

**Legislative Council
Panel on Transport
Minutes of policy briefing-cum-meeting**

Date	:	29 October 2024 (Tuesday)
Time	:	4:30 pm
Venue	:	Conference Room 3 of the Legislative Council Complex

Attendance

The attendance of Members, public officers, the Clerk and staff is in [Appendix 1](#).

(The **verbatim record** of proceedings is in [Appendix 2](#).)

I. Information paper(s) issued since last meeting

Three information papers (LC Paper Nos. [CB\(3\)676/2024\(01\)](#), [CB\(3\)679/2024\(01\)](#) and [CB\(3\)772/2024\(01\)](#)) had been issued to the Panel since the last meeting.

2. Mr LUK Chung-hung requested the Administration to provide financial information including income and expenditure on the Tai Lam Tunnel for Members' reference. The Chairman asked the Clerk to convey Mr LUK's request to the Administration.

II. Items for discussion at the next meeting

3. The Panel agreed to discuss the following items at the next regular meeting to be held on Friday, 22 November 2024:

- (a) 6101TX – Universal Accessibility Programme; and
- (b) Vessel Subsidy Scheme.

III. Briefing by the Secretary for Transport and Logistics on the Chief Executive's 2024 Policy Address

4. The Secretary for Transport and Logistics briefed the Panel on the transport-related initiatives and indicators for specified tasks in the Chief Executive's 2024 Policy Address.

5. The Panel deliberated on the item and the Administration responded to Members' views and enquiries. Members who spoke included (in speaking

order): Mr LUK Chung-hung, Mr Dominic LEE (Deputy Chairman), Mr Andrew LAM, Mr Tony TSE, Mr Frankie YICK, Mr YANG Wing-kit, Mr CHAN Hak-kan, Ir Dr LO Wai-kwok, Ir CHAN Siu-hung, Mr Kenneth LAU, Mr CHAN Hok-fung, Ms Joephy CHAN, Ms Elizabeth QUAT, Mrs Regina IP, Mr CHAU Siu-chung, Mr LAU Kwok-fan, Mr Holden CHOW, Ir Gary ZHANG, Mr Michael TIEN and Mr CHAN Han-pan (Chairman).

Follow-up actions

6. At Members' request, the Administration undertook to provide supplementary information after the meeting on the pass rate and number of re-tests of public light bus ("PLB") driving test taken by drivers imported under the Labour Importation Scheme for the Transport Sector – PLB/Coach Trade.

IV. 3027TP – Town Park with Public Vehicle Park in Area 66, Tseung Kwan O and 3032TP – Public Vehicle Park at Choi Shun Street, Sheung Shui and update on car parking initiatives

7. The Administration consulted the Panel on the funding proposals for the following two projects:

- (a) 3027TP – Town Park with Public Vehicle Park in Area 66, Tseung Kwan O, with an estimated project cost of around \$1,208 million in money-of-the-day ("MOD") prices; and
- (b) 3032TP – Public Vehicle Park at Choi Shun Street, Sheung Shui, with an estimated project cost of around \$160.2 million in MOD prices.

The Administration also updated the Panel on the latest position of various measures it has adopted to increase the provision of car parking spaces.

8. The Panel deliberated on the item and the Administration responded to Members' views and enquiries. Members who spoke included (in speaking order): Mr Tony TSE, Ir CHAN Siu-hung, Ir Gary ZHANG and Mr CHAN Han-pan (Chairman).

Follow-up actions

9. The Administration noted Members' concerns about, among other things, the cost, cost-effectiveness, and installation of charging facilities of the two projects. It undertook to provide more detailed information and data on the design, construction and operation of the two projects in the papers submitted to the Public Works Subcommittee ("PWSC") to facilitate Members' assessment of

their cost-effectiveness. Members supported the Administration's submission of the two proposed projects to PWSC for consideration.

10. At Members' request, the Administration also agreed to provide usage data for automated parking systems during different time periods on weekdays and public holidays.

V. Any other business

11. There being no other business, the meeting ended at 6:55 pm.

Council Business Divisions
Legislative Council Secretariat
14 November 2024

**Legislative Council
Panel on Transport
Policy briefing-cum-meeting**

Date : 29 October 2024 (Tuesday)
Time : 4:30 pm
Venue : Conference Room 3 of the
Legislative Council Complex

Attendance

Present (Panel members)

Hon CHAN Han-pan, BBS, JP (Chairman)
Hon Dominic LEE Tsz-king (Deputy Chairman)
Hon CHAN Hak-kan, SBS, JP
Hon Mrs Regina IP LAU Suk-yee, GBM, GBS, JP
Hon Michael TIEN Puk-sun, BBS, JP
Hon Frankie YICK Chi-ming, GBS, JP
Ir Dr Hon LO Wai-kwok, GBS, MH, JP
Hon LUK Chung-hung, JP
Hon Kenneth LAU Ip-keung, SBS, MH, JP
Hon Tony TSE Wai-chuen, BBS, JP
Hon Stanley LI Sai-wing, MH, JP
Hon CHAU Siu-chung
Hon LEUNG Man-kwong, MH
Ir Hon CHAN Siu-hung, JP
Hon JoePHY CHAN Wing-yan
Hon CHAN Hok-fung, MH, JP
Ir Hon Gary ZHANG Xinyu
Hon YANG Wing-kit
Hon YIM Kong, JP

Absent (Panel member)

Hon CHAN Pui-leung

In attendance (Non-Panel members)

Hon Elizabeth QUAT, SBS, JP
Hon Holden CHOW Ho-ding, JP
Hon LAU Kwok-fan, MH, JP

Hon LAM San-keung, JP
Hon Andrew LAM Siu-lo, SBS, JP

Public Officers attending

Agenda item III

Mr LAM Sai-hung, GBS, JP
Secretary for Transport and Logistics
Transport and Logistics Bureau

Ms Mable CHAN, JP
Permanent Secretary for Transport and Logistics
Transport and Logistics Bureau

Mr LIU Chun-san, JP
Under Secretary for Transport and Logistics
Transport and Logistics Bureau

Ms Amy WONG Pui-man, JP
Deputy Secretary for Transport and Logistics 1
Transport and Logistics Bureau

Ms Ida LEE Bik-sai, JP
Deputy Secretary for Transport and Logistics 2
Transport and Logistics Bureau

Mr Edward MAK Chun-yu, JP
Deputy Secretary for Transport and Logistics 3
Transport and Logistics Bureau

Mr Tony YAU Kwok-ting, JP
Director of Highways
Highways Department

Ms Angela LEE Chung-yan, JP
Commissioner for Transport
Transport Department

Agenda item IV

Mr LIU Chun-san, JP
Under Secretary for Transport and Logistics
Transport and Logistics Bureau

Mr Edward MAK Chun-yu, JP
Deputy Secretary for Transport and Logistics 3
Transport and Logistics Bureau

Miss CHENG Sze-ling
Principal Assistant Secretary for Transport and Logistics 2
Transport and Logistics Bureau

Mr Jimmy POON Sui-shun
Assistant Commissioner for Transport / Transport Projects
Transport Department

Mr LEUNG Sai-ho
Assistant Commissioner for Transport / Strategic Studies
Transport Department

Mr Ken YIP Koon-keung
Principal Project Coordinator / Parking
Transport Department

Mr Clarence CHENG Kwan-nang
Chief Engineer / Strategic Studies
Transport Department

Mr Andrew FUNG Chi-fung
Project Director 3
Architectural Services Department

Mr Matthew YUET Man-fung
Chief Project Manager 303
Architectural Services Department

Ms Miffi CHENG Hiu-ying
Senior Project Manager 327 (Acting)
Architectural Services Department

Ms Elaine WONG Shan
Chief Architect / Development and Standards
Housing Department

Mr Tomy CHAU Chun-wing
Chief Leisure Manager (New Territories East)
Leisure and Cultural Services Department

Ms Jasmine LAM Laam
Chief Executive Officer (Planning) 2
Leisure and Cultural Services Department

Clerk in attendance

Ms Joanne MAK, Chief Council Secretary (3)2

Staff in attendance

Ms Angela CHU, Senior Council Secretary (3)2

Ms Louisa YU, Legislative Assistant (3)2

**立法會交通事務委員會政策簡報及會議
逐字紀錄本**

**Panel on Transport of the Legislative Council
Verbatim record of policy briefing-cum-meeting**

日 期： 2024年10月29日(星期二)
Date: Tuesday, 29 October 2024

時 間： 下午4時30分至6時55分
Time: 4:30 pm to 6:55 pm

地 點： 立法會綜合大樓會議室3
Venue: Conference Room 3 of the
Legislative Council Complex

主席：各位委員，現在時間已到，也有足夠法定人數，我們開始交通事務委員會的會議。

[000411]

議程第I項是“自上次會議後發出的資料文件”，秘書處一共發出了3份資料文件，請各位委員察悉。

議程第II項是下次.....陸頌雄議員，是否有問題？

陸頌雄議員：謝謝主席。我留意到三號幹線(郊野公園段)有限公司就着其收入向本會提交了一份文件。我記得上次當局就大欖隧道收費進行諮詢時，很多同事包括我都有提出過可否也要求大欖隧道提交其財務資料？我知道今天這份文件是例行的做法，但可否催促大欖隧道向我們提交財務資料，以便作進一步評估？除了收入以外，支出那part也很重要。謝謝主席，看看可否催促一下？

[000436]

主席：這件事會否涉及商業運作？我們請秘書處與運輸及物流局方面跟進陸議員剛才所提出的要求，好嗎？謝謝。

[000512]

是否還有其他問題？(沒有委員示意)如果沒有，關於“下次會議的討論事項”，請大家留意待議事項一覽表和跟進行動一覽表。

下次會議將於11月22日上午8時30分至10時30分舉行，有兩個議程項目：第一項是“6101TX—‘人人暢道通行’計劃”；及第二項是“船隻資助計劃”。我們會討論這兩項議程項目。

如果大家沒有意見，我們便進入下一個議程項目，好嗎？我們現在請政府代表進入會議室，運輸及物流局局長會就行政長官2024年施政報告作出簡報。

有意就這個議程項目提問的委員可以按下按鈕。歡迎局方代表和署方代表進入會議室。

我們知道局長會提供PPT(電腦投影片簡介資料)，如果局長已準備好，請局長開始。

運輸及物流局局長：主席，今日我會就《行政長官2024年施政報告》中有關運輸的重點政策措施向委員作扼要簡介。

首先，關於運輸基建方面，政府去年年底公布《香港主要運輸基建發展藍圖》（“《運輸基建藍圖》”），前瞻性地宏觀勾劃策略性運輸基建發展。政府正積極推進《運輸基建藍圖》中提出的項目，着力提升香港的運輸基建網絡。

鐵路方面，東涌線延線、小蠔灣站、屯門南延線和北環線第一期古洞站和洪水橋站將會在2027年起陸續完成。我們會為北部都會區打造一條東西走向的鐵路骨幹，包括北環線主線及支線、北環線東延線及新界東北線。在上述鐵路線通車後，北部都會區內有鐵路覆蓋的陸路口岸將由現時的兩個口岸大幅增加至6個。

我們亦全速推進跨境鐵路項目，港深西部鐵路(洪水橋至前海)的次階段研究已完成，港深政府現正合作展開下一階段籌備工作。同時，我們正積極爭取在今年內與深圳當局就北環線支線的推展安排達成共識，並在明年初展開詳細規劃及設計。

道路基建項目方面，我們會盡早就北都公路項目展開勘察研究，而六號幹線餘下的中九龍幹線和T2主幹路及茶果嶺隧道工程亦進行得如火如荼，目標如期於2026年開通整條幹線。

《運輸基建藍圖》的項目中亦包括位於東九龍、啟德及洪水橋/厦村新發展區的智慧綠色集體運輸系統，為市民提供輕便和綠色的交通接駁服務至就近的鐵路站和主要公共交通交匯處。我們現正全力推展這3個項目，並壓縮推展時間，爭取提早落成項目。

接下來，關於《交通運輸策略性研究》方面，除了運輸基建等硬件配套，運輸署在2021年年底已展開《交通運輸策略性研究》，旨在為香港制訂一份《運輸策略藍圖》，讓香港的整體運輸系統繼續保持可靠、安全、智能和環保高效。根據初步建議，運輸署現正陸續推展各項先導計劃並深化研究，目標於明年公布《運輸策略藍圖》。

在“港車北上”方面，“港車北上”實施至今，市民反應踴躍。截至10月中，已有7萬多輛香港私家車持有效許可證。於本月5日，更有破紀錄接近11 000架次“港車北上”車輛往來香港和

珠海兩地。運輸署會與粵港有關部門持續優化申請及出行安排。與此同時，我們正與內地有關部門繼續積極探討“粵車南下”整體的實際方案，考慮流量、範圍等操作細節安排；並爭取啟動首階段安排，容許粵車可經大橋前往香港口岸人工島上的自動化停車場。

至於智慧出行方面，我們一直持續推進各項智慧出行措施，利用科技應付與日俱增的運輸及交通需求，提升道路使用效率，為市民帶來更便捷和暢順的出行體驗。

其中我們推動自動車進一步發展。新的規管框架已於今年3月實施，智慧交通基金則資助多個自動車及車聯網項目，包括8月錦綉花園穿梭小巴開始載人測試。明年將有3個項目，包括西九文化區和科學園小型巴士，以及航天城至大橋香港口岸的系統。

為應對泊車需求、更善用空間和增加泊車密度，我們正積極推展自動泊車系統。在今年起分階段落成大橋香港口岸人工島上的自動化停車場，加上在2026年或之前新建的政府停車場和短期租約停車場，預計合共將提供不少於3 000個自動化泊車位，包括不同樣式的系統。

另外，關於優化個人點對點服務方面，政府一直致力提升個人化點對點交通服務，其中一項重點措施是推行的士車隊制度。五名早前選出的營辦商現正積極籌備，預計於明年起陸續投入營運。

此外，我們正在探討要求所有的士在車廂內安裝攝錄系統的建議，並即將與業界磋商，目標是在今年12月諮詢交通事務委員會。另一方面，為保障乘客權益，為市民提供多元化的個人化點對點交通服務，政府正研究規管網約車平台，包括檢視服務的整體供求及轉變，並會因應研究結果和持份者的意見，在明年就網約車平台、合規服務的車輛類別和數目，以及平台、車輛和司機的相關牌照要求等訂定立法建議。

最後，關於科技應用與道路安全方面，我們積極透過應用科技以加強保障道路安全。立法會已於今年通過推行電子交通執法的法例。警務處計劃在明年開始以電子方式發出交通定額罰款通知書。另一方面，運輸署為便利市民，計劃於今年年底和明年分別推出電子車輛牌照和電子駕駛執照。

主席，以上簡單介紹運輸及物流局來年有關運輸的重點政策措施。我和我的團隊非常樂意解答議員的問題。

主席：現時已示意要提問的有17位委員，我先讀出發言次序。 [\[001405\]](#)

陸頌雄議員、李梓敬議員、林筱魯議員、謝偉銓議員、易志明議員、楊永杰議員、陳克勤議員、盧偉國議員、陳紹雄議員、劉業強議員、陳學鋒議員、陳穎欣議員、葛珮帆議員、葉劉淑儀議員、周小松議員、林新強議員、陳恒鑽議員，每位連問連答4分鐘，謝謝。

請陸頌雄議員。

陸頌雄議員：多謝主席。我只有兩個問題而已，會盡量簡短一點，希望局方有較詳細的回應。 [\[001433\]](#)

第一，是關注“港車北上”的安排，這計劃現時十分受歡迎，局方也提及到相關政策十分成功，有73 000多輛車已持有許可證，也曾出現一個高峰期，就是單日有11 000架次香港車輛北上。

我自己和很多朋友都有申請“港車北上”許可證，但使用時，大家都擔心關口的處理能力——不論是香港這邊還是珠海那邊。我想知道局方如何可以加快兩邊關口的流量，以充分利用大橋的容量，這方面的最新進展是甚麼？特別是珠海那邊，很多細節的改善都會有助加大流量，不論是廁所的安排，抑或是通關那部機——很多時會出現一些瑕疵，不知是sensor太敏感還是太不敏感，導致車輛要“褪出褪入”，“褪”幾次才行。如果這些問題都得到解決的話，根本不會那麼擠塞，所以我認為要使人敢於使用這些設施，兩邊關口都有改善的空間。據我們聽到的意見，香港這邊最主要的問題是開放的閘口有時不夠多，如果開放的閘口數量足夠，基本上香港這邊就不會出現擠塞情況。

關於“港車北上”，很多人託我追問局長，其他口岸的進展如何。有否一個時間表？我們都知道，現時其他口岸存在一些客觀的條件限制。會否推出一些“先行先試”計劃，例如容許每個許可證每年過關若干次，或者設定預約名額等，讓我們除了經港珠澳大橋之外，也可以經其他關口過關。

第二，是關於個人化點對點交通服務，也就是的士服務。一方面，強制安裝車cam(即行車記錄儀)的進展如何？這已是業界和乘客等各方的一個極大共識。大多數業界人士都希望政府提供少許津貼，並盡快制訂一個時間表，打擊無良的“黑的”，這些人確實嚴重破壞了業界和香港旅遊業的形象。還有車隊方面，關於3 500輛的士的車隊.....

主席：你會否多留一點時間讓局方回答？

陸頌雄議員：好吧，讓我把這個問題一併提問——會否統一那些Apps？這是很多人問的問題，謝謝主席。

主席：局長。

運輸及物流局局長：多謝陸議員提問。兩個問題，關於“港車北上”的問題，剛才議員所說的數據是正確的。大家都明白，在長假或星期六日，經常有很多車輛於晚上從珠海返回香港，有時會造成擠塞。在十一國慶前，內地已將珠海口岸原來只供貨車返回香港或出境的通道，改為貨車和小客車均可通用，因此，關閘由10多個增加到20多個。接下來，他們會繼續努力，將入境珠海的貨車專用關閘改為貨車和小客車通用，所以在入境珠海方面，將有20多個關閘可供使用，這將(計時器響起)會大大提高運力。 [011719]

剛才議員提到關於那些關閘的感應是否敏感的問題，我們會將這個信息轉達給珠海那邊。至於香港這邊，我們會根據預約人流配置口岸的關閘數量。關於點對點服務的的士車cam方面，我在開場發言時已提到，我們現時正在進行一項研究，預計在年底前向交通事務委員會匯報並與大家商討這個課題。

至於第一點，陸頌雄議員提到其他口岸方面，我們現時計劃僅涵蓋港珠澳大橋，但我相信假以時日，在適當情況下，我們會推展到其他口岸。多謝主席。

主席：李梓敬議員。

李梓敬議員：多謝主席。運輸基建對於香港長遠的發展至關重要，所以政府在施政報告中提出了包括智慧綠色集體運輸系統、鐵路延線等多項措施。這些都反映特區政府對未來交通基建的重視，可以為市民的出行帶來便利。我們新民黨對此表示支持。

[001946]

不過，我們也留意到幾個問題。第一，你們提到洪水橋/厦村智慧綠色集體運輸系統的招標工作要到2026年才完成，有否辦法加快？現時工程還未真正開展，僅是招標就要花上兩年，這是否很誇張？更離譜的是北環線主線，你們預計要等到2034年才完工，也就是說距離現在還有10年的時間。我們現在經常提及中國的速度很快，為何在特區政府層面卻突然變成要花上10年的時間？而且北環線已不是今天的事情，是已經討論了很長時間。我記得10多年前我剛開始從政時，這個議題已經討論了很長時間，為何需時那麼久呢？

最後，你們希望可以在2026年之前提供超過3 000個自動泊車位。你們能否確保能在2026年之前完成，並在2025年內提供其中2 500個自動泊車位？很多車主向我們反映，他們最近經常被抄牌，但並非因為他們不想合法泊車，而是因為沒有足夠泊車位。因此，你們可否在這方面提供一些短期措施來幫助車主？

主席：多謝，局長。

運輸及物流局局長：兩個問題，第一個是關於洪水橋/厦村智慧綠色集體交通運輸系統，我們計劃在今年內邀請有關機構向我們提交意向書。我們有3個系統，其中兩個今年已經邀請有關機構提交意向書，一個位於東九龍，一個位於啟德。目前在啟德方面，已經收到30份意向書。至於東九龍方面，截止日期在11月左右，屆時我們將檢視提交的意向書數目。明年，我們將就啟德項目進行招標，而東九龍項目將在後年進行招標。事實上，這些綠色交通系統在香港可算是新生事物，因為在某些情況下，建造重型鐵路未必適合。我們認為中運量系統更為適合，所以我們採用智慧綠色集體運輸系統來代替地鐵。我們相信這合乎地區的需要，也合乎人流、車流的需要。我們會盡力推動這方面的工作。

[002134]

第二，關於泊車位，我們已設定了一個KPI，到2026年，我們應該能夠提供3 000個自動泊車位。明年或之前，我們希望能夠提供2 500個，這已列入我們的KPI。短期內，我了解社區對泊車位的需求很大(計時器響起)，因此我們會盡量物色一些未被使用的地盤或空地，改建成臨時泊車位。此外，我們也希望運用“一地多用”的原則。舉例來說，在稍後會議所討論的下一個item，我們使用了這個概念，將地面打造成公園，地下則興建地下停車場，以增加泊車位數目。在下一個item所討論的將軍澳第66區，我們將提供超過400多個車位。我們會盡量在方方面面提供更多短期、臨時或永久的泊車設施。多謝主席。

主席：林筱魯議員。

林筱魯議員：多謝主席。我有兩個問題。首先，我們現正全力發展北都，但另外一方面，本年度施政報告提到低空經濟，在物流運輸方面有一個特定功能，當然目前仍處於試驗階段。我的第一個問題是：兩者在未來一年如何銜接？因為據我理解，北都始終仍在推展過程中，暫時還未考慮到低空經濟所需要的相關設施，以配合其需要，這是第一個問題。 [002449]

第二點，政府一直在推進交椅洲的填海工程，但進度有所延遲。在策略上，就着一些主要交通基建，包括十一號幹線和洪前鐵路的前期規劃，會否有所調整？無論是在步伐上還是設計上是否會有調整？多謝主席。

主席：局長。

運輸及物流局局長：兩個問題，第一個關於低空經濟。施政報告中有關低空經濟的環節，我們將在下星期二(即11月5日)的經濟事務委員會上作出詳細交代。 [002549]

至於交椅洲填海方面，特別是洪前，我在開場發言時已經提到，我們與深圳方面已設立了一個專班，已完成了第二階段的研究，並將開展下一階段的籌備工作。下一個階段的工作將包括詳細的規劃和設計，我們希望明年能夠推進這方面的工作。至於十一號幹線和相關連接新界西北的設施方面，我們一

直在積極進行相關工作。針對青衣至大嶼山的連接路、十一號幹線等項目，路政署的顧問工程師也正在密鑼緊鼓地進行規劃。多謝主席。

主席：林筱魯議員有否跟進？

林筱魯議員：我想簡單跟進一下，因為我的第一個問題始終牽涉到物流運輸的問題。例如，假設從低空經濟運作的角度來看，你可能可以利用北都某些地點作為一個轉接的運輸點，但現時的規劃卻未有包含這樣的理念。當然，關於經濟發展方面，將會在經濟發展事務委員會的會議上進行討論，但實際在基建規劃上，未來北都的推展將如何配合？這是我的具體問題。 [002717]

第二個問題，我最主要是詢問交椅洲填海是否需要連接至港島西這個位置？如果沒有這個部分，即使有經青衣連接至九龍西的部分——其實從九龍西前往香港島的情況，大家都知道有多慘烈，這會否影響你們的前期規劃？多謝。

主席：局長。

運輸及物流局局長：關於北都的低空經濟會否對交通發展產生影響，其實是有些關係的，會有一定的關係。事實上，針對低空經濟，我們也需要在北都內發展一些基礎建設，以方便無人機升降等，這正是我們(計時器響起)低空經濟4個環節中的其中一環。 [002816]

至於交椅洲填海項目方面，大家都知道交通量不會突然在某一年間有所改變，這與當地的經濟活動和人口(population intake)有關，是會有影響的。對於像交椅洲填海這樣的項目，需填海後才會有人口遷入，因此這是較長遠的問題，但在一年半載的短期內，我不認為會有很大影響。多謝主席。

主席：謝偉銓議員。

謝偉銓議員：多謝主席。我想說說3點的觀察。第一，關於公共交通方面，香港做得不錯——以重鐵為主，以巴士為輔，但我希望可以再善用海上交通，在這方面除了現時電動化外，似乎着墨不多。多年來，我一直想獲取一些渡輪營運數據，我認為渡輪似乎一直式微——渡輪的經營在我們的年代卻很重要。這方面可否補充一些資料？我也希望局長留意這一點。這是第一點。

第二點，關於泊車位，這方面的政策可以說是很差的。過去來說，就私家車或商用車的增長而提供泊車位這方面，當局給我的感覺似乎是完全不理會。當然，你說這事涉及很多部門，但我希望運輸及物流局局長能在統籌方面多加推動。

智能方面，現時全靠政府推動，私人方面如何？好像完全沒有着墨。如何令私人停車場多採用智能泊車系統？過去有些試驗，但就這方面只是停留在試驗階段，政府在這方面好像缺乏推動力，怎麼辦？現時經常都是政府自己做，有些商用車輛的車位可能現時被置於最優先位置，這是應該的，因為基本上可以說完全是沒有考慮到車輛和車位的比例，這方面是相當差。搵食車是很重要的，主席，你沒有理由不照顧，當中包括的士，例如有些公共廁所附近沒有停車位，停車又會被抄牌，這些都是要考慮的配套。這方面一定要納入整體運輸政策中，我認為應該要較全面去考慮，希望局長在這方面多下工夫。

最後一點，雖然與你無關，可能是與路政署有關。關於香港道路的維修，我相信駕駛者或其他市民都留意到，是非常差，與附近深圳是沒有得比較，大家都感受得到。這方面，希望當局協調一下。我知道我們的道路繁忙，令你們無法進行維修工作，但你們做不到便會越來越難。下雨後到處都是“氹”，這方面，我希望有關當局留意一下。多謝主席。

主席：局長。

運輸及物流局局長：多謝主席。3個問題，就海上交通而言，我認為海路交通可以分為兩個環節，第一個環節是維多利亞港內，例如目前由灣仔、中環到紅磡或尖沙咀的航線，另一個環節則涉及離島。事實上，我同意的，由於香港現時3條隧道相對來說較以前暢通，在這種情況下，對維多利亞港內的海上

交通需求便未必那麼大，但無論如何，我們認為仍然有需要維持這方面的服務。

至於離島方面，以大嶼山為例，現在可經陸路到達，不再完全依賴海路運輸。我們不斷檢視這方面的情況。泊車位方面，我們這幾年其實(計時器響起)做了很多工夫。我認為我們在政策層面，例如在香港的規劃準則方面，人均泊車位的數字是有所增加的。另一方面，我們不斷地，無論在一些臨時泊車位，正如我剛才回答另一位議員，就是一些.....

謝偉銓議員：局長，我最主要是問你如何在私人發展方面推動使用智能技術。

運輸及物流局局長：大家都知道，現時政府正在泊車位方面做工夫。

謝偉銓議員：只是政府做是不行的，局長。

運輸及物流局局長：我想告訴你，智能技術確實是昂貴的，所以我們希望政府在智能方面先做一些工夫，然後再檢視如何吸收經驗，推動其在私人領域的發展。至於是否將其納入地契等問題，這些我們隨後會探討。

在道路維修方面，我請路政署署長回應。

主席：署長，請簡短回應。

路政署署長：多謝謝議員的關注。其實，我們有巡查項目，例如快速公路每天巡查一次，其他主幹路則每星期一次。如果有承建商無法達到標準，我們最近已經處理了一些個案，可能會更換承建商。 [003457]

我感謝議員提出的一點是，我們發覺有些道路已到了一定年紀，需要進行大規模的更換工程，而不僅僅是修修補補。事實上，我們正在進行審視，有時候可能無法避免對交通造成一些影響，可能需要幾天的時間，但這短短幾天的時間可能讓我

們能夠大幅度修好那條公路。現時我們正朝着這個方向考慮，希望未來能修好一些道路，儘管可能需要封路多幾天，但這將可以整體提升整條道路的質素，謝謝。

主席：我想提醒委員和政府官員盡量短問短答，因為時間上我們需要抓緊一點。

易志明議員。

易志明議員：多謝主席。我的第一個問題與陸頌雄議員剛才提問的相關，是關於在的士車廂內安裝攝錄系統。剛才陸議員提及過，這是用來對付那些壞分子、那些“黑的”，但其實良好的司機亦非常擔心，因為“的士司機違例記分制”已經實施。他們希望盡快安裝攝錄系統，讓他們不用擔心被人“屈”，所以他們很希望政府盡快落實這項措施。剛才陸議員也提及到，這項措施得到市民、業界和議會的支持。局長，希望你們能盡快落實這項措施。我想問一下有否時間表？如果你們年底回到議會，相關措施獲得通過，那麼何時會落實呢？這是第一點。

[003552]

第二個問題是剛才Tony提出的關於泊車位的問題。你們在文件第14段提到將推展一些智能泊車措施。局長，你們可否給我們一個指標呢？我不要求你們回到以前的1：1.6比例，那麼1：1.4可以嗎？你有否一個時間表告訴公眾，政府計劃在3年內或5年內回到1：1.4的比例呢？這裏說的是私家車泊車位，而在商用車方面，Tony剛才說得對，從未改變過，多年來的比例一直是1：0.6，我不知道這個問題何時才能解決。我曾多次提出，私家車可以不買，但“搵食車”不會是買來玩的，對嗎？當然是有需要的。然而，如停泊在街上，現時抄牌情況很嚴重，因為電子抄牌處理的速度很快。所以，業界有很大的聲音，希望政府能夠理解。

第三點是最近較多人談論的議題，即是由於我們接待了很多中東或東盟的遊客，司機可否學習阿拉伯語。的士業界的司機說：“不是吧，建議我學習這些語言？我不懂的。”不過，現在有的是科技，我也有一部翻譯機，非常方便。我想問政府會否考慮資助前線司機每人購買一部，這樣無論對方說甚麼語言都沒有問題，我都可以翻譯。這是一個解決方法，希望當局能考慮一下。

第四點相對較為簡單，關於輸入外勞。在小巴方面，現時相關quota已經用盡，因為當時你們批出的是短缺數量的一半。那麼現在是不是時候快些告訴我們下一輪外勞申請何時開始呢？這個計劃口碑非常好，他們說外勞的服務態度非常良好，打不還手、罵不還口，又肯OT，“無得頂”，因此希望盡快落實，再“加碼”，謝謝。

主席：局長，有幾條問題，麻煩你回答。

運輸及物流局局長：多謝主席。4個部分，就車cam方面，我們即將與業界商討，然後在年底前回到議會。至於何時落實，我相信，待大家討論到一個階段時，這方面便會較為明確。我承諾，在大家取得共識後，我們必定會盡快落實，因為我們認為這是處理爭拗問題相當有效的方法。

[003831]

至於泊車位方面，你可以看到接下來的議程項目關乎兩個項目，都涉及私家車泊車位和商用車泊車位。由此可見我們推出很多措施，希望能提高你剛才提及的比例。事實上，私家車泊車位數量現時已經從一個低位回升，我們也會盡快去做。在方方面面，無論是臨時的還是永久的，我們都會盡力做。

阿拉伯語方面，我們已經聽到你的建議。事實上，我們只是希望(計時器響起)的士車隊能夠提供一些資訊給阿拉伯、中東或東南亞的旅客。如果的士司機自己懂得說兩句，我們是歡迎的。我相信這樣可以讓大家都感到開心。

關於輸入外勞方面，我們聽到你的意見。事實上，我們也會再檢視現時的實際情況和實施情況。在檢視後，如發現新的情況，我們會回來向議會匯報，多謝主席。

主席：楊永杰議員。

楊永杰議員：多謝主席。我想提出3個問題，都與智能相關。第一，關於智慧綠色集體運輸系統，上次特首在答問會中讚賞過局長，說你“做到嘢”，能提早3年完工。我今天想繼續跟進完工的情況。我替你計算過，2025年招標，2026年批出建造合約，但要到2031年才完成，共需時6年。我們的智慧綠色集體

[004034]

運輸系統標榜快速，為何只是3.5公里的啟德段需要耗時6年完成呢？局長會否再多下些工夫，再壓縮時間到2028年或2027年完成呢？如果你從2026年開始建造，用兩三年時間建造3.5公里，甚麼都“搞掂”了，對嗎？其實有機會在2028年已經可以“搞掂”，局長是否可以再多做一些，使這個時間再壓縮一些，讓特首又多讚你幾句。

第二點關於智能無人駕駛。剛才局長提到了現正在不同地方進行試驗，我認為有一個地方可以直接“落場”作商業運作，那就是港珠澳大橋的金巴路線。因為這條路線本身是點對點的行駛，途中亦沒有甚麼特別的障礙物，所以首個商業運作是否可以考慮在接駁至澳門和珠海的港珠澳大橋，利用智慧無人駕駛的方式載客？我認為這是可行的，是否可以加快推動這項工作。

另一個問題是關於智能停車場。剛才多位議員提到，我們現時的智能停車場其實是大有用途的。我曾到內地參觀過很多不是地下建造，而是露天的多層智慧停車場。其實，我們現時很多地方的臨時露天停車場都是單層的，這樣很浪費。是否可以檢視一下這些地方，使得可以在這些地方建造多層停車場，例如三四層的停車場，以充分利用空間？當建造更多層時，價格便可以相應降低。當然，你需要改變條款。如果打破這個框框，要建造多層停車場將是困難的，多謝主席。

主席：局長。

運輸及物流局局長：多謝主席。楊議員的提問有3點，第一點是關於智慧綠色集體運輸系統。事實上，我們明年就會進行招標，預計在2031年左右完成。至於是否有方法可以壓縮工期？這要視乎系統的具體情況。當然，3.5公里或4公里的走線不算短也不算長，我們會探究一下。在審閱意向書和進行招標時，我們會考慮是否還有空間進一步壓縮工期，這方面我們一定會努力去做。有些系統可能會更容易建造，我們都會進行探究。 [004303]

至於無人駕駛方面，我聽到你有關金巴的建議。一般來說，現時無人駕駛主要針對私家車或小巴，但應用於大型巴士，我不可以說沒有，但至今並不是主流。但你說得對，就港珠澳大橋約50公里的點對點路線有否空間，我們會進行探索。

多層停車場方面，我們現有的(計時器響起)短期租約停車場中，已經有幾個正在進行“拼圖式”的設計，堆疊起來大約三層或四層高。我們也在持續物色臨時地點，即當約滿後有空間，我們也會考慮，因為這些停車場也需要營運一段時間才符合成本效益。在這方面，我們將繼續研究，多謝主席。

主席：陳克勤議員。

陳克勤議員：主席，我也有3個問題。首先，我對政府在今年的施政報告中提出構建綠色船用燃料加注中心表示歡迎，我認為這是個好主意，有助鞏固和提升香港作為航運中心的地位。如果沒有綠色燃料，日後貨運方面的船隻基本上不會來港。但如果香港有了加注中心，日後可以吸引更多貨船來香港，以香港作為一個中轉站，對香港未來經濟發展有很大幫助。我很希望政府在今年年底發表的行動綱領中能與大灣區合作，將燃料加注中心發展成綠色燃料的研發、提煉、儲存和加注的“一條龍”產業鏈，這才有助於香港的發展。 [004515]

具體問題是，加注中心究竟會設置在沿岸還是像現時的天然氣海上接收中心一樣，以海上浮動模式運作？這是第一個問題。

第二個問題，我對楊永杰議員剛才提到3.2公里的啟德輕軌項目只需6年時間便完成感到羨慕。主席，我提出的白石角站項目一個站卻搞了10年，所以你說我是否應該感到羨慕呢？局長，可否向我們說說加快研究、加快招標等程序？總之，我已經等了9年，由我提出至今已經12年了。當然，政府最近提到可能以現有教育大學的運動中心作為選址。如果選址真的是該地點，該如何與附近的科學園和民居連接？是透過隧道還是天橋？能否請你進一步向我們解釋？不然，下次局長你來時，我每年都會問你一次。

第三個問題很簡單，現在香港推行電子執照，但是否也能實現電子車牌？現時在“港車北上”計劃下無需“套”內地牌，但內地車輛或澳門車輛來香港卻要“套”香港牌。在街上可以看到有些車輛掛了3個車牌的情況。我們的車輛去澳門和內地均無需“套”他們的牌證，為何他們的車輛來香港就要呢？可否再加以優化？3個問題，謝謝主席。

主席：局長。

運輸及物流局局長：3個問題。第三個問題我稍後會讓運輸署署長回答。至於第一個問題，我原本計劃在下星期的經濟發展事務委員會會議上作交代和討論。我聽到你的意見，或許我們在下星期的經濟發展事務委員會會議上才討論這個問題，好嗎？ [004757]

白石角站方面，政府現已收到港鐵的報告，我們目前正在進行研究。正如其他項目一樣，無論是智慧綠色集體運輸系統還是一般鐵路項目，我們都希望找到方法來盡量壓縮時間表，包括規劃、設計和建造期，以便盡早完成項目，讓市民可以早日受惠。

但我想強調的是，在現有鐵路線上增設一個站，一方面我們需要兼顧(計時器響起)現行運作，不能讓其中斷，所以確實有一定的難度。然而，我可以承諾我們會盡快進行相關規劃和設計工作，希望能夠使用更多預製組件，這樣就未必需要完全在現場進行施工，從而加快進度。對於一些跨越鐵路線的行人天橋等建設，我們目前已經有方法可以在旁邊預製好，然後再“掬”過去，這樣也能加快工程進度。我承諾在這方面我們會盡力去做，多謝主席。

主席：署長，請簡短回應，謝謝。

運輸署署長：車牌方面，任何可以便利我們與大灣區融合的措施，我們都會積極考慮。不過，如果有車輛在香港遇到一些交通事故，我們會與警方一起，從執法的角度探究如何可以照顧到相關需要。我們會朝這個方向考慮，謝謝。 [005010]

主席：盧偉國議員。

盧偉國議員：多謝主席。主席，就啟德和東九龍的集體運輸系統而言，經過多年的“兜兜轉轉”，今次我很高興看到結果在望。今次有了明確的目標，即啟德線將於2025年招標，而東九 [005035]

龍線則在2026年招標。對於啟德，我不再重複指出以往討論經年，我參與過的公眾討論已不計其數。結果早幾年前似乎不再推進，但現在重啟，這都是好事。至於東九龍線，實際上在《鐵路發展策略2014》中已經表示會推展，也有時間表、路線圖和初步預算，不知為何搞來搞去搞到現在，比原計劃延遲了很多年。所以當你說啟德項目較原先估計提早3年落成，我覺得真是有些可笑，這得視乎與哪個階段、哪個目標做比較。不過市民也沒有辦法，唯有向前看。過往這段歷史，我們以此作為教訓，我不想就此再斟酌。

但是，另一個問題的確令市民和駕駛人士感到很困擾，就是剛才多位議員都提及過的泊車問題。商業車輛每3輛只有2個泊位，私家車的比例雖然有多一點，但多出的也甚少。此外，大家可以想像私家車的私人泊位，即使白天開車離開，也不表示該泊位可以供其他車輛使用。面對這個困局，政府似乎更願意興建一些新的停車場，並利用一些新技術、新方法來提高空間使用效率，這是值得支持的。然而，在某些地區，根本無法提供足夠的泊車位，這可以說是一個絕症。在這種情況下，因應市民需要，我認為確實需要幾個政府部門想辦法通融一些。

舉個例子，大家都知道九龍城是個買菜、購物的好去處，有着傳統的南貨鋪、潮州食材供應、泰國食材供應等。不過，那裏的泊車位總是不夠，有時只停車兩分鐘去買東西就會被抄牌。有時即使有司機在車上也沒用。另一個問題是果欄，有時交通根本絕不繁忙，但即使有司機在車上也沒有辦法。有時“阿Sir”好心建議你去兜個圈，但你兜圈反而會更阻塞交通。你在那裏停車兩分鐘似乎比兜圈對交通的影響更少。

主席：議員會否預留時間讓當局回應？

盧偉國議員：這方面是否可以更人性化一些？用通融的方式處理，處理得更好一些呢？

主席：局長。

運輸及物流局局長：有兩個問題，我相信第一個是盧偉國議員提出的意見。我們要向前看，事實上，在那幾個集體運輸系統方面，你可以看到在過去的兩三年裏我們已經加快了進度。

第二個問題涉及執法，我一定會將你的意見反映給警方。
(計時器響起)我認為，如在安全將會受損的情況下可能也沒有辦法，但在其他情況下是否可以有一些斟酌的餘地呢？這一點我們會與警方再研究，多謝主席。

主席：請陳紹雄議員。

陳紹雄議員：多謝主席。以《香港主要運輸基建發展藍圖》為基礎，施政報告中關於運輸方面的施政措施目前正按照《藍圖》逐步實施。我們可以看到這些措施的推進已取得一定成效，再加上其他項目，我看到要做的工作不少，而便民利民的效果應該指日可待。

不過，大家都關心的是有關工作所需的時間可能較長，例如智慧綠色集體運輸系統。我理解政府在推行一些新鮮事物時需要審慎行事，但如果我們採用“智軌”、“雲巴”、“輕軌”等，很多時候其實可以快速完成。希望在這方面，政府除了提早3年外，還能快馬加鞭。

在10月初時，鐵路小組委員會已討論過這個問題。當時我已提出，我擔心的是在啟德和九龍東這兩個項目中，單一項目的財務可行性和可持續性。確實有機會出現一種情況，就是收到意向書後，最終沒有人能夠“計掂條數”，這樣可能需要推倒重來，帶來更大的問題。所以我促請政府考慮一下，是否能夠讓有意投標者捆綁式投標，將2個甚至3個項目一起進行？這樣不僅可以達到財務可持續性，也是一種新思維。考慮到營運方面，我認為政府應該考慮這一建議。這是第一個問題。

第二個問題是關於“港車北上”計劃。雖然這計劃很受大家歡迎，但與此同時，我沒有看到有關“粵車南下”政策的最新情況。這是否代表政府完全不考慮呢？還是根據你們之前所說的，“粵車南下”需等待口岸停車場落成？但是，今年年底將會完工，那麼在你們的計劃中是否會實施“粵車南下”政策第一階段？

第三個問題關於無人駕駛自動車。我留意到今年的施政報告有別於去年的施政報告，去年提到香港口岸人工島將設有“航天走廊”接載乘客，並計劃於2028年延伸至東涌市中心。這是2023年施政報告提出的，今年卻“不見了”。“不見了”是否當作沒有發生過呢？我想了解一下，希望當局澄清這一點。

另外還有兩點，一點是自動泊車帶來高效的土地空間使用，對此我非常支持。績效指標中提到2026年或之前新建政府停車場等會提供不少於3 000個自動化停車位。但我們知道今天正在測試的自動泊車位還未配置充電設施。如果到若干年後有3 000個停車位，即表示又多了3 000個停車位沒有配置充電設施的話，這會讓電動車使用者因而卻步，大打折扣，因為缺乏充電設施。

最後一點很簡單，主席。關於綠色車牌，我們已經多次提及，但不知道為何政府到現在仍未考慮。如果使用新能源汽車，不如索性在車牌上掛上綠色標誌，類似內地的做法。好嗎？

主席：議員，請給局方留一些時間回應。

陳紹雄議員：其原意是希望屆時政府能夠出台政策措施，便利新能源汽車的使用，例如提供一些優惠等。這個政策是可行的。幾個問題，謝謝主席。

主席：請局長。

運輸及物流局局長：第一個問題關於綠色智慧，其實我們必須確保每個項目的財務可行性，否則我們不會推出。如果要bundle項目，可能會導致一些原本可以早點推行的項目因為要等待其他項目而延遲。由於各項目的研究階段並非同步進行，所以我認為只要個別項目(計時器響起)在財務上可行，就可以推出。至於其他項目，我們最低限度會先確保它們在財務上是可行的，然後才進行招標。 [005828]

“粵車南下”方面，正如我在開場發言時已提到的，我們正繼續推進。第一階段是香港機場管理局(“機管局”)的停車場，我們目前的目標仍然是在明年盡早實施第一階段。

在無人駕駛方面，我們的時間表是2025年和2028年，2025年發展連接至“航天城”，2028年則連接至東涌，這個時間表保持不變。

陳紹雄議員：不變，OK。

陳紹雄議員：自動泊車方面？

運輸及物流局局長：關於智能停車場的充電設施，如果現時科技上能夠提供充電，我們一定會做，即是根據現時相關技術標準去做。

主席：局長可否較簡短地回應？

運輸及物流局局長：最後，關於綠色車牌，我們有提供“一換一”的優惠，其實未必需要在車牌上加上綠色標誌來確認那輛車是新能源車，不過我們也會考慮你的建議，謝謝主席。

陳紹雄議員：你們考慮一下。

主席：我們這個項目要在6時討論完畢，目前還有12位議員需要發言，我接下來會抓緊時間，希望4分鐘連問連答可以處理得到，也希望委員提問時盡量簡短，謝謝。請劉業強議員。

劉業強議員：主席，就今年的施政報告推出關於交通運輸的政策措施，我有兩點關注。 [010053]

第一點是關於屯門區的交通問題，這個問題也牽涉到元朗。在繁忙時間，屯門區的交通都是“一片紅海”，特別是龍鼓灘一帶、屯門的龍富路、龍門路、皇珠路等多條道路。很多時

候都是由迴旋處，即屯赤隧道一直倒灌至元朗，車龍通常都排到過了屯門。大家都是在等待屯門繞道和十一號幹線的建成，但這次的簡報會文件好像並未提及這兩條道路，所以我想了解它們的進展情況。此外，我也想詢問政府擬將龍鼓灘填海以建設現代物流園，對當地交通的部署是如何？

第二點關於偏遠海島的交通和碼頭設施。上屆政府投撥了大量資源upgrade 10個碼頭，但有些仍在施工中。施政報告提到要開拓生態旅遊，例如印洲塘跳島遊；加快建設“南大嶼生態康樂走廊”；發展尖鼻咀和白泥為生態旅遊節點等。大家都知道這些地方都比較偏遠，且欠缺交通配套。政府是否會有相應的配套措施？

另外，我觀察到很多這些交通工具都只是用來當作交通工具，並不像內地一些觀光船那樣。請問當局會否就這方面考慮一下，除了作為交通工具外，也可將其用作觀光船？例如，現時由大埔碼頭往荔枝窩的船似乎經營得一般。這些航線是否可以考慮使用觀光船？因為這些路程都是欣賞風景的路段，並非純粹是一個交通工具。當局是否可以從這些方面加以考慮？謝謝。

主席：請局長。

運輸及物流局局長：多謝主席，多謝劉業強議員的提問。屯門方面，議員你說得對，我們確實要依賴十一號幹線和屯門繞道等一系列西北交通改善措施。我早前回答另一位議員時已提到，我們正在規劃這些幹道的設計。事實上，我們也要與地區人士商討這裏未來的安排。 [010310]

龍鼓灘方面，有一個規劃項目正在進行中。通常在進行規劃項目時，他們會就交通運輸方面，考慮究竟有甚麼項目或措施能夠一併在規劃中進行。運輸署和運輸及物流局都有參與其中。所以，請放心，不會只做規劃而讓交通配套方面落後，我們會同步進行這方面的工作。

碼頭改善措施方面，目前我們已經在很多偏遠的碼頭提供交通工具，服務遊客和當區居民。至於交通工具能否變成觀光船，我們會與文體旅局就着這方面，從旅遊的角度(計時器響起)一起着手進行檢視。多謝主席。

主席：陳學鋒議員。

陳學鋒議員：多謝主席。剛才陳克勤議員說他很羨慕，現在輪到我羨慕了，因為至少他的白石角站已有眉目，而我所關心的南港島線自2014年公布的《鐵路發展策略2014》談論至今仍未有具體進展。當局還表示要到今年年底才提交方案，不知道是否還需要再多等10年，都尚未有影。我最擔心的是，當華富邨完成重建、居民全部入住時，南港島線西段還未“搞得掂”。我非常期待今年年底提交的方案能夠盡快落實南港島線西段。事實上，剛才林筱魯議員說得對，東邊有東鐵線，從港島連接至深圳；而西邊則透過南港島線西段連接香港大學站，再經交椅洲填海的跨海鐵路至洪水橋，最終連接前海，這是西邊港島直通深圳的一條很重要的鐵路。所以，我希望當局不要擱置南港島線西段這項工程。

[010504]

第二個問題關於2元乘車優惠計劃，我希望局長不要將我的“波”踢去勞福局，因為我不是在說錢的問題，而是希望當局在合約中要求巴士承辦商做好分段收費的工作。每次商討時，巴士公司總是提出很多理由，說：“我們沒有這個條件做”。我不認為沒有條件做，任何地方加設一個拍卡機便可以進行分段收費，只是看合約中是否有要求巴士公司這樣做。我希望局長能在巴士公司的合約中要求他們做到這一點。另外，也需要檢視現時的巴士路線。我的觀察是，巴士公司明顯將一些短途線變成長途，以博取所謂“長車短搭”的優惠。老實說，我絕對支持60歲人士享有2元乘車優惠，但“長車短搭”這個問題需要解決。如果局長不幫忙解決這個問題，以致最終60歲人士無法享有2元乘車優惠，我相信這在社會上會引起很大反響。因此，我希望局長在政策上能夠規管巴士公司。

主席：局長。

運輸及物流局局長：多謝主席。議員提出了兩個問題。首先，關於南港島線，我們並沒有放棄這個項目。我們已經審視了有關方案，並計劃在今年年底前就南港島線西段的最新技術方案前來交通事務委員會，向大家匯報現時的情況。

[010734]

關於2元乘車優惠和巴士路線分段收費的問題，其實我相信這些巴士路線都是經過與區議會及地區人士商討後所做出的決定。無論是短線還是長線，相信都是經過地區諮詢並採納了地區意見。

至於分段收費，我聽到了你的意見。不過，我想指出一點，我們預留了資源營運一些長途線，但如果吸引了短途的乘客，是否會令我們需多加資源呢？其實，這些問題都需要我們考慮。(計時器響起)所以，這並不是一個單一的問題，我承諾會很努力與巴士公司討論這個問題。多謝主席。

主席：陳穎欣議員。

陳穎欣議員：謝謝主席。剛才我的師兄陸頌雄議員問到有關“港車北上”，我想問一下有關“粵車南下”的情況。大家都很期待這項措施，因為這也是一項可以帶動本地經濟活動的措施。文件第14段提到，在2024年起分階段落成由機管局興建、位於港珠澳大橋香港口岸人工島上的自動化停車場，可供過境或訪港的粵、澳旅客使用。現在已經是2024年第四季，是否會有更多具體資料可以提供給本會？有關“粵車南下”，剛才局長的電腦投影片中也有有一個版面約略介紹過，但仍在說以研究為主。機管局的自動化停車場啟用後，是否會是推行這項措施的好時機？時間表是怎樣的？是否會先在離島區試行，再擴展至葵青、新界和九龍？路線圖是如何？希望局長能作出更多交代。 [010923]

另外，文件第19段提到，900個小巴外勞配額已經全數批出，但只有約400名輸入小巴司機已考取相關的本地駕駛執照。我想問，有沒有更多數據(例如合格率、重考次數，以及重考等候時間)可以提供給本會參考？謝謝主席。

主席：局長。

運輸及物流局局長：多謝主席。第二部分，我會請運輸署署長交代輸入司機的情況。 [011042]

首先，關於“粵車南下”。在我的開場白中，我已經提到，我們目前正積極與內地方面商討“粵車南下”的詳細實施細節，包括一些安排和預約方式。議員說得對，機管局有兩個停車場，一個是訪港停車場，另一個是轉機停車場，這兩個停車場將分階段在今年年底和明年年初落成。我們希望能夠利用這個機會，將這兩個停車場作為“粵車南下”第一階段的實施地點。無論是從澳門還是廣東省來的旅客，都可以在這些停車場入境訪港或轉機——使用國際機場轉機前往海外地方，返回時也是如此。我們現正與內地方面就此進行商討，一旦有成熟的資料，我一定會向公眾講解。

至於後面的問題，我想請署長作補充。

主席：署長。

運輸署署長：關於“運輸業輸入勞工計劃”，我們其實分為兩期進行審批。在第一期時，針對小巴業共有大約400多個名額獲批；而第二期則是在今年暑假左右才公布的，另外有400多個名額。因此，就第二期批出的名額，營辦商現正積極在內地進行招聘，進展有前有後。因此，已經來港並考取牌照、接受培訓和投入服務的，主要屬於第一批次的審批。我們希望在第二批次的審批中，營辦商能夠招聘來港的勞工，並在本地接受培訓、考取本地牌照後，能夠順利投入服務。 [011231]

陳穎欣議員：主席，我詢問了有關合格率和重考次數的數據。

主席：署長，可否回應一下合格率的情況？有沒有這方面的數據？

運輸署署長：就合格率而言，我們可以看到現時在本地培訓方面，營辦商(計時器響起)都在努力幫助他們，因此合格率現時有所上升，大約達到一半。具體數字，我可以在會後補充。

陳穎欣議員：好。

主席：好。葛珮帆議員。

葛珮帆議員：多謝主席。我都想再跟進關於的士安裝“車cam” [011332]的問題。這個問題我們已經討論多年，目前的士已經實施了記分制度，更需要盡快安裝“車cam”，這對大家都有好處。乘客，尤其是女士，早已表示希望有“車cam”以保障她們。另外，有了“車cam”，相信司機的待客態度和駕駛態度都會得到很大改善。主席，我們在市面上都聽不到有甚麼反對的聲音。既然大家都支持，為何政府不盡快落實此事？當然，還有很多問題需要解決，但私隱並不是問題。我在個人資料私隱專員公署個人資料(私隱)諮詢委員會其實已經任職6年，我很清楚知道，只要說明有“車cam”，其實已經可以做到。既然私隱問題不成問題，我很想知道政府何時會正式落實強制的士安裝攝錄機系統。

第二，關於低空經濟。我知道局長打算下個星期才談，不過我都想藉此機會說說，其實低空經濟未來是我們運輸基建的一部分，因為國內發展低空經濟已經很清楚、清晰明確，除了高空航線、地面道路航線外，還有打造低空飛行網絡。現在例如深圳市政府已經明確表示2025年會有1 000個以上低空飛行器的起降平台，以及新建123個物流運輸起降點；廣州也表示在2027年將新建5個以上的樞紐型垂直起降場和100個以上常態化的起降點，其實每一個國內城市都正在規劃這些基建。我們香港的規劃又如何呢？例如會不會由一些地區開始，由北部都會區開始，然後慢慢發展至全港九，我們未來會有這個低空飛行網絡嗎？這其實是一個大工程和大計劃。所以，希望局方早一點就此開始作出安排。當然，低空經濟是一項經濟發展，但如果沒有這些基礎建設，也做不成。所以，我很希望局方盡快在這一方面作出頂層設計和部署。多謝主席。

主席：局長。

運輸及物流局局長：多謝主席。葛議員的提問涉及兩個部分。 [011609]首先是有關的士“車cam”的問題。我早前已提及到，我們將很快向業界進行諮詢，因為關於“車cam”，例如“車cam”的資料如何存放等安排，都需要向業界諮詢。我們很快會向業界諮詢。完成諮詢後，我們也將在今年年底前回到交通事務委員會，向

大家說明這件事。一旦達成共識，我相信這件事就能快速推進。我相信這方面的努力將有助提升的士服務質素。

至於低空經濟，我之前也曾提到，我們將會在下個星期的經濟發展事務委員會會議上作出交代。我同意，不論是航線還是類似的項目，都需要進行基礎設施的建設，例如起降台或線路的構建。甚至將來如果低空經濟做得比較多一點，便需要監管。甚至是信號(計時器響起)，我們如何令信號維持得到，其實在這方面我們需要建立一系列基礎設施。這是我們其中4個環節的其中一環，我們將在下個星期回來，我會向議會交代這方面的詳細情況。多謝主席。

主席：葉劉淑儀議員。

葉劉淑儀議員：多謝主席。主席，我想向局長詢問有關施政報告第49段提到的“香港海運港口發展局”。我多謝政府採納我的意見，將現時的“香港海運港口局”提升，成為“香港海運港口發展局”，作為一個高層次諮詢機構，將進行研究並制訂長遠策略等工作，並由業界人士推動，我認為這是一件好事，因為局長你這麼忙，對嗎？找業界人士來幫助你一下。我注意到數字，如果是貨櫃吞吐量，統計處的數字顯示，香港上半年又下跌了5%。下跌本身並不是問題，因為紐約以前有Port of New York，現在都沒有了；倫敦以前有Port of London，也沒有了，他們都已經全部轉型做航運服務。局長，第一，我們有甚麼計劃，即關於成立“香港海運港口發展局”的時間表是如何？找業界人士是找航運業界人士，是否確保能夠兼顧這行業的服務？對於未來持續下降的吞吐量，除了推動綠色能源燃料之外，有何措施來增加我們的競爭力？

[011807]

主席：局長。

運輸及物流局局長：多謝主席，多謝葉太的提問。關於海運港口發展方面，我計劃在下星期在經濟事務委員會上進行討論。不過，我都說一說時間表方面，我們希望在明年年中或之前能夠成立“香港海運港口發展局”。詳細的情況我們將會在下星期再詳細說一說。

[011935]

葉劉淑儀議員：非常抱歉，我下星期未能出席，可能我問嚴剛議員。 [012007]

我想向局方提出一個小問題，關於政府推動旅遊，包括海島遊、生態遊、山徑遊，為何申請大嶼山郊野公園的禁區紙需繳付900元？很多禁區並不是這樣，有些甚至是免費的，為何大嶼山的要收取900元的費用？

運輸及物流局局長：哪方面的禁區紙？

葉劉淑儀議員：入大嶼山的禁區紙。

主席：大嶼山的禁區紙。

運輸及物流局局長：看看運輸署長有否資料。

主席：署長可否回應？

葉劉淑儀議員：我曾詢問前任署長，她表示這是一個歷史遺留下來的問題。政府不希望人們前往大嶼山，是這樣嗎？ [012048]

運輸署署長：政府收費一般是按收回行政成本的原則來制訂的，我們回去檢視收費水平背後的考慮，然後再評估是否有調整的空間。 [012056]

葉劉淑儀議員：因為其他禁區不是這樣的，這是特別的。有人告訴我，這是歷史遺留下來的，因為以前的英國人不希望人們前往大嶼山，只想保留該處給他們行山玩樂，是這樣嗎？我認為應該作出改變，有甚麼理由向人們收取900元的費用？ [012113]

主席：常秘有補充。常秘。

葉劉淑儀議員：有否補充？

運輸及物流局常任秘書長：或許讓我略作補充，正如署長剛才提到，我們會不時檢視收費結構。不過，據我理解，就大嶼山，我們批出的禁區紙其實涉及整個島嶼的運作。其次，由於島上有島民和非島民(包括居民和遊客)，這牽涉到多方面的考慮。例如，現時運輸署在大嶼山推行自駕遊計劃。我相信署方也考慮了整體的人手成本(計時器響起)。至於平時申領禁區紙的處理方式，我們會在網上設置一些限額，供市民申請做駕駛，所以會有一系列配套措施。相比香港其他禁區道路，大嶼山可能涉及的配套措施會多一些。不過，無論如何，我相信署方會進行全面的檢視。多謝葉太的建議。 [012134]

主席：剛才局長就多條問題都表示，會在下星期的經濟發展事務委員會會議上進行討論。事實上，根據我查閱的交通事務委員會的職權範圍，是負責監察及研究與交通有關的政府政策及公眾關注的事項。多位議員關注不同類型的發展，包括低空飛行器、輪船的發展、加注等，這些發展可以關乎經濟也可以是關乎運輸。對於議員就交通事務委員會的職權範圍提出的關注，政府可以安排在不同的委員會會議上表達意見，但我們希望政府能考慮，日後交通事務委員會提出關於低空飛行器、輪船等事宜時，當局是否可以在交通事務委員會會議上回應議員的提問，因為要明確界定這些事務屬於經濟、運輸還是交通都相當困難。委員的關注屬於交通事務委員會職權範圍內的事項。作為交通事務委員會主席，我希望局方能考慮我們提出的建議。 [012233]

周小松議員。

周小松議員：多謝主席。有兩個問題都涉及提升專營巴士服務方面。我們的交通運輸政策以鐵路為骨幹，但專營巴士服務也是我們公共交通服務的重要一員。從數字可見，專營巴士服務長期佔整體乘客量約三成左右，相當重要。因此，我非常同意文件第18段提出透過不同的方式，包括恆常性的路線調整，以提高專營巴士的營運效率。另外，去年我也在本事務委員會向局長建議，政府當局是否可以考慮利用港鐵股息成立巴士票價穩定基金，令市民可以有合理且可負擔的票價，同時也能保 [012355]

持巴士的競爭力。當時政府當局表示聽到意見，會在評估工作時作出考慮。我想聽一下，政府當局在這方面現在有何考慮和看法？這是第一個問題。

第二個問題則是關於文件第18段的最後兩句。我非常感謝政府當局在文件中加入了這兩句話，內容是這樣寫的：“政府亦會鼓勵專營巴士營辦商繼續投資改善設施及裝備，並持續提升薪酬待遇及工作環境，維持專業和優秀的員工團隊。”局長寫下這段說話，我相信他十分體察到巴士從業人員的辛勞，我對此表示非常感謝。就此，我想進一步了解，政府當局會有甚麼具體措施鼓勵專營巴士公司持續提升員工的薪酬福利和工作環境？是否會設定一些KPI？是否會有一個目標？多謝主席。

主席：局長。

運輸及物流局局長：有兩個問題，第二個問題我會請運輸署署長回應。至於第一個問題，關於港鐵股息方面，其實收回後會納入general revenue，即一般而言，我們會將其存入庫房。我們認為，將港鐵股息用於設立巴士票價穩定基金可能未必適合，我們並沒有這樣的計劃。事實上，每次巴士公司向政府申請加價時，我們會有一個系統就那方面進行分析，評估是否需要調整巴士票價以及調整幅度等。我們每一次會獨立就帳目作出審查，然後向行政會議推薦加價幅度，每一次都是獨立的。

[012616]

待遇方面我想請署長作回應。

主席：署長。

運輸署署長：我們非常關注巴士車長的工作環境，因此我們與巴士公司聯繫，並制訂了相關指引，涵蓋巴士車長的工作、休息或用膳時間。我們對巴士公司表示感謝，他們非常關顧他們的車長，也知道早前人手較短缺的情況。因此，他們在待遇上，或(計時器響起)在車站提供額外休息室、改善工作環境方面，都有向運輸署提出申請，希望可以在站頭或在交匯處興建這些設施。我們會盡量便利他們。

[012734]

主席：接下來是劉國勳議員。

劉國勳議員：多謝主席。我有大約3個問題。首先，我想讚揚運輸及物流局及其轄下的署方，因為我注意到最近不少工程的造價似乎較以往為低且更有效率，例如西貢公路以及最近與路政署署長討論的北都公路，其未來的研究費似乎較之前介紹的更便宜。這可能是因為政府採取了精簡程序及**design & build**(即設計與建造)模式進行工程。我想問未來是否可以在工程項目中進一步增加**design & build**的工程，以加快工程進度？另外，我們非常關注基建，例如北環線支線和港深西部鐵路(即連接洪水橋至前海的鐵路)。局方是否有時間表？初步方案何時出台？對於北都而言，基建先行是重要的，所以希望局長稍後能談談進度和時間表。

[012812]

其次，我關注智慧出行，以及特區政府是否會運用“出行即服務”(MaaS，英文全稱**Mobility as a Service**)出行服務數據平台，將各種交通工具的出行模式，整合在一個平台上，讓市民或遊客只需透過一個App，即可獲取各種交通工具的服務、資訊甚至購票？這對市民而言是重要的。我希望特區政府未來可以在智慧出行方面加把勁。

第三個問題是關於的士方面，剛才有些同事問過，局長也已經回答過。我並非提問，而是直接提出建議。政府是否會考慮強制的士安裝攝錄系統，甚至政府為的士安裝攝錄系統呢？參考鄰近地方，例如澳門，政府為的士安裝攝錄系統，但會收取月費。這些系統不僅具有攝錄功能，還能提供許多大數據，例如的士行駛里數、當日接單量、是否暢順等，很多數據可以從中獲取。因此，我希望政府能在交通方面更加積極主動。3個問題。

主席：局長。

運輸及物流局局長：多謝主席。關於第一個問題，我相信在這方面我們都會盡量利用不同的推展方式，例如**design & build**(即建造與設計)模式。不僅如此，我們還可以採用新的工程合約模式，即“承建商前期參與”(a New Engineering Contract

[013107]

form of “Contractor Early Involvement”)。我們會用不同的方式充分利用市場的潛力。

至於跨境項目的時間表，有兩個項目，一個是西部鐵路，另一個是北環線支線，我都非常認同跨境對於北部都會區與內地銜接是重要的。在這兩個項目上，我們都在專班當中(計時器響起)，就下一步工作進行磋商，研究如何共同推動項目。我們正在進行這方面的工作。

在智慧出行方面，現時不同的營運商都有不同的Apps。運輸署都有“香港出行易”App。我相信，如果有些link可以link到有關頁面，會方便大家。當然議員提出的意見我們都會考慮。

至於的士安裝攝錄系統方面，我聽到議員的意見，我們也會向業界諮詢，年底之前我們會回到議會與大家討論這個課題。

在大數據方面，其實可以通過一些平台獲取。我們會觀察接下來的情況，並會繼續進行相關工作。多謝主席。

主席：接下來是周浩鼎議員。

周浩鼎議員：謝謝主席。我知道局長可能都會告訴我下星期討論有關議題，屆時才回答我，所以你無需現在回答我。但我想多謝你們，為甚麼呢？我多謝你們聽取了我的意見，可能署長都知道我多年來一直跟進高增值航運業的事宜。我在2023年6月提出質詢，關於將“香港海運港口局”升格一事。鑒於升格的重要性，我感謝你們這次回應了，會將之升格為“香港海運港口發展局”。更重要的是，業界朋友期望很大，他們知道無論是署長、常秘還是局長，都未必能親自參加那麼多場合，走遍世界各地。如果透過這次“香港海運港口局”的升格，再多用一些業界人士，雖然現在已有，但再進一步以半官方機構的身份，讓更多業界人士幫助當局走出去，可能對我們的高增值航運業有幫助。你們不用回答我，因為這只是我對你們表示謝意和提出一個小意見。

[013328]

反而我希望你們回答我接下來這條問題。我已向局長反映過，這次施政報告再三提到建造智慧綠色集體運輸系統的情況。其實我舊事重提，洪水橋/厦村新發展區的智慧綠色集體

運輸系統，你們初步有些想法，可能有些地方會用高架安排，有些則沒有。但不要嫌我絮叨，我知道局長也聽我說過很多次，對於一些居民來說，他們反而有些期待，認為高架安排可能不會佔用地面的道路。你們也明白，過去新界區輕鐵有些問題，因為輕鐵佔用了路面。當然，我明白，你們也曾向我解釋，指出將來那些新的系統應該會好一點。不過我始終有一個意見，就是你們是否會在處理這件事時，一併考慮全面高架的安排？即不要完全排除高架安排，當然成本你們要考慮，但我希望你們在當中有一個通盤的考慮，這也是一個意見。

最後是屯門的交通，其實現時屯門公路的擠塞是存在已久的問題，你們說十一號幹線或繞道還有很多年才可以建成，現在短期大家都看着大欖隧道，又是一些說到令人煩厭的問題。局長，我知道你聽我說過很多次，對於收回的大欖隧道，我的意見都是認為要大幅度減低收費。你們有些諮詢議案給我們，我們表達了意見，但真的要這樣才能紓緩。我想這是短期的方式，想聽聽你們對我上面所說的幾件事的想法。謝謝主席。

主席：局長。

運輸及物流局局長：多謝主席。洪水橋方面，我與周議員已經溝通過幾次。基本上，對於目前的走線，在一些較為繁忙的路口，我們盡量採用高架安排，盡量確保有關建設不會影響較繁忙的路口的正常運作。由於有些路口較長，我們盡可能分兩個階段。 [013624]

如果你問我是否所有路口都採用高架安排，恕我不能在此答應你。原因是，我們需要因地制宜，當我們看到地面交通能夠與集體運輸系統相容時，我們希望大家盡量能處理有關情況(計時器響起)，特別是在一些不太繁忙的路口。希望你對於我們的想法有些理解。

另外，關於大欖隧道，我們將於明年5月收回其專營權。就這方面，我們已於今年7月在議會與大家討論過不同場景的收費情況，並聽到議員的意見。在制訂最終的收費模式時，我們一定會聽取大家的意見，務求盡量使一條隧道能夠發揮到其作為一條隧道的功能，這是我們的目標。多謝主席。

主席：張欣宇議員。

張欣宇議員：多謝主席。我認為我們的交通基建藍圖非常清晰，當中需要做些甚麼，已為大家提供了很明確的方向。目前的重點在於執行方面，包括這些項目何時能夠落實，以及我們如何可以按照時間表推進。從短期來說，許多相關行業都正在等待政府工程開展，這對經濟運作相當重要。中長期來說，這些項目本身都是我們發展所需的一些基建項目。

[013820]

我之前了解過，以鐵路項目為例，從邀請港鐵制訂建議書到真正開始動工，按照現行機制大約需要4年半的時間。因此，我的第一個問題是：當局是否已經檢視過這4年半期間的各種流程是否存在可以進一步優化或縮短的空間？這是第一個問題。

第二個問題，雖然我們說在現行機制下，需要4年半的時間，但看回目前正在進行的幾個項目，大多數連這個4年半的時間要求都滿足不到。舉例來說，古洞站從邀請制訂建議書到實際動工花了7年半的時間；東涌線延線耗時6年；洪水橋需要差不多4年半才能動工；屯馬線南延線也用了7年半。這反映出我們現時在項目的推進過程中還有相當大的精簡空間。

另一個我比較關注的項目是北環線主線。我翻查紀錄，發現早在2016年當局已邀請港鐵公司制訂建議書，而港鐵於2017年已經提交建議書，直到今天，已經差不多9年。儘管在2020年年底已開始進行設計工作，並於去年、13個月前已經刊憲，但據我了解，目前招標工作仍未開始。按照慣例，招標程序通常會在刊憲中後期開始(即有個tender開始處理)，但現時的刊憲程序似乎還未到中後期階段。

這次施政報告提到北環線主線將於明年動工，我想了解整個過程至今都未能夠去到project agreement的步驟，其實遇到甚麼阻滯呢？究竟是技術方面的阻滯，還是其他安排方面的阻滯呢？當提到明年開工，是指明年年初、年中還是年底開工呢？此外，我也比較關注當局是否已確定北環線未來的發展，因為理論上現在已去到較後期的階段，將來北環線是否能與中鐵線實現直通的營運呢？我對這幾個問題都比較關注。多謝主席。

主席：局長。

運輸及物流局局長：多謝主席。一個鐵路項目，從初步規劃到詳細規劃、設計及施工，當中涉及多個階段。我相信張欣宇議員認為施工階段已經是較為確定的。其實到了刊憲也是一個很重要的里程碑，因為到了刊憲這個階段，項目已經較為solid和實在，包括已確定走線、站位和收地範圍等事宜。

[014117]

不過，在刊憲之前，通常會有很多反覆的討論和修改。這是因為鐵路走線會影響周邊地方，而技術方案，無論是採用(計時器響起)隧道方式還是高架安排，都需要反覆思考。我們必須進行環評，希望能夠盡量減少收地範圍，同時要配合當地的不同發展模式。以北環線為例，部分地段可能較為市區化，而有部分則較為郊區化，周邊發展較少。正是許多這些因素，使我們未必能夠直接採用起初構思的第一個方案。

此外，我們還需要進行地區諮詢。這就解釋了為何有些項目要給予4年半的時間才進入動工階段。這並非我們不作為，而是我們需要兼顧實際情況來推展。但我答應大家，在我們的工作層面上，我們一直與港鐵保持緊密聯繫，共同商討和解決問題。

關於北環線，我們已完成刊憲程序，大家也看到我們因應最新發展作出了一些刊憲的修訂。現階段我們正處理動工前一些手續，但我們確定會在明年內動工。多謝主席。

主席：田北辰議員。

田北辰議員：多謝主席。今年施政報告提到自2015年起我們一直爭取落實強制的士安裝CCTV的建議，並表示將於年底來到立法會討論。局長，這一點值得讚賞。不過，有一項我們“圓桌”認為與市民息息相關的政策就不見了影，我想藉此機會問清楚。

[014408]

政府在2021年曾提出成立獨立的鐵路署，希望加強監督新鐵路項目的規劃、建造和所有鐵路的日常營運，包括信號系統、供電系統、硬件剝落、裂紋等問題。這些議題每天都出現在新聞和報紙之中。目前，路政署和北部都會區鐵路辦事處負

責興建新項目，而機電工程署則負責營運監管，但並未成立鐵路署，卻整合了許多下面的部門，由一位D3的官員統領。現時在席的路政署署長未來要同時負責多個重大項目：中九龍幹線、十一號幹線、屯門繞道、第四條跨海鐵路、沙田T8等，再加上要監督未來12個新鐵路項目，路政署署長“識飛都唔掂”。其實，我們的概念只不過是分拆，多找一個D6的官員與路政署署長同樣能幹，但可能較專注於機電和土木工程範疇，負責監督將來新鐵路項目的興建，確保承建商不會重蹈紅磡站事件的覆轍。最慘就是全港鐵路現時由單一公司營運。我希望政府每年多撥出數百萬元增設這個職位，將有關工作分拆出來。我相信路政署署長聽到這建議，內心真的應該很開心，他當然不好意思說出來，對嗎？我真的想關顧路政署署長。將來有兩位，一位負責橋樑、隧道等基建，另一位專責鐵路事務，其實這安排是正確的。

因此，我想問一問，衷心來說，局長，增設一個D6的職位，每年只需數百萬元，對嗎？雖然有人說，這會出現“一闊三大”的情況，但現在不是“一闊三大”，因為下面無需加人，你已經組合起來了，只是在上面加一個為首的官員。否則，路政署署長怎也睡不着、精神分裂，結果橋樑、道路、隧道等工程全部由他負責，是嗎？我說完了，請問當局能否就此提供具體的時間表？

主席：局長。

運輸及物流局局長：多謝主席。關於田議員提出有關鐵路署的問題，成立鐵路署的建議最初在2021年提出，主要目的是加強對鐵路項目從規劃到實施階段的監督。就這方面，田議員是正確的，我們原本的構想是將路政署轄下的鐵路拓展署與機電工程署轄下的鐵路科合併，組成所建議的鐵路署。 [014730]

目前，我們正在進行5個鐵路項目，同時也有3個(計時器響起)智慧綠色交通運輸系統的項目需要推展。去年年中，我們成立了一個北都鐵路辦，由一位北部都會區鐵路專員負責北都範圍內的部分鐵路項目，包括“洪前鐵路”、北環線及支線，以及其他在北都內的項目。因此，在路政署內現時已有兩位D3的同事分別負責不同的鐵路項目。

我們目前是以現有資源作出調配，但希望田議員能給予我們一些時間進行檢視。事實上，從2021年至今，鐵路項目與以前有些不同。事實上請你放心，現在正在進行中的項目，我們的同事都是盡心盡力地推進，確保項目能夠朝着正軌進行。請給予我們一些時間完成這次檢視工作。我們會在適當時候回來向大家匯報。

田北辰議員：主席，讓我很快補充一點。我提出的這個建議是為了你的福祉，也是為了路政署署長的福祉，更是為了全香港市民將來的福祉著想。“啲壇嘢”太大，不可能全由一個人監督。OK，我的發言完畢。 [014929]

運輸及物流局局長：明白和理解的。

主席：田北辰議員所指出的確實是事實，香港在進一步發展鐵路的過程中，監督方面確實需要有些進步，希望局方能考慮有關建議。 [014945]

我想表達的意見，是關於“車cam”的問題。本會過去在不同會議中已經提出過4次，包括在審議相關法案時，每當討論的士相關議題，大家都建議安裝“車cam”。當時政府表示會回去作出考慮，現在終於有機會在今年年底提交相關建議。

不過，我想詢問局方關於路線圖的安排。如果在今年年底提出建議並諮詢業界，之後相信還需要修訂相關法例，待法例修改和通過後才能實施和推行。請問整個過程是否需要等到明年年底才能完成？我相信大家都希望此事能盡快落實，因為每天都有不少市民和的士司機一直等待此事落實。這不僅是整個議會的共識，業界似乎也有比較大的共識，希望政府能夠大刀闊斧、“快馬加鞭”去做。

另外，我想就施政報告第148段提及，特首成立了的“融入國家發展大局督導組”。該督導組的工作之一是促進政策創新突破、共建更廣的規則銜接及機制對接。過去我曾多次指出，目前兩地跨境貨運人手日益短缺，司機老齡化問題也日趨嚴重。兩地貨車司機資格互認的問題一直也有提出，業界多次致函局方，希望當局能夠推動此事。目前，如果香港貨車司機要

到內地駕駛貨車或貨櫃車，他們需要在內地考取駕駛牌照，但是返回內地考牌不是一件簡單的事情。同樣，內地司機來港駕駛，也需要在香港重新考牌，也並非一蹴而就。因此，我想請問局方，兩地政府是否可以考慮在一定程度上，互認對方的駕駛執照資格，以緩解貨運因司機老齡化而無法進行的問題，以及避免影響香港的貨運以及兩地的物流溝通。請問局方在這方面有何進展？

運輸及物流局局長：多謝主席。兩部分問題，第一部分，稍後 [\[015243\]](#) 我會請常任秘書長補充。

第二部分，關於主席關注的跨境貨車司機情況。我們在跨境物流方面與內地設有專班。剛才你提到的施政報告第148段的內容，“融入國家發展大局督導組”的層級較高，我們針對不同議題都與內地成立了一些專班進行討論。關於香港司機在內地考牌，以及內地司機在香港考牌是否可以互認的問題，我們已在專班內展開討論。如有進展，我們定會首先與業界進行溝通，然後再作宣布。關於第一部分的問題，我想請常秘(計時器響起)作回應。

主席：常秘。

運輸及物流局常任秘書長：主席，其實局長剛才已回應了議員這方面的提問，但讓我作一些具體的補充。在議會，尤其是交通事務委員會，我們就政府在的士車廂內安裝攝錄系統一事聽到了非常清晰且十分一致的意見。因此，隨着運輸署即將與業界進行磋商和諮詢，局方和署方都正積極研究將強制措施列為我們的一個選項。正如主席剛才所說，如果要制訂強制措施，我們需要考慮在法例上提供這一方面的權力和安排。因此，我們期望如局長剛才所言，在今年年底(即未來一兩個月內)，我們會就立法建議，以及強制安裝所需的一系列配套安排和細節(例如安裝方式、的士司機或車主安裝攝錄系統所需的費用等)提交予立法會作交代。我們會積極朝着這兩個方向，在文件內有一個詳細的交代，多謝主席。

主席：謝謝常秘。所有委員已提問完畢，謝謝局長和各位官員出席我們這一部分的會議。

會議現在進入下一部分，討論“將軍澳第66區市鎮公園及公眾停車場，及上水彩順街公眾停車場以及泊車位措施的最新概況”。

現在請相關官員進入會議室。

我想提醒各位委員，此議程項目涉及公務工程建議，按照《議事規則》第83A條，假如委員就今次處理的事宜有直接或間接金錢利益的話，應在其發言前披露有關利益的性質。

如果委員想就這一議程項目提問，可以按下按鈕。現在我請廖振新副局長為我們簡介。

運輸及物流局副局長：主席，各位委員，今天我們會就3027TP號工程計劃“將軍澳第66區市鎮公園及公眾停車場”及3032TP號工程計劃“上水彩順街公眾停車場”的撥款建議諮詢委員。 [015643]

同時，我們也會向事務委員會報告政府現正採取各項措施增加泊車位的最新情況。政府一直都是按照“一地多用”的原則，積極在合適的“政府、機構或社區”設施和公共休憩用地發展項目之中，加設公眾泊車位，配合地區泊車的需求。兩項擬議的工程計劃分別將休憩用地和公營房屋發展的項目融合公眾停車場，充分體現了一地多用。

3027TP號工程位於將軍澳寶邑路和至善街之間，工程在地面提供市鎮公園和休憩設施以及於地下層興建停車場，同時滿足公眾對休憩設施及泊車位的需求。

市鎮公園的面積超過1.6公頃，設施包括園景花園、中央大道、有蓋廣場以及健身設施。而公眾停車場將會提供455個公眾泊車位，供商用車輛、私家車和電單車使用，同時配備“拼圖型”自動泊車系統，以提升成本效益、泊車效率和泊位數目。

按付款當日價格計算，估計工程所需的費用為12億800萬元，當中包括休憩用地以及建造地庫停車場，並在部分私家車車位安裝自動泊車系統。按2024年9月的價格，初步估算公眾停車場的造價大約為7億多元，接近8億元。比較近年附設自動

泊車系統工程項目的泊車位平均造價，與本項目的造價初步估算大致都是相若。由於現時評標工作剛剛大致完成，我們正進行項目的價格和財務分析，以上的初步估計可能會有些調整。

3032TP號工程位於上水彩順街公營房屋發展項目的地面層，其上為公營房屋住宅樓宇和社福設施，項目將提供58個重型貨車公眾泊車位，以滿足鄰近一帶對商用泊車位的殷切需求。按付款當日價格計算，估計工程所需的費用為1億6,020萬元。項目將會委託房屋委員會一併與公屋予以建造。

如果獲得事務委員會的支持，我們會尋求工務小組委員會的支持，並向財務委員會申請撥款，目標在批准撥款之後，約3年半內完成3027TP號工程，以及約在4年半內與公營房屋項目同步完成3032TP號工程。

除了在工務工程項目加入自動泊車系統和商用泊車位，政府也一直積極推展各項短期和中長期措施，以滿足泊車位的需求。當中包括按照當區的實況和需要，積極覓地增加泊車位，例如夜間或橋底的泊車位，並已經修訂了《香港規劃標準與準則》，提供更多商用車和私家車泊車位等。

接下來建築署的同事會以投影片介紹兩個工程項目的細節，之後我非常樂意解答議員的提問，多謝主席。

主席：謝謝。

政府官員是……

運輸及物流局副局長：建築署的同事。

主席：建築署的同事馮子峯先生。

建築署工程策劃總監/3：承接副局長剛才的簡介，以下由我分別就這兩個工程項目介紹有關細節。 [020101]

3027TP號項目位於將軍澳第66區，工程計劃的範圍包括建造一個市鎮公園，以及一個公眾停車場。其中市鎮公園將會

提供一個園景花園、一條中央大道、一個有蓋廣場和一些健身設施。

公眾停車場會提供455個公眾泊車位，當中部分泊車位將應用自動泊車系統。另外在這個項目中，我們亦會設有管理處連繳費處、保安亭和機房等一些附屬設施。

項目北面是港鐵將軍澳站，市民可以從這個港鐵站經現有行人天橋，或地面行人過路設施到達這個項目在藍綠色箭嘴的行人入口位置。停車場的車輛出入口位於這個紅色箭嘴的寶邑路，做到人車分隔，保障行人安全。

另一方面，行人亦可以通過南面至善街的出入口位置，前往第68區的市鎮公園。

在這個剖面圖大家可以看到，港鐵站、第66區和68區的市鎮公園都在地面連成一片。地庫為公眾停車場，地型看似一個蘑菇的形狀，主要可以細分為3個部分：圖中右邊、啡色半圓型的蘑菇頭的部分，即接近港鐵將軍澳站的位置，主要是為大車、商用車的泊位，當中包括一些巴士、旅遊巴、小巴、輕型貨車等等；中間藍色部分為私家車的傳統泊位，分為上下兩層；及左邊泥黃色的蘑菇腳的部分，為私家車自動泊車系統的泊位。我們善用了地庫的高度，在這裏設置一個3層的“拼圖型”自動泊車系統，從而增加泊車位的數量。

就市鎮公園方面來說，這個項目與現時興建中的第68區市鎮公園互相對接。當這兩個項目完成之後，將會成為一個整體的市鎮公園。這個項目的公園設計以靜態為主，將透過園景設計和種植綠化，營造一個寧靜寫意的空間，連接市中心的北部和海旁的地區。

公眾停車場將會提供360個私家車泊位，當中300個配備自動泊車系統，其餘60個為傳統私家車泊位。另外，我們再設有40個輕型貨車泊位、15個巴士/旅遊巴泊位、10個小型巴士泊位，以及30個電單車泊位。

在造價而言，公眾停車場的造價與市鎮公園的造價分別佔總工程造價費用大約八成和兩成。就近年附設自動泊車系統的工程項目車位的平均造價而言，我們發覺這個項目的相關造價，經初步估算是大致相若的，委員可以參考現時投影片上的資料。由於招標程序只是剛剛大致完成，我們現正進行這個

項目的價格和財務分析，以上只是初步估算，可能日後會有所調整。我們將會在即將舉行的工務小組委員會會議上，詳細交代具體的數據。

接着，我會介紹 3032TP 號工程計劃“上水彩順街公眾停車場”。3032TP 的公眾停車場位於上水彩順街公營房屋發展項目。工程計劃的範圍包括建造一個公眾停車場，以提供 58 個重型貨車的公眾泊位，以及一些附屬設施，包括管理處連繳費處、保安亭和機房等。地盤的位置距離港鐵上水站大約 950 米，從工地的平面圖可以看到，藍色位置是公營房屋發展項目的範圍，而紅色則是現時停車場的工程範圍。至於車輛的出入安排，公眾停車場的出入口位於紅色箭嘴的彩園路，而屋邨的出入口則設於橙色箭嘴的彩順街。設計將兩個出入口分開，目的是減低重型車輛進出對居民的影響。

公眾停車場位於地面層，停車場以上為公營房屋的平台層，設有房屋發展項目的附屬停車場和社福設施。平台以上3座是公屋住宅樓宇，同樣貫徹“一地多用”的原則。我的補充到此為止。多謝主席。

主席：有3位委員提問：謝偉銓議員、陳紹雄議員和張欣宇議員。 [020605]

我請謝偉銓議員，連問連答5分鐘。

謝偉銓議員：多謝主席。由於之前有機會與政府的相關部門了解這兩個項目的詳情，所以我不再作詳細跟進。主席，我反而有兩點想提出。正如剛才我在有關施政報告的討論時說過，我向來十分支持一地多用。另外，智能泊車方面，我也會支持。不過，正如剛才局長所說，而我亦曾向他提出，似乎政府沒有推動私營方面的發展。就像電動車的充電設施一樣，單靠政府是不行的。我希望政府可以在政策方面考慮，如何鼓勵私營停車場採用智能泊車，無論是現有或新建停車場。當然，局長指出成本昂貴，但正正是因為成本貴，才要在這方面提供更多誘因。 [020615]

現時這兩個項目，以將軍澳第66區市鎮公園的公眾停車場的造價來看，說便宜不是便宜，剛才也說過，與其他智能停車場比較是相若的。不過，詳細而言，包括設計和開挖的情況，

我想稍後大家可在工務小組委員會再作跟進。我希望政府在興建智能停車場時，研究一下其效益，因為所花的錢並不少。

我理解運輸署早在2018年已開始研究本港推展智能停車場的情況，當時有8個，其中4個是利用臨時土地興建的，另有4個應該是政府的公眾停車場。我知道有3個建在臨時土地的已在使用中。我想問可否就這方面提供一些數據，顯示其使用率為何？我想了解更多，因為如果智能停車場建在“山旮旯”那麼遠的地方，沒有人會使用，這樣是否太浪費？有沒有這方面的資料？謝謝主席。

主席：副局長。

運輸及物流局副局長：主席，多謝謝議員的提問。關於現已在使用的智能停車場的使用率，我稍後請運輸署的同事看看有否這方面的資料。 [020913]

至於在不同地方使用更多不同的智能停車場，其實我們現時的設計正是這樣。每個地盤的情況都不盡相同，我們當然要物色較合適的地盤和按要求的數量，選擇一個智能泊車系統。基本上，我們的主要目標是希望最具成本效益，並可以盡量增加泊車數目。大家都看到，我們今次提出的項目，正如剛才在投影片中看到，與之前兩個項目比較，不是大致相若，就是較便宜，這反映我們在設計時已考慮這方面。

謝議員剛才提到私營發展方面，似乎現時未有政策鼓勵私營發展智能停車場。剛才局長也回答了，現時政府是剛開始嘗試不同類型的停車場，我相信私營發展會以政府的做法作為參考，看看哪些系統較為成熟。我們不會阻止他們採用自動停車系統，以滿足發展需求。

謝偉銓議員：主席，我想在這裏插一句話。你不是阻止，而是不配合。你應該促進，充當強烈促進者。

運輸及物流局副局長：明白的，明白的，謝議員。

謝偉銓議員：你們有段時間都不把雙層停車場當作車位來計算。我希望你們考慮在政策上多做工夫，你們向來少有提及這方面，這是政策上的問題。

運輸及物流局副局長：明白的。當我們在智能停車場的使用方面累積更多經驗後(計時器響起)，便會進一步考慮政策的推動。

請運輸署的同事看看有否數據可稍作補充。

主席：運輸署。

運輸署助理署長/運輸項目：多謝主席。現時運作中的3個臨時停車場已配置自動泊車系統，相對於自動泊車系統的使用率，最低也有七成，甚或高達九成。 [021124]

謝偉銓議員：主席，政府可否提交資料？我希望可以分時段比較，如果使用率低，便不值得花這麼多錢。可否提供資料？

主席：運輸署向我們提供資料，可以嗎？

運輸及物流局副局長：主席，沒有問題，我們可於會後補充現時使用情況的資料。

主席：好的。我想謝偉銓議員建議的政策支持是多方面的，希望局方考慮，包括如果在某地方增加智能車位，可能會要求更多土地waiver等豁免，以及運輸署須作出的運輸評估工作可否全部稍為簡化，令整件事更可行？希望局方考慮。 [021203]

接着是陳紹雄議員。

陳紹雄議員：多謝主席。採用自動泊車系統推動智慧出行，這方面的發展是重要的一環。我支持當局採用“一地多用”原則， [021235]

在合適的公共發展項目一併考慮增設公眾泊車位，滿足社會對泊車位的需求。我支持這兩個項目。

但是，支持是原則性的。最重要是在下一步提交工務小組委員會時，我期待會有更多資料支持這個項目，說明這做法無論是在設計或營運上都是好的。

剛才署方介紹“將軍澳第66區市鎮公園及公眾停車場”工程計劃所需的費用為12億800萬元，當中停車場及公園的佔比分別是多少，我剛才聽得不太清楚。是80：20，還是多少？是公園佔80%、停車位佔20%，還是調轉？可否先回答這個問題？謝謝主席。

運輸及物流局副局長：主席，是正確的。

陳紹雄議員：如果按照80：20的比例，那麼二二如四，即建造停車場的費用約為2.4億元。

運輸及物流局副局長：不是。

陳紹雄議員：而公園則是……

運輸及物流局副局長：調轉了，調轉了。

陳紹雄議員：調轉。

運輸及物流局副局長：停車場。

陳紹雄議員：八成是停車場。

運輸及物流局副局長：是。

陳紹雄議員：我看到建造第68區市鎮公園的費用是5億6,000萬元，而現時建造第66區市鎮公園的費用反而更便宜。停車場主要是因為要向下挖深一層，加上深度不低，所以導致車位昂貴。從投影片所見，近期一項工務工程的平均每個車位建造費用是150萬元，與現時將軍澳第66區工程的平均每個車位建造費用160萬元比較，好像不是高很多。

接着你以深水埗欽州街為例，局長，這是不能相比的，因為欽州街的停車場是負九層，向下挖九層。我當時審批這個項目時也說，這是一個天價項目，不可以再出現這種情況。只是當時“洗濕了頭”，唯有嘗試“圓筒型”的設計，但有很多不好處。當然，這是受限於地面的面積，所以當時也批出了這個項目。

今次在將軍澳第66區市鎮公園下面興建公眾停車場，背後應該想得很清楚，我想問為何不可以向上多建一層？公園可以向上依山坡而建。如果向上多建一層，就可以減少地庫的深度，但無需減除整個地庫的深度。挖掘一半，另一半則在公園上方，依山坡而加建，即只建半層，我想造價也應該便宜很多。當然，主席，今天我們討論的是交通政策，所以我期待在下一次工務小組委員會會議上，請你解釋一下這方面。

第二，我想你向市民大眾解釋，現時推動智慧泊車、智慧交通，當然自動泊車系統是首選，因為按同一面積計算，可以增加更多停車位。你可否提供一個數字，就是假如我們不採用智慧泊車系統，那麼利用相同的面積，哪怕是挖深一層也好，或向上加建半層也好，兩者相比之下能增加多少車位？這樣我們便會有一個譜模，因為採用自動泊車系統應可增加車位數目，但這裏沒有這方面的數字。

第三，市民大眾比較關心的是，如果採用“拼圖形”自動泊車系統，在取車的過程中，大約需時多久才能取車或把車泊好並離開停車場？我覺得這個數字應讓市民大眾知悉，因為這個耗資近10億元的停車場是採用這種設計的。

最後一條問題我也曾經問過局長，是在上次交流時間的。現時的自動泊車系統暫時沒有充電設施，即尚未設置充電系統，因此這300個車位是不能充電的。久而久之，會令電動車的車主對於使用這個停車場大打折扣，有違我們希望將來2035年或以後不再為燃油車輛發牌的原意(計時器響起)。不好意思，主席，我有點長氣，但希望局長或署方可以解釋一下。謝謝。

主席：請副局長。

運輸及物流局副局長：主席，或者我簡單回答。第3個有關泊車、取車時間的問題，我稍後請運輸署的同事稍作補充。 [021747]

或者我由最後一部分開始回應，以免大家忘記，是關於充電系統的問題。

現時自動泊車系統充電裝置的設計和使用的確不是很成熟，但在我們的設計中，其實也會提供供電設施。當自動泊車系統的充電方法在市場上越趨成熟時，我們可在事後加設，因為已有基本的電力設施，希望屆時不會太不鼓勵電動車。另外，我們也有一些傳統泊車位，全部都會裝設充電裝置。

如果不設自動泊車系統，這個停車場可以停泊多少車輛？經建築署同事估計，總計可停泊455輛，如用同一個空間而沒有自動泊車系統，應該是395輛，即現在增加了60個泊車位。所以，自動泊車系統對於運用同一個空間而言，確實有所幫助。

大家看看剖面圖就會理解。就該自動泊車系統，我們計劃用3層停泊車輛，而挖掘的深度則是兩層的深度。換句話說，如果採用傳統方式，我們須挖掘3層才可做到我們現在要求的自動泊車系統的車位數目。這就解釋了為何這個停車場可以停泊更多車輛。

至於可否向上多建一層，主要是規劃上的考慮.....

陳紹雄議員：或者半層。

運輸及物流局副局長：一層或半層同樣是規劃上的考慮。這個規劃上的考慮其實早於我們按“一地多用”原則在市鎮公園加建停車場。所以，在整個城市設計及附近樓宇建築規劃時，已計劃在地面興建市鎮公園。若加建一層或半層，最大的問題是甚麼？這兩個公園旁邊都有一排兩層高的商鋪，毗鄰的住宅也很靠近公園，其平台高度大約也是兩層。如果要在地面興建 [021958]

停車場，簡單來說，這些商鋪就要近距離面對停車場的建築物，對商鋪來說，無論是招徠或經營生意均影響甚大。

所以，如果在地面興建停車場，地區人士會反對，區議會也不會贊成，而原本規劃時的設計也不是這樣。以上簡單回應了議員的第一個問題。或者我請運輸署同事說說泊車、取車大約需要多少時間。

主席：運輸署。

運輸署助理署長/運輸項目：多謝主席。如採用“拼圖型”車架取車，當然要視乎“拼圖型”車架是哪個生產商或牌子。另外，停車場的層數多的話也可能影響取車時間。以現時3個臨時停車場的自動泊車系統為例，3層大約需時2分鐘至2分半鐘，而4層則要長一點時間，大約需時3分鐘。我的補充就這麼多。謝謝。 [022115]

主席：謝謝。

陳紹雄議員：主席，我並非要求現在回應，希望當局可以向工務小組委員會提供有關數字，即自動泊車系統的造價是多少，以及因而增加了60個車位所需的費用。如果現在沒有數字，可以向工務小組委員會提供。 [022153]

主席：麻煩局方到時提供。

運輸及物流局副局長：可以，主席。

主席：接着張欣宇議員。

張欣宇議員：多謝主席。我首先想跟進陳紹雄議員提出的充電問題。我們之前交流時都關心泊車系統可否充電，現在得到比較清晰的答案是充不到電的，但固定車位則可加裝充電裝置。我想追問，這麼大的停車場，理應設有一些快速充電裝置。之 [022216]

前我們在環境事務委員會會議上，環境及生態局同事分享時說，在這些停車場設置一定比例的快速充電裝置，是他們的政策方向。我希望了解一下這個大型停車場會否配合得到，而且我相信絕對有這個需求。

另外，今天討論這項目時，我們都比較關心政策方面的考慮。關於上水的貨車停車場，我們在北區的確看到相當多重型貨車需要在該區停泊，因為這裏靠近關口，而且粉嶺有工業邨。我想知道局方有否進行過評估，或者可否與我們分享一下——我相信局方一定有評估過——在北區，重型貨車的泊車需求及供應，以及這個項目完成後的供應情況，包括未來短期和中期的大致供求情況為何？即完成上水這個項目後，可以對需求的情況帶來多大改善？主要是這兩條問題。多謝主席。

主席：好的。

運輸及物流局副局長：就第二條問題的需求和評估，我稍後請運輸署同事介紹一下。至於充電裝置，是否要提供快速充電裝置，我們與環境及生態局的態度一樣。我們現在是完全依照政府的指引，所有充電裝置，暫時的設計是中速充電裝置。當然，如要設置快速充電裝置，主要的對象會是商用車輛，譬如的士不能在停車場花很長時間充電。這點我明白的，也看到有這方面需求。所以，我們現正研究在這樣的條件下，可以加裝多少個快速充電裝置。在這方面，我們與環境及生態局的方向是一致的。我們會盡量在這個停車場加裝快速充電裝置，主要是滿足商用車輛的需求。

[022355]

主席：是否還有問題？

運輸署助理署長/運輸項目：主席。

主席：運輸署的同事，潘先生。

運輸署助理署長/運輸項目：或者我補充一下上水區重型貨車方面的問題，特別是重型貨車的泊車位需求。因上水區這個項

[022515]

目而受影響的現有泊車位數目約有69個，當中15個屬夜間重型貨車泊車位，其餘大部分是私家車及電單車泊車位。就這兩類型車輛，我先約略解說如何解決這個問題。

首先，15個重型貨車泊車位將會被移除。我們做了一些調查，發覺該區有兩個停車場有充裕的泊車位，可以彌補因移除這15個泊車位而缺少的泊車位。至於電單車及私家車，這項目對面的嘉富坊今年年底會有新停車場落成，將提供超過300個私家泊車位和6個輕型貨車泊車位，對彌補受上水彩順街項目影響的私家車及電單車泊車位足夠有餘。

長遠來說，為評估當區的泊車位需求，我們做了一些調查，發現在重型貨車方面，當區約有100多輛的空缺。這些空缺如何計算出來？主要是透過測量，即看看當區有否違泊，另外把現時受影響的15個泊車位加起來，再減去現有停車場的空置率，大約的需求是要有100個重型貨車泊車位。

張欣宇議員：主席，不好意思，我很快問一問，政府所說的“空缺”是否“短缺”的意思？ [022709]

運輸署助理署長/運輸項目：是的，短缺，(計時器響起)有100個泊車位短缺。正如剛才所說，彩順街項目本身已提供58個重型貨車公眾泊車位，但如何處理短期和中期的泊車位不足？我們希望可以盡快找到一些地點適合劃設夜間泊車位。我們已在寶運路、新寶街以至新運路一帶物色了這些位置，現正進行詳細設計並展開諮詢工作。

另外，剛才提到嘉富坊的新停車場落成後，當區路旁私家車泊車位的迫切性可能會相對減少，我們會否有個想法，將路旁私家車泊車位改造為大型車輛的泊車位，從而可更好地處理到重型貨車泊車位不足的問題？除此之外，我們還有一些長遠方案，譬如將來一些短期租約停車場在續約時，我們會要求這些短期租約停車場將部分泊車位撥予重型貨車。這些是我們從方方面面增加泊車位供應的方法。謝謝。

主席：謝謝。

[022844]

就這個議程項目，我沒聽到大家反對提交予工務小組委員會。如果沒有問題，事務委員會不反對將項目提交予工務小組委員會考慮。

有否其他事項？(沒有議員示意有意見)

如果沒有，今天的會議結束。多謝各位。
