

索引

審核二零二一至二二年度開支預算 管制人員對財務委員會委員初步書面問題的答覆

局長：運輸及房屋局局長

第 9 節會議

綜合檔案名稱：THB(T)-1-c1.docx

答覆編號	問題編號	委員姓名	總目	綱領
THB(T)001	1242	陳健波	28	(2) 機場安全標準
THB(T)002	1666	周浩鼎	28	(2) 機場安全標準
THB(T)003	1667	周浩鼎	28	(5) 航班事務及安全管理
THB(T)004	1325	林健鋒	28	(3) 航空交通管理
THB(T)005	1332	林健鋒	28	(3) 航空交通管理
THB(T)006	3135	馬逢國	28	(3) 航空交通管理
THB(T)007	1447	容海恩	28	(3) 航空交通管理
THB(T)008	3037	容海恩	28	(2) 機場安全標準
THB(T)009	3038	容海恩	28	(5) 航班事務及安全管理
THB(T)010	0830	何俊賢	33	(2) 港口及海事設施
THB(T)011	0680	葛珮帆	33	(3) 提供土地及基礎設施
THB(T)012	0681	葛珮帆	33	(3) 提供土地及基礎設施
THB(T)013	0166	盧偉國	42	(2) 機械裝置安全
THB(T)014	0643	易志明	42	(2) 機械裝置安全
THB(T)015	1975	陳克勤	60	(1) 基本工程
THB(T)016	0284	陳恒鑾	60	(1) 基本工程
THB(T)017	0285	陳恒鑾	60	(1) 基本工程
THB(T)018	0286	陳恒鑾	60	(3) 鐵路發展
THB(T)019	0287	陳恒鑾	60	(3) 鐵路發展
THB(T)020	3227	蔣麗芸	60	(1) 基本工程
THB(T)021	2046	劉業強	60	(1) 基本工程
THB(T)022	2550	梁美芬	60	(1) 基本工程
THB(T)023	2562	梁美芬	60	(1) 基本工程
THB(T)024	2167	麥美娟	60	(3) 鐵路發展
THB(T)025	2440	柯創盛	60	(1) 基本工程 (2) 區域及維修工程
THB(T)026	0539	田北辰	60	(-) 沒有指定
THB(T)027	0149	謝偉銓	60	(2) 區域及維修工程
THB(T)028	3070	黃國健	60	(3) 鐵路發展
THB(T)029	0431	陳恒鑾	100	(3) 本地海事服務
THB(T)030	1654	周浩鼎	100	(4) 船舶服務
THB(T)031	3167	周浩鼎	100	(5) 政府船隊
THB(T)032	0826	何俊賢	100	(3) 本地海事服務
THB(T)033	0839	何俊賢	100	(4) 船舶服務
THB(T)034	0841	何俊賢	100	(4) 船舶服務
THB(T)035	0848	何俊賢	100	(1) 基本設施 (3) 本地海事服務 (4) 船舶服務
THB(T)036	0851	何俊賢	100	(3) 本地海事服務
THB(T)037	0861	何俊賢	100	(4) 船舶服務

答覆編號	問題編號	委員姓名	總目	綱領
THB(T)038	0864	何俊賢	100	(1) 基本設施 (3) 本地海事服務 (4) 船舶服務
THB(T)039	3284	謝偉俊	100	(3) 本地海事服務
THB(T)040	0624	易志明	100	(3) 本地海事服務
THB(T)041	0626	易志明	100	(3) 本地海事服務
THB(T)042	1953	陳克勤	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)043	3051	陳克勤	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)044	0279	陳恒鑛	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)045	0280	陳恒鑛	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)046	0283	陳恒鑛	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)047	0951	陳恒鑛	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)048	0953	陳恒鑛	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)049	1510	陳恒鑛	158	(1) 局長辦公室
THB(T)050	0013	鄭松泰	158	(1) 局長辦公室
THB(T)051	2869	鄭松泰	158	(1) 局長辦公室
THB(T)052	2918	鄭松泰	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)053	1668	周浩鼎	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)054	1669	周浩鼎	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)055	1670	周浩鼎	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)056	1684	周浩鼎	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)057	3171	周浩鼎	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)058	3250	周浩鼎	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)059	3286	鍾國斌	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)060	1522	何君堯	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)061	3193	何君堯	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)062	3195	何君堯	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)063	3196	何君堯	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)064	0405	葉劉淑儀	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)065	0406	葉劉淑儀	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)066	0407	葉劉淑儀	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)067	0507	葉劉淑儀	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)068	0508	葉劉淑儀	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)069	0509	葉劉淑儀	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)070	0510	葉劉淑儀	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)071	0511	葉劉淑儀	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)072	0512	葉劉淑儀	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)073	0513	葉劉淑儀	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)074	2624	郭偉強	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)075	2044	劉業強	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)076	2045	劉業強	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)077	0583	廖長江	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)078	1271	廖長江	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)079	0045	盧偉國	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)080	2036	陸頌雄	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)081	2040	陸頌雄	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)082	2632	陸頌雄	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)083	2637	陸頌雄	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)084	3146	馬逢國	158	(3) 海空交通及物流發展

答覆編號	問題編號	委員姓名	總目	綱領
THB(T)085	1993	麥美娟	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)086	1994	麥美娟	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)087	1995	麥美娟	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)088	0921	吳永嘉	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)089	0974	吳永嘉	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)090	1045	潘兆平	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)091	0722	葛珮帆	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)092	0443	石禮謙	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)093	0445	石禮謙	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)094	0446	石禮謙	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)095	1692	邵家輝	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)096	1694	邵家輝	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)097	0435	田北辰	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)098	0437	田北辰	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)099	0468	田北辰	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)100	0471	田北辰	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)101	0474	田北辰	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)102	0493	田北辰	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)103	0541	田北辰	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)104	1137	田北辰	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)105	1138	田北辰	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)106	3149	田北辰	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)107	0083	謝偉銓	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)108	0617	易志明	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)109	0618	易志明	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)110	0619	易志明	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)111	0620	易志明	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)112	0621	易志明	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)113	0622	易志明	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)114	0623	易志明	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)115	0625	易志明	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)116	0644	易志明	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)117	1449	易志明	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)118	3116	姚思榮	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)119	3117	姚思榮	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)120	1930	陳克勤	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)121	1931	陳克勤	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)122	1932	陳克勤	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)123	1967	陳克勤	186	(1) 規劃及發展事宜 (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB(T)124	1979	陳克勤	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)125	1984	陳克勤	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)126	3056	陳克勤	186	(4) 運輸服務管理
THB(T)127	0261	陳恒鑾	186	(6) 公共交通費用補貼計劃
THB(T)128	0263	陳恒鑾	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)129	0264	陳恒鑾	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)130	0265	陳恒鑾	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)131	0266	陳恒鑾	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)132	0267	陳恒鑾	186	(1) 規劃及發展事宜

答覆編號	問題編號	委員姓名	總目	綱領
THB(T)133	0268	陳恒鑛	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)134	0271	陳恒鑛	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB(T)135	0272	陳恒鑛	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB(T)136	0273	陳恒鑛	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB(T)137	0274	陳恒鑛	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)138	0275	陳恒鑛	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)139	0276	陳恒鑛	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)140	0277	陳恒鑛	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)141	0281	陳恒鑛	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)142	0282	陳恒鑛	186	(4) 運輸服務管理
THB(T)143	0918	陳恒鑛	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)144	1249	陳健波	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)145	0791	鄭松泰	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)146	0792	鄭松泰	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB(T)147	0793	鄭松泰	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)148	0794	鄭松泰	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)149	0795	鄭松泰	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)150	0796	鄭松泰	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB(T)151	0797	鄭松泰	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB(T)152	2912	鄭松泰	186	(4) 運輸服務管理
THB(T)153	2917	鄭松泰	186	(4) 運輸服務管理
THB(T)154	1671	周浩鼎	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)155	1674	周浩鼎	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)156	3194	何君堯	186	(6) 公共交通費用補貼計劃
THB(T)157	2625	郭偉強	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)158	1338	林健鋒	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)159	2047	劉業強	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB(T)160	2048	劉業強	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)161	2049	劉業強	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)162	2050	劉業強	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)163	2295	劉業強	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)164	1569	劉國勳	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)165	2294	劉國勳	186	(4) 運輸服務管理
THB(T)166	3270	劉國勳	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)167	1608	梁志祥	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)168	2549	梁美芬	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)169	2551	梁美芬	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)170	0127	盧偉國	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)171	2034	陸頌雄	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)172	2035	陸頌雄	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)173	2037	陸頌雄	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)174	2038	陸頌雄	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)175	2039	陸頌雄	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)176	2631	陸頌雄	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)177	2636	陸頌雄	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)178	3256	陸頌雄	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)179	1146	柯創盛	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)180	2435	柯創盛	186	(1) 規劃及發展事宜 (3) 區域交通及運輸服務

答覆編號	問題編號	委員姓名	總目	綱領
THB(T)181	2436	柯創盛	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)182	3080	柯創盛	186	(6) 公共交通費用補貼計劃
THB(T)183	3106	柯創盛	186	(1) 規劃及發展事宜 (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB(T)184	1046	潘兆平	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)185	1047	潘兆平	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)186	1048	潘兆平	186	(6) 公共交通費用補貼計劃
THB(T)187	1086	潘兆平	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB(T)188	3213	潘兆平	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)189	0457	石禮謙	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)190	1693	邵家輝	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)191	1727	邵家輝	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)192	0470	田北辰	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB(T)193	0542	田北辰	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)194	0151	謝偉銓	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)195	0157	謝偉銓	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)196	0158	謝偉銓	186	(1) 規劃及發展事宜 (4) 運輸服務管理
THB(T)197	1110	黃國健	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)198	1111	黃國健	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)199	1168	黃國健	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)200	3112	黃國健	186	(6) 公共交通費用補貼計劃
THB(T)201	0594	易志明	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)202	0595	易志明	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)203	0596	易志明	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)204	0597	易志明	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)205	0598	易志明	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)206	0599	易志明	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)207	0600	易志明	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)208	0601	易志明	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)209	0602	易志明	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)210	0603	易志明	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)211	0604	易志明	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)212	0605	易志明	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)213	0606	易志明	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)214	0607	易志明	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB(T)215	0608	易志明	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB(T)216	0609	易志明	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB(T)217	0610	易志明	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB(T)218	0611	易志明	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB(T)219	0612	易志明	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)220	0613	易志明	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)221	0616	易志明	186	(6) 公共交通費用補貼計劃
THB(T)222	0633	易志明	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)223	1448	易志明	186	(1) 規劃及發展事宜 (3) 區域交通及運輸服務
THB(T)224	3119	姚思榮	186	(3) 區域交通及運輸服務

管制人員的答覆

(問題編號：1242)

總目： (28) 民航處
分目： (-) 沒有指定
綱領： (2) 機場安全標準
管制人員： 民航處處長 (廖志勇)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

在綱領中，民航處表示會推展大灣區內跨境直升機服務的發展計劃；就此，可否告知本委員會：

- a) 過去一年的推展進度及成效；
- b) 有否計劃調查大灣區內居民對跨境直升機服務的需求，如有，詳情為何；如否，原因為何；
- c) 大灣區跨境直升機服務如何與國家城際鐵路建設規劃配合，避免惡性競爭；及
- d) 有計劃參與的城市名單，預計啟用大灣區內跨境直升機服務的確實時間表？

提問人：陳健波議員 (立法會內部參考編號：3)

答覆：

中央人民政府公布的《粵港澳大灣區發展規劃綱要》提出多項事宜，包括要穩步發展跨境直升機服務。就此，運輸及房屋局(運房局)與中國民用航空局(國家民航局)一直研究擴展往來香港的跨境直升機服務至涵蓋廣東省的航點，為旅客提供高端及快捷的空中運輸選項，並促進大灣區內的空中交通連繫。

為此，運房局與國家民航局在2019年2月簽訂備忘錄，擴大兩地的航空運輸安排。根據該備忘錄，在符合兩地的相關清關、出入境及檢疫安排情況下，雙方可指定直升機運營企業經營直升機服務，往來廣東省內的機場或直升機起降點與香港的機場或直升機起降點。現時已經符合有關條件的直升機起降點包括深圳寶安國際機場、廣州白雲國際機場、香港國際機場和上環空中快線直升機場。

跨境直升機服務的具體發展由市場主導，尤其是按市場需求和直升機運營企業的商業考慮。在2019年，兩家表示有意經營上述跨境服務的內地商營直升機公司已合共進行9次往來香港與深圳／廣州的試飛。這些試飛結果證明大灣區內的跨境直升機服務在技術和操作上均屬可行。據我們了解，儘管有關直升機公司的計劃受到2019冠狀病毒病疫情和2020年相關旅遊限制的影響，但它們對經營跨境直升機服務仍感興趣，並會因應疫情的變化適當地調整其計劃。

行政長官在《2020年施政報告》公布，國家民航局已同意粵港兩地可開展跨境商用直升機服務的籌備工作。運房局與民航處會繼續與內地當局聯繫，推動發展，以期擴展香港與廣東省城市之間的跨境直升機服務。預期上述跨境服務的未來發展會為本地航空業和香港的年輕人才創造更多機會。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1666)

總目： (28) 民航處
分目： (-) 沒有指定
綱領： (2) 機場安全標準
管制人員： 民航處處長 (廖志勇)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

民航處來年度將推展大灣區內跨境直升機服務的發展計劃。請告知：

- 1.目前有關項目的最新進展為何？詳細計劃內容為何，包括涉及大灣區哪些城市及機場？
- 2.處方負責有關工作的人手及涉及開支為何？
- 3.有關計劃的短期及中期目標分別為何？

提問人：周浩鼎議員 (立法會內部參考編號：61)

答覆：

中央人民政府公布的《粵港澳大灣區發展規劃綱要》提出多項事宜，包括要穩步發展跨境直升機服務。就此，運輸及房屋局(運房局)與中國民用航空局(國家民航局)一直研究擴展往來香港的跨境直升機服務至涵蓋廣東省的航點，為旅客提供高端及快捷的空中運輸選項，並促進大灣區內的空中交通連繫。

為此，運房局與國家民航局在2019年2月簽訂備忘錄，擴大兩地的航空運輸安排。根據該備忘錄，在符合兩地的相關清關、出入境及檢疫安排情況下，雙方可指定直升機運營企業經營直升機服務，往來廣東省內的機場或直升機起降點與香港的機場或直升機起降點。現時已經符合有關條件的直升機起降點包括深圳寶安國際機場、廣州白雲國際機場、香港國際機場和上環空中快線直升機場。

跨境直升機服務的具體發展由市場主導，尤其是按市場需求和直升機運營企業的商業考慮。在2019年，兩家表示有意經營上述跨境服務的內地商營直升機公司已合共進行9次往來香港與深圳／廣州的試飛。這些試飛結果證明大灣區內的跨境直升機服務在技術和操作上均屬可行。據我們了解，儘

管有關直升機公司的計劃受到2019冠狀病毒病疫情和2020年相關旅遊限制的影響，但它們對經營跨境直升機服務仍感興趣，並會因應疫情的變化適當地調整其計劃。

行政長官在《2020年施政報告》公布，國家民航局已同意粵港兩地可開展跨境商用直升機服務的籌備工作。運房局與民航處會繼續與內地當局聯繫，推動發展，以期擴展香港與廣東省城市之間的跨境直升機服務。預期上述跨境服務的未來發展會為本地航空業和香港的年輕人才創造更多機會。

上述工作屬民航處現職人員在綱領(2)下的常規職責，不涉及額外開支。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1667)

總目： (28) 民航處
分目： (-) 沒有指定
綱領： (5) 航班事務及安全管理
管制人員： 民航處處長 (廖志勇)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

民航處來年度將支援香港國際航空學院，為學院提供培訓設施，並就相關課程內容、培訓材料和導師資格提供意見。請告知：

1. 相關工作涉及人手及開支成本為何？
2. 香港國際航空學院項目的最新規劃進度為何？整個發展項目的預計時間表為何？
3. 未來位於港珠澳大橋香港口岸人工島以及原先位於機場範圍內的學院是否將會併合？具體計劃為何？
4. 學院的課程規劃及範疇為何？局方會否考慮增設機師培訓課程？若會，詳情為何？若不會，原因為何？

提問人：周浩鼎議員 (立法會內部參考編號：62)

答覆：

(1)

香港國際航空學院(學院)於2016年由香港機場管理局(機管局)成立，並自2019年12月起成為香港國際機場服務控股有限公司的成員，該公司為機管局的附屬公司。運輸及房屋局與民航處均為學院督導委員會(督導委員會)的成員，就學院課程的發展策略、課程綱要、教材及教員資格，向學院提供政策和專業方面的意見，以支援學院。如有需要，民航處亦會借出其總部的培訓設施供學院使用。以上工作均由政府運用其現有資源進行。

(2)和(3)

現時學院在機場島進行培訓。港珠澳大橋香港口岸的新校舍和宿舍仍在籌備階段。

(4)

學院提供一系列的課程，涵蓋機場管理、保安、航空交通管理和航空服務等範疇。學院會按照督導委員會和機場同業的意見，定期檢視課程組合，以配合業界的培訓需要。學院的其中一個目標，是協調和結合本地各培訓機構的力量，填補民航培訓方面的不足之處，而不會與現有培訓機構造成競爭。考慮到航空公司／其他培訓機構現正提供／安排機師培訓，因此學院現時並無提供此類課程。不過，學院會繼續因應航空業的最新情況和需要檢討課程組合。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1325)

總目： (28) 民航處
分目： (-) 沒有指定
綱領： (3) 航空交通管理
管制人員： 民航處處長 (廖志勇)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

政府將於2022年及2024年啟用第三條跑道及整個三跑道系統，隨著機場擴建，將會增加對航空交通管制人員的需求。民航處有否在2021-22財政年度對有關人員的培訓做出部署？若有，所涉及的預算及細節為何？若無，原因為何？

提問人：林健鋒議員 (立法會內部參考編號：6)

答覆：

為確保航空交通管制(空管)人員的能力水平符合運作需要，包括三跑道系統的日後運作要求，民航處一直通過內部訓練組或其他本地及海外專業機構，為轄下各級空管人員(包括新聘人員)安排各項專業和技術培訓。此等培訓涵蓋基本空管培訓以至日常空管運作的多個範疇，包括飛行程序設計、空域策略／設計、安全及風險管理、事故調查和安全分析、培訓計劃發展及教學技巧等。

民航處在2021-22年度會繼續為轄下空管人員安排基本及專科培訓課程，預計開支約為1,500萬元。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1332)

總目： (28) 民航處
分目： (-) 沒有指定
綱領： (3) 航空交通管理
管制人員： 民航處處長 (廖志勇)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

請表列出過去三年，民航處收到的航機求救或請求緊急援助的個案數目，及其中被列為緊急或危險狀態的個案數目。請以表列出有關事故發生的詳情及原因，當中是否涉及人為失誤或系統問題。隨著第三跑道系統以及疫情放緩下航空交通有望逐步恢復，有何措施確保本港空域的航空安全及有效率。

提問人：林健鋒議員 (立法會內部參考編號：20)

答覆：

過去3年，民航處轄下航空交通管制(空管)單位收到的航機求助要求數字如下：

財政年度	將着陸航機發出的求助要求總數	導致須發出「全面戒備」提示的求助要求數字	「全面戒備」的性質
2018-19	149	1	一架貨機報告駕駛艙冒煙。該貨機依照空管指示順利着陸，「全面戒備」隨後解除。
2019-20	142	4	一架貨機和兩架客機飛行期間遇上問題，分別是引擎火警信號、引擎故障和液壓系統故障。所有航機均依照空管指示順利着陸，「全面戒備」隨後解除。

財政年度	將着陸航機發出的求助要求總數	導致須發出「全面戒備」提示的求助要求數字	「全面戒備」的性質
			一架客機在停機位發生漏油事故。個案由機場消防隊到場處理，「全面戒備」隨後解除。
2020-21 (截至 2021年 3月4日)	37	1	一架貨機報告出現引擎火警信號。該貨機依照空管指示順利着陸，「全面戒備」隨後解除。

民航處已制定既定程序，確保本港空域既安全又有效率。空管單位在接獲航機的求助要求時，會按緊急應變級別通報相關政府部門或機構。如航機並無迫切危險，空管單位會發出「現場戒備」提示，通報機場消防隊和香港機場管理局(機管局)就有關航機的着陸作出戒備。

如航機有迫切危險或預期難以正常着陸，空管單位會發出「全面戒備」提示，除通報機場消防隊和機管局外，亦會通報其他相關的政府部門和機構以提供協助，例如調派消防處的消防車和救護車到機場，以及各醫院為接收傷者作好準備。空管單位亦會安排有關航機優先降落香港國際機場。民航處在現場處理工作完成後，會與飛機運營公司作出跟進，避免同類事件再次發生。根據國際民用航空組織的規定，民航處對飛機運營公司制定了一套嚴格的安全計劃，當中包括飛機運作和維修事宜的既定監察程序，以及事故的跟進機制。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3135)

總目： (28) 民航處
分目： (000) 運作開支
綱領： (3) 航空交通管理
管制人員： 民航處處長 (廖志勇)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

民航處在上個財政年度，是否有進行「搜索及拯救演習」(Search and Rescue Exercise (SAREX))。如有，則演習的內容為何？如沒有進行，請問原因為何？另當局有何措施，以加強民航處與各政府部門及相關內地及海外機關之間的合作和協調？

提問人：馬逢國議員 (立法會內部參考編號：62)

答覆：

國際民用航空組織公布的《標準和建議措施》訂明，須定期為搜索及拯救(搜救)人員提供訓練，並在適當情況下安排搜索及拯救演習(搜救演習)，確保搜救行動的效率達到和維持在最高水平。據此，民航處不時進行搜救演習，以期加強與其他搜救組織(包括相關的本港和內地機關)在搜救行動方面的合作和協調。演習亦可為合資格的航空交通管制人員、空勤人員和其他可能參與行動的搜救單位提供持續訓練及熟習搜救技巧的機會。其他民航當局會以觀察員身分參與民航處籌辦的搜救演習。

在上一個財政年度因受2019冠狀病毒病疫情影響，民航處在2020年12月進行了一次模擬搜救演習，代替全面演習。參與組織包括民航處、政府飛行服務隊、海事處、香港天文台和中國救助打撈局。模擬搜救演習為參與人員提供了一個平台，藉應對模擬情景以實踐和熟習溝通與協調程序。通過演習，參與人員能在溝通和模擬分配搜救資源方面獲取寶貴經驗，獲益良多。民航處會繼續因應部門及其他相關組織的培訓需要，適時安排下次搜救演習。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1447)

總目： (28) 民航處
分目： (-) 沒有指定
綱領： (3) 航空交通管理
管制人員： 民航處處長 (廖志勇)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

民航處在2021-22年度將會繼續招聘和培訓更多航空交通管制人員，以應付航空交通服務需求和支援日後的三跑道系統，在新冠肺炎疫情持續下，預計招聘會否受影響；2021-22年度招聘的人員數目、涉及的職位和職級？

提問人：容海恩議員 (立法會內部參考編號：22)

答覆：

民航處會繼續招聘和培訓更多航空交通管制人員，以應付航空交通服務需求和支援日後的三跑道系統。民航處計劃在2021-22年度招聘25名三級航空交通管制主任／見習航空交通管制主任和15名三級航空交通事務員，以填補新職位和現有／預期的職位空缺。民航處在進行招聘工作時，一直並將繼續實施政府公布有關2019冠狀病毒病的衛生措施。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3037)

總目： (28) 民航處
分目： (-) 沒有指定
綱領： (2) 機場安全標準
管制人員： 民航處處長 (廖志勇)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

民航處在2021-22年度將會推展大灣區內跨境直升機服務的發展計劃，有關計劃的具體詳情、目標、涉及的人手和費用，以及推行時間表為何；預計有關計劃對本港航空業及青年發展會有何正面幫助？

提問人：容海恩議員 (立法會內部參考編號：21)

答覆：

中央人民政府公布的《粵港澳大灣區發展規劃綱要》提出多項事宜，包括要穩步發展跨境直升機服務。就此，運輸及房屋局(運房局)與中國民用航空局(國家民航局)一直研究擴展往來香港的跨境直升機服務至涵蓋廣東省的航點，為旅客提供高端及快捷的空中運輸選項，並促進大灣區內的空中交通連繫。

為此，運房局與國家民航局在2019年2月簽訂備忘錄，擴大兩地的航空運輸安排。根據該備忘錄，在符合兩地的相關清關、出入境及檢疫安排情況下，雙方可指定直升機運營企業經營直升機服務，往來廣東省內的機場或直升機起降點與香港的機場或直升機起降點。現時已經符合有關條件的直升機起降點包括深圳寶安國際機場、廣州白雲國際機場、香港國際機場和上環空中快線直升機場。

跨境直升機服務的具體發展由市場主導，尤其是按市場需求和直升機運營企業的商業考慮。在2019年，兩家表示有意經營上述跨境服務的內地商營直升機公司已合共進行9次往來香港與深圳／廣州的試飛。這些試飛結果證明大灣區內的跨境直升機服務在技術和操作上均屬可行。據我們了解，儘管有關直升機公司的計劃受到2019冠狀病毒病疫情和2020年相關旅遊限制

的影響，但它們對經營跨境直升機服務仍感興趣，並會因應疫情的變化適當地調整其計劃。

行政長官在《2020年施政報告》公布，國家民航局已同意粵港兩地可開展跨境商用直升機服務的籌備工作。運房局與民航處會繼續與內地當局聯繫，推動發展，以期擴展香港與廣東省城市之間的跨境直升機服務。預期上述跨境服務的未來發展會為本地航空業和香港的年輕人才創造更多機會。

上述工作屬民航處現職人員在綱領(2)下的常規職責，不涉及額外開支。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3038)

總目： (28) 民航處
分目： (-) 沒有指定
綱領： (5) 航班事務及安全管理
管制人員： 民航處處長 (廖志勇)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

有關檢討香港無人駕駛飛機系統(無人機)的規管事宜，民航處有否制訂相關工作的時間表；有關檢討涉及的人手和費用；預計最快何時完成有關檢討及公布結果？

提問人：容海恩議員 (立法會內部參考編號：24)

答覆：

在香港，無人機屬航空器的一種，在飛行安全方面受民航法例規管。根據《飛航(香港)令》(第448C章)第48條，任何人士不得罔顧後果或疏忽地引致或容許飛機(包括無人機)對他人或財產安全構成危險。

民航處現正檢討香港的無人機規管機制，務求既能保障公眾安全，又能配合無人機的技術發展及日趨多元化的用途。民航處分別於2017年和2018年進行顧問研究和公眾諮詢，以探討如何優化現行規管機制。在評估所蒐集的意見後，民航處在2019年6月諮詢立法會經濟發展事務委員會。民航處現正跟進事務委員會提出的意見，並就優化無人機規管機制草擬法例，以期盡快把法例修訂建議提交立法會。

目前，民航處無人駕駛飛機辦公室的人手編制有9人。有關費用，包括宣傳和推廣安全操作無人機的工作，均由部門開支支付。民航處會不時檢討與無人機相關的工作和職務所帶來的工作量，並適當地調整或調配人手。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0830)

總目： (33) 土木工程拓展署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (2) 港口及海事設施
管制人員： 土木工程拓展署署長 (劉俊傑)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就碼頭事宜，請告知：

(a)全港各個可供各類漁船使用的碼頭數目及位置(請列出所在地區)分別為何？

(b)過去3年(2018-19至2020-21年度)，有何上述碼頭曾經進行維修？維修時間分別為何？

(c)過去3年(2018-19至2020-21年度)，及預計2021-22年，就上述事宜的人手編配及開支分別為何？

提問人：何俊賢議員 (立法會內部參考編號：57)

答覆：

(a)及(b)

全港約有190個公眾碼頭和登岸設施可供漁船使用。土木工程拓展署(本署)定期巡查上述公眾碼頭和登岸設施，並按需要進行維修保養工作。有關公眾碼頭和登岸設施的位置及過去3年的維修保養記錄，已載於附件。此外，漁船亦可使用由魚類統營處管理及維修保養的香港仔魚類批發市場和長沙灣魚類批發市場的碼頭。

(c)

過去3年(2018-19至2020-21年度)，本署在維修保養公眾碼頭和登岸設施方面的總開支約為3,600萬元。2021-22年度的預算開支則為1,200萬元。在人手方面，署內有3名專業人員和16名技術人員負責處理有關設施的維修保養工作。至於維修保養上述2個魚類批發市場碼頭所涉的人手和開支，則由魚類統營處提供及支付。

土木工程拓展署管理的公眾碼頭和登岸設施

(a) 公眾碼頭

	公眾碼頭名稱	地區	維修工程 (如工程已進行，以✓示意)		
			2018-19 年度	2019-20 年度	2020-21 年度
1	中環九號碼頭	中西區	✓	✓	✓
2	中環十號碼頭	中西區	✓	✓	✓
3	糖水道碼頭	東區	✓	✓	✓
4	長洲公眾碼頭	離島	✓	✓	✓
5	芝麻灣碼頭	離島	✓	✓	✓
6	蘆荻灣碼頭	離島	✓	✓	✓
7	鹿洲村碼頭	離島	—	✓	✓
8	白芒碼頭	離島	✓	—	—
9	坪洲公眾碼頭	離島	✓	✓	✓
10	蒲台公眾碼頭	離島	✓	✓	✓
11	西灣碼頭	離島	✓	✓	✓
12	沙螺灣碼頭	離島	✓	✓	✓
13	索罟灣二號碼頭	離島	✓	✓	✓
14	索罟灣公眾碼頭	離島	✓	✓	✓
15	大利島碼頭	離島	✓	✓	✓
16	大澳公眾碼頭	離島	✓	✓	✓
17	大水坑碼頭	離島	✓	✓	✓
18	東涌發展碼頭 (公眾)	離島	✓	✓	✓
19	東涌公眾碼頭	離島	✓	✓	✓
20	榕樹灣發展碼頭	離島	✓	✓	✓
21	榕樹灣公眾碼頭	離島	✓	✓	✓
22	馬頭角公眾碼頭	九龍城	✓	✓	✓
23	青衣公眾碼頭	葵青	✓	✓	✓
24	觀塘公眾碼頭	觀塘	✓	✓	✓
25	鴨洲公眾碼頭	北區	✓	✓	✓
26	吉澳洲碼頭	北區	✓	✓	✓
27	沙橋公眾碼頭	北區	—	—	—
28	沙頭角公眾碼頭	北區	✓	✓	✓
29	廈門灣公眾碼頭	西貢	✓	—	—
30	大廟灣公眾碼頭	西貢	✓	✓	✓
31	北丫碼頭	西貢	—	—	✓
32	白沙灣第二碼頭	西貢	✓	✓	✓
33	布袋澳二號碼頭	西貢	✓	—	✓
34	西貢新公眾碼頭	西貢	✓	✓	✓

	公眾碼頭名稱	地區	維修工程 (如工程已進行，以✓示意)		
			2018-19 年度	2019-20 年度	2020-21 年度
35	西貢公眾碼頭	西貢	✓	✓	✓
36	橋咀碼頭	西貢	不適用 ⁽ⁱ⁾	–	–
37	大頭洲碼頭	西貢	–	–	✓
38	調景嶺碼頭	西貢	–	–	✓
39	早禾坑碼頭	西貢	✓	–	✓
40	東龍洲北碼頭	西貢	–	✓	✓
41	東龍洲公眾碼頭	西貢	✓	✓	✓
42	鹽田仔碼頭	西貢	✓	✓	✓
43	馬料水渡輪碼頭	沙田	✓	–	✓
44	烏溪沙碼頭	沙田	–	✓	✓
45	赤柱卜公碼頭	南區	✓	✓	✓
46	聖士提反灣(南)碼頭	南區	✓	✓	✓
47	大潭灣碼頭	南區	✓	✓	✓
48	赤徑碼頭	大埔	–	–	–
49	企嶺下海碼頭	大埔	✓	✓	–
50	高流灣公眾碼頭	大埔	–	✓	–
51	荔枝莊碼頭	大埔	✓	✓	✓
52	三門仔村碼頭	大埔	–	–	✓
53	深涌碼頭	大埔	✓	✓	–
54	大美督一號碼頭	大埔	–	–	✓
55	大美督二號碼頭	大埔	–	–	–
56	大埔鐵路碼頭	大埔	✓	✓	–
57	塔門碼頭	大埔	✓	✓	✓
58	東平洲公眾碼頭	大埔	✓	–	✓
59	黃石公眾碼頭	大埔	–	✓	–
60	馬灣公眾碼頭	荃灣	✓	✓	✓
61	深井釣魚灣碼頭	荃灣	✓	✓	✓
62	深井公眾碼頭	荃灣	✓	✓	✓
63	大排咀碼頭	荃灣	–	✓	✓
64	荃灣渡輪碼頭(西鐵)	荃灣	–	✓	✓
65	荃灣公眾登岸台階(西鐵)	荃灣	–	✓	✓
66	油柑頭碼頭	荃灣	–	–	✓
67	嘉道理碼頭	屯門	✓	✓	✓
68	九龍公眾碼頭	油尖旺	✓	✓	✓

(b) 公眾登岸設施

	公眾登岸設施名稱	地區	維修工程 (如工程已進行，以✓示意)		
			2018-19 年度	2019-20 年度	2020-21 年度
69	中環十號梯台	中西區	✓	✓	✓
70	西寧街一號梯台	中西區	—	—	—
71	西寧街二號梯台	中西區	✓	—	—
72	上環一號梯台	中西區	✓	✓	—
73	上環二號梯台	中西區	—	—	—
74	西環公眾貨物裝卸區一號梯台	中西區	✓	✓	—
75	柴灣公眾貨物裝卸區梯台	東區	—	—	—
76	鯗魚涌公園一號梯台	東區	✓	—	—
77	筲箕灣避風塘一號梯台	東區	✓	—	✓
78	筲箕灣避風塘二號梯台	東區	✓	—	✓
79	筲箕灣避風塘三號梯台	東區	✓	—	—
80	筲箕灣避風塘四號梯台	東區	—	—	—
81	筲箕灣避風塘五號梯台	東區	—	—	—
82	筲箕灣避風塘六號梯台	東區	✓	—	—
83	筲箕灣避風塘七號梯台	東區	—	—	—
84	筲箕灣避風塘十號梯台	東區	✓	—	—
85	小西灣一號梯台	東區	✓	✓	—
86	小西灣二號梯台	東區	✓	—	—
87	長洲市政大樓梯台	離島	✓	✓	—
88	梅窩一號梯台	離島	—	✓	—
89	梅窩二號梯台	離島	✓	✓	—
90	梅窩三號梯台	離島	—	✓	—
91	北社海傍路梯台	離島	—	—	—
92	坪洲一號梯台	離島	✓	✓	—
93	坪洲二號梯台	離島	—	✓	—
94	坪洲三號梯台	離島	—	✓	—
95	坪洲四號梯台	離島	—	✓	—
96	坪洲五號梯台	離島	—	—	—
97	坪洲六號梯台	離島	—	—	—
98	坪洲七號梯台	離島	✓	✓	—
99	坪洲八號梯台	離島	—	—	—
100	坪洲九號梯台	離島	—	—	—
101	海傍街梯台	離島	✓	✓	—
102	西灣梯台	離島	✓	✓	✓
103	大鴉洲一號梯台	離島	✓	✓	—
104	大鴉洲二號梯台	離島	✓	✓	—
105	大鴉洲三號梯台	離島	✓	✓	—

	公眾登岸設施名稱	地區	維修工程 (如工程已進行，以✓示意)		
			2018-19 年度	2019-20 年度	2020-21 年度
106	大興堤路一號梯台	離島	✓	✓	—
107	大興堤路二號梯台	離島	✓	✓	—
108	大澳海濱長廊一號梯台	離島	—	—	✓
109	大澳海濱長廊二號梯台	離島	—	—	✓
110	東涌發展區一號梯台	離島	—	—	—
111	紅磡八號梯台	九龍城	✓	—	—
112	啟德一號梯台	九龍城	—	—	—
113	啟德二號梯台	九龍城	—	—	—
114	景雲街梯台	九龍城	—	✓	—
115	大環山梯台	九龍城	✓	—	—
116	跑道公園碼頭一號梯台	九龍城	—	—	—
117	跑道公園碼頭二號梯台	九龍城	—	—	—
118	三家村一號梯台	觀塘	✓	✓	—
119	三家村二號梯台	觀塘	—	✓	—
120	三家村三號梯台	觀塘	✓	✓	—
121	沙頭角一號梯台	北區	✓	✓	—
122	沙頭角二號梯台	北區	✓	✓	—
123	西貢市一號梯台	西貢	✓	✓	—
124	西貢市二號梯台	西貢	✓	✓	—
125	西貢市三號梯台	西貢	✓	✓	—
126	西貢市五號碼頭	西貢	✓	—	—
127	沙下一號梯台	西貢	✓	✓	—
128	沙下二號梯台	西貢	✓	✓	—
129	沙下三號梯台	西貢	✓	✓	—
130	沙下四號梯台	西貢	✓	✓	—
131	將軍澳南梯台	西貢	✓	✓	✓
132	對面海一號梯台	西貢	—	—	—
133	對面海二號梯台	西貢	✓	✓	—
134	馬料水一號梯台	沙田	—	✓	—
135	馬料水二號梯台	沙田	✓	✓	—
136	馬料水三號梯台	沙田	—	✓	—
137	沙田七十七區梯台	沙田	—	—	—
138	大水坑梯台	沙田	✓	—	—
139	長沙灣三號梯台	深水埗	—	✓	—
140	香港仔海傍道一號梯台	南區	—	—	✓
141	香港仔海傍道二號梯台	南區	—	—	—
142	香港仔海傍道三號梯台	南區	—	—	✓
143	香港仔海傍道四號梯台	南區	—	—	✓

	公眾登岸設施名稱	地區	維修工程 (如工程已進行，以✓示意)		
			2018-19 年度	2019-20 年度	2020-21 年度
144	香港仔海傍道五號梯台	南區	—	—	✓
145	香港仔海傍道六號梯台	南區	✓	—	—
146	香港仔海傍道七號梯台	南區	✓	—	✓
147	香港仔魚類批發市場三號梯台	南區	—	—	—
148	鴨脷洲一號梯台	南區	—	—	—
149	鴨脷洲二號梯台	南區	✓	—	✓
150	鴨脷洲三號梯台	南區	—	—	✓
151	鴨脷洲四號梯台	南區	—	—	—
152	鴨脷洲五號梯台	南區	—	—	—
153	利南道梯台	南區	✓	—	✓
154	布廠灣一號梯台	南區	✓	—	—
155	石排灣一號梯台	南區	✓	—	✓
156	石排灣二號梯台	南區	✓	—	—
157	石排灣三號梯台	南區	✓	—	✓
158	深灣一號梯台	南區	✓	—	✓
159	下圍梯台	大埔	✓	✓	—
160	大灘海灣仔梯台	大埔	✓	✓	—
161	白石角梯台	大埔	—	—	—
162	船灣防波堤一號梯台	大埔	—	✓	—
163	船灣防波堤二號梯台	大埔	—	✓	—
164	大美督梯台	大埔	✓	✓	—
165	大埔廿七區梯台	大埔	✓	✓	—
166	大埔工業區梯台	大埔	✓	✓	—
167	馬灣珀林路梯台	荃灣	—	—	—
168	荃灣二區一號梯台	荃灣	✓	✓	—
169	荃灣二區二號梯台	荃灣	✓	✓	—
170	屯門二十七區一號梯台	屯門	✓	✓	—
171	屯門二十七區二號梯台	屯門	✓	✓	—
172	屯門四十區梯台	屯門	✓	✓	—
173	屯門四十四區二號梯台	屯門	✓	✓	—
174	銅鑼灣避風塘七號梯台	灣仔	✓	✓	✓
175	銅鑼灣避風塘八號梯台	灣仔	✓	✓	—
176	灣仔會議展覽中心梯台	灣仔	✓	—	—
177	灣仔繞道一號梯台	灣仔	不適用 ⁽ⁱ⁾	—	—
178	灣仔繞道二號梯台	灣仔	不適用 ⁽ⁱ⁾	—	—
179	灣仔繞道三號梯台	灣仔	不適用 ⁽ⁱ⁾	—	—
180	灣仔繞道四號梯台	灣仔	不適用 ⁽ⁱ⁾	—	—
181	大角咀梯台	油尖旺	✓	✓	—

	公眾登岸設施名稱	地區	維修工程 (如工程已進行，以✓示意)		
			2018-19 年度	2019-20 年度	2020-21 年度
182	尖沙咀一號梯台	油尖旺	不適用 ⁽ⁱⁱ⁾	不適用 ⁽ⁱⁱ⁾	—
183	尖沙咀二號梯台	油尖旺	—	—	—
184	尖沙咀五號梯台	油尖旺	—	—	—
185	油麻地避風塘一號梯台	油尖旺	—	✓	—
186	油麻地避風塘二號梯台	油尖旺	—	✓	—
187	油麻地避風塘三號梯台	油尖旺	—	—	✓
188	油麻地避風塘四號梯台	油尖旺	—	✓	✓
189	油麻地避風塘五號梯台	油尖旺	—	✓	✓

備註：

(i) 本署由2019-20年度起負責維修此新建碼頭／登岸設施。

(ii) 本署由2020-21年度起負責維修此新建登岸設施。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0680)

總目： (33) 土木工程拓展署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (3) 提供土地及基礎設施
管制人員： 土木工程拓展署署長 (劉俊傑)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

當前，土木工程拓展署於i)將軍澳—藍田隧道；ii)將軍澳跨灣連接路；iii)T2主幹路和茶果嶺隧道(T2主幹路)；以及iv)大埔公路(沙田段)擴闊工程進度為何，造價是否比上一年度預算提升，如是，原因為何？

提問人：葛珮帆議員 (立法會內部參考編號：13)

答覆：

政府正積極推展將軍澳—藍田隧道及T2主幹路(分屬六號幹線東段和中段)、將軍澳跨灣連接路及大埔公路(沙田段)擴闊工程的建造。

在將軍澳—藍田隧道方面，繼主隧道在2020年6月貫通後，政府一直全速推展隧道襯砌工程、機電裝置工程及相關道路工程等。至於T2主幹路，隧道工程正在進行，整體進度理想。整條六號幹線預計於2026年通車。

關於將軍澳跨灣連接路，雙拱鋼橋於2021年2月完成安裝，是該橋最大的預製組件。其他相關工程均在進行，預計本項目將於2022年通車。

至於大埔公路(沙田段)的擴闊工程，道路擴闊工程及隔音屏障建造工程正在進行，預計本項目將於2023年下半年完成。

整體而言，2019冠狀病毒病疫情影響來自內地及海外的建築物料及裝置供應鏈，亦令工地施工人手減少，導致工程進度受影響。政府會因應2019冠狀病毒病疫情發展，繼續密切留意工程進度，並評估疫情對項目的影響。按目前情況，上述工程項目預計可按核准工程預算完成。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0681)

總目： (33) 土木工程拓展署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (3) 提供土地及基礎設施
管制人員： 土木工程拓展署署長 (劉俊傑)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

政府當前就沙田T4主幹路進行勘察研究進度為何；是否知悉興建T4號主幹路的時間表為何；預計開支為何？

提問人：葛珮帆議員 (立法會內部參考編號：14)

答覆：

T4號主幹路勘查研究已接近完成。

土木工程拓展署(本署)計劃於2021年上半年根據第370章《道路(工程、使用及補償)條例》把工程項目的擬議計劃刊憲。當完成所需的法定刊憲程序後，本署將進行後續的工程項目設計，以期於2023年向立法會申請撥款，並於撥款獲批後盡快展開建造工程。至於施工時間表及預計工程項目開支，須待完成設計後才可確定。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0166)

總目： (42) 機電工程署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (2) 機械裝置安全
管制人員： 機電工程署署長 (彭耀雄)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

機電工程署(機電署)負責監察香港鐵路有限公司(港鐵公司)鐵路服務的安全表現，而近年市民對港鐵公司的鐵路工程施工以及日常列車營運的安全狀況亦日益關注，就此，請告知：

1. 在過去3年，當局有否在這方面，尤其是就港鐵公司的資產管理系統及安全管理系統進行全面的審核，以加強監察，並提出一些主要的改善措施？若有，詳情為何？若否，原因為何？
2. 當局有否就上述的審核、監察和改善措施，再跟進其落實情況？若有，詳情為何？若否，原因為何？

提問人：盧偉國議員 (立法會內部參考編號：23)

答覆：

1. 機電署自2019年年中開始，一直對港鐵公司的資產管理系統及安全管理系統進行全面的審核。機電署主動有系統地詳細檢視上述管理系統的程序及記錄，以及早發現異常情況及潛在問題，從而減少安全隱患，提升鐵路安全。

機電署在已完成的審核中向港鐵公司提出了一些主要改善措施，包括：

- (a) 改善維修保養方法，調撥資源適時更換或提升老化的資產，並處理滯後的維修保養工作；
- (b) 提升內部管治，以加強監察維修保養工作的安排及進度；
- (c) 增加資源投放，特別是調配人手維修保養重要安全設備；以及
- (d) 利用新科技並採用實時監測工具，進行運作狀態監測及預測性維護。

2. 機電署每次完成審核後，會直接通知港鐵公司高層人員有關審核的結果及建議。機電署並會監察港鐵公司跟進工作的進度，確保鐵路安全持續改善。現正落實的主要改善措施包括：
- (a) 調配額外人手及資源處理積壓的滯後維修保養工程；
 - (b) 在整個港鐵鐵路網絡分階段採用實時測量動態軌距的方法，以適時預報軌道狀況；以及
 - (c) 成立向港鐵公司高層管理人員匯報的新獨立審計小組，審核主要鐵路系統的資產管理，從而加強港鐵公司在鐵路安全方面的管治。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0643)

總目： (42) 機電工程署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (2) 機械裝置安全
管制人員： 機電工程署署長 (彭耀雄)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

請告知自願註冊的車輛維修技工及車輛維修工場的最新登記數字和參與率為何。在2021至22年度內，機電工程署（機電署）將會繼續推廣及管理車輛維修技工自願註冊計劃和車輛維修工場自願註冊計劃，包括加強視察自願註冊計劃下的車輛維修技工及車輛維修工場，以及研究引入車輛維修技工強制性註冊制度和車輛維修工場強制性註冊制度，請告知強制性註冊制度研究的最新進展，預計研究何時完成，研究涉及的人手和開支為何。

提問人：易志明議員（立法會內部參考編號：50）

答覆：

截至2021年2月底，根據車輛維修技工自願註冊計劃註冊的車輛維修技工有8 127名，約佔全港車輛維修技工估算總數的79%；而根據車輛維修工場自願註冊計劃註冊的車輛維修工場有2 052間，約佔全港車輛維修工場估算總數的74%。

機電署與運輸及房屋局現正研究為車輛維修技工和車輛維修工場引入強制性註冊制度的可行性和可行方案，並會就此繼續與車輛維修業界和其他相關持份者保持緊密溝通。由於這是機電署有關機械裝置安全的日常工作之一，因此沒有涉及人手和開支的具體分項數字。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1975)

總目： (60) 路政署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 基本工程

管制人員： 路政署署長 (陳派明)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

「人人暢道通行」計劃，尚有多少未完成的工程？計劃將會新增多少項工程？

提問人： 陳克勤議員 (立法會內部參考編號：98)

答覆：

政府正全力推展「人人暢道通行」計劃下不同階段共375個項目。截至2021年2月28日，有54個項目正在施工，152個項目正在進行勘測和詳細設計工作。於2021-22年度，預計會有44個在「人人暢道通行」計劃不同階段的加建升降機項目動工。

政府在2019年《施政報告》宣布擴大「人人暢道通行」計劃範疇，並在計劃下推展「特別計劃」，為處於或連接香港房屋委員會轄下三類屋邨（即「租者置其屋計劃」屋邨、「可租可買計劃」屋邨及已拆售物業的公共租住屋邨）公用地方的行人天橋、行人隧道及高架行人道加建升降機。就已納入「特別計劃」的項目而言，路政署已完成初步技術可行性研究，並會在2021-22年度開始進行勘測和設計工作。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0284)

總目： (60) 路政署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 基本工程

管制人員： 路政署署長 (陳派明)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

請問在新財政年度，有關「人人暢道通行」計劃下，全港會有多少個新項目納入計劃內。所涉及的款項及各項目的詳情和地點為何？

提問人： 陳恒鑠議員 (立法會內部參考編號：45)

答覆：

於2021-22年度，預計會有44個在「人人暢道通行」計劃不同階段的加建升降機項目動工。相關項目表列於附件。該44個項目的建造工程在2021-22年度的預算開支為2.175億元。

政府在2019年《施政報告》宣布擴大「人人暢道通行」計劃範疇，並在計劃下推展「特別計劃」，為處於或連接香港房屋委員會轄下三類屋邨（即「租者置其屋計劃」屋邨、「可租可買計劃」屋邨及已拆售物業的公共租住屋邨）公用地方的行人天橋、行人隧道及高架行人道加建升降機。就已納入「特別計劃」的項目而言，路政署已完成初步技術可行性研究，並會在2021-22年度開始進行勘測和設計工作。相關工程在2021-22年度的預算開支為480萬元。

2021-22年度開始施工的項目列表（按地區列出）

結構編號	位置
中西區	
HF135	橫跨羅便臣道近慧豪閣
九龍城區	
KC01	橫跨聯合道近聯福道
KF107	橫跨船景街、紅磡南道及紅鸞道近愛景街
KS8	橫跨太子道西近獅子石道
KS9	橫跨太子道西於九龍城交匯處
KS23	橫跨東鐵線路軌近舒梨道及石竹路
KS32	橫跨馬頭涌道近世運道及九龍城交匯處
KS41	橫跨漆咸道北近溫思勞街
觀塘區	
KT02	橫跨偉業街近德福花園D2座
葵青區	
NF125	橫跨青康路近青盛苑
NF126	橫跨青衣西路近青華苑
NF213	橫跨楓樹窩路近清心街
NF215	橫跨楓樹窩路近青衣鄉事委員會
NF275	橫跨安捷街近安蔭商場
NF292	橫跨青衣鄉事會路近青衣分區警署
NF323	橫跨青敬路近宏福花園
NF325	青綠街近青衣市區診所
北區	
NF252	橫跨聯安街近和滿街
NF262	橫跨馬會道近天平路
NS112及 NS113#	橫跨百和路及保健路近太平邨
N499	橫跨粉嶺公路的百和路天橋
沙田區	
NS35	橫跨大涌橋路近火炭路及沙田路
NS179	橫跨西沙路近鞍超街
ST03	橫跨大涌橋路近富豪花園
荃灣區	
NF166	橫跨大涌道近海盛路
NF343	橫跨大河道及沙咀道交界處
NF437	橫跨青山公路一青龍頭段近豪景花園

結構編號	位置
屯門區	
NF31A	橫跨屯門公路近新青街及青山公路
NF94	橫跨鳴琴路近山景邨景華樓
NF150	橫跨青山公路一藍地段近泥圍輕鐵站
NF151	橫跨青山公路一洪水橋段近鍾屋村輕鐵站
NF189	橫跨青山公路一藍地段近藍地大街
NF197	橫跨青田路及鳴琴路
NF198	橫跨鳴琴路近田景路
NF209	橫跨輕鐵路軌近兆禧苑及悅湖山莊
NF314	橫跨屯門河道近富健花園
NF410及 NF411#	橫跨西鐵線近屯門醫院輕鐵站
NS64	橫跨青山公路一新墟段近青棉徑
元朗區	
NF70	橫跨安樂路及朗業街近朗屏港鐵站
NF153	橫跨青山公路一屏山段近屏興里
NF340	橫跨天華路近天城路
NF341	橫跨天瑞路與天秀路

註：

涉及多於1個構築物（項目）的行人通道

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0285)

總目： (60) 路政署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 基本工程

管制人員： 路政署署長 (陳派明)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

有關新一年度財政預算中，上坡地區自動梯連接系統和升降機系統項目，在全港有多少個新項目，是否包括長洲長貴邨；當中所有涉及多少款項和各新項的詳情，時間表與分佈為何？

提問人： 陳恒鑠議員 (立法會內部參考編號：46)

答覆：

政府正在推展的 18 項上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統(上坡電梯系統)工程項目中，5 項已經完成並開放予公眾使用，3 項位於葵涌的項目(即葵盛圍至興盛路、大窩口道至禾塘咀街、青山公路至工業街)正在施工中，並將於 2021 年起陸續竣工，餘下 10 項則在勘測和設計的不同階段。在該 10 個項目中，如獲得立法會批准撥款，寶馬山行人通道系統的建造工程將於 2021 年第三季展開，並預計於 2025 年第三季起分階段完成。

至於過去數年接獲的 114 個上坡電梯系統建議項目(包括連接長洲冰廠路與長貴邨的項目)，運輸署已展開顧問研究，檢視並優化上坡電梯系統建議項目的評審機制。運輸署聘請的顧問已根據修訂的評審機制，為該 114 個上坡電梯系統建議項目進行初審、篩選及訂定優次。運輸署正在就評審結果諮詢相關區議會，以訂定首批推展項目。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0286)

總目： (60) 路政署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 鐵路發展

管制人員： 路政署署長 (陳派明)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

有關路政署2021至2022年度需要特別留意事項中，有關沙中線的進度事宜，據了解，沙中線已進入全面測試階段，按過去紀錄，一般只需要測試3個月便可以安排通車事宜，因此請問沙中線全面通車時間，可否較原訂的2021年第3季提前至第2季，如果可以，當中部門是否需要增加資源或人手處理；如果不可以，原因為何。

提問人： 陳恒鑠議員 (立法會內部參考編號：47)

答覆：

屯馬線（包括新建的「啟德至紅磡段」）的系統測試和試運行現正如期進行。屯馬線全線通車目標仍維持在2021年第三季。在提供安全可靠的鐵路系統的前提下，政府會敦促香港鐵路有限公司盡早讓屯馬線投入服務。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0287)

總目： (60) 路政署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 鐵路發展

管制人員： 路政署署長 (陳派明)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

有關2021至2022年度需要特別留意的事項中，涉及實施顧問研究所建議有關新鐵路項目的監管策略方面，請問部門會投放多少資源，將如何落實及執行監管策略，以挽回公眾對部門監管新鐵路的信心，以及不會再發生如沙中線多項工程醜聞，如剪短鋼筋等。

提問人： 陳恒鑽議員 (立法會內部參考編號：48)

答覆：

經檢視海外大型鐵路項目及本港過往鐵路項目的經驗和做法後，在新鐵路項目監察和控制策略顧問研究下已就新鐵路項目的設計、施工、測試和試行運作各階段，提出一系列加強監察和控制策略的建議，包括(a)優化項目監督和溝通平台；(b)加強監察和查核力度；(c)引入新的「工程項目安全檢討」程序；(d)設立主動匯報和預警機制；(e)監察香港鐵路有限公司的項目推展表現；以及(f)建立協作文化。相關的加強監察和控制策略旨在改善新鐵路項目在安全、質量、工期和成本控制方面的表現。

為落實加強監察和控制策略，政府建議在運輸及房屋局轄下成立新的鐵路署，通過合併路政署鐵路拓展處及機電工程署鐵路科，加強政府對鐵路規劃及項目推展的監管，並優化鐵路安全規管。考慮到政府當前的財政狀況及行政長官在2020年《施政報告》中的指示，政府建議在2021-22立法年度尋求立法會財務委員會批准，以期於2022-23財政年度成立建議的鐵路署。在建議的鐵路署成立前，路政署會利用現有資源，在切實可行的範圍內，落實相關的加強監察和控制措施。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3227)

總目： (60) 路政署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 基本工程
管制人員： 路政署署長 (陳派明)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就「人人暢道通行計劃」，請問：

- (1) 當局過去5個年度分別因「人人暢道通行計劃」轄下的項目進行多少次收回非政府用地的行動、被徵收土地的原業權人、收回的土地面積及補償金額分別為何？
- (2) 在「人人暢道通行計劃」下，當局是以什麼準則以決定是否收回非政府用地？
- (3) 問題(1)中，徵收的用地有否包括公共屋邨內，但並非屬於房委會管轄的土地？

提問人： 蔣麗芸議員 (立法會內部參考編號：79)

答覆：

過去5年，「人人暢道通行」計劃下為現有公共行人通道加建升降機，並涉及根據《道路（工程、使用及補償）條例》（第370章）收回土地的項目，表列如下。這些項目均不涉及賠償。

結構編號	位置	土地擁有權歸還政府日期	被收回土地擁有人	被收回土地面積 (公頃)
HF81	橫跨薄扶林道近香港大學	2017年 5月10日	香港潮商學校	0.018
KF56	橫跨新清水灣道近彩雲商場二期	2017年 11月25日	香港房屋委員會及領展	0.008
KS7	橫跨龍翔道近彩虹港鐵站	2018年 8月18日	香港房屋委員會	0.001
KS27	橫跨順清街近新利街及順利邨	2018年 9月29日	香港房屋委員會及領展	0.007

在公共屋邨範圍內被收回的土地均由香港房屋委員會獨自或與領展共同管理。

一般而言，「人人暢道通行」計劃下的升降機加建工程不應涉及土地徵收，以確保公帑運用得宜。正如上表所載 4 個項目，政府只會在政府土地不足以容納無障礙設施而必須收回小部分私人土地的特殊情況下，才考慮徵收土地。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2046)

總目： (60) 路政署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 基本工程

管制人員： 路政署署長 (陳派明)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就「人人暢道通行」計劃加建的無障礙通道設施，可否告知本會：

(a) 在2021-22年度，相關的人手編制為何；

(b) 截至目前，已啟用的設施數目為何；

(c) 過去三年，有關設施因故障而暫停服務的次數為何及有關的維修開支為何。

提問人： 劉業強議員 (立法會內部參考編號：27)

答覆：

(a) 路政署將於2021-22年度調派6名高級工程師及14名工程師，負責推展「人人暢道通行」計劃。

(b) 截至2021年2月28日，有169個項目經已完成並開放予公眾使用。

(c) 過去3年，有90宗設施服務暫停的個案(定期的例行檢查除外)，原因為惡劣天氣及在公眾活動中遭到蓄意破壞所致。每台升降機每年平均維修開支約30萬元。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2550)

總目： (60) 路政署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 基本工程

管制人員： 路政署署長 (陳派明)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

政府可否告知本會：

- (1) 過去三年和未來一年，當局在全港各區上坡地區所進行的扶手電梯及升降機相關工程為何？相關開支又為何？
- (2) 當局會否考慮增撥資源，增加本港上坡地區的交通接駁系統的工程項目，並增聘人手，加快相關工程的落成？

提問人：梁美芬議員 (立法會內部參考編號：65)

答覆：

(1) 過去3年，有2項上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統（上坡電梯系統）項目已開放予公眾使用，另有3項正在施工，10項在不同階段的勘測和設計中。詳情表列如下：

(i) 已完成並開放予公眾使用的2個項目

建議項目	核准工程預算 (按付款當日價格計算) (百萬元)
• 窩打老道山升降機及行人通道系統 (2019年11月啓用)	116.7
• 青衣長亨邨升降機及行人通道系統 (2020年2月啓用)	222.7

(ii) 正在施工的3個建議項目

建議項目	核准工程預算 (按付款當日價格計算) (百萬元)
• 葵盛圍至興盛路升降機及行人通道系統	239.4
• 大窩口道至禾塘咀街升降機及行人通道系統	249.4
• 葵涌青山公路至工業街升降機及行人通道系統	584.4

(iii) 在勘測和設計階段的10個建議項目

建議項目	勘測和設計工作 總開支
<ul style="list-style-type: none">• 寶馬山行人通道系統¹• 磅巷行人扶手電梯及行人通道系統• 將軍澳寶林北路至寶康路行人通道系統²• 功樂道升降機及行人通道系統³• 興盛路至大窩口道升降機及行人通道系統• 麗祖路至華瑤路升降機及行人通道系統• 荔景山路至麗祖路升降機及行人通道系統• 富寶花園至西沙路升降機及行人通道系統• 沙田穗禾苑至港鐵火炭站自動扶梯連接系統• 竹園北邨行人通道系統	截至2021年2月，這些建議項目的設計和研究總開支約為3,600萬元。

1 政府於2021年2月19日就項目諮詢交通事務委員會，計劃在獲得立法會財務委員會核准撥款後，便會展開建議的工程項目。

2 項目前稱「康盛花園至寶康路自動扶梯連接系統」

3 項目前稱「聯安街升降機及行人通道系統」

運輸署在2017年展開顧問研究，檢視並優化2009年訂定的上坡電梯系統建議項目評審機制。運輸署聘請的顧問已根據修訂的評審機制，為過去數年接獲的114個上坡電梯系統建議項目進行初審、篩選及訂定優次。運輸署正就評審結果諮詢相關區議會，以訂定首批推展項目。

(2) 政府已建議在路政署成立新增的易行城市工程管理處，以期集中統籌並加快落實與「易行城市」概念有關的工程項目，包括上坡電梯系統

項目。路政署並會繼續密切留意相關資源需要，調配所需資源推展上坡電梯系統項目。

此外，路政署會考慮研究使用創新設計及工程技術，例如建築信息模擬技術及「組裝合成」建築法，加速推展上坡電梯系統項目。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2562)

總目： (60) 路政署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 基本工程
管制人員： 路政署署長 (陳派明)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

- (1) 過去三年，「人人暢道通行」計劃每年在九龍西區內增設的行人天橋、高架行人道和在行人隧道內新加建的無障礙通道設施的工程地點及設施類型和所涉開支；
- (2) 2021至22年度，擬在九龍西區加建無障礙通道設施的地點、類型、進度和預計完成日期；
- (3) 署方會否考慮興建無障礙通道設施連接澤安邨和李鄭屋邨？

提問人：梁美芬議員 (立法會內部參考編號：78)

答覆：

- (1) 過去3年在「人人暢道通行」計劃下，共完成13個位於九龍西的項目。相關項目於2018-19、2019-20及2020-21年度的開支分別為7,480萬元、6,070萬元及2,130萬元。該13個項目詳情表列如下：

結構編號	位置	行人通道類別	設施類別	竣工日期
深水埗				
KF97	橫跨大埔道近大窩坪道	行人天橋	斜道	2020年1月
油尖旺				
KF94	橫跨櫻桃街、渡船街及塘尾道	行人天橋	升降機	2018年2月
KF27	橫跨亞皆老街近染布房街及聯運街	行人天橋	升降機	2018年11月
KF84	沿科學館徑橫跨科學館道及康達徑	行人天橋	升降機	2018年11月
KS31	橫跨漆咸道南近香港理工	行人隧道	升降機	2018年12月

結構編號	位置	行人通道類別	設施類別	竣工日期
	大學及漆咸道交匯處			
KF3	橫跨康莊道及梳士巴利道 近海底隧道	行人天橋	升降機	2019年2月
KF88	沿西九龍公路下方橫跨渡 船街及窩打老道	行人天橋	升降機	2019年3月
KF89	橫跨渡船街及登打士街交 界	行人天橋	升降機	2019年3月
KS49	橫跨佐敦道近廣東道及渡 船街	行人隧道	升降機	2019年10月
九龍城				
K14	培正道天橋橫跨公主道	高架行人道	升降機	2018年5月
KF6	橫跨公主道近衛理道及愛 民邨	行人天橋	升降機	2018年6月
KF106	橫跨紅磡南道近紅磡道	行人天橋	升降機	2019年8月
KS10	橫跨太子道東及馬頭涌道 近打鼓嶺道	行人隧道	升降機	2020年1月

(2) 2021-22 年度，路政署會繼續推展下列「人人暢道通行」計劃下位於九龍西的加建升降機項目：

結構編號	位置	行人通道類別	暫定竣工日期	情況
深水埗				
KF13	橫跨龍翔道近畢架山花 園	行人天橋	2021年12月	正在施工
KF69	橫跨荔枝角道及東京街	行人天橋	2021年12月	正在施工
KF98	橫跨龍悅道近澤安道	行人天橋	2022年9月	正在施工
SSP01	橫跨大坑東道近南山邨 南安樓及大坑東邨東輝 樓	行人天橋	2023年6月	正在施工
SSP02	橫跨大坑東道近大坑東 邨東龍樓及東裕樓	行人天橋	2023年3月	正在施工
九龍城				
KF29	橫跨九龍城道及新山道	行人天橋	2021年9月	正在施工
KF102	橫跨紅磡南道近紅菱街 及黃埔街	行人天橋	2021年9月	正在施工
K64	橫跨紅磡道近戴亞街	高架行人道	2023年6月	正在施工
KS8	橫跨太子道西近獅子石 道	行人隧道	2024年9月	正在招標
KS32	橫跨碼頭涌道近世運道	行人隧道	2024年9月	正在招標

結構編號	位置	行人通道類別	暫定竣工日期	情況
	及九龍城交匯處			
KS41	橫跨漆咸道北近溫思勞街	行人隧道	2024年9月	正在招標
KC01	橫跨聯合道近聯福道	行人天橋	2024年9月	正在招標
KS9	橫跨太子道西於九龍城交匯處	行人隧道	2024年12月	正在招標
KS23	橫跨東鐵線路軌近舒梨道及石竹路	行人隧道	2025年12月	正在設計

- (3) 運輸署已展開顧問研究，檢視並優化上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統（上坡電梯系統）建議項目的評審機制。運輸署聘請的顧問已根據修訂的評審機制，為過去數年接獲的 114 個上坡電梯系統建議項目（包括連接澤安邨與李鄭屋邨的項目）進行初審、篩選及訂定優次。運輸署正在就評審結果諮詢相關區議會，以訂定首批推展項目。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2167)

總目： (60) 路政署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (3) 鐵路發展
管制人員： 路政署署長 (陳派明)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就綱領提及鐵路項目，請問部門：

- (1) 沙中線最新的通車時間，以及與《鐵路發展策略2000》預計的時間延誤多少；
- (2) 屯馬線全面通車的時間及比原定通車的時間延誤多少；
- (3) 東涌線延線、屯門南延線及北環線的動工時間及預計完成日期；
- (4) 西鐵洪水橋站的興建進展及落成時間表；
- (5) 東九龍線的最新興建進展、最新的時間表及落成時間；
- (6) 南港島線（西段）的最新興建進展、最新的時間表及落成時間；
- (7) 有關「跨越2030年的鐵路策略性研究」的未來進展及時間表；
- (8) 部門來年度增加28.6%，有多少是用於推展上述的發展項目及研究，在增加資源下，上述項目的進展可否加快，如否，原因為何？

提問人：麥美娟議員（立法會內部參考編號：92）

答覆：

- (1) 沙田至中環線（沙中線）由屯馬線和南北線組成。屯馬線一期（大圍至啟德段）已於2020年2月14日通車，而屯馬線餘下路段（啟德至紅磡段）的通車目標仍維持在2021年第三季。至於南北線，礙於東鐵線新信號系統暫緩啟用一事對「紅磡至金鐘段」通車日期的影響，該路段能否維持2022年第一季的目標通車日期，相關追回進度措施的成效至為關鍵。香港鐵路有限公司（港鐵公司）表示現正就此作出評估，並研究所有可行的追回進度措施向路政署匯報。
- (2) 根據沙中線的委托協議，屯馬線全線通車日期為2018年年底，而現時的通車目標為2021年第三季，較原定日期延後約33個月。延後主要由於2012至2014年期間宋皇臺站遺蹟的考古發現和遺蹟保育方案，

以及 2018 年 5 月紅磡站擴建工程出現質量問題的連串事件所致。在提供安全可靠的鐵路系統的前提下，政府會敦促港鐵公司盡早讓屯馬線投入服務。

- (3) 根據港鐵公司的計劃，屯門南延線建造工程擬於 2023 年展開，並於 2030 年完成。東涌線延線建造工程預計於 2023 年展開，至 2029 年完成。至於北環線第一期（即落馬洲支線古洞站），建造工程預計於 2023 年展開，並在 2027 年完成，而第二期（即連接錦上路站及古洞站的主線）建造工程則預計於 2025 年動工，至 2034 年完成。
- (4) 關於洪水橋站的規劃，相關政策局/部門正審視港鐵公司於 2020 年 5 月底提交的項目建議，並會在考慮項目的未來路向時，顧及洪水橋新發展區的居民遷入時間表。
- (5) 至於東九龍線，政府已就港鐵公司提交的建議書提出意見，並要求港鐵公司改良相關建議的技術設計。港鐵公司正考慮政府的意見，探討可行方案以改良項目的設計。我們會繼續與港鐵公司跟進，並適時公布項目的未來路向。
- (6) 港鐵公司於 2020 年 12 月向政府提交有關南港島線（西段）的項目建議。相關政策局/部門正研究該建議書，並會在考慮項目的未來路向時，顧及華富邨重建計劃的時間表及「躍動港島南」計劃的實施。
- (7) 路政署鐵路拓展處於 2020 年年底展開《跨越 2030 年的鐵路策略性研究》。基於最新的規劃數據及《香港 2030+：跨越 2030 年的規劃遠景與策略》規劃研究的最終發展策略，路政署將會探討鐵路的布局，並為鐵路項目的走線和輔助設施，進行初步工程及技術評估，確保鐵路基建的規劃可補足甚至預留空間以應付香港整體的長遠土地發展需要。該研究需時約 38 個月完成。
- (8) 下一個財政年度的財政撥款增加，主要與《跨越 2030 年的鐵路策略性研究》的預算開支，以及擬議鐵路署的籌備小組人手開支有關。該籌備小組將於 2021 年下半年在路政署鐵路拓展處內成立，包括 13 個非首長級職位，負責為成立擬議鐵路署作必要的安排。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2440)

總目： (60) 路政署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 基本工程，(2) 區域及維修工程

管制人員： 路政署署長 (陳派明)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就路政署負責的工程，政府可否告知本會：

- (a) 2020年，路政署負責工務計劃道路工程、維修公用道路、道路改善等工程(“工程”)數目(按區議會分區列出)；
- (b) 2020年，因開展工程而須臨時封閉、更改的行人道路設施或採取其他臨時措施的數目；當中最長和最短持續時間為何(按區議會分區列出)。

提問人： 柯創盛議員 (立法會內部參考編號：79)

答覆：

- (a) 由路政署負責於2020年內進行的道路工程數目，包括工務計劃下的工程及小型道路改善和維修工程（例如公用道路、路旁斜坡和樹木的維修保養工作等），按地區表列如下：

	地區	道路工程數目
香港	中西區	876
	東區	517
	南區	592
	灣仔區	794
九龍	九龍城區	721
	觀塘區	938
	深水埗區	1 084
	黃大仙區	485
	油尖旺區	1 362

	地區	道路工程數目
新界	離島區	647
	葵青區	948
	北區	953
	西貢區	934
	沙田區	1 289
	大埔區	970
	荃灣區	813
	屯門區	964
	元朗區	1 563

- (b) 在所有須申請挖掘准許證的道路工程中，路政署於2020年展開並涉及在行人路實施臨時封閉、改道或其他臨時措施的工程數目表列如下：

	地區	涉及在行人路實施臨時封閉、改道或其他臨時措施的路政署工程 (數目)
香港	中西區	824
	東區	968
	南區	736
	灣仔區	573
九龍	九龍城區	499
	觀塘區	1 015
	深水埗區	1 186
	黃大仙區	331
	油尖旺區	972
新界	離島區	294
	葵青區	649
	北區	857
	西貢區	426
	沙田區	1 023
	大埔區	906
	荃灣區	905
	屯門區	980
	元朗區	812

在上表提及的工程中，約有95%在3天內完成，當中最短的在一天內完成，而最長的則要持續332天。

至於無須挖掘准許證但需在行人路實施臨時封閉、改道或其他臨時措施的工程，由於屬短期的小型工程，路政署並無備存相關統計數字。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0539)

總目： (60) 路政署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (-) 沒有指定

管制人員： 路政署署長 (陳派明)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

1. 過去10年，路政署每年平均批出的合約金額，總價值如何？
2. 工程每年分別超支金額及百分比如何？

提問人： 田北辰議員 (立法會內部參考編號：13)

答覆：

1. 2011-12至2020-21年度期間，路政署在工務計劃下批出的主要工程合約 (即每份合約價格逾3,000萬元) 價格表列如下：

年度	總合約價格 (億元)
2020-21 (截至2020年第四季)	68
2019-20	102
2018-19	63
2017-18	122
2016-17	10
2015-16	44
2014-15	249
2013-14	336
2012-13	275
2011-12	73

2. 過去10年，有3個路政署轄下的工務計劃工程項目需要向立法會財務委員會（財委會）申請追加撥款，詳情表列如下：

年度	分目	項目名稱	原核准預算 (億元)	獲核准追加撥款 (億元) (佔總撥款額百分比)
2012-13	844TH	港珠澳大橋香港接線	162	89 (35%)
2013-14	579TH	中環及灣仔繞道和東區走廊連接路	281	79 (22%)
2015-16	845TH	港珠澳大橋香港口岸一填海及口岸設施	304	55 (15%)

另一方面，路政署在過去10年共完成了48個工務計劃甲級工程項目的最後帳目結算工作，這些項目的原核准預算總額約為145億元，而其結帳總開支則約為126億元。雖然有個別已結帳項目需要向財委會追加撥款，但其他項目盈餘除足以彌補超支項目的追加撥款外，仍有約19億元餘額，即項目最終總開支只為原核准預算約90%。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0149)

總目： (60) 路政署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (2) 區域及維修工程
管制人員： 路政署署長 (陳派明)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

2019-20年度已維修道路的總面積是2560萬平方米，到2020-21年度則為2600萬平方米，開支增幅卻達4成，其原因為何？

提問人：謝偉銓議員 (立法會內部參考編號：194)

答覆：

2020-21年度道路維修開支增加，主要由於部分因連番公眾活動及2019冠狀病毒病疫情而無法如期在2019-20年度內推展的道路維修工程恢復施工，公眾活動造成損毀導致額外的維修工程，以及為2019和2020年落成的工程項目（例如蓮塘/香園圍公路、舊政務司官邸附近道路交匯處與粉嶺之間的吐露港公路/粉嶺公路擴闊工程第二期和「人人暢道通行」計劃下的項目）提供所需的額外撥款。此外，我們亦在2020-21年度內為行人通道安排更頻密的清洗工作，以提升疫情下的公共衛生水平。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3070)

總目： (60) 路政署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (3) 鐵路發展
管制人員： 路政署署長 (陳派明)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

有關東九龍鐵路線發展方面，請政府告知：

- (1) 過去3年，觀塘線及將軍澳線的月均、總乘客量、載客率為何；
- (2) 過去3年，每年觀塘線及將軍澳線延誤次數為何（按延誤類別列出）；
- (3) 政府對東九龍鐵路線早期研究的開支為何；
- (4) 港鐵何時會再就東九龍鐵路線提交建議書；政府會於何時公佈工程進度及落實進行詳細規劃工作；
- (5) 監督東九龍鐵路線工程項目所涉及的開支及人手為何；鐵路署會否成立專責小組跟進以上工程？

提問人：黃國健議員（立法會內部參考編號：45）

答覆：

- (1) 2018年至2020年觀塘線及將軍澳線每月平均乘客量、總乘客量及載客率載於**附件**。
- (2) 就觀塘線及將軍澳線而言，2018年至2020年屬香港鐵路有限公司（港鐵公司）控制範圍內的因素（包括機件故障及人為因素）而引起並導致8分鐘或以上的服務延誤事故宗數，表列如下。

觀塘線

年份	原因	事故宗數
2018	機件故障	17
	人為因素	2
2019	機件故障	12
	人為因素	6
2020	機件故障	6
	人為因素	0

將軍澳線

年份	原因	事故宗數
2018	機件故障	15
	人為因素	3
2019	機件故障	6
	人為因素	0
2020	機件故障	14
	人為因素	1

(3)、(4)及(5)

政府已就港鐵公司提交的東九龍線建議書提出意見，並要求港鐵公司改良相關建議的技術設計。港鐵公司正考慮政府的意見，探討可行方案以改良項目的設計。我們會繼續與港鐵公司跟進，適時公布項目的未來路向。

上述工作由路政署利用現有資源進行。由於相關路政署人員同時負責其他項目或職責，因此未能分列涉及東九龍線項目開支的分項數字。如獲得立法會批准成立建議的鐵路署，相關人員將會在該署成立後調職到新部門，繼續監督東九龍線項目的推展。

		2018年		2019年(註1)		2020年(註2)	
		觀塘線	將軍澳線	觀塘線	將軍澳線	觀塘線	將軍澳線
2018年至2020年觀塘線及將軍澳線乘客量 (百萬人次)							
每月平均乘客量		19.4	10.2	18.3	9.8	14.0	7.5
總乘客量		233.0	122.4	219.9	117.2	167.8	90.0
2018年至2020年觀塘線及將軍澳線統計數字 (早上最繁忙一小時最繁忙路段單向)							
1	設計可載客量 (每平方米站立6人) (a)	85 000	85 000	85 000	85 000	85 000	85 000
2	最高列車班次下的 最高可載客量 (每平方米站立6人) (b)	71 400	67 600	71 400	67 600	71 400	67 600
3	(a)項與(b)項之間 的差異(註3)	13 600	17 400	13 600	17 400	13 600	17 400
4	現時乘客量(c)	51 200	48 200	49 100	47 400	44 000	42 200
5	現時載客率(1) (每平方米站立6人) [(c)/(b)] { }最繁忙路段	72% {石硤 尾至 太子}	71% {油塘 至鰂 魚涌}	69% {石硤 尾至 太子}	70% {油塘 至鰂 魚涌}	62% {石硤 尾至 太子}	62% {油塘 至鰂 魚涌}
6	現時載客率(2) (每平方米站立4人) [(c)/(b)÷71.2%] (註4) (以第(5)項所指的 最繁忙路段計算)	101%	100%	97%	98%	87%	88%

註1 2019年下半年的數據受公眾活動影響，因此只採用了2019年上半年的數據。

註2 鑑於疫情對2020年載客量的影響，上表數字以疫情較緩和月份收集到的數據為基礎。

註3 原因是月台幕門及自動月台閘門令列車在每個車站停留在月台的時間延長了約10秒。

註4 以一行行走市區的重鐵列車為例，一列列車可提供340個座位及以每平方米站立6人的乘客密度計算時提供2 160個企位，即每列列車的總可載客量約為2 500人。以每平方米站立4人的乘客密度計算時，340個座位數目會維持不變，但企位則會減至1 440個，即每列列車的總可載客量約為1 780人。因此，以每平方米站立4人的乘客密度計算的可載客量相當於以每平方米站立6人計算時的71.2%。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0431)

總目： (100) 海事處
分目： (-) 沒有指定
綱領： (3) 本地海事服務
管制人員： 海事處處長 (袁小惠)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

有關新財政年度，部門在跟進香港境內本地船隻停泊位和避風泊位檢討工作方面，會否於青山灣公眾碼頭及長洲避風塘泊位等，加設上岸設施，因為過往不少地區的小型碼頭及避風塘泊位的用者，均反映缺乏可供船隻上岸的梯級或設施，對他們上岸造成不便。

提問人：陳恒鑽議員 (立法會內部參考編號：53)

答覆：

政府致力確保香港水域內有足夠的避風泊位，供在本港水域內的本地船隻在颱風襲港期間或惡劣天氣情況下停泊，以保障船隻和船上人員安全。根據2017年發表的香港境內本地船隻停泊位和避風泊位檢討(檢討)，就全港整體而言，本地船隻避風泊位的供應將足以應付至2030年的需求。

至於登岸設施供應事宜並沒有涵蓋在檢討範圍內。而因應業界要求，土木工程拓展署(土拓署)已開始在青山灣內的屯門第27區防波堤附近興建登岸設施，利便乘客登岸。預料建造工程將於2022年初完成。

此外，土拓署在2017年推出「改善碼頭計劃」，旨在改善全港公眾碼頭設施。位於長洲避風塘內的西灣碼頭的改善工程將會納入第二階段的「改善碼頭計劃」。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1654)

- 總目： (100) 海事處
- 分目： (-) 沒有指定
- 綱領： (4) 船舶服務
- 管制人員： 海事處處長 (袁小惠)
- 局長： 運輸及房屋局局長

問題：

在回應了包括業界及民建聯的建議，當局為了向香港註冊船舶提供更為直接和快捷的支援服務，海事處在2020年已分別在倫敦、上海和新加坡的經濟貿易辦事處設立3個區域支援團隊。由2021年上半年起，海事處將分階段在其他海外經濟貿易辦事處增設4個區域支援團隊。

1. 請以簡單表列方式，分述各區域支援團隊的人手、隊伍組織架構、工作及職責範疇以及一年涉及的資源情況。
2. 未來會進一步增設其他區域支援團隊嗎？如會，計劃為何？若不會，原因為何？

提問人：周浩鼎議員 (立法會內部參考編號：34)

答覆：

1. 各區域支援團隊辦公室的人手、隊伍組織架構、工作及職責範疇以及涉及的年度運作資源預算表列如下：

區域支援 團隊 辦公室	人手和組織架構	工作及職責範疇	年度運作資 源預算
上海	- 海事處1名高級驗船主任擔任區域總監 - 2名在當地聘任的合約驗船主任	(i) 聯絡當地的港口當局和其他持份者，以處理與香港註冊船舶相關的任何運作問題； (ii) 審核香港註冊船舶及其管理公司，以確保香港船	2021-22年度全年計約1,700萬元 (包括薪酬和當地顧問服務費用)

區域支援 團隊 辦公室	人手和組織架構	工作及職責範疇	年度運作資 源預算
新加坡	<ul style="list-style-type: none"> - 海事處1名高級驗船主任擔任區域總監 - 1名在當地聘任的合約驗船主任 	<p>旗當局的政策和指示得以落實，並聽取回饋意見；</p> <p>(iii) 為船東、船公司和海員勞務代理主辦／協辦安全研討會，以提高香港註冊船舶的安全意識；</p> <p>(iv) 協助處理船舶註冊事宜，包括簽發註冊證明書和核實相關文件；</p> <p>(v) 與經濟貿易辦事處合作舉辦推廣活動，宣傳香港船舶註冊處和國際海運中心的雙重地位；以及</p> <p>(vi) 在總部辦公時間以外，提供技術支援和處理緊急豁免證明申請。</p>	
倫敦	<ul style="list-style-type: none"> - 1名海事顧問（派駐倫敦經濟貿易辦事處的現有人員）擔任區域總監 - 1名高級驗船主任和1名高級海事主任擔任區域副總監 	<p>除了上海和新加坡辦公室所須執行的職能和職務，駐倫敦區域副總監亦須履行以下職責：</p> <p>(i) 協助海事顧問出席國際海事組織會議，以掌握新海事公約及修正案的最新發展；</p> <p>(ii) 積極參與國際海事組織的政策制訂工作，確保香港的意見獲得聆聽；以及</p> <p>(iii) 以兼具附屬會員和國際航運中心的身分，充當橋樑角色，就香港相關事宜與國際海事組織及其成員國聯絡。</p>	

2. 海事處計劃在2021年於悉尼、三藩市和東京設立區域支援團隊，並在2022年於多倫多設立另一團隊。上述一共7個區域支援團隊，足以把香港船舶註冊處的服務擴展至幾近涵蓋香港註冊船舶經常到訪的世界所有主要地區。除上述地區外，海事處在短期內並無計劃增設其他區域支援團隊。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3167)

總目： (100) 海事處

分目： (-) 沒有指定

綱領： (5) 政府船隊

管制人員： 海事處處長 (袁小惠)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

海事處來年度將通過調配有時限職位和委聘外間顧問，確保適時購置政府船舶；同時，亦將委聘外間顧問就政府船塢現代化推展顧問研究，務求在不作重大改動的情況下，政府船塢能以目前最先進的技術和設備，在未來30年維持快捷有效的運作。請告知：

1. 通過調配有時限職位和委聘外間顧問，確保適時購置政府船舶，詳情為何？涉及的有時限職位人數為多少？該些職位為期多長？委聘的外間顧問涉及費用為何？主要工作為何？
2. 就政府船塢現代化推展顧問研究項目預計涉及資源為何？研究項目的計劃時間表為何？

提問人：周浩鼎議員 (立法會內部參考編號：37)

答覆：

1. 為確保適時購置政府船隻，海事處已加強人手支援，並外聘顧問加快進行相關工作，以便清理積壓已久的政府船隻採購項目，並購置新近獲批撥款的政府船隻。海事處就此一共新增了9個有時限職位，包括1名高級驗船主任、3名驗船主任、1名高級驗船督察、2名助理驗船督察、1名總物料供應主任和1名物料供應主任，職位時限至2022年3月31日止。

此外，海事處自2014年起已積極將部分工作外判予外間顧問，以便進一步加快政府船隻採購項目的進度。該等顧問受海事處人員監督，其工作包括在授予造船合約前進行概念設計及編訂技術規格，以及在授

予造船合約後提供項目管理服務。截至2020年底，海事處已就33個政府船隻採購項目外聘顧問，總支出約3,830萬元。

2. 政府船塢（船塢）現代化顧問研究包含兩個單獨研究，即研發應從速實施的新燃油輸送系統（輸送系統）及將船塢設施現代化以應付船塢運作的未來需要。輸送系統研究已於2020年7月完成，費用為140萬元。而船塢現代化研究的估計開支約為1,400萬元。後者的研究已於2020年9月開展，預期將於2021年年底前完成。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0826)

總目： (100) 海事處
分目： (-) 沒有指定
綱領： (3) 本地海事服務
管制人員： 海事處處長 (袁小惠)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就著避風塘的改善措施，請告知：

- (a) 過去3年，海事處對船隻在避風塘內碇泊時遭索取泊位報酬的執法情況；除了採取執法行動外，海事處是否有其他措施維持避風塘內船隻碇泊的安全和秩序，當中涉及的人手及開支為何？
- (b) 近期有人在部分避風塘內使用浮動升降架存放暫不使用的遊艇，而該等設備阻塞通道和危害其他船隻的安全，現時海事處對該等設備採取的監管措施的詳情為何？

提問人：何俊賢議員 (立法會內部參考編號：53)

答覆：

- (a) 香港警務處與海事處已加強在避風塘巡邏，由2018年11月至今共舉行了18次聯合行動，以遏止避風塘內任何不法行為。直至目前為止，並無發現相關不法行為。海事處會繼續與警務處聯手監察有關情況，並進行定期巡邏以確保船隻繫泊安全有序。

推行上述措施屬有關人員的常規職務，並以現有資源應付，涉及的人手和開支沒有詳細分列。

- (b) 浮動升降架主要用作運載小型船隻，並不會構成即時危險。海事處會繼續密切監察避風塘內的情況，以確保浮動升降架不會堵塞任何通道或阻礙其他船隻。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0839)

總目： (100) 海事處
分目： (-) 沒有指定
綱領： (4) 船舶服務
管制人員： 海事處處長 (袁小惠)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就海事處落實新措施及修改條例事宜，請告知：

- (a) 現時本地船舶安全組的人手編制及分工安排為何？
- (b) 鑑於有漁民反映未能於網上獲悉處方最新的政策變更，也沒有收到通知信函，除了舉辦地區講座以及派發宣傳單張或指引，還會有何政策改善此問題，以及署方有否定時更新漁民的通訊資料？

提問人：何俊賢議員 (立法會內部參考編號：66)

答覆：

- (a) 本地船舶安全組編制內的24名人員集中為本地船隻審批圖則、驗船和簽發證書，以及執行與本地船隻相關的法例。
- (b) 在推出會影響本地船隻(包括漁船)的新政策或法例修訂前，海事處會循多個途徑諮詢業界。本地船隻諮詢委員會和相關小組委員會會議的討論文件，以及這些會議的記錄，均會上載海事處網頁供公眾參考。海事處也會為漁民組織安排簡介會，以便向漁民解釋新政策或修訂法例。此外，海事處積極參與由主要漁業組織在各區舉辦的講座，並會在講座派發新推出的政策和措施的資料單張及指引，以便漁民易於明白。至於漁民的通訊資料，海事處會在漁民為船隻運作牌照續期時，更新有關記錄。倘收到漁民更改地址通知，海事處亦會更新有關記錄。

管制人員的答覆

(問題編號：0841)

總目： (100) 海事處
分目： (-) 沒有指定
綱領： (4) 船舶服務
管制人員： 海事處處長 (袁小惠)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就驗船事宜，請告知：

- (a) 過去3年(2018-19至2020-21年度)，處方每次給予各區漁民申請檢查本地領牌船隻和內河船隻的限額分別為何？有關時間表分別為何？
- (b) 鑑於有漁民反映驗船及出牌時間需時甚久，處方聲稱會視乎業界需求彈性地調配人手為各區進行船舶檢驗，彈性調配人手的數目為何，以及根據甚麼標準判斷需增加人手？

提問人：何俊賢議員 (立法會內部參考編號：68)

答覆：

- (a) 過去3年，海事處在指定檢驗地點為本地領牌船隻(包括內河船隻)進行船隻檢驗的時間和限額如下：

指定驗船地點	時間 (公眾假期除外)	本地領牌 船隻限額
新油麻地避風塘	星期一至星期五	不設限額
香港仔避風塘	逢星期二、星期四	20
筲箕灣避風塘	每月第一、第三個星期二	10
長洲避風塘	每月第二、第四個星期二	10
西貢 (西貢海傍街對開)	每月第一、第三個星期三	10

指定驗船地點	時間 (公眾假期除外)	本地領牌 船隻限額
大埔 (三門仔海事分處對開)	每月第二個星期三	10
屯門嘉道理碼頭	每月第二、第四個星期五	10
鹽寮下沙頭角碼頭	每隔三個月的第三個星期五	20 (並按實際情況 增加名額)
青衣(北) (於2019年12月啓用以 加強服務)	星期一至星期五	不設限額

此外，海事處自2019年12月起在以下指定驗船區以不設限額的形式為本地領牌船隻(包括內河船隻)安排進行船隻檢驗：

指定驗船區	時間 (公眾假期除外)
屯門和東涌	每月第二、第四個星期五
離島(包括長洲避風塘、喜靈洲避風塘 和交椅洲)	每月第二、第四個星期二
荃灣危險品錨地、青衣和馬灣	逢星期四
油麻地	逢星期一、星期三
土瓜灣避風塘和觀塘避風塘	逢星期三
筲箕灣避風塘和銅鑼灣避風塘	每月第一、第三個星期二
港島南(南丫島、熨波洲、大潭和香港 仔避風塘對開)	每月第一、第三個星期五
西貢	每月第一、第三個星期三

- (b) 檢查本地領牌船隻(包括內河船隻)的工作由本地船舶安全組的20名驗船主任和驗船督察執行。海事處一直視乎業界需求而彈性地調配人手，為各區進行船舶檢驗。例如，當驗船需求增加，海事處會加派人手處理申請，或設定覆檢特別期，為早前檢驗時未符合規定的船隻進行覆檢。海事處會繼續適當地調配人手和資源以配合需求。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0848)

總目： (100) 海事處

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 基本設施，(3) 本地海事服務，(4) 船舶服務

管制人員： 海事處處長 (袁小惠)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

有關漁船及行業相關船隻事宜，請告知：

- (a) 過去3年(2018-19至2020-21年度)，運魚船、漁船、漁船舢舨(C7)、舷外機開敞式舢舨(P4)，以及其他漁船及行業相關船隻的數目分別為何？
- (b) 過去3年(2018-19至2020-21年度)，本地領牌船長度為10米以下及10至15米的數目分別為何？當中漁船的數字為何？

提問人：何俊賢議員 (立法會內部參考編號：4)

答覆：

- (a) 按照《商船(本地船隻)(證明書及牌照事宜)規例》領有第III類別牌照的船隻(即漁船)分為4個類型。各類型船隻在過去3年的數目載列如下：

船隻	2018年	2019年	2020年
運魚船	26	29	26
漁船舢舨(俗稱C7)	1 961	1 892	1 908
漁船	1 899	1 874	1 680
舷外機開敞式舢舨(俗稱P4)	2 619	2 599	2 776
總計	6 505	6 394	6 390

海事處沒有進一步細分不同種類的漁船。

(b) (i) 總長度小於10米的本地領牌船隻在過去3年的數目載列如下：

船隻	2018年	2019年	2020年
本地船隻	12 238	12 288	12 987
當中屬第III類別的船隻(漁船)	4 486	4 383	4 578

(ii) 總長度為10至15米的本地領牌船隻在過去3年的數目載列如下：

船隻	2018年	2019年	2020年
本地船隻	2 123	2 105	2 192
當中屬第III類別的船隻(漁船)	350	355	344

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0851)

總目： (100) 海事處
分目： (-) 沒有指定
綱領： (3) 本地海事服務
管制人員： 海事處處長 (袁小惠)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就本地船隻停泊處及避風泊位事宜，請告知：

- (a) 過去3年(2018-19至2020-21年度)，全港14個避風塘、避風碇泊處的面積為何？允許總長度為30.4米、50米及75米的避風塘面積分別為何？
- (b) 過去3年(2018-19至2020-21年度)，於全港14個避風塘、避風碇泊處停泊的漁船、遊艇、貨船、住家船隻及其他類別船隻數量分別為何？
- (c) 過去3年(2018-19至2020-21年度)，各個避風塘(請按各個避風塘及允許總長度為30.4米、50米及75米的避風塘兩個分類作答)、避風碇泊處的每月平均使用情況、最高使用量及最低使用量或相關數據分別為何？
- (d) 過去3年(2018-19至2020-21年度)，政府就處理本地船隻停泊處及避風泊位相關工作的開支、人手編制及進展為何？
- (e) 過去3年(2018-19至2020-21年度)，政府於不同月份在全港14個避風塘所批出的「超長紙」數目分別為何？
- (f) 現時全港所有本地船隻停泊處及避風泊位之中，各避風塘有否任何不容各類漁船入內的限制？

提問人：何俊賢議員 (立法會內部參考編號：7)

答覆：

- (a) 在過去3年(即2018-19至2020-21年度)，憲報公布的14個避風塘的總面積並沒有改變，即419公頃。船隻允許總長度為30.4米、50米及75米的

避風塘面積在過去3年亦維持不變，分別為109.5公頃、232.9公頃和76.6公頃。至於避風碇泊處，總面積為178.8公頃，沒有改變。

- (b) 除若干例外情況外(例如船隻載有危險品或超出避風塘允許長度)，所有本地船隻均可於任何時間進入任何避風塘並在其內停留。停泊在銅鑼灣避風塘的住家船隻數目在2018年為4艘、在2019年為4艘，在2020年為3艘。海事處沒有記錄在各避風塘和避風碇泊處停泊的本地船隻數目和種類。
- (c) 海事處沒有備存避風塘和避風碇泊處平日的使用量，但會記錄在颱風襲港期間各避風塘的最高使用量，以確保可應付船隻在惡劣天氣下對避風泊位的需求。在颱風襲港期間各避風塘按船隻類別劃分的最高使用量載於**附件A**。
- (d) 為改善現有避風泊位的使用情況，海事處正推展本地船隻停泊位和避風泊位的相關工作。具體來說，海事處已在喜靈洲避風塘設立新的私人繫泊設備區，並擴充西貢的私人繫泊設備區。截至2021年3月，海事處已批准共105宗在喜靈洲避風塘敷設私人繫泊設備的申請，當中20個私人繫泊設備已完成敷設。至於擴充後的西貢私人繫泊設備區，海事處已批准共84宗申請，當中21個私人繫泊設備已完成敷設。此外，海事處已透過行政手段，在觀塘避風塘內指定約15公頃的水域，專供非遊樂船隻繫泊。海事處會繼續監察情況，並在觀塘避風塘定期巡邏，以確保船隻繫泊安全有序。

推行上述措施屬有關人員的常規職務，並以現有資源應付，涉及的人手和開支沒有詳細分列。

- (e) 海事處在2018、2019和2020年發出让超長船隻進入14個避風塘的許可證數目，載於**附件B**。
- (f) 舷外機開敞式舢舨的運作牌照訂明若干限制，包括禁止進入長洲避風塘和船灣避風塘以外的避風塘。此外，裝有汽油舷外機的玻璃纖維漁船舢舨只限進入其船籍港的避風塘。

表 I — 2018年在避風塘觀察到的船隻數目和種類
(下表數字指各類船隻使用個別避風塘的最高數字)

	第 I 類別			第 II 類別						第 III 類別		第 IV 類別 遊樂船隻	內河 船隻	政府 小輪	總計	*百分比
	渡輪	小輪	其他	非自航 鋼躉	貨船	拖船	危險品 運輸船	固定 船隻	其他	漁船	P4 舢舨					
香港仔避風塘 # ₁	10	63	76	4	71	6	0	87	172	607	0	621	0	20	1737	80%
銅鑼灣避風塘 ₁	2	20	0	2	0	0	0	3	23	102	0	173	0	0	325	50%
長洲避風塘 ₂	2	4	4	0	3	3	0	6	22	180	40	57	0	5	326	78%
喜靈洲避風塘 ₃	0	2	0	20	0	6	0	0	0	0	0	2	115	1	146	50%
觀塘避風塘 ₂	0	4	0	15	0	0	0	0	17	37	0	101	12	1	187	75%
新油麻地避風塘 ₂	18	26	0	189	25	18	0	1	35	58	0	38	42	5	455	96%
藍巴勒海峽避風塘 ₂	0	5	0	20	9	3	0	0	0	15	0	10	60	1	123	100%
三家村避風塘 ₁	0	3	2	0	0	0	0	2	13	75	0	32	0	0	127	90%
筲箕灣避風塘 ₁	6	10	0	0	10	2	0	24	25	270	0	222	0	0	569	95%
船灣避風塘 ₁	0	9	0	0	2	0	0	0	4	14	64	92	0	5	190	55%
土瓜灣避風塘 ₂	2	12	0	103	0	3	0	0	24	0	0	4	0	2	150	100%
屯門避風塘 ₂	0	46	0	140	12	35	2	4	67	220	0	36	20	7	589	100%
鹽田仔避風塘 ₁	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	2	8	10%

註：
*百分比指個別避風塘使用量的最高百分比
#香港仔南避風塘及香港仔西避風塘
允許長度：₁ - 30.4米，₂ - 50米，₃ - 75米

表II — 2019年在避風塘觀察到的船隻數目和種類
(下表數字指各類船隻使用個別避風塘的最高數字)

	第I類別			第II類別						第III類別		第IV類別 遊樂船隻	內河 船隻	政府 小輪	總計	*百分比
	渡輪	小輪	其他	非自航 鋼躉	貨船	拖船	危險品 運輸船	固定 船隻	其他	漁船	P4舢舨					
香港仔避風塘# ₁	5	34	34	2	27	0	0	88	38	448	0	648	0	7	1331	60%
銅鑼灣避風塘 ₁	7	20	0	0	0	0	0	3	5	80	0	201	0	0	316	49%
長洲避風塘 ₂	5	15	10	0	9	3	2	6	30	110	60	47	0	3	300	45%
喜靈洲避風塘 ₃	4	3	0	14	0	1	0	0	4	0	0	8	0	1	35	10%
觀塘避風塘 ₂	0	3	0	28	0	2	0	0	23	3	0	212	0	2	273	78%
新油麻地避風塘 ₂	16	32	0	132	28	38	0	1	20	32	0	106	31	4	440	90%
藍巴勒海峽避風塘 ₂	0	2	0	14	1	3	0	0	3	12	0	15	33	2	85	67%
三家村避風塘 ₁	0	5	0	0	0	0	0	2	8	37	0	17	0	0	69	42%
筲箕灣避風塘 ₁	6	12	0	0	1	3	0	24	34	282	0	200	0	0	562	94%
船灣避風塘 ₁	0	10	0	0	0	0	0	0	4	51	19	52	0	4	140	43%
土瓜灣避風塘 ₂	2	9	0	69	0	13	0	0	4	0	0	17	0	3	117	98%
屯門避風塘 ₂	0	33	0	141	3	33	5	4	24	227	50	37	32	12	601	100%
鹽田仔避風塘 ₁	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	2	10	10%

註：
*百分比指個別避風塘使用量的最高百分比
#香港仔南避風塘及香港仔西避風塘
允許長度：₁ - 30.4米，₂ - 50米，₃ - 75米

表III — 2020年在避風塘觀察到的船隻數目和種類
(下表數字指各類船隻使用個別避風塘的最高數字)

	第I類別			第II類別						第III類別		第IV類別 遊樂船隻	內河 船隻	政府 小輪	總計	*百分比
	渡輪	小輪	其他	非自航 鋼躉	貨船	拖船	危險品 運輸船	固定 船隻	其他	漁船	P4舢舨					
香港仔避風塘# ₁	8	39	29	2	27	0	0	87	49	455	0	790	0	8	1494	68%
銅鑼灣避風塘 ₁	0	15	0	0	0	0	0	5	18	65	0	263	0	0	366	56%
長洲避風塘 ₂	2	3	0	0	4	2	0	6	7	157	7	72	0	1	261	48%
喜靈洲避風塘 ₃	2	3	0	34	0	4	0	0	4	0	0	7	0	1	55	48%
觀塘避風塘 ₂	2	1	0	11	0	0	0	0	21	3	0	224	0	2	264	77%
新油麻地避風塘 ₂	15	35	0	180	20	29	0	1	42	19	0	145	32	4	522	91%
藍巴勒海峽避風塘 ₂	0	0	0	20	1	11	0	0	1	30	0	11	42	1	117	92%
三家村避風塘 ₁	0	5	0	0	0	0	0	2	13	62	0	33	0	0	115	65%
筲箕灣避風塘 ₁	9	10	0	0	8	5	0	25	35	266	0	187	0	1	546	93%
船灣避風塘 ₁	0	4	0	0	0	0	0	0	7	29	24	89	0	5	158	45%
土瓜灣避風塘 ₂	1	4	0	82	0	16	0	0	14	0	0	9	0	3	129	100%
屯門避風塘 ₂	0	14	0	66	9	20	3	4	77	189	17	67	3	4	473	94%
鹽田仔避風塘 ₁	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14	0	12	0	0	26	8%

註：
*百分比指個別避風塘使用量的最高百分比
#香港仔南避風塘及香港仔西避風塘
允許長度：₁ - 30.4米，₂ - 50米，₃ - 75米

2018年至2020年發出讓超長船隻進入14個避風塘的許可證數目

年份	發給超長船隻的許可證數目											
	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
2018	53	116	56	58	115	63	53	58	52	49	48	60
2019	100	56	53	56	97	65	53	42	45	47	35	45
2020	80	7	31	14	71	41	20	20	28	31	34	52

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0861)

總目： (100) 海事處

分目： (-) 沒有指定

綱領： (4) 船舶服務

管制人員： 海事處處長 (袁小惠)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就對本地領牌船隻和內河船隻進行初次和定期安全檢驗和檢查的事宜，請告知：

- (a) 過去3年(2018-19至2020-21年度)，每年需要初次和定期安全檢驗和檢查的數字為何(請分別列出4類船隻或其他類別船隻的數字)；
- (b) 過去3年(2018-19至2020-21年度)，每年委托政府初次和定期安全檢驗和檢查的數字為何(請分別列出4類船隻或其他類別船隻的數字)；
- (c) 過去3年(2018-19至2020-21年度)，處理上述工作的人手編制為何；每年人均處理的數字為何？

提問人：何俊賢議員 (立法會內部參考編號：22)

答覆：

第I類別船隻(即載客船隻)、運載危險品的第II類別船隻和大型的第IV類別船隻，其安全檢驗和檢查須由海事處人員或認可船級社處理。至於其他船隻的安全檢驗和檢查，則可由海事處人員、認可船級社或私營機構的特許驗船師進行。

- (a) (i) 過去3年須進行初次安全檢驗和檢查的本地領牌船隻(包括內河船隻)的數目如下：

	2018年	2019年	2020年
第I類別船隻	3	18	7
第II類別船隻	68	66	66
第III類別船隻	55	73	21
第IV類別船隻	7	4	5
總計	133	161	99

- (ii) 過去3年須進行定期安全檢驗和檢查的本地領牌船隻(包括內河船隻)的數目如下：

	2018年	2019年	2020年
第I類別船隻	361	351	362
第II類別船隻	1 635	1 670	1 694
第III類別船隻	1 382	1 763	924
第IV類別船隻	73	78	74
總計	3 451	3 862	3 054

- (b) (i) 過去3年由海事處進行初次安全檢驗和檢查的本地領牌船隻(包括內河船隻)的數目如下：

	2018年	2019年	2020年
第I類別船隻	3	16	7
第II類別船隻	9	14	8
第III類別船隻	6	8	7
第IV類別船隻	7	4	4
總計	25	42	26

- (ii) 過去3年由海事處進行定期安全檢驗和檢查的本地領牌船隻(包括內河船隻)的數目如下：

	2018年	2019年	2020年
第I類別船隻	361	351	362
第II類別船隻	634	573	492
第III類別船隻	365	535	347
第IV類別船隻	73	78	72
總計	1 433	1 537	1 273

- (c) 上述(b)項表格詳列的安全檢驗和檢查工作由隸屬海事處本地船舶安全組的20名驗船主任和驗船督察執行。每年人均處理的個案數目分別為2018年73宗、2019年79宗以及2020年65宗。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0864)

總目： (100) 海事處

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 基本設施，(3) 本地海事服務，(4) 船舶服務

管制人員： 海事處處長 (袁小惠)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

有關《商船(本地船隻)(一般)規例》中的漁船入油事宜，請告知：

- (a) 過去3年(2018-19至2020-21年度)，香港浮動海上加油點及流動油趸的數目分別為何？
- (b) 過去3年(2018-19至2020-21年度)，指定供給燃料區有否任何變動？若有，分別為何？
- (c) 政府於未來有否計劃開設新的指定供給燃料區？

提問人：何俊賢議員 (立法會內部參考編號：26)

答覆：

(a)和(b)

香港水域內的指定供給燃料區及持牌石油運輸船在過去3年的數目分別如下：

年份 (截至年底)	指定供給燃料區數目	持牌石油運輸船數目
2018	8	170
2019		167
2020		170

- (c) 目前本港水域內設有8個指定供給燃料區讓石油運輸船向船隻供應燃油，這些燃料區均位於本地船隻(包括漁船)主要停泊處附近，以配合船隻的運作需要。政府沒有計劃在短期內開設新的指定供給燃料區。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3284)

總目： (100) 海事處
分目： (-) 沒有指定
綱領： (3) 本地海事服務
管制人員： 海事處處長 (袁小惠)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

有「港版天空之鏡」美譽的西環公眾貨運裝卸區(又稱西環碼頭)，多年來均為本港市民、訪港旅客鍾愛的緩跑、日落「打咭」及欣賞維港美景海濱熱點。惟2月28日起，海事處以防疫為由，封閉西環碼頭。公眾如無工作證及安全卡，一律不准進入，到訪市民，怨聲載道。就此，請告知本會特區政府有否計劃長遠維持西環碼頭開放，供市民休憩享用。

提問人：謝偉俊議員 (立法會內部參考編號：3)

答覆：

公眾貨物裝卸區乃根據《港口管制(貨物裝卸區)條例》(第81章)設立，供裝卸貨物之用，並由海事處管理。根據《港口管制(貨物裝卸區)規例》(第81A章第6條)，任何人不得使用公眾貨物裝卸區或公眾海旁作任何用途，但用作將貨物或貨櫃裝上任何車輛或船隻或自任何車輛或船隻卸下者除外。一經定罪，違例者可被處罰款10,000元及監禁六個月。

就西區公眾貨物裝卸區而言，裝卸區入口一直設有告示，勸籲並非從事貨物裝卸的人士切勿進入裝卸區。鑑於西區公眾貨物裝卸區內訪客擅自闖入、損壞財產和滋擾事件日益增加，為免影響貨物裝卸活動和確保公眾安全，並非從事貨物作業活動的人士一律禁止進入西區公眾貨物裝卸區。

至於進行休憩活動，市民可前往附近的卑路乍灣海濱及中西區海濱長廊，十分方便。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0624)

總目： (100) 海事處
分目： (-) 沒有指定
綱領： (3) 本地海事服務
管制人員： 海事處處長 (袁小惠)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就本地船隻停泊位和避風泊位，在2020年，私人繫泊設備供應情況及各避風塘各類船隻的使用情況為何；在2021至22年度內，海事處將會繼續跟進香港境內本地船隻停泊位和避風泊位檢討的建議，有關工作的計劃及涉及的人手和開支預算為何？

提問人：易志明議員 (立法會內部參考編號：31)

答覆：

海事處沒有備存避風塘平日的使用量，但會記錄在颱風襲港期間各避風塘的最高使用量，以確保可應付船隻在惡劣天氣下對避風泊位的需求。在颱風襲港期間各避風塘按船隻類別劃分的最高使用量載於**附件**。

為跟進香港境內本地船隻停泊位和避風泊位檢討的建議，海事處已在喜靈洲避風塘設立新的私人繫泊設備區，並擴充西貢的私人繫泊設備區。截至2021年3月，海事處已批准共105宗在喜靈洲避風塘敷設私人繫泊設備的申請，當中20個私人繫泊設備已完成敷設。至於擴充後的西貢私人繫泊設備區，海事處已批准共84宗申請，當中21個私人繫泊設備已完成敷設。此外，海事處已透過行政手段，在觀塘避風塘內指定約15公頃的水域，專供非遊樂船隻繫泊。海事處會繼續監察情況，並在觀塘避風塘定期巡邏，以確保船隻繫泊安全有序。

推行上述措施屬有關人員的常規職務，並以現有資源應付，涉及的人手和開支沒有詳細分列。

2020年在避風塘觀察到的船隻數目和種類
(下表數字指各類船隻使用個別避風塘的最高數字)

	第I類別			第II類別						第III類別		第IV類別 遊樂船隻	內河船隻	政府小輪	總計	*百分比
	渡輪	小輪	其他	非自航 鋼躉	貨船	拖船	危險品 運輸船	固定 船隻	其他	漁船	P4舢舨					
香港仔避風塘# ₁	8	39	29	2	27	0	0	87	49	455	0	790	0	8	1494	68%
銅鑼灣避風塘 ₁	0	15	0	0	0	0	0	5	18	65	0	263	0	0	366	56%
長洲避風塘 ₂	2	3	0	0	4	2	0	6	7	157	7	72	0	1	261	48%
喜靈洲避風塘 ₃	2	3	0	34	0	4	0	0	4	0	0	7	0	1	55	48%
觀塘避風塘 ₂	2	1	0	11	0	0	0	0	21	3	0	224	0	2	264	77%
新油麻地避風塘 ₂	15	35	0	180	20	29	0	1	42	19	0	145	32	4	522	91%
藍巴勒海峽避風塘 ₂	0	0	0	20	1	11	0	0	1	30	0	11	42	1	117	92%
三家村避風塘 ₁	0	5	0	0	0	0	0	2	13	62	0	33	0	0	115	65%
筲箕灣避風塘 ₁	9	10	0	0	8	5	0	25	35	266	0	187	0	1	546	93%
船灣避風塘 ₁	0	4	0	0	0	0	0	0	7	29	24	89	0	5	158	45%
土瓜灣避風塘 ₂	1	4	0	82	0	16	0	0	14	0	0	9	0	3	129	100%
屯門避風塘 ₂	0	14	0	66	9	20	3	4	77	189	17	67	3	4	473	94%
鹽田仔避風塘 ₁	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14	0	12	0	0	26	8%

註： *百分比指個別避風塘使用量的最高百分比
#香港仔南避風塘及香港仔西避風塘
允許長度：₁ - 30.4米，₂ - 50米，₃ - 75米

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0626)

總目： (100) 海事處
分目： (-) 沒有指定
綱領： (3) 本地海事服務
管制人員： 海事處處長 (袁小惠)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就管理公眾貨物裝卸區，請分項說明過去三年(2018，2019及2020年)各公眾貨物裝卸區的開支；所有裝卸區現有的特許協議將於今年7月底到期，政府在籌備新一輪特許協議的招標工作進度及涉及的人手和開支預算為何？

提問人：易志明議員 (立法會內部參考編號：33)

答覆：

管理公眾貨物裝卸區(裝卸區)屬有關人員的常規職務，並以現有資源應付。各裝卸區涉及的開支沒有詳細分列。

至於下一輪停泊位特許協議的招標工作，招標書已於2021年2月19日發出，截止日期為2021年3月19日。招標工作以現有資源進行，涉及的人手和開支沒有詳細分列。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1953)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就白石角一帶的交通，政府可否告知本會：

1. 白石角一帶交通流量為何；
2. 現時科學園工作人數為何；
3. 在科學園擴建計劃後，科學園工作人數為何；
4. 白石角一帶現時居民數字為何；
5. 興建鐵路站的準則為何；
6. 會否興建白石角站以應付需求？

提問人： 陳克勤議員 (立法會內部參考編號：65)

答覆：

(1)

在2016年至2019年期間，白石角區附近主要道路的每日交通量表列如下：

白石角區附近主要道路	全年平均每日交通量 (車輛架次)			
	2016年	2017年	2018年	2019年
吐露港公路 (由馬料水交匯處北面至完善路交匯處)	121 270	121 100	155 300	151 780
創新路 (由來往吐露港公路的迴旋處至科學園路)	11 250	11 200	11 480*	11 390*
大埔道-馬料水 (由中文大學崇基學院入口至元洲仔交匯處)	8 240	8 900	7 650	7 640
優景里	1 260	1 060	1 320	1 160

註：

*全年平均每日交通量是按增長因素估算

(2)及(3)

截至2021年1月底，共有約13 000人在香港科學園(科學園)工作。科學園第二階段擴建計劃工程會分兩批次進行，香港科技園公司(科技園公司)委託顧問進行了有關的交通影響評估。顧問報告顯示，由於擴建計劃新增樓面面積將約為科學園現時樓面面積的7%，對附近交通影響輕微。顧問在審視相關的交通影響後，建議了3項交通改善措施，即(一)於科學園範圍內增加一個公共運輸交匯處、(二)於科學園路路口作出改善，以及(三)把澤祥街／科學園路迴旋處轉換為信號控制，令交通更加順暢。這些交通改善措施將會由科技園公司負責興建，並會與第一批次的工程同步進行，預計於2024年年底完成。

(4)

運輸及房屋局(運輸科)沒有備存與白石角附近居民數目有關的數字。

(5)及(6)

政府在公布《鐵路發展策略2014》前，分別於2012年及2013年進行了兩個階段的公眾參與活動，當中收到包括於東鐵線上白石角一帶增設鐵路站的建議。政府委託的工程顧問當時在評估有關建議時，已採用規劃署當時的最新人口和就業數據，包括白石角一帶新發展所帶來的新增人口。顧問當時的分析認為，由於沒有足夠運輸需求量支持，該建議的財務表現和經濟效益均屬欠佳，因此未有納入《鐵路發展策略2014》之內。然而，我們會不時檢視該區人口增長及運輸需求。

運輸署及路政署現正根據《香港2030+：跨越2030年的規劃遠景與策略》規劃研究的發展策略，進行《跨越2030年的鐵路及主要幹道策略性研究》，探討全港鐵路及主要幹道基建的布局，以及為走線和配套設施進行初步工程技術評估，讓大型運輸基建的規劃能配合甚或預留容量，以滿足香港整體長遠發展需要。就白石角而言，有關研究會就最新情況及預計的發展所需的交通配套進行檢視和評估，以滿足工作和居住人口的交通需要。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3051)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就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. 每年服務延誤次數及其時間為何；
2. 機件故障及人為因素造成的事故數目及其詳情為何；
3. 有人墮軌事故數字及其詳情為何；
4. 繁忙及非繁忙平均班次數目；直通車班次為何；
5. 東鐵的設計載客量及實際載客量為何；
6. 東鐵站各月台設計載客量及實際載客量為何；
7. 承上題，有否計劃擴建月台及增設出口，如有，詳情為何？

提問人：陳克勤議員（立法會內部參考編號：64）

答覆：

1.及 2. 在 2018 年至 2020 年，由屬香港鐵路有限公司(港鐵公司)控制範圍之內的因素(包括機件故障及人為因素)而引起並導致 8 分鐘或以上的東鐵線服務延誤事故宗數如下：

年份	原因	事故宗數
2018	機件故障	18
	人為因素	0
2019	機件故障	20
	人為因素	3
2020	機件故障	11
	人為因素	0

3. 在 2018 年至 2020 年，東鐵線的乘客進入路軌事故宗數如下：

年份	乘客進入路軌事故宗數
2018	47
2019	46
2020	18

4. 在 2018 年至 2020 年，東鐵線列車平均班次(註 1)如下：

年份	時間	平均列車班次： 東鐵線 (分鐘) (註3)	平均列車班次： 直通車 (開出)
2018	繁忙時段(註2)	2.6 – 12	每天開出13對列車；平均約 1至1.5小時開出1班
	非繁忙時段	3.5 – 14	
2019	繁忙時段	2.5 – 12	每天開出10對列車；平均約 1.5至2小時開出1班
	非繁忙時段	3.5 – 14	
2020	繁忙時段	3.1 – 8 (註 5)	2020年1月1日至29日：每天 開出10對列車；平均約1.5 至2小時開出1班。 由2020年1月30日起暫停服 務。(註4)
	非繁忙時段	4 – 8 (註 5)	

註1：這反映在日常情況下，列車按預定班次運行(不計算由屬港鐵公司控制範圍以外因素而導致列車服務延誤或暫停的情況)。

註2：繁忙時段包括平日及星期六的早上及黃昏繁忙時段。

註3：有關東鐵線的數字包括此鐵路線不同路段的班次。

註4：城際直通車已由2020年1月30日起暫停服務，以配合政府實施的2019冠狀病毒病防控措施。

註5：羅湖站及落馬洲站已由2020年2月4日起暫停服務，以配合政府實施的2019冠狀病毒病防控措施。2020年的數據指的只是上水站與紅磡站之間的列車班次。

5. 在2018年至2020年，東鐵線(早上最繁忙一小時最繁忙單向路段)的可載客量及載客率統計數字如下：

		2018年	2019年 (註 1)	2020年 (註 2)
1.	設計可載客量 (每平方米站立6人) (a)	101 000	101 000	101 000
2.	最高列車班次下的最高可載客量 (每平方米站立 6 人) (b)	90 000	90 000	90 000
3.	現有可載客量(每平方米站立6人) (c)	86 200	86 200	71 200
4.	(a)項與(b)項之間的差異 (註3)	11 000	11 000	11 000
5.	(b)項與(c)項之間的差異 (註4)	3 800	3 800	18 800
6.	現時乘客量 (d)	54 800	53 700	36 900
7.	現時載客率(1) (每平方米站立6人) [(d)/(c)] { }最繁忙路段	64% {大圍至九龍塘}	62% {大圍至九龍塘}	52% {大圍至九龍塘}
8.	現時載客率(2) (每平方米站立4人) [(d)/(c)÷71.2%] (以第(7)項所指的最繁忙路段計算)	89%	87%	73%

註1：只包括2019年上半年的數據，因為2019年下半年的數字受到公眾活動影響。

註2：鑑於疫情對乘客量的影響，2020年的數字是以疫情相對較緩和時的月份所得的數據為基礎。

註3：差異原因包括自2009年西鐵線伸延至紅磡站，增長了東鐵線及西鐵線列車調頭時間。

註4：差異原因是由於服務班次尚未增至信號系統可負荷的最高水平。

註5：以一行行走市區的重鐵列車為例，一列列車可提供340個座位及以每平方米站立6人的乘客密度計算時提供2 160個企位，即每列列車的總可載客量約為2 500人。以每平方米站立4人的乘客密度計算時，340個座位數目會維持不變，但企位則會減至1 440個，即每列列車的總可載客量約為1 780人。因此，以每平方米站立4人的乘客密度計算的可載客量相當於以每平方米站立6人計算時的71.2%。

6. 整體而言，鐵路線的可載客量是一個量度鐵路服務水平的常用指標，而車站月台設計的載客量與鐵路線的可載客量有密切關聯。由於不同車站在不同服務時間的列車班次及乘客出行模式均有差異，加上車站月台的人流亦不時有變，因此難以制訂一個能切實反映實際情況的客觀指標，以量度個別車站月台的實際載客率。上文第5部分提及的東鐵線可載客量及載客率數字，是就評估該鐵路線整體表現較有用的參考資料。

7. 港鐵公司致力為乘客提供舒適的乘車環境，一直投放資源提升車站設施。為改善人流，港鐵公司決定在東鐵線上水站往紅磡方向月台加建新出入口及擴闊樓梯。改善工程將分期完成，根據最新估計，第一期的新樓梯預計可於2021年第二季完成，而其餘工程則預計可於2022年下半年完成。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0279)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

當局表示會因應情況，聯同廣東省和澳門有關當局繼續制訂跨境交通安排並監督實施情況，請問：

1. 在過去一年，當局因受到疫情影響而調整三地跨境交通安排詳情為何？請詳細列出。
2. 未來會否進一步加強三地跨境交通聯繫，如有，詳情是什麼？

提問人： 陳恒鑾議員 (立法會內部參考編號：19)

答覆：

(1)

為減低2019冠狀病毒病在社區傳播的風險，香港特別行政區政府(香港特區政府)自2020年1月底起，已致力透過整合邊境管制站，減少往來香港與內地之間的跨境人流。具體而言，在跨境陸路客運方面，只有金巴的港珠線及港澳線仍然維持有限度服務，而所有跨境客運渡輪服務則已暫停。

(2)

香港特區政府一直密切監察社區疫情的發展，並會在情況許可下協助跨境客運服務有序地恢復。香港、廣東及澳門政府會因應有關管制站及各自連接路的承受能力，繼續緊密合作，推展各項新的跨境客運措施，務求善用港珠澳大橋等跨境運輸基建，並進一步促進大灣區的發展。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0280)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就提升的士服務質素的措施制訂和落實，請問：

《專營的士服務條例草案》委員會於去年終止討論推行專營的士措施，當局現時有沒有其他改善的士服務質素措施？如有，這些措施是什麼？推行詳情為何？

當局會否認真檢討現行的士政策，包括檢討現行牌照政策等，如有，詳情為何？

提問人：陳恒鑽議員（立法會內部參考編號：20）

答覆：

政府一直致力提升的士的服務質素及經營環境，令的士服務可更配合市民需要，並促進的士業界的長遠健康發展。為進一步加強與的士業界及其他持份者的互動和合作，運輸署於2018年1月成立「的士服務質素委員會」(委員會)，作為一個多方平台，討論各項在現行的士牌照制度下的改革策略及措施。

運輸署聯同委員會已推展一系列措施如下：

- (i) 出版和更新《香港的士服務標準》及《香港的士服務指南》，詳述的士司機應有的行為及工作表現；
- (ii) 推出一系列為現職的士司機而設的網上培訓課程及優化的「的士服務嘉許計劃」，以表揚提供卓越服務的的士司機及的士服務管理團隊，從而提升的士業界的專業形象；

- (iii) 改善該署處理的士服務投訴的機制，對屢被投訴的司機採取行動，以及協助的士業界設立自行監察和規管制度；以及
- (iv) 鼓勵業界善用科技提升營運效率及服務質素，例如設立或整合召喚的士服務的應用程式平台。

自2020年2月起，運輸署亦優化了的士筆試，包括調整考核內容、試題數目和及格準則，務求更能切合現今需要，吸引更多新人投身的士行業。

政府會繼續與業界攜手合作，進一步提升的士服務質素，包括善用科技(例如探討可否安裝電子計程錶以配合電子支付系統及電子司機證)。

在現行的士牌照制度下，政府的既定政策是發出新的士牌照須按需要而定，考慮因素包括乘客需求、的士業的經營狀況，以及增加的士數目對交通情況可能造成的影響。為了更清楚了解乘客對的士服務的需求及的士業的經營情況，運輸署每年均會就整體的士服務水平進行調查，包括在全港主要的士站和路邊觀察點收集的士車程數目、乘客候車時間和的士載客率等數據，以及收集的士業界及乘客的意見。在2020年對市區、新界及大嶼山的士進行的最新調查顯示，這些的士的供應大致足夠。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0283)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就推展《鐵路發展策略2014》所建議的鐵路項目，請問截至目前為止，除了北環線及東涌延線外，其他鐵路項目規劃進展如何？請詳列之。

提問人： 陳恒鑾議員 (立法會內部參考編號：23)

答覆：

運輸及房屋局(運房局)已收到香港鐵路有限公司(港鐵公司)就落實《鐵路發展策略2014》下的7個新鐵路項目(即屯門南延線、北環線(及古洞站)、東九龍線、東涌線延線、北港島線、洪水橋站及南港島線(西段))提交的建議書。

經審視港鐵公司提交的建議書後，考慮到各項目的迫切性以及可能帶來的土地發展潛力，同時務求讓不同的鐵路項目能夠有序地分階段進行，讓本港的鐵路網絡得以持續發展，政府已在2020年邀請港鐵公司就東涌線延線、屯門南延線及北環線展開詳細規劃及設計。

至於東九龍線及北港島線，政府已就港鐵公司提交的建議書提出意見，並要求港鐵公司改善建議書所述的技術設計。港鐵公司正考慮我們的意見，並研究可行方案，以改善這兩個項目的設計。我們會與港鐵公司繼續跟進，適時公布有關項目的未來路向。

就洪水橋站的規劃，相關政策局／部門正評估港鐵公司於2020年5月底提交的建議書。至於南港島線(西段)，運房局於2020年12月底收到港鐵公司就該項目提交的建議書。相關部門正研究該建議書，並會因應華富邨重建時間表和「躍動港島南」的發展，考慮該項目的未來路向。

在建議鐵路方案的細節(例如走線、車站位置、落實時間表等)完備時，政府會按照既定程序諮詢公眾。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0951)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

跨境車業界目前全面停工，復業時將涉及不少開支，如牌費、驗車、保險等，當局於疫情回穩後會否於防疫基金中撥資協助業界復業，如會，所涉資為多少，如否，原因為何？

提問人： 陳恒鑾議員 (立法會內部參考編號：43)

答覆：

我們明白持續的疫情嚴重影響跨境客運業界及從業員的生計。有鑑於此，政府不但透過「防疫抗疫基金」¹提供補貼，也同時推出多項措施紓緩業界及從業員所面對的困難，包括：

(a) 向每輛跨境巴士和每輛跨境出租汽車分別提供合共65,000元及55,000元非實報實銷的補貼；

(b) 向每名本地跨境巴士司機提供合共23,400元津貼；

(c) 為跨境陸路客運營辦商設於政府產業內的票務處、站長室及候車室等設施提供租金寬免，直至2021年9月30日；

(d) 為業界在深圳灣口岸範圍免費提供地方予跨境巴士停泊；

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

(e) 豁免跨境巴士及跨境出租汽車的封閉道路通行許可證費用、商用車輛牌照及驗車費用，以及為跨境巴士簽發或續發客運營業證及客運營業證證明書所需的費用，有關安排直至2021年12月29日；以及

(f) 推出「保就業」計劃，向合資格僱主提供為期6個月的工資補貼，以減輕合資格跨境客運業僱主的財政負擔，從而協助從業員保留就業。

政府充分理解跨境客運業目前所面對的困境，並已知悉業界就提供進一步支援措施的意見。我們會繼續密切留意疫情的發展，並和內地及澳門有關當局加強溝通和合作。我們會在疫情受控的情況下，盡快恢復跨境客運交通，積極研究制訂與業界相關的措施並提供所需協助，確保跨境客運服務運作暢順。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0953)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

高鐵自去年受新冠疫情影響，至今仍然無法營運，請問按相關營運協議，政府是否必須向營運公司，即港鐵繳付補償金額？

如是，請問相關協議內容大要為何？政府於過去一年每月向營運公司補償費用分別多少？

提問人： 陳恒鑠議員 (立法會內部參考編號：26)

答覆：

按九廣鐵路公司(九鐵公司)與香港鐵路有限公司(港鐵公司)就廣深港高速鐵路(高鐵)香港段簽訂的《服務經營權補充協議》中的「乘客量上下限機制」(機制)，當高鐵每年實際乘客量與預期乘客量的偏差在15%以上，九鐵公司和港鐵公司將就有關偏差攤分收益或分擔風險。

鑑於高鐵已於2020年1月30日起暫停服務以配合政府實施的2019冠狀病毒病防控措施，九鐵公司須按機制承擔部分風險。由於九鐵公司和港鐵公司均以商業原則營運，因此我們未能進一步透露《服務經營權補充協議》下屬商業敏感資料的財務安排詳情(包括機制)。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1510)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 局長辦公室

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

1. 過去三年度，局長辦公室委聘非公務員合約員工的數目，以及相關的開支？
2. 局長在委聘上述非公務員合約員工有沒有編制及開支的限制？若有，有關的編制數目及開支上限如何？

提問人： 陳恒鑠議員 (立法會內部參考編號：72)

答覆：

1. 過去3年，運輸及房屋局局長辦公室所委聘的非公務員合約員工數目及相關開支如下：

	2018/19年度	2019/20年度	2020/21年度
非公務員合約員工數目 (截至每個財政年度的6月 30日)	2	1	1
總開支	812,000元	448,000元	704,000元

2. 公務員事務局為各局／部門聘用的非公務員合約僱員數目訂立上限，如局／部門擬聘用的非公務員合約僱員數目超出所設定上限時，須先獲得公務員事務局同意。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0013)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 局長辦公室

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

請列出2021-22年度分別用於支付局長、副局長、政治助理的薪酬及津貼預算開支。

提問人： 鄭松泰議員 (立法會內部參考編號：13)

答覆：

為編製財政預算，我們為運輸及房屋局局長、運輸及房屋局副局長和運輸及房屋局局長政治助理職位在2021-22年度預留的薪酬開支分別為407萬元、313萬元及104萬元。

2021-22年度，本局並無預算開支用於支付上述職位定期給予的津貼、工作相關津貼及非實報實銷酬酢津貼。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2869)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (000) 運作開支

綱領： (1) 局長辦公室

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

請列出局長去年出境公幹的地點、日期、次數和實際開支。

提問人： 鄭松泰議員 (立法會內部參考編號：258)

答覆：

綱領(1)下運輸及房屋局局長(局長)及局長辦公室隨行人員在2020-21年度期間(截至2021年2月28日)進行公務外訪時的實際開支表列如下：

日期	目的地	次數	總開支(港幣)
2020年4月1日至 2021年2月28日	北京及深圳	3	約35,000元

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2918)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

請詳列由上年三月直至目前，沙田至中環線工程已確定會超支的項目和金額。

目標通車日期暫時仍為2022年第1季，請告知局方本年度為監督而預算增加的人手及新監督措施。

提問人： 鄭松泰議員 (立法會內部參考編號：84)

答覆：

截至2021年2月底，沙田至中環線(沙中線)項目所有相關分目下的開支均在核准工程預算之內。

路政署正以現有人力資源監察及核證香港鐵路有限公司(港鐵公司)落實沙中線項目的工程。由於相關人員需同時負責其他工程項目或職務，因此並沒有沙中線的獨立分項開支。

因應沙中線項目紅磡站擴建部分及其鄰近的建造工程調查委員會的調查結果及建議，政府已實施一系列改善措施，以密切監察沙中線項目。為促進項目推展過程中的協作關係和文化，沙中線項目已引入同地辦工安排，路政署現已調派其工程監察人員全職駐守於工地，更緊密和獨立地監察港鐵公司的地盤監督工作，並就工程進度、工序及質量進行突擊檢查。此外，路政署委聘的監察及核證顧問(監核顧問)亦已進行更多地盤監督及審核工作。監核顧問現已全部參與每月舉行的三層項目監督會議，以迅速跟進和即時回應港鐵公司在會議上提出的事宜。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1668)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

行政長官去年施政報告支持機場城市發展，以強化香港國際機場的國際航空樞紐功能，措施包括興建自動化停車場，供轉機及訪港旅客使用；發展連接香港口岸、機場、航天城及東涌市中心的自動駕駛運輸系統；以及預留土地發展空運物流和香港國際航空學院設施等。請告知：

1. 籌劃相關項目的開支及人手為何？
2. 上述各項目的最新規劃進度為何？預計推行時間表為何？
3. 初步預計上述各項目將涉資多少？
4. 另外，香港國際機場入股珠海機場的最新進度為何？預計未來的項目落實時間表為何？

提問人：周浩鼎議員（立法會內部參考編號：63）

答覆：

在政府的支持下，香港機場管理局(機管局)現於香港國際機場推展多個項目，逐步落實「機場城市」發展藍圖。於未來10年至2030年，機管局將投資超過400億港元，以提升機場運力與功能，塑造機場成為新地標，推動香港以至區域的經濟發展。這個願景包含多項元素，包括但不限於以下各項：

(a) 在港珠澳大橋(大橋)香港口岸人工島發展自動化停車場，供來自廣東及澳門經大橋前往機場轉飛海外或訪港的自駕旅客使用；

(b) 興建連接航天城與大橋香港口岸人工島的「航天走廊」，並利用無人駕駛運輸系統，建立一個完整及環保的交通接駁系統；

- (c) 在香港口岸人工島興建香港國際航空學院新校舍及宿舍；以及
- (d) 預留土地以供日後發展空運物流和支援機場社區的相關設施。

至於機管局與珠海機場的合作，作為行政長官向中央政府提出一系列鞏固和提升香港國際航空樞紐地位的措施之一，機管局獲支持以市場化規則入股珠海機場，讓兩個機場達至更好的協同效應。雙方現正進行相關討論。

機管局會按照審慎商業原則全面承擔這些項目的費用及其預備工作，當中不涉及政府開支。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1669)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

局方來年度將繼續與業界一同推廣香港的飛機租賃制度。請告知：

1. 過去三年，每年當局在有關工作上的開支及涉及人手情況為何？
2. 期內每年來港投資／從事飛機租賃業或相關業務的公司數目、公司資金來自的國家或地區，以及涉及聘請的人數為何？如何評估自從提供優惠稅務安排後，措施對本港經濟帶來多大的正面效益？具體每年效益情況為何？

提問人：周浩鼎議員 (立法會內部參考編號：64)

答覆：

為發展香港的飛機租賃業務，政府在2017年7月修訂《稅務條例》(第112章)，就本港的飛機租賃活動訂立專門稅制。專門稅制推出後，政府一直與持份者(包括飛機租賃及航空融資的組織和專業團體)合作，藉着出席主要的地區及國際飛機租賃及航空融資會議，以及與主要的飛機租賃公司及金融機構會面，推廣本港的專門稅制，務求鼓勵市場持份者(包括出租商、承租者及租賃管理商)利用香港的租賃平台開拓商機。飛機租賃工作所調撥的資源會由運輸及房屋局(運房局)現有撥款承擔，因此並無所涉開支的分項數字。

在各方協作下，專門稅制廣受全球飛機租賃業歡迎。自我們在2017年推出專門稅制以來，來自中國內地及海外多家主要飛機租賃公司，包括全球十大飛機租賃公司的其中3家，已在本港設立附屬公司／營運公司。我們亦從業界得悉，世界各地的出租商／承租者(包括來自中國內地、智利、柬埔寨、印尼、日本、南韓、馬來西亞、卡塔爾及越南)至今透過香港平台商討的飛機及部件已超過80架。運房局及其他相關政府機構(如投資推廣署)會繼續以現有資源推展有關工作。

根據我們早前的分析¹，飛機租賃專門稅制預計可以令香港在未來20年間逐漸於全球飛機租賃市場取得約18%的份額。在第20年可能帶來的得益包括：

- (a) 為超過3 200架飛機融資，其資產總值約為7,070億元；
- (b) 直接僱用約1 640人，僱員總開支約為20億元；
- (c) 飛機租賃公司在第20年繳付的利得稅約為10億元，而在20年間繳付的利得稅總額超過100億元；
- (d) 在20年間累積增加的本地生產總值超過4,300億元；以及
- (e) 因聯繫及倍數作用，創造超過13 700個間接職位。

¹ 經濟發展委員會航運業工作小組轄下的推動香港航空融資聚焦小組在2014年的報告。

— 完 —

管制人員的答覆

(問題編號：1670)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

運輸科指會在未來一年監督各項提升的士服務質素的措施的制訂和落實情況，有的士業團體反映，的士司機出現青黃不接的情況，導致的士服務減少。請問政府：

1. 在過去一年，政府採取了什麼措施改善的士業的營商環境？成效為何？
2. 有市民關注的士業服務質素情況，政府將如何運用資源完善相關情況，詳情為何？

提問人：周浩鼎議員（立法會內部參考編號：44）

答覆：

政府一直致力提升的士的服務質素及經營環境，令的士服務可更配合市民需要，並促進的士業界的長遠健康發展。為進一步加強與的士業界及其他持份者的互動和合作，運輸署於2018年1月成立「的士服務質素委員會」(委員會)，作為一個多方平台，討論各項在現行的士牌照制度下的改革策略及措施。

運輸署聯同委員會已推展一系列措施如下：

- (i) 出版和更新《香港的士服務標準》及《香港的士服務指南》，詳述的士司機應有的行為及工作表現；
- (ii) 推出一系列為現職的士司機而設的網上培訓課程及優化的「的士服務嘉許計劃」，以表揚提供卓越服務的的士司機及的士服務管理團隊，從而提升的士業界的專業形象；

- (iii) 改善該署處理的士服務投訴的機制，對屢被投訴的司機採取行動，以及協助的士業界設立自行監察和規管制度；以及
- (iv) 鼓勵業界善用科技提升營運效率及服務質素，例如設立或整合召喚的士服務的應用程式平台。

為了吸引更多新人投身的士行業，運輸署自2020年2月起優化了士筆試，包括調整考核內容、試題數目和及格準則，務求更能切合現今需要。此外，自2020年10月1日起，商用車輛(包括的士)駕駛執照申請人必須持有私家車或輕型貨車正式駕駛執照的年期規限已縮短。

鑑於2019冠狀病毒病疫情對運輸業界的影響，政府已在「防疫抗疫基金」下實施各項紓緩措施，以幫助的士業界應對當前經濟環境下的經營壓力，當中包括向每輛的士的登記車主發放一筆過30,000元的非實報實銷補貼、向每名合資格的常規的士司機發放每月6,000元的補貼，為期6個月(由2020年4月至2020年9月)、向每名未能完全符合常規司機資格要求的的士司機發放一筆過7,500元的補貼，以及在2020年7月至2021年6月期間為的士提供為期12個月的燃料補貼。「防疫抗疫基金」下措施的財政影響，並不在《撥款條例草案》或政府一般收入帳目預算的範圍內。

政府會繼續與業界攜手合作，進一步提升的士服務質素，包括善用科技(例如探討可否安裝電子計程錶以配合電子支付系統及電子司機證)。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1684)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

運輸科指會與海運及航空業界和相關教育機構合作，落實海運及空運人才培訓基金的各項資助及獎學金計劃，以及優化現有計劃，以支持人才培訓和發展。請問政府：

1. 過去一年，政府共調撥多少資源至海運及空運人才培訓基金？
2. 成功從有關教育機構畢業並投入海運及航空業界的學生數目為何？

提問人：周浩鼎議員（立法會內部參考編號：69）

答覆：

1. 海運及空運人才培訓基金是於2014年獲撥款1億元並開始運作的，旨在逐漸建立一個有活力、多元化和具競爭力的專業及技術人才庫，以支持香港海運和航空業的未來發展。在2019-20年度，基金再獲注資2億元，以持續和優化現行的資助和獎學金計劃，以及就海運和航空業的人力發展推行新措施。

2. 在2019-20年度，基金的獎勵和獎學金計劃惠及2 191名在職從業員和學生；另有44名受惠於基金資助或獲基金贊助獎學金的學生，於年內從所屬專上教育院校畢業並加入相關行業工作。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3171)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

運輸科指會促進香港高增值海運服務及港口業務的發展，藉此鞏固香港作為國際海運中心的地位，並會推行新稅務措施，為合資格船舶租賃及租賃管理活動分別提供稅務寬免及利得稅率減半優惠。請問政府：

1. 推行新稅務措施的人手編制及預計開支為何？
2. 本港目前的海運服務及港口業務公司數量為何？
3. 政府在2021-2022年度，海運服務及港口業務公司的目標新增數字為何？

提問人：周浩鼎議員 (立法會內部參考編號：70)

答覆：

香港一直是亞洲區內發展蓬勃的海運中心。目前，差不多有900家與船務有關的公司在香港營運，提供多種優質的海運服務，包括船務代理及船舶管理、船務經紀、船舶融資、海事保險、海事法律及仲裁等。另外，約有250家與港口有關的機構，從事港口設施和中流作業營運以及貨櫃後勤活動。

為進一步鞏固香港作為國際海運中心的地位，香港特區政府致力推行各項措施，以促進香港高增值海運服務及港口業務的發展。具體而言，政府在2020年6月通過《2020年稅務(修訂)(船舶租賃稅務寬減)條例》，為合資格船舶租賃及船舶租賃管理活動分別提供稅務寬免及利得稅率一般減半優惠，生效日期追溯至2020年4月1日。由於新的船舶租賃稅制剛於去年在香港實施，加上考慮到世界各地疫情持續嚴峻，全球商業活動普遍受到影響，我們需要較多時間衡量新稅制在吸引海外業務來港方面的成效。儘管

如此，投資推廣署預計2021-2022年度海運服務及港口業務公司目標的新增數字為單位數。

未來，香港海運港口局參考用於船舶租賃的模式，已於轄下成立專責小組，制訂進一步稅務措施的細節，以吸引海運業務委託人落戶香港。由於支援專責小組的工作是由政府現有人員執行，屬常規職務，因此並無所涉開支的分項數字。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3250)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

近年，港鐵沙中綫項目的工程問題、信號系統及鐵路營運的事故引起公眾關注。政府為解決有關問題擬設立鐵路署，加強政府在監督鐵路規劃、建造及規管鐵路安全的工作。請問政府：

1. 鐵路署的設立開支佔2021-2022年度開支的百分比為何？
2. 政府會否增聘更多專業工程師，負責持續監測港鐵工程的運作？

提問人：周浩鼎議員 (立法會內部參考編號：46)

答覆：

政府建議通過合併路政署鐵路拓展處及機電工程署(機電署)鐵路科，在運輸及房屋局(運房局)轄下成立鐵路署，以加強政府對鐵路規劃和項目推展的監督，並優化鐵路安全規管。考慮到政府當前的財政狀況以及行政長官在其2020年《施政報告》中的指示，政府建議在2021-22立法年度尋求立法會財務委員會批准，以於2022-23財政年度成立擬議的鐵路署。

運房局會運用現有資源處理有關成立擬議鐵路署的籌備工作。鑑於成立擬議鐵路署所涉及的工作複雜，我們將會在2021年下半年在路政署鐵路拓展處設立由13個非首長級職位組成的籌備小組，為成立新部門作必要的安排。在2021-22財政年度，這13個職位的薪酬撥款(按薪級中點估計的年薪值計算)為980萬元。

如果成立新部門的建議獲立法會批准，擬議的鐵路署在2022-23財政年度成立後將設有291個職位，每年整體薪酬撥款將為2.667億元。在該291個職位中，有240個職位(每年薪酬撥款為2.238億元)將由路政署鐵路拓展處及機電署鐵路科轉移，51個新職位(每年薪酬撥款為4,300萬元)將在擬議鐵路署下

開設。除了18個負責執行部門行政職能的職位(每年薪酬撥款為1,310萬元)，其他員工將負責在新鐵路項目和營運中的鐵路推行加強的監察、控制和規管策略，當中包括不同工程領域的新增職位。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3286)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

財政司司長在預算案演辭「提振經濟」中的「產業方向」(第63至68段)，提及空運物流發展；請告知本會，在過去一個年度中，特區政府在推動和促進香港空運物流產業向前，並配合國家發展上的工作詳情為何？開支多少？成效如何？而在新的2021-22財政年度中，又有何具體工作計劃？預計將會動用的開支是多少？請列舉說明。

提問人：鍾國斌議員 (立法會內部參考編號：20)

答覆：

香港國際機場一直是全球領先的國際貨運機場。為把握第十四個五年規劃(尤其是大灣區策略)帶來的機遇，政府一直與香港機場管理局(機管局)緊密合作，持續推行各項措施，以促進香港航空物流業增長。

為加強香港國際機場的空運貨物處理能力和把握跨境電子商貿帶來的新機遇，機管局現正與其合作夥伴落實擴建預計於2022年啟用的速遞貨運站，以及發展位於南貨運區過路灣的高端物流中心。鑑於溫控貨物的需求殷切，機管局亦一直與業界合作，加強香港國際機場在處理高價值溫控空運貨物(包括醫藥用品、鮮活貨物及活生動物)方面的能力。除了投資溫控空運物流設備外，機管局和數家本地航空貨運站營運商亦已成功獲得3個國際航空運輸協會關於處理溫控空運貨物的認證。

在香港國際機場處理的航空貨物中，轉運貨物佔比甚大。機管局一直與政府合作，促進香港轉口貨物增長，並致力發展多式貨物聯運模式，以擴展香港國際機場空運業務的腹地。機管局計劃在大灣區設立上游物流園，以及香港國際機場空側海空聯運貨運碼頭，讓貨物可經香港國際機場的國際航空網絡，無縫而有效地由香港國際機場轉運至內地及世界其他地

方。我們預計於2021年推出先導計劃，在東莞與香港國際機場之間試行多式聯運。

以上項目的費用將全部由機管局承擔，毋須政府撥款。政府將繼續與機管局合作，推展上述措施。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1522)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

財政預算案中有關運輸及房屋局(運輸科)中的2021年2022年度需要特別留意的事項中，提及籌備成立鐵路署，以加強政府監督鐵路的規劃和建造以及規管鐵路安全。就此，政府可否告知本會：

1. 上述部門有何具體工作方向？涉及人手及開支為何？
2. 就擬設立的全新部門，當局的藍圖為何？有否時間表？

提問人：何君堯議員（立法會內部參考編號：23）

答覆：

政府建議通過合併路政署鐵路拓展處及機電工程署(機電署)鐵路科，在運輸及房屋局(運房局)轄下成立鐵路署，以加強政府對鐵路規劃及項目推展的監督，並優化鐵路安全規管。考慮到政府當前的財政狀況以及行政長官在其2020年《施政報告》中的指示，政府建議在2021-22立法年度尋求立法會財務委員會批准，以於2022-23財政年度成立擬議的鐵路署。

擬議的鐵路署會在整個鐵路周期的規劃、施工、營運及資產更新各階段，作為政府內的單一負責部門。除了路政署鐵路拓展處及機電署鐵路科的現有職責，鐵路署將負責落實有關新鐵路項目的優化監察和控制策略，其中包括(a) 優化項目監督和溝通平台；(b) 加強監察和查核力度；(c) 引入新的「工程項目安全檢討」程序；(d) 設立主動匯報和預警機制；(e) 監察香港鐵路有限公司的項目推展表現；以及(f) 建立協作文化。除了現有的鐵路安全規管職責，鐵路署亦會落實就營運中鐵路的優化鐵路安全規管制度，特別是推行新的規管措施，包括強化的「安全表現監察」制度及涵蓋範圍更廣的全面及直接審核。

運房局會運用現有資源處理有關成立擬議鐵路署的籌備工作。鑑於成立擬議鐵路署所涉及的工作複雜，我們將會在2021年下半年在路政署鐵路拓展處設立由13個非首長級職位組成的籌備小組，為成立新部門作必要的安排。在2021-22財政年度，這13個職位的薪酬撥款(按薪級中點估計的年薪值計算)為980萬元。

如果成立新部門的建議獲立法會批准，擬議的鐵路署在2022-23財政年度成立後將設有291個職位，每年整體薪酬撥款將為2.667億元。在該291個職位中，有240個職位(每年薪酬撥款為2.238億元)將由路政署鐵路拓展處及機電署鐵路科轉移，51個新職位(每年薪酬撥款為4,300萬元)將在擬議鐵路署下開設。除了18個負責執行部門行政職能的職位(每年薪酬撥款為1,310萬元)，其他員工將負責在新鐵路項目和營運中的鐵路推行加強的監察、控制和規管策略。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3193)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

財政司司長在本年度的財政預算案演辭當中表示即時開始調整私家車首次登記稅各稅階的稅率及牌費，分別提高15%及30%，以紓緩交通擠塞。相關措施引來大量市民不滿並批評牌費一次性增加1年數千元，對於駕駛人士影響過大。就此，政府可否告知本會：

1. 有不少車主向本人表示認為大增牌費如同「搶錢」並指「牌費」多年不變，加價是可以諒解，但在疫情之下將加幅制定在30%，為普羅大眾增添不少負擔，當局會否考慮將加幅縮減至10%左右，甚至凍結加幅留待疫情消去及經濟復甦後才實施相關措施呢？

2. 承上題，即使財政司沒有撤回對汽車牌費加費的措施，當局會否考慮根據引擎汽車缸的容量調整整體加幅，如不超過1,500立方釐米的「細車」加幅由30%調低至5%，而超過4,500立方釐米的「大車」加幅則維持在30%，實施汽油缸越大，牌費越多呢？

3. 既然財政司司長在演辭當中曾表示，善用路面空間，紓緩交通擠塞是為主要目的，單單增加牌費是未能解決路面擠塞的問題，問題歸咎於汽車增加速度比廢棄速度快，司長會否考慮將汽車首次登記稅的幅度由15%增加至30%以減慢汽車的增長速度？

提問人：何君堯議員（立法會內部參考編號：19）

答覆：

鑑於香港地小而人口稠密，政府一直鼓勵市民乘搭公共交通工具，而非駕駛私家車出行，以確保能有效使用有限的道路空間。然而，領牌私家車的

數目由2010年415 000輛增加約38%至2020年573 000輛。私家車數目龐大且不斷增長，是導致道路交通日益擠塞的主因。

在過往30年(即由1990至2020年)，首次登記稅稅率及車輛牌照費水平僅調高了數次。私家車的首次登記稅稅率對上一次調高是在2011年，而私家車的車輛牌照費水平則自1991年起從未調整。為了追回部分通脹，亦考慮到當前社會經濟環境及市民的接受程度等因素，財政司司長在《財政預算案》中建議將私家車的首次登記稅稅率及車輛牌照費水平分別提高15%及30%，作為抑制私家車增長的財政手段。

從運輸政策角度而言，擬議調高私家車首次登記稅及車輛牌照費的目的，是要控制整體私家車數量及其增長，而非針對某類私家車。此外，汽油及柴油私家車的車輛牌照費水平已按照私家車的引擎汽缸容量分級，而引擎汽缸容量較大的私家車所須繳付的車輛牌照費水平亦較高。因此，若以同一百分比劃一調高各級車輛牌照費水平，按實際金額計算，與引擎汽缸容量較小的私家車相比，引擎汽缸容量較大的私家車的車輛牌照費加幅將會較大。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3195)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

政府於去年的5月公佈屯門南延線將從西鐵線屯門站向南伸延2.4公里，並在屯門碼頭附近設置新的屯門南站，以及在屯門第16區增設一個中途站，按2015年12月價格計算造價約為114億元，預計2023年動工，並於2030年竣工。就此，政府可否告知本會：

1. 政府表示擬議屯門南站500米服務範圍內，約有6萬名居民；而擬議第16區車站500米服務範圍內則約有4.9萬名居民。由於可見，新增的西鐵南延線將要服務更多乘客量，以現時的鐵路承接量，西鐵綫在繁忙時間已經不勝負荷，政府當局可有任何措施令市民相信有關列車足以應付屯門南延綫通車後帶來的額外乘客需求呢？
2. 另外，行政長官會及行政會議於去年12月批准政府邀請港鐵公司開展「北環線」工程的詳細規劃及設計，整條北環線建造成本預計共620億元，政府當局如何確保有關工程不能「超支」？
3. 去年，政府回覆本人查詢的時候表示，港鐵在93個鐵路站均設有免費Wifi熱點供市民使用，但有不少市民表示在乘搭地鐵時會因接收不良而未能使用網絡通訊，港鐵會否考慮日後將機場快線列車享用免費Wi-Fi的服務擴展至普通列車中？

提問人：何君堯議員（立法會內部參考編號：21）

答覆：

(1)

為配合沙田至中環線(沙中線)「東西走廊」項目(即屯馬線)，西鐵線列車於2016年開始逐步由7卡增加至8卡。改裝工程於2018年5月下旬完成後，可載

客量增加了14%。當屯馬線通車後，香港鐵路有限公司(港鐵公司)會透過添置列車及提升信號系統，提供每小時每方向最高約24班次的列車服務，可載客量將較2015年增加約37%。為提升整體鐵路網的可載客量及營運效率，港鐵公司一直透過不同措施疏導繁忙時段的乘客需求，例如加強車站月台管理以協助列車準時開出。在屯馬線通車後，政府會要求港鐵公司繼續監察客流量，並按需要考慮再增加班次的可行性以強化服務。

(2)

政府已邀請港鐵公司以「擁有權」模式為基礎，開展北環線項目的詳細規劃及設計工作。在「擁有權」模式下，港鐵公司負責新鐵路項目的財務、設計、建造、營運和維修保養，並最終擁有鐵路。對於在財務上不可行的鐵路項目，政府會提供資助，以填補項目資金差額。在過程中，政府會連同獨立顧問仔細及嚴謹地審查項目的建造和營運成本。在獲得政府的資助後，港鐵公司會承擔所有與新鐵路的設計、建造、營運和維修保養有關的商業風險。政府沒有義務再向港鐵公司提供任何資助。

(3)

港鐵公司致力提升服務，以便利乘客。目前，港鐵全線重鐵車站均設有免費Wi-Fi熱點。乘客亦可在香港西九龍站、高速鐵路的「動感號」列車，以及機場快線列車享用免費Wi-Fi服務。此外，由去年7月開始，港鐵全線重鐵車站的車站大堂及月台均已提供無須連接熱點的Wi-Fi服務。港鐵公司會繼續監察有關服務的使用情況，並會不時檢討有關服務。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3196)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

在2019年「黑暴」風波期間，所有港鐵站都成為暴徒破壞的熱點，除了破壞之外，更有人鼓吹「不合作運動」，透過各種方法妨礙列車運作，更試過有港鐵站範圍有人遺下可疑爆炸品，嚴重影響乘客安全，擾亂港鐵運作。就此，政府可否告知本會：

1. 去年，當局估算，港鐵公司在復修被破壞設施方面的開支需要約為6億元。由於當時未完成所有復修工程，請港鐵提供最新花費在復修工程投入的總花費及人手為何？
2. 除了在日後增加車站保安人員及相關人手外，港鐵可有就任何事故進行過任何演習及提供改善措施以應付未來有可能再次發生的事故？

提問人：何君堯議員（立法會內部參考編號：22）

答覆：

(1) 自2019年6月以來，在公眾活動期間破壞香港鐵路有限公司(港鐵公司)網絡的行為對港鐵公司的財產造成嚴重損害。港鐵公司已花費約6億元進行相關維修及加強保護各項設施的工程。港鐵公司已委聘承辦商和調派員工進行相關維修工作，並在2019年年底新增一隊「附例特勤隊」，以加強執行《港鐵附例》。在評估風險及實際運作需要後，港鐵公司會繼續適當地作出相應的員工調配。

(2) 港鐵公司一直就鐵路保安事宜與相關政府部門(包括香港警務處)保持緊密聯繫。除了按需要調派額外人手維持車站秩序外，港鐵公司亦會不時進行有關鐵路車站、設施及運作的風險評估；檢視現有車站設計和應變計

劃及安排；按需要作出改善和進行跨部門演習，以及制訂適當的運作安排及安全措施。上述措施旨在盡量減低突發事故對鐵路安全可能造成的影響。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0405)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

二零二一至二二年度內，運輸科將會繼續監督落實沙中線的工作。在沙田至中環線項目專家顧問團向運輸及房屋局提交最終報告中，專家顧問團指出在絕大部分紅磡站的抽查位置，其額外結構強度超出設計要求40%至100%以上，主鋼筋的配置亦超出了設計規範所需的數量，如此大量的超額配置並不常見，除了影響可建造性，同時涉及一個更廣泛的設計成本效益問題。請問當局：

- 1) 有否就上述嚴重超額配置的問題，要求港鐵解釋？如有，詳情為何？如否，原因為何？
- 2) 當局如何與港鐵跟進上述問題，以繼續監督落實沙中線的工作？

提問人：葉劉淑儀議員 (立法會內部參考編號：16)

答覆：

因應沙田至中環線項目紅磡站擴建部分及其鄰近的建造工程調查委員會和專家顧問團的調查所得，路政署已要求香港鐵路有限公司(港鐵公司)就紅磡站擴建部分東西走廊層板於抽樣位置的額外結構強度甚高一事，提供詳細資料及解釋。政府會仔細審視港鐵公司的責任，並採取必要的跟進行動。政府保留權利在有需要時按委託協議向港鐵公司追討賠償。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0406)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

二零二一至二二年度內，運輸科將會繼續監督落實沙中線的工作。在沙田至中環線項目專家顧問團向運輸及房屋局提交最終報告中，專家顧問團指出港鐵的詳細設計顧問阿特金斯(Atkins)，同時亦獲聘為紅磡站擴建部分的設計顧問，此安排可能引起潛在的利益衝突，在政府的工務工程項目中必須禁止。就此，請問當局：

- 1) 有否就上述潛在利益衝突的問題，要求港鐵解釋？如有，詳情為何？如否，原因為何；
- 2) 當局當初為何接納上述包含潛在利益衝突的安排；
- 3) 當局如何與港鐵跟進上述問題，以繼續監督落實沙中線的工作？

提問人：葉劉淑儀議員 (立法會內部參考編號：17)

答覆：

因應沙田至中環線(沙中線)項目紅磡站擴建部分及其鄰近的建造工程調查委員會和專家顧問團的調查所得，路政署已要求香港鐵路有限公司(港鐵公司)就委聘顧問及可能出現的利益衝突作出解釋。據港鐵公司解釋，一般而言，港鐵公司及其承建商不會聘用同一設計顧問從事同一份合約的工作。如在特殊情況下委聘同一顧問有好處，港鐵公司已訂有企業層面的文件，詳列防止利益衝突的措施。為避免出現潛在利益衝突的安排，路政署已要求港鐵公司及其承建商在沙中線項目及日後鐵路項目的新顧問工作中，不得委聘同一顧問。此外，政府已要求港鐵公司參考政府就規管直接聘用顧問訂立的防止利益衝突政策，檢討其內部政策。我們會定期檢查港鐵公司在沙中線及日後的鐵路項目下所委聘的顧問。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0407)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

二零二一至二二年度內，運輸科將會繼續監督落實沙中線的工作。在沙田至中環線項目專家顧問團向運輸及房屋局提交最終報告中，專家顧問團指出在質量關鍵檢查點，必須填報相關的「檢查及測量申請表格」(Request for Inspection/Survey Checks Form, RISC)，竟欠缺多達78%。就此，請問當局：

- 1) 有否就上述法定文件的漏報問題，要求港鐵解釋？如有，詳情為何？如否，原因為何；
- 2) 當局為何未能更早察覺如此嚴重的文件漏報問題；
- 3) 當局如何與港鐵跟進上述問題，以繼續監督落實沙中線的工作？

提問人：葉劉淑儀議員 (立法會內部參考編號：18)

答覆：

儘管「檢查及測量申請表格」(檢測表格)並非法定文件，但有關文件於紅磡工地大量缺失，在2018-19年引起了政府及沙田至中環線(沙中線)項目紅磡站擴建部分及其鄰近的建造工程調查委員會(調查委員會)的注意。鑑於紅磡工地的各種異常情況(包括檢測表格的缺失)，香港鐵路有限公司(港鐵公司)經諮詢路政署、屋宇署及專家顧問團(顧問團)後進行了紅磡站擴建部分構築物的全面評估工作，以及北面連接隧道、南面連接隧道及紅磡列車停放處構築物的核實工作，並在2019年7月發表《全面評估報告》及《核實工作報告》。這兩份報告已獲政府接納，並已提交調查委員會審議。調查委員會的結論是，在實施適當措施後，紅磡工地的構築物安全和適合作預定用途。

為了確定沙中線其他車站的主要結構的建造有否出現其他不當情況，港鐵公司及路政署在2019-20年進行了包括獨立審核在內的「健康檢查」評估。儘管審核結果發現這些沙中線車站在施工控制和備存記錄方面存在不同程度的不足，但並無發現任何可能對結構安全造成重大影響的嚴重施工不當情況。

因應調查委員會的調查結果及建議，政府已實施一系列改善措施，以密切監察沙中線項目。為促進項目推展過程中的協作關係和文化，沙中線項目已引入同地辦工安排，路政署現已調派其工程監察人員全職駐守於工地，更緊密和獨立地監察港鐵公司的地盤監督工作，並就工程進度、工序及質量進行突擊檢查。此外，路政署委聘的監察及核證顧問(監核顧問)亦已進行更多地盤監督及審核工作。監核顧問現已參與所有每月舉行的三層項目監督會議，以迅速跟進和即時回應港鐵公司在會議上提出的事宜。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0507)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

(1) 請按下表列出政府於2021-21及2021-22年度，所有與機場管理局三跑道系統工程直接與間接有關，並於總薪級點45及以上的人員數目；

	人員數目			
	總薪級點45-49		首長級	
	2020-21 年度	2021-22 年度	2020-21 年度	2021-22 年度
運輸及房屋局				
漁農自然護理署				
建築署				
屋宇署				
民航處				
土木工程拓展署 (包括礦務部)				
香港海關				
機電工程署				
環境保護署				
消防處				
食物環境衛生署				
衛生署				
路政署				
香港天文台				
香港警務處				
入境事務處				
海事處				
運輸署				
其他 (請分部門列明)				

- (2) 運輸及房屋局機場擴建工程統籌辦公室有沒有首長級人員有曾經參與機場興建工程實質相關經驗？如有，請列相關職位；
- (3) 如對以上問題2的答案是否定，機場擴建工程統籌辦公室如何能夠盡責監管三跑道系統工程，確保工程會按機場管理局稱在1,415億港元及2024年內完成？需知道機場基於其營運、地理環境等因素影響，進行工程比一般土木或建築工程複雜，政府人員有相關瞭解及經驗才能發揮監察功能。

提問人：葉劉淑儀議員（立法會內部參考編號：58）

答覆：

考慮到三跑道系統項目的規模、成本及複雜程度，政府必須與香港機場管理局(機管局)緊密合作，以確保工程在預算內如期推展，並且完全符合相關法定要求、行政程序及技術標準。因此，政府在運輸及房屋局轄下設立了一個由20名人員組成的機場擴建工程統籌辦公室(機場擴建統籌辦)，以監察三跑道系統項目的推展，並協調各個政策局／部門與機管局之間的相關工作。

正如在問題中指出，三跑道系統項目的工程比一般土木或建築工程複雜。考慮到工程項目所涉及工作的複雜程度、廣泛性和重要性，機場擴建統籌辦是由1位資深又具備豐富工程知識和行政經驗的首長級人員帶領，職級為首席政府工程師(首長級薪級表第3點)(即機場擴建統籌辦總監)，以策導三跑道系統項目的推展工作。機場擴建統籌辦總監在監察及監督香港大型基建項目的推展工作具有廣泛經驗，包括前啟德機場的發展計劃及多個鐵路項目的推展，並曾接受有關機場設計及建造方面的專門訓練。他將知識與實際經驗應用於監察機管局的工作及協調相關各方，以促進三跑道系統項目的推展。他亦以其專業知識培育其他機場擴建統籌辦的人員，確保他們能妥善監察三跑道系統項目。機場擴建統籌辦亦委聘了具有建造機場相關經驗的工程顧問，監察及核證機管局的設計工作及施工。

考慮到三跑道系統項目的規模和複雜程度，多個政府部門均開設了額外公務員職位，以執行與三跑道系統項目相關的職責／工作(例如審批法定許可、發出牌照及支援運作)。在2020-21及2021-22年度上述職位(總薪級表第45至49點的職位和首長級職位)的數目載於下表。

	人員數目			
	總薪級表第45至49點		首長級	
	2020-21年度	2021-22年度	2020-21年度	2021-22年度
運輸及房屋局	3	3	3	3
建築署	4	4	—	—
屋宇署	2	2	—	—
民航處	19	25	3	3
機電工程署	1	1	—	—

	人員數目			
	總薪級表第45 至49點		首長級	
	2020-21 年度	2021-22 年度	2020-21 年度	2021-22 年度
環境保護署	1	1	-	-
香港天文台	1	1	-	-
地政總署	1	1	-	-

部分部門開設了其他在總薪級表第45點以下或非總薪級表的公務員職位，以及非公務員合約或退休後服務的合約職位，以應付因需要向機管局提供意見和建議，以及因進行與三跑道系統項目有關的必要工作而產生的額外工作量。部分部門則以其現有資源承擔額外工作量。

機場擴建統籌辦及相關政府部門會繼續緊密合作，以配合機管局如期推展三跑道系統項目。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0508)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

請按下表列出機場管理局三跑道系統各項目工程的進度。

	預計完成日期 (年、月) (a)	預計至2021年 3月31日 工程進度 (百分比) (b)	以(b)為基 準，工程進度 偏差(以星期 計) (c)
1. 拓地			
2. 第三條跑道及滑行道系統			
3. 新中跑			
4. 擴建二號客運大樓			
5. 三跑道客運大樓及停機坪			
6. 新旅客捷運系統及行李處理系統			
7. 整體工程 (即以上1-6合計)			

提問人：葉劉淑儀議員 (立法會內部參考編號：59)

答覆：

香港機場管理局(機管局)預計分別於2022年及2024年啟用第三條跑道及三跑道系統。各分項工程的狀況詳載如下：

	預計完工日期 (a)	進度狀況 (b)
1. 拓地	2022年	94%的拓地工程已經完成。啟用第三條跑道所需的整個區域已交付予後續承建商。餘下的拓地範圍大部分均位於中跑道旁，相關範圍在三跑道系統於2024年啟用時才需要使用。
2. 第三條跑道及滑行道系統	2022年	跑道及滑行道的路面鋪設工程、飛行區地面燈號的安裝工程及箱形暗渠的建造工程正分別在多個不同的施工地點進行。附屬建築物及政府設施的建造工程，配套設施及排水系統的安裝工程亦持續進行中。隨着超過90%的跑道承重層經已完成，跑道瀝青鋪設工序亦即將展開。有關工程的整體進度符合第三條跑道於2022年竣工的目標。
3. 中跑道	2024年	改建工程的建造合約現正處於招標階段，目標於2021年6月批出，較原定計劃為早。
4. 擴建二號客運大樓	2024年	地基及拆卸工程的建造合約已於2017年12月展開，75%的相關工程已經完成。而拆卸部分已暫停運作的二號客運大樓的工程已接近完成，其後將在該範圍內展開地基工程。上層結構的建造合約已按計劃於2020年8月批出，有關工地繼續如期分階段交付予上層結構承建商，而上層結構工程亦已展開，目標是於2024年落成啟用。
5. 三跑道客運大樓及停機坪	2024年	地基及底部構造工程的建造合約已於2020年2月展開，10%的相關工程已完成。後續的上層結構工程合約已按計劃於2020年11月批出，並已啟動籌備工作，目標是於2024年落成啟用。
6. 新旅客捷運系統及行李處理系統	2024年	旅客捷運系統及行李處理系統的詳細設計工作已完成，系統組件和旅客捷運系統列車的生產及組裝工作亦正在工地外的廠房進行。建造旅客捷運系統及行李處理系統的相關隧道工程持續進行，挖掘和橫向承托及樁柱工程亦按計劃進行中。
7. 整體工程 (即以上1至6合計)	2024年	儘管三跑道系統項目關鍵工程的整體進度滯後共8個星期，機管局維持其原定目標，分別於2022年及2024年啟用第三條跑道及三跑道系統。

機管局一直定期向立法會經濟發展事務委員會匯報三跑道系統項目的進度，並會於未來繼續作出相關匯報。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0509)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

(1) 請以下表方式列出2017-18至2021-22年度，香港國際機場每年的飛機起降量、貨運量、以及客運量；

數字	航空交通量			貨運量			客運量		
	(‘000)	按年增長/ 跌幅		(‘000 公 噸)	按年增長/ 跌幅		(‘000)	按年增長/ 跌幅	
	百分 比		數字		百分 比	數字	百分 比		數字
2017-18									
2018-19									
2019-20									
2020-21 (估算)									
2021-22 (預計)									

(2) 根據機場管理局《香港國際機場2030規劃大綱》的規劃，三跑道系統預計每年額外應付3,000萬名旅客人次。連同香港國際機場現有容量，待三跑道系統落成後，到2030年將可處理近1億名旅客人次。如2020-21及2021-22年度預計香港國際機場每年的飛機起降量、貨運量、以及客運量會下跌，2023-24年度的客運量估算是多少？

(3) 因要趕及2024年完成三跑道系統，機場管理局需要比正常工程花更多資源，例如夜間工作、從多方採砂等等。預計因而需要額外的金額為多少？

提問人：葉劉淑儀議員（立法會內部參考編號：60）

答覆：

下表概述在2018年至2020年期間香港國際機場的航空交通量：

年份	航空交通量			貨運量			客運量		
	(千架次)	按年升/跌幅		(千公噸)	按年升/跌幅		(千人次)	按年升/跌幅	
		百分比	數字 (千架次)		百分比	數字 (千公噸)		百分比	數字 (千人次)
2018	428	+1.7%	+7	5 121	+1.5%	+76	74 672	+2.5%	+1 806
2019	420	-1.9%	-8	4 809	-6.1%	-312	71 543	-4.2%	-3 129
2020*	161	-61.7%	-259	4 471	-7%	-338	8 835	-87.7%	-62 708

*臨時數字

因2019冠狀病毒病疫情相關的不明朗因素，香港機場管理局(機管局)目前並無2021年或之後航空交通量的預測。

儘管2019冠狀病毒病疫情帶來種種挑戰，機管局已採取多項措施，包括重新編排工序、增加人力資源以及透過夜班工作延長工作時間等，以提升生產力，確保三跑道系統項目能符合其工期目標及要求。機管局沒有就這方面所調配的額外資源編製獨立數字。截至2021年2月，機管局批出的主要合約總值(約923 億港元)維持在其預算開支範圍內。機管局現時仍然維持以在1,415 億港元的預算內完成整項三跑道系統項目為目標。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0510)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

為配合香港國際機場擴建為三跑道系統，二號客運大樓將改建／擴建為提供全面旅客服務的客運大樓。機場管理局行政總裁於2015年曾經在立法會信誓旦旦表示，現有二號客運大樓有六成以上會予以保留。根據當時設計，整個二號客運大樓地基、地下結構、第三層的旅遊車候車大堂，以及大部分大樓服務設施及機場系統設施，例如發電機和變壓房、製冷設備、升降機等將予以保留。其他樓層亦會盡可能保留。

據目測，二號客運大樓的拆卸工程進行得如火如荼。就此，請當局告知本會：

- (1) 二號客運大樓的工程進度(完成百分比及有否延誤)；
- (2) 是否仍然有六成以上會保留？如果不是，有否違反環境許可證批核條款？為何沒有向立法會交代，是否想瞞天過海？
- (3) 六成包括什麼？請分項詳細列明。

提問人：葉劉淑儀議員 (立法會內部參考編號：61)

答覆：

- (1) 香港國際機場二號客運大樓已於2019年11月底暫停運作，以進行大規模的改建工程。當擴建後的二號客運大樓落成啟用後，將會提供全面的旅客服務，包括辦理出入境手續。儘管勞工及物料供應因2019冠狀病毒病疫情受到影響，與二號客運大樓擴建工程相關的樁柱及地基結構工程仍持續進行，包括在已暫停運作的二號客運大樓外側範圍進行的大型地庫挖掘工程。原有二號客運大樓結構的外牆及樓頂鋼桁架的拆卸工程持續進行，進度理想。二號客運大樓的主要工程合約已於2020年8月批出，有關工地已按計劃分階段交付予上層結構承建商，而上層結構工程亦已展開。香

港機場管理局(機管局)維持完成二號客運大樓擴建工程的目標，以配合三跑道系統於2024年啟用。

- (2)及(3) 在三跑道系統建造工程展開前，機管局已於2012年8月按《環境影響評估條例》(第449章)的規定，為三跑道系統項目進行全面的環境影響評估(環評)。環境保護署(環保署)署長於2014年11月批准三跑道系統項目的環評報告，並發出環境許可證。

為符合環境許可證內有關建築廢物管理的條件，機管局於2015年向環保署提交廢物管理計劃，說明就避免產生、盡量減少、回收、循環再用、重用、貯存、收集、處理和處置由建造活動(包括二號客運大樓改建項目)所產生的各類廢物而作出的安排，並載述廢物管理的建議緩解措施。

儘管環境許可證未有訂明相關條件，機管局已仔細考慮不同方法，以盡可能保留二號客運大樓的原有結構及設施，並把這些因素納入施工計劃。其後在三跑道系統方案設計階段，機管局亦已詳細審視了改建及擴建二號客運大樓的計劃。在不影響日後運作效率的前提下，機管局就改建及擴建二號客運大樓時，已審視了共8個不同的方案，務求達致最佳環保表現。根據最新的設計，機管局維持可保留及重用二號客運大樓約60%原有結構的估算。二號客運大樓的整個地基、底部結構、屬二號客運大樓一部分的兩幢辦公大樓，連同部分屋宇裝備設施及機場系統設備(如變壓器、扶手電梯、行李處理系統及設備等)將會保留。二號客運大樓的第一及第二層亦將大致保留，並進行必要的改建工程，以配合擴建後的二號客運大樓的布局。

為向公眾提供機管局在環境保護工作的最新資訊，機管局每月把已包含廢物管理情況在內的環境監察及審核報告上載至專題網站 (<http://env.threerunwaysystem.com/tc/index.html>)，供公眾參閱。機管局亦會繼續定期向立法會經濟發展事務委員會匯報三跑道系統項目的進展，包括二號客運大樓擴建工程的進度。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0511)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

機場管理局委聘香港上海滙豐銀行有限公司(「滙豐銀行」)為其財務顧問，就推行三跑道系統計劃提出的可能財務安排方案進行研究。

當時滙豐銀行認為，基於其雄厚的信貸狀況，機場管理局將有能力籌集財務安排方案的690億元新增借貸。滙豐銀行進行了「假設」分析，評估以下幾個假設性的下行處境，以測試財務安排方案是否穩健及審慎，足以抵禦這些不利因素對機場管理局的財務狀況的負面影響。包括：

- (I) 整體收益減少最多15%；
- (II) 建造費用超支最多20%；
- (III) 建造費用超支最多50%；
- (IV) 出現單一負面影響事件，如類似於2003年爆發嚴重急性呼吸系統綜合症(沙士)；或
- (V) 借貸成本上升最多2%。

立法會CB(4)333/20-21(01)號文件顯示，由於航空交通量銳減導致營運盈餘下降及少收了機場建設費，未來數年這兩方面可提供三跑道系統項目的資金可能會減少。因此，機場管理局的借貸總額，預計會由原先財務安排的690億港元暴增至880億港元，營運盈餘預計會由原先財務安排的470億港元銳減至270億港元，而機場建設費收入預計只為260億港元。

就此，當局請：

- (1) 以下列表形式清楚交代機場管理局的財務狀況；

	2019-20年度 按年增/減		2020-21年度 按年增/減	
	實質	百分比	實質	百分比
1. 機場管理局整體收益				
2. 三跑道系統的建造費用				
3. 新冠肺炎對機場管理局的影響				
4. 機場管理局借貸成本				

(2) 分析機場管理局是否已經超越了滙豐銀行當時估算最壞的5%下行處境負面影響，因而要借貸度日？如果不是，那以百分比計，機場管理局現在處於最壞下行處境的百分之幾？

提問人：葉劉淑儀議員（立法會內部參考編號：63）

答覆：

下表概述香港機場管理局(機管局)的整體財務狀況：

	2019-20年度	按年 增加/ (減少)	按年 升幅/ (跌幅)	2020-21年 度(截至 2020年9 月30日)	按期增 加/(減 少)	按期升 幅/ (跌幅)
	百萬港元	百萬港元	%	百萬港元	百萬港元	%
機管局的 總收益	17,106	(2,364)	(12%)	2,936	(6,577)	(69%)
資本開支 (包括三跑 道系統及 非三跑道 系統的資 本開支)	21,282	(2,549)	(11%)	12,999	181	1%

機管局並無就2019冠狀病毒病對機管局財務狀況的影響編製分項數字。

2019冠狀病毒病疫情對航空業造成嚴重影響。雖然香港國際機場在2020年的客運量按年下跌87.7%，但香港國際機場的總貨運量相對保持平穩，按年下跌7.0%。儘管收益下跌，機管局的信貸評級仍保持穩健，在2019/20年度的借貸成本為年利率4%(即較2018/19年度減少1%)，屬低水平。

由於香港國際機場的航空交通量銳減，導致營運盈餘下降及少收了機場建設費，這兩方面原本預期可提供予三跑道系統項目的資金會有所減少。考慮到機管局需要繼續為資本開支(包括三跑道系統項目的資本開支)提供資

金，機管局已審視及更新三跑道系統的財務安排，有關安排載列於機管局向經濟發展事務委員會提交的文件[CB(4)333/20-21(01)]中。鑑於市況良好，機管局在2020-21年度以相對較低的借貸成本進行了一系列融資，包括貸款及發行債券。機管局會秉持審慎理財原則，繼續密切留意市場變化，按需要調整三跑道系統的財務安排，包括借貸總額。

在滙豐銀行於2015年編製的財務顧問報告中，載述了下列5個假設性的下行處境，以測試三跑道系統項目財務安排方案的穩健及審慎程度：

- (I) 整體收益減少最多15%；
- (II) 建造費用超支最多20%；
- (III) 建造費用超支最多50%；
- (IV) 出現單一負面影響事件，如類似於2003年爆發嚴重急性呼吸系統綜合症(沙士)；或
- (V) 借貸成本上升最多2%。

滙豐銀行認為，即使發生這些下行處境，機管局的槓桿比率大體上仍將能符合評級機構的投資級別要求，因此機管局仍然有能力在該等情況下籌集資金。設計這些下行處境的目的，是要測試機管局籌集額外資金的能力，以應付在這些處境下出現的資金短缺問題。就此，在上述5個處境中最壞的情況(即處境(III))下，機管局要承擔的最高債務水平為1,410億元。根據2020年底公佈的最新三跑道系統項目財務安排方案，機管局的債務水平預計為880億元，而這個水平仍在滙豐銀行所評估最壞的情況下出現的最高債務水平的範圍內，機管局認為此水平屬合理。

機管局繼續通過三個途徑為三跑道系統項目提供融資：保留機管局的營運盈餘、徵收機場建設費及在市場上集資。機管局不需要政府為三跑道系統項目的融資作出任何方式的財務擔保。雖然全球2019冠狀病毒病疫情仍然反覆，但機管局已重訂資本開支的優次，並實施成本控制措施，以保持流動資金狀況。機管局有信心航空業及航空交通在疫情過後會逐步復蘇並回復到疫情前的水平。機管局會繼續提高警覺，按照審慎理財原則，嚴格控制成本，同時繼續推展各項發展項目，以維持和鞏固香港國際機場作為國際航空樞紐的地位。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0512)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

請政府告知本會：

(1) 機場管理局於2020-2021年用於防止新冠肺炎疫情的開支為多少元？請以下表方式列出。

	辦公室	三跑道系統工程 註	其他非三跑道系統工程
開支(港元)			

註：由於三跑道系統工程有其獨立營運開支，所以機場管理局是應該管有開支數目。

(2) 由新冠肺炎疫情爆發直至2021年2月24日，機場管理局共有多少宗確診個案(包括機場管理局及其營辦商／承建商等所有員工)？請以下表方式列出。

	辦公室	三跑道系統工程 註	其他非三跑道系統工程
確診個案			

註：由於三跑道系統工程有其獨立營運，所以機場管理局是應該管有確診數目。

(3) 所有往返三跑道填海區的員工及訪客均必須利用有關的船班服務，分別由填海區接駁至東涌、屯門及荃灣。機場管理局如何安排服務，避免感染及影響相關地區居民的生活？

(4) 按人次計算，於2020-2021年有多少訪客(包括公職人員)到訪三跑道填海區？機場管理局如何保障其員工免受新冠肺炎疫情感染？

提問人：葉劉淑儀議員（立法會內部參考編號：65）

答覆：

香港機場管理局(機管局)在香港國際機場預防2019冠狀病毒病疫情方面的開支是由其經常預算所承擔，因此沒有不同項目相關開支的分項數字。

截至2021年3月8日，機管局接獲2019冠狀病毒病確診個案的數字載列如下：

	機管局	三跑道系統工程	非三跑道系統工程
確診個案	1	28	17

為保障在三跑道系統項目工地內的員工及工人的健康及安全，機管局已加強2019冠狀病毒病檢測的措施。該局已實施自願檢測計劃，鼓勵所有三跑道系統項目的工人及員工每兩星期接受檢測。截至2021年3月20日，機管局已聯同衛生署或該局聘請的政府認可檢測化驗所進行5輪檢測。由2021年2月9日起，所有進入三跑道系統項目工地的工人及員工，必須持有於14天內發出的2019冠狀病毒病陰性檢測結果。登上前往三跑道系統項目填海區工地的船隻的所有工人／員工，均須出示有效的2019冠狀病毒病陰性檢測結果的電話短訊。

除了有關陰性檢測結果的要求外，機管局亦已在三跑道系統項目所有工地實施額外措施。例如，所有工人登船前往工地前必須檢測體溫，在船上須時刻佩戴口罩，並嚴禁飲食。機管局及承建商已派員在碼頭及船上密切監察工人遵守規定的情況，亦執行維持排隊秩序和保持社交距離等防疫措施，以保障公眾衛生和減低社區傳播風險。

機管局要求承建商定期巡查工地範圍，以確保工人按要求佩戴口罩和保持社交距離。機管局亦有清晰指引，要求承建商確保工地辦公室／休息區內有良好通風和保持廁所清潔，並須在工地提供額外休息區，以便工人在休息時能保持足夠的社交距離。工人亦須分段午膳，並在午膳期間避免聚集。承建商已派員到工地現場確保工人遵守相關要求，機管局亦會頻密實地巡查，以確保各方面符合有關要求。

一般而言，只有因工作及業務而獲授權的人員才可進入三跑道系統項目填海區。由於該區不會開放予訪客，因此沒有進入三跑道系統項目填海區工地訪客的統計數字。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0513)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

據理解，機場管理局的執行總監數目，由2011-12年的3名雙倍增至現在的6名(見機場管理局年報)，其他總經理和以上級別更是倍增。就此，請：

(1) 按以下表列出機場管理局的職員人數。

	執行總監	副總監	總經理	其他級別
2011-12				
2012-13				
2013-14				
2014-15				
2015-16				
2016-17				
2017-18				
2018-19				
2019-20				
2020-21				
2021-22 (按照人力資源 預算提供)				

(2) 按以下表列出機場管理局職員的年均報酬(包括花紅、醫療、津貼等等)。

	執行總監	副總監	總經理	其他級別
2011-12				
2012-13				
2013-14				
2014-15				
2015-16				
2016-17				
2017-18				

2018-19					
2019-20					
2020-21					
2021-22 (按照人力資源預算提供)					

(3) 解釋機場管理局有否因應航空交通量銳減，而有精簡架構的安排，適當裁減總經理和以上級別人員，以聘請更多中低層職員？如沒有有關計劃，如何解釋工作減少但高級職員人數沒減反加？

提問人：葉劉淑儀議員（立法會內部參考編號：67）

答覆：

在2010年至2019年10年間，香港國際機場的客運量由5 090萬人次上升至7 150萬人次，貨運量由418萬公噸增加至481萬公噸，增幅分別約為40%及15%。在同一時期，為了支持香港國際機場的長遠發展策略，香港機場管理局(機管局)推行了一系列主要機場擴建項目，包括中場客運大樓、三跑道系統、一號客運大樓擴建工程、多個飛行區提升項目、航天城、四號停車場擴建工程、高端物流中心、多式聯運中轉客運大樓和將其與香港口岸人工島連接的封閉行車橋、天際走廊、智能機場數碼化項目等。

為應付持續上升的貨運量及客運量，以及推展各項主要基本工程項目，機管局一直增加各級人手，當中約64%是為三跑道系統及其他機場發展項目而聘請的基本工程人員。整體而言，一般員工的人數由2011-12年度的約1 000人增至2020-21年度約2 800人。總經理職級的員工人數由2011-12年度有25人增至2019-20年度有47人，其後在2020-21年度減少至43人。自2018-19年度起，執行總監職級的人員有7人，而同一時期，副總監人數則由5人減至3人。

由於各基本工程項目正在進行，部分項目更處於關鍵階段，儘管航空交通需求受2019冠狀病毒病疫情影響，但機管局並無計劃減少人手。此外，雖然客運量在疫情影響下大幅下降，但航空貨運的需求於過去一年仍然高企。

機管局在年報公布高級管理人員的年度薪酬資料。有關資料可於機管局網站(www.hongkongairport.com)查閱。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2624)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

有關港島南北的鐵路發展，政府可否告知：

1. 過去3年，港島線、南港島線的月均乘客量、總乘客量為何；早上及晚上繁忙時段每小時最繁忙路段的(i)可載客量、(ii)最高可載客量、(iii)乘客量及(iv)載客率(以每平方米站立六人及以每平方米站立四人分別為何)；
2. 過去3年，以上鐵路線每年出現延誤次數為何；按服務延誤類別列出；
3. 為配合重建華富邨及施政報告提出的「躍動港島南」，南港島綫(西段)的進度及落成時間為何；有否評估可趕及在華富邨重建完工前開放該鐵路段；
4. 有關北港島線的進度為何？

提問人：郭偉強議員 (立法會內部參考編號：80)

答覆：

(1) 過去3年，港島線及南港島線的每月平均乘客量及總乘客量如下：

	2018年		2019年		2020年	
	港島線	南港島線	港島線	南港島線	港島線	南港島線
每月平均乘客量 (百萬人次)	30.0	2.1	27.9	2.1	18.9	1.5
總乘客量 (百萬人次)	359.9	25.0	335.1	25.1	226.3	18.0

根據香港鐵路有限公司(港鐵公司)的資料，在一般情況下，鐵路線的最高載客率在早上繁忙時段出現，該時段有較多乘客在相若時間出行。乘客的出行模式在黃昏繁忙時段則較為分散，因此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，早上繁忙時段的載客率足以說明載客率在最擠擁時的情形。2018年至2020年港島線及南港島線可載客量及乘客量的統計數字載列於附件。

(2) 在2018年至2020年，由屬港鐵公司控制範圍之內的因素(包括機件故障及人為因素)而引起並導致8分鐘或以上的港島線及南港島線服務延誤事故宗數如下：

港島線

年份	原因	事故宗數
2018	機件故障	3
	人為因素	0
2019	機件故障	9
	人為因素	1
2020	機件故障	5
	人為因素	0

南港島線

年份	原因	事故宗數
2018	機件故障	1
	人為因素	0
2019	機件故障	6
	人為因素	1
2020	機件故障	1
	人為因素	0

(3) 關於南港島線(西段)，運輸及房屋局(運房局)於2020年12月底收到港鐵公司就該項目提交的建議書。相關部門正研究該建議書，並會因應華富邨重建時間表和「躍動港島南」的發展，考慮該項目的未來路向。

(4) 關於北港島線，政府已就港鐵公司提交的建議書提出意見，並要求港鐵公司改善建議書所述的技術設計。港鐵公司正考慮我們的意見，並研究可行方案，以改善該項目的設計。我們會與港鐵公司繼續跟進，適時公布有關項目的未來路向。

**2018年至2020年港島線及南港島線的統計數字
(早上最繁忙一小時最繁忙單向路段)**

		2018年		2019年(註1)		2020年(註2)	
		港島線	南港島線	港島線	南港島線	港島線	南港島線
1.	設計可載客量 (每平方米站立6人)(a)	85 000	27 000	85 000	27 000	85 000	27 000
2.	最高列車班次下的最高可載客量 (每平方米站立6人)(b)	80 000	27 000	80 000	27 000	80 000	27 000
3.	現有可載客量 (每平方米站立6人)(c)	80 000	16 800	80 000	16 800	80 000	16 800
4.	(a)項與(b)項之間的差異(註3)	5 000	0	5 000	0	5 000	0
5.	(b)項與(c)項之間的差異(註4)	0	10 200	0	10 200	0	10 200
6.	現時乘客量(d)	57 600	9 200	55 900	9 000	46 000	8 300
7.	現時載客率(1) (每平方米站立6人) [(d)/(c)] { }最繁忙路段	72% {天后至銅鑼灣}	55% {海洋公園至金鐘}	70% {天后至銅鑼灣}	54% {海洋公園至金鐘}	58% {天后至銅鑼灣}	49% {金鐘至海洋公園}
8.	現時載客率(2) (每平方米站立4人) [(d)/(c)÷71.2%] (以第(7)項所指的最繁忙路段計算) (註5)	101%	77%	98%	75%	81%	69%

註1：只包括2019年上半年的數據，因為2019年下半年的數字受到公眾活動影響。

註2：鑑於疫情對乘客量的影響，2020年的數字是以疫情相對較緩和時的月份所得的數據為基礎。

註3：差異原因包括月台幕門及自動月台閘門令列車在每個車站停留在月台的時間延長了約10秒。

註4：差異原因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個座位及以每平方米站立6人的乘客密度計算時提供2 160個企位，即每列列車的總可載客量約為2 500人。以每平方米站立4人的乘客密度計算時，340個座位數目會維持不變，但企位則會減至1 440個，即每列列車的總可載客量約為1 780人。因此，以每平方米站立4人的乘客密度計算的可載客量相當於以每平方米站立6人計算時的71.2%。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2044)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

在監督十一號幹線的可行性研究工作上，當局可否告知本會：

(a) 2021-22年度，涉及的人手編制為何；

(b) 預計何時完成可行性研究及其工作時間表為何；

(c) 會否研究增設連接路段接駁十一號幹線及梅窩，如會，研究進度為何；如否，原因為何。

提問人： 劉業強議員 (立法會內部參考編號：25)

答覆：

路政署透過現有人力資源監督十一號幹線(元朗至北大嶼山段)(十一號幹線)的可行性研究。該可行性研究於2020年年底大致完成。政府已於2021年2月至3月期間就有關工程項目諮詢立法會交通事務委員會及4個區議會(即屯門區議會、荃灣區議會、離島區議會及元朗區議會)。政府會在2021年第二季繼續就十一號幹線的勘察階段申請撥款批准，並在獲批撥款後立即展開勘察研究。

十一號幹線旨在應付新界西北逐步發展所帶來的交通需求，以及改善連接新界西北與市區的主要幹道的交通情況。因此，可行性研究沒有包括與梅窩的连接。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2045)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就檢討無人駕駛飛機規管制度事宜，當局可否告知本會：

- (a) 在2021-22年度，人手編制為何，最新的立法進度為何；
- (b) 過去三年，每年使用無人機提供受酬服務的申請數目分別為何。

提問人： 劉業強議員 (立法會內部參考編號：26)

答覆：

- (a) 在香港，無人駕駛飛機系統(無人機)屬航空器的一種，在飛行安全方面受民航條例規管。根據《1995年飛航(香港)令》(第448C章)第48條，任何人士不得罔顧後果或疏忽地引致或容許飛機(包括無人機)對他人或財產安全構成危險。

民航處現正檢討香港的無人機規管機制，務求既能保障公眾安全，又能配合無人機的技術發展及日趨多元化的用途。民航處於2017年及2018年分別進行顧問研究及公眾諮詢，以探討如何優化現行規管機制。在評估所蒐集的意見後，民航處已在2019年6月諮詢立法會經濟發展事務委員會(事務委員會)。民航處現正跟進事務委員會提出的意見，並就優化無人機規管機制草擬法例，以便盡快向立法會提交法例修訂建議。

目前，民航處無人駕駛飛機組的人手編制為9人。民航處會不時檢討與無人機有關的工作及職務的工作量，並相應地適當調整或調配人手。

- (b) 根據《空運(航空服務牌照)規例》(第448A章)第22條，任何人士操作飛機(包括無人機)提供出租或受酬服務，必須取得由民航處批給的許可證，並遵從所發出的許可證上的條件。詳細規定及申請手續載於民航處網站(https://www.cad.gov.hk/chinese/UAS_hireorreward.html)。

在2018-2020年期間，民航處共接獲742宗有關操作無人機提供出租或受酬服務的申請，其分項數字如下：

申請年份	2018年	2019年	2020年
申請總數	244	242	256

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0583)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

綱領(3)二零二一至二二年度需要特別留意的事項包括繼續與機管局合作推行措施，以加強機場服務和機場的航線網絡及競爭力。而2020年施政報告第48段提出香港機場管理局以市場化規則入股珠海機場，讓兩個機場達至更好的協同效應。就此，請告知本會上述計劃在2020-21預算案中是否有為政府帶來財務承擔；若有，詳情為何？

提問人： 廖長江議員 (立法會內部參考編號：33)

答覆：

行政長官向中央政府提出一系列鞏固和提升香港國際航空樞紐地位的措施，其中包括容許香港機場管理局(機管局)以市場化規則入股珠海機場，讓兩個機場達至更好的協同效應。有關注資將全部由機管局承擔，毋須政府撥款。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1271)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

貿易及物流業是香港四大支柱行業之一，財政預算案演辭表明在產業方向上，香港在供應鏈管理大有作為，並且科技已顛覆貨物供應和消費需求的互動關係，香港在高端物流和供應鏈管理的發展前景廣闊。

2021-22年度，運輸科的需特別留意的事項包括繼續執行第三方物流服務供應商先導資助計劃，鼓勵物流業通過應用科技提高生產力，並與相關部門共同物色合適土地，研究用作現代物流發展的可行性；請交代本會：

(1) 2020-21年度申請參與第三方物流服務供應商先導資助計劃的供應商數目、申請成功的供應商數目，申請失敗的個案數目和原因，以及預計生產力提高的成效；

(2) 目前政府物色合適土地，研究用作現代物流發展的可行性的進程和留為物流發展的土地詳情為何？2021-22年度的相關研究工作所涉及的人手安排和預算開支為何？

提問人：廖長江議員（立法會內部參考編號：69）

答覆：

1. 正如行政長官在2019年施政報告所公布，政府已成立3億元第三方物流服務供應商先導資助計劃(先導資助計劃)，為合資格第三方物流服務供應商提供財政資助，通過應用科技提升生產力及營運效率。

與此同時，政府透過先導資助計劃，資助申請企業於2018年10月30日至2021年6月30日期間在管制空運貨物安檢設施計劃下購買X光檢查設備。這項資助將減輕物流業界為符合國際民航組織的新政策而投資設

立管制空運貨物安檢設施時所面對的龐大財政負擔。在國際民航組織的新政策下，所有未經航空保安當局批准的托運人須於2021年6月30日前被淘汰。

鑑於民航處最近公布，把爆炸物痕量探測設備納入為設立管制空運貨物安檢設施所用的合資格安檢設備，先導資助計劃亦會涵蓋符合民航處指明規定的爆炸物痕量探測設備。

審批申請的工作由管理委員會負責，成員包括運輸及房屋局的政府代表及來自工商及專業界別的成員。截至2021年3月1日，先導資助計劃共收到87宗申請，當中包括應用技術方案以及為設立管制空運貨物安檢設施而購買空運貨物安檢設備的申請。截至2021年2月24日，管理委員會已批出29宗申請，獲批資助金額合共近2,100萬元。在審批申請時，管理委員會將考慮申請企業是否合資格、預算是否合理，以及有關X光檢查設備或爆炸物痕量探測設備是否已獲民航處接納／註冊為設立管制空運貨物安檢設施所用的合資格安檢設備，又或申請企業擬採用的技術方案對於提升其生產力及營運效率是否有效。

2. 政府一直物色合適土地，以支持高增值第三方物流服務的發展。自2010年起，政府已出售位於青衣及屯門共4幅用地作現代物流業發展之用，最近出售的用地是在2018年5月批出，位於屯門第49區的3.2公頃用地。在2018年6月，香港機場管理局亦已把位於機場島過路灣一幅5.3公頃用地的發展及管理權，批予由菜鳥網絡(阿里巴巴集團旗下物流業務)牽頭的合資公司，以發展高端物流中心。此外，兩項分別探討在青衣一幅土地發展多層大樓作貨櫃存放和貨物處理用途，以及在葵涌另一幅土地發展綜合大樓作多層重型貨車停車場和現代物流用途的可行性研究亦已完成，以待由2021年起分階段以公開招標方式批出有關土地。視乎市場對上述批地計劃的反應，我們會考慮就青衣另一幅物流用地進行可行性研究。

在2021-22年度，我們會繼續與相關部門合作，由2021年起分階段以公開招標方式批出該兩幅土地，以支持港口及物流業發展。我們會繼續物色合適土地，並與相關部門合作研究有關土地用作現代物流發展的可行性，包括洪水橋／厦村新發展區及新界北發展。根據洪水橋及厦村分區計劃大綱核准圖，約37公頃土地已指定作物流發展。至於新界北發展，有關土地用途建議須待進一步研究。有關工作由運輸及房屋局現有人員執行，屬於其常規職責，並無所涉開支的分項數字。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0045)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

關於本港水上交通發展，政府可否告知本會：

1. 有否就水上交通發展進行研究並訂立長遠目標和政策，若有，詳情為何，投入的資源為何；
2. “維港水上的士”投入服務的日期為何，現時籌備進展為何，未能盡快啟航的原因為何；
3. 當局會否重新檢討及完善本港渡輪服務，以利用水上交通的優勢彌補陸路交通的不足；若會，詳情為何，若否，原因為何？

提問人：盧偉國議員（立法會內部參考編號：2）

答覆：

- 1.及3. 政府在2017年6月完成了《公共交通策略研究》(研究)，該研究檢視了公共交通服務(包括渡輪服務)的角色及定位。正如研究的最終報告重申，港外線渡輪為沒有或只有有限陸路交通替代服務選擇的離島居民，提供不可或缺的公共交通服務，而港內線渡輪則發揮輔助角色，提供過海鐵路及路面服務以外的公共交通服務。

此外，政府已完成檢討離島渡輪服務的長遠營運模式，並在《2019年施政報告》中宣布會繼續為6條主要離島渡輪航線^{註1}提供特別協助措施，並擴展至涵蓋其他離島渡輪航線^{註2}。另外，政府亦會推出新的船隻資助計劃，為大部分離島渡輪航線^{註3}更新船隊和引進較環保且配備嶄新的船隻。這些措施旨在維持主要渡輪服務的財務可行性，以及減輕加價對乘客造成的負擔。

政府會考慮所有相關因素，例如現行交通政策、現有及已規劃的公共交通服務、乘客需求、財務可行性，以及碼頭設施的供應情

況等，繼續監察香港的渡輪服務。舉例說，為回應市民對提供更多港內線渡輪服務的意見，政府已在2020年6月推行「中環－紅磡」渡輪航線。

2. 運輸署進行公開招標後，在2020年3月揀選了富裕小輪有限公司為「水上的士」服務的營辦商。該營辦商現正積極籌辦有關服務。視乎疫情的發展和旅遊業的復甦步伐，我們期望相關營辦商可於2021年下半年試行開辦「水上的士」部分服務。

註1 該6條主要航線為「中環－長洲」、來往坪洲、梅窩、芝麻灣及長洲的「橫水渡」、「中環－梅窩」、「中環－坪洲」、「中環－榕樹灣」及「中環－索罟灣」航線。

註2 其他航線為「香港仔－長洲」、「香港仔－榕樹灣(經北角村)」、「香港仔－索罟灣(經模達)」、「屯門－東涌－沙螺灣－大澳」、「愉景灣－梅窩」、「馬灣－中環」、「馬灣－荃灣」及「愉景灣－中環」航線。「香港仔－長洲」渡輪航線由2020年1月1日起終止營運。如任何營辦商有意在日後營辦這條渡輪航線，可向運輸署提出申請。運輸署會根據既定程序考慮有關申請，並向新營辦商提供特別協助措施。

註3 這些航線包括註1提及的6條主要航線，以及「香港仔－長洲」、「香港仔－榕樹灣(經北角村)」、「香港仔－索罟灣(經模達)」、「屯門－東涌－沙螺灣－大澳」及「愉景灣－梅窩」航線。「香港仔－長洲」渡輪航線由2020年1月1日起終止營運。如任何營辦商有意在日後營辦這條渡輪航線，可向運輸署提出申請。運輸署會根據既定程序考慮有關申請，並把該條航線納入船隻資助計劃。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2036)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就九龍道路幹線工程，政府可否告知：

1. 將軍澳—藍田隧道工程、T2主幹路及茶果嶺隧道工程、將軍澳跨灣連接路工程、中九龍幹線工程的工程進度詳情、完工日期及啟用日期為何；
2. 為疏導觀塘、黃大仙一帶車流，政府會否將中九龍幹線及T2主幹路同步啟用；
3. 各項工程進度有否因疫情或其他原因而延期，如有，涉及的開支為何；是否需要追加撥款？

提問人：陸頌雄議員（立法會內部參考編號：73）

答覆：

1. 將軍澳—藍田隧道、T2主幹路及茶果嶺隧道(T2主幹路)，以及中九龍幹線組成六號幹線。政府正積極推展六號幹線的建造工程，以期整條六號幹線能於2026年全面通車。將軍澳—藍田隧道方面，繼主隧道於2020年6月貫通後，政府正在推展隧道襯砌工程、機電裝置工程及相關的道路工程等。至於中九龍幹線和T2主幹路，隧道工程正在進行中，整體進度進展理想。

另一項工程項目—將軍澳跨灣連接路工程將連繫將軍澳—藍田隧道和將軍澳第86區環保大道，其最大的預製組件—雙拱鋼橋已經於2021年2月完成安裝，其他相關工程正在進行中，預計工程項目將於2022年落成通車。

2. 按目前工程進度，中九龍幹線和T2主幹路預計分別於2025年及2026年通車。中九龍幹線的開通，將有助紓緩油麻地與啟德之間的主要東西道路的現有交通擠塞。而在T2主幹路開通後，整條六號幹線將可提供

一條貫通西九龍和將軍澳的快速公路，帶來進一步的效益。政府會繼續積極推展各個工程項目並留意有關交通情況，以期盡早實現項目的最大效益。

3. 2019冠狀病毒病疫情對內地及海外建築物料及裝置的供應構成了影響，亦令工地施工人手減少，導致工程進度受到影響。此外，部分上述工程項目的工地曾經按衛生防護中心的建議暫時停工。由於復工後需要重新進行若干工地及機械覆檢工作，施工人手的工作效率亦因實行各項預防和感染控制措施而有所降低，工程受阻的時間較停工期為長。政府會因應2019冠狀病毒病疫情的發展，繼續密切留意工程進度，並評估疫情對項目的影響。目前預計上述所有工程項目將可在核准工程預算內完成。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2040)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

《鐵路發展策略2014》中的7個項目，現時只開展了3個，包括屯門南延線及東涌延線，而北環線仍要等到2034年才有望落成，進度緩慢。就此，政府可否告知：

1. 屯門南延線、東涌延線、北環線現正進行詳細規劃及設計工作，何時會完成上述工作；
2. 以上項目的落成時間均遲於《鐵路發展策略2014》中的預期，當局有何新技術以加快上述工程落成時間；
3. 請問餘下的項目，包括洪水橋站、東九龍線、南港島線(西段)、北港島線的具體進度為何；
4. 過去監督《鐵路發展策略2014》各個項目的人手編制及開支，以及全部項目延期的原因為何；有否評估監督項目進度的成效；如有，詳情為何；
5. 鐵路署成立後，將如何監管工程進度；涉及的開支及人手為何；會否為監督工程進度訂立指標？

提問人：陸頌雄議員 (立法會內部參考編號：68)

答覆：

(1)、(2)及(4)

鐵路項目涉及龐大的資本投資，政府需作出審慎的規劃。《鐵路發展策略2014》中建議的各個新鐵路項目具有不同程度的複雜性。正如我們在《鐵路發展策略2014》中明確指出，策略載列的個別擬議鐵路項目的進一步推展，須視乎每個項目進行的詳細工程、環境及財務研究的結果，以及最新的需求評估和是否有足夠的資源而定。另外，就主要配合新發展區及新房屋發展的鐵路項目而言，有關發展區及新房屋發展的落實時間表將會是該等鐵路項目的重要規劃參數。因此，《鐵路發展策略2014》中建議的初步落實時間表會因應情況變化而有所調整。

考慮到各項目的詳細規劃及設計所需的時間，東涌線延線、屯門南延線及北環線第一期(即現有落馬洲支線增設古洞站)預計於2023年動工建造，而北環線第二期(即連接現有錦上路站及古洞站之間的主線)則預計於2025年動工建造。政府會繼續與香港港鐵有限公司(港鐵公司)跟進，以確保港鐵公司會密切監察項目進度，務求讓鐵路早日落成提供服務。

所有鐵路項目的詳細規劃及設計工作均由港鐵公司及其顧問進行，而運輸及房屋局(運房局)運輸科和路政署鐵路拓展處則以現有資源監督各個新鐵路項目的規劃和推展工作。

(3)

至於東九龍線及北港島線，政府已就港鐵公司提交的建議書提出意見，並要求港鐵公司改善建議書所述的技術設計。港鐵公司正考慮我們的意見，並研究可行方案，以改善這兩個項目的設計。我們會與港鐵公司繼續跟進，適時公布有關項目的未來路向。

就洪水橋站的規劃，相關政策局／部門正評估港鐵公司於2020年5月底提交的建議書。至於南港島線(西段)，運房局於2020年12月底收到港鐵公司就該項目提交的建議書。相關部門正研究該建議書，並會因應華富邨重建時間表和「躍動港島南」的發展，考慮該項目的未來路向。

在建議鐵路方案的細節(例如走線、車站位置、落實時間表等)完備時，政府會按照既定程序諮詢公眾。

(5)

政府建議通過合併路政署鐵路拓展處及機電工程署(機電署)鐵路科，在運房局轄下成立鐵路署，以加強政府對鐵路規劃及項目推展的監管，並優化鐵路安全規管。考慮到政府當前的財政狀況以及行政長官在其2020年《施政報告》中的指示，政府建議在2021-22立法年度尋求立法會財務委員會批准，以於2022-23財政年度成立擬議的鐵路署。

運房局會運用現有資源處理有關成立擬議鐵路署的籌備工作。鑑於成立擬議鐵路署所涉及的工作複雜，我們將會在2021年下半年在路政署鐵路拓展處設立由13個非首長級職位組成的籌備小組，為成立新部門作必要的安排。在2021-22財政年度，這13個職位的薪酬撥款(按薪級中點估計的年薪值計算)為980萬元。

如果成立新部門的建議獲立法會批准，擬議的鐵路署在2022-23財政年度成立後將設有291個職位，每年整體薪酬撥款將為2.667億元。在該291個職位中，有240個職位(每年薪酬撥款為2.238億元)將由路政署鐵路拓展處及機電署鐵路科轉移，51個新職位(每年薪酬撥款為4,300萬元)將在擬議鐵路署下開設。除了18個負責執行部門行政職能的職位(每年薪酬撥款為1,310萬元)，其他員工將負責在新鐵路項目和營運中的鐵路推行加強的監察、控制和規管策略。

擬議的鐵路署會在整個鐵路周期的規劃、施工、營運及資產更新各階段，作為政府內的單一負責部門。政府會就新鐵路項目的安全、質量、工期及成本控制制訂一套服務表現指標。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2632)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就汽車非法出租或取酬載客方面，政府可否告知：

1. 過去3年，每年就汽車非法出租或取酬載客的執法數字、接獲的投訴個案、檢控及定罪次數為何，以及與去年同期的比率變化；按涉事司機數目、車輛種類，以及定罪內容列出；
2. 涉及執法的人手及開支為何；當局有否評估現時執法力度對打擊非法載客取酬的成效為何；有否設定突擊檢查的指標；未來1年，會否增加資源執法；
3. 過去3年，每年因非法載客取酬而被判(a)社會服務令、(b)罰款 1,000元以下、(c)罰款 1,000 至 2,000 元、(d)罰款 2,500 至 3,000 元、(e)罰款 3,800 至 5,000元、(f)判處監禁、(g)吊銷車輛牌照及扣押車輛、(h)吊銷駕駛執照的個案數字為何；
4. 網約車現時大行其道，乘客安全不受保障，當局會否增加違法的罰則，以及在政策上針對提供服務的平台進行規管；如會，詳情為何？

提問人：陸頌雄議員 (立法會內部參考編號：66)

答覆：

1、2及3. 在過去3年，香港警務處就汽車非法出租或取酬載客而採取執法行動的個案數目及其按年變動幅度(按車輛類別劃分)載於下表：

年份	私家車	輕型貨車	私家小巴
2018	54	15	0
2019	145 (+169%)	39 (+160%)	0
2020	18 (-88%)	30 (-23%)	1

在過去3年，涉及汽車非法出租或取酬載客並根據《道路交通條例》(第374章)第52(3)條或《汽車保險(第三者風險)條例》(第272章)第4條而被定罪個案數目及其按年變動幅度(按車輛類別劃分)載於下表：

年份	私家車	輕型貨車	私家小巴
2018	179	42	0
2019	133 (-26%)	93 (+121%)	0
2020	115 (-14%)	54 (-42%)	3

在過去3年，交通投訴組、1823及運輸署接獲並記錄與汽車非法出租或取酬載客有關的投訴宗數載於下表：

年份	2018	2019	2020
投訴宗數	19	16	11

在過去3年，對涉及汽車非法出租或取酬載客並根據第374章第52(3)條或第272章第4條而被定罪個案施加的罰則載於下表：

施加的罰則	定罪個案數目		
	2018年	2019年	2020年
社會服務令	6	14	4
罰款1,000元或以下	34	17	13
罰款1,001元至2,000元	47	66	85
罰款2,001元至3,000元	26	37	19
罰款3,001元至4,000元	29	8	19
罰款4,001元至5,000元	4	9	1
罰款5,001元至6,000元	7	5	2
罰款6,001元至7,000元	0	4	0
罰款7,001元至8,000元	1	0	0
監禁	2	0	0
監禁(緩刑)	4	3	3
取消駕駛資格	61	63	26

在汽車非法出租或取酬載客的定罪個案方面，過去3年，被法庭定罪後車輛遭運輸署扣押並暫時吊銷牌照的數目載於下表：

年份	2018	2019	2020
車輛遭運輸署扣押並暫時吊銷牌照的數目	39	78	44

警方就汽車非法出租或取酬載客採取針對性執法行動，包括收集情報、進行「放蛇」行動，以及對轉介和投訴個案展開調查和跟進等。相關的工作由警方的現有人員執行，屬於恆常職務，涉及的資源沒有分項數字。

政府並無備存問題所要求的其他資料。

4. 政府歡迎利用新科技，包括使用互聯網或流動應用程式召喚／預約合法的交通服務，惟在使用新科技或新平台的同時，必須遵守現有的法規，以保障乘客的安全及利益、確保道路的有效使用，以及確保現時有超過九成市民使用的公共交通系統的高效可靠及長遠健康發展。

第374章第52(3)條訂明，任何人或機構擬安排汽車出租或取酬載客，必須持有相關車輛的有效出租汽車許可證。任何人駕駛或使用並無有效出租汽車許可證的汽車作出租或取酬載客用途，不論安排出租汽車服務的方式(包括使用流動應用程式作為平台)即屬違法。

政府採取多管齊下的方法，包括執法、教育及宣傳，以打擊汽車非法出租或取酬載客。舉例說，運輸署已採取多項措施，以免公眾誤乘並無有效出租汽車許可證而出租或取酬載客的私家車。這些措施包括通過不同渠道作宣傳，例如在網上發放宣傳短片、在電台播放宣傳聲帶、在運輸署網站展示出租汽車許可證的樣本，以及在公眾地方張貼海報。這些工作旨在進一步提高公眾對合法出租汽車服務的認識，以及宣傳如何透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。運輸署鼓勵有意使用出租汽車服務的市民在出發前，向服務營辦商查詢或使用運輸署網上查詢系統查證有關私家車是否已獲發出租汽車許可證。運輸署會繼續致力宣傳，並與警方合作交換信息，以打擊汽車非法出租或取酬載客。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2637)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

有關沙中線的鐵路發展，政府可否告知：

1. 截至目前為止，東鐵線新信號系統啟用後出現延誤的個案宗數為何(按延誤的類別列出)；有多少宗故障及不正常運作情況出現(按故障的類別列出)；以上情況有否立即通報至政府部門；如有，詳情為何；如否，原因為何；
2. 東鐵線新信號系統的故障及不正常情況，會否令沙中線延期至2022後才可開通；
3. 現時沙中線面對具挑戰項目的工作列表及解決方案為何；
4. 在監督沙中線項目進度工作，每年所涉及開支詳情(例如部門及監核顧問費用)及人手編制為何？

提問人：陸頌雄議員 (立法會內部參考編號：69)

答覆：

(1)

東鐵線的新信號系統在2021年2月6日投入服務。截至2021年2月28日，共有13宗與新信號系統有關並導致8分鐘或以上服務延誤的事故。在該13宗事故中，有兩宗造成超過30分鐘的服務延誤(分別為32分鐘及34分鐘)。在票價調整機制的「服務表現安排」下，須就每宗個案罰款100萬元。延誤的原因主要包括信號系統或有關列車運作不暢順。鐵路安全並沒有受有關事故影響，而香港鐵路有限公司(港鐵公司)已根據既定程序向相關政府部門呈報所有個案。

(2)及(3)

沙田至中環線(沙中線)項目主要由兩條路段組成，即屯馬線(大圍至紅磡段)及東鐵線(紅磡至金鐘段)。屯馬線的目標通車日期未有受東鐵線信號系統

影響，仍維持在2021年第三季通車。至於東鐵線(紅磡至金鐘段)能否維持2022年第一季的目標通車日期，追回進度措施的成效至為關鍵。路政署和港鐵公司現正評估有關影響，並研究可行的追回進度措施。由於港鐵公司現正制訂和逐步落實這些措施，因此暫時未能估算對通車造成的實際延誤。

另外，根據港鐵公司提供的資料，2019冠狀病毒病疫情對個別工程合約的進度造成影響。然而，鑑於疫情不斷變化，現時仍未能確定疫情最終會否對沙中線項目帶來重大影響，港鐵公司會繼續密切監察整體建造工程的進度。

(4)

路政署透過現有人手資源及委聘顧問公司，監察及核證港鐵公司為落實沙中線項目而進行的工程。由於路政署的相關人員亦負責其他工程項目或職責，因此沒有為沙中線另行備存有關開支的分項數字。至於委聘顧問公司，2020-21年度的開支約為2,520萬元。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3146)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

請局方提供下列基金2019-20年度的結餘、政府注資金額、投資或其他收入及開支總額。如有其他基金屬於局方範疇而未有包括，亦請按上述項目提供資料。

1. 海運及空運人才培訓基金

提問人：馬逢國議員 (立法會內部參考編號：79)

答覆：

政府於2014年4月撥款1億元成立海運及空運人才培訓基金(基金)，支持和鼓勵更多在學年青人和海運及航空業內在職人士接受相關培訓和修讀專業學位課程，以提升兩個行業的整體競爭力和專業水平。基金於2019年5月再獲注資2億元，以持續和優化原有的培訓和獎學金計劃，以及就海運和航空業的人力發展推行新措施。基金至今一直為這兩個行業現行的15項訓練獎勵計劃、資助計劃及獎學金計劃提供撥款資助。

基金在2019-20年度的開支和結餘如下：

累計開支 (截至2020年3月31日) (百萬元)	承擔額結餘 (截至2020年3月31日) (百萬元)
97.904	202.096

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1993)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就有關「善用葵青區港口後勤用地的建議」方面，政府可否告知：

1. 根據「善用葵青區港口後勤用地的建議」，當局指視乎有關2幅港口後勤用地的可行性研究的結果，再考慮就青衣的一幅用地進行同類研究，當局會否繼續進行類似的可行性研究；如會，詳情為何；如否；原因為何？
2. 「善用葵青區港口後勤用地的建議」曾就17幅用地提出使用建議，包括以長期方式批地、在葵青區地盡其用等，除了將會通過公開招標方式出售的2幅後勤用地，當局就其餘15幅後勤用地有何跟進行動；進度為何？請以列表形式告知。

	土地編號	面積(公頃)	「善用葵青區港口後勤用地的建議」中建議的措施	最新進度
1				
2				
...				

3. 以上研究會涉及的開支及人手編制為何？

提問人：麥美娟議員 (立法會內部參考編號：71)

答覆：

「善用葵青區港口後勤用地的建議」(後勤用地建議)提出多項善用葵青貨櫃碼頭附近現有港口設施及港口後勤用地的建議，以配合港口及物流業日後發展的需要。我們現正分階段推展所建議的優化措施，並會在2021-22年度繼續有關工作。

我們已完成預備工作，把3幅共約7.8公頃的港口後勤用地整合為葵青貨櫃碼頭用地，以擴大其貨櫃堆場空間。待政府與相關碼頭營運商達成協議後，便可批出有關用地。我們在完成包括改劃土地用途以助增加葵青貨櫃碼頭駁船泊位的規劃程序後，現正與碼頭營運商聯繫，務求增加駁船泊位。此外，兩項分別探討在青衣一幅土地發展多層大樓作貨櫃存放和貨物處理用途，以及在葵涌另一幅土地發展綜合大樓作多層重型貨車停車場和現代物流用途的可行性研究亦已完成，以待由2021年起分階段以公開招標方式批出有關土地。視乎市場對上述批地計劃的反應，我們會考慮就青衣另一幅物流用地進行可行性研究。

在2021-22年度，我們會繼續與相關部門合作，由2021年起以公開招標方式分階段批出該兩幅土地，以支持港口及物流業發展。我們亦會繼續跟進有關後勤用地建議的結果及提議。有關工作由運輸及房屋局現有人員執行，屬於其常規職責，並無所涉開支的分項數字。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1994)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就新界西鐵路發展，政府可否告知：

1. 過去3年，西鐵線、荃灣線、東涌線、機場快線、輕鐵的月均乘客量、總乘客量為何；早上及晚上繁忙時段每小時最繁忙路段的(i)可載客量、(ii)最高可載客量、(iii)乘客量及(iv)載客率(以每平方米站立六人及以每平方米站立四人分別為何)；
2. 過去3年，以上鐵路線每年出現延誤次數為何；按服務延誤類別列出；
3. 新界西未來將會有多個新發展區(如洪水橋、元朗南、古洞北等)，按各新發展區區域列出該鐵路線的乘客量及載客率會增加多少；
4. 請表列出以上鐵路線更換新訊號系統的時間表，以及可增加的班次數量為何？

提問人：麥美娟議員 (立法會內部參考編號：56)

答覆：

1. 過去3年，西鐵線、荃灣線、東涌線、機場快線及輕鐵的每月平均乘客量及總乘客量如下：

	西鐵線	荃灣線	東涌線	機場快線	輕鐵
2020年					
每月平均乘客量 (百萬人次)	10.4	21.1	4.6	0.3	9.3
總乘客量 (百萬人次)	124.4	253.1	55.0	3.1	111.9

2019年					
每月平均乘客量 (百萬人次)	13.3	29.2	6.8	1.3	13.0
總乘客量 (百萬人次)	159.5	350.2	81.6	15.8	155.9
2018年					
每月平均乘客量 (百萬人次)	13.6	31.8	7.1	1.5	15.0
總乘客量 (百萬人次)	163.5	381.8	84.9	17.7	179.4

過去3年，西鐵線、荃灣線、東涌線及機場快線的可載客量及載客率數字(早上最繁忙一小時最繁忙單向路段)載列於**附件**。

至於輕鐵，各路線在過去3年早上最繁忙一小時單向的可載客量及載客率如下：

輕鐵路線	年份	早上最繁忙一小時單向 最高可載客量(註1)	早上最繁忙路段的載客率 (註2)
505	2020	1 613	84%
	2019	2 406	(註3)
	2018	2 356	84%
507	2020	2 031	81%
	2019	2 430	(註3)
	2018	2 430	79%
610	2020	1 765	93%
	2019	2 042	(註3)
	2018	2 019	91%
614	2020	824	65% (註4)
	2019	893	(註3)
	2018	980	81% (註4)
614P	2020	1 091	65% (註4)
	2019	1 225	(註3)
	2018	1 225	81% (註4)
615	2020	824	77% (註4)
	2019	893	(註3)
	2018	942	90% (註4)
615P	2020	1 091	77% (註4)
	2019	1 225	(註3)
	2018	1 225	90% (註4)
705	2020	4 000	81%
	2019	4 455	(註3)
	2018	4 900	73%

輕鐵路線	年份	早上最繁忙一小時單向最高可載客量(註1)	早上最繁忙路段的載客率(註2)
706	2020	4 800	63%
	2019	5 158	(註3)
	2018	5 440	74%
751	2020	2 125	76%
	2019	2 858	(註3)
	2018	2 625	81%
751P	2020	706	80%
	2019	613	(註3)
	2018	1 532	68%
761P	2020	4 364	79%
	2019	4 900	(註3)
	2018	5 444	81%

註1：鑑於疫情及公眾活動分別在2020年及2019年對乘客量造成影響，輕鐵服務曾作出調整，因此各路線的可載客量均有所下跌。

註2：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，故此難以確定乘客在購買輕鐵車票或使用八達通繳付車費後選乘哪一條路線，香港鐵路有限公司(港鐵公司)因而無法採用評估重鐵線載客率的做法，通過乘客出入車站的記錄，計算出個別輕鐵線的實際載客率。港鐵公司現時採用實地視察和調查的方式評估輕鐵車輛的載客率。上表所列輕鐵路線的載客率反映輕鐵在實際營運環境下的乘客密度，重鐵載客率計算方法所採用的每平方米站立4人或每平方米站立6人的乘客密度標準並不適用於輕鐵。

註3：輕鐵服務在2019年下半年(尤其是第四季)因公眾活動、鐵路設施及輕鐵車輛遭惡意破壞而受到嚴重影響。因此，港鐵公司未能通過實地視察和調查的方式取得個別輕鐵線的載客率數據。

註4：數字為614／614P線及615／615P線的平均載客率。港鐵公司表示，614與614P線、615與615P線在屯門區內的走線完全重疊，而614P及615P線只來往屯門碼頭及兆康站，614及615線經過兆康站後則會跨區前往元朗(但此兩條輕鐵線的最繁忙路段一般出現於屯門區內與614P及615P線重疊的路段)。對乘客而言，於屯門區內，乘搭614或614P、615或615P線並沒有分別，他們可選擇兩條路線中任何一條前往目的地。因此，以平均載客率計算上述4條輕鐵線的載客率，可更準確反映實際情況。

根據港鐵公司提供的資料，在一般情況下，鐵路線(包括重鐵及輕鐵)的最高載客率在早上繁忙時段出現，該時段有較多乘客在相若時間出行。乘客的出行模式在黃昏繁忙時段則較為分散，因此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，早上繁忙時段的載客率足以說明載客率在最擠擁時的情形。

2. 在2018年至2020年，由屬港鐵公司控制範圍之內的因素(包括機件故障及人為因素)而引起並導致8分鐘或以上的各線服務延誤事故宗數如下：

年份	原因	西鐵線的事故宗數	荃灣線的事故宗數	東涌線的事故宗數	機場快線的事故宗數	輕鐵的事故宗數
2018	機件故障	7	11	7	5	21
	人為因素	0	1	3	3	1
2019	機件故障	8	12	4	6	16
	人為因素	1	0	1	0	6
2020	機件故障	8	11	2	1	25
	人為因素	0	0	2	0	4

3. 屯馬線(即現有西鐵線)及東鐵線會分別為洪水橋、元朗南及古洞北的新發展區提供服務。有關西鐵線的載客率及可載客量，請參閱上文第(1)部分的回覆。至於東鐵線，在2020年的最高可載客量為90 000人次，而乘客量則為36 900人次。由於擬建的北環線及洪水橋站會為新發展區(包括古洞北新發展區及洪水橋新發展區)提供服務，政府已要求港鐵公司檢視有關項目對現有鐵路的影響，以及就北環線及洪水橋站的規劃程序建議所需的緩解措施。

4. 港鐵公司現正分階段更換7條鐵路線(荃灣線、港島線、觀塘線、將軍澳線、迪士尼線、東涌線和機場快線)的信號系統。鑑於在2019年3月18日荃灣線信號系統進行演練時發生的事故，港鐵公司一直跟進調查委員會建議的改善措施，並已完成建構全新信號系統軟件的流程操作，之後會進行軟件的檢測及修正工作。由於相關工程非常複雜，港鐵公司現正密切與承建商跟進情況，以追回進度。

機電工程署(機電署)會密切監察港鐵公司全面落實改善措施並評估其成效。政府只會在港鐵公司圓滿完成修正工作，並經機電署審視認為新信號系統安全後，方會容許港鐵公司恢復荃灣線新信號系統的實地行車測試工作。

2018年至2020年西鐵線、荃灣線、東涌線及機場快線的統計數字
(早上最繁忙一小時最繁忙單向路段)

		西鐵線			荃灣線			2018年 部分路段 共用路軌		2019年(註1) 部分路段 共用路軌		2020年(註2) 部分路段 共用路軌	
		2018年	2019年 (註1)	2020年 (註2)	2018年	2019年 (註1)	2020年 (註2)	東涌線 (註3)	機場 快線 (註3 及7)	東涌線 (註3)	機場 快線 (註3 及7)	東涌線 (註3)	機場 快線 (註3 及7)
1.	設計可 載客量 (每平方 米站立6 人)(a)	64 000	64 000	64 000	85 000	85 000	85 000	66 000	10 000	66 000	10 000	66 000	10 000
2.	最高列 車班次 下的最 高可載 客量 (每平方 米站立6 人)(b)	56 200	56 200	56 200	75 000	75 000	75 000	45 000	4 800	45 000	4 800	45 000	4 800
3.	現有可 載客量 (每平方 米站立6 人)(c)	56 200	56 200	56 200	75 000	75 000	75 000	42 500	4 800	42 500	4 800	42 500	3 200
4.	(a)項與	7800	7 800	7 800	10 000	10 000	10 000	21 000	5 200	21 000	5 200	21 000	5 200

								2018年		2019年(註1)		2020年(註2)	
		西鐵線			荃灣線			部分路段 共用路軌		部分路段 共用路軌		部分路段 共用路軌	
		2018年	2019年 (註1)	2020年 (註2)	2018年	2019年 (註1)	2020年 (註2)	東涌線 (註3)	機場 快線 (註3 及7)	東涌線 (註3)	機場 快線 (註3 及7)	東涌線 (註3)	機場 快線 (註3 及7)
	(b)項之間的差異(註4)												
5.	(b)項與(c)項之間的差異(註5)	0	0	0	0	0	0	2 500	0	2 500	0	2 500	1 600
6.	現時乘客量(d)	40 400	39 600	33 500	60 200	56 900	49 500	28 600	2 300	28 500	2 200	22 300	900
7.	現時載客率(1) (每平方米站立6人) [(d)/(c)] { }最繁忙路段	72% {錦上路 至荃灣 西}	70% {錦上路 至荃灣 西}	60% {錦上路 至荃灣 西}	80% {油麻地 至佐敦}	76% {油麻地 至佐敦}	66% {油麻地 至佐敦}	67% {奧運至 九龍}	48% (註7)	67% {九龍至 香港}	46% (註7)	52% {九龍至 香港}	28% (註7)
8.	現時載客率(2) (每平方米站立4人) [(d)/(c)] ÷71.2%	101%	99%	84%	113%	107%	93%	95%		94%		74%	

								2018年		2019年(註1)		2020年(註2)	
		西鐵線			荃灣線			部分路段 共用路軌		部分路段 共用路軌		部分路段 共用路軌	
		2018年	2019年 (註1)	2020年 (註2)	2018年	2019年 (註1)	2020年 (註2)	東涌線 (註3)	機場 快線 (註3 及7)	東涌線 (註3)	機場 快線 (註3 及7)	東涌線 (註3)	機場 快線 (註3 及7)
	(註6) (以第(7) 項所指 的最繁 忙路段 計算)												

註1： 只包括2019年上半年的數據，因為2019年下半年的數字受到公眾活動影響。

註2： 鑑於疫情對乘客量的影響，2020年的數字是以疫情相對較緩和時的月份所得的數據為基礎。

註3： 由於機場快線及東涌線在部分路段共用路軌，該等鐵路線的整體設計可載客量受車務編排模式所影響。

註4： 差異原因包括：(a)月台幕門及自動月台閘門令列車在每個車站停留在月台的時間延長了約10秒；以及(b)自2009年西鐵線伸延至紅磡站，增長了東鐵線及西鐵線列車調頭時間。

註5： 差異原因是由於服務班次尚未增至信號系統可負荷的最高水平。

註6： 以一行行走市區的重鐵列車為例，一列列車可提供340個座位及以每平方米站立6人的乘客密度計算時提供2 160個企位，即每列列車的總可載客量約為2 500人。以每平方米站立4人的乘客密度計算時，340個座位數目會維持不變，但企位則會減至1 440個，即每列列車的總可載客量約為1 780人。因此，以每平方米站立4人的乘客密度計算的可載客量相當於以每平方米站立6人計算時的71.2%。

註7： 機場快線的設計是提供座位予每名乘客，因此站立人數的乘客密度並不適用。有關數字按設計的可載客量計算。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1995)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就新界西道路幹線工程，政府可否告知：

1. 十一號幹線(元朗至北大嶼山)工程、屯門繞道工程、元朗公路擴闊工程、青衣至大嶼山連接路工程的現時工程進度詳情(進行中及已完成的項目)、預計完工日期為何；以上工程計劃預計何時展開公眾諮詢；
2. 未來3年，以上各項工程的具體工作進度及時間表為何；
3. 以上各項工程所涉及的前期研究、工程開支及人手編制為何？

提問人：麥美娟議員 (立法會內部參考編號：57)

答覆：

十一號幹線(元朗至北大嶼山段)(「十一號幹線」)的可行性研究估計費用約為8,770萬元，已於2020年年底大致完成。政府已於2021年2月至3月期間就有關工程項目諮詢立法會交通事務委員會及4個區議會(即屯門區議會、荃灣區議會、離島區議會及元朗區議會)。政府會在2021年第二季繼續就十一號幹線的勘察階段申請撥款批准，並在獲批撥款後立即展開勘察研究。

十一號幹線的可行性研究同時確立了建造青衣至大嶼山連接路，以及需要擴闊藍地至唐人新村的一段元朗公路。為盡快落實青衣至大嶼山連接路以及元朗公路(藍地至唐人新村段)擴闊工程，路政署已透過總目706分目6100TX項下的整體撥款展開估計費用為1,970萬元的青衣至大嶼山連接路工程技術研究，以及運用內部資源進行元朗公路(藍地至唐人新村段)擴闊工程的可行性研究。

路政署運用內部資源進行屯門繞道的可行性研究，該可行性研究預計於2021年完成。在完成該可行性研究後，路政署將會透過總目706分目6100TX

項下的整體撥款展開勘察研究。政府已於2021年2月就有關工程項目諮詢屯門區議會。

政府的目標是不遲於2036年開通上述各主要幹道。路政署會繼續調配現有人手資源來監督有關工程項目。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0921)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

由於航空融資業是前景可觀的全球性業務，政府已推出稅務優惠，吸引飛機租賃公司在香港發展業務，為金融及航空業創造職位。就此，過去有多少飛機租賃公司因稅務優惠落戶香港？政府預計下年度推廣計劃的開支是多少？涉及的人手為何？此外，政府預計未來5年飛機租賃業務能夠為金融及航空業創造多少職位，以及貢獻本地生產總值的百分比是多少？

提問人： 吳永嘉議員 (立法會內部參考編號：84)

答覆：

為發展香港的飛機租賃業務，政府在2017年7月修訂《稅務條例》(第112章)，就本港的飛機租賃活動訂立專門稅制。專門稅制推出後，政府一直與持份者(包括飛機租賃及航空融資的組織和專業團體)合作，藉着出席主要的地區及國際飛機租賃及航空融資會議，以及與主要的飛機租賃公司及金融機構會面，推廣本港的專門稅制，務求鼓勵市場持份者(包括出租商、承租者及租賃管理商)利用香港的租賃平台開拓商機。在各方協作下，專門稅制廣受全球飛機租賃業歡迎。自我們在2017年推出專門稅制以來，來自中國內地及海外多家主要飛機租賃公司，包括全球十大飛機租賃公司的其中3家，已在本港設立附屬公司／營運公司。我們亦從業界得悉，世界各地的出租商／承租者(包括來自中國內地、智利、柬埔寨、印尼、日本、南韓、馬來西亞、卡塔爾及越南)至今透過香港平台商討的飛機及部件已超過80架。運輸及房屋局以及其他相關政府機構(如投資推廣署)會繼續以現有資源推展有關工作。

根據我們早前的分析¹，飛機租賃專門稅制預計可以令香港在未來20年間逐漸於全球飛機租賃市場取得約18%的份額。在第20年可能帶來的得益包括：

- (a) 為超過3 200架飛機融資，其資產總值約為7,070億元；
- (b) 直接僱用約1 640人，僱員總開支約為20億元；
- (c) 飛機租賃公司在第20年繳付的利得稅約為10億元，而在20年間繳付的利得稅總額超過100億元；
- (d) 在20年間累積增加的本地生產總值超過4,300億元；以及
- (e) 因聯繫及倍數作用，創造超過13 700個間接職位。

¹ 經濟發展委員會航運業工作小組轄下的推動香港航空融資聚焦小組在2014年的報告。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0974)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

由於香港國際機場在處理高價值溫控空運貨物的能力備受國際認可，因此財政預算案演辭第115段提及政府會與機管局積極研究便利本港轉運的措施，以保持香港作為國際航空貨運樞紐的競爭力。預計研究何時完成？有關研究工作所涉及的人手編制和開支預算是多少？可否交代相關便利措施的初步方向？

提問人： 吳永嘉議員 (立法會內部參考編號：205)

答覆：

在香港國際機場處理的航空貨物中，轉運貨物佔比甚大。香港機場管理局(機管局)一直與政府合作，促進香港轉口貨物增長，並致力發展多式貨物聯運模式，以擴展香港國際機場空運業務的腹地。機管局計劃在大灣區設立上游物流園，以及香港國際機場空側海空聯運貨運碼頭。機管局現正探討有關香港國際機場物流園與空側海空聯運貨運碼頭的運作模式、相關的規例及便利措施，並預計在2021年底試行先導計劃。該項目及相關研究的費用將全部由機管局承擔，毋須政府撥款。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1045)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就運輸及房屋局在綱領(2)下負責，各項與泊車設施相關的工作，請問：

1. 以下工作的進度、涉及新增泊位數量(如有)、人手編制及薪酬開支分別為何：
 - a. 監督《香港規劃標準與準則》內有關提供泊車位的標準的檢討工作；
 - b. 監督商用車輛泊車顧問研究建議的落實情況；
 - c. 按照一地多用原則加設公眾停車場；
2. 當局有否繼續推展增加路旁夜間商用車輛泊車位及增設旅遊巴士泊車位及上落客設施的工作，如有，去年進展為何；如否，原因為何？
3. 能否按地區及車輛種類劃分，交代過去三年本港18區由政府提供的公眾泊車位、由私人營運而供公眾使用的停車場泊車位及供私人使用的泊車位所提供的泊位數量及使用率分別為何？

提問人：潘兆平議員 (立法會內部參考編號：11)

答覆：

- 1a. 運輸署已就《香港規劃標準與準則》內訂明的泊車設施標準的檢討工作諮詢有關持份者，以期增加泊車位供應。運輸署計劃在充分考慮收集到的意見後公布新修訂的泊車位標準。監督泊車位標準的修訂屬運輸及房屋局(運房局)的恆常工作，由運房局現有人員承擔，所涉及的人手及開支並無分項數字。
- 1b及2. 運輸署正推展商用車輛泊車位顧問研究所提出的建議，作為增加商用車輛泊車位供應的恆常措施。有關建議及最新落實情況表列

於附件1。監督有關建議的落實情況屬運房局的恆常工作，由運房局現有人員承擔，所涉及的人手及開支並無分項數字。

- 1c. 按照「一地多用」的原則，運輸署正積極探討在合適的「政府、機構或社區」設施及公共休憩用地項目加設新的公眾停車場。視乎技術可行性，預期約有20個合適的工程項目，可分批提供約5 100個泊車位。為此，在運房局給予政策支持下，運輸署正就推展這些項目與相關政策局和部門緊密合作，並會進行技術評估，以確定提供公眾泊車位的可行性。監督新公眾停車場的供應是運房局的恆常工作，由運房局現有人員承擔，所涉及的人手及開支並無分項數字。
3. 過去3年，18區按車輛類別劃分的公眾泊車位(包括政府提供的泊車位及私人營運停車場提供的泊車位)數目及供私人使用的泊車位數目表列於附件2。整體而言，政府及私人營運停車場提供的公眾泊車位總數在過去3年稍為下跌，而政府及私營機構提供的附屬泊車位數目在近年則穩步增加，令泊車位總數由大約758 000個(2019年2月)淨增加至大約771 000個(2021年2月)。

運輸署沒有備存私營停車場使用率的資料。至於運輸署轄下的11個公眾停車場，其截至2020年的平均使用率表列於附件3。

商用車輛泊車位顧問研究的建議及最新落實情況

建議	最新進展
(1) 在合適的路旁地點劃設夜間商用車輛泊車位，並增設路旁旅遊巴士泊車位及上落客設施	在2020年增設66個路旁夜間商用車輛泊車位及路旁旅遊巴士泊車位。在同一期間，亦增設6個旅遊巴士上落客設施。
(2) 鼓勵學校在非上課時間開放校舍供學生服務車輛停泊	在2020/21學年，累計共有28間學校提供約80個泊車位供學生服務車輛停泊。
(3) 在合適的短期租約停車場的租約條款中，訂明最少需提供的商用車輛泊車位數目	截至2020年12月，已在36個短期租約停車場的租約加入特別條款，訂明最少需提供的商用車輛泊車位數目，涉及約2 000個商用車輛泊車位。
(4) 按照「一地多用」的原則物色合適地點興建公眾商用車輛停車場	<p>已物色到8個地點適合用作興建公眾商用車輛停車場。</p> <p>截至2021年3月初，在這8個地點當中，馬鞍山第103區綜合設施大樓現正進行施工前期工序，而天水圍天業路的康樂及文化綜合項目和擬建的西九龍渡華路休憩用地暨地下停車場則正在諮詢相關區議會意見。運輸署會就其他5個地點諮詢有關持份者及進行技術可行性評估。</p>
(5) 修訂《香港規劃標準與準則》中的泊車位及上落貨區標準，以增加泊車位供應	運輸署已諮詢有關持份者，並計劃在充分考慮收集到的意見後公布經修訂的泊車位標準。
(6) 規定在合適的新發展項目開放部分附屬泊車位及上落客貨處作夜間公眾商用車輛泊車用途	已制訂新的地契條款，規定新發展項目的業主開放部分附屬泊車位及上落客貨處作夜間公眾商用車輛泊車用途，並會收納在適用的新推售政府土地的賣地條件中。

I. 過去3年由政府提供的公眾泊車位數目^{^*}

地區	截至	私家車 [#]	貨車	旅遊巴士／ 巴士	電單車	總計 [^]
中西區	2021年2月	2 265	291	15	885	3 456
	2020年2月	2 263	292	15	871	3 441
	2019年2月	2 273	589	15	871	3 748
灣仔	2021年2月	1 756	24	26	771	2 577
	2020年2月	1 762	22	26	772	2 582
	2019年2月	1 761	6	24	772	2 563
東區	2021年2月	1 259	78	68	841	2 246
	2020年2月	1 256	66	73	773	2 168
	2019年2月	1 226	60	99	721	2 106
南區	2021年2月	1 411	66	140	506	2 123
	2020年2月	1 430	64	140	500	2 134
	2019年2月	1 382	64	140	491	2 077
油尖旺	2021年2月	1 616	370	157	1 301	3 444
	2020年2月	2 327	369	157	1 352	4 205
	2019年2月	2 337	369	177	1 372	4 255
深水埗	2021年2月	2 327	389	14	809	3 539
	2020年2月	2 318	386	14	795	3 513
	2019年2月	2 337	1 063	34	796	4 230
九龍城	2021年2月	2 511	136	106	916	3 669
	2020年2月	2 432	136	106	893	3 567
	2019年2月	2 467	136	96	893	3 592
黃大仙	2021年2月	1 126	141	25	514	1 806
	2020年2月	1 121	142	44	514	1 821
	2019年2月	1 076	142	19	499	1 736
觀塘	2021年2月	1 818	118	40	848	2 824
	2020年2月	1 799	118	46	828	2 791
	2019年2月	1 723	132	42	778	2 675
荃灣	2021年2月	1 498	53	35	628	2 214
	2020年2月	1 505	51	36	628	2 220
	2019年2月	1 466	51	36	565	2 118
屯門	2021年2月	1 563	328	59	838	2 788
	2020年2月	1 571	328	51	820	2 770
	2019年2月	1 537	348	41	803	2 729
元朗	2021年2月	1 637	433	108	640	2 818
	2020年2月	1 774	440	110	568	2 892
	2019年2月	1 608	442	111	555	2 716
北區	2021年2月	1 675	382	27	421	2 505
	2020年2月	1 714	427	29	400	2 570
	2019年2月	1 771	427	29	400	2 627
大埔	2021年2月	1 838	337	87	236	2 498

地區	截至	私家車 [#]	貨車	旅遊巴士／ 巴士	電單車	總計 ^u
	2020年2月	1 847	331	82	235	2 495
	2019年2月	1 840	333	82	235	2 490
西貢	2021年2月	2 159	331	175	454	3 119
	2020年2月	2 158	331	168	442	3 099
	2019年2月	2 159	331	174	423	3 087
沙田	2021年2月	2 274	305	65	542	3 186
	2020年2月	2 349	287	58	516	3 210
	2019年2月	2 208	280	58	495	3 041
葵青	2021年2月	1 417	361	29	810	2 617
	2020年2月	1 363	361	30	701	2 455
	2019年2月	1 449	360	30	699	2 538
離島	2021年2月	1 266	72	74	173	1 585
	2020年2月	1 381	72	74	173	1 700
	2019年2月	1 301	72	74	173	1 620
總計	2021年2月	31 416	4 215	1 250	12 133	49 014
	2020年2月	32 370	4 223	1 259	11 781	49 633
	2019年2月	31 921	5 205	1 281	11 541	49 948

II. 過去3年由私人營運而供公眾使用的停車場泊車位數目[^]

地區	截至	私家車 [#]	貨車	旅遊巴士／ 巴士	電單車	總計
中西區	2021年2月	8 252	262	25	112	8 651
	2020年2月	8 037	254	25	112	8 428
	2019年2月	7 990	302	29	112	8 433
灣仔	2021年2月	9 172	61	6	52	9 291
	2020年2月	9 649	70	2	60	9 781
	2019年2月	9 617	70	2	49	9 738
東區	2021年2月	11 316	500	129	433	12 378
	2020年2月	11 407	508	140	420	12 475
	2019年2月	11 446	550	150	443	12 589
南區	2021年2月	6 839	518	177	167	7 701
	2020年2月	6 796	520	178	145	7 639
	2019年2月	6 794	563	168	145	7 670
油尖旺	2021年2月	15 585	708	56	278	16 627
	2020年2月	14 413	1 704	56	266	16 439
	2019年2月	13 405	1 728	39	249	15 421
深水埗	2021年2月	8 151	1 450	62	113	9 776
	2020年2月	8 121	1 450	65	110	9 746
	2019年2月	8 175	1 428	66	105	9 774
九龍城	2021年2月	7 153	606	111	27	7 897
	2020年2月	6 991	637	74	19	7 721
	2019年2月	7 742	859	497	25	9 123
黃大仙	2021年2月	5 312	186	22	134	5 654
	2020年2月	5 296	161	75	137	5 669
	2019年2月	5 278	161	79	115	5 633
觀塘	2021年2月	13 918	1 050	11	442	15 421
	2020年2月	13 724	969	11	396	15 100
	2019年2月	13 049	972	45	360	14 426
荃灣	2021年2月	10 335	753	365	199	11 652
	2020年2月	9 858	742	365	147	11 112
	2019年2月	9 789	772	375	145	11 081
屯門	2021年2月	8 797	1 115	72	45	10 029
	2020年2月	8 778	1 186	70	38	10 072
	2019年2月	8 781	1 151	70	36	10 038
元朗	2021年2月	8 793	425	7	56	9 281
	2020年2月	8 899	447	7	49	9 402
	2019年2月	8 849	460	7	49	9 365
北區	2021年2月	4 702	538	0	34	5 274
	2020年2月	4 802	569	0	33	5 404
	2019年2月	5 199	677	0	48	5 924
大埔	2021年2月	5 640	271	21	49	5 981
	2020年2月	5 489	249	21	40	5 799
	2019年2月	5 509	308	21	29	5 867

地區	截至	私家車 [#]	貨車	旅遊巴士／ 巴士	電單車	總計
西貢	2021年2月	11 201	288	34	430	11 953
	2020年2月	10 868	314	43	425	11 650
	2019年2月	10 424	341	43	421	11 229
沙田	2021年2月	16 227	1 069	50	227	17 573
	2020年2月	16 094	1 058	48	238	17 438
	2019年2月	16 336	1 097	39	254	17 726
葵青	2021年2月	9 957	7 082	357	171	17 567
	2020年2月	10 036	7 219	341	153	17 749
	2019年2月	10 062	7 187	236	153	17 638
離島	2021年2月	5 116	344	183	85	5 728
	2020年2月	6 340	204	188	125	6 857
	2019年2月	6 346	204	143	135	6 828
總計	2021年2月	166 466	17 226	1 688	3 054	188 434
	2020年2月	165 598	18 261	1 709	2 913	188 481
	2019年2月	164 791	18 830	2 009	2 873	188 503

III. 過去3年供私人使用的泊車位數目[^]

地區	截至	私家車 [#]	貨車	旅遊巴士／ 巴士	電單車	總計
中西區	2021年2月	27 979	596	41	422	29 038
	2020年2月	28 406	596	40	432	29 474
	2019年2月	28 173	280	40	429	28 922
灣仔	2021年2月	28 200	227	102	480	29 009
	2020年2月	28 230	328	102	473	29 133
	2019年2月	28 047	320	104	468	28 939
東區	2021年2月	34 062	1 290	127	1 299	36 778
	2020年2月	33 974	1 265	127	1 280	36 646
	2019年2月	33 242	1 275	119	1 217	35 853
南區	2021年2月	31 130	571	39	1 220	32 960
	2020年2月	31 190	573	38	1 219	33 020
	2019年2月	31 098	570	46	1 194	32 908
油尖旺	2021年2月	18 099	446	72	481	19 098
	2020年2月	17 924	447	69	481	18 921
	2019年2月	17 745	289	69	480	18 583
深水埗	2021年2月	19 035	1 440	342	1 113	21 930
	2020年2月	18 843	1 421	334	1 085	21 683
	2019年2月	18 645	757	335	1 077	20 814
九龍城	2021年2月	39 313	520	55	1 033	40 921
	2020年2月	39 397	520	52	1 036	41 005
	2019年2月	39 408	544	44	1 018	41 014
黃大仙	2021年2月	14 430	985	41	1 639	17 095
	2020年2月	14 447	985	41	1 625	17 098
	2019年2月	14 480	987	38	1 625	17 130
觀塘	2021年2月	31 972	2 185	129	3 112	37 398
	2020年2月	31 505	2 189	119	3 055	36 868
	2019年2月	30 599	2 164	115	2 922	35 800
荃灣	2021年2月	25 979	1 141	17	730	27 867
	2020年2月	25 708	1 153	14	716	27 591
	2019年2月	25 608	1 153	14	716	27 491
屯門	2021年2月	31 762	1 038	65	897	33 762
	2020年2月	30 980	1 044	70	879	32 973
	2019年2月	30 656	1 025	60	842	32 583
元朗	2021年2月	31 914	1 194	241	1 149	34 498
	2020年2月	31 015	1 218	240	1 154	33 627
	2019年2月	30 798	1 210	242	1 119	33 369
北區	2021年2月	15 104	721	50	419	16 294
	2020年2月	15 109	718	48	409	16 284
	2019年2月	14 685	730	48	364	15 827
大埔	2021年2月	23 522	553	37	800	24 912
	2020年2月	22 188	553	37	757	23 535
	2019年2月	21 167	550	37	692	22 446

地區	截至	私家車 [#]	貨車	旅遊巴士／ 巴士	電單車	總計
西貢	2021年2月	29 148	918	127	2 131	32 324
	2020年2月	28 870	918	119	2 156	32 063
	2019年2月	28 380	870	122	2 078	31 450
沙田	2021年2月	55 641	1 330	118	2 244	59 333
	2020年2月	55 111	1 331	126	2 211	58 779
	2019年2月	54 341	1 345	122	2 117	57 925
葵青	2021年2月	24 561	3 587	57	1 867	30 072
	2020年2月	24 538	3 508	30	1 848	29 924
	2019年2月	24 206	3 506	30	1 830	29 572
離島	2021年2月	9 529	521	25	352	10 427
	2020年2月	8 989	515	25	312	9 841
	2019年2月	8 460	517	9	266	9 252
總計	2021年2月	491 380	19 263	1 685	21 388	533 716
	2020年2月	486 424	19 282	1 631	21 128	528 465
	2019年2月	479 738	18 092	1 594	20 454	519 878

[^] 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因應其需要對泊車位數目／車種作出調動，實際泊車位數目或會有所不同。

^{*} 政府提供的公眾泊車位(除運輸署轄下的泊車位(見下文附件3)以外)包括由不同部門營運的各種泊車位(包括路旁及非路旁泊車位)。運輸署沒有備存上述泊車位使用率的所有記錄。

[#] 私家車泊車位可停泊私家車、的士及其大小足以停泊在私家車泊車位的客貨車。

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

2020年運輸署轄下公眾停車場的泊車位數目及使用率

停車場	泊車位 數目 [^]	平均使用率 [^]	
		日間時段 (0800-2300)	夜間時段 (2300-0800)
天星碼頭停車場	377	56%	12%
大會堂停車場	170	41%	8%
林士街停車場	835	50%	26%
堅尼地城停車場	195	80%	74%
天后停車場	428	71%	65%
筲箕灣停車場	385	78%	79%
香港仔停車場	293	73%	89%
黃大仙雙鳳街停車場	267	77%	85%
黃大仙公共運輸總站停車場 [#]	37	23% ^α	8% ^α
葵芳停車場 [*]	531	71%	71%
荃灣停車場	545	82%	82%

[^] 不包括電單車泊車位。

[#] 黃大仙公共運輸總站停車場原本是只提供25個旅遊巴士泊車位的泊車設施。自2020年9月1日起，該停車場以臨時形式開放予其他指定類別的車輛停泊。現時，該停車場提供31個私家車／客貨車泊車位、2個旅遊巴士泊車位及4個旅遊巴士／貨車泊車位。

^α 2020年9月至2020年12月的平均使用率。

^{*} 在葵芳停車場天台的75個私家車／客貨車泊車位當中，自2020年1月1日起，已經有54個泊車位騰出供公眾使用，餘下的21個泊車位則留作臨時汽車扣留中心。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0722)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

當局本年度在推行智慧出行方面有何具體措施；當中涉及多少人手與開支？

提問人： 葛珮帆議員 (立法會內部參考編號：69)

答覆：

在2021-22年度，運輸及房屋局(運房局)運輸科及轄下部門負責的各項智慧出行措施的預計人手資源及預算開支載於下表：

智慧出行措施	2021-22年度 預計人手資源	2021-22年度 預算開支
(a) 智能運輸系統及交通管理		
1. 把運輸署的「香港出行易」流動應用程式中的步行路線搜尋功能擴展至全港 18 區	運輸署的有關工作由現有人員執行。涉及的人手沒有分項數字。	步行路線資訊是以地政總署編製的三維行人道路網為基礎，運輸署會定期更新有關資料。運輸署毋須承擔額外開支。
2. 2022 年年底起陸續在政府收費隧道及青沙管制區實施不停車繳費系統	運輸署的有關工作由現有人員執行。涉及的人手沒有分項數字。	1.044 億元

智慧出行措施	2021-22年度 預計人手資源	2021-22年度 預算開支
3. 從約 1 200 個安裝在主要幹線及道路的交通探測器收集實時交通資訊，作事故管理及向公眾發放之用	運輸署的有關工作由現有人員執行。涉及的人手沒有分項數字。	1.037 億元
4. 開展中環電子道路收費先導計劃	運輸署的有關工作由現有人員執行。涉及的人手沒有分項數字。	150萬元
5. 繼續試行在5個路口設置智能感應行人及車輛的實時交通燈號調節系統，以優化分配予車輛及行人的綠燈時間	運輸署的有關工作由現有人員執行。涉及的人手沒有分項數字。	190萬元
6. 繼續推動自動駕駛車輛的測試及使用	運輸署的有關工作由現有人員執行。涉及的人手沒有分項數字。	並無涉及額外開支。
7. 考慮到新電子支付系統的可靠性、易用程度和效率，鼓勵公共交通營辦商引入有關係統	運輸署的有關工作由現有人員執行。涉及的人手沒有分項數字。	並無涉及額外開支。
8. 在2022年建立專線小巴實時到站資訊系統，並繼續鼓勵公共交通營辦商開放其數據	運輸署的有關工作由現有人員執行。涉及的人手沒有分項數字。	2,150萬元用於開發、日常管理、營運及維修專線小巴實時到站資訊系統，以及用於提供預計到站時間數據寄存服務。
9. 試驗利用科技打擊不當使用上落貨處、違例泊車及其他交通罪行	有關試驗屬發展局起動九龍東辦事處的職責範圍。	有關試驗由發展局起動九龍東辦事處負責執行。 就運房局運輸科而言，相關工作會由現有人員承擔，所涉及的人

智慧出行措施	2021-22年度 預計人手資源	2021-22年度 預算開支
		手及開支，運房局並無分項數字。
10. 完成車輛的地理圍欄技術測試，並會繼續研究在專營巴士實施有關技術的可行性，以提升巴士安全	運輸署的有關工作由現有人員執行。涉及的人手沒有分項數字。	並無涉及額外開支。
11. 設立10億元「智慧交通基金」(基金)，以推動與車輛有關的創新科技研究及應用	<p>已獲批准在 2020-21 至 2026-27 年度開設 2 個有時限職位(包括 1 個高級工程師職位及 1 個機電工程師／助理機電工程師職位)，以協助推行基金。</p> <p>運輸署已委聘香港生產力促進局為基金的秘書處。香港生產力促進局的行政開支會以基金金額的 15% 為上限。</p>	9,190 萬元
12. 開發「交通數據分析系統」，以優化交通管理和提升效率	運輸署的有關工作由現有人員執行。涉及的人手沒有分項數字。	由政府資訊科技總監辦公室承擔。
(b) 公共運輸交匯處／巴士站及泊車		
13. 於2021年透過在1 300個有蓋巴士站或政府公共運輸交匯處的資訊顯示屏發放專營巴士實時資訊	運輸署的有關工作由現有人員執行。涉及的人手沒有分項數字。	安裝實時巴士到站資訊顯示屏的預算總資助額為 2,800 萬元。2021-22 年度的開支將取決於每家專營巴士公司就供應和安裝顯示屏所進行的招標工作的結果和安裝工作的進度。

智慧出行措施	2021-22年度 預計人手資源	2021-22年度 預算開支
14. 逐步安裝新一代路旁停車收費錶，支援不同支付系統(包括「轉數快」系統及利用新開發的流動應用程式「入錶易」遙距繳費)，並提供實時空置停車位資訊	運輸署的有關工作由現有人員執行。涉及的人手沒有分項數字。	1.370 億元
15. 繼續鼓勵公眾停車場的營辦商提供實時空置泊車位資訊，以利便駕駛者尋找泊車位；以及在土地契約及短期租約中加入相關條款，規定相關公眾停車場提供實時空置泊車位資訊	運輸署的有關工作由現有人員執行。涉及的人手沒有分項數字。	並無涉及額外開支。
16. 由2021年開始分批推行自動泊車系統先導項目，以期在短期租約公眾停車場和位於政府物業的公眾停車場更廣泛應用，並鼓勵位於私人發展項目的公眾停車場應用	運輸署的有關工作由現有人員執行。涉及的人手沒有分項數字。	並無涉及額外開支。
17. 於部分不設收費錶的路旁泊車位試行安裝感應器，以期於2022年或之前提供實時空置泊車位資訊	運輸署的有關工作由現有人員執行。涉及的人手沒有分項數字。	100 萬元
(c) 環境友善的交通運輸		
18. 建設單車友善的新市鎮及新發展區	就新市鎮的措施而言，項目管理工作由運輸署及路政署負責。	\$2,340 萬元 (建築費用)

智慧出行措施	2021-22年度 預計人手資源	2021-22年度 預算開支
	<p>就運輸署而言，有關工作由現有人員執行，涉及的人手沒有分項數字。</p> <p>就路政署而言，單車設施改善工程的合約管理及建造工程監管的工作由路政署現有人員執行，涉及的人手沒有分項數字。</p>	
19. 繼續推動「香港好·易行」及推出一系措施鼓勵市民安步當車	顧問管理工作由運輸署現有人員執行。合約管理及建造工程監管的工作由路政署現有人員執行。涉及的人手沒有分項數字。	1,140 萬元 (顧問費)及 5,300萬元 (建築費用)
20. 繼續推展「人人暢道通行」計劃，為現有公共行人通道及該等符合若干條件的現有行人通道加建無障礙通道設施	將會調配路政署的現有資源以推行「人人暢道通行」計劃。涉及的人手沒有分項數字。	5.725 億元
(d) 智能機場		
21. 智能機場措施	由香港機場管理局(機管局)調配。	由機管局承擔。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0443)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

財政司司長在《財政預算案演詞》第145段中提到，「私家車數量持續上升，交通擠塞日益嚴重。私家車首次登記稅及牌照費分別自二零一一年及一九九一年以來未曾作出調整。我建議將私家車(包括電動私家車)首次登記稅各稅階的稅率提高百分之十五，牌照費增加百分之三十」。就此，當局可否告知本會：

1. 在實施這項政策後，增加的稅收和車輛牌照費收入為何？
2. 當局有否估計私家車增長率下跌的幅度？如有，詳情為何？如否，原因為何？
3. 當局會否考慮把這項政策措施的範圍擴大至不同種類的車輛，例如貨車及公共服務車輛？如會，詳情為何？如否，原因為何？

提問人：石禮謙議員 (立法會內部參考編號：25)

答覆：

鑑於香港地小而人口稠密，政府一直鼓勵市民乘搭公共交通工具，而非駕駛私家車出行，以確保能有效使用有限的道路空間。然而，領牌私家車的數目由2010年415 000輛增加約38%至2020年573 000輛。私家車數目龐大且不斷增長，是導致道路交通日益擠塞的主因。

在過往30年(即由1990至2020年)，首次登記稅稅率及車輛牌照費水平僅調高了數次。私家車的首次登記稅稅率對上一次調高是在2011年，而私家車的車輛牌照費水平則自1991年起從未調整。為了追回部分通脹，亦考慮到市民的接受程度等因素，財政司司長在《財政預算案》中建議將私家車的首次登記稅稅率及車輛牌照費水平分別提高15%及30%，作為抑制私家車增長的財政手段。

就問題的第1及第2部分而言，儘管調高首次登記稅稅率及車輛牌照費水平已證明能夠減低私家車的增長，但市民決定購買和持有私家車與否，取決於多項因素，包括個人需要和喜好、整體經濟情況、按實值計算的車價(受貨幣波動和家庭收入所影響)、物業市場及投資機會等。因此，我們難以準確預測消費者的行為變化，以及同時調高首次登記稅稅率及車輛牌照費水平對私家車增長的影響。更重要的是，相關建議並非旨在增加政府收入。視乎潛在的私家車買家和現有的私家車車主對措施的實際反應，政府在2021-22年度預期會有額外收入。

經考慮擬增加私家車首次登記稅及車輛牌照費的影響後，我們預計在2021-22年度來自汽車首次登記稅的收入(包括私家車以外的車輛)將為63.7億元(與2020-21年度的61.1億元比較)，而來自車輛(包括私家車以外的車輛)及駕駛執照的收入將為44.7億元(與2020-21年度的35.4億元比較)。

政府一直密切監察不同類別車輛的增長情況，暫時並無計劃增加其他類別車輛的首次登記稅及車輛牌照費。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0445)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

在綱領(2)下二零二一至二二年度需要特別留意的事項中提到，運輸及房屋局會繼續監督多項道路項目的工程(即將軍澳—藍田隧道工程、T2主幹路及茶果嶺隧道工程、將軍澳跨灣連接路工程等)。就此，當局可否告知本會：

1. 這些基建工程的最新進度；
2. 政府有否評估因物料的物流延誤而導致的一些工程問題；以及當局是否有信心在目標竣工日期或之前完成有關項目；
3. 關於地盤最近爆發冠狀病毒病疫情，當局有否在這些地盤實施保障健康的具體措施，尤其是改善工作環境和更衣室及飯堂的情況？

提問人：石禮謙議員 (立法會內部參考編號：43)

答覆：

1. 將軍澳—藍田隧道、T2主幹路及茶果嶺隧道(T2主幹路)，以及中九龍幹線組成六號幹線。政府正積極推展六號幹線的建造工程，以期整條六號幹線能於2026年全面通車。將軍澳—藍田隧道方面，繼主隧道在2020年6月貫通後，政府正在推展隧道襯砌工程、機電裝置工程及相關的道路工程等。至於中九龍幹線和T2主幹路，隧道工程正在進行中，總體進展理想。

另一項工程項目—將軍澳跨灣連接路將連繫將軍澳—藍田隧道和將軍澳第86區環保大道，其最大的預製組件—雙拱鋼橋已經於2021年2月完

成安裝，其他相關工程正在進行中，預計工程項目將於2022年落成通車。

2. 2019冠狀病毒病疫情對內地及海外建築物料及裝置的供應構成了影響，亦令工地施工人手減少，導致工程進度受到影響。此外，部分上述工程項目的工地曾經按衛生防護中心的建議暫時停工。由於復工後需要重新進行若干工地及機械覆檢工作，施工人手的工作效率亦因實行各項預防和感染控制措施而有所降低，工程受阻的時間較停工期為長。政府會因應2019冠狀病毒病疫情的發展，繼續密切留意工程進度，並評估疫情對項目的影響。
3. 工程團隊按衛生防護中心的指引，實施了一系列的預防及控制措施，包括要求所有人員在進入工地前先量度體溫，在工地內必須佩戴外科口罩，以及提供外科口罩及其他防護裝備等。承建商已在多個工作地點提供更衣和休息室及洗手間，並已加強工作環境(尤其在更衣室、飯堂和洗手間)的清潔和消毒。

為進一步加強防疫措施，承建商亦已作出各項安排，例如分段午膳時間、增添用膳和休息地點、限制在同一時間使用更衣和休息室的人數，以及讓每位工友有固定位置作更衣之用，以維持社交距離和減少交叉感染風險。工程團隊也加強了監察巡查，以確保工友遵守上述各項措施。此外，承建商亦要求所有工地人員必須出示於過去14天內進行2019冠狀病毒病檢測的陰性檢測結果，方可進入建築地盤工作。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0446)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

在綱領(2)下「二零二一至二二年度需要特別留意的事項」中，當局表示會繼續籌備成立鐵路署，以加強政府監督鐵路的規劃和建造以及規管鐵路安全。當局可否告知本會：

1. 執行以上政策預計的行政成本和調配的人手及資源；以及會否調配額外人手；
2. 預計成立鐵路署的日期；
3. 會採取哪些措施及行動，以確保鐵路署獨立運作，開放透明；
4. 政府會否考慮透過新成立的鐵路署建議對港鐵公司的現行票價調整機制進行檢討；如會，詳情為何？如否，原因為何？
5. 當局會否考慮回購港鐵公司，以在公眾利益與利潤之間取得良好平衡？

提問人：石禮謙議員 (立法會內部參考編號：44)

答覆：

(1)至(3)

政府建議通過合併路政署鐵路拓展處及機電工程署(機電署)鐵路科，在運輸及房屋局(運房局)轄下成立鐵路署，以加強政府對鐵路規劃及項目推展的監管，並優化鐵路安全規管。考慮到政府當前的財政狀況以及行政長官在其2020年《施政報告》中的指示，政府建議在2021-22立法年度尋求立法會財務委員會批准，以於2022-23財政年度成立擬議的鐵路署。

運房局會運用現有資源處理有關成立擬議鐵路署的籌備工作。鑑於成立擬議鐵路署所涉及的工作複雜，我們將會在2021年下半年在路政署鐵路拓展

處設立由13個非首長級職位組成的籌備小組，為成立新部門作必要的安排。在2021-22財政年度，這13個職位的薪酬撥款(按薪級中點估計的年薪值計算)為980萬元。

如果成立新部門的建議獲立法會批准，擬議的鐵路署在2022-23財政年度成立後將設有291個職位，每年整體薪酬撥款將為2.667億元。在該291個職位中，有240個職位(每年薪酬撥款為2.238億元)將由路政署鐵路拓展處及機電署鐵路科轉移，51個新職位(每年薪酬撥款為4,300萬元)將在擬議鐵路署下開設。除了18個負責執行部門行政職能的職位(每年薪酬撥款為1,310萬元)，其他員工將負責在新鐵路項目和營運中的鐵路推行加強的監察、控制和規管策略。

擬議的鐵路署會在整個鐵路周期的規劃、施工、營運及資產更新各階段，作為政府內的單一負責部門。該署亦會以獨立和專業的方式，行使其作為鐵路安全規管機構的法定權力。一如其他政策局及部門，擬議的鐵路署會積極與所有持份者(包括立法會)保持溝通，並有效地通過管制人員報告(當中會包括多個服務表現指標)，以及其他提交給立法會的報告發布有關其工作的資訊，特別是關於推展中的鐵路項目的進度。

(4)

香港鐵路有限公司(港鐵公司)現行的票價調整機制，乃自2007年兩鐵合併後開始採用，以取代當時港鐵公司享有的票價自主權。

在兩鐵合併的立法過程中，票價調整機制及其方程式經當時的立法會深入討論，亦經港鐵公司股東大會詳細考慮及商議後通過，成為通過兩鐵合併的條款。票價調整機制具法律約束力，是當時政府與港鐵公司的合併協議一部分，亦納入雙方簽署的《營運協議》之內。

根據該《營運協議》，政府及港鐵公司定期每五年對票價調整機制進行檢討。票價調整機制的首次檢討在2013年進行，政府因應公眾關注將第二次的檢討提前於2017年進行。2017年的檢討結果適用於2017-18至2022-23年度6年間的票價調整安排。下一次的檢討將於2023年完成。

(5)

政府一直積極履行港鐵公司大股東的責任，不時向港鐵公司反映政府及市民對港鐵公司管理及運作的關注。現時港鐵公司董事局由20位成員組成，當中4位為政府董事，而主席亦由政府委任。政府深明市民大眾對港鐵公司作為香港主要交通服務營運者的要求及期望與日俱增，我們定必繼續透過既定機制及不同渠道，監督港鐵公司的營運，並督促港鐵公司在任何時候均為市民提供安全可靠的鐵路服務。政府沒有計劃回購港鐵公司。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1692)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

關於推展《鐵路發展策略2014》所建議的鐵路項目詳細規劃工作，當局可否告知計劃的詳情和進展，包括時間表，人手編制和開支預算？

提問人： 邵家輝議員 (立法會內部參考編號：44)

答覆：

運輸及房屋局(運房局)已收到香港鐵路有限公司(港鐵公司)就落實《鐵路發展策略2014》下的7個新鐵路項目(即屯門南延線、北環線(及古洞站)、東九龍線、東涌線延線、北港島線、洪水橋站及南港島線(西段))提交的建議書。

經審視港鐵公司提交的建議書後，考慮到各項目的迫切性以及可能帶來的土地發展潛力，同時務求讓不同的鐵路項目能夠有序地分階段進行，讓本港的鐵路網絡得以持續發展，政府已在2020年邀請港鐵公司就東涌線延線、屯門南延線及北環線展開詳細規劃及設計。

至於東九龍線及北港島線，政府已就港鐵公司提交的建議書提出意見，並要求港鐵公司改善建議書所述的技術設計。港鐵公司正考慮我們的意見，並研究可行方案，以改善這兩個項目的設計。我們會與港鐵公司繼續跟進，適時公布有關項目的未來路向。

就洪水橋站的規劃，相關政策局／部門正評估港鐵公司於2020年5月底提交的建議書。至於南港島線(西段)，運房局於2020年12月底收到港鐵公司就該項目提交的建議書。相關部門正研究該建議書，並會因應華富邨重建時間表和「躍動港島南」的發展，考慮該項目的未來路向。

在建議鐵路方案的細節(例如走線、車站位置、落實時間表等)完備時，政府會按照既定程序諮詢公眾。

上述工作由運房局運輸科以現有資源進行。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1694)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

政府自二〇一七年推動「香港好·易行」計劃以來，相關開支及進展如何？其他相關計劃(如提升香港易行度顧問研究，人人暢道通行計劃等)的各自開支及推展成效如何？

提問人： 邵家輝議員 (立法會內部參考編號：46)

答覆：

在「香港好·易行」計劃下，運輸署已推出多項特定措施，有關詳情及費用表列如下：

自2017年起在「香港好·易行」下 已完成的項目及所涉開支	2021-22年度的工作計劃 及預算開支
a) 運輸署已把「香港出行易」流動應用程式的步行路線搜尋功能擴展至全港18區，方便市民選擇適當的步行路線和計劃行程，開支約為320萬元。	a) 步行路線資訊是以地政總署編製的三維行人道路網為基礎，該署會定期更新有關資訊。運輸署毋須承擔額外開支。
b) 運輸署在74個分段橫過馬路處完成了交通燈號調校工作，使安全島兩邊的行人綠色燈號會同時亮起，讓行人一次過橫過整條馬路，開支約為100萬元。	b) 另外16個分段橫過馬路處的交通燈號調校工作預計在2021年完成，預算開支約為10萬元。
c) 運輸署已在20個交通燈控制路口安裝智能裝置，這些裝置可在	c) 智能裝置的安裝工程已大致上完成，2021-22年度餘下工程的

自2017年起在「香港好·易行」下 已完成的項目及所涉開支	2021-22年度的工作計劃 及預算開支
長者及殘疾人士過馬路時延長 行人閃動綠燈時間，開支約為 900萬元。	預算開支約為30萬元。
<p>d) 在有蓋行人通道計劃下：</p> <ul style="list-style-type: none"> • 運輸署及路政署已完成為北區一條行人通道加建上蓋的工程，開支約為1,100萬元。 • 至於連接公立醫院的有蓋行人通道，運輸署已就連接5間公立醫院(包括屯門醫院、香港兒童醫院、香港眼科醫院、將軍澳醫院及鄧肇堅醫院)的有蓋行人通道建議諮詢相關區議會。 	<p>d) 在有蓋行人通道計劃下：</p> <ul style="list-style-type: none"> • 運輸署及路政署暫定於2022年年底完成為9條位於西貢區、南區、九龍城區、葵青區、屯門區、元朗區、深水埗區、油尖旺區離島區的行人通道加建上蓋工程。運輸署及路政署將於2021年年中展開為沙田區的1條行人通道加建上蓋工程，暫定於2023年完工。以上建造工程的預算開支共約5,300萬元。 • 運輸署及路政署將由2022年起逐步展開為連接5間公立醫院的行人通道加建上蓋工程，暫定於2025年分階段完工。每個上蓋的建造工程開支預算在5,000萬元之內。
<p>e) 運輸署已制訂整體易行度策略，並試行提升易行度措施，例如在「提升香港易行度顧問研究-可行性研究」下，在中環和深水埗兩個試點地區移除非必要的交通標誌及欄杆、建造與行人路水平一致的車輛出入通道及設置低速限制區，開支約為170萬元。</p>	<p>e) 運輸署會把提升易行度措施推展至全港各區，並選擇合適地區採用行人規劃框架概念。</p>
<p>f) 運輸署大致完成了「港島北灣仔至上環行人網絡連通性研究-可行性研究」，開支約為360萬元。</p>	<p>f) 運輸署及路政署會分階段按研究實施各項措施，以提升港島北灣仔至上環行人網絡的連通性。2021-22年度的預算開支約為30萬元。</p>

自2017年起在「香港好·易行」下 已完成的項目及所涉開支	2021-22年度的工作計劃 及預算開支
g) 運輸署已展開《檢討上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統(上坡電梯系統)評審機制及初步可行性研究》(研究)，以檢討及修訂上坡電梯系統建議的評審機制。運輸署委聘的顧問已按新修訂的評審機制為過去數年收到的合共114項上坡電梯系統建議進行初審、篩選及訂定優次。自2017年起的研究開支約為2,020萬元。	g) 運輸署現正就評審結果陸續徵詢相關區議會的意見，以訂定首批推展項目。2021-22年度的研究預算費用約為340萬元。
h) 運輸署已委聘顧問開發及實施新的香港行人導向標示系統，開支約為540萬元。	h) 當局將制定一套標準及指南，以便實施適用於公共道路而又清晰、易讀、連貫及一致的行人導向標示系統。2021-22年度的預算開支約為340萬元。

除了上述措施外，政府亦積極推展「人人暢道通行」計劃各階段合共375個項目。截至2021年2月28日，169個項目已經完成；54個項目正在施工；152個項目正進行勘測和詳細設計工作。

政府在2019年施政報告中宣布擴大「人人暢道通行」計劃的範疇，在「人人暢道通行」計劃下推展「特別計劃」，為位於或連接以下3類香港房屋委員會轄下屋邨公用地方的行人天橋、行人隧道及高架行人道加建升降機，該3類屋邨分別為「租者置其屋計劃」屋邨、「可租可買計劃」屋邨及已拆售物業的公共租住屋邨。路政署已完成「特別計劃」下選定項目的初步技術可行性研究，並會於2021-22年度展開勘測及設計工作。

「人人暢道通行」計劃在2011-12年度至2020-21年度期間的總開支約為52億元，當中包括進行勘測、設計及建造工程的費用。「人人暢道通行」計劃2021-22年度預算開支為5.725億元。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0435)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸)(陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

運輸科其中一個宗旨是提升公共交通服務的質素和加以協調，就此可否告知本會：

- a) 2020年港鐵各路線列車班次的最高可載客量為何，包括重鐵和輕鐵(以每平方米站立4人和6人計算的載客率)；
- b) 2020年港鐵各路線現有乘客量為何，包括重鐵和輕鐵(以每平方米站立4人和6人計算的載客率)；
- c) 2020年港鐵各路線繁忙時間的乘客量為何，包括重鐵和輕鐵(以每平方米站立4人和6人計算的載客率)；
- d) 以每平方米站立4人計算，2020年港鐵各路線早上繁忙時段每小時最繁忙路段單向的最新載客率為何，包括重鐵和輕鐵；
- e) 請以列表列出，由現時至2030年，港鐵各路線提升信號系統的(i)計劃、(ii)年份和(iii)提升信號系統後，早上繁忙時段每小時最高可載客量(每平方米站立4人)為何？

提問人：田北辰議員 (立法會內部參考編號：1)

答覆：

a)至d)

所要求的重鐵數字載列於附件。

至於輕鐵，各路線在2020年每小時單向的可載客量如下：

輕鐵路線	2020年早上最繁忙一小時 單向最高可載客量	早上最繁忙路段的載客率 (註1)
505	1 613	84%
507	2 031	81%
610	1 765	93%
614 (註2)	824	65%
614P (註2)	1 091	
615 (註2)	824	77%
615P (註2)	1 091	
705	4 000	81%
706	4 800	63%
751	2 125	76%
751P	706	80%
761P	4 364	79%

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，故此難以確定乘客在購買輕鐵車票或使用八達通繳付車費後選乘哪一條路線，香港鐵路有限公司(港鐵公司)因而無法採用評估重鐵線載客率的做法，通過乘客出入車站的記錄，計算出個別輕鐵線的實際載客率。港鐵公司現時採用實地視察和調查的方式評估輕鐵車輛的載客率。上表所列輕鐵路線的載客率反映輕鐵在實際營運環境下的乘客密度，重鐵載客率計算方法所採用的每平方米站立4人或每平方米站立6人的乘客密度標準並不適用於輕鐵。

註2：數字為614／614P線及615／615P線的平均載客率。港鐵公司表示，614與614P線、615與615P線在屯門區內的走線完全重疊，而614P及615P線只來往屯門碼頭及兆康站，614及615線經過兆康站後則會跨區前往元朗(但此兩條輕鐵線的最繁忙路段一般出現於屯門區內與614P及615P線重疊的路段)。對乘客而言，於屯門區內，乘搭614或614P、615或615P線並沒有分別，他們可選擇兩條路線中任何一條前往目的地。因此，以平均載客率計算上述4條輕鐵線的載客率，可更準確反映實際情況。

e) 港鐵公司現正分階段更換7條鐵路線(荃灣線、港島線、觀塘線、將軍澳線、迪士尼線、東涌線和機場快線)的信號系統。鑑於在2019年3月18日荃灣線信號系統進行演練時發生的事故，港鐵公司一直跟進調查委員會建議的改善措施，並已完成建構全新信號系統軟件的流程操作，之後會進行軟件的檢測及修正工作。由於相關工程非常複雜，港鐵公司現正密切與承建商跟進情況，以追回進度。

機電工程署(機電署)會密切監察港鐵公司全面落實改善措施並評估其成效。政府只會在港鐵公司圓滿完成修正工作，並經機電署審視認為新信號系統安全後，方會容許港鐵公司恢復荃灣線新信號系統的實地行車測試工作。

2020年重鐵系統統計數字
(早上最繁忙一小時最繁忙單向路段)(註1)

		東鐵線	西鐵線	屯馬線 一期	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 東涌線 (註2)	共用路軌 機場快線 (註2及6)
		1.	設計可載客 量(每平方米 站立6人)(a)	101 000	64 000	45 900	85 000	85 000	27 000	85 000	85 000	10 800
2.	最高列車班次 下的最高可載 客量(每平方 米站立6人)(b)	90 000	56 200	45 900	67 600	80 000	27 000	71 400	75 000	9 600	45 000	4 800
3.	現有可載客量 (每平方米站 立6人)(c)	71 200	56 200	45 900	67 600	80 000	16 800	71 400	75 000	4 300	42 500	3 200
4.	(a)項與(b)項 之間的差異 (註3)	11 000	7 800	0	17 400	5 000	0	13 600	10 000	1 200	21 000	5 200
5.	(b)項與(c)項 之間的差異 (註4)	18 800	0	0	0	0	10 200	0	0	5 300	2 500	1 600
6.	現時乘客量(d)	36 900	33 500	17 100	42 200	46 000	8 300	44 000	49 500	1 800	22 300	900
7.	現時載客率(1) (每平方米站 立 6 人) [(d)/(c)] { }最繁忙路段	52% {大圍至 九龍塘}	60% {錦上路 至荃灣 西}	37% {車公廟 至大圍}	62% {油塘 至鯉魚 涌}	58% {天后至 銅鑼灣}	49% {金鐘至 海洋公 園}	62% {石硤 尾至太 子}	66% {油麻 地至佐 敦}	42% {欣澳 至迪士 尼}	52% {九龍至 香港}	28%

		東鐵線	西鐵線	屯馬線 一期	將軍澳 線	港島線	南港島線	觀塘線	荃灣線	迪士尼 線	部分路段共用路軌	
											東涌線 (註2)	機場快線 (註2及6)
8.	現時載客率(2) (每平方米站立4人) [(d)/(c) ÷71.2% (註5) (以第(7)項所指的最繁忙路 段計算)	73%	84%	52%	88%	81%	69%	87%	93%	59%	74%	不適用

註1：鑑於疫情對乘客量的影響，上表所列數字是以疫情相對較緩和的月份所得的數據為基礎。

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

註3：差異原因包括：(a)月台幕門及自動月台閘門令列車在每個車站停留在月台的時間延長了約10秒；以及(b)自2009年西鐵線伸延至紅磡站，增長了東鐵線及西鐵線列車調頭時間。

註4：差異原因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個座位及以每平方米站立6人的乘客密度計算時提供2 160個企位，即每列列車的總可載客量約為2 500人。以每平方米站立4人的乘客密度計算時，340個座位數目會維持不變，但企位則會減至1 440個，即每列列車的總可載客量約為1 780人。因此，以每平方米站立4人的乘客密度計算的可載客量相當於以每平方米站立6人計算時的71.2%。

註6：機場快線的設計是提供座位予每名乘客，因此站立人數的乘客密度並不適用。有關數字按設計的可載客量計算。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0437)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

運輸科其中一個宗旨是提升公共交通服務的質素和加以協調，而輕鐵是本港新界居民重要交通工具，就此可否告知本會：

- a) 2020年輕鐵各路線每小時可載客量(單方向)為何；
- b) 以每平方米站立4人計算，2020年輕鐵各路線早上和下午繁忙時段每小時最繁忙路段單向的最新載客率為何；
- c) 在早上和下午繁忙時間，各輕鐵路線的單卡車和雙卡車安排為何；

請以列表列出，由2011年至2021年2月底，輕鐵發生的延誤的(i)發生日期、(ii)發生時間、(iii)涉及的鐵路線、(iv)事故成因／調查結果、(v)已採取的跟進行動、(vi)服務延誤時間(分鐘)以及(vii)就事故按票價可加可減機制下的「服務表現安排」。

提問人：田北辰議員 (立法會內部參考編號：2)

答覆：

a)至b) 輕鐵各路線在2020年早上最繁忙一小時單向的可載客量及載客率如下：

輕鐵路線	2020年早上最繁忙一小時單向最高可載客量	早上最繁忙路段的載客率(註1)
505	1 613	84%
507	2 031	81%
610	1 765	93%

輕鐵路線	2020年早上最繁忙一小時 單向最高可載客量	早上最繁忙路段 的載客率(註1)
614 (註2)	824	65%
614P (註2)	1 091	
615 (註2)	824	77%
615P (註2)	1 091	
705	4 000	81%
706	4 800	63%
751	2 125	76%
751P	706	80%
761P	4 364	79%

鑑於疫情對乘客量的影響，上述數字是以疫情相對較緩和時的月份所取的數據為基礎。

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，故此難以確定乘客在購買輕鐵車票或使用八達通繳付車費後選乘哪一條路線，香港鐵路有限公司(港鐵公司)因而無法採用評估重鐵線載客率的做法，通過乘客出入車站的記錄，計算出個別輕鐵線的實際載客率。港鐵公司現時採用實地視察和調查的方式評估輕鐵車輛的載客率。上表所列輕鐵路線的載客率反映輕鐵在實際營運環境下的乘客密度，重鐵載客率計算方法所採用的每平方米站立4人或每平方米站立6人的乘客密度標準並不適用於輕鐵。

註2：數字為614／614P線及615／615P線的平均載客率。港鐵公司表示，614與614P線、615與615P線在屯門區內的走線完全重疊，而614P及615P線只來往屯門碼頭及兆康站，614及615線經過兆康站後則會跨區前往元朗(但此兩條輕鐵線的最繁忙路段一般出現於屯門區內與614P及615P線重疊的路段)。對乘客而言，於屯門區內，乘搭614或614P、615或615P線並沒有分別，他們可選擇兩條路線中任何一條前往目的地。因此，以平均載客率計算上述4條輕鐵線的載客率，可更準確反映實際情況。

根據港鐵公司的資料，在一般情況下，鐵路線(不論重鐵或輕鐵)的最高載客率在早上繁忙時段出現，該時段有較多乘客在相若時間出行。乘客的出行模式在黃昏繁忙時段則較為分散，因此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，早上繁忙時段的載客率足以說明載客率在最擠擁時的情形。

c) 輕鐵各路線在2020年早上最繁忙一小時採用的單卡及雙卡輕鐵車輛數目如下：

輕鐵路線	單卡車輛	雙卡車輛
505	2	5
507	7	3
610	7	5

輕鐵路線	單卡車輛	雙卡車輛
614	5	1
614P	5	-
615	4	2
615P	5	-
705	-	5
706	-	6
751	5	7
751P	2	-
761P	-	12
總數	42	46 (相等於92輛單卡輕鐵車輛)

除了這134輛輕鐵車輛外，額外輕鐵車輛已彈性調配至個別路線，以應付早上繁忙時段的需求。

在2011年至2020年，由屬港鐵公司控制範圍之內的因素而引起並導致31分鐘或以上的輕鐵服務延誤事故，詳載於下表。在2019年及2020年，並無屬港鐵公司控制範圍之內的因素而引起並導致31分鐘或以上的輕鐵服務延誤事故。

事故日期及時間	受影響路線	事故過程、調查結果及已採取的跟進行動	延誤(分鐘)	根據「服務表現安排」撥出作票價優惠的金額(註)(百萬元)
2011年 8月1日 下午4時26分	705	一輛輕鐵車輛出現氣壓泄漏問題，在天榮路與天城路交匯處受到延誤，駛至天悅站後停止服務。調查發現列車上一條氣喉鬆脫，已即時修復。	31	(當時未有「服務表現安排」)
2011年 9月11日 下午12時26分	507 614 614P	架空電纜系統的一條跨接電纜損壞，引致列車集電弓故障，輕鐵豐景園站至兆禧站的服務暫停。維修人員立即移除損毀的電纜，在確保安全後恢復列車服務，並在非行車時間重置該電纜。	35	(當時未有「服務表現安排」)

事故日期及時間	受影響路線	事故過程、調查結果及已採取的跟進行動	延誤(分鐘)	根據「服務表現安排」撥出作票價優惠的金額(註)(百萬元)
2012年 6月14日 下午7時20分	610 614 615 751	兩輛輕鐵車輛在洪水橋站附近碰撞，導致洪水橋站與兆康站之間的服务暫停。輕鐵服務在清理現場後恢復。調查確認意外原因為其中一名輕鐵車長不當駕駛，涉事車長已根據既定內部紀律程序遭處分，港鐵公司亦已加強員工培訓。	71	2
2012年 7月9日 上午10時52分	505	輕鐵架空電纜一個絕緣體損毀，影響電力供應，導致新圍站與屯門站之間的輕鐵505線服務暫停。在緊急維修及更換受損的架空電纜絕緣體後，服務回復正常。	98	2
2013年 5月17日 下午4時15分	610 614 615 751 761P	一輛761P線輕鐵由坑尾村站前往塘坊村站途中出軌，影響坑尾村站、塘坊村站及洪水橋站路段的電力供應，導致坑尾村站與元朗總站之間的服务以及天水圍站與洪水橋站之間的服务暫停。調查發現車長當時駕駛該輕鐵車輛的時速為40.9公里，超過轉彎時的時速15公里限制，而該輕鐵車輛確認運作正常。該車長其後被裁定違反《香港鐵路條例》中僱員疏忽罪。港鐵公司亦已加強員工培訓。	727	15

事故日期及時間	受影響路線	事故過程、調查結果及已採取的跟進行動	延誤(分鐘)	根據「服務表現安排」撥出作票價優惠的金額(註)(百萬元)
2014年 1月22日 上午5時55分	610 614 615 751 761P	架空電纜絕緣體失靈，影響索引電力供應，導致坑尾村至元朗8個輕鐵站的服務暫停。調查發現肇事的絕緣體機械故障。港鐵公司已更換有問題的絕緣體，並委聘獨立專家就架空電纜絕緣體進行詳細檢討，範圍包括絕緣體的標準規格與設計、採購、品質控制及安裝程序等。港鐵公司已參照專家的意見，在採購絕緣體時加強品質保證及控制的程序。	157	3
2014年 3月14日 下午9時13分	505 507 751	輕鐵河田站附近的架空電纜絕緣體損毀，影響電力供應，導致屯門站和建安站／蔡意橋站之間的輕鐵服務暫停。港鐵公司已更換有問題的絕緣體，其後委聘獨立專家就架空電纜絕緣體進行詳細檢討，範圍包括絕緣體的標準規格與設計、採購、品質控制及安裝程序等。港鐵公司已參照專家的意見，在採購絕緣體時加強品質保證及控制的程序。	83	2

事故日期及時間	受影響路線	事故過程、調查結果及已採取的跟進行動	延誤(分鐘)	根據「服務表現安排」撥出作票價優惠的金額(註)(百萬元)
2014年 11月21日 下午2時05分	507 614 614P	一輛往田景方向的507線輕鐵車輛與一輛K52線巴士，在屯門湖翠路近屯門碼頭總站附近路面碰撞，導致來往豐景園站與屯門碼頭站之間的507、614及614P線輕鐵服務暫停。在清理現場後，輕鐵服務恢復正常。	168	3
2015年 12月18日 上午5時20分	705 706 751 761P	由於輕鐵坑尾村站、天瑞站及天水圍站之間的架空電纜索引電力中斷，導致天水圍站一帶的輕鐵服務暫停，影響輕鐵705、706、751及761P線。調查發現該架空電纜設備的組件故障。在緊急維修故障組件後，服務回復正常。	69	2
2016年 3月14日 下午2時15分	610 614 615 761P	一輛私家車與一輛往屯門方向的輕鐵在大棠路站附近發生碰撞。受事件影響，輕鐵610、614、615及761P線需要改道，來往塘坊村至元朗站服務一度暫停。調查確認意外原因為輕鐵車長不當駕駛，港鐵公司已根據既定內部紀律程序處分該車長，並加強員工培訓。	41	1

事故日期及時間	受影響路線	事故過程、調查結果及已採取的跟進行動	延誤(分鐘)	根據「服務表現安排」撥出作票價優惠的金額(註)(百萬元)
2016年 9月16日 下午4時28分	610 615 615P	由於屯門碼頭站附近發生電力故障，輕鐵610、615及615P線需要改道，往屯門碼頭方向的車輛不停青雲站至美樂站。調查發現該架空電纜設備的組件故障，其後已更換組件。	44	1
2017年 5月8日 下午5時56分	705 706	一輛輕鐵與一輛港鐵巴士在天水圍天秀路近天悅站的路口發生碰撞，令輕鐵服務受到影響。	108	2
2018年 8月16日 下午4時05分	751 706	由於架空電纜設備故障，輕鐵751及706線服務受到影響。在緊急維修故障組件後，751及706線服務回復正常。	32	1

註：「服務表現安排」於2013年檢討票價調整機制後引入，並於2017年再檢討該機制後作出修訂。港鐵公司須就31分鐘或以上並屬其控制範圍之內的因素而引起的鐵路服務延誤撥出100萬元至1,500萬元(由2013年6月至2017年5月)／2,500萬元(由2017年6月起)*不等的款項，透過票價優惠回饋乘客。

* 在2017年檢討票價調整機制後，最高款額已由1,500萬元調高至2,500萬元。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0468)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

二零二零至二一年度內，運輸科的工作包括繼續推展《鐵路發展策略2014》所建議的鐵路項目詳細規劃工作，目前東涌線延線、屯門南延線、北環線均已具有具體動工日期及落實時間，惟其餘鐵路仍未有具體落實方案。就此，請告知本會：洪水橋站、東九龍線、南港島線(西段)及北港島線的具體進度如何？

提問人：田北辰議員 (立法會內部參考編號：3)

答覆：

運輸及房屋局(運房局)已收到香港鐵路有限公司(港鐵公司)就落實《鐵路發展策略2014》下的7個新鐵路項目(即屯門南延線、北環線(及古洞站)、東九龍線、東涌線延線、北港島線、洪水橋站及南港島線(西段))提交的建議書。

經審視港鐵公司提交的建議書後，考慮到各項目的迫切性以及可能帶來的土地發展潛力，同時務求讓不同的鐵路項目能夠有序地分階段進行，讓本港的鐵路網絡得以持續發展，政府已在2020年邀請港鐵公司就東涌線延線、屯門南延線及北環線展開詳細規劃及設計。

至於東九龍線及北港島線，政府已就港鐵公司提交的建議書提出意見，並要求港鐵公司改善建議書所述的技術設計。港鐵公司正考慮我們的意見，並研究可行方案，以改善這兩個項目的設計。我們會與港鐵公司繼續跟進，適時公布有關項目的未來路向。

就洪水橋站的規劃，相關政策局／部門正評估港鐵公司於2020年5月底提交的建議書。至於南港島線(西段)，運房局於2020年12月底收到港鐵公司就

該項目提交的建議書。相關部門正研究該建議書，並會因應華富邨重建時間表和「躍動港島南」的發展，考慮該項目的未來路向。

在建議鐵路方案的細節(例如走線、車站位置、落實時間表等)完備時，政府會按照既定程序諮詢公眾。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0471)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

運輸局的其中一項重要職責，是制定政策，以發展運輸基礎設施、提供運輸服務、管理交通，以及在交通運輸的範疇內支持改善環境的措施。對於已落成、一度出現超支及延誤的高鐵香港段，政府曾指，會適時尋求法律意見，以決定如何追究港鐵在高鐵香港段項目超支及延誤方面的法律責任。

- a) 請問追究進度如何？
- b) 法律意見如何？

提問人：田北辰議員 (立法會內部參考編號：5)

答覆：

政府一直積極跟進香港鐵路有限公司(港鐵公司)在廣深港高速鐵路香港段項目延誤和超支方面的責任，以追究港鐵公司的責任和解決爭議。然而，我們不宜披露有關法律意見，因為此舉將影響政府可能會採取的行動。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0474)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

運輸及房屋局的責任，包括監督多項道路項目的工程。過去建築安全受到市民關注，就此，請告知本會：

a) 請以表格列出，過去五年，涉及螺絲帽質量、安裝等有關的工程如何？有多少宗？有關工程螺絲帽的問題如何？涉及甚麼工程？具體情況如何？供應商及承建商如何？

提問人：田北辰議員（立法會內部參考編號：6）

答覆：

鋼筋接合器(內含俗稱「螺絲帽」裝置)是工務工程項目中常用的建築材料。一般而言，駐工地工程人員會根據合約要求，為送抵工地的每個批次鋼筋接合器進行核對，然後抽取樣本測試。經測試合格後，該批次的鋼筋接合器才獲准使用。如有樣本未能通過測試，該批次的全部鋼筋接合器便不能使用，並會立即搬離工地。在施工階段，駐工地工程人員會檢查鋼筋接合器的安裝工作，如發現任何不符規範要求，會即時指示承建商作出修正，確保施工質量。

過去5年在運輸及房屋局監督的道路工程項目中，共有54份道路工程合約採用鋼筋接合器。在施工時，有關鋼筋接合器的核對、取樣測試及安裝檢查工作已適當進行，所有安裝的鋼筋接合器均符合合約要求。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0493)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

運輸科的工作包括監督專線小巴實時到站資訊系統的預備和研發工作。就此，請告知本會：

- (1) 初步估計實時到站資訊系統的安裝地點為何；
- (2) 有部分專線小巴站的位置未能有供電系統，實際操作的內容為何；
- (3) 鑑於有部分乘客投訴專線小巴脫班問題嚴重，局方會否利用今次系統，收集相關數據，以監察專線小巴的班次；
- (4) 預計有多少專線小巴能享用實時到站資訊系統？
- (5) 落實計劃的具體時間表及預期成效如何？

提問人：田北辰議員 (立法會內部參考編號：8)

答覆：

為方便市民出行和計劃行程，運輸署正研發專線小巴實時到站資訊系統(系統)。政府將出資在所有專線小巴車廂內安裝定位裝置，並開發和設立一套單一中央後端系統，用以處理和發放所有專線小巴的實時到站資訊。有關實時到站資訊會以機器可閱讀格式透過政府公共資訊網站「資料一線通」，以及透過運輸署的流動應用程式「香港出行易」發放予公眾使用。現階段沒有計劃在專線小巴站安裝顯示屏以發放實時到站資訊。

開發系統的主要目的，是讓乘客取得專線小巴實時到站資訊。專線小巴營辦商可利用有關數據管理車隊，從而提升營運效率，政府亦可應用有關數據作交通管理或運輸策劃用途。

截至2021年3月，該署已發放約70條專線小巴路線的實時到站資訊。餘下500多條專線小巴路線的實時到站資訊將會分階段發放，預計到2022年全面覆蓋所有專線小巴路線。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0541)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

港鐵東鐵線新信號系統原預計於2020年9月12日投入服務，唯落實前一天煞停。港鐵事後成立獨立調查委員會，調查後發現，新系統內的「自動列車監控」子系統，因軟件產生的數據量超出預期，系統無法負荷，致系統錯誤安排列車進入路軌。

直至2021年2月6日，新系統再次投入服務，惟其後再被揭發多項問題。

- a. 政府有沒有估算，延遲啟用新系統，造成多大經濟損失？
- b. 新信號系統承建商，原於合約中，可取得的金額若何？
- c. 政府或港鐵會否向承建商追討損失？
- d. 沙中線過海段目前通車時間表如何？

提問人：田北辰議員 (立法會內部參考編號：48)

答覆：

政府相關部門在2020年9月10日知悉港鐵東鐵線新信號系統事件後一直監察香港鐵路有限公司(港鐵公司)進行的技術調查，包括檢視有關新信號系統的數據記錄、審視有關技術文件及軟件編碼、參與事件重演及相關測試，以及評估補救措施。港鐵公司東鐵線新信號系統及新9卡列車已於2021年2月6日投入服務，並逐步取代現有12卡列車。政府會繼續監察新信號系統及新列車轉換安排的情況，以確保鐵路安全可靠。

政府認為港鐵公司作為沙田至中環線(沙中線)的項目管理人，並具有多年鐵路營辦的經驗，理應能及時評估事件可能引致的後果，適時跟進，包括進行更透徹的調查及作出內部上報，並向政府通報。事件導致暫緩東鐵線

新信號系統及新列車轉換安排，並可能引致東鐵線過海段的延誤，政府表示非常失望，並保留對港鐵公司採取進一步行動的權利。

東鐵線新信號系統安裝工程的合約價約為8.5億元，由於安裝工程尚在進行中，港鐵公司會按合約視乎相關工程的進度而處理實際支付予承建商的金額。根據政府和港鐵公司簽訂的沙中線委託協議，若確立港鐵公司因未能履行協議中的責任而導致政府蒙受損失，政府會按委託協議的有關條款向港鐵公司追討賠償。

就事件對「紅磡至金鐘段」通車日期的影響，能否維持2022年第一季的目標通車日期，追回進度措施的成效至為關鍵。路政署和港鐵公司現正評估有關影響，並研究可行的追回進度措施。由於港鐵公司現正制訂和逐步落實這些措施，因此暫時未能估算對通車造成的實際延誤及相關的經濟損失。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1137)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

施政報告宣佈，容許機場管理局以市場化規則入股珠海機場，增加與香港國際機場的協同效應。

- a. 機管局目前有沒有入股時間表？
- b. 入股金額如何？佔股份比例如何？
- c. 會否開通珠海機場至港直通車？時間表及地點詳情如何？

提問人：田北辰議員 (立法會內部參考編號：16)

答覆：

行政長官向中央政府提出一系列以鞏固和提升香港國際航空樞紐地位的措施，其中包括容許香港機場管理局(機管局)以市場化規則入股珠海機場，讓兩個機場達至更好的協同效應。機管局與珠海機場現正商討合作細節。政府和機管局亦會繼續與內地有關當局研究如何加強兩個機場之間的連繫。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1138)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

機管局於2020年12月3日公布機場10年發展藍圖，包括發展無人駕駛運輸系統，連接機場島至航天城，延伸至東涌市中心，以及東涌港鐵站。機管局早前表示，無人車系統收費將與其他交通工具相若，預計2027至2028年落成。

- a. 預計該項目造價如何？
- b. 將如何融資？

提問人：田北辰議員 (立法會內部參考編號：58)

答覆：

作為機場城市策略的重要一環，香港機場管理局(機管局)將會推展連接航天城與港珠澳大橋香港口岸的「航天走廊」項目，並利用無人駕駛運輸系統以加強整體交通網絡及容量。項目的下一步計劃，是將「航天走廊」的無人駕駛運輸系統延伸至東涌市中心，並整合機場島東側的沿海海濱道路，建立一個連接東涌市中心、機場島及香港口岸人工島的完整及環保的交通接駁系統。

由於無人駕駛運輸系統正處於規劃階段，所以現階段未有其造價預算。整個無人駕駛運輸系統的費用將由機管局承擔，毋須政府撥款。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3149)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

九鐵與港鐵於2018年簽訂高鐵《服務經營權補充協議》中，設有「乘客量上下限機制」，若實際乘客量與預期水平偏差不多於15%，港鐵會悉數承擔風險或攤分收益；當乘客量高於15%，港鐵與九鐵將3:7攤分多出的收益；當低於15%，九鐵便須負責7成虧蝕，港鐵佔3成。

政府去年1月30日起要求高鐵停駛，至今超過1年，就此，請告知本會：

1. 高鐵停運至今，政府每個月分別預計乘客量，以及實際乘客量為多少？
2. 高鐵停運至今，每月分別營運成本為多少？
3. 高鐵停運至今，虧蝕金額為何？
4. 政府須就高鐵停運補貼的金額為何？計算方法為何？

提問人：田北辰議員 (立法會內部參考編號：12)

答覆：

廣深港高速鐵路(高鐵)(香港段)已於2020年1月30日起暫停服務，以配合所實施的2019冠狀病毒病防控措施。2020年1月的高鐵總乘客量為100萬人次。鑑於高鐵暫停服務，嚴重影響票務收入。儘管面對票務收入的影響，香港鐵路有限公司(港鐵公司)仍要繼續承擔日常管理、保養等開支，以維持鐵路狀況。港鐵公司沒有備存高鐵營運開支的分項數字。

按九廣鐵路公司(九鐵公司)與港鐵公司就高鐵簽訂的《服務經營權補充協議》中的「乘客量上下限機制」(機制)，當高鐵每年實際乘客量與預期乘客量的偏差在15%以上，九鐵公司和港鐵公司將就有關偏差攤分收益或分擔風險。

鑑於高鐵已於2020年1月30日起暫停服務，九鐵公司須按機制承擔部分風險。由於九鐵公司和港鐵公司均以商業原則營運，我們未能進一步透露《服務經營權補充協議》下屬商業敏感資料的財務安排詳情(包括機制)。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0083)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

廣東省國土資源廳日前發布《廣東省國土空間規劃2020-2035年》，提出建設磁浮鐵路連接廣州、深圳、香港和澳門，當中香港的擬議終點站為高鐵西九龍站。就此，政府可否告知本會：

1. 政府有否主動或獲邀就有關規劃建議提供意見，以確保粵港兩地的規劃及發展能夠互相配合，發揮協同效應及促進兩地融合；如有，有關詳情為何；如否，會否立即主動向內地有關當局爭取及提出；
2. 有意見指高鐵西九龍站鄰近交通已不勝負荷，亦難以加建磁浮鐵路路軌，建議改以東大嶼或其他地點作為香港終點站；政府對此有何回應；會否將有關意見和構思納入本港的相關規劃研究，例如中部水域人工島的規劃研究之內？

提問人：謝偉銓議員 (立法會內部參考編號：102)

答覆：

香港特別行政區(香港特區)政府沒有參與《廣東省國土空間規劃2020-2035年》的草擬工作。隨着廣深港高速鐵路香港段(高鐵)於2018年9月開通，與國家高鐵網絡連接，來往香港與其他粵港澳大灣區城市的時間已大大縮短。香港特區政府及香港鐵路有限公司會與內地當局探討各項優化廣深港高鐵服務的措施，以加強香港與其他大灣區城市間的互聯互通。香港特區政府現階段沒有興建磁浮鐵路的計劃，長遠而言，我們會密切留意因應大灣區發展的跨境運輸需求，探討新的跨境基建項目的需要及效益。

現時有關中部水域人工島的研究不會涵蓋這項規劃建議。

管制人員的答覆

(問題編號：0617)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

在2020至21年度，運輸及房屋局就跟進「香港港口發展策略2030研究」及「善用葵青區港口後勤用地的建議」的工作進度為何；在2021至22年度，運輸及房屋局就有關工作的計劃為何，預計涉及的人手及開支預算為何？

提問人： 易志明議員 (立法會內部參考編號：24)

答覆：

「香港港口發展策略2030研究」及「善用葵青區港口後勤用地的建議」(港口研究)提出多項善用葵青貨櫃碼頭附近現有港口設施及港口後勤用地的建議，以配合港口及物流業日後發展的需要。我們現正分階段推展所建議的優化措施，並會在2021-22年度繼續有關工作。

我們已完成預備工作，把3幅共約7.8公頃的港口後勤用地整合為葵青貨櫃碼頭用地，以擴大其貨櫃堆場空間。待政府與相關碼頭營運商達成協議後，便可批出有關用地。我們在完成包括改劃土地用途以助增加葵青貨櫃碼頭駁船泊位的規劃程序後，現正與碼頭營運商聯繫，務求增加駁船泊位。此外，兩項分別探討在青衣一幅土地發展多層大樓作貨櫃存放和貨物處理用途，以及在葵涌另一幅土地發展綜合大樓作多層重型貨車停車場和現代物流用途的可行性研究亦已完成，以待由2021年起分階段以公開招標方式批出有關土地。視乎市場對上述批地計劃的反應，我們會考慮就青衣另一幅物流用地進行可行性研究。

在2021-22年度，我們會繼續與相關部門合作，由2021年起以公開招標方式分階段批出該兩幅土地，以支持港口及物流業發展。我們亦會繼續跟進有關港口研究的結果及建議。有關工作由運輸及房屋局現有人員執行，屬於其常規職責，並無所涉開支的分項數字。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0618)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就物色合適土地，研究用作現代物流發展的可行性，最新進度為何；在2021至22年度，運輸及房屋局在物色合適土地，研究用作現代物流發展的工作計劃為何，有關工作涉及的人力資源及開支預算為何？

提問人： 易志明議員 (立法會內部參考編號：25)

答覆：

政府一直物色合適土地，以支持高增值第三方物流服務的發展。自2010年起，政府已出售位於青衣及屯門共4幅用地作現代物流業發展之用，最近出售的用地是在2018年5月批出，位於屯門第49區的3.2公頃用地。在2018年6月，香港機場管理局亦已把位於機場島過路灣一幅5.3公頃用地的發展及管理權，批予由菜鳥網絡(阿里巴巴集團旗下物流業務)牽頭的合資公司，以發展高端物流中心。此外，兩項分別探討在青衣一幅土地發展多層大樓作貨櫃存放和貨物處理用途，以及在葵涌另一幅土地發展綜合大樓作多層重型貨車停車場和現代物流用途的可行性研究亦已完成，以待由2021年起分階段以公開招標方式批出有關土地。視乎市場對上述批地計劃的反應，我們會考慮就青衣另一幅物流用地進行可行性研究。

在2021-22年度，我們會繼續與相關部門合作，由2021年起分階段以公開招標方式批出該兩幅土地，以支持港口及物流業發展。我們會繼續物色合適土地，並與相關部門合作研究有關土地用作現代物流發展的可行性，包括洪水橋／厦村新發展區及新界北發展。根據洪水橋及厦村分區計劃大綱核准圖，約37公頃土地已指定作物流發展。至於新界北發展，有關土地用途建議須待進一步研究。有關工作由運輸及房屋局現有人員執行，屬於其常規職責，並無所涉開支的分項數字。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0619)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就運輸及房屋局於2020年10月推出第三方物流服務供應商先導資助計劃，請告知：

1. 自計劃推出以來所接獲的申請數目，獲批各申請涉及的項目內容及資助金額為何；
2. 在2021至22年度，運輸及房屋局會繼續執行第三方物流服務供應商先導資助計劃，以鼓勵物流業通過應用科技提高生產力，有關工作的計劃及涉及的人手和開支預算為何；
3. 計劃在物流及供應鏈分析系統方面的資助只限在2018年10月30日至2021年6月30日期間全額購買或分期付款購買以設立管制空運貨物安檢設施所須的X光檢查設備，有關限定日期會否考慮延長及除X光檢查設備外，會否考慮資助其他同樣可達百分百空運貨物安檢要求的設備？

提問人：易志明議員 (立法會內部參考編號：26)

答覆：

正如行政長官在2019年施政報告所公布，政府已成立3億元第三方物流服務供應商先導資助計劃(先導資助計劃)，為合資格第三方物流服務供應商提供財政資助，通過應用科技提升生產力及營運效率。

與此同時，政府透過先導資助計劃，資助申請企業於2018年10月30日至2021年6月30日期間在管制空運貨物安檢設施計劃下購買X光檢查設備。這項資助將減輕物流業界為符合國際民航組織的新政策而投資設立管制空運貨物

安檢設施時所面對的龐大財政負擔。在國際民航組織的新政策下，所有未經航空保安當局批准的托運人須於2021年6月30日前被淘汰。

鑑於民航處最近公布，把爆炸物痕量探測設備納入為設立管制空運貨物安檢設施所用的合資格安檢設備，先導資助計劃亦會涵蓋符合民航處指明規定的爆炸物痕量探測設備。

審批申請的工作由管理委員會負責，成員包括運輸及房屋局的政府代表及來自工商及專業界別的成員。截至2021年3月1日，先導資助計劃共收到87宗申請，當中包括應用技術方案以及為設立管制空運貨物安檢設施而購買空運貨物安檢設備的申請。截至2021年2月24日，管理委員會已批出29宗申請，獲批資助金額合共近2,100萬元。

政府已委託香港生產力促進局為先導資助計劃的執行伙伴，並提供秘書處服務。在2021-22年度，政府已預留約1.13億元，以透過生產力促進局推行先導資助計劃，該筆款項涵蓋擬向成功申請企業發放的資助。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0620)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

在2020至21年度內，在香港海運港口局下成立海運業務委託人專責小組，研究並制訂推行稅務措施的細節，以吸引更多海運業務委託人選擇香港作為其營運基地，有關研究的進度為何；在2021至22年度內，運輸及房屋局會繼續與專責小組及海運業緊密合作，以制訂稅務優惠措施，有關工作的計劃及涉及的人手和開支預算為何？

提問人： 易志明議員 (立法會內部參考編號：27)

答覆：

為進一步促進高增值海運服務業的發展，並參照船舶租賃稅務寬減的推行工作，香港海運港口局轄下已成立海運業務委託人專責小組，就稅務寬減建議的經濟影響和細節進行研究和提供意見，藉以制訂法律框架，為海運業務委託人(例如船舶管理人、代理及經紀)推行稅務寬減。專責小組成員包括稅務、金融及海運業界專才，以及運輸及房屋局、財政司司長辦公室轄下的稅務政策組和稅務局的代表。預計有關研究將於2021年下半年完成。視乎研究結果而定，政府會向業界持份者進行諮詢，並向立法會提交有關法例的修訂建議。由於支援專責小組的工作是由政府現有人員執行，屬常規職務，因此並無所涉開支的分項數字。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0621)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

在2020至21年度內，運輸及房屋局在促進香港高增值海運服務及港口業務發展的工作為何；為鞏固香港作為國際海運中心的地位，維持香港港口的競爭力，請告知政府在2021至22年度內的工作計劃，涉及的人手及開支預算為何？

提問人： 易志明議員 (立法會內部參考編號：28)

答覆：

政府致力維持香港作為國際海運中心的地位，並進一步鞏固我們在高增值海運服務方面的優勢。

就海運服務而言，在2020-21年度，政府在2020年6月制定《2020年稅務(修訂)(船舶租賃稅務寬減)條例》，向合資格船舶出租商和合資格船舶租賃管理商提供稅務優惠，稅率分別為0%和一般為8.25%，並追溯至2020年4月1日起生效。另一條《2020年稅務(修訂)(與保險有關的業務的利得稅寬減)條例》亦已在2020年7月制定，為在本港的指定保險業務(包括合資格海運保險業務)提供50%利得稅寬減(即稅率為8.25%)。

此外，政府在2020年修訂《船舶及港口管制規例》(第313A章)和《商船(本地船隻)(一般)規例》(第548F章)，以放寬青馬大橋通航高度限制，由自海面起計53米修訂為57米，為船務業提供明確清晰的新標準，以便利船務業運作，並維持香港港口的競爭力，同時確保大橋結構完整和船隻航行安全。有關放寬規定由2021年1月28日起生效。迄今，新機制一直運作暢順。

儘管受新冠狀病毒病疫情影响，政府仍著力推廣香港作為國際海運中心的角色，以及本港優質的高增值海運服務。在2020-21年度，香港海運港口局積極支持和參與本地及國際推廣活動，例如Lloyd's List香港船舶融資及法律論壇、Young Professionals in Shipping Network所舉辦的全球初創企業比賽「The Captain's Table」、第二屆Capital Link香港海運論壇，以及經濟學人所舉辦的亞洲貿易週2021。此外，有賴業界與政府共同努力推廣香港作為海運中心的優勢，波羅的海國際航運公會(BIMCO)公布《BIMCO法律及仲裁條款2020》，把香港列為繼倫敦、紐約和新加坡後的第四個指定仲裁地點。

面對激烈的競爭，政府會繼續推動高增值海運服務的增長，促進港口營運及加強推廣和宣傳香港的海運及港口業。具體而言，政府已委託在香港海運港口局下包括業界成員的專責小組，研究稅務措施，以鼓勵更多海運業務委託人落戶香港。與此同時，兩項分別探討在青衣一幅土地發展多層設施作貨櫃存放和貨物處理用途，以及在葵涌另一幅土地發展綜合大樓作多層停車場和物流用途的可行性研究已經完成。我們會繼續與相關部門合作，通過公開招標形式，在2021年起分階段出售該兩幅相關土地，以支持港口及物流業發展。在2021-22年度，我們為香港海運港口局的工作預留約1,950萬元，包括預留給投資推廣署作投資推廣工作的460萬元。其他推廣海運服務及港口發展的措施，均由相關政府政策局／部門的現有人員執行，屬於其常規職務，因此沒有相關工作開支的分項數字。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0622)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

在2021至22年度內，運輸及房屋局會繼續與機管局合作推行措施，以加強機場服務和機場的航線網絡及競爭力，以及加強抗疫防疫措施，以保障香港國際機場使用者和員工的公共衛生安全，有關工作的詳情及涉及的人手和開支預算為何？

提問人： 易志明議員 (立法會內部參考編號：29)

答覆：

政府一直與香港機場管理局(機管局)合作，研究並推行多項措施，以加強機場的服務和競爭力。香港國際機場正逐步落實發展「機場城市」的一系列的項目，以提升機場運力與功能，使機場成為新地標，推動香港以至區域的經濟發展。機管局已於2020年12月3日公布發展計劃細節。

在提升機場設施方面，機管局一直進行的工程包括：重新設計裝修客運大樓登機閘口及其他設施；興建「天際走廊」連接一號客運大樓及北衛星客運廊，以及利用科技提升旅客服務。機管局亦推展智能機場設施，例如自助保安閘口及自助登機閘口、「My HKG」流動應用程式，以及在客運大樓使用機械人來提升旅客的機場體驗。同時，機場的5G基建設施及數碼化停機坪管理系統將會提升營運效率。

航空貨運物流是香港國際機場另一重點發展範疇。為促進海空及空海聯運貨物通過香港國際機場轉運，機管局正計劃在大灣區設立「香港國際機場物流園」，以及在香港國際機場發展空側海空聯運貨運碼頭。此外，憑藉香港國際機場在處理高價值溫控貨物的能力備受國際認可的優勢，機管局會繼續發展高端空運物流及電子商貿。當現有的速遞航空貨運站擴建

項目和新的中高端物流中心與空側海空聯運貨運碼頭落成啓用，香港作為大灣區空運中心的競爭力將會進一步加強。

至於香港國際機場的防疫抗疫措施，為了保障機場社區及其他機場使用者的健康及安全，機管局一直透過使用內部資源，來加強清潔及消毒工作，改善客運大樓的通風，以及採用新科技對抗新型冠狀病毒病，例如使用自動化清潔機械人，以及在電梯按鈕及旅客辦理登機手續服務採用無接觸式科技。機管局會繼續與政府緊密合作，推行針對為所有於香港國際機場離境、抵港及轉機旅客的公共衛生措施，並推展為機場員工而設的自願檢測計劃。此外，機管局會配合政府的工作，鼓勵機場同業各成員早日接種疫苗。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0623)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

在2021至22年度的撥款較2020至21年度的修訂預算增加1.435億元(59.9%)，主要由於增加2個職位、有關職位的職級、薪酬及職責為何？

提問人： 易志明議員 (立法會內部參考編號：30)

答覆：

在2021-22年度，我們會在綱領(3)海空交通及物流發展項下開設1個高級工程師職位及1個工程師／助理工程師職位，為運輸及房屋局提供專業支援，以監督數個由香港機場管理局現正／將會推展的機場發展計劃，提升香港作為國際航空樞紐的地位。高級工程師及工程師／助理工程師按薪級中點估計的年薪值分別為1,514,640元及819,000元。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0625)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

二零二零年抵港的內河貨船航次較二零一九年下跌約百分之八，只有59 600航次，抵港的內河貨船航次有所下跌，除因2019新冠狀病毒病疫情令經濟活動減少外，還因內地的防疫抗疫措施，14天的隔離政策導致內河貨船船員嚴重短缺，部分內河貨船因沒有船員而被迫閒置；由於內河貨船以從內地運載香港市民日常所需用品及建材為主，一旦內河貨船班次持續因船員不足而減少班次，對香港的民生必造成影響，當局有何措施協助內河船面對船員不足的問題；在2021至22年度內，政府在處理內河貨船的人手及開支預算為何？

提問人： 易志明議員 (立法會內部參考編號：32)

答覆：

政府一直非常重視港口及航運業，並密切留意內地當局對內河船(包括行走粵港之間航線)上內地船員實施隔離規定所帶來的影響。我們一直積極聯繫內地相關部門，就內河貨運服務暫停及其對香港所造成的影響，表達深切關注，並研究務實的舒緩措施，以確保為香港供應日用品及其他必需品(包括建築材料)的內河貨運服務運作暢順。

上述工作由相關政府部門／政策局現有人員執行，屬於其常規職責，因此並無所涉人手及開支的分項數字。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0644)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

二零一九新冠病毒病疫情肆虐，嚴重衝擊航空業，請告知本會，在2020年，政府向航空業及機場服務營辦商提供的各項支援措施及涉及的金額和開支為何；在2021及22年度，政府有何支援措施協助航空業及機場服務營辦商渡過難關，以確保經濟復蘇時，香港國際機場有足夠的人力資源及服務滿足市場所需，有關措施涉及的開支預算為何？

提問人： 易志明議員 (立法會內部參考編號：51)

答覆：

2019冠狀病毒病疫情爆發，使香港國際機場的旅客數目大幅減少，對在香港國際機場營運的企業造成不同程度的影響。為了協助航空業界應對2019冠狀病毒病的影響，政府在第二及第三輪「防疫抗疫基金」¹下，就航空業提出兩項補貼計劃，分別針對(i)本地航空公司；及(ii)由香港機場管理局(機管局)發出有效專營權、特許經營牌照或營運許可證而在香港國際機場營運的指定航空支援服務及貨運設施的營運商。該一筆過非實報實銷補貼合共約4億元。政府亦寬免續發航空營運人許可證、簽發或續發適航證明書，以及續批予經審批的維修機構在一年寬免期內的所有費用，合共約7,600萬元。

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

與此同時，機管局亦合共推出4輪支持機場社區的紓緩措施，惠及機場社區的各個主要社羣，包括航空公司、航空輔助服務營運商、機場零售商戶及食肆，以及機場員工。機管局亦會延長豁免或減收航空業界各項費用及租金的安排至2021年5月。

是次為航空業界及機場社區推出的各項紓緩措施的總值合共約88億元。政府和機管局會繼續密切留意經濟及市場的現況，並會在考慮適當措施促進疫情後復蘇時與業界保持溝通，以期協助業界的業務復蘇。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1449)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

在2021至22年度內，運輸及房屋局會繼續監督在按照「一地多用」的原則下，在合適的「政府、機構或社區」設施及公共休憩用地項目中加設公眾停車場，有關工作的計劃，預計可為各車種增加多少泊車位數目，有關工作涉及的人手和開支預算為何？

提問人： 易志明議員 (立法會內部參考編號：53)

答覆：

按照「一地多用」的原則，運輸署正積極探討在合適的「政府、機構或社區」設施及公共休憩用地加設新的公眾停車場。視乎技術可行性，預期約有20個合適的工程項目，可分批提供約5 100個泊車位。為此，在運輸及房屋局(運房局)的政策支援下，運輸署正就推展有關項目與相關政策局和部門緊密合作，並會進行技術評估，以確定提供公眾泊車位的可行性。

監督新公眾停車場的供應是運房局的恆常工作，由運房局現有人員承擔，所涉及的人手及開支並無分項數字。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3116)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

機管局因應新冠病毒疫情向機場同業提供的紓緩措施，將於3月底結束。政府與機管局將繼續推行多項措施，政府當局請告知本會：

(一) 請提供機管局就各項紓緩措施的分項開支情況；

(二) 請提供最近兩個年度，機場內商業租戶數字變化；將繼續為機場租戶、航空公司等提供哪些支援，令各持份者維持機場服務；

(三) 政府當局於本年度將有何具體措施以提升機場防疫抗疫能力？所涉開支為何？

提問人：姚思榮議員 (立法會內部參考編號：1)

答覆：

(1)及(2)

鑑於2019冠狀病毒病疫情爆發，除了政府透過「防疫抗疫基金」¹和豁免各項費用來向航空業界提供援助外，香港機場管理局(機管局)亦推出了4輪支援機場社區的紓緩措施，惠及機場社區的各個主要社羣，包括航空公司、航空輔助服務營運商、機場零售商戶及食肆，以及機場員工。上述由政府及機管局向航空業界及機場社區提供的各項紓緩措施的總值約為88億港元。根據機管局的資料，香港國際機場在過去兩年的租戶數目維持平穩。

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

政府和機管局會繼續密切留意經濟及市場的現況，並會在考慮促進疫後業務復蘇的適當措施時，與業界保持溝通。

(3)

至於香港國際機場的防疫抗疫措施，為了保障機場社區及其他機場使用者的健康及安全，機管局一直透過使用內部資源，來加強清潔及消毒工作，改善客運大樓的通風，以及採用新科技對抗新型冠狀病毒病，例如使用自動化清潔機械人，以及在電梯按鈕及旅客辦理登機手續服務採用無接觸式科技。機管局會繼續與政府緊密合作，推行針對所有於香港國際機場離境、抵港及轉機旅客的公共衛生措施，並推展為機場員工而設的自願檢測計劃。此外，機管局會配合政府的工作，鼓勵機場同業各成員早日接種疫苗。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3117)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

鑒於港珠澳大橋(下稱：大橋)行車量及行車收益未及預期，政府當局正積極探討擴大跨境交通安排，政府當局請告知本會：

(一) 當局就放寬大橋「港車北上」的計劃和時間表為何；

(二) 當局有否就放寬「港車北上」對大橋收益進行估算，如有，詳情為何；

(三) 在去年疫情下，政府需為大橋承擔多少費用及虧損？

提問人： 姚思榮議員 (立法會內部參考編號：4)

答覆：

(1)及(2)

現時，香港私家車若要往來香港與廣東省，一般而言必須取得粵港跨境私家車常規配額(常規配額)，而常規配額的申請資格要求按廣東省政府規定，例如須具備一定納稅額或捐贈額等。在「港珠澳大橋港車北上不設配額計劃」(計劃)下，香港居民將可在無需配額的情況下，駕駛名下私家車經大橋往來香港與廣東省。

我們的初步構想是計劃的合資格人士每次入境內地後可連續停留不超過30天，而每年在內地累計可停留不超過180天，相信足以滿足香港居民到廣東省作短期商務、探親或旅遊的需求。此外，我們的目標是盡量簡化申請程序和降低手續費用，以達致利民便民，增加計劃對公眾的吸引力。

我們和廣東省政府及內地相關當局正在敲定計劃的各項具體安排及技術細節，務求早日實施計劃。

(3)

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)，以及向使用大橋主橋的車輛收取通行費。

大橋管理局以自收自支的方式營運。大橋主橋收入(包括通行費)由大橋管理局用以償還銀行貸款，以及支付大橋的日常營運及維護的開支。通行費收入並非由香港政府收取。我們不宜單方面披露有關大橋收入及開支的資料。三地政府將密切留意大橋的營運情況，並研究可行的優化方案，包括推出措施增加大橋的車輛流量，藉以善用大橋。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1930)

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

問題：

當局現時就交通流量的規劃、設計均建基於《第三次整體運輸研究》模型的基礎，可是有關的模型建立於1999年。縱使當局曾回覆本會，曾於2005年展開題為「重組及提升《第三次整體運輸研究》模型」的顧問研究、以及於2011年完成「交通習慣調查」和「貨車行程特性調查」，以更新有關的數據。可是畢竟有關的研究假設屬於上世紀的產物，隨著本地人口增加、城市發展等因素，市民對公共交通服務的需要難免隨時日而有根本轉變，單純更新數據而非概念上轉變，難以回應時代的需要。就此當局可否告知本會：

1. 當局如何評估《第三次整體運輸研究》對現時交通流量預測的準確性；
2. 當局基於甚麼準則，以決定開展《第四次整體運輸研究》。當局現時又有否計劃開展有關的研究，如有詳情為何，如否原因為何？

提問人：陳克勤議員 (立法會內部參考編號：29)

答覆：

運輸署一直不斷優化和更新整體運輸研究模型，以提供更準確及穩健可靠的交通預測作規劃之用。有關工作包括持續提升該模型，例如建立新的運算法則及子模型以更準確模擬行程，以及採納最新的人口、就業、經濟、土地用途與運輸基礎設施規劃和交通數據。

正如《2020年施政報告》提及，政府會進行1項全面的交通運輸策略性研究。運輸署正制訂交通運輸策略性研究的範圍，並會於2022年進行全港性的交通習慣調查，以期根據調查所得的資料提升整體運輸研究模型，從而制訂未來的交通運輸政策。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1931)

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

問題：

就專營巴士加裝安全裝置的資助計劃事宜，當局可否告知本會：

1. 就專營巴士安裝安全帶事宜，列出自2020年第二季至今，每月已安裝安全帶的現有巴士數目及佔總巴士數目的百分比，並以各巴士服務營辦商作類別分項列出；
2. 就安裝巴士安全裝置事宜，即電子穩定控制系統和在下坡時為車速限制器的最高速度設定上限的減速器，當局本年度計劃安裝在現有巴士的數量，並以各巴士服務營辦商分項列出；
3. 就安裝駕駛輔助或監察裝置事宜，由2019年第四季至今，列出每月安裝數目，並以各巴士服務營辦商分項列出；
4. 自以上項目於2019年陸續推出至今，當局有否評估有關裝置對交通安全的提升成效，如有詳情為何，如否原因為何。

提問人：陳克勤議員 (立法會內部參考編號：30)

答覆：

為進一步提升專營巴士服務的安全，由2018年7月起，所有新訂購雙層巴士均會在所有乘客座椅配備安全帶，並會配備可加強車輛穩定性和減低翻側風險的電子穩定控制系統，以及車速限制減速器(即具有減速功能的車速限制器)。為落實香港專營巴士服務獨立檢討委員會(檢討委員會)提出的建議，運輸署已就為現有專營巴士加裝電子穩定控制系統、車速限制減速器及安全帶進行成本效益分析。因應成本效益分析的結果，專營巴士營辦商會安排為約4 000部巴士安裝電子穩定控制系統和車速限制減速器，以及為

約1 900部巴士的所有上層座椅安裝安全帶。政府已預留5億元，用以資助專營巴士營辦商八成相關安裝費用。安裝工作已由2020年第三季起陸續展開，目標是在3年內完成安裝安全帶和在4年內完成安裝電子穩定控制系統和車速限制減速器。

此外，專營巴士營辦商一直試驗各類先進駕駛輔助系統，包括防止碰撞和保持行車線警報系統，以及司機監察系統。截至2020年年底，城巴有限公司(機場及北大嶼山路線專營權)及龍運巴士有限公司已自費在所有行走機場／北大嶼山路線的巴士上安裝該等設備。專營巴士營辦商會繼續監察駕駛輔助系統及司機監察系統的使用情況，以證實這些附加設備在不同操作環境下的效能，然後決定是否應在所有路線安裝該等設備。

截至2020年年底，已安裝相關安全裝置的巴士數目表列如下：

安全裝置	已安裝安全裝置的巴士數目 (佔相關專營巴士營辦商旗下已領牌照巴士總數的百分比) (截至2020年年底的情況)					
	九龍巴士 (一九三三)有限公司	新世界第一巴士服務有限公司	城巴有限公司(香港島及過海巴士網絡專營權)	城巴有限公司(機場及北大嶼山巴士網絡專營權)	龍運巴士有限公司	新大嶼山巴士(1973)有限公司(嶼巴)
安全帶、電子穩定控制系統及車速限制減速器	505 (13%)	21 (3%)	70 (9%)	30 (13%)	-	5 (3%)
只有安全帶	191 (5%)	1 (<1%)	1 (<1%)	3 (1%)	-	62* (41%)
只有電子穩定控制系統及車速限制減速器	1 (<1%)	1 (<1%)	31 (4%)	1 (<1%)	-	-
先進駕駛輔助系統	-	-	-	244 (100%)	278 (100%)	-
司機監察系統	-	-	-	244 (100%)	278 (100%)	-

* 62部嶼巴巴士中有59部為單層巴士。

運輸署建議專營巴士營辦商在現有巴士安裝安全帶、電子穩定控制系統及車速限制減速器前，已就上述裝置進行成本效益分析，包括參考海外相關安全成效研究。一般而言，安全帶提供基本的即時保護，乘客佩戴安全帶可有效減低交通意外的傷亡率及減輕傷勢；電子穩定控制系統可偵測並減少輪胎失去附着摩擦力的情況，從而加強車輛的穩定性，同時減少車輛在

轉急彎或進行防禦性轉向動作時翻側的風險；車速限制減速器則透過限制車速從而有效減輕撞車事故的嚴重程度及其引致的傷亡情況。運輸署和專營巴士營辦商會繼續監察上述裝置的安裝工作，並會不時檢視意外統計數字的變化。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1932)

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

問題：

就專線小巴實時到站資訊系統事宜，當局可否告知本會：

1. 現時三條專線小巴路線的試行情況為何；
2. 當局計劃於本年度擴展至約70條專線小巴路線，當中的籌備情況為何，當局何時公佈當中的詳情；
3. 當中就推行以上項目所涉及的人手及開支詳情。

提問人：陳克勤議員 (立法會內部參考編號：31)

答覆：

運輸署正在開發一套資訊系統，以期在2022年或之前分階段發放專線小巴預計到站時間資訊。該系統最初涵蓋3條專線小巴路線，其預計到站時間資訊自2020年12月31日起已透過「香港出行易」及「資料一線通」發放。截至2021年3月，約有70條專線小巴路線的預計到站時間資訊透過「香港出行易」及「資料一線通」發放。

開發該系統的預算開支約為3,100萬元，而管理、營運及維修該系統的預算經常開支每年約為600萬元。運輸署的工作由其現有人員執行，涉及的人手沒有詳細分項。

- 完 -

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
(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

過去三年，就本地道路運輸系統事宜，政府可否告知本會：

1. 新登記的各燃料的私家車和其他車輛數字為何？
2. 十八區各區的違泊數字；
3. 十八區各區的泊車位數目為何；政府各停車場使用率為何；
4. 未來三年，十八區各區計劃新增的車位數字為何；
5. 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？

提問人：陳克勤議員 (立法會內部參考編號：86)

答覆：

1. 2018年至2020年，按車輛及燃料類別劃分的新登記車輛數目載於附件1。
2. 香港警務處備存按警察總區劃分的違例泊車定額罰款通知書資料。2018年至2020年，5個警察總區的相關執法數字載於附件2。
3. 過去3年，18區的泊車位數目表列於附件3。

政府提供的公眾泊車位包括由不同部門營運的各類型泊車位(包括路旁及非路旁泊車位)。運輸署沒有備存上述泊車位使用率的所有記錄。至於運輸署轄下的11個公眾停車場，其於2018年至2020年的平均使用率表列於附件4。

4. 由於提供新泊車位的數目和進度取決於很多因素，包括與地區人士的諮詢，運輸署無法準確預測未來數年泊車位的新增數目。
5. 運輸署將繼續與環境局及環境保護署合作，落實有關推動使用電動車的新政策及措施，當中包括在可行情況下，在運輸署轄下的政府多層停車場裝設更多電動車充電器，以及研究有何措施可減少非電動車輛佔用設有電動車充電器的泊車位。

2018年至2020年的新登記車輛數目

2018年

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
電單車	5 286	0	0	0	5 286
私家車	41 551	265	471	0	42 287
的士	0	0	0	1 770	1 770
專營巴士	0	648	5	0	653
非專營公共巴士	0	619	0	0	619
私家巴士	0	50	0	0	50
公共小巴	0	160	0	336	496
私家小巴	0	272	0	130	402
貨車	1	9 848	16	0	9 865
特別用途車輛	1	146	5	17	169

2019年

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
電單車	6 468	0	0	0	6 468
私家車	35 858	28	2 423	0	38 309
的士	0	0	0	1 118	1 118
專營巴士	0	314	1	0	315
非專營公共巴士	0	445	2	0	447
私家巴士	0	64	0	0	64
公共小巴	0	142	0	339	481
私家小巴	0	157	1	111	269
貨車	0	8 949	42	0	8 991
特別用途車輛	2	126	5	13	146

2020年

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
電單車	9 343	0	25	0	9 368
私家車	32 441	0	4 595	0	37 036
的士	0	0	0	805	805
專營巴士	0	289	0	0	289
非專營公共巴士	0	172	0	0	172
私家巴士	0	35	0	0	35
公共小巴	0	12	0	147	159
私家小巴	0	68	0	76	144
貨車	2	5 390	35	0	5 427
特別用途車輛	0	98	9	12	119

註：混合動力車輛計入其相應燃料類別內。

2018年至2020年發出的違例泊車定額罰款通知書數目

警察總區	年份		
	2018	2019	2020
港島	385 196	287 149	599 218
東九龍	351 968	251 430	489 901
西九龍	517 842	339 549	631 593
新界南	396 975	296 732	512 831
新界北	374 532	249 884	474 326
總計	2 026 513	1 424 744	2 707 869

過去3年各區的泊車位數目^{^*}

地區	19年2月	20年2月	21年2月
中西區	41 103	41 343	41 145
灣仔	41 240	41 496	40 877
東區	50 548	51 289	51 402
南區	42 655	42 793	42 784
油尖旺	38 259	39 565	39 169
深水埗	34 818	34 942	35 245
九龍城	53 729	52 293	52 487
黃大仙	24 499	24 588	24 555
觀塘	52 901	54 759	55 643
荃灣	40 690	40 923	41 733
屯門	45 350	45 815	46 579
元朗	45 450	45 921	46 597
北區	24 378	24 258	24 073
大埔	30 803	31 829	33 391
西貢	45 766	46 812	47 396
沙田	78 692	79 427	80 092
葵青	49 748	50 128	50 256
離島	17 700	18 398	17 740
總計	758 329	766 579	771 164

[^] 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。負責管理停車場的各部門、機構、管理公司或營辦商因應其需要對泊車位數目／車種作出調動，實際泊車位數目或會有所不同。

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

2018年至2020年運輸署轄下公眾停車場的泊車位數目及其使用率

地區	停車場	泊車位數目 [^]	平均使用率 [^]					
			日間時段(0800-2300)			夜間時段(2300-0800)		
			2018	2019	2020	2018	2019	2020
港島	天星碼頭停車場	377	70%	56%	56%	16%	10%	12%
	大會堂停車場	170	58%	34%	41%	15%	8%	8%
	林士街停車場	835	68%	61%	50%	45%	40%	26%
	堅尼地城停車場	195	83%	75%	80%	75%	72%	74%
	天后停車場	428	81%	76%	71%	64%	62%	65%
	筲箕灣停車場	385	84%	71%	78%	81%	75%	79%
	香港仔停車場	293	76%	72%	73%	89%	88%	89%
九龍	黃大仙雙鳳街停車場	267	86%	74%	77%	87%	84%	85%
	黃大仙公共運輸總站停車場 [#]	37	--	--	23% ^α	--	--	8% ^α
新界	葵芳停車場 [*]	531	74%	73%	71%	72%	76%	71%
	荃灣停車場	545	91%	85%	82%	88%	85%	82%

[^] 不包括電單車泊車位。

[#] 黃大仙公共運輸總站停車場原本只是提供25個旅遊巴士泊車位的泊車設施。自2020年9月1日起，該停車場以臨時形式開放予其他指定類別的車輛停泊。現時，該停車場提供31個私家車／客貨車泊車位、2個旅遊巴士泊車位及4個旅遊巴士／貨車泊車位。

^α 2020年9月至2020年12月的平均使用率。

^{*} 在葵芳停車場天台的75個私家車／客貨車泊車位當中，自2020年1月1日起，已騰出54個泊車位供公眾使用，餘下的21個泊車位則留作臨時汽車扣留中心。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1979)

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

問題：

運輸署會否繼續研究和規劃開辦更多新的小巴服務給新界鄉郊地區？預計未來一年增加多少小巴線（以區議會分區列出）？

提問人：陳克勤議員（立法會內部參考編號：103）

答覆：

運輸署一直按照公共運輸服務需求、地理位置和路線的營運效益等因素，訂定適合專線小巴經營的新路線組合。

運輸署計劃在2021年開辦2條新專線小巴路線，詳情如下：

	地區	起點—終點
(1)	北區	皇后山邨—北區醫院
(2)		華山村—上水

運輸署會繼續留意新界鄉郊地區的公共運輸需求變化，在有需要時檢視有關公共運輸服務及研究開辦新專線小巴服務的需要及可行性。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1984)

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

問題：

就本地單車事宜，政府可否告知本會：

1. 政府部門收到有關單車的投訴；當中有關共享單車數字佔多少；
2. 清理違例停泊單車行動的次數及沒收單車的總數；
3. 過去三年，涉及單車的意外數字；
4. 現時各區單車泊位數字；
5. 新界9個新市鎮改善現有單車徑和相關設施進展為何？

提問人：陳克勤議員 (立法會內部參考編號：108)

答覆：

1. 在2020年，政府透過1823電話中心接獲1 852宗與單車有關的投訴，其中18宗與無樁式自助單車租賃服務有關。
2. 在2020年，政府進行了211次清理違例停泊單車聯合行動，移走11 475輛單車，當中1 180輛屬無樁式自助租賃單車。
3. 在2018年、2019年及2020年，涉及單車的交通事故數字分別為1 804宗、1 738宗及2 737宗。
4. 截至2020年12月各區的公共單車泊位數目表列於附件。
5. 在新界9個新市鎮內，運輸署正分階段為單車徑及單車設施落實改善措施，例如在不同地點提供更多公共單車泊位及增設安全設施。第一批改善工程涉及約100個地點，已於2018年年中完成。第二批改善工程涉及約450個地點，已於2020年2月動工，預計在2021年年底前完成。至於第三批約160個地點的改善工程，由於涉及較大規模及較複雜的工程，運輸署會繼續與路政署商討有關工程的設計及施工。

各區現有單車泊位數目(截至2020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	108
黃大仙	0
離島	6 920
北區	6 565
西貢	6 041
沙田	12 188
大埔	6 159
荃灣	113
屯門	7 124
元朗	15 828
總計	61 295

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3056)

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

問題：

就本地交通情況，政府可否告知本會，過去三年：

1. 香港10條主要幹線設計流量及繁忙時間使用量為何；
2. 中環灣仔繞道通車後的交通流量變化為何；
3. 現時本地各隧道使用設計流量及繁忙時間使用量為何；
4. 交通意外的傷亡人數為何；
5. 各公共交通工具平均每日使用人次為何，及其所佔比率為何；
6. 各隧道收費及營運開支為何；
7. 運輸署為政府收費隧道及道路展開收費階梯和收費水平研究；有關詳情為何；
8. 各隧道使用快易通的比率為何？

提問人：陳克勤議員 (立法會內部參考編號：84)

答覆：

1. 由於交通統計年報所載的交通流量統計數字現時只更新至2019年，現把2017年至2019年10條主要幹線的設計容車量及早上繁忙時段使用率(以車輛行車量／容車量比率計算)載列於**附件1**。
2. 中環及灣仔繞道在2019年2月全面通車後，干諾道中及告士打道在平日早上和傍晚繁忙時段的車流量分別減少約20%和17%。在2020年，中環及灣仔繞道平日的每日平均車流量約為48 000架次。
3. 各隧道的設計容車量及過去3年的繁忙時段使用率載列於**附件2**。

4. 過去3年，交通意外涉及的傷亡人數表列如下：

年份	交通意外涉及的傷亡人數
2018	19 637
2019	20 218
2020	18 360

5. 過去3年，公共交通工具的平均每日乘客人次載列於附件3。

6. 過去3年，各隧道的收費及營運開支載列於附件4。

7. 運輸署在2019年7月展開「擠塞徵費」研究，以「效率優先」為原則，讓載客效率高的車輛使用政府收費隧道及道路時享有較優惠的收費，而載客量低的車輛則須付較高的收費。鑑於2019冠狀病毒病疫情可能影響市民大眾的出行習慣，運輸署正檢討「擠塞徵費」研究的工作計劃，包括透過進行交通調查以整理最新的資料及數據。運輸署會就研究所提建議適時諮詢有關持份者。

8. 過去3年，各隧道的快易通使用情況(即使用「快易通」的車輛數目佔所有使用該隧道車輛的百分比)表列如下：

收費隧道	2018年	2019年	2020年
香港仔隧道	55%	52%	54%
海底隧道	43%	45%	46%
東區海底隧道	49%	49%	50%
大老山隧道	55%	55%	55%
獅子山隧道	46%	46%	46%
城門隧道	43%	43%	44%
將軍澳隧道	47%	47%	48%
八號幹線 (尖山隧道及沙田嶺隧道)	51%	49%	51%
西區海底隧道	55%	56%	61%
大欖隧道	56%	58%	59%

主要幹線的設計容車量及早上繁忙時段¹使用率

路段	主要幹線 ²	方向	設計容車量 (架次/小時)	繁忙時段使用率		
				2017年	2018年	2019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	0.7	0.6
中環及灣仔繞道 ³	四號	東行	4 700	-	-	0.7
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	0.7	0.6	0.7
西九龍公路 (介乎連翔道與興華街西)	三號	南行	4 700	0.9	0.9	0.9
東九龍走廊 (介乎馬頭角道與漆咸道北)	五號	北行	3 000	0.9	1.0	0.9
龍翔道 (介乎南昌街與獅子山隧道公路)	七號	東行	4 700	0.9	0.9	0.9

路段	主要幹線 ²	方向	設計容車量 (架次/小時)	繁忙時段使用率		
				2017年	2018年	2019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	1.0	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	南行	4 700	0.5	0.5	0.5
新界西						
汀九橋	三號	南行	4 700	1.0	1.2	1.2
南灣隧道	八號	東行	4 700	0.4	0.4	0.5
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	1.0
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	0.2	0.2	0.2

註1：早上繁忙時段為平日(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。

註3：中環及灣仔繞道於2019年2月全面通車。

各隧道的設計容車量及繁忙時段使用率

隧道 ¹	方向	設計容車量 (架次／小時)	使用率 ²		
			2018年	2019年	2020年
香港仔隧道	北行	2 600	0.6	0.6	0.6
	南行	2 600	0.7	0.7	0.7
海底隧道 ³	北行	2 600	1.0	1.0	1.0
	南行	2 600	1.1	1.1	1.1
東區海底隧道	北行	2 600	1.0	1.0	1.0
	南行	2 600	1.0	1.0	1.0
西區海底隧道	北行	4 200	0.6	0.6	0.5
	南行	4 200	0.6	0.6	0.5
獅子山隧道	北行	2 600	1.0	1.0	0.9
	南行	2 600	1.0	1.0	1.0
大老山隧道	北行	2 600	0.9	0.9	0.8
	南行	2 600	0.9	0.9	0.8
將軍澳隧道	西行	2 600	1.0	1.0	1.0
	東行	2 600	1.1	1.1	1.1
尖山隧道及 沙田嶺隧道	北行	4 700	0.5	0.5	0.5
	南行	4 700	0.5	0.5	0.5
城門隧道	西行	2 600	0.7	0.7	0.7
	東行	2 600	0.7	0.7	0.7
大欖隧道	北行	4 700	0.4	0.4	0.3
	南行	4 700	0.5	0.5	0.4

註1： 運輸署沒有備存愉景灣隧道的數據，該隧道由私人公司建造，現時由私人公司營運，並只供獲許可車輛使用。不收費隧道不設可用於編製記錄的車輛繳費系統，故此運輸署沒有這些隧道在繁忙時間及非繁忙時間的交通數據及其相應使用率的分項數字。

註2： 上表的使用率，乃指由隧道營辦商透過車輛繳費系統編製的平日(即星期一至五，公眾假期除外)每小時平均行車量與隧道設計容車量的比率。繁忙時段指平日上午7時至10時及下午5時至8時。

使用率是各隧道的實際行車量與設計容車量的比率，但不計及正在排隊入隧道的車輛，亦不反映實際交通需求與設計容車量之間的關係。隧道的實際交通容量或會受其他交通因素影響，包括使用有關路段的不同車輛種類的比例、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： 因海底隧道在2019年11月13日至2020年1月19日期間封閉和修復受損設施的原故，上述使用率已排除該段時間的影響。

2018年至2020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)
2018年	4 054.3 (31.5%)	5 461.6 (42.4%)	164.7 (1.3%)	1 806.1 (14.0%)	127.3 (1.0%)	889.0 (6.9%)	225.4 (1.8%)	139.8 (1.1%)	12 868.2 (100.0%)
2019年	4 093.9 (32.9%)	5 103.6 (41.0%)	149.4 (1.2%)	1 761.1 (14.2%)	122.2 (1.0%)	854.6 (6.9%)	213.7 (1.7%)	141.1 (1.1%)	12 439.6 (100%)
2020年	3 036.3 (34.0%)	3 466.6 (38.8%)	113.0 (1.3%)	1 299.5 [#] (14.5%)	85.9 (1.0%)	659.9 [#] (7.4%)	157.6 [#] (1.8%)	115.0 (1.3%)	8 933.8 [#] (100%)

註：

() 括號內數字為該公共交通工具所佔百分比。

臨時數字

各隧道的現有收費水平

車輛類別	海底隧道	東區海底隧道	香港仔隧道	獅子山隧道	城門隧道	將軍澳隧道	八號幹線 ¹	大老山隧道	大欖隧道	西區海底隧道
電單車、機動三輪車	8元	13元	5元 ³ (劃一隧道費)	8元 ³ (劃一隧道費)	5元 ³ (劃一隧道費)	3元 ³ (劃一隧道費)	8元 ³ (劃一隧道費)	15元	22元 ⁴	25元 ⁴
私家車	20元	25元						20元	48元 ⁴	75元 ⁴
的士	10元	25元/ 15元 ²						20元	48元 ⁴	70元 ⁴
公共小巴	10元	38元						23元	100元 ⁴	85元 ⁴
私家小巴	10元	38元						24元	100元 ⁴	85元 ⁴
輕型貨車、許可車輛總重不超過5.5公噸的特別用途車輛	15元	38元						24元	49元 ⁴	85元 ⁴
中型貨車、許可車輛總重超過5.5公噸但不超過24公噸的特別用途車輛(掛接式車輛除外)	20元	50元						28元	55元 ⁴	110元 ⁴
重型貨車、許可車輛總重超過24公噸的特別用途車輛(掛接式車輛除外)	30元	75元						28元	60元 ⁴	140元 ⁴
公共及私家單層巴士	10元 ³	50元 ³						32元 ³	143元 ⁴	140元 ⁴
公共及私家雙層巴士	15元 ³	75元 ³						35元 ³	168元 ⁴	200元 ⁴
超過2條車軸的每條額外車軸	10元 ³	25元 ³	24元	免費 ⁴	30元 ⁴					

註1：尖山隧道是八號幹線的一部分。

註2：向沒有載客的的士收取15元，隧道費須在人手收費亭清繳。

註3：由2019年2月17日起使用政府收費隧道時獲豁免收費的專營巴士除外。

註4：優惠收費直至另行通告。

2017-18 至 2019-20 年度期間各政府收費隧道的營運開支

隧道 ¹	2017-18 年度 (百萬元)	2018-19 年度 (百萬元)	2019-20 年度 (百萬元)
海底隧道 ²	79	79	80
東區海底隧道 ²	103	103	99
大老山隧道 ^{2,3}	-	64	88
香港仔隧道 ⁴	80	80	81
獅子山隧道 ⁴	70	72	70
城門隧道 ⁴	67	94	97
將軍澳隧道 ⁴	56	60	64
八號幹線 ^{4,5}	271	265	288

註1：此列表並不包括大欖隧道和西區海底隧道，因兩者屬「建造、營運及移交」隧道，於有關期間由其專營公司擁有及營運，政府將分別在2025年5月及2023年8月收回它們。

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

註3：隨着相關的「建造、營運及移交」專營權屆滿，政府在2018年7月11日收回大老山隧道。

註4：這些隧道由政府建造。營運開支包括隧道在該年度的建造成本折舊費。

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

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0261)

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

問題：

就公共交通費用補貼計劃，請問自計劃開展以來至目前為止：

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

提問人：陳恒鑽議員 (立法會內部參考編號：1)

答覆：

1. 公共交通費用補貼計劃(補貼計劃)於2019年1月1日推行。根據市民在2019年支付的實際公共交通開支計算，補貼總金額約為18.736億元，每月平均受惠人數約214萬，每月的人均補貼金額約為73元。

政府由2020年1月1日起優化補貼計劃，把每月超出400元的公共交通開支補貼比率由四分之一提升至三分之一，並將每張八達通的補貼金額上限由每月300元提高至400元。2020年1月至6月的補貼總金額約為7.648億元，每月平均約有143萬名市民受惠，每月的人均補貼金額約為89元。

為紓緩市民在疫情期間的交通費負擔，政府已推出1項特別措施，由2020年7月1日起，暫時將每月的公共交通開支水平由400元放寬至200元。2020年7月至2021年2月期間的補貼總金額約為17.976億元，每月平均約有251萬名市民受惠，每月的人均補貼金額約為90元。

在計劃優化前和優化後以及推出特別措施後，按補貼金額劃分的受惠人數載列如下：

補貼金額	受惠人數(數目計至最接近的千位)		
	2019年1月至12月的每月平均受惠人數(計劃優化前)	2020年1月至6月的每月平均受惠人數(計劃優化後)	2020年7月至2021年2月的每月平均受惠人數(推出特別措施後)
0.1元－100.0元	1 583 000	949 000	1 639 000
100.1元－200.0元	438 000	343 000	624 000
200.1元－300.0元	117 000	100 000	186 000
300.1元－400.0元	不適用	37 000	57 000

2. 在補貼計劃下，每月發放的補貼可在3個月內領取。現把截至2021年2月底，2019年1月至2020年10月涉及逾期未領取補貼的受惠人數載列如下(2020年11月或以後的補貼，在2021年2月底仍可領取，故下表並沒有包括有關數字)：

月份	涉及逾期未領取補貼的受惠人數(數目計至最接近的千位)
2019年1月	326 000
2019年2月	259 000
2019年3月	403 000
2019年4月	363 000
2019年5月	395 000
2019年6月	387 000
2019年7月	396 000
2019年8月	390 000
2019年9月	375 000
2019年10月	314 000
2019年11月	257 000
2019年12月	421 000
2020年1月	383 000

月份	涉及逾期未領取補貼的受惠人數 (數目計至最接近的千位)
2020年2月	105 000
2020年3月	133 000
2020年4月	106 000
2020年5月	187 000
2020年6月	241 000
2020年7月	530 000
2020年8月	402 000
2020年9月	527 000
2020年10月	721 000

3. 在計劃優化前和優化後以及推出特別措施後的每月平均補貼金額載列如下：

月份	每月平均補貼金額(百萬元)
2019年1月至12月 (計劃優化前)	156.1
2020年1月至6月 (計劃優化後)	127.5
2020年7月至2021年2月 (推出特別措施後)	224.7

補貼計劃在2020-21年度的預算經常開支(扣除預算補貼金額)為4,330萬元。

4. 在2020年，約有32%合資格領取補貼的市民使用個人八達通卡。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0263)

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

問題：

1. 請分別列出過去三年：(1)分別行走三條過海隧道的專營巴士路線、公共小巴及非專營巴士(俗稱村巴)路線數目，每天行走班次數目；(2)行走三條連接九龍和沙田隧道的專營巴士路線、公共小巴及非專營巴士每天行走相關隧道的路線數目，每天班次數目，以及(3)列出相關隧道每年來自專營巴士路線、公共小巴及非專營巴士的收入分別為何，並以表分別列出。
2. 當局於2019年落實「專營巴士豁免隧道費基金」：(1)請問自基金落實以來，每個專營巴士營辦商投入基金帳目運作詳情為何？(2)據理解，基金的設立是希望減低加價壓力，請問相關結餘有沒有發揮上述作用？(3)當局有沒有設定檢討此政策的時間表？

提問人：陳恒鑞議員 (立法會內部參考編號：3)

答覆：

1. 過去3年行經3條過海隧道和3條連接九龍及沙田的隧道的專營巴士、專線小巴和居民服務車輛的路線數目及每日編定班次數目載列如下：

隧道	年份	專營巴士		專線小巴		居民服務車輛	
		行經路線數目	每日班次數目	行經路線數目	每日班次數目	行經路線數目	每日班次數目
海底隧道	2018	32	4 543	1	63	9	156
	2019	32	4 273	1	65	7	149
	2020	32	3 978	1	26	6	150
東區海底隧道	2018	22	2 142	2	35	9	32
	2019	22	2 022	2	35	8	30
	2020	23	1 915	2	35	6	24
西區海底隧道	2018	32	3 559	0	0	32	327
	2019	34	3 349	0	0	32	327
	2020	34	2 781	0	0	31	309
獅子山隧道	2018	29	3 184	8	473	10	77
	2019	30	3 235	8	470	7	57
	2020	30	2 970	8	448	7	63
大老山隧道	2018	32	3 892	0	0	21	229
	2019	34	3 760	0	0	17	218
	2020	35	3 380	0	0	15	212
尖山隧道	2018	16	758	0	0	5	28
	2019	16	732	0	0	5	20
	2020	16	542	0	0	5	28

註

- (1) 所載數字是以該年年底情況為依據。
- (2) 在相同服務詳情表下的巴士主路線服務及輔助路線服務只當作一條路線計算。
- (3) 由於紅色小巴並非按固定路線行走，故紅色小巴並不包括在內。

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

隧道名稱	來自巴士(包括單層和雙層的專營巴士及非專營巴士)的隧道費收入(百萬元)			來自小巴(包括私家小巴和公共小巴)的隧道費收入(百萬元)		
	2018年	2019年 (註4)	2020年 (註4)	2018年	2019年	2020年
海底隧道	40.9	13.3	4.2	6	5.1	3.4
東區海底隧道	74.5	23.4	9.6	8.3	8.6	5.9
西區海底隧道 (註5)	287.0	318.6	251.8	25.7	24.7	15.2
獅子山隧道	不適用(註6)					
大老山隧道	61.7	18.7	6.7	1.2	1.4	0.9
尖山隧道	5.9	3.2	1.7	0.4	0.4	0.3

註：

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

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

基金在下列巴士公司調整票價時發揮了紓緩加幅的作用：

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

自基金實施以來，截至2021年1月31日，各專營巴士公司在基金下的提存及結餘情況表列如下：

專營巴士公司	存入款項 (千元)	提取款項 (千元)	基金結餘 (千元) (註 7)
九龍巴士(一九三三)有限公司(九巴)	354,567 (註 8)	0	357,486
新世界第一巴士服務有限公司(新巴)	87,112	87,127	0
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)	71,467	68,210	3,282
城巴有限公司(機場及北大嶼山巴士網絡專營權)	33,738	0	33,951
龍運巴士有限公司	48,812	0	49,243
新大嶼山巴士(1973)有限公司	17	0	17

註

- (7) 結餘包含2019年2月17日至2021年1月31日期間，專用基金帳目所收取的利息(如有)。
- (8) 存入款項包含節省的隧道使用費，以及由九巴和城巴(專營權1)／新巴共同營運路線所得的額外收入，該筆額外收入自城巴(專營權1)／新巴由2019年1月20日加價起累算撥歸專用基金帳目。

政府會密切監察基金的運作，並在有需要時檢討現行安排。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0264)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

1. 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)？
2. 請提供過去一年，政府透過「抗疫防疫基金」向上述交通工具提供津貼詳情，包括(1)津貼項目(2)涉及金額(3)受惠對象(4)截至現時為止有關申領及批出情況，請分以表列出。

提問人：陳恒鑠議員 (立法會內部參考編號：4)

答覆：

1. 2017-18年度至2020-21年度政府就下列公共交通工具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)			
		2017-18年度	2018-19年度	2019-20年度	2020-21年度 (截至2021年2月28日)
專營巴士	豁免車輛牌照費(註1)	25,292	25,495	25,845	24,093
	發還地租及政府土地的租金(註1及2)	340,673	386,484	412,850	66,919
	豁免政府隧道和道路的收費(註3)	不適用	33,602	279,666	212,546
	豁免首次登記稅	59,694	56,529	29,413	30,665
	豁免已登記商用車輛的車輛檢驗費用(註4)	不適用	不適用	1,308	5,469
	資助在有蓋巴士站安裝座椅及巴士到站資訊顯示屏	988	4,298	3,410	6,112
	資助在現有巴士上安裝安全裝置(註5)	不適用	不適用	不適用	19,078
非專營巴士	豁免已登記商用車輛的車輛牌照費用(註4)	不適用	不適用	3,665	14,385
	豁免已登記商用車輛的車輛檢驗費用(註4)	不適用	不適用	664	5,806
	豁免合資格車輛類別新領或續領客運營業證費用(註4)	不適用	不適用	56	489
	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)	不適用	不適用	307	1,194

公共交通工具	豁免／資助項目	款額 (千元)			
		2017-18年度	2018-19年度	2019-20年度	2020-21年度 (截至2021年2月28日)
非專營巴士	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)	不適用	不適用	106	540
電車	資助更換主要路段的電車路軌(註6)	不適用	4,291	7,609	7,713
	發還地租及政府土地的租金(註2及7)	5,311	6,070	5,698	948
的士	豁免已登記商用車輛的車輛牌照費用(註4)	不適用	不適用	12,412	50,624
	豁免已登記商用車輛的車輛檢驗費用(註4)	不適用	不適用	1,276	9,105
渡輪	豁免船隻牌照費(註8)	212	216	214	188
	發還碼頭租金(註8)	7,699	7,967	8,804	1,910
	根據離島渡輪航線特別協助措施發還費用(註9)	38,481	138,429	120,241	108,864
公共小巴	豁免已登記商用車輛的車輛牌照費用(註4)	不適用	不適用	8,431	31,921
	豁免已登記商用車輛的車輛檢驗費用(註4)	不適用	不適用	370	2,503
	豁免合資格車輛類別新領或續領客運營業證費用(註4)	不適用	不適用	43	285

公共交通工具	豁免／資助項目	款額 (千元)			
		2017-18年度	2018-19年度	2019-20年度	2020-21年度 (截至2021年2月28日)
公共小巴	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)	不適用	不適用	215	671

註：

1. 政府已豁免專營巴士繳交車輛牌照年費，並按照長者票價優惠計劃向專營巴士營辦商發還用作專營巴士營運的政府土地的租金。
2. 在2020-21年度，政府在2020年4月1日至2021年3月31日期間寬減短期租約用地的75%租金。
3. 按照「專營巴士豁免隧道費基金」的安排，由2019年2月17日起，專營巴士獲豁免繳付政府隧道和道路的使用費，以減輕加價壓力。2020-21年度的數字為截至2021年1月的臨時數字。
4. 根據財政司司長在2019年8月15日和2020年9月15日宣布的紓困措施，政府由2019年12月至2021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2年。
5. 政府資助專營巴士營辦商八成費用，以供其在合適的現有專營巴士上安裝電子穩定控制系統及車速限制減速器，並在所有上層座椅加裝安全帶。2020-21年度的數字是根據2020年年底安全裝置的安裝狀況提供的臨時數字。
6. 政府以配對形式資助香港電車有限公司(電車公司)在主要彎位和路口使用新路軌塗層技術更換路軌的工程。電車公司每更換一米路軌，政府會以發還款項方式提供資金更換額外一米路軌。更換工程涵蓋2.35公里的電車路軌，涉及1,960萬元政府資助額。
7. 政府根據長者票價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。
8. 政府已豁免渡輪繳付船隻牌照年費，並根據長者票價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。

9. 特別協助措施的補助方法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。由2017-18年度至2020-21年度，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，在其他離島渡輪航線的新牌照期開始時，陸續把特別協助措施擴展至涵蓋該等渡輪航線。截至2021年2月28日，獲提供特別協助措施的另外5條離島渡輪航線包括「愉景灣－中環」、「馬灣－中環」、「馬灣－荃灣」、「香港仔－索罟灣（經模達）」及「愉景灣－梅窩」航線。
2. 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。

已在防疫抗疫基金預留約49.5億元，為以下公共交通工具提供補貼，有關補貼項目的詳情如下：

公共交通工具	補貼項目	受惠對象	落實進度 (截至2021年3月24日)
專營巴士及電車	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	5間專營巴士公司及電車公司	完成發放補貼。已發放補貼金額約3.443億元。
	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		已就94%的獲批申請發放約1.526億元補貼。正處理其餘已遞交的申請。
非專營巴士	在首3輪防疫抗疫基金分別就每輛非專營公共巴士提供一筆過20,000元、30,000元及15,000元的非實報實銷補貼	在首兩輪防疫抗疫基金分別有7 072輛及6 978輛非專營公共巴士的登記車主受惠	完成發放首輪及第二輪防疫抗疫基金下的補貼。已發放約3.508億元補貼。

公共交通 工具	補貼項目	受惠對象	落實進度 (截至2021年3月24日)
		第三輪防疫抗疫基金有6 839輛非專營巴士的登記車主受惠。由於現時仍接受合資格車主提出申請，故仍未能確定最終受惠人數	已就逾99%的獲批申請發放約1.026億元補貼。其餘的補貼會在2021年4月內發放。 至於尚未提交的申請，運輸署會在核實所提交資料後的1個月內發放補貼。
的士及公共小巴	為液化石油氣的士及公共小巴提供每公升1.0元的液化石油氣折扣以及發還汽油的士及柴油公共小巴三分之一的實際燃油支出作為燃料補貼，由2020年7月1日至2021年6月30日，為期12個月	預計可惠及61 500名的士及紅色小巴(紅巴)司機，以及164名專線小巴客運營業證持有人	已就75%的獲批申請發放約2.454億元補貼。 截止申請日期為2021年8月31日。運輸署在收到申請及全部所需資料後，大約需要兩個月時間完成發還款項程序。
	向每輛的士、紅巴及專線小巴提供一筆過30,000元的非實報實銷補貼	18 135輛的士及995輛紅巴的登記車主和164名專線小巴客運營業證持有人	除了1宗個案尚待申請人提交資料外，已完成發放補貼。已發放補貼金額約6.729億元。
	為每名合資格的常規的士及紅巴司機提供每月6,000元的補貼，為期6個月，或發放一筆過7,500元的補貼	46 212名的士司機及2 290名紅巴司機	已就逾99%的獲批申請發放約17億元補貼。預計在2021年4月或之前完成處理餘下的少數尚待處理個案。

公共交通工具	補貼項目	受惠對象	落實進度 (截至2021年3月24日)
	向專線小巴營辦商就僱用每名65歲或以上合資格僱員提供6,000元工資補貼，為期6個月	第一期申請有155個專線小巴營辦商受惠(惠及3 024名僱員)；第二期申請有154個專線小巴營辦商受惠(惠及2 528名僱員)	完成發放補貼。已發放補貼金額共約9,920萬元。
本地渡輪	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	14個本地渡輪營辦商	完成發放補貼。已發放補貼金額約4,790萬元。
	發還常規維修保養費用及保費，由2020年4月1日至9月30日，為期6個月	9個本地渡輪營辦商	已就30%的獲批申請發放約1,600萬元補貼。仍在進行處理申請和發放補貼的工作。
	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	第一期和第二期申請有9個本地渡輪營辦商受惠(在第一期和第二期分別惠及133名和49名僱員)	已處理所有申請，並已就88%的獲批申請發放約320萬元補貼。其餘的補貼會在2021年4月中或之前完成發放。
	為每艘用於街渡航線的船隻提供一筆過20,000元的非實報實銷補貼	55個街渡營辦商	完成發放補貼。已發放補貼金額共170萬元。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0265)

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

問題：

當局已於去年推展復辦「中環－紅磡」渡輪航線計劃及將會試行「水上的士」服務，請問：

1. 「中環－紅磡」渡輪航線自復航以來，每月乘客量為何？
2. 上述乘客量是否達到政府/承辦商預期？如否的話，當局會否作出資助？
3. 截至現時為止，試行「水上的士」服務計劃至今進度如何呢？當局預期何時正式落實？

提問人：陳恒鑾議員 (立法會內部參考編號：5)

答覆：

「中環－紅磡」渡輪航線於2020年6月投入服務。由於2019冠狀病毒病疫情和實施社交距離措施，市民出行習慣、營商環境及旅遊業受到影響，以致各項公共交通服務(包括「中環－紅磡」渡輪服務)的乘客量均有所下跌。

2020年7月至2021年2月期間「中環－紅磡」渡輪服務的每月平均乘客量約為23 320人次。

為協助渡輪服務降低營運成本，政府近年落實多項措施，包括發還碼頭租金、按照長者票價優惠計劃豁免渡輪服務的船隻牌照費，以及准許渡輪營辦商分租碼頭的地方作商業用途。另外，在疫情期間，鑑於各公共交通營辦商面對嚴峻的經營環境，政府運用「防疫抗疫基金」推出多項一次性紓困措施，例如推行「保就業」計劃、提供燃料補貼及發還實際常規維修保養費用及保費。「中環－紅磡」航線的營辦商亦可受惠於上述措施。

運輸署進行公開招標後，在2020年3月揀選了富裕小輪有限公司為「水上的士」服務營辦商。該營辦商現正積極籌辦有關服務。視乎疫情的發展及旅遊業的復甦步伐，我們期望相關營辦商可於2021年下半年試行開辦「水上的士」部分服務。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0266)

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

問題：

當局表示會落實推行智慧交通基金，為與車輛有關的創新科技研究及應用提供資助，請問截至現時為止，(1)各項目的進展詳情為何？(2)涉及資助額為何(請以表列之)？

提問人：陳恒鑠議員 (立法會內部參考編號：6)

答覆：

10億元的智慧交通基金在2021年3月底推出並接受申請。目前尚未有申請基金資助的項目獲得批准。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0267)

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

問題：

1. 當局表示正推展在商用車輛泊車位研究中提出的建議，請以表列出：
(1)商用車輛泊車位顧問研究的建議(2)最新落實情況(3)涉及金額；
2. 當局會否同時研究發展地下智能停車場？如有，推展情況如何？如沒有，會否作出考慮？
3. 請分別列出各區分別由政府及私營機構提供的商用車輛泊車位數目。

提問人：陳恒鑽議員 (立法會內部參考編號：7)

答覆：

1. 運輸署正落實商用車輛泊車位顧問研究所提出的建議，作為增加商用車輛泊車位供應的恆常措施。有關建議及最新落實情況表列於附件1。落實有關建議的工作由運輸署現有人員執行，屬於常規職務，涉及的開支沒有詳細分項。
2. 運輸署至今已物色到4個推行自動泊車系統先導項目的選址，包括荃灣區海盛路1幅短期租約用地、深水埗欽州街與通州街交界的1幅公共休憩用地，以及分別位於上環中港道及柴灣常茂街的2幅擬建政府大樓用地。在這4個已物色的選址中，深水埗的選址暫擬興建地下自動泊車系統，預計政府將於本年內向城市規劃委員會提出規劃許可申請。此外，運輸署正研究其他可安裝自動泊車系統的選址，當中包括大埔白石角1幅短期租約用地。
3. 截至2021年2月，18區的商用車輛泊車位數目(包括政府及私營機構提供的商用車輛泊車位)載於附件2。

商用車輛泊車位顧問研究的建議及最新落實情況

建議	最新進展
(1) 在合適的路旁地點劃設夜間商用車輛泊車位和增設路旁旅遊巴士泊車位及上落客設施	2020年已增設66個路旁夜間商用車輛泊車位和路旁旅遊巴士泊車位，並已增設6個旅遊巴士上落客處。
(2) 鼓勵學校在非上課時間開放校舍供學生服務車輛停泊	在2020/21學年，累計共有28間學校提供約80個泊車位供學生服務車輛停泊。
(3) 在合適的短期租約停車場的租約條款中，訂明最少需提供的商用車輛泊車位數目	截至2020年12月，已在36個短期租約停車場的租約加入特別條款，訂明最少需提供的商用車輛泊車位數目，涉及約2 000個商用車輛泊車位。
(4) 按照「一地多用」的原則物色合適地點興建公眾商用車輛停車場	已物色到8個地點適合用作興建公眾商用車輛停車場。 截至2021年3月初，在這8個地點中，馬鞍山第103區綜合設施大樓正進行施工前期工序，而天水圍天業路康樂及文化綜合項目及擬建的西九龍渡華路休憩用地暨地下停車場則正在諮詢相關區議會意見。運輸署會就其他5個地點諮詢有關持份者及進行技術可行性評估。
(5) 修訂《香港規劃標準與準則》中的泊車位及上落貨區標準，以增加泊車位供應	運輸署已諮詢有關持份者，並計劃在充分考慮所收到的意見後公布經修訂的泊車位標準。
(6) 規定合適的新發展項目開放部分附屬泊車位及上落客貨處作夜間公眾商用車輛泊車用途	已制訂新的地契條款，規定新發展項目的業主開放部分附屬泊車位及上落客貨處作夜間公眾商用車輛泊車用途，並會收納在適當的新出售政府土地賣地條件中。

截至2021年2月的各區商用車輛泊車位數目

地區	商用車輛泊車位數目 [^]	
	政府提供的泊車位	私營機構提供的泊車位
中西區	693	537
灣仔	261	185
東區	510	1 682
南區	387	1 124
油尖旺	787	1 022
深水埗	1 418	2 279
九龍城	382	1 152
黃大仙	457	943
觀塘	672	2 861
荃灣	201	2 163
屯門	575	2 102
元朗	659	1 749
北區	817	901
大埔	640	666
西貢	625	1 248
沙田	561	2 376
葵青	955	10 518
離島	192	1 027
總計	10 792	34 535

[^] 上述泊車位資料由各部門、機構及停車場管理公司或營辦商所提供的資料整合而成，只供一般參考。負責管理停車場的各部門、機構、管理公司或營辦商因應其需要對泊車位數目／車種作出調動，實際泊車位數目或會有所不同。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0268)

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

問題：

當局表示會資助巴士公司在現有巴士上加裝合適安全裝置並監察加裝情況，請問過去一年及截至現時為止，當局推展上述資助項目情況分別為何？以及涉及資助額為何？請以表列之。

當局表示會進行監察加裝情況，請問監察詳情為何？在監察過程中，有沒有發現違規或不符合政府預期？如有，相關跟進詳情為何？

提問人：陳恒鑌議員 (立法會內部參考編號：8)

答覆：

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

為落實香港專營巴士服務獨立檢討委員會提出的建議，運輸署已就為現有專營巴士加裝電子穩定控制系統、車速限制減速器及安全帶進行成本效益分析。因應成本效益分析的結果，專營巴士營辦商會安排為約4 000部巴士安裝電子穩定控制系統和車速限制減速器，以及為約1 900部巴士的所有上層座椅安裝安全帶。政府已預留5億元，用以資助專營巴士營辦商八成相關安裝費用。

安裝工作已由2020年第三季起陸續展開，目標是在3年內完成安裝安全帶和在4年內完成安裝電子穩定控制系統和車速限制減速器。截至2020年年底，已安裝安全帶、電子穩定控制系統和車速限制減速器的巴士數目分別為102、125及125，涉及政府資助額共約1,910萬元。

運輸署透過以下兩個階段的檢驗和審批程序，保證上述安全裝置加裝工作的質素：

- (i) 車輛類型評定—運輸署會根據法定要求、國際標準和工廠驗收準則，為每個巴士型號進行檢驗，以確保不同製造商及型號的巴士宜於道路上使用及符合規定；以及
- (ii) 實地驗收測試—運輸署會在每部巴士的加裝工作完成後進行驗收測試，以確保其符合技術規格及安全要求。

如在以上程序發現任何違規或不遵從規定的情況，有關巴士將不獲發牌，直至其作出糾正為止。至今並無發現違規或不遵從規定的情況。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0271)

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

問題：

1. 請問當局在過去三年打擊汽車非法出租或取酬載客的情況如何？請列出有關執法及檢控數字。
2. 當局未來會如何加強上述相關措施？請詳述及相關涉資為何？

提問人：陳恒鑠議員 (立法會內部參考編號：11)

答覆：

警方透過採取針對性執法行動，打擊非法出租或取酬載客，包括收集情報、採取秘密行動，以及對轉介和投訴個案作出調查和跟進等。警方在2018年、2019年及2020年就該等罪行採取執法行動的數目分別是69次、184次及49次。警方沒有備存非法出租或取酬載客的檢控數字。

同期間，經法庭定罪後，運輸署共扣留161部車輛，並吊銷其車輛牌照。

運輸署已採取多項措施，以免公眾無意間乘坐並無有效出租汽車許可證而出租或取酬載客的私家車。這些措施包括通過以下不同渠道作宣傳：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，以及宣傳如何透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。運輸署鼓勵有意使用出租汽車服務的市民在出發前向服務營辦商查詢，或使用運輸署網上查詢系統查證有關私家車是否已獲發出租汽車許可證。運輸署會繼續致力宣傳，並與警方合作交換信息，以打擊汽車非法出租或取酬載客。

相關工作由運輸署及警方的現有人員執行，屬於常規職務，涉及的資源沒有詳細分項。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0272)

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

問題：

就自動駕駛系統研發方面，當局表示聯同業界及自動駕駛系統研發機構，正研究在公路上共同測試新的自動駕駛車輛及相關技術，請問有關進展為何？當局會否定期公布研發進展？此研發項目涉及金額多少？

提問人：陳恒鑾議員 (立法會內部參考編號：12)

答覆：

為促進自動駕駛車輛技術的發展，運輸署自2017年年中至今向11個不同型號的自動駕駛車輛發出「車輛行駛許可證」，使能在安全情況下於指定路線進行38項測試。

在2019年12月，運輸署出版了一套新的「自動駕駛車輛測試指引」（測試指引），為測試自動駕駛車輛提供安全指引。運輸署其後在2020年12月更新該指引。測試指引有助測試機構及自動駕駛車輛業界更全面掌握在現行法例下在路上進行自動駕駛車輛測試所需符合的要求。

在推動自動駕駛技術方面，運輸署在2019年11月成立香港自動駕駛車輛科技應用技術諮詢委員會（委員會）。委員會由相關持份者和專家，包括自動駕駛業界、測試機構及相關研發機構，包括應用科技研究院、香港生產力促進局、香港科技園公司及數碼港等代表組成，致力探討為自動駕駛車輛訂立適當規管框架的最佳方向。

另外，運輸署已着手研究所需的法例修訂，以便利測試創新技術。運輸署正與有關方面(包括業界)緊密合作，為自動駕駛車輛訂立適當的規管模式，以及為自動駕駛車輛測試訂立所需條件和配套措施。運輸署的目標是在2021年第二季向立法會相關事務委員會匯報有關進展。

上述工作由運輸署現有人員執行，屬於常規職務，涉及的開支沒有詳細分項。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0273)

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

問題：

當局表示研發系統以便推行「大橋港車北上不設配額計劃」，請問此計劃詳情是怎樣？當局預期此計劃推行後，預期將會如何影響其他跨境口岸的使用量？請詳列每個口岸預期使用率為何？

提問人：陳恒鑾議員 (立法會內部參考編號：13)

答覆：

現時，香港私家車若要往來香港與廣東省，一般而言須取得粵港跨界私家車常規配額(常規配額)，而常規配額的申請資格要求按廣東省政府規定須具備一定納稅額或捐贈額等。根據「大橋港車北上不設配額計劃」(計劃)，本港居民將可在無需配額的情況下，駕駛名下私家車經港珠澳大橋往來香港與廣東省。

我們的初步構思是，計劃的合資格人士每次入境內地後可連續停留不超過30天，而每年在內地累計可停留不超過180天。我們相信這項安排應能應付本港居民前往廣東省作短期商務、探親或旅遊的需要。我們的目標是盡量簡化申請程序和降低手續費用，以達致利民便民，增加計劃的吸引力。我們正與廣東省政府和內地有關當局敲定計劃的各項具體安排和技術細節，以期早日推行計劃。

計劃對其他跨界口岸使用量的影響須視乎其他因素，例如粵港兩地政府為逐步落實跨界貨運「東進東出、西進西出」的布局而調整港深跨界口岸功能的計劃，以及其他新規劃措施。此外，在計劃運作一段時間後，兩地政府會參考在港珠澳大橋推行計劃的經驗，積極研究把計劃擴展至另一港深跨界口岸，讓本港的私家車可無需配額前往廣東省東部及西部。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0274)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

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

提問人：陳恒鑞議員 (立法會內部參考編號：14)

答覆：

運輸署在2020-21年度接獲公共交通服務票價調整申請的最新情況如下：

(1) 專線小巴

	專線小巴路線	申請票價調整幅度	結果
1.	港島第24A號	加價16.0%	處理中
2.	港島第24M號	加價11.4%	處理中
3.	港島第25號	加價16.0%	處理中
4.	港島第32號	加價13.5%	拒絕
5.	港島第32A號	加價11.3%	拒絕
6.	港島第33號	加價11.4%	拒絕
7.	港島第33M號	加價11.3%	拒絕
8.	港島第56號	加價7.9%	處理中
9.	港島第56A號	加價7.9%	處理中
10.	港島第56B號	加價7.9%	處理中
11.	港島第69號	加價15.0%	處理中
12.	港島第69A號	加價14.5%	處理中
13.	港島第69X號	加價15.1%	處理中
14.	港島第N69X號	加價15.5%	處理中
15.	新界第26號	加價9.4%	處理中

專線小巴路線		申請票價調整幅度	結果
16.	新界第26A號	加價9.4%	處理中
17.	新界第28K號	加價11.6%	處理中
18.	新界第28S號	加價11.6%	處理中
19.	新界第40號	加價9.5%	處理中
20.	新界第41號	加價8.6%	處理中
21.	新界第46M號	加價13.6%	處理中
22.	新界第47M號	加價12.2%	處理中
23.	新界第63A號	加價14.3%	處理中
24.	新界第63B號	加價14.3%	處理中
25.	新界第63K號	加價14.3%	處理中
26.	新界第63S號	加價14.3%	處理中
27.	新界第64A號	加價13.5%	處理中
28.	新界第64K號	加價13.5%	處理中
29.	新界第65A號	加價9.1%	處理中
30.	新界第65K號	加價7.2%	處理中
31.	新界第65S號	加價3.6%	處理中
32.	新界第66K號	加價14.5%	處理中
33.	新界第67A號	加價23.8%	處理中
34.	新界第67K號	加價16.4%	處理中
35.	新界第77號	加價10.8%	處理中
36.	新界第77A號	加價16.5%	處理中
37.	新界第77B號	加價16.5%	處理中
38.	新界第77P號	加價10.8%	處理中
39.	新界第79S號	加價20.9%	處理中
40.	新界第81號	加價8.9%	處理中
41.	新界第81M號	加價21.2%	處理中
42.	新界第82號	加價17.3%	處理中
43.	新界第82M號	加價17.9%	處理中
44.	新界第84號	加價26.3%	處理中
45.	新界第87號	加價13.6%	處理中
46.	新界第87A號	加價15.4%	處理中
47.	新界第87K號	加價13.6%	處理中
48.	新界第87M號	加價10.0%	處理中
49.	新界第90M號	加價10.7%	處理中
50.	新界第92M號	加價10.7%	處理中
51.	新界第93號	加價10.7%	處理中
52.	新界第93A號	加價11.9%	處理中
53.	新界第409號	加價13.6%	處理中
54.	新界第409K號	加價13.6%	處理中
55.	新界第409S號	加價13.6%	處理中
56.	新界第621號	加價19.0%	處理中

專線小巴路線		申請票價調整幅度	結果
57.	新界第622號	加價19.4%	處理中
58.	新界第623號	加價17.9%	處理中
59.	新界第814號	加價11.8%	處理中

(2) 定期持牌渡輪服務

航線		申請票價調整幅度	結果
1.	「北角-觀塘」(危險品車輛)渡輪服務	加價16.7%至20%	處理中

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0275)

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

問題：

請列出未來一年，當局正規劃和開辦新的專線小巴服務詳情，包括路線，收費，服務人口數目，及擬開辦日期。

提問人：陳恒鑠議員 (立法會內部參考編號：15)

答覆：

運輸署在2021年擬開辦2條新的專線小巴路線，現正進行專線小巴營辦商遴選計劃(遴選計劃)，挑選擬開辦新路線的營辦商。新路線的詳情如下：

	起點－終點	可收取的全程最高收費 (註)	擬開辦日期	服務人口
(1)	皇后山邨－北區醫院	9.4元	2021年第三季	皇后山邨 (總人口約 35 000)
(2)	華山村－上水	5.7元	2021年第三季	華山村及上 水一帶的村 落(總人口 約500)

註：此收費為政府憲報公告訂明按照有關專線小巴路線的路程距離可收取的全程最高收費。實際收費會以遴選計劃成功申請者建議的全程收費為準。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0276)

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

問題：

1. 就當局推行「智慧出行」情況，請問現時市民使用「香港出行易」應用程式的普及情況為何？
2. 當局過去三年分別投入多少資源以維持該應用程式的服務？
3. 有不少市民希望「香港出行易」提供全港政府及私人場所的實時泊車資訊，請問當局會否考慮？如有，請問目前進展如何？如不會，請解釋。

提問人：陳恒鑽議員 (立法會內部參考編號：16)

答覆：

1. 截至2021年2月底，「香港出行易」流動應用程式的累計下載次數約226萬次，平均每日點擊率約為4萬次。
2. 「香港出行易」在2018年7月推出後所涉及的營運開支(包括維修保養、系統寄存服務及系統提升費用)如下：

財政年度	營運開支
2018-19	1,400,000元
2019-20	3,320,000元
2020-21	3,250,000元

3. 運輸署一直鼓勵停車場業主及營辦商透過「香港出行易」及政府公共資料入門網站「資料一線通」向公眾發放實時空置泊車位資訊。

透過「香港出行易」發放空置泊車位資訊的停車場數目，已由2018年7月約220個增加近1倍到2021年2月底的422個，當中352個為非政府停車場。

政府停車場方面，隨着相關停車場管理合約逐步更新，我們預計所有政府停車場的空置泊車位資訊可於未來2年內全面發放。

此外，地政總署因應運輸署的建議，自2018年年中起在所有新訂立的公眾停車場短期租約加入條款，要求營辦商必須向運輸署提供空置泊車位資訊。自2021年2月起，地政總署亦會在合適的新地契中加入類似條款，要求發展商於有關發展項目落成後，須向運輸署提供實時空置泊車位資訊。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0277)

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

問題：

請問「大嶼山自駕遊」計劃第一期的申請情況如何？請提供計劃自實施以來，每个月的申請及審批情況。

當局表示正籌備第二期計劃，請問計劃詳情為何？以及提供擬推行日期。

提問人：陳恒鑠議員 (立法會內部參考編號：17)

答覆：

運輸署在2016年2月26日推出「大嶼山自駕遊」計劃(「自駕遊」)第一期。「自駕遊」自推出以來，一直深受歡迎，整體使用率約95%，成功申請的個案平均每月約480宗。

鑑於嶼南的交通情況和泊車位供應有所改善，以及市民前往嶼南消閒的需求日增，運輸署檢討了「自駕遊」的現有安排，並建議實施「自駕遊」第二期，試行把計劃範圍擴展至涵蓋電單車。運輸署並會把平日(公眾假期除外)的每日配額總數量由25個增加至不超過50個涵蓋私家車及電單車的配額。在過去數月，運輸署一直就有關建議諮詢相關持份者，在考慮收集到的意見後，將擬訂第二期的推行細節。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0281)

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

問題：

就重整和改善專營巴士服務方面，請問過去一年各專營巴士機構改善巴士安全項目為何？請按巴士機構分別列出改善服務項目，涉及金額，以及進展。

提問人：陳恒鎭議員 (立法會內部參考編號：21)

答覆：

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

在安全委員會督導下，各專營巴士營辦商已在多個主要範疇推展改善措施，包括—

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

相關改善措施的進展簡述如下。

安裝車內安全裝置

由2018年7月起，所有新訂購雙層巴士均會在所有乘客座椅配備安全帶，並會配備可加強車輛穩定性和減低翻側風險的電子穩定控制系統，以及車速

限制減速器(即具有減速功能的車速限制器)。為落實香港專營巴士服務獨立檢討委員會(檢討委員會)提出的建議，運輸署已就為現有專營巴士加裝電子穩定控制系統、車速限制減速器及安全帶進行成本效益分析。因應成本效益分析的結果，專營巴士營辦商會安排為約4 000部巴士安裝電子穩定控制系統和車速限制減速器，以及為約1 900部巴士的所有上層座椅安裝安全帶。政府已預留5億元，用以資助專營巴士營辦商八成相關安裝費用。

安裝工作已由2020年第三季起陸續展開，目標是在3年內完成安裝安全帶和在4年內完成安裝電子穩定控制系統和車速限制減速器。截至2020年年底，已安裝安全帶、電子穩定控制系統和車速限制減速器的巴士數目分別為102、125及125，涉及政府資助額共約1,910萬元。各專營巴士營辦商旗下已安裝相關裝置的巴士數目表列如下：

專營巴士營辦商	已安裝安全裝置的巴士數目 (截至2020年年底)		
	安全帶	電子穩定控制系統	車速限制減速器
九龍巴士(一九三三)有限公司(九巴)	72	70	70
新世界第一巴士服務有限公司(新巴)	15	15	15
城巴有限公司(城巴)	12	40	40
龍運巴士有限公司(龍運巴士)	0	0	0
新大嶼山巴士(1973)有限公司(嶼巴)	3	0	0

此外，專營巴士營辦商一直試驗各類先進駕駛輔助系統，包括防止碰撞和保持行車線警報系統，以及司機監察系統。截至2020年年底，城巴及龍運巴士已自費在所有行走機場／北大嶼山路線的巴士(分別涉及約240及280部巴士)上安裝該等設備。專營巴士營辦商會繼續監察駕駛輔助系統及司機監察系統的使用情況，以證實這些附加設備在不同操作環境下的效能，然後決定是否應在所有路線安裝該等設備。

改善巴士車長的工作環境

運輸署在2018年2月公布最新的《巴士車長工作、休息及用膳時間指引》，各專營巴士營辦商已全面實施當中訂明經改善的駕車時間及休息時間安排。此外，政府在2020年共批出17宗由專營巴士營辦商提出有關提供工作室／休息室／休息設施的申請，以期為巴士車長提供更佳的工作環境。各專營巴士營辦商的相關數字表列如下：

專營巴士營辦商	2020年獲批申請數目
九巴	10
新巴	3
城巴	3
嶼巴	1

安全表現管理

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

為善用電子數據記錄儀(俗稱「黑盒」)數據，並配合檢討委員會的建議，運輸署和專營巴士營辦商已就發出超速駕駛及突然減速實時警報及特別報告的準則，訂立更嚴格的劃一臨界值，由2020年年底起全面採用。

最後，各專營巴士營辦商亦已完成每條巴士路線的路線風險評估，包括評估每條巴士路線的實際運作環境及情況，並因應每條巴士路線的獨特運作情況向車長提供駕駛指示。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0282)

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

問題：

請列出現時全港各個港外及港內線碼頭的管理公司，服務合約詳情(包括服務年期，服務合約金額，服務員工數目)當局表示正統籌渡輪碼頭的保養及翻新工程，請問除了榕樹灣渡輪碼頭正進行工程外，其他渡輪碼頭的相關保養及翻新工程內容分別為何？截至現時為止有關工程進度為何？預期工程完成時間？以及涉資多少？請分別以表列出。

提問人：陳恒鑾議員 (立法會內部參考編號：22)

答覆：

現時本港有26個港內及港外線渡輪碼頭，用以營運專營及持牌渡輪服務。有關的渡輪服務營辦商負責管理碼頭的工作。

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

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0918)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

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

提問人：陳恒鑞議員 (立法會內部參考編號：25)

答覆：

運輸署在2019年7月展開「擠塞徵費」研究，以「效率優先」為原則，讓載客效率高的車輛使用政府收費隧道及道路時享有較優惠的收費，而載客量低的車輛則須付較高的收費。鑑於2019冠狀病毒病疫情可能影響市民大眾的出行習慣，運輸署正檢討「擠塞徵費」研究的工作計劃，包括透過進行交通調查以整理最新的資料及數據。運輸署會就研究所提建議適時諮詢有關持份者。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1249)

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

問題：

在綱領中，2021-22年預計預算較2020-21年原來預算增加115.8%，運輸署會研發資料蒐集及分享系統，以提供專線小巴實時到站資訊；以及落實推行智慧交通基金，為與車輛有關的創新科技 研究及應用提供資助；就此，可否告知本委員會：

- a) 新一年預算大幅增加的原因；
- b) 研發資料蒐集及分享系統的進度，實施專線小巴實時到站資訊的時間表；及
- c) 有關創新科技的研究項目、進度及成果，預計推出的新措施？

提問人：陳健波議員 (立法會內部參考編號：11)

答覆：

- a) 2021-22年度綱領(1)下的撥款較2020-21年度的原來預算有所增加，主要由於增加了下列項目的撥款：

項目	百萬元
為以下項目增加撥款：(i)為離島渡輪航線提供的船隻資助計劃；(ii)資助專營巴士公司在現有巴士上加裝合適安全裝置；以及(iii)成立智慧交通基金	740.0
為以下項目增加撥款：(i)資助跨境貨車司機進行核酸測試及為的士司機提供2019冠狀病毒病檢測服務 [^] ；以及(ii)為離島渡輪航線提供特別協助措施	436.8

項目	百萬元
為2020-21年度所填補職位空缺的全年費用增加撥款*	20.7
為專線小巴提供實時到站資訊增加撥款	5.6
總額	1,203.1

^ 2019冠狀病毒病檢測服務會須視乎疫情的實際發展及政府的抗疫策略而提供。

* 填補職位空缺數目為24個，2020-21年度只有部分期間須為此付出開支。「為所填補職位空缺的全年費用增加撥款」，是指2021-22年度因填補這些職位空缺的全年費用而需要的額外撥款。

- b) 運輸署正在開發一套資訊系統，以期在2022年或之前分階段發放專線小巴預計到站時間資訊。截至2021年3月，約有70條專線小巴路線的預計到站時間資訊透過「香港出行易」及「資料一線通」發放。
- c) 10億元的智慧交通基金在2021年3月底推出並接受申請。目前尚未有申請基金資助的項目獲得批准。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0791)

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

問題：

請列出過去三年各專營巴士公司的脫班率。

提問人： 鄭松泰議員 (立法會內部參考編號：102)

答覆：

過去3年，各專營巴士公司的脫班率載列如下：

專營巴士公司 (註1)	2018年	2019年 (註2)	2020年
九巴	3.3%	2.8%	6.9%
城巴(專營權1)	2.0%	2.5%	4.4%
城巴(專營權2)	1.0%	1.2%	2.0%
新巴	2.9%	2.9%	6.7%
龍運	1.0%	1.1%	4.7%
嶼巴	0.5%	0.5%	3.0%
整體	2.9%	2.6%	6.3%

與過去數年比較，所有專營巴士公司的脫班率在2020年均較高，原因是在專營巴士服務的乘客量顯著下跌的情況下，2020年上半年的脫班率普遍上升，尤其在2020年2月及3月疫情爆發初期。面對乘客量突然大幅減少，專營巴士公司相應調整其服務。脫班率一般在非繁忙及深宵時段較高。運輸署當時已立即採取行動，透過發出提示信和勸諭信，要求各專營巴士公司作出改正，並按照獲批准的服務詳情表營運。因應疫情發展和相應調整的社交距離措施，同時為更善用資源，運輸署亦已訂立機制，讓專營巴士公司申請臨時服務調整。在考慮專營巴士公司的申請時，運輸署會參考多項因素，例如乘客需求的增減幅度、巴士路線載客率(尤其在繁忙時段)，以

及市民對縮減服務建議的接受程度。實施上述機制後，專營巴士公司的整體脫班率已逐步改善，在2020年下半年下降至平均2.3%，較2018年全年及2019年上半年為低。

註1： 九巴－九龍巴士(一九三三)有限公司
城巴(專營權1)－城巴有限公司(香港島及過海巴士網絡專營權)
城巴(專營權2)－城巴有限公司(機場及北大嶼山巴士網絡專營權)
新巴－新世界第一巴士服務有限公司
龍運－龍運巴士有限公司
嶼巴－新大嶼山巴士(1973)有限公司

註2： 2019年的脫班率排除了2019年6月至12月公眾活動對專營巴士服務穩定性所造成的影響。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0792)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

請列出過去三年運輸署車輛檢驗中心檢驗的公共小巴數目，及當中依原因排列的不合格數目。

提問人： 鄭松泰議員 (立法會內部參考編號：103)

答覆：

2018年至2020年經運輸署車輛檢驗中心檢驗的公共小巴數目及當中檢驗不及格的數目表列如下：

年份	檢驗的公共小巴數目	不及格的公共小巴數目	不及格率 [#]
2018	4 579	175	4%
2019	4 399	164	4%
2020	4 399	120	3%

[#]百份率調整至最接近整數。

車輛檢驗不及格的主要原因為制動系統或懸掛系統故障及車身外殼或車身內部損壞。不合規事項的分項數字載列如下：

年份	制動系統故障	懸掛系統故障	車身外殼或車身內部損壞	其他(例如不符合廢氣排放標準、速度顯示器或車身底盤組件失靈等)
2018	59	9	40	67
2019	69	27	31	37
2020	47	15	22	36

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0793)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 區域交通及運輸服務

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

請列出過去三年全港各幹線主要路段在繁忙時間的行車量及容車量比率。

請列出過去三年全港各幹線主要路段在非繁忙時間的行車量及容車量比率。

提問人： 鄭松泰議員 (立法會內部參考編號：104)

答覆：

由於交通統計年報所載的交通流量統計數字現時只更新至2019年，現把2017年至2019年本港各主要幹線路段的早上繁忙時段使用率(以車輛行車量／容車量比率計算)載列於附件。運輸署沒有編製非繁忙時段的行車量數據，因此未能提供相關的行車量／容車量比率。

2017年至2019年本港各主要幹線的早上繁忙時段¹使用率

路段	主要幹線 ²	方向	繁忙時段使用率		
			2017年	2018年	2019年
香港島					
夏慤道 (介乎添馬街與軍器廠街)	四號	西行	0.6	0.7	0.6
中環及灣仔繞道 ³	四號	東行	-	-	0.7
九龍					
公主道 (介乎衛理道與培正道)	一號	南行	0.4	0.4	0.4
觀塘繞道 (介乎啓仁街與龍翔道)	二號	東行	0.7	0.6	0.7
西九龍公路 (介乎連翔道與興華街西)	三號	南行	0.9	0.9	0.9
東九龍走廊 (介乎馬頭角道與漆咸道北)	五號	北行	0.9	1.0	0.9
龍翔道 (介乎南昌街與獅子山隧道公路)	七號	東行	0.9	0.9	0.9

路段	主要幹線 ²	方向	繁忙時段使用率		
			2017年	2018年	2019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	1.0	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	南行	0.5	0.5	0.5
新界西					
汀九橋	三號	南行	1.0	1.2	1.2
南灣隧道	八號	東行	0.4	0.4	0.5
屯門公路 (介乎深井與青朗公路，包括深井支路)	九號	東行	0.9	0.9	1.0
港深西部公路 (介乎亦園路與深圳灣公路大橋)	十號	北行	0.2	0.2	0.2

註

- ¹ 早上繁忙時段為平日(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。
- 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。
- ³ 中環及灣仔繞道於2019年2月全面通車。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0794)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 區域交通及運輸服務

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

請列出過去三年全港各隧道在繁忙時間的行車量及容車量比率。

請列出過去三年全港各隧道在非繁忙時間的行車量及容車量比率。

提問人： 鄭松泰議員 (立法會內部參考編號：105)

答覆：

本港收費隧道及不收費隧道在過去3年的使用率(以車輛行車量／容車量比率計算)分別載列於表(I)及表(II)。

表(I)-收費隧道^{註1、2、3}

隧道名稱	方向	年份	使用率 (繁忙時間)	使用率 (非繁忙時間)
香港仔隧道	北行	2020	0.6	0.4
		2019	0.6	0.4
		2018	0.6	0.4
	南行	2020	0.7	0.4
		2019	0.7	0.5
		2018	0.7	0.5
海底隧道 ^{註4}	北行	2020	1.0	0.8
		2019	1.0	0.8
		2018	1.0	0.8
	南行	2020	1.1	0.8
		2019	1.1	0.8
		2018	1.1	0.8
東區海底隧道	北行	2020	1.0	0.5
		2019	1.0	0.6
		2018	1.0	0.6
	南行	2020	1.0	0.5
		2019	1.0	0.5
		2018	1.0	0.5
西區海底隧道	北行	2020	0.5	0.2
		2019	0.6	0.3
		2018	0.6	0.3
	南行	2020	0.5	0.2
		2019	0.6	0.3
		2018	0.6	0.3
獅子山隧道	北行	2020	0.9	0.6
		2019	1.0	0.7
		2018	1.0	0.7
	南行	2020	1.0	0.6
		2019	1.0	0.6
		2018	1.0	0.6
大老山隧道	北行	2020	0.8	0.4
		2019	0.9	0.4
		2018	0.9	0.4
	南行	2020	0.8	0.3
		2019	0.9	0.3
		2018	0.9	0.3

表(I)-收費隧道^{註1、2、3}

隧道名稱	方向	年份	使用率 (繁忙時間)	使用率 (非繁忙時間)
將軍澳隧道	西行	2020	1.0	0.6
		2019	1.0	0.7
		2018	1.0	0.6
	東行	2020	1.1	0.7
		2019	1.1	0.7
		2018	1.1	0.7
尖山隧道及 沙田嶺隧道	北行	2020	0.5	0.2
		2019	0.5	0.2
		2018	0.5	0.2
	南行	2020	0.5	0.2
		2019	0.5	0.2
		2018	0.5	0.2
城門隧道	西行	2020	0.7	0.3
		2019	0.7	0.3
		2018	0.7	0.4
	東行	2020	0.7	0.3
		2019	0.7	0.3
		2018	0.7	0.3
大欖隧道	北行	2020	0.3	0.2
		2019	0.4	0.2
		2018	0.4	0.2
	南行	2020	0.4	0.2
		2019	0.5	0.2
		2018	0.5	0.2

表(II)-不收費隧道^{註3、5}

隧道名稱	方向	年份	使用率
啟德隧道	西行	2020	0.4
		2019	0.5
		2018	0.5
	東行	2020	0.4
		2019	0.4
		2018	0.4
長青隧道	西行	2020	0.3
		2019	0.4
		2018	0.4
	東行	2020	0.3
		2019	0.3
		2018	0.3
南灣隧道	西行	2020	0.1
		2019	0.2
		2018	0.2
	東行	2020	0.2
		2019	0.2
		2018	0.3
大圍隧道	西行	2020	0.3
		2019	0.3
		2018	0.3
	東行	2020	0.3
		2019	0.3
		2018	0.3
中環及 灣仔繞道隧道 ^{註6}	西行	2020	0.2
		2019	0.2
		2018	不適用
	東行	2020	0.2
		2019	0.2
		2018	不適用
龍山隧道 ^{註7}	北行	2020	0.1
		2019	0.1
		2018	不適用
	南行	2020	0.1
		2019	0.1
		2018	不適用

隧道名稱	方向	年份	使用率
長山隧道 ^{註7}	北行	2020	0.02
		2019	0.02
		2018	不適用
	南行	2020	0.02
		2019	0.02
		2018	不適用

- 註1：上述表(I)的使用率，乃指由隧道營辦商透過車輛繳費系統編製的平日(即星期一至五，公眾假期除外)每小時平均行車量與隧道設計容車量的比率。繁忙時間指平日上午7時至10時及下午5時至8時。
- 註2：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3：上述表(I)及表(II)的使用率是各隧道的實際行車量與設計容車量的比率，但不計及正在排隊入隧道的車輛，亦不反映實際交通需求與設計容車量之間的關係。隧道的實際交通容量或會受其他交通因素影響，包括使用有關路段的不同車輛種類的比例、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4：因海底隧道在2019年11月13日至2020年1月19日期間封閉和修復受損設施的原故，上述使用率已排除該段時間的影響。
- 註5：不收費隧道不設可用於編製記錄的車輛繳費系統，故此運輸署沒有這些隧道在繁忙時間及非繁忙時間的交通數據分項數字。上述表(II)所載使用率，乃指由隧道營辦商提供的每小時平均行車量與隧道設計容車量的比率。
- 註6：中環及灣仔繞道隧道於2019年2月全面通車，故沒有2018年的交通統計數據。
- 註7：龍山隧道及長山隧道於2019年5月通車，故沒有2018年的交通統計數據。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0795)

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

問題：

請按車類列出，過去三年全港十八區的短期租約、路旁泊位數量。請列出過去三年全港十八區的公營公眾泊車位及公開出租的私人停車場泊車位數量；以及兩者來年增設的數量。

提問人：鄭松泰議員 (立法會內部參考編號：106)

答覆：

過去3年，18區按車輛類別劃分的短期租約公眾收費停車場泊車位數目(全部由私人營運)及路旁泊車位數目(全部由政府提供)分別載於附件1及附件2。

過去3年，18區由政府提供的公眾泊車位數目(包括運輸署轄下停車場和其他政府機構處所的泊車位以及載於附件2的路旁泊車位)及由私人營運停車場提供的公眾泊車位數目(包括由私人機構營運停車場開放予公眾使用的泊車位以及載於附件1的短期租約公眾收費停車場泊車位)載於附件3。整體而言，政府及私人營運停車場提供的公眾泊車位總數在過去3年稍為下跌，而政府及私營機構提供的附屬泊車位數目在近年則穩定增加，令泊車位總數由大約758 000個(2019年2月)淨增加至771 000個(2021年2月)。

由於提供新泊車位的數目和進度取決於很多因素，包括與地區人士的諮詢，運輸署無法準確預測未來數年泊車位的新增數目。

過去3年按車輛類別劃分的短期租約公眾收費停車場的泊車位數目

地區	截至	私家車	貨車	旅遊巴士／巴士	電單車	總計
中西區	2021年2月	44	192	0	11	247
	2020年2月	81	184	0	11	276
	2019年2月	34	232	4	11	281
灣仔	2021年2月	0	0	0	0	0
	2020年2月	0	0	0	0	0
	2019年2月	0	0	0	0	0
東區	2021年2月	1 283	132	89	18	1 522
	2020年2月	1 271	140	100	10	1 521
	2019年2月	1 319	192	110	35	1 656
南區	2021年2月	240	29	36	22	327
	2020年2月	197	28	37	0	262
	2019年2月	196	71	27	0	294
油尖旺	2021年2月	554	19	17	2	592
	2020年2月	451	54	17	2	524
	2019年2月	454	78	0	2	534
深水埗	2021年2月	616	432	62	25	1 135
	2020年2月	619	440	65	22	1 146
	2019年2月	649	408	66	17	1 140
九龍城	2021年2月	506	46	111	12	675
	2020年2月	485	77	74	4	640
	2019年2月	1 267	299	497	4	2 067
黃大仙	2021年2月	370	43	21	15	449
	2020年2月	351	18	74	18	461
	2019年2月	330	18	78	28	454
觀塘	2021年2月	963	107	6	2	1 078
	2020年2月	1 016	75	6	2	1 099
	2019年2月	1 067	120	40	3	1 230
荃灣	2021年2月	2 249	101	18	35	2 403
	2020年2月	2 047	102	18	23	2 190
	2019年2月	2 006	142	28	24	2 200
屯門	2021年2月	1 724	434	0	10	2 168
	2020年2月	1 758	505	0	6	2 269
	2019年2月	1 801	470	0	6	2 277
元朗	2021年2月	992	52	0	20	1 064
	2020年2月	1 093	74	0	22	1 189
	2019年2月	1 056	87	0	22	1 165

地區	截至	私家車	貨車	旅遊巴士／巴士	電單車	總計
北區	2021年2月	1 761	273	0	10	2 044
	2020年2月	1 860	304	0	9	2 173
	2019年2月	2 325	410	0	22	2 757
大埔	2021年2月	1 016	111	0	36	1 163
	2020年2月	984	89	0	27	1 100
	2019年2月	1 129	148	0	16	1 293
西貢	2021年2月	2 936	86	8	8	3 038
	2020年2月	2 807	112	17	11	2 947
	2019年2月	2 669	139	17	7	2 832
沙田	2021年2月	2 418	226	47	9	2 700
	2020年2月	2 275	215	45	20	2 555
	2019年2月	2 572	254	36	14	2 876
葵青	2021年2月	2 335	5 211	342	14	7 902
	2020年2月	2 312	5 331	326	14	7 983
	2019年2月	2 364	5 299	221	14	7 898
離島	2021年2月	149	0	0	0	149
	2020年2月	67	0	0	0	67
	2019年2月	67	0	0	0	67
總計*	2021年2月	20 156	7 494	757	249	28 656
	2020年2月	19 674	7 748	779	201	28 402
	2019年2月	21 305	8 367	1 124	225	31 021

* 表內數字佔過去3年由私人營運停車場提供的公眾泊車位數目(見附件3)的一部分。

過去3年按車輛類別劃分的路旁泊車位數目

地區	截至	私家車*	貨車	旅遊巴士／巴士	電單車	總計
中西區	2021年2月	472	199	11	601	1 283
	2020年2月	470	200	11	587	1 268
	2019年2月	466	191	11	587	1 255
灣仔	2021年2月	1 000	24	20	686	1 730
	2020年2月	1 003	22	20	687	1 732
	2019年2月	997	6	18	687	1 708
東區	2021年2月	443	78	59	753	1 333
	2020年2月	441	66	64	685	1 256
	2019年2月	412	60	90	633	1 195
南區	2021年2月	655	55	137	421	1 268
	2020年2月	662	53	137	415	1 267
	2019年2月	625	53	137	406	1 221
油尖旺	2021年2月	1 531	370	155	1 300	3 356
	2020年2月	1 522	369	155	1 275	3 321
	2019年2月	1 532	369	175	1 295	3 371
深水埗	2021年2月	1 238	215	7	778	2 238
	2020年2月	1 236	212	7	764	2 219
	2019年2月	1 208	208	4	765	2 185
九龍城	2021年2月	2 241	136	106	912	3 395
	2020年2月	2 242	136	106	889	3 373
	2019年2月	2 241	136	96	889	3 362
黃大仙	2021年2月	300	141	0	440	881
	2020年2月	298	142	0	440	880
	2019年2月	300	142	0	425	867
觀塘	2021年2月	437	106	34	761	1 338
	2020年2月	437	106	40	741	1 324
	2019年2月	400	106	36	697	1 239
荃灣	2021年2月	786	42	33	592	1 453
	2020年2月	793	40	34	592	1 459
	2019年2月	763	40	34	529	1 366
屯門	2021年2月	1 278	328	55	834	2 495
	2020年2月	1 278	328	47	816	2 469
	2019年2月	1 267	348	37	801	2 453
元朗	2021年2月	1 192	433	87	632	2 344
	2020年2月	1 197	440	89	560	2 286
	2019年2月	1 195	442	90	547	2 274

地區	截至	私家車*	貨車	旅遊巴士／巴士	電單車	總計
北區	2021年2月	1 242	382	21	419	2 064
	2020年2月	1 310	427	21	398	2 156
	2019年2月	1 312	427	21	398	2 158
大埔	2021年2月	1 478	337	80	203	2 098
	2020年2月	1 487	331	75	202	2 095
	2019年2月	1 470	333	75	202	2 080
西貢	2021年2月	1 940	331	157	429	2 857
	2020年2月	1 939	331	150	417	2 837
	2019年2月	1 951	331	156	398	2 836
沙田	2021年2月	1 541	305	56	496	2 398
	2020年2月	1 540	287	49	470	2 346
	2019年2月	1 541	280	49	459	2 329
葵青	2021年2月	411	361	21	694	1 487
	2020年2月	411	361	22	585	1 379
	2019年2月	412	360	22	591	1 385
離島	2021年2月	466	58	74	148	746
	2020年2月	460	58	74	148	740
	2019年2月	460	58	74	148	740
總計#	2021年2月	18 651	3 901	1 113	11 099	34 764
	2020年2月	18 726	3 909	1 101	10 671	34 407
	2019年2月	18 552	3 890	1 125	10 457	34 024

* 有關數字為供中型及重型貨車、巴士、電單車及單車以外的車輛停泊的路旁泊車位數字(此類泊車位設有《道路交通(泊車)規例》(第374C章)所載第1號圖形的指定標誌)。

表內數字佔過去3年政府提供的公眾泊車位數目(見附件3)的一部分。

I. 過去3年政府提供的公眾泊車位數目[^] ^u

地區	2019年2月	2020年2月	2021年2月
中西區	3 748	3 441	3 456
灣仔	2 563	2 582	2 577
東區	2 106	2 168	2 246
南區	2 077	2 134	2 123
油尖旺	4 255	4 205	3 444
深水埗	4 230	3 513	3 539
九龍城	3 592	3 567	3 669
黃大仙	1 736	1 821	1 806
觀塘	2 675	2 791	2 824
荃灣	2 118	2 220	2 214
屯門	2 729	2 770	2 788
元朗	2 716	2 892	2 818
北區	2 627	2 570	2 505
大埔	2 490	2 495	2 498
西貢	3 087	3 099	3 119
沙田	3 041	3 210	3 186
葵青	2 538	2 455	2 617
離島	1 620	1 700	1 585
總計	49 948	49 633	49 014

II. 過去3年由私人營運停車場提供的公眾泊車位數目[^]

地區	2019年2月	2020年2月	2021年2月
中西區	8 433	8 428	8 651
灣仔	9 738	9 781	9 291
東區	12 589	12 475	12 378
南區	7 670	7 639	7 701
油尖旺	15 421	16 439	16 627
深水埗	9 774	9 746	9 776
九龍城	9 123	7 721	7 897
黃大仙	5 633	5 669	5 654
觀塘	14 426	15 100	15 421
荃灣	11 081	11 112	11 652
屯門	10 038	10 072	10 029
元朗	9 365	9 402	9 281
北區	5 924	5 404	5 274
大埔	5 867	5 799	5 981
西貢	11 229	11 650	11 953
沙田	17 726	17 438	17 573
葵青	17 638	17 749	17 567
離島	6 828	6 857	5 728
總計	188 503	188 481	188 434

[^] 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。負責管理停車場的各部門、機構、管理公司或營辦商因應其需要對泊車位數目／車種作出調動，實際泊車位數目或會有所不同。

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

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0796)

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

問題：

請列出過去三年，本港私家車首次登記及領牌私家車數量。請按原因及車類列出過去三年因未能符合規定而要吊銷車輛牌照數量。

提問人： 鄭松泰議員 (立法會內部參考編號：107)

答覆：

過去3年本港新登記私家車及領牌私家車數目表列如下：

年份(截至該年年底)	新登記私家車數目
2018	42 287
2019	38 309
2020	37 036

年份(截至該年年底)	領牌私家車數目
2018	565 213
2019	573 932
2020	573 003

過去3年，運輸署根據《道路交通條例》(第374章)第25(1)條就已登記車輛拒絕發出車輛牌照或取消其車輛牌照的車輛分類數目及原因表列如下：

原因／車輛類別	2018年	2019年	2020年
(a)不遵從檢驗通知、檢驗命令或車輛修理命令			
電單車／機動三輪車	10	15	24
私家車	181	207	210
的士	19	31	30
專營公共巴士	0	1	0
非專營公共巴士	32	12	21
私家巴士	0	3	0
公共小巴	1	1	4
輕型貨車	31	36	29
中型貨車	15	16	13
重型貨車	4	4	3
(b)沒有按要求將汽車交由車輛廢氣測試中心測試或不符合車輛廢氣排放標準			
私家車	154	160	85
的士	10	11	10
非專營公共巴士	2	3	1
公共小巴	0	0	4
輕型貨車	14	19	3
中型貨車	4	5	1
特別用途車輛	2	0	0

註：個別車輛可能同時屬於上述(a)類及(b)類，在這情況下，它將同時計入2個類別內。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0797)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

請按成因並分55歲以上或以下列出，過去三年職業司機(包括巴士、小巴、的士等)發生的交通意外及傷亡數目。

提問人： 鄭松泰議員 (立法會內部參考編號：109)

答覆：

過去3年涉及專營巴士、公共小巴及的士的交通意外宗數，以及按指定的司機年齡組別劃分的相關傷亡人數載列如下：

	2018年	2019年	2020年
涉及專營巴士的交通意外宗數(傷亡人數)			
涉及55歲以下的司機	1 521 (1 944)	1 379 (1 943)	981 (1 123)
涉及55歲或以上的司機	819 (1 024)	780 (1 172)	490 (623)
涉及公共小巴的交通意外宗數(傷亡人數)			
涉及55歲以下的司機	217 (316)	182 (259)	118 (178)
涉及55歲或以上的司機	718 (1 075)	711 (1 053)	540 (738)
涉及的士的交通意外宗數(傷亡人數)			
涉及55歲以下的司機	1 542 (2 133)	1 628 (2 174)	1 293 (1 727)
涉及55歲或以上的司機	2 611 (3 519)	2 856 (3 893)	2 320 (2 966)

註：括號內的數字代表傷亡人數。

就上述2個年齡組別的司機涉及的交通意外來說，釀成交通意外的主要成因為「不專注駕駛」、「行車時太貼近前面車輛」及「不小心轉線」。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2912)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (4) 運輸服務管理

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

請按性質列出過去三年，向運輸署投訴九巴、龍運巴士、城巴、新巴、新大嶼山巴士、的士及小巴的個案數目。

提問人：鄭松泰議員 (立法會內部參考編號：108)

答覆：

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

2018年

公共交通工具	運輸署接獲的投訴宗數(註1)			
	服務質量	服務水準	一般性質 (註2)	總計
專營巴士				
九巴	1 368	4 929	680	6 977
龍運	125	341	46	512
城巴(專營權1)	111	757	97	965
城巴(專營權2)	114	397	48	559
新巴	101	1 085	204	1 390
嶼巴	72	181	30	283
其他(註3)	463	1 264	916	2 643
的士	0	1 058	153	1 211
公共小巴	1 392	9 129	618	11 139
總計	3 746	19 141	2 792	25 679

2019年

公共交通工具	運輸署接獲的投訴宗數(註1)			
	服務質量	服務水準	一般性質 (註2)	總計
專營巴士				
九巴	1 978	8 423	1 038	11 439
龍運	125	416	36	577
城巴(專營權1)	240	794	533	1 567
城巴(專營權2)	124	508	97	729
新巴	118	962	169	1 249
嶼巴	53	137	19	209
其他(註3)	493	2 654	805	3 952
的士	0	1 167	138	1 305
公共小巴	922	8 140	731	9 793
總計	4 053	23 201	3 566	30 820

2020年

公共交通工具	運輸署接獲的投訴宗數(註1)			
	服務水平	服務質素	一般性質 (註2)	總計
專營巴士				
九巴	968	7 109	504	8 581
龍運	145	224	24	393
城巴(專營權1)	202	632	56	890
城巴(專營權2)	102	288	47	437
新巴	140	942	84	1 166
嶼巴	30	113	17	160
其他(註3)	233	1 451	344	2 028
的士	0	620	115	735
公共小巴	520	5 867	461	6 848
總計	2 340	17 246	1 652	21 238

註

1. 投訴來源包括運輸署直接收到的書面或電郵投訴，以及由交通投訴組及政府1823電話中心轉介至運輸署的投訴。
2. 一般性質的投訴包括與優惠票價、付款方法及車身廣告等有關的投訴。
3. 涉及多於1間專營公司、聯營路線或未能確定屬何專營公司的投訴。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2917)

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

問題：

請告知屯門至赤鱸角連接路(「屯赤路」)的設計交通流量，及一二月的每日實際車流量。

請列出本年度會行駛屯赤路的專營及非專營巴士路線，及局方衡量屯赤路對舒緩東涌及屯門交通擠塞的績效指標。

提問人：鄭松泰議員 (立法會內部參考編號：82)

答覆：

屯門－赤鱸角隧道(屯赤隧道)在2020年12月27日通車。屯赤隧道為雙程雙線分隔車路，根據《運輸策劃及設計手冊》的資料，其設計容車量為每方向每小時3 000架次。2021年1月及2月屯赤隧道的每日平均車流量(來回方向)分別約為15 800架次及15 000架次，均在屯赤隧道的設計容車量之內。鑑於目前仍是屯赤隧道通車的初期階段，交通狀況尚未穩定，運輸署會繼續監察交通情況並收集交通數據，才進一步評估該隧道紓緩現有道路網絡交通的效果。

專營巴士路線

來往屯門及北大嶼山的6條專營巴士路線由2020年12月28日起改經屯赤隧道行駛：

i.	龍運第A33號線(屯門公路轉車站－機場(地面運輸中心))
ii.	龍運第A33X號線(屯門(富泰)－機場(地面運輸中心))
iii.	龍運第A34號線(洪水橋(洪元路)－機場(地面運輸中心))(新路線)
iv.	龍運第E33號線(屯門市中心巴士總站－機場(地面運輸中心))

v.	龍運第E33P號線(兆康站(南)－機場(地面運輸中心))
vi.	龍運第NA33號線(屯門(富泰)－機場(國泰城))

運輸署正計劃調整來往元朗及北大嶼山的專營巴士路線，改經屯赤隧道，並正在綜合相關區議會意見：

i.	龍運第A36號線(元朗(錦上路站)－機場(地面運輸中心))
ii.	龍運第A37號線(元朗(朗屏站(北)公共運輸交匯處)－機場(地面運輸中心))
iii.	龍運第E36號線(元朗(八鄉路)－機場(地面運輸中心))
iv.	龍運第E36A號線(元朗(德業街)－東涌(逸東邨公共交通總站))(新路線)
v.	龍運第E37號線(天水圍市中心－機場(地面運輸中心))
vi.	龍運第NA36號線(元朗(錦上路站)－機場(國泰城))
vii.	龍運第NA37號線(天水圍市中心－機場(國泰城))
viii.	龍運第N30號線(元朗站－機場(暢達路))

非專營巴士路線

目前有1條居民服務路線行經屯赤隧道：

i.	NR766號線(黃金海岸－香港國際機場)
----	----------------------

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1671)

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

問題：

大嶼山自駕遊計劃允許每日25個經網上預約申請，於平日駛入嶼南的封閉道路遊玩。鑒於周末大嶼山車流逐漸增多，居民反映停車位嚴重不足，請問政府：

1. 大嶼山自駕遊計劃的每日平均申請人數為何？
2. 有指土木工程拓展署擬在大澳改善工程第二期第二階段的工程計劃中，研究在鹽田增設約150個私家車泊車位。請問研究進度為何？
3. 政府會預留多少預算予上述私家車泊車位？

提問人：周浩鼎議員 (立法會內部參考編號：45)

答覆：

1. 運輸署在2016年2月26日推出大嶼山自駕遊計劃第一期。成功申請的個案平均每月約480宗(即平均每日約24宗)。
2. 土木工程拓展署現正就大澳改善工程第二期第二階段進行詳細設計，並將於今年稍後時間就有關建議進行地區諮詢，然後根據《道路(工程、使用及補償)條例》(第370章)安排刊憲。如擬議道路工程獲批准，土木工程拓展署會向立法會尋求撥款批准，以期早日動工。
3. 大澳改善工程第二期第二階段尚處於詳細設計階段，現時未有私家車泊車位的造價估算。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1674)

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

問題：

預算案中鼓勵以創新方式應用科技，以助改善市民日常生活和應對社會問題。鑒於香港市民需要每天通勤，乘搭多種公共交通工具，相關手機程式五花八門。請問政府會否利用資源：

1. 開發手機程式，整合本港各種交通工具的實時到站狀況？
2. 局方過去有何措施推動公共交通業界，主動提供有關交通資訊的實時開放相關數據？

提問人：周浩鼎議員 (立法會內部參考編號：53)

答覆：

1. 運輸署於2018年7月推出一站式交通運輸流動應用程式「香港出行易」，向公眾發放實時交通及公共運輸資訊(包括實時到站資訊)，以方便他們計劃行程。
2. 運輸署一直積極與各公共運輸營辦商磋商，鼓勵他們開放數據。現時所有專營巴士公司及港鐵公司(機場快線、東涌線、西鐵線和將軍澳線)已透過「香港出行易」及政府公共資料入門網站「資料一線通」開放其預計到站時間資訊。

此外，運輸署正在開發一套資訊系統，以期在2022年或之前分階段發放專線小巴預計到站時間資訊。截至2021年3月，約有70條專線小巴路線的預計到站時間資訊透過「香港出行易」及「資料一線通」發放。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3194)

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

問題：

受新冠肺炎疫情影響，不少市民的生計大受影響，所以為紓緩市民在疫情期間的交通費負擔，政府早前就「公共交通費用補貼計劃」推出的一項臨時特別措施，每月公共交通開支水平由400元放寬至200元，將會延長半年至2021年6月30日。就此，政府可否告知本會：

1. 請以列表方式並按領取金額(如：100元以下、101至200元、201至300元及301元至400)列出領取「公共交通費用補貼計劃」的總人數及金額；
2. 現時不少公共交通工具開始准許以「支付寶」繳付車費，而港鐵推出的積分計劃亦可用於「車票二維碼」當中，政府當局會否考慮將「支付寶」納入於「公共交通費用補貼計劃」的體系內，令市民獲得政府回贈？
3. 受新冠肺炎疫情影響，不少市民的生計大受影響，政府會否考慮延長2021年6月30日到期的「公共交通費用補貼計劃」臨時特別措施多半年，以紓緩市民在疫情期間的交通費負擔呢？

提問人：何君堯議員 (立法會內部參考編號：20)

答覆：

1. 政府在2019年1月1日推出公共交通費用補貼計劃(補貼計劃)，為公共交通開支較高的市民減輕交通費負擔。為進一步紓緩市民的交通費負擔，政府由2020年1月1日起優化補貼計劃，把每月超出400元的公共交通開支補貼比率由四分之一提升至三分之一，並將每張八達通的補貼金額上限由每月300元提高至400元。為了讓更多市民在疫情期間能受惠於

補貼計劃，政府已推出一項特別措施，由2020年7月1日起，暫時將每月的公共交通開支水平由400元放寬至200元。

在計劃優化前和優化後以及推出特別措施後，按補貼金額劃分的受惠人數以及對應的補貼金額載列如下：

補貼金額	每月平均 2019年1月至12月 (即計劃優化前)		每月平均 2020年1月至6月 (即計劃優化後)		每月平均 2020年7月至 2021年2月 (即推出特別措施後)	
	受惠人數*	補貼金額 (百萬元)	受惠人數*	補貼金額 (百萬元)	受惠人數*	補貼金額 (百萬元)
0.1元－ 100.0元	1 583 000	66.6	949 000	42.1	1 639 000	72.8
100.1元－ 200.0元	438 000	60.5	343 000	48.3	624 000	87.6
200.1元－ 300.0元	117 000	29.1	100 000	24.0	186 000	44.4
300.1元－ 400.0元	不適用		37 000	13.1	57 000	19.9

*數目計至最接近的千位

- 考慮到現時市民普遍使用八達通而非其他電子繳費系統支付日常公共交通費用，我們認為現行發放及領取補貼的安排，在現階段仍然是合適的。然而，鑑於不同電子支付平台日趨普及，我們正研究如何逐步將適用的電子繳費系統納入補貼計劃。
- 為進一步紓緩市民的交通費負擔，政府會把上述特別措施再延長6個月至2021年12月31日。同時，在2021年4月1日至12月31日期間，暫時把補貼金額上限由每月400元提高至500元。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2625)

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

問題：

有關港島區的交通情況，政府可否告知：

1. 過去3年，每年港島各分區的交通黑點出現交通意外個案宗數為何，並按地區分區及位置、傷者嚴重程度、涉事車輛類別、以及意外成因分項列出；
2. 過去3年，當局採取了甚麼措施，以減低上述的交通意外；所涉及的開支及人手為何？
3. 過去5年，港島區主要道路在早上及傍晚繁忙時段的行車量、容車量、行車量/容車量比率、平均車速為何？
4. 鑑於「躍動港島南」將會令前往港島南區的人數增加，政府預計當區車流量有何變化；如有，請列出有關數字。

提問人：郭偉強議員 (立法會內部參考編號：81)

答覆：

1. 過去3年，按傷者傷勢情況、涉事車輛類別及意外成因劃分，港島區各區每個交通意外黑點的交通意外宗數分別載列於附件1、附件2及附件3。
2. 為減少交通意外數字，運輸署會分析交通意外統計數據並進行詳細調查，研究是否有明顯的意外模式與釀成這些意外的共同原因。有需要時會建議改善道路安全的措施，包括優化路口和過路處設計、調整交通燈號的次序及時間、禁止某些行車方向、對特定類別車輛施加限制，以及設置路旁欄杆。過去3年，在港島區交通意外黑點實施的改善措施

包括實施「不准停車」限制區和優化欄杆安排。制訂改善措施的工作由運輸署的現有資源承擔，並沒有詳細分項。

3. 2016年至2020年港島區各主要道路的車流量、容車量及使用率(以車輛行車量／容車量比率計算)載列於附件4，而相關的平均車速則載列於附件5。
4. 相關政府決策局及部門會評估「躍動港島南」計劃下的項目及措施可能產生的交通影響，如有需要會實施合適的交通改善措施，以紓緩對道路網絡所造成的負面影響。

過去3年港島區每個交通意外黑點*的交通意外宗數及涉及的傷亡人數

地點	2018年				2019年				2020年			
	意外宗數	傷亡人數			意外宗數	傷亡人數			意外宗數	傷亡人數		
		死亡	重傷	輕傷		死亡	重傷	輕傷		死亡	重傷	輕傷
中西區												
德輔道西、威利麻街#	3	0	1	2	1	0	0	1	0	0	0	0
東區												
愛秩序灣道、愛信道#	2	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0
電氣道、清風街	5	0	1	4	5	0	2	3	4	0	1	3
灣仔												
體育路、摩理臣山道	7	0	0	14	4	0	0	4	10	0	1	12

* 一個地點如：

- (i) 在任何 12 個月期間發生 6 宗或以上涉及行人受傷的交通意外；或
 - (ii) 在任何 12 個月期間發生 9 宗或以上涉及有人受傷的交通意外；或
 - (iii) 在任何 5 年期間發生 2 宗或以上致命交通意外，
- 會列作交通意外黑點。

在 2015 年至 2016 年期間，德輔道西／威利麻街及愛秩序灣道／愛信道交界處分別發生 2 宗致命交通意外。因此，即使這 2 個路口在 2019 年或 2020 年並無發生交通意外，亦被列作交通意外黑點。

2018年港島區每個交通意外黑點按涉事車輛類別*劃分的交通意外宗數

地點	電單車	私家車	的士	公共小巴	私家小巴	公共巴士	輕型貨車	中型貨車	重型貨車	特別用途車輛	單車	私家巴士	電車	其他／不詳
中西區														
德輔道西、威利麻街	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	1	0
東區														
愛秩序灣道、愛信道	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
電氣道、清風街	0	4	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
灣仔														
體育路、摩理臣山道	1	5	5	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	1

* 一宗交通意外可能涉及多於一種車輛類別。

2019年港島區每個交通意外黑點按涉事車輛類別*劃分的交通意外宗數

地點	電單車	私家車	的士	公共小巴	私家小巴	公共巴士	輕型貨車	中型貨車	重型貨車	特別用途車輛	單車	私家巴士	電車	其他／不詳
中西區														
德輔道西、威利麻街	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
東區														
愛秩序灣道、愛信道	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
電氣道、清風街	0	2	2	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
灣仔														
體育路、摩理臣山道	2	3	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0

* 一宗交通意外可能涉及多於一種車輛類別。

2020年港島區每個交通意外黑點按涉事車輛類別*劃分的交通意外宗數

地點	電單車	私家車	的士	公共小巴	私家小巴	公共巴士	輕型貨車	中型貨車	重型貨車	特別用途車輛	單車	私家巴士	電車	其他／不詳
中西區														
德輔道西、威利麻街	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
東區														
愛秩序灣道、愛信道	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
電氣道、清風街	0	3	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0
灣仔														
體育路、摩理臣山道	1	9	6	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0

* 一宗交通意外可能涉及多於一種車輛類別。

過去3年港島區每個交通意外黑點按意外成因*劃分的交通意外宗數

地點	2018年				2019年				2020年			
	涉及傷亡者的因素	涉及駕駛者的因素	涉及環境的因素	涉及車輛的因素	涉及傷亡者的因素	涉及駕駛者的因素	涉及環境的因素	涉及車輛的因素	涉及傷亡者的因素	涉及駕駛者的因素	涉及環境的因素	涉及車輛的因素
中西區												
德輔道西、威利麻街	2	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0
東區												
愛秩序灣道、愛信道	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
電氣道、清風街	0	5	0	0	0	5	0	0	0	4	0	0
灣仔												
體育路、摩理臣山道	1	7	0	0	0	4	0	0	4	10	0	0

* 一宗交通意外可能不涉及上述意外成因或涉及多於一個上述意外成因。

道路／街道 [§]	容車量[架次／小時]	早上及傍晚繁忙時段 [@] 平均車流量 [架次／小時]及 使用率(括號內數字)							
		2019年		2018年		2017年		2016年	
		上午	下午	上午	下午	上午	下午	上午	下午
港島區									
告士打道(東行)	7 850	3 700 (0.5)	3 230 (0.4)	4 390 (0.6)	4 070 (0.5)	4 320 (0.6)	3 730 (0.5)	4 490 (0.6)	3 870 (0.5)
告士打道(西行)	7 850	4 710 (0.6)	3 670 (0.5)	5 610 (0.7)	4 400 (0.6)	5 430 (0.7)	4 260 (0.5)	5 380 (0.7)	4 500 (0.6)
東區走廊(近維多利亞公園一段)(東行)	7 850	3 480 (0.4)	3 380 (0.4)	4 710 (0.6)	4 520 (0.6)	4 650 (0.6)	4 640 (0.6)	4 770 (0.6)	4 540 (0.6)
東區走廊(近維多利亞公園一段)(西行)	11 000	4 520 (0.4)	3 810 (0.3)	5 370 (0.5)	4 490 (0.4)	5 410 (0.5)	4 580 (0.4)	5 700 (0.5)	4 610 (0.4)
干諾道西(東行)	5 600	2 180 (0.4)	1 310 (0.2)	2 240 (0.4)	1 400 (0.3)	2 170 (0.4)	1 310 (0.2)	2 170 (0.4)	1 390 (0.3)
干諾道西(西行)	5 600	1 560 (0.3)	1 350 (0.2)	1 630 (0.3)	1 330 (0.2)	1 570 (0.3)	1 350 (0.2)	1 860 (0.3)	1 420 (0.3)
干諾道中(東行)	5 600	1 450 (0.3)	1 270 (0.2)	1 690 (0.3)	1 440 (0.3)	1 640 (0.3)	1 450 (0.3)	1 720 (0.3)	1 540 (0.3)
干諾道中(西行)	5 600	1 080 (0.2)	1 020 (0.2)	1 290 (0.2)	1 090 (0.2)	1 070 (0.2)	1 010 (0.2)	1 090 (0.2)	1 090 (0.2)
夏慤道(東行)	6 300	2 350 (0.4)	2 100 (0.3)	3 250 (0.5)	2 620 (0.4)	3 280 (0.5)	2 600 (0.4)	3 340 (0.5)	2 670 (0.4)
夏慤道(西行)	9 450	5 470 (0.6)	4 970 (0.5)	6 770 (0.7)	6 200 (0.7)	6 050 (0.6)	5 600 (0.6)	6 390 (0.7)	6 470 (0.7)
中環及灣仔繞道# (東行)	4 700	3 400 (0.7)	2 700 (0.6)	-	-	-	-	-	-
中環及灣仔繞道# (西行)	4 700	2 660 (0.6)	2 490 (0.5)	-	-	-	-	-	-

§ 交通統計年報所載的交通流量統計數字只更新至2019年。

@ 早上繁忙時段:平日上午7時至10時。
傍晚繁忙時段:平日下午4時至7時。

中環及灣仔繞道於2019年2月通車。

隧道 ^{註1及2}	容車量 [架 次/小 時]	早上及傍晚繁忙時段平均車流量 [架次/小時]及 使用率(括號內數字)									
		2020年		2019年		2018年		2017年		2016年	
		上午	下午	上午	下午	上午	下午	上午	下午	上午	下午
港島區											
海底隧道 ^{註3} (北行)	2 600	2 600 (1.0)	2 900 (1.1)	2 600 (1.0)	2 800 (1.1)						
海底隧道 ^{註3} (南行)	2 600	2 900 (1.1)	2 800 (1.1)	2 900 (1.1)	2 700 (1.0)	2 900 (1.1)	2 700 (1.0)	2 900 (1.1)	2 700 (1.0)	2 900 (1.1)	2 800 (1.1)
東區海底隧道 (北行)	2 600	2 300 (0.9)	2 900 (1.1)	2 500 (1.0)	2 800 (1.1)	2 500 (1.0)	2 900 (1.1)	2 500 (1.0)	2 900 (1.1)	2 400 (0.9)	2 900 (1.1)
東區海底隧道 (南行)	2 600	2 800 (1.1)	2 400 (0.9)	2 900 (1.1)	2 500 (1.0)	2 900 (1.1)	2 600 (1.0)	2 900 (1.1)	2 600 (1.0)	2 900 (1.1)	2 500 (1.0)
西區海底隧道 (北行)	4 200	1 300 (0.3)	2 900 (0.7)	1 900 (0.5)	3 300 (0.8)	1 900 (0.5)	3 300 (0.8)	1 800 (0.4)	3 200 (0.8)	1 800 (0.4)	3 200 (0.8)
西區海底隧道 (南行)	4 200	3 000 (0.7)	1 500 (0.4)	3 400 (0.8)	2 100 (0.5)	3 200 (0.8)	2 100 (0.5)	3 200 (0.8)	2 000 (0.5)	3 100 (0.7)	2 000 (0.5)

註1： 上表的車流量為平日(即星期一至五，公眾假期除外)各方向每小時平均行車量，由隧道營辦商通過車輛繳費系統編製，並已調整至最接近的百位數。早上繁忙時段指平日上午7時至10時，而傍晚繁忙時段指平日下午5時至8時。上表的使用率指繁忙時段的車流量與隧道設計容車量的比率。

註2： 上表的使用率是各隧道的實際行車量／設計容車量比率，但不計及正在排隊入隧道的車輛，亦不反映實際交通需求與設計容車量之間的關係。隧道的實際交通容量或會受其他交通因素影響，包括使用有關路段的不同車輛種類的比例、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： 因海底隧道在2019年11月13日至2020年1月19日期間封閉和修復受損設施的原故，上述平均行車量及使用率已排除該段時間的影響。

道路／街道／隧道	早上及傍晚繁忙時段平均車速 ^註 [公里／小時]									
	2020年		2019年		2018年		2017年		2016年	
	上午	下午	上午	下午	上午	下午	上午	下午	上午	下午
港島區										
告士打道(東行)	48	35	53	41	22	18	15	26	19	25
告士打道(西行)	52	55	58	61	39	27	40	25	33	35
東區走廊(近維多利亞公園一段)(東行)	46	-	56	-	65	-	55	-	46	-
東區走廊(近維多利亞公園一段)(西行)	31	-	30	-	20	-	25	-	22	-
干諾道西(東行)	41	38	32	45	38	40	28	42	37	47
干諾道西(西行)	63	50	61	58	61	58	56	56	61	52
干諾道中(東行)	21	23	23	23	17	12	21	16	19	23
干諾道中(西行)	22	20	24	24	20	18	22	15	26	25
夏慤道(東行)	46	51	54	61	24	23	23	17	34	29
夏慤道(西行)	54	53	55	56	50	21	43	22	46	33
中環及灣仔繞道 隧道	67	69	69	68	-	-	-	-	-	-
海底隧道	30	29	30	27	27	27	32	29	34	32
東區海底隧道	32	41	25	43	30	43	31	43	32	48
西區海底隧道	44	60	50	55	52	57	49	59	56	60

註：早上繁忙時段及傍晚繁忙時段的平均車速分別在上午8時至9時30分及下午5時至7時收集。對於在傍晚車流較少的路段，調查只涵蓋早上繁忙時段。

在較短的路段上，平均車速極易受到無法預計的狀況影響，例如車速會因有其他車輛匯合、路旁有車輛停泊或路上有行人走動等情況而短暫減慢。因此，在個別路段錄得的車速必須小心詮釋，亦不應單純以此作為有關路段擠塞程度變化的指標。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1338)

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

問題：

就政府繼續擬備對使用電動可移動工具作出規管的立法修訂建議，以期為電動可移動工具制定完善規管架構

- 1.) 請告知本會，2021/22年度預算2,242.4(百萬元)的使用詳情與細節，包括工作開支及人手預算。
- 2.) 過去3年，政府就禁止在路上使用「電動可移動工具」的執法工作詳情，包括檢控數字、出勤次數、出動人手；及檢獲的未獲批准使用電動可移動工具的數量、類別、電壓及詳細規格。
- 3.) 運輸署會在2020年下半年就電動可移動工具的建議規管架構及實地試驗諮詢各持份者，請告知本會，有關諮詢區議會、單車駕駛者與電動可移動工具使用者的工作詳情及人手使用情況。

提問人：林健鋒議員 (立法會內部參考編號：26)

答覆：

1. 2021-22年度綱領(1)撥款的使用詳情與細節載列如下：

項目	百萬元
個人薪酬所需的撥款，包括：(i)薪金和(ii)津貼	322.5
其他經常開支所需的撥款，包括：(i)與員工有關連的開支;(ii)部門開支；以及(iii)為離島渡輪航線提供特別協助措施	736.0

項目	百萬元
一般非經常開支所需的撥款，包括：(i)為離島渡輪航線提供的船隻資助計劃；(ii)資助專營巴士公司在現有巴士上加裝合適安全裝置；以及(iii)成立智慧交通基金	1,171.3
非經營開支所需的撥款，包括專線小巴提供實時到站資訊	12.6
總計	2,242.4

2. 根據警方資料，與電動可移動工具有關的拘捕個案在2019年7月5日至2020年12月31日有297宗，共檢取了299件電動可移動工具(包括電動滑板車、電動單車、電動單輪車、電動滑板、兩輪電動踏板車及電動三輪車)。警方沒有備存2019年7月5日以前的相關數字。執法工作由警方現有人員執行，涉及的人手沒有詳細分項。
3. 運輸署已在2020年下半年就電動可移動工具的建議規管架構和實地試驗安排，諮詢單車團體、電動可移動工具使用者組織及沙田、大埔和西貢區議會。相關工作由運輸署現有人員執行，涉及的人手沒有詳細分項。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2047)

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

問題：

就私人駕駛教師執照，可否告知本會：

- (a) 過去三年，發出私人駕駛教師執照數目為何；
- (b) 有何措施維持私人駕駛教師質素；
- (c) 2021-22年度全面檢討簽發私人駕駛教師執照事宜的開支及人手需求為何及最新的進展為何？

提問人：劉業強議員 (立法會內部參考編號：29)

答覆：

(a)
運輸署於2014年邀請合資格申請人申請287個私人駕駛教師執照，並以抽籤形式決定邀請其參加筆試及路試的優先次序。筆試和路試均及格的申請人可獲簽發所申請組別的私人駕駛教師執照。整項工作(包括完成處理申請人提出的覆檢個案)在2018年5月完成，全部287個私人駕駛教師執照均已發出。在已發出的私人駕駛教師執照中，有4個私人駕駛教師執照在2018年發出。在2019至2020年期間沒有發出私人駕駛教師執照。

(b)及(c)

運輸署在2020年完成私人駕駛教師執照的全面檢討後，提出多項措施以提高私人駕駛教師質素。建議措施包括：

- (i) 把私人駕駛教師執照申請人須持有私家車及輕型貨車有效正式駕駛執照的年期由最少3年延長至最少6年；

- (ii) 規定私人駕駛教師執照申請人除了必須符合就若干交通罪行的無定罪記錄這項現行規定外，還須符合新規定，即在申請日期前5年內沒有因違反《道路交通條例》(第374章)第37條有關危險駕駛的罪行被定罪，以及2年內沒有因違反該條例第38條有關不小心駕駛的罪行被定罪；
- (iii) 規定所有新私人駕駛教師執照持有人修讀強制職前課程，讓準私人駕駛教師掌握正確的知識、技能和態度，內容包括私人駕駛教師的職責和操守、駕駛考試制度、考生常犯的錯誤等；
- (iv) 以修習及完成由運輸署提供的強制複修課程作為續領執照的條件，確保現有私人駕駛教師執照持有人掌握駕駛訓練的最新發展；以及
- (v) 規定私人駕駛教師必須在其車輛內展示讓公眾清楚可見的駕駛教師證，以遏止違法教車活動。

私人駕駛教師執照的全面檢討工作由運輸署現有人員執行，屬於常規職務，涉及的開支及人手沒有詳細分項。為推展上述提升質素的措施，政府已着手進行有關法例修訂工作，以期在2021-22年度實施新的私人駕駛教師執照簽發機制和提升質素措施。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2048)

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

問題：

就6條主要離島渡輪航線提供的特別協助措施，可否告知本會：

- (a) 特別協助措施的詳情為何；
- (b) 過去三年，各航線每年所涉開支分別為何；
- (c) 有否其他措施協助渡輪航線營辦商維持其財務可行性，以減少特別協助措施的支出，如有，詳情為何；如否，原因為何。

提問人：劉業強議員 (立法會內部參考編號：30)

答覆：

- (a) 為提升離島渡輪服務的財務可行性並減輕渡輪服務加價對乘客造成的負擔，政府自2011年起向6條主要離島渡輪航線(6條主要航線)提供特別協助措施^{註1}，並在2020年4月後分階段在其他離島渡輪航線的現行牌照期屆滿時，把特別協助措施擴展至涵蓋該等渡輪航線^{註2}。特別協助措施的補助方法是發還若干營辦渡輪服務的開支，包括有關碼頭開支(例如電費、水費及清潔費)、有關船隻開支(例如船隻維修保養開支、保險費及船隻檢驗年費)，以及有關票務優惠開支(例如因提供小童票價優惠和長者票價優惠而少收的收入)。發還款項須視乎資助金額上限並以實報實銷方式提供。
- (b) 過去3年，6條主要航線在特別協助措施下獲發還的實際款項載於下表：

編號	渡輪航線	在特別協助措施下獲發還的款項 (千元)		
		2018-19 年度	2019-20 年度	2020-21年度(截至 2021年2月28日)
1.	「中環－長洲」	86,918	58,205	45,884
2.	「橫水渡」	345	100	212
3.	「中環－梅窩」	27,164	23,332	16,712
4.	「中環－坪洲」	10,091	17,012	9,686
5.	「中環－榕樹灣」	10,099	16,788	12,539
6.	「中環－索罟灣」	3,812	4,804	4,522

(c) 除提供特別協助措施以外，政府一直透過推行其他措施減輕渡輪營辦商的營運成本及紓緩其加價壓力，這些措施包括：

- (i) 接掌碼頭的維修保養工作；
- (ii) 豁免燃油稅；
- (iii) 在長者票價優惠計劃下發還碼頭租金和豁免船隻牌照費；以及
- (iv) 准許營辦商分租碼頭的地方作商業用途，以賺取非票務收入來補貼渡輪的營運。

註1： 該6條主要航線為「中環－長洲」、來往坪洲、梅窩、芝麻灣及長洲的「橫水渡」、「中環－梅窩」、「中環－坪洲」、「中環－榕樹灣」及「中環－索罟灣」航線。

註2： 其他離島渡輪航線為「香港仔－長洲」、「香港仔－榕樹灣(經北角村)」、「香港仔－索罟灣(經模達)」、「屯門－東涌－沙螺灣－大澳」、「愉景灣－梅窩」、「馬灣－中環」、「馬灣－荃灣」及「愉景灣－中環」航線。「香港仔－長洲」航線由2020年1月1日起停辦。如任何營辦商有意在日後營辦這條渡輪航線，可向運輸署提出申請。運輸署會根據既定程序考慮有關申請，並向新營辦商提供特別協助措施。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2049)

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

問題：

就2021年預算處理的145項巴士路線重組建議，可否告知本會：

- (a) 在2021/22財政年度涉及人手編制為何；
- (b) 在計劃進行的重組巴士路線計劃中，各區議會分區所涉及的路線數目分別為何。

提問人：劉業強議員 (立法會內部參考編號：31)

答覆：

- (a) 巴士路線重組工作由運輸署現有人員執行，屬於常規職務，涉及的人手沒有詳細分項。
- (b) 在2021年計劃進行的巴士路線重組計劃載列如下：

地區	巴士路線數目 ^註
中西區	6
東區	7
南區	12
灣仔區	5
九龍城區	5
觀塘區	13
深水埗區	4
黃大仙區	7
油尖旺區	2
離島區	10
葵青區	9

地區	巴士路線數目 ^註
北區	7
西貢區	7
沙田區	18
大埔區	7
荃灣區	8
屯門區	9
元朗區	9
總計	145

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

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2050)

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

問題：

就南大嶼山的交通情況及泊車位供應，請告知本會：

- (a) 預計2021-22年度政府及私人發展商將會在大嶼山南部提供新泊車位數目分別為何，所需開支及人手編制為何；
- (b) 有否統計大嶼山南部的公眾泊車位的使用率，如有，使用率為何；如否，原因為何。

提問人：劉業強議員 (立法會內部參考編號：32)

答覆：

- (a) 政府一直致力增設泊車位，以滿足大嶼山南部(嶼南)的泊車需求。自2016年以來，嶼南私家車路旁泊車位已增加148個。運輸署亦正積極與地政總署研究把位於適當地點的空置政府用地改為短期租約停車場，供私家車停泊，當中包括大澳鹽田壘1幅可提供約60個私家車泊車位的空置用地。由於提供新泊車位的數目和進度受多方面的因素影響，包括諮詢地區人士的意見，因此，運輸署未能對未來數年的泊車位供應數目作出確切的估算。

監察泊車位供應的工作由運輸署現有人員執行，屬於常規職務，涉及的人手和開支沒有詳細分項。

- (b) 根據運輸署的實地調查，在大澳、梅窩及昂坪等主要旅遊景點的泊車位並未全數使用，而嶼南私家車路旁泊車位的使用率約為80%。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2295)

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

問題：

就監察現有鐵路服務的工作上，可否告知本會：

- (a) 在2021-22年度的人手編制為何；
- (b) 過去三年，每年收到有關鐵路服務的投訴宗數分別為何；
- (c) 過去三年，每年收到港鐵通報服務延誤的次數為何，請以港鐵路線分別列出。

提問人：劉業強議員 (立法會內部參考編號：28)

答覆：

(a) 監察現有鐵路服務的工作由運輸署巴士及鐵路科、運輸事故管理組，以及各分區辦事處的現有人員執行，屬於常規職務，涉及的人手沒有詳細分項。

(b) 運輸署在2018、2019及2020年接獲有關鐵路服務的投訴分別有562宗、1 576宗^(註1)及475宗。

註1：鐵路服務投訴在2019年有所增加，主要由於鐵路服務在2019年下半年受到公眾活動影響。

(c) 按鐵路線劃分，過去3年每年由港鐵公司控制範圍內的因素(包括機件故障及人為因素)而引起並導致8分鐘或以上的服務延誤事故宗數載列如下：

	港鐵公司通報的 8 分鐘或以上服務延誤事故宗數		
	2018 年	2019 年	2020 年
(I) 重鐵			
荃灣線	12	12	11
觀塘線	19	18	6
港島線	3	10	5
南港島線	1	7	1
將軍澳線	18	6	15
東鐵線	18	23	11
馬鞍山線／屯馬線一期 ^(註 2)	5	3	8
西鐵線	7	9	8
東涌線	10	5	4
迪士尼線	2	0	1
機場快線	8	6	1
(II) 輕鐵	22	22	29
總計	125	121	100

註2：屯馬線一期在2020年2月14日開通。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1569)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

問題：綱領內提及「繼續推展試行經啟德、紅磡、尖東、西九及中環的『水上的士』服務」，就此，局方請告知本會：

1. 上述計劃原定預計於2020年第四季投入服務，但截至2020年年底尚未啟航，一再延遲原因為何？
2. 當局預料最快何時公布啟航日期？

提問人：劉國勳議員 (立法會內部參考編號：31)

答覆：

運輸署進行公開招標後，在2020年3月揀選了富裕小輪有限公司為「水上的士」服務營辦商。該營辦商現正積極籌辦有關服務。由於「水上的士」服務主要屬觀光及旅遊性質，其營運的財務可行性取決於訪港的旅客人數，而在疫情下訪港旅客人數受到嚴重影響。視乎疫情的發展和旅遊業的復甦步伐，我們期望相關營辦商可於2021年下半年試行開辦「水上的士」部分服務。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2294)

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

問題：

綱領內提及運輸署已完成開發新一代路旁停車收費錶，以待安裝。就此，局方請告知本會：

1. 分階段安裝新的路旁停車收費錶的相關時間表；
2. 截至2021年2月26日，合共596台新收費錶已投入服務，當局指新一代停車收費錶均配備車輛感應器，可識別出未有繳付泊車費而被佔用的停車位位置，協助當局對違例泊車執法。請問截至目前有多少成功個案，若有，詳情為何？

提問人：劉國勳議員 (立法會內部參考編號：32)

答覆：

約12 000個供公眾使用的新停車收費錶的安裝工作已在2021年1月展開，並會分階段在2022年年中或之前完成。截至2021年3月8日，已安裝約670個新停車收費錶，覆蓋全港18區。

新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路旁收費錶泊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。運輸署正與香港警務處(警務處)研究分享實時資訊，從而便利執法。警務處沒有就已安裝新停車收費錶泊車位的執法數字備存記錄。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3270)

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

問題：

根據政府向立法會提交的文件，為確保跨境貨車作業不受影響，運輸及房屋局／運輸署會與深圳當局磋商，冀能在蓮塘／香園圍口岸亦同時開始24小時運作，以及深圳灣和蓮塘／香園圍口岸具備足夠的配套設施後，才停止皇崗口岸的貨運通關服務，就此可否告知本會深圳灣和蓮塘／香園圍口岸是否具備足夠配套設施的評估標準為何？

提問人：劉國勳議員 (立法會內部參考編號：40)

答覆：

正如行政長官在2020年11月發表的《施政報告》中宣布，香港特別行政區(香港特區)政府將繼續完善港深陸路口岸基礎建設，並逐步落實跨界貨運「東進東出、西進西出」的規劃策略。在這策略下，現時取道皇崗／落馬洲、文錦渡^註和沙頭角口岸的跨界貨車，將須改用東部蓮塘／香園圍口岸和西部深圳灣口岸。

為配合有關策略，香港特區政府及深圳市政府已於2020年12月10日在深圳灣口岸實施24小時貨檢通關服務。兩地政府已一直緊密合作，因應2019冠狀病毒病疫情發展，推進蓮塘／香園圍口岸的貨檢通關服務擴展至全日24小時。

另一方面，因應跨界貨車業界的意見，運輸署一直與深圳當局聯繫，推動改善口岸的配套設施。為配合深圳灣口岸貨檢服務24小時通關，深圳當局已提供後勤配套設施，並在深圳灣口岸毗鄰為跨界貨車提供大型輪候區。至於蓮塘／香園圍口岸，深圳當局亦已動工改善配套設施。運輸署會繼續與深圳當局跟進上述配套設施，確保跨界貨車在各口岸暢順運作。

註：運載鮮活食物貨車因需進行食物安全衛生檢查，會繼續使用文錦渡口岸。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1608)

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

問題：

在推展智慧出行上：

- (1) 現時有關規劃和興建智能停車場的最新進度為何？
- (2) 在興建智能停車場的目標為何？
- (3) 除了荃灣海盛路和深水埗欽州街的兩個項目，本年度會否有新項目進行？如有，詳情為何？

提問人：梁志祥議員 (立法會內部參考編號：68)

答覆：

運輸署已物色到4個推行自動泊車系統先導項目的選址，包括荃灣區海盛路1幅短期租約用地、深水埗欽州街與通州街交界的1幅公共休憩用地，以及分別位於上環中港道及柴灣常茂街的2幅擬建政府大樓用地。預期荃灣先導項目的自動泊車系統會在本年第四季投入服務。就深水埗先導項目，預計政府將在本年內向城市規劃委員會提出規劃許可申請。至於上環及柴灣的先導項目的選址，運輸署正進行可行性評估，待完成評估後，便會諮詢相關區議會意見。此外，運輸署正研究其他可安裝自動泊車系統的選址，當中包括大埔白石角1幅短期租約用地。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2549)

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

問題：

根據綱領提及會為香港運輸規劃進行研究，以處理交通擠塞問題，請問政府：

1. 提供過去三年，在啟德新發展區進行違泊執法的情況，及當局有否在區內訂立違泊黑點，以重點打擊區內違泊情況；如有，請以列表方式提供相關的違泊黑點詳情及執法情況；
2. 當局有否計劃研究在啟德新發展區內，利用土地短期租約提供各類泊車位，以減少違泊情況；如有，詳細地點、預計各類車位數目、工程開支及預計完成時間等詳情為何；
3. 長遠而言，當局有否計劃進行跨部門研究，以在啟德新發展區提供多層停車場，以解決區內嚴重違泊導致的交通擠塞問題；如有計劃詳情為何？

提問人：梁美芬議員 (立法會內部參考編號：62)

答覆：

1. 香港警務處(警務處)和運輸署都沒有界定何謂「違泊黑點」。因此，我們未能提供有關啟德新發展區「違泊黑點」的資料。然而，上述 2 個部門會繼續緊密合作，在沐安街、沐翠街及協調道(近港鐵啟德站)等周邊地區遏止任何舉報／發現的違泊情況。在 2020 年，警務處在東九龍發出的違例泊車定額罰款通知書共 489 901 張，較 2018 年及 2019 年分別增加 39% 和 95%。

2. 現時宋皇臺道有 1 個短期租約停車場，提供 330 個泊車位，包括 32 個旅遊巴士泊車位、5 個重型／中型貨車泊車位、20 個私家小型巴士泊車位、17 個輕型貨車泊車位，以及 256 個私家車泊車位。運輸署會繼續與有關政府部門聯絡，物色更多合適的地點供公眾停泊車輛。
3. 按照「一地多用」原則，運輸署正與有關政府部門聯絡，研究在啟德承啟道 1 幅政府、機構或社區用地興建地下公眾停車場的可行性。該項目正處於初步階段，我們會與有關部門合作，訂定該項目的規劃參數。

- 完 -

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： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就提升的士服務質素的工作，政府可否告知本會：

1. 過去三年和未來一年，當局為提升的士服務質素展開甚麼工作，涉及的開支及人手編制為何；
2. 過去三年，交通諮詢委員會交通投訴組每年接獲多少宗公共交通服務的投訴，當中多少宗屬投訴的士服務；其中又有多少宗涉及的士司機拒載或揀客；
3. 過去三年，的士司機因拒載或揀客而被拘捕、檢控、定罪的數目；
4. 當局是否有根據上述的投訴和檢控數字去評估提升的士服務質素工作的成效；如有，詳情為何；如沒有，原因為何；
5. 的士服務質素委員會自2018年1月成立以來，每個財政年度所涉及的開支和人手編制為何；過去兩年，每年召開了多少次會議，各成員出席率為何？

提問人：梁美芬議員 (立法會內部參考編號：66)

答覆：

(1)、(4)及(5)

政府一直與的士業界維持密切溝通，以助提升的士服務質素。運輸署於2018年1月成立的士服務質素委員會(委員會)，作為一個多方平台，討論各項推動改革的策略及措施，以提升現有約18 000輛的士的服務質素。委員會由運輸署署長擔任主席，非官方委員來自的士業界、立法會、區議會、學術界、交通諮詢委員會、消費者委員會、香港旅遊發展局和代表殘疾人士的團體。

過去3年，運輸署聯同委員會推展了一系列措施以助提升的士服務質素，包括推出更新版的士服務標準及指南、推出在職的士司機網上培訓課程、舉辦經優化的「的士服務嘉許計劃」以表揚提供卓越服務的司機及的士服務管理團隊、改善處理的士服務投訴的機制、優化的士駕駛執照筆試，以及推出的士司機職前課程等。

委員會分別在2018年和2019年召開了3次會議。由於2019冠狀病毒病疫情爆發，為配合政府實施的社交距離措施，以盡量減少病毒在社區內傳播，原定在2020年召開的會議已取消。委員在2018年和2019年的整體出席率分別為86%及83%。

2021-22年度，運輸署會繼續與委員會合作，鼓勵的士業界進一步善用科技提升營運效率及服務質素，例如設立或整合召喚的士服務的應用程式平台、推廣車隊管理，以及探討安裝電子計程錶以配合電子支付系統及電子司機證的可行性等。

政府會繼續與業界及其他持份者密切聯繫，並以開放態度聽取意見，從而制定合適可行的措施，進一步提升的士服務質素。

提升的士服務質素以及為委員會提供秘書支援服務的工作由運輸署現有人員執行，涉及的人手及開支沒有詳細分項。

(2)

在2018年、2019年和2020年，交通諮詢委員會轄下交通投訴組分別接獲24 081宗、27 721宗和17 622宗有關公共交通服務的投訴及建議，當中分別有11 000宗、10 318宗和5 355宗與的士服務有關，而在有關的士服務的投訴及建議中，分別有2 730宗、2 346宗和762宗涉及的士拒載或揀客。

(3)

在2018年、2019年及2020年，警方就的士司機拒載(包括揀客)採取執法行動的次數分別為65次、59次及16次。就因拒載(包括揀客)而被檢控和定罪之的士司機數目，警務處沒有備存相關數字。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0127)

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

問題：

於二零二一至二二年度需要特別留意的事項中，政府指出會繼續審視政府收費隧道及管制區的收費階梯和水平，就此，可否告知：

1. 當局會否研究降低或豁免5條新界隧道收費，包括大老山隧道、大欖隧道、尖山至沙田嶺隧道、城門隧道和獅子山隧道，以紓緩新界區居民往返市區的財政壓力；若會，何時開展，若否，原因為何；及
2. 運輸署正進行「擠塞徵費」研究，全面檢討所有政府收費隧道的收費水平，現時研究進展如何，當中會否有研究全面不收費的可行性？

提問人：盧偉國議員 (立法會內部參考編號：5)

答覆：

1.及2.

運輸署在2019年7月展開「擠塞徵費」研究，全面檢討所有政府收費隧道及道路的收費階梯和收費水平。「擠塞徵費」是按交通管理的需要，適度增減車輛收費以調節交通流量，紓緩交通擠塞，便利市民出行。5條位於新界區的隧道，即大老山隧道、尖山及沙田嶺隧道、城門隧道、獅子山隧道和大欖隧道，已涵蓋於此項研究中。

鑑於2019冠狀病毒病疫情可能影響市民大眾的出行習慣，運輸署正檢討「擠塞徵費」研究的工作計劃，包括透過進行交通調查以整理最新的資料及數據。運輸署會就研究所提建議適時諮詢有關持份者。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2034)

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

問題：

就有關單車發展方面，政府可否告知本會：

1. 過去5年，涉及單車意外的個案數字為何，請按年齡、性別、受傷的嚴重程度、地區列出；單車意外佔所有交通意外的百分比為何；請列出以上意外的主因為何；有多少宗意外於單車徑發生，佔整體單車意外的百分比為何；
2. 投放於宣傳單車安全的開支及人手為何；有否評估宣傳的成效？
3. 就改善新界9個新市鎮單車徑工程，分別表列出已經完成的改善工程數量及詳情為何；未來2年，將會開展的改善工程數量及詳情為何；
4. 有關單車徑的設施，政府有否接獲市民投訴；如有，個案宗數及詳情為何？

提問人：陸頌雄議員 (立法會內部參考編號：76)

答覆：

1. 過去5年，按年齡組別、性別及傷勢情況劃分的單車意外傷亡人數載於附件1，按地區及嚴重程度劃分的單車意外宗數載於附件2。

過去5年，單車意外數字佔同期所有交通意外約13%。緣於駕駛者的意外成因主要為「單車失控」、「不小心騎單車」及「不專注騎單車」。這些單車意外當中，有4 276宗在單車徑發生，佔整體單車意外數字(10 283宗)約42%。

2. 宣傳單車安全的工作由運輸署現有人員執行，涉及的人手和開支沒有詳細分項。運輸署會繼續與道路安全議會及警務處緊密合作，透過各種途徑和渠道(例如社交媒體平台、宣傳短片和單張)舉辦單車安全宣傳和教育活動，加強騎單車人士及其他道路使用者的安全意識。
3. 在新界9個新市鎮內，運輸署正分階段為單車徑及單車設施落實改善措施。第一批改善工程涉及約100個地點，已於2018年年中完成。第二批改善工程涉及約450個地點，已於2020年2月動工，預計在2021年年底前完成。至於第三批約160個地點的改善工程，由於涉及較大規模及較複雜的工程，運輸署會繼續與路政署商討有關工程的設計及施工。

第一批和第二批改善工程的位置載於附件3。

4. 運輸署在2020年接獲113宗與新界單車徑設施有關的投訴，詳情載於附件4。

過去5年按年齡組別、性別及傷勢情況劃分的單車意外傷亡人數

年份	年齡組別	傷勢情況											
		死亡				重傷				輕傷			
		男	女	不詳	小計	男	女	不詳	小計	男	女	不詳	小計
2016	0-19 歲	0	1	0	1	42	4	0	46	319	122	1	442
	20-39 歲	2	0	0	2	81	40	0	121	366	169	0	535
	40-59 歲	4	2	0	6	125	53	0	178	334	206	0	540
	60 歲及以上	5	0	0	5	68	26	0	94	140	45	0	185
	不詳	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	0	4
2017	0-19 歲	0	0	0	0	33	10	0	43	286	90	0	376
	20-39 歲	1	0	0	1	57	26	0	83	357	145	0	502
	40-59 歲	2	1	0	3	84	38	0	122	323	192	0	515
	60 歲及以上	6	0	0	6	55	18	0	73	182	65	1	248
	不詳	0	0	0	0	0	1	0	1	5	8	0	13
2018	0-19 歲	0	0	0	0	22	1	0	23	331	88	0	419
	20-39 歲	2	0	0	2	34	11	0	45	325	134	0	459
	40-59 歲	2	1	0	3	49	21	0	70	333	173	0	506
	60 歲及以上	5	1	0	6	38	11	0	49	214	67	0	281
	不詳	0	0	0	0	1	0	0	1	3	1	1	5
2019	0-19 歲	0	0	0	0	13	1	0	14	318	87	0	405
	20-39 歲	3	0	0	3	32	12	0	44	267	115	0	382
	40-59 歲	0	1	0	1	55	23	0	78	338	184	0	522
	60 歲及以上	4	0	0	4	33	17	0	50	217	66	0	283
	不詳	0	0	0	0	0	0	0	0	10	3	0	13

年份	年齡組別	傷勢情況											
		死亡				重傷				輕傷			
		男	女	不詳	小計	男	女	不詳	小計	男	女	不詳	小計
2020	0-19 歲	1	0	0	1	52	10	0	62	434	94	0	528
	20-39 歲	1	1	0	2	81	23	0	104	466	213	0	679
	40-59 歲	4	1	0	5	126	56	0	182	485	254	0	739
	60 歲及以上	9	0	0	9	78	34	0	112	286	90	0	376
	不詳	0	0	0	0	0	0	0	0	15	8	0	23

過去5年按地區及嚴重程度劃分的單車意外宗數

地區	2016年				2017年				2018年				2019年				2020年			
	嚴重程度				嚴重程度				嚴重程度				嚴重程度				嚴重程度			
	致命	嚴重	輕微	小計	致命	嚴重	輕微	小計	致命	嚴重	輕微	小計	致命	嚴重	輕微	小計	致命	嚴重	輕微	小計
<u>港島</u>																				
中西區	0	3	15	18	0	6	15	21	0	2	10	12	0	2	10	12	1	5	21	27
灣仔	0	3	6	9	0	1	13	14	0	2	11	13	0	1	12	13	0	5	19	24
東區	0	6	11	17	0	5	17	22	0	8	20	28	0	6	8	14	0	6	19	25
南區	0	6	26	32	1	6	11	18	0	4	24	28	0	2	8	10	0	12	21	33
<u>九龍</u>																				
油尖旺	0	2	18	20	2	2	24	28	1	2	20	23	0	1	23	24	0	0	40	40
深水埗	0	8	19	27	1	4	24	29	0	1	10	11	0	2	21	23	0	2	30	32
九龍城	1	2	15	18	0	3	17	20	0	2	13	15	1	4	9	14	0	3	33	36
黃大仙	0	4	13	17	0	0	15	15	0	6	14	20	0	4	13	17	0	0	23	23
觀塘	1	3	33	37	1	3	17	21	0	3	24	27	0	3	21	24	1	7	29	37
<u>新界</u>																				
葵青	0	6	16	22	0	3	19	22	1	3	16	20	0	5	15	20	0	2	22	24
荃灣	0	11	74	85	0	12	74	86	0	3	58	61	0	5	58	63	2	12	68	82
屯門	3	40	88	131	1	29	85	115	1	18	122	141	0	13	108	121	2	24	147	173
元朗	2	100	252	354	2	87	256	345	2	37	277	316	1	47	251	299	2	136	394	532
北區	2	67	128	197	0	58	151	209	0	21	148	169	1	25	161	187	1	90	171	262
大埔	1	116	335	452	0	54	339	393	4	37	345	386	2	28	317	347	3	95	432	530

地區	2016年				2017年				2018年				2019年				2020年			
	嚴重程度				嚴重程度				嚴重程度				嚴重程度				嚴重程度			
	致命	嚴重	輕微	小計																
沙田	2	27	395	424	1	24	351	376	1	19	321	341	1	21	320	342	2	31	527	560
西貢	1	22	112	135	0	14	106	120	0	11	97	108	1	9	120	130	3	14	157	174
離島	1	12	79	92	1	5	57	63	1	7	77	85	1	5	72	78	0	13	110	123

在新界9個新市鎮的單車徑及單車設施
進行第一批和第二批改善工程的位置^{註1}

新市鎮	單車徑改善工程 ^{註2}	增設單車泊位
1. 天水圍	<ul style="list-style-type: none"> • 天水圍醫院 • 天恩邨 • 天澤邨 • 天業路社區健康中心 • 天水圍公園 • 天湖路 • 天耀路 • 濕地公園路 • 天瑞路 • 天葵路 • 天秀路 • 天華路 • 天城路 • 輕鐵天逸站 • 天瑞邨 • 輕鐵天秀站 • 和平新村里 • 屏廈路 	<ul style="list-style-type: none"> • 洪堤路 • 輕鐵天瑞站 • 天恩邨 • 輕鐵翠湖站 • 天河路 • 天葵路 • 天恩路 • 輕鐵樂湖站 • 天龍路 • 港鐵天水圍站 • 天喜街 • 天城路 • 青山公路－屏山段 • 天耀路 • 天祐苑 • 天瑞路 • 天壇街 • 天頌苑巴士總站 • 天華路 • 天澤邨 • 天恒邨 • 天澤商場 • 輕鐵天逸站 • 嘉恩街 • 天榮路
2. 元朗	<ul style="list-style-type: none"> • 朗天路 • 屏義路 • 朗業街 • 錦田繞道 • 博愛交匯處 • 錦田公路 • 大棠路 • 東頭工業區 	<ul style="list-style-type: none"> • 屏義路 • 港鐵錦上路站 • 港鐵元朗站 • 新元朗中心 • 大棠路 • 輕鐵豐年路站 • 翠韻華庭 • 東匯路 • 大橋路 • 宏樂街 • 鳳攸北街

新市鎮	單車徑改善工程 ^{註2}	增設單車泊位
		<ul style="list-style-type: none"> • 攸田東路 • 西裕街 • 教育路 • 十八鄉路
3. 屯門	<ul style="list-style-type: none"> • 港鐵兆康站 • 海皇路 • 青山公路 • 虎坑路 • 屯貴路 • 藍地交匯處 • 青田路 • 鳴琴路 • 輕鐵澤豐站 • 輕鐵蔡意橋站 • 輕鐵河田站 • 天后路 • 青雲路 • 屯門明渠附近 • 海榮路 • 龍門居附近 • 賽馬會屯門蝴蝶灣體育館 • 湖山路 • 湖景路 • 湖翠路 • 龍門路 • 田景邨 • 輕鐵石排站 • 蝴蝶灣公園 • 輕鐵藍地站 	<ul style="list-style-type: none"> • 富健花園 • 輕鐵藍地站 • 富泰邨公共運輸交匯處 • 輕鐵兆康站 • 青麟路 • 良景邨公共運輸交匯處 • 港鐵屯門站 • 杯渡路 • 仁愛街市 • 龍門路 • 龍澤路 • 屯青里 • 皇珠路 • 輕鐵屯門醫院站 • 兆康路 • 田景路
4. 荃灣		<ul style="list-style-type: none"> • 港鐵荃灣西站
5. 東涌	<ul style="list-style-type: none"> • 東涌道 • 赤鱸角南路 • 松仁路 • 達東路 • 東涌海濱路 • 東涌發展碼頭 • 裕東路 • 順東路 • 翔東路 • 怡東路 	<ul style="list-style-type: none"> • 裕東路 • 達東路 • 東涌發展碼頭巴士站 • 順東路

新市鎮	單車徑改善工程 ^{註2}	增設單車泊位
6. 將軍澳	<ul style="list-style-type: none"> • 昭信路 • 常寧路 • 寶順路 • 至善街 • 安寧花園 • 頌明苑 • 唐明苑 • 彩明苑 • 將軍澳隧道公路的地下通道 • 寶康路 • 順德聯誼總會鄭裕彤中學 • 寶琳北路 • 魷魚灣村道 • 寶寧路 • 銀澳路 • 將軍澳南與清水灣半島之間的行人天橋 • 港鐵寶林站 • 寶邑路 • 將軍澳海濱公園 • 寶豐路 • 運亨路 • 運隆路 • 常寧遊樂場及將軍澳游泳池之間的地下通道 • 將軍澳醫院 • 唐明街 	<ul style="list-style-type: none"> • 寶邑路 • 唐俊街 • 將軍澳醫院 • 景嶺路 • 翠嶺路 • 彩明苑 • 將軍澳中心 • 唐明街 • 唐賢街 • 寶康路 • 環保大道 • 常寧路 • 新都城第二期 • 貿業路 • 昭信路 • 康城路 • 寶琳北路
7. 沙田／ 馬鞍山	<ul style="list-style-type: none"> • 沙田鄉事會路 • 沙角街 • 香港體育學院 • 港鐵車公廟站 • 瑞泰路 • 科學園路 • 顯徑街 • 田心街 • 紅梅谷路 • 車公廟路迴旋處 • 美田路 • 大埔公路－大圍段 	<ul style="list-style-type: none"> • 耀安邨 • 新翠邨 • 海福花園 • 恆康街 • 恆錦街 • 港鐵火炭站 • 大埔公路－大圍段 • 美田路 • 香粉寮街 • 沙田頭路 • 沙田市中心巴士總站 • 沙田鄉事會路

新市鎮	單車徑改善工程 ^{註2}	增設單車泊位
	<ul style="list-style-type: none"> •大埔公路－沙田段 •沙田頭路 •沿城門河 •源禾路 •沙田圍路 •小瀝源路 •大涌橋路 •瑞祥街 •寧泰路 •恆輝街迴旋處 •鞍祿街 •西沙路 •利安邨 •馬鞍山繞道附近 •馬鞍山路附近 •翠田街 •車公廟路 •港鐵大學站 •積輝街 •沙田路 •港鐵恆安站 •港鐵馬鞍山站 •水廠街 •錦泰苑 •碧濤花園 •沿馬鞍山海濱長廊 •小瀝源路遊樂場 •美輝街 •火炭路 •錦龍苑 •恆康街 	<ul style="list-style-type: none"> •沙田圍路 •港鐵第一城站 •港鐵恆安站 •錦豐苑 •錦龍苑 •馬鞍山路附近 •翠田街 •安明街 •沙安街 •澤祥街 •積運街 •恆輝街迴旋處 •田心街 •火炭路 •積存街 •沙角街 •顯徑街
8. 大埔	<ul style="list-style-type: none"> •雅運路 •運頭塘邨 •南運路 •大埔公路－元洲仔段 •汀角路 •大埔太和路 •安祥路 •廣福道 •汀太路 •安埔路 	<ul style="list-style-type: none"> •安祥路 •安埔路 •太和鄰里社區中心 •港鐵大埔墟站 •達運道 •南運路 •廣福道 •寶雅路

新市鎮	單車徑改善工程 ^{註2}	增設單車泊位
	<ul style="list-style-type: none"> •大埔頭徑 •安慈路 •完善路 •大福街 •大埔海濱公園 	
9. 粉嶺／ 上水	<ul style="list-style-type: none"> •置華里 •欣翠花園 •彩園邨 •業豐街 •港鐵上水站 •百和路 •和合石交匯處 •粉嶺公路上的行人天橋 •樂鳴街 •粉嶺車站路 •馬會道 •粉嶺名都 •祥華邨 •馬會道迴旋處 •港鐵粉嶺站 •北區政府合署 •新運路 •掃管埔路 •清曉路 •保榮路 •衛和街 •保健路 •粉錦公路 •寶石湖路 •龍琛路 •馬適路 •粉嶺樓路 •粉嶺中心 •樂業路 •牽晴間 •業和街 •碧湖花園 •業豐街 •沙頭角公路－龍躍頭段 •聯和道 •保平路 	<ul style="list-style-type: none"> •港鐵粉嶺站 •港鐵上水站 •清河邨 •粉嶺公路上的行人天橋 •粉嶺車站路 •新運路 •置福圍 •嘉福邨 •吉祥街 •馬會道 •龍琛路 •百和路 •和睦路 •業豐街 •聯安街 •居適街 •樂東街 •馬適路 •北區政府合署 •彩發街 •彩園路 •寶石湖路 •粉嶺樓路 •智昌路

新市鎮	單車徑改善工程 ^{註2}	增設單車泊位
	<ul style="list-style-type: none"> •彩園路 •旭埔苑 •一鳴路 •粉嶺康樂公園 •嘉福邨 	

註1：在此附件所列的位置內，同一位置中可能包含了多於一個第一批或第二批改善工程的地點。

註2：改善工程包括在急彎、陡斜坡道和行人過路處增設安全設施。

2020年與新界單車徑設施有關的投訴數字

投訴類別	投訴宗數
單車徑設計／安全設施	50
行人過路處及單車徑 / 馬路路口設計	17
單車徑連貫性	6
單車泊位	23
其他(包括違例停泊單車、單車方向指示標誌及在單車徑進行的臨時交通措施等)	17
總數	113

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2035)

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

問題：

有關主要幹路的車流量及車速方面，政府可否告知：

1. 請列出過去5年，以下道路的在早上及傍晚繁忙時段的行車量、容車量、行車量/容車量比率、平均車速：
 - (a) 粉嶺公路
 - (b) 新田公路
 - (c) 元朗公路
 - (d) 青朗公路
 - (e) 北大嶼山公路
 - (f) 青嶼幹線及馬灣路
 - (g) 青葵公路
 - (h) 荃灣路
 - (i) 青沙公路
 - (j) 西九龍公路
 - (k) 東區走廊
 - (l) 觀塘繞道
 - (m) 夏慤道
 - (n) 公主道
 - (o) 東九龍走廊
 - (p) 龍翔道
 - (q) 汀九橋
 - (r) 屯門公路
 - (s) 屯門至赤鱗角連接路
 - (t) 觀塘道

2. 請列出過去5年，香港各條隧道在早上及傍晚繁忙時段的行車量、容車量、行車量/容車量比率、平均車速；
3. 就有關隧道不停車繳費系統，預計有多少車主會申請繳費貼；具體工作時間表為何；將會於何時全面推行；以上工作涉及的開支及人手為何？

提問人：陸頌雄議員（立法會內部參考編號：74）

答覆：

1. 在2016年至2019年期間^註，有關道路主要路段的平均車流量、設計容車量及使用率(以行車量／容車量比率計算)載於**附件A**。2016年至2020年有關道路早上和傍晚繁忙時段的平均車速載於**附件B**。
2. 在2016年至2020年期間，各隧道的平均車流量、設計容車量及使用率(以行車量／容車量比率計算)載於**附件C**，其早上和傍晚繁忙時段的平均車速載於**附件D**。
3. 運輸署計劃在2022年年底開始於不同隧道推行不停車繳費系統。暫定首先實施該系統的是獅子山隧道、城門隧道及青沙管制區，這些隧道／管制區的地點相近，現時亦採取劃一收費。其他屬交通最為繁忙的隧道，包括香港仔隧道、海底隧道、東區海底隧道及大老山隧道則會在參考獅子山隧道、城門隧道及青沙管制區的交通安排的經驗後推行該系統。至於西區海底隧道及大欖隧道，則會在其專營權分別於2023年8月及2025年5月屆滿並由政府收回它們後實施該系統。

政府會從多個渠道加強宣傳，以期提升公眾對不停車繳費系統的認知，爭取車主支持使用繳費貼。政府的目標是日後強制規定所有已領牌車輛必須使用繳費貼。

在2021-22年度實施不停車繳費系統的預算開支為1.044億元，有關工作現時由運輸署現有人員執行，涉及的人手沒有詳細分項。

註：交通統計年報所載的交通流量統計數字現時只提供至2019年。

道路	方向	容車量 (架次/ 小時)	早上和傍晚繁忙時段 ^{註 1 及 2} 平均車流量 [架次/小時] 及使用率(括號內數字)							
			2019年		2018年		2017年		2016年	
			上午	下午	上午	下午	上午	下午	上午	下午
(a)粉嶺公路	南行	4 700	2 310 (0.5)	2 430 (0.5)	2 210 (0.5)	2 650 (0.6)	2 300 (0.5)	2 420 (0.5)	2 420 (0.5)	2 230 (0.5)
	北行	4 700	2 090 (0.4)	2 250 (0.5)	2 280 (0.5)	2 080 (0.4)	2 080 (0.4)	2 250 (0.5)	2 240 (0.5)	2 060 (0.4)
(b)新田公路	交通統計年報未有載列有關資料									
(c)元朗公路	東行	4 700	4 010 (0.9)	4 080 (0.9)	3 810 (0.8)	3 980 (0.9)	3 790 (0.8)	3 950 (0.8)	3 680 (0.8)	3 770 (0.8)
	西行	6 300	3 840 (0.6)	3 770 (0.6)	3 750 (0.6)	3 680 (0.6)	3 720 (0.6)	3 530 (0.6)	3 570 (0.6)	3 470 (0.6)
(d)青朗公路	南行	4 700	3 670 (0.8)	1 620 (0.3)	3 720 (0.8)	1 760 (0.4)	3 790 (0.8)	1 760 (0.4)	3 760 (0.8)	1 760 (0.4)
	北行	4 700	1 370 (0.3)	2 510 (0.5)	1 500 (0.3)	2 600 (0.6)	1 510 (0.3)	2 590 (0.6)	1 540 (0.3)	2 550 (0.5)
(e)北大嶼山 公路	東行	4 700	1 440 (0.3)	2 190 (0.5)	1 340 (0.3)	2 020 (0.4)	1 070 (0.2)	2 190 (0.5)	1 340 (0.3)	1 920 (0.4)
	西行	4 700	2 310 (0.5)	1 640 (0.3)	1 760 (0.4)	1 510 (0.3)	1 870 (0.4)	1 370 (0.3)	1 810 (0.4)	1 400 (0.3)

道路	方向	容車量 (架次/ 小時)	早上和傍晚繁忙時段 ^{註1及2} 平均車流量 [架次/小時] 及使用率(括號內數字)							
			2019年		2018年		2017年		2016年	
			上午	下午	上午	下午	上午	下午	上午	下午
(f)青嶼幹線	東行	4 700	2 530 (0.5)	3 680 (0.8)	2 390 (0.5)	3 750 (0.8)	2 290 (0.5)	3 810 (0.8)	2 090 (0.4)	3 500 (0.7)
	西行	4 700	3 640 (0.8)	2 560 (0.5)	3 810 (0.8)	2 440 (0.5)	3 980 (0.8)	2 450 (0.5)	3 750 (0.8)	2 360 (0.5)
(g)青葵公路	南行	9 450	4 130 (0.4)	4 000 (0.4)	4 260 (0.5)	3 920 (0.4)	4 140 (0.4)	4 000 (0.4)	4 240 (0.4)	4 030 (0.4)
	北行	7 850	2 940 (0.4)	3 750 (0.5)	1 620 (0.2)	2 030 (0.3)	1 720 (0.2)	2 190 (0.3)	1 800 (0.2)	1 940 (0.2)
(h)荃灣路	交通統計年報未有載列有關資料									
(i)青沙公路	請參閱尖山隧道及沙田嶺隧道									
(j)西九龍公路	南行	4 700	4 400 (0.9)	3 370 (0.7)	4 120 (0.9)	3 360 (0.7)	4 060 (0.9)	3 180 (0.7)	4 060 (0.9)	3 140 (0.7)
	北行	7 850	1 690 (0.2)	2 480 (0.3)	1 600 (0.2)	2 460 (0.3)	1 620 (0.2)	2 370 (0.3)	1 560 (0.2)	2 110 (0.3)
(k)東區走廊 (近維園一段)	東行	7 850	3 480 (0.4)	3 380 (0.4)	4 710 (0.6)	4 520 (0.6)	4 650 (0.6)	4 640 (0.6)	4 770 (0.6)	4 540 (0.6)
	西行	11 000	4 520 (0.4)	3 810 (0.3)	5 370 (0.5)	4 490 (0.4)	5 410 (0.5)	4 580 (0.4)	5 700 (0.5)	4 610 (0.4)

道路	方向	容車量 (架次/ 小時)	早上和傍晚繁忙時段 ^{註1及2} 平均車流量 [架次/小時] 及使用率(括號內數字)							
			2019年		2018年		2017年		2016年	
			上午	下午	上午	下午	上午	下午	上午	下午
(l)觀塘繞道 (介乎啓仁街 與龍翔道)	東行	4 700	3 310 (0.7)	2 610 (0.6)	2 880 (0.6)	2 480 (0.5)	3 170 (0.7)	2 450 (0.5)	2 950 (0.6)	2 450 (0.5)
	西行	4 700	2 430 (0.5)	2 700 (0.6)	2 360 (0.5)	2 560 (0.5)	2 330 (0.5)	2 570 (0.5)	2 320 (0.5)	2 570 (0.5)
(m)夏慤道	東行	6 300	2 350 (0.4)	2 100 (0.3)	3 250 (0.5)	2 620 (0.4)	3 280 (0.5)	2 600 (0.4)	3 340 (0.5)	2 670 (0.4)
	西行	9 450	5 470 (0.6)	4 970 (0.5)	6 770 (0.7)	6 200 (0.7)	6 050 (0.6)	5 600 (0.6)	6 390 (0.7)	6 470 (0.7)
(n)公主道	南行	4 700	1 920 (0.4)	2 510 (0.5)	1 930 (0.4)	2 370 (0.5)	1 980 (0.4)	2 330 (0.5)	2 020 (0.4)	2 380 (0.5)
	北行	4 700	1 820 (0.4)	2 480 (0.5)	1 800 (0.4)	2 470 (0.5)	1 790 (0.4)	2 460 (0.5)	1 840 (0.4)	2 490 (0.5)
(o)東九龍走廊	南行	3 000	1 620 (0.5)	1 440 (0.5)	1 630 (0.5)	1 410 (0.5)	1 640 (0.5)	1 460 (0.5)	1 800 (0.6)	1 450 (0.5)
	北行	3 000	2 780 (0.9)	2 890 (1.0)	2 860 (1.0)	2 970 (1.0)	2 780 (0.9)	2 920 (1.0)	2 830 (0.9)	2 910 (1.0)
(p)龍翔道	東行	4 700	4 040 (0.9)	3 650 (0.8)	4 240 (0.9)	3 370 (0.7)	4 040 (0.9)	3 660 (0.8)	3 610 (0.8)	3 370 (0.7)
	西行	4 700	3 750 (0.8)	3 930 (0.8)	3 660 (0.8)	3 870 (0.8)	3 760 (0.8)	3 950 (0.8)	3 710 (0.8)	3 940 (0.8)

道路	方向	容車量 (架次/ 小時)	早上和傍晚繁忙時段 ^{註1及2} 平均車流量 [架次/小時] 及使用率(括號內數字)							
			2019年		2018年		2017年		2016年	
			上午	下午	上午	下午	上午	下午	上午	下午
(q)汀九橋	南行	4 700	5 760 (1.2)	3 530 (0.8)	5 440 (1.2)	3 960 (0.8)	4 740 (1.0)	3 240 (0.7)	4 830 (1.0)	3 080 (0.7)
	北行	4 700	3 080 (0.7)	4 610 (1.0)	2 520 (0.5)	4 310 (0.9)	2 430 (0.5)	3 850 (0.8)	2 690 (0.6)	4 270 (0.9)
(r)屯門公路	東行	6 300	6 380 (1.0)	4 260 (0.7)	5 850 (0.9)	3 920 (0.6)	5 830 (0.9)	4 060 (0.6)	5 510 (0.9)	3 840 (0.6)
	西行	4 700	3 900 (0.8)	5 320 (1.1)	3 710 (0.8)	5 480 (1.2)	3 660 (0.8)	5 280 (1.1)	3 390 (0.7)	4 570 (1.0)
(s)屯門至赤鱸 角連接路	南行	3 000	屯門至赤鱸角連接路於2020年12月27日全面通車，故沒有有關資料							
	北行	3 000								
(t)觀塘道	東行	9 450	5 500 (0.6)	5 300 (0.6)	5 650 (0.6)	5 490 (0.6)	5 480 (0.6)	5 370 (0.6)	5 470 (0.6)	5 290 (0.6)
	西行	9 450	5 040 (0.5)	5 840 (0.6)	5 120 (0.5)	6 140 (0.6)	5 350 (0.6)	5 690 (0.6)	5 070 (0.5)	5 550 (0.6)

註1：指平日上午7時至10時的早上繁忙時段及平日下午4時至7時的傍晚繁忙時段。

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2019年。

道路	方向	早上和傍晚繁忙時段平均車速[公里／小時] ^註									
		2020年		2019年		2018年		2017年		2016年	
		上午	下午	上午	下午	上午	下午	上午	下午	上午	下午
粉嶺公路	南行	80	-	74	-	68	-	75	-	69	-
	北行	82	-	76	-	70	-	74	-	69	-
新田公路	南行	66	-	47	-	46	-	55	-	48	-
	北行	73	-	73	-	74	-	60	-	68	-
元朗公路	南行	49	40	47	44	43	44	57	-	49	-
	北行	67	60	61	50	58	56	62	-	58	-
青朗公路	南行	56	72	44	72	53	73	56	-	56	-
	北行	71	73	74	71	75	71	69	-	76	-
北大嶼山公路	東行	92	92	95	94	93	88	91	-	88	-
	西行	92	94	94	91	87	87	89	-	86	-
青嶼幹線	東行	77	77	74	70	75	72	72	-	76	-
	西行	77	81	74	71	75	69	57	-	78	-
青葵公路	南行	75	79	74	76	69	78	75	-	72	-
	北行	79	80	74	72	76	70	74	-	75	-
荃灣路	南行	57	-	39	-	45	-	37	-	44	-
	北行	58	-	63	-	61	-	58	-	58	-
青沙公路	東行	66	-	68	-	73	-	70	-	72	-
	西行	65	-	64	-	71	-	67	-	69	-
西九龍公路	南行	47	77	47	66	63	74	65	-	70	-
	北行	76	79	81	82	81	81	82	-	76	-
東區走廊(近維園一段)	東行	46	-	56	-	65	-	55	-	46	-
	西行	31	-	30	-	20	-	25	-	22	-

道路	方向	早上和傍晚繁忙時段平均車速[公里／小時] ^註									
		2020年		2019年		2018年		2017年		2016年	
		上午	下午	上午	下午	上午	下午	上午	下午	上午	下午
觀塘繞道 (近鯉魚門道)	東行	60	61	28	74	28	68	52	-	55	-
	西行	76	68	77	76	67	67	68	-	64	-
夏慤道	東行	46	51	54	61	24	23	23	17	34	29
	西行	54	53	55	56	50	21	43	22	46	33
公主道	南行	11	55	10	61	11	58	7	49	8	59
東九龍走廊	南行	12	29	9	63	12	60	14	-	13	-
	北行	57	54	56	59	62	58	57	-	54	-
龍翔道	東行	26	55	32	39	21	62	24	-	23	-
	西行	35	39	34	27	38	48	35	-	38	-
汀九橋	南行	55	74	41	78	55	76	59	-	61	-
	北行	69	64	74	61	74	71	69	-	72	-
屯門公路	東行	41	67	53	69	52	68	46	63	46	66
	西行	69	56	67	56	66	62	68	60	63	64
屯門至赤鱗角 連接路	屯門至赤鱗角連接路於2020年12月27日全面通車，故沒有有關資料										
觀塘道	南行	45	35	41	40	41	34	37	-	35	-
	北行	32	39	29	26	35	34	38	-	38	-

註：運輸署沒有備存某些道路在傍晚繁忙時段的平均車速資料。

收費隧道 註 1、2、3	方向	容車量(架次/小時)	早上和傍晚繁忙時段平均車流量 [架次/小時] 及使用率(括號內數字)									
			2020年		2019年		2018年		2017年		2016年	
			上午	下午	上午	下午	上午	下午	上午	下午	上午	下午
香港仔隧道	南行	2 600	1 900 (0.7)	1 800 (0.7)	2 000 (0.8)	1 700 (0.7)	2 000 (0.8)	1 700 (0.7)	1 900 (0.7)	1 700 (0.7)	2 000 (0.8)	1 900 (0.7)
	北行	2 600	1 800 (0.7)	1 400 (0.5)	1 800 (0.7)	1 300 (0.5)	1 700 (0.7)	1 300 (0.5)	1 800 (0.7)	1 300 (0.5)	1 800 (0.7)	1 300 (0.5)
海底隧道 註 4	南行	2 600	2 900 (1.1)	2 800 (1.1)	2 900 (1.1)	2 700 (1.0)	2 900 (1.1)	2 700 (1.0)	2 900 (1.1)	2 700 (1.0)	2 900 (1.1)	2 800 (1.1)
	北行	2 600	2 600 (1.0)	2 900 (1.1)	2 600 (1.0)	2 800 (1.1)						
東區海底隧道	南行	2 600	2 800 (1.1)	2 400 (0.9)	2 900 (1.1)	2 500 (1.0)	2 900 (1.1)	2 600 (1.0)	2 900 (1.1)	2 600 (1.0)	2 900 (1.1)	2 500 (1.0)
	北行	2 600	2 300 (0.9)	2 900 (1.1)	2 500 (1.0)	2 800 (1.1)	2 500 (1.0)	2 900 (1.1)	2 500 (1.0)	2 900 (1.1)	2 400 (0.9)	2 900 (1.1)
西區海底隧道	南行	4 200	3 000 (0.7)	1 500 (0.4)	3 400 (0.8)	2 100 (0.5)	3 200 (0.8)	2 100 (0.5)	3 200 (0.8)	2 000 (0.5)	3 100 (0.7)	2 000 (0.5)
	北行	4 200	1 300 (0.3)	2 900 (0.7)	1 900 (0.5)	3 300 (0.8)	1 900 (0.5)	3 300 (0.8)	1 800 (0.4)	3 200 (0.8)	1 800 (0.4)	3 200 (0.8)
獅子山隧道	南行	2 600	2 800 (1.1)	2 400 (0.9)	2 800 (1.1)	2 500 (1.0)	2 800 (1.1)	2 500 (1.0)	2 800 (1.1)	2 600 (1.0)	2 800 (1.1)	2 500 (1.0)
	北行	2 600	2 000 (0.8)	2 800 (1.1)	2 200 (0.8)	2 800 (1.1)	2 200 (0.8)	2 800 (1.1)	2 200 (0.8)	2 800 (1.1)	2 100 (0.8)	2 800 (1.1)
大老山隧道	南行	2 600	2 500 (1.0)	1 700 (0.7)	2 600 (1.0)	1 900 (0.7)	2 700 (1.0)	1 900 (0.7)	2 700 (1.0)	1 800 (0.7)	2 700 (1.0)	1 800 (0.7)
	北行	2 600	1 800 (0.7)	2 500 (1.0)	2 000 (0.8)	2 500 (1.0)	2 000 (0.8)	2 500 (1.0)	1 900 (0.7)	2 600 (1.0)	1 800 (0.7)	2 500 (1.0)
將軍澳隧道	東行	2 600	2 500 (1.0)	3 200 (1.2)	2 600 (1.0)	3 100 (1.2)	2 500 (1.0)	3 100 (1.2)	2 500 (1.0)	3 100 (1.2)	2 400 (0.9)	3 100 (1.2)
	西行	2 600	2 900 (1.1)	2 400 (0.9)	3 000 (1.2)	2 500 (1.0)	2 900 (1.1)	2 500 (1.0)	3 000 (1.2)	2 500 (1.0)	3 000 (1.2)	2 500 (1.0)
尖山隧道及沙田嶺隧道	南行	4 700	3 000 (0.6)	1 500 (0.3)	2 900 (0.6)	2 000 (0.4)	3 200 (0.7)	1 600 (0.3)	3 100 (0.7)	1 500 (0.3)	2 900 (0.6)	1 400 (0.3)
	北行	4 700	1 500 (0.3)	2 900 (0.6)	2 100 (0.4)	2 500 (0.5)	1 600 (0.3)	2 700 (0.6)	1 600 (0.3)	2 700 (0.6)	1 500 (0.3)	2 500 (0.5)
城門隧道	東行	2 600	1 700 (0.7)	1 700 (0.7)	1 900 (0.7)	1 700 (0.7)	1 900 (0.7)	1 700 (0.7)	1 900 (0.7)	1 800 (0.7)	1 800 (0.7)	1 700 (0.7)
	西行	2 600	1 800 (0.7)	1 700 (0.7)	1 900 (0.7)	1 800 (0.7)	1 900 (0.7)	1 800 (0.7)	1 900 (0.7)	1 800 (0.7)	1 900 (0.7)	1 700 (0.7)
大欖隧道	南行	4 700	2 800 (0.6)	1 100 (0.2)	3 200 (0.7)	1 500 (0.3)	3 200 (0.7)	1 600 (0.3)	3 200 (0.7)	1 600 (0.3)	3 200 (0.7)	1 600 (0.3)
	北行	4 700	800 (0.2)	2 100 (0.4)	1 200 (0.3)	2 300 (0.5)	1 200 (0.3)	2 400 (0.5)	1 200 (0.3)	2 300 (0.5)	1 200 (0.3)	2 300 (0.5)

註 1：上表的車流量為平日(即星期一至五，公眾假期除外)各方向每小時平均車流量，由隧道營辦商通過車輛繳費系統編製，並已調整至最接近的百位數。使用率指繁忙時段的每小時平均車流量與隧道設計容車量的比率。早上繁忙時段指平日上午7時至10時，而傍晚繁忙時段指平日下午5時至8時。就不設收費系統(用於編製記錄)

的不收費隧道，運輸署沒有這些隧道在早上和傍晚繁忙時段的交通流量及其相應使用率的分項數字。

註2： 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，現時亦由私人公司營運，只供獲許可車輛使用。

註3： 上表的使用率是各隧道的實際行車量／設計容車量比率，但不計及正在排隊入隧道的車輛，亦不反映實際交通需求與設計容車量之間的關係。隧道的實際交通容量或會受其他交通因素影響，包括使用有關路段的不同車輛種類的比例、有關路段的形態等。因此，單純比較實際行車量及設計容車量未必能如實反映實際交通情況。

註4： 因海底隧道在2019年11月13日至2020年1月19日期間封閉和修復受損設施的原故，上述平均行車量及使用率已排除該段時間的影響。

收費隧道	方向	早上和傍晚繁忙時段平均車速[公里／小時]									
		2020年		2019年		2018年		2017年		2016年	
		上午	下午	上午	下午	上午	下午	上午	下午	上午	下午
香港仔隧道	南行	46	55	48	56	48	56	54	57	52	55
	北行	17	10	20	40	13	13	21	20	15	14
海底隧道	南行	27	26	28	24	24	24	29	25	34	28
	北行	33	34	32	33	32	30	35	35	34	39
東區海底隧道	南行	28	54	19	57	27	56	27	54	29	60
	北行	38	34	36	35	35	35	37	36	37	39
西區海底隧道	南行	37	66	45	63	46	64	48	61	52	66
	北行	55	55	55	49	60	51	51	56	61	56
獅子山隧道	南行	27	41	30	40	27	44	30	42	29	43
	北行	45	36	47	37	47	35	47	39	45	35
大老山隧道	南行	25	57	25	56	29	60	25	60	26	61
	北行	55	43	53	41	47	46	50	44	50	44
將軍澳隧道	東行	52	43	53	39	48	43	44	-	54	-
	西行	42	35	36	35	34	34	38	-	39	-
八號幹線(長沙灣至沙田段) ^{註1}	南行	59	-	54	-	68	-	52	-	57	-
	北行	59	-	64	-	70	-	61	-	65	-
城門隧道	東行	61	65	61	60	65	63	61	-	64	-
	西行	56	55	55	54	55	54	53	-	55	-
大欖隧道	南行	57	70	49	72	48	74	57	-	58	-
	北行	68	70	75	67	69	64	73	-	75	-

不收費隧道 ^{註2}	方向	早上和傍晚繁忙時段平均車速[公里／小時] ^{註3}									
		2020年		2019年		2018年		2017年		2016年	
		上午	下午	上午	下午	上午	下午	上午	下午	上午	下午
啟德隧道	東行	56	56	58	56	59	58	57	-	52	-
	西行	55	58	55	52	49	53	47	-	47	-
長青隧道	東行	74	78	70	78	73	75	74	-	72	-
	西行	64	72	69	69	70	69	74	-	80	-
南灣隧道	南行	69	-	72	-	76	-	74	-	77	-
	北行	73	-	72	-	76	-	79	-	75	-
中環及灣仔繞道隧道	東行	65	67	67	68	-	-	-	-	-	-
	西行	68	71	70	68	-	-	-	-	-	-

不收費隧道 ^{註2}	方向	早上和傍晚繁忙時段平均車速[公里／小時] ^{註3}									
		2020年		2019年		2018年		2017年		2016年	
		上午	下午	上午	下午	上午	下午	上午	下午	上午	下午
龍山隧道	南行	74	79	66	69	-	-	-	-	-	-
	北行	77	76	65	73	-	-	-	-	-	-
長山隧道	南行	75	76	76	76	-	-	-	-	-	-
	北行	69	72	75	75	-	-	-	-	-	-

註 1：八號幹線(長沙灣至沙田段)涵蓋八號幹線長沙灣至沙田整段，包括尖山隧道、沙田嶺隧道及大圍隧道。

註 2：屯門－赤鱗角隧道於 2020 年 12 月 27 日通車，故沒有有關資料。

註 3：運輸署沒有備存某些隧道在傍晚繁忙時段的平均車速資料。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2037)

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

問題：

有關屯馬線，政府可否告知：

1. 是否知悉由通車至今，屯馬線一期於早上及晚上繁忙時段每小時最繁忙路段的(i)可載客量、(ii)乘客量及(iii)載客率(以每平方米站立六人及以每平方米站立四人分別為何)；
2. 是否知悉由通車至今，屯馬線一期的車站(分別列出大圍、顯徑、鑽石山、啟德站)於早上及晚上繁忙時段每小時的(i)車站出入口及(ii)月台的人流量；
3. 屯馬線一期的每日總班次、每小時班次(分別於繁忙時段及非繁忙時段)為何；
4. 屯馬線一期開通後，對往來新界及九龍區的分流作用為何；對觀塘線的乘客量有何變化；受影響的公共運輸服務乘客的需求及模式有何改變；
5. 有關監督項目的進度工作，所涉及的開支及人手編制為何；
6. 屯馬線的餘下路段，由啟德至紅磡站，將會於何時啟用；該段因延遲而招致的額外開支為何？

提問人：陸頌雄議員 (立法會內部參考編號：67)

答覆：

1. 2020年，屯馬線一期的可載客量、乘客量及載客率(分別以每平方米站立4人及6人計算)如下：

		屯馬線一期 (早上最繁忙一小時最繁忙 路段單向) ^(註1、2)
1	設計可載客量(每平方米站立6人)	45 900
2	最高列車班次下的最高可載客量 (每平方米站立6人)	45 900
3	現有可載客量(每平方米站立6人)(a)	45 900
4	現時乘客量(b)	17 100
5	現時載客率(1)(每平方米站立6人) [(b)/(a)] { }最繁忙路段	37% {車公廟至大圍}
6	現時載客率(2)(每平方米站立4人) [(b)/(a)÷71.2% ^(註3)] { }最繁忙路段	52% {車公廟至大圍}

註1：根據香港鐵路有限公司(港鐵公司)提供的資料，在一般情況下，鐵路線的最高載客率在早上繁忙時段出現，該時段有較多乘客在相若時間出行。與早上繁忙時段比較，乘客的出行模式在晚上繁忙時段較為分散。因此，早上繁忙時段的載客率足以說明載客率在最擠擁時的情形。

註2：鑑於疫情對乘客量的影響，表內數字以疫情較緩和月份收集到的數據為基礎。

註3：以一系列行走市區的重鐵列車為例，一系列列車可提供340個座位及以每平方米站立6人的乘客密度計算時提供2 160個企位，即每列列車的總可載客量約為2 500人。以每平方米站立4人的乘客密度計算時，340個座位數目會維持不變，但企位則會減至1 440個，即每列列車的總可載客量約為1 780人。因此，以每平方米站立4人的乘客密度計算的可載客量相當於以每平方米站立6人計算時的71.2%。

2. 鐵路線的可載客量和載客率是量度鐵路服務水平的常用和較有效指標。就此，請參閱上文第1部分關於屯馬線一期的資料。至於包括月台、出入閘機以及鐵路站出入口在內的鐵路系統各個「硬件」的設計及安排，均會在設計和建造方面作出配合，確保足以處理乘客流量。港鐵公司會密切留意各車站的客流情況，並透過加強列車服務及實施人潮控制措施等方法疏導車站客流，令車務運作即使在最繁忙路段及時段仍能維持暢順。

3. 屯馬線一期在繁忙時段及非繁忙時段的平均列車班次如下：

		列車班次
1	平日早上繁忙時段	3.5分鐘一班
2	平日傍晚繁忙時段	4分鐘一班
3	平日非繁忙時段／星期日及公眾假期	6.5至7分鐘一班

4. 屯馬線一期將往返大圍站及鑽石山站的乘車時間由17分鐘縮減至大約9分鐘，為新界乘客提供多一個來往市區的選擇，讓乘客可更便捷地往返馬鞍山地區及東九龍各地點。

自2020年2月屯馬線一期通車以來，超過10%前往九龍的乘客已由乘搭東鐵線改為乘搭屯馬線一期，在鑽石山站轉乘觀塘線的乘客數目亦有所增加。此外，在屯馬線一期啟用後，運輸署一直監察相關路面公共運輸服務的乘客量變化。因應實際乘客需求減少，運輸署已調整6條往返沙田及九龍東專營巴士路線的班次。

5. 路政署負責監察及核證港鐵公司為落實沙中線項目而進行的工程。上述工作由路政署現有人員及其委聘的顧問公司負責處理。有關路政署人員同時負責其他工程項目或職務，因此並無為沙中線另行備存有關開支分項數字。就委聘顧問公司，2020-21年度有關開支約為2,520萬元。
6. 屯馬線仍維持以2021年第三季為全線通車的目標。在提供安全可靠的鐵路系統的前提下，政府會敦促港鐵公司盡早讓屯馬線投入服務。路政署會以現有人手，繼續監察港鐵公司就屯馬線通車進行的準備工作。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2038)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

有關提升的士服務方面，政府可否告知：

1. 過去5年，持有的士牌照數目為何(按年齡組別列出)；新登記的士牌照數目為何(按年齡組別列出)；
2. 的士司機人手不足，政府有何措施維持穩定司機人手及吸引新人入行？
3. 由疫情開始至今，除了向業界提供燃料補貼外，政府有何補貼、資助及豁免項目，涉及的項目詳情及開支為何；
4. 鑑於經營市道差，政府於未來1年會否為業界提供其他補貼？

提問人：陸頌雄議員 (立法會內部參考編號：72)

答覆：

1. 過去5年，截至每年12月31日，持有有效及新申領的士正式駕駛執照的人數，按年齡組別載列如下：

年齡組別	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年
30歲或以下	1 456 (365)	1 433 (394)	1 473 (411)	1 551 (476)	1 676 (498)
31-40歲	10 433 (1 031)	10 371 (1 065)	10 255 (1 047)	10 224 (1 137)	10 057 (1 025)
41-50歲	29 837 (1 034)	26 947 (1 061)	24 731 (986)	23 274 (1 087)	22 147 (830)
51-60歲	93 827 (807)	87 812 (852)	80 881 (767)	73 628 (810)	66 916 (571)
61-70歲	76 120 (131)	78 753 (121)	80 026 (133)	81 884 (171)	83 266 (136)
71歲或以上	8 680 (1)	10 460 (0)	13 158 (2)	16 305 (2)	18 965 (4)
總計	220 353 (3 369)	215 776 (3 493)	210 524 (3 346)	206 866 (3 683)	203 027 (3 064)

註：括號內數字為該年新申領有效的士正式駕駛執照的人數。

2. 為吸引更多新人加入的士行業，運輸署已由2020年2月14日起優化的士筆試，包括調整考核內容、試題數目和及格標準，以更切合現今需要。此外，運輸署並由2020年10月1日起縮短商用車輛(包括的士)駕駛執照申請人須持有私家車或輕型貨車正式駕駛執照的年期。

3.及4.

基於2019冠狀病毒病疫情對運輸業界的影響，政府已為的士業界推出不同形式的補貼／豁免項目。補貼／豁免項目(部分仍在推行)及涉及的款額詳列如下：

補貼／豁免項目	款額(千元)
防疫抗疫基金(截至2021年3月3日) ^(註1)	
1. 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月至2021年6月)	213,900 ^(註2)
2. 向每輛的士的登記車主提供一筆過30,000元的非實報實銷補貼	544,000
3. 為每名合資格的常規的士司機提供每月6,000元的補貼，為期6個月，或發放一筆過7,500元的補貼 (由2020年4月至2020年9月)	1,586,000

補貼／豁免項目	款額(千元)
其他紓困措施(2020-21年度)(截至2021年2月28日)	
1. 豁免的士的車輛牌照費用 (由2019年12月至2021年12月)	50,624
2. 豁免的士的車輛檢驗費用 (由2019年12月至2021年12月)	9,105

註

1. 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。
2. 所顯示款額包括向公共小巴及的士提供的燃料補貼，其中的士所佔補貼額並無詳細分項。

運輸署會繼續與的士業界保持密切聯絡、留意其經營情況，並探討措施改善其經營環境。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2039)

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

問題：

就專營巴士安全方面，政府可否告知：

1. 有關資助專營巴士加裝安全裝置計劃，已安裝的巴士數目為何；等候安裝的巴士數目為何(按專營巴士公司及資助項目分項列出)；
2. 加裝安全裝置計劃所涉及的總資助額，以及每間專營巴士公司的資助額為何；
3. 監督專營巴士公司落實安裝安全裝置進度安排，每年所涉及開支及人手編制為何；
4. 專營巴士安全小組的工作成效為何；小組的未來兩年工作計劃進度，以及進行中及已完成的數目及詳情為何；監督以上小組的開支及人手編制為何？

提問人：陸頌雄議員 (立法會內部參考編號：71)

答覆：

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

為落實香港專營巴士服務獨立檢討委員會(檢討委員會)提出的建議，運輸署已就為現有專營巴士加裝電子穩定控制系統、車速限制減速器及安全帶進行成本效益分析。因應成本效益分析的結果，專營巴士營辦商會安排為約4 000部巴士安裝電子穩定控制系統和車速限制減速器，以及為約1 900

部巴士的所有上層座椅安裝安全帶。政府已預留5億元，用以資助專營巴士營辦商八成相關安裝費用。

安裝工作已由2020年第三季起陸續展開，目標是在3年內完成安裝安全帶和在4年內完成安裝電子穩定控制系統和車速限制減速器。各專營巴士營辦商旗下已安裝／擬安裝安全裝置的巴士數目及預算資助總額表列如下：

專營巴士營辦商	擬安裝安全裝置的巴士總數 [已安裝安全裝置的巴士數目] (截至2020年年底)			預算資助 總額 ^註 (百萬元)
	安全帶	電子穩定 控制 系統	車速限制減速 器	
九龍巴士(一九三三)有限公司(九巴)	1 163 [72]	2 668 [70]	2 690 [70]	302
新世界第一巴士服務有限公司(新巴)	276 [15]	486 [15]	486 [15]	74
城巴有限公司(城巴)	297 [12]	641 [40]	641 [40]	90
龍運巴士有限公司	116 [0]	189 [0]	189 [0]	28
新大嶼山巴士(1973)有限公司(嶼巴)	28 [3]	10 [0]	39 [0]	6

註：

1. 上述數字不包括購置時已配備相關安全裝置的巴士。
2. 資助總額視乎工程完成的實際安裝費用及不同巴士製造商和型號而定。

為執行上述職務，運輸署已開設5個有時限的公務員職位，為期6年，包括 1名機電工程師／助理機電工程師、1名一級汽車檢驗主任、1名二級汽車檢驗主任、1名一級運輸主任，以及1名二級運輸主任。該5個職位的總開支(按薪級中點估計的年薪值計算)為3,814,680元。

檢討委員會的建議亦包括運輸署應設立所需架構，從而訂立積極主動的對策，以提升巴士安全；並應委任1名專營巴士安全總監及成立小規模的巴士安全小組，全權負責專營巴士安全各範疇的工作。因應檢討委員會的建議，運輸署已仔細審視其與巴士安全相關的工作，並建議成立由跨專業界別組成的專營巴士安全專責小組，包括開設3個首長級職位(包括1名負責領導專責小組的專營巴士安全總監及另外2名首長級人員)和9個非首長級職位。截至2020年年底，成立專營巴士安全專責小組的工作已局部完成，當中包括開設交通工程師、機電工程師和運輸主任共6個非首長級公務員職位。我們計劃在2020-21年度立法會會期內，就開設該3個有時限的首長級職位尋求立法會批准。

運輸署專營巴士安全小組與專營巴士營辦商及專家已在數個主要範疇推展改善措施，包括安裝及加強車內裝置／科技以協助安全駕駛、改善巴士車長的訓練及工作環境，以及加強安全表現管理。專營巴士公司落實相關安全改善措施的進展載於附件。除此之外，運輸署已加強分析意外數據，並透過進行道路安全審核及改善工程，提升道路及基礎設施安全。

運輸署未來數年會繼續推展上述措施。此外，當專營巴士安全專責小組全面成立後，運輸署將推行更多有助提升專營巴士安全的措施，包括加強和規範巴士車長的培訓和認證；研究巴士車長疲勞及福利管理、巴士規格及科技、就專營巴士的設計及保養引進質量保證計劃，以及參與國際巴士基準組織等。

由於專營巴士安全小組3個有時限的首長級職位仍未開設，該小組尚未全面成立，負責督導該小組的工作暫時由運輸署助理署長(巴士及鐵路)(首長級薪級第2點人員)執行，涉及的開支沒有詳細分項。

專營巴士公司落實安全改善措施的進展

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

安裝車內安全裝置

除加裝安全帶、電子穩定控制系統及車速限制減速器外，專營巴士營辦商一直試驗各類先進駕駛輔助系統，包括防止碰撞和保持行車線警報系統，以及司機監察系統。截至2020年年底，城巴有限公司(機場及北大嶼山路線專營權)及龍運巴士有限公司已自費在所有行走機場／北大嶼山路線的巴士(分別涉及約240及280部巴士)上安裝該等設備。專營巴士營辦商會繼續監察駕駛輔助系統及司機監察系統的使用情況，以證實這些附加設備在不同操作環境下的效能，然後決定是否應在所有路線安裝該等設備。

改善巴士車長的工作環境

運輸署在2018年2月公布最新的《巴士車長工作、休息及用膳時間指引》，各專營巴士營辦商已全面實施當中訂明經改善的駕車時間及休息時間安排。此外，政府在2020年共批出17宗由專營巴士營辦商提出有關提供工作室／休息室／休息設施的申請，以期為巴士車長提供更佳的工作環境。各專營巴士營辦商的相關數字表列如下：

專營巴士營辦商	2020年獲批申請數目
九巴	10
新巴	3
城巴	3
嶼巴	1

安全表現管理

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

為善用電子數據記錄儀(俗稱「黑盒」)數據，並配合檢討委員會的建議，運輸署和專營巴士營辦商已就發出超速駕駛及突然減速實時警報及特別報告的準則，訂立更嚴格的劃一臨界值，由2020年年底起全面採用。

最後，各專營巴士營辦商亦已完成每條巴士路線的路線風險評估，包括評估每條巴士路線的實際運作環境及情況，並因應每條巴士路線的獨特運作情況向車長提供駕駛指示。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2631)

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

問題：

就車輛泊車位方面，政府可否告知本會：

1. 過去3年，每年各種商用車輛的數目，以及與去年同期的車輛數量變化為何；按車輛種類分項列出；
2. 過去3年，每年政府及私人停車場於各區提供各種商用車輛的泊車位數目、各區停車場的使用率、以及相關空置率為何；按全港十八區、以及泊車位類別及性質分項列出；
3. 有關「商用車輛泊車顧問研究」，研究結果將於何時公佈、研究結果為何；整個研究所涉及監督人手以及顧問開支為何？
4. 過去3年，按照「一地多用」原則，在合適的「政府、機構或社區設施」及公共休憩用地發展項目中，加設的公眾泊車位數目、位置、收費為何；未來5年，預計會加設的泊車位數目，位置、收費為何；當中佔整體泊車位的百分比為何？
5. 過去3年，有夜泊的路旁泊車位數目為何；政府會否考慮於商貿區內，為商業車輛劃定泊車位，包括中型及重型車輛，提供夜泊服務及增加咪錶位？

提問人：陸頌雄議員 (立法會內部參考編號：75)

答覆：

1. 過去3年，每年截至12月底按車輛類別劃分的領有牌照商用車輛數目及其按年變化表列於**附件1**。

2. 過去3年，18區按車輛類別劃分由政府及私營停車場提供的泊車位數目載於附件2。

運輸署沒有備存私營停車場的使用記錄。過去3年，運輸署轄下11個公眾停車場提供的整體泊車位數目、平均使用率及其按年變化表列於附件3。

3. 運輸署正落實商用車輛泊車位顧問研究所提出的建議，作為增加商用車輛泊車位供應的恆常措施。有關建議及最新落實情況表列於附件4。落實有關建議的工作由運輸署現有人員執行，屬於常規職務，涉及的開支沒有詳細分項。顧問研究由開展至2021年2月為止，所涉及的顧問費約為591.9萬元。
4. 按照「一地多用」原則，運輸署一直積極探討在合適的「政府、機構或社區」設施和公共休憩用地項目加設新的公眾停車場。視乎技術可行性及撥款如期獲批，預期約有20個合適的工程項目，由2024-25年度開始分批提供約5 100個泊車位。
5. 自2016年以來，運輸署已展開計劃，增加路旁夜間商用車輛泊車位。

2019年至2021年每年截至2月底的路旁夜間商用車輛泊車位數目如下：

截至	2019年 2月	2020年 2月	2021年 2月
路旁夜間商用車輛泊車位數目	1 629	1 699	1 787

過去3年按車輛類別劃分的領有牌照商用車輛數目及其按年變化
(括號內數字)

車輛類別	2018年	2019年	2020年
的士	18 143 (-5)	18 132 (-11)	18 084 (-48)
輕型貨車	72 704 (+1 922)	71 610 (-1 094)	74 275 (+2 665)
中型貨車	36 702 (+546)	35 322 (-1 380)	35 380 (+58)
重型貨車	6 398 (+356)	6 393 (-5)	6 634 (+241)
旅遊巴士／巴士／小巴#	15 441 (+372)	15 652 (+211)	15 328 (-324)

不包括專營巴士。

I. 過去3年按車輛類別劃分由政府提供的泊車位數目[^]

地區	截至	私家車／ 客貨車／的士	貨車	旅遊 巴士／ 巴士
中西區	2021年2月	4 387	669	24
	2020年2月	4 604	670	23
	2019年2月	4 586	643	23
灣仔	2021年2月	3 705	224	37
	2020年2月	3 769	323	37
	2019年2月	3 769	307	35
東區	2021年2月	3 604	425	85
	2020年2月	3 588	388	90
	2019年2月	3 323	392	111
南區	2021年2月	3 323	239	148
	2020年2月	3 387	235	148
	2019年2月	3 336	232	148
油尖旺	2021年2月	2 463	614	173
	2020年2月	3 174	613	173
	2019年2月	3 166	459	193
深水埗	2021年2月	5 241	1 378	40
	2020年2月	5 080	1 354	32
	2019年2月	4 954	1 374	53
九龍城	2021年2月	5 402	271	111
	2020年2月	5 084	271	111
	2019年2月	5 315	296	96
黃大仙	2021年2月	4 513	432	25
	2020年2月	4 478	433	44
	2019年2月	4 483	431	19
觀塘	2021年2月	8 080	601	71
	2020年2月	7 859	592	76
	2019年2月	7 990	581	71
荃灣	2021年2月	2 734	164	37
	2020年2月	2 741	162	38
	2019年2月	2 629	162	38
屯門	2021年2月	4 766	472	103
	2020年2月	4 758	478	100
	2019年2月	5 025	486	82
元朗	2021年2月	4 507	536	123
	2020年2月	4 560	543	125
	2019年2月	4 343	538	126

地區	截至	私家車／ 客貨車／的士	貨車	旅遊 巴士／ 巴士
北區	2021年2月	3 851	770	47
	2020年2月	3 862	811	49
	2019年2月	4 232	850	49
大埔	2021年2月	2 280	549	91
	2020年2月	2 291	543	86
	2019年2月	2 223	542	86
西貢	2021年2月	3 640	401	224
	2020年2月	3 613	401	217
	2019年2月	3 560	401	225
沙田	2021年2月	5 603	472	89
	2020年2月	5 508	452	94
	2019年2月	5 397	463	92
葵青	2021年2月	5 241	924	31
	2020年2月	5 196	925	32
	2019年2月	5 478	931	32
離島	2021年2月	2 098	100	92
	2020年2月	2 113	94	92
	2019年2月	1 622	89	76
總計	2021年2月	75 438	9 241	1 551
	2020年2月	75 665	9 288	1 567
	2019年2月	75 431	9 177	1 555

II. 過去3年按車輛類別劃分由私營停車場提供的泊車位數目[^]

地區	截至	私家車／ 客貨車／的士	貨車	旅遊 巴士／ 巴士
中西區	2021年2月	34 109	480	57
	2020年2月	34 102	472	57
	2019年2月	33 850	528	61
灣仔	2021年2月	35 423	88	97
	2020年2月	35 872	97	93
	2019年2月	35 656	89	95
東區	2021年2月	43 033	1 443	239
	2020年2月	43 049	1 451	250
	2019年2月	42 591	1 493	257
南區	2021年2月	36 057	916	208
	2020年2月	36 029	922	208
	2019年2月	35 938	965	206
油尖旺	2021年2月	32 837	910	112
	2020年2月	31 490	1 907	109
	2019年2月	30 321	1 927	92
深水埗	2021年2月	24 272	1 901	378
	2020年2月	24 202	1 903	381
	2019年2月	24 203	1 874	382
九龍城	2021年2月	43 575	991	161
	2020年2月	43 736	1 022	121
	2019年2月	44 302	1 243	541
黃大仙	2021年2月	16 355	880	63
	2020年2月	16 386	855	116
	2019年2月	16 351	859	117
觀塘	2021年2月	39 628	2 752	109
	2020年2月	39 169	2 684	100
	2019年2月	37 381	2 687	131
荃灣	2021年2月	35 078	1 783	380
	2020年2月	34 330	1 784	377
	2019年2月	34 234	1 814	387
屯門	2021年2月	37 356	2 009	93
	2020年2月	36 571	2 080	91
	2019年2月	35 949	2 038	89
元朗	2021年2月	37 837	1 516	233
	2020年2月	37 128	1 562	232
	2019年2月	36 912	1 574	234

地區	截至	私家車／ 客貨車／的士	貨車	旅遊 巴士／ 巴士
北區	2021年2月	17 630	871	30
	2020年2月	17 763	903	28
	2019年2月	17 423	984	28
大埔	2021年2月	28 720	612	54
	2020年2月	27 233	590	54
	2019年2月	26 293	649	54
西貢	2021年2月	38 868	1 136	112
	2020年2月	38 283	1 162	113
	2019年2月	37 403	1 141	114
沙田	2021年2月	68 539	2 232	144
	2020年2月	68 046	2 224	138
	2019年2月	67 488	2 259	127
葵青	2021年2月	30 694	10 106	412
	2020年2月	30 741	10 163	369
	2019年2月	30 239	10 122	264
離島	2021年2月	13 813	837	190
	2020年2月	14 597	697	195
	2019年2月	14 485	704	150
總計	2021年2月	613 824	31 463	3 072
	2020年2月	608 727	32 478	3 032
	2019年2月	601 019	32 950	3 329

^ 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。負責管理停車場的各部門、機構、管理公司或營辦商因應其需要對泊車位數目／車種作出調動，實際泊車位數目或會有所不同。

過去3年運輸署轄下公眾停車場的泊車位數目、使用率及其按年變化(括號內數字)

地區	停車場	泊車位數目 [^]	平均使用率 ^{^#}					
			日間 (0800-2300)			夜間 (2300-0800)		
			2018年	2019年	2020年	2018年	2019年	2020年
港島區	天星停車場	377	70% (不變)	56% (-14)	56% (不變)	16% (不變)	10% (-6)	12% (+2)
	大會堂停車場	170	58% (+12)	34% (-24)	41% (+7)	15% (+5)	8% (-7)	8% (不變)
	林士街停車場	835	68% (-5)	61% (-7)	50% (-11)	45% (-1)	40% (-5)	26% (-14)
	堅尼地城停車場	195	83% (不變)	75% (-8)	80% (+5)	75% (-2)	72% (-3)	74% (+2)
	天后停車場	428	81% (-8)	76% (-5)	71% (-5)	64% (-6)	62% (-2)	65% (+3)
	筲箕灣停車場	385	84% (-1)	71% (-13)	78% (+7)	81% (-1)	75% (-6)	79% (+4)
	香港仔停車場	293	76% (+2)	72% (-4)	73% (+1)	89% (+2)	88% (-1)	89% (+1)
九龍	黃大仙雙鳳街停車場	267	86% (-4)	74% (-12)	77% (+3)	87% (-6)	84% (-3)	85% (+1)
	黃大仙公共運輸總站停車場 [§]	37	--	--	23% ^α	--	--	8% ^α
新界	葵芳停車場*	531	74% (+1)	73% (-1)	71% (-2)	72% (+1)	76% (+4)	71% (-5)
	荃灣停車場	545	91% (不變)	85% (-6)	82% (-3)	88% (+3)	85% (-3)	82% (-3)

[^] 不包括電單車泊車位。

[#] 括號內數字表示百分點變化。

[§] 黃大仙公共運輸總站停車場原本只是提供25個旅遊巴士泊車位的泊車設施。自2020年9月1日起，該停車場以臨時形式開放予其他指定類別的車輛停泊。現時，該停車場提供31個私家車／客貨車泊車位、2個旅遊巴士泊車位及4個旅遊巴士／貨車泊車位。

^α 2020年9月至2020年12月的平均使用率。

* 在葵芳停車場天台的75個私家車／客貨車泊車位當中，自2020年1月1日起，已騰出54個泊車位供公眾使用，餘下的21個泊車位則留作臨時汽車扣留中心。

商用車輛泊車位顧問研究的建議及最新落實情況

建議	最新進展
(1) 在合適的路旁地點劃設夜間商用車輛泊車位，並增設路旁旅遊巴士泊車位及上落客設施	2020年已增設66個路旁夜間商用車輛泊車位和路旁旅遊巴士泊車位。在同一期間，並已增設6個旅遊巴士上落客處。
(2) 鼓勵學校在非上課時間開放校舍供學生服務車輛停泊	在2020/21學年，累計共有28間學校提供約80個泊車位供學生服務車輛停泊。
(3) 在合適的短期租約停車場的租約條款中，訂明最少需提供的商用車輛泊車位數目	截至2020年12月，已在36個短期租約停車場的租約加入特別條款，訂明最少需提供的商用車輛泊車位數目，涉及約2 000個商用車輛泊車位。
(4) 按照「一地多用」的原則物色合適地點興建公眾商用車輛停車場	已物色到8個地點適合用作興建公眾商用車輛停車場。 截至2021年3月初，在這8個地點中，馬鞍山第103區綜合設施大樓正進行施工前期工序，而天水圍天業路康樂及文化綜合項目及擬建的西九龍渡華路休憩用地暨地下停車場則正在諮詢相關區議會意見。運輸署會就其他5個地點諮詢有關持份者及進行技術可行性評估。
(5) 修訂《香港規劃標準與準則》中的泊車位及上落貨區標準，以增加泊車位供應	運輸署已諮詢有關持份者，並計劃在充分考慮所收到的意見後公布經修訂的泊車位標準。
(6) 規定合適的新發展項目開放部分附屬泊車位及上落客貨處作夜間公眾商用車輛泊車用途	已制訂新的地契條款，規定新發展項目的業主開放部分附屬泊車位及上落客貨處作夜間公眾商用車輛泊車用途，並會收納在適當的新出售政府土地賣地條件中。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2636)

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

問題：

有關專營巴士服務方面，政府可否告知：

1. 過去3年，專營巴士違反行車時間表、脫班、誤點的次數及情況為何(以18區列出分項數字)；
2. 過去3年，因專營巴士服務問題接獲的投訴數字為何(按投訴類別列出)；
3. 過去3年，實施巴士轉乘計劃的數目及路線為何(分別以18區列出)；
4. 因2019冠狀病毒病，各專營巴士公司縮減班次的情況為何；
5. 截至目前為止，「專營巴士豁免隧道費基金」中各專營巴士公司的基金收入、已提取款項及結餘為何；使用基金金額的額度佔整體營運開支及車費收入的比例為何？

提問人：陸頌雄議員 (立法會內部參考編號：70)

答覆：

1. 過去3年，各專營巴士公司的脫班率載列如下：

專營巴士公司 (註1)	2018年	2019年 (註2)	2020年
九巴	3.3%	2.8%	6.9%
城巴(專營權1)	2.0%	2.5%	4.4%
城巴(專營權2)	1.0%	1.2%	2.0%
新巴	2.9%	2.9%	6.7%
龍運	1.0%	1.1%	4.7%
嶼巴	0.5%	0.5%	3.0%
整體	2.9%	2.6%	6.3%

與過去數年比較，所有專營巴士公司的脫班率在2020年均較高，原因是在專營巴士服務的乘客量顯著下跌的情況下，2020年上半年的脫班率普遍上升，尤其在2020年2月及3月疫情爆發初期。面對乘客量突然大幅減少，專營巴士公司相應調整其服務。脫班率一般在非繁忙及深宵時段較高。運輸署當時已立即採取行動，透過發出提示信和勸諭信，要求各專營巴士公司作出改正，並按照獲批准的服務詳情表營運。因應疫情發展和相應調整的社交距離措施，同時為更善用資源，運輸署亦已訂立機制，讓專營巴士公司申請臨時服務調整。在考慮專營巴士公司的申請時，運輸署會參考多項因素，例如乘客需求的增減幅度、巴士路線載客率(尤其在繁忙時段)，以及市民對縮減服務建議的接受程度。實施上述機制後，專營巴士公司的整體脫班率已逐步改善，在2020年下半年下降至平均2.3%，較2018年全年及2019年上半年為低。

專營巴士服務的穩定性(或是否有不遵守服務詳情表的情況)受服務延誤及脫班2類情況影響。服務延誤是巴士公司有開出應開的班次，但沒有依照原定時間開出或到站。脫班則是沒有開出應開的班次。運輸署備存脫班記錄，但沒有備存服務延誤的記錄。就脫班記錄來說，運輸署沒有備存按地區劃分的脫班記錄。

註

(1) 九巴－九龍巴士(一九三三)有限公司

城巴(專營權1)－城巴有限公司(香港島及過海巴士網絡專營權)

城巴(專營權2)－城巴有限公司(機場及北大嶼山巴士網絡專營權)

新巴－新世界第一巴士服務有限公司

龍運－龍運巴士有限公司

嶼巴－新大嶼山巴士(1973)有限公司

(2) 2019年的脫班率排除了2019年6月至12月公眾活動對專營巴士服務穩定性所造成的影響。

2. 運輸署在過去3年接獲有關專營巴士服務的投訴個案數字及投訴性質表列如下：

投訴性質	投訴個案宗數		
	2018年	2019年	2020年
服務質量	2 354	3 131	1 820
服務水準	8 954	13 894	10 759
一般性質(註3)	2 021	2 697	1 076
總計	13 329	19 722	13 655

註

(3) 一般性質的投訴包括與票價優惠、付款方法及車身廣告等有關的投訴。

3. 過去3年實施的巴士轉乘計劃數目如下：

年份	巴士轉乘計劃數目	涉及的巴士路線數目
2018	452	555
2019	460	566
2020	471	579

由於很多專營巴士路線提供跨區服務，運輸署沒有備存個別地區巴士轉乘計劃數目及涉及的巴士路線數目。

4. 自2020年年初政府因應疫情實施各項抗疫及社交距離措施，專營巴士在2020年的整體乘客量大幅下降25%以上。

鑑於乘客需求不時改變，專營巴士公司向運輸署申請臨時調整或暫停旗下某些巴士路線的服務，情況一如上述。運輸署每次批准的臨時服務調整為期短暫(多數為一至兩個星期)，而且會就每次批准進行檢討。舉例來說，在2021年3月4日至10日這星期內，運輸署批准共335條^(註4)路線的臨時調整服務申請，當中包括249條路線臨時調整班次，13條路線臨時調整行車時間或暫停服務，以及95條主要接載跨境旅客(包括陸路口岸和機場)、學生、遊客的路線臨時改為提供有限度服務或暫停服務。

為配合政府逐步放寬社交距離措施及由2021年2月18日起全面恢復公共服務，所有專營巴士公司由該日起已逐步恢復繁忙時段的正常班次，以配合市民的出行需要。

註

(4) 在335條路線中，有22條路線同時減少正常及特別班次，有關路線的班次調整只計作1次。

5. 自2019年2月17日推出專營巴士豁免隧道費基金(基金)起，截至2021年1月31日為止，各專營巴士公司在基金下的提存及結餘情況表列如下：

專營巴士公司	存入款項 (千元)	提取款項 (千元)	基金結餘 (千元) (註5)
九巴	354,567 (註6)	0	357,486
新巴	87,112	87,127	0
城巴(專營權1)	71,467	68,210	3,282
城巴(專營權2)	33,738	0	33,951
龍運	48,812	0	49,243
嶼巴	17	0	17

自基金推出以來，城巴(專營權1)及新巴已分別從基金提取款項用以調低2019年1月20日實施的票價加幅。城巴(專營權1)及新巴乘客所承擔的票價加幅因此由9.9%分別降至7.0%及5.6%。城巴(專營權1)及新巴自其基金提取的款項及該等款項佔其營運開支及票價收入的百分比表列如下：

財政年度	專營巴士公司	已提取款項(千元)	提取款項佔營運開支的百分比	提取款項佔票價收入的百分比
2018-19 (註7)	城巴 (專營權1)	12,840	1.7%	2.0%
	新巴	16,520	2.5%	3.0%
2019-20	城巴 (專營權1)	35,000	2.3%	3.0%
	新巴	44,619	3.3%	4.6%

註

- (5) 結餘包含2019年2月17日至2021年1月31日期間，專用基金帳目所收取的利息(如有)。
- (6) 存入款項包含節省的隧道使用費，以及由九巴和城巴(專營權1)/新巴共同營運路線所得的額外收入，該筆額外收入自城巴(專營權1)/新巴由2019年1月20日加價起累算撥歸專用基金帳目。
- (7) 城巴(專營權1)和新巴在概覽中，披露其財政年度(於6月30日結束)的財務帳目。為提供相關的比例數字，表中2018-19年度的已提取款項數額，是由基金實施之日起(2019年2月17日)計至2019年6月30日所提取的款項，而相關的營運開支和票價收入數字，則是根據概覽中所載的全年數字按比例計算出來。

管制人員的答覆

(問題編號：3256)

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

問題：

就九龍道路幹線工程，政府可否告知：

1. 九龍道路幹線落成後，巴士線或需要改道及路線重組，現時就巴士服務規劃的工作進度為何；以上有關路線重組需要的人手及涉及開支為何？
2. 將軍澳隧道巴士轉乘站啟用至今，總使用量、每日平均使用量為何；是否有為途經該巴士轉乘站的巴士線設轉乘優惠；如有，涉及的路線及優惠為何；如否，原因為何？

提問人：陸頌雄議員 (立法會內部參考編號：73)

答覆：

1. 運輸署密切監察九龍道路幹線工程的進度。為配合於不同階段啟用的新基礎設施，運輸署會聯同相關專營巴士公司適時檢討將軍澳與九龍的相關現有巴士服務網絡，並因應乘客需求和出行模式、巴士網絡的營運效率、現有和規劃中的公共運輸服務及相關區議會的意見，探討是否須進行巴士路線改道或重組。巴士路線計劃工作由運輸署現有人員執行，屬於常規職務，涉及的的人手和開支沒有詳細分項。
2. 將軍澳隧道巴士轉乘站(往將軍澳方向)(將軍澳方向轉乘站)已在2020年10月2日啟用，目前供25條專營巴士路線使用，包括15條全日服務及10條繁忙／清晨時段特別服務路線。截至2021年2月28日，使用巴士轉乘站的巴士乘客總人次約為85 000，平均每日人次約為570。

巴士乘客乘搭指定路線於將軍澳方向轉乘站轉車可獲票價優惠，包括免費／以折扣轉乘第二程，其中每程成人票價優惠介乎2.9元至24元。將軍澳方向轉乘站的兩個巴士轉乘計劃及其涵蓋路線載列如下：

巴士轉乘計劃	涵蓋的巴士路線	票價優惠
九巴	98、98D、98S、296A、296C、296D、296P、297	3.0元至5.1元
新巴、城巴	694、796C、796E、796P、796S、796X、797、798、798A、798B、A29、E22A、E22S、N29、NA29、N796	2.9元至24元

註：城巴－城巴有限公司

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

將軍澳隧道巴士轉乘站(往九龍方向)(九龍方向轉乘站)預計會於2021年5月啟用。按最新計劃，將有30條專營巴士路線使用九龍方向轉乘站，包括15條全日服務及15條繁忙／清晨時段特別服務路線，並會向乘客提供轉乘票價優惠。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1146)

總目： (186) 運輸署
分目： (700) 一般非經常開支
綱領： (3) 區域交通及運輸服務
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

財政預算案中有關運輸署「經營帳目」的「一般非經常開支」中，有安裝座椅及實時巴士到站資訊顯示屏的開支，請問由2017年度至今每年的資助金額是多少？相應每年新增了多少個巴士站的座椅及實時巴士到站資訊顯示屏？往後的營運及維修開支是否由申請的巴士公司負責？巴士公司在該些實時巴士到站資訊顯示屏的廣告收入是否亦全歸巴士公司所有？

提問人：柯創盛議員 (立法會內部參考編號：26)

答覆：

政府已預留款項，資助專營巴士公司在共約2 600個有蓋巴士站安裝座椅，及以配對方式在共約1 300個備有電力供應裝置的有蓋巴士站安裝實時巴士到站資訊顯示屏。由於涉及巴士站數目眾多，安裝工程由2017年起分階段進行。截至2021年2月底，已安裝座椅及顯示屏的巴士站分別共有1 920個及801個。其餘的安裝工作預計在2021年年底完成。

下表載列在每個財政年度已安裝座椅及顯示屏的巴士站數目，以及向專營巴士公司提供的資助額：

	財政年度			
	2017-18	2018-19	2019-20	2020-21 (截至 2021年2月)
已安裝座椅 的巴士站數目	287	445	250	938
已安裝顯示屏 的巴士站數目	-	80	188	533
資助總額(千元)	988	4,298	3,410	6,112

政府的資助額用作支付提供和安裝座椅和顯示屏的資本開支。這些設施在日常運作、保養、維修及數據傳輸(如適用)方面的開支，則由專營巴士公司負擔。根據《公共巴士服務條例》(第230章)第26條，專營公司使用固定資產而衍生的其他收入，包括來自廣告的收入，均屬經營收入並須納入專營權賬目。上述規定適用於專營巴士公司在獲政府資助安裝的顯示屏上播放廣告所得的收入。該等廣告收入有助專營巴士公司應付其營運開支，包括顯示屏的日常運作及維修保養開支。同時，非票務收入亦有助減低加價壓力。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2435)

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

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就規管和監察公共運輸服務的營運，政府可否告知本會：

過去三年，運輸署就(a)專營巴士、(b)非專營巴士、(c)電車、(d)的士、(e)渡輪及(f)公共小巴接獲投訴宗數(按投訴內容分類列出)；如未能提供相關資料，原因為何？

提問人：柯創盛議員 (立法會內部參考編號：73)

答覆：

運輸署在過去3年接獲有關專營巴士、非專營巴士、電車、的士、渡輪及公共小巴的投訴個案數字及投訴性質表列如下：

2018年

公共交通工具	運輸署接獲的投訴宗數(註1)			
	服務質量	服務水準	一般性質 (註2)	總計
專營巴士	2 354	8 954	2 021	13 329
非專營巴士	155	427	461	1 043
電車	7	70	16	93
的士	0	1 058	153	1 211
渡輪	136	123	35	294
公共小巴	1 392	9 129	618	11 139
總計	4 044	19 761	3 304	27 109

2019年

公共交通工具	運輸署接獲的投訴宗數(註1)			
	服務質量	服務水準	一般性質 (註2)	總計
專營巴士	3 131	13 894	2 697	19 722
非專營巴士	119	370	158	647
電車	3	73	10	86
的士	0	1 167	138	1 305
渡輪	52	102	34	188
公共小巴	922	8 140	731	9 793
總計	4 227	23 746	3 768	31 741

2020年

公共交通工具	運輸署接獲的投訴宗數(註1)			
	服務質量	服務水準	一般性質 (註2)	總計
專營巴士	1 820	10 759	1 076	13 655
非專營巴士	105	285	214	604
電車	1	64	11	76
的士	0	620	115	735
渡輪	59	135	48	242
公共小巴	520	5 867	461	6 848
總計	2 505	17 730	1 925	22 160

註

1. 投訴來源包括運輸署直接收到的書面或電郵投訴，以及由交通投訴組及政府1823電話中心轉介至運輸署的投訴。
2. 一般性質的投訴包括與票價優惠、付款方法及車身廣告等有關的投訴。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2436)

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

問題：

就專線小巴規管事宜，政府可否告知本會：

過去三年，運輸署署長一

- (a) 飭令公共小巴專線服務持證人(“持證人”)以書面解釋導致公共小巴脫離指定的路綫行駛的個案數目為何；
- (b) 向沒有遵照其營業證的條件維持適當、有效的公共小巴專線服務的持證人發出通知書的數目為何；
- (c) 撤銷持證人營業證的宗數(按違反經營條件分列)？

提問人：柯創盛議員 (立法會內部參考編號：74)

答覆：

運輸署一直透過進行定期調查及不定期的調查／實地視察、跟進乘客提出的投訴或建議，以及與專線小巴營辦商保持緊密聯繫等多個渠道，密切監察專線小巴的經營情況，確保其按照客運營業證條件維持適當和有效的服務。如營辦商違反客運營業證條件，運輸署可發出警告信，並會在進行客運營業證中期檢討及決定是否批准客運營業證續期時，考慮所發出的警告及營辦商的服務表現。

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

	2018年	2019年	2020年
(a) 飭令專線小巴營辦商以書面解釋導致服務脫離指定路線行駛的情況	537宗	398宗	457宗
(b) 向沒有遵照客運營業證條件維持服務的專線小巴營辦商發信	21宗	12宗	16宗
(c) 撤銷專線小巴營辦商客運營業證	0宗	0宗	0宗

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3080)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (6) 公共交通費用補貼計劃

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

按下表提供公共交通費用補貼計劃的資料。

年份／公共交通費用補貼計劃資料	涉及行政費用(包括營辦商開支、維修保養設備、額外人力資源等)	涉及總開支(包括發放的補貼)	受惠人數	受惠人數人均行政費用
2019年 (實際)				
2020年 (實際)				
2021年 (預計)				

提問人：柯創盛議員 (立法會內部參考編號：75)

答覆：

公共交通費用補貼計劃(補貼計劃)的資料載列如下：

年份／補貼計劃資料	經常運作開支 (包括向服務供應商支付的費用、維修保養開支、額外人力資源等) (百萬元)	總開支(包括補貼金額) (百萬元)	平均每月受惠人數 (百萬人)	平均每年用於每名受惠人的經常運作開支 (元)
2019-20年度 (實際)	42.6	1,734.7	2.03	21.0
2020-21年度 (修訂預算)	43.3	2,214.7	2.14	20.2
2021-22年度 (預算)	62.3	4,662.3	3.54	17.6

2021-22年度補貼計劃的預算總開支有所增加，主要是為了推行特別措施把補貼計劃的每月公共交通開支水平暫時由400元放寬至200元而增加撥款，藉此紓緩市民在疫情期間的交通費負擔。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3106)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜
(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

有關增加泊車位供應，請問現時全港領有牌照的車輛為多少？全港泊車位有多少？過去三年，當局發出違例泊車罰款告票分別為多少張？當局今年預留多少資源解決香港泊位不足問題？未來三年增加泊位的計劃為何，每年增加多少泊車位？

當局有否考慮檢討《香港規劃標準與準則》內有關泊車位的標準？

提問人：柯創盛議員 (立法會內部參考編號：105)

答覆：

截至2020年12月底，全港有762 257輛領有牌照的電單車、私家車、貨車及旅遊巴士／巴士；可供上述4類領有牌照車輛使用的泊車位共有769 915個。

過去3年，香港警務處根據《定額罰款(交通違例事項)條例》(第237章)發出違例泊車定額罰款通知書的數目如下：

年份	2018	2019	2020
違例泊車定額 罰款通知書數目	2 026 513	1 424 744	2 707 869

增加泊車位供應的工作由運輸署現有人員執行，涉及的人手及開支沒有詳細分項。

政府一直積極推展一系列短期及中長期措施，以增加泊車位供應，包括：

- (a) 在合適的路旁地點劃設夜間泊車位；
- (b) 鼓勵學校在非上課時間開放校舍供學生服務車輛停泊；
- (c) 要求發展商在新的發展項目內提供現時《香港規劃標準與準則》標準範圍內較高的泊車位數量；
- (d) 推展《香港規劃標準與準則》中的商用車輛泊車位及上落貨區標準及私家車泊車位標準的檢討工作，以更新有關規定；
- (e) 按照「一地多用」的原則，在合適的「政府、機構或社區設施」及公共休憩用地項目中提供公眾泊車位；以及
- (f) 推展自動泊車系統先導項目。

由於提供新泊車位的數目和進度取決於很多因素，包括與地區人士的諮詢，運輸署無法準確預測未來數年泊車位的新增數目。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1046)

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

問題：

就運輸署在綱領(1)下就提升專營巴士安全的工作，請問：

1. 資助專營巴士公司安裝安全裝置的進度及開支分別為何；
2. 成立專營巴士安全小組的進度為何？

提問人：潘兆平議員 (立法會內部參考編號：12)

答覆：

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

為落實香港專營巴士服務獨立檢討委員會(檢討委員會)提出的建議，運輸署已就為現有專營巴士加裝電子穩定控制系統、車速限制減速器及安全帶進行成本效益分析。因應成本效益分析的結果，專營巴士營辦商會安排為約4 000部巴士安裝電子穩定控制系統和車速限制減速器，以及為約1 900部巴士的所有上層座椅安裝安全帶。政府已預留5億元，用以資助專營巴士營辦商八成相關安裝費用。

安裝工作已由2020年第三季起陸續展開，目標是在3年內完成安裝安全帶和在4年內完成安裝電子穩定控制系統和車速限制減速器。截至2020年年底，已安裝安全帶、電子穩定控制系統和車速限制減速器的巴士數目分別為102、125及125，涉及政府資助額共約1,910萬元。

檢討委員會的建議亦包括運輸署應設立所需架構，從而訂立積極主動的對策，以提升巴士安全；並應委任1名專營巴士安全總監及成立小規模的巴士安全小組，全權負責專營巴士安全各範疇的工作。因應檢討委員會的建議，運輸署已仔細審視其與巴士安全相關的工作，並建議成立由跨專業界別組成的專營巴士安全專責小組，包括開設3個首長級職位(包括1名負責領導專責小組的專營巴士安全總監)和9個非首長級職位。截至2020年年底，成立專營巴士安全專責小組的工作已局部完成，當中包括開設交通工程師、機電工程師和運輸主任共6個非首長級公務員職位。政府計劃在2020-21年度立法會會期內，就開設該3個有時限的首長級職位尋求立法會批准。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1047)

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

問題：

就運輸及房屋局在2020至21年度內監督「防疫抗疫基金」下支援公共交通業界措施的情況，請按車輛種類為分項，交代各項措施的落實進度、申請人數、受惠人數及實際開支。

提問人：潘兆平議員 (立法會內部參考編號：13)

答覆：

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

政府在2020-21年度透過防疫抗疫基金為以下公共陸路交通工具提供補貼，有關補貼項目的詳情如下：

公共交通工具	補貼項目	申請人數	受惠人數	落實進度	發放款額 (百萬元)
				截至2021年3月24日	
專營巴士及電車	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	5間專營巴士公司及香港電車有限公司(電車公司)	5間專營巴士公司及電車公司	完成發放補貼。	344.3

公共交通工具	補貼項目	申請人數	受惠人數	落實進度	發放款額 (百萬元)
				截至2021年3月24日	
專營巴士及電車	發還常規維修保養費用及保費，由2020年4月1日至9月30日，為期6個月	5間專營巴士公司及電車公司	5間專營巴士公司及電車公司	已就94%的獲批申請發放補貼。正處理餘下的申請。	152.6
非專營巴士	在首3輪防疫抗疫基金就每輛非專營公共巴士分別提供一筆過20,000元、30,000元及15,000元的非實報實銷補貼	在首輪及第二輪防疫抗疫基金分別有7 072輛及6 978輛非專營公共巴士的登記車主提出申請	在首輪及第二輪防疫抗疫基金分別有7 072輛及6 978輛非專營公共巴士的登記車主受惠	完成發放首輪及第二輪防疫抗疫基金下的補貼。	453.4
		第三輪防疫抗疫基金有6 854輛非專營巴士的登記車主提出申請	第三輪防疫抗疫基金有6 839輛非專營巴士的登記車主受惠。由於現時仍接受合資格車主提出申請，故仍未確定最終受惠人數。	已就逾99%的獲批申請發放補貼。其餘的補貼會在2021年4月內發放。至於尚未提交的申請，運輸署會在核實所提交資料後的一個月內發放補貼。	

公共交通工具	補貼項目	申請人數	受惠人數	落實進度	發放款額 (百萬元)
				截至2021年3月24日	
的士及公共小巴	為液化石油氣的士及公共小巴提供每公升1.0元的液化石油氣折扣以及發還汽油的士及柴油公共小巴三分之一的實際燃油支出作為燃料補貼，由2020年7月1日至2021年6月30日，為期12個月	<u>液化石油氣</u> 無須申請 (註1) <u>汽油及柴油</u> 93名的士及紅色小巴(紅巴)司機和39名專線小巴客運營業證持有人	預計可惠及61 500名的士及紅巴司機和164名專線小巴客運營業證持有人	已就75%的獲批申請發放補貼。截止申請日期為2021年8月31日。運輸署在收到申請及全部所需資料後，大約需要兩個月時間完成發還款項程序。	245.4
	就每輛的士、紅巴及專線小巴提供一筆過30,000元的非實報實銷補貼	18 135輛的士及995輛紅巴的登記車主和164名專線小巴客運營業證持有人	18 135輛的士及995輛紅巴的登記車主和164名專線小巴客運營業證持有人	除了1宗個案尚待申請人提交資料外，已完成發放補貼。	672.9
	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	46 743名的士司機及2 370名紅巴司機 (註2)	46 212名的士司機及2 290名紅巴司機	已就逾99%的獲批申請發放補貼。預計在2021年4月或之前完成處理餘下的少數尚待處理個案。	1,665.7

公共交通工具	補貼項目	申請人數	受惠人數	落實進度	發放款額 (百萬元)
				截至2021年3月24日	
的士及公共小巴	向專線小巴營辦商就僱用每名65歲或以上合資格僱員提供6,000元工資補貼，為期6個月	156個專線小巴營辦商，涉及3 156名僱員(第一期申請) 155個專線小巴營辦商，涉及3 153名僱員(第二期申請)(註3)	155個專線小巴營辦商，涉及3 024名僱員(第一期申請) 154個專線小巴營辦商，涉及2 528名僱員(第二期申請)	完成發放補貼。	99.2

註:

1. 司機在石油氣加氣站入氣時會獲得每公升1.0元的液化石油氣折扣，因此無須提出申請。
2. 申請人數包括遭拒絕個案和取消申請個案的數字。
3. 工資補貼申請人數包括不符合資格個案的數字。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1048)

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

問題：

運輸署綱領6在2021至22年度的開支大幅增加，請以表列形式交代新增開支涉及各個分項的開支預算詳情。

提問人：潘兆平議員 (立法會內部參考編號：14)

答覆：

2021-22年度的公共交通費用補貼計劃(補貼計劃)預算開支為46.623億元，較2020-21年度的修訂預算增加24.476億元或110.5%。預算開支增加的原因，其一是為推行特別措施增加撥款，以便由2020年7月1日起，暫時把補貼計劃的每月公共交通開支水平由400元放寬至200元，從而紓緩市民在疫情期間的交通費負擔；其二是運作開支的撥款有所增加。

2021-22年度綱領(6)的額外預算開支表列如下：

項目	(百萬元)
增加公共交通費用補貼的撥款	2,428.6
增加經常運作開支(包括審計費用及處理費等)的撥款	19.0
總計	2,447.6

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1086)

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

問題：

現時，的士、公共小巴及公共巴士的準司機均需在申請正式駕駛執照前，修習及完成司機職前課程。請按車輛牌照類型，交代由去年至今上述課程的報讀人數及畢業人數。

提問人：潘兆平議員 (立法會內部參考編號：16)

答覆：

由2020年10月1日起，公共小巴正式駕駛執照申請人必須修習職前課程的規定，已延伸至的士及公共巴士正式駕駛執照的申請人。一如申請公共小巴正式駕駛執照的安排，申請人除非在申請的士及公共巴士正式駕駛執照當日之前的一年內修畢職前課程並通過課程末段進行的評估，否則不具備取得相關正式駕駛執照的資格。

在2020年1月至2021年2月期間修畢職前課程的總學員人數及當中通過評估的學員人數列於下表：

車輛類別	修畢職前課程的總學員人數 (總學員人數當中通過評估的學員人數)
的士	19 (18)
公共小巴	1 561 (1 539)
公共巴士	76 (72)
總數	1 656 (1 629)

管制人員的答覆

(問題編號：3213)

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

問題：

就運輸署在監察現有鐵路服務的工作上，請問署方是否知悉：

1. 自港鐵屯馬線一期在去年通車以來，該鐵路線的每日平均使用人次、繁忙時間及其他時間的每小時載客量及載客率分別為何；
2. 港鐵東鐵線在2020年的每日平均使用人次、繁忙時間及其他時間的每小時載客量及載客率分別為何；
3. 自港鐵東鐵線在今年2月實行9卡車與12卡車混合行駛安排以來，該鐵路線的每日平均使用人次、繁忙時間及其他時間的每小時載客量及載客率分別為何？

提問人：潘兆平議員 (立法會內部參考編號：15)

答覆：

屯馬線一期自2020年2月通車以來及東鐵線在2020年(即在2021年2月實施9卡與12卡列車混合行駛(列車混合行駛)前)和2021年2月(在列車混合行駛後)的可載客量、乘客量及載客率(分別以每平方米站立4人及6人計算)如下：

		早上最繁忙一小時最繁忙路段單向 ^(註1) ^(註2)		
		東鐵線(2020年；列車混合行駛前)	東鐵線(2021年2月；列車混合行駛後)	屯馬線一期(2020年)
1	設計可載客量(每平方米站立6人)(a)	101 000	不適用 ^(註3)	45 900
2	最高列車班次下的最高可載客量(每平方米站立6人)(b)	90 000	不適用 ^(註3)	45 900
3	現有可載客量(每平方米站立6人)(c)	71 200	72 700 ^(註4)	45 900
4	(a)項與(b)項之間的差異	11 000 ^(註5)	不適用	0
5	(b)項與(c)項之間的差異	18 800 ^(註6)	不適用	0
6	現時乘客量(d)	36 900	27 200	17 100
7	現時載客率(1)(每平方米站立6人) [(d)/(c)] { }最繁忙路段	52% {大圍至九龍塘}	37% {大圍至九龍塘}	37% {車公廟至大圍}
8	現時載客率(2)(每平方米站立4人) [(d)/(c)÷71.2% ^(註7)] (以第(7)項所述的最繁忙路段計算)	73%	53%	52%

註1：根據香港鐵路有限公司(港鐵公司)提供的資料，在一般情況下，鐵路線的最高載客率在早上繁忙時段出現，該時段有較多乘客在相若時間出行。與早上繁忙時段比較，乘客的出行模式在晚上繁忙時段或非繁忙時段較為分散。因此，早上繁忙時段的每小時單向載客率足以說明載客率在最擠擁時的情形。

註2：鑑於疫情對乘客量的影響，有關數字以疫情較緩和月份收集到的數據為基礎。

註3：由於列車混合行駛是東鐵線最終以9卡車全面取代12卡車的過渡安排，此段期間的設計可載客量和最高可載客量並不適用。在列車混合行駛初期，早上最繁忙一小時只調配12卡車行走最繁忙路段(即大圍至九龍塘)。

註4：東鐵線曾於2021年2月調整服務，以應付早上繁忙時段的乘客需求，故可載客量較高。

註5：出現差異的原因是由於自2009年西鐵線伸延至紅磡站後，增長了東鐵線及西鐵線列車調頭時間。

註6：出現差異的原因是由於服務班次尚未增至信號系統可負荷的最高水平。

註7：以一系列行走市區的重鐵列車為例，一系列列車可提供340個座位及以每平方米站立6人的乘客密度計算時提供2 160個企位，即每列列車的總可載客量約為2 500人。以每平方米站立4人的乘客密度計算時，340個座位數目會維持不變，但企位則會減至1 440個，即每列列車的總可載客量約為1 780人。因此，以每平方米站立4人的乘客密度計算的可載客量相當於以每平方米站立6人計算時的71.2%。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0457)

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

問題：

綱領(1)項下2021-22年度需要特別留意的事項中提到，運輸署將會落實推行智慧交通基金，為與車輛有關的創新科技研究及應用提供資助。請政府告知本委員會：

1. 有關的詳情、甄選準則、目標及推行時間表；
2. 分配予推行此基金的人手和資源；
3. 政府已採取何種措施鼓勵公共運輸營辦商開放其數據，以助市民規劃行程；
4. 政府會否開發涵蓋所有公共交通工具到站時間的流動應用程式，從而加強交通管理和效率；以及
5. 政府會否參考海外經驗，研究立法引入新的駕駛輔助科技(即行車視野盲點警示和自動緊急煞車系統等)的可行性。

提問人：石禮謙議員 (立法會內部參考編號：60)

答覆：

1. 10億元的智慧交通基金(基金)旨在資助企業或機構進行與車輛有關的創新科技研究和應用。基金在2021年3月底推出接受申請，其管理委員會負責審核和批准基金的申請。評核準則包括申請項目切合基金範圍的程度、創新及科技內容、申請者的技術及管理能力和財務管理安排、申請項目的商品化機會／潛力，以及推行計劃或期限。

2. 運輸署已委聘香港生產力促進局為基金秘書處，而相關行政開支的上限為基金額的15%。為此，我們已為基金預留共11.5億元撥款。內部人力資源方面，運輸署已獲准在2020-21至2026-27年度期間開設2個有時限職位(即1名高級工程師和1名機電工程師／助理機電工程師)。

3.及4. 運輸署於2018年7月推出一站式交通運輸流動應用程式「香港出行易」，向公眾發放實時交通及公共運輸資訊(包括實時到站資訊)，以方便他們計劃行程。

運輸署一直積極與各公共運輸營辦商磋商，鼓勵他們開放數據。所有專營巴士營辦商和香港鐵路有限公司(機場快線、東涌線、西鐵線和將軍澳線)已透過「香港出行易」及政府公共資料入門網站「資料一線通」開放其預計到站時間資訊。

此外，運輸署正在開發一套資訊系統，以期在2022年或之前分階段發放專線小巴預計到站時間資訊。截至2021年3月，約有70條專線小巴路線的預計到站時間資訊透過「香港出行易」及「資料一線通」發放。

5. 對於車廠為不同類別車輛引入新的駕駛輔助系統以促進駕駛及道路安全，運輸署持開放態度。經審核車廠就申請車輛類型評定而提交的技術資料後，運輸署已批准其中一些系統在相關的香港登記車輛上安裝。

運輸署在2019年11月成立香港自動駕駛車輛科技應用技術諮詢委員會(委員會)。委員會就多項事宜(包括探討為自動駕駛車輛訂立適當規管框架的最佳方向)提供意見。這將有助於採用嶄新的自動駕駛技術。

運輸署會繼續留意車輛技術的最新發展，並與持份者保持聯繫，制定相關標準，以便引入新科技提升車輛及道路安全。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1693)

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

問題：

對於運輸署推動「智慧出行」及推行智能運輸系統，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、交通及事故管理系統、運輸資訊系統、行車時間顯示系統、行車速度屏、衝紅燈攝影機系統和偵察車速攝影機系統，當局可否告知各項措施的推展、時間表及各分項開支預算？

提問人：邵家輝議員 (立法會內部參考編號：45)

答覆：

運輸署正推展以下智能運輸系統。2021-22年度的預算總開支約為2.52億元，詳情如下：

(a) 更換港島區的閉路電視系統以方便區域交通控制系統的運作：

項目已於2020年展開，預期於2022年完成。2021-22年度的預算開支約為1,250萬元。

(b) 更換東區海底隧道、啟德隧道、青馬管制區、香港仔隧道、大老山隧道及獅子山隧道的交通管制及監察系統：

這些項目的詳情如下：

項目名稱	預計／實際開展日期	預計完成日期	2021-22年度的預算開支(百萬元)
更換東區海底隧道的交通管制及監察系統	2018年第一季	2024年第一季	27.894
更換啟德隧道的交通管制及監察系統	2018年第一季	2022年第四季	44.215
更換青馬管制區的交通管制及監察系統	2020年第三季	2024年第四季	9.264
更換香港仔隧道的交通管制及監察系統以及無綫電通訊系統	2021年第三季	2025年第一季	2.921
更換大老山隧道的交通管制及監察系統	2021年第三季	2025年第三季	3.338
更換獅子山隧道的交通管制及監察系統	2021年第四季	2025年第四季	1.070

- (c) 在主要幹線和主要道路安裝新增的交通探測器、安裝新增的行車時間顯示系統，以及改善行車速度屏：

在主要幹線和主要道路安裝約1 200個交通探測器的工程已完成。安裝行車時間顯示系統及改善行車速度屏的工程預計於2021年第二季完成。運輸署已開始透過流動應用程式「香港出行易」和政府公共資料入門網站「資料一線通」，向公眾發放交通探測器拍攝的實時快拍影像。2021-22年度的預算開支約為1.037億元。

- (d) 開發交通及事故管理系統：

交通及事故管理系統於2017年年底啟用。2021-22年度的預算開支約為80萬元。

- (e) 提升運輸資訊系統：

經提升的運輸資訊系統於2018年年底啟用。2021-22年度的預算開支約為160萬元。

- (f) 擴展衝紅燈攝影機系統和偵察車速攝影機系統：

運輸署將於2021年內完成安裝7部衝紅燈攝影機和6部偵察車速攝影機，並正與警務處和機電工程署合作，以進一步擴展衝紅燈攝影機系統和偵察車速攝影機系統。2021-22年度的預算開支約為690萬元。

(g) 更換衝紅燈攝影機及相關後端系統：

更換現有80部老化的衝紅燈攝影機及相關後端系統的工程將於2021年內展開，預計於2025年完成。2021-22年度的預算開支約為3,780萬元。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1727)

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

問題：

當局一直按照「一地多用」的原則，在合適的「政府、機構或社區」設施及公共休憩用地項目中加設公眾停車場。就此，當局可否告知詳情和進展，包括過去五年每年因此新增多少停車位、涉及開支撥款為何？

提問人： 邵家輝議員 (立法會內部參考編號：56)

答覆：

按照「一地多用」原則，運輸署正積極探討在合適的「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。假如技術上可行及撥款申請如期獲批，預期會有約20個合適的工程項目，由2024-25年度開始分批提供總共約5 100個泊車位。

加設新公眾停車場是運輸署的恆常工作，並由運輸署現有人員執行，涉及的開支沒有詳細分項。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0470)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

運輸科的職責，是制定政策，以發展運輸基礎設施、提供運輸服務、管理交通，以及在交通運輸的範疇內支持改善環境的措施。就此，請告知本會：

- a) 請以表格列出，截至今年2月底，四間指定駕駛學校各車輛，各考試分別的輪候時間(日數)？
- b) 請以表格列出，截至今年2月底，政府各區駕駛考試中心分別的輪候時間(日數)？
- c) 請以表格列出，過去五年，未有於辦公日開放非學院及指定駕駛學校考試中心(非商用車輛)的日數，辦公日數，所佔百份比。
- d) 請以表格列出，過去五年，未有於辦公日開放指定駕駛學校駕駛考試中心(非商用車輛)的日數，辦公日數，所佔百份比。
- e) 過去十年，運輸署考牌主任編制及實際人數如何？

提問人：田北辰議員 (立法會內部參考編號：4)

答覆：

為配合2019冠狀病毒病疫情期間政府各項抗疫及社交距離措施，運輸署在2020年12月2日至2021年3月14日期間曾暫停駕駛考試排期服務。因此，本答覆(a)及(b)部分所載的輪候時間，是按截至2020年12月1日的候試名單之末的考期計算。

(a) 截至2020年12月1日，4間指定駕駛學校各類路試的輪候時間如下：

路試類別		輪候時間(以曆日計算)			
		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	296	224	237	不適用 ^註
	乙部	37	63	85	108
	丙部	303	288	302	120
電單車	乙部 (能力考試)	230	287	280	302
	丙部 (路試)	225	196	280	153
輕型 貨車	合併	303	231	227	不適用 ^註
	乙部	37	63	85	115
	丙部	303	288	302	120
中型貨車		83	79	不適用 ^註	不適用 ^註
公共／私家巴士		79	78	不適用 ^註	不適用 ^註
掛接式車輛		80	不適用 ^註	不適用 ^註	不適用 ^註

註：該指定駕駛學校並無舉行有關路試。

(b) 運輸署並無備存個別駕駛考試中心的路試輪候時間分項數字，但備存2個地區(即港島區與九龍及新界區)的相關分項數字。截至2020年12月1日，港島區與九龍及新界區駕駛考試中心的各類路試輪候時間(以曆日計算)如下：

路試類別		輪候時間(以曆日計算)	
		港島區	九龍及新界區
私家車	合併	157	185
	乙部	34	79
	丙部	218	226
電單車丙部(路試)		148	174
輕型貨車	合併	188	185
	乙部	34	79
	丙部	224	226
中型貨車		86	93
重型貨車		不適用 ^註	97
公共／私家巴士		85	94
公共／私家小巴		不適用 ^註	66
掛接式車輛		不適用 ^註	84

註：港島區駕駛考試中心並無舉行有關路試。

(c)及(d)

過去5年未有於辦公日開放非學院駕駛考試中心及指定駕駛學校的駕駛考試中心以舉行非商用車輛(包括私家車、輕型貨車及電單車)路試的日數及其所佔辦公日總數的百分比表列於附件。駕駛考試中心的開放日數取決於多項因素，包括場地的地理考慮、附近地區的交通情況、各類車種的考試需求及運輸署的人力資源調配。另外，駕駛考試中心在2020年未有開放的日數較往年多，原因是在2019冠狀病毒病疫情期間，運輸署為配合政府各項抗疫及社交距離措施而間歇暫停駕駛考試服務。

(e) 2016至2020年考牌主任職系的編制和實際人數如下：

年份 ^{註1}	編制人數 ^{註2}	實際人數
2016	73	68
2017	74	63
2018	75	68
2019	79	79
2020	80	76

註1：為確保及時回應問題和保證答覆的質素，我們僅提供過去5年的相關資料。

註2：有關數字涵蓋常額職位和有時限職位。

非學院駕駛考試中心
於辦公日未有開放以舉行非商用車輛路試的日數及其所佔百分比
(2016至2020年)

年份	天光道 駕駛考試中心 (輕型貨車/ 電單車)		忠義街 駕駛考試中心 (私家車/ 輕型貨車)		澤安道 駕駛考試中心 (私家車/ 輕型貨車)		油塘 駕駛考試中心 (私家車/ 輕型貨車)		永孝街 駕駛考試中心 (輕型貨車) ^{註1}		全年 總辦 公日 數
	日數	%	日數	%	日數	%	日數	%	日數	%	
2016	0	0%	3	1.2%	70	28.3%	4	1.6%	0	0%	247
2017	1	0.4%	0	0%	43	17.4%	4	1.6%	61	24.7%	247
2018	0	0%	2	0.8%	52	21.1%	22	8.9%	84	34.1%	246
2019	0	0%	4	1.6%	38	15.4%	7	2.8%	87	35.4%	246
2020	91	36.5%	96	38.6%	96	38.6%	96	38.6%	112	45.0%	249

年份	石蔭 駕駛考試中心 (私家車)		培正道 駕駛考試中心 (私家車)		跑馬地 駕駛考試中心 (私家車)		掃桿埔 駕駛考試中心 (輕型貨車/ 電單車)		葵盛 駕駛考試中心 (輕型貨車) ^{註2}		全年 總辦 公日 數
	日數	%	日數	%	日數	%	日數	%	日數	%	
2016	108	43.7%	27	10.9%	55	22.3%	65	26.3%	28	13.7%	247
2017	118	47.8%	42	17.0%	102	41.3%	73	29.6%	不適用	不適用	247
2018	108	43.9%	24	9.8%	96	39.0%	71	28.9%	不適用	不適用	246
2019	107	43.5%	61	24.8%	78	31.7%	67	27.2%	不適用	不適用	246
2020	108	43.4%	119	47.8%	136	54.6%	120	48.2%	不適用	不適用	249

註1：永孝街駕駛考試中心自2016年11月4日起正式運作。2016年的數字反映2016年11月4日至2016年12月31日期間該駕駛考試中心於辦公日未有開放的日數及其所佔該段期間辦公日數(即39日)的百分比。

註2：葵盛駕駛考試中心自2016年10月29日起關閉。2016年的數字反映2016年1月1日至2016年10月28日期間該駕駛考試中心於辦公日未有開放的日數及其所佔該段期間辦公日數(即204日)的百分比。

**指定駕駛學校的駕駛考試中心
於辦公日未有開放以舉行非商用車輛路試的
日數及其所佔百分比
(2016至2020年)**

年份	鴨脷洲 駕駛考試中心 (私家車/ 輕型貨車/ 電單車)		小瀝源 駕駛考試中心 (私家車/ 輕型貨車/ 電單車)		元朗 駕駛考試中心 (私家車/ 輕型貨車/ 電單車)		觀塘 駕駛考試中心 ^{註1} (私家車/ 輕型貨車/ 電單車)		新觀塘 駕駛考試中心 ^{註2} (私家車/ 輕型貨車/ 電單車)		全年總 辦公日 數
	日數	%	日數	%	日數	%	日數	%	日數	%	
2016	82	33.2%	0	0%	38	15.4%	136	55.1%	不適用	不適用	247
2017	99	40.1%	0	0%	34	13.8%	145	58.7%	不適用	不適用	247
2018	98	39.8%	0	0%	0	0%	146	59.3%	不適用	不適用	246
2019	100	40.7%	0	0%	32	13.0%	113	57.9%	7	63.6%	246
2020	122	49.0%	91	36.5%	95	38.2%	不適用	不適用	174	69.9%	249

註1：觀塘駕駛學院自2019年10月18日起關閉。2019年的數字反映2019年1月1日至2019年10月17日期間該駕駛考試中心於辦公日未有開放的日數及其所佔該段期間辦公日數(即195日)的百分比。

註2：新觀塘駕駛學院自2019年12月13日起提供乙部考試。2019年的數字反映2019年12月13日至31日期間該駕駛考試中心於辦公日未有開放的日數及其所佔該段期間辦公日數(即11日)的百分比。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0542)

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

問題：

運輸署去年9月30日起，展開專線小巴偵測座位佔用及佩戴安全帶狀況的技術研究，在八條專線小巴路線進行概念驗證試驗，以測試偵測專線小巴座位是否已佔用和乘客是否扣上安全帶的不同技術方案，以及提示相關資訊的方式。

署方又指，會視乎技術研究的結果，考慮將技術方案推廣至其他專線小巴，以及應用在其他公共交通工具上。

就此，請告知本會：

- a. 技術研究至今結果如何？（包括計劃使用哪一種技術方案、有多少小巴線正在使用、效果如何等）
- b. 是否有計劃將技術方案推廣至其他專線小巴，及其他公共交通工具？有沒有時間表？
- c. 每輛小巴加裝技術方案造價如何？至今政府總開支如何？

提問人：田北辰議員（立法會內部參考編號：17）

答覆：

運輸署正進行專線小巴偵測座位佔用及佩戴安全帶狀況的技術研究。該項研究的概念驗證試驗在2020年9月展開，預計於2021年年中完成。試驗會評估用以偵測座位佔用狀況的壓力感應開關和紅外線傳感器，以及用以偵測乘客佩戴安全帶的干簧管開關和霍爾傳感器。在試驗完成後，運輸署會探討是否適宜把有關技術推廣至應用於全部專線小巴。技術研究的預算總開支約為137萬元。截至2021年3月，累積開支為59萬元。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0151)

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

問題：

政府致力推動智慧出行，並提倡三大策略，包括智能運輸基礎建設、數據共享和分析，及智慧出行應用和服務。請問三大策略目前的進展為何？在2021-22年度涉及的開支詳情為何？

提問人：謝偉銓議員 (立法會內部參考編號：197)

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」。各項智慧出行措施目前的進度以及在2021-22年度所涉及的預算開支表列如下：

智慧出行措施	目前進度	2021-22年度 預算開支
1. 把運輸署流動應用程式「香港出行易」的步行路線搜尋功能擴展至涵蓋全港18區	步行路線搜尋功能自2020年12月起已擴展至涵蓋全港18區。	步行路線資料是以地政總署製作的三維行人道路網為依據，資料定期更新。措施不涉及運輸署額外開支。

智慧出行措施	目前進度	2021-22年度 預算開支
2. 在2024年年初或之前於政府收費隧道及青沙管制區實施不停車繳費系統	<ul style="list-style-type: none"> - 已在2021年1月委聘承辦商設計和開發不停車繳費系統的後端系統。 - 政府的目標是在2021年3月向立法會提交條例草案，為推行不停車繳費系統提供法律依據。 - 運輸署計劃在條例草案通過後，透過公開招標委聘隧道費服務供應商處理不停車繳費系統的隧道費相關事宜。 	1.044億元
3. 從安裝在主要幹線及主要道路的約1 200個交通探測器收集實時交通資訊作事故管理用途，並發放予公眾	交通探測器的安裝工作已完成。運輸署已開始透過「香港出行易」及政府公共資料入門網站「資料一線通」把實時交通快拍影像發放予公眾。	1.037億元
4. 繼續在5個路口推行配備感應器偵測行人及車輛的先導實時交通燈號調節系統，以優化分配給車輛及行人的綠燈時間	已在該5個路口完成系統安裝工作。運輸署會在2021年年底或之前檢討系統的成效。	190萬元

智慧出行措施	目前進度	2021-22年度 預算開支
5. 繼續促進自動駕駛車輛的測試及使用	<ul style="list-style-type: none"> - 運輸署在2020年12月更新了「自動駕駛車輛測試指引」。 - 運輸署在2019年11月成立「香港自動駕駛車輛科技應用技術諮詢委員會」(委員會),負責就自動駕駛車輛的適當規管框架提供意見。因應委員會的意見,運輸署已着手研究所需的法例修訂,以便利測試創新技術。 	運輸署的工作由現有人員執行,涉及的開支沒有詳細分項。
6. 因應系統的可靠性、易用程度及效率,鼓勵公共交通營辦商引入新電子支付系統	<ul style="list-style-type: none"> - 運輸署於2017年6月發出「公共交通業界引進新電子繳費系統收取車資指引」,以便利公共交通營辦商引入新電子繳費系統收取公共交通費用。 - 香港鐵路有限公司(港鐵公司)在2021年1月引入二維碼作為支付本地鐵路車費的方法。 - 專營巴士營辦商已實施或正在試行二維碼及非接觸式繳費。 - 部分專線小巴、的士和渡輪營辦商已接受以多種電子方式繳費。 	運輸署的工作由現有人員執行,涉及的開支沒有詳細分項。

智慧出行措施	目前進度	2021-22年度 預算開支
7. 在2022年或之前設立專線小巴實時到站資訊系統，並繼續鼓勵公共交通營辦商開放數據	<ul style="list-style-type: none"> - 運輸署正在開發一套資訊系統，以在2022年或之前分階段發放專線小巴預計到站時間資訊。截至2021年3月，約有70條專線小巴路線的預計到站時間資訊透過「香港出行易」及「資料一線通」發放。 - 所有專營巴士營辦商和港鐵公司(機場快線、東涌線、西鐵線和將軍澳線)已透過「香港出行易」及「資料一線通」開放其預計到站時間資訊。 	2,510萬元用於專線小巴實時到站資訊系統的開發、日常管理和運作，以及預計到站時間資訊的數據託管服務。
8. 已完成在車輛應用地理圍欄技術的試驗，並會繼續研究能否把有關技術應用於專營巴士，以提升巴士安全	地理圍欄技術的試驗已成功完成，成果已與專營巴士營辦商分享，以進一步發展其巴士控制及監控系統。	運輸署的工作由現有人員執行，涉及的開支沒有詳細分項。
9. 成立10億元的智慧交通基金(基金)，藉以推動與車輛有關的創新科技研究及應用	運輸署已委聘香港生產力促進局為基金秘書處。基金已於2021年3月底推出並接受申請。	9,190萬元
10. 開發「交通數據分析系統」以加強交通管理和效率	系統開發工作正在進行。運輸署的目標是由2022年下半年起透過「香港出行易」及「資料一線通」發放分析結果。	項目由政府資訊科技總監辦公室資助。運輸署的工作由現有人員執行，涉及的開支沒有詳細分項。

智慧出行措施	目前進度	2021-22年度 預算開支
11. 在 2021 年 透過 設 於 1 300個有蓋巴士 站或政府公共運輸 交匯處的資訊顯示 屏，發放專營巴士實 時資訊	<ul style="list-style-type: none"> - 所有專營巴士公司已透 過其網站及流動應用程 式提供實時到站資訊。 - 截至2021年2月底，已在 801個有蓋巴士站及政 府公共運輸交匯處完成 安裝顯示屏。 	安裝實時巴士到站 資訊顯示屏的預算 總資助額為2,800萬 元。2021-22年度的 開支將取決於每家 專營巴士公司就供 應和安裝顯示屏所 進行的招標工作結 果和安裝工作的進 度。
12. 陸續安裝支援不同 支付系統(包括「轉 數快」及利用新流動 應用程式「入錶易」 遙距繳費)的新路旁 停車收費錶，並提供 實時空置泊車位資 訊	安裝約12 000個新停車收 費錶供公眾使用的工作已 在2021年1月展開，並會分 階段在2022年年中或之前 完成。截至2021年3月8 日，已安裝約670個新停車 收費錶，覆蓋全港18區。	1.370億元
13. 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，規定有關公 眾停車場提供實時 空置泊車位資訊	<ul style="list-style-type: none"> - 透過「香港出行易」發 放空置泊車位資訊的停 車場數目，已由2018年7 月約220個增加近一倍 至2021年2月底的422 個，當中352個為非政府 停車場。 - 地政總署自2018年年中 在所有新訂立的公眾停 車場短期租約加入條 款，規定營辦商向運輸 署提供空置泊車位資 訊。自2021年2月起，地 政總署亦在合適的新地 契中加入類似條款，規 定發展商於有關發展項 目落成後，向運輸署提 供實時空置泊車位資 訊。 	運輸署的工作由現 有人員執行，涉及的 開支沒有詳細分項。

智慧出行措施	目前進度	2021-22年度 預算開支
<p>14. 由 2021 年開始分批啟用自動泊車系統先導項目，以期在短期租約公眾停車場及政府場地的公眾停車場更廣泛應用，並鼓勵在私營發展項目的公眾停車場應用</p>	<ul style="list-style-type: none"> - 就荃灣區的首個先導項目，短期租約已在 2020 年 12 月批出，預期項目的自動泊車系統會在本年第四季投入服務。 - 預計政府將於本年內就深水埗的先導項目向城市規劃委員會提出規劃許可申請。 - 至於上環及柴灣的擬議先導項目的選址，運輸署正進行可行性評估，待完成評估後，便會諮詢相關區議會。 - 運輸署正研究其他可安裝自動泊車系統的選址，當中包括大埔白石角 1 幅短期租約用地。 	<p>運輸署的工作由現有人員執行，涉及的開支沒有詳細分項。</p>
<p>15. 在 2022 年或之前於部分不設收費錶的路旁泊車位試行安裝感應器，以提供實時空置泊車位資訊</p>	<p>運輸署已在 2020 年 11 月批出安裝感應器的合約，目標是在 2022 年透過「香港出行易」及「資料一線通」，把大約 250 個不設收費錶的路旁泊車位的實時空置資訊發放予公眾。</p>	<p>100 萬元</p>

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0157)

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

問題：

運輸署在2021-22年度，就規劃及發展事宜較2020-21年度修訂開支，增加202.3%，15億元開支。就此，請告知：

1. 10億元智慧交通基金自2020-21年財政年度推出後，請問至今有何進展？與車輛有關的創新科技研究項目為何？各項提供的資助額分別涉及的金額有多少？
2. 就收費隧道及道路進行的收費階梯和收費水平研究有何進展？何時會完成及公布？「擠塞徵費」及中環電子道路收費研究進展為何？何時會施行？

提問人：謝偉銓議員 (立法會內部參考編號：196)

答覆：

1. 智慧交通基金在2021年3月底推出並接受申請。目前尚未有申請基金資助的項目獲得批准。
2. 運輸署現正跟進於2020年成立的國際專家小組提出的意見及建議，並會繼續制訂中環電子道路收費先導計劃(「先導計劃」)的具體建議。運輸署會顧及香港的最新社會和經濟情況，考慮適時推出「先導計劃」。另外，運輸署在2019年7月展開「擠塞徵費」研究，以「效率優先」為原則，讓載客效率高的車輛使用政府收費隧道及道路時享有較優惠的收費，而載客量低的車輛則須付較高的收費。鑑於2019冠狀病毒病疫情可能影響市民大眾的出行習慣，運輸署正檢討「擠塞徵費」研究的工作計劃，包括透過進行交通調查以整理最新的資料及數據。運輸署會就研究所提建議適時諮詢有關持份者。

管制人員的答覆

(問題編號：0158)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜
(4) 運輸服務管理

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

- 2021-22年度運輸服務管理開支較2020-21年度修訂增加6.4億元，上升66.7%，當中主要涉及填補職位空缺費用、以及運作開支和非經營開支的增加，請說明當中涉及的各项目及開支詳情。
- 香港泊車位嚴重短缺，請問當局有否分析要增加多少車位，才能解決或疏導車位不足的問題？推動智能停車場先導計劃進展如何？涉及的修例工作有何進展？

提問人：謝偉銓議員 (立法會內部參考編號：198)

答覆：

- 2021-22年度「運輸服務管理」綱領下的撥款較2020-21年度的修訂預算有所增加，主要由於增加了下列項目的撥款：

項目	百萬元
為以下項目增加撥款：(i)新啓用的屯門－赤鱗角隧道的新管理、營運及維修合約；(ii)青沙管制區、龍山隧道和長山隧道的管理、營運及維修合約費用有所增加；(iii)青馬管制區的管理、營運及維修合約費用因實施青嶼幹線的隧道費豁免安排而有所增加；(iv)為設有不停車繳費系統之政府收費隧道聘用隧道費服務供應商；以及(v)為青沙管制區、青馬管制區、各隧道、中環至半山自動扶梯系統及非區域交通控制閉路電視系統所支付的機電工程營運基金費用有所增加。	359.2

項目	百萬元
在為政府隧道和橋樑更換及／或採購設備及車輛、採購新一代停車收費錶系統，以及為政府收費隧道及青沙管制區開發不停車繳費系統(就不停車繳費系統聘用隧道費服務供應商的開支除外)方面增加撥款。	273.4
為2020-21年度所填補職位空缺的全年費用增加撥款。*	10.6
總額	643.2

* 填補職位空缺數目為24個，2020-21年度只有部分期間須為此付出開支。「為所填補職位空缺的全年費用增加撥款」，是指2021-22年度因填補這些職位空缺的全年費用而需要的額外撥款。

- 運輸署沒有編製泊車位短缺情況的統計數字，因為要得出有關短缺數字，必須確定私人處所泊車位使用情況這重要數據，而這並不切實可行。

運輸署至今已物色到4個推行自動泊車系統先導項目的選址，包括荃灣區海盛路1幅短期租約用地、深水埗欽州街與通州街交界的1幅公共休憩用地，以及分別位於上環中港道及柴灣常茂街的2幅擬建政府大樓用地。預期荃灣先導項目的自動泊車系統會在本年第四季投入服務。就深水埗先導項目，預計政府將於本年內向城市規劃委員會提出規劃許可申請。至於上環及柴灣的先導項目的選址，運輸署正進行可行性評估，待完成評估後，便會諮詢相關區議會意見。此外，運輸署正研究其他可安裝自動泊車系統的選址，當中包括大埔白石角1幅短期租約用地。自動泊車系統的設計及安裝須符合現行相關法例的規定。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1110)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就公共小巴營運等安排，政府可否告知：

1. 過去3年，每年持有小巴駕駛執照的人數，以及實際從事公共小巴行業的司機人數為何，並作出比較。按年齡組別(29歲或以下、30-39歲、40-49歲、50-59歲、60-69歲、70-79歲，以及80歲或以上)列出；
2. 過去3年，紅色小巴及專線小巴的數目為何；
3. 專線小巴違反行車時間表、脫班、誤點的次數及情況為何 (以18區列出分項數字)；
4. 專線小巴實時到站資訊的研發進度及落實日期為何；所涉及的開支為何；
5. 政府會否考慮取消某些道路上禁止小巴司機讓乘客上落客的限制區；如會，原因為何；如否，原因為何？
6. 有關檢討公共小巴營運狀況，所涉及的開支及人手編制為何？

提問人：黃國健議員 (立法會內部參考編號：46)

答覆：

1. 過去3個曆年，按年齡組別劃分的公共小巴有效正式駕駛執照持有人數目表列如下：

年份	年齡組別						
	29歲或以下	30-39歲	40-49歲	50-59歲	60-69歲	70-79歲	80歲或以上
2018 (截至2018年年底)	1 027	13 021	30 596	57 846	57 369	13 419	1 338
2019 (截至2019年年底)	870	11 462	29 424	54 428	57 817	15 802	1 464
2020 (截至2020年年底)	807	9 991	28 318	51 043	59 487	17 476	1 510

*截至2020年12月31日，本港持有有效公共小巴正式駕駛執照的人數約為169 000人。持有有效公共小巴正式駕駛執照的人士，可擔任專線小巴或紅色小巴(紅巴)司機。運輸署沒有備存公共小巴正式駕駛執照持有人是否正從事相關駕駛工作的確實資料。根據防疫抗疫基金相關補貼的申請數字及從公共小巴業界收集所得的資料，現正從事公共小巴業的人數估計約為8 800人。

2. 過去3個曆年，紅巴及專線小巴的數目表列如下：

年份	紅巴數目	專線小巴數目
2018 (截至2018年年底)	1 040	3 310
2019 (截至2019年年底)	1 044	3 306
2020 (截至2020年年底)	1 009	3 341

3. 港島、九龍及新界專線小巴的脫班次數表列如下：

區域	2020年第四季專線小巴脫班次數 ^[註]
港島	77
九龍	158
新界	301

註：上述數字是根據運輸署2020年第四季調查結果編製。

由於很多專線小巴路線在同一區域提供跨區服務，因此沒有個別地區專線小巴脫班率的分項數字。運輸署沒有備存有關誤點的資料。

4. 運輸署正在開發一套資訊系統(該系統),以期在2022年或之前分階段發放專線小巴預計到站時間資訊。截至2021年3月,約有70條專線小巴路線的預計到站時間資訊透過「香港出行易」及「資料一線通」發放。

全面開發及實施該系統的總預算建設費用約為3,100萬元,而管理、營運及維修該系統的預算每年經常開支約為600萬元。其他工作由運輸署現有人員執行,涉及的人手及開支沒有詳細分項。

5. 因應紅巴業界的要求並考慮個別地點的實際情況後,運輸署已在可行情況下為紅巴放寬或取消部分上落乘客限制區及禁區,例如放寬了銅鑼灣糖街一段小巴禁區。除了容許紅巴行走西九龍走廊整段及東區走廊部分路段外,運輸署近年亦進一步放寬限制,容許紅巴行走觀塘繞道、東九龍走廊及青沙公路的部分路段。另外,運輸署已就放寬觀塘道近APM第6期外的紅巴限制區一事完成諮詢工作,並計劃在2021年第二季落實放寬安排。運輸署會繼續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。
6. 運輸署已於2020年完成定期進行的公共小巴使用率市場研究,並已根據研究結果,檢視公共小巴服務在2017年7月實施新座位上限後的供求情況。檢討工作由運輸署委聘顧問進行,現正擬備最終報告。涉及的總開支為720萬元。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1111)

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

問題：

有關「中環－紅磡」渡輪航線及水上的士服務方面，政府可否告知：

1. 「中環－紅磡」渡輪航線啟航至今，乘搭人數總數、每月平均乘客量及預期乘客量為何；
2. 過去3年，經營「中環－紅磡」渡輪航線的公司每年財務狀況為何，與去年同期財務狀況變化為何？
3. 有關水上的士服務於何時落實；監督及推展水上的士服務所涉及的人手數目為何；
4. 運輸署有否與營運公司溝通，是否知悉籌備進展為何；如有，詳情為何；
5. 政府會否考慮將此改為水上小巴，增加更多上落點及班次，以充分利用海上交通？

提問人：黃國健議員 (立法會內部參考編號：47)

答覆：

「中環－紅磡」渡輪航線於2020年6月投入服務。由於2019冠狀病毒病疫情和實施社交距離措施，市民出行習慣、營商環境及旅遊業受到影響，以致各項公共交通服務(包括「中環－紅磡」渡輪服務)的乘客量均有所下跌。

截至2021年2月底，「中環－紅磡」渡輪服務的乘客總人數約為194 000人次，而2020年7月至2021年2月期間的每月平均乘客量則約為23 320人次。運輸署會繼續密切留意渡輪服務的乘客量及財務狀況。

運輸署進行公開招標後，在2020年3月揀選了富裕小輪有限公司為「水上的士」服務營辦商。該營辦商現正積極籌辦有關服務。視乎疫情的發展及旅遊業的復甦步伐，我們期望相關營辦商可於2021年下半年試行開辦「水上的士」部分服務。營辦商在服務推出後，會因應乘客需求及是否有其他公共交通服務等因素，研究是否需要調整班次及在維港兩岸提供其他短線服務。

有關規劃及監督推行「水上的士」服務的工作由運輸署現有人員執行，屬於常規職務，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：1168)

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

問題：

就有關交通意外方面，政府可否告知本會：

1. 過去3年，每年九龍東各分區的交通黑點出現交通意外個案宗數為何，並按地區分區及位置，傷者嚴重程度、涉事車輛類別、以及意外成因分項列出；
2. 表列出過去5年，高齡人士的交通意外宗數為何，並按以下年齡群組：60歲-65歲、66歲-70歲、71歲-80歲、81歲或以上、行人或駕駛者、受傷及死亡數字、意外分佈地區、以及意外原因分項列出；高齡人士的交通意外宗數佔整體交通意外宗數百分比為何；
3. 60歲以上持有駕駛執照的人數為何，佔整體有駕駛執照人數的百分比為何；
4. 現時政府是否有針對長者安排交通友善配套措施；如有，詳情為何；如否，原因為何；
5. 對於長者行人及長者駕駛者的道路安全教育及宣傳工作為何；所涉及的人手編制及開支為何？

提問人：黃國健議員 (立法會內部參考編號：48)

答覆：

1. 過去3年，按傷者傷勢情況、涉事車輛類別及意外成因劃分，九龍東各區每個交通意外黑點的交通意外宗數分別載列於附件1、附件2及附件3。

2. 過去5年，按駕駛者／行人傷亡、傷勢情況及地區劃分，涉及60歲及以上不同年齡組別長者的交通意外宗數分別載列於附件4、附件5及附件6。

過去5年，按駕駛者因素劃分，涉及60歲或以上駕駛者的交通意外宗數載列於附件7。過去5年，按傷亡者因素劃分，涉及60歲或以上行人傷亡的交通意外宗數載列於附件8。

在2016年至2020年期間，涉及60歲或以上駕駛者或行人傷亡的交通意外宗數為11 804宗，佔同期交通意外總數約15%。

3. 截至2021年2月28日，60歲以上持有有效正式駕駛執照的人數為390 174人，佔有效正式駕駛執照持有人總數約17%。
4. 為營造長者友善環境，截至2021年2月28日，有20個交通燈控制行人過路處安裝了智能裝置。長者及殘疾人士使用其個人八達通卡拍卡後，智能裝置會延長行人閃動綠燈時間，讓他們有更多時間橫過馬路。

政府於2012年8月推出「人人暢道通行」計劃，積極增設更多無障礙通道設施（即升降機及斜道），方便市民(尤其是長者及殘疾人士)上落公共行人通道。政府現正全力推動「人人暢道通行」計劃下不同階段共375個項目。截至2021年2月28日，有169個項目已完成，54個項目正施工，並有152個項目正在進行勘測及詳細設計。

政府在2019年《施政報告》中宣布擴大「人人暢道通行」計劃範疇，在計劃下推展「特別計劃」，為處於或連接香港房屋委員會轄下3類屋邨（即「租者置其屋計劃」屋邨、「可租可買計劃」屋邨及已拆售物業的公共租住屋邨）公用地方的行人通道、行人隧道及高架行人道加建升降機。就納入「特別計劃」的項目而言，路政署已完成初步技術可行性研究，並會在2021-22年度開始進行勘測和設計。

5. 運輸署在2020年與道路安全議會及香港警務處（警務處）合作，透過各種方式和渠道（例如社交媒體平台、宣傳短片及單張）為長者行人及駕駛者舉辦有關道路安全的宣傳和教育活動，加強他們的安全意識。此外，警務處推出「同行計劃」運動，透過一連串活動，包括社交媒體短片、電台節目、巨型宣傳海報及街頭壁畫活動，向長者宣揚互助精神及道路安全意識。

除了道路安全議會在2021-22年度預算開支的550萬元外，上述所有工作由運輸署及警務處人員執行，屬於常規職務，涉及的開支沒有詳細分項。

過去3年九龍東每個交通意外黑點*的交通意外宗數及涉及的傷亡人數

地點	2018年				2019年				2020年			
	意外宗數	傷亡人數			意外宗數	傷亡人數			意外宗數	傷亡人數		
		死亡	重傷	輕傷		死亡	重傷	輕傷		死亡	重傷	輕傷
觀塘												
協和街、物華街、月華街	7	0	3	5	14	0	3	12	3	0	0	4
協和街、同仁街	4	0	0	4	3	1	1	1	2	0	0	3
康寧道、明智街 [#]	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2
啓祥道、宏照道	11	0	1	15	7	0	3	20	4	0	0	7
觀塘道、康寧道	12	0	0	15	13	0	0	15	9	0	0	11
觀塘道、勵業街、雅麗道	13	0	0	15	12	0	0	13	8	0	1	11
觀塘道、鯉魚門道、翠屏道	12	0	4	14	11	0	2	10	12	0	3	10
鯉魚門道(西行)、茶果嶺道	9	0	1	15	12	0	1	12	12	0	1	12
牛頭角道、福淘街	6	0	0	6	6	1	1	5	2	0	0	2
牛頭角道、馬蹄徑	2	0	0	2	1	0	0	1	2	0	0	2
將軍澳道、鯉魚門道、偉發道	7	0	1	15	20	0	1	27	13	0	0	16

地點	2018 年				2019 年				2020 年			
	意外宗數	傷亡人數			意外宗數	傷亡人數			意外宗數	傷亡人數		
		死亡	重傷	輕傷		死亡	重傷	死亡		輕傷	重傷	死亡
黃大仙												
彩虹道、彩頤里 [#]	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
彩虹道、爵祿街、大成街	6	0	2	8	2	0	0	2	4	0	0	5
新清水灣道、豐盛街	2	0	0	5	2	0	0	3	3	0	1	2
清水灣道、新清水灣道近彩雲邨	11	0	0	14	14	0	1	18	9	0	0	10
爵祿街、康強街	11	0	3	8	2	0	0	2	2	0	0	2

* 一個地點如：

- (i) 在任何 12 個月期間發生 6 宗或以上涉及行人受傷的交通意外；或
 - (ii) 在任何 12 個月期間發生 9 宗或以上涉及有人受傷的交通意外；或
 - (iii) 在任何 5 年期間發生 2 宗或以上致命交通意外，
- 會列作交通意外黑點。

[#] 在 2015 年至 2016 年期間，康寧道／明智街及彩虹道／彩頤里交界處分別發生 2 宗致命交通意外。因此，即使這 2 個路口在 2018 年至 2019 年期間並無發生交通意外，亦被列作交通意外黑點。

2018年在九龍東每個交通意外黑點按涉事車輛類別劃分*的交通意外宗數

地點	電單車	私家車	的士	公共小巴	私家小巴	公共巴士	輕型貨車	中型貨車	重型貨車	特別用途車輛	單車	私家巴士	其他／不詳
觀塘													
協和街、物華街、月華街	0	2	2	0	0	3	1	0	0	0	0	0	0
協和街、同仁街	0	0	2	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
康寧道、明智街	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
啓祥道、宏照道	4	5	6	0	0	2	2	0	0	1	0	0	0
觀塘道、康寧道	0	5	3	1	0	6	1	1	0	0	0	0	0
觀塘道、勵業街、雅麗道	2	3	3	0	0	9	1	1	0	0	0	0	0
觀塘道、鯉魚門道、翠屏道	4	3	3	3	0	6	1	0	0	0	0	0	0
鯉魚門道(西行)、茶果嶺道	1	4	4	0	0	5	0	0	2	0	0	0	0
牛頭角道、福淘街	2	3	0	0	0	3	0	1	0	0	0	0	0
牛頭角道、馬蹄徑	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0

地點	電單車	私家車	的士	公共小巴	私家小巴	公共巴士	輕型貨車	中型貨車	重型貨車	特別用途車輛	單車	私家巴士	其他／不詳
將軍澳道、鯉魚門道、偉發道	1	2	2	1	0	1	1	1	0	0	0	0	0
黃大仙													
彩虹道、彩頤里	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
彩虹道、爵祿街、大成街	3	2	1	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0
新清水灣道、豐盛街	0	1	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0
清水灣道、新清水灣道近彩雲邨	1	8	6	2	0	4	1	0	0	0	0	0	0
爵祿街、康強街	0	4	2	0	1	1	4	0	0	0	0	0	0

* 一宗交通意外可能涉及多於一種車輛類別。

2019年在九龍東每個交通意外黑點按涉事車輛類別劃分*的交通意外宗數

地點	電單車	私家車	的士	公共小巴	私家小巴	公共巴士	輕型貨車	中型貨車	重型貨車	特別用途車輛	單車	私家巴士	其他／不詳
觀塘													
協和街、物華街、月華街	3	3	4	1	0	5	1	0	0	0	0	0	0
協和街、同仁街	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
康寧道、明智街	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
啓祥道、宏照道	0	3	2	1	0	5	0	1	0	0	0	1	0
觀塘道、康寧道	2	5	5	1	0	4	2	1	0	0	0	0	0
觀塘道、勵業街、雅麗道	1	4	0	1	0	10	0	0	0	0	0	0	0
觀塘道、鯉魚門道、翠屏道	5	2	4	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0
鯉魚門道(西行)、茶果嶺道	3	6	3	3	0	5	1	1	0	0	0	0	0
牛頭角道、福淘街	0	2	2	0	0	2	2	0	0	0	0	0	0
牛頭角道、馬蹄徑	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0

地點	電單車	私家車	的士	公共小巴	私家小巴	公共巴士	輕型貨車	中型貨車	重型貨車	特別用途車輛	單車	私家巴士	其他／不詳
將軍澳道、鯉魚門道、偉發道	3	12	9	0	0	1	5	0	0	0	0	0	1
黃大仙													
彩虹道、彩頤里	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
彩虹道、爵祿街、大成街	0	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
新清水灣道、豐盛街	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0
清水灣道、新清水灣道近彩雲邨	3	8	6	3	0	2	2	1	0	0	0	0	1
爵祿街、康強街	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0

* 一宗交通意外可能涉及多於一種車輛類別。

2020年在九龍東每個交通意外黑點按涉事車輛類別劃分*的交通意外宗數

地點	電單車	私家車	的士	公共小巴	私家小巴	公共巴士	輕型貨車	中型貨車	重型貨車	特別用途車輛	單車	私家巴士	其他／不詳
觀塘													
協和街、物華街、月華街	0	2	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0
協和街、同仁街	0	0	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0
康寧道、明智街	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
啓祥道、宏照道	1	2	2	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0
觀塘道、康寧道	1	4	4	0	0	2	3	1	0	0	0	0	0
觀塘道、勵業街、雅麗道	0	1	0	0	0	7	1	0	0	0	1	0	0
觀塘道、鯉魚門道、翠屏道	7	8	2	1	0	0	3	0	0	0	0	0	0
鯉魚門道(西行)、茶果嶺道	3	7	2	0	0	5	1	1	0	0	0	0	0
牛頭角道、福淘街	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
牛頭角道、馬蹄徑	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

地點	電單車	私家車	的士	公共 小巴	私家 小巴	公共 巴士	輕型 貨車	中型 貨車	重型 貨車	特別用途 車輛	單車	私家 巴士	其他/ 不詳
將軍澳道、鯉魚 門道、偉發道	4	5	6	0	0	1	3	1	0	0	0	0	0
黃大仙													
彩虹道、彩頤里	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
彩虹道、爵祿 街、大成街	1	3	1	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0
新清水灣道、豐 盛街	1	2	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
清水灣道、新清 水灣道近彩雲 邨	7	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
爵祿街、康強街	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0

* 一宗交通意外可能涉及多於一種車輛類別。

過去3年九龍東每個交通意外黑點按意外成因劃分*的交通意外宗數

地點	2018年				2019年				2020年			
	涉及傷亡者的因素	涉及駕駛者的因素	涉及環境的因素	涉及車輛的因素	涉及傷亡者的因素	涉及駕駛者的因素	涉及環境的因素	涉及車輛的因素	涉及傷亡者的因素	涉及駕駛者的因素	涉及環境的因素	涉及車輛的因素
觀塘												
協和街、 物華街、 月華街	3	5	0	0	10	6	0	0	0	3	0	0
協和街、 同仁街	2	3	1	0	3	0	0	0	1	1	0	0
康寧道、 明智街	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0
啓祥道、 宏照道	0	9	1	0	1	6	0	0	1	3	0	0
觀塘道、 康寧道	1	9	0	0	4	10	0	0	2	7	0	0
觀塘道、 勵業街、 雅麗道	2	9	0	0	6	6	0	0	5	4	0	0
觀塘道、 鯉魚門 道、翠屏 道	1	9	0	0	1	10	1	0	0	12	0	0
鯉魚門道 (西行)、茶 果嶺道	0	8	0	0	1	11	0	0	0	12	0	0

地點	2018 年				2019 年				2020 年			
	涉及傷亡者的因素	涉及駕駛者的因素	涉及環境的因素	涉及車輛的因素	涉及傷亡者的因素	涉及駕駛者的因素	涉及環境的因素	涉及車輛的因素	涉及傷亡者的因素	涉及駕駛者的因素	涉及環境的因素	涉及車輛的因素
牛頭角道、福淘街	2	5	0	0	1	4	0	0	0	2	0	0
牛頭角道、馬蹄徑	0	1	0	0	0	1	0	0	0	2	0	0
將軍澳道、鯉魚門道、偉發道	0	7	0	0	3	15	1	1	2	11	0	1
黃大仙												
彩虹道、彩頤里	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
彩虹道、爵祿街、大成街	0	0	1	0	1	1	0	0	0	4	0	0
新清水灣道、豐盛街	0	3	0	0	1	1	0	0	0	3	0	0
清水灣道、新清水灣道近彩雲邨	0	11	0	0	1	14	0	0	0	8	2	0
爵祿街、康強街	2	6	0	0	0	2	0	0	0	2	0	0

* 一宗交通意外可能不涉及上述意外成因或涉及多於一個上述意外成因。

2016年至2020年期間涉及60歲及以上不同年齡組別駕駛者及行人傷亡*的交通意外宗數

年份	涉及駕駛者／ 行人傷亡	意外宗數			
		60歲至65歲	66歲至70歲	71歲至80歲	81歲或以上
2016	駕駛者	789	225	113	16
	行人	323	211	336	230
2017	駕駛者	799	284	120	18
	行人	329	229	287	215
2018	駕駛者	855	301	126	22
	行人	324	259	292	233
2019	駕駛者	943	394	180	26
	行人	309	225	307	212
2020	駕駛者	939	359	166	27
	行人	263	193	261	150

* 一宗交通意外可能同時涉及駕駛者及行人傷亡。

2016年至2020年期間按傷勢情況劃分涉及60歲及以上不同年齡組別駕駛者及行人傷亡*的交通意外宗數

年份	傷勢情況	意外宗數							
		60歲至65歲		66歲至70歲		71歲至80歲		81歲或以上	
		駕駛者	行人	駕駛者	行人	駕駛者	行人	駕駛者	行人
2016	死亡	4	9	1	8	2	17	1	20
	重傷	105	83	41	60	21	101	5	80
	輕傷	683	232	183	143	90	218	10	130
2017	死亡	6	9	2	5	4	14	1	18
	重傷	102	78	45	68	23	78	7	82
	輕傷	692	242	237	156	93	198	10	115
2018	死亡	7	3	4	6	1	14	1	25
	重傷	76	82	28	50	20	88	3	62
	輕傷	773	239	269	204	105	191	18	147

年份	傷勢情況	意外宗數							
		60歲至65歲		66歲至70歲		71歲至80歲		81歲或以上	
		駕駛者	行人	駕駛者	行人	駕駛者	行人	駕駛者	行人
2019	死亡	5	8	4	8	0	10	2	16
	重傷	104	62	53	60	22	82	8	72
	輕傷	836	240	337	159	158	215	16	124
2020	死亡	4	4	1	5	2	12	3	16
	重傷	116	57	50	49	29	76	5	49
	輕傷	822	202	308	139	135	173	19	87

* 一宗交通意外可能同時涉及駕駛者及行人傷亡。

2016年至2020年期間按地區劃分涉及60歲及以上不同年齡組別駕駛者及行人傷亡*的交通意外宗數

地區		意外宗數																																						
		2016年				2017年				2018年				2019年				2020年																						
		60歲至65歲		66歲至70歲		71歲至80歲		81歲或以上		60歲至65歲		66歲至70歲		71歲至80歲		81歲或以上		60歲至65歲		66歲至70歲		71歲至80歲		81歲或以上		60歲至65歲		66歲至70歲		71歲至80歲		81歲或以上								
駕駛者	行人	駕駛者	行人	駕駛者	行人	駕駛者	行人	駕駛者	行人	駕駛者	行人	駕駛者	行人	駕駛者	行人	駕駛者	行人	駕駛者	行人	駕駛者	行人	駕駛者	行人	駕駛者	行人	駕駛者	行人	駕駛者	行人	駕駛者	行人	駕駛者	行人							
香港島																																								
中西區	32	18	7	17	6	16	0	6	33	28	14	18	4	13	0	14	34	21	14	17	4	17	0	14	37	23	12	16	5	18	0	15	34	13	16	16	9	16	1	8
灣仔	35	28	13	15	3	21	0	16	25	29	4	14	7	9	0	14	41	12	6	26	5	16	0	14	43	16	17	22	8	16	1	11	26	14	11	10	5	17	0	8
東區	16	22	10	17	5	32	0	19	20	21	9	10	0	30	0	18	26	23	3	15	3	15	0	17	27	27	12	24	7	27	0	13	23	11	14	10	2	20	0	12
南區	19	12	6	10	2	11	0	8	13	11	9	8	3	11	0	9	20	9	8	5	3	21	0	12	19	18	9	4	6	14	0	8	26	12	8	7	6	12	0	6
九龍																																								
油尖旺	60	44	13	32	11	43	0	36	60	55	21	28	4	34	0	24	77	39	26	34	8	43	0	35	92	29	33	25	14	38	1	20	66	30	28	19	18	19	0	16
深水埗	52	23	9	15	2	29	0	31	31	26	13	19	6	24	0	16	50	14	14	19	2	19	0	16	44	22	23	24	9	22	0	24	46	14	17	25	10	20	3	13
九龍城	44	24	11	15	5	24	1	22	59	18	18	17	13	21	0	19	48	27	16	16	6	17	1	22	58	15	26	21	6	24	2	19	39	25	22	9	5	21	0	11
黃大仙	24	18	5	9	2	18	0	11	33	11	8	4	1	12	0	15	22	19	9	17	3	11	0	17	33	14	10	7	3	19	0	10	33	13	7	10	4	12	0	9
觀塘	43	21	19	14	7	26	1	20	43	21	11	21	4	20	0	9	45	25	21	15	5	28	0	25	51	23	19	15	16	28	1	24	68	19	17	15	9	26	1	15
新界																																								
葵青	58	12	13	10	15	24	1	8	51	10	21	4	6	22	0	9	58	26	18	9	5	15	0	10	63	18	30	8	10	13	0	15	56	13	18	8	10	13	0	12
荃灣	47	22	12	16	2	16	0	4	44	18	7	12	5	15	0	9	44	12	14	11	3	20	1	10	57	12	19	8	8	21	0	15	50	13	19	10	4	16	0	8
屯門	44	8	13	2	7	13	1	9	49	8	12	7	5	8	3	7	48	17	18	13	12	5	3	3	38	10	28	8	9	9	2	3	54	13	17	8	5	8	1	2
元朗	80	23	24	12	13	18	3	13	96	22	39	25	16	19	5	8	91	21	34	14	24	24	6	13	101	14	38	14	19	20	8	10	115	22	48	15	17	20	4	12
北區	53	9	11	7	8	13	3	8	44	17	16	9	12	11	6	13	53	10	20	8	11	9	2	3	66	14	19	7	17	8	3	8	63	14	24	8	15	9	6	6
大埔	65	11	23	5	3	8	2	2	65	6	22	10	5	11	3	10	54	13	18	10	12	7	2	3	68	16	31	4	18	10	4	4	82	14	35	10	14	7	2	5
沙田	66	14	23	9	10	17	2	7	77	16	41	13	17	15	1	13	70	21	36	17	13	15	5	12	79	20	42	9	18	10	2	7	97	11	34	6	27	17	5	3
西貢	30	12	10	3	11	6	0	9	34	8	12	5	7	8	0	8	40	7	11	6	3	6	0	5	32	6	15	8	5	7	0	6	39	6	15	6	5	3	4	4

意外宗數																																								
地區	2016年								2017年								2018年								2019年								2020年							
	60歲至 65歲		66歲至 70歲		71歲至 80歲		81歲或 以上		60歲至 65歲		66歲至 70歲		71歲至 80歲		81歲或 以上		60歲至 65歲		66歲至 70歲		71歲至 80歲		81歲或 以上		60歲至 65歲		66歲至 70歲		71歲至 80歲		81歲或 以上									
	駕駛者	行人	駕駛者	行人	駕駛者	行人	駕駛者	行人	駕駛者	行人	駕駛者	行人	駕駛者	行人	駕駛者	行人	駕駛者	行人	駕駛者	行人	駕駛者	行人	駕駛者	行人	駕駛者	行人	駕駛者	行人	駕駛者	行人	駕駛者	行人								
離島	21	2	3	3	1	1	2	1	22	4	7	5	5	4	0	0	34	8	15	7	4	4	2	2	35	12	11	1	2	3	2	0	22	6	9	1	1	5	0	0

* 一宗交通意外可能同時涉及駕駛者及行人傷亡。

2016年至2020年期間按駕駛者因素*劃分涉及60歲或以上駕駛者的交通意外宗數

駕駛者因素	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年
不小心地駕駛單車	60	65	69	58	84
不小心轉換行車線	243	230	289	367	333
車頭燈燈光耀眼	0	0	1	0	0
其他光源耀眼	1	0	0	4	0
不遵照警務人員的指示	1	0	1	0	0
不遵照雙白線的指示	2	2	4	6	0
不遵照讓路標誌的指示(減速)	45	38	58	68	64
不遵照停車標誌的指示(停車)	15	19	15	28	22
不遵照交通燈號的指示	46	53	70	77	62
喝過含酒精飲品	3	6	3	2	2
駕駛危險車輛	6	2	2	0	2
不專注地駕駛	780	774	963	830	670
在錯誤的一邊道路行車	5	5	3	11	3
行車時太貼近路邊	6	4	3	13	10
行車時太貼近並排行駛的車輛	5	3	4	7	7
行車時太貼近前面的車輛	295	241	415	485	435
按當時道路情況而言行車太快	4	2	2	2	1
疏忽地從旁路駛出	33	36	66	58	68
超速	0	0	0	0	1
未能確保乘客安全	79	84	70	73	62
沒有靠道路左面行駛	1	0	0	2	0
沒有在斑馬線前停車	1	3	7	5	4

駕駛者因素	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年
瘋狂駕駛	2	6	6	4	10
不正確／不合法轉向	5	0	1	2	5
車輛失控	161	198	212	248	302
疏忽地開啟車門(駕駛者)	12	15	12	8	20
疏忽地從右／左邊超車	24	22	29	35	38
疏忽地倒後行車	63	69	86	72	80
沒有拉手掣導致車輛向後／前滑溜	10	4	11	3	8
睡覺或勞累	3	4	3	0	0
疏忽地將車開行	48	57	57	78	80
疏忽地停車	3	1	4	13	5
突然病發或心智不全	1	3	2	3	3
試圖避免相撞或為其他原故：突然轉向／停車	62	66	54	80	40
疏忽地右／左轉	120	153	176	177	173
疏忽地掉頭	29	24	32	25	36
視野受到天氣／陽光影響	1	0	0	1	1
其他涉及駕駛者的因素	208	130	117	78	63
沒有涉及駕駛者的因素	1 472	1 702	1 612	2 048	1 770
總計	3 616	3 824	4 232	4 610	4 192

* 一宗交通意外可能不涉及上述意外成因或涉及多個上述意外成因。

2016年至2020年期間按傷亡者因素*劃分涉及60歲或以上行人傷亡的交通意外宗數

傷亡者因素	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年
不顧交通情況橫過馬路(在過路處)	56	51	33	46	20
不顧交通情況橫過馬路(在過路處以外的地方)	94	72	18	26	31
醉酒	0	1	1	0	0
並非橫過馬路而在馬路上行走(任意在馬路行走)	48	20	44	34	15
聽音響器材	0	0	1	0	0
行人不留神	134	97	164	150	147
患病或心智不全	0	0	0	0	0
其他涉及行人的因素	38	30	29	40	14
沒有涉及傷者因素	648	714	731	710	603
總計	1 096	1 057	1 102	1 049	866

* 一宗交通意外可能不涉及上述意外成因或涉及多個上述意外成因。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3112)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (6) 公共交通費用補貼計劃

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就有關公共交通費用補貼計劃，政府可否告知：

1. 由計劃開始至今，表列出政府共發放多少補貼金額、每月受惠人數及人均領取的補貼金額為何；
2. 由計劃開始至今，每月未領取的受惠人數及涉及金額為何；
3. 由計劃開始至今，接獲多少宗違規領取補貼的個案宗數、類別及跟進進度為何；
4. 以上計劃所涉及的人手及開支為何；
5. 由於疫情令市民經濟負擔大增，政府會否考慮將補貼門檻降至200元或以下，並將此恆常化；如會，詳情為何；如否，原因為何？

提問人：黃國健議員 (立法會內部參考編號：79)

答覆：

1. 在公共交通費用補貼計劃(補貼計劃)下，根據市民支付的實際公共交通開支計算，每月補貼金額、受惠人數及每月人均補貼金額載列如下：

月份	補貼金額 (百萬元)	受惠人數 (百萬人)	每月人均補貼金額 (元)
2019年1月	185.7	2.35	79.0
2019年2月	120.9	1.94	62.3
2019年3月	181.8	2.36	77.0
2019年4月	152.8	2.18	70.1
2019年5月	171.2	2.26	75.8
2019年6月	158.1	2.20	71.9
2019年7月	169.6	2.22	76.4
2019年8月	162.5	2.15	75.6
2019年9月	157.0	2.17	72.4
2019年10月	141.0	1.99	70.9
2019年11月	121.7	1.80	67.6
2019年12月	151.3	2.10	72.0
2020年1月	170.4	1.92	88.8
2020年2月	90.4	1.08	83.7
2020年3月	121.0	1.33	91.0
2020年4月	91.8	1.12	82.0
2020年5月	138.9	1.50	92.6
2020年6月	152.3	1.66	91.7
2020年7月	210.9	2.38	88.6
2020年8月	180.8	2.09	86.5
2020年9月	236.9	2.53	93.6
2020年10月	263.9	2.89	91.3
2020年11月	271.9	2.87	94.7
2020年12月	218.0	2.42	90.1
2021年1月	218.2	2.43	89.8
2021年2月	196.9	2.46	80.0

2. 在補貼計劃下，每月發放的補貼可在3個月內領取。截至2021年2月底，2019年1月至2020年10月涉及逾期未領取補貼的受惠人數載列如下(由於2020年11月或以後的補貼，在2021年2月底仍可領取，故下表並沒有包括有關數字)：

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

3. 運輸署一直採取一系列以風險為本的監管措施，確保公帑在補貼計劃下運用得宜，並盡量減少濫用情況。補貼計劃實施以來，共發現3宗懷疑詐騙個案，涉及兩家運輸服務營辦商的職員。在其中1宗個案中，1名公共運輸服務營辦商職員被定罪。而其餘2宗個案，則現正由警方調查。運輸署已即時審視2家營辦商的內部監控系統，並提出及早改善的措施。運輸署會繼續定期檢視補貼計劃下各營辦商的內部監控措施是否有效和足夠，並在有需要時加強監控系統的全面性，以盡量減低補貼計劃被濫用的風險。

4. 推行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	5
	一級運輸主任	2
	二級運輸主任	3
庫務會計師	高級庫務會計師	1
	庫務會計師	2
會計主任	二級會計主任	1
總計		15

補貼計劃在2020-21年度和2021-22年度的預算經常開支(扣除預算補貼金額)分別為4,330萬元和6,230萬元。

5. 補貼計劃的政策目的，是減輕公共交通開支較高的市民的交通費負擔。為了讓更多市民能夠在疫情期間受惠於補貼計劃，政府由2020年7月1日起，推出了1項特別措施，暫時將每月公共交通開支水平由400元放寬至200元。

為確保公帑在補貼計劃下運用得宜，政府在為補貼計劃制定長遠安排時，會奉行審慎理財的方針，小心平衡各方面因素。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0594)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

在2020年，運輸署處理了專營巴士、專線小巴、的士，以及專營及持牌渡輪服務營辦商提出的加價申請，請列明各公交申請加價及獲生效的日期，有關加價的金額及幅度，運輸署就處理公交加價申請涉及的人手和開支預算為何？

提問人： 易志明議員 (立法會內部參考編號：1)

答覆：

2020-21年度，運輸署完成處理了以下專營巴士、專線小巴及專營渡輪服務的加價申請：

(a) 專營巴士

編號	專營巴士公司	生效日期	票價調整幅度	申請日期
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1))	第1階段： 2021年4月4日 第2階段： 2022年1月2日	第1期： 8.5% 第2期： 3.2%	2019年 8月9日
2.	新世界第一巴士 服務有限公司 (新巴)			
3.	九龍巴士(一九 三三)有限公司 (九巴)	2021年4月4日	獨營路線：5.8% (註1)	2018年 9月7日

編號	專營巴士公司	生效日期	票價調整幅度	申請日期
4.	新大嶼山巴士(一九七三)有限公司	2021年4月4日	9.8%	2018年9月28日
5.	龍運巴士有限公司(龍運)	否決加價申請(註2)		2018年9月7日

註：

1. 九巴與城巴(專營權1)／新巴聯營的過海路線的票價，會跟從城巴(專營權1)及新巴的以上做法，分兩階段落實加價。在計及九巴專營巴士豁免隧道費基金所產生的紓緩作用以及與城巴(專營權1)／新巴聯營的九巴過海路線分兩階段加價後，九巴獨營路線的實際加權平均票價加幅為5.8%。
2. 預計龍運即使維持現時的票價水平，其財務狀況亦能因為疫情好轉而有所改善，因此行政會議認為沒有充分理據支持批准龍運的加價申請。

(b)專線小巴

編號	專線小巴路線	生效日期	票價調整金額	票價調整幅度	申請日期
1.	港島第43M號	2020年4月5日	加價0.1元	加價3.4%	2018年7月
2.	港島第44M號	2020年4月5日	加價0.2元	加價5.3%	2018年7月
3.	港島第47E號	2020年4月5日	加價0.6元	加價8.6%	2018年7月
4.	港島第47M號	2020年4月5日	加價0.3元	加價8.6%	2018年7月
5.	港島第47S號	2020年4月5日	加價0.3元	加價8.6%	2018年7月
6.	港島第48M號	2020年4月5日	加價0.3元	加價8.6%	2018年7月
7.	九龍第80M號	2020年4月11日	加價0.4元	加價9.5%	2018年3月
8.	九龍第81K號	2020年4月11日	加價0.4元	加價9.5%	2018年3月
9.	九龍第41A號	2020年7月5日	加價0.5元	加價11.9%	2019年2月
10.	九龍第41M號	2020年7月5日	加價0.5元	加價11.9%	2019年2月
11.	九龍第42號	2020年7月5日	加價0.5元	加價7.9%	2019年2月
12.	港島第9號	2020年7月19日	加價0.7元	加價10.3%	2018年9月
13.	港島第12號	2020年7月19日	加價0.5元	加價10.6%	2018年9月
14.	港島第12號 (短途線)	2020年7月19日	加價0.5元	加價10.6%	2018年9月
15.	港島第13號	2020年7月19日	加價0.4元	加價10.5%	2018年9月
16.	新界第308A號	2020年8月2日	加價0.6元	加價7.1%	2019年8月
17.	新界第308M號	2020年8月2日	加價0.6元	加價7.1%	2019年8月
18.	港島第66號	2020年9月27日	加價0.4元	加價6.7%	2018年9月
19.	港島第66A號	2020年9月27日	加價0.4元	加價6.7%	2018年9月
20.	港島第68號	2020年9月27日	加價0.3元	加價6.5%	2018年9月
21.	港島第10號	2020年10月4日	加價0.6元	加價4.8%	2018年6月

編號	專線小巴路線	生效日期	票價調整金額	票價調整幅度	申請日期
22.	港島第10P號	2020年10月4日	加價0.6元	加價4.8%	2018年6月
23.	港島第31號	2020年10月4日	加價0.6元	加價5.5%	2018年6月
24.	港島第31X號	2020年10月4日	加價0.6元	加價5.5%	2018年6月
25.	港島第N31號	2020年10月4日	加價0.8元	加價5.0%	2018年6月
26.	港島第36X號	2020年10月18日	加價1元	加價13.3%	2019年7月
27.	港島第37號	2020年10月18日	加價0.5元	加價11.1%	2019年7月
28.	九龍第59號	2020年11月15日	加價0.4元	加價10.8%	2018年12月
29.	九龍第59M號	2020年11月15日	加價0.3元	加價10.0%	2018年12月
30.	新界第3號	2020年12月13日	加價0.2元	加價5.9%	2019年6月
31.	新界第3A號	2020年12月13日	加價0.3元	加價6.4%	2019年6月
32.	新界第4號	2020年12月13日	加價0.2元	加價6.1%	2019年6月
33.	新界第4A號	2020年12月13日	加價0.3元	加價8.3%	2019年6月
34.	港島第14M號	2020年12月20日	加價0.6元	加價10.5%	2018年11月
35.	港島第21A號	2020年12月20日	加價0.5元	加價11.9%	2018年11月
36.	港島第21M號	2020年12月20日	加價0.5元	加價10.4%	2018年11月
37.	九龍第34M號	2021年1月24日	加價0.3元	加價8.8%	2019年6月
38.	九龍第34S號	2021年1月24日	加價0.3元	加價8.8%	2019年6月
39.	九龍第35號	2021年1月24日	加價0.3元	加價8.1%	2019年6月
40.	九龍第36A號	2021年1月24日	加價0.3元	加價8.8%	2019年6月
41.	新界第75號	2021年2月6日	加價0.4元	加價5.1%	2019年12月
42.	新界第75號 (短途線1)	2021年2月6日	加價0.3元	加價4.4%	2019年12月
43.	新界第75號 (短途線2)	2021年2月6日	加價0.3元	加價6.4%	2019年12月
44.	新界第76號	2021年2月6日	加價0.3元	加價4.8%	2019年12月
45.	九龍第56號	2021年3月7日	加價0.4元	加價7.3%	2019年3月

處理專線小巴加價申請所需的時間會有差異，當中涉及不同原因，包括申請人按運輸署要求提交所需資料的時間可能有所不同。在某些個案中，運輸署在批准票價調整申請前會要求申請人先推行若干改善措施。

此外，在2020-21年度，運輸署否決了8條專線小巴路線的加價申請。

(c) 專營渡輪服務

編號	專營渡輪服務	生效日期	票價調整金額	票價調整幅度	申請日期
1.	中環－尖沙咀	2021年2月9日	加價0.3至0.5元	平均加價約16.5%	2019年4月
2.	灣仔－尖沙咀	2021年2月9日	加價0.3至0.5元	平均加價約16.5%	2019年4月

有關工作由運輸署現有人員執行，屬於常規職務，不涉及額外開支。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0595)

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

問題：

在2020年，運輸署就配合沙田至中環線(沙中線)啟用，完成研究與沙中線相關的公共交通服務重組計劃，有關重組計劃的詳情為何及涉及的人手和開支預算為何？

提問人：易志明議員 (立法會內部參考編號：2)

答覆：

為配合沙中線啟用，運輸署已完成有關沙中線與其他公共運輸服務協調的顧問研究，以評估該線的影響，並擬訂公共運輸服務重組計劃。該計劃將包括新鐵路站接駁服務的建議，以及現有路面公共運輸服務重組或服務水平調整的建議，以期更切合乘客的出行需要，並改善公共運輸網絡的營運效率。運輸署正因應最新乘客需求檢討和敲定公共運輸服務重組計劃，並會適時諮詢相關區議會，以配合屯馬線在2021年第三季全面開通。

推行公共運輸服務重組計劃的工作由運輸署現有人員執行，屬於常規職務，涉及的人手和開支沒有詳細分項。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0596)

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

問題：

自屯馬線一期啟用後，乘客對公共運輸服務需求及模式有何改變，運輸署會否因應有關改變對路面公共運輸服務作出調整，如有詳情為何；如沒有，運輸署有何措施協助因屯馬線一期啟用而受影響的公共運輸服務；在2021至22年度，運輸署就監察屯馬線涉及的人手和開支預算為何？

提問人：易志明議員 (立法會內部參考編號：3)

答覆：

自屯馬線一期啟用後，運輸署已加強連接2個新鐵路站(即啟德站及顯徑站)的公共運輸服務。為方便乘客轉乘新的鐵路線，2條新的接駁路線已投入服務，分別是專線小巴第68S號線(顯徑站-瑞峰花園)及專營巴士第22M號線(啟德郵輪碼頭經啟德站-太子道東)。此外，巴士路線第5A號線(啟德-尖沙咀)的總站已由九龍城伸延至啟德站。另一方面，在屯馬線一期啟用後，運輸署亦一直密切監察相關路面公共運輸服務的乘客量變化，並已因應乘客需求減少，調整6條專營巴士路線的班次。

有關屯馬線的監察工作由運輸署現有人員執行，屬於常規職務，涉及的人手和開支沒有詳細分項。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0597)

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

問題：

運輸署在2021至22年度需要特別留意的事項包括協助運輸及房屋局處理有關制定提升的士服務質素措施的事宜，有關工作的詳情及涉及的人手和開支預算為何？

提問人：易志明議員 (立法會內部參考編號：4)

答覆：

政府一直與的士業界保持密切溝通，以助提升的士服務質素。運輸署於2018年1月成立的士服務質素委員會(委員會)，作為一個多方平台，討論各項推動改革的策略及措施，以提升現有約18 000輛的士的服務質素。委員會由運輸署署長擔任主席，非官方委員來自的士業界、立法會、區議會、學術界、交通諮詢委員會、消費者委員會、香港旅遊發展局和代表殘疾人士的團體。

過去3年，運輸署聯同委員會推展了一系列措施以助提升的士服務質素，包括推出更新版的士服務標準及指南、推出在職的士司機網上培訓課程、舉辦經優化的「的士服務嘉許計劃」以表揚提供卓越服務的司機及的士服務管理團隊、改善處理的士服務投訴的機制、優化的士駕駛執照筆試，以及推出的士司機職前課程等。

2021-22年度，運輸署會繼續與委員會合作，鼓勵的士業界進一步善用科技提升營運效率及服務質素，例如設立或整合召喚的士服務的應用程式平台、推廣車隊管理，以及探討安裝電子計程錶以配合電子支付系統及電子司機證的可行性等。

政府會繼續與業界及其他持份者密切聯繫，並以開放態度聽取意見，從而制訂合適可行的措施，進一步提升的士服務質素。

提升的士服務質素以及為委員會提供秘書支援服務的工作由運輸署現有人員執行，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：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 (羅淑佩)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

運輸署在2021至22年度需要特別留意的事項包括資助專營巴士公司在現有巴士加裝合適安全裝置並監察加裝情況，有關安全裝置的最新進度，涉及的人手和開支預算為何；就安全裝置中的防止碰撞及保持行車線警報系統，會否考慮擴展至其他公共交通工具，特別是士及小巴，因該等車輛近年均面對保險飆升的問題，若能夠加強該等車輛的安全，減少意外率，相信有助減低業界的保險費，如會擴展資助安全裝置計劃至其他公交，有關詳情為何；如不會，政府有何措施加強其他公交的安全？

提問人：易志明議員 (立法會內部參考編號：5)

答覆：

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

為落實香港專營巴士服務獨立檢討委員會提出的建議，運輸署已就為現有專營巴士加裝電子穩定控制系統、車速限制減速器及安全帶進行成本效益分析。因應成本效益分析的結果，專營巴士營辦商會安排為約4 000部巴士安裝電子穩定控制系統和車速限制減速器，以及為約1 900部巴士的所有上層座椅安裝安全帶。政府已預留5億元，用以資助專營巴士營辦商八成相關安裝費用。

安裝工作已由2020年第三季起陸續展開，目標是在3年內完成安裝安全帶和在4年內完成安裝電子穩定控制系統和車速限制減速器。截至2020年年底，

已安裝安全帶、電子穩定控制系統和車速限制減速器的巴士數目分別為102、125及125，涉及政府資助額共約1,910萬元。

為執行上述職務，運輸署已開設5個有時限的公務員職位，為期6年，包括1名機電工程師／助理機電工程師、1名一級汽車檢驗主任、1名二級汽車檢驗主任、1名一級運輸主任，以及1名二級運輸主任。該5個職位的總開支(按薪級中點估計的年薪值計算)為3,814,680元。

除安裝安全裝置外，專營巴士營辦商一直試驗各類先進駕駛輔助系統，包括防止碰撞及保持行車線警報系統。截至2020年年底，專營巴士營辦商已自費在所有行走機場／北大嶼山路線的巴士上安裝該等設備，並會繼續監察駕駛輔助系統的使用情況，以證實這些附加設備在不同操作環境下的效能，然後決定是否應在所有路線安裝該等設備。政府現時沒有計劃資助專營巴士營辦商安裝這類駕駛輔助系統。

至於在其他公共交通工具安裝和使用安全裝置，運輸署一直與業界保持密切聯繫，鼓勵其按本身的管理及運作模式和需要，使用適合個別交通工具的安全裝置。至於公共小巴方面，現時已規定新登記小巴必須安裝預設最高時速為80公里的認可車速限制器、車速顯示屏，以及電子數據記錄儀(俗稱「黑盒」)。就非專營巴士而言，運輸署自2018年12月起與業界代表成立工作專責小組，以改善非專營巴士安全。非專營巴士業界同意為在2019年11月後在香港領有牌照的新巴士配備安全帶、電子數據記錄儀，以及車速限制器。一些較大型的非專營巴士營辦商亦開始試用先進的駕駛輔助系統。

運輸署會繼續鼓勵汽車製造商為公共車輛(包括公共小巴及的士)引入汽車安全裝置。同時，運輸署會繼續監察公共交通工具的運作安全，並研究各類汽車及駕駛輔助科技，為業界制定相關標準，以引入有助提升駕駛安全的新科技。運輸署亦會與公共交通業界保持密切聯絡，探討加強駕駛及道路安全的措施。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0599)

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

問題：

運輸署在2021至22年度需要特別留意的事項包括進行一項全面的交通運輸策略性研究，包括計劃進行全港性的交通習慣調查，就有關研究工作及進行的調查計劃詳情及時間表，涉及的人手及開支預算為何？

提問人： 易志明議員 (立法會內部參考編號：6)

答覆：

運輸署正在擬訂交通運輸策略性研究的範圍及細節安排，目前沒有人手及開支方面的詳細分項。運輸署計劃在2022年進行全港性交通習慣調查，所蒐集資料會用於提升整體運輸研究模型，而調查結果會用作其進行交通運輸策略性研究的基礎。

2021-22年度用於籌備全港性交通習慣調查及提升整體運輸研究模型的開支預計為356萬元。有關的管理工作由運輸署現有人員執行，涉及的人手沒有詳細分項。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0600)

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

問題：

就行經啟德、紅磡、尖東、西九及中環的「水上的士」服務最新的推展工作進度為何；在2021至22年度，運輸署在推展「水上的士」服務方面的工作計劃詳情及涉及的人手和開支預算為何；估計服務的乘客量會因2019冠狀病毒病疫情而受影響，政府有何措施協助營辦商渡過難關，維持營辦商在財務可行的情況下繼續營運？

提問人： 易志明議員 (立法會內部參考編號：7)

答覆：

運輸署進行公開招標後，在2020年3月揀選了富裕小輪有限公司(富裕小輪)為「水上的士」服務營辦商。該營辦商現正籌辦有關服務。視乎疫情的發展及旅遊業的復甦步伐，我們期望相關營辦商可於2021年下半年試行開辦「水上的士」部分服務。

為協助渡輪服務降低營運成本，政府近年落實多項措施，包括發還碼頭租金、按照長者票價優惠計劃豁免渡輪服務的船隻牌照費，以及准許渡輪營辦商分租碼頭的地方作商業用途。富裕小輪同時是「中環－紅磡」及其他渡輪航線的營辦商，因此亦可受惠於上述措施。

有關規劃及推行「水上的士」服務的工作由運輸署現有人員執行，屬於常規職務，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：0601)

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

問題：

二零一九年的社會運動及二零二零年的新冠肺炎病毒肆虐，嚴重衝擊各公共交通服務及商用車輛的營運，過去兩年，政府向各公交及商用車輛(包括的士、綠色專線小巴、紅色小巴、專營巴士、電車、貨車／重型車輛、學童車／校巴、非專營巴士、渡輪)提供的各項支援措施及涉及的金額及開支為何；在2021及22年度，政府有何支援措施協助上述車輛渡過難關，有關措施涉及的開支預算為何？

提問人：易志明議員 (立法會內部參考編號：8)

答覆：

鑑於2019冠狀病毒病疫情令運輸業界大受打擊，政府預留63億元，在2020年和2021年透過防疫抗疫基金提供以下補貼，以期為運輸業界提供全面而持續的財政支援，詳情載於下表。

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。

交通工具	資助詳情	發放款額 (百萬元) (截至2021年 3月24日)
的士及公共小巴	為液化石油氣的士及公共小巴提供每公升1.0元的液化石油氣折扣作為燃料補貼，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，由2020年7月1日至2021年6月30日，為期12個月	245.4
	為每輛的士及紅色小巴(紅巴)的登記車主和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	672.9
	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	1,665.7
	向專線小巴營辦商就僱用每名65歲或以上合資格僱員提供6,000元工資補貼，為期6個月	99.2
專營巴士及電車	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
	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	152.6
非專營巴士	在首3輪防疫抗疫基金向每輛非專營公共巴士的登記車主分別提供一筆過20,000元、30,000元及15,000元非實報實銷補貼	453.4
學校私家小巴及出租汽車	在首3輪防疫抗疫基金向每輛學校私家小巴及出租汽車的登記車主分別提供一筆過10,000元、30,000元及15,000元非實報實銷補貼	188.5

交通工具	資助詳情	發放款額 (百萬元) (截至2021年 3月24日)
貨車	向每輛貨車的登記車主提供一筆過10,000元的非實報實銷補貼	1,153.4
本地渡輪	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
	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	16.0
	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	3.2
	向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	1.7

除了提供防疫抗疫基金下的補貼，政府在過去2年為運輸業界推出不同形式的支援措施。這些措施大多數會在2021-22年度繼續推行，詳情載於下表：

交通工具	豁免／資助項目	款額 (千元)	預算款額 (千元)	
		2019-20 年度	2020-21 年度	2021 -22 年度
專營巴士	豁免車輛牌照費(註1)	25,845	26,789	26,789
	發還地租及政府土地的租金 (註1及2)	412,850	110,749	268,128
	豁免政府隧道和道路的收費 (註3)	279,666	244,883	219,023
	豁免首次登記稅	29,413	33,453	33,453
	豁免已登記商用車輛的車輛 檢驗費用(註4)	1,308	5,950	4,463
	資助在有蓋巴士站安裝座椅 及巴士到站資訊顯示屏	3,410	6,270	(註5)
	資助在現有巴士上安裝安全 裝置(註6)	-	39,000	(註6)
非專營 巴士	豁免已登記商用車輛的車輛 牌照費用(註4)	3,665	15,692	11,769
	豁免已登記商用車輛的車輛 檢驗費用(註4)	664	6,119	4,589
	豁免合資格車輛類別新領或 續領客運營業證費用(註4)	56	510	460
	豁免合資格車輛類別新領或 續領客運營業證證明書費用 (註4)	307	1,305	1,025
	豁免合資格車輛類別新領或 續領封閉道路許可證費用 (註4)	106	589	442
學校私 家小巴	豁免已登記商用車輛的車輛 牌照費用(註4)	789	6,083	4,562

交通工具	豁免／資助項目	款額 (千元)	預算款額 (千元)	
		2019-20 年度	2020-21 年度	2021 -22 年度
私家小 巴 (包括 學校私 家小巴)	豁免已登記商用車輛的車輛 檢驗費用(註4)	281	9,181	6,886
電車	資助更換主要路段的電車路 軌(註7)	7,609	7,713	-
	發還地租及政府土地的租金 (註2及8)	5,698	1,620	3,659
的士	豁免已登記商用車輛的車輛 牌照費用(註4)	12,412	55,226	41,419
	豁免已登記商用車輛的車輛 檢驗費用(註4)	1,276	9,880	7,410
渡輪	豁免船隻牌照費(註9)	214	226	246
	發還碼頭租金(註9)	8,804	2,258	5,766
	根據離島渡輪航線特別協助 措施發還費用(註10)	120,241	122,746	180,908
公共小 巴	豁免已登記商用車輛的車輛 牌照費用(註4)	8,431	34,823	26,117
	豁免已登記商用車輛的車輛 檢驗費用(註4)	370	2,710	2,033
	豁免合資格車輛類別新領或 續領客運營業證費用(註4)	43	300	280
	豁免合資格車輛類別新領或 續領客運營業證證明書費用 (註4)	215	730	570

交通工具	豁免／資助項目	款額 (千元)	預算款額 (千元)	
		2019-20 年度	2020-21 年度	2021 -22 年度
貨車	豁免已登記商用車輛的車輛牌照費用(註4)	118,512	496,388	372,291
	豁免已登記商用車輛的車輛檢驗費用(註4)	21,302	94,823	71,117
	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)	1,513	5,287	3,965
出租汽車	豁免已登記商用車輛的車輛牌照費用(註4)	2,220	7,498	7,311
	豁免已登記商用車輛的車輛檢驗費用(註4)	4	12	9
	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)	68	248	186
	豁免新領或續領出租汽車許可證費用(註4)	337	1,211	960

註

- 1.政府已豁免專營巴士繳交車輛牌照年費，並按照長者票價優惠計劃向專營巴士營辦商發還用作專營巴士營運的政府土地的租金。
- 2.政府在2020年4月1日至2021年3月31日期間寬減短期租約用地的75%租金，並將這項寬減進一步延長至2021年9月30日。
- 3.按照「專營巴士豁免隧道費基金」的安排，由2019年2月17日起，專營巴士獲豁免繳付政府隧道和道路的使用費，以減輕加價壓力。
- 4.根據財政司司長在2019年8月15日和2020年9月15日宣布的紓困措施，政府由2019年12月至2021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、出租汽車許可證和封閉道路許可證費用，為期2年。

5. 2021-22年度的開支須視乎就專營巴士公司供應和安裝設施的招標結果及安裝工作的進度，此時並無有關數據。
6. 政府資助專營巴士營辦商八成費用，以供其在合適的現有專營巴士上安裝電子穩定控制系統及車速限制減速器，並在所有上層座椅加裝安全帶。安裝工作已由2020年第三季起陸續展開。2021-22年度的開支會視乎專營巴士營辦商的安裝進度，故現時未有數字。
7. 政府以配對形式資助香港電車有限公司(電車公司)在主要彎位和路口使用新路軌塗層技術更換路軌的工程。電車公司每更換一米路軌，政府會以發還款項方式提供資金更換額外一米路軌。更換工程涵蓋2.35公里的電車路軌，涉及1,960萬元政府資助額。
8. 政府根據長者票價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。
9. 政府已豁免渡輪繳付船隻牌照年費，並根據長者票價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。
10. 特別協助措施的補助方法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。由2017-18年度至2020-21年度，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，在其他離島渡輪航線的新牌照期開始時，陸續把特別協助措施擴展至涵蓋該等渡輪航線。截至2021年2月28日，獲提供特別協助措施的另外5條離島渡輪航線包括「愉景灣－中環」、「馬灣－中環」、「馬灣－荃灣」、「香港仔－索罟灣（經模達）」及「愉景灣－梅窩」航線。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0602)

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

問題：

在2021至22年度內，運輸署將會繼續為政府收費隧道及道路進行收費階梯和收費水平研究，有關研究的最新進展為何，預計何時完成及進行諮詢，研究涉及的人手及開支為何？

提問人：易志明議員 (立法會內部參考編號：9)

答覆：

運輸署在2019年7月展開「擠塞徵費」研究，以「效率優先」為原則，讓載客效率高的車輛使用政府收費隧道及道路時享有較優惠的收費，而載客量低的車輛則須付較高的收費。鑑於2019冠狀病毒病疫情可能影響市民大眾的出行習慣，運輸署正檢討「擠塞徵費」研究的工作計劃，包括透過進行交通調查以整理最新的資料及數據。運輸署會就研究所提建議適時諮詢有關持份者。

在2021-22年度，該研究的預算開支為310萬元。該研究由運輸署的現有人員督導進行，涉及的人手及相關開支沒有詳細分項。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0603)

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

問題：

就泊車位問題，請告知各類車輛的泊車位最新數目；二零二零年各類車輛的泊位較二零一九年的增加數目；在2021至22年度內，運輸署將會推展在商用車輛泊車位研究中提出的建議，請告知推展工作的最新進展及各項措施涉及的開支為何？

提問人：易志明議員 (立法會內部參考編號：10)

答覆：

截至2021年2月按車輛類別劃分的泊車位數目，以及2020-21年度按車輛類別劃分的新增泊車位數目，分別表列於附件1及附件2。

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

截至2021年2月按車輛類別劃分的泊車位數目[^]

私家車 [#]	貨車	旅遊巴士／ 巴士	電單車	總計 ^μ
689 262	40 704	4 623	36 575	771 164

- [^] 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。負責管理停車場的各部門、機構、管理公司或營辦商因應其需要對泊車位數目／車種作出調動，實際泊車位數目或會有所不同。
- [#] 私家車泊車位可停泊私家車、的士及其大小足以停泊在私家車泊車位的客貨車。
- ^μ 數字不包括約300個預留作特別公共服務用途(例如垃圾車或郵政車輛)的泊車位。

2020-21年度按車輛類別劃分的新增泊車位數目^{^*}

私家車 [#]	貨車	旅遊巴士／ 巴士	電單車	總計
6 687	179	89	619	7 574

- [^] 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。負責管理停車場的各部門、機構、管理公司或營辦商因應其需要對泊車位數目／車種作出調動，實際泊車位數目或會有所不同。
- ^{*} 表內數字不反映2020-21年度各類車輛的泊車位淨變動。上表提供2020-21年度啟用的新增泊車位數目，而不反映期內調整或減少的現有泊車位數目。
- [#] 私家車泊車位可停泊私家車、的士及其大小足以停泊在私家車泊車位的客貨車。

商用車輛泊車位顧問研究的建議及最新落實情況

建議	最新進展
(1) 在合適的路旁地點劃設夜間商用車輛泊車位，並增設路旁旅遊巴士泊車位及上落客設施	2020年已增設66個路旁夜間商用車輛泊車位和路旁旅遊巴士泊車位。在同一期間，並已增設6個旅遊巴士上落客處。
(2) 鼓勵學校在非上課時間開放校舍供學生服務車輛停泊	在2020/21學年，累計共有28間學校提供約80個泊車位供學生服務車輛停泊。
(3) 在合適的短期租約停車場的租約條款中，訂明最少需提供的商用車輛泊車位數目	截至2020年12月，已在36個短期租約停車場的租約加入特別條款，訂明最少需提供的商用車輛泊車位數目，涉及約2 000個商用車輛泊車位。
(4) 按照「一地多用」的原則物色合適地點興建公眾商用車輛停車場	<p>已物色到8個地點適合用作興建公眾商用車輛停車場。</p> <p>截至2021年3月初，在這8個地點中，馬鞍山第103區綜合設施大樓正進行施工前期工序，而天水圍天業路康樂及文化綜合項目及擬建的西九龍渡華路休憩用地暨地下停車場則正在諮詢相關區議會意見。運輸署會就其他5個地點諮詢有關持份者及進行技術可行性評估。</p>
(5) 修訂《香港規劃標準與準則》中的泊車位及上落貨區標準，以增加泊車位供應	運輸署已諮詢有關持份者，並計劃在充分考慮所收到的意見後公布經修訂的泊車位標準。
(6) 規定合適的新發展項目開放部分附屬泊車位及上落客貨處作夜間公眾商用車輛泊車用途	已制訂新的地契條款，規定新發展項目的業主開放部分附屬泊車位及上落客貨處作夜間公眾商用車輛泊車用途，並會收納在適當的新出售政府土地賣地條件中。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0604)

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

問題：

在2021至22年度內，運輸署將會繼續以試點形式翻新榕樹灣渡輪碼頭，提升其設計及設施，為乘客提供更舒適的候船環境，有關工作的最新進展為何？

提問人：易志明議員 (立法會內部參考編號：11)

答覆：

為向渡輪乘客提供更佳的候船環境，運輸署在建築署協助下，正於榕樹灣渡輪碼頭進行改善工程試點計劃。改善工程在2019年7月開始分階段進行。部分新增設施(包括洗手間設施和育嬰室)現已啟用。預期整項工程計劃在2021年第四季完成。

- 完 -

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 (羅淑佩)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

在2021至22年度內，運輸署將會繼續以試點形式翻新馬鞍山市中心公共交通總站，提升其設計及設施，為乘客提供更舒適的候車環境，有關工作的最新進展為何；請告知未來五年計劃翻新的公共交通總站的計劃詳情及涉及的開支？

提問人：易志明議員 (立法會內部參考編號：12)

答覆：

在建築署的協助下，運輸署正在馬鞍山市中心公共交通總站進行試點翻新工程項目，為乘客提供更舒適的候車環境。試點工程項目包括加建有空調設備及座椅的乘客候車室、附設廁所的巴士站長室和乘客設施(例如Wi-Fi服務、電子資訊顯示板等)，以及改善車站照明。目前，有關部門正着手擬訂最終設計及詳細的實施時間表。建造工程預計在2021年第二季動工，在2023年第一季竣工。預計工程總開支約為2,900萬元。政府會視乎馬鞍山市中心公共交通總站試點工程項目的成效和乘客反應，考慮是否進一步在其他公共交通交匯處進行翻新工程。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0606)

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

問題：

現時有部分公共小巴士只允許小巴輪候上落客，晚上服務停止後，如小巴停泊在小巴士站，有機會被警方票控違泊。就此，請告知本會，過去三年因小巴停泊在小巴士站而被票控違泊的數字；提供十八區可供小巴停泊的泊車位數目；在2021至22年度，政府在增加小巴泊位的工作詳情、涉及的開支及預計可增加的泊車位數目。

提問人： 易志明議員 (立法會內部參考編號：13)

答覆：

警務處沒有按照車輛類別備存向停泊在公共小巴士站的車輛發出違例泊車定額罰款通知書的記錄。

為配合相關公共運輸服務的營運需要和善用有限的土地資源，公共小巴可於夜間停泊在指定的公共運輸交匯處及公共小巴士站。各區在公共運輸交匯處及公共小巴士站為公共小巴劃設的夜間泊車位數目表列於附件。此外，公共小巴也可停泊在容許公共小巴停泊的街道以外的停車場(例如短期租約停車場)或路旁泊車位。

政府一直積極推展一系列短期及中長期措施，以增加商用車輛(包括公共小巴)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商用車輛泊車位；
- (b) 在合適的短期租約停車場的租約條款中，訂明最少需提供的商用車輛泊車位數目；

- (c) 按照「一地多用」的原則，物色合適地點興建公眾商用車輛停車場；
- (d) 推展《香港規劃標準與準則》中的商用車輛泊車位及上落貨區標準的檢討工作，以增加商用車輛泊車位供應；以及
- (e) 規定在合適的新發展項目開放部分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。

增加泊車位供應的工作由運輸署現有人員執行，涉及的開支沒有詳細分項。

由於提供新泊車位的數目和進度取決於很多因素，包括與地區人士的諮詢，運輸署無法準確預測未來數年泊車位的新增數目。

各區在公共運輸交匯處及公共小巴士站為公共小巴劃設的
夜間泊車位數目
(截至2021年2月)

地區	數目
中西區	46
灣仔	9
東區	33
南區	13
油尖旺	24
深水埗	29
九龍城	4
黃大仙	24
觀塘	57
荃灣	16
屯門	21
元朗	38
北區	21
大埔	4
西貢	21
沙田	12
葵青	16
離島	3
總計	391

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0607)

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

問題：

在2020年，運輸署接獲投考的士筆試的申請較2019年大跌五成至4812宗，而能夠在60天內進行筆試的考生則只有43%，主因是運輸署的駕駛執照筆試服務在去年2019冠狀病毒病疫情期間三度暫停；因應市場對的士司機需求的殷切，運輸會否增撥資源，加強的士筆試服務，如增加筆試場地、考試場次、增加考生數目等，如會，詳情及涉及的額外開支為何；長遠而言，運輸署會否考慮縮短60天為安排進行的士筆試的指標？

提問人：易志明議員 (立法會內部參考編號：14)

答覆：

為配合2019冠狀病毒病疫情期間政府的抗疫及社交距離措施，運輸署在2020年曾間歇暫停駕駛考試(筆試)服務(包括的士筆試)。在每次暫停後再恢復駕駛考試(筆試)服務時，運輸署均增撥資源以加快重新編排所有曾暫停的筆試，並在平日和星期六提供額外的筆試場次，以便受影響考生盡快補考。有關工作由運輸署現有人手處理。

在2017至2019年期間，運輸署安排的士筆試的數字維持在平均每年9 400人次的水平，而平均輪候時間則維持在60日內。所編配的考試場次大致能應付需求。運輸署會繼續監察的士筆試的需求，並探討可否提供更多筆試場次，以期在實際可行範圍內盡量縮短有關筆試的輪候時間。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0608)

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

問題：

在2020年，運輸署的牌照事務處因2019冠狀病毒病疫情肆虐而暫停服務一段時間，期間市民只能透過投遞箱、郵遞及網上遞交車輛牌照及駕駛執照的申請，但處理時間遠較親身辦理慢，導致有部分商用車輛車主未及辦理車輛續牌而被警方票控行車証過期，就此，請告知本會，2019年及2020年透過親身、投遞箱、郵遞及網上等方式遞交申請車輛牌照及駕駛執照的數目和所需處理的時間；預計疫情將繼續持續一段時間，而利用投遞箱、郵遞及網上方式的申請將是新常態，運輸署會否增加額外資源加快處理透過投遞箱、郵遞及網上的申請，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：15)

答覆：

運輸署在2019年及2020年處理的車輛牌照及駕駛執照(包括正式駕駛執照、暫准駕駛執照及學習駕駛執照)申請數目表列如下：

年份	處理車輛牌照申請數目	處理駕駛執照申請數目
2019	886 538	535 237
2020	887 797	378 540 ^註

註：隨着10年期駕駛執照續領申請數字在先前大幅飆升後回落，加上受2019冠狀病毒病疫情影響，2020年換領正式駕駛執照及免試簽發香港正式駕駛執照的申請數目分別減少37%及65%。

在2019年，約有90%的申請是親身遞交，其餘則以非櫃檯方式(包括投遞箱、郵遞及網上申請)提交。在親身遞交的換領車輛牌照及換領駕駛執照申請當中，分別有96%和99%在70分鐘內完成處理；以非櫃檯方式提交的申請，則全部在10個工作天內完成處理。

為配合疫情期間政府各項抗疫及社交距離措施，運輸署在2020年曾間歇暫停提供即時申請的櫃檯服務。在此情況下，約有70%的申請是以非櫃檯方式提交，親身遞交的則佔30%。由於以非櫃檯方式提交的申請數目大幅增加，而這類申請需要較長時間處理(例如聯絡申請人要求澄清資料或補交文件)，這類申請的處理時間較2019年為長。以非櫃檯方式提交的申請當中，有89%在10個工作天內完成處理。至於辦理即時申請的櫃檯服務，由於有關服務曾間歇暫停，牌照事務處無法進行輪候時間調查。

牌照服務屬必要的公共服務。有見及此，自2020年3月以來，運輸署已增撥資源協助加快處理接獲的牌照申請。運輸署會繼續因應疫情發展及運作需要，檢討有關人手安排是否有效。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0609)

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

問題：

在2021至22年度內，運輸署將會重整牌照服務的運作流程，以提高效率及改善客戶服務，有關工作的詳情及涉及的開支預算為何，會否考慮統一各牌照事務處的服務範圍；現時運輸署的4個牌照事務處分別位於金鐘、長沙灣、觀塘及沙田，但隨著人口遷移至新界西北的新發展區，政府會否考慮在新界西如洪水橋新發展區增設牌照事務處，如會，詳情為何，預計何時落成；如不會，政府如何解決新界西市民對車輛牌照服務的需求？

提問人：易志明議員 (立法會內部參考編號：16)

答覆：

運輸署牌照部下設4個牌照事務處，分別位於金鐘、長沙灣、觀塘及沙田。現時4個牌照事務處提供牌照服務的範圍，是根據其位置、面積和人手而決定。規模較小的牌照事務處集中提供必要和需求殷切的牌照服務，例如續領駕駛執照、車輛牌照及簽發國際駕駛許可證等。運輸署會繼續推行網上牌照服務，一方面減少對櫃位服務的依賴，另一方面在處理牌照申請上為市民提供更大的方便，讓他們節省在牌照事務處輪候的時間，並可隨時隨地遞交申請，以作為考慮設立新的牌照事務處的代替方案。

作為推廣網上牌照服務的措施，運輸署採用政府資訊科技總監辦公室推出的「智方便」，由2020年12月起分階段優化11種現有網上牌照服務(包括續領正式駕駛執照及車輛牌照)。運輸署已由2020年12月30日起接受網上申請續領車輛牌照和正式駕駛執照時使用「智方便」核實身分，以簡化和加快核實身分程序。

在2021-22年度，運輸署會繼續進一步提升牌照事務處的工作效率，提供更方便市民的服務，包括把網上牌照服務擴展至其他種類牌照申請和探討可否引進電子牌照。新增的工作量由運輸署現有資源承擔，沒有詳細分項。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0610)

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

問題：

在2021至22年度內，運輸署將會繼續研究就汽車構造規例進行法例修訂，有關工作的詳情及涉及的開支預算為何？

提問人：易志明議員 (立法會內部參考編號：17)

答覆：

運輸署致力確保車輛構造標準的發展與時並進，並藉更新車輛構造規例、制定相關技術安全標準和規定、以及訂立附加設備安裝及車輛改裝指引，促進車輛安全。

在2021-22年度，運輸署計劃完成引入不同小型巴士緊急出口類型的法例修訂工作。運輸署亦會繼續留意國際車輛構造標準的發展，在有需要時考慮修訂法例。

上述工作由運輸署現有人員執行，屬於常規職務，涉及的開支沒有詳細分項。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0611)

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

問題：

就打擊汽車非法出租或取酬載客，請告知本會，過去三年，運輸署因涉事人被法庭定罪後而扣留及吊銷該車輛牌照每年的數目，當中未能吊銷車輛牌照的數目及原因；在2021至22年度內，運輸署將會繼續協助運輸及房屋局處理有關制定打擊汽車非法出租或取酬載客措施的事宜，有關工作詳情及涉及的開支預算為何？

提問人：易志明議員 (立法會內部參考編號：18)

答覆：

警方採取執法行動打擊有關汽車非法出租或取酬載客的罪行，與此同時，運輸署在收到定罪通知書後，會依法吊銷有關車輛牌照，以及扣留車輛。過去3個曆年，運輸署在法庭作出定罪後扣留車輛及吊銷車輛牌照的數目載列於下表：

年份	2018	2019	2020
運輸署扣留車輛及吊銷其牌照的數目	39	78	44

運輸署已採取多項措施，以免公眾無意間乘坐並無有效出租汽車許可證而出租或取酬載客的私家車。這些措施包括通過以下不同渠道作宣傳：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，以及宣傳如何透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。運輸署鼓勵有意使用出租汽車服務的市民在出發前向服務營辦商查詢，或使用運輸署網上查詢系統查證有關私

家車是否已獲發出租汽車許可證。運輸署會繼續致力宣傳，並與警方合作交換信息，以打擊汽車非法出租或取酬載客。

相關工作由運輸署的現有人員執行，屬於常規職務，涉及的資源沒有詳細分項。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0612)

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

問題：

就規劃和開辦新的專線小巴服務，請告知本會在2020年開辦的11條路線詳情；預計在2021年開辦的2條專線小巴服務詳情及何時能夠投入服務；規劃和開辦新的專線小巴服務涉及的人手及開支；為鼓勵更多紅色小巴轉為專線小巴的需求，運輸署在加快開辦新的專線小巴服務有何工作計劃及會否考慮在因應東涌居民的增加而在區內開辦專線小巴服務，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：19)

答覆：

運輸署在2020年共開辦了11條專線小巴路線，並計劃在2021年開辦2條專線小巴路線。有關路線的詳情及其實際／暫定開辦日期如下：

	起點—終點	開辦日期
已在2020年開辦的專線小巴路線		
(1)	青衣公眾碼頭—瑪嘉烈醫院	2020年3月1日
(2)	黃泥頭—運頭塘	
(3)	石門—運頭塘	
(4)	馬料水渡輪碼頭—運頭塘	
(5)	寶林—駿昌街	2020年3月29日
(6)	寶林—九龍灣 ^(註)	
(7)	靈實醫院—寶林公共運輸交匯處(循環線) ^(註)	
(8)	洪水橋(洪元路)—天水圍(天壇街)	2020年3月15日
(9)	洪水橋(洪元路)—朗屏站(循環線)	
(10)	元朗(鳳翔路)—港頭村	

	起點—終點	開辦日期
(11)	彩興邨—啟德	2020年11月1日
擬於2021年開辦的專線小巴路線		
(1)	皇后山邨—北區醫院	將於 2021年第三季開辦
(2)	華山村—上水	

註：

這些路線在2019年停辦，並於2019年專線小巴營辦商遴選計劃重新招標。

政府的一貫政策是鼓勵紅色小巴轉為專線小巴經營。運輸署一直按公共運輸服務需求、地理位置和路線的營運效益等因素，訂定適合專線小巴經營的新路線組合。運輸署會繼續公開邀請有興趣人士(包括紅色小巴營辦商)申請營運新路線。

現時東涌設有1條專線小巴路線(專線小巴第901號—往來港珠澳大橋香港口岸及東涌(北))。運輸署會繼續密切留意東涌的公共運輸需求變化及區內的新發展項目，適時檢討有關公共運輸服務，包括研究開辦專線小巴服務或加強其他公共運輸服務的可行性。

規劃及開辦新專線小巴路線的職務由運輸署現有人員執行，涉及的人手和開支沒有詳細分項。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0613)

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

問題：

在2021至22年度運輸署會繼續檢討公共小巴營運狀況，有關工作的詳情及涉及的人手和開支預算為何；針對紅色小巴面對營運範圍的限制、鐵路網絡不斷擴張令乘客量持續下跌、司機不足等問題，營運愈見困難；2019冠狀病毒病疫情令乘客量進一步下跌；加上環保署在2020年10月開始推行淘汰歐四商用柴油車輛計劃，換車潮增加紅色小巴車主的財政壓力，就此，政府在2021年有何措施，改善紅色小巴的營運狀況？

提問人：易志明議員 (立法會內部參考編號：20)

答覆：

運輸署已於2020年完成定期進行的公共小巴使用率市場研究，並已根據研究結果，檢視公共小巴服務在2017年7月實施新座位上限後的供求情況。檢討工作由運輸署委聘顧問進行，現正擬備最終報告。檢討工作涉及總開支720萬元。

政府一直密切監察紅色小巴(紅巴)的經營環境，並採取了以下改善措施：

- (a) 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較穩定的專線小巴經營。凡申請人屬新加入專線小巴行業者(包括現時的紅巴營辦商)，可在專線小巴營辦商遴選計劃下獲得額外分數。運輸署會繼續制定適合專線小巴經營的新路線組合；
- (b) 因應紅巴業界的要求並考慮個別地點的實際情況後，運輸署已在可行情況下為紅巴放寬或取消部分上落乘客限制區及禁區，例如放寬了銅鑼灣糖街一段小巴禁區。除了容許紅巴行走西九龍走廊整段及東區走廊部分路段外，運輸署近年亦進一步放寬限制，容許紅巴行走觀塘繞

道、東九龍走廊及青沙公路的部分路段。另外，運輸署已就放寬觀塘道近APM第6期外的紅巴限制區一事完成諮詢工作，並計劃在2021年第二季落實放寬安排。運輸署會繼續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；

- (c) 鑑於商用車輛(包括紅巴)業界面對司機人手不足的情況，政府已由2020年10月1日起放寬商用車輛駕駛執照申請人須持有有效私家車或輕型貨車執照年期的規定，由最少3年改為最少1年；
- (d) 政府已由2020年12月起再延續1年豁免多項政府收費，例如商用車輛(包括紅巴)牌照費和驗車費用，以及合資格車輛類別(包括紅巴)的客運營業證和客運營業證證明書費用；以及
- (e) 政府在2021年1月12日公布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)的優化和防止濫用措施，包括在有關營辦商嚴格遵守運輸署的監管要求的前提下，擴展二元優惠計劃至紅巴。運輸署將繼續向業界講解實施細節，並會為申請參與計劃的紅巴營辦商提供適時協助。

鑑於2019冠狀病毒病疫情令運輸業界大受打擊，政府為向運輸業界提供全面而持續的財政支援，自2020年5月起運用防疫抗疫基金為紅巴業界推行以下補貼措施：

- (a) 為液化石油氣公共小巴提供每公升1.0元的液化石油氣折扣以及發還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日起至2021年6月30日止，為期12個月；
- (b) 為紅巴登記車主提供一筆過的非實報實銷補貼，補貼額為每輛紅巴30,000元；以及
- (c) 為每名合資格的紅巴司機提供每月6,000元的補貼，由2020年4月1日起至9月30日止，為期6個月；以及向未完全符合相關資格要求的每名紅巴司機發放一筆過7,500元的補貼。

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

政府會因應疫情發展，繼續密切監察公共小巴業界的經營環境。

關於旨在淘汰歐盟四期柴油商業車的鼓勵與管制並行計劃，歐盟四期柴油紅巴(在2021年1月佔整體紅巴數目約2%)的合資格車主可參與特惠資助計劃，申領特惠資助；資助額按有關車輛的車齡釐定，介乎一輛相若新車平均應課稅值的31%至37%。

管制人員的答覆

(問題編號：0616)

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

問題：

就公共交通費用補貼計劃，請告知在2020至21年度，計劃的每月補貼發放總額及受惠人數分別為何；現時有多少紅巴、居民巴士、員工巴士及街渡參與計劃，政府有何措施鼓勵更多公交營辦商向運輸署申請加入計劃；在2021至22年度，運輸署會協助運輸及房屋局進行補貼計劃的檢討工作，有關檢討會否考慮進一步擴大公共交通費用補貼計劃的適用範圍，如把定時、定班的5組共6條往返本港不同地區至皇崗口岸的短途過境非專營巴士納入計劃內，令日後市民無論乘坐港鐵、專營巴士及非專營巴士均可獲公共交通費用補貼，如會，詳情為何；如不會，原因為何；有關檢討工作涉及的人手及開支預算為何？

提問人：易志明議員 (立法會內部參考編號：23)

答覆：

公共交通費用補貼計劃(補貼計劃)在2020年3月至2021年2月期間的每月補貼金額及受惠人數載列如下：

月份	補貼金額(百萬元)	受惠人數(百萬人)
2020年3月	121.0	1.33
2020年4月	91.8	1.12
2020年5月	138.9	1.50
2020年6月	152.3	1.66
2020年7月	210.9	2.38
2020年8月	180.8	2.09
2020年9月	236.9	2.53
2020年10月	263.9	2.89
2020年11月	271.9	2.87

月份	補貼金額(百萬元)	受惠人數(百萬人)
2020年12月	218.0	2.42
2021年1月	218.2	2.43
2021年2月	196.9	2.46

由於居民服務、僱員服務、紅巴及街渡的營運模式相對較為靈活，收費亦無須運輸署審批，因此運輸署以風險為本的監管模式審批這類營辦商就參與補貼計劃所作出的申請，以確保公帑運用得宜。運輸署一直鼓勵所有已符合基本條件及承諾會遵守一系列特定營運要求的營辦商參與補貼計劃，並透過相關運輸業界的通訊刊物宣傳補貼計劃。截至2021年3月初，共有66條居民服務路線、233條僱員服務路線、20條紅色小巴路線及10條街渡路線獲運輸署批准參與補貼計劃。這4種公共交通服務已獲批的指定路線數目，由2019-20年度的96條增加至2020-21年度的329條。運輸署會繼續與業界保持密切聯繫，並在有需要時提供協助，以鼓勵更多營辦商參與補貼計劃。

補貼計劃旨在為使用本地公共交通服務出行的市民減輕交通費用負擔。補貼計劃僅限於涵蓋在香港境內經營的公共交通服務，並無涵蓋過境公共交通服務。

檢討補貼計劃的工作由運輸署現有人員執行，屬於常規職務，涉及的人手和開支沒有詳細分項。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0633)

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

問題：

就促進道路安全的措施，有關工作的最新進展為何？就會否考慮限制駕駛者使用智能手機的數目，運輸署數年前表示政府正詳細考慮有關限制對司機和其他道路使用者的影響，以及規管、執法和其他的相關細節，有關研究的最新進度及預計何時完成？研究涉及的開支預算為何？

提問人：易志明議員 (立法會內部參考編號：40)

答覆：

政府非常重視道路使用者的安全，並已採取多管齊下的措施，包括更新相關法例、加強執法、改善運輸基建、應用資訊科技，以及加強宣傳和教育。

運輸署一直密切監察交通意外的趨勢，並分析交通意外統計數據，從而制訂和實施適當的道路安全策略及措施，包括優化路口和過路處設計、調整交通燈號的次序及時間、禁止某些行車方向、對特定類別車輛施加限制，以及設置路旁欄杆等。

由2019年4月起，運輸署要求所有新道路工程項目的倡議人委聘獨立及合資格的道路安全審核員，在規劃、設計、建造及道路開通前的各個階段，從道路安全的角度審核有關工程項目。運輸署亦已在2019年6月成立專責隊伍，負責監督道路安全審核的推行。

此外，運輸署於2020年根據《道路交通條例》(第374章)第109條，出版經更新的《道路使用者守則》(《守則》)。新版《守則》載有廣泛的規則、指示及資料，供各類道路使用者參考。

運輸署已展開研究，檢視是否需要限制駕駛者使用流動電話(包括智能電話)的數目，以確保道路安全。研究內容包括參考其他司法管轄區的相關法規及做法，亦會考慮目前在駕駛時使用流動電話的情況、駕駛者的實際需要，以及資訊和通訊創新科技的迅速發展。待擬訂具體建議後，政府會適時諮詢相關持份者。研究工作由運輸署現有人員執行，屬於常規職務，涉及的人手和開支沒有詳細分項。

運輸署會繼續與道路安全議會及香港警務處緊密合作，透過各種方式和渠道(例如社交媒體平台、宣傳短片和單張)舉辦道路安全的宣傳和教育活動，加強道路使用者的安全意識。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1448)

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

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

請告知本會，在2020年，當局在紓緩道路交通擠塞問題各項工作的最新進展；過去五年（由2016年至2020年），全港整體、港島、九龍及新界的平均行車速度及各種車輛每年的行車總哩數和路面使用量；在2021至22年度，政府在推行措施以紓緩道路交通擠塞問題的工作計劃，涉及的人手和開支預算為何？

提問人： 易志明議員（立法會內部參考編號：52）

答覆：

政府在2020年繼續採取多管齊下的策略，透過擴展和改善公共交通系統及管理道路的使用，紓緩道路交通擠塞的情況。運輸署會繼續進行「擠塞徵費」及「中環電子道路收費先導計劃」研究，以期控制和管理車輛的使用，並更有效使用路面空間。該2項研究由顧問公司負責，並由運輸署現有人員監督，兩者在2021-22年度的預期開支分別為310萬元和150萬元，不涉及額外人手。

私家車首次登記稅稅率及車輛牌照費水平亦由2021年2月24日起分別提高15%及30%，作為抑制汽車增長的財政手段。調整私家車首次登記稅稅率及車輛牌照費水平的工作由運輸署現有人員執行，不涉及額外人手。

2016年至2020年各區主要道路在早上繁忙時段的平均汽車行程時速載列如下：

年份	車速(公里／小時)			
	香港島	九龍	新界	整體
2016	20.2	21.2	38.3	28.3
2017	21.0	20.9	37.9	28.3
2018	20.6	21.5	38.4	28.6
2019	21.5	20.6	38.3	28.6
2020	21.6	21.0	40.0	29.3

2016年至2019年*各類車輛的總車輛行駛公里載列如下：

年份	全年車輛行駛公里(百萬)						
	私家車	電單車	貨車	巴士	小巴	的士	所有車輛
2016	5 929	339	3 504	801	555	2 564	13 692
2017	5 998	360	3 511	794	530	2 472	13 665
2018	6 159	361	3 575	815	518	2 535	13 963
2019	6 391	393	3 490	777	512	2 466	14 029

*註：尚未有2020年的數據。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3119)

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

問題：

就密切監察南大嶼山的交通情況及泊車位供應，並就推行「大嶼山自駕遊」計劃第二期進行籌備工作；請政府告知：

1. 「大嶼山自駕遊」計劃起初至今，旅遊巴及私家車的配額使用數目。(以表列出)
2. 「大嶼山自駕遊」計劃第二期的推出時間表及詳情。
3. 在大嶼山南部(包括大澳、梅窩、昂坪，塘福和貝澳)旅遊巴及私家車停泊設施數目及使用情況。(以表列出)
4. 為控制在嶼山南部車流，當局有否計劃在推出「大嶼山自駕遊」計劃第二期時增加申請費用?如有，詳情為何? 如否，原因為何?

提問人：姚思榮議員 (立法會內部參考編號：8)

答覆：

1. 2016年至2020年私家車及旅遊巴士配額的使用數目表列如下：

	私家車配額的使用數目 (使用率%) ^{註1}			旅遊巴士配額的使用數目 (使用率%) ^{註2}
	非電動 私家車	電動 私家車	總計	
2016年 ^{註3}	4 225 (100%)	612 (58%)	4 837 (92%)	5 638 (39%)
2017年	4 940 (100%)	775 (63%)	5 715 (93%)	7 487 (52%)
2018年	4 920 (100%)	731 (60%)	5 651 (92%)	6 796 (47%)
2019年	4 920 (100%)	709 (58%)	5 629 (92%)	5 373 (37%)
2020年	4 980 (100%)	1 234 (99%)	6 214 (100%)	2 599 (18%)

註1 運輸署在2016年2月26日推出「大嶼山自駕遊」計劃(「自駕遊」)第一期。市民在計劃下可申請每日配額，於星期一至五(公眾假期除外)駕駛其私家車進入大嶼山南部(嶼南)的封閉道路作康樂和消閒用途。在這些每日配額中，非電動私家車和電動私家車分別佔20個和5個配額。

註2 旅遊巴士的第一期交通放寬措施在2015年12月25日推出，每日可進入嶼南的旅遊巴士數目以40部為上限。

註3 私家車的使用統計數字由2016年2月26日起計。

2. 鑑於嶼南的交通情況和泊車位供應有所改善，以及市民在「自駕遊」計劃下對私家車配額的需求日增，運輸署檢討了該計劃，並建議實施「自駕遊」第二期，試行把計劃範圍擴展至涵蓋電單車。運輸署並會把平日(公眾假期除外)的每日配額總數量由25個增加至不超過50個涵蓋私家車及電單車的配額。在過去數月，運輸署一直就有關建議諮詢相關持份者，在考慮收集到的意見後，將擬訂第二期的推行細節。

3. 位於嶼南主要旅遊景點及各區(例如大澳、梅窩、昂坪、塘福及貝澳)的私家車及旅遊巴士路旁泊車位總數分別為517個及46個。根據運輸署的實地調查，在大澳、梅窩及昂坪等主要旅遊景點的泊車位並未全數使用，而嶼南私家車路旁泊車位的使用率約為80%。基於2019冠狀病毒病疫情對旅遊服務的影響，2020年旅遊巴士的配額使用量大幅下降(見答覆第(1)部分)，因此運輸署並無就旅遊巴士編製最新的泊車位使用率數據。

4. 「自駕遊」計劃的成功申請人在根據《道路交通(車輛登記及領牌)規例》(第374E章)繳交許可證費用後，可獲發「大嶼山封閉道路通行許可證」。根據政府的政策，政府的收費水平一般按收回成本的原則釐定。政府會按照既定原則定期檢討許可證費用。

- 完 -