

索引

審核二零二三至二四年度開支預算 管制人員對立法會議員初步和補充問題的答覆

答覆編號	問題編號	議員姓名	總目	綱領
TLB104	2885	陳振英	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB105	0474	陳克勤	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB106	2045	陳克勤	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB107	0204	陳恒鎭	186	(6) 公共交通費用補貼計劃
TLB108	0205	陳恒鎭	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB109	0206	陳恒鎭	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB110	0209	陳恒鎭	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB111	0210	陳恒鎭	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB112	0211	陳恒鎭	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB113	0212	陳恒鎭	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB114	0347	陳恒鎭	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB115	0351	陳恒鎭	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB116	0353	陳恒鎭	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB117	0488	陳恒鎭	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB118	0155	陳學鋒	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB119	0156	陳學鋒	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB120	0161	陳學鋒	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB121	0162	陳學鋒	186	(6) 公共交通費用補貼計劃
TLB122	1400	陳學鋒	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB123	1423	陳學鋒	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB124	1887	陳沛良	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB125	1379	陳紹雄	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB126	2203	周小松	186	(4) 運輸服務管理
TLB127	2204	周小松	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB128	2208	周小松	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB129	2209	周小松	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB130	1179	邱達根	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB131	2097	朱國強	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB132	2998	何敬康	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB133	3001	何敬康	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB134	3002	何敬康	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB135	3014	何敬康	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB136	3015	何敬康	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB137	3016	何敬康	186	(6) 公共交通費用補貼計劃
TLB138	2587	何君堯	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB139	0846	葉劉淑儀	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB140	0271	林筱魯	186	(4) 運輸服務管理
TLB141	0272	林筱魯	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB142	0273	林筱魯	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB143	2560	林素蔚	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB144	0903	李梓敬	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB145	2240	李梓敬	186	(6) 公共交通費用補貼計劃
TLB146	2241	李梓敬	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照

答覆編號	問題編號	議員姓名	總目	綱領
TLB147	2242	李梓敬	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB148	2243	李梓敬	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB149	2244	李梓敬	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB150	2245	李梓敬	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB151	0577	梁文廣	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB152	2679	李世榮	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB153	0059	盧偉國	186	(4) 運輸服務管理
TLB154	1646	龍漢標	186	(4) 運輸服務管理
TLB155	1658	龍漢標	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB156	0896	陸頌雄	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB157	1053	陸頌雄	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB158	1062	陸頌雄	186	(6) 公共交通費用補貼計劃
TLB159	1063	陸頌雄	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB160	1066	陸頌雄	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB161	2658	陸頌雄	186	(4) 運輸服務管理
TLB162	0894	馬逢國	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB163	0962	馬逢國	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB164	1068	吳秋北	186	(6) 公共交通費用補貼計劃
TLB165	1087	吳秋北	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB166	3090	吳永嘉	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB167	0668	邵家輝	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB168	1237	田北辰	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB169	1238	田北辰	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB170	1243	田北辰	186	(1) 規劃及發展事宜 (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB171	1246	田北辰	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB172	1248	田北辰	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB173	1249	田北辰	186	(4) 運輸服務管理
TLB174	2652	田北辰	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB175	0217	謝偉銓	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB176	1270	黃國	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB177	1271	黃國	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB178	0092	楊永杰	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB179	0093	楊永杰	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB180	0094	楊永杰	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB181	0095	楊永杰	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB182	2912	易志明	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB183	2913	易志明	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB184	2916	易志明	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB185	2917	易志明	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB186	2918	易志明	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB187	2919	易志明	186	(6) 公共交通費用補貼計劃
TLB188	1114	姚柏良	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB189	0921	張欣宇	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB190	2176	張欣宇	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB191	2357	張欣宇	186	(1) 規劃及發展事宜
LWB(W)247	0157	陳學鋒	186	(5) 為殘疾人士提供的運輸服務和政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃

答覆編號	問題編號	議員姓名	總目	綱領
LWB(W)248	1552	黎棟國	186	(5) 為殘疾人士提供的運輸服務和政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃
LWB(W)249	1088	吳秋北	186	(5) 為殘疾人士提供的運輸服務和政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃
LWB(W)250	1363	黃國	186	(5) 為殘疾人士提供的運輸服務和政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃
SV-TLB002	SV030	陳恒鑾	186	(1) 規劃及發展事宜
S-LWB(W)08	SV038	張欣宇	186	(5) 為殘疾人士提供的運輸服務和政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃

管制人員的答覆

(問題編號：2885)

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

問題：

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

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

提問人：陳振英議員(立法會內部參考編號：34)

答覆：

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

當中有數個項目已經動工，包括：

- 將軍澳第67區政府聯用辦公大樓；
- 柴灣水務署總部暨香港及離島分署及懲教署總部大樓；
- 上水第4及第30區(地盤2)的公眾停車場；
- 東涌第99區的公眾停車場；
- 將軍澳中醫醫院發展項目；
- 觀塘綜合發展項目；
- 四美街地區休憩用地、體育館及公眾停車場；以及

- 重建元朗大球場—拆卸及主要建築工程。

安達臣道石礦場(地盤G2)聯用大樓的項目亦快將動工。

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

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

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0474)

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

問題：

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

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

提問人：陳克勤議員(立法會內部參考編號：25)

答覆：

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

因為是否申請受多項因素影響(例如的士車主的財務狀況、其現有的士的車齡和狀況等)。政府建議為擔保貸款計劃提供總數64億元的承擔額，應足夠讓全港18 163輛的士申請貸款一次。

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

4.及5.

關於問題的第4及第5部分，經徵詢環境及生態局意見後，我們的回覆如下。

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

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

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

管制人員的答覆

(問題編號：2045)

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

問題：

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

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

提問人： 陳克勤議員(立法會內部參考編號：28)

答覆：

1. 東鐵線過海段通車後，東鐵線在2022年的列車平均班次載於下表：

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

註

- (1) 數字包括該鐵路不同路段的列車班次。
- (2) 因應政府實施2019冠狀病毒病疫情防控措施，羅湖站及落馬洲站分別在2020年2月4日至2023年1月8日及2020年2月4日至2023年2月6日暫停服務。上述數據指的只是上水站與金鐘站之間的列車班次。

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

3.及4.

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

原因	事故宗數
機件故障	28
人為因素	1

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0204)

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

問題：

就公共交通費用補貼計劃，請問自計劃開展以來至目前為止：

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

提問人：陳恒鑾議員(立法會內部參考編號：5)

答覆：

1. 公共交通費用補貼計劃(補貼計劃)最初於2019年1月1日推出，其後於2020年1月1日加以優化。優化計劃後，補貼計劃的補貼比率由四分之一提升至三分之一，而每月補貼金額上限則由300元提高至400元。為了讓更多市民在2019冠狀病毒病疫情期間受惠於補貼計劃，政府推出特別措施，由2020年7月1日至2021年12月31日及2022年5月1日至2023年10月31日，暫時將補貼計劃的每月公共交通開支水平由400元放寬至200元，並由2021年4月1日至2021年12月31日及2022年5月1日至2023年10月31日，將每月補貼上限暫時由400元提高至500元。補貼金額、受惠

人數及每月的人均補貼金額按年份(補貼計劃優化前和優化後)表列如下：

年份	補貼總金額 (百萬元)	平均每月 受惠人數 (計至最接近 的千位)	每月的人均 補貼金額 (元)
2019 (補貼計劃優 化前)	1,874	2 143 000	73
2020	2,147	1 982 000	90
2021	3,709	2 999 000	103
2022	2,837	2 274 000	104

在補貼計劃優化前和優化後，按每月補貼金額劃分的受惠人數表列如下：

每月補貼 金額	每月平均受惠人數 (計至最接近的千位)			
	2019年 (補貼計劃優 化前)	2020年	2021年	2022年
0.1元- 100.0元	1 583 000	1 291 000	1 756 000	1 327 000
100.1元- 200.0元	438 000	490 000	837 000	625 000
200.1元- 300.0元	117 000	148 000	293 000	226 000
300.1元 或以上	不適用	49 000	108 000	91 000

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

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

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

註：

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

3. 每月平均補貼金額按年份載列如下：

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

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

4. 在2022年，約有32%合資格領取補貼的市民使用個人八達通申領補貼。

管制人員的答覆

(問題編號：0205)

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

問題：

香港水上的士於2021年啟航，請問：

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

提問人：陳恒鎭議員(立法會內部參考編號：6)

答覆：

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

自水上的士投入服務以來，截至2023年2月底，兩條航線的總乘客量為9 331人次。我們預計，在社會復常及全面通關後，對水上的士的需求將隨着遊客數目回升而逐漸增加。運輸署和水上的士服務營辦商將繼續密切監察情況，適時調整服務水平，以滿足乘客的需求。

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

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

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

管制人員的答覆

(問題編號：0206)

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

問題：

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

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

專營巴士公司	存入款項	提取款項	基金結餘

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

提問人：陳恒鑽議員(立法會內部參考編號：7)

答覆：

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

自2019年基金實施以來，各巴士專營權的基金帳戶提存及結餘情況表列如下：

2019年

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

2020年

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

2021年

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

2022年

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

註(1)：

九巴－九龍巴士(一九三三)有限公司

城巴(專營權1)－城巴有限公司(香港島及過海巴士網絡專營權)

城巴(專營權2)－城巴有限公司(機場及北大嶼山巴士網絡專營權)

新巴－新世界第一巴士服務有限公司

龍運－龍運巴士有限公司

嶼巴－新大嶼山巴士(1973)有限公司

註(2)：

存入款項包括專用帳戶在有關年份收取的利息(如有)。

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

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0209)

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

問題：

就公共交通運輸使用各條隧道的情況，請分別列出過去三年：

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

提問人：陳恒鑠議員(立法會內部參考編號：10)

答覆：

(1)及(2)

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

隧道	年份	專營巴士		專線小巴		居民巴士	
		路線數目	每日班次數目	路線數目	每日班次數目	路線數目	每日班次數目
海底隧道	2020	32	3 978	1	26	6	150
	2021	32	3 940	1	26	7	95
	2022	31	3 228	1	26	6	89
東區海底隧道	2020	23	1 915	2	35	6	24
	2021	24	1 968	2	35	8	101
	2022	24	1 746	2	35	4	90
西區海底隧道	2020	34	2 781	0	0	31	309
	2021	40	3 107	0	0	32	319
	2022	45	2 862	0	0	30	283
獅子山隧道	2020	30	2 970	8	448	7	63
	2021	30	3 096	7	264	9	127
	2022	30	2 840	7	279	8	122
大老山隧道	2020	35	3 380	0	0	15	212
	2021	37	3 498	0	0	17	240
	2022	40	3 150	0	0	12	218
尖山隧道	2020	16	542	0	0	5	28
	2021	20	651	0	0	6	34
	2022	22	682	0	0	4	25

註：

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

(3)

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

隧道	來自「巴士」的 隧道費收入 (百萬元) ^(註4)			來自「小巴」的 隧道費收入 (百萬元)		
	2020	2021	2022	2020	2021	2022
海底隧道	4.2	5.5	6.2	3.4	3.4	2.6
東區海底隧道	9.6	11.3	11.3	5.9	6.8	6.1
西區海底隧道 (註5)	251.8	251.3	228.7	15.2	15.5	11.4
獅子山隧道	不適用 ^(註6)					
大老山隧道	6.7	7.1	6.5	0.9	1.2	1.1
尖山隧道	1.7	1.9	2.1	0.3	0.4	0.5

註：

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

管制人員的答覆

(問題編號：0210)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

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

提問人：陳恒鑽議員(立法會內部參考編號：11)

答覆：

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

公共交通工具	豁免／資助項目	款額(千元)			
		2019-20	2020-21	2021-22	2022-23 (截至 2023年2 月28日)
專營巴士	豁免車輛牌照費 ^(註1)	25,845	26,347	23,912	23,338
	發還地租及政府土地的租金 ^(註1及2)	412,850	110,113	108,917	80,818 (截至2022 年12月31 日)
	豁免政府隧道和道路的收費 ^(註3)	279,666	247,549	214,606	150,289 (截至2022 年12月31 日)
	豁免首次登記稅	29,413	30,665	23,755	25,676

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

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

註：

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

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

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

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

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

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

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

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

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0211)

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

問題：

就泊車位數及設施方面：

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

提問人：陳恒鑌議員(立法會內部參考編號：12)

答覆：

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

過去3年各區商用車輛泊車位數目

地區	截至	商用車輛泊車位數目 [^]	
		政府提供的泊車位	私營機構提供的泊車位
中西區	2023年2月	644	515
	2022年2月	647	521
	2021年2月	693	537
灣仔	2023年2月	284	181
	2022年2月	280	182
	2021年2月	261	185
東區	2023年2月	537	1 617
	2022年2月	537	1 626
	2021年2月	510	1 682
南區	2023年2月	331	1 049
	2022年2月	381	1 066
	2021年2月	387	1 124
油尖旺	2023年2月	789	864
	2022年2月	779	976
	2021年2月	787	1 022
深水埗	2023年2月	1 447	2 277
	2022年2月	1 454	2 262
	2021年2月	1 418	2 279
九龍城	2023年2月	419	1 068
	2022年2月	417	1 074
	2021年2月	382	1 152
黃大仙	2023年2月	442	950
	2022年2月	465	943
	2021年2月	457	943
觀塘	2023年2月	665	2 810
	2022年2月	659	2 811
	2021年2月	672	2 861
荃灣	2023年2月	227	2 228
	2022年2月	209	2 204
	2021年2月	201	2 163
屯門	2023年2月	631	2 105
	2022年2月	564	2 100
	2021年2月	575	2 102
元朗	2023年2月	696	1 797
	2022年2月	661	1 752

地區	截至	商用車輛泊車位數目 [^]	
		政府提供的泊車位	私營機構提供的泊車位
	2021年2月	659	1 749
北區	2023年2月	800	916
	2022年2月	802	855
	2021年2月	817	901
大埔	2023年2月	658	692
	2022年2月	638	673
	2021年2月	640	666
西貢	2023年2月	614	1 242
	2022年2月	682	1 261
	2021年2月	625	1 248
沙田	2023年2月	622	2 335
	2022年2月	579	2 368
	2021年2月	561	2 376
葵青	2023年2月	960	10 282
	2022年2月	962	10 275
	2021年2月	955	10 518
離島	2023年2月	266	890
	2022年2月	307	887
	2021年2月	192	1 027
總計	2023年2月	11 032	33 818
	2022年2月	11 023	33 836
	2021年2月	10 792	34 535

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

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0212)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

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

提問人：陳恒鑠議員(立法會內部參考編號：13)

答覆：

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

(A) 專營巴士

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

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

註：「A」線指機場線，「NA」線指通宵機場線。

(B) 專線小巴

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

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

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

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

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

(C) 專營渡輪服務

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

(D) 持牌渡輪服務

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

管制人員的答覆

(問題編號：0347)

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

問題：

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

提問人：陳恒鑽議員(立法會內部參考編號：16)

答覆：

2021年，運輸署在下列5個路口完成推行實時交通燈號調節系統的先導項目：

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

2023-24年度，運輸署會繼續在下列8個路口推行實時交通燈號調節系統：

- (1) 裕東路與順東路
- (2) 順東路與達東路(東)
- (3) 順東路與達東路(西)
- (4) 達東路與慶東街

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

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

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

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0351)

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

問題：

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

提問人：陳恒鑽議員(立法會內部參考編號：20)

答覆：

智慧交通基金(基金)

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

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

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

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

自動泊車系統

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

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

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

智慧交通基金的獲批項目

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

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

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

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

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

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

過去3年政府推展自動泊車系統項目的詳情

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

管制人員的答覆

(問題編號：0353)

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

問題：

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

提問人：陳恒鑌議員(立法會內部參考編號：22)

答覆：

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

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

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

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

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

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0488)

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

問題：

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

繁忙時間

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

非繁忙時間

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

提問人：陳恒鏞議員(立法會內部參考編號：31)

答覆：

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

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

註：指東鐵線過海段通車前的一個星期及通車後的一個星期的每星期平均數。

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

管制人員的答覆

(問題編號：0155)

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

問題：

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

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

提問人：陳學鋒議員(立法會內部參考編號：6)

答覆：

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

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

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

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

智慧交通基金的獲批項目

(A)已完成

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

(B)正進行

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

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

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

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

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

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

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

(C)擬開展

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

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

註1: 純研究項目

註2: 研究和應用項目

註3: 新獲批項目的開始及完成日期有待簽署資助協議後確定

管制人員的答覆

(問題編號：0156)

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

問題：

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

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

提問人：陳學鋒議員(立法會內部參考編號：7)

答覆：

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

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

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

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

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

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

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

2023年擬安裝座椅的31個巴士站

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

註：方括號內的數字代表於同一地點安裝座椅的巴士站數目。

2023年擬安裝顯示屏的28個巴士站

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

註：方括號內的數字代表於同一地點安裝顯示屏的巴士站數目。

擬額外加裝1張座椅的105個巴士站

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

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

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

註：方括號內的數字代表於同一地點額外加裝座椅的巴士站數目。

管制人員的答覆

(問題編號：0161)

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

問題：

2017年施政報告提到，為提升公共交通配套設施，政府承諾將以試點形式改善現有有蓋公共運輸交匯處(下稱「交匯處」)。在綱領(1)「二零二三至二四年度需要特別留意的事項」中，表示將「繼續以試點形式翻新馬鞍山市中心公共交通總站，提升其設計及設施，為乘客提供更舒適的候車環境」。就此，政府可否告知本會：

1. 去年6月沙田區議會文件提到工程於2021年6月開展，預期於今年上半年完成。上述工程的進度為何；以及現時工程費用是否在預算之內；
2. 局方有否安排人手在公共交通總站翻新期間，實地進行問卷調查，以了解乘客對工程安排的意見，以及翻新後的期望；如有，詳情為何以及涉及多少人手；
3. 局方有否統計現時有多少個落成超過20年的「交匯處」；以及有否一個全面改善「交匯處」的時間表；若有，如何釐訂改善標準及涉及預算開支為何？

提問人：陳學鋒議員(立法會內部參考編號：9)

答覆：

1. 馬鞍山市中心公共交通總站試點翻新工程項目在2021年6月開始施工，現時預計在2023年第二季竣工。工程項目的預算總開支約為2,900萬元，預計工程費用不超出預算。
2. 運輸署在建築署的協助下，在工程展開前，已就計劃的翻新工程的設計、工程計劃及施工不同階段的相關臨時交通及運輸安排，諮詢沙田

區議會轄下交通及運輸委員會和專營巴士公司。運輸署及建築署亦安排實地視察，監察工程及臨時交通及運輸安排，並會在有需要時作出調整，以配合建築工程，同時確保巴士運作暢順，盡量減少對馬鞍山市中心公共交通總站使用者的影響。雖然運輸署沒有另外進行調查以收集關於這個工程項目的具體意見，但乘客或地區人士可透過現有確立的平台和渠道，包括區議會、書信、電郵及1823查詢熱線等，向運輸署提供意見。

3. 目前，有49個政府擁有的有蓋交匯處已投入使用超過20年。政府會參考試點工程項目的結果和乘客的意見，以考慮在其他交匯處進一步展開翻新工程。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0162)

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

問題：

現時公共交通費用補貼計劃(「補貼計劃」)主要是透過八達通卡發放補貼金額。在綱領(6)「二零二三至二四年度需要特別留意的事項」中，表示將「協助運輸及物流局推展把適用的電子支付平台納入補貼計劃」。就此，政府可否告知：

1. 現時發放「補貼計劃」補貼款項涉及多少間電子支付平台，以及有否收取行政費用，涉及多少金額；
2. 政府發放「消費券計劃」涉及多間不同的電子支付平台，會否參考此計劃的模式，增加發放「補貼計劃」的平台；若會，估計「補貼計劃」的行政費用會有何變化；
3. 運輸署因應疫情推出特別措施，將「補貼計劃」每月開支水平由400元放寬至200元，並將每月補貼上限由400元提高至500元。請分別按0至100元、101至200元、201至300元、301至400元、401至500元或以上分別列出，有多少名市民受惠於此計劃。

提問人：陳學鋒議員(立法會內部參考編號：10)

答覆：

1. 目前，市民可透過八達通領取在補貼計劃下的公共交通費用補貼。在2021-22年度，政府就八達通卡有限公司(八達通公司)提供的服務合共支付約2,660萬元，少於該年度補貼金額的1%。有關服務包括八達通公司計算和發放補貼、操作及保養相關軟件和硬件，以及八達通公司所委託第三方服務供應商提供的其他支援服務，例如專設顧客服務熱線及其他查詢服務。

2. 我們知悉不同的電子支付平台日趨普及，目前正在研究如何加快將合適的電子支付系統逐步納入補貼計劃。然而要留意一點：在物色合適的電子支付系統納入補貼計劃時須考慮的因素與消費券計劃並不相同。我們須考慮有關的電子支付平台是否已普遍獲各個公共交通營辦商採用作收取車資。此外，由於補貼計劃每天需要處理大量交易資料，納入補貼計劃的電子支付平台須符合特定的運作要求，包括有關上傳和核對收費系統的交易紀錄、計算和發放補貼的安排，以及監察機制等方面的要求，以確保補貼計劃運作暢順。

政府一直盡力減省補貼計劃的行政費用。補貼計劃在2022-23及2023-24年度的預算經常開支(扣除預算補貼金額)均相當於每年補貼金額約1%。

3. 為了讓更多市民在2019冠狀病毒病疫情期間受惠於補貼計劃，政府推出特別措施，在2020年7月1日至2021年12月31日及2022年5月1日至2023年10月31日，暫時將補貼計劃的每月公共交通開支水平由400元放寬至200元，並在2021年4月1日至2021年12月31日及2022年5月1日至2023年10月31日，將每月補貼上限暫時由400元提高至500元。

不同時期(截至2023年1月)按每月補貼金額劃分的受惠人數載列如下：

每月補貼金額	受惠人數 (計至最接近的千位)			
	2020年7月至2021年3月的每月平均受惠人數(特別措施生效期間)	2021年4月至12月的每月平均受惠人數(特別措施生效期間)	2022年1月至4月的每月平均受惠人數(沒有特別措施)	2022年5月至2023年1月的每月平均受惠人數(特別措施生效期間)
0.1元-100.0元	1 643 000	1 786 000	737 000	1 642 000
100.1元-200.0元	640 000	902 000	254 000	812 000
200.1元-300.0元	194 000	327 000	74 000	299 000
300.1元-400.0元	60 000	92 000	27 000	87 000
400.1元或以上	不適用	32 000 (註)	不適用	35 000 (註)

註：

2021年4月1日至2021年12月31日及2022年5月1日至2023年10月31日，
每月補貼金額上限暫時提高至500元。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1400)

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

問題：

「香港好·易行」訂定四大目標，即「行得通」、「行得妥」、「行得爽」及「行得醒」，當中包括移除非必要的交通標誌及欄杆。在綱領(1)「二零二三至二四年度需要特別留意的事項」中，表示將「繼續協助運輸及物流局締造行人友善環境、推動『香港好·易行』」。就此，政府可否告知：

1. 為騰出更多空間以締造行人友善環境，政府在中環和深水埗的試點地區共移除約290個非必要交通標誌和約3.5公里長的行人欄杆，請以表列形式列出上述移除的行人欄杆位置，以及移除後行人因此而不按照交通規則橫過馬路的個案數字；以及曾否因此而發生交通事故；
2. 為改善步行環境，會在合適的公共行人通道加建上蓋，運輸署將於選定試點地區(中環和深水埗)實施步行環境改善措施，請列出形式列出加建上蓋計劃的試點，項目細節及目標成效。

提問人：陳學鋒議員(立法會內部參考編號：11)

答覆：

1. 為締造行人友善環境，政府盡量減少設置行人欄杆。下表臚列在中西區及深水埗區試點地區移除非必要行人欄杆的位置。在選擇這些地點時，行人過路時不遵守交通規則的風險是主要考慮因素之一，因此會避免在人流和車流較多的地點移除現有欄杆。根據我們的記錄，這些地點並沒有因移除欄杆而發生涉及行人的交通意外。運輸署會繼續檢討和監察欄杆的設置，在不影響安全的情況下改善步行環境。

中西區試點地區移除非必要行人欄杆的位置	
1.	中景道
2.	中港道
3.	康樂廣場近民祥街
4.	干諾道西介乎德輔道中與摩利臣街
5.	干諾道西近中山紀念公園
6.	干諾道西近東邊街北
7.	干諾道中近招商局大廈
8.	夏慤道近樂禮街
9.	立法會道
10.	龍匯道及龍合街
11.	龍和道介乎愛丁堡廣場與立法會道
12.	民光街近民耀街
13.	添美道
14.	西消防街
深水埗區試點地區移除非必要行人欄杆的位置	
1.	長沙灣道介乎石硤尾街與黃竹街
2.	長沙灣道近北河街
3.	長沙灣道近東京街
4.	荔枝角道介乎桂林街與欽州街
5.	荔枝角道近深水埗公園
6.	南昌街介乎長沙灣道與荔枝角道
7.	南昌街近元州街
8.	東京街近元州街
9.	元州街介乎營盤街與東京街
10.	欽州街介乎長沙灣道與青山公路
11.	汝州街近北河街

2. 為提供更理想的行人步行環境，我們在中西區和深水埗區正推展下列行人通道加建上蓋方案：

地區 (進度)	位置	長度 (米)
深水埗 (2023年3月竣工)	港鐵石硤尾站A出口至石硤尾邨美亮樓的窩仔街行人路段	120
深水埗 (正進行設計工作)	明愛醫院-永康街及青山道	240
中西區 (正進行設計工作)	港鐵堅尼地城站B出口至雅福台的石山街行人路段	125

管制人員的答覆

(問題編號：1423)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

在綱領(2)「二零二三至二四年度需要特別留意的事項」中，表示將「繼續協助運輸及物流局處理有關制定打擊汽車非法出租或取酬載客措施的事宜」。就此，政府可否告知：

- 1) 過去四年，執法部門就非法出租或取酬載客發出的票控數目為何，局方制定有關打擊措施後情況有否改善？請按立法會10個選區表列相關數字；
- 2) 鑑於2021-22年因非法載客罪行而被判罰款的個案當中，有多達70%個案的被定罪者，僅被判罰款2,000元或以下，有否評估現有罰則是否缺乏阻嚇作用；若會，涉及多少人手進行評估；
- 3) 局方會否檢討現行「非法出租或取酬載客」的懲罰機制，如有，詳情為何；以及涉及多少人手。

提問人：陳學鋒議員(立法會內部參考編號：12)

答覆：

- 1) 香港警務處(警務處)一直就涉嫌違反相關法例的活動，跟進投訴個案並進行調查，亦因應情況制訂「重點交通執法項目」。就此，警務處會繼續密切監察汽車非法出租或取酬載客的情況及跟進有關投訴，若有足夠證據，會採取適當執法行動。

警務處沒有備存按立法會地方選區劃分的打擊汽車非法出租或取酬載客執法行動數字。警務處在2019年、2020年、2021年及2022年就汽車非法出租或取酬載客採取的執法行動次數分別為184次、49次、19次和26次。

- 2) 根據《道路交通條例》(《條例》)(第374章)第52(3)條，任何人不得駕駛或使用汽車；或容受或允許他人駕駛或使用汽車，以作出租或取酬載客用途，除非該車輛符合《條例》訂明的若干條件(例如領有有效的出租汽車許可證)，否則即屬違法。政府一直密切監察利用汽車作非法出租或取酬載客的情況，並對違法行為嚴厲執法。

根據《條例》，任何人若利用汽車作非法出租或取酬載客用途，首次定罪最高可被判罰款5,000元及監禁3個月，以及暫時吊銷車輛牌照並扣押車輛3個月；再次定罪則最高可被判罰款10,000元及監禁6個月，以及暫時吊銷車輛牌照並扣押車輛6個月。

法庭在判處刑罰時，會考慮每宗案件的案情及所有相關因素。而政府在考慮會否就判刑結果提出上訴時，亦會考慮一系列因素，包括過往相關案例、涉案人士干犯罪行的嚴重性，以及相關罪行的趨勢等。

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

上述有關工作由運輸署現有人員執行，屬於恆常職務，所涉資源並無分項數字。

管制人員的答覆

(問題編號：1887)

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

問題：

就智慧出行措施，請當局告知本會：

1. 未來1年，智慧出行措施的目標、計劃、預算開支及人手編制；
2. 現時有關智慧交通基金的使用情況，已獲批項目的詳情及實施進展分別為何；
3. 新的路旁停車收費錶目前的運作情況；「入錶易」流動裝置目前的下載次數、使用人次、存在的問題及相關優化計劃，其中「入錶易」使用人次佔整體入錶數字的百分比；及
4. 未來1年，自動泊車系統預計佔全港公眾停車場泊車位的百分比；位於短期租約公眾停車場及政府場地的公眾停車場的自動泊車系統的推展計劃為何？

提問人：陳沛良議員(立法會內部參考編號：33)

答覆：

1. 運輸署的智慧出行措施可歸納為三大關鍵範疇，即「智能運輸基礎建設」、「數據共享和分析」及「應用和服務」。各項智慧出行措施在2023-24年度的預算開支表列如下：

智慧出行措施	2023-24年度的預算 開支
智能運輸基礎建設	
1. 於政府收費隧道及青沙管制區實施「易通行」	4.2651億元
2. 繼續運作安裝在主要幹線及主要道路上約1 200個交通探測器、行車時間顯示系統和行車速度屏系統，以收集和發放實時交通資訊作交通管理、路線選擇和運輸規劃用途	2,160萬元
3. 在東涌市中心內8個聯動式交通燈控路口推行實時交通燈號調節系統，縮短在路口出現的車龍，減少延誤，以改善交通情況	400萬元
4. 繼續促進自動駕駛車輛的測試及使用	運輸署的工作由現有人員執行，涉及的開支沒有詳細分項。
數據共享和分析	
5. 繼續提升「香港出行易」的現有功能和實時數據的覆蓋程度，改善用戶體驗，以回應用戶意見	430萬元
6. 繼續維持專線小巴實時到站資訊資料蒐集和分享系統，並鼓勵公共交通營辦商開放數據	720萬元
7. 改善及維持「交通數據分析系統」以加強交通管理和效率	260萬元
8. 透過設於有蓋巴士站的資訊顯示屏發放專營巴士實時資訊	安裝實時巴士到站資訊顯示屏的預算總資助額為2,800萬元。
9. 繼續鼓勵公眾停車場營辦商提供實時空置泊車位資訊，以便利駕駛者尋找泊車位；並在土地契約及短期租約加入相關條款，要求有關公眾停車場提供實時空置泊車位資訊	運輸署的工作由現有人員執行，涉及的開支沒有詳細分項。

智慧出行措施	2023-24年度的預算開支
應用和服務	
10. 因應系統的可靠性、易用程度及效率，鼓勵公共交通營辦商引入新電子支付系統	運輸署的工作由現有人員執行，涉及的開支沒有詳細分項。
11. 管理10億元的智慧交通基金(基金)，藉以推動與車輛有關的創新科技研究及應用	1.725億元
12. 全港所有八達通路旁停車收費錶於2022年1月已完成更換為新停車收費錶。新停車收費錶支援不同支付系統(包括「轉數快」及利用「入錶易」流動應用程式遙距繳費)，並提供實時空置泊車位資訊。政府預留款項，以在新地點安裝新路旁停車收費錶及提升新停車收費錶系統	5,700萬元
13. 由2021年開始分批啟用自動泊車系統先導項目，以期在短期租約用地及政府場地的公眾停車場更廣泛應用自動泊車系統，並鼓勵在私營發展項目的公眾停車場應用自動泊車系統	200萬元 ^{註1}
14. 於部分不設收費錶的路旁泊車位試行安裝感應器，以提供實時空置泊車位資訊	41萬元

註1：預算開支用於委聘顧問公司，顧問公司會就運輸及物流局／運輸署推行的自動泊車系統項目提供技術意見；至於在政府場地的公眾停車場推展自動泊車系統項目的建設費用，政府會向立法會申請撥款。

除第11項有關基金的措施外，運輸署上表所列工作由該署現有人員執行，涉及的人手沒有詳細分項。就基金而言，運輸署開設了2個有時限的公務員職位(包括1名高級工程師和1名機電工程師／助理機電工程師)，在2020-21至2026-27年度期間協助推行基金的工作。運輸署已委聘香港生產力促進局為基金秘書處，其行政開支上限為基金額的15%。

2. 10億元的基金在2021年3月推出並接受申請。基金全年接受申請，旨在資助本地機構及企業進行創新科技研究和應用，以便利出行、提升道路網絡或路面使用效率和改善駕駛安全。

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

3. 自2021年1月投入服務以來，新停車收費錶系統(包括停車收費錶和流動應用程式「入錶易」)運作已更為暢順，而「入錶易」亦愈來愈受歡迎。使用新停車收費錶系統的交易數目、「入錶易」下載次數以及使用「入錶易」進行交易的比例持續上升。有關「入錶易」下載次數、使用「入錶易」交易數目及「入錶易」交易所佔比例的按年數字如下：

	2021年	2022年
累計下載次數	496 851	883 570
截至年底的交易數目(千宗)	18 040	46 482
使用「入錶易」交易所佔比例	37.6%	48.1%

為鼓勵市民使用新停車收費錶系統，運輸署已在所有停車收費錶上張貼標籤，方便市民下載「入錶易」程式，並把教學影片和用戶錦囊上載運輸署的社交媒體頻道和運輸署網頁。為改善用戶體驗，運輸署一直透過不同渠道(例如社交媒體、應用程式商店和電話熱線)收集用戶意見，並持續提升系統表現，越來越多駕駛者使用「入錶易」繳費足以證明有關工作的成效。

運輸署會繼續密切監察停車收費錶系統的管理、運作和維修保養，並採取恰當措施提升系統表現。

4. 現時各個自動泊車系統項目的資料載於附件2。

智慧交通基金的獲批項目

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

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

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

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

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

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

項目	自動泊車系統類型	開始建造工程日期 (暫定)	自動泊車系統啟用 日期(暫定)	泊車位總數(包括 傳統及自動泊車系 統泊車位)
A. 短期租約停車場的自動泊車系統				
荃灣海盛路短期租約用地	拼圖型	自動泊車系統的安 裝工作在2020年展 開	2021年11月(實際)	245
大埔白石角短期租約用地	拼圖型	自動泊車系統的安 裝工作在2021年展 開	2022年12月(實際)	250
深水埗欽州街與通州街交界 短期租約用地	拼圖型	2023年	2024年	約210
油麻地海泓道短期租約用地	拼圖型	2023年	2024年	約200
B. 工務工程項目的自動泊車系統				
將軍澳第67區政府聯用辦公 大樓	拼圖型	2020年(實際)	2025年	超過300
四美街地區休憩用地、體育 館及公眾停車場	立體型	2022年(實際)	2026年	約300
深水埗欽州街西休憩用地及 公眾停車場	圓筒型	2023年	2026年	約200
柴灣盛泰道及常茂街交界綜 合大樓	高塔型	有待確定 ¹		約200

註1：由於項目處於規劃階段，並正在優化設計，時間表有待確定。

管制人員的答覆

(問題編號：1379)

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

問題：

財政預算案提及，運輸及物流局將繼續監督各項智慧出行措施的進度和發展，包括新的路旁停車收費錶的運作情況，以及智慧交通基金和自動泊車系統項目的實施情況；就此，請告知本會：

- (1) 在2023-24年度，當局在推行智慧出行方面有何具體措施？當中涉及的人手與開支分別為何？
- (2) 現時市民使用「香港出行易」應用程式的普及情況為何？當局過去三年(包括2022-23年度)分別投入多少資源以維持該應用程式的服務？

提問人：陳紹雄議員(立法會內部參考編號：15)

答覆：

- (1) 運輸署的智慧出行措施可歸納為三大關鍵範疇，即「智能運輸基礎建設」、「數據共享和分析」及「應用和服務」。各項智慧出行措施在2023-24年度的預算開支表列如下：

智慧出行措施	2023-24年度的預算開支
智能運輸基礎建設	
1. 於政府收費隧道及青沙管制區實施「易通行」	4.2651億元
2. 繼續運作安裝在主要幹線及主要道路上約1 200個交通探測器、行車時間顯示系統和行車速度屏系統，以收集和發放實時交通資訊作交通管理、路線選擇和運輸規劃用途	2,160萬元

智慧出行措施	2023-24年度的預算 開支
3. 在東涌市中心的8個聯動式交通燈控路口推行實時交通燈號調節系統，縮短在路口出現的車龍，減少延誤，以改善交通情況	400萬元
4. 繼續促進自動駕駛車輛的測試及使用	運輸署的工作由現有人員執行，涉及的開支沒有詳細分項。
數據共享和分析	
5. 繼續提升「香港出行易」的現有功能和實時數據的覆蓋程度，改善用戶體驗，以回應用戶意見	430萬元
6. 繼續維持專線小巴實時到站資訊資料蒐集和分享系統，並鼓勵公共交通營辦商開放數據	720萬元
7. 改善及維持「交通數據分析系統」以加強交通管理和效率	260萬元
8. 透過設於有蓋巴士站的資訊顯示屏發放專營巴士實時資訊	安裝實時巴士到站資訊顯示屏的預算總資助額為2,800萬元。
9. 繼續鼓勵公眾停車場營辦商提供實時空置泊車位資訊，以便利駕駛者尋找泊車位；並在土地契約及短期租約加入相關條款，要求有關公眾停車場提供實時空置泊車位資訊	運輸署的工作由現有人員執行，涉及的開支沒有詳細分項。
應用和服務	
10. 因應系統的可靠性、易用程度及效率，鼓勵公共交通營辦商引入新電子支付系統	運輸署的工作由現有人員執行，涉及的開支沒有詳細分項。
11. 管理10億元的智慧交通基金(基金)，藉以推動與車輛有關的創新科技研究及應用	1.725億元

智慧出行措施	2023-24年度的預算 開支
12. 全港所有八達通路旁停車收費錶於2022年1月已完成更換為新停車收費錶。新停車收費錶支援不同支付系統(包括「轉數快」及利用「入錶易」流動應用程式遙距繳費)，並提供實時空置泊車位資訊。政府預留款項，以在新地點安裝新路旁停車收費錶及提升新停車收費錶系統	5,700萬元
13. 由2021年開始分批啟用自動泊車系統先導項目，以期在短期租約用地及政府場地的公眾停車場更廣泛應用自動泊車系統，並鼓勵在私營發展項目的公眾停車場應用自動泊車系統	200萬元 ^{註1}
14. 於部分不設收費錶的路旁泊車位試行安裝感應器，以提供實時空置泊車位資訊	41萬元

註1：預算開支用於委聘顧問公司，顧問公司會就運輸及物流局／運輸署推行的自動泊車系統項目提供技術意見；至於在政府場地的公眾停車場推展自動泊車系統項目的建設費用，政府會向立法會申請撥款。

除第11項有關基金的措施外，運輸署上表所列工作由該署現有人員執行，涉及的人手沒有詳細分項。就基金而言，運輸署開設了2個有時限的公務員職位(包括1名高級工程師和1名機電工程師／助理機電工程師)，在2020-21至2026-27年度期間協助推行基金的工作。運輸署已委聘香港生產力促進局為基金秘書處，其行政開支上限為基金額的15%。

- (2) 截至2023年2月，「香港出行易」流動應用程式的累計下載次數約260萬次，平均每日點擊率約為7萬次。

過去3年用於維持「香港出行易」流動應用程式的營運開支(包括維修保養、系統寄存服務及系統提升費用)如下：

財政年度	營運開支 (元)
2020-21	3,250,000
2021-22	4,520,000
2022-23	4,130,000

備註：開支金額調整至最接近的1萬元

管制人員的答覆

(問題編號：2203)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (4) 運輸服務管理

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

有社會意見指，本港泊車設施長期供不應求。就此，政府可否告知本會：

(一) 按區議會分區劃分，每個政府擁有的公眾停車場的以下資料：

(i) 地址；

(ii) 負責管理的政府部門；

(iii) 開放時間；

(iv) 各類車輛的泊車數目和收費；

(v) 已裝設電動車充電設施（標準及中速充電）的泊車位數目；

(vi) 過去五年的平均每月使用率；

(二) 目前，承租政府土地經營收費公眾停車場的租戶數目，以及所涉土地的位置、泊車位供應數目及租約限期為何？

提問人：周小松議員(立法會內部參考編號：17)

答覆：

1. 按區議會分區劃分，運輸署、政府產業署和康樂及文化事務署(康文署)轄下現有政府公眾停車場的資料表列於**附件1**。
2. 目前，有192幅短期租約用地用作經營收費公眾停車場。按區議會分區劃分，這些短期租約用地收費公眾停車場的位置及提供的泊車位數目表列於**附件2**。

按區議會分區劃分的現有政府公眾停車場

1. 截至2022年12月運輸署轄下的公眾停車場

區議會分區	停車場／地址	泊車位數目 (私家車 ¹ 及 電單車)	設有電動 車充電器 泊車位 數目	營業時間／收費	平均 使用率
中西區	天星停車場 中環愛丁堡廣場9號	私家車： 377 電單車： 37	標準：27 中速：11 快速：1	<u>私家車</u> <u>時租</u> 早上7時至晚上7時 每小時23元 晚上7時至早上7時 每小時17元 <u>日泊</u> 早上7時至晚上7時 星期一至六(公眾假期除外) 180元	2018年： 49% 2019年： 44% 2020年： 41% 2021年： 43% 2022年： 45%

區議會 分區	停車場／地址	泊車位數目 (私家車 ¹ 及 電單車)	設有電動 車充電器 泊車位 數目	營業時間／收費	平均 使用率
中西區	大會堂停車場 中環愛丁堡廣場1 號	私家車： 170 電單車： 27	中速：30	<p>早上8時至午夜 星期日及公眾假期120元</p> <p><u>夜泊</u> 晚上7時至早上7時 星期一至六(公眾假期除外) 65元</p> <p><u>月泊</u> 4,440元 5,900元(天星停車場的固定泊位)</p> <p><u>電單車</u></p> <p><u>日泊</u> 早上8時至晚上11時 26元</p> <p><u>夜泊</u> 晚上11時至早上8時 11元</p> <p><u>月泊</u> 340元</p>	<p>2018年： 43%</p> <p>2019年： 33%</p> <p>2020年： 30%</p> <p>2021年： 33%</p> <p>2022年： 32%</p>

區議會 分區	停車場／地址	泊車位數目 (私家車 ¹ 及 電單車)	設有電動 車充電器 泊車位 數目	營業時間／收費	平均 使用率
中西區	林士街停車場 上環林士街2號	私家車： 829 電單車： 164	中速：110	<u>私家車</u> <u>時租</u> 早上7時至晚上11時 每小時 23元 晚上11時至早上7時 每小時 17元 <u>日泊</u> 早上7時至晚上7時 星期一至 六(公眾假期除外) 180元 早上8時至午晚 星期日及公 眾假期120元 <u>夜泊</u> 晚上7時至早上7時 星期一至 六(公眾假期除外) 65元 <u>季租</u> 12,150元 <u>電單車</u> <u>日泊</u> 早上8時至晚上11時 26元 <u>夜泊</u> 晚上11時至早上8時 11元 <u>季租</u> 1,020元	2018年： 64% 2019年： 58% 2020年： 42% 2021年： 42% 2022年： 44%

區議會 分區	停車場／地址	泊車位數目 (私家車 ¹ 及 電單車)	設有電動 車充電器 泊車位 數目	營業時間／收費	平均 使用率
中西區	堅尼地城停車場 堅尼地城石山街12 號	私家車： 195 電單車： 37	中速：59	<u>私家車</u> <u>時租</u> 每小時13元 <u>季租</u> 6,900元 <u>電單車</u> <u>日泊</u> 早上8時至晚上11時 26元 <u>夜泊</u> 晚上11時至早上8時 11元 <u>季租</u> 1,020元	2018年： 80% 2019年： 77% 2020年： 78% 2021年： 83% 2022年： 82%

區議會 分區	停車場／地址	泊車位數目 (私家車 ¹ 及 電單車)	設有電動 車充電器 泊車位 數目	營業時間／收費	平均 使用率
灣仔	天后停車場 銅鑼灣英皇道1號	私家車： 428 電單車： 75	中速：162	<p><u>私家車</u> 時租 早上7時至晚上11時 每小時 21元 晚上11時至早上7時 每小時 16元 <u>日泊</u> 早上7時至晚上7時 105元 <u>季租</u> 8,700元</p> <p><u>電單車</u> <u>日泊</u> 早上8時至晚上11時 26元 <u>夜泊</u> 晚上11時至早上8時 11元 <u>季租</u> 1,020元</p>	2018年： 75% 2019年： 71% 2020年： 69% 2021年： 72% 2022年： 71%

區議會 分區	停車場／地址	泊車位數目 (私家車 ¹ 及 電單車)	設有電動 車充電器 泊車位 數目	營業時間／收費	平均 使用率
東區	筲箕灣停車場 筲箕灣寶文街1號	私家車： 385 電單車： 72	中速：116	<p><u>私家車</u> 時租 早上7時至晚上11時 每小時 13元 晚上11時至早上7時 每小時 11元 <u>日泊</u> 早上7時至晚上7時 80元 <u>季租</u> 6,300元</p> <p><u>電單車</u> <u>日泊</u> 早上8時至晚上11時 26元 <u>夜泊</u> 晚上11時至早上8時 11元 <u>季租</u> 1,020元</p>	2018年： 84% 2019年： 79% 2020年： 79% 2021年： 81% 2022年： 81%

區議會 分區	停車場／地址	泊車位數目 (私家車 ¹ 及 電單車)	設有電動 車充電器 泊車位 數目	營業時間／收費	平均 使用率
南區	香港仔停車場 香港仔水塘道18號	私家車： 293 電單車： 51	中速：44	<u>私家車</u> <u>時租</u> 早上7時至晚上11時 每小時 17元 晚上11時至早上7時 每小時 15元 <u>季租</u> 5,700元 <u>電單車</u> <u>日泊</u> 早上8時至晚上11時 26元 <u>夜泊</u> 晚上11時至早上8時 11元 <u>季租</u> 1,020元	2018年： 81% 2019年： 77% 2020年： 79% 2021年： 77% 2022年： 78%

區議會 分區	停車場／地址	泊車位數目 (私家車 ¹ 及 電單車)	設有電動 車充電器 泊車位 數目	營業時間／收費	平均 使用率
黃大仙	雙鳳街停車場 黃大仙雙鳳街	私家車： 267 電單車： 74	中速：35	<p><u>私家車</u> <u>時租</u> 早上7時至晚上11時 每小時 13元 晚上11時至早上7時 每小時 11元 <u>日泊</u> 早上7時至晚上7時 80元 <u>季租</u> 6,000元</p> <p><u>電單車</u> <u>日泊</u> 早上8時至晚上11時 26元 <u>夜泊</u> 晚上11時至早上8時 11元 <u>季租</u> 1,020元</p>	2018年： 90% 2019年： 84% 2020年： 80% 2021年： 79% 2022年： 81%

區議會 分區	停車場／地址	泊車位數目 (私家車 ¹ 及 電單車)	設有電動 車充電器 泊車位 數目	營業時間／收費	平均 使用率
黃大仙	黃大仙公共運輸總 站停車場 ² 黃大仙公共運輸總 站上層	私家車： 27 電單車：-	-	<u>私家車</u> <u>時租</u> 早上7時至晚上11時 每小時 13元 晚上11時至早上7時 每小時 11元 <u>日泊</u> 早上7時至晚上7時 80元 <u>旅遊巴士／貨車(5.5公噸以 上)</u> <u>半小時收費</u> 15元 <u>夜泊</u> 晚上6時至早上7時 120元	2020年： 6% 2021年： 46% 2022年： 49%

區議會 分區	停車場／地址	泊車位數目 (私家車 ¹ 及 電單車)	設有電動 車充電器 泊車位 數目	營業時間／收費	平均 使用率
葵青	葵芳停車場 葵涌葵義路19號	私家車： 511 電單車： 93	中速：94	<p><u>私家車</u> <u>時租</u> 早上7時至晚上11時 每小時 15元 晚上11時至早上7時 每小時 12元 <u>日泊</u> 早上7時至晚上7時 100元 <u>夜泊</u> 晚上7時至早上7時 55元 <u>季租</u> 6,300元</p> <p><u>電單車</u> <u>日泊</u> 早上8時至晚上11時 26元 <u>夜泊</u> 晚上11時至早上8時 11元 <u>季租</u> 1,020元</p>	2018年： 73% 2019年： 78% 2020年： 71% 2021年： 76% 2022年： 77%

區議會分區	停車場／地址	泊車位數目 (私家車 ¹ 及 電單車)	設有電動 車充電器 泊車位 數目	營業時間／收費	平均 使用率
荃灣	荃灣停車場 荃灣青山公路 - 荃 灣段174-208號	私家車： 545 電單車： 34	中速：162	<u>私家車</u> <u>時租</u> 早上7時至晚上11時 每小時 18元 晚上11時至早上7時 每小時 14元 <u>日泊</u> 早上7時至晚上7時 100元 <u>夜泊</u> 晚上7時至早上7時 60元 <u>季租</u> 6,300元 <u>電單車</u> <u>日泊</u> 早上8時至晚上11時 26元 <u>夜泊</u> 晚上11時至早上8時 11元 <u>季租</u> 1,020元	2018年： 89% 2019年： 87% 2020年： 82% 2021年： 81% 2022年： 81%

註

1. 私家車車位可停泊私家車、客貨車及的士。

2. 黃大仙公共運輸總站停車場由2019年9月起開放予旅遊巴士／5.5公噸以上貨車使用及由2020年9月起開放予私家車使用。除27個私家車泊車位外，另有10個旅遊巴士／5.5公噸以上貨車泊車位。

2. 截至2022年12月政府產業署轄下的公眾停車場

區議會 分區	停車場／地址	泊車位數目	設有電動 車充電器 泊車位 數目	營業時間	收費	平均 使用率 ¹
中西區	金鐘道政府合署 金鐘道66號	私家車：159 電單車：21	中速：42	星期一至五(公眾假期除外) 夜泊 (晚上7時至翌日早上7時) 星期六、日及公眾假期 24小時 (早上7時至翌日早上7時)	<u>私家車</u> (i)星期一至四(公眾假期除外)：每小時25元 (ii)星期五、六、日及公眾假期：每小時28元 (iii)月租：1,300元 <u>電單車</u> (iv)星期一至四(公眾假期除外)：每小時4元 (v)星期五、六、日及公眾假期：每小時6元 (vi)月租：300元	12.6%

區議會 分區	停車場／地址	泊車位數目	設有電動 車充電器 泊車位 數目	營業時間	收費	平均 使用率 ¹
灣仔	灣仔政府大樓、 入境事務大樓及 稅務大樓 灣仔港灣道12 號、告士打道7 號及告士打道5 號	私家車：157 電單車：10	中速：30	星期一至五(公 眾假期除外) 夜泊(晚上7時 至翌日早上7 時) 星期六、日及 公眾假期 24小時 (早上7時至翌 日早上7時)	<u>私家車</u> (i)星期一至五(公眾假期除 外)：每半小時 13 元 (ii)星期六、日及公眾假 期：每半小時 15 元 (iii)月租：1,200 元 (iv)日泊(星期六、日及公 眾假期早上七時至晚上七 時)：130 元 (v)夜泊(晚上七時至翌日 早上七時)：80 元 <u>電單車</u> (vi)每小時 8 元 (vii)月租：600 元	24.9%

區議會 分區	停車場／地址	泊車位數目	設有電動 車充電器 泊車位 數目	營業時間	收費	平均 使用率 ¹
東區	北角政府合署 北角渣華道333 號	私家車：95	中速：29	星期一至五(公眾假期除外) 夜泊(晚上7時至翌日早上7時) 星期六、日及公眾假期 24小時 (早上7時至翌日早上7時)	(i)星期一至五：每小時10元 (ii)星期六、日及公眾假期：每小時20元 (iii)月租：1,600元	41.0%

區議會 分區	停車場／地址	泊車位數目	設有電動 車充電器 泊車位 數目	營業時間	收費	平均 使用率 ¹
東區	柴灣市政大廈 柴灣柴灣道338 號	私家車：39 電單車：6	-	24小時	<u>私家車</u> (i)星期一至五：每半小時 10 元 (ii)星期六、日及公眾假 期：每半小時 11 元 (iii)月租：3,200 元 (iv)日泊(早上 8 時至晚上 6 時)：110 元 (v)夜泊(晚上 6 時至翌日 早上 8 時)：120 元 <u>電單車</u> (vi)每半小時 5 元 (vii)每小時 10 元 (viii)月租：800 元	90.9%

區議會 分區	停車場／地址	泊車位數目	設有電動 車充電器 泊車位 數目	營業時間	收費	平均 使用率 ¹
深水埗	長沙灣政府合署 長沙灣長沙灣道 303號	私家車：250 電單車：13	中速：71	部分收費公眾 停車場的泊車 位提供24小時 服務。其餘泊 車位供聯用辦 公大樓的用戶 部門使用，只 在非辦公時間 開放予公眾使 用。	<p><u>私家車</u></p> <p>(i)星期一至五(早上 7 時至 中午 12 時)：每半小時 15 元</p> <p>(ii)星期一至五(中午 12 時 至晚上 7 時)：每半小時 20 元</p> <p>(iii)星期一至五(晚上 7 時 至翌日早上 7 時)：每半小 時 12 元</p> <p>(iv)星期六、日及公眾假 期：每半小時 15 元</p> <p>(v)日泊(星期六、日及公 眾假期早上 7 時至晚上 7 時)：130 元</p> <p>(vi)夜泊(晚上 7 時至翌日 早上 7 時)：50 元</p> <p>(vii)月租：3,500 元</p>	52.3%

區議會 分區	停車場／地址	泊車位數目	設有電動 車充電器 泊車位 數目	營業時間	收費	平均 使用率 ¹
					電單車 (viii)月租：1,100 元	
九龍城	土瓜灣街市暨政 府合署 土瓜灣馬頭圍道 165號	私家車：29 電單車：4	-	星期一至五(公 眾假期除外) 夜泊(晚上 7 時 至翌日早上 7 時) 星期六、日及 公眾假期 24 小時 (早上 7 時至翌 日早上 7 時)	私家車 (i)星期一至五(公眾假期除 外)：每小時 12 元 (ii)星期六、日及公眾假 期：每小時 16 元 (iii)月租：1,380 元 電單車 (iv)月租：250 元	36.8%
	工業貿易大樓 啟德協調道3號	私家車：24	中速：20	星期一至五(公 眾假期除外) 夜泊(晚上 7 時 至翌日早上 7 時) 星期六、日及 公眾假期 24 小時 (早上 7 時至翌 日早上 7 時)	(i)星期一至日(包括公眾假 期)：每小時 20 元 (ii)月租：2,200 元	46.5%

區議會 分區	停車場／地址	泊車位數目	設有電動 車充電器 泊車位 數目	營業時間	收費	平均 使用率 ¹
油尖旺	西九龍政府合署 油麻地海庭道11 號	私家車：50	-	星期一至五(公眾假期除外) 夜泊(晚上 7 時至翌日早上 7 時) 星期六、日及公眾假期 24 小時 (早上 7 時至翌日早上 7 時)	(i)星期一至五(公眾假期除外)：每半小時 5 元 (ii)星期六、日及公眾假期：每半小時 7 元 (iii)日泊(星期六、日及公眾假期早上 7 時至晚上 7 時)：90 元 (iv)夜泊(星期一至五(公眾假期除外)晚上 7 時至翌日早上 7 時)：30 元 (v)夜泊(星期六、日及公眾假期晚上 7 時至翌日早上 7 時)：60 元 (vi)月租：1,500 元	38.1%

區議會 分區	停車場／地址	泊車位數目	設有電動 車充電器 泊車位 數目	營業時間	收費	平均 使用率 ¹
觀塘	順利紀律部隊宿 舍 觀塘利安道32號	私家車：89 電單車：16	-	24 小時	<p><u>私家車</u></p> <p>(i)星期一至五：每小時 22 元</p> <p>(ii)星期六、日及公眾假期：每小時 24 元</p> <p>(iii)日泊(星期一至五早上 8 時至晚上 6 時)：85 元</p> <p>(iv)日泊(星期六、日及公眾假期早上 8 時至晚上 6 時)：120 元</p> <p>(v)夜泊(星期一至五晚上 6 時至翌日早上 8 時)：130 元</p> <p>(vi)夜泊(星期六、日及公眾假期晚上 6 時至翌日早上 8 時)：150 元</p> <p>(vii)月租：3,300 元</p>	54.8%

區議會 分區	停車場／地址	泊車位數目	設有電動 車充電器 泊車位 數目	營業時間	收費	平均 使用率 ¹
					電單車 (viii)每小時 7 元 (ix)月租：650 元	
西貢	西貢政府合署 西貢親民街34號	私家車：70	中速：26	星期一至五(公眾假期除外) 夜泊(晚上 7 時至翌日早上 7 時) 星期六、日及公眾假期 24 小時 (早上 7 時至翌日早上 7 時)	(i)星期一至四(公眾假期除外)：每小時 27 元 (ii)星期五、六、日及公眾假期：每小時 40 元	17.8%

區議會 分區	停車場／地址	泊車位數目	設有電動 車充電器 泊車位 數目	營業時間	收費	平均 使用率 ¹
沙田	沙田政府合署 沙田上禾輦路1 號	私家車：122 電單車：22	中速：74	星期一至五(公眾假期除外) 夜泊(晚上7時至翌日早上7時) 星期六(公眾假期除外) 下午2時至翌日早上7時) 星期日及公眾假期 24小時 (早上7時至翌日早上7時)	<u>私家車</u> (i)星期一至五：每小時18元 (ii)星期六、日及公眾假期：每小時25元 (iii)於以下特別日子：2023年3月25日、3月26日、4月1日、4月2日、4月5日、4月7日、4月8日、4月9日、4月10日、4月15日、4月16日、4月22日、4月23日、10月7日、10月8日、10月14日、10月15日、10月21日、10月22日、10月28日、10月29日、11月4日及11月5日的早上7時至晚上7時)：每小時30元	41.8%

區議會 分區	停車場／地址	泊車位數目	設有電動 車充電器 泊車位 數目	營業時間	收費	平均 使用率 ¹
					(iv)夜泊(星期一至五晚上 7時至翌日早上7時)：70 元 (v)月租：800元 <u>電單車</u> (vi)月租：250元	
	新界(沙田)法醫 學大樓 沙田大圍下城門 道7號	私家車：50	中速：15	24小時	(i)早上9時至下午5時： 每小時12元 (ii)下午5時至晚上10 時：每小時18元 (iii)晚上10時至翌日早上 9時：每小時5元	沒有資料

區議會 分區	停車場／地址	泊車位數目	設有電動 車充電器 泊車位 數目	營業時間	收費	平均 使用率 ¹
大埔	大埔政府合署 大埔汀角路1號	私家車：71 電單車：4	-	星期一至五(公眾假期除外) 夜泊(晚上7時至翌日早上7時) 星期六、日及公眾假期 24小時 (早上7時至翌日早上7時)	<u>私家車</u> (i)星期一至五：每小時8元 (ii)星期六、日及公眾假期：每小時18元 (iii)月租：1,200元 <u>電單車</u> (iv)每小時5元	59.3%

區議會 分區	停車場／地址	泊車位數目	設有電動 車充電器 泊車位 數目	營業時間	收費	平均 使用率 ¹
屯門	屯門政府合署 屯門屯喜路1號	私家車：42	中速：22	星期一至五(公眾假期除外) 夜泊(晚上7時至翌日早上7時) 星期六、日及公眾假期 24小時 (早上7時至翌日早上7時)	(i)星期一至五：每小時5元 (ii)星期六、日及公眾假期：每小時20元 (iii)夜泊(星期一至五晚上7時至翌日早上7時)：30元 (iv)夜泊(星期六、日及公眾假期晚上7時至翌日早上7時)：40元 (v)日泊(星期六、日及公眾假期早上7時至晚上7時)：50元 (vi)月租：800元	22.8%

區議會 分區	停車場／地址	泊車位數目	設有電動 車充電器 泊車位 數目	營業時間	收費	平均 使用率 ¹
元朗	元朗民政事務處 大廈 元朗青山公路 269號	私家車：44	-	星期一至五(公 眾假期除外) 夜泊(晚上 7 時 至翌日早上 7 時) 星期六、日及 公眾假期 24 小時 (早上 7 時至翌 日早上 7 時)	(i)星期一至五：每小時 10 元 (ii)星期六、日及公眾假 期：每小時 20 元 (iii)夜泊(星期一至五晚上 7 時至翌日早上 7 時)：30 元 (iv)夜泊(星期六、日及公 眾假期晚上 7 時至翌日早 上 7 時)：55 元	46.9%

區議會 分區	停車場／地址	泊車位數目	設有電動 車充電器 泊車位 數目	營業時間	收費	平均 使用率 ¹
北區	北區政府合署 粉嶺璧峰路3號	私家車：101	中速：26	星期一至五(公眾假期除外) 夜泊(晚上7時至翌日早上7時) 星期六、日及公眾假期 24小時 (早上7時至翌日早上7時)	(i)星期一至五：每小時10元 (ii)星期六、日及公眾假期：每小時12元 (iii)夜泊(星期一至五晚上7時至翌日早上7時)：50元 (iv)12小時泊車(星期六、日及公眾假期)：70元 (v)24小時泊車(星期六、日及公眾假期)：140元 (vi)月租：1,180元	26.2%

區議會 分區	停車場／地址	泊車位數目	設有電動 車充電器 泊車位 數目	營業時間	收費	平均 使用率 ¹
北區	香園圍邊境管制 站	私家車：415 電單車：36 客貨車：15	中速：126	24 小時	<u>私家車</u> (i)每小時 15 元 (ii)日泊(任何 24 小時)： 150 元 (iii)夜泊(晚上 6 時至翌日 早上 8 時)：80 元 <u>客貨車</u> (iv)每小時 15 元 <u>電單車</u> (v)每小時 5 元 (vi)日泊(任何 24 小時)： 40 元 (vii)夜泊(晚上 6 時至翌日 早上 8 時)：25 元	沒有資料

區議會 分區	停車場／地址	泊車位數目	設有電動 車充電器 泊車位 數目	營業時間	收費	平均 使用率 ¹
離島	港珠澳大橋香港 口岸	私家車：673 電單車：25 輕型貨車： 14 的士：21	中速：89 快速：2	24 小時	<u>預約</u> <u>時租</u> (i)私家車：每小時 20 元 (ii)電單車：每小時 8 元 (iii)輕型貨車：每小時 16 元 (iv)的士：每小時 16 元 <u>日泊(任何 24 小時)</u> (v)私家車：160 元 (vi)電單車：45 元 (vii)輕型貨車：125 元 (viii)的士：125 元	0.5%

區議會 分區	停車場／地址	泊車位數目	設有電動 車充電器 泊車位 數目	營業時間	收費	平均 使用率 ¹
					<p>非預約</p> <p>(ix)私家車</p> <p>第 1 及第 2 小時：每小時 20 元</p> <p>第 3 小時：每小時 30 元</p> <p>第 4 小時及以後：每小時 40 元</p> <p>(x)電單車</p> <p>第 1 及第 2 小時：每小時 8 元</p> <p>第 3 小時：每小時 12 元</p> <p>第 4 小時及以後：每小時 16 元</p> <p>(xi)輕型貨車</p> <p>第 1 及第 2 小時：每小時 16 元</p> <p>第 3 小時：每小時 24 元</p> <p>第 4 小時及以後：每小時 32 元</p>	

區議會 分區	停車場／地址	泊車位數目	設有電動 車充電器 泊車位 數目	營業時間	收費	平均 使用率 ¹
					(xii)的士 第 1 及第 2 小時：每小時 16 元 第 3 小時：每小時 24 元 第 4 小時及以後：每小時 32 元	

註

1. 此乃根據承辦商提供有關停車場於2022年4月至12月營業時間的平均使用率。政府產業署並沒有備存過去5年整個期間的使用率數據。由於新界(沙田)法醫學大樓及香園圍邊境管制站的停車場於2023年年初才開始營運，因此並沒有相關期間平均使用率的資料。

3. 截至2022年12月康文署轄下的公眾停車場

康文署目前管理超過80個公眾停車場。由於所要求的資料涉及大量數據，康文署無法逐一系列出每個停車場的詳細資料，但可按區議會分區劃分提供泊車位分項數字如下。

	私家車		輕型貨車		電單車		旅遊巴士	
	時租	月租	時租	月租	時租	月租	時租	月租
中西區	47	0	4	0	4	0	0	0
灣仔	99	22	0	0	0	0	6	0
東區	118	20	0	0	10	0	5	0
南區	72	0	0	0	8	0	0	0
油尖旺	35	0	0	0	1	0	2	0
深水埗	111	0	0	0	13	0	7	0
九龍城	73	0	0	0	4	0	0	0
黃大仙	78	0	0	0	0	0	3	0
觀塘	277	0	0	0	36	0	6	0
荃灣	81	0	13	0	2	0	0	0
屯門	207	0	0	0	2	0	0	0
元朗	86	0	0	0	8	0	11	0
北區	100	0	0	0	2	0	6	0
大埔	126	100	216	0	48	0	10	0
西貢	138	0	0	0	25	0	18	0
沙田	308	0	0	0	26	0	9	0
葵青	177	0	0	0	23	0	8	0
離島	35	0	0	0	0	0	0	0
總計	2 168	142	233	0	212	0	91	0

截至 2022 年 12 月按區議會分區劃分的短期租約用地現有收費公眾停車場。

地區	泊車位總數
中西區	165
灣仔	-
東區	1 172
南區	229
油尖旺	827
深水埗	876
九龍城	856
黃大仙	347
觀塘	1 352
荃灣	2 663
屯門	2 627
元朗	1 195
北區	1 975
大埔	1 547
西貢	3 509
沙田	2 940
葵青	7 881
離島	214

管制人員的答覆

(問題編號：2204)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 區域交通及運輸服務

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

政府在2018年宣布，預留5億元資助專營巴士營辦商在合適的現有巴士上加裝三項安全裝置(即乘客安全帶、電子穩定控制系統及車速限制器)。就此，政府可否告知本會：

(一) 各專營巴士營辦商為現有巴士加裝三項安全裝置的分項數字、佔現有巴士的百分比(按下表列出)；

專營巴士營辦商	已安裝安全裝置的巴士總數					
	安全帶	佔現有巴士的百分比	電子穩定控制系統	佔現有巴士的百分比	車速限制減速器	佔現有巴士的百分比

(二) 有否研究如何加快為所有現有巴士安裝三項安全裝置；如有，詳情為何；如否，原因為何？

提問人：周小松議員(立法會內部參考編號：18)

答覆：

(一)及(二)

為進一步提升專營巴士服務的安全程度，由2018年7月起，所有新採購的雙層巴士均已在所有乘客座椅裝設安全帶，並配備可加強車輛穩定性和減低翻側風險的電子穩定控制系統，以及車速限制減速器(即具有減速功能的車速限制器)。

至於現役巴士，因應成本效益分析的結果，專營巴士營辦商現正為約4 000輛巴士加裝電子穩定控制系統和車速限制減速器，以及為約1 900輛雙層巴士的所有上層座椅安裝安全帶。政府已預留5億元，用以資助專營巴士營辦商八成相關安裝費。

各專營巴士公司為旗下巴士安裝安全裝置的數目表列如下：

專營巴士公司	已安裝安全裝置的巴士總數 (截至2022年12月底)					
	安全帶	佔計劃安裝安全裝置的雙層巴士總數的百分比	電子穩定控制系統	佔計劃安裝安全裝置的雙層巴士總數的百分比	車速限制減速器	佔計劃安裝安全裝置的雙層巴士總數的百分比
城巴有限公司	296	91%	586	91%	586	91%
龍運巴士有限公司	116	100%	116	100%	116	100%
新大嶼山巴士(1973)有限公司	28	100%	10	100%	39	100%
新世界第一巴士服務有限公司	252	79%	371	76%	371	76%
九龍巴士(一九三三)有限公司	810	70%	1 897	69%	1 919	69%
總計	1 502	77%	2 980	75%	3 031	75%

安裝工作已由2020年第三季起陸續展開，目標是在3年內完成安裝安全帶和在4年內完成安裝電子穩定控制系統和車速限制減速器。截至2022年12月底，專營巴士營辦商如期在合適的現有雙層巴士上安裝該三種安全裝置，安裝工程已完成至少75%。安裝工程須循序漸進地進行，因為可於同一時間暫停服務以供進行安裝工程而不影響整體巴士服務的巴士數目實在有限。運輸署和專營巴士公司會繼續監察上述裝置的安裝進度，並會因應情況檢討安裝時間表。

管制人員的答覆

(問題編號：2208)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

據悉，不少市民反映指，近年報考不同類型車輛的駕駛考試的輪候時間相當長。就此，政府可否告知本會：

1. 過去五年，每年參加不同車輛種類(即輕型貨車、私家小巴、公共小巴、私家巴士、公共巴士、專利公共巴士、中型貨車、重型貨車、掛接式車輛、特別用途車輛)駕駛路試的總人數及平均考試輪候時間；
2. 過去五年，每年運輸署考牌主任的編制人手、實際人手數目、流失率及職位空缺；及
3. 現時仍有效的駕駛執照數目，並以各車輛種類及持證人的年齡分布(即18至29歲、30至39歲、40至49歲、50至59歲、60至64歲及65歲或以上)分項列出；

提問人：周小松議員(立法會內部參考編號：22)

答覆：

1. 市民對路試服務的需求持續上升。在2012至2021年的10年間，每年路試申請數目由122 554宗增加至211 798宗，增幅達73%。此外，在2020年至2022年年初，為配合疫情期間的政府社交距離措施，運輸署須間歇暫停駕駛考試服務。在每次恢復服務後，運輸署須首先為受影響考生安排補考路試，令過去3年的路試輪候時間進一步增加。

2018年至2022年，每年參加各類車輛路試的考生人數表列如下：

參加路試的考生人數(2018年至2022年)

路試類別		考生人數				
		2018年	2019年	2020年	2021年	2022年
輕型貨車	合併	36 685	33 815	28 656	34 725	30 619
	乙部	2 013	1 665	1 334	2 031	1 946
	丙部	30 778	29 580	17 903	27 780	17 733
中型貨車		4 920	5 788	2 843	6 356	6 152
重型貨車		2 543	2 815	1 587	3 441	3 253
專營巴士		1 092	1 470	1 097	1 377	1 045
私家／公共小巴		435	472	83	287	212
私家／公共巴士		3 924	5 275	2 526	4 139	3 027
掛接式車輛		1 146	1 062	580	1 261	1 313

2018年至2022年，每年各類車輛路試的平均輪候時間表列如下：

路試平均輪候時間(以曆日計算) (2018年至2022年)

考試類別 (註 2)		曆日日數(截至每年 11 月 30 日) (註 1)				
		2018年	2019年	2020年	2021年	2022年
輕型貨車	合併	275	259	220	355	370
	乙部	57	56	87	111	121
	丙部	178	196	248	280	352
中型貨車		63	62	83	93	107
重型貨車		75	55	94	111	105
私家／公共小巴		54	24	67	84	79
私家／公共巴士		67	71	86	91	104
掛接式車輛		66	54	76	87	114

註 1: 由於駕駛考試在 2020 年 12 月受疫情影響而暫停，上表所載各類車輛路試的平均輪候時間(以曆日計算)是根據截至每年 11 月 30 日的情況計算。

註 2: 專營巴士駕駛考試沒有輪候時間數字。根據現行安排，專營巴士營辦商會不時與運輸署聯絡，在有需要時為受訓的車長安排考試。

2. 2018年至2022年，每年考牌主任職系的編制、實際人數、空缺數目及流失人數表列如下：

考牌主任人手(2018年至2022年)

年份	員工數目(截至每年7月31日)			流失人數 (註4)
	編制 (註3)	實際人數	空缺數目	
2018	75	71	4	5
2019	77	69	8	2
2020	79	79	0	2
2021	85	85	0	4
2022	85	81	4	4

註3： 有關數字涵蓋常額職位和有時限職位。

註4： 流失人數指該年全年的退休、辭職或轉職至其他政府部門的考牌主任人數。

3. 截至2023年2月28日，持有有效正式駕駛執照的人數為2 361 950人。按不同車輛類別及年齡組別劃分，持有正式駕駛執照的人數如下：

駕駛執照統計數字(截至2023年2月28日) (註5)

車輛類別	駕駛執照持有人數目					
	18-29歲	30-39歲	40-49歲	50-59歲	60-64歲	65歲或以上
私家車	169 065	488 577	607 879	568 595	254 197	259 435
輕型貨車	88 996	258 701	342 263	315 116	191 969	224 339
電單車	13 882	45 777	92 531	91 971	30 532	36 343
私家小巴	2 013	9 342	28 670	47 932	35 277	54 367
公共小巴	1 269	7 415	26 012	45 327	34 061	52 504
的士	2 339	9 577	20 940	48 492	48 725	74 358
私家巴士	2 009	9 260	27 872	40 391	24 962	33 914
公共巴士	1 631	8 875	27 482	40 061	24 867	33 909
政府車輛	1 903	9 267	10 251	9 854	2 217	605
專營巴士	963	2 592	4 663	6 799	4 449	6 696
中型貨車	2 500	13 607	32 996	49 976	33 960	50 478
重型貨車	872	5 151	13 438	20 345	15 190	36 034
掛接式車輛	343	2 159	6 507	12 556	9 707	11 766
特別用途車輛	236	1 645	4 175	5 086	2 902	3 183

車輛類別	駕駛執照持有人數目					
	18-29歲	30-39歲	40-49歲	50-59歲	60-64歲	65歲或以上
機動三輪車	13 882	45 778	92 526	91 978	30 537	36 341

註5: 由於每人持有的每個駕駛執照可有多於一個車輛類別的批註，上述統計數字所列各車輛類別駕駛執照持有人數目的總和，可能會多於駕駛執照持有人的總數。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2209)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就道路安全及標準研究工作，政府可否告知本會：

1. 過去五年至今，運輸署已完成的道路安全及標準相關研究項目數目，並列出每個研究項目的以下資料：
 - (i) 研究項目名稱及範疇；
 - (ii) 涉及的開支；
 - (iii) 研究開展及完成日期；及
 - (iv) 所提出改善建議內容；
2. 有否制定時間表以檢討及修訂不同車輛種類(即輕型貨車、私家小巴、公共小巴、私家巴士、公共巴士、專利公共巴士、中型貨車、重型貨車、掛接式車輛、特別用途車輛)的規例及安全標準；如有，詳情為何；如否，原因為何？

提問人：周小松議員(立法會內部參考編號：23)

答覆：

- (1) 運輸署一直對其他地方在道路安全方面的最新發展和科技進行研究，並探討相關發展和科技是否適合在香港應用，從而提升道路安全。自2018年起推行的部分項目如下：
 - (i) 在2020年10月至2021年10月試驗偵察平均車速攝影機系統(均速攝影機系統)，開支為1,321萬元。均速攝影機系統利用攝影機和人工智能技術，記錄和計算車輛在指定路段的平均車速。系統評估結果顯示，均速攝影機系統準確而且可靠。運輸署正與警務處商討系統對接、技術優化，以及作業流程和資源的詳情。

- (ii) 在2022年4月至10月及2023年3月至2024年4月分階段推行優化斑馬線設施的試驗計劃，令斑馬線更顯眼易見，從而提醒駕駛者停車讓路予行人。試驗計劃總開支為482萬元。運輸署會檢視試驗結果，以考慮是否推展至其他地點。
 - (iii) 在2022年7月至2023年1月在行人燈號過路處試驗輔助裝置，將紅光投射到行人過路處的行人等候位置上，以提醒行人注意「紅色人像」燈號，開支為65萬元。由於試驗效果正面，運輸署正檢視和物色合適的行人燈號過路處，以在更多地點使用輔助裝置。
 - (iv) 在2020年9月至2021年7月在技術研究中試驗公共小巴佩戴安全帶偵測及警示系統，技術研究開支為140萬元。試驗的目的是為系統找出可行的技術方案，從而提高公共小巴乘客佩戴安全帶的意識。由於試驗效果理想，運輸署已要求在2023年9月1日或以後首次登記的公共小巴安裝此項裝置。
- (2) 運輸署一直密切留意國際間相關汽車科技的發展和應用，並正進行法例修訂工作，更新下列車輛構造要求以改善道路安全：
- (i) 要求所有電動／混合動力種類車輛在首次登記前安裝車輛聲響警示系統；
 - (ii) 要求裝配可延伸架空結構的車輛(例如貨車及特別用途車輛)安裝過高警示系統；
 - (iii) 就所有種類車輛修訂反射鏡的法定要求，並引入「攝影機－顯示器系統」的要求；
 - (iv) 就所有種類車輛修訂視象顯示器的法定要求；
 - (v) 修訂駕駛規則，容許司機能夠使用遙距控制泊車功能；
 - (vi) 按國際車輛標準和技術發展更新對車輛結構的各項要求(放寬單層巴士全高度，由3.5米增至4米，以及允許使用發光二極體作為車燈)；以及
 - (vii) 將現行適用於私家車、的士、公共小巴的強制安裝及佩戴安全帶法定要求涵蓋其他車輛種類及座位。

上述第(1)及(2)項有關道路安全和標準的工作由運輸署現有人員執行，屬於常規職務。

管制人員的答覆

(問題編號：1179)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

有關推動新能源運輸方面，近年政府以推出多項政策措施，推動公共交通運輸電動化，包括預算案提到，政府已訂下於2027年年底前有約700輛電動巴士及3 000輛電動的士投入服務的目標，亦已預留3億5,000萬元，資助4間港內航線的渡輪營辦商建造及試驗電動渡輪和相關充電設施；另外，亦會為的士業界提供百分百擔保的貸款計劃，以鼓勵的士車主將現有的士替換為純電動的士。除政策措施外，政府會否投放資源，全面檢視本港現有交通運輸相關規例能否配合新能源運輸的發展和需要，尤其電動車的使用越趨普及，現有法規必須與時並進，以免窒礙新能源運輸在港發展；若會檢視，詳情為何，包括涉及的開支、人手及時間表、會否制訂具體檢視清單？

提問人： 邱達根議員(立法會內部參考編號：31)

答覆：

環境及生態局／環境保護署(環保署)一直推廣使用新能源車輛。

與此同時，在現行規管制度下，所有在香港登記的車輛均須遵守《道路交通條例》(第374章)及其附屬規例，包括《道路交通(車輛構造及保養)規例》(第374A章)。為此，運輸署一直定期檢討現行法例和指引，引進最新的車輛技術發展，以支持本地市場引入新能源車輛，包括電動車。第374A章下的現行規管制度，已有條文賦予運輸署足夠的靈活性，可就化石燃料車及電動車制訂最新要求及作出審批。

為方便電動車進口，運輸署自2010年11月起發布《電動汽車的車輛構造審批要求》指引文件，確立香港的電動車技術要求。有關要求不時更新以配合電動車技術的快速發展，最新版本在2022年7月發布。此外，在2022年12月，為方便平行／個別進口電動車型號輸入香港，運輸署向業界發出有關

批量處理機制的新指引，及提供便利措施讓業界以批量方式引進電動車並確保這些電動車符合相關的技術要求。

另外，我們留意到氫燃料電池車是一種有潛力的新能源車輛，特別是作重型商用車之用。世界各地一直投入資源進行產業研發、試驗運作和發展配套基礎設施的相關工作。為配合氫燃料電池車的發展趨勢及配套設施的需求，環境及生態局正領導一個由其他相關決策局及部門(包括運輸署)組成的跨部門工作小組，因應本地情況分階段循序漸進地開展氫燃料電池雙層巴士和重型車輛的試驗。

環境及生態局會綜合氫燃料電池車的試驗結果和數據，並在2025年制訂陸上運輸使用氫能的長遠策略，從而協助引領香港達致2050年前車輛零排放的目標。運輸署會繼續與跨部門工作小組緊密合作，留意新汽車技術的最新發展，並全面檢視現行規管制度，以利便在香港引入新能源車輛。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2097)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署在文件中提到，在接獲小巴、巴士、中型和重型貨車及掛接車輛駕駛執照的申請後82天內進行路試的目標，計劃為百分之九十五，但在2021及2022年實際上只達到百分之三十七及三十。請當局告知本會：私家車進行路試的服務目標為何；當局有何實質措施改善現時路試輪候情況；當局有何實際理據，讓市民信服當局能夠達到在舉行路試上所訂立的目標？運輸署的服務情況一直為人詬病，市民往往需要在運輸署排隊輪候服務，請當局告知本會：當局將服務電子化的詳情為何；當局有何計劃改善現時排隊輪候的情況；當局就提高服務效率方面有何實際的行動計劃？

提問人：朱國強議員(立法會內部參考編號：32)

答覆：

路試輪候時間

市民對路試服務的需求持續上升。在2012至2021年的10年間，每年路試申請數目由122 554宗增加至211 798宗，增幅達73%。此外，在2020年至2022年年初，為配合疫情期間的政府社交距離措施，運輸署須間歇暫停駕駛考試服務。在每次恢復服務後，運輸署須首先為受影響考生安排補考路試，令過去3年的路試輪候時間進一步增加。因此，在2021年和2022年，在接獲商用車輛駕駛執照的申請後82天內進行路試的目標，無法達成。考慮到由2022年4月起已恢復駕駛考試服務，視乎市民對商用車輛駕駛考試的需求，運輸署致力在2023年達標。

此外，為了進一步增加路試數目，運輸署會利用科技，以及在可行情況下安排考牌主任額外工作，並已經／將會採取以下措施：

- 運輸署已由2022年6月底起全面採用電子駕駛考試表格。為了善用所節省的時間，運輸署計劃由2023年3月底起，在3個非商用車輛駕駛考試中心提供每月約190個額外路試名額(用於快期駕駛考試)。
- 由2023年3月底起，運輸署已安排考牌主任在星期六額外工作，預計在6個月內約可提供5 000個路試名額(用於快期駕駛考試)。
- 運輸署亦正進行新一輪的二級考牌主任招聘工作，預計新入職人員於2023年下半年到任。
- 運輸署現正與廉政公署一起檢視考牌主任的上班報到安排，以期在確保考試制度公平、公正及廉潔的同時，亦增加路試數目。檢視工作預計於2023年年中完成。
- 長遠來說，運輸署會繼續諮詢相關部門意見，致力在全港物色合適用地，以期在不同地區設立更多駕駛考試中心，應付駕駛考試服務需求。

現時運輸署並沒有就接獲私家車駕駛執照申請後安排路試所需輪候日數訂定服務承諾。不過，隨着上述措施落實，運輸署將在2024年檢視情況，並研究就非商用車輛(包括私家車)駕駛考試所需輪候日數訂定目標。與此同時，運輸署已在網頁公布各類車輛駕駛考試的輪候日數。

電子牌照服務

運輸署一直致力擴展網上牌照服務及精簡申請程序，一方面減少對櫃位服務的依賴，另一方面在處理牌照申請上為市民提供更大的方便，讓他們節省在牌照事務處輪候的時間，並可隨時隨地遞交申請。

運輸署利用「智方便」的好處，已推行18項使用「智方便」核實身分的網上牌照服務(包括續領正式駕駛執照及車輛牌照)。在2023-24年度，運輸署會繼續進一步提升牌照事務處的工作效率，提供更方便市民的服務，包括把網上牌照服務擴展至其他種類牌照申請和引進電子牌照和許可證，詳情如下：

- 電子許可證 - 由2022年12月起，運輸署已分階段逐步推出電子許可證、牌照和證明書(統稱許可證)，以「可攜式文件格式」(pdf)簽發，並通過電子郵件發送給申請人，供他們列印及展示。
- 電子車輛牌照 - 運輸署計劃進一步電子化車輛牌照的資料，當車主獲

發首張紙本車輛牌照後，便無需在每次續期後更換新的紙本車輛牌照；以及簡化續領車輛牌照的申請程序，邁向全面自動化處理。待通過相關的法例修訂並在完成系統提升後，電子車輛牌照可在2024年內全面推行。此外，在簡化續領車輛牌照申請程序及全面自動化處理後，預計在2024年內，不涉及人手檢查的網上車輛牌照續期申請所需處理時間，可由10個工作天縮減至少於3個工作天。

- 電子駕駛執照 - 運輸署計劃推出這項措施，作為一項補充及附加形式的駕駛執照。運輸署會繼續發出實體駕駛執照，而電子駕駛執照則以流動應用程式顯示，並須透過「智方便」身分認證程序登入。電子駕駛執照可代替實體駕駛執照，屆時駕駛執照持有人可於駕駛時自行選擇攜帶實體駕駛執照或電子駕駛執照。待通過相關的法例修訂並在完成系統提升後，電子駕駛執照預計於2024年推出。

運輸署一直在擴展電子牌照服務，以及網上申請車輛牌照、駕駛執照及許可證的服務。運輸署會繼續鼓勵市民使用網上服務遞交牌照申請，再無須親身到牌照事務處辦理有關手續。

管制人員的答覆

(問題編號：2998)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

政府可否告知本會：

1. 在過去3個年度，政府收到新登記的電動私家車和其他車輛數字分別為何？
2. 自2021年2月24日起至今年2月，有多少符合條件的私家車車主享有一般電動私家車的首次登記稅寬減？涉及的款額為何；
3. 在過去3個年度，藉着「一換一」計劃參與首次登記稅寬減的本港車主人數為何？涉及的款額為何；及
4. 政府於2021年3月公布《香港電動車普及化路線圖》，當中提到未來在香港推動使用電動車及其所需配套的長遠政策目標及計劃。請問運輸署有否推行相應計劃和政策措施，以期配合達成《路線圖》的目標？如有，詳情為何；如否，原因為何？

提問人：何敬康議員(立法會內部參考編號：4)

答覆：

1. 過去3個財政年度(截至2023年2月28日)，按車輛類別劃分的新登記電動私家車及其他車輛數目表列如下：

車輛類別	新登記車輛數目					
	2020-21年度		2021-22年度		2022-23年度 (截至2023年 2月28日)	
	電動車	非電 動車	電動車	非電 動車	電動車	非電 動車
私家車	4 944	33 612	11 572	26 082	20 695	16 202
電單車	51	9 684	63	8 865	171	6 422
的士	0	876	0	1 049	4	995
專營巴士	0	309	2	230	17	228
非專營巴士	0	254	0	209	3	354
私家巴士	0	49	0	61	0	75
公共小巴	0	135	0	153	0	126
私家小巴	0	130	0	99	0	71
貨車	26	5 714	58	7 232	124	6 078
特別用途車輛	9	90	11	114	16	96
總數	5 030	50 853	11 706	44 094	21 030	30 647

註：政府車輛無須登記，因此不包括在內。

2. 在2021年2月24日至2023年2月28日期間，共有682輛電動私家車受惠於一般首次登記稅寬減安排，涉及金額共66,495,000元。
3. 過去3個財政年度(2020年4月1日至2023年2月28日)，共有36 226輛電動私家車在「一換一」計劃下獲得首次登記稅寬減，涉及金額共95.5億元。
4. 運輸署一直與環境及生態局／環境保護署(環保署)及有關政府部門緊密合作，共同推廣使用電動車。

運輸署一直定期檢討現行法例和指引，引進最新的電動車技術發展，以支持本地市場引入新能源汽車。為方便電動車進口，運輸署自2010年11月起發布《電動汽車的車輛構造審批要求》指引文件，確立香港的電動車技術要求。有關要求不時更新以配合電動車技術的快速發展，最新版本在2022年7月發布。此外，在2022年12月，為方便平行／個別進口電動車型號輸入香港，運輸署向業界發出有關批量處理機制的新指引，及提供便利措施讓業界以批量方式引進電動車並確保這些電動車符合相關的技術要求。

在公共交通服務方面，運輸署已協助環境及生態局／環保署與專營巴士及的士營辦商聯繫，進行電動巴士及的士的試驗。運輸署會繼續協助環境及生態局／環保署與各公共交通營辦商及運輸業界合作，參與電動車先導／試驗計劃，並引入更多電動車。相關措施包括(i)在2023

年內以不同路線的專線小巴進行試驗，測試使用不同型號的電動公共小巴；(ii)更廣泛使用電動的士及電動巴士，目標是在2027年年底前引入約3 000輛電動的士及約700輛電動巴士；(iii)在2024年開始以港內航線試行電動渡輪；以及(iv)安裝電動車充電器，供各公共交通營辦商使用。

除上述以外，運輸署亦將繼續採取措施，在可行情況下，在運輸署轄下的政府多層停車場盡量多裝設電動車充電器，以及研究措施減少非電動車佔用充電器泊車位的情況。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3001)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

過去10年，本港的領牌車輛數目增加超過20%，車輛數目的增長幅度被認為會加劇交通擠塞問題。就此，政府可否告知本會：

1. 自通過並實施增加私家車的首次登記稅及牌照費後，政府每年接獲的首次登記私家車數目為何；
2. 和首次登記稅及牌照費調整前比較，本港領牌車輛數目增長和變化為何；
3. 為使收費路段運作更暢順，當局現正推行「易通行」不停車繳費服務，請問截至2023年2月為止，共投放多少在有關項目的宣傳、行政工作；及
4. 政府有否計劃其他智慧道路管理系統或技術，以期加強改善交通擠塞情況；如有，詳情及預算為何？

提問人：何敬康議員(立法會內部參考編號：7)

答覆：

1. 上一次提高私家車首次登記稅和車輛牌照費是在2021年2月24日。自上次調整有關稅項及收費以來的首次登記私家車數目表列如下：

年份	首次登記私家車數目
2021 (3月1日至12月31日)	34 170
2022 (1月1日至12月31日)	37 478
2023 (1月1日至2月28日)	6 421

2. 2018年至2022年領有牌照的私家車數目變動表列如下：

年份(截至年底)	領有牌照的私家車數目	與前一年比較的變動百分比
2018	565 213	+2.3%
2019	573 932	+1.5%
2020	573 003	-0.2%
2021	581 012	+1.4%
2022	571 412	-1.7%

3. 運輸署在2021年透過公開招標，委託一間隧道費服務商推行「易通行」。隧道費服務商的主要職責是開發網站和流動應用程式並提供代管服務、開發支付平台和委聘相關服務供應商、發出繳費貼、收取隧道費、追討隧道費、提供帳戶管理和客戶服務，以及管理和操作整個「易通行」系統的綜合後端和現場路面設備。隧道費服務商亦須就「易通行」的實施和運作，推行宣傳及公關活動和措施。截至2023年2月28日，根據合約就履行上述職務支付予隧道費服務商的費用為86萬元。

另外，運輸署用於推廣「易通行」的開支為221萬元。至於運輸署推行「易通行」的行政開支，相關工作由運輸署現有人員執行，涉及的資源沒有詳細分項。

4. 為利用智能運輸科技以善用香港有限的路面空間，運輸署一直推展智慧出行措施，有關措施可歸納為三大關鍵範疇，即「智能運輸基礎建設」、「數據共享和分析」及「應用和服務」。各項智慧出行措施在2023-24年度的預算開支表列如下：

智慧出行措施	2023-24年度的預算開支
智能運輸基礎建設	
1. 於政府收費隧道及青沙管制區實施「易通行」不停車繳費系統	4.2651億元
2. 繼續運作安裝在主要幹線及主要道路上約1 200個交通探測器、行車時間顯示系統和行車速度屏系統，以收集和發放實時交通	2,160萬元

智慧出行措施	2023-24年度的預算 開支
資訊作交通管理、路線選擇和運輸規劃用途	
3. 在東涌市中心內8個聯動式交通燈控路口推行實時交通燈號調節系統，縮短在路口出現的車龍，減少延誤，以改善交通情況	400萬元
4. 繼續促進自動駕駛車輛的測試及使用	運輸署的工作由現有人員執行，涉及的開支沒有詳細分項。
數據共享和分析	
5. 繼續提升「香港出行易」的現有功能和實時數據的覆蓋程度，改善用戶體驗，以回應用戶意見	430萬元
6. 繼續維持專線小巴實時到站資訊資料蒐集和分享系統，並鼓勵公共交通營辦商開放數據	720萬元
7. 改善及維持「交通數據分析系統」以加強交通管理和效率	260萬元
8. 透過設於有蓋巴士站的資訊顯示屏發放專營巴士實時資訊	安裝實時巴士到站資訊顯示屏的預算總資助額為2,800萬元。
9. 繼續鼓勵公眾停車場營辦商提供實時空置泊車位資訊，以便利駕駛者尋找泊車位；並在土地契約及短期租約加入相關條款，要求有關公眾停車場提供實時空置泊車位資訊	運輸署的工作由現有人員執行，涉及的開支沒有詳細分項。
應用和服務	
10. 因應系統的可靠性、易用程度及效率，鼓勵公共交通營辦商引入新電子支付系統	運輸署的工作由現有人員執行，涉及的開支沒有詳細分項。

智慧出行措施	2023-24年度的預算 開支
11. 管理10億元的智慧交通基金(基金)，藉以推動與車輛有關的創新科技研究及應用	1.725億元
12. 全港所有八達通路旁停車收費錶於2022年1月已完成更換為新停車收費錶。新停車收費錶支援不同支付系統(包括「轉數快」及利用「入錶易」流動應用程式遙距繳費)，並提供實時空置泊車位資訊。政府預留款項，以在新地點安裝新路旁停車收費錶及提升新停車收費錶系統	5,700萬元
13. 由2021年開始分批啟用自動泊車系統先導項目，以期在短期租約用地及政府場地的公眾停車場更廣泛應用自動泊車系統，並鼓勵在私營發展項目的公眾停車場應用自動泊車系統	200萬元 ^{註1}
14. 於部分不設收費錶的路旁泊車位試行安裝感應器，以提供實時空置泊車位資訊	41萬元

註1：預算開支用於委聘顧問公司，顧問公司會就運輸及物流局／運輸署推行的自動泊車系統項目提供技術意見；至於在政府場地的公眾停車場推展自動泊車系統項目的建設費用，政府會向立法會申請撥款。

除第11項有關基金的措施外，運輸署上表所列工作由該署現有人員執行，涉及的人手沒有詳細分項。就基金而言，運輸署開設了2個有時限的公務員職位(包括1名高級工程師和1名機電工程師／助理機電工程師)，在2020-21至2026-27年度期間協助推行基金的工作。運輸署已委聘香港生產力促進局為基金秘書處，其行政開支上限為基金額的15%。

管制人員的答覆

(問題編號：3002)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

疫情持續近3年之久，本港社會包括公共服務亦因受到影響，一度未能維持恒常運作。去年底審計署提到，現時本港駕駛路試的輪候時間很長，致使報考者長久未能考獲駕駛執照。就此，政府可否告知本會：

1. 過去3個財政年度，4間指定駕駛學校考試中心未能正常辦公的總時間(請以日數或時數表達)，以及佔原定運作總時間的百分比；
2. 過去3個財政年度，本港4間指定駕駛學校考試中心的各類車輛考試考生的平均輪候時間為何；
3. 過去3個財政年度，政府各區駕駛考試中心的平均輪候時間為何；及
4. 有否計劃增撥資源和增聘人手，加快處理各項駕駛考試的進度？如有，詳情及預算開支為何？

提問人：何敬康議員(立法會內部參考編號：8)

答覆：

市民對路試服務的需求持續上升。在2012至2021年的10年間，每年路試申請數目由122 554宗增加至211 798宗，增幅達73%。此外，在2020年至2022年年初，為配合疫情期間的政府社交距離措施，運輸署須間歇暫停駕駛考試服務。在每次恢復服務後，運輸署須首先為受影響考生安排補考路試，令過去3年的路試輪候時間進一步增加。

就提問的各部分，現答覆如下：

1. 過去3個財政年度，指定駕駛學校的駕駛考試中心於辦公日未有開放的日數及其所佔辦公日總數的百分比表列如下。駕駛考試中心的開放日數取決於多項因素，包括場地的地理考慮、附近地區的交通情況、各類

車種的考試需求及運輸署的人力資源調配。在疫情期間，駕駛考試中心間歇關閉，有關情況已在過去3個財政年度該等中心於辦公日未有開放的日數中反映。

財政年度	鴨脷洲 駕駛考試 中心		小瀝源 駕駛考試 中心		元朗 駕駛考試 中心		觀塘 駕駛考試 中心 ^(註1)		新觀塘 駕駛考試 中心 ^(註2)		全年總 辦公日 數 ^(註3)
	未有 開放 的日 數	%	未有 開放 的日 數	%	未有 開放 的日 數	%	未有 開放 的日 數	%	未有 開放 的日 數	%	
2019-20	118	47.4%	27	10.8%	59	23.7%	81	60.0%	52	70.3%	249
2020-21	131	47.5%	95	34.4%	107	38.8%	不適用	不適用	198	71.7%	276
2021-22 ^(註4)	74	28.0%	1	0.4%	4	1.5%	不適用	不適用	165	62.5%	264

註 1: 觀塘駕駛學院自2019年10月18日起關閉。2019-20年度的數字反映2019年4月1日至2019年10月17日期間，該駕駛考試中心於辦公日未有開放的日數及其所佔該段期間辦公日數(即135日)的百分比。

註 2: 新觀塘駕駛學院自2019年12月13日起提供駕駛考試。2019-20年度的數字反映2019年12月13日至2020年3月31日期間該駕駛考試中心於辦公日未有開放的日數及其所佔該段期間辦公日數(即74日)的百分比。

註 3: 疫情期間，在每次恢復駕駛考試後，運輸署會在星期六為受影響的考生安排補考路試。駕駛考試中心開放的星期六，算作辦公日。

註 4: 在平衡保持社交距離的需要後，運輸署在第五波疫情期間繼續舉行電單車路試。開放指定駕駛學校的駕駛考試中心以舉行電單車路試的日數，相應算作辦公日數。

2. 過去3個財政年度，在指定駕駛學校進行各類路試的平均輪候時間表列如下：

路試類別		平均輪候時間(曆日日數)		
		2019-20年度	2020-21年度	2021-22年度
私家車	合併	258	192	360
	乙部	51	69	139
	丙部	240	224	295
電單車	乙部 (能力考試)	159	227	226
	丙部 (路試)	204	162	239
輕型貨車	合併	260	197	363
	乙部	53	72	145
	丙部	244	225	300
中型貨車		70	60	71
公共／私家巴士		67	58	85
掛接式車輛		62	54	65

3. 過去3個財政年度，在政府(非指定駕駛學校)駕駛考試中心進行各類路試的平均輪候時間表列如下：

路試類別		平均輪候時間(曆日日數)		
		2019-20年度	2020-21年度	2021-22年度
私家車	合併	238	143	265
	乙部	41	50	63
	丙部	104	147	212
電單車	丙部	227	135	223
輕型貨車	合併	246	149	273
	乙部	39	53	63
	丙部	136	160	206
中型貨車		57	58	100
重型貨車		58	60	102
公共／私家巴士		57	58	104
公共／私家小巴		40	38	81
掛接式車輛		45	60	101

4. 為了進一步增加路試數目，運輸署會利用科技，以及在可行情況下安排考牌主任額外工作，並已經／將會採取以下措施：
- 運輸署已由2022年6月底起全面採用電子駕駛考試表格。為了善用所節省的時間，運輸署計劃由2023年3月底起，在3個非商用車輛駕駛考試中心提供每月約190個額外路試名額(用於快期駕駛考試)。
 - 由2023年3月底起，運輸署已安排考牌主任在星期六額外工作，預計在6個月內約可提供5 000個路試名額(用於快期駕駛考試)。
 - 運輸署亦正進行新一輪的二級考牌主任招聘工作，預計新入職人員於2023年下半年到任。
 - 運輸署現正與廉政公署一起檢視考牌主任的上班報到安排，以期在確保考試制度公平、公正及廉潔的同時，亦增加路試數目。檢視工作預計於2023年年中完成。
 - 長遠來說，運輸署會繼續諮詢相關部門意見，致力在全港物色合適用地，以期在不同地區設立更多駕駛考試中心，應付駕駛考試服務需求。

運輸署的上述工作由現有人員執行，涉及的開支沒有詳細分項。

管制人員的答覆

(問題編號：3014)

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

問題：

現時運輸署轄下的10個政府多層公眾停車場，分別約有4 000個私家車位及650個電單車位，旅遊巴士停車場卻只有一個。就此，請政府告知本會：

1. 以表列形式列出，過去3年本港旅遊巴士的數量及新登記數目，以及向旅遊巴士發出涉及違例泊車的告票數目為何；及
2. 政府有否計劃在未來，增加旅遊巴士停車場或停泊車位的數目？如有，詳情為何；如否，原因為何？

提問人：何敬康議員(立法會內部參考編號：21)

答覆：

1. 過去3年，領有牌照的旅遊巴士／非專營巴士數目表列如下：

年／月	2020年12月	2021年12月	2022年12月
領有牌照的 旅遊巴士／非專營巴士數目	7 418	6 958	7 113

過去3年，新登記的旅遊巴士／非專營巴士數目表列如下：

年份	2020	2021	2022
新登記的 旅遊巴士／非專營巴士數目	207	347	366

香港警務處沒有備存按旅遊巴士／非專營巴士劃分的違例泊車定額罰款通知書記錄。

2. 政府一直積極推展一系列短期及中長期措施，以增加旅遊巴士／非專營巴士的泊車位供應，包括：
- (a) 在合適的路旁地點劃設夜間泊車位，並提供路旁泊車位及上落客設施；
 - (b) 按照2021年8月修訂的《香港規劃標準與準則》(《準則》)內所載的泊車位標準，提供適當的泊車位。經修訂的《準則》增加了資助房屋發展項目的商用車輛泊車位種類及數目，旅遊巴士／非專營巴士可在該等泊車位停泊；
 - (c) 按照「一地多用」原則，在合適的「政府、機構或社區設施」及公共休憩用地項目中提供公眾泊車位；以及
 - (d) 在合適的短期租約停車場的租約條款中，訂明最少需提供的旅遊巴士／非專營巴士泊車位數目。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3015)

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

問題：

根據政府公佈的收入預算，2022/23年度「罰款、沒收及罰金」為庫房進帳24.38億元，較原預算多20.2%，其中「定額罰款制度(交通違例事項)」佔其中的11.61億元，若以定額罰款320元計算，約為362.8萬張罰款告票，而政府對這項目在2023/24年度的收入預算為12.69億元，即是預計增長9.5%。為此，請政府告知本會：

1. 基於甚麼因素(例如增加執法人手及器材)，預期涉及交通違例事項的收入會按年度上升；
2. 政府有否計劃預留資源，以及物色合適用地，增建政府停車場，或從政策上要求私人發展項目發展足夠的停車場設施，紓緩泊車位短缺問題；及
3. 政府有否考慮提高罰則，展現打擊「違例泊車」行為的決心？如有，詳情為何；如否，原因為何？

提問人：何敬康議員(立法會內部參考編號：22)

答覆：

1. 自2020年3月起，警務處逐步於全港各警區開展「電子定額罰款通知書先導計劃」，讓前線人員可用流動裝置記錄有關交通違例事件的詳情，然後以手提打印機印出定額罰款通知書，以減少因手寫定額罰款通知書而造成的人為錯誤，從而提升整體執法的效率。警隊在2021年及2022年繼續增添裝置，讓前線人員可發出以流動裝置列印的定額罰款通知書，而現時警隊約有2 600部手提打印機，供人員使用。2022年發出的3 363 471張違例泊車告票中，有3 075 398張(91.4%)是以流動裝置列印，可見計劃提升了交通執法的效率。

另一方面，警隊正籌備建立全新的電子交通執法系統，以電子方式處理涉及交通違例事項的定額罰款通知書及傳票申請表。該系統亦會處理所有與交通執法相關的資料和數據，有助提升警隊在交通管理方面的效率。警隊會同時開發以市民為本的電子交通執法專屬網站，方便市民在網上查閱其電子定額罰款通知書及處理相關事宜。

警隊已在2021年6月獲立法會財務委員會撥款3.52億元，以開發該電子交通執法系統。系統現正處於籌備階段，預期於2023年內推出首階段服務。

2. 政府一直積極推展一系列短期及中長期措施，以增加泊車位供應，包括：

(a) 在合適的路旁地點劃設夜間泊車位；

(b) 在合適的短期租約停車場的租約條款中，訂明最少須提供的商用車輛泊車位數目；

(c) 鼓勵學校在非上課時間開放校舍供學生服務車輛停泊；

(d) 按照2021年8月修訂的《香港規劃標準與準則》(《準則》)內所載的泊車位標準，要求新發展項目提供適當的泊車位。經修訂的《準則》增加私人和資助房屋發展項目的私家車附屬泊車位數目和增加資助房屋發展項目的商用車輛泊車位種類及數目；

(e) 按照「一地多用」原則，在合適的「政府、機構或社區」設施及公共休憩用地項目中提供公眾泊車位；以及

(f) 在合適的工務工程項目推展自動泊車系統。

關於在合適的「政府、機構或社區」設施及公共休憩用地項目中提供公眾泊車位，視乎規劃中項目的技術可行性評估結果及申請所需批核的進度，以及已獲批項目的施工進度，預期約有20個合適的工程項目，由2024-25年度開始分批提供約共5 100個泊車位。

3. 加重交通違例事項罰則和加強執法，是交通諮詢委員會《香港道路交通擠塞研究報告》(2014年)提出的12項紓緩道路交通擠塞措施之一。政府曾在2017年2月建議將《定額罰款(交通違例事項)條例》(第237章)的

違例泊車罪行及《定額罰款(刑事訴訟)條例》(第240章)內其中6項有關交通擠塞的罪行的罰款額調高以恢復阻嚇力。立法會最終支持調高第240章內其中5項罪行的罰款。

上述第240章內5項有關交通擠塞的罪行的定額罰款自2018年6月1日起調高。相關交通罪行包括(a)非法進入黃色格路口、(b)車輛作「U」字形轉向導致阻礙、(c)未經授權而在巴士站、公共小巴站、的士站或公共小巴停車處停車、(d)公共巴士、公共小巴或的士上落乘客時停車超過所需的時間及(e)在限制區內讓乘客上落。項目(a)至(d)的定額罰款額由320元增加至400元，而項目(e)的定額罰款額則由450元增加至560元。

政府會繼續密切留意違例泊車引致交通擠塞的情況，並持續審視相關罰則水平。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3016)

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

問題：

政府在2019年1月首次推行「公共交通費用補貼計劃」(交津計劃)。為此，請政府告知本會：

1. 「交津計劃」經過數次延長後，至今已推行了4年時間。請以表列形式列出，自計劃推行至今的相關行政費用明細為何；
2. 請以表列形式列出過去4年，同時符合並領取「公共交通費用補貼計劃」和「2元優惠計劃」的人數及涉及的補貼金額為何；及
3. 當局會否考慮整合「公共交通費用補貼計劃」及「2元優惠計劃」，以處理資格重疊、雙重補貼的問題，確保公帑用得其所？如有，詳情為何？如否，原因為何？

提問人：何敬康議員(立法會內部參考編號：23)

答覆：

1. 過去4年，公共交通費用補貼計劃(補貼計劃)的經常開支(扣除補貼金額)如下：

財政年度	經常開支 (百萬元)
2019-20	42.1
2020-21	39.0
2021-22	41.8
2022-23 (修訂預算)	38.2

政府一直盡力減省補貼計劃的行政費用。補貼計劃在2022-23年度的預算經常開支(扣除預算補貼金額)約相當於每年補貼金額的1%。

- 2.及 3. 政府在2019年推出補貼計劃，為日常使用本地公共交通服務出行，而公共交通開支較高的市民減輕交通費負擔。在補貼計劃下，政府就市民每月超出400元的實際公共交通開支提供三分之一的補貼，每張八達通的補貼金額以每月400元為上限。考慮到本港經濟仍在復蘇，政府決定將補貼計劃下的臨時特別措施延長6個月至2023年10月，為市民每月超出200元的實際公共交通開支提供三分之一的補貼，上限為每月500元。

二元優惠計劃的政策目標，是在香港建立關愛共融的社會，讓長者和合資格殘疾人士可以每程2元的優惠票價，使用指定公共交通工具和服務。

由於政策目標及運作模式有所不同，因此兩項計劃分開推行。運輸署沒有備存同時在兩項計劃下符合資格受惠並領取補貼的人數。

由於補貼計劃的每月公共交通開支水平定於400元(在沒有臨時特別措施的期間)，二元優惠計劃下的受惠市民要在一個月內出行超過200次(即平均每天出行6至7次)，才符合資格在補貼計劃下領取補貼。二元優惠計劃受惠市民的實際公共交通開支，一般不會超過補貼計劃的開支水平，因此獲取雙重福利的機會甚微。

由於補貼計劃和二元優惠計劃在目的和受惠對象方面各有不同，政府沒有計劃把兩者合併。運輸署會繼續密切監察兩項計劃是否妥善有效運作，以確保公帑運用得宜。

管制人員的答覆

(問題編號：2587)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

的士是香港主要客運公共交通工具之一，提供個人化點對點服務，但是的士業長期人手不足，缺乏新人入行，導致現時雖然全香港有超過20萬人持有的士駕駛執照，但活躍的的士司機大約只有四萬人，其中更有不少是替更司機，每星期只會工作兩至三天，司機不足令到的士空置率上升，整體的士服務供應下降，影響的士服務的整體水準，政府可否告知本會：

- 1) 會否加強的士台調配力度，有效配置乘客和附近的空車，減低的士的空車率；
- 2) 會否推廣利用手機應用程式召喚的士；
- 3) 會否設立更多的的士站、的士上落客點及開放禁區。

提問人：何君堯議員(立法會內部參考編號：7)

答覆：

- 1)及2) 運輸署一直鼓勵的士業界善用科技提升營運效率及服務質素。據運輸署了解，目前的士商會共營運約20個的士電召中心，接收公眾電話預約，然後透過無線電台發送給的士司機。部分的士電召中心已採用科技，例如全球定位系統及電腦化的士派車系統，以方便分配預約訂單，從而提升營運效率。另外，我們留意到有愈來愈多召喚的士應用程式。其中一些程式可讓的士乘客靈活選擇屬意的車類種類(例如可供輪椅上落的士)、過海隧道(如適用)及繳付車資方法等。

此外，政府已提出引入的士車隊管理制度，讓現有的士組成車隊並向運輸署申請的士營辦商車隊牌照。在該擬議制度下，車隊營辦商須透過電子預約應用程式提供網上召喚的士服務。政府現正擬訂有關法例修訂的細節，並會於稍後提交立法會審議。

- 3) 目前，全港設有約共830個的士站及指定的士上落客點以方便士營運。運輸署會繼續諮詢的士業界的意見，物色合適地點設立該等設施。在考慮設立新的士站及指定的士上落客點時，運輸署會考慮多項因素，包括擬議地點的乘客需求、交通狀況和道路安全，以及對其他道路使用者的影響等。

另外，運輸署已放寬的士於下列時段在車速限制為時速70公里或以下道路實施的所有指定限制區(的士限制區除外)上落乘客的限制：

- (a) 上午八時至上午十時及下午五時至晚上七時；
- (b) 上午八時至上午十時及下午五時至晚上八時；
- (c) 上午七時至晚上七時；以及
- (d) 上午七時至晚上八時。

管制人員的答覆

(問題編號：0846)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

現時，東涌道(石門甲以南)及大嶼山南部的所有道路均屬封閉道路，任何人士必須持有有效的「大嶼山封閉道路通行許可證」(「許可證」)方可駕駛機動車輛進出東涌道及大嶼山南部的道路。就此，可否告知本會：

1. 過去五年，每年接獲申請和簽發的長期許可證及臨時許可證數目分別為何；
2. 現時，「大嶼山自駕遊」計劃的每日配額為50個，過去一年，平均每月接納的申請宗數為何；
3. 「大嶼山自駕遊」計劃每日配額的訂定和檢討機制為何；
4. 會否考慮增加「大嶼山自駕遊」計劃的配額；如會，預計可增加多少配額；如否，原因為何；及
5. 簽發許可證的收費為首簽每年\$900或每月\$75及續領每年\$660或每月\$55，大嶼山居民亦須繳交同等費用。惟翻查資料，由香港警務處簽發的各種邊境禁區許可證 / 邊境封閉道路通行許可證均為費用全免。請告知維持大嶼山許可證簽發費和續領費的原因。有關收費是否為必須？會否考慮豁免大嶼山居民的簽發費及續領費；如否，請告知考慮因素及原因。

提問人：葉劉淑儀議員(立法會內部參考編號：7)

答覆：

1. 過去5年，運輸署接獲的申請及簽發的各類大嶼山封閉道路通行許可證(許可證)(即長期許可證、臨時許可證，以及按「大嶼山自駕遊」計劃簽發的許可證)的數目表列如下：

	曆年				
	2018	2019	2020	2021	2022
申請數目	16 100	17 000	16 400	20 600	22 600
許可證類別					
長期許可證 ^(註1)	4 600	5 500	6 000	6 400	6 100
臨時許可證 (不包括「大嶼山自駕遊」計劃) ^(註2)	11 900	12 000	9 100	13 900	16 400
按「大嶼山自駕遊」計劃簽發的臨時許可證 ^(註3)	5 700	5 600	6 300	6 200	9 300
總計 ^(註4)	22 200	23 100	21 400	26 500	31 800

註1：長期許可證一般簽發給大嶼山南部(嶼南)的居民／在嶼南營商的人士。長期許可證的最長有效期為12個月，並可在有效期屆滿後續領。

註2：臨時許可證一般簽發給有臨時需要進入嶼南(例如搬運家具及進行建築工程)的人士。

註3：根據2022年7月起推行的「大嶼山自駕遊」計劃第二期，星期一至五(公眾假期除外)的每日配額由25個增加至50個。

註4：申請可能涉及多於一張許可證。因此，每年簽發的許可證總數或會超過接獲申請總數。

2.至4.

運輸署在2016年2月26日推出「大嶼山自駕遊」計劃第一期。市民可在網上申請在星期一至五(公眾假期除外)上午8時至下午7時駕駛其私家車進入嶼南的封閉道路，作康樂和消閒用途，在每日25個配額中，5個名額編配予電動私家車。自「大嶼山自駕遊」計劃推出以來，反應非常踴躍，整體使用率超過95%。

鑑於嶼南的交通情況和泊車位供應有所改善，以及市民的需求日增，自2022年7月運輸署推出「大嶼山自駕遊」計劃第二期開始，平日編配予私家車的每日配額總數已增加至50個，當中10個編配予電動私家車。2022年7月至12月期間，成功申請的個案平均每月約1 050宗。

運輸署會密切監察「大嶼山自駕遊」計劃配額的需求、嶼南的交通情況及泊車位供應，並因應情況檢討「大嶼山自駕遊」計劃的安排。

5. 根據《道路交通(車輛登記及領牌)規例》(香港法例第374E章)(《規例》)第49條，任何人士駕駛汽車經封閉道路離開香港或在大嶼山的封閉道路上駕駛汽車，可向運輸署署長申請封閉道路通行許可證。署長可發出此等封閉道路通行許可證，並按《規例》附表2所訂收取費用。

現時通往各陸路邊境禁區(包括往落馬洲、文錦渡、沙頭角及深圳灣口岸)的連接路屬封閉道路。此外，東涌道(石門甲道以南一段)和嶼南所有道路也屬封閉道路。根據《規例》，運輸署就簽發有關封閉道路通行許可證的收費如下：

項目	封閉道路通行許可證類別	每年收費(元) (註5)	
(A)	在通往香港以外地方的封閉道路上行駛的車輛 (過境車輛)		
		私家車	540
		貨車	456
		巴士	456
(B)	在大嶼山封閉道路上行駛的車輛		
		首次簽發	900
	換領新證	660	

註5： 如屬不足12個月有效期的封閉道路通行許可證的申請，該費用相等於年費的十二分之一乘以擬領許可證的月數(不足1個月亦作1個月計算)。

香港法例第374E章訂明許可證費用(上文項目(B))的水平。有關水平是按收回成本的原則釐定。徵收許可證費用亦涉及各方面的考慮，例如豁免收費會否造成濫用及對交通可能造成的影響等；而有需要保持大嶼山的寧靜環境也是重要的考慮因素。現時政府並沒有計劃豁免許可證費用，不過會按照既定原則定期進行檢討。

香港警務處簽發的封閉道路通行許可證，是供前往邊境禁區但非過境的車輛(包括往來口岸公共運輸交匯處的專營巴士、專線小巴、本地校巴等)使用。換句話說，這些許可證不屬於上文項目(A)或(B)類別。根據香港法例第374E章，為這些非過境車輛簽發封閉道路通行許可證，無須收費。

管制人員的答覆

(問題編號：0271)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (4) 運輸服務管理
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就在政府收費隧道逐步推行不停車繳費系統，請告知：

1. 最新的推行時間表為何；
2. 有何措施監察服務供應商的服務表現；
3. 在監察服務供應商的服務表現上，涉及的人手及編制為何？

提問人：林筱魯議員(立法會內部參考編號：31)

答覆：

1. 「易通行」不停車繳費服務將在2023年5月7日上午5時首先在青沙管制區(即尖山隧道、沙田嶺隧道及大圍隧道)實施。繼青沙管制區後，運輸署計劃將繼續在城門隧道及獅子山隧道實施「易通行」，並於年內逐步推展至所有政府收費隧道。
2. 「易通行」隧道費服務商的主要職責是開發網站和流動應用程式並提供代管服務、開發支付平台和委聘相關服務供應商、發出繳費貼、收取隧道費、追討隧道費，以及提供帳戶管理和客戶服務(包括向車主和登記帳戶持有人就隧道費相關事宜發出通知、處理查詢和投訴及安排推廣活動等)。隧道費服務商亦管理和操作用於提供有關服務的綜合後端和現場路面設備。

運輸署聯同機電工程署(機電署)嚴謹執行服務表現監察工作，根據合約要求和服務承諾密切監察隧道費服務商的表現。除了日常進行實地視察和突擊巡查，確保隧道費服務商履行其應盡職責外，運輸署亦與

隧道費服務商定期及不定期會面，以評估其表現及處理可能出現的問題。

在收取和追討隧道費方面，運輸署會進行日常監察，核對隧道費服務商提交的管理報告紀錄與政府的隧道費收入。此外，運輸署會定期檢視隧道收費區的錄像，記錄駛經隧道的車輛數目及車輛種類，以確保隧道收費系統正常運作及準確地收取隧道費。如發現有關數字有不符之處，運輸署會進行調查，並要求隧道費服務商作出修正。隧道費服務商亦須定期提交報告，載述其營運及財務事宜，例如人手水平及可能出現的人手短缺情況以及未達到合約訂明的服務水平的事故，並提交包含其財務紀錄和資料的年度核證報告。

3. 有關工作現時由運輸署和機電署現有人員執行，涉及的人手沒有詳細分項。

管制人員的答覆

(問題編號：0272)

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

問題：

二零二三至二四年度需要特別留意的事項提到繼續推展6條主要離島渡輪航線，在船隻資助計劃下採購新船的工作，並監察為離島渡輪航線提供特別協助措施，請告知：

1. 採購的新船將採用何種能源，及採購工作時間表；
2. 過去三年，受特別協助措施協助的渡輪航線每日平均載客量分別為何；
3. 過去三年，用於特別協助措施協助的開支為何，請按渡輪航線列出？

提問人：林筱魯議員(立法會內部參考編號：32)

答覆：

1. 在第一階段船隻資助計劃下，政府會全數資助營運6條主要離島渡輪航線的兩家營辦商購買22艘新船，包括16艘柴油動力船、2艘柴油電力船和4艘混合動力船。首3艘新船預計會在2023年年底付運，其餘的12艘及7艘新船分別計劃在2024年及2025年付運。

第二階段船隻資助計劃會涵蓋6條主要離島渡輪航線餘下的11艘船，以及其他離島渡輪航線的11艘船。第二階段採購船隻的能源使用種類，會視乎第一階段所購買船隻的表現評核結果，以及最新的技術發展而決定。

2. 過去3年各條獲提供特別協助措施的渡輪航線每日平均載客量表列如下：

編號	航線	每日平均載客量		
		2020	2021	2022
1.	長洲—中環	19 177	22 350	20 632
2.	梅窩—中環	5 496	6 457	5 576
3.	橫水渡	983	1 027	923
4.	坪洲—中環	6 309	7 380	6 800
5.	榕樹灣—中環	7 242	8 177	7 368
6.	索罟灣—中環	1 027	1 169	1 064
7.	愉景灣—中環	7 644	9 265	7 853
8.	馬灣—中環	2 471	2 597	2 045
9.	馬灣—荃灣	308	361	304
10.	愉景灣—梅窩	240	266	230
11.	香港仔—榕樹灣(經北角村)	769	844	816
12.	香港仔—索罟灣(經模達)	737	874	808
13.	屯門—東涌—沙螺灣—大澳	1 195	836	659

3. 過去3年各條獲提供特別協助措施的離島渡輪航線獲發還的實際金額表列如下：

編號	航線	特別協助措施下獲發還的金額 (千元)		
		2020-21	2021-22	2022-23 (截至2023 年2月)
1.	長洲—中環	46,784	52,195	45,277
2.	梅窩—中環	16,658	24,702	18,150
3.	橫水渡	212	514	510
4.	坪洲—中環	10,566	15,417	19,881
5.	榕樹灣—中環	13,723	21,644	13,633
6.	索罟灣—中環	4,494	6,163	4,721
7.	愉景灣—中環	19,582	46,605	45,225
8.	馬灣—中環	7,775	12,945	8,635
9.	馬灣—荃灣	2,581	2,087	1,357
10.	愉景灣—梅窩 ^註	不適用	781	535
11.	香港仔—榕樹灣(經北角 村) ^註	不適用	144	1,973
12.	香港仔—索罟灣(經模達)	302	1,159	1,546

編號	航線	特別協助措施下獲發還的金額 (千元)		
		2020-21	2021-22	2022-23 (截至2023 年2月)
13.	屯門—東涌—沙螺灣—大 澳 ^註	不適用	2,336	1,941

註：自2021年起符合資格領取特別協助措施下的資助。2021年可獲發還的實際金額在2021-22年度發放。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0273)

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

問題：

規管和監察公共運輸服務的營運是運輸署的工作，就水上運輸服務，請告知：

1. 過去三年，各條街渡航線的載客率及脫班率為何；
2. 自水上的士啟航以來，各條航線的載客率及脫班率為何；
3. 政府有何措施監管水上的士和街渡服務營辦商妥善落運；
4. 用於監管水上的士和街渡服務表現的人手、編制和開支為何？

提問人：林筱魯議員(立法會內部參考編號：33)

答覆：

1. 一般來說，街渡並非市民日常使用的主要公共交通工具，當中不少主要是為旅遊或康樂性質而設，營運規模較小且不屬於常規服務。街渡營辦商一般可按乘客需求和營運考慮而自行調整服務水平。因此，運輸署並無備存每條街渡航線的載客率及脫班率記錄。
2. 水上的士是一項休閒服務，主要屬觀光及旅遊性質。水上的士在2021年7月1日投入服務，在2019冠狀病毒病疫情期間逢星期六提供一個航班經尖沙咀東(尖東)來往紅磡與中環(紅磡-中環航線)。為配合西九文化區M+博物館開幕，渡輪營辦商在2021年11月12日起開辦一條短途航線，逢星期日及公眾假期提供兩個航班經西九龍來往中環與尖東(中環-尖東航線)。然而，由於在2022年年初出現第五波疫情而政府推出相關社交距離措施，水上的士先後自2022年1月16日及2月9日起，暫停該兩

條航線。隨着疫情緩和而社交距離措施逐步解除，紅磡-中環航線自2022年5月21日起恢復服務，而中環-尖東航線則自2023年1月14日起調整為逢星期六開出兩班，經灣仔和中環往返尖東與西九龍(尖東-西九航線)。自紅磡-中環航線及尖東-西九航線投入服務直至2023年2月底，兩條航線都沒有出現脫班，而平均每一航班載客率則分別為75%及4%。運輸署預計，在社會復常及全面通關後，對水上的士的需求將隨着遊客數目回升而逐漸增加。

3. 運輸署一直按照發牌條件、透過不同類型的調查及檢視收到的公眾投訴及建議以監察領牌渡輪服務(包括水上的士和街渡服務)的服務水平，確保營辦商提供適當而有效率的渡輪服務。
4. 監察水上的士和街渡服務的工作由運輸署現有人員執行，涉及的開支沒有詳細分項。

管制人員的答覆

(問題編號：2560)

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

問題：

政府會為的士業界提供百分百擔保的貸款計劃，以鼓勵的士車主將現有的士替換為純電動的士。預計有關建議涉及的貸款總擔保額約為64億元。就此，政府可否告知本會：

- 1) 預計何時開始動用這筆專款？這些專款目標計劃如何？
- 2) 有沒有落實時間表？

提問人：林素蔚議員(立法會內部參考編號：17)

答覆：

1)及2)

正如2023-24年度《財政預算案》所宣布，政府建議為的士業界提供百分百擔保貸款計劃(擔保貸款計劃)，以鼓勵的士車主將其的士替換為純電動的士。政府正與香港按證保險有限公司(擔保貸款計劃的管理機構)緊密合作，擬訂計劃的詳細安排及進行相關籌備工作。視乎立法會財務委員會是否批准撥款，政府的目標是在2023年年中推出擔保貸款計劃，並會在稍後公布計劃詳情。

管制人員的答覆

(問題編號：0903)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 區域交通及運輸服務

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

沙田、大埔區有多個大型巴士轉車站，例如大老山隧道、城門隧道(往沙田方向)的巴士轉車站，以及很多巴士總站，可否告知本會：

1. 過去三年，沙田及大埔區大型巴士轉車站的使用人次為何；
2. 過去三年，相關巴士轉車站營運及保養維修分別為何；
3. 會否興建永久公廁／流動廁所／智慧流動廁所，以便候車乘客使用；
4. 過去五年，沙田、大埔區巴士站設立上蓋、座位及到站顯示屏的數量及位置；及
5. 沙田、大埔區巴士站設立上蓋、座位及到站顯示屏的數量及位置未來計劃。

提問人：李梓敬議員(立法會內部參考編號：12)

答覆：

1. 沙田區有兩個大型巴士轉乘站，分別位於大老山隧道和青沙管制區的沙田出入口；而大埔區則沒有大型巴士轉乘站。在2020年至2022年期間，上述兩個沙田區巴士轉乘站的使用人次如下：

巴士轉乘站 地點	巴士轉乘站的使用人次 ^[註] (計至最接近的千位)		
	2020年	2021年	2022年
大老山隧道 (沙田出入口)	2 818 000	3 112 000	2 569 000
青沙管制區 (沙田出入口)	302 000	362 000	314 000

註：有關數字為在巴士轉乘站利用巴士轉乘票價優惠計劃以電子方式繳付車資的乘客人次。

2. 大老山隧道及青沙管制區的巴士轉乘站由管理、營運及維修承辦商管理，而乘客設施，包括巴士路線資訊設施、巴士站柱和巴士站上蓋，則由專營巴士公司負責維修保養。唯一例外的是青沙管制區巴士轉乘站的巴士站上蓋，該上蓋由管理、營運及維修承辦商負責維修保養。
3. 青沙管制區沙田出入口(來回方向)已設有流動廁所。至於大老山隧道，隧道行政大樓內的廁所設施(毗鄰巴士轉乘站)開放給市民使用。由南行及北行巴士站步行至隧道行政大樓分別需時約1至3分鐘。
4. 在過去6年，即2017年至2022年，沙田和大埔區已安裝上蓋、座椅或實時巴士到站資訊顯示屏的巴士站數目分別有172個和137個。座椅和實時巴士到站資訊顯示屏只會在已設立上蓋的巴士站提供。2017年至2022年沙田和大埔區已安裝座椅和實時巴士到站資訊顯示屏的有蓋巴士站位置載於附件1。
5. 在2023年，專營巴士公司計劃在沙田和大埔區1個巴士站安裝上蓋、26個巴士站安裝座椅，以及4個巴士站安裝實時巴士到站資訊顯示屏。擬安裝上蓋的巴士站位於松頭下路，擬安裝座椅及／或顯示屏的巴士站位置載於附件2。

2017年至2022年專營巴士公司在沙田及大埔區
已安裝座椅及／或顯示屏的有蓋巴士站位置

位置	座椅 數目	顯示屏 數目
三門仔路近銀池道 110 號近燈柱 N3080 號	1	1
三門仔巴士總站	-	1
三門仔路銀池道 110 號對面燈柱 N3079 號對面	1	1
三門仔路近海事處大埔海事分處燈柱 N3066 號對面	1	-
全安路巴士總站	-	1
北潭路近高塘門牌 5 號	1	-
南運路近新達廣場燈柱 EA7573 號對面	1	1
南運路近廣福球場燈柱 AN3295 號對面	1	1
南運路廣福邨對面近燈柱 N3282 號	1	1
南運路近大埔中心第 17 座燈柱 N3218 號對面	-	1
南運路廣福球場對面燈柱 AN3295 號對面	1	-
南運路近廣福邨燈柱 N3281 號對面	1	-
南運路新興花園近燈柱 N3221 號	-	1
南運路近運頭塘邨運來樓近燈柱 EA7605 號	-	1
大喜街近駿馬精密有限公司近燈柱 EA7512 號	1	-
大喜街駿馬精密有限公司對面近燈柱 EA7513 號	1	1
大埔中心巴士總站	8	2
大埔公路三渡坑康樂園近燈柱 N6798 號	1	1
大埔公路水圍近大埔花園近燈柱 EA7027 號	1	1
大埔墟站巴士總站	10	3
大埔太和路近大埔舊墟公立學校燈柱 DE0026 號對面	1	1
大埔太和路近一田百貨近燈柱 N3350 號	1	1
大埔太和路大埔舊墟公立學校對面近燈柱 EB8313 號	1	1
大埔太和路近太和邨亨和樓近燈柱 DE0033 號對面	1	1
大埔工業邨巴士總站	4	1
大埔公路近大埔尾近燈柱 GE3113 號	1	-
大埔公路鹿茵山莊燈柱 EB9996 號對面	-	1
大埔公路荔枝坑村近燈柱 EC0707 號	1	-
大埔公路翡翠花園門牌 4286 號近燈柱 CE1316 號	1	-
大埔公路大埔滘松濤閣對面燈柱 EC0683 號對面	-	1
大埔公路黃宜坳近燈柱 CE0035 號	1	-

位置	座椅 數目	顯示屏 數目
大埔公路廣福邨對面燈柱 EA8356 號對面	1	1
大埔公路廣福邨近燈柱 EA7874 號	2	1
大埔公路黃宜坳近燈柱 EC0670 號	1	-
大埔公路大埔滘近松濤閣近燈柱 EB3168 號	1	-
大埔公路南苑門牌 4211 號近燈柱 EC0693 號	1	-
大埔公路荔枝坑村對面近燈柱 M6338 號	1	-
大埔公路松仔園燈柱 AE1650 號對面	1	1
大埔公路松仔園眺望台近燈柱 EC0737 號	1	-
大埔公路鹿茵山莊近燈柱 EC0742 號	1	-
大埔公路樟樹灘燈柱 EC0748 號對面	1	1
大埔公路近大埔尾近燈柱 GE3114 號	1	-
大埔頭巴士總站	1	1
大宏街震雄機器廠有限公司近燈柱 M7427 號	1	-
大宏街近普利司通飛機輪胎(亞洲)有限公司近燈柱 M7426 號	1	-
大富街香港聯合利華有限公司門牌 6 號近燈柱 EB3026 號	1	-
大富街香港聯合利華有限公司對面近燈柱 EB3025 號	1	1
大富街大家樂中央產製 2 廠門牌 17 號近燈柱 EB3009 號	1	1
大昌街近大埔工業邨巴士總站近燈柱 M7468 號	1	1
大昌街大埔工業邨巴士總站對面近燈柱 M7469 號	1	1
大景街鳳凰衛視有限公司對面近燈柱 EA7530 號	1	1
大發街李錦記對面近大宏街門牌 1-3 號	1	-
大窩西支路九龍坑近燈柱 N7079 號	-	1
大窩西支路九龍坑燈柱 N7079 號對面	-	1
大美督巴士總站	-	1
大貴街卡博特塑料香港有限公司門牌 18 號燈柱 BM7480 號對面	1	1
大貴街永富容器(香港)有限公司燈柱 EB3041 號對面	1	1
安埔路近怡雅苑富善商場對面燈柱 N6675 號對面	-	1
安慈路八號花園近燈柱 EB7435 號	1	-
安祥路大埔舊墟公立學校外	1	1
安祥路大埔文娛中心燈柱 EB3767 號對面	2	2
完善路完善公園燈柱 EA7986 號對面	1	1
完善路海濱公園燈柱 EA7987 號對面	1	1
富亨巴士總站	-	1

位置	座椅 數目	顯示屏 數目
寶湖道近寶湖道街市燈柱 EB0376 號對面	1	-
寶鄉街六鄉新村公立學校燈柱 N3267 號對面	3	1
廣宏街宏福苑對面近燈柱 N4824 號	1	-
廣宏街近宏福苑燈柱 N4824 號對面	1	-
廣福道門牌 85 號近同茂坊近燈柱 AE0233 號	4	-
廣福道大埔平房門牌 173 號近燈柱 N3311 號	1	-
廣福道近王肇枝中學燈柱 EA8350 號對面	1	-
林錦公路林村鄉事委員會對面近燈柱 EB0524 號	-	1
林錦公路白牛石(梧桐寨)燈柱 EB0460 號對面	-	1
林錦公路梧桐寨村燈柱 EA7130 號對面	-	1
林錦公路石盤河近燈柱 EA7374 號	1	1
林錦公路坪朗永發農場燈柱 EB0477 號對面	1	-
林錦公路新塘根記農場近燈柱 EB0488 號	-	1
林錦公路鍾屋村燈柱 EB0516 號對面	1	-
林錦公路較寮下近燈柱 EB9382 號	1	-
林錦公路較寮下近燈柱 GE2893 號	1	-
林錦公路鍾屋村對面燈柱 EB0515 號對面	1	-
林錦公路新塘泳記農場近燈柱 EB0486 號	1	1
林錦公路大庵近陳森記士多燈柱 EB0467 號對面	1	-
林錦公路石盤河近燈柱 EA7142 號	1	1
林錦公路白牛石(梧桐寨)燈柱 EB0459 號對面	-	1
林錦公路梧桐寨燈柱 EB0448 號對面	-	1
汀太路大埔游泳池燈柱 DE0060 號對面	1	-
汀太路佛教慈航智林紀念中學燈柱 DE0054 號對面	1	1
汀角路富善花園燈柱 DE0075 號對面	1	-
汀角路榮暉花園燈柱 DE0070 號對面	1	-
汀角路太平工業中心第一座燈柱 EB0392 號對面	1	-
汀角路富亨邨亨昌樓燈柱 EB0384 號對面	1	1
汀角路魚角燈柱 EB5688 號對面	1	-
汀角路近鳳園路燈柱 EB2820 號對面	1	-
汀角路下坑燈柱 EB2837 號對面	1	-
汀角路震雄機器廠對面燈柱 EB2847 號對面	1	-
汀角路黃魚灘村近燈柱 BE1176 號	1	-
汀角路船灣近燈柱 EB9890 號	1	-
汀角路近洞梓路近燈柱 AE0637 號	1	-
汀角路布心排近燈柱 AE0643 號	1	-
汀角路羅志業(布心排魚塘)近燈柱 AE0655 號	1	-
汀角路映月灣近燈柱 AE0662 號	1	-
汀角路汀角村近燈柱 AE0679 號	1	-
汀角路山寮村近燈柱 AE0693 號	1	-

位置	座椅 數目	顯示屏 數目
汀角路龍尾村近燈柱 AE0712 號	1	-
汀角路龍景別墅燈柱 EA8237 號對面	1	1
汀角路映月灣燈柱 EB9934 號對面	1	-
汀角路近犁壁山路近燈柱 AE0652 號	1	-
汀角路布心排燈柱 AE0645 號對面	1	-
汀角路船灣近燈柱 EB9890 號	1	-
汀角路近三門仔路交界近燈柱 BE1191 號	1	-
汀角路雅景花園近燈柱 BE1220 號	1	1
汀角路李錦記鳳園對面燈柱 EB2820 號對面	1	-
汀角路魚角燈柱 EB5688 號對面	1	-
汀角路大元邨泰欣樓燈柱 EB0384 號對面	1	-
汀角路近沐恩中學燈柱 EB0394 號對面	1	-
汀角路怡雅苑燈柱 EA8526 號對面	-	1
汀角路龍尾(龍景別墅對面)燈柱 EA8238 號對面	-	1
白石角科城路公共運輸交匯處	1	-
西沙路近西徑	-	1
西沙路近西澳	-	1
西沙路近樟木頭	1	1
西沙路峯下村近燈柱 N2477 號	1	-
西沙路近大洞近燈柱 N2464 號	1	-
西沙路企嶺下新圍近燈柱 EA0667 號	1	1
西沙路近企嶺下老圍近燈柱 EA7924 號	1	-
運頭街大埔墟街市外近燈柱 BE0567 號	1	2
運頭街門牌 83 號永和樓對面近燈柱 EB1193 號	1	-
運頭街大埔墟街市對面近燈柱 CE0932 號	-	1
鄉事會街近大埔墟街市燈柱 EB1197 號對面	1	1
頌雅路富亨邨對面近燈柱 EA7472 號	2	-
頌雅路富亨邨亨榮樓燈柱 EA7458 號對面	1	-
黃石碼頭巴士總站	1	1
創新路近雲滙近燈柱 BE3053 號	1	-
汀角路大埔政府合署燈柱 DE0081 號對面	1	-
亞公角街亞公角對面	2	-
亞公角街亞公角外	2	1
亞公角街崇真中學對面	1	-
亞公角街近沙田醫院	2	2
大埔公路沙田花園外	3	2
保泰街海典灣外	3	3
利安巴士總站	3	2
博康巴士總站	1	-

位置	座椅 數目	顯示屏 數目
大圍站公共運輸交匯處	3	-
寧泰路海典灣對面	1	1
大埔公路近落路下	1	-
大埔公路近大圍新村	1	-
大埔公路近香港中文大學	1	1
大埔公路六合村外	1	-
大埔公路六合村對面	1	-
担杆莆街沙田大會堂外	1	-
大涌橋路近敦煌畫舫	1	-
大埔公路樂豐外	1	1
大埔公路近石梨貝水塘	1	1
車公廟路田心村外	1	-
美田路美松苑外	1	-
大埔公路美林邨對面	1	-
大埔公路近赤泥坪	1	-
大學站巴士總站	4	-
大涌橋路乙明邨對面	2	-
大涌橋路乙明邨外	3	3
大涌橋路富豪花園對面	2	2
大涌橋路富豪花園外	3	3
翠田街近新田村 63 號	2	-
大涌橋路近曾大屋	1	1
新翠邨新明樓	1	1
大涌橋路沙田第一城 13 座外	2	1
沙田市中心巴士總站	4	2
大涌橋路濱景花園外	2	1
小瀝源路近源康街	2	-
大涌橋路麗豪酒店對面	2	-
大涌橋路麗豪酒店外	4	-
大涌橋路濱景花園外	2	1
富安花園巴士總站	5	2
寧泰路德信中學外	1	1
寧泰路德信中學對面	3	3
沙角街沙角邨外	1	1
寧泰路近主風小學	1	-
寧泰路主風小學對面	3	2
小瀝源路小瀝源村對面	1	1

位置	座椅 數目	顯示屏 數目
小瀝源路近小瀝源村	2	1
小瀝源路近大涌橋路	1	-
小瀝源路廣源邨廣柏樓對面	1	1
小瀝源路廣源邨廣柏樓外	2	1
恆輝街近錦鞍苑	1	1
美田路海福花園外	1	-
穗禾路豐利工業中心對面	1	1
小瀝源路沙田第一城 28 座對面	2	1
博泉街近嶺泉樓	1	-
廣善街廣源廣柏樓對面	1	1
廣善街近廣源廣榕樓	2	-
廣善街香港恒生大學對面	1	-
廣善街近香港恒生大學	1	-
廣源巴士總站	5	5
寧泰路近德信中學	3	-
恆安巴士總站	3	2
大涌橋路曾大屋對面	3	2
恆康街曾璧山(崇蘭)中學外	2	2
恆康街耀安邨耀謙樓外	3	-
耀安巴士總站	1	-
恆德街近恆信街	3	-
松嶺路近銅鑼灣村	1	1
沙田圍巴士總站	4	-
大埔公路近沙田嶺路	1	1
小瀝源路近第一城寶城街	-	1
大涌橋路濱景花園對面	1	-
恆康街曾璧山(崇蘭)中學對面	1	-
沙田圍路近李嘉誠專科診所	1	-
火炭(山尾街)巴士總站	1	-
小瀝源路近源康街	2	-
沙田圍路近永得利大廈	1	1
沙田圍路近沙田公園	1	-
博泉街近月泉樓	1	1
沙田圍路近沙角邨田園閣	2	-
獅子山隧道收費廣場	1	-
插桅杆街沙田工業中心對面	1	-

位置	座椅 數目	顯示屏 數目
沙田市中心巴士總站	21	-
沙田正街希爾頓中心外	3	1
沙田頭路富圍樓外	-	1
馬鞍山路近新港城	1	1
沙田頭路石瑩樓外	2	2
車公廟路秦石邨外	1	1
沙田圍路沙角邨田園閣外	3	-
沙角街博康巴士總站外	5	-
亞公角街沙田醫院對面	4	2
源禾路瀝源街對面	2	-
安景街濱景花園外	2	-
西沙路福安花園外	3	-
源禾路禾輦邨外	3	1
源禾路瀝源街外	7	2
樂景街火炭站外	4	1
牛皮沙街愉翠苑外	3	2
銀城街愉田苑對面	3	-
牛皮沙街近牛皮沙新村	1	-
烏溪沙站	1	-
獅子山隧道公路香港文化博物館對面	1	1
牛皮沙街愉翠苑對面	1	-
獅子山隧道公路近新田圍邨	1	-
沙田頭路欣圍樓外	1	-
牛皮沙街近牛皮沙新村對面	1	-
田心街田心村外	4	-
田心街近隆亨邨保良局朱敬文中學	1	1
田心街顯耀邨外	1	1
顯徑街近顯田村	1	-
田心街顯耀邨對面	3	-
白鶴汀街近帝都酒店	1	-
源禾路禾輦邨對面	-	1
穗禾路豐利工業中心外	5	1
沙田頭路石瑩樓對面	3	-
新翠巴士總站	1	1
紅梅谷路新月樓外	1	1

位置	座椅 數目	顯示屏 數目
紅梅谷路近松柏路	2	-
銀城街置富第一城外	2	1
美田路大圍街市外	1	1
西沙路海栢花園外	-	1
美全樓	1	1
美田路美城苑外	2	-
大埔公路近美桃樓	3	1
獅子山隧道公路新田圍邨對面	1	1
翠湖花園	2	-
西沙路近烏溪沙新村	2	1
西沙路雅典居對面	2	2
大埔公路近海恬閣	-	1
西沙路福安花園對面	1	-
大埔公路近石梨貝水塘	4	-
西沙路錦安苑外	1	1
西沙路聽濤雅苑外	3	3
西沙路雅典居對面	1	-
西沙路近福安花園	4	-
西沙路福安花園對面	1	1
西沙路海栢花園外	1	-
豐順街豐和邨和悅樓對面	2	-
豐順街豐和邨和悅樓外	2	-
車公廟路秦石邨對面	1	1
車公廟路秦石邨外	1	-
車公廟路名城外	2	1
車公廟路近大圍鐵路站	2	1
紅梅谷路新翠邨新月樓對面	2	-
沙角街博康邨田家炳學校外	4	2
秦石巴士總站	2	-
車公廟路秦石邨對面	1	-
車公廟路雲疊花園外	1	1
車公廟路顯徑商場外	1	1
車公廟路顯徑邨顯揚樓外	2	2
車公廟路顯徑邨對面	1	1
插桅杆街近愉田苑第一城站	3	3
銀城街愉田苑外	3	-
恆康街近恆江樓	1	1

位置	座椅 數目	顯示屏 數目
銀城街巴士總站第一城總站外	1	-
恆康街恆安邨外	3	2
銀城街威爾斯親王醫院外	2	2
錦英苑巴士總站	3	2
錦英路近富寶花園	2	1
錦英路錦英苑外	1	1
西沙路近烏溪沙新村	1	1
西沙路近利安邨利榮樓	1	1
馬鞍山路耀安邨耀遜樓對面	5	-
鞍駿街海栢花園對面	1	-
顯徑巴士總站	2	3
顯徑街近下徑口村	2	2
顯徑街近顯徑邨顯慶樓	1	1
顯徑街近顯徑邨顯沛樓	1	1
獅子山隧道公路香港文化博物館外	-	2
馬鞍山路近馬鞍山警署	2	2
黃泥頭巴士總站	5	4
桂地街近駿洋邨	1	1
恆康街耀安邨對面	3	1

2023年專營巴士公司在沙田和大埔區
擬安裝座椅及／或顯示屏的有蓋巴士站位置

位置	座椅 數目	顯示屏 數目
頌雅路富亨邨亭榮樓燈柱 EA7488 號對面	1	-
廣福道近同秀坊	1	-
全安路巴士總站	1	-
安祥路八號花園近燈柱 EB3767 號	1	-
林錦公路坪朗就記農場近燈柱 EB0474 號	1	-
寶鄉街六鄉新村公立學校燈柱 N3267 號對面	1	-
南運路新興花園近燈柱 N3221 號	1	-
大埔中心巴士總站	2	-
安祥路大埔文娛中心燈柱 EB3767 號對面	1	-
車公廟路秦石邨對面	1	-
顯徑巴士總站	1	-
顯徑街近顯沛樓	1	-
美田路海福花園外	2	-
大埔公路近徑口路	1	-
大埔公路廣福邨近燈柱 EA7874 號	1	-
廣源巴士總站	1	-
西沙路近烏溪沙新村	1	-
西沙路輦下	1	-
田心街田心村外	1	-
沙角街沙角邨外	1	-
沙田市中心巴士總站	4	-
小瀝源路小瀝源村外	1	-
紅梅谷路新月樓對面	1	-
恆康街近恆錦街	1	1
牛皮沙街愉翠苑外	1	-
銀城街愉田苑對面	1	-
錦英苑巴士總站	-	1
小瀝源路近大涌橋路	-	1
大涌橋路沙田第一城 13 座外	-	1

管制人員的答覆

(問題編號：2240)

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

問題：

「公共交通費用補貼計劃」(下稱補貼)自在2019年1月1日推出，並經過優化。今年財政預算案延長有關措施六個月至今年十月底，為市民每月超出二百元的實際公共交通開支提供三分之一的補貼，以每月五百元為上限。就此，可否告知本會：

1. 推行計劃涉及的人手編制，以及開發系統、管理費等開支分別為何；
2. 過去四年，每月拿取到補貼的市民數量為何，涉及開支總額為何；
3. 過去四年，以每\$500為一個階級列出，平均每名成年市民每月公共交通開支總額為何；
4. 過去四年，請按 0至100元、101至200元、201至300元、301至400元、401至500元分別列出，獲取的補貼金額人數為何；
5. 現時不少公共交通工具加入支付寶等電子支付平台付款，會否將這些平台納入補貼計劃；
6. 會否最少延長補貼計劃至今年年底，如果將計劃恆常化，預計未來每年涉及多少開支；
7. 過去四年，有多少市民未能在限期前領取補貼？

提問人：李梓敬議員(立法會內部參考編號：7)

答覆：

1. 截至2023年2月，推行公共交通費用補貼計劃(補貼計劃)的人手編制概列如下：

職系	職級	職位數目
運輸主任	總運輸主任	1
	高級運輸主任	4
	一級運輸主任	2
	二級運輸主任	3
庫務會計師	高級庫務會計師	1
	庫務會計師	2
會計主任	二級會計主任	1
總計：		14

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

2. 補貼計劃最初於2019年1月1日推出，其後於2020年1月1日加以優化。優化計劃後，補貼計劃的補貼比率由四分之一提升至三分之一，而每月補貼金額上限則由300元提高至400元。為了讓更多市民在2019冠狀病毒病疫情期間受惠於補貼計劃，政府推出特別措施，由2020年7月1日至2021年12月31日及2022年5月1日至2023年10月31日，暫時將補貼計劃的每月公共交通開支水平由400元放寬至200元，並由2021年4月1日至2021年12月31日及2022年5月1日至2023年10月31日，將每月補貼上限暫時由400元提高至500元。每月平均受惠人數及補貼總金額按年份表列如下：

年份	補貼總金額 (百萬元)	平均每月 受惠人數 (計至最接近 的千位)
2019	1,874	2 143 000
2020	2,147	1 982 000
2021	3,709	2 999 000
2022	2,837	2 274 000

3. 在補貼計劃下，2019年至2022年的公共交通開支分布如下：

補貼計劃下每 月的公共交通 開支金額	涉及的八達通每月平均數量 ^(註) (計至最接近的千位)			
	2019	2020	2021	2022
500元或以下	8 383 000	6 252 000	6 329 000	6 343 000
500.1元- 1,000元	1 338 000	843 000	1 071 000	923 000
1,000.1元- 1,500元	224 000	106 000	152 000	140 000

補貼計劃下每月的公共交通開支金額	涉及的八達通每月平均數量 ^(註) (計至最接近的千位)			
	2019	2020	2021	2022
1,500.1元-2,000元	30 000	11 000	16 000	18 000
2,000元以上	4 000	1 000	1 000	2 000

註：

表內數字涵蓋所有適用於補貼計劃的八達通類別。

4. 按每月補貼金額劃分的受惠人數表列如下：

每月補貼金額	每月平均受惠人數 (計至最接近的千位)			
	2019年	2020年	2021年	2022年
0.1元-100.0元	1 583 000	1 291 000	1 756 000	1 327 000
100.1元-200.0元	438 000	490 000	837 000	625 000
200.1元-300.0元	117 000	148 000	293 000	226 000
300.1元-400.0元	不適用	49 000	84 000	68 000
400.1元或以上	不適用	不適用	32 000 ^(註)	35 000 ^(註)

註：

有關數字只涵蓋2021年4月至12月及2022年5月至12月的每月平均受惠人數。該段期間，每月補貼金額上限暫時提高至500元。

5. 我們知悉不同的電子支付平台日趨普及，目前正在研究如何加快將適用的電子支付系統逐步納入補貼計劃。
6. 補貼計劃的政策目標是為公共交通開支較高的市民減輕交通費用負擔。考慮到本港經濟仍在復蘇，政府決定將補貼計劃下的臨時特別措施延長6個月至2023年10月，為市民每月超出200元的實際公共交通開支提供三分之一的補貼，上限為每月500元。補貼涉及公帑的運用，雖然每張八達通卡每個月的補貼設有上限，但由於受惠人數眾多，補貼計劃每年的經常開支超過30億元，還未計及臨時特別措施的開支。作為參考數字，2023-24年度補貼計劃的預算開支為42.401億元。政府在考慮補貼計劃的長遠安排時，須在審慎理財的大前提下，小心平衡各方面的考量，確保公帑運用得宜。

7. 在補貼計劃下，每月發放的補貼可在3個月內領取。自補貼計劃推行以來，政府一直透過各項宣傳活動，提醒市民在限期內領取補貼。平均有超過85%的受惠人在3個月的領取期內領取補貼，而所領取的補貼金額超過每月補貼總金額的90%。

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

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

註：

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

管制人員的答覆

(問題編號：2241)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

駕駛考試因疫情關係，駕駛考試近年多次間歇暫停，令私家車、輕型貨車及電單車的路試的輪候時間需要230日至350日左右。加上重考人士眾多，不少人使用重考生快期預約服務。就此，可否告知本會：

1. 現時私家車、輕型貨車及電單車的考官人數及涉及開支為何；
2. 未來一年，會否增聘考官及增加考試時段，以應付考試輪候時間過長的問題；
3. 中國內地及台灣的駕駛考試，會在車上安裝行車記錄儀記錄考試過程，香港會否調撥資源購入相關的設備，以加強考試的透明度及公平性；
4. 2022年5月30日署方更新重考生快期預約服務系統，有關系統涉及開發、維護及管理費等開支為何；未來一年會否繼續完善系統，以應付「黃牛黨」問題；
5. 各車種考生平均需要考多少次才能拿取駕駛執照；及
6. 現時各車種合資格取快期的重考生累積人數為何；會否設重考年期限制？

提問人：李梓敬議員(立法會內部參考編號：8)

答覆：

1. 根據現行安排，私家車、輕型貨車及電單車的駕駛考試由二級考牌主任負責主考。由於每名二級考牌主任可主持私家車、輕型貨車及電單車的駕駛考試，我們沒有備存每類車輛的分項數字。截至2023年3月1日，共有56名二級考牌主任，包括55名公務員及1名退休後服務合約計

劃員工。56名二級考牌主任的每年員工開支(按薪級中點估計的年薪值計算)約為2,540萬元。

2. 為了進一步增加路試數目，運輸署會利用科技，以及在可行情況下安排考牌主任額外工作，並已經／將會採取以下措施：
 - 運輸署已由2022年6月底起全面採用電子駕駛考試表格。為了善用所節省的時間，運輸署計劃由2023年3月底起，在3個非商用車輛駕駛考試中心提供每月約190個額外路試名額(用於快期駕駛考試)。
 - 由2023年3月底起，運輸署已安排考牌主任在星期六額外工作，預計在6個月內約可提供5 000個路試名額(用於快期駕駛考試)。
 - 運輸署亦正進行新一輪的二級考牌主任招聘工作，預計新入職人員於2023年下半年到任。
 - 運輸署現正與廉政公署一起檢視考牌主任的上班報到安排，以期在確保考試制度公平、公正及廉潔的同時，亦增加路試數目。檢視工作預計於2023年年中完成。
 - 長遠來說，運輸署會繼續諮詢相關部門意見，致力在全港物色合適用地，以期在不同地區設立更多駕駛考試中心，應付駕駛考試服務需求。
3. 運輸署正研究在駕駛考試期間進行錄影的可行性和相關考慮因素，包括技術要求、私隱問題、攝影機／視頻所涉及的法律責任、所需費用等。研究工作預計在2023年內完成。
4. 在重考生快期預約系統進行預約須使用重考生真實姓名，已預約的考期不得轉讓。由2022年5月30日起，運輸署要求重考生進入系統進行網上預約時，使用「智方便」或有效的個人電子證書進行身分認證，以提高系統安全性。此項目開發成本約為14萬元，不涉及額外維修保養經常費用。

由2023年3月28日起，運輸署進一步將系統現時「先到先得」的安排轉為「抽籤」制。重考生須繼續以真實姓名登記，以進行抽籤。此項目開發成本約為200萬元，每年經常費用約為38萬元。

5.及6.

現時考生報考駕駛考試時，不需申報是否重考生。因此，關於考生平均需要考多少次才能拿取駕駛執照，或合資格申請快期的重考生累積人數，運輸署並無記錄。

運輸署計劃由2023年第二季起，在考生出席駕駛路試時，向他們收集是否重考生及受訓時數等資料。運輸署會定期研究相關數據，以分析接受不同訓練時數的考生的及格率。視乎分析結果，運輸署會在有需要時檢討相關措施。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2242)

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

問題：

《道路交通(繳費貼)規例》2021年8月底刊憲，同年11月1日生效，引入「易通行」系統。當局由2022年開始宣傳及登記，到現在仍未能全面通行服務，並曾出現車輛貼供不應求情況。及後，當局公布青沙管制區(尖山隧道、沙田嶺隧道及大圍隧道)的實施日期，由2023年2月26日延至5月7日上午五時。當局可否告知本會：

- 1) 政府推行「易通行」至今，承辦商收取費用、宣傳、及行政費用分別為何；
- 2) 預計因「易通行」推行計劃延誤而額外招致的開支為何；
- 3) 推行「易通行」的人手編配及開支為何；
- 4) 設立34個諮詢站的開支為何；以及
- 5) 現時車輛貼及司機卡的申請數量為何？

提問人：李梓敬議員(立法會內部參考編號：9)

答覆：

「易通行」不停車繳費服務將率先在青沙管制區(即尖山隧道、沙田嶺隧道及大圍隧道)實施，並於2023年內逐步推展至所有其他政府收費隧道。由2021年11月起，運輸署接受駕駛人士在該署牌照事務處辦理與車輛有關的牌照申請時一併申請車輛貼，約26萬名車主已透過此渠道遞交申請。由2023年1月6日起，駕駛人士可透過網上平台或填寫紙本表格遞交申請，亦可到客戶服務中心親身辦理申請手續。現就議員的提問答覆如下：

- (1)及(3) 運輸署在2021年透過公開招標，委託一間隧道費服務商推行「易通行」。隧道費服務商的主要職責是開發網站和流動應用程式並提供

代管服務、開發支付平台和委聘相關服務供應商、發出繳費貼、收取隧道費、追討隧道費、提供帳戶管理和客戶服務，以及管理和操作整個「易通行」系統的綜合後端和現場路面設備。隧道費服務商亦須就「易通行」的實施和運作，推行宣傳及公關活動和措施。截至2023年2月28日，根據合約就履行上述職務支付予隧道費服務商的費用為86萬元。

除隧道費服務商的宣傳活動外，運輸署截至2023年2月28日用於推廣「易通行」的開支為221萬元。至於運輸署推行「易通行」的行政開支及人手，由於相關職務由運輸署現有人員執行，故有關開支及人手沒有詳細分項。

- (2) 於青沙管制區延後實施「易通行」，並沒有引致額外開支。
- (4) 在2023年2月24日至4月30日於港鐵站及民政事務總署新界區民政諮詢中心設立34個諮詢站，協助車主申請「易通行」服務的預算開支約為718萬元。
- (5) 截至2023年3月22日，已發出約583 500張繳費貼。商用車公司和司機可選擇3種方式管理隧道費，即使用流動應用程式的有關功能，連結司機戶口和車輛貼；月結單；或兩件式裝置(包括司機卡及插卡座)。截至2023年3月22日，已發出約23 600張司機卡。

管制人員的答覆

(問題編號：2243)

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

問題：

香園圍口岸開通後，有數條巴士路線提供服務，並在口岸設停車場服務，提供400多個泊車位，現時已改為只限已預約車輛停泊。就此，可否告知本會：

1. 香園圍口岸開通後周末及平日過關人次為何；
2. 現時只有B7巴士每日提供服務，而B8、B9巴士則只在周末提供服務，會否盡快增加平日服務、加密班次，以及增加連接香港、九龍的交通服務；
3. 會否在香園圍口岸及其他口岸附近覓地，研究加建智能停車場，增加泊位？

提問人：李梓敬議員(立法會內部參考編號：10)

答覆：

1. 香園圍邊境管制站(香園圍管制站)的平均每日出入境人次統計數字如下：

	星期一至五	星期六及日
入境	7 474	12 527
出境	7 226	10 971
總計	14 700	23 498

資料來源：2023年2月6日至2023年3月6日入境事務處臨時數字。

2. 運輸署會密切留意來往香園圍管制站的公共交通服務，包括第B7號線(寶運路—香園圍管制站)、第B8號線(大圍站公共運輸交匯處—香園圍管制站)和第B9號線(屯門站—香園圍管制站)的需求，並會適時加強服務，務求滿足需要。運輸署現時並無計劃開辦其他來往港島、九龍及香園圍管制站的巴士服務。
3. 運輸署會繼續留意香園圍管制站公眾停車場的泊車需求，並致力促成在管制站附近供應更多停車場和泊車位。政府近年已處理若干毗鄰香園圍管制站的私人土地用作臨時停車場的規劃申請，現時已有私營停車場投入運作。運輸署會繼續按情況就類似的規劃申請積極提供評估意見，以促進及加快相關處理程序。此外，運輸署正探討在香園圍管制站附近合適的政府土地提供臨時公共停車場的可行性。

鑑於採用自動泊車系統的好處，政府一直在短期租約停車場及工務工程項目的合適地點推展多個自動泊車系統項目，以更有效運用空間應對泊車位的需求。長遠而言，政府會持續檢視香園圍管制站及其他管制站的發展情況及泊車位需求，並探討採用自動泊車系統的可行性。

管制人員的答覆

(問題編號：2244)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 區域交通及運輸服務

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

智慧泊車

政府近年推出多項智慧泊車方案，包括建立智能停車場以增加泊車位，及更換新型咪錶，增加電子支付方法，並配合流動應用程式遙距續購泊車時間及協助駕駛者尋找可用的泊車位。就此，可否告知本會：

1. 全港有多少智能停車場現已提供服務，包括科學園及大埔白石角短期租約停車場使用量及成效為何；
2. 未來會否在沙田及大埔區多個新的政府綜合大樓／原有停車場，開拓智能停車場服務；
3. 政府現時管理的停車場會否設立免接觸式繳費系統及推廣智慧泊車系統，並鼓勵私營機構提升相關的服務；
4. 全港的路旁停車收費錶是否已經全面更換成新停車收費錶；若否，尚餘數量為何，預計何時能完成全面更換；
5. 流動應用程式「入錶易」的下載量、使用量、用戶評分數字、成效為何；
6. 過去兩年，程式出現故障的次數、原因及修復的時間為何，請詳細列明；
7. 流動應用程式「入錶易」涉及的恆常開支—平台費、管理費為何？有否預留資金以提升用戶體驗，提升原有功能，並與公私營停車場合作增加泊車位資訊。

提問人：李梓敬議員(立法會內部參考編號：11)

答覆：

1. 已啟用的自動泊車系統項目包括荃灣海盛路和大埔白石角的短期租約停車場。該兩個停車場提供的泊車位(包括傳統泊車位和自動泊車系統泊車位)總數分別為245個和250個。根據停車場營辦商提供的資料，自動泊車系統泊車位以月租形式出租，自動泊車系統的平均泊車所需時間約為2至3分鐘。
2. 各個推展中的自動泊車系統項目的資料載於附件。
3. 運輸署已於2022年7月至2023年3月期間，在其管理的10個多層停車場分階段引入無票進出監控系統、停車位指引系統及車輛搜尋系統。
4. 運輸署已於2022年1月把所有八達通停車收費錶更換為新停車收費錶。截至2023年2月底，全港已安裝約10 600個新停車收費錶。
- 5.、6.及7.

自2021年1月投入服務以來，新停車收費錶系統(包括停車收費錶和流動應用程式「入錶易」)運作已更為暢順，而「入錶易」亦愈來愈受歡迎。有關「入錶易」下載次數、使用「入錶易」交易數目及「入錶易」交易所佔比例的按年數字如下：

	2021年	2022年
累計下載次數	496 851	883 570
截至年底的交易數目(千宗)	18 040	46 482
使用「入錶易」交易所佔比例	37.6%	48.1%

至於「入錶易」在各流動應用程式下載平台的最新用戶評分，在各應用程式商店的評分數字亦不盡相同並會隨時間變動。儘管如此，運輸署會繼續密切留意公眾意見，並採取以下措施提升流動應用程式的易用程度：

- (i) 可通過放大地圖，以顯示各分區的空置泊車位數目；
- (ii) 加入新功能，讓用戶直接致電停車收費錶承辦商的服務熱線；以及
- (iii) 以灰色顯示暫停使用的泊車位。

自2021年1月新停車收費錶系統推出以來，「入錶易」服務受流動網絡信號傳輸或短暫系統故障影響的事故發生過4次，故障大多在當天修復。儘管如此，停車收費錶系統其間仍然透過現場停車收費錶的付款設備(例如八達通或信用卡讀卡器)繼續為駕駛者提供服務。運輸署聯同機電工程署，一直與停車收費錶承辦商進行一系列系統升級工程，並調配額外的後端資源，令系統的可靠度得以持續改善。

「入錶易」的維修費用是整個停車收費錶系統的管理、營運及維修合約的其中一環。在2022-23年度，停車收費錶系統的經常開支約為3,800萬元。

運輸署與停車收費錶承辦商將於2025年年底或之前檢討市場上可供選擇的車輛感應技術及最新的電子繳費方法等，並會視乎提升系統所需要的財政資源。相關的空置收費錶泊車位資訊現已透過「資料一線通」及「香港出行易」發放，而兩者亦已發放其他公私營停車場的空置泊車位資訊。

項目	自動泊車系統類型	開始建造工程日期 (暫定)	自動泊車系統啟用日期 (暫定)	泊車位總數(包括傳統及自動泊車系統泊車位)
A. 設於短期租約停車場的自動泊車系統				
深水埗欽州街與通州街交界短期租約用地	拼圖型	2023 年	2024 年	約 210
油麻地海泓道短期租約用地	拼圖型	2023 年	2024 年	約 200
B. 設於工務工程項目的自動泊車系統				
將軍澳第 67 區政府聯用辦公大樓	拼圖型	2020 (實際)	2025 年	超過 300
四美街地區休憩用地、體育館及公眾停車場	立體型	2022 (實際)	2026 年	約 300
深水埗欽州街西休憩用地及公眾停車場	圓筒型	2023 年	2026 年	約 200
柴灣盛泰道及常茂街交界綜合大樓	高塔型	有待確定 ¹		約 200

註1：由於項目處於規劃階段，並正在優化設計，時間表有待確定。

管制人員的答覆

(問題編號：2245)

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

問題：

根據2022年進行的年度巴士路線重組計劃中，各區涉及的巴士路線約175條。就此，當局可否告知本會：

1. 部份巴士線重整後，巴士路線延長但班次卻減少，政府在批核每程巴士收費時會否把此項列為考慮點；如否，原因為何；
2. 有否研究從政策上增加誘因，推動巴士分段收費，讓短程乘客多一些選擇？如有，詳情為何；以及
3. 政府會採取哪些措施，以鼓勵港鐵公司與專線小巴營辦商及專營巴士公司合作推出更多的轉乘優惠計劃？

提問人：李梓敬議員(立法會內部參考編號：13)

答覆：

1. 在制定每年巴士路線計劃時，運輸署會致力優化現有的巴士服務網絡，並考慮乘客需求以及其他多項因素，包括地區發展、人口變遷、新運輸建設的落成、區內現有和規劃中的公共交通服務等。除每年進行巴士路線重組外，運輸署亦密切留意巴士服務的日常運作及乘客需求的變化，並會按需要與巴士營辦商研究調整服務，以更切合市民出行的需要。

目前，各條專營巴士路線是根據行政長官會同行政會議為不同路線組別釐定的車費等級表，按所屬路線組別和車程長短而訂定車費。車費等級表是考慮一籃子因素而釐定，包括專營巴士服務的營運成本及收入、市民的接受程度和負擔能力、所提供巴士服務的質素和數量，以及專營巴士營辦商所得回報等，從而確保專營巴士營辦商有財政能力維持乘客可負擔、安全而有效率的公共巴士服務。

2. 政府一向鼓勵專營巴士營辦商因應其商業考慮，包括營運及財政狀況、整體經濟環境、乘客需求、競爭因素，以及巴士資源方面的影響等，盡可能提供票價優惠，以減低乘客的交通開支。加設分段收費或可為短途乘客提供更多選擇，但個別路線是否適宜推行則須作出審慎評估，若過多短途乘客佔用長途路線的運載力，未必有利於有效運用巴士資源。截至2022年12月31日，約77%的專營巴士路線已設有分段收費。

3. 政府一直鼓勵港鐵公司與其他公共交通營辦商合作，為乘客提供更多不同交通工具之間的轉乘優惠。2023年的港鐵票價調整機制檢討完成後，港鐵公司同意將港鐵與綠色專線小巴之間的轉乘優惠由每程0.3元提高至0.5元，涵蓋超過500條綠色專線小巴路線。港鐵公司亦與專營巴士營辦商合作，為17條巴士路線提供0.6元至2.0元的轉乘優惠。政府會繼續鼓勵港鐵公司與更多公共交通營辦商合作提供轉乘優惠，促進各種公共交通服務優勢互補，亦進一步惠及乘客。

管制人員的答覆

(問題編號：0577)

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

問題：

的士行業經過疫情大受打擊，以百分百擔保的貸款計劃更換純電動的士，只提供貸款或未能吸引的士車主更換車輛。就此政府可否告知本會：

1. 除了百分百擔保的貸款，的士車主更換純電動的士會否享有其他優惠；若有，詳情為何；
2. 預計未來三年，參與計劃的車主及的士數目；及
3. 政府有否推廣方案配合有關計劃，如有，涉及開支為何。

提問人：梁文廣議員(立法會內部參考編號：12)

答覆：

1. 正如2023-24年度《財政預算案》所宣布，政府建議為的士業界提供百分百擔保貸款計劃(擔保貸款計劃)，以鼓勵的士車主將的士替換為純電動的士。建議的最高貸款額為每輛純電動的士的實際售價，上限為35萬元。

除擔保貸款計劃外，的士業界可申請環境及生態局的新能源運輸基金(基金)下的「試驗申請」資助，以試驗電動的士。合資格的士車主或公司可獲資助電動的士與傳統的士售價的差額，或電動的士售價的一半，以較高者為準。基金亦會資助電動的士充電設施費用的75%(包括充電器及其安裝費用)。在「試驗申請」下，每類綠色創新運輸技術均設有申請限額，而現時電動的士的試驗限額為30輛。

如擔保貸款計劃借款人就購買純電動的士一事亦申請了新能源運輸基金的資助，最高貸款額將為有關純電動的士的實際售價減去借款人在新能源運輸基金下可獲得的資助，貸款上限為35萬元。

2. 擔保貸款計劃旨在鼓勵的士車主將現有的士替換為純電動的士。儘管2022年《施政報告》宣布，政府的目標是在2027年年底前引入3 000輛電動的士，我們未有就擔保貸款計劃接獲的申請數目設定具體目標，因為是否申請受多項因素影響(例如的士車主的財務狀況、其現有的士的車齡和狀況等)。政府建議為擔保貸款計劃提供總數64億元的承擔額，應足夠讓全港18 163輛的士申請貸款一次。
3. 運輸署會透過不同渠道，例如該署網站、定期出版的《的士通訊》、宣傳單張，以及與的士業界定期會議，向的士業界發放擔保貸款計劃的資訊。擔保貸款計劃的相關推廣工作由運輸署現有人員執行，涉及的預算開支沒有詳細分項。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2679)

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

問題：

有關商用車輛及電單車的泊車位供應，政府可否告知：

1. 請按區議會分區列出商用車輛及電單車數目及相應泊車位的數目及比例，未來會如何有效增加以上車種的泊車位供應？如有，詳情及預算為何；如否，原因為何？
2. 過去三年，商用車輛及電單車車主因在運輸署指定的路旁地點違例泊車而獲發罰款通知書的數目，並按分區列出數字；
3. 當局於2019年進行了商用車輛泊車位顧問研究，請問研究的落實情況及開支預算為何？

提問人：李世榮議員(立法會內部參考編號：22)

答覆：

1.及3.

運輸署正在落實商用車輛泊車位顧問研究所提出的建議，作為增加商用車輛泊車位供應的恆常措施。有關建議及最新落實情況表列於附件 1。

電單車泊位方面，政府一直積極推行一系列措施以增加供應，包括：(i) 在合適的路旁地點劃設電單車泊車位；(ii) 在高架天橋的橋底合適位置劃設電單車泊位；及(iii) 按照「一地多用」原則，在合適的「政府、機構或社區設施」及公共休憩用地項目中提供公眾泊車位。

落實上述建議及措施的工作由運輸署現有人員執行，屬於恆常職務，故涉及的開支沒有詳細分項。

截至2023年2月，領有牌照的商用車輛數目和電單車數目、兩類車輛泊車位數目與兩類領牌車輛數目的比例，以及各區商用車輛和電單車泊車位數目表列於附件2。

2. 香港警務處沒有按有關車輛類別備存違例泊車定額罰款通知書數字。

商用車輛泊車位顧問研究的建議及最新落實情況

建議	最新進展
(1) 在合適的路旁地點劃設夜間商用車輛泊車位和增設路旁旅遊巴士泊車位及上落客設施	截至2023年2月，運輸署已劃設1 776個路旁夜間商用車輛泊車位和908個路旁旅遊巴士泊車位，並已提供總數406個旅遊巴士上落客處。
(2) 鼓勵學校在非上課時間開放校舍供學生服務車輛停泊	截至2023年2月，累計共有35間學校提供約100個泊車位供學生服務車輛停泊。
(3) 在合適的短期租約停車場的租約條款中，訂明最少須提供的商用車輛泊車位數目	截至2023年2月，已在37個短期租約停車場的租約加入特別條款，訂明最少須提供的商用車輛泊車位數目，涉及約1 800個商用車輛泊車位。
(4) 按照「一地多用」的原則物色合適地點興建公眾商用車輛停車場	<p>已物色到8個可考慮地點，提供商用車輛泊車位。截至2023年3月底，該8個地點的最新推展進度如下：</p> <p>關於(1)馬鞍山第103區綜合設施大樓，正進行設計工作。</p> <p>關於(2)天水圍天業路康樂及文化綜合項目、(3)西九龍渡華路休憩用地暨公眾停車場及(4)筲箕灣愛秩序灣體育館及休憩用地，有關用地現處於初步研究或設計階段。項目能否落實，須視乎撥款是否獲立法會批准而定。</p> <p>至於其餘4幅位於紅磡、九龍城、東涌和屯門的用地，運輸署會繼續進行相關工作，包括進行可行性評估及諮詢有關持份者。</p>
(5) 修訂《香港規劃標準與準則》中的泊車位及上落貨區標準，以增加泊車位供應	運輸署於2021年7月完成《香港規劃標準與準則》中有關泊車位及上落貨區標準的檢討。經修訂的泊車位標準於2021年8月在規劃署的網頁頒布。是次修訂增加了私人和資助

建議	最新進展
	房屋發展項目的私家車泊車位數目，亦增加了資助房屋發展項目的商用車輛泊車位種類及數目。
(6) 規定合適的新發展項目開放部分附屬泊車位及上落客貨處作夜間公眾商用車輛泊車用途	新的地契條款已收納在合適的新出售政府土地賣地條件中，規定新發展項目的業主開放部分附屬泊車位及上落客貨處作夜間公眾商用車輛泊車用途。

領有牌照的商用車輛數目和電單車數目與其各自的泊車位數目
(截至 2023 年 2 月)

商用車輛			電單車		
領有牌照的車輛數目	泊車位數目	比例*	領有牌照的車輛數目	泊車位數目	比例*
70 052	44 850	0.64	74 815	38 563	0.52

*泊車位與領牌車輛數目的比例。

各區商用車輛和電單車泊車位數目
(截至 2023 年 2 月)

地區	商用車輛	電單車
中西區	1 159	1 462
灣仔	465	1 314
東區	2 154	2 591
南區	1 380	1 951
油尖旺	1 653	2 134
深水埗	3 724	2 212
九龍城	1 487	2 144
黃大仙	1 392	2 338
觀塘	3 475	4 611
荃灣	2 455	1 667
屯門	2 736	1 924
元朗	2 493	1 974
北區	1 716	927
大埔	1 350	1 184
西貢	1 856	3 358
沙田	2 957	3 197
葵青	11 242	2 928
離島	1 156	647
總計	44 850	38 563

管制人員的答覆

(問題編號：0059)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (4) 運輸服務管理
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

當局指出會於2023-24年度繼續監督各項智慧出行措施的進度和發展，包括新的路旁停車收費錶的運作情況，就此，政府可否告知本會：

1. 自推出智能咪錶和流動應用程式「入錶易」以來，有否收到相關新咪錶及應用程式運作故障的投訴，若有，請告知有關個案詳情及跟進工作；
2. 有否就相關問題與營辦商進行研究和改善，若有，請告知詳情；
3. 會否加強對智能咪錶和流動應用程式「入錶易」使用的宣傳和推廣，若會，預計投入的開支為何及詳情為何；
4. 會否盡快開展「第三次泊車位需求研究」，以重新檢視現有交通工具的分工及配合？

提問人：盧偉國議員(立法會內部參考編號：9)

答覆：

1.、2.及3.

新停車收費錶的安裝工作在2021年1月展開，所有八達通停車收費錶在2022年1月已被更換為新停車收費錶。自新停車收費錶及流動應用程式「入錶易」在2021年1月開始使用以來，截至2022年年底，運輸署共接獲1 270宗有關新停車收費錶系統(包括停車收費錶及流動應用程式)運作故障的投訴。現按年列出該段期間的投訴和交易數目如下：

		2021 年	2022 年
(A)	有關停車收費錶系統運作故障的投訴數目	614	656
(B)	截至年底的交易數目(千宗)	18 040	46 482
(C)	每 100 000 宗交易接獲的投訴數目	3.4	1.4

這些投訴主要涉及支付泊車費後，停車收費錶所顯示的泊車時間受流動網絡信號傳輸問題或間歇系統故障影響而未能及時更新。運輸署已就每宗投訴個案進行調查，並持續透過提升停車收費錶系統以改善其可靠程度。每100 000宗交易接獲的投訴數目，已由2021年的3.4宗，下降至2022年的1.4宗。

為鼓勵市民使用有關停車收費錶系統，運輸署已在所有停車收費錶上張貼標籤，方便市民下載「入錶易」程式，並把教學影片和用戶錦囊上載運輸署的社交媒體頻道和運輸署網頁。這些宣傳品的開支由承辦商承擔。運輸署會繼續密切監察停車收費錶系統的管理、運作和維修保養，並透過不同渠道，例如社交媒體、應用程式商店和電話熱線，收集用家意見。運輸署會因應需要，適時採取恰當措施提升系統表現。

4. 政府一直密切監察各類車輛泊車位的供求情況。為優先配合商用車輛的泊車需求，運輸署在2017年展開顧問研究，評估商用車輛的泊車需求，並制定短期至長期措施。運輸署一直積極落實顧問研究所提出的建議。當中，運輸署在2021年7月完成《香港規劃標準與準則》(《準則》)內有關本港商用車輛和私家車的附屬泊車位供應標準的檢討工作。根據檢討結果，運輸署在2021年8月修訂《準則》，提高私人和資助房屋項目的泊車位供應標準。基於社會經濟環境不斷轉變，運輸署會定期檢討《準則》內的泊車位標準，以適時作出所需調整。

管制人員的答覆

(問題編號：1646)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (4) 運輸服務管理
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

在這綱領下，2023-24年度的撥款為23.044億元，較2022-23年度的修訂預算大幅增加46.2%。據管制人員解釋，該增幅「主要由於計及2022-23年度填補職位空缺的全年費用，以及其他運作開支及非經營開支的需求有所增加。」就此，政府可否告知本會：

- (a) 2022-23年度填補職位空缺數目和2023-24年度的所涉撥款；以及
(b) 因其他運作開支及非經營開支的需求增加而有所增加的撥款分項數字。

提問人：龍漢標議員(立法會內部參考編號：18)

答覆：

(a) 2022-23年度填補職位空缺數目為6個。2023-24年度因填補這些額外職位空缺的全年費用而需增加撥款130萬元。

(b) 因其他運作開支及非經營開支的需求增加所涉及的撥款分項數字如下：

項目	百萬元
為以下項目淨增加非經營開支：(i)為政府隧道及隧道管制區更換及／或採購設備及車輛；及(ii)為所有政府收費隧道和青沙管制區開發不停車繳費系統(名為「易通行」)	392.2

項目	百萬元
主要為以下項目增加其他運作開支：(i)管理、營運及維修合約費用和為隧道及隧道管制區所支付的機電工程營運基金費用；及(ii)實施「易通行」的費用	334.7
總額	726.9

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1658)

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

問題：

在2023-24年度需要特別留意的事項中，政府表示將「繼續推行智慧交通基金，為與車輛有關的創新科技研究及應用提供資助」。就此，政府可否告知本會：

- (a) 智慧交通基金的推行進度和成效；以及
- (b) 獲智慧交通基金資助的研究及應用項目資料。

提問人：龍漢標議員(立法會內部參考編號：17)

答覆：

10億元的基金在2021年3月推出並接受申請。香港生產力促進局獲委聘為基金秘書處。基金全年接受申請，旨在資助本地機構及企業進行創新科技研究和應用，以便利出行、提升道路網絡或路面使用效率和改善駕駛安全。

截至2023年3月底，基金已批出36份申請，涉及總資助金額約2.03億元。獲批項目的詳情載於附件。基金管理委員會將密切監察獲批項目的進展。運輸署會考慮把這些研究項目的成果，在合適情況下應用於改善為市民提供的服務。

智慧交通基金的獲批項目

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

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

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

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

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

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

管制人員的答覆

(問題編號：0896)

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

問題：

過去數年，政府一直資助巴士公司在巴士站加裝巴士到站實時預報。為此，政府當局可否告知本會：

1. 每間巴士公司過去三年的資助額開支為何和涉及多少的巴士站？
2. 未來一年預計資助開支多少？

提問人：陸頌雄議員(立法會內部參考編號：1)

答覆：

政府以一對一的配對方式，資助專營巴士營辦商在有蓋和備有電力供應的巴士站安裝實時巴士到站資訊顯示屏(顯示屏)。截至2023年2月底，專營巴士營辦商已在1 086個有蓋巴士站完成安裝顯示屏。預計在2023年年底或之前，專營巴士營辦商會在另外28個有蓋巴士站完成安裝顯示屏。

下表臚列過去3個財政年度已安裝顯示屏的有蓋巴士站數目及向專營巴士營辦商提供的資助額：

	2020-21 年度		2021-22 年度		2022-23 年度 (截至 2023 年 2 月底)	
	已安 裝顯 示屏 的有 蓋巴 士站 數目	發放的資助 額(已進位數 字) (註1及2)	已安 裝顯 示屏 的有 蓋巴 士站 數目	發放的資助 額(已進位數 字) (註1及2)	已安 裝顯 示屏 的有 蓋巴 士站 數目	發放的資助 額(已進位數 字) (註1及2)
九龍巴士 (一九三 三)有限 公司	359	1,371,000 元	195	2,645,000 元	59	3,230,000 元
龍運巴士 有限公司	2	1,000 元	1	46,000 元	-	24,000 元
城巴有限 公司(香 港島及過 海巴士網 絡專營 權)	115	341,000 元	11	2,261,000 元	-	-
城巴有限 公司(機 場及北大 嶼山巴士 網絡專營 權)	4	46,000 元	1	74,000 元	-	-
新世界第 一巴士服 務有限 公司	53	765,000 元	18	704,000 元	-	-
新大嶼山 巴士 (1973)有 限公司	-	-	-	-	-	-
總計	533	2,525,000 元	226	5,730,000 元	59	3,254,000 元

註1： 在某一財政年度發放的資助額未必對應同一財政年度安裝顯示屏的數目，原因是個別顯示屏的資助或會在安裝工作完成後的下一個財政年度發放。

註2： 由於四捨五入的關係，數字加起來未必與總數相等。

2023-24年度預計發放的安裝顯示屏資助額約為200萬元。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1053)

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

問題：

就「擠塞徵費」研究，請問截至現時為止，有關研究進展如何？當局有沒有推行「擠塞徵費」時間表？如有，詳情為何？

提問人：陸頌雄議員(立法會內部參考編號：37)

答覆：

運輸署在2019年7月展開「擠塞徵費」研究。根據研究結果，政府建議對載客效率低的車輛實施不同時段不同收費，以遏抑和分散這類車輛在繁忙時段的交通需求。政府藉着今年8月2日收回西區海底隧道(西隧)的契機，建議調整三條過海隧道收費，以改變駕車人士出行習慣，從而理順過海交通，紓緩過海隧道的擠塞情況。政府已在2023年3月22日公布三條過海隧道的建議收費方案，並隨後於2023年3月29日向立法會提交過海隧道建議收費方案的《2023年行車隧道(政府)(修訂)條例草案》(《條例草案》)作首讀和開始二讀辯論。政府建議在2023年8月2日接收西隧時，實施「633」固定收費方案，下一步，政府目標於今年內在三條過海隧道對私家車及電單車實施「不同時段不同收費」，以遏抑和分散在繁忙時段的車流，並鼓勵駕駛人士在繁忙時段以外使用隧道。政府的建議積極回應了公眾和各持份者的意見，同時力求在管理交通需求和市民接受程度之間取得適當平衡。我們的目標是在未來數月爭取立法會通過《條例草案》，以便在2023年8月2日接收西隧。

管制人員的答覆

(問題編號：1062)

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

問題：

就公共交通費用補貼計劃，請問自計劃開展至今：

1. 表列出政府共發放多少補貼金額、人均領取的補貼金額？請分別按0至100元、101至200元、201至300元、301至400元或以上分別列出；
2. 每月未領取的受惠人數及涉及金額為何；
3. 因應計劃，每月政府津貼額多少？以及相關行政費用多少？請分別列出；
4. 由於疫情令市民經濟負擔大增，政府會否考慮將補貼門檻降至200元並將此恆常化以紓緩市民的交通費負擔；如會，詳情為何；如否，原因為何？

提問人：陸頌雄議員(立法會內部參考編號：35)

答覆：

1. 公共交通費用補貼計劃(補貼計劃)最初於2019年1月1日推出，其後於2020年1月1日加以優化。優化計劃後，補貼計劃的補貼比率由四分之一提升至三分之一，而每月補貼金額上限則由300元提高至400元。為了讓更多市民在2019冠狀病毒病疫情期間受惠於補貼計劃，政府推出特別措施，由2020年7月1日至2021年12月31日及2022年5月1日至2023年10月31日，暫時將補貼計劃的每月公共交通開支水平由400元放寬至200元，並由2021年4月1日至2021年12月31日及2022年5月1日至2023年10月31日，將每月補貼上限暫時由400元提高至500元。補貼金額、受惠人數及每月的人均補貼金額按年份表列如下：

年份	補貼總金額 (百萬元)	平均每月 受惠人數 (計至最接近 的千位)	每月的人均 補貼金額 (元)
2019	1,874	2 143 000	73
2020	2,147	1 982 000	90
2021	3,709	2 999 000	103
2022	2,837	2 274 000	104

按每月補貼金額劃分的受惠人數表列如下：

每月補貼 金額	每月平均受惠人數 (計至最接近的千位)			
	2019年	2020年	2021年	2022年
0.1元- 100.0元	1 583 000	1 291 000	1 756 000	1 327 000
100.1元- 200.0元	438 000	490 000	837 000	625 000
200.1元- 300.0元	117 000	148 000	293 000	226 000
300.1元 或以上	不適用	49 000	108 000	91 000

2. 在補貼計劃下，每月發放的補貼可在3個月內領取。自補貼計劃推行以來，政府一直透過各項宣傳活動，提醒市民在限期內領取補貼。平均有超過85%的受惠人在3個月的領取期內領取補貼，而所領取的補貼金額超過每月補貼總金額的90%。

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

年份	涉及逾期未領取補貼的 每月平均受惠人數 (計至最接近的千位)	涉及逾期未領取的 每月平均補貼金額 (百萬元)
2019	357 000	15.0
2020	371 000	17.5
2021	359 000	16.7
2022(截至10月) ^(註)	212 000	10.3

註：

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

3. 每月平均補貼金額按年份載列如下：

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

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

4. 補貼計劃的政策目標是為公共交通開支較高的市民減輕交通費用負擔。考慮到本港經濟仍在復蘇，政府決定將補貼計劃下的臨時特別措施延長6個月至2023年10月，為市民每月超出200元的實際公共交通開支提供三分之一的補貼，上限為每月500元。補貼涉及公帑的運用，雖然每張八達通卡每個月的補貼設有上限，但由於受惠人數眾多，補貼計劃每年的經常開支超過30億元，還未計及臨時特別措施的開支。政府在考慮補貼計劃的長遠安排時，須在審慎理財的大前提下，小心平衡各方面的考量，確保公帑運用得宜。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1063)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 區域交通及運輸服務

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

有關於智慧出行，政府可否告知本會：

1. 在二零二三至二四年度，當局在推行智慧出行方面有何具體措施？當中涉及的人手與開支分別為何？
2. 市民使用「香港出行易」應用程式的普及情況為何？
3. 當局過去分別投入多少開支以維持該應用程式的服務？
4. 會否有新服務或資訊提供給市民，如有，詳情為何？

提問人：陸頌雄議員(立法會內部參考編號：39)

答覆：

1. 運輸署的智慧出行措施可歸納為三大關鍵範疇，即「智能運輸基礎建設」、「數據共享和分析」及「應用和服務」。各項智慧出行措施在2023-24年度的預算開支表列如下：

智慧出行措施	2023-24年度的預算開支
智能運輸基礎建設	
1. 於政府收費隧道及青沙管制區實施「易通行」	4.2651億元

智慧出行措施	2023-24年度的預算 開支
2. 繼續運作安裝在主要幹線及主要道路上約1 200個交通探測器、行車時間顯示系統和行車速度屏系統，以收集和發放實時交通資訊作交通管理、路線選擇和運輸規劃用途	2,160萬元
3. 在東涌市中心內8個聯動式交通燈控路口推行實時交通燈號調節系統，縮短在路口出現的車龍，減少延誤，以改善交通情況	400萬元
4. 繼續促進自動駕駛車輛的測試及使用	運輸署的工作由現有人員執行，涉及的開支沒有詳細分項。
數據共享和分析	
5. 繼續提升「香港出行易」的現有功能和實時數據的覆蓋程度，改善用戶體驗，以回應用戶意見	430萬元
6. 繼續維持專線小巴實時到站資訊資料蒐集和分享系統，並鼓勵公共交通營辦商開放數據	720萬元
7. 改善及維持「交通數據分析系統」以加強交通管理和效率	260萬元
8. 透過設於有蓋巴士站的資訊顯示屏發放專營巴士實時資訊	安裝實時巴士到站資訊顯示屏的預算總資助額為2,800萬元。

智慧出行措施	2023-24年度的預算 開支
9. 繼續鼓勵公眾停車場營辦商提供實時空置泊車位資訊，以便利駕駛者尋找泊車位；並在土地契約及短期租約加入相關條款，要求有關公眾停車場提供實時空置泊車位資訊	運輸署的工作由現有人員執行，涉及的開支沒有詳細分項。
應用和服務	
10. 因應系統的可靠性、易用程度及效率，鼓勵公共交通營辦商引入新電子支付系統	運輸署的工作由現有人員執行，涉及的開支沒有詳細分項。
11. 管理10億元的智慧交通基金(基金)，藉以推動與車輛有關的創新科技研究及應用	1.725億元
12. 全港所有八達通路旁停車收費錶於2022年1月已完成更換為新停車收費錶。新停車收費錶支援不同支付系統(包括「轉數快」及利用「入錶易」流動應用程式遙距繳費)，並提供實時空置泊車位資訊。政府預留款項，以在新地點安裝新路旁停車收費錶及提升新停車收費錶系統	5,700萬元
13. 由2021年開始分批啟用自動泊車系統先導項目，以期在短期租約用地及政府場地的公眾停車場更廣泛應用自動泊車系統，並鼓勵在私營發展項目的公眾停車場應用自動泊車系統	200萬元 ^{註1}
14. 於部分不設收費錶的路旁泊車位試行安裝感應器，以提供實時空置泊車位資訊	41萬元

註1：預算開支用於委聘顧問公司，顧問公司會就運輸及物流局／運輸署推行的自動泊車系統項目提供技術意見；至於在政府場地的公眾停車場推展自動泊車系統項目的建設費用，政府會向立法會申請撥款。

除第11項有關基金的措施外，運輸署上表所列工作由該署現有人員執行，涉及的人手沒有詳細分項。就基金而言，運輸署開設了2個有時限的公務員職位(包括1名高級工程師和1名機電工程師／助理機電工程

師)，在2020-21至2026-27年度期間協助推行基金的工作。運輸署已委聘香港生產力促進局為基金秘書處，其行政開支上限為基金額的15%。

- 截至2023年2月，「香港出行易」流動應用程式的累計下載次數約260萬次，平均每日點擊率約為7萬次。
- 過去3年用於維持「香港出行易」流動應用程式的營運開支(包括維修保養、系統寄存服務及系統提升費用)如下：

財政年度	營運開支 (元)
2020-21	3,250,000
2021-22	4,520,000
2022-23	4,130,000

備註：開支金額調整至最接近的1萬元

- 運輸署在落實推展「智慧出行」的各項服務時，會繼續推出新服務、新功能，以及提升現有功能和用戶體驗。例如，為滿足用戶日益增加的需求和回應他們的意見，「香港出行易」在2022年增加多項新功能，包括提供電動車充電位實時使用狀況資訊、跨界交通資訊，以及整合地址和公共交通路線號碼的綜合搜尋功能。

管制人員的答覆

(問題編號：1066)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

有關新能源車輛發展，政府可否告知本會：

1. 當局自電動車首次登記稅的寬減安排計劃推出每年及至今，接獲及批准稅務寬免申請的宗數分別為何？涉及每年的稅務豁免；
2. 過去五年，每年本港新登記電動車的數目為何；

提問人：陸頌雄議員(立法會內部參考編號：43)

答覆：

1.及2. 環境及生態局／環境保護署(環保署)一直推廣使用新能源車輛，當中包括推動在香港廣泛應用電動車。環境及生態局／環保署為此而推行的其中一項措施，是自2018年起推出電動車首次登記稅寬減安排。與該項安排有關的最新詳情如下：

(a) 就電動商用車、電動電單車及電動機動三輪車，其首次登記稅全數豁免，無須另外申請寬減首次登記稅；

(b) 就電動私家車，無須就寬減首次登記稅提出申請。其首次登記稅寬減額為該車的應課首次登記稅或寬減額上限97,500元，以較低者為準；以及

(c) 就符合「一換一」計劃(計劃)條件的電動私家車，在申請獲批後，車主可獲較高的首次登記稅寬減額，寬減額為該車輛的應課首次登記稅或寬減額上限287,500元，以較低者為準。自計劃於2018

年2月28日推出以來，每年接獲及批准的申請宗數表列如下，以供參考：

年份	接獲申請宗數	批准申請宗數 註1
2018	329	323
2019	2 223	2 186
2020	4 385	4 321
2021	9 413	9 280
2022	20 193	19 652
總計 註2	36 543	35 762

註1：處理申請需時5至10個工作天。在接獲申請該年年底前仍未完成處理的申請，會在下一年繼續處理。

註2：在2022年底，有397宗申請正在處理。

(d) 自2018年電動車首次登記稅寬減安排推出以來，按車輛類別及獲豁免首次登記稅款額列出的新登記電動車數目表列如下：

年份	車輛類別 註3								總計	
	電動私家車		電動商用車		電動電單車		電動機動三輪車			
	數目	豁免稅款總額 (百萬元)	數目	豁免稅款總額 (百萬元)	數目	豁免稅款總額 (百萬元)	數目	豁免稅款總額 (百萬元)	數目	豁免稅款總額 (百萬元)
2018	471	79.85	26	1.07	0	0	0	0	497	80.92
2019	2 423	477.96	51	3.15	0	0	0	0	2 474	481.11
2020	4 595	987.06	44	2.69	25	0.52	0	0	4 664	990.27
2021	9 583	2,406.58	68	3.64	77	1.61	2	0.08	9 730	2,411.91
2022	19 792	5,337.03	96	6.62	159	3.53	4	0.17	20 051	5,347.35

註3：政府車輛、總領事館及官方認許機構車輛以及專營巴士無須繳納首次登記稅，因此不包括在內。

管制人員的答覆

(問題編號：2658)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (4) 運輸服務管理
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

就本地隧道情況，政府可否告知本會，過去三年：

1. 各隧道收費及營運開支為何；
2. 現時本地各隧道使用設計流量及繁忙時間使用量為何；
3. 在2023年8月收回西隧專營權後，預計財政收入有何變化？如何做到收支平衡？

提問人：陸頌雄議員(立法會內部參考編號：42)

答覆：

1. 過去3年各隧道的收費及營運開支載列於附件1。
2. 各隧道的設計容車量及過去3年的繁忙時段使用率載列於附件2。
3. 西區海底隧道(西隧)的「建造、營運及移交」專營權將於2023年8月屆滿，政府會在其專營權屆滿後收回西隧。在收回西隧後，該隧道的收費將成為政府收入。

收取隧道費是調節交通的重要和有效工具。政府藉着今年8月2日收回西隧的契機，建議調整三條過海隧道收費，以改變駕車人士出行習慣，從而理順過海交通，紓緩過海隧道的擠塞情況。政府已在2023年3月22日公布三條過海隧道的建議收費方案，並隨後於2023年3月29日向立法會提交過海隧道建議收費方案的《2023年行車隧道(政府)(修訂)條例草案》(《條例草案》)作首讀和開始二讀辯論。政府建議在2023年8月2日接收西隧時，實施「633」固定收費方案，下一步，政府目標於

2023年內在三條過海隧道對私家車及電單車實施「不同時段不同收費」，以遏抑和分散在繁忙時段的車流，並鼓勵駕駛人士在繁忙時段以外使用隧道。政府的建議積極回應了公眾和各持份者的意見，同時力求在管理交通需求和市民接受程度之間取得適當平衡。我們的目標是在未來數月爭取立法會通過《條例草案》，以便在2023年8月2日接收西隧。落實「633」固定收費方案後的所得收入，預計與假設收回西隧後各隧道現行收費維持不變的情況下的所得收入相若；而落實擬議「不同時段不同收費」方案後的所得收入，則預計較落實「633」固定收費方案後的所得收入減少約5%。

各隧道的現有收費水平

車輛類別	海底隧道	東區海底隧道	香港仔隧道	獅子山隧道	城門隧道	八號幹線 ¹	大老山隧道	大欖隧道	西區海底隧道
電單車、機動三輪車	8元	13元	5元 ⁴ (劃一收費)	8元 ⁴ (劃一收費)	5元 ⁴ (劃一收費)	8元 ⁴ (劃一收費)	15元	26元 ³	25元 ³
私家車	20元	25元					20元	55元 ³	75元 ³
的士	10元	25元/ 15元 ²					20元	55元 ³	70元 ³
公共小巴	10元	38元					23元	117元 ³	85元 ³
私家小巴	10元	38元					24元	117元 ³	85元 ³
輕型貨車、許可車輛總重不超過5.5公噸的特別用途車輛	15元	38元					24元	59元 ³	85元 ³
中型貨車、許可車輛總重超過5.5公噸但不超過24公噸的特別用途車輛(掛接式車輛除外)	20元	50元					28元	65元 ³	110元 ³
重型貨車、許可車輛總重超過24公噸的特別用途車輛(掛接式車輛除外)	30元	75元					28元	73元 ³	140元 ³
公共及私家單層巴士	10元 ⁴	50元 ⁴					32元 ⁴	167元 ³	140元 ³
公共及私家雙層巴士	15元 ⁴	75元 ⁴					35元 ⁴	197元 ³	200元 ³
超過2條車軸的每條額外車軸	10元	25元	24元	免費 ³	30元 ³				

註1：尖山隧道及沙田嶺隧道是八號幹線的一部分。

註2：向沒有載客的的士收取15元，隧道費須在人手收費亭清繳。

註3：大欖隧道和西區海底隧道是由專營公司營運的「建造、營運及移交」隧道。專營公司實施上表所述的「優惠收費」，直至另行通告。

註4：由2019年2月17日起使用政府收費隧道時獲豁免收費的專營巴士除外。

2019-20 至 2021-22 年度期間各政府收費隧道的營運開支

隧道 ¹	2019-20 年度 (百萬元)	2020-21 年度 (百萬元)	2021-22 年度 (百萬元)
海底隧道 ²	80	81	82
東區海底隧道 ²	99	97	98
大老山隧道 ²	88	88	81
香港仔隧道 ³	81	95	97
獅子山隧道 ³	70	74	76
城門隧道 ³	97	109	114
將軍澳隧道 ^{3,4}	64	65	66
八號幹線 ^{3,5}	288	330	320

註1：此列表並不包括大欖隧道和西區海底隧道，因兩者屬「建造、營運及移交」隧道，於有關期間由其專營公司擁有及營運。

註2：海底隧道、東區海底隧道和大老山隧道屬「建造、營運及移交」隧道，其建設成本並非由政府支付。表內所列開支是於有關年度付予管理、營運及維修承辦商的管理費。

註3：這些隧道由政府建造。營運開支包括隧道在有關年度的建造成本折舊費。

註4：將軍澳隧道以往是收費隧道，由2022年12月11日起改為免費。

註5：營運開支涵蓋八號幹線沙田至長沙灣段，包括大圍隧道、荔枝角高架道路、尖山隧道和沙田嶺隧道。

各隧道的設計容車量及繁忙時段使用率

隧道 ^{1, 2}	方向	設計容車量 (架次/小時)	使用率 ³		
			2020年	2021年	2022年
香港仔隧道	北行	2 600	0.6	0.6	0.6
	南行	2 600	0.7	0.8	0.7
海底隧道	北行	2 600	1.0	1.0	1.0
	南行	2 600	1.1	1.1	1.0
東區海底隧道	北行	2 600	1.0	1.0	1.0
	南行	2 600	1.0	1.0	1.0
西區海底隧道	北行	4 200	0.5	0.6	0.5
	南行	4 200	0.5	0.6	0.5
獅子山隧道	北行	2 600	0.9	1.0	0.9
	南行	2 600	1.0	1.0	1.0
大老山隧道	北行	2 600	0.8	0.9	0.8
	南行	2 600	0.8	0.8	0.8
將軍澳隧道	西行	2 600	1.0	1.0	1.0
	東行	2 600	1.1	1.1	1.1
尖山隧道及 沙田嶺隧道	北行	4 700	0.5	0.5	0.5
	南行	4 700	0.5	0.5	0.5
城門隧道	西行	2 600	0.7	0.7	0.7
	東行	2 600	0.7	0.7	0.6
大欖隧道	北行	4 700	0.3	0.3	0.3
	南行	4 700	0.4	0.4	0.4

註1：運輸署沒有備存愉景灣隧道的數據，該隧道由私人公司建造，現時由私人公司營運，並只供獲許可車輛使用。

註2：不收費隧道不設可用於編製記錄的車輛繳費系統，故此運輸署沒有這些隧道在繁忙時間及非繁忙時間的交通數據及其相應使用率的分項數字。

隨着將軍澳－藍田隧道開通，政府由2022年12月11日起豁免將軍澳隧道的收費。因此，將軍澳隧道在2022年的使用率，只根據2022年1月1日至2022年12月10日期間的數據計算。

註3：上表顯示的使用率，是指由隧道營辦商透過車輛繳費系統編製的平日(即星期一至五，公眾假期除外)每小時平均行車量與隧道設計容車量的比率。繁忙時段指平日上午7時至10時及下午5時至8時。

使用率是各隧道的實際行車量與設計容車量的比率，但不計及正在排隊入隧道的車輛，亦不反映實際交通需求與設計容車量之間的關係。隧道的實際交通容量或會受其他交通因素影響，包括使用

有關路段的不同車輛類型的比例、有關路段的形態等。因此，比較實際行車量與設計容車量未必能夠全面反映實際交通情況。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0894)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

根據前年審計署針對車輛簽發牌照及檢驗服務的報告書，指出運輸署沒有備存每間牌照事務處工作量的統計數據，導致全香港4間牌照事務處出現排隊人龍不均、人力資源錯配的情況。當局可否告知本會：

1. 署方會否按建議備存每間牌照事務處工作量的統計數據。如會，預計所需行政經費為何？
2. 署方會否在網上增設系統，顯示各牌照事務處的人流和登記預約人數？如會，預計所需行政經費為何？

提問人：馬逢國議員(立法會內部參考編號：20)

答覆：

1. 為推展審計署所作建議，運輸署已由2022年8月起優化統計報告，顯示每個牌照事務處所處理的服務宗數。有關的行政費用由現有資源承擔。
2. 目前，申請人可透過網上預約系統查看各個牌照事務處的預約情況。為跟進審計署所作建議，運輸署已由2022年5月起在九龍牌照事務處推行派籌輪候系統試驗計劃，方便市民輪候即時申請駕駛執照的櫃枱服務。鑑於該系統已證實有助九龍牌照事務處縮短牌照服務的輪候時間而獲得普遍好評，運輸署計劃在2023年第三季或之前把派籌輪候系統擴展至其餘3個牌照事務處。當所有牌照事務處都採用派籌輪候系統時，運輸署會推出網頁，顯示各個牌照事務處的實時派籌及叫號情況。各個牌照事務處引進派籌輪候系統的費用合計約120萬元。

運輸署一直在擴展電子牌照服務，以及網上申請車輛牌照、駕駛執照及許可證的服務。運輸署會繼續鼓勵市民使用網上服務遞交牌照申請，再無需親身到牌照事務處辦理有關手續。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0962)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

上年11月，審計署發布新一期審計報告，批評非商用車輛路試輪候時間極長，駕駛筆試試題庫不合時宜等，並提出多項建議。當局可否告知本會：

1. 署方曾表示同意審計署的建議。請問署方跟進情況如何？執行建議所需的經費為何？
2. 駕駛考試多次被批評欠缺透明度，署方會否參考其他地區在考試車輛安裝攝錄鏡頭？如會，預計所需行政經費為何？

提問人：馬逢國議員(立法會內部參考編號：19)

答覆：

1. 運輸署一直跟進有關的審計署署長報告書就駕駛考試服務作出的建議，並已經／將會在以下主要範疇採取措施：

增加駕駛考試數目

為了進一步增加路試數目，運輸署會利用科技，以及在可行情況下安排考牌主任額外工作，並已經／將會採取以下措施：

- 運輸署已由2022年6月底起全面採用電子駕駛考試表格。為了善用所節省的時間，運輸署計劃由2023年3月底起，在3個非商用車輛駕駛考試中心提供每月約190個額外路試名額(用於快期駕駛考試)。

- 由2023年3月底起，運輸署已安排考牌主任在星期六額外工作，預計在6個月內約可提供5 000個路試名額(用於快期駕駛考試)。
- 運輸署亦正進行新一輪的二級考牌主任招聘工作，預計新入職人員於2023年下半年到任。
- 運輸署現正與廉政公署一起檢視考牌主任的上班報到安排，以期在確保考試制度公平、公正及廉潔的同時，亦增加路試數目。檢視工作預計於2023年年中完成。
- 長遠來說，運輸署會繼續諮詢相關部門意見，致力在全港物色合適用地，以期在不同地區設立更多駕駛考試中心，應付駕駛考試服務需求。

更新筆試試題庫

運輸署已設立一個恆常制度，確保每年對的士筆試的地方及路線試題進行檢討。此外，運輸署亦至少每兩年一次對其他試題庫進行全面檢討，或因應現行法例的任何修訂而進行所需檢討，以確保所有試題和答案選項得到更新。

提升對指定駕駛學校的管理

運輸署已發出內部工作指引，就指定駕駛學校的工作訂明清晰的程序及規定。運輸署會在日後有關駕駛學校的招標或遴選工作中，加強監察學校營運者的籌備工作的進度，確保學校在獲得運輸署指定前已符合所有要求。運輸署亦會繼續進行定期巡查，確保學校的運作符合「實務守則」的規定。

監察私人駕駛教師

運輸署繼續進行私人駕駛教師執照定期檢討，並密切監察「不活躍」教師的情況，以評估發出新執照的需要。運輸署計劃於2023年第二季開始在考生出席駕駛路試時，向他們收集關於為其提供駕駛訓練的教師，以及受訓時數等資料，以加強監察「不活躍」教師的情況。運輸署亦繼續對私人駕駛教師進行定期和突擊的隨車視察，以有效監察其訓練質素。

運輸署的上述工作由現有人員執行，涉及的開支沒有詳細分項。

2. 運輸署正研究在駕駛考試期間進行錄影的可行性和相關考慮因素，包括技術要求、私隱問題、攝影機／視頻所涉及的法律責任、所需費用等。研究工作預計在2023年內完成。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1068)

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

問題：

公共交通費用補貼計劃受市民歡迎，惟現時只可用八達通申領。當局可否告知本會，如計劃推展至所有電子支付平台(消費券通用的平台)，預計涉及多少行政開支？

提問人：吳秋北議員(立法會內部參考編號：12)

答覆：

我們知悉不同的電子支付平台日趨普及，目前正在研究如何加快將合適的電子支付系統逐步納入公共交通費用補貼計劃(補貼計劃)。然而要留意一點：在物色合適的電子支付系統納入補貼計劃時須考慮的因素與消費券計劃並不相同。我們須考慮有關的電子支付平台是否已普遍獲各個公共交通營辦商採用作收取車資。此外，由於補貼計劃每天需要處理大量交易資料，納入補貼計劃的電子支付平台須符合特定的運作要求，包括有關上傳和核對收費系統的交易紀錄、計算和發放補貼的安排，以及監察機制等方面的要求，以確保補貼計劃運作暢順。

政府一直盡力減省補貼計劃的行政費用。補貼計劃在2023-24年度的預算經常開支(扣除預算補貼金額)約相當於每年補貼金額的1%。

管制人員的答覆

(問題編號：1087)

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

問題：

有關於智能停車場，政府可否告知本會：

1. 所有項目的興建及預計落成時間表、泊車位數量、開支預算、月租金額幅度、平均泊車時間；
2. 當局會否於其他智能停車場增設商用車輛泊車位？

提問人：吳秋北議員(立法會內部參考編號：28)

答覆：

1. 自動泊車系統項目的有關資料載於附件。
2. 運輸署一直留意世界各地各種自動泊車系統的最新發展，目前私家車自動泊車系統的技術已相當成熟，因此運輸署亦正在本港規劃和落實多個私家車自動泊車系統項目。此外，運輸署也密切留意商用車輛自動泊車系統技術的發展，並會在有關技術更具可行性時及早在本港適當試行。

項目	自動泊車系統類型	開始建造工程日期(暫定)	自動泊車系統啟用日期(暫定)	泊車位總數(包括傳統及自動泊車系統泊車位)	預算開支
荃灣海盛路短期租約用地	拼圖型	自動泊車系統的安裝工作在2020年展開	2021年11月(實際)	245	由短期租約營辦商支付
大埔白石角短期租約用地	拼圖型	自動泊車系統的安裝工作在2021年展開	2022年12月(實際)	250	由短期租約營辦商支付
深水埗欽州街與通州街交界短期租約用地	拼圖型	2023年	2024年	約210	由短期租約營辦商支付
油麻地海泓道短期租約用地	拼圖型	2023年	2024年	約200	由短期租約營辦商支付
將軍澳第67區政府聯用辦公大樓	拼圖型	2020年(實際)	2025年	超過300	52.284 億元 ¹ (按付款當日價格計算)
四美街地區休憩用地、體育館及公眾停車場	立體型	2022年(實際)	2026年	約300	16.050 億元 ² (按付款當日價格計算)
深水埗欽州街西休憩用地及公眾停車場	圓筒型	2023年	2026年	約200	有待確定
柴灣盛泰道及常茂街交界綜合大樓	高塔型	有待確定 ³		約200	有待確定

註1：此數字為2020年獲財務委員會批核的整個工務計劃項目的核准工程預算。

註2：此數字為2022年獲財務委員會批核的整個工務計劃項目的核准工程預算。

註3：由於項目處於規劃階段，並正在優化設計，時間表有待確定。

備註：根據停車場營辦商提供的資料，荃灣海盛路自動泊車系統泊車位的每月泊車費約為3,000元；大埔白石角自動泊車系統泊車位的每月泊車費約為4,000元至4,400元，視乎泊車位位於哪一樓層而定。其他自動泊車系統項目的泊車費有待確定。至於泊車所需時間，這些自動泊車系統的平均泊車所需時間約為2至3分鐘。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3090)

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

問題：

根據綱領2，運輸及物流局下年度繼續在合適的「政府、機構或社區」設施和公共休憩用地項目加設公眾停車場，香園圍/蓮塘口岸於早前開放旅檢服務，口岸停車場經常爆滿，車位供不應求，政府表示會探討在口岸附近合適土地提供臨時公共停車場的可能性，相關檢視工作預計何時完成？檢視工作涉及的人手和開支分別為何？當局有否增加該區停車位的初步目標？如有，詳情為何？

提問人：吳永嘉議員(立法會內部參考編號：42)

答覆：

運輸署會繼續留意香園圍邊境管制站公眾停車場的泊車需求，並致力促成在口岸附近供應更多停車場和泊車位。其中政府近年已處理若干毗鄰口岸的私人土地用作臨時停車場的規劃申請，現時已有私營停車場投入運作。運輸署會繼續按情況就類似的規劃申請積極提供評估意見，以促進及加快處理相關程序。此外，運輸署正探討在口岸附近合適的政府土地提供臨時公共停車場的可行性。

上述職務涉及的運輸署人手及開支已納入運輸署整體撥款及編制內，因此未能分項列出。

管制人員的答覆

(問題編號：0668)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就繼續研發系統以便推行“大橋港車北上不設配額計劃”，當局可否告知有關工作的詳情、推行時間表、預計每年汽車申請數目及預算開支？

提問人： 邵家輝議員(立法會內部參考編號：26)

答覆：

「港珠澳大橋港車北上不設配額計劃」(「港車北上計劃」)，允許合資格的香港私家車可無須取得常規配額而經港珠澳大橋(大橋)往來香港與廣東省。計劃的合資格人士每次入境內地後可連續停留不超過30天，而每年在內地累計可停留不超過180天。計劃可便利本港居民以自駕方式到廣東省作短期商務、探親或旅遊，從而更充分善用大橋，促進粵港澳大灣區發展。預計約有45萬名香港私家車車主符合該計劃的資格。

廣東省政府正在聯同香港特別行政區政府，按照國務院批覆要求敲定「港車北上計劃」的實施安排細節，爭取於2023年首季公布計劃的詳細安排，並於年內實施。運輸署正與內地有關當局緊密合作，研發系統處理有關申請。

上述工作由運輸署現有人員執行，涉及的開支沒有詳細分項。

管制人員的答覆

(問題編號：1237)

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

問題：

運輸及物流局其中一個宗旨是提升公共交通服務的質素和加以協調，就此可否告知本會：

- a) 2022年港鐵各路線列車班次的最高可載客量為何，包括重鐵和輕鐵(以每平方米站立4人和6人計算的載客率)；
- b) 2022年港鐵各路線現有乘客量為何，包括重鐵和輕鐵(以每平方米站立4人和6人計算的載客率)；
- c) 2022年港鐵各路線繁忙時間的乘客量為何，包括重鐵和輕鐵(以每平方米站立4人和6人計算的載客率)；
- d) 以每平方米站立4人計算，2022港鐵各路線早上繁忙時段每小時最繁忙路段單向的最新載客率為何，包括重鐵和輕鐵；及
- e) 過去3年港鐵各路線編制及非編制維修人員的數目，包括重鐵和輕鐵。
- f) 過去3年港鐵各路線的列車數目及卡數分佈，包括重鐵和輕鐵。

提問人：田北辰議員(立法會內部參考編號：18)

答覆：

a)至d)

所要求提供的重鐵數字載列於附件。

至於輕鐵，各路線在2022年早上繁忙時段最高可載客量和載客率如下：

輕鐵路線	早上繁忙時段 單向最高可載客量	早上繁忙時段 最繁忙路段載客率(註1)
505	2 993	68%
507	2 827	74%
507P	212	80%
610	2 056	80%
614(註2)	1 372	70%
614P(註2)	1 156	
615(註2)	748	85%
615P(註2)	1 388	
705	4 240	76%
706	5 088	85%
751	2 857	82%
751P	398	75%
761P	4 240	67%

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

註2：數字為614／614P線及615／615P線的平均載客率。在屯門區內，614與614P線的走線完全重疊，615與615P線亦同樣重疊。然而，614P及615P線只來往屯門碼頭與兆康站，614及615線行經兆康站後則會跨區前往元朗。該兩條輕鐵線最繁忙的路段一般在屯門區內重疊的路段出現。對乘客而言，在屯門區內乘搭614或614P線、615或615P線並無分別。因此，該等輕鐵線的平均載客率可更準確反映實際情況。

e) 過去3年(截至每年12月31日)港鐵公司的重鐵和輕鐵系統維修人員編制數目分別為5 478人(2020年)、5 580人(2021年)和5 687人(2022年)。港鐵公司近年在招聘員工方面遇到實際困難，該公司已透過不同安排暫時填補空缺，包括安排合約代工在港鐵員工督導下協助維修工作。過去3年(截至每年12月31日)實際聘用的合約代工數目分別為459人(2020年)、468人(2021年)和440人(2022年)。

f) 輕鐵以單卡或雙卡輕鐵車輛營運，後者由兩個車卡組成。在2020年、2021年和2022年，輕鐵車卡數目分別為142、145和146。過去3年重鐵的列車和車卡數目表列如下：

截至有關年份12月	2020		2021		2022	
	列車數目	每列列車的車卡數目	列車數目	每列列車的車卡數目	列車數目	每列列車的車卡數目
東鐵線	33	12	36	12或9	36	9
屯馬線	55	8	56	8	59	8
將軍澳線	16	8	16	8	16	8
港島線	36	8	36	8	36	8
南港島線	10	3	10	3	10	3
觀塘線	39	8	39	8	41	8
荃灣線	37	8	35	8	35	8
迪士尼線	3	4	3	4	3	4
東涌線	16	8	16	8	16	8
機場快線	11	8	11	8	11	8

2022年重鐵系統統計數字
(早上最繁忙一小時最繁忙單向路段)(註1)

		東鐵線	屯馬線	將軍澳線	港島線	南港島線	觀塘線	荃灣線	迪士尼線	部分路段共用路軌	
										東涌線 (註2)	機場快線 (註2及3)
1.	最頻密列車班次下的最高可載客量(每平方米站立6人)(a)	82 500	70 000	67 600	80 000	27 000	71 400	75 000	9 600	45 000	4 800
2.	現有可載客量(每平方米站立6人)(b)	62 500	58 800	67 600	80 000	16 800	71 400	75 000	4 300	42 500	3 200
3.	(a)項與(b)項的差距(註4)	20 000	11 200	0	0	10 200	0	0	5 300	2 500	1 600
4.	現時乘客量(c)	37 700	34 500	40 200	44 800	9 100	34 200	37 200	2 200	20 100	1 100
5.	現時載客率(1)(每平方米站立6人)[(c)/(b)] { }最繁忙路段	60% {大圍至九龍塘}	59% {荃灣西至美孚}	59% {油塘至鰂魚涌}	56% {天后至銅鑼灣}	54% {金鐘至海洋公園}	48% {彩虹至九龍灣}	50% {深水埗至太子}	51% {欣澳至迪士尼}	47% {奧運至九龍}	34% {青衣至機場}

		東鐵線	屯馬線	將軍澳線	港島線	南港島線	觀塘線	荃灣線	迪士尼線	部分路段共用路軌	
										東涌線 (註2)	機場快線 (註2及3)
6.	現時載客率(2) (每平方米站立4人)(註5) (以第(5)項所載的最繁忙路段計算)	83%	82%	84%	79%	76%	67%	70%	72%	66%	不適用

註1： 鑑於疫情對乘客量的影響，有關數字以疫情較緩和月份收集到的數據為基礎。

註2： 由於機場快線及東涌線在部分路段共用路軌，該等鐵路線的整體可載客量受車務編排模式所影響。

註3： 機場快線的設計是提供座位予每名乘客，因此站立人數的乘客密度並不適用。有關數字按現有可載客量計算。

註4： 這是由於服務班次尚未增至信號系統可負荷的最高水平。

註5： 以一行行走市區的重鐵列車為例，一列列車可提供340個座位，以及以每平方米站立6人的乘客密度計算下的2 160個企位，即每列列車的總計可載客量約為2 500人。若以每平方米站立4人的乘客密度計算，340個座位數目維持不變，而企位則減至1 440個，即每列列車的總計可載客量約為1 780人。因此，以每平方米站立4人的乘客密度計算的可載客量，相當於以每平方米站立6人計算的71.2%。東鐵線方面，由於該路線的列車設有1個頭等車廂，列車的座位和企位比例與其他重鐵列車稍有不同。若以每平方米站立6人計算，每列列車的總計可載客量為2 845人；以每平方米站立4人計算，則為2 061人。

管制人員的答覆

(問題編號：1238)

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

問題：

運輸及物流局的責任及工作包括監督為現有專營巴士加設安全裝置的資助計劃實施情況。就此，請告知本會：

- a) 過去3年，各專營巴士加設安全裝置的數量及設備如何 (按專營巴士公司及資助項目分項列出)；
- b) 全面為現行專營巴士加設安全裝置的完成時間表為何；
- c) 過去3個財政年度，為現有專營巴士加設安全裝置的總資助額為何？

提問人：田北辰議員(立法會內部參考編號：19)

答覆：

a)及b)

為進一步提升專營巴士服務的安全程度，由2018年7月起，所有新採購的雙層巴士均已在所有乘客座椅裝設安全帶，並配備可加強車輛穩定性和減低翻側風險的電子穩定控制系統，以及車速限制減速器(即具有減速功能的車速限制器)。

至於現役巴士，因應成本效益分析的結果，專營巴士營辦商現正為約4 000輛巴士加裝電子穩定控制系統和車速限制減速器，以及為約1 900輛雙層巴士的所有上層座椅安裝安全帶。政府已預留5億元，用以資助專營巴士營辦商八成相關安裝費。

安裝工作已由2020年第三季起陸續展開，目標是在3年內完成安裝安全帶和在4年內完成安裝電子穩定控制系統和車速限制減速器。在2020-21、2021-22及2022-23財政年度(截至2022年12月)，各專營巴士公司為旗下巴士安裝

安全裝置的數目表列如下：

專營巴士公司	各財政年度已安裝安全裝置的巴士總數								
	安全帶			電子穩定控制系統			車速限制減速器		
	2020-21	2021-22	2022-23*	2020-21	2021-22	2022-23*	2020-21	2021-22	2022-23*
城巴有限公司	37	186	73	45	297	244	45	297	244
龍運巴士有限公司	0	65	51	0	65	51	0	65	51
新世界第一巴士服務有限公司	23	149	80	76	138	157	76	138	157
九龍巴士(一九三三)有限公司(九巴)	150	444	216	147	812	938	147	832	940
新大嶼山巴士(1973)有限公司(嶼巴)	6	11	11	3	3	4	0	4	35
合計	216	855	431	271	1 315	1 394	268	1 336	1 427
總計	1 502			2 980			3 031		

* 截至2022年12月

c)

在2020-21、2021-22及2022-23財政年度(截至2022年12月)，為現有專營巴士加裝安全裝置的政府資助總額表列如下：

財政年度	資助總額 (百萬元)
2020-2021	40.6
2021-2022	180.1
2022-2023 (截至2022年12月)	116.1
合計	336.8

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1243)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜
(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸及物流局的職責，是繼續推行切實可行的措施，以改善交通管理和紓緩道路交通擠塞，包括逐步推展交通諮詢委員會在其《香港道路交通擠塞研究報告》中所提出的建議。就此，請告知本會：

- a) 2022年各類機動及非機動車輛的登記數字為何；
- b) 2022年各類機動及非機動車輛的領牌數字為何；
- c) 請按區議會分區列出，2022年香港行車道總長度為何；
- d) 請按區議會分區列出，過去10年香港行車道的總容車量為何。

提問人：田北辰議員(立法會內部參考編號：24)

答覆：

a)及b)

截至2022年年底已登記和領牌的車輛總數臚列如下：

機動車輛	截至2022年年底的總數	
	已登記	已領牌
電單車	106 205	75 229
私家車	649 540	571 412
的士	18 163	17 892
專營巴士	6 198	5 827
非專營公共巴士	6 905	6 460
私家巴士	815	802
公共小巴	4 349	4 143

機動車輛	截至2022年年底的總數	
	已登記	已領牌
私家小巴	3 473	3 426
貨車	120 475	116 396
特別用途車輛	2 233	1 981
政府車輛	6 815	6 815
小計(i)：	925 171	810 383
非機動車輛	截至2022年年底的總數	
	已登記	已領牌
拖車	14 396	10 552
小計(ii)：	14 396	10 552
總計(i)+(ii)：	939 567	820 935

c) 截至2022年，香港的公共道路網絡長度約2 223公里，按地區列出如下：

地區	道路長度(公里) ^(註)
中西區	147
灣仔	81
東區	105
南區	117
油尖旺	109
深水埗	105
九龍城	101
黃大仙	55
觀塘	109
西貢	105
離島	150
葵青	150
荃灣	108
屯門	125
元朗	244
大埔	109
北區	147
沙田	156

註：由路政署負責維修的公共道路。

d) 一個地區或範圍內的行車道由多個路段組成，各路段的長度、行車走向和行車道設計各有不同，以連接不同地點，發揮不同功能。基於這個情況，一個地區內各條道路的容車量不能相加，其總和亦不能用作衡量道路網絡效能的指標。因此，我們沒有個別地區／範圍內的行車道總容車量資料。

管制人員的答覆

(問題編號：1246)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署的職責，是繼續推展多項增加泊車位的措施，包括在政府、機構或社區設施及公共休憩用地項目中提供公眾泊車位，以及推展自動泊車系統項目。就此，請告知本會：

- a) 現時香港已完工啟用的自動泊車系統位置、造價、收費、總泊車位數目及有紀錄發生故障的次數為何；
- b) 未來已落實興建自動泊車系統位置、類型、時間表、造價及總泊車位數目為何；
- c) 請按區議會分區列出過去5年香港路旁、政府停車場和私營停車場各類型泊車位，包括但不限於電單車、私家車及旅遊巴等，總數為何。
- d) 截至2023年1月，本港傷殘人士泊車許可證的數目，以及請按區議會分區列出各區傷健人士泊車位的數目及使用率。

提問人：田北辰議員(立法會內部參考編號：28)

答覆：

- a) 已啟用的自動泊車系統項目包括荃灣海盛路和大埔白石角的短期租約停車場。兩個停車場提供的泊車位(包括傳統泊車位和自動泊車系統泊車位)總數分別為245個和250個。根據停車場營辦商提供的資料，荃灣海盛路自動泊車系統泊車位的每月泊車費約為3,000元；大埔白石角自動泊車系統泊車位的每月泊車費約為4,000元至4,400元，視乎泊車位位於哪一樓層而定。短期租約停車場的自動泊車系統由相關短期租約用地承租人斥資設立並以商業形式營運，運輸署並無相關的自動泊車系統的造價資料和故障記錄。

- b) 各個推展中的自動泊車系統項目的有關資料載於附件1。
- c) 過去5年，18區按車輛類別劃分的路旁、政府停車場和私營停車場泊車位數目分別表列於附件2、附件3及附件4。
- d) 截至2023年1月，有效的傷殘人士泊車許可證數目為1 699張。

各區路旁殘疾人專用泊位數目和使用率載於附件5。

項目	自動泊車系統類型	開始建造工程日期(暫定)	自動泊車系統啟用日期(暫定)	泊車位總數(包括傳統及自動泊車系統泊車位)	預算開支
A. 設於短期租約停車場的自動泊車系統					
深水埗欽州街與通州街交界短期租約用地	拼圖型	2023年	2024年	約 210	由短期租約營辦商支付
油麻地海泓道短期租約用地	拼圖型	2023年	2024年	約 200	由短期租約營辦商支付
B. 設於工務工程項目的自動泊車系統					
將軍澳第 67 區政府聯用辦公大樓	拼圖型	2020 (實際)	2025 年	超過 300	52.284 億元 ¹ (按付款當日價格計算)
四美街地區休憩用地、體育館及公眾停車場	立體型	2022 (實際)	2026 年	約 300	16.050 億元 ² (按付款當日價格計算)
深水埗欽州街西休憩用地及公眾停車場	圓筒型	2023 年	2026 年	約 200	有待確定
柴灣盛泰道及常茂街交界綜合大樓	高塔型	有待確定 ³		約 200	有待確定

註1：此數字為2020年獲財務委員會批核的整個工務計劃項目的核准工程預算。

註2：此數字為2022年獲財務委員會批核的整個工務計劃項目的核准工程預算。

註3：由於項目處於規劃階段，並正在優化設計，時間表有待確定。

過去5年18區按車輛類別劃分的路旁泊車位數目

地區	截至	私家車*	貨車	旅遊 巴士 ／巴士	電單車	總計#
中西區	2023年2月	522	193	11	628	1 354
	2022年2月	520	191	14	609	1 334
	2021年2月	472	199	11	601	1 283
	2020年2月	470	200	11	587	1 268
	2019年2月	466	191	11	587	1 255
灣仔	2023年2月	1 008	24	22	729	1 783
	2022年2月	991	25	17	684	1 717
	2021年2月	1 000	24	20	686	1 730
	2020年2月	1 003	22	20	687	1 732
	2019年2月	997	6	18	687	1 708
東區	2023年2月	525	91	62	777	1 455
	2022年2月	514	91	62	779	1 446
	2021年2月	443	78	59	753	1 333
	2020年2月	441	66	64	685	1 256
	2019年2月	412	60	90	633	1 195
南區	2023年2月	647	53	85	447	1 232
	2022年2月	625	53	135	442	1 255
	2021年2月	655	55	137	421	1 268
	2020年2月	662	53	137	415	1 267
	2019年2月	625	53	137	406	1 221
油尖旺	2023年2月	1 608	374	141	1 299	3 422
	2022年2月	1 491	368	137	1 311	3 307
	2021年2月	1 531	370	155	1 300	3 356
	2020年2月	1 522	369	155	1 275	3 321
	2019年2月	1 532	369	175	1 295	3 371
深水埗	2023年2月	1 219	227	9	876	2 331
	2022年2月	1 213	223	15	801	2 252
	2021年2月	1 238	215	7	778	2 238
	2020年2月	1 236	212	7	764	2 219
	2019年2月	1 208	208	4	765	2 185
九龍城	2023年2月	2 325	144	134	967	3 570
	2022年2月	2 274	135	143	931	3 483
	2021年2月	2 241	136	106	912	3 395
	2020年2月	2 242	136	106	889	3 373
	2019年2月	2 241	136	96	889	3 362
黃大仙	2023年2月	304	131	0	475	910

地區	截至	私家車*	貨車	旅遊 巴士 ／巴士	電單車	總計#
	2022年2月	301	144	0	463	908
	2021年2月	300	141	0	440	881
	2020年2月	298	142	0	440	880
	2019年2月	300	142	0	425	867
觀塘	2023年2月	501	120	40	794	1 455
	2022年2月	446	117	37	769	1 369
	2021年2月	437	106	34	761	1 338
	2020年2月	437	106	40	741	1 324
	2019年2月	400	106	36	697	1 239
荃灣	2023年2月	832	68	31	618	1 549
	2022年2月	814	52	31	600	1 497
	2021年2月	786	42	33	592	1 453
	2020年2月	793	40	34	592	1 459
	2019年2月	763	40	34	529	1 366
屯門	2023年2月	1 287	331	112	886	2 616
	2022年2月	1 302	332	44	869	2 547
	2021年2月	1 278	328	55	834	2 495
	2020年2月	1 278	328	47	816	2 469
	2019年2月	1 267	348	37	801	2 453
元朗	2023年2月	1 275	426	114	617	2 432
	2022年2月	1 216	431	87	681	2 415
	2021年2月	1 192	433	87	632	2 344
	2020年2月	1 197	440	89	560	2 286
	2019年2月	1 195	442	90	547	2 274
北區	2023年2月	1 226	357	27	424	2 034
	2022年2月	1 258	380	21	426	2 085
	2021年2月	1 242	382	21	419	2 064
	2020年2月	1 310	427	21	398	2 156
	2019年2月	1 312	427	21	398	2 158
大埔	2023年2月	1 558	354	83	259	2 254
	2022年2月	1 539	336	84	218	2 177
	2021年2月	1 478	337	80	203	2 098
	2020年2月	1 487	331	75	202	2 095
	2019年2月	1 470	333	75	202	2 080
西貢	2023年2月	1 962	320	160	479	2 921
	2022年2月	1 993	385	165	439	2 982
	2021年2月	1 940	331	157	429	2 857
	2020年2月	1 939	331	150	417	2 837
	2019年2月	1 951	331	156	398	2 836

地區	截至	私家車*	貨車	旅遊 巴士 ／巴士	電單車	總計#
沙田	2023年2月	1 579	337	69	506	2 491
	2022年2月	1 548	310	66	511	2 435
	2021年2月	1 541	305	56	496	2 398
	2020年2月	1 540	287	49	470	2 346
	2019年2月	1 541	280	49	459	2 329
葵青	2023年2月	416	364	21	721	1 522
	2022年2月	393	368	21	694	1 476
	2021年2月	411	361	21	694	1 487
	2020年2月	411	361	22	585	1 379
	2019年2月	412	360	22	591	1 385
離島	2023年2月	510	56	78	152	796
	2022年2月	496	44	65	175	780
	2021年2月	466	58	74	148	746
	2020年2月	460	58	74	148	740
	2019年2月	460	58	74	148	740
總計	2023年2月	19 304	3 970	1 199	11 654	36 127
	2022年2月	18 934	3 985	1 144	11 402	35 465
	2021年2月	18 651	3 901	1 113	11 099	34 764
	2020年2月	18 726	3 909	1 101	10 671	34 407
	2019年2月	18 552	3 890	1 125	10 457	34 024

* 有關數字是為尺寸相若的車輛例如私家車、的士、小巴、三輪車及輕型貨車提供的路旁泊車位數字，而供中型及重型貨車、巴士、電單車及單車停泊的路旁泊車位則根據《道路交通(泊車)規例》(第374C章)，沒有包括在內。

數字不包括約300個預留作特別公共服務用途(例如垃圾車和郵政車輛)的泊車位。

過去5年18區按車輛類別劃分的政府停車場泊車位數目[^]

地區	截至	私家車	貨車	旅遊 巴士 ／巴士	電單車	總計
中西區	2023年2月	3 921	427	13	351	4 712
	2022年2月	3 926	428	14	335	4 703
	2021年2月	3 915	470	13	345	4 743
	2020年2月	4 134	470	12	345	4 961
	2019年2月	4 120	452	12	345	4 929
灣仔	2023年2月	2 581	227	11	262	3 081
	2022年2月	2 754	227	11	280	3 272
	2021年2月	2 705	200	17	262	3 184
	2020年2月	2 766	301	17	267	3 351
	2019年2月	2 772	301	17	267	3 357
東區	2023年2月	3 143	351	33	374	3 901
	2022年2月	3 150	351	33	373	3 907
	2021年2月	3 161	347	26	364	3 898
	2020年2月	3 147	322	26	356	3 851
	2019年2月	2 911	332	21	376	3 640
南區	2023年2月	2 670	182	11	483	3 346
	2022年2月	2 670	182	11	483	3 346
	2021年2月	2 668	184	11	483	3 346
	2020年2月	2 725	182	11	482	3 400
	2019年2月	2 711	179	11	482	3 383
油尖旺	2023年2月	1 066	254	20	39	1 379
	2022年2月	1 064	254	20	39	1 377
	2021年2月	932	244	18	39	1 233
	2020年2月	1 652	244	18	115	2 029
	2019年2月	1 634	90	18	110	1 852
深水埗	2023年2月	4 073	1 178	33	498	5 782
	2022年2月	3 844	1 183	33	481	5 541
	2021年2月	4 003	1 163	33	466	5 665
	2020年2月	4 003	1 791	48	438	6 280
	2019年2月	3 746	1 166	49	437	5 398
九龍城	2023年2月	3 183	134	7	247	3 571
	2022年2月	3 198	134	5	237	3 574
	2021年2月	3 161	135	5	222	3 523
	2020年2月	2 842	135	5	191	3 173
	2019年2月	3 074	160	0	184	3 418
黃大仙	2023年2月	4 209	282	29	552	5 072

地區	截至	私家車	貨車	旅遊 巴士 ／巴士	電單車	總計
	2022年2月	4 245	296	25	563	5 129
	2021年2月	4 213	291	25	550	5 079
	2020年2月	4 180	291	44	536	5 051
	2019年2月	4 183	289	19	529	5 020
觀塘	2023年2月	7 696	469	36	1 449	9 650
	2022年2月	7 744	468	37	1 425	9 674
	2021年2月	7 643	495	37	1 383	9 558
	2020年2月	7 422	486	36	1 346	9 290
	2019年2月	7 590	475	35	1 316	9 416
荃灣	2023年2月	1 914	124	4	242	2 284
	2022年2月	1 906	122	4	232	2 264
	2021年2月	1 948	122	4	221	2 295
	2020年2月	1 948	122	4	221	2 295
	2019年2月	1 866	122	4	221	2 213
屯門	2023年2月	3 501	142	46	166	3 855
	2022年2月	3 494	142	46	166	3 848
	2021年2月	3 488	144	48	166	3 846
	2020年2月	3 480	150	53	163	3 846
	2019年2月	3 758	138	45	156	4 097
元朗	2023年2月	3 315	107	49	238	3 709
	2022年2月	3 353	104	39	236	3 732
	2021年2月	3 315	103	36	236	3 690
	2020年2月	3 363	103	36	208	3 710
	2019年2月	3 148	96	36	208	3 488
北區	2023年2月	3 475	374	42	126	4 017
	2022年2月	2 687	374	27	113	3 201
	2021年2月	2 609	388	26	115	3 138
	2020年2月	2 552	384	28	105	3 069
	2019年2月	2 920	423	28	121	3 492
大埔	2023年2月	897	213	8	80	1 198
	2022年2月	787	210	8	73	1 078
	2021年2月	802	212	11	74	1 099
	2020年2月	804	212	11	74	1 101
	2019年2月	753	209	11	73	1 046
西貢	2023年2月	1 938	73	61	206	2 278
	2022年2月	1 841	70	62	167	2 140
	2021年2月	1 700	70	67	158	1 995
	2020年2月	1 674	70	67	155	1 966
	2019年2月	1 609	70	69	155	1 903

地區	截至	私家車	貨車	旅遊 巴士 ／巴士	電單車	總計
沙田	2023年2月	4 420	183	33	481	5 117
	2022年2月	4 378	170	33	441	5 022
	2021年2月	4 062	167	33	410	4 672
	2020年2月	3 968	165	45	389	4 567
	2019年2月	3 856	183	43	369	4 451
葵青	2023年2月	4 836	563	12	845	6 256
	2022年2月	4 836	563	10	840	6 249
	2021年2月	4 830	563	10	840	6 243
	2020年2月	4 785	564	10	837	6 196
	2019年2月	5 066	571	10	837	6 484
離島	2023年2月	1 601	115	17	109	1 842
	2022年2月	1 717	181	17	102	2 017
	2021年2月	1 632	42	18	102	1 794
	2020年2月	1 653	36	18	87	1 794
	2019年2月	1 162	31	2	41	1 236
總計	2023年2月	58 439	5 398	465	6 748	71 050
	2022年2月	57 594	5 459	435	6 586	70 074
	2021年2月	56 787	5 340	438	6 436	69 001
	2020年2月	57 098	6 028	489	6 315	69 930
	2019年2月	56 879	5 287	430	6 227	68 823

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

過去5年18區按車輛類別劃分的私營停車場泊車位數目[^]

地區	截至	私家車	貨車	旅遊 巴士 ／巴士	電單車	總計
中西區	2023年2月	34 065	457	58	483	35 063
	2022年2月	34 065	464	57	480	35 066
	2021年2月	34 109	480	57	473	35 119
	2020年2月	34 102	472	57	483	35 114
	2019年2月	33 850	528	61	480	34 919
灣仔	2023年2月	35 209	83	98	323	35 713
	2022年2月	35 483	85	97	352	36 017
	2021年2月	35 423	88	97	355	35 963
	2020年2月	35 872	97	93	351	36 413
	2019年2月	35 656	89	95	335	36 175
東區	2023年2月	43 112	1 379	238	1 440	46 169
	2022年2月	42 750	1 388	238	1 451	45 827
	2021年2月	43 033	1 443	239	1 456	46 171
	2020年2月	43 049	1 451	250	1 432	46 182
	2019年2月	42 591	1 493	257	1 372	45 713
南區	2023年2月	37 144	861	188	1 021	39 214
	2022年2月	36 610	877	189	1 008	38 684
	2021年2月	36 057	916	208	989	38 170
	2020年2月	36 029	922	208	967	38 126
	2019年2月	35 938	965	206	942	38 051
油尖旺	2023年2月	33 259	770	94	796	34 919
	2022年2月	33 351	869	107	747	35 074
	2021年2月	32 837	910	112	721	34 580
	2020年2月	31 490	1 907	109	709	34 215
	2019年2月	30 321	1 927	92	696	33 036
深水埗	2023年2月	24 973	1 890	387	838	28 088
	2022年2月	25 133	1 900	362	794	28 189
	2021年2月	24 272	1 901	378	791	27 342
	2020年2月	24 043	1 254	358	788	26 443
	2019年2月	24 203	1 874	382	776	27 235
九龍城	2023年2月	45 989	977	91	930	47 987
	2022年2月	44 296	962	112	848	46 218
	2021年2月	43 575	991	161	842	45 569
	2020年2月	43 736	1 022	121	868	45 747
	2019年2月	44 302	1 243	541	863	46 949
黃大仙	2023年2月	16 403	877	73	1 311	18 664

地區	截至	私家車	貨車	旅遊 巴士 ／巴士	電單車	總計
	2022年2月	16 192	880	63	1 285	18 420
	2021年2月	16 355	880	63	1 297	18 595
	2020年2月	16 386	855	116	1 300	18 657
	2019年2月	16 351	859	117	1 285	18 612
觀塘	2023年2月	41 058	2 765	45	2 368	46 236
	2022年2月	40 159	2 766	45	2 323	45 293
	2021年2月	39 628	2 752	109	2 258	44 747
	2020年2月	39 169	2 684	100	2 192	44 145
	2019年2月	37 381	2 687	131	2 047	42 246
荃灣	2023年2月	35 777	1 866	362	807	38 812
	2022年2月	35 108	1 817	387	773	38 085
	2021年2月	35 078	1 783	380	744	37 985
	2020年2月	34 330	1 784	377	678	37 169
	2019年2月	34 234	1 814	387	676	37 111
屯門	2023年2月	38 143	2 012	93	872	41 120
	2022年2月	37 595	2 007	93	808	40 503
	2021年2月	37 356	2 009	93	780	40 238
	2020年2月	36 571	2 080	91	758	39 500
	2019年2月	35 949	2 038	89	724	38 800
元朗	2023年2月	39 322	1 513	284	1 119	42 238
	2022年2月	38 001	1 516	236	989	40 742
	2021年2月	37 837	1 516	233	977	40 563
	2020年2月	37 128	1 562	232	1 003	39 925
	2019年2月	36 912	1 574	234	968	39 688
北區	2023年2月	17 804	884	32	377	19 097
	2022年2月	17 610	825	30	343	18 808
	2021年2月	17 630	871	30	340	18 871
	2020年2月	17 763	903	28	339	19 033
	2019年2月	17 423	984	28	293	18 728
大埔	2023年2月	29 432	638	54	845	30 969
	2022年2月	28 674	619	54	827	30 174
	2021年2月	28 720	612	54	808	30 194
	2020年2月	27 233	590	54	756	28 633
	2019年2月	26 293	649	54	681	27 677
西貢	2023年2月	40 472	1 103	139	2 673	44 387
	2022年2月	40 273	1 129	132	2 553	44 087
	2021年2月	38 868	1 136	112	2 428	42 544
	2020年2月	38 283	1 162	113	2 451	42 009
	2019年2月	37 403	1 141	114	2 369	41 027

地區	截至	私家車	貨車	旅遊 巴士 ／巴士	電單車	總計
沙田	2023年2月	70 191	2 234	101	2 210	74 736
	2022年2月	68 768	2 224	144	2 139	73 275
	2021年2月	68 539	2 232	144	2 107	73 022
	2020年2月	68 046	2 224	138	2 106	72 514
	2019年2月	67 488	2 259	127	2 038	71 912
葵青	2023年2月	30 887	9 883	399	1 362	42 531
	2022年2月	30 808	9 876	399	1 350	42 433
	2021年2月	30 694	10 106	412	1 314	42 526
	2020年2月	30 741	10 163	369	1 280	42 553
	2019年2月	30 239	10 122	264	1 254	41 879
離島	2023年2月	13 835	700	190	386	15 111
	2022年2月	13 732	697	190	370	14 989
	2021年2月	13 813	837	190	360	15 200
	2020年2月	14 597	697	195	375	15 864
	2019年2月	14 485	704	150	385	15 724
總計	2023年2月	627 075	30 892	2 926	20 161	681 054
	2022年2月	618 608	30 901	2 935	19 440	671 884
	2021年2月	613 824	31 463	3 072	19 040	667 399
	2020年2月	608 568	31 829	3 009	18 836	662 242
	2019年2月	601 019	32 950	3 329	18 184	655 482

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

各區路旁殘疾人專用泊位數目和使用率

地區	路旁殘疾人士泊車位 數目	使用率 ^註
中西區	28	63.44%
灣仔	50	58.32%
東區	38	100.00%
南區	26	40.00%
油尖旺	59	88.89%
深水埗	38	79.66%
九龍城	44	66.69%
黃大仙	23	68.16%
觀塘	29	78.57%
荃灣	30	76.99%
屯門	16	50.00%
元朗	29	72.69%
北區	10	50.00%
大埔	16	28.54%
西貢	22	47.62%
沙田	25	36.33%
葵青	28	51.82%
離島	11	41.65%
總計	522	

註：

路旁殘疾人士泊車位的調查是以「即場調查」方式進行，反映調查進行時泊車位當時的使用狀況。計算泊車位「使用率」時，違法佔用情況並不包括在內。

管制人員的答覆

(問題編號：1248)

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

問題：

運輸署的職責，是繼續規管及監察現有口岸的本地及跨境公共運輸服務的運作，確保能配合本地市民及旅客的交通需求，請以圖表形式列出：

- (a) 從2月6日通關至今，現時往返本港各口岸的所有公共交通工具路線、收費及班次；
- (b) 從2月6日通關至今，本港各口岸於平日及假日的入境及出境人次分別為何。

提問人：田北辰議員(立法會內部參考編號：30)

答覆：

- (a) 現時往返各邊境管制站有多種公共交通工具，包括鐵路、本地專營巴士、專線小巴，以及跨境巴士服務^(註1)。截至2023年3月6日，各邊境管制站的公共交通定線服務表列如下：

服務種類	路線 ^(註2)	全程收費 ^(註3)	班次 ^(註4)
羅湖			
鐵路服務	東鐵線	26.5元至107元	5至10分鐘一班

服務種類	路線 ^(註2)	全程收費 ^(註3)	班次 ^(註4)
落馬洲			
短途跨境巴士服務	旺角線 (鴉蘭街(金都商場對開) - 落馬洲管制站)	45元至50元	30至60分鐘一班
	油尖線 (柯士甸道過境巴士總站 - 落馬洲管制站)	45元	30分鐘一班
	觀塘線 (藍田站公共運輸交匯處 - 落馬洲管制站)	50元	20至30分鐘一班
	灣仔線 (會展站公共運輸交匯處 - 落馬洲管制站)	57元至63元	30至60分鐘一班
	荃灣線 (荃灣愉景新城公共運輸交匯處 - 落馬洲管制站)	45元至48元	15至30分鐘一班
跨境穿梭巴士服務	落馬洲(新田)公共運輸交匯處 - 皇崗	10元	10至30分鐘一班
專線小巴服務	專線小巴第44B號線(通宵) (屯門碼頭(湖山路) - 落馬洲管制站)	14.9元至20.5元	60分鐘一班
	專線小巴第79S號線(通宵) (天水圍(俊宏軒) - 落馬洲管制站)	11.5元	30至60分鐘一班
	專線小巴第616S號線(通宵)	25元	60分鐘一班

服務種類	路線 ^(註2)	全程收費 ^(註3)	班次 ^(註4)
	(旺角 - 落馬洲管制站)		
香園圍			
專營巴士服務	城巴第B7號線 (粉嶺站/上水(寶運路) - 香園圍邊境管制站)	9.3元	10至20分鐘一班
	城巴第B8號線 (大圍站公共運輸交匯處 - 香園圍邊境管制站) (逢星期六、日及公眾假期提供服務)	15元	30分鐘一班
	九巴第B9號線 (屯門站 - 香園圍邊境管制站) (逢星期六、日及公眾假期提供服務)	19.3元	60分鐘一班
專線小巴服務	專線小巴第59S號線 (上水站 - 香園圍邊境管制站)	9.1元	20至30分鐘一班
落馬洲支線			
鐵路服務	東鐵線	26.5元至107元	10至15分鐘一班
專營巴士服務	九巴第B1號線 (天慈邨 - 落馬洲支線公共運輸交匯處)	13.9元	12至30分鐘一班
專線小巴服務	專線小巴第75號線 (元朗(福康街) - 落馬洲支線公共運輸交匯處)	8.7元	15至30分鐘一班

服務種類	路線 ^(註2)	全程收費 ^(註3)	班次 ^(註4)
深圳灣口岸			
專營巴士服務	城巴第B3X號線 (屯門市中心 - 深圳灣口岸)	13.7元	15至20分鐘一班
	城巴第B3A號線 (山景邨 - 深圳灣口岸) (逢星期一至五(學校假期及公眾假期除外)提供服務)	13.7元	往口岸及屯門方向分別提供兩個班次
	嶼巴第B2號線 (元朗港鐵站 - 深圳灣口岸)	13.2元	30分鐘一班
	嶼巴第B2P號線 (天慈邨巴士總站 - 深圳灣口岸)	9.4元	30分鐘一班
專線小巴服務	專線小巴第618號線 (天水圍(天恩邨) - 深圳灣口岸)	13.1元	20分鐘一班
港珠澳大橋香港口岸			
專營巴士服務	嶼巴第B4號線 (港珠澳大橋香港口岸 - 香港國際機場(經亞洲國際博覽館)(循環線))	8.3元	30至60分鐘一班
	城巴第B5號線 (欣澳公共運輸交匯處 - 港珠澳大橋香港口岸)	5.8元	30至60分鐘一班
	嶼巴第B6號線	8.3元	15至30分鐘一班

服務種類	路線 ^(註2)	全程收費 ^(註3)	班次 ^(註4)
	(東涌滿東邨(裕東路) - 港珠澳大橋香港口岸)		
專線小巴服務	專線小巴第901號線 (港珠澳大橋往東涌北(循環線))	8.4元	30分鐘一班
跨境穿梭巴士服務	港珠澳大橋香港口岸 - 港珠澳大橋珠海口岸	65元至70元	5至30分鐘一班
	港珠澳大橋香港口岸 - 港珠澳大橋澳門口岸	65元至70元	
文錦渡			
跨境巴士服務	上水廣場 - 文錦渡口岸	30元	10至15分鐘一班
西九龍站^(註5)			
高速鐵路服務	香港西九龍站至9個短途站點和14個長途站點	78元至852元	每日102班列車

註1： 跨境巴士服務包括短途定線服務和長途服務。就前者，上表載列設有固定路線、固定收費和固定班次的短途服務的資料。後者(即長途服務)的路線和班次因應需求而定，因此收費浮動。

註2： 城巴 - 城巴有限公司
九巴 - 九龍巴士(一九三三)有限公司
嶼巴 - 新大嶼山巴士(1973)有限公司

註3： 鐵路和高速鐵路服務的車費範圍反映不同級別服務及行程起點／目的地的不同收費。其他路面公共交通的車費範圍一般反映日間和通宵服務的不同收費。

註4： 班次範圍反映繁忙時段，以及非繁忙時段／深宵時段的班次。各公共交通營辦商會因應實際情況加密班次以應付乘客需求。

註5： 包括在2023年1月15日恢復運作的短途服務，以及在2023年3月11日恢復運作的廣東省內長途服務。跨省長途列車由2023年4月1日起提供客運服務。

(b) 入境事務處(入境處)備存的2023年2月6日至3月6日平日及周末經各出入境管制站出入境的每日平均旅客人次^{註6}列於下表。

管制站	平日每日平均人次 ^(註7)		周末每日平均人次 ^(註8)	
	入境	出境	入境	出境
機場	28 386	27 020	30 720	30 786
羅湖	46 615	49 559	68 537	69 543
落馬洲支線	35 089	36 027	53 317	52 478
廣深港高速鐵路西九龍站	14 559	13 860	19 309	17 874
落馬洲	6 944	6 002	11 155	8 975
文錦渡	1 808	1 510	1 719	1 371
深圳灣	19 763	20 468	29 372	27 841
港珠澳大橋香港口岸	19 215	20 103	36 005	35 257
香園圍	7 474	7 226	12 527	10 971

資料來源：2023年2月6日至2023年3月6日入境處臨時數字。

註6： 臨時數字僅供參考之用。

註7： 「平日」包括2023年2月6日至10日；2月13日至17日；2月20日至24日；2月27日至3月3日及3月6日。

註8： 「周末」包括2023年2月11日至12日；2月18日至19日；2月25日至26日及3月4日至5日。

管制人員的答覆

(問題編號：1249)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (4) 運輸服務管理
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署的職責，是監察在所有政府收費隧道陸續推行「易通行」(即不停車繳費系統)的情況，讓駕駛者無須在收費亭停車亦可以遙距方式繳付隧道費。就此，請告知本會截至2月：

- (a) 現時易通行的申請者總數；
- (b) 現時申請易通行所涉及的車輛類型及數量分佈為何；
- (c) 現時已發出的車輛貼數目；
- (d) 現時接獲未能成功領取車輛貼的個案數目。

提問人：田北辰議員(立法會內部參考編號：31)

答覆：

(a)至(c) 截至2023年3月22日，運輸署已向登記車主發出583 511張繳費貼。按車輛類別劃分，已申請並已獲發繳費貼的數目表列如下：

車輛類別	已申請並已獲發繳費貼的數目 ^(註) (截至2023年3月22日的情況)
電單車及機動三輪車	45 420
私家車	421 847
的士	16 227
公共小巴及私家小巴	4 096
輕型貨車	53 756
中型貨車	24 050
重型貨車	5 548
公共巴士(單層)及 私家巴士(單層)	6 450

車輛類別	已申請並已獲發繳費貼的數目 ^(註) (截至 2023 年 3 月 22 日的情況)
公共巴士(雙層)及 私家巴士(雙層)	6 117
總計	583 511

註：繳費貼分為兩種，即只供指定車輛使用的「車輛貼」，以及按車輛種類作分類，適用於相關類別車輛的「車種貼」。上表顯示的繳費貼中，超過98%屬於車輛貼。

- (d) 截至2023年2月底，隧道費服務商及運輸署接獲約1 500宗有關市民未收到其申請的繳費貼個案。經調查後，有關個案的主要成因及隧道費服務商採取的跟進行動如下：
- (i) 2023年1月初展開發出繳費貼程序初期，由於出現系統銜接事宜，以致登記車主的登記地址資料不完整。隧道費服務商已向申請人重新發出繳費貼；
 - (ii) 申請人郵寄地址已改變但沒有適時通知運輸署，以致未能收到已寄往舊地址的車輛貼。隧道費服務商已按申請人提供的新地址重發繳費貼，並提醒他們更新運輸署車輛登記冊內的地址；以及
 - (iii) 繳費貼在郵寄途中遺失。隧道費服務商已向申請人重發繳費貼。

管制人員的答覆

(問題編號：2652)

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

問題：

運輸署於2022年處理專營巴士、專線小巴、的士，以及專營及持牌渡輪服務營辦商提出的加價申請，並協助運輸及物流局檢討香港鐵路有限公司的票價調整機制。就此，請告知本會：

- (a) 本港各項公共交通工具過去5次加價的年份、加幅為何。
- (b) 本港各項公共交通工具過去5次加幅百分比，與該年綜合消費物價指數的比較為何。
- (c) 過去10年，香港鐵路有限公司透過股息而獲取的收入，及其佔整體收入的比例為何。
- (d) 為提供可接受的交通出行費用及維持市民生活水平，若政府以補貼方式為各公交營運商維持各票價加幅為每年通脹一半的情況下，政府為各公交在過去5次的政府的補貼開支為何。

提問人：田北辰議員(立法會內部參考編號：27)

答覆：

(a)及(b)

下表臚列專營巴士、專線小巴、的士、專營渡輪及持牌渡輪過去5次加價的日期、加幅及綜合消費物價指數的變動：

(A) 專營巴士

專營巴士公司	生效日期	票價調整幅度	自上次加價日期後的綜合消費物價指數變動
城巴有限公司 (香港島及過海 巴士網絡 專營權) (城巴 (專營權1))	1996年3月3日	9.6%	15.94%
	1997年12月1日	6.0%	10.27%
	2008年6月8日	2.0%	-4.59%
	2019年1月20日	7.0%	34.53%
	2021年4月4日 2022年1月2日	第一階段：8.5% 第二階段：3.2%	4.09%
龍運巴士 有限公司 (龍運) ^(註1)	2008年6月8日	4.5%	-2.28%
	2011年5月15日	3.2%	7.29%
新大嶼山巴士 (1973)有限公司	1993年9月13日	10.5%	10.08%
	1996年2月1日	10.4%	21.13%
	1998年4月1日	9.0%	12.50%
	2008年6月8日	7.24%	-6.07%
	2021年4月4日	9.8%	40.03%
新世界第一巴士 服務有限公司 (新巴) ^(註2)	2001年4月22日	2.4%	-9.18%
	2008年6月8日	5.0%	3.56%
	2019年1月20日	5.6%	34.53%
	2021年4月4日 2022年1月2日	第一階段：8.5% 第二階段：3.2%	4.09%
九龍巴士(一九 三三)有限公司 (九巴)	2011年5月15日	3.6%	7.29%
	2013年3月17日	4.9%	7.44%
	2014年7月6日	3.9%	5.61%
	2019年1月20日	只包括與城巴(專營權 1)及新巴聯營的過海 路線： 九巴／城巴(專營權1) 路線：7.0% 九巴／新巴路線：5.6%	10.51%
	2021年4月4日	獨營路線：5.8% (註3)	15.03% (註4)
城巴有限公司 (機場及北大嶼 山巴士網絡專營 權) (城巴(專營權2))	不適用。因公司自1997年年中以專營權營運至今從未加價。		

註：

1. 自1997年6月專營權開始以來，龍運曾加價兩次。
2. 自1998年9月專營權開始以來，新巴曾加價4次。
3. 城巴(專營權1)和新巴都曾分兩個階段，分別在2021年4月4日和2022年1月2日加價8.5%和3.2%。九巴與城巴(專營權1)／新巴聯營的過海路線當時亦一併加價。
4. 上述綜合消費物價指數的累積變動率是由九巴上次加價日期2014年7月6日而非2019年1月20日開始計算，原因是2019年1月20日加價只涉及九巴與城巴(專營權1)及新巴聯營的過海路線。

(B) 專線小巴

年份	實施票價調整的專線小巴路線數目	獲批加價幅度
2018	172	2.2%至15.0%
2019	170	2.9%至19.6%
2020	55	2.4%至13.3%
2021	126	3.6%至11.5%
2022	275	1.9%至25.0%

註：專線小巴的路線組合和加價申請數量眾多。我們現時並沒有資料庫可供儲存每宗申請所採用的綜合物價指數，故無法提供比較加價幅度與綜合物價指數的資料。

(C) 的士

生效日期	票價調整幅度			自上次加價日期後的綜合消費物價指數變動
	市區	新界	大嶼山	
2008年11月30日	5.46%	-	7.67%	市區的士：1.5% 大嶼山的士： -6.2%
2009年1月16日	-	4.95%	-	新界的士：1.5%
2011年7月10日	5.15%	8.05%	4.11%	7.9%
2013年12月8日	7.11%	9.04%	8.83%	10.5%
2017年4月9日	9.98%	11.15%	8.60%	9.3%
2022年7月17日	11.54%	13.02%	13.83%	9.3%

(D) 專營渡輪

專營渡輪服務 (註1)	生效日期	票價調整幅度 (註2)	自上次加價日期後的綜合消費物價指數變動
尖沙咀—中環	2009年3月29日 2010年1月1日	第一階段： 4.5% - 17.6% 第二階段： 8.7% - 20.0%	-

專營渡輪服務 (註1)	生效日期	票價調整幅度 (註2)	自上次加價日期後的綜合消費物價指數變動
	2012年6月24日	13.3% - 16.7%	10.6%
	2017年7月15日	8.0% - 10.7%	16.5%
	2021年2月9日	13.5% - 18.5%	7.1%
	2023年4月3日	53.8% - 56.3%	3.4%(截至2023年1月)
尖沙咀－灣仔	2009年3月29日	第一階段： 4.5% - 13.6%	-
	2010年1月1日	第二階段： 8.7% - 20.0%	
	2012年6月24日	13.3%	10.6%
	2017年7月15日	8.0% - 8.8%	16.5%
	2021年2月9日	13.5% - 18.5%	7.1%
	2023年4月3日	54.8% - 56.3%	3.4%(截至2023年1月)

註：

1. 目前未能提供2008年以前的記錄。
2. 有關數字為成人單程票的票價調整幅度。

(E) 持牌渡輪

持牌渡輪服務 (註1)	生效日期	票價調整幅度 (註2)	自上次加價日期後的綜合消費物價指數變動
長洲－中環	2008年7月1日	1.8%	-
	2011年7月1日	9.3% - 9.6%	7.0%
	2014年7月1日	4.8% - 5.4%	13.0%
	2017年7月1日	2.6% - 4.3%	7.0%
	2021年4月1日	4.4% - 4.9%	7.5%
梅窩－中環	2008年7月1日	14.7% - 21.9%	-
	2011年4月1日	11.1% - 11.5%	6.0%
	2014年4月1日	4.8% - 5.4%	3.0%
	2017年4月1日	3.1% - 4.7%	7.8%
	2021年4月1日	4.4% - 5.0%	7.7%
「橫水渡」	2008年7月1日	21.0%	-
	2011年7月1日	9.9%	7.0%
	2014年7月1日	4.9%	13.0%
	2017年7月1日	4.7%	7.0%
	2021年4月1日	4.5%	7.5%
榕樹灣－中環	2008年7月1日	22.8% - 28.2%	-
	2011年7月1日	11.0% - 11.5%	7.0%
	2014年7月1日	6.2% - 6.3%	13.0%

持牌渡輪 服務 (註1)	生效日期	票價調整幅度 (註2)	自上次加價日期 後的綜合消費物 價指數變動
	2017年7月1日	4.1% - 4.2%	7.0%
	2021年4月1日	4.5% - 4.9%	7.5%
索罟灣－ 中環	2008年7月1日	19.6% - 27.6%	-
	2011年7月1日	11.9% - 12.0%	7.0%
	2014年7月1日	6.1% - 6.4%	13.0%
	2017年7月1日	4.0% - 4.8%	7.0%
	2021年4月1日	4.8% - 5.0%	7.5%
坪洲－中環	2008年7月1日	10.4% - 13.3%	-
	2011年7月1日	9.4% - 12.5%	7.0%
	2014年7月1日	5.8% - 6.3%	13.0%
	2017年7月1日	3.9% - 4.1%	7.0%
	2021年4月1日	4.4% - 4.8%	7.5%
愉景灣－ 中環	2009年5月1日	8.3% - 14.8%	-
	2011年6月12日	9.0% - 11.5%	8.6%
	2013年5月12日	8.8% - 10.3%	7.8%
	2014年7月6日	4.1% - 8.2%	4.7%
	2018年8月10日	4.7% - 19.6%	9.6%
西灣河－ 觀塘	2009年11月1日	14.6%	-
	2013年1月11日	9.1%	13.5%
	2015年1月4日	50.0%	8.8%
西灣河－ 三家村	2009年11月1日	14.6%	-
	2013年1月11日	9.1%	13.5%
	2015年1月4日	50.0%	8.8%
北角－紅磡	2011年4月1日	22.2%	-
	2014年4月1日	18.2%	13.0%
	2017年4月1日	15.4%	7.8%
	2021年4月1日	13.3%	7.4%
北角－ 九龍城	2011年4月1日	22.2%	-
	2014年4月1日	18.2%	13.0%
	2017年4月1日	15.4%	7.8%
	2021年4月1日	13.3%	7.4%
北角－ 觀塘－啟德	2017年3月26日	20.0%	-
	2019年9月1日	16.7%	6.7%
馬灣－中環	2010年7月25日	7.3%	-
	2011年7月24日	6.8%	8.0%
	2014年9月14日	8.5% - 11.8%	13.8%
	2016年5月8日	4.9% - 9.8%	3.8%
	2023年3月5日	12.6% - 33.3%	13.3%(截至2023 年1月)

持牌渡輪服務 (註1)	生效日期	票價調整幅度 (註2)	自上次加價日期後的綜合消費物價指數變動
馬灣－荃灣	2010年1月10日	25.0%	-
	2010年7月25日	16.2%	-1.4%
	2011年7月24日	14.0%	8.0%
	2014年9月14日	11.0%	13.8%
	2016年5月8日	4.1% - 8.1%	3.8%
香港仔－北角村－榕樹灣	2015年9月27日	8.6%	-
	2018年10月7日	10.5%	7.2%
香港仔－模達－索罟灣	2012年6月3日	19.6%	-
	2015年6月1日	9.1%	11.1%
	2020年1月1日	3.9% - 4.2%	9.1%
「屯門－東涌－沙螺灣－大澳」	2020年1月26日	8.0%	-
「北角－觀塘」(危險品車輛)渡輪服務	2010年1月1日	10.9% - 11.8%	-
	2014年1月28日	9.2% - 9.8%	18.2%
	2020年1月4日	7.1% - 8.4%	13.3%
	2022年8月26日	15.0% - 15.6%	5.0%

註：

1. 目前未能提供2008年以前的記錄。
2. 有關數字為成人單程票的票價調整幅度(「北角－觀塘」(危險品車輛)渡輪服務除外)。

(c) 問題的這一部分關乎政府收入，因此被財務委員會主席裁定為不合規程。

(d) 關於假如政府以補貼方式維持各公共交通工具的票價加幅不高於綜合消費物價指數變動的一半，則每類公共交通工具過去5次加價時政府須補貼多少費用的問題，由於需要大量數據和時間進行計算，目前無法提供有關資料。

在審視專營巴士、專線小巴、的士、專營渡輪及持牌渡輪調整票價的申請時，政府會考慮和平衡一籃子因素，例如營辦商的財政和營運情況、服務表現、當時的社會和經濟情況，以及市民的接受程度和負擔能力。在現行機制和安排下，營辦商可以在考慮其實際財政和營運情況後，適時向政府申請調整票價。上述安排具靈活性，亦大致能夠在維持有效的公共交通服務與顧及市民的負擔能力和接受程度之間取得平衡。

管制人員的答覆

(問題編號：0217)

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

問題：

隨着屯門人口持續增長，屯門公路的使用量大大增加，導致出現長期塞車的情況，但屯門公路巴士轉乘車站(轉車站)運作接近十年，一直未有擴建以應付大量增加的使用量，政府可否告知本會：

1. 有否考慮預留資源擴建屯門公路轉車站，如有，詳情為何，如否，原因為何？
2. 有否考慮延長現有落客站的範圍，以供容納更多巴士，如有，詳情為何，如否，原因為何？

提問人：謝偉銓議員(立法會內部參考編號：3)

答覆：

隨着屯門區人口增長，屯門公路巴士轉乘站(轉乘站)的使用率亦有所增加。為應付增加的使用量，運輸署已計劃優化轉乘站，分階段在往屯門及往九龍方向的轉乘站分別加建一個及兩個巴士停車處，以增加上落客的空間。工程預計於2023年年底前完成。

運輸署的工作涉及的開支已納入其整體撥款及編制內，因此未能分項列出。

管制人員的答覆

(問題編號：1270)

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

問題：

香港水上的士於2021年7月1日啟航，但卻由於受到疫情影響，令致水上的士很多時都無法如常運作，請問：

1. 水上的士自開通以來乘搭人數總數、每月平均乘客量及預期乘客量為何；
2. 據當局理解，水上的士公司每年的財務狀況為何？聘請員工有多少？有關營運是否可以維持；
3. 當局有否向水上的士提供資助，以協助渡輪公司解決難關；
4. 政府會否考慮增加更多上落點及班次，以充分利用海上交通？

提問人：黃國議員(立法會內部參考編號：29)

答覆：

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

整為逢星期六開出兩班，經灣仔和中環往返尖東與西九龍。自水上的士投入服務以來，截至2023年2月底，兩條航線的總乘客量和平均每月乘客量分別為9 331人次和467人次。

2.及 4.

鑑於水上的士主要是為遊客提供休閒服務，在疫情影響下其經營環境困難。參與營運水上的士服務的員工有12人，大多是從同一營辦商營運的其他港內航線調配的人手。運輸署預計，在社會復常及全面通關後，對水上的士的需求將隨着遊客數目回升而逐漸增加。

運輸署一直積極與水上的士服務營辦商、西九文化區管理局(西九管理局)及香港旅遊發展局(旅發局)合作推廣水上的士，包括在西九文化區設立顯眼的指示牌，以及在營辦商、運輸署、西九管理局及旅發局的網站發放水上的士的服務資料。政府會繼續研究可行措施，協助營辦商推廣水上的士服務。此外，運輸署和水上的士服務營辦商將繼續密切監察情況，適時調整服務水平並研究可否設立更多上落點，以滿足乘客的需求。

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

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

管制人員的答覆

(問題編號：1271)

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

問題：

天星小輪是有香港地方特色和歷史價值的交通工具。因財務欠佳而申請加價。根據本年度營運數字，當局可否告知本會，如政府提供補貼達至收支平衡，按現時和四月加價後票價水平，本年和未來兩年涉及補貼開支為何？

提問人：黃國議員(立法會內部參考編號：30)

答覆：

隨着運輸網絡和乘客出行模式不斷轉變，天星小輪的乘客量近年持續下跌，加上天星小輪一向是遊客經常選乘的交通工具，2019冠狀病毒病疫情令乘客量跌幅加劇。行政長官會同行政會議審視所有相關因素後，批准天星小輪提高旗下「中環－尖沙咀」和「灣仔－尖沙咀」兩條渡輪航線的票價，由2023年4月3日起生效。

政府的一貫政策是公共交通服務應由私營機構按照商業原則營辦，以提高營運效率和成本效益。儘管如此，為協助渡輪服務(包括天星小輪)降低營運成本，政府已推行多項措施，包括承擔碼頭的維修工作、發還碼頭租金及按照長者票價優惠計劃豁免船隻牌照費。

此外，為協助渡輪服務營辦商應對疫情帶來的經營壓力，政府通過防疫抗疫基金和保就業計劃^註提供多項補貼，例如燃料補貼、工資補貼及常規維修保養補貼。截至2022年12月，天星小輪獲有關計劃提供逾3,100萬元的資助，預料稍後再獲發1,100萬元資助。

收入方面，政府准許天星小輪分租碼頭的地方作商業、零售和廣告的用途，以賺取非票務收入。天星小輪亦一直積極拓展非票務收入來源，例如與不同品牌和機構合作舉辦市集、張貼船身廣告及舉辦免費乘船日活動，並改

善碼頭設施以帶來更多租務及廣告收入。政府會繼續研究可行措施，盡量協助天星小輪拓展其非票務收入來源。

隨着社會復常及全面通關，加上實施新票價及政府提供補貼(包括現時在長者票價優惠計劃和政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃(二元優惠計劃)下發還款項、政府持續承擔碼頭維修工作)，以及天星小輪致力提高非票務收入，預期天星小輪可改善其財務可持續性，繼續為市民和遊客提供高效和優質的服務。

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

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0092)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就違例泊車事宜，政府可否告知本會：

1. 按區議會分區列出，過去3年，每年警務發出的違例泊車定額罰款通知書數目為何；
2. 會否訂立違泊黑點，以重點打擊區內違泊情況；若會，詳情為何；若否，原因為何；
3. 按車輛及燃料類別劃分，過去3年至今每年新登記車輛數目為何；
4. 按區議會分區及車輛類別劃分列出，現時路旁、公營停車場及私營停車場的泊車位數目為何，以及未來3年增加泊位的數目及地點為何；
5. 「電子定額罰款通知書先導計劃」實施至今，每年因人為錯誤而須撤回的電子違例泊車告票數目為何；及
6. 港島交通部智能交通執法機械人測試計劃成效為何，以及會否將測試計劃擴展至全港各區；若會，詳情為何；若否，原因為何？

提問人：楊永杰議員(立法會內部參考編號：12)

答覆：

1. 警務處根據《定額罰款(交通違例事項)條例》(第237章)發出違例泊車定額罰款通知書，所備存的資料是以警察總區作劃分。2020年至2022年期間按5個警察總區劃分的相關執法數字表列如下：

發出違例泊車定額罰款通知書的數字			
警察總區	年份		
	2020	2021	2022
港島	599 218	688 592	624 000
東九龍	489 901	570 466	555 417
西九龍	631 593	862 992	1 011 084
新界南	512 831	584 706	570 895
新界北	474 326	595 404	602 075
合計	2 707 869	3 302 160	3 363 471

2. 作為警務處處長首要行動項目之一，警隊透過實施「重點交通執法項目」，配合科技應用，以確保交通暢順。「重點交通執法項目」的其中一個專注範疇是造成交通阻塞的違例事項。警隊會在交通擠塞嚴重的地方加強執法，並會對違例停泊的車輛發出定額罰款通知書。有關車輛如造成嚴重阻塞或危害道路安全，或會被警隊拖走。
3. 2020年至2022年，按車輛及燃料類別劃分的新登記車輛數目載於附件1。
4. 截至2023年2月，18區按車輛類別劃分的路旁、政府停車場和私營停車場泊車位數目分別表列於附件2、附件3及附件4。

政府一直積極推展一系列短期及中長期措施，以增加泊車位的數目。舉例來說，按照「一地多用」原則，運輸署一直積極探討在合適的「政府、機構或社區」設施和公共休憩用地項目加設新的公眾停車場。視乎規劃中項目的技術可行性評估結果及申請所需批核的進度，以及已獲批項目的施工進度，預期約有20個合適的工程項目，由2024-25年度開始分批提供約共5 100個泊車位。由於不同種類新泊車位的提供取決於多項因素，包括與地區人士的諮詢，以及個別私人發展項目的推展進度，運輸署無法準確預計未來3年新增泊車位的數目及地點。

5. 「電子定額罰款通知書先導計劃」於2020年3月展開。前線人員可用智能手機記錄有關交通違例事件的詳情，然後以手提打印機印出定額罰款通知書。在先導計劃下，2020年、2021年及2022年因人為錯誤而須撤回的違例泊車電子定額罰款通知書數字表列如下：

	年份		
	2020	2021	2022
發出電子 定額罰款通知書數目	1 068 795	2 366 658	3 075 398
因人為錯誤而須撤回 電子定額罰款通知書的數目 (%)	160 (0.015%)	400 (0.017%)	366 (0.012%)

6. 「智能交通執法機械人」項目最初於2021年開發。為進一步完善該項目，港島總區交通部於2022年與香港汽車科技研發中心(APAS)展開合作，其後對「智能交通執法機械人」繼續進行測試。視乎測試結果，警隊會考慮如何進一步推展相關工作。

2020年至2022年的新登記車輛數目

2020年

車輛類別	新登記車輛數目				
	汽油	柴油	電動	石油氣	總數
電單車	9 343	0	25	0	9 368
私家車	32 441	0	4 595	0	37 036
的士	0	0	0	805	805
專營巴士	0	289	0	0	289
非專營公共巴士	0	172	0	0	172
私家巴士	0	35	0	0	35
公共小巴	0	12	0	147	159
私家小巴	0	68	0	76	144
貨車	2	5 390	35	0	5 427
特別用途車輛	0	98	9	12	119

2021年

車輛類別	新登記車輛數目				
	汽油	柴油	電動	石油氣	總數
電單車	9 013	0	79	0	9 092
私家車	29 724	2	9 583	0	39 309
的士	0	0	0	1 120	1 120
專營巴士	0	277	0	0	277
非專營公共巴士	0	277	0	0	277
私家巴士	0	74	0	0	74
公共小巴	0	13	0	146	159
私家小巴	0	63	0	46	109
貨車	2	7 045	55	0	7 102
特別用途車輛	0	91	13	11	115

2022年

車輛類別	新登記車輛數目				
	汽油	柴油	電動	石油氣	總數
電單車	7 477	0	163	0	7 640
私家車	17 683	0	19 795	0	37 478
的士	10	0	1	1 094	1 105
專營巴士	0	217	19	0	236
非專營公共巴士	0	310	2	0	312
私家巴士	0	57	0	0	57
公共小巴	0	14	0	115	129
私家小巴	0	69	0	1	70
貨車	0	6 913	80	0	6 993
特別用途車輛	0	120	13	4	137

註：混合動力車輛計入其相應燃料類別內。

截至2023年2月18區按車輛類別劃分的路旁泊車位數目

地區	私家車*	貨車	旅遊 巴士 ／巴士	電單車	總計 ^μ
中西區	522	193	11	628	1 354
灣仔	1 008	24	22	729	1 783
東區	525	91	62	777	1 455
南區	647	53	85	447	1 232
油尖旺	1 608	374	141	1 299	3 422
深水埗	1 219	227	9	876	2 331
九龍城	2 325	144	134	967	3 570
黃大仙	304	131	0	475	910
觀塘	501	120	40	794	1 455
荃灣	832	68	31	618	1 549
屯門	1 287	331	112	886	2 616
元朗	1 275	426	114	617	2 432
北區	1 226	357	27	424	2 034
大埔	1 558	354	83	259	2 254
西貢	1 962	320	160	479	2 921
沙田	1 579	337	69	506	2 491
葵青	416	364	21	721	1 522
離島	510	56	78	152	796
總計	19 304	3 970	1 199	11 654	36 127

* 有關數字是為尺寸相若的車輛例如私家車、的士、小巴、三輪車及輕型貨車提供的路旁泊車位數字，而供中型及重型貨車、巴士、電單車及單車停泊的路旁泊車位則根據《道路交通(泊車)規例》(第374C章)，沒有包括在內。

^μ 數字不包括約300個預留作特別公共服務用途(例如垃圾車和郵政車輛)的泊車位。

截至2023年2月18區按車輛類別劃分的政府停車場泊車位數目[^]

地區	私家車	貨車	旅遊 巴士 ／巴士	電單車	總計
中西區	3 921	427	13	351	4 712
灣仔	2 581	227	11	262	3 081
東區	3 143	351	33	374	3 901
南區	2 670	182	11	483	3 346
油尖旺	1 066	254	20	39	1 379
深水埗	4 073	1 178	33	498	5 782
九龍城	3 183	134	7	247	3 571
黃大仙	4 209	282	29	552	5 072
觀塘	7 696	469	36	1 449	9 650
荃灣	1 914	124	4	242	2 284
屯門	3 501	142	46	166	3 855
元朗	3 315	107	49	238	3 709
北區	3 475	374	42	126	4 017
大埔	897	213	8	80	1 198
西貢	1 938	73	61	206	2 278
沙田	4 420	183	33	481	5 117
葵青	4 836	563	12	845	6 256
離島	1 601	115	17	109	1 842
總計	58 439	5 398	465	6 748	71 050

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

截至2023年2月18區按車輛類別劃分的私營停車場泊車位數目[^]

地區	私家車	貨車	旅遊 巴士 ／巴士	電單車	總計
中西區	34 065	457	58	483	35 063
灣仔	35 209	83	98	323	35 713
東區	43 112	1 379	238	1 440	46 169
南區	37 144	861	188	1 021	39 214
油尖旺	33 259	770	94	796	34 919
深水埗	24 973	1 890	387	838	28 088
九龍城	45 989	977	91	930	47 987
黃大仙	16 403	877	73	1 311	18 664
觀塘	41 058	2 765	45	2 368	46 236
荃灣	35 777	1 866	362	807	38 812
屯門	38 143	2 012	93	872	41 120
元朗	39 322	1 513	284	1 119	42 238
北區	17 804	884	32	377	19 097
大埔	29 432	638	54	845	30 969
西貢	40 472	1 103	139	2 673	44 387
沙田	70 191	2 234	101	2 210	74 736
葵青	30 887	9 883	399	1 362	42 531
離島	13 835	700	190	386	15 111
總計	627 075	30 892	2 926	20 161	681 054

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

管制人員的答覆

(問題編號：0093)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 區域交通及運輸服務

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就專營巴士公司運營事宜，政府可否告知本會：

1. 過去3年，每年各專營巴士公司的脫班率為何，以及有何措施改善專營巴士公司脫班問題；及
2. 資助專營巴士公司安裝安全裝置的進度及資助額，以及其落實安全改善措施的進展為何；及
3. 目前專營巴士公司引入雙層電動巴士及雙層氫能巴士的進展為何？

提問人：楊永杰議員(立法會內部參考編號：13)

答覆：

1. 就各巴士專營權，過去3年的脫班率載列如下：

巴士專營權 (註1)	2020年	2021年	2022年
九巴	6.9%	3.2%	2.5%
城巴(專營權1)	4.4%	1.5%	2.1%
城巴(專營權2)	2.0%	0.6%	1.2%
新巴	6.7%	2.9%	3.0%
龍運	4.7%	1.4%	1.9%
嶼巴	3.0%	0.3%	0.4%
整體	6.3%	2.8%	2.4%

註(1)

九巴－九龍巴士(一九三三)有限公司

城巴(專營權1)－城巴有限公司(香港島及過海巴士網絡專營權)

城巴(專營權2)－城巴有限公司(機場及北大嶼山巴士網絡專營權)

新巴－新世界第一巴士服務有限公司

龍運－龍運巴士有限公司

嶼巴－新大嶼山巴士(1973)有限公司

運輸署一直透過審核專營巴士營辦商的營運報表、定期進行調查，以及留意乘客提出的投訴或建議等渠道，密切監察巴士服務的穩定性及水平。運輸署亦已加強對專營巴士公司就脫班情況發出警告信的安排，以責成巴士公司更積極採取糾正措施和改善服務。此外，從2022年第四季開始，運輸署透過營辦商遴選工作就新開辦巴士路線揀選營辦商時，已把營辦商所收警告信的數目列為考慮因素之一。

就所有巴士專營權，過去3年的脫班率均受到2019冠狀病毒病及相關社交距離措施影響。總的來說，2020年的脫班率在過去3年中較高，特別是在2020年2月及3月疫情爆發初期，專營巴士營辦商曾調整服務以應對乘客量突然大幅減少，因而導致脫班率較高，尤以非繁忙及深宵時段為然。車長感染2019冠狀病毒病或曾與感染者有密切接觸，亦導致人手短缺。運輸署當時已立即採取行動，透過提示信和勸諭信，要求各專營巴士營辦商作出改正，並按照獲批准的行車時間表營運。因應疫情發展和相應調整的社交距離措施，同時為了更善用資源，運輸署已訂立機制，讓專營巴士營辦商申請臨時調整服務。運輸署會參考多項因素，例如乘客需求的增減幅度、有關巴士線的載客率(特別是在繁忙時段)，以及市民對縮減服務建議的接受程度。運輸署又指示專營巴士營辦商靈活調配資源，以維持足夠的服務。實施上述機制及措施後，專營巴士的整體脫班率已見改善，由2020年的6.3%下降至2021年的2.8%，其後再下降至2022年的2.4%。

2. 為了進一步加強專營巴士的安全，由運輸署主持的「加強專營巴士安全委員會」(安全委員會)在2019年年初成立，作為一個常設平台，讓政府、各專營巴士營辦商及相關專家討論、研究、落實和推廣進一步加強香港專營巴士安全的措施。在安全委員會督導下，各專營巴士營辦商已在多個主要範疇推展改善措施，包括：

- (a) 安裝及加強車內裝置／科技以協助巴士車長安全駕駛；
- (b) 改善巴士車長的工作環境；以及
- (c) 加強安全表現管理。

相關改善措施的進展簡述如下：

安裝車內安全裝置

由2018年7月起，所有新採購的雙層巴士均已所有乘客座椅裝設安全帶，並配備可加強車輛穩定性和減低翻側風險的電子穩定控制系統，以及車速限制減速器(即具有減速功能的車速限制器)。至於現役巴士，因應成本效益分析的結果，專營巴士營辦商現正為約4 000輛巴士加裝電子穩定控制系統和車速限制減速器，以及為約1 900輛雙層巴士的所有上層座椅安裝安全帶。政府已預留5億元，用以資助專營巴士營辦商八成相關安裝費。

安裝工作已由2020年第三季起陸續展開，目標是在3年內完成安裝安全帶和在4年內完成安裝電子穩定控制系統和車速限制減速器。截至2022年12月底，已安裝安全帶的現役巴士數目約為1 500輛，而已安裝電子穩定控制系統和車速限制減速器的現役巴士數目則約為3 000輛，涉及政府資助額共約3.368億元。各專營巴士公司為旗下巴士安裝安全裝置的數目表列如下：

專營巴士公司	已安裝安全裝置的巴士總數 (截至2022年12月底)		
	安全帶	電子穩定控制系統	車速限制減速器
九巴	810	1 897	1 919
新巴	252	371	371
城巴有限公司 (城巴)	296	586	586
龍運	116	116	116
嶼巴	28	10	39
總計	1 502	2 980	3 031

除了這些安全裝置外，專營巴士營辦商一直自費試驗各類先進駕駛輔助系統，包括防止碰撞和保持行車線警報系統，以及司機監察系統。截至2022年12月底，九巴已在約1 100輛行走快速公路的巴士上安裝該等設備，而城巴及龍運則已在所有行走機場／北大嶼山路線的巴士上安裝該等設備，並會在所有用於行走該等路線的新購巴士上安裝該等設備。專營巴士營辦商會繼續研究使用科技，以協助巴士車長安全駕駛。

改善巴士車長的工作環境

運輸署在2018年2月公布最新的《巴士車長工作、休息及用膳時間指引》，各專營巴士營辦商已全面實施當中訂明經改善的駕駛時間及休息時間安排。此外，為了讓巴士車長有更佳的工作環境，政府在2022年共批准15宗由專營巴士營辦商提出有關在巴士總站／公共運輸交匯處提供休息室／休

息設施的申請，令全港共有295個巴士總站提供該等設施。各專營巴士公司在2022年獲批的申請數目表列如下：

專營巴士公司	在2022年獲批的申請數目
九巴	11
龍運	1
新巴	0
城巴	3
嶼巴	0
總計	15

為進一步改善巴士車長的健康及待遇，運輸署正就香港專營巴士行業有關識別和管理疲勞駕駛的課題進行顧問研究。運輸署亦正檢討專營巴士營辦商的巴士車長訓練課程單元及綱要，確保向專營巴士行業所有巴士車長提供的訓練的質素。

安全表現管理

運輸署已擬定一套共有19個項目的新安全表現指標，用以監察專營巴士營辦商在一般安全、巴士乘客安全、巴士運作及網絡安全、巴士工程安全、車長工作安全及安全管理和保證系統等方面的安全表現。各專營巴士營辦商已由2020年起編製這些指標。運輸署正密切監察各專營巴士營辦商的表現。

此外，各專營巴士營辦商亦定期就每條巴士路線進行路線風險評估(每兩年至少一次)，包括評估每條巴士路線的實際運作環境及情況，並因應每條巴士路線的獨特運作情況向車長提供駕駛指示。

道路安全及巴士友善措施

除上述由專營巴士營辦商推行的措施外，運輸署一直積極制訂道路安全及巴士友善措施，例如提供巴士專線和巴士專用入口，並對專營巴士意外的趨勢進行全面檢討，以期提升各專營巴士營辦商的安全表現。

3. 目前在香港使用的專營巴士中，約95%以上是雙層巴士，這是因為雙層巴士載客量較高。此外，由於香港地形多山，車輛經常要在斜坡上行駛。炎熱和潮濕的天氣亦令巴士必須使用較強的空調。專營巴士每天長時間行駛，而車程也長。如使用電動巴士，必須有較高的電池續航力。基於上述因素，適合在香港環境行駛的電動雙層巴士型號有限。

城巴在香港引進首輛電動雙層巴士，並在2022年6月中開始進行載客服務試驗。初步結果顯示，巴士的運作表現穩定。九巴亦自費採購52輛電動雙層巴士，第一輛已於2022年12月運抵香港，其餘則預計在2023年內陸續運抵。

目前，氫燃料電池重型車仍在初步發展階段，而世界各地都已投入資源進行研發、運作試驗及建造配套基建。為配合氫燃料電池車的發展趨勢及配套設施的需求，環境及生態局正領導一個跨部門工作小組(工作小組)，因應本地情況在2023年下半年分階段循序漸進地開展氫燃料電池雙層巴士和重型車輛的試驗。工作小組會對加氫站、氫站補給安排及氫燃料電池車在道路使用等方面進行風險評估，以及審視相關法規、標準及技術指引，以準備為本地使用氫燃料訂立相關法律框架。環境及生態局已在新能源運輸基金下預留2億元，按個別項目資助氫燃料電池雙層巴士及重型車輛的試驗。同時，在上述工作完成前，工作小組會審視和評估各宗有意進行氫燃料技術試驗項目的申請，並就安全及規劃等方面訂立規定／標準，以便業界早日開展氫燃料技術的試驗。政府會整合試驗項目的結果，以制定適合本地情況的法規、標準及技術指引，以期支援本港長遠大規模使用氫燃料技術。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0094)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 區域交通及運輸服務

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就專線小巴運營事宜，政府可否告知本會：

1. 過去3年，每年各專線小巴的脫班率為何，以及有何措施改善專線小巴脫班問題；及
2. 過去3年，每年運輸署(i)飭令專線小巴營辦商以書面解釋導致服務脫離指定路線行駛的情況；(ii)向沒有遵照客運營業證條件維持服務的專線小巴營辦商發信；(iii)撤銷專線小巴營辦商客運營業證數目為何？

提問人：楊永杰議員(立法會內部參考編號：14)

答覆：

1. 運輸署一直透過多管渠道，包括進行定期及不定期調查或實地視察、跟進乘客提出的投訴或建議，以及與專線小巴營辦商保持緊密聯繫等安排，有效監察專線小巴的經營情況，確保其按照客運營業證條件維持適當和有效的服務。若在巡查或調查時發現任何服務失準的情況，運輸署會要求有關專線小巴營辦商進行跟進調查，並提供書面解釋及相關資料。如營辦商違反客運營業證條件，運輸署可發出警告信，並會在進行中期檢討期間，考慮所發出的警告次數和營辦商的服務表現，以決定會否延續其客運營業證。如違規情況嚴重及持續，運輸署可按《道路交通條例》(第374章)第30條，對該專線小巴營辦商進行研訊，以及經考慮研訊的結果後，按第374章第31條考慮暫時吊銷、取消或更改營辦商的客運營業證。

現時，運輸署並沒有備存專線小巴服務的全面班次記錄或脫班率數據。然而，隨着專線小巴實時到站資訊系統在2022年10月全面實施，運輸

署會研究利用系統提供的營運數據，監察和規管專線小巴服務，包括脫班情況。

2. 過去3年，運輸署(a)飭令專線小巴營辦商以書面解釋導致專線小巴脫離指定路線行駛的情況；(b)向沒有遵照客運營業證條件維持服務的專線小巴營辦商發信；以及(c)撤銷專線小巴營辦商客運營業證的個案數目載於下表：

個案	年份		
	2020	2021	2022
i) 運輸署飭令專線小巴營辦商以書面解釋導致服務脫離指定路線行駛的情況(宗數)	457	637	465
ii) 運輸署向沒有遵照客運營業證條件維持服務的專線小巴營辦商發信(宗數)	16	13	25
iii) 運輸署撤銷專線小巴營辦商客運營業證(宗數)	0	0	0

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0095)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 區域交通及運輸服務

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

過去3年，每年運輸署接獲有關九巴、龍運巴士、城巴、新巴、新大嶼山巴士、的士及公共小巴的投訴數目(按性質列出)分別為何，以及有何機制評估公共交通服務表現；若有，詳情為何；若否，原因為何？

提問人：楊永杰議員(立法會內部參考編號：15)

答覆：

在過去3年，運輸署接獲有關九龍巴士(一九三三)有限公司(九巴)、龍運巴士有限公司(龍運)、城巴有限公司(香港島及過海巴士網絡專營權)(城巴(專營權1))、城巴有限公司(機場及北大嶼山巴士網絡專營權)(城巴(專營權2))、新世界第一巴士服務有限公司(新巴)、新大嶼山巴士(1973)有限公司(嶼巴)、的士和公共小巴的投訴數字和性質載列於下表：

2020年

公共交通工具	運輸署接獲的投訴宗數 ^(註 1)			
	服務質量	服務水準	一般性質 ^(註 2)	總計
專營巴士				
九巴	968	7 109	504	8 581
龍運	145	224	24	393
城巴(專營權 1)	202	632	56	890
城巴(專營權 2)	102	288	47	437
新巴	140	942	84	1 166
嶼巴	30	113	17	160

公共交通工具	運輸署接獲的投訴宗數(註 ¹)			
	服務質量	服務水準	一般性質 (註 ²)	總計
其他(註 ³)	233	1 451	344	2 028
的士	0	620	115	735
公共小巴	520	5 867	461	6 848
總計	2 340	17 246	1 652	21 238

2021年

公共交通工具	運輸署接獲的投訴宗數(註 ¹)			
	服務質量	服務水準	一般性質 (註 ²)	總計
專營巴士				
九巴	1 896	7 869	975	10 740
龍運	323	328	82	733
城巴(專營權 1)	531	1 339	186	2 056
城巴(專營權 2)	113	269	60	442
新巴	369	2 481	216	3 066
嶼巴	55	190	42	287
其他(註 ³)	593	1 570	594	2 757
的士	5	1 100	77	1 182
公共小巴	1 145	9 306	687	11 138
總計	5 030	24 452	2 919	32 401

2022年

公共交通工具	運輸署接獲的投訴宗數(註 ¹)			
	服務質量	服務水準	一般性質 (註 ²)	總計
專營巴士				
九巴	2 278	17 020	940	20 238
龍運	177	388	25	590
城巴(專營權 1)	967	2 749	202	3 918
城巴(專營權 2)	181	405	89	675
新巴	647	3 344	393	4 384
嶼巴	44	167	25	236
其他(註 ³)	856	1 687	747	3 290
的士	1	1 442	150	1 593
公共小巴	1 268	9 591	540	11 399
總計	6 419	36 793	3 111	46 323

註

1. 投訴來源包括運輸署直接收到的書面或電郵投訴，以及由交通投訴組及政府 1823 電話中心轉介至運輸署的投訴。
2. 一般性質的投訴包括與票價及付款方法等有關的投訴。
3. 涉及多於 1 間專營公司、聯營路線或未能確定相關專營公司的投訴。

投訴數字的變動或受多項因素影響，須小心詮釋。舉例來說，2020年的投訴數字較低，部分原因是2019冠狀病毒病疫情爆發初期，公共交通服務的乘客量驟降。另一方面，2022年的投訴數字較高，部分原因是第五波疫情期間，頗多司機及巴士車長須接受隔離或檢疫而導致服務受影響。

公共交通營辦商有責任遵照運輸署批准的服務詳情表營運，提供令人滿意的服務。運輸署透過實地視察和調查，監察公共交通營辦商提供專營巴士及專線小巴等固定路線服務的表現。此外，運輸署會進行車輛檢驗及表現評核、分析公共交通營辦商定期提交的營運報表，並處理公眾提出的意見或投訴等。運輸署亦會與公共交通營辦商定期舉行會議，檢討其服務表現。

一般而言，如發現任何違規情況或營辦商表現未能令運輸署滿意，運輸署會指示有關公共交通營辦商在限期內作出改善和落實改善措施。如沒有明顯改善，運輸署會視乎每宗違規個案的持續性、性質及嚴重程度而發出警告信。如公共交通營辦商未能按照法例要求提供適當而有效率的服務，政府可撤銷其經營有關服務的權利。

在的士服務方面，運輸署已透過建立內部資料庫及整合相關投訴記錄，增強處理的士服務投訴的機制。資料庫有助運輸署更有效掌握整體的士服務質素，並分析是否有個別投訴類別出現上升趨勢，從而更有效及適時地採取適當的跟進行動。

管制人員的答覆

(問題編號：2912)

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

問題：

就2023至24年度需要特別留意的事項中，運輸及物流局會繼續監督商用車輛泊車顧問研究所提建議的實施情況，當局可否告知本會：

1. 在2022至23年度內，在商用車輛泊車顧問研究中提出的建議進展情況，包括因推展各項措施而增加的泊車位數目及各種領牌車輛與泊車位的最新比例為何；
2. 商用車輛泊車顧問研究是否有提及各類商用車輛停泊位的欠缺情況，如有，請按各車種列出；並就自開展推動顧問研究的建議至今，列出各類商用車輛停泊位最新欠缺數目；
3. 有指政府在增加泊車位的進度緩慢，而在泊車位不足下，警方又利用電子科技加強執法；為配合發展，一些用作臨時停車場的短期租約用地又被收回，政府有何措施加快增加各類商用車輛泊車位？

提問人：易志明議員(立法會內部參考編號：2)

答覆：

1.及3.

運輸署正在落實商用車輛泊車位顧問研究所提出的建議，作為增加商用車輛泊車位供應的恆常措施。有關建議及最新落實情況表列於附件1。

截至2023年2月，最新的泊車位數目、領有牌照車輛數目，以及泊車位與領牌車輛數目的比例表列於附件2。

2. 商用車輛泊車位顧問研究已完成，其最終報告(載有關於商用車輛預計泊車需求的詳細資料，以及緩解泊車位預計供求差異的措施)可在運輸署網址查閱 (https://www.td.gov.hk/filemanager/tc/publication/ce38_2017-final%20report-tc.pdf)。

由於增加商用車輛泊車位屬恆常工作，因此無法界定推行措施的開始時間。運輸署會繼續推展上述一系列短期及中長期措施，以增加泊車位供應，從而緩解泊車位的預計供求差異。

商用車輛泊車位顧問研究的建議及最新落實情況

建議	最新進展
(1) 在合適的路旁地點劃設夜間商用車輛泊車位和增設路旁旅遊巴士泊車位及上落客設施	截至2023年2月，運輸署已劃設1 776個路旁夜間商用車輛泊車位和908個路旁旅遊巴士泊車位，並已提供總數406個旅遊巴士上落客處。
(2) 鼓勵學校在非上課時間開放校舍供學生服務車輛停泊	截至2023年2月，累計共有35間學校提供約100個泊車位供學生服務車輛停泊。
(3) 在合適的短期租約停車場的租約條款中，訂明最少須提供的商用車輛泊車位數目	截至2023年2月，已在37個短期租約停車場的租約加入特別條款，訂明最少須提供的商用車輛泊車位數目，涉及約1 800個商用車輛泊車位。
(4) 按照「一地多用」的原則物色合適地點興建公眾商用車輛停車場	<p>已物色到8個可考慮地點，提供商用車輛泊車位。截至2023年3月底，該8個地點的最新推展進度如下：</p> <p>關於(1)馬鞍山第103區綜合設施大樓，正進行設計工作。</p> <p>關於(2)天水圍天業路康樂及文化綜合項目、(3)西九龍渡華路休憩用地暨公眾停車場及(4)筲箕灣愛秩序灣體育館及休憩用地，有關用地現處於初步研究或設計階段。項目能否落實，須視乎撥款是否獲立法會批准而定。</p> <p>至於其餘4幅位於紅磡、九龍城、東涌和屯門的用地，運輸署會繼續進行相關工作，包括進行可行性評估及諮詢有關持份者。</p>
(5) 修訂《香港規劃標準與準則》中的泊車位及上落貨區標準，以增加泊車位供應	運輸署於2021年7月完成《香港規劃標準與準則》中有關泊車位及上落貨區標準的檢討。經修訂的泊車位標準於2021年8月在規劃署的網頁頒布。是次修訂增加了私人和資助

建議	最新進展
	房屋發展項目的私家車泊車位數目，亦增加了資助房屋發展項目的商用車輛泊車位種類及數目。
(6) 規定合適的新發展項目開放部分附屬泊車位及上落客貨處作夜間公眾商用車輛泊車用途	新的地契條款已收納在合適的新出售政府土地賣地條件中，規定新發展項目的業主開放部分附屬泊車位及上落客貨處作夜間公眾商用車輛泊車用途。

泊車位及領有牌照的車輛數目
(截至 2023 年 2 月)

	泊車位數目	領有牌照的車輛數目	比例*
私家車(包括客貨車)	704 818	632 777	1.11
電單車	38 563	74 815	0.52
貨車(不包括客貨車)	40 260	62 805	0.64
旅遊巴士及非專營公共巴士	4 590	7 247	0.63
總計	788 231	777 644	1.01

*泊車位與領牌車輛數目的比例。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2913)

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

問題：

就2023至24年度需要特別留意的事項中，運輸及物流局會繼續監督在「一地多用」原則下，在合適的「政府、機構或社區」設施和公共休憩用地項目中加設公眾停車場，就此，請告知本會：

- 1) 政府按「一地多用」原則下增加公眾停車場的進度及涉及的泊車位數目，當中可供各類商用車輛停泊的泊車位數目為何；
- 2) 隨著社會對發展土地的需求，未來三年有多少短期租約臨時停車場會被收回發展，受影響的各類商用車輛數目為何；會否採取先安置後收地的政策，如會，詳情為何；如不會，原因為何？

提問人：易志明議員(立法會內部參考編號：3)

答覆：

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

政府亦已在當中物色到8個可考慮地點，提供商用車輛泊車位。關於(1)馬鞍山第103區綜合設施大樓，現正進行設計工作。關於(2)天水圍天業路康樂及文化綜合項目、(3)西九龍渡華路休憩用地暨公眾停車場及(4)筲箕灣愛秩序灣體育館及休憩用地，有關項目現處於初步研究或設計階段。項目能否落實，須視乎撥款是否獲立法會批准而定。至於其餘4

幅位於紅磡、九龍城、東涌和屯門的用地，運輸署會繼續進行相關工作，包括進行可行性評估及諮詢有關持份者。

此外，有數個項目已經動工，包括：

- 將軍澳第67區的政府聯用辦公大樓；
- 柴灣水務署總部暨香港及離島分署及懲教署總部大樓；
- 上水第4及第30區(地盤2)的公眾停車場；
- 東涌第99區的公眾停車場；
- 將軍澳中醫醫院發展項目；
- 觀塘綜合發展項目；
- 四美街地區休憩用地、體育館及公眾停車場；以及
- 重建元朗大球場—拆卸及主要建築工程。

安達臣道石礦場(地盤G2)聯用大樓的項目亦快將動工。

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

- 2) 以短期租約方式提供臨時公眾停車場只是權宜措施。短期租約用地最終會用作推展已規劃的永久發展項目或相關政策措施。地政總署在決定短期租約的期限時，會考慮有關用地的長遠用途和發展的時間表。一般而言，如有關用地無須即時收回作永久用途，則會繼續批出短期租約。永久發展的計劃取決於市場反應和相關政策措施等多項可變因素。關於未來3年因要推展已規劃的永久發展項目而將被終止租約的現有短期租約臨時停車場，地政總署沒有相關資料。運輸署會繼續與地政總署聯繫，為因推展已規劃的永久發展項目而將被終止租約的短期租約停車場物色合適重置地點，過程中會考慮區內的泊車需求及其他迫切土地用途。

管制人員的答覆

(問題編號：2916)

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

問題：

在2023至24年度需要特別留意的事項，運輸署將會繼續檢討公共小巴營運狀況，並支援環境保護署推行電動公共小巴試驗計劃，就此，請告知本會：

- 1) 隨著鐵路不斷擴展，公共小巴無論是綠色專線或紅色小巴的營運空間均不斷收窄，客量持續減少，加上司機短缺及老年化，公共小巴業界的營運狀況非常困難；既然公共小巴在公共交通服務有重要的角色，不但提供輔助接駁服務，還為居住在偏遠而欠缺公交的居民提供服務，政府有何措施協助業界持續發展；
- 2) 在支援推行電動公共小巴試驗計劃的工作詳情及最新進展，涉及的開支為何？

提問人：易志明議員(立法會內部參考編號：6)

答覆：

- 1) 為維持公共小巴服務的可持續性，運輸署一直採取多管齊下的措施協助業界，包括引入新的服務、提高營運效率、改善財務狀況和運用科技。有關詳情如下：

引入新的服務

- (a) 一直以來，政府的政策是把紅色小巴轉為專線小巴，從而確保提升服務質素及加強監察。截至2022年年底，登記專線小巴和紅色小巴數目分別為3 352輛及997輛。公共小巴提供輔助接駁服務，亦服務偏遠地區居民。為加強公共小巴在這方面的角色，運輸署一直按地理位置、相關的連接道路及鐵路、專線小巴在公共交通網絡中的角色及功能，以及計劃開辦的專線小巴路線的營運及財務可行性等

因素，推出新的專線小巴路線，以配合房屋發展帶來的公共運輸服務需求增長。就大型房屋發展，運輸署採取整體規劃方法，確保提供一個由專營巴士和專線小巴服務等各種公共交通工具組成的合適公共交通網絡，以配合居民的不同交通需要。此外，運輸署最近調整了新開辦專線小巴路線的營辦商遴選工作的評審準則，讓表現良好的現有專線小巴營辦商有更大機會獲批經營權。運輸署致力推出更多新的專線小巴路線，並邀請有興趣者(包括紅色小巴營辦商或現有專線小巴營辦商)申請營運新的專線小巴路線。

提高營運效率

- (b) 運輸署積極協助專線小巴業界透過優化服務以改善其營運和財務狀況，措施包括調整服務班次、營運時間、路線和車輛調配等。
- (c) 由2021年8月起，運輸署准許有共同股東的專線小巴營辦商合併其客運營業證，以方便車輛重新調配並提高營運靈活性，從而更能受惠於規模經濟效益。

改善財務狀況

- (d) 專線小巴營辦商可因應其路線組合的業務狀況，向運輸署申請調整票價。運輸署已於2022年年初修訂內部指引，簡化處理調整票價申請的程序，以便營辦商適時調整票價，改善其路線組合的財務狀況。運輸署在2022年批准79個路線組合的票價調整申請，涉及約共275條專線小巴路線。我們預計各路線組合在實施新票價後，以及隨着疫情緩和、市民生活步向復常而乘客量回升，專線小巴服務會在較健康的財務狀況下營運。

運用科技

- (e) 為改善專線小巴服務的車隊管理和方便乘客計劃行程，運輸署已於2022年10月全面推行專線小巴實時到站資訊系統，涵蓋所有專線小巴路線。乘客可透過運輸署的「香港出行易」流動應用程式取得專線小巴的實時到站資訊。同時，專線小巴營辦商可以利用相關數據進行車隊管理以及服務規劃和監管，從而提高營運效率。

至於司機短缺的問題，運輸署一直留意情況，並與業界溝通，以積極考慮切實可行的措施，協助業界應對司機供應短缺的問題。措施包括與勞工處聯絡，安排簡報會；邀請公共小巴業界參與勞工處舉辦的招聘會；以及就相關的勞工處就業計劃，例如中高齡就業計劃，向業界提供更多資料。

- 2) 政府正積極準備推行電動公共小型巴士(電動小巴)試驗計劃。運輸署一直支持環境保護署(環保署)測試電動小巴在本地環境下的運作，其間就適合安裝充電設施的地點提供意見、協助聯絡公共小巴業界／營辦商以物色適合進行試驗計劃的專線小巴路線，以及協助收集公共小巴業界對試驗計劃的意見等。在試驗計劃下，環保署會在選定的公共運輸交匯處提供所需的充電設施，而參與試驗計劃的專線小巴營辦商會獲

得補貼，以購買電動小巴。環保署表示，該試驗計劃預期在2023年下半年展開。支持環保署推行電動小巴試驗計劃的工作由運輸署現有資源承擔。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2917)

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

問題：

就規劃和開辦新的綠色專線小巴服務，請告知本會：

- 1) 運輸署計劃在2023年開辦6條新綠色專線小巴路線的詳情，包括涉及的路線、所需車輛數目、何時招標及投入服務；
- 2) 過去兩年(2021年及2022年)紅色小巴及綠色專線小巴的數目及變動情況為何；
- 3) 為鼓勵更多紅色小巴轉為綠色專線小巴，運輸署在加快開辦新的綠色專線小巴服務有何工作計劃，會否主動邀請業界建議新路線及加快審批程序？

提問人：易志明議員(立法會內部參考編號：7)

答覆：

- 1) 運輸署在2022年8月進行專線小巴營辦商遴選計劃程序，就下述4組共6條計劃開辦的新界專線小巴路線批出營辦權。有關路線、其最低車輛數目要求及計劃開辦日期等詳情如下：

	起點—終點	最低車輛數目 要求	計劃開辦日期 ^{註1}
(1)	置福圍至聯和墟(循環線)	4	2023年第二季
(2)	馬適路至粉嶺站(循環線)	4	
(3)	百勝角至將軍澳站(循環線)	2	

	起點—終點	最低車輛數目 要求	計劃開辦日期 ^{註1}
(4)	安達臣道石礦場發展區至油塘(循環線)	5	2023年第四季
(5)	安達臣道石礦場發展區至尚德公共交通總站	3	
(6)	大埔(富蝶邨)至大埔(廣福道)(循環線)	3	

註1：每條專線小巴路線的開辦日期視乎有關房屋發展項目的入伙進度而定。

- 2) 在2021年及2022年，已登記的紅色小巴和專線小巴數目表列如下：

年份(截至年底)	紅色小巴數目	專線小巴數目
2021	1 015	3 334
2022	997	3 352

- 3) 政府的一貫政策是鼓勵紅色小巴轉為專線小巴經營。運輸署一直按房屋發展項目帶來的公共運輸服務需求增長、發展項目的地理位置、相關的連接道路及鐵路、專線小巴在公共交通網絡中的角色及功能，以及計劃開辦的專線小巴路線的營運及財務可行性等因素，推出新的專線小巴路線。就大型房屋發展項目，運輸署採取整體規劃方法，確保提供一個整合專營巴士和專線小巴服務的合適公共交通網絡，以配合居民的不同交通需要。此外，運輸署亦會考慮公共小巴業界的建議。運輸署致力推出更多新的專線小巴路線，並公開邀請有興趣者(包括紅色小巴營辦商)申請營運新路線。

管制人員的答覆

(問題編號：2918)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

有指辦理各項車輛駕駛執照及牌照均需輪候多時，運輸署牌照事務處長期排長龍，對市民造成不便，請告知本會：

1. 過去兩年(2021年及2022年)，親身及透過各非櫃枱方式辦理各項牌照申請的數目及平均處理時間；
2. 為改善運輸署牌照事務處的輪候情況，運輸署鼓勵市民透過「智方便」續領牌照，過去兩年(2021年及2022年)，利用「智方便」續領駕駛執照及車輛牌照的數目為何；在2023年，有何措施進一步鼓勵更多市民透過「智方便」續領牌照；
3. 在2023至24年度內，運輸署將會繼續重整牌照服務的運作流程，並推出一系列措施，就各項措施的落實詳情及涉及的額外開支，預計有關措施的成效為何？
4. 現時運輸署只有四個辦理牌照的事務處，新界只有新界東的沙田事務處，對新界西的居民不便，而且新界西集中不少車輛維修工場及車輛銷售店，對牌照服務殷切，隨著新界西北的發展，政府更計劃在洪水橋興建多層式車輛維修工場以安置受收地影響的棕地車輛維修業，當局會否考慮在該多層式車輛維修工場設牌照事務處，以滿足新界西北居民對牌照服務的需求，如會，詳情為何；如不會，原因為何？

提問人：易志明議員(立法會內部參考編號：8)

答覆：

1. 運輸署在2021年及2022年處理的車輛牌照及駕駛執照(包括正式駕駛執照、暫准駕駛執照及學習駕駛執照)申請數目表列如下：

年份	處理車輛牌照申請數目	處理駕駛執照申請數目
2021	895 677	387 508
2022	892 347	366 522

在2021年及2022年，分別約有88%和87%的申請是親身遞交，其餘則以非櫃檯方式(包括投遞箱、郵遞或網上申請)提交。在親身遞交的申請方面，2021年和2022年按照服務表現承諾在70分鐘內完成處理的申請數目百分比表列如下：

年份	在70分鐘內完成處理的續領車輛牌照申請數目百分比	在70分鐘內完成處理的續領駕駛執照申請數目百分比
2021	99%	100%
2022	97%	99%

至於以非櫃檯方式提交的申請，如申請符合規定，並已提供全部所需有效文件及繳付指定費用，則會在10個工作天內完成處理。

2. 在2021年及2022年，透過「智方便」遞交的續領駕駛執照及車輛牌照申請數目表列如下：

年份	透過「智方便」遞交的續領駕駛執照申請數目	透過「智方便」遞交的續領車輛牌照申請數目
2021	6 350	30 139
2022	14 679	82 551

以上數據顯示，2022年透過「智方便」遞交的牌照申請數目較2021年增加超過一倍。隨着宣傳工作持續進行，預計在2023年透過「智方便」遞交的申請數目會進一步增加。

為進一步鼓勵市民透過「智方便」續領牌照，運輸署與政府資訊科技總監辦公室作出安排，由2022年5月起在運輸署牌照事務處設置「智方便」登記站，以方便市民登記「智方便+」。「智方便+」備有數碼簽署功能，讓市民使用運輸署的網上服務遞交牌照申請。截至2023年2月，登記站成功處理超過26 000宗登記。此外，運輸署在牌照事務處張貼海報，在部門網站主頁置放橫額，以推廣使用「智方便」。運輸署會繼續鼓勵市民透過「智方便」在網上遞交各類牌照的續期申請。

3.及 4.

運輸署一直致力擴展網上牌照服務及精簡申請程序，一方面減少對櫃位服務的依賴，另一方面在處理牌照申請上為市民提供更大的方便，讓他們節省在牌照事務處輪候的時間，並可隨時隨地遞交申請。

運輸署利用「智方便」的好處，已推行18項使用「智方便」核實身分的網上牌照服務(包括續領正式駕駛執照及車輛牌照)。在2023-24年度，運輸署會繼續進一步提升牌照事務處的工作效率，提供更方便市民的服務，包括把網上牌照服務擴展至其他種類牌照申請和引進電子牌照和許可證，詳情如下：

- 電子許可證 – 由2022年12月起，運輸署已分階段逐步推出電子許可證、牌照和證明書(統稱「許可證」)，以「可攜式文件格式」(pdf)簽發，並通過電子郵件發送給申請人，供他們列印及展示。
- 電子車輛牌照 – 運輸署計劃進一步電子化車輛牌照的資料，當車主獲發首張紙本車輛牌照後，便無需在每次續期後更換新的紙本車輛牌照；以及簡化續領車輛牌照的申請程序，邁向全面自動化處理。待通過相關的法例修訂並在完成系統提升後，電子車輛牌照可在2024年內全面推行。此外，在簡化續領車輛牌照申請程序及全面自動化處理後，預計在2024年內，不涉及人手檢查的網上車輛牌照續期申請所需處理時間，可由10個工作天縮減至少於3個工作天。
- 電子駕駛執照 – 運輸署計劃推出這項措施作為一項補充及附加形式的駕駛執照。運輸署會繼續發出實體駕駛執照，而電子駕駛執照則以流動應用程式顯示，並須透過「智方便」身分認證程序登入。電子駕駛執照可代替實體駕駛執照，屆時駕駛執照持有人可於駕駛時自行選擇攜帶實體駕駛執照或電子駕駛執照。待通過相關的法例修訂並在完成系統提升後，電子駕駛執照預計於2024年推出。

上述措施帶來的新增工作量由運輸署現有資源承擔，沒有詳細分項。

運輸署會繼續鼓勵市民使用網上服務遞交牌照申請，再無須親身到牌照事務處辦理有關手續。基於以上所述，運輸署現時沒有計劃設立新的牌照事務處。

管制人員的答覆

(問題編號：2919)

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

問題：

就運輸署監察公共交通費用補貼計劃(補貼計劃)，請告知本會：

- 1) 在2022至23年度，運輸署進行定期運輸調查的工作詳情，當中有沒有發現呃補貼的情況，調查涉及的開支為何；
- 2) 自計劃在2019年推出後，加上運輸署推出特別措施，每月平均受惠人數持續增加，預計2023年更高達329萬人，可見計劃受市民歡迎，就此，當局會否考慮把特別計劃作為恆常措施，以減輕市民的交通費負擔；
- 3) 現時計劃還未涵蓋所有公交，如的士及部分街渡，既然計劃已設定補貼上限，政府會否考慮進一步擴展其涵蓋範圍至所有公交，如會，詳情為何；如不會原因為何？

提問人：易志明議員(立法會內部參考編號：9)

答覆：

- 1) 運輸署一直採取一系列以風險為本的監管措施，確保公帑在補貼計劃下運用得宜，並盡量減少濫用情況。監管措施包括進行定期運輸調查以收集營運數據及乘客統計資料、核實營辦商提交的報告，以及查核相關交易記錄。在2022至23年度，運輸署平均每月進行約150次實地視察和監察調查，而聘用一名承辦商的實際開支約為120萬元。運輸署在進行監察調查時並無發現任何違規個案。
- 2) 補貼計劃的政策目標是為公共交通開支較高的市民減輕交通費用負擔。考慮到本港經濟仍在復蘇，政府決定將補貼計劃下的臨時特別措

施延長6個月至2023年10月，為市民每月超出200元的實際公共交通開支提供三分之一的補貼，上限為每月500元。補貼涉及公帑的運用，雖然每張八達通卡每個月的補貼設有上限，但由於受惠人數眾多，補貼計劃每年的經常開支超過30億元，還未計及臨時特別措施的開支。政府在考慮補貼計劃的長遠安排時，須在審慎理財的大前提下，小心平衡各方面的考量，確保公帑運用得宜。

- 3) 現時補貼計劃涵蓋本港所有主要公共交通工具，包括港鐵、專營巴士、專線小巴、渡輪和電車，以及由運輸署批准納入計劃的指定紅色小巴、提供居民服務或僱員服務的非專營巴士及街渡路線。由於紅色小巴、提供居民服務或僱員服務的非專營巴士及街渡的營運模式相對較為靈活，收費亦無須運輸署審批，因此運輸署以風險為本的監管模式審批這類營辦商就參與補貼計劃所作出的申請，以確保公帑運用得宜。運輸署一直鼓勵已符合基本條件及承諾會遵守特定營運要求的營辦商參與補貼計劃。運輸署會繼續與業界保持密切聯繫，並在有需要時提供協助，以鼓勵更多營辦商參與補貼計劃。

至於的士，運輸署考慮到的士是為願意支付較高車資的乘客提供個人化點對點服務，故沒有將的士納入補貼計劃，以確保公帑運用得宜。

管制人員的答覆

(問題編號：1114)

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

問題：

跨境客運交通停運三年，在年初與內地通關後，仍然有七成車停放於葵涌的臨時停泊點，窒礙本港回復運力。當局請告知本會，過去三年，各類非專營巴士的數目變動為何。

提問人：姚柏良議員(立法會內部參考編號：21)

答覆：

截至2022年年底，已登記的非專營公共巴士共有6 905輛，而每輛非專營公共巴士可領有多於一種服務批註。下表臚列過去3年非專營公共巴士各類服務批註的數目。

服務類別	截至年底非專營公共巴士服務批註數目 ^(註)		
	2020年	2021年	2022年
A01 - 遊覽服務	3 013	2 959	3 055
A02 - 酒店服務	689	578	538
A03 - 學生服務	3 195	3 282	3 347
A04 - 僱員服務	2 206	2 345	2 379
A05 - 國際乘客服務	1 473	1 355	1 305
A06 - 居民服務	1 103	1 112	1 068
A08 - 合約式出租服務	5 395	5 287	5 237

註：每輛非專營巴士可領有多於一種服務批註。

管制人員的答覆

(問題編號：0921)

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

問題：

除了殘疾人士專用的運輸服務外，改善公共運輸的無障礙友善程度對鼓勵殘疾人士自主地出行及融入社區十分重要，例如設有輪椅座位的低地台小巴，能便利殘疾人士及長者等行動不便人士到達更多地方，是推動公共運輸無障礙通用化的指標之一。過往業界主流意見提到推動無障礙公共運輸牽涉額外成本，需要政府不同形式的支援。

就此，局方可否告知：

在主流的公共運輸中，包括但不限於專營巴士、專線小巴、專營及持牌渡輪，有否計劃於2023/24年度起，以任何財政及非財政支援的形式，支援無障礙公共運輸的推展；

當局預計在2023年完成的全港性交通習慣調查，針對殘疾人士及長者社群出行的需要，有何預算以預留改善他們的乘車體驗及安全。

提問人：張欣宇議員(立法會內部參考編號：1)

答覆：

1.及2.

政府的政策是提供無障礙和暢通易達的公共運輸系統，方便殘疾人士和長者參與和融入社會。運輸署一直與公共交通營辦商緊密合作，改善殘疾人士和長者設施。為促進無障礙公共運輸服務和設施而已經或將會採取的一些主要措施包括：

- (a) 所有港鐵車站均設有最少一種無障礙通道設施，例如升降機、斜道、輪椅升降台或輪椅輔助車等。在興建新鐵路時，連接車站月台、大堂及路面的客用升降機會視乎實際情況列為標準設施。為方便不同殘疾類別的人士使用鐵路服務，各個車站已安裝無障礙設施，例如闊閘機、觸覺引路徑、報站系統、觸覺車站佈置圖、讀取八達通的發聲器及感應環迴系統等。
- (b) 在專營巴士方面，在總數約6 100輛巴士的車隊中，約99%的巴士是可供輪椅上落低地台巴士(唯一例外是在南大嶼山行駛的巴士型號會受地形限制而影響選擇)。這些巴士的車廂設有固定斜板及提供輪椅停泊區，供輪椅使用者使用。在車隊中，約有400輛巴士設有雙輪椅停泊區，這些巴士通常調配至往來醫院的路線。在合適的巴士總站或中途巴士站，也設有輪椅使用者優先候車位。

關於巴士車廂內的設施，所有巴士均設有報站系統。巴士還設有其他無障礙或方便長者的設施，例如優先座位、伸手可及的下車按鈴，以及設於落車車門位置的連續欄杆及扶手，讓長者和殘疾人士在車程中更感安全舒適。

- (c) 在專線小巴方面，運輸署鼓勵專線小巴營辦商使用設有無障礙設施的公共小巴。在新開辦路線的營辦商遴選工作中，承諾使用低地台公共小巴的專線小巴營辦商會獲得較高評分。由2018年8月起，運輸署亦已強制要求經營新醫院路線的專線小巴營辦商須調配至少一輛可供輪椅上落的低地台公共小巴行走有關路線。目前，有3輛可供輪椅上落的低地台公共小巴服務3條不同的醫院路線。另外，會有兩輛可供輪椅上落的低地台公共小巴在2023年6月底或之前投入服務，行走另外兩條新醫院路線。
- (d) 在的士方面，政府一直積極鼓勵的士業界使用可供輪椅上落的車種。目前，約有3 800輛可供輪椅上落的士在營運。在2022年，運輸署協助的士業界引入一款可供輪椅上落的新的士型號在香港試行。運輸署會繼續協助的士業界及車輛供應商引入更多可供輪椅上落的士型號，以期為使用輪椅的乘客提供更多選擇，同時確保車輛安全。
- (e) 至於專營及持牌渡輪，所有政府渡輪碼頭均設有觸覺引路徑，而其中大部分渡輪碼頭均設有暢通易達洗手間、緊急求助鈴及闊閘機／轉閘機，以方便殘疾人士。政府一直致力把握機會，在情況許可下提升碼頭的無障礙設施。舉例來說，榕樹灣渡輪碼頭在2021年

進行碼頭改善工程後，已提供暢通易達洗手間，而紅磡(南)渡輪碼頭的新升降機設施則預計在2023年第二季開始使用。

此外，政府會在船隻資助計劃下，全額資助離島渡輪航線的營辦商購買共44艘新船，取代其現有船隻。該計劃在2021年開始分兩個階段實施。根據船隻資助計劃，新船將配備暢通易達的洗手間，並劃出更多空間予輪椅使用者使用。

至於2022年交通習慣調查，實地調查已於2023年1月初完成，成功訪問超過35 000戶家庭。除了收集個別住戶成員的行程資料外，2022年交通習慣調查亦向一些住戶問及影響其交通習慣的因素及其對各種運輸設施的意見，例如在選擇交通工具時的考慮因素及長者對交通服務的意見等。運輸署會參考2022年交通習慣調查的結果和所收集意見，日後進一步加強公共交通工具上的無障礙設施，利便殘疾人士和長者。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2176)

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

問題：

為提升全港各區的易行程度，「上坡電梯系統項目」近年根據經修訂的評審機制，在早前當局從各區收到的超過110個項目建議中，選出新的上坡電梯系統建議推動項目。然而，在未被選取的項目中，仍然不乏一些能惠及傷殘與輪椅人士及長者的計劃，甚至影響著他們能否安全出行。就此，當局可有計劃，撥備資源落實更多現階段未被選出的建議推動項目？同時，評審機制會否有檢討空間，加強項目中「傷殘與輪椅人士及長者受惠人數」所佔效益評分的比重？

提問人：張欣宇議員(立法會內部參考編號：2)

答覆：

政府已檢討2009年訂立的上坡電梯系統建議項目評審機制，並就擬議的修訂諮詢立法會交通事務委員會，及後於2019年獲立法會同意。政府按新修訂的評審機制，考慮各上坡電梯系統建議項目的技術可行性、社會效益和成本效益，選出了11個建議項目作優先推展，並展開下一階段工作以落實有關項目。視乎這11個優先項目的推展進度及可用資源的調配等因素，我們會適時按照評審機制跟進餘下的建議項目。

考慮到長者及殘疾人士的需要，相比於先前訂立的評審的機制，新修訂的評審機制已將受惠範圍內年屆65歲或以上的人口比例的評分比重從5分提高至20分(總分為100分)，並且考慮受惠範圍內是否設有醫院／康復中心／護養院，令擬議的上坡電梯系統能便利長者及有需要人士出行。這項因素的評分比重反映了該因素在社會效益的評審中佔重要一環，並已經在上坡電梯系統建議項目的評審中，與其他因素包括預計人流、可否能盡快落實

及便利成效等，取得適當平衡。政府在推展上坡電梯系統項目時，會繼續監察評審機制的成效，確保有關項目能切合公眾需要。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2357)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

隨著東鐵綫過海段開通及香港與內地通關後，東鐵綫人流漸見增加，故此，請政府提供有關東鐵綫的以下數據 (繁忙時段)：

	2022年1月1日至5月14日 (東鐵綫過海段通車前)	2022年5月15日至 2023年2月5日 (東鐵綫過海段通車後至羅湖關口通關前)	2023年2月6日後 (羅湖關口通關後)
設計最高班次 (分鐘/班)			
設計可載客量 (每平方米站立6人)			
實際班次 (分鐘/班)			
實際可載客量 (每平方米站立6人)			

每小時單向	現時乘客量	載客率 (%)	現時乘客量	載客率 (%)	現時乘客量	載客率 (%)
落馬洲站至上水站						
羅湖站至上水站						
上水站至粉嶺站						
粉嶺站至太和站						
太和站至大埔墟站						
大埔墟站至大學站						
大學站至火炭站						
火炭站至沙田站						
沙田站至大圍站						
大圍站至九龍塘站						
九龍塘站至旺角東站						
旺角東站至紅磡站						

紅磡站 至會展 站						
會展站 至金鐘 站						

提問人：張欣宇議員(立法會內部參考編號：39)

答覆：

根據香港鐵路有限公司提供的資料，當評估鐵路線的服務需求時，一般會以最高載客率路段(即鐵路線最繁忙路段)的載客率作為指標。現按要求提供東鐵線在早上最繁忙一小時最繁忙路段的有關數字如下：

	東鐵線過海段 通車前	東鐵線過海段 通車後	落馬洲站／羅 湖站恢復通關 前	落馬洲站／羅 湖站恢復通關 後
設計最 高班次 (分鐘／ 班)	不適用 (註1)	2.1 (註2)	2.1 (註2)	2.1 (註2)
設計可 載客量 (每小 時) (每平方 米站立6 人)	不適用 (註1)	82 500 (註2)	82 500 (註2)	82 500 (註2)
實際平 均班次 (分鐘／ 班)	2.9 - 3.2 (上水至金鐘)	2.7 - 3.2 (上水至金鐘)	2.7 - 3.2 (上水至金鐘)	2.7 - 3.2 (上水至金鐘) 4.7 - 5.5 (羅湖至金鐘) 9.5 - 12 (落馬洲至金鐘)
實際可 載客量 (每小 時) (每平方 米站立6 人) (註3)	59 700 (註4)	62 500	62 500	62 500

	東鐵線過海段 通車前	東鐵線過海段 通車後	落馬洲站／羅 湖站恢復通關 前	落馬洲站／羅 湖站恢復通關 後
最繁忙 路段乘 客量 (註3)	26 000	33 100	37 700	39 500
載客率 (每平方 米站立4 人) (註3)	60%	73%	83%	87%
最繁忙 路段 (註3)	沙田至大圍	大圍至九龍塘	大圍至九龍塘	大圍至九龍塘

註1: 東鐵線在過海段通車前以12卡列車和9卡車並行的方式營運，設計最高班次和設計可載客量並不適用。

註2: 東鐵線新信號系統下的設計最高班次和可載客量。

註3: 首兩欄分別指東鐵線過海段通車前一星期及通車後一星期的每星期平均數。最後一欄指羅湖站在2023年2月6日恢復通關後一星期的每星期平均數。

註4: 東鐵線在過海段通車前一星期只以9卡車行駛。

管制人員的答覆

(問題編號：0157)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (5) 為殘疾人士提供的運輸服務和政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 勞工及福利局局長

問題：

在綱領(5)「二零二三至二四年度需要特別留意的事項」中，政府表示將「繼續加強防止濫用二元優惠計劃」。就此，政府可否告知本會：

1. 落實有關政策措施所涉及的資源及人手編制為何；
2. 樂悠卡分12個階段給予合資格人士申請，有否評估第1至8階段合資格並已申請個案的佔比為何；
3. 過去3年，執法部門就濫用「二元優惠計劃」發出的票控數字為何，請按立法會10個選區顯示相關細項；以及票控個案的懲處為何；及
4. 會否檢討現行「濫用二元優惠計劃」的懲罰機制，以此加強阻嚇力；若會，需要涉及多少人手。

提問人：陳學鋒議員(立法會內部參考編號：8)

答覆：

所需資料提供如下：

1. 在2023-24年度，政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃(二元優惠計劃)的人手編制預算有25個職位。政府向參與二元優惠計劃的公共交通營辦商發還在二元優惠計劃下少收的車／船費收入約為67.3億元。
2. 政府由2022年6月1日起，按出生年份分階段接受65歲或以上香港居民申請「樂悠咭」，以繼續享用政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價

優惠計劃(二元優惠計劃)的乘車優惠。截至2023年2月底，「樂悠咭」的申請個案超過73萬宗，佔相關出生年份總人口(約79萬)的93%。

3.及4.

運輸署一直要求公共交通營辦商加強執行查票及查核乘客身分的工作，並嚴格執行相關法例及附例訂明的罰則，以防止濫用。運輸署亦進行調查及監察情況。此外，各公共交通營辦商均加強宣傳，提醒乘客必須誠實繳付應付的車／船費。現時，港鐵公司若發現有不合資格的乘客享用優惠票價，會要求有關乘客繳交附加費，甚至對其作出檢控；巴士司機或巴士公司外勤人員、渡輪公司職員、街渡營辦商職員、小巴、電車及居民巴士司機，亦會監察上車／船的乘客，若發現有不合資格的乘客享用二元優惠計劃，一般會要求有關乘客補付應繳的車／船費，並會視乎情況將個別個案轉交警方處理。運輸署在調查中曾發現有個別不合資格的乘客濫用二元優惠計劃，他們均已即時補付應繳的車／船費，而運輸署亦已從發予有關營辦商的金額中扣除相關個案的車／船票費差額，並未涉及政府的資助。由2020至2022年期間，運輸署聯同公共交通營辦商在港鐵、巴士、渡輪、街渡、小巴、電車及居民巴士進行的實地監察調查當中共發現1 108宗懷疑濫用個案。

此外，運輸署亦一直密切監察各公共交通營辦商在推行二元優惠計劃時的情況，以防止二元優惠計劃被濫用。運輸署已與各參與二元優惠計劃的公共交通營辦商制定一系列監管措施，包括制訂審計準則以加強內部監控系統，並派員實地檢查各公共交通營辦商採用的內部控制程序，要求這些營辦商及八達通卡有限公司每年就二元優惠計劃的乘搭紀錄及票價差額，提交由獨立核數師按照香港會計師公會頒佈的相關準則制定的鑑證及審計報告。運輸署恆常檢視各參與優惠計劃的公共交通營辦商及八達通卡有限公司提交有關二元優惠計劃的紀錄及報表。在2020至2022年期間，運輸署在檢視相關報表時，曾發現6宗異常個案，已轉交警方跟進；當中兩宗個案在警方調查後，未有發現可疑，其餘4宗個案警方仍在調查中。

為確保公帑運用得宜，並防止不合資格人士濫用二元乘車優惠，政府現時規定60至64歲人士必須申請及使用樂悠咭才可享用優惠；65歲或以上合資格長者則須於2022年6月1日起至2023年10月底分階段申請樂悠咭，以繼續享用二元優惠計劃的乘車優惠。樂悠咭印有持卡人中、英姓名及相片，使前線人員能易於識別使用者的身份，以加強監察和檢查的效用。政府將視乎65歲或以上合資格長者申領樂悠咭的進度，於日後另行公布取消現有不記名長者八達通卡及一般個人八達通卡享用二元優惠的安排，屆時所有合資格人士必須使用樂悠咭才可享用二元優惠。

在公眾教育和宣傳方面，政府在2023年3月已展開新一輪宣傳計劃，透過電視和電台宣傳訊息及海報，提醒60至64歲人士必須使用樂悠咭才

可享用二元乘車優惠；並強調不合資格人士濫用二元優惠計劃屬違法行為，一經定罪，最高可被判處監禁。

以上加強防止濫用二元優惠計劃的工作由運輸署現有人員執行，涉及的開支沒有詳細分項。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1552)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (5) 為殘疾人士提供的運輸服務和政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 勞工及福利局局長

問題：

就「政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」(二元優惠計劃)，政府可否告知本會：

(一) 過往3年的開支；

(二) 全年運作開支原來預算、修訂預算和實際開支；

(三) 政府向參與的公共交通營辦商發還少收車／船費收入的原來預算、修訂預算和實際開支；

(四) 過往3年，政府向各個公共交通營辦商發還少收車／船費收入的數目分別為何；及

(五) 是否打算打擊濫用和「長車短搭」的情況；如是，詳情為何；如否，原因為何？

提問人：黎棟國議員(立法會內部參考編號：20)

答覆：

所需資料提供如下：

(一)及(四)

過去三個財政年度二元優惠計劃的開支表列如下：

	2020-21年度 實際 (千元)	2021-22年度 實際 (千元)	2022-23年度 修訂預算 (千元)
(a) 政府向參與二元優惠計劃的公共交通營辦商發還少收的車／船費收入所涉款額^(註)：			
香港鐵路有限公司(港鐵公司)	266,742	368,927	1,163,410
專營巴士營辦商	408,013	576,020	1,177,756
渡輪營辦商	27,004	38,362	77,461
專線小巴營辦商	314,917	407,401	558,680
紅色小巴營辦商	二元優惠計劃尚未擴展至有關營辦商	3,742	59,564
街渡營辦商		683	7,796
香港電車有限公司		188	2,212
居民巴士服務營辦商		二元優惠計劃尚未擴展至有關營辦商	28,010
小計	1,016,676	1,395,323	3,074,889
(b) 運作開支^(註)	22,513	37,961	51,272
總計	1,039,189	1,433,284	3,126,161

^(註) 自2022年2月27日起，二元優惠計劃擴展至60至64歲人士，以及紅色小巴、街渡和電車。自2022年9月25日起，二元優惠計劃擴展至居民巴士服務，運作開支亦因此而有所增加。

(二)及(三)

2022-23年度，二元優惠計劃的全年運作開支原來預算及修訂預算分別約為1.1億元及0.5億元，政府向參與二元優惠計劃的公共交通營辦商發還在二元優惠計劃下少收的車／船費收入的原來預算及修訂預算分別約為60.4億元及30.7億元，實際支出尚待確定。

(五) 運輸署一直要求公共交通營辦商加強執行查票及查核乘客身分的工作，並嚴格執行相關法例及附例訂明的罰則，以防止濫用。運輸署亦進行調查及監察情況。此外，各公共交通營辦商均加強宣傳，提醒乘客必須誠實繳付應付的車／船費。現時，港鐵公司若發現有不合資格的乘客享用優惠票價，會要求有關乘客繳交附加費，甚至對其作出檢控。巴士司機或巴士公司外勤人員、渡輪公司職員、街渡營辦商職員、小巴、電車及居民巴士司機亦會監察上車／船的乘客，若發現有不合資格的乘客享用二元優惠計劃，一般會要求有關乘客補付應繳的車／船費，並會視乎情況將個別個案轉交警方處理。運輸署在調查中曾發現有個別不合資格的乘客濫用二元優惠計劃，他們均已即時補付應繳的車／船費，而運輸署亦已從發予有關營辦商的金額中扣除相關個案的車／船票費差額。

此外，運輸署亦一直密切監察各公共交通營辦商在推行二元優惠計劃時的情況，以防止二元優惠計劃被濫用。運輸署已與各參與二元優惠計劃的公共交通營辦商制定一系列監管措施，包括制訂審計準則以加強內部監控系統，並派員實地檢查各公共交通營辦商採用的內部控制程序，要求這些營辦商及八達通卡有限公司每年就二元優惠計劃的乘搭紀錄及票價差額，提交由獨立核數師按照香港會計師公會頒佈的相關準則制定的鑑證及審計報告。運輸署恆常檢視各參與優惠計劃的公共交通營辦商及八達通卡有限公司提交有關二元優惠計劃的紀錄及報表。

為確保公帑運用得宜，並防止不合資格人士濫用二元乘車優惠，政府現時規定，60至64歲人士必須申請及使用樂悠咭才可享用優惠；65歲或以上合資格長者則須於2022年6月1日起至2023年10月底分階段申請樂悠咭，以繼續享用二元優惠計劃的乘車優惠。樂悠咭印有持卡人中、英姓名及相片，使前線人員能易於識別使用者的身份，以加強監察和檢查的效用。政府將視乎65歲或以上合資格長者申領樂悠咭的進度，於日後另行公布取消現有不記名長者八達通卡及一般個人八達通卡享用二元優惠的安排，屆時所有合資格人士必須使用樂悠咭才可享用二元優惠。

在公眾教育和宣傳方面，政府已於2022年7月推出宣傳短片，鼓勵合資格人士善用短途車及分段收費，以確保公帑運用得宜。此外，政府在2023年3月中旬已展開新一輪宣傳計劃，透過電視和電台宣傳訊息及海報，提醒60至64歲人士必須使用樂悠咭才可享用二元乘車優惠；並強調不合資格人士濫用二元優惠計劃屬違法行為，一經定罪，最高可被判處監禁。

管制人員的答覆

(問題編號：1088)

總目： (186) 運輸署分目： (-) 沒有指定綱領： (5) 為殘疾人士提供的運輸服務和政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)局長： 勞工及福利局局長問題：

就支援公共運輸業界，政府可否告知本會：

1. 過去5年，「政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」(二元優惠計劃)的經常開支為何?當中行政費用所佔的百分比為何；
2. 過去5年透過該措施為綠色及紅色小巴提供了多少補貼?
3. 政府會否研究，就一些有經營困難但乘客有實際需要的小巴路線，向小巴營辦商以買服務或補貼形式維持有關服務?

提問人：吳秋北議員(立法會內部參考編號：29)答覆：

所需資料提供如下：

1. 在過去5年，二元優惠計劃的經常開支，按財政年度表列如下：

	2018-19 年度 實際 (千元)	2019-20 年度 實際 (千元)	2020-21 年度 實際 (千元)	2021-22 年度 實際 (千元)	2022-23 年度 修訂預算 (千元)
政府向參與二元優惠計劃的公共交通營辦商發還在二元優惠計劃下少	1,209,408	1,274,988	1,016,676	1,395,323	3,074,889

	2018-19 年度 實際 (千元)	2019-20 年度 實際 (千元)	2020-21 年度 實際 (千元)	2021-22 年度 實際 (千元)	2022-23 年度 修訂預算 (千元)
收的車／船費 收入 ^(註)					
行政開支	22,653	20,844	22,513	37,961	51,272
總計	1,232,061	1,295,832	1,039,189	1,433,284	3,126,161
行政開支佔經 常開支的百分 比	1.8%	1.6%	2.2%	2.6%	1.6%

(註) 自2022年2月27日起，二元優惠計劃的合資格年齡由65歲下調至60歲，並擴展至紅色小巴、街渡和電車。由2022年9月25日起，二元優惠計劃進一步擴展至涵蓋合資格的居民巴士服務。

2. 在過去5年，政府向參與二元優惠計劃的綠色專線小巴營辦商及紅色小巴營辦商發還在二元優惠計劃下少收的車費收入，按財政年度表列如下：

	綠色專線小巴營辦商	紅色小巴營辦商
2018-19年度 實際 (千元)	348,292	二元優惠計劃尚未實施
2019-20年度 實際 (千元)	362,551	
2020-21年度 實際 (千元)	314,917	
2021-22年度 ^(註) 實際 (千元)	407,401	3,742
2022-23年度 修訂預算 (千元)	558,680	59,564

(註) 自2022年2月27日起，二元優惠計劃的合資格年齡由65歲下調至60歲，並擴展至紅色小巴。

3. 政府理解公共小巴業界在過去3年受到2019冠狀病毒病疫情影響，為協助業界應對經營困境及所帶來的財務壓力，政府在第一、第二及第六輪「防疫抗疫基金」下提供多種適切的補貼安排，當中包括：

- (一) 向綠色專線小巴客運營業證持有人及紅色小巴登記車主，就每輛合資格的公共小巴提供兩次一筆過各3萬元的非實報實銷補貼；

- (二) 向公共小巴提供為期共20個月的燃料補貼(由2020年7月至2021年6月及2022年5月至12月)；
- (三) 按每名合資格65歲或以上的僱員，向綠色專線小巴營辦商提供每月6,000元的工資補貼，為期6個月(由2020年6月至11月)；及
- (四) 在「保就業」計劃及「2022保就業」計劃下，向僱主(包括綠色專線小巴營辦商)提供兩次共為期9個月(由2020年6月至11月及2022年5月至7月)的工資補貼，以協助他們保留僱員維持營運，並能在疫情許可的情況下重振業務時增聘員工。

另外，香港金融管理局和銀行業在2020年5月推出「預先批核還息不還本」計劃，為合資格的企業客戶(包括公共小巴業界)提供信貸紓緩。有關的計劃已再度延長至2023年7月底。

至於就個別綠色專線小巴的營運問題，營辦商可因應旗下路線組合的營運狀況或乘客量的變更向運輸署申請調整票價或服務水平。運輸署會按個別路線當時的營運及財務狀況等因素作出審批。另外，運輸署亦會積極通過調整班次、營運時間、路線重組及車輛調配等方面，盡量改善相關綠色專線小巴路線組合的財務狀況。

管制人員的答覆

(問題編號：1363)

總目： (186) 運輸署分目： (-) 沒有指定綱領： (5) 為殘疾人士提供的運輸服務和政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃管制人員： 運輸署署長(羅淑佩)局長： 勞工及福利局局長問題：

就60至64歲人士納入「政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」(二元優惠計劃)推出至今：

1. 每月政府的津貼額有多少?請分別按各公共交通工具的資助額作分類；以及相關行政費用有多少?請分別列出；及
2. 未申請樂悠咭的受惠人數為何?

提問人：黃國議員(立法會內部參考編號：27)答覆：

所需資料提供如下：

1. 自2022年2月27日起，二元優惠計劃的合資格年齡由65歲下調至60歲，並擴展至紅色小巴、街渡和電車。由2022年9月25日起，二元優惠計劃進一步擴展至涵蓋合資格的居民巴士服務。2022年2月27日至2023年2月28日期間，政府就60至64歲人士向參與計劃的公共交通營辦商發還少收的車／船費收入，所涉款額如下^(註1) ^(註2)：

公共交通營辦商	政府就60至64歲人士向營辦商發還少收的車／船費收入的款額 (2022年2月27日至2023年2月28日) (千元)
香港鐵路有限公司(港鐵公司)	726,401
專營巴士營辦商	582,767
渡輪營辦商	43,309
專線小巴營辦商	180,049

公共交通營辦商	政府就60至64歲人士向營辦商 發還少收的車／船費收入的款額 (2022年2月27日至2023年2月28日) (千元)
紅色小巴營辦商	23,977
街渡營辦商	3,251
香港電車有限公司	1,954
居民巴士服務營辦商	3,738
總計	1,565,446

(註¹)按問題的要求，上述數字僅涵蓋60至64歲人士利用二元優惠計劃的行程，並未包括65歲或以上人士的數字。

(註²)由於政府向個別營辦商按月發還少收的車／船費收入的實際時間不同，上表只列出上述期間向各營辦商發還少收的車／船費收入所涉款項總額。

至於2022-23年度二元優惠計劃的整體經常行政開支修訂預算約為5,100萬元。涉及的經常行政開支沒有按受惠人士分項。

- 現時二元優惠計劃下60至64歲組別的合資格受惠人士約63萬人。截至2023年2月底，八達通卡有限公司共收到約62.2萬該組別的樂悠咭申請個案（即約98.7%）。換言之，未申請的合資格受惠人士數目約8 000人（約1.3%）。

管制人員的答覆

(問題編號：SV030)

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

問題：

過去3年，由政府及私營機構提供的商用車輛泊車位數目共減少了477個。請政府當局說明增加商用車輛泊車位數量的方案。

提問人： 陳恒鏞議員

答覆：

商用車輛在本港的物流業、旅遊業以至整體經濟方面擔當重要的角色，因此，政府提供泊車位的政策是優先考慮及配合商用車輛的泊車需求。運輸署在2021年完成商用車輛泊車位顧問研究，目前正在落實顧問研究提出的建議，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。

在各項措施中，為滿足居於資助房屋的司機在非營業時間(例如夜間)對附近商用車輛泊車位的需求，政府在可行情況下開放更多資助房屋附設的上落客貨處，供大型商用車輛通宵停泊之用。《香港規劃標準與準則》(《準則》)在2021年的修訂中，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。

隨着各項措施落實推行，政府提供的商用車輛泊車位數目由2021年2月的10 792個增加至2023年2月的11 032個。同期的商用車輛泊車位整體數目有所減少(由45 327個減至44 850個)，主要是由於部分短期租約公眾停車場關閉，以推展已規劃的永久發展項目或相關政策措施。運輸署會因應地區的泊車需求和規劃需要，繼續與有關政府部門聯繫，以物色合適地點設立短期租約停車場。

運輸署亦會繼續推展一系列短期及中長期措施，以增加商用車輛泊車位供應。

商用車輛泊車位顧問研究的建議及最新落實情況

建議	最新進展
(1) 在合適的路旁地點劃設夜間商用車輛泊車位和增設路旁旅遊巴士泊車位及上落客設施	截至2023年2月，運輸署已劃設1 776個路旁夜間商用車輛泊車位和908個路旁旅遊巴士泊車位，並已提供總數406個旅遊巴士上落客處。
(2) 鼓勵學校在非上課時間開放校舍供學生服務車輛停泊	截至2023年2月，累計共有35間學校提供約100個泊車位供學生服務車輛停泊。
(3) 在合適的短期租約停車場的租約條款中，訂明最少須提供的商用車輛泊車位數目	截至2023年2月，已在37個短期租約停車場的租約加入特別條款，訂明最少須提供的商用車輛泊車位數目，涉及約1 800個商用車輛泊車位。
(4) 按照「一地多用」的原則物色合適地點興建公眾商用車輛停車場	<p>已物色到8個可考慮地點，提供商用車輛泊車位。截至2023年3月底，該8個地點的最新推展進度如下：</p> <p>關於(1)馬鞍山第103區綜合設施大樓，正進行詳細設計工作。項目能否落實，須視乎撥款是否獲立法會批准而定。</p> <p>關於(2)天水圍天業路康樂及文化綜合項目、(3)西九龍渡華路休憩用地暨公眾停車場及(4)筲箕灣愛秩序灣體育館及休憩用地，有關用地現處於初步研究或設計階段。項目能否落實，須視乎撥款是否獲立法會批准而定。</p> <p>至於其餘4幅位於紅磡、九龍城、東涌和屯門的用地，運輸署會繼續進行可行性評估及諮詢有關持份者。</p>
(5) 修訂《準則》中的泊車位及上落貨區標準，以增加泊車位供應	運輸署於2021年7月完成《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

建議	最新進展
	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：SV038)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (5) 為殘疾人士提供的運輸服務和政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 勞工及福利局局長

問題：

政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃(二元優惠計劃)有否因為香港鐵路有限公司(港鐵公司)就服務延誤撥出款項提供「特別車費日」，而導致在此等日子發還港鐵公司車費的所涉開支有所增加？如有，會否推出相應措施避免政府需承擔有關的額外開支？

提問人：張欣宇議員

答覆：

在港鐵公司和政府就票價調整機制檢討後的新安排下，港鐵公司會就服務延誤在特定周末安排「感謝日」回饋乘客，期間所有使用八達通或車票二維碼的乘客，乘搭所有港鐵路綫可享有半價優惠。港鐵公司已於2023年4月8日及9日舉行了新安排下的首個「感謝日」。

二元優惠計劃的受惠人士於「感謝日」乘搭二元優惠計劃涵蓋的港鐵路綫時，港鐵公司會向受惠人士提供一元的票價優惠，即二元劃一票價的一半；而受惠人士每程只需付的車資為一元。根據政府就二元優惠計劃與港鐵公司簽訂的協議，政府在二元優惠計劃下向港鐵公司發還「少收的車費」時會扣減其所提供的優惠。因此，政府就「感謝日」向港鐵公司發還在二元優惠計劃下「少收的車費」所涉每程開支不但不會增加，反而是按程少付一元。