

## 索引

### 審核二零二二至二三年度開支預算 管制人員對立法會議員初步書面問題的答覆

| 答覆編號         | 問題編號  | 議員姓名 | 總目  | 綱領                                      |
|--------------|-------|------|-----|---|
| THB(T)033    | 0347  | 陳恒鎭  | 186 | (4) 運輸服務管理                              |
| THB(T)034    | 0348  | 陳恒鎭  | 186 | (1) 規劃及發展事宜                             |
| THB(T)035    | 0349  | 陳恒鎭  | 186 | (1) 規劃及發展事宜                             |
| THB(T)036    | 0374  | 陳恒鎭  | 186 | (6) 公共交通費用補貼計劃                          |
| THB(T)037    | 0376  | 陳恒鎭  | 186 | (1) 規劃及發展事宜                             |
| THB(T)038    | 0307  | 陳學鋒  | 186 | (1) 規劃及發展事宜                             |
| THB(T)039    | 0414  | 陳紹雄  | 186 | (3) 區域交通及運輸服務                           |
| THB(T)040    | 0626  | 陳穎欣  | 186 | (1) 規劃及發展事宜                             |
| THB(T)041    | 0396  | 周小松  | 186 | (1) 規劃及發展事宜                             |
| THB(T)042    | 0794  | 鄭泳舜  | 186 | (1) 規劃及發展事宜                             |
| THB(T)043    | 0080  | 林筱魯  | 186 | (1) 規劃及發展事宜                             |
| THB(T)044    | 0081  | 林筱魯  | 186 | (3) 區域交通及運輸服務                           |
| THB(T)045    | 0291  | 劉業強  | 186 | (4) 運輸服務管理                              |
| THB(T)046    | 0292  | 劉業強  | 186 | (1) 規劃及發展事宜                             |
| THB(T)047    | 0102  | 龍漢標  | 186 | (1) 規劃及發展事宜                             |
| THB(T)048    | 0737  | 陸頌雄  | 186 | (1) 規劃及發展事宜                             |
| THB(T)049    | 0460  | 田北辰  | 186 | (1) 規劃及發展事宜                             |
| THB(T)050    | 0464  | 田北辰  | 186 | (3) 區域交通及運輸服務                           |
| THB(T)051    | 0281  | 謝偉銓  | 186 | (1) 規劃及發展事宜                             |
| THB(T)052    | 0175  | 楊永杰  | 186 | (1) 規劃及發展事宜                             |
| THB(T)053    | 0246  | 易志明  | 186 | (1) 規劃及發展事宜                             |
| S-THB(T)002  | S024  | 謝偉銓  | 186 | (1) 規劃及發展事宜                             |
| SV-THB(T)001 | SV005 | 林振昇  | 186 | (1) 規劃及發展事宜                             |
| S-LWB(WW)06  | SV006 | 葉劉淑儀 | 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：0347)

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

問題：

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

提問人：陳恒鑾議員(立法會內部參考編號：7)

答覆：

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

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

管制人員的答覆

(問題編號：0348)

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

問題：

當局透過「防疫抗疫基金」支援公共交通業界，請當局分別列出：

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

提問人：陳恒鑞議員(立法會內部參考編號：9)

答覆：

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

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

首輪「防疫抗疫基金」下的措施

| 運輸界別                        | 補貼項目及<br>補貼金額   | 受惠對象  | 撥款額<br>(百萬元) | 實際發放<br>補貼<br>(百萬元)          |
|-----------------------------|---|---|--------------|------------------------------|
| 專營巴士<br>及電車                 | 提供燃料補貼，發還三分之一的實際燃料／電費支出，由2019年7月1日至2020年6月30日，為期12個月  | 5間專營巴士公司及電車公司                                   | 1,194.61     | 1,192.62<br>(約佔撥款額<br>99.8%) |
| 非專營巴士<br>註(1)               | 為每輛非專營巴士提供一筆過20,000元的非實報實銷補貼  | 7 072輛非專營巴士的登記車主                                |              |                              |
| 學校私家<br>小巴及出租<br>汽車<br>註(2) | 為每輛學校私家小巴及出租汽車提供一筆過10,000元的非實報實銷補貼  | 2 184輛學校私家小巴及1 240輛出租汽車的登記車主                    |              |                              |
| 的士及公<br>共小巴                 | 為液化石油氣的士及公共小巴提供每公升1.0元的液化石油氣折扣以及發還汽油的士及柴油公共小巴三分之一的實際燃油支出作為燃料補貼，由2020年7月1日至2021年6月30日，為期12個月 | 46 000名的士司機、2 500名紅色小巴(紅巴)司機，以及164名專線小巴客運營業證持有人 |              |                              |

| 運輸界別 | 補貼項目及<br>補貼金額                                     | 受惠對象       | 撥款額<br>(百萬元) | 實際發放<br>補貼<br>(百萬元) |
|------|---|------------|--------------|---------------------|
| 本地渡輪 | 提供燃料補貼，發還三分之一的實際燃料支出，由2019年7月1日至2020年6月30日，為期12個月 | 14個本地渡輪營辦商 |              |                     |

註(1)：包括跨境巴士。

註(2)：包括跨境出租汽車。

### 第二輪「防疫抗疫基金」下的措施

| 運輸界別                | 補貼項目及<br>補貼金額                        | 受惠對象                                     | 撥款額<br>(百萬元) | 實際發放<br>補貼<br>(百萬元)      |
|---------------------|--------------------------------------|--|--------------|--------------------------|
| 專營巴士及電車             | 發還常規維修保養費用及保費，由2020年4月1日至9月30日，為期6個月 | 5間專營巴士公司及電車公司                            | 3,136.65     | 3,110.60<br>(約佔撥款額99.2%) |
| 非專營巴士<br>註(1)       | 為每輛非專營巴士提供一筆過30,000元的非實報實銷補貼         | 6 978輛非專營巴士的登記車主                         |              |                          |
| 學校私家小巴及出租汽車<br>註(2) | 為每輛學校私家小巴及出租汽車提供一筆過30,000元的非實報實銷補貼   | 2 192輛學校私家小巴及1 238輛出租汽車的登記車主             |              |                          |
| 的士及公共小巴             | 向每輛的士、紅巴及專線小巴提供一筆過30,000元的非實報實銷補貼    | 18 135輛的士和995輛紅巴的登記車主，以及164名專線小巴客運營業證持有人 |              |                          |

| 運輸界別 | 補貼項目及<br>補貼金額  | 受惠對象   | 撥款額<br>(百萬元) | 實際發放<br>補貼<br>(百萬元) |
|------|--|--|--------------|---------------------|
|      | 為每名合資格的常規的士及紅巴司機提供每月6,000元的補貼，由2020年4月1日至9月30日，為期6個月，或發放一筆過7,500元的補貼 | 46 000名的士司機及2 500名紅巴司機   |              |                     |
|      | 向專線小巴營辦商就僱用每名65歲或以上合資格僱員提供6,000元工資補貼，由2020年6月1日至11月30日，為期6個月         | 155個專線小巴營辦商，惠及3 024名僱員(第一期)<br><br>154個專線小巴營辦商，惠及2 528名僱員(第二期) |              |                     |
| 本地渡輪 | 發還常規維修保養費用及保費，由2020年4月1日至9月30日，為期6個月                                 | 9個本地渡輪營辦商  |              |                     |
|      | 向本地渡輪營辦商就僱用每名65歲或以上合資格僱員提供6,000元工資補貼，由2020年6月1日至11月30日，為期6個月         | 8個本地渡輪營辦商，在第一期和第二期申請分別惠及133名和49名僱員                             |              |                     |
|      | 為每艘用於街渡航線的船隻提供一筆過20,000元的非實報實銷補貼                                     | 55個街渡營辦商   |              |                     |

註(1)：包括跨境巴士。

註(2)：包括跨境出租汽車。

### 第三輪「防疫抗疫基金」下的措施

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

註(1)：包括跨境巴士。

註(2)：包括跨境出租汽車。

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

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

## 第五輪「防疫抗疫基金」下的措施

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

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

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

## 第六輪「防疫抗疫基金」下的措施

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

| 運輸界別        | 補貼項目及補貼金額  | 受惠對象                                       |
|-------------|--|--|
| 學校私家小巴及出租汽車 | 為每輛學校私家小巴及本地出租汽車提供一筆過30,000元的非實報實銷補貼                               | 2 112輛學校私家小巴及732輛本地出租汽車的登記車主               |
|             | 為每輛跨境出租汽車提供一筆過30,000元的非實報實銷補貼                                      | 600輛跨境出租汽車的登記車主                            |
| 的士及公共小巴     | 為液化石油氣的士及公共小巴提供每公升2.0元的液化石油氣折扣以及發還汽油的士及柴油公共小巴四成的實際燃油支出作為燃料補貼，為期5個月 | 46 000名的士司機和2 600名紅巴司機，以及165名專線小巴客運營業證持有人  |
|             | 為每輛的士、紅巴及專線小巴提供一筆過30,000元的非實報實銷補貼                                  | 18 163輛的士和1 015輛紅巴的登記車主，以及165名專線小巴客運營業證持有人 |
| 本地渡輪        | 提供燃料補貼，發還四成的實際燃料支出，由2022年2月1日至6月30日，為期5個月                          | 11個本地渡輪營辦商                                 |
|             | 為每艘用於專營或持牌渡輪服務的船隻提供一筆過30,000元的非實報實銷補貼                              |  |
|             | 為每艘用於街渡航線的船隻提供一筆過20,000元的非實報實銷補貼                                   | 55個街渡營辦商                                   |

管制人員的答覆

(問題編號：0349)

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

問題：

香港水上的士已於去年7月1日開通，但卻由於受到疫情影響，令致水上的士很多時都無法如常運作，請問：

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

提問人：陳恒鑠議員(立法會內部參考編號：10)

答覆：

水上的士服務主要屬觀光及旅遊性質。由於疫情持續及相關的人境防控措施，水上的士在2021年7月1日啟航並提供有限度服務，逢星期六提供一個航班經尖東來往紅磡及中環。為配合西九文化區M+博物館開幕，渡輪營辦商又開辦另一短途路線，自2021年11月12日起逢星期日及公眾假期提供2個航班經西九來往中環及尖東。水上的士在2021年的總乘客量為3 569人。參與營運水上的士服務的員工有12人，大多是從同一營辦商營運的其他港內航線調配的人手。由於自2022年1月起，2019冠狀病毒病出現新一波疫情，政府推出相關社交距離措施，水上的士服務自2022年1月16日及2022年2月9日起，先後暫停2條途經西九及尖東的航線。政府及營辦商會繼續密切留意有關情況。

為協助渡輪服務降低營運成本，政府推行多項措施，包括發還碼頭租金、按照長者票價優惠計劃豁免渡輪服務的船隻牌照費，以及准許渡輪營辦商分租碼頭的地方作商業用途。水上的士服務營辦商亦符合資格受惠於上述措施。此外，鑑於第五波疫情下公共交通營辦商面對嚴峻的經營環境，政府運用第六輪防疫抗疫基金推出多項一次性紓困措施，水上的士營辦商可

就燃料支出獲取四成補貼，為期5個月，以及就每艘船隻領取一筆過3萬元非實報實銷補貼。防疫抗疫基金措施對財政的影響，並不在《撥款條例草案》或政府一般收入帳目預算的範圍內。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0374)

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

問題：

就公共交通費用補貼計劃，請問自計劃開展以來至目前為止：

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

提問人：陳恒鑠議員(立法會內部參考編號：8)

答覆：

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

- (b) 2020年1月1日至2020年6月30日(補貼計劃優化後) - 補貼計劃由2020年1月1日起優化，把每月超出400元的公共交通開支補貼比率提升至三分之一，而每張八達通的補貼金額上限則提高至每月400元。補貼總金額約為7.648億元，每月平均約有143萬名市民受惠，每月的人均補貼金額約為89元。
- (c) 2020年7月1日至2021年至12月31日(特別措施生效期間) - 為紓緩市民在疫情期間的交通費負擔，政府推出特別措施，在2020年7月1日至2021年12月31日期間暫時把每月的公共交通開支水平由400元放寬至200元，以及在2021年4月1日至2021年12月31日期間暫時把補貼金額上限由每月400元提高至500元。2020年7月至2021年12月期間的補貼總金額約為50.911億元，每月平均約有284萬名市民受惠，每月的人均補貼金額約為99元。
- (d) 2022年1月(特別措施完結後) - 目前，政府就市民每月超出400元的公共交通開支提供三分之一的補貼，每張八達通的補貼金額以每月400元為上限。2022年1月的補貼總金額約為1.458億元，每月平均約有160萬名市民受惠，每月的人均補貼金額約為91元。

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

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

註：

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

2. 在補貼計劃下，每月發放的補貼可在3個月內領取。平均有超過80%的受惠人在3個月的領取期內領取補貼，而所領取的補貼金額超過每月補貼總金額的90%。2019年1月至2021年10月涉及逾期未領取補貼的受惠人數載列如下(2021年11月或以後的補貼，在2022年2月底仍可領取，故下表並沒有包括有關數字)：

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

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

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

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

4. 在2021年，約有32%合資格領取補貼的市民使用個人八達通申領補貼。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0376)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

繼續推行切實可行的措施，以改善交通管理和紓緩道路交通擠塞，當局可否告知：

1. 過去三年，有關項目所涉及的開支和按類別分類的人手編制，成效為何？
2. 2022-2023年度將推行的相關措施詳情，會否包括於如大欖及小欖等隧道口加設大型綜合泊車轉乘系統，減低往返市區車流；及於隧道實施時變收費系統，按時段收費或豁免收費等；預計相關措施開支預算和成效評估；及
3. 過去三年，智慧交通基金的運作和自動泊車系統項目的實施情況，涉及的相關項目、開支和按類別分類的人手編制？2022-2023年度將推行的相關措施、自動泊車系統的所涉地點、開支預算和成效評估。

提問人：陳恒鑠議員(立法會內部參考編號：4)

答覆：

1. 運輸署在2021年繼續採取多管齊下的策略，透過擴展和改善公共交通系統及管理道路的使用，以紓緩道路交通擠塞的情況。舉例來說，由2021年2月24日起，私家車首次登記稅稅率及車輛牌照費水平已分別提高15%及30%，作為抑制汽車增長的財政手段。運輸署亦繼續研究政府收費隧道及管制區的收費階梯和收費水平，並推展一系列措施，以增加泊車位供應。實施多管齊下策略涉及的開支及人手已納入運輸署的整體撥款及編制內，因此未能分項列出。

2. 運輸署在2021年12月展開《交通運輸策略性研究》，目的是制訂直至2050年的運輸策略藍圖，為本港提供一個安全可靠、環保高效的交通運輸系統。研究的其中一個主要方向，是提供以人為本和有效率的公共交通服務。為此，研究會探討可否按「一地多用」原則，在新發展區或策略性交通地點(包括隧道範圍)建設附有多元乘客設施的新一代運輸交匯樞紐，從而改善整體交通連繫及為乘客帶來愉快的出行體驗。在推動建設運輸交匯樞紐時亦會考慮配置泊車轉乘設施，以鼓勵司機泊車後轉乘公共交通工具，減少進入市區的車輛。

「擠塞徵費」研究將會全面檢討政府收費隧道及管制區的收費水平，並探討可否實施不同時段不同收費，以期在繁忙時段調節交通流量和紓緩交通擠塞。運輸署計劃在2022年就「擠塞徵費」的初步構思徵詢公眾及立法會意見。此外，正如2019年《施政報告》宣布，政府會在將軍澳一藍田隧道通車後，豁免現時將軍澳隧道的收費。

3. 10億元的智慧交通基金(基金)在2021年3月推出並接受申請。香港生產力促進局獲委聘為基金秘書處，其行政開支上限為基金額的15%。人力資源方面，運輸署已在2020-21至2026-27年度開設2個有時限的公務員職位(即1名高級工程師和1名機電工程師／助理機電工程師)。

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

截至2022年2月底，基金已批出10份申請，涉及總資助金額約3,800萬元。獲批項目的詳情載於附件。

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

政府一直積極在短期租約停車場及工務工程項目推行自動泊車系統。政府推展的首個自動泊車系統項目位於荃灣海盛路的短期租約用地，該系統已於2021年11月投入服務。政府亦已於2021年12月批出位於大埔白石角用地的項目，該系統預計在2022年第四季投入服務。

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

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

過去3年，自動泊車系統項目的準備工作由運輸署現有人員執行，故涉及的開支沒有詳細分項。2022-23年度委聘顧問公司的預算開支為200萬元。顧問公司會就運房局／運輸署推行的自動泊車系統項目提供技術意見。

## 智慧交通基金的獲批項目

| 項目名稱                                   | 項目概要   | 獲批資助金額<br>(元) |
|--|--|---------------|
| 基於多源數據及人工智能的空置泊車位預測理論研究及應用             | 本項目旨在建立一套路旁及停車場短期空置泊車位的預測理論模型，並透過網頁及流動應用程式向市民發放資訊。   | 985,034.47    |
| 基於三維地理空間模型的模擬駕駛道路安全評估方法                | 本項目旨在建立一個三維地理模型，用作模擬駕駛的安全評估，並透過循證決策支援工具，以識別易生意外的地點，及建議可提升道路安全的措施。  | 1,456,137.92  |
| 物聯網和強化學習技術下的智能交通控制                     | 本項目旨在建立一套交通燈號調節算法；在微觀模擬系統上開發虛擬測試平台；以及在香港選定的真實場景中驗證該虛擬測試平台，並與現有的交通控制系統比較。   | 1,682,512.30  |
| 自適應交通控制系統研發 - 動態路口交通燈控制及優化軟件系統 (DISCO) | 本項目將會擴展DISCO系統原型到普遍交通情景，利用平行運算、人工智能、機器學習等方法提升運算速度，透過分布算法和雲端計算使訊號控制應用擴展到網絡規模，及建立一套軟件在環系統與微觀模擬系統連接以作核對。本項目亦會連接DISCO軟件與本港的真實交通控制系統作核對，及建立DISCO與雲端檢測器數據庫平台連接，將交通數據輸入DISCO以校對模型及計算最佳訊號。 | 7,982,521.45  |
| 吊臂位置監測系統研發                             | 本項目旨在研發一套監測系統，監測吊臂車吊臂的實時位置(吊臂高度及水平範圍)，當吊臂位置對道路安全構成危險時會提醒駕駛者。用戶亦可在系統的網上平台檢視吊臂狀況及車輛位置。   | 3,240,000.00  |

| 項目名稱   | 項目概要  | 獲批資助金額<br>(元) |
|--|---|---------------|
| 小巴起動安全檢測系統研發                                     | 本項目旨在研發一套裝有傳感器和控制器的系統，監測每當乘客上下車前後的小巴環境。系統若偵測到潛在危險，會採取適當的安全控制並提醒司機仔細檢查特定區域。  | 3,240,000.00  |
| 的士安全駕駛大數據智能系統                                    | 本項目旨在運用安裝在的士內的智慧車載單元收集到的數據，開發一個的士司機駕駛風險評估模型，以評估的士司機的駕駛風險程度。本項目亦會建立一套網上平台及流動應用程式，為的士車主及司機提供可視化的駕駛風險評估數據。本項目亦旨在減低的士意外率及紓緩的士保費偏高的問題。 | 11,835,000.00 |
| 安全駕駛計劃   | 本項目旨在研發流動應用程式及駕駛數據分析系統，收集司機的駕駛數據和分析其駕駛行為。   | 1,162,850.00  |
| 全路網交通速度及車流估<br>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<br>狀況變化為基礎的實時數<br>據驅動智能化的可持<br>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：0307)

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

問題：

在2022/23年度需要特別留意的事項，包括繼續監察由專營巴士公司開設用以存入使用政府收費隧道及道路時，獲豁免收費所節省開支的「專營巴士豁免隧道費基金」（「基金」）的營運狀況。政府請告知：

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

提問人：陳學鋒議員(立法會內部參考編號：8)

答覆：

1. 根據「專營巴士豁免隧道費基金」(基金)安排，由2019年2月17日起，所有專營巴士獲豁免繳付政府隧道和道路的使用費。每間專營巴士營辦商須設立其專用的基金帳戶，以供存入所節省的隧道費／使用費。當專營巴士營辦商申請加價而行政長官會同行政會議認為有表面理據支持調整車資，該專營巴士營辦商須利用基金結餘抵銷加幅，以降低乘客所需承擔的車費加幅。

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

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

註：

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

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

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

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

管制人員的答覆

(問題編號：0414)

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

問題：

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

- (1) 在二零二二至二三年度，當局在推行智慧出行方面有何具體措施？當中涉及的人手與開支分別為何？
- (2) 現時市民使用「香港出行易」應用程式的普及情況為何？當局過去三年分別投入多少資源以維持該應用程式的服務？

提問人：陳紹雄議員(立法會內部參考編號：7)

答覆：

- (1) 運輸署的智慧出行措施可歸納為三大關鍵範疇，即「智能運輸基礎建設」、「數據共享和分析」及「應用和服務」。各項智慧出行措施在2022-23年度的預算開支表列如下：

| 智慧出行措施   | 2022-23年度的預算開支 |
|--|----------------|
| <b>智能運輸基礎建設</b>                                    |                |
| 1. 於政府收費隧道及青沙管制區實施不停車繳費系統                          | 3.453億元        |
| 2. 在主要幹線及主要道路安裝約1 200個交通探測器以收集實時交通資訊作事故管理用途，並發放予公眾 | 1,040萬元        |

| 智慧出行措施   | 2022-23年度的預算開支   |
|--|--|
| 3. 繼續在5個路口推行配備感應器偵測行人及車輛的先導實時交通燈號調節系統，以優化分配給車輛及行人的綠燈時間 | 2022-23年度在5個路口推行該系統的預算開支為110萬元。同時，運輸署計劃把有關系統擴展至東涌市中心內的8個聯動式交通燈控路口作試驗，2022-23年度的預算開支為370萬元。 |
| 4. 繼續促進自動駕駛車輛的測試及使用                                    | 運輸署的工作由現有人員執行，涉及的開支沒有詳細分項。   |
| 5. 完成在車輛應用地理圍欄技術的試驗，並繼續研究將有關技術應用於專營巴士的可行性，以提升巴士安全      | 有關措施已完成，無需額外開支。  |
| <b>數據共享和分析</b>   |  |
| 6. 把運輸署「香港出行易」流動應用程式的步行路線搜尋功能擴展至涵蓋全港18區                | 已完成把步行路線搜尋功能擴展至涵蓋全港18區。步行路線資料是以地政總署製作的三維行人道路網為依據，資料由該署定期更新。措施不涉及運輸署額外開支。                   |
| 7. 在2022年年底或之前發放所有專線小巴路線的實時到站資訊，並繼續鼓勵公共交通營辦商開放數據       | 1,360萬元  |
| 8. 開發「交通數據分析系統」以加強交通管理和效率                              | 項目由政府資訊科技總監辦公室資助。不涉及運輸署額外開支。   |

| 智慧出行措施   | 2022-23年度的預算開支                |
|--|-------------------------------|
| 9. 在2022年透過設於 1 300個有蓋巴士站或政府公共運輸交匯處的資訊顯示屏，發放專營巴士實時資訊                           | 安裝實時巴士到站資訊顯示屏的預算總資助額為2,800萬元。 |
| 10. 繼續鼓勵公眾停車場營辦商提供實時空置泊車位資訊，以便利駕駛者尋找泊車位；並在土地契約及短期租約加入相關條款，要求有關公眾停車場提供實時空置泊車位資訊 | 運輸署的工作由現有人員執行，涉及的開支沒有詳細分項。    |
| <b>應用和服務</b>   |                               |
| 11. 因應系統的可靠性、易用程度及效率，鼓勵公共交通營辦商引入新電子支付系統  | 運輸署的工作由現有人員執行，涉及的開支沒有詳細分項。    |
| 12. 成立10億元的智慧交通基金(基金)，藉以推動與車輛有關的創新科技研究及應用                                      | 2.095億元                       |
| 13. 繼續安裝支援不同支付系統(包括「轉數快」及利用新流動應用程式「入錶易」遙距繳費)的新路旁停車收費錶，並提供實時空置泊車位資訊             | 1.163億元                       |
| 14. 由2021年開始分批啟用自動泊車系統先導項目，以期在短期租約公眾停車場及政府場地的公眾停車場更廣泛應用，並鼓勵在私營發展項目的公眾停車場應用     | 200萬元 <sup>1</sup>            |
| 15. 在2022年內於部分不設收費錶的路旁泊車位試行安裝感應器，以提供實時空置泊車位資訊                                  | 83萬元                          |

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

除第12項有關基金的措施外，運輸署上表所列工作由該署現有人員執行，涉及的人手沒有詳細分項。就基金而言，運輸署開設了2個有時限的公務員職位(包括1名高級工程師和1名機電工程師／助理機電工程師)，在2020-21至2026-27年度期間協助推行基金的工作。運輸署已委聘香港生產力促進局為基金秘書處，其行政開支上限為基金額的15%。

- (2) 截至2022年2月，「香港出行易」流動應用程式的累計下載次數約260萬次，2021年的平均每日點擊率約為5萬次。

過去3年涉及的營運開支(包括維修保養、系統寄存服務及系統提升費用)如下：

| 財政年度    | 營運開支<br>(元) |
|---------|-------------|
| 2019-20 | 3,320,000   |
| 2020-21 | 3,250,000   |
| 2021-22 | 4,522,000   |

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0626)

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

問題：

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

1. 據悉「智慧交通基金」(基金)已獲預留10億元，於2021年3月31日起接受申請。到現時為止，基金已經(a)接受多少項申請、(b)批出多少項申請、(c)批出的申請涉款多少、及(d)批出的申請中有多少項已經開展；
2. 過去三年，局方就自動泊車系統的(a)開支有多少、(b)涉及多少個項目、(c)項目的地點為何；
3. 未來一年，預期將有多少個自動泊車系統(a)啟用、及(b)納入規劃？

提問人：陳穎欣議員(立法會內部參考編號：4)

答覆：

1. 10億元的智慧交通基金(基金)在2021年3月推出並接受申請。香港生產力促進局獲委聘為基金秘書處，其行政開支上限為基金額的15%。基金全年接受申請，旨在資助本地機構及企業進行創新科技研究和應用，以便利出行、提升道路網絡或路面使用效率和改善駕駛安全。

截至2022年2月底，基金共收到35份申請，並已批出10份申請，涉及總資助金額約3,800萬元。當中2個獲批項目已經開展工作。

2.及3.

政府一直積極在短期租約停車場及工務工程項目推行自動泊車系統。政府推展的首個自動泊車系統項目位於荃灣海盛路的短期租約用地，

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

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

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

過去3年，自動泊車系統項目的準備工作由運輸署現有人員執行，故涉及的開支沒有詳細分項。2022-23年度委聘顧問公司的預算開支為200萬元。顧問公司會就運房局／運輸署推行的自動泊車系統項目提供技術意見。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0396)

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

問題：

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

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

提問人：周小松議員(立法會內部參考編號：6)

答覆：

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

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

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

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

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

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

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

在2022年2月14日公布的第六輪防疫抗疫基金下，專營巴士公司可獲發還四成的實際燃料支出，為期5個月(由2022年2月1日至6月30日)，以及可就每輛專營巴士獲得一筆過30,000元的非實報實銷補貼，以助應對當前經濟環境所帶來的經營壓力。防疫抗疫基金措施對財政的影響，並不在《撥款條例草案》或政府一般收入帳目預算的範圍內。

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

管制人員的答覆

(問題編號：0794)

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

問題：

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

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

提問人：鄭泳舜議員(立法會內部參考編號：6)

答覆：

1. 7個自動泊車系統項目的資料載於附件I。

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

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

- (a) 在合適的路旁地點劃設夜間泊車位；
  - (b) 鼓勵學校在非上課時間開放校舍供學生服務車輛停泊；
  - (c) 要求新發展項目按照2021年8月頒布的新修訂《標準與準則》提供更多附屬泊車設施，包括增加私人和資助房屋發展項目的私家車附屬泊車位數目和增加資助房屋發展項目的商用車輛泊車位種類及數目；
  - (d) 按照「一地多用」原則，在合適的「政府、機構或社區設施」及公共休憩用地項目中提供公眾泊車位。這些項目包括深水埗欽州街西休憩用地及公眾停車場、西九龍渡華路休憩用地暨公眾停車場和油尖旺海庭道綜合大樓。這些項目將同時為商用車輛及私家車提供泊車位；以及
  - (e) 在合適的工務工程項目，包括深水埗欽州街西休憩用地及公眾停車場，推展自動泊車系統。
5. 2019年至2021年期間，香港警務處(警務處)根據《定額罰款(交通違例事項)條例》(第237章)在西九龍發出違例泊車定額罰款通知書的數目表列如下：

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

警務處沒有備存有關於違泊投訴數字的記錄。

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

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

| 項目                     | 自動泊車系統類型 | 開始建造工程日期(暫定)        | 自動泊車系統啟用日期(暫定) | 泊車位總數(包括傳統及自動泊車系統泊車位) | 預算開支                              |
|------------------------|----------|---------------------|----------------|-----------------------|-----------------------------------|
| 荃灣海盛路短期租約用地            | 拼圖型      | 自動泊車系統的安裝工作在2020年展開 | 2021年11月(實際)   | 245                   | 由短期租約營辦商支付                        |
| 大埔白石角短期租約用地            | 拼圖型      | 自動泊車系統的安裝工作在2021年展開 | 2022年年底        | 約240                  | 由短期租約營辦商支付                        |
| 將軍澳第67區政府聯用辦公大樓        | 拼圖型      | 2020年(實際)           | 2025年          | 超過300                 | 52.284億元 <sup>1</sup> (按付款當日價格計算) |
| 新蒲崗四美街地區休憩用地、體育館及公眾停車場 | 立體型      | 2022年第二至第三季         | 2026年          | 約300                  | 16.050億元 <sup>2</sup> (按付款當日價格計算) |
| 深水埗欽州街西休憩用地及公眾停車場      | 圓筒型      | 2023年               | 2026年          | 約200                  | 有待確定                              |

| 項目              | 自動泊車系統類型 | 開始建造工程日期(暫定) | 自動泊車系統啟用日期(暫定) | 泊車位總數(包括傳統及自動泊車系統泊車位) | 預算開支 |
|-----------------|----------|--------------|----------------|-----------------------|------|
| 柴灣盛泰道及常茂街交界綜合大樓 | 高塔型      | 2024年        | 2028年          | 約 200                 | 有待確定 |
| 上環中港道社區設施聯用綜合大樓 | 規劃中，有待確定 |              |                |                       |      |

註1：此數字為財務委員會在2020年就整項工程所批准的費用。

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

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

附件II

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

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

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

管制人員的答覆

(問題編號：0080)

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

問題：

就繼續推行智慧交通基金，為與車輛有關的創新科技研究及應用提供資助。請告知本會：

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

提問人：林筱魯議員(立法會內部參考編號：4)

答覆：

1. 10億元的智慧交通基金(基金)在2021年3月推出並接受申請。香港生產力促進局獲委聘為基金秘書處，其行政開支上限為基金額的15%。基金全年接受申請，旨在資助本地機構及企業進行創新科技研究和應用，以便利出行、提升道路網絡或路面使用效率和改善駕駛安全。

截至2022年2月底，基金已批出10份申請，涉及總資助金額約3,800萬元。獲批項目的詳情載於附件。

2. 在10個獲批項目中，有5個(與改善道路安全及提升道路網絡效率有關)預計在2022-23年度完成。基金管理委員會將密切監察獲批項目的進展。運輸署會考慮把這些研究項目的成果，在合適情況下應用於改善為市民提供的服務。

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

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

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

## 智慧交通基金的獲批項目

| 項目名稱                                   | 項目概要   | 獲批資助金額<br>(元) |
|--|--|---------------|
| 基於多源數據及人工智能的空置泊車位預測理論研究及應用             | 本項目旨在建立一套路旁及停車場短期空置泊車位的預測理論模型，並透過網頁及流動應用程式向市民發放資訊。   | 985,034.47    |
| 基於三維地理空間模型的模擬駕駛道路安全評估方法                | 本項目旨在建立一個三維地理模型，用作模擬駕駛的安全評估，並透過循證決策支援工具，以識別易生意外的地點，及建議可提升道路安全的措施。  | 1,456,137.92  |
| 物聯網和強化學習技術下的智能交通控制                     | 本項目旨在建立一套交通燈號調節算法；在微觀模擬系統上開發虛擬測試平台；以及在香港選定的真實場景中驗證該虛擬測試平台，並與現有的交通控制系統比較。   | 1,682,512.30  |
| 自適應交通控制系統研發 - 動態路口交通燈控制及優化軟件系統 (DISCO) | 本項目將會擴展DISCO系統原型到普遍交通情景，利用平行運算、人工智能、機器學習等方法提升運算速度，透過分布算法和雲端計算使訊號控制應用擴展到網絡規模，及建立一套軟件在環系統與微觀模擬系統連接以作核對。本項目亦會連接DISCO軟件與本港的真實交通控制系統作核對，及建立DISCO與雲端檢測器數據庫平台連接，將交通數據輸入DISCO以校對模型及計算最佳訊號。 | 7,982,521.45  |
| 吊臂位置監測系統研發                             | 本項目旨在研發一套監測系統，監測吊臂車吊臂的實時位置(吊臂高度及水平範圍)，當吊臂位置對道路安全構成危險時會提醒駕駛者。用戶亦可在系統的網上平台檢視吊臂狀況及車輛位置。   | 3,240,000.00  |
| 小巴起動安全檢測系統研                            | 本項目旨在研發一套裝有傳感器和控制器的系統，監  | 3,240,000.00  |

| 項目名稱   | 項目概要  | 獲批資助金額<br>(元) |
|--|---|---------------|
| 發  | 測每當乘客上下車前後的小巴環境。系統若偵測到潛在危險，會採取適當的安全控制並提醒司機仔細檢查特定區域。   |               |
| 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<br>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<br>狀況變化為基礎的實時數<br>據驅動智能自動化的可持<br>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：0081)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 區域交通及運輸服務

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

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

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

提問人：林筱魯議員(立法會內部參考編號：5)

答覆：

1.及2.

運輸署的智慧出行措施可歸納為三大關鍵範疇，即「智能運輸基礎建設」、「數據共享和分析」及「應用和服務」。各項有關智慧出行措施的進度、計劃目標以及在2022-23年度的預算開支表列如下：

| 智慧出行措施                   | 進度及計劃目標                                     | 2022-23年度的預算開支 |
|--------------------------|---|----------------|
| <b>智能運輸基礎建設</b>          |   |                |
| 1. 於政府收費隧道及青沙管制區實不停車繳費系統 | - 設計和開發後端系統的合約已於2021年1月展開，預計於2022年第四季或之前完成。 | 3.453億元        |

| 智慧出行措施   | 進度及計劃目標   | 2022-23年度的預算開支             |
|--|---|----------------------------|
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- 已於2021年10月委聘隧道費服務供應商處理隧道費相關事宜。</li> <li>- 政府的目標是在2022年年底起陸續在政府收費隧道及青沙管制區推行不停車繳費系統。</li> </ul>  |                            |
| 2. 在主要幹線及主要道路安裝約1 200個交通探測器以收集實時交通資訊作事故管理用途，並發放予公眾     | 交通探測器的安裝工作已完成。運輸署現時透過「香港出行易」及「資料一線通」把實時交通快拍影像及數據發放予公眾。  | 1,040萬元                    |
| 3. 繼續在5個路口推行配備感應器偵測行人及車輛的先導實時交通燈號調節系統，以優化分配給車輛及行人的綠燈時間 | <ul style="list-style-type: none"> <li>- 已在該5個路口完成系統安裝工作。系統大致上能紓緩交通擠塞，減少對行人及車輛的延誤。</li> <li>- 運輸署計劃把實時交通燈號調節系統擴展至東涌市中心內的8個聯動式交通燈控路口作試驗。</li> </ul>                                      | 110萬元<br><br>370萬元         |
| 4. 繼續促進自動駕駛車輛的測試及使用                                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>- 為促進自動駕駛車輛在香港更廣泛地測試和應用，運輸署現正擬備修訂法例以設立規管框架，並計劃在2022年下半年將條例草案擬稿提交立法會。</li> <li>- 運輸署繼續聯同業界(包括自動駕駛系統的研發機構)，研究在公共道路上測試新的自動駕駛車輛及相關技術的可行性。</li> </ul> | 運輸署的工作由現有人員執行，涉及的開支沒有詳細分項。 |
| 5. 完成在車輛應用地理圍欄技術的試驗，並繼續研究將有關技術應用於專營巴士的可行性，以提升巴士安全      | 地理圍欄技術的試驗已成功完成，並已與專營巴士營辦商分享成果，使其可進一步發展它們的巴士控制及監控系統。專營巴士營辦商已開始在實際運作中試行有關技術。  | 運輸署的工作由現有人員執行，涉及的開支沒有詳細分項。 |

| 智慧出行措施   | 進度及計劃目標   | 2022-23年度的預算開支                                    |
|--|---|---|
| <b>數據共享和分析</b>                                   |   |   |
| 6. 把運輸署「香港出行易」流動應用程式的步行路線搜尋功能擴展至涵蓋全港18區          | 步行路線搜尋功能自2020年12月起已擴展至涵蓋全港18區。  | 步行路線資料是以地政總署製作的三維行人道路網為依據，資料由該署定期更新。措施不涉及運輸署額外開支。 |
| 7. 在2022年年底或之前發放所有專線小巴路線的實時到站資訊，並繼續鼓勵公共交通營辦商開放數據 | <ul style="list-style-type: none"> <li>- 截至2022年2月，運輸署已透過「香港出行易」及「資料一線通」發放313條專線小巴路線的實時到站資訊，目標是在2022年年底或之前涵蓋所有專線小巴路線。</li> <li>- 所有專營巴士、機場快綫、東涌綫、屯馬綫、將軍澳綫、所有輕鐵綫、香港鐵路有限公司(港鐵公司)的巴士，以及10條持牌渡輪服務航線，已透過「香港出行易」及「資料一線通」開放其預計到達時間資訊。</li> </ul> | 1,360萬元   |
| 8. 開發「交通數據分析系統」以加強交通管理和效率                        | 「交通數據分析系統」的交通數據整理和分析功能已於2021年11月推出供運輸署試用。運輸署的目標是由2022年下半年起將與公眾相關的分析結果透過「香港出行易」及「資料一線通」發放予公眾。  | 項目由政府資訊科技總監辦公室資助。運輸署的工作由現有人員執行，涉及的開支沒有詳細分項。       |
| 9. 透過設於1 300個有蓋巴士站或政府公共運輸交匯處的資訊顯示屏，發放專營巴士實時資訊    | <ul style="list-style-type: none"> <li>- 所有專營巴士公司已透過其網站和流動應用程式，以及「香港出行易」及「資料一線通」提供實時到站資訊。</li> <li>- 顯示屏的生產、付運和安裝均受到疫情影響。截至2022年2月底，1 018個有蓋巴士站及政府公共運輸交匯處已安裝顯示屏。我們的目標是在2022年第二季內完成餘下的安裝工程。</li> </ul>                                     | 安裝實時巴士到站資訊顯示屏的預算總資助額為2,800萬元。                     |

| 智慧出行措施   | 進度及計劃目標  | 2022-23年度的預算開支             |
|--|--|----------------------------|
| 10. 繼續鼓勵公眾停車場營辦商提供實時空置泊車位資訊，以便利駕駛者尋找泊車位；並在土地契約及短期租約加入相關條款，要求有關公眾停車場提供實時空置泊車位資訊 | <ul style="list-style-type: none"> <li>- 透過「香港出行易」發放空置泊車位資訊的公眾停車場數目，已由2018年7月約220個增加至2022年2月底的510個，當中387個為非政府停車場。</li> <li>- 地政總署自2018年年中在所有新訂立的公眾停車場短期租約加入條款，規定營辦商向運輸署提供空置泊車位資訊。自2021年2月起，地政總署亦在合適的新地契中加入類似條款，要求發展商於有關發展項目落成後，向運輸署提供實時空置泊車位資訊。</li> </ul> | 運輸署的工作由現有人員執行，涉及的開支沒有詳細分項。 |
| <b>應用和服務</b>   |  |                            |
| 11. 因應系統的可靠性、易用程度及效率，鼓勵公共交通營辦商引入新電子支付系統  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- 運輸署於2017年6月發出「公共交通業界引進新電子繳費系統收取車資指引」，以便利公共交通營辦商引入新電子繳費系統收取公共交通費用。</li> <li>- 港鐵公司在2021年1月引入二維碼作為支付本地鐵路車費的方法。</li> <li>- 專營巴士營辦商已實施或正在試行二維碼及非接觸式繳費。</li> <li>- 部分專線小巴、的士和渡輪營辦商已接受以多種電子方式繳費。</li> </ul>             | 運輸署的工作由現有人員執行，涉及的開支沒有詳細分項。 |
| 12. 成立10億元的智慧交通基金(基金)，藉以推動與車輛有關的創新科技研究及應用                                      | 截至2022年2月底，已批出10份申請，涉及總資助金額約3,800萬元。   | 2.095億元                    |
| 13. 繼續安裝支援不同支付系統(包括「轉數快」及利用新流動應用程式「入錶易」遙距繳                                     | 全部10 000個新停車收費錶的安裝工作已於2022年1月完成。   | 1.163億元                    |

| 智慧出行措施   | 進度及計劃目標  | 2022-23年度的預算開支     |
|--|--|--------------------|
| 費)的新路旁停車收費錶，並提供實時空置泊車位資訊   |  |                    |
| 14. 由2021年開始分批啟用自動泊車系統先導項目，以期在短期租約公眾停車場及政府場地的公眾停車場更廣泛應用，並鼓勵在私營發展項目的公眾停車場應用 | <ul style="list-style-type: none"> <li>- 位於荃灣海盛路的短期租約用地的自動泊車系統已於2021年11月投入服務。政府亦已於2021年12月批出位於大埔白石角用地的項目，該系統預計在2022年第四季投入服務。</li> <li>- 關於將提供自動泊車系統的工務工程項目，將軍澳第67區的政府聯用辦公大樓已經動工，預計於2025年完成。</li> <li>- 至於深水埗欽州街與通州街交界的項目，已於2021年9月獲城市規劃委員會批准規劃申請，現正進行招標籌備工作。</li> <li>- 新蒲崗四美街地區休憩用地、體育館及公眾停車場項目計劃在2022年第二季向立法會申請撥款，而位於柴灣盛泰道和常茂街交界的聯用綜合大樓，運輸署的目標是在2022年內向城市規劃委員會申請規劃許可。</li> </ul> | 200萬元 <sup>1</sup> |
| 15. 在2022年內於部分不設收費錶的路旁泊車位試行安裝感應器，以提供實時空置泊車位資訊                              | 在大約250個不設收費錶的路旁泊車位安裝感應器的合約已於2020年11月展開。運輸署的目標是在2022年把實時空置泊車位資訊透過「香港出行易」及「資料一線通」發放予公眾。  | 83萬元               |

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

3.

截至2022年2月，「香港出行易」流動應用程式的累計下載次數約260萬次，2021年的平均每日點擊率約為5萬次。

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

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0291)

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

問題：

就運輸署統籌渡輪碼頭的保養及翻新工程，政府可否告知本會：

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

提問人：劉業強議員(立法會內部參考編號：9)

答覆：

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

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

管制人員的答覆

(問題編號：0292)

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

問題：

就處理巴士服務重組計劃，政府可否告知本會：

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

提問人：劉業強議員(立法會內部參考編號：10)

答覆：

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

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

| 地區        | 巴士路線數目 <sup>(註)</sup> |
|-----------|-----------------------|
| 葵青區       | 15                    |
| 北區        | 10                    |
| 西貢區       | 8                     |
| 沙田區       | 34                    |
| 大埔區       | 11                    |
| 荃灣區       | 8                     |
| 屯門區       | 10                    |
| 元朗區       | 10                    |
| <b>總計</b> | <b>175</b>            |

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

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

管制人員的答覆

(問題編號：0102)

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

問題：

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

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

提問人：龍漢標議員(立法會內部參考編號：10)

答覆：

政府致力確保公眾可享用安全可靠的專營巴士服務。為強化運輸署在加強專營巴士安全的工作，「加強專營巴士安全委員會」(安全委員會)在2019年年初成立(由運輸署主持)並作為一個常設平台，讓政府、各專營巴士營辦商及相關專家討論、研究、落實和推廣進一步加強香港專營巴士安全的措施。

在安全委員會督導下，各專營巴士營辦商已在多個主要範疇推展改善措施，包括—

1. 安裝及加強車內裝置／科技以協助安全駕駛；
2. 改善巴士車長的工作環境；以及
3. 加強安全表現管理。

相關改善措施的進展簡述如下：

### 安裝車內安全裝置

由2018年7月起，所有新訂購雙層巴士均會在所有乘客座椅配備安全帶，並會配備可加強車輛穩定性和減低翻側風險的電子穩定控制系統，以及車速限制減速器(即具有減速功能的車速限制器)。至於現有巴士，因應成本效益分析的結果，專營巴士營辦商現正安排為約4 000輛巴士加裝電子穩定控制系統和車速限制減速器，以及為約1 900輛巴士的所有上層座椅安裝安全帶。政府已預留5億元，用以資助專營巴士營辦商八成相關安裝費用。

安裝工作已由2020年第三季起陸續展開，目標是在3年內完成安裝安全帶和在4年內完成安裝電子穩定控制系統和車速限制減速器。截至2022年2月底，已安裝安全帶、電子穩定控制系統和車速限制減速器的巴士數目分別為1 025、1 506及1 521，涉及政府資助額共約2.102億元。各專營巴士營辦商為旗下巴士安裝安全裝置的數目表列如下：

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

此外，專營巴士營辦商一直試驗各類先進駕駛輔助系統，包括防止碰撞和保持行車線警報系統，以及司機監察系統。截至2022年2月底，九巴已自費在約1 100輛行走途經快速公路的巴士上安裝該等設備，而城巴及龍運巴士已自費在所有行走機場／北大嶼山路線的巴士(分別涉及約240及280輛巴士)上安裝該等設備。專營巴士營辦商會繼續監察駕駛輔助系統及司機監察系統的使用情況，以證實這些附加設備在不同操作環境下的效能，然後決定是否應在所有路線安裝該等設備。

## 改善巴士車長的工作環境

運輸署在2018年2月公布最新的《巴士車長工作、休息及用膳時間指引》，各專營巴士營辦商已全面實施當中訂明經改善的駕車時間及休息時間安排。此外，為了讓巴士車長有更佳的工作環境，政府在2021年共批准26宗由專營巴士營辦商提出有關在巴士總站／公共運輸交匯處提供工作室／休息室／休息設施的申請，令該等設施在全港的總數達到280個。各專營巴士營辦商在2021年獲批的申請數目表列如下：

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

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

## 安全表現管理

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

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

## 道路安全及巴士友善措施

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

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

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

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0737)

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

問題：

當局在綱領(2)二零二二至二三年度需要特別留意的事項中提及要繼續監督在「一地多用」原則下，在合適的「政府、機構或社區」設施和公共休憩用地項目中加設公眾停車場。就此，政府可否告知本會：

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

提問人：陸頌雄議員(立法會內部參考編號：10)

答覆：

(1)及(2)

按照「一地多用」原則，運輸署一直積極探討在合適的「政府、機構或社區」設施和公共休憩用地項目加設新的公眾停車場。視乎技術可行性評估結果及撥款如期獲批，預期約有20個合適的工程項目，由2024-25年度開始分批提供約共5 100個泊車位。

有數個項目已經動工，包括將軍澳第67區的政府聯用辦公大樓、柴灣水務署總部暨香港及離島分署及懲教署總部大樓、上水第4及第30區(地盤2)的公眾停車場、東涌第99區的公眾停車場、中醫醫院發展項目，而觀塘綜合發展項目則快將動工。

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

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

- (3) 運輸署正在落實商用車輛泊車位顧問研究所提出的建議，作為增加商用車輛泊車位供應的恆常措施。有關建議及最新落實情況表列於附件。落實有關建議的工作由運輸署現有人員執行，屬於恆常職務，涉及的開支沒有詳細分項。

## 商用車輛泊車位顧問研究的建議及最新落實情況

| 建議  | 最新進展  |
|---|---|
| (1) 在合適的路旁地點劃設夜間商用車輛泊車位和增設路旁旅遊巴士泊車位及上落客設施 | 截至2021年12月，運輸署已劃設1 737個路旁夜間商用車輛泊車位和860個路旁旅遊巴士泊車位，並已提供總數405個旅遊巴士上落客處。  |
| (2) 鼓勵學校在非上課時間開放校舍供學生服務車輛停泊               | 至今，累計共有32間學校提供約95個泊車位供學生服務車輛停泊。   |
| (3) 在合適的短期租約停車場的租約條款中，訂明最少須提供的商用車輛泊車位數目   | 截至2021年12月，已在38個短期租約停車場的租約加入特別條款，訂明最少須提供的商用車輛泊車位數目，涉及約2 000個商用車輛泊車位。  |
| (4) 按照「一地多用」的原則物色合適地點興建公眾商用車輛停車場          | <p>已物色到8個可考慮地點，提供商用車輛泊車位。截至2022年3月底，8個地點其中4個的最新推展進度如下：</p> <p><u>(1) 馬鞍山第103區綜合設施大樓及(2) 天水圍天業路康樂及文化綜合項目</u><br/>           諮詢相關區議會及技術可行性評估的工作已經完成。有關項目現處於設計階段。</p> <p><u>(3) 西九龍渡華路休憩用地暨公眾停車場及(4) 筲箕灣愛秩序灣體育館及休憩用地</u><br/>           已諮詢相關區議會；技術可行性評估現正進行。</p> <p>其餘4個分別位於東涌、屯門、九龍城、紅磡的地點目前處於初步規劃階段。視乎技術可行性評估結果，運輸署會與持份者商訂擬議公眾商用車輛停車場的設計及泊車位數目。</p> |

| 建議   | 最新進展  |
|--|---|
| (5) 修訂《香港規劃標準與準則》中的泊車位及上落貨區標準，以增加泊車位供應     | 運輸署已於2021年7月完成《香港規劃標準與準則》中有關泊車位及上落貨區標準的檢討。經修訂的泊車位標準於2021年8月在規劃署的網頁頒布。是次修訂增加了私人和資助房屋發展項目的私家車泊車位數目，亦增加了資助房屋發展項目的商用車輛泊車位種類及數目。 |
| (6) 規定合適的新發展項目開放部分附屬泊車位及上落客貨處作夜間公眾商用車輛泊車用途 | 新的地契條款已收納在合適的新出售政府土地賣地條件中，規定新發展項目的業主開放部分附屬泊車位及上落客貨處作夜間公眾商用車輛泊車用途。   |

管制人員的答覆

(問題編號：0460)

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

問題：

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

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

提問人：田北辰議員(立法會內部參考編號：2)

答覆：

a)及b)

為進一步提升專營巴士服務的安全及可靠程度，由2018年7月起，專營巴士營辦商所有新訂購的雙層巴士均會在所有乘客座椅配備安全帶，並會配備可加強車輛穩定性和減低翻側風險的電子穩定控制系統，以及車速限制減速器(即具有減速功能的車速限制器)。

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

在現有巴士加裝安全裝置的資助計劃由2020-21年度開始。安裝工作已由2020年第三季起陸續展開，目標是在3年內完成安裝安全帶和在4年內完成安裝電子穩定控制系統和車速限制減速器。在2020-21年度及2021-22年度

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

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

c)

在2020-21年度及2021-22年度(截至2022年2月)，為現有專營巴士加裝安全裝置的政府資助總額表列如下：

| 財政年度                 | 資助總額<br>(百萬元) |
|----------------------|---------------|
| 2020-21年度            | 40.6          |
| 2021-22年度(截至2022年2月) | 169.6         |

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0464)

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

問題：

2021至22年度，運輸科的工作包括監督多個道路項目的規劃或推展工作，而當中的道路規劃及推展工作與元朗及屯門區對外交通有莫大關係。就此，可否告知本會：

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

提問人：田北辰議員(立法會內部參考編號：6)

答覆：

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

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

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

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

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

註2： 道路項目指(a)部答覆所提及的道路項目。

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

管制人員的答覆

(問題編號：0281)

總目： (186) 運輸署  
分目： (700) 一般非經常開支  
綱領： (1) 規劃及發展事宜  
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)  
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

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

提問人：謝偉銓議員(立法會內部參考編號：30)

答覆：

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

| 項目  | 百萬元     |
|---|---------|
| 非經常開支的淨增加，主要為離島渡輪航線提供的船隻資助計劃                                | 1,218.2 |
| 運作開支的增加，主要為公共運輸營辦商前線員工提供2019冠狀病毒病檢測服務及資助跨界貨車司機在道路過境口岸進行核酸測試 | 206.8   |
| 在離島渡輪服務的長遠營運模式下提供特別協助措施的新                                   | 101.3   |

| 項目               | 百萬元            |
|------------------|----------------|
| 增撥款              |                |
| 2022-23年度淨增加3個職位 | 3.3            |
| <b>總額</b>        | <b>1,529.6</b> |

2. 10億元的智慧交通基金(基金)在2021年3月推出並接受申請。香港生產力促進局獲委聘為基金秘書處，其行政開支上限為基金額的15%。基金全年接受申請，旨在資助本地機構及企業進行創新科技研究和應用，以便利出行、提升道路網絡或路面使用效率和改善駕駛安全。

截至2022年2月底，基金已批出10份申請，涉及總資助金額約3,800萬元。獲批項目的詳情載於附件。

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

智慧交通基金的獲批項目

| 項目名稱                                   | 項目概要   | 獲批資助金額<br>(元) |
|--|--|---------------|
| 基於多源數據及人工智能的空置泊車位預測理論研究及應用             | 本項目旨在建立一套路旁及停車場短期空置泊車位的預測理論模型，並透過網頁及流動應用程式向市民發放資訊。   | 985,034.47    |
| 基於三維地理空間模型的模擬駕駛道路安全評估方法                | 本項目旨在建立一個三維地理模型，用作模擬駕駛的安全評估，並透過循證決策支援工具，以識別易生意外的地點，及建議可提升道路安全的措施。  | 1,456,137.92  |
| 物聯網和強化學習技術下的智能交通控制                     | 本項目旨在建立一套交通燈號調節算法；在微觀模擬系統上開發虛擬測試平台；以及在香港選定的真實場景中驗證該虛擬測試平台，並與現有的交通控制系統比較。   | 1,682,512.30  |
| 自適應交通控制系統研發 - 動態路口交通燈控制及優化軟件系統 (DISCO) | 本項目將會擴展DISCO系統原型到普遍交通情景，利用平行運算、人工智能、機器學習等方法提升運算速度，透過分布算法和雲端計算使訊號控制應用擴展到網絡規模，及建立一套軟件在環系統與微觀模擬系統連接以作核對。本項目亦會連接DISCO軟件與本港的真實交通控制系統作核對，及建立DISCO與雲端檢測器數據庫平台連接，將交通數據輸入DISCO以校對模型及計算最佳訊號。 | 7,982,521.45  |
| 吊臂位置監測系統研發                             | 本項目旨在研發一套監測系統，監測吊臂車吊臂的實時位置(吊臂高度及水平範圍)，當吊臂位置對道路安全構成危險時會提醒駕駛者。用戶亦可在系統的網上平台檢視吊臂狀況及車輛位置。   | 3,240,000.00  |

| 項目名稱   | 項目概要  | 獲批資助金額<br>(元) |
|--|---|---------------|
| 小巴起動安全檢測系統研發                                     | 本項目旨在研發一套裝有傳感器和控制器的系統，監測每當乘客上下車前後的小巴環境。系統若偵測到潛在危險，會採取適當的安全控制並提醒司機仔細檢查特定區域。  | 3,240,000.00  |
| 的士安全駕駛大數據智能系統                                    | 本項目旨在運用安裝在的士內的智慧車載單元收集到的數據，開發一個的士司機駕駛風險評估模型，以評估的士司機的駕駛風險程度。本項目亦會建立一套網上平台及流動應用程式，為的士車主及司機提供可視化的駕駛風險評估數據。本項目亦旨在減低的士意外率及紓緩的士保費偏高的問題。 | 11,835,000.00 |
| 安全駕駛計劃   | 本項目旨在研發流動應用程式及駕駛數據分析系統，收集司機的駕駛數據和分析其駕駛行為。   | 1,162,850.00  |
| 全路網交通速度及車流估<br>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<br>狀況變化為基礎的實時數<br>據驅動智能化的可持<br>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：0175)

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

問題：

就違例泊車事宜，政府可否告知本會：

1. 按區議會分區列出，過去3年，每年警務發出的違例泊車定額罰款通知書數目為何；
2. 按區議會分區及車輛類別劃分列出，現時路旁、公營停車場及私營停車場的泊車位數目為何；
3. 「電子定額罰款通知書先導計劃」實施至今每年因人為錯誤而須撤回的電子違例泊車告票數目為何；
4. 港島交通部智能交通執法機械人測試計劃成效為何，以及會否將測試計劃擴展至全港各區；若會，詳情為何；若否，原因為何；
5. 會否推動一地多用概念，利用政府機構用地或公園用地興建新型地下智能停車場；若會，詳情為何；若否，原因為何；及
6. 會否檢討《香港規劃標準與準則》中的泊車標準，增加新建屋苑泊車位數目；若會，詳情為何；若否，原因為何？

提問人：楊永杰議員(立法會內部參考編號：9)

答覆：

1. 香港警務處(警務處)根據《定額罰款(交通違例事項)條例》(第237章)發出違例泊車定額罰款通知書，所備存的資料是以警察總區作劃分。2019年至2021年期間按5個警察總區劃分的相關執法數字表列如下：

| 發出違例泊車定額罰款通知書的數字 |           |           |           |
|------------------|-----------|-----------|-----------|
| 警察總區             | 年份        |           |           |
|                  | 2019      | 2020      | 2021      |
| 港島               | 287 149   | 599 218   | 688 592   |
| 東九龍              | 251 430   | 489 901   | 570 466   |
| 西九龍              | 339 549   | 631 593   | 862 992   |
| 新界南              | 296 732   | 512 831   | 584 706   |
| 新界北              | 249 884   | 474 326   | 595 404   |
| 合計               | 1 424 744 | 2 707 869 | 3 302 160 |

- 截至2022年2月，18區按車輛類別劃分的路旁、政府停車場和私營停車場泊車位數目分別表列於附件1、附件2及附件3。
- 2020年3月，「電子定額罰款通知書先導計劃」展開。前線人員可以用智能手機拍攝有關交通違例事件的資料，然後以手提打印機印出定額罰款通知書。在先導計劃下，2020年及2021年因人為錯誤而須撤回的違例泊車定額罰款通知書數字表列如下：

|                                  | 年份              |                 |
|----------------------------------|-----------------|-----------------|
|                                  | 2020            | 2021            |
| 發出電子定額罰款通知書數目                    | 1 068 795       | 2 366 658       |
| 因人為錯誤而須撤回<br>電子定額罰款通知書的數目<br>(%) | 160<br>(0.015%) | 400<br>(0.017%) |

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

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

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

6. 運輸署已於2021年7月完成《香港規劃標準與準則》中有關商用車輛以及私家車的附屬泊車位標準的檢討，經修訂的泊車位標準於2021年8月在規劃署的網頁頒布。是次修訂增加了私人和資助房屋發展項目的私家車泊車位數目，亦增加了資助房屋發展項目的商用車輛泊車位種類及數目。

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

截至2022年2月18區按車輛類別劃分的路旁泊車位數目

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

\* 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。

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

截至2022年2月18區按車輛類別劃分的政府停車場泊車位數目<sup>^</sup>

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

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

截至2022年2月18區按車輛類別劃分的私營停車場泊車位數目<sup>^</sup>

| 地區        | 私家車            | 貨車            | 旅遊巴士／巴士      | 電單車           | 總計             |
|-----------|----------------|---------------|--------------|---------------|----------------|
| 中西區       | 34 065         | 464           | 57           | 480           | 35 066         |
| 灣仔        | 35 483         | 85            | 97           | 352           | 36 017         |
| 東區        | 42 750         | 1 388         | 238          | 1 451         | 45 827         |
| 南區        | 36 610         | 877           | 189          | 1 008         | 38 684         |
| 油尖旺       | 33 351         | 869           | 107          | 747           | 35 074         |
| 深水埗       | 25 133         | 1 900         | 362          | 794           | 28 189         |
| 九龍城       | 44 296         | 962           | 112          | 848           | 46 218         |
| 黃大仙       | 16 192         | 880           | 63           | 1 285         | 18 420         |
| 觀塘        | 40 159         | 2 766         | 45           | 2 323         | 45 293         |
| 荃灣        | 35 108         | 1 817         | 387          | 773           | 38 085         |
| 屯門        | 37 595         | 2 007         | 93           | 808           | 40 503         |
| 元朗        | 38 001         | 1 516         | 236          | 989           | 40 742         |
| 北區        | 17 610         | 825           | 30           | 343           | 18 808         |
| 大埔        | 28 674         | 619           | 54           | 827           | 30 174         |
| 西貢        | 40 273         | 1 129         | 132          | 2 553         | 44 087         |
| 沙田        | 68 768         | 2 224         | 144          | 2 139         | 73 275         |
| 葵青        | 30 808         | 9 876         | 399          | 1 350         | 42 433         |
| 離島        | 13 732         | 697           | 190          | 370           | 14 989         |
| <b>總計</b> | <b>618 608</b> | <b>30 901</b> | <b>2 935</b> | <b>19 440</b> | <b>671 884</b> |

<sup>^</sup> 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：0246)

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

問題：

就商用車輛泊車問題，請政府告知本會：

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

提問人：易志明議員(立法會內部參考編號：2)

答覆：

1. 運輸署正在落實商用車輛泊車位顧問研究所提出的建議，作為增加商用車輛泊車位供應的恆常措施。有關建議及最新落實情況表列於附件。落實有關建議的工作屬於恆常職務，由運輸署現有人員執行，涉及的開支沒有詳細分項。
2. 截至2021年12月底，全港有63 702輛領有牌照的貨車(不包括可停泊在私家車泊車位的客貨車)及6 958輛領有牌照的旅遊巴士／巴士；而可供貨車及旅遊巴士／巴士使用的泊車位則分別有40 329個及4 578個。按此計算，就領有牌照的貨車及旅遊巴士／巴士而言，其泊車位與車輛數目的比例分別為0.63及0.66。

3. 政府一直在推行措施和物色合適土地，以滿足公共小巴及的士的泊車需求。

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

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

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

## 商用車輛泊車位顧問研究的建議及最新落實情況

| 建議  | 最新進展  |
|---|---|
| (1) 在合適的路旁地點劃設夜間商用車輛泊車位和增設路旁旅遊巴士泊車位及上落客設施 | 截至2021年12月，運輸署已劃設1 737個路旁夜間商用車輛泊車位和860個路旁旅遊巴士泊車位，並已提供總數405個旅遊巴士上落客處。  |
| (2) 鼓勵學校在非上課時間開放校舍供學生服務車輛停泊               | 至今，累計共有32間學校提供約95個泊車位供學生服務車輛停泊。   |
| (3) 在合適的短期租約停車場的租約條款中，訂明最少須提供的商用車輛泊車位數目   | 截至2021年12月，已在38個短期租約停車場的租約加入特別條款，訂明最少須提供的商用車輛泊車位數目，涉及約2 000個商用車輛泊車位。  |
| (4) 按照「一地多用」的原則物色合適地點興建公眾商用車輛停車場          | <p>已物色到8個可考慮地點，提供商用車輛泊車位。截至2022年3月底，8個地點其中4個的最新推展進度如下：</p> <p><u>(1) 馬鞍山第103區綜合設施大樓及(2) 天水圍天業路康樂及文化綜合項目</u><br/>諮詢相關區議會及技術可行性評估的工作已經完成。有關項目現處於設計階段。</p> <p><u>(3) 西九龍渡華路休憩用地暨公眾停車場及(4) 筲箕灣愛秩序灣體育館及休憩用地</u><br/>已諮詢相關區議會；技術可行性評估現正進行。</p> <p>其餘4個分別位於東涌、屯門、九龍城、紅磡的地點目前處於初步規劃階段。視乎技術可行性評估結果，運輸署會與持份者商訂擬議公眾商用車輛停車場的設計及泊車位數目。</p> |

| 建議   | 最新進展  |
|--|---|
| (5) 修訂《香港規劃標準與準則》中的泊車位及上落貨區標準，以增加泊車位供應     | 運輸署已於2021年7月完成《香港規劃標準與準則》中有關泊車位及上落貨區標準的檢討。經修訂的泊車位標準於2021年8月在規劃署的網頁頒布。是次修訂增加了私人和資助房屋發展項目的私家車泊車位數目，亦增加了資助房屋發展項目的商用車輛泊車位種類及數目。 |
| (6) 規定合適的新發展項目開放部分附屬泊車位及上落客貨處作夜間公眾商用車輛泊車用途 | 新的地契條款已收納在合適的新出售政府土地賣地條件中，規定新發展項目的業主開放部分附屬泊車位及上落客貨處作夜間公眾商用車輛泊車用途。   |

管制人員的答覆

(問題編號：S024)

總目： (186) 運輸署  
分目： (700) 一般非經常開支  
綱領： (1) 規劃及發展事宜  
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)  
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就答覆編號THB(T)051，請政府當局提供以下資料：

智慧交通基金10億元撥款，香港生產力促進局作為基金秘書處，其設定行政開支上限為基金額15%，截至本年3月31日政府已批出14個項目涉及\$8,000萬元，請提供至今支付予生產力促進局的行政開支為何？有關行政費用若超過批出款項的15%，當局如何確保最終費用控制在不多於10億基金款項的15%？

提問人：謝偉銓議員

答覆：

香港生產力促進局(生產力局)獲委聘為智慧交通基金(基金)的秘書處，負責管理基金，職責包括推廣基金、就申請個案作出建議，以及監察獲批項目的表現。設定行政開支上限為基金額15%的做法，與類似的政府資助計劃一致。有關規定已在政府與生產力局簽訂的協議中訂明，生產力局的行政開支不得超出上限。截至2022年3月31日，涉及的行政開支約為950萬元，約佔2021-22年度批出款項的12%。推算2022-23年度的行政開支會在同年預計批出款項中佔相若的比例。

管制人員的答覆

(問題編號：SV005)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

政府當局在2019年公布香港專營巴士服務獨立檢討委員會向行政長官提交的報告，報告提出多項有關加強專營巴士安全的建議，該等建議的落實情況為何？

提問人： 林振昇議員

答覆：

政府一直與專營巴士營辦商合作，積極推展香港專營巴士服務獨立檢討委員會所提出的各項建議。截至2022年2月底，在45項建議中，有43項已落實完成或正推展(當中部分成為恆常措施／工作)。政府正就其餘兩項建議擬定下一步工作(落實有關建議涉及法律修訂或取決於其他措施的推行進度)。就各項建議所採取跟進工作的最新進展，載列於附件。

《香港專營巴士服務獨立檢討委員會報告》  
建議及跟進工作最新進展摘要

| 獨立檢討委員會建議                            | 跟進工作最新進展  |
|--------------------------------------|---|
| <b>(i) 專營巴士安全總監</b>                  |   |
| (1) 運輸署設立所需架構，從而建立積極主動的對策，以確保巴士安全。   | <p><b>正推展</b></p> <p>運輸署已於2021年成立專責的巴士安全小組，負責提升巴士安全。該專責小組將由1名安全總監領導，現正進行公開招聘工作，以物色人選擔任該職位。</p>  |
| (2) 運輸署委任 1 名專營巴士安全總監，並成立小規模的巴士安全小組。 |   |
| (3) 專營巴士營辦商各自委任安全總監。                 | <p><b>已落實完成</b></p> <p>所有專營巴士營辦商已各自委任其安全總監。</p>   |
| <b>(ii) 旨在加強專營巴士安全的常設工作小組</b>        |   |
| (4) 擴大常設工作小組成員範圍，包括具備專營巴士專門知識的獨立人士。  | <p><b>已落實完成</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 運輸署的加強專營巴士安全工作小組已改為常設組織，並於2019年年初進行改組，改名為「加強專營巴士安全委員會」（「巴士安全委員會」），並加入2名本地專家學者為成員<sup>註1</sup>。</li> <li>● 「巴士安全委員會」之下設有2個小組委員會，分別為「車內安全裝置及科技小組委員會」及「巴士車長訓練、疲勞及工作時數管理小組委員會」，就相關課題聚焦地進行討論及監督跟進工作，並向「巴士安全委員會」匯報工作進度。</li> <li>● 由2019年至2021年，「巴士安全委員會」及其轄下的2個小組委員會</li> </ul> |

<sup>註1</sup>「巴士安全委員會」成員包括運輸署代表、所有專營巴士營辦商代表及兩名本地專家學者，分別為香港大學工程學院副院長(發展及對外關係) 兼土木工程系講座教授黃仕進教授，以及香港教育大學副校長(研究與發展) 陳智軒教授。

| 獨立檢討委員會建議   | 跟進工作最新進展   |
|---|--|
|   | 共召開20次會議。  |
| <b>(iii) 科技安全裝置：運輸署科技小組</b>                               |  |
| (5) 運輸署盡快成立專責科技小組。  | <p><b>已落實完成</b></p> <p>運輸署已於2021年成立專責的巴士安全小組，負責提升巴士安全。該小組專職負責處理專營巴士安全及科技安全裝置事宜。</p>  |
| (6) 專責科技小組與海外司法管轄區內獲認受的機構(例如倫敦運輸局或新加坡陸路交通管理局)建立聯繫，分享資訊。   | <p><b>已落實完成(成為恆常工作)</b></p> <p>運輸署已與海外司法管轄區獲認受的機構建立聯繫，包括英國倫敦運輸局及新加坡陸路交通管理局，分享資訊。運輸署會繼續及進一步加強與有關海外機構的聯繫及交流。</p>   |
| (7) 專營巴士營辦商委任轄下職員負責科技安全裝置，並與獲認受的海外司法管轄區內專營巴士營辦商建立聯繫，分享資訊。 | <p><b>已落實完成(成為恆常工作)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 本港的專營巴士營辦商已與海外司法管轄區的專營巴士營辦商建立聯繫，分享資訊。</li> <li>● 各專營巴士營辦商的安全總監已統籌處理科技安全裝置的事宜，並加強與非本地專營巴士營辦商的聯繫及交流，包括前往海外(例如新加坡、日本及英國等)和中國內地與當地巴士營辦商及製造商就有關巴士安全及先進科技應用等課題進行聯繫及交流。</li> </ul> |
| <b>(iv) 資助</b>  |  |
| (8) 運輸署設立小數額的基金，資助專營巴士營辦商採用新的安全科技。                        | <p><b>已落實完成(成為恆常工作)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 運輸署已檢視政府成立的各項基金，得悉創新科技署下的「創新及科技基金」的資助範圍應可涵蓋新的專營巴士安全科技。該基金(包括旗下的伙伴研究計劃或科技券計劃)為本地大學、公營科研機構、本地企業、工商協會團體等提</li> </ul>   |

| 獨立檢討委員會建議                                       | 跟進工作最新進展  |
|---|---|
|   | <p>供財政支援，鼓勵和協助他們提升科技水平，並為其業務注入更多創新意念。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 運輸署已將上述基金的資助範圍通知專營巴士營辦商，並鼓勵營辦商申請有關基金，以助其研發及採用提升專營巴士安全及運作的新科技。</li> <li>● 此外，運輸署資助專營巴士營辦商在現役雙層巴士加裝電子穩定控制系統、車速限制減速器，以及在上層乘客座位加裝安全帶。詳情請參閱下文第10項。</li> </ul>   |
| <p>(9) 運輸署委聘獨立顧問，就部分專營巴士上層座椅加裝安全帶，進行成本效益分析。</p> | <p><b><u>已落實完成</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 運輸署在2019年2月委任獨立顧問<sup>註2</sup>就在專營巴士加裝安全帶進行成本效益分析，並於同年9月完成有關研究。分析顯示政府應考慮為2016年或以後登記的雙層巴士(約1 900輛)的上層乘客座位安裝安全帶。此外，有關研究亦認為配置安全帶的巴士應優先調派至行走快速道路及車程較長的路線中運作。</li> <li>● 因應研究結果，運輸署與各專營巴士營辦商安排為約1 900輛現役雙層巴士的上層乘客座位安裝安全帶。有關安裝工作已於2020年第三季開始陸續展開，預計三年內完成。政府會資助專營巴士營辦商八成相關安裝費用，其餘費用和日後的維修保養則由專營巴士營辦商負擔。</li> <li>● 此外，所有由2018年7月起訂購的新巴士，均會在所有乘客座椅裝設</li> </ul> |

<sup>註2</sup>有關研究由香港理工大學土木及環境工程學系團隊作為獨立顧問進行，研究報告已提交予「巴士安全委員會」，並上載於運輸署網頁。

| 獨立檢討委員會建議   | 跟進工作最新進展   |
|---|--|
|   | <p>安全帶。截至2022年2月底，已有約980輛新購置並已裝設安全帶的巴士投入服務。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 預計當有關加裝工作於三年內(由2020年第三季起計)完成後，連同新購的巴士，屆時將有超過3 000輛巴士配有安全帶。運輸署會與專營巴士營辦商落實優先調派該等巴士在行走快速公路並較少停站的長途巴士路線運作。</li> </ul>   |
| <p>(10) 運輸署委聘獨立顧問，就加裝電子穩定控制系統、具有減速功能的車速限制器(「車速限制減速器」)及證實技術上可行的所有其他安全裝置，進行成本效益分析，然後才要求專營巴士營辦商安裝該等裝置。</p> | <p><b>已落實完成</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 鑑於電子穩定控制系統及車速限制器行之有效，運輸署已根據巴士生產商及專營巴士營辦商提供的成本資料及參考海外的相關研究結果，進行成本效益檢討。相關的工作已經完成，結果顯示政府應考慮為所有在技術上可作相關加裝的現役巴士(約4 000輛)加裝電子穩定控制系統及車速限制減速器。</li> <li>● 因應研究結果，運輸署與各專營巴士營辦商安排為約4 000輛現役雙層巴士加裝電子穩定控制系統及車速限制減速器。有關安裝工作已於2020年第三季開始陸續展開，預計四年內完成。政府資助專營巴士營辦商八成相關安裝費用，其餘費用和日後的維修保養則由專營巴士營辦商負擔。</li> <li>● 此外，所有由2018年7月起訂購的新巴士，都會配置電子穩定控制系統及車速限制減速器。預計當有關加裝工作於四年內(由2020年第三季起計)完成後，連同新購的巴士，屆時將有超過5 500輛巴士配有電子穩定控制系統及車速限制減速器。</li> </ul> |
| <p>(v)安全表現指標</p>  |  |

| 獨立檢討委員會建議                           | 跟進工作最新進展   |
|-------------------------------------|--|
| (11) 運輸署訂立較細緻的安全表現指標。               | <p><b>已落實完成(成為恆常工作)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 運輸署已參考倫敦運輸局的安全表現指標，並與各專營巴士營辦商敲定在本港採用的安全表現指標及統一相應的數據格式。</li> <li>● 全新採用的安全表現指標已由原來的兩個項目<sup>註 3</sup>增加至19個項目。該等項目涵蓋六個範疇(包括一般安全、巴士乘客安全、巴士運作及網絡安全、巴士工程安全、員工工作安全，以及管理及保證系統)，以全方位檢視專營巴士營辦商的相關安全表現及趨勢，從而有助推行針對性的研究及措施，以進一步加強專營巴士安全。</li> <li>● 運輸署與各專營巴士營辦商已於2020年1月起採用新一套表現指標量度安全表現。</li> </ul> |
| (12) 運輸署邀請倫敦運輸局就其採用的安全表現指標，詳加闡明及澄清。 |  |
| <b>(vi) 專營巴士意外數據</b>                |  |
| (13) 公開遠期計劃中巴士安全章節內的意外數據資料。         | <p><b>已落實完成(成為恆常工作)</b></p> <p>運輸署已統整數據及與專營巴士營辦商落實有關公布安排。各專營巴士營辦商由2020年起每年均會在其網頁公布遠期計劃中巴士安全章節內的意外數據。</p>   |
| (14) 運輸署要求專營巴士營辦商每月向運輸署匯報所有意外。      | <p><b>已落實完成(成為恆常工作)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 運輸署已要求各專營巴士營辦商每月向運輸署匯報所有涉及專營巴士的意外。</li> <li>● 由2019年開始，運輸署已備存巴士意外的數據庫，並與專營巴士營辦商劃一匯報／分析安排，以定期向「巴士安全委員會」匯報和作適當</li> </ul>   |
| (15) 運輸署考慮設立有關專營巴士意外數據的共同匯報／分析系統。   |  |

<sup>註 3</sup>該兩個項目為：(i)巴士檢驗時發現有關安全的故障；及(ii)每百萬行車公里中涉及交通意外的巴士數目。

| 獨立檢討委員會建議   | 跟進工作最新進展   |
|---|--|
|   | 跟進。  |
| (16) 運輸署就報告超速駕駛或急速剎車事件，指定專營巴士營辦商採用劃一臨界值。                              | <p><b><u>已落實完成(成為恆常工作)</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 運輸署已與各專營巴士營辦商完成就超速駕駛及急速剎車情況設立劃一目標臨界值，並已於2020年年底實施，向車長發出實時警報及製備報告，與車長作出跟進。有關臨界值為： <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) 超速駕駛 <p>實時警報 – 時速超過 50 公里或 70 公里(視乎路段的車速限制)；</p> <p>製備報告 – 持續 10 秒時速超過 55 公里或 75 公里；及</p> </li> <li>(ii) 急速剎車 <p>製備報告 – 超過 0.4 重力。</p> </li> </ul> </li> </ul> |
| (17) 運輸署就報告突然加速事件，指定專營巴士營辦商採用劃一臨界值。                                   |  |
| <b>(vii) 實時警報</b>   |  |
| (18) 運輸署要求專營巴士營辦商就超速、減速及加速向車長發出實時警報，以及製備這些事件的紀錄。                      |  |
| (19) 運輸署及專營巴士營辦商探討以下可行性：向營辦商控制中心發出實時或接近實時有關超速、減速及加速的自動警報，以及在適當時與車長溝通。 | <p><b><u>正研究</u></b></p> <p>運輸署正與各專營巴士營辦商檢視就超速駕駛及急速剎車劃一臨界值向車長發出實時警報的實施情況，並會探討向營辦商控制中心發出實時或接近實時警報的可行性。</p>  |
| <b>(viii) 巴士車長培訓</b>  |  |

| 獨立檢討委員會建議                                   | 跟進工作最新進展   |
|---|--|
| <p>(20) 運輸署與專營巴士營辦商合作，以確定車長培訓制度的主要成效指標。</p> | <p><b>已落實完成(成為恆常工作)</b></p> <p>運輸署一直有制訂《專營巴士車長訓練綱領實務守則》予專營巴士營辦商採用。運輸署已於2020年年底與各專營巴士營辦商就該守則的實施情況完成檢討工作，當中包括劃一主要成效指標，由2021年1月起實施。有關主要成效指標為：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) 巴士車長培訓後所涉及受指控的人身傷害交通事故的宗數；及</li> <li>(ii) 巴士車長培訓後所涉及經確立投訴的宗數。</li> </ul> |
| <p>(21) 運輸署規定，須把疲勞管理納入車長培訓課程。</p>           | <p><b>正推展</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 現時專營巴士車長的培訓課程中已加入疲勞管理的元素，包括提醒車長要有足夠休息恢復精神和體力，避免因連續長時間工作而產生疲勞，留意個人的身體狀況與可承受的工作時間以確保精神狀況適宜駕駛，以及多作運動以保持身體健康等。</li> <li>● 運輸署會於研究疲勞識別和管理的課題時一併探討進一步加強巴士車長相關培訓的可行性。</li> </ul> <p>[請同時參閱下文第 25 至 27 項]</p>   |
| <p>(22) 運輸署撥款資助車長修讀專門課程，學習處理辱罵他人和憤怒的乘客。</p> | <p><b>已落實完成</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 運輸署已於2021年11月完成製作有關專營巴士車長應對難處理乘客的培訓教材。教材以短片課程形式為主，內容將包括下列三個單元：</li> <li>(i) 巴士車長應對難處理乘客時的情緒和心理質素；</li> <li>(ii) 日常營運下應對難處理乘客的</li> </ul>  |

| 獨立檢討委員會建議  | 跟進工作最新進展  |
|--|---|
|  | 技巧；及<br>(iii) 突發事故下應對難處理乘客的技巧。  |
| <b>(ix) 《巴士車長工作、休息及用膳時間指引》</b>   |   |
| (24) 委任識別和管理疲勞駕駛方面的專家加入常設工作小組，成為委員。  | <b>已落實完成</b><br>運輸署已委任本地專家加入「巴士安全委員會」為成員。<br>[請參閱上文第4項]   |
| (23) 在規例中訂明有關工時的指引。  | <b>正推展</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 運輸署已於2018年發出最新修訂的《巴士車長工作、休息及用膳時間指引》(《指引》)。所有專營巴士營辦商已在2019年第二季開始全面實施新修訂的《指引》。</li> <li>● 考慮到專營巴士營辦商有需要照顧市民在上下午繁忙時間的乘車需要，新修訂的《指引》容許巴士公司可適度安排每更不超逾14小時的特別更次。然而，現時所有專營巴士營辦商已實施每更不超逾13小時的安排。</li> <li>● 運輸署除了跟進及監察專營巴士營辦商實施新修訂的《指引》的情況外，亦一直就識別和管理疲勞駕駛進行研究。</li> <li>● 經探討海外的研究報告和做法，以及與「巴士安全委員會」專家成員和另外2名本地專家<sup>註4</sup>討論後，運輸署已委聘獨立本地專家顧問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研究，包括：</li> </ul> |
| (25) 常設工作小組考慮每更14小時的特別更是否符合巴士安全。   |   |
| (26) 常設工作小組考慮限制車長在一段期間(例如14日或28日)內的總駕駛時數。  |   |
| (27) 常設工作小組委聘獨立顧問進行成本效益分析，以探討廢除特別更(例外於22小時值勤規定)有何影響，特別是潛在的安全改善、須增聘車長的人數和成本，以及對專營巴士票價的影響。 |   |

<sup>註4</sup>一位是註冊職業治療師、特許職業安全及健康監督兼工作及駕駛能力評估專家，另一位是工業工程師，其研究側重於人為因素在工作保健系統中的應用。

| 獨立檢討委員會建議   | 跟進工作最新進展   |
|---|--|
|   | <p>(i) 了解專營巴士車長疲勞駕駛的整體情況、根本問題及成因；</p> <p>(ii) 研究現有《指引》所定的專營巴士車長工作時數、休息時間、編更安排(包括特別更次)與車長疲勞駕駛的關係；以及</p> <p>(iii) 探討相應的改善策略和措施。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 有關研究已於2021年3月展開，運輸署已邀請專營巴士營辦商及其車長參與研究。</li> <li>● 運輸署期望研究結果和建議可成為制訂全面疲勞識別和管理的策略基礎，涵蓋以下三個方面： <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) 全面檢討車長工作及休息時間、休息日、編更安排、駕駛路線安排等；</li> <li>(ii) 就專營巴士公司的管理方面，如何提供適當的工作環境(例如休息設施、車廠設計、車長駕駛室安排等)、管理和識別個別車長的狀態是否適合工作，以及進一步加強相關的車長培訓；以及</li> <li>(iii) 就車長方面，如何推動及培養疲勞管理文化，及訂立車長個人生活作息方面的指引，以減低疲勞駕駛的風險。</li> </ul> </li> <li>● 至於有關在法例上訂明有關工時《指引》的建議，將於研究識別和管理疲勞駕駛的課題時一併跟進。</li> </ul> |
| <p>(28) 城巴有限公司(城巴)／新世界第一巴士服務有限公司(新巴)和運輸署緊密合作，以確保城巴／新巴為當特別更的車長提供足夠的休息設施。</p> | <p><b><u>已落實完成(成為恆常工作)</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 現時全港共有311個巴士總站(包括港鐵巴士路線的總站)。各專營巴士公司已陸續於現有巴士總站增加洗手間和休息設施，以照顧巴士車長的需要。現時，超過95%的巴士總站已設有洗手間或在3分鐘步行距離內有洗手間設施。餘下的基本上</li> </ul>   |

| 獨立檢討委員會建議  | 跟進工作最新進展   |
|--|--|
|  | <p>在約4至7分鐘步行距離內有洗手間設施。另一方面，約90%的巴士總站已設有可供巴士車長使用的休息設施。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>在2017年至2021年，政府共批准121宗由專營巴士營辦商提出提供巴士車長工作室／休息室／休息設施的申請，令該等設施在全港的總數達到280個。</li> </ul> |
| <b>(x) 兼職車長：其他受僱工作</b>   |  |
| (29) 運輸署訂明專營巴士營辦商須就兼職車長的其他受僱工作獲取、備存及更新的資料，包括工作性質和時間。   | <p><b>已落實完成(成為恆常工作)</b></p> <p>現時，每間專營巴士營辦商已各自訂有一套機制讓兼職車長報告其他受僱工作的資料。</p>  |
| (30) 運輸署要求新大嶼山巴士(1973)有限公司(嶼巴)獲取及備存由冠忠或任何其他巴士和司機供應商向其提供的車長在其他受僱工作中當值、駕駛時間及休班時間的紀錄，而嶼巴必須信納這些車長為嶼巴執行駕駛職務時符合《指引》。 | <p><b>已落實完成(成為恆常工作)</b></p> <p>因應運輸署的要求，嶼巴已獲取及備存由其他巴士和司機供應商向其提供的巴士車長在其他受僱工作中當值、駕駛時間及休班時間的紀錄。</p>   |
| <b>(xi) 為巴士車長提供休息和洗手間設施</b>  |  |
| (31) 運輸署修訂《運輸策劃及設計手冊》，以刪除以下條文：鄰近發展項目如設有洗手間設施，便無須在巴士總站為巴士營辦商員工提供該等設施。   | <p><b>已落實完成(成為恆常工作)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>運輸署已於2019年8月修訂《運輸策劃及設計手冊》相關條文，加入於規劃新公共交通交匯處及巴士總站時需提供巴士車長及員工休息和洗手間等基本設施的指引，並提供範本圖樣及相關適用面積予規劃人員參考。</li> </ul>       |
| (32) 運輸署邀請規劃署修訂《香港規劃標準與準則》第八章第4.1.6條，以訂明巴士總站必須提供洗手間和休息設施。  | <ul style="list-style-type: none"> <li>規劃署已於2019年12月修訂《香港規劃標準與準則》中的相關條文。</li> </ul>  |
| (33) 政府在新建的公共交通交匯  |  |

| 獨立檢討委員會建議  | 跟進工作最新進展  |
|--|---|
| 處和巴士總站設置固定構築物，用作站長室及附設洗手間設施的休息室。   |   |
| (34) 運輸署邀請運房局局長的代表成為運輸署專責小組的成員，以監察在公共交通交匯處和巴士總站提供附屬設施的事宜。                  | <p><b><u>已落實完成(成為恆常工作)</u></b></p> <p>運輸及房屋局的代表已加入並參與由運輸署統籌的跨部門專責小組會議，以監察在公共交通交匯處和巴士總站提供該等附屬設施的事宜。</p>  |
| <b>(xii) 辱罵和襲擊車長</b>   |   |
| (35) 運輸署和香港警務處(警務處)推行長期計劃，透過新聞媒體、電視台及社交媒體，教育公眾明白辱罵正在執行職務的車長既不能接受，亦會構成刑事罪行。 | <p><b><u>已落實完成(成為恆常工作)</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 運輸署於2019年推出一系列電視及網上宣傳短片，加強乘客乘坐公共交通工具時的安全及禮讓意識(包括尊重巴士車長)。</li> <li>● 運輸署及警務處已制訂長期宣傳計劃，透過不同渠道(包括網上及電台宣傳短片／聲帶及《道路安全通訊》等)，宣傳乘客安全及行為等事項。運輸署及警務處會定期檢討有關計劃推行情況。</li> </ul> |
| (36) 運輸署要求專營巴士營辦商張貼告示，以提醒專營巴士乘客辱罵車長既不能接受，亦會構成刑事罪行。                         | <p><b><u>已落實完成</u></b></p> <p>運輸署已統整有關告示內容，而各專營巴士營辦商亦已在巴士車廂內張貼有關告示，以提醒乘客切勿騷擾巴士車長駕駛。</p>   |
| (37) 運輸署要求專營巴士營辦商在巴士前門和車長座位安裝可錄音攝錄機。                                       | <p><b><u>已落實完成</u></b></p> <p>各專營巴士營辦商已為旗下於車長座位安裝有閉路電視的巴士，加裝錄音設備及開啟有關功能。</p>  |
| (38) 建議訂立具體的法例條文，把向正在執行公務的車長作出帶恐嚇、辱罵或侮辱成分的言行，訂為罪行。                         | <p><b><u>正研究</u></b></p> <p>運輸署正檢視現行相關法例條文，是否足夠對向正在執行公務的巴士車長作出帶恐嚇、辱罵或侮辱成分言行的乘客作出檢控，並會諮詢相關政府政策局／部門。</p>  |

| 獨立檢討委員會建議   | 跟進工作最新進展   |
|---|--|
| <b>(xiii) 在專營巴士站及附近違例停車</b>   |  |
| <p>(39) 盡快將有關的法例條文提交立法會，以訂明定額罰款通知書必須送達車主而不是固定在車輛上或交付司機，以及准許送達電子通知書。</p> | <p><b>正推展</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 就利用科技協助交通執法方面，警務處已於2020年4月在全港各警區開展電子定額罰款通知書先導計劃，讓前線執法人員以手提裝置讀取違泊車輛的資料，並即時列印定額罰款通知書。警務處剛在2021年3月擴大先導計劃，以涵蓋《定額罰款(刑事訴訟)條例》(第240章)下的交通罪行(例如車輛在巴士站違例停車及在限制區內讓乘客上落或裝卸貨物等)。</li> <li>● 為配合以電子方式根據《定額罰款(交通違例事項)條例》(第237章)及第240章送達定額罰款通知書，警務處正開發電子交通執法系統，並已在2021年6月獲立法會財務委員會批准撥款。政府計劃在2022年下半年向立法會提交修訂條例草案，為擬議電子交通執法提供法律基礎。</li> </ul> |
| <p>(40) 運輸署和警務處探討以下可行性：在合適的有利地點(特別是燈柱)安裝閉路電視攝錄機，以監察專營巴士站及附近的違例停車黑點。</p> | <p><b>正推展</b></p> <p>警方在2018年進行了一項全港性試驗計劃。在該計劃下，警務人員使用手持攝錄機記錄《定額罰款(刑事訴訟)條例》(第240章)下的交通罪行，包括車輛在巴士站違例停車及在限制區內讓乘客上落或裝卸貨物等，並隨後以郵寄方式送遞定額罰款通知書予違例司機。警方在完成檢討後，決定將此試驗計劃恆常化，成為其中一種交通執法模式。</p>   |

| 獨立檢討委員會建議   | 跟進工作最新進展  |
|---|---|
| (41) 專營巴士營辦商與警方合作，向警方提供安裝在專營巴士的攝錄機所錄得在專營巴士車站及附近違例停車的閉路電視影片。 | <b>已落實完成(成為恆常工作)</b><br>專營巴士營辦商已聯繫警務處，並不時向警方提供錄得在專營巴士車站及附近違例停車的閉路電視影片，以便警方跟進。   |
| <b>(xiv) 為專營巴士而設的優先措施</b>                                   |   |
| (42) 運輸署考慮設立有關系統，讓巴士離站時優先駛回道路。                              | <b>已落實完成(成為恆常工作)</b><br>運輸署已推行新設計的「請讓巴士」交通標誌和道路標記，鼓勵駕駛者讓巴士更容易駛出巴士站至相鄰行車線。有關試行計劃於2020年年初完成，由於成效正面，運輸署已將這項巴士友善交通措施納入《運輸策劃及設計手冊》內，作為標準交通管理措施之一。運輸署現正把這項新措施擴展至其他合適的巴士站。   |
| (43) 運輸署在合適地點，更多使用巴士專線。                                     | <b>已落實完成(成為恆常工作)</b><br>運輸署一直致力推展此事項。截至2022年2月底，全港共有85條巴士專線及15個巴士專用入口。運輸署會繼續於合適地點增設更多巴士專線。  |
| <b>(xv) 路線風險評估</b>  |   |
| (44) 運輸署要求專營巴士營辦商就旗下巴士行走的每一條路線，向運輸署提供路線風險評估。                | <b>已落實完成(成為恆常工作)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 運輸署已與各專營巴士營辦商敲定路線風險評估的詳細安排。在進行有關風險評估時，專營巴士營辦商須檢查及評估每條巴士路線的實際運作情況(包括道路、附近環境、其他車輛或行人的活動等)，並因應每條巴士路線其獨特的運作情況向車長提供充足及合適的駕駛指示。</li> <li>● 專營巴士公司已於2020年年底為旗下所有路線完成路線風險評估，為車長提供充足及合適的駕駛指示，並向運輸署提交報告。專營巴士營辦商會為每條路線定期檢視路線風</li> </ul> |

| 獨立檢討委員會建議                        | 跟進工作最新進展  |
|----------------------------------|---|
|                                  | 險評估(每兩年至少一次)。   |
| <b>(xvi) 車速限制</b>                |   |
| (45) 運輸署物色合適地點，試行每小時30公里的低車速限制區。 | <p><b><u>已落實完成(成為恆常工作)</u></b></p> <p>運輸署已於2020年在深水埗偉智街(介乎窩仔街至南昌街路段)試行每小時30公里低速限制區並採用交通紓緩措施，結果顯示這在改善道路安全方面是有效的交通措施。運輸署計劃在2022年物色其他合適地點，進一步試行有關措施。</p> |

管制人員的答覆

(問題編號：SV006)

總目： (186) 運輸署

分目： ( )

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，政府當局向公共運輸營辦商發還的少收車/船費收入，在2021-2022財政年度的實際總額為何，以及在2025-2026財政年度的預計總額為何？上述數字佔二元優惠計劃的整體開支的百分比為何？

提問人： 葉劉淑儀議員

答覆：

在2021-22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)的全年運作開支修訂預算約為15億元，其中政府向參與二元優惠計劃的公共交通營辦商發還少收車／船費收入的修訂預算為14.19億元，佔二元優惠計劃的全年運作開支的百分之九十五。

2021-22年度修訂預算較原來預算27.44億元少，主要原因是乘客量受疫情影響大幅下降。2022-23年度，政府向參與二元優惠計劃的公共交通營辦商發還少收車／船費收入的預算開支約為60.4億元，主要包括本年度因下調合資格年齡至60歲，和把紅色小巴、街渡、電車納入二元優惠計劃的全年開支；以及預計2022年9月份起納入合資格居民服務路線的7個月開支。政府在制定2022-23年度的預算時，考慮到60-64歲這個年齡組別人士的社交生活較65歲或以上人士活躍，以及當中約47%有工作，因而假設這個年齡組別人士平均每天乘搭公共交通工具的次數大約是65歲或以上人士的兩至三倍。二元優惠計劃將來的開支，會受合資格人士的人口變化、優化措施可能帶來的額外乘客量、交通票價調整，以及防止濫用措施的成效等多方面的因素影響。政府會密切監察計劃的運作情況，累積更充實的依據，從而預算每一年的開支，並在相應年度的預算中反映。

- 完 -