬元及1,740萬元。該9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				
KF106	橫跨紅磡南道近紅磡道	行人天橋	升降機	2019年8月
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

結構編號	位置	行人通道類別	設施類別	竣工日期
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
黃大仙				
KF57	橫跨龍翔道近天馬苑	行人天橋	升降機	2019年1月
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. 2022-23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				
K64	橫跨紅磡道近戴亞街	高架行人道	2023年6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
OM01	橫跨忠孝街近愛民邨敦民樓	行人隧道	2025年1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	2025年2月	正在施工
KS41	橫跨漆咸道北近溫思勞街	行人隧道	2025年2月	正在施工
KC01	橫跨聯合道近聯福道	行人天橋	2025年2月	正在施工
KS8	橫跨太子道西近獅子石道	行人隧道	2025年2月	正在施工
KS9	橫跨太子道西於九龍城交匯處	行人隧道	2025年2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7月	正在施工
KF111	橫跨界限街近基堤道	行人天橋	2026年7月	正在設計
KS21	橫跨佛光街近和衷街	行人隧道	2026年7月	正在設計

結構編號	位置	行人通道類別	暫定竣工日期	情況
黃大仙				
KF73	橫跨東頭村道近東隆道	行人天橋	2022年10月	正在施工
WTS04 (一號升降機)	橫跨竹園道連接鵬程苑及竹園南邨	行人天橋	2022年12月	正在施工
KF92A	橫跨龍蟠街近鳳德道	行人天橋	2023年1月	正在施工
KF76	橫跨鳳德道近龍蟠街	行人天橋	2025年2月	正在施工
KF77	橫跨龍翔道近斧山道	行人天橋	2026年7月	正在設計
KF62	橫跨鳳德道及蒲崗村道近鳳德邨	行人天橋	2026年7月	正在設計
WTS05	橫跨東頭村道近黃大仙下邨龍達樓	行人天橋	2026年7月	正在設計
CYS01	橫跨黃大仙道連接竹園南邨趣園樓及嚮色園附近行人路	行人天橋	2027年11月	正在設計
TZL01	橫跨雙鳳街連接慈樂邨(一期)及慈樂邨(二期)	行人天橋	2027年11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	2027年11月	正在設計

3. 路政署一直就「竹園北邨行人通道系統」項目進行規劃及設計工作，並曾提出各種建議方案，在2015年至2018年期間諮詢黃大仙區議會轄下交通及運輸委員會的意見。為回應當區部分持份者就建議方案提出的意見，路政署已提出其他方案並與持份者聯絡，可惜意見仍然存在分歧。政府正檢視有關方案，務求在持份者之間達成共識。
4. 有關擬議加建行人通道上蓋接駁黃大仙下(一)邨及黃大仙下(二)邨現有行人通道上蓋，以連接大成街街市至港鐵黃大仙站C2出口的工程項目，部分持份者在2021年1月提出反對意見。運輸署及路政署會就可行的替代方案，進一步諮詢公眾，收集地區人士的意見。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0352)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

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，請告知，過去三年，有關項目的詳情、所涉及開支和按類別分類的人手編制，成效為何？2022-2023年度將推行的相關措施，會否包括開展遷置葵涌貨櫃碼頭研究、目標土地位置、所涉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：5)

答覆：

政府一直積極物色合適土地，以支援現代物流發展。在過去3年，我們已完成兩項分別探討在青衣一幅用地發展多層大樓作貨櫃存放和貨物處理用途，以及在葵涌另一幅用地發展綜合大樓作多層重型貨車停車場和現代物流用途的可行性研究。正如《行政長官2021年施政報告附篇》中公布，在上述兩項可行性研究完成後，上述用地會由2021年起通過公開招標出售，以發展多層港口後勤及現代物流設施。

事實上，上述約6.2公頃的青衣用地已在2021年12月17日通過公開招標出售，但由於該幅青衣用地被用作興建社區隔離及治療設施的5個地點之一，以支援政府抗疫工作，因此有關公開招標便在2022年2月23日取消。上述葵涌用地約5.5公頃，即將會以公開招標方式出售。

視乎市場對出售上述葵涌用地的反應，我們會就葵青另一幅物流用地進行可行性研究。我們亦與相關部門合作，物色合適土地發展現代物流設施。根據洪水橋及厦村分區計劃大綱核准圖，約37公頃土地已獲政府指定用作物流發展。有關工作由運輸及房屋局現有人員執行，屬於常規職務，所涉開支並無分項數字。

至於重置葵涌貨櫃碼頭方面，我們會因應香港社會及經濟發展需要，適時考慮研究葵涌貨櫃碼頭用地的發展。

－ 完 －

管制人員的答覆

(問題編號：0141)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

在綱領(2)2022-2023年度需要特別留意的事項下，政府將會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進工作。政府可否告知本會：

- 1) 2022年修訂的人手預算，較2021年增加5個，鐵路署預計會投放多少人手、以及會否透過調配方式或新增人手為主；
- 2) 當中跨境和本地鐵路項目的人手佔比為何；涉及跨境鐵路項目的人員，需否擁有內地鐵路系統的相關知識；
- 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；及
- 4) 該署預計會投放多少人手去跟進沙田至中環線項目過往的工程質量，同時會否負責追討賠償事宜。

提問人：陳學鋒議員(立法會內部參考編號：1)

答覆：

- 1)至3) 政府擬議通過合併路政署鐵路拓展處及機電工程署(機電署)鐵路科，在運輸及房屋局(運房局)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。具體來說，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」，以及涵蓋範圍更廣的全面及直接審核。

運房局會運用現有人手資源處理有關成立擬議鐵路署的籌備工作。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。

如果成立新部門的建議獲立法會批准，擬議的鐵路署成立後將設有294個職位，每年整體薪酬撥款(按薪級中點估計的年薪值計算)將為2.725億元。在該294個職位中，分別有184個職位(每年薪酬撥款為1.689億元)及59個職位(每年薪酬撥款為6,060萬元)將由路政署鐵路拓展處及機電署鐵路科轉移，有51個新職位(每年薪酬撥款為4,300萬元)將在擬議鐵路署下開設。除18個負責執行部門行政職能的職位(每年薪酬撥款為1,310萬元)，其他員工將負責在新的跨境及本地鐵路項目和營運中的鐵路推行加強的監察、控制和規管策略。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。

新鐵路署的員工具備處理鐵路事宜的相關專業背景及技術專長，如有需要，我們會提供更多針對性培訓。

- 4) 政府會繼續監察沙田至中環線(沙中線)在通車後的運作情況，並保留權利在有需要時按委託協議向香港鐵路有限公司追討賠償。至於擬議的鐵路署，該署將不會成立只跟進與沙中線相關事宜的專責小組，有關員工亦會負責其他職務。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0413)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

財政預算案提及，運輸及房屋局運輸科在二零二二至二三年度其中一項需要特別留意的事項是，運輸科將會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，請當局告知本會：

- (1) 當局籌備成立鐵路署的最近進展為何？
- (2) 籌備成立鐵路署的工作是否需要額外人手編制？若是，在二零二一至二二年度，當局籌備成立鐵路署所涉的人手編制和財政開支分別為何？二零二二至二三年度的人手編制和開支預算為何？
- (3) 鐵路署成立後，其人手編制、每年薪酬開支和營運開支分別為何？

提問人：陳紹雄議員(立法會內部參考編號：6)

答覆：

(1)至(3)

政府擬議通過合併路政署鐵路拓展處及機電工程署(機電署)鐵路科，在運輸及房屋局(運房局)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。運房局會運用現有人手資源處理有關成立擬議鐵路署的籌備工作。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。在2021-22及2022-23財政年度，該13個職位的薪酬撥款(按薪級中點估計的年薪值計算)分別為980萬元及1,300萬元。

如果成立新部門的建議獲立法會批准，擬議的鐵路署成立後將設有294個職位，每年整體薪酬撥款將為2.725億元。在該294個職位中，分別有184個職位(每年薪酬撥款為1.689億元)及59個職位(每年薪酬撥款為6,060萬元)將由路政署鐵路拓展處及機電署鐵路科轉移，有51個新職位(每年薪酬撥款為4,300萬元)將在擬議鐵路署下開設。除18個負責執行部門行政職能的職位(每年薪酬撥款為1,310萬元)，其他員工將負責在新的跨境及本地鐵路項目和營運中的鐵路推行加強的監察、控制和規管策略。擬議鐵路署的預計每年營運開支(不包括薪酬撥款)約為9,660萬元。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0724)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

政府預留了1,000億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，就著北部都會區的運輸基建情況，政府可否告知本會？

1. 專款預期內有多少金額將用於交通基建項目，預計何時開始動用這筆專款？這些專款是否可以達致基建先行的目標？
2. 北環綫東延至覆蓋打鼓嶺區和東鐵線延伸至深圳羅湖的規劃，預計何時能提出具體方案和詳情？北環綫東會否延伸至沙頭角區？
3. 就善用香園圍口岸和促進現代化物流產業發展，會否考慮提出相關的打鼓嶺地區主幹道路擴建工程或／及規劃新的地區道路工程？例如將禾徑山路延伸至長山隧道後的區域道路擴建以支援物流走廊？
4. 會否落實擴建沙頭角公路為四線雙線行車，以配合沙頭角區的綜合發展潛力？

提問人：陳月明議員(立法會內部參考編號：4)

答覆：

1. 政府預留1,000億元在基本工程儲備基金下成立專款的目的，是為了配合《北部都會區發展策略》(《發展策略》)，確保有足夠資金應付北部都會區發展的需要，並加快落實北部都會區各個大型工程計劃的實施。在專款的支持下，我們會按序分階段發展北部都會區的各個工程計劃，並會妥善管理有關計劃的現金流，確保《發展策略》可以順利實施，亦可早日從區內私人發展項目獲得收入。政府現正研究專款的具體運作方式，並會適時公布有關詳情。

政府一直提倡以「基建先行」及「創造容量」的規劃方式推動運輸基建項目，以釋放主要運輸基建沿線新發展區的發展潛力。運輸及房屋局(運房局)會全力與發展局及其他政策局合作，確保適時提供足夠運輸基建，創造容量以配合新發展區內人口增長、就業和經濟活動所帶來的交通需求。一般而言，政府以「基建先行」及「創造容量」的規劃方式推展項目，需要在早期階段調配所需資源。因此，項目倡議者將在適當考慮社會利益、財務可行性及所需資源等各項因素後，全面考慮如何能以最佳方式推展個別項目。至於北部都會區的運輸基建，由於有關項目仍處於構思階段，運房局會與發展局緊密合作，以制訂未來路向。

2. 為進一步促進粵港澳大灣區基礎設施互聯互通，港深政府已成立「推動港深跨界軌道基礎設施建設專班」(「專班」)，共同構建「軌道上的大灣區」。「專班」現正研究東鐵線伸延至深圳羅湖的建議，兩地政府將就優化羅湖管制站及其交通接駁事宜共同探討不同方案，以制訂雙方同意的建議。

根據政府的「基建先行」及「創造容量」方式，擬議的北環線東延線將參考土木工程拓展署(土拓署)及規劃署現正進行的相關規劃研究所制訂的土地用途建議，包括在2021年10月展開的新界北新市鎮及文錦渡的規劃及工程研究，以及新田／落馬洲發展樞紐的勘查研究。我們會相應地於《跨越2030年的鐵路及主要幹道策略性研究》檢視有關走線。我們計劃於今年下半年內整合策略性研究的初步結果及展開研究的諮詢工作。

3. 土拓署及規劃署現正進行涵蓋打鼓嶺及其他地區(包括香園圍、坪輦、恐龍坑、皇后山、羅湖及文錦渡)的規劃及工程研究，並會諮詢相關政策局／部門的意見就研究範圍內道路基建作出規劃。
4. 根據最近的交通流量調查，在坪輦路與順隆街之間的一段沙頭角公路已有足夠容量應付行車量。因此，現階段並無需要擴闊沙頭角公路。政府會繼續留意該處的交通情況，並按需要實施改善措施。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0490)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

政府一直積極為香港發展高增值航運業，創造就業機會。就此可否告知本會，在過去的2021至22年度中，當局在推廣香港成為區域高增值航運業中心工作為何？包括爭取海外高增值航運業持份者進駐香港，開拓一站式服務，例如海事保險，海事仲裁，船舶租賃，為香港建立產業集群。當中工作詳情，涉及開支多少？成果如何？在未來一年，當局在這方面的工作又有什麼具體計劃，將會運用多少開支？

提問人：周浩鼎議員(立法會內部參考編號：8)

答覆：

政府一直致力維持香港作為國際海運中心的地位，並進一步鞏固我們在高增值海運服務方面的優勢。為吸引更多海運企業落戶香港，我們在過去兩年推行船舶租賃及海事保險業務的稅務寬減後，香港海運港口局在2020年成立專責小組，負責為指定航運業商業主導人(即船舶管理人、船舶代理及船舶經紀)制訂稅務寬減建議。專責小組已完成研究，並提出建議，當中包括為航運業商業主導人提供半稅優惠(即稅率8.25%，為公司利得稅稅率16.5%的一半)，藉以推動香港海運業的發展，鞏固香港作為領先國際航運中心的海運實力。香港海運港口局在2021年9月通過建議後，政府現正籌備相關法例修訂的細節工作，預期在2022年上半年向立法會提交相關修訂條例草案。

與此同時，政府已在不同地點成立香港船舶註冊處區域支援團隊，為船東提供更快捷、直接的支援，並加強推廣香港船舶註冊處服務。截至2021年第四季，香港船舶註冊處的服務網絡已擴大至包括香港旗船舶經常到訪的大部分地方，包括倫敦、上海、新加坡、悉尼、三藩市、東京和多倫多。

此外，政府在《行政長官2021年施政報告》中建議發展智慧港口等新措施。政府現正透過香港海運港口局轄下的智慧港口發展專責小組，與業界合作研究推動「智慧港口」發展的具體方案，以期通過電子方式精簡運作和優化多方協調工序，進一步提升港口效率和減少貨物處理時間及成本。

政府一直通過香港海運港口局這個平台與業界緊密合作，推廣香港的海運及港口服務，並舉辦大型國際海運活動，例如香港海運週2021，該活動吸引約18 000人次參加由43個本地及國際機構舉辦的38項活動，當中包括一些國際知名的主辦機構，包括波羅的海國際航運公會、DNV AS、Economist Impact、Mare Forum及Seatrade Maritime。為支援香港海運港口局的工作，政府已在2021-22年度預留約1,660萬元(包括預留約460萬元給投資推廣署進行海外推廣工作)，並在2022-23年度再預留約1,490萬元。至於其他有關航運業商業主導人及智慧港口的推廣措施，均由相關政府各局／部門現有人員執行，屬於常規職務。

政府會透過以上措施，繼續進一步發展高增值海運服務，吸引更多航運企業來港，從而進一步發展本港的海運業群，提高我們的競爭力，以及鞏固香港作為國際海運中心的地位。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：0579)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

財政司司長於財政預算案演辭中表示，將採用「基建先行」及「創造容量」的規劃方式發展北部都會區，就此，政府可否告知本會：

1. 局方採取的「基建先行」計劃詳情為何，當中預計所涉及的開支會否較以往傳統的模式為高；及
2. 局方將因應《香港2030+：跨越2030年的規劃遠景與策略》提出的發展策略，探討全港性的鐵路及主要幹道基建的佈局，相關研究的時間表為何，以及預計何時能公布研究結果？

提問人：李鎮強議員(立法會內部參考編號：8)

答覆：

1. 政府一直提倡以「基建先行」及「創造容量」的規劃方式推動運輸基建項目，以釋放主要運輸基建沿線新發展區的發展潛力。運輸及房屋局會全力與發展局及其他政策局合作，確保提供足夠運輸基建以配合新發展區內人口增長、就業和經濟活動所帶來的交通需求。一般而言，政府以「基建先行」及「創造容量」的規劃方式推展項目時，需要在早期階段調配所需資源。至於北部都會區的運輸基建，有關項目仍處於構思階段。在推展有關建議時，個別基建項目的預算開支將根據相關因素評估，包括工程規模、推展時間表、施工方法、勞動力及設備需要，以及工地限制等。
2. 我們正根據《香港2030+：跨越2030年的規劃遠景與策略》規劃研究的發展策略，進行《跨越2030年的鐵路及主要幹道策略性研究》，探討全港性鐵路及主要幹道基建的布局，以及為走線和配套設施進行初步工

程技術評估，讓有關規劃能配合發展甚或預留容量，以滿足包括《北部都會區發展策略》等香港整體長遠發展的需要。我們計劃於今年下半年內整合初步研究結果及展開研究的諮詢工作。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0501)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

有關「將軍澳跨灣連接路工程」及「將軍澳－藍田隧道工程」方面：

1. 以上兩項工程的整體開支預算是多少？工程原定計劃將於什麼時候落成及什麼時候可以正式使用？
2. 因應2019新冠病毒疫情的影響，以上兩項工程的工期會否受影響？如會，預計將會延期多久時間？每日延期的額外開支涉及多少金額？
3. 政府有什麼計劃可以確保以上兩項工程如期完成？有關追回工程進度的花費預計需要多少？
4. 2017年施政報告政府提出當將軍澳藍田隧道落成後，便會取消將軍澳隧道收費，然而近年將軍澳隧道交通流量已經接近飽和，請問根據政府近5年統計，平均每日有多少架次的汽車使用將軍澳隧道？如即日起取消將軍澳隧道收費，政府每日收入會少了多少？對政府整體財政收支有什麼影響？

提問人：李世榮議員(立法會內部參考編號：1)

答覆：

1. 政府現正全力推展將軍澳－藍田隧道及將軍澳跨灣連接路的建造工程，以期項目可在2022年同步開通。該兩個項目的最新工程預算均在核准工程預算範圍之內，即按付款當日價格計算，將軍澳－藍田隧道為150.935億元，而將軍澳跨灣連接路則為56.257億元。
- 2.及3. 自2020年起，2019冠狀病毒病疫情影響內地及海外建築物料、器材及機械的供應鏈，亦令工地施工人手減少，導致工程進度受影響，

特別是將軍澳－藍田隧道部分地盤工程曾須按衛生防護中心的建議暫停施工。為減低感染風險，工程團隊一直按照衛生防護中心的指引，實施一系列預防及控制措施，鼓勵所有工地人員接種疫苗，並安排他們定期進行2019冠狀病毒病測試。由3月14日起，所有建築工人、工地人員及訪客均須已接種至少一劑2019冠狀病毒病疫苗，才可進入項目工地，而由4月14日起，上述人士則須已接種至少兩劑疫苗。此外，工程團隊已一直實施一系列措施，以期加快整體項目進度，包括調配額外資源以加速進行各關鍵工序，以及在同一位置上讓不同工序同步進行。政府會因應2019冠狀病毒病疫情的發展，繼續密切監察工程進度，並評估疫情對項目的影響。政府亦會致力把項目開支控制在核准工程預算範圍之內。

4. 正如《2019年施政報告》所公布，政府會在交通情況許可下，減輕市民、公共交通營辦商及運輸業界使用政府收費隧道和管制區的費用。隨着將軍澳－藍田隧道落成，往來將軍澳的交通將得以分流，亦為豁免將軍澳隧道收費提供契機。此安排從交通管理角度而言，是較為穩妥的處理方法。假如在將軍澳－藍田隧道開通前實施豁免將軍澳隧道收費，將會引發額外交通需求，令現時將軍澳隧道的交通流量更繁忙，或會令該區出現不必要的交通擠塞。

過去5年(即2017年至2021年)將軍澳隧道的每日平均車流量為93 000架次。繁忙時間的交通流量一般較其設計容量為高。以將軍澳隧道在2021年的每日平均交通流量作參考，如豁免隧道費，每日預計會損失約289,000元隧道費收入；換言之，每年會損失約1.055億元。目前，將軍澳隧道的管理、營運及維修費用是以隧道費收入作抵銷的。在實施豁免隧道費後，政府會因該條隧道而每年額外增加約3,100萬元經常開支。

－ 完 －

管制人員的答覆

(問題編號：0209)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就綱領(3)海空交通及物流發展的財政預算及工作事宜，請告知本會：

1. 二零二二至二三年度的撥款較二零二一至二二年度的修訂預算增加9,640萬元(31.7%)，主要由於二零二一至二二年度填補職位空缺的全年費用、其他運作開支增加，以及非經常開支增加。

填補的這些職位在未來一個財政年度的工作詳情和職位所涉及的財政開支為何？

2. 新冠病毒病疫情對航空業造成極大的挑戰，有分析指出香港航空業或遲過環球重返疫情前水平。運輸科二零二二至二三年度需要特別留意的事項包括繼續以務實的方法，進一步開放香港與民航伙伴所訂立的航空服務安排，以鞏固香港作為國際及區域航空中心的地位，以及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，並加強防疫抗疫措施，保障香港國際機場使用者和員工的公共衛生安全。

過去兩年，香港與民航夥伴新開放或擴大的航空服務網絡詳情為何？二零二二至二三年度，運輸科為增強香港航線網絡和競爭力，將推出甚麼措施？在防疫抗疫方面，涉及的預算開支和人手詳情為何？

提問人：廖長江議員(立法會內部參考編號：4)

答覆：

1. 在2021-22年度，我們在綱領(3)海空交通及物流發展項下開設1個高級工程師及1個工程師／助理工程師職位，為運輸及房屋局(運房局)在監

督多個由香港機場管理局(機管局)為提升香港作為國際航空樞紐的地位而將會或現正推展的機場發展項目，提供專業支援。高級工程師及工程師／助理工程師按薪級中點估計的年薪值分別為1,514,640元及819,000元。

2. 目前，政府已經與67個民航伙伴簽訂民用航空運輸協定。在2020-21及2021-22年度，政府檢討或擴大了與4個民航伙伴(巴林、俄羅斯、盧森堡及蒙古)的雙邊航空運輸安排，提供所需框架促進航空業增長和發展。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。

政府一直與機管局合作，研究和推展各項措施提升香港國際機場的功能及運力，從而提高競爭力。舉例來說，機管局現正實現「機場城市」願景，推展多個基建項目，包括三跑道系統、航天城及港珠澳大橋香港口岸人工島上其他各項發展，以提升香港國際機場的連通性，並結合機場和相關產業，發揮更大協同效應。

在空運貨物業務方面，機管局除了推展不同項目，以增加香港國際機場的貨物處理能力外，亦正發展香港國際機場與東莞之間的海空貨物多式聯運模式，讓內地出口貨物運送至香港國際機場禁區，再直接經空運轉運至海外目的地。

政府亦正與廣東及珠海有關當局商討就機管局入股珠海機場，以及在珠海設立高端航空產業羣的事宜進行商討，以加強香港國際機場與珠海機場之間的協同效應。

政府與機管局會繼續合作，以鞏固和提升香港國際機場的競爭力及國際航空樞紐的地位。

至於我們的抗疫工作，運房局運輸科在2022-23年度已預留約9,000萬元，加強香港國際機場的防疫防疫措施，保障公共衛生及機場員工和機場使用者的安全。有關工作會由現有人員承擔，運房局並無所涉人手及開支的分項數字。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：0016)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

財政司司長在預算案演辭第124段和第125段指出，政府會擴展鐵路網絡以支持新發展區及其他新發展項目，並因應《香港2030+：跨越2030年的規劃遠景與策略》，探討全港性的鐵路及主要幹道基建的佈局，以滿足包括《北部都會區發展策略》等香港整體長遠發展的需要，就此，請告知：

1. 政府在2014年公布《鐵路發展策略2014》，提出發展7條新鐵路線，原本估計可以在2031年前完成，如今，除了司長提及的北環線及洪水橋站的環境影響評估工作已展開，東涌線延線及屯門南延線的鐵路方案亦已刊憲，當局對於餘下的新東九龍線、南港島線(西段)、北港島線，有否初步訂下時間表，以盡量確保「追落後」及有序落實，若有，詳情為何，若否，原因為何；
2. 當局正探討全港性的鐵路及主要幹道基建的佈局，有否重新考慮社會的訴求，興建連接屯門和荃灣的鐵路，若有，詳情為何，若否，原因為何；及
3. 就《北部都會區發展策略》擬議興建的連接洪水橋／厦村至深圳前海的港深西部鐵路，當局會否在近期盡快與內地商討規劃方案，以配合前海的擴區兼擴容發展，促進跨境基建網絡的互聯互通，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：6)

答覆：

1. 鐵路項目涉及龐大的資本投資，政府須審慎規劃。《鐵路發展策略2014》中擬議的各個新鐵路項目涉及不同性質的複雜事宜，因此須進行的規

劃及設計程序複雜程度不一。正如我們在《鐵路發展策略2014》中明確指出，策略載列的個別擬議鐵路項目的進一步推展，須視乎每個項目所進行的詳細工程、環境及財務研究結果，以及最新的需求評估和是否有足夠資源而定。另外，就主要配合新發展區及新房屋發展的鐵路項目而言，有關發展區及新房屋發展的落實時間表將會是該等鐵路項目的重要規劃參數。因此，《鐵路發展策略2014》中建議的初步落實時間表會因應情況變化而有所調整。

政府現正積極研究香港鐵路有限公司(港鐵公司)就南港島線(西段)提交的項目建議書，並會因應華富邨重建時間表和「躍動港島南」的發展，考慮該項目的未來路向。另一方面，港鐵公司正因應我們有關東九龍線及北港島線建議書的意見，就可行方案作進一步研究，以改善這兩個項目的設計。我們會適時公布有關項目的未來路向。

2. 我們正根據《香港2030+：跨越2030年的規劃遠景與策略》規劃研究的發展策略，進行《跨越2030年的鐵路及主要幹道策略性研究》，探討全港性鐵路及主要幹道基建的布局，以及為走線和配套設施進行初步工程技術評估，讓有關規劃能配合發展甚或預留容量，以滿足香港整體長遠發展的需要。我們計劃於今年下半年內整合策略性研究的初步結果及展開研究的諮詢工作。
3. 為進一步促進粵港澳大灣區基礎設施互聯互通，港深政府已成立「推動港深跨界軌道基礎設施建設專班」(「專班」)，共同構建「軌道上的大灣區」。「專班」已展開連接洪水橋與前海的港深西部鐵路的研究，以加強香港與深圳西部的交通聯繫，便利人員往來。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0518)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就著海空交通及物流發展，二零二二至二三年度需要特別留意的事項中，政府可否告知本會：

1. 委託人專責小組的研究，推行稅務寬減，以吸引特定的海運企業來港的進展為何；提出建議的詳情為何；
2. 鼓勵物流業通過應用科技提高生產力的詳情為何；有否為業界培訓現職／非現職員工以作配合；如有，詳情為何；如沒有，會否為培訓人手作出計劃？
3. 在促進香港國際航空學院發展的工作上，當局在過去三個年度透過學院培訓了多少人才，請按入學人數、課程、入學學歷程度、畢業人數、性別、國籍列出；
4. 上兩年度海運及空運人才培訓基金推出了哪些課程、完成培訓的人才數目為何；畢業後入行人數為何；設立新計劃，以支持人才培訓和發展措施的詳情為何？

提問人：陸頌雄議員(立法會內部參考編號：8)

答覆：

1. 為吸引更多海運企業落戶香港，香港海運港口局在2020年成立專責小組，研究航運業商業主導人稅務寬減建議的經濟影響和細節。專責小組參照了船舶租賃稅務寬減制度的實施，向香港海運港口局建議提供稅務寬減。建議包括為指定航運業商業主導人(即船舶管理人、船舶代理及船舶經紀)提供半稅優惠(即稅率8.25%，為公司利得稅稅率16.5%

的一半)，藉以推動香港海運業的發展，鞏固香港作為領先國際航運中心的海運實力。香港海運港口局在2021年9月通過專責小組的建議後，政府現正籌備相關法例修訂的工作，以期在2022年上半年向立法會提交相關修訂條例草案。

2. 為鼓勵物流業通過應用科技提高生產力，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先導資助計劃。先導資助計劃以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。截至2022年3月7日，管理委員會已批出136宗申請，獲批資助金額達8,600萬元。

在香港物流發展局的支援下，政府一直與不同專業機構(例如香港物流協會)合作，為從業員舉辦和資助特設培訓課程，讓他們掌握業界最新發展並具備所需技術及知識，以提升業界的生產力。

3. 為鞏固香港作為區內主要航空樞紐的領先地位，香港機場管理局在2016年成立香港國際航空學院(學院)，以培訓本地及區域航空從業員及專業人士。學院目前提供超過110個基礎及專業課程，涵蓋範圍廣泛，以支援從業員在特定航空範疇發展所需的技能及知識。這些課程涵蓋機場管理及運作、航空安全及保安、航空交通管理，以及緊急服務及危機管理。由於學院提供的課程大多專為在職從業員而設，因此大部分學員均為現職機場僱員，教育程度不一。在2019-20年度、2020-21年度及2021-22年度，學院分別向約41 000、41 500及30 200名(截至2021年12月數字)來自香港、內地及東盟國家(包括柬埔寨、老撾、馬來西亞、緬甸、菲律賓、新加坡、泰國及越南)、澳洲、孟加拉、印度、日本、哈薩克斯坦、尼泊爾、紐西蘭、阿曼、南韓、斯里蘭卡、美國等地的學生提供航空培訓。
4. 自2019-20年度，海運及空運人才培訓基金(基金)推出3項新計劃，即航空營運培訓獎勵計劃、本地船舶能力提升計劃及海事培訓支援計劃。在2019-20及2020-21年度期間，基金通過為兩個業界而設的15項獎學金、獎勵及資助計劃提供撥款資助，惠及4 770名在職從業員和學生；另有96名受惠於基金資助或獲基金提供獎學金的學生，從所屬專上學院畢業並加入相關行業工作。為支持和提升香港高增值海事服務業的人力資源發展，尤其是在就業市場或相關資歷於本地未能供應的人才，基金正擬在下個財政年度推出2項新計劃，即海事服務業見習計劃和海事專才獎學金計劃。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0751)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

在陸路及水上交通綱領，政府可否告知本會：

- (1) 與深圳當局就擬議的跨境鐵路項目規劃的商討進度詳情；
- (2) 南港島線(西段)的最新興建進展、最新的時間表及落成時間；
- (3) 鐵路署能否於本年度正式成立，涉及的開支及人手為何；會否為監督工程進度的工作，訂立關鍵績效指標？
- (4) 未來將有多條鐵路上馬，政府現時培訓所需工程人才的人力規劃為何？
- (5) 公共交通費用補貼計劃的津貼門檻由400元調低至200元，而補貼金額則由更改後的400元，提升500元，當局會否撥出資源以進行把有關變動改為長期措施推行的可行性研究。

提問人：陸頌雄議員(立法會內部參考編號：9)

答覆：

- (1) 為進一步促進粵港澳大灣區基礎設施互聯互通，港深政府已成立「推動港深跨界軌道基礎設施建設專班」(「專班」)，共同構建「軌道上的大灣區」。特區政府正積極考慮通過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的新皇崗口岸，亦已要求香港鐵路有限公司(港鐵公司)今年內提交北環線支線的技術和財務建議，讓政府適時考慮項目的未來路向。與此同時，「專班」亦已展開連接洪水橋與前海的港深西部鐵路的研究，以加強香港與深圳西部的交通聯繫，便利人員往來。

- (2) 政府現正積極研究港鐵公司就南港島線(西段)提交的項目建議書，並會因應華富邨重建時間表和「躍動港島南」的發展，考慮該項目的未來路向。我們會適時公布項目的未來路向。
- (3) 政府擬議通過合併路政署鐵路拓展處及機電工程署(機電署)鐵路科，在運輸及房屋局(運房局)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。運房局會運用現有人手資源處理有關成立擬議鐵路署的籌備工作。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。

如果成立新部門的建議獲立法會批准，擬議的鐵路署成立後將設有294個職位，每年整體薪酬撥款將為2.725億元。在該294個職位中，分別有184個職位(每年薪酬撥款為1.689億元)及59個職位(每年薪酬撥款為6,060萬元)將由路政署鐵路拓展處及機電署鐵路科轉移，有51個新職位(每年薪酬撥款為4,300萬元)將在擬議鐵路署下開設。除18個負責執行部門行政職能的職位(每年薪酬撥款為1,310萬元)，其他員工將負責在新的跨境及本地鐵路項目和營運中的鐵路推行加強的監察、控制和規管策略。

擬議的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。政府會就新鐵路項目的安全、質量、工期及成本控制制訂一套服務表現指標。

- (4) 為應付未來大型基建發展對建造業專業服務的需求，政府會繼續聯同專上教育院校、建造業議會及其他培訓機構，以及建造業界採取多管齊下的措施，確保有足夠的人才供應，包括提供足夠培訓機會；通過建造業創新及科技基金等政府的支援及相關培訓，推動業界採用創新科技提升建造業整體的生產力。
- (5) 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。鑑於第五波疫情對本地經濟的影響，政府決定在今年5月1日至10月31日期間推出臨時特別措施，暫時把計劃的每月公共交通開支門檻由400元放寬至200元，並把每月補貼上限暫時由400元提高至500元。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：0867)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

演辭提及「要落實上述的大型發展項目，需要完善的基建配套。基建先行及創造容量的規劃方式，是以運輸基建帶動土地發展」，就此請問當局：

1. 有關 a) 古洞北／粉嶺北、b) 洪水橋／厦村新發展區、c) 元朗南發展、d) 新界北發展、e) 東涌新市鎮擴展、f) 中部水域人工島、g) 錦田南公營房屋發展，該些地區的運輸基建項目(包括幹道、鐵路、連接系統等)的最新進展(如未開展研究、環境評估、興建工等)，以及最新預期竣工時間；
2. 當局的運輸基建先行是否可確保第一批居民遷入社區時就可使用，如是，當局如何履行有關的承諾、如否，當局「基建先行」的準則為何；及
3. 會否優先落實新發展區的大型運輸基建，並考慮引入競爭或以公私合營等方法以落實有關基建能按時完成？

提問人：麥美娟議員(立法會內部參考編號：2)

答覆：

1. 為滿足新界西北逐步發展所產生的預期交通需求，政府計劃在2031年至2036年期間分階段完成一系列道路基建項目，以加強區內區外的連繫。在連接市區方面，政府正一直推展十一號幹線(元朗至北大嶼山段)、青衣至大嶼山連接路，以及元朗公路(藍地至唐人新村段)擴闊工程。十一號幹線(元朗至北大嶼山段)的勘察研究已在2021年9月展開，而青衣至大嶼山連接路及元朗公路(藍地至唐人新村段)擴闊工程的工程研究亦正同步進行。在連接機場及大嶼山的道路方

面，政府正一直推展屯門繞道，以連接藍地與屯門第40區及屯門—赤鱗角隧道。同時，政府亦會在屯門區內主要道路進行擴闊及增建行車線工程，提升區內道路網絡的承受能力。龍富路、皇珠路及海榮路道路工程的勘察研究已在2021年9月展開，而屯門繞道的勘察研究亦已在今年3月展開。此外，為應付古洞北及粉嶺北新發展區所產生的額外路面交通需求，粉嶺繞道東段現正施工，預計在2025年或之前完工，而粉嶺繞道西段亦在規劃當中。

政府已在2020年至2021年邀請香港鐵路有限公司陸續就北環線及洪水橋站展開詳細規劃及設計。北環線及洪水橋站的環境影響評估工作已經展開。至於北環線，第一期(即落馬洲支線古洞站)的建造工程預計在2023年展開，並在2027年或之前完成，而第二期(即連接錦上路站與古洞站的主線)的建造工程則預計在2025年動工，至2034年或之前完成。洪水橋站的建造工程預計在2024年展開，並在2030年完成。

為配合東涌新市鎮擴展區在2024年第一批居民遷入，連接有關公營房屋發展項目的相關道路網絡現正施工，並會在公營房屋發展項目完成前準備就緒。為應付其後居民陸續遷入並在2029-30年度達到高峯，P1公路首部分(即東涌東至大蠔段)現正施工，並會在2026年年底完成，而P1公路餘段(即大蠔至欣澳段)的工程研究亦正在進行，如撥款獲批，則預計在2030年或之前完成。此外，東涌線延線的鐵路方案已在2021年年底根據《鐵路條例》(第519章)刊憲。東涌線延線項目的建造工程預計在2023年展開，並在2029年或之前完成。

至於中部水域人工島，土木工程拓展署(土拓署)在2021年6月展開勘察研究，預計在42個月內完成。擬議支持該發展項目的運輸基礎設施包括一條優先連接道路及一條優先連接鐵路。環境保護署在2021年12月24日發出有關優先連接道路的環境影響評估研究概要，土拓署亦隨之展開法定環境影響評估研究。交通基建初步方案會在2022年第四季提出，以聽取公眾意見。政府目標是在2034年首批居民入伙前啟用優先連接道路。由於優先連接鐵路較為複雜，預計會在其後數年通車。

此外，我們正根據《香港2030+：跨越2030年的規劃遠景與策略》規劃研究的發展策略，進行《跨越2030年的鐵路及主要幹道策略性研究》，探討全港性鐵路及主要幹道基建的布局，以及為走線和配套設施進行初步工程技術評估，讓有關規劃能配合發展甚或預留容量，以滿足包括《北部都會區發展策略》等香港整體長遠發展的需要。我們計劃於今年下半年內整合策略性研究的初步研究結果及展開研究的諮詢工作。

- 2.及3. 政府一直提倡以「基建先行」及「創造容量」的規劃方式推動運輸基建項目，以釋放主要運輸基建沿線新發展區的發展潛力。運輸及

房屋局會全力與發展局及其他政策局合作，確保提供足夠運輸基建以配合新發展區內人口增長、就業和經濟活動所帶來的交通需求。政府會研究各種實施策略及合約安排，以盡快推展運輸基建項目，緊密配合新發展。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：0872)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就加快推動北部都會區的交通基建項目進程，政府可否告知本會：

有關港鐵「北環綫東延」和「東鐵線延伸至深圳羅湖」的規劃，預計何時能提出具體方案和詳情？

提問人：蘇長榮議員(立法會內部參考編號：11)

答覆：

為進一步促進粵港澳大灣區基礎設施互聯互通，港深政府已成立「推動港深跨界軌道基礎設施建設專班」(「專班」)，共同構建「軌道上的大灣區」。「專班」現正研究東鐵線伸延至深圳羅湖的建議，兩地政府將就優化羅湖管制站及其交通接駁事宜共同探討不同方案，以制訂雙方同意的建議。

根據政府的「基建先行」及「創造容量」方式，擬議的北環綫東延綫將參考土木工程拓展署及規劃署現正進行的相關規劃研究所制訂的土地用途建議，包括在2021年10月展開的新界北新市鎮及文錦渡的規劃及工程研究，以及新田／落馬洲發展樞紐的勘查研究。我們會相應地於《跨越2030年的鐵路及主要幹道策略性研究》檢視有關走線。我們計劃於今年下半年內整合策略性研究的初步研究結果及展開研究的諮詢工作。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0712)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

在預算案演辭中，財政司司長表示，香港海運港口局已成立專責小組，研究推動「智慧港口」發展的具體方案，包括通過一個數碼化系統，進一步提升香港港口效率和減少貨物處理時間及成本。

就此，請告知本會：

- (1) 專責小組於何時成立，舉行了多少次會議；
- (2) 專責小組具體工作計劃；及
- (3) 專責小組是否對上海、寧波、深圳的「智慧港口」發展做詳細研究，有哪些方面可借鑒香港打造「智慧港口」？

提問人：譚岳衡議員(立法會內部參考編號：3)

答覆：

《行政長官2021年施政報告》公布，要提升香港國際航運中心地位，香港港口既要保持效率高、連繫性強和覆蓋面廣的優勢，也須推動航運和港口業更廣泛於業務流程和運作上應用數碼科技，建設「智慧港口」。雖然業界傳統上非常依賴人手操作和紙本形式的工序，但近年已開始採納港口操作數碼化等措施，並善用創新科技提升效率，以維持競爭力和為客戶提供更便捷的服務。

政府現正透過於2021年11月在香港海運港口局轄下成立的智慧港口發展專責小組，與業界合作研究推動「智慧港口」發展的具體方案，以期通過電子方式精簡運作和優化多方協調工序，進一步提升港口效率和減少貨物處理時間及成本。智慧港口發展專責小組的工作之一，是研究其他主要港口

(包括內地及海外)所採用的數碼化系統及創新科技，以探討推動香港港口數碼化和採用創新科技的各項措施。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：0736)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

當局在綱領(2)二零二二至二三年度需要特別留意的事項中提及要繼續推展《鐵路發展策略 2014》所建議的鐵路項目工程。就此，有關於《鐵路發展策略 2014》中提倡的東九龍鐵路線發展方面，政府可否告知本會：

- (1) 過去3年，觀塘線及將軍澳線的月均、總乘客量、載客率為何；
- (2) 過去3年，每年觀塘線及將軍澳線延誤次數為何(按延誤類別列出)；
- (3) 由早期研究至今，政府對東九龍鐵路線的總開支及人手開支分別為何；
- (4) 港鐵何時會再就東九龍鐵路線提交建議書；政府會於何時公佈工程進度及落實進行詳細規劃工作；
- (5) 政府會否另聘鐵路建築公司興建東九龍鐵路線，以解決成本及技術困難問題？如會，具體詳情為何？如否，原因為何；
- (6) 在東九龍線未興建以前，當局如何改善現時觀塘線的服務不足、車廂擠迫及月台擠迫等問題？

提問人：鄧家彪議員(立法會內部參考編號：2)

答覆：

- (1) 2019年至2021年觀塘線及將軍澳線每月平均乘客量、總乘客量及載客率載於附件。

- (2) 就觀塘線及將軍澳線而言，2019年至2021年屬香港鐵路有限公司(港鐵公司)控制範圍內的因素(包括機件故障及人為因素)而引起並導致8分鐘或以上的服務延誤事故宗數，表列如下。

觀塘線

年份	原因	事故宗數
2019	機件故障	12
	人為因素	6
2020	機件故障	6
	人為因素	0
2021	機件故障	12
	人為因素	0

將軍澳線

年份	原因	事故宗數
2019	機件故障	6
	人為因素	0
2020	機件故障	14
	人為因素	1
2021	機件故障	13
	人為因素	1

- (3)(4)(5) 東九龍線沿線地勢起伏，受重型鐵路的爬升能力所限，部分路段須要深入地底。工程預計會有相當大的技術困難，主要是克服山勢所造成的技術問題。

政府已就港鐵公司提交的東九龍線建議書提出意見，並要求港鐵公司改良建議書的技術設計。港鐵公司現正考慮政府的意見，探討可行方案以改良項目的設計。政府會繼續與港鐵公司跟進，適時公布項目的未來路向。由於目前的迫切工作是解決有關技術困難，以制訂可行方案，因此我們現時沒有計劃另聘公司推展項目。

上述工作由路政署以現有資源進行。由於相關路政署人員同時負責其他項目或職務，因此未能分列涉及東九龍線項目開支的分項數字。

- (6) 港鐵公司會繼續密切監察各鐵路線的乘客量，並透過多管齊下的措施，改善人流和提升乘客出行體驗，包括靈活調整列車服務、加強客流管理措施，完善車站空間布局等。

為紓緩觀塘站的擠迫情況，港鐵公司已在部分出入口增設和重置閘機，以疏導及理順人流。此外，港鐵公司亦正在觀塘站加建連接

大堂與月台的樓梯及升降機設施。有關工程預計在2023年下半年完成。

東鐵線過海段預計於今年6月至7月通車，屆時東鐵線乘客可直達香港島，這將有助紓緩觀塘線的擠塞情況。港鐵公司會繼續密切監察乘客出行模式。

		2019年(註1)		2020年(註2)		2021年(註2)	
		觀塘線	將軍澳線	觀塘線	將軍澳線	觀塘線	將軍澳線
2019年至2021年觀塘線及將軍澳線乘客量 (百萬人次)							
每月平均乘客量		18.3	9.8	14.0	7.5	17.2	9.4
總乘客量		219.9	117.2	167.8	90.0	206.1	113.3
2019年至2021年觀塘線及將軍澳線統計數字 (早上最繁忙一小時最繁忙單向路段)							
1	設計可載客量 (每平方米站立 6人)(a)	85 000	85 000	85 000	85 000	85 000	85 000
2	最高列車班次 下的最高可載 客量 (每平方米站立 6人)(b)	71 400	67 600	71 400	67 600	71 400	67 600
3	現時可載客量 (每平方米站立 6人)(c)	71 400	67 600	71 400	67 600	71 400	67 600
4	(a)項與(b)項之 間的差異(註3)	13 600	17 400	13 600	17 400	13 600	17 400
5	(b)項與(c)項之 間的差異	0	0	0	0	0	0
6	現時乘客量(d)	49 100	47 400	44 000	42 200	40 000	43 300
7	現時載客率(1) (每平方米站立 6人) [(d)/(c)] { }最繁忙路段	69% {石硤 尾 至 太子}	70% {油塘 至鰂魚 涌}	62% {石硤尾 至太子}	62% {油塘 至鰂魚 涌}	56% {石硤尾 至太子}	64% {油塘 至鰂魚 涌}
8	現時載客率(2) (每平方米站立 4人) [(d)/(c)÷71.2%] (註4) (以第(7)項所載 的最繁忙路段 計算)	97%	98%	87%	88%	79%	90%

- 註1： 2019年下半年的數據受公眾活動影響，因此只採用2019年上半年的數據。
- 註2： 鑑於疫情對乘客量造成影響，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3： 這是由於月台幕門及自動月台閘門令列車在每個月台停留的時間延長約10秒。
- 註4： 以一系列行走市區的重鐵列車為例，一系列列車可提供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，可載客量相當於以每平方米站立6人計算的71.2%。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0462)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

運輸科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) 2021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) 2021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) 2021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)；及
- d) 以每平方米站立4人計算，2021年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。

提問人：田北辰議員(立法會內部參考編號：4)

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2021年每小時單向的可載客量如下：

輕鐵路綫	2021年早上最繁忙一小時 單向最高可載客量	早上最繁忙路段載客率 (註1)
505	2 993	81%
507	2 544	81%
610	1 995	98%
614 (註2)	873	84%
614P (註2)	1 388	
615 (註2)	998	83%
615P (註2)	1 388	
705	4 240	78%
706	5 088	72%
751	2 650	79%
751P	205	40%
761P	4 625	70%

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。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。上表所列輕鐵路線的載客率反映輕鐵在實際運作時的乘客密度，重鐵載客率計算方法所採用的每平方米站立4人或每平方米站立6人的乘客密度標準並不適用於輕鐵。

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、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。

2021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.	設計可載客量(每平方 米站立6人)(a)	不適用 (註4)	70 000	85 000	85 000	27 000	85 000	85 000	10 800	66 000	10 000
2.	最高列車班次下的最 高可載客量(每平方 米站立6人)(b)	不適用 (註4)	70 000	67 600	80 000	27 000	71 400	75 000	9 600	45 000	4 800
3.	現時可載客量(每平 方米站立6人)(c)	73 300	58 800	67 600	80 000	16 800	71 400	75 000	4 300	42 500	3 200
4.	(a)項與(b)項之間的 差異 (註5)	不適用	0	17 400	5 000	0	13 600	10 000	1 200	21 000	5 200
5.	(b)項與(c)項之間的 差異 (註6)	不適用	11 200	0	0	10 200	0	0	5 300	2 500	1 600
6.	現時乘客量(d)	30 100	36 100	43 300	47 800	9 200	40 000	52 200	1 700	23 600	800

		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)
7.	現時載客率(1) (每平方米站立6人) [(d)/(c)] { }最繁忙路段	41% {沙田至大圍}	61% {荃灣西至美孚}	64% {油塘至鰂魚涌}	60% {天后至銅鑼灣}	55% {金鐘至海洋公園}	56% {石硤尾至太子}	70% {油麻地至佐敦}	39% {欣澳至迪士尼}	55% {九龍至香港}	25%
8.	現時載客率(2) (每平方米站立4人) [(d)/(c)÷71.2%] (註7) (以第(7)項所載的最繁忙路段計算)	58%	86%	90%	84%	77%	79%	98%	55%	78%	不適用

註1：鑑於疫情對乘客量造成影響，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：由於機場快線及東涌線在部分路段共用路軌，該等鐵路線的整體設計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。有關數字按設計可載客量計算。

註4：東鐵線在上述期間以現有12卡列車和新9卡列車並行的方式營運，因此設計可載客量及最高可載客量並不適用。

註5：這是由於月台幕門及自動月台閘門令列車在每個月台停留的時間延長約10秒。

註6：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7： 以一系列行走市區的重鐵列車為例，一系列列車可提供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，可載客量相當於以每平方米站立6人計算的71.2%。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：0470)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

運輸科的其中一項主要工作為監督落實沙田至中環線(沙中線)的工作，港鐵早前亦宣布沙中線會於本年第二季通車。就此，可否告知本會：

- a) 現時沙中線工程進度、最新的時間表及落成時間；
- b) 目前以金鐘為目的地，屯門站比上水站的每公里收費差距相差15%，若政府以補貼方式理順當中每公里收費差距，即屯馬線收費每公里減少相差15%。預計政府補貼支出為何？
- c) 因政府與港鐵之間是簽訂委託協議，待沙中線正式通車後，政府會否以東鐵收益補貼方式以促成目前東鐵與西鐵的每公里收費差距？

提問人：田北辰議員(立法會內部參考編號：10)

答覆：

- a) 香港鐵路有限公司(港鐵公司)已就東鐵線過海段展開試營運，新9卡列車亦已分批運抵香港，陸續投入服務。根據港鐵公司最新估計，東鐵線過海段預計會在2022年6月至7月通車。
- b)及c) 一般而言，港鐵重鐵系統的票價是以車程距離為基本準則，並同時考慮其他因素，例如市場競爭力、車程性質(例如是否涉及過海段)、現時整體車費結構等。當中東鐵線及原有西鐵線的票價，已早於兩鐵合併前按本身的票價結構釐定，而東鐵線更早於1910年便投入服務，本身的票價釐定有其歷史因素，加上涉及本地及過境服務，因此票價結構難以與其他鐵路線直接比較。

若政府以補貼方式或要求港鐵公司以東鐵線收益補貼和調低屯馬線(包括原有西鐵線路段)的票價，這除了會影響港鐵網絡的整體票價結構外，亦變相等同政府以公帑補貼港鐵公司，扭曲市場運作，削弱其他公共交通營辦商的競爭力。

為紓緩乘客的公共交通費用負擔，政府通過免入息審查、涵蓋本地各主要公共交通工具的「公共交通費用補貼計劃」直接向市民提供補貼。港鐵公司亦提供各項推廣及優惠，配合乘客的出行需要。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0020)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

為更善用口岸資源，有哪些進一步改善海空客運、貨運的基礎設施，如建設「智慧港口」的具體措施及資源投入？

提問人：黃英豪議員(立法會內部參考編號：3)

答覆：

政府一直採取各項措施，以改善海空運輸。

在智慧港口方面，政府正與業界合作探討如何透過供港口營運商及其他持份者採用的港口社區系統，以電子方式精簡運作和優化多方協調工序，進一步提升港口效率和減少貨物處理時間及成本。香港海運港口局轄下的智慧港口發展專責小組會就此項目的未來路向為政府提供建議。

至於航空方面，機場管理局(機管局)現正推展各個項目，把香港國際機場發展成「機場城市」，包括興建三跑道系統項目、航天城、港珠澳大橋香港口岸人工島上各項發展、連接機場島與香港口岸人工島的航天走廊，以及機場東涌專道及延線。

在空運貨物方面，機管局一直推展不同項目，以增加香港國際機場的貨物處理能力，包括擴建速遞貨運站，以及發展高端物流中心和中轉郵件中心。機管局亦正發展香港國際機場與東莞之間的海空貨物多式聯運模式，以擴大香港國際機場空運業務的腹地。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0021)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

為加速機場運作效率及配合與內地的通關運作安排，特區政府有否考慮在香港機場口岸實現「一地兩檢」，如會，實行有關工作預計涉及所需資源會是多少；如不會考慮，原因為何？

提問人：黃英豪議員(立法會內部參考編號：4)

答覆：

根據《中華人民共和國國民經濟和社會發展第十四個五年規劃和2035年遠景目標綱要》，香港的定位為國際航空樞紐。《粵港澳大灣區發展規劃綱要》亦清楚表示應在大灣區內建設世界級機場群，鞏固和提升香港作為國際航空樞紐地位，以及推進大灣區機場錯位發展和良性互動。為配合國家發展策略，政府一直與香港機場管理局(機管局)合作，研究推展各項措施，發揮大灣區內機場的潛在協同效應，以期提升香港國際機場的樞紐地位。這些措施包括加強香港國際機場與大灣區的聯繫，改善機場的清關效率，以及擴大機場客、貨運的腹地。

其中，香港國際機場海天客運碼頭為來往機場與大灣區內其他城市的旅客提供無縫便捷的快船服務。在提供海天客運碼頭快船服務的9個大灣區口岸，大灣區旅客可在口岸預先完成航空公司的旅客登記手續和託運行李，節省在香港國際機場辦理相關手續的時間。香港國際機場的旅客亦可使用海天客運碼頭快船服務前往大灣區，中轉過程快捷方便，行李可由出發地城市直掛至9個大灣區口岸。至於出入境檢查方面，由於海天客運碼頭位於香港國際機場禁區內，而全部9個大灣區口岸均設有專屬的海關、出入境及檢疫設施，使用海天客運碼頭服務的旅客在去程和回程只需在大灣區口岸辦理一次海關、出入境及檢疫手續。在香港國際機場轉乘國際航班的大灣區旅客，在抵達海天客運碼頭後，可直接下船經保安檢查通道前往登機閘

口，無須辦理香港的海關、出入境及檢疫手續。這個程序亦適用於經香港國際機場前往大灣區的旅客，他們在香港國際機場過境時，可直接到海天客運碼頭使用快船服務，前往9個大灣區口岸。

至於選用陸路交通的旅客，機管局已在大灣區內戰略性地點設立城市候機樓。類近香港市區預辦登機服務的設施，這些城市候機樓提供預辦登機服務，為前往香港國際機場的大灣區旅客帶來更高程度的方便。大灣區旅客在城市候機樓辦理登機手續和取得登機證後，再乘搭交通工具前往香港國際機場，並在機場託運行李，過程輕鬆方便。

當海天中轉大樓在2023年啓用後，經陸路來往香港國際機場的旅客，更可享受與海天客運碼頭同樣的便利。大灣區旅客可在港珠澳大橋的澳門或珠海口岸完成出境檢查手續，乘搭專用接駁巴士前往海天中轉大樓，直達香港國際機場禁區，然後直接前往登機閘口，無須辦理香港出入境檢查手續。這個簡化的清關程序亦適用於旅客以同一方式經相反陸路方向前往澳門或內地。中轉大樓日後會提供類似海天客運碼頭快船旅客現時享有的行李直掛服務。

在貨運方面，機管局現正發展香港國際機場與東莞之間的海空貨物多式聯運模式，讓出口貨物可在東莞完成航空安檢、裝箱及打板，並由貨運站營辦商驗收貨物，然後直接以船運往香港國際機場禁區，再空運至海外目的地，而無須在香港再接受保安檢查。國際貨物亦可以同一方式經相反方向由香港進口大灣區。

此外，機管局現正探討在旅客服務方面與珠海機場合作，務求讓內地旅客可飛往珠海機場，然後經港珠澳大橋的封閉式中轉安排，無縫地在香港國際機場轉乘國際航班。在香港國際機場的國際航班旅客亦可以相反方向經珠海機場前往內地各個城市。在這項安排下，香港國際機場可便利旅客前往沒有與香港國際機場直航的內地城市。

政府與機管局會繼續探討其他可行措施，以提升香港國際機場的清關效率，包括研究在香港國際機場實施香港與內地海關、出入境及檢疫設施「一地兩檢」安排的可行性及優點。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：0245)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就汽車非法出租或取酬載客方面，政府可否告知：

1. 過去兩年，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，當局在打擊利用汽車作非法出租或取酬載客用途的工作計劃，預計涉及的資源及資源變動幅度為何；
3. 雖然根據第374章《道路交通條例》第52(3)條訂明，除任何人駕駛外，就算任何機構擬安排汽車出租或取酬載客，都必須持有相關車輛的有效出租汽車許可證，否則即屬違法，現時市場上有很多安排汽車出租的機構平台均涉嫌安排無有效出租汽車許可證的汽車作出租或取酬載客用途，但當局在打擊「非法載客取酬」時往往只針對司機，就安排出租車的平台，當局有何打擊措施；會否考慮修例，以更有效地杜絕出租車平台安排沒有有效出租汽車許可證的車輛作出租之用？

提問人： 易志明議員(立法會內部參考編號：1)

答覆：

1. 警方就汽車非法出租或取酬載客採取針對性執法行動，包括收集情報、進行「放蛇」行動，以及對轉介和投訴個案展開調查和跟進等。警方沒有特別備存這些行動的總數，而在2020年及2021年涉及有關罪行的執法數字分別為49宗及19宗。就汽車非法出租或取酬載客的定罪個案而言，運輸署在2020年及2021年分別扣留44輛及91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租汽車許可證。運輸署會繼續致力宣傳，並與警方合作交換信息，以打擊汽車非法出租或取酬載客。

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《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房屋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。

3. 政府歡迎利用新科技，包括使用互聯網或流動應用程式召喚／預約出租車。在使用新科技或平台的同時，必須遵守相關法規，以保障乘客的安全及利益，確保道路的有效使用，以及現時有超過九成市民使用的公共交通系統的高效可靠及長遠健康發展。

第374章第52(3)條訂明，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，除非符合指定條件，包括有關車輛領有有效的出租汽車許可證。任何人沒有有效的出租汽車許可證而駕駛或使用汽車，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，不論以哪種方式安排出租汽車服務(包括使用互聯網或流動應用程式作為平台)，即屬違法。政府會繼續留意使用互聯網或流動應用程式召喚／預約交通工具的情況，並採取多管齊下的方法，包括執法、教育及宣傳，以打擊汽車非法出租或取酬載客。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0248)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就鞏固香港作為國際及區域航空中心的地位，政府可否告知本會：

1. 在2022至2023年度，當局會繼續與香港機場管理局共同推展在2024年啓用的香港國際機場三跑道系統項目，有鑒於過去兩年的疫情嚴重衝擊航空業，航空公司及機場服務營辦商的員工不斷流失，導致規模萎縮，為確保航空公司及機場配套服務能夠滿足三跑道系統項目，當局過去兩年及最新的支援措施為何，涉及多少公帑？
2. 「十四五規劃」明確支持香港提升國際航空樞紐地位，特區政府將繼續推進香港航空業發展，香港的空運貨運八成是涉及內地，主要透過陸路跨境運輸，但自新冠疫情爆發至今，陸路跨境運輸受阻，影響本港空運貨量，政府有何措施理順陸空多式聯運，有關工作涉及的資源為何？

提問人：易志明議員(立法會內部參考編號：4)

答覆：

1. 2019冠狀病毒病疫情令香港國際機場的航空交通大幅減少，並嚴重影響航空業界的業務。為了協助航空業應對2019冠狀病毒病的影響，政府在第二、第三及第五輪「防疫抗疫基金」¹下，向航空業提供一筆過

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

非實報實銷補貼，分別給予(i)本地航空公司；以及(ii)持有由香港機場管理局(機管局)發出的專營權、特許經營權或營運許可證，並在香港國際機場營運的航空支援服務及貨運設施營運商。補貼總額合共約4.64億元。政府亦寬免續發航空營運人許可證、簽發或續發適航證明書，以及續批予經審批的維修機構在兩年寬免期內的所有費用，合共約1.44億元。上述措施涉及總額6.08億元。

政府亦在海運及空運人才培訓基金下推出支援措施，注資合共3億元，以協助挽留各項航空相關服務的人才和培育新血，支援航空業在疫情後復甦。

政府和機管局會繼續密切留意經濟及市場的現況，並會推出措施，讓航空業為疫情後的復甦作好準備。

《中華人民共和國國民經濟和社會發展第十四個五年規劃和2035年遠景目標綱要》(《十四五規劃綱要》)提出支持香港提升國際航空樞紐地位。在這個背景下，三跑道系統項目在鞏固和提升香港國際機場的國際地位和發展大灣區世界級機場群方面，具有策略性意義。

儘管2019冠狀病毒病疫情造成影響，機管局仍致力維持目標，於2022年啓用第三跑道，以及於2024年在預算內完成整個三跑道系統項目。

2. 政府的內地供港物資供應工作小組與廣東省政府和深圳市人民政府一直緊密合作，共同探討不同途徑以穩定內地供港物資供應。除了大力拓展水路運輸和推動利用鐵路運輸外，政府亦正透過推行各項措施完善陸路運輸安排。政府會繼續與內地當局合作，推動和落實各項措施，確保供港物資穩定，以及優化跨境運輸的運作。

此外，機管局一直研究新方法提升香港國際機場的貨物處理量，包括發展香港國際機場與東莞之間的海空貨物多式聯運模式，讓內地出口貨物經水路無縫運送至香港國際機場禁區，再直接轉運至海外目的地，從而擴大香港國際機場空運業務的腹地。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0249)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就提供用地作物流發展之用，政府可否告知本會：

1. 在2022至2023年度，當局會繼續物色合適土地，研究用作現代物流發展的可行性，除計劃推出位於青衣及葵涌兩幅土地作貨櫃存放和貨物處理用途的多層大樓，以及發展綜合大樓作多層重型貨車停車場和現代物流用途外，有關工作的計劃及涉及的資源；現時計劃推出市場的物流用地時間表為何？
2. 就在位於青衣及葵涌的兩幅用地上興建多層大廈，為免提高物流業界因價高者得的招標方法而推高經營成本，政府會否考慮放棄以價高者得的招標方法把有關土地推出市場，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：5)

答覆：

1. 政府一直積極物色合適土地，以支援現代物流發展。正如《行政長官2021年施政報告附篇》中公布，我們已完成探討在青衣一幅用地發展多層大樓作貨櫃存放和貨物處理用途，以及在葵涌另一幅用地發展綜合大樓作多層重型貨車停車場和現代物流用途的可行性研究。我們已在2021年12月17日通過公開招標出售上述青衣用地，但由於該幅青衣用地被用作興建社區隔離及治療設施的5個地點之一，以支援政府抗疫工作，因此有關公開招標便在2022年2月23日取消。為使現代物流業得以持續發展，政府會繼續物色更多合適土地，以發展多層現代物流設施，從而鞏固香港作為區域物流樞紐的地位。上述葵涌用地即將會以公開招標方式出售。視乎市場對出售上述葵涌用地的反應，我們會就

葵青另一幅物流用地進行可行性研究。此外，根據洪水橋及厦村分區計劃大綱核准圖，約37公頃土地亦已獲政府指定用作物流發展。我們在2022-23年度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。有關工作由運輸及房屋局現有人員執行，屬於常規職務，所涉開支並無分項數字。

2. 我們理解不同規模的物流企業對用地都有很大需求。因此，我們就物流用地進行公開招標時，會在地契條款上訂明有關用地只可用於提供物流服務。事實上，有關地契條款已限制上述青衣及葵涌用地只可作現代物流及港口後勤之用，這或有助降低投標價。

– 完 –

管制人員的答覆

(問題編號：0674)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

請問：是否考慮對現有港口運營方已經投資的智慧港口項目予以一定補貼？是否把配套的物流設施智慧化建設也納入智慧港口發展範圍，並考慮對港口運營方的相關倉儲智慧化系統予以一定補貼？是否鼓勵推動與大灣區內鄰近的領先智慧港口開展合作？

提問人：嚴剛議員(立法會內部參考編號：8)

答覆：

《行政長官2021年施政報告》公布，要提升香港國際航運中心地位，香港港口既要保持效率高、連繫性強和覆蓋面廣的優勢，也須推動航運和港口業更廣泛於業務流程和運作上應用數碼科技，建設「智慧港口」。雖然業界傳統上非常依賴人手操作和紙本形式的工序，但近年已開始採納港口操作數碼化等措施，並善用創新科技提升效率，以維持競爭力和為客戶提供更便捷的服務。

政府現正透過香港海運港口局轄下的智慧港口發展專責小組，與業界合作研究推動「智慧港口」發展的具體方案，以期通過電子方式精簡運作和優化多方協調工序，進一步提升港口效率和減少貨物處理時間及成本。智慧港口發展專責小組的工作之一，是研究其他主要港口(例如在粵港澳大灣區的港口)所採用的數碼化系統及創新科技，以探討推動香港港口數碼化和採用創新科技的各項措施。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0407)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

因應疫情肆虐，機管局向機場同業提供的紓緩措施，將於三月底結束，政府對9個國家的熔断機制將延至4月20日。政府請告知本會：

- (一) 機管局就各項紓緩措施的開支情況為何；
- (二) 會否延長及疫情穩定後繼續為機場持份者提供支援；及
- (三) 政府與機管局將採取什麼措施，以鞏固本港國際航空樞紐地位，涉及的預算為何？

提問人：姚柏良議員(立法會內部參考編號：8)

答覆：

(一)及(二)

2019冠狀病毒病疫情令香港國際機場的航空交通大幅減少，並嚴重影響航空業界的業務。為了協助航空業應對2019冠狀病毒病的影響，除了政府通過「防疫抗疫基金」¹提供補助和寬免各項費用外，香港機場管理局(機管局)亦合共推出4輪支援機場社區的紓緩措施，惠及各個主要社羣，包括航空公司、航空支援服務營運商、機場零售商戶及食肆，以及機場員工。機管局亦已把豁免或寬減航空業各項費用及租金的安排延長至2022年3月。上述由政府及機管局提供的措施總共涉及總額約124億元。

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

政府和機管局會繼續密切監察航空業界的業務情況，並適時實施相關措施支援業界，並讓業界為疫情後的復蘇作好準備。

(三)

中央政府已通過《中華人民共和國國民經濟和社會發展第十四個五年規劃和2035年遠景目標綱要》確定香港作為國際及區域航空樞紐的地位。為鞏固和提升香港國際機場的樞紐地位，政府一直與機管局緊密合作，落實各項措施，以提升機場的運力、功能及連通性。

其中，機管局現正推展各個項目，把香港國際機場發展成「機場城市」，包括興建三跑道系統項目、航天城、港珠澳大橋香港口岸人工島上各項發展、連接機場島與香港口岸人工島的航天走廊，以及機場東涌專道及延線。政府亦正與廣東及珠海有關當局就機管局入股珠海機場，以及在珠海設立高端航空產業羣的事宜進行商討，以加強香港國際機場與珠海機場之間的協同效應。

在空運貨物方面，機管局一直推展不同項目，以增加香港國際機場的貨物處理能力，包括擴建速遞貨運站，以及發展高端物流中心和中轉郵件中心。機管局亦正發展香港國際機場與東莞之間的海空貨物多式聯運模式，以擴大香港國際機場空運業務的腹地。

機管局會按照審慎商業原則承擔這些項目的費用，當中不涉及政府開支。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：0839)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就東鐵綫的訊號系統更新及提升工程，就此可否告知本會：

- a) 東鐵綫的訊號系統更新前及後，設計上單向的最高可載客量為何；及
- b) 更新信號系統後，系統設計上最多可以同時容許多少班列車在系統上行走，以及最密班次為多少分鐘一班？

提問人：張欣宇議員(立法會內部參考編號：1)

答覆：

為配合東鐵線過海段即將通車，東鐵線新信號系統已在2021年2月投入服務。東鐵線現時以新9卡列車及原有12卡列車並行的方式營運，而原有12卡列車會逐步轉為新9卡列車，以配合過海路段的營運需要。

根據香港鐵路有限公司(港鐵公司)提供的資料，在第五波疫情前，東鐵線列車在繁忙時段約3分鐘一班，而新信號系統可有42列列車同時在系統上運行，以達至最高約2分鐘一班車。舊及新信號系統的設計最高可載客量，分別為每小時單向101 000人次及82 500人次。然而，我們需指出這些都是根據既定條件而得出的數字。實際可載客量會受列車設計、列車班次、車務安排及乘客需求等因素影響。因此，在比較這兩項牽涉不同網絡發展的設計可載客量數字時，需考慮所有相關資料。舉例來說，屯馬線在2021年6月全線通車後，大約三成東鐵線南行乘客轉乘屯馬線前往九龍東目的地，為東鐵線南行列車帶來顯著的分流作用。在第五波疫情前，東鐵線最繁忙路段(即沙田至大圍)在早上繁忙時段的乘客量約為30 100人次，較2017年的數字下跌近五成。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0840)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

政府正積極推展一系列新鐵路項目，其中北環線的環境影響評估工作已展開，就此，政府可否告知本會：

- 1) 往後其他工序的具體落實時間表及動工日期；
- 2) 現時的工程進度有否較早前預期的落後，若有，詳情／原因為何；
- 3) 就北環線及其周邊道路配套道路，現時的開支及相關工程進度；及
- 4) 北環線的工程發展，預計可帶來多少就業機會。

提問人：張欣宇議員(立法會內部參考編號：2)

答覆：

- 1)及2) 在推展北環線項目時，我們會在項目施工前進行一系列工作，包括詳細規劃及計設、環境影響評估、財務評估、為方案刊憲和處理反對意見，以及招標程序，有關工作正如期進行。經考慮上述程序所需的時間，北環線第一期(即現有落馬洲支線增設古洞站)預計在2023年動工興建，而北環線第二期(即連接現有錦上路站與古洞站之間的主線)則預計在2025年動工興建。
- 3) 北環線(包括日後車站的周邊道路及配套設施)仍在詳細規劃及設計階段，至今並無產生建築開支。
- 4) 北環線可創造的就業機會將視乎鐵路設計方案，有關設計方案仍在制定中。

- 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： (4) 運輸服務管理
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

中環及灣仔繞道於2019年通車後，干諾道中及告士打道於平日早上和傍晚繁忙時段的車流量變化為何？每日平均流量架次為何？(請按年列出)中環及灣仔繞道出現交通意外情況為何？

提問人：陳恒鎮議員(立法會內部參考編號：7)

答覆：

中環及灣仔繞道在2019年2月全面通車後，干諾道中及告士打道在平日早上和傍晚繁忙時段的車流量分別減少約27%和20%。在2021年，中環及灣仔繞道平日的每日平均車流量約為53 700架次。自繞道通車後，在2019年、2020年及2021年分別錄得7宗、3宗及5宗交通意外¹。

註1：所包括的意外宗數是向警方報案的傷亡意外。數字並不包括只牽涉財物損毀的意外。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0348)

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： 運輸及房屋局局長

問題：

當局透過「防疫抗疫基金」支援公共交通業界，請當局分別列出：

過去五輪「防疫抗疫基金」支援運輸業界措施分別詳情，包括(1)項目名稱(2)受惠運輸業界類別(3)平均審批時間(4)成功申請/受惠人數(5)每名申請可獲津貼額(6)項目撥款與實際批出金額之差距。第六輪「防疫抗疫基金」推出有關支援運輸業界措施詳情為何？

提問人：陳恒鑌議員(立法會內部參考編號：9)

答覆：

「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。

運輸署在各輪「防疫抗疫基金」下為支援運輸業界推行多項措施，又在「防疫抗疫基金」下為跨境客運業提供特殊額外支援，詳情如下：

首輪「防疫抗疫基金」下的措施

運輸界別	補貼項目及 補貼金額	受惠對象	撥款額 (百萬元)	實際發放 補貼 (百萬元)
專營巴士 及電車	提供燃料補貼，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	5間專營巴士公司及電車公司	1,194.61	1,192.62 (約佔撥款額 99.8%)
非專營巴士 <u>註(1)</u>	為每輛非專營巴士提供一筆過20,000元的非實報實銷補貼	7 072輛非專營巴士的登記車主		
學校私家小巴及出租汽車 <u>註(2)</u>	為每輛學校私家小巴及出租汽車提供一筆過10,000元的非實報實銷補貼	2 184輛學校私家小巴及1 240輛出租汽車的登記車主		
的士及公共小巴	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	46 000名的士司機、2 500名紅色小巴(紅巴)司機，以及164名專線小巴客運營業證持有人		

運輸界別	補貼項目及 補貼金額	受惠對象	撥款額 (百萬元)	實際發放 補貼 (百萬元)
本地渡輪	提供燃料補貼，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	14個本地渡輪營辦商		

註(1)：包括跨境巴士。

註(2)：包括跨境出租汽車。

第二輪「防疫抗疫基金」下的措施

運輸界別	補貼項目及 補貼金額	受惠對象	撥款額 (百萬元)	實際發放 補貼 (百萬元)
專營巴士及電車	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	5間專營巴士公司及電車公司	3,136.65	3,110.60 (約佔撥款額99.2%)
非專營巴士 註(1)	為每輛非專營巴士提供一筆過30,000元的非實報實銷補貼	6 978輛非專營巴士的登記車主		
學校私家小巴及出租汽車 註(2)	為每輛學校私家小巴及出租汽車提供一筆過30,000元的非實報實銷補貼	2 192輛學校私家小巴及1 238輛出租汽車的登記車主		
的士及公共小巴	向每輛的士、紅巴及專線小巴提供一筆過30,000元的非實報實銷補貼	18 135輛的士和995輛紅巴的登記車主，以及164名專線小巴客運營業證持有人		

運輸界別	補貼項目及 補貼金額	受惠對象	撥款額 (百萬元)	實際發放 補貼 (百萬元)
	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， 由2020年4月1日 至9月30日，為 期6個月，或發 放一筆過7,500元 的補貼	46 000名的士司 機及2 500名紅 巴司機		
	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，由 2020年6月1日至 11月30日，為期 6個月	155個專線小巴 營辦商，惠及 3 024名僱員(第 一期) 154個專線小巴 營辦商，惠及 2 528名僱員(第 二期)		
	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	9個本地渡輪營 辦商		
本地渡輪	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，由 2020年6月1日至 11月30日，為期 6個月	8個本地渡輪營 辦商，在第一 期和第二期申 請分別惠及133 名和49名僱員		
	為每艘用於街渡 航線的船隻提供 一筆過20,000元 的非實報實銷補 貼	55個街渡營辦 商		

運輸界別	補貼項目及 補貼金額	受惠對象	撥款額 (百萬元)	實際發放 補貼 (百萬元)

註(1)：包括跨境巴士。

註(2)：包括跨境出租汽車。

第三輪「防疫抗疫基金」下的措施

運輸界別	補貼項目及 補貼金額	受惠對象	撥款額 (百萬元)	實際發放 補貼 (百萬元)
非專營巴士 註(1)	為每輛非專營巴士提供一筆過15,000元的非實報實銷補貼	6 874輛非專營巴士的登記車主	154.8	154.8 (約佔撥款額100%)
學校私家小巴及出租汽車 註(2)	為每輛學校私家小巴及出租汽車提供一筆過15,000元的非實報實銷補貼	2 200輛學校私家小巴及1 246輛出租汽車的登記車主		

註(1)：包括跨境巴士。

註(2)：包括跨境出租汽車。

在「防疫抗疫基金」下為跨境客運業提供的特殊額外支援措施(在2021年8月公布)

運輸界別	補貼項目及詳情	受惠對象	撥款額 (百萬元)	實際發放 補貼 (百萬元)
跨境巴士	為每輛跨境巴士提供一筆過30,000元的非實報實銷補貼	約1 500輛跨境巴士的登記車主	63.0	50.3 (截至2022年3月2日)
跨境出租汽車	為每輛跨境出租汽車提供一筆過30,000元的非實報實銷補貼	約600輛跨境出租汽車的登記車主		申請補貼及發放補貼工作進行中

第五輪「防疫抗疫基金」下的措施

運輸界別	補貼項目及補貼金額	受惠對象	撥款額 (百萬元)	實際發放 補貼 (百萬元)
跨境巴士	為每輛跨境巴士提供一筆過30,000元的非實報實銷補貼	約1 500輛跨境巴士的登記車主	63.0	3.99 (截至2022年3月2日) 申請補貼及發放補貼工作進行中
跨境出租汽車	為每輛跨境出租汽車提供一筆過30,000元的非實報實銷補貼	約600輛跨境出租汽車的登記車主		

每宗補貼申請的處理及審批時間會視乎個別情況而有所不同(例如補貼項目的性質，以及申請人是否已提交全部所需資料及證明文件)。

在第六輪「防疫抗疫基金」下，支援公共運輸業界措施的獲批撥款額為21.336億元，有關措施的詳情如下：

第六輪「防疫抗疫基金」下的措施

運輸界別	補貼項目及補貼金額	受惠對象
專營巴士及電車	提供燃料補貼，發還四成的實際燃料／電費支出，由2022年2月1日至6月30日，為期5個月	5間專營巴士公司及電車公司
	為5間專營巴士公司名下登記的每輛專營巴士／電車公司每輛電車提供一筆過30,000元的非實報實銷補貼	
非專營巴士	為每輛本地非專營巴士提供一筆過30,000元的非實報實銷補貼	5 500輛本地非專營巴士的登記車主
	為每輛跨境巴士提供一筆過30,000元的非實報實銷補貼	1 500輛跨境巴士的登記車主

運輸界別	補貼項目及補貼金額	受惠對象

運輸界別	補貼項目及補貼金額	受惠對象
學校私家小巴及出租汽車	為每輛學校私家小巴及本地出租汽車提供一筆過30,000元的非實報實銷補貼	2 112輛學校私家小巴及732輛本地出租汽車的登記車主
	為每輛跨境出租汽車提供一筆過30,000元的非實報實銷補貼	600輛跨境出租汽車的登記車主
的士及公共小巴	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，為期5個月	46 000名的士司機和2 600名紅巴司機，以及165名專線小巴客運營業證持有人
	為每輛的士、紅巴及專線小巴提供一筆過30,000元的非實報實銷補貼	18 163輛的士和1 015輛紅巴的登記車主，以及165名專線小巴客運營業證持有人
本地渡輪	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6月30日，為期5個月	11個本地渡輪營辦商
	為每艘用於專營或持牌渡輪服務的船隻提供一筆過30,000元的非實報實銷補貼	
	為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	55個街渡營辦商

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0349)

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： 運輸及房屋局局長

問題：

香港水上的士已於去年7月1日開通，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：

水上的士自開通以來乘客量為何？此乘客量是否符合預期？據當局理解，水上的士聘請員工有多少？有關營運是否可以維持？當局有否向水上的士提供資助，以協助渡輪公司解決難關？

提問人：陳恒鑽議員(立法會內部參考編號：10)

答覆：

水上的士服務主要屬觀光及旅遊性質。由於疫情持續及相關的入境防控措施，水上的士在2021年7月1日啟航並提供有限度服務，逢星期六提供一個航班經尖東來往紅磡及中環。為配合西九文化區M+博物館開幕，渡輪營辦商又開辦另一短途路線，自2021年11月12日起逢星期日及公眾假期提供2個航班經西九來往中環及尖東。水上的士在2021年的總乘客量為3 569人。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。由於自2022年1月起，2019冠狀病毒病出現新一波疫情，政府推出相關社交距離措施，水上的士服務自2022年1月16日及2022年2月9日起，先後暫停2條途經西九及尖東的航線。政府及營辦商會繼續密切留意有關情況。

為協助渡輪服務降低營運成本，政府推行多項措施，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推出多項一次性紓困措施，水上的士營辦商可

就燃料支出獲取四成補貼，為期5個月，以及就每艘船隻領取一筆過3萬元非實報實銷補貼。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：0374)

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： 運輸及房屋局局長

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？請按月份列出。
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：陳恒鑌議員(立法會內部參考編號：8)

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。2020年7月1日至2021年12月31日期間，政府推出特別措施，暫時放寬補貼計劃的每月公共交通開支水平及／或提高每月補貼金額上限。不同時期的補貼金額和受惠人數如下：
 - (a) 2019年1月1日至2019年12月31日－補貼計劃最初推出時，每月超出400元的公共交通開支補貼比率為四分之一，而每張八達通的補貼金額上限為每月300元。補貼總金額約為18.736億元，每月平均約有214萬名市民受惠，每月的人均補貼金額約為73元。

- (b) 2020年1月1日至2020年6月30日(補貼計劃優化後) – 補貼計劃由2020年1月1日起優化，把每月超出400元的公共交通開支補貼比率提升至三分之一，而每張八達通的補貼金額上限則提高至每月400元。補貼總金額約為7.648億元，每月平均約有143萬名市民受惠，每月的人均補貼金額約為89元。
- (c) 2020年7月1日至2021年至12月31日(特別措施生效期間) – 為紓緩市民在疫情期間的交通費負擔，政府推出特別措施，在2020年7月1日至2021年12月31日期間暫時把每月的公共交通開支水平由400元放寬至200元，以及在2021年4月1日至2021年12月31日期間暫時把補貼金額上限由每月400元提高至500元。2020年7月至2021年12月期間的補貼總金額約為50.911億元，每月平均約有284萬名市民受惠，每月的人均補貼金額約為99元。
- (d) 2022年1月(特別措施完結後) – 目前，政府就市民每月超出400元的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。2022年1月的補貼總金額約為1.458億元，每月平均約有160萬名市民受惠，每月的人均補貼金額約為91元。

在補貼計劃優化前和優化後以及特別措施生效期間和特別措施完結後，按補貼金額劃分的受惠人數載列如下：

補貼金額	受惠人數 (計至最接近的千位)			
	2019年1月至12月的每月平均受惠人數	2020年1月至6月的每月平均受惠人數(補貼計劃優化後)	2020年7月至2021年12月的每月平均受惠人數(特別措施生效期間)	2022年1月(特別措施完結後)
0.1元-100.0元	1 583 000	949 000	1 715 000	1 040 000
100.1元-200.0元	438 000	343 000	771 000	398 000
200.1元-300.0元	117 000	100 000	260 000	118 000
300.1元或以上	不適用	37 000	92 000 ^(註)	41 000

註：

該數字涵蓋2021年4月1日至2021年12月31日的每月平均受惠人數。該段期間，補貼金額上限暫時提高至每月500元。

2. 在補貼計劃下，每月發放的補貼可在3個月內領取。平均有超過80%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1月至2021年10月涉及逾期未領取補貼的受惠人數載列如下(2021年11月或以後的補貼，在2022年2月底仍可領取，故下表並沒有包括有關數字)：

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

3. 在補貼計劃優化前和優化後以及特別措施生效期間和特別措施完結後的每月平均補貼金額載列如下：

期間	每月平均補貼金額 (百萬元)
2019年1月至12月	156.1
2020年1月至6月 (補貼計劃優化後)	127.5
2020年7月至2021年12月 (特別措施生效期間)	282.8
2022年1月 (特別措施完結後)	145.8

補貼計劃在2021-22年度的預算經常開支(扣除預算補貼金額)為4,200萬元。

4. 在2021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：0376)

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： 運輸及房屋局局長

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，當局可否告知：

1. 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？
2. 2022-2023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；及於隧道實施時變收費系統，按時段收費或豁免收費等；預計相關措施開支預算和成效評估；及
3. 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？2022-2023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：陳恒鑠議員(立法會內部參考編號：4)

答覆：

1. 運輸署在2021年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。舉例來說，由2021年2月24日起，私家車首次登記稅稅率及車輛牌照費水平已分別提高15%及30%，作為抑制汽車增長的財政手段。運輸署亦繼續研究政府收費隧道及管制區的收費階梯和收費水平，並推展一系列措施，以增加泊車位供應。實施多管齊下策略涉及的開支及人手已納入運輸署的整體撥款及編制內，因此未能分項列出。

2. 運輸署在2021年12月展開《交通運輸策略性研究》，目的是制訂直至2050年的運輸策略藍圖，為本港提供一個安全可靠、環保高效的交通運輸系統。研究的其中一個主要方向，是提供以人為本和有效率的公共交通服務。為此，研究會探討可否按「一地多用」原則，在新發展區或策略性交通地點(包括隧道範圍)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。在推動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，減少進入市區車輛。

「擠塞徵費」研究將會全面檢討政府收費隧道及管制區的收費水平，並探討可否實施不同時段不同收費，以期在繁忙時段調節交通流量和紓緩交通擠塞。運輸署計劃在2022年就「擠塞徵費」的初步構思徵詢公眾及立法會意見。此外，正如2019年《施政報告》宣布，政府會在將軍澳—藍田隧道通車後，豁免現時將軍澳隧道的收費。

3. 10億元的智慧交通基金(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%。人力資源方面，運輸署已在2020-21至2026-27年度開設2個有時限的公務員職位(即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2022年2月底，基金已批出10份申請，涉及總資助金額約3,800萬元。獲批項目的詳情載於附件。

在獲批項目中，有6個關於改善道路安全，另外3個關於提升道路網絡效率，餘下1個關於提升駕駛者出行的便利程度。預計5個獲批項目在2022-23年度完成，餘下項目則在2023-24年度完成。

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。政府推展的首個自動泊車系統項目位於荃灣海盛路的短期租約用地，該系統已於2021年11月投入服務。政府亦已於2021年12月批出位於大埔白石角用地的項目，該系統預計在2022年第四季投入服務。

關於將提供自動泊車系統的工務工程項目，將軍澳第67區的政府聯用辦公大樓已經動工，預計於2025年完成。至於深水埗欽州街與通州街交界的項目，已於2021年9月獲城市規劃委員會(城規會)批准規劃申請，現正進行招標籌備工作。新蒲崗四美街地區休憩用地、體育館及公眾停車場項目計劃在2022年第二季向立法會申請撥款，而位於柴灣盛泰道和常茂街交界的聯用綜合大樓，運輸署的目標是在2022年年底或之前向城規會申請規劃許可。

運輸及房屋局(運房局)／運輸署亦會在未來規劃其轄下的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，運房局／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由運輸署現有人員執行，故涉及的開支沒有詳細分項。2022-23年度委聘顧問公司的預算開支為200萬元。顧問公司會就運房局／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 (元)
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，並透過網頁及流動應用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
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

項目名稱	項目概要	獲批資助金額 (元)
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。系統若偵測到潛在危險，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
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：0307)

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： 運輸及房屋局局長

問題：

在2022/23年度需要特別留意的事項，包括繼續監察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的「專營巴士豁免隧道費基金」（「基金」）的營運狀況。政府請告知：

- 1) 「基金」自2019年成立至今，營運開支細項為何；以及請列出各間專營巴士公司提取「基金」的詳情；
- 2) 該「基金」的投資策略為何；由運房局直接管理或委托其他機構代管；過去2年的投資回報為何；
- 3) 政府有否制訂「基金」的未來5年財政預算方案；若有，有否評估「基金」財政的可持續性，達到「基金」用作減輕巴士公司擬議車費加幅的原意，紓緩乘客的經濟壓力；若否，原因為何。

提問人：陳學鋒議員(立法會內部參考編號：8)

答覆：

1. 根據「專營巴士豁免隧道費基金」(基金)安排，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。每間專營巴士營辦商須設立其專用的基金帳戶，以供存入所節省的隧道費／使用費。當專營巴士營辦商申請加價而行政長官會同行政會議認為有表面理據支持調整車資，該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。

自基金實施以來，截至2021年12月31日，各專營巴士公司在基金下的提存及結餘情況表列如下。

專營巴士公司	存入款項 (千元) ^(註)	提取款項 (千元)	基金結餘 (千元)
九龍巴士(一九三三)有限公司	493,034	76,450	416,584
新世界第一巴士服務有限公司	126,534	126,534	0
城巴有限公司(香港島及過海巴士網絡專營權)	104,624	100,340	4,284
城巴有限公司(機場及北大嶼山巴士網絡專營權)	34,624	34,080	544
龍運巴士有限公司	50,102	49,428	674
新大嶼山巴士(1973)有限公司	18	0	18

註：

存入款項包括2019年2月17日至2021年12月31日期間專用基金帳戶所收取的利息(如有)。

- 2.及3.根據與政府訂立的協議，各專營巴士營辦商須把節省的隧道費／使用費存入其指定銀行帳戶。有關帳戶為有息儲蓄帳戶，基金結餘會留作用於減輕有關營辦商的加價壓力，而不會用作任何其他投資。維持指定銀行帳戶所需的運作開支極低。

實際紓緩加價的幅度取決於基金結餘的多寡，以及個別專營巴士營辦商的加價次數及水平。基金在下列巴士公司上調車費時發揮了紓緩加幅的作用：

- (a) 城巴有限公司(香港島及過海巴士網絡專營權)和新世界第一巴士服務有限公司在2019年1月20日上調車費時，乘客所需承擔的整體加權平均票價加幅由9.9%分別下降至7.0%和5.6%；以及
- (b) 九龍巴士(一九三三)有限公司的獨營路線在2021年4月4日上調車費時，乘客所需承擔的整體加權平均票價加幅由8.5%下降至5.8%。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0414)

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： 運輸及房屋局局長

問題：

財政預算案提及，在二零二二至二三年度內，運輸及房屋局運輸科將繼續監督智慧出行措施的進度和發展，包括智慧交通基金的運作和自動泊車系統項目的實施情況。就此，請當局告知本會：

- (1) 在二零二二至二三年度，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：7)

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2022-23年度的預算開支表列如下：

智慧出行措施	2022-23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不停車繳費系統	3.453億元
2. 在主要幹線及主要道路安裝約1 200個交通探測器以收集實時交通資訊作事故管理用途，並發放予公眾	1,040萬元

智慧出行措施	2022-23年度的預算開支
3. 繼續在5個路口推行配備感應器偵測行人及車輛的先導實時交通燈號調節系統，以優化分配給車輛及行人的綠燈時間	2022-23年度在5個路口推行該系統的預算開支為110萬元。同時，運輸署計劃把有關系統擴展至東涌市中心內的8個聯動式交通燈控路口作試驗，2022-23年度的預算開支為370萬元。
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。
5. 完成在車輛應用地理圍欄技術的試驗，並繼續研究將有關技術應用於專營巴士的可行性，以提升巴士安全	有關措施已完成，無需額外開支。
數據共享和分析	
6. 把運輸署「香港出行易」流動應用程式的步行路線搜尋功能擴展至涵蓋全港18區	已完成把步行路線搜尋功能擴展至涵蓋全港18區。步行路線資料是以地政總署製作的三維行人道路網為依據，資料由該署定期更新。措施不涉及運輸署額外開支。
7. 在2022年年底或之前發放所有專線小巴路線的實時到站資訊，並繼續鼓勵公共交通營辦商開放數據	1,360萬元
8. 開發「交通數據分析系統」以加強交通管理和效率	項目由政府資訊科技總監辦公室資助。不涉及運輸署額外開支。

智慧出行措施	2022-23年度的預算開支
9. 在2022年透過設於 1 300個有蓋巴士站或政府公共運輸交匯處的資訊顯示屏，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。
10. 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	
11. 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。
12. 成立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	2.095億元
13. 繼續安裝支援不同支付系統(包括「轉數快」及利用新流動應用程式「入錶易」遙距繳費)的新路旁停車收費錶，並提供實時空置泊車位資訊	1.163億元
14. 由2021年開始分批啟用自動泊車系統先導項目，以期在短期租約公眾停車場及政府場地的公眾停車場更廣泛應用，並鼓勵在私營發展項目的公眾停車場應用	200萬元 ¹
15. 在2022年內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	83萬元

註1：此預算開支用於委聘顧問公司，顧問公司會就運輸及房屋局／運輸署推行的自動泊車系統項目提供技術意見；至於自動泊車系統項目的建設費用，政府將會向立法會申請撥款。

除第12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2022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，2021年的平均每日點擊率約為5萬次。

過去3年涉及的營運開支(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)
2019-20	3,320,000
2020-21	3,250,000
2021-22	4,522,000

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0626)

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： 運輸及房屋局局長

問題：

局方在綱領(2)「二零二二至二三年度需要特別留意的事項」中，表示將「繼續監督智慧出行措施的進度和發展，包括智慧交通基金的運作和自動泊車系統項目的實施情況」。就此，政府可否告知本會：

1. 據悉「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。到現時為止，基金已經(a)接受多少項申請、(b)批出多少項申請、(c)批出的申請涉款多少、及(d)批出的申請中有多少項已經開展；
2. 過去三年，局方就自動泊車系統的(a)開支有多少、(b)涉及多少個項目、(c)項目的地點為何；
3. 未來一年，預期將有多少個自動泊車系統(a)啟用、及(b)納入規劃？

提問人：陳穎欣議員(立法會內部參考編號：4)

答覆：

1. 10億元的智慧交通基金(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%。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2022年2月底，基金共收到35份申請，並已批出10份申請，涉及總資助金額約3,800萬元。當中2個獲批項目已經開展工作。

2.及3.

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。政府推展的首個自動泊車系統項目位於荃灣海盛路的短期租約用地，

該系統已於2021年11月投入服務。政府亦已於2021年12月批出位於大埔白石角用地的項目，該系統預計在2022年第四季投入服務。

關於將提供自動泊車系統的工務工程項目，將軍澳第67區的政府聯用辦公大樓已經動工，預計於2025年完成。至於深水埗欽州街與通州街交界的項目，已於2021年9月獲城市規劃委員會(城規會)批准規劃申請，現正進行招標籌備工作。新蒲崗四美街地區休憩用地、體育館及公眾停車場項目計劃在2022年第二季向立法會申請撥款，而位於柴灣盛泰道和常茂街交界的聯用綜合大樓，運輸署的目標是在2022年年底或之前向城規會申請規劃許可。

運輸及房屋局(運房局)／運輸署亦會在未來規劃其轄下的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，運房局／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由運輸署現有人員執行，故涉及的開支沒有詳細分項。2022-23年度委聘顧問公司的預算開支為200萬元。顧問公司會就運房局／運輸署推行的自動泊車系統項目提供技術意見。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0396)

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： 運輸及房屋局局長

問題：

運輸及房屋局(運輸科)於2022-23年度需要特別留意的事項包括三家巴士公司的專營權事宜。請政府告知本會：

- (a) 與相關巴士公司商討新專營權時，會否加入規定巴士車長薪酬、工時、職業安全等保障條款？如會，內容為何？如否，原因為何？
- (b) 當局會否預留開支，以推動巴士公司落實對巴士車長各項權益的保障，以及津貼同樣為抗疫前線人員的巴士車長？如會，巴士車長的津貼金額為何？如否，原因為何？

提問人：周小松議員(立法會內部參考編號：6)

答覆：

- (a) 香港的專營巴士由私人公司按照商業原則營運。專營巴士車長的具體聘用條款及安排，由該等公司與其員工協定。

儘管如此，政府非常重視改善巴士車長的工作環境以及職業安全和健康，而這對於為市民提供優質的專營巴士服務亦非常重要。此外，政府一直呼籲專營巴士公司作為負責任的企業，在可行情況下，應關懷員工的需要和回應員工在薪酬待遇方面的訴求，以締造融洽的工作環境及和諧的勞資關係。

為確保巴士車長有充足的休息時間，運輸署於1983年公布《巴士車長工作、休息及用膳時間指引》，並不時作出更新，供專營巴士公司遵從。在完成全面檢討後，一套包含經改善的車長工作時間、駕駛時間和休息時間的新指引已由2019年年中起全面實施。

除了就工作時間作出規定外，政府亦要求專營巴士公司為巴士車長安排定期身體檢查。專營巴士公司為所有50歲或以上現職車長提供每年一次的身體檢查，而50歲、54歲、57歲及年滿60歲的車長在每年接受身體檢查時更須一併進行心電圖檢查。為加強巴士車長的身心健康，運輸署正進行顧問研究，就香港專營巴士行業識別和管理疲勞駕駛方面進行全面研究，並視乎研究結果，按需要考慮制定適當措施解決巴士車長疲勞駕駛的問題。

為了能為巴士車長提供更佳的工作環境，政府在2021年共批出26宗由專營巴士公司提出有關提供工作室／休息室／休息設施的申請，令全港設有這些設施的巴士總站／公共運輸交匯處數目達到280個。

龍運巴士有限公司和城巴有限公司機場及北大嶼山巴士網絡的現有專營權將於2023年5月1日屆滿，而世界第一巴士服務有限公司的現有專營權亦將於2023年7月1日屆滿。我們現正與該3家專營巴士公司商討有關新專營權的事宜，務求專營權條款可滿足市民的訴求，包括關注專營巴士公司前線員工的權益，同時顧及專營巴士的實際營運環境，確保有關巴士網絡在營運及財政上的可持續性。

- (b) 考慮到2019冠狀病毒病疫情對市民日常生活及企業營運的影響，政府在防疫抗疫基金下推出數輪支援措施，協助受影響的行業和市民。在首兩輪防疫抗疫基金下，專營巴士公司獲得以下補貼：
- (1) 獲發還在2019年7月1日至2020年6月30日期間三分之一的實際燃料支出，總額約3.4億元；
 - (2) 獲發還在2020年4月1日至9月30日期間的實際常規維修保養費用及保費，總額約3.2億元；以及
 - (3) 在「保就業」計劃下獲發放共約9.8億元，協助公司支付2020年6月至11月的僱員工資。

在2022年2月14日公布的第六輪防疫抗疫基金下，專營巴士公司可獲發還四成的實際燃料支出，為期5個月(由2022年2月1日至6月30日)，以及可就每輛專營巴士獲得一筆過30,000元的非實報實銷補貼，以助應對當前經濟環境所帶來的經營壓力。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。

除了提供財政上的支援，政府亦向專營巴士公司提供快速抗原測試包，供其前線員工使用。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0794)

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： 運輸及房屋局局長

問題：

政府在2018年因應建議，委託顧問研究推出智能停車場或電動泊位系統，以推動「智慧出行」及增加泊車位。政府其後決定在不同區域興建7個項目。4年過去，至今只有荃灣海盛路自動泊位於2021年年11月啓用，提供約78個車位。為此，請告知本委員會：

1. 請說明總共7個項目興建及預計落成時間表、泊車位數量、開支預算、自動模式、月租金額幅度、平均泊車時間。
2. 深水埗欽州街預計將提供200個車位，數量較荃灣海盛路項目為多，當局是否有預計一旦有車輛排隊等候泊車，平均泊車時間會增加多少？
3. 當車輛需要排隊一段時間，才可以成功泊車，有何措施減低車輛等候停泊時，對旁邊的住宅區居民不會造成滋擾？是否會考慮增設泊車預約系統？
4. 請按香港規劃標準與準則，列明九龍西各區共欠多少私家車、商用車輛泊位，及當局將在九龍西增加泊車位的項目與措施。
5. 請列明九龍西各區在過去3年，當局發出的違例泊車定額罰款通知書數據及違泊投訴個案數目。
6. 運輸署一直推動「人人暢道通行」及行人友善環境計劃，請以表列方式，說明未來兩年涉及九龍西的項目及細節。

提問人：鄭泳舜議員(立法會內部參考編號：6)

答覆：

1. 7個自動泊車系統項目的資料載於附件I。

2. 關於深水埗欽州街西的自動泊車系統項目，根據顧問的評估，估計一架車的整體泊車時間在其前面每多一部車會增加2分鐘。
3. 項目設有車輛輪候區，其設計應足以容納預計等候進入停車場的車輛數目而毋須在公共道路造成車龍，因此對附近居民的滋擾輕微。視乎停車場日後的運作需要，可考慮設立預約系統。同時，司機可透過「香港出行易」流動應用程式，獲取停車場的實時空置泊車位資訊。
4. 當局不時檢討《香港規劃標準與準則》(《標準與準則》)內所載的泊車位標準，以配合當前的社會和經濟情況，為評估新發展項目所需提供的泊車位數目提供參考。一直以來，運輸署都是按照《標準與準則》所訂的當前標準，考慮發展項目所需提供的泊車位數目。因此，從審慎的角度考慮，我們認為不宜用最新的標準，去判定某些地區的泊車位短缺情況，因為有關地區的發展項目，是在不同時期按照各項目發展時所適用的當前標準來設計。

此外，政府一直積極推展一系列短期及中長期措施，以期在九龍西增加泊車位供應，包括：

- (a) 在合適的路旁地點劃設夜間泊車位；
 - (b) 鼓勵學校在非上課時間開放校舍供學生服務車輛停泊；
 - (c) 要求新發展項目按照2021年8月頒布的新修訂《標準與準則》提供更多附屬泊車設施，包括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；
 - (d) 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。這些項目包括深水埗欽州街西休憩用地及公眾停車場、西九龍渡華路休憩用地暨公眾停車場和油尖旺海庭道綜合大樓。這些項目將同時為商用車輛及私家車提供泊車位；以及
 - (e) 在合適的工務工程項目，包括深水埗欽州街西休憩用地及公眾停車場，推展自動泊車系統。
5. 2019年至2021年期間，香港警務處(警務處)根據《定額罰款(交通違例事項)條例》(第237章)在西九龍發出違例泊車定額罰款通知書的數目表列如下：

警察總區	年份		
	2019	2020	2021
西九龍	339 549	631 593	862 992

警務處沒有備存有關違泊投訴數字的記錄。

6. 路政署會在未來兩年繼續在「人人暢道通行」計劃下推展載列於附件II位於九龍西的加建升降機項目。

此外，為配合行人友善倡議，運輸署會在未來兩年繼續在九龍西推展載列於附件III的步行環境改善措施。

附件I

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年年底	約 240	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)
新蒲崗四美街地區休憩用地、體育館及公眾停車場	立體型	2022 年第二至第三季	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	2024 年	2028 年	約 200	有待確定
上環中港道社區設施聯用綜合大樓	規劃中，有待確定				

註1：此數字為財務委員會在2020年就整項工程所批准的費用。

註2：此數字為整項工程的預算費用，現擬於諮詢發展事務委員會及工務小組委員會後，在2022年第二季提交財務委員會審批。

備註：關於荃灣海盛路的自動泊車系統，根據停車場營辦商提供的資料，地面層及其上第一層的自動泊車系統泊車位每月泊車費為3,100元，而最頂層的自動泊車系統泊車位每月泊車費為2,900元。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，預計這些自動泊車系統的平均泊車所需時間約為2至3分鐘。

附件II

結構編號	位置	行人通道類別	預計竣工日期	情況
深水埗				
KF98	橫跨龍悅道近澤安道	行人天橋	2022年 12月	正在施工
SSP02	橫跨大坑東道近大坑東邨東龍樓及東裕樓	行人天橋	2023年 6月	正在施工
SSP01	橫跨大坑東道近南山邨南安樓及大坑東邨東輝樓	行人天橋	2023年 9月	正在施工
KF80	橫跨石硤尾街近巴域街	行人天橋	2026年 7月	正在勘測
油尖旺				
KF93	橫跨佐敦道近擎天半島	行人天橋	2026年 7月	正在設計

步行環境改善措施	預計施工日期
擴闊部分位於海壇街與桂林街交界的行人路及在該處增設行人過路處	2022年第二季
在福榮街與東沙島街交界增設行人過路設施及擴建行人過路處	2022年第三季
在福榮街與營盤街交界增設行人過路設施及擴建行人過路處	2022年第三季
擴闊位於元州街與桂林街交界的行人過路處	2022年第三季
擴建位於基隆街與楓樹街交界的行人過路處	2022年第四季
在南昌街與大南街交界增設行人過路設施及擴建行人過路處	2022年第四季
擴建位於大南街與黃竹街交界的行人過路處	2022年第四季
擴建位於基隆街與黃竹街交界的行人過路處	2022年第四季
在介乎港鐵石硤尾站A出口至石硤尾邨美亮樓之間的一段窩仔街行人路加建上蓋設施	工程現正進行，預計在2022年第二季竣工
在介乎勞資審裁處至伊利沙伯醫院之間的一段加士居道行人路段加建上蓋設施	工程現正進行，預計在2022年第二季竣工
擴闊位於汝州街與北河街交界的行人過路設施	2022年第四季
擴建位於基隆街與石硤尾街交界的行人過路處	2023年第一季(視乎地區諮詢的結果)
擴建位於大南街與石硤尾街交界的行人過路處	2023年第一季(視乎地區諮詢的結果)

步行環境改善措施	預計施工日期
擴建位於汝州街與石硤尾街交界的行人過路處	2023年第二季(視乎地區諮詢的結果)
擴闊介乎欽州街和桂林街之間的一段福榮街行人路	2023年第二季(視乎地區諮詢的結果)
擴建位於南昌街與基隆街交界的行人過路處	2023年第二季(視乎地區諮詢的結果)
擴建位於南昌街與福華街交界的行人過路處	2023年第三季(視乎地區諮詢的結果)
擴建位於楓樹街與汝州街交界的行人過路處	2023年第三季(視乎地區諮詢的結果)
擴闊位於元州街與北河街交界的行人過路處	2023年第三季(視乎地區諮詢的結果)
擴建位於大南街與楓樹街交界的行人過路處	2023年第三季(視乎地區諮詢的結果)
擴建位於保安道與東京街交界的行人過路處	2023年第四季(視乎地區諮詢的結果)

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0080)

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： 運輸及房屋局局長

問題：

就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。
請告知本會：

1. 推行至今的項目、受惠的運輸工具數目、開支預算為何；
2. 來年，研究項目、進度及成果，預計推出的新措施為何；及
3. 現時，政府有否鼓勵公共運輸營辦商開放其數據，例如涵蓋所有公共交通工具到站時間的大數據平台，如有，詳情為何，如否，原因為何；
4. 預留為推動智慧交通管理資源為何？

提問人：林筱魯議員(立法會內部參考編號：4)

答覆：

1. 10億元的智慧交通基金(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%。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2022年2月底，基金已批出10份申請，涉及總資助金額約3,800萬元。獲批項目的詳情載於附件。

2. 在10個獲批項目中，有5個(與改善道路安全及提升道路網絡效率有關)預計在2022-23年度完成。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。

3. 運輸署一直積極與各公共運輸營辦商磋商，鼓勵他們開放數據。現時所有專營巴士公司、香港鐵路有限公司(涵蓋機場快綫、東涌綫、將軍澳綫、屯馬綫、所有輕鐵綫及港鐵巴士)，以及10家持牌渡輪服務營辦商已透過「香港出行易」及公共資料入門網站「資料一線通」(DATA.GOV.HK)開放其預計到達時間資訊。

此外，截至2022年2月，運輸署已透過「香港出行易」及「資料一線通」發放313條專線小巴路線的實時到站資訊，目標是在2022年年底或之前涵蓋所有專線小巴路線。

4. 運輸署一直透過各項智慧出行措施推動智慧交通管理。在2022-23年度，將預留約4.93億元推行智慧出行措施。這些智慧出行措施涵蓋多個範疇，包括實施不停車繳費系統、擴展實時交通燈號調節系統的試行範圍、開放巴士和專線小巴的預計到達時間資訊、發放交通探測器收集到的實時交通資訊、安裝新停車收費錶及增強「入錶易」功能、更廣泛應用自動泊車系統，以及於部分不設收費錶的路旁泊車位試行安裝感應器，皆有助促進香港智慧交通管理的發展。

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 (元)
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，並透過網頁及流動應用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
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

項目名稱	項目概要	獲批資助金額 (元)
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。系統若偵測到潛在危險，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
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：0081)

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： 運輸及房屋局局長

問題：

政府致力推動智慧出行，並提倡三大策略，包括智能運輸基礎建設、數據共享和分析，及智慧出行應用和服務。請告知本會：

1. 過往一年，在三大策略中，各項具體措施的進展、時間表及各分項開支預算為何；
2. 來年，三大策略中新投入的資源、板塊、項目為何，例如在中央管理系統、基礎建設、可移動的數據上等；及
3. 市民使用「香港出行易」的情況，及來年會否有新服務或資訊提供給市民，如有，詳情為何？

提問人：林筱魯議員(立法會內部參考編號：5)

答覆：

1.及2.

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」。各項有關智慧出行措施的進度、計劃目標以及在2022-23年度的預算開支表列如下：

智慧出行措施	進度及計劃目標	2022-23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不停車繳費系統	- 設計和開發後端系統的合約已於2021年1月展開，預計於2022年第四季或之前完成。	3.453億元

智慧出行措施	進度及計劃目標	2022-23年度的預算開支
	- 已於2021年10月委聘隧道費服務供應商處理隧道費相關事宜。 - 政府的目標是在2022年年底起陸續在政府收費隧道及青沙管制區推行不停車繳費系統。	
2. 在主要幹線及主要道路安裝約1 200個交通探測器以收集實時交通資訊作事故管理用途，並發放予公眾	交通探測器的安裝工作已完成。運輸署現時透過「香港出行易」及「資料一線通」把實時交通快拍影像及數據發放予公眾。	1,040萬元
3. 繼續在5個路口推行配備感應器偵測行人及車輛的先導實時交通燈號調節系統，以優化分配給車輛及行人的綠燈時間	- 已在該5個路口完成系統安裝工作。系統大致上能紓緩交通擠塞，減少對行人及車輛的延誤。 - 運輸署計劃把實時交通燈號調節系統擴展至東涌市中心內的8個聯動式交通燈控路口作試驗。	110萬元 370萬元
4. 繼續促進自動駕駛車輛的測試及使用	- 為促進自動駕駛車輛在香港更廣泛地測試和應用，運輸署現正擬備修訂法例以設立規管框架，並計劃在2022年下半年將條例草案擬稿提交立法會。 - 運輸署繼續聯同業界(包括自動駕駛系統的研發機構)，研究在公共道路上測試新的自動駕駛車輛及相關技術的可行性。	運輸署的工作由現有人員執行，涉及的開支沒有詳細分項。
5. 完成在車輛應用地理圍欄技術的試驗，並繼續研究將有關技術應用於專營巴士的可行性，以提升巴士安全	地理圍欄技術的試驗已成功完成，並已與專營巴士營辦商分享成果，使其可進一步發展它們的巴士控制及監控系統。專營巴士營辦商已開始在實際運作中試行有關技術。	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	進度及計劃目標	2022-23年度的預算開支
數據共享和分析		
6. 把運輸署「香港出行易」流動應用程式的步行路線搜尋功能擴展至涵蓋全港18區	步行路線搜尋功能自2020年12月起已擴展至涵蓋全港18區。	步行路線資料是以地政總署製作的三維行人道路網為依據，資料由該署定期更新。措施不涉及運輸署額外開支。
7. 在2022年年底或之前發放所有專線小巴路線的實時到站資訊，並繼續鼓勵公共交通營辦商開放數據	- 截至2022年2月，運輸署已透過「香港出行易」及「資料一線通」發放313條專線小巴路線的實時到站資訊，目標是在2022年年底或之前涵蓋所有專線小巴路線。 - 所有專營巴士、機場快綫、東涌綫、屯馬綫、將軍澳綫、所有輕鐵綫、香港鐵路有限公司(港鐵公司)的巴士，以及10條持牌渡輪服務航線，已透過「香港出行易」及「資料一線通」開放其預計到達時間資訊。	1,360萬元
8. 開發「交通數據分析系統」以加強交通管理和效率	「交通數據分析系統」的交通數據整理和分析功能已於2021年11月推出供運輸署試用。運輸署的目標是由2022年下半年起將與公眾相關的分析結果透過「香港出行易」及「資料一線通」發放予公眾。	項目由政府資訊科技總監辦公室資助。運輸署的工作由現有人員執行，涉及的開支沒有詳細分項。
9. 透過設於1 300個有蓋巴士站或政府公共運輸交匯處的資訊顯示屏，發放專營巴士實時資訊	- 所有專營巴士公司已透過其網站和流動應用程式，以及「香港出行易」及「資料一線通」提供實時到站資訊。 - 顯示屏的生產、付運和安裝均受到疫情影響。截至2022年2月底，1 018個有蓋巴士站及政府公共運輸交匯處已安裝顯示屏。我們的目標是在2022年第二季內完成餘下的安裝工程。	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。

智慧出行措施	進度及計劃目標	2022-23年度的預算開支
10. 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	- 透過「香港出行易」發放空置泊車位資訊的公眾停車場數目，已由2018年7月約220個增加至2022年2月底的510個，當中387個為非政府停車場。 - 地政總署自2018年年中在所有新訂立的公眾停車場短期租約加入條款，規定營辦商向運輸署提供空置泊車位資訊。自2021年2月起，地政總署亦在合適的新地契中加入類似條款，要求發展商於有關發展項目落成後，向運輸署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		
11. 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	- 運輸署於2017年6月發出「公共交通業界引進新電子繳費系統收取車資指引」，以便利公共交通營辦商引入新電子繳費系統收取公共交通費用。 - 港鐵公司在2021年1月引入二維碼作為支付本地鐵路車費的方法。 - 專營巴士營辦商已實施或正在試行二維碼及非接觸式繳費。 - 部分專線小巴、的士和渡輪營辦商已接受以多種電子方式繳費。	運輸署的工作由現有人員執行，涉及的開支沒有詳細分項。
12. 成立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	截至2022年2月底，已批出10份申請，涉及總資助金額約3,800萬元。	2.095億元
13. 繼續安裝支援不同支付系統(包括「轉數快」及利用新流動應用程式「入錶易」遙	全部10 000個新停車收費錶的安裝工作已於2022年1月完成。	1.163億元

智慧出行措施	進度及計劃目標	2022-23年度的預算開支
距繳費)的新路旁停車收費錶，並提供實時空置泊車位資訊		
14. 由 2021 年開始分批啟用自動泊車系統先導項目，以期在短期租約公眾停車場及政府場地的公眾停車場更廣泛應用，並鼓勵在私營發展項目的公眾停車場應用	- 位於荃灣海盛路的短期租約用地的自動泊車系統已於 2021 年 11 月投入服務。政府亦已於 2021 年 12 月批出位於大埔白石角用地的項目，該系統預計在 2022 年第四季投入服務。 - 關於將提供自動泊車系統的工務工程項目，將軍澳第 67 區的政府聯用辦公大樓已經動工，預計於 2025 年完成。 - 至於深水埗欽州街與通州街交界的項目，已於 2021 年 9 月獲城市規劃委員會批准規劃申請，現正進行招標籌備工作。 - 新蒲崗四美街地區休憩用地、體育館及公眾停車場項目計劃在 2022 年第二季向立法會申請撥款，而位於柴灣盛泰道和常茂街交界的聯用綜合大樓，運輸署的目標是在 2022 年內向城市規劃委員會申請規劃許可。	200 萬元 ¹
15. 在 2022 年內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	在大約 250 個不設收費錶的路旁泊車位安裝感應器的合約已於 2020 年 11 月展開。運輸署的目標是在 2022 年把實時空置泊車位資訊透過「香港出行易」及「資料一線通」發放予公眾。	83 萬元

註1：此預算開支用於委聘顧問公司，顧問公司會就運輸及房屋局／運輸署推行的自動泊車系統項目提供技術意見；至於自動泊車系統項目的建設費用，政府將會向立法會申請撥款。

3.

截至2022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，2021年的平均每日點擊率約為5萬次。

運輸署會繼續為「香港出行易」增添新功能並提升現有功能，以切合使用者需要。舉例來說，我們在2022年會在「香港出行易」加入跨境旅客的交通運輸資訊，並增加單車路線搜尋功能。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：0291)

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： 運輸及房屋局局長

問題：

就運輸署統籌渡輪碼頭的保養及翻新工程，政府可否告知本會：

1. 過去兩年，有否渡輪碼頭已完成相關工程，如有，詳情為何；
2. 有關工程的完工時間表為何；
3. 涉及的人手及工程開資預算為何。

提問人：劉業強議員(立法會內部參考編號：9)

答覆：

就渡輪碼頭的保養及翻新工程而言，運輸署負責統籌工作，而相關工務部門如建築署、土木工程拓展署和機電工程署，則負責渡輪碼頭的維修及保養工作。日常工程包括維修及保養碼頭設施，例如碼頭泊位升降台及斜道、照明設備、護舷系統、消防裝置及洗手間設施。這類工程的費用由相關工務部門的經常開支承擔。

運輸署在建築署協助下由2019年7月起進行試點翻新工程計劃，以提升榕樹灣渡輪碼頭的設施。工程計劃包括翻新整個渡輪碼頭以改善乘客候船環境，以及提供洗手間和育嬰室等便利乘客的新設施。工程計劃在2021年12月大致完成，總開支約為2,900萬元。涉及的人手沒有詳細分項。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0292)

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： 運輸及房屋局局長

問題：

就處理巴士服務重組計劃，政府可否告知本會：

- (a) 本年度涉及巴士路線數目為何，請按區議會分區列出；
- (b) 涉及的人手編制為何；
- (c) 鑑於2019冠狀病毒病疫情導致乘客對專營巴士服務的需求下降，政府有何措施確保疫情期間進行的巴士路線重組，能夠滿足疫情完結後市民的出行需要？

提問人：劉業強議員(立法會內部參考編號：10)

答覆：

- (a) 在2022年計劃進行的年度巴士路線重組計劃中，各區涉及的巴士路線數目載列如下：

地區	巴士路線數目 ^(註)
中西區	7
東區	11
南區	13
灣仔區	3
九龍城區	6
觀塘區	11
深水埗區	9
黃大仙區	4
油尖旺區	2
離島區	3

地區	巴士路線數目 ^(註)
葵青區	15
北區	10
西貢區	8
沙田區	34
大埔區	11
荃灣區	8
屯門區	10
元朗區	10
總計	175

註：由於不少路線橫跨超過一個地區，為免重複計算，上述數字是根據路線的起點計算。

- (b) 巴士路線重組工作屬於常規職務，由運輸署現有人員執行，涉及的人手沒有詳細分項。
- (c) 在制訂每年巴士路線重組計劃時，運輸署會考慮各項因素，包括地區發展、人口變化、新運輸設施落成、當區現有和規劃中的公共運輸服務等，致力優化現有的巴士服務網絡。同時，鑑於2019冠狀病毒病疫情發展和相關社交距離措施及因而減少的乘客量，以及因感染新冠病毒或遵守隔離／檢疫規定而致員工缺勤的情況趨升，專營巴士公司獲准暫時調整服務水平，以應付有關情況和更妥善運用資源。運輸署會繼續密切留意疫情發展及乘客需求的變化，適時調整巴士服務水平，以配合市民的出行需要。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0102)

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： 運輸及房屋局局長

問題：

在2022-23年度需要特別留意的事項中，政府表示會「繼續提升專營巴士安全的工作，包括資助專營巴士公司在現有巴士上加裝合適的安全裝置並監察其加裝情況；監察專營巴士公司的安全表現；研究有關巴士車長培訓、疲勞管理及工作環境的新措施；探討車輛的最新科技發展以協助安全駕駛；實施交通管理及道路改善措施；以及推行加強巴士保養的措施」。就此，政府可否告知本會：

- a. 落實有關政策措施所涉及的資源及人手編制；以及
- b. 專營巴士公司就提升專營巴士安全推行措施的最新進展。

提問人：龍漢標議員(立法會內部參考編號：10)

答覆：

政府致力確保公眾可享用安全可靠的專營巴士服務。為強化運輸署在加強專營巴士安全的工作，「加強專營巴士安全委員會」(安全委員會)在2019年初成立(由運輸署主持)並作為一個常設平台，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—

1. 安裝及加強車內裝置／科技以協助安全駕駛；
2. 改善巴士車長的工作環境；以及
3. 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，所有新訂購雙層巴士均會在所有乘客座椅配備安全帶，並會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)。至於現有巴士，因應成本效益分析的結果，專營巴士營辦商現正安排為約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用。

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2月底，已安裝安全帶、電子穩定控制系統和車速限制減速器的巴士數目分別為1 025、1 506及1 521，涉及政府資助額共約2.102億元。各專營巴士營辦商為旗下巴士安裝安全裝置的數目表列如下：

專營巴士營辦商	已安裝安全裝置的巴士總數 (截至2022年2月底)		
	安全帶	電子穩定控制系統	車速限制減速器
九龍巴士(一九三三)有限公司(九巴)	579	901	921
新世界第一巴士服務有限公司(新巴)	156	214	214
城巴有限公司(城巴)	214	321	321
龍運巴士有限公司(龍運巴士)	65	65	65
新大嶼山巴士(1973)有限公司(嶼巴)	11	5	0
總計	1 025	1 506	1 521

此外，專營巴士營辦商一直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2月底，九巴已自費在約1 100輛行走途經快速公路的巴士上安裝該等設備，而城巴及龍運巴士已自費在所有行走機場／北大嶼山路線的巴士(分別涉及約240及280輛巴士)上安裝該等設備。專營巴士營辦商會繼續監察駕駛輔助系統及司機監察系統的使用情況，以證實這些附加設備在不同操作環境下的效能，然後決定是否應在所有路線安裝該等設備。

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車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2021年共批准26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工作室／休息室／休息設施的申請，令該等設施在全港的總數達到280個。各專營巴士營辦商在2021年獲批的申請數目表列如下：

專營巴士營辦商	在2021年獲批的申請數目
九巴	20
龍運巴士	1
新巴	1
城巴	3
嶼巴	1

為進一步改善巴士車長的健康及待遇，運輸署正進行顧問研究，全面探討香港專營巴士行業有關識別和管理疲勞駕駛的課題。此外，運輸署正檢討專營巴士營辦商的巴士車長訓練課程單元及綱要，確保巴士車長訓練的質素。

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事項、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。

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，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，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。

運輸署於2021年成立專責的巴士安全小組，負責提升巴士安全。截至2022年2月底，該專責小組的成員包括兩名首長級人員(1名首席運輸主任及1名總機電工程師)及9名非首長級人員(1名總運輸主任、1名高級運輸主任、1名高級機電工程師、1名高級交通工程師、1名交通工程師、1名統計師、兩名機電工程師及1名二級運輸主任)。該專責小組將由1名安全總監領導，現正

進行公開招聘工作，以物色人選擔任該職位。在2022-23年度，巴士安全小組的員工開支(按薪級中點估計的年薪值計算)為1,575.2萬元。

－ 完 －

管制人員的答覆

(問題編號：0737)

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： 運輸及房屋局局長

問題：

當局在綱領(2)二零二二至二三年度需要特別留意的事項中提及要繼續監督在「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，政府可否告知本會：

- (1) 過去3年，按照「一地多用」原則，當局加設的公眾泊車位數目、位置、收費為何？
- (2) 未來5年，按照「一地多用」原則，預計可加設的泊車位數目，位置、收費為何；當中佔整體泊車位的百分比為何？
- (3) 「商用車輛泊車顧問研究」所提建議各項的落實情況如何？有否紓緩泊車需求：涉及的人手和開支預算為何？

提問人：陸頌雄議員(立法會內部參考編號：10)

答覆：

(1)及(2)

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。視乎技術可行性評估結果及撥款如期獲批，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。

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、中醫醫院發展項目，而觀塘綜合發展項目則快將動工。

至於其他項目，包括新蒲崗四美街地區休憩用地、體育館及公眾停車場；重建元朗大球場；粉嶺第11區新界東文化中心；以及安達臣道石礦場(地盤G2)聯用綜合大樓，政府計劃在2022年內徵求立法會批准撥款。

上述項目所提供公眾泊車位的收費尚待釐定。一般來說，在訂定政府公眾停車場的泊車費時，政府會考慮多個因素，包括附近私營公眾停車場的收費、市民的接受程度以及使用率等。

- (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。落實有關建議的工作由運輸署現有人員執行，屬於恆常職務，涉及的開支沒有詳細分項。

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2021年12月，運輸署已劃設1 737個路旁夜間商用車輛泊車位和860個路旁旅遊巴士泊車位，並已提供總數405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	至今，累計共有32間學校提供約95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2021年12月，已在38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2 000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	已物色到8個可考慮地點，提供商用車輛泊車位。截至2022年3月底，8個地點其中4個的最新推展進度如下： <u>(1) 馬鞍山第103區綜合設施大樓及(2) 天水圍天業路康樂及文化綜合項目</u> 諮詢相關區議會及技術可行性評估的工作已經完成。有關項目現處於設計階段。 <u>(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</u> 已諮詢相關區議會；技術可行性評估現正進行。 其餘4個分別位於東涌、屯門、九龍城、紅磡的地點目前處於初步規劃階段。視乎技術可行性評估結果，運輸署會與持份者商訂擬議公眾商用車輛停車場的設計及泊車位數目。

建議	最新進展
(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	運輸署已於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。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0460)

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： 運輸及房屋局局長

問題：

運房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，可否告知本會：

- a) 過去3年，專營巴士加設安全裝置的數量如何 (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：2)

答覆：

a)及b)

為進一步提升專營巴士服務的安全及可靠程度，由2018年7月起，專營巴士營辦商所有新訂購的雙層巴士均會在所有乘客座椅配備安全帶，並會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)。

至於現有巴士，因應成本效益分析的結果，專營巴士營辦商現正安排為約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用。

在現有巴士加裝安全裝置的資助計劃由2020-21年度開始。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年度及2021-22年度

(截至2022年2月)，各專營巴士營辦商為旗下巴士安裝安全裝置的數目表列如下：

專營巴士營辦商	已安裝巴士安全裝置的總數					
	安全帶		電子穩定控制系統		車速限制減速器	
	2020-21 年度	2021-22 年度(截至2022 年2月)	2020-21 年度	2021-22 年度(截至2022 年2月)	2020-21 年度	2021-22 年度(截至2022 年2月)
九龍巴士（一九三三）有限公司	150	429	147	754	147	774
新世界第一巴士服務有限公司	23	133	76	138	76	138
城巴有限公司	37	177	45	276	45	276
龍運巴士有限公司	0	65	0	65	0	65
新大嶼山巴士(1973)有限公司	6	5	3	2	0	0
總計	216	809	271	1 235	268	1 253

c)

在2020-21年度及2021-22年度(截至2022年2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)
2020-21年度	40.6
2021-22年度(截至2022年2月)	169.6

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0464)

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： 運輸及房屋局局長

問題：

2021至22年度，運輸科的工作包括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) (i)屯門繞道、(ii)擴闊及加建龍富路／屯門公路／皇珠路／海榮路連接路工程、(iii)擴闊福亨村路工程(介乎青山公路－藍地段至福亨村里)、(iv)十一號幹線(元朗至北大嶼山段)、(v)青衣至大嶼山連接路、(vi)元朗公路(藍地至唐人新村段)擴闊工程的具體落實時間表；
- b) 完成a)項所列的交通道路規劃後，屯門及元朗居民前往市區的預計增加交通流量及容車量如何？

提問人：田北辰議員(立法會內部參考編號：6)

答覆：

- a) 為滿足預期新界西北逐步發展所產生的交通需求，政府計劃在2031至2036年期間分階段完成一系列道路基建項目，以加強區內區外的連繫。連接市區方面，政府正推展十一號幹線(元朗至北大嶼山段)、青衣至大嶼山連接路，以及元朗公路(藍地至唐人新村段)擴闊工程。十一號幹線(元朗至北大嶼山段)的勘測研究已於2021年9月展開，而青衣至大嶼山連接路及元朗公路(藍地至唐人新村段)擴闊工程的工程技術研究亦正同步進行。連接機場及大嶼山方面，政府正推展由藍地至屯門第40區及屯門－赤鱗角隧道的屯門繞道。同時，政府亦會在屯門區內主要道路進行擴闊及增建行車線工程，提升區內道路網絡的承受能力。龍富路、皇珠路及海榮路道路工程的勘測研究已於2021年9月展開，而屯門繞道的勘測研究亦已於今年3月展開。

同時，政府擬於2022年第二季就擴闊福亨村路工程(介乎青山公路－藍地段至福亨村里)諮詢交通事務委員會，目標是在2025年完成工程。

- b) 顯示2036年早上繁忙時段連接新界西北及市區各主要道路的預計行車量／容車量比率，並反映(a)部所述道路項目完成前後的分別的列表載於附件。

2036年早上繁忙時段的行車量／容車量比率 ¹		
主要道路	道路項目 ² 完成前	道路項目 ² 完成後
屯門公路(小欖段)	1.2	1.0
屯門公路(深井段)	1.2	1.1 ³
大欖隧道	1.2	0.7
汀九橋	1.1	0.7
青嶼幹線	1.1	1.0
元朗公路(藍地至唐人新村段)	1.1	0.9

註1： 行車量／容車量比率是一個反映繁忙時間道路交通情況的指標。行車量／容車量比率若低於1.0，表示交通情況可以接受；若高於1.0，表示交通開始擠塞；若在1.0至1.2之間，則顯示擠塞程度尚可控制；若高於1.2，則表示擠塞情況正趨於嚴重。

註2： 道路項目指(a)部答覆所提及的道路項目。

註3： 此數值為屯門公路(深井段)巴士專線以外行車道的行車量／容車量比率。屯門公路(深井段)巴士專線的行車量／容車量比率屆時會低於1.0，表示巴士專線將會暢通無阻。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：0281)

總目： (186) 運輸署

分目： (700) 一般非經常開支

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

1. 在運輸署綱領1規劃及發展事宜，2022-23年度的撥款較2021-22年度的修訂預算增加15.3億元，增加119%，主因是2022-23年度增加3個職位、離島渡輪服務的長遠營運模式下為離島渡輪航線提供特別協助措施新增撥款，以及運作開支及非經常開支有所增加，就此，請告知上述3項原因分別的開支數字。
2. 2019年公布成立智慧交通基金，至今結餘有超過10億元，請以表列形式，分別提供直至2021年批出的項目、內容、如何應用在智慧出行及涉及款項。

提問人：謝偉銓議員(立法會內部參考編號：30)

答覆：

1. 2022-23年度綱領(1)的撥款較2021-22年度的修訂預算有所增加，是由於計及：

項目	百萬元
非經常開支的淨增加，主要為離島渡輪航線提供的船隻資助計劃	1,218.2
運作開支的增加，主要為公共運輸營辦商前線員工提供2019冠狀病毒病檢測服務及資助跨界貨車司機在道路過境口岸進行核酸測試	206.8

項目	百萬元
在離島渡輪服務的長遠營運模式下提供特別協助措施的新增撥款	101.3
2022-23年度淨增加3個職位	3.3
總額	1,529.6

2. 10億元的智慧交通基金(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%。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2022年2月底，基金已批出10份申請，涉及總資助金額約3,800萬元。獲批項目的詳情載於附件。

在獲批項目中，有6個關於改善道路安全，另外3個關於提升道路網絡效率，餘下1個關於提升駕駛者出行的便利程度。預計5個獲批項目在2022-23年度完成，餘下項目則在2023-24年度完成。

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 (元)
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，並透過網頁及流動應用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
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

項目名稱	項目概要	獲批資助金額 (元)
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。系統若偵測到潛在危險，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
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：0175)

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： 運輸及房屋局局長

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. 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；
3. 「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；
4. 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；
5. 會否推動一地多用概念，利用政府機構用地或公園用地興建新型地下智能停車場；若會，詳情為何；若否，原因為何；及
6. 會否檢討《香港規劃標準與準則》中的泊車標準，增加新建屋苑泊車位數目；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：9)

答覆：

1. 香港警務處(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。2019年至2021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		
	2019	2020	2021
港島	287 149	599 218	688 592
東九龍	251 430	489 901	570 466
西九龍	339 549	631 593	862 992
新界南	296 732	512 831	584 706
新界北	249 884	474 326	595 404
合計	1 424 744	2 707 869	3 302 160

2. 截至2022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1、附件2及附件3。
3. 2020年3月，「電子定額罰款通知書先導計劃」展開。前線人員可以用智能手機拍攝有關交通違例事件的資料，然後以手提打印機印出定額罰款通知書。在先導計劃下，2020年及2021年因人為錯誤而須撤回的違例泊車定額罰款通知書數字表列如下：

	年份	
	2020	2021
發出電子定額罰款通知書數目	1 068 795	2 366 658
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%)

4. 「智能交通執法機械人」現時在港島總區不同路段進行測試。視乎測試結果，警務處會考慮如何進一步推展測試工作。
5. 政府一直按照「一地多用」原則，積極在工務工程項目中引入自動泊車系統，有關項目的情況如下：

項目	現時情況
將軍澳第67區政府聯用辦公大樓	建造工程已經展開，預計於2025年完成。
新蒲崗四美街地區休憩用地、體育館及公眾停車場	計劃在2022年第二季向立法會申請撥款。
深水埗欽州街西休憩用地及公眾停車場	規劃申請已於2021年9月獲城市規劃委員會(城規會)批准，現正進行招標籌備工作。
柴灣盛泰道和常茂街交界聯用綜合大樓	運輸署的目標是在2022年年底或之前向城規會申請規劃許可。

運輸及房屋局／運輸署亦會在未來規劃其轄下的公眾停車場項目時，根據項目的特性、設計要求、環境限制及成本效益等因素，研究盡量採用自動泊車系統。至於在未來的工務工程項目中，我們亦會要求負責部門在設有公眾停車場的項目於發展項目規劃階段時，考慮採用自動泊車系統的可行性。

6. 運輸署已於2021年7月完成《香港規劃標準與準則》中有關商用車輛以及私家車的附屬泊車位標準的檢討，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。

運輸署將繼續就《香港規劃標準與準則》中的泊車位標準進行定期檢討，適時作出修訂，以配合社會和經濟方面的最新變化。

截至2022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	520	191	14	609	1 334
灣仔	991	25	17	684	1 717
東區	514	91	62	779	1 446
南區	625	53	135	442	1 255
油尖旺	1 491	368	137	1 311	3 307
深水埗	1 213	223	15	801	2 252
九龍城	2 274	135	143	931	3 483
黃大仙	301	144	0	463	908
觀塘	446	117	37	769	1 369
荃灣	814	52	31	600	1 497
屯門	1 302	332	44	869	2 547
元朗	1 216	431	87	681	2 415
北區	1 258	380	21	426	2 085
大埔	1 539	336	84	218	2 177
西貢	1 993	385	165	439	2 982
沙田	1 548	310	66	511	2 435
葵青	393	368	21	694	1 476
離島	496	44	65	175	780
總計	18 934	3 985	1 144	11 402	35 465

* 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2022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	3 926	428	14	335	4 703
灣仔	2 754	227	11	280	3 272
東區	3 150	351	33	373	3 907
南區	2 670	182	11	483	3 346
油尖旺	1 064	254	20	39	1 377
深水埗	3 844	1 183	33	481	5 541
九龍城	3 198	134	5	237	3 574
黃大仙	4 245	296	25	563	5 129
觀塘	7 744	468	37	1 425	9 674
荃灣	1 906	122	4	232	2 264
屯門	3 494	142	46	166	3 848
元朗	3 353	104	39	236	3 732
北區	2 687	374	27	113	3 201
大埔	787	210	8	73	1 078
西貢	1 841	70	62	167	2 140
沙田	4 378	170	33	441	5 022
葵青	4 836	563	10	840	6 249
離島	1 717	181	17	102	2 017
總計	57 594	5 459	435	6 586	70 074

[^] 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2022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	464	57	480	35 066
灣仔	35 483	85	97	352	36 017
東區	42 750	1 388	238	1 451	45 827
南區	36 610	877	189	1 008	38 684
油尖旺	33 351	869	107	747	35 074
深水埗	25 133	1 900	362	794	28 189
九龍城	44 296	962	112	848	46 218
黃大仙	16 192	880	63	1 285	18 420
觀塘	40 159	2 766	45	2 323	45 293
荃灣	35 108	1 817	387	773	38 085
屯門	37 595	2 007	93	808	40 503
元朗	38 001	1 516	236	989	40 742
北區	17 610	825	30	343	18 808
大埔	28 674	619	54	827	30 174
西貢	40 273	1 129	132	2 553	44 087
沙田	68 768	2 224	144	2 139	73 275
葵青	30 808	9 876	399	1 350	42 433
離島	13 732	697	190	370	14 989
總計	618 608	30 901	2 935	19 440	671 884

[^] 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：0246)

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： 運輸及房屋局局長

問題：

就商用車輛泊車問題，請政府告知本會：

1. 在2021至22年度內，運輸署推展在商用車輛泊車位研究中提出的建議，請告知推展工作的最新進展包括因推展各項措施而增加的泊車位數目，推行各項措施所涉及的開支為何？
2. 各商用車輛的數目與其泊車位的最新比例為何？
3. 在新冠病毒疫情期間，政府的防疫措施，導致晚上人流驟減，公交如的士及小巴對夜泊需求殷切，但現時就算的士及小巴停泊在的士及小巴站，不時會被警方票控違泊，政府正逐步允許小巴及的士可在晚上停泊在小巴站及的士站，有關工作的最新進度為何？會否安排一些臨時停車場讓公交夜泊，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：2)

答覆：

1. 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。落實有關建議的工作屬於恆常職務，由運輸署現有人員執行，涉及的開支沒有詳細分項。
2. 截至2021年12月底，全港有63 702輛領有牌照的貨車(不包括可停泊在私家車泊車位的客貨車)及6 958輛領有牌照的旅遊巴士／巴士；而可供貨車及旅遊巴士／巴士使用的泊車位則分別有40 329個及4 578個。按此計算，就領有牌照的貨車及旅遊巴士／巴士而言，其泊車位與車輛數目的比例分別為0.63及0.66。

3. 政府一直在推行措施和物色合適土地，以滿足公共小巴及的士的泊車需求。

就公共小巴而言，為顧及業界運作需要和善用有限土地資源，在不影響道路安全以及不阻礙道路使用者的情況下，政府准許公共小巴於夜間停泊在一些指定的公共小巴站。運輸署會繼續與公共小巴業界聯繫，評估在更多公共小巴站提供公共小巴泊車位的可行性。

至於的士，這類車輛通常全日在路上行駛，但疫情導致的士服務尤其是夜更的士服務的需求減少。目前，的士可按月或按季繳費停泊在一些由運輸署管理的政府多層停車場。的士業界亦可以優惠費用(收費每晚55元／65元)使用運輸署轄下一些停車場(包括林士街停車場、天星停車場、大會堂停車場及葵芳停車場)提供的夜間泊車服務。再者，運輸署已經與香港鐵路有限公司作出安排，在香港西九龍站騰出480個泊車位，讓業界可按月繳費停放閒置的士。

除了上述由政府提供的措施外，全港各區有短期租約停車場，提供泊車位供各種車輛，包括公共小巴和的士使用。考慮到香港土地資源有限，加上疫情影響，政府會繼續密切留意公共小巴和的士的泊車需求，並與各相關部門探討為公共小巴和的士提供更多泊車位的可行性。

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2021年12月，運輸署已劃設1 737個路旁夜間商用車輛泊車位和860個路旁旅遊巴士泊車位，並已提供總數405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	至今，累計共有32間學校提供約95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2021年12月，已在38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2 000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	已物色到8個可考慮地點，提供商用車輛泊車位。截至2022年3月底，8個地點其中4個的最新推展進度如下： <u>(1) 馬鞍山第103區綜合設施大樓及(2) 天水圍天業路康樂及文化綜合項目</u> 諮詢相關區議會及技術可行性評估的工作已經完成。有關項目現處於設計階段。 <u>(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</u> 已諮詢相關區議會；技術可行性評估現正進行。 其餘4個分別位於東涌、屯門、九龍城、紅磡的地點目前處於初步規劃階段。視乎技術可行性評估結果，運輸署會與持份者商訂擬議公眾商用車輛停車場的設計及泊車位數目。
(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	運輸署已於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

建議	最新進展
	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。

- 完 -