

索引

審核二零二四至二五年度開支預算 管制人員對立法會議員初步問題的答覆

答覆編號	問題編號	議員姓名	總目	綱領
TLB132	3020	陳振英	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB133	3028	陳振英	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB134	3029	陳振英	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB135	2469	陳克勤	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB136	2483	陳克勤	186	(4) 運輸服務管理
TLB137	2484	陳克勤	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB138	2489	陳克勤	186	(4) 運輸服務管理
TLB139	0996	陳恒鎭	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB140	1000	陳恒鎭	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB141	1007	陳恒鎭	186	(6) 公共交通費用補貼計劃
TLB142	1009	陳恒鎭	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB143	1011	陳恒鎭	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB144	1012	陳恒鎭	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB145	1013	陳恒鎭	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB146	1014	陳恒鎭	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB147	1016	陳恒鎭	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB148	1017	陳恒鎭	186	(4) 運輸服務管理
TLB149	1018	陳恒鎭	186	(4) 運輸服務管理
TLB150	1019	陳恒鎭	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB151	1020	陳恒鎭	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB152	3039	陳恒鎭	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB153	3129	陳恒鎭	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB154	3130	陳恒鎭	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB155	3265	陳恒鎭	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB156	0313	陳沛良	186	(6) 公共交通費用補貼計劃
TLB157	0314	陳沛良	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB158	0315	陳沛良	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB159	0316	陳沛良	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB160	0414	陳沛良	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB161	3289	陳沛良	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB162	2402	陳紹雄	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB163	2409	陳紹雄	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB164	2410	陳紹雄	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB165	2411	陳紹雄	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB166	2412	陳紹雄	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB167	1880	周小松	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB168	1882	周小松	186	(6) 公共交通費用補貼計劃
TLB169	2532	鄭泳舜	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB170	3242	周浩鼎	186	(4) 運輸服務管理
TLB171	3259	周浩鼎	186	(4) 運輸服務管理
TLB172	1551	朱國強	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB173	1572	朱國強	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB174	1573	朱國強	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
TLB175	1574	朱國強	186	(4) 運輸服務管理
TLB176	1575	朱國強	186	(4) 運輸服務管理
TLB177	0861	何敬康	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB178	0863	何敬康	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB179	0864	何敬康	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB180	0865	何敬康	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB181	0866	何敬康	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB182	0867	何敬康	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB183	0868	何敬康	186	(4) 運輸服務管理
TLB184	0871	何敬康	186	(6) 公共交通費用補貼計劃
TLB185	1065	何敬康	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB186	2721	洪雯	186	(6) 公共交通費用補貼計劃
TLB187	1153	葉劉淑儀	186	(6) 公共交通費用補貼計劃
TLB188	3159	林琳	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB189	3272	林琳	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB190	0591	林筱魯	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB191	0598	林筱魯	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB192	0605	林筱魯	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB193	0534	林素蔚	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB194	0535	林素蔚	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB195	1493	劉國勳	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB196	1926	李鎮強	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB197	2537	李梓敬	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB198	2538	李梓敬	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB199	2543	李梓敬	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB200	2551	李梓敬	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB201	2559	李梓敬	186	(4) 運輸服務管理
TLB202	3299	李梓敬	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB203	1149	李慧琼	186	(6) 公共交通費用補貼計劃
TLB204	2456	梁熙	186	(4) 運輸服務管理
TLB205	3170	梁熙	186	(6) 公共交通費用補貼計劃
TLB206	2648	李世榮	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB207	1436	陸頌雄	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB208	1437	陸頌雄	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB209	1438	陸頌雄	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB210	1439	陸頌雄	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB211	1440	陸頌雄	186	(4) 運輸服務管理
TLB212	1443	陸頌雄	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB213	1445	陸頌雄	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB214	1446	陸頌雄	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB215	0055	馬逢國	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB216	2370	尚海龍	186	(6) 公共交通費用補貼計劃
TLB217	0741	邵家輝	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB218	0742	邵家輝	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB219	1207	田北辰	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB220	1208	田北辰	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB221	1212	田北辰	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB222	1213	田北辰	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB223	1214	田北辰	186	(4) 運輸服務管理

答覆編號	問題編號	議員姓名	總目	綱領
TLB224	1215	田北辰	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB225	0752	謝偉銓	186	(1) 規劃及發展事宜 (3) 區域交通及運輸服務 (4) 運輸服務管理
TLB226	0753	謝偉銓	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB227	0754	謝偉銓	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB228	2208	楊永杰	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB229	2209	楊永杰	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB230	2210	楊永杰	186	(4) 運輸服務管理
TLB231	2213	楊永杰	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB232	1261	易志明	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB233	1262	易志明	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB234	1263	易志明	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB235	1264	易志明	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB236	1265	易志明	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB237	1266	易志明	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB238	1267	易志明	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB239	1280	易志明	186	(4) 運輸服務管理
TLB240	1965	姚柏良	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB241	1966	姚柏良	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB242	1967	姚柏良	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB243	1968	姚柏良	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB244	2874	張欣宇	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB245	2877	張欣宇	186	(6) 公共交通費用補貼計劃
TLB246	2884	張欣宇	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB247	2885	張欣宇	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB248	2886	張欣宇	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB249	2888	張欣宇	186	(1) 規劃及發展事宜 (3) 區域交通及運輸服務 (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
TLB250	2889	張欣宇	186	(4) 運輸服務管理
TLB251	2891	張欣宇	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB252	2892	張欣宇	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB253	2897	張欣宇	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB265	3531	陳克勤	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB266	3543	陳克勤	186	(4) 運輸服務管理
TLB267	3769	鄭泳舜	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB268	3560	李梓敬	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB269	3565	梁熙	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB270	3612	梁熙	186	(4) 運輸服務管理
TLB271	3613	梁熙	186	(4) 運輸服務管理
TLB272	3614	梁熙	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB273	3615	梁熙	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB274	3616	梁熙	186	(3) 區域交通及運輸服務
TLB275	3617	梁熙	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB276	3618	梁熙	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB277	3653	狄志遠	186	(1) 規劃及發展事宜
TLB278	3760	狄志遠	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
TLB279	3885	謝偉銓	186	(6) 公共交通費用補貼計劃

答覆編號	問題編號	議員姓名	總目	綱領
LWB(W)235	3004	陳振英	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)236	2490	陳克勤	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)237	0987	陳恒鎭	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)238	0311	陳沛良	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)239	2400	陳紹雄	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)240	1863	周小松	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)241	2722	洪雯	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)242	1152	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
LWB(W)243	2245	管浩鳴	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)244	0307	劉業強	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)245	0310	劉業強	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)246	1615	李浩然	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)247	1127	李慧琼	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)248	1653	李惟宏	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	3184	梁熙	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	2179	梁文廣	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)251	2068	鄧家彪	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)252	1200	田北辰	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)253	2878	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
LWB(W)254	2887	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
LWB(W)365	3510	陳恒鑾	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)366	3646	江玉歡	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)367	3806	尚海龍	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)368	3327	狄志遠	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)369	3886	謝偉銓	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
S-TLB002	S021	張欣宇	186	(1) 規劃及發展事宜
S-TLB003	S025	張欣宇	186	(4) 運輸服務管理
S-LWB(W)12	SV052	何敬康	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
S-LWB(W)13	S026	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：3020)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸業一直存在人手短缺的情況，為此運輸署推出「運輸業輸入勞工計劃－公共小巴／客車行業」。請列出該計劃涉及的具體人手及預算開支清單。

提問人：陳振英議員(立法會內部參考編號：32)

答覆：

行政長官會同行政會議在2023年6月通過推出「運輸業輸入勞工計劃－公共小巴／客車行業」(計劃)，在保障本地勞工優先就業的前提下，適度容許小巴／客車行業申請輸入司機，配額上限為1 700名，以紓緩行業長期面對的司機短缺問題，提供穩定的勞動力，從而維持公共交通服務的可靠性。

執行這計劃所涉及的運輸署人手及開支已納入運輸署整體撥款及編制內，因此未能分項列出。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3028)

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 (李頌恩)局長： 運輸及物流局局長問題：

運輸署致力於推動「智慧出行」，推行和維護包括區域交通控制系統、主要幹線和主要道路的交通管制及監察系統等在內的智能運輸系統。請告知：

1. 智能運輸系統中各個系統過去1年的建設及維護開支及
2. 2024至2025年預計涉及的人手及開支。

提問人：陳振英議員(立法會內部參考編號：33)答覆：

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(1) 2023-24年度建設及維護的開支；以及(2) 2024-25年度建設及維護的預算開支表列如下：

智慧出行措施	2023-24年度的 開支	2024-25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」	4.202億元	4.65億元
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	1,690萬元	1,900萬元

智慧出行措施	2023-24年度的 開支	2024-25年度的 預算開支
通資訊作交通管理、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	453萬元	不適用
4. 在全港合適的獨立式燈控路口推行實時交通燈號調節系統，使路口可以因應車流及人流狀況即時調節燈號時間，以充分利用燈控路口的通行能力	不適用	(註1)
5. 委託顧問研究內地及海外對自動駕駛汽車的最新規管框架及現行技術標準，以落實《實務守則》的技術細節以及日後適時作出更新	75,000元	75,000元
6. 於汀九橋南行線推展智慧公路的先導計劃，提升該路段的交通管制及監察系統，測試技術，並了解駕駛人士使用智慧公路時的駕駛習慣	358萬元	1,960萬元
數據共享和分析		
7. 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	342萬元	430萬元
8. 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	716萬元	600萬元

智慧出行措施	2023-24年度的 開支	2024-25年度的 預算開支
9. 繼續維持及完善「交通數據分析系統」以加強交通管理和效率	145萬元	260萬元
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	有關工作由現有運輸署人員執行，涉及的開支沒有詳細分項	有關工作由現有運輸署人員執行，涉及的開支沒有詳細分項
應用和服務		
11. 因應系統的可靠性、易用程度及效率，鼓勵公共交通營辦商引入新電子支付系統	有關工作由現有運輸署人員執行，涉及的開支沒有詳細分項	有關工作由現有運輸署人員執行，涉及的開支沒有詳細分項。
12. 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	1.321億元	1.904億元 (包括預計批出的款項以及基金的行政開支)
13. 管理、營運及維修停車收費錶系統，該系統支援不同支付工具(包括「轉數快」及利用「入錶易」流動應用程式遙距繳費等)，並提供實時空置泊車位資訊；政府會繼續在合適的地點安裝停車收費錶及優化停車收費錶系統	5,121萬元	5,935萬元
14. 由2021年開始分批啟用自動泊車系統項目，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	70萬元(註2)	120萬元(註2)

智慧出行措施	2023-24年度的 開支	2024-25年度的 預算開支
15. 繼續運作安裝於部分不設收費錶的路旁泊車位感應器，以提供實時空置泊車位資訊	35萬元	30萬元

註1：政府計劃於2024年內向立法會財務委員會申請撥款，以在全港合適的獨立式燈控路口推行實時交通燈號調節系統。

註2：2023-24年度的開支及2024-25年度的預算開支是用於委聘顧問公司，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，政府已／會向立法會申請撥款，有關工程開支不計算在上表的金額內。

除上述第12項有關智慧交通基金的措施外，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。而就基金而言，運輸署開設了兩個有時限的公務員職位(包括一名高級工程師和一名機電工程師／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。運輸署亦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總額的15%。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3029)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署監督推行「純電動的士百分百擔保貸款專項計劃」，鼓勵的士業界轉用電動的士。請提供純電動的士的預計增加額及預算開支總額。

提問人：陳振英議員(立法會內部參考編號：31)

答覆：

政府在2023年9月4日推出「純電動的士百分百擔保貸款專項計劃」(貸款計劃)，以鼓勵的士業界轉用純電動的士。政府為貸款計劃提供總數64億元的承擔額，預計最高開支為21億7,600萬元。

政府的目標是在2027年年底前投入3 000輛電動的士。政府一直多管齊下推動電動的士的應用，其中一項措施是推出貸款計劃。貸款申請期由貸款計劃推出起計5年，讓的士車主可按其營運需要，有序地轉用純電動的士，政府會視乎需要作檢討及延長申請期。我們未有就貸款計劃接獲的申請數目訂定具體目標。

管制人員的答覆

(問題編號：2469)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就現時港鐵東鐵綫的載客情況，政府可否告知本會，過去三年：

(1) 請表列東鐵綫服務延誤次數、延誤時間及造成原因；

(2) 承上題，有人於東鐵綫發生墮軌事故的數量及其詳情為何；

(3) 自恢復通關以來，東鐵的設計載客量與實際載客量比例為何；會否進一步加密班次；

(4) 承上題，目前前往落馬洲站與羅湖站的列車班次為「1：2」，會否進一步加密前往落馬洲站的班次數量；如會，詳情為何；如否，原因為何；

(5) 鑑於東鐵綫改為由「九卡車」運行，造成東鐵綫部分月台高峰期人流更加擠迫，當局有何人流改善措施；

提問人：陳克勤議員(立法會內部參考編號：11)

答覆：

- (1) 過去3年，由香港鐵路有限公司(港鐵公司)控制範圍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：

年份	原因	事故宗數	延誤時間及相關宗數	
2021	機件故障 ^(註)	55	8-30分鐘	48
			31分鐘或以上	7
	人為因素	0	--	--
2022	機件故障 ^(註)	28	8-30分鐘	27
			31分鐘或以上	1
	人為因素	1	8-30分鐘	1
			31分鐘或以上	0
2023	機件故障 ^(註)	13	8-30分鐘	13
			31分鐘或以上	0
	人為因素	0	--	--

註：包括站內機件故障、基礎設施、列車故障等

- (2) 過去3年，東鐵線有乘客進入路軌個案的數字(包括自殺、企圖自殺、墮軌及其他擅自闖入個案)載列如下：

年份	乘客進入路軌個案數
2021	12
2022	16
2023	44

東鐵線人流隨著2023年1月初通關後逐步上升，乘客進入路軌個案數字與疫情前相若(2018年的數字為47宗)。為保障乘客安全，東鐵線月台有不同的安全設施，包括於2023年起試用新科技偵測乘客不尋常的舉動及監測超越黃線的乘客，並即時向車站職員發出警示以加快偵測個案。港鐵公司亦已展開自動月台閘門安裝工程，預計於2025年內完成。

(3)至(5)

東鐵線的設計載客量為每小時單向82 500人次(以每平方米站立6人計算)。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。現時，東鐵線早上最繁忙一小時最繁忙路段(即大圍至九龍塘)的可載客量為62 500人次(以每平方米站立6人計算)，約2.7分鐘一班車。在2023年，該路段的載客量為42 400人次，以每平方米站立6人或4人計算的載客率分別為68%和94%。港鐵公司會密切監察東鐵線的營運情況、市民出行模式及乘客量，因應實際需要和營運情況，適時調整列車服務。港鐵公司亦會按情況採取一系列措施疏導人流，包括實施乘客分流措施，引導乘客到較多空間的月台位置上車，讓客量分布更均勻，以及在乘客較多的車站安排短途班次列車疏導乘客。

政府及港鐵公司一直密切監察使用鐵路服務來往落馬洲站和羅湖站的乘客量，以適時按需要調整東鐵線服務。因應東鐵線在周末及公眾假期的早上及黃昏時段，使用鐵路服務來往落馬洲支線口岸的乘客需求有所上升，港鐵公司於2024年3月16日起加強該時段來往落馬洲站的列車服務。而因應東鐵線整體的乘客量增加，港鐵公司亦加密了來往金鐘和大埔墟站的班次，以更切合整體的乘客出行模式。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2483)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就本地交通情況，政府可否告知本會，過去三年：

- 香港10條主要幹線設計流量及繁忙時間使用量為何；
- 現時本地各隧道使用設計流量及繁忙時間使用量為何；
- 各主要公共交通工具平均每日使用人次為何，及其所佔比率為何；
- 政府實施隧道不同時段收費計劃後，繁忙時段隧道車流量減少數字為何？

提問人：陳克勤議員(立法會內部參考編號：25)

答覆：

由於2023年交通統計年報的交通數據仍在整合中，我們現提供更新至2022年的交通流量統計數字。有關2020年至2022年10條主要幹線的設計容車量及早上繁忙時間使用率（以車輛行車量／容車量比率計算），載列於附件二。

各收費隧道的設計容車量及過去3年的繁忙時間使用率載列於附件二。

過去3年，公共交通工具的平均每日乘客人次載列於附件三。

為理順過海交通及善用隧道容量，政府在2023年分階段調整3條過海隧道（即西區海底隧道（西隧）、海底隧道（紅隧）和東區海底隧道（東隧））的隧道費，以便駕駛者有序適應隧道費調整。運輸署一直密切監察新收費實施後的交通情況，新收費實施後得到駕駛人士的配合和調整出行安排，已見成效，隧道口的整體車龍和塞車情況已有紓緩。實施分時段收費後，

紅隧和東隧的繁忙時段平日平均車流量（雙向）有所下降，西隧的車流則上升，詳見附件四。

主要幹線的設計容車量及早上繁忙時間¹使用率

路段	主要幹線 ²	方向	設計容車量 (架次／小時)	繁忙時間使用率		
				2020年	2021年	2022年
香港島						
夏慤道 (介乎添馬街與軍器廠街)	四號	西行	9 450	0.6	0.6	0.6
中環及灣仔繞道	四號	東行	4 700	0.5	0.5	0.4
九龍						
公主道 (介乎衛理道與培正道)	一號	南行	4 700	0.4	0.4	0.4
觀塘繞道 (介乎啓仁街與龍翔道)	二號	東行	4 700	0.6	0.6	0.6
西九龍公路 (介乎連翔道與興華街西)	三號	南行	4 700	0.9	0.8	0.7
東九龍走廊 (介乎馬頭角道與漆咸道北)	五號	北行	3 000	0.9	0.9	1.0
龍翔道 (介乎南昌街與獅子山隧道公路)	七號	東行	4 700	0.9	1.0	0.8

路段	主要幹線 ²	方向	設計容車量 (架次／小時)	繁忙時間使用率		
				2020年	2021年	2022年
新界東						
吐露港公路 (介乎馬料水交匯處與完善路交匯處)	九號	南行	6 300	1.1	1.1	1.1
粉嶺公路 (介乎掃管埔交匯處與和合石交匯處)	九號	北行	4 700	0.5	0.5	0.5
新界西						
汀九橋	三號	南行	4 700	1.2	1.2	1.1
南灣隧道	八號	東行	4 700	0.4	0.5	0.4
屯門公路 (介乎深井與青朗公路，包括深井支路)	九號	東行	6 300	0.9	0.9	0.9
港深西部公路 (介乎亦園路與深圳灣公路大橋)	十號	北行	4 700	0.1	0.1	0.1

註1： 早上繁忙時間為平日（即星期一至五，公眾假期除外）上午7時至10時內最繁忙的1小時。

註2： 六號幹線由中九龍幹線、T2主幹路及將軍澳－藍田隧道組成。由於六號幹線仍在施工，故未有其使用率數據。

各收費隧道的設計容車量及繁忙時間使用率

隧道 ¹	方向	設計容車量 (架次／小時)	使用率 ²		
			2021年	2022年	2023年 ⁴
香港仔隧道	北行	2 600	0.7	0.7	0.8
	南行	2 600	0.8	0.8	0.9
海底隧道	北行	2 600	1.1	1.1	1.0
	南行	2 600	1.1	1.1	1.0
東區海底隧道	北行	2 600	1.1	1.0	1.0
	南行	2 600	1.1	1.1	1.1
西區海底隧道	北行	4 200	0.9	0.8	0.8
	南行	4 200	0.9	0.8	0.8
獅子山隧道	北行	2 600	1.1	1.1	1.1
	南行	2 600	1.1	1.1	1.1
大老山隧道	北行	2 600	1.0	1.0	1.0
	南行	2 600	1.0	1.0	1.0
將軍澳隧道 ³	西行	2 600	1.2	1.1	-
	東行	2 600	1.2	1.2	-
尖山隧道及 沙田嶺隧道	北行	4 700	0.7	0.7	0.7
	南行	4 700	0.8	0.7	0.8
城門隧道	西行	2 600	0.8	0.8	0.8
	東行	2 600	0.8	0.7	0.7
大欖隧道	北行	4 700	0.5	0.4	0.4
	南行	4 700	0.7	0.6	0.6

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： 「使用率」指由隧道營辦商透過車輛繳費系統提供的平日（即星期一至五，公眾假期除外）最繁忙的每小時平均行車量與隧道設計容車量的比率。使用率不計及正在排隊入隧道的車輛，不反映實際交通需求與設計容車量之間的關係。隧道的實際交通容量或會受其他交通因素影響，包括使用有關路段的不同車輛種類的比例、有關路段的形態等。因此，單憑實際行車量及設計容車量所作的比較未必能夠確實反映實際交通情況。

註3： 政府已由2022年12月11日零時零分起豁免將軍澳隧道的隧道費，隧道不再設有車輛繳費系統，因此由該日起沒有備存隧道交通流量數據。

註4： 臨時數字

2021 年至 2023 年公共交通工具平均每日乘客人次

	專營 巴士 (千人)	港鐵 (千人)	香港 電車 (千人)	公共 小巴 (千人)	渡輪 (千人)	的士 (千人)	居民 服務 (千人)	港鐵巴士 (新界西 北) (千人)	總計 (千人)
2021 年	3 471.3 (32.9%)	4 290.3 (40.7%)	131.2 (1.2%)	1 481.5 (14.0%)	97.3 (0.9%)	762.3 (7.2%)	180.1 (1.7%)	138.0 (1.3%)	10 552.2 (100.0%)
2022 年	3 105.5 (32.1%)	4 026.9 (41.6%)	116.6 (1.2%)	1 329.5 (13.8%)	82.1 (0.8%)	711.1 (7.4%)	165.4 (1.7%)	132.1 (1.4%)	9 669.3 (100%)
2023 年	3 666.5 (31.9%)	5 038.7 (43.9%)	134.0 (1.2%)	1 463.1 [#] (12.7%)	106.9 (0.9%)	729.3 [#] (6.4%)	183.2 [#] (1.6%)	158.1 (1.4%)	11 479.7 [#] (100%)

註:

1. ()括號內數字為該公共交通工具所佔百分比
2. 由於數字四捨五入，總數可能不等於細項相加

臨時數字

3條過海隧道平日繁忙時段的平均車流量(雙向)(架次)¹

繁忙時段 ²	西隧	紅隧	東隧
分時段收費實施前 ³	37 500	32 900	31 700
分時段收費實施後 ⁴	38 800 [+1 300]	31 200 [-1 700]	29 400 [-2 300]

註:

1. 有關車流量並未計及繁忙時段排隊進入隧道的車龍（如有）
 2. 「繁忙時段」指平日 07:30 至 10:30 及 16:30 至 19:30（共 6 小時）
 3. 2023 年 12 月 4 日至 8 日期間
 4. 2024 年 2 月期間的星期一至五，當中已剔除公眾假期及受其影響的日子（例如：農曆年三十、年初五至初七）
- [] 括號內數字為分時段收費實施後的車流量變化

管制人員的答覆

(問題編號：2484)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

過去三年，就本地運輸事宜，政府可否告知本會：

1. 新登記的各燃料類型私家車和其他車輛數量為何；
2. 因應環境局將制定電動車普及化路線圖，運輸署將如何作出配合；
3. 本港路面擠迫，請分列各區每年所發出的違例泊車定額罰款通知書數字為何；
4. 十八區各區的泊車位數目為何；政府各停車場使用率為何；
5. 未來三年，十八區各區計劃新增的泊車位數字為何；
6. 就推行電子駕照及網上續牌，開支為何；預計能夠縮短運輸署各辦事處多少平均輪候時間；
7. 就「港車北上」計劃，申請人數為何；成功申請者比例為何；會否進一步請求內地增加計劃名額？

提問人：陳克勤議員(立法會內部參考編號：26)

答覆：

1. 由 2021 年至 2023 年期間按車輛及燃料類別劃分的首次登記車輛數目載於附件 1。
2. 運輸署一直與環境及生態局(環境局)／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。

在車輛審批方面，運輸署一直就不同國家及地區的相關車輛標準，定期檢視及修改現有本地法例和指引，以配合汽車市場的最新發展。例如，為支持引進不同新能源車輛，運輸署於 2010 年 11 月發布了《電動汽車的車輛構造審批要求》指引文件，作為香港的電動車技術要求，該指引已經加入接納有關電動汽車及電單車安全要求的國家標準。最新版本已於 2023 年 5 月發布，為電動車所需的技術要求進一步提供指引及規範，便利不同汽車業界提供電動車的相關技術資料，以簡化電動車申請及審批。運輸署亦於 2022 年 12 月向業界發出有關批量處理機制的新指引，讓業界以批量方式引進電動車，及簡化同款電動車型號的申請流程。截至 2024 年 2 月底，已有約四百多款電動車型號通過運輸署審批。運輸署會繼續與業界保持密切溝通並聽取業界意見，適時更新技術指引及優化審批流程以便利業界引進更多電動車型號，並確保這些電動車符合相關的技術要求。

運輸署亦一直積極協助環境局／環保署與相關公共交通業界保持緊密聯繫，推動試驗和應用新能源公共交通工具的工作，包括：

- (a) 於環保署推行電動公共小型巴士先導試驗計劃時，運輸署在揀選合適的車輛、公共運輸交匯處、路線組合以及聯繫和協調營辦商在營運方面配合等部份提供支援；
- (b) 協助專營巴士營辦商揀選合適的路線試行電動巴士。此外，運輸署亦要求新興建的公共運輸交匯處在設計階段，預留供電基礎設施，供專營巴士營辦商日後可按需要安裝充電設施；以及
- (c) 在全港不同地區挑選了多個的士站，讓相關部門研究在這些的士站設置的士專用充電設施的可行性，以擴展的士快速充電網絡。

另外，為了進一步鼓勵的士業界轉用純電動的士，政府已於 2023 年 9 月初推出「純電動的士百分百擔保貸款專項計劃」（貸款計劃），為合資格的的士車主提供百分百擔保的貸款。貸款計劃由香港按證保險有限公司負責管理，而運輸署則負責監督。

在停車場安裝電動車充電設施方面，運輸署協助環保署在運輸署轄下的 10 個公眾多層停車場已安裝電動車充電設施，包括根據環保署的要求在可行情況下劃出更多泊車位予其安裝充電設施。

3. 警務處處處理違例泊車定額罰款通知書及其他交通執法數字是以警察總區作劃分，故沒有按 18 區劃分的檢控數字。過去 3 年，警務處根據《定額罰款(交通違例事項)條例》(第 237 章)發出的違例泊車定額罰款通知書，按警察總區劃分的數字表列如下：

發出違例泊車定額罰款通知書的數字			
警察總區	2021 年	2022 年	2023 年
港島	688 592	624 000	523 167
東九龍	570 466	555 417	443 038
西九龍	862 992	1 011 084	960 276
新界南	584 706	570 895	471 527
新界北	595 404	602 075	615 011
合計	3 302 160	3 363 471	3 013 019

4. 截至 2024 年 2 月，18 區的泊車位數目載於附件 2。運輸署及康文署轄下公營停車場使用率分別載於附件 3及附件 4。由政府產業署出租的收費公眾停車場泊車位數目及使用率則載於附件 5。
5. 政府正積極推展一系列短期及中長期措施，在情況許可下適量增加泊車位供應。然而，由於各項措施可提供的泊車位數目和進度亦受多方面的因素影響，包括個別項目發展的速度及規模，以及地區持份者的意見等，所以技術上難以估算未來 3 年新增泊車位的數目。
6. 運輸署一直致力發展網上牌照服務，讓市民可以隨時隨地以手機或電腦填寫透過「智方便」的數碼簽署及／或填表通功能提交牌照申請，無須前往牌照事務處輪候櫃位服務，便可完成整個申請程序，省時又方便，完成辦理的牌證會以掛號信形式郵寄予申請人。就題述電子駕駛執照及網上續領車輛牌照措施，詳情如下：
 - (a) **電子駕駛執照** - 運輸署計劃推出電子駕駛執照，作為一項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」登入。屆時駕駛執照持有人可自行選擇攜帶實體或電子駕駛執照。運輸署現正進行修改法例的準備工作，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 年年底至 2025 年年初推出。
 - (b) **網上續領車輛牌照** - 市民現時可在網上提交續領車輛牌照申請。運輸署一般會在收到申請後的十個工作天內完成處理，並將有關車輛牌照以掛號形式寄予申請人。另外，為進一步向市民提供更大便利，運輸署計劃推出電子車輛牌照，在車主續領車輛牌照時不再發出印有屆滿日期的紙本車輛牌照。當車主獲發首張沒有屆滿日期的紙本車輛牌照後，便無需在每次續期後更換新的紙本車輛牌照。同時，運輸署會設立網上免費查詢平台，方便車主日後查詢車輛牌照的屆滿日期。運輸署亦計劃簡化遞交續領車輛牌照申請時所需的證明文件，包括運輸署在後台上進行電腦化自動核對，讓申請人無需再提交車輛宜於道路上使用證明書(即「驗車紙」)、車輛登記文件

(即「牌簿」)及第三者保險單，逐步邁向全面自動化的處理程序。運輸署現正進行修改法例的準備工作，待通過相關的法例修訂並在完成系統提升後，電子車輛牌照預計於 2024 年內推行。

現時，市民可透過政府一站通網上預約四間牌照事務處所提供的駕駛執照及車輛牌照的相關櫃位服務，一般而言，已預約的市民可於 30 分鐘內可使用櫃位服務。除此之外，自 2024 年 3 月起，運輸署將九龍牌照事務處試行的駕駛執照相關櫃位服務派籌輪候系統擴展至其餘三間牌照事務處。即日籌號持有人只需掃描籌號上的二維碼或經運輸署網頁，便可得悉各牌照事務處的即時派籌及叫號情況，適時返回牌照事務處，無需一直逗留在牌照事務處等候，已取籌的市民可於叫號後 30 分鐘內使用櫃位服務。

上述措施及工作主要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。

7. 為確保「港車北上」運作暢順，粵港政府同意就接受申請的數目設置上限，由開放申請後首星期每個工作天接受 200 個申請，已增加至現時每個工作天接受 300 個申請。此外，為了善用申請名額，運輸署設有遞補機制，將未有按獲分配的申請時間內遞交申請的申請者名額，撥入再下一輪的申請名額當中，以期充分利用每次的申請名額。截至今年 2 月 29 日，運輸署共進行了 21 輪「港車北上」抽籤，提供約 70 000 個抽籤配額供有意申請者參加抽籤。自第 12 輪抽籤起，所有登記抽籤的申請人均獲發配額提交申請。有關成功申請者的比例載於附件 6。兩地政府會繼續密切留意「港車北上」的運作情況及與相關的部門保持聯絡，適時檢視及進一步優化「港車北上」的申請手續及相關安排。

由 2021 年至 2023 年期間按車輛及燃料類別劃分的首次登記車輛數目

2021 年

車輛類別	首次登記車輛數目				
	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	首次登記車輛數目				
	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

2023 年

車輛類別	首次登記車輛數目					
	汽油	柴油	電動	石油氣	氫	總數
電單車	4 632	0	211	0	0	4 843
私家車	15 628	0	28 541	0	0	44 169
的士	2	0	17	933	0	952
專營巴士	0	108	24	0	1	133
非專營公共巴士	0	401	15	0	0	416
私家巴士	0	90	0	0	0	90
公共小巴	0	93	1	21	0	115
私家小巴	0	81	1	0	0	82
貨車	0	4 701	308	0	0	5 009
特別用途車輛	0	81	7	5	0	93

註：

1. 混合動力車輛計入其相應燃料類別內，只有純電動車才計入電動車輛類別。
2. 政府車輛無須登記，因此不包括在內。

全港 18 區的泊車位數目
(截至 2024 年 2 月)

分區	總計 ^(註)
中西區	41 033
灣仔區	40 559
東區	51 638
南區	43 467
油尖旺	39 810
深水埗	36 995
九龍城	55 952
黃大仙	24 750
觀塘	57 546
荃灣	42 866
屯門	48 590
元朗	48 395
北區	25 773
大埔	34 998
西貢	49 572
沙田	83 532
葵青	49 005
離島	22 288
總計	796 769

註： 泊車位總數包括私家車、電單車、輕型貨車、中型貨車、重型貨車、旅遊車和非專營公共巴士的泊車位。的士、專營巴士、公共小型巴士、私家小型巴士、特別用途車輛和政府車輛的泊車位沒有計算在內，因為這些車輛大多應停泊在車廠、公共交通總站內的巴士站，以及車站。至於的士，則通常全日在路上行駛，其泊車需求主要屬短時間停留。

2021 至 2023 年運輸署轄下公營停車場使用率

停車場	區域	泊車位 數目	私家車/客貨車 泊車位平均使用率(%)					
			上午 10 時至晚上 6 時			晚上 6 時至上午 10 時		
			2021	2022	2023	2021	2022	2023
天星碼頭	中西區	377	80	81	82	25	27	31
大會堂		170	62	57	65	19	19	25
林士街		829	64	63	57	31	34	27
堅尼地城		195	88	85	86	80	80	80
天后	灣仔	428	81	81	79	67	66	64
筲箕灣	東區	385	83	83	80	80	80	78
香港仔	南區	293	68	69	64	82	83	79
雙鳳街	黃大仙	267	73	74	77	83	84	83
黃大仙 ^(註)		25	69	63	45	34	38	32
葵芳	葵青	521	79	80	83	75	76	76
荃灣	荃灣	545	84	84	86	80	80	82

註：數字包括旅遊巴士及貨車(5.5 公噸以上)。黃大仙停車場原本提供 25 個旅遊巴士泊車位。自 2020 年 9 月 1 日起，該停車場臨時開放予私家車、客貨車及貨車(5.5 公噸以上)停泊，有關臨時安排隨疫情過後於 2023 年 4 月 16 日取消。由 2023 年 11 月 18 日起，該停車場除旅遊巴士外，亦開放予貨車(5.5 公噸以上)停泊。

停車場	區域	泊車位 數目	電單車 泊車位平均使用率(%)					
			上午 10 時至晚上 6 時			晚上 6 時至上午 10 時		
			2021	2022	2023	2021	2022	2023
天星碼頭	中西區	37	95	76	72	70	58	54
大會堂		27	86	74	77	66	60	68
林士街		164	90	82	93	79	75	87
堅尼地城		37	71	69	74	80	78	82
天后	灣仔	75	85	79	77	86	82	78
筲箕灣	東區	72	82	80	76	87	85	81
香港仔	南區	51	66	71	67	77	78	72
雙鳳街	黃大仙	74	72	70	67	82	79	75
葵芳	葵青	93	81	79	82	83	80	80
荃灣	荃灣	34	73	73	64	75	72	63

2021 至 2023 年康文署轄下公營停車場使用率

區域	平均使用率 (%)		
	2021	2022	2023
中西區	54%	37%	54%
灣仔	53%	52%	58%
東區	73%	73%	69%
南區	17%	16%	17%
油尖旺	36%	40%	38%
深水埗	18%	15%	22%
九龍城	65%	60%	57%
黃大仙	20%	17%	19%
觀塘	49%	53%	53%
荃灣	27%	28%	33%
屯門	59%	55%	59%
元朗	56%	55%	63%
北區	56%	57%	64%
大埔	28%	27%	26%
西貢	49%	44%	50%
沙田	62%	60%	70%
葵青	34%	30%	36%
離島	30%	27%	23%

2021 至 2023 年由政府產業署出租的收費公眾停車場泊車位數目及使用率

停車場位置	區域	泊車位數目		泊車位 平均使用率 (%)		
		私家車	電單車	2021	2022 ^(註 1)	2023 ^(註 2)
金鐘道政府合署	中西區	155	21	沒有相 關資料 (見 ^{註 1)})	13%	14%
灣仔政府大樓、入境 事務大樓及稅務大樓	灣仔區	157	10		25%	13%
北角政府合署	東區	95	0		41%	40%
柴灣市政大廈 ^(註 3)		39	6		91%	78%
長沙灣政府合署 ^(註 4)	深水埗區	250	13		52%	49%
土瓜灣街市暨 政府合署	九龍城區	29	4		37%	36%
工業貿易大樓		24	0		47%	38% (註 5)
西九龍政府合署	油尖旺區	50	0		38%	39%
順利紀律部隊宿舍 ^(註 3)	觀塘區	89	16		55%	94%
西貢政府合署	西貢區	70	0		18%	12%
沙田政府合署	沙田區	122	22		42%	49%
新界(沙田)法醫學大樓 (註 3)		50	0		-	13% (註 6)
大埔政府合署	大埔區	69	4		59%	63%
屯門政府合署	屯門區	42	0		23%	23%
元朗民政事務處大廈	元朗區	43	0		47%	46%
北區政府合署	北區	96	0		26%	36%
香園圍邊境管制站 ^(註 3)		415	36		-	45% (註 7)
港珠澳大橋香港口岸 (註 3)	離島區	673	25		1%	26%

註：

1. 此乃根據承辦商提供有關收費公眾停車場於 2022 年 4 月至 12 月營運時間內私家車泊車位的平均使用率。政府產業署並沒有備存 2022 年 4 月之前的使用率數據。

2. 此乃根據承辦商提供有關收費公眾停車場於 2023 年 1 月至 12 月營運時間內私家車泊車位的平均使用率。
3. 柴灣市政大廈、順利紀律部隊宿舍、新界(沙田)法醫學大樓、香園圍邊境管制站及港珠澳大橋香港口岸的停車場為全日開放的收費公眾停車場。上表其餘物業為政府聯用辦公大樓，有關泊車位只於非辦公時間開放予公眾使用。
4. 大樓部分是提供全日開放泊車位的收費公眾停車場；其餘是聯用辦公大樓用戶部門的泊車位，只於非辦公時間開放予公眾使用。
5. 工業貿易大樓收費公眾停車場於 2023 年 10 月 10 日至今暫時停止營運，因此只能提供有關收費公眾停車場於 2022 年 4 月至 2023 年 9 月營運時間內私家車泊車位的平均使用率。
6. 新界(沙田)法醫學大樓於 2023 年 2 月 1 日開始營運，因此只能提供有關收費公眾停車場於 2023 年 2 月至 12 月營運時間內私家車泊車位的平均使用率。
7. 香園圍邊境管制站停車場於 2023 年 2 月 17 日開始營運，因此只能提供有關收費公眾停車場於 2023 年 2 月至 12 月營運時間內私家車泊車位的平均使用率。

「港車北上」每輪抽籤中籤人數

抽籤	抽籤登記日期	登記抽籤 人數	中籤人數	成功申請 者比例
第1輪	2023年5月29至30日	17 261	1 600	9.3%
第2輪	2023年6月5至8日	13 476	2 700	20.0%
第3輪	2023年6月19至22日	11 319	3 442	30.4%
第4輪	2023年7月3至6日	10 523	3 557	33.8%
第5輪	2023年7月17至20日	8 576	3 533	41.2%
第6輪	2023年7月31日至8月3日	7 401	3 680	49.7%
第7輪	2023年8月14至17日	7 387	3 571	48.3%
第8輪	2023年8月28至31日	6 087	3 618	59.4%
第9輪	2023年9月11至14日	4 834	3 728	77.1%
第10輪	2023年9月25至28日	4 215	3 495	82.9%
第11輪	2023年10月9至12日	3 527	3 452	97.9%
第12輪	2023年10月23至26日	3 784	3 784	100%
第13輪	2023年11月6至9日	3 871	3 871	100%
第14輪	2023年11月20至23日	3 924	3 924	100%
第15輪	2023年12月4至7日	4 068	4 068	100%
第16輪	2023年12月18至21日	3 641	3 641	100%
第17輪	2024年1月1至4日	4 000	4 000	100%
第18輪	2024年1月15至18日	4 012	4 012	100%
第19輪	2024年1月29日至2月1日	3 095	3 095	100%
第20輪	2024年2月12至15日	2 449	2 449	100%
第21輪	2024年2月26至29日	4 592	4 592	100%

管制人員的答覆

(問題編號：2489)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

現時本地除大欖隧道外，本港各條行車隧道均以「易通行」方式向車輛進行收費，就「易通行」系統，政府可否告知本會：

- 請分列各收費站人手和開支為何；較實行措施前減少成本為何；
- 接到的投訴數字為何；
- 道路擠塞減少的時間為何；
- 實施易通行後，原本按收費亭規劃的行車線需要調整，相關工程何時完工；
- 承上題，政府會否考慮因應行車線重新規劃，調整隧道巴士站位置；如會，工程計劃如何；如否，原因為何？

提問人：陳克勤議員(立法會內部參考編號：31)

答覆：

在實施「易通行」不停車繳費服務前，運輸署委託的隧道營辦商負責日常管理、營運和維修保養各條政府隧道及管制區，並向隧道使用者收取隧道費。為配合實施「易通行」，政府透過公開招標，分別委託隧道費服務商及承辦商，以提供收取隧道費、營運及維修「易通行」後台系統和現場設備等服務。在2023-24年度，截至2024年2月29日，根據合約就履行上述職務支付的經常開支為1.28億元。

政府收費隧道及青沙管制區在實行「易通行」後，由於無需聘請收費員和提供自動收費車道的設備，故此付予管理、營運和維修的隧道營辦商的費用較在實行「易通行」前減少約3,000萬元；按照2024年2月所減少的費用估算，預計全年減少的金額約5,700萬元。

自「易通行」實施至2024年3月7日期間，與隧道費相關的查詢／投訴個案平均每日約68宗，佔整體使用「易通行」的每日平均車流量(約410 000架次)約0.017%。經調查後，有關個案不涉及系統問題，主要成因歸納如下：

- (a) 部份個案涉及未有安裝車輛貼的私家車，加上部分車輛所刻印在車牌的號碼未必足夠清晰而令自動車牌識別系統未能準確辨認，故此需要隧道費服務商進行人手辨認，而在人手辨認的過程中偶有出錯；以及
- (b) 部份個案涉及使用車種貼的私家車或使用司機卡的的士，未有按安裝指引正確地安裝車種貼／司機卡，因而影響「易通行」系統準確地感應相關車種貼／司機卡。

就上述的情況，隧道費服務商已採取以下相應的措施，包括：

- (a) 開發專屬程式以提升系統辨識車牌號碼的能力，並加強培訓前線員工；以及
- (b) 於「易通行」網站及向的士業界提供詳細的安裝車種貼／司機卡的安裝指引及教學短片，供用戶參考。此外，隧道費服務商亦在四個服務點提供為用戶檢查車種貼／司機卡安裝情況的服務。

「易通行」讓駕駛者使用繳費貼遙距繳交隧道費，無需於收費亭停車或排隊付款，省時方便，讓駕駛者的道路體驗更暢順，亦有助減少駕駛者於收費亭前切線的情況，改善隧道收費廣場一帶的交通。「易通行」實施後的隧道總體交通流量與實施前大致相若。就繁忙時段交通需求已超越容車量的隧道來說，一般而言整體行車速度及時間未因實施「易通行」而有顯著改變。

「易通行」實施後，政府已展開拆除隧道收費亭及收費島以及調整行車線的工程。我們已完成於青沙管制區的拆卸及調整行車線工程，而其他隧道的相關工程預計於2024年第二季至2025年年中內陸續完成。

實施「易通行」後騰出的空間可用作改善公共交通設施(如加設或改善巴士站候車環境)及隧道出入口交通。長遠而言，這些騰出的空間可配合鄰近區域的發展，政府在進行相關規劃工作時會一併考慮。

管制人員的答覆

(問題編號：0996)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就繼續支援推行「港車北上」及制定「粵車南下」的安排，請問：

1. 政府對於在過去3年，對這方面的開支為何？有否投入資金令「港車北上」及制定「粵車南下」更加數字化、智能化？
2. 隨著內地汽車更多進入香港，請問當局將來會否考慮投入資金，以增強管制安排，或放開左軚車登記上路通行？

提問人：陳恒鑽議員(立法會內部參考編號：13)

答覆：

在「港車北上」方面，為便利市民申請，運輸署已推出一站式網上申請系統(www.hzmbqfs.gov.hk)以電子化流程處理抽籤、申請及預約出行。在過去3年，運輸署用於推行「港車北上」的開支約為1,063萬元，當中包括開發及持續更新一站式網上申請系統以處理抽籤、申請及預約出行，以及聘用外判人員處理申請、宣傳等。

至於在「粵車南下」方面，香港特區政府歡迎訪客來港，亦認為在粵港澳大灣區共同建設的概念裏，應該致力推動方便和暢順的人員流通。為達至上述目標並加以用好管好港珠澳大橋，我們正與內地有關部門積極探討「粵車南下」整體的實際方案，計劃詳情將適時公布。

管制人員的答覆

(問題編號：1000)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

繼續以有效率和以客為本的態度提供簽發及續簽牌照、執照及許可證服務，請問：

1. 當局會否接納國產車標準，並投入資金改善驗車流程？
2. 隨著技術進步，當局有否計劃重整驗車的人手及資金安排，以適應新要求？如會，具體時間表及計劃為何？如否，原因為何？

提問人：陳恒鑽議員(立法會內部參考編號：17)

答覆：

1. 運輸署按照香港法例第374章《道路交通條例》及其附屬法例的要求而對車輛構造進行審批，並一直接受業界提交國家標準(國標)以證明車輛或其部件符合相關的技術要求。除了國標，運輸署亦接受其他國際標準，包括聯合國歐洲經濟委員會(UNECE)的標準等。
2. 運輸署一直就不同國家及地區的相關車輛標準，定期檢視及修改現有本地法例和指引，以配合汽車市場的最新發展。例如，為支持引進不同新能源車輛，運輸署於2010年11月發布《電動汽車的車輛構造審批要求》指引文件，作為香港的電動車技術要求，該指引已經加入接納有關電動汽車及電單車安全要求的國家標準。最新版本已於2023年5月發布，為電動車所需的技術要求進一步提供指引及規範，便利不同汽車業界提供電動車的相關技術資料，以簡化電動車申請及審批。

運輸署亦於2022年12月向業界發出有關批量處理機制的新指引，讓業界以批量方式引進電動車，及簡化同款電動車型號的申請流程。截至2024年2月底，已有約四百多款電動車型號通過運輸署審批。

運輸署會繼續與業界保持密切溝通並聽取業界意見，適時更新技術指引及優化審批流程以便利業界引進更多電動車型號，並確保這些電動車符合相關的技術要求。

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

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：1007)

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 (李頌恩)

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。（請註明計劃多次進行調整後，對於申領人數及金額的變化）
2. 逾期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. 現時以個人八達通申領補貼計劃所百分比為何？
5. 於本年度特別留意事項中，運輸署表示會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，請問目前進度及時間表為何？

提問人：陳恒鑌議員(立法會內部參考編號：24)

答覆：

1. 政府在2019年推出公共交通費用補貼計劃(補貼計劃)，並於2020年優化補貼計劃。在經優化的補貼計劃下，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。

為了讓更多市民在疫情期間受惠於補貼計劃，政府曾推出臨時特別措施，包括在2020年7月至2021年12月和2022年5月至2023年10月暫時放

寬補貼計劃下的每月公共交通開支水平，以及在2021年4月至12月和2022年5月至2023年10月暫時提高每月補貼上限。

由2019年1月至2024年1月，不同時期的補貼總金額、平均每月補貼金額、平均每月受惠人數及每月的人均補貼金額列於表一。

表一：

時期	補貼 總金額 (百萬元)	平均每月 補貼金額 (百萬元)	平均每月 受惠人數 (千人)	每月的 人均補貼 金額 (元)
2019年1月至2019年12月 (補貼計劃優化前)	1,874	156.1	2 143	73
2020年1月至2020年6月 (沒有特別措施)	765	127.5	1 434	89
2020年7月至2021年12月 (特別措施生效期間)	5,091	282.8	2 843	99
2022年1月至2022年4月 (沒有特別措施)	380	95.1	1 099	87
2022年5月至2023年10月 (特別措施生效期間)	5,939	329.9	3 068	108
2023年11月至2024年1月 (沒有特別措施)	650	216.7	2 050	106

由2019年1月至2024年1月，按每月補貼金額劃分的受惠人數列於表二。

表二：

每月 補貼 金額	平均每月受惠人數 (千人) ^註					
	2019年 1月至 2019年 12月 (補貼計劃 優化前)	2020年 1月至 2020年 6月 (沒有特別 措施)	2020年 7月至 2021年 12月 (特別措施 生效期間)	2022年 1月至 2022年 4月 (沒有特別 措施)	2022年 5月至 2023年 10月 (特別措施 生效期間)	2023年 11月至 2024年 1月 (沒有特別 措施)
0.1元至 100.0元	1 583	949	1 715	737	1 743	1 184
100.1元至 200.0元	438	343	771	254	855	567
200.1元至 300.0元	117	100	260	74	327	202

每月 補貼 金額	平均每月受惠人數 (千人) ^註					
	2019年 1月至 2019年 12月 (補貼計劃 優化前)	2020年 1月至 2020年 6月 (沒有特 別措施)	2020年 7月至 2021年 12月 (特別措 施生效 期間)	2022年 1月至 2022年 4月 (沒有特 別措施)	2022年 5月至 2023年 10月 (特別措 施生效 期間)	2023年 11月至 2024年 1月 (沒有特 別措施)
300.1元 或以上	不適用	37	92	27	139	89

註：由於四捨五入，每年的平均每月受惠人數相加不等於表一所列出的總數。

- 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2023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	245 000
2023 (截至10月) ^註	509 000

註：2023年11月或以後的補貼，在2024年3月初仍可領取，故上表並沒有包括有關數字。

- 2019年至2023年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
2023	325.7

過去三個財政年度，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)
2021-22	41.8
2022-23	37.4
2023-24 (修訂預算)	40.9

政府一直盡力減省補貼計劃的行政費用。補貼計劃在過去三個財政年度的經常開支(扣除補貼金額)約相當於每年補貼總金額的1%。

4. 在2023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。
5. 我們知悉不同的電子支付平台日趨普及，目前政府正積極與個別電子支付系統營辦商商討，並就在補貼計劃下納入新的電子支付系統進行籌備工作。將合適的電子支付系統納入補貼計劃時，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。

管制人員的答覆

(問題編號：1009)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

自香港水上的士啟航以來，請問：

1. 各航線的乘客量為何？請按年度以及按航線分別列出。
2. 現時營辦商每年經營水上的士的盈／虧情況如何？請分別列出每年狀況。
3. 當局有沒有推出措施以提高市民及遊客使用水上的士？請分別列出各項措施。
4. 當局有沒有就水上的士發展前景作出檢討，如有情況為何？

提問人：陳恒鑌議員(立法會內部參考編號：26)

答覆：

1.及2.

水上的士主要屬觀光及旅遊性質，為市民和旅客提供往來維港兩岸的休閒服務。水上的士在2021年7月1日投入服務至今，營辦商因應乘客需求等因素，提供了不同穿梭維港兩岸的航線，而由於受2019冠狀病毒病疫情影響，部分航線的服務曾作調整。

水上的士在2021年7月起提供「紅磡-中環(經尖沙咀東(尖東))」的航線(「紅磡-中環」航線)，逢星期六開出一班。鑑於2022年初出現第五波疫情，該航線於2022年2月9日至5月20日期間暫停服務。

此外，為配合西九文化區M+博物館開幕，水上的士服務營辦商在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「中環-尖東(經西九龍)」航班(「中環-尖東」航線)。其後，因應第五波疫情，該航線由2022

年1月16日起暫停服務。隨着疫情緩和而社交距離措施逐步解除，「中環-尖東」航線由2023年1月14日起調整為逢星期六開出兩個「尖東-西九龍(經灣仔及中環)」航班(「尖東-西九龍」航線)。

為吸引更多遊客使用水上的士服務，營辦商於2023年10月6日起加強服務，將「紅磡-中環」及「尖東-西九龍」兩條航線合併為「尖東-中環(經灣仔)」的航線，每日提供七個航班；而逢星期六、日及公眾假期，航線首兩個航班會先由尖東出發，經西九龍後返回尖東，再按原有航線繼續航程。

以上各航線按年乘客量如下：

航線	營運日期	乘客量			
		2021年	2022年	2023年	2024年 (截至 2月29日)
紅磡-中環 (經尖東)	2021年7月1日 至2023年9月30日	3 379	4 407	2 904	不適用
中環-尖東 (經西九龍)	2021年11月12日 至2022年1月15日	190	18	不適用	不適用
尖東-西九龍 (經灣仔及中環)	2023年1月14日 至2023年9月30日	不適用	不適用	1 101	不適用
尖東-中環 (經灣仔／ 西九龍)	2023年10月6日起 投入服務	不適用	不適用	17 958	23 366

渡輪營辦商的財務狀況屬於商業敏感資料，故此未能公開。

3.及4.

運輸署一直積極協助水上的士服務營辦商向市民及訪港旅客推廣水上的士服務。在服務宣傳方面，運輸署聯同香港旅遊發展局(旅發局)在旅客諮詢中心向到訪旅客發放水上的士的宣傳單張，並透過水上的士營辦商、運輸署、西九文化區管理局(西九管理局)及旅發局的網站，向市民及訪港旅客發放關於水上的士服務的資訊。另一方面，運輸署亦聯同相關政府部門及西九管理局，於西九文化區、尖沙咀及灣仔等地方加強旅客指示，例如在合適地方設置顯眼的指示牌及提供水上的士服務資訊等，以便利市民及旅客前往乘搭水上的士。此外，運輸署亦協調有關政府部門，讓水上的士服務營

辦商於尖東(近水上的士靠泊點)的位置設置一個售票亭，該售票亭於2023年10月開始營運，便利水上的士乘客。

運輸署與水上的士服務營辦商一直密切留意水上的士的需求情況而適時調整服務。隨着社會復常及遊客數目回升，水上的士服務在去年10月調整並加強服務，以及在政府、水上的士服務營辦商及相關機構加強宣傳推廣後，水上的士服務的乘客量自2023年下半年起明顯上升。運輸署會繼續與營辦商密切留意水上的士的服務及乘客需求情況，適時進一步優化服務，以吸引更多市民及訪港旅客使用水上的士服務。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1011)

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 (李頌恩)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。

3. 請列出過去3年，各間專營巴士公司在現行票價調整機制安排下，在扣除准許利潤後向乘客回饋的措施及分別涉及的金額。

提問人：陳恒鑌議員(立法會內部參考編號：28)

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為各專營權個別設立的專用帳目，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，各巴士公司為其轄下專營權設立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 ^{註2} (千元) [A]	2019年 提取款項 (千元) [B]	2019年 基金結餘 (千元) [C] = [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 ^{註4}	8.3	0	8.3

2020年

專營權 ^{註1}	由2019年 結轉的 基金結餘 (千元) [A]	2020年 存入款項 ^{註2} (千元) [B]	2020年 提取款項 (千元) [C]	2020年 基金結餘 (千元) [D] = [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 ^{註4}	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 ^{註2} (千元) [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 ^{註4}	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 ^{註2} (千元) [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 ^{註4}	17.7	0.2	0	17.9

2023年

專營權 ^{註1}	由2022年 結轉的 基金結餘 (千元) [A]	2023年 存入款項 ^{註2} (千元) [B]	2023年 提取款項 (千元) [C]	2023年 基金結餘 (千元) [D] = [A] + [B] - [C]
九巴	448,833	169,990	199,760	419,063
城巴(市區 及新界) ^{註3}	324	104,316	97,260	7,380
城巴 (專營權2)	1,146	8,329	5,550	3,925
龍運	1,541	1,150	990	1,701
嶼巴 ^{註4}	17.9	0.1	0	18

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)
- 城巴(市區及新界)：城巴有限公司(市區及新界巴士網絡專營權)
- 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)。

註3：

按照行政長官會同行政會議的決定，城巴(專營權1)和新巴的專營權於2023年7月1日凌晨四時合併為一個新的十年專營權，即城巴(市區及新

界)。城巴(專營權1)和新巴於該年合併前的基金結餘、存入及提取總額，已反映在上表中城巴(市區及新界) 2023年的數字。

註4：

嶼巴並無任何途經政府收費隧道的路線，只有一條假日路線使用青嶼幹線，而青嶼幹線亦由2020年12月27日起豁免使用費。因此嶼巴的基金基本上不會有款項存入。在基金累積結餘寥寥無幾的情況下，也未能通過提取基金減低車費加幅。

2. 利用基金減低車費加幅的程度取決於基金結餘的多寡，以及個別巴士公司轄下專營權的加價次數及幅度。自實施基金以來，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：

九巴

- (a) 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%；以及
- (b) 在2023年6月18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5.5%下降至3.9%。

龍運

- (a) 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
- (b) 在2023年6月18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4.5%下降至4.2%。

城巴(專營權1)和新巴

- (a) 在2019年1月20日上調車費時，城巴(專營權1)和新巴的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%；以及
- (b) 城巴(專營權1)和新巴在2023年6月18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均由6.2%下降至4.9%。

城巴(專營權2)

- (a) 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；以及
- (b) 在2023年6月18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6.4%下降至4.2%。

3. 現行票價調整安排下設有「回饋乘客安排」。當專營權的固定資產平均淨值回報率超過巴士行業的加權平均資本成本(目前為按年8.7%)，便須與乘客均分超出的回報。乘客所得的部分會保留作「回饋乘客數額」，用以提供票價優惠，或紓緩日後的加價壓力。部分專營巴士公司於過去3年曾使用其累積的「回饋乘客數額」結餘向乘客提供票價優惠，所涉及的金額如下：

專營權	回饋乘客所涉及的金額(百萬元)		
	2021	2022	2023
九巴	5.0	0	0
新巴	4.0	0	0.4^
城巴(專營權1)	0	0	
城巴(專營權2)	0	0	0
龍運	2.2	0	0
嶼巴	0.1	0.1	0.3

^ 如上所述，城巴(專營權1)及新巴於2023年7月1日合併為城巴(市區及新界)。

管制人員的答覆

(問題編號：1012)

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 (李頌恩)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，以及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(俗稱村巴)路線數目，每天行走班次數目；
2. 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。
3. 自三隧推行不同時段收費方案以來，專營巴士路線、公共小巴及非專營巴士(俗稱村巴)在行車時間，行走班次等有沒有受到影響?如有情況如何

提問人：陳恒鑌議員(立法會內部參考編號：29)答覆：

1. 過去三年，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 (註(1))	專營巴士		專線小巴		居民巴士	
		路線數目	每日班次數目 (註(2))	路線數目 (註(3))	每日班次數目 (註(2))	路線數目	每日班次數目 (註(2))
海底隧道	2021	32	3 940	1	26	7	95
	2022	31	3 228	1	26	6	89
	2023	31	3 129	1	26	6	85
東區海底 隧道	2021	24	1 968	2	35	8	101
	2022	24	1 746	2	35	4	90
	2023	26	1 687	1	12	4	83

隧道	年份 (註(1))	專營巴士		專線小巴		居民巴士	
		路線數目	每日班次數目 (註(2))	路線數目 (註(3))	每日班次數目 (註(2))	路線數目	每日班次數目 (註(2))
西區海底隧道	2021	40	3 107	0	0	32	319
	2022	45	2 862	0	0	30	283
	2023	46	2 901	0	0	27	236
獅子山隧道	2021	30	3 096	7	264	9	127
	2022	30	2 840	7	279	8	122
	2023	30	2 700	7	251	7	116
大老山隧道	2021	37	3 498	0	0	17	240
	2022	40	3 150	0	0	12	218
	2023	40	3 060	0	0	12	203
尖山隧道	2021	20	651	0	0	6	34
	2022	22	682	0	0	4	25
	2023	24	833	0	0	3	20

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1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。

2. 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)的繳費紀錄。過去三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)		
	2021	2022	2023	2021	2022	2023
海底隧道	5.5	6.2	8.6	3.4	2.6	2.9
東區海底隧道	11.3	11.3	12.9	6.8	6.1	6.5
西區海底隧道 (註(5))	251.3	228.7	168.7	15.5	11.4	9.0
獅子山隧道	不適用 (註(6))		2.8(註(7))	不適用 (註(6))		1.2(註(7))
大老山隧道	7.1	6.5	8.9	1.2	1.1	1.3

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)		
	2021	2022	2023	2021	2022	2023
尖山隧道	1.9	2.1	2.6	0.4	0.5	0.4

註：

- (4) 不包括專營巴士使用政府隧道的隧道費。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、西區海底隧道(在「建造、營運及移交」專營權於2023年8月2日屆滿而歸政府擁有起計)、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) 在「建造、營運及移交」專營權於2023年8月2日屆滿前，西區海底隧道是由香港西區隧道有限公司營運的隧道，其隧道費收入不屬政府收入。
 - (6) 獅子山隧道劃一收費8元。獅子山隧道實施「易通行」前，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紀錄，運輸署沒有獅子山隧道來自巴士及小巴的隧道費收入紀錄。
 - (7) 獅子山隧道於2023年5月28日凌晨5時實施「易通行」，有關數字只顯示2023年5月28日凌晨5時起至2023年年底的收入紀錄。
3. 「分時段收費」將3條過海隧道各時段的收費差距拉近甚至均一，有助減少駕駛人士繞路，理順3條隧道的過海車流，從而減輕紅隧和東隧的交通壓力。繁忙時段的整體過海車流量平均減少，隧道口的整體車龍和塞車情況已有紓緩(包括以往經常出現擠塞的紅隧)，隧道的整體交通亦見暢順，而鄰近隧道口的非過海交通亦有明顯改善，對專營巴士、公共小巴及非專營巴士等的運作應有所便利。至於西隧方面，雖然整體車流有所上升，但由於運輸署同時於西隧九龍入口增設了一段巴士專線，因此對巴士在繁忙時間的整體運作沒有明顯影響。

管制人員的答覆

(問題編號：1013)

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 (李頌恩)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：30)答覆：

在2020-21至2023-24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)			
		2020-21	2021-22	2022-23	2023-24 (截至2024年2月29日)
專營巴士	豁免車輛牌照費 ^(註1)	26,347	23,912	25,484	23,304
	發還地租及政府土地的租金 ^(註1及註2)	110,113	108,917	95,282	129,244 (截至2023年12月31日)
	豁免政府隧道和道路的收費 ^(註3)	247,549	214,606	198,780	213,862 (截至2023年12月31日)
	豁免首次登記稅	30,665	23,755	28,638	10,639
	豁免已登記商用車輛的車輛檢驗費用 ^(註4)	6,178	5,883	5,801	4,718

公共交通工具	豁免／資助項目	款額(千元)			
		2020-21	2021-22	2022-23	2023-24 (截至2024年2月29日)
公共交通工具	資助在有蓋巴士站安裝座椅及巴士到站資訊顯示屏	6,270	9,061	4,863	897
	資助在現有巴士上安裝安全裝置 ^(註5)	40,555	180,121	127,107	45,471
非專營巴士	豁免已登記商用車輛的車輛牌照費用 ^(註4)	15,743	14,545	15,194	11,594
	豁免已登記商用車輛的車輛檢驗費用 ^(註4)	6,195	6,026	6,303	5,322
	豁免合資格車輛類別新領或續領客運營業證費用 ^(註4)	519	530	519	440
	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)	1,326	1,255	1,223	952
	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)	553	399	494	342
電車	資助更換和維修電車路軌	7,713	0	5,000	10,000
	發還地租及政府土地的租金 ^(註2及註6)	1,727	1,640	1,648	1,917
的士	豁免已登記商用車輛的車輛牌照費用 ^(註4)	55,892	55,811	55,261	43,230
	豁免已登記商用車輛的車輛檢驗費用 ^(註4)	10,070	10,034	9,962	8,336
渡輪	豁免船隻牌照費 ^(註7)	227	236	234	245
	發還碼頭租金 ^(註7)	2,384	2,452	2,415	3,989
	就離島渡輪航線特別協助措施發還費用 ^(註8)	122,676	186,691	215,282	216,146 (截至2024年3月7日)

公共交通工具	豁免／資助項目	款額(千元)			
		2020-21	2021-22	2022-23	2023-24 (截至2024年2月29日)
公共小巴	豁免已登記商用車輛的車輛牌照費用 (註4)	35,638	35,164	34,723	26,467
	豁免已登記商用車輛的車輛檢驗費用 (註4)	2,789	2,828	2,762	2,273
	豁免合資格車輛類別新領或續領客運營業證費用 ^(註4)	304	302	303	238
	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)	747	728	735	504

註：

- 根據長者票價優惠計劃(優惠計劃)，政府豁免專營巴士繳交車輛牌照年費，並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。
- 由2020-21年度至2023年6月，政府已寬減短期租約用地的75%租金。其後政府繼續寬減50%租金，直至2023年12月。
- 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。
- 就政府推出的紓困措施，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。
- 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層座椅安裝安全帶，以及加裝電子穩定控制系統和車速限制減速器。安裝工作由2020年第三季起陸續展開，目標是在2024年內完成。

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. 政府已豁免在優惠計劃下的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。2020-21至2023-24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，政府已完成向公共運輸業界發放在各輪「防疫抗疫基金」下及「防疫抗疫基金」督導委員會批准的項目共約64.6億元的補貼。詳情載於下表：

公共交通工具	資助詳情	發放款額 (百萬元)
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。	320.3
	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
	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	6.7

公共交通工具	資助詳情	發放款額 (百萬元)
	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。	
	在第六輪「防疫抗疫基金」下發還常規維修保養費用，由2022年7月1日至12月31日，為期6個月。(註1)	232.7
非專營巴士	在首三輪及第六輪「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。	653.2
	在向跨境客運業提供進一步財政支援的「防疫抗疫基金」督導委員會所批准的項目及第五輪「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。	77.6
	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。	1.5
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
	在第二輪及第六輪「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。	1,344.5
	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
	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	99.2

公共交通工具	資助詳情	發放款額 (百萬元)
	或以上合資格僱員提供6,000元工資補貼，為期6個月。	
	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。	583.0
	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
	在第二輪及第六輪「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。	77.7
	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一筆過30,000元的非實報實銷補貼。	2.6
	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	0.6

公共 交通工具	資助詳情	發放款額 (百萬元)
	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。	
	在第六輪「防疫抗疫基金」下發還常規維修保養費用，由2022年7月1日至12月31日，為期6個月。 ^(註1)	18.0

註：

1. 如在計及2022年領取所有抗疫基金的資助後，仍符合於2022年錄得營運虧損的條件，政府會向有關營辦商發還由2022年7月至12月的實際常規維修保養費用。

「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：1014)

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 (李頌恩)局長： 運輸及物流局局長問題：

1. 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。

2. 請提供過去三年，跨交通機構提供的收費優惠情況：

轉乘計劃涉及的公共交通營辦商	每次轉乘可享的成人票價優惠	每日平均受惠轉乘的乘客人次	計劃開始及終止日期

提問人：陳恒鎮議員(立法會內部參考編號：31)

答覆：

1. 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2023年接獲的公共交通服務票價調整申請如下：

(A) 專線小巴

序號	專線小巴路線編號	申請票價加幅 (全程)	申請結果
港島			
1.	港島第4A號	14.6%	建議加價6.3% ^{註(1)}
2.	港島第4B號	27.9%	建議加價7.0% ^{註(1)}

序號	專線小巴路線編號	申請票價加幅 (全 程)	申請結果
3.	港島第4C號	14.6%	建議加價6.3% ^{註(1)}
4.	港島第4M號	13.0%	建議加價6.5% ^{註(1)}
5.	港島第4S號	19.4%	建議加價6.5% ^{註(1)}
6.	港島第5號	14.6%	建議加價6.8% ^{註(1)}
7.	港島第5M號	13.0%	建議加價6.5% ^{註(1)}
8.	港島第8號	12.5%	建議加價6.7% ^{註(1)}
9.	港島第8X號	12.5%	建議加價6.7% ^{註(1)}
10.	港島第10號	9.2%	建議加價6.9% ^{註(1)}
11.	港島第10P號	9.2%	建議加價6.9% ^{註(1)}
12.	港島第16A號	11.1%	加價7.4%
13.	港島第16M號	11.1%	加價7.4%
14.	港島第16X號	15.0%	加價10.0%
15.	港島第18M號	19.0%	加價10.1%
16.	港島第20號	23.1%	加價10.8%
17.	港島第20M號	33.3%	加價13.3%
18.	港島第24A號	9.4%	建議加價7.5% ^{註(1)}
19.	港島第24M號	9.5%	建議加價5.4% ^{註(1)}
20.	港島第25號	9.4%	建議加價5.7% ^{註(1)}
21.	港島第31號	13.0%	建議加價7.8% ^{註(1)}
22.	港島第31X號	13.0%	建議加價7.8% ^{註(1)}
23.	港島第32號	12.5%	處理中
24.	港島第32A號	12.8%	處理中
25.	港島第33號	12.5%	處理中
26.	港島第33M號	12.8%	處理中
27.	港島第35M號	14.6%	建議加價6.3% ^{註(1)}
28.	港島第36X號	20.0%	處理中
29.	港島第37號	20.7%	處理中
30.	港島第39C號	15.4%	處理中
31.	港島第39M號	15.1%	處理中
32.	港島第40號	15.4%	處理中
33.	港島第40X號	15.4%	處理中
34.	港島第43M號	31.3%	處理中
35.	港島第44M號	22.2%	處理中
36.	港島第45A號	10.2%	處理中
37.	港島第45S號	10.2%	處理中
38.	港島第47E號	24.4%	處理中
39.	港島第47M號	23.8%	處理中
40.	港島第47S號	23.8%	處理中
41.	港島第48M號	25.0%	處理中
42.	港島第51號	17.6%	處理中
43.	港島第51A號	17.6%	處理中

序號	專線小巴路線編號	申請票價加幅 (全 程)	申請結果
44.	港島第51S號	15.4%	處理中
45.	港島第52號	15.8%	處理中
46.	港島第56號	9.5%	建議加價4.8% ^{註(1)}
47.	港島第56A號	9.5%	建議加價4.8% ^{註(1)}
48.	港島第56B號	9.5%	建議加價4.8% ^{註(1)}
49.	港島第58號	14.3%	處理中
50.	港島第58A號	14.3%	處理中
51.	港島第58M號	14.3%	處理中
52.	港島第59號	15.2%	處理中
53.	港島第59A號	14.3%	處理中
54.	港島第59B號	14.3%	處理中
55.	港島第59S號	15.0%	處理中
56.	港島第59X號	14.9%	處理中
57.	港島第63號	15.3%	處理中
58.	港島第63A號	15.6%	處理中
59.	港島第66號	14.7%	處理中
60.	港島第66A號	14.7%	處理中
61.	港島第68號	15.1%	處理中
62.	港島第69號	14.7%	建議加價12.4% ^{註(1)}
63.	港島第69A號	14.3%	建議加價11.1% ^{註(1)}
64.	港島第69X號	8.7%	建議加價8.7% ^{註(1)}
65.	港島第N4A號	14.5%	建議加價6.4% ^{註(1)}
66.	港島第N4C號	14.5%	建議加價6.4% ^{註(1)}
67.	港島第N4X號	14.5%	建議加價6.4% ^{註(1)}
68.	港島第N31號	13.8%	建議加價6.0% ^{註(1)}
69.	港島第N40號	14.6%	處理中
70.	港島第N51S號	16.3%	處理中
71.	港島第N59A號	15.7%	處理中
72.	港島第N69X號	15.1%	建議加價11.5% ^{註(1)}
九 龍			
1.	九龍第3號	11.9%	處理中
2.	九龍第5M號	11.3%	處理中
3.	九龍第8號	12.7%	處理中
4.	九龍第8M號	10.0%	處理中
5.	九龍第8S號	12.7%	處理中
6.	九龍第9M號	20.0%	加價20.0%
7.	九龍第12號	14.8%	加價14.8%
8.	九龍第12A號	9.6%	加價9.6%
9.	九龍第12B號	9.6%	加價9.6%
10.	九龍第12S號	12.7%	加價12.7%
11.	九龍第17M號	15.1%	處理中

序號	專線小巴路線編號	申請票價加幅 (全 程)	申請結果
12.	九龍第20號	18.5%	加價13.0%
13.	九龍第20M號	15.0%	加價12.5%
14.	九龍第22A號	16.1%	處理中
15.	九龍第22M號	19.0%	處理中
16.	九龍第25A號	12.7%	處理中
17.	九龍第25B號	11.1%	處理中
18.	九龍第25M號	12.7%	處理中
19.	九龍第25MS號	15.7%	處理中
20.	九龍第37A號	11.4%	處理中
21.	九龍第37M號	11.4%	處理中
22.	九龍第38M號	22.7%	處理中
23.	九龍第39M號	22.7%	處理中
24.	九龍第44號	10.0%	處理中
25.	九龍第44A號	11.9%	處理中
26.	九龍第44M號	2.9%	處理中
27.	九龍第44S號	15.4%	處理中
28.	九龍第48號	12.5%	處理中
29.	九龍第49號	12.0%	處理中
30.	九龍第49M號	12.0%	處理中
31.	九龍第51M號	23.5%	加價17.6%
32.	九龍第52號	26.3%	加價15.8%
33.	九龍第53M號	23.5%	加價17.6%
34.	九龍第54號	11.5%	加價8.0%
35.	九龍第54M號	13.0%	加價8.7%
36.	九龍第54S號	12.5%	加價8.3%
37.	九龍第66S號	16.7%	建議加價8.3% ^{註(1)}
38.	九龍第71A號	13.6%	處理中
39.	九龍第71B號	13.6%	處理中
40.	九龍第72號	19.7%	加價13.6%
41.	九龍第73號	20.0%	加價12.9%
42.	九龍第75號	15.4%	處理中
43.	九龍第75A號	22.2%	處理中
44.	九龍第77M號	12.7%	處理中
45.	九龍第78號	17.6%	處理中
46.	九龍第78A號	17.6%	處理中
47.	九龍第80M號	10.9%	處理中
48.	九龍第81K號	10.9%	處理中
49.	九龍第89A號	21.4%	處理中
50.	九龍第89B號	20.0%	處理中
51.	九龍第89C號	21.4%	處理中
52.	九龍第90A號	19.0%	處理中

序號	專線小巴路線編號	申請票價加幅 (全 程)	申請結果
53.	九龍第90B號	19.0%	處理中
新界			
1.	新界第3號	26.3%	建議加價10.5% ^{註(1)}
2.	新界第3A號	9.4%	建議加價7.5% ^{註(1)}
3.	新界第4號	16.2%	建議加價10.8% ^{註(1)}
4.	新界第4A號	14.3%	建議加價9.5% ^{註(1)}
5.	新界第20A號	14.8%	處理中
6.	新界第20B號	15.4%	處理中
7.	新界第20C號	15.7%	處理中
8.	新界第20E號	15.7%	處理中
9.	新界第20K號	14.7%	處理中
10.	新界第20M號	14.8%	處理中
11.	新界第20P號	14.8%	處理中
12.	新界第20R號	15.5%	處理中
13.	新界第20S號	14.3%	處理中
14.	新界第20T號	15.4%	處理中
15.	新界第20X號	14.8%	處理中
16.	新界第21A號	14.3%	處理中
17.	新界第21K號	15.4%	處理中
18.	新界第22K號	16.2%	處理中
19.	新界第23K號	14.8%	處理中
20.	新界第23S號	15.3%	處理中
21.	新界第26號	14.0%	處理中
22.	新界第26A號	13.6%	處理中
23.	新界第41號	11.1%	處理中
24.	新界第44號	12.1%	處理中
25.	新界第44A號	12.1%	處理中
26.	新界第44A1號	12.1%	處理中
27.	新界第44B號	12.1%	處理中
28.	新界第44B1號	12.1%	處理中
29.	新界第45號	10.8%	處理中
30.	新界第46號	8.0%	加價4.0%
31.	新界第46A號	8.0%	加價4.0%
32.	新界第46M號	14.9%	處理中
33.	新界第46X號	8.0%	加價4.0%
34.	新界第47M號	15.1%	處理中
35.	新界第47S號	13.7%	建議加價9.8% ^{註(1)}
36.	新界第48S號	13.7%	建議加價9.8% ^{註(1)}
37.	新界第49S號	12.2%	處理中
38.	新界第50A號	12.5%	處理中
39.	新界第50K號	12.5%	處理中

序號	專線小巴路線編號	申請票價加幅 (全 程)	申請結果
40.	新界第51B號	11.6%	處理中
41.	新界第51K號	11.9%	處理中
42.	新界第59A號	11.3%	處理中
43.	新界第59S號	8.8%	處理中
44.	新界第60K號	15.8%	處理中
45.	新界第60P號	15.8%	處理中
46.	新界第60R號	15.8%	處理中
47.	新界第61M號	15.2%	處理中
48.	新界第61S號	15.3%	處理中
49.	新界第62K號	15.8%	處理中
50.	新界第63A號	16.2%	建議加價5.4% ^{註(1)}
51.	新界第63B號	16.2%	建議加價5.4% ^{註(1)}
52.	新界第63K號	16.2%	建議加價5.4% ^{註(1)}
53.	新界第63S號	16.8%	建議加價3.6% ^{註(1)}
54.	新界第64A號	15.4%	建議加價5.1% ^{註(1)}
55.	新界第64K號	15.4%	建議加價5.1% ^{註(1)}
56.	新界第68K號	15.3%	處理中
57.	新界第68S號	15.0%	處理中
58.	新界第69K號	14.3%	處理中
59.	新界第71號	12.2%	建議加價6.1% ^{註(1)}
60.	新界第71A號	9.1%	建議加價6.1% ^{註(1)}
61.	新界第72號	12.2%	建議加價6.1% ^{註(1)}
62.	新界第73號	14.8%	建議加價8.2% ^{註(1)}
63.	新界第73A號	14.8%	建議加價8.2% ^{註(1)}
64.	新界第74號	14.8%	建議加價8.2% ^{註(1)}
65.	新界第74A號	13.2%	建議加價9.4% ^{註(1)}
66.	新界第75號	66.7%	建議加價14.9% ^{註(1)}
67.	新界第76號	59.4%	建議加價8.7% ^{註(1)}
68.	新界第87號	19.1%	加價14.9%
69.	新界第87A號	19.3%	加價12.3%
70.	新界第87K號	19.1%	加價14.9%
71.	新界第87M號	18.5%	加價13.0%
72.	新界第88號	17.6%	處理中
73.	新界第88B號	17.6%	處理中
74.	新界第89號	19.2%	處理中
75.	新界第89A號	19.2%	處理中
76.	新界第89B號	19.2%	處理中
77.	新界第89M號	20.4%	處理中
78.	新界第89P號	19.2%	處理中
79.	新界第89S號	20.4%	處理中
80.	新界第90A號	52.1%	處理中

序號	專線小巴路線編號	申請票價加幅 (全 程)	申請結果
81.	新界第90M號	16.7%	處理中
82.	新界第90P號	52.1%	處理中
83.	新界第91號	41.0%	處理中
84.	新界第91A號	46.3%	處理中
85.	新界第92M號	16.7%	處理中
86.	新界第93號	16.7%	處理中
87.	新界第93A號	18.9%	處理中
88.	新界第98號	20.4%	處理中
89.	新界第99號	10.5%	處理中
90.	新界第105號	18.7%	處理中
91.	新界第106號	9.5%	處理中
92.	新界第107號	10.0%	處理中
93.	新界第113號	11.3%	處理中
94.	新界第115號	9.1%	處理中
95.	新界第140M號	8.7%	加價5.8%
96.	新界第301號	22.0%	處理中
97.	新界第301M號	22.0%	處理中
98.	新界第302號	12.5%	處理中
99.	新界第310M號	10.4%	處理中
100.	新界第401號	14.9%	處理中
101.	新界第402S號	15.4%	處理中
102.	新界第403號	15.1%	處理中
103.	新界第403A號	15.1%	處理中
104.	新界第403P號	15.1%	處理中
105.	新界第403X號	15.1%	處理中
106.	新界第409號	19.7%	加價7.0%
107.	新界第409K號	19.7%	加價7.0%
108.	新界第409S號	19.7%	加價7.0%
109.	新界第410號	10.0%	建議加價6.0% ^{註(1)}
110.	新界第481號	15.1%	處理中
111.	新界第481A號	15.1%	處理中
112.	新界第481B號	15.1%	處理中
113.	新界第481X號	15.1%	處理中
114.	新界第482號	15.2%	處理中
115.	新界第505號	16.8%	處理中
116.	新界第601號	15.5%	建議加價9.9% ^{註(1)}
117.	新界第601C號	11.9%	建議加價1.7% ^{註(1)}
118.	新界第602號	15.5%	建議加價9.9% ^{註(1)}
119.	新界第602C號	20.0%	建議加價9.1% ^{註(1)}
120.	新界第603號	15.5%	建議加價9.9% ^{註(1)}
121.	新界第604號	14.5%	建議加價9.1% ^{註(1)}

序號	專線小巴路線編號	申請票價加幅 (全 程)	申請結果
122.	新界第605號	19.7%	建議加價9.9% ^{註(1)}
123.	新界第606S號	4.0%	建議加價4.0% ^{註(1)}
124.	新界第618號	22.1%	建議加價9.9% ^{註(1)}
125.	新界第620號	17.2%	建議加價10.3% ^{註(1)}
126.	新界第808號	12.3%	處理中
127.	新界第808P號	12.3%	處理中
128.	新界第809K號	12.5%	處理中
129.	新界第811號	14.5%	處理中
130.	新界第811A號	14.9%	處理中
131.	新界第811B號	15.7%	處理中
132.	新界第811K號	15.7%	處理中
133.	新界第811P號	14.5%	處理中
134.	新界第811S號	20.2%	處理中

註(1):

運輸署已完成處理有關專線小巴路線的加價申請，建議加幅尚待生效。

(B) 持牌渡輪服務

序號	持牌渡輪服務	申請票價加幅	申請結果
1.	北角—觀塘(危險品車輛渡輪服務)	60%	加價 60%
2.	中環—愉景灣	60%	處理中

(C) 的士

序號	的士類別	申請收費平均 加幅	申請結果
1.	市區的士 ^{註(2)}	16.95%	處理中
2.	新界的士 ^{註(3)}	15.37%	處理中
3.	大嶼山的士 ^{註(4)}	11.68%	處理中

註(2):

市區的士業界另外要求跳錶停車等候時間由60秒縮短至45秒；每件行李加收1元（由6元增至7元）；以及每隻動物或鳥類加收2元（由5元增至7元）。

註(3):

新界的士業界另外要求每件行李加收1元（由6元增至7元）；以及每隻動物或鳥類加收2元（由5元增至7元）。

註(4):

大嶼山的士業界另外要求每件行李加收2元（由6元增至8元）；每隻動物或鳥類加收3元（由5元增至8元）；以及每程電召預約服務的收費加收3元（由5元增至8元）。

2. 為方便市民轉乘不同的公共交通服務，公共交通服務營辦商之間設有轉乘票價優惠安排。有關安排在2021年至2023年的詳情載列於下表。由於涉及大量路線，該等資料現以總計方式列載：

轉乘計劃涉及的公共交通營辦商 ^{註(5)}	每次轉乘可享的成人票價優惠	每日平均受惠轉乘乘客人次	計劃開始及終止日期 ^{註(6)}
鐵路及專營巴士 2021年：28條路線 2022年：17條路線 2023年：19條路線	2021年：1.0元 2022及2023年：0.6元- 2.0元	2021年：22 590 2022年：21 280 2023年：26 660	持續實施
鐵路及專線小巴 ^{註(7)} 2021年：551條路線 2022年：547條路線 2023年：所有路線	2021年至2023年11月4日：0.3元至3元 2023年11月5日起：0.5元至3元	2021年：411 930 2022年：392 950 2023年：456 560	持續實施
鐵路及街渡渡輪 (1條路線)	0.5元	2021年：390 2022年：320 2023年：370	由2020年6月1日開始並持續實施
各專營巴士公司提供的巴士轉乘優惠 ^{註(8)} 2021年：585條路線 2022年：608條路線 2023年：629條路線	2021及2022年：0.5元至37.0元 2023年：0.1元至38.7元	2021年：176 530 2022年：157 270 2023年：180 900	持續實施
專營巴士及專線小巴 2021年：36條路線 2022年：38條路線 2023年：71條路線	2021及2022年：1.0元 2023年：1.0元至4.0元	2021年：344 2022年：286 2023年：258	持續實施
專營巴士及電車 (35條路線)	2021及2022年：2.6元 2023年：	2021年：1 700 2022年：1 100 2023年：1 300	由2017年7月1日開

轉乘計劃涉及的公共交通營辦商 ^{註(5)}	每次轉乘可享的成人票價優惠	每日平均受惠轉乘乘客人次	計劃開始及終止日期 ^{註(6)}
	3.0元		始並持續實施
各專線小巴路線組合之間的轉乘 (41條路線)	1.0元至11.9元	不適用 ^{註(9)}	持續實施
不同渡輪營辦商之間的渡輪轉乘 (2條航線)	2021年： 3.6元至6.8元 2022年： 3.8元至6.8元 2023年： 3.8元至9.4元	2021年：22 2022年：18 2023年：21	由2011年7月1日開始並持續實施

註(5)：不包括同一營辦商轄下路線之間的轉乘票價優惠安排。

註(6)：運輸署沒有備存每項轉乘計劃開始日期的資料。

註(7)：自2018年6月3日起，香港鐵路有限公司推出鐵路與專線小巴轉乘計劃。在此計劃下，凡使用八達通卡由港鐵轉乘專線小巴或由專線小巴轉乘港鐵的乘客，可享0.3元的轉乘優惠。而由2023年11月5日起，上述轉乘計劃的優惠由每程0.3元提高至0.5元，並進一步涵蓋全港所有專線小巴路線。而鐵路與個別專線小巴路線的轉乘優惠高達3元。

註(8)：有關數字涵蓋各專營巴士公司所有已提供轉乘優惠的巴士路線。

註(9)：運輸署沒有備存不同專線小巴路線組合之間轉乘的乘客人次數字。

管制人員的答覆

(問題編號：1016)

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 (李頌恩)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 (a) 私家車 (b) 電單車及 (c) 貨車或商用泊車位數目。

2. 上述政府及私營機構泊車位中,提供電動車充電設施的數目分別有多少?請分別列出。

3. 現列出,過去三年及截至現時為止:

(a) 全港泊車位與領有牌照車輛數目的比例

(b) 全港商用車輛泊車位與領有商用車輛牌照車輛數目的比例

(c) 全港電單車泊車位與領有電單車車輛牌照車輛數目的比例

4. 請分別列出,於過去三年及今個年度,各區用作臨時停車場的短期租約數目,這些短期租約可提供停泊車輛數目,以及擬定收回時間。請參考以下列表。

x x 年度

地區	短期租約地點	可停泊車輛數目	擬定收回時間

5. 當局於2021年完成修訂《香港規劃標準與準則》，增加資助房屋項目的商用車輛泊車位種類及數目，請問完成修訂後，至今增加了多少相關泊車位?請按區域列出。

6. 請以表列出於過去五年，當局增加泊車位的規劃措施，增加泊車位數目，以及涉支分別多少。
7. 請提供過去三年，政府多層停車場於繁忙時間及非繁忙時間的平均使用率分別為何？
8. 請提供過去三年，警方發出違例泊車定額罰款的檢控數字，並請以十八區分別列出。

提問人：陳恒鎮議員(立法會內部參考編號：33)

答覆：

1. 過去3年，各區分別由政府及私營機構提供的私家車、電單車及商用泊車位數目載於附件1。
2. 根據環境保護署提供的資料，過去3年全港由政府及私營機構所提供的公共電動車充電器數目按18區載於附件2。
3. 過去3年，全港領有牌照的所有車輛、商用車輛和電單車的數目、三類車輛泊車位數目與三類領牌車輛數目的比例表列於附件3。
4. 綜合地政總署及運輸署備存的資料，過去3年按區議會分區劃分用作短期租約收費公眾停車場的數目、相關泊車位數目及已收回的短期租約收費公眾停車場的數目列於附件4。至於擬定收回短期租約收費公眾停車場的時間表，地政總署目前計劃於2024-25年度收回2個分別位於屯門及青衣的短期租約收費公眾停車場。
5. 運輸署於2021年8月修訂《香港規劃標準與準則》中增加了資助房屋項目的商用車輛泊車位種類及數目。是次修訂可提供的新泊車位數目取決於個別發展項目的進度，預期私人及資助房屋發展項目最快可在未來一至兩年開始陸續增加泊車位。
6. 政府一直積極推展一系列短期及中長期措施，在情況許可下適量增加泊車位供應。過去5年，全港的泊車位數目共增加了約32 400個。增加泊車位的短期及中長期措施及其進展詳載於附件5。

運輸署增加泊車位的工作由現有人員執行，涉及的開支沒有詳細分項。

7. 過去3年，運輸署轄下11個公眾停車場的平均使用率如下：

停車場	區域	平均使用率(%)^					
		上午10時至晚上6時			晚上6時至上午10時		
		2021年	2022年	2023年	2021年	2022年	2023年
天星碼頭	中西區	80	81	82	25	27	31
大會堂		62	57	65	19	19	25
林士街		64	63	57	31	34	27
堅尼地城		88	85	86	80	80	80
天后	灣仔	81	81	79	67	66	64
筲箕灣	東區	83	83	80	80	80	78
香港仔	南區	68	69	64	82	83	79
雙鳳街	黃大仙	73	74	77	83	84	83
黃大仙#		69	63	45	34	38	32
葵芳	葵青	79	80	83	75	76	76
荃灣	荃灣	84	84	86	80	80	82

^ 不包括電單車泊車位

黃大仙停車場原本提供25個旅遊巴士泊車位的泊車設施。自2020年9月1日起，該停車場臨時開放予私家車、客貨車及貨車(5.5公噸以上)停泊，有關臨時安排隨疫情過後於2023年4月16日取消。由2023年11月18日起，該停車場除旅遊巴士外，亦開放予貨車(5.5公噸以上)停泊。

8. 警務處處處理違例泊車定額罰款通知書及其他交通執法數字是以警察總區作劃分，故沒有按18區劃分的檢控數字。在2021年至2023年，警務處發出的違例泊車定額罰款通知書，按警察總區劃分的數字表列如下：

警察總區	違例泊車定額罰款通知書的數目		
	2021年	2022年	2023年
港島	688 592	624 000	523 167
東九龍	570 466	555 417	443 038
西九龍	862 992	1 011 084	960 276
新界南	584 706	570 895	471 527
新界北	595 404	602 075	615 011
合計	3 302 160	3 363 471	3 013 019

過去3年各區私家車、電單車及商用車輛泊車位數目^

地區	截至 每年 2 月	政府提供的泊車位			私營機構提供的泊車位		
		(a) 私家車	(b) 電單車	(c) 商用車輛	(a) 私家車	(b) 電單車	(c) 商用車輛
中西區	2024 年	4 410	996	643	34 058	483	443
	2023 年	4 443	979	644	34 065	483	515
	2022 年	4 446	944	647	34 065	480	521
灣仔	2024 年	3 598	1 024	313	35 123	321	180
	2023 年	3 589	991	284	35 209	323	181
	2022 年	3 745	964	280	35 483	352	182
東區	2024 年	3 703	1 183	545	43 136	1 455	1 616
	2023 年	3 668	1 151	537	43 112	1 440	1 617
	2022 年	3 664	1 152	537	42 750	1 451	1 626
南區	2024 年	3 329	935	330	36 751	1 053	1 069
	2023 年	3 317	930	331	37 144	1 021	1 049
	2022 年	3 295	925	381	36 610	1 008	1 066
油尖旺	2024 年	2 589	1 343	785	33 421	797	875
	2023 年	2 674	1 338	789	33 259	796	864
	2022 年	2 555	1 350	779	33 351	747	976
深水埗	2024 年	5 305	1 380	1 445	25 696	868	2 301
	2023 年	5 292	1 374	1 447	24 973	838	2 277
	2022 年	5 057	1 282	1 454	25 133	794	2 262
九龍城	2024 年	5 514	1 238	417	46 565	1 045	1 173
	2023 年	5 508	1 214	419	45 989	930	1 068
	2022 年	5 472	1 168	417	44 296	848	1 074

地區	截至 每年 2 月	政府提供的泊車位			私營機構提供的泊車位		
		(a) 私家車	(b) 電單車	(c) 商用車輛	(a) 私家車	(b) 電單車	(c) 商用車輛
黃大仙	2024 年	4 500	1 080	460	16 472	1 328	910
	2023 年	4 513	1 027	442	16 403	1 311	950
	2022 年	4 546	1 026	465	16 192	1 285	943
觀塘	2024 年	8 241	2 321	702	40 906	2 447	2 929
	2023 年	8 197	2 243	665	41 058	2 368	2 810
	2022 年	8 190	2 194	659	40 159	2 323	2 811
荃灣	2024 年	2 707	901	224	35 826	886	2 322
	2023 年	2 746	860	227	35 777	807	2 228
	2022 年	2 720	832	209	35 108	773	2 204
屯門	2024 年	5 060	1 118	669	38 656	958	2 129
	2023 年	4 788	1 052	631	38 143	872	2 105
	2022 年	4 796	1 035	564	37 595	808	2 100
元朗	2024 年	4 567	864	699	39 192	1 110	1 963
	2023 年	4 590	855	696	39 322	1 119	1 797
	2022 年	4 569	917	661	38 001	989	1 752
北區	2024 年	5 097	678	852	17 768	380	998
	2023 年	4 701	550	800	17 804	377	916
	2022 年	3 945	539	802	17 610	343	855
大埔	2024 年	2 659	366	665	29 763	850	695
	2023 年	2 455	339	658	29 432	845	692
	2022 年	2 326	291	638	28 674	827	673
西貢	2024 年	3 855	697	601	40 436	2 759	1 224
	2023 年	3 900	685	614	40 472	2 673	1 242
	2022 年	3 834	606	682	40 273	2 553	1 261

地區	截至 每年 2 月	政府提供的泊車位			私營機構提供的泊車位		
		(a) 私家車	(b) 電單車	(c) 商用車輛	(a) 私家車	(b) 電單車	(c) 商用車輛
沙田	2024 年	6 073	1 032	616	71 024	2 376	2 411
	2023 年	5 999	987	622	70 191	2 210	2 335
	2022 年	5 926	952	579	68 768	2 139	2 368
葵青	2024 年	5 345	1 606	975	30 841	1 378	8 860
	2023 年	5 252	1 566	960	30 887	1 362	10 282
	2022 年	5 229	1 534	962	30 808	1 350	10 275
離島	2024 年	2 721	336	397	17 579	371	884
	2023 年	2 111	261	266	13 835	386	890
	2022 年	2 213	277	307	13 732	370	887
總計	2024 年	79 273	19 098	11 338	633 213	20 865	32 982
	2023 年	77 743	18 402	11 032	627 075	20 161	33 818
	2022 年	76 528	17 988	11 023	618 608	19 440	33 836

^ 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。

過去3年各區由政府及私營機構提供的公共電動車充電器數目

地區	截至 每年年尾	公共電動車充電器數目		
		政府	私營機構	小計
中西區	2023年	300	125	425
	2022年	308	84	392
	2021年	244	78	322
灣仔	2023年	209	195	404
	2022年	210	170	380
	2021年	210	150	360
東區	2023年	179	202	381
	2022年	184	133	317
	2021年	90	119	209
南區	2023年	57	224	281
	2022年	57	183	240
	2021年	9	59	68
油尖旺	2023年	9	366	375
	2022年	9	325	334
	2021年	0	253	253
深水埗	2023年	121	134	255
	2022年	117	191	308
	2021年	76	191	267
九龍城	2023年	91	107	198
	2022年	87	89	176
	2021年	87	83	170
黃大仙	2023年	88	140	228
	2022年	46	61	107
	2021年	46	59	105
觀塘	2023年	109	1 094	1 203
	2022年	105	886	991
	2021年	104	858	962
荃灣	2023年	187	96	283
	2022年	185	61	246
	2021年	178	63	241
屯門	2023年	48	81	129
	2022年	40	56	96

地區	截至 每年年尾	公共電動車充電器數目		
		政府	私營機構	小計
	2021年	37	52	89
元朗	2023年	91	251	342
	2022年	91	137	228
	2021年	88	114	202
北區	2023年	306	160	466
	2022年	179	157	336
	2021年	94	167	261
大埔	2023年	104	59	163
	2022年	44	23	67
	2021年	41	17	58
西貢	2023年	49	309	358
	2022年	49	226	275
	2021年	27	174	201
沙田	2023年	247	993	1 240
	2022年	244	282	526
	2021年	227	309	536
葵青	2023年	119	106	225
	2022年	123	68	191
	2021年	108	66	174
離島	2023年	236	223	459
	2022年	132	92	224
	2021年	123	95	218
總計	2023年	2 550	4 865	7 415
	2022年	2 210	3 224	5 434
	2021年	1 789	2 907	4 696

過去 3 年領有牌照的所有車輛數目、商用車輛數目和
電單車數目與其各自的泊車位數目

	截至每年年尾	領有牌照的 車輛數目	泊車位 數目	泊車位與領牌 車輛數目的比例
(a) 所有車輛	2023 年	775 391	798 492	1.03
	2022 年	770 150	786 058	1.02
	2021 年	777 310	776 126	1.00
(b) 商用車輛	2023 年	69 737	45 388	0.65
	2022 年	69 441	44 778	0.64
	2021 年	70 660	44 907	0.64
(c) 電單車	2023 年	73 480	39 864	0.54
	2022 年	74 259	38 356	0.52
	2021 年	70 937	37 317	0.53

2021-2023 年 18 區短期租約用地收費公眾停車場詳情

地區	年度 (截至該 年年底)	短期租約用 地收費公眾 停車場數目	泊車位 數目	過去三年(2021-2023 年)已收回的短期租約用地收費公眾停車場 數目 (相關編號及地點)
中西區	2023	3	185	2 (NHX804(東邊街北)及 SHX1356(薄扶林道))
	2022	4	165	
	2021	5	278	
灣仔	2023	-	-	-
	2022	-	-	
	2021	-	-	
東區	2023	9	945	1 (EHX510(創富道))
	2022	8	893	
	2021	9	918	
南區	2023	4	254	2 (SHX1331(春坎角)及 SHX1324(華樂徑))
	2022	5	229	
	2021	6	280	
油尖旺	2023	4	784	2 (KX3102(文匯街)及 STTKW0012(洗衣街))
	2022	5	667	
	2021	4	492	
深水埗	2023	5	832	1 (KX3086(通州街))
	2022	5	763	
	2021	5	763	
九龍城	2023	4	758	1
	2022	5	856	

地區	年度 (截至該 年年底)	短期租約用 地收費公眾 停車場數目	泊車位 數目	過去三年(2021-2023 年)已收回的短期租約用地收費公眾停車場 數目 (相關編號及地點)
	2021	5	952	(KX2987(紅鸞道))
黃大仙	2023	3	362	1 (KX3015(黃大仙道))
	2022	4	347	
	2021	3	288	
觀塘	2023	11	1 188	4 (KX2921(宏展街)、 KX3094(彩興路)、 KX3127(安秀道)及 KX3081(碧雲道))
	2022	10	1 352	
	2021	10	1 352	
荃灣	2023	11	2 534	2 (STT1481(海盛路)及 STT1524(海盛路))
	2022	11	2 663	
	2021	13	2 475	
屯門	2023	18	2 263	4 (MX16007(湖山路)、 MX17003(屯義街)、TM0068 (亦園路)及 MX18020(三聖街))
	2022	17	2 627	
	2021	18	2 509	
元朗	2023	18	1 276	3 (STT2991(天壇街)、YL0090(天業路)及 STT2954(青山公路－潭尾段))
	2022	18	1 195	
	2021	17	1 098	
北區	2023	17	1 306	10 (STT1681(彩順街)、 STTNX1723(大窩西支路)、 STTNX1740(彩發街)、
	2022	21	1 975	
	2021	22	1 897	

地區	年度 (截至該 年年底)	短期租約用 地收費公眾 停車場數目	泊車位 數目	過去三年(2021-2023 年)已收回的短期租約用地收費公眾停車場 數目 (相關編號及地點)
				STTNX1790(彩發街)、 STTNX1795(粉嶺)、 STT2954(彩暉街)、STT1651(新運路)、STTN0030(彩順街)、 STTNX1713(安居街)及 STTNX1791(保平路))
大埔	2023	11	1 388	-
	2022	10	1 336	
	2021	6	899	
西貢	2023	18	3 368	1 (SX5234(翠塘路))
	2022	18	3 509	
	2021	18	3 242	
沙田	2023	18	2 910	3 (STT2211 (文林路)、 STT2086(彩沙街)及 STT2129(顯和里))
	2022	19	2 940	
	2021	18	2 747	
葵青	2023	48	4 811	2 (STT3776(荃青交匯處)及 STT3727(貨櫃碼頭南路))
	2022	52	7 727	
	2021	51	7 926	
離島	2023	4	47	2 (STTXC2889 (喜東街)及 STTIS0099(銀樹街))
	2022	4	214	
	2021	4	165	

增加泊車位的短期及中長期措施的進展
(截至 2024 年 2 月)

措施	進展
I. 短期措施	
1. 在合適的路旁地點劃設夜間泊車位	提供約 1 793 個商用車泊車位供貨車及旅遊巴士使用
2. 善用高架天橋的橋底位置地方劃設泊車位	提供約 1 639 個泊車位供電單車、私家車和商用車輛使用
3. 在非辦公時間開放更多政府大樓的泊車位予公眾使用	開放 13 個聯用辦公大樓內約 1 220 個泊車位
4. 鼓勵學校在非上課時間開放校舍供學生服務車輛停泊	37 間學校合共提供約 108 個學生服務車輛泊車位
5. 在合適的短期租約停車場的租約條款中，訂明最少需提供的商用車輛泊車位數目	涉及約 1 883 個商用車輛泊車位
6. 增設路旁旅遊巴士泊車位及上落客設施	提供約 1 226 個泊車位及 422 個上落客設施供旅遊巴士使用
II. 中長期措施	
7. 研究規定在合適的新發展項目開放一定數目的附屬泊車位及上落客貨處作夜間公眾商用車輛泊車用途	已於 2021 年 2 月或以後新推售的適用政府土地加入相關條款。
8. 按照「一地多用」的原則，在合適的「政府、機構或社區」設施和公共休憩用地發展項目盡量增加泊車位	現正推展約 20 個工程項目提供約 5 100 個泊車位，預計由 2024-25 年度開始陸續落成。
9. 善用地下公眾停車場總樓面面積寬免措施，規定合適的新發展或重建項目增設公眾停車場	按運輸署的數字，現時正在規劃並將應用地下公眾停車場總樓面面積寬免措施的發展項目大約有 24 個。
10. 在短期租約停車場及政府停車場內採用自動泊車系統	<p>4 個已啟用／興建中的短期租約停車場提供自動泊車系統，預計可提供共約 900 個泊車位(包括傳統及自動泊車系統泊車位)。</p> <p>此外，3 個興建中的政府停車場提供自動泊車系統，預計可提供共約 880 個泊車位(包括傳統及自動泊車系統泊車位)。</p>

管制人員的答覆

(問題編號：1017)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

三條過海隧道於2023年8月實施「633」固定方案,以及於2023年12月實施「分時段收費」,請問:

1. 三條過海隧道在繁忙時間及非繁忙時間,推行「633」固定方案及「分時段收費」方案時,兩方案下的平均行車時間(或車速)分別如何?請以表列出。
2. 三條過海隧道在繁忙時間及非繁忙時間,推行「633」固定方案及「分時段收費」方案時,按車種劃分使用三隧過海的情況為何?請以表列出。
3. 兩方案推出後,繁忙時間三條過海隧道的車龍平均長度為何?請分別列出,並以方案推出前及後作出比較

提問人：陳恒鑌議員(立法會內部參考編號：34)

答覆：

為理順過海交通及善用隧道容量,政府在2023年分階段調整3條過海隧道(即西區海底隧道(西隧)、海底隧道(紅隧)和東區海底隧道(東隧))的隧道費,以便駕駛者有序適應隧道費調整。運輸署一直密切監察新收費實施後的交通情況(特別是隧道入口上游連接路的交通情況),新收費實施後得到駕駛人士的配合和調整出行安排,已見成效,隧道口的整體車龍和塞車情況已有舒緩。

1. 有關3條過海隧道入口上游連接路在實施新收費下平日(即星期一至五,不包括公眾假期)平均車速,詳見附表一。
2. 有關3條過海隧道在實施新收費下按車種劃分的平日(即星期一至五,不包括公眾假期)平均過海車流,詳見附表二。
3. 有關3條過海隧道在實施新收費前後的平均最長車龍,詳見附表三。

平日上午繁忙時段3條過海隧道入口上游連接路南行的平均車速

平均車速（每公里／小時） ¹		西隧	紅隧	東隧
分時段收費 實施前 ²	上午繁忙時段 ⁴	56	14	33
	繁忙時段以外時間 ⁵	76	40	67
分時段收費 實施後 ³	上午繁忙時段 ⁴	53	24	40
	繁忙時段以外時間 ⁵	75	46	66

註：

1. 由最長車龍位置至隧道入口的平均行車速度
2. 即 2023 年 12 月 4 日至 8 日期間
3. 即 2024 年 2 月期間的星期一至五，當中已剔除公眾假期及受其影響的日子（例如：農曆年三十、年初五至初七）
4. 「上午繁忙時段」指平日 07:30 至 10:30（共 3 小時）
5. 「繁忙時段以外時間」指平日 00:00 至 07:30、10:30 至 16:30 及 19:30 至 24:00（共 18 小時）

3條過海隧道平日平均車流量(雙向)(架次)¹

		西隧			紅隧			東隧		
		電單車 ⁶ 及私家車	的士	其他 商用車	電單車 ⁶ 及私家車	的士	其他 商用車	電單車 ⁶ 及私家車	的士	其他 商用車
分時段收費 實施前 ²	繁忙時段 ⁴	21 300	8 800	7 500	19 800	1 700	11 300	21 500	3 900	6 300
	繁忙時段 以外時間 ⁵	23 500	17 700	8 700	37 000	11 800	23 300	27 700	10 100	9 800
分時段收費 實施後 ³	繁忙時段 ⁴	20 200	8 100	10 500	21 300	3 200	6 700	19 200	4 200	6 000
	繁忙時段 以外時間 ⁵	31 900	15 200	14 900	36 000	13 800	13 900	25 800	9 500	9 600

註：

1. 有關車流量並未計及繁忙時段排隊進入隧道的車龍（如有）
2. 即 2023 年 12 月 4 日至 8 日期間
3. 即 2024 年 2 月期間的星期一至五，當中已剔除公眾假期及受其影響的日子（例如：農曆年三十、年初五至初七）
4. 「繁忙時段」指平日 07:30 至 10:30 及 16:30 至 19:30（共 6 小時）
5. 「繁忙時段以外時間」指平日 00:00 至 07:30、10:30 至 16:30 及 19:30 至 24:00（共 18 小時）
6. 「電單車」包括機動三輪車

平日上午繁忙時段的平均最長車龍

平均車龍（公里）	西隧	紅隧	東隧
過海隧道收費調整前 ¹	0.1	2.6	1.7
「633」固定收費實施後 ²	0.7	2.2	1.7
分時段收費實施後 ³	1.3	1.5	1.1

註：

1. 即 2021 年 11 月期間（即政府調整 3 條過海隧道收費前）
2. 即 2023 年 9 月期間
3. 即 2024 年 2 月期間

管制人員的答覆

(問題編號：1018)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

1. 香港去年開始推行「易通行」道路繳費服務之後，發生拖欠情況的情況如何？(請列出相關個案數目)
2. 截至現時為止，獲處理及仍在進行處理的情況為何？
3. 服務至推行以來，出現系統出錯或多扣／少扣錢的情況有少宗？

提問人：陳恒鑌議員(立法會內部參考編號：35)

答覆：

- 1.及2. 所有政府收費隧道和青沙管制區已順利實施「易通行」，政府一直呼籲登記車主盡快完成「易通行」三步曲：(1) 安裝車輛貼、(2) 開立「易通行」戶口及(3) 設定自動繳費方式，以盡享「易通行」帶來的便利。登記車主必須在車輛駛經收費區的14個工作天內繳交隧道費，否則會被徵收附加費。運輸署可根據法例向裁判官提出申請要求有關車主繳清相關費用。

運輸署已陸續將欠繳交隧道費的個案交予裁判法院處理。截至2024年2月底，未有繳交隧道費的個案約34 000宗，佔總整體車流量(約125 000 000架次)約0.03%。裁判法院亦已陸續審理欠繳隧道費及附加費的案件，並已向涉案的登記車主發出命令，要求他們就每宗個案向裁判法院繳付所有欠繳款額(包括隧道費、首次附加費175元及額外附加費350元)，以及相關罰款和訟費。裁判法院亦已指示運輸署拒絕辦理涉案車輛的續牌及過戶申請，並可向拒絕繳交判決款額的車主發出扣押令，飭令以扣押並出售財物及實產的方式，向相關車主徵取判決款項。

3. 自「易通行」實施至2024年3月7日期間，與隧道費相關的查詢／投訴個案平均每日約68宗，佔整體使用「易通行」的每日平均車流量(約410 000架次)約0.017%。經調查後，有關個案不涉及系統問題，主要成因歸納如下：

- (a) 部份個案涉及未有安裝車輛貼的私家車，加上部分車輛所刻印在車牌的號碼未必足夠清晰而令自動車牌識別系統未能準確辨認，故此需要隧道費服務商進行人手辨認，而在人手辨認的過程中偶有出錯；以及
- (b) 部份個案涉及使用車種貼的私家車或使用司機卡的的士，未有按安裝指引正確地安裝車種貼／司機卡，因而影響「易通行」系統準確地感應相關車種貼／司機卡。

就上述的情況，隧道費服務商已採取以下相應的措施，包括：

- (a) 開發專屬程式以提升系統辨識車牌號碼的能力，並加強培訓前線員工；以及
- (b) 於「易通行」網站及向的士業界提供詳細的安裝車種貼／司機卡的安裝指引及教學短片，供用戶參考。此外，隧道費服務商亦在四個服務點提供為用戶檢查車種貼／司機卡安裝情況的服務。

「易通行」實施至今，西區海底隧道於2023年12月18日曾短暫發生一宗因人為疏忽而導致錯收隧道費的事件。運輸署已即時要求隧道費服務商退還款項，嚴肅調查以及即時堵塞錯誤漏洞。運輸署已於2023年12月22日發出新聞稿交代事件始末，並正密切監督服務商採取跟進改善工作，包括安排獨立審計檢視服務商的操作，以確保同類事件不再發生。

管制人員的答覆

(問題編號：1019)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

請提供以下鐵路線於早上繁忙時間，最繁忙路段的載客率(載客率請以每平方米站立4人計算)。(請參考下表列之)

		沙中線 通車前 (即2022 年5月15 日前)	沙中線通 車後至 12/2022	2023年	2024年 至今
東鐵線	沙田至大圍				
	大圍至九龍塘				
屯馬線	錦上路至荃灣西				
港島線	北角至炮台山				
	天后至銅鑼灣				
觀塘線	石硤尾至太子				
	彩虹至九龍灣				
荃灣線	油麻地至佐敦				
	深水埗至太子				

提問人：陳恒鑌議員(立法會內部參考編號：36)

答覆：

各相關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^{註1}：

	最繁忙路段	載客率 ^{註2} (每平方米站立4人)		
		東鐵線過海段通車前 ^{註3}	東鐵線過海段通車後 ^{註3}	2023年
東鐵線	沙田至大圍	60%	-	-
	大圍至九龍塘	-	73%	94%
屯馬線	錦上路至荃灣西	76%	77%	-
	荃灣西至美孚	-	-	85%
港島線	北角至炮台山	73%	-	-
	天后至銅鑼灣	-	74%	81%
觀塘線	石硤尾至太子	73%	-	-
	彩虹至九龍灣	-	65%	68%
荃灣線	油麻地至佐敦	83%	-	-
	深水埗至太子	-	66%	73%

註1：一般而言，除了有重大改動外(例如新鐵路線開通)，香港鐵路有限公司(港鐵公司)會按季度計算乘客量數字，以評估鐵路線的服務需求。故港鐵公司未能提供2024年第一季的載客率數字。

註2：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。因此上表只提供相關鐵路線於表列時期內最繁忙單向路段的載客率。

註3：指東鐵線過海段通車(2022年5月15日)前的一個星期和通車後的一個星期的平均載客率。

管制人員的答覆

(問題編號：1020)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就泊車轉乘計劃：

1. 請提供過去三年，各區提供「泊車轉乘」設施的(a)停車場地點(b)泊車轉乘收費，以及(c)繁忙時間使用率
2. 會否計劃於未來增設更多「泊車轉乘」設施?如有，請提供詳情。

提問人：陳恒鎭議員(立法會內部參考編號：37)

答覆：

1. 目前，全港有24個停車場提供合共約9 700個轉乘泊車位，有關泊車轉乘設施詳情載於附件。按我們掌握的數據，過去三年泊車轉乘每小時收費由\$4至\$21不等，而日泊收費(不計及機場快綫和高鐵泊車轉乘)則由\$60至\$105不等，收費視乎個別地點的泊車轉乘需求等因素而定。運輸署沒有備存各泊車轉乘設施繁忙時間使用率數字。
2. 運輸署正與地政總署研究，在合適的短期租約收費公眾停車場實施泊車轉乘的可行性，目標選址包括鄰近荃灣西站、青衣站和恒安站的短期租約停車場。在公眾泊車位方面，運輸署會繼續按照「一地多用」的原則，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泊車位，並繼續密切留意需求，探討和研究於合適選址引入泊車轉乘設施，便利市民使用集體運輸。政府亦正在《交通運輸策略性研究》中研究在合適的運輸交匯樞紐提供泊車轉乘設施，進一步鼓勵駕駛人士使用公共交通服務，以及減少車輛進入交通繁忙的地區。

泊車轉乘設施詳情

地點	管理者	泊車轉乘收費
青衣站	港鐵公司	每小時收費由\$4至\$21不等，而日泊收費(不計及機場快綫或高鐵泊車轉乘)則由\$60至\$105不等。
錦上路停車場	港鐵公司	
九龍站	港鐵公司	
紅磡站	港鐵公司	
彩虹泊車轉乘公眾停車場	港鐵公司	
香港站	港鐵公司	
海洋公園站	港鐵公司	
西九龍站	港鐵公司	
荃灣西站	港鐵公司	
上水寶石湖邨第一期公眾停車場	房屋署	
屯門站	私人	
烏溪沙站	私人	運輸署沒有備存泊車轉乘設施的資料。
東港城停車場	私人	
奧海城一期商場	私人	
啟田商場停車場	領展	
朗屏停車場D	領展	
愛民停車場	領展	
樂富生活創庫停車場	領展	
樂富街市停車場	領展	
黃大仙中心北館停車場	領展	
黃大仙中心南館停車場	領展	
黃大仙二區有蓋停車場	領展	
天盛停車場A	領展	
愉翠商場停車場	領展	

管制人員的答覆

(問題編號：3039)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就各道路過境口岸，即落馬洲、文錦渡、沙頭角、深圳灣、港珠澳大橋及香園圍：

1. 過去三年，上述各口岸獲發粵港跨境車輛常規配額（即兩地牌），分別多少？請按不同口岸，並按巴士、貨車及私家車類別分別列出。
2. 過去三年，上述各口岸設計的容車量及每日平均使用量分別多少？請按不同口岸，並按巴士、貨車及私家車類別分別列出。
3. 請問，過去三年及截至目前為止，從事跨境車輛司機從業員有多少？

提問人：陳恒鑠議員(立法會內部參考編號：39)

答覆：

1. 現時，粵港跨境車輛受到香港特區政府與廣東省政府共同管理的配額制度所規管。這些車輛必須取得廣東省公安廳發出的批准通知書以及運輸署發出的封閉道路通行許可證(許可證)，並辦妥相關機關所規定的手續，方可往來香港及廣東省。有關配額制度不包括往來落馬洲與皇崗的跨境穿梭巴士(即皇巴)、港珠澳大橋(大橋)穿梭巴士(即金巴)、香港跨境貨車，以及「港車北上」和「大橋澳門口岸泊車轉乘計劃」下的香港跨境私家車。

在過去三年，運輸署向巴士、貨車及私家車(包括獲發出租汽車許可證的私家車)發出的許可證(包括新領及續領的許可證)數目表列如下：

a) 可使用多個過境口岸的許可證

年份 類別	2021	2022	2023
貨車	11 510	21 625	10 151
巴士	943	877	2 703

b) 只可使用指定過境口岸的許可證

管制站	類別	年份		
		2021	2022	2023
落馬洲	貨車	262	675	115
	私家車	6 092	18 370	14 826
文錦渡	貨車	10	36	6
	私家車	434	1 880	1 888
沙頭角	貨車	57	107	14
	私家車	1 354	4 729	4 424
深圳灣	貨車	12	18	1
	私家車 ^(註1)	8 781	32 320	33 971
大橋香港口岸	貨車	10	12	85
	私家車 ^(註2)	8 477	19 109	26 890
香園圍	貨車	0	0	0
	私家車	9	273	2 493

註1：包括經深圳灣口岸前往內地的香港及澳門跨境私家車。

註2：包括經大橋前往珠海及澳門口岸的香港及澳門跨境私家車。

2. 經諮詢相關部門，各陸路邊境管制站的設計容車量，以及過去三年經各管制站每日平均出入境車次(雙向)載列如下：

管制站	設計容車量 (車次/日) (雙向) ^(註3)	類別	年份		
			2021	2022	2023
落馬洲 ^(註4)	33 000	巴士	0	0	886
		貨車	5 098	1 458	3 078
		私家車	0	0	4 983
		總數	5 098	1 458	8 947
文錦渡 ^(註5)	14 000	巴士	0	0	228
		貨車	2 206	1 578	1 681
		私家車	0	0	188
		總數	2 206	1 578	2 097

管制站	設計 容車量 (車次/日) (雙向) ^(註3)	類別	年份		
			2021	2022	2023
沙頭角 ^(註6)	5 000	巴士	0	0	0
		貨車	693	428	0
		私家車	0	0	0
		總數	693	428	0
深圳灣	78 000	巴士	5	3	235
		貨車	6 922	3 160	3 979
		私家車	13	8	5 412
		總數	6 940	3 171	9 626
大橋 香港口岸	57 300	巴士	34	27	1 255
		貨車	387	577	798
		私家車	3	6	3 912
		總數	424	610	5 965
香園圍 ^(註7)	17 850	巴士	0	0	157
		貨車	1 393	855	1 579
		私家車	0	0	500
		總數	1 393	855	2 236

資料來源：入境事務處、香港海關和大橋管理局

註3： 假設所有設於管制站內的車輛檢查亭同時運作的單日最高處理車流量。

註4： 落馬洲管制站於2020年2月4日至2023年2月5日期間暫停提供客運通關服務。

註5： 文錦渡管制站於2020年1月30日至2023年1月7日期間暫停提供客運通關服務。

註6： 沙頭角管制站於2020年1月30日起暫停客運通關服務，及於2022年3月14日起暫停貨運清關服務。

註7： 香園圍邊境管制站於2020年8月26日正式啓用，客運清關服務於2023年2月6日開通。

3. 申請人在提交跨境巴士及貨車許可證申請時，須提供廣東省公安廳發出的批准通知書，而該通知書列明有關司機資料。運輸署備存跨境巴士及貨車的香港司機數目載列如下：

年份	跨境巴士及貨車的 香港司機數目
2021	14 566
2022	13 927
2023	13 918

至於跨境私家車方面，現時獲發出租汽車許可證的私家車共有608輛。運輸署並未備存涉及的香港司機數目。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：3129)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

中環灣仔繞道已於2019年2月通車，請問：

以下路段於通車前，以及最近三個年度，於早上繁忙時間的車流情況為何？
請分別以東西方向及以表列出。

- (1)告士打道近中環廣場
- (2)夏慤道近前紅十字會總部
- (3)干諾道中近大會堂一帶
- (4)西隧往港島方向
- (5)東隧往港島方向

提問人：陳恒鑌議員(立法會內部參考編號：41)

答覆：

在中環灣仔繞道通車前(2018年)及通車後(2020年至2022年期間^註)，有關道路主要路段於早上繁忙時間的平均車流量載於附件。

註：交通統計年報所載的交通流量統計數字現時只提供至 2022 年。

道路	方向	早上繁忙時段 ^{註 1} 平均車流量 (架次／小時)			
		中環灣仔繞道通車後			中環灣仔繞道通車前
		2022 年	2021 年	2020 年	2018 年
(1) 告士打道近中環廣場 ^{註 2}	東行	3 700	3 810	3 830	4 390
	西行	4 230	4 330	4 260	5 610
(2) 夏慤道近前紅十字會總部 ^{註 2}	東行	2 150	2 220	2 240	3 250
	西行	5 210	5 360	5 330	6 770
(3) 干諾道中近大會堂一帶 ^{註 2}	東行	3 300	3 420	3 150	4 420
	西行	3 170	3 280	3 270	4 480
(4) 西隧 ^{註 3 及 4}	南行 (往港島方向)	2 800	3 200	2 900	3 200
	北行 (往九龍方向)	1 300	1 500	1 300	1 800
(5) 東隧 ^{註 3 及 4}	南行 (往港島方向)	2 700	2 800	2 800	2 900
	北行 (往九龍方向)	2 100	2 400	2 300	2 400

註1：指平日上午7時至10時的早上繁忙時段。

註2：交通統計年報所載的交通流量統計數字現時只提供至2022年。

註3：由隧道營辦商通過車輛繳費系統所得數據編製，並已調整至最接近的百位數。

註4：有關車流量並未計及繁忙時段排隊進入隧道的車龍(如有)。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3130)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就的士服務業方面：

1. 現時推行「純電動的士百分百擔保貸款專項計劃」的申請及獲貸款個案數字為何？請分別列出。
2. 截至目前為止，無障礙的士（可供輪椅上落）數目有多？如當局沒有相關數據，會否考慮定期收集？當局就鼓勵的士業界引入無障礙的士的措施為何？
3. 現時持有的士駕駛牌照人數為何？請按年齡(59或以下/60至69歲/70歲或以上)分別列出。
4. 相關交通意外情況為何？請參考下表列出。

	2021年	2022年	2023年	2024年至今
涉及59歲或以下的司機				
涉及60歲至69歲的司機				
涉及70歲或以上的司機				

提問人：陳恒鑽議員(立法會內部參考編號：42)

答覆：

1. 政府在2023年9月4日推出「純電動的士百分百擔保貸款專項計劃」(貸款計劃)，以鼓勵的士業界轉用純電動的士。自貸款計劃推出至今年3月11日為止，參與計劃的貸款機構共接獲5宗申請。當中4宗申請已獲批出，1宗正在處理中。

2. 截至2024年2月29日，全港有18 163輛的士，當中約4 700輛的士可供輪椅上落。

在「無障礙運輸」的理念下，政府一直積極鼓勵的士業界引入更多可供輪椅上落之的士及不同型號，讓輪椅使用者有更多選擇，便利他們的出行需要。運輸署一直就的士業界或車輛供應商引入可供輪椅上落之的士型號保持開放態度，亦會繼續與的士業界和各車輛供應商溝通，協助他們了解相關的標準和審批程序，並在有需要時協調業界尋找適合在香港的道路上行走的型號。

另一方面，為進一步改善的士服務質素，政府即將推出的士車隊制度，讓現有的士組成車隊並向運輸署申請的士車隊牌照。運輸署會透過牌照條件規管的士車隊的營運和管理，並訂明車隊必須包含一定數量可供輪椅上落的士，以便利輪椅使用者出行。運輸署現正積極進行籌備工作，並計劃在今年4月邀請業界申請的士車隊牌照，以期讓車隊的士早日投入營運。我們預計屆時會有更多無障礙的士陸續投入服務。

3. 截至2024年2月29日，持有有效的士正式駕駛執照的人數，按年齡組別表列如下：

持有有效的士正式駕駛執照的的士司機年齡組別	人數
59歲或以下	79 371
60至69歲	93 692
70歲或以上	34 496
總數	207 559

4. 承上題，自2021年起至2024年2月為止，涉及交通意外的的士司機按年齡組別劃分的數目表列如下：

涉及交通意外的的士司機年齡組別	2021年	2022年	2023年*	2024年 (1月至2月)*
59歲或以下	2 514	2 075	2 677	349
60至69歲	1 637	1 446	1 879	258
70歲或以上	418	454	626	102

*臨時數字

管制人員的答覆

(問題編號：3265)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

「港車北上」計劃於去年推行，請問：

1. 計劃自推展以來申請個案數目、申請個案佔配額比例，以及成功獲批個案數目分別為何？
2. 成功申請後取消預約出行的情況如何？請提供每個月的情況。
3. 有否評估取消預約的原因，如有，請按分類列出（例如不符合保險要求，未能通過驗車等）。
4. 有否收集數據，以評估申請人「港車北上」目的及抵達地點，如有，請詳列之；如否，當局會否考慮以作為評估政策成效之用。
5. 以「港車北上」計劃在內地駕駛的港車發生意外事故情況為何？請按意外種類列出。
6. 「計劃」下，每次獲批入境後可連續停留不超過30日，每年累計不得超過180日，請問「港車北上」車輛平均在內地逗留日子為何？過去有沒有逾期情況？如有個案數目及處理方法為何？
7. 未來將會如何完善「港車北上」計劃？請列出相關時間表，以及涉及開支。
8. 未來會否增加配額以及擴展計劃至廣東省以外地點？如有，請提供詳情

提問人：陳恒鑠議員(立法會內部參考編號：44)

答覆：

1. 為確保「港車北上」運作暢順，粵港政府同意就接受申請的數目設置上限，由開放申請後首星期每個工作天接受200個申請，已增加至現時每個工作天接受300個申請，足夠應付需求。截至今年2月29日，運輸署共進行了21輪抽籤，提供約70 000個抽籤名額供有意申請者參加抽籤，而約有48 000宗申請已完成所有申請程序並獲兩地政府簽發相關牌證。為了善用申請名額，運輸署設有遞補機制，將未有按獲分配的申請時間內遞交申請的申請者名額，撥入再下一輪的申請名額當中，以期充分利用每次的申請名額。因此，自第12輪抽籤起，所有登記抽籤的申請人均獲發配額提交申請。有關成功申請者的比例載於附件一。
- 2-4. 申請人須在申請過程中完成所有程序，包括通過車輛查驗及購買相關保險等，才會獲發相關牌證以符合資格出行。截至今年3月5日，成功預約出行日子及取消預約出行申請的數目載於附件二。
「港車北上」允許合資格的香港私家車可在無須取得常規配額下，經大橋往來香港與廣東省，便利香港居民以自駕方式到廣東省作短期商務、探親或旅遊。相關車輛只限在廣東省區域行駛。申請人在預約出行時毋須提供出行目的地資料，在取消預約出行申請時亦毋須提交取消預約的原因，因此運輸署沒有備存相關資料。
- 5-6. 根據內地相關部門的資料，在2023年參與「港車北上」的香港車輛在內地涉及交通意外或事故的個案共有88宗。根據「港車北上」管理辦法，香港車輛不可在內地連續停留超過30天，或者每年在內地累計停留超過180天，運輸署未有收到內地通知有違規個案。運輸署沒有備存問題要求的其他資料。
- 7-8. 自「港車北上」於去年7月實施以來以來，粵港兩地政府一直密切留意其實施情況，適時推行優化措施為申請人提供更佳便利及出行體驗。有關措施包括 –
 - (a) 接受申請數目：如上文第(1)部份指出，由開放申請後首星期每個工作天接受200個申請，已增加至現時每個工作天接受300個申請。此外，運輸署設有遞補機制，將未有按獲分配的申請時間內遞交申請的申請者名額，撥入再下一輪的申請名額當中；
 - (b) 預約出行：為令出行安排更靈活，由去年10月起每天出行時段已由六個調整至四個，而指定日子預約安排亦已於今年2月作優化，縮短預約出行的期限及取消預約出行的期限(分別由兩個曆日及三個曆日縮短至出行日子前一個曆日的中午十二時或之前)；以及
 - (c) 車輛查驗：在香港專設為「港車北上」車輛查驗中心已由最初1間增加至現時3間，服務時間亦延長至晚上及週末；以及由今

年3月起，若申請人在其車輛查驗合格後的兩年內再次提交「港車北上」申請，而申請人的內地電子臨時入境機動車牌證仍然有效，及申請人及車輛維持不變，可獲豁免進行車輛查驗。

粵港兩地政府會繼續密切留意「港車北上」的運作情況及與相關的部門保持聯絡，適時檢視及優化「港車北上」的安排。

「港車北上」每輪抽籤中籤人數

抽籤	日期	登記抽籤 人數	中籤人數	成功申請 者比例
第1輪	2023年5月29至30日	17 261	1 600	9.3%
第2輪	2023年6月5至8日	13 476	2 700	20.0%
第3輪	2023年6月19至22日	11 319	3 442	30.4%
第4輪	2023年7月3至6日	10 523	3 557	33.8%
第5輪	2023年7月17至20日	8 576	3 533	41.2%
第6輪	2023年7月31日至8月3日	7 401	3 680	49.7%
第7輪	2023年8月14至17日	7 387	3 571	48.3%
第8輪	2023年8月28至31日	6 087	3 618	59.4%
第9輪	2023年9月11至14日	4 834	3 728	77.1%
第10輪	2023年9月25至28日	4 215	3 495	82.9%
第11輪	2023年10月9至12日	3 527	3 452	97.9%
第12輪	2023年10月23至26日	3 784	3 784	100%
第13輪	2023年11月6至9日	3 871	3 871	100%
第14輪	2023年11月20至23日	3 924	3 924	100%
第15輪	2023年12月4至7日	4 068	4 068	100%
第16輪	2023年12月18至21日	3 641	3 641	100%
第17輪	2024年1月1至4日	4 000	4 000	100%
第18輪	2024年1月15至18日	4 012	4 012	100%
第19輪	2024年1月29日至2月1日	3 095	3 095	100%
第20輪	2024年2月12至15日	2 449	2 449	100%
第21輪	2024年2月26至29日	4 592	4 592	100%

預約出行及取消預約出行的申請數目

月份	預約出行申請數目	取消預約出行申請數目
2023年7月	3 713	621
2023年8月	9 864	883
2023年9月	16 743	2 233
2023年10月	26 049	1 972
2023年11月	32 575	1 822
2023年12月	49 382	5 282
2024年1月	41 539	2 518
2024年2月	54 529	7 287
2024年3月 (截至3月5日為止)	15 956	1 423

管制人員的答覆

(問題編號：0313)

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 (李頌恩)局長： 運輸及物流局局長問題：

財政預算案演辭227段中提及會在年內完成檢視「公共交通費用補貼計劃」。就此，政府可否告知本會：

1. 檢視該計劃所涉及的預算開支及人手編制為何；
2. 過去3年，每年對該計劃的補貼金額及經常開支詳情；
3. 過去3年，該計劃下每年的受惠人數及人均補貼金額；及
4. 當局初步預計何時公布檢視結果？

提問人：陳沛良議員(立法會內部參考編號：20)答覆：

1. 運輸署就公共交通費用補貼計劃(補貼計劃)的檢視工作由現有人員執行，涉及的開支及人手沒有詳細分項。
- 2.及 3. 過去三年，補貼計劃下的補貼總金額、平均每月受惠人數及每月的人均補貼金額如下：

年份 ^註	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)
2021	3,709	2 999 000	103
2022	2,837	2 274 000	104
2023	3,909	3 036 000	107

註：為了讓更多市民在疫情期間受惠於補貼計劃，政府曾推出臨時特別措施，包括在2020年7月至2021年12月和2022年5月至2023年10月暫時放寬補貼計劃下的每月公共交通開支水平，

以及在2021年4月至12月和2022年5月至2023年10月暫時提高每月補貼上限。

過去三個財政年度，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)
2021-22	41.8
2022-23	37.4
2023-24 (修訂預算)	40.9

政府一直盡力減省補貼計劃的行政費用。補貼計劃在過去三個財政年度的經常開支(扣除補貼金額)約相當於每年補貼總金額的1%。

4. 政府預計公共交通費用補貼計劃的檢討會在年內完成。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：0314)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

當局在2024至25年度需要特別留意的事項中，提及繼續支援推行「純電動的士百分百擔保貸款專項計劃」。就此，政府可否告知本會：

1. 該計劃推出至今，收到的百分百擔保貸款申請宗數及審批通過的個案宗數，涉及的純電動的士數量和獲批的貸款總額為何；
2. 受惠於該計劃，將石油氣、汽油或混能的士替換為純電動的士佔本港整體電動的士的比例為何；
3. 繼續推行該計劃涉及的人手安排及預算開支為何；及
4. 會否就計劃進行檢討和優化建議；如會，詳情和時間表為何；如否，原因為何？

提問人：陳沛良議員(立法會內部參考編號：21)

答覆：

- 1.及2. 政府在2023年9月4日推出「純電動的士百分百擔保貸款專項計劃」(貸款計劃)，以鼓勵的士業界轉用純電動的士。自貸款計劃推出至今年3月11日為止，參與計劃的貸款機構共接獲5宗申請，涉及5輛的士。當中4宗申請已獲批出，涉及4輛的士和約132萬元的貸款總額，有關的士佔目前整體已領牌電動的士數目約11%^註。另外1宗申請正在處理中。
3. 貸款計劃由香港按證保險有限公司(按證保險公司)負責管理，而運輸署則負責監督。有關貸款計劃的監督工作主要由運輸署現有人員負責，屬於整體職務，故涉及的開支及人手安排沒有詳細分項。
4. 自貸款計劃推出至今，運輸署一直透過不同渠道，包括該署網站、定期出版的《的士通訊》、宣傳單張，以及與的士業界定期和特別會議，向的士業界發放有關貸款計劃的資訊。運輸署、按證保險公

司，以及參與貸款計劃的貸款機構亦有與的士業界保持溝通，包括為業界舉行簡介會，以便有意申請貸款的人士了解貸款計劃的詳情，及早準備所需的資料。

貸款申請期由貸款計劃推出起計5年，讓的士車主可按其營運需要，有序地轉用純電動的士，政府會視乎需要作檢討及延長申請期。

註：截至2024年2月29日，已領牌的電動的士數目為36輛。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0315)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

當局在2024至25年度需要特別留意的事項中，提及繼續執行「運輸業輸入勞工計劃－公共小巴／客車行業」。就此，政府可否告知本會：

- 1.請表列，該計劃推出至今已進行多少輪申請，每輪申請的詳情為何（包括申請宗數、審批通過宗數、涉及的輸入勞工配額、涵蓋的職位等）；
- 2.每輪申請中是否有不獲批准的申請個案，不獲批准的具體理由為何；
- 3.處理該計劃申請涉及到的人手編制及預算開支為何；及
- 4.當局有否評估已投入服務的司機表現為何；如有，詳情為何；如否，原因為何？

提問人：陳沛良議員(立法會內部參考編號：22)

答覆：

行政長官會同行政會議2023年6月通過推出「運輸業輸入勞工計劃－公共小巴／客車行業」(計劃)，在保障本地勞工優先就業的前提下，適度容許小巴／客車行業申請輸入司機，配額上限為1 700名，以紓緩行業長期面對的司機短缺問題，提供穩定的勞動力，從而維持公共交通服務的可靠性。就有關計劃的各項提問，現回覆如下：

1. 有關計劃的第一輪申請期為2023年7月17日至8月7日，共接獲118宗申請，涉及1 601個輸入勞工配額，涵蓋公共小巴司機及客車司機。經運輸及物流局、勞工處和運輸署代表組成的跨部門聯絡小組審議後，運輸署署長批准98宗申請，發放共969個配額，首輪申請的詳情載於附表。

運輸署已於2024年3月20日公布計劃的第二輪將於3月25日至4月26日接受申請。

2. 在首輪申請未獲批准的20宗個案中，有4宗申請是由申請者主動撤回，其餘16宗申請因不符合計劃的基本要求而未獲批准，原因包括未能符合進行本地招聘的規定，或未能符合全職本地員工與輸入勞工比例要求，以及申請人未持有有效的客運營業證。另外，在98宗獲批的個案中，有15宗申請因不符合申請人聘用全職本地員工與申請輸入勞工比例要求(即2：1)，申請配額未能全數獲批。
3. 執行上述計劃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。
4. 輸入司機須通過相關車輛類型駕駛考試並獲得合格成績，以及完成職前訓練課程和取得課程證書後，方可取得相關車輛類型的正式駕駛執照。營辦商亦會在輸入司機投入服務前提供足夠的路線培訓，使其充分掌握服務路線的情況。運輸署亦有派員實地視察及了解，以確保輸入司機的駕駛及服務表現在其駕駛工作崗位上能符合乘客的要求。

附表

運輸業輸入勞工計劃－公共小巴／客車行業
第一輪申請及獲批配額數目
按工種劃分的分項數字

司機類別	接獲申請宗數	涉及司機配額 數目	獲批申請宗數	獲批司機配額 數目
公共小巴司機	68	547	59	461
本地客車司機	32	689	23	262
跨境直通巴士 司機	18	365	16	246
總數	118	1 601	98	969

－ 完 －

管制人員的答覆

(問題編號：0316)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

當局在2024至25年度需要特別留意的事項中，提及繼續支援推行「港車北上」及制定「粵車南下」的安排。就此，政府可否告知本會：

1. 自去年7月1日起實施「港車北上」，當局已於今年2月6日起優化指定日子預約系統，但仍有市民反映，該計劃的申請流程繁複，當局會否簡化該計劃的申請手續，例如取消抽籤環節、豁免每次通關前需先進行預約的要求，或與內地政府商討撤銷每日接受申請數目的上限；
2. 運輸署早前宣布，由今年3月1日起優化「港車北上」申請的車輛查驗安排，若申請人在其車輛查驗合格後的兩年內再次提交「港車北上」申請，而申請人的內地電子臨時入境機動車牌證仍然有效，及申請人及車輛維持不變，可獲豁免進行車輛查驗。當局有否預計有多少申請人可因此受惠；
3. 自「港車北上」實施以來，每輪抽籤的中籤人數和及後預約通關的人數分別為何；有否檢視，當局優化指定日子預約系統及車輛查驗安排後，「港車北上」申請人數是否有顯著增加，是否達到預期成效；
4. 就制定「粵車南下」安排，當局有否大致方向及初步時間表？

提問人：陳沛良議員(立法會內部參考編號：23)

答覆：

- 1-3. 為確保「港車北上」運作暢順，粵港政府同意就每日出行車輛數目設置上限，並為「港車北上」設立網上預約出行系統，供申請人預約出行。自「港車北上」於去年7月實施以來，我們一直密切留意其實施情況，適時推行優化措施為申請人提供更佳便利及出行體驗。有關措施包括：

- (a) 接受申請數目：由開放申請後首星期每個工作天接受200個申請，已增加至現時每個工作天接受300個申請，足夠應付需求。此外，為了善用申請名額，運輸署設有遞補機制，將未有按獲分配的申請時間內遞交申請的申請者名額，撥入再下一輪的申請名額當中，以期充分利用每次的申請名額；
- (b) 預約出行：為令出行安排更靈活，由去年10月起每天出行時段已由六個調整至四個，而指定日子預約安排亦已於今年2月作優化，縮短預約出行的期限及取消預約出行的期限(分別由兩個曆日及三個曆日縮短至出行日子前一個曆日的中午十二時或之前)；以及
- (c) 車輛查驗：在香港專設為「港車北上」車輛查驗中心已由最初1間增加至現時3間，服務時間亦延長至晚上及週末；以及由今年3月起，若申請人在其車輛查驗合格後的兩年內再次提交「港車北上」申請，而申請人的內地電子臨時入境機動車牌證仍然有效，及申請人及車輛維持不變，可獲豁免進行車輛查驗。根據目前的申請情況，已獲批「港車北上」資格的人士約有50 000名，如他們符合上述條件，在申請「港車北上」續期時均可受惠於此項優化車輛查驗安排。

自「港車北上」實施以來，每輪抽籤的中籤人數及每月預約出行申請數目分別載於附件一及附件二。截至今年2月29日，運輸署共進行了21輪「港車北上」抽籤，提供約70 000個抽籤配額供有意申請者參加抽籤。自第12輪抽籤起，所有登記抽籤的申請人均獲發配額提交申請。由於獲得相關出行資格的申請人正陸續增加，因而每月預約出行數目亦由去年7月的約3 700增加至今年2月的約55 000。另外，由今年2月起優化指定日子預約系統後，預約出行數目由今年1月的約42 000增加至今年2月的約55 000。兩地政府會繼續密切留意「港車北上」的運作情況及與相關部門保持聯絡，適時檢視及進一步優化「港車北上」的申請手續及預約出行安排。

- 4. 香港特區政府歡迎訪客來港，亦認為在粵港澳大灣區共同建設的概念裏，應該致力推動方便和暢順的人員流通。為達至上述目標並加以用好管好港珠澳大橋，我們正與內地有關部門積極探討「粵車南下」整體的實際方案。

「港車北上」每輪抽籤中籤人數

抽籤	日期	中籤人數
第1輪	2023年5月29至30日	1 600
第2輪	2023年6月5至8日	2 700
第3輪	2023年6月19至22日	3 442
第4輪	2023年7月3至6日	3 557
第5輪	2023年7月17至20日	3 533
第6輪	2023年7月31日至8月3日	3 680
第7輪	2023年8月14至17日	3 571
第8輪	2023年8月28至31日	3 618
第9輪	2023年9月11至14日	3 728
第10輪	2023年9月25至28日	3 495
第11輪	2023年10月9至12日	3 452
第12輪	2023年10月23至26日	3 784
第13輪	2023年11月6至9日	3 871
第14輪	2023年11月20至23日	3 924
第15輪	2023年12月4至7日	4 068
第16輪	2023年12月18至21日	3 641
第17輪	2024年1月1至4日	4 000
第18輪	2024年1月15至18日	4 012
第19輪	2024年1月29日至2月1日	3 095
第20輪	2024年2月12至15日	2 449
第21輪	2024年2月26至29日	4 592

「港車北上」每月預約出行申請數目

月份	預約出行申請數目
2023年7月	3 713
2023年8月	9 864
2023年9月	16 743
2023年10月	26 049
2023年11月	32 575
2023年12月	49 382
2024年1月	41 539
2024年2月	54 529
2024年3月（截至3月18日）	39 100

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0414)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 區域交通及運輸服務

管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)

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；
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人次、使用人次、佔整體入錶數字的百分比、現存問題及優化計劃分別為何；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？

提問人：陳沛良議員(立法會內部參考編號：35)

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2024-25年度的預算開支表列如下：

智慧出行措施	2024-25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」	4.65億元

智慧出行措施	2024-25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	1,900萬元
3. 在全港合適的獨立式燈控路口推行實時交通燈號調節系統，使路口可以因應車流及人流狀況即時調節燈號時間，以充分利用燈控路口的通行能力	(註1)
4. 委託顧問研究內地及海外對自動駕駛汽車的最新規管框架及現行技術標準，以落實《實務守則》的技術細節以及日後適時作出更新	75,000元
5. 於汀九橋南行線推展智慧公路的先導計劃，提升該路段的交通管制及監察系統，測試技術，並了解駕駛人士使用智慧公路時的駕駛習慣	1,960萬元
數據共享和分析	
6. 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
7. 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	600萬元
8. 繼續維持及完善「交通數據分析系統」以加強交通管理和效率	260萬元
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	有關工作由現有運輸署人員執行，涉及的開支沒有詳細分項。

智慧出行措施	2024-25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	有關工作由現有運輸署人員執行，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	1.904億元 (包括預計批出的款項以及基金的行政開支)
12. 管理、營運及維修停車收費錶系統，該系統支援不同支付系統(包括「轉數快」及利用「入錶易」流動應用程式遙距繳費等)，並提供實時空置泊車位資訊；政府會繼續在合適的地點安裝停車收費錶及優化停車收費錶系統	5,935萬元
13. 由2021年開始分批啟用自動泊車系統項目，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	120萬元(註2)
14. 繼續運作安裝於部分不設收費錶的路旁泊車位的感應器，以提供實時空置泊車位資訊	30萬元

註1：政府計劃於2024年內向立法會財務委員會申請撥款，以在全港合適的獨立式燈控路口推行實時交通燈號調節系統。

註2：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，政府已／會向立法會申請撥款，有關工程開支不計算在上表的金額內。

除上述第11項有關智慧交通基金的措施外，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。而就基金而言，運輸署開設了兩個有時限的公務員職位(包括一名高級工程師和一名機電工程師／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。運輸署亦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總額的15%。

2. 10億元的智慧交通基金在2021年3月推出並接受申請，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2024年2月，基金已批出50份申請，涉及總資助金額約3.35億元。獲批項目的詳情載於附件1。

3. 停車收費錶系統自2021年1月投入服務以來，運作大致暢順，現時系統每日處理約15萬宗泊車費交易，當中以「入錶易」手機應用程式遙距繳付泊車費佔整體交易約56%，「入錶易」的累積首次下載次數已有約76萬。運輸署會繼續透過不同渠道(例如社交媒體、應用程式商店留言和電話熱線)收集用戶意見，並密切留意相關的技術發展，研究加入最新的電子支付工具的可行性，以進一步提升系統表現和用戶體驗。
4. 運輸署一直留意世界各地應用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，運輸署已於2020年起在本港開展落實設有自動泊車系統的公眾停車場項目，並積極在合適的短期租約停車場推行自動泊車系統。目前已有短期租約停車場的自動泊車系統投入運作，而已獲立法會批准撥款並設有自動泊車系統的工務工程項目，預計於2025年開始投入服務，詳情載於附件2。在政府推展中並設有自動泊車系統的工務工程項目中，自動泊車系統泊車位佔所有私家車泊車位平均超過50%。

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
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
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
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
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
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
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

項目名稱	項目概要	獲批資助金額
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
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
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
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
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
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	\$7,982,521.45

項目名稱	項目概要	獲批資助金額
	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。	
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
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
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
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
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

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 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
香港橋面效率和安全性的智能評估 ²	本項目旨在開發一套多層檢查方法，探測混凝土橋面的表面及地下缺陷。此項目並會開發一套使用無損評估技術建立的橋面智能效率評估模型，以提升道路安全。	\$8,099,657.00
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
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
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
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
開發一個優化營運及管理電召的士服務的模擬平台及人工智能演算法 ¹	本項目旨在開發一個模擬平台及人工智能演算法，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

項目名稱	項目概要	獲批資助金額
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
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
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
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 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
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
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
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
開發一套便利視障人士出行的人工智能電腦視覺解決方案 ²	本項目旨在開發人工智能電腦視覺技術，並透過專門設計的手機應用程式和智能眼鏡以識別障礙物、巴士站和	\$1,514,000.00

項目名稱	項目概要	獲批資助金額
	巴士，便利視障人士出行和提高道路使用的安全，從而鼓勵視障人士更多地使用公共交通工具，以提高道路使用效率。	
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
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
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
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
開發新一代交通事故風險管理解決方案(ARM) ²	本項目旨在研發一套交通事故風險管理解決方案(ARM)，包括新一代高級駕駛輔助系統(ADAS)、電子數據記錄系統(EDRS)、超速警報系統(OAS)、警報按鈕系統(ABS)、車輛故障預測系統(PMS)及駕駛行為和車隊管理監測系統(DBMS)，以改善駕駛安全。	\$13,440,750.00
提升交通智慧及出行安全的智能運輸數據系統 ¹	本項目旨在開發一個智能的運輸數據系統，以實現更智能的交通和更安全的出行。該系統將利用人工智能物聯網(AIoT)和地理空間人工智能(GeoAI)技術，實時計算及分析道路和交通狀況。	\$7,629,654.94

項目名稱	項目概要	獲批資助金額
自動駕駛巴士於公共道路上運行的試點項目 ²	本項目旨在開發香港首輛於公共道路上運行的無人駕駛自動穿梭巴士(AIBus)。項目將以西九文化區作為試驗平台，當中包括進行車聯網(V2X) 解決方案的研發。該項目將構建並促進AIBus、建築物、道路基礎設施、訪客和道路使用者之間的信息連繫。同時，該項目將為香港未來在公共道路採用自動駕駛技術提供實用數據。	\$19,998,500.00
智能的士雲咪錶營運、統計及數據分析系統 ²	該項目旨在開發香港首個的士營運數據統計及分析平台。平台將透過遠程搜集計程錶數據，分析的士的營運情況。項目亦研發智能計程錶，使用空中下載(OTA)技術自動更新的士收費，免除手動調較。司機數據庫和行車記錄將被上傳到雲端平台，為的士車隊管理公司及的士車主提供全面的司機駕駛行為和風險參考。	\$10,634,000.00
安全及高效運輸組裝合成建築模塊的智慧規劃平台 ²	本項目旨在研發一個組裝合成建築模塊運輸智慧規劃平台，該平台將提供智能三維掃描路徑分析、路徑選擇和交通影響評估構成的三大核心技術，實現於本港進行安全和高效率的組裝合成建築模塊運輸。	\$19,326,900.00
專線網聯自動駕駛巴士 ²	項目將設計專線網聯自動駕駛巴士，連接香港科學園區和大學港鐵站，行駛複雜的道路環境如迴旋處及公共交通交匯處。	\$19,995,050.00
設計基於交通狀況數據對司機情緒預測的導航系統 ¹	項目旨在開發一套具有情感關懷的創新導航系統，採用機器學習技術模擬交通環境，分析其對司機情緒的影響，並應用路線規劃算法，選擇既能提高駕駛效率又能照顧司機情緒的適合路線，從而提升駕駛安全。	\$2,742,898.70

項目名稱	項目概要	獲批資助金額
多種模式的超本地化物流系統 ²	本項目旨在透過研究新型物流模式，對歷史配送訂單數據進行大數據分析，以確定高密度派送地點，並有效結合步行者和車輛完成運輸流程。項目旨在減少車輛的使用，提高派送效率，並降低道路整體使用量。	\$3,916,070.00
具交通流量感知的貨車隊列技術及其對道路網絡的作用 ¹	本項目將為香港的物流公司提供具交通流量感知的貨車隊列協調解決方案，設計相關算法使貨車隊列協調者能根據交通擠塞情況安排貨車隊列，並使用 SUMO 模擬器研究協調貨車隊列對屯門公路的交通影響。	\$1,741,655.16
基於數字孿生的大跨橋樑健康監測 ²	本項目旨在開發一個基於數字孿生技術的長跨度橋樑健康監測平台，並以青馬大橋為應用案例，作研發橋樑交通自動監測系統、橋樑疲勞損傷評估和預測系統、車輛護欄碰撞監測系統以及強風下車輛安全評估系統。監測平台將結合橋樑監測傳感器、人工智能技術、有限元分析和橋樑信息模型，以提升道路網絡及路面使用效率，提升駕駛安全。	\$13,404,400.00
開發一套結合人工智能及位置服務的輔助導航及防撞系統 ¹	本項目旨在研發一套適用於城市環境的低成本高精度協同定位方案。該方案將包括開發一套算法以解決因為樓宇遮擋及反射而引起的衛星定位偏移問題，同時將研發防撞預警應用程序，用於發出早期警示並進行緊急干預，從而減少視覺盲區內的碰撞風險。	\$6,697,542.56
管理城市泊位的區塊鏈信息物理系統 ¹	項目將利用 Web 3.0 和區塊鏈技術，建立駕駛者的去中心化身份，實現停車場的智能出入控制，並開發時空聚集性	\$3,953,542.31

項目名稱	項目概要	獲批資助金額
	分析系統，利用人工智能(AI)評估車位的供應與需求情況。	
基於空天地多傳感器信號構建香港高清地圖的人工智能模型 ¹	本項目旨在研發一套基於空天地多模態傳感器信號生成香港高清晰度地圖和半高清地圖的創新人工智能模型，以提供更精確的道路屬性及提升路面使用效率和輔助及自動駕駛車輛的安全性。	\$7,186,008.45

註1：純研究項目

註2：研究和應用項目

項目	自動泊車系統類型	開始建造工程日期	自動泊車系統 預計啟用日期	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	2020年12月	2021年11月 (已啟用)	245
大埔白石角短期租約用地	拼圖型	2021年12月	2022年12月 (已啟用)	250
深水埗欽州街與通州街交界 短期租約用地	拼圖型	2023年2月	2024年 (預計)	約210
油麻地海泓道短期租約用地	拼圖型	2023年7月	2024年 (預計)	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9月	2025年 (預計)	約380
四美街地區休憩用地、體育 館及公眾停車場	立體型	2022年5月	2026年 (預計)	約300
深水埗欽州街西休憩用地及 公眾停車場	圓筒型	2023年8月	2026年 (預計)	約200
馬鞍山第103區綜合設施大樓 主要工程	拼圖型	有待確定*		約350
將軍澳第66區市鎮公園及公 眾停車場	拼圖型	有待確定#		約450
海庭道聯用綜合大樓	拼圖型	有待確定#		約170

*政府已就馬鞍山第103區綜合設施大樓主要工程項目於2024年2月徵詢民政及文化體育事務委員會的意見，並計劃在立法會財務委員會批准撥款後展開擬議工程，目標約在 4 年半內完成，實際建造日期及啟用日期有待確定。

#政府預計於本年內徵求立法會批准撥款，由於項目處於規劃或設計階段，實際建造日期及預計啟用日期有待確定。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：3289)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

有關自動駕駛車輛方面，近年政府已推出多項規範措施，推動自動駕駛的測試和使用，就此，政府可否告知本會：

1. 現時有關自動車駕駛測試的車輛數量、車輛種類、測試地點及測試進度分別為何；
2. 申請自動車駕駛先導計劃的車輛及車主的評定標準為何，及先導牌照5年有限期後的具體計劃為何？

提問人：陳沛良議員(立法會內部參考編號：46)

答覆：

1. 自2017年起，運輸署根據《道路交通(車輛登記及領牌)規例》(第374E章)向個別自動駕駛車輛(自動車)發出「車輛行駛許可證」(許可證)以進行自動車測試，並按個別情況訂定特定條件，以促進自動車在香港的測試和應用。截至2024年2月，運輸署已先後就19輛自動車發出許可證，以讓該等自動車於10個地點進行測試，包括大學校園、西九文化區、香港科學園及個別私人屋苑等，當中有九輛仍在進行不同階段的路面測試。相關自動車測試的詳情如下：

編號	車輛種類	測試地點
1	私家小巴	西九文化區
2	私家小巴	錦綉花園
3	私家小巴	錦綉花園
4	輕型貨車	香港科技大學
5	私家小巴	科學園

編號	車輛種類	測試地點
6	輕型貨車	科學園
7	私家車	生產力促進局
8	輕型貨車	科學園
9	私家小巴	峻巒

2. 政府先後於2023年5月及2024年1月完成《2023年道路交通(修訂)(自動駕駛車輛)條例》及《道路交通(自動駕駛車輛)規例》(第374AA章)(《自動車規例》)的修例工作，為自動車在香港的進一步測試和應用提供具彈性的規管框架，以便利業界在香港更廣泛地測試和應用自動車。新的自動車規管框架已於2024年3月1日實施，運輸署亦於同日發布了《自動駕駛車輛測試及先導使用實務守則》，列明測試和使用自動車的詳細技術、安全和操作要求。

《自動車規例》已詳細列明在自動車先導計劃下進行自動車測試的車輛及其車主的申請條件及評定準則。任何人如有意在香港的道路上進行自動車先導計劃以測試及使用自動車，須先向運輸署申請先導牌照及自動車證書，並提交一份詳細的建議書，述明詳情，包括建議自動車先導計劃的目標、擬在該計劃下使用的自動車車輛數目、型號、設計及構造、自動車系統及其他相關技術及運作細節(如：自動車擬行走路線、風險分析及緩解措施等資料)。

運輸署會評審每宗申請，以確保有關自動車先導計劃符合公眾利益且屬安全，以及擬進行測試和先導使用的自動車宜於道路上使用。

此外，自動車先導牌照的申請人必須是該建議先導計劃下每輛自動車的車主，並須符合《自動車規例》所列的適當人選評定準則，包括是否有能力提供所需的技術支援及維持所需的設施、資源及人手等，以安全地推展有關自動車先導計劃。若申請人符合所有要求，運輸署會向申請人發出先導牌照，以及向每輛自動車發出自動車證書。申請人在獲發先導牌照後，正式成為先導營辦人，並可進行其自動車先導計劃以測試和使用自動車。

根據《自動車規例》，先導牌照有效期最長為五年，在牌照屆滿前四個月，先導營辦人可向運輸署提出牌照續期申請。運輸署會審視每宗申請是否仍符合上述發牌要求。符合申請條件的先導營辦人可獲續牌，最長有效期同樣為五年。

管制人員的答覆

(問題編號：2402)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就鐵路發展，政府可否告知本會：

1. 過去3年，請按職級列出監管鐵路服務及執行鐵路安全相關的人手編制及開支分別為何；

2. 過去3年，每年各鐵路綫的最高可載客量、平均乘客量、早上及晚上繁忙時段的可載客量及載客率(以每平方米站立4人和6人計算)分別為何；

3. 過去3年，各鐵路綫列車數目、卡數分佈，及於繁忙及非繁忙平均班次數目分別為何；

4. 過去3年，各鐵路綫服務延誤事故宗數，並按成因、延誤時間及每宗事故的罰款額分類表列；及

5. 表列各鐵路綫更換新訊號系統的時間表，預期投入服務時間、預期可增加的班次數量及可載客量分別為何？

提問人：陳紹雄議員(立法會內部參考編號：18)

答覆：

1. 機電工程署(機電署)鐵路科根據鐵路安全相關條例，負責規管及監察鐵路系統的安全運作，包括由香港鐵路有限公司(港鐵公司)營運的鐵路系統、香港國際機場的旅客捷運系統、由香港電車有限公司營運的電車系統，以及由山頂纜車有限公司營運的山頂纜車系統。機電署鐵路科在過去3年的人手編制載列如下：

職級	2021	2022	2023
助理署長	1	1	1
總工程師	4*	4*	4*
高級工程師	15	15	15
工程師	28	28	28
督察	4	4	4

*2個總工程師職位為首長級有時限編外職位，自2021年7月起開設，為期4年。

機電署鐵路科在過去3年的總開支載於下表：

	2021-22	2022-23	2023-24 (截至 2024 年 2 月)
開支 (百萬元)	80.6	81.1	77.7^

^ 暫時未有 2023-24 財政年度的總開支資料。

運輸署巴士及鐵路科則負責規管及監察港鐵服務、專營巴士、電車和非專營巴士服務，運輸署的其他分部亦協助處理包括事故協調、新鐵路相關運輸設施策劃等鐵路相關事宜。在過去3年，運輸署巴士及鐵路科負責規管及監察港鐵服務的人手編制載列如下：

職級	2021	2022	2023
助理署長	1	1	1
首席運輸主任	1	1	1
總運輸主任	1	1	1
高級運輸主任	3	3	3
運輸主任	3	3	3

註：

除規管及監察港鐵服務外，上述部分人手編制亦負責巴士及鐵路科的其他事宜，例如監管專營及非專營巴士服務和電車服務。

規管及監察鐵路服務屬於上述運輸署人員的部分常規職務，而運輸署其他分部亦協助處理鐵路相關事宜，涉及的開支預算沒有詳細分項。

- 根據港鐵公司的資料，一般而言，鐵路線的最高載客率會在早上繁忙時段出現，因為該時段有較多乘客在相若時間出行。乘客的出行模式在黃昏繁忙時段則較為分散，所以黃昏繁忙時段的最高載客率一般較早上繁忙時段的最高載客率為低。因此，港鐵公司在評估個別鐵路線的服務需求時，主要會以早上繁忙時段的載客率為基礎，以評估該鐵路線最擠擁時的情況。

過去3年，各重鐵和輕鐵路線的可載客量、平均乘客量、在早上最繁忙一小時最繁忙單向路段的載客率及最繁忙路段資料分別載列於附件一及附件二。

3. 過去3年，各重鐵路線和輕鐵的列車和車卡數目載列於附件三，重鐵和輕鐵於繁忙及非繁忙時段班次表列於附件四。
4. 過去3年，由港鐵公司控制範圍內的因素引起並導致服務延誤事故的宗數、成因，以及港鐵公司根據「服務表現安排」及經優化的「服務表現回贈」安排所撥出的款額載列於附件五。
5. 港鐵公司正為荃灣線、港島線、觀塘線以及將軍澳線進行更換信號系統工程。根據港鐵公司的資料，按現時的工作計劃及進度，荃灣線新信號系統會於2025至2026年投入服務。港島線、觀塘線及將軍澳線的信號系統提升工程則會借鑑荃灣線的經驗，其後估計約每年完成提升一條鐵路線的信號系統，整體工程預計在2028至2029年完成。工程計劃表列如下：

鐵路線	新信號系統預期投入服務時間
荃灣線	2025-26年
港島線	2026-27年
觀塘線	2027-28年
將軍澳線	2028-29年

預計當更換工程完成後，港鐵系統的整體可載客量將可提升約10%。

重鐵系統統計數字
(早上最繁忙一小時最繁忙單向路段)

		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1)	機場 快線 (註1及2)
2021年(註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)	不適用 (註6)	70 000	67 600	80 000	27 000	71 400	75 000	9 600	45 000	4 800
2.	可載客量(每平方米站立6人)(b)	73 300	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)	不適用	11 200	0	0	10 200	0	0	5 300	2 500	1 600
4.	乘客量 (c)	30 100	36 100 (註7)	43 300	47 800	9 200	40 000	52 200	1 700	23 600	800
5.	載客率 (每平方米站立 6 人) [(c)/(b)]{ }最繁忙路段	41% {沙田至大圍}	61% {荃灣西至美孚}	64% {油塘至鰂魚涌}	60% {天后至銅鑼灣}	55% {金鐘至海洋公園}	56% {石硤尾至太子}	70% {油麻地至佐敦}	39% {欣澳至迪士尼}	55% {九龍至香港}	25% {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1)	機場 快線 (註1及2)
6.	現時載客率 (每平方米站立4人) ^(註5)	58%	86%	90%	84%	77%	79%	98%	55%	78%	不適用
7.	每月平均 乘客量 (百萬人次)	16.1	14.1 (註7)	9.4	22.9	1.9	17.2	25.3	0.3	5.6	0.2
8.	總乘客量 (百萬人次)	193.7	169.0 (註7)	113.3	275.2	22.9	206.1	303.2	3.3	67.3	2.2
2022年^(註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.	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.	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.	載客率	60%	59%	59% {油塘至	56%	54% {金鐘至	48%	50%	51% {欣澳至	47%	34%

		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1)	機場快線 (註1及2)
	(每平方米站立6人) [(c)/(b)]{ }最繁忙路段	{大圍至九龍塘}	{荃灣西至美孚}	{鰂魚涌}	{天后至銅鑼灣}	{海洋公園}	{彩虹至九龍灣}	{深水埗至太子}	{迪士尼}	{奧運至九龍}	{青衣至機場}
6.	載客率(每平方米站立4人) (註5)	83%	82%	84%	79%	76%	67%	70%	72%	66%	不適用
7.	每月平均乘客量 (百萬人次)	15.3	19.9	8.8	20.9	1.8	16.0	23.1	0.3	5.2	0.3
8.	總乘客量 (百萬人次)	183.5	238.8	105.1	250.5	21.6	192.0	277.4	3.4	62.7	3.1
2023年											
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.	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	8 300	42 500	4 200

		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1)	機場 快線 (註1及2)
3.	(a) 項 與 (b) 項 的差距 ^(註4)	20 000	11 200	0	0	10 200	0	0	1 300	2 500	600
4.	乘客量 (c)	42 400	35 700	40 400	46 300	9 800	34 500	38 800	3 200	21 200	1 700
5.	載客率 (每 平 方 米 站 立 6 人) [(c)/(b)][{ } 最 繁忙路段	68% {大圍 至九龍 塘}	61% {荃灣 西至美 孚}	60% {油塘至 鰂魚涌}	58% {天后 至銅鑼 灣}	58% {金鐘至 海洋公 園}	48% {彩虹 至九龍 灣}	52% {深水 埗至太 子}	39% {欣澳至 迪士尼}	50% {奧運 至九 龍}	40% {青衣 至 機場}
6.	載客率(每平 方米站立4人) (註5)	94%	85%	84%	81%	82%	68%	73%	54%	70%	不適用
7.	每月平均 乘客量 (百萬人次)	23.7	23.9	9.8	25.7	2.2	18.2	27.7	0.5	6.5	0.9
8.	總乘客量 (百萬人次)	283.6	280.3	114.8	311.0	25.8	215.1	344.6	5.8	77.1	10.8

註1： 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2： 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3： 鑑於疫情影響，表列數字以疫情較為緩和的月份所收集到的數據為基礎。

註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：以一系列行走市區的重鐵列車為例，一系列列車可提供340個座位，以及以每平方米站立6人的乘客密度計算下的2 160個企位，即每列列車的總計可載客量約為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。

註6：東鐵線在上述期間以現有12卡列車和新9卡列車並行的方式營運，因此設計可載客量及最高可載客量並不適用。

註7：西鐵線與屯馬線一期在2021年6月27日合併為屯馬線。屯馬線於2021年的乘客量指屯馬線一期和屯馬線(於2021年6月27日通車)的乘客量。西鐵線於2021年首六個月的每月平均乘客量和總乘客量則分別為1 140萬人次和6 830萬人次。

輕鐵系統統計數字
(早上最繁忙一小時最繁忙單向路段)

輕鐵路線	最高可載客量			載客率 ^(註1)		
	2021年	2022年	2023年	2021年	2022年	2023年
505	2 993	2 993	2 993	81%	68%	66%
506P ^(註2)	不適用	不適用	424	不適用	不適用	70%
507	2 544	2 827	2 827	81%	74%	83%
507P ^(註2)	不適用	212	212	不適用	80%	90%
610	1 995	2 056	2 056	98%	80%	93%
614	873	1 372	1 122	84% ^(註3)	70% ^(註3)	77% ^(註3)
614P	1 388	1 156	1 363			
615	998	748	960	83% ^(註3)	85% ^(註3)	74% ^(註3)
615P	1 388	1 388	1 600			
705	4 240	4 240	4 240	78%	76%	63%
706	5 088	5 088	5 088	72%	85%	63%
751	2 650	2 857	2 993	79%	82%	64%
751P	205	398	398	40%	75%	60%
761P	4 625	4 240	4 240	70%	67%	64%

乘客量(百萬人次)

	2021年	2022年	2023年
每月平均乘客量	11.8	11.0	12.5
總乘客量	141.6	131.7	150.0

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。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，重鐵載客率計算方法所採用的每平方米站立4人或6人的乘客密度標準並不適用。

註2： 港鐵公司分別在2022年9月及2023年9月加設507P線和506P線，在早上繁忙時段行駛。

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

重鐵和輕鐵列車和車卡數目

截至 該年12月	2021		2022		2023	
	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	36	12或9	36	9	37	9
屯馬線	56	8	59	8	65	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	41	8	39	8
荃灣線	35	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

輕鐵系統以單卡或雙卡輕鐵車輛營運，後者由兩個車卡組成。在2021年、2022年和2023年，輕鐵車卡總數分別為145、146和149。

重鐵系統列車班次^(註1)

截至該年 12 月	2021		2022		2023	
	早上繁忙時段 班次 (分鐘)	非繁忙時段 班次 (分鐘)	早上繁忙時段 班次 (分鐘)	非繁忙時段 班次 (分鐘)	早上繁忙時段 班次 (分鐘)	非繁忙時段 班次 (分鐘)
東鐵線						
金鐘-上水 ^(註2)	2.9 - 8 (紅磡-上水)	4 - 8 (紅磡-上水)	2.7 - 5.2	5.5 - 8	2.7 - 3.8	4 - 8
金鐘-羅湖 ^(註3)	--	--	--	--	5.5	6 - 10
金鐘-落馬洲 ^(註3)	--	--	--	--	12	12 - 14.5
屯馬線	2.7 - 3	6 - 7	2.7 - 3	6 - 7	2.7 - 3	6 - 7
將軍澳線						
北角-將軍澳	2.2	--	2.2	--	2.2	--
北角-寶琳	2.5 - 4	5 - 6	2.5 - 4	5 - 6	2.5 - 4	5 - 6
北角-康城	6.7	--	6.7	--	6.7	--
調景嶺-康城	--	10 - 14	--	10 - 14	--	10 - 14
港島線	1.9	3.6 - 5	1.9	3.6 - 5	1.9	3.6 - 5
南港島線	3.3	6 - 7.5	3.3	6 - 7.5	3.3	6 - 7.5
觀塘線						
調景嶺-何文田	2.1	3.5 - 5	2.1	3.5 - 5	2.1	3.5 - 5
何文田-黃埔	4.2	3.5 - 5	4.2	3.5 - 5	4.2	3.5 - 5

截至該年 12 月	2021		2022		2023	
	早上繁忙時段 班次 (分鐘)	非繁忙時段 班次 (分鐘)	早上繁忙時段 班次 (分鐘)	非繁忙時段 班次 (分鐘)	早上繁忙時段 班次 (分鐘)	非繁忙時段 班次 (分鐘)
荃灣線	2	3.5 - 5	2	3.5 - 5	2	3.5 - 5
迪士尼線	10	10 - 20	10	10 - 20	5	10 - 20
東涌線						
香港-青衣	3 - 4	7 - 10	3 - 4	7 - 10	3 - 4	7 - 10
香港- 東涌	6 - 8	7 - 10	6 - 8	7 - 10	6 - 8	7 - 10
機場快線	15	30	15	15	10	10

註1： 上表所列為平日班次時間

註2： 在東鐵線過海段於2022年5月15日通車前，東鐵線只來往紅磡及上水。

註3： 因應2019冠狀病毒病疫情，羅湖站及落馬洲站曾於2020年2月4日起暫停服務。落馬洲站及羅湖站分別於2023年1月8日及2月6日重新開放。

輕鐵系統列車班次^(註1)

輕鐵路綫 ^(註2)	2021		2022		2023	
	早上繁忙時段 班次 (分鐘)	非繁忙時段 班次 (分鐘)	早上繁忙時段 班次 (分鐘)	非繁忙時段 班次 (分鐘)	早上繁忙時段 班次 (分鐘)	非繁忙時段 班次 (分鐘)
505	6 - 10	9 - 17	6 - 10	10 - 18	6 - 11	10 - 18
507	5 - 9	8 - 15	5 - 9	7 - 16	6 - 9	7 - 16
610	6 - 10	6 - 17	8 - 10	9 - 17	8 - 10	9 - 17
614	14 - 18	12 - 23	12 - 18	12 - 23	12 - 18	12 - 23
614P	7 - 12	10 - 16	9 - 13	11 - 16	8 - 13	11 - 19
615	14 - 18	14 - 24	14 - 18	15 - 24	14 - 18	14 - 24
615P	7 - 12	10 - 16	9 - 12	10 - 19	9 - 13	10 - 19
705	5 - 7	7 - 12	5 - 7	7 - 12	5 - 7	7 - 12
706	4 - 7	7 - 13	5 - 7	7 - 12	5 - 7	7 - 12
751	5 - 9	7 - 17	5 - 11	8 - 17	7 - 12	8 - 17
761P	4 - 7	6 - 15	5 - 8	6 - 15	5 - 8	6 - 15

註1： 上表所列为平日班次時間

註2： 於平日早上繁忙時段另設路線506P、507P及751P，提供特別班次加強繁忙路段服務。

由港鐵公司控制範圍內的因素引起並導致服務延誤8分鐘或以上的事故宗數

觀塘線

年份	宗數	成因		延誤時間								撥出款額 (百萬元) 註3
				半小時或以下 註1		31分鐘至3小時		3至4小時		逾4小時		
		機件故障 註2	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	
2021	12	12	0	12	0	0	0	0	0	0	0	0
2022	16	14	2	13	2	1	0	0	0	0	0	3
2023	17	17	0	15	0	2	0	0	0	0	0	2

荃灣線

年份	宗數	成因		延誤時間								撥出款額 (百萬元) 註3
				半小時或以下 註1		31分鐘至3小時		3至4小時		逾4小時		
		機件故障 註2	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	
2021	6	4	2	3	2	1	0	0	0	0	0	1
2022	5	5	0	4	0	0	0	0	0	1	0	40
2023	8	8	0	7	0	1	0	0	0	0	0	1

港島線

年份	宗數	成因		延誤時間								撥出款額 (百萬元) <small>註 3</small>
				半小時或以下 <small>註 1</small>		31分鐘至3小時		3至4小時		逾4小時		
		機件故障 <small>註 2</small>	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	
2021	9	9	0	6	0	3	0	0	0	0	0	5
2022	7	7	0	6	0	1	0	0	0	0	0	1
2023	5	5	0	4	0	1	0	0	0	0	0	1

將軍澳線

年份	宗數	成因		延誤時間								撥出款額 (百萬元) 註3
				半小時或以下 註1		31分鐘至3小時		3至4小時		逾4小時		
		機件故障 註2	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	
2021	14	13	1	11	1	2	0	0	0	0	0	2
2022	11	10	1	8	1	1	0	0	0	1	0	15.4
2023	6	6	0	4	0	2	0	0	0	0	0	3

南港島線

年份	宗數	成因		延誤時間								撥出款額 (百萬元) 註3
				半小時或以下 註1		31分鐘至3小時		3至4小時		逾4小時		
		機件故障 註2	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	
2021	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2022	2	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
2023	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0

東鐵線

年份	宗數	成因		延誤時間								撥出款額 (百萬元) 註3
				半小時或以下 註1		31分鐘至3小時		3至4小時		逾4小時		
		機件故障 註2	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	
2021	55	55	0	48	0	7	0	0	0	0	0	8
2022	29	28	1	27	1	1	0	0	0	0	0	1.2
2023	13	13	0	13	0	0	0	0	0	0	0	0

屯馬線

年份	宗數	成因		延誤時間								撥出款額 (百萬元) 註3
				半小時或以下 註1		31分鐘至3小時		3至4小時		逾4小時		
		機件故障 註2	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	
2021	19	19	0	16	0	3	0	0	0	0	0	3
2022	12	12	0	11	0	1	0	0	0	0	0	2.4
2023	18	18	0	18	0	0	0	0	0	0	0	0

東涌線

年份	宗數	成因		延誤時間								撥出款額 (百萬元) 註3
				半小時或以下 註1		31分鐘至3小時		3至4小時		逾4小時		
		機件故障 註2	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	
2021	10	9	1	9	1	0	0	0	0	0	0	0
2022	7	4	3	4	3	0	0	0	0	0	0	0
2023	10	8	2	7	2	1	0	0	0	0	0	1

迪士尼線

年 份	宗 數	成因		延誤時間								撥出款額 (百萬元) 註3
				半小時或以下 註1		31分鐘至3小時		3至4小時		逾4小時		
		機件故障 註2	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	
2021	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2022	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	40
2023	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

機場快線

年份	宗數	成因		延誤時間								撥出款額 (百萬元) 註3
				半小時或以下 註1		31分鐘至3小時		3至4小時		逾4小時		
		機件故障 註2	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	
2021	4	2	2	2	2	0	0	0	0	0	0	0
2022	4	4	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0
2023	5	4	1	4	1	0	0	0	0	0	0	0

輕鐵

年份	宗數	成因		延誤時間								撥出款額 (百萬元) 註3
				半小時或以下 註1		31分鐘至3小時		3至4小時		逾4小時		
		機件故障 註2	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	
2021	14	14	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0
2022	18	16	2	16	2	0	0	0	0	0	0	0
2023	18	14	4	13	2	1	1	0	0	0	1	17

註1：任何鐵路事故若影響列車服務延誤8分鐘或預計延誤達8分鐘或以上，根據現行鐵路事故通報機制，港鐵公司須於事故發生後8分鐘內通報運輸署。少於8分鐘的列車服務延誤對乘客影響相對輕微，港鐵公司無須向運輸署通報，故運輸署並沒有備存8分鐘以下的服務延誤事故數字。

註2：機件故障包括站內機件、基礎設施、列車故障等。

註3：2023年票價調整機制檢討後落實的「服務表現回贈」安排，調高了港鐵公司須就服務延誤超過3小時的事故相應撥出的金額，以及每宗事故的最高撥款金額，並引入繁忙時間款額增加安排。

管制人員的答覆

(問題編號：2409)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就推展和落實智慧出行措施的工作，以及在交通管理上應用科技的情況，政府可否告知本會：

1. 2024-25年度，當局推行智慧出行的目標、推展時間表、預算開支及人手編制分別為何；
2. 過去3個財政政年度，每年「香港出行易」流動應用程式的累計下載次數、日均點擊率，及用於維持「香港出行易」流動應用程式的營運開支分別為何；
3. 有否預留預算發展智慧公路及地理位置編碼，制定與內地接軌的數據基準，促進與其他大灣區內地城市的互聯互通；如有，詳情為何；如否，原因為何；
4. 有否為本港推行智慧出行定下績效指標，如有，詳情為何；如否，原因為何？

提問人：陳紹雄議員(立法會內部參考編號：25)

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2024-25年度的預算開支及預計推行時間表列如下：

智慧出行措施	2024-25年度 的預算開支	預計推行時間
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」	4.65億元	已於2023年實施
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	1,900萬元	持續推行
3. 在全港合適的獨立式燈控路口推行實時交通燈號調節系統，使路口可以因應車流及人流狀況即時調節燈號時間，以充分利用燈控路口的通行能力	(註1)	
4. 委託顧問研究內地及海外對自動駕駛汽車的最新規管框架及現行技術標準，以落實《實務守則》的技術細節以及日後適時作出更新	75,000元	2024-25年度
5. 於汀九橋南行線推展智慧公路的先導計劃，提升該路段的交通管制及監察系統，測試技術，並了解駕駛人士使用智慧公路時的駕駛習慣	1,960萬元	目標在2024年內開展先導計劃
數據共享和分析		
6. 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	持續推行
7. 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	600萬元	持續推行

智慧出行措施	2024-25年度的預算開支	預計推行時間
8. 繼續維持及完善「交通數據分析系統」以加強交通管理和效率	260萬元	持續推行
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	有關工作由現有運輸署人員執行，涉及的開支沒有詳細分項	持續推行
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	有關工作由現有運輸署人員執行，涉及的開支沒有詳細分項	持續推行
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	1.904億元 (包括預計批出的撥款以及基金的行政開支)	持續推行
12. 管理、營運及維修停車收費錶系統，該系統支援不同支付工具(包括「轉數快」及利用「入錶易」流動應用程式遙距繳費等)，並提供實時空置泊車位資訊；政府會繼續在合適的地點安裝停車收費錶及優化停車收費錶系統	5,935萬元	持續推行
13. 由2021年開始分批啟用自動泊車系統項目，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	120萬元(註2)	現時各個自動泊車系統項目的資料載於 <u>附件</u>
14. 繼續運作安裝於部分不設收費錶的路旁泊車位的感應器，以提供實時空置泊車位資訊	30萬元	持續推行

註1: 政府計劃於2024年內向立法會財務委員會(財委會)申請撥款，以在全港合適的獨立式燈控路口推行實時交通燈號調節系統，如獲財委會批准撥款，預計在2024年內開展項目。

註2: 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，政府已／會向立法會申請撥款，有關工程開支不計算在上表的金額內。

除上述第11項有關智慧交通基金的措施外，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。而就基金而言，運輸署開設了兩個有時限的公務員職位(包括一名高級工程師和一名機電工程師／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。運輸署亦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總額的15%。

2. 在過去三個財政年度，每年「香港出行易」流動應用程式的累計下載次數及平均每日點擊率如下：

財政年度	累計下載次數	平均每日點擊率
2021-22	約260萬	約5萬
2022-23	約260萬	約7萬
2023-24 (截至2024年2月底)	逾260萬	約16萬

在過去三個財政年度，每年用於維持「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 (萬元)
2021-22	452
2022-23	413
2023-24	342

備註：開支金額調整至最接近的1萬元

3. 政府在2023年12月向立法會匯報《交通運輸策略性研究》的初步建議，當中提出在目前規劃中的主要幹道項目考慮適當地引入智慧公路管理系統的設計，提升道路的運載效率，配合未來運輸發展需求。相關系統的設計及建造開支將視乎個別項目的詳細設計而定，並會納入有關工程項目的預算內。

發展局在2021年第四季推出了機器可讀的「地理地址」(GeoAddress)措施，涵蓋了香港地圖上約十九萬個建築物地址。到2022年底，發展局在「空間數據共享平台」上開發的「GeoSpatialiser」網上工具，提供「地理地址」參考數據，以實現不同來源和格式的地址資料之間的互通互用。

政府將會嘗試以現有的「地理地址」及二維地理位置坐標系統為基礎，建立易於記憶和識別(同時可機讀)的字母數字地理位置編碼。編碼不僅兼容「地理地址」所涵蓋的建築物，還能覆蓋道路及整個香港的範圍，期望能方便公私營機構開發智慧位置服務應用程式，提升應用程式中的位置搜尋功能，從而推動香港智慧城市的發展。

政府會繼續與其他大灣區內地城市加強溝通以促進與其數據接軌及互聯互通。

4. 為了推動智慧出行的發展，運輸署在2019年推出了《香港智慧出行路線圖》，為香港制訂了一套全面而連貫的整體策略，循序漸進地落實各項智慧出行的措施。在過去數年，運輸署按路線圖完成了多項智慧出行措施，例如在合適的獨立式燈控路口試行加設實時交通燈號調節系統、啟用自動泊車系統先導項目、於政府收費隧道及青沙管制區實施「易通行」不停車繳費服務等。另一方面，運輸署在項目完成後，會持續評估及監察各項目的落實情況，各項目的目標都合乎預期。

除了完善現有措施外，本署還將陸續推展其他智慧出行措施，以方便市民出行。

項目	自動泊車系統類型	開始建造工程日期	自動泊車系統 預計啟用日期	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	2020年12月	2021年11月 (已啟用)	245
大埔白石角短期租約用地	拼圖型	2021年12月	2022年12月 (已啟用)	250
深水埗欽州街與通州街交界 短期租約用地	拼圖型	2023年2月	2024年 (預計)	約210
油麻地海泓道短期租約用地	拼圖型	2023年7月	2024年 (預計)	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9月	2025年 (預計)	約380
四美街地區休憩用地、體育 館及公眾停車場	立體型	2022年5月	2026年 (預計)	約300
深水埗欽州街西休憩用地及 公眾停車場	圓筒型	2023年8月	2026年 (預計)	約200
馬鞍山第103區綜合設施大樓 主要工程	拼圖型	有待確定*		約350
將軍澳第66區市鎮公園及公 眾停車場	拼圖型	有待確定#		約450
海庭道聯用綜合大樓	拼圖型	有待確定#		約170

*政府已就馬鞍山第103區綜合設施大樓主要工程項目於2024年2月徵詢民政及文化體育事務委員會的意見，並計劃在立法會財務委員會批准撥款後展開擬議工程，目標約在 4 年半內完成，實際建造日期及啟用日期有待確定。

#政府預計於本年內徵求立法會批准撥款，由於項目處於規劃或設計階段，實際建造日期及預計啟用日期有待確定。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：2410)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就自動泊車系統項目的實施情況，政府可否告知本會：

1. 2024-25年度推展自動泊車系統項目的時間表、人手編制及開支預算為何；

2. 過去3個財政年度，當局推動自動泊車系統項目的詳情，包括項目地點、自動泊車系統類型、泊車位數量、開始建造工程日期、啟用日期及涉及開支分別為何；

3. 過去3個財政年度及未來1個財政年度，全港公眾停車場泊車位的數量及自動泊車系統所佔百分比分別為何；

4. 有何措施加快在更多地點推動自動泊車系統？

提問人：陳紹雄議員(立法會內部參考編號：26)

答覆：

1.及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，運輸署已於2020年起在本港開展落實設有自動泊車系統的公眾停車場項目，並積極在合適的短期租約停車場及工務工程項目推行自動泊車系統。有關在過去3年及2024-25年度自動泊車系統的推展詳情載於附件。

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，故涉及的人手開支沒有詳細分項。

3. 過去3年，全港公眾停車場泊車位的數量表列如下：

	2021年12月	2022年12月	2023年12月
公眾停車場泊車位 數目	203 900	205 000	207 200

由於新泊車位的供應取決於多項因素，包括進行地區諮詢，以及個別發展項目的推展進度，運輸署難以準確預計未來1年新增公眾停車場泊車位的數目。運輸署亦沒有備存私營機構停車場提供自動泊車系統的數字。然而，在政府推展中並設有自動泊車系統的工務工程項目中，自動泊車系統泊車位佔所有私家車泊車位平均超過50%。

4. 運輸署會繼續在未來規劃合適的短期租約用地停車場時，考慮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，運輸署亦會在項目規劃階段時，邀請相關工程部門積極考慮採用自動泊車系統的可行性，從而促使加快在更多地點推動自動泊車系統。

項目	自動泊車系統類型	開始建造工程日期	自動泊車系統的預計啟用日期	泊車位總數 (包括傳統及自動泊車系統泊車位)	預算開支
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	2020 年 12 月	2021 年 11 月 (已啟用)	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	2021 年 12 月	2022 年 12 月 (已啟用)	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 2 月	2024 年 (預計)	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 7 月	2024 年 (預計)	約 200	由短期租約營辦商支付
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 9 月	2025 年 (預計)	約 380	52.284 億元 ^{註 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 5 月	2026 年 (預計)	約 300	16.050 億元 ^{註 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 8 月	2026 年 (預計)	約 200	7.779 億元 ^{註 3} (按付款當日價格計算)
馬鞍山第103區綜合設施大樓主要工程	拼圖型	有待確定*		約 350	有待確定*

項目	自動泊車系統類型	開始建造工程日期	自動泊車系統的預計啟用日期	泊車位總數 (包括傳統及自動泊車系統泊車位)	預算開支
將軍澳第 66 區市鎮公園及公眾停車場	拼圖型	有待確定#		約 450	有待確定#
海庭道聯用綜合大樓	拼圖型	有待確定#		約 170	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：此數字為2023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。

*政府已就馬鞍山第103區綜合設施大樓主要工程項目於2024年2月徵詢民政及文化體育事務委員會的意見，並計劃在立法會財務委員會批准撥款後展開擬議工程，目標約在 4 年半內完成，實際建造日期、啟用日期及預算開支有待確定。

#政府預計於本年內徵求立法會批准撥款，由於項目處於規劃或設計階段，實際建造日期及預算開支有待確定。

管制人員的答覆

(問題編號：2411)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就「運輸業輸入勞工計劃－公共小巴／客車行業」的實施情況，可否告知本會：

1. 第一階段的實施詳情及涉及開支為何；
2. 第二階段預計的推展時間表及預計開支為何；
3. 完成培訓、成功申領駕駛執照並已投入工作的員工數目及薪酬代遇分別為何；
4. 計劃是否能夠有效紓緩公共小巴業人手嚴重短缺的問題，並支持行業持續復蘇；及
5. 當局如何評估計劃的成效？

提問人：陳紹雄議員(立法會內部參考編號：27)

答覆：

行政長官會同行政會議2023年6月通過推出「運輸業輸入勞工計劃－公共小巴／客車行業」(計劃)，在保障本地勞工優先就業的前提下，適度容許小巴／客車行業申請輸入司機，配額上限為1 700名，以紓緩行業長期面對的司機短缺問題，提供穩定的勞動力，從而維持公共交通服務的可靠性。就有關計劃的各項提問，現回覆如下：

- 1.及2. 有關計劃的第一輪申請期為2023年7月17日至8月7日，共接獲118宗申請，涉及1 601個輸入勞工配額，涵蓋公共小巴司機及客車司機。經運輸及物流局、勞工處和運輸署代表組成的跨部門聯絡小組

審議後，運輸署署長批准98宗申請，發放共969個配額，首輪申請的詳情載於附表一。運輸署已於2024年3月20日公布計劃的第二輪申請期為3月25日至4月26日，申請手續和運作細節與首輪申請相若。執行上述計劃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。

3. 輸入司機須通過相關車輛類型駕駛考試並獲得合格成績，以及完成職前訓練課程和取得課程證書後，方可取得相關車輛類型的正式駕駛執照。營辦商亦會在輸入司機投入服務前提供足夠的路線培訓。截至2024年3月7日，共有109名輸入司機已投入不同的駕駛工作崗位服務市民。另外，按計劃的規定，輸入司機的每月工資必須不少於香港相關職位的每月工資中位數。有關工種的每月工資中位數載於附表二。
- 4.及5. 在推展計劃的同時，運輸署會透過在計劃下成立包括勞資雙方代表的持份者諮詢小組，與運輸業界保持聯繫，了解勞資雙方對計劃的意見。根據小組最近一次在2024年1月底的會面，勞資雙方均同意現時業界長期面對司機人手嚴重短缺及老年化問題。資方代表認同輸入外勞可紓緩司機人手嚴重短缺問題，同時亦表示會繼續努力聘請本地司機。政府會繼續透過小組與各持份者保持緊密溝通，並參考相關意見，以適時檢討計劃。

附表一

運輸業輸入勞工計劃－公共小巴／客車行業
第一輪申請及獲批配額數目
按工種劃分的分項數字

司機類別	接獲申請宗數	涉及司機配額數目	獲批申請宗數	獲批司機配額數目
公共小巴司機	68	547	59	461
本地客車司機	32	689	23	262
跨境直通巴士司機	18	365	16	246
總數	118	1 601	98	969

附表二

運輸業輸入勞工計劃－公共小巴／客車行業
本地司機每月工資中位數

司機類別	每月工資中位數 (元)
公共小巴司機	14,300
本地客車司機	19,300
跨境直通巴士司機	22,000

管制人員的答覆

(問題編號：2412)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就支援推行「純電動的士百分百擔保貸款專項計劃」的實施情況，政府可否告知本會：

1. 推行「純電動的士百分百擔保貸款專項計劃」的人手編制及涉及開支詳情為何；
2. 截至最新數字，全港獲准營運的電動的士數量及其佔全港的士總數的百分比；

提問人：陳紹雄議員(立法會內部參考編號：28)

答覆：

1. 政府在2023年9月4日推出「純電動的士百分百擔保貸款專項計劃」(貸款計劃)，以鼓勵的士業界轉用純電動的士。貸款計劃由香港按證保險有限公司負責管理，而運輸署則負責監督。

有關貸款計劃的監督工作主要由運輸署現有人員負責，屬於整體職務，故涉及的開支及人手安排沒有詳細分項。

2. 截至2024年2月29日，已領牌的電動的士數目為36輛，佔全港18 163輛的士約0.2%。

管制人員的答覆

(問題編號：1880)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

關於「運輸業輸入勞工計劃－公共小巴／客車行業」(「計劃」)，政府可否告知本會：

(一) 按職位劃分，「計劃」第一輪的申請配額數目、批出配額數目及不獲批出配額數目及其原因分別為何；

(二) 就第(一)項所述的批出配額，列出申請公司的名稱及其獲批輸入勞工的數目(按職位劃分)，以及該等獲批輸入勞工已抵港數目及其每月工資中位數；及

(三) 自計劃推行至今，有否進行調查以了解「計劃」對相關本地工友的薪酬待遇的影響；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：35)

答覆：

行政長官會同行政會議2023年6月通過推出「運輸業輸入勞工計劃－公共小巴／客車行業」(計劃)，在保障本地勞工優先就業的前提下，適度容許小巴／客車行業申請輸入司機，配額上限為1 700名，以紓緩行業長期面對的司機短缺問題，提供穩定的勞動力，從而維持公共交通服務的可靠性。就有關計劃的各項提問，現回覆如下：

(一) 有關計劃的第一輪申請期為2023年7月17日至8月7日，共接獲118宗申請，涉及1 601個輸入勞工配額，涵蓋公共小巴司機及客車司機。經運輸及物流局、勞工處和運輸署代表組成的跨部門聯絡小組審議後，運輸署署長批准98宗申請，發放共969個配額，首輪申請的詳情載於附表一。

在首輪申請未獲批准的20宗個案，有4宗申請是由申請者主動撤回，其餘16宗申請因不符合計劃的基本要求而未獲批准，原因包括未能符合進行本地招聘的規定，或未能符合全職本地員工與輸入勞工比例要求，以及申請人未持有有效的客運營業證。另外，在98宗獲批的個案中，有15宗申請因不符合申請人聘用全職本地員工與申請輸入勞工比例要求(即2:1)，申請配額未能全數獲批。

- (二) 獲批配額的營辦商共98間，涵蓋公共小巴及客車，並已陸續安排輸入司機分批到港，進行駕駛訓練和就讀職前課程，以取得相關車輛類型的正式駕駛執照。營辦商亦會在輸入司機投入服務前提供足夠的路線培訓。另外，按計劃的規定，輸入司機的每月工資必須不少於香港相關職位的每月工資中位數。截至2024年3月7日，已抵港的輸入司機數目，以及有關工種的每月工資中位數載於附表二。
- (三) 在推展計劃的同時，運輸署透過與相關運輸業界及勞工代表成立的持份者諮詢小組聽取各方對計劃的意見，包括勞工代表所反映本地勞工對計劃的關注。根據小組最近一次在2024年1月底的會面，勞資雙方均同意現時業界長期面對司機人手嚴重短缺及老年化問題，資方代表亦表示會繼續努力聘請本地司機。政府會繼續透過小組與各持份者保持緊密溝通，並參考相關意見，以適時檢討計劃。

附表一

運輸業輸入勞工計劃－公共小巴／客車行業
第一輪申請及獲批配額數目
按工種劃分的分項數字

司機類別	接獲申請宗數	涉及司機配額數目	獲批申請宗數	獲批司機配額數目
公共小巴司機	68	547	59	461
本地客車司機	32	689	23	262
跨境直通巴士司機	18	365	16	246
總數	118	1 601	98	969

附表二

運輸業輸入勞工計劃－公共小巴／客車行業
按工種劃分的分項數字

司機類別	獲批司機配額的營辦商數目	已抵港司機數目 ^(註)	相關職位每月工資中位數(元)
公共小巴司機	59	173	14,300
本地客車司機	23	38	19,300
跨境直通巴士司機	16	112	22,000
總數	98	323	不適用

註：截至2024年3月7日

管制人員的答覆

(問題編號：1882)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就「公共交通費用補貼計劃」(「計劃」)，政府可否告知本會：

(一) 過去五年，「計劃」的每月(i)補貼金額及(ii)受惠人數分別為何，按補貼金額劃分(即0.1至100元、100.1至200元、200.1至300元、300.1至400元及400.1至500元)；

(二) 過去五年，「計劃」每月的(i)已領取補貼人數及其佔總受惠人數的百分比及(ii)已領取補貼金額及其佔補貼發放總額的百分比分別為何；及

(三) 鑑於據悉政府會對公共交通營辦商的內部監控系統進行定期鑒證工作及審視營辦商提供的營運資料等，以避免「計劃」被濫用，有關工作的所涉人手和開支分別為何；以及自「計劃」推出至今，有否發現公共交通營辦商濫用「計劃」；如有，濫用情況和當局的跟進行動分別為何？

提問人：周小松議員(立法會內部參考編號：37)

答覆：

(一) 政府在2019年推出公共交通費用補貼計劃(補貼計劃)，並於2020年優化補貼計劃。在經優化的補貼計劃下，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。

為了讓更多市民在疫情期間受惠於補貼計劃，政府曾推出臨時特別措施，包括在2020年7月至2021年12月和2022年5月至2023年10月暫時放寬補貼計劃下的每月公共交通開支水平，以及在2021年4月至12月和2022年5月至2023年10月暫時提高每月補貼上限。

過去5年，補貼計劃下的補貼總金額、平均每月補貼金額及平均每月受惠人數列於表一。

表一：

年份	補貼總金額 (百萬元)	平均每月 補貼金額 (百萬元)	平均每月 受惠人數 (計至最接近 的千位)
2019	1,874	156.1	2 143 000
2020	2,147	178.9	1 982 000
2021	3,709	309.1	2 999 000
2022	2,837	236.4	2 274 000
2023	3,909	325.7	3 036 000

過去5年，按每月補貼金額劃分的受惠人數列於表二。

表二：

每月補貼 金額	平均每月受惠人數 (計至最接近的千位) ^{註1}				
	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年
0.1元至 100.0元	1 583 000	1 291 000	1 756 000	1 327 000	1 732 000
100.1元至 200.0元	438 000	490 000	837 000	625 000	836 000
200.1元至 300.0元	117 000	148 000	293 000	226 000	321 000
300.1元至 400.0元	不適用	49 000	84 000	68 000	103 000
400.1元至 500.0元	不適用	不適用	32 000 ^{註2}	35 000 ^{註2}	45 000 ^{註2}

註1：由於四捨五入，每年的平均每月受惠人數相加不等於表一所列出的總數。

註2：有關數字只涵蓋2021年4月至12月及2022年5月至2023年10月期間的平均每月受惠人數。在上述期間，每月補貼金額上限暫時提高至500元。

- (二) 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。由2019年至2023年(截至10月)，(i) 已領取補貼人數及其佔總受惠人數的

百分比；以及(ii)已領取補貼金額及其佔補貼總金額的百分比表列如下：

年份	已領取補貼人數		已領取補貼金額	
	每月平均 已領取 補貼人數 (計至最接近 的千位)	佔總受惠 人數百分比	每月平均 已領取 補貼金額 (百萬元)	佔補貼總金 額百分比
2019	1 786 000	83%	141.1	90%
2020	1 611 000	81%	161.5	90%
2021	2 640 000	88%	292.3	95%
2022	2 029 000	89%	224.6	95%
2023 (截至10月) ^{註3}	2 725 000	84%	324.9	93%

註3：2023年11月或以後的補貼，在2024年3月初仍可領取，故上表並沒有包括有關數字。

- (三) 運輸署採取一系列監管措施，以確保公帑運用得宜及減少濫用情況。每個參與補貼計劃的公共運輸營辦商均須制定審計準則，以加強內部監控，並須每年向政府提交由獨立審計師按照香港會計師公會頒布的相關準則所擬備的鑑證報告。除此之外，運輸署採取的監管措施還包括進行定期運輸調查以收集有關服務的營運資料及乘客數據、審核營辦商提交的營運資料，以及核對八達通收費系統的交易記錄等。補貼計劃下的監管工作除運輸調查外，均由運輸署現有人員執行，涉及的人手及開支沒有詳細分項。至於運輸調查，在2023-24年度所涉開支約為150萬元。自補貼計劃實施以來，有3宗涉及公共運輸營辦商職員涉嫌欺詐的個案，3宗個案均已轉交警方調查及跟進。

管制人員的答覆

(問題編號：2532)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就繼續監督「一地多用」的原則下，在合適的「政府、機構或社區」設施和公共休憩用地項目提供公眾停車場。就此，請告知本會：

1. 請列明目前正推展的自動泊車系統項目中，已啟用的停車場使用率、涉及的人手和維修保養開支；以及其餘項目的進展，包括工程開展、預計啟用日期、以及所需開支；
2. 鑑於深水埗居民對公眾泊車位需求殷切，位於欽州街西休憩用地及公眾停車場亦是居民所期待的，局方有否考慮加快興建進度，如有，詳情為何；如否，原因為何？

提問人：鄭泳舜議員(立法會內部參考編號：37)

答覆：

1. 現時各個自動泊車系統項目的資料載於附件。當中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。該兩個停車場的自動泊車系統由相關短期租約用地承租人斥資興建並以商業形式營運，運輸署未有備存相關的自動泊車系統的使用率、涉及的人手及維修保養開支。
2. 按2023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，深水埗欽州街西休憩用地及公眾停車場將於批准撥款後展開工程計劃，目標約在 3 年內完成。相關建造工程已於2023年8月開始，預計於2026年完成。有關項目需要進行深地庫挖掘工程，而且該工地有各樣環境限制，例如狹窄的地盤空間，渠務預留地以及為毗鄰過渡性房屋預留的緊急車輛通道等。以上因素均為工程帶來挑戰，而現時的工程時間

表已相當緊湊；我們會密切監察施工過程，並敦促承建商如期完成工程。

項目	自動泊車系統類型	開始建造工程日期	自動泊車系統的預計啟用日期	泊車位總數 (包括傳統及自動泊車系統泊車位)	預算開支
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	2020 年 12 月	2021 年 11 月 (已啟用)	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	2021 年 12 月	2022 年 12 月 (已啟用)	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 2 月	2024 年 (預計)	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 7 月	2024 年 (預計)	約 200	由短期租約營辦商支付
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 9 月	2025 年 (預計)	約 380	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 5 月	2026 年 (預計)	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 8 月	2026 年 (預計)	約 200	7.779 億元 ³ (按付款當日價格計算)
馬鞍山第103區綜合設施大樓主要工程	拼圖型	有待確定*		約 350	有待確定*

項目	自動泊車系統類型	開始建造工程日期	自動泊車系統的預計啟用日期	泊車位總數 (包括傳統及自動泊車系統泊車位)	預算開支
將軍澳第 66 區市鎮公園及公眾停車場	拼圖型	有待確定#		約 450	有待確定#
海庭道聯用綜合大樓	拼圖型	有待確定#		約 170	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：此數字為2023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。

*政府已就馬鞍山第103區綜合設施大樓主要工程項目於2024年2月徵詢民政及文化體育事務委員會的意見，並計劃在立法會財務委員會批准撥款後展開擬議工程，目標約在 4 年半內完成，實際建造日期、啟用日期及預算開支有待確定。

#政府預計於本年內徵求立法會批准撥款，由於項目處於規劃或設計階段，實際建造日期及預算開支有待確定。

管制人員的答覆

(問題編號：3242)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

1. 截至2024年2月為止，運輸署就「易通行」不停車繳費服務共投放了多少資源在有關項目的宣傳上？
2. 承上題，請列出過年1年，運輸署就推廣「易通行」所舉辦過的活動及工作。

提問人：周浩鼎議員(立法會內部參考編號：20)

答覆：

- (1) 為配合在政府收費隧道及青沙管制區實施「易通行」不停車繳費服務，政府透過公開招標，分別委託隧道費服務商及承辦商，以提供收取隧道費、營運及維修「易通行」後台系統和現場設備等服務，當中包括就實施「易通行」所推出的宣傳活動相關工作。在2023-24年度，截至2024年2月29日，根據合約就履行上述職務支付的經常性開支為1.28億元，合約並沒有就宣傳工作支出提供分項。除了隧道費服務商的宣傳活動外，運輸署在2023-24年度在推廣「易通行」的開支為約90萬元。
- (2) 運輸署一直透過各種渠道向車主及運輸業界宣傳「易通行」的實施安排、提供使用「易通行」的操作詳情和實用資訊，以及呼籲車主和運輸業界盡早完成「易通行」三步曲，包括(1)申請車輛貼、(2)開立「易通行」戶口及(3)設定自動繳費方式。自運輸署在2023年初宣布「易通行」率先在青沙管制區實施起，政府就推廣「易通行」向登記車主和運輸業界的主要宣傳工作如下：

(a) 登記車主

- (i) 政府電視宣傳短片及電台宣傳聲帶；
- (ii) 傳媒簡報會及新聞稿；
- (iii) 電台及電視節目專訪；
- (iv) 於政府收費隧道、青沙管制區及指定運輸署停車場的戶外地方展示宣傳橫額；
- (v) 於隧道收費亭派發傳單、隧道管道內廣播及可變信息顯示屏發放訊息；
- (vi) 在「易通行」網頁內上載「易通行」懶人包及教學短片；
- (vii) 與媒體聯合製作專題報導及教學短片，介紹「易通行」運作及實用資訊，並透過節目解答「易通行」關注事項；以及
- (viii) 去信主要物業管理公司，邀請他們鼓勵其住客申請「易通行」服務。

(b) 運輸業界

- (i) 出席運輸業界會議，並舉辦多場工作坊和講座，向運輸業界詳細介紹申請和使用「易通行」的方法，並為有興趣了解「易通行」的商會及團體進行講解、協助開設「易通行」戶口、查閱交易紀錄、增值、補繳和管理車隊隧道費；
- (ii) 提供運輸業界外展服務，闡述分賬安排、協助車行及司機開立戶口；
- (iii) 在業界通訊內刊登「易通行」的資訊；以及
- (iv) 舉行「運輸業界試用計劃」邀請運輸業界持份者試用「易通行」。

管制人員的答覆

(問題編號：3259)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

易通行方便了駕駛人士，加快行車時間。請問運輸署計劃每年以多少預算維持易通行服務，需要多少人員？

提問人：周浩鼎議員(立法會內部參考編號：38)

答覆：

「易通行」不停車繳費服務已在2023年先後於7條政府收費隧道及青沙管制區（即尖山隧道、沙田嶺隧道及大圍隧道）順利實施。

政府透過公開招標，分別委託隧道費服務商及承辦商，以提供收取隧道費、營運及維修「易通行」後台系統和現場設備等服務，以及籌備政府於2025年5月收回大欖隧道後實施「易通行」的各項工作。在2024-25年度，根據合約就履行上述職務支付的預算經常性開支為2.5億元。至於運輸署推行「易通行」的工作，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。

管制人員的答覆

(問題編號：1551)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署表示會提出著手推行各項電子牌照措施，例如接納以流動應用程式出示電子駕駛執照；發出電子許可證；推行車輛牌照資料數碼化，讓車主在首次申領牌照後再無須於每次續期時更換紙本牌照等全面自動化工作；就此，可否告知本會：

1. 以上各項籌備工作於過去一個財政年度的工作進展及檢討；
2. 推動相關自動化工作的落實時間表及項目先後優次；
3. 未來一年，相關工作的計劃及預計進度為何？

提問人：朱國強議員(立法會內部參考編號：12)

答覆：

運輸署一直致力發展網上牌照服務，讓市民可以隨時隨地以手機或電腦填寫透過「智方便」的數碼簽署及／或填表通功能提交牌照申請，無須前往牌照事務處輪候櫃位服務，便可完成整個申請程序，省時又方便，完成辦理的牌證會以掛號信形式郵寄予申請人。就題述各項電子牌照措施，籌備工作的進展及來年的計劃如下：

- (a) **電子許可證** - 自2022年起，運輸署已分階段推出13款電子許可證，並預計可在2024年內推出全部14款電子許可證。電子許可證以「可攜式文件格式」(pdf)簽發，並通過電子郵件發送給申請人，供他們列印和展示。
- (b) **電子車輛牌照** - 運輸署計劃推出電子車輛牌照，在車主申領車輛牌照時不再發出印有屆滿日期的紙本車輛牌照。當車主獲發首張沒有屆滿日期的紙本車輛牌照後，便無需在每次續期後更換新的紙本車輛牌照。同時，運輸署會設立網上免費查詢平台，方便車主日後查詢車輛牌照的屆滿日期。運輸署亦計劃簡化遞交續領車輛牌照申請時所需的證明文件，包括運輸署在後台上進行電腦化自動核對，讓申請人無需再提交車輛宜

於道路上使用證明書(即「驗車紙」)、車輛登記文件(即「牌簿」)及第三者保險單，逐步邁向全面自動化的處理程序。運輸署現正進行修改法例的準備工作，待通過相關的法例修訂並在完成系統提升後，電子車輛牌照預計於2024年內推行。

- (c) **電子駕駛執照** - 運輸署計劃推出電子駕駛執照，作為一項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」登入。屆時駕駛執照持有人可自行選擇攜帶實體或電子駕駛執照。運輸署現正進行修改法例的準備工作，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年年底至2025年年初推出。

除了上述三項電子牌照措施，運輸署亦計劃於2024年推出「牌證易」及「網上車輛登記號碼拍賣平台」，詳情如下：

- (a) **「牌證易」** - 運輸署計劃推出一站式網上平台，以便利市民更容易掌握及管理運輸署的牌照和許可證。透過登記成為「牌證易」的用戶，市民便能隨時查看其持有的駕駛執照、車輛牌照及許可證的資料及屆滿日期、違例駕駛記分的記錄，就即將屆滿的牌照接收提示訊息，並查詢網上牌照申請的進度及結果。「牌證易」的用戶亦可以透過登入「牌證易」進行身份認證，使用運輸署的其他電子牌照服務，包括上述運輸署計劃推出的電子駕駛執照。有關措施預計於2024年年中推出。
- (b) **網上車輛登記號碼拍賣平台** - 運輸署計劃推出網上拍賣平台，讓市民透過「智方便+」或以電郵地址在網上平台註冊後，便可參與網上競投車輛登記號碼，繳付拍賣款項和收取拍賣相關資訊。有關措施預計於2024年第四季推出。

管制人員的答覆

(問題編號：1572)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

公共交通交匯處的人流和車流量高，傳統設計的交通交匯處往往需要行人橫過車路，有見及此，請當局告知本會：

1. 過去五年，全港公共交通交匯處曾經發生多少宗傷及行人的交通意外；
2. 當局在設計新的交通交匯處和翻新舊有交通交匯處時，有否參考其他經驗，例如觀塘裕民坊人車分隔的巴士候車區模式，套用到新建的交通交匯處或新發展區內；如有，詳情為何，若否，原因為何；
3. 當局有否在不同公共交通交匯處，在不同季節和時間，檢測交匯處內的空氣質素、溫度和濕度，並檢視該等空間是否適合市民候車？

提問人：朱國強議員(立法會內部參考編號：33)

答覆：

1. 2019年1月至2024年2月期間，於公共運輸交匯處(交匯處)曾經發生涉及車輛與行人碰撞的交通意外宗數載列如下：

年份	交通意外宗數
2019	31
2020	27
2021	33
2022	43
2023*	44
2024 (截至2月)*	3

* 臨時數字

2. 就新建的交匯處而言，負責興建交匯處的機構(包括私人發展商、公營機構或政府部門)，須遵照《運輸策劃及設計手冊》(《手冊》)內的指引規劃及設計交匯處和相關設施，並就擬定設計方案徵詢政府相關部門包括運輸署的意見及要求。《手冊》內的設計標準及技術細節等，已考慮現時最新的運輸規劃及設計的知識及經驗，例如要求新建的交匯處盡可能採用鋸齒形巴士停車灣的布局，讓乘客毋須橫過總站內行車道，達到人車分隔的效果。

除了考慮《手冊》的準則外，設計交匯處的专业人員亦須運用專業判斷，配合實地情況去制定合適的設計方案，考慮因素包括主體建築物的整體設計和空間、地理環境、鄰近配套設施等。在收到相關機構的設計方案時，運輸署會審視工程的技術範疇(包括整體布局、巴士灣安排、行人通道等)，亦會就運輸交匯處的乘客設施提供意見，要求或鼓勵相關機構在可行的情況下盡量為乘客提供較佳的候車環境。

政府亦一直致力改善現有交匯處的候車環境，並在切實可行的情況下提供合適的設施。最近，政府在馬鞍山市中心公共交通總站完成一系列改善工程，包括將傳統並排式巴士停車灣改成鋸齒形巴士停車灣，並加建設有空調設備、座椅、乘客資訊顯示屏及巴士實時到站時間顯示屏的乘客候車室，提供方便及舒適的候車環境。

3. 環境保護署制訂的《半封閉式公共交通交匯處的空氣污染管制》專業守則(《守則》)，訂定半封閉式公共交通交匯處內的空氣質素指引及為達至有關指引所需的設計及系統的操作和維修。空氣質素指引包括一氧化碳、二氧化硫及二氧化氮的濃度上限，但沒有溫度或濕度的指引。

現時運輸署管理73個有蓋交匯處。運輸署聯同機電工程署(機電署)就每個交匯處，約每兩年會進行空氣質素調查及定期監測通風系統操作情況，並對有關系統進行適當的維修保養。每次監測均涵蓋全日24小時所有時段，包括早上和黃昏的繁忙時間，收集相關空氣污染物的濃度數據。因應個別交匯處的監測結果及實際需要，運輸署聯同機電署會考慮是否需要進行適當的跟進工作改善空氣流通情況，例如延長通風系統每日的運作時間、調高系統的通風量、清洗通風系統、更換或更新系統組件、加裝額外通風設備及加強在交匯處內停車熄匙的管理等。

管制人員的答覆

(問題編號：1573)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就支援推行「港車北上」及制定「粵車南下」的安排，請當局告知本會，可有實質計劃讓市民能夠一站式辦理例如申請、購買保險、預約驗車等。如有，詳情為何，若否，原因為何？

提問人：朱國強議員(立法會內部參考編號：34)

答覆：

為便利市民申請「港車北上」，運輸署已推出一站式網上申請系統(www.hzmbqfs.gov.hk)以處理抽籤、申請及預約出行 –

- (a) 登記抽籤：合資格的申請人可透過上述指定網站就申請登記電腦抽籤；
- (b) 遞交申請：經電腦抽籤後中籤的申請人，可在指定的時間內透過上述指定網站遞交申請，並向運輸署繳交申請「封閉道路通行許可證」(許可證)的費用。運輸署收到申請後會根據提交資料作初步審批，然後上傳內地部門作進一步審批。申請人須透過內地「港車北上管理服務系統」繼續進行所需手續，當中包括申請人會接獲內地部門通知前往香港指定驗車地點查驗車輛、購買「機動車交通事故責任強制保險」(交強險)或「等效先認」保險，以及按需要到內地自助採檢中心辦理備案手續。待收到內地部門已通過的審核結果的通知後，運輸署會郵寄相關的許可證予申請人；以及
- (c) 預約出行：申請人可透過上述指定網站預約指定日子及時間出行。

粵港兩地政府會繼續密切留意「港車北上」的運作情況及與相關的部門保持聯絡，適時檢視及優化「港車北上」的安排。

至於「粵車南下」，香港特區政府歡迎訪客來港，亦認為在粵港澳大灣區共同建設的概念裏，應該致力推動方便和暢順的人員流通。為達至上述目標並加以用好管好港珠澳大橋，我們正與內地有關部門積極探討「粵車南下」整體的實際方案，計劃詳情將適時公布。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1574)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就籌備大欖隧道專營權屆滿後的相關工作，請當局告知本會：
於收回大欖隧道後，當局有何實質措施使大欖隧道全面發揮分流作用，減少現時屯門公路的擠塞情況？

提問人：朱國強議員(立法會內部參考編號：35)

答覆：

大欖隧道的「建造、營運及移交」專營權將於2025年5月屆滿，隨後會由政府接收，成為政府隧道。運輸及物流局與運輸署已成立跨部門工作小組，進行接管隧道所需的籌備工作，包括準備設置「易通行」以便在接收隧道後盡快推出不停車繳費服務。

收取隧道費是一項重要的交通管理措施，能有效調節交通，善用有限的路面空間。此外，隧道是政府的重要資產，相比其他道路，營運隧道涉及較高費用和資源投放。我們正檢視大欖隧道未來的收費水平，會綜合考慮包括交通管理需要、附近道路網絡的運力或承受能力，以及對替代路線(包括屯門公路)的影響等相關因素。我們會根據最新的交通數據檢視大欖隧道收費，並計劃於今年年中就大欖隧道的接收安排和收費建議諮詢立法會。

管制人員的答覆

(問題編號：1575)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就易通行的實施情況，政府可否告知本會：

1. 隨大欖隧道專營權屆滿並實施易通行後，快易通服務將不適用於本地所有行車收費區域，當局有否計劃措施確保現時市民不必支付額外行政費用提取於快易通帳戶內的儲值金額；如有，詳情為何；如否，原因為何；
2. 會否有計劃在港珠澳大橋落實支援易通行服務，以避免使用澳門口岸泊車轉乘計劃的市民在過橋時因使用快易通服務而被收取月費；如會，詳情為何，如否，原因為何？

提問人：朱國強議員(立法會內部參考編號：36)

答覆：

- (1) 大欖隧道的「建造、營運及移交」專營權將於2025年5月屆滿，隨後會由政府接收，成為政府隧道。政府計劃於接收大欖隧道後實施「易通行」不停車繳費服務，屆時所有人手收費亭及快易通車道將會取消，駕駛者透過繳費貼遙距繳交隧道費。駕駛人士使用「易通行」服務無需月費。

根據運輸署了解，「快易通」由快易通有限公司營運。「快易通」的具體帳戶條款（包括每月35元行政費）及退款安排，屬該公司與其用戶的商業協定；現時快易通有限公司並沒有就用戶申請退還儲值金額外收取行政費或其他費用。為配合政府實施「易通行」，快易通有限公司已推出新的行政費安排，由2023年11月1日起，如用戶的車輛於一個月內沒有使用「快易通」車道繳交隧道費，用戶將獲豁免該車輛該月的行政費。

- (2) 港珠澳大橋（大橋）管理局根據內地法律成立，作為非營利性事業單位法人，負責大橋主橋的建設、營運、管理和維護（包括財務事宜），以及向使用大橋的車輛收取通行費，包括決定有關通行費的繳付方式。現時，位於主橋珠海口岸的收費站設有人工收費車道及不停車電子收費車道，支援駕駛人士使用多種支付方式繳付大橋主橋通行費，包括人民幣現金、銀行卡（包括銀聯、萬事達和VISA卡）、支付寶、微信、不停車智能卡（包括香港「快易通」或內地電子標籤）。政府將繼續與大橋管理局保持緊密聯繫，以期為駕駛人士帶來更多便利。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0861)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就總目5—「罰款、沒收及罰金」的分目030「定額罰款制度(交通違例事項)」，請政府告知本會：

1. 請問自「電子定額罰款通知書先導計劃」實施至今，期間每年由相關計劃發出的電子違例泊車告票數目為何，及佔所有發出告票的比率為何；
2. 請以表列形式及按18區列出，過去3年(2021年、2022年和2023年)發出違例泊車告票的分布；及
3. 根據政府公佈，2023/24年度「罰款、沒收及罰金」的修訂預算收入中，「定額罰款制度(交通違例事項)」為9.88億元，較原來預算少22.1%。相關數據或反映去年違例泊車情況有所改善，請問政府有否根據違例泊車告票發出數量較多的區域，研究及計劃覓土地資源或私人發展商商討，在相關區域增加停車場設施，以紓緩泊車位短缺問題？

提問人：何敬康議員(立法會內部參考編號：16)

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計劃」，讓前線執法人員以手提裝置讀取或輸入違泊車輛的資料，並即時列印定額罰款通知書，以減少因手寫發出違例泊車定額罰款通知書而造成的人為錯誤，從而提升整體執法的準確性。計劃實施至今，警務處根據《定額罰款(交通違例事項)條例》(第237章)發出的手寫及電子違例泊車定額罰款通知書的數字表列如下：

違例泊車定額罰款通知書數目		
年份	總數	電子
2020	2 707 869	1 068 795 (39%)
2021	3 302 160	2 366 658 (72%)
2022	3 363 471	3 075 398 (91%)
2023	3 013 019	2 955 229 (98%)

2. 警務處處處理違例泊車定額罰款通知書及其他交通執法數字是以警察總區作劃分，故沒有按18區劃分的檢控數字。過去3年，警務處根據《定額罰款(交通違例事項)條例》(第237章)發出的違例泊車定額罰款通知書，按警察總區劃分的數字表列如下：

警察總區	違例泊車定額罰款通知書數目		
	2021年	2022年	2023年
港島	688 592	624 000	523 167
東九龍	570 466	555 417	443 038
西九龍	862 992	1 011 084	960 276
新界南	584 706	570 895	471 527
新界北	595 404	602 075	615 011
合計	3 302 160	3 363 471	3 013 019

3. 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，並在整體發展容許的情況下提供適量的私家車泊車位，但不鼓勵慣常乘搭公共交通工具的市民轉用私家車，以免加劇路面交通的負荷。雖然如此，政府明白部分市民基於不同原因選擇以私家車代步，因此政府一直積極推展一系列短期及中長期措施，在情況許可下適量增加泊車位供應，當中包括但不限於以下的措施：

- (i) 善用高架天橋的橋底位置劃設泊車位；
- (ii) 在不影響交通暢順、道路安全或其他車輛上落客貨的情況下，於合適地點增加路旁泊車位；
- (iii) 在合適的路旁地點劃設夜間泊車位；
- (iv) 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；
- (v) 在非辦公時間開放更多政府大樓的泊車位予公眾使用；
- (vi) 鼓勵學校在非上課時間開放校舍供學生服務車輛停泊；
- (vii) 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；
- (viii) 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

- (ix) 在合適的工務工程項目和短期租約停車場推展自動泊車系統，以增加泊車位密度並便利市民泊車。

運輸署在推展公眾泊車位項目時會就個別項目地點進行泊車位需求評估，考慮因素包括附近一帶的違例泊車數字及相關車輛類別。然而，違例泊車的情況並非只與泊車位供應有關，亦同時受不同因素影響，包括泊車費用、位置與其目的地的距離、該處的交通狀況及執法行動等。因此，政府在規劃公眾泊車位項目時，除考慮違例泊車的情況外，亦會同時考慮多項因素，如土地用途、空置泊車位的情況及地區交通狀況等，以評估地區實際泊車需求，同時配合該區發展。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0863)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就運輸署規劃和落實私家車自動泊車系統項目的進度和情況，請政府告知本會：

1. 請列出目前在政府轄下的公眾停車場及私營機構的停車場/泊車位中，自動泊車系統的泊位數目和所佔比率；及
2. 過去3個財政年度，自動泊車系統涉及的人手和開支分別為何，以及下一個財政年度的人手和開支預算為何？

提問人：何敬康議員(立法會內部參考編號：18)

答覆：

1. 運輸署一直留意世界各地應用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，運輸署已於2020年起在本港開展落實設有自動泊車系統的公眾停車場項目，並積極在合適的短期租約停車場推行自動泊車系統。目前已有短期租約停車場的自動泊車系統投入運作，而已獲立法會批准撥款並設有自動泊車系統的工務工程項目，預計於2025年開始投入服務，詳情載於附件。在政府推展中並設有自動泊車系統的工務工程項目中，自動泊車系統泊車位佔所有私家車泊車位平均超過50%。運輸署沒有備存私營機構停車場提供自動泊車系統的數字。
2. 推展自動泊車系統項目的工作一直由運輸署現有人員執行，故涉及的人手開支沒有詳細分項。

項目	開始建造工程日期	自動泊車系統的預計啟用日期	泊車位總數(包括傳統及自動泊車系統泊車位)
已獲立法會批准撥款的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	2020年9月	2025年 (預計)	約380
四美街地區休憩用地、體育館及公眾停車場	2022年5月	2026年 (預計)	約300
深水埗欽州街西休憩用地及公眾停車場	2023年8月	2026年 (預計)	約200
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	2020年12月	2021年11月 (已啟用)	245
大埔白石角短期租約用地	2021年12月	2022年12月 (已啟用)	250
深水埗欽州街與通州街交界短期租約用地	2023年2月	2024年 (預計)	約210
油麻地海泓道短期租約用地	2023年7月	2024年 (預計)	約200

管制人員的答覆

(問題編號：0864)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

近年香港車輛數量增長迅速，香港的泊車位亦長期不足，就此，請政府告知本會：

1. 截至2024年2月的過去12個月，運輸署轄下各公眾停車場的每月使用率為何，請以區議會18分區劃分；
2. 請問政府在未來兩至三年，在「一地多用」的原則於政府設施和公共休憩用地內計劃興建停車場的數目和涉及開支為何；及
3. 請列出在各公眾停車場裏，設有電動車充電設施（標準及中速充電）的泊車位數目為何，以及佔停車場泊位的比率？

提問人：何敬康議員(立法會內部參考編號：19)

答覆：

1. 在2023年，運輸署轄下11個公眾停車場的每月平均使用率如下(請見下一頁)：

上午10時至晚上6時

停車場	區域	平均使用率(%)^											
		1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
天星碼頭	中西區	81	83	86	82	80	84	78	83	77	83	85	86
大會堂		60	63	67	57	65	70	59	66	63	68	71	72
林士街		61	61	60	55	55	55	55	60	55	58	57	55
堅尼地城		87	85	89	89	87	87	86	84	86	86	84	86
天后	灣仔	80	79	80	75	78	77	74	76	78	81	83	84
筲箕灣	東區	81	78	80	79	79	80	81	80	79	80	79	79
香港仔	南區	67	64	64	66	64	60	66	63	64	66	60	63
雙鳳街	黃大仙	80	77	74	79	81	78	77	73	78	77	76	74
黃大仙#		49	77	78	70	18	17	26	28	27	35	40	36
葵芳	葵青	83	85	86	85	85	83	87	88	84	79	76	76
荃灣	荃灣	87	87	87	89	88	88	88	88	86	85	81	81

^ 上述數字只包括私家車/的士及客貨車泊車位。

黃大仙停車場原本提供25個旅遊巴士泊車位。自2020年9月1日起，該停車場臨時開放予私家車、客貨車及貨車(5.5公噸以上)停泊，有關臨時安排隨疫情過後於2023年4月16日取消。由2023年11月18日起，該停車場除旅遊巴士外，亦開放予貨車(5.5公噸以上)停泊。

晚上6時至上午10時

停車場	區域	平均使用率(%) [^]											
		1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
天星碼頭	中西區	29	29	33	31	29	31	29	31	29	32	32	34
大會堂		19	21	23	24	26	27	23	24	25	28	28	30
林士街		32	29	27	25	24	21	26	29	27	28	26	26
堅尼地城		80	79	81	81	80	82	81	77	82	80	78	80
天后	灣仔	69	65	64	62	63	62	59	60	63	66	66	66
筲箕灣	東區	79	78	77	79	78	79	80	78	76	77	76	76
香港仔	南區	81	79	79	81	80	76	81	79	78	80	75	77
雙鳳街	黃大仙	86	84	81	87	85	85	83	78	83	83	82	79
黃大仙 [#]		39	56	55	55	18	19	15	13	17	19	26	23
葵芳	葵青	79	78	77	78	76	75	81	80	76	73	69	68
荃灣	荃灣	83	83	82	85	84	83	84	83	82	81	79	77

[^] 上述數字只包括私家車/的士及客貨車泊車位。

[#] 黃大仙停車場原本提供25個旅遊巴士泊車位。自2020年9月1日起，該停車場臨時開放予私家車、客貨車及貨車(5.5公噸以上)停泊，有關臨時安排隨疫情過後於2023年4月16日取消。由2023年11月18日起，該停車場除旅遊巴士外，亦開放予貨車(5.5公噸以上)停泊。

- 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。

當中有多個項目已經動工，包括：

- 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
- 將軍澳中醫醫院發展項目
- 四美街地區休憩用地、體育館及公眾停車場
- 深水埗欽州街西休憩用地及公眾停車場
- 重建元朗大球場－主要工程
- 觀塘綜合發展項目
- 安達臣道石礦場(地盤G2)聯用綜合大樓
- 粉嶺第11區新界東文化中心

至於其他項目，包括馬鞍山第103區綜合設施大樓主要工程、海庭道聯用綜合大樓、將軍澳第67區的聯用綜合大樓(附設街市)、重建石硤尾健康院計劃、將軍澳第66區市鎮公園及公眾停車場，以及上水彩順街公眾停車場，政府計劃於年內就該等項目徵求立法會批准撥款。

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。

3. 在運輸署轄下公眾多層停車場內的電動車充電設施，主要由環保署提供。當中設有電動車充電設施(標準及中速充電)的泊車位數目，以及佔停車場泊位的比率如下：

停車場 [#]	區域	泊車位數目 (不包括電單車)	充電設施	佔停車場 泊車位比率
天星碼頭	中西區	377	38 [^]	10%
大會堂		170	30	18%
林士街		829	110	13%
堅尼地城		195	59	30%
天后	灣仔	428	162	38%
筲箕灣	東區	385	116	30%
香港仔	南區	293	44	15%
雙鳳街	黃大仙	267	82	31%
葵芳	葵青	521	94	18%
荃灣	荃灣	545	162	30%

[^] 除了38個標準及中速充電設施外，天星碼頭停車場另有安裝1個快速充電設施。

[#] 黃大仙停車場現提供25個旅遊巴士/貨車(5.5公噸以上)泊車位，並沒有安裝充電裝置。

管制人員的答覆

(問題編號：0865)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署成立10億元的智慧交通基金，是以提升出行便利、效率及安全為目標。就此，請政府告知本會：

1. 自基金成立以來，共接獲多少個項目申請，當中成功獲批、申請被拒及獲批後撤回申請的項目數字分別為何，以及獲批申請的項目分別涉及的資助款項為何；
2. 請問截至2024年2月，獲批申請的項目完成/進度情況為何，請以表列並以完成開發、正進行研究/開發，以及計劃開發3個類別；交代各項目的進度時間表；及
3. 獲批的申請項目分為「純研究項目」及「研究和應用項目」兩個類別，請問政府預期兩個類別會帶來甚麼成效，以及有多少個項目完成或有計劃將研究成果轉化成商品或可作實質應用？

提問人：何敬康議員(立法會內部參考編號：20)

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，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2024年2月，基金共接獲83份申請，並已批出50份申請，涉及總資助金額約3.35億元。在項目申請當中，11份申請被拒，另外分別有12份申請在審批前及一份申請在獲批後由申請機構撤回，一份申請在獲批後中止展開。另有八份申請則有待審批。

2. 在批出的50份申請中，有10個項目已完成研究，37個正在進行，其餘三個擬於2024年內展開。獲批項目的詳情載於附件。
3. 基金申請項目分為「純研究項目」及「研究和應用項目」兩個類別，「純研究項目」向本港研究機構提供資助，進行與車輛有關的創新科技研究，為業界提供創新技術的機遇。而「研究和應用項目」的申請機構會在項目完成後安排把研究成果商品化。在獲批的「研究和應用項目」當中，有六個項目已經完成研究。其中兩個由本地研發中心進行與吊臂位置監測及小巴起動安全檢測相關的項目已取得專利，並正安排把項目成果商業化；另外其中一個與電車管理及安全有關的項目已完成研究，相關技術將會應用於香港電車系統，以優化電車管理並提升行車安全。基金秘書處正與其餘已完成項目的申請機構作出跟進，以期使研究成果商業化。同時，基金管理委員會將繼續密切監察獲批項目的進展。

智慧交通基金下獲批項目的進度

(A) 已完成研究項目(10 項)

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
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
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
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
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	\$1,682,512.30	2022年4月	2023年9月

項目名稱	項目概要	獲批資助金額	開始日期	完成日期
	該虛擬測試平台，並與現有的交通控制系統比較。			
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
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
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
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
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

(B) 正進行項目(37 項)

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舒緩的士保費偏高的問題。	\$11,835,000.00	2022年3月	2024年5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
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	\$4,431,350.00	2022年5月	2024年5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
	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。			
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	2024年5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	2024年6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

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

項目名稱	項目概要	獲批資助金額	開始日期	預計完成日期
運用廣義線性模型及機器學習開發一套分析車輛使用、駕駛行為與交通意外之間關聯性的系統 ²	本項目旨在開發一套系統分析車輛使用、駕駛行為與交通意外之間的關聯性。系統會透過車載資訊系統收集數據，並透過廣義線性模型及機器學習進行數據分析。	\$11,254,796.94	2023年1月	2024年6月
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台及人工智能演算法 ¹	本項目旨在開發一個模擬平台及人工智能演算法，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
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	\$12,042,800.00	2023年3月	2025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
	以一套循證駕駛表現評核系統，以便利個人化培訓的設計。			
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
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	2023年6月	2024年11月
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	2023年6月	2025年1月
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	2023年6月	2025年1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
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
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	2023年6月	2025年5月
開發一套便利視障人士出行的人工智能電腦視覺解決方案 ²	本項目旨在開發人工智能電腦視覺技術，並透過專門設計的手機應用程式和智能眼鏡以識別障礙物、巴士站和巴士，便利視障人士出行和提高道路使用的安全，從而鼓勵視障人士更多地使用公共交通工具，以提高道路使用效率。	\$1,514,000.00	2023年8月	2024年7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
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	2023年9月	2024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
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	2023年9月	2025年8月
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	2023年9月	2025年8月
開發新一代交通事故風險管理解決方案 (ARM) ²	本項目旨在研發一套交通事故風險管理解決方案(ARM)，包括新一代高級駕駛輔助系統(ADAS)、電子數據記錄系統(EDRS)、超速警報系統(OAS)、警報按鈕系統(ABS)、車輛故障預測系統(PMS)及駕駛行為和車隊管理監測系統(DBMS)，以改善駕駛安全。	\$13,440,750.00	2023年12月	2025年5月
提升交通智慧及出行安全的智能運輸數據系統 ¹	本項目旨在開發一個智能的運輸數據系統，以實現更智能的交通和更安全的出行。該系統將利用人工智能物聯網(AIoT)和地理空間人工智能(GeoAI)技術，實時計算及分析道路和交通狀況。	\$7,629,654.94	2023年9月	2025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
自動駕駛巴士於公共道路上運行的試點項目 ²	本項目旨在開發香港首輛於公共道路上運行的無人駕駛自動穿梭巴士(AIBus)。項目將以西九文化區作為試驗平台，當中包括進行車聯網(V2X) 解決方案的研發。該項目將構建並促進AIBus、建築物、道路基礎設施、訪客和道路使用者之間的信息連繫。同時，該項目將為香港未來在公共道路採用自動駕駛技術提供實用數據。	\$19,998,500.00	2023年10月	2025年10月
智能的士雲咪錶營運、統計及數據分析系統 ²	該項目旨在開發香港首個的士營運數據統計及分析平台。平台將透過遠程搜集計程錶數據，分析的士的營運情況。項目亦研發智能計程錶，使用空中下載(OTA)技術自動更新的士收費，免除手動調較。司機數據庫和行車記錄將被上傳到雲端平台，為的士車隊管理公司及的士車主提供全面的司機駕駛行為和風險參考。	\$10,634,000.00	2023年12月	2024年11月
安全及高效運輸組裝合成建築模塊的智慧規劃平台 ²	本項目旨在研發一個組裝合成建築模塊運輸智慧規劃平台，該平台將提供智能三維掃描路徑分析、路徑選擇和交通影響評估構成的三大核心技術，實現於	\$19,326,900.00	2023年12月	2025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
	本港進行安全和高效率的組裝合成建築模塊運輸。			
專線網聯自動駕駛巴士 ²	項目將設計專線網聯自動駕駛巴士，連接香港科學園區和大學港鐵站，行駛複雜的道路環境如迴旋處及公共交通交匯處。	\$19,995,050.00	2023年12月	2025年12月
設計基於交通狀況數據對司機情緒預測的導航系統 ¹	項目旨在開發一套具有情感關懷的創新導航系統，採用機器學習技術模擬交通環境，分析其對司機情緒的影響，並應用路線規劃算法，選擇既能提高駕駛效率又能照顧司機情緒的適合路線，從而提升駕駛安全。	\$2,742,898.70	2024年1月	2025年12月
多種模式的超本地化物流系統 ²	本項目旨在透過研究新型物流模式，對歷史配送訂單數據進行大數據分析，以確定高密度派送地點，並有效結合步行者和車輛完成運輸流程。項目旨在減少車輛的使用，提高派送效率，並降低道路整體使用量。	\$3,916,070.00	2024年1月	2024年12月
具交通流量感知的貨車隊列技術及其對道路網絡的作用 ¹	本項目將為香港的物流公司提供具交通流量感知的貨車隊列協調解決方案，設計相關算法使貨車隊列協調者能根據交通擠塞情況安排貨車隊列，並使用	\$1,741,655.16	2024年2月	2026年1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
	SUMO模擬器研究協調貨車隊列對屯門公路的交通影響。			
基於數字孿生的大跨橋樑健康監測 ²	本項目旨在開發一個基於數字孿生技術的長跨度橋樑健康監測平台，並以青馬大橋為應用案例，作研發橋樑交通自動監測系統、橋樑疲勞損傷評估和預測系統、車輛護欄碰撞監測系統以及強風下車輛安全評估系統。監測平台將結合橋樑監測傳感器、人工智能技術、有限元分析和橋樑信息模型，以提升道路網絡及路面使用效率，提升駕駛安全。	\$13,404,400.00	2024年2月	2026年1月

(C) 擬開展研究項目(3項)

項目名稱	項目概要	獲批資助金額	開始日期	預計完成日期
開發一套結合人工智能及位置服務的輔助導航及防撞系統 ¹	本項目旨在研發一套適用於城市環境的低成本高精度協同定位方案。該方案將包括開發一套算法以解決因為樓宇遮擋及反射而引起的衛星定位偏移問題，同時將研發防撞預警應用程序，用於發出早期警示並進行緊急干預，從而減少視覺盲區內的碰撞風險。	\$6,697,542.56	2024年4月	2026年4月
管理城市泊位的區塊鏈信息物理系統 ¹	項目將利用Web 3.0和區塊鏈技術，建立駕駛者的去中心化身份，實現停車場的智能出入控制，並開發時空聚集性分析系統，利用人工智能(AI)評估車位的供應與需求情況。	\$3,953,542.31	2024年5月	2026年4月
基於空天地多傳感器信號構建香港高清地圖的人工智能模型 ¹	本項目旨在研發一套基於空天地多模態傳感器信號生成香港高清晰度地圖和半高清地圖的創新人工智能模型，以提供更精確的道路屬性及提升路面使用效率和輔助及自動駕駛車輛的安全性。	\$7,186,008.45	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：0866)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

2021年開發的「智能交通執法機械人」，目前於中環皇后大道中近畢打街及雪廠街和觀塘開源道近觀塘道迴旋處兩個地點進行測試。就此，請政府告知本會：

1. 請問在兩個測試地點中，相關運作的開支和節省的人手細節為何；及
2. 有否選定其他經常出現車輛違泊及上落客貨而容易導致交通擠塞的地段，作為將來擴大「智能交通執法機械人」測試點時的選址；如有，涉及的開支預算為何；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及2. 正在中環皇后大道中近畢打街及雪廠街和觀塘開源道近觀塘道迴旋處兩個路段測試中的項目，是運輸署由2022年9月起，與警務處合作在上述路段設立的「自動交通執法系統」，透過視頻分析、人工智能及自動車牌識別技術，實時分析車輛動態、識別交通違例情況及記錄有關的交通違法行為和違例車輛的車牌號碼，以加強阻嚇力，減少該路段的擠塞。由於測試的系統尚未正式投入運作供交通執法之用，因此運輸署沒有相關運作的開支和節省的人手的資料。

運輸署正與警務處檢視「自動交通執法系統」的成效，會適時公布未來路向。

管制人員的答覆

(問題編號：0867)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就本港新登記車輛的數據，請政府告知本會：

1. 過去3個財政年度，本港新登記車輛的數目為何，請以表列形式，根據車輛類別交代每個年度的有關數目和佔所有車輛總數的百分比，以及根據車輛使用燃料的類型列出每個年度的有關數字和百分比；及
2. 過去3個財政年度，分別有多少輛電動私家車受惠於一般首次登記稅寬減安排？請分別列出每個年度首次登記稅寬減涉及的款額。

提問人：何敬康議員(立法會內部參考編號：22)

答覆：

1. 過去3個財政年度(截至2024年2月29日)，按車輛類別及燃料類別劃分的新登記車輛數目表列如下(請見下一頁)：

2021-22年度

車輛類別	首次登記車輛數目				
	汽油	柴油	電動	液化 石油氣	總數 [該車輛類別佔所有 車輛總數 百分比]
電單車	8 865	0	63	0	8 928 [16.00%]
私家車	26 080	2	11 572	0	37 654 [67.48%]
的士	0	0	0	1 049	1 049 [1.88%]
專營巴士	0	230	2	0	232 [0.42%]
非專營公共巴士	0	209	0	0	209 [0.37%]
私家巴士	0	61	0	0	61 [0.11%]
公共小巴	0	9	0	144	153 [0.27%]
私家小巴	0	64	0	35	99 [0.18%]
貨車	2	7 230	58	0	7 290 [13.06%]
特別用途車輛	0	104	11	10	125 [0.22%]
總數 [該燃料類別佔所有車輛總數百分比]	34 947 [62.63%]	7 909 [14.17%]	11 706 [20.98%]	1 238 [2.22%]	年度首次 登記車輛 總數： 55 800

2022-23年度

車輛類別	首次登記車輛數目				
	汽油	柴油	電動	液化 石油氣	總數 [該車輛類別佔所有 車輛總數 百分比]
電單車	6 915	0	183	0	7 098 [12.55%]
私家車	17 629	0	22 946	0	40 575 [71.73%]
的士	12	0	5	1 040	1 057 [1.87%]
專營巴士	0	257	17	0	274 [0.48%]
非專營公共 巴士	0	378	3	0	381 [0.67%]
私家巴士	0	78	0	0	78 [0.14%]
公共小巴	0	32	0	103	135 [0.24%]
私家小巴	0	76	0	1	77 [0.14%]
貨車	0	6 625	144	0	6 769 [11.97%]
特別用途車 輛	0	106	16	3	125 [0.22%]
總數 [該燃料類別 佔所有車輛 總數百分比]	24 556 [43.41%]	7 552 [13.35%]	23 314 [41.21%]	1 147 [2.03%]	年度首次 登記車輛 總數： 56 569

2023-24年度(截至2024年2月29日)

車輛類別	首次登記車輛數目					
	汽油	柴油	電動	液化石油氣	氫	總數 [該車輛類別佔所有車輛總數百分比]
電單車	4 010	0	239	0	0	4 249 [8.01%]
私家車	14 137	0	28 767	0	0	42 904 [80.90%]
的士	0	0	33	909	0	942 [1.78%]
專營巴士	0	53	38	0	1	92 [0.17%]
非專營公共巴士	0	330	17	0	0	347 [0.65%]
私家巴士	0	60	0	0	0	60 [0.11%]
公共小巴	0	96	1	18	0	115 [0.22%]
私家小巴	0	101	1	0	0	102 [0.19%]
貨車	0	3 868	271	0	0	4 139 [7.80%]
特別用途車輛	0	74	3	8	0	85 [0.16%]
總數 [該燃料類別佔所有車輛總數百分比]	18 147 [34.22%]	4 582 [8.64%]	29 370 [55.38%]	935 [1.76%]	1 [0.00%]	年度首次登記車輛總數： 53 035

註1：混合動力車輛計入其相應燃料類別內，只有純電動車才計入電動車類別。

註2：政府車輛無須登記，因此不包括在內。

註3：由於四捨五入的關係，有關百分比相加總和不一定等於100%。

2. 過去3個財政年度(2021年4月1日至2024年2月29日),受惠於一般首次登記稅寬減安排(即非「一換一」計劃下首次登記的電動私家車)的電動私家車數目及涉及的金額表列如下:

財政年度	首次登記稅基本寬減額	
	電動私家車數目	豁免稅款總額 (百萬元)
2021-22	325	32
2022-23	326	32
2023-24 (截至 2024 年 2 月 29 日)	401	39

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0868)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就去年分兩個階段實施的三隧分流收費方案，請政府告知本會：

1. 請以表列形式，列出自2023年4月至第一階段的「633」固定收費方案實施前，三條過海隧道的車流、隧道費收入及營運開支數目分別為何；及
2. 在第一階段的「633」固定收費方案實施起至第二階段的「分時段收費」方案實施前，及「分時段收費」方案實施起至今，三條過海隧道的車流、隧道費收入及營運開支數目分別為何？

提問人：何敬康議員(立法會內部參考編號：23)

答覆：

1. 政府在2023年8月2日收回西隧的同時，實施首階段的「633」固定收費方案，縮窄3條過海隧道之間的收費差距，讓駕駛人士逐步適應新收費模式。實施「633」固定收費方案後，平日(即星期一至五，不包括公眾假期)的全日總過海車流量與方案實施前相若，維持雙向全日約260 000架次。3條過海隧道在實施「633」固定收費前後的車流分布如下：

平日過海交通每日平均 流量(雙向)(架次)	西區海底 隧道	海底隧道	東區海底 隧道	總共
「633固定收費」實施前 ¹	66 900	110 700	76 300	253 900
「633固定收費」實施後 ²	79 200 [+18%] ³	104 600 [-6%] ³	76 400 [0%] ³	260 200 [+2%] ³

註：

1. 2023年7月的平日過海交通流量
2. 2023年8月的平日過海交通流量
3. 「633固定收費」實施後與實施前的變化

至於2023年4月1日至8月1日期間，3條過海隧道平均每日(包括期間所有日子，即連同週末及公眾假期)的車流、隧道費收入及營運開支的數據則載列如下：

隧道	平均每日架次	平均每日隧道費 收入 (百萬元) ¹	平均每日營運 開支 (萬元) ²
西區海底隧道	63 000	不適用 ³	
海底隧道	106 400	1.7	27
東區海底隧道	73 900	2.0	29

註：

1. 隧道費收入不包括獲豁免繳付隧道費的車輛(即專營巴士、政府車輛及由傷殘人士駕駛並獲豁免的車輛)。
 2. 表內所列開支是於有關期間付予管理、營運及維修承辦商的管理費，以及「易通行」隧道費服務商就相關隧道提供收費服務的費用，並未包括維修工程的費用。
 3. 隧道於此段期間屬「建造、營運及移交」隧道，由其私營公司擁有及營運，因此政府未能提供相關數字。
2. 隨着社會經濟活動進一步復常，3條過海隧道平日(即星期一至五，不包括公眾假期)總車流量於2023年12月回升至疫情前(即2019年)約270 000架次(雙向)的水平。政府於2023年12月17日起實施第二階段的「分時段收費」，藉此遏抑和分散繁忙時間的過海交通，更有效地利用3條隧道的容車量，理順過往因價格差距而出現分配不均的交通情況，從而進一步改善過海交通。實施「分時段收費」後，2024年2月的平日的全日總過海車流量與實施前相若，維持每日約270 000架次(雙向)。3條過海隧道在實施「分時段收費」前後的車流分布如下：

平日過海交通每日平均 流量(雙向)(架次)	西區海底 隧道	海底隧道	東區海底 隧道	總共
「分時段收費」實施前 ¹	87 300	104 900	79 200	271 500
「分時段收費」實施後 ²	100 900 [+16%] ³	94 800 [-10%] ³	74 300 [-6%] ³	270 000 [-1%] ³

註：

1. 2023 年 12 月 4 日至 8 日的過海交通流量
2. 2024 年 2 月期間的星期一至五，當中已剔除公眾假期及受其影響的日子(例如：農曆年三十、年初五至初七)
3. 「分時段收費」實施後與實施前的變化
4. 由於數字四捨五入，總數可能不等於細項相加

至於2023年8月2日至12月16日期間(即第一階段的「633」固定收費方案實施起至第二階段的「分時段收費」方案實施前)，3條過海隧道平均每日(包括期間所有日子，即連同週末及公眾假期)的車流、隧道費收入及營運開支的數據則載列如下：

隧道	平均每日架次	平均每日隧道費 收入 (百萬元) ¹	平均每日營運 開支 (萬元) ²
西區海底隧道	75 100	3.8	42
海底隧道	101 600	2.4	27
東區海底隧道	73 000	2.1	33

2023年12月17日至2024年1月31日期間(即「分時段收費」方案實施起至今年1月底)，3條過海隧道的車流、隧道費收入及營運開支載列如下：

隧道	平均每日架次	平均每日隧道費 收入 (百萬元) ¹	平均每日營運 開支 (萬元) ²
西區海底隧道	91 500	3.0	40
海底隧道	91 900	2.7	27
東區海底隧道	67 100	2.0	32

註：

1. 隧道費收入不包括獲豁免繳付隧道費的車輛(即專營巴士、政府車輛及由傷殘人士駕駛並獲豁免的車輛)。

2. 表內所列開支是於有關期間付予管理、營運及維修承辦商的管理費，以及「易通行」隧道費服務商就相關隧道提供收費服務的費用，並未包括維修工程的費用。

– 完 –

管制人員的答覆

(問題編號：0871)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就公共交通費用補貼計劃(「計劃」)的推行，請政府告知本會：

1. 現時發放計劃的補貼款項中，政府需否向發放補貼款項的支付平台支付有關行政費用；如有，涉及的費用款額和佔補貼金額的百分比為何，以及自計劃推行至今，有關費用在各個財政年度的變化為何；
2. 鑒於現時計劃主要是透過八達通卡向市民發放補貼金額，而同樣由政府推出的「消費券計劃」則涵蓋了數間電子支付平台，請問將來會否增加計劃的適用平台，以切合交通費用支付方式日漸增加的大勢；及
3. 運輸署過往曾因應社會民生情況推出特別措施，放寬計劃的補貼計算準則和補貼上限，請問在推出特別措施和沒有特別措施的時期，受惠於計劃的市民人數和涉及的補貼款項分別為何；往後會如何評估是否需要再推出特別措施？

提問人：何敬康議員(立法會內部參考編號：26)

答覆：

1. 在2022-23年度，政府就八達通卡有限公司（八達通公司）在公共交通費用補貼計劃（補貼計劃）下提供的服務合共支付約2,200萬元，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。

政府一直盡力減省補貼計劃的行政費用。補貼計劃在過去三個財政年度的經常開支（扣除補貼金額），包括支付予八達通公司的費用以及其他行政費用，約相當於每年補貼金額的1%。

2. 我們知悉不同的電子支付平台日趨普及，目前政府正積極與個別電子支付系統營辦商商討，並就在補貼計劃下納入新的電子支付系統進行籌備工作。然而要留意一點：將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。
3. 由2020年1月（優化補貼計劃後）至2024年1月，不同時期的平均每月受惠人數及平均每月補貼金額表列如下：

時期 ^註	平均每月受惠人數 (計至最接近的千位)	平均每月補貼金額 (百萬元)
2020年1月至2020年6月 (沒有特別措施)	1 434 000	127.5
2020年7月至2021年12月 (特別措施生效期間)	2 843 000	282.8
2022年1月至2022年4月 (沒有特別措施)	1 099 000	95.1
2022年5月至2023年10月 (特別措施生效期間)	3 068 000	329.9
2023年11月至2024年1月 (沒有特別措施)	2 050 000	216.7

註：為了讓更多市民在疫情期間受惠於補貼計劃，政府曾推出臨時特別措施，包括在2020年7月至2021年12月和2022年5月至2023年10月暫時放寬補貼計劃下的每月公共交通開支水平，以及在2021年4月至12月和2022年5月至2023年10月暫時提高每月補貼上限。

補貼涉及公帑的運用，雖然每張八達通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。政府在考慮補貼計劃的安排時，須在審慎理財的大前提下，謹慎平衡各項考慮因素，確保公帑運用得宜。

管制人員的答覆

(問題編號：1065)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

受新冠疫情影響，過去數年本港駕駛路試的輪候時間比以往更長，導致報考者長久未能考獲駕駛執照。就此，請政府告知本會：

1. 在2023年，本港4間指定駕駛學校考試中心的辦公情況為何，包括中心內各類車輛考試考生的輪候時間為何；
2. 在2023年，政府有否增撥資源和增聘人手，加快處理各項駕駛考試的進度？如有，詳情及開支分別為何，以及未來會否持續有助提升效率的措施，直至輪候時間得到有效縮短；及
3. 為解決公共小巴及客車業界人手不足問題，政府推出了「運輸業輸入勞工計劃—公共小巴/客車行業」，內地小巴司機會在抵港後接受駕駛培訓並陸續考牌。請問直至2024年2月，涉及的開支為何？有否對香港考生的輪候時間造成影響？

提問人：何敬康議員(立法會內部參考編號：33)

答覆：

1. 在2023年，四間指定駕駛學校的駕駛考試中心的全年開放日數表列如下。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、指定駕駛學校的運作需要及運輸署的人力資源調配。

駕駛考試中心	2023年開放日數 ^{註一}
元朗駕駛考試中心	261
小瀝源駕駛考試中心	262
鴨脷洲駕駛考試中心	207
新觀塘駕駛考試中心	98 ^{註二}

註一：運輸署駕駛考試中心的開放時間一般為星期一至五(公眾假期除外)。另外，運輸署由2023年3月起，在星期六額外進行駕駛考試，以縮短輪候時間。因此，如駕駛考試中心於星期六開放，會算作開放日。

註二：四個駕駛考試中心分別設於四間指定駕駛學校內。由於新觀塘駕駛學院的規模較其餘三間指定駕駛學校為小，日間亦需要進行駕駛訓練及練習，因此該駕駛考試中心的開放日數需要配合學院本身的運作需要。

截至2023年12月31日，四間指定駕駛學校各類路試的輪候時間表列如下：

路試類別		輪候時間(曆日日數)			
		元朗 駕駛學校	小瀝源 駕駛學校	鴨脷洲 駕駛學校	新觀塘 駕駛學院
私家車	合併	298	296	278	不適用 ^註
	乙部	47	59	80	173
	丙部	257	332	313	199
電單車	乙部 (能力考試)	124	101	120	159
	丙部 (路試)	220	235	192	157
輕型貨車	合併	305	295	278	不適用 ^註
	乙部	47	59	80	166
	丙部	257	332	313	213
中型貨車		80	81	不適用 ^註	不適用 ^註
公共／私家巴士		51	78	不適用 ^註	不適用 ^註
掛接式車輛		82	不適用 ^註	不適用 ^註	不適用 ^註

註：該指定駕駛學校並沒有舉行有關路試。

2. 為了增加路試數目，縮短駕駛考試輪候時間，運輸署會繼續透過全面採用電子駕駛考試表格，善用所節省的時間以提供每月約190個額外路試名額(用於快期駕駛考試)。另外，運輸署自2023年3月底起已安排考牌主任在星期六額外工作以增加考試時段。運輸署亦已於2023年底完成最新一輪考牌主任的招聘以填補空缺。在實施上述措施後，各類駕駛考試的輪候時間均有所減少，其中非指定駕駛學校私家車及輕型貨車合併試輪候時間，已從2023年初高峰時期超過300天，縮短至現時約240天。

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。

3. 政府在2023年6月通過推出「運輸業輸入勞工計劃—公共小巴／客車行業」(計劃)，在保障本地勞工優先就業的前提下，適度容許小巴／客車行業申請輸入司機。為配合計劃，運輸署靈活調配現有資源，包括安排考牌主任在星期六額外工作，在不影響本地考生的情況下增加考試時段為輸入司機進行駕駛考試。

有關計劃帶來的新增工作量由運輸署現有人員執行，屬於整體職務，涉及的開支沒有詳細分項。

管制人員的答覆

(問題編號：2721)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就政府在2019年起推出公共交通費用補貼計劃，可否告知本會：

1. 每年政府提供補貼的總額；
2. 每年受惠的市民總人數；
3. 每年各項交通工具如鐵路、巴士、電車、渡輪等補貼金額及所佔百分比。

提問人：洪雯議員(立法會內部參考編號：8)

答覆：

- 1.及 2. 政府在2019年推出公共交通費用補貼計劃(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。政府其後在2020年優化補貼計劃。在經優化的補貼計劃下，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。

為了讓更多市民在疫情期間受惠於補貼計劃，政府曾推出臨時特別措施，包括在2020年7月至2021年12月和2022年5月至2023年10月暫時放寬補貼計劃下的每月公共交通開支水平，以及在2021年4月至12月和2022年5月至2023年10月暫時提高每月補貼上限。

2019年至2023年的補貼總金額、平均每月補貼金額及受惠人數表列如下：

年份	補貼總金額 (百萬元)	平均每月 補貼金額 (百萬元)	平均每月 受惠人數 (計至最接近 的千位)
2019	1,874	156.1	2 143 000
2020	2,147	178.9	1 982 000
2021	3,709	309.1	2 999 000
2022	2,837	236.4	2 274 000
2023	3,909	325.7	3 036 000

3. 補貼計劃下的補貼只會發放予受惠市民，而非公共交通營辦商。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1153)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

《預算案》第227段提出，政府會在年內檢視「公共交通費用補貼計劃」(計劃)的運作模式，讓有關計劃能以財政上可持續的方式繼續運作。就此，當局可否告知本會：

一、請以詳細分項列出，自計劃推行以來，每年獲補貼的公共交通工具種類及營運商名單、各營運商涉及的補貼額及其佔總補貼金額的百分比為何；

二、請以詳細分項列出，自計劃推行以來，每年所批出的補貼總額及與上一年比較的升/跌幅；以及

三、檢視工作預計所涉及的預算、人手編制及落實時間表為何。

提問人：葉劉淑儀議員(立法會內部參考編號：2)

答覆：

一及二、政府在2019年推出公共交通費用補貼計劃(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。政府其後在2020年優化補貼計劃。在經優化的補貼計劃下，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。補貼計劃下的補貼只會發放予受惠市民，而非公共交通營辦商。

為了讓更多市民在疫情期間受惠於補貼計劃，政府曾推出臨時特別措施，包括在2020年7月至2021年12月和2022年5月至2023年10月暫時放寬補貼計劃下的每月公共交通開支水平，以及在2021年4月至12月和2022年5月至2023年10月暫時提高每月補貼上限。

2019年至2023年補貼總金額及與上一年比較的升/跌幅表列如下：

年份	補貼總金額 (百萬元)	與上一年比較的升/跌幅 (升/跌幅百分比) ^註
2019	1,874	不適用
2020	2,147	+14.6%
2021	3,709	+72.8%
2022	2,837	-23.5%
2023	3,909	+37.8%

註：補貼總金額的變動除了受臨時特別措施影響外，亦受公共交通乘客人次所影響。在疫情期間，公共交通乘客人次曾大幅下降。

三、運輸署就補貼計劃的檢視工作由現有人員執行，涉及的開支及人手沒有詳細分項。政府預計補貼計劃的檢討會在年內完成。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3159)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就「運輸業輸入勞工計劃－公共小巴／客車行業」，可否告知本會：

- 1) 截至2024年3月31日，計劃接獲的申請配額數目、批出配額數目分別為何（按職位種類分別列出）；
- 2) 承上題，一共有多少宗申請不獲批准，其中是哪些原因而導致；
- 3) 輸入司機接受本地駕駛培訓後考獲本港駕駛執照的人數，以及入職人數分別為何；
- 4) 當局計劃於何時推出餘下的配額予運輸業界申請；會否於未來一年內進行中期檢討？

提問人：林琳議員(立法會內部參考編號：41)

答覆：

行政長官會同行政會議在2023年6月通過推出「運輸業輸入勞工計劃－公共小巴／客車行業」(計劃)，在保障本地勞工優先就業的前提下，適度容許小巴／客車行業申請輸入司機，配額上限為1 700名，以紓緩行業長期面對的司機短缺問題，提供穩定的勞動力，從而維持公共交通服務的可靠性。就有關計劃的各項提問，現回覆如下：

- 1) 有關計劃的第一輪申請期為2023年7月17日至8月7日，共接獲118宗申請，涉及1 601個輸入勞工配額，涵蓋公共小巴司機及客車司機。經運輸及物流局、勞工處和運輸署代表組成的跨部門聯絡小組審議後，運輸署署長批准98宗申請，發放共969個配額，首輪申請的詳情載於附表。

- 2) 在首輪申請未獲批准的20宗個案中，有4宗申請是由申請者主動撤回，其餘16宗申請因不符合計劃的基本要求而未獲批准，原因包括未能符合進行本地招聘的規定，或未能符合全職本地員工與輸入勞工比例要求，以及申請人未持有有效的客運營業證。另外，在98宗獲批的個案中，有15宗申請因不符合申請人聘用全職本地員工與申請輸入勞工比例要求(即2:1)，申請配額未能全數獲批。
- 3) 輸入司機須通過相關車輛類型駕駛考試並獲得合格成績，以及完成職前訓練課程和取得課程證書後，方可取得相關車輛類型的正式駕駛執照。營辦商亦會在輸入司機投入服務前提供足夠的路線培訓，使其充分掌握服務路線的情況。截至2024年3月7日，共有186名輸入司機取得相關車輛類型的正式駕駛執照，當中有109名輸入司機已投入不同的駕駛工作崗位服務市民。
- 4) 運輸署已於2024年3月20日公布計劃的第二輪將於3月25日至4月26日接受申請，計劃的申請手續和運作細節與首輪申請相若。在推展計劃的同時，運輸署會透過在計劃下成立包括勞資雙方代表的持份者諮詢小組會議，與運輸業界保持聯繫，了解勞資雙方對計劃的意見，在有需要時檢討有關計畫。

運輸業輸入勞工計劃－公共小巴／客車行業
第一輪申請及獲批配額數目
按工種劃分的分項數字

司機類別	接獲申請宗數	涉及司機配額 數目	獲批申請宗數	獲批司機配額 數目
公共小巴司機	68	547	59	461
本地客車司機	32	689	23	262
跨境直通巴士 司機	18	365	16	246
總數	118	1 601	98	969

管制人員的答覆

(問題編號：3272)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署繼續支援推行「純電動的士百分百擔保貸款專項計劃」，可否告知本會：

- 1) 截至2024年2月29日，計劃接獲的申請數目、批出貸款數目分別為何；
- 2) 每宗平均申請時間、平均批出貸款金額分別為何；
- 3) 至今一共出現多少宗未能如期還款的個案，當局會採取哪些跟進措施；
- 4) 預計每年可以更換多少輛電動的士？

提問人：林琳議員(立法會內部參考編號：43)

答覆：

- 1) 至 2) 政府在2023年9月4日推出「純電動的士百分百擔保貸款專項計劃」(貸款計劃)，以鼓勵的士業界轉用純電動的士。自貸款計劃推出至今年3月11日為止，參與計劃的貸款機構共接獲5宗申請。當中4宗申請已獲批出，涉及的貸款總額為132萬元。另外1宗申請正在處理中。

貸款計劃由香港按證保險有限公司(按證保險公司)負責管理，而參與貸款計劃的貸款機構會審批貸款申請。現時按證保險公司一般可在收到參與貸款計劃的貸款機構提交文件已齊備的申請後的一星期內批出貸款。

- 3) 一般而言，當貸款計劃下出現借款人拖欠還款的情況，參與計劃的貸款機構作為貸款服務者，將會按其政策、商業慣例及計劃條款追討欠款。截至2024年2月29日，貸款計劃未有出現壞帳的情況。

- 4) 政府的目標是在2027年年底前投入3 000輛電動的士。政府一直多管齊下推動電動的士的應用，其中一項措施是推出貸款計劃。貸款申請期由貸款計劃推出起計5年，讓的士車主可按其營運需要，有序地轉用純電動的士，政府會視乎需要作檢討及延長申請期。我們未有就貸款計劃每年接獲的申請數目訂定具體目標。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：0591)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

二零二四至二五年度需要特別留意的事項中提到，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。經營帳目內提到，二零二三至二四修訂預算開支為1.3億元。可否告知本會：

智慧交通基金出爐以來，合共資助多少企業進行創新科技研究和應用，成功研發出多少項目，對香港的路面交通影響為何，有否顯著提升路面使用效率及駕駛安全性。

提問人：林筱魯議員(立法會內部參考編號：5)

答覆：

10億元的智慧交通基金(基金)在2021年3月推出並接受申請，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2024年2月，基金共接獲83份申請，並已批出50份申請，涉及總資助金額約3.35億元，當中有26份為研究和應用項目，涉及資助金額共約2.46億元；另外24份為純研究項目，涉及資助金額共約0.89億元。獲批項目的詳情載於附件。

在獲批的研究和應用項目當中，有六個項目已經完成研究。其中兩個由本地研發中心進行與吊臂位置監測及小巴起動安全檢測相關的項目已取得專利，並正安排把項目成果商業化；另外其中一個與電車管理及安全有關的項目已完成研究，相關技術將會應用於香港電車系統，以優化電車管理並提升行車安全。基金秘書處正與其餘已完成項目的申請機構作出跟進，以期使研究成果商業化。同時，基金管理委員會將繼續密切監察獲批項目的進展。

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
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
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
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
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
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
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

項目名稱	項目概要	獲批資助金額
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
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
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
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
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
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	\$7,982,521.45

項目名稱	項目概要	獲批資助金額
	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。	
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
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
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
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
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

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 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
香港橋面效率和安全性的智能評估 ²	本項目旨在開發一套多層檢查方法，探測混凝土橋面的表面及地下缺陷。此項目並會開發一套使用無損評估技術建立的橋面智能效率評估模型，以提升道路安全。	\$8,099,657.00
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
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
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
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
開發一個優化營運及管理電召的士服務的模擬平台及人工智能演算法 ¹	本項目旨在開發一個模擬平台及人工智能演算法，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

項目名稱	項目概要	獲批資助金額
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
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
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
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 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
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
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
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
開發一套便利視障人士出行的人工智能電腦視覺解決方案 ²	本項目旨在開發人工智能電腦視覺技術，並透過專門設計的手機應用程式和智能眼鏡以識別障礙物、巴士站和	\$1,514,000.00

項目名稱	項目概要	獲批資助金額
	巴士，便利視障人士出行和提高道路使用的安全，從而鼓勵視障人士更多地使用公共交通工具，以提高道路使用效率。	
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
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
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
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
開發新一代交通事故風險管理解決方案(ARM) ²	本項目旨在研發一套交通事故風險管理解決方案(ARM)，包括新一代高級駕駛輔助系統(ADAS)、電子數據記錄系統(EDRS)、超速警報系統(OAS)、警報按鈕系統(ABS)、車輛故障預測系統(PMS)及駕駛行為和車隊管理監測系統(DBMS)，以改善駕駛安全。	\$13,440,750.00
提升交通智慧及出行安全的智能運輸數據系統 ¹	本項目旨在開發一個智能的運輸數據系統，以實現更智能的交通和更安全的出行。該系統將利用人工智能物聯網(AIoT)和地理空間人工智能(GeoAI)技術，實時計算及分析道路和交通狀況。	\$7,629,654.94

項目名稱	項目概要	獲批資助金額
自動駕駛巴士於公共道路上運行的試點項目 ²	本項目旨在開發香港首輛於公共道路上運行的無人駕駛自動穿梭巴士(AIBus)。項目將以西九文化區作為試驗平台，當中包括進行車聯網(V2X) 解決方案的研發。該項目將構建並促進AIBus、建築物、道路基礎設施、訪客和道路使用者之間的信息連繫。同時，該項目將為香港未來在公共道路採用自動駕駛技術提供實用數據。	\$19,998,500.00
智能的士雲咪錶營運、統計及數據分析系統 ²	該項目旨在開發香港首個的士營運數據統計及分析平台。平台將透過遠程搜集計程錶數據，分析的士的營運情況。項目亦研發智能計程錶，使用空中下載(OTA)技術自動更新的士收費，免除手動調較。司機數據庫和行車記錄將被上傳到雲端平台，為的士車隊管理公司及的士車主提供全面的司機駕駛行為和風險參考。	\$10,634,000.00
安全及高效運輸組裝合成建築模塊的智慧規劃平台 ²	本項目旨在研發一個組裝合成建築模塊運輸智慧規劃平台，該平台將提供智能三維掃描路徑分析、路徑選擇和交通影響評估構成的三大核心技術，實現於本港進行安全和高效率的組裝合成建築模塊運輸。	\$19,326,900.00
專線網聯自動駕駛巴士 ²	項目將設計專線網聯自動駕駛巴士，連接香港科學園區和大學港鐵站，行駛複雜的道路環境如迴旋處及公共交通交匯處。	\$19,995,050.00
設計基於交通狀況數據對司機情緒預測的導航系統 ¹	項目旨在開發一套具有情感關懷的創新導航系統，採用機器學習技術模擬交通環境，分析其對司機情緒的影響，並應用路線規劃算法，選擇既能提高駕駛效率又能照顧司機情緒的適合路線，從而提升駕駛安全。	\$2,742,898.70

項目名稱	項目概要	獲批資助金額
多種模式的超本地化物流系統 ²	本項目旨在透過研究新型物流模式，對歷史配送訂單數據進行大數據分析，以確定高密度派送地點，並有效結合步行者和車輛完成運輸流程。項目旨在減少車輛的使用，提高派送效率，並降低道路整體使用量。	\$3,916,070.00
具交通流量感知的貨車隊列技術及其對道路網絡的作用 ¹	本項目將為香港的物流公司提供具交通流量感知的貨車隊列協調解決方案，設計相關算法使貨車隊列協調者能根據交通擠塞情況安排貨車隊列，並使用 SUMO 模擬器研究協調貨車隊列對屯門公路的交通影響。	\$1,741,655.16
基於數字孿生的大跨橋樑健康監測 ²	本項目旨在開發一個基於數字孿生技術的長跨度橋樑健康監測平台，並以青馬大橋為應用案例，作研發橋樑交通自動監測系統、橋樑疲勞損傷評估和預測系統、車輛護欄碰撞監測系統以及強風下車輛安全評估系統。監測平台將結合橋樑監測傳感器、人工智能技術、有限元分析和橋樑信息模型，以提升道路網絡及路面使用效率，提升駕駛安全。	\$13,404,400.00
開發一套結合人工智能及位置服務的輔助導航及防撞系統 ¹	本項目旨在研發一套適用於城市環境的低成本高精度協同定位方案。該方案將包括開發一套算法以解決因為樓宇遮擋及反射而引起的衛星定位偏移問題，同時將研發防撞預警應用程序，用於發出早期警示並進行緊急干預，從而減少視覺盲區內的碰撞風險。	\$6,697,542.56
管理城市泊位的區塊鏈信息物理系統 ¹	項目將利用 Web 3.0 和區塊鏈技術，建立駕駛者的去中心化身份，實現停車場的智能出入控制，並開發時空聚集性	\$3,953,542.31

項目名稱	項目概要	獲批資助金額
	分析系統，利用人工智能(AI)評估車位的供應與需求情況。	
基於空天地多傳感器信號構建香港高清地圖的人工智能模型 ¹	本項目旨在研發一套基於空天地多模態傳感器信號生成香港高清晰度地圖和半高清地圖的創新人工智能模型，以提供更精確的道路屬性及提升路面使用效率和輔助及自動駕駛車輛的安全性。	\$7,186,008.45

註1：純研究項目

註2：研究和應用項目

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：0598)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

於規劃及發展事宜的衡量服務表現準則中，分別有處理公共運輸營辦商的遠期計劃及處理巴士服務重組計劃，可否告知本會：

- 1.預計這財政年度內重組298條巴士路線，共影響多少市民；
- 2.有否檢討巴士服務重組的成效；如有，已完成有關檢討的地區及檢討結果為何；如否，當局如何得悉巴士服務重組的成效；及
- 3.公共運輸營辦商的遠期計劃細節為何，有否初期計劃。

提問人：林筱魯議員(立法會內部參考編號：19)

答覆：

專營巴士公司^(註一)每年都須向運輸署呈交未來5年的遠期計劃。遠期計劃的內容涵蓋一系列營運事宜，包括購置和更換車輛的計劃、提供和配備巴士廠的計劃、車輛維修和檢修的計劃等方面，而當中的主要部分為巴士路線計劃的建議。運輸署會檢視各區的專營巴士路線服務水平及乘客需求情況，規劃改善及重整專營巴士服務，並就未來一年的巴士路線計劃諮詢地區意見。

在2024-25年度的巴士路線計劃中，運輸署與專營巴士公司共計劃提出約100個改善服務及重組服務項目，並已在2024年3月開始陸續諮詢各區區議會。連同已落實待推行的巴士路線計劃項目，運輸署預計在2024-25年度將實施298個巴士服務重組項目。

重組巴士路線的目的，是配合乘客出行的最新情況，把資源更有效地投放在需求較高的巴士服務或開辦新的巴士路線，提升專營巴士網絡的效率及

巴士服務的可持續性，整體而言令乘客受惠。重組的巴士路線，主要是由於人口變遷、新交通基建啓用、與其他公共交通服務重疊等原因，出現乘客需求大幅下降的情況。一般而言，原有巴士路線的乘客大多可使用合理的替代服務，包括現有的其他公共交通服務或轉乘服務。沒有合理替代服務而受明顯影響的乘客不多。

在實施巴士服務重組項目後，運輸署會透過各種渠道，包括審核專營巴士公司提交的營運報表、定期進行調查，以檢視重組計劃的成效。另外，運輸署也會在日常的工作中密切監察專營巴士的服務的水平和乘客需求，並在處理乘客及地區代表的投訴和建議時審視服務狀況，按需要與專營巴士公司研究調整服務，以配合乘客的需求。

除專營巴士服務之外，專營渡輪服務營辦商^(註二)亦須每年按照其專營權條款，向運輸署提交未來5年的長遠計劃，例如渡輪航線的建議服務調整、財務狀況預測，及渡輪服務或碼頭設施的改善建議等。運輸署會按既定程序審視有關長遠計劃，並會繼續與專營渡輪營辦商保持緊密聯繫，協助其推展提升渡輪服務的建議(例如提升碼頭配套設施及引入更多電子支付方式等)。

港鐵公司亦須每年向運輸署提交一份在西北鐵路服務範圍內的西北鐵路及港鐵巴士服務的5年經營計劃。經營計劃內容包括在西北鐵路服務範圍內的西北鐵路及其巴士服務路線發展，例如建議新的行走路線、服務班次，以及車輛購置和更換計劃等。此外，港鐵公司會在經營計劃內建議更新或增設車站設施，例如改善輕鐵站過路處的安全設施，以提升乘車體驗。

(註一) 現時有4間專營巴士公司，包括九龍巴士(一九三三)有限公司、龍運巴士有限公司、城巴有限公司及新大嶼山巴士(1973)有限公司。

(註二) 現時有1個專營渡輪服務營辦商，即天星小輪有限公司。

管制人員的答覆

(問題編號：0605)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

於非經營帳目「機器、車輛及設備」一欄，包括：在政府收費隧道及青沙管制區 設置不停車繳費系統。可否告知本會：

- 1.針對現行道路建設需要，有否全面考慮借助電子道路系統調控道路汽車使用流量，減少塞車狀況；及
- 2.會否因應落實電子道路管理系統後，道路的實際汽車流量情況，重新檢視建設新道路或幹道的必要性和緩急次序。

提問人：林筱魯議員(立法會內部參考編號：26)

答覆：

- 1.及2. 作為智慧出行的主要措施之一，我們在政府收費隧道及青沙管制區設置不停車繳費系統，有關系統容許駕駛者透過繳費貼繳付隧道費，無須於收費亭停車或排隊付款，省時方便。此外，我們現正進行的《交通運輸策略性研究》亦建議利用科技更有效地進行交通管理，例如引入智慧公路管理系統的概念。構思中的智慧公路管理系統，將利用科技充分善用有限的道路資源，並提升主要幹道處理和分流車輛流量的能力，從而使交通流動更加順暢。智慧公路管理系統可以提供實時交通流量數據和道路使用情況，這些數據可以用於交通管理，讓駕駛人士可以根據實時路況作出適當的行程規劃，提高運輸效率和改善道路使用的體驗。

我們會在目前規劃中的主要幹道項目考慮適當地引入智慧公路管理系統的設計，盡量使用最少額外土地及建造成本，靈活地提升道路的運載效率，配合未來運輸發展需求。至於現有主要幹道，我們

會把握將來更換交通管制及監察系統的契機，加入適合的智慧公路元素。視乎智慧公路管理系統的發展步伐，當其技術成熟並廣泛應用時，我們可以更準確地了解道路的負載情況和瓶頸路段，從而讓我們能更周詳地考慮建設新道路或幹道的必要性和緩急次序。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0534)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

過往有團體反映現時高鐵對支援殘疾人士的服務有改善空間，例如車廂的輪椅停泊空間不足、未有乘車優惠等。就此，當局可否告知本會，能否會考慮就提升高鐵無障礙服務與國內當局及港鐵交流，以提升殘疾人士無障礙跨境出行的便捷度？

提問人： 林素蔚議員(立法會內部參考編號：28)

答覆：

政府的政策是提供無障礙和暢通易達的公共運輸系統，方便殘疾人士無障礙地使用公共交通工具，讓殘疾人士參與和融入社會。運輸署一直與香港鐵路有限公司(港鐵公司)緊密合作，改善殘疾人士的服務和設施。港鐵公司已為廣深港高速鐵路(高鐵)香港段提供一系列的無障礙服務和設施，當中的主要措施包括：

- (a) 高鐵西九龍站的部分主要出口設有無障礙通道，而站內已裝設64部升降機，連接車站各樓層和地面，方便殘疾人士及其他有需要的人士進出車站及使用各項設施；
- (b) 高鐵西九龍站於B1層大堂設有無障礙售票櫃位，其設計方便輪椅使用者使用，並裝有環線感應系統，方便聽障乘客辦理票務或其他查詢。同時，B1層大堂設有優先通道方便有需要乘客完成實名制驗證和檢票，以及保安及行李檢查。為配合輪椅使用者的乘車需要，輪椅使用者在高鐵西九龍站乘車時，其自用的輪椅，包括摺疊式或電動輪椅，都不會被當作行李處理；以及

- (c) 由港鐵公司營運的港鐵動感號於第七卡車廂設有輪椅使用者空間及無障礙洗手間，以照顧行動不便人士的需要。若有多於兩位輪椅使用者需要乘坐同一班列車，職員亦會因應列車空間盡量作出安排，照顧乘客需要。其他由內地高鐵營運商營運的列車則因應列車型號而有不同配置。

政府亦知悉港鐵公司會定期與殘疾人士團體溝通，了解殘疾人士對站內設施或服務的需要，務求持續提升鐵路服務(包括高鐵在內)的無障礙服務。

另一方面，高鐵香港段屬跨境鐵路，由內地及香港營運商(即港鐵公司)共同營運，故港鐵公司營運高鐵時亦需要配合內地相關的政策及法規。港鐵公司作為高鐵香港段的港方營運商，會繼續與內地鐵路單位積極溝通及緊密協作，按高鐵的營運情況及乘客需求，持續優化各項營運安排和設施，為乘客帶來更便捷的體驗。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0535)

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 (李頌恩)局長： 運輸及物流局局長問題：

近年，透過「港珠澳大橋港車不上不設配額」等計劃，本地居民與大灣區地區的交流進一步加強。然而，現時各類可接載輪椅人士的無障礙車輛，缺乏足夠的跨境配套及支援，令本港廣大輪椅使用者(當中包括不少長者)難以便捷往來國內進行醫療、安老、探親或出遊活動。就此，當局可否告知本會：現時政府有何資源配套及計劃，以讓有需要的殘疾人士，使用各類交通(包括公共交通，或陸路無障礙/復康車輛)往返內地？

提問人：林素蔚議員(立法會內部參考編號：29)答覆：

政府的政策是提供無障礙和暢通易達的公共運輸系統，方便殘疾人士參與和融入社會。運輸署一直與公共運輸營辦商緊密合作，改善殘疾人士和長者設施。

現時，所有服務陸路口岸的專營巴士及口岸穿梭巴士(即皇巴^{註1}及金巴^{註2})均以可接載輪椅使用者的低地台巴士營運，並在車上配置有停泊輪椅的位置。而所有鐵路車站均設無障礙設施，方便有需要的殘疾人士(包括輪椅使用者)使用鐵路前往鐵路口岸。此外，輪椅使用者亦可透過電召服務，預約可載乘輪椅的無障礙的士及復康巴士往返包括深圳灣口岸、落馬洲支線管制站、落馬洲管制站、香園圍管制站及港珠澳大橋香港口岸等。

註1：落馬洲－皇崗過境穿梭巴士

註2：港珠澳大橋穿梭巴士

管制人員的答覆

(問題編號：1493)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

「港車北上」計劃於2023年7月1日起開始實施，現時每日接受的申請數量上限為300個，隨著香港與大灣區的聯繫越來越緊密，當局計劃在港珠澳大橋香港口岸設自動化停車場，為「粵車南下」計劃作準備，為就此請問：

1.自「港車北上」計劃實施以來，每輪申請宗數有多少？抽籤的平均處理時間為多少？是否考慮簡化申請流程以縮短申請時間？若會，詳情為何；若否，原因為何？

2.自「港車北上」自實施以來部門額外增加及未來的人手開支分別為何？若撤銷每日接受申請數目上限，部門能否應付？若能，可應付的數量上限為多少？若否，原因為何？

提問人：劉國勳議員(立法會內部參考編號：23)

答覆：

自「港車北上」於2023年7月實施以來，我們一直密切留意實施情況，適時推行優化措施為申請人提供更佳便利及出行體驗。現時，運輸署收到「港車北上」的網上申請後，約需兩個工作天核對申請人提交的資料和證明文件及作初步審批，然後轉交內地部門作進一步審批，並按需要與內地部門及／或申請人跟進個別申請。待收到內地部門的審批結果後，運輸署會在下一個工作天郵寄「封閉道路通行許可證」予申請人。

有關「港車北上」每輪抽籤中籤人數載於附件。截至今年2月29日，運輸署共進行了21輪抽籤，提供約70 000個抽籤配額供有意申請者參加抽籤。接受申請數目方面，由開放申請後首星期每個工作天接受200個申請，已增加至現時每個工作天接受300個申請，足夠應付需求。此外，為了善用申請名額，運輸署設有遞補機制，將未有按獲分配的申請時間內遞交申請的申請者名

額，撥入再下一輪的申請名額當中，以期充分利用每次的申請名額。因此，自第12輪抽籤起，所有登記抽籤的申請人均獲發配額提交申請。

「港車北上」的工作主要由運輸署現有人員執行，其開支已納入運輸署的整體撥款及編制內，並沒有分項數字。為提升處理申請的能力及效率，在2023-24年度，本署共開設15個外判人員職位，相關薪酬預算開支約為185萬元。在2024-25年度，預計所需外判人手及薪酬開支與2023-24年度相若。

兩地政府會繼續密切留意「港車北上」的運作情況及與相關部門保持聯絡，適時檢視及優化「港車北上」的安排。

「港車北上」每輪抽籤中籤人數

抽籤	日期	登記抽籤人數	中籤人數
第1輪	2023年5月29至30日	17 261	1 600
第2輪	2023年6月5至8日	13 476	2 700
第3輪	2023年6月19至22日	11 319	3 442
第4輪	2023年7月3至6日	10 523	3 557
第5輪	2023年7月17至20日	8 576	3 533
第6輪	2023年7月31日至8月3日	7 401	3 680
第7輪	2023年8月14至17日	7 387	3 571
第8輪	2023年8月28至31日	6 087	3 618
第9輪	2023年9月11至14日	4 834	3 728
第10輪	2023年9月25至28日	4 215	3 495
第11輪	2023年10月9至12日	3 527	3 452
第12輪	2023年10月23至26日	3 784	3 784
第13輪	2023年11月6至9日	3 871	3 871
第14輪	2023年11月20至23日	3 924	3 924
第15輪	2023年12月4至7日	4 068	4 068
第16輪	2023年12月18至21日	3 641	3 641
第17輪	2024年1月1至4日	4 000	4 000
第18輪	2024年1月15至18日	4 012	4 012
第19輪	2024年1月29日至2月1日	3 095	3 095
第20輪	2024年2月12至15日	2 449	2 449
第21輪	2024年2月26至29日	4 592	4 592

管制人員的答覆

(問題編號：1926)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

當局表示將會繼續監察 3 條過海隧道在實施不同時段不同收費後的交通情況，並決定如何推展中環電子道路收費先導計劃。就此，當局可否告知本會：

1. 按時段列出現時3 條過海隧道每日的使用量以及其原本使用設計流量為何；
2. 在實施不同時段不同收費後，當局所節省的人手編制及日常開支為何；及
3. 有關中環電子道路收費先導計劃的實施進度為何？

提問人：李鎮強議員(立法會內部參考編號：10)

答覆：

1. 政府於2023年12月17日起在3條過海隧道，即西區海底隧道（西隧）、海底隧道（紅隧）和東區海底隧道（東隧）實施「分時段收費」。實施「分時段收費」後，3條過海隧道的平日車流量載列於附表。

西隧、紅隧和東隧的設計容車量（每小時，單向）分別為4 200、2 600和2 600架次。

2. 有關實施「分時段收費」的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。
3. 「分時段收費」是一個新的收費安排，實施至今只有約3個月，過海交通情況未必穩定。駕駛者仍需要時間調整出行習慣，包括路線選擇、出行時間、出行模式等。運輸署須持續觀察過海交通，以及其對港島北各區（包括中環）的交通影響，現階段未有整全的數據為「分時段收費」實施後對中環交通的影響作出穩妥的評估。政府必須小心評估計劃對

交通及社會所帶來的影響，需要考慮實施「分時段收費」對地區交通所產生的變化、計劃對道路使用者和區內居民的影響，乃至當前社會整體的經濟情況，因此，在中環及其鄰近地區實施電子道路收費未有落實時間表。

3條過海隧道平日平均車流量(雙向)(架次)¹

		西隧			紅隧			東隧		
		電單車 ⁵ 及私家車	的士	其他 商用車	電單車 ⁵ 及私家車	的士	其他 商用車	電單車 ⁵ 及私家車	的士	其他 商用車
分時段收費實施後 ²	繁忙時段 ³	20 200	8 100	10 500	21 300	3 200	6 700	19 200	4 200	6 000
	繁忙時段以外時間 ⁴	31 900	15 200	14 900	36 000	13 800	13 900	25 800	9 500	9 600

- 註：
- 1. 有關車流量並未計及於繁忙時段排隊進入隧道的車龍（如有）
 - 2. 即 2024 年 2 月期間的星期一至五，當中已剔除公眾假期及受其影響的日子（例如：農曆年三十、年初五至初七）
 - 3. 「繁忙時段」指平日 07:30 至 10:30 及 16:30 至 19:30（共 6 小時）
 - 4. 「繁忙時段以外時間」指平日 00:00 至 07:30、10:30 至 16:30 及 19:30 至 24:00（共 18 小時）
 - 5. 「電單車」包括機動三輪車

管制人員的答覆

(問題編號：2537)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

繼2022年為期半年的電動可移動工具先導試驗，運輸署與「樂區踩」合作，在去年三月再次於白石角推出為期一年的共享電動可移動工具試驗計劃（計劃）。就此，政府可否告知本會：

- (一) 「樂區踩」提供的共享電動輔助單車數目；
- (二) 已獲於計劃試驗期限及指定範圍內使用的許可證的共享電動輔助單車數目；
- (三) 已登記計劃的參加者數目；
- (四) 計劃的相關修訂預算開支；
- (五) 計劃下的車速限制；及
- (六) 計劃至今接獲的投訴和意外數目和詳情？

提問人：李梓敬議員(立法會內部參考編號：5)

答覆：

- (一)至(三) 運輸署在2023年3月在白石角單車徑進行共享「電動可移動工具」的試驗計劃，旨在了解有關營運模式若將來在香港實施時的安排，以及市民對共享使用「電動可移動工具」的接受程度。當中運輸署為21輛共享電動輔助單車發出「車輛行駛許可證」以准許於試驗計劃內的指定範圍使用，參加者數目約為180人。
- (四) 電動輔助單車由承辦商提供。而運輸署在試驗計劃的相關開支(包括宣傳、小冊子、宣傳大使等)約為14萬元。
- (五) 電動輔助單車的车速限制為每小時25公里，超過每小時25公里後有關單車的電動馬達不再提供動力輔助。

- (六) 運輸署在白石角單車徑推行共享電動輔助單車的試驗計劃現已完結。試驗計劃運作大致順暢，運輸署在試驗計劃期間沒有接獲投訴，亦沒有意外事故發生。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2538)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

今年1月31日，全港首個容許對角通行的十字路口試驗計劃於沙田沙角街與逸泰街路口開放使用。就此，政府可否告知本：

(一) 試驗計劃所涉及的開支，包括但不限於劃上對角的行人過路黃色條紋並加裝交通燈等的開支；

(二) 試驗計劃的試驗期長度；

(三) 試驗計劃的十字路口原本的行人過路處間的距離；

(四) 試驗計劃新設的對角行人過路處的距離；及

(五) 是否有計劃把沙田沙角街與逸泰街的對角路口打造成如日本東京澀谷站前的十字路口般的著名地標；如有，詳情為何；如否，原因為何？

(六) 是否有計劃在田心村及隆亨邨對出路口試行斜角行人過路處；如有，詳情為何；如否，原因為何？

提問人：李梓敬議員(立法會內部參考編號：6)

答覆：

(一) 在沙角街與逸泰街交界處(試驗路口)進行的對角行人過路處試驗計劃所涉及的開支約為45萬元；

(二) 運輸署會觀察試驗路口的運作情況約6至9個月，考慮行人及駕駛者對設施的意見，檢討對角行人過路處的成效；

- (三) 行人使用原本的行人過路處，從路口其中一端步行到對角一端的距離平均約為35米；
- (四) 行人使用試驗路口的對角行人過路處橫過路口的步行距離約為22米；以及
- (五) 及 (六) 對角行人過路處試驗計劃讓行人可通過對角行人過路處以較短距離和時間步行至對角路口。除上述試驗路口外，運輸署亦計劃在2024年年中在尖沙咀加拿分道與加連威老道交界推行相同試驗計劃。

運輸署會研究沙田及尖沙咀兩個試點的結果，檢討成效，再考慮未來路向。運輸署現時未有計劃在田心村及隆亨邨對出口口試行對角行人過路處。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2543)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署近年在本港規劃和落實多個私家車自動泊車系統項目。就此，政府可否告知本會：

(一) 過去3年以及未來規劃中，政府推展自動泊車系統的項目、其自動泊車系統類型、開始建造工程日期、自動泊車系統啟用日期、泊車位總數，以及各個項目的預算或實際開支；

(二) 各自動泊車系統項目現時泊車位各自的每月泊車費，以及平均泊車所需時間；

(三) 2023-24年度，當局委聘顧問公司就自動泊車系統項目提供技術意見的修訂預算開支為何，以及其提供的技術意見的詳情；及

(四) 2024-25年度是否會就自動泊車系統項目委聘顧問公司；如是，預算開支為何？

提問人：李梓敬議員(立法會內部參考編號：11)

答覆：

- (一) 運輸署一直留意世界各地應用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，運輸署已於2020年起在本港開展落實設有自動泊車系統的公眾停車場項目，並積極在合適的短期租約停車場推行自動泊車系統。目前已有短期租約停車場的自動泊車系統投入運作，而已獲立法會批准撥款並設有自動泊車系統的工務工程項目，預計於2025年開始投入服務。現時各個自動泊車系統項目的資料載於附件。

- (二) 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，分別提供245個和250個泊車位(包括傳統泊車位和自動泊車系統泊車位)。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2,900至3,200元；大埔白石角自動泊車系統泊車位的每月泊車費約為3,600元至4,400元，視乎泊車位位於哪一樓層而定。自動泊車系統的平均泊車所需時間約為2至3分鐘。
- (三) 運輸署於2023-24年度委聘顧問公司就推行自動泊車系統項目提供技術意見的修訂預算為70萬元。上述技術意見包括為自動泊車系統項目的前期可行性研究、在規劃及設計過程中提供的專業意見。
- (四) 運輸署於2024-25年度委聘顧問公司就推行自動泊車系統項目提供技術意見的預算開支為120萬元。

項目	自動泊車系統類型	開始建造工程日期	自動泊車系統的預計啟用日期	泊車位總數 (包括傳統及自動泊車系統泊車位)	預算開支
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	2020 年 12 月	2021 年 11 月 (已啟用)	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	2021 年 12 月	2022 年 12 月 (已啟用)	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 2 月	2024 年 (預計)	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 7 月	2024 年 (預計)	約 200	由短期租約營辦商支付
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 9 月	2025 年 (預計)	約 380	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 5 月	2026 年 (預計)	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 8 月	2026 年 (預計)	約 200	7.779 億元 ³ (按付款當日價格計算)
馬鞍山第103區綜合設施大樓主要工程	拼圖型	有待確定*		約 350	有待確定*

項目	自動泊車系統類型	開始建造工程日期	自動泊車系統的預計啟用日期	泊車位總數 (包括傳統及自動泊車系統泊車位)	預算開支
將軍澳第 66 區市鎮公園及公眾停車場	拼圖型	有待確定#		約 450	有待確定#
海庭道聯用綜合大樓	拼圖型	有待確定#		約 170	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：此數字為2023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。

*政府已就馬鞍山第103區綜合設施大樓主要工程項目於2024年2月徵詢民政及文化體育事務委員會的意見，並計劃在立法會財務委員會批准撥款後展開擬議工程，目標約在 4 年半內完成，實際建造日期、啟用日期及預算開支有待確定。

#政府預計於本年內徵求立法會批准撥款，由於項目處於規劃或設計階段，實際建造日期及預算開支有待確定。

管制人員的答覆

(問題編號：2551)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

政府數年前推出流動應用程式「入錶易」，讓市民可遙距補購最多兩段最長泊車時間的泊車費，並提供空置泊車位的實時資訊。就此，政府可否告知本會：

(一) 過去三年，「入錶易」每年的下載次數、使用「入錶易」交易數目，以及「入錶易」交易所佔比例；

(二) 過去三年，發生「入錶易」服務受影響事故的次數；各次事故發生的日期、服務修復所需的時間，以及事故發生的原因；

(三) 未來有何措施提升「入錶易」的易用程度；及

(四) 過去三個年度，停車收費錶系統的經常開支的數目為何；以及是否打算分別記錄個停車收費錶系統中「入錶易」的維修費用；如是，詳情為何；如否，原因為何？

提問人：李梓敬議員(立法會內部參考編號：19)

答覆：

(一) 配合新一代停車收費錶系統於2021年1月投入服務，運輸署推出流動應用程式「入錶易」，提供空置泊車位的實時資訊，同時讓市民遙距補購最多累計兩段「最長泊車時間」的泊車費。過去三年，「入錶易」的下載人次、交易數目及交易所佔比例的數字表列如下：

	2021 年	2022 年	2023 年
累計下載人次 ^註	約 400 000	約 610 000	約 760 000
截至年底的交易數目(千宗)	約 18 000	約 46 480	約 54 460
使用「入錶易」交易所佔比例	38%	48%	56%

註：只計算首次下載「入錶易」的用戶。

- (二) 及 (三) 2021至2022年期間，「入錶易」系統曾發生四次因流動網絡信號傳輸或短暫系統故障而影響服務的事故。故障大多在當天修復，而停車收費錶系統期間仍可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)為駕駛者提供服務。運輸署已聯同機電工程署及停車收費錶承辦商完成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。2023年，「入錶易」服務並沒有發生系統事故。

運輸署會繼續密切監察收費錶系統表現，亦會透過不同渠道(例如社交媒體、應用程式商店留言和電話熱線)收集用戶意見，並密切留意相關的技術發展，研究加入最新的電子支付工具的可行性，以進一步提升系統表現和用戶體驗。

- (四) 過去3個財政年度，停車收費錶系統(包括「入錶易」的維修費用)在每個年度的經常開支如下：

	2020-21年度	2021-22年度	2022-23年度
經常開支(萬元)	3,009	3,652	4,661

管制人員的答覆

(問題編號：2559)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署去年二月在全港設立三十四個「易通行」諮詢站，並在去年七月加入更多位於民政諮詢中心的諮詢站，而今年一月底則關閉了二十五個設於港鐵站的諮詢站。就此，政府可否告知本會，去年二月至今：

(一) 去年二月至今，當局在全港前後開設了多少個「易通行」諮詢站，以及各個諮詢站的開始及停止服務日期；

(二) 當局開設多個「易通行」諮詢站的修訂預算開支或預算開支，以及其中各主要分項的開支；及

(三) 是否有所記錄，各個「易通行」諮詢站總共處理了多少個協助車主申請「易通行」服務的個案，包括但不限於完成申請車輛貼、開立「易通行」戶口、連結車輛至戶口、設定繳費方式，以及更新他們現時在運輸署登記的電子聯絡方式；如是，詳情為何；如否，如何評估「易通行」諮詢站的成效？

提問人：李梓敬議員(立法會內部參考編號：27)

答覆：

(一) 「易通行」不停車繳費服務已於2023年先後在7條政府收費隧道及青沙管制區（即尖山隧道、沙田嶺隧道及大圍隧道）順利實施。

為了協助車主申請車輛貼、開立「易通行」戶口及設定繳費方式、設定電子通知方式，以及協助作網上補繳隧道費等，運輸署早前透過公開招標委聘服務承辦商，自2023年2月24日起在全港25個指定港鐵站及9個民政諮詢中心設立「易通行」諮詢站。

港鐵「易通行」諮詢站包括西營盤、灣仔、筲箕灣、黃竹坑、北角、黃大仙、啟德、牛頭角、南昌、紅磡、九龍、太子、九龍塘、何文田、朗屏、上水、烏溪沙、大圍、荃灣西、兆康、大埔墟、東涌、

青衣、葵芳及調景嶺站。其後因應服務調整，位於啟德、紅磡、九龍及大圍站的諮詢站於2023年5月8日起停止運作。運輸署於2024年1月公布，鑑於所有政府收費隧道及青沙管制區已順利實施「易通行」，加上超過九成車輛已獲發車輛貼及開立「易通行」戶口，所有「易通行」港鐵諮詢站已於2024年2月1日起終止服務。

民政諮詢中心的「易通行」諮詢站分別設於西貢、北區、大埔、沙田、離島(東涌)、屯門、元朗、葵青區的民政諮詢中心及荃灣多用途活動室(由2023年5月5日起更改至荃灣民政諮詢中心)。該9個民政諮詢中心諮詢站自2023年2月24日起提供服務。其後，運輸署由2023年7月17日起，將民政諮詢中心的諮詢站服務伸延至港島及九龍，並相應調整諮詢站地點，於中西區、東區、南區、油尖旺、觀塘及九龍城區的民政諮詢中心內新增「易通行」諮詢站，並保留了3個分別位於北區、沙田及元朗的新界諮詢站。所有設於民政諮詢中心的「易通行」諮詢站已於2023年11月1日起終止服務。

- (二) 運輸署用於「易通行」諮詢站的開支約為2,200萬元，當中港鐵諮詢站的開支約為2,000萬元，而民政諮詢中心諮詢站的開支則約為200萬元。
- (三) 「易通行」諮詢站有效協助車主申請使用「易通行」，為車主提供即時支援。車主在工作人員的協助下，一般可在5至10分鐘內完成申請程序。所有「易通行」諮詢站已合共有約12萬人次使用，以及已處理超過21萬宗的查詢及協助個案。

管制人員的答覆

(問題編號：3299)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

三隧分流已經在2023年12月下旬實施，就此政府能否告知本會：

- (1) 實施分流前，尖山隧道、獅子山隧道及大老山隧道每日的行車駕次。
- (2) 三隧分流後，尖山隧道、獅子山隧道及大老山隧道每日的行車駕次。
- (3) 政府有沒有措施改善上下午繁忙時間，大老山隧道的擠塞問題。

提問人：李梓敬議員(立法會內部參考編號：44)

答覆：

- (1)及(2) 有關尖山隧道、獅子山隧道及大老山隧道在3條過海隧道實施分時段收費前後的平日平均車流量，詳見附表。
- (3) 政府一直密切監察全港各區的交通狀況及需求變化，並適時推展相應的交通改善措施。

「易通行」不停車繳費服務已於2023年先後在7條政府收費隧道及青沙管制區順利實施，當中包括3條接駁沙田及九龍市區的隧道，即尖山隧道、獅子山隧道及大老山隧道。駕駛人士可以使用繳費貼遙距繳交隧道費，無需於收費亭停車或排隊付款，省時方便，讓駕駛者的道路體驗更暢順。「易通行」亦有助減少駕駛者於收費亭前切線的情況，改善隧道收費廣場一帶的交通。

另外，因應新界東未來的房屋發展所帶來的交通需求及香港整體長遠發展需求，政府正推展一系列的基建項目，以改善由新界東部往返九龍區的交通情況。正在申請工程撥款的T4號主幹路項目，將連接沙田城門河兩岸現有的主幹道，讓車輛可直接往來沙田東部／馬鞍山與荃灣／西九龍，同時理順往返沙

田及九龍市區的交通。此外，正進行首階段設計和工地勘察的獅子山隧道改善工程，將藉着修復隧道的契機，增加現時獅子山隧道及其連接道的行車線，提升其容車量，減輕現有3條接駁沙田及九龍市區的隧道的交通壓力。長遠而言，規劃中的沙田繞道將會是一條走線較直接的南北走廊，貫通新界東北及九龍市區，有效分流新界東北經沙田往返九龍市區的交通。

我們會持續審視如何更有效運用公共資源及工程開支的效益，並因應最新的發展情況，包括政策發展及政府財政狀況等，持續檢視在規劃中項目的優次緩急，適當調整推展進度。

尖山隧道、獅子山隧道及大老山隧道
平日平均車流量(雙向)(架次)

平日平均車流量 (雙向)(架次)	尖山隧道	獅子山隧道	大老山隧道
分時段收費前 ¹	67 000	90 400	62 000
分時段收費後 ²	67 600	89 800	60 500

註：

1. 2023年12月4日至8日期間
2. 2024年1月8日至31日期間的星期一至五

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1149)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

預算案提出會檢視「公共交通費用補貼計劃」，請列出過去五年：

1. 每年計劃補貼發放總額、並按領取金額列出受惠人數及人均補貼金額；
2. 檢討「公共交通費用補貼計劃」的工作計劃詳情及時間表如何？

提問人：李慧琼議員(立法會內部參考編號：35)

答覆：

1. 政府在2019年推出公共交通費用補貼計劃(補貼計劃)，並於2020年優化補貼計劃。在經優化的補貼計劃下，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。

為了讓更多市民在疫情期間受惠於補貼計劃，政府曾推出臨時特別措施，包括在2020年7月至2021年12月和2022年5月至2023年10月暫時放寬補貼計劃下的每月公共交通開支水平，以及在2021年4月至12月和2022年5月至2023年10月暫時提高每月補貼上限。

過去5年，補貼計劃下的補貼總金額、平均每月受惠人數及每月的人均補貼金額列於表一。

表一：

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
2023	3,909	3 036 000	107

過去5年，按每月補貼金額劃分的受惠人數列於表二。

表二：

每月補貼 金額	平均每月受惠人數 ^註 (計至最接近的千位)				
	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年
0.1元至 100.0元	1 583 000	1 291 000	1 756 000	1 327 000	1 732 000
100.1元 至200.0 元	438 000	490 000	837 000	625 000	836 000
200.1元 至300.0 元	117 000	148 000	293 000	226 000	321 000
300.1元 或以上	不適用	49 000	108 000	91 000	140 000

註：由於四捨五入，每年的平均每月受惠人數相加不等於表一所列出的總數。

2. 政府預計公共交通費用補貼計劃的檢討會在年內完成。

管制人員的答覆

(問題編號：2456)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

為推動市民應用資訊及通訊科技事宜，政府資訊科技總監辦公室於2021年12月開始，在25個港鐵站設立流動支援站，以協助有需要市民使用「安心出行」，其後該批流動支援站轉用作「易通行」諮詢站至2024年1月底停止。當局可否告知本會：

1.該計劃由「安心出行」轉作「易通行」諮詢站時後，該站的開支繼續由政府資訊科技總監辦公室，還是轉由運輸部門承擔？

2.25個港鐵站流動支援站的每月平均開支為何？

3.「易通行」諮詢站至2024年1月底停止，該批為諮詢站招聘的人手去向如何？

提問人：梁熙議員(立法會內部參考編號：152)

答覆：

「易通行」不停車繳費服務已在2023年先後於7條政府收費隧道及青沙管制區（即尖山隧道、沙田嶺隧道及大圍隧道）順利實施。

為了協助車主申請車輛貼、開立「易通行」戶口及設定繳費方式、設定電子通知方式，以及協助作網上補繳隧道費等，運輸署早前透過公開招標委聘服務承辦商，自2023年2月24日起在全港25個指定港鐵站設立「易通行」諮詢站，其後調整至21個指定港鐵站。運輸署於2024年1月公布，鑑於所有政府收費隧道及青沙管制區已順利實施「易通行」，加上超過九成車輛已獲發車輛貼及開立「易通行」戶口，所有「易通行」港鐵諮詢站已於2024年2月1日起終止服務。由2023年2月24日至2024年1月31日期間，「易通行」港鐵諮詢站的開支由運輸署負責。總開支約為2,000萬元。

「易通行」港鐵諮詢站的前線員工均受僱於服務承辦商，運輸署沒有服務承辦商僱員繼後工作安排的相關資料。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：3170)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就公共交通費用補貼計劃，當局可否告知本會：

1. 本年度就執行及監察有關計劃涉及的人手為何；
2. 當局去年就對營辦商的內部監控系統進行定期鑒證工作、實地視察、進行運輸調查的次數及成效，以及本年度的目標為何；
3. 去年至今涉及營辦商濫用補貼的個案數目以及調查進度為何；
4. 有意見指當局的定期監察工作成效有限，就此當局有否評估兩者的成功揭發濫用比率為何，會否加強突擊檢查的工作，如有詳情為何，如否原因為何；
5. 當局就推展將適用的電子支付平台納入本計劃的進度為何，會否在本年度內完成工作，目標的電子支付平台數目及選拔準則為何。

提問人：梁熙議員(立法會內部參考編號：92)

答覆：

1. 截至2024年2月，運輸署在執行及監察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	1
	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	1
會計主任	二級會計主任	1
總計		12

- 2.至4. 運輸署採取一系列監管措施，以確保公帑運用得宜及減少濫用情況。每個參與補貼計劃的公共運輸營辦商均須制定審計準則，以加強內部監控，並須每年向政府提交由獨立審計師按照香港會計師公會頒布的相關準則所擬備的鑑證報告。除此之外，運輸署採取的監管措施還包括進行定期運輸調查以收集有關服務的營運資料及乘客數據、審核營辦商提交的營運資料，以及核對八達通收費系統的交易記錄等。

補貼計劃下的補貼只會發放予受惠市民，而非公共交通營辦商。在2023-24年度，運輸署平均每月進行約170次實地視察和監察調查，期間並無發現涉及營辦商濫用補貼的個案。運輸署會於2024-25年度繼續進行上述的監管工作，並維持每月進行相若次數的實地視察和監察調查。

5. 我們知悉不同的電子支付平台日趨普及，目前政府正積極與個別電子支付系統營辦商商討，並就在補貼計劃下納入新的電子支付系統進行籌備工作。將合適的電子支付系統納入補貼計劃時，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。

管制人員的答覆

(問題編號：2648)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

有關上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統（上坡電梯系統），政府可否告知：

- 1.2020年第一季根據修訂的評審機制所篩選的20項首批推展項目的進展、開支及預算分別為何？
- 2.會否就上坡電梯系統建議項目的不同施工程序設定目標時限？有何措施加快推展項目及監督工程以確保按時完工？
- 3.過去3年，接獲其他新建議項目的數量及詳情為何？有何計劃推展餘下的建議項目及接獲的其他新建議項目？
- 4.會否定期檢視有關上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統的評審機制？

提問人：李世榮議員(立法會內部參考編號：29)

答覆：

1.及2. 政府按新修訂的上坡電梯系統建議評審機制為過去收到的建議作初審、篩選及訂定優次。經綜合評分及排名後，11項較具明確效益的上坡電梯系統建議獲優先推展。運輸署已就該11項優先推展項目的初步擬定走線及概念設計方案諮詢相關地區的區議會或其相關委員會，並已獲得支持。這11項優先推展項目的推展進度詳情如下：

地區	編號	初步走線	推展進度
中西區	HKI03	由士美菲路沿蒲飛徑至蒲飛路	運輸署和路政署正進行初步技術可行性研究的前期工作
南區	HKI44	由漁輝道至漁光道	
灣仔區	HKI23	由活道至皇后大道東近聖若瑟小學	路政署已完成初步技術可行性研究，正進行勘測研究和設計
	HKI30	由留仙街至天后廟道	
東區	HKI34	由西灣河街至西灣河聖十字架堂	
	HKI35	由健康東街至百福道	
深水埗區	KLN04	由呈祥道行人天橋近美孚港鐵站至荔景山路近清麗苑商場	
沙田區	NTE04	由愉景花園旁行人路至沙田頭路	
荃灣區	NTE12	由國瑞路公園至國瑞路	
葵青區	NTW10	由華星街至青山公路-葵涌段	
	NTW11	由石蔭路近金石樓至大白田街	

以上項目尚在研究及設計階段，所需的建造時間須視乎各項目的個別情況，如岩土狀況、土地業權、工程複雜性等。我們會持續審視如何更有效運用公共資源及工程開支的效益，並因應最新的發展情況，包括政策發展及政府財政狀況等，持續檢視在規劃中項目的優次緩急，適當調整推展進度。目前並未有工程開支估算及施工時間表。

至於加快施工程序的措施，路政署會循各方面考慮，包括使用適切的設計和建造技術，例如建築信息模擬(BIM)、「組裝合成」(MiC)建築法，以縮短施工時間。在施工期間，工程團隊會定期巡視工地和舉行例會，監督工程進度，確保工程如期進行。

3. 過去3年，運輸署共收到19項於不同地區興建上坡電梯系統的新建議，詳情如下：

地區	過去3年所收到的新建議數目
中西區	1
南區	1
九龍城	1
黃大仙	2
觀塘	4
沙田	4

地區	過去3年所收到的新建議數目
葵青	4
荃灣	1
屯門	1
合共	19

考慮到可動用的資源，政府正有序推展上述11個優先項目。視乎這11個項目的推展進度及可用資源分配等因素，政府會適時按相關的評審機制對新建議進行初步可行性研究及篩選，及後將會與其他早前未被獲選為優先推展項目的建議一併跟進及進行評審，以選出餘下9項推展的建議項目。

4. 相比先前的評審機制，在新修訂的評審機制下，初步篩選階段會為項目進行較全面的初步技術評估，以評定建議的可行性。而詳細評分階段則會從「社會效益」及「成本效益」兩方面進行獨立評分，因此，被選出的建議對地區的市民既有明確的效益及認受性，同時亦具備成本效益。現行的評審機制較先前的評審機制已改善了評選項目的標準及制定項目推展優次的方法，政府現階段沒有計劃檢視該評審機制。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1436)

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 (李頌恩)局長： 運輸及物流局局長問題：

局方在綱領(2)下2024-25年度需要特別留意的事項中提到，將繼續監督各項智慧出行措施的進度和發展，包括智慧交通基金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. (a) 在2023年及(b) 預計在2024年，「智慧交通基金」(i) 批出的資助項目、(ii) 每個項目獲批資助金額及(iii) 每個項目的開始及完成日期為何；

2. 局方有無為「智慧交通基金」批出的資助項目訂立績效指標（如要求在特定時間內開始／完成項目、投入實際應用等）；如有，詳情為何；如否，原因為何；

3. (a) 在2023-24年度及(b) 預計在2024-25年度，局方為「智慧交通基金」提供支援的(i) 專責人手及(ii) 薪酬開支為何？

提問人：陸頌雄議員(立法會內部參考編號：1)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，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2024年2月，基金已批出50份申請，涉及總資助金額約3.35億元。

此外，截至2024年2月底，基金於2023-24年度已批出14份申請，涉及資助金額約1.322億元。獲批項目的詳情載於附件。至於2024-25年度，基金目前已收到八份正式申請，涉及約0.865億元的資助金額。基金秘書處正審視申請，如申請的資料齊備將安排於基金管理委員會會議審批。

2. 每個基金項目都會設有與研究內容和項目特性相關的績效指標(例如預測準確度、未來使用者數量等)。基金秘書處和基金管理委員會在審批階段中也會考慮這些指標。在項目完成後，秘書處和管理委員亦會評估研究成果是否符合申請機構所預期的成效。
3. 就基金而言，運輸署開設了兩個有時限的公務員職位(包括一名高級工程師和一名機電工程師／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總額的15%。

智慧交通基金於 2023-24 年度(截至 2024 年 2 月底)獲批項目

項目名稱	項目概要	獲批資助金額	開始日期	預計完成日期
開發一套便利視障人士出行的人工智能電腦視覺解決方案 ²	本項目旨在開發人工智能電腦視覺技術，並透過專門設計的手機應用程式和智能眼鏡以識別障礙物、巴士站和巴士，便利視障人士出行和提高道路使用的安全，從而鼓勵視障人士更多地使用公共交通工具，以提高道路使用效率。	\$1,514,000.00	2023年8月	2024年7月
提升交通智慧及出行安全的智能運輸數據系統 ¹	本項目旨在開發一個智能的運輸數據系統，以實現更智能的交通和更安全的出行。該系統將利用人工智能物聯網(AIoT)和地理空間人工智能(GeoAI)技術，實時計算及分析道路和交通狀況。	\$7,629,654.94	2023年9月	2025年8月
自動駕駛巴士於公共道路上運行的試點項目 ²	本項目旨在開發香港首輛於公共道路上運行的無人駕駛自動穿梭巴士(AIBus)。項目將以西九文化區作為試驗平台，當中包括進行車聯網(V2X)解決方案的研發。該項目將構建並促進AIBus、建築物、道路基礎設施、訪客和道路使用者之間的信息連繫。同時，該	\$19,998,500.00	2023年10月	2025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
	項目將為香港未來在公共道路採用自動駕駛技術提供實用數據。			
開發新一代交通事故風險管理解決方案(ARM) ²	本項目旨在研發一套交通事故風險管理解決方案(ARM)，包括新一代高級駕駛輔助系統(ADAS)、電子數據記錄系統(EDRS)、超速警報系統(OAS)、警報按鈕系統(ABS)、車輛故障預測系統(PMS)及駕駛行為和車隊管理監測系統(DBMS)，以改善駕駛安全。	\$13,440,750.00	2023年12月	2025年5月
智能的士雲咪錶營運、統計及數據分析系統 ²	該項目旨在開發香港首個的士營運數據統計及分析平台。平台將透過遠程搜集計程錶數據，分析的士的營運情況。項目亦研發智能計程錶，使用空中下載(OTA)技術自動更新的士收費，免除手動調較。司機數據庫和行車記錄將被上傳到雲端平台，為的士車隊管理公司及的士車主提供全面的司機駕駛行為和風險參考。	\$10,634,000.00	2023年12月	2024年11月
安全及高效運輸組裝合成建築模塊的智慧規劃平台 ²	本項目旨在研發一個組裝合成建築模塊運輸智慧規劃平台，該平台將提供智能三維掃描路徑分析、路徑選擇和交通影響評估構成的三大核心技術，實現於	\$19,326,900.00	2023年12月	2025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
	本港進行安全和高效率的組裝合成建築模塊運輸。			
專線網聯自動駕駛巴士 ²	項目將設計專線網聯自動駕駛巴士，連接香港科學園區和大學港鐵站，行駛複雜的道路環境如迴旋處及公共交通交匯處。	\$19,995,050.00	2023年12月	2025年12月
設計基於交通狀況數據對司機情緒預測的導航系統 ¹	項目旨在開發一套具有情感關懷的創新導航系統，採用機器學習技術模擬交通環境，分析其對司機情緒的影響，並應用路線規劃算法，選擇既能提高駕駛效率又能照顧司機情緒的適合路線，從而提升駕駛安全。	\$2,742,898.70	2024年1月	2025年12月
多種模式的超本地化物流系統 ²	本項目旨在透過研究新型物流模式，對歷史配送訂單數據進行大數據分析，以確定高密度派送地點，並有效結合步行者和車輛完成運輸流程。項目旨在減少車輛的使用，提高派送效率，並降低道路整體使用量。	\$3,916,070.00	2024年1月	2024年12月
具交通流量感知的貨車隊列技術及其對道路網絡的作用 ¹	本項目將為香港的物流公司提供具交通流量感知的貨車隊列協調解決方案，設計相關算法使貨車隊列協調者能根據交通擠塞情況安排貨車隊列，並使用	\$1,741,655.16	2024年2月	2026年1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
	SUMO模擬器研究協調貨車隊列對屯門公路的交通影響。			
基於數字孿生的大跨橋樑健康監測 ²	本項目旨在開發一個基於數字孿生技術的長跨度橋樑健康監測平台，並以青馬大橋為應用案例，作研發橋樑交通自動監測系統、橋樑疲勞損傷評估和預測系統、車輛護欄碰撞監測系統以及強風下車輛安全評估系統。監測平台將結合橋樑監測傳感器、人工智能技術、有限元分析和橋樑信息模型，以提升道路網絡及路面使用效率，提升駕駛安全。	\$13,404,400.00	2024年2月	2026年1月
開發一套結合人工智能及位置服務的輔助導航及防撞系統 ¹	本項目旨在研發一套適用於城市環境的低成本高精度協同定位方案。該方案將包括開發一套算法以解決因為樓宇遮擋及反射而引起的衛星定位偏移問題，同時將研發防撞預警應用程序，用於發出早期警示並進行緊急干預，從而減少視覺盲區內的碰撞風險。	\$6,697,542.56	2024年4月	2026年4月
管理城市泊位的區塊鏈信息物理系統 ¹	項目將利用Web 3.0和區塊鏈技術，建立駕駛者的去中心化身份，實現停車場的智能出入控制，並開發時空聚集性分析	\$3,953,542.31	2024年5月	2026年4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
	系統，利用人工智能(AI)評估車位的供應與需求情況。			
基於空天地多傳感器信號構建香港高清地圖的人工智能模型 ¹	本項目旨在研發一套基於空天地多模態傳感器信號生成香港高清晰度地圖和半高清地圖的創新人工智能模型，以提供更精確的道路屬性及提升路面使用效率和輔助及自動駕駛車輛的安全性。	\$7,186,008.45	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：1437)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

局方在綱領(2)下2024-25年度需要特別留意的事項中提到，將繼續監督各項智慧出行措施的進度和發展，包括智慧交通基金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. (a)在2023年及(b)預計在2024年，新落成啟用之自動泊車系統的(a)地點、(b)泊車位數量、(iii)造價、(iv)泊車收費為何，及(v)政府有無就該系統批出任何資助；

2. 現時市面上有無適用於自動泊車系統的充電設備，讓電動車能夠在泊車時充電；如有，局方會否考慮引入本港；

3. (a)在2023-24年度及(b)預計在2024-25年度，局方為推行自動泊車系統項目提供支援的(i)專責人手及(ii)薪酬開支為何？

提問人：陸頌雄議員(立法會內部參考編號：2)

答覆：

1. 荃灣海盛路及大埔白石角的短期租約停車場內的自動泊車系統相繼於2021年11月及2022年12月投入服務。我們預計2024年內，位於深水埗通州街與欽州街交界和油麻地海泓道的短期租約停車場內的自動泊車系統亦將陸續啟用，兩個停車場分別提供約210個和約200個泊車位(包括傳統泊車位和自動泊車系統泊車位)。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，並以商業形式營運及決定泊車收費。運輸署沒有備存相關的自動泊車系統的造價資料，亦沒有就該系統批出任何資助。

2. 現時市場上並未有成熟及經證明穩妥可在多層或多方向運行的自動泊車系統安裝的電動車充電設施，國際間亦未有在自動泊車系統裝設電動車充電設施的特定標準，相關部門正積極檢視不同地區應用自動泊車系統的最新發展。待技術發展成熟，政府會研究提供配備充電設施的自動泊車位。
3. 推展自動泊車系統項目的工作一直由運輸署現有人員執行，故涉及的人手開支沒有詳細分項。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1438)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就「香港出行易」應用程式，政府可否告知本會：

1. (a)在2023年及(b)預計在2024年，「香港出行易」的(i)下載次數、(ii)使用次數、(iii)新增的功能為何；
2. (a)在2023-24年度及(b)預計在2024-25年度，運輸署就「香港出行易」的(i)人手、(ii)薪酬開支及(iii)系統維護開支為何；
3. 鑒於有市民反映「香港出行易」交通消息推送並不及時，亦未有提供所有私營停車場的泊位數量，署方將如何解決這些問題？

提問人：陸頌雄議員(立法會內部參考編號：3)

答覆：

1. 截至2024年2月，「香港出行易」流動應用程式的累計下載次數逾260萬，平均每日點擊率約為16萬。我們預計「香港出行易」的下載次數將於2024-25年增加至約270萬，而點擊率則會增加至平均每日約18萬次。

於2023年，「香港出行易」流動應用程式優化及增加之功能包括優化過境口岸交通資訊介面，優化主頁書籤功能及提供過海隧道實時收費資訊等。

未來，「香港出行易」將會持續優化現有功能，當中包括加強「港車北上」口岸範圍的實時交通信息發佈、為各種功能增設主畫面小工具以及提升用戶體驗等等。運輸署亦會繼續留意各項智慧出行項目的推進情況並適時開發新功能以配合、推廣及促進智慧出行在香港的發展。

2. 運輸署「香港出行易」的工作由該署現有人員執行，涉及的人手及薪酬開支沒有詳細分項。

在2023-24年度及預計在2024-25年度用於維持「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 (萬元)
2023-24	342
2024-25	430 (預計)

備註：開支金額調整至最接近的1萬元

3. 「香港出行易」內的交通消息推送涵蓋各種不同類型的資訊，包括「道路事故」、「交通繁忙」、「鐵路事故」、「公共運輸服務消息」、「交通安排」、「運輸署消息」、「天氣警報」以及「其他消息」等。透過個人化設定，用戶可以根據所選擇的地區、時間、訊息類別等收取各種交通消息之推送，以配合其出行需要。因應不同情況，「香港出行易」會根據用戶之個人化設定，於數分鐘內推送選定之資訊予使用者。

私人停車場的空置泊車位資訊方面，截至2024年2月底，「香港出行易」已發放654個停車場的空置泊車位資訊，當中474個為私人停車場，涉及超過91,600個私人停車場泊車位。

地政總署已於2018年年中起，在新訂立的公眾停車場短期租約加入相關條款，要求營辦商必須提供實時空置泊車位資訊，相關數據會於「香港出行易」內發放。

政府已於2021年2月11日為合適的新土地契約制定了相關條款，要求業主於有關新發展項目落成後，向運輸署提供實時泊車位資訊，並於「香港出行易」內發放。運輸署會繼續鼓勵2021年2月11日前簽訂地契但仍未發放資訊的私人停車場營辦商提供實時空置泊車位資訊。

管制人員的答覆

(問題編號：1439)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就運輸署駕駛考試服務，政府可否告知本會：

1. (a)在2023年及(b)預計在2024年，運輸署駕駛事務組舉行各類駕駛考試的次數（以下表列出，1人次應考作1次計算）；

	(a)	(b)
(i) 甲部（電腦化筆試）		
(ii) 私家車（合併試）		
(iii) 私家車（乙部試）		
(iv) 私家車（丙部試）		
(v) 電單車（乙部試）		
(vi) 電單車（丙部試）		
(vii) 輕型貨車（合併試）		
(viii) 輕型貨車（乙部試）		
(ix) 輕型貨車（丙部試）		
(x) 中型貨車		
(xi) 小巴		
(xii) 巴士		
(xiii) 的士（電腦化筆試）		
(xiv) 重型貨車		
(xv) 掛接車輛		

2. (a)在2023年及(b)預計在2024年，運輸署駕駛考試中心開放的日數（以下表列出，一個上午／下午作0.5日計算）；

	(a)	(b)
(i) 跑馬地駕駛考試中心		
(ii) 掃桿埔駕駛考試中心		
(iii) 常安駕駛考試中心		
(iv) 新港駕駛學院（鴨脷洲）內的駕駛考試中心		
(v) 忠義街駕駛考試中心		
(vi) 天光道駕駛考試中心		
(vii) 油塘駕駛考試中心		
(viii) 培正道駕駛考試中心		
(ix) 白雲街駕駛考試中心		
(x) 新觀塘駕駛學院內的駕駛考試中心		
(xi) 永孝街駕駛考試中心		
(xii) 荃灣駕駛考試中心		
(xiii) 石蔭駕駛考試中心		
(xiv) 源安駕駛考試中心（流動考試中心）		
(xv) 貨櫃碼頭南路駕駛考試中心（流動考試中心）		
(xvi) 香港駕駛學院（沙田）內的駕駛考試中心		
(xvii)香港駕駛學院（元朗）內的駕駛考試中心		

3. (a)在2023-24年度及(b)預計在2024-25年度，運輸署(i)一級考牌主任及(ii)二級考牌主任的(1)人手及(2)薪酬開支分別為何；

4. 鑒於現時署方亦已在星期六提供駕駛考試服務，請問是否考牌主任是否涉及超時工作；如有，(a)超時工作薪酬開支為何，(b)考牌主任平均每週工作時數為何？

提問人：陸頌雄議員(立法會內部參考編號：4)

答覆：

1. 2023年已舉行及預計在2024年安排各類駕駛考試次數表列如下(請見下一頁)：

駕駛考試類別	2023年已舉行的次數 ^{註1}	2024年預計安排的次數 ^{註2}
(i) 甲部(電腦化筆試)	52 654	56 000
(ii) 私家車(合併試)	30 221	61 000
(iii) 私家車(乙部試)	2 298	
(iv) 私家車(丙部試)	23 434	
(v) 電單車(乙部試)	10 230	31 500
(vi) 電單車(丙部試)	13 440	
(vii) 輕型貨車(合併試)	29 599	64 500
(viii) 輕型貨車(乙部試)	1 987	
(ix) 輕型貨車(丙部試)	26 839	
(x) 的士(電腦化筆試)	11 398	14 500
(xi) 中型貨車	7 316	21 400
(xii) 小巴	253	
(xiii) 巴士	4 073	
(xiv) 重型貨車	3 893	
(xv) 掛接車輛	1 793	

註1：由於實際舉行的駕駛考試次數會受天氣或其他特殊原因(如交通意外)影響而未能舉行或完成，以及已報名參加駕駛考試的考生有機會因個人理由缺席駕駛考試，因此實際舉行的駕駛考試次數一般會少於已安排的駕駛考試次數。

註2：2024年預計安排的私家車、電單車及輕型貨車駕駛考試次數，並沒分別就合併試／乙部試／丙部試作詳細分項，有關安排會視乎實際需求而定。

2. 2023 年及預計在 2024 年駕駛考試中心開放的日數表列如下：

駕駛考試中心	開放日數 ^{註1}	
	2023年	2024年
(i) 跑馬地駕駛考試中心	152	預計 2024 年駕駛考試中心的開放日數與 2023 年相若
(ii) 掃桿埔駕駛考試中心	203	
(iii) 常安駕駛考試中心	147	
(iv) 鴨脷洲駕駛學校內的駕駛考試中心	207	
(v) 忠義街駕駛考試中心	260	
(vi) 天光道駕駛考試中心	260	
(vii) 油塘駕駛考試中心	257	
(viii) 培正道駕駛考試中心	241	
(ix) 白雲街駕駛考試中心 ^{註2}	30	
(x) 新觀塘駕駛學院內的駕駛考試中心	98	
(xi) 永孝街駕駛考試中心	152	
(xii) 荃灣駕駛考試中心	242	
(xiii) 石蔭駕駛考試中心	157	
(xiv) 源安駕駛考試中心(流動考試中心)	70	
(xv) 貨櫃碼頭南路駕駛考試中心(流動考試中心)	15	
(xvi) 小瀝源駕駛學校的駕駛考試中心	262	
(xvii) 元朗駕駛學校內的駕駛考試中心	261	

註1：運輸署駕駛考試中心的開放時間一般為星期一至五(公眾假期除外)。另外，運輸署由2023年3月起，在星期六額外進行駕駛考試，以縮短輪候時間。因此，如駕駛考試中心於星期六有開放，會算作開放日。

註2：白雲街駕駛考試中心於2023年9月4日啟用。

- 3(a). 截至2024年3月1日，運輸署共有69名二級考牌主任及14名一級考牌主任，按薪級中點估計的年薪值計算的每年員工開支分別約為3,265萬元及921萬元。
- (b). 預計在2024-25年度，運輸署共有70名二級考牌主任及14名一級考牌主任，按薪級中點估計的年薪值計算的每年員工開支分別約為3,313萬元及921萬元。
4. 運輸署會按實際運作需要，在不同情況下安排職員逾時工作。為了增加考試時段，以縮短重考生的輪候時間，運輸署安排部分職員於星期六額外工作，在2023-24年度(截至2024年2月)，相關逾時工作時數約為10 300小時，而涉及的員工開支約為220萬元。

管制人員的答覆

(問題編號：1440)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署表示，在2023年，署方在政府收費隧道及青沙管制區陸續推行「易通行」（即不停車繳費系統），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，政府可否告知本會：

1. 自「易通行」推行以來，各條隧道扣費錯誤的次數為何（按月、按車種列出）；

2. 鑒於據報，在2023年12月，「易通行」承辦商曾使用錯誤收費表，導致約4,700輛使用西區海底隧道的車輛被多收隧道費，署方對承辦商有否進行懲處；如有，詳情為何；如否，原因為何；

3. (a)在2023-24年度及(b)預計在2024-25年度，署方就「香港出行易」的(i)人手、(ii)薪酬開支及(iii)系統維護開支為何？

提問人：陸頌雄議員(立法會內部參考編號：5)

答覆：

- (1) 自「易通行」實施至2024年2月期間，與隧道費相關的查詢／投訴個案平均每日約68宗，佔整體使用「易通行」的每日平均車流量(約410 000架次)約0.017%。相關個案數字按月載列如下(運輸署沒有備存按車種及隧道劃分的個案數目)：

月份	與隧道費相關的查詢／投訴個案數目
2023年5月	524
2023年6月	1 527
2023年7月	2 395
2023年8月	2 476
2023年9月	2 165
2023年10月	2 162
2023年11月	2 596
2023年12月	2 649
2024年1月	2 194
2024年2月	1 688
總計	20 376

經調查後，有關個案不涉及系統問題，主要成因歸納如下：

- (a) 部份個案涉及未有安裝車輛貼的私家車，加上部分車輛所刻印在車牌的號碼未必足夠清晰而令自動車牌識別系統未能準確辨認，故此需要隧道費服務商進行人手辨認，而在人手辨認的過程中偶有出錯；以及
- (b) 部份個案涉及使用車種貼的私家車或使用司機卡的的士，未有按安裝指引正確地安裝車種貼／司機卡，因而影響「易通行」系統準確地感應相關車種貼／司機卡。

就上述的情況，隧道費服務商已採取以下相應的措施，包括：

- (a) 開發專屬程式以提升系統辨識車牌號碼的能力，並加強培訓前線員工；以及
- (b) 於「易通行」網站及向的士業界提供詳細的安裝車種貼／司機卡的安裝指引及教學短片，供用戶參考。此外，隧道費服務商亦在四個服務點提供為用戶檢查車種貼／司機卡安裝情況的服務。

- (2) 「易通行」實施至今，西區海底隧道於2023年12月18日曾短暫發生一宗因人為疏忽而導致錯收隧道費的事件。運輸署已即時要求隧道費服務商退還款項，嚴肅調查以及即時堵塞錯誤漏洞。服務商已作出內部懲處，包括對相關人員作書面警告及終止主管人員的職務。運輸署已於2023年12月22日發出新聞稿交代事件始末，並正密切監督服務商採

取跟進改善工作，包括安排獨立審計檢視服務商的操作，以確保同類事件不再發生。

- (3) 運輸署「香港出行易」的工作由該署現有人員執行，涉及的人手及薪酬開支沒有詳細分項。

在2023-24年度及預計在2024-25年度用於維持「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 (萬元)
2023-24	342
2024-25	430(預計)

備註：開支金額調整至最接近的1萬元

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1443)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署在綱領(1)下2024-25年度需要特別留意的事項中提到，將繼續推展《交通運輸策略性研究》，以勾劃長遠的策略藍圖；而根據署方在2023年12月15日向立法會交通事務委員會提交的文件（CB(4)1067/2023(02)），其中一項建議是引入「邁向智慧公路管理應用」。就此，政府可否告知本會：

1. 在現有道路上，署方初步建議在(a)何等路段推行(b)何種智慧公路管理應用，(c)預計啟用時間及(d)造價如何；
2. 署方會否考慮在新建快速公路或主幹路上全面推行智慧公路管理應用；如會，方案如何；如否，原因為何；
3. 署方的智慧公路管理應用措施將如何與區域交通控制系統及實時交通燈號調節系統互相配合、發揮更佳協同效應，使車流更加暢順？

提問人：陸頌雄議員(立法會內部參考編號：8)

答覆：

1. 為測試相關技術及了解駕駛人士使用智慧公路時的駕駛習慣，運輸署擬於汀九橋南行線推展智慧公路的先導計劃，優化該路段的交通管制及監察系統，提升該路段應對交通事故的能力。

上述的先導計劃會於汀九橋南行線進行，並在首階段把現有路肩轉為備用行車線，供突發事故或緊急情況時使用。我們的目標是在2024年內開展先導計劃，整項計劃的預計開支為3,820萬元。

2. 就新建的道路，我們會在目前規劃中的主要幹道項目考慮適當地引入智慧公路管理系統的設計，盡量使用最少額外土地及建造成本，靈活地提升道路的運載效率，配合未來運輸發展需求。
3. 隨著在主要幹道逐步推展智慧公路，運輸署可以更廣泛地收集和分析交通數據，從而實施更全面和有效的交通管理，包括配合區域交通控制系統及實時交通燈號調節系統等，以提升道路網絡的使用效率及在應對事故時的抗禦力。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1445)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

署方在綱領(2)下2024-25年度需要特別留意的事項中提到，將繼續監督在香港推動測試和應用自動駕駛車輛，以及訂立和實施新的規管制度。就此，政府可否告知本會：

1. (a)在2023-24年度及(b)預計在2024-25年度，署方就督導自動駕駛車輛的(a)人手、(b)薪酬開支、(c)設備開支及(d)顧問費用（如有）為何；
2. (a)在2023年年底及(b)預計在2024年年底，本港已／將有哪些(i)私家道路及(ii)公眾道路開放自動駕駛車輛進行測試？

提問人：陸頌雄議員(立法會內部參考編號：10)

答覆：

1. 政府先後於2023年5月及2024年1月完成《2023年道路交通(修訂)(自動駕駛車輛)條例》及《道路交通(自動駕駛車輛)規例》(第374AA章)的修例工作，為自動駕駛車輛(自動車)在香港的進一步測試和應用提供具彈性的規管框架，容許業界在香港更廣泛地測試和應用自動車，而同時確保公眾安全。新的自動車規管框架已於2024年3月1日實施。運輸署亦於同日發布了《自動駕駛車輛測試及先導使用實務守則》(《實務守則》)，列明測試和使用自動車的詳細技術、安全和操作要求。

運輸署在2022年委託顧問研究內地及海外在自動車規管制度及相關技術標準方面的最新發展，以落實《實務守則》的技術細節以及日後適時作出更新。在2023-24年度相關顧問研究開支為75,000元，預計2024-25年度顧問費用大致相約。其他相關工作由運輸署現有人員執行，涉及的開支沒有詳細分項。

2. 自2017年開始，運輸署根據《道路交通(車輛登記及領牌)規例》(第374E章)向個別自動車發出「車輛行駛許可證」以進行自動車測試，並按個

別情況訂定特定條件，以促進自動車在香港的測試和應用。截至2024年2月，運輸署已先後就19輛自動車發出「車輛行駛許可證」，以讓該等自動車於10個地點進行測試，包括大學校園、西九文化區、香港科學園及個別私人屋苑等，當中有九輛仍在進行路面測試。

至於2024年3月1日實施的自動車新規管框架並不限定進行自動駕駛測試的地區或規模，申請人可按其自動車測試或使用的目標考慮其測試地區或路線，向運輸署提出申請自動車先導牌照。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1446)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署在綱領(2)下2024-25年度需要特別留意的事項中提到，將繼續協助運輸及物流局處理牌照事宜，以方便來自廣東及澳門並駕車途經港珠澳大橋的自駕旅客使用機場管理局將於香港口岸人工島發展的自動化停車場，並監督繼續支援推行「港車北上」及制定「粵車南下」的安排。就此，政府可否告知本會：

1. (a)在2023-24年度及(b)預計在2024-25年度，署方就處理「港車北上」申請的(a)人手、(b)薪酬開支、(c)系統維護開支及(d)顧問費用（如有）為何；
2. 特區政府有否與廣東省及澳門特區政府商討優化「港車北上」的申請流程，乃至利用「跨境通辦」一站式完成申請；如有，方案及落實時間表為何；如否，原因為何；

提問人：陸頌雄議員(立法會內部參考編號：11)

答覆：

1. 「港車北上」的工作主要由運輸署現有人員執行，其開支已納入運輸署的整體撥款及編制內，並沒有分項數字，亦沒有顧問費用。為提升處理「港車北上」申請的能力及效率，在2023-24年度，運輸署共開設15個外判人員職位，相關薪酬預算開支約為185萬元。而相關的系統啟用首年的費用已包括在開發費用內，故沒有額外的維護開支。在2024-25年度，預計所需外判人手及薪酬開支與2023-24年度相若，而系統維護開支約為96萬元。

2. 自「港車北上」於去年7月實施以來，粵港兩地政府一直密切聯絡並留意其實施情況，適時推行優化措施為申請人提供更佳便利及出行體驗。有關措施包括 –

- (a) 接受申請數目：由開放申請後首星期每個工作天接受200個申請，已增加至現時每個工作天接受300個申請，足夠應付需求。此外，為了善用申請名額，運輸署設有遞補機制，將未有按獲分配的申請時間內遞交申請的申請者名額，撥入再下一輪的申請名額當中，以期充分利用每次的申請名額；
- (b) 預約出行：為令出行安排更靈活，由去年10月起每天出行時段已由六個調整至四個，而指定日子預約安排亦已於今年2月作優化，縮短預約出行的期限及取消預約出行的期限(分別由兩個曆日及三個曆日縮短至出行日子前一個曆日的中午十二時或之前)；以及
- (c) 車輛查驗：在香港專設為「港車北上」車輛查驗中心已由最初1間增加至現時3間，服務時間亦延長至晚上及週末；以及由今年3月起，若申請人在其車輛查驗合格後的兩年內再次提交「港車北上」申請，而申請人的內地電子臨時入境機動車牌證仍然有效，及申請人及車輛維持不變，可獲豁免進行車輛查驗。

為便利市民申請「港車北上」，運輸署已推出一站式網上申請系統(www.hzmbqfs.gov.hk)以處理抽籤、申請及預約出行。在申請流程方面，合資格的申請人可透過上述運輸署指定網站遞交申請，運輸署作初步審批後會直接把申請上傳內地審批。內地亦設有一站式網上系統(港車北上管理服務系統)處理內地審批程序。申請人會透過該內地系統繼續處理內地申請步驟，當中包括申請人會接獲內地部門要求進行車輛查驗，申請人可選擇車輛查驗服務的指定機構進行驗車。車輛查驗機構會將查驗結果直接上傳予內地部門辦理，以簡化辦理申請的流程。經審核驗車程序後，申請人會透過內地系統接獲通知購買保險，申請人可選擇於不同的保險機構購買「機動車交通事故責任強制保險」(交強險)或「等效先認」保險，並把已購買保險後的保險證明上載至內地的系統，供內地部門審批。

兩地政府會繼續密切留意「港車北上」的運作情況及與相關的部門保持聯絡，適時檢視及優化「港車北上」的安排。

管制人員的答覆

(問題編號：0055)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署正聯同機電工程署在各區共約100個行人過路處黑點或過往較多出現車輛與行人碰撞意外的交通燈控制路口，安裝投射紅光的輔助裝置，確保行人過路安全。就此，當局可否告知本會：

1.目前為止，當局在多少個行人過路處加裝了新型輔助裝置？成效如何？

2.其他地區例如南韓首爾、內地多個城市等，亦不乏類似的行人過路裝置，但甚少有裝置是直接投射紅色強光到馬路等候處，而是在地面或沿路邊加裝LED燈，除了有效提升美觀度外，更不會將強光直接投射到等候過路的行人上，令市民感到不適。局方未來會否考慮升級或改善裝置？預計費用為多少？

3.成本方面，採購及安裝每組新型輔助裝置約為1.6萬港元，鑑於社會上有不同意見，認為成本偏高，更質疑輔助裝置的必要性。局方未來會否因應實際情況，更針對性地為特定地點加裝輔助裝置？

提問人：馬逢國議員(立法會內部參考編號：5)

答覆：

- (1) 截至2024年2月底，連同運輸署於2022年7月分別在4個行人過路處試點安裝會投射紅光的新型輔助行人過路裝置(輔助裝置)，現時已共在21個地點完成安裝輔助裝置。根據香港大學於2023年初完成的評估，安裝輔助裝置後行人在「紅色人像」燈號亮着時橫過馬路的情況整體減少了約四分之一，成效正面。

- (2)及(3) 運輸署有留意不同國家／地區提供類似功能的輔助裝置。由於香港的行人路環境一般較狹窄及使用量高，導致安裝在地面的輔助裝置較易耗損，因此選用了較適合香港道路環境，由上方投射對人體無害的紅光的輔助裝置。現時全港有近2 000個地點設有由交通燈控制的過路處。繼2022年在4個行人過路處試點安裝的輔助設施取得正面成效後，運輸署現階段揀選了100個出現較多車輛與行人碰撞意外的交通燈控制行人過路處黑點陸續安裝輔助裝置，以加強保障行人過路安全，並正陸續安裝。每套輔助裝置的材料和安裝成本約16,000元。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2370)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

在現有的「二元乘車優惠」機制下，合資格的長者或殘疾人士搭乘參與計劃的交通工具時只需支付港幣2元，相關的车資差額則由政府補貼，而在去年。而財政司司長已在本年度的「財政預算案」表示已要求相關部門檢視「二元乘車優惠」及「公共交通費用補貼計劃」計劃，期望在財政上可持續模式繼續提供有關服務。就此，政府可否告知本會：

請列出過去一年「公共交通費用補貼計劃」計劃的總開支為何？市民領取津貼總金額為何？

提問人：尚海龍議員(立法會內部參考編號：17)

答覆：

在2022-23年度，公共交通費用補貼計劃(補貼計劃)的實際總開支為31.62億元，其中31.25億元為受惠市民在計劃下領取的補貼，佔總開支約99%。政府一直盡力減省補貼計劃的行政費用，補貼計劃在2022-23年度的經常開支(扣除補貼金額)為3,700萬元，約相當於該年度實際總開支的1%。

管制人員的答覆

(問題編號：0741)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

二零二四至二五年度內，運輸署將會繼續協助運輸及物流局制定提升的士服務質素的措施。當局可否告知相關工作計劃的詳情及時間表？

提問人：邵家輝議員(立法會內部參考編號：28)

答覆：

政府早前檢視了整體的士營運和管理，並提出一系列措施以提升個人化點對點交通服務的整體質素和形象，以促進的士業的長遠健康發展，當中包括引入的士車隊制度，以及就某些與的士司機相關的罪行引入的士司機違例記分制度(記分制)及兩級制罰則等。有關的法例修訂已於2023年12月獲立法會通過，並於同月22日刊憲。

在上述的措施當中，的士車隊制度是一個全新的規管制度，運輸署可發出的士車隊牌照，並透過法定要求和牌照條件，監察車隊持牌人的表現，以及要求車隊持牌人須滿足各項有關車隊的士或司機的要求。運輸署現正積極進行籌備工作，並計劃在今年4月邀請業界申請的士車隊牌照。運輸署會繼續積極推動及協助業界組建車隊，讓車隊的士可早日投入營運。

在加強打擊的士司機不當行為方面，兩級制罰則已經生效，而記分制將會於今年9月22日生效。兩級制罰則針對在現行法例下四項與的士司機有關且性質較嚴重罪行(包括濫收車資、兩項與拒載相關的罪行，以及毀損、損壞或更改的士咪錶)，而記分制則涵蓋11項與的士司機有關的現行罪行。在記分制下，視乎罪行的嚴重性，的士司機可被記3分、5分或10分。如在任何兩年期間內，某的士司機被記10分或以上，運輸署署長會要求該人在指定限期內自費修習並完成的士服務改進課程；如被記15分或以上，該人則可被取消駕駛的士資格一段時間。運輸署會在記分制生效前，向的士業界詳細解釋法例的執行細節，以便業界掌握記分制的運作。另一方面，運輸署

正進行有關的士服務改進課程的籌備工作，包括遴選提供的士服務改進課程的機構。運輸署預計於2024年上半年完成相關的籌備工作。

此外，早前立法會法案委員會在審議與上述措施有關的條例草案時，有議員建議政府應考慮強制所有的士必須在車廂內安裝中央雲端攝錄系統，以便當的士司機與乘客發生爭議時，執法部門可提取相關影像檔案作為客觀的佐證，保障司機及乘客雙方的權益，同時亦有助提高的士行車安全。就此，運輸署已於今年年初啟動研究，探討有關建議的可行性和其他相關事宜，並計劃於今年內諮詢的士業界的意見，從而凝聚共識，考慮是否推行有關強制措施。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0742)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

二零二四至二五年度內，運輸署將會繼續促進跨境交通和運輸服務及陸路邊境管制站設施的規劃和順利運作。就此，當局可否告知：

1. 鑒於據報現時使用文錦渡口岸過境的旅客較少，當局會否考慮增撥資源，完善該區域往返市區的公共交通系統，鼓勵市民和旅客選用文錦渡口岸以分流其他陸路口岸通關壓力；及
2. 有否制訂應急方案並預留一定預算開支及人手，以備在重大節慶及盛事期間作交通協調，滿足旅客突增的跨境交通需求；如有，詳情為何？

提問人：邵家輝議員(立法會內部參考編號：29)

答覆：

1. 文錦渡管制站為跨境車輛及旅客提供出入境清關服務，亦提供貨檢服務，包括運載鮮活食物貨車。現時從內地經陸路運載鮮活食品的貨車，主要經文錦渡口岸進入香港，並接受食物安全中心人員抽查。而從內地經陸路運載活生食用動物的貨車，必須經文錦渡口岸進入香港，並接受食物安全中心人員檢驗。以2023年的數字計算，經文錦渡管制站出入境的旅客人數每日平均約3 600人次。鑑於文錦渡口岸供客運使用的設施的設計容量，現時該口岸的客運服務主要由跨境巴士提供，包括1條全日由上水市中心至文錦渡的跨境巴士路線，方便市民使用文錦渡口岸往返深圳，而有關跨境巴士服務能滿足需求。
2. 運輸署會與公共交通營辦商就節日、大型節慶及盛事活動預先制定計劃，確保相關的公共交通服務能滿足增加的乘客需求。運輸署的緊急事故交通協調中心亦會24小時運作，監察各區，特別是口岸及主要車站，在節日或重大盛事期間的交通情況，適時作出應對措施，並透過不

同渠道發放最新交通資訊。另外，當保安局啟動緊急事故監察及支援中心時，運輸署也會參與及配合該中心的相關工作。

上述工作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：1207)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署的職責，是監察現有鐵路服務，評估新鐵路對其他公共運輸工具的影響，並在鐵路沿線維持協調的公共運輸服務網絡，就此，當局可否告知本會：

(a) 2023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人計算的載客率)；

(b) 2023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人計算的載客率)；

(c) 2023年港鐵各路線繁忙時間的乘客量，包括重鐵和輕鐵(以每平方米站立4人計算的載客率)；

(d) 以每平方米站立4人計算，2023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。

(g) 過去5年港鐵發生半小時或以下、31分鐘至3小時、3至4小時，以及逾4小時事故的性質、次數及罰款（如有）；

(h) 港鐵過去5年訊號故障的次數（以年計），以及分別因硬件和軟件而發生的次數。

提問人：田北辰議員(立法會內部參考編號：18)

答覆：

(a)至(d)

2023年各重鐵和輕鐵路綫在早上最繁忙一小時最繁忙單向路段的可載客量、乘客量、載客率及最繁忙路段資料分別載列於附件一及附件二。

- (e) 過去3年(截至每年12月31日)，香港鐵路有限公司(港鐵公司)的重鐵和輕鐵系統維修人員編制數目分別為5 580人(2021年)、5 687人(2022年)和5 839人(2023年)。

港鐵公司亦會透過不同安排暫時填補員工空缺，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468人(2021年)、440人(2022年)和432人(2023年)。

- (f) 過去3年，各重鐵路綫和輕鐵的列車和車卡數目載列於附件三。

- (g) 過去5年，由港鐵公司控制範圍內的因素引起並導致服務延誤事故的宗數、成因，以及港鐵公司根據「服務表現安排」及經優化的「服務表現回贈」安排所撥出的款額載列於附件四。

- (h) 根據現行鐵路事故通報機制，任何鐵路事故若影響列車服務延誤8分鐘或預計延誤達8分鐘或以上，港鐵公司須通報運輸署，而如該事故是屬港鐵公司控制範圍內的因素引起並導致，亦須將之分類為屬於機件故障(包括信號系統故障)或人為因素。運輸署沒有備存因信號故障而導致服務延誤的分項統計數字。

2023年重鐵系統統計數字
(早上最繁忙一小時最繁忙單向路段)

		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1)	機場快線 (註1及2)
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) (註3)	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) (註3)	62 500	58 800	67 600	80 000	16 800	71 400	75 000	8 300	42 500	4 200
3.	(a)項與(b)項的差距(註4)	20 000	11 200	0	0	10 200	0	0	1 300	2 500	600
4.	現時乘客量(c)	42 400	35 700	40 400	46 300	9 800	34 500	38 800	3 200	21 200	1 700
5.	現時載客率(1)(每平方米站立6人)[(c)/(b)]	68% {大圍至九龍塘}	61% {荃灣西至美孚}	60% {油塘至}	58% {天后至銅鑼灣}	58% {金鐘至海洋公園}	48% {彩虹至九龍灣}	52% {深水埗至太子}	39% {欣澳至迪士尼}	50% {奧運至九龍}	40% {青衣至}

		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1)	機場快線 (註1及2)
	{ }最繁忙路段			鰂魚涌}							機場}
6.	現時載客率(2) (每平方米站立4人) ^(註5)	94%	85%	84%	81%	82%	68%	73%	54%	70%	不適用

註1：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2：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3：現時所有行走港鐵鐵路線的列車車廂均按鐵路興建時的業界標準設計，可容納每平方米站立6人的乘客密度。然而，在實際營運中，乘客不大願意登上看似擠迫但其實仍有空間的列車，因此目前列車一般只達到每平方米站立約4人的乘客密度。故運輸署提供以每平方米站立6人計算的可載客量以反映列車可負荷的最高水平，以及以每平方米站立4人計算的載客率，以反映實際營運中的情況。

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：以一系列行走市區的重鐵列車為例，一系列列車可提供340個座位，以及以每平方米站立6人的乘客密度計算下的2 160個企位，即每列列車的總計可載客量約為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。

2023年輕鐵系統統計數字
(早上最繁忙一小時最繁忙單向路段)

輕鐵路線	最高可載客量	載客率 ^(註1)
505	2 993	66%
506P	424	70%
507	2 827	83%
507P	212	90%
610	2 056	93%
614	1 122	77% ^(註2)
614P	1 363	
615	960	74% ^(註2)
615P	1 600	
705	4 240	63%
706	5 088	63%
751	2 993	64%
751P	398	60%
761P	4 240	64%

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。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，重鐵載客率計算方法所採用的每平方米站立4人或6人的乘客密度標準並不適用。

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。

重鐵和輕鐵列車和車卡數目

截至 該年12月	2021		2022		2023	
	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	36	12或9	36	9	37	9
屯馬線	56	8	59	8	65	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	41	8	39	8
荃灣線	35	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

輕鐵系統以單卡或雙卡輕鐵車輛營運，後者由兩個車卡組成。在2021年、2022年和2023年，輕鐵車卡總數分別為145、146和149。

由港鐵公司控制範圍內的因素引起並導致服務延誤8分鐘或以上的事故宗數

年份	宗數	成因		延誤時間								撥出款額 (百萬元) 註3
				半小時或以下 註1		31分鐘至3小時		3至4小時		逾4小時		
		機件故障 註2	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	機件故障	人為因素	
2019	121	102	19	92	19	6	0	0	0	4	0	86.5
2020	100	93	7	86	6	6	1	1	0	0	0	15
2021	143	137	6	121	6	16	0	0	0	0	0	19
2022	112	103	9	95	9	5	0	0	0	3	0	103
2023	101	94	7	86	5	8	1	0	0	0	1	25

註1：任何鐵路事故若影響列車服務延誤8分鐘或預計延誤達8分鐘或以上，根據現行鐵路事故通報機制，港鐵公司須於事故發生後8分鐘內通報運輸署。少於8分鐘的列車服務延誤對乘客影響相對輕微，港鐵公司無須向運輸署通報，故運輸署並沒有備存8分鐘以下的服務延誤事故數字。

註2：機件故障包括站內機件、基礎設施、列車故障等。

註3：2023年票價調整機制檢討後落實的「服務表現回贈」安排，調高了港鐵公司須就服務延誤超過3小時的事故相應撥出的金額，以及每宗事故的最高撥款金額，並引入繁忙時間款額增加安排。

管制人員的答覆

(問題編號：1208)

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 (李頌恩)

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，當局可否告知本會：

(a) 過去3年，各專營巴士及小巴每年針對司機各方面表現加設安全裝置，包括但不限於安全帶及響鬧系統、電子穩定系統、智能駕駛者監察系統及車速限制減速器等，的開支、數量及設備如何（按公司及資助項目分項列出）；

(b) 過去3年，各專營巴士及小巴每年投資於任何「確保設施」，確保上述已安裝之安全設施發揮最大效果的開支、數量及設備如何（按公司及資助項目分項列出）；

(c) 全面為現行專營巴士加設上述安全裝置及「確保設施」（如有）的完成時間表為何；

(d) 過去3年，為現有專營巴士加設安全裝置及「確保設施」（如有）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)至(d)

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1 900輛雙層巴士的所有上層座椅安裝安全帶，以及為約4 000輛巴士加裝電子穩定控制系統和車速限制減速器。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2024年內完成安裝上述安全裝置。在2021-22、2022-23及2023-24財政年度(截至2024年2月底)，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		
	2021-22	2022-23	2023-24	2021-22	2022-23	2023-24	2021-22	2022-23	2023-24
城巴有限公司(城巴)	186	74	4	297	299	93	297	299	93
新世界第一巴士服務有限公司(新巴) ^(註)	149	115		138	178		138	178	
龍運巴士有限公司(龍運)	65	51	0	65	51	0	65	51	0
九龍巴士(一九三三)有限公司(九巴)	444	221	164	812	991	264	832	993	264
新大嶼山巴士(1973)有限公司(嶼巴)	11	11	0	3	4	0	4	35	0
合計	855	472	168	1 315	1 523	357	1 336	1 556	357
總計	1 495			3 195			3 249		

註：新巴與城巴(香港島及過海巴士網絡)的專營權於2023年7月1日合併，合併後新巴安裝安全裝置的巴士總數已計算在城巴內。

在2021-22、2022-23及2023-24財政年度(截至2024年2月底)，為現有專營巴士加裝以上三項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)
2021-2022	180.1
2022-2023	127.1
2023-2024 (截至2024年2月底)	45.5
合計	352.7

除了上述三項安全裝置外，專營巴士營辦商也一直全資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，以及司機狀態監察系統。截至2023年底，九巴和嶼巴已分別為旗下約1 600輛巴士及約30輛巴士安裝該等設備，而城巴及龍運則已在所有行走機場／北大嶼山路線的巴

士安裝該等設備，並且會為日後所有新購置的巴士安裝上述系統。此外，九巴、龍運及城巴亦已為整個車隊配備司機管理系統，以監測巴士車長的駕駛行為以進一步提升巴士安全，並會繼續為新巴士裝設該等系統。

公共小巴方面，由2023年9月1日起，所有首次登記的公共小巴須按照運輸署署長根據《道路交通(車輛登記及領牌)規例》(香港法例第374E章)新增的一項公共小巴發牌條件，安裝佩戴安全帶偵測及警示系統(系統)。截至2024年2月底，共有54輛首次登記的公共小巴已安裝該系統。該系統由各公共小巴車主或營辦商自資安裝，並負責日常的保養開支，不涉及政府資助，因此並沒有安裝該系統所涉及的開支數據。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1212)

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 (李頌恩)

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) 2022及2023年各類機動及非機動車輛的登記數字及領牌數字為何；

(b) 2022及2023年香港行車道總長度為何；

(c) 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；

(d) 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；

(e) 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；

(f) 截至2024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：23)

答覆：

(a) 2022及2023年各類機動及非機動車輛的登記數字及領牌數字表列如下：

機動車輛	截至2022年底		截至2023年底	
	已登記	已領牌	已登記	已領牌
電單車	106 205	75 229	108 674	74 417
私家車	649 540	571 412	645 351	577 908
的士	18 163	17 892	18 163	17 806
專營巴士	6 198	5 827	6 230	5 899
非專營公共巴士	6 905	6 460	6 921	6 571
私家巴士	815	802	853	841
公共小巴	4 349	4 143	4 343	4 109
私家小巴	3 473	3 426	3 422	3 370
貨車	120 475	116 396	119 758	115 803
特別用途車輛	2 233	1 981	2 250	1 965
政府車輛	6 815	6 815	6 939	6 939
小計(i):	925 171	810 383	922 904	815 628
非機動車輛	截至 2022 年底		截至 2023 年底	
	已登記	已領牌	已登記	已領牌
拖車	14 396	10 552	14 233	11 153
小計(ii):	14 396	10 552	14 233	11 153
總計(i) + (ii):	939 567	820 935	937 137	826 781

(b) 2022及2023年，香港行車道總長度分別約為2 223及2 239公里(註)。

註：只包括由路政署保養的行車道。

(c) 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，兩個停車場分別提供245個和250個泊車位(包括傳統泊車位和自動泊車系統泊車位)。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2,900至3,200元；大埔白石角自動泊車系統泊車位的每月泊車費約為3,600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興建並以商業形式營運，運輸署未有備存相關的自動泊車系統的造價資料和故障紀錄。

(d) 回應提問，各個已落實而設有自動泊車系統的公眾停車場工程項目的有關資料載於附件1。

- (e) 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。
- (f) 截至2024年1月，有效的傷殘人士泊車許可證數目為1 656張。按區議會分區列出的各區路旁傷殘人士專用泊位數目和使用率則載於附件5及附件6。

項目	自動泊車系統類型	開始建造工程日期	自動泊車系統的預計啟用日期	泊車位總數 (包括傳統及自動泊車系統泊車位)	預算開支
A. 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 2 月	2024 年 (預計)	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 7 月	2024 年 (預計)	約 200	由短期租約營辦商支付
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 9 月	2025 年 (預計)	約 380	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 5 月	2026 年 (預計)	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 8 月	2026 年 (預計)	約 200	7.779 億元 ³ (按付款當日價格計算)

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：此數字為2023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。

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 每年二月底	私家車*	貨車	旅遊巴士／ 巴士	電單車	總計#
中西區	2024 年	509	193	11	651	1 364
	2023 年	522	193	11	628	1 354
	2022 年	520	191	14	609	1 334
	2021 年	472	199	11	601	1 283
	2020 年	470	200	11	587	1 268
灣仔	2024 年	1 020	24	48	761	1 853
	2023 年	1 008	24	22	729	1 783
	2022 年	991	25	17	684	1 717
	2021 年	1 000	24	20	686	1 730
	2020 年	1 003	22	20	687	1 732
東區	2024 年	538	101	65	801	1 505
	2023 年	525	91	62	777	1 455
	2022 年	514	91	62	779	1 446
	2021 年	443	78	59	753	1 333
	2020 年	441	66	64	685	1 256
南區	2024 年	648	53	85	447	1 233
	2023 年	647	53	85	447	1 232
	2022 年	625	53	135	442	1 255
	2021 年	655	55	137	421	1 268
	2020 年	662	53	137	415	1 267
油尖旺	2024 年	1 613	371	141	1 309	3 434
	2023 年	1 608	374	141	1 299	3 422
	2022 年	1 491	368	137	1 311	3 307
	2021 年	1 531	370	155	1 300	3 356
	2020 年	1 522	369	155	1 275	3 321
深水埗	2024 年	1 245	228	9	876	2 358
	2023 年	1 219	227	9	876	2 331
	2022 年	1 213	223	15	801	2 252
	2021 年	1 238	215	7	778	2 238
	2020 年	1 236	212	7	764	2 219
九龍城	2024 年	2 336	141	135	991	3 603
	2023 年	2 325	144	134	967	3 570
	2022 年	2 274	135	143	931	3 483
	2021 年	2 241	136	106	912	3 395
	2020 年	2 242	136	106	889	3 373
黃大仙	2024 年	306	131	0	519	956

地區	截至 每年二月底	私家車*	貨車	旅遊巴士／ 巴士	電單車	總計#
	2023 年	304	131	0	475	910
	2022 年	301	144	0	463	908
	2021 年	300	141	0	440	881
	2020 年	298	142	0	440	880
觀塘	2024 年	543	117	40	839	1 539
	2023 年	501	120	40	794	1 455
	2022 年	446	117	37	769	1 369
	2021 年	437	106	34	761	1 338
	2020 年	437	106	40	741	1 324
荃灣	2024 年	833	68	31	657	1 589
	2023 年	832	68	31	618	1 549
	2022 年	814	52	31	600	1 497
	2021 年	786	42	33	592	1 453
	2020 年	793	40	34	592	1 459
屯門	2024 年	1 291	331	113	886	2 621
	2023 年	1 287	331	112	886	2 616
	2022 年	1 302	332	44	869	2 547
	2021 年	1 278	328	55	834	2 495
	2020 年	1 278	328	47	816	2 469
元朗	2024 年	1 266	426	115	626	2 433
	2023 年	1 275	426	114	617	2 432
	2022 年	1 216	431	87	681	2 415
	2021 年	1 192	433	87	632	2 344
	2020 年	1 197	440	89	560	2 286
北區	2024 年	1 277	359	27	424	2 087
	2023 年	1 226	357	27	424	2 034
	2022 年	1 258	380	21	426	2 085
	2021 年	1 242	382	21	419	2 064
	2020 年	1 310	427	21	398	2 156
大埔	2024 年	1 549	358	84	270	2 261
	2023 年	1 558	354	83	259	2 254
	2022 年	1 539	336	84	218	2 177
	2021 年	1 478	337	80	203	2 098
	2020 年	1 487	331	75	202	2 095
西貢	2024 年	1 914	307	155	491	2 867
	2023 年	1 962	320	160	479	2 921
	2022 年	1 993	385	165	439	2 982
	2021 年	1 940	331	157	429	2 857
	2020 年	1 939	331	150	417	2 837
沙田	2024 年	1 594	337	69	550	2 550
	2023 年	1 579	337	69	506	2 491

地區	截至 每年二月底	私家車*	貨車	旅遊巴士／ 巴士	電單車	總計#
	2022 年	1 548	310	66	511	2 435
	2021 年	1 541	305	56	496	2 398
	2020 年	1 540	287	49	470	2 346
葵青	2024 年	430	360	39	751	1 580
	2023 年	416	364	21	721	1 522
	2022 年	393	368	21	694	1 476
	2021 年	411	361	21	694	1 487
	2020 年	411	361	22	585	1 379
離島	2024 年	517	55	78	205	855
	2023 年	510	56	78	152	796
	2022 年	496	44	65	175	780
	2021 年	466	58	74	148	746
	2020 年	460	58	74	148	740
總計#	2024 年	19 429	3 960	1 245	12 054	36 688
	2023 年	19 304	3 970	1 199	11 654	36 127
	2022 年	18 934	3 985	1 144	11 402	35 465
	2021 年	18 651	3 901	1 113	11 099	34 764
	2020 年	18 726	3 909	1 101	10 671	34 407

* 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。

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 每年二月底	私家車	貨車	旅遊巴士／ 巴士	電單車	總計
中西區	2024 年	3 901	426	13	345	4 685
	2023 年	3 921	427	13	351	4 712
	2022 年	3 926	428	14	335	4 703
	2021 年	3 915	470	13	345	4 743
	2020 年	4 134	470	12	345	4 961
灣仔	2024 年	2 578	230	11	263	3 082
	2023 年	2 581	227	11	262	3 081
	2022 年	2 754	227	11	280	3 272
	2021 年	2 705	200	17	262	3 184
	2020 年	2 766	301	17	267	3 351
東區	2024 年	3 165	346	33	382	3 926
	2023 年	3 143	351	33	374	3 901
	2022 年	3 150	351	33	373	3 907
	2021 年	3 161	347	26	364	3 898
	2020 年	3 147	322	26	356	3 851
南區	2024 年	2 681	182	10	488	3 361
	2023 年	2 670	182	11	483	3 346
	2022 年	2 670	182	11	483	3 346
	2021 年	2 668	184	11	483	3 346
	2020 年	2 725	182	11	482	3 400
油尖旺	2024 年	976	253	20	34	1 283
	2023 年	1 066	254	20	39	1 379
	2022 年	1 064	254	20	39	1 377
	2021 年	932	244	18	39	1 233
	2020 年	1 652	244	18	115	2 029
深水埗	2024 年	4 060	1 175	33	504	5 772
	2023 年	4 073	1 178	33	498	5 782
	2022 年	3 844	1 183	33	481	5 541
	2021 年	4 003	1 163	33	466	5 665
	2020 年	4 003	1 791	48	438	6 280
九龍城	2024 年	3 178	134	7	247	3 566
	2023 年	3 183	134	7	247	3 571
	2022 年	3 198	134	5	237	3 574
	2021 年	3 161	135	5	222	3 523
	2020 年	2 842	135	5	191	3 173
黃大仙	2024 年	4 194	285	44	561	5 084
	2023 年	4 209	282	29	552	5 072

地區	截至 每年二月底	私家車	貨車	旅遊巴士／ 巴士	電單車	總計
	2022 年	4 245	296	25	563	5 129
	2021 年	4 213	291	25	550	5 079
	2020 年	4 180	291	44	536	5 051
觀塘	2024 年	7 698	511	34	1 482	9 725
	2023 年	7 696	469	36	1 449	9 650
	2022 年	7 744	468	37	1 425	9 674
	2021 年	7 643	495	37	1 383	9 558
	2020 年	7 422	486	36	1 346	9 290
荃灣	2024 年	1 874	121	4	244	2 243
	2023 年	1 914	124	4	242	2 284
	2022 年	1 906	122	4	232	2 264
	2021 年	1 948	122	4	221	2 295
	2020 年	1 948	122	4	221	2 295
屯門	2024 年	3 769	179	46	232	4 226
	2023 年	3 501	142	46	166	3 855
	2022 年	3 494	142	46	166	3 848
	2021 年	3 488	144	48	166	3 846
	2020 年	3 480	150	53	163	3 846
元朗	2024 年	3 301	112	46	238	3 697
	2023 年	3 315	107	49	238	3 709
	2022 年	3 353	104	39	236	3 732
	2021 年	3 315	103	36	236	3 690
	2020 年	3 363	103	36	208	3 710
北區	2024 年	3 820	411	55	254	4 540
	2023 年	3 475	374	42	126	4 017
	2022 年	2 687	374	27	113	3 201
	2021 年	2 609	388	26	115	3 138
	2020 年	2 552	384	28	105	3 069
大埔	2024 年	1 110	208	15	96	1 429
	2023 年	897	213	8	80	1 198
	2022 年	787	210	8	73	1 078
	2021 年	802	212	11	74	1 099
	2020 年	804	212	11	74	1 101
西貢	2024 年	1 941	73	66	206	2 286
	2023 年	1 938	73	61	206	2 278
	2022 年	1 841	70	62	167	2 140
	2021 年	1 700	70	67	158	1 995
	2020 年	1 674	70	67	155	1 966
沙田	2024 年	4 479	179	31	482	5 171
	2023 年	4 420	183	33	481	5 117
	2022 年	4 378	170	33	441	5 022

地區	截至 每年二月底	私家車	貨車	旅遊巴士／ 巴士	電單車	總計
	2021 年	4 062	167	33	410	4 672
	2020 年	3 968	165	45	389	4 567
葵青	2024 年	4 915	564	12	855	6 346
	2023 年	4 836	563	12	845	6 256
	2022 年	4 836	563	10	840	6 249
	2021 年	4 830	563	10	840	6 243
	2020 年	4 785	564	10	837	6 196
離島	2024 年	2 204	247	17	131	2 599
	2023 年	1 601	115	17	109	1 842
	2022 年	1 717	181	17	102	2 017
	2021 年	1 632	42	18	102	1 794
	2020 年	1 653	36	18	87	1 794
總計	2024 年	59 844	5 636	497	7 044	73 021
	2023 年	58 439	5 398	465	6 748	71 050
	2022 年	57 594	5 459	435	6 586	70 074
	2021 年	56 787	5 340	438	6 436	69 001
	2020 年	57 098	6 028	489	6 315	69 930

^ 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 每年二月底	私家車	貨車	旅遊巴士 ／巴士	電單車	總計
中西區	2024 年	34 058	385	58	483	34 984
	2023 年	34 065	457	58	483	35 063
	2022 年	34 065	464	57	480	35 066
	2021 年	34 109	480	57	473	35 119
	2020 年	34 102	472	57	483	35 114
灣仔	2024 年	35 123	83	97	321	35 624
	2023 年	35 209	83	98	323	35 713
	2022 年	35 483	85	97	352	36 017
	2021 年	35 423	88	97	355	35 963
	2020 年	35 872	97	93	351	36 413
東區	2024 年	43 136	1 389	227	1 455	46 207
	2023 年	43 112	1 379	238	1 440	46 169
	2022 年	42 750	1 388	238	1 451	45 827
	2021 年	43 033	1 443	239	1 456	46 171
	2020 年	43 049	1 451	250	1 432	46 182
南區	2024 年	36 751	892	177	1 053	38 873
	2023 年	37 144	861	188	1 021	39 214
	2022 年	36 610	877	189	1 008	38 684
	2021 年	36 057	916	208	989	38 170
	2020 年	36 029	922	208	967	38 126
油尖旺	2024 年	33 421	774	101	797	35 093
	2023 年	33 259	770	94	796	34 919
	2022 年	33 351	869	107	747	35 074
	2021 年	32 837	910	112	721	34 580
	2020 年	31 490	1 907	109	709	34 215
深水埗	2024 年	25 696	1 914	387	868	28 865
	2023 年	24 973	1 890	387	838	28 088
	2022 年	25 133	1 900	362	794	28 189
	2021 年	24 272	1 901	378	791	27 342
	2020 年	24 043	1 254	358	788	26 443
九龍城	2024 年	46 565	1 060	113	1 045	48 783
	2023 年	45 989	977	91	930	47 987
	2022 年	44 296	962	112	848	46 218
	2021 年	43 575	991	161	842	45 569
	2020 年	43 736	1 022	121	868	45 747
黃大仙	2024 年	16 472	865	45	1 328	18 710
	2023 年	16 403	877	73	1 311	18 664

地區	截至 每年二月底	私家車	貨車	旅遊巴士 ／巴士	電單車	總計
	2022 年	16 192	880	63	1 285	18 420
	2021 年	16 355	880	63	1 297	18 595
	2020 年	16 386	855	116	1 300	18 657
觀塘	2024 年	40 906	2 884	45	2 447	46 282
	2023 年	41 058	2 765	45	2 368	46 236
	2022 年	40 159	2 766	45	2 323	45 293
	2021 年	39 628	2 752	109	2 258	44 747
	2020 年	39 169	2 684	100	2 192	44 145
荃灣	2024 年	35 826	1 960	362	886	39 034
	2023 年	35 777	1 866	362	807	38 812
	2022 年	35 108	1 817	387	773	38 085
	2021 年	35 078	1 783	380	744	37 985
	2020 年	34 330	1 784	377	678	37 169
屯門	2024 年	38 656	2 036	93	958	41 743
	2023 年	38 143	2 012	93	872	41 120
	2022 年	37 595	2 007	93	808	40 503
	2021 年	37 356	2 009	93	780	40 238
	2020 年	36 571	2 080	91	758	39 500
元朗	2024 年	39 192	1 676	287	1 110	42 265
	2023 年	39 322	1 513	284	1 119	42 238
	2022 年	38 001	1 516	236	989	40 742
	2021 年	37 837	1 516	233	977	40 563
	2020 年	37 128	1 562	232	1 003	39 925
北區	2024 年	17 768	966	32	380	19 146
	2023 年	17 804	884	32	377	19 097
	2022 年	17 610	825	30	343	18 808
	2021 年	17 630	871	30	340	18 871
	2020 年	17 763	903	28	339	19 033
大埔	2024 年	29 763	641	54	850	31 308
	2023 年	29 432	638	54	845	30 969
	2022 年	28 674	619	54	827	30 174
	2021 年	28 720	612	54	808	30 194
	2020 年	27 233	590	54	756	28 633
西貢	2024 年	40 436	1 076	148	2 759	44 419
	2023 年	40 472	1 103	139	2 673	44 387
	2022 年	40 273	1 129	132	2 553	44 087
	2021 年	38 868	1 136	112	2 428	42 544
	2020 年	38 283	1 162	113	2 451	42 009
沙田	2024 年	71 024	2 310	101	2 376	75 811
	2023 年	70 191	2 234	101	2 210	74 736
	2022 年	68 768	2 224	144	2 139	73 275

地區	截至 每年二月底	私家車	貨車	旅遊巴士 ／巴士	電單車	總計
	2021 年	68 539	2 232	144	2 107	73 022
	2020 年	68 046	2 224	138	2 106	72 514
葵青	2024 年	30 841	8 464	396	1 378	41 079
	2023 年	30 887	9 883	399	1 362	42 531
	2022 年	30 808	9 876	399	1 350	42 433
	2021 年	30 694	10 106	412	1 314	42 526
	2020 年	30 741	10 163	369	1 280	42 553
離島	2024 年	17 579	708	176	371	18 834
	2023 年	13 835	700	190	386	15 111
	2022 年	13 732	697	190	370	14 989
	2021 年	13 813	837	190	360	15 200
	2020 年	14 597	697	195	375	15 864
總計	2024 年	633 213	30 083	2 899	20 865	687 060
	2023 年	627 075	30 892	2 926	20 161	681 054
	2022 年	618 608	30 901	2 935	19 440	671 884
	2021 年	613 824	31 463	3 072	19 040	667 399
	2020 年	608 568	31 829	3 009	18 836	662 242

^ 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。

18區路旁傷殘人士專用泊位數目
(截至2024年1月)

地區	路旁傷殘人士泊車位 數目
中西區	28
灣仔	51
東區	39
南區	27
油尖旺	60
深水埗	38
九龍城	44
黃大仙	23
觀塘	34
荃灣	37
屯門	17
元朗	29
北區	12
大埔	17
西貢	22
沙田	25
葵青	31
離島	12
總計	546

18區路旁傷殘人士專用泊位使用率

地區	於 2023 年 9 月至 12 月進行 「即場調查」時的路旁傷殘 人士泊車位數目	使用率 ^{註 1}
中西區	28	57%
灣仔	50	68%
東區	39	79%
南區	27	44%
油尖旺	60	70%
深水埗	37	73%
九龍城	44	43%
黃大仙	23	57%
觀塘	33	55%
荃灣	35	60%
屯門	16	50%
元朗	29	45%
北區	12	33%
大埔	15	60%
西貢	22	50%
沙田	25	60%
葵青	31	52%
離島	13	38%
總計	539^{註 2}	58%

註：

- (1) 路旁傷殘人士泊車位的調查是以「即場調查」方式進行。上表反映於2023年9月至12月進行調查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。
- (2) 截至2024年1月，路旁傷殘人士泊車位數已增加至546個。

管制人員的答覆

(問題編號：1213)

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 (李頌恩)局長：運輸及物流局局長問題：

運輸署的職責，是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，包括疫情後恢復本地及跨境公共運輸服務，以配合香港與內地／澳門全面通關。就此，請以圖表形式列出：

(a) 自去年2月通關至今，現時往返本港各口岸的所有公共交通工具路線、收費、載客量及班次；

(b) 自去年2月通關至今，本港各口岸於平日及假日的入境及出境人次分別為何（以每月計）。

提問人：田北辰議員(立法會內部參考編號：24)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2024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) (元)	每天載客量 ^(註4) (人次)	班次 ^(註5) (分鐘)
<u>羅湖管制站</u>				
鐵路服務	東鐵線	27至109.5	167 700	4.7至10

服務 種類	路線 ^(註2)	全程收費 ^(註3) (元)	每天載客量 ^(註4) (人次)	班次 ^(註5) (分鐘)
落馬洲管制站				
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至50	3 470	15至60
	油尖線 (柯士甸道過境巴士總站－落馬洲管制站)	45至50	1 442	20至45
	觀塘線 (藍田站公共運輸交匯處－落馬洲管制站)	50至55	3 443	20至45
	灣仔線 (會展站公共運輸交匯處－落馬洲管制站)	57至63	1 881	20至60
	荃灣線 (荃灣愉景新城公共運輸交匯處－落馬洲管制站)	45至48	3 455	15至30
跨境穿梭 巴士服務	落馬洲(新田)公共運輸交匯處－皇崗	10	9 020	5至15
專線小巴 服務	專線小巴第44B號線(通宵)	14.9至20.5	184	60

服務 種類	路線 ^(註2)	全程收費 ^(註3) (元)	每天載客量 ^(註4) (人次)	班次 ^(註5) (分鐘)
	(屯門碼頭(湖山路)－落馬洲管制站)			
	專線小巴第79S號線(通宵) (天水圍(俊宏軒)－落馬洲管制站)	12.7	354	30至60
	專線小巴第616S號線(通宵) (旺角－落馬洲管制站)	25	448	30
香園圍邊境管制站				
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)	10	15 035	7至20
	城巴第B8號線 (大圍站公共運輸交匯處－香園圍邊境管制站)	16.1	7 358	10至30
	九巴第B9號線 (屯門站－香園圍邊境管制站)	20.2	4 825	25至30

服務 種類	路線 ^(註2)	全程收費 ^(註3) (元)	每天載客量 ^(註4) (人次)	班次 ^(註5) (分鐘)
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	12 036	3至8
<u>落馬洲支線管制站</u>				
鐵路服務	東鐵線	27至109.5	100 400	9.5至14.5
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)	14.5	32 053	8至20
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	4 020	15至30
<u>深圳灣口岸</u>				
專營巴士 服務	嶼巴第B2號 線 (元朗港鐵站 －深圳灣口 岸)	14.4	5 979	20至30
	嶼巴第B2P號 線 (天慈邨巴士 總站－深圳 灣口岸)	10.3	9 300	10至30

服務 種類	路線 ^(註2)	全程收費 ^(註3) (元)	每天載客量 ^(註4) (人次)	班次 ^(註5) (分鐘)
	城巴第B3號線 (屯門碼頭－深圳灣口岸)	14.7	3 817	25至60
	城巴第B3X號線 (屯門市中心－深圳灣口岸)	14.7	14 836	15至25
	城巴第B3A號線 (山景邨－深圳灣口岸)	14.7	3 648	30至60
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	4 418	15至20
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(經航天城交通總匯)(循環線))	9.1	2 454	15至30
	城巴第B5號線 (欣澳公共運輸交匯處－港珠澳大橋香港口岸)	6.1	5 876	15至35

服務 種類	路線 ^(註 2)	全程收費 ^(註 3) (元)	每天載客量 ^(註 4) (人次)	班次 ^(註 5) (分鐘)
	嶼巴第 B6 號線 (東涌滿東邨 (裕東路)－港 珠 澳 大 橋 香 港口岸)	9.1	8 405	15至30
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	361	30
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至70	23 127	5至30
	港 珠 澳 大 橋 香 港 口 岸－ 港 珠 澳 大 橋 澳門口岸	65至70	37 104	
文錦渡口岸				
跨境巴士 服務	上水廣場－ 文錦渡口岸	20	3 035	10至15
香港西九龍站 ^(註 6)				
高速鐵路 (高 鐵)服 務	香 港 西 九 龍 站 連 接 73 個 直 達 內 地 站 點	人 民 幣 68 元 至 3,907.5 元 (註 7)	76 300	每 日 188 班 列 車 ^(註 8)

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： 載客量為2023年12月的每日平均雙向載客量。
- 註5： 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6： 高鐵分別在2023年1月15日及3月11日恢復短途服務及廣東省內長途服務，跨省長途列車則由2023年4月1日起恢復運作。
- 註7： 高鐵車費由中國國家鐵路集團有限公司以人民幣定價。港元票價會按匯率變動每月調整，並於每月首日公佈。
- 註8： 由2023年10月11日起的班次安排。

- (b) 入境事務處備存的2023年2月6日全面通關至2024年2月底期間，經各出入境管制站出入境的每日平均旅客人次^{註1}(以平日^{註2}和周末及假期^{註3}分類)按月載列於附件。

管制站	2023 年 2 月 6 日至 2 月 28 日				2023 年 3 月				2023 年 4 月			
	平日		周末及假期		平日		周末及假期		平日		周末及假期	
	入境	出境	入境	出境	入境	出境	入境	出境	入境	出境	入境	出境
機場	27 813	25 821	30 351	29 543	33 807	34 821	35 801	35 933	42 933	40 241	45 466	44 566
羅湖	44 670	47 249	66 331	66 302	54 402	59 048	75 204	78 592	56 230	61 023	79 553	79 858
落馬洲支線	33 788	34 647	51 160	50 328	40 932	42 541	60 355	59 224	43 554	45 939	66 160	64 677
廣深港高速鐵路西九龍站	14 201	13 509	19 222	17 671	17 390	17 121	23 414	21 724	28 223	26 754	39 572	36 999
落馬洲	6 605	5 671	10 722	8 460	8 695	7 958	13 105	12 079	10 452	9 359	14 981	12 785
文錦渡 ^(註 4)	1 721	1 411	1 664	1 319	2 210	1 995	1 896	1 520	2 124	1 976	2 196	1 864
深圳灣	19 059	19 649	28 204	26 359	23 069	24 094	33 461	32 195	28 208	28 648	40 019	37 349
港珠澳大橋香港口岸	18 832	19 407	35 539	34 767	21 293	24 445	37 741	37 439	24 635	29 336	42 249	43 025
香園圍 ^(註 5)	6 792	6 744	11 452	10 264	12 116	10 426	18 066	14 687	13 853	11 320	20 065	16 565

管制站	2023 年 5 月				2023 年 6 月				2023 年 7 月			
	平日		周末及假期		平日		周末及假期		平日		周末及假期	
	入境	出境	入境	出境	入境	出境	入境	出境	入境	出境	入境	出境
機場	39 375	39 209	43 134	41 243	44 454	43 800	47 952	46 030	47 938	49 725	52 303	53 386
羅湖	52 908	55 861	80 380	74 976	54 748	58 349	76 082	72 008	60 711	61 056	89 257	87 940
落馬洲支線	45 084	49 358	71 192	67 959	49 276	55 141	70 426	72 180	54 079	58 149	84 475	91 153
廣深港高速鐵路西九龍站	22 738	24 728	38 325	33 053	23 581	23 490	34 246	32 524	30 943	30 036	44 878	40 155
落馬洲	9 980	10 343	16 483	14 267	10 817	10 446	16 272	13 813	12 180	10 581	19 482	16 120
文錦渡 ^(註 4)	2 271	2 110	2 170	1 701	2 200	2 076	1 897	1 627	1 460	1 060	1 721	1 363
深圳灣	24 636	26 719	39 842	34 085	26 257	27 708	38 188	35 050	29 789	29 526	45 414	42 811
港珠澳大橋香港口岸	20 697	24 846	38 294	35 616	21 292	25 958	33 154	32 870	26 055	30 016	42 158	43 107
香園圍 ^(註 5)	13 495	11 752	21 820	17 411	13 894	12 957	21 981	18 581	17 152	14 282	26 928	23 190

管制站	2023 年 8 月				2023 年 9 月				2023 年 10 月			
	平日		周末及假期		平日		周末及假期		平日		周末及假期	
	入境	出境	入境	出境	入境	出境	入境	出境	入境	出境	入境	出境
機場	53 931	49 374	57 692	53 015	40 907	43 205	46 777	46 925	50 384	44 921	53 557	48 430
羅湖	68 537	68 622	99 819	101 125	55 230	59 907	77 829	80 976	64 699	66 272	95 379	87 706
落馬洲支線	60 154	63 281	94 969	102 881	50 103	53 392	75 341	78 753	55 966	58 873	83 990	78 283
廣深港高速鐵路西九龍站	37 966	34 365	52 895	45 010	23 056	22 447	32 748	30 148	28 275	28 698	40 871	37 412
落馬洲	13 812	12 332	21 407	18 411	11 891	10 524	18 497	15 238	12 689	12 562	21 805	18 242
文錦渡 ^(註 4)	1 665	1 513	2 069	1 853	417	385	248	169	0	0	0	0
深圳灣	34 994	33 668	53 307	50 706	28 270	28 658	42 969	41 267	32 669	34 008	51 527	45 561
港珠澳大橋香港口岸	30 976	35 417	47 535	50 348	19 378	26 045	33 638	38 247	23 938	30 578	46 392	42 638
香園圍 ^(註 5)	20 034	16 603	31 034	26 643	18 421	16 098	22 048	19 574	23 581	19 533	32 710	25 969

管制站	2023 年 11 月				2023 年 12 月			
	平日		周末及假期		平日		周末及假期	
	入境	出境	入境	出境	入境	出境	入境	出境
機場	50 538	48 644	54 714	54 765	55 611	56 849	61 312	59 498
羅湖	68 852	70 571	102 031	100 750	71 683	74 300	100 376	107 259
落馬洲支線	60 245	62 928	93 331	95 610	62 268	65 112	92 049	97 235
廣深港高速鐵路西九龍站	26 207	25 738	41 783	38 984	31 130	31 222	50 258	45 639
落馬洲	12 667	11 670	22 305	18 304	13 592	12 654	21 909	20 446
文錦渡 ^(註 4)	1 043	1 029	874	770	1 612	1 613	1 869	1 611
深圳灣	34 104	34 227	54 918	51 864	37 475	37 593	55 177	54 956
港珠澳大橋香港口岸	25 516	33 005	43 916	44 769	31 975	36 591	49 030	55 482
香園圍 ^(註 5)	27 963	23 816	39 140	33 016	27 057	24 198	34 868	31 080

管制站	2024 年 1 月				2024 年 2 月			
	平日		周末及假期		平日		周末及假期	
	入境	出境	入境	出境	入境	出境	入境	出境
機場	51 508	49 431	58 804	54 291	57 052	53 316	59 715	58 003
羅湖	72 489	73 903	104 217	101 506	71 884	77 484	97 380	94 345
落馬洲支線	61 873	63 062	92 587	91 178	59 941	63 075	81 683	81 462
廣深港高速鐵路西九龍站	30 697	28 359	48 019	40 372	35 026	37 091	50 203	45 621
落馬洲	13 247	12 614	22 821	20 856	13 648	13 633	19 780	16 503
文錦渡 ^(註4)	1 869	1 811	1 921	1 676	1 718	1 683	1 612	1 392
深圳灣	37 474	36 247	58 929	51 714	40 179	42 280	58 659	53 095
港珠澳大橋香港口岸	27 474	30 739	46 374	44 301	34 500	39 865	56 856	58 849
香園圍 ^(註5)	27 426	24 902	38 470	32 863	27 359	25 129	34 696	29 634

註1: 臨時數字僅供參考之用。

註2: 「平日」包括星期一至星期五，公眾假期除外。

註3: 「周末及假期」包括星期六、星期日及公眾假期。

註4: 文錦渡管制站因路面出現沉降，由2023年7月10日起暫停北行客運及貨運通關服務。北行客運及貨運通關服務分別於2023年7月19日及2023年7月28日起恢復。另外，於2023年9月8日因暴雨引致部分設施水浸，口岸需暫時停止旅客及貨運清關服務，通關服務其後逐步恢復，詳情如下：

- 運載鮮活食品車輛通關服務自 2023 年 10 月 18 日起恢復;
- 貨運通關服務自 2023 年 11 月 2 日起恢復;以及
- 所有通關服務自 2023 年 11 月 13 日起全面恢復。

註5: 香園圍邊境管制站於2023年9月8日因暴雨引致部分設施水浸，旅客及貨運清關服務於2023年9月8日至2023年9月10日暫停。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1214)

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 (李頌恩)局長： 運輸及物流局局長問題：

運輸署的職責，是監察「易通行」在政府收費隧道的運作情況，並為大欖隧道於交還政府後實施「易通行」進行準備工作。就此，請告知本會：

- (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；
- (e) 去年12月實行「三隧分流」前後兩個月，紅磡海底隧道、東區海底隧道及西區海底隧道私家車、電單車、的士、其他車輛（貨車、巴士等）的車流對比；
- (f) 「易通行」實行，以及「不同時段不同收費」實施後，出現故障，包括但不限於錯收車資的次數。

提問人：田北辰議員(立法會內部參考編號：25)答覆：

- (a), (b)及(c) 截至2024年3月7日，運輸署已累計向登記車主發出810 223張繳費貼。按車輛類別劃分，已申請並獲發繳費貼的數目表列如下：

車輛類別	已申請並獲發繳費貼的數目 (截至2024年3月7日的情況)
電單車及機動三輪車	73 556
私家車	584 309
的士	18 283
公共小巴及私家小巴	5 856
輕型貨車	73 708

車輛類別	已申請並獲發繳費貼的數目 (截至2024年3月7日的情況)
中型貨車	33 269
重型貨車	7 544
公共巴士(單層)及私家巴士(單層)	7 461
公共巴士(雙層)及私家巴士(雙層)	6 237

註：繳費貼分為兩種，分別是只供指定車輛使用的「車輛貼」，以及適用於相關車輛類別的「車種貼」。上表顯示的繳費貼中，超過98%屬於「車輛貼」。上述數據並不包括已取消車輛登記的車輛的「車輛貼」。

(d) 在2024年1月至2月期間，隧道費服務商及運輸署合共接獲約150宗有關市民未收到其申請繳費貼的個案。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) 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
- (ii) 繳費貼在郵寄途中遺失，隧道費服務商會就此向申請人重發繳費貼。

(e) 三條過海隧道實施「分時段收費」前後兩個月，私家車、電單車、的士及其他車輛的平均每日架次載列如下：

	平均每日架次			
	私家車	電單車	的士	其他車輛 ^(註)
(1) 實施「分時段收費」前兩個月(即2023年10月17日至12月16日)				
海底隧道	53 150	4 654	15 008	31 744
東區海底隧道	44 845	2 733	13 742	14 235
西區海底隧道	39 622	1 384	25 089	13 901
(2) 實施「分時段收費」後兩個月(即2023年12月17日至2024年2月16日)				
海底隧道	51 367	3 510	17 319	18 725
東區海底隧道	39 276	2 408	12 326	12 892
西區海底隧道	46 715	1 683	21 823	20 542

註：其他車輛即公共小巴及私家小巴、輕型貨車、中型貨車、重型貨車、公共巴士(單層)及私家巴士(單層)、公共巴士(雙層)及私家巴士(雙層)。

- (f) 「易通行」實施至今，曾發生1宗延遲收取隧道費及1宗錯收隧道費的事件，詳情如下：
- (i) 隧道費服務商在工作覆檢中發現2023年10月17至19日期間，海底隧道(紅隧)出現部分交易數據滯後問題，經調查後發現有關情況涉及前線人員人手處理數據失誤，以致交易數據未有即時上傳至後台作交易。事件不涉及系統出錯。隧道費服務商在2023年11月3日已向所有受影響車主發出繳費通知，並已作出適當跟進及訓示相關員工；以及
 - (ii) 西區海底隧道於2023年12月18日曾短暫發生一宗因人為疏忽而導致錯收隧道費的事件。運輸署已即時要求隧道費服務商退還款項，嚴肅調查以及即時堵塞錯誤漏洞。運輸署已於2023年12月22日發出新聞稿交代事件始末，並正密切監督服務商採取跟進改善工作，包括安排獨立審計檢視服務商的操作，以確保同類事件不再發生。

管制人員的答覆

(問題編號：1215)

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 (李頌恩)局長： 運輸及物流局局長問題：

運輸署於處理不同公共運輸工具的服務發展計劃和調整票價的申請。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。

提問人：田北辰議員(立法會內部參考編號：26)答覆：

下表臚列專營巴士、專線小巴、的士、專營渡輪和持牌渡輪，以及電車過去5次票價調整的日期和幅度，及相應期間綜合消費物價指數的變動：

(A) 專營巴士

專營權	生效日期	加權平均票價加幅	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))	1997年12月1日	6.0%	10.3%
	2008年6月8日	2.0%	-4.6%
	2019年1月20日	7.0% ^(註1)	34.5%
	2021年4月4日	第一階段：8.5%	4.1%
	2022年1月2日	第二階段：3.2%	
	2023年6月18日	4.9% ^(註1,2)	3.1%
城巴有限公司 (機場及北大嶼)	2023年6月18日	4.2% ^(註1)	47.1% ^(註4)

專營權	生效日期	加權平均票價加幅	自上次加價日期後的綜合消費物價指數變動
山巴士網絡專營權) (城巴(專營權2)) ^(註3)			
九龍巴士(一九三三)有限公司 (九巴)	2013年3月17日	4.9%	7.4%
	2014年7月6日	3.9%	5.6%
	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%	10.5%
	2021年4月4日	獨營路線：5.8% (註1,5)	15.0% (註6)
	2023年6月18日	3.9% ^(註1,2)	3.1%
龍運巴士有限公司 (龍運) ^(註7)	2008年6月8日	4.5%	-2.3% ^(註4)
	2011年5月15日	3.2%	7.3%
	2023年6月18日	4.2% ^(註1)	34.6%
新大嶼山巴士(1973)有限公司	1996年2月1日	10.4%	21.1%
	1998年4月1日	9.0%	12.5%
	2008年6月8日	7.2%	-6.1%
	2021年4月4日	9.8%	40.0%
	2023年6月18日	7.0%	3.1%
新世界第一巴士服務有限公司(新巴)	2001年4月22日	2.4%	-9.2% ^(註4)
	2008年6月8日	5.0%	3.6%
	2019年1月20日	5.6% ^(註1)	34.5%
	2021年4月4日	第一階段：8.5%	4.1%
	2022年1月2日	第二階段：3.2%	
	2023年6月18日	4.9% ^(註1,2)	3.1%

註：

1. 計及「專營巴士豁免隧道費基金」的紓緩作用後，乘客所須承擔的實際加權平均票價加幅。
2. 包括獨營路線及聯營過海路線在內的整體加權平均票價加幅。
3. 自1997年6月專營權成立以來，城巴(專營權2)只加價1次。
4. 由於是相關專營權成立以來首次加價，該綜合消費物價指數的累積變動率是自專營權成立時開始計算。

5. 城巴(專營權1)和新巴分兩個階段，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按照同樣的幅度加價。
6. 由於2019年1月20日加價只涉及與城巴(專營權1)及新巴聯營的過海路線，該綜合消費物價指數的累積變動率是由九巴於2014年7月6日生效的加價開始計算。
7. 自1997年6月專營權成立以來，龍運只加價3次。

(B) 專線小巴^(註1)

年份	實施票價調整的專線小巴路線數目	獲批加價幅度
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%
2023	157	3.8%至50.0% ^(註2)

註：

1. 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。
2. 較高加價幅度涉及通宵專線小巴路線。

(C) 的士

生效日期	平均收費調整幅度			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	5.5%	-	7.7%	市區的士： 1.5% 大嶼山的士： -6.2%
2009年1月16日	-	5.0%	-	新界的士：1.5%
2011年7月10日	5.2%	8.2%	4.1%	7.9%
2013年12月8日	7.1%	9.0%	8.8%	10.5%
2017年4月9日	10.0%	11.2%	8.6%	9.3%
2022年7月17日	11.5%	13.0%	13.8%	9.3%

(D) 專營渡輪

專營渡輪服務	生效日期	票價調整幅度 (註1)	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	第一階段： 4.5% - 17.6%	—(註2)
	2010年1月1日	第二階段： 8.7% - 20.0%	
	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%	3.7%
尖沙咀—灣仔	2009年3月29日	第一階段： 4.5% - 13.6%	—(註2)
	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%	3.7%

註：

1. 有關數字為成人單程票的票價調整幅度。
2. 鑑於目前未能提供2008年以前的票價調整記錄，因此沒有綜合消費物價指數變動的相關數據。

(E) 持牌渡輪

持牌渡輪服務	生效日期	票價調整幅度 (註1)	自上次加價日期後的綜合消費物價指數變動
長洲—中環	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%
	2023年9月24日	3.8% - 4.2%	3.7%
梅窩—中環	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%
	2023年9月24日	3.6% - 4.1%	3.7%
「橫水渡」	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%

持牌渡輪 服務	生效日期	票價調整幅度 (註1)	自上次加價日期 後的綜合消費物 價指數變動
	2021年4月1日	4.5%	7.5%
	2023年9月24日	3.6%	3.7%
榕樹灣－ 中環	2011年7月1日	11.0% - 11.5%	7.0%
	2014年7月1日	6.2% - 6.3%	13.0%
	2017年7月1日	4.1% - 4.2%	7.0%
	2021年4月1日	4.5% - 4.9%	7.5%
	2023年9月24日	18.8% - 18.9%	3.7%
索罟灣－ 中環	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%
	2023年9月24日	19.0% - 19.1%	3.7%
坪洲－中環	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%
	2023年9月24日	18.8% - 19.3%	3.7%
愉景灣－ 中環	2009年5月1日	8.3% - 14.8%	_(註2)
	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 ^(註3)	2009年11月1日	14.6%	_(註2)
	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 ^(註3)	2009年11月1日	14.6%	_(註2)
	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%	_(註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%
	2023年10月22日	17.6%	4.8%
北角－ 九龍城	2011年4月1日	22.2%	_(註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%
	2023年10月22日	17.6%	4.8%
北角－	2017年3月26日	20.0%	_(註2)
	2019年9月1日	16.7%	6.7%

持牌渡輪服務	生效日期	票價調整幅度 (註1)	自上次加價日期後的綜合消費物價指數變動
觀塘—啟德 (註3)	2023年9月3日	18.6%	5.3%
中環—紅磡 (註4)	2023年9月3日	18.9%	-
馬灣—中環	2010年7月25日	7.3%	_(註2)
	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%	13.5%
馬灣—荃灣	2010年1月10日	25.0%	_(註2)
	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 (註3)	2015年9月27日	8.6%	_(註2)
	2018年10月7日	10.5%	7.2%
香港仔—模達—索罟灣 (註3)	2012年6月3日	19.6%	_(註2)
	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 (註3)	2020年1月26日	8.0%	_(註2)
北角—觀塘(危險品汽車)渡輪服務	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%
	2023年9月2日	60.0%	2.1%
	2024年1月28日	20.2% - 31.0%	0.9%

註：

- 有關數字為成人單程票的票價調整幅度(北角—觀塘(危險品汽車)渡輪服務除外)。
- 鑑於目前未能提供2008年以前的票價調整記錄，因此沒有綜合消費物價指數變動的相關數據。
- 目前未能提供2008年以前的票價調整記錄。
- 中環—紅磡航線於2020年6月28日投入服務。該航線自開始營運至今的票價調整次數少於5次。

(F) 電車

生效日期	票價調整幅度 ^(註)	自上次加價日期後的 綜合消費物價指數變動
1997年1月12日	33.3%	23.1%
1998年3月21日	25.0%	5.9%
2011年6月7日	15.0%	2.2%
2018年7月2日	13.0%	23.6%
2022年7月11日	15.4%	6.6%

註：有關數字為12歲或以上人士的票價調整幅度。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0752)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜
(3) 區域交通及運輸服務
(4) 運輸服務管理

管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署的工作包括規劃和發展公共運輸服務，並就這些服務制訂規管措施和策劃相關設施，亦會規劃和制訂巴士路線重組建議項目。就此，可否告知本會：

1. 政府當局有否在規劃和制訂巴士路線重組建議時，監察及檢視公共運輸交匯處/巴士總站的運用情況，避免出現現時如九龍塘（沙福道）公共運輸交匯處因巴士路線的閃減而出現大量空置的情況？如有，詳情為何？如否，原因為何？

2. 以試點形式翻新的馬鞍山市中心公共交通總站，透過提升其設計及設施，為乘客提供更舒適的候車環境，原定預計於2023年第二季竣工，現時進展為何？2024-25年度開支預算為何？

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。政府當局會否有就這些交匯處展開翻新工程的計劃？如有，時間表及其開支預算為何？及如何釐訂各站的翻新優次？如否，原因為何？

提問人：謝偉銓議員(立法會內部參考編號：32)

答覆：

1. 因應個別地區的發展、運輸建設落成、人口變遷、乘客需求和出行習慣改變等情況，運輸署會對區內的公共交通服務作出合適的規劃改善及

調整，並適當地調配和運用相關的交匯處／巴士總站，以善用資源和配合最新的營運需要。

就九龍塘(沙福道)公共運輸交匯處而言，該交匯處設有10條行車坑，當中2條行車坑供專營巴士使用，2條供過境巴士使用、5條供專線小巴使用以及1條供港鐵緊急接駁巴士使用。過去數年疫情期間，過境巴士暫停服務，而專營巴士和專線小巴服務亦因應乘客需求減少而有所調整，因此當時九龍塘(沙福道)公共運輸交匯處的使用量不高。自社會和經濟活動於2023年開始逐步復常，該交匯處現時的使用量已回復正常水平。

2. 政府早前預留2,900萬元進行馬鞍山市中心公共交通總站改善工程，項目包括改善車站照明、將傳統並排式巴士停車彎改成鋸齒式以更善用空間、加建設有空氣調節和配備洗手間的巴士站長室，及加建設有空調設備、座椅、乘客資訊顯示板及巴士實時到站時間顯示屏的乘客候車室。上述各項目經已完成，而巴士站長室和乘客候車室亦已分別於2024年2月和3月啟用。
3. 政府相關部門一直按各自職能負責管理和維修政府公共運輸交匯處的工作，例如建築署負責結構維修、機電工程署負責機電系統的維修保養、路政署負責定期巡查及保養交匯處的路面、交通和照明設施等，並由運輸署從中協調。按照各有蓋交匯處的實際情況，政府部門會根據既定機制為交匯處進行合適的維修保養，確保設施能夠滿足日常運作需要。現時暫未有其他有蓋交匯處需進行大規模的翻新工程。運輸署會繼續留意各交匯處的最新情況，在有需要時會聯同有關部門進行合適的工程。

管制人員的答覆

(問題編號：0753)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署就推行和維護智能運輸系統的工作，包括區域交通控制系統、主要幹線和主要道路的交通管制及監察系統和交通探測器、偵察車速攝影機系統等，以加強交通管理及加強道路安全的執法工作，可否告知本會：

1. 所裝設的偵察車速攝影機系統能否分辨所偵測的車輛類別如重型車輛(中型及重型貨車和巴士)，從而判斷該車輛有否在該路段超速駕駛並進行針對性的執法？如有，詳情為何？如否，會否計劃就系統升級或改良以便更有效執法？

2. 就上述系統2024-25年度開支預算為何？

提問人：謝偉銓議員(立法會內部參考編號：33)

答覆：

1. 現時本港使用的偵察車速攝影機系統能夠判斷該車輛是否屬於重型車輛，並對照適用於重型車輛在相關路段的車速限制，從而顯示有關車輛的超速情況並讓警務處進行交通執法。

2. 偵察車速攝影機系統的維修保養工作由警務處委托機電工程署進行，在2024-25年度的開支預算約為\$885萬。

管制人員的答覆

(問題編號：0754)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署一直分階段在新界9個新市鎮為單車徑和單車設施推行改善措施。就此，可否告知本會：

1. 有關改善工程歷時已超過5年，現時進展為何？預計何時完成餘下工程？2024-25年度開支預算為何？

提問人：謝偉銓議員(立法會內部參考編號：34)

答覆：

運輸署一直分階段在新界九個新市鎮為單車徑和單車設施推行改善措施。第一批涉及約100個地點的改善工程已於2018年完成，而第二批涉及約450個地點的改善工程亦已於2021年完成。至於第三批約160個地點的改善工程，涉及規模較大和複雜的工程，其中21個地點的工程已於2023年或之前完成。運輸署現正與路政署商討優化餘下改善工程的設計方案，預計餘下工程在2025年開展及於約兩年完成。2024-25年度開支預算為175萬元。

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： (1) 規劃及發展事宜管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)局長： 運輸及物流局局長問題：

就打擊違例泊車事宜，政府可否告知本會：

- 1.請以警察總區列出，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.請以區議會分區及車輛類別列出，過去3年，每年路旁、公營停車場及私營停車場的泊車位數目為何；
- 3.請以車輛及燃料類別劃分，過去3年，每年新登記車輛數目為何；及
- 4.會否研究提高交通違例定額罰款金額，並積極進行全港反違例泊車執法行動，以打擊違泊問題；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：13)答覆：

1. 過往3年，警務處根據《定額罰款(交通違例事項)條例》(第237章)發出的違例泊車定額罰款通知書，按警察總區劃分的數字表列如下：

警察總區	發出違例泊車定額罰款通知書的數字		
	2021年	2022年	2023年
港島	688 592	624 000	523 167
東九龍	570 466	555 417	443 038
西九龍	862 992	1 011 084	960 276
新界南	584 706	570 895	471 527
新界北	595 404	602 075	615 011
合計	3 302 160	3 363 471	3 013 019

2. 過去3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1、附件2及附件3。
3. 2021年至2023年，按車輛及燃料類別劃分的首次登記車輛數目載於附件4：
4. 政府不時檢視交通違例事項(例如違例泊車、超速)的定額罰款水平是否有調整空間，其中考慮的因素包括罰則多年未有調整，是否仍有足夠阻嚇力、過往的通脹幅度、違例情況和趨勢等，以保障道路安全和處理擠塞情況。政府會適時向立法會提出建議。

在執法方面，警務處致力以「成果為本」的執法方式制訂整體交通警政策略，以減少在交通意外中死亡及嚴重受傷的人數，以及改變道路使用者阻礙道路的不負責任行為為目標，。警務處進行交通執法時，除了會按照既定指引，亦會考慮每宗個案的相關情況，靈活調配資源採取適當的管制及執法行動，從而提升道路安全。

過去3年18區按車輛類別劃分的路旁泊車位數目

地區	截至 每年2月	私家車*	貨車	旅遊巴士 ／巴士	電單車	總計#
中西區	2024 年	509	193	11	651	1 364
	2023 年	522	193	11	628	1 354
	2022 年	520	191	14	609	1 334
灣仔	2024 年	1 020	24	48	761	1 853
	2023 年	1 008	24	22	729	1 783
	2022 年	991	25	17	684	1 717
東區	2024 年	538	101	65	801	1 505
	2023 年	525	91	62	777	1 455
	2022 年	514	91	62	779	1 446
南區	2024 年	648	53	85	447	1 233
	2023 年	647	53	85	447	1 232
	2022 年	625	53	135	442	1 255
油尖旺	2024 年	1 613	371	141	1 309	3 434
	2023 年	1 608	374	141	1 299	3 422
	2022 年	1 491	368	137	1 311	3 307
深水埗	2024 年	1 245	228	9	876	2 358
	2023 年	1 219	227	9	876	2 331
	2022 年	1 213	223	15	801	2 252
九龍城	2024 年	2 336	141	135	991	3 603
	2023 年	2 325	144	134	967	3 570
	2022 年	2 274	135	143	931	3 483
黃大仙	2024 年	306	131	0	519	956
	2023 年	304	131	0	475	910
	2022 年	301	144	0	463	908
觀塘	2024 年	543	117	40	839	1 539
	2023 年	501	120	40	794	1 455
	2022 年	446	117	37	769	1 369
荃灣	2024 年	833	68	31	657	1 589
	2023 年	832	68	31	618	1 549
	2022 年	814	52	31	600	1 497
屯門	2024 年	1 291	331	113	886	2 621
	2023 年	1 287	331	112	886	2 616
	2022 年	1 302	332	44	869	2 547
元朗	2024 年	1 266	426	115	626	2 433
	2023 年	1 275	426	114	617	2 432
	2022 年	1 216	431	87	681	2 415
北區	2024 年	1 277	359	27	424	2 087

地區	截至 每年2月	私家車*	貨車	旅遊巴士 ／巴士	電單車	總計#
	2023 年	1 226	357	27	424	2 034
	2022 年	1 258	380	21	426	2 085
大埔	2024 年	1 549	358	84	270	2 261
	2023 年	1 558	354	83	259	2 254
	2022 年	1 539	336	84	218	2 177
西貢	2024 年	1 914	307	155	491	2 867
	2023 年	1 962	320	160	479	2 921
	2022 年	1 993	385	165	439	2 982
沙田	2024 年	1 594	337	69	550	2 550
	2023 年	1 579	337	69	506	2 491
	2022 年	1 548	310	66	511	2 435
葵青	2024 年	430	360	39	751	1 580
	2023 年	416	364	21	721	1 522
	2022 年	393	368	21	694	1 476
離島	2024 年	517	55	78	205	855
	2023 年	510	56	78	152	796
	2022 年	496	44	65	175	780
總計#	2024 年	19 429	3 960	1 245	12 054	36 688
	2023 年	19 304	3 970	1 199	11 654	36 127
	2022 年	18 934	3 985	1 144	11 402	35 465

* 有關數字是為尺寸相若的車輛例如私家車、的士、小巴、三輪車及輕型貨車提供的路旁泊車位數字。

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3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 每年2月	私家車	貨車	旅遊巴士 ／巴士	電單車	總計
中西區	2024 年	3 901	426	13	345	4 685
	2023 年	3 921	427	13	351	4 712
	2022 年	3 926	428	14	335	4 703
灣仔	2024 年	2 578	230	11	263	3 082
	2023 年	2 581	227	11	262	3 081
	2022 年	2 754	227	11	280	3 272
東區	2024 年	3 165	346	33	382	3 926
	2023 年	3 143	351	33	374	3 901
	2022 年	3 150	351	33	373	3 907
南區	2024 年	2 681	182	10	488	3 361
	2023 年	2 670	182	11	483	3 346
	2022 年	2 670	182	11	483	3 346
油尖旺	2024 年	976	253	20	34	1 283
	2023 年	1 066	254	20	39	1 379
	2022 年	1 064	254	20	39	1 377
深水埗	2024 年	4 060	1 175	33	504	5 772
	2023 年	4 073	1 178	33	498	5 782
	2022 年	3 844	1 183	33	481	5 541
九龍城	2024 年	3 178	134	7	247	3 566
	2023 年	3 183	134	7	247	3 571
	2022 年	3 198	134	5	237	3 574
黃大仙	2024 年	4 194	285	44	561	5 084
	2023 年	4 209	282	29	552	5 072
	2022 年	4 245	296	25	563	5 129
觀塘	2024 年	7 698	511	34	1 482	9 725
	2023 年	7 696	469	36	1 449	9 650
	2022 年	7 744	468	37	1 425	9 674
荃灣	2024 年	1 874	121	4	244	2 243
	2023 年	1 914	124	4	242	2 284
	2022 年	1 906	122	4	232	2 264
屯門	2024 年	3 769	179	46	232	4 226
	2023 年	3 501	142	46	166	3 855
	2022 年	3 494	142	46	166	3 848
元朗	2024 年	3 301	112	46	238	3 697
	2023 年	3 315	107	49	238	3 709
	2022 年	3 353	104	39	236	3 732
北區	2024 年	3 820	411	55	254	4 540

地區	截至 每年2月	私家車	貨車	旅遊巴士 ／巴士	電單車	總計
	2023 年	3 475	374	42	126	4 017
	2022 年	2 687	374	27	113	3 201
大埔	2024 年	1 110	208	15	96	1 429
	2023 年	897	213	8	80	1 198
	2022 年	787	210	8	73	1 078
西貢	2024 年	1 941	73	66	206	2 286
	2023 年	1 938	73	61	206	2 278
	2022 年	1 841	70	62	167	2 140
沙田	2024 年	4 479	179	31	482	5 171
	2023 年	4 420	183	33	481	5 117
	2022 年	4 378	170	33	441	5 022
葵青	2024 年	4 915	564	12	855	6 346
	2023 年	4 836	563	12	845	6 256
	2022 年	4 836	563	10	840	6 249
離島	2024 年	2 204	247	17	131	2 599
	2023 年	1 601	115	17	109	1 842
	2022 年	1 717	181	17	102	2 017
總計	2024 年	59 844	5 636	497	7 044	73 021
	2023 年	58 439	5 398	465	6 748	71 050
	2022 年	57 594	5 459	435	6 586	70 074

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

過去3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 每年2月	私家車	貨車	旅遊巴士 ／巴士	電單車	總計
中西區	2024 年	34 058	385	58	483	34 984
	2023 年	34 065	457	58	483	35 063
	2022 年	34 065	464	57	480	35 066
灣仔	2024 年	35 123	83	97	321	35 624
	2023 年	35 209	83	98	323	35 713
	2022 年	35 483	85	97	352	36 017
東區	2024 年	43 136	1 389	227	1 455	46 207
	2023 年	43 112	1 379	238	1 440	46 169
	2022 年	42 750	1 388	238	1 451	45 827
南區	2024 年	36 751	892	177	1 053	38 873
	2023 年	37 144	861	188	1 021	39 214
	2022 年	36 610	877	189	1 008	38 684
油尖旺	2024 年	33 421	774	101	797	35 093
	2023 年	33 259	770	94	796	34 919
	2022 年	33 351	869	107	747	35 074
深水埗	2024 年	25 696	1 914	387	868	28 865
	2023 年	24 973	1 890	387	838	28 088
	2022 年	25 133	1 900	362	794	28 189
九龍城	2024 年	46 565	1 060	113	1 045	48 783
	2023 年	45 989	977	91	930	47 987
	2022 年	44 296	962	112	848	46 218
黃大仙	2024 年	16 472	865	45	1 328	18 710
	2023 年	16 403	877	73	1 311	18 664
	2022 年	16 192	880	63	1 285	18 420
觀塘	2024 年	40 906	2 884	45	2 447	46 282
	2023 年	41 058	2 765	45	2 368	46 236
	2022 年	40 159	2 766	45	2 323	45 293
荃灣	2024 年	35 826	1 960	362	886	39 034
	2023 年	35 777	1 866	362	807	38 812
	2022 年	35 108	1 817	387	773	38 085
屯門	2024 年	38 656	2 036	93	958	41 743
	2023 年	38 143	2 012	93	872	41 120
	2022 年	37 595	2 007	93	808	40 503
元朗	2024 年	39 192	1 676	287	1 110	42 265
	2023 年	39 322	1 513	284	1 119	42 238
	2022 年	38 001	1 516	236	989	40 742
北區	2024 年	17 768	966	32	380	19 146

地區	截至 每年2月	私家車	貨車	旅遊巴士 ／巴士	電單車	總計
	2023 年	17 804	884	32	377	19 097
	2022 年	17 610	825	30	343	18 808
大埔	2024 年	29 763	641	54	850	31 308
	2023 年	29 432	638	54	845	30 969
	2022 年	28 674	619	54	827	30 174
西貢	2024 年	40 436	1 076	148	2 759	44 419
	2023 年	40 472	1 103	139	2 673	44 387
	2022 年	40 273	1 129	132	2 553	44 087
沙田	2024 年	71 024	2 310	101	2 376	75 811
	2023 年	70 191	2 234	101	2 210	74 736
	2022 年	68 768	2 224	144	2 139	73 275
葵青	2024 年	30 841	8 464	396	1 378	41 079
	2023 年	30 887	9 883	399	1 362	42 531
	2022 年	30 808	9 876	399	1 350	42 433
離島	2024 年	17 579	708	176	371	18 834
	2023 年	13 835	700	190	386	15 111
	2022 年	13 732	697	190	370	14 989
總計	2024 年	633 213	30 083	2 899	20 865	687 060
	2023 年	627 075	30 892	2 926	20 161	681 054
	2022 年	618 608	30 901	2 935	19 440	671 884

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

過去3年按車輛及燃料類別劃分的首次登記車輛數目

2021年

車輛類別	首次登記車輛數目				
	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	首次登記車輛數目				
	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

2023年

車輛類別	首次登記車輛數目					
	汽油	柴油	電動	石油氣	氫	總數
電單車	4 632	0	211	0	0	4 843
私家車	15 628	0	28 541	0	0	44 169
的士	2	0	17	933	0	952
專營巴士	0	108	24	0	1	133
非專營公共巴士	0	401	15	0	0	416
私家巴士	0	90	0	0	0	90
公共小巴	0	93	1	21	0	115
私家小巴	0	81	1	0	0	82
貨車	0	4 701	308	0	0	5 009
特別用途車輛	0	81	7	5	0	93

註1：混合動力車輛計入其相應燃料類別內，只有純電動車才計入電動車輛類別。

註2：政府車輛無須登記，因此不包括在內。

- 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： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就打擊長期霸佔和濫用泊車位事宜，政府可否告知本會：

1. 過去3年，每年路旁停車位被車輛佔用而並未繳費的票控個案為何；
2. 過去3年，每年運輸署接獲不當佔用路旁收費停車位的投訴為何；
3. 有否備存路旁泊車位被商店長期用作商業用途的地點的統計資料；若有，泊車位位置為何；若否，原因為何；
4. 自更換新一代停車收費錶至今，每年收費錶識別出未有繳付泊車費而被佔用的停車位位置數目，以及警務處安排前線人員到場執法次數分別為何；
5. 有何措施確保路旁泊車位作短時間泊車之用；若有，詳情為何；若否，原因為何；及
6. 是否知悉地磁感應停車收費系統，以及本港停車場有否引入地磁感應停車收費系統；若是，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：14)

答覆：

1. 過去3年，路旁泊車位被車輛佔用而並未繳費的票控個案宗數在2021年、2022年及2023年分別約為226 100宗、260 000宗及259 500宗。
- 2.、3.及4.

現時運輸署所委聘的停車收費錶營辦商會定期巡查各區的路旁停車收費錶，如發現收費錶停車位被不當佔用，營辦商會將有關情況向相關政府部門(如警務處、地政總署及食物環境衛生署)反映，以作跟進。運輸署並沒有備存投訴不當佔用路旁收費停車位或收費錶停車位是否被用作商業用途的資料。

此外，停車收費錶配備車位感應器，以偵測相關的路旁泊車位是否已被佔用。其後台電腦系統可綜合收費錶停車位的佔用和付費狀況，辨

別哪些泊車位已被佔用而沒有繳費。運輸署已與警務處分享有關實時資訊，以便利警務處執法。

5. 現時運輸署會在使用率較高的路旁泊車位加設收費錶，以加快相關泊車位的流轉。收費錶亦會因應不同地區設置不同的「每次交易的最長泊車時間」(即半小時、1小時或2小時)。此外，「入錶易」亦限制駕駛者最多只可購買有關收費錶合共兩段「每次交易的最長泊車時間」，從而管理路旁泊車位作短期泊車之用。
6. 就運輸署轄下的公眾多層停車場而言，運輸署已採用地磁感應或其他懸掛式感應技術，為每個樓層設置電子顯示屏，顯示空置泊車位的數目，以方便駕駛人士尋找空置泊車位。此外，出入口的自動車牌識別功能亦方便駕駛人士繳付停泊費。運輸署會繼續留意相關科技發展，以適時提升服務水平。

管制人員的答覆

(問題編號：2210)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就「易通行」不停車繳費服務，政府可否告知本會：

1. 目前政府已發出的車輛貼數目及車輛開立「易通行」戶口數目為何；
2. 請以投訴類別列出，「易通行」推出至今，每月接獲投訴宗數為何；及
3. 會否優化「易通行」系統，避免出現扣錢數、扣不到數的問題；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：15)

答覆：

1. 截至2024年3月7日，運輸署已向登記車主發出810 223張繳費貼，其中約九成已獲發車輛貼的車輛(即737 501)已開立「易通行」戶口。相關數據按車輛類別劃分載列如下：

車輛類別	已申請並已獲發 繳費貼的數目 (截至2024年3月7日)	已開立「易通行」戶口 的車輛數目 (截至2024年3月7日)
電單車及機動三輪車	73 556	56 544
私家車	584 309	539 359
的士	18 283	17 924
公共小巴及私家小巴	5 856	5 129
輕型貨車	73 708	67 652
中型貨車	33 269	30 744
重型貨車	7 544	7 114
公共巴士(單層)及 私家巴士(單層)	7 461	7 020
公共巴士(雙層)及 私家巴士(雙層)	6 237	6 015

註：

繳費貼分為兩種，分別是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。上述數據並不包括已取消車輛登記的車輛／「車輛貼」。

2. 自「易通行」實施至2024年2月期間，運輸署及隧道費服務商接獲的投訴數字按月份及投訴類別載列如下：

	投訴個案數目	
	隧道費及附加費相關	非隧道費及附加費相關
2023年5月	528	2 438
2023年6月	1 622	1 200
2023年7月	2 751	2 380
2023年8月	2 807	1 268
2023年9月	2 267	761
2023年10月	2 260	922
2023年11月	2 698	670
2023年12月	2 825	565
2024年1月	2 334	604
2024年2月	1 794	501
總計	21 886	11 309

3. 自「易通行」實施至2024年3月7日期間，與隧道費相關的查詢／投訴個案平均每日約68宗，佔整體使用「易通行」的每日平均車流量(約410 000架次)約0.017%。經調查後，有關個案不涉及系統問題，主要成因歸納如下：

- (a) 部份個案涉及未有安裝車輛貼的私家車，加上部分車輛所刻印在車牌的號碼未必足夠清晰而令自動車牌識別系統未能準確辨認，故此需要隧道費服務商進行人手辨認，而在人手辨認的過程中偶有出錯；以及
- (b) 部份個案涉及使用車種貼的私家車或使用司機卡的的士，未有按安裝指引正確地安裝車種貼／司機卡，因而影響「易通行」系統準確地感應相關車種貼／司機卡。

就上述的情況，隧道費服務商已採取以下相應的措施，包括：

- (a) 開發專屬程式以提升系統辨識車牌號碼的能力，並加強培訓前線員工；以及
- (b) 於「易通行」網站及向的士業界提供詳細的安裝車種貼／司機卡的安裝指引及教學短片，供用戶參考。此外，隧道費服務商亦在四個服務點提供為用戶檢查車種貼／司機卡安裝情況的服務。

管制人員的答覆

(問題編號：2213)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就港鐵鐵路發展，政府可否告知本會：

1.過去3年，每年各鐵路綫每月平均乘客量及總乘客量、早上最繁忙1小時最繁忙單向路段可載客量及載客率及最繁忙路段為何；及

2.請以服務延誤類別列出，過去3年，每年由港鐵公司控制範圍內的因素而引起並導致8分鐘或以上服務延誤事故的宗數為何？

提問人：楊永杰議員(立法會內部參考編號：18)

答覆：

- 過去3年，各重鐵和輕鐵路綫每月平均乘客量、總乘客量、早上最繁忙一小時最繁忙單向路段的可載客量、載客率及最繁忙路段資料分別載列於附件一及附件二。
- 過去3年，由香港鐵路有限公司(港鐵公司)控制範圍內的因素引起並導致8分鐘或以上的服務延誤事故宗數表列如下：

年份	成因	事故宗數
2021年	機件故障 ^(註)	137
	人為因素	6
2022年	機件故障 ^(註)	103
	人為因素	9
2023年	機件故障 ^(註)	94
	人為因素	7

註：包括站內機件故障、基礎設施、列車故障等。

重鐵系統統計數字
(早上最繁忙一小時最繁忙單向路段)

		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1)	機場快線 (註1及2)
2021年 ^(註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)	不適用 (註6)	70 000	67 600	80 000	27 000	71 400	75 000	9 600	45 000	4 800
2.	可載客量(每平方米站立6人)(b)	73 300	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)	不適用	11 200	0	0	10 200	0	0	5 300	2 500	1 600
4.	乘客量 (c)	30 100	36 100 (註7)	43 300	47 800	9 200	40 000	52 200	1 700	23 600	800
5.	載客率 (每平方米站立 6 人)	41% {沙田至大圍}	61% {荃灣西至美孚}	64% {油塘至	60% {天后至銅鑼灣}	55% {金鐘至海洋公園}	56% {石硤尾至太子}	70% {油麻地至佐敦}	39% {欣澳至迪士尼}	55% {九龍至香港}	25% {青衣至

		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1)	機場快線 (註1及2)
	[(c)/(b)]{ }最繁忙路段			鰂魚涌}							機場}
6.	現時載客率 (每平方米站立4人) ^(註5)	58%	86%	90%	84%	77%	79%	98%	55%	78%	不適用
7.	每月平均乘客量 (百萬人次)	16.1	14.1 (註7)	9.4	22.9	1.9	17.2	25.3	0.3	5.6	0.2
8.	總乘客量 (百萬人次)	193.7	169.0 (註7)	113.3	275.2	22.9	206.1	303.2	3.3	67.3	2.2
2022年^(註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.	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

		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1)	機場快線 (註1及2)
4.	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.	載客率 (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}
6.	載客率(每平方米站立4人) (註5)	83%	82%	84%	79%	76%	67%	70%	72%	66%	不適用
7.	每月平均乘客量 (百萬人次)	15.3	19.9	8.8	20.9	1.8	16.0	23.1	0.3	5.2	0.3
8.	總乘客量 (百萬人次)	183.5	238.8	105.1	250.5	21.6	192.0	277.4	3.4	62.7	3.1
2023年											
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

		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1)	機場快線 (註1及2)
2.	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	8 300	42 500	4 200
3.	(a)項與(b)項的差距(註4)	20 000	11 200	0	0	10 200	0	0	1 300	2 500	600
4.	乘客量(c)	42 400	35 700	40 400	46 300	9 800	34 500	38 800	3 200	21 200	1 700
5.	載客率 (每平方米站立6人) [(c)/(b)]{ }最繁忙路段	68% {大圍至九龍塘}	61% {荃灣西至美孚}	60% {油塘至鰂魚涌}	58% {天后至銅鑼灣}	58% {金鐘至海洋公園}	48% {彩虹至九龍灣}	52% {深水埗至太子}	39% {欣澳至迪士尼}	50% {奧運至九龍}	40% {青衣至機場}
6.	載客率(每平方米站立4人) (註5)	94%	85%	84%	81%	82%	68%	73%	54%	70%	不適用
7.	每月平均乘客量 (百萬人次)	23.7	23.9	9.8	25.7	2.2	18.2	27.7	0.5	6.5	0.9
8.	總乘客量 (百萬人次)	283.6	280.3	114.8	311.0	25.8	215.1	344.6	5.8	77.1	10.8

註1：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2： 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3： 鑑於疫情影響，表列數字以疫情較為緩和的月份所收集到的數據為基礎。
- 註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： 以一系列行走市區的重鐵列車為例，一系列列車可提供340個座位，以及以每平方米站立6人的乘客密度計算下的2 160個企位，即每列列車的總計可載客量約為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。
- 註6： 東鐵線在上述期間以現有12卡列車和新9卡列車並行的方式營運，因此設計可載客量及最高可載客量並不適用。
- 註7： 西鐵線與屯馬線一期在2021年6月27日合併為屯馬線。屯馬線於2021年的乘客量指屯馬線一期和屯馬線(於2021年6月27日通車)的乘客量。西鐵線於2021年首六個月的每月平均乘客量和總乘客量則分別為1 140萬人次和6 830萬人次。

輕鐵系統統計數字
(早上最繁忙一小時最繁忙單向路段)

輕鐵路線	最高可載客量			載客率 ^(註1)		
	2021年	2022年	2023年	2021年	2022年	2023年
505	2 993	2 993	2 993	81%	68%	66%
506P ^(註2)	不適用	不適用	424	不適用	不適用	70%
507	2 544	2 827	2 827	81%	74%	83%
507P ^(註2)	不適用	212	212	不適用	80%	90%
610	1 995	2 056	2 056	98%	80%	93%
614	873	1 372	1 122	84% ^(註3)	70% ^(註3)	77% ^(註3)
614P	1 388	1 156	1 363			
615	998	748	960	83% ^(註3)	85% ^(註3)	74% ^(註3)
615P	1 388	1 388	1 600			
705	4 240	4 240	4 240	78%	76%	63%
706	5 088	5 088	5 088	72%	85%	63%
751	2 650	2 857	2 993	79%	82%	64%
751P	205	398	398	40%	75%	60%
761P	4 625	4 240	4 240	70%	67%	64%

乘客量(百萬人次)

	2021年	2022年	2023年
每月平均乘客量	11.8	11.0	12.5
總乘客量	141.6	131.7	150.0

- 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。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，重鐵載客率計算方法所採用的每平方米站立4人或6人的乘客密度標準並不適用。
- 註2： 港鐵公司分別在2022年9月及2023年9月加設507P線和506P線，在早上繁忙時段行駛。
- 註3： 數字為614/614P線及615/615P線的平均載客率。在屯門區內，614與614P線的走線完全重疊，615與615P線亦同樣重疊。然而，614P及615P線只來往屯門碼頭與兆康站，614及615線行經兆康站後則會跨區前往元朗。該兩條輕鐵線最繁忙的路段一般在屯門區內重疊的路段出現。對乘客而言，在屯門區內乘搭614或614P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。

管制人員的答覆

(問題編號：1261)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就監督推行「純電動的士百分百擔保貸款專項計劃」，以鼓勵的士業界轉用電動的士，請告知本會自計劃推行至今的最新進展，包括申請及獲批的個案，涉及的車輛數目和有關工作的開支為何？

提問人： 易志明議員(立法會內部參考編號：2)

答覆：

政府在2023年9月4日推出「純電動的士百分百擔保貸款專項計劃」(貸款計劃)，以鼓勵的士業界轉用純電動的士。自貸款計劃推出至今年3月11日為止，參與計劃的貸款機構共接獲5宗申請，涉及5輛的士。當中4宗申請已獲批出，涉及4輛的士和約132萬元的貸款總額。另外1宗申請正在處理中。

貸款計劃由香港按證保險有限公司負責管理，而運輸署則負責監督。有關貸款計劃的監督工作主要由運輸署現有人員負責，屬於整體職務，故涉及的開支及人手安排沒有詳細分項。

管制人員的答覆

(問題編號：1262)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就推行「運輸業輸入勞工計劃－公共小巴／客車行業」，以紓緩運輸業人手短缺的問題，請告知本會，自計劃推出以來各合資格的公交申請情況，包括接獲的申請及獲批數目、涉及的人數，當中有多少已投入服務，及有關工作涉及的開支為何？會否考慮簡化措施，以加快申請的審批，如有，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：

行政長官會同行政會議2023年6月通過推出「運輸業輸入勞工計劃－公共小巴／客車行業」(計劃)，在保障本地勞工優先就業的前提下，適度容許小巴／客車行業申請輸入司機，配額上限為1 700名，以紓緩行業長期面對的司機短缺問題，提供穩定的勞動力，從而維持公共交通服務的可靠性。有關計劃的第一輪申請期為2023年7月17日至8月7日，共接獲118宗申請，涉及1 601個輸入勞工配額，涵蓋公共小巴司機及客車司機。經運輸及物流局、勞工處和運輸署代表組成的跨部門聯絡小組審議後，運輸署署長批准98宗申請，發放共969個配額，首輪申請的詳情載於附表。

輸入司機須通過相關車輛類型駕駛考試並獲得合格成績，以及完成職前訓練課程和取得課程證書後，方可取得相關車輛類型的正式駕駛執照。營辦商亦會在輸入司機投入服務前提供足夠的路線培訓。截至2024年3月7日，共有109名輸入司機已投入不同的駕駛工作崗位服務市民。

有關計劃申請流程及審批工作方面，政府已盡量簡化申請程序，以縮短審批的時間。計劃第一輪申請在截止申請日期後約7個星期內完成審批。至於安排駕駛考試方面，視乎個別司機的不同情況，他們由抵港進行培訓、完成駕駛考試訓練，以至獲取正式的相關駕駛執照，最快可在1個至1個半月

的時間內完成。運輸署會透過在計劃下成立包括勞資雙方代表參與的持份者諮詢小組，與運輸業界保持聯繫，並會在有需要時檢討有關計畫。

執行上述計劃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。

運輸業輸入勞工計劃－公共小巴／客車行業
第一輪申請及獲批配額數目
按工種劃分的分項數字

司機類別	接獲申請宗數	涉及司機配額 數目	獲批申請宗數	獲批司機配額 數目
公共小巴司機	68	547	59	461
本地客車司機	32	689	23	262
跨境直通巴士 司機	18	365	16	246
總數	118	1 601	98	969

－ 完 －

管制人員的答覆

(問題編號：1263)

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 (李頌恩)局長： 運輸及物流局局長問題：

請告知本會在2023至2024年度就檢討公共小巴營運狀況的工作，當中有何措施協助紅色小巴持續發展，有關工作涉及的開支為何；在2024至2025年度有關工作的計劃為何？

提問人： 易志明議員(立法會內部參考編號：4)答覆：

公共小巴為乘客較少或不宜使用高載客量交通工具的地區提供服務，擔當重要的輔助角色。運輸署一直十分關注紅色公共小巴(紅巴)的營運狀況，政府的一貫政策是鼓勵紅巴轉為服務範圍較廣及營運環境相對穩定的專線小巴經營，以期改善營運狀況，同時可讓運輸署更有效進行監管，以確保服務質素水平。為配合有關政策，運輸署會規劃和制訂新的專線小巴路線組合，並會透過每年舉行的專線小巴營辦商遴選計劃，公開邀請有興趣人士(包括紅巴營辦商)申請經營。現時，為大型房屋發展項目規劃公共交通服務配套時，運輸署會採取整體規劃方法，考慮應否提供一個混合由專營巴士和專線小巴服務等多種公共交通服務模式組成的公共交通網絡，以適切地配合居民的不同交通需要，並藉此加快紅巴轉為專線小巴營運的步伐。截至2023年年底，登記專線小巴和紅色小巴數目分別為3 393輛及950輛。

在過去3年疫情期間，除了由香港金融管理局和銀行業推出「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)提供信貸援助外，政府亦在防疫抗疫基金下為紅巴業界提供多項補貼，包括燃料補貼和非實報實銷補貼。雖然有關的臨時措施已隨著社會復常有序結束，「中小企融資擔保計劃」下「百分百擔保特惠貸款」的申請期已延長至本年3月底。該特惠貸款由政府百分百擔保，旨在紓解包括紅色小巴營辦商在內的合資格中小企業現金流問題。

另一方面，政府亦理解包括紅巴在內的公共小巴業界一直面臨持續及嚴重的司機短缺問題，因此在2023年7月推出「運輸業輸入勞工計劃－公共小巴／客車行業」，在保障本地勞工優先就業的前提下容許合資格的公共小巴營辦商輸入外地司機。

在日常營運方面，運輸署會因應業界的求而提供適切及可行的協助，例如在考慮個別地點的實際道路情況後，適當地放寬或取消部分紅巴上落乘客的限制區或禁區；而在不影響道路安全及不會對道路使用者造成阻礙的前提下，批准部分紅巴在夜間停泊在指定的公共小巴站內，以配合紅巴的營運需要。

政府會繼續密切留意公共小巴的營運情況，並與相關持份者保持緊密溝通，探討更多改善業界營運環境的可行措施，維持公共交通服務的可靠性。

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

－ 完 －

管制人員的答覆

(問題編號：1264)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

在2024至25年度需要特別留意的事項中，運輸署將會進行法例修訂，更新車輛構造及保養要求，有關工作的詳情及涉及的開支為何；因應由內地引入的車輛數目不斷增加，除緊貼國際標準外，會否考慮加入國家標準，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：6)

答覆：

運輸署一直密切留意國際間相關汽車科技的發展和應用，為了加強道路安全和配合最新的車輛科技，政府正進行以下合共7項有關更新車輛構造要求的法例修訂工作：

- (1) 要求電動／混合動力車輛安裝車輛聲響警示系統；
- (2) 要求裝配可延伸架空結構的車輛安裝過高警示系統；
- (3) 修訂反射鏡的法定要求，並引入「攝影機－顯示器系統」的要求；
- (4) 修訂視象顯示器的法定要求；
- (5) 修訂駕駛規則，使司機能夠使用遙距控制泊車功能；
- (6) 按國際車輛標準和技術發展，更新對車輛結構的各項要求(包括放寬單層巴士最高允許的全高度、允許使用發光二極管作為車燈、提升有關照明及反光體技術要求以確保與國際標準一致)；以及
- (7) 擴闊可使用快速公路的電動車輛種類，使符合規格要求的電動車輛無需申領快速公路許可證便可在快速公路上行駛。

運輸署已就上述各項建議諮詢持份者，包括註冊車輛製造商、車身製造商、零部件供應商和車輛維修服務供應商等。運輸及物流局及運輸署亦諮詢了道路安全研究委員會、道路安全議會、立法會交通事務委員會和交通諮詢

委員會，委員普遍支持擬議的立法建議。法律草擬工作正在進行，運輸及物流局預計於今年內向立法會提交有關法例修訂建議。

上述工作主要由運輸署現有人員執行，屬於整體職務，故涉及的開支沒有詳細分項。

運輸署按照香港法例第374章《道路交通條例》及其附屬法例的要求而對車輛構造進行審批，並一直接受業界提交國家標準(國標)以證明車輛或其部件符合相關的技術要求。除了國標，運輸署亦接受其他國際標準，包括聯合國歐洲經濟委員會(UNECE)的標準等。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1265)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就打擊汽車非法出租或取酬載客方面，政府可否告知本會：

1. 在2023年，當局就打擊汽車非法出租或取酬載客而採取的執法行動數目及開支；
2. 當中被法庭定罪後車輛遭扣押並暫時吊銷牌照的數目為何；
3. 在2023至2024年度內，政府透過不同渠道向公眾宣傳避免乘坐沒有有效出租汽車許可證而出租或取酬載客的私家車，各項宣傳渠道涉及的開支為何；
4. 有指去年除夕，因非法出租或取酬載客的車輛阻塞，導致跨境巴士未能按時回程接載乘客，影響香港的形象，就此，當局有何措施打擊跨境非法載客活動，會否聯合內地部門執法，如會，詳情為何；如不會，原因為何？
5. 在2024至2025年度，會否加大打擊非法出租或取酬載客的力度，如會，詳情為何，包括計劃目標及增加的開支；如否，原因為何？

提問人：易志明議員(立法會內部參考編號：7)

答覆：

1. 在2023年，警務處就非法出租或取酬載客個案所採取的執法數目為33宗。上述有關工作由警務處現有人員執行，屬於恆常職務，所涉資源並無分項數字。
2. 就非法出租或取酬載客活動，運輸署在2023年經法庭定罪後扣留27輛汽車，而其相關車輛牌照亦被暫時吊銷。
3. 運輸署一直採取多項教育及宣傳措施，包括通過不同途徑，例如在網上發放宣傳短片、在電台播放宣傳聲帶、在運輸署網站展示出租汽車許可證的樣本，以及在公眾地方張貼海報。這些工作旨在進一步提高公眾對合法出租汽車服務的認識，以及宣傳如何通過查看車

輛是否具有有效出租汽車許可證，識別已領牌的出租汽車。運輸署鼓勵市民在出發前向服務營辦商查詢，或使用運輸署網上查詢系統查證有關私家車是否已獲發出租汽車許可證。運輸署會繼續致力宣傳，並與警務處交換情報，以打擊汽車非法出租或取酬載客。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。

- 4及5. 警務處會繼續就汽車非法出租或取酬載客採取針對性執法行動，包括收集情報、進行「放蛇」行動，以及對轉介和投訴個案展開調查和跟進等；亦會繼續安排適當資源加強打擊非法載客取酬活動，並歡迎市民與警務處合作，包括提供資料舉報非法載客取酬活動，警務處定會嚴肅跟進和調查；如有足夠證據，會對相關活動採取執法行動。

自全面通關以來，跨境交通日益頻繁，在2024年1月有3宗跨境私家車因非法出租或取酬載客而被拘捕的案件。警務處會在有關案件審結及在法庭定罪後，將涉事車輛的資料通知運輸署，運輸署便會根據法例暫時吊銷車輛牌照及要求車主將車輛移交運輸署署長保管。政府會繼續通過執法行動和公眾宣傳，打擊包括跨境私家車在內以出租或取酬方式非法載客的活動。

此外，政府正檢視現有法例，以期更有效處理非法出租或取酬載客活動；亦正研究如何規管網約出租汽車平台，以期只有的士及持有出租汽車許可證的車輛可透過平台提供服務，加強打擊非法活動。政府計劃於今年年中，就有關規管所涉及的政策和法律觀點，以及海外經驗研究所得的考慮要點，與立法會議員、業界及其他相關持份者進行溝通及聽取意見。上述有關工作由運輸及物流局、運輸署及警務處現有人員執行，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：1266)

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 (李頌恩)

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) 運輸署原計劃在2023年開辦6條新綠色專線小巴路線，但最終只開辦3條，原因為何；
- 2) 在2024年計劃開辦的8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；
- 3) 運輸署有沒有計劃推出措施加快紅色小巴轉為綠色專線小巴的計劃，如有，詳情為何；如沒有，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) 運輸署在完成2022年專線小巴營辦商遴選工作後，原計劃於2023年開辦以下6條服務新界區的新專線小巴路線：

- (a) 第116號線(百勝角—將軍澳站(循環線))；
- (b) 第506號線(置福圍—聯和墟(循環線))；
- (c) 第507號線(馬適路—粉嶺站(循環線))；
- (d) 第24號線(大埔(富蝶邨)—大埔(廣福道)(循環線))；
- (e) 第117A號線(安達臣道石礦場發展區—尚德公共交通總站)；及
- (f) 第117B號線(安達臣道石礦場發展區—油塘(循環線))

新增的專線小巴路線主要是配合新房屋發展項目入伙時間，為居民提供交通服務。上述6條新專線小巴路線中，第116、506及507號線已按計劃於2023年投入服務，第24號線亦已於2024年3月投入服務。至於服務安達臣道石礦場發展區的第117A及117B號線，則預計最快於2024年內隨著房屋發展項目的落成逐步投入服務。

(2) 有關計劃在2024年內開辦的8條專線小巴路線的資料詳見下表：

	路線	最低車輛數目要求	刊憲邀請申請日期	投入服務日期(註)
1	新界第24號線 (大埔(富蝶邨)—大埔(廣福道)(循環線))	3	2022年8月5日	已於2024年3月投入服務
2	新界第117A號線 (安達臣道石礦場發展區—尚德公共交通總站)	3		預計2024年第四季
3	新界第117B號線 (安達臣道石礦場發展區—油塘(循環線))	5		
4	屯門(井財街)—龍逸邨 (循環線)	4	2023年6月30日	預計2024年第二／第三季
5	上水站—唐公嶺 (相當於現有的新界第57K號線)	4		
6	上水站—蕉徑 (相當於現有的新界第57K號線的輔助服務路線)	3		
7	上水站—丙崗 (相當於現有的新界第58K號線)	2		
8	上水站—古洞北福利服務綜合大樓	1		

註：新專線小巴路線的開辦日期視乎有關房屋發展項目的進度而定。

(3) 政府的一貫政策是鼓勵紅巴轉為服務範圍較廣及營運環境相對穩定的專線小巴經營，以改善營運狀況，同時可讓運輸署更有效進行監管，以確保服務質素水平。為配合有關政策，運輸署會規劃和制訂新的專線小巴路線組合，並會透過每年舉行的專線小巴營辦商遴選計劃，公開邀請有興趣人士(包括紅巴營辦商)申請經營。現時，為大型房屋發展項目規劃公共交通服務配套時，運輸署會採取整體規劃方法，考慮應否提供一個混合由專營巴士和專線小巴等多種公共交通服務模式組成的網絡，以適切地配合居民的不同交通需要，並藉此加快紅巴轉為專線小巴營運的步伐。

管制人員的答覆

(問題編號：1267)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就支援推行「跨境客運業百分百擔保貸款專項計劃」，讓跨境巴士及跨境出租車能盡快恢復服務，請告知本會

- 1) 自計劃推出自今，接獲的申請及批核情況為何；
- 2) 現時跨境客運的恢復進度；
- 3) 由於計劃將於四月底完結，會否考慮進一步延長，如會，詳情為何；如不會，原因為何；及
- 4) 有關支援工作涉及的開支為何？

提問人： 易志明議員(立法會內部參考編號：9)

答覆：

- 1) 「跨境客運業百分百擔保貸款專項計劃」(專項計劃)於2023年4月推出，目的是讓合資格跨境客運營辦商／登記車主／船東可申請貸款，以盡快為車船維修及檢驗、購買保險等，將復修好的車船投入服務。截至2024年3月1日，香港按證保險有限公司共收到15宗由跨境巴士及跨境出租汽車車主的貸款申請，其中12宗已獲批出，其餘3宗則已逾期或被申請人自行撤回。
- 2) 自去年初內地與香港恢復全面通關後，跨境人流迅速回升，跨境巴士及跨境出租車營辦商陸續增加服務以配合乘客需求。截至2024年2月29日，已有1 199輛跨境巴士及608輛跨境出租汽車領有效牌照，可提供跨境客運服務。
- 3) 專項計劃的執行機構(香港按證保險有限公司)需要定期向政府提交進度報告及總結報告，供政府密切監督專項計劃的進度和檢視成效。政府會繼續留意專項計劃的運作情況並適時檢視各項安排，包括應否延長計劃申請期。

- 4) 於2023-24年度，專項計劃的修訂預算開支為389.6萬元，主要用於付予參與計劃的貸款機構的貸款辦理費及供款管理費、香港按證保險有限公司的行政費，以及必要的實付開支。

– 完 –

管制人員的答覆

(問題編號：1280)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就政府管理的公眾停車場，請告知本會

1. 按區議會分區劃分，過去三年（2021，2022及2023年），由早上10時至晚上6時及由晚上6時至早上10時兩個時段各車種泊車位的使用率分別為何；

2. 會否考慮就一些使用率較低的泊車位向商用車輛提供泊車優惠，如會，詳情為何；如不會，原因為何；及

3. 用於管理公眾停車場的開支？

提問人：易志明議員(立法會內部參考編號：22)

答覆：

1. 在2021至2023年，運輸署轄下公眾停車場於提問問及兩個時段的平均使用率見附件1。在2021至2023年，政府產業署及康文署轄下公眾停車場的平均使用率分別載於附件2及附件3。

2. 現時，運輸署轄下公眾停車場(除黃大仙停車場外)，客貨車的收費與私家車的收費相同。黃大仙停車場則提供25個旅遊巴士／貨車(5.5公噸以上)的泊車位，其收費水平與鄰近地區停車場的收費相約。考慮到運輸署轄下公眾停車場的收費水平普遍低於鄰近停車場的收費，而大部分停車場的平均使用率一般維持在八成或以上，運輸署現階段未有計劃在這些停車場向商用車輛提供進一步的泊車優惠。

3. 就運輸署轄下的11個公眾停車場而言，運輸署已透過公開招標，委託兩間停車場營辦商，為停車場提供日常管理、營運及維修保養。2023年支付予停車場營辦商的開支約為5,000萬元。

2021至2023年運輸署轄下公眾停車場的平均使用率

停車場	區域	私家車／客貨車 泊車位平均使用率(%)					
		上午10時至晚上6時			晚上6時至上午10時		
		2021年	2022年	2023年	2021年	2022年	2023年
天星碼頭	中西區	80	81	82	25	27	31
大會堂		62	57	65	19	19	25
林士街		64	63	57	31	34	27
堅尼地城		88	85	86	80	80	80
天后	灣仔	81	81	79	67	66	64
筲箕灣	東區	83	83	80	80	80	78
香港仔	南區	68	69	64	82	83	79
雙鳳街	黃大仙	73	74	77	83	84	83
黃大仙 (註)		69	63	45	34	38	32
葵芳	葵青	79	80	83	75	76	76
荃灣	荃灣	84	84	86	80	80	82

註：數字包括旅遊巴士及貨車(5.5公噸以上)。黃大仙停車場原本提供25個旅遊巴士泊車位。自2020年9月1日起，該停車場臨時開放予私家車、客貨車及貨車(5.5公噸以上)停泊，有關臨時安排隨疫情過後於2023年4月16日取消。由2023年11月18日起，該停車場除旅遊巴士外，亦開放予貨車(5.5公噸以上)停泊。

停車場	區域	電單車泊車位平均使用率(%)					
		上午10時至晚上6時			晚上6時至上午10時		
		2021年	2022年	2023年	2021年	2022年	2023年
天星碼頭	中西區	95	76	72	70	58	54
大會堂		86	74	77	66	60	68
林士街		90	82	93	79	75	87
堅尼地城		71	69	74	80	78	82
天后	灣仔	85	79	77	86	82	78
筲箕灣	東區	82	80	76	87	85	81
香港仔	南區	66	71	67	77	78	72

停車場	區域	電單車泊車位平均使用率(%)					
		上午10時至晚上6時			晚上6時至上午10時		
		2021年	2022年	2023年	2021年	2022年	2023年
雙鳳街	黃大仙	72	70	67	82	79	75
葵芳	葵青	81	79	82	83	80	80
荃灣	荃灣	73	73	64	75	72	63

2021至2023年由政府產業署出租的收費公眾停車場泊車位數目及使用率

停車場位置	區域	泊車位數目		泊車位 平均使用率* (%)		
		私家車	電單車	2021	2022 ^(註1)	2023 ^(註2)
金鐘道政府合署	中西區	155	21	沒有相關資料 (見 ^{註1})	13%	14%
灣仔政府大樓、入境事務大樓及稅務大樓	灣仔區	157	10		25%	13%
北角政府合署	東區	95	0		41%	40%
柴灣市政大廈 ^(註3)		39	6		91%	78%
長沙灣政府合署 ^(註4)	深水埗區	250	13		52%	49%
土瓜灣街市暨政府合署	九龍城區	29	4		37%	36%
工業貿易大樓		24	0		47%	38% (註5)
西九龍政府合署	油尖旺區	50	0		38%	39%
順利紀律部隊宿舍 ^(註3)	觀塘區	89	16		55%	94%
西貢政府合署	西貢區	70	0		18%	12%
沙田政府合署	沙田區	122	22		42%	49%
新界(沙田)法醫學大樓 ^(註3)		50	0		-	13% (註6)
大埔政府合署	大埔區	69	4		59%	63%
屯門政府合署	屯門區	42	0		23%	23%
元朗民政事務處大廈	元朗區	43	0		47%	46%
北區政府合署	北區	96	0		26%	36%
香園圍邊境管制站 ^(註3)		415	36		-	45% (註7)
港珠澳大橋香港口岸 ^(註3)	離島區	673	25		1%	26%

註：

* 政府產業署沒有備存由早上10時至晚上6時及由晚上6時至早上10時兩個時段泊車位的使用率數據。

- (1) 此乃根據承辦商提供有關收費公眾停車場於2022年4月至12月營運時間內私家車泊車位的平均使用率。政府產業署並沒有備存2022年4月之前的使用率數據。
- (2) 此乃根據承辦商提供有關收費公眾停車場於2023年1月至12月營運時間內私家車泊車位的平均使用率。
- (3) 柴灣市政大廈、順利紀律部隊宿舍、新界(沙田)法醫學大樓、香園圍邊境管制站及港珠澳大橋香港口岸的停車場為全日開放的收費公眾停車場。上表其餘物業為政府聯用辦公大樓，有關泊車位只於非辦公時間開放予公眾使用。
- (4) 大樓部分是提供全日開放泊車位的收費公眾停車場；其餘是聯用辦公大樓用戶部門的泊車位，只於非辦公時間開放予公眾使用。
- (5) 工業貿易大樓收費公眾停車場於2023年10月10日至今暫時停止營運，因此只能提供有關收費公眾停車場於2022年4月至2023年9月營運時間內私家車泊車位的平均使用率。
- (6) 新界(沙田)法醫學大樓於2023年2月1日開始營運，因此只能提供有關收費公眾停車場於2023年2月至12月營運時間內私家車泊車位的平均使用率。
- (7) 香園圍邊境管制站停車場於2023年2月17日開始營運，因此只能提供有關收費公眾停車場於2023年2月至12月營運時間內私家車泊車位的平均使用率。

2021至2023年康文署轄下公營停車場使用率*

區域	平均使用率 (%)		
	2021	2022	2023
中西區	54%	37%	54%
灣仔	53%	52%	58%
東區	73%	73%	69%
南區	17%	16%	17%
油尖旺	36%	40%	38%
深水埗	18%	15%	22%
九龍城	65%	60%	57%
黃大仙	20%	17%	19%
觀塘	49%	53%	53%
荃灣	27%	28%	33%
屯門	59%	55%	59%
元朗	56%	55%	63%
北區	56%	57%	64%
大埔	28%	27%	26%
西貢	49%	44%	50%
沙田	62%	60%	70%
葵青	34%	30%	36%
離島	30%	27%	23%

* 康文署沒有備存由早上 10 時至晚上 6 時及由晚上 6 時至早上 10 時兩個時段泊車位的使用率數據。

管制人員的答覆

(問題編號：1965)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

預算案在《全方位打造香港品牌》提到，要打造香港作為營商及旅遊首選目的地的品牌。本地旅遊配套服務亦有待進一步加強，就此，政府可否告知本會：

1. 過去3年，每年已登記的非專營巴士數量；及
2. 過去3年，每年各類服務批註的數目，分別接獲、批准、拒絕，以及正處理多少宗申請（按服務類別以表列出分項數字）；及
3. 考慮到現時牌照申請數量，政府有否考慮擴大申請額以應付未來旅業需求？如有，詳情為何；如否，原因為何？

提問人：姚柏良議員(立法會內部參考編號：31)

答覆：

1. 過去3年，每年已登記的非專營公共巴士數目表列如下：

年份(截至該年年底)	每年已登記的非專營公共巴士數目
2021	6 995
2022	6 905
2023	6 921

2. 過去3年，每年各類非專營公共巴士服務批註申請的分項數目表列如下：

年份	申請數目	服務批註類別						
		A01 遊覽 服務	A02 酒店 服務	A03 學生 服務	A04 僱員 服務	A05 國際乘 客服務	A06 居民 服務	A08 合約式 出租服務
2021	接獲	171	24	110	308	1	19	224
	批准	150	25	127	302	1	6	202
	拒絕	0	1	0	0	0	16	9
	處理中	0	0	0	0	0	0	0
2022	接獲	134	26	62	255	0	26	171
	批准	139	17	74	251	0	3	165
	拒絕	0	1	0	0	0	16	13
	處理中	0	0	0	0	0	0	0
2023	接獲	149	41	60	270	0	10	240
	批准	137	37	56	278	0	4	209
	拒絕	0	1	0	6	0	10	18
	處理中	0	0	0	0	0	1	0

註1：由於每年接獲的申請不一定於同年完成處理，每年內批准、拒絕和正在處理的申請數目總和，未必能對照該年接獲的申請數目。

註2：上述表列的申請數目為每年接獲非專營公共巴士服務批註的新申請數目，並不包括續領數目。

3. 非專營巴士營辦商會因應市場需求，申請相關車輛牌照批註以提供服務。政府沒有就遊覽服務車輛牌照批註數量設有限額，因此在收到營辦商申請時，會視乎需求等情況考慮批出相關車輛牌照批註。

管制人員的答覆

(問題編號：1966)

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 (李頌恩)

局長： 沒有指定

問題：

預算案提及加強本地特色遊活動，完善交通配套及安排，便利市民及遊客出行。就此，政府可否告知本會：

1. 過去3年，油麻地、尖沙咀、旺角、九龍城、啟德及北角的旅遊巴泊位數量及上落客設施（按地點以表列出分項數字）；及

2. 為配合旅遊業復甦，新景點如香港故宮文化博物館、K11 Musea附近旅遊巴泊位嚴重不足，道路擠塞。就此，政府有何措施加快增加各類商用車輛泊車位？

提問人：姚柏良議員(立法會內部參考編號：32)

答覆：

1. 過去3年，油尖旺區(包括油麻地、尖沙咀及旺角)、九龍城區(包括九龍城及啟德)及東區(包括北角)的旅遊巴泊車位及上落客設施數量表列如下：

地區	截至	旅遊巴泊車位數目	
		泊車位	上落客設施
油尖旺	2024年2月	268	92
	2023年2月	255	67
	2022年2月	264	67
九龍城	2024年2月	255	6
	2023年2月	232	8
	2022年2月	260	8
東區	2024年2月	325	130
	2023年2月	333	130
	2022年2月	333	130

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，當中包括但不限於以下措施：
- (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，要求新發展項目提供適當的泊車位。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。

經運輸署與西九文化管理局商討後，西九文化區內及附近已增加旅遊巴泊車位和上落客位的數目，由原先在西九文化區內只提供5個旅遊巴上落客位增至8個，同時亦增設了6個旅遊巴泊車位，及於連接西九文化區和博物館道的一段柯士甸道西增設了15個旅遊巴上落客位。

就K11 MUSEA及尖沙咀海傍一帶而言，運輸署持續留意區內交通，並與區內持份者保持聯繫，在合適地方增加旅遊巴泊車位和上落客位。現時區內於梳士巴利道、漆咸道南、金馬倫道、科學館廣場路旁共設有16個旅遊巴路旁泊車位及20個旅遊巴上落客位。為了增加景點旅遊巴上落客位的流轉速度，以及避免上落客活動阻塞梳士巴利道的交通，運輸署與旅遊業界達成共識，依循只於漆咸道南落客，梳士巴利道齊人上客的上落客分流安排。同時，運輸署亦與康樂及文化事務署及星光大道管理公司達成共識，在梳士巴利道旅遊巴上客區清晰劃設多個排隊區域，以加強人流管理。

管制人員的答覆

(問題編號：1967)

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 (李頌恩)

局長： 沒有指定

問題：

預算案在《善用海濱資源》提到，優美維港和海濱是香港的自然瑰寶。旅遊業界以夜遊維港和藍色海上遊打造多個特色產品，提供更多元體驗。就此，政府可否告知本會：

1. 過去3年，本港跑道公園碼頭一號梯台、二號梯台、景雲街梯台、尖沙咀五號梯台、尖沙咀二號梯台、尖沙咀一號梯台、貴州街一號梯台及貴州街二號梯台的每月使用情況，以及鄰近旅遊巴泊位數量(按地點以表列出分項數字)；及
2. 過去3年，更新上述梯台配套設施情況，包括：碼頭上蓋，以及洗手間數量(按地點以表列出分項數字)；及
3. 現時尖沙咀一號梯台使用量不勝負荷，就此，政府有何措施加快增加臨時碼頭以便渡輪停泊？如有，詳情為何；如否，原因為何？

提問人：姚柏良議員(立法會內部參考編號：33)

答覆：

經徵詢相關部門(包括土木工程拓展署和康樂及文化事務署)後，運輸署現綜合回覆如下：

1. 運輸署曾於2021至2022年期間，對其負責管理的登岸設施(包括公眾碼頭和登岸梯台)進行使用量調查。惟進行這次調查的時間仍處於2019冠狀病毒病疫情流行階段，影響了梯台的正常使用情況，船隻使用量偏低，因此下表亦提供上一次於2019至2020年(疫情前)所作調查的結果，以供參閱。鄰近相關梯台的旅遊巴泊位數量亦見於下表：

登岸設施	設施的一天使用量 ^(註一) (艘船)				現時鄰近 的旅遊巴 泊位數量
	2019至2020 年度調查		2021至2022 年度調查		
	平日或 周六	周日或 公眾假期	平日或 周六	周日或 公眾假期	
跑道公園碼頭 一號梯台	7	5	0	0	共20
跑道公園碼頭 二號梯台	1	4	0	0	
景雲街梯台	11	18	5	3	共28
貴州街 一號梯台 ^(註二)	不適用	不適用	108	27	
貴州街 二號梯台 ^(註二)			36	18	
尖沙咀 一號梯台 ^(註三)	--	--	--	--	共12
尖沙咀 二號梯台	1	2	0	1	
尖沙咀 五號梯台	11	5	0	0	

註一：調查在正常天氣的一天由上午七時至下午八時期間進行。

註二：貴州街一號及二號梯台前身為馬頭角公眾碼頭，為配合中九龍幹線工程，該公眾碼頭於2020年拆卸，並於鄰近地點臨時重置貴州街一號及二號梯台以待工程完成。

註三：尖沙咀一號梯台現時由康樂及文化事務署管理，該署沒有備存有關梯台的船隻使用量等資料。

- 登岸梯台屬於公眾登岸設施，為所有本地船隻而設，主要供船隻作上落乘客之用，而非作停泊用途。上述公眾登岸梯台中，除尖沙咀一號梯台由康樂及文化事務署管理外，其餘均由運輸署負責管理；至於更新及維修方面的工作則由土木工程拓展署負責。雖然這些梯台並沒有配置上蓋及洗手間作為配套設施，但大部分梯台附近已設有公廁或在鄰近商場設有洗手間。
- 政府會不時檢視公眾登岸設施的狀況，並聽取持份者的意見，以改善登岸設施的設計及使用安排。現時尖沙咀海旁一帶設有1個公眾碼頭(近天星小輪碼頭的九龍公眾碼頭)和3個公眾登岸梯台(位於尖沙咀東部海旁的尖沙咀一號、二號及五號梯台)，供船隻作上落乘客之用。按運輸署的相關設施使用量調查(見上表)，尖沙咀二號及五號梯台的使用量並不高，使用尖沙咀一號梯台的遊船營運者及市民可選擇鄰近的二號及五號梯台作上落船之用。

管制人員的答覆

(問題編號：1968)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

財政預算案提及即將舉辦的第十五屆全國運動會，為更便利市民及遊客前往大灣區城市觀賽，進一步促進灣區互聯互通，港車北上已於23年7月1日起通行。就此，政府可否告知本會：

1. 2023年7月1日至2024年3月的每月私家車、貨車及旅遊巴使用港珠澳大橋的車流量（按類別以表列出分項數字）；及
2. 2019年每月各類車使用港珠澳大橋的車流量（按類別以表列出分項數字）；及
3. 港珠澳大橋管理局於23年9月29日至10月6日，以及24年2月9日至17日期間實施小型客車免費通行，就此，請表列出與過往一年同時段2個車流量的區別；及
4. 深中通道將於年內通車，為灣區居民生活提供更便捷空間。有意見指出，深中通道開通後，相比下，因大橋的高昂橋費窒礙使用量。就此，政府會否考慮降低大橋橋費？如有，詳情為何；如否，原因為何？

提問人：姚柏良議員(立法會內部參考編號：34)

答覆：

- 1-2. 2019年及2023年7月至2024年3月期間每月私家車、貨車及巴士使用港珠澳大橋(大橋)的數目表列如下：

	私家車 ^(註1)	貨車 ^(註2)	巴士 ^(註3)
2019年			
2019年1月	44 863	7 020	53 784
2019年2月	55 117	3 429	56 198
2019年3月	60 954	8 407	59 472
2019年4月	68 921	7 831	65 541
2019年5月	79 217	7 412	61 917
2019年6月	72 448	7 362	56 003
2019年7月	75 220	8 271	57 639
2019年8月	72 701	8 081	51 453
2019年9月	65 838	7 918	38 163
2019年10月	78 290	7 740	37 281
2019年11月	71 447	7 648	32 586
2019年12月	77 530	8 060	39 352
2023年7月至2024年3月			
2023年7月	129 427	25 538	42 640
2023年8月	153 973	28 606	47 344
2023年9月	147 290	27 454	36 662
2023年10月	198 555	27 004	45 843
2023年11月	200 308	29 007	43 344
2023年12月	255 688	26 216	54 661
2024年1月 ^(註4)	231 538	26 401	47 412
2024年2月 ^(註4)	271 397	18 863	53 151
2024年3月 ^(註4) (截至3月7日)	36 195	5 911	10 691

資料來源：大橋管理局

註：

(1)包括跨境私家車、跨境出租汽車，以及「港車北上」和「大橋澳門口岸泊車轉乘計劃」下的香港私家車。

(2)包括貨櫃車。

(3)包括往來香港與內地／澳門的跨境巴士，以及往來大橋香港口岸與珠海口岸／澳門口岸的跨境穿梭巴士。

(4)2024年1月至3月均為臨時數字。

- 根據國務院現行《重大節假日免收小型客車通行費實施方案》，在2023年9月29日至10月6日國慶黃金周期間、及2024年2月9日至17日農曆新年黃金周期間，免除私家車車輛通行費。2022至2023年及2023至2024年在國慶黃金周和農曆新年黃金周期間的車流量表列如下：

	私家車 ^(註5)
國慶黃金周	
2022年10月1日至7日	31
2023年9月29日至10月6日	69 392
農曆新年黃金周	
2023年1月21日至27日	9 514
2024年2月9日至17日	122 502

資料來源：大橋管理局

註：

(5)包括跨境私家車、跨境出租汽車，以及「港車北上」和「大橋澳門口岸泊車轉乘計劃」下的香港私家車。2022年車流量受內地、香港及澳門於當時實施的防疫措施所影響。

4. 大橋管理局根據內地法律成立，作為非營利性事業單位法人，負責大橋的建設、運營、管理和維護(包括財務事宜)，以及向使用大橋的車輛收取通行費用，包括決定有關通行費水平。政府將繼續與大橋管理局保持緊密聯繫，以期為駕駛人士提供更多便利。

- 完 -

(問題編號：2874)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

請按以下表格格式告知本會，在收回西隧前、633收費階段、分時段收費階段：

1. 三條隧道平日繁忙時段內每小時車流量詳情為何？

[illegible]

2. 僅計算私家車，三條隧道平日繁忙時段內每小時車流量詳情為何？

私家車： 平日過海 交通每日 平均流量 (雙向) (架次)	收回西隧 前			633收費階段			分時段收費 階段					
				西 隧	紅 隧	東 隧	西 隧	紅 隧	東 隧	西 隧	紅 隧	東 隧
07:30 - 08:30												
08:30 - 09:30												
09:30 - 10:15												
16:30 - 17:30												
17:30 - 18:30												
18:30 - 19:00												
全日車 流量												

3. 僅計算的士，三條隧道平日繁忙時段內每小時車流量詳情為何？

的士： 平日過 海交通 每日平 均流量 (雙向) (架次)	收回西 隧前			633收費階段			分時段收費階段					
				西 隧	紅 隧	東 隧	西 隧	紅 隧	東 隧	西 隧	紅 隧	東 隧
07:30 - 08:30												
08:30 - 09:30												
09:30 - 10:15												
16:30 - 17:30												
17:30 - 18:30												
18:30 - 19:00												
全日車 流量												

提問人：張欣宇議員(立法會內部參考編號：4)

答覆：

1. 為理順過海交通及善用隧道容量，政府在2023年分階段調整3條過海隧道（即西區海底隧道（西隧）、海底隧道（紅隧）和東區海底隧道（東隧））的隧道費，以便駕駛者有序適應隧道費調整。運輸署一直密切監察新收費實施後的交通情況（特別是隧道入口上游連接路的交通情況），新收費實施後得到駕駛人士的配合和調整出行安排，已見成效，隧道口的整體車龍和塞車情況已有紓緩。有關3條過海隧道在實施新收費前後的平日（即星期一至五，不包括公眾假期）繁忙時段內每小時車流量，詳見附表一及附表二。
2. 有關3條過海隧道在實施新收費前後的平日（即星期一至五，不包括公眾假期）繁忙時段內私家車的每小時車流量，詳見附表三及附表四。
3. 有關3條過海隧道在實施新收費前後的平日（即星期一至五，不包括公眾假期）繁忙時段內的士的每小時車流量，詳見附表五及附表六。

政府收回西隧前
平日繁忙時段過海交通平均流量(雙向)(架次)¹

平日過海交通平均流量 (雙向)(架次)	收回西隧前 ³			
	西隧	紅隧	東隧	總數
07:00 – 08:00 ²	2 300	5 300	3 300	10 900
08:00 – 09:00 ²	5 400	5 700	5 500	16 600
09:00 – 10:00 ²	5 800	5 900	5 300	17 000
17:00 – 18:00 ²	4 700	5 800	5 000	15 500
18:00 – 19:00 ²	5 600	5 900	5 500	17 000
19:00 – 20:00 ²	3 800	5 700	4 600	14 100
全日車流量	66 900	110 700	76 300	253 900

註：

1. 有關車流量並未計及繁忙時段排隊進入隧道的車龍（如有）
2. 3條過海隧道在收回西隧前（即2023年8月2日前）並未全面實施「易通行」，因此隧道營辦商只能提供以整點劃分的每小時過海交通數據。
3. 2023年7月的平日過海交通流量
4. 由於數字四捨五入，總數可能不等於細項相加

實施 633 收費及分時段收費
平日繁忙時段過海交通平均流量(雙向)(架次) ¹

平日過海交通平均流量 (雙向)(架次)	633 收費 ²				分時段收費 ³			
	西隧	紅隧	東隧	總數	西隧	紅隧	東隧	總數
07:30 – 08:30	5 700	5 600	5 500	16 800	6 200	5 100	5 000	16 300
08:30 – 09:30	6 700	5 500	5 500	17 700	6 900	5 200	5 100	17 200
09:30 – 10:30	6 100	5 400	5 000	16 500	6 600	5 100	4 800	16 500
16:30 – 17:30	5 700	5 500	4 900	16 100	6 000	5 200	4 400	15 600
17:30 – 18:30	6 900	5 500	5 500	17 900	6 700	5 400	5 200	17 300
18:30 – 19:30	6 300	5 400	5 300	17 000	6 400	5 300	4 900	16 600
全日車流量	87 300	104 900	79 200	271 500	100 900	94 800	74 300	270 000

註：

1. 有關車流量並未計及繁忙時段排隊進入隧道的車龍（如有）
2. 2023年12月4日至8日期間
3. 2024年2月期間的星期一至五，當中已剔除公眾假期及受其影響的日子（例如：農曆年三十、年初五至初七）
4. 由於數字四捨五入，總數可能不等於細項相加

政府收回西隧前
平日繁忙時段過海私家車平均流量(雙向)(架次)¹

平日過海私家車平均流量 (雙向)(架次)	收回西隧前 ³			
	西隧	紅隧	東隧	總數
07:00 – 08:00 ²	900	2 600	1 700	5 200
08:00 – 09:00 ²	2 400	2 800	3 000	8 200
09:00 – 10:00 ²	2 500	2 500	2 600	7 600
17:00 – 18:00 ²	2 300	3 100	2 800	8 200
18:00 – 19:00 ²	3 000	3 500	3 200	9 700
19:00 – 20:00 ²	1 900	3 500	2 600	8 000
全日車流量	29 500	50 900	37 400	117 800

註：

- 有關車流量並未計及繁忙時段排隊進入隧道的車龍（如有）
- 3條過海隧道在收回西隧前（即2023年8月2日前）並未全面實施「易通行」，因此隧道營辦商只能提供以整點劃分的每小時過海交通數據。
- 2023年7月的平日過海交通流量
- 由於數字四捨五入，總數可能不等於細項相加

實施 633 收費及分時段收費
平日繁忙時段過海私家車平均流量(雙向)(架次) ¹

平日過海私家車 平均流量 (雙向)(架次)	633收費 ²				分時段收費 ³			
	西隧	紅隧	東隧	總數	西隧	紅隧	東隧	總數
07:30 – 08:30	3 100	3 300	3 600	10 000	3 100	3 300	3 100	9 500
08:30 – 09:30	3 400	2 600	3 300	9 300	3 000	3 000	2 900	8 900
09:30 – 10:30	2 800	2 300	2 700	7 800	2 600	2 600	2 400	7 600
16:30 – 17:30	3 200	2 900	3 000	9 100	3 100	3 300	2 600	9 000
17:30 – 18:30	4 200	3 200	3 800	11 200	3 800	3 700	3 500	11 000
18:30 – 19:30	3 900	3 400	3 700	11 000	3 800	3 700	3 400	10 900
全日車流量	43 200	51 800	46 100	141 100	50 200	53 300	42 300	145 700

註：

1. 有關車流量並未計及繁忙時段排隊進入隧道的車龍（如有）
2. 2023年12月4日至8日期間
3. 2024年2月期間的星期一至五，當中已剔除公眾假期及受其影響的日子（例如：農曆年三十、年初五至初七）
4. 由於數字四捨五入，總數可能不等於細項相加

政府收回西隧前
平日繁忙時段過海的士平均流量(雙向)(架次)¹

平日過海的士平均流量 (雙向)(架次)	收回西隧前 ³			
	西隧	紅隧	東隧	總數
07:00 – 08:00 ²	500	600	500	1 600
08:00 – 09:00 ²	1 000	400	800	2 200
09:00 – 10:00 ²	1 100	400	800	2 300
17:00 – 18:00 ²	800	400	600	1 800
18:00 – 19:00 ²	900	500	600	2 000
19:00 – 20:00 ²	800	700	700	2 200
全日車流量	14 700	19 200	14 100	48 000

註：

1. 有關車流量並未計及繁忙時段排隊進入隧道的車龍（如有）
2. 3條過海隧道在收回西隧前（即2023年8月2日前）並未全面實施「易通行」，因此隧道營辦商只能提供以整點劃分的每小時過海交通數據。
3. 2023年7月的平日過海交通流量
4. 由於數字四捨五入，總數可能不等於細項相加

實施 633 收費及分時段收費
平日繁忙時段過海的士平均流量(雙向)(架次) ¹

平日過海的士 平均流量 (雙向)(架次)	633 收費 ²				分時段收費 ³			
	西隧	紅隧	東隧	總數	西隧	紅隧	東隧	總數
07:30 – 08:30	1 300	200	600	2 100	1 200	500	600	2 300
08:30 – 09:30	1 700	200	700	2 600	1 600	500	800	2 900
09:30 – 10:30	1 700	300	800	2 800	1 600	600	900	3 100
16:30 – 17:30	1 300	300	600	2 200	1 100	500	600	2 200
17:30 – 18:30	1 400	300	600	2 300	1 300	500	600	2 400
18:30 – 19:30	1 500	300	700	2 500	1 300	600	700	2 600
全日車流量	26 400	13 500	14 000	53 900	23 300	17 000	13 700	54 000

註：

1. 有關車流量並未計及繁忙時段排隊進入隧道的車龍（如有）
2. 2023年12月4日至8日期間
3. 2024年2月期間的星期一至五，當中已剔除公眾假期及受其影響的日子（例如：農曆年三十、年初五至初七）
4. 由於數字四捨五入，總數可能不等於細項相加

管制人員的答覆

(問題編號：2877)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就「公共交通費用補貼計劃」，運輸署提及將在二零二四至二五年度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，請告知本會：

- 過去一年，各公共交通服務營辦商分別透過現金、八達通、其他電子支付方式（包括二維碼支付、信用卡感應式支付和流動支付）所獲得的交通費收入的百分比，並按公共交通服務以表列出分項資料。
- 現時有無具體推行方案及時間表，將其他電子支付系統納入計劃？如已物色到適合納入計劃的電子支付系統，請一並說明。

提問人：張欣宇議員(立法會內部參考編號：7)

答覆：

- 在2023年，各主要公共交通服務營辦商經不同支付方式所獲得的票務收入的百分比如下：

支付方式	經不同支付方式 所獲得的票務收入的百分比
	2023年
鐵路	
現金	6.5%
八達通	88.5%
其他電子支付方式 ^{註1}	5.0%

支付方式	經不同支付方式 所獲得的票務收入的百分比
	2023年
專營巴士	
現金	2.9%
八達通	95.5%
其他電子支付方式 ^{註1}	1.6%
渡輪	
現金	7.4%
八達通	91.6%
其他電子支付方式 ^{註2}	1.0%
電車	
現金	13.3%
八達通	77.3%
其他電子支付方式 ^{註1}	9.4%

註1：包括二維碼支付、信用卡感應式支付和流動支付。

註2：包括二維碼支付。

由於公共小巴營辦商的數目眾多，政府沒有備存有關營辦商經不同支付方式所獲得的票務收入的百分比的資料。

- 我們知悉不同的電子支付平台日趨普及，目前政府正積極與個別電子支付系統營辦商商討，並就在公共交通費用補貼計劃(補貼計劃)下納入新的電子支付系統進行籌備工作。將合適的電子支付系統納入補貼計劃時，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。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2884)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就運作「專營巴士豁免隧道費基金」，請按下表提供過去一年專營巴士營辦商所獲豁免的政府隧道及管制區收費：

隧道/道路	九巴	龍運	城巴	嶼巴	總數
1.海底隧道					
2.東區海底隧道					
3.西區海底隧道					
4.獅子山隧道					
5.大老山隧道					
6.城門隧道					
7.香港仔隧道					
8.青沙管制區					
總政府隧道收費 [佔營運成本的 %] [佔車費收入的 %]					

提問人：張欣宇議員(立法會內部參考編號：14)

答覆：

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為各專營權個別設立的專用帳目，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。

按專營權計，2023年專營巴士營辦商所獲豁免的政府隧道及管制區收費如下：

專營權 ^{註1}	九巴 (千元)	龍運 (千元)	城巴 (市區及 新界) ^{註2} (千元)	城巴 (專營權2) (千元)	總數 ^{註3} (千元)
隧道/道路					
1.海底隧道	18,149	-	14,919	264	33,332
2.東區海底隧道	30,536	-	29,617	125	60,278
3.西區海底隧道	31,014	-	43,557	7,862	82,433
4.獅子山隧道	8,199	-	498	13	8,710
5.大老山隧道	52,783	-	10,702	1	63,486
6.城門隧道	4,348	743	7	8	5,106
7.香港仔隧道	485	-	4,260	25	4,770
8.青沙管制區	3,130	333	751	21	4,235
總數 ^{註4} (千元)	148,644	1,076	104,311	8,319	262,350

註1：

- 九巴：九龍巴士(一九三三)有限公司
- 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)
- 城巴(市區及新界)：城巴有限公司(市區及新界巴士網絡專營權)
- 龍運：龍運巴士有限公司

註2：

按照行政長官會同行政會議的決定，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的專營權於2023年7月1日凌晨四時合併為一個新的十年專營權，即城巴(市區及新界)。兩個專營權於該年合併前所獲豁免的政府隧道及管制區收費，已反映在上表中城巴(市區及新界)的數字內。

註3：

新大嶼山巴士(1973)有限公司並無任何途經政府收費隧道的路線，因此沒有獲豁免的政府隧道及管制區收費。

註4：

由於各專營巴士營辦商尚未公佈2023年度的帳目，因此目前未能提供總政府隧道收費相等於其營運成本及車費收入的百分比。

－ 完 －

管制人員的答覆

(問題編號：2885)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 區域交通及運輸服務

管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

過去兩年，市區及新界早上繁忙時間內的平均車速均為23km/h及40km/h，預算2024年該地區的平均車速維持不變。請告知本會：

1. 為量度平均車速，選取了各區道路網絡中哪些具代表性的路線，各路線的平均車速細項為何？
2. 有否數據評估，過海隧道實施分時段收費如何影響平均車速？收回西隧前、633收費階段、分時段收費階段，平均車速有無變化？

提問人：張欣宇議員(立法會內部參考編號：15)

答覆：

1. 運輸署每年進行全面的車程時間調查，旨在收集香港各主要道路在平日繁忙時段的行車時間。這項調查從超過1 700個監測點收集不同路段的行車時間，並綜合考慮各路段在調查進行期間與交通相關的因素，進行資料分析，從而計算出各區在繁忙時段內所有車輛的平均行駛速度。

各區的平均車速並非直接等同區內個別路段的車速平均值，而是考慮了不同路段的車流量、調查進行的時間，以及調查進行時的路面情況等多種因素，透過專業分析後再加權處理。由於當中涉及以萬計的參數，在分析時需以電腦程式進行運算，因此我們無法概括地列出個別路段的行車速度。

2. 為理順過海交通及善用隧道容量，政府在2023年分階段調整3條過海隧道（即西區海底隧道（西隧）、海底隧道（紅隧）和東區海底隧道（東隧））的隧道費，以便駕駛者有序適應隧道費調整。運輸署一直密切監

察新收費實施後的交通情況（特別是隧道入口上游連接路的交通情況），新收費實施後得到駕駛人士的配合和調整出行安排，已見成效，隧道口的整體車龍和塞車情況已有紓緩。有關3條過海隧道入口上游連接路，在實施「633」固定收費及「分時段收費」前後的平日（即星期一至五，不包括公眾假期）的平均車速，分別載於附表一及附表二。

「633固定收費」實施前後平日早上繁忙時段南行的平均車速^{1,5}

早上繁忙時段 ² 平均車速 (每公里／小時)	西隧	紅隧	東隧
「633固定收費」實施前 ³	69	18	34
「633固定收費」實施後 ⁴	59	19	42

註：

1. 實施新收費前或後當中最長車龍位置至隧道入口的平均車速
2. 「早上繁忙時段」指平日 07:30 至 10:30 (共 3 小時)
3. 2023年7月24日至28日期間，即政府接收西隧前
4. 2023 年 8 月 7 日至 11 日期間
5. 平均車速是根據有關路段上的交通探測器所收集的數據計算

分時段收費實施前後平日早上繁忙時段南行的平均車速^{1,5}

早上繁忙時段 ² 平均車速 (每公里／小時)	西隧	紅隧	東隧
分時段收費實施前 ³	56	14	33
分時段收費實施後 ⁴	53	24	40

註：

1. 實施新收費前或後當中最長車龍位置至隧道入口的平均車速
2. 「早上繁忙時段」指平日 07:30 至 10:30（共 3 小時）
3. 2023 年 12 月 4 日至 8 日期間
4. 2024 年 2 月期間的星期一至五，當中已剔除公眾假期及受其影響的日子（例如：農曆年三十、年初五至初七）
5. 平均車速是根據有關路段上的交通探測器所收集的數據計算

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2886)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

預算提及，政府在二零二四至二五年度將收緊私家車使用兒童束縛設備的規定。請告知本會：

1. 計劃將如何收緊私家車使用兒童束縛設備的規定？初步考慮有哪些政策方向？
2. 會否考慮要求一定年齡以下的兒童坐在私家車後座時，亦必須使用認可的兒童束縛設備？

提問人：張欣宇議員(立法會內部參考編號：16)

答覆：

為進一步提升兒童乘客的安全，政府正考慮修例，加強私家車兒童乘客使用兒童束縛設備的規定。

我們於2022年7月至8月期間諮詢立法會交通事務委員會、交通諮詢委員會、道路安全議會及道路安全研究委員會；我們建議私家車內7歲或7歲以下的兒童乘客，無論在前座或後座，除非身高已達1.35米，否則必須使用兒童束縛設備。與會者普遍支持有關法例修訂建議，亦提出不少其他意見。運輸署正積極跟進所收集的意見，仔細研究其可行性。同時，我們正進行修例草擬工作，計劃在2024年內提交法例修訂建議予立法會審議。

管制人員的答覆

(問題編號：2888)

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
(3) 區域交通及運輸服務
(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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

經營帳目700顯示，2023-24年度一般非經常開支核准預算為10.71億元，但修訂預算大幅減少至7.4億元，原因為何？請提供分目700下項目845、855、862、890、892、89P、89Q、8A6、8A7的開支細項。

提問人：張欣宇議員(立法會內部參考編號：18)

答覆：

2023-24年度一般非經常開支修訂預算為7.4億元，較核准預算減少約3.3億元。主要由於以下兩個一般非經常開支項目所需的現金流量減少：

(a) 項目89P - 成立智慧交通基金(基金)

2023-24年度核准預算為2.3億元，基金秘書處其後按2022-23年度實際處理申請的情況對2023-24年度全年審批項目的估算作出調整，並下調2023-24年度修訂預算至約1.3億元；以及

(b) 項目89Q - 為離島渡輪航線提供的船隻資助計劃

項目的核准預算與修訂預算相差約2.3億元，主要是由於部分新船的建造進度調整而需相應延後相關的付款期。

有關分目700下各項目的開支細項表列如下：

分目700項目	2023-24年度 修訂預算 (百萬元)	開支細項
845 - 為推行政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃而建立中央結算平台及提升相關系統	49.836	優化為推行政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃而建立的中央結算平台和其他相關系統及向65歲或以上人士發出「樂悠咭」的費用
855 - 提升香港易行度顧問研究	0.940	委聘顧問進行研究的費用以及工作服務的費用
862 - 跨越2030年的主要幹道策略性研究	5.133	委聘顧問進行研究的費用
890 - 提升公共交通配套設施以方便候車乘客－ 一次性資助專營巴士公司在巴士站／總站安裝座椅及實時巴士到站資訊顯示屏	1.122	資助專營巴士公司在巴士站／總站安裝座椅及有蓋巴士站／總站安裝實時巴士到站資訊顯示屏的費用
892 - 資助專營巴士公司在現有巴士上加裝合適安全裝置	65.565	資助專營巴士公司為雙層巴士的上層座椅安裝安全帶，以及為現有巴士加裝電子穩定控制系統和車速限制減速器的費用
89P - 成立智慧交通基金	132.127	付予智慧交通基金獲批項目的資助金額以及基金秘書處的行政開支
89Q - 為離島渡輪航線提供的船隻資助計劃	474.238	支付新船建造費用、法律顧問費用、監督新船建造的顧問服務費用及向運營商支付實地監督人員支出的費用
8A6 - 跨境客運業百分百擔保貸款專項計劃	3.896	付予參與計劃的貸款機構的貸款辦理費及供款管理費、香港按證保險公司的行政費，以及必要的實付開支

分目700項目	2023-24年度 修訂預算 (百萬元)	開支細項
8A7 - 純電動的士百分百擔保貸款專項計劃	7.567	付予參與計劃的貸款機構的貸款辦理費及供款管理費、香港按證保險公司的行政費，以及必要的實付開支

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2889)

總目： (186) 運輸署分目： (603) 機器、車輛及設備綱領： (4) 運輸服務管理管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)局長： 運輸及物流局局長問題：

非經營帳目603下，項目89A「更換香港仔隧道的通風系統」及項目89G「更換將軍澳隧道的通風系統」分別超出核准承擔額4244萬元 (59.9%) 及3040萬元 (66.1%)，請告知本會：

1. 項目89A、89G超支原因為何？截至2023年3月31日的累積開支明細為何？要求增加承擔額的開支明細為何？
2. 項目89A、89G的開支預算何時經立法會審批？相關文件紀錄為何？

提問人：張欣宇議員(立法會內部參考編號：19)答覆：

1. 項目89A「更換香港仔隧道的通風系統」的涵蓋範圍原本只包括更換香港仔隧道通風系統的清新空氣供應系統，以及相關消音器所有配線及配件。在進行詳細勘察及前期設計工作期間，機電工程署(機電署)認為有需要一併處理以下情況，以提升香港仔隧道的通風系統的可靠性：
 - (a) 通風系統的控制系統出現老化需要更換；
 - (b) 通風系統的供電系統出現老化需要更換；以及
 - (c) 清除含有石棉物料的通風格柵裝置。

以上3項工作需要增加承擔額4,244萬元。

截至2023年3月31日，項目89A的累積開支為631萬元，沒有超出已核准承擔額。開支用於現場勘察、項目設計、準備招標文件和處理石棉物料的安全評估。

至於項目89G「更換將軍澳隧道的通風系統」，原本涵蓋的範圍包括更換將軍澳隧道通風系統的噴流扇和相關控制台。在進行詳細勘察及前期設計工作期間，機電署認為有需要一併處理以下情況，以提升將軍澳隧道的通風系統的可靠性：

- (a) 通風系統的控制系統出現老化需要更換；
- (b) 通風系統的供電系統出現老化需要更換；以及
- (c) 通風系統的維修管道的通風裝置出現老化需要更換。

以上3項工作需要增加承擔額3,040萬元。

截至2023年3月31日，項目89G的累積開支為238萬元，沒有超出已核准承擔額。開支用於現場勘察、項目設計和準備招標文件。

2. 開立項目89A及項目89G所需撥款的申請分別連同《2019年撥款條例草案》及《2020年撥款條例草案》一併提交立法會批核。至於增加承擔額的申請現連同《2024年撥款條例草案》一併提交立法會批核。

管制人員的答覆

(問題編號：2891)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

為鼓勵業界專用電動的士，政府於去年9月推出「純電動的士百分百擔保貸款專項計劃」。請告知本會：

1. 現時全港有多少純電動的士，其中經由該專項計劃轉用電動的士的有多少宗個案？申請正在審批中及申請被拒的個案各有多少？
2. 該計劃預算在2024年接獲多少宗申請？有何措施鼓勵更多的士車主參與計劃？

提問人：張欣宇議員(立法會內部參考編號：21)

答覆：

1. 政府在2023年9月4日推出「純電動的士百分百擔保貸款專項計劃」(貸款計劃)，以鼓勵的士業界轉用純電動的士。自貸款計劃推出至今年3月11日為止，參與計劃的貸款機構共接獲5宗申請。當中4宗申請已獲批出，涉及4輛的士，有關的士佔目前整體已領牌電動的士數目約11%^註。另外1宗申請正在處理中。
2. 政府的目標是在2027年年底前投入3 000輛電動的士。政府一直多管齊下推動電動的士的應用，其中一項措施是推出貸款計劃。貸款申請期由貸款計劃推出起計5年，讓的士車主可按其營運需要，有序地轉用純電動的士，政府會視乎需要作檢討及延長申請期。我們未有就貸款計劃每年接獲的申請數目訂定具體目標。

自貸款計劃推出至今，運輸署一直透過不同渠道，包括該署網站、定期出版的《的士通訊》、宣傳單張，以及與的士業界定期和特別會議，向的士業界發放有關貸款計劃的資訊。運輸署、負責管理貸款計劃的香

港按證保險有限公司，以及參與貸款計劃的貸款機構亦有與的士業界保持溝通，包括為業界舉行簡介會，以便有意申請貸款的人士了解貸款計劃的詳情，及早準備所需的資料。

註：截至2024年2月29日，已領牌的電動的士數目為36輛。

– 完 –

管制人員的答覆

(問題編號：2892)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

香園圍邊境管制站(下稱「管制站」)於2023年2月全面啟用，就此，政府可否告知本會：

- (1) 管制站的可處理的人流量上限，以及以表格列出現時全日出入境的使用人次(每小時計算)。
- (2) 使用者前往管制站 / 離開管制站時所使用的交通工具每日平均人數和各佔總人數的百分比。
- (3) 就完善管制站的公共交通接駁，未來政府有何計劃？

提問人：張欣宇議員(立法會內部參考編號：32)

答覆：

- (1) 由2023年2月6日全面投入運作至2024年2月底，香園圍邊境管制站平均每日出入境旅客流量為40 834人次。入境事務處沒有備存提問涉及的其他分項統計數字。
- (2) 香園圍邊境管制站是本港首個「人車直達」的邊境管制站，市民可利用多種公共交通服務(包括專營巴士、專線小巴、的士、本地非專營巴士、跨境巴士及跨境出租車)、私家車或連接口岸的行人隧道直達管制站。運輸署備有的公共交通工具在2023年12月的平均載客量數字如下：

	平均每日雙向載客量	佔管制站出入境人數比例
專營巴士	27 218	47.8%
專線小巴	12 036	21.1%

- (3) 目前，香園圍邊境管制站設有3條專營巴士路線往來屯門、元朗、沙田、大埔、上水及粉嶺，及1條專線小巴路線往來上水。運輸署一直密切留意香園圍邊境管制站的人流及實際情況，按需要與各公共交通營辦商

調整服務以應付乘客需求。在運輸署要求下，相關營辦商亦在繁忙時間安排備用巴士／專線小巴，在有需要時加強服務疏導乘客。參考2023年12月的數據，服務香園圍邊境管制站的專營巴士在繁忙時段的平均載客率介乎八至九成，而專線小巴在繁忙時段的平均班次約為3分鐘。現時有關公共交通服務整體上能應付乘客的需求。

運輸署與相關公共交通營辦商會繼續留意使用香園圍邊境管制站的旅客人數及其出行模式，在有需要時加強相關公共交通服務，以配合乘客的需求。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2897)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

請政府提供過去一年東鐵綫在早上最繁忙一小時的有關數據如下表：

每小時南下(單向)	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：33)

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。

在2023年，東鐵線的最繁忙路段為大圍至九龍塘。有關路段在早上最繁忙一小時的乘客量為42 400人次，以每平方米站立4人計算的載客率為94%。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3531)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

就本地單車事宜，政府可否告知本會，過去三年：

- (一) 政府部門收到有關違規駕駛單車及違規停泊單車的投訴數字為何；當中有關共享單車數字佔多少；
- (二) 清理違例停泊單車行動的次數及沒收單車的數量；
- (三) 涉及單車的意外數字；
- (四) 現時各區單車泊位數字；
- (五) 新界9個新市鎮改善現有單車徑和相關設施進展為何；
- (六) 就要求駕駛單車人士配戴頭盔的規定工作進展為何？
- (七) 有否統計香港現時有多少電動移動工具？

提問人：陳克勤議員(立法會內部參考編號：52)

答覆：

- (一) 過去3年，政府透過1823電話中心接獲有關違規駕駛單車及違規停泊單車的投訴數字如下：

年份	違規駕駛單車的投訴數字 (共享單車投訴數字)	違規停泊單車的投訴數字 (共享單車投訴數字)
2023	104 (1)	1 227 (17)
2022	138 (0)	808 (10)
2021	131 (0)	764 (10)

(二) 過去3年政府清理違例停泊單車聯合行動的次數及清理單車的數量如下：

年份	清理違例停泊單車 聯合行動次數	清理違例停泊單車的數量
2023	313	16 600
2022	269	14 300
2021	220	14 000

(三) 在2021年、2022年及2023年，涉及單車的交通意外數字分別為2 994宗、2 224宗及1 976宗。

(四) 截至2023年12月，各區的公共單車泊位數目表列於附件。

(五) 運輸署一直分階段在新界九個新市鎮為單車徑和單車設施推行改善措施。第一批涉及約100個地點的改善工程已於2018年完成，而第二批涉及約450個地點的改善工程亦已於2021年完成。至於第三批約160個地點的改善工程，涉及規模較大和複雜的工程，其中21個地點的工程已於2023年或之前完成。運輸署現正與路政署商討優化餘下改善工程的設計方案，預計餘下工程在2025年開展及於約兩年完成。

(六) 為進一步提升騎單車人士的安全，政府正推展法例修訂建議，強制騎單車人士佩戴頭盔。我們已於2022年諮詢立法會交通事務委員會、交通諮詢委員會、道路安全議會及道路安全研究委員會，委員普遍支持有關法例修訂建議。運輸署正積極跟進所收集的意見，仔細研究其可行性；同時，我們正進行法例草擬工作，並會適時向立法會提交修訂建議。

(七) 運輸署沒有備存題述有關電動可移動工具的數字。

各區單車泊位數目(截至2023年12月)

地區	單車泊位
中西區	40
灣仔	8
東區	44
南區	2
九龍城	75
深水埗	60
觀塘	0
葵青	20
油尖旺	159
黃大仙	0
離島	6 962
北區	8 032
西貢	6 246
沙田	12 656
大埔	6 301
荃灣	445
屯門	7 780
元朗	16 020
總計	64 850

管制人員的答覆

(問題編號：3543)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

政府早年推出行人過路輔助裝置試驗計劃，就此，政府可否告知本會：

1. 有關計劃目前的安裝地點和開支為何；
2. 計劃成效詳情為何；
3. 有意見指，可將現時設計改為地上燈帶以作提示，政府會否考慮；
4. 會否繼續安裝行人過路輔助裝置，如會，詳情為何；如否，原因為何；

提問人：陳克勤議員(立法會內部參考編號：64)

答覆：

1. 截至2024年2月底，運輸署已在21個地點(包括在2022年7月安裝的4個行人過路處試點)完成安裝會投射紅光的新型輔助行人過路裝置(輔助裝置)。有關地點請參閱以下附表。開支方面，每套輔助裝置的材料和安裝成本約16,000元，個別過路處涉及的費用會視乎需安裝的輔助裝置數量而定。

地區	過路處地點	
	街名一	街名二/位置
灣仔區	波斯富街	富明街
中西區	卑路乍街	士美菲路
九龍城區	窩打老道	禧福道
九龍城區	寶其利街	大沽街
觀塘區	崇信街	四山街

地區	過路處地點	
	街名一	街名二/位置
觀塘區	德田街	連德道
觀塘區	牛頭角道	觀塘道
觀塘區	鯉魚門道	高超道
深水埗區	保安道	發祥街
深水埗區	順寧道	興華街
深水埗區	元州街	北河街
深水埗區	窩仔街	石硤尾街
沙田區	沙田正街	近沙田市中心巴士總站
沙田區	田心街	燈柱N7257A附近(車公廟路方向)
荃灣區	荃灣街市街	近仁濟醫院
荃灣區	永順街	怡康街
油尖旺區	旺角花園街	豉油街
油尖旺區	彌敦道	旺角道
油尖旺區	上海街	文明里
油尖旺區	上海街	西貢街
油尖旺區	窩打老道	碧街

2. 根據香港大學於 2023 年初完成的評估，安裝輔助裝置後行人在「紅色人像」燈號亮着時橫過馬路的情況整體減少了約四分之一，成效正面。
3. 運輸署曾考慮使用地上燈帶或類似功能的輔助裝置，但由於香港的行人路環境一般較狹窄及使用量高，導致安裝在地上的燈帶較易耗損，因此選用了較適合香港道路環境，由上方投射對人體無害的紅光的輔助裝置。
4. 繼 2022 年在 4 個行人過路處試點安裝的輔助設施取得正面成效後，運輸署現階段揀選了 100 個出現較多車輛與行人碰撞意外的交通燈控制行人過路處及黑點陸續安裝輔助裝置，以加強保障行人過路安全。安裝工程現正進行，預計在 2024 年年底前完成。

管制人員的答覆

(問題編號：3769)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署在綱領中提到，致力改善行人環境及設施。而香港也致力打造為一個易行城市，以行人優先。而今年一月，首個對角行人過路處，在沙田沙角街實施，尖沙咀加拿分道與加連威老道交界，當局也擬在年中設置相同設施。就此，請告知本會：

1. 實施兩項對角行人過路處，所涉及開支與編制人手為多少？沙田沙角街的使用人次為何？
2. 當局指會以數個月去觀察及檢視成效，目前，當局是否再會有其他選址考慮？如有，詳情為何？
3. 深水埗居民討論在長沙灣道與欽州街交界，落實對角行人過路處，已有逾10年，當局是否會考慮該處為下一個設置對角行人過路處的選址？如會，詳情為何？如否，原因為何？

提問人：鄭泳舜議員(立法會內部參考編號：69)

答覆：

1. 實施兩項對角行人過路處所涉及的工程開支共約90萬元，而相關的工作由運輸署現有人員執行，故涉及的人手及開支沒有詳細分項。沙田沙角街對角行人過路處於人流高峰時段，每次綠色人像燈時段錄得約100人次。
- 2.及3. 運輸署會觀察沙田和尖沙咀試驗路口的運作情況約6至9個月，考慮行人及駕駛者對設施的意見，檢討成效，再考慮未來路向。運輸署現時未有計劃在長沙灣道與欽州街交界試行對角行人過路處。

管制人員的答覆

(問題編號：3560)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

2023-2024年度運輸及物流局工作包括：繼續監督巴士服務重組工作，在本財政年度內，沙田區議會及大埔區議會範圍內曾經進行巴士服務重組或調整。就此政府可否告知本會：

(1) 2023-2024年度，當局沙田區議會及大埔區議會範圍內，進行了多少項巴士服務重組或調整工作，並請說明相關內容。

(2) 政府在2023-2024年度，合共接獲多少個投訴，透過1823、交通投訴組熱線或市民直接向政府投訴沙田區議會及大埔區議會範圍內的巴士服務。

(3) 請列出沙田區議會範圍內接獲最多市民投訴的五條巴士路線編號，以及主要投訴內容。

(4) 請列出大埔區議會範圍內接獲最多市民投訴的五條巴士路線編號，以及主要投訴內容。

(5) 當局處理會中有關巴士服務投訴所需的開支成本。

(6) 當局如何處理並解決涉及較多投訴的巴士路線的問題。

提問人：李梓敬議員(立法會內部參考編號：45)

答覆：

(1) 在2023年4月1日至2024年2月29日期間，運輸署在沙田及大埔區內處理了92個巴士服務調整項目，當中包括開辦新巴士服務、新增短途服務、調整班次或服務時間、修改行車路線或站點、調整編配巴士數目或類型及新增巴士轉乘優惠。

(2) 在2023年4月1日至2024年2月29日期間，運輸署接獲的投訴當中(包括由1823、交通投訴組熱線、立法會議員、區議會議員或其他政府部門轉介，以及市民直接向運輸署反映的投訴)，有3 104宗有關沙田及2 054宗有關大埔區內巴士服務的投訴。當中，沙田區有765宗投訴來自2位投訴人，而大埔區則有1 167宗投訴來自4位投訴人。

(3) 沙田區內最多投訴的5條巴士路線及其主要投訴內容如下：

	巴士路線	投訴數字 ^註	主要投訴內容
1	九巴第85X號線 (馬鞍山市中心—紅磡(紅鸞道))	739 [99]	服務班次
2	九巴第85號線 (火炭駿洋邨—九龍城碼頭)	503 [72]	服務班次
3	九巴第85M號線 (錦英苑—黃大仙(循環線))	446 [55]	服務班次
4	九巴第81C號線 (耀安—尖沙咀東(麼地道))	415 [67]	服務班次
5	九巴第80K號線 (新翠—愉翠苑)	120 [37]	服務班次

註：有關投訴主要來自2位投訴人，而該2位投訴人的每宗投訴個案均涉及多於1條巴士路線。上述數字將有關個案分別計入各巴士路線的總投訴數字中。如果不計及有關個案的投訴數字，九巴第85X、85、85M、81C及80K號線的投訴數字則分別為99、72、55、67及37宗。

(4) 大埔區內最多投訴的5條巴士路線及其主要投訴內容如下：

	巴士路線	投訴數字	主要投訴內容
1	九巴第75X號線 (大埔(富善)—九龍城碼頭)	1 210 ^註 [43]	服務班次
2	九巴第271號線 (大埔(富亨)—佐敦(西九龍站))	90	服務班次、車長駕駛行為和工作表現
3	九巴第74X號線 (大埔中心—觀塘碼頭)	87	服務班次、車長駕駛行為和工作表現
4	九巴第64K號線 (元朗(西)—大埔墟站)	81	服務班次、車長工作表現
5	九巴第73X號線 (荃灣(如心廣場)—大埔(富善))	65	服務班次、車長工作表現

註：涉及九巴第75X號線的投訴主要來自4位投訴人。如果不計及有關個案的投訴數字，九巴第75X號線的投訴數字則為43宗。

- (5) 處理有關專營巴士服務投訴的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。
- (6) 運輸署一直按照既定程序處理及回覆所有接獲的投訴，並就確認成立的投訴作適當跟進。運輸署亦會通過與專營巴士營辦商定期舉行的會議，檢討巴士服務的表現並提出改善建議。

如果出現服務穩定性的問題，運輸署會要求專營巴士營辦商透過妥善編配車輛及人手調配等方式作出改善，以按照獲批准的行車時間表營運。運輸署亦可能就脫班的情況發出正式的提示信和勸諭信，要求專營巴士營辦商作出改正，就持續和嚴重的脫班情況更可能會發出警告信，指令專營巴士營辦商在限期內作出改善和落實改善措施。

至於車長駕駛行為及工作表現的問題，運輸署會要求專營巴士營辦商加強對車長的培訓，並密切留意車長的駕駛質素及工作態度，落實相應的改善措施。運輸署亦會定期檢討專營巴士營辦商的巴士車長訓練，確保提供的訓練能夠保持質素和與時並進。

管制人員的答覆

(問題編號：3565)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

為締造行人友善環境，「香港好·易行」計劃其中一個重點就是「移除非必要的交通標誌」。就更改及重新設計交通標誌，政府可否告知本會：

1) 在過去三年已移除非必要的交通標誌數目及地點分別為何，並按區議會分區列出分項數字；

2) 有關計劃的最新進展及未來三年擬定重新設計及安裝交通標誌的數目、工程開支、落實時間表及能夠節省的保養費用為何，並按區議會分區列出分項數字；

3) 坊間有建議指出，政府可考慮參考外地經驗，引入「電子紙告示牌」作為交通指示牌，既可提供即時交通、天氣等資訊，同時可節省大筆保養工程費用，政府有否計劃採納有關建議；如有，詳情為何（包括該等技術與傳統欄杆的成本比較）；如否，原因為何？

提問人：梁熙議員(立法會內部參考編號：3)

答覆：

1) 運輸署在2021年8月起展開移除非必要交通標誌的工作，截至2023年年底，各區移除非必要交通標誌的數目如下：

分區	2021 (8月至12月)	2022	2023
中西區	2	17	62
東區	20	16	24
南區	0	40	30
灣仔	4	26	27
九龍城	1	0	48
油尖旺	14	17	247
深水埗	2	17	94
黃大仙	9	6	91
觀塘	0	32	93
大埔	0	12	54
元朗	18	17	26
屯門	11	41	51
北區	3	30	111
西貢	0	46	4
沙田	2	35	78
荃灣	17	27	206
葵青	0	0	85
離島	0	0	1
總數	103	379	1 332

- 2) 「香港好・易行」制定的步行環境改善措施的目標是繼續移除非必要的交通標誌，運輸署已計劃於未來三年巡視全港各區，視乎道路安全及交通管理評估，初步預計平均每年移除約1 000多個分佈全港各處的非必要的交通標誌，實際數量可能因應現場環境而有所調整。由於拆除工程是按實際交通情況而進行，而且規模較為小型，故沒有其分項開支預算，但有關工程會透過相關工程部門的地區經常性開支按需要推展。
- 3) 受顯示尺寸及可讀性等技術限制，「電子紙告示牌」現時未適合應用於公路上作大型的交通告示。有關技術比較適合應用於小型路牌。然而，大部份小型交通標誌所需提供的信息是固定的，而標誌的設計包括內容、顏色、大小等受相關的道路交通條例所規範。相對而言，傳統固定告示牌已能達致使用目標，而其設置成本較低，加上不需要定期更換電池，因此傳統固定告示牌更具成本效益和需要較少的維護成本。

而在發放動態交通資訊方面，香港的主要幹道上設有大型可變信息顯示屏，提供一般道路資訊，包括前方交通情況及道路安全信息。運輸署亦會透過「香港出行易」手機應用程式發放交通實時資訊，以更方便及個人化的模式協助市民規劃行程。

運輸署會繼續留意「電子紙告示牌」的技術發展及其應用。

管制人員的答覆

(問題編號：3612)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

運輸署2023年5月年起推出「易通行」不停車繳費系統計劃。當局可否告知本會：

- 1.由計劃推行至今，每個月該計劃收到的投訴個案數字為何？
- 2.由計劃推行至今，每個月該計劃收費出錯的個案數字為何？
- 3.由計劃推行至今，共收到多少宗車牌號碼懷疑被非法盜用的個案？
- 4.由計劃推行至今，每個月該計劃拖欠費用的個案為何？當中每月有多少個案需要交由法院處理及起訴？當中有否起訴失敗個案？
- 5.運輸署該計劃初期會以人手核對個案，因而出現人為錯誤。現時該計劃是否仍會以人手核對資料，又有否機制可減少出錯？
- 6.自2023年2月在全港指定港鐵站設立的「易通行」諮詢站至2024年1月31日，該諮詢站的總運作為本為何？該成本需由哪一個部門負責？
- 7.運輸署指大欖隧道需要待交還政府後才實施「易通行」進行準備工作，對使用者造成不便及混亂。該署有否曾與該隧道營辦商進行協商，在大欖隧道交出經營權前，可提前使用「易通行」？

提問人：梁熙議員(立法會內部參考編號：122)

答覆：

- 1.及2. 「易通行」不停車繳費服務已在2023年先後在7條政府收費隧道及青沙管制區(即尖山隧道、沙田嶺隧道及大圍隧道)順利實施。自「易通行」實施至2024年2月期間，與隧道費相關的查詢／投訴個案平均每日約68宗，佔整體使用「易通行」的每日平均車流量(約410 000架次)約0.017%。運輸署及隧道費服務商接獲的投訴數字按月份及投訴類別載列如下：

	投訴個案數目	
	隧道費及附加費相關	非隧道費及附加費相關
2023年5月	528	2 438
2023年6月	1 622	1 200
2023年7月	2 751	2 380
2023年8月	2 807	1 268
2023年9月	2 267	761
2023年10月	2 260	922
2023年11月	2 698	670
2023年12月	2 825	565
2024年1月	2 334	604
2024年2月	1 794	501

3. 自「易通行」實施至2024年2月期間，與懷疑車牌號碼被盜用相關的查詢／投訴個案共14宗。在收到有關查詢／投訴後，隧道費服務商會翻查紀錄，確認相關車牌號碼並回覆有關車主，以便車主向警方尋求協助。隧道費服務商亦會在需要時向警方提供相關資料協助調查。
4. 政府一直呼籲登記車主盡快完成「易通行」三步曲：(1)安裝車輛貼、(2)開立「易通行」戶口及(3)設定自動繳費方式，以盡享「易通行」帶來的便利。登記車主必須在車輛駛經收費區的14個工作天內繳交隧道費，否則會被徵收附加費。運輸署可根據法例向裁判官提出申請要求有關車主繳清相關費用。

運輸署已陸續將欠繳交隧道費的個案交予裁判法院處理。截至2024年2月底，未有繳交隧道費的個案約34 000宗，佔總整體車流量(約125 000 000架次)約0.03%。裁判法院亦已陸續審理欠繳隧道費及附加費的案件，並已向涉案的登記車主發出命令，要求他們就每宗個案向裁判法院繳付所有欠繳款額(包括隧道費、首次附加費175元及額外附加費350元)，以及相關罰款和訟費。裁判法院亦已指示運輸署拒絕辦理涉案車輛的續牌及過戶申請，並可向拒絕繳交判決款額的車主發出扣押令，飭令以扣押並出售財物及實產的方式，向相關車主徵取判決款項。

5. 由於現時仍有車輛未有安裝車輛貼，加上部分車輛所刻印在車牌的號碼未必足夠清晰而令自動車牌識別系統未能準確辨認，故此隧道費服務商需要進行人手辨認車牌號碼。隧道費服務商已開發專屬程式以提升系統辨識車牌號碼的能力，並加強培訓前線員工準確辨認車牌的技巧，使能進一步提升辨認車牌號碼的準確度。
6. 為了協助車主申請車輛貼、開立「易通行」戶口及設定繳費方式、設定電子通知方式，以及協助作網上補繳隧道費等，運輸署早前透過公開招標委聘服務承辦商，自2023年2月24日起在全港25個指定港鐵站設立「易通行」諮詢站，包括西營盤、灣仔、筲箕灣、黃竹坑、北角、黃大仙、啟德、牛頭角、南昌、紅磡、九龍、太子、九龍塘、何文田、朗屏、上水、烏溪沙、大圍、荃灣西、兆康、大埔墟、東涌、青衣、葵芳及調景嶺站。其後因應服務調整，位於啟德、紅磡、九龍及大圍站的諮詢站於2023年5月8日起停止運作。運輸署於2024年1月公布，鑑於所有政府收費隧道及青沙管制區已順利實施「易通行」，加上超過九成車輛已獲發車輛貼及開立「易通行」戶口，所有「易通行」港鐵諮詢站已於2024年2月1日起終止服務。

運輸署用於「易通行」港鐵諮詢站的總開支約為2,000萬元，開支由運輸署負責。

7. 大欖隧道根據《大欖隧道及元朗引道條例》(第474章)及其附屬法例規管，由三號幹線(郊野公園段)有限公司(專營公司)營運及管理。大欖隧道的「建造、營運及移交」專營權將於2025年5月屆滿，隨後由政府接收，成為政府隧道。

政府和專營公司曾作討論。提早在大欖隧道推展「易通行」不停車繳費服務涉及多項考慮因素，包括營權公司須分擔興建及營運「易通行」的成本的商業考慮、修改現行法例、遣散由專營公司所僱用的收費員等。運輸及物流局與運輸署已成立跨部門工作小組，進行接管隧道所需的籌備工作，包括準備在接收隧道後盡快推出「易通行」。

管制人員的答覆

(問題編號：3613)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

為鼓勵合資格的團體前往離島舉辦活動，運輸署於2012年起推出提供可免付船費資助的「離島遊計劃」，該計劃於2020至2022年一度因疫情暫停。政府可否告知本會：

- 1.過去五年，該計劃每年到各離島免付船費資助人數及資助額為何？
- 2.現時該計劃總共覆蓋多少條離島航線？
- 3.現時負責該計劃的人手編制為何？
- 4.當局有否計劃擴大計劃覆蓋的離島，與及街渡往來的離島航線，令更多有需要的市民，可在資助計劃下到訪更多離島本地遊？
- 5.現時該計劃的每年資助撥款為何？如該年的資助未用完該筆撥款會否撥作下一年的額外撥款？
- 6.現時申請機構須於活動舉行前最少30天，將申請文件提交運輸署，當局有否考慮新增網上申請途徑及縮短文件遞交期限，與及增加每年資助撥款，以方便更多團體申請及參與計劃，以推動離島地區經濟？

提問人：梁熙議員(立法會內部參考編號：123)

答覆：

- 1.至4. 運輸署自2012年起推出「離島遊計劃」，主要為鼓勵合資格團體，如學校、制服團隊、非政府機構，以及社區和地區團體等前往離島舉辦活動，減低團體舉辦活動的交通開支，並帶動離島渡輪服務的乘客量。成功申請的機構可免付船費，往返計劃覆蓋的離島舉行活動。「離島遊計劃」在推出時涵蓋5條航線，包括「中環-榕樹灣」、「中環-坪洲」、「中環-長洲」、「中環-梅窩」及「中環-索罟灣」。

為配合應對疫情而實施的社交距離措施，該計劃於2020至2022年暫停。政府在2023年7月重新推出「離島遊計劃」，並將計劃擴展至往來大嶼山(東涌、沙螺灣和大澳)、馬灣和更多往來南丫島的渡輪服務。計劃現涵蓋長洲、大嶼山(梅窩、東涌、沙螺灣和大澳)、坪洲、南丫島(榕樹灣和索罟灣)及馬灣共5個離島，合共10條航線。

在過去5年，「離島遊計劃」每年資助有關離島航線的人數及金額表列如下：

年份	航線	資助人數	資助金額 (元)
2019 ^{註一}	中環 - 榕樹灣	3 708	63,023
	中環 - 坪洲	2 568	62,237
	中環 - 長洲	5 610	61,839
	中環 - 梅窩	3 359	58,025
	中環 - 索罟灣	1 573	37,527
2020	計劃受疫情影響而暫停		
2021			
2022			
2023 ^{註二} (7月17日起)	中環 - 榕樹灣	2 867	63,999
	中環 - 坪洲	851	23,879
	中環 - 長洲	2 742	36,176
	中環 - 梅窩	1 266	30,210
	中環 - 索罟灣	511	13,021
	屯門 - 東涌 - 沙螺灣 - 大澳	203	5,481

註一： 2020年前的「離島遊計劃」涵蓋右述5條航線。

註二： 運輸署在2023年沒有接獲就「香港仔 - 索罟灣(經模達)」、「香港仔 - 北角村 - 榕樹灣」、「馬灣 - 中環」及「馬灣 - 荃灣」四條航線的「離島遊計劃」申請。

運輸署會繼續留意「離島遊計劃」的申請需求情況。運輸署處理「離島遊計劃」申請的工作由該署現有人員執行，涉及的人手並沒有詳細分項。

- 5.至6. 在2024-25年度，「離島遊計劃」的預計開支約為90萬元。相關開支屬經常開支，剩餘撥款不能於下一個財政年度繼續使用。參考過往「離島遊計劃」的實際開支，預留款額已能應付計劃所需的開支。

現時申請團體可透過傳真、郵寄或親身遞交「離島遊計劃」的申請表至運輸署。運輸署在2024年4月初已開始透過電郵接收相關的申請。考慮到審批申請需時，而渡輪營辦商亦需在營運方面作出安排，包括在特定航班預留足夠的座位，運輸署認為現時要求申請團體在活動舉辦前30天提交申請的安排合適。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3614)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

根據法例，在道路上行駛汽車的司機，須確保任何負載物已適當地固定在該車輛上或盛載在該車內。然而，有貨車、環保回收車或夾斗車為增加載物量用數塊木板「加高」車斗，再沒有加蓋就在路上行駛，以至不時有貨物從上述車輛掉到路面的情況，危及其他道路使用者安全。就此，政府可否告知本會：

- 1.過去五年，每年載貨不穩而被檢控的個案檢控數字為何？
- 2.現時非密封的貨車貨斗，在道路行駛時，法例是否規定駕駛者必須以布篷等蓋好鬆散貨物，避免在行駛途中跌出？若是，詳情如何；若否，原因為何？
- 3.針對每年有大量載貨不穩而被檢控的個案，有指法例對貨車載貨「適當地固定」的定義含糊，以至駕駛者載貨時的意識薄弱，以至本港路面不時有車輛掉下貨物。政府會否檢視現行條例並加強罰則確保安全？

提問人：梁熙議員(立法會內部參考編號：124)

答覆：

政府非常重視道路安全，當中包括車輛的負載安排。經諮詢香港警務處(警務處)後，運輸署綜合回覆如下：

車輛的負載須依從相關道路交通條例的規定。一般而言，司機須確保負載物適當地固定或盛載在車輛上，而負載物的重量和其擺放的方法，均不可對任何人士造成危險。另外，為加強貨車業界對載貨安全的認識，運輸署經諮詢貨車業界後，制訂了《車輛載貨守則》。該守則旨在確保貨車車主、貨運業從業員、貨車司機認識自己的責任，根據法例安全地運載貨物，並

提供指引，指示最適當和安全的運貨方法。以運載大量鬆散貨物(例如沙、碎石、雜料、廢料等)為例，該守則詳列了所需注意事項，包括車輛設備檢修、車身欄板高度、篷蓋的設置、如何擺放貨物等。

過去5年，警務處就載貨不穩的執法數字詳列於下表：

年份	載貨不穩的執法數字
2019	962
2020	962
2021	738
2022	837
2023	695

除透過法例規管車輛運載貨物和加強執法外，運輸署一直聯同道路安全議會及警務處進行各種宣傳及教育活動，向所有道路使用者(包括商用車輛及貨車司機)推廣道路安全，例如製作電視及電台廣播、出版和派發《道路安全通訊》及小冊子、透過社交媒體平台發放網上短片及資訊等。此外，運輸署亦在公路上的可變信息顯示屏向公眾發放有關運載貨物的安全訊息、讓道路使用者了解就道路安全應注意的事項(包括繫緊及蓋好貨物、摺合穩妥尾板、切勿超出高度及重量限制等)，推動駕駛者建立良好駕駛習慣。運輸署亦定期出版《貨車運輸通訊》，以及與貨車業界舉行定期會議，宣傳有關道路安全訊息，提醒他們必須採取適當措施運載貨物。

政府會繼續透過執法、宣傳和教育多方面的工作，提升載貨安全，並會適時檢視相關規例。

管制人員的答覆

(問題編號：3615)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

政府於2019年2月起豁免專營巴士使用政府隧道及管制區的收費，專營巴士營辦商需將節省的隧道費儲存在其設立的專用基金帳目，即「專營巴士豁免隧道費基金」。當局可否告知本會：

- 1.由計劃實行至今，每年各間專營巴士公司分別獲資助多少隧道費，每年總資助額又是多少？
- 2.該基金的人手編制為何？由計劃實行至今，每年撇除隧道費資助額的行政費用為多少？
- 3.該筆款項是否包括專營巴士非載客時使用隧道的收費？
- 4.政府根據什麼程序向相關巴士公司資助相關的隧道費？
- 5.會否考慮擴大資助範圍予公共小型巴士及私家小型巴士，以紓緩業界近年經營環境困難？

提問人：梁熙議員(立法會內部參考編號：125)

答覆：

由2019年2月17日起，所有專營巴士獲豁免繳付政府收費隧道和道路的使用費。所節省的隧道費會存入為各專營權個別設立的專用帳目，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。

在日常專營巴士運作當中，因應車輛調配及營運需要，會有巴士於非載客時行經政府收費隧道和道路。相關車程的隧道費同樣獲得豁免，同時亦須存入基金帳目。

專營巴士營辦商須各自負責設立和維持轄下專營權的基金及負擔相關行政支出，並向運輸署提交帳目報表以供審閱。運輸署監察基金的工作由現有人員執行，屬於整體職務的一部分，故未能提供所涉開支及人手的分項數字。

至於其他交通工具方面，現時絕大部份專線小巴路線均不會行經政府收費隧道和道路，故豁免專線小巴的隧道費基本上不會有實質效用。就紅色小巴及私家小型巴士而言，其收費並不受政府規管，無法確保豁免隧道費能夠達致紓緩票價加幅或減輕加價壓力的效果。

自2019年基金實施以來，專營巴士所獲豁免的政府隧道及管制區收費按專營權表列如下：

專營權 ^(註1)	獲豁免的政府隧道及管制區收費(千元)				
	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年
九巴	132,558	140,708	140,926	129,448	148,644
城巴 (專營權1)	32,542	36,062	35,995	31,039	城巴(市區 及新界): 104,311 (註2)
新巴	40,488	43,360	42,672	34,401	
城巴 (專營權2)	18,011	15,666	733	602	8,319
龍運	25,725	23,007	897	858	1,076
嶼巴 ^(註3)	8.3	9.0	0.4	0.2	0
總數	249,332	258,812	221,223	196,348	262,350

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)

- 城巴(市區及新界)：城巴有限公司(市區及新界巴士網絡專營權)
- 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：

按照行政長官會同行政會議的決定，城巴(專營權1)和新巴的專營權於2023年7月1日凌晨四時合併為一個新的十年專營權，即城巴(市區及新界)。城巴(專營權1)和新巴於該年合併前獲豁免的政府隧道及管制區收費，已反映在上表中城巴(市區及新界)2023年的數字。

註3：

嶼巴並無任何途經政府收費隧道的路線，只有一條假日路線使用青嶼幹線，而青嶼幹線亦由2020年12月27日起不再收費。因此嶼巴自2021年起基本上沒有獲豁免繳付的政府隧道及管制區收費。

管制人員的答覆

(問題編號：3616)

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 (李頌恩)局長： 運輸及物流局局長問題：

運輸署於2022年曾推行一項為期約六個月優化斑馬線設施的試驗計劃，令斑馬線更顯眼易見。就此，政府可否告知本會：

1. 該試驗計劃實施期間，有多少個地點新增斑馬線的新黃波燈？
2. 試驗計劃完結後，上述地點的新黃波燈會一直保留或是會還原至傳統用燈？
3. 與傳統黃波燈比較，該新款黃光燈的用電率及故障率為何？
4. 試驗計劃聯同行政成本的總開支為何？每次新黃波燈所需的費用為何？
5. 該試驗計劃完成成效如何？會否推展至其他地點？

提問人：梁熙議員(立法會內部參考編號：126)答覆：

1. 運輸署於2022年4月至10月期間，在葵青、深水埗、九龍城及大埔區共5個斑馬線過路處進行優化斑馬線設施試驗計劃，將傳統黃波燈更換為新黃波燈。新黃波燈有可發出閃動黃光的光環，支柱部分會發出閃動白光。相比傳統黃色球體燈及黑白間支柱的設計，新黃波燈更顯眼易見，加強提醒駕駛者留意斑馬線。
- 2至4. 傳統黃波燈和新黃波燈的耗電功率分別約為每枝10瓦特和46.5瓦特。在試驗計劃期間，維修部門共收到近20宗有關傳統黃波燈的故障報告，佔總數量約4%。至於新黃波燈方面，在試驗計劃初期曾有4組新黃波燈因產品設計因素而出現閃光不同步的報告，但有關情

況在更換部件後經已糾正。上述的試驗計劃涉及11枝新黃波燈，總開支約為125萬元，平均每枝約114,000元。試驗計劃所安裝的新黃波燈會被保留及繼續使用。

5. 由於試驗顯示新黃波燈對提醒駕駛人士在斑馬線過路處停下讓行人過路有正面效果，運輸署正計劃更換全港公共道路上斑馬線的傳統黃波燈。相關工程正處於招標階段，預計於2024年年底開展更換工程，並在2028年完成。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：3617)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

據報運輸署曾有意放寬俗稱「紅色小巴」的公共小型巴士全日行走觀塘繞道，以減輕附近道路的交通負荷，同時可以改善因鐵路發展及隧道加價，公共小型巴士日益經營困難的情況。就此，當局可否告知本會：

- 1.現時本港有多少輛公共小型巴士登記？
- 2.當局有否計劃於今年內放寬公共小型巴士全日行走觀塘繞道？若有，詳情如何；若否，原因為何？
- 3.過去五年，當局有否為放寬公共小型巴士的行駛範圍及地區進行研究？東區走廊、中環及灣仔繞道有否被納入考慮名單？
- 4.正因不少新發展區一直被指公共交通不足而長期未見改善，如觀塘安達臣區、上水皇后山區，當局有否曾考慮放寬有條件及限期地讓公共小型巴士全日行走該些地區的接駁路線？
- 5.除了考慮放寬行駛範圍及地區，當局有何方法協助改善公共小型巴士的經營環境？

提問人：梁熙議員(立法會內部參考編號：127)

答覆：

公共小巴為乘客較少或不宜使用高載客量交通工具的地區提供服務，擔當重要的輔助角色。公共小巴可分為綠色專線小巴(專線小巴)和紅色小巴(紅巴)兩類。運輸署一直十分關注紅巴的營運狀況，會因應業界的要求而在日常營運方面提供適切及可行的協助，就上述各項提問，現回覆如下：

1. 截至 2023 年年底，登記專線小巴和紅巴數目分別為 3 393 輛及 950 輛。
- 2.及 3. 根據現行政策，紅巴的營運範圍須受到一些限制，包括不能行走新市鎮或新的房屋發展區，以及快速公路，例如觀塘繞道、東區走廊及中環及灣仔繞道隧道等(獲豁免者除外)。

運輸署一直為紅巴業界提供適切及可行的協助，例如會因應業界的要求及在考慮個別地點的實際情況後，適當地放寬或取消部分紅巴禁區，包括行駛部分快速公路路段的限制，例如在 2019 年 10 月，運輸署放寬紅巴行走青沙公路的部分路段往返新界東及九龍。在 2021 年 7 月，放寬介乎東喜道與永泰道之間的一段東區走廊(東行)於指定時段予紅巴行駛，以方便業界前往柴灣加氣站。此外，在 2022 年 11 月，考慮到不會影響路面情況及其他公共交通服務的大前題下，運輸署放寬紅巴於指定時段行走觀塘繞道介乎宏照道與將軍澳道及鯉魚門道之間的路段及介乎觀塘繞道(高架路段)與偉發道之間的路段。

運輸署會繼續按需要與業界研究和商討放寬或取消其他上落乘客限制區及禁區的可行性，以便利業界營運。

4. 運輸署會因應地區發展、人口變遷、運輸基建的落成、區內公共交通服務的運作和服務水平等因素，持續優化地區的公共交通服務網絡。當為大型房屋發展項目規劃公共交通服務配套時，運輸署會採取整體規劃方法，考慮應否提供一個混合由專營巴士和專線小巴服務等多種公共交通服務模式組成的公共交通網絡，以適切地配合居民的不同交通需要。

就觀塘安達臣區而言，現時該區共有 15 條專營巴士及 3 條專線小巴路線行駛，方便居民來往鄰近港鐵站和港島、九龍及新界不同地區。居民亦可以使用行人天橋系統前往附近的秀茂坪道乘搭該處的公共交通服務(包括紅巴)。此外，為配合區內進一步發展，運輸署已落實開辦 4 條新專營巴士路線和 2 條新專線小巴路線來往安達臣道石礦場用地與其他地區，進一步完善該區的公共交通網絡。

就粉嶺皇后山房屋發展區而言，運輸署一直密切監察該區公共交通服務的運作情況及客量變化，並積極與專營巴士公司及專線小巴營辦商協調因應區內公營房屋的入伙進度適時加強服務，包括開辦新

路線、延長服務時間、加密班次等。現時，皇后山區內共有 12 條巴士路線及 2 條專線小巴路線，交通網絡涵蓋北區內的接駁服務及來往區外的主要地區的直達服務(即新界西、九龍西、九龍東、港島東及港島西)，有關服務大致能滿足區內居民的日常出行需要。此外，運輸署已於 2024-25 年度北區巴士路線發展計劃中建議增設巴士路線往來皇后山及新界東(來往大圍站並途經大埔)，以進一步優化皇后山區的公共交通網絡。

在新房屋發展區的公共交通策劃中，公共小巴有其重要角色。政府會透過開辦新專線小巴路線，鼓勵紅巴轉為專線小巴。為配合觀塘安達臣及粉嶺皇后山房屋發展區的交通需求，運輸署已開辦 5 條專線小巴路線，並計劃開辦 2 條新專線小巴路線。因此，運輸署目前未有計劃放寬紅巴行走安達臣和皇后山等新發展區。

5. 除了放寬或取消屬紅巴禁區的部分快速公路路段外，運輸署亦會在考慮個別地點的實際道路情況後，適當地放寬或取消部分紅巴上落乘客的限制區，並在不影響道路安全及不會對道路使用者造成阻礙的前提下，批准部分紅巴在夜間停泊在指定的公共小巴站內，以配合紅巴的營運需要。

政府在過去 3 年疫情期間，透過防疫抗疫基金為公共小巴業界提供多項補貼，包括燃料補貼和非實報實銷補貼。另外，「中小企融資擔保計劃」下「百分百擔保特惠貸款」的申請期已延長至本年 3 月底。該特惠貸款由政府百分百擔保，旨在紓解包括公共小巴營辦商在內的合資格中小企業現金流問題。

政府理解公共小巴業界(包括紅巴)一直面臨持續及嚴重的司機短缺問題，因此在 2023 年 7 月推出「運輸業輸入勞工計劃－公共小巴／客車行業」，在保障本地勞工優先就業的前提下容許合資格的公共小巴營辦商輸入外地司機。

政府會繼續密切留意公共小巴的營運情況，並與相關持份者保持緊密溝通，探討更多改善業界營運環境的可行措施，維持公共交通服務的可靠性。

管制人員的答覆

(問題編號：3618)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

「水上的士」渡輪服務2021年7月起營辦。政府可否告知本會：

1. 由「水上的士」營辦至今，有多少「水上的士」航線曾經開辦？當中是否有航線已停辦？原因為何？
2. 由「水上的士」營辦至今，各條「水上的士」航線每年的載客量分別是？
3. 「的士」定義應可讓駕駛者會在乘客要求下提供「點到點」的服務，惟現時「水上的士」實際為定點航線、預設班次的街渡服務。當局有否曾研究考慮於維港範圍開辦任由乘客指定目的地的商用船營運，以提高海濱暢達性及「水上的士」的經營彈性？

提問人：梁熙議員(立法會內部參考編號：128)

答覆：

- 1.及2. 水上的士主要屬觀光及旅遊性質，為市民和旅客提供往來維港兩岸的休閒服務。水上的士在2021年7月1日投入服務至今，營辦商因應乘客需求等因素，提供了不同穿梭維港兩岸的航線，而由於受2019冠狀病毒病疫情影響，部分航線的服務曾作調整。

水上的士在2021年7月起提供「紅磡-中環(經尖沙咀東(尖東))」的航線(「紅磡-中環」航線)，逢星期六開出一班。鑑於2022年初出現第五波疫情，該航線於2022年2月9日至5月20日期間暫停服務。

此外，為配合西九文化區M+博物館開幕，水上的士服務營辦商在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「中環-尖東(經西九龍)」航班(「中環-尖東」航線)。其後，因應第五波疫情，該航線由2022年1月16日起暫停服務。隨着疫情緩和而社交距離措施逐步解除，「中環-尖東」航線由2023年1月14日起調整為逢星期六開出兩個「尖東-西九龍(經灣仔及中環)」航班(「尖東-西九龍」航線)。

為吸引更多遊客使用水上的士服務，營辦商於2023年10月6日起加強服務，將「紅磡-中環」及「尖東-西九龍」兩條航線合併為「尖東-中環(經灣仔)」的航線，每日提供七個航班；而逢星期六、日及公眾假期，航線首兩個航班會先由尖東出發，經西九龍後返回尖東，再按原有航線繼續航程。

以上各航線按年乘客量如下：

航線	營運日期	乘客量			
		2021年	2022年	2023年	2024年 (截至 2月29日)
紅磡-中環 (經尖東)	2021年7月1日 至2023年9月30日	3 379	4 407	2 904	不適用
中環-尖東 (經西九龍)	2021年11月12日 至2022年1月15日	190	18	不適用	不適用
尖東-西九龍 (經灣仔及中環)	2023年1月14日 至2023年9月30日	不適用	不適用	1 101	不適用
尖東-中環 (經灣仔／ 西九龍)	2023年10月6日起 投入服務	不適用	不適用	17 958	23 366

- 水上的士為持牌渡輪服務，是為乘客提供固定航線及航班來往維港兩岸不同靠泊點的集體運輸服務。現時水上的士服務具靈活性，乘客可按其個別需要選擇航班及合適的靠泊點上／落船隻，而營辦商亦可因應乘客需求向運輸署申請增加靠泊點或提供其他航線服務。每艘水上的士船隻的載客量介乎100至170人，能靈活應對乘客需求和更有效運用資源，更具成本效益。運輸署會繼續與營辦商密切留意水上的士的服務及乘客需求情況，適時進一步優化服務，以吸引更多市民及訪港旅客使用水上的士服務。

管制人員的答覆

(問題編號：3653)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

- 1) 過去5年及將來會否有以下計劃及資源配合，以推動殘疾人士使用港鐵出行的體驗更為方便？
- 2) 如何協調其他政府部門如路政署與港鐵規劃加建連接港鐵車站大堂與地面升降機的可行位置方案？
- 3) 如何與港鐵建議地面升降機的增設方案，以及其他站外輔助配套，包括增設指示牌、出口與出口接駁服務等，以縮減輪椅使用者和其他有需要人士乘搭港鐵所花的時間？

提問人： 狄志遠議員(立法會內部參考編號：36)

答覆：

香港鐵路有限公司(港鐵公司)現時在所有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。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。另外，為協助有需要乘客出行，港鐵公司在其「關愛共乘」手機應用程式增設查閱車站無障礙設施和升降機實時運作情況，以及提供測試版「輪椅活動摺板預約服務」等功能。港鐵公司會繼續積極定期與殘疾人士團體溝通，務求持續提升鐵路服務。

經過近年的多項改善工程，包括在 2022 年完成的天后站加設垂直升降台工程，現時在全線 99 個港鐵車站中，只餘下炮台山站尚未設有連接車站大堂和地面的客用升降機。路政署正在興建寶馬山行人通道系統，而項目包括興建行人隧道及客用升降機連接炮台山站，項目預計於 2027 年完成。港鐵

公司亦會按需要改善個別車站的通達性，例如美孚站第二部連接地面和車站大堂的升降機工程預計於今年內完成，屆時將為車站增加多一條無障礙通道。而在興建新鐵路時，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。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：3760)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

1. 過去5年(即從2019年至今),按年劃分,香港的士車輛總數、各區的士數量(如港島的士、九龍的士、新界的士、大嶼山的士等)的確切數字分別是多少?這些數據在過去5年中的變化趨勢如何?
2. 同期內,香港的士車輛牌照總數及各區車輛牌照數量按年劃分具體數字又是多少?與實際持有的士司機牌照數量是否存在顯著差距?差距的原因是什麼?
3. 過去十年中,每一年的士牌照的平均市場交易價格分別是多少?最高價和最低價分別出現在哪一年?差價是多少?高價和低價時的主要原因為何?
4. 請詳細列出過去5年(即從2019年至今),各類型的士車輛數量的年度變化情況,如無障礙的士、七人的士、電動的士、傳統五人的士等,並分析其所佔的士總量的比例變化。
5. 運輸署/警方針對劣質的士司機的每一年的具體執法案件數量是多少?其中分別有多少案件涉及不同程度的處罰(如扣分、罰款、吊銷執照等),請逐年列出數據。

提問人：狄志遠議員(立法會內部參考編號：506)

答覆：

1.及2. 現時，全港有18 163輛登記的士，當中15 250輛為市區的士、2 838輛為新界的士、75輛為大嶼山的士。有關數字在過去5年並無變化。營運範圍方面，市區的士可在全港各區營運(東涌道及南大嶼山的道路除外)，而新界和大嶼山的士則只可在《道路交通(車輛登記及領牌)規例》(第374E章)附表7指明的許可地區內營運。

已登記的士須持有運輸署發出的的士車輛牌照，才可在道路上行駛。過去5年，已領牌的各類的士數目和持有有效的的士正式駕駛執照的人數分別按年表列如下：

已領牌的的士				
年份 (截至年底)	市區的士	新界的士	大嶼山的士	總數
2019年	15 231	2 826	75	18 132
2020年	15 191	2 818	75	18 084
2021年	15 192	2 794	75	18 061
2022年	15 081	2 737	74	17 892
2023年	15 020	2 712	74	17 806
2024年 (截至2月底)	15 026	2 704	74	17 804

持有有效的的士正式駕駛執照的人士	
年份 (截至年底)	人數
2019年	206 866
2020年	203 027
2021年	203 880
2022年	204 042
2023年	206 884
2024年(截至2月底)	207 559

由於並非所有持有有效的的士正式駕駛執照的人士均會選擇從事的士行業，加上部分司機可能同時持有其他商用車輛的駕駛執照並選擇從事其他運輸行業，因此，不宜將已領牌的的士數目和持有有效的的士正式駕駛執照的人數作直接比較。

3. 現有18 163輛已登記的士可在市場上自由轉讓，其價格由市場決定。運輸署沒有備存全港所有已登記的士的市場交易價格的資料。

4. 過去5年，已領牌的的士按車輛類型分類的數字按年表列如下：

年份 (截至年底)	可供輪椅上落的 的士		電動的士		其他	
	數量	佔的士 總數 百分比	數量	佔的士 總數 百分比	數量	佔的士 總數 百分比
2019年	892	4.9%	0	0%	17 240	95.1%
2020年	1 613	8.9%	0	0%	16 471	91.1%
2021年	2 673	14.8%	0	0%	15 388	85.2%
2022年	3 721	20.8%	1	0%	14 170	79.2%
2023年	4 606	25.9%	17	0.1%	13 183	74.0%
2024年 (截至2月底)	4 697	26.4%	36	0.2%	13 071	73.4%

註：立法會在2023年12月通過修訂《道路交通(車輛構造及保養)規例》(第374A章)附表3，將的士的最高乘客座位數目由5個增加至6個。截至2024年2月底，已領牌的的士均為4或5乘客座位的士。

5. 根據香港警務處(警務處)提供的資料，過去3年，部分的士司機違例事項的執法數字按年表列如下：

違例事項	執法數字		
	2021年	2022年	2023年
故意拒絕或忽略接受租用／拒絕或忽略駕駛的士至租用人指示的地方	27	65	85
沒有採用最直接而切實可行的路綫駛往目的地	11	13	13
濫收車費	11	17	42

註：就上述的執法數字而言，警務處沒有統計相關個案的判罰資料。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3885)

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 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

預算案演辭第227段提到，已要求相關部門檢視「政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」及「公共交通費用補貼計劃」的運作模式，考慮因素包括其開支較大兼增長迅速。就此，政府可否告知本會：

1. 過去5年，以下計劃的年度開支及其按年增幅：公共交通費用補貼計劃

提問人：謝偉銓議員(立法會內部參考編號：51)

答覆：

政府在2019年推出公共交通費用補貼計劃(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。政府其後在2020年優化補貼計劃。在經優化的補貼計劃下，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。

為了讓更多市民在疫情期間受惠於補貼計劃，政府曾推出臨時特別措施，包括在2020年7月至2021年12月和2022年5月至2023年10月暫時放寬補貼計劃下的每月公共交通開支水平，以及在2021年4月至12月和2022年5月至2023年10月暫時提高每月補貼上限。

過去5個財政年度的補貼總金額及按年變動百分比表列如下：

財政年度	補貼總金額 (百萬元)	按年變動百分比 ^註
2019-20	1,689	不適用
2020-21	2,137	+26.5%
2021-22	3,322	+55.5%
2022-23	3,125	-5.9%
2023-24 (修訂預算)	3,531	+13.0%

註：補貼總金額的變動除了受臨時特別措施影響外，亦受公共交通乘客人次所影響。在疫情期間，公共交通乘客人次曾大幅下降。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3004)

總目： (186) 運輸署

分目： (166) 長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃

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 (李頌恩)

局長： 勞工及福利局局長

問題：

該綱領2023/24年度的修訂預算較原來預算減少約40%，請說明修訂預算比原來預算大幅減少的原因及請告知擬刪減哪3個職位及可節省的開支總額？

提問人： 陳振英議員(立法會內部參考編號：7)

答覆：

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」在2023-24年度的修訂預算較原來核准預算低約27.8億元(39.4%)，主要原因是「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)在疫後復常階段的受惠乘客人次和公共交通營辦商的票價較預期低；以及該年度加入二元優惠計劃的紅色小巴路線、街渡服務及居民巴士服務數目較預期少等。

綱領(5)在2024-25年度會淨減少三個運輸主任級別的職位，可節省的開支約200萬元。

管制人員的答覆

(問題編號：2490)

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 (李頌恩)

局長： 勞工及福利局局長

問題：

就2元乘車優惠，政府可否告知本會：

1. 平均每月每名長者使用車費開支為何〔以補助前車費作計算〕；
2. 涉及濫用「2元乘車優惠」的數字為何；被檢控的宗數為何；
3. 現時有多少長者仍未更換「綠悠咭」；有何措施鼓勵長者盡快換咭？

提問人：陳克勤議員(立法會內部參考編號：32)

答覆：

1. 運輸署沒有備存所需的統計數字。

2.

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，以防止違規使用。運輸署亦進行調查及監察情況。

過去三年，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實地監察調查，共發現1 214宗懷疑違規使用個案。

為加強打擊不合資格人士違規使用「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），運輸署由2023年6月起聯同專營巴士和渡輪等公共交通營辦商加強執法工作。截至今年2月底，共進行約350次聯合執法行動，查驗共650條路線及約2 360名懷疑違規使用二元優惠計劃的人士，其中共發現兩宗涉嫌違規個案轉交警方跟進，其中一宗個案已完成

聆訊，涉案乘客被罰款約14,000元及須補繳少付車資（共約2,000元）；另一宗警方正跟進調查。運輸署會繼續聯同公共交通營辦商採取特別巡查執法行動，若有充分證據，會把涉嫌違規個案轉交警方跟進並展開刑事調查，以確保二元優惠計劃的資源用得其所。港鐵公司在同期的執法行動中，共向約4 260名違規使用二元優惠計劃人士收取附加費。

3.

政府自2022年2月27日起將二元優惠計劃的合資格年齡由65歲下調至60歲，同時規定60至64歲香港居民必須使用「樂悠咭」才可享用優惠。其後，政府由2022年6月1日起分階段接受65歲或以上（即1956年或以前出生）的香港居民申請「樂悠咭」。

政府已加強宣傳，提醒合資格人士盡快申請「樂悠咭」，並善用地區和服務網絡，便利和協助合資格殘疾人士和長者申請。106間受社會福利署（社署）資助的殘疾人士社區支援服務單位均會派發「樂悠咭」宣傳單張及申請表、處理相關查詢及協助中心會員／殘疾人士申請。社署亦會邀請接受社署資助計劃下的「殘疾人士／病人自助組織」從不同途徑接觸其60歲或以上會員，鼓勵及協助他們申請「樂悠咭」。此外，社署資助的210多間長者地區中心、長者鄰舍中心及長者活動中心會繼續派發「樂悠咭」的紙本申請表，而99間長者日間護理中心／單位、92支家居照顧服務隊和各安老院亦會協助有需要的服務使用者申請。

截至2024年2月底，共有約126萬名65歲或以上合資格人士已申領「樂悠咭」，佔相關人口約百份之九十。

政府於2023年12月28日宣布，由2024年8月25日起，所有60歲或以上香港居民必須使用「樂悠咭」才可享用二元優惠計劃。

管制人員的答覆

(問題編號：0987)

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 (李頌恩)

局長： 勞工及福利局局長

問題：

就二元優惠計劃，請統計：

1. 在過去3年內，公共交通工具額外獲得多少政府補助？
2. 在過去3年內，使用「樂悠咭」搭乘巴士單程超過20元的人數，以及每月人數增減情況。
3. 在開支方面，政府會否強制要求巴士公司設置分段收費以減少長車短搭的情況？

提問人：陳恒鑽議員(立法會內部參考編號：3)

答覆：

1. 在2021-22及2022-23年度，政府向參與「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)的公共交通營辦商發還少收的車／船費收入分別約為14.0億元及30.8億元。在2023-24年度，有關的修訂預算開支約為40.0億元。
2. 運輸署沒有備存所需的統計數字。
3. 運輸署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。就分段收費而言，現時約八成專營巴士路線已設有單向或雙向分段收費。其餘兩成主要為短途路線。專營巴士營辦商表示，由於短途路線車程短，且車費已經相對較低，難以再提供分段收費。

是否要求巴士公司分段收費，運輸署需從整體交通服務和規劃上作審慎考慮，包括如何照顧及平衡短途及長途乘客的不同交通需求，而個別路線是否可行及具體安排，亦須視乎相關路線的實際情況而定。如全面實施分段收費，可能令更多短途乘客乘搭長途路線，佔用長途路線的運載力，因而影響長途線的乘客；若專營巴士營辦商因而需要增加長途路線的班次，便會加重路面交通負荷。此外，在短途乘客中途下車後，相關長途路線可能出現載客率過低而未能善用公共交通資源的情況。增加分段收費亦可能導致與現有的短途路線或其他公共交通服務之間出現資源重疊的情況，破壞得來不易的生態平衡。因此，運輸署會就個別路線是否適宜推行分段收費作出審慎評估。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0311)

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 (李頌恩)

局長： 勞工及福利局局長

問題：

財政預算案演辭227段中提及會在年內完成檢視「政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」（即「二元優惠計劃」）。就此，政府可否告知本會：

1. 檢視「二元優惠計劃」所涉及的預算開支及人手編制為何；
2. 請表列，過去3年，該計劃下對各公共交通工具的資助額；
3. 過去3年，執法部門就濫用「二元優惠計劃」發出的檢控及定罪數目為何；及
4. 有否初步預計何時公布檢視結果？

提問人：陳沛良議員(立法會內部參考編號：18)

答覆：

1.及4.

勞工及福利局和運輸署會調配現有資源，檢討「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），預計在今年內完成。由於參與檢討工作的人員需兼顧其他工作，相關的人手及開支無法分項計算。

2. 過去三個財政年度，政府向參與二元優惠計劃的公共交通營辦商發還少收的車／船費收入所涉款額表列如下：

公共交通營辦商	2021-22年度 ^(註1) 實際 (千元)	2022-23年度 ^(註2) 實際 (千元)	2023-24年度 修訂預算 (千元)
香港鐵路有限公司 (港鐵公司)	368,927	1,165,741	1,525,018
專營巴士營辦商	576,020	1,187,781	1,536,225
渡輪營辦商	38,362	78,745	89,958
專線小巴營辦商	407,401	564,345	706,606
紅色小巴營辦商	3,742	61,424	103,879
街渡營辦商	683	7,941	6,675
香港電車有限公司	188	2,259	2,745
居民巴士服務營辦商	二元優惠計劃 尚未 擴展至有關 公共交通工具	10,587	28,606
總計	1,395,323	3,078,823	3,999,712

(註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。

(註2) 自2022年9月25日起，二元優惠計劃擴展至居民巴士服務。

- 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，以防止違規使用。運輸署亦進行調查及監察情況。

過去三年，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實地監察調查，共發現1 214宗懷疑違規使用個案。

為加強打擊不合資格人士違規使用二元優惠，運輸署由2023年6月起聯同專營巴士和渡輪等公共交通營辦商加強執法工作。截至今年2月底，共進行約350次聯合執法行動，查驗共650條路線及約2 360名懷疑違規使用二元優惠計劃的人士，其中共發現兩宗涉嫌違規個案轉交警方跟進，其中一宗個案已完成聆訊，涉案乘客被罰款約14,000元及須補繳少付車資（共約2,000元）；另一宗警方正跟進調查。運輸署會繼續聯同公共交通營辦商採取特別巡查執法行動，若有充分證據，會把涉嫌違規個案轉交警方跟進並展開刑事調查，以確保二元優惠計劃的資源用得其所。港鐵公司在同期的執法行動中，共向約4 260名違規使用二元優惠計劃人士收取附加費。

管制人員的答覆

(問題編號：2400)

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 (李頌恩)

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」)在2023／24年度開支約四十億元，較2019／20年度的十三億元增加超過兩倍。綱領(5)顯示，2024／25年度預算大幅增加48.5%，由42億7590萬增至63億4350。就此，政府可否告知本會：

1. 根據分目166，2023-24年度核準預算約為67億，而2023-24修訂預算約為40億，當中相差約37億，涉及的估算基礎及落差之大的原因為何；

2. 分目166顯示，二元優惠計劃的預算佔約60億，其估算基礎為何；

3. 過去五個財政年度，政府在二元優惠計劃下向各公共交通營辦商發放的補貼金額、經常性開支及行政開支分別為何；有否預估未來五個財政年度的補貼金額、經常性開支及政開支分別為何；

4. 過去兩個財政年度，就60至64歲及65歲以上人士分別領取「2元優惠計劃」的人數及涉及的補貼金額分別為何；

5. 財政預算案227段提及政府會檢視有關計劃以財政上可持續的模式繼續提供，並會在年內完成，檢視方向會否涵括研究將津貼與車費掛鉤，研究以車費原價計算，例如以港幣500元、1000元或1500元為車費津貼上限，確保公帑運用得宜；如否，原因為何；及

6. 過去五個財政年度，發現濫用「二元優惠計劃」的個數及檢控宗數為何？

提問人：陳紹雄議員(立法會內部參考編號：16)

答覆：

1. 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)的修訂預算開支較原來核准預算開支低約27.3億元，主要原因包括疫後復常階段的受惠乘客人次和公共交通營辦商的票價較預期低；以及該年度加入二元優惠計劃的紅色小巴路線、街渡服務及居民巴士服務數目較預期少。

2.及3.

2024-25年度二元優惠計劃的經常開支預算約為61.2億元，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的車／船費收入的預算開支約為60.1億元。二元優惠計劃將來的開支會受合資格人士的人口變化、交通票價調整、參與二元優惠計劃的公共交通營辦商的變化，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，制定開支預算，並在相應年度的預算中反映。

過去五個財政年度，二元優惠計劃的經常開支，包括向參與二元優惠計劃的公共交通營辦商發還少收的車／船費收入的開支及運作開支表列如下：

	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 實際 (千元)	2023-24 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1)：					
香港鐵路有限公司(港鐵公司)	341,669	266,742	368,927	1,165,741	1,525,018
專營巴士營辦商	541,167	408,013	576,020	1,187,781	1,536,225
渡輪營辦商	29,601	27,004	38,362	78,745	89,958
專線小巴營辦商	362,551	314,917	407,401	564,345	706,606
紅色小巴營辦商	二元優惠計劃尚未 擴展至有關公共交通 工具		3,742	61,424	103,879
街渡營辦商			683	7,941	6,675
香港電車有限公司			188	2,259	2,745
居民巴士服務營辦商			二元優惠 計劃尚未 擴展至有 關公共交 通工具	10,587	28,606
小計	1,274,988	1,016,676	1,395,323	3,078,823	3,999,712
(b) 運作開支^(註1)	20,844	22,513	37,961	51,527	54,516
經常開支總計	1,295,832	1,039,189	1,433,284	3,130,350	4,054,228

(註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，以及擴展至紅色小巴、街渡和電車；並自2022年9月25日起擴展至居民巴士服務。相關運作開支亦因此而有所增加。

4. 過去兩個財政年度，60至64歲及65歲或以上符合二元優惠計劃資格的受惠人士數目，以及政府就該兩組別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：

合資格的受惠人士數目：

	65歲或以上人士	60至64歲人士
2022年	1 528 900	589 544
2023年	1 641 900	607 479

政府向公共交通營辦商發還少收的車／船費收入所涉款額：

	65歲或以上人士	60至64歲人士
2022-23年度 實際款額（千元）	1,130,777	1,710,429
2023-24年度 修訂預算款額(千元)	1,511,598	2,204,516

5. 政府會在檢討中考慮不同方案對控制開支增長的效益，以及該些方案是否實際是否可行等因素。
6. 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。

在過去5年，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1 419宗懷疑違規使用個案。

為加強打擊不合資格人士違規使用二元優惠，運輸署由2023年6月起聯同專營巴士和渡輪等公共交通營辦商加強執法工作。截至今年2月底，共進行約350次聯合執法行動，查驗共650條路線及約2 360名懷疑違規使用二元優惠計劃的人士，其中共發現兩宗涉嫌違規個案轉交警方跟進，其中一宗個案已完成聆訊，涉案乘客被罰款約14,000元及須補繳少付車資（共約2,000元）；另一宗警方正跟進調查。運輸署會繼續聯同公共交通營辦商採取特別巡查執法行動，若有充分證據，會把涉嫌違規個案轉交警方跟進並展開刑事調查，以確保二元優惠計劃的資源用得其所。港鐵公司在同期的執法行動中，共向約4 260名違規使用二元優惠計劃人士收取附加費。

管制人員的答覆

(問題編號：1863)

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 (李頌恩)

局長： 勞工及福利局局長

問題：

關於「政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」（坊間稱「兩元優惠計劃」），政府可否告知本會：

（一）過去三年，每年在「兩元優惠計劃」下，(i) 60至64歲、(ii) 65歲或以上，以及(iii) 合資格殘疾人士的每日平均乘車人次，並以各公共交通工具種類列出分項數字；

（二）過去三年，每年在「兩元優惠計劃」下，向各種公共交通營辦商發放的津貼金額，並以各公共交通工具種類列出分項數字；

（三）自2022年2月底起，運輸署針對「兩元優惠計劃」推出優化和防止違規使用措施，政府有否評估過相關措施在打擊違規使用的實際成效為何；如有，詳情為何；如否，原因為何；及

（四）鑑於2022年6月起，運輸署曾與公共交通營辦商展開全港性打擊違規使用「兩元優惠計劃」的執法行動，相關行動的(i) 巡查次數、(ii) 發現違規個案數目，以及(iii) 就違規個案作出檢控和定罪的數字為何？

提問人：周小松議員(立法會內部參考編號：18)

答覆：

- (一) 過去3年，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）的平均每日受惠乘客人次，按公共交通營辦商分類表列如下：

公共交通營辦商	年份	65歲或以上人士	合資格殘疾人士	60至64歲人士 ^{註1}
香港鐵路有限公司(港鐵公司)	2021	459 000	60 000	-
	2022	430 000	55 000	318 000
	2023	585 000	69 000	369 000
專營巴士營辦商	2021	530 000	68 000	-
	2022	500 000	60 000	286 000
	2023	631 000	68 000	335 000
渡輪營辦商	2021	8 100	1 100	-
	2022	7 500	1 000	6 000
	2023	10 100	1 100	6 000
專線小巴營辦商	2021	250 000	30 000	-
	2022	233 000	26 000	121 000
	2023	279 000	28 000	136 000
紅色小巴營辦商 ^{註1}	2021	二元優惠計劃尚未擴展至有關公共交通工具		
	2022	11 400	1 300	8 500
	2023	20 900	2 100	13 200
街渡營辦商 ^{註1}	2021	二元優惠計劃尚未擴展至有關公共交通工具		
	2022	1 500	100	1 000
	2023	1 500	100	900
香港電車有限公司 ^{註1}	2021	二元優惠計劃尚未擴展至有關公共交通工具		
	2022	-	800	6 400
	2023	-	800	6 800
居民巴士服務營辦商 ^{註1}	2021	二元優惠計劃尚未擴展至有關公共交通工具		
	2022	6 000	400	3 400
	2023	8 100	400	4 600
總計	2021	1 247 100	159 100	-
	2022	1 190 300	145 300	750 000
	2023	1 536 300	169 600	871 800

^{註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，以及擴展至紅色小巴、街渡和電車；並自2022年9月25日起擴展至居民巴士服務。

- (二) 過去三個財政年度，政府向參與二元優惠計劃的公共交通營辦商發還少收的車／船費收入所涉款額表列如下：

公共交通營辦商	2021-22年度 ^{註2} 實際 (千元)	2022-23年度 ^{註3} 實際 (千元)	2023-24年度 修訂預算 (千元)
香港鐵路有限公司(港鐵公司)	368,927	1,165,741	1,525,018
專營巴士營辦商	576,020	1,187,781	1,536,225
渡輪營辦商	38,362	78,745	89,958
專線小巴營辦商	407,401	564,345	706,606
紅色小巴營辦商	3,742	61,424	103,879
街渡營辦商	683	7,941	6,675
香港電車有限公司	188	2,259	2,745
居民巴士服務營辦商	二元優惠計劃尚未擴展至有關公共交通工具	10,587	28,606
總計	1,395,323	3,078,823	3,999,712

註2 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。

註3 自2022年9月25日起，二元優惠計劃擴展至居民巴士服務。

(三)及(四)

政府自2022年2月27日起將二元優惠計劃的合資格年齡由65歲下調至60歲，同時規定60至64歲香港居民必須使用「樂悠咭」才可享用優惠。由今年8月25日起，所有60歲或以上香港居民必須使用「樂悠咭」才可享用二元優惠計劃。現有不記名長者八達通及一般個人八達通由當日起將不再適用於二元優惠計劃。「樂悠咭」印有合資格受惠人士的個人相片及姓名，每名合資格人士只可持有一張「樂悠咭」，作為享用二元優惠的資格證明。

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。

在過去五年，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實地監察調查，共發現1 419宗懷疑違規使用個案。

為加強打擊不合資格人士違規使用二元優惠，運輸署由2023年6月起聯同專營巴士和渡輪等公共交通營辦商加強執法工作。截至今年2月底，共進行約350次聯合執法行動，查驗共650條路線及約2 360名懷疑違規使用二元優惠計劃的人士，其中共發現兩宗涉嫌違規個案轉交警方跟進，其中一宗個案

已完成聆訊，涉案乘客被罰款約14,000元及須補繳少付車資(共約2,000元)；另一宗警方正跟進調查。運輸署會繼續聯同公共交通營辦商採取特別巡查執法行動，若有充分證據，會把涉嫌違規個案轉交警方跟進並展開刑事調查，以確保二元優惠計劃的資源用得其所。港鐵公司在同期的執法行動中，共向約4 260名違規使用二元優惠計劃人士收取附加費。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2722)

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 (李頌恩)局長： 勞工及福利局局長問題：

政府在2012年推出二元乘車優惠計劃，就此可否告知本會：

1. 每年局方提供補貼的總額；
2. 每年受惠的市民總人數；
3. 每年各項交通工具如港鐵、專營巴士、渡輪、綠色專線小巴、紅色小巴、街渡、電車各項補貼總額及所佔百分比。

提問人：洪雯議員(立法會內部參考編號：9)答覆：

過去5個財政年度，政府向參與「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）的公共交通營辦商發還少收的車／船費收入所涉款額及百分比表列如下^註：

公共交通 營辦商	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 實際 (千元)	2023-24 年度 修訂預算 (千元)
香港鐵路 有限公司 (港鐵公司)	341,669 (26.8%)	266,742 (26.2%)	368,927 (26.5%)	1,165,741 (37.9%)	1,525,018 (38.1%)
專營巴士 營辦商	541,167 (42.5%)	408,013 (40.1%)	576,020 (41.3%)	1,187,781 (38.6%)	1,536,225 (38.4%)

公共交通 營辦商	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 實際 (千元)	2023-24 年度 修訂預算 (千元)
渡輪營辦商	29,601 (2.3%)	27,004 (2.7%)	38,362 (2.7%)	78,745 (2.5%)	89,958 (2.2%)
專線小巴 營辦商	362,551 (28.4%)	314,917 (31.0%)	407,401 (29.2%)	564,345 (18.3%)	706,606 (17.7%)
紅色小巴 營辦商	二元優惠計劃尚未 擴展至有關 公共交通工具		3,742 (0.3%)	61,424 (2.0%)	103,879 (2.6%)
街渡營辦商			683 (0.0%)	7,941 (0.3%)	6,675 (0.2%)
香港電車 有限公司			188 (0.0%)	2,259 (0.1%)	2,745 (0.1%)
居民巴士 服務營辦商			二元優惠 計劃尚未 擴展至有 關公共交 通工具	10,587 (0.3%)	28,606 (0.7%)
總計	1,274,988 (100%)	1,016,676 (100%)	1,395,323 (100%)	3,078,823 (100%)	3,999,712 (100%)

過去5年，享用二元優惠計劃的平均每日受惠乘客人次表列如下^註：

曆年	平均每日受惠乘 客人次
2019	1 424 200
2020	1 113 500
2021	1 406 200
2022	2 085 600
2023	2 577 700

^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，以及擴展至紅色小巴、街渡和電車；並自2022年9月25日起擴展至居民巴士服務。

管制人員的答覆

(問題編號：1152)

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 (李頌恩)

局長： 勞工及福利局局長

問題：

為打擊濫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），政府連同運輸業於2023年6月26日開展為期兩個月的大型打擊行動。就此，當局可否告知本會：

1. 按不同公共交通工具，列出行動中的巡查次數；
2. 行動所發現的懷疑違規使用、轉交警方調查及最終成功檢控的個案數字為何；
3. 請以詳細分項列出，打擊行動所涉及的開支及人手編制分別為何；
4. 2024-25年度，相關的工作計劃詳情、涉及的人手及預算開支為何；以及
5. 請按年份以詳細分項列出，自二元優惠計劃推行以來，計劃所涵蓋的公共交通工具種類及營運商名單、各營運商涉及的補貼額及其佔總補貼金額的百分比為何？

提問人：葉劉淑儀議員(立法會內部參考編號：1)

答覆：

1.- 4.

為加強打擊不合資格人士違規使用「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），運輸署由2023年6月起聯同專營巴士和渡輪等公共交通營辦商加強執法工作。截至今年2月底，共進行約350次聯合執法行動，查驗共650條路線及約2 360名懷疑違規使用二元優惠計劃的人士，其中共發現兩宗涉嫌違規個案轉交警方跟進，其中一宗個案已完成聆訊，涉案乘客被罰款約14,000元及須補繳少付車資（共約2,000元）；另一宗警方正跟進調查。就各公共交通工具的巡查次數表列如下：

公共交通營辦商	巡查次數 (由2023年6月至2024年2月29日)
專營巴士	209
專線小巴	92
渡輪	17
紅色小巴	24
居民巴士服務	8
總計	350

運輸署會繼續聯同公共交通營辦商採取特別巡查執法行動，若有充分證據，會把涉嫌違規個案轉交警方跟進並展開刑事調查，以確保二元優惠計劃的資源用在受惠對象身上。港鐵公司在同期的執法行動中，共向約4 260名違規使用二元優惠計劃人士收取附加費。

打擊懷疑違規使用二元優惠計劃所涉及的開支及新增工作量主要由運輸署現有資源承擔，沒有開支及人手編制的詳細分項。

5. 過去五個財政年度，政府向參與二元優惠計劃的公共交通營辦商發還少收的車／船費收入所涉款額及其佔總款額的百分比表列如下^(註1)：

公共交通營辦商	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 實際 (千元)	2023-24 年度 修訂預算 (千元)
香港鐵路有限公司(港鐵公司)	341,669 (26.8%)	266,742 (26.2%)	368,927 (26.5%)	1,165,741 (37.9%)	1,525,018 (38.1%)

公共交通 營辦商	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 實際 (千元)	2023-24 年度 修訂預算 (千元)
九龍巴士(一九三三)有限公司	382,813 (30.0%)	289,658 (28.5%)	409,137 (29.4%)	828,615 (26.9%)	1,053,996 (26.4%)
城巴有限公司	79,801 (6.3%)	57,969 (5.7%)	81,227 (5.8%)	174,906 (5.7%)	348,578 (8.7%)
新世界第一 巴士服務有限 公司 ^(註2)	57,919 (4.6%)	45,693 (4.5%)	67,287 (4.8%)	138,862 (4.5%)	69,424 (1.7%)
龍運巴士有限 公司	12,992 (1.0%)	9,765 (0.9%)	11,303 (0.8%)	29,066 (1.0%)	39,729 (1.0%)
新大嶼山巴士 (一九七三)有 限公司	7,642 (0.6%)	4,928 (0.5%)	7,066 (0.5%)	16,332 (0.5%)	24,498 (0.6%)
新渡輪服務 有限公司	12,156 (1.0%)	11,152 (1.1%)	16,587 (1.2%)	35,062 (1.1%)	38,902 (1.0%)
富裕小輪有限 公司	679 (0.0%)	968 (0.1%)	908 (0.1%)	1,728 (0.1%)	1,546 (0.0%)
天星小輪有限 公司	5 (0.0%)	6 (0.0%)	51 (0.0%)	467 (0.0%)	2,101 (0.0%)
珊瑚海船務 有限公司	140 (0.0%)	151 (0.0%)	198 (0.0%)	435 (0.0%)	441 (0.0%)
港九小輪有限 公司	3,393 (0.3%)	3,159 (0.3%)	8,398 (0.6%)	17,808 (0.6%)	19,763 (0.5%)
珀麗灣客運 有限公司	1,524 (0.1%)	1,364 (0.2%)	1,687 (0.1%)	2,557 (0.1%)	3,269 (0.1%)
其他渡輪 營辦商 ^(註3)	11,704 (0.9%)	10,204 (1.0%)	10,533 (0.7%)	20,688 (0.6%)	23,936 (0.6%)
專線小巴 營辦商	362,551 (28.4%)	314,917 (31.0%)	407,401 (29.2%)	564,345 (18.3%)	706,606 (17.7%)
紅色小巴 營辦商	二元優惠 計劃尚未 擴展至有 關公共交 通工具	二元優惠 計劃尚未 擴展至有 關公共交 通工具	3,742 (0.3%)	61,424 (2.0%)	103,879 (2.6%)
街渡營辦商			683 (0.0%)	7,941 (0.3%)	6,675 (0.2%)
香港電車有限 公司			188 (0.0%)	2,259 (0.1%)	2,745 (0.1%)
居民巴士服務 營辦商			二元優惠 計劃尚未 擴展至有	10,587 (0.3%)	28,606 (0.7%)

公共交通 營辦商	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 實際 (千元)	2023-24 年度 修訂預算 (千元)
			關公共交 通工具		
總計	1,274,988 (100%)	1,016,676 (100%)	1,395,323 (100%)	3,078,823 (100%)	3,999,712 (100%)

(註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，以及擴展至紅色小巴、街渡和電車；並自2022年9月25日起擴展至居民巴士服務。

(註2) 新世界第一巴士服務有限公司的專營權於2023年7月1日與城巴(專營權一)一同合併至全新的城巴(市區及新界巴士網絡專營權)。

(註3) 其他渡輪營辦商包括城永有限公司、翠盈船務有限公司、Islands Ferry Company Limited、愉景灣航運服務有限公司、翠華船務(香港)有限公司、全記渡有限公司和坪洲街渡有限公司。翠盈船務有限公司於2021年1月1日起停辦旗下的渡輪服務，而城永有限公司及Islands Ferry Company Limited亦於2021年4月1日起停辦旗下的渡輪服務。

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： (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 (李頌恩)

局長： 勞工及福利局局長

問題：

根據「政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」(即「二元優惠計劃」)，60歲或以上人士和合資格殘疾人士可一律以每程二元的優惠票價乘搭該計劃涵蓋的公共交通工具。預算案演辭第227點指出，這計劃在2023/24年度開支約40億元，較2019/20年度的13億元增加超過兩倍，並預計有關檢討會在年內完成。就此，政府可否告知本會：

1. 過去5年，政府在「二元優惠計劃」下向各公共交通營辦商發放的補貼金額分別為何；
2. 過去5年，懷疑濫用「二元優惠計劃」涉及的個案數目和金額，並按該計劃涵蓋的公共交通工具列出分項數字；
3. 過去5年，分別有多少人濫用「二元優惠計劃」而被檢控及定罪，以及當中有多少人屬重複犯案；
4. 面對濫用該計劃的情況，政府有否考慮增加人手和開支預算，加強杜絕有關問題；若有，詳情為何；若否，原因為何；
5. 政府會否考慮將該計劃的合資格年齡上調或將該計劃的票價調高，從而減輕政府龐大的財政負擔；若會，詳情為何；若否，原因為何？

提問人：管浩鳴議員(立法會內部參考編號：21)

答覆：

1. 過去5個財政年度，政府向參與「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）的公共交通營辦商發還少收的車／船費收入所涉款額表列如下：

公共交通營辦商	2019-20 年度 實際 (千元)	2020-21 年度 實際 (千元)	2021-22 年度 ^(註1) 實際 (千元)	2022-23 年度 ^(註2) 實際 (千元)	2023-24 年度 修訂預算 (千元)
香港鐵路有限公司(港鐵公司)	341,669	266,742	368,927	1,165,741	1,525,018
專營巴士營辦商	541,167	408,013	576,020	1,187,781	1,536,225
渡輪營辦商	29,601	27,004	38,362	78,745	89,958
專線小巴營辦商	362,551	314,917	407,401	564,345	706,606
紅色小巴營辦商	二元優惠計劃尚未擴展至有關公共交通工具		3,742	61,424	103,879
街渡營辦商			683	7,941	6,675
香港電車有限公司			188	2,259	2,745
居民巴士服務營辦商			二元優惠計劃尚未擴展至有關公共交通工具	10,587	28,606
總計	1,274,988	1,016,676	1,395,323	3,078,823	3,999,712

^(註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。

^(註2) 自2022年9月25日起，二元優惠計劃擴展至居民巴士服務。

2. - 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，以防止違規使用。運輸署亦進行調查及監察情況。

過去五年，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實地監察調查，共發現1 419宗懷疑違規使用個案。有關的懷疑違規使用個案現按年及公共交通營辦商表列如下：

公共交通營辦商	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年	總計
香港鐵路有限公司 (港鐵公司)	-	156	464	314	295	1 229
專營巴士營辦商	4	12	38	11	-	65
渡輪營辦商	2	-	34	16	1	53
專線小巴營辦商	5	26	17	14	3	65
紅色小巴營辦商	二元優惠計劃尚未擴展 至有關公共交通工具			3	-	3
街渡營辦商				-	1	1
香港電車有限公司				-	-	-
居民巴士服務營辦商				3	-	3
總計	11	194	553	361	300	1 419

為加強打擊不合資格人士違規使用二元優惠，運輸署由2023年6月起聯同專營巴士和渡輪等公共交通營辦商加強執法工作。截至今年2月底，共進行約350次聯合執法行動，查驗共650條路線及約2 360名懷疑違規使用二元優惠計劃的人士，其中共發現兩宗涉嫌違規個案轉交警方跟進，其中一宗個案已完成聆訊，涉案乘客被罰款約14,000元及須補繳少付車資（共約2,000元）；另一宗警方正跟進調查。運輸署會繼續聯同公共交通營辦商採取特別巡查執法行動，若有充分證據，會把涉嫌違規個案轉交警方跟進並展開刑事調查，以確保二元優惠計劃的資源用得其所。港鐵公司在同期的執法行動中，共向約4 260名違規使用二元優惠計劃人士收取附加費。

打擊違規使用二元優惠計劃的工作主要由現職人員執行，目前未有計劃增加人手和開支預算。

5. 財政司司長於2024-25年度《財政預算案》宣布檢視二元優惠計劃的運作模式，目的是維持計劃的財政可持續性。政府已表明會維持二元優惠計劃的政策原意，鼓勵受惠者出行，從而建立關愛共融社會，無意取消計劃或改變現時受惠的組群。政府會在檢討中考慮不同方案對控制開支增長的效益，以及該些方案是否實際可行等因素。

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： (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 (李頌恩)

局長： 勞工及福利局局長

問題：

此綱領2024/25年度需要特別留意的事項提及，將繼續監察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）的運作，以及加強防止濫用計劃的措施。就此，政府可否告知本會：

1. 以表列出，自二元優惠計劃涵蓋至60至64歲人士以來，以及預計2024年，60歲或以上人士申領「樂悠咭」的數字，以不同年齡層分類：

	2022年（2月27日起）	2023年	2024年（預計）
60-64歲			
65-69歲			
70-74歲			
75-79歲			
80-84歲			
85歲或以上			

2. 以本港主要交通工具分類列出，自二元優惠計劃涵蓋至60至64歲人士以來，以及預計2024年，享用二元優惠計劃的平均每日乘客人次：

	2022年（2月27日起）	2023年	2024年（預計）
鐵路			
巴士			
小型巴士			
渡輪			

3. 由2024年8月25日起，所有60歲或以上香港居民必須使用「樂悠咭」才可享用二元優惠計劃。過去三年，政府用於宣傳和推廣合資格長者更換「樂悠咭」的：(i)人手編制、(ii)開支、(iii)活動詳情，以及(iv)參與人數為何；

4. 過去三年，政府用於打擊濫用二元優惠計劃的：(i)人手編制、(ii)開支、(iii)執法情況，以及(iv)涉及金額為何；及

5. 會否針對享用二元優惠計劃人次較多的公共交通工具，展開打擊濫用計劃的宣傳和執法行動？

提問人：劉業強議員(立法會內部參考編號：21)

答覆：

1. 由2022年2月27日起，60至64歲人士必須使用樂悠咭才可享受「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）。65歲或以上合資格人士，則由2022年6月1日起，按出生年份分十二階段申請樂悠咭，以確保由今年8月25日起可繼續享用二元乘車優惠。合資格人士分階段申領樂悠咭的數字表列如下：

	截至2022年 12月31日 ^(註2)	截至2023年 12月31日	截至2024年 2月29日
60至64歲人士 ^(註1)	593 343	915 688	927 089
1956年出生人士	100 193	114 104	115 239
1955年出生人士	90 764	106 759	107 885
1954年出生人士	85 098	101 934	103 108
1953年出生人士	76 426	92 564	93 549
1952年出生人士	71 821	88 904	89 861
1951年出生人士	65 031	83 587	84 526
1950年出生人士	25 372	80 191	81 095
1948年至1949年 出生人士	不適用	146 044	147 711
1946年至1947年 出生人士	不適用	110 359	111 756
1943年至1945年 出生人士	不適用	101 383	103 182
1939年至1942年 出生人士	不適用	91 175	93 550
1938年或以前出 生人士	不適用	118 215	124 254

^(註1) 政府由2021年8月至2021年12月分階段接受1957年至1961年出生的合資格香港居民申請樂悠咭，並由2022年1月1日起接受將於三個月內60歲的人士申請。

(註2) 截至2022年12月31日，政府開展了65歲或以上組別的首七階段，接受1950年至1956年出生的合資格香港居民申請樂悠咭。

2. 2022至2023年，享用二元優惠計劃的平均每日受惠乘客人次，按主要公共交通工具分類表列如下：

	2022年 ^(註3)	2023年
鐵路	804 000	1 023 000
專營巴士	847 000	1 038 000
公共小型巴士	401 200	480 300
渡輪	14 400	17 200

(註3) 自2022年2月27日起，二元優惠計劃擴展至60至64歲人士。

3. 政府在2021至2023年，透過不同宣傳活動，包括電視和電台宣傳訊息、宣傳單張及海報、巴士、地鐵和電車車廂廣告等，提醒目標受惠人士申請並使用樂悠咭，以享用二元優惠計劃。此外，政府亦為樂悠咭表格派發點的前線工作人員舉辦簡介會及設立臨時服務中心等，以協助有需要人士申請樂悠咭。運輸署沒有備存活動的參與人數。2021-22至2023-24財政年度，運輸署就上述宣傳項目涉及的總開支約980萬元。有關宣傳工作主要由運輸署現有人員執行，涉及的人手沒有詳細分項。

4.及5.

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，以防止違規使用。運輸署亦進行調查及監察情況。

過去三年，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實地監察調查，共發現1 214宗懷疑違規使用個案，涉事乘客一般會被要求即時補付應繳的車／船費，因此不涉及政府資助。運輸署沒有備存上述懷疑個案涉及金額的數字。

為加強打擊不合資格人士違規使用二元優惠，運輸署由2023年6月起聯同專營巴士和渡輪等公共交通營辦商加強執法工作。截至今年二月底，共進行約350次聯合執法行動，查驗共650條路線及約2 360名懷疑違規使用二元優惠計劃的人士，其中共發現兩宗涉嫌違規個案轉交警方跟進，其中一宗個案已完成聆訊，涉案乘客被罰款約14,000元及須補繳少付車資（共約2,000元）；另一宗警方正跟進調查。運輸署會繼續聯同公共交通營辦商採取特別巡查執法行動，若有充分證據，會把涉嫌違規個案轉交警方跟進並展開刑事調查，以確保二元優惠計劃的資源用

得其所。港鐵公司在同期的執法行動中，共向約4 260名違規使用二元優惠計劃人士收取附加費。

在公眾教育和宣傳方面，政府自2023年3月透過新一輪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違規使用二元優惠計劃屬違法行為，一經定罪，最高可被判處監禁。

運輸署就打擊違規使用二元優惠計劃的工作主要由現有人員執行，故涉及的人手及開支沒有詳細分項。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：0310)

總目： (186) 運輸署

分目： (166) 長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃

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 (李頌恩)

局長： 勞工及福利局局長

問題：

此分目2024/25年度預算撥款為6,006,288,000元，用以向參與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）的公共運輸營辦商發還在計劃下少收的車／船費收入。就此，政府可否告知本會：

1. 以表列出，過去三個及預計未來一個財政年度，政府向本港主要交通工具營辦商發還少收的車／船費收入的金額；

	2021/22	2022/23	2023/24	2024/25（預計）
鐵路				
巴士				
小型巴士				
渡輪				

2. 二元優惠計劃在2024/25年度的撥款預算較2023/24年度的修訂預算增加2,006,576,000元，增幅高達50.2%，政府作出相關預算的具體理據和原因為何？

提問人：劉業強議員(立法會內部參考編號：22)

答覆：

1. 過去三個財政年度，政府向參與二元優惠計劃的主要公共交通營辦商發還少收的車／船費收入所涉款額表列如下：

	2021-22年度^(註) 實際 (千元)	2022-23年度 實際 (千元)	2023-24年度 修訂預算 (千元)
香港鐵路有限公司	368,927	1,165,741	1,525,018
專營巴士營辦商	576,020	1,187,781	1,536,225
渡輪營辦商	38,362	78,745	89,958
專線小巴營辦商	407,401	564,345	706,606

^(註)自2022年2月27日起，二元優惠計劃擴展至60至64歲人士。

2024-25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60.1億元。

2. 2023-24年度是疫後香港社會復常的第一個財政年度，修訂預算反映乘客人次逐漸回升的情況。政府在制訂2024-25年度的預算時，除反映長者及合資格殘疾人士的平均每日乘客人次已回復到疫情前的正常水平外，亦考慮了合資格人士的人口變化、交通票價調整，以及參與二元優惠計劃的公共交通營辦商的變化等。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1615)

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 (李頌恩)

局長： 勞工及福利局局長

問題：

預算案演辭第227段提及政府會在今年內檢視「政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」(即「二元優惠計劃」)，就此，可否告知本會：

1. 有關檢討工作的時間表及詳細計劃；
2. 自「二元優惠計劃」擴展至60至64歲人士後，有關計劃的每年度的開支為何？

提問人：李浩然議員(立法會內部參考編號：6)

答覆：

1. 財政司司長於2024-25年度《財政預算案》宣布檢視「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)的運作模式，目的是維持計劃的財政可持續性。政府會在檢討中考慮不同方案對控制開支增長的效益，以及該些方案是否實際可行等因素。相關檢討預計會於今年內完成。
2. 自2022年2月27日起，二元優惠計劃擴展至60至64歲人士。在2021-22及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的車／船費收入分別約為14.0億元及30.8億元。在2023-24年度，有關的修訂預算開支約為40.0億元。

管制人員的答覆

(問題編號：1127)

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 (李頌恩)

局長： 勞工及福利局局長

問題：

預算案提出會檢視「二元優惠計劃」，請列出過去五年：

1. 每年政府為該計劃提供的資助總額及向各個公共交通營運商的資助額分別為何；當中持長者八達通、樂悠卡及已加註殘疾人士身份的個人八達通的資助額分別為何；

2. 按交通營辦商分別列出每年受惠乘客人數為何；當中屬長者及合資格殘疾人士分別為何；

3. 至今接獲懷疑遭濫用或盜用的個案數字；當中多少宗獲成功檢控；個案涉及何種公共交通工具；

4. 檢討「二元優惠計劃」的工作時計劃詳情及時間表如何；

5. 有關研究是否會考慮計劃為社會帶來的重要效益：包括鼓勵長者持續工作，舒緩香港勞動力不足，及協助長者建立積極的生活模式，減輕公共醫療的龐大開支等？

提問人：李慧琼議員(立法會內部參考編號：13)

答覆：

1. 運輸署沒有備存合資格人士使用不同類別咭種享用「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)的統計數字。過去5年，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，按受惠人士分類表列如下：

公共交通 營辦商	財政年度	長者 ^(註1)	合資格 殘疾人士
香港鐵路有限公司(港鐵公司)	2019-20 實際 (千元)	287,411	54,258
	2020-21 實際 (千元)	226,136	40,606
	2021-22 實際 (千元)	312,475	56,452
	2022-23 實際 (千元)	1,110,982	54,759
	2023-24 修訂預算 (千元)	1,457,533	67,485
專營巴士 營辦商	2019-20 實際 (千元)	393,235	147,932
	2020-21 實際 (千元)	293,215	114,798
	2021-22 實際 (千元)	423,991	152,029
	2022-23 實際 (千元)	1,051,027	136,754
	2023-24 修訂預算 (千元)	1,376,273	159,952
渡輪營辦商	2019-20 實際 (千元)	26,237	3,364
	2020-21 實際 (千元)	23,818	3,186
	2021-22 實際 (千元)	34,271	4,091
	2022-23 實際 (千元)	74,942	3,803
	2023-24 修訂預算 (千元)	85,907	4,051
專線小巴 營辦商	2019-20 實際 (千元)	323,126	39,425
	2020-21 實際 (千元)	281,045	33,872
	2021-22 實際 (千元)	366,146	41,255

公共交通 營辦商	財政年度	長者 ^(註1)	合資格 殘疾人士
	2022-23 實際 (千元)	526,798	37,547
	2023-24 修訂預算 (千元)	662,493	44,113
紅色小巴 營辦商 ^(註1)	2019-20 實際 (千元)	二元優惠計劃尚未擴展至 有關公共交通工具	
	2020-21 實際 (千元)		
	2021-22 實際 (千元)	3,478	264
	2022-23 實際 (千元)	57,631	3,793
	2023-24 修訂預算 (千元)	97,595	6,284
街渡營辦商 ^(註1)	2019-20 實際 (千元)	二元優惠計劃尚未擴展至 有關公共交通工具	
	2020-21 實際 (千元)		
	2021-22 實際 (千元)	651	32
	2022-23 實際 (千元)	7,648	293
	2023-24 修訂預算 (千元)	6,455	220
香港電車有限 公司 ^(註1)	2019-20 實際 (千元)	二元優惠計劃尚未擴展至 有關公共交通工具	
	2020-21 實際 (千元)		
	2021-22 實際 (千元)	170 ^(註2)	18
	2022-23 實際 (千元)	2,017 ^(註2)	242
	2023-24 修訂預算 (千元)	2,458 ^(註2)	287
居民巴士服務 營辦商 ^(註1)	2019-20 實際 (千元)	二元優惠計劃尚未擴展至 有關公共交通工具	
	2020-21 實際 (千元)		
	2021-22 實際 (千元)		
	2022-23 實際 (千元)	10,161	426

公共交通營辦商	財政年度	長者 ^(註1)	合資格殘疾人士
	2023-24 修訂預算 (千元)	27,400	1,206
總計	2019-20 實際 (千元)	1,030,009	244,979
	2020-21 實際 (千元)	824,214	192,462
	2021-22 實際 (千元)	1,141,182	254,141
	2022-23 實際 (千元)	2,841,206	237,617
	2023-24 修訂預算 (千元)	3,716,114	283,598

(註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，以及擴展至紅色小巴、街渡和電車；並自2022年9月25日起擴展至居民巴士服務。

(註2) 香港電車有限公司為65歲或以上長者提供1.3元的優惠票價，較二元優惠計劃所訂的2元劃一票價為低。就此，二元優惠計劃並不適用於65歲或以上長者乘搭電車。

2. 過去5年，享用二元優惠計劃的平均每日受惠乘客人次，按公共交通營辦商分類表列如下：

公共交通營辦商	曆年	長者 ^(註3)	合資格殘疾人士
香港鐵路有限公司(港鐵公司)	2019	454 000	64 000
	2020	362 000	47 000
	2021	459 000	60 000
	2022	748 000	55 000
	2023	954 000	69 000
專營巴士營辦商	2019	537 000	72 000
	2020	406 000	56 000
	2021	530 000	68 000
	2022	786 000	60 000
	2023	966 000	68 000
渡輪營辦商	2019	7 200	1 000
	2020	6 600	900
	2021	8 100	1 100
	2022	13 500	1 000
	2023	16 100	1 100
	2019	258 000	31 000

公共交通營辦商	曆年	長者 ^(註3)	合資格殘疾人士
專線小巴營辦商	2020	210 000	25 000
	2021	250 000	30 000
	2022	354 000	26 000
	2023	415 000	28 000
紅色小巴營辦商 ^(註3)	2019	二元優惠計劃尚未擴展至有關公共交通工具	
	2020		
	2021		
	2022	19 900	1 300
	2023	34 100	2 100
街渡營辦商 ^(註3)	2019	二元優惠計劃尚未擴展至有關公共交通工具	
	2020		
	2021		
	2022	2 500	100
	2023	2 400	100
香港電車有限公司 ^(註3)	2019	二元優惠計劃尚未擴展至有關公共交通工具	
	2020		
	2021		
	2022	6 400 ^(註4)	800
	2023	6 800 ^(註4)	800
居民巴士服務營辦商 ^(註3)	2019	二元優惠計劃尚未擴展至有關公共交通工具	
	2020		
	2021		
	2022	9 400	400
	2023	12 700	400
總計 ^(註5)	2019	1 256 200	168 000
	2020	984 600	128 900
	2021	1 247 100	159 100
	2022	1 940 300	145 300
	2023	2 408 100	169 600

^(註3) 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歲人，以及擴展至紅色小巴、街渡和電車；並自2022年9月25日起擴展至居民巴士服務。

^(註4) 香港電車有限公司為65歲或以上長者提供1.3元的優惠票價，較二元優惠計劃所訂的2元劃一票價為低。就此，二元優惠計劃並不適用於65歲或以上長者乘搭電車。

^(註5) 由於進位關係，數字相加未必等於總和。

3. 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。

為加強打擊不合資格人士違規使用二元優惠，運輸署由2023年6月起聯同專營巴士和渡輪等公共交通營辦商加強執法工作。截至今年2月底，共進行約350次聯合執法行動，查驗共650條路線及約2 360名懷疑違規使用二元優惠計劃的人士，其中共發現兩宗涉嫌違規個案轉交警方跟進，其中一宗個案已完成聆訊，涉案乘客被罰款約14,000元及須補繳少付車資（共約2,000元）；另一宗警方正跟進調查。運輸署會繼續聯同公共交通營辦商採取特別巡查執法行動，若有充分證據，會把涉嫌違規個案轉交警方跟進並展開刑事調查，以確保二元優惠計劃的資源用得其所。港鐵公司在同期的執法行動中，共向約4 260名違規使用二元優惠計劃人士收取附加費。

4.及5.

財政司司長於2024-25年度《財政預算案》宣布檢視二元優惠計劃的運作模式，目的是維持計劃財政可持續性。政府已表明會維持二元優惠計劃的政策原意，鼓勵受惠者出行，從而建立關愛共融社會。政府會在檢討中考慮不同方案對控制開支增長的效益，以及該些方案是否實際可行等因素。相關檢討預計會於今年內完成。

管制人員的答覆

(問題編號：1653)

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 (李頌恩)

局長： 勞工及福利局局長

問題：

在預算案演辭第227點提到，政府將在年內完成有關「二元優惠計劃」的檢討，讓有關計劃以財政上可持續的模式繼續提供。就此，可否告知本會：

1. 政府會否考慮設立優化機制，例如限制每日乘搭次數或使用金額等，以免「二元優惠計劃」被濫用？
2. 為遏止騙取長者乘車優惠情況，政府有何計劃加強巡查和執法力度，以及會否考慮加重罰則以收阻嚇作用，堵塞社福制度漏洞？

提問人：李惟宏議員(立法會內部參考編號：23)

答覆：

1. 財政司司長於2024-25年度《財政預算案》宣布檢視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）的運作模式，目的是維持計劃的財政可持續性。政府會在檢討中考慮不同方案對控制開支增長的效益，以及該些方案是否實際可行等因素。
2. 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。

為加強打擊不合資格人士違規使用二元優惠，運輸署由2023年6月起聯同專營巴士和渡輪等公共交通營辦商加強執法工作。截至今年2月底，共進行約350次聯合執法行動，查驗共650條路線及約2 360名懷疑違規使用二元優惠計劃的人士，其中共發現兩宗涉嫌違規個案轉交警方跟進，其中一宗個案已完成聆訊，涉案乘客被罰款約14,000元及須補繳少

付車資（共約2,000元）；另一宗警方正跟進調查。運輸署會繼續聯同公共交通營辦商採取特別巡查執法行動，若有充分證據，會把涉嫌違規個案轉交警方跟進並展開刑事調查，以確保二元優惠計劃的資源用得其所。港鐵公司在同期的執法行動中，共向約4 260名違規使用二元優惠計劃人士收取附加費。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3184)

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 (李頌恩)

局長： 勞工及福利局局長

問題：

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，當局可否告知本會：

- 1.過去三年至今，當局向參與本計劃的公共交通營辦商發還金額，請同時列出有關公共交通工具的總乘搭人數以及使用有關計劃人士的佔比；
- 2.去年至今，就打擊濫用涉及的人手及開支比例，以及本年度的預算人手及開支為何；
- 3.去年至今，就打擊濫用作出了多少次巡查、涉及的交通工具為何，過程中查核了多少人、有多少違規個案，是否有轉介警方作進一步跟進；
- 4.當局有否規定各公共交通營辦商都需要聘用人員打擊濫用有關計劃的人士，是否有相關人員編制詳情，如有詳情為何，如否原因為何；
- 5.參考港鐵的顧客服務及收益保護主任編制，有明確及公開規定的工作時間，以及在執行條例時需穿著制服，均影響了執行打擊濫用工作的成效，就此當局有否研究讓相關人員以便服及不定時執行工作以加強效果，如有詳情為何，如否原因為何；
- 6.當局有否利用大數據分析出行數據，以收窄執法的範圍，並作出針對性的埋伏打擊，如有詳情為何，如否原因為何。

提問人：梁熙議員(立法會內部參考編號：93)

答覆：

1. 2021-22及2022-23年度，政府向參與「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）的公共交通營辦商發還少收的車／船費收入分別約為14.0億元及30.8億元。2023-24年度，有關的修訂預算開支約為40.0億元。

過去3年，享用二元優惠計劃的平均每日受惠乘客人次及所佔百分比，表列如下：

曆年	長者 ^(註)	合資格 殘疾人士	總計
2021	1 247 100 (88.7%)	159 100 (11.3%)	1 406 200 (100%)
2022	1 940 300 (93.0%)	145 300 (7.0%)	2 085 600 (100%)
2023	2 408 100 (93.4%)	169 600 (6.6%)	2 577 700 (100%)

^(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。

2. 打擊違規使用二元優惠計劃的工作主要由現職人員執行，涉及的人手及開支沒有詳細分項。

3. 4. 5. 及6.

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。

在過去五年，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實地監察調查，共發現1 419宗懷疑違規使用個案。

為加強打擊不合資格人士違規使用二元優惠，運輸署由2023年6月起聯同專營巴士和渡輪等公共交通營辦商加強執法工作。截至今年2月底，共進行約350次聯合執法行動，查驗共650條路線及約2 360名懷疑違規使用二元優惠計劃的人士，其中共發現兩宗涉嫌違規個案轉交警方跟進，其中一宗個案已完成聆訊，涉案乘客被罰款約14,000元及須補繳少付車資（共約2,000元）；另一宗警方正跟進調查。運輸署會繼續聯同公共交通營辦商採取特別巡查執法行動，若有充分證據，會把涉嫌違規個案轉交警方跟進並展開刑事調查，以確保二元優惠計劃的資源用得其所。港鐵公司在同期的執法行動中，共向約4 260名違規使用二元優惠計劃人士收取附加費。

管制人員的答覆

(問題編號：2179)

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 (李頌恩)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），政府可否告知本會：

- 1 過去三年，每年用於補貼受惠人車資的金額及受惠人數；
- 2 請列出過去三年每年向各公共交通營辦商發放的補貼金額；
- 3 請按0-4.9元、5-9.9元、10-14.9元及15元或以上 分別列出過去三年就每程車資補貼金額的受惠人次及分別涉及金額。

提問人：梁文廣議員(立法會內部參考編號：28)答覆：

1及2

2021-22至2023-24年度，政府向參與「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）的公共交通營辦商發還少收的車／船費收入所涉款額表列如下：

公共交通營辦商	2021-22年度 ^{註1} 實際 (千元)	2022-23年度 ^{註2} 實際 (千元)	2023-24年度 修訂預算 (千元)
香港鐵路有限公司(港鐵公司)	368,927	1,165,741	1,525,018
專營巴士營辦商	576,020	1,187,781	1,536,225
渡輪營辦商	38,362	78,745	89,958
專線小巴營辦商	407,401	564,345	706,606
紅色小巴營辦商	3,742	61,424	103,879

公共交通營辦商	2021-22年度 ^{註1} 實際 (千元)	2022-23年度 ^{註2} 實際 (千元)	2023-24年度 修訂預算 (千元)
街渡營辦商	683	7,941	6,675
香港電車有限公司	188	2,259	2,745
居民巴士服務營辦商	二元優惠計劃 尚未擴展至 有關公共交通工具	10,587	28,606
總計	1,395,323	3,078,823	3,999,712

^{註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。

^{註2} 自2022年9月25日起，二元優惠計劃擴展至居民巴士服務。

過去3年，享用二元優惠計劃的平均每日受惠乘客人次，表列如下：

年份	長者 ^{註3}	合資格 殘疾人士
2021	1 247 100	159 000
2022	1 940 300	145 000
2023	2 408 100	169 600

^{註3} 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。

3. 運輸署沒有備存所需的統計數字。

管制人員的答覆

(問題編號：2068)

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 (李頌恩)

局長： 勞工及福利局局長

問題：

綱領(2)二零二四至二五年度，提到會繼續監督就政府長者公共交通票價優惠計劃。就此，當局可否告知本會：

- 1.根據已知的\$2乘車數據，請問有多少人使用樂悠咭，並請列舉其百分比。
- 2.此外，請按年齡分組（每5年為一組）詳細列出使用人次、金額和交通工具的情況。
- 3.關於長車短搭的數據，政府是否可以提供詳細資料？

提問人：鄧家彪議員(立法會內部參考編號：26)

答覆：

- 1. 截至2024年2月底，共有約218萬名60歲或以上合資格人士已申領樂悠咭，佔相關人口約百份之九十六。
- 2. 2023年，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）的平均每日受惠乘客人次，按公共交通營辦商分類表列如下：

公共交通營辦商	長者 ^(註1)	合資格殘疾人士
香港鐵路有限公司(港鐵公司)	954 000	69 000
專營巴士營辦商	966 000	68 000
渡輪營辦商	16 100	1 100
專線小巴營辦商	415 000	28 000
紅色小巴營辦商	34 100	2 100
街渡營辦商	2 400	100
香港電車有限公司	6 800 ^(註2)	800
居民巴士服務營辦商	12 700	400
總計 ^(註3)	2 408 100	169 600

2023-24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的車／船費收入所涉款額表列如下：

公共交通營辦商	2023-24年度 修訂預算 (千元)	
	長者 ^(註1)	合資格殘疾人士
香港鐵路有限公司(港鐵公司)	1,457,533	67,485
專營巴士營辦商	1,376,273	159,952
渡輪營辦商	85,907	4,051

公共交通營辦商	2023-24年度 修訂預算 (千元)	
	長者 ^(註1)	合資格 殘疾人士
專線小巴營辦商	662,493	44,113
紅色小巴營辦商	97,595	6,284
街渡營辦商	6,455	220
香港電車有限公司	2,458 ^(註2)	287
居民巴士服務營辦商	27,400	1,206
總計	3,716,114	283,598

^(註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。

^(註2) 香港電車有限公司為65歲或以上長者提供1.3元的優惠票價，較二元優惠計劃所訂的2元劃一票價為低。就此，二元優惠計劃並不適用於65歲或以上長者乘搭電車。

^(註3) 由於進位關係，數字相加未必等於總和。

3. 運輸署沒有備存受惠人士的行程資料。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1200)

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 (李頌恩)

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)，當局可否告知本會：

(a) 過去3個財政年度的開支；

(b) 請以表並按公共交通營辦商列出，過去3個財政年度，濫用「二元優惠計劃」的違規個案數目為何；

(c) 會否考慮以兩折取代計劃下的二元，以打擊濫用及「長車短搭」的情況；如會，詳情為何；如否，原因為何；

(d) 據了解，為打擊濫用及「長車短搭」的情況，有巴士公司曾於「落車門」前設置額外一部八達通機，以進行分段收費；當局有否向巴士公司了解相關計劃；如有，上述方法的成效及開支為何，有否出現濫用問題；如否，原因為何；

(e) 據了解，為打擊濫用及「長車短搭」的情況，有巴士公司曾於巴士站額外設置一部八達通機，以進行分段收費；

(i) 截至2024年2月29日，本港巴士站數目為何；

(ii) 當局有否檢視以上方法的可行性；如有，全港將有多少巴士站可額外設置一部八達通機，當中涉及的開支為何；如否，原因為何？

提問人：田北辰議員(立法會內部參考編號：11)

答覆：

- (a) 2021-22及2022-23年度，政府向參與「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）的公共交通營辦商發還少收的車／船費收入分別約為14.0億元及30.8億元。2023-24年度，有關的修訂預算開支約為40.0億元。
- (b) 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，以防止違規使用。運輸署亦進行調查及監察情況。

過去三年，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實地監察調查，共發現1 214宗懷疑違規使用個案。有關的懷疑違規使用個案現按年及公共交通營辦商表列如下：

公共交通營辦商	2021 年	2022 年	2023 年	總計
香港鐵路有限公司（港鐵公司）	464	314	295	1 073
專營巴士營辦商	38	11	-	49
渡輪營辦商	34	16	1	51
專線小巴營辦商	17	14	3	34
紅色小巴營辦商	二元優惠計劃尚未擴展至有關公共交通工具	3	-	3
街渡營辦商		-	1	1
香港電車有限公司		-	-	-
居民巴士服務營辦商		3	-	3
總計	553	361	300	1 214

為加強打擊不合資格人士違規使用二元優惠，運輸署由2023年6月起聯同專營巴士和渡輪等公共交通營辦商加強執法工作。截至今年2月底，共進行約350次聯合執法行動，查驗共650條路線及約2 360名懷疑違規使用二元優惠計劃的人士，其中共發現兩宗涉嫌違規個案轉交警方跟進，其中一宗個案已完成聆訊，涉案乘客被罰款約14,000元及須補繳少付車資（共約2,000元）；另一宗警方正跟進調查。運輸署會繼續聯同公共交通營辦商採取特別巡查執法行動，若有充分證據，會把涉嫌違規個案轉交警方跟進並展開刑事調查，以確保二元優惠計劃的資源用得其所。港鐵公司在同期的執法行動中，共向約4 260名違規使用二元優惠計劃人士收取附加費。

(c) 財政司司長於2024-25年度《財政預算案》宣布檢視二元優惠計劃的運作模式，目的是維持計劃的財政可持續性。政府會在檢討中考慮不同方案對控制開支增長的效益，以及該些方案是否實際可行等因素。

(d)及(e) 政府一向鼓勵巴士公司在可行的情況下提供車費優惠，現時約八成專營巴士路線已設有單向或雙向分段收費，其餘兩成主要為短途路線。至於是否要求巴士公司提供更多分段收費，運輸署需從整體交通服務和規劃上作審慎考慮，包括如何照顧及平衡短途及長途乘客的不同交通需求，而個別路線是否可行及具體安排，亦須視乎相關路線的實際情況而定。如全面實施分段收費，可能令更多短途乘客乘搭長途路線，佔用長途路線的運載力，因而影響長途線的乘客；若專營巴士營辦商因而需要增加長途路線的班次，便會加重路面交通負荷。此外，在短途乘客中途下車後，相關長途路線可能出現載客率過低而未能善用公共交通資源的情況。增加分段收費亦可能導致與現有的短途路線或其他公共交通服務之間出現資源重疊的情況，破壞得來不易的生態平衡。因此，運輸署會就個別路線是否適宜推行分段收費作出審慎評估。

現時，並沒有巴士公司在「落車門」前設置額外拍卡機以進行分段收費，主要原因是該位置距離車長座位較遠，車長較難監察乘客有否使用拍卡機後不在該分站下車的濫用情況。雖然如此，有巴士公司在分站裝置拍卡系統，讓乘客下車後拍卡以享用雙向分段收費的優惠；亦有個別路線需要乘客在下車前前往車頭，由巴士系統自動調節收費器或由車長在收費器上設定分段收費後，讓乘客再拍一次收費器以獲取車費回贈。然而，上述兩種安排受制於不同因素，前者受制於巴士站的實際環境，例如是否有足夠空間及附近是否有電力供應等，未必每個分站均適用；而後者則不適合用於繁忙及乘客量高的巴士路線，因為乘客較難在擠迫車廂內前往車頭位置再拍卡然後才下車。運輸署會繼續與各專營巴士公司研究不同雙向分段收費運作模式。

截至2024年2月29日，本港共有9 085個巴士站。

管制人員的答覆

(問題編號：2878)

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 (李頌恩)局長： 勞工及福利局局長問題：

就執行「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），請告知本會：

1. 過去三年向各公共交通營辦商發還的總補貼金額、獲發還車/船程總數、平均每段車程補貼額為何？請按下表提供相關數據：

2021/2022/2023	獲計劃發還總金額	獲發還車/船程總數	平均車程補貼額
各專營巴士營辦商			
電車			
渡輪			
港鐵			
綠色專線小巴			
紅色專線小巴			
街渡			
居民巴士服務			

2. 過去三年，各專營巴士營辦商在剔除二元優惠計劃受惠人群前/後的平均車費(全年總車費收入/全年總載客量)各為何？請按下表提供相關數據：

2021/2022/2023	全年載客量（不包括2元優惠受惠人士）	全年車費收入（不包括政府發還的金額）	二元優惠計劃受惠車程總數	獲計劃發還總金額
各專營巴士營辦商				

提問人：張欣宇議員(立法會內部參考編號：8)

答覆：

1. 2021-22至2023-24年度，政府向參與「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）的公共交通營辦商發還少收的車／船費收入所涉款額表列如下：

	2021-22 年度^(註1) 實際 (千元)	2022-23 年度^(註2) 實際 (千元)	2023-24 年度 修訂預算 (千元)
香港鐵路有限公司	368,927	1,165,741	1,525,018
九龍巴士(一九三三)有限公司	409,137	828,615	1,053,996
城巴有限公司 ^(註3)	81,227	174,906	348,578
新世界第一巴士服務有限公司 ^(註3)	67,287	138,862	69,424
龍運巴士有限公司	11,303	29,066	39,729
新大嶼山巴士(一九七三)有限公司	7,066	16,332	24,498
渡輪營辦商	38,362	78,745	89,958
專線小巴營辦商	407,401	564,345	706,606
紅色小巴營辦商	3,742	61,424	103,879
街渡營辦商	683	7,941	6,675
香港電車有限公司	188	2,259	2,745
居民巴士服務營辦商	二元優惠計劃 尚未擴展至有 關公共交通工具	10,587	28,606
總計	1,395,323	3,078,823	3,999,712

(註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。

(註2) 自2022年9月25日起，二元優惠計劃擴展至居民巴士服務。

(註3) 新世界第一巴士服務有限公司的專營權及城巴（專營權一）於2023年7月1日合併至全新的城巴（市區及新界巴士網絡專營權）。

過去3年，享用二元優惠計劃的平均每日受惠乘客人次，按公共交通營辦商分類表列如下：

公共交通營辦商	曆年	65歲或以上人士	合資格殘疾人士	60至64歲人士 ^(註4)
香港鐵路有限公司(港鐵公司)	2021	459 000	60 000	-
	2022	430 000	55 000	318 000
	2023	585 000	69 000	369 000
專營巴士營辦商	2021	530 000	68 000	-
	2022	500 000	60 000	286 000
	2023	631 000	68 000	335 000
渡輪營辦商	2021	8 100	1 100	-
	2022	7 500	1 000	6 000
	2023	10 100	1 100	6 000
專線小巴營辦商	2021	250 000	30 000	-
	2022	233 000	26 000	121 000
	2023	279 000	28 000	136 000
紅色小巴營辦商 ^(註4)	2021	二元優惠計劃尚未擴展至有關公共交通工具		
	2022	11 400	1 300	8 500
	2023	20 900	2 100	13 200
街渡營辦商 ^(註4)	2021	二元優惠計劃尚未擴展至有關公共交通工具		
	2022	1 500	100	1 000
	2023	1 500	100	900
香港電車有限公司 ^(註4)	2021	二元優惠計劃尚未擴展至有關公共交通工具		
	2022	-(註5)	800	6 400
	2023	-(註5)	800	6 800
居民巴士服務營辦商 ^(註4)	2021	二元優惠計劃尚未擴展至有關公共交通工具		
	2022	6 000	400	3 400
	2023	8 100	400	4 600
總計 ^(註6)	2021	1 247 100	159 100	-
	2022	1 190 300	145 300	750 000
	2023	1 536 300	169 600	871 800

^(註4) 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。

^(註5) 香港電車有限公司為65歲或以上長者提供1.3元的優惠票價，較二元優惠計劃所訂的2元劃一票價為低。就此，二元優惠計劃並不適用於65歲或以上長者乘搭電車。

^(註6) 由於進位關係，數字相加未必等於總和。

運輸署沒有備存二元優惠計劃下平均每車程補貼額的資料。

- 過去三年，各專營巴士營辦商的全年載客量及全年車費收入表列如下。由於專營巴士營辦商的財政年度的終結日各有不同，相關數據所涵蓋的時間段亦不同，獲發還少收的車費收入及平均每日受惠乘客人次的數據不宜按營辦商的財政年度並列。

2021年／2020-21財政年度

專營巴士營辦商 ^(註7)	全年載客量 ^(註8) (百萬人次)	全年車費收入 ^(註9) (億元)
九巴	891	62.8
龍運	29	3.2
新巴 ^(註10)	211	15.2
城巴(專營權1) ^(註10)	222	16.9
城巴(專營權2) ^(註10)	30	3.7
嶼巴 ^(註11)	22	1.1

2022年／2021-22財政年度

專營巴士營辦商 ^(註7)	全年載客量 ^(註8) (百萬人次)	全年車費收入 ^(註9) (億元)
九巴	805	57.7
龍運	29	3.2
新巴	129	9.7
城巴(專營權1)	129	10.8
城巴(專營權2)	18	2.3
嶼巴 ^(註11)	25	1.2

2023年／2022-23財政年度

專營巴士營辦商 ^(註7)	全年載客量 ^(註8) (百萬人次)	全年車費收入 ^(註9) (億元)
九巴	924	未有資料
龍運	43	
新巴 ^(註12)	308	
城巴(專營權1) ^(註12)		
城巴(專營權2)	31	
嶼巴 ^(註11)	27	1.4

^(註7) 九巴：九龍巴士(一九三三)有限公司

新巴：新世界第一巴士服務有限公司

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)。在2023年7月1日開始的新專營權，以城巴有限公司(市區及新界巴士網絡專營權)的名義一併經營新巴的路線。

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)

嶼巴：新大嶼山巴士(一九七三)有限公司

除特別註明，專營巴士的財政年度以該年的12月31日為終結日。

^(註8) 資料由各巴士營辦商提供，包括二元優惠計劃受惠人士。

- (註9) 資料由各巴士營辦商提供，包括政府就二元優惠計劃向營辦商發還少收的車費收入款額。
- (註10) 新巴、城巴(專營權1)及城巴(專營權2)於2020/21財政年度涵蓋為期18個月的時段，即2020年7月1日至2021年12月31日。相關載客量及車費收入數字亦涵蓋18個月的時段。
- (註11) 嶼巴財政年度每年4月1日至翌年3月31日。
- (註12) 新巴及城巴(專營權1)於2023年7月1日合併。新巴的相關數字已計算在城巴(專營權1)內。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2887)

總目： (186) 運輸署

分目： (166) 長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃

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 (李頌恩)

局長： 勞工及福利局局長

問題：

分目166顯示，2023/24年度有關「政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」的核准預算為67.25億元，但修訂預算大幅減少至39.99億元，原因為何？

提問人：張欣宇議員(立法會內部參考編號：17)

答覆：

分目166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)的修訂預算開支較原來核准預算開支低約27.3億元，主要原因包括疫後復常階段的受惠乘客人次和公共交通營辦商的票價較預期低；以及該年度加入二元優惠計劃的紅色小巴路線、街渡服務及居民巴士服務數目較預期少。

管制人員的答覆

(問題編號：3510)

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 (李頌恩)

局長： 勞工及福利局局長

問題：

1. 過去三年，殘疾人士及合資格長者領取優惠詳情為何？請按各類公共交通機構類別分別以表列出。另外，當局有否收集數據，現時長者「長車短搭」的情況如何？如有，請列出。

2. 過去三年，透過「計劃」的每名受惠人士平均每月津貼有多少？

3. 當局擬強制規定所有60歲或以上受惠人士必須使用「樂悠咭」才可享用二元優惠計劃，請問直至目前為止，換領「樂悠咭」的數目有多少？佔60歲或以上長者人口比例為何？換證計劃涉及人手及開支多少？

4. 當局表示會繼續加強防止濫用二元優惠計劃的措施，請問相關計劃詳情為何？涉及金額多少？

提問人：陳恒鑌議員(立法會內部參考編號：46)

答覆：

1. 過去3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)下，平均每日受惠乘客人次按公共交通營辦商和受惠人士分類表列如下：

公共交通營辦商	曆年	長者 ^(註1)	合資格殘疾人士
香港鐵路有限公司(港鐵公司)	2021	459 000	60 000
	2022	748 000	55 000
	2023	954 000	69 000
專營巴士營辦商	2021	530 000	68 000
	2022	786 000	60 000
	2023	966 000	68 000
渡輪營辦商	2021	8 100	1 100
	2022	13 500	1 000
	2023	16 100	1 100
專線小巴營辦商	2021	250 000	30 000
	2022	354 000	26 000
	2023	415 000	28 000
紅色小巴營辦商 ^(註1)	2021	二元優惠計劃尚未擴展至有關公共交通工具	
	2022	19 900	1 300
	2023	34 100	2 100
街渡營辦商 ^(註1)	2021	二元優惠計劃尚未擴展至有關公共交通工具	
	2022	2 500	100
	2023	2 400	100
香港電車有限公司 ^(註1)	2021	二元優惠計劃尚未擴展至有關公共交通工具	
	2022	6 400 ^(註2)	800
	2023	6 800 ^(註2)	800
居民巴士服務營辦商 ^(註1)	2021	二元優惠計劃尚未擴展至有關公共交通工具	
	2022	9 400	400
	2023	12 700	400
總計 ^(註3)	2021	1 247 100	159 100
	2022	1 940 300	145 300
	2023	2 408 100	169 600

^(註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，以及擴展至紅色小巴、街渡和電車；並自2022年9月25日起擴展至居民巴士服務。

^(註2) 香港電車有限公司為65歲或以上長者提供1.3元的優惠票價，較二元優惠計劃所訂的2元劃一票價為低。就此，二元優惠計劃並不適用於65歲或以上長者乘搭電車。

^(註3) 由於進位關係，數字相加未必等於總和。

過去3年，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／船費收入所涉款額表列如下：

公共交通營辦商	財政年度	長者 ^(註1)	合資格殘疾人士
香港鐵路有限公司(港鐵公司)	2021-22 實際 (千元)	312,475	56,452
	2022-23 實際 (千元)	1,110,982	54,759
	2023-24 修訂預算 (千元)	1,457,533	67,485
專營巴士營辦商	2021-22 實際 (千元)	423,991	152,029
	2022-23 實際 (千元)	1,051,027	136,754
	2023-24 修訂預算 (千元)	1,376,273	159,952
渡輪營辦商	2021-22 實際 (千元)	34,271	4,091
	2022-23 實際 (千元)	74,942	3,803
	2023-24 修訂預算 (千元)	85,907	4,051
專線小巴營辦商	2021-22 實際 (千元)	366,146	41,255
	2022-23 實際 (千元)	526,798	37,547
	2023-24 修訂預算 (千元)	662,493	44,113
紅色小巴營辦商 ^(註1)	2021-22 實際 (千元)	3,478	264
	2022-23 實際 (千元)	57,631	3,793
	2023-24 修訂預算 (千元)	97,595	6,284
街渡營辦商 ^(註1)	2021-22 實際 (千元)	651	32
	2022-23 實際 (千元)	7,648	293
	2023-24 修訂預算 (千元)	6,455	220
香港電車有限公司 ^(註1)	2021-22 實際 (千元)	170 ^(註2)	18
	2022-23 實際 (千元)	2,017 ^(註2)	242

公共交通 營辦商	財政年度	長者 ^(註1)	合資格殘疾人士
	2023-24 修訂預算 (千元)	2,458 ^(註2)	287
居民巴士服務營 辦商 ^(註1)	2021-22 實際 (千元)	二元優惠計劃尚未擴展至有關公 共交通工具	
	2022-23 實際 (千元)	10,161	426
	2023-24 修訂預算 (千元)	27,400	1,206
總計	2021-22 實際 (千元)	1,141,182	254,141
	2022-23 實際 (千元)	2,841,206	237,617
	2023-24 修訂預算 (千元)	3,716,114	283,598

(註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，以及擴展至紅色小巴、街渡和電車；並自2022年9月25日起擴展至居民巴士服務。

(註2) 香港電車有限公司為65歲或以上長者提供1.3元的優惠票價，較二元優惠計劃所訂的2元劃一票價為低。就此，二元優惠計劃並不適用於65歲或以上長者乘搭電車。

運輸署沒有備存受惠人士的行程資料。

2. 運輸署沒有備存所需的統計數字。

3. 截至2024年2月底，共有約218萬名60歲或以上合資格長者已申領樂悠咭，佔相關人口約百份之九十六。

主要用於換領樂悠咭涉及的非經常開支承擔額約為2億800萬元。有關工作主要由政府現職人員執行，涉及的人手沒有詳細分項。

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。

在過去五年，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實地監察調查，共發現1 419宗懷疑違規使用個案。

為加強打擊不合資格人士違規使用二元優惠，運輸署由2023年6月起聯同專營巴士和渡輪等公共交通營辦商加強執法工作。截至今年2月底，共進行約350次聯合執法行動，查驗共650條路線及約2 360名懷疑違規使用二元優惠計劃的人士，其中共發現兩宗涉嫌違規個案轉交警方跟進，其中一宗個案已完成聆訊，涉案乘客被罰款約14,000元及須補繳少付車資（共約2,000元）；另一宗警方正跟進調查。運輸署會繼續聯同公共交通營辦商採取特別巡查執法行動，若有充分證據，會把涉嫌違規個案轉交警方跟進並展開刑事調查，以確保二元優惠計劃的資源用得其所。港鐵公司在同期的執法行動中，共向約4 260名違規使用二元優惠計劃人士收取附加費。

打擊違規使用二元優惠計劃的工作主要由現職人員執行，涉及的開支沒有詳細分項。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3646)

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 (李頌恩)

局長： 勞工及福利局局長

問題：

預算案中提到「政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」（簡稱：2元乘車優惠）在2023/24年度開支約40億元，較2019/20年度的13億元增加逾兩倍。就此，當局可否告知：

（一）除了在2022年起推行「樂悠咭」計劃外，署方有否仔細研究2023/24年度的相關開支比2019/20年度增加20多億元的原因，並適時統計和檢視使用者的乘搭習慣、次數和受惠人數？若有，詳情為何；若否，原因為何？

（二）請提供過去一年就打擊違規使用2元乘車優惠的巡查次數、檢控數字及總罰款金額。

（三）有否計劃全面檢視上述計劃的成本效益及「長車短搭」問題？如有，請提供具體時間表。若否，原因為何？

提問人：江玉歡議員(立法會內部參考編號：45)

答覆：

(一) 2023-24年度，政府向參與「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)的公共交通營辦商發還少收的車／船費收入的修訂預算開支約為40.0億元，較2019-20年度的實際開支12.7億元增加約27.3億元，主要因為二元優惠計劃的合資格年齡由65歲下調至60歲，以及擴展至紅色小巴、街渡、電車及居民巴士服務；合資格人士的人口增長和交通票價調整；乘客人次因疫後社會復常而逐漸回升等。

- (二) 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，以防止違規使用。運輸署亦進行調查及監察情況。

過去一年，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實地監察調查，共發現300宗懷疑違規使用個案。

為加強打擊不合資格人士違規使用二元優惠，運輸署由2023年6月起聯同專營巴士和渡輪等公共交通營辦商加強執法工作。截至今年2月底，共進行約350次聯合執法行動，查驗共650條路線及約2 360名懷疑違規使用二元優惠計劃的人士，其中共發現兩宗涉嫌違規個案轉交警方跟進，其中一宗個案已完成聆訊，涉案乘客被罰款約14,000元及須補繳少付車資（共約2,000元）；另一宗警方正跟進調查。運輸署會繼續聯同公共交通營辦商採取特別巡查執法行動，若有充分證據，會把涉嫌違規個案轉交警方跟進並展開刑事調查，以確保二元優惠計劃的資源用得其所。港鐵公司在同期的執法行動中，共向約4 260名違規使用二元優惠計劃人士收取附加費。

- (三) 財政司司長於2024-25年度《財政預算案》宣布檢視二元優惠計劃的運作模式，目的是維持計劃財政可持續性。政府會在檢討中考慮不同方案對控制開支增長的效益，以及該些方案是否實際可行等因素。相關檢討預計會於今年內完成。

管制人員的答覆

(問題編號：3806)

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 (李頌恩)

局長： 勞工及福利局局長

問題：

在現有的「二元乘車優惠」機制下，合資格的長者或殘疾人士搭乘參與計劃的交通工具時只需支付港幣2元，相關的車資差額則由政府補貼，而在去年。而財政司司長已在本年度的「財政預算案」表示已要求相關部門檢視「二元乘車優惠」及「公共交通費用補貼計劃」計劃，期望在財政上可持續模式繼續提供有關服務。就此，政府可否告知本會：

1. 請列出過去一年「二元乘車優惠」計劃的總開支為何？市民領取津貼總金額為何？
2. 「長車短搭」對於合資格人士及非合資格人士使用優惠的情況十分普遍，亦是政府開銷不必要增加的主因，政府可會考慮與公共交通企業加強溝通制定措施，如：分段收費，即登記上車及落車點，再按車程收費以縮減有關開支？
3. 承上題，如否，政府可有任何措施加強宣傳，呼籲長者為香港庫房節省開支？

提問人：尚海龍議員(立法會內部參考編號：17)

答覆：

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)的總開支修訂預算約為41.0億元，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的車／船費收入的修訂預算約為40.0億元。
2. 財政司司長於2024-25年度《財政預算案》宣布檢視二元優惠計劃的運作模式，目的是維持計劃財政可持續性。政府會在檢討中考慮不同方案對控制開支增長的效益，以及該些方案是否實際可行等因素。

政府一向鼓勵巴士公司在可行的情況下提供車費優惠，現時約八成專營巴士路線已設有單向或雙向分段收費，其餘兩成主要為短途路線。至於是否要求巴士公司提供更多分段收費，運輸署需從整體交通服務和規劃上作審慎考慮，包括如何照顧及平衡短途及長途乘客的不同交通需求，而個別路線是否可行及具體安排，亦須視乎相關路線的實際情況而定。如全面實施分段收費，可能令更多短途乘客乘搭長途路線，佔用長途路線的運載力，因而影響長途線的乘客；若專營巴士營辦商因而需要增加長途路線的班次，便會加重路面交通負荷。此外，在短途乘客中途下車後，相關長途路線可能出現載客率過低而未能善用公共交通資源的情況。增加分段收費亦可能導致與現有的短途路線或其他公共交通服務之間出現資源重疊的情況，破壞得來不易的生態平衡。因此，運輸署會就個別路線是否適宜推行分段收費作出審慎評估。

3. 政府已推出電視宣傳短片及電台廣播，並於提供雙向分段收費的主要公共巴士、公共小巴站頭及公共小巴車廂顯眼位置張貼宣傳海報，鼓勵二元優惠計劃受惠人士善用短途路線，以及協助乘客了解雙向分段收費及有關操作，從而減省二元優惠計劃下的票價差額，確保公帑用得其所。

- 完 -

[illegible]

元朗										
北區										
大埔										
沙田										
西貢										
離島										

提問人：狄志遠議員(立法會內部參考編號：97)

答覆：

「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)下的合資格殘疾人士必須使用印有照片並已註有「殘疾人士身分」的個人八達通才可享受二元優惠計劃。過去三年，合資格殘疾人士向香港鐵路有限公司(港鐵)申請註有「殘疾人士身分」個人八達通的數字按年齡組別表列如下。港鐵沒有備存申請人的分區數字。

曆年	12歲以下 合資格殘疾人士	12至59歲 合資格殘疾人士	60至64歲 合資格殘疾人士
2021	5 252	73 622	18 554
2022	5 549	73 727	14 010
2023	6 468	74 958	12 023

另外，政府現時提供資助金予復康巴士服務營辦商，為行動不便的殘疾人士及其家屬提供多種復康巴士服務，包括固定路線服務、電話預約服務，以及穿梭服務。有關營辦商並沒有備存使用復康巴士服務人士的年齡及分區數字。

管制人員的答覆

(問題編號：3886)

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 (李頌恩)局長： 勞工及福利局局長問題：

預算案演辭第227段提到，已要求相關部門檢視「政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」的運作模式，考慮因素包括其開支較大兼增長迅速。就此，政府可否告知本會：

1. 過去5年，以下計劃的年度開支及其按年增幅：政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃

提問人：謝偉銓議員(立法會內部參考編號：51)答覆：

過去5個財政年度，政府向參與「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）的公共交通營辦商發還少收的車／船費收入所涉款額及按年變化表列如下^(註)：

財政年度	政府向參與二元優惠計劃的公共交通營辦商發還少收的車／船費收入的款額 (千元)	按年變化	
		(千元)	(百分比)
2019-20 (實際)	1,274,988	-	-
2020-21 (實際)	1,016,676	-258,312	-20.3%
2021-22 (實際)	1,395,323	+378,647	+37.2%
2022-23 (實際)	3,078,823	+1,683,500	+120.7%
2023-24 (修訂預算)	3,999,712	+920,889	+29.9%

(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，以及擴展至紅色小巴、街渡和電車；並自2022年9月25日起擴展至居民巴士服務。

— 完 —

平日過海交通平均流量 (架次)		收回西隧前				633收費				分時段收費			
		西 隧	紅 隧	東 隧	總 數	西 隧	紅 隧	東 隧	總 數	西 隧	紅 隧	東 隧	總 數
南 向	07:00- 08:00												
	08:00- 09:00												
	09:00- 10:00												
北 向	17:00- 18:00												
	18:00- 19:00												
	19:00- 20:00												

2. 僅計算私家車，三條隧道平日繁忙時段內每小時車流量詳情為何？

平日過海 私家車平均 流量(架次)		收回西隧前				633收費				分時段收費			
		西隧	紅隧	東隧	總數	西隧	紅隧	東隧	總數	西隧	紅隧	東隧	總數
南向	07:00-08:00												
	08:00-09:00												
	09:00-10:00												
北向	17:00-18:00												
	18:00-19:00												
	19:00-20:00												

3. 僅計算的士，三條隧道平日繁忙時段內每小時車流量詳情為何？

平日過海的士平均 流量(架次)		收回西隧前				633收費				分時段收費			
		西隧	紅隧	東隧	總數	西隧	紅隧	東隧	總數	西隧	紅隧	東隧	總數
南向	07:00-08:00												
	08:00-09:00												
	09:00-10:00												
北向	17:00-18:00												
	18:00-19:00												
	19:00-20:00												

提問人：張欣宇議員

答覆：

1. 有關3條過海隧道，在實施新收費前後的平日（即星期一至五，不包括公眾假期）07:00至10:00及17:00至20:00，所有車輛的每小時車流量，詳見附表一。
2. 有關3條過海隧道，在實施新收費前後的平日（即星期一至五，不包括公眾假期）07:00至10:00及17:00至20:00，私家車的每小時車流量，詳見附表二。
3. 有關3條過海隧道，在實施新收費前後的平日（即星期一至五，不包括公眾假期）07:00至10:00及17:00至20:00，的士的每小時車流量，詳見附表三。

附表一

平日07:00至10:00及17:00至20:00所有車輛的過海交通平均流量(雙向)(架次)^{1,2}

平日過海交通平均流量 (雙向)(架次)		收回西隧前 ³				633收費 ⁴				分時段收費 ⁵			
		西隧	紅隧	東隧	總數	西隧	紅隧	東隧	總數	西隧	紅隧	東隧	總數
南向	07:00-08:00	1 500	2 900	2 100	6 400	2 800	2 900	3 000	8 700	3 400	2 700	2 800	8 900
	08:00-09:00	3 600	3 000	3 000	9 600	4 100	2 900	2 900	9 900	4 100	2 700	2 800	9 700
	09:00-10:00	3 900	3 000	3 000	9 900	4 100	2 900	2 900	10 000	4 100	2 800	2 800	9 700
北向	17:00-18:00	3 000	2 900	2 600	8 600	3 900	2 800	2 800	9 500	3 800	2 700	2 600	9 000
	18:00-19:00	3 500	3 000	2 800	9 300	4 100	2 700	2 800	9 600	4 000	2 700	2 600	9 300
	19:00-20:00	2 500	2 800	2 700	8 100	2 900	2 700	2 400	8 100	3 300	2 500	2 300	8 100

註：

1. 「平日繁忙時段」一般指07:30至10:30及16:30至19:30（共6小時），當中已計及了3條過海隧道「繁忙時段」的實際時限，以及在時段之間所設立過渡收費安排。按議員要求，上表一概以整點劃分3條過海隧道在07:00至10:00，及17:00至20:00的車流數據，故此未必能夠準確反映及比較新收費實施前後繁忙時段的車流
2. 上表有關車流量並未計及繁忙時段排隊進入隧道的車龍（如有）；由於數字四捨五入，總數可能不等於細項相加
3. 2023年7月的平日過海交通流量
4. 2023年12月4日至8日期間
5. 2024年2月期間的星期一至五，當中已剔除公眾假期及受其影響的日子（例如：農曆年三十、年初五至初七）

附表二

平日 07:00 至 10:00 及 17:00 至 20:00 過海私家車平均流量(雙向)(架次)^{1,2}

平日過海私家車 平均流量 (雙向)(架次)		收回西隧前 ³				633收費 ⁴				分時段收費 ⁵			
		西隧	紅隧	東隧	總數	西隧	紅隧	東隧	總數	西隧	紅隧	東隧	總數
南向	07:00-08:00	600	1 400	1 100	3 000	1 500	1 600	2 000	5 000	1 900	1 600	1 800	5 300
	08:00-09:00	1 400	1 400	1 600	4 400	2 100	1 500	1 800	5 400	1 900	1 600	1 600	5 100
	09:00-10:00	1 600	1 300	1 400	4 300	1 800	1 300	1 500	4 700	1 600	1 500	1 400	4 500
北向	17:00-18:00	1 400	1 500	1 400	4 300	2 200	1 400	1 800	5 300	1 900	1 700	1 600	5 200
	18:00-19:00	1 800	1 600	1 600	5 000	2 500	1 600	1 900	6 000	2 300	1 900	1 800	5 900
	19:00-20:00	1 300	1 700	1 500	4 500	1 700	1 700	1 700	5 000	1 900	1 700	1 500	5 200

註：

- 「平日繁忙時段」一般指07:30至10:30及16:30至19:30（共6小時），當中已計及了3條過海隧道「繁忙時段」的實際時限，以及在時段之間所設立過渡收費安排。按議員要求，上表一概以整點劃分3條過海隧道在07:00至10:00，及17:00至20:00的車流數據，故此未必能夠準確反映及比較新收費實施前後繁忙時段的車流
- 上表有關車流量並未計及繁忙時段排隊進入隧道的車龍（如有）；由於數字四捨五入，總數可能不等於細項相加
- 2023年7月的平日過海交通流量
- 2023年12月4日至8日期間
- 2024年2月期間的星期一至五，當中已剔除公眾假期及受其影響的日子（例如：農曆年三十、年初五至初七）

附表三

平日 07:00 至 10:00 及 17:00 至 20:00 過海的士平均流量(雙向)(架次) ^{1,2}

平日過海的士 平均流量 (雙向)(架次)		收回西隧前 ³				633收費 ⁴				分時段收費 ⁵			
		西隧	紅隧	東隧	總數	西隧	紅隧	東隧	總數	西隧	紅隧	東隧	總數
南向	07:00-08:00	300	300	300	800	700	200	400	1 200	600	300	300	1 200
	08:00-09:00	600	200	400	1 200	900	100	300	1 300	800	200	400	1 500
	09:00-10:00	700	200	400	1 200	1 000	100	400	1 400	900	300	500	1 600
北向	17:00-18:00	400	200	300	800	700	100	200	1 100	600	200	300	1 100
	18:00-19:00	500	200	300	900	700	100	200	1 100	700	200	300	1 200
	19:00-20:00	500	300	400	1 200	800	200	400	1 300	700	300	300	1 300

註：

1. 「平日繁忙時段」一般指07:30至10:30及16:30至19:30（共6小時），當中已計及了3條過海隧道「繁忙時段」的實際時限，以及在時段之間所設立過渡收費安排。按議員要求，上表一概以整點劃分3條過海隧道在07:00至10:00，及17:00至20:00的車流數據，故此未必能夠準確反映及比較新收費實施前後繁忙時段的車流
2. 上表有關車流量並未計及繁忙時段排隊進入隧道的車龍（如有）；由於數字四捨五入，總數可能不等於細項相加
3. 2023年7月的平日過海交通流量
4. 2023年12月4日至8日期間
5. 2024年2月期間的星期一至五，當中已剔除公眾假期及受其影響的日子（例如：農曆年三十、年初五至初七）

管制人員的答覆

(問題編號：S025)

總目： (186) 運輸署

分目： (603) 機器、車輛及設備

綱領： (4) 運輸服務管理

管制人員： 運輸署署長 (李頌恩)

局長： 運輸及物流局局長

問題：

(1) 總目186中非經營帳目603下的工程項目，如項目89A「更換香港仔隧道的通風系統」及項目89G「更換將軍澳隧道的通風系統」，所需撥款的申請，及其增加承擔額的申請均經由撥款條例草案直接提交立法會批核。然而，過往在同類型翻新工程，例如2016年的「更換香港仔隧道的火警警報系統」、「更換香港仔隧道的人手收費系統」、「更換啟德隧道的照明系統」等，則為單獨提交工務小組委員會及財務委員會批核。非經營帳目603中的工程項目總額達193億元，當中數額較大的項目不提交工務小組委員會及財務委員會而進行單獨批核的原因為何？

(2) 現時有何標準或準則以劃定何種工程開支應撥歸基本工程儲備基金，並交由工務小組委員會及財務委員會審核，或應撥歸政府一般收入帳目，憑撥款條例草案直接提交立法會審核？

提問人：張欣宇議員

答覆：

- (1) 政府會綜合考慮個別撥款建議涉及的帳目、項目的性質（例如恆常的添置和更新設備）等因素後，以決定把撥款建議納入預算草案讓立法會在審議《撥款條例草案》時一併處理，或提交立法會財務委員會審批。
- (2) 基本工程儲備基金共有11個開支總目，包括土地徵用（總目701）、工務計劃（總目702至707、709及711）、非經常資助金及主要系統設備（總目708），以及電腦化計劃（總目710）。詳請可參閱以下網頁（<https://www.budget.gov.hk/2024/chi/pdf/c-cwrf-2.pdf>）。

而政府一般收入帳目非經營帳目下機器、設備及工程的撥款用以支付購買或興建資產所需的非經營開支。其中分目**603**機器、車輛及設備的涵蓋範圍包括購置每項價值1,000萬元以上的機器、特別用途車輛、小艇及汽艇，以及設備所需的開支。為香港仔隧道及將軍澳隧道更換通風系統的撥款建議涉及運輸署購置設備的開支，並超過1,000萬元，屬非經營帳目下分目**603**的開支。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：SV052)

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 (李頌恩)

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)，請提供下述資料：

- (a) 二元優惠計劃與「公共交通費用補貼計劃」在資源上有否重疊？
- (b) 將二元優惠計劃擴展至居民巴士服務的原因及選擇哪些居民巴士服務的考慮因素為何；以及
- (c) 使用二元優惠計劃的人士或會因短途巴士路線不足或減少而需乘搭長途路線的巴士，造成「長途短搭」的情況，並會增加政府向參與該計劃的巴士營辦商發還車費的開支。就此，當局會如何維持二元優惠計劃的可持續性，例如會否要求參與計劃的巴士營辦商提供不少於某個指定數目的短途路線？

提問人： 何敬康議員

答覆：

- (a) 政府在2019年推出公共交通費用補貼計劃(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。現時在補貼計劃下，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。

二元優惠計劃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，旨在鼓勵受惠者出行，從而在香港建立關愛共融的社會。

現時在補貼計劃的每月公共交通開支水平為400元，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。

由於政策目標、運作模式及受惠對象上均有所不同，兩項計劃基本上沒有重疊。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。

- (b) 正如上文(a)部分提及，二元優惠計劃的政策目標是讓受惠者可以優惠票價使用指定公共交通工具和服務，從而在香港建立關愛共融的社會。政府亦留意到有部分居民巴士服務營辦商希望加入計劃。

由於居民巴士服務的性質獨特，票價由居民巴士營辦商與相關物業的業主或住戶議定，政府須確保加入二元優惠計劃的居民巴士路線營運商的服務範疇及營運模式符合公共交通工具的所有要求。因此政府已公開清楚表明，居民巴士營辦商如申請加入二元優惠計劃，必須證明相關居民巴士路線符合全部以下三項先決條件：

- (一) 該居民巴士路線可供所有市民不設限乘搭，而業主或住戶與其他市民的待遇相等；
- (二) 該路線沒有直接和相近的替代公共交通服務；以及
- (三) 居民巴士營辦商完全符合運輸署就紅色小巴及街渡的票價實施的控制及監察要求，包括須向運輸署登記票價；在已登記路線上安裝八達通支付系統，以確保只按預設的登記票價計算發還的票價差額；加強內部監控系統及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等。

運輸署設有審批及監管機制，確保申請加入二元優惠計劃的居民巴士路線符合上述三項條件。

- (c) 運輸署會因應乘客的需求情況規劃並由專營巴士公司提供長途及短途的巴士服務，以滿足乘客需求。根據紀錄，在過去三年的整體短途巴士路線的數目並沒有減少反而有所增加。

財政司司長於2024-25年度《財政預算案》宣布檢視二元優惠計劃的運作模式，目的是維持計劃的財政可持續性。政府已表明會維持二元優惠計劃的政策原意，鼓勵受惠者出行，從而建立關愛共融社會，無意取消計劃或改變現時受惠的組群。政府會在檢討中考慮不同方案對控制開支增長的效益，以及該些方案是否實際可行等因素。

- 完 -

(問題編號：S026)

問題：

請按下列表格提供相關數據：

(1) 2021-22至2023-24年度，政府向參與「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）的專營巴士營辦商發還針對60-64歲人士、65歲或以上人士、合資格殘疾人士少收的車費收入所涉款額為何？

[illegible]

有 限 公 司									
龍 運 巴 士 有 限 公 司									
新 大 嶼 山 巴 士 (一 九 七 三) 有 限 公 司									

(2) 2021-22至2023-24年度，經由各專營巴士營辦商服務享用二元優惠計劃的平均每日受惠乘客人次為何？

專營巴士營辦商	曆年	65歲或以上 人士	合資格 殘疾人士	60至64歲 人士
九龍巴士(一九三三)有限公司	2021			
	2022			
	2023			
城巴有限公司	2021			
	2022			
	2023			
新世界第一巴士服務有限公司	2021			
	2022			
	2023			
龍運巴士有限公司	2021			
	2022			
	2023			
新大嶼山巴士(一九七三)有限公司	2021			
	2022			
	2023			

提問人：張欣宇議員

答覆：

- (1) 2021-22至2023-24年度，政府向參與「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)的專營巴士營辦商發還在二元優惠計劃下少收的車費收入所涉款額，按60至64歲人士、65歲或以上人士及合資格殘疾人士分類表列如下：

	財政年度	65歲或以上人士	合資格殘疾人士	60至64歲人士 ^(註1)
九龍巴士(一九三三)有限公司	2021-22 實際 (千元)	299,491	109,646	— ^(註2)
	2022-23 實際 (千元)	282,109	97,353	449,153
	2023-24 修訂預算 (千元)	368,225	112,163	573,608
城巴有限公司 ^(註3)	2021-22 實際 (千元)	61,111	20,116	— ^(註2)
	2022-23 實際 (千元)	59,308	18,921	96,677
	2023-24 修訂預算 (千元)	123,739	34,241	190,598
新世界第一巴士服務有限公司 ^(註3)	2021-22 實際 (千元)	50,257	17,030	— ^(註2)
	2022-23 實際 (千元)	50,488	15,533	72,841
	2023-24 修訂預算 (千元)	25,269	7,258	36,897
龍運巴士有限公司	2021-22 實際 (千元)	7,966	3,337	— ^(註2)
	2022-23 實際 (千元)	7,980	3,177	17,909
	2023-24 修訂預算 (千元)	11,363	3,970	24,396
新大嶼山巴士(一九七三)有限公司	2021-22 實際 (千元)	4,332	1,900	834
	2022-23 實際 (千元)	5,116	1,770	9,446
	2023-24 修訂預算 (千元)	8,967	2,320	13,211

^(註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。

^(註2) 由於結算時間的差異，政府就2022年2月27日至3月31日發還給專營巴士(新大嶼山巴士除外)有關二元優惠計劃的合資格年齡下調至60歲的票價差額並未反映在2021-22年度的支出內。

^(註3) 新世界第一巴士服務有限公司的專營權及城巴（專營權一）於2023年7月1日合併至全新的城巴（市區及新界巴士網絡專營權）。

(2) 過去3年，享用二元優惠計劃的平均每日受惠乘客人次，按專營巴士營辦商分類表列如下：

巴士營辦商	曆年	65歲或以上人士	合資格殘疾人士	60至64歲人士 ^(註4)
九龍巴士(一九三三)有限公司	2021	397 000	49 800	-
	2022	368 400	44 000	202 100
	2023	457 000	49 000	233 000
城巴有限公司 ^(註5)	2021	57 300	7 900	-
	2022	59 300	7 100	38 600
	2023	121 000	12 000	67 000
新世界第一巴士服務有限公司 ^(註5)	2021	67 500	8 100	-
	2022	64 700	7 200	34 300
	2023	79 000	8 100	40 000
龍運巴士有限公司	2021	5 500	1 000	-
	2022	5 400	1 000	6 000
	2023	7 500	1 200	7 500
新大嶼山巴士(一九七三)有限公司	2021	2 900	1 300	-
	2022	2 600	1 100	4 900
	2023	5 800	1 500	7 200

^(註4) 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。

^(註5) 新世界第一巴士服務有限公司的專營權及城巴（專營權一）於2023年7月1日合併至全新的城巴（市區及新界巴士網絡專營權）。以上的平均每日受惠乘客人次，是按專營權在相關營運時期計算。

- 完 -