

索引

財務委員會

審核二零二零至二一年度開支預算提出的初步問題和補充問題的答覆

答覆編號	問題編號	委員姓名	總目	綱領
THB(T)120	1731	陳克勤議員	186	(4) 運輸服務管理
THB(T)121	0096	陳恒鑛議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)122	0124	陳恒鑛議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)123	0125	陳恒鑛議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)124	0126	陳恒鑛議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)125	0127	陳恒鑛議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)126	0128	陳恒鑛議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)127	0129	陳恒鑛議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)128	0130	陳恒鑛議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)129	0132	陳恒鑛議員	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB(T)130	0133	陳恒鑛議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)131	0134	陳恒鑛議員	186	(6) 公共交通費用補貼計劃
THB(T)132	0135	陳恒鑛議員	186	(4) 運輸服務管理
THB(T)133	0138	陳恒鑛議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)134	0139	陳恒鑛議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)135	0269	陳恒鑛議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)136	2412	陳恒鑛議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)137	2414	陳恒鑛議員	186	(1) 規劃及發展事宜 (4) 運輸服務管理
THB(T)138	2417	陳恒鑛議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)139	2419	陳恒鑛議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)140	1819	陳凱欣議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)141	1031	陳健波議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)142	2606	陳淑莊議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)143	2608	陳淑莊議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)144	0808	鄭松泰議員	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)145	1836	鄭松泰議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)146	1451	張國鈞議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)147	1452	張國鈞議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)148	1453	張國鈞議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)149	1454	張國鈞議員	186	(4) 運輸服務管理
THB(T)150	0570	何啟明議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)151	0571	何啟明議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)152	0573	何啟明議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)153	2853	何啟明議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)154	1618	何君堯議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)155	3273	許智峯議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)156	0353	葉劉淑儀議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)157	0357	葉劉淑儀議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)158	0361	葉劉淑儀議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)159	0362	葉劉淑儀議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)160	0363	葉劉淑儀議員	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB(T)161	0364	葉劉淑儀議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)162	3127	郭家麒議員	186	(4) 運輸服務管理
THB(T)163	3138	郭家麒議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)164	3139	郭家麒議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)165	3154	郭家麒議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)166	1571	林卓廷議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)167	1580	林卓廷議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)168	1583	林卓廷議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)169	1584	林卓廷議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)170	1585	林卓廷議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)171	2023	林卓廷議員	186	(6) 公共交通費用補貼計劃
THB(T)172	1140	林健鋒議員	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照

答覆編號	問題編號	委員姓名	總目	綱領
THB(T)173	1868	劉業強議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)174	1869	劉業強議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)175	1871	劉業強議員	186	(6) 公共交通費用補貼計劃
THB(T)176	3275	劉業強議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)177	1687	李慧琼議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)178	1326	梁志祥議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)179	2166	梁美芬議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)180	2908	廖長江議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)181	2923	廖長江議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)182	0299	盧偉國議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)183	0300	盧偉國議員	186	(1) 規劃及發展事宜 (4) 運輸服務管理
THB(T)184	0949	陸頌雄議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)185	0952	陸頌雄議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)186	1412	陸頌雄議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)187	1923	陸頌雄議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)188	1924	陸頌雄議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)189	0834	毛孟靜議員	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB(T)190	2225	毛孟靜議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)191	2227	毛孟靜議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)192	0732	莫乃光議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)193	0734	莫乃光議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)194	0736	莫乃光議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)195	0738	莫乃光議員	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB(T)196	2037	柯創盛議員	186	(1) 規劃及發展事宜 (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB(T)197	2064	柯創盛議員	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB(T)198	0779	潘兆平議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)199	0780	潘兆平議員	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)200	0781	潘兆平議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)201	0941	潘兆平議員	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB(T)202	1336	潘兆平議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)203	2010	潘兆平議員	186	(6) 公共交通費用補貼計劃
THB(T)204	0018	石禮謙議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)205	0028	石禮謙議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)206	0029	石禮謙議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)207	1766	譚文豪議員	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB(T)208	1782	譚文豪議員	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB(T)209	2354	譚文豪議員	186	(4) 運輸服務管理 (6) 公共交通費用補貼計劃
THB(T)210	1230	田北辰議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)211	1240	田北辰議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)212	2243	田北辰議員	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB(T)213	2456	謝偉俊議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)214	1226	黃國健議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)215	0561	胡志偉議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)216	2236	胡志偉議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)217	0884	易志明議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)218	0885	易志明議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)219	0886	易志明議員	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB(T)220	0887	易志明議員	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB(T)221	0888	易志明議員	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB(T)222	0889	易志明議員	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB(T)223	0890	易志明議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)224	0891	易志明議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)225	0892	易志明議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)226	0893	易志明議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)227	0898	易志明議員	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)228	0899	易志明議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)229	0900	易志明議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)230	0914	易志明議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)231	0927	易志明議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)232	2237	易志明議員	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB(T)233	0651	姚思榮議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)234	0654	姚思榮議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)294	3861	陳志全議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)295	3642	陳克勤議員	186	(6) 公共交通費用補貼計劃
THB(T)296	3656	陳克勤議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)297	3657	陳克勤議員	186	(1) 規劃及發展事宜 (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB(T)298	4914	陳淑莊議員	186	-
THB(T)299	5421	張超雄議員	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB(T)300	5422	張超雄議員	186	(1) 規劃及發展事宜 (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB(T)301	5424	張超雄議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)302	5426	張超雄議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)303	5615	張超雄議員	186	-
THB(T)304	5616	張超雄議員	186	-
THB(T)305	5927	張超雄議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)306	5928	張超雄議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)307	5929	張超雄議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)308	6674	朱凱迪議員	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB(T)309	4757	郭家麒議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)310	4758	郭家麒議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)311	4763	郭家麒議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)312	4765	郭家麒議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)313	4766	郭家麒議員	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照

答覆編號	問題編號	委員姓名	總目	綱領
THB(T)314	4767	郭家麒議員	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB(T)315	4999	郭家麒議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)316	5000	郭家麒議員	186	(4) 運輸服務管理
THB(T)317	5001	郭家麒議員	186	(4) 運輸服務管理
THB(T)318	5006	郭家麒議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)319	5007	郭家麒議員	186	(1) 規劃及發展事宜 (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB(T)320	5034	郭家麒議員	186	-
THB(T)321	5047	郭家麒議員	186	(4) 運輸服務管理
THB(T)322	5051	郭家麒議員	186	(4) 運輸服務管理
THB(T)323	5052	郭家麒議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)324	5094	郭家麒議員	186	(4) 運輸服務管理
THB(T)325	6815	郭榮鏗議員	186	(3) 區域交通及運輸服務 (4) 運輸服務管理
THB(T)326	4392	鄺俊宇議員	186	(6) 公共交通費用補貼計劃
THB(T)327	3714	劉業強議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)328	3693	梁美芬議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)329	6779	盧偉國議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)330	4406	毛孟靜議員	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB(T)331	4414	毛孟靜議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)332	4415	毛孟靜議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)333	4416	毛孟靜議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)334	4419	毛孟靜議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)335	4423	毛孟靜議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)336	4424	毛孟靜議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)337	4425	毛孟靜議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)338	4426	毛孟靜議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)339	4427	毛孟靜議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)340	4428	毛孟靜議員	186	(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)341	6092	毛孟靜議員	186	-
THB(T)342	3600	莫乃光議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)343	3602	莫乃光議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)344	3604	莫乃光議員	186	(1) 規劃及發展事宜 (3) 區域交通及運輸服務
THB(T)345	3606	莫乃光議員	186	(4) 運輸服務管理
THB(T)346	5126	譚文豪議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)347	5132	譚文豪議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)348	5133	譚文豪議員	186	-
THB(T)349	5134	譚文豪議員	186	-
THB(T)350	5157	譚文豪議員	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB(T)351	5158	譚文豪議員	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB(T)352	5159	譚文豪議員	186	(1) 規劃及發展事宜 (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB(T)353	5160	譚文豪議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)354	5163	譚文豪議員	186	(1) 規劃及發展事宜 (3) 區域交通及運輸服務
THB(T)355	5164	譚文豪議員	186	(3) 區域交通及運輸服務 (4) 運輸服務管理
THB(T)356	5165	譚文豪議員	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB(T)357	5167	譚文豪議員	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB(T)358	5168	譚文豪議員	186	(3) 區域交通及運輸服務 (4) 運輸服務管理
THB(T)359	5169	譚文豪議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)360	5170	譚文豪議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)361	5171	譚文豪議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)362	5172	譚文豪議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)363	5173	譚文豪議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)364	5174	譚文豪議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)365	5175	譚文豪議員	186	(4) 運輸服務管理
THB(T)366	5176	譚文豪議員	186	(6) 公共交通費用補貼計劃

答覆編號	問題編號	委員姓名	總目	綱領
THB(T)367	5177	譚文豪議員	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
LWB(WW)293	2720	郭偉強議員	186	(5) 為殘疾人士提供的運輸服務和政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃
LWB(WW)294	1870	劉業強議員	186	(5) 為殘疾人士提供的運輸服務和政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃
LWB(WW)295	2201	毛孟靜議員	186	(5) 為殘疾人士提供的運輸服務和政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃
LWB(WW)296	0022	石禮謙議員	186	(5) 為殘疾人士提供的運輸服務和政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃
LWB(WW)297	0894	易志明議員	186	(5) 為殘疾人士提供的運輸服務和政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃
LWB(WW)795	5419	張超雄議員	186	(5) 為殘疾人士提供的運輸服務和政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃
LWB(WW)796	5420	張超雄議員	186	(5) 為殘疾人士提供的運輸服務和政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃
LWB(WW)797	6791	張超雄議員	186	(5) 為殘疾人士提供的運輸服務和政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃
LWB(WW)798	4391	鄺俊宇議員	186	(5) 為殘疾人士提供的運輸服務和政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃
FSTB(Tsy)172	6793	張超雄議員	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
S-THB(T)006	S059	朱凱迪議員	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
S-THB(T)007	S021	尹兆堅議員	186	(6) 公共交通費用補貼計劃

管制人員的答覆

(問題編號：1731)

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 (陳美寶)
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：

- a. 香港10條主要幹線設計流量及繁忙時間使用量為何；
- b. 中環灣仔繞道通車後的交通流量變化為何；
- c. 現時本地各隧道使用設計流量及繁忙時間使用量為何；
- d. 交通意外的傷亡人數為何；
- e. 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；
- f. 各隧道收費及營運開支為何；
- g. 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；
- h. 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：44)

答覆：

- a. 由於交通統計年報所載的交通流量統計數字現時只計至2018年，2016年至2018年香港主要幹線的設計行車量及繁忙時間使用率的數據現載於附件1。
- b. 平日中環及灣仔繞道的每日平均車流量約為54 200架次。據運輸署觀察所得，中環及灣仔繞道在2019年2月24日全面通車後，干諾道中及告士打道在平日早上和傍晚繁忙時間的車流量分別減少約28%和36%，而民寶街的車流量則增加約56%。
- c. 各隧道的設計行車量及過去3年繁忙時間使用率載列於附件2。

d. 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
2017	19 888
2018	19 637
2019	20 218

e. 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。

f. 2016-17至2018-19年度期間各收費隧道的收費水平及營運開支載列於附件4。

g. 運輸署在2019年7月開展「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。運輸署預期在2021年就研究所提建議諮詢有關持份者意見。

h. 過去3年各隧道的快易通使用情況表列如下：

收費隧道	2017年	2018年	2019年
香港仔隧道	51%	55%	52%
海底隧道	41%	43%	45%
東區海底隧道	50%	49%	49%
大老山隧道	55%	55%	55%
獅子山隧道	45%	46%	46%
城門隧道	42%	43%	43%
將軍澳隧道	47%	47%	47%
八號幹線 (尖山隧道及沙田嶺隧道)	51%	51%	49%
西區海底隧道	56%	55%	56%
大欖隧道	57%	56%	58%

主要幹線設計行車量及繁忙時間使用率

路段	主要幹線 ¹	方向	設計行車量 (架次/ 小時)	使用率 ²		
				2016年	2017年	2018年
香港島						
夏慤道 (介乎添馬街 與軍器廠街)	四號	西行	9 450	0.7	0.6	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	0.6	0.7	0.6
西九龍公路 (介乎連翔道 與興華街西)	三號	南行	4 700	0.9	0.9	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	0.9	1.0
龍翔道 (介乎南昌街 與獅子山隧 道)	七號	東行	4 700	0.8	0.9	0.9
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	0.9	1.0	1.1

路段	主要幹線 ¹	方向	設計行車量 (架次／小時)	使用率 ²		
				2016年	2017年	2018年
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	1.0	1.2
南灣隧道	八號	東行	4 700	0.4	0.4	0.4
屯門公路 (介乎深井與 青朗公路，包 括深井支路)	九號	東行	6 300	0.9	0.9	0.9
港深西部公路 (介乎亦園路 與深圳灣公路 大橋) ³	十號	北行	3 000	-	0.2	0.2

註

- ¹ 六號幹線由中九龍幹線、T2主幹路及將軍澳—藍田隧道組成。由於六號幹線正在施工，運輸署未能提供其使用率。
- ² 使用率指早上繁忙時間(即平日早上7時至早上10時最繁忙的1小時)的交通流量與設計行車量的比率。
- ³ 由於2016年交通統計年報沒有載列繁忙時間的交通流量數據，運輸署未能編製港深西部公路的相關使用率。

各隧道的設計行車量及繁忙時間使用率

隧道	方向	設計行車量 (架次／ 小時)	使用率 ¹		
			2017年	2018年	2019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 ²	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	0.6
	南行	4 200	0.6	0.6	0.6
獅子山隧道	北行	2 600	1.0	1.0	1.0
	南行	2 600	1.0	1.0	1.0
大老山隧道	北行	2 600	0.8	0.9	0.9
	南行	2 600	0.9	0.9	0.9
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	0.4	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	0.4
	南行	4 700	0.5	0.5	0.5

註

- ¹ 使用率指根據隧道營辦商編製的數據所得的繁忙時間交通流量(即平日早上7時至早上10時及下午5時至晚上8時的平均每小時交通流量)與隧道設計行車量的比率。
- ² 因海底隧道在 2019 年 11 月 13 日至 12 月 31 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。

2017年至2019年公共交通工具平均每日乘客人次

	專營 巴士 (千次)	港鐵 綫路 (千次)	香港 電車 (千次)	公共 小巴 (千次)	渡輪 (千次)	的士 (千次)	居民 服務 (千次)	港鐵巴士 (新界西北) (千次)	總計 (千次)
2017年	3 966.5 (31.3%)	5 340.5 (42.1%)	172.1 (1.4%)	1 814.8 (14.3%)	128.2 (1.0%)	898.0 (7.1%)	231.6 (1.8%)	139.0 (1.1%)	12 690.8 (100.0%)
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%)	1 765.2 [#] (14.2%)	122.2 (1.0%)	854.1 [#] (6.9%)	214.0 [#] (1.7%)	141.1 (1.1%)	12 443.5 [#] (100%)

註：

() 括號內數字為該公共交通工具所佔百分比。

臨時數字

收費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(沙田至長沙灣段) ¹	大欖隧道	西區海底隧道	大老山隧道
電單車、機動三輪車	8元	13元	5元 ⁴ (劃一隧道費)	8元 ⁴ (劃一隧道費)	5元 ⁴ (劃一隧道費)	3元 ⁴ (劃一隧道費)	8元 ⁴ (劃一隧道費)	22元 ³	25元 ³	15元
私家車	20元	25元						48元 ³	75元 ³	20元
的士	10元	25元/ 15元 ²						48元 ³	70元 ³	20元
公共小巴	10元	38元						100元 ³	85元 ³	23元
私家小巴	10元	38元						100元 ³	85元 ³	24元
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						49元 ³	85元 ³	24元
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						55元 ³	110元 ³	28元
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						60元 ³	140元 ³	28元
公共及私家單層巴士	10元 ⁴	50元 ⁴						143元 ³	140元 ³	32元 ⁴
公共及私家雙層巴士	15元 ⁴	75元 ⁴						168元 ³	200元 ³	35元 ⁴
超過2條車軸的每條額外車軸	10元	25元	免費 ³	30元 ³	24元					

註

- 1 尖山隧道是八號幹線的一部分。
- 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。
- 3 優惠收費直至另行通告。
- 4 由2019年2月17日起使用政府收費隧道時獲豁免收費的專營巴士除外。

2016-17 至 2018-19 年度期間各政府收費隧道的營運開支

隧道 ¹	2016-17年度 (百萬元)	2017-18年度 (百萬元)	2018-19年度 (百萬元)
海底隧道 ²	70	79	79
東區海底隧道 ^{2,3}	67	103	103
大老山隧道 ^{2,3}	-	-	64
香港仔隧道 ⁴	77	80	80
獅子山隧道 ⁴	75	70	72
城門隧道 ⁴	67	67	94
將軍澳隧道 ⁴	55	56	60
八號幹線(沙田至長沙灣段) ^{4,5}	300	271	265

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。
- 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各隧道的管理、營運及維修承辦商的管理費。
- ³ 隨着東區海底隧道和大老山隧道的專營期屆滿，政府分別在2016年8月7日和2018年7月11日收回該2條隧道的專營權。
- ⁴ 這些隧道由政府建造。營運開支已包括隧道在該年度的建造成本折舊費。
- 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：0096)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

當局表示會繼續跟進「香港專營巴士服務獨立檢討委員會」(獨立檢討委員會)有關提升專營巴士安全的建議，請以表分別列出各項改善建議的名稱、推展進度，以及涉及開支。

提問人：陳恒鏞議員 (立法會內部參考編號：1)

答覆：

政府一直與專營巴士營辦商合作，積極推展獨立檢討委員會所提出的各項建議。截至2019年年底，在45項建議中，有43項已落實完成或正推展(當中部分成為恆常措施／工作)。政府正詳細研究其餘兩項建議(當中涉及法律修訂或取決於其他措施的推行進度)，以擬定下一步工作。就各項建議所採取跟進工作的最新進展，載列於附件。有關跟進工作由運輸署現有員工執行，涉及的開支沒有詳細分列。

《香港專營巴士服務獨立檢討委員會報告》
建議及跟進工作最新進展摘要

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
<p>(i) 專營巴士安全總監</p> <p>(1) 運輸署設立所需架構，從而建立積極主動的對策，以確保巴士安全。</p> <p>(2) 運輸署委任 1 名專營巴士安全總監，並成立小規模的巴士安全小組。</p>	<p><u>正推展</u></p> <p>運輸署已制定有關委任專營巴士安全總監及設立專營巴士安全小組的人手編制及工作範疇等安排。如有關增加人力資源的撥款獲立法會批准，運輸署可望於 2020-21 年度內設立由 1 名專營巴士安全總監所領導的專營巴士安全小組，從而建立積極主動的對策，並推動和落實確保專營巴士安全的相關措施。</p>
<p>(3) 專營巴士營辦商各自委任安全總監。</p>	<p><u>已落實完成</u></p> <p>所有專營巴士營辦商已各自委任其安全總監。</p>
<p>(ii) 旨在加強專營巴士安全的常設工作小組</p> <p>(4) 擴大常設工作小組成員範圍，包括具備專營巴士專門知識的獨立人士。</p>	<p><u>已落實完成</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 運輸署的加強專營巴士安全工作小組已改為常設組織，並於 2019 年年初進行改組，改名為「加強專營巴士安全委員會」（「巴士安全委員會」），並委任了 2 名本地專家學者為成員。 「巴士安全委員會」之下設有 2 個小組委員會，分別是「車內安全裝置及科技小組委員會」及「巴士車長訓練、疲勞及工作時數管理小組委員會」，就相關課題聚焦地進行討論及監督跟進工作，並向「巴士安全委員會」匯報工作進度。

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
	<ul style="list-style-type: none"> 在 2019 年，「巴士安全委員會」分別在 4 月、6 月及 11 月召開會議，而其轄下的 2 個小組委員會亦共召開過 7 次會議。
<p>(iii) 科技安全裝置：運輸署科技小組</p> <p>(5) 運輸署盡快成立專責科技小組。</p>	<p><u>已落實完成</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 運輸署以現時處理中的各個個別科技項目為基礎，向相關分部增撥人員，專職負責運輸科技事宜。 待日後專營巴士安全小組設立後，該小組將會專職負責處理專營巴士安全及科技安全裝置事宜。
<p>(6) 專責科技小組與海外司法管轄區內獲認受的機構(例如倫敦運輸局或新加坡陸路交通管理局)建立聯繫，分享資訊。</p>	<p><u>已落實完成(成為恆常工作)</u></p> <p>現時，運輸署已與海外司法管轄區獲認受的機構建立聯繫，例如英國倫敦運輸局及新加坡陸路交通管理局，以分享資訊。運輸署會繼續及進一步加強與有關海外機構的聯繫及交流。</p>
<p>(7) 專營巴士營辦商委任轄下職員負責科技安全裝置，並與獲認受的海外司法管轄區內專營巴士營辦商建立聯繫，分享資訊。</p>	<p><u>已落實完成(成為恆常工作)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 現時，本港的專營巴士營辦商已與海外司法管轄區的專營巴士營辦商建立聯繫，以分享資訊。 各專營巴士營辦商的安全總監已統籌處理科技安全裝置的事宜，並加強與海外專營巴士營辦商的聯繫及交流，包括前往海外(例如新加坡、日本及英國等)和中國內地與當地巴士營辦商及製造商就有關巴士安全及先進科技應用等課題進行聯繫及交流。
<p>(iv) 資助</p> <p>(8) 運輸署設立小數額的基金，資助專營巴士營辦商採用新的安全科技。</p>	<p><u>已落實完成(成為恆常工作)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 運輸署已檢視現有的基金，並得悉創新科技署下的「創新及科技

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
	<p>基金」的資助範圍應可涵蓋新的專營巴士安全科技。該基金(包括旗下的伙伴研究計劃或科技券計劃)為本地大學、公營科研機構、本地企業、工商協會團體等提供財政支援，鼓勵和協助他們提升科技水平，並為其業務注入更多創新意念。</p> <ul style="list-style-type: none"> • 運輸署已將上述基金的資助範圍通知專營巴士營辦商，並鼓勵營辦商申請有關基金，以助其研發及採用提升專營巴士安全及運作的新科技。 • 此外，運輸署現正就在現役雙層巴士加裝電子穩定控制系統、車速限制減速器，以及在上層乘客座位加裝安全帶的政府資助計劃作出跟進，詳情載於第 10 項。
<p>(9) 運輸署委聘獨立顧問，就部分專營巴士上層座椅加裝安全帶，進行成本效益分析。</p>	<p><u>已落實完成</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 所有由 2018 年 7 月起訂購的新巴士，均會在所有乘客座椅裝設安全帶。截至 2019 年年底，已有約 400 部新購置並已裝設安全帶的巴士投入服務。 • 運輸署在 2019 年 2 月委任獨立顧問^{註 1}就在專營巴士加裝安全帶進行成本效益分析，並於同年 9 月完成有關研究。分析顯示政府應考慮為 2016 年或以後登記的雙層巴士(約 1 900 部)的上層乘客座位安裝安全帶。此外，有關研究亦認為配置安全帶的巴士應優先調派至行走快速道路及車程較長的路線中運作。 <p>(^{註 1} 有關研究由香港理工大學土木及環境工程學系團隊作為獨立顧問進行。有關研究報告已提交予「巴士安全委員會」，並上載於運輸署網頁。)</p>

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
	<ul style="list-style-type: none"> • 因應研究結果，運輸署與各專營巴士營辦商將安排為約 1 900 部現役雙層巴士的上層乘客座位安裝安全帶。有關安裝工作於 2020 年第二季開始陸續展開，預計 3 年內完成，當中 700 部預期可於 2020 年內完成。政府會資助專營巴士營辦商八成相關安裝費用，其餘費用和日後的維修保養則由專營巴士營辦商負擔。 • 預計當有關加裝工作於 2022 年完成後，連同新購的巴士，屆時將有超過 3 000 部巴士配有安全帶。運輸署會與專營巴士營辦商落實優先調派該等巴士在行走快速公路並較少停站的長途巴士路線運作。
<p>(10) 運輸署委聘獨立顧問，就加裝電子穩定控制系統、具有減速功能的車速限制器(「車速限制減速器」)及證實技術上可行的所有其他安全裝置，進行成本效益分析，然後才要求專營巴士營辦商安裝該等裝置。</p>	<p><u>已落實完成</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 鑑於電子穩定控制系統及車速限制器行之有效，運輸署已根據巴士生產商及專營巴士營辦商提供的成本資料及參考海外的相關研究結果，進行成本效益檢討。相關的工作已經完成，結果顯示政府應考慮為所有在技術上可作相關加裝的現役巴士(約 4 200 部)加裝電子穩定控制系統及車速限制減速器。 • 因應研究結果，運輸署與各專營巴士營辦商將安排為約 4 200 部現役雙層巴士加裝電子穩定控制系統及車速限制減速器。有關安裝工作將於 2020 年第二季開始陸續展開，預計 4 年內完成。政府會資助專營巴士營辦商八成相關安裝費用，其餘費用和日後的維修保養則由專營巴士營辦商負擔。

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
	<ul style="list-style-type: none"> 所有由 2018 年 7 月起訂購的新巴士，都會配置電子穩定控制系統及車速限制減速器。預計當有關加裝工作於 2023 年完成後，連同新購的巴士，屆時將有超過 5 500 部巴士配有電子穩定控制系統及車速限制減速器。
<p>(v) 安全表現指標</p> <p>(11) 運輸署訂立較細緻的安全表現指標。</p>	<p><u>已落實完成(成為恆常工作)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 運輸署已參考倫敦運輸局的安全表現指標，並與各專營巴士營辦商敲定在本港採用的安全表現指標及統一相應的數據格式。
<p>(12) 運輸署邀請倫敦運輸局就其採用的安全表現指標，詳加闡明及澄清。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 全新採用的安全表現指標會由原來的 2 個項目^{註 2}增加至 19 個項目。該等項目涵蓋 6 個範疇(包括一般安全、巴士乘客安全、巴士運作及網絡安全、巴士工程安全、員工工作安全，以及管理及保證系統)，以期可以全方位檢視專營巴士營辦商的相關安全表現及趨勢，從而有助推行針對性的研究及措施，以進一步加強專營巴士安全。 (^{註 2} 該 2 個項目為：(i)巴士檢驗時發現有關安全的故障；及(ii)每百萬行車公里中涉及交通意外的巴士數目。) 運輸署與各專營巴士營辦商由 2019 年 7 月開始收集有關數據進行試驗，並已於 2020 年 1 月 1 日起利用新一套表現指標量度安全表現。

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
<p>(vi) 專營巴士意外數據</p> <p>(13) 公開遠期計劃中巴士安全章節內的意外數據資料。</p>	<p><u>已落實完成(成為恆常工作)</u></p> <p>運輸署已統整數據及與專營巴士營辦商落實有關公布安排。各專營巴士營辦商已於 2020 年 1 月/2 月陸續在其網頁公布其於 2019 年提交的遠期計劃中巴士安全章節內的意外數據。</p>
<p>(14) 運輸署要求專營巴士營辦商每月向運輸署匯報所有意外。</p>	<p><u>已落實完成(成為恆常工作)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 運輸署已要求各專營巴士營辦商每月向運輸署匯報所有涉及專營巴士的意外。
<p>(15) 運輸署考慮設立有關專營巴士意外數據的共同匯報/分析系統。</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 由 2019 年開始，運輸署已備存巴士意外的數據庫，並已與專營巴士營辦商劃一了匯報/分析的安排，以定期向「巴士安全委員會」匯報和作適當跟進。
<p>(16) 運輸署就報告超速駕駛或急速剎車事件，指定專營巴士營辦商採用劃一臨界值。</p>	<p><u>已落實完成(成為恆常工作)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 運輸署已與各專營巴士營辦商完成就超速駕駛及急速剎車情況設立劃一目標臨界值，以發出實時警報及製備報告以與車長跟進。有關臨界值為：
<p>(17) 運輸署就報告突然加速事件，指定專營巴士營辦商採用劃一臨界值。</p>	<p>(i) 超速駕駛</p> <p>實時警報 — 時速超過 50 公里或 70 公里(視乎路段的車速限制)；</p> <p>製備報告 — 持續 10 秒時速超過 55 公里或 75 公里；及</p>
<p>(vii) 實時警報</p> <p>(18) 運輸署要求專營巴士營辦商就超速、減速及加速向車長發出實時警報，以及製備這些事件的紀錄。</p>	<p>(ii) 急速剎車</p> <p>製備報告 — 超過 0.4 重力。</p> <ul style="list-style-type: none"> • 就超速駕駛的情況自動向巴士車長發出實時警報並編製特別報告的措施已實施。 • 專營巴士營辦商在推行有關措施

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
	<p>時有向巴士車長解釋公司如何採用有關臨界值，並就個別巴士車長的報告作跟進行動。在推行期間，專營巴士營辦商發現超速報告的數字有顯著的下降，因而相應逐步將較寬鬆的臨界值收緊，讓巴士車長逐漸適應及持續改善駕駛安全。專營巴士營辦商已向「巴士安全委員會」匯報有關情況，而委員備悉有關進展並會繼續密切留意專營巴士營辦商的實施情況。</p> <ul style="list-style-type: none"> • 運輸署會與各專營巴士營辦商跟進實施劃一目標臨界值的時間表，以期於 2020 年內全面實施。
<p>(19) 運輸署及專營巴士營辦商探討以下可行性：向營辦商控制中心發出實時或接近實時有關超速、減速及加速的自動警報，以及在適當時與車長溝通。</p>	<p><u>正研究</u></p> <p>待有關為超速駕駛及急速剎車情況設立劃一臨界值的工作落實後，運輸署會與各專營巴士營辦商探討有關建議的可行性及可行的實施時間表。</p>
<p><i>(viii) 巴士車長培訓</i></p> <p>(20) 運輸署與專營巴士營辦商合作，以確定車長培訓制度的主要成效指標。</p>	<p><u>正推展</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 運輸署向所有專營巴士營辦商發出的《專營巴士車長訓練綱領實務守則》（「《實務守則》」），已於 2018 年 10 月起實施。 • 運輸署已於 2019 年年底(即《實務守則》實施一年後)與各專營巴士營辦商開始就該《實務守則》的實施情況進行檢討，以及識別及制訂車長培訓制度的主要成效指標，預計有關檢討工作將於 2020 年內完成。

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
(21) 運輸署規定，須把疲勞管理納入車長培訓課程。	<p><u>正推展</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 現時專營巴士車長的培訓課程中已加入疲勞管理的元素，包括提醒車長要有足夠休息恢復精神和體力，避免因連續長時間工作而產生疲勞，留意個人的身體狀況與可承受的工作時間以確保精神狀況適宜駕駛，以及多作運動以保持身體健康等。 運輸署會於研究疲勞識別和管理的課題時一併探討進一步加強巴士車長相關培訓的可行性。 <p>[請同時參閱下文第 25 至 27 項]</p>
(22) 運輸署撥款資助車長修讀專門課程，學習處理辱罵他人和憤怒的乘客。	<p><u>正推展</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 運輸署已計劃製作有關專營巴士車長應對難處理乘客的培訓教材。教材以網上短片課程形式為主，內容將包括學習處理辱罵他人和憤怒的乘客等課題。 運輸署已與專營巴士營辦商制定有關教材及實施安排，預計於 2020 年第一季度展開有關工作，並於 2020 年下半年完成製作及實施。
(ix) 《巴士車長工作、休息及用膳時間指引》	
(23) 委任識別和管理疲勞駕駛方面的專家加入常設工作小組，成為委員。	<p><u>已落實完成</u></p> <p>運輸署已委任本地專家加入「巴士安全委員會」為成員。</p>
(24) 在規例中訂明有關工時的指引。	<p><u>正推展</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 運輸署已於 2018 年發出最新修訂的《巴士車長工作、休息及用膳時間指引》(《指引》)。所有專營巴士營辦商均在 2019 年第二季開始全面實施該修訂《指引》。
(25) 常設工作小組考慮每更 14 小時的特別更是否符合巴士安全。	
(26) 常設工作小組考慮限制車長在一段期間(例如 14 日或 28 日)內的總駕駛時數。	

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
<p>(27) 常設工作小組委聘獨立顧問進行成本效益分析，以探討廢除特別更(例外於 22 小時值勤規定)有何影響，特別是潛在的安全改善、須增聘車長的人數和成本，以及對專營巴士票價的影響。</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 運輸署已檢視各專營巴士營辦商執行《指引》的情況。 • 考慮到專營巴士營辦商有需要照顧市民在上下午繁忙時間的乘車需要，修訂的《指引》讓巴士公司可適度安排每更不超逾 14 小時(但駕駛時間仍不可超逾 10 小時及期間需提供不少於 3 小時的休息時間)的特別更次。現時，專營巴士營辦商已開始實施實際編訂的更次時間不超逾 13.5 小時的安排，並會視乎增聘巴士車長的進度，計劃逐步於 2020 年年底前把特別更次的工作時數縮短至 13 小時。 • 運輸署除了跟進及監察專營巴士營辦商實施新修訂的《指引》外，亦一直研究疲勞識別和管理以進一步全面檢討《指引》，當中會包括有關較長時間的特別更次安排是否符合安全要求及其廢存的成本效益分析，以及是否和如何限制巴士車長在一段期間內的總駕駛時數等細節。 • 在考慮部分海外司法管轄區有關疲勞駕駛的文獻及研究報告後，運輸署察悉有各種不同的因素(包括工作時數、編更安排、休息時間，以及巴士車長的生活作息、睡眠規律和個人身體狀況等)都可能引致巴士車長疲勞。運輸署隨後與來自香港理工大學的「巴士安全委員會」專家成員以及另外 2 名本地專家^{註 3} 探討進一步的工作。 <p>(^{註 3} 一位是註冊職業治療師、特許職業安全及健康監督兼工作及駕駛能力評估專家，另一位是工業工程師而其研究側重於人為因素在工作保健系統中的應用。)</p>

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
	<ul style="list-style-type: none"> • 依照有關海外做法的初步探討結果以及運輸署與本地專家／學者的繼後討論，運輸署已向「巴士安全委員會」報告其計劃委聘獨立本地專家顧問就香港專營巴士行業有關識別和管理疲勞駕駛的課題進行研究。初步研究方向包括： <ul style="list-style-type: none"> (i) 了解專營巴士車長疲勞駕駛的整體情況、根本問題及成因； (ii) 研究現有《指引》所定的專營巴士車長工作時數、休息時間、編更安排(包括特別更次)與車長疲勞駕駛的關係；以及 (iii) 探討相應的改善策略和措施。 • 研究將會邀請所有專營巴士營辦商及其車長的參與。 • 至於有關在規例中訂明有關工時指引的建議，將於研究識別和管理疲勞駕駛的課題時一併跟進。
<p>(28) 城巴有限公司(城巴)／新世界第一巴士服務有限公司(新巴)和運輸署緊密合作，以確保城巴／新巴為當特別更的車長提供足夠的休息設施。</p>	<p><u>已落實完成(成為恆常工作)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 現時全港共有 299 個巴士總站(包搭港鐵巴士路線的總站)。各專營巴士公司已陸續於現有巴士總站增加洗手間和休息設施，以照顧巴士車長的需要。現時，超過 95%的巴士總站已設有洗手間或在 3 分鐘步行距離內有洗手間設施。餘下的基本上在約 4 至 7 分鐘步行距離內有洗手間設施。另一方面，約 90%的巴士總站已設有可供巴士車長使用的休息設施。 • 除於 2018 年在柴灣車廠、海洋公

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
	<p>園及上環的巴士停泊用地提供新休息室／休息設施外，城巴及新巴亦於 2019 年陸續在不同位置(包括中環交易廣場等)提供更多休息設施供巴士車長使用。</p> <ul style="list-style-type: none"> 在 2017 至 2019 年，政府共批出 74 宗由專營巴士營辦商提出提供工作室／休息室／休息設施的申請。
<p>(x) 兼職車長：其他受僱工作</p> <p>(29) 運輸署訂明專營巴士營辦商須就兼職車長的其他受僱工作獲取、備存及更新的資料，包括工作性質和時間。</p>	<p><u>已落實完成(成為恆常工作)</u></p> <p>現時，每間專營巴士營辦商已各自訂有一套機制讓兼職車長報告其他受僱工作的資料。</p>
<p>(30) 運輸署要求新大嶼山巴士(1973)有限公司(嶼巴)獲取及備存由冠忠或任何其他巴士和司機供應商向其提供的車長在其他受僱工作中當值、駕駛時間及休班時間的紀錄，而嶼巴必須信納這些車長為嶼巴執行駕駛職務時符合《指引》。</p>	<p><u>已落實完成(成為恆常工作)</u></p> <p>因應運輸署的要求，嶼巴已獲取及備存由任何其他巴士和司機供應商向其提供的巴士車長在其他受僱工作中當值、駕駛時間及休班時間的紀錄。</p>
<p>(xi) 為巴士車長提供休息和洗手間設施</p> <p>(31) 運輸署修訂《運輸策劃及設計手冊》，以刪除以下條文：鄰近發展項目如設有洗手間設施，便無須在巴士總站為巴士營辦商員工提供該等設施。</p> <p>(32) 運輸署邀請規劃署修訂《香港規劃標準與準則》第八章第 4.1.6 條，以訂明巴士總站必須提供洗手間和休息設施。</p> <p>(33) 政府在新建的公共交通交匯處和巴士總站設置固定構築物，用作站長室及附設洗手間設施的休息室。</p>	<p><u>已落實完成(成為恆常工作)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 運輸署已於 2019 年 8 月修訂《運輸策劃及設計手冊》相關條文，加入於規劃新公共交通交匯處及巴士總站時需提供巴士車長及員工休息和洗手間等基本設施的指引，並提供範本圖樣及相關適用面積予規劃人員參考。 規劃署已於 2019 年 12 月修訂《香港規劃標準與準則》中的相關條文。

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
(34) 運輸署邀請運房局局長的代表成為運輸署專責小組的成員，以監察在公共交通交匯處和巴士總站提供附屬設施的事宜。	<p><u>已落實完成(成為恆常工作)</u></p> <p>運輸及房屋局的代表已加入並參與由運輸署統籌的跨部門專責小組會議，以監察在公共交通交匯處和巴士總站提供該等附屬設施的事宜。</p>
<p>(xii) 辱罵和襲擊車長</p> <p>(35) 運輸署和香港警務處(警務處)推行長期計劃，透過新聞媒體、電視台及社交媒體，教育公眾明白辱罵正在執行職務的車長既不能接受，亦會構成刑事罪行。</p>	<p><u>已落實完成(成為恆常工作)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 運輸署於 2019 年 2 月 25 日推出一系列電視及網上宣傳短片，加強乘客乘坐公共交通工具時的安全及禮讓意識(包括尊重巴士車長)。 • 運輸署及警務處已制訂長期宣傳計劃，透過不同渠道(包括網上及電台宣傳短片／聲帶及《道路安全通訊》等)，宣傳乘客安全及行為等事項。 • 運輸署及警務處會定期檢討有關計劃推行情況。
(36) 運輸署要求專營巴士營辦商張貼告示，以提醒專營巴士乘客辱罵車長既不能接受，亦會構成刑事罪行。	<p><u>已落實完成</u></p> <p>運輸署已統整有關告示內容，而各專營巴士營辦商亦已在巴士車廂內張貼有關告示，以提醒乘客切勿騷擾巴士車長駕駛。</p>
(37) 運輸署要求專營巴士營辦商在巴士前門和車長座位安裝可錄音攝錄機。	<p><u>已落實完成</u></p> <p>各專營巴士營辦商已為旗下於車長座位安裝有閉路電視的巴士，加裝錄音設備及開啟有關功能。</p>
(38) 建議訂立具體的法例條文，把向正在執行公務的車長作出帶恐嚇、辱罵或侮辱成分的言行，訂為罪行。	<p><u>正研究</u></p> <p>運輸署正檢視現行相關法例條文，是否足夠對向正在執行公務的巴士車長作出帶恐嚇、辱罵或侮辱成分言行的乘客作出檢控，並同時會諮詢相關政府政策局／部門。</p>

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
<p>(xiii) 在專營巴士站及附近違例停車</p> <p>(39) 盡快將有關的法例條文提交立法會，以訂明定額罰款通知書必須送達車主而不是固定在車輛上或交付司機，以及准許送達電子通知書。</p>	<p><u>正推展</u></p> <p>就利用科技協助交通執法方面，警務處在 2020 年 3 月中在灣仔、將軍澳和深水埗警區開展電子定額罰款通知書先導計劃。在先導計劃下，前線執法人員會在違例現場以手提裝置處理違泊車輛的資料，並即時以流動便攜列印機列印定額罰款通知書。根據警務處提供的資料，先導計劃會逐步擴展至所有警區。長遠而言，政府計劃制訂立法建議，以擴大《定額罰款(交通違例事項)條例》(第 237 章)及《定額罰款(刑事訴訟)條例》(第 240 章)下送達定額罰款通知書的方法。</p>
<p>(40) 運輸署和警務處探討以下可行性：在合適的有利地點(特別是燈柱)安裝閉路電視攝錄機，以監察專營巴士站及附近的違例停車黑點。</p>	<p><u>正推展</u></p> <p>警務處正與物流及供應鏈多元技術研發中心合作籌劃試驗計劃，選取合適地點設置攝錄機，以影像分析技術協助進行實際執法行動，針對部分較為普遍會導致交通阻塞的交通罪行，包括車輛在巴士站及不准停車範圍違例停車等。有關計劃目前仍在籌備階段，警務處會在擬定具體細節(包括試驗地點等)後和落實試驗計劃前再向相關持份者簡介有關情況。視乎籌備工作的進展，預計試驗計劃可在 2020 年內展開。</p>
<p>(41) 專營巴士營辦商與警方合作，向警方提供安裝在專營巴士的攝錄機所錄得在專營巴士車站及附近違例停車的閉路電視影片。</p>	<p><u>已落實完成(成為恆常工作)</u></p> <p>專營巴士營辦商已聯繫警務處，並不時向警方提供錄得在專營巴士車站及附近違例停車的閉路電視影片，以便警方跟進。</p>

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
<p>(xiv) 為專營巴士而設的優先措施</p> <p>(42) 運輸署考慮設立有關系統，讓巴士離站時優先駛回道路。</p>	<p><u>正推展</u></p> <p>運輸署已由 2019 年 9 月起在沙田、葵芳、九龍城及中環陸續試行新的巴士友善交通措施，包括引入新設計的「請讓巴士」交通標誌，以及「慢駛」和「請讓巴士」道路標記。同時，專營巴士營辦商會在駛經試行地點的部分巴士車身背面貼上「請讓巴士」標貼。</p>
<p>(43) 運輸署在合適地點，更多使用巴士專線。</p>	<p><u>已落實完成(成為恆常工作)</u></p> <p>運輸署一直致力推展此事項。現時全港共有 79 段巴士專線及 14 個巴士專用入口。運輸署會繼續於合適地點增設更多巴士專線，例如運輸署將在寶康路通往將軍澳隧道的支路設置巴士專線，相關工程預計於 2020 年年中完成。</p>
<p>(xv) 路線風險評估</p> <p>(44) 運輸署要求專營巴士營辦商就旗下巴士行走的每一條路線，向運輸署提供路線風險評估。</p>	<p><u>正推展</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 運輸署已與各專營巴士營辦商敲定路線風險評估的詳細安排。在進行有關風險評估時，專營巴士營辦商須檢查及評估每條巴士路線的實際運作情況(包括道路、附近環境、其他車輛或行人的活動等)，並因應每條巴士路線其獨特的運作情況向車長提供充足及合適的駕駛指示。 • 專營巴士公司由 2019 年第四季起陸續為旗下所有路線進行路線風險評估，預計於 2020 年年底完成並向運輸署提交報告。

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
<p><i>(xvi) 車速限制</i></p> <p>(45) 運輸署物色合適地點，試行每小時 30 公里的低車速限制區。</p>	<p><u>正推展</u></p> <p>根據「提升香港易行度顧問研究」，運輸署初步建議在深水埗市集街區路段試行低速限制區。運輸署於 2019 年 6 月至 8 月舉行了公眾參與活動，諮詢持份者的意見。研究顧問正擬訂實施安排。運輸署會在今年稍後時間再行與深水埗區議會及有關持份者溝通。</p>

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0124)

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 (陳美寶)
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，每天行走班次數目，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. 當局於去年落實「專營巴士豁免隧道費基金」(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？當局有沒有設定檢討此政策的時間表？(3)當局自設立「專營巴士豁免隧道費基金」以來，庫房收入如少收多少？

提問人：陳恒鑠議員 (立法會內部參考編號：2)

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陸上隧道的專營巴士、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	2017	33	4 441	1	63	10	158
	2018	32	4 543	1	63	9	156
	2019	32	4 273	1	65	7	149

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
東區海底隧道	2017	22	2 083	2	48	10	41
	2018	22	2 142	2	35	9	32
	2019	22	2 022	2	35	8	30
西區海底隧道	2017	32	3 318	0	0	34	345
	2018	32	3 559	0	0	32	327
	2019	34	3 349	0	0	32	327
獅子山隧道	2017	32	3 260	8	465	12	80
	2018	29	3 184	8	473	10	77
	2019	30	3 235	8	470	7	57
大老山隧道	2017	31	3 977	0	0	22	252
	2018	32	3 892	0	0	21	229
	2019	34	3 760	0	0	17	218
尖山隧道	2017	19	701	0	0	4	25
	2018	16	758	0	0	5	28
	2019	16	732	0	0	5	20

備註

- (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。在過去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)		
	2017年	2018年	2019年 (註4)	2017年	2018年	2019年
海底隧道	41.7	40.9	13.3	7	6	5.1
東區海底隧道	75.2	74.5	23.4	8.8	8.3	8.6
西區海底隧道	266.7	287.0	318.6	28.8	25.7	24.7
獅子山隧道	不適用(註5)					
大老山隧道	62.9	61.7	18.7	1.1	1.2	1.4
尖山隧道	5.5	5.9	3.2	0.4	0.4	0.4

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) 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. 根據基金安排，由2019年2月17日起，所有專營巴士均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理據上調車費時，該專營巴士營辦商須先利用基金結餘抵銷加幅，以降低乘客所需承擔的車費加幅。另一方面，如專營巴士營辦商所節省的隧道費／使用費超逾政府為其設定的上限，則其節省的款項會透過票價優惠回饋乘客。

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，因計及基金的紓緩作用，乘客所需承擔的整體加權平均票價加幅由9.9%分別降至7%和5.6%。

自基金實施以來，截至2020年1月31日，基金存入所節省的隧道費／使用費總額約為274,309,000元。按專營公司劃分的分項數字載列如下：

巴士公司	金額(千元) (截至2020年1月31日)
九龍巴士(一九三三)有限公司	145,860
新世界第一巴士服務有限公司	44,507
城巴有限公司(香港島及過海巴士網絡專營權)	35,757
城巴有限公司(機場及北大嶼山巴士網絡專營權)	19,864
龍運巴士有限公司	28,311
新大嶼山巴士(1973)有限公司	10
總計	274,309

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0125)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

自去年六月社會各區發生多次示威及暴動，請問：

1. 各專營巴士公司旗下巴士因而受到不同程度損壞情況為何？涉及維修及各類開支情況為何？
2. 各專營巴士公司因為示威及暴動而必須改動班次情況為何？受影響乘客人次有多少？運輸署提供相關援助為何？
3. 各專營巴士公司因此而蒙受經濟損失情況為何？
4. 針對上述情況，當局於來年規劃和制訂巴士路線方面如何受到影響？

提問人：陳恒鑠議員 (立法會內部參考編號：3)

答覆：

(1)

自2019年6月，約有490輛專營巴士在公眾活動中遭受不同程度的破壞。主要損壞情況包括車輛被燒毀、被塗污、玻璃窗被打破或損毀，以及車胎被放氣等。由於這些巴士屬專營巴士營辦商所擁有，政府沒有其損壞相關的維修費用及其他開支的資料。

(2)及(3)

在有關公眾活動進行期間，不同路段出現交通擠塞和堵路的情況，影響巴士服務的正常運作。多條專營巴士路線須暫停服務、改道、縮短路線或調整班次，服務受影響的時間由少於一小時至數日或一星期以上不等(例如吐露港公路和紅磡海底隧道的情況)。在有關活動進行期間，運輸署與專營巴士營辦商緊密合作，制定服務調整安排，並適時提供臨時巴士和渡輪服務，

盡量為受影響乘客提供其他交通工具。與2019年上半年比較，大部分專營巴士營辦商的平均每日乘客人次於下半年下跌3%至8%。專營巴士服務在2019年11月最受影響，與2018年同月比較乘客量平均下跌16%。

財政司司長在2019年10月22日宣布，政府會向專營巴士營辦商發還在2019年7月1日至12月31日6個月期間其實際燃料支出的三分之一，以助其應付當前經濟環境下的經營壓力。上述協助措施在防疫抗疫基金下延長資助期限，令專營巴士營辦商可繼續在2020年1月1日至6月30日的6個月期間，獲資助其實際燃料支出的三分之一。

(4)

運輸署會繼續密切監察巴士服務的情況，並按需要調整服務，以配合乘客的出行需要。至於每年的巴士路線計劃，運輸署會繼續因應各項因素，包括地區發展、人口變化、新運輸設施落成、當區現有和規劃中的公共運輸服務等，優化現有的巴士服務網絡。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0126)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

請提供過去一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，及港鐵分別獲政府補貼／津貼／豁免的項目及所涉支出分別為何(請以表列回覆)？

提問人： 陳恒鑠議員 (立法會內部參考編號：4)

答覆：

2018-19及2019-20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)	
		2018-19年度	2019-20年度 (截至2020年 2月29日)
專營巴士	豁免車輛牌照費(註1)	25,495	23,150
	發還地租及政府土地的租金(註1)	380,048	295,407
	豁免政府隧道和道路的收費(註2)	33,602	240,707
	豁免首次登記稅	56,529	27,402
	豁免已登記商用車輛的車輛檢驗費用(註3)	不適用	827
	資助在有蓋巴士站安裝座椅及巴士到站資訊顯示屏	4,298	2,868
非專營巴士	豁免已登記商用車輛的車	不適用	2,160

公共交通工具	豁免／資助項目	款額 (千元)	
		2018-19年度	2019-20年度 (截至2020年 2月29日)
	輛牌照費用(註3)		
	豁免已登記商用車輛的車輛檢驗費用(註3)	不適用	351
	豁免合資格車輛類別新領或續領客運營業證費用(註3)	不適用	31
	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3)	不適用	196
	豁免合資格車輛類別新領或續領封閉道路許可證費用(註3)	不適用	83
電車	資助更換主要路段的電車路軌(註4)	4,291	7,609
的士	豁免已登記商用車輛的車輛牌照費用(註3)	不適用	7,354
	豁免已登記商用車輛的車輛檢驗費用(註3)	不適用	501
渡輪	豁免船隻牌照費(註5)	216	161
	發還碼頭租金(註5)	7,967	5,778
	根據六條主要離島渡輪航線特別協助措施發還費用(註6)	138,429	64,469
公共小巴	豁免已登記商用車輛的車輛牌照費用(註3)	不適用	4,590
	豁免已登記商用車輛的車輛檢驗費用(註3)	不適用	163
	豁免合資格車輛類別新領或續領客運營業證費用(註3)	不適用	27
	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3)	不適用	130

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利用政府土地作專營巴士營運的地租及政府土地的租金。
2. 按照「專營巴士豁免隧道費基金」(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。有關數字為截至2020年1月的實際數字。
3. 根據財政司司長在2019年8月15日宣布的紓困措施，政府由2019年12月起，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1年。
4. 政府已預留合共約1,970萬元，以配對形式資助香港電車有限公司(電車公司)加快在主要彎位和路口使用新路軌塗層技術更換路軌的工程。根據配對安排，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。現已選定共2.35公里的電車路軌進行更換工程。
5. 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。
6. 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。根據特別協助措施發還費用的項目，包括船隻檢驗費用、船隻保險費用、船隻維修保養費用、船隻及船隊改善項目的每年半數折舊開支、私人繫泊設備收費、碼頭電費、水費和清潔費，以及因提供長者及小童票價優惠和推行離島遊計劃而少收的收入。

- 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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

政府現時積極鼓勵專營巴士公司推行環保措施，請問：

1. 截至現時為止，各間專營巴士公司有多少架環保巴士？各間機構環保巴士佔所有巴士百分比為何？
2. 除了採用環保巴士外，各間專營巴士推行其他環保措施為何？請分別表列之。
3. 政府有否提供相關資助？如有，資助計劃及涉及金額為何？以及截至目前為止的相關工作進度為何？

提問人：陳恒鏞議員 (立法會內部參考編號：5)

答覆：

1. 截至2019年12月31日，大部分持牌專營巴士已符合歐盟五期或六期排放標準。此外，由環境保護署全數資助專營巴士公司購置的電動巴士，亦在本港試驗行駛。各專營巴士公司的有關巴士數目及其佔巴士總數的百分比如下：

專營巴士公司	歐盟五期巴士	歐盟六期巴士	電動巴士	持牌專營巴士總數
九龍巴士(一九三三)有限公司	2 823 (69%)	220 (5%)	16 (<1%)	4 065

專營巴士公司	歐盟五期巴士	歐盟六期巴士	電動巴士	持牌專營巴士總數
城巴有限公司	896 (90%)	67 (7%)	5 (1%)	992
新世界第一巴士服務有限公司	528 (77%)	108 (16%)	4 (1%)	685
龍運巴士有限公司	225 (81%)	0 (0%)	4 (1%)	279
新大嶼山巴士(1973)有限公司	113 (72%)	5 (3%)	2 (1%)	156

2和3

與專營巴士有關的環保措施的推行進度及政府提供資助的詳情如下：

環保措施	詳情和進度	預算資助額(港元)
專營巴士低排放區	自2015年12月31日起，政府在銅鑼灣、中環和旺角3個繁忙路段設立專營巴士低排放區。專營巴士公司須調配符合歐盟四期或以上排放標準的巴士或已加裝選擇性催化還原器和柴油粒子過濾器的歐盟二期及三期巴士行走低排放區。為進一步改善低排放區的路邊空氣質素，政府已於2019年12月31日收緊行經低排放區的巴士的排放標準至歐盟五期或以上。	不適用
為歐盟二期和三期專營巴士加裝選擇性催化還原器	政府曾全數資助專營巴士公司為1 030輛歐盟二期和三期專營巴士加裝選擇性催化還原器，以提升其排放表現至歐盟四期或以上水平。所有加裝工作已於2017年年底完成。	1.97億

環保措施	詳情和進度	預算資助額 (港元)
雙層混合動力專營巴士試驗行駛	<p>政府曾全數資助專營巴士公司購置6輛雙層混合動力巴士，進行為期2年的試驗，有關試驗計劃在2014年年底展開，並在2016年年底結束。</p> <p>有關專營巴士公司須繼續調配混合動力巴士，提供專營巴士服務，直至巴士已屆合乎經濟效益的使用年限或正常退役車齡(18年)。</p>	3,300萬
單層電動專營巴士試驗行駛	<p>政府曾全數資助專營巴士公司購置36輛單層電動巴士，在多條路線作為期2年的試驗行駛，以測試其在本地環境下的運作表現、可靠性及經濟可行性。</p> <p>截至2019年12月31日，14輛巴士已完成試驗，19輛正進行試驗，其餘3輛將於2020年開始試驗。在完成試驗的14輛巴士中，有12輛已領牌並投入服務，2輛正進行維修。</p>	1.8億
試驗為歐盟四期和五期專營巴士加裝強化選擇性催化還原器	<p>政府會全數資助專營巴士公司，試驗為主要型號的歐盟四期和五期柴油雙層巴士加裝強化選擇性催化還原器，以測試加裝工作的技術可行性，並審定在本地道路和運作環境下不同供應商的催化還原器的減排效能。有關試驗將於2020年展開。</p>	3,800萬

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0128)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

當局表示會分階段推展在商用車輛泊車位研究中提出的建議，請問這些建議分別為何？建議項目涉及開支如何？以及進展如何？請分別以表列之。另外，除了商用車輛泊車位研究外，當局會否考慮推展私家車泊車位研究？如有此計劃，請問時間表及涉資多少？

提問人： 陳恒鏞議員 (立法會內部參考編號：6)

答覆：

運輸署委聘顧問進行商用車輛泊車位顧問研究，研究所提出的建議和最新落實情況載於附件。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列。

作為商用車輛泊車位顧問研究的一部分，運輸署在2018年8月委聘顧問檢討《香港規劃標準與準則》內有關私家車泊車位的標準，以期在可行情況下在日後的房屋發展項目增加私家車泊車位供應。檢討工作在2019年12月大致完成，有關顧問費開支為178萬元。運輸署計劃在諮詢有關持份者後，在2020年內公布《香港規劃標準與準則》內經修訂的泊車位標準。

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泊車位	2019年已增設53個路旁夜間商用車輛泊車位。
(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2019/20學年，有17間學校提供約50個泊車位供學生服務車輛停泊。
(3) 增設路旁旅遊巴士泊車位及上落客設施	2019年已增設61個旅遊巴士泊車位及109個上落客處。
(4) 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2019年12月，已在30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1 670個商用車輛泊車位。
(5) 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。運輸署會就在有關地點興建公眾商用車輛停車場諮詢有關持份者，並進行技術可行性評估。
(6) 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	運輸署計劃在諮詢有關持份者後，在2020年內公布經修訂的泊車位標準。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0129)

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(陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

當局表示會繼續推展復辦「中環—紅磡」渡輪航線計劃及試行「水上的士」服務，請問：

1. 復辦「中環—紅磡」渡輪航線計劃的詳情及落實時間表為何？截至現時為止，此計劃涉及開支多少？
2. 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？
3. 除了「中環—紅磡」渡輪航線計劃及試行「水上的士」外，當局有沒有計劃復辦或新辦其他港內線航運呢？如有，情況為何？

提問人：陳恒鑾議員(立法會內部參考編號：7)

答覆：

運輸署在2019年12月13日就營辦「中環—紅磡」渡輪航線和「水上的士」持牌渡輪服務進行招標，並在2020年3月中完成評審標書。獲選的營辦商已就提供有關服務展開籌備工作。預期「中環—紅磡」渡輪航線和「水上的士」持牌渡輪服務分別會在2020年第二季和2020年第四季投入服務。

推出「中環—紅磡」渡輪航線和「水上的士」持牌渡輪服務相關的規劃和招標工作由運輸署現有人員執行，屬於恆常職務，涉及的人手和開支沒有詳細分列。

香港的公共運輸系統發展完善，包括各種不同的交通工具，切合市民所需，當中港內航線渡輪服務主要擔當輔助的角色。政府會因應本港沿岸地區的新發展，留意是否有需要和機會推出新的渡輪服務。與此同時，若營辦商認為有關服務屬財務和運作上可行，政府亦歡迎營辦商營辦新的渡輪服務。政府歡迎有意提供新持牌渡輪服務的營辦商隨時提交申請。在考慮有關申請時，政府會考慮所有相關因素，包括海上交通情況、乘客需求、財務和運作可行性。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0130)

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(陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

當局表示正在推展離島渡輪服務新長遠營運模式，請問此模式詳情為何？預計涉及金額為何？請詳細列出此模式下的各項建議、預期每個項目開支，及截至目前進展。

提問人：陳恒鑾議員(立法會內部參考編號：8)

答覆：

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：

- (a) 繼續為 6 條主要離島渡輪航線(6 條主要航線)^{註 1} 提供特別協助措施，並擴展至 8 條其他離島渡輪航線^{註 2}；以及
- (b) 推出新的船隻資助計劃，為當中 11 條渡輪航線^{註 3} 全面更新船隊並使用更環保船隻。

為提升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 條主要航線提供特別協助措施。補助方法是發還若干營辦渡輪服務的開支。特別協助措施下可發還費用的項目包括有關碼頭開支(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、檢驗年費和私人繫泊設備收費)，以及有關票務優惠開支(例如因提供小童票價優惠、長者票價優惠和施行「離島遊」計劃而少收的收入)。發還款項須視乎資助金額上限並以實報實銷方式提供。

按照長遠營運模式，特別協助措施會擴展至其他 8 條航線，該等航線亦為有關離島提供不可或缺的公共交通服務，並面對財務困難。我們預計在 2020 至 2026 年的首個 5 年牌照期內，提供特別協助措施的金額會超過 12 億元。此外，我們會繼續採用利潤分享機制，規定營辦商藉提供票務優惠，與乘客對分超出平均 6% 盈利率的額外盈利。

為改善船隻質素和推動環保，並減低更換船隻為乘客所帶來的龐大加價壓力，政府會推出新的船隻資助計劃，分兩個階段由 2021 年起，為 11 條航線全面更換較環保且設備較新的船隻，涉及約 47 艘新船。更換船隻預計需時約 10 年完成(即橫跨 2 個為期 5 年的牌照期，由 2021 年至 2031 年)。此外，最少 6 艘屬混合動力船的新船會獲調配試用。首批採購的新船包括用於 6 條主要航線的 22 艘快速船，其中最少 6 艘會試用混合動力船。第二批則包括 6 條主要航線餘下的 11 艘船，以及其他 5 條航線的全部 14 艘船。如首批採購的混合動力船試驗成功，我們會安排在新的船隻資助計劃第二階段中採購更多混合動力船。新船隻資助計劃的預算總開支約為 69 億元^{註 4}。

如獲立法會批准撥款，特別協助措施會由 2020 年第二季起實施，而新的船隻資助計劃則會在由 2021 年起計約 10 年內推行。

註 1： 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」和「中環－索罟灣」航線。

註 2： 8 條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。如日後有營辦商有意營辦此渡輪航線，可向運輸署提交申請。運輸署會按既定程序考慮有關申請，並會向新營辦商提供特別協助措施。

註 3： 該 11 條航線為註 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 日起停辦。日後如有營辦商有意營辦此渡輪航線，可向運輸署提出申請。運輸署會按既定程序考慮有關申請，並將該航線納入新的船隻資助計劃。

註 4： 預算開支包括為 6 條主要航線購買六艘柴油發動機船以替代 6 艘混合動力船的開支(如混合動力船的試驗計劃顯示廣泛應用混合動力船隻的時機尚未成熟)。若試驗成功，新的船隻資助計劃的總開支預計約為 58 億元。

管制人員的答覆

(問題編號：0132)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就跨境口岸設施方面：

1. 請提供現時各個口岸提供的停車位數目分別多少？以及過去三年至今使用情況分別為何？請以表詳細列出。
2. 現時港珠澳大橋設有預約泊車服務，請問服務自啟用以來，每月使用量為何？請分別列出。請問上述服務每月的成本開支為何？
3. 除了港珠澳大橋設有預約泊車服務外，其他口岸有沒有此措施？如沒有，會否考慮引入？

提問人：陳恒鑽議員 (立法會內部參考編號：10)

答覆：

1. 港珠澳大橋香港口岸在2018年10月24日啟用，是現時唯一設有由政府管理的公眾停車場的口岸。港珠澳大橋香港口岸各個公眾停車場共提供733個泊車位，包括661個私家車泊車位、12個傷殘人士泊車位、25個電單車泊車位、14個輕型貨車泊車位和21個暫停載客的士泊車位。各個公眾停車場的每月使用率表列如下：

年份	月份	私家車泊車位	電單車泊車位	輕型貨車泊車位	暫停載客的士泊車位
2018	10*	4.7%	8.4%	6.3%	3.3%
	11	6.6%	5.6%	11.2%	1.6%
	12	8.7%	4.4%	19.2%	1.9%

港珠澳大橋香港口岸各個公眾停車場的使用率					
年份	月份	私家車泊車位	電單車泊車位	輕型貨車泊車位	暫停載客的士泊車位
2019	01	7.2%	4.8%	12.7%	2.6%
	02	10.8%	6.7%	22.0%	4.7%
	03	9.2%	7.1%	20.0%	4.9%
	04	12.8%	6.5%	27.4%	5.8%
	05	11.2%	5.9%	25.9%	5.3%
	06	14.0%	7.2%	35.3%	6.6%
	07	15.2%	7.5%	31.4%	8.4%
	08	18.9%	8.3%	38.2%	8.9%
	09	15.5%	12.2%	32.9%	8.9%
	10	16.5%	15.2%	31.3%	7.3%
	11	19.6%	19.0%	36.7%	9.2%
	12	20.7%	17.2%	37.4%	8.8%
2020	01	16.0%	15.3%	34.4%	7.7%

資料來源：政府產業署

* 停車場在2018年10月的營運日數只有8日(即10月24至31日)。

2. 在733個泊車位當中，約有一半可供預約時租或日租。駕駛者可使用網上預約服務預留泊車位。根據公眾停車場營辦商的資料，港珠澳大橋香港口岸啟用以來預約服務的每月使用率如下：

年份	月份	使用預約服務的停車場使用者所佔百分比
2018	10*	25.0%
	11	18.6%
	12	19.3%
2019	01	17.6%
	02	16.1%
	03	20.8%
	04	26.1%
	05	30.2%
	06	31.7%
	07	34.3%
	08	38.2%
	09	37.2%
	10	35.6%
	11	37.3%
	12	37.9%
2020	01	25.7%

資料來源：政府產業署

* 停車場在2018年10月的營運日數只有8日(即10月24至31日)。

根據租約條款，預約系統由公眾停車場營辦商自資管理。

3. 除港珠澳大橋香港口岸外，日後的香園圍口岸會設有一個由政府管理的公眾停車場，屆時亦會提供網上預約服務。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0133)

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 (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

請列出過去一年，各間專營巴士公司在現行票價調整機制安排下，在扣除准許利潤後向乘客回饋的措施及分別涉及的金額。

提問人： 陳恒鑞議員 (立法會內部參考編號：11)

答覆：

根據專營巴士票價調整安排下的乘客回饋安排，當專營巴士營辦商在個別年度的固定資產平均淨值回報率達到8.7%的指標或以上時，專營巴士營辦商須將高於該指標的利潤與乘客均分，用以提供票價優惠。當回饋乘客數額超過相等於全年收益1%時，專營巴士營辦商須動用餘額，並在公布回饋乘客數額後12個月內提供票價優惠。

在2018年，城巴有限公司(機場及北大嶼山巴士網絡專營權)(城巴(專營權二))的固定資產平均淨值回報率高於指標，而城巴(專營權二)的回饋乘客數額亦高於其全年收益的1%。因此，城巴(專營權二)須按照乘客回饋安排分享利潤，在2019年提供票價優惠。至於其他專營巴士營辦商，雖然在2018年的回報率沒有高於指標，但部分營辦商亦利用其按照乘客回饋安排在過去數年所積存的回饋乘客數額，在2019年為乘客提供票價優惠。各專營巴士營辦商按照乘客回饋安排提供票價優惠計劃的詳情如下：

2019年專營巴士營辦商按照乘客回饋安排提供的票價優惠計劃	使用金額 (百萬元)	受惠人數 (百萬乘客人次)
九龍巴士(一九三三)有限公司 1. 2019年11月17日長者日長者免費乘車	0.7	0.4

2019年專營巴士營辦商按照乘客回饋安排提供的票價優惠計劃	使用金額 (百萬元)	受惠人數 (百萬乘客人次)
<p>城巴有限公司(香港島及過海巴士網絡專營權)</p> <p>1. 星期日及公眾假期港島路線、九龍市區路線及新界路線(過海路線、旅遊路線及馬場路線除外)的60至64歲乘客票價一律2元</p>	0.8	0.7
<p>新世界第一巴士服務有限公司</p> <p>1. 2019年11月17日長者日長者免費乘車</p>	0.1	0.05
<p>城巴有限公司(機場及北大嶼山巴士網絡專營權)</p> <p>1. 「機場巴士服務」路線同日回程車資折扣優惠；</p> <p>2. 「機場巴士服務」、「通宵服務」及「機場巴士通宵服務」路線提供機場職員及港珠澳大橋香港口岸職員優惠；</p> <p>3. 「機場巴士服務」路線預購券優惠；以及</p> <p>4. 2019年11月17日長者日長者免費乘車</p>	37.6	3.3

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0134)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就公共交通費用補貼計劃，請問截至目前為止：

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50元以下、51-100元、101至150元、151至200元、201至250元及251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。

提問人：陳恒鑠議員 (立法會內部參考編號：12)

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，每月人均補貼金額約73元。

政府由2020年1月1日起優化補貼計劃，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2月的補貼總金額約為2.608億元，平均每月約有150萬名市民受惠，每月的人均補貼金額約為87元。值得注意的是，2019冠狀病毒病的疫情嚴重影響了2020年2月的公共交通乘客人次，以致2020年首2個月的受惠人數較2019年的為低。

在計劃優化前和優化後，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2月的每月平均受惠人數(計劃優化後)
0.1元－100.0元	1 583 000	1 005 000
100.1元－200.0元	438 000	350 000
200.1元－300.0元	117 000	101 000
300.1元－400.0元	不適用	37 000

2. 在補貼計劃下，每月發放的補貼可在3個月內領取，而2019年11月的補貼在2020年3月15日或之前仍可領取。考慮到部分市民在計劃推行初期未必完全熟悉計劃的運作，我們在2019年5月16日推出臨時特別安排，讓在限期前未領取2019年1月至3月份補貼的人士，可申請補領逾期未領取的補貼。現把2019年1月至10月涉及逾期未領取補貼的受惠人數載列如下：

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

3. 2019年1月至2020年2月的每月補貼金額載列如下：

月份	補貼金額(百萬元)
2019年1月	185.7
2019年2月	120.9
2019年3月	181.8
2019年4月	152.8
2019年5月	171.2
2019年6月	158.1
2019年7月	169.6
2019年8月	162.5

月份	補貼金額(百萬元)
2019年9月	157.0
2019年10月	141.0
2019年11月	121.7
2019年12月	151.3
2020年1月	170.4
2020年2月	90.4

補貼計劃在2019-20年度的預算經常開支(扣除預算補貼金額)為4,280萬元。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0135)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

有關統籌渡輪碼頭的保養及翻新工程，請問各個渡輪碼頭的相關工程內容分別為何？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：陳恒鏞議員 (立法會內部參考編號：13)

答覆：

運輸署負責統籌專營和持牌渡輪服務所使用的渡輪碼頭的保養和翻新工程。相關工務部門，例如建築署、土木工程拓展署和機電工程署，則負責這些渡輪碼頭的維修及保養工作。有關的例行維修及保養工作，由相關工務部門的經常開支承擔。

為向渡輪乘客提供更舒適的候船環境，運輸署在建築署協助下，已展開榕樹灣渡輪碼頭的試點翻新工程計劃。該試點工程計劃的涵蓋範圍包括提供更佳照明設施、增設乘客設施(包括廁所設施和提供餵哺母乳設施的育嬰室)、增加候船乘客座椅，以及進行其他內部翻新工程。榕樹灣渡輪碼頭的工地工程在2019年7月展開，預期在2021年第二季完成。這個小型工程項目涉及的預算總開支約為2,900萬元。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0138)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就「大嶼山自駕遊」計劃：

1. 請問第一期計劃詳情，參與情況如何？當局因為計劃而涉及行政費用多少？
2. 當局推展第二期計劃的條件考慮是什麼，請列出。預期落實時間表為何？

提問人：陳恒鑾議員 (立法會內部參考編號：14)

答覆：

1. 運輸署在2016年2月26日起推出「大嶼山自駕遊」計劃第一期。根據該計劃，市民可在網上申請在星期一至五(公眾假期除外)上午8時至下午7時駕駛其私家車進入大嶼山南部(嶼南)的封閉道路，作康樂和消閒用途，名額為每日25部私家車，當中5個名額編配予電動私家車。自該計劃推出以來，市民反應非常踴躍，整體使用率超過90%。在2019年，成功申請的個案平均每月約470宗。與推行計劃相關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列。
2. 運輸署在考慮實施計劃第二期(即把私家車每日名額由25部增加至50部)時，會顧及嶼南的區內交通情況、泊車位供應和使用情況，以及相關持份者意見。運輸署會適時擬訂實施時間表。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0139)

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 (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

當局表示將會預留十億成立智慧交通基金，資助與車輛有關的創新科研和應用，請問此基金計劃詳情是什麼？

據悉政府已推行智慧出行措施及進行智能運輸系統，請問相關措施有否與上述基金重疊？

請列出過去三年，政府推動各項智慧出行措施及智能運輸系統的項目分別為何？涉及款額為何？以及供應商為何？

提問人：陳恒鑾議員 (立法會內部參考編號：17)

答覆：

智慧交通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及應用。政府會成立由相關持份者和專業團體代表組成的專責小組，就基金的擬議涵蓋範疇和運作模式提供意見，預計基金可在2020-21年度內運作。

獲基金資助項目所研發的科技，有助創新科技應用於運輸署正推行的智慧出行措施(包括智能運輸系統)及其進一步的發展。

在過去3年，運輸署正推行的智慧出行措施(基金除外)的總預算開支和服務承辦商表列如下—

智慧出行措施	總預算開支	服務承辦商
1. 將現有的應用程式(「香港乘車易」、「香港行車易」及「交通快訊」)整合為「香港出行易」綜合流動應用程式，並將提供的步行路徑資訊擴展至18區	160萬元	名派系統有限公司
2. 完成在所有主要幹線安裝約1 200個交通探測器，以提供實時交通資訊	4.567億元	快易通有限公司 和 CPB建築有限公司
3. 引入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，使車輛及行人綠燈時間能配合人車流量	660萬元	Siemens Mobility Limited
4. 繼續促進自動駕駛車輛在本港的合適地點進行測試	此屬運輸署恆常工作，由運輸署現有人員執行。涉及的開支沒有詳細分列。	不適用
5. 利便公共運輸營辦商引入新電子繳費系統以收取公共交通費用的計劃	此屬運輸署恆常工作，由運輸署現有人員執行。涉及的開支沒有詳細分列。	不適用
6. 開發並設置為專線小巴提供實時到站資訊的硬件／軟件	3,100萬元	未有
7. 完成在車輛應用地理圍欄技術的試驗，以便日後可能在專營巴士應用有關技術，以提升巴士安全	216萬元	香港生產力促進局
8. 透過流動裝置和在1 300個有蓋巴士站(包括政府公共運輸交匯處)設置的資訊顯示屏，發放專營巴士實時資訊	安裝實時巴士到站資訊顯示屏的預算資助金額為2,800萬元。	不適用

智慧出行措施	總預算開支	服務承辦商
9. 安裝新的路旁停車收費錶，以接受多種付費方式(包括以轉數快和透過流動應用程式遙距繳費)，並提供實時空置泊車位資訊	3.04億元	香港電訊及 Flowbird 聯營公司
10. 鼓勵現有公眾停車場的營辦商提供實時空置泊車位資訊；並在土地契約和租約中加入相關條件，規定新公眾停車場須提供實時空置泊車位資訊	此屬運輸署恆常工作，由運輸署現有人員執行。涉及的開支沒有詳細分列。	不適用
11. 分批推展自動泊車系統先導計劃，以應用於公眾停車場	300萬元 (自動泊車系統先導研究的相關顧問費用)	奧雅納工程顧問

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0269)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

因應過去半年的社會事件，許多交通燈和交通標誌被嚴重破壞，部門在維修這方面的支出涉及多少費用？當中是否需要額外抽撥資源填補這方面的非恆常性開支。

提問人：陳恒鑾議員 (立法會內部參考編號：37)

答覆：

公眾活動中，交通燈和交通標誌被嚴重破壞，所涉及的維修開支估計約4,000萬元，由運輸署、機電工程署及路政署的經常開支承擔。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2412)

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

問題：

請提供過去一年，跨交通機構提供的收費優惠情況：

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

提問人： 陳恒鑠議員 (立法會內部參考編號：40)

答覆：

為方便市民轉乘不同的公共交通服務，公共運輸營辦商之間設有轉乘票價優惠安排。這類安排在2019年的詳情載列於下表。由於涉及大量路線，該等資料現以總計方式列載：

轉乘計劃涉及的公共運輸營辦商 (註1)	每次轉乘可享的成人票價優惠	每日平均受惠轉乘乘客人次
鐵路及專營巴士 (10條路線)	1.0元	17 000
鐵路及專線小巴 (545條路線) (註2)	0.3元-3.0元	476 000
不同專營巴士公司之間的巴士轉乘 (505條路線)	0.5元-24.0元	31 900

轉乘計劃涉及的 公共運輸營辦商 (註1)	每次轉乘可享的 成人票價優惠	每日平均 受惠轉乘 乘客人次
專營巴士及專線小巴 (76條路線)	1.0元	379
專營巴士及電車 (29條路線)	2.6元	1 766
不同專線小巴營辦商之間的專線 小巴轉乘 (38條路線)	1.0元-10.3元	不適用 (註3)
不同渡輪營辦商之間的渡輪轉乘 (2條路線)	星期一至六：3.6元 星期日及 公眾假期：6.5元	30

註：

- (1) 上表不包括同一營辦商轄下路線之間的轉乘票價優惠安排。
- (2) 自2018年6月3日起，香港鐵路有限公司推出鐵路及專線小巴轉乘計劃。在此計劃下，凡使用八達通卡由港鐵轉乘專線小巴或由專線小巴轉乘港鐵的乘客，最高可享0.3元的轉乘優惠。截至2019年12月，有545條專線小巴路線參與此轉乘計劃。
- (3) 運輸署沒有不同專線小巴之間的轉乘計劃的乘客人次數字。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2414)

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 (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

政府表示正進行「擠塞徵費」研究，並旨在審視政府收費隧道及管制區的收費階梯和水平，就此：

1. 請問有關研究的進展如何呢？
2. 過去五年，政府各收費隧道的收入及開支情況如何？請分別列出。

提問人：陳恒鑞議員 (立法會內部參考編號：44)

答覆：

1. 運輸署在2019年7月開展「擠塞徵費」研究，以「效率優先」為原則，讓載客效率高的車輛在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。運輸署計劃在2021年就研究所提建議諮詢有關持份者意見。
2. 在2014-15至2018-19年度，政府各收費隧道的開支和收入表列如下：

隧道 ¹	開支 (百萬元)					收入 (百萬元)				
	2018-19	2017-18	2016-17	2015-16	2014-15	2018-19	2017-18	2016-17	2015-16	2014-15
海底隧道 ²	79	79	70	63	63	723	726	734	742	731
東區海底 隧道 ^{2,3}	103	103	67	不適用	不適用	857	855	555	不適用	不適用
大老山隧道 ^{2,3}	64	不適用	不適用	不適用	不適用	398	不適用	不適用	不適用	不適用
獅子山隧道	72	70	75	69	74	267	269	273	271	267
城門隧道	94	67	67	65	57	99	100	100	98	95
將軍澳隧道	60	56	55	53	53	105	103	102	99	97
香港仔隧道	80	80	77	71	73	111	111	116	118	119
八號幹線 (九龍段) ⁴	265	271	300	271	260	179	183	163	150	140

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，於上述年度由其專營公司擁有及營運。
- 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各隧道的管理、營運及維修承辦商的管理費。
- ³ 隨着東區海底隧道和大老山隧道的專營期屆滿，政府分別在2016年8月7日和2018年7月11日收回該2條隧道的專營權。
- ⁴ 此開支及收入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：2417)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

請列出過去兩個財政年度，各間專營巴士公司在現行票價調整機制安排下，在扣除准許利潤後向乘客回饋的措施及分別涉及的金額。

提問人： 陳恒鑾議員 (立法會內部參考編號：47)

答覆：

根據專營巴士票價調整安排下的乘客回饋安排，當專營巴士營辦商在個別年度的固定資產平均淨值回報率達到指標(在2019年1月8日由9.7%修訂為8.7%)或以上時，專營巴士營辦商須將高於該指標的利潤與乘客均分，用以提供票價優惠。當回饋乘客數額超過相等於全年收益1%時，專營巴士營辦商須動用餘額，並在公布回饋乘客數額後12個月內提供票價優惠。

在2017年和2018年，城巴有限公司(機場及北大嶼山巴士網絡專營權)(城巴(專營權二))的固定資產平均淨值回報率高於指標，而城巴(專營權二)的回饋乘客數額亦高於其全年收益的1%。因此，城巴(專營權二)須按照乘客回饋安排分享利潤，在2018年和2019年提供票價優惠。至於其他專營巴士營辦商，雖然在2017年和2018年的回報率沒有高於指標，但部分營辦商亦利用其按照乘客回饋安排在過去數年所積存的回饋乘客數額，在2018年和2019年為乘客提供票價優惠。各專營巴士營辦商按照乘客回饋安排提供票價優惠計劃的詳情如下：

年份	專營巴士營辦商按照乘客回饋安排提供的票價優惠計劃	使用金額 (百萬元)	受惠人數 (百萬乘客人次)
2018	九龍巴士(一九三三)有限公司 1. 2018年11月18日長者日長者免費乘車	0.7	0.4
	龍運巴士有限公司 1. 「機場巴士服務」、「通宵服務」及「機場巴士通宵服務」路線提供機場職員優惠；以及 2. 2017年10月1日至2018年6月30日「北大嶼山對外服務」轉乘「機場巴士服務」路線同日回程車資折扣優惠(註)	0.2	0.02
	城巴有限公司(香港島及過海巴士網絡專營權) 1. 星期日及公眾假期港島路線、九龍市區路線及新界路線(過海路線、旅遊路線及馬場路線除外)的60至64歲乘客票價一律2元；以及 2. 2018年11月18日長者日長者免費乘車	1.1	1.0
	新世界第一巴士服務有限公司 1. 2018年11月18日長者日長者免費乘車	0.1	0.06
	城巴有限公司(機場及北大嶼山巴士網絡專營權) 1. 「機場巴士服務」路線同日回程車資折扣優惠； 2. 「機場巴士服務」、「通宵服務」及「機場巴士通宵服務」路線提供機場職員及港珠澳大橋香港口岸職員優惠； 3. 「機場巴士服務」路線預購券優惠；以及 4. 2018年11月18日長者日長者免費乘車	39.7	3.4

年份	專營巴士營辦商按照乘客回饋安排提供的票價優惠計劃	使用金額 (百萬元)	受惠人數 (百萬乘客人次)
2019	九龍巴士(一九三三)有限公司 1. 2019年11月17日長者日長者免費乘車	0.7	0.4
	城巴有限公司(香港島及過海巴士網絡專營權) 1. 星期日及公眾假期港島路線、九龍市區路線及新界路線(過海路線、旅遊路線及馬場路線除外)的60至64歲乘客票價一律2元	0.8	0.7
	新世界第一巴士服務有限公司 1. 2019年11月17日長者日長者免費乘車	0.1	0.05
	城巴有限公司(機場及北大嶼山巴士網絡專營權) 1. 「機場巴士服務」路線同日回程車資折扣優惠； 2. 「機場巴士服務」、「通宵服務」及「機場巴士通宵服務」路線提供機場職員及港珠澳大橋香港口岸職員優惠； 3. 「機場巴士服務」路線預購券優惠；以及 4. 2019年11月17日長者日長者免費乘車	37.6	3.3

註：

此項只在限定期間推行的票價優惠由2017年10月開始實施。表內所提供的使用金額及受惠人數，涵蓋由2018年1月1日至2018年6月30日計劃結束時的數字。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2419)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

中環灣仔繞道於去年已全線通車，請問：

1. 以下路段於繁忙時間的通車前及後的車流變化為何？請分別以東西方向及以表列出。
 - (1) 告士打道近中環中心
 - (2) 夏慤道近前紅十字會總部
 - (3) 干諾道中近大會堂一帶
 - (4) 西隧往港島方向
 - (5) 東隧往港島方向
2. 上述車流變化是否符合政府預期？如是，請詳細解釋。
3. 據了解，繞道其中效益是紓緩繁忙時間過海隧道非常擠塞情況，請列出數據詳加解釋。
4. 專營巴士有否調整行走繞道的班次？以及有沒有增或減巴士路線？如有，情況如何？請列之。

提問人：陳恒鑌議員 (立法會內部參考編號：56)

答覆：

1. 中環及灣仔繞道(繞道)在2019年2月24日全面通車。有關路段於通車前後在早上及傍晚繁忙時段的行車量載於附件1。
2. 在繞道全面通車後，干諾道中及告士打道在早上及傍晚繁忙時段的行車量大幅下降，這表示繞道已如預期般紓緩主要走廊交通擠塞的作用。

3. 繞道提供一條貫穿港島東與港島西的直接連接路，有助分流海底隧道、東區海底隧道(東隧)及西區海底隧道的過海交通。然而，3條過海隧道的收費差距甚大，蓋過了繞道可能為三隧做到的分流效果。因此，繞道於2019年2月全面通車後，儘管發揮上文第(2)段所述的作用，海底隧道和東隧在繁忙時段仍出現相若的車龍。
4. 在繞道通車後，專營巴士公司將7條巴士路線改經繞道，並開辦了2條行經繞道的新巴士路線。在已改道的巴士路線中，其中1條巴士路線加開了1個班次。詳情見附件2。

有關路段在中環及灣仔繞道通車前後的行車量

路段	早上繁忙時段的行車量 ¹ (架次/小時)		傍晚繁忙時段的行車量 ² (架次/小時)	
	中環及灣仔 繞道通車前	中環及灣仔 繞道通車後	中環及灣仔 繞道通車前	中環及灣仔 繞道通車後
告士打道 (東行)近中環 廣場 ^{3,4}	4 390	2 735	4 070	2 490
告士打道 (西行)近中環 廣場 ^{3,4}	5 610	4 455	4 400	3 615
夏慤道(東行) 近前紅十字會 總部 ^{3,4}	3 250	-	2 620	-
夏慤道(西行) 近前紅十字會 總部 ^{3,4}	6 770	-	6 200	-
干諾道中 (東行)近大會 堂 ^{3,4}	4 420	2 445	3 840	2 765
干諾道中 (西行)近大會 堂 ^{3,4}	4 480	2 965	4 520	2 870
西區海底隧道 (往港島方向) ⁵	3 200	3 400	2 100	2 200
東區海底隧道 (往港島方向) ⁵	2 900	3 000	2 500	2 500

註：

- ¹ 該路段平日早上7時至早上10時最繁忙的1小時。
- ² 該路段平日下午4時至晚上7時最繁忙的1小時。
- ³ 繞道通車前的行車量：根據《2018交通統計年報》的交通流量數據
- ⁴ 繞道通車後的行車量：根據2019年3月交通調查的交通流量數據，有關調查不包括夏慤道。
- ⁵ 由隧道營辦商通過隧道收費系統編製。

行經中環及灣仔繞道的巴士路線

巴士路線	營運日及班次 (截至2020年2月)
1.新巴第18X號線： 筲箕灣—堅尼地城(卑路乍灣)	星期一至日 全日服務 班次：20分鐘1班
2.新巴第33X號線： 數碼港至西灣河 [註：中環及灣仔繞道(繞道)通車後開辦的新路線]	星期一至五 早上繁忙時段 1班東行班次
3.新巴第88X號線： 小西灣(藍灣半島)—堅尼地城(卑路乍灣)	星期一至五 早上繁忙時段 1個西行班次及 傍晚繁忙時段 1個東行班次 [註：傍晚繁忙時段的東行班次是在繞道通車後於2019年12月30日新增]
4.新巴第720X號線： (西灣河(嘉亨灣)至中環(林士街) [註：繞道通車後開辦的新路線]	星期一至五 早上繁忙時段 2個西行班次
5.九巴第960B號線： 鰂魚涌至洪水橋(洪福邨)	星期一至五 傍晚繁忙時段 4個西行班次
6.九巴第960X號線： 洪水橋(洪元路)至鰂魚涌	星期一至五 早上繁忙時段 5個東行班次
7.城巴第962C號線： 屯門(龍門居)／三聖至太古(康怡廣場)	星期一至五 早上繁忙時段 2個東行班次

巴士路線	營運日及班次 (截至2020年2月)
8.九巴第968X號線： 元朗(西)－鰗魚涌	星期一至五 早上繁忙時段 4個西行班次及 傍晚繁忙時段 2個東行班次
9.城巴第969C號線： 天水圍(天瑞邨)至太古(康怡廣場)	星期一至五 早上繁忙時段 2個東行班次

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1819)

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 (陳美寶)
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. 提供過去一年，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：陳凱欣議員 (立法會內部參考編號：41)

答覆：

1. 香港警務處是按警察總區劃分備存違例泊車定額罰款通知書的資料，因此沒有個別分區的執法數字。
2. 現時宋皇臺道有1個短期公眾停車場，提供313個泊車位，包括22個旅遊巴士泊車位、2個重型／中型貨車泊車位、34個輕型貨車泊車位及255個私家車泊車位。運輸署會繼續與有關部門聯絡，以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，尚未確定有關的規劃參數。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1031)

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 (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

在綱領中，運輸署會資助專營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；就此，可否告知本委員會：

- a. 加裝合適安全裝置的種類、數量；
- b. 加裝情況的時間表、目標；
- c. 運輸署會否同時資助非專營巴士公司在現有巴士上加裝合適安全裝置？

提問人：陳健波議員 (立法會內部參考編號：10)

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，並會配備電子穩定控制系統以加強車輛穩定性並減低翻側風險，以及車速限制減速器(即具有減速功能的車速限制器)。

為推展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4 200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。安裝工作由2020年第二季起會陸續展開，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。

非專營巴士方面，運輸署曾就改善非專營巴士安全召開工作小組會議，會上與非專營巴士業界協定，業界會為在2019年7月1日或以後購置的所有新巴士，於所有乘客座椅安裝安全帶，以及安裝電子數據記錄儀(俗稱「黑盒」)。根據對非專營巴士進行的成本效益分析，為現有非專營巴士加裝安全帶並不符合成本效益。至於其他安全裝置，業界已承諾自資為部分巴士試行安裝有關裝置，包括電子穩定控制系統和車速限制器。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2606)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

1. 當局會否於2020-2021年度，在計劃在現行及未來的道路規劃中，考慮「單車友善」原則，讓單車使用者共同享用道路設施，如有，詳情及預算開支為何。
2. 當局會否會否於2020-2021年度，參照鄰近地區，例如台灣及日本，改善香港道路系統，讓單車使用者可共享道路設施，如有，詳情及預算開支為何。
3. 當局會否於2020-2021年度，全面改善現有的單車徑，並於市區興建單車設施，如有，詳情及預算開支為何。
4. 當局會否於2020-2021年度，全面在規劃中的新發展區，建立單車徑系統，如有，詳情及預算開支為何。
5. 當局會否於2020-2021年度，參考台灣的做法，全面審視現時的道路系統中，設立單車及電單車專線，讓單車使用者共同享用道路設施，如有，詳情及預算開支為何。

提問人：陳淑莊議員 (立法會內部參考編號：52)

答覆：

政府致力在新市鎮及新發展區締造「單車友善」環境，營造綠色社區，包括繼續改善現有單車徑和單車停泊設施，以及加強單車安全的宣傳教育，便利市民以單車作短途代步或消閒用途。

一直以來，除了快速公路、政府隧道和個別劃為單車限制區的路段外，騎單車人士與其他道路使用者一樣，可享有相同的道路使用權，亦同樣須要遵守交通規例。

香港市區交通一般非常繁忙，路窄人多，路旁上落客貨活動頻繁，經常有車輛駛經並需在路旁短暫停留。騎單車人士在使用市區道路時，可能會因公共交通工具乘客上落車而須在快線與慢線之間轉線，因而增加了道路上可能出現的危險。若有大量騎單車人士在市區與其他車輛駕駛者共同使用繁忙道路，亦會增加意外風險。因此，基於道路安全考慮，政府不鼓勵市民在市區以單車作為交通工具。

另一方面，市區路面空間一般較為有限，若要劃出單車專線，定會縮窄現有的行人道或行車道，對其他道路使用者造成不便及加劇路面擠塞。基於上述原因，政府現時沒有計劃在市區現有道路設置單車專線及電單車專線。

在2020-21年度，土木工程拓展署所負責位於新發展區內已規劃關設的單車徑詳情載列於附件。

在新界9個新市鎮內，運輸署已為單車徑及單車設施擬定一系列改善措施，並會分階段實施。這些改善措施包括增加公共單車泊位，以及在單車徑上有急彎、陡斜坡道和行人過路處的不同地點增設安全設施。

第一批改善工程涉及約100個地點，已在2018年年中完成。第二批改善工程涉及約450個地點，已在2020年第一季動工，預計在2021年年底前完成。

第一批改善工程涉及開支約400萬元。第二批改善工程涉及預算開支約5,600萬元，當中在2020-21年度的預算開支約3,000萬元。

第三批改善工程涉及餘下約160個地點(視乎地區諮詢及可行性評估的結果)，因涉及較大規模或較複雜的建造工程，運輸署正與路政署商討有關改善工程的設計及施工，並會在敲定工程細節後計算出預算開支，以期訂立工程的優先次序和制定施工計劃。

新發展區已規劃的單車徑

	新發展區	單車徑長度 (公里)	2020-21年度的 預算開支 (百萬元)
1	東涌新市鎮擴展	12	擬議的單車徑 已納入相關發 展項目內，因此 規劃單車徑的 預算開支沒有 詳細分列。
2	啟德發展區	13	
3	古洞北／粉嶺北新發展區第一期	4	
4	洪水橋新發展區	20	
5	元朗南發展計劃	12.5	

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2608)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

1. 當局會否於2020-2021年度，全面審視偏遠地區的公共交通服務，包括東涌、馬灣、天水圍及將軍澳等地區，並考慮於上述地區引入更多公共交通服務經營者，如有，詳情及預算開支為何。
2. 當局會否於2020-2021年度，全面審視市區、新界及大嶼山的士的數目是否足夠，並立即增加發牌數目，如有，詳情及預算開支為何。
3. 過去五年，當局有否就沙田、大埔、青衣和元朗區以「區域性模式」重組巴士服務，進行公眾諮詢，如有，詳情及具體開支為何；當局有否就沙田、大埔、青衣和元朗區以「區域性模式」重組巴士服務，進行公眾諮詢，如有，詳情及預算開支為何。
4. 當局於2020-2021年，進行公共交通策略研究的詳情及預算開支為何；當局會否就此事作公眾諮詢，其詳情及預算開支為何。

提問人：陳淑莊議員 (立法會內部參考編號：54)

答覆：

(1)

運輸署密切監察各區公共交通服務的運作和質素，並會因應乘客需求對服務作出適時調整。當有確實需求開辦新服務或加強服務時，運輸署會與營辦商作出必要安排以應所需，過程期間亦會與相關區議會保持密切溝通。檢討和監察公共交通服務的工作由運輸署現有人員持續執行，涉及的開支沒有詳細分列。

(2)

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，以及的士數目增加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。在2019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。運輸署沒有計劃在2020-21年度發出新的士牌照。

運輸署會繼續透過恆常機制，每年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2020-21年度，運輸署委聘顧問公司進行服務水平調查的預算開支約為110萬元，監察調查和跟進工作由運輸署現有人員執行。

與此同時，政府建議透過試驗計劃推出專營的士服務，以滿足社會上對服務質素較佳和具備「網約」特色的個人化點對點公共交通服務的新需求。政府已於2019年5月將《專營的士服務條例草案》提交立法會，立法會有關法案委員會正審議該條例草案。

(3)

運輸署在過去數年曾以「區域性模式」，重組沙田、大埔、青衣和元朗的專營巴士服務，並已完成這些地區的「區域性模式」重組工作。在施行重組建議前，運輸署曾在2014年2月至10月期間諮詢所涉區議會轄下交通及運輸委員會(交委會)的意見。除了發出載列建議詳情的文件，該等文件亦上載至運輸署網頁。運輸署和專營巴士營辦商的代表出席了交委會會議，向委員解釋詳情並與他們交換意見。巴士路線重組工作由運輸署現有人員執行，涉及的開支沒有詳細分列。

(4)

政府在2017年6月完成了為期兩年半的《公共交通策略研究》，檢視了重鐵以外公共交通服務的角色及定位。研究的最終報告在同月公布。我們會繼續就逐步落實《公共交通策略研究》所建議的措施作出跟進。政府並無計劃在2020-21年度進行另一次《公共交通策略研究》。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0808)

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 (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

請列出過去一年運輸署接獲的專線小巴加價申請，包括路線、加價幅度及結果。

提問人： 鄭松泰議員 (立法會內部參考編號：39)

答覆：

運輸署在2019-20年度接獲的專線小巴路線票價調整申請的最新情況表列如下：

	專線小巴路線	申請日期	申請票價調整幅度	結果
1.	新界第801號	2019年4月	加價18.0%	加價8%
2.	新界第88D號	2019年5月	加價15.2%	加價8.7%
3.	新界第3號	2019年6月	加價17.6%	處理中
4.	新界第3A號	2019年6月	加價8.5%	處理中
5.	新界第4號	2019年6月	加價12.1%	處理中
6.	新界第4A號	2019年6月	加價11.1%	處理中
7.	新界第312號	2019年6月	加價8.7%	加價2.9%
8.	新界第313號	2019年6月	加價8.2%	加價2.4%
9.	九龍第57M號	2019年7月	加價13.2%	處理中
10.	九龍第60號	2019年7月	加價10%	處理中
11.	新界第31號	2019年7月	加價16.0%	加價12.0%
12.	新界第31A號	2019年7月	加價16.0%	加價12.0%
13.	新界第32號	2019年7月	加價18.2%	加價10.9%
14.	新界第46號*	2019年7月	加價10.6%	處理中
15.	新界第46A號	2019年7月	加價10.6%	處理中

專線小巴路線		申請日期	申請票價調整幅度	結果
16.	新界第60K號	2019年8月	加價13.2%	處理中
17.	新界第60K號 (特別服務)	2019年8月	加價14.9%	處理中
18.	新界第60R號	2019年8月	加價13.2%	處理中
19.	新界第60P號	2019年8月	加價13.2%	處理中
20.	新界第61M號	2019年8月	加價14.1%	處理中
21.	新界第61M號 (特別服務)	2019年8月	加價13.6%	處理中
22.	新界第61S號	2019年8月	加價12.8%	處理中
23.	新界第62K號	2019年8月	加價13.2%	處理中
24.	新界第101M號	2019年8月	加價12.4%	處理中
25.	新界第102號	2019年8月	加價12.5%	處理中
26.	新界第102B號	2019年8月	加價12.5%	處理中
27.	新界第102S號	2019年8月	加價12.2%	處理中
28.	新界第111號	2019年8月	加價12.5%	處理中
29.	新界第308A號	2019年8月	加價11.9%	處理中
30.	新界第308M號	2019年8月	加價11.9%	處理中
31.	九龍第5M號	2019年9月	加價20%	處理中
32.	九龍第37A號	2019年9月	加價20.5%	處理中
33.	九龍第37M號	2019年9月	加價20.5%	處理中
34.	九龍第47號	2019年9月	加價12.7%	處理中
35.	新界第47S號	2019年9月	加價25.0%	處理中
36.	新界第48S號	2019年9月	加價25.0%	處理中
37.	新界第73號	2019年9月	加價25.0%	處理中
38.	新界第74號	2019年9月	加價25.0%	處理中
39.	新界第74A號	2019年9月	加價26.5%	處理中
40.	新界第501A號	2019年9月	加價12.0%	處理中
41.	新界第501K號	2019年9月	加價12.0%	處理中
42.	新界第501S號	2019年9月	加價12.0%	處理中
43.	港島第39C號	2019年10月	加價14.3%	處理中
44.	港島第39S號	2019年10月	加價14.3%	處理中
45.	港島第39M號	2019年10月	加價16.3%	處理中
46.	港島第40號	2019年10月	加價15.7%	處理中
47.	港島第40X號	2019年10月	加價15.7%	處理中
48.	港島第N40號	2019年10月	加價15.2%	處理中
49.	九龍第26號	2019年10月	加價23%	處理中
50.	九龍第26A號	2019年10月	加價23%	處理中
51.	九龍第26W號	2019年10月	加價4.2%	處理中
52.	九龍第26X號	2019年10月	加價23%	處理中
53.	九龍第27M號	2019年10月	加價21.6%	處理中

專線小巴路線		申請日期	申請票價調整幅度	結果
54.	九龍第27MS號	2019年10月	加價20%	處理中
55.	九龍第28M號	2019年10月	加價20%	處理中
56.	九龍第28MS號	2019年10月	加價20%	處理中
57.	九龍第29A號	2019年10月	加價20.4%	處理中
58.	九龍第29B號	2019年10月	加價20.4%	處理中
59.	新界第71號	2019年10月	加價12.8%	處理中
60.	新界第71A號	2019年10月	加價14.3%	處理中
61.	新界第72號	2019年10月	加價12.8%	處理中
62.	新界第140M號	2019年10月	加價9.4%	處理中
63.	新界第406號	2019年10月	加價11.6%	處理中
64.	新界第407號	2019年10月	加價12.0%	處理中
65.	九龍第75號	2019年11月	加價19.6%	處理中
66.	九龍第75A號	2019年11月	加價18.8%	處理中
67.	新界第105號	2019年11月	加價9.8%	處理中
68.	新界第105S號	2019年11月	加價13.3%	處理中
69.	九龍第12號	2019年12月	加價20%	處理中
70.	九龍第12A號	2019年12月	加價10.4%	處理中
71.	九龍第12B號	2019年12月	加價10.4%	處理中
72.	九龍第12S號	2019年12月	加價9.8%	處理中
73.	新界第43號	2019年12月	加價11.7%	處理中
74.	新界第43S號	2019年12月	加價11.7%	處理中
75.	新界第43A號	2019年12月	加價12.5%	處理中
76.	新界第43B號	2019年12月	加價11.9%	處理中
77.	新界第43C號	2019年12月	加價11.5%	處理中
78.	新界第50K號	2019年12月	加價11.9%	處理中
79.	新界第50A號	2019年12月	加價11.9%	處理中
80.	新界第51K號	2019年12月	加價11.3%	處理中
81.	新界第57K號	2019年12月	加價12.7%	處理中
82.	新界第57K號 (特別服務)	2019年12月	加價11.7%	處理中
83.	新界第58K號	2019年12月	加價12.0%	處理中
84.	新界第58S號	2019年12月	加價11.9%	處理中
85.	新界第75號	2019年12月	加價15.2%	處理中
86.	新界第75號 (特別服務1)	2019年12月	加價11.8%	處理中
87.	新界第75號 (特別服務2)	2019年12月	加價21.3%	處理中
88.	新界第76號	2019年12月	加價11.1%	處理中
89.	新界第803號	2019年12月	加價12.8%	處理中
90.	新界第803K號	2019年12月	加價10.8%	處理中

專線小巴路線		申請日期	申請票價調整幅度	結果
91.	新界第804號	2019年12月	加價21.4%	處理中
92.	新界第805S號	2019年12月	加價12.5%	處理中
93.	新界第810號	2019年12月	加價13.8%	處理中
94.	新界第810A號	2019年12月	加價13.8%	處理中
95.	九龍第34M號	2020年1月	加價14.7%	處理中
96.	九龍第34S號	2020年1月	加價14.7%	處理中
97.	九龍第35號	2020年1月	加價14.7%	處理中
98.	九龍第36A號	2020年1月	加價14.7%	處理中
99.	新界第33號	2020年1月	加價14.7%	處理中
100.	新界第34號	2020年1月	加價14.9%	處理中
101.	新界第34A號	2020年1月	加價14.9%	處理中
102.	新界第35號	2020年1月	加價15.1%	處理中
103.	新界第42號	2020年1月	加價16.0%	處理中
104.	新界第79S號	2020年1月	加價14.8%	處理中
105.	新界第310M號	2020年1月	加價11.4%	處理中
106.	新界第410號	2020年1月	加價10.4%	處理中
107.	新界第608號	2020年1月	加價11.9%	處理中
108.	新界第609號	2020年1月	加價10.6%	處理中
109.	新界第610S號	2020年1月	加價4.3%	處理中
110.	九龍第48號	2020年2月	加價11.9%	處理中
111.	九龍第49號	2020年2月	加價11.4%	處理中
112.	新界第113號	2020年2月	加價11.7%	處理中

*新界第46號路線的加價申請包括新界第46號主線由2019年10月28日起增辦的新界第46X號特別服務。

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，另有19條專線小巴路線提出的加價申請，已被營辦商撤回或遭運輸署拒絕。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1836)

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

問題：

署方會監督為現有專營巴士加裝安全裝置的資助計劃落實情況，而專營巴士營辦商可獲資助八成相關費用。署方會訂立甚麼表現指標了解計劃的成效？會否增加實地或突擊檢查的次數？

運輸署與勞工處又會合作在不同地區舉辦專題招聘會，以協助專營巴士營辦商招聘巴士車長。請列出署方所備存的，過去三年全職和兼職車長、入職人數、流失率的統計數字。

提問人：鄭松泰議員 (立法會內部參考編號：44)

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，並會配備電子穩定控制系統以加強車輛穩定性並減低翻側風險，以及車速限制減速器(即具有減速功能的車速限制器)。

為推展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4 200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。

運輸署會密切監察資助計劃的落實情況。在電子穩定控制系統、車速限制減速器及安全帶的安裝工作完成後，運輸署的驗車主任會為有關巴士進行檢驗。此外，運輸署亦會安排突擊檢查。

在2018年3月至2019年7月期間，運輸署與勞工處合作在東涌、屯門、天水圍、荃灣和上水舉辦了6場專題招聘會，協助專營巴士營辦商招募巴士車長。過去3年的全職及兼職巴士車長數目表列如下—

巴士車長數目	2017年年底	2018年年底	2019年年底
全職	12 724 (1 420)	12 743 (1 561)	13 133 (1 931)
兼職	980 (291)	1 175 (451)	1 305 (417)

註：()內數字代表該年新聘的巴士車長數目。

運輸署並無備存各專營巴士營辦商巴士車長流失率的資料。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1451)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

1. 有關中環電子道路收費先導計劃，現時的研究進度如何；
2. 署方表示本年度將擬訂詳細建議以進一步諮詢相關持份者，所謂的相關持份者是指哪些人或群組；預計諮詢的月份是；
3. 因應現時的疫情及經濟情況，會否暫時擱置相關研究計劃？

提問人：張國鈞議員 (立法會內部參考編號：36)

答覆：

運輸署現正擬訂中環電子道路收費先導計劃的具體方案。政府於2020年1月成立國際專家小組，成員包括來自英國、美國、新加坡、瑞典和香港的專家，負責就先導計劃向運輸署提供意見。運輸署會在適當考慮國際專家小組的意見及本港的最新社會情況後，敲定具體方案，包括諮詢持份者的時間表和範疇。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1452)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

1. 自2019年6月至今，港島四區(中西區、灣仔區、東區、南區)各因反修例示威而被破壞的交通燈和行人通路燈地點、被破壞次數；復修次數；
2. 被破壞交通燈位已回復正常的數目，以及仍然屬損壞狀態未回復正常的數目；
3. 由去年6月至今，港島四區內因路口交通燈被暴徒破壞而導致發生交通意外或行人傷亡的數字，請具體提供日期、地點及分類。

提問人：張國鈞議員 (立法會內部參考編號：37)

答覆：

1. 2019年6月至2020年2月期間，港島交通燈被破壞的位置，以及這些交通燈被破壞及修復的次數表列如下：

地區	交通燈		交通燈被破壞及修復的次數
	受損交通燈組數	交界處位置	
灣仔	1	軒尼詩道／怡和街／渣甸街	9
	3	軒尼詩道／史釗域道；記利佐治街／百德新街；軒尼詩道／馬師道／天樂里	7
	3	記利佐治街／東角道／駱克道；軒尼詩道／波斯富街；軒尼詩道／杜老誌道	6
	4	軒尼詩道／菲林明道；皇后大道東／機利臣街；怡和街／百德新街；軒尼詩道／堅拿道	5

地區	交通燈		交通燈被破壞及修復的次數
	受損交通燈組數	交界處位置	
灣仔	5	駱克道／史釗域道；軒尼詩道／盧押道；軒尼詩道／分域街；皇后大道東／大王東街；駱克道／馬師道	4
	9	駱克道／杜老誌道；駱克道／菲林明道；駱克道／盧押道；駱克道／分域街；皇后大道東／蘭杜街；高士威道／興發街；高士威道／銅鑼灣道；怡和街樂聲大廈外；怡和街／伊榮街／邊寧頓街	3
	10	莊士敦道／菲林明道／灣仔道；莊士敦道／柯布連道；莊士敦道／分域街；皇后大道東／灣仔道；興發街／電氣道；高士威道／維多利亞公園入口；駱克道／波斯富街；波斯富街／勿地臣街／羅素街；禮頓道／波斯富街；龍匯道／分域碼頭街／龍和道	2
	25	分域碼頭街／龍景街；告士打道／杜老誌道／史釗域道；軒尼詩道／軍器廠街；金鐘道／正義道／皇后大道東；灣仔道／活道／德仁街；灣仔道／巴路士街；皇后大道東／堅尼地道；皇后大道東／春園街；高士威道／摩頓臺；京士頓街／告士打道；京士頓街／加寧街／百德新街；禮頓道／恩平道；禮頓道／加路連山道／開平道；灣仔道／天樂里；摩理臣山道／雲西街；禮頓道／摩理臣山道；堅拿道西／雲西街；禮頓道／堅拿道；禮頓道／黃泥涌道；波斯富街／富明街；禮頓道／希慎道；威非路道／屈臣道；電氣道／歌頓道；興發街／永興街／維園道；英皇道／留仙街	1
中西區	1	德輔道中／畢打街	7
	1	干諾道中／畢打街	5
	3	遮打道／美利道／琳寶徑；遮打道／雪廠街；德輔道中匯豐銀行總部外	4
	2	遮打道／皇后像廣場；德輔道中／雪廠街	3
	7	薄扶林道／蒲飛路；德輔道西／山道；金鐘道／紅棉路；金鐘道／花園道；畢打街／皇后大道中／雲咸街；德輔道中／砵典乍街；德輔道中／租庇利街	2

地區	交通燈		交通燈被破壞及修復的次數
	受損交通燈組數	交界處位置	
中西區	26	般咸道／興漢道；薄扶林道／般咸道／山道；第三街／廣豐里；薄扶林道近寶翠園；皇后大道西／堅彌地城海旁；堅彌地城海旁／歌連臣街；堅彌地城海旁／西祥街北；堅彌地城海旁／荷蘭街；吉席街／堅彌地城海旁／山市街；干諾道中／康樂廣場；夏慤道／紅棉路；遮打道／昃臣道；皇后大道中／銀行街；德輔道中／域多利皇后街；德輔道中／機利文街；康樂廣場／民耀街／港景街；民耀街／民祥街／龍和道；龍和道／耀星街；龍和道／愛丁堡廣場；龍和道／添華道；干諾道中／林士街；干諾道中／摩利臣街；德輔道中／林士街；德輔道中／禧利街；德輔道中／急庇利街；龍和道／立法會道	1
東區	1	柴灣道／新廈街	5
	1	筲箕灣道／太康街／太樂街	4
	1	英皇道／琉璃街	3
	6	英皇道／油街；英皇道／木星街；英皇道／永興街；筲箕灣道／海寧街／聖十字徑；東區走廊連接路／太康街／康祥街；愛信道／太安街／康祥街	2
東區	18	渣華道／健康東街；英皇道／健康東街；英皇道／健康中街；渣華道／民康街；英皇道／健康西街／民康街；英皇道／電照街；英皇道／琴行街；英皇道／糖水道；英皇道／北角道；英皇道／長康街／電廠街；柴灣道筲箕灣消防局外；筲箕灣道／愛秩序灣道／新成街；愛信道／愛義街；筲箕灣道／太安街／西灣河街；筲箕灣道／海晏街／興民街；鯉景道／太康街；康山道／康安街；英皇道989號外行人過路處	1
南區	1	石排灣道／田灣山道	1

2. 截至2020年2月底，所有被破壞的交通燈大致恢復正常運作。
3. 2019年6月至2020年2月期間，港島區涉及「交通燈失靈」這項環境因素的交通意外詳情表列如下：

地區	日期	意外地點	嚴重程度	傷亡數字		
				司機	乘客	行人
灣仔	2019年 8月7日	伊榮街 與邊寧頓街 交界	輕微	1	0	0
中西區	2019年 10月6日	干諾道中與 畢打街交界	輕微	1	1	0

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1453)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

1. 自去年6月至今，港島區因示威遊行或暴亂活動而導致封閉的道路名稱及地點，封路的時間；
2. 自去年6月至今，港島區因示威遊行或暴亂活動而導致暫停服務／改道行駛的巴士、小巴和電車路線數目，估計因此而受影響的市民數目。

提問人：張國鈞議員 (立法會內部參考編號：38)

答覆：

1. 2019年6月至2020年1月期間，港島區共有109條道路因公眾示威／遊行活動而曾局部或全面封閉。受影響道路名單載於附件。道路封閉時間則介乎不足1小時至接近2星期(例如海底隧道)。
2. 公眾活動進行期間，由於港島區不同路段出現交通擠塞及道路堵塞，因此部分專營巴士、專線小巴及電車服務須臨時暫停、改道、縮短或調整班次。根據運輸署記錄，港島區約有180條專營巴士路線、45條專線小巴路線及所有電車路線曾受影響。與2019年上半年比較，港島區專營巴士服務在2019年下半年的平均每日乘客人次下跌2.1%至9.7%。至於港島區專線小巴路線及電車，平均每日乘客人次則分別下跌6.6%及11.9%。

2019年6月至2020年1月期間
港島區內曾受公眾活動影響的道路名單

1. 軍器廠街
2. 銀行街
3. 般咸道
4. 堅拿道東
5. 堅拿道天橋
6. 堅拿道西
7. 高士威道
8. 中環及灣仔繞道
9. 柴灣道迴旋處
10. 遮打道
11. 加寧街
12. 會所街
13. 康樂廣場
14. 干諾道中
15. 干諾道中行車隧道
16. 干諾道西
17. 干諾道西天橋
18. 會議道
19. 紅棉路
20. 海底隧道
21. 德輔道中
22. 德輔道西
23. 德立街
24. 愛丁堡廣場
25. 博覽道
26. 博覽道中
27. 博覽道東
28. 分域碼頭街
29. 分域街
30. 菲林明道
31. 花園道
32. 花園道天橋
33. 告士打道
34. 告士打道天橋
35. 告士打道輔助道路
36. 記利佐治街
37. 港灣道
38. 港景街
39. 夏慤道

40. 軒尼詩道
41. 香葉道
42. 山道
43. 山道天橋
44. 興發街
45. 雪廠街
46. 伊榮街
47. 東區走廊
48. 謝斐道
49. 渣甸街
50. 渣華道
51. 莊士敦道
52. 正義道
53. 敬誠街
54. 英皇道
55. 京士頓街
56. 琳寶徑
57. 立德里
58. 利園山道
59. 立法會道
60. 禮頓道
61. 駱克道
62. 下亞厘畢道
63. 盧押道
64. 龍合街
65. 龍和道
66. 龍匯道
67. 民祥街
68. 民照街
69. 民寶街
70. 民耀街
71. 馬師道
72. 摩頓臺
73. 摩理臣山道
74. 美利道
75. 愛群道
76. 百德新街
77. 畢打街
78. 邊寧頓街
79. 波斯富街
80. 薄扶林道
81. 堅彌地城海旁
82. 域多利皇后街
83. 皇后大道中

84. 皇后大道東
85. 皇后大道西
86. 金鐘道
87. 樂禮街
88. 林士街
89. 筲箕灣道
90. 船塢里
91. 糖街
92. 崇德街
93. 太安街
94. 太古城道
95. 德仁街
96. 添馬街
97. 登龍街
98. 添美道
99. 添華道
100. 天樂里
101. 清風街
102. 上亞厘畢道
103. 維園道
104. 域多利道
105. 水街
106. 西邊街
107. 黃竹坑道
108. 怡和街
109. 耀星街

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1454)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

1. 去年11月13日紅磡海底隧道因為被附近理工大學的暴徒佔領而被逼封閉近兩星期，該次暴亂造成的破壞引致的財物損失金額多少；
2. 署方有否評估紅隧被封閉兩星期而導致的隧道費收入損失；會否研究追究相關責任或賠償；
3. 有否估算紅隧封閉兩星期間受影響的過海車輛架次數目？

提問人：張國鈞議員 (立法會內部參考編號：39)

答覆：

1. 政府為修復海底隧道於2019年11月公眾活動期間損毀的構築物、設施及設備(主要位於收費亭和海底隧道行政大樓)，所涉及的總開支約4,600萬元。
- 2及3. 根據過往的交通數據，海底隧道在2019年11月13日至27日封閉期間，估計約有145萬架次車輛受到影響，隧道費收入損失約為2,285萬元。有關事件已交由警方調查。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0570)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就離島渡輪航線的相關事宜，政府可否告知本會：

- 就14條離島渡輪航線，過去3年，每年乘搭人數總數，與去年同期載客率變化；
- 過去3年，經營上述離島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；
- 政府提出特別協助措施的資助金額，以及其佔上述離島渡輪航線的經營成本比例為何；以及
- 政府會否考慮長遠公營化上述部份財務持續虧損的離島渡輪航線，以維持提供有關公共交通服務；如否，原因為何？

提問人：何啟明議員 (立法會內部參考編號：7)

答覆：

(a)

過去3年(2017年至2019年)，14條離島渡輪航線的每年乘客量及按年變化百分比表列如下：

渡輪航線	每年乘客量 (千人)		
	2017年	2018年 (按年變化 百分比)	2019年 (按年變化 百分比)
新世界第一渡輪服務有限公司			
「中環—長洲」	9 160	8 800 (-4%)	8 375 (-5%)

渡輪航線	每年乘客量 (千人)		
	2017年	2018年 (按年變化 百分比)	2019年 (按年變化 百分比)
「橫水渡」	357	352 (-1%)	374 (+6%)
「中環－梅窩」	2 218	2 156 (-3%)	2 239 (+4%)
港九小輪控股有限公司			
「中環－坪洲」	2 547	2 561 (+1%)	2 453 (-4%)
「中環－榕樹灣」	3 338	3 309 (-1%)	3 074 (-7%)
「中環－索罟灣」	460	434 (-6%)	354 (-18%)
富裕小輪有限公司			
「屯門－東涌－沙螺灣－大澳」	368	387 (+5%)	411 (+6%)
全記渡有限公司			
「香港仔－索罟灣(經模達)」	229	228 (0%)	222 (-3%)
翠華船務有限公司			
「香港仔－榕樹灣(經北角村)」	290	294 (+1%)	302 (+3%)
愉景灣航運服務有限公司			
「愉景灣－中環」	3 867	3 671 (-5%)	3 449 (-6%)
翠盈船務有限公司			
「香港仔－長洲」(註1)	191	182 (-5%)	213 (+17%)
坪洲街渡有限公司			
「愉景灣－梅窩」	93	95 (+2%)	96 (+1%)
珀麗灣客運有限公司			
「馬灣－中環」	1 072	1 067 (0%)	1 132 (+6%)
「馬灣－荃灣」	100	100 (0%)	111 (+11%)

註1：「香港仔－長洲」航線由2020年1月1日起停辦。日後如有營辦商有意營辦此渡輪航線，可向運輸署提交申請。運輸署會按既定程序考慮有關申請，並會向新營辦商提供特別協助措施。

(b)

在橫跨2016/17年度至2018/19年度的3年間，14條離島渡輪航線的營辦商的平均利潤率表列如下：

渡輪營辦商	2016/17年度至2018/19 年度的平均利潤率 (除稅前) (註2)
新世界第一渡輪服務有限公司(註3)	8%
港九小輪控股有限公司旗下三間附屬公司(註3)	3%
富裕小輪有限公司	1%
全記渡有限公司	-2%
翠華船務有限公司	-9%
愉景灣航運服務有限公司	-11%
翠盈船務有限公司	-52%
坪洲街渡有限公司	-85%
珀麗灣客運有限公司	-96%

註2：渡輪營辦商按照其營運需要和船隻維修時間等進行船隻維修保養及服務改善工作，因此其營運成本每年或有顯著差異。為更有效反映渡輪營辦商的財務狀況，現提供由2016/17年度至2018/19年度的3年平均數字。

註3：新世界第一渡輪服務有限公司和港九小輪控股有限公司旗下3間附屬公司的平均利潤率已計及特別協助措施的影響。

(c)及(d)

按照離島渡輪服務的長遠營運模式，政府會在14條離島渡輪航線的新牌照期就有關航線提供特別協助措施，並會推出新的船隻資助計劃，為11條渡輪航線全面更新船隊並使用更環保船隻。我們預計在該14條航線的首個5年牌照期內(2020至2026年)，提供特別協助措施的金額會超過12億元，預計佔該14條航線的總營運成本約30%。根據新的船隻資助計劃，政府會分2個階段由2021年起，引入47艘較環保且設備較新的新船，以改善船隻質素和推動環保，並減低更換船隻為乘客所帶來的龐大加價壓力。

政府的一貫政策是公共交通服務應由私營機構按照商業原則營辦，以提高成本效益和效率。外判渡輪服務所涉及的公帑開支，遠高於我們現時採用的長遠營運模式(涉及提供特別協助措施，以及在政府監察下透過私營機構推行新的船隻資助計劃)，但在進一步改善服務方面卻沒有保證。經衡量各項因素後，我們認為離島渡輪服務的長遠營運模式是較佳的選擇。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0571)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統(上坡系統)的相關事宜，政府可否告知本會：

- a. 當局曾在興建上坡系統，承諾進行「定期進行評審工作，以評審新接獲的建議」；政府當局至今收到地區提出涉及跨業權或技術相關的上坡系統的個案申請為何；如有，當中不被接納的申請數字及類別為何；按全港十八區分區列出；
- b. 政府會否考慮日後帶頭協調涉跨業權及技術相關的上坡系統的申請；如會，詳情為何；如否，原因為何；以及
- c. 推展興建上坡系統的項目建議，所涉及開支及人手編制為何？

提問人：何啟明議員 (立法會內部參考編號：8)

答覆：

- a. 運輸署已委聘顧問檢討及修訂現有上坡電梯系統建議的評審機制。有關評審機制的擬議修訂已於2019年11月13日向立法會匯報。顧問正為過去數年來接獲的114項上坡電梯系統建議進行技術及土地業權評估，以及規劃初步走線。待完成有關評估及初步走線規劃後，政府將於2020年內諮詢相關區議會意見。該114項建議按18區劃分的資料載於附件。

- b. 政府在推展上坡電梯系統的建議時，會視乎個案的性質，考慮是否有必要和充分理據，根據《道路(工程、使用及補償)條例》(第370章)徵收土地。運輸署會繼續與相關部門和顧問作出協調，以解決上坡電梯系統建議涉及的技術困難和土地事宜，從而制定推展有關建議的可行方案。
- c. 顧問研究的預算費用約為2,200萬元。管理顧問研究的工作由運輸署現有人員執行，涉及的人手沒有詳細分列。

**顧問研究下上坡電梯系統建議的詳細名單
(合共114項建議)**

編號	上坡電梯系統建議名稱	初步走線
中西區(共20個)		
HKI01	延長正街自動扶手電梯 - 由般咸道至干德道	由柏道近屋蘭士里至干德道
HKI02	沿樓梯街由樂古道至荷李活道	由樂古道至荷李活道
HKI03	堅尼地城蒲飛徑旁連接堅尼地城港鐵站及蒲飛路	由蒲飛路沿蒲飛徑至士美菲路
HKI04	由山市街學士台至蒲飛路	由山市街學士臺至蒲飛路
HKI05	由山道近山道天橋至薄扶林道	由山道近聖公會聖彼得小學至薄扶林道
HKI06	羅便臣道近花園台	羅便臣道近花園台
HKI07	由干德道(芝蘭台)上香雪道(明珠台)	由干德道近芝蘭台至香雪道近明珠台
HKI08	由皇后大道中242號側樓梯上歌賦街	由皇后大道中242號側至歌賦街
HKI09	由羅便臣道97A號至干德道56號及56A號之間的樓梯	由羅便臣道97A號至干德道56號及56A號
HKI10	由般咸道至干德道 - 延長磅巷自動扶手電梯	由般咸道近寶恆苑至干德道
HKI11	由荷李活道至上環地鐵站 - 延長磅巷自動扶手電梯	由樂古道至皇后大道中
HKI12	城皇街由荷李活道至堅道	沿城皇街由荷李活道至堅道
HKI13	皇后大道西134號西營盤賽馬會診療所 (i) 皇后大道西102-128號 (ii) 皇后大道西128-138號	皇后大道西近西營盤賽馬會分科診療所
HKI14	由皇后大道中由終審法院大樓至炮台里	由皇后大道中近滙豐銀行大廈至炮台里
HKI15	花園道近香港動植物公園	花園道近香港動植物公園的樓梯位置
HKI16	近山頂纜車堅尼地道站	近山頂纜車堅尼地道站的樓梯位置
HKI17	摩星嶺域多利道404-406、410-411號	域多利道406號至410號之間
HKI18	堅道旁樓梯連接至西摩道	由堅道近肆然至西摩道

編號	上坡電梯系統建議名稱	初步走線
HKI19	連接半山卑利街及摩羅廟交加街至羅便臣道	由卑利街及摩羅廟交加街至羅便臣道
HKI20	香港大學列堤頓道出口外護土牆連接至巴丙頓道	由香港大學列堤頓道出口至巴丙頓道
灣仔區 (共12個)		
HKI21	由司徒拔道至肇輝台近司徒拔道兒童遊戲場	由司徒拔道近兒童遊戲場至肇輝台
HKI22	大坑道及新村街之間的行人通道(結構編號HF136)	由安庶庇街至大坑道
HKI23	由活道至皇后大道東近聖若瑟小學	由活道至皇后大道東近聖若瑟小學
HKI24	由石水渠街至堅尼地道近北帝古廟	由石水渠街至堅尼地道近北帝古廟
HKI25	由大坑徑至春暉道近春暉道5號	由大坑徑至春暉道近春暉道5號
HKI26	由浣沙街至大坑道近光明臺的行人通道(結構編號HF112)	由浣沙街至大坑道近光明臺
HKI27	由大坑道至黃泥涌峽道近欣景台	由大坑道至黃泥涌峽道近欣景台
HKI28	由安樂里至灣仔道	由安樂里至灣仔道
HKI29	由大坑道至大坑徑近中華基督教會公理高中書院	由大坑道至大坑徑近中華基督教會公理高中書院
HKI30	由留仙街至天后廟道	由留仙街至天后廟道
HKI31	由蓮花宮東街至勵德邨道的行人通道(結構編號HF64)	由蓮花宮公園至勵德邨道
HKI32	連接司徒拔道天橋及大坑道的行人通道(結構編號HF119)	由大坑道至黃泥涌峽道近欣景台
東區 (共6個)		
HKI33	泰民街至柴灣道(近樂翠臺)	由泰民街至柴灣道近樂翠臺
HKI34	近西灣河聖十字架天主堂	由西灣河街至西灣河聖十字架天主堂
HKI35	健康東街往百福道	由健康東街至百福道
HKI36	長康街近北角衛理堂的樓梯	由長康街至天后廟道
HKI37	連接七姊妹道至天后廟道的樓梯	由七姊妹道近昌苑至天后廟道
HKI38	連接七姊妹道至錦屏街的樓梯	由七姊妹道近昌苑至錦屏街

編號	上坡電梯系統建議名稱	初步走線
南區 (共9個)		
HKI39	行人樓梯由淺水灣道至海灘道	由淺水灣道至海灘道
HKI40	連接鴨脷洲海傍道及利東邨道	由鴨脷洲海傍道近南灣至利東邨道
HKI41	由鴨脷洲西村通往鴨脷洲大街的小路	由鴨脷洲西村至利枝道
HKI42	域多利道至沙灣徑	由域多利道近美景臺至沙灣徑
HKI43	連接鴨脷洲大街(文麗大樓旁)至鴨脷洲橋道的樓梯	由鴨脷洲大街近文麗大樓至鴨脷洲橋道
HKI44	(1) 連接漁光道至漁暉道(香港仔街坊福利會社會服務中心旁)的樓梯 (2) 連接漁光道至香港仔大道(休憩公園旁)的樓梯	由漁光道至香港仔舊大街
HKI45	連接田灣村至田灣街	由田灣村至田灣街
HKI46	連接瑪麗醫院S座及主樓至薄扶林道	由瑪麗醫院S座及主樓至薄扶林道
HKI47	連接漁光道至香港仔大道	由漁光道至香港仔大道
離島區 (共1個)		
NTE01	由長洲長貴路至長貴邨	由冰廠路至長貴邨
西貢區 (共2個)		
NTE02	清水灣第二泳灘(上) 清水灣第二泳灘(中) 清水灣第二泳灘(下)	由清水灣第二泳灘巴士站至清水灣第二泳灘小食亭
NTE03	將軍澳翠林邨及景明苑至陶樂路	由翠林邨及景明苑至陶樂路
沙田 (共6個)		
NTE04	沙田頭道至愉景花園旁行人路的現有行人樓梯(新田圍邨及新翠邨居民往來)	由沙田頭道至愉景花園旁行人路
NTE05	獅子山隧道公路至沙田頭道近新田圍邨的現有行人樓梯	由獅子山隧道公路至沙田頭道近新田圍邨
NTE06	近明愛馬鞍山中學	由西沙路至富寶花園第6座
NTE07	富寶路近富寶花園第10座以北山坡 錦英路近富寶花園第10座以南山坡 錦英路近富寶花園第8座	由錦英路近富寶花園第10座至富寶路

編號	上坡電梯系統建議名稱	初步走線
NTE08	拔子窩街	由拔子窩新村至松頭下路
NTE09	(1)沙田區小瀝源路位於沙瀝公路及大老山公路下的一段石級路(可樂廠斜對面) (2)連接河道旁的單車徑及小瀝源路往帝堡城方向的行人路	小瀝源路近沙瀝公路及大老山公路的樓梯位置
荃灣 (共5個)		
NTE10	深井村路至深井村行人路	由深井村路至深井村
NTE11	荃景圍至安育路樓梯	由荃景圍至安育路
NTE12	大窩口地鐵站A出口至河背村樓梯/國瑞路公園至國瑞路	由國瑞路至國瑞路公園
NTE13	青山公路連接浪翠園及海雲軒	由青山公路至浪翠園及海雲軒
NTE14	打磚坪村	打磚坪村的樓梯位置
元朗區 (共1個)		
NTW01	由八鄉路至青朗公路(九龍方向)樓梯及斜路	由八鄉路至青朗公路(九龍方向)
葵青區 (共19個)		
NTW02	和宜合道至大隴街	由和宜合道近圓玄第一中學至大隴街
NTW03	石排街至大隴街	由大隴街至石排街公園
NTW04	荔崗街至荔枝嶺路	由荔崗街至荔枝嶺路
NTW05	荔景由麗祖路、念祖街至葵涌荔崗街	由麗祖路、念祖街至荔崗街
NTW06	麗祖路至荔景山路	由麗祖路至荔景山路
NTW07	高盛臺與上大窩口邨(盛圍至石頭街)	由葵盛圍近高盛臺至石頭街
NTW08	葵盛東邨盛豐樓經葵盛圍至大窩口道 (1) 豐樓至葵盛圍 (2) 葵盛圍至大窩口道	由葵盛圍至盛豐樓
NTW09	麗祖路近啓謙樓至葵涌荔景山路及敬祖路交界	由麗祖路近啓謙樓至敬祖路
NTW10	華星街前往葵興地鐵站	由青山公路-葵涌段至華星街
NTW11	金石樓旁邊石級連接大白田街及石蔭路	由大白田街近金石樓至石蔭路

編號	上坡電梯系統建議名稱	初步走線
NTW12	石排街公園	由石貝街至石排街公園
NTW13	葵盛西邨與葵芳(聯路至榮芳路) (1) 葵聯路至葵盛圍 (2) 葵盛圍至榮芳路	由葵聯路近聯逸樓至葵盛圍
NTW14	青衣長宏邨(配水庫旁)往長亨邨	由寮肚路遊樂場至長宏邨
NTW15	大隴街銀行大廈上石籬商場	由大隴街近銀行大廈至石籬商場
NTW16	葵發大廈及禮石樓	由葵發大廈至禮石樓
NTW17	石蔭東邨天橋至大白田街巴士站	由石蔭東邨天橋至大白田街巴士站
NTW18	連接長康邨至涌美路近上高灘街及路政署行人天橋(結構編號NF123)	由長康邨至涌美路近上高灘街
NTW19	和宜合道金恆樓旁往大白田街	由和宜合道近金恆樓至大白田街
NTW20	石蔭路宜和樓旁石級連接大白田街	由石蔭路近宜和樓至大白田街
屯門區 (共1個)		
NTW21	景新徑	由新墟徑至景新徑
深水埗區 (共5個)		
KLN01	由李鄭屋泳池休憩花園上大埔道往澤安邨	由李鄭屋泳池休憩花園至澤安邨
KLN02	由又一村學校旁大坑東道上玉蘭路	由大坑東道近又一村學校至玉蘭路
KLN03	由深水埗澤安邨至白田邨	由澤安邨至白田邨
KLN04	荔景山路近清麗苑商場呈祥道行人天橋(結構編號KF115)近美孚地鐵站	由荔景山路近清麗苑商場至呈祥道行人天橋近美孚地鐵站
KLN05	由大坑東道協同中學旁至海棠路	由大坑東道近協同中學至海棠路
油尖旺區 (共1個)		
KLN06	連接石壁道及京士柏公園	由石壁道至京士柏公園
黃大仙區 (共10個)		
KLN07	由清水灣道小巴總站至彩雲邨白鳳樓	由清水灣道小巴總站至彩雲邨白鳳樓

編號	上坡電梯系統建議名稱	初步走線
KLN08	在竹園體育館旁連接竹園北邨及竹園道行人路	由竹園道近竹園體育館至竹園北邨
KLN09	由竹園道行人道至翠竹花園商場 - 南面竹園道近馬仔坑遊樂場連接至竹園商場／幼稚園	由翠竹商場至竹園道
KLN10	彩雲一帶	彩雲(一)及(二)邨屋苑範圍內
KLN11	由彩雲一邨白鳳樓對出通道至彩虹港鐵站	由清水灣道小巴總站至彩雲邨白鳳樓
KLN12	由彩雲社區中心至平定道東	由彩雲社區中心至平定道東
KLN13	由龍翔道洋紫荊花園旁至橫頭磡邨	由龍翔道近洋紫荊花園旁至橫頭磡邨
KLN14	由慈雲山道沿沙田坳道至竹園北邨 (連接擬議中的竹園北邨行人通道,即上坡電梯系統排名第8的項目)	由慈雲山道沿沙田坳道至竹園北邨
KLN15	由翠竹花園第11及12座至翠竹街	由翠竹花園第11及12座至翠竹街
KLN16	由翠竹花園第5及6座至竹園道	由翠竹花園第5及6座至竹園道
九龍城區 (共2個)		
KLN17	戴亞街近永榮樓	由民泰街至戴亞街近永榮樓
KLN18	連接佛光街天橋旁行人路至民裕街樓梯	由佛光街天橋至民裕街
觀塘區 (共14個)		
KLN19	由彩德邨至觀塘道	由彩德邨至觀塘道
KLN20	由觀塘翠屏道至曉光街	由翠屏道至曉光街
KLN21	由觀塘崇仁街至瑞寧街	由崇仁街至康寧道遊樂場
KLN22	瑞寧街樓梯(近中華基督教基智中學)	由崇仁街至瑞寧街
KLN23	由功樂道至康利道	由功樂道至康利道
KLN24	由鯉魚門道至啟田道	由鯉魚門道至啟田道
KLN25	由彩霞道至牛頭角道近彩頤居	由彩霞道至牛頭角道近彩頤居
KLN26	康田苑近裕康閣	由康田苑近裕康閣至匯景花園

編號	上坡電梯系統建議名稱	初步走線
KLN27	寶達邨及秀茂坪邨至觀塘港鐵站	由曉明街至翠屏北邨翠榕樓
KLN28	由安達臣道發展至觀塘港鐵站	由曉明街至翠屏北邨翠楊樓
KLN29	近佐敦谷聖若瑟天主教小學	由彩霞道至行人隧道近佐敦谷聖若瑟天主教小學
KLN30	由彩興路至彩雲道海水配水庫	由彩興路至彩雲道海水配水庫
KLN31	近觀塘道休憩花園	由觀塘道至馬蹄徑
KLN32	啓田道近聖公會基孝中學	由鯉魚門道至啟田道近聖公會基孝中學

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0573)

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 (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就的士服務的相關事宜，政府可否告知本會：

- a. 在監督各項提升的士服務的服務質素，每年所涉及政府開支及人手編制為何；
- b. 鑒於網約「白牌車」盛行，過去3個年度，政府就「白牌車」違規駕駛的執法數字，以及與去年同期執法比率變化比較；並按個案跟進進度列出(包括調查中、落案起訴及定罪等)；以及
- c. 本港在受疫情持續影響下，政府除了向業界提供燃料補貼外，政府會否有其他協助措施予的士的前線從業員，包括提供防疫物品及促使車主大幅度減收車租等，以渡過經營困境；如會，詳情為何？

提問人：何啟明議員 (立法會內部參考編號：11)

答覆：

- a. 監督各項提升的士服務質素措施的工作，由運輸署現有人員進行，故未能提供有關人手及開支的分項數字。

- b. 過去3個曆年，涉及使用車輛作非法取酬載客的警方執法數字表列如下：

	2017	2018	2019
警方執法數字(與上一年同期比較的百分比變化)	50 (+178%)	69 (+38%)	184 (+167%)

警務處沒有備存按個案進度劃分的分項數字。

- c. 為協助運輸業界應對當前經濟環境下的經營壓力，政府在2019年10月22日公布，向業界提供為期6個月的燃料補貼或一筆過補貼。政府在2020年2月21日宣布擴展上述建議，為因2019冠狀病毒病疫情爆發而備受打擊的各行業，在防疫抗疫基金之下提供全面而持續的財政支援。就的士司機而言，政府會為液化石油氣的士提供每公升1.0元的液化石油氣折扣，以及發還汽油的士三分之一的實際燃油支出，2項措施均為期12個月。運輸署正與油公司積極商討落實的細節。待油公司的系統準備就緒，預期有關措施可在2020年年中推出。

此外，作為協助業界渡過難關的一項臨時措施，政府在位於高鐵香港西九龍站、新田及港珠澳大橋香港口岸的停車場，已作出讓的士作短期停放的安排。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2853)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就陸路邊境公共交通安排，政府可否告知本會：

- a. 列出現時市區直接來往連接內地陸路邊境的香港口岸的公共交通服務；按各公共交通工具分項列出；
- b. 上述公共交通服務的平均輪候時間、以及載客率為何；按各公共交通工具分項列出；
- c. 政府會否因應地區需要，促進公共交通營辦商增加有關連接內地陸路邊境的香港口岸的公共交通服務；如會，詳情及措施為何；如否，原因為何；以及
- d. 在推展有關連接陸路邊境的公共交通服務，所涉及政府部門、開支及人手編制為何？

提問人：何啟明議員 (立法會內部參考編號：10)

答覆：

(a)及(b)

目前，香港往來內地之間設有7個陸路出入境管制站，其中2個是鐵路管制站，即羅湖和落馬洲支線，5個是道路管制站，即深圳灣口岸、落馬洲、文錦渡、沙頭角和港珠澳大橋香港口岸；其中羅湖、落馬洲支線、深圳灣口岸、落馬洲及港珠澳大橋香港口岸設有本地公共交通服務。該5個陸路管制站的本地公共交通服務及其平均載客率和班次表列如下：

管制站	公共交通工具 (註1)	路線號碼	起點及終點		平均每 日載客 率 (註2)	班次 (分鐘)
鐵路管制站						
羅湖	鐵路	東鐵線	紅磡站	羅湖站	不適用 (註3)	上水至 羅湖： 6-8
落馬洲 支線	鐵路	東鐵線	紅磡站	落馬洲站		上水至 落馬洲： 10-12
	專營巴士	B1	落馬洲支 線管制站	天慈邨	64%	7-15
	專線小巴	75		福康街	73%	3-10
道路管制站						
深圳灣 口岸	專營巴士	B2	深圳灣口岸 管制站	元朗站	39%	10-20
		B2P		天慈邨	43%	5-20
		B2X		天耀邨	25%	10-20
		B3		屯門碼頭	38%	15-30
		B3A		山景邨	35%	25-35
		B3X		屯門市 中心	42%	15-25
		B3M		屯門站	24%	30
	專線小巴	618		天恩邨	64%	8
落馬洲 (註4)	專線小巴	44B	落馬洲 管制站	屯門站	68%	15-20
		44B1		屯門碼頭	71%	15-20
		78		八鄉路	78%	15-25
		79S		天水圍	83%	14-23
		616S		旺角	40%	5-15

管制站	公共交通工具 (註1)	路線號碼	起點及終點		平均每 日載客 率 (註2)	班次 (分鐘)
港珠澳 大橋香 港口岸	專營巴士	B4	港珠澳大橋 香港口岸	機場	19%	12 - 30
		B5		欣澳站	11%	10 - 20
		B6		東涌	15%	10 - 30
		A11	機場(地面 運輸中心) (經港珠澳大 橋香港口岸)	北角渡輪碼 頭	28%	15 - 35
		A17		深灣	5%	60
		A21		紅磡站	27%	8 - 20
		A22		藍田站	37%	15 - 40
		A23		慈雲山(北)	19%	30
		A29		寶林	43%	15 - 60
		A31		如心廣場	27%	15 - 30
		A33X		富泰邨	27%	20 - 60
		A35		梅窩	24%	每日對開 5班
		A36		朗屏站	30%	20 - 60
	A41	愉翠苑		28%	10 - 30	
	專線小巴	901	港珠澳大橋 香港口岸	東涌北	55%	12 - 30

註：

- (1) 上表內的所有道路管制站，以及落馬洲支線管制站均提供的士服務。
- (2) 平均載客率是根據2019年12月或2020年1月(適用於由該月起開辦的服務)在正常一周內的公共交通服務乘客量計算。
- (3) 由於港鐵是開放式網絡，乘客可在任何車站進出，因此沒有關於東鐵線跨境段載客率的資料。
- (4) 每日晚上11時至翌日上午6時30分，專線小巴和的士可在落馬洲管制站提供服務。

運輸署沒有備存乘客使用以上公共交通服務前往管制站所需輪候時間的記錄。

(c)

運輸署為上述管制站規劃公共交通服務時，已考慮各項因素，包括預計的乘客需求、所設置的運輸設施、有關管制站附近現有和計劃中的公共交通服務等。在有關管制站啟用後，運輸署密切監察本地公共交通服務的供應情況，並會在有需要時作出調整，例如加設輔助巴士線及加強有關交通服務的班次，以應付過境旅客的需要。

(d)

運輸署負責規劃為管制站提供的本地道路公共交通服務。另一方面，路政署鐵路拓展處負責為鐵路網絡的發展制訂計劃。

管制站公共交通服務的規劃工作由運輸署及路政署現有人員執行，屬恆常工作，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：1618)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

香港泊車位供應長期不足，遠遠未能追上車輛增加速度。而在運輸署於預算案文件中的「2020至2021年度需要特別留意的事項」中提及，分階段推展在商用車輛泊車位研究中提的建議。就此，政府可否告知本會：

1. 上述經研究後提出解決商用車位不足的方案為何？
2. 全港目前仍欠缺商用車輛泊車位多少個？在未來五個財政年度，預計需要增加多少個商用車輛泊車位？
3. 當局會否研究在各區開發地下智能停車場以增加泊車位的數目？

提問人：何君堯議員 (立法會內部參考編號：35)

答覆：

1. 商用車輛泊車位顧問研究所提出的建議和最新落實情況表列於附件。
2. 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的使用情況，而這並不切實可行。因此，運輸署無法具體推算未來數年需要增加的商用車輛泊車位數目。
3. 為提供更多泊車位及提升空間效率，運輸署正積極研究在香港應用自動泊車系統的先導項目。有關顧問研究預期於2020年4月完成。運輸署正推展6個自動泊車系統先導項目，以期在興建、營運和管理不同種類自動泊車系統及相關財務安排方面汲取和累積經驗，藉此於日後更廣泛地應用於政府及私營公眾停車場。

運輸署至今已物色到4個推行先導項目的選址，包括荃灣區1幅短期租約用地、深水埗欽州街及通州街交界的公共休憩用地，以及分別位於上環中港道及柴灣常茂街的2座擬建政府大樓用地。在這4個已物色選址的先導項目中，深水埗項目暫擬興建地下自動泊車系統。

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泊車位	2019年已增設53個路旁夜間商用車輛泊車位。
(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2019／20學年，有17間學校提供約50個泊車位供學生服務車輛停泊。
(3) 增設路旁旅遊巴士泊車位及上落客設施	2019年已增設61個旅遊巴士泊車位及109個上落客處。
(4) 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2019年12月，已在30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1 670個商用車輛泊車位。
(5) 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。運輸署會就在有關地點興建公眾商用車輛停車場諮詢有關持份者，並進行技術可行性評估。
(6) 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	運輸署計劃在諮詢有關持份者後，在2020年內公布經修訂的泊車位標準。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3273)

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

問題：

署方於去年THB(T)208的答覆內表示，「會檢視海外地區規管電動可移動工具的情況，並評估在香港使用這些工具對道路安全、交通暢達及道路使用者的影響、相關法例規定，以及管理及執行問題的事宜」，相關工作進度為何？請告知來年度就研究在香港使用電動可移動工具的工作詳情，涉及開支及人手安排。

請告知「提升香港易行度顧問研究」的進度，及來年度為推動「香港好·易行」的工作詳情，涉及開支及人手安排。

提問人：許智峯議員(立法會內部參考編號：56)

答覆：

運輸署正按照「香港好·易行」計劃進行「提升香港易行度顧問研究」，預計在2020年內完成。除審視主要的易行度議題外，該研究會檢視電動可移動工具在香港的使用和海外地區的現行規管政策。政府會參考該研究的結果，考慮是否需要就電動可移動工具引入規管制度及推行試驗計劃，以更詳細地研究有關技術問題和安全考慮。

該研究正在進行中，而研究提出的部分提升易行度措施已在中環和深水埗2個試點地區進行試驗。短期措施(包括整理交通標誌及欄杆)由2019年12月起陸續實施。我們參考了去年公眾參與活動中收到的市民意見，正在優化有關長期措施。

管理該研究及推行提升易行度措施的工作由運輸署現有人員執行，涉及的人手沒有詳細分列。研究費用約為1,390萬元，在2020-21年度涉及的預算開支為700萬元。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0353)

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

問題：

近年來，香港公眾泊車位不足問題愈趨嚴重，以致各區經常出現違泊的情況，因而對道路交通造成影響。就此，當局可否告知本會：

1. 過去5年，各區不同類型的泊車位(包括公營及私營)數目為何；
2. 過去5年，各區違泊詳情為何(以表列出各區違泊而遭票控的數字)；
3. 當局現時有否就每類車輛制訂車輛與泊車位的目標比例；若有，詳情為何；若否，原因為何；及
4. 未來5年，當局在「一地多用」的原則下將計劃在哪些規劃中的政府設施興建地下公眾智能停車場(以表列出地區、規劃中的設施類別、預算新增泊車位數目，預算開支)。

提問人：葉劉淑儀議員 (立法會內部參考編號：28)

答覆：

1. 過去5年，18區不同類型的泊車位數目載於附件1。
2. 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。過去5年，警務處根據《定額罰款(交通違例事項)條例》(第237章)在5個警察總區發出違例泊車定額罰款通知書的數目載於附件2。

3. 鑑於香港的土地資源有限，要兼顧不同優次的土地用途，若政府為每類車輛制定並追求某泊車位目標比例，是不合理和不切實際的。儘管如此，政府積極推展一系列短期及中長期措施，以增加泊車位供應，當中包括但不限於以下措施：
- (a) 在合適的路旁地點劃設夜間泊車位；
 - (b) 鼓勵學校在非上課時間開放校舍供校巴停泊；
 - (c) 要求發展商在情況許可下，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) 檢討《香港規劃標準與準則》中有關商用車輛泊車位與上落客貨設施的標準，以及有關私家車泊車位的標準，以期更新有關規定，從而增加日後房屋發展項目中的私人泊車位數量；
 - (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) 繼續推展自動泊車系統先導研究，以物色先導項目選址，並評估在香港應用各類型自動泊車系統的可行性及適用性。
4. 為提供更多泊車位及提升空間效率，運輸署正積極研究在香港應用自動泊車系統的先導項目。有關顧問研究預期於2020年4月完成。運輸署正推展6個自動泊車系統先導項目，以期在興建、營運和管理不同種類自動泊車系統及相關財務安排方面汲取和累積經驗，藉此於日後更廣泛地應用於政府及私營公眾停車場。

運輸署至今已物色到4個推行先導項目的選址，包括荃灣區1幅短期租約用地、深水埗欽州街及通州街交界的公共休憩用地，以及分別位於上環中港道及柴灣常茂街的2座擬建政府大樓用地。在這4個已物色選址的先導項目中，深水埗項目暫擬興建地下自動泊車系統。這項目實際可提供的泊車位數目和所涉預算開支，須待有關技術可行性評估完成後才能得出。

過去5年各區按車輛類別劃分的泊車位數目

地區	截至	私家車 [#]	貨車	旅遊巴士／ 巴士	電單車	總計*
中西區	20年2月	38 706	1 142	80	1 415	41 343
	19年2月	38 436	1 171	84	1 412	41 103
	18年2月	37 988	1 216	84	1 348	40 636
	17年2月	38 837	1 221	89	1 362	41 509
	16年2月	37 778	1 238	77	1 301	40 394
灣仔	20年2月	39 641	420	130	1 305	41 496
	19年2月	39 425	396	130	1 289	41 240
	18年2月	39 319	389	131	1 293	41 132
	17年2月	39 021	389	131	1 269	40 810
	16年2月	38 632	382	133	1 268	40 415
東區	20年2月	46 637	1 839	340	2 473	51 289
	19年2月	45 914	1 885	368	2 381	50 548
	18年2月	45 216	1 889	291	2 267	49 663
	17年2月	44 881	1 953	375	2 253	49 462
	16年2月	44 115	1 921	370	2 163	48 569
南區	20年2月	39 416	1 157	356	1 864	42 793
	19年2月	39 274	1 197	354	1 830	42 655
	18年2月	38 792	1 205	262	1 809	42 068
	17年2月	38 654	1 203	279	1 787	41 923
	16年2月	37 633	1 063	287	1 742	40 725
油尖旺	20年2月	34 664	2 520	282	2 099	39 565
	19年2月	33 487	2 386	285	2 101	38 259
	18年2月	33 135	2 428	261	2 025	37 849
	17年2月	32 992	2 430	266	2 007	37 695
	16年2月	31 665	2 473	257	1 943	36 338
深水埗	20年2月	29 282	3 257	413	1 990	34 942
	19年2月	29 157	3 248	435	1 978	34 818
	18年2月	28 641	3 201	422	1 886	34 150
	17年2月	28 519	3 217	472	1 800	34 008
	16年2月	28 585	3 031	427	1 646	33 689

地區	截至	私家車 [#]	貨車	旅遊巴士／ 巴士	電單車	總計*
九龍城	20年2月	48 820	1 293	232	1 948	52 293
	19年2月	49 617	1 539	637	1 936	53 729
	18年2月	49 171	1 641	715	1 875	53 402
	17年2月	48 115	1 668	834	1 750	52 367
	16年2月	45 613	1 676	975	1 554	49 818
黃大仙	20年2月	20 864	1 288	160	2 276	24 588
	19年2月	20 834	1 290	136	2 239	24 499
	18年2月	20 859	1 254	136	2 257	24 506
	17年2月	21 102	1 291	136	2 211	24 740
	16年2月	20 822	1 312	151	2 125	24 410
觀塘	20年2月	47 028	3 276	176	4 279	54 759
	19年2月	45 371	3 268	202	4 060	52 901
	18年2月	44 926	3 733	200	3 818	52 677
	17年2月	44 439	3 719	353	3 705	52 216
	16年2月	43 983	4 020	352	3 537	51 892
荃灣	20年2月	37 071	1 946	415	1 491	40 923
	19年2月	36 863	1 976	425	1 426	40 690
	18年2月	35 787	1 947	426	1 281	39 441
	17年2月	34 981	1 919	396	1 230	38 526
	16年2月	34 590	1 852	396	1 152	37 990
屯門	20年2月	41 329	2 558	191	1 737	45 815
	19年2月	40 974	2 524	171	1 681	45 350
	18年2月	40 661	2 523	175	1 644	45 003
	17年2月	39 843	2 529	175	1 614	44 161
	16年2月	39 328	2 506	169	1 543	43 546
元朗	20年2月	41 688	2 105	357	1 771	45 921
	19年2月	41 255	2 112	360	1 723	45 450
	18年2月	40 857	2 108	346	1 677	44 988
	17年2月	39 590	1 998	328	1 554	43 470
	16年2月	38 206	1 852	353	1 475	41 886

地區	截至	私家車 [#]	貨車	旅遊巴士／ 巴士	電單車	總計*
北區	20年2月	21 625	1 714	77	842	24 258
	19年2月	21 655	1 834	77	812	24 378
	18年2月	21 290	1 818	79	781	23 968
	17年2月	21 468	1 835	79	778	24 160
	16年2月	20 846	1 737	74	754	23 411
大埔	20年2月	29 524	1 133	140	1 032	31 829
	19年2月	28 516	1 191	140	956	30 803
	18年2月	28 396	1 194	140	966	30 696
	17年2月	28 176	1 319	141	955	30 591
	16年2月	27 969	1 329	160	927	30 385
西貢	20年2月	41 896	1 563	330	3 023	46 812
	19年2月	40 963	1 542	339	2 922	45 766
	18年2月	39 819	1 585	339	2 783	44 526
	17年2月	38 720	1 567	373	2 746	43 406
	16年2月	35 772	1 511	395	2 516	40 194
沙田	20年2月	73 554	2 676	232	2 965	79 427
	19年2月	72 885	2 722	219	2 866	78 692
	18年2月	72 189	2 740	215	2 803	77 947
	17年2月	70 346	2 726	214	2 768	76 054
	16年2月	70 033	2 697	233	2 669	75 632
葵青	20年2月	35 937	11 088	401	2 702	50 128
	19年2月	35 717	11 053	296	2 682	49 748
	18年2月	35 473	10 954	252	2 629	49 308
	17年2月	35 452	10 585	321	2 614	48 972
	16年2月	34 413	10 039	342	2 493	47 287
離島	20年2月	16 710	791	287	610	18 398
	19年2月	16 107	793	226	574	17 700
	18年2月	15 565	779	226	520	17 090
	17年2月	16 479	829	226	516	18 050
	16年2月	15 188	852	101	415	16 556

地區	截至	私家車 [#]	貨車	旅遊巴士／ 巴士	電單車	總計*
總計	20年2月	684 392	41 766	4 599	35 822	766 579
	19年2月	676 450	42 127	4 884	34 868	758 329
	18年2月	668 084	42 604	4 700	33 662	749 050
	17年2月	661 615	42 398	5 188	32 919	742 120
	16年2月	645 171	41 491	5 252	31 223	723 137

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。

* 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。

過去5年發出違例泊車定額罰款通知書的數目

警察總區	年份				
	2015	2016	2017	2018	2019
港島	268 544	328 429	377 175	385 196	287 149
東九龍	194 503	237 281	299 716	351 968	251 430
西九龍	371 494	453 621	476 374	517 842	339 549
新界南	201 633	224 073	323 803	396 975	296 732
新界北	289 938	366 224	362 995	374 532	249 884
總計	1 326 112	1 609 628	1 840 063	2 026 513	1 424 744

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0357)

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 (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就有關香港專營巴士服務事宜，政府可否告知本會：

1. 過去5年，各專營巴士公司每年的脫班率分別為何；
2. 過去5年，每年接獲多少宗有關專營巴士脫班以及延誤的投訴；
3. 現時用作監測專營巴士脫班情況的機制為何及成效為何；及
4. 會否設立懲罰機制以改善專營巴士脫班問題；若有，詳情為何；若否，原因為何。

提問人：葉劉淑儀議員 (立法會內部參考編號：30)

答覆：

(1)

過去5年，各專營巴士公司的脫班率載列如下：

專營巴士公司 (註1)	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年 (註2)
九巴	1.3%	1.5%	2.0%	3.3%	2.8%
城巴(專營權1)	1.7%	2.0%	1.9%	2.0%	2.5%
城巴(專營權2)	1.2%	1.7%	1.6%	1.0%	1.2%
新巴	2.0%	2.4%	2.6%	2.9%	2.9%
龍運	1.2%	0.7%	1.4%	1.0%	1.1%
嶼巴	0.0%	0.3%	0.4%	0.5%	0.5%
整體	1.4%	1.6%	2.0%	2.9%	2.6%

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：上表所示的2019年脫班率排除了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)

過去5年，運輸署透過交通諮詢委員會轄下交通投訴組及政府1823中心接獲有關專營巴士脫班及服務延誤的投訴數字如下：

年份	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年
投訴數字	4 597	3 585	3 652	4 352	8 932 (註3)

註3：交通投訴組在2019年第一季度至第三季接獲兩名投訴人共3 265宗有關專營巴士服務穩定性的投訴。

(3)及(4)

脫班原因可能屬專營巴士公司本身可以控制的範圍，例如車長不足、車輛不足、車輛機械故障等。另一方面，也有部分涉及外在因素，例如公眾活動、交通擠塞、交通意外及惡劣天氣等。運輸署一直透過審核專營巴士公司的營運報表、定期進行調查，以及留意乘客提出的投訴或建議等渠道，密切監察巴士服務的穩定性及水平。自2015年起，運輸署已採用新方法計算脫班率，務求更準確反映特定時段的脫班情況，以採取適當跟進行動。此外，運輸署已制定機制處理專營巴士營辦商的脫班問題，該機制訂明按專營巴士營辦商脫班的頻率、程度及其採取的補救措施發出不同級別信件(如提示信、勸諭信及警告信)的程序和步驟。發出警告信提供一個逐步走向根據《公共巴士服務條例》(第230章)第22條作出法定懲處，例如施加經濟罰則、撤銷某條巴士線的經營權、或如專營巴士營辦商在無合理解釋下未有作出明顯改善，則撤銷其專營權。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0361)

總目： (186) 運輸署

分目： (700) 一般非經常開支

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (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，一般非經常開支中，政府為成立「智慧交通基金」預留約11億5000萬元，資助企業或機構進行與車輛有關的創新科技研究和應用，預計基金可在二零二零／二一年度內正式投入運作。請問當局：

1. 相關籌備工作的具體內容及進展為何；
2. 智慧交通基金的申請人的資格為何？目標受惠機構的數字為何；
3. 有何具體措施衡工量值，確保資助用得其所；
4. 有否計劃定期檢討的機制？

提問人：葉劉淑儀議員 (立法會內部參考編號：3)

答覆：

就提問的各部分，現答覆如下：

政府會成立由相關持份者和專業團體代表組成的專責小組，就基金的擬議涵蓋範疇和運作模式提供意見，預計基金可在2020-21年度內運作。我們會參考專責小組的意見，制定基金的申請資格、遴選準則、目標申請人、推行時間表，以及管理和檢討機制。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0362)

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 (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，運輸署將會繼續檢討公共小巴營運狀況。請問當局：

- 1) 相關檢討的進展為何，過往曾否諮詢公眾、業界和立法會；
- 2) 相關檢討有否時間表，及有否中期報告可供參閱？

提問人：葉劉淑儀議員 (立法會內部參考編號：4)

答覆：

公共小巴座位上限自2017年7月7日起由16個增加至19個。運輸署自2018年年底起，定期進行小巴使用率市場研究，並會根據這項研究的結果，檢視公共小巴服務在實施新座位上限後的供求情況，從而檢討公共小巴的營運狀況。運輸署在檢討過程中，一直與公共小巴業界維持密切聯繫。

檢討工作預計於2020年上半年完成。在完成檢討後，我們會向立法會交通事務委員會和公共小巴業界作出匯報。這項檢討並無中期報告。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0363)

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 (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，運輸署將會繼續聯同業界及自動駕駛系統研發機構，研究在公共道路上共同測試新的自動駕駛車輛及相關技術。請問當局：

- 1) 就開發自動駕駛系統，以何準則評估香港道路環境的適合性；
- 2) 「業界」具體包括那些商用車的持份者；
- 3) 具體如何準備配套措施，以締造合適和安全的道路環境供自動駕駛車輛進行測試？

提問人：葉劉淑儀議員 (立法會內部參考編號：5)

答覆：

(1)

為促進自動駕駛車輛技術的發展，運輸署在2017年年中開始發出「車輛行駛許可證」予9個不同型號的自動駕駛車輛，使能在安全情況下於指定路線進行30次測試。運輸署在評估某建議路線是否適合用作進行自動駕駛車輛測試時，主要考慮因素包括建議路線的道路類別、車速限制、交通流量、道路的規劃及狀況等。就每次測試，運輸署亦會評估自動駕駛車輛操作員的能力及有關自動駕駛車輛是否適合在道路上行駛。如有必要，運輸署或會在車輛行駛許可證訂下特定條件，確保測試在安全情況下進行。

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。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。

(2)及(3)

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)。委員會由相關持分者和專家，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。委員會將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，以便業界就創新技術進行測試。運輸署並正與業界緊密合作，為自動駕駛車輛訂立適當的規管模式，以及就自動駕駛車輛測試訂立所需條件和配套措施。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0364)

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 (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，運輸署將會分階段推展在商用車輛泊車位研究中提出的建議。請問當局：

- 1) 現時各區商用車輛泊車位的數量分別為何；
- 2) 各區商用車輛泊車位不足的情況為何；
- 3) 推展研究建議的進展及時間表為何？

提問人：葉劉淑儀議員 (立法會內部參考編號：6)

答覆：

- 1) 截至2020年2月，18區商用車輛泊車位數目載於附件1。
- 2) 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的使用情況，而這並不切實可行。
- 3) 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。最新落實情況表列於附件2。

各區商用車輛泊車位數目
(截至2020年2月)

地區	商用車輛泊車位數目
中西區	1 222
灣仔	550
東區	2 179
南區	1 513
油尖旺	2 802
深水埗	3 670
九龍城	1 525
黃大仙	1 448
觀塘	3 452
荃灣	2 361
屯門	2 749
元朗	2 462
北區	1 791
大埔	1 273
西貢	1 893
沙田	2 908
葵青	11 489
離島	1 078
總計	46 365

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泊車位	2019年已增設53個路旁夜間商用車輛泊車位。
(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2019/20學年，有17間學校提供約50個泊車位供學生服務車輛停泊。
(3) 增設路旁旅遊巴士泊車位及上落客設施	2019年已增設61個旅遊巴士泊車位及109個上落客處。
(4) 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2019年12月，已在30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1 670個商用車輛泊車位。
(5) 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。運輸署會就在有關地點興建公眾商用車輛停車場諮詢有關持份者，並進行技術可行性評估。
(6) 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	運輸署計劃在諮詢有關持份者後，在2020年內公布經修訂的泊車位標準。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3127)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

近年，政府推動不同的運輸基建如中九龍幹線等，請告知本會：

過去五年，全港各條幹線的主要路段繁忙時間的行車量／容車量比率；過去五年，全港各條幹線的主要路段非繁忙時間的行車量／容車量比率。運輸及房屋局負責監督全港運輸系統發展，請按各條隧道以表列出以下資料：

- (1) 隧道名稱；
- (2) 負責管理、營運和維修的公司；
- (3) 平均每日繁忙的行車量／容車量比率；
- (4) 平均每日繁忙的行車量／容車量比率；
- (5) 平均每日非繁忙時間的行車量；
- (6) 平均每日非繁忙時間的行車量的行車量／容車量比率；
- (7) 建造時預計每日繁忙時間的行車量；
- (8) 建造時預計每日繁忙時間的行車量的行車量／容車量比率；
- (9) 建造時預計每日非繁忙時間的行車量；以及
- (10) 建造時預計每日非繁忙時間的行車量的行車量／容車量比率。

- (a) 香港仔隧道
- (b) 海底隧道
- (c) 東區海底隧道
- (d) 西區海底隧道
- (e) 啟德隧道
- (f) 獅子山隧道
- (g) 大老山隧道
- (h) 將軍澳隧道
- (i) 尖山隧道及沙田嶺隧道

- (j)城門隧道
- (k)長青隧道
- (l)大欖隧道
- (m)南灣隧道
- (n)愉景灣隧道

提問人：郭家麒議員（立法會內部參考編號：23）

答覆：

行車量／容車量比率用以反映繁忙時間的交通情況。行車量／容車量比率低於1.0，表示交通情況可以接受。行車量／容車量比率高於1.0，表示交通開始輕微擠塞，而行車量／容車量比率在1.0至1.2之間，則顯示擠塞程度尚可控制。行車量／容車量比率高於1.2，表示擠塞情況正趨於嚴重。

由於海底隧道、東區海底隧道、獅子山隧道、大老山隧道及將軍澳隧道在早上及傍晚繁忙時間的交通需求均已超出本身的設計容車量，通往隧道的支路往往會出現排隊入隧道的車龍。下表載列的行車量／容車量比率雖然顯示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。因此，即使上述5條隧道的交通需求遠超其容車量，相關的行車量／容車量比率亦不會高於1.0或1.1。此外，香港仔隧道北行入口有時在繁忙時段出現交通擠塞，須實施間歇性封閉安排控制進入隧道的車輛數目，令香港仔隧道的實際行車量減少，因而令有關行車量／容車量比率相應減少。

此外，隧道的實際容車量會受其他交通因素影響，包括使用該路段的不同車輛種類的比例、有關路段的形態等。因此，我們必須指出，單憑實際行車量和設計容車量(按有關隧道的行車線數目及闊度計算)所作的比較，未必能夠確實反映隧道的實際交通情況。

在上述前提下，在過去5年，全港各隧道在繁忙時間及非繁忙時間的行車量及相關的行車量／容車量比率載列於以下兩表^{註1}：

(I) 收費隧道 ^{註 2、3}

隧道名稱	隧道營辦商	方向	年份	平均每小時行車量 (繁忙時間)	平均每小時行車量／容車量 比率 (繁忙時間)	平均每小時行車量 (非繁忙時間)	平均每小時行車量／容車 量比率 (非繁忙時間)
香港仔隧道	交通基建管理有限公司	北行	2019	1 500	0.6	1 100	0.4
			2018	1 500	0.6	1 100	0.4
			2017	1 500	0.6	1 100	0.4
			2016	1 600	0.6	1 100	0.4
			2015	1 600	0.6	1 100	0.4
		南行	2019	1 900	0.7	1 200	0.5
			2018	1 800	0.7	1 200	0.5
			2017	1 800	0.7	1 200	0.5
			2016	1 900	0.7	1 300	0.5
			2015	2 000	0.8	1 300	0.5
海底隧道 ^{註 4}	俊和隧道管理有限公司	北行	2019	2 700	1.0	2 100	0.8
			2018	2 700	1.0	2 200	0.8
			2017	2 700	1.0	2 200	0.8
			2016	2 700	1.0	2 200	0.8
			2015	2 700	1.0	2 200	0.8
		南行	2019	2 800	1.1	2 200	0.8
			2018	2 800	1.1	2 200	0.8
			2017	2 800	1.1	2 200	0.8
			2016	2 800	1.1	2 200	0.8
			2015	2 900	1.1	2 300	0.9
東區海底隧道	泰富基建有限公司	北行	2019	2 600	1.0	1 500	0.6
			2018	2 700	1.0	1 500	0.6
			2017	2 700	1.0	1 400	0.5
			2016	2 600	1.0	1 400	0.5
			2015	2 700	1.0	1 400	0.5
		南行	2019	2 700	1.0	1 400	0.5
			2018	2 700	1.0	1 300	0.5
			2017	2 700	1.0	1 300	0.5
			2016	2 700	1.0	1 300	0.5
			2015	2 800	1.1	1 300	0.5

(I) 收費隧道 ^{註 2、3}

隧道名稱	隧道營辦商	方向	年份	平均每小時行車量 (繁忙時間)	平均每小時行車量／容車量 比率 (繁忙時間)	平均每小時行車量 (非繁忙時間)	平均每小時行車量／容車 量比率 (非繁忙時間)
西區海底隧道	香港西區隧道有限公司	北行	2019	2 600	0.6	1 300	0.3
			2018	2 500	0.6	1 300	0.3
			2017	2 500	0.6	1 300	0.3
			2016	2 500	0.6	1 200	0.3
			2015	2 400	0.6	1 200	0.3
		南行	2019	2 700	0.6	1 300	0.3
			2018	2 700	0.6	1 200	0.3
			2017	2 600	0.6	1 200	0.3
			2016	2 500	0.6	1 200	0.3
			2015	2 500	0.6	1 100	0.3
獅子山隧道	俊和隧道管理有限公司	北行	2019	2 500	1.0	1 700	0.7
			2018	2 500	1.0	1 700	0.7
			2017	2 500	1.0	1 800	0.7
			2016	2 500	1.0	1 800	0.7
			2015	2 500	1.0	1 800	0.7
		南行	2019	2 600	1.0	1 600	0.6
			2018	2 700	1.0	1 600	0.6
			2017	2 700	1.0	1 700	0.7
			2016	2 600	1.0	1 600	0.6
			2015	2 700	1.0	1 600	0.6
大老山隧道	泰富基建管理有限公司	北行	2019	2 300	0.9	1 100	0.4
			2018	2 300	0.9	1 100	0.4
			2017	2 200	0.8	1 100	0.4
			2016	2 200	0.8	1 100	0.4
			2015	2 200	0.8	1 000	0.4
		南行	2019	2 300	0.9	900	0.3
			2018	2 300	0.9	900	0.3
			2017	2 300	0.9	900	0.3
			2016	2 200	0.8	900	0.3
			2015	2 300	0.9	900	0.3

(I) 收費隧道 註 2、3

隧道名稱	隧道營辦商	方向	年份	平均每小時行車量 (繁忙時間)	平均每小時行車量／容車量比率 (繁忙時間)	平均每小時行車量 (非繁忙時間)	平均每小時行車量／容車量比率 (非繁忙時間)
將軍澳隧道	俊和隧道管理有限公司	西行	2019	2 700	1.0	1 700	0.7
			2018	2 700	1.0	1 600	0.6
			2017	2 700	1.0	1 600	0.6
			2016	2 700	1.0	1 600	0.6
			2015	2 700	1.0	1 800	0.7
		東行	2019	2 800	1.1	1 800	0.7
			2018	2 800	1.1	1 800	0.7
			2017	2 800	1.1	1 700	0.7
			2016	2 700	1.0	1 700	0.7
			2015	2 700	1.0	1 800	0.7
尖山隧道及沙田嶺隧道	交通基建管理合約有限公司	北行	2019	2 300	0.5	1 100	0.2
			2018	2 200	0.5	1 100	0.2
			2017	2 100	0.4	1 000	0.2
			2016	2 000	0.4	1 000	0.2
			2015	1 800	0.4	900	0.2
		南行	2019	2 400	0.5	1 000	0.2
			2018	2 400	0.5	1 000	0.2
			2017	2 300	0.5	900	0.2
			2016	2 200	0.5	800	0.2
			2015	2 000	0.4	800	0.2
城門隧道	俊和隧道管理有限公司	西行	2019	1 800	0.7	900	0.3
			2018	1 900	0.7	1 000	0.4
			2017	1 800	0.7	900	0.3
			2016	1 800	0.7	900	0.3
			2015	1 800	0.7	900	0.3
		東行	2019	1 800	0.7	900	0.3
			2018	1 800	0.7	900	0.3
			2017	1 800	0.7	900	0.3
			2016	1 800	0.7	900	0.3
			2015	1 800	0.7	900	0.3

(I) 收費隧道 註 2、3

隧道名稱	隧道營辦商	方向	年份	平均每小時行車量 (繁忙時間)	平均每小時行車量／容車量比率 (繁忙時間)	平均每小時行車量 (非繁忙時間)	平均每小時行車量／容車量比率 (非繁忙時間)
大欖隧道	三號幹線(郊野公園段)有限公司	北行	2019	1 800	0.4	1 100	0.2
			2018	1 800	0.4	1 100	0.2
			2017	1 800	0.4	1 100	0.2
			2016	1 800	0.4	1 100	0.2
			2015	1 800	0.4	1 100	0.2
		南行	2019	2 300	0.5	1 000	0.2
			2018	2 400	0.5	1 100	0.2
			2017	2 400	0.5	1 100	0.2
			2016	2 300	0.5	1 100	0.2
			2015	2 400	0.5	1 100	0.2

(II) 不收費隧道 ^{註 5}					
隧道名稱	隧道營辦商	方向	年份	平均每小時行車量	平均每小時行車量／容車量比率
啟德隧道	俊和隧道管理有限公司	西行	2019	1 200	0.5
			2018	1 200	0.5
			2017	1 200	0.5
			2016	1 200	0.5
			2015	1 200	0.5
		東行	2019	1 000	0.4
			2018	1 000	0.4
			2017	1 000	0.4
			2016	1 000	0.4
			2015	1 000	0.4
長青隧道	交通基建管理合約有限公司	西行	2019	1 700	0.4
			2018	1 800	0.4
			2017	1 800	0.4
			2016	1 700	0.4
			2015	1 700	0.4
		東行	2019	1 500	0.3
			2018	1 500	0.3
			2017	1 500	0.3
			2016	1 500	0.3
			2015	1 400	0.3
南灣隧道	交通基建管理合約有限公司	西行	2019	1 100	0.2
			2018	1 100	0.2
			2017	1 000	0.2
			2016	900	0.2
			2015	900	0.2
		東行	2019	1 100	0.2
			2018	1 200	0.3
			2017	1 100	0.2
			2016	1 100	0.2
			2015	1 100	0.2

註1：大部分政府隧道的建造年份久遠，運輸署沒有備存這些隧道建造時有關繁忙時間及非繁忙時間的預計行車量和預計行車量／容車量比率。

註2：上述表(I)的數字為平日(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。繁忙時間指平日上午7時至10時及下午5時至8時。

- 註3：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，並只供獲許可車輛使用。
- 註4：因海底隧道在2019年11月13日至12月31日期間封閉和修復受損設施的原故，上述平均行車量及行車量／容車量比率已排除該段時間的影響。
- 註5：不收費隧道如啟德隧道、長青隧道及南灣隧道，不設收費系統，無記錄可編製，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)不收費隧道各方向的每小時平均車流量及相關的平均行車量／容車量比率，為隧道營辦商提供的數據。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3138)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

請當局提供過去一年，以下各條主要道路的行車量，按以下分類以表列形式回覆：

(1)道路名稱、(2)平均每日繁忙的行車量、(3)平均每日繁忙的行車量／容車量比率、(4)平均每日非繁忙時間的行車量、(5)平均每日非繁忙時間的行車量／容車量比率、(6)建造時預計每日繁忙時間的行車量、(7)建造時預計每日繁忙時間的行車量／容車量比率、(8)建造時預計每日非繁忙時間的行車量、(9)建造時預計每日非繁忙時間的行車量／容車量比率

主要道路

屯門公路(小欖段) 東行
屯門公路(小欖段) 西行
屯門公路(深井段) 東行
屯門公路(深井段) 西行
青龍頭以西
青龍頭以東
大欖隧道 南行
大欖隧道 北行
汀九橋 南行
汀九橋 東行
屯門公路(市中心段)南行
屯門公路(市中心段)東行
北大嶼山公路 東行
北大嶼山公路 西行
青嶼幹線 東行

青嶼幹線 西行
元朗公路近藍地交匯處 南行
元朗公路近藍地交匯處 北行
元朗公路近丹桂村 南行
元朗公路近丹桂村 北行
昂船洲大橋 東行
昂船洲大橋 西行
長青隧道 東行
長青隧道 西行
青山公路青龍頭段 東行
青山公路青龍頭段 西行
港深西部公路 南行
港深西部公路 北行
中環灣仔繞道 東行
中環灣仔繞道 西行

提問人：郭家麒議員（立法會內部參考編號：34）

答覆：

由於交通統計年報所載的交通流量統計數字現時只提供至2018年，2018年有關主要道路的繁忙時段行車量、繁忙時段行車量／容車量比率及其最大設計行車量的數據載列於附件。

有關主要道路的建造年份久遠，運輸署沒有備存這些道路建造時預計的繁忙時段及非繁忙時段的行車量。交通統計年報未有載列非繁忙時段行車量的資料。

主要道路	2018年繁忙 時段的 行車量 ¹ (架次/小時)	2018年繁忙 時段的 行車量/ 容車量比率 ²	最大設計 行車量 ³ (架次/ 小時)
屯門公路(小欖段)(東行) ⁴	-	-	4 700
屯門公路(小欖段)(西行) ⁴	-	-	4 700
屯門公路(深井段)(東行)青龍頭 以東，包括深井支路	5 830	0.9	6 300
屯門公路(深井段)(西行)青龍頭 段以東	5 480	1.2	4 700
屯門公路－青龍頭段以西 ⁴	-	-	4 700
大欖隧道(南行)	3 720	0.8	4 700
大欖隧道(北行)	2 600	0.6	4 700
汀九橋(南行)	5 440	1.2	4 700
汀九橋(北行)	4 310	0.9	4 700
屯門公路(市中心段)(南行)(介乎 杯渡路與青翠徑)	4 430	0.9	4 700
屯門公路(市中心段)(北行)(介乎 杯渡路與青翠徑)	4 300	0.7	4 700
北大嶼山公路(東行)(介乎東涌東 交匯處與赤鱸角)	2 020	0.4	4 700
北大嶼山公路(西行)(介乎東涌東 交匯處與赤鱸角)	1 760	0.4	4 700
青嶼幹線(東行)(介乎青馬大橋東 端青衣位置與昂船凹)	3 750	0.8	4 700
青嶼幹線(西行)(介乎青馬大橋東 端青衣位置與昂船凹)	3 810	0.8	4 700
元朗公路近藍地交匯處(南行)	3 750	0.8	4 700
元朗公路近藍地交匯處(北行)	3 980	0.8	4 700
元朗公路近丹桂村(南行) ⁴	-	-	4 700
元朗公路近丹桂村(北行) ⁴	-	-	4 700
昂船洲大橋(東行)	2 060	0.4	4 700
昂船洲大橋(西行)	1 770	0.4	4 700
長青隧道(東行)	3 170	0.7	4 700
長青隧道(西行)	2 740	0.6	4 700
青山公路－青龍頭段(東行) ⁴	-	-	3 000
青山公路－青龍頭段(西行) ⁴	-	-	3 000
港深西部公路(北行) ⁴	-	-	3 000
港深西部公路(南行) ⁴	-	-	3 000
中環灣仔繞道(東行) ⁴	-	-	4 700
中環灣仔繞道(西行) ⁴	-	-	4 700

註：

1. 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 時及下午 4 時至 7 時內最繁忙的 1 小時。
2. 行車量／容車量比率用以反映繁忙時段的交通情況。行車量／容車量比率低於 1.0，表示交通情況可以接受。行車量／容車量比率高於 1.0，表示交通開始輕微擠塞，而行車量／容車量比率在 1.0 至 1.2 之間，顯示擠塞程度尚可控制。行車量／容車量比率高於 1.2，表示擠塞情況正趨於嚴重。
3. 最大設計行車量按有關路段的行車線數目及闊度計算。
4. 《交通統計年報》未有載列有關路段的行車量資料。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3139)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

過去5年，以下各個陸路的出入境管制站口岸分別的

1. 實際出入境人次、與政府估算當年的人次落差百分比為何；
2. 平均每日繁忙時間的行車量；
3. 平均每日繁忙的行車量／容車量比率；
4. 平均每日非繁忙時間的行車量；
5. 建造時預計每日繁忙時間的行車量；
6. 建造時預計每日繁忙時間的行車量的行車量／容車量比率；
7. 建造時預計每日非繁忙時間的行車量；及
8. 建造時預計每日非繁忙時間的行車量的行車量／容車量比率。

(A) 羅湖 (B) 落馬洲支綫 (C) 落馬洲 (D) 文錦渡 (E) 沙頭角 (F) 深圳灣 (G) 蓮塘 (H) 港珠澳大橋

提問人：郭家麒議員 (立法會內部參考編號：35)

答覆：

根據入境事務處的資料，在過去5年，使用現有位於羅湖、落馬洲支綫、落馬洲、文錦渡、沙頭角、深圳灣口岸和港珠澳大橋香港口岸7個陸路出入境管制站的平均每日跨境旅客人次如下：

年份	平均每日跨境旅客人次(註1)													
	羅湖		落馬洲支線		落馬洲		文錦渡		沙頭角		深圳灣口岸		港珠澳大橋 香港口岸 (註2)	
	入境	出境	入境	出境	入境	出境	入境	出境	入境	出境	入境	出境	入境	出境
2015	115 327	112 638	81 889	87 807	42 458	35 441	6 270	4 678	4 424	4 156	51 350	51 903	--	--
2016	111 518	110 562	84 516	88 734	40 728	33 684	5 912	5 012	4 193	3 999	52 414	52 827	--	--
2017	111 197	112 661	80 994	81 992	43 038	35 572	6 187	5 431	4 309	4 147	55 450	55 857	--	--
2018	115 182	118 011	78 251	76 060	41 525	36 902	6 309	5 461	4 313	4 156	60 449	60 888	31 481	38 341
2019	105 470	108 871	69 343	68 072	35 730	32 220	5 291	4 642	3 731	3 616	52 690	52 861	24 270	28 944

註：

- (1) 表內數字為所有經上述出入境管制站出入境的旅客人次，當中不包括司機和被拒入境者。
- (2) 港珠澳大橋在2018年10月24日開通。

羅湖和落馬洲支線是鐵路管制站，不設跨境車輛通關設施，而落馬洲、文錦渡、沙頭角、深圳灣口岸和港珠澳大橋香港口岸則為道路管制站。根據香港海關及港珠澳大橋管理局(大橋管理局)的資料，在過去5年，平均每日經這些道路管制站出入境的跨境車次數目如下：

年份	平均每日跨境車次									
	落馬洲		文錦渡		沙頭角		深圳灣口岸		港珠澳大橋 香港口岸 (註1)	
	入境	出境	入境	出境	入境	出境	入境	出境	入境	出境
2015	12 470	11 761	2 415	2 479	1 065	1 187	4 823	5 316	--	--
2016	12 119	11 607	2 408	2 452	1 037	1 200	5 606	5 899	--	--
2017	12 076	11 637	2 573	2 501	1 096	1 324	6 216	6 496	--	--
2018	11 283	11 006	2 297	2 272	1 067	1 246	6 537	6 645	1 725	1 769
2019	10 179	10 064	2 158	2 075	1 001	1 163	6 332	6 341	2 069	2 098

註：

- (1) 港珠澳大橋在2018年10月24日開通。

政府沒有就羅湖、落馬洲支線、落馬洲、文錦渡、沙頭角和深圳灣口岸備存其現時旅客流量與原先預計旅客流量相差百分比的資料；也沒有就香港和深圳之間現有道路管制站(即落馬洲、文錦渡、沙頭角和深圳灣口岸)備存其按繁忙時間與非繁忙時間劃分的建造時期容車量及車流量估算數字的資料。政府亦沒有備存按繁忙時間和非繁忙時間劃分的現時車流量資料。同樣，根據大橋管理局資料，港珠澳大橋的車流量數字並無按繁忙時間與非繁忙時間劃分。

香園圍口岸的建造工程在2019年已大致完成，現正進行通車前的準備工作。由於香園圍口岸的預計車流量亦沒有按繁忙時間和非繁忙時間細分的數字，因此未能提供問題第(5)至(8)部分的相關資料。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3154)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

請當局提供過去五年，以下各條主要道路的早上繁忙時段的行車量／容車量比率、非繁忙時間的行車量、非繁忙時間的行車量／容車量比率、設計的最高容量、建造時預計每日繁忙時間的行車量、建造時預計每日非繁忙時間的行車量：

主要道路
早上繁忙時段的行車量

屯門公路(小欖段)東行
屯門公路(深井段)東行—青龍頭以西
大欖隧道南行
汀九橋南行
屯門公路(市中心段)南行
北大嶼山公路東行
青嶼幹線東行
元朗公路近藍地交匯處北行
元朗公路近丹桂村南行
昂船洲大橋東行
長青隧道東行
青山公路青龍頭段東行
港深西部公路南行
中環灣仔繞道東行西行(啟用至今)

提問人：郭家麒議員 (立法會內部參考編號：50)

答覆：

由於交通統計年報所載的交通流量統計數字現時只提供至2018年，2014年至2018年主要道路早上繁忙時段行車量、早上繁忙時段行車量／容車量比率及其最大設計行車量的數據現載於附件。

有關主要道路的建造年份久遠，運輸署沒有備存這些道路建造時預計的每日繁忙時段及非繁忙時段的行車量。交通統計年報未有載列非繁忙時段行車量的資料。

主要道路	方向	年份	早上繁忙時段的行車量 ¹ (架次/小時)	早上繁忙時段的行車量/容車量比率 ²	最大設計行車量 ³ (架次/小時)
屯門公路(小欖段) ⁴	東行	-	-	-	4 700
屯門公路(深井段)，青龍頭以東，包括深井支路	東行	2018	5 850	0.9	6 300
		2017	5 830	0.9	
		2016	5 510	0.9	
		2015	4 870	0.8	
		2014	4 410	0.7	
屯門公路-青龍頭段以西 ⁴	東行/西行	-	-	-	4 700
大欖隧道	南行	2018	3 720	0.8	4 700
		2017	3 790	0.8	
		2016	3 760	0.8	
		2015	3 030	0.6	
		2014	3 600	0.8	
汀九橋	南行	2018	5 440	1.2	4 700
		2017	4 740	1.0	
		2016	4 830	1.0	
		2015	4 950	1.1	
		2014	4 860	1.0	
屯門公路(市中心段)(介乎杯渡路與青翠徑)	南行	2018	4 430	0.9	4 700
		2017	4 530	1.0	
		2016	4 410	0.9	
		2015	4 300	0.9	
		2014	4 030	0.9	
北大嶼山公路(介乎東涌東交匯處與赤鱸角)	東行	2018	1 340	0.3	4 700
		2017	1 070	0.2	
		2016	1 340	0.3	
		2015	1 260	0.3	
		2014	1 080	0.2	
青嶼幹線(介乎青馬大橋東端青衣位置與昂船凹)	東行	2018	2 390	0.5	4 700
		2017	2 290	0.5	
		2016	2 090	0.4	
		2015	2 030	0.4	
		2014	1 880	0.4	

主要道路	方向	年份	早上繁忙時段的行車量 ¹ (架次/小時)	早上繁忙時段的行車量/容車量比率 ²	最大設計行車量 ³ (架次/小時)
元朗公路近藍地交匯處	北行	2018	3 810	0.8	4 700
		2017	3 790	0.8	
		2016	3 680	0.8	
		2015	3 390	0.7	
		2014	3 290	0.7	
元朗公路近丹桂村 ⁴	南行/北行	-	-	-	4 700
昂船洲大橋	東行	2018	2 060	0.4	4 700
		2017	2 030	0.4	
		2016	2 010	0.4	
		2015	2 020	0.4	
		2014	1 910	0.4	
長青隧道	東行	2018	3 170	0.7	4 700
		2017	3 250	0.7	
		2016	3 170	0.7	
		2015	3 110	0.7	
		2014	2 860	0.6	
青山公路-青龍頭段 ⁴	東行	-	-	-	3 000
港深西部公路 ⁵	南行	2017	600	0.2	3 000
中環及灣仔繞道 ^{4, 6}	東行/西行	-	-	-	4 700

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. 行車量/容車量比率用以反映繁忙時段的交通情況。行車量/容車量比率低於1.0，表示交通情況可以接受。行車量/容車量比率高於1.0，表示交通開始輕微擠塞，而行車量/容車量比率在1.0至1.2之間，顯示擠塞程度尚可控制。行車量/容車量比率高於1.2，表示擠塞情況正趨於嚴重。
3. 最大設計行車量按有關路段的行車線數目及闊度計算。
4. 交通統計年報未有載列這些路段的行車量資料。
5. 2017年以外的早上繁忙時段行車量未能提供。
6. 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：1571)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

在綱領(1)「規劃及發展事宜」中，來年將獲增加62.1%鉅額撥款，總數達10.39億元，而「特別留意的事項」則表明會繼續每年巴士路線計劃，規劃和制訂巴士路線重組建議項目，並會繼續以試點方式翻新馬鞍山市中心公共交通總站，既然預算增加，請告知本會：

在2020-21及2021-22年度中，按署方的研究將以投標方式分別開辦那些專營巴士路線；若目前不同區議會在半年內聯合提交計劃，而非如過往靜待署方每年諮詢，能否趕及在這兩個財政年度內執行；

以18區專營巴士指定轉乘位置計，在過去三年，每日平均使用人數分別為何；署方取得更多撥款後，未來兩個財政年度的增設大型轉乘站計劃，以及可增加的受惠人數又分別是多少；

翻新馬鞍山市中心公共交通總站作試點的工程詳情、進度及開支為何，其他公共巴士總站將如何納入同類翻新安排，特別是先後次序會否讓18個區議會各自協商位置，以便合規格的總站盡快上馬。

提問人：林卓廷議員 (立法會內部參考編號：13)

答覆：

運輸署定期檢視各區的基建及房屋發展和人口增長所帶來的交通運輸需求，並就每年的巴士路線計劃考慮是否需要開辦新的專營巴士服務。透過巴士路線計劃，運輸署建議在2020年和2021年開辦27條新巴士路線，以配合乘客需求，並會按照一貫做法，揀選合適的專營巴士營辦商營辦新巴士服務。有關巴士路線的詳情表列如下：

	起點 - 終點
1.	荃灣西 - 西灣河(太安街)
2.	新田 - 西灣河(太安街)
3.	屯門第54區 - 上水(天平邨)
4.	屯門第54區至尖沙咀(九龍站)
5.	屯門第54區至觀塘碼頭公共運輸交匯處
6.	屯門第54區 - 灣仔北
7.	屯門第54區 - 西灣河(太安街)
8.	屯門第54區 - 兆康(北)(循環線)
9.	白石角 - 灣仔
10.	火炭 - 西灣河(太安街)
11.	大圍 - 西灣河(太安街)
12.	烏溪沙站 - 康盛花園
13.	石門站 - 彩明
14.	皇后山 - 南昌
15.	皇后山 - 啟德
16.	皇后山 - 香港站(經東區海底隧道)
17.	皇后山 - 香港站(經西區海底隧道)
18.	泥涌 - 葵芳
19.	將軍澳工業邨 - 牛頭角站(循環線)
20.	葵涌(石蔭)至香港科學園
21.	葵涌(石籬) - 機場(地面運輸中心)
22.	葵涌(石籬) - 港珠澳大橋香港口岸公共運輸交匯處
23.	沙田(石門) - 機場(地面運輸中心)
24.	火炭(駿景園) - 機場(地面運輸中心)
25.	大角咀(維港灣)至啟德(沐安街)
26.	康城站公共運輸交匯處 - 九龍灣(循環線)
27.	小西灣(藍灣半島)至數碼港

運輸署每年就巴士路線計劃諮詢相關區議會轄下的交通及運輸委員會(交委會)。運輸署代表亦是交委會當然成員，出席討論專營巴士服務等事宜。在接獲有關巴士服務的建議後，運輸署會作出評估，當中的考慮因素包括乘客需求和出行模式、地區發展、人口變動、現有和規劃中的公共運輸服務、是否有可用的上落客設施或總站設施等。有關可行的新巴士路線或現有巴士路線的服務調整建議的推行時間表，須視乎地區諮詢結果(如有需要)、地區發展(例如居民遷入或新運輸基建／設施啟用的時間)，以及是否有足夠巴士資源等因素而定。

運輸署一直鼓勵專營巴士營辦商提供巴士轉乘計劃，令乘客受惠。在2017年、2018年和2019年，在專營巴士公司提供的巴士轉乘計劃下受惠的平均每日乘客人次分別約為187 000、191 000和200 000。

在未來2個財政年度(2020-21年度及2021-22年度)，政府計劃在將軍澳隧道、藍田－將軍澳隧道和屯門至赤鱗角連接路推行3項新巴士轉乘計劃。運輸署並無上述新巴士轉乘計劃推行後增加的受惠乘客人數推算數字。

在建築署的協助下，運輸署正在進行馬鞍山市中心公共交通總站試點翻新工程項目，為乘客提供更舒適的候車環境。試點工程包括加建有空調設備的乘客候車室、附設廁所的巴士站長室和乘客設施(例如Wi-Fi服務、乘客電子資訊顯示板、候車區乘客座椅等)，以及改善車站照明。目前，有關部門正着手擬訂詳細設計，建造工程預計在2020年年底動工，在2022年竣工。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：1580)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

本財政年度專營巴士加裝安全裝置的資助計劃所涉及的開支預算為何；政府除了監督為現有巴士加裝安全裝置的資助計劃落實情況外，之前「香港專營巴士服務獨立檢討委員會」(獨立檢討委員會)提出的45項改善建議，其落實進度為何？

提問人：林卓廷議員 (立法會內部參考編號：29)

答覆：

政府已預留5億元，用以資助專營巴士營辦商在適合的現有專營巴士上加裝3項安全裝置(即電子穩定控制系統、車速限制減速器及安全帶)的八成相關安裝費用，當中約1.5億元預留作安裝電子穩定控制系統及車速限制減速器，以及約3.5億元預留作安裝安全帶。

政府一直與專營巴士營辦商合作，積極推展獨立檢討委員會所提出的各項建議。截至2019年年底，在45項建議中，有43項已落實完成或正推展(當中部分成為恆常措施／工作)。政府正詳細研究其餘兩項建議(當中涉及法律修訂或取決於其他措施的推行進度)，以擬定下一步工作。各項建議所採取跟進工作的最新進展，載列於附件。

《香港專營巴士服務獨立檢討委員會報告》
建議及跟進工作最新進展摘要

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
<p>(i) 專營巴士安全總監</p> <p>(1) 運輸署設立所需架構，從而建立積極主動的對策，以確保巴士安全。</p> <p>(2) 運輸署委任 1 名專營巴士安全總監，並成立小規模的巴士安全小組。</p>	<p><u>正推展</u></p> <p>運輸署已制定有關委任專營巴士安全總監及設立專營巴士安全小組的人手編制及工作範疇等安排。如有關增加人力資源的撥款獲立法會批准，運輸署可望於 2020-21 年度內設立由 1 名專營巴士安全總監所領導的專營巴士安全小組，從而建立積極主動的對策，並推動和落實確保專營巴士安全的相關措施。</p>
<p>(3) 專營巴士營辦商各自委任安全總監。</p>	<p><u>已落實完成</u></p> <p>所有專營巴士營辦商已各自委任其安全總監。</p>
<p>(ii) 旨在加強專營巴士安全的常設工作小組</p> <p>(4) 擴大常設工作小組成員範圍，包括具備專營巴士專門知識的獨立人士。</p>	<p><u>已落實完成</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 運輸署的加強專營巴士安全工作小組已改為常設組織，並於 2019 年年初進行改組，改名為「加強專營巴士安全委員會」（「巴士安全委員會」），並委任了 2 名本地專家學者為成員。 「巴士安全委員會」之下設有 2 個小組委員會，分別是「車內安全裝置及科技小組委員會」及「巴士車長訓練、疲勞及工作時數管理小組委員會」，就相關課題聚焦地進行討論及監督跟進工作，並向「巴士安全委員會」匯報工作進度。

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
	<ul style="list-style-type: none"> 在 2019 年，「巴士安全委員會」分別在 4 月、6 月及 11 月召開會議，而其轄下的 2 個小組委員會亦共召開過 7 次會議。
<p>(iii) 科技安全裝置：運輸署科技小組</p> <p>(5) 運輸署盡快成立專責科技小組。</p>	<p><u>已落實完成</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 運輸署以現時處理中的各個個別科技項目為基礎，向相關分部增撥人員，專職負責運輸科技事宜。 待日後專營巴士安全小組設立後，該小組將會專職負責處理專營巴士安全及科技安全裝置事宜。
<p>(6) 專責科技小組與海外司法管轄區內獲認受的機構(例如倫敦運輸局或新加坡陸路交通管理局)建立聯繫，分享資訊。</p>	<p><u>已落實完成(成為恆常工作)</u></p> <p>現時，運輸署已與海外司法管轄區獲認受的機構建立聯繫，例如英國倫敦運輸局及新加坡陸路交通管理局，以分享資訊。運輸署會繼續及進一步加強與有關海外機構的聯繫及交流。</p>
<p>(7) 專營巴士營辦商委任轄下職員負責科技安全裝置，並與獲認受的海外司法管轄區內專營巴士營辦商建立聯繫，分享資訊。</p>	<p><u>已落實完成(成為恆常工作)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 現時，本港的專營巴士營辦商已與海外司法管轄區的專營巴士營辦商建立聯繫，以分享資訊。 各專營巴士營辦商的安全總監已統籌處理科技安全裝置的事宜，並加強與海外專營巴士營辦商的聯繫及交流，包括前往海外(例如新加坡、日本及英國等)和中國內地與當地巴士營辦商及製造商就有關巴士安全及先進科技應用等課題進行聯繫及交流。

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
<p>(iv) 資助</p> <p>(8) 運輸署設立小數額的基金，資助專營巴士營辦商採用新的安全科技。</p>	<p><u>已落實完成(成為恆常工作)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 運輸署已檢視現有的基金，並得悉創新科技署下的「創新及科技基金」的資助範圍應可涵蓋新的專營巴士安全科技。該基金(包括旗下的伙伴研究計劃或科技券計劃)為本地大學、公營科研機構、本地企業、工商協會團體等提供財政支援，鼓勵和協助他們提升科技水平，並為其業務注入更多創新意念。 運輸署已將上述基金的資助範圍通知專營巴士營辦商，並鼓勵營辦商申請有關基金，以助其研發及採用提升專營巴士安全及運作的新科技。 此外，運輸署現正就在現役雙層巴士加裝電子穩定控制系統、車速限制減速器，以及在上層乘客座位加裝安全帶的政府資助計劃作出跟進，詳情載於第 10 項。
<p>(9) 運輸署委聘獨立顧問，就部分專營巴士上層座椅加裝安全帶，進行成本效益分析。</p>	<p><u>已落實完成</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 所有由 2018 年 7 月起訂購的新巴士，均會在所有乘客座椅裝設安全帶。截至 2019 年年底，已有約 400 部新購置並已裝設安全帶的巴士投入服務。 運輸署在 2019 年 2 月委任獨立顧問^{註 1}就在專營巴士加裝安全帶進行成本效益分析，並於同年 9 月完成有關研究。分析顯示政府應考慮為 2016 年或以後登記的雙層巴士(約 1 900 部)的上層乘客座位安裝安全帶。此外，有關研究亦認為配置安全帶的巴士應優先調派至行走快速道路及車程較長的路線中運作。

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
	<p>(^{註 1} 有關研究由香港理工大學土木及環境工程學系團隊作為獨立顧問進行。有關研究報告已提交予「巴士安全委員會」，並上載於運輸署網頁。)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 因應研究結果，運輸署與各專營巴士營辦商將安排為約 1 900 部現役雙層巴士的上層乘客座位安裝安全帶。有關安裝工作於 2020 年第二季開始陸續展開，預計 3 年內完成，當中 700 部預期可於 2020 年內完成。政府會資助專營巴士營辦商八成相關安裝費用，其餘費用和日後的維修保養則由專營巴士營辦商負擔。 • 預計當有關加裝工作於 2022 年完成後，連同新購的巴士，屆時將有超過 3 000 部巴士配有安全帶。運輸署會與專營巴士營辦商落實優先調派該等巴士在行走快速公路並較少停站的長途巴士路線運作。
<p>(10) 運輸署委聘獨立顧問，就加裝電子穩定控制系統、具有減速功能的車速限制器(「車速限制減速器」)及證實技術上可行的所有其他安全裝置，進行成本效益分析，然後才要求專營巴士營辦商安裝該等裝置。</p>	<p><u>已落實完成</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 鑑於電子穩定控制系統及車速限制器行之有效，運輸署已根據巴士生產商及專營巴士營辦商提供的成本資料及參考海外的相關研究結果，進行成本效益檢討。相關的工作已經完成，結果顯示政府應考慮為所有在技術上可作相關加裝的現役巴士(約 4 200 部)加裝電子穩定控制系統及車速限制減速器。 • 因應研究結果，運輸署與各專營巴士營辦商將安排為約 4 200 部現役雙層巴士加裝電子穩定控制系統及車速限制減速器。有關安裝工作將於 2020 年第二季開始陸續展開，預計 4 年內完成。政府會資助專營巴士營辦商八成相

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
	<p>關安裝費用，其餘費用和日後的維修保養則由專營巴士營辦商負擔。</p> <ul style="list-style-type: none"> • 所有由 2018 年 7 月起訂購的新巴士，都會配置電子穩定控制系統及車速限制減速器。預計當有關加裝工作於 2023 年完成後，連同新購的巴士，屆時將有超過 5 500 部巴士配有電子穩定控制系統及車速限制減速器。
<p>(v) 安全表現指標</p> <p>(11) 運輸署訂立較細緻的安全表現指標。</p>	<p><u>已落實完成(成為恆常工作)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 運輸署已參考倫敦運輸局的安全表現指標，並與各專營巴士營辦商敲定在本港採用的安全表現指標及統一相應的數據格式。
<p>(12) 運輸署邀請倫敦運輸局就其採用的安全表現指標，詳加闡明及澄清。</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 全新採用的安全表現指標會由原來的 2 個項目^{註 2}增加至 19 個項目。該等項目涵蓋 6 個範疇(包括一般安全、巴士乘客安全、巴士運作及網絡安全、巴士工程安全、員工工作安全，以及管理及保證系統)，以期可以全方位檢視專營巴士營辦商的相關安全表現及趨勢，從而有助推行針對性的研究及措施，以進一步加強專營巴士安全。 <p>(^{註 2} 該 2 個項目為：(i)巴士檢驗時發現有關安全的故障；及(ii)每百萬行車公里中涉及交通意外的巴士數目。)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 運輸署與各專營巴士營辦商由 2019 年 7 月開始收集有關數據進行試驗，並已於 2020 年 1 月 1 日起利用新一套表現指標量度安全表現。

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
<p>(vi) 專營巴士意外數據</p> <p>(13) 公開遠期計劃中巴士安全章節內的意外數據資料。</p>	<p><u>已落實完成(成為恆常工作)</u></p> <p>運輸署已統整數據及與專營巴士營辦商落實有關公布安排。各專營巴士營辦商已於 2020 年 1 月/2 月陸續在其網頁公布其於 2019 年提交的遠期計劃中巴士安全章節內的意外數據。</p>
<p>(14) 運輸署要求專營巴士營辦商每月向運輸署匯報所有意外。</p>	<p><u>已落實完成(成為恆常工作)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 運輸署已要求各專營巴士營辦商每月向運輸署匯報所有涉及專營巴士的意外。
<p>(15) 運輸署考慮設立有關專營巴士意外數據的共同匯報/分析系統。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 由 2019 年開始，運輸署已備存巴士意外的數據庫，並已與專營巴士營辦商劃一了匯報/分析的安排，以定期向「巴士安全委員會」匯報和作適當跟進。
<p>(16) 運輸署就報告超速駕駛或急速剎車事件，指定專營巴士營辦商採用劃一臨界值。</p>	<p><u>已落實完成(成為恆常工作)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 運輸署已與各專營巴士營辦商完成就超速駕駛及急速剎車情況設立劃一目標臨界值，以發出實時警報及製備報告以與車長跟進。有關臨界值為：
<p>(17) 運輸署就報告突然加速事件，指定專營巴士營辦商採用劃一臨界值。</p>	<p>(i) 超速駕駛</p> <p>實時警報 — 時速超過 50 公里或 70 公里(視乎路段的車速限制)；</p> <p>製備報告 — 持續 10 秒時速超過 55 公里或 75 公里；及</p>
<p>(vii) 實時警報</p> <p>(18) 運輸署要求專營巴士營辦商就超速、減速及加速向車長發出實時警報，以及製備這些事件的紀錄。</p>	<p>(ii) 急速剎車</p> <p>製備報告 — 超過 0.4 重力。</p> <ul style="list-style-type: none"> 就超速駕駛的情況自動向車長發出實時警報及製備特別報告的措施已實施。 專營巴士營辦商在推行有關措施

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
	<p>時有向巴士車長解釋公司如何採用有關臨界值，並就個別巴士車長的報告作跟進行動。在推行期間，專營巴士營辦商發現超速報告的數字有顯著的下降，因而相應逐步將較寬鬆的臨界值收緊，讓巴士車長逐漸適應及持續改善駕駛安全。專營巴士營辦商已向「巴士安全委員會」匯報有關情況，而委員備悉有關進展並會繼續密切留意專營巴士營辦商的實施情況。</p> <ul style="list-style-type: none"> • 運輸署會與各專營巴士營辦商跟進實施劃一目標臨界值的時間表，以期於 2020 年內全面實施。
<p>(19) 運輸署及專營巴士營辦商探討以下可行性：向營辦商控制中心發出實時或接近實時有關超速、減速及加速的自動警報，以及在適當時與車長溝通。</p>	<p><u>正研究</u></p> <p>待有關為超速駕駛及急速剎車情況設立劃一臨界值的工作落實後，運輸署會與各專營巴士營辦商探討有關建議的可行性及可行的實施時間表。</p>
<p><i>(viii) 巴士車長培訓</i></p> <p>(20) 運輸署與專營巴士營辦商合作，以確定車長培訓制度的主要成效指標。</p>	<p><u>正推展</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 運輸署向所有專營巴士營辦商發出的《專營巴士車長訓練綱領實務守則》（「《實務守則》」），已於 2018 年 10 月起實施。 • 運輸署已於 2019 年年底(即《實務守則》實施一年後)與各專營巴士營辦商開始就該《實務守則》的實施情況進行檢討，以及識別及制訂車長培訓制度的主要成效指標，預計有關檢討工作將於 2020 年內完成。

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
(21) 運輸署規定，須把疲勞管理納入車長培訓課程。	<p><u>正推展</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 現時專營巴士車長的培訓課程中已加入疲勞管理的元素，包括提醒車長要有足夠休息恢復精神和體力，避免因連續長時間工作而產生疲勞，留意個人的身體狀況與可承受的工作時間以確保精神狀況適宜駕駛，以及多作運動以保持身體健康等。 運輸署會於研究疲勞識別和管理的課題時一併探討進一步加強巴士車長相關培訓的可行性。 <p>[請同時參閱下文第 25 至 27 項]</p>
(22) 運輸署撥款資助車長修讀專門課程，學習處理辱罵他人和憤怒的乘客。	<p><u>正推展</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 運輸署已計劃製作有關專營巴士車長應對難處理乘客的培訓教材。教材以網上短片課程形式為主，內容將包括學習處理辱罵他人和憤怒的乘客等課題。 運輸署已與專營巴士營辦商制定有關教材及實施安排，預計於 2020 年第一季度展開有關工作，並於 2020 年下半年完成製作及實施。
(ix) 《巴士車長工作、休息及用膳時間指引》	
(23) 委任識別和管理疲勞駕駛方面的專家加入常設工作小組，成為委員。	<p><u>已落實完成</u></p> <p>運輸署已委任本地專家加入「巴士安全委員會」為成員。</p>
(24) 在規例中訂明有關工時的指引。	<p><u>正推展</u></p>
(25) 常設工作小組考慮每更 14 小時的特別更是否符合巴士安全。	<ul style="list-style-type: none"> 運輸署已於 2018 年發出最新修訂的《巴士車長工作、休息及用膳時間指引》(《指引》)。所有專營巴士營辦商均在 2019 年第二季開始全面實施該修訂《指引》。
(26) 常設工作小組考慮限制車長在一段期間(例如 14 日或 28 日)內的總駕駛時數。	

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
<p>(27) 常設工作小組委聘獨立顧問進行成本效益分析，以探討廢除特別更(例外於 22 小時值勤規定)有何影響，特別是潛在的安全改善、須增聘車長的人數和成本，以及對專營巴士票價的影響。</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 運輸署已檢視各專營巴士營辦商執行《指引》的情況。 • 考慮到專營巴士營辦商有需要照顧市民在上下午繁忙時間的乘車需要，修訂的《指引》讓巴士公司可適度安排每更不超逾 14 小時(但駕駛時間仍不可超逾 10 小時及期間需提供不少於 3 小時的休息時間)的特別更次。現時，專營巴士營辦商已開始實施實際編訂的更次時間不超逾 13.5 小時的安排，並會視乎增聘巴士車長的進度，計劃逐步於 2020 年年底前把特別更次的工作時數縮短至 13 小時。 • 運輸署除了跟進及監察專營巴士營辦商實施新修訂的《指引》外，亦一直研究疲勞識別和管理以進一步全面檢討《指引》，當中會包括有關較長時間的特別更次安排是否符合安全要求及其廢存的成本效益分析，以及是否和如何限制巴士車長在一段期間內的總駕駛時數等細節。 • 在考慮部分海外司法管轄區有關疲勞駕駛的文獻及研究報告後，運輸署察悉有各種不同的因素(包括工作時數、編更安排、休息時間，以及巴士車長的生活作息、睡眠規律和個人身體狀況等)都可能引致巴士車長疲勞。運輸署隨後與來自香港理工大學的「巴士安全委員會」專家成員以及另外 2 名本地專家^{註 3} 探討進一步的工作。 <p>(^{註 3} 一位是註冊職業治療師、特許職業安全及健康監督兼工作及駕駛能力評估專家，另一位是工業工程師而其研究側重於人為因素在工作保健系統中的應用。)</p>

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
	<ul style="list-style-type: none"> • 依照有關海外做法的初步探討結果以及運輸署與本地專家／學者的繼後討論，運輸署已向「巴士安全委員會」報告其計劃委聘獨立本地專家顧問就香港專營巴士行業有關識別和管理疲勞駕駛的課題進行研究。初步研究方向包括： <ul style="list-style-type: none"> (i) 了解專營巴士車長疲勞駕駛的整體情況、根本問題及成因； (ii) 研究現有《指引》所定的專營巴士車長工作時數、休息時間、編更安排(包括特別更次)與車長疲勞駕駛的關係；以及 (iii) 探討相應的改善策略和措施。 • 研究將會邀請所有專營巴士營辦商及其車長的參與。 • 至於有關在規例中訂明有關工時指引的建議，將於研究識別和管理疲勞駕駛的課題時一併跟進。
<p>(28) 城巴有限公司(城巴)／新世界第一巴士服務有限公司(新巴)和運輸署緊密合作，以確保城巴／新巴為當特別更的車長提供足夠的休息設施。</p>	<p><u>已落實完成(成為恆常工作)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 現時全港共有 299 個巴士總站(包搭港鐵巴士路線的總站)。各專營巴士公司已陸續於現有巴士總站增加洗手間和休息設施，以照顧巴士車長的需要。現時，超過 95%的巴士總站已設有洗手間或在 3 分鐘步行距離內有洗手間設施。餘下的基本上在約 4 至 7 分鐘步行距離內有洗手間設施。另一方面，約 90%的巴士總站已設有可供巴士車長使用的休息設施。 • 除於 2018 年在柴灣車廠、海洋公

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
	<p>園及上環的巴士停泊用地提供新休息室／休息設施外，城巴及新巴亦於 2019 年陸續在不同位置(包括中環交易廣場等)提供更多休息設施供巴士車長使用。</p> <ul style="list-style-type: none"> 在 2017 至 2019 年，政府共批出 74 宗由專營巴士營辦商提出提供工作室／休息室／休息設施的申請。
<p>(x) 兼職車長：其他受僱工作</p> <p>(29) 運輸署訂明專營巴士營辦商須就兼職車長的其他受僱工作獲取、備存及更新的資料，包括工作性質和時間。</p>	<p><u>已落實完成(成為恆常工作)</u></p> <p>現時，每間專營巴士營辦商已各自訂有一套機制讓兼職車長報告其他受僱工作的資料。</p>
<p>(30) 運輸署要求新大嶼山巴士(1973)有限公司(嶼巴)獲取及備存由冠忠或任何其他巴士和司機供應商向其提供的車長在其他受僱工作中當值、駕駛時間及休班時間的紀錄，而嶼巴必須信納這些車長為嶼巴執行駕駛職務時符合《指引》。</p>	<p><u>已落實完成(成為恆常工作)</u></p> <p>因應運輸署的要求，嶼巴已獲取及備存由任何其他巴士和司機供應商向其提供的巴士車長在其他受僱工作中當值、駕駛時間及休班時間的紀錄。</p>
<p>(xi) 為巴士車長提供休息和洗手間設施</p> <p>(31) 運輸署修訂《運輸策劃及設計手冊》，以刪除以下條文：鄰近發展項目如設有洗手間設施，便無須在巴士總站為巴士營辦商員工提供該等設施。</p> <p>(32) 運輸署邀請規劃署修訂《香港規劃標準與準則》第八章第 4.1.6 條，以訂明巴士總站必須提供洗手間和休息設施。</p> <p>(33) 政府在新建的公共交通交匯處和巴士總站設置固定構築物，用作站長室及附設洗手間設施的休息室。</p>	<p><u>已落實完成(成為恆常工作)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 運輸署已於 2019 年 8 月修訂《運輸策劃及設計手冊》相關條文，加入於規劃新公共交通交匯處及巴士總站時需提供巴士車長及員工休息和洗手間等基本設施的指引，並提供範本圖樣及相關適用面積予規劃人員參考。 規劃署已於 2019 年 12 月修訂《香港規劃標準與準則》中的相關條文。

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
(34) 運輸署邀請運房局局長的代表成為運輸署專責小組的成員，以監察在公共交通交匯處和巴士總站提供附屬設施的事宜。	<p><u>已落實完成(成為恆常工作)</u></p> <p>運輸及房屋局的代表已加入並參與由運輸署統籌的跨部門專責小組會議，以監察在公共交通交匯處和巴士總站提供該等附屬設施的事宜。</p>
<p>(xii) 辱罵和襲擊車長</p> <p>(35) 運輸署和香港警務處(警務處)推行長期計劃，透過新聞媒體、電視台及社交媒體，教育公眾明白辱罵正在執行職務的車長既不能接受，亦會構成刑事罪行。</p>	<p><u>已落實完成(成為恆常工作)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 運輸署於 2019 年 2 月 25 日推出一系列電視及網上宣傳短片，加強乘客乘坐公共交通工具時的安全及禮讓意識(包括尊重巴士車長)。 • 運輸署及警務處已制訂長期宣傳計劃，透過不同渠道(包括網上及電台宣傳短片／聲帶及《道路安全通訊》等)，宣傳乘客安全及行為等事項。 • 運輸署及警務處會定期檢討有關計劃推行情況。
(36) 運輸署要求專營巴士營辦商張貼告示，以提醒專營巴士乘客辱罵車長既不能接受，亦會構成刑事罪行。	<p><u>已落實完成</u></p> <p>運輸署已統整有關告示內容，而各專營巴士營辦商亦已在巴士車廂內張貼有關告示，以提醒乘客切勿騷擾巴士車長駕駛。</p>
(37) 運輸署要求專營巴士營辦商在巴士前門和車長座位安裝可錄音攝錄機。	<p><u>已落實完成</u></p> <p>各專營巴士營辦商已為旗下於車長座位安裝有閉路電視的巴士，加裝錄音設備及開啟有關功能。</p>
(38) 建議訂立具體的法例條文，把向正在執行公務的車長作出帶恐嚇、辱罵或侮辱成分的言行，訂為罪行。	<p><u>正研究</u></p> <p>運輸署正檢視現行相關法例條文，是否足夠對向正在執行公務的巴士車長作出帶恐嚇、辱罵或侮辱成分言行的乘客作出檢控，並同時會諮詢相關政府政策局／部門。</p>

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
<p>(xiii) 在專營巴士站及附近違例停車</p> <p>(39) 盡快將有關的法例條文提交立法會，以訂明定額罰款通知書必須送達車主而不是固定在車輛上或交付司機，以及准許送達電子通知書。</p>	<p><u>正推展</u></p> <p>就利用科技協助交通執法方面，警務處在 2020 年 3 月中在灣仔、將軍澳和深水埗警區開展電子定額罰款通知書先導計劃。在先導計劃下，前線執法人員會在違例現場以手提裝置處理違泊車輛的資料，並即時以流動便攜列印機列印定額罰款通知書。根據警務處提供的資料，先導計劃會逐步擴展至所有警區。長遠而言，政府計劃制訂立法建議，以擴大《定額罰款(交通違例事項)條例》(第 237 章)及《定額罰款(刑事訴訟)條例》(第 240 章)下送達定額罰款通知書的方法。</p>
<p>(40) 運輸署和警務處探討以下可行性：在合適的有利地點(特別是燈柱)安裝閉路電視攝錄機，以監察專營巴士站及附近的違例停車黑點。</p>	<p><u>正推展</u></p> <p>警務處正與物流及供應鏈多元技術研發中心合作籌劃試驗計劃，選取合適地點設置攝錄機，以影像分析技術協助進行實際執法行動，針對部分較為普遍會導致交通阻塞的交通罪行，包括車輛在巴士站及不准停車範圍違例停車等。有關計劃目前仍在籌備階段，警務處會在擬定具體細節(包括試驗地點等)後和落實試驗計劃前再向相關持份者簡介有關情況。視乎籌備工作的進展，預計試驗計劃可在 2020 年內展開。</p>
<p>(41) 專營巴士營辦商與警方合作，向警方提供安裝在專營巴士的攝錄機所錄得在專營巴士車站及附近違例停車的閉路電視影片。</p>	<p><u>已落實完成(成為恆常工作)</u></p> <p>專營巴士營辦商已聯繫警務處，並不時向警方提供錄得在專營巴士車站及附近違例停車的閉路電視影片，以便警方跟進。</p>

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
<p>(xiv) 為專營巴士而設的優先措施</p> <p>(42) 運輸署考慮設立有關系統，讓巴士離站時優先駛回道路。</p>	<p><u>正推展</u></p> <p>運輸署已由 2019 年 9 月起在沙田、葵芳、九龍城及中環陸續試行新的巴士友善交通措施，包括引入新設計的「請讓巴士」交通標誌，以及「慢駛」和「請讓巴士」道路標記。同時，專營巴士營辦商會在駛經試行地點的部分巴士車身背面貼上「請讓巴士」標貼。</p>
<p>(43) 運輸署在合適地點，更多使用巴士專線。</p>	<p><u>已落實完成(成為恆常工作)</u></p> <p>運輸署一直致力推展此事項。現時全港共有 79 段巴士專線及 14 個巴士專用入口。運輸署會繼續於合適地點增設更多巴士專線，例如運輸署將在寶康路通往將軍澳隧道的支路設置巴士專線，相關工程預計於 2020 年年中完成。</p>
<p>(xv) 路線風險評估</p> <p>(44) 運輸署要求專營巴士營辦商就旗下巴士行走的每一條路線，向運輸署提供路線風險評估。</p>	<p><u>正推展</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 運輸署已與各專營巴士營辦商敲定路線風險評估的詳細安排。在進行有關風險評估時，專營巴士營辦商須檢查及評估每條巴士路線的實際運作情況(包括道路、附近環境、其他車輛或行人的活動等)，並因應每條巴士路線其獨特的運作情況向車長提供充足及合適的駕駛指示。 • 專營巴士公司由 2019 年第四季起陸續為旗下所有路線進行路線風險評估，預計於 2020 年年底完成並向運輸署提交報告。

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
<p><i>(xvi) 車速限制</i></p> <p>(45) 運輸署物色合適地點，試行每小時 30 公里的低車速限制區。</p>	<p><u>正推展</u></p> <p>根據「提升香港易行度顧問研究」，運輸署初步建議在深水埗市集街區路段試行低速限制區。運輸署於 2019 年 6 月至 8 月舉行了公眾參與活動，諮詢持份者的意見。研究顧問正擬訂實施安排。運輸署會在今年稍後時間再行與深水埗區議會及有關持份者溝通。</p>

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1583)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

運輸署負責監管專營巴士的運作，在新冠肺炎疫情影響下，不同巴士公司分別在多少條路線上縮減班次；佔整體服務的巴士線百分比為何；有關縮減班次的計劃是否需要經過運輸署審批？

提問人：林卓廷議員 (立法會內部參考編號：39)

答覆：

由於2019冠狀病毒病疫情爆發，加上學校停課、邊境管制站關閉、政府和一些私營企業實施在家工作安排，以及社交活動減少，專營巴士在2020年1月及2月的整體乘客量大幅下降35%以上。鑑於乘客需求有所改變，個別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。由1月底至2月中，運輸署共批准了369條巴士路線調整或暫停服務。一般來說，獲准調整服務的巴士路線經調整服務後，在繁忙時段及非繁忙時段的服務班次不會延長多於5分鐘，而非繁忙時段服務班次亦不超過30分鐘一班。在一般情況下，就獲准調整或暫停服務的巴士線而言，大部分獲批的有效期為7天，運輸署每星期會按實際情況進行檢討。然而，當中有部分巴士路線的調整或暫停服務安排，會維持至學校復課或設施(例如西九龍站、落馬洲支綫管制站、香港迪士尼樂園及海洋公園)重開為止。獲准調整或暫停服務的路線按專營巴士公司劃分的數字載於下表。

專營巴士公司	在2020年1月及2月獲准 臨時調整或暫停服務的 巴士路線數目
九龍巴士(一九三三)有限公司	200
城巴有限公司(香港島及過海巴士網絡專營權)	68
城巴有限公司(機場及北大嶼山巴士網絡專營權)	14
新世界第一巴士服務有限公司	58
龍運巴士有限公司	19
新大嶼山巴士(一九七三)有限公司	10
總數	369

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。

為配合政府由2020年3月2日起逐步恢復公共服務和回復正常工作安排，運輸署已要求專營巴士公司恢復繁忙時段的正常班次，但約90條接載跨境旅客(包括陸路口岸和機場)、學生、遊客或乘客量長期偏低的巴士路線並不包括在內。

運輸署已嚴正提醒專營巴士公司按照獲批准的服務詳情表營運，以及不得在未經運輸署事先批准的情況下縮減需求偏低路線的班次。運輸署會繼續密切監察乘客需求和專營巴士服務的運作情況，並會視乎需要與專營巴士公司調整服務。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1584)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

政府資助專營巴士公司，以加快在設有上蓋的合適巴士站，安裝座椅及實時巴士到站資訊顯示屏工作，安裝工程已由2017年11月分階段進行。政府可否告知本會：

1. 請按區議會18區列出，現時各區設有座椅的巴士站有多少個；
2. 18區設有實時巴士到站資訊展示屏的巴士站，共有多少個，2020/21年度會增加多少個，位置為何？

提問人：林卓廷議員 (立法會內部參考編號：44)

答覆：

政府資助專營巴士公司在全港共約2 600個有蓋巴士站安裝座椅，以及在共約1 300個有電力供應的有蓋巴士站安裝實時巴士到站資訊顯示屏。安裝工程由2017年起分階段進行，預計在2020-21年度完成。截至2020年2月底，已安裝座椅及顯示屏的有蓋巴士站分別有1 345個及338個，這些巴士站在18區的分布情況載於下表：

地區	已安裝座椅的巴士站數目	已安裝顯示屏的巴士站數目
東區	57	3
灣仔	49	2
中西區	47	5
南區	50	7
油尖旺	64	11

地區	已安裝座椅的巴士站 數目	已安裝顯示屏的巴士 站數目
深水埗	67	15
九龍城	82	22
黃大仙	85	38
觀塘	161	32
葵青	69	24
荃灣	62	13
屯門	80	23
元朗	99	20
北區	48	14
大埔	48	18
沙田	172	44
西貢	91	39
離島	14	8
總計	1 345	338

專營巴士公司計劃於2020-21年度為957個巴士站安裝顯示屏，這些巴士站的地點載於附件。

**2020/21年度專營巴士公司於資助計劃下
擬安裝顯示屏的957個巴士站列表(截至2020年2月)**

英皇道1037號惠安苑A座外
英皇道127號七海商業中心／嘉信大廈外
七姊妹道140號柏立基夫人健康院外
阿公岩道15號明華大廈F座外
康山道2號康怡廣場(南)外
英皇道499號港運城對面
英皇道511號港運城外
英皇道668號健康村(第二期)外
英皇道677號模範邨對面
英皇道852號民新街前
英皇道991號新威園外
柴灣道阿公岩道前
柴灣道大潭道前
柴灣道近高威閣
渣華道宜必思世紀軒對面
英皇道太古坊康橋大廈對面
英皇道清風街對面
鯉景道鯉景灣安屏閣(第14座)對面
愛賢街愛蝶灣外
太康街太康樓對外
電照街電照街遊樂場外
耀興道耀東商場對面
耀興道東熹苑多層停車場外
耀興道東熹苑逸熹閣(B座)外
寶馬山道蘇浙公學對面
柴灣道怡泰街前
柴灣道天主教海星堂外
炮台山道富嘉閣對面
東區走廊柴灣公園外
東區走廊張振興伉儷書院外
英皇道清風街天橋前
小西灣道富欣花園對外
小西灣道小西灣運動場外
大潭道近山翠苑翠瑜閣(B座)
永泰道翠灣邨翠壽樓外
怡景道近燈柱33387號
耀興道東熹苑景熹閣對面
耀興道興東商場外
耀興道耀東邨耀華樓外

告士打道1號香港演藝學院外
大坑道113號瑞士花園外
畢拉山道12號渣甸園外
東院道19號東華東院外
黃泥涌道1B號養和醫院外
軒尼詩道22號晏頓街後
大坑道23號田遠閣外
皇后大道東260號尚翹峰外
告士打道262號景隆街後
港灣道28號灣景中心大廈外
皇后大道東286號伊利沙伯體育館外
睦誠道35號渣甸山花園對面
告士打道50號(外道)馬來西亞大廈外
畢拉山道58號畢拉山徑前
睦誠道62號金雲閣外
春暉道7號慧景園外
東院道7號聖光堂外
告士打道7號入境事務大樓外
藍塘道94號箕璉坊後
加路連山道南華體育會對面
高士威道維多利亞公園外
東院道香港大球場外
告士打道維多利亞公園外
軒尼詩道熙信大廈外
軒尼詩道修頓球場外
興發街維多利亞公園游泳池外
英皇道銀幕街後
禮頓道紀利華木球會外
摩理臣山道禮頓道前
摩理臣山道跑馬地馬場對面(摩理臣山道天橋底)
摩理臣山道跑馬地馬場外
司徒拔道東山臺對面
司徒拔道東山臺外
大坑道豪園外
維園道近銅鑼灣避風塘
黃泥涌峽道近黃泥涌水塘公園
黃泥涌峽道香港網球中心外
告士打道151-159號(內道)安盛中心外
禮頓道111號加路連山道後
黃泥涌道115號樂活道前
港灣道18號中環廣場外
港灣道27號灣仔訓練池外
大坑道336號瑪利曼小學外

大坑道50號香港真光中學外
軒尼詩道555號東角中心／崇光百貨外
大坑道56號優悠台外
高士威道香港中央圖書館外
勵德邨道勵德邨邨榮樓(第5座)外
摩理臣山道近南洋酒店
司徒拔道寶雲道後
司徒拔道松柏新邨對面
司徒拔道嶺南小學外
德輔道中12-16號置地廣場外
干諾道中168-200號信德中心外
美利道2號美利道停車場外
紅棉路23號香港壁球中心外
麥當勞道3號近女青年會
堅彌地城海旁38號卑路乍灣公園外
金鐘道38號高等法院外
德輔道中4號近匯豐總行大廈
薄扶林道79B號香港潮商學校外
花園道8號聖約翰座堂外
金鐘道88號太古廣場外
般咸道94號近香港大學東閘
堅道堅道花園外
遮打道皇后像廣場外
干諾道中大會堂外
干諾道中怡和大廈外
干諾道中皇后像廣場外
紅棉路力寶中心外
德輔道中遮打花園外
德輔道中皇后像廣場外
德輔道西過皇后大道西後
德輔道西山道前
花園道香港動植物公園外
夏慤道政府總部外
堅彌地城海旁西祥街前
堅彌地城海旁歌連臣街對面
統一碼頭道海港政府大樓對面
薄扶林道蒲飛路巴士總站對面
皇后大道中匯豐總行大廈對面
金鐘道中銀大廈外
羅便臣道花園台對面
添馬街力寶中心外
域多利道摩星嶺道前
德輔道西139號過東邊街後
堅道2-8號明愛中心外

列堤頓道2號聖士提反女子中學外
羅便臣道60號西摩道前
金鐘道93號金鐘花園／金鐘廊外
山頂道僑福道前
山頂道加列山道前
薄扶林道近香港大學任白樓
薄扶林道薄扶林道遊樂場對面
薄扶林道薄扶林道遊樂場外
西寧街招商局貨倉對面
黃竹坑道14號勝利工廠大廈外
薄扶林道150號康文署薄扶林苗圃外
薄扶林道162號薄扶林村外
黃竹坑道168號黃竹坑體育館外
淺水灣道20號南山別墅對面
淺水灣道32號曼克頓大廈對面
東頭灣道39A號聖士提反書院對面
赤柱村道40號赤柱崗道前
香島道52號香島小築外
赤柱村道6號赤柱灘道前
春磡角道76號外
香港仔海傍道逸港居對外
香港仔水塘道漁光村白沙樓對面
鴨脷洲橋道利枝道後
環角道近龍德苑的支路後
環角道馬坑邨觀馬樓外
置富道置富徑後
置富道置富花園網球場外
春磡角道春坎角消防局對面
香島道深水灣海灘對面
利東邨道利東商場第二期外
南風道深水灣道後
南風道近南島中學
南風道黃竹坑醫院／老人服務綜合大樓外
薄扶林道心光學校對面
薄扶林道香港華人基督教聯會薄扶林道墳場對面
薄扶林道余振強紀念第二中學對面
薄扶林道香港華人基督教聯會薄扶林道墳場外
薄扶林道明德村外
淺水灣道赫蘭道後
淺水灣道保華大廈對面
淺水灣道影灣園／舊淺水灣酒店對面
赤柱峽道赤柱峽道交匯處後
域多利道往上碧瑤灣支路對面
華富道華富邨華清樓外

黃竹坑道海洋公園道後
黃竹坑道葛量洪醫院外
黃竹坑道香港鄉村俱樂部外
黃竹坑道海洋公園停車場外
黃泥涌峽道香港網球中心對面
漁光道漁光村海鷗樓對面
薄扶林道147號薄扶林村對面
大潭道33號曼克頓花園外
赤柱村道84號黃麻角道後
香港仔海傍道香港仔海濱公園外
環角道馬坑邨駿馬樓外
淺水灣道蔚峰園對面
大潭道近紅山半島對面
湖南街安泰大廈對面
亞皆老街門牌83號先施大廈[2]
界限街大坑東遊樂場[2]
界限街旺角大球場對面
廣東道港景峰外
漆咸道南香港科學館站燈柱DF0154
暢運道香港理工大學外
加士居道勞資審裁處後
加士居道志和街燈柱AA3705
海泓道富榮花園外
海泓道海富苑外
海泓道柏景灣外
康莊道海底隧道口
紅磡鐵路站巴士總站
維港灣巴士總站
佐敦道門牌3號近志和街
佐敦道門牌5號近志和街
佐敦道九龍佑寧堂外
荔枝角道門牌112號近大南街休憩處
荔枝角道門牌166號近大南街休憩處
彌敦道門牌134號近金巴利道
彌敦道門牌138號近聖安德烈堂
彌敦道近加士居道燈柱E0217-5
彌敦道門牌105號近九龍公園[4]
彌敦道門牌132號近美麗華酒店
彌敦道門牌23-25號彩星中心外
彌敦道門牌630號銀行中心[2]
彌敦道門牌636號銀行中心
彌敦道門牌760號聯合廣場
彌敦道旺角警署
彌敦道半島酒店外

太子道西太子道／水渠道公園
洗衣街伊利沙伯中學
梳士巴利道尖東站
梳士巴利道中間道公園
梳士巴利道中間道公園近燈柱AA7972-3
尖沙咀東巴士總站
長沙灣巴士總站
長沙灣道近長沙灣徑
長沙灣道美孚鐵路站
長沙灣道長沙灣郵政局
長沙灣道中電大樓外，美荔道以東[2]
長沙灣道中電深水埗中心
長沙灣道楓樹街運動場外
長沙灣道長沙灣郵政局
長沙灣道天安工業大廈外，近長沙灣徑
長沙灣道怡靖苑逸靜閣[2]
長沙灣道怡閣苑[2]
長沙灣道長沙灣消防局對面
長沙灣道貿易廣場對面
荔枝角巴士總站
荔枝角道香港專業教育學院黃克競分校
荔枝角道深水埗公園
美荔道近荔灣道
美荔道近美孚新邨無比油站
美荔道美孚新邨對面
美荔道荔灣道以南，近燈柱K2192-8
南昌街近澤安邨對面
白雲街澤田樓
白雲街昌田樓
保安道寶熙苑榮熙閣
深旺道近興華街西
深水埗(欽州街)巴士總站
蘇屋巴士總站
大坑東道，達之路以北[2]
大坑東道，棠蔭街以北
大坑東巴士總站大坑東邨東龍樓外
大埔公路華爾登外
大埔道門牌292號近教主堂學校
達之路門牌26號
達之路門牌1號對面，近燈柱E8927-5
東京街長沙灣鐵路站
東京街富昌邨
東京街麗閣邨外[2]
東京街近李鄭屋古墓

窩仔街大坑西新邨民樂樓外
窩仔街石硤尾邨美笙樓外
窩仔街石硤尾邨第23座外
亞皆老街門牌173號
亞皆老街亞皆老街遊樂場外[2]
亞皆老街門牌121號
亞皆老街門牌123號
亞皆老街門牌125號
亞皆老街雅麗居外
廣播道門牌15-37號近龍翔苑
廣播道門牌89-91號外
忠孝街迦密中學燈柱AA1351-8G
歌和老街，義德道以東
歌和老街門牌6號樂古臺對面
佛光街山谷道邨第2座
孝民街近愛民邨嘉民樓
紅磡南道半島豪庭外
九龍塘沙福道
喇沙利道碧華花園
海逸豪園巴士總站
蘭開夏道門牌34號，牛津道以東
馬頭涌道98-98B號
馬頭涌道亞皆老街球場外[2]
馬頭涌道門牌115號
馬頭涌道門牌77號
馬頭涌道宋皇台公園外[2]
太子道東近沙浦道口[4]
太子道西近馬頭涌道[8]
太子道西近柏德豪廷
太子道西碧殿閣外
太子道西門牌199號
太子道西門牌201號
太子道西門牌249號
太子道西藍馬豪庭對面[2]
公主道近嘉輝台
公主道愛民邨近燈柱AA5593-2G
聯福道門牌30號，天保民學校對面
聯福道九龍塘軍營宿舍
沙埔道富豪東方酒店外
常盛街常樂街近燈柱AA1123-8
窩打老道門牌81號聖佐治大廈
窩打老道九龍塘會[2]
窩打老道，打比道以南
窩打老道，聯合道以南

窩打老道，律倫街以南燈柱K8660-6
窩打老道，沙福道以南
亞皆老街亞皆老街遊樂場外
馬頭涌道亞皆老街遊樂場外
彩虹通道彩虹邨金碧樓外
彩虹巴士總站
彩虹道近聯宜路
富美街橫頭磡邨宏業樓外
富山巴士總站
鳳舞街摩士公園外
豐盛街彩雲邨觀日樓外
鳳德道近上元街
聯合道樂富廣場燈柱K8694
聯合道樂謙樓外，近燈柱K8704
龍翔道近牛池灣平頂村
龍翔道近橫頭磡邨宏耀樓
龍翔道黃大仙中心北館外
蒲崗村道近蒲崗村道體育館
蒲崗村道富山邨富仁樓外
蒲崗村道富祐大廈外
太子道東近彩虹交匯處[2]
翠竹花園巴士總站
慈雲山(南)巴士總站[3]
慈雲山道近慈正邨正暉樓
東頭村道美東邨美東樓
東頭村道摩士1號公園燈柱E1370
東頭村道摩士公園露天劇場
東頭村道東頭邨偉東樓外
東頭村道東頭邨盈東樓外[2]
惠華街近安康閣
黃大仙道近黃大仙廟
茶果嶺道麗港城17座外
振華道振華苑對面
振華道樂華社區中心對面
協和街華峰園對面
啟祥道大昌汽車維修中心對面[2]
啟福道近常怡道
啟福道九龍灣國際展貿中心外
啟田道近啟田商場外
啟業巴士總站[3]
敬業街57號近興業工業大廈
高超道近高怡邨高遠樓
九龍灣巴士總站
觀塘(雅麗道)巴士總站

觀塘(裕民坊)巴士總站
觀塘碼頭巴士總站[10]
觀塘道觀塘鐵路站巴士總站[2]
觀塘道近九龍灣鐵路站
觀塘道啟業邨
觀塘道觀塘道休憩處外[2]
觀塘道牛頭角鐵路站[2]
觀塘道APM創紀之城五期對面[2]
觀塘道九龍灣站對面[3]
觀塘道創紀之城對面
麗港城巴士總站
鯉魚門道近油塘邨
鯉魚門道遊樂場外
鯉魚門道聖安當小學外[2]
連德道興田邨彩田樓外
連德道康逸苑外
連德道康逸苑康景閣對面
牛頭角巴士總站[4]
碧雲道近康柏苑龍柏閣燈柱AA1214-0G
碧雲道近德田邨德康樓
碧雲道德田邨近德樂樓
碧雲道康雅苑杏雅閣外，近燈柱AA1208-5G
碧雲道廣田邨廣靖樓外
碧雲道廣田商場外
碧雲道德田邨德敬樓外
太子道東近彩虹交匯處
上秀茂坪巴士總站
秀茂坪道近秀茂坪邨秀康樓
秀茂坪道秀茂坪邨秀程樓對面
秀明道秀茂坪邨秀富樓外
秀明道秀茂坪邨秀明樓外
秀明道秀茂坪邨秀康樓對面
秀明道秀茂坪商場
順利邨道順安邨對面，近燈柱AB4076-4
德田街近德田廣場
德田街啟田邨啟旺樓外
德田街啟田邨啟旺樓對面
將軍澳道觀塘警署對面
翠屏道近曉明街
翠屏道寶佩苑寶珊閣外
翠屏道翠屏北邨翠柏樓外
宏照道麗晶花園第13座外[2]
宏照道麗晶花園第18座外
宏照道九龍灣運動場外

宏照道零碳天地外
宏照道金漢工業大廈對面
宏照道九龍灣運動場對面
宏光道近啟禮道
宏光道臨華街遊樂場燈柱E7750-3
宏光道麗晶商場外
宏光道宏光道休憩處外
欣榮街油塘中心
青山公路鐘山台
青山公路近石英徑
青山公路嘉翠園外
青山公路大窩口體育館外
青山公路坳頂華員邨外
長亨邨近長亨邨商場[2]
昌榮路新豐中心外[2]
青康路近長青邨巴士總站[2]
青康路長青邨青槐樓外
青康路長康邨康順樓外
青康路長青巴士總站對面
楓樹窩路青衣碼頭外[2]
興芳路葵涌運動場外
敬祖路祖堯邨商場外[2]
葵涌道近豪華工業大廈
葵涌道近葵益路
葵涌道豪華工業大廈外
葵興鐵路站巴士總站
葵聯路葵盛西巴士總站外[2]
葵盛圍近大窩口道燈柱9747-8
葵盛圍李惠利中學外
葵盛圍李一諤紀念學校對面
葵盛圍盛安樓對面
葵盛東巴士總站
葵仁路新都會廣場對面
麗祖路麗瑤巴士總站
荔景山路荔景北巴士總站[2]
荔景山路近亞斯理衛理小學
荔景山路近荔灣花園
荔景山路近救世軍荔景院
荔景山路清麗苑外，燈柱FA4952-5
荔景山路樂景樓外
荔景山路近日景樓站外
荔景山路清麗商場對面
寮肚路長亨商場外
安蔭近德蔭樓

細山路近美景花園
石梨近石寧樓
石排街近青山公路
石排街近石籬天主教小學
石排街石籬邨第9座外
石排街豐蔭樓外，近燈柱4405-2
石蔭路北葵涌街市外[2]
大白田街近安捷街
大白田街石蔭邨勇石樓外
大窩口道葵康苑外
大窩口道新葵興花園外
青敬路近青綠街
青敬路宏福花園外
青衣路金伯爵酒樓對面
青葉街青衣邨宜偉樓
圍乸街石安樓外
興芳路233號新都會廣場外
灣景花園青山公路翠濤閣對面[4]
青山公路香港電訊電話機房外
青山公路門牌135-143遠東絲麗酒店外[3]
海安路麗城花園三期對面
國瑞路咸田村對面
聯仁街門牌26號對面
石圍角路石圍角邨石荷樓外
石圍角路石圍角巴士總站
大河道門牌30號恒生銀行外
荃富街近荃華街東亞商場
荃灣西鐵路站巴士總站[11]
蕙荃路近石圍角路
和宜合道可風中學對面
青山公路-深井段海韻花園外
青山公路青山別墅近樂怡街，燈柱FC4873對面
青山公路富泰邨，燈柱DD0198對面
青山公路何福堂書院，燈柱H1082對面
青山公路嘉和里村，燈柱DD0019對面
青山公路藍地，燈柱GD0630對面
青山公路水警總部，燈柱GC0485對面
青山公路近鍾屋村，燈柱AD2825對面
青山公路近樂翠街，燈柱FC4891對面
青山公路近龍珠島，燈柱DD0025對面
青山公路小欖村，燈柱FC4895對面
青山公路近青碧街燈柱DD0154
青山公路黃金海岸商場，燈柱DD0010對面
青山公路彩暉花園及燈柱FB1958對面

青山公路懲教署已婚職員宿舍對面
青山公路虎坑村及燈柱DD0196對面
青山公路仁愛街市及燈柱H3657對面[2]
青山公路小欖新村，燈柱FC4879對面
青山公路小秀上村，燈柱FC4845對面
青山公路小秀村，燈柱FC4846對面
青山公路大欖涌燈柱FA6697
青山公路大欖涌，燈柱FA2034對面
青山公路愛琴灣，燈柱FC4855對面
海珠路豐景園及燈柱H1358對面[2]
海珠路翠寧花園燈柱FA1441
海皇路屯門泳池及燈柱FA3348對面
海皇路屯門泳池，燈柱FA3349對面
建生邨近樂生樓
龍門居巴士總站
龍門路富健花園，燈柱AD0439對面
鳴琴路寶田中轉房屋外，燈柱FA2579對面
三聖巴士總站
藍地交匯處連接路虎地[2]
大興巴士總站大興邨興輝樓對面
田景路近田樂樓
田景路兆邦苑及燈柱FA2644對面
青田路建生邨樂生樓，燈柱FA2463對面
青雲路聖彼得堂及燈柱FC3772對面
震寰路近大興警署，燈柱FA2385對面
震寰路屯門天主教中學外，燈柱FA2380對面
震寰路屯門天主教中學及燈柱FA2379對面
屯喜路近屯門大會堂燈柱FC0636
屯門市中心巴士總站近屯門大會堂
屯門鄉事會路近兆麟苑，燈柱DD0064對面
屯門鄉事會路近兆麟苑，燈柱DD0065對面
屯門鄉事會路近屯門公園，燈柱H4646對面
屯門鄉市會路屯門市中心巴士總站外
屯門鄉事會路友愛橋底，燈柱FA2256對面
屯門公路蜆殼油站及燈柱AD3875對面[2]
屯青里新屯門中心
湖翠路湖景邨湖碧樓外
湖景路湖景邨湖畔樓及燈柱H0948對面
湖景路湖景邨湖畔樓燈柱H0947
友愛(南)巴士總站
青山公路-青山灣段青山灣對面
湖景路近湖景邨湖畔樓
青山公路竹園燈柱FA8368
青山公路130號近燈柱DD1026

青山公路逢吉鄉燈柱FA9214
青山公路高行燈柱FA8399
青山公路模範村燈柱FA9222
青山公路近大道村，燈柱AD2852對面
青山公路白石凹交匯處燈柱EA2978
青山公路壘圍燈柱FA6939
青山公路大生圍燈柱GD1108
粉錦公路八鄉少訊中心，燈柱FB3637對面
粉錦公路水澗石，燈柱FB3628對面
粉錦公路打石湖燈柱FB3668
粉錦公路打石湖，燈柱FB3668對面
粉錦公路打石湖村，燈柱BD1139對面
洪元路洪水橋(洪元路)巴士總站近燈柱AD7223
錦上路杜屋村燈柱U8451
錦田公路救世軍錦田綜合服務中心及燈柱FB5702對面
錦上路鐵路站巴士總站燈柱AD3150對面
錦上路水流田燈柱U8413
錦上路永樂園(呂潮記花園)燈柱U8395
錦田公路磚窰，燈柱U8889對面
錦田公路高埔村對面，近燈柱AD1658
古洞路近新田軍營燈柱EA2828
林錦公路凌雲寺燈柱H4953
林錦公路凌雲寺近燈柱U8526
八鄉路巴士總站
屏廈路上章圍及燈柱AD6687對面[2]
屏廈路天盛苑，燈柱AD6659對面
荃錦公路郊野公園管理站燈柱FA7877
荃錦公路郊野公園管理站燈柱FA7879
新潭路竹園近燈柱FA8434
上村巴士總站
天福路天祐苑
天瑞巴士總站[2]
天瑞路天恩邨，燈柱AD6627對面
天水圍市中心巴士總站
天慈巴士總站
天榮路翠湖居及燈柱DD0331對面
天湖路裘錦秋中學，燈柱DD0341對面
天耀巴士總站
東匯路近吳家村燈柱AD7113
東匯路近吳家村燈柱AD7125
東匯路近沙田坑村，燈柱AD7062對面
濕地公園路近俊宏軒，燈柱DD1859對面
濕地公園路俊宏軒及燈柱AD2155對面
元朗公園巴士總站

元朗鐵路站
天瑞路天頌苑，燈柱DD0537對面
天耀路天耀邨耀民樓，燈柱DD0526對面
天瑞路天瑞商場對面
天瑞路天水圍公園外
天湖路天耀邨耀盛樓外
天水圍天慈邨天慈邨巴士總站內
元朗站(北)公共運輸交匯處
青山公路何東橋燈柱EA2160
清河邨巴士總站
粉錦公路安圃村，燈柱AJ1498對面
粉錦公路丙崗，燈柱AD8350對面
粉嶺樓路粉嶺樓村125號
馬會道近鳳溪中學，燈柱AD2633對面
古洞路古洞街市近燈柱EA2040
古洞路古洞，燈柱EA2053對面
蓮麻坑路近打鼓嶺警署，燈柱N4282對面
聯和墟巴士總站
百和路吳屋村，燈柱EA3049對面
百和路華心邨，燈柱EA1895對面
坪輦路近雲泉仙館燈柱EB7412
新運路明愛粉嶺陳震夏中學，燈柱N3112對面
新運路粉嶺中心，燈柱N3112對面
沙頭角公路萊洞，燈柱EA9223對面
沙頭角公路聯和墟球場，燈柱N7677對面
沙頭角公路麻雀嶺燈柱EA9289
沙頭角公路麻雀嶺燈柱EA9290
沙頭角公路下禾坑燈柱EA9280
沙頭角公路萊洞燈柱EA9225
沙頭角公路安樂村，燈柱N7668對面
沙頭角公路新村燈柱EA9339
沙頭角公路石橋頭村，燈柱EA9296對面
沙頭角公路石橋頭村，燈柱EA9299對面
沙頭角公路新村燈柱EA9341
沙頭角公路大朗燈柱EA9283
沙頭角公路大塘湖燈柱EA9205
沙頭角公路塘肚村燈柱EA9328
沙頭角公路鹽灶下燈柱EA9302
沙頭角順隆街燈柱EA8878
天平路鳳溪社會服務綜合大樓，燈柱EA2606對面
天平路建造業訓練中心對面，近燈柱EA2598
翠麗花園近第六座及燈柱EA2573
華明巴士總站
華明路和興村燈柱AJ1335

華明路華明邨耀明樓，燈柱EA9057對面
和興路志海園，燈柱N8171對面
全安路巴士總站近那打素醫院及燈柱EA8580
大昌街近大埔工業邨巴士總站及燈柱M7468
大昌街大埔工業邨巴士總站對面，近燈柱M7469
大富街門牌17號大家樂中央產製2廠，近燈柱EB3009
大富街香港聯合利華有限公司對面，近燈柱EB3025
大喜街駿馬企業有限公司對面，近燈柱EA7513
大景街鳳凰衛視有限公司對面，近燈柱EA7530
大貴街永富容器集團有限公司，燈柱EB3041對面
大貴街門牌18號卡博特塑料香港有限公司，燈柱BM7480對面
富亨邨巴士總站[2]
鄉事會街近大埔墟街市，燈柱EB1197對面
林錦公路較寮下燈柱EB9383
林錦公路梧桐寨村，燈柱EA7130對面
林錦公路梧桐寨
林錦公路梧桐寨，燈柱EB0448對面
林錦公路林村鄉事委員會對面，近燈柱EB0524
林錦公路白牛石梧桐寨，燈柱EB0459對面
林錦公路新塘泳記農場燈柱EB0486
林錦公路新村燈柱EB0498
林錦公路石盤河燈柱EA7142
林錦公路石盤河燈柱EA7374
南運路大埔中心17座，燈柱N3218對面
南運路近廣福球場，燈柱AM3295對面
南運路近運頭塘邨運來樓燈柱EA7605
南運路廣福邨對面，近燈柱N3282
安慈路八號花園燈柱EB7435
白石角
北潭路大灘郊野公園燈柱N2539
寶鄉街六鄉新村公立學校，燈柱N3267對面
西沙路峯下近燈柱N2477
西沙路企嶺下新圍近燈柱EA0667
西沙路馬牯纜近燈柱N2469
西沙路泥涌[2]
西沙路近樟木頭
西沙路樟木頭對面
西沙路大洞近燈柱N2464
三門仔路近包兆龍護理安老院燈柱N3080
三門仔路包兆龍護理安老院及燈柱N3079對面
三門仔路三門仔巴士總站燈柱N3091
大埔工業邨近大貴街污水處理廠
大埔墟鐵路站[13]
大埔公路樟樹灘，燈柱EC0748對面

大埔公路松仔園，燈柱AE1650對面
大埔公路近鹿茵山莊，燈柱EB9996對面
大埔公路三渡坑康樂園燈柱N6798
大埔公路大埔花園燈柱EA7027
大埔公路大埔坳松濤閣及燈柱EC0683對面
大埔太和路大埔舊墟小學，燈柱DE0026對面
大埔太和路近一田百貨，燈柱DE0015對面
大埔太和路大埔舊墟小學對面，近燈柱EB8313
大窩西支路九龍坑燈柱N7079
大窩西支路九龍坑，燈柱N7079對面
大窩西支路南華莆燈柱N6101
汀角路雅景花園燈柱BE1220
汀角路下坑，燈柱EB2837對面
汀角路龍景別墅，燈柱EA8237對面
汀角路龍尾(龍景別墅對面)，燈柱EA8238對面
汀角路富亨邨亨昌樓，燈柱EB0384對面
汀角路震雄機器廠及燈柱EB2847對面
汀角路大美督巴士總站，燈柱EA8270對面
汀角路怡雅苑，燈柱EA8526對面
汀太路佛教慈航智林紀念中學，燈柱DE0054對面
運頭街大埔墟街市燈柱BE0567
運頭街大埔墟街市對面
完善路海濱公園，燈柱EA7987對面
完善路完善公園，燈柱EA7986對面
亞公角街亞公角外
插桅杆街近愉田苑
插桅杆街沙田工業中心對面
車公廟路秦石邨外[2]
車公廟路名城外
車公廟路顯徑邨顯揚樓外
車公廟路新翠邨外
車公廟路田心村外
車公廟路顯徑邨對面
翠田街近新田村63號
火炭路近火炭村
豐順街近豐和邨和悅樓
恆康街近恆錦街
恆康街近恆江樓
恆康街曾璧山中學外
恆康街曾璧山中學對面[2]
顯徑街近顯慶樓[2]
顯徑街近顯田村
乙明邨街陳祖澤小學外
錦英苑巴士總站[3]

錦英路錦龍苑外
錦英路近富寶花園[2]
錦英路錦英苑外
錦英路錦龍苑龍欣樓對面[2]
廣善街廣源對面
廣源巴士總站[4]
利安巴士總站[3]
獅隧公路沙田公園對面
馬鞍山路近馬鞍山警署
馬鞍山路近新港城[2]
馬鞍山路耀安邨耀遜樓對面
銀城街城巴總站外[2]
銀城街銀城商場外
銀城街愉田苑外
銀城街愉田苑對面[2]
牛皮沙街近冠華鏡廠[2]
寧泰路近主風小學[2]
寧泰路近燈柱AE0337，德信中學對面
寧泰路德信中學外[3]
安景街翠湖花園外
保泰街海典灣外[3]
濱景花園巴士總站
西沙路近福安花園
西沙路海柏花園外
西沙路頌安對面[2]
西沙路福安花園對面[2]
沙角街沙角邨外
沙田市中心巴士總站[16]
沙田正街希爾頓中心外
沙田頭路富圍樓外
沙田頭路石瑩樓外
沙田頭路石瑩樓對面
沙田圍路永得利大廈
小瀝源路近大老山公路支路
小瀝源路近大涌橋路
小瀝源路近源康街
小瀝源路第一城28座外，近寶城街
小瀝源路近小瀝源村
小瀝源路第一城28座對面
小瀝源路廣源邨廣柏樓對面
新翠巴士總站
大涌橋路近敦煌畫舫[2]
大涌橋路近曾大屋
大涌橋路富豪花園外[2]

大涌橋路第一城13座外[2]
大涌橋路乙明邨外[2]
大涌橋路濱景花園外
大涌橋路富豪花園對面[2]
大涌橋路曾大屋對面
大埔公路近海恬閣
大埔公路門牌8623號外
大圍鐵路站巴士總站
田心街近顯耀邨
烏溪沙鐵路站巴士總站
耀安巴士總站
恆康街耀安邨巴士總站對面
小瀝源路小瀝源路遊樂場外
昭信路煜明苑外
昭信路煜明苑對面
駿才街近惠康
駿盈街日立電梯將軍澳中心對面
清水灣道龍窩村
清水灣道孟公屋[2]
清水灣道壁屋懲教所外
清水灣道邵氏片場對面
清水灣道銀岬路對面
清水灣道大埔仔
福民路西貢警署
坑口道將軍澳醫院對面，近半見村
坑口站巴士總站
西貢公路蠔涌
西貢公路南邊圍
西貢公路翠塘花園對面
佳景路浩明苑外
寶豐路順德聯誼總會梁潔華小學外
寶康路近廣明苑
寶康路寶康公園外
寶康路廣明苑對面
寶林巴士總站
寶琳北路康盛花園巴士總站
寶琳北路近欣明苑欣菊閣[3]
寶琳路茅湖仔對面
寶寧路厚德邨德富樓外[3]
普通道19E
西沙路澳頭
尚德巴士總站[3]
大網仔路亞公灣燈柱EA0245
大網仔路近鳳秀路

大網仔路近北潭路及上窰燈柱N2601
大網仔路近早禾坑水警基地
大網仔路黃麋地近燈柱N2619-4
唐明街唐明街公園外
環保大道近渠務署
環保大道近百勝角
環保大道九巴車廠對面
景嶺路調景嶺站公共交通交匯處內
唐俊街將軍澳站公共交通交匯處內
唐明街尚德廣場外
東涌鐵路站巴士總站[5]
順東路東堤灣畔外
達東路近美東街
達東路富東廣場外
銀鑛灣路(西行)銀星樓外
順東路(南行)裕東苑外，近燈柱FB8299
嶼南路(東行)往長沙政府度假屋支路後
嶼南路(東行)塘福村外
嶼南路(西行)芝麻灣道路口後
嶼南路(西行)芝麻灣道路口前
東涌道(北行)第39區公共屋邨外

備註：部分地點會有多於一個有蓋巴士站安裝顯示屏。方括號內的數字表示於該地點擬安裝顯示屏的有蓋巴士站數目。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1585)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

港珠澳大橋(大橋)開通至今，每月的車輛流量為何？大橋上共發生多少宗交通意外；人員傷亡情況為何？三地政府曾否出現跨境救援的情況？

提問人：林卓廷議員 (立法會內部參考編號：46)

答覆：

根據港珠澳大橋管理局(大橋管理局)的資料，自大橋開通以來，每月利用大橋進出香港(雙程)的車輛流量如下：

年份	月份 ^(註1)	每月車輛總流量
2018	11	104 427
	12	119 002
2019	01	105 667
	02	114 744
	03	128 833
	04	142 293
	05	148 546
	06	135 813
	07	141 130
	08	132 235
	09	111 919
	10	123 311
	11	111 681
	12	124 942
2020	01	113 584
	02 ^(註2)	40 788

註：

- (1) 大橋在2018年10月24日開通，由於2018年10月份的車輛流量數字只涵蓋8日(即10月24至31日)，因此上表並沒有包括有關數字。
- (2) 政府為阻遏2019冠狀病毒病擴散而實施減少跨境人流措施，有關數字因而受到影響。

根據大橋管理局的資料，截至2020年2月底，大橋主橋曾發生共19宗交通意外，當中一人受輕傷。到目前為止，三地政府不曾需要在大橋上進行跨境救援行動。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2023)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

公共交通費用補貼計劃的2019-20的修訂預算約為18.2億元，比原來預算減少23%，原因為何？政府有否估算每月平均有多少張八達通卡(持有人)，在合符資格情況下沒有領取有關補貼？

提問人：林卓廷議員 (立法會內部參考編號：41)

答覆：

在公共交通費用補貼計劃(補貼計劃)下，每月的補貼金額是根據市民支付的實際公共交通開支計算。2019-20年度補貼計劃的修訂預算較原來預算為低，是因為受2019年下半年公眾活動影響，加上2020年1月以來2019冠狀病毒病疫情擴散，令出行人次有所下降，公共交通開支亦因而減少。

在補貼計劃下，每月發放的補貼可在3個月內領取，而2019年11月的補貼在2020年3月15日或之前仍可領取。2019年1月至10月涉及逾期未領取補貼的每月平均受惠人數約為360 000人。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1140)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就免試簽發香港正式駕駛執照：

a. 請列出以下數字

駕駛執照簽發國家	至今簽發數字	2019年新增簽發申請

b. 過去3年(即2017至2019年)，涉及持有免試簽發駕駛執照的駕駛人士的交通意外數字為何，相關的原駕駛執照簽發國家為何？

提問人：林健鋒議員 (立法會內部參考編號：9)

答覆：

(a) 按申請人所持駕駛執照的簽發國家或地方劃分，獲運輸署批准的「免試簽發香港正式駕駛執照」申請數字如下：

駕駛執照簽發國家或地方	獲批准的免試簽發香港正式駕駛執照申請總數 (2007年2月至2019年12月 ^{註1})	2019年獲批准的免試簽發香港正式駕駛執照新申請數目
內地	344 065	38 692
美國	38 588	2 029
加拿大	26 482	1 076
英國	24 378	1 854
澳洲	19 681	963
其他	82 922	5 205
總計	536 116	49 819

註 1：運輸署的車輛牌照及駕駛執照電腦系統在 2007 年 2 月提升之前，署方並沒有按申請人所持駕駛執照的簽發國家或地方備存「免試簽發香港正式駕駛執照」的申請數字。因此，有關數字只反映 2007 年 2 月至 2019 年 12 月 31 日的情況。

(b) 在 2017 至 2019 年期間，以免試簽發方式取得駕駛執照的駕駛人士涉及的交通意外數字如下：

年份 (曆年)	以免試簽發方式取得駕駛執照的駕駛人士涉及的交通意外數字 ^{註 2}
2017	502
2018	623
2019	777

註 2：有關數字為涉及在 2007 年 2 月後以免試簽發方式取得香港正式駕駛執照的駕駛人士，以及現有駕駛執照通過續領取得而其原先駕駛執照以免試簽發方式取得的駕駛人士的交通意外數字。

按原先駕駛執照的簽發國家或地方劃分，以免試簽發方式取得駕駛執照，並在 2017 至 2019 年期間涉及交通意外的駕駛人士數目如下：

原先駕駛執照簽發國家或地方	以免試簽發方式取得駕駛執照並涉及交通意外的駕駛人士數目(按曆年劃分) ^{註 3}		
	2017	2018	2019
內地	160	194	224
美國	45	66	62
加拿大	37	44	45
英國	41	52	54
澳洲	43	37	50
其他	184	237	357
總計	510	630	792

註 3：一宗交通意外或會涉及多於一名以免試簽發方式取得香港正式駕駛執照的駕駛人士。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1868)

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

問題：

運輸署將於2020至2021年度著手籌備成立並落實智慧交通基金，配合發展香港成為智慧城市，可否告知本會：

1. 在今個財政年度，該基金的運作詳情、工作目標及推展時間表為何；
2. 涉及人手編制、開支預算、監察和審計機制的詳情為何？

提問人：劉業強議員 (立法會內部參考編號：56)

答覆：

政府會成立由相關持份者和專業團體代表組成的專責小組，就基金的擬議涵蓋範疇和運作模式提供意見，預計基金可在2020-21年度內運作。我們會參考專責小組的意見，制定基金的申請資格、遴選準則、目標申請人、推行時間表，以及管理和檢討機制。政府已為基金預留11.5億元，我們會盡力把基金的行政開支上限控制在不多於基金的15%。人力資源方面，在2020-21至2026-27年度期間，運輸署會開設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)，協助推行基金的工作。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1869)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

2019年交通燈號設備的正常運作水平有所下降，當局表示是受到2019年下半年公眾活動中的破壞行為所致，請告知本會：

1. 全港受公眾活動破壞之交通燈號設備的數量？
2. 涉及維修、重新添置開支為何？

提問人：劉業強議員 (立法會內部參考編號：19)

答覆：

2019年6月至2020年2月期間，全港共有740組交通燈被破壞。截至2020年2月底，所有被破壞的交通燈大致恢復正常運作。修復工程(包括採購設備)涉及的開支約為4,000萬元。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1871)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就公共交通費用補貼計劃，可否告知本會：

1. 過去1年，運作計劃涉及的行政費用、人手編制為何？
2. 未來1年，預計涉及的行政費用、人手編制為何？
3. 過去1年，有否發現濫用個案；如有，詳情為何？

提問人：劉業強議員 (立法會內部參考編號：21)

答覆：

1. 公共交通費用補貼計劃(補貼計劃)在2019-20年度的預算經常開支(扣除預算補貼金額)為4,280萬元。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

2. 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6,090萬元，所涉及的人手編制維持不變。

3. 運輸署一直採取一系列以風險為本的監管措施，確保公帑在計劃下運用得宜，並盡量減少濫用情況。計劃實施以來，共發現2宗懷疑詐騙個案，涉及2家公共運輸服務營辦商的職員。2宗個案已轉交警方調查及跟進。運輸署亦已即時審視2家營辦商的內部監控系統，以盡快作出改善。運輸署會繼續定期檢視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穩健性，以盡量減低計劃被濫用的風險。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3275)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

政府就資助專營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，請告知今個財政年度，資助工作的詳情、受資助的巴士數目、推展時間表、人手編制及開支預算為何？

提問人： 劉業強議員 (立法會內部參考編號：23)

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，並會配備電子穩定控制系統以加強車輛穩定性並減低翻側風險，以及車速限制減速器(即具有減速功能的車速限制器)。

為推展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4 200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。安裝工作由2020年第二季起會陸續展開，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。

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，當中約1.5億元預留作安裝電子穩定控制系統及車速限制減速器，以及約3.5億元預留作安裝安全帶。

為執行上述職務，運輸署已開設／會開設共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。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1687)

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 (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

反修例暴力事件發生以來，全港各區分別共有多少組交通燈受到破壞的詳情，修復工程進度如何，涉及工程費用多少？

提問人：李慧琼議員 (立法會內部參考編號：49)

答覆：

2019年6月至2020年2月期間，共有740組交通燈被破壞，按地區劃分的分項數字如下：

地區	受損交通燈組數
中西區	40
灣仔	60
東區	27
南區	1
九龍城	46
觀塘	43
深水埗	60
黃大仙	25
油尖旺	118
離島	6
葵青	38
北區	29
西貢	20
沙田	55
大埔	34
荃灣	37

地區	受損交通燈組數
屯門	36
元朗	65
總計	740

截至2020年2月底，所有被破壞的交通燈大致恢復正常運作。修復工程(包括採購設備)涉及開支約為4,000萬元。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1326)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

1. 署方有否計劃在新界區興建智能停車場？如有，擬興建的地區為何？內容為何？進度又為何？

提問人：梁志祥議員 (立法會內部參考編號：24)

答覆：

1. 運輸署正推展6個自動泊車系統先導項目，以期在興建、營運和管理自動泊車系統方面汲取和累積經驗。運輸署至今已物色到4個項目選址，包括2個位於港島區(柴灣及上環)、1個位於九龍區(深水埗)及1個位於新界區(荃灣)的選址。荃灣區議會對在荃灣海盛路的短期租約用地推行自動泊車系統先導項目表示支持。地政總署會在2020年年中就荃灣的自動泊車系統先導項目進行招標。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2166)

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 (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：58)

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、香港旅遊發展局和殘疾人士團體。委員會分別在2018年和2019年召開了3次會議，委員在2018年和2019年的整體出席率分別為86%及83%。推行提升的士服務質素的措施和向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列。

過去2年，運輸署聯同委員會已推展一系列措施。在公眾教育方面，運輸署編製和更新了《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表現。此外，運輸署推出了一系列為現職的士司機而設的網上培訓課程，又推出經優化的「的士服務嘉許計劃」，以表揚服務質素卓越之的士司機，從而提升的士司機的專業形象。與此同時，運輸署改善了其處理的士服務投訴的機制，對屢被投訴的司機採取跟進行動，以及協助的士業界設立自行監察和規管的制度。運輸署及委員會亦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，運輸署為的士筆試(通過筆試為申請的士正式駕駛執照的先決條件)實施優化措施，包括調整考核內容、試題數目和及格準則。這些調整預期更能切合現今需要，吸引更多新人入行。

此外，因應社會訴求及的士業界的意見，政府計劃向立法會提交修例建議，以提高各項的士司機違規行為的罰則水平，包括(i)就性質較嚴重之的士司機相關罪行引入兩級制罰則，對屢犯者施加較重的罰則；(ii)引入的士司機違例記分制度，的士司機若屢犯各項與的士司機相關的罪行，可被取消的士駕駛資格一段時期；以及(iii)更新部分現有與的士司機相關罪行的條文，以確保條文合時。

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，以進一步提升的士服務質素。

(2)

在2017年、2018年和2019年，交通諮詢委員會轄下交通投訴組分別接獲22 775宗、24 081宗和27 721宗有關公共交通服務的投訴及建議，當中分別有10 759宗、11 000宗和10 318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2 650宗、2 730宗和2 346宗涉及的士拒載或揀客。

(3)

在2017年、2018年及2019年，警方針對的士司機拒載(包括揀客)而採取的執法行動數目分別為75、65及59。警務處沒有備存的士司機因拒載(包括揀客)而被檢控和定罪的數字。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2908)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

財政預算案演辭第137段提到已為智慧交通基金預留約10億元，資助企業或機構進行與車輛有關的創新科技研究和應用，預計基金可在2020/21年度內正式投入運作。

在2020-2021年度需要特別留意的事項中，繼續監督智慧出行措施及智能運輸系統的推行進度和發展情況，包括成立智慧交通基金的籌備工作。

請署方交代在2019至2020年度，就智慧交通基金而成立專責小組所提交的建議內容，內容包括但不限於資助哪類型的企業或機構在交通領域進行研究和應用創新科技，如何透過該基金的運用而使到乘客受惠？署方最終採納的建議內容、理由及所涉及的開支和人手？不採納的建議內容和原因？

在2020-2021年度，預期該基金最快何時可正式投入運作、獲資助企業或機構的數目及發放資助的詳情？

提問人：廖長江議員 (立法會內部參考編號：26)

答覆：

政府會成立由相關持份者和專業團體代表組成的專責小組，就基金的擬議涵蓋範疇和運作模式提供意見，預計基金可在2020-21年度內運作。我們會參考專責小組的意見，制定基金的申請資格、遴選準則、目標申請人、推行時間表、發放資助安排，以及管理和檢討機制。

政府已為基金預留11.5億元，我們會盡力把基金的行政開支上限控制在不多於基金的15%。人力資源方面，在2020-21至2026-27年度期間，運輸署會開設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)，協助推行基金的工作。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2923)

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

問題：

預算案為智慧交通基金預留約十億元，資助企業或機構推行與車輛有關的創新科技研究和應用，預計基金可在2020-21年度正式運作。
就此，請交代本會：

1. 資助企業和機構推行有關車輛的創新科技研究和應用的適用範疇、評審指標和項目申請限額為何？
2. 落實基金運作的工作小組組成人員詳情以及會否建立專家組對項目申請進行獨立審核？

提問人：廖長江議員 (立法會內部參考編號：42)

答覆：

政府會成立由相關持份者和專業團體代表組成的專責小組，就基金的擬議涵蓋範疇和運作模式提供意見，預計基金可在2020-21年度內運作。我們會參考專責小組的意見，制定基金的申請資格、遴選準則、目標申請人、推行時間表、資助上限，以及管理和檢討機制。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0299)

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 (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

關於智慧出行及智能運輸系統，政府可否告知本會：

1. 智慧出行及智能運輸系統的推行進度和發展情況，預計2020-21年度投入的人手資源為何；
2. 智慧交通基金的籌備工作進展如何，預計何時完成，預計2020-21年度投入的人手資源為何；
3. 當局於以下三項「智能運輸基礎建設」、「數據共享和分析」及「應用和服務」的項目是否有更新，若有，詳情為何？

提問人：盧偉國議員 (立法會內部參考編號：12)

答覆：

1. 運輸署的各項智慧出行措施(在第(2)部分詳述的智慧交通基金除外)在2020-21年度的推行進度和最新發展，以及預計所需人手表列如下：

智慧出行措施	推行進度和最新發展	2020-21年度預計所需人手
1. 將現有的應用程式(「香港乘車易」、「香港行車易」及「交通快訊」)整合為「香港出行易」綜合流動應用程式，並將提供的步行路徑資訊擴展至18區	程式的步行路線搜尋功能現時涵蓋銅鑼灣、油尖旺和深水埗，在2020年年底，該功能會擴展至涵蓋所有地區。	有關工作由運輸署現有人員執行，涉及的人手沒有詳細分列。
2. 分階段在所有政府收費隧道和青沙管制區實施不設收費亭並使用繳費貼(車內感應器)的自動繳費系統(即不停車繳費系統)	繳費貼的設計工作持續進行。我們正擬訂不停車繳費系統的具體實施方案，並會在2020年年中就該系統的後端系統進行招標。	管理有關顧問的工作現時由運輸署現有人員執行，涉及的人手沒有詳細分列。 我們會在2020-21年度開設5個常額職位(包括1名總運輸主任、1名工程師／助理工程師、1名二級系統分析／程序編製主任、1名一級會計主任和1名助理文書主任)，以及開設2個有時限職位(包括1名高級工程師和1名技術主任(交通工程)／見習技術主任(交通工程))，為期6年，以推行這項措施。
3. 完成在所有主要幹線安裝約1 200個交通探測器，以提供更多實時交通資訊	所有安裝工作會在2020年年底完成。	項目監管工作由運輸署現有人員執行，涉及的人手沒有詳細分列。

智慧出行措施	推行進度和最新發展	2020-21年度預計所需人手
4. 引入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，使分配給車輛及行人的綠燈時間能夠配合人車流量	試驗項目在2019年年中展開。待完成系統設計及實驗室試驗，運輸署會在2020年年中開始安裝。	項目監管工作由運輸署現有人員執行，涉及的人手沒有詳細分列。
5. 繼續促進自動駕駛車輛在本港的合適地點進行測試，並檢視相關法例以提供法律基礎，使自動駕駛車輛能在規管下進行有時限的實地試驗	<ul style="list-style-type: none"> - 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。 - 運輸署在2019年12月出版新的「自動駕駛車輛測試指引」，並開始研究修訂法例以促進自動駕駛車輛進行全面測試。 	<p>初期工作由運輸署現有人員執行，涉及的人手沒有詳細分列。</p> <p>我們會在2020-21年度開設3個常額職位(包括1名機電工程師／助理機電工程師、1名工程師／助理工程師，以及1名一級汽車檢驗主任)，以推行這項措施。</p>
6. 利便公共運輸營辦商落實計劃，引入新電子繳費系統以收取公共交通費用	<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」，以利便公共運輸營辦商引入新電子繳費系統收取公共交通費用。 - 港鐵公司計劃在2020年起，在港鐵的本地網絡引入以二維碼繳付車費。 - 所有專營巴士公司正積極研究使用各種電子繳費系統。 - 部分專線小巴和的士營辦商已接受使用各種電 	有關工作由運輸署現有人員執行，涉及的人手沒有詳細分列。

智慧出行措施	推行進度和最新發展	2020-21年度預計所需人手
	子方式繳付車費。	
7. 開發並設置為專線小巴提供實時到站資訊的硬件／軟件，並繼續鼓勵公共運輸營辦商開放其數據	<ul style="list-style-type: none"> - 專線小巴實時到站資訊系統由2020年年底至2022年分階段推行。 - 運輸署一直積極與各公共運輸營辦商磋商，鼓勵他們開放實時到站數據。自2019年8月至今，新世界第一巴士服務有限公司、城巴有限公司、新大嶼山巴士(1973)有限公司和香港鐵路有限公司(機場快線、東涌線、西鐵線和將軍澳線)已在「資料一線通」網站 (DATA.GOV.HK) 和運輸署的流動應用程式「香港出行易」開放其數據。 	有關工作由運輸署現有人員執行，涉及的人手沒有詳細分列。
8. 完成在車輛應用地理圍欄技術的試驗，以便日後可能在專營巴士應用有關技術，以提升巴士安全	地理圍欄技術的開發和使用私家車進行的路試均已完成。2020年第二季會加強有關工作，以用於專營巴士和進行相關路試。	項目監管工作由運輸署現有人員執行，涉及的人手沒有詳細分列。
9. 開發「交通數據分析系統」以加強交通管理和效率	將於2020年就系統開發進行招標。	系統開發工作由運輸署現有人員執行，涉及的人手沒有詳細分列。
10. 透過流動裝置和在1 300個有蓋巴士站(包括政府公共運輸交匯處)設置的資訊顯示屏，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2020年2月底，專營巴士公司已在338個有蓋巴士站安裝實時到站資訊顯示屏。 	有關工作由運輸署現有人員執行，涉及的人手沒有詳細分列。

智慧出行措施	推行進度和最新發展	2020-21年度預計所需人手
11. 安裝新的路旁停車收費錶，以接受多種付費方式(包括以轉數快和透過流動應用程式遙距繳費)，並提供實時空置泊車位資訊	新一代停車收費錶的系統開發工作正在進行中。我們預計在2022年年中完成分階段安裝約12 000個新停車收費錶的工作。	項目管理工作由運輸署現有人員執行，涉及的人手沒有詳細分列。
12. 繼續鼓勵現有公眾停車場的營辦商提供實時空置泊車位資訊；並在土地契約和租約中加入相關條件，規定新公眾停車場須提供實時空置泊車位資訊	<ul style="list-style-type: none"> - 就不設空置泊車位資訊系統的公眾停車場，運輸署在2018年10月引入網上介面，方便公眾停車場營辦商發放實時空置泊車位資訊。 - 地政總署自2018年年中起，在所有新訂立的短期租約收費公眾停車場內加入條款，規定營辦商必須向政府提供停車場空置泊車位數據。 - 截至2020年2月底，「香港出行易」提供共347個政府公眾停車場及商用公眾停車場的實時空置泊車位資訊。 	有關工作由運輸署現有人員執行，涉及的人手沒有詳細分列。
13. 分批推展自動泊車系統先導項目，以應用於公眾停車場	使用自動泊車系統的先導研究預計在2020年4月完成。我們會在2020年年中為荃灣區的首個先導項目進行招標。	管理顧問研究的工作由運輸署現有人員執行，涉及的人手沒有詳細分列。

2. 政府會成立由相關持份者和專業團體代表組成的專責小組，就智慧交通基金的擬議涵蓋範疇和運作模式提供意見。我們會參考專責小組的意見，制定基金的申請資格、遴選準則和推行時間表。人力資源方面，在2020-21年度，運輸署會開設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)，協助推行基金的工作。

3. 運輸署在2019年7月發表《香港智慧出行路線圖》(路線圖)，提出一套全面而連貫的整體策略，以落實各項智慧出行措施。路線圖從宏觀角度歸納出三大互動關鍵元素，即「智能運輸基礎建設」、「數據共享和分析」及「應用和服務」。這些關鍵元素所涵蓋的具體項目，會因應最新科技發展及本港不斷轉變的環境繼續適時作出更新。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0300)

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 (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

運輸署的流動應用程式「香港出行易」，提供實時交通及運輸資訊。政府可否告知本會：

1. 現時查看公共交通工具到站時間，只包括電車及新大嶼山巴士，不包括港鐵、九巴、城巴、新巴，當局會否再與各營辦商在開放數據方面進行商討，以完善實時交通資訊；
2. 程式中的步行路線資料現時僅涵蓋部份區域，當局何時會擴展至全港；
3. 據悉發放實時空置泊車位資訊受限，主要因為部分停車場未裝有實時空置泊車位資訊系統，以及現有非政府停車場的土地契約內未有要求停車場營辦商開放實時泊車位資訊的相關要求，當局有何積極措施，以促使更多停車場營辦商發放其轄下停車場空置泊車位的資訊和數據；
4. 關於安裝新一代停車收費錶，現時進展如何，預計何時完成，2020-21年度投入的人手資源為何？

提問人：盧偉國議員 (立法會內部參考編號：13)

答覆：

1. 運輸署一直積極與各公共運輸營辦商磋商，鼓勵他們開放實時到站數據。自2019年8月起，世界第一巴士服務有限公司(新巴)、城巴有限公司(城巴)、新大嶼山巴士(1973)有限公司(嶼巴)和香港鐵路有限公司(港鐵公司)(機場快線、東涌線、西鐵線和將軍澳線)已在「資料一線通」網站(DATA.GOV.HK)和運輸署的流動應用程式「香港出行易」開放其數據。

運輸署會繼續出資研發專線小巴實時到站資訊系統。相關數據會透過「資料一線通」網站和「香港出行易」發放給公眾使用。該系統由2020年年底起會分階段推行，以期在2022年全面實施。

2. 程式的步行路線搜尋功能現時涵蓋3個地區，分別為銅鑼灣、油尖旺和深水埗。在2020年年底，該功能會擴展至涵蓋所有地區。
3. 就不設空置泊車位資訊系統的公眾停車場，運輸署在2018年10月引入網上介面，方便公眾停車場營辦商發放實時空置泊車位資訊。運輸署並已向公眾停車場營辦商介紹可行的技術方案，鼓勵和協助他們採用合適的方案收集和發放空置泊車位資訊。

地政總署自2018年年中起，在所有新訂立的短期租約收費公眾停車場內加入條款，規定營辦商必須向政府提供停車場空置泊車位數據。

截至2020年2月底，「香港出行易」提供共347個政府公眾停車場及商用公眾停車場的實時空置泊車位資訊。運輸署會繼續鼓勵更多公眾停車場營辦商開放其空置泊車位數據。

4. 運輸署已透過公開招標，委聘承辦商承辦新一代停車收費錶的採購、管理、營運及維修服務。新一代停車收費錶的系統開發工作正在進行中。我們預計在2022年年中完成分階段安裝約12 000個新一代停車收費錶的工作。管理這個項目的工作由運輸署現有人員執行，2020-21年度涉及的人力資源沒有詳細分列。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0949)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就資助專營巴士公司在現有巴士上加裝安全裝置，政府可否告知本會：

- a. 在監督有關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；
- b. 在資助專營巴士公司在現有巴士上加裝安全裝置安排，包括電子穩定控制系統、車速限制器，以及安裝安全帶；政府預計受資助專營巴士數目，以及其佔所有專營巴士數目的總數比例為何；
- c. 承上題，政府預計專營巴士公司完成安裝上述安全裝置的時間表為何；以及
- d. 政府會否計劃為所有專營巴士全面安裝安全裝置；如會，詳情及時間表為何；如否，原因為何？

提問人：陸頌雄議員 (立法會內部參考編號：7)

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，並會配備電子穩定控制系統以加強車輛穩定性並減低翻側風險，以及車速限制減速器(即具有減速功能的車速限制器)。

為推展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4 200部巴士(佔截至2019年年底持牌專營巴士總數約68%)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(佔截至2019年年底持牌專營巴士總數約31%)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，當中約1.5億元預留作安裝電子穩定控制系統及車速限制減速器，以及約3.5億元預留作安裝安全帶。安裝工作由2020年第二季起會陸續展開，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。

當現有巴士的加裝工作完成後，連同配備相關安全裝置的新巴士，預計會有超過5 500部巴士配備電子穩定控制系統和車速限制減速器，以及超過3 000部巴士的所有上層座椅已安裝安全帶。

為執行上述職務，運輸署已開設／會開設共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。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0952)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就商用車輛泊車位方面，政府可否告知本會：

- a. 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；按商用車輛種類分項列出；
- b. 過去3年，每年政府停車場於各區提供各種商用車輛的泊車位數目、及其於各區停車場的使用率、以及相關空置率為何，並比較與去年同期變化；按全港十八區、以及商用車輛種類分項列出；
- c. 有關商用車輛泊車位顧問研究，預計何時會進行公布；如有，詳情及時間表為何；
- d. 有關商用車輛泊車位顧問研究，所涉及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：9)

答覆：

- a. 過去3年，每年截至12月底領有牌照的商用車輛數目及其按年變化表列於附件1。
- b. 運輸署並沒有就使用運輸署轄下11個政府多層停車場的不同車輛類別另行編製記錄。過去3年，該11個停車場提供的整體泊車位數目、使用率及其按年變化表列於附件2。

- c. 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。最新落實情況表列於附件3。
- d. 商用車輛泊車位顧問研究由開展至2020年2月為止，所涉及的顧問費約為530萬元。監督研究的工作，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列。

過去3年領有牌照的商用車輛數目及其按年變化(括號內數字)

車輛類別	2017	2018	2019
的士	18 148 (-4)	18 143 (-5)	18 132 (-11)
輕型貨車	70 782 (+446)	72 704 (+1 922)	71 610 (-1 094)
中型貨車	36 156 (-44)	36 702 (+546)	35 322 (-1 380)
重型貨車	6 042 (+226)	6 398 (+356)	6 393 (-5)
旅遊巴士／巴士／小巴#	15 069 (-35)	15 441 (+372)	15 652 (+211)

#不包括專營巴士。

過去3年運輸署轄下政府多層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)		
			2017	2018	2019	2017	2018	2019
港島區	天星停車場	377	70% (+4)	70% (不變)	56% (-14)	16% (+3)	16% (不變)	10% (-6)
	大會堂停車場	170	46% (+3)	58% (+12)	34% (-24)	10% (+4)	15% (+5)	8% (-7)
	林士街停車場	835	73% (不變)	68% (-5)	61% (-7)	46% (-2)	45% (-1)	40% (-5)
	堅尼地城停車場	195	83% (+3)	83% (不變)	75% (-8)	77% (+4)	75% (-2)	72% (-3)
	天后停車場	428	89% (+1)	81% (-8)	76% (-5)	70% (+3)	64% (-6)	62% (-2)
	筲箕灣停車場	385	85% (-2)	84% (-1)	71% (-13)	82% (-1)	81% (-1)	75% (-6)
	香港仔停車場	293	74% (+4)	76% (+2)	72% (-4)	87% (+3)	89% (+2)	88% (-1)
九龍	油麻地停車場	770	75% (-1)	73% (-2)	57% (-16)	44% (-1)	44% (不變)	40% (-4)
	黃大仙雙鳳街停車場	267	90% (+5)	86% (-4)	74% (-12)	93% (+2)	87% (-6)	84% (-3)
新界	葵芳停車場*	477	73% (+1)	74% (+1)	73% (-1)	71% (+1)	72% (+1)	76% (+4)
	荃灣停車場	545	91% (+3)	91% (不變)	85% (-6)	85% (+3)	88% (+3)	85% (-3)

[^] 不包括電單車泊車位。

[#] 括號內數字表示百分點變化。

* 2019年4月，涉及提供75個泊車位的葵芳停車場天台改作臨時汽車扣留中心。自2020年1月1日以來，已騰出54個私家車／客貨車泊車位供公眾使用，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泊車位	2019年已增設53個路旁夜間商用車輛泊車位。
(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2019／20學年，有17間學校提供約50個泊車位供學生服務車輛停泊。
(3) 增設路旁旅遊巴士泊車位及上落客設施	2019年已增設61個旅遊巴士泊車位及109個上落客處。
(4) 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2019年12月，已在30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1 670個商用車輛泊車位。
(5) 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。運輸署會就在有關地點興建公眾商用車輛停車場諮詢有關持份者，並進行技術可行性評估。
(6) 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	運輸署計劃在諮詢有關持份者後，在2020年內公布經修訂的泊車位標準。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1412)

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 (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就燃料補貼或一筆過補貼的相關事宜，政府可否告知本會：

- a. 就向運輸及貨運業界發放燃料補貼或一筆過補貼安排，政府當局在涉及處理相關項目的行政預算及人手編制為何；
- b. 就發放燃料補貼或一筆過補貼時間，政府預計最早何時可以讓運輸及貨運業界開始申領補貼，並公布有關申領補貼的詳情予業界知悉；
- c. 過去一年，本港面對種種負面事件衝擊(例如反修例運動持續，以及新冠肺炎持續擴散)，社會復原未期，其中令到運輸及貨運業界的前線從業員的生計大受影響；就此，政府會否考慮在今次補貼安排上，全免或上調對業界補貼金額，以及延長補貼時間至少一年或以上，以減輕業界負擔；如會，詳情為何；如否，原因為何；以及；
- d. 除了為業界提供燃料補貼或一筆過補貼外，政府會否考慮另外成立專項基金，以提供額外補貼予業界申請，協助減輕業界在車輛供款、保險、停車場、以及維修保養等方面支出成本，以渡過困境；如會，詳情為何；如否，原因為何？

提問人：陸頌雄議員 (立法會內部參考編號：4)

答覆：

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。

為協助運輸業界應對當前經濟環境所帶來的經營壓力，政府在2019年10月22日宣布，向業界提供為期6個月的燃料補貼或一筆過補貼。政府在2020年2月21日宣布擴展上述建議，為因2019冠狀病毒病疫情爆發而備受打擊的運輸業界各行業，在防疫抗疫基金之下提供全面而持續的財政支援。有關提高補貼額的措施及落實時間表載列如下—

交通工具	提供補貼詳情	進展
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(即約三分之一的折扣)，為期12個月；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，為期12個月	運輸署正與油公司積極商討落實的細節。待油公司的系統準備就緒，政府的目標是在2020年年中推出措施。
專營巴士、本地渡輪及電車	發還三分之一的實際燃料／電費支出，為期12個月	運輸署在2020年2月底致函各營辦商，講述申請詳情。運輸署收到公共運輸營辦商遞交的申請及證明文件後，會在1個月內安排發放補貼。
非專營巴士	為每輛持牌非專營巴士提供一筆過20,000元的非實報實銷補貼	運輸署由2020年3月中開始分批致函登記車主，講述申請詳情。運輸署會在收到申請後1個月內安排發放補貼。
學校私家小巴、出租汽車、貨車	為每輛學校私家小巴、出租汽車及貨車提供一筆過10,000元的非實報實銷補貼	

籌備和落實發放燃料補貼和一筆過補貼的措施涉及額外行政費用約400萬元(包括安排宣傳工作、印刷資料及建立電子平台收集相關登記車主的銀行戶口資料等)。新增的工作量由運輸署現有資源承擔，沒有詳細分列。

除提供燃料補貼及一筆過補貼外，政府亦豁免多項政府收費，例如商用車輛牌照費和驗車費用，以及合資格車輛的客運營業證、客運營業證證明書及封閉道路通行許可證費用，由2019年12月30日至2020年12月29日止，為期12個月。

作為協助運輸業界渡過困難時期的1項臨時措施，政府在毗鄰葵涌貨櫃碼頭南路的1幅用地，作出讓閒置的非專營巴士作短期停放的安排；同時，在位於高鐵香港西九龍站、新田及港珠澳大橋香港口岸的停車場，亦作出讓閒置的土作短期停放的安排。

政府會因應疫情發展，繼續密切留意運輸業界的經營環境。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1923)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就專營巴士豁免隧道費基金的相關事宜，政府可否告知本會：

- a. 為監督專營巴士豁免隧道費基金的落實，每年所涉及開支及人手為何；
- b. 自基金實施以來，各專營巴士使用基金金額額度，以及佔整體營運開支及車費收入的比例為何；按各專營巴士公司分類列出；以及
- c. 政府會否考慮將來協助其他公共交通營辦商(例如公共小巴)設立豁免隧道費基金，以減輕加價壓力；如會，詳情為何；如否，原因為何？

提問人：陸頌雄議員 (立法會內部參考編號：8)

答覆：

- a. 專營巴士豁免隧道費基金(基金)自2019年2月17日起實施。運輸署在2019-20年度開設3個公務員職位，包括1名高級運輸主任、1名一級運輸主任及1名二級運輸主任，負責監察基金的運作。2020-21年度有關員工開支約為244萬元。
- b. 自基金開始實施以來，截至2020年1月31日，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))及新世界第一巴士服務有限公司(新巴)分別從基金提取共33,210,000元及42,770,000元，用以調低其於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%及5.6%。其他專營巴士營辦商尚未動用其基金帳目的款項。

城巴(專營權1)及新巴自其基金提取的款項佔其營運開支及票價收入的百分比(註1)載列如下:

	已提取款項 (千元)	已動用的 基金款項 佔營運開支的 百分比	已動用的 基金款項 佔票價收入 的百分比
城巴(專營權1)	12,840	1.7%	2.0%
新巴	16,520	2.5%	3.0%

註1: 城巴(專營權1)和新巴在概覽中, 披露其2018-19財政年度(於2019年6月30日結束)的最新財務帳目。為提供相關的比例數字, 表中的已提取款項數額, 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。

- c. 政府已建議按「擠塞徵費」的理念及以「效率優先」為原則, 釐定各類別車輛使用政府收費隧道及道路的收費水平, 務求更有效使用這些有限的路面空間。就此, 運輸署在2019年7月開展「擠塞徵費」研究, 並計劃在2021年就研究所提建議諮詢有關持份者意見。我們隨後會考慮應否將豁免收費的安排延展至其他公共運輸營辦商。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1924)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就三條陸上隧道的相關事宜，政府可否告知本會：

- a. 過去3年，尖山及沙田嶺隧道、獅子山隧道及大老山隧道的日均車流量(繁忙及非繁忙時段)，以及佔其當時的隧道容車量比例為何；
- b. 就上述三條陸上隧道的情況，政府有何措施作出有效車輛分流及改善隧道容車量；
- c. 政府曾建議大老山隧道於周日及公眾假期試行收取劃一8元隧道費，有關措施的推展及成效為何；
- d. 政府會否計劃劃一三條陸上隧道費至8元，以至長遠豁免收取隧道費；如會，詳情為何；如否，原因為何；以及
- e. 在為政府收費隧道及道路進行收費階梯和收費水平研究，每年涉及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：10)

答覆：

- a. 連接沙田和九龍的3條陸上隧道過去3年在繁忙時間及非繁忙時間的
行車量與其行車量／容車量比率，載於附件。

行車量／容車量比率可反映繁忙時間的交通情況。行車量／容車量比率若低於1.0，表示情況可以接受；若高於1.0，表示交通開始有輕微擠塞；若在1.0至1.2之間，表示交通擠塞情況尚可控制；若高於1.2，則表示交通擠塞情況轉趨嚴重。

由於大老山隧道和獅子山隧道在早上及傍晚繁忙時間的交通需求均已超出本身的設計容車量，通往隧道的支路往往會出現排隊入隧道的車龍。附件所載的行車量／容車量比率雖然顯示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。因此，即使兩條隧道的交通需求遠超其容車量，相關的行車量／容車量比率亦不會高於1.0或1.1。

此外，隧道的實際交通容量可能會受其他交通因素所影響，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。因此我們必須指出，單純比較實際行車量及設計容車量(根據行車線數目及隧道闊度)未必能如實反映隧道的實際交通情況。

- b. 為了舒緩九龍至沙田一帶的交通擠塞情況，首要工作是解決現時各條接駁尖山隧道和沙田嶺隧道道路的樽頸問題。政府現正進行大埔公路(沙田段)擴闊工程，把介乎沙田廣場近沙田鄉事會路至禾輦邨民和樓近火炭路一段大埔公路的分隔行車道，由雙程雙線擴闊至雙程三線，並可望於2023年完工。
- c.及d. 有關大老山隧道試行在周日和公眾假期劃一收費8元的建議，是3條過海隧道和連接沙田和九龍的3條陸上隧道交通流量合理分布研究的其中一環。2019年3月，政府決定不再進一步考慮該項建議。至於大老山隧道和其他政府收費隧道及道路的收費水平，將會在運輸署進行的「擠塞徵費」研究(研究)下予以檢討。
- e. 運輸署在2019年7月開展該研究。該研究會以「效率優先」為原則，讓載客效率高的車輛在使用政府收費隧道及道路時享有較優惠的收費，而載客量較低的車輛則須付較高的收費。該研究在2019-20年度、2020-21年度及2021-22年度的預算開支分別為260萬元、410萬元及130萬元。該研究由運輸署現有人員督導進行，涉及的人手及相關開支沒有詳細分列。

連接沙田和九龍的3條陸上隧道

過去3年在繁忙時間／非繁忙時間的行車量與其行車量／容車量比率

隧道名稱	方向	年份	平均每小時行車量 (繁忙時間)	平均每小時行車量／容車量比率 (繁忙時間)	平均每小時行車量 (非繁忙時間)	平均每小時行車量／容車量比率 (非繁忙時間)
獅子山隧道	北行	2019	2 500	1.0	1 700	0.7
		2018	2 500	1.0	1 700	0.7
		2017	2 500	1.0	1 800	0.7
	南行	2019	2 600	1.0	1 600	0.6
		2018	2 700	1.0	1 600	0.6
		2017	2 700	1.0	1 700	0.7
大老山隧道	北行	2019	2 300	0.9	1 100	0.4
		2018	2 300	0.9	1 100	0.4
		2017	2 200	0.8	1 100	0.4
	南行	2019	2 300	0.9	900	0.3
		2018	2 300	0.9	900	0.3
		2017	2 300	0.9	900	0.3
尖山隧道及沙田嶺隧道	北行	2019	2 300	0.5	1 100	0.2
		2018	2 200	0.5	1 100	0.2
		2017	2 100	0.4	1 000	0.2
	南行	2019	2 400	0.5	1 000	0.2
		2018	2 400	0.5	1 000	0.2
		2017	2 300	0.5	900	0.2

註：有關數字為平日(即星期一至五，公眾假期除外)南北行方向每小時平均車流量，由隧道營辦商透過車輛繳費系統編製。繁忙時間指平日上午7時至10時及下午5時至8時。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0834)

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 (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

運輸署工作的其中一個綱領，是負責簽發車輛牌照及駕駛執照，請告知本會：

a. 過去三年，有多少內地駕照免試換香港駕照？處理內地駕照免試換香港駕照人手分布及有關支出，並按下表回答：

	內地駕照免試換香港駕照簽發數字	拒絕宗數	內地駕照免試換香港駕照累積數字	職級	人數	有關支出
2017-18						
2018-19						
2019-20						

b. 過去三年，有多少輛內地的左軚車在香港出牌？處理有關事宜人手分布及有關支出，並按下表回答：

	左軚車牌在香港出牌數字	拒絕宗數	左軚車牌在香港出牌累積數字	職級	人數	有關支出
2017-18						
2018-19						
2019-20						

c. 過去三年，內地的左軚車在香港駕駛後發生交通意外的數字如何？涉及左軚車的交通意外傷亡數字如何？

	左軚車牌在香港發生交通意外數字	受傷人數	死亡人數
2017-18			
2018-19			
2019-20			

d. 過去三年，涉及內地的左軚車在香港駕駛發生意外後發出的定額罰款數字如何？有多少欠款尚未繳交？

	定額罰款宗數	定額罰款總額	該年度尚未繳交罰款總額	累積未繳交罰款總額
2017-18				
2018-19				
2019-20				

e. 過去五年，署方有否發現未經註冊的左軚車在本港行駛？有關檢控及定罪數字如何？

f. 內地的左軚車在香港出牌需要有什麼手續，車輛規格、驗車出牌是否跟從本港車輛規格？

g. 署方過去三年度就「過境私家車一次性特別配額試驗計劃」(試驗計劃)支出多少？共有多少宗申請及成功審批？有關計劃今年預算是多少？

h. 署方會否在本年度啟動「過境私家車一次性特別配額試驗計劃」第二階段？有關計劃詳情如何？有關計劃今年預算是多少？

提問人：毛孟靜議員（立法會內部參考編號：13）

答覆：

a. 2017-18至2019-20年度(截至2020年2月底)，以持有內地駕駛執照獲免試簽發香港正式駕駛執照的數目表列如下：

財政年度	以持有內地駕駛執照獲免試簽發香港駕駛執照的數目	遭拒絕的申請數目	截至年底以持有內地駕駛執照獲免試簽發香港駕駛執照的累積數目 ^{註 1}
2017-18年度	35 318	140	275 435
2018-19年度	39 170	82	314 605
2019-20年度 (截至2020年 2月底)	30 874	52	345 479

註1：上表的累積數字，是運輸署自2007年2月起提升系統並開始記錄申請免試簽發香港正式駕駛執照人士所持駕駛執照的簽發國家／地點後所得的數據。

免試簽發香港正式駕駛執照的工作，由運輸署現有人員處理，涉及的人手及開支沒有詳細分列。

- b. 2017-18至2019-20年度(截至2020年2月底)有關在香港登記和領牌的內地左軚車的資料表列如下：

財政年度	截至年底在香港登記和領牌的左軚車數目	遭拒絕的申請數目	截至年底在香港登記和領牌的左軚車累積數目
2017-18年度	16	0	240
2018-19年度	19	0	236
2019-20年度 (截至2020年2月底)	3	0	230

內地來港左軚車的登記和發牌工作，由運輸署現有人員處理，涉及的人手及開支沒有詳細分列。

- c. 2017-18至2019-20年度(截至2020年2月底)內地左軚車在香港涉及交通意外的資料表列如下：

財政年度	在香港涉及交通意外的內地左軚車數目	受傷人數	死亡人數
2017-18年度	14	21	0
2018-19年度	8	14	0
2019-20年度 (截至2020年2月底) ^{註2}	12	18	0

註2：臨時數字

- d. 香港警務處調查交通意外時如發現觸犯交通違例事項，會以發出傳票而非定額罰款通知書提出檢控。警務處沒有備存有否向左軚車或右軚車發出定額罰款通知書或傳票的記錄，因此警務處沒有備存左軚車駕駛者未清繳罰款金額的數字。
- e. 警務處沒有備存針對未登記左軚車的檢控及定罪個案的數字。
- f. 左軚車(包括內地左軚車)申請首次登記和領牌的程序與本港其他車輛大致相同，包括須取得由環境保護署就符合車輛廢氣及噪音規定發出的批核文件、向香港海關提交進口申報表、取得由香港海關發出的「汽車暫定稅值通知書」、安排車輛在運輸署的車輛檢驗中心進行檢驗，以及向運輸署牌照事務處申請為車輛登記和領牌。除此以外，左軚

車在登記時須申請左軚車許可證。一如本港其他商用車輛和車齡為6年或以上的私家車，相同類別和車齡的左軚車每年申請續牌時，均需要進行車輛檢驗。

- g. 試驗計劃第一階段(即香港私家車前往內地) 在2012年3月30日推出。由該日起至2020年2月29日止，運輸署共接獲19 298宗申請，其中18 302宗已獲批准。在2017-18及2018-19年度，試驗計劃的全年開支分別為314萬元及339萬元，在2019-20及2020-21年度的預算開支分別為302萬元及341萬元，主要包括職員費用和系統保養費用。
- h. 有關試驗計劃的第二階段(即廣東省私家車使用一次性特別配額前來香港)，香港特別行政區政府和廣東省政府在2012年已明確表示沒有具體推行時間表。這立場並沒有改變。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2225)

總目： (186) 運輸署
分目： (603) 機器、車輛及設備
綱領： (3) 區域交通及運輸服務
管制人員： 運輸署署長 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就署方本年新增非經營帳目，(89J)更換衝紅燈攝影機系統及相關後端系統，請告知本會：

1. 請提供有關衝紅燈攝影機系統的位置
2. 相關後端系統，會否連接警務署系統？如果會，請提供相關詳情，人手及開支預算
3. 請提供更換後衝紅燈攝影機系統的攝影質素、可錄影時間等技術資料
4. 衝紅燈攝影機系統及相關後端系統會否紀錄畫面？如有，會紀錄多久？
5. 衝紅燈攝影機系統及相關後端系統除衝紅燈執法外，有否其他用途，例如供其他執法行動之用？如有，請提供詳情；
6. 衝紅燈攝影機系統會否有人像辨識、光學辨識、無線射頻辨識、以及發射、接收或截取藍牙、無線網絡、電子訊號功能？如有，請提供詳情；
7. 為何本項目隨財政預算案呈交，而非以正常程序交予本會審議？請解釋本項目的迫切性；
8. 請詳細列出本項目的財政支出相關細節。

提問人：毛孟靜議員 (立法會內部參考編號：54)

答覆：

1. 目前共有203個路口設有衝紅燈攝影機，有關位置載於附件。
2. 現時衝紅燈攝影機的後端系統由香港警務處負責操作及保養。這項安排在後端系統更換工程完成後維持不變。更換工程將由承辦商在運輸署現有人員監督下進行，不涉及額外人手及開支。

3及4.

現時衝紅燈攝影機及後端系統可拍攝及儲存的照片約有2 000萬像素，以提供清晰相片作為上庭舉證之用。現時衝紅燈攝影機及後端系統亦可錄影及儲存6秒短片，在有爭議時亦可作為舉證之用。新的衝紅燈攝影機及後端系統的技術規格將與現時所採用的相同。

5. 衝紅燈攝影機及相關後端系統僅用於衝紅燈的執法工作。

6. 不論現時或新的衝紅燈攝影機，均不具備任何人像辨識、光學辨識及無線射頻辨識功能。至於連接無線網絡方面，現時部分衝紅燈攝影機可透過無線網絡，將拍攝已加密的照片和短片傳送至後端系統。新的衝紅燈攝影機將會配備相同的連接無線網絡功能。

7. 把「政府一般收入帳目」下的開支撥款建議，包括開立承擔額的建議納入預算草案，讓立法會在審議《撥款條例草案》時一併審批，做法符合《公共財政條例》第5和第6條的規定。政府已於2015年年初向財務委員會說明有關安排。我們亦已在相關開支總目和分目下列明建議所需的撥款額，供議員審議。現時本項目只涉及更換現有的陳舊設備。擬更換的80部衝紅燈攝影機及相關後端系統已分別使用超過14年及19年，已超出其設定使用壽命，並缺乏主要維修部件，因此有迫切需要更換這些陳舊設備，以維持衝紅燈攝影機系統的有效運作。

8. 本項目的開支分項數字如下：

	預算 (千元)
(i) 更換80部衝紅燈攝影機	128,620
(ii) 更換相關後端系統	77,220
(iii) 應急費用	18,810
	總計： 224,650

衝紅燈攝影機位置

港島

- 1 菲林明道（北行）與港灣道交界
- 2 域多利皇后街（西行）與德輔道中交界
- 3 干諾道西（東行）與水街交界
- 4 英皇道（西行）與健康中街交界
- 5 東邊街北（南行）與干諾道西交界
- 6 民耀街（南行）與民祥街交界
- 7 英皇道（西行）與電照街交界
- 8 英皇道（西行）與長康街交界
- 9 薄扶林道（北行向中環）鄰近地段137號
- 10 薄扶林道（向香港仔）與域多利道交界
- 11 軒尼詩道（東行）與菲林明道交界
- 12 渣華道（東行）與糖水道交界
- 13 健康中街（北行）與英皇道交界
- 14 薄扶林道（東南行向香港仔）鄰近126號
- 15 摩利臣山道（北行）與體育道交界
- 16 摩利臣山道（北行）與體育道交界
- 17 干諾道中（東行）與康樂廣場交界
- 18 永興街（東行）與電氣道交界
- 19 德輔道西（北行）與干諾道西交界
- 20 干諾道中（西行）與禧利街交界
- 21 興發街（北行）與維園道交界
- 22 英皇道（西行）與健康東街交界
- 23 康山道（東行）與康安街交界
- 24 柴灣道（東行）與新業街交界
- 25 告士打道（西行）與加寧街交界
- 26 城西道（西南行）與西祥街北交界
- 27 皇后大道東（西行）與金鐘道交界
- 28 渣華道與民康街交界
- 29 英皇道與華蘭路交界

九龍

- 30 蒲崗村道（南行）與彩虹道交界
- 31 康寧道（北行）與振華道交界
- 32 鯉魚門道（東南行）與將軍澳道交界
- 33 偉業街（西行）與勵業街交界
- 34 昭信路（西行）與銀澳路交界
- 35 鯉魚門道（西北行）與高超道交界
- 36 觀塘道（東南行）與翠屏道交界

- 37 協和街（南行）與月華街交界
- 38 宏照道（北行）與常怡道交界
- 39 協和街（南行）與雲漢街交界
- 40 西貢公路（北行）與菠蘿峯路交界
- 41 茶果嶺道（西北行）與鯉魚門道交界
- 42 康寧道（南行）與崇仁街交界
- 43 彩虹道（西南行）與爵祿街交界
- 44 新清水灣道（西北行）鄰近清水灣道
- 45 清水灣道（西行）與新清水灣道交界
- 46 宏照道（東行）與祥業街交界
- 47 偉業街（北行）與順業街交界
- 48 觀塘道（東行）與雅麗道交界
- 49 鯉魚門道（西北行）與偉發道交界
- 50 寶康路（南行）與運亨路交界
- 51 蒲崗村道（南行）與鳳德道交界
- 52 順利村道（東行）與秀茂坪道交界
- 53 寶邑路（西行）與唐俊街交界
- 54 蒲崗村道（南行）鄰近龍翔道
- 55 寶琳北路（東南行）鄰近魷魚灣村道
- 56 彩虹道（東南行）與四美街交界
- 57 秀茂坪道（西北行）與秀明道交界
- 58 中間道（西行）與九龍公園徑交界
- 59 長沙灣道（南行）與東京街交界
- 60 東京街（南行）與荔枝角道交界
- 61 九龍公園徑（北行）與北京道交界
- 62 窩打老道（東行）與上海街交界
- 63 加士居道（西行）與佐敦道交界
- 64 窩打老道（南行）與歌和老街交界
- 65 青山道（東行）與東京街交界
- 66 大南西街（北行）與長沙灣道交界
- 67 九龍城道（北行）與馬頭角道交界
- 68 亞皆老街（西行）與塘尾道交界
- 69 大坑東道（南行）與達之路交界
- 70 博文街（東行）與大角咀道交界
- 71 醫局街（南行）與南昌街交界
- 72 通州街（南行）與南昌街交界
- 73 連翔道（南行）與東京街西交界
- 74 渡船街（南行）與山東街交界
- 75 公主道（北行）與亞皆老街交界
- 76 彌敦道（南行）與亞皆老街交界
- 77 彌敦道（南行）與佐敦道交界
- 78 上海街（南行）與甘肅街交界
- 79 界限街（東行）與大坑東道交界
- 80 登打士街（西行）與彌敦道交界

- 81 界限街（東行）與喇沙利道交界
- 82 彌敦道（北行）與窩打老道交界
- 83 彌敦道（南行）與堪富利士道交界
- 84 彌敦道（北行）與旺角道交界
- 85 彌敦道（南行）與加士居道交界
- 86 漆咸道南（東北行）與柯士甸道交界
- 87 長沙灣道（東行）與蝴蝶谷道交界
- 88 荔枝角道（東南行）與東京街交界
- 89 柯士甸道（東行）與彌敦道交界
- 90 窩打老道（南行）與聯合道交界
- 91 彌敦道（北行）與界限街交界
- 92 長沙灣道（西北行）與東京街交界
- 93 太子道西（西行）與洗衣街交界
- 94 亞皆老街（西行）與上海街交界
- 95 亞皆老街（西行）與上海街交界
- 96 亞皆老街（西行）與染布房街交界
- 97 柯士甸道（東行）與漆咸道南交界
- 98 柯士甸道（西行）與廣東道交界
- 99 通菜街（北行）與界限街交界
- 100 長沙灣道（西北行）與欽州街交界
- 101 麗翔道（東行）與渡船街交界
- 102 馬頭涌道（南行）與宋皇臺道交界
- 103 長沙灣道（西北行）與南昌街交界
- 104 彌敦道（南行）與眾坊街交界
- 105 彌敦道（南行）與梳士巴利道交界
- 106 窩打老道（北行）與太子道西交界
- 107 欽州街（西南行）與醫局街交界
- 108 窩打老道（南行）與衛理道交界
- 109 麗翔道（東行）與海泓道交界
- 110 太子道西（東行）與荔枝角道交界
- 111 大角咀道（北行）與富貴街交界
- 112 通州街（西行）與發祥街交界
- 113 何文田山道（西行）與衛理道交界
- 114 亞皆老街（西行）與天光道交界
- 115 廣東道（北行）與甘肅街交界
- 116 廣東道（南行）與九龍公園徑交界
- 117 漆咸道北（東行）與新柳街交界
- 118 長沙灣道（東行）與黃竹街交界
- 119 佐敦道（西行）與覺士道交界
- 120 彌敦道（南行）與太子道西交界
- 121 土瓜灣道（西行）與落山道交界
- 122 窩打老道（南行）與蘭開夏道交界
- 123 窩打老道（北行）與律倫街交界
- 124 長沙灣道（南行）與昌華街交界

- 125 馬頭涌道（東行）與富寧街交界
- 126 馬頭圍道（西行）與浙江街交界
- 127 南昌街（北行）與元州街交界
- 128 亞皆老街（東行）與露明道交界
- 129 佐敦道（西行）與上海街交界
- 130 土瓜灣道（東行）與浙江街交界
- 131 巴域街（東行）與南昌街交界
- 132 紅磡道（北行）與德民街交界
- 133 荔枝角道（西行）與東京街交界
- 134 馬頭圍道（南行）與譚公道交界
- 135 太子道西（東行）與聯合道交界
- 136 窩打老道（東行）與新填地街交界
- 137 彌敦道（南行）與窩打老道交界
- 138 亞皆老街（西行）與洗衣街交界
- 139 櫻桃街（西行）與海泓道交界
- 140 塘尾道（北行）與旺角道交界
- 141 長沙灣道（東行）與美荔道交界
- 142 彌敦道（北行）與柯士甸道交界
- 143 荔枝角道（南行）與太子道西交界
- 144 彌敦道（南行）與加連威老道交界
- 145 洗衣街（北行）與旺角道交界
- 146 大埔道（西行）與青山道交界
- 147 土瓜灣道（南行）與木廠街交界
- 148 蕪湖街（東行）與機利士南路交界
- 149 紅磡道與德民街交界
- 150 觀塘道與康寧道交界

新界

- 151 達東路與慶東街交界
- 152 天秀路與天秀站通路交界
- 153 青山公路與朗日路交界
- 154 媽橫路（西行）與屏會街交界
- 155 宏達路（東行）與鳳池路交界
- 156 青山公路－荃灣段（西行）與關門口街交界
- 157 媽橫路（西行）與屏會街交界
- 158 宏達路（東行）與鳳池路交界
- 159 沙田圍路（西行）與沙田路南行支路交界
- 160 青山公路－洪水橋段與田廈路交界
- 161 青松觀路（西行）與震寰路交界
- 162 龍門路（北行）與湖翠路交界
- 163 鳴琴路（南行）與杯渡路交界
- 164 鳴琴路（北行）與田景路交界
- 165 杯渡路（東行）鄰近屯門大坑渠
- 166 青山公路－元朗段與元朗安樂路交界

- 167 湖山路（西行）與湖景路交界
- 168 屯門鄉事會路（東行）與青山公路交界
- 169 青雲路（北行）與興才街交界
- 170 青山公路－元朗段（東行）與媽橫路交界
- 171 龍門路（南行）與屯青里交界
- 172 海珠路（東行）與屯門鄉事會路交界
- 173 馬會道（西北行）與龍琛路交界
- 174 青山公路－青山灣段與屯興路交界
- 175 天瑞路（南行）與天榮路交界
- 176 天瑞路（北行）與天秀路交界
- 177 青山公路－洪水橋段與洪天路交界
- 178 媽橫路（西行）與媽廟路交界
- 179 屯門鄉事會路（南行）與友愛路交界
- 180 汀角路（南行）與汀太路交界
- 181 宏達路（東北行）與媽廟路交界
- 182 青山公路－大欖段（東行）與樂翠街交界
- 183 汀角路（東行）與大貴街交界
- 184 寶運路（東行）與寶石湖路交界
- 185 南運路（南行）與大埔太和路交界
- 186 青山公路－青山灣段（西行）與海榮路交界
- 187 元朗安樂路（西行）與元朗東堤街交界
- 188 青山公路－藍地段（北行）鄰近藍地大街
- 189 鳳池路（南行）與宏達路交界
- 190 青山公路（西行）與大涌道交界
- 191 昌榮路（南行）與青山公路交界
- 192 大河道（北行）與沙咀道交界
- 193 銀城街（北行）與插桅杆街交界
- 194 沙田路（西北行）與大涌橋路交界
- 195 興芳路（北行）與榮芳路交界
- 196 沙咀道（東行）與川龍街交界
- 197 和宜合道（東行）與梨木道交界
- 198 大涌橋路（西行）與安麗街交界
- 199 西沙路（東行）與鞍超街及馬鞍山路交界
- 200 大涌橋路（西行）與小瀝源路交界
- 201 大涌橋路（東行）與沙田鄉事會路交界
- 202 荔景山路（東行）與葵涌交匯處交界
- 203 沙咀道（東行）與鹹田街交界

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2227)

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 (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

運輸署在此綱領下的工作包括促進道路安全，運輸署亦有一個衡量服務表現指標「每百萬行車公里涉及機動車輛及有人受傷的意外數目」，但近年發生多宗涉及多人傷亡的交通意外，當中不少都涉及公共交通車輛。就此，請告知本會：

- (1) 署方會否考慮改以傷亡人數代替意外數目，以更有效地反映署方在促進道路安全方面的成效？
- (2) 署方或局方會否參考外國，成立獨立的常設意外調查機構，就較嚴重的交通意外進行獨立調查，以預防同類意外發生？
- (3) 署方於2020-21年度會投放多少資源以促進道路安全？署方計劃推行什麼活動或政策促進道路安全？
- (4) 過去3年，涉及傷亡的交通意外數字如何？請按下表回答：

年份	整體交通意外數字	交通意外受傷人數	交通意外導致有人受傷宗數	交通意外死亡人數	交通意外導致有人死亡宗數	交通意外導致超過10人傷亡宗數

- (5) 每個交通意外黑點的位置、過去3年在每個黑點發生的交通意外宗數及有關意外所造成的傷亡人數。

提問人：毛孟靜議員 (立法會內部參考編號：56)

答覆：

- (1) 運輸署在交通意外分析中會兼顧意外宗數和當中所涉的傷亡人數。
- (2) 為防止同類交通意外發生，運輸署每年在100個涉及有人受傷的意外集中地點(包括路口、彎位及其他路段)進行調查，詳細研究是否有明顯的意外模式，從而找出這些意外的共同成因，有需要時會提出改善道路安全的措施。
- (3) 運輸署在2019年成立專責隊伍監督道路安全審核工作；在立法方面，則會不時考慮修訂法例，以改善道路安全。

在宣傳方面，運輸署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、單張和同樂日活動)舉辦宣傳和教育活動，加強道路使用者的安全意識。此外，運輸署為商用車輛司機舉辦「至fit安全駕駛大行動」，發放安全駕駛及駕駛者健康信息，並提供免費健康檢查。

在應用科技方面，運輸署正安排於2020年就平均車速攝影機系統進行技術測試計劃，以確定在本港應用該系統的可行性及適用性。

在2020-21年度，運輸署會繼續透過道路安全審核、立法、宣傳及應用科技，研究及實施改善道路安全的措施。

上述所有工作現由(並會繼續由)運輸署現有人員執行，屬於常規職務。道路安全議會及「至fit安全駕駛大行動」在2020-21年度的預算開支分別約為570萬元及140萬元。除此之外，涉及的開支沒有詳細分列。

- (4) 過去3年涉及傷亡的交通意外數字如下：

年份	整體交通意外數字	交通意外受傷人數	交通意外導致有人受傷宗數	交通意外死亡人數	致命交通意外導致有人死亡宗數	交通意外導致超過10人傷亡宗數
2017	15 725	19 780	15 621	108	104	31
2018	15 935	19 502	15 828	135	107	19
2019	16 102	20 105	15 995	113	107	26

- (5) 交通意外黑點的地點、過去3年在各黑點發生的交通意外宗數及有關意外所造成的傷亡人數載於附件。

過去3年交通意外黑點*的地點、在各黑點發生的交通意外宗數及所造成的傷亡人數

地點	2017年				2018年				2019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
香港島												
中西區												
德輔道西、威利麻街	1	0	1	0	3	0	1	2	1	0	0	1
東區												
愛秩序灣道、愛信道	1	0	0	1	2	0	1	2	0	0	0	0
電氣道、清風街	0	0	0	0	5	0	1	4	5	0	2	3
灣仔區												
體育道、摩理臣山道	3	0	0	4	7	0	0	14	4	0	0	4
九龍												
九龍城區												
亞皆老街、嘉道理道	1	1	0	0	1	0	0	1	2	0	0	5
馬頭涌道、宋皇臺道、 富寧街	11	0	1	12	15	0	0	16	15	0	2	14
馬頭圍道、佛光街、 民裕街	5	1	0	4	6	0	1	10	2	0	0	2
公主道、民豐徑	8	0	0	9	6	0	0	11	7	0	1	8
窩打老道、亞皆老街、 公主道	23	0	3	34	20	0	1	26	19	0	3	34
窩打老道、律倫街、 對衡道	10	0	0	13	12	0	0	18	10	0	0	12

地點	2017 年				2018 年				2019 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
觀塘區												
協和街、同仁街	2	0	0	2	4	0	0	4	3	1	1	1
康寧道、明智街#	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
啓祥道、宏照道	5	0	1	4	11	0	1	15	7	0	3	20
觀塘道、康寧道	9	0	0	18	12	0	0	15	13	0	0	15
觀塘道、勵業街、雅麗道	9	0	1	10	13	0	0	15	12	0	0	13
觀塘道、鯉魚門道、翠屏道	4	0	1	4	12	0	4	14	11	0	2	10
牛頭角道、福淘街	6	1	0	7	6	0	0	6	6	1	1	5
牛頭角道、馬蹄徑	2	1	0	1	2	0	0	2	1	0	0	1
深水埗區												
青山道、光昌街	2	1	0	1	3	0	0	3	1	0	0	1
長沙灣道、興華街	6	0	0	7	12	0	2	10	9	0	0	9
長沙灣道、美荔道	2	0	0	2	6	0	0	9	7	0	0	7
長沙灣道、大南西街	19	0	1	21	8	1	0	9	9	0	0	9
長沙灣道、東京街	17	0	3	17	17	0	1	17	9	1	1	8
長沙灣道、欽州街	12	3	14	29	16	0	1	18	14	1	0	16
昌華街、福榮街	2	0	1	1	3	1	0	2	4	1	1	2
基隆街、桂林街	5	0	1	4	5	0	1	4	10	0	2	8
基隆街、北河街	5	0	2	3	5	0	1	4	8	0	0	8
荔枝角道、發祥街	0	0	0	0	2	1	0	1	1	0	0	1
荔枝角道、南昌街	7	1	0	9	4	0	1	4	5	0	0	5

地點	2017 年				2018 年				2019 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
福華街、欽州街	5	1	2	2	4	0	0	4	4	1	0	3
彌敦道、長沙灣道、 界限街	10	0	2	9	8	0	1	9	7	0	0	8
黃大仙區												
彩虹道、彩頤里#	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
彩虹道、爵祿街、大成街	3	0	0	5	6	0	2	8	2	0	0	2
新清水灣道、豐盛街	3	1	2	14	2	0	0	5	2	0	0	3
清水灣道、新清水灣道近彩雲邨	8	0	0	9	11	0	0	14	14	0	1	18
爵祿街、康強街	4	0	0	4	11	0	3	8	2	0	0	2
油尖旺區												
亞皆老街、新填地街	5	1	2	4	7	0	0	9	7	0	0	10
亞皆老街、洗衣街	9	0	0	11	16	0	1	17	18	0	1	20
亞皆老街、塘尾道、 櫻桃街	5	0	0	5	10	0	2	15	19	0	1	22
柯士甸道、白加士街	3	0	0	5	8	0	0	12	10	0	0	13
廣東道、柯士甸道、 柯士甸道西	13	0	0	15	8	0	1	35	19	0	2	27
廣東道、佐敦道、渡船街	12	0	1	15	9	0	1	15	7	0	0	9
廣東道、眾坊街	0	0	0	0	3	1	1	2	0	0	0	0
漆咸道南、柯士甸道、 暢運道	19	0	0	28	18	0	0	26	29	0	2	45

地點	2017 年				2018 年				2019 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
加士居道、漆咸道南	9	0	0	10	10	0	0	11	7	0	0	9
佐敦道、連翔道	9	0	1	10	7	0	0	10	13	0	0	20
連翔道(北行)、櫻桃街	6	0	0	13	19	0	1	24	20	0	0	21
彌敦道、亞皆老街	14	0	1	14	17	0	1	19	8	0	0	11
彌敦道、柯士甸道	11	0	2	10	6	0	0	6	13	0	0	15
彌敦道、海防道、 堪富利士道	6	1	0	8	5	0	0	7	7	0	1	8
彌敦道、旺角道	17	0	3	20	13	0	1	14	13	0	1	14
彌敦道、窩打老道	12	0	3	17	16	0	0	21	12	0	2	12
白加士街、寶靈街	2	0	0	2	6	0	1	5	0	0	0	0
砵蘭街、咸美頓街	5	0	0	6	9	0	1	10	8	0	0	10
太子道西、花園街	2	0	0	2	2	0	0	3	2	0	0	2
詩歌舞街、楓樹街	0	0	0	0	9	0	2	8	5	0	1	4
新界												
西貢區												
貿業路、貿泰路近新都城一期	0	0	0	0	2	0	0	2	1	1	0	0
唐明街、唐俊街	3	0	0	3	7	0	0	8	4	0	0	5
大埔區												
大埔太和路、安祥路、 寶鄉街	8	0	0	17	4	0	0	4	10	0	0	18

地點	2017 年				2018 年				2019 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
荃灣區												
沙咀道、大涌道	4	0	1	3	7	0	0	8	12	0	1	13
荃錦交匯處、象鼻山路	7	0	0	8	10	0	1	17	9	1	1	8
荃錦交匯處、德士古道北	15	0	2	14	22	0	1	24	15	0	0	19
荃青交匯處、荃灣路	14	0	1	16	22	0	1	24	17	0	1	21
元朗區												
青山公路—元朗段、朗日路	9	0	2	8	11	0	0	14	5	0	1	5
同樂街、福德街	2	0	0	2	2	0	0	2	1	0	0	1

* 任何地點如：

- (i) 在過去1年內發生6宗或以上涉及行人傷亡的交通意外；或
- (ii) 在過去1年內發生9宗或以上涉及傷亡的交通意外；或
- (iii) 在過去5年內發生2宗或以上涉及死亡的交通意外，會列作交通意外黑點。

2015 年至 2016 年，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 2017 年至 2019 年並無發生交通意外，亦被列作交通意外黑點。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0732)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

有關籌備成立並落實智慧交通基金，藉以推動本港與車輛有關的創新科技研究及應用，提升駕駛者出行的便利程度和效率，並改善駕駛安全等的工作，請告知：

1. 2020-21年度在資助車主安裝智能裝置方面的詳情、時間表、所涉開支及人手為何？
2. 2020-21年度在推動車輛創新科技研究方面的詳情、時間表、所涉開支及人手為何？
3. 會否資助大學成立以交通主題的研發中心和孵化器計劃，培育更多本地科技初創企業和中小企參與發展智慧運輸？
4. 有何計劃加強本地大學、研發中心、運輸業界、本地創科企業和區議會等合作，推動自動駕駛技術和車輛的研發和應用，以及其他減少路面交通流量的交通模式(例如電動單車、電動滑板車等)？

提問人：莫乃光議員 (立法會內部參考編號：21)

答覆：

(1)、(2)及(3)

智慧交通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。政府會成立由相關持份者和專業團體代表組成的專責小組，就基金的擬議涵蓋範疇和運作模式提供意見，預計基金可在2020-21年度內運作。我們會參考專責小組的意見，制定基金的申請資格、遴選準則、目標申請人、推行時間表，以及管理和檢討機制。政府已為基金預留11.5億元，我們會

盡力把基金的行政開支上限控制在不多於基金的15%。人力資源方面，在2020-21年度，運輸署會開設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)，協助推行基金的工作。

(4)

為推動自動駕駛技術發展，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。委員會由相關持分者和專家，包括自動駕駛業界、測試機構及相關研發機構的代表組成，目的是探討如何制定合適的監管框架，以規管自動駕駛車輛。

運輸署現正進行「提升香港易行度顧問研究」，就香港使用電動單車及電動滑板車等電動可移動工具進行檢討，該項研究預計於2020年內完成。政府會參考研究的結果，考慮是否需要就電動可移動工具引入規管制度。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0734)

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

問題：

有關研究在香港使用個人代步工具的可行性的工作，請告知2020-21年度檢討就電動可移動工具引入相關規管制度，以及就電動可移動工具推行試驗計劃工作計劃、所需資源及人手為何。

提問人：莫乃光議員 (立法會內部參考編號：23)

答覆：

運輸署正按照「香港好·易行」計劃進行「提升香港易行度顧問研究」，預計在2020年內完成。除審視主要的易行度議題外，該研究會檢視電動可移動工具在香港的使用和海外地區的現行規管政策。政府會參考該研究的結果，考慮是否需要就電動可移動工具引入規管制度及推行試驗計劃，以更詳細地研究有關技術問題和安全考慮。

運輸署負責處理電動可移動工具事宜的人手沒有詳細分列，而顧問執行這項工作的費用已計入研究費用內，有關費用約為1,390萬元。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0736)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

有關鼓勵公共交通營辦商開放其數據，以及推出專線小巴實時到站資訊的工作，請告知：

- (1) 2020-21年度將在多少部專線小巴安裝定位設備以提供實時到站資訊？涉及路線佔全部路線的百分比、開支、擬發放資料的內容和格式為何？會否制訂發放資訊的技術標準，並在「資料一線通」發放實時到站資料？
- (2) 2019-20年度已在「資料一線通」網站以機器可閱讀格式提供實時到站資訊數據的公共交通營辦商為何？提供資料的內容為何？
- (3) 2020-21年度會否要求港鐵開放所有線路的實時到站數據，並鼓勵其他巴士營辦商開放數據？

提問人：莫乃光議員 (立法會內部參考編號：25)

答覆：

- (1) 運輸署的目標是由2020年年底起，分階段為所有專線小巴(約3 300部)推出實時到站資訊系統，以期在2022年全面實施該系統。開發及全面實施該系統的預算建設費用為3,100萬元。有關實時到站資訊會在公共資訊網站「資料一線通」以機器可閱讀格式(JSON格式)發放，以及透過運輸署流動應用程式「香港出行易」發布予公眾使用。

- (2) 運輸署一直積極與各公共運輸營辦商磋商，鼓勵他們開放實時到站數據。自2019年8月起，新世界第一巴士服務有限公司(新巴)、城巴有限公司(城巴)、新大嶼山巴士(1973)有限公司(嶼巴)和香港鐵路有限公司(港鐵公司)(機場快線、東涌線、西鐵線和將軍澳線)已透過公共資訊網站「資料一線通」(採用機器可閱讀格式)及運輸署流動應用程式「香港出行易」開放其數據。資訊內容包括公司名稱、路線號碼、車站資料及下一班車的預計抵站時間。
- (3) 運輸署會繼續就這方面的工作，積極與港鐵公司及專營巴士等公共運輸營辦商進行商議。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0738)

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 (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就出租汽車服務許可證的審批，請以下表告知：

(1) 2019-20年度出租汽車服務許可證的發出情況

據《規例》可發出的五類型出租汽車服務許可證	許可證數目上限	運輸署已發出的許可證數目 (截至2020年2月29日)	已發出許可證佔法定上限的比率 (百分比)

(2) 私家服務(豪華房車)許可證的發出情況

年份	關於私家服務(豪華房車)許可證的查詢 (宗)	「預先評估」請求數目	接獲申請數目	獲批申請數目	被拒申請數目	獲給予特別考慮為理由獲得批准的數目
2019						
2020 (截至2020年2月29日)						

(3) 私家服務(豪華房車)出租汽車許可證所使用車輛的車齡

年份	平均應課稅值	平均車齡	全新車輛數目	替換車輛數目
2019				
2020 (截至2020年 2月29日)				

(4) 當局2019-20年度接獲的「預先評估」要求申請數目、評估後獲批准申請出租汽車許可證的數目為何？

(5) 當局將「審視法例修訂建議，以提高利用汽車作非法出租或取酬載客用途的罰則水平」。會否再次檢討「出租汽車許可證」的申請條件以及「非法以出租或取酬方式載客」的定義，以回應市民對點對點交通服務的需求？如會，詳情為何？如否，原因為何？

提問人：莫乃光議員（立法會內部參考編號：27）

答覆：

(1) 截至2020年2月29日有關簽發出租汽車許可證的資料表列如下：

根據《道路交通(公共服務車輛)規例》可發出的五類出租汽車許可證	可簽發出租汽車許可證數目的法定上限 ^{註1}	運輸署已簽發的出租汽車許可證數目 (截至2020年2月29日)	已簽發出租汽車許可證佔法定上限的比率 (百分比)
私家出租汽車服務 ^{註2}	1 500	1 026	68.4%
酒店出租汽車服務	400	147	36.8%
旅遊出租汽車服務	400	136	34.0%
機場出租汽車服務	60	0 ^{註3}	不適用
學校出租汽車服務	1 500	0 ^{註3}	不適用

註1：出租汽車許可證數目的法定限制在《出租汽車許可證(數目限定)公告》(第374L章)訂明。

註2：私家出租汽車服務包括私家服務、私家服務(豪華房車)及私家服務(豪華房車)(過境服務)。

註3：機場出租汽車在1980年代中期已逐步由私家出租汽車服務中的豪華房車代替；同期，學校出租汽車亦逐步由學校私家小巴取代，因此運輸署已再沒有接獲這2類出租汽車許可證的申請。

(2) 2019年至2020年(截至2020年2月29日)有關簽發私家服務(豪華房車)出租汽車許可證的資料表列如下：

年份	關於私家服務(豪華房車)出租汽車許可證的查詢數目(宗) ^{註4}	「預先評估」請求數目(宗)	接獲申請數目(宗)	該年獲批申請數目(宗) ^{註5}	該年被拒申請數目(宗) ^{註5}	該年獲給予特別考慮為理由獲得批准的申請數目(宗) ^{註6}
2019	59	19	71	31	12	10
2020 (截至2月29日)	10	0	4	5	2	2

註4：包括書面查詢或透過政府1823電話中心接獲的查詢。

註5：視乎申請人提交申請的日期及能否適時提交所需資料，獲批或被拒的個案未必於遞交申請同一曆年完成審批。

註6：所列數字亦已包括在「該年獲批申請數目」內。

(3) 2019年及2020年(截至2月29日)有關簽發私家服務(豪華房車)出租汽車許可證所使用車輛的車齡及其他所需資料表列如下：

年份	平均應課稅值(港元)	平均車齡(年)	全新車輛數目 ^{註7}	更換車輛數目
2019	528,653	5.1	18	44
2020 (截至2月29日)	471,235	5.5	7	13

註7：「全新車輛」是指在申請時的車齡，由以「全新車輛」在香港首次登記的日期起計，少於一年；或如車輛並非以「全新車輛」在香港首次登記，則申請時車齡應距「出廠年份」不多於一年。

(4) 運輸署於2019年收到21宗「預先評估」請求，當中2宗獲得正面結果。

(5) 在相關運輸行業、交通諮詢委員會和立法會交通事務委員會的普遍支持下，政府會提高《道路交通條例》(第374章)有關汽車非法出租或取酬載客的罰則。政府已着手進行有關法例修訂工作，目標是於2020-21年度的立法會會期內向立法會提交修訂條例草案。

同時，政府建議以試驗計劃形式推出專營的士，以回應社會上對服務質素較佳並具備「網約」特色的個人化點對點公共交通服務的新需求。相對於現時不合法的「網約」出租汽車服務，政府建議推出的專營的士屬公共交通服務，其數目、服務、收費及司機質素方面均受政府規管。對乘客而言，安全較有保障、服務質素較有保證、收費亦較為透

明清晰、對路面的影響亦較容易預計。從運輸政策而言，專營的士能給市民多一項選擇，亦能令公共交通系統繼續有序地規劃和發展。政府已於2019年5月向立法會提交《專營的士服務條例草案》，該條例草案現正由立法會相關法案委員會審議。

- 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
(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
管制人員： 運輸署署長 (陳美寶)
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？

提問人：柯創盛議員 (立法會內部參考編號：12)

答覆：

截至2019年12月底，全港領有牌照的車輛數目(包括私家車、的士、貨車、私家小巴及旅遊巴士)為717 327輛；泊車位數目則為730 325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	2017年	2018年	2019年
違例泊車定額罰款 通知書數目	1 840 063	2 026 513	1 424 744

增加泊車位供應是運輸署的恆常工作，由運輸署現有人員執行，涉及的人手及開支沒有詳細分列。

展望未來，政府會繼續積極推展一系列措施，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校巴停泊；
- (c) 要求發展商在情況許可下，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) 檢討《香港規劃標準與準則》中有關商用車輛泊車位與上落客貨設施的標準，以及有關私家車泊車位的標準，以期更新有關規定，從而增加日後房屋發展項目中的私人泊車位數量；
- (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) 繼續推展自動泊車系統先導研究，以物色先導項目選址，並評估在香港應用各類型自動泊車系統的可行性及適用性

就上述(e)項，運輸署正積極探討在合適的「政府、機構或社區」設施、公共休憩用地及公營房屋項目加設新的公眾停車場。視乎技術可行性，預期約20個合適的工程項目可分批提供約5 100個泊車位。為此，運輸署正就推展有關項目與相關決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。

政府一直致力增加泊車位供應，然而增加泊車位須視乎地區人士意見、用地限制和個別發展項目的進展，因此，運輸署沒有為未來數年訂立增設泊車位數目的目標。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2064)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

請按電動車、汽油車、柴油車三項分類，列出過去5年進行首次登記的私家車數量；政府有否評估，大幅削減電動私家車首次登記稅寬免額，能否達致壓抑私家車增長的效果；如有，評估結果為何；如否，原因為何？

提問人：柯創盛議員 (立法會內部參考編號：39)

答覆：

過去5年本港首次登記私家車按燃油類別劃分的數目表列如下：

年份	首次登記私家車的數目		
	汽油	柴油	電動
2015	46 122	1 593	2 607
2016	36 266	1 896	3 020
2017	35 536	4 246	3 860
2018	41 551	265	471
2019	35 858	28	2 423

政府一直透過多項措施推廣使用電動車，以改善路邊空氣質素。這些措施包括就電動車提供首次登記稅寬減。為了在推廣使用電動私家車及控制整體私家車數目之間取得平衡，政府於2018年2月28日推出「一換一」計劃，讓私家車車主在安排拆毀其符合條件的舊私家車並取消其登記後，為一輛新電動私家車作首次登記時，可獲較高的首次登記稅寬減，上限為25萬元。

購買新車的決定會受多項因素影響，例如住戶收入、車輛價格及車輛供應商的推廣策略。然而，一般來說，若大幅下調電動車的首次登記稅，可合理預期會刺激購買新車的增長。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0779)

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 (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

運輸署在綱領(1)下發展運輸基礎設施，包括監察全港各區泊車位供應的情況，就有關工作，請問：

- a. 按地區及車輛種類劃分，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；
- b. 運輸署就物色增加路旁夜間商用車輛泊車位的最新進展為何，請根據車輛類別、泊位地點、泊位數目交代有關詳情；
- c. 按照「一地多用」原則在「政府、機構或社區設施」及公共休憩用地發展項目加設公眾泊車位的進展為何，請根據車輛類別、泊位地點及泊位數目交代有關詳情；
- d. 增設旅遊巴士泊車位及上落客設施的進展為何，請根據地區及泊位數量交代有關詳情
- e. 研究開放現有供發展項目本身使用的泊車位及上落客貨處作夜間公眾商用車輛泊車位的進展為何；
- f. 研究設置政府多層停車場的進展為何；
- g. 能否交代商用車輛泊位顧問研究的進度，包括何時向本會交通事務委員會報告相關研究結果及推出具體措施；
- h. 就近月訪港旅客數字下降導致旅遊巴需求下降，運輸署有什麼措施應付因此增加的短期旅遊巴泊位需求？

提問人：潘兆平議員 (立法會內部參考編號：17)

答覆：

- a. 過去3年，18區按車輛類別劃分的公眾泊車位及供私人使用的泊車位數目表列於附件1。

運輸署並沒有備存私營停車場使用率的資料。至於運輸署轄下的11個多層公眾停車場，其截至2019年12月的平均使用率如下：

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%	10%
大會堂停車場	170	34%	8%
林士街停車場	835	61%	40%
天后停車場	428	76%	62%
筲箕灣停車場	385	71%	75%
香港仔停車場	293	72%	88%
油麻地停車場	770	57%	40%
黃大仙雙鳳街停車場	267	74%	84%
葵芳停車場*	477	73%	76%
荃灣停車場	545	85%	85%
堅尼地城停車場	195	75%	72%

[^] 不包括電單車泊車位。

* 2019年4月，涉及提供75個泊車位的葵芳停車場天台改作臨時汽車扣留中心。自2020年1月1日以來，已騰出54個私家車／客貨車泊車位供公眾使用，餘下的21個泊車位則留作臨時汽車扣留中心。

- b. 運輸署自2015-16年度以來已物色並建議共647個路旁夜間商用車輛泊車位。截至2020年2月，這些擬議泊車位的進度如下：

進度	泊車位數目
完成	250 ¹
因地區反對而擱置	245
正進行地區諮詢／調解反對意見	107
正在興建	45
總計	647

¹ 250個路旁夜間商用車輛泊車位的詳細資料載列於附件2。

- c及f. 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、公共休憩用地及公營房屋項目加設新的公眾停車場。視乎技術可行性，預期約20個合適的工程項目可分批提供約5 100個泊車位。為此，運輸署正就推展有關項目與相關決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。
- d. 運輸署在2019-20年度增設了58個新旅遊巴士泊車位及44個額外的旅遊巴士上落客處：
- (a) 屯門(1個泊車位);
 - (b) 荃灣(14個上落客處);
 - (c) 黃大仙(25個泊車位);
 - (d) 九龍城(10個泊車位及4個上落客處);
 - (e) 油尖旺(6個泊車位及1個上落客處);
 - (f) 觀塘(4個泊車位);
 - (g) 南區(4個上落客處);
 - (h) 灣仔(7個泊車位及21個上落客處); 以及
 - (i) 東區(5個泊車位).
- e. 政府正研究開放現有私人發展項目附設的泊車位及上落客貨處作夜間公眾商用車輛泊車位的可行性，當中會考慮相關的法律、規劃及執法事宜。
- g. 商用車輛泊車位顧問研究已大致完成，運輸署正推展研究所提出的建議，作為增加商用車輛泊車位供應的恆常措施。最新落實情況表列於附件3。這些措施已概述於政府在2019年5月提交立法會交通事務委員會討論的文件內。
- h. 2019冠狀病毒病疫情令非專營巴士業務受重挫，閒置巴士面對迫切的泊車需求。作為協助業界渡過難關的一項臨時措施，政府在毗連葵涌貨櫃碼頭南路的一幅用地，由2020年2月25日起，作出讓800輛閒置巴士作短期停放的安排。

I. 過去3年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 ^u
中西區	2020年2月	2 263	292	15	871	3 441
	2019年2月	2 273	589	15	871	3 748
	2018年2月	2 261	583	15	820	3 679
灣仔	2020年2月	1 762	22	26	772	2 582
	2019年2月	1 761	6	24	772	2 563
	2018年2月	1 759	6	26	783	2 574
東區	2020年2月	1 256	66	73	773	2 168
	2019年2月	1 226	60	99	721	2 106
	2018年2月	1 222	65	93	665	2 045
南區	2020年2月	1 430	64	140	500	2 134
	2019年2月	1 382	64	140	491	2 077
	2018年2月	1 372	63	144	487	2 066
油尖旺	2020年2月	2 327	369	157	1 352	4 205
	2019年2月	2 337	369	177	1 372	4 255
	2018年2月	2 339	371	147	1 354	4 211
深水埗	2020年2月	2 318	386	14	795	3 513
	2019年2月	2 337	1 063	34	796	4 230
	2018年2月	2 301	1 063	34	791	4 189
九龍城	2020年2月	2 432	136	106	893	3 567
	2019年2月	2 467	136	96	893	3 592
	2018年2月	2 445	136	96	906	3 583
黃大仙	2020年2月	1 121	142	44	514	1 821
	2019年2月	1 076	142	19	499	1 736
	2018年2月	1 074	143	19	498	1 734
觀塘	2020年2月	1 799	118	46	828	2 791
	2019年2月	1 723	132	42	778	2 675
	2018年2月	1 791	139	42	755	2 727
荃灣	2020年2月	1 505	51	36	628	2 220
	2019年2月	1 466	51	36	565	2 118
	2018年2月	1 457	51	36	553	2 097
屯門	2020年2月	1 571	328	51	820	2 770
	2019年2月	1 537	348	41	803	2 729
	2018年2月	1 534	338	41	779	2 692
元朗	2020年2月	1 774	440	110	568	2 892
	2019年2月	1 608	442	111	555	2 716
	2018年2月	1 655	470	107	506	2 738

地區	截至	私家車 [#]	貨車	旅遊巴士／巴士	電單車	總計 ^u
北區	2020年2月	1 714	427	29	400	2 570
	2019年2月	1 771	427	29	400	2 627
	2018年2月	1 663	454	32	379	2 528
大埔	2020年2月	1 847	331	82	235	2 495
	2019年2月	1 840	333	82	235	2 490
	2018年2月	1 766	333	82	240	2 421
西貢	2020年2月	2 158	331	168	442	3 099
	2019年2月	2 159	331	174	423	3 087
	2018年2月	2 174	331	169	413	3 087
沙田	2020年2月	2 349	287	58	516	3 210
	2019年2月	2 208	280	58	495	3 041
	2018年2月	2 493	298	57	494	3 342
葵青	2020年2月	1 363	361	30	701	2 455
	2019年2月	1 449	360	30	699	2 538
	2018年2月	1 433	333	32	671	2 469
離島	2020年2月	1 381	72	74	173	1 700
	2019年2月	1 301	72	74	173	1 620
	2018年2月	492	58	74	148	772
總計	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
	2018年2月	31 231	5 235	1 246	11 242	48 954

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	2020年2月	8 037	254	25	112	8 428
	2019年2月	7 990	302	29	112	8 433
	2018年2月	8 210	353	29	112	8 704
灣仔	2020年2月	9 649	70	2	60	9 781
	2019年2月	9 617	70	2	49	9 738
	2018年2月	9 659	61	2	43	9 765
東區	2020年2月	11 407	508	140	420	12 475
	2019年2月	11 446	550	150	443	12 589
	2018年2月	11 318	552	85	439	12 394
南區	2020年2月	6 796	520	178	145	7 639
	2019年2月	6 794	563	168	145	7 670
	2018年2月	6 762	565	72	145	7 544
油尖旺	2020年2月	14 413	1 704	56	266	16 439
	2019年2月	13 405	1 728	39	249	15 421
	2018年2月	13 135	1 769	45	197	15 146
深水埗	2020年2月	8 121	1 450	65	110	9 746
	2019年2月	8 175	1 428	66	105	9 774
	2018年2月	8 028	1 407	52	101	9 588
九龍城	2020年2月	6 991	637	74	19	7 721
	2019年2月	7 742	859	497	25	9 123
	2018年2月	7 984	960	575	26	9 545
黃大仙	2020年2月	5 296	161	75	137	5 669
	2019年2月	5 278	161	79	115	5 633
	2018年2月	5 227	153	79	126	5 585
觀塘	2020年2月	13 724	969	11	396	15 100
	2019年2月	13 049	972	45	360	14 426
	2018年2月	12 828	1 048	49	321	14 246
荃灣	2020年2月	9 858	742	365	147	11 112
	2019年2月	9 789	772	375	145	11 081
	2018年2月	9 434	782	376	85	10 677
屯門	2020年2月	8 778	1 186	70	38	10 072
	2019年2月	8 781	1 151	70	36	10 038
	2018年2月	8 619	1 169	70	36	9 894
元朗	2020年2月	8 899	447	7	49	9 402
	2019年2月	8 849	460	7	49	9 365
	2018年2月	8 482	430	7	51	8 970

地區	截至	私家車 [#]	貨車	旅遊巴士／巴士	電單車	總計
北區	2020年2月	4 802	569	0	33	5 404
	2019年2月	5 199	677	0	48	5 924
	2018年2月	5 068	621	0	46	5 735
大埔	2020年2月	5 489	249	21	40	5 799
	2019年2月	5 509	308	21	29	5 867
	2018年2月	5 496	311	21	35	5 863
西貢	2020年2月	10 868	314	43	425	11 650
	2019年2月	10 424	341	43	421	11 229
	2018年2月	10 631	399	33	458	11 521
沙田	2020年2月	16 094	1 058	48	238	17 438
	2019年2月	16 336	1 097	39	254	17 726
	2018年2月	16 144	1 117	36	252	17 549
葵青	2020年2月	10 036	7 219	341	153	17 749
	2019年2月	10 062	7 187	236	153	17 638
	2018年2月	9 854	7 307	192	161	17 514
離島	2020年2月	6 340	204	188	125	6 857
	2019年2月	6 346	204	143	135	6 828
	2018年2月	6 199	204	143	102	6 648
總計	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
	2018年2月	163 078	19 208	1 866	2 736	186 888

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	2020年2月	28 406	596	40	432	29 474
	2019年2月	28 173	280	40	429	28 922
	2018年2月	27 517	280	40	416	28 253
灣仔	2020年2月	28 230	328	102	473	29 133
	2019年2月	28 047	320	104	468	28 939
	2018年2月	27 901	322	103	467	28 793
東區	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
	2018年2月	32 676	1 272	113	1 163	35 224
南區	2020年2月	31 190	573	38	1 219	33 020
	2019年2月	31 098	570	46	1 194	32 908
	2018年2月	30 658	577	46	1 177	32 458
油尖旺	2020年2月	17 924	447	69	481	18 921
	2019年2月	17 745	289	69	480	18 583
	2018年2月	17 661	288	69	474	18 492
深水埗	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
	2018年2月	18 312	731	336	994	20 373
九龍城	2020年2月	39 397	520	52	1 036	41 005
	2019年2月	39 408	544	44	1 018	41 014
	2018年2月	38 742	545	44	943	40 274
黃大仙	2020年2月	14 447	985	41	1 625	17 098
	2019年2月	14 480	987	38	1 625	17 130
	2018年2月	14 558	958	38	1 633	17 187
觀塘	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
	2018年2月	30 307	2 546	109	2 742	35 704
荃灣	2020年2月	25 708	1 153	14	716	27 591
	2019年2月	25 608	1 153	14	716	27 491
	2018年2月	24 896	1 114	14	643	26 667
屯門	2020年2月	30 980	1 044	70	879	32 973
	2019年2月	30 656	1 025	60	842	32 583
	2018年2月	30 508	1 016	64	829	32 417
元朗	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
	2018年2月	30 720	1 208	232	1 120	33 280

地區	截至	私家車 [#]	貨車	旅遊巴士／巴士	電單車	總計
北區	2020年2月	15 109	718	48	409	16 284
	2019年2月	14 685	730	48	364	15 827
	2018年2月	14 559	743	47	356	15 705
大埔	2020年2月	22 188	553	37	757	23 535
	2019年2月	21 167	550	37	692	22 446
	2018年2月	21 134	550	37	691	22 412
西貢	2020年2月	28 870	918	119	2 156	32 063
	2019年2月	28 380	870	122	2 078	31 450
	2018年2月	27 014	855	137	1 912	29 918
沙田	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
	2018年2月	53 552	1 325	122	2 057	57 056
葵青	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
	2018年2月	24 186	3 314	28	1 797	29 325
離島	2020年2月	8 989	515	25	312	9 841
	2019年2月	8 460	517	9	266	9 252
	2018年2月	8 874	517	9	270	9 670
總計	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
	2018年2月	473 775	18 161	1 588	19 684	513 208

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、輕型貨車及小型巴士。

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。

各區自2015-16年度以來提供的路旁夜間商用車輛泊車位

地區	位置	車輛類別	泊車位數目
中西區	民光街	貨車	3
東區	東喜道 耀興道	貨車／巴士	22
南區	利樂街 香葉道	貨車／巴士	7
灣仔	駱克道 愛群道 龍合街	貨車／巴士	14
深水埗	窩仔街 東京街 興華街西 大南西街 丹荔街 荔枝角道	貨車／巴士	16
觀塘	鴻圖道 宏開道 臨福街	貨車	11
葵青	担杆山路 青尚路 青衣航運路 永立街 打磚坪街 嘉慶路	貨車	35
屯門	建發街 建群街 洪祥路 新平街 海華路	貨車／巴士	57
元朗	屏唐東街 屏唐南街 宏利街 富業街	貨車／專營巴士	25
北區	彩發街 安福街 業和街 彩園路	貨車	22
西貢	唐俊街	貨車	6

地區	位置	車輛類別	泊車位數目
沙田	文禮路 文林路 安群街 源禾路 瑞祥街	貨車／巴士	18
離島	裕東路 達東路	貨車／小型巴士	7
荃灣	青山公路 (汀九段) 眾安街	貨車	7
總計			250

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泊車位	2019年已增設53個路旁夜間商用車輛泊車位。
(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2019/20學年，有17間學校提供約50個泊車位供學生服務車輛停泊。
(3) 增設路旁旅遊巴士泊車位及上落客設施	2019年已增設61個旅遊巴士泊車位及109個上落客處。
(4) 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2019年12月，已在30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1 670個商用車輛泊車位。
(5) 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。運輸署會就在有關地點興建公眾商用車輛停車場諮詢有關持份者，並進行技術可行性評估。
(6) 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	運輸署計劃在諮詢有關持份者後，在2020年內公布經修訂的泊車位標準。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0780)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就運輸署在規劃、發展及規管專營巴士服務的工作，請問：

運輸署在跟進「香港專營巴士服務獨立檢討委員會」(獨立檢討委員會)就提升專營巴士安全建議的工作進度為何，請具體交代當中已落實的措施及提供未落實措施的進度時間表；

至現時為止，運輸署為讓各專營巴士公司加裝合適安全裝置而批出的資助款項數目為何，請按專營巴士公司及資助項目為分類提供有關數字；

自「專營巴士豁免隧道費基金」實施以來，各專營巴士公司存入、提取及保留在有關基金內的款項分別為何？

提問人：潘兆平議員 (立法會內部參考編號：18)

答覆：

政府一直與專營巴士營辦商合作，積極推展獨立檢討委員會所提出的各項建議。截至2019年年底，在45項建議中，有43項已落實完成或正推展(當中部分成為恆常措施／工作)。政府正詳細研究其餘兩項建議(當中涉及法律修訂或取決於其他措施的推行進度)，以擬定下一步工作。就各項建議所採取跟進工作的最新進展，載列於附件。

關於在現有專營巴士加裝安全裝置，為推展獨立檢討委員會的建議，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。因應成本效益分析結果，專營巴士營辦商會安排為約4 200輛巴士安裝電子穩定控制系統及車速限制減速器，以及為約1 900輛巴士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。當中約1.5億元預留作安裝電子穩定控制系統及車速限制減速器，以及約3.5億元預留作安裝安全帶。

各專營巴士營辦商加裝上述3項裝置的巴士數目如下：

專營巴士營辦商	待加裝巴士數目*	
	安全帶	電子穩定控制系統及車速限制減速器
九龍巴士(一九三三)有限公司(九巴)	1 164	2 842
新世界第一巴士服務有限公司(新巴)	276	474
城巴有限公司	298	654
龍運巴士有限公司(龍運)	116	199
新大嶼山巴士(1973)有限公司(嶼巴)	28	39

*截至2019年年底

自專營巴士豁免隧道費基金推出以來，截至2020年1月31日，基金的提存及結餘情況表列如下：

巴士公司	存入款項 (千元)	提取款項 (千元)	基金結餘 (千元) (註 1)
九巴	186,474 (註 2)	0	186,976
新巴	44,507	42,770	1,744
城巴有限公司(香港島及過海巴士網絡專營權)〔城巴(專 1)〕	35,757	33,210	2,559
城巴有限公司(機場及北大嶼山巴士網絡專營權)〔城巴(專 2)〕	19,864	0	19,951
龍運	28,311	0	28,402
嶼巴	10	0	10

註

- 結餘包含2019年2月17日至2020年1月31日期間，專用基金帳目所收取的利息(如有)。
- 存入款項包含節省的隧道使用費，以及由城巴(專1)／新巴和九巴共同營運路線所得的額外收入，該筆額外收入自城巴(專1)／新巴由2019年1月20日加價起累算撥歸專用基金帳目。

《香港專營巴士服務獨立檢討委員會報告》

建議及跟進工作最新進展摘要

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
<p>(i) 專營巴士安全總監</p> <p>(1) 運輸署設立所需架構，從而建立積極主動的對策，以確保巴士安全。</p> <p>(2) 運輸署委任 1 名專營巴士安全總監，並成立小規模的巴士安全小組。</p>	<p><u>正推展</u></p> <p>運輸署已制定有關委任專營巴士安全總監及設立專營巴士安全小組的人手編制及工作範疇等安排。如有關增加人力資源的撥款獲立法會批准，運輸署可望於 2020-21 年度內設立由 1 名專營巴士安全總監所領導的專營巴士安全小組，從而建立積極主動的對策，並推動和落實確保專營巴士安全的相關措施。</p>
<p>(3) 專營巴士營辦商各自委任安全總監。</p>	<p><u>已落實完成</u></p> <p>所有專營巴士營辦商已各自委任其安全總監。</p>
<p>(ii) 旨在加強專營巴士安全的常設工作小組</p> <p>(4) 擴大常設工作小組成員範圍，包括具備專營巴士專門知識的獨立人士。</p>	<p><u>已落實完成</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 運輸署的加強專營巴士安全工作小組已改為常設組織，並於 2019 年年初進行改組，改名為「加強專營巴士安全委員會」（「巴士安全委員會」），並委任了 2 名本地專家學者為成員。 • 「巴士安全委員會」之下設有 2 個小組委員會，分別是「車內安全裝置及科技小組委員會」及「巴士車長訓練、疲勞及工作時數管理小組委員會」，就相關課題聚焦地進行討論及監督跟進工作，並向「巴士安全委員會」匯報工作進度。 • 在 2019 年，「巴士安全委員會」

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
	分別在 4 月、6 月及 11 月召開會議，而其轄下的 2 個小組委員會亦共召開過 7 次會議。
<p>(iii) 科技安全裝置：運輸署科技小組</p> <p>(5) 運輸署盡快成立專責科技小組。</p>	<p><u>已落實完成</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 運輸署以現時處理中的各個個別科技項目為基礎，向相關分部增撥人員，專職負責運輸科技事宜。 • 待日後專營巴士安全小組設立後，該小組將會專職負責處理專營巴士安全及科技安全裝置事宜。
<p>(6) 專責科技小組與海外司法管轄區內獲認受的機構(例如倫敦運輸局或新加坡陸路交通管理局)建立聯繫，分享資訊。</p>	<p><u>已落實完成(成為恆常工作)</u></p> <p>現時，運輸署已與海外司法管轄區獲認受的機構建立聯繫，例如英國倫敦運輸局及新加坡陸路交通管理局，以分享資訊。運輸署會繼續及進一步加強與有關海外機構的聯繫及交流。</p>
<p>(7) 專營巴士營辦商委任轄下職員負責科技安全裝置，並與獲認受的海外司法管轄區內專營巴士營辦商建立聯繫，分享資訊。</p>	<p><u>已落實完成(成為恆常工作)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 現時，本港的專營巴士營辦商已與海外司法管轄區的專營巴士營辦商建立聯繫，以分享資訊。 • 各專營巴士營辦商的安全總監已統籌處理科技安全裝置的事宜，並加強與海外專營巴士營辦商的聯繫及交流，包括前往海外(例如新加坡、日本及英國等)和中國內地與當地巴士營辦商及製造商就有關巴士安全及先進科技應用等課題進行聯繫及交流。

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
<p>(iv) 資助</p> <p>(8) 運輸署設立小數額的基金，資助專營巴士營辦商採用新的安全科技。</p>	<p><u>已落實完成(成為恆常工作)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 運輸署已檢視現有的基金，並得悉創新科技署下的「創新及科技基金」的資助範圍應可涵蓋新的專營巴士安全科技。該基金(包括旗下的伙伴研究計劃或科技券計劃)為本地大學、公營科研機構、本地企業、工商協會團體等提供財政支援，鼓勵和協助他們提升科技水平，並為其業務注入更多創新意念。 運輸署已將上述基金的資助範圍通知專營巴士營辦商，並鼓勵營辦商申請有關基金，以助其研發及採用提升專營巴士安全及運作的新科技。 此外，運輸署現正就在現役雙層巴士加裝電子穩定控制系統、車速限制減速器，以及在上層乘客座位加裝安全帶的政府資助計劃作出跟進，詳情載於第 10 項。
<p>(9) 運輸署委聘獨立顧問，就部分專營巴士上層座椅加裝安全帶，進行成本效益分析。</p>	<p><u>已落實完成</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 所有由 2018 年 7 月起訂購的新巴士，均會在所有乘客座椅裝設安全帶。截至 2019 年年底，已有約 400 部新購置並已裝設安全帶的巴士投入服務。 運輸署在 2019 年 2 月委任獨立顧問^{註 1}就在專營巴士加裝安全帶進行成本效益分析，並於同年 9 月完成有關研究。分析顯示政府應考慮為 2016 年或以後登記的雙層巴士(約 1 900 部)的上層乘客座位安裝安全帶。此外，有關研究亦認為配置安全帶的巴士應優先調派至行走快速道路及車程較長的路線中運作。

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
	<p>(^{註 1} 有關研究由香港理工大學土木及環境工程學系團隊作為獨立顧問進行。有關研究報告已提交予「巴士安全委員會」，並上載於運輸署網頁。)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 因應研究結果，運輸署與各專營巴士營辦商將安排為約 1 900 部現役雙層巴士的上層乘客座位安裝安全帶。有關安裝工作於 2020 年第二季開始陸續展開，預計 3 年內完成，當中 700 部預期可於 2020 年內完成。政府會資助專營巴士營辦商八成相關安裝費用，其餘費用和日後的維修保養則由專營巴士營辦商負擔。 • 預計當有關加裝工作於 2022 年完成後，連同新購的巴士，屆時將有超過 3 000 部巴士配有安全帶。運輸署會與專營巴士營辦商落實優先調派該等巴士在行走快速公路並較少停站的長途巴士路線運作。
<p>(10) 運輸署委聘獨立顧問，就加裝電子穩定控制系統、具有減速功能的車速限制器(「車速限制減速器」)及證實技術上可行的所有其他安全裝置，進行成本效益分析，然後才要求專營巴士營辦商安裝該等裝置。</p>	<p><u>已落實完成</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 鑑於電子穩定控制系統及車速限制器行之有效，運輸署已根據巴士生產商及專營巴士營辦商提供的成本資料及參考海外的相關研究結果，進行成本效益檢討。相關的工作已經完成，結果顯示政府應考慮為所有在技術上可作相關加裝的現役巴士(約 4 200 部)加裝電子穩定控制系統及車速限制減速器。 • 因應研究結果，運輸署與各專營巴士營辦商將安排為約 4 200 部現役雙層巴士加裝電子穩定控制系統及車速限制減速器。有關安裝工作將於 2020 年第二季開始陸續展開，預計 4 年內完成。政府會資助專營巴士營辦商八成相

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
	<p>關安裝費用，其餘費用和日後的維修保養則由專營巴士營辦商負擔。</p> <ul style="list-style-type: none"> • 所有由 2018 年 7 月起訂購的新巴士，都會配置電子穩定控制系統及車速限制減速器。預計當有關加裝工作於 2023 年完成後，連同新購的巴士，屆時將有超過 5 500 部巴士配有電子穩定控制系統及車速限制減速器。
<p>(v) 安全表現指標</p> <p>(11) 運輸署訂立較細緻的安全表現指標。</p>	<p><u>已落實完成(成為恆常工作)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 運輸署已參考倫敦運輸局的安全表現指標，並與各專營巴士營辦商敲定在本港採用的安全表現指標及統一相應的數據格式。
<p>(12) 運輸署邀請倫敦運輸局就其採用的安全表現指標，詳加闡明及澄清。</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 全新採用的安全表現指標會由原來的 2 個項目^{註 2}增加至 19 個項目。該等項目涵蓋 6 個範疇(包括一般安全、巴士乘客安全、巴士運作及網絡安全、巴士工程安全、員工工作安全，以及管理及保證系統)，以期可以全方位檢視專營巴士營辦商的相關安全表現及趨勢，從而有助推行針對性的研究及措施，以進一步加強專營巴士安全。 <p>(^{註 2}該 2 個項目為：(i)巴士檢驗時發現有關安全的故障；及(ii)每百萬行車公里中涉及交通意外的巴士數目。)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 運輸署與各專營巴士營辦商由 2019 年 7 月開始收集有關數據進行試驗，並已於 2020 年 1 月 1 日起利用新一套表現指標量度安全表現。

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
<p>(vi) 專營巴士意外數據</p> <p>(13) 公開遠期計劃中巴士安全章節內的意外數據資料。</p>	<p><u>已落實完成(成為恆常工作)</u></p> <p>運輸署已統整數據及與專營巴士營辦商落實有關公布安排。各專營巴士營辦商已於 2020 年 1 月/2 月陸續在其網頁公布其於 2019 年提交的遠期計劃中巴士安全章節內的意外數據。</p>
<p>(14) 運輸署要求專營巴士營辦商每月向運輸署匯報所有意外。</p>	<p><u>已落實完成(成為恆常工作)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 運輸署已要求各專營巴士營辦商每月向運輸署匯報所有涉及專營巴士的意外。
<p>(15) 運輸署考慮設立有關專營巴士意外數據的共同匯報/分析系統。</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 由 2019 年開始，運輸署已備存巴士意外的數據庫，並已與專營巴士營辦商劃一了匯報/分析的安排，以定期向「巴士安全委員會」匯報和作適當跟進。
<p>(16) 運輸署就報告超速駕駛或急速剎車事件，指定專營巴士營辦商採用劃一臨界值。</p>	<p><u>已落實完成(成為恆常工作)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 運輸署已與各專營巴士營辦商完成就超速駕駛及急速剎車情況設立劃一目標臨界值，以發出實時警報及製備報告以與車長跟進。有關臨界值為：
<p>(17) 運輸署就報告突然加速事件，指定專營巴士營辦商採用劃一臨界值。</p>	<p>(i) 超速駕駛</p> <p>實時警報 — 時速超過 50 公里或 70 公里(視乎路段的車速限制)；</p> <p>製備報告 — 持續 10 秒時速超過 55 公里或 75 公里；及</p>
<p>(vii) 實時警報</p> <p>(18) 運輸署要求專營巴士營辦商就超速、減速及加速向車長發出實時警報，以及製備這些事件的紀錄。</p>	<p>(ii) 急速剎車</p> <p>製備報告 — 超過 0.4 重力。</p> <ul style="list-style-type: none"> • 就超速駕駛的情況自動向車長發出實時警報並編製特別報告的措施已實施。 • 專營巴士營辦商在推行有關措施

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
	<p>時有向巴士車長解釋公司如何採用有關臨界值，並就個別巴士車長的報告作跟進行動。在推行期間，專營巴士營辦商發現超速報告的數字有顯著的下降，因而相應逐步將較寬鬆的臨界值收緊，讓巴士車長逐漸適應及持續改善駕駛安全。專營巴士營辦商已向「巴士安全委員會」匯報有關情況，而委員備悉有關進展並會繼續密切留意專營巴士營辦商的實施情況。</p> <ul style="list-style-type: none"> • 運輸署會與各專營巴士營辦商跟進實施劃一目標臨界值的時間表，以期於 2020 年內全面實施。
<p>(19) 運輸署及專營巴士營辦商探討以下可行性：向營辦商控制中心發出實時或接近實時有關超速、減速及加速的自動警報，以及在適當時與車長溝通。</p>	<p><u>正研究</u></p> <p>待有關為超速駕駛及急速剎車情況設立劃一臨界值的工作落實後，運輸署會與各專營巴士營辦商探討有關建議的可行性及可行的實施時間表。</p>
<p><i>(viii) 巴士車長培訓</i></p> <p>(20) 運輸署與專營巴士營辦商合作，以確定車長培訓制度的主要成效指標。</p>	<p><u>正推展</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 運輸署向所有專營巴士營辦商發出的《專營巴士車長訓練綱領實務守則》（「《實務守則》」），已於 2018 年 10 月起實施。 • 運輸署已於 2019 年年底(即《實務守則》實施一年後)與各專營巴士營辦商開始就該《實務守則》的實施情況進行檢討，以及識別及制訂車長培訓制度的主要成效指標，預計有關檢討工作將於 2020 年內完成。

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
(21) 運輸署規定，須把疲勞管理納入車長培訓課程。	<p><u>正推展</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 現時專營巴士車長的培訓課程中已加入疲勞管理的元素，包括提醒車長要有足夠休息恢復精神和體力，避免因連續長時間工作而產生疲勞，留意個人的身體狀況與可承受的工作時間以確保精神狀況適宜駕駛，以及多作運動以保持身體健康等。 運輸署會於研究疲勞識別和管理的課題時一併探討進一步加強巴士車長相關培訓的可行性。 <p>[請同時參閱下文第 25 至 27 項]</p>
(22) 運輸署撥款資助車長修讀專門課程，學習處理辱罵他人和憤怒的乘客。	<p><u>正推展</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 運輸署已計劃製作有關專營巴士車長應對難處理乘客的培訓教材。教材以網上短片課程形式為主，內容將包括學習處理辱罵他人和憤怒的乘客等課題。 運輸署已與專營巴士營辦商制定有關教材及實施安排，預計於 2020 年第一季度展開有關工作，並於 2020 年下半年完成製作及實施。
(ix) 《巴士車長工作、休息及用膳時間指引》	
(23) 委任識別和管理疲勞駕駛方面的專家加入常設工作小組，成為委員。	<p><u>已落實完成</u></p> <p>運輸署已委任本地專家加入「巴士安全委員會」為成員。</p>
(24) 在規例中訂明有關工時的指引。	<p><u>正推展</u></p>
(25) 常設工作小組考慮每更 14 小時的特別更是否符合巴士安全。	<ul style="list-style-type: none"> 運輸署已於 2018 年發出最新修訂的《巴士車長工作、休息及用膳時間指引》(《指引》)。所有專營巴士營辦商均在 2019 年第二季開始全面實施該修訂《指引》。
(26) 常設工作小組考慮限制車長在一段期間(例如 14 日或 28 日)內的總駕駛時數。	

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
<p>(27) 常設工作小組委聘獨立顧問進行成本效益分析，以探討廢除特別更(例外於 22 小時值勤規定)有何影響，特別是潛在的安全改善、須增聘車長的人數和成本，以及對專營巴士票價的影響。</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 運輸署已檢視各專營巴士營辦商執行《指引》的情況。 • 考慮到專營巴士營辦商有需要照顧市民在上下午繁忙時間的乘車需要，修訂的《指引》讓巴士公司可適度安排每更不超逾 14 小時(但駕駛時間仍不可超逾 10 小時及期間需提供不少於 3 小時的休息時間)的特別更次。現時，專營巴士營辦商已開始實施實際編訂的更次時間不超逾 13.5 小時的安排，並會視乎增聘巴士車長的進度，計劃逐步於 2020 年年底前把特別更次的工作時數縮短至 13 小時。 • 運輸署除了跟進及監察專營巴士營辦商實施新修訂的《指引》外，亦一直研究疲勞識別和管理以進一步全面檢討《指引》，當中會包括有關較長時間的特別更次安排是否符合安全要求及其廢存的成本效益分析，以及是否和如何限制巴士車長在一段期間內的總駕駛時數等細節。 • 在考慮部分海外司法管轄區有關疲勞駕駛的文獻及研究報告後，運輸署察悉有各種不同的因素(包括工作時數、編更安排、休息時間，以及巴士車長的生活作息、睡眠規律和個人身體狀況等)都可能引致巴士車長疲勞。運輸署隨後與來自香港理工大學的「巴士安全委員會」專家成員以及另外 2 名本地專家^{註 3} 探討進一步的工作。 <p>(^{註 3} 一位是註冊職業治療師、特許職業安全及健康監督兼工作及駕駛能力評估專家，另一位是工業工程師而其研究側重於人為因素在工作保健系統中的應用。)</p>

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
	<ul style="list-style-type: none"> • 依照有關海外做法的初步探討結果以及運輸署與本地專家／學者的繼後討論，運輸署已向「巴士安全委員會」報告其計劃委聘獨立本地專家顧問就香港專營巴士行業有關識別和管理疲勞駕駛的課題進行研究。初步研究方向包括： <ul style="list-style-type: none"> (i) 了解專營巴士車長疲勞駕駛的整體情況、根本問題及成因； (ii) 研究現有《指引》所定的專營巴士車長工作時數、休息時間、編更安排(包括特別更次)與車長疲勞駕駛的關係；以及 (iii) 探討相應的改善策略和措施。 • 研究將會邀請所有專營巴士營辦商及其車長的參與。 • 至於有關在規例中訂明有關工時指引的建議，將於研究識別和管理疲勞駕駛的課題時一併跟進。
<p>(28) 城巴有限公司(城巴)／新世界第一巴士服務有限公司(新巴)和運輸署緊密合作，以確保城巴／新巴為當特別更的車長提供足夠的休息設施。</p>	<p><u>已落實完成(成為恆常工作)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 現時全港共有 299 個巴士總站(包搭港鐵巴士路線的總站)。各專營巴士公司已陸續於現有巴士總站增加洗手間和休息設施，以照顧巴士車長的需要。現時，超過 95%的巴士總站已設有洗手間或在 3 分鐘步行距離內有洗手間設施。餘下的基本上在約 4 至 7 分鐘步行距離內有洗手間設施。另一方面，約 90%的巴士總站已設有可供巴士車長使用的休息設施。 • 除於 2018 年在柴灣車廠、海洋公

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
	<p>園及上環的巴士停泊用地提供新休息室／休息設施外，城巴及新巴亦於 2019 年陸續在不同位置(包括中環交易廣場等)提供更多休息設施供巴士車長使用。</p> <ul style="list-style-type: none"> 在 2017 至 2019 年，政府共批出 74 宗由專營巴士營辦商提出提供工作室／休息室／休息設施的申請。
<p>(x) 兼職車長：其他受僱工作</p> <p>(29) 運輸署訂明專營巴士營辦商須就兼職車長的其他受僱工作獲取、備存及更新的資料，包括工作性質和時間。</p>	<p><u>已落實完成(成為恆常工作)</u></p> <p>現時，每間專營巴士營辦商已各自訂有一套機制讓兼職車長報告其他受僱工作的資料。</p>
<p>(30) 運輸署要求新大嶼山巴士(1973)有限公司(嶼巴)獲取及備存由冠忠或任何其他巴士和司機供應商向其提供的車長在其他受僱工作中當值、駕駛時間及休班時間的紀錄，而嶼巴必須信納這些車長為嶼巴執行駕駛職務時符合《指引》。</p>	<p><u>已落實完成(成為恆常工作)</u></p> <p>因應運輸署的要求，嶼巴已獲取及備存由任何其他巴士和司機供應商向其提供的巴士車長在其他受僱工作中當值、駕駛時間及休班時間的紀錄。</p>
<p>(xi) 為巴士車長提供休息和洗手間設施</p> <p>(31) 運輸署修訂《運輸策劃及設計手冊》，以刪除以下條文：鄰近發展項目如設有洗手間設施，便無須在巴士總站為巴士營辦商員工提供該等設施。</p> <p>(32) 運輸署邀請規劃署修訂《香港規劃標準與準則》第八章第 4.1.6 條，以訂明巴士總站必須提供洗手間和休息設施。</p> <p>(33) 政府在新建的公共交通交匯處和巴士總站設置固定構築物，用作站長室及附設洗手間設施的休息室。</p>	<p><u>已落實完成(成為恆常工作)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 運輸署已於 2019 年 8 月修訂《運輸策劃及設計手冊》相關條文，加入於規劃新公共交通交匯處及巴士總站時需提供巴士車長及員工休息和洗手間等基本設施的指引，並提供範本圖樣及相關適用面積予規劃人員參考。 規劃署已於 2019 年 12 月修訂《香港規劃標準與準則》中的相關條文。

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
(34) 運輸署邀請運房局局長的代表成為運輸署專責小組的成員，以監察在公共交通交匯處和巴士總站提供附屬設施的事宜。	<p><u>已落實完成(成為恆常工作)</u></p> <p>運輸及房屋局的代表已加入並參與由運輸署統籌的跨部門專責小組會議，以監察在公共交通交匯處和巴士總站提供該等附屬設施的事宜。</p>
<p>(xii) 辱罵和襲擊車長</p> <p>(35) 運輸署和香港警務處(警務處)推行長期計劃，透過新聞媒體、電視台及社交媒體，教育公眾明白辱罵正在執行職務的車長既不能接受，亦會構成刑事罪行。</p>	<p><u>已落實完成(成為恆常工作)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 運輸署於 2019 年 2 月 25 日推出一系列電視及網上宣傳短片，加強乘客乘坐公共交通工具時的安全及禮讓意識(包括尊重巴士車長)。 • 運輸署及警務處已制訂長期宣傳計劃，透過不同渠道(包括網上及電台宣傳短片／聲帶及《道路安全通訊》等)，宣傳乘客安全及行為等事項。 • 運輸署及警務處會定期檢討有關計劃推行情況。
(36) 運輸署要求專營巴士營辦商張貼告示，以提醒專營巴士乘客辱罵車長既不能接受，亦會構成刑事罪行。	<p><u>已落實完成</u></p> <p>運輸署已統整有關告示內容，而各專營巴士營辦商亦已在巴士車廂內張貼有關告示，以提醒乘客切勿騷擾巴士車長駕駛。</p>
(37) 運輸署要求專營巴士營辦商在巴士前門和車長座位安裝可錄音攝錄機。	<p><u>已落實完成</u></p> <p>各專營巴士營辦商已為旗下於車長座位安裝有閉路電視的巴士，加裝錄音設備及開啟有關功能。</p>
(38) 建議訂立具體的法例條文，把向正在執行公務的車長作出帶恐嚇、辱罵或侮辱成分的言行，訂為罪行。	<p><u>正研究</u></p> <p>運輸署正檢視現行相關法例條文，是否足夠對向正在執行公務的巴士車長作出帶恐嚇、辱罵或侮辱成分言行的乘客作出檢控，並同時會諮詢相關政府政策局／部門。</p>

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
<p>(xiii) 在專營巴士站及附近違例停車</p> <p>(39) 盡快將有關的法例條文提交立法會，以訂明定額罰款通知書必須送達車主而不是固定在車輛上或交付司機，以及准許送達電子通知書。</p>	<p><u>正推展</u></p> <p>就利用科技協助交通執法方面，警務處在 2020 年 3 月中在灣仔、將軍澳和深水埗警區開展電子定額罰款通知書先導計劃。在先導計劃下，前線執法人員會在違例現場以手提裝置處理違泊車輛的資料，並即時以流動便攜列印機列印定額罰款通知書。根據警務處提供的資料，先導計劃會逐步擴展至所有警區。長遠而言，政府計劃制訂立法建議，以擴大《定額罰款(交通違例事項)條例》(第 237 章)及《定額罰款(刑事訴訟)條例》(第 240 章)下送達定額罰款通知書的方法。</p>
<p>(40) 運輸署和警務處探討以下可行性：在合適的有利地點(特別是燈柱)安裝閉路電視攝錄機，以監察專營巴士站及附近的違例停車黑點。</p>	<p><u>正推展</u></p> <p>警務處正與物流及供應鏈多元技術研發中心合作籌劃試驗計劃，選取合適地點設置攝錄機，以影像分析技術協助進行實際執法行動，針對部分較為普遍會導致交通阻塞的交通罪行，包括車輛在巴士站及不准停車範圍違例停車等。有關計劃目前仍在籌備階段，警務處會在擬定具體細節(包括試驗地點等)後和落實試驗計劃前再向相關持份者簡介有關情況。視乎籌備工作的進展，預計試驗計劃可在 2020 年內展開。</p>
<p>(41) 專營巴士營辦商與警方合作，向警方提供安裝在專營巴士的攝錄機所錄得在專營巴士車站及附近違例停車的閉路電視影片。</p>	<p><u>已落實完成(成為恆常工作)</u></p> <p>專營巴士營辦商已聯繫警務處，並不時向警方提供錄得在專營巴士車站及附近違例停車的閉路電視影片，以便警方跟進。</p>

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
<p>(xiv) 為專營巴士而設的優先措施</p> <p>(42) 運輸署考慮設立有關系統，讓巴士離站時優先駛回道路。</p>	<p><u>正推展</u></p> <p>運輸署已由 2019 年 9 月起在沙田、葵芳、九龍城及中環陸續試行新的巴士友善交通措施，包括引入新設計的「請讓巴士」交通標誌，以及「慢駛」和「請讓巴士」道路標記。同時，專營巴士營辦商會在駛經試行地點的部分巴士車身背面貼上「請讓巴士」標貼。</p>
<p>(43) 運輸署在合適地點，更多使用巴士專線。</p>	<p><u>已落實完成(成為恆常工作)</u></p> <p>運輸署一直致力推展此事項。現時全港共有 79 段巴士專線及 14 個巴士專用入口。運輸署會繼續於合適地點增設更多巴士專線，例如運輸署將在寶康路通往將軍澳隧道的支路設置巴士專線，相關工程預計於 2020 年年中完成。</p>
<p>(xv) 路線風險評估</p> <p>(44) 運輸署要求專營巴士營辦商就旗下巴士行走的每一條路線，向運輸署提供路線風險評估。</p>	<p><u>正推展</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 運輸署已與各專營巴士營辦商敲定路線風險評估的詳細安排。在進行有關風險評估時，專營巴士營辦商須檢查及評估每條巴士路線的實際運作情況(包括道路、附近環境、其他車輛或行人的活動等)，並因應每條巴士路線其獨特的運作情況向車長提供充足及合適的駕駛指示。 • 專營巴士公司由 2019 年第四季起陸續為旗下所有路線進行路線風險評估，預計於 2020 年年底完成並向運輸署提交報告。

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
<p><i>(xvi) 車速限制</i></p> <p>(45) 運輸署物色合適地點，試行每小時 30 公里的低車速限制區。</p>	<p><u>正推展</u></p> <p>根據「提升香港易行度顧問研究」，運輸署初步建議在深水埗市集街區路段試行低速限制區。運輸署於 2019 年 6 月至 8 月舉行了公眾參與活動，諮詢持份者的意見。研究顧問正擬訂實施安排。運輸署會在今年稍後時間再行與深水埗區議會及有關持份者溝通。</p>

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0781)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

運輸署在下一年度的特別注意事項包括落實向運輸業提供燃料補貼或一筆過補貼的安排，就該項工作，請問：

- a. 運輸署在處理此項工作涉及的人手編制及薪酬開支為何；
- b. 有否為此項工作制訂落實時間表，如有，預期為不同交通工具提供補貼的落實時間分別為何；如否，原因為何？

提問人：潘兆平議員 (立法會內部參考編號：19)

答覆：

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。

為協助運輸業界應對當前經濟環境所帶來的經營壓力，政府在2019年10月22日宣布，向業界提供為期6個月的燃料補貼或一筆過補貼。政府在2020年2月21日宣布擴展上述建議，為因2019冠狀病毒病疫情爆發而備受打擊的運輸業界各行業，在防疫抗疫基金之下提供全面而持續的財政支援。有關提高補貼額的措施及落實時間表載列如下—

交通工具	提供補貼詳情	進展
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(即約三分之一的折扣)，為期12個月；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，為期12個月	運輸署正與油公司積極商討落實的細節。待油公司的系統準備就緒，政府的目標是在2020年年中推出措施。
專營巴士、本地渡輪及電車	發還三分之一的實際燃料／電費支出，為期12個月	運輸署在2020年2月底致函各營辦商，講述申請詳情。運輸署收到公共運輸營辦商遞交的申請及證明文件後，會在1個月內安排發放補貼。
非專營巴士	為每輛持牌非專營巴士提供一筆過20,000元的非實報實銷補貼	運輸署由2020年3月中開始分批致函登記車主，講述申請詳情。運輸署會在收到申請後1個月內安排發放補貼。
學校私家小巴、出租汽車、貨車	為每輛學校私家小巴、出租汽車及貨車提供一筆過10,000元的非實報實銷補貼	

籌備和落實發放燃料補貼和一筆過補貼的措施涉及額外行政工作。新增的工作量由運輸署的現有資源承擔，沒有詳細分列。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0941)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就運輸署在簽發車輛牌照及駕駛執照的事宜：

- (a) 請按車輛類別及持牌人士年齡分類，交代過去3年領有正式駕駛執照人士的數目，並交代當中有多少持牌人士的正式駕駛執照的有效期將於未來三個財政年度屆滿；
- (b) 請就運輸署在2020-21年度處理大幅飆升的10年期駕駛執照續領申請及重整牌照服務運作流程兩項工作，交代相關具體措施、涉及的人手編制及薪酬開支；
- (c) 就運輸署在綱領(2)下新增的5個職位，交代其職系、職級、薪酬級別及工作範疇分別為何？

提問人：潘兆平議員 (立法會內部參考編號：40)

答覆：

- (a) 過去3年，按車輛類別及年齡組別劃分的正式駕駛執照持有人數目，以及正式駕駛執照有效期將於未來3個財政年度屆滿的持有人數目，載於附件。
- (b) 為應付大幅飆升的換領正式駕駛執照申請，運輸署自2017年起分階段在各牌照事務處開設合共50個有時限職位，以加強人手處理以櫃枱方式和非櫃枱方式提交的申請。運輸署亦設置專屬櫃枱，以加快處理申請人提交不多於兩份換領正式駕駛執照申請的個案。該50個有時限職位現時每年的人手開支約為1,660萬元。

為應付牌照事務處櫃枱服務持續上升的需求，運輸署會繼續實施重整運作流程措施，例如加強網上預約系統及鼓勵市民透過其他途徑(例如投遞箱、郵遞或網上申請)遞交申請等。

此外，運輸署已委聘外間顧問進行技術研究，探討利用政府的「智方便」(前稱「數碼個人身分」，旨在讓香港居民能以單一的數碼身分和認證進行政府和商業的網上交易)提供網上申領車輛牌照及駕駛執照服務的可行性，讓市民有更便利的選擇，以及減少其對櫃位服務的依賴。這項研究預計於2020年第四季完成。由於重整運作流程是運輸署現有人員恆常處理的工作，屬於常規職務，涉及的開支沒有詳細分列。

- (c) 在2020-21年度，部門在綱領(2)下會開設25個職位和同時刪減20個職位，因此，綱領(2)下會淨增加5個非首長級職位。將開設的職位的職系、職級、總薪級表薪點及工作範圍如下：

工作範圍	職系	職級	職位數目	總薪級表薪點
負責推展特定措施				
協助推行過境交通下有關私家車使用港珠澳大橋的措施	行政主任	一級行政主任	1	28 - 33
	文書主任	高級文書主任	1	22 - 27
		助理文書主任	1	3 - 15
應付牌照服務的日增需求	行政主任	一級行政主任	1	28 - 33
		二級行政主任	1	15 - 27
	文書主任	助理文書主任	2	3 - 15
協助研究推行電子牌照措施	行政主任	高級行政主任	1	34 - 44
		一級行政主任	1	28 - 33
協助推行淘汰歐盟四期柴油商業車輛的環保措施；並執行淘汰歐盟四期以前柴油商業車輛的特惠資助計劃的餘下工作	行政主任	高級行政主任	1	34 - 44
		一級行政主任	1	28 - 33
		二級行政主任	1	15 - 27
	文書主任	文書主任	1	16 - 21
		助理文書主任	2	3 - 15
汽車檢驗主任	一級汽車檢驗主任	1	34 - 37	

工作範圍	職系	職級	職位數目	總薪級表薪點
協助籌備在政府收費隧道及青沙管制區實施不停車繳費系統	文書主任	助理文書主任	1	3 - 15
推行有關「智慧出行」的新措施	機電工程師	機電工程師／ 助理機電工程師	1	32 - 44／ 18 - 27
	汽車檢驗主任	一級汽車檢驗主任	1	34 - 37
處理因應放寬商用車輛駕駛執照發牌制度的申領資格和推行的士服務質素改善措施所帶來的新增工作量	運輸主任	二級運輸主任	1	14 - 27
	行政主任	一級行政主任	1	28 - 33
	考牌主任	一級考牌主任	1	23 - 27
取代T合約職位				
以公務員職位 取代T合約職位	電腦操作員	一級電腦操作員	1	16 - 20
		二級電腦操作員／ 見習電腦操作員	2	6 - 15／ 5
		總計：	25	

按車輛類別及年齡組別劃分的正式駕駛執照持有人數目
(截至2018年3月31日)^{註1及2}

車輛類別	年齡組別						
	18-20	21-30	31-40	41-50	51-60	61-70	70以上
私家車	364 (0)	198 359 (18 487)	508 334 (102 992)	595 285 (241 205)	575 241 (306 959)	328 329 (219 709)	46 577 (45 609)
型貨車	201 (0)	111 047 (11 374)	295 500 (63 454)	317 559 (139 029)	392 566 (219 351)	280 842 (193 023)	43 667 (42 751)
電單車	35 (0)	11 280 (1 269)	57 140 (14 363)	97 764 (36 857)	74 682 (34 453)	41 874 (27 137)	7 258 (7 115)
私家小巴	0 (0)	1 842 (501)	15 588 (5 620)	33 296 (16 727)	63 144 (35 689)	58 518 (40 445)	13 337 (13 035)
公共小巴	0 (0)	1 226 (413)	14 355 (5 373)	31 721 (16 118)	60 856 (34 387)	56 340 (38 876)	12 820 (12 535)
的士	0 (0)	1 072 (270)	9 237 (2 989)	23 486 (12 197)	79 805 (45 908)	85 270 (59 257)	14 718 (14 403)
私家巴士	0 (0)	1 827 (496)	15 316 (5 507)	30 939 (15 460)	46 660 (26 063)	36 986 (25 350)	6 346 (6 210)
公共巴士	0 (0)	1 827 (496)	15 315 (5 505)	30 924 (15 449)	46 542 (26 007)	36 854 (25 264)	6 577 (6 432)
政府車輛	0 (0)	1 654 (252)	7 317 (2 171)	10 303 (5 542)	9 224 (5 650)	2 408 (2 080)	21 (21)
專營巴士	0 (0)	651 (161)	2 515 (654)	4 388 (2 040)	7 822 (4 255)	8 213 (5 658)	784 (771)
中型貨車	0 (0)	2 771 (754)	20 443 (6 944)	37 772 (19 007)	62 796 (36 171)	54 926 (38 396)	11 155 (10 901)
重型貨車	0 (0)	1 058 (306)	7 895 (2 805)	14 792 (7 378)	27 388 (16 133)	38 029 (27 250)	10 185 (9 946)
掛接式車輛	0 (0)	345 (109)	3 637 (1 348)	7 993 (4 008)	17 880 (10 745)	12 948 (9 048)	1 473 (1 441)
特別用途 車輛	0 (0)	232 (60)	2 199 (764)	3 660 (1 787)	4 745 (2 562)	3 157 (2 075)	324 (316)
機動三輪車	35 (0)	11 280 (1 269)	57 141 (14 363)	97 763 (36 857)	74 690 (34 459)	41 873 (27 136)	7 254 (7 111)

按車輛類別及年齡組別劃分的正式駕駛執照持有人數目
(截至2019年3月31日)^{註1及2}

車輛類別	年齡組別						
	18-20	21-30	31-40	41-50	51-60	61-70	70以上
私家車	300 (0)	195 787 (16 699)	516 642 (101 439)	600 327 (189 215)	572 072 (212 460)	342 651 (179 722)	56 611 (55 486)
輕型貨車	143 (0)	107 570 (10 074)	291 982 (61 168)	321 912 (106 392)	373 743 (139 389)	288 591 (154 486)	52 982 (51 914)
電單車	62 (0)	11 531 (1 162)	55 128 (13 344)	98 957 (27 857)	78 856 (24 118)	43 083 (21 429)	8 898 (8 691)
私家小巴	0 (0)	1 705 (428)	14 256 (5 091)	32 316 (9 278)	59 408 (17 885)	59 622 (29 186)	15 891 (15 512)
公共小巴	0 (0)	994 (337)	12 679 (4 730)	30 319 (8 803)	56 990 (17 024)	57 516 (28 028)	15 275 (14 908)
的士	0 (0)	1 098 (255)	9 085 (2 870)	22 015 (6 793)	72 319 (23 669)	86 625 (44 929)	18 283 (17 913)
私家巴士	0 (0)	1 695 (425)	14 024 (5 003)	30 517 (8 739)	44 985 (13 148)	38 569 (18 180)	7 960 (7 768)
公共巴士	0 (0)	1 695 (425)	14 025 (5 002)	30 506 (8 735)	44 887 (13 119)	38 429 (18 119)	8 157 (7 957)
政府車輛	0 (0)	1 724 (247)	7 712 (2 021)	10 218 (3 274)	8 608 (2 746)	2 000 (1 269)	28 (28)
專營巴士	0 (0)	640 (135)	2 560 (676)	4 478 (1 352)	7 409 (2 187)	8 383 (3 980)	1 084 (1 060)
中型貨車	0 (0)	2 483 (682)	19 123 (6 445)	36 529 (10 363)	59 649 (18 039)	56 044 (27 465)	13 952 (13 256)
重型貨車	0 (0)	935 (267)	7 480 (2 626)	14 267 (3 923)	25 359 (7 709)	36 928 (19 352)	12 235 (11 923)
掛接式車輛	0 (0)	304 (99)	3 392 (1 233)	7 464 (2 070)	16 835 (5 191)	13 865 (6 498)	1 976 (1 924)
特別用途 車輛	0 (0)	220 (56)	2 100 (728)	3 735 (1 083)	4 845 (1 397)	3 456 (1 507)	455 (448)
機動三輪車	62 (0)	11 531 (1 162)	55 128 (13 344)	98 956 (27 857)	78 863 (24 123)	43 086 (21 427)	8 895 (8 688)

按車輛類別及年齡組別劃分的正式駕駛執照持有人數目
(截至2020年2月29日)^{註1及2}

車輛類別	年齡組別						
	18-20	21-30	31-40	41-50	51-60	61-70	70以上
私家車	327 (0)	191 452 (19 781)	519 866 (121 290)	607 255 (164 575)	568 782 (134 148)	352 104 (136 195)	67 019 (66 608)
輕型貨車	153 (0)	103 959 (12 427)	286 752 (73 438)	328 613 (90 569)	356 216 (77 110)	292 061 (114 002)	62 517 (62 118)
電單車	76 (0)	11 565 (1 352)	52 888 (13 878)	99 846 (23 066)	82 466 (15 928)	44 142 (16 311)	10 531 (10 463)
私家小巴	0 (0)	1 635 (571)	13 059 (5 007)	31 662 (4 707)	56 264 (4 935)	59 801 (18 496)	18 342 (18 182)
公共小巴	0 (0)	859 (395)	11 212 (4 449)	29 169 (4 204)	53 731 (4 495)	57 728 (17 658)	17 623 (17 468)
的士	0 (0)	1 158 (368)	8 978 (3 126)	21 146 (3 650)	65 672 (7 790)	86 341 (30 762)	21 946 (21 801)
私家巴士	0 (0)	1 625 (564)	12 875 (4 938)	30 217 (4 492)	43 691 (3 579)	39 235 (11 079)	9 578 (9 489)
公共巴士	0 (0)	1 625 (564)	12 876 (4 938)	30 209 (4 497)	43 607 (3 586)	39 092 (11 032)	9 737 (9 646)
政府車輛	0 (0)	1 868 (321)	8 040 (2 467)	10 103 (1 784)	8 354 (522)	1 555 (374)	25 (25)
專營巴士	0 (0)	636 (179)	2 561 (806)	4 637 (1 024)	7 179 (843)	8 319 (2 333)	1 436 (1 425)
中型貨車	0 (0)	2 386 (868)	17 819 (6 559)	35 704 (5 216)	56 813 (4 610)	56 303 (17 032)	15 991 (15 864)
重型貨車	0 (0)	869 (347)	6 943 (2 623)	14 008 (1 881)	23 811 (1 654)	35 210 (12 398)	14 152 (14 042)
掛接式車輛	0 (0)	277 (125)	3 085 (1 177)	7 177 (895)	15 829 (988)	14 345 (3 776)	2 575 (2 548)
特別用途 車輛	0 (0)	215 (78)	2 026 (758)	3 848 (625)	4 861 (379)	3 728 (965)	590 (589)
機動三輪車	76 (0)	11 565 (1 352)	52 887 (13 878)	99 846 (23 068)	82 474 (15 934)	44 146 (16 308)	10 530 (10 462)

註1：括號內的數字為正式駕駛執照有效期將於未來3個財政年度屆滿的持有人數目。

註2：由於每人持有的駕駛執照可有多於一個車輛類別的批註，上述統計數字所列各車輛類別駕駛執照持有人數目的總和，可能會多於駕駛執照持有人的總數。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1336)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就運輸署在綱領3下有關「推動智慧出行並促進智能運輸系統的持續發展」的工作，請具體列出運輸署計劃在2020－21年度推出的相關措施。

提問人：潘兆平議員 (立法會內部參考編號：21)

答覆：

運輸署各項智慧出行措施在2020-21年度的進展及預計里程碑載列於下表：

智慧出行措施	進展及預計里程碑
1. 將「香港出行易」綜合流動應用程式提供的步行路徑資訊擴展至18區	- 程式的步行路線搜尋功能現時涵蓋銅鑼灣、油尖旺和深水埗，在2020年年底，該功能會擴展至涵蓋所有地區。
2. 分階段在所有政府收費隧道和青沙管制區實施不設收費亭並使用繳費貼(車內感應器)的自動繳費系統(即不停車繳費系統)	- 繳費貼的設計工作持續進行。我們正擬訂不停車繳費系統的具體實施方案，並會在2020年年中就該系統的後端系統進行招標。
3. 完成在所有主要幹線安裝約1 200個交通探測器，以提供更多實時交通資訊	- 所有安裝工作會在2020年年底完成。

智慧出行措施	進展及預計里程碑
4. 引入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，使車輛及行人綠燈時間能配合人車流量	<ul style="list-style-type: none"> - 試驗項目在2019年年中展開。待完成系統設計及實驗室試驗，運輸署會在2020年年中開始安裝。
5. 繼續促進自動駕駛車輛在本港的合適地點進行測試，並檢視相關法例以提供法律基礎，使自動駕駛車輛能在規管下進行有時限的實地試驗	<ul style="list-style-type: none"> - 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。 - 運輸署在2019年12月出版新的「自動駕駛車輛測試指引」，並開始研究修訂法例以促進自動駕駛車輛進行全面測試。
6. 利便公共運輸營辦商落實計劃，引入新電子繳費系統以收取公共交通費用	<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」，以利便公共運輸營辦商引入新電子繳費系統收取公共交通費用。 - 港鐵公司計劃在2020年起，在港鐵的本地網絡引入以二維碼繳付車費。 - 所有專營巴士公司正積極研究使用各種電子繳費系統。 - 部分專線小巴和的士營辦商已接受使用各種電子方式繳付車費。
7. 開發並設置為專線小巴提供實時到站資訊的硬件／軟件，並繼續鼓勵公共運輸營辦商開放其數據	<ul style="list-style-type: none"> - 專線小巴實時到站資訊系統由2020年年底至2022年分階段推行。 - 運輸署一直積極與各公共運輸營辦商磋商，鼓勵他們開放實時到站數據。自2019年8月至今，新世界第一巴士服務有限公司、城巴有限公司、新大嶼山巴士(1973)有限公司和香港鐵路有限公司(機場快線、東涌線、西鐵線和將軍澳線)已在「資料一線通」網站(DATA.GOV.HK)和運輸署的流動應用程式「香港出行易」開放其數據。

智慧出行措施	進展及預計里程碑
8. 完成在車輛應用地理圍欄技術的試驗，以便日後可能在專營巴士應用有關技術，以提升巴士安全	- 地理圍欄技術的開發和使用私家車進行的路試均已完成。2020年第二季會加強有關工作，以用於專營巴士和進行相關路試。
9. 成立智慧交通基金，藉以推動與車輛有關的創新科技研究及應用	- 政府會成立由相關持份者和專業團體代表組成的專責小組，就基金的擬議涵蓋範疇和運作模式提供意見，預計基金可在2020-21年度內運作。
10. 開發「交通數據分析系統」以加強交通管理和效率	- 將於2020年就系統開發進行招標。
11. 透過流動裝置和在1 300個有蓋巴士站(包括政府公共運輸交匯處)設置的資訊顯示屏，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2020年2月底，專營巴士公司已在338個有蓋巴士站安裝實時到站資訊顯示屏。
12. 安裝新的路旁停車收費錶，以接受多種付費方式(包括以轉數快和透過流動應用程式遙距繳費)，並提供實時空置泊車位資訊	- 新一代停車收費錶的系統開發工作正在進行中。我們預計在2022年年中完成分階段安裝約12 000個新停車收費錶的工作。
13. 繼續鼓勵現有公眾停車場的營辦商提供實時空置泊車位資訊；並在土地契約和租約中加入相關條件，規定新公眾停車場須提供實時空置泊車位資訊	<ul style="list-style-type: none"> - 就不設空置泊車位資訊系統的公眾停車場，運輸署在2018年10月引入網上介面，方便公眾停車場營辦商發放實時空置泊車位資訊。 - 地政總署自2018年年中起，在所有新訂立的短期租約收費公眾停車場內加入條款，規定營辦商必須向政府提供停車場空置泊車位數據。 - 截至2020年2月底，「香港出行易」提供共347個政府公眾停車場及商用公眾停車場的實時空置泊車位資訊。

智慧出行措施	進展及預計里程碑
14. 分批推展自動泊車系統先導項目，以應用於公眾停車場	- 使用自動泊車系統的先導研究預計在2020年4月完成。我們會在2020年年中為荃灣區的首個先導項目進行招標。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2010)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就公共交通費用補貼計劃的實施情況：

1. 請問在2019-20年度，計劃的每月補貼發放總額及受惠人數分別為何；
2. 現時紅巴、邨巴、員工巴士及街渡如有意參與計劃，需要自行向運輸署提出申請，請問自計劃實施以來，運輸署接收、拒絕及仍在處理公共交通營辦商有關申請的數目為何？請根據公共交通服務種類作分類提供有關數字，並交代當中申請不獲接納的原因。

提問人：潘兆平議員 (立法會內部參考編號：35)

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)
2019年3月	181.8	2.36
2019年4月	152.8	2.18
2019年5月	171.2	2.26
2019年6月	158.1	2.20
2019年7月	169.6	2.22
2019年8月	162.5	2.15
2019年9月	157.0	2.17
2019年10月	141.0	1.99
2019年11月	121.7	1.80
2019年12月	151.3	2.10

月份	補貼金額(百萬元)	受惠人數(百萬人)
2020年1月	170.4	1.92
2020年2月	90.4	1.08

2. 自補貼計劃實施以來，運輸署共收到80宗由居民服務、僱員服務、紅巴及街渡營辦商提出參與補貼計劃的申請。按公共交通服務種類劃分的分項數字如下：

	居民服務	僱員服務	紅巴	街渡	總計
獲批的申請宗數	26	2	15	5	48
處理中的申請宗數	10	5	2	0	17
遭拒絕的申請宗數(註1)	5	0	0	0	5
被撤回的申請宗數(註2)	7	1	2	0	10
總計	48	8	19	5	80

註：

1. 申請遭拒絕主要因為營辦商未能遵守補貼計劃的營運要求，例如無法提供所需資料及文件。
2. 申請被撤回主要因為營辦商已停辦有關服務。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0018)

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

問題：

綱領(1)項下「二零二零至二一年度需要特別留意的事項」提到，運輸署將會着手籌備成立並落實智慧交通基金(基金)，藉以推動本港與車輛有關的創新科技研究及應用，提升駕駛者出行的便利程度和效率，並改善駕駛安全。請政府告知本委員會：

1. 有關的詳情、遴選準則、目標、實施時間表、所涉及人手編制和行政開支為何？
2. 鑑於安裝智慧燈柱已引起市民對私隱的關注，類似的項目會否獲批？政府在考慮每項申請時會否顧及市民的私隱？
3. 政府會否參考海外的經驗，研究就新科技(例如自動駕駛車輛)全面立法的可行性？

提問人：石禮謙議員 (立法會內部參考編號：14)

答覆：

1. 政府會成立由相關持份者和專業團體代表組成的專責小組，就基金的擬議涵蓋範疇和運作模式提供意見，預計基金可在2020-21年度內運作。我們會參考專責小組的意見，制定基金的申請資格、遴選準則、目標申請人、推行時間表，以及管理和檢討機制。

政府已為基金預留11.5億元，我們會盡力把基金的行政開支上限控制在不多於基金的15%。人力資源方面，在2020-21至2026-27年度期間，運輸署會開設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)，協助推行基金的工作。

2. 專責小組在商討基金的操作參數時，會考慮如何妥善保障私隱，把有關方面納入為評審申請程序的一部分。
3. 為利便業界進行自動駕駛車輛測試，運輸署自2017年年中開始，根據現行法例發出「車輛行駛許可證」，使自動駕駛車輛能在安全情況下於指定路線進行測試。此外，運輸署正與業界緊密合作，研究為利便進行全面測試所需的法例修訂。運輸署在考量制定自動駕駛車輛的長遠規管架構時，會一直留意最新科技發展情況及其他司法管轄區的經驗。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0028)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

綱領(1)項下「二零二零至二一年度需要特別留意的事項」提到，運輸署將會繼續跟進香港專營巴士服務獨立檢討委員會(獨立檢討委員會)就提升專營巴士安全的建議，亦會資助專營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。就此，請告知：

1. 推展獨立檢討委員會全部建議的最新進展及時間表為何？政府為跟進這些建議預留了多少資源？
2. 政府在2018年的《施政報告》中建議預留五億元，以資助專營巴士營辦商在合適的現有巴士上加裝三項安全裝置。請告知本委員會，按專營巴士營辦商劃分，受惠的巴士數目和資助分布為何？

提問人：石禮謙議員 (立法會內部參考編號：13)

答覆：

政府一直與專營巴士營辦商合作，積極推展獨立檢討委員會所提出的各項建議。截至2019年年底，在45項建議中，有43項已落實完成或正推展(當中部分成為恆常措施／工作)。政府正詳細研究其餘兩項建議(當中涉及法律修訂或取決於其他措施的推行進度)，以擬定下一步工作。就各項建議所採取跟進工作的最新進展，載列於附件。有關跟進工作由運輸署現有員工執行，涉及的開支沒有詳細分列。

為推展獨立檢討委員會的建議，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。因應成本效益分析結果，專營巴士營辦商會安排為約4 200輛巴士安裝電子穩定控制系統及車速限制減速器，以及為約1 900輛巴士的所有上層座椅安裝安全帶。政府已預留5億元，用以資助專營巴士營辦商八成相關安裝費用。當中約1.5億元預留作安裝電子穩定控制系統及車速限制減速器，以及約3.5億元預留作安裝安全帶。

各專營巴士營辦商加裝上述3項裝置的巴士數目如下：

專營巴士營辦商	待加裝巴士數目*	
	安全帶	電子穩定控制系統及車速限制減速器
九龍巴士(一九三三)有限公司	1 164	2 842
新世界第一巴士服務有限公司	276	474
城巴有限公司	298	654
龍運巴士有限公司	116	199
新大嶼山巴士(1973)有限公司	28	39

*截至2019年年底

《香港專營巴士服務獨立檢討委員會報告》
建議及跟進工作最新進展摘要

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
<p>(i) 專營巴士安全總監</p> <p>(1) 運輸署設立所需架構，從而建立積極主動的對策，以確保巴士安全。</p> <p>(2) 運輸署委任 1 名專營巴士安全總監，並成立小規模的巴士安全小組。</p>	<p><u>正推展</u></p> <p>運輸署已制定有關委任專營巴士安全總監及設立專營巴士安全小組的人手編制及工作範疇等安排。如有關增加人力資源的撥款獲立法會批准，運輸署可望於 2020-21 年度內設立由 1 名專營巴士安全總監所領導的專營巴士安全小組，從而建立積極主動的對策，並推動和落實確保專營巴士安全的相關措施。</p>
<p>(3) 專營巴士營辦商各自委任安全總監。</p>	<p><u>已落實完成</u></p> <p>所有專營巴士營辦商已各自委任其安全總監。</p>
<p>(ii) 旨在加強專營巴士安全的常設工作小組</p> <p>(4) 擴大常設工作小組成員範圍，包括具備專營巴士專門知識的獨立人士。</p>	<p><u>已落實完成</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 運輸署的加強專營巴士安全工作小組已改為常設組織，並於 2019 年年初進行改組，改名為「加強專營巴士安全委員會」（「巴士安全委員會」），並委任了 2 名本地專家學者為成員。 「巴士安全委員會」之下設有 2 個小組委員會，分別是「車內安全裝置及科技小組委員會」及「巴士車長訓練、疲勞及工作時數管理小組委員會」，就相關課題聚焦地進行討論及監督跟進工作，並向「巴士安全委員會」匯報工作進度。

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
	<ul style="list-style-type: none"> 在 2019 年，「巴士安全委員會」分別在 4 月、6 月及 11 月召開會議，而其轄下的 2 個小組委員會亦共召開過 7 次會議。
<p>(iii) 科技安全裝置：運輸署科技小組</p> <p>(5) 運輸署盡快成立專責科技小組。</p>	<p><u>已落實完成</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 運輸署以現時處理中的各個個別科技項目為基礎，向相關分部增撥人員，專職負責運輸科技事宜。 待日後專營巴士安全小組設立後，該小組將會專職負責處理專營巴士安全及科技安全裝置事宜。
<p>(6) 專責科技小組與海外司法管轄區內獲認受的機構(例如倫敦運輸局或新加坡陸路交通管理局)建立聯繫，分享資訊。</p>	<p><u>已落實完成(成為恆常工作)</u></p> <p>現時，運輸署已與海外司法管轄區獲認受的機構建立聯繫，例如英國倫敦運輸局及新加坡陸路交通管理局，以分享資訊。運輸署會繼續及進一步加強與有關海外機構的聯繫及交流。</p>
<p>(7) 專營巴士營辦商委任轄下職員負責科技安全裝置，並與獲認受的海外司法管轄區內專營巴士營辦商建立聯繫，分享資訊。</p>	<p><u>已落實完成(成為恆常工作)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 現時，本港的專營巴士營辦商已與海外司法管轄區的專營巴士營辦商建立聯繫，以分享資訊。 各專營巴士營辦商的安全總監已統籌處理科技安全裝置的事宜，並加強與海外專營巴士營辦商的聯繫及交流，包括前往海外(例如新加坡、日本及英國等)和中國內地與當地巴士營辦商及製造商就有關巴士安全及先進科技應用等課題進行聯繫及交流。

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
<p>(iv) 資助</p> <p>(8) 運輸署設立小數額的基金，資助專營巴士營辦商採用新的安全科技。</p>	<p><u>已落實完成(成為恆常工作)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 運輸署已檢視現有的基金，並得悉創新科技署下的「創新及科技基金」的資助範圍應可涵蓋新的專營巴士安全科技。該基金(包括旗下的伙伴研究計劃或科技券計劃)為本地大學、公營科研機構、本地企業、工商協會團體等提供財政支援，鼓勵和協助他們提升科技水平，並為其業務注入更多創新意念。 運輸署已將上述基金的資助範圍通知專營巴士營辦商，並鼓勵營辦商申請有關基金，以助其研發及採用提升專營巴士安全及運作的新科技。 此外，運輸署現正就在現役雙層巴士加裝電子穩定控制系統、車速限制減速器，以及在上層乘客座位加裝安全帶的政府資助計劃作出跟進，詳情載於第 10 項。
<p>(9) 運輸署委聘獨立顧問，就部分專營巴士上層座椅加裝安全帶，進行成本效益分析。</p>	<p><u>已落實完成</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 所有由 2018 年 7 月起訂購的新巴士，均會在所有乘客座椅裝設安全帶。截至 2019 年年底，已有約 400 部新購置並已裝設安全帶的巴士投入服務。 運輸署在 2019 年 2 月委任獨立顧問^{註 1}就在專營巴士加裝安全帶進行成本效益分析，並於同年 9 月完成有關研究。分析顯示政府應考慮為 2016 年或以後登記的雙層巴士(約 1 900 部)的上層乘客座位安裝安全帶。此外，有關研究亦認為配置安全帶的巴士應優先調派至行走快速道路及車程較長的路線中運作。

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
	<p>(^{註 1} 有關研究由香港理工大學土木及環境工程學系團隊作為獨立顧問進行。有關研究報告已提交予「巴士安全委員會」，並上載於運輸署網頁。)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 因應研究結果，運輸署與各專營巴士營辦商將安排為約 1 900 部現役雙層巴士的上層乘客座位安裝安全帶。有關安裝工作於 2020 年第二季開始陸續展開，預計 3 年內完成，當中 700 部預期可於 2020 年內完成。政府會資助專營巴士營辦商八成相關安裝費用，其餘費用和日後的維修保養則由專營巴士營辦商負擔。 • 預計當有關加裝工作於 2022 年完成後，連同新購的巴士，屆時將有超過 3 000 部巴士配有安全帶。運輸署會與專營巴士營辦商落實優先調派該等巴士在行走快速公路並較少停站的長途巴士路線運作。
<p>(10) 運輸署委聘獨立顧問，就加裝電子穩定控制系統、具有減速功能的車速限制器(「車速限制減速器」)及證實技術上可行的所有其他安全裝置，進行成本效益分析，然後才要求專營巴士營辦商安裝該等裝置。</p>	<p><u>已落實完成</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 鑑於電子穩定控制系統及車速限制器行之有效，運輸署已根據巴士生產商及專營巴士營辦商提供的成本資料及參考海外的相關研究結果，進行成本效益檢討。相關的工作已經完成，結果顯示政府應考慮為所有在技術上可作相關加裝的現役巴士(約 4 200 部)加裝電子穩定控制系統及車速限制減速器。 • 因應研究結果，運輸署與各專營巴士營辦商將安排為約 4 200 部現役雙層巴士加裝電子穩定控制系統及車速限制減速器。有關安裝工作將於 2020 年第二季開始陸續展開，預計 4 年內完成。政府會資助專營巴士營辦商八成相

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
	<p>關安裝費用，其餘費用和日後的維修保養則由專營巴士營辦商負擔。</p> <ul style="list-style-type: none"> 所有由 2018 年 7 月起訂購的新巴士，都會配置電子穩定控制系統及車速限制減速器。預計當有關加裝工作於 2023 年完成後，連同新購的巴士，屆時將有超過 5 500 部巴士配有電子穩定控制系統及車速限制減速器。
<p>(v) 安全表現指標</p>	
<p>(11) 運輸署訂立較細緻的安全表現指標。</p>	<p><u>已落實完成(成為恆常工作)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 運輸署已參考倫敦運輸局的安全表現指標，並與各專營巴士營辦商敲定在本港採用的安全表現指標及統一相應的數據格式。
<p>(12) 運輸署邀請倫敦運輸局就其採用的安全表現指標，詳加闡明及澄清。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 全新採用的安全表現指標會由原來的 2 個項目^{註 2}增加至 19 個項目。該等項目涵蓋 6 個範疇(包括一般安全、巴士乘客安全、巴士運作及網絡安全、巴士工程安全、員工工作安全，以及管理及保證系統)，以期可以全方位檢視專營巴士營辦商的相關安全表現及趨勢，從而有助推行針對性的研究及措施，以進一步加強專營巴士安全。 <p>(^{註 2}該 2 個項目為：(i)巴士檢驗時發現有關安全的故障；及(ii)每百萬行車公里中涉及交通意外的巴士數目。)</p> <ul style="list-style-type: none"> 運輸署與各專營巴士營辦商由 2019 年 7 月開始收集有關數據進行試驗，並已於 2020 年 1 月 1 日起利用新一套表現指標量度安全表現。

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
<p>(vi) 專營巴士意外數據</p> <p>(13) 公開遠期計劃中巴士安全章節內的意外數據資料。</p>	<p><u>已落實完成(成為恆常工作)</u></p> <p>運輸署已統整數據及與專營巴士營辦商落實有關公布安排。各專營巴士營辦商已於 2020 年 1 月/2 月陸續在其網頁公布其於 2019 年提交的遠期計劃中巴士安全章節內的意外數據。</p>
<p>(14) 運輸署要求專營巴士營辦商每月向運輸署匯報所有意外。</p>	<p><u>已落實完成(成為恆常工作)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 運輸署已要求各專營巴士營辦商每月向運輸署匯報所有涉及專營巴士的意外。
<p>(15) 運輸署考慮設立有關專營巴士意外數據的共同匯報/分析系統。</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 由 2019 年開始，運輸署已備存巴士意外的數據庫，並已與專營巴士營辦商劃一了匯報/分析的安排，以定期向「巴士安全委員會」匯報和作適當跟進。
<p>(16) 運輸署就報告超速駕駛或急速剎車事件，指定專營巴士營辦商採用劃一臨界值。</p>	<p><u>已落實完成(成為恆常工作)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 運輸署已與各專營巴士營辦商完成就超速駕駛及急速剎車情況設立劃一目標臨界值，以發出實時警報及製備報告以與車長跟進。有關臨界值為：
<p>(17) 運輸署就報告突然加速事件，指定專營巴士營辦商採用劃一臨界值。</p>	<p>實時警報 – 時速超過 50 公里或 70 公里(視乎路段的車速限制)；</p> <p>製備報告 – 持續 10 秒時速超過 55 公里或 75 公里；及</p>
<p>(vii) 實時警報</p> <p>(18) 運輸署要求專營巴士營辦商就超速、減速及加速向車長發出實時警報，以及製備這些事件的紀錄。</p>	<p>(i) 超速駕駛</p> <p>製備報告 – 超過 0.4 重力。</p> <ul style="list-style-type: none"> • 就超速駕駛的情況自動向巴士車長發出實時警報並編製特別報告的措施已實施。 • 專營巴士營辦商在推行有關措施

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
	<p>時有向巴士車長解釋公司如何採用有關臨界值，並就個別巴士車長的報告作跟進行動。在推行期間，專營巴士營辦商發現超速報告的數字有顯著的下降，因而相應逐步將較寬鬆的臨界值收緊，讓巴士車長逐漸適應及持續改善駕駛安全。專營巴士營辦商已向「巴士安全委員會」匯報有關情況，而委員備悉有關進展並會繼續密切留意專營巴士營辦商的實施情況。</p> <ul style="list-style-type: none"> • 運輸署會與各專營巴士營辦商跟進實施劃一目標臨界值的時間表，以期於 2020 年內全面實施。
<p>(19) 運輸署及專營巴士營辦商探討以下可行性：向營辦商控制中心發出實時或接近實時有關超速、減速及加速的自動警報，以及在適當時與車長溝通。</p>	<p><u>正研究</u></p> <p>待有關為超速駕駛及急速剎車情況設立劃一臨界值的工作落實後，運輸署會與各專營巴士營辦商探討有關建議的可行性及可行的實施時間表。</p>
<p>(viii) 巴士車長培訓</p> <p>(20) 運輸署與專營巴士營辦商合作，以確定車長培訓制度的主要成效指標。</p>	<p><u>正推展</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 運輸署向所有專營巴士營辦商發出的《專營巴士車長訓練綱領實務守則》（「《實務守則》」），已於 2018 年 10 月起實施。 • 運輸署已於 2019 年年底(即《實務守則》實施一年後)與各專營巴士營辦商開始就該《實務守則》的實施情況進行檢討，以及識別及制訂車長培訓制度的主要成效指標，預計有關檢討工作將於 2020 年內完成。

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
(21) 運輸署規定，須把疲勞管理納入車長培訓課程。	<p><u>正推展</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 現時專營巴士車長的培訓課程中已加入疲勞管理的元素，包括提醒車長要有足夠休息恢復精神和體力，避免因連續長時間工作而產生疲勞，留意個人的身體狀況與可承受的工作時間以確保精神狀況適宜駕駛，以及多作運動以保持身體健康等。 運輸署會於研究疲勞識別和管理的課題時一併探討進一步加強巴士車長相關培訓的可行性。 <p>[請同時參閱下文第 25 至 27 項]</p>
(22) 運輸署撥款資助車長修讀專門課程，學習處理辱罵他人和憤怒的乘客。	<p><u>正推展</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 運輸署已計劃製作有關專營巴士車長應對難處理乘客的培訓教材。教材以網上短片課程形式為主，內容將包括學習處理辱罵他人和憤怒的乘客等課題。 運輸署已與專營巴士營辦商制定有關教材及實施安排，預計於 2020 年第一季度展開有關工作，並於 2020 年下半年完成製作及實施。
(ix) 《巴士車長工作、休息及用膳時間指引》	
(23) 委任識別和管理疲勞駕駛方面的專家加入常設工作小組，成為委員。	<p><u>已落實完成</u></p> <p>運輸署已委任本地專家加入「巴士安全委員會」為成員。</p>
(24) 在規例中訂明有關工時的指引。	<p><u>正推展</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 運輸署已於 2018 年發出最新修訂的《巴士車長工作、休息及用膳時間指引》(《指引》)。所有專營巴士營辦商均在 2019 年第二季開始全面實施該修訂《指引》。
(25) 常設工作小組考慮每更 14 小時的特別更是否符合巴士安全。	
(26) 常設工作小組考慮限制車長在一段期間(例如 14 日或 28 日)內的總駕駛時數。	

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
<p>(27) 常設工作小組委聘獨立顧問進行成本效益分析，以探討廢除特別更(例外於 22 小時值勤規定)有何影響，特別是潛在的安全改善、須增聘車長的人數和成本，以及對專營巴士票價的影響。</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 運輸署已檢視各專營巴士營辦商執行《指引》的情況。 • 考慮到專營巴士營辦商有需要照顧市民在上下午繁忙時間的乘車需要，修訂的《指引》讓巴士公司可適度安排每更不超逾 14 小時(但駕駛時間仍不可超逾 10 小時及期間需提供不少於 3 小時的休息時間)的特別更次。現時，專營巴士營辦商已開始實施實際編訂的更次時間不超逾 13.5 小時的安排，並會視乎增聘巴士車長的進度，計劃逐步於 2020 年年底前把特別更次的工作時數縮短至 13 小時。 • 運輸署除了跟進及監察專營巴士營辦商實施新修訂的《指引》外，亦一直研究疲勞識別和管理以進一步全面檢討《指引》，當中會包括有關較長時間的特別更次安排是否符合安全要求及其廢存的成本效益分析，以及是否和如何限制巴士車長在一段期間內的總駕駛時數等細節。 • 在考慮部分海外司法管轄區有關疲勞駕駛的文獻及研究報告後，運輸署察悉有各種不同的因素(包括工作時數、編更安排、休息時間，以及巴士車長的生活作息、睡眠規律和個人身體狀況等)都可能引致巴士車長疲勞。運輸署隨後與來自香港理工大學的「巴士安全委員會」專家成員以及另外 2 名本地專家^{註 3} 探討進一步的工作。 <p>(^{註 3} 一位是註冊職業治療師、特許職業安全及健康監督兼工作及駕駛能力評估專家，另一位是工業工程師而其研究側重於人為因素在工作保健系統中的應用。)</p>

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
	<ul style="list-style-type: none"> • 依照有關海外做法的初步探討結果以及運輸署與本地專家／學者的繼後討論，運輸署已向「巴士安全委員會」報告其計劃委聘獨立本地專家顧問就香港專營巴士行業有關識別和管理疲勞駕駛的課題進行研究。初步研究方向包括： <ul style="list-style-type: none"> (i) 了解專營巴士車長疲勞駕駛的整體情況、根本問題及成因； (ii) 研究現有《指引》所定的專營巴士車長工作時數、休息時間、編更安排(包括特別更次)與車長疲勞駕駛的關係；以及 (iii) 探討相應的改善策略和措施。 • 研究將會邀請所有專營巴士營辦商及其車長的參與。 • 至於有關在規例中訂明有關工時指引的建議，將於研究識別和管理疲勞駕駛的課題時一併跟進。
<p>(28) 城巴有限公司(城巴)／新世界第一巴士服務有限公司(新巴)和運輸署緊密合作，以確保城巴／新巴為當特別更的車長提供足夠的休息設施。</p>	<p><u>已落實完成(成為恆常工作)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 現時全港共有 299 個巴士總站(包搭港鐵巴士路線的總站)。各專營巴士公司已陸續於現有巴士總站增加洗手間和休息設施，以照顧巴士車長的需要。現時，超過 95%的巴士總站已設有洗手間或在 3 分鐘步行距離內有洗手間設施。餘下的基本上在約 4 至 7 分鐘步行距離內有洗手間設施。另一方面，約 90%的巴士總站已設有可供巴士車長使用的休息設施。 • 除於 2018 年在柴灣車廠、海洋公

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
	<p>園及上環的巴士停泊用地提供新休息室／休息設施外，城巴及新巴亦於 2019 年陸續在不同位置(包括中環交易廣場等)提供更多休息設施供巴士車長使用。</p> <ul style="list-style-type: none"> 在 2017 至 2019 年，政府共批出 74 宗由專營巴士營辦商提出提供工作室／休息室／休息設施的申請。
<p>(x) 兼職車長：其他受僱工作</p> <p>(29) 運輸署訂明專營巴士營辦商須就兼職車長的其他受僱工作獲取、備存及更新的資料，包括工作性質和時間。</p>	<p><u>已落實完成(成為恆常工作)</u></p> <p>現時，每間專營巴士營辦商已各自訂有一套機制讓兼職車長報告其他受僱工作的資料。</p>
<p>(30) 運輸署要求新大嶼山巴士(1973)有限公司(嶼巴)獲取及備存由冠忠或任何其他巴士和司機供應商向其提供的車長在其他受僱工作中當值、駕駛時間及休班時間的紀錄，而嶼巴必須信納這些車長為嶼巴執行駕駛職務時符合《指引》。</p>	<p><u>已落實完成(成為恆常工作)</u></p> <p>因應運輸署的要求，嶼巴已獲取及備存由任何其他巴士和司機供應商向其提供的巴士車長在其他受僱工作中當值、駕駛時間及休班時間的紀錄。</p>
<p>(xi) 為巴士車長提供休息和洗手間設施</p> <p>(31) 運輸署修訂《運輸策劃及設計手冊》，以刪除以下條文：鄰近發展項目如設有洗手間設施，便無須在巴士總站為巴士營辦商員工提供該等設施。</p> <p>(32) 運輸署邀請規劃署修訂《香港規劃標準與準則》第八章第 4.1.6 條，以訂明巴士總站必須提供洗手間和休息設施。</p> <p>(33) 政府在新建的公共交通交匯處和巴士總站設置固定構築物，用作站長室及附設洗手間設施的休息室。</p>	<p><u>已落實完成(成為恆常工作)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 運輸署已於 2019 年 8 月修訂《運輸策劃及設計手冊》相關條文，加入於規劃新公共交通交匯處及巴士總站時需提供巴士車長及員工休息和洗手間等基本設施的指引，並提供範本圖樣及相關適用面積予規劃人員參考。 規劃署已於 2019 年 12 月修訂《香港規劃標準與準則》中的相關條文。

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
(34) 運輸署邀請運房局局長的代表成為運輸署專責小組的成員，以監察在公共交通交匯處和巴士總站提供附屬設施的事宜。	<p><u>已落實完成(成為恆常工作)</u></p> <p>運輸及房屋局的代表已加入並參與由運輸署統籌的跨部門專責小組會議，以監察在公共交通交匯處和巴士總站提供該等附屬設施的事宜。</p>
<p>(xii) 辱罵和襲擊車長</p> <p>(35) 運輸署和香港警務處(警務處)推行長期計劃，透過新聞媒體、電視台及社交媒體，教育公眾明白辱罵正在執行職務的車長既不能接受，亦會構成刑事罪行。</p>	<p><u>已落實完成(成為恆常工作)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 運輸署於 2019 年 2 月 25 日推出一系列電視及網上宣傳短片，加強乘客乘坐公共交通工具時的安全及禮讓意識(包括尊重巴士車長)。 • 運輸署及警務處已制訂長期宣傳計劃，透過不同渠道(包括網上及電台宣傳短片／聲帶及《道路安全通訊》等)，宣傳乘客安全及行為等事項。 • 運輸署及警務處會定期檢討有關計劃推行情況。
(36) 運輸署要求專營巴士營辦商張貼告示，以提醒專營巴士乘客辱罵車長既不能接受，亦會構成刑事罪行。	<p><u>已落實完成</u></p> <p>運輸署已統整有關告示內容，而各專營巴士營辦商亦已在巴士車廂內張貼有關告示，以提醒乘客切勿騷擾巴士車長駕駛。</p>
(37) 運輸署要求專營巴士營辦商在巴士前門和車長座位安裝可錄音攝錄機。	<p><u>已落實完成</u></p> <p>各專營巴士營辦商已為旗下於車長座位安裝有閉路電視的巴士，加裝錄音設備及開啟有關功能。</p>
(38) 建議訂立具體的法例條文，把向正在執行公務的車長作出帶恐嚇、辱罵或侮辱成分的言行，訂為罪行。	<p><u>正研究</u></p> <p>運輸署正檢視現行相關法例條文，是否足夠對向正在執行公務的巴士車長作出帶恐嚇、辱罵或侮辱成分言行的乘客作出檢控，並同時會諮詢相關政府政策局／部門。</p>

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
<p>(xiii) 在專營巴士站及附近違例停車</p> <p>(39) 盡快將有關的法例條文提交立法會，以訂明定額罰款通知書必須送達車主而不是固定在車輛上或交付司機，以及准許送達電子通知書。</p>	<p><u>正推展</u></p> <p>就利用科技協助交通執法方面，警務處在 2020 年 3 月中在灣仔、將軍澳和深水埗警區開展電子定額罰款通知書先導計劃。在先導計劃下，前線執法人員會在違例現場以手提裝置處理違泊車輛的資料，並即時以流動便攜列印機列印定額罰款通知書。根據警務處提供的資料，先導計劃會逐步擴展至所有警區。長遠而言，政府計劃制訂立法建議，以擴大《定額罰款(交通違例事項)條例》(第 237 章)及《定額罰款(刑事訴訟)條例》(第 240 章)下送達定額罰款通知書的方法。</p>
<p>(40) 運輸署和警務處探討以下可行性：在合適的有利地點(特別是燈柱)安裝閉路電視攝錄機，以監察專營巴士站及附近的違例停車黑點。</p>	<p><u>正推展</u></p> <p>警務處正與物流及供應鏈多元技術研發中心合作籌劃試驗計劃，選取合適地點設置攝錄機，以影像分析技術協助進行實際執法行動，針對部分較為普遍會導致交通阻塞的交通罪行，包括車輛在巴士站及不准停車範圍違例停車等。有關計劃目前仍在籌備階段，警務處會在擬定具體細節(包括試驗地點等)後和落實試驗計劃前再向相關持份者簡介有關情況。視乎籌備工作的進展，預計試驗計劃可在 2020 年內展開。</p>
<p>(41) 專營巴士營辦商與警方合作，向警方提供安裝在專營巴士的攝錄機所錄得在專營巴士車站及附近違例停車的閉路電視影片。</p>	<p><u>已落實完成(成為恆常工作)</u></p> <p>專營巴士營辦商已聯繫警務處，並不時向警方提供錄得在專營巴士車站及附近違例停車的閉路電視影片，以便警方跟進。</p>

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
<p>(xiv) 為專營巴士而設的優先措施</p> <p>(42) 運輸署考慮設立有關系統，讓巴士離站時優先駛回道路。</p>	<p><u>正推展</u></p> <p>運輸署已由 2019 年 9 月起在沙田、葵芳、九龍城及中環陸續試行新的巴士友善交通措施，包括引入新設計的「請讓巴士」交通標誌，以及「慢駛」和「請讓巴士」道路標記。同時，專營巴士營辦商會在駛經試行地點的部分巴士車身背面貼上「請讓巴士」標貼。</p>
<p>(43) 運輸署在合適地點，更多使用巴士專線。</p>	<p><u>已落實完成(成為恆常工作)</u></p> <p>運輸署一直致力推展此事項。現時全港共有 79 段巴士專線及 14 個巴士專用入口。運輸署會繼續於合適地點增設更多巴士專線，例如運輸署將在寶康路通往將軍澳隧道的支路設置巴士專線，相關工程預計於 2020 年年中完成。</p>
<p>(xv) 路線風險評估</p> <p>(44) 運輸署要求專營巴士營辦商就旗下巴士行走的每一條路線，向運輸署提供路線風險評估。</p>	<p><u>正推展</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 運輸署已與各專營巴士營辦商敲定路線風險評估的詳細安排。在進行有關風險評估時，專營巴士營辦商須檢查及評估每條巴士路線的實際運作情況(包括道路、附近環境、其他車輛或行人的活動等)，並因應每條巴士路線其獨特的運作情況向車長提供充足及合適的駕駛指示。 • 專營巴士公司由 2019 年第四季起陸續為旗下所有路線進行路線風險評估，預計於 2020 年年底完成並向運輸署提交報告。

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
<p><i>(xvi) 車速限制</i></p> <p>(45) 運輸署物色合適地點，試行每小時 30 公里的低車速限制區。</p>	<p><u>正推展</u></p> <p>根據「提升香港易行度顧問研究」，運輸署初步建議在深水埗市集街區路段試行低速限制區。運輸署於 2019 年 6 月至 8 月舉行了公眾參與活動，諮詢持份者的意見。研究顧問正擬訂實施安排。運輸署會在今年稍後時間再行與深水埗區議會及有關持份者溝通。</p>

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0029)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

綱領(3)項下「二零二零至二一年度需要特別留意的事項」提到，運輸署將會試行在燈號控制路口設置配備感應器偵測行人及車輛的實時交通燈號調節系統，使車輛及行人綠燈時間能配合人車流量。就此，請告知本委員會：

1. 試行工作所涉及的行政開支及人手編制為何？
2. 各交通燈號系統的相關詳情、時間表、成本，以及物色到的試行地點為何？
3. 評估這些系統成效的準則為何？政府會否為這個日後可能擴張的項目預留資源？

提問人：石禮謙議員 (立法會內部參考編號：15)

答覆：

1. 運輸署在2019年年中展開實時交通燈號調節系統先導計劃，使分配給車輛及行人綠燈時間能夠配合燈號控制路口的人車流量，最新預算開支約為660萬元。監察計劃的工作由運輸署現有人員執行，涉及的人手沒有詳細分列。
2. 先導計劃包括進行實驗室試驗，以及其後由2020年年中開始，在位於本港不同地區的5個選定燈號控制路口設置實時交通燈號調節系統。我們揀選這些路口時，會考慮路口的交通及行人流量，以及路口容量。我們會在進行地區諮詢後，於2020年第三季或之前確定有關地點。每個系統的成本將視乎個別路口的設計和實地情況，故現階段未能提供有關數據。

3. 我們主要根據有關路口的車龍長度和延誤情況，評估這些系統的成效。視乎評估結果，運輸署會考慮把此項目推展至其他路口。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1766)

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 (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

有指在車輛放售或銷毀後，有車主為了能延長保留其車輛登記號碼備用期限，會利用運輸署適用於規管電單車之灰色地帶，浪費大量政府人手資源。就此，請政府提供以下資料：

1. 過去五年，同一車輛即日處理續領車輛牌照及退回車輛牌照費用的數字(分別列出(i)私家車、(ii)電單車及機動三輪車兩個類別)

	私家車	電單車及機動三輪車
2015		
2016		
2017		
2018		
2019		

2. 過去五年，同一車輛即日處理兩次或以上車輛過戶的數字(分別列出(i)私家車、(ii)電單車及機動三輪車兩個類別)

	私家車 (費用：1000元)	電單車及機動三輪車 (費用：250元)
2015		
2016		
2017		
2018		
2019		

3. 根據往年財政預算案特別會議答覆(答覆編號：S-THB(T)004)，政府稱會「檢視現行安排，研究是否有理據檢討相關法例規定，在顧及車主在車輛過戶時保留車輛登記號碼的真正需要，同時確保任何便利安排不會被濫用以致對車輛發牌制度造成不必要的行政負擔，或令公眾對

車輛宜於道路上使用的情況有不必要的憂慮」。請問相關檢討進度為何？詳情為何？

4. 無論是即日處理同一車輛的車輛牌照續領及牌照費退款，抑或是即日處理同一車輛兩次或多於兩次車輛過戶，電單車及機動三輪車的類別均遠超私家車，政府是否知悉原因為何？政府可否同時告知現時同一車輛曾登記車主的數量(分別列出(i)私家車及(ii)電單車及機動三輪車兩個類別)。

同一車輛曾登記車主的數量	私家車	電單車及機動三輪車
1		
2-10		
11-20		
21-30		
31-40		
41-50		
51-60		
61-70		
71-80		
81-90		
91-100		
101-200		
201-300		
301-400		
401-500		
501-600		
601-700		
701-800		
801-900		
901-1000		
>1000		

5. 另外，在現有記錄當中，同一車輛曾登記車主數量最多的數字為何？若然可以公開，請問相關車輛的車牌號碼為何？

提問人：譚文豪議員（立法會內部參考編號：26）

答覆：

- (1) 運輸署按照《道路交通(車輛登記及領牌)規例》(第374E章)第21及24條的規定，處理續領車輛牌照的申請及車輛牌照交回後的牌照費退款事宜(即退回車輛牌照剩餘有效期間的部分牌照費)。

過去五年，按(i)私家車及(ii)電單車及機動三輪車劃分，即日處理涉及同一車輛的車輛牌照續領及牌照費退款的個案數目表列如下：

	私家車數目	電單車及機動三輪車數目
2015年	1 386	5 939
2016年	1 131	6 330
2017年	960	6 622
2018年	704	6 748
2019年	523	6 620

- (2) 運輸署按照第374E章第17條的規定，處理車輛過戶的申請。在現行法例下，車輛登記號碼不可直接由一名車主轉讓予另一名車主，但可連同車輛一併過戶。

過去五年，按(i)私家車及(ii)電單車及機動三輪車劃分，即日處理涉及同一車輛兩次或多於兩次車輛過戶的個案數目表列如下：

	私家車數目	電單車及機動三輪車數目
2015年	143	15 010
2016年	149	13 837
2017年	144	15 257
2018年	155	15 359
2019年	138	14 620

- (3)及(4)

按(i)私家車及(ii)電單車及機動三輪車劃分，涉及同一車輛的過戶次數表列如下：

涉及同一車輛的過戶次數	私家車	電單車及機動三輪車
1	135 622	12 909
2-10	208 096	29 939
11-20	2 054	3 626
21-30	38	2 263
31-40	0	1 576
41-50	0	1 158
51-60	0	794
61-70	0	534
71-80	0	446
81-90	0	319
91-100	0	256
101-200	0	1 067
201-300	0	256
301-400	0	101
401-500	0	66
501-600	0	34
601-700	0	15
701-800	0	17

涉及同一車輛的過戶次數	私家車	電單車及 機動三輪車
801-900	0	3
901-1000	0	3
>1000	0	19

為了把車輛登記號碼在車輛之間轉移，較多人會利用電單車或機動三輪車而非私家車來進行多次車輛相關交易，原因可能是前者在牌照費和車輛過戶費方面的交易成本較低。

運輸署已就車輛登記號碼的轉移和保留安排進行檢討。就私家車而言，由於涉及同一車輛即日續領車輛牌照、退回牌照費，以及車輛過戶的個案相對較少，運輸署認為這些交易大多數屬合理交易，對車輛及車輛登記號碼的過戶、轉移和保留有實際需要。因此，運輸署不打算建議在現階段一刀切地限制這類交易，但會留意是否需要探討在必要時對這類申請實施限制的可能性。

另一方面，我們留意到利用電單車和機動三輪車來延長保留車輛登記號碼備用限期的做法相當普遍，這可能是因為電單車和機動三輪車不受制於必須進行車輛檢驗的規定。運輸署認為有必要審視這方面的問題，並已於2020年2月展開檢討，探討應否將續牌前須進行車輛驗檢的規定，訂為適用於所有車輛類別的標準安排。檢討工作預計於2020年內完成。

- (5) 根據運輸署的記錄，涉及同一車輛的過戶次數最高為1 863次。基於私隱問題，署方認為不適宜披露有關車輛的車輛登記號碼。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1782)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就出租車許可證及推廣電動車方面：

- (a) 截至本年2月底，各類可供申請的出租車許可證數目為多少？批出的數目為多少？
(b) 請以列表形式提供出租車許可證的汽車燃料種類及數目：

出租車許可證種類	汽油	柴油	電力	石油氣	其他

- (c) 當局會否修改申請出租車許可證的條件，並要求申請者必須擁有一定比例的電動車，以鼓勵企業引入更多零排放車輛？若會，詳情為何，若否，原因為何？

提問人：譚文豪議員 (立法會內部參考編號：42)

答覆：

- (a) 截至2020年2月29日，運輸署簽發的有效出租汽車許可證數目表列如下：

出租汽車許可證類別	可簽發出租汽車許可證數目的法定上限 ^{註1}	運輸署已簽發的出租汽車許可證數目 (截至2020年2月29日)
私家出租汽車服務 ^{註2}	1 500	1 026
酒店出租汽車服務	400	147
旅遊出租汽車服務	400	136

註1：出租汽車許可證數目的法定限制在《出租汽車許可證(數目限定)公告》(第374L章)訂明。

註2：私家出租汽車服務包括私家服務、私家服務(豪華房車)及私家服務(豪華房車)(過境服務)。

(b) 截至2020年2月29日運輸署簽發的有效出租汽車許可證數目，按出租汽車許可證類別及汽車燃料種類表列如下：

出租汽車許可證類別	汽油	柴油	電動
私家出租汽車服務 ^{註2}	771	227	28
酒店出租汽車服務	135	7	5
旅遊出租汽車服務	130	5	1

(c) 出租汽車在現時交通模式的分類下被定位為提供一般公共交通工具或未能比擬的高檔次個人化服務的優質交通工具模式。《道路交通(公共服務車輛)規例》(第374D章)第14(3)(b)條訂明，運輸署署長如認為申請中所指明出租汽車服務的類型是「有合理理由需要」的，可向申請人發出出租汽車許可證。運輸署根據這項準則評估申請並建議出租汽車許可證是否予以批出。根據法律意見，並無充分理據指出環保私家車對出租汽車許可證的簽發而言，是「有合理理由需要」的。在評估出租汽車服務是否「有合理理由需要」時，使用電動車還是非電動車這點是並不相關的。此外，強制規定使用電動車，或會局限用於高檔次個人化出租服務市場豪華汽車的選擇。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2354)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (4) 運輸服務管理
(6) 公共交通費用補貼計劃
管制人員： 運輸署署長 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

綱領(4)中提及，2020-21年度的預算較2019-20年度的修訂預算增加90.6%。就此請說明「填補職位空缺的全年費用」以及提供此大幅增加預算的其他原因。

綱領(6)中提及，2020-21年度的預算較2019-20年度的修訂預算增加73.2%。當中「公共交通費用補貼的撥款」扣除了運作開支後佔總預算的百分之幾？

提問人：譚文豪議員 (立法會內部參考編號：100)

答覆：

綱領(4)提及2020-21年度的撥款較2019-20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)新啓用的龍山隧道和長山隧道的新管理、營運及維修合約；(ii)青沙管制區的管理、營運及維修合約續期後的合約費用有所增加；(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擬議隧道費豁免安排而有所增加；以及(iv)預期屯門至赤鱸角的隧道在2020-21年度開通後所需的經常運作開支	253.6
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方面增加撥款	346.3

項目	百萬元
為以下項目增加撥款：(i)為開發不停車繳費系統、推行「智慧出行」新措施，以及為屯門至赤鱸角連接路預期在2020-21年度開通進行所需的籌備工作而淨開設15個職位；以及(ii)計及2019-20年度填補職位空缺的全年費用*	16.2
總額	616.1

* 就填補職位空缺的全年費用所增加的撥款，是指在2019-20年度填補這些職位空缺而在2020-21年度所需的額外撥款，當中涉及2019-20年度的部分年度開支及2020-21年度的全年開支。

至於綱領(6)，公共交通費用的補貼額佔2020-21年度31.609億元的預算總開支約98%。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1230)

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

問題：

財政預算案列明，政府已為智慧交通基金預留約十億元，資助企業或機構進行與車輛有關的創新科技研究和應用，預計基金可在二零二零／二一年度內正式投入運作。運輸及房屋局局長陳帆去年曾表示，初步構思基金可用於推動車輛有關的創新科技研究和應用，提升駕駛者出行便利程度和效率，並改善駕駛者安全。政府會成立工作小組，研究基金適用範圍和操作形式。就此，請告知本會：

- a. 工作小組所涉及的人手編制？
- b. 基金預計所需人手編制？預算開支？預計成效？
- c. 目前有多少生產商表示有意申請基金？涉及項目內容如何？
- d. 申請基金細節如何？

提問人：田北辰議員 (立法會內部參考編號：18)

答覆：

智慧交通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。政府已為基金預留11.5億元，我們會盡力把基金的行政開支上限控制在不多於基金的15%。人力資源方面，在2020-21至2026-27年度期間，運輸署會開設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)，協助推行基金的工作。

政府會成立由相關持份者和專業團體代表組成的專責小組，就基金的擬議涵蓋範疇和運作模式提供意見，預計基金可在2020-21年度內運作。我們會參考專責小組的意見，制定基金的申請資格、遴選準則、目標申請人、推行時間表，以及管理和檢討機制。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1240)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

二零一九至二零年度內，運輸署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：31)

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資料收集裝置，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路線的實時到站資訊。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。運輸署已成立工作小組，讓專線小巴業界代表參與其中，並會繼續與他們探討如何適當地進一步利用收集所得的資訊。

運輸署的目標是由2020年年底起分階段推行系統，以期在2022年全面實施。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2243)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照

管制人員： 運輸署署長 (陳美寶)

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，所佔百分比。
- (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，所佔百分比。
- (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：23)

答覆：

(a) 截至2020年2月29日，四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	275	208	247	不適用 ^註
	乙部	32	46	53	48
	丙部	195	286	207	81
電單車	乙部 (能力考試)	279	255	233	111
	丙部 (路試)	125	226	95	74
輕型 貨車	合併	283	206	247	不適用 ^註
	乙部	32	46	53	55
	丙部	195	286	207	95
中型貨車		65	68	不適用 ^註	不適用 ^註
公共／私家巴士		68	81	不適用 ^註	不適用 ^註
掛接式車輛		58	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(即港島區和九龍及新界區)相關分項數字。截至2020年2月29日，港島區和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	167	219
	乙部	17	17
	丙部	69	80
電單車丙部(路試)		151	180
輕型貨車	合併	212	220
	乙部	17	26
	丙部	137	111
中型貨車		46	31
重型貨車		不適用 ^註	38
公共／私家巴士		46	37
公共／私家小巴		不適用 ^註	31
掛接式車輛		不適用 ^註	37

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。

(e) 2015至2019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
2015	73	70
2016	73	68
2017	74	63
2018	75	68
2019	79	79

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
(2015至2019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	%	
2015	0	0%	0	0%	30	12.1%	0	0%	不適用	不適用	247
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

年份	石蔭 駕駛考試中心 (私家車) ^{註2}		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) ^{註2}		葵盛 駕駛考試中心 (輕型貨車) ^{註3}		全年 總辦公 日數
	日數	%	日數	%	日數	%	日數	%	日數	%	
2015	95	38.5%	9	3.6%	32	13.0%	59	23.9%	3	1.2%	247
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

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：石蔭駕駛考試中心和掃桿埔駕駛考試中心亦舉行公共小巴路試，但由於公共小巴屬商用車輛，因此沒有包括在此表內。

註3：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
(2015至2019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	%	
2015	74	30.0%	0	0%	50	20.2%	144	58.3%	不適用	不適用	247
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

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：2456)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

普通市民包括本人對所謂「智慧交通」認知不多，運輸署可否稍加闡釋，以便大眾明瞭政府資助何物？

運輸署預留十億元，用作智慧交通基金的開支，將資助哪些與車輛相關的創新科技研究和應用項目？每個項目資助額、投入運作時間及預計效益為何？

提問人：謝偉俊議員 (立法會內部參考編號：28)

答覆：

「智慧出行」策略包括三大關鍵元素，分別為「智能運輸基礎建設」、「數據共享和分析」及「應用和服務」。政府的目標是透過善用創新科技，更有效管理交通，紓緩道路交通擠塞，讓有限的路面空間發揮最大效益。

此外，政府提出成立智慧交通基金，資助企業或機構進行與車輛有關的創新科技研究和應用，當中包括資助可提升駕駛者出行便利程度和效率，並改善駕駛者安全的項目。政府會成立由相關持份者和專業團體代表組成的專責小組，就基金的擬議涵蓋範疇和運作模式提供意見，預計基金可在2020-21年度內運作。我們會參考專責小組的意見，制定基金的申請資格、遴選準則、目標申請人、資助上限和推行時間表。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1226)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就「低地台小巴試驗計劃」的相關事宜，政府可否告知本會：

- a. 在推行「低地台小巴試驗計劃」以來，每年所涉及相關開支及人手編制為何；
- b. 政府早年推出「低地台小巴試驗計劃」，只有沙田威爾斯親王醫院，以及港島瑪麗醫院已作試行，而九龍聖德肋撒醫院的專線小巴路線試行計劃，據報至今未見落實；在上述已作試點的兩條醫院線的成效為何；
- c. 承上題，在審批有關九龍聖德肋撒醫院的醫院線計劃，其政策準則及困難為何，與已作兩個試點的兩條醫院線有何不同；以及
- d. 未來政府會否計劃在其他地區，包括九龍東醫院網絡，繼續試行「低地台小巴」試驗計劃；如否，原因為何？

提問人：黃國健議員 (立法會內部參考編號：1)

答覆：

(a)

為方便有特別需要的乘客無障礙出行，政府在2018年1月推出可供輪椅上落的低地台公共小巴試驗計劃(試驗計劃)。推行試驗計劃和監察試驗計劃實施情況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列。

(b)、(c)及(d)

試驗計劃涉及3輛可供輪椅上落的低地台公共小巴。首2輛可供輪椅上落的低地台公共小巴已投入服務，分別由2018年1月26日起行走港島專線小巴第

54M號路線(堅尼地城站－瑪麗醫院)，以及由2018年5月28日起行走新界專線小巴第808號路線(錦英苑－威爾斯親王醫院)。

第3輛可供輪椅上落的低地台公共小巴按計劃會調配行走九龍專線小巴第2號路線(黃埔站－又一城(經聖德肋撒醫院))。這輛公共小巴屬另一車廠生產的新車輛型號，有別於調配行走首2條專線小巴路線的公共小巴。在正式投入服務前，這輛小巴正進行改裝工程，以符合相關法例規定。

在選擇試驗計劃的醫院路線時，運輸署認為有關路線須廣為人知，並應在路線距離、乘客分布及道路環境(例如道路斜度)方面有其獨特性，可為運輸署提供具參考價值的數據，用以評估試驗計劃的成效。此外，專線小巴營辦商參與試驗計劃應出於自願。

運輸署正檢討試驗計劃的成效。有關檢討會研究可供輪椅上落的低地台小巴的運作效能，包括技術操作及營運可行性、維修保養和乘客反應等，預期在2020年上半年完成檢討。政府會因應檢討結果，與公共小巴業界進行商討，就低地台公共小巴的運用(包括應否再作試驗)進一步考慮未來路向。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0561)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就政府於2017年起將小巴座位上限增加至19座的措施，請提供以下資料：

1. 至2020年3月為止，有多少架公共小巴已經由16座位增加至19座位？
2. 至2020年3月為止，19座小巴總數為何？當中紅色及綠色小巴分別佔多少數目？又各自佔小巴總數多少百份比？
3. 政府又預計，2020/21年19座小巴的數目為何，當中分別多少為新登記或改裝現有車輛？
4. 針對增加小巴座位的成效，運輸署又有份進行調查？若有，詳情為何？
5. 政府又有否任何計劃進一步放寬小巴座位數目上限？若有，詳情為何？

提問人：胡志偉議員 (立法會內部參考編號：45)

答覆：

1. 公共小巴座位上限自2017年7月7日起由16個增至19個。截至2020年2月29日，有1 410輛19座位公共小巴經已登記，佔4 350輛已登記公共小巴總數約32%。
2. 在1 410輛已登記19座位公共小巴中，有1 225輛為專線小巴，佔公共小巴總數約28%，另外185輛則為紅色小巴，佔公共小巴總數約4%。

3. 運輸署一直鼓勵公共小巴營辦商可以因應現有車輛的狀況、乘客需求，以及個別路線或路線組合的營運及財務狀況，購買19座位公共小巴。運輸署沒有在2020-21年度可能登記或改裝的19座位公共小巴預測數字。
- 4及5. 政府在研究和決定合適的公共小巴座位上限時，已考慮到公共小巴服務的供求情況，以及必須維持各種公共交通服務之間得來不易的生態平衡。運輸署已於2018年年底展開定期進行的公共小巴使用率市場研究，並會根據這項研究的結果，檢視公共小巴服務在實施新座位上限後的供求情況，從而檢討公共小巴的營運狀況。檢討工作預計於2020年上半年完成。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2236)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就政府於2017年起將小巴座位上限增加至19座的措施，請提供以下資料：

1. 至2020年3月為止，有多少架公共小巴已經由16座位增加至19座位？
2. 至2020年3月為止，19座小巴總數為何？當中紅色及綠色小巴分別佔多少數目？又各自佔小巴總數多少百份比？
3. 政府又預計，2020/21年19座小巴的數目為何，當中分別多少為新登記或改裝現有車輛；
4. 針對增加小巴座位的成效，運輸署又有份進行調查？若有，詳情為何？
5. 運輸署又有份計劃進一步放寬小巴的座位上限？

提問人：胡志偉議員 (立法會內部參考編號：56)

答覆：

1. 公共小巴座位上限自2017年7月7日起由16個增至19個。截至2020年2月29日，有1 410輛19座位公共小巴經已登記，佔4 350輛已登記公共小巴總數約32%。
2. 在1 410輛已登記19座位公共小巴中，有1 225輛為專線小巴，佔公共小巴總數約28%，另外185輛則為紅色小巴，佔公共小巴總數約4%。

3. 運輸署一直鼓勵公共小巴營辦商可以因應現有車輛的狀況、乘客需求，以及個別路線或路線組合的營運及財務狀況，購買19座位公共小巴。運輸署沒有在2020-21年度可能登記或改裝的19座位公共小巴預測數字。
- 4及5.政府在研究和決定合適的公共小巴座位上限時，已考慮到公共小巴服務的供求情況，以及必須維持各種公共交通服務之間得來不易的生態平衡。運輸署已於2018年年底展開定期進行的公共小巴使用率市場研究，並會根據這項研究的結果，檢視公共小巴服務在實施新座位上限後的供求情況，從而檢討公共小巴的營運狀況。檢討工作預計於2020年上半年完成。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0884)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

在2020至21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事編制和預算為何；針對紅色小巴面對營運的限制、鐵路網絡不斷擴張、未被納入在兩元長者乘車優惠計劃內、嚴重缺乏司機等問題，導致營運狀況越趨困難；再加上近年為配合政府的環保政策而帶來的換車潮，加重紅色小巴車主的財政負擔，甚至入不敷支，去年有紅色小巴因資不抵債而被按揭機構沒收車輛，就此，政府在2020年會否推出措施，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：1)

答覆：

公共小巴座位上限自2017年7月7日起由16個增加至19個。運輸署已於2018年年底展開定期進行的公共小巴使用率市場研究，並會根據這項研究的結果，檢視公共小巴服務在實施新座位上限後的供求情況，從而檢討公共小巴的營運狀況。檢討工作由運輸署委聘顧問進行，預計於2020年上半年完成，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) 政府一貫的政策是鼓勵紅巴轉為服務範圍較廣及營運環境較明確的專線小巴經營。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，而運輸署會繼續制定適合專線小巴經營的新路線組合。
- (b) 因應紅巴業界的的要求及在考慮個別地點的實際情況後，運輸署在可行情況下為紅巴放寬或取消部分上落乘客的限制區及禁區，例如運

輸署已放寬銅鑼灣區糖街一段小巴禁區。除已經容許紅巴行走的西九龍走廊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。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，以利便業界營運。

- (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年放寬至最少1年。相關法例已於2020年1月修訂，並會在2020年10月1日實施。
- (d) 政府正透過聘請顧問協助檢討政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃，預計今年年中完成計劃檢討，屆時會交代各項改善建議的實行安排。

為協助運輸業界應對當前經濟環境所帶來的經營壓力，政府在2019年8月15日宣布，由2019年12月起，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(包括紅巴)的客運營業證和客運營業證證明書費用，為期1年。其後，政府再在2019年10月22日宣布，為運輸業界提供為期6個月的燃料補貼或一筆過補貼。基於2019冠狀病毒病疫情爆發令運輸業界備受打擊，政府在2020年2月21日宣布擴展燃料補貼和一筆過補貼措施，以期在防疫抗疫基金之下為業界提供全面而持續的財政支援。就公共小巴司機而言，政府會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，2項措施均為期12個月。運輸署正與油公司積極商討落實的細節。視乎油公司的系統是否準備就緒，預期有關措施可在2020年年中推出。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。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0885)

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 (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

在2020至21年度運輸署會繼續更新和提升運輸模型作規劃用途，有關工作的詳情及涉及的人事編制和預算為何；現時的運輸模型是根據政府在1999年10月完成的第三次整體運輸研究的基礎，雖然過去二十年，政府先後就各項運輸進行獨立研究，包括《鐵路發展策略2000》、《鐵路發展策略2014》、2017年的《公共交通策略研究》，稍後將展開《跨越2030年的鐵路及主要幹道策略性研究》，但這些研究均是斬件式研究，為能夠全面了解整體的交通運輸情況，政府會否考慮進行第四次整體運輸研究，如會詳情為何；如不會，政府如何能準確地評估整體的交通運輸情況？

提問人： 易志明議員 (立法會內部參考編號：2)

答覆：

政府在1999年10月完成第三次整體運輸研究，主要包含三大範疇：(i)運輸基建的規劃；(ii)各種公共交通工具的角色、定位和相互間的協調；以及(iii)其他運輸專題研究。第三次整體運輸研究亦定下幾個大方向，包括(1)更妥善融合運輸與土地用途規劃；(2)更充分運用鐵路，讓鐵路成為客運系統的骨幹；(3)提供更完善的公共交通服務和設施；(4)更廣泛運用新科技來管理交通；以及(5)制訂更環保的運輸措施。這些大方向至今依然適用。

完成第三次整體運輸研究後，運輸及房屋局一直有就整體運輸研究所涉及的各個範疇進行不同研究。

(i) 在運輸基建規劃方面，政府分別在2000年及2014年公布了《鐵路發展策略2000》和《鐵路發展策略2014》；政府內部亦有定期檢視全港策略性道路項目的規劃，並就此適時推展各主要道路項目，包括中環及灣仔繞道和東區走廊連接路、中九龍幹線、將軍澳—藍田隧道、跨灣連接路、T2主幹路等；我們的下一步工作是展開《跨越2030年的鐵路及主要幹道策略性研究》。

(ii) 公共交通服務方面，政府在2017年6月完成《公共交通策略研究》，確立了公共交通系統成功的要素，並建議了超過60項措施優化公共交通布局。這些措施有助確保市民可享用高效、便捷和多元化的公共交通服務。

(iii) 在運輸專題研究方面，除了就中環電子道路收費先導計劃進行研究外，運輸署在2019年7月展開「擠塞徵費」研究。這項研究以「效率優先」為原則，讓載客效率高的車輛在使用政府收費隧道及道路時享有較優惠的收費，同時向運載量較低的車輛類別徵收較高的收費。運輸署預計在2021年就這項研究提出的建議諮詢相關持份者意見。

以上針對不同運輸課題的研究基本上達至整體運輸研究的效用。此外，相比以往進行一次過整體運輸研究以涵蓋上述三大範疇的做法，我們認為在適當時間就不同範疇和課題進行研究的安排，一方面留有彈性，可配合隨着本地發展而不斷變化的交通需求，另一方面無需經過龐大研究的漫長籌備和整合過程，能分階段投放資源，有序地完成各項研究工作，讓各項研究結果可早日出台，是更適切的做法。

與此同時，運輸署一直不斷更新和提升整體運輸研究模型，以提升其表現和能力，並反映最新的香港人口及就業數據、經濟情況、土地用途、運輸基礎設施規劃及交通數據，確保能提供穩健可靠的交通預測供規劃之用。

整體運輸研究模型需要以特定的電腦軟件作為平台，而有關軟件每年的特許使用權費用約為9萬元。定期修訂整體運輸研究模型以納入最新規劃資料和交通轉變情況的工作，由運輸署現有人員執行，涉及的人手編制和開支沒有詳細分列。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0886)

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 (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就申請商用車輛駕駛執照，請告知本會：

1. 過去三年(2017、2018及2019年)，運輸署為考取商用車輛的士人士安排筆試的數目及合格率；及為考取商用車輛包括中型貨車、重型貨車、私家小巴及公共小巴、私家巴士及公共巴士及掛接式車輛人數安排路試的數目及合格率；
2. 有鑒於今年10月開始落實申請商用車輛駕駛執照的人士其持有有效私家車或輕型貨車駕駛執照的要求由三年縮減為一年，運輸署增撥了多少資源以應對因要求放寬後所增加報考商用車輛筆試及路試的申請人數；
3. 根據駕駛執照的要求，若本港居民在18歲考獲私家車或輕型貨車駕駛執照，經一年的暫准駕駛執照後，最快19歲可投考商用車輛駕駛執照，但現時投考商用車輛駕駛執照的年齡規定仍然維持在21歲，日後會否考慮把投考商用車輛駕駛執照的年齡下降至19歲，讓有意投身運輸行業的人士在銜接上會更完善？

提問人：易志明議員 (立法會內部參考編號：3)

答覆：

1. 過去3年(2017年、2018年及2019年)，運輸署安排的士筆試的數目及相關合格率如下：

年份	的士筆試數目	合格率
2017	11 315	38%
2018	11 196	37%
2019	12 388	37%

過去3年(2017年、2018年及2019年)，運輸署安排的商用車輛(包括中型貨車、重型貨車、私家／公共小巴、私家／公共巴士及掛接式車輛)路試數目及相關合格率如下：

年份		中型貨車	重型貨車	私家／公共小巴	私家／公共巴士	掛接式車輛
2017	路試數目	5 133	2 942	519	4 209	1 204
	合格率	39%	31%	33%	42%	44%
2018	路試數目	5 405	2 960	478	4 288	1 254
	合格率	36%	29%	30%	42%	41%
2019	路試數目	6 335	3 250	535	5 845	1 231
	合格率	36%	22%	32%	35%	42%

- 運輸署已增設1個考牌主任職位，以處理因放寬申請商用車輛駕駛執照人士持有私家車及輕型貨車駕駛執照年期而增加的考試需求和職務。運輸署以現有資源應付其他的行政工作。
- 至於有關降低商用車輛駕駛執照申請人的年齡要求的建議，考慮到近年香港的交通意外數據，以及外地一般對商用車輛司機設有較高的基本年齡要求，政府建議申請商用車輛駕駛執照人士的最低年齡要求現時維持不變，即必須年滿21歲。待上述有關放寬持有有關執照年期的措施在2020年10月1日實施後，運輸署會按實際情況和業界需要，在有需要時檢視申請商用車輛駕駛執照人士的最低年齡限制。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0887)

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 (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

運輸署牌照部處理的車輛牌照及駕駛執照每年平均為180多萬，但近年有不少市民投訴各牌照部的服務未能滿足市民所需，輪候的時間愈來愈長，就此，請告知本會：

- (a) 過去三年(2017、2018及2019年)，牌照部的人事及開支為何；
- (b) 運輸署在2020至21年提升簽發及續簽牌照的工作效率方面的計劃；
- (c) 為分流辦理牌照的市民，運輸署會否考慮把現時轄下的牌照辦事處的服務統一，及在新界西北增設辦事處，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：4)

答覆：

- (a) 過去3年，運輸署牌照分組的人手及開支表列如下：

財政年度	編制	按薪級中點估計的年薪值 (百萬元)
2017-18	245	74.85
2018-19	247	80.25
2019-20	247	84.44

- (b) 運輸署轄下設有4個牌照事務處，分別位於金鐘、長沙灣、觀塘及沙田。為應付牌照事務處櫃位服務持續上升的需求，運輸署實施一系列措施，以提升處理牌照申請的效率。這些措施包括鼓勵市民透過其他途徑(例如投遞箱、郵遞或網上申請)遞交申請及推出櫃位預約服務等。當需要在櫃位辦理的申請能夠編排得更為妥善，牌照事務處便能更有效利用櫃位資源，提高整體服務能力。

為進一步提升牌照事務處的工作效率，並提供更方便市民的服務，運輸署一再增加櫃位預約服務的名額。此外，運輸署已委聘外間顧問進行技術研究，探討可否利用政府的「智方便」(前稱「數碼個人身分」，旨在讓香港居民能以單一的數碼身分和認證進行政府和商業的網上交易)提供網上申領車輛牌照及駕駛執照服務，讓市民有更便利的選擇，以及減少其對櫃位服務的依賴。這項研究預計於2020年第四季完成。

- (c) 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。鑑於服務需求不斷增加，運輸署正研究在合適地點增設新牌照服務設施的可行性，新界西北是其中一個可予考慮的地點。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0888)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就打擊非法載客取酬，請告知本會：

- (1) 在2019年因非法載客取酬而被檢控的人數，當中有多少車輛被停牌；
- (2) 在2020至21年度內，運輸署將會繼續協助運輸及房屋局為提高非法以出租或取酬方式載客的罰則水平進行修訂法例工作，有關工作的詳情，時間表及涉及的資源。
- (3) 在2020至21年度內，除加重罰則外，運輸署有何措施加強與警方合作打擊非法載客取酬的罪行？

提問人：易志明議員 (立法會內部參考編號：6)

答覆：

- (1) 在2019年，警方採取184次執法行動，打擊涉及汽車非法出租或取酬載客的活動。同年，經法庭定罪後，運輸署共扣留78部車輛，並吊銷其車輛牌照。
- (2) 在相關運輸行業、交通諮詢委員會和立法會交通事務委員會的普遍支持下，政府會提高《道路交通條例》(第374章)有關汽車非法出租或取酬載客的罰則。政府已着手進行有關法例修訂工作，目標是於2020-21年度的立法會會期內向立法會提交修訂條例草案。運輸署的相關的工作由現有人員執行，屬於恆常職務，涉及的資源沒有詳細分列。
- (3) 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。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0889)

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 (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

在2020至21年度，涉及簽發車輛牌照及駕駛執照的撥款較2019至20年度的修訂預算增加了16.8%，除因填補職位空缺的開支外，還會在2020至21年度增加5個職位，有關職位的職級及工作範疇為何？

提問人： 易志明議員 (立法會內部參考編號：7)

答覆：

在2020-21年度，有關簽發車輛牌照及駕駛執照，部門會開設25個職位，同時刪減20個職位，因此，非首長級職位會淨增加5個。將開設的職位的職級及工作範圍，撮述如下：

工作範圍	職級	職位數目
負責推展特定措施		
協助推行過境交通下有關私家車使用港珠澳大橋的措施	一級行政主任	1
	高級文書主任	1
	助理文書主任	1
應付牌照服務的日增需求	一級行政主任	1
	二級行政主任	1
	助理文書主任	2
協助研究推行電子牌照措施	高級行政主任	1
	一級行政主任	1

工作範圍	職級	職位數目
協助推行淘汰歐盟四期柴油商業車輛的環保措施；並執行淘汰歐盟四期以前柴油商業車輛的特惠資助計劃的餘下工作	高級行政主任	1
	一級行政主任	1
	二級行政主任	1
	文書主任	1
	助理文書主任	2
	一級汽車檢驗主任	1
協助籌備在政府收費隧道及青沙管制區實施不停車繳費系統	助理文書主任	1
推行有關「智慧出行」的新措施	機電工程師／助理機電工程師	1
	一級汽車檢驗主任	1
處理因應放寬商用車輛駕駛執照發牌制度的申領資格和推行的士服務質素改善措施所帶來的新增工作量	二級運輸主任	1
	一級行政主任	1
	一級考牌主任	1
取代T合約職位		
以公務員職位取代T合約職位	一級電腦操作員	1
	二級電腦操作員／見習電腦操作員	2
總計：		25

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0890)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就專線小巴服務方面，請告知本會運輸署原計劃在2019年計劃開辦11條新路綫，但最終只開辦了4條，原因為何，已開辦的4條路綫詳情包括涉及的車輛數目為何；及2020年計劃開辦的13條新路綫詳情包括涉及的車輛數目、預計何時進行有關招標，涉及的人手編制及資源為何？為提升專線小巴能夠因應乘客的需求靈活調配車輛，運輸署會否考慮允許同一營辦商的專線小巴可跨區調配，以善用資源，如會，詳情為何；如不會，原因為何？

提問人：易志明議員 (立法會內部參考編號：8)

答覆：

政府一般在每年舉行的專線小巴營辦商遴選計劃(遴選計劃)下選出營辦商。視乎地區諮詢的結果，如遴選計劃在該曆年的下半年(例如第四季)完成，有關路綫便可能要到下一個曆年的年初才開辦，讓營辦商有足夠的時間籌備開辦新路綫。

在2019年，運輸署開辦了4條新專線小巴路綫(即下表路綫1至4)，這些路綫是在2018年遴選計劃中選出。至於2019年的遴選計劃，運輸署是在2019年第四季完成該計劃，因此，在該計劃下選出的11條路綫(即路綫5至15)會在2020年開辦。在2020年，運輸署計劃在第三季舉行2020年遴選計劃，選出3名營辦商營運3條新路綫(即路綫16至18)，以期在2021年第一季開辦。因此，2020年計劃開辦的新路綫有11條，而非原先計劃的13條。

有關上述18條路綫(其中4條已在2019年開辦；11條已／將在2020年開辦；3條將在2021年第一季開辦)的詳情，以及各路綫的車輛調配及實施時間表如下：

	起點－終點	車輛 調配	服務開辦日期／ 招標時間表
在2018年遴選計劃下選出營辦商			
(1)	油塘(油麗邨)－香港兒童醫院	4	2019年3月3日
(2)	秀茂坪－香港兒童醫院	5	2019年3月3日
(3)	鴨脷洲(平瀾街)－利東邨／鴨脷洲邨(循環線)	1	2019年4月7日
(4)	鴨脷洲(平瀾街)－銅鑼灣(利園山道)(循環線)	3	2019年4月7日
在2019年遴選計劃下選出營辦商			
(5)	青衣公眾碼頭－瑪嘉烈醫院	4	2020年3月2日
(6)	黃泥頭－運頭塘	7	
(7)	石門－運頭塘	6	
(8)	馬料水公眾碼頭－運頭塘	4	
(9)	寶林－駿昌街	4	將於2020年3月開辦
(10)	寶林－九龍灣	8	
(11)	靈實醫院－寶林公共運輸交匯處	1	
(12)	洪水橋(洪元路)－天水圍(天壇街)	3	將於2020年3月開辦
(13)	洪水橋(洪元路)－朗屏站(循環線)	4	
(14)	元朗(鳳翔路)－港頭村	2	
(15)	彩興邨－啟德	4	將於2020年6月開辦
將於2020年遴選計劃下選出營辦商			
(16)	皇后山－北區醫院	5 [建議]	視乎2020年第二季的地區及業界諮詢結果，運輸署將於2020年第三季推行的遴選計劃選出有關營辦商。有關服務將於2021年第一季開辦。
(17)	華山村－上水站	1 [建議]	
(18)	上環(荷李活道)－堅道(循環線) ^(註)	2 [建議]	
總計(18條路線)		68	

註：在2019年專線小巴營辦商遴選計劃下未有收到申請，故會在2020年重新招標。

開辦新專線小巴路線涉及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列。

現時專線小巴營辦商可自由調配在同一個客運營業證內註冊的車輛，行走同一路線組合內的不同路線。運輸署會按專線小巴所提供服務的性質及營運需要，並會因應個別情況，繼續協助專線小巴營辦商靈活調配同一個客運營業證下的車輛行走不同路線組合。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0891)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就促進道路安全的地區研究，2019年及2020年均有兩項，有關研究詳情及涉及的人手編制及開支為何？

提問人：易志明議員 (立法會內部參考編號：9)

答覆：

在2019-20年度，運輸署為油麻地上海街和葵芳興芳路進行了2項地區研究，以改善道路安全。運輸署正推展上述研究所建議的多項改善措施，包括調校交通燈號、改善行人設施，以及改善交通標誌和道路標記。有關研究工作由運輸署人員執行，屬於恆常職務，涉及的人手及開支沒有詳細分列。

2020-21年度方面，運輸署會另外物色兩處地方，稍後進行類似研究。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0892)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就促進道路安全的措施，2019年及2020年均在90個地點推出安全措施，有關措施的詳情及涉及的資源為何？

提問人： 易志明議員 (立法會內部參考編號：10)

答覆：

在2019-20年度，運輸署在90個地點實施多項改善措施，以改善道路安全。有關措施包括：

- (a) 加設新的交通燈號或調校現有燈號；
- (b) 改善道路環境，例如鋪設防滑物料及加建中央分隔欄；
- (c) 改善行人設施，例如改善行人過路設施及擴闊行人徑；以及
- (d) 改善交通標誌及道路標記。

制定上述改善措施的工作，由運輸署人員執行，屬於恆常職務，涉及的人手及開支沒有詳細分列。

在2020-21年度，運輸署會因應地區的實際情況，在另外90個地點實施類似的改善措施。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0893)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

在2020-21年度運輸署會繼續研發繳費貼(車內感應器)及相關系統的設計，讓駕駛者可以遙距方式繳付隧道費／通行費，有關工作推行的時間表及涉及的人手編制和預算為何？

提問人：易志明議員 (立法會內部參考編號：11)

答覆：

政府計劃在2020年年底，就繳費貼(車內感應器)及不停車繳費系統(預期在政府收費隧道和青沙管制區分階段實施)的安排諮詢公眾及有關持份者。在提交條例草案進行所需法例修訂前，亦會諮詢立法會交通事務委員會意見。待條例草案獲通過後，運輸署會安排向駕駛人士發出繳費貼，以及分階段實施該系統。

在政府收費隧道和青沙管制區實施該系統的預算資本開支約為9.46億元。我們會在2020-21年度開設5個新的常額職位(包括1名總運輸主任、1名工程師／助理工程師、1名二級系統分析／程序編製主任、1名一級會計主任和1名助理文書主任)，以及開設2個有時限職位(包括1名高級工程師和1名技術主任(交通工程)／見習技術主任(交通工程))，為期6年，以支援推展這項措施。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0898)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就增加各車種的泊車位，請告知本會：

1. 就按照「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發展項目中加設公眾停車場的最新進度，包括已加設各類車位的數目；預計在2020至21年度在「政府、機構或社區」設施及公共休憩用地所增加各類泊車位數目，涉及的開支為何？
2. 另外，因應以下的措施而增加泊車位的最新情況及各車種所增加的泊車位數目：
 - (a) 在合適的路旁地點劃設夜間泊車位；
 - (b) 要求發展商在新發展項目內提供《香港規劃標準與準則》標準範圍內較高的泊車位數量；
 - (c) 鼓勵校舍在放學後開放供校巴停泊；
 - (d) 增設旅遊巴士泊車位及上落客設施；
 - (e) 在合適的短期租約停車場的租約條款中，訂明最少需提供給商用車輛（例如旅遊巴士及貨車）停泊的泊車位數目；

提問人：易志明議員（立法會內部參考編號：16）

答覆：

1. 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、公共休憩用地及公營房屋加設新的公眾停車場。視乎技術可行性，預期約20個合適的工程項目可分批提供約5 100個泊車位。為此，運輸署正就推展有關項目與相關決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。

增加泊車位供應是運輸署的恆常工作，由運輸署現有人員執行，涉及的開支沒有詳細分列。

2. 在2019-20年度，透過不同措施新增的私家車及商用車輛泊車位數目如下：

私家車	商用車輛			
	路旁夜間泊車位	新發展項目內提供的泊車位	校舍內的泊車位	旅遊巴士泊車位及上落客設施
7 719	70	82	21	336

截至2019年12月，已在30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1 670個商用車輛泊車位。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0899)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

在2020至21年度，運輸署會監督為運輸業界提供的燃料補貼或一筆過補貼的落實情況，就有關計劃補貼的推行時間表及涉及的資源為何？

提問人： 易志明議員 (立法會內部參考編號：17)

答覆：

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。

上述問題涉及總目186(運輸署)和總目100(海事處)下的工作範疇。運輸署和海事處的綜合答覆如下。

為協助運輸業界應對當前經濟環境所帶來的經營壓力，政府在2019年10月22日宣布，向業界提供為期6個月的燃料補貼或一筆過補貼。政府在2020年2月21日宣布擴展上述建議，為因2019冠狀病毒病疫情爆發而備受打擊的運輸業界各行業，在防疫抗疫基金之下提供全面而持續的財政支援。有關提高補貼額的措施及落實時間表載列如下 —

交通工具	提供補貼詳情	進展
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(即約三分之一的折扣)，為期12個月；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，為期12個月	運輸署正與油公司積極商討落實的細節。待油公司的系統準備就緒，政府的目標是在2020年年中推出措施。
專營巴士、本地渡輪及電車	發還三分之一的實際燃料／電費支出，為期12個月	運輸署在2020年2月底致函各營辦商，講述申請詳情。運輸署收到公共運輸營辦商遞交的申請及證明文件後，會在1個月內安排發放補貼。
非專營巴士	為每輛持牌非專營巴士提供一筆過20,000元的非實報實銷補貼	運輸署由2020年3月中開始分批致函登記車主，講述申請詳情。運輸署會在收到申請後1個月內安排發放補貼。
學校私家小巴、出租汽車、貨車	為每輛學校私家小巴、出租汽車及貨車提供一筆過10,000元的非實報實銷補貼	
本地商用船隻	為每艘本地商用船隻提供一筆過10,000元的非實報實銷補貼，以及為本地商用船隻提供一筆過的驗船費用補貼	海事處在2020年3月致函所有合資格船東。海事處在收到船東提交的所需資料並進行核實後，會由2020年4月起安排發放補貼。
跨境渡輪	向每艘合資格跨境渡輪提供一筆過100萬元的非實報實銷補貼。	海事處在2020年3月致函所有合資格跨境渡輪營辦商。海事處在收到船東提交的所需資料並進行核實後，會在2020年4月安排發放補貼。

涉及的開支總額約32.30億元。籌備和落實發放燃料補貼和一筆過補貼的措施涉及額外行政工作。新增的工作量分別由運輸署及海事處的現有資源承擔，沒有詳細分列。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0900)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

在2020至21年度，運輸署會繼續監督專線小巴實時到站資訊系統的預備和研發工作，就有關工作的最新進展，涉及的資源為何？

提問人：易志明議員 (立法會內部參考編號：18)

答覆：

運輸署的目標是由2020年年底起，分階段為所有專線小巴(約3 300部)推出實時到站資訊系統。運輸署一直透過定期舉行工作小組會議，與專線小巴業界代表保持溝通，向他們簡介實施時間表，並聽取他們對有關事宜的意見。同時，運輸署已委聘技術專家，推行數據收集系統試驗計劃。試驗計劃在2019年年底完成，並會在2020年年初選取合適的系統。運輸署會在專線小巴安裝有關裝置，並由2020年年中起進行實地測試和系統試驗。開發及全面實施該系統的預算建設費用為3,100萬元。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0914)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就商用車輛泊車位問題，請告知本會：

1. 在2019年，按商用車輛類別劃分在18區新增泊車位的數目；
2. 按商用車輛類別劃分在18區的泊車位數目；
3. 在2020至21年度分段推展在商用車輛泊車位研究中提出的建議事宜，有關工作的最新進展及時間表；涉及的開支及人手預算為何。

提問人：易志明議員 (立法會內部參考編號：33)

答覆：

1. 在2019-20年度，18區按車輛類別劃分的新增泊車位數目表列於附件1。
2. 截至2020年2月，18區按車輛類別劃分的泊車位數目表列於附件2。
3. 商用車輛泊車位顧問研究所提出的建議和最新落實情況載於附件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，涉及的開支及人手沒有詳細分列。

2019-20 年度 18 區按車輛類別劃分的新增泊車位數目

地區	私家車／ 客貨車／的士	貨車 [^]	旅遊巴士／ 巴士
中西區	146	12	0
灣仔	253	13	11
東區	451	6	11
南區	132	2	17
油尖旺	730	4	8
深水埗	55	12	3
九龍城	225	4	12
黃大仙	0	0	25
觀塘	1 400	10	9
荃灣	204	17	0
屯門	321	10	5
元朗	328	17	12
北區	624	6	0
大埔	1 109	0	0
西貢	1 006	3	5
沙田	698	9	0
葵青	200	20	153
離島	522	0	21
總計	8 404	145	292

[^] 貨車包括輕型貨車、中型貨車及重型貨車。

截至 2020 年 2 月的 18 區按車輛類別劃分的泊車位數目

地區	私家車／ 客貨車／的士	貨車 [^]	旅遊巴士／ 巴士
中西區	38 706	1 142	80
灣仔	39 641	420	130
東區	46 637	1 839	340
南區	39 416	1 157	356
油尖旺	34 664	2 520	282
深水埗	29 282	3 257	413
九龍城	48 820	1 293	232
黃大仙	20 864	1 288	160
觀塘	47 028	3 276	176
荃灣	37 071	1 946	415
屯門	41 329	2 558	191
元朗	41 688	2 105	357
北區	21 625	1 714	77
大埔	29 524	1 133	140
西貢	41 896	1 563	330
沙田	73 554	2 676	232
葵青	35 937	11 088	401
離島	16 710	791	287
總計	684 392	41 766	4 599

[^] 貨車包括輕型貨車、中型貨車及重型貨車。

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泊車位	2019年已增設53個路旁夜間商用車輛泊車位。
(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2019/20學年，有17間學校提供約50個泊車位供學生服務車輛停泊。
(3) 增設路旁旅遊巴士泊車位及上落客設施	2019年已增設61個旅遊巴士泊車位及109個上落客處。
(4) 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2019年12月，已在30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1 670個商用車輛泊車位。
(5) 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。運輸署會就在有關地點興建公眾商用車輛停車場諮詢有關持份者，並進行技術可行性評估。
(6) 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	運輸署計劃在諮詢有關持份者後，在2020年內公布經修訂的泊車位標準。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0927)

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

問題：

財政司司長在預算案中第137段提到，政府為智慧交通基金預留約十億元，作為資助企業或機構進行與車輛有關的創新科技研究和應用，有關基金的詳情為何，何時正式推出；基金現時只針對車輛，會否考慮伸延至船隻，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：48)

答覆：

政府會成立由相關持份者和專業團體代表組成的專責小組，就基金的擬議涵蓋範疇和運作模式提供意見，預計基金可在2020-21年度內運作。我們會參考專責小組的意見，制定基金的申請資格、遴選準則、目標申請人、推行時間表，以及管理和檢討機制。

智慧交通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。至於其他非道路相關項目，有興趣人士可考慮向其他由政府管理的現有資助計劃申請資助。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2237)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就客運營業證制度規管方面，請告知本會

1. 在2019年，有16宗個案就受客運營業證制度規管的車輛所經營的未經授權服務進行研訊，有關個案的詳情，涉及的人手及開支；
2. 有關指標將於2020年由就受客運營業證制度規管的車輛所經營的未經授權服務進行調查取代，並預計有900宗個案，變更後所涉及的人手及預算；
3. 為減省部門花在冗長調查及研訊上的人力及物力，運輸署會否考慮利用科技規管備有客運營業證的車輛，並就違規的情況以定額罰款代替，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：5)

答覆：

(1、2及3)

根據《道路交通條例》(第374章)第30條，如客運營業證持證人涉嫌營辦未經授權的服務或違反任何持牌條件或客運營業證條件，運輸署署長可委派一名公職人員就違規行為對有關持證人進行研訊。

在客運營業證制度下，非專營公共巴士可營辦不同種類的服務，包括遊覽服務、酒店服務、學生服務、僱員服務、國際乘客服務、居民服務或合約式出租服務。非專營公共巴士的客運營業證持證人，在營辦上述任何一種服務時須已妥獲授權，並獲發有關服務批註。

就有關提問的具體答覆如下：

1. 2019年的16宗研訊個案，全部涉及涉嫌營辦未經授權的非專營公共巴士服務，包括5宗未妥獲服務批註營辦巴士服務的個案、8宗營辦未經批准的巴士線的個案，以及3宗在未經許可的上落地點服務乘客的個案。進行研訊是運輸署的日常工作，涉及的人手和開支沒有詳細分列。
2. 自2020年起，新指標「就受客運營業證制度規管的車輛所經營的未經授權服務進行調查」將取代「就受客運營業證制度規管的車輛所經營的未經授權服務進行研訊」，令運輸署針對此類未經授權的營運所進行的執法工作可得到更客觀和公正的評估。有關變更不涉及額外人手資源和開支。
3. 為提高研訊程序的效率，運輸署已引入新的資訊系統，用以加強監察涉及獲發客運營業證的車輛的研訊程序的進度。

至於向違反客運營業證條件的客運營業證持證人發出定額罰款通知書，運輸署已審視其適用程度和效用，認為並非有效和切實可行的做法。定額罰款通知書作為執法工具，一般適用於可以即場識別和予以執法的違規行為。就大部分違反客運營業證條件或涉嫌經營未經授權服務的個案(例如未妥獲服務批註營辦服務或不遵守服務詳情表)而言，執法人員不易即場或在涉事車輛內識別和驗證有關行為。這類個案尚須搜集證據、驗證資料和進行調查，才可採取進一步的執法行動。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0651)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就監督智慧出行措施及智能運輸系統的推行進度和發展情況，包括成立智慧交通基金的籌備工作。請問局方上述工作的主要內容為何？智慧交通基金(基金)用途及涉及款項為何？

提問人：姚思榮議員 (立法會內部參考編號：23)

答覆：

智慧交通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。政府會成立由相關持份者和專業團體代表組成的專責小組，就基金的擬議涵蓋範疇和運作模式提供意見。我們會參考專責小組的意見，制定基金的申請資格、遴選準則、目標申請人、推行時間表，以及管理和檢討機制。政府已為基金預留11.5億元。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0654)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

受社會事件和新冠肺炎疫情拖累，非專營旅遊巴士業務受重創，業界無不叫苦連天。就此，請當告知本會：

- (1) 過去大半年，當局有何支援措施？
- (2) 未來一年，當局會否繼續提供支援？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：27)

答覆：

政府已推出多項措施，協助運輸業界應對在當前經濟環境下的經營壓力，當中有關非專營巴士業界的措施載列如下：—

(1) 豁免收費

政府於2019年8月15日宣布一系列撐企業、保就業的紓困措施，豁免27類政府收費，為期12個月。就非專營巴士而言，由2019年12月30日起，相關車輛牌照和檢驗費用，以及簽發或續發封閉道路許可證、客運營業證及證明書的費用均獲豁免，為期12個月。

(2) 向非專營巴士提供一筆過補貼

政府於2019年10月22日宣布多項措施，包括向每輛持牌非專營巴士提供一筆過5,000元的非實報實銷補貼。政府在2020年2月21日宣布擴展上述建議，為因2019冠狀病毒病爆發而備受打擊的各個行業，在防疫抗疫基金之下提供全面而持續的財政支援，當中包括把為每輛持牌非專營巴士提供的一筆過補貼提高至20,000元。

(3) 短期存放停放安排

作為協助非專營巴士業界渡過難關的1項臨時措施，政府在毗連葵涌貨櫃碼頭南路的1幅用地，作出讓閒置巴士短期存放停放的安排。

政府會因應疫情發展繼續密切留意非專營巴士業界的營運狀況。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3861)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

運輸署早前宣布，與港鐵達成共識，港鐵將首度開放四條鐵路線，但當中只包括機場快線、東涌線、將軍澳線及西鐵線的實時到站數據，而最重要的市區線卻不包括在內。大家都知道，實時到站數據只是很基本的數據開放，便利市民預算時間出門候車，而市區線和東鐵線是人流最多的港鐵線路，卻反而不包括在開放計劃之內，究竟運輸署當初是怎樣跟港鐵商討，是否應該以人流數量的多與少，來決定什麼線路的數據開放，而港鐵會否有第二階段的數據開放計劃，將餘下的市區線數據也公開？

隨著越來越多公共交通工具公司開放數據，例如城巴、新巴、天星小輪和港鐵等，現在餘下一間最大型的巴士營運商：九龍巴士仍未開放自己的數據，究竟運輸署在成功游說港鐵之後，下一步會否向九巴入手，要求他們負起社會責任，也開放自己的實時到站數據，令市民可以智慧出門？

提問人：陳志全議員 (立法會內部參考編號：159)

答覆：

自2019年8月起，新世界第一巴士服務有限公司、城巴有限公司、新大嶼山巴士(1973)有限公司和香港鐵路有限公司(港鐵公司)(班次時間相對較長的機場快線、東涌線、西鐵線和將軍澳線)已透過公共資訊網站「資料一線通」(採用機器可閱讀格式)及運輸署流動應用程式「香港出行易」開放其數據。

政府明白社會期望有更多實時公共運輸數據及資訊發放。運輸署將繼續積極鼓勵港鐵公司及九巴等公共運輸營辦商開放更多數據。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3642)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就公共交通費用補貼計劃事宜，當局可否告知本會：

1. 2020-21預算撥款比2019-20修訂撥款增長73.2%，背後原因為何；
2. 截至目前，市民領取津貼總金額及每名市民平均領取津貼額為何；
3. 計劃推行至今，以月份列出每月市民未領取津貼金額數目及涉及人數；
4. 當局就推廣有關優化補貼計劃宣傳工作的開支及涉及人手；
5. 計劃推行至今，當局每月就營辦商的實地視察數字。

提問人：陳克勤議員 (立法會內部參考編號：167)

答覆：

1及2 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，每月人均補貼金額約73元。

政府由2020年1月1日起優化補貼計劃，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上限由每月300元提高至400元。2020年1月至2月的補貼總金額約為2.608億元，平均每月約有150萬名市民受惠，每月的人均補貼金額約為87元。

2020-21年度的預算開支有所增加，主要由於政府優化補貼計劃。受2019年下半年公眾活動以及2020年1月以來2019冠狀病毒病疫情擴散

的影響，乘客人次有所下降，公共交通開支亦因而減少。這是我們在編製2020-21年度的預算補貼金額時並未計及的因素，而相關實際影響在現階段未能確定。

在2019年1月至2020年2月，受惠市民每月領取的補貼金額及每月的受惠人數如下：

月份	補貼金額(百萬元)	受惠人數(百萬)
2019年1月	185.7	2.35
2019年2月	120.9	1.93
2019年3月	181.8	2.36
2019年4月	152.8	2.18
2019年5月	171.2	2.26
2019年6月	158.1	2.20
2019年7月	169.6	2.22
2019年8月	162.5	2.15
2019年9月	157.0	2.17
2019年10月	141.0	1.99
2019年11月	121.7	1.80
2019年12月	151.3	2.10
2020年1月	170.4	1.92
2020年2月	90.4	1.08

值得注意的是，2019冠狀病毒病的疫情嚴重影響了2020年2月的公共交通乘客人次，以致2020年首2個月的受惠人數較2019年的為低。

3. 在補貼計劃下，每月發放的補貼可在3個月內領取，而2019年11月的補貼在2020年3月15日或之前仍可領取。現把2019年1月至10月涉及逾期未領取補貼的金額及受惠人數載列如下：

月份	涉及逾期未領取補貼的金額 (百萬元)	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	14.8	326 000
2019年2月	9.5	259 000
2019年3月	17.4	403 000
2019年4月	15.1	363 000
2019年5月	17.2	395 000
2019年6月	16.2	387 000
2019年7月	17.0	396 000
2019年8月	16.9	390 000
2019年9月	15.5	375 000
2019年10月	12.9	314 000

考慮到部分市民在計劃推行初期未必完全熟悉計劃的運作，我們在2019年5月16日推出臨時特別安排，讓在限期前未領取2019年1月至3月份補貼的人士，可申請補領逾期未領取的補貼。在2019年5月16日至8月15日的申請期內，運輸署共接獲322份申請，申領補貼總額約為23,000元。其後，共有293名申請人領取補貼，數額約為21,000元。

4. 運輸署把優化補貼計劃的宣傳工作外判予第三方承辦商，涉及的開支約為80萬元。承辦商負責設計及製作電視和電台廣告，以及設計、印製和分發海報等宣傳工作。
5. 運輸署一直採取一系列以風險為本的監管措施，確保公帑在計劃下運用得宜，並盡量減少濫用情況。監管措施包括安排實地視察及進行定期運輸調查，以收集營運數據及乘客統計資料、核實營辦商提交的報告，以及查核相關交易記錄。自補貼計劃實施以來，運輸署平均每月進行約50次實地視察和監察調查。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3656)

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 (陳美寶)
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：

- a. 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；
- b. 清理違例停泊單車行動的次數及沒收單車的總數，當中多少輛屬共享單車；
- c. 鑑於不少共享單車公司倒閉，政府有何措施清理廢棄單車；
- d. 過去三年，涉及單車的意外數字；
- e. 現時各區單車泊位數字；
- f. 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：181)

答覆：

- a. 在2019年，政府透過1823電話中心接獲2 349宗與單車有關的投訴，其中有310宗與無樁式自助單車租賃服務有關。
- b. 在2019年，政府進行了376次清理違例停泊單車聯合行動，移走了14 846輛單車，當中2 759輛屬無樁式自助租賃單車。
- c. 就業務性質而言，自助單車租賃與傳統單車租賃沒有基本分別，只是營運模式不同。根據《道路交通(泊車)規例》(第374C章)，任何人不得在非指定泊車處停泊車輛(包括單車)，亦不得在泊車處連續停泊車輛超過24小時。《土地(雜項條文)條例》(第28章)禁止不合法佔用未批租的政府土地；而《簡易程序治罪條例》(第228章)則禁止放置任何物品以致對人或車輛造成阻礙、不便或危害等。

根據上述法例，營辦商及／或使用者不應把單車停泊在不當的位置。政府會按既定程序處理單車(不論是傳統非自助模式租賃的單車、自助模式租賃的單車，抑或是私人擁有的單車)違泊問題，包括採取聯合清理行動。

- d. 在2017年、2018年及2019年，涉及單車的交通事故數字分別為1 917宗、1 804宗及1 738宗。
- e. 截至2019年12月各區的公共單車泊位數目表列於附件。
- f. 在新界9個新市鎮內，運輸署已為單車徑及單車設施擬定一系列改善措施，並會分階段實施。這些改善措施包括增加公共單車泊位，以及在單車徑上有急彎、陡斜坡道和行人過路處的不同地點增設安全設施。

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年第一季動工，預計在2021年年底完成。

第三批改善工程涉及餘下約160個地點(視乎地區諮詢及可行性評估的結果)，需進行較大規模或較複雜的建造工程。運輸署正與路政署商討有關改善工程的設計及施工，並會在敲定工程細節後計算出預算開支，以期訂立工程的優先次序和制定施工計劃。

各區現有單車泊位數目(截至2019年12月)

地區	單車泊位
中西區	32
灣仔	8
東區	44
南區	2
九龍城	75
深水埗	54
觀塘	0
葵青	20
油尖旺	108
黃大仙	0
離島	6 816
北區	6 359
西貢	5 763
沙田	12 542
大埔	6 186
荃灣	113
屯門	7 016
元朗	15 509
總計	60 647

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3657)

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 (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

過去3年，就本地道路運輸系統事宜，政府可否告知本會：

- a. 新登記的各燃料的私家車和其他車輛數字為何？
- b. 18區各區的違泊數字；
- c. 18區各區的泊車位數目為何；使用率為何；
- d. 未來3年，18區各區計劃新增的車位數字為何；
- e. 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：182)

答覆：

- a. 2017年至2019年，按車輛及燃料類別劃分的新登記車輛數目載於附件1。
- b. 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。2017年至2019年，5個警察總區的相關執法數字載於附件2。
- c. 過去3年，18區的泊車位數目載於附件3。

運輸署並沒有備存私營停車場使用率的資料。至於運輸署轄下的11個多層公眾停車場，其於2017年至2019年的平均使用率載於附件4。

- d. 政府一直致力增加泊車位供應，然而增加泊車位須視乎地區人士意見、用地限制和個別發展項目的進展，因此，運輸署沒有為未來數年訂立增設泊車位數目的目標。
- e. 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。

2017年至2019年的新登記車輛數目

2017年

車輛類別	首次登記車輛數目				
	汽油	柴油	電動	石油氣	總數
電單車	5 801	0	2	0	5 803
私家車	35 536	4 246	3 860	0	43 642
的士	0	0	0	1 947	1 947
專營巴士	0	684	15	0	699
非專營公共巴士	0	648	2	0	650
私家巴士	0	69	1	0	70
公共小巴	0	54	0	168	222
私家小巴	0	172	1	97	270
貨車	62	10 500	12	0	10 574
特別用途車輛	0	117	11	19	147

2018年

車輛類別	首次登記車輛數目				
	汽油	柴油	電動	石油氣	總數
電單車	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	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

車輛類別	首次登記車輛數目				
	汽油	柴油	電動	石油氣	總數
貨車	0	8 949	42	0	8 991
特別用途車輛	2	126	5	13	146

註：混合動力車輛計入其相應燃料類別內。

2017年至2019年發出的違例泊車定額罰款通知書數目

警察總區	年份		
	2017	2018	2019
港島	377 175	385 196	287 149
東九龍	299 716	351 968	251 430
西九龍	476 374	517 842	339 549
新界南	323 803	396 975	296 732
新界北	362 995	374 532	249 884
總計	1 840 063	2 026 513	1 424 744

過去3年各區的泊車位數目

地區	截至	泊車位數目*
中西區	20年2月	41 343
	19年2月	41 103
	18年2月	40 636
灣仔	20年2月	41 496
	19年2月	41 240
	18年2月	41 132
東區	20年2月	51 289
	19年2月	50 548
	18年2月	49 663
南區	20年2月	42 793
	19年2月	42 655
	18年2月	42 068
油尖旺	20年2月	39 565
	19年2月	38 259
	18年2月	37 849
深水埗	20年2月	34 942
	19年2月	34 818
	18年2月	34 150
九龍城	20年2月	52 293
	19年2月	53 729
	18年2月	53 402
黃大仙	20年2月	24 588
	19年2月	24 499
	18年2月	24 506
觀塘	20年2月	54 759
	19年2月	52 901
	18年2月	52 677
荃灣	20年2月	40 923
	19年2月	40 690
	18年2月	39 441

地區	截至	泊車位數目*
屯門	20年2月	45 815
	19年2月	45 350
	18年2月	45 003
元朗	20年2月	45 921
	19年2月	45 450
	18年2月	44 988
北區	20年2月	24 258
	19年2月	24 378
	18年2月	23 968
大埔	20年2月	31 829
	19年2月	30 803
	18年2月	30 696
西貢	20年2月	46 812
	19年2月	45 766
	18年2月	44 526
沙田	20年2月	79 427
	19年2月	78 692
	18年2月	77 947
葵青	20年2月	50 128
	19年2月	49 748
	18年2月	49 308
離島	20年2月	18 398
	19年2月	17 700
	18年2月	17 090
總計	20年2月	766 579
	19年2月	758 329
	18年2月	749 050

* 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。

2017年至2019年運輸署轄下政府多層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)		
			2017	2018	2019	2017	2018	2019
港島	天星碼頭停車場	377	70%	70%	56%	16%	16%	10%
	大會堂停車場	170	46%	58%	34%	10%	15%	8%
	林士街停車場	835	73%	68%	61%	46%	45%	40%
	堅尼地城停車場	195	83%	83%	75%	77%	75%	72%
	天后停車場	428	89%	81%	76%	70%	64%	62%
	筲箕灣停車場	385	85%	84%	71%	82%	81%	75%
	香港仔停車場	293	74%	76%	72%	87%	89%	88%
九龍	油麻地停車場	770	75%	73%	57%	44%	44%	40%
	黃大仙雙鳳街停車場	267	90%	86%	74%	93%	87%	84%
新界	葵芳停車場*	477	73%	74%	73%	71%	72%	76%
	荃灣停車場	545	91%	91%	85%	85%	88%	85%

[^] 不包括電單車泊車位。

* 2019年4月，涉及提供75個泊車位的葵芳停車場天台改作臨時汽車扣留中心。自2020年1月1日以來，已騰出54個私家車／客貨車泊車位供公眾使用，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：4914)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (-) 沒有指定

管制人員： 運輸署署長 (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就《公開資料守則》工作，請當局告知本會：

- 1) 請以列表形式列出，運輸署由2018年10月至今接獲《公開資料守則》(《守則》)索取資料、但只提供部分所需資料的申請當中，(i)只提供部分所需資料的申請內容、(ii)只提供部分資料的原因、(iii)拒絕披露部分資料的決定是否由首長級薪級第1點或第2點的人員作出(根據詮釋和應用指引1.8.2)、(iv)拒絕披露部分資料的決定是否經過「傷害或損害測試」，即披露資料的公眾利益是否超過可能造成的傷害或損害(根據詮釋和應用指引2.1.1)，如是，請提供詳情最後處理方法。

由2018年10月至12月

(i) 只提供部分所需資料的申請內容	(ii) 只提供部分資料的原因	(iii) 拒絕披露部分資料的決定是否由首長級薪級第1點或第2點的人員作出(根據詮釋和應用指引1.8.2)	(iv) 拒絕披露部分資料的決定是否經過「傷害或損害測試」，即披露資料的公眾利益是否超過可能造成的傷害或損害(根據詮釋和應用指引2.1.1)，如是，請提供詳情。

2019年

(i) 只提供部分所需資料的申請內容	(ii) 只提供部分資料的原因	(iii) 拒絕披露部分資料的決定是否由首長級薪級第1點或第2點的人員作出 (根據詮釋和應用指引 1.8.2)	(iv) 拒絕披露部分資料的決定是否經過「傷害或損害測試」，即披露資料的公眾利益是否超過可能造成的傷害或損害(根據詮釋和應用指引 2.1.1)，如是，請提供詳情。

- 2) 請以列表形式列出，運輸署由2018年10月至今接獲《公開資料守則》索取資料、但拒絕提供所需資料的申請當中，(i)拒絕提供所需資料的申請內容、(ii)拒絕提供所需資料的原因、(iii)拒絕披露資料的決定是否由首長級薪級第1點或第2點的人員作出(根據詮釋和應用指引 1.8.2)、(iv)拒絕披露資料的決定是否經過「傷害或損害測試」，即披露資料的公眾利益是否超過可能造成的傷害或損害(根據詮釋和應用指引2.1.1)，如是，請提供詳情最後處理方法。

由2018年10月至12月

(i) 拒絕提供所需資料的申請內容	(ii) 拒絕提供所需資料的原因	(iii) 拒絕披露資料的決定是否由首長級薪級第1點或第2點的人員作出 (根據詮釋和應用指引1.8.2)	(iv) 拒絕披露資料的決定是否經過「傷害或損害測試」，即披露資料的公眾利益是否超過可能造成的傷害或損害(根據詮釋和應用指引 2.1.1)，如是，請提供詳情。

2019年

(i) 拒絕提供所需資料的申請內容	(ii) 拒絕提供所需資料的原因	(iii) 拒絕披露資料的決定是否由首長級薪級第1點或第2點的人員作出(根據詮釋和應用指引1.8.2)	(iv) 拒絕披露部分資料的決定是否經過「傷害或損害測試」,即披露資料的公眾利益是否超過可能造成的傷害或損害(根據詮釋和應用指引2.1.1),如是,請提供詳情。

- 3) 若任何人認為部門未有遵行《守則》的任何規定,可要求該部門覆檢有關情況,請告知本會過往5年,每年部門(i)接獲覆檢的個案數目、(ii)該年接獲的覆檢個案中,覆檢後披露進一步資料的個案數目、(iii)覆檢的決定是否由首長級薪級第1點或第2點的人員作出。

接獲覆檢的年份	(i) 接獲覆檢的個案數目	(ii) 該年接獲的覆檢個案中,覆檢後披露進一步資料的個案數目	(iii) 覆檢決定的是否由首長級薪級第1點或第2點的人員作出
2015			
2016			
2017			
2018			
2019			

- 4) 參照《公開資料守則》詮釋和應用指引第1.16.1至1.19.1所指的作出回應的預定時間,請按年份以列表(及文字)形式告知本會以下資料:

(a)

接獲書面要求後的10日內：

	部門能夠提供所要求的資料的次數	部門需要就涉及第三者資料的要求而未能提供所要求的資料的次數	部門需要把要求轉介持有資料的另一部門而未能提供所要求的資料的次數	部門根據《公開資料守則》第2部的豁免條文而拒絕提供所要求的資料的次數	申請人不接受收費，並表示不願繼續有關申請，而撤回申請的次數
2020					
2019					
2018					
2017					
2016					

接獲書面要求後第10至21日內：

	部門能夠提供所要求的資料的次數	部門需要就涉及第三者資料的要求而未能提供所要求的資料的次數	部門需要把要求轉介持有資料的另一部門而未能提供所要求的資料的次數	部門根據《公開資料守則》第2部的豁免條文而拒絕提供所要求的資料的次數	申請人不接受收費，並表示不願繼續有關申請，而撤回申請的次數
2020					
2019					
2018					
2017					
2016					

接獲書面要求後第21至51日內：

	部門能夠提供所要求的資料的次數	部門需要就涉及第三者資料的要求而未能提供所要求的資料的次數	部門需要把要求轉介持有要求的另一部門而未能提供所要求的資料的次數	部門根據《公開資料守則》第2部的豁免條文而拒絕提供所要求的資料的次數	申請人不接受收費，並表示不願繼續有關申請，而撤回申請的次數
2020					
2019					
2018					
2017					
2016					

(b) 過去5年，部門未能於接獲要求後的21日的個案的：

日期	所要求的資料主題	具體原因

(c) 過去5年，部門未能於接獲要求後的51日的個案的：

日期	所要求的資料主題	具體原因

- 5) 請以列表列出，過去5年，部門根據《公開資料守則》第2部的豁免條文，而拒絕提供所要求的資料的個案裏，有多少個案的處理過程中，有向個人資料私隱專員諮詢意見？如有，部門最後有否全盤接納其意見？若部門拒絕接納或只部分接納個人資料私隱專員的意見，原因為何？

日期	主題	部門根據《公開資料守則》第2部的那一條豁免條文拒絕提供資料	部門有否全盤接納個人資料私隱專員的意見	拒絕接納或只部分接納個人資料私隱專員的意見的原因

提問人：陳淑莊議員（立法會內部參考編號：484）

答覆：

1. 在2018年10月至2019年9月期間，運輸署就3宗根據《公開資料守則》(《守則》)提出的申請，提供部分所索取的資料。該3宗申請的詳情表列如下：

提供部分所索取資料的申請內容	提供部分資料的理由
2014年至2017年期間「憲報公布各公共小巴(專線)路線組別客運營業證」的空白申請表及申請人遞交的已填妥申請表	根據《守則》第2.14段「第三者資料」及第2.16段「商務」拒絕提供申請人遞交的已填妥申請表。
全港各區2019-2020年度巴士路線計劃的擬稿，以及根據有關計劃進行公開招標的巴士路線	根據《守則》第2.10段「內部討論及意見」拒絕提供巴士路線計劃的擬稿。
一條專營巴士路線的服務詳情表，以及有關專營巴士公司在營辦商遴選計劃遞交的表格中承諾為該路線提供車費優惠的詳情	根據《守則》第2.16段「商務」拒絕提供該專營巴士公司承諾提供車費優惠的詳情。

拒絕提供部分所索取資料的決定由首長級薪級第2點的人員作出，並已經過「傷害或損害測試」，即我們認為披露所索取資料的公眾利益並不超過披露有關資料可能造成的傷害或損害。

2. 在2018年10月至2019年9月期間，運輸署就4宗根據《守則》提出的申請，拒絕提供所索取的資料。該4宗申請的詳情表列如下：

拒絕提供所索取資料的申請內容	拒絕提供所索取資料的理由
運輸署就延續專線小巴路線的客運營業證所擬備的評核報告	《守則》第2.14段「第三者資料」及第2.16段「商務」
專營巴士公司就營辦新巴士路線所提交的標書	《守則》第2.16段「商務」
每條專營巴士路線在2013年至2017年期間按原因劃分的每月脫班率	《守則》第2.14段「第三者資料」
政府接獲114項上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統建議的清單	《守則》第2.13段「研究、統計及分析」

拒絕提供所索取資料的決定由首長級薪級第2點的人員作出，並已經過「傷害或損害測試」，即我們認為披露所索取資料的公眾利益並不超過披露有關資料可能造成的傷害或損害。

3. 在2015年至2019年9月期間，運輸署接獲2宗覆檢申請。署方在覆檢後維持拒絕提供所索取資料的決定。覆檢的決定由首長級薪級第3點的人員作出。
4. 在2016年至2019年9月期間，運輸署在10日內、11至21日內和22至51日內提供所索取資料的次數分別為523次、96次和40次。根據《守則》第2部豁免條文拒絕提供所索取資料的次數為13次。

在接獲要求21日後提供所索取資料的個案，主要是由於所索取的資料繁複，需要較多時間處理。

本署並無未能在接獲要求後51日內提供所索取資料的個案。

5. 在2016年至2019年9月期間拒絕提供所索取資料的個案中，運輸署並無向個人資料私隱專員諮詢意見。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：5421)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

請列出過去5年，殘疾人士擁有駕駛執照的數字及按殘疾類別劃分。

提問人：張超雄議員 (立法會內部參考編號：1327)

答覆：

根據《道路交通條例》(第374章)第2條，「傷殘人士」指持有由衛生署署長或《醫院管理局條例》(第113章)所指的醫院管理局所簽署或經他人代其簽署的證明書，說明該人患有永久性疾病或身體傷殘，以致步行有相當困難。過去5年持有正式駕駛執照的上述傷殘人士數目如下。我們沒有按殘疾類別劃分的分項數字。

年份 (曆年)	截至年底持有香港正式駕駛執照的 傷殘人士數目
2015	2 596
2016	2 688
2017	2 699
2018	2 608
2019	2 547

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：5422)

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 (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就政府便利合資格殘疾人士駕駛的措施中，請政府提供以下資料：

1. 過去5年，整體「咪錶」泊車位及供傷殘駕駛者使用的「咪錶」泊車位的總數量、增長數量及新增的地點；供傷殘駕駛者使用的「咪錶」泊車位佔整體「咪錶」泊車位數量百份比，並按18區劃分；
2. 已規劃供傷殘駕駛者使用的「咪錶」泊車位及其他泊車位的數量及地點；
3. 過去5年，經運輸署進行傷殘人士駕駛能力評估的人數；當中獲發出批准信的人數；被拒發出批准信的人數，並按殘疾類別劃分；
4. 過去5年，已發出的「傷殘人士泊車許可證」的總數；
5. 政府有否考慮以電子隧道／道路收費系統取化以「代用券」的方式，讓殘疾駕駛者可以更方便免費使用政府管有的隧道及道路；若有，詳情為何；若沒有，原因為何？

提問人：張超雄議員 (立法會內部參考編號：1328)

答覆：

1. 在過去5年，18區設有收費錶的路旁泊車位及供持有傷殘人士泊車許可證駕駛者專用的路旁泊車位數目如下：

地區	2016年2月		2017年2月		2018年2月		2019年2月		2020年2月	
	收費錶*	持傷殘人士泊車許可證駕駛者專用#	收費錶*	持傷殘人士泊車許可證駕駛者專用#	收費錶*	持傷殘人士泊車許可證駕駛者專用#	收費錶*	持傷殘人士泊車許可證駕駛者專用#	收費錶*	持傷殘人士泊車許可證駕駛者專用#
中西區	438	21	440	21	443	21	443	23	448	23
灣仔	938	40	950	41	954	41	954	44	962	42
東區	385	23	381	24	387	26	383	28	412	28
南區	592	18	592	18	592	18	592	19	594	20
油尖旺	1 483	50	1 488	56	1 480	54	1 478	54	1 468	54
深水埗	1 165	29	1 166	31	1 166	33	1 165	33	1 191	34
九龍城	2 176	34	2 181	36	2 193	36	2 203	38	2 203	39
黃大仙	277	21	277	21	277	21	279	21	279	21
觀塘	380	22	375	24	375	25	375	25	410	27
荃灣	452	12	453	12	457	14	467	15	466	18
屯門	1 008	9	1 008	9	996	10	993	12	1 005	12
元朗	769	14	749	16	756	17	755	19	754	22
北區	913	5	913	5	913	6	899	7	898	7
大埔	1 265	14	1 263	15	1 262	16	1 262	14	1 230	14
西貢	925	13	925	12	925	16	981	20	979	21
沙田	1 361	21	1 374	21	1 370	21	1 369	22	1 378	22
葵青	361	24	385	26	385	26	385	27	384	27
離島	152	4	152	4	154	4	154	4	153	4
總計	15 040	374	15 072	392	15 085	405	15 137	425	15 214	435
與去年比較的變動	-	-	32	18	13	13	52	20	77	10
持有傷殘人士泊車許可證的駕駛者專用的路旁泊車位佔設有收費錶泊車位的百分比	-	2.49%	-	2.60%	-	2.68%	-	2.81%	-	2.86%

* 數字是指為中型貨車／重型貨車、巴士及電單車以外車輛而設的路旁泊車位。

數字是指持有傷殘人士泊車許可證的駕駛者專用的路旁泊車位。

2019年2月至2020年2月，新增的持有傷殘人士泊車許可證駕駛者專用路旁泊車位的地點如下：

地區	地點	新增／取消泊車位數目
灣仔	石水渠街	-2
南區	崇文街	+1
油尖旺	炮台街	+1
	新填地街	-1
深水埗	大南街	+1
九龍城	戴亞街	+1
觀塘	海濱道	+2
荃灣	眾安街	+1
	古坑道	+1
	路德圍	+1
元朗	豐樂里	+1
	鳳攸北街	+1
	仁樂坊	+1
西貢	集福路	+1
總計		10

- 由於劃設新的收費錶泊車位會取決於地區人士意見、用地限制及相關工程的進展，運輸署無法準確預測未來數年這類泊車位的新增數目。
- 過去5年，曾接受運輸署駕駛能力評估的傷殘人士數目及運輸署發出列明申請接受有關評估的人士可駕駛或學習駕駛指定車輛類別的批准信數目如下：

年份	曾接受運輸署駕駛能力評估的傷殘人士數目	發出的批准信數目
2015	464	461
2016	546	544
2017	545	542
2018	532	531
2019	628	628

過去5年，按殘疾類別劃分，運輸署就有關申請發出拒絕信的數目如下：

年份	頭／ 肩部受 傷／患病	上肢及胸部 受傷／患病	下肢受 傷／ 患病	脊椎受 傷／ 患病	其他 病情	總計
2015	0	0	3	0	0	3
2016	1	1	0	0	0	2
2017	0	0	2	0	1	3
2018	0	0	0	0	1	1
2019	0	0	0	0	0	0

4. 過去5年發出的傷殘人士泊車許可證的總數如下：

年份（截至年底）	發出的傷殘人士泊車許可證總數
2015	1 678
2016	1 745
2017	1 775
2018	1 795
2019	1 790

5. 政府計劃分階段在政府收費隧道及青沙管制區實施不停車繳費系統。待不停車繳費系統實施後，預計獲運輸署批准的殘疾駕駛者將繼續獲豁免政府收費隧道及青沙管制區的收費。我們初步計劃由不停車繳費系統的後端系統自動處理豁免繳費程序。我們在制定不停車繳費系統的整體實施計劃時，會擬訂有關詳細安排。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：5424)

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 (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

政府有否考慮在未來引入更多無障礙的士及引入無障礙小巴車款，以便利長者及殘疾人士需要？

提問人：張超雄議員 (立法會內部參考編號：1330)

答覆：

為進一步推動「無障礙運輸」，政府展開可供輪椅上落的低地台公共小巴試驗計劃(試驗計劃)，並鼓勵的士業界採用可供輪椅上落的的士型號。

試驗計劃在2018年1月展開。2輛可供輪椅上落的低地台公共小巴先後在2018年1月26日及5月28日投入服務，目前分別行走港島專線小巴第54M號路線(堅尼地城站－瑪麗醫院)及新界專線小巴第808號路線(錦英苑－威爾斯親王醫院)。運輸署正檢討試驗計劃的成效，預期檢討在2020年上半年完成。政府會因應檢討結果，與公共小巴業界進行商討，就可供輪椅上落的低地台公共小巴的運用(包括應否再作試驗)進一步考慮未來路向。

至於可供輪椅上落的的士，政府一直協助的士業界物色和引入合適的新的士型號。事實上，2019年1月市場上有主要汽車供應商推出一款可供輪椅上落的新型號的士。本港的可供輪椅上落的士數目，由2015年年初約20輛，增加至2020年2月約1 000輛。政府會密切留意公眾和業界使用可供輪椅上落的士的情況，並研究如何進一步鼓勵業界採用可供輪椅上落的的士型號，為輪椅使用者提供更多交通選擇。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：5426)

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 (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

過去政府因專營巴士及非專營巴士的嚴重交通意外，均成立工作小組檢討目前服務。該小組目前的進度為何？相關建議的落實情況為何？

提問人：張超雄議員 (立法會內部參考編號：1332)

答覆：

為強化在加強專營巴士安全的工作，運輸署在2019年年初將其「加強專營巴士安全工作小組」[現已改稱為「加強專營巴士安全委員會」(「巴士安全委員會」)]改組為常設組織。「巴士安全委員會」之下設有2個小組委員會，分別是「巴士車長訓練、疲勞及工作時數管理小組委員會」及「車內安全裝置及科技小組委員會」。「巴士安全委員會」及轄下小組委員會一直就香港專營巴士服務獨立檢討委員會(「檢討委員會」)所提建議的跟進工作提供意見和進行密切監督。自2019年4月以來，「巴士安全委員會」及轄下小組委員會共召開了10次會議。

截至2019年年底，在「檢討委員會」提出的45項建議中，有43項已落實完成或正推展(當中部分成為恆常措施／工作)。政府正詳細研究其餘2項建議(當中涉及法律修訂或取決於其他措施的推行進度)，以擬定下一步工作。就各項建議所採取跟進工作的最新進展，載列於附件。

非專營巴士方面，運輸署在2019年1月就改善非專營巴士安全與非專營巴士業界成立工作小組，至今舉行了4次會議。與會者在會議上協議，業界會為所有在2019年7月1日或之後訂購的新巴士，在所有乘客座位安裝安全帶，並安裝電子數據記錄儀(俗稱「黑盒」)。至於其他安全裝置，業界亦承諾就部分巴士安裝的電子穩定控制系統、車速限制器及司機監察系統進行測試。

《香港專營巴士服務獨立檢討委員會報告》

建議及跟進工作最新進展摘要

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
<p>(i) 專營巴士安全總監</p> <p>(1) 運輸署設立所需架構，從而建立積極主動的對策，以確保巴士安全。</p> <p>(2) 運輸署委任 1 名專營巴士安全總監，並成立小規模的巴士安全小組。</p>	<p><u>正推展</u></p> <p>運輸署已制定有關委任專營巴士安全總監及設立專營巴士安全小組的人手編制及工作範疇等安排。如有關增加人力資源的撥款獲立法會批准，運輸署可望於 2020-21 年度內設立由 1 名專營巴士安全總監所領導的專營巴士安全小組，從而建立積極主動的對策，並推動和落實確保專營巴士安全的相關措施。</p>
<p>(3) 專營巴士營辦商各自委任安全總監。</p>	<p><u>已落實完成</u></p> <p>所有專營巴士營辦商已各自委任其安全總監。</p>
<p>(ii) 旨在加強專營巴士安全的常設工作小組</p> <p>(4) 擴大常設工作小組成員範圍，包括具備專營巴士專門知識的獨立人士。</p>	<p><u>已落實完成</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 運輸署的加強專營巴士安全工作小組已改為常設組織，並於 2019 年年初進行改組，改名為「加強專營巴士安全委員會」（「巴士安全委員會」），並委任了 2 名本地專家學者為成員。 巴士安全委員會之下設有 2 個小組委員會，分別是車內安全裝置及科技小組委員會及巴士車長訓練、疲勞及工作時數管理小組委員會，就相關課題聚焦地進行討論及監督跟進工作，並向巴士安全委員會匯報工作進度。

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
	<ul style="list-style-type: none"> 在 2019 年，「巴士安全委員會」分別在 4 月、6 月及 11 月召開會議，而其轄下的 2 個小組委員會亦共召開過 7 次會議。
<p>(iii) 科技安全裝置：運輸署科技小組</p> <p>(5) 運輸署盡快成立專責科技小組。</p>	<p><u>已落實完成</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 運輸署以現時處理中的各個個別科技項目為基礎，向相關分部增撥人員，專職負責運輸科技事宜。 待日後專營巴士安全小組設立後，該小組將會專職負責處理專營巴士安全及科技安全裝置事宜。
<p>(6) 專責科技小組與海外司法管轄區內獲認受的機構(例如倫敦運輸局或新加坡陸路交通管理局)建立聯繫，分享資訊。</p>	<p><u>已落實完成(成為恆常工作)</u></p> <p>現時，運輸署已與海外司法管轄區獲認受的機構建立聯繫，例如英國倫敦運輸局及新加坡陸路交通管理局，以分享資訊。運輸署會繼續及進一步加強與有關海外機構的聯繫及交流。</p>
<p>(7) 專營巴士營辦商委任轄下職員負責科技安全裝置，並與獲認受的海外司法管轄區內專營巴士營辦商建立聯繫，分享資訊。</p>	<p><u>已落實完成(成為恆常工作)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 現時，本港的專營巴士營辦商已與海外司法管轄區的專營巴士營辦商建立聯繫，以分享資訊。 各專營巴士營辦商的安全總監已統籌處理科技安全裝置的事宜，並加強與海外專營巴士營辦商的聯繫及交流，包括前往海外(例如新加坡、日本及英國等)和中國內地與當地巴士營辦商及製造商就有關巴士安全及先進科技應用等課題進行聯繫及交流。

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
<p>(iv) 資助</p> <p>(8) 運輸署設立小數額的基金，資助專營巴士營辦商採用新的安全科技。</p>	<p><u>已落實完成(成為恆常工作)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 運輸署已檢視現有的基金，並得悉創新科技署下的「創新及科技基金」的資助範圍應可涵蓋新的專營巴士安全科技。該基金(包括旗下的伙伴研究計劃或科技券計劃)為本地大學、公營科研機構、本地企業、工商協會團體等提供財政支援，鼓勵和協助他們提升科技水平，並為其業務注入更多創新意念。 運輸署已將上述基金的資助範圍通知專營巴士營辦商，並鼓勵營辦商申請有關基金，以助其研發及採用提升專營巴士安全及運作的新科技。 此外，運輸署現正就在現役雙層巴士加裝電子穩定控制系統、車速限制減速器，以及在上層乘客座位加裝安全帶的政府資助計劃作出跟進，詳情載於第 10 項。
<p>(9) 運輸署委聘獨立顧問，就部分專營巴士上層座椅加裝安全帶，進行成本效益分析。</p>	<p><u>已落實完成</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 所有由 2018 年 7 月起訂購的新巴士，均會在所有乘客座椅裝設安全帶。截至 2019 年年底，已有約 400 部新購置並已裝設安全帶的巴士投入服務。 運輸署在 2019 年 2 月委任獨立顧問^{註 1}就在專營巴士加裝安全帶進行成本效益分析，並於同年 9 月完成有關研究。分析顯示政府應考慮為 2016 年或以後登記的雙層巴士(約 1 900 部)的上層乘客座位安裝安全帶。此外，有關研究亦認為配置安全帶的巴士應優先調派至行走快速道路及車程較長的路線中運作。

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
	<p>(^{註 1} 有關研究由香港理工大學土木及環境工程學系團隊作為獨立顧問進行。有關研究報告已提交予「巴士安全委員會」，並上載於運輸署網頁。)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 因應研究結果，運輸署與各專營巴士營辦商將安排為約 1 900 部現役雙層巴士的上層乘客座位安裝安全帶。有關安裝工作於 2020 年第二季開始陸續展開，預計 3 年內完成，當中 700 部預期可於 2020 年內完成。政府會資助專營巴士營辦商八成相關安裝費用，其餘費用和日後的維修保養則由專營巴士營辦商負擔。 • 預計當有關加裝工作於 2022 年完成後，連同新購的巴士，屆時將有超過 3 000 部巴士配有安全帶。運輸署會與專營巴士營辦商落實優先調派該等巴士在行走快速公路並較少停站的長途巴士路線運作。
<p>(10) 運輸署委聘獨立顧問，就加裝電子穩定控制系統、具有減速功能的車速限制器(「車速限制減速器」)及證實技術上可行的所有其他安全裝置，進行成本效益分析，然後才要求專營巴士營辦商安裝該等裝置。</p>	<p><u>已落實完成</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 鑑於電子穩定控制系統及車速限制器行之有效，運輸署已根據巴士生產商及專營巴士營辦商提供的成本資料及參考海外的相關研究結果，進行成本效益檢討。相關的工作已經完成，結果顯示政府應考慮為所有在技術上可作相關加裝的現役巴士(約 4 200 部)加裝電子穩定控制系統及車速限制減速器。 • 因應研究結果，運輸署與各專營巴士營辦商將安排為約 4 200 部現役雙層巴士加裝電子穩定控制系統及車速限制減速器。有關安裝工作將於 2020 年第二季開始陸續展開，預計 4 年內完成。政府會資助專營巴士營辦商八成相

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
	<p>關安裝費用，其餘費用和日後的維修保養則由專營巴士營辦商負擔。</p> <ul style="list-style-type: none"> 所有由 2018 年 7 月起訂購的新巴士，都會配置電子穩定控制系統及車速限制減速器。預計當有關加裝工作於 2023 年完成後，連同新購的巴士，屆時將有超過 5 500 部巴士配有電子穩定控制系統及車速限制減速器。
<p>(v) 安全表現指標</p>	
<p>(11) 運輸署訂立較細緻的安全表現指標。</p>	<p><u>已落實完成(成為恆常工作)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 運輸署已參考倫敦運輸局的安全表現指標，並與各專營巴士營辦商敲定在本港採用的安全表現指標及統一相應的數據格式。
<p>(12) 運輸署邀請倫敦運輸局就其採用的安全表現指標，詳加闡明及澄清。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 全新採用的安全表現指標會由原來的 2 個項目^{註 2}增加至 19 個項目。該等項目涵蓋 6 個範疇(包括一般安全、巴士乘客安全、巴士運作及網絡安全、巴士工程安全、員工工作安全，以及管理及保證系統)，以期可以全方位檢視專營巴士營辦商的相關安全表現及趨勢，從而有助推行針對性的研究及措施，以進一步加強專營巴士安全。 <p>(^{註 2}該 2 個項目為：(i)巴士檢驗時發現有關安全的故障；及(ii)每百萬行車公里中涉及交通意外的巴士數目。)</p> <ul style="list-style-type: none"> 運輸署與各專營巴士營辦商由 2019 年 7 月開始收集有關數據進行試驗，並已於 2020 年 1 月 1 日起利用新一套表現指標量度安全表現。

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
<p>(vi) 專營巴士意外數據</p> <p>(13) 公開遠期計劃中巴士安全章節內的意外數據資料。</p>	<p><u>已落實完成(成為恆常工作)</u></p> <p>運輸署已統整數據及與專營巴士營辦商落實有關公布安排。各專營巴士營辦商已於 2020 年 1 月/2 月陸續在其網頁公布其於 2019 年提交的遠期計劃中巴士安全章節內的意外數據。</p>
<p>(14) 運輸署要求專營巴士營辦商每月向運輸署匯報所有意外。</p>	<p><u>已落實完成(成為恆常工作)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 運輸署已要求各專營巴士營辦商每月向運輸署匯報所有涉及專營巴士的意外。 • 由 2019 年開始，運輸署已備存巴士意外的數據庫，並已與專營巴士營辦商劃一了匯報/分析的安排，以定期向「巴士安全委員會」匯報和作適當跟進。
<p>(15) 運輸署考慮設立有關專營巴士意外數據的共同匯報/分析系統。</p>	
<p>(16) 運輸署就報告超速駕駛或急速剎車事件，指定專營巴士營辦商採用劃一臨界值。</p>	<p><u>已落實完成(成為恆常工作)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 運輸署已與各專營巴士營辦商完成就超速駕駛及急速剎車情況設立劃一目標臨界值，以發出實時警報及製備報告以與車長跟進。有關臨界值為： <ul style="list-style-type: none"> (i) 超速駕駛 <ul style="list-style-type: none"> 實時警報 – 時速超過 50 公里或 70 公里(視乎路段的車速限制)； 製備報告 – 持續 10 秒時速超過 55 公里或 75 公里；及 (ii) 急速剎車 <ul style="list-style-type: none"> 製備報告 – 超過 0.4 重力。 • 就超速駕駛的情況自動向巴士車長發出實時警報並編製特別報告的措施已實施。
<p>(17) 運輸署就報告突然加速事件，指定專營巴士營辦商採用劃一臨界值。</p>	
<p>(vii) 實時警報</p> <p>(18) 運輸署要求專營巴士營辦商就超速、減速及加速向車長發出實時警報，以及製備這些事件的紀錄。</p>	

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
	<ul style="list-style-type: none"> • 專營巴士營辦商在推行有關措施時有向巴士車長解釋公司如何採用有關臨界值，並就個別巴士車長的報告作跟進行動。在推行期間，專營巴士營辦商發現超速報告的數字有顯著的下降，因而相應逐步將較寬鬆的臨界值收緊，讓巴士車長逐漸適應及持續改善駕駛安全。專營巴士營辦商已向「巴士安全委員會」匯報有關情況，而委員備悉有關進展並會繼續密切留意專營巴士營辦商的實施情況。 • 運輸署會與各專營巴士營辦商跟進實施劃一目標臨界值的時間表，以期於 2020 年內全面實施。
<p>(19) 運輸署及專營巴士營辦商探討以下可行性：向營辦商控制中心發出實時或接近實時有關超速、減速及加速的自動警報，以及在適當時與車長溝通。</p>	<p><u>正研究</u></p> <p>待有關為超速駕駛及急速剎車情況設立劃一臨界值的工作落實後，運輸署會與各專營巴士營辦商探討有關建議的可行性及可行的實施時間表。</p>
<p><i>(viii) 巴士車長培訓</i></p> <p>(20) 運輸署與專營巴士營辦商合作，以確定車長培訓制度的主要成效指標。</p>	<p><u>正推展</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 運輸署向所有專營巴士營辦商發出的《專營巴士車長訓練綱領實務守則》（「《實務守則》」），已於 2018 年 10 月起實施。 • 運輸署已於 2019 年年底（即《實務守則》實施一年後）與各專營巴士營辦商開始就該《實務守則》的實施情況進行檢討，以及識別及制訂車長培訓制度的主要成效指標，預計有關檢討工作將於 2020 年內完成。

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
(21) 運輸署規定，須把疲勞管理納入車長培訓課程。	<p><u>正推展</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 現時專營巴士車長的培訓課程中已加入疲勞管理的元素，包括提醒車長要有足夠休息恢復精神和體力，避免因連續長時間工作而產生疲勞，留意個人的身體狀況與可承受的工作時間以確保精神狀況適宜駕駛，以及多作運動以保持身體健康等。 運輸署會於研究疲勞識別和管理的課題時一併探討進一步加強巴士車長相關培訓的可行性。 <p>[請同時參閱下文第 25 至 27 項]</p>
(22) 運輸署撥款資助車長修讀專門課程，學習處理辱罵他人和憤怒的乘客。	<p><u>正推展</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 運輸署已計劃製作有關專營巴士車長應對難處理乘客的培訓教材。教材以網上短片課程形式為主，內容將包括學習處理辱罵他人和憤怒的乘客等課題。 運輸署已與專營巴士營辦商制定有關教材及實施安排，預計於 2020 年第一季度展開有關工作，並於 2020 年下半年完成製作及實施。
(ix) 《巴士車長工作、休息及用膳時間指引》	
(23) 委任識別和管理疲勞駕駛方面的專家加入常設工作小組，成為委員。	<p><u>已落實完成</u></p> <p>運輸署已委任本地專家加入「巴士安全委員會」為成員。</p>
(24) 在規例中訂明有關工時的指引。	<p><u>正推展</u></p>
(25) 常設工作小組考慮每更 14 小時的特別更是否符合巴士安全。	<ul style="list-style-type: none"> 運輸署已於 2018 年發出最新修訂的《巴士車長工作、休息及用膳時間指引》(《指引》)。所有專營巴士營辦商均在 2019 年第二季開始全面實施該修訂《指引》。
(26) 常設工作小組考慮限制車長在一段期間(例如 14 日或 28 日)內的總駕駛時數。	

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
<p>(27) 常設工作小組委聘獨立顧問進行成本效益分析，以探討廢除特別更(例外於 22 小時值勤規定)有何影響，特別是潛在的安全改善、須增聘車長的人數和成本，以及對專營巴士票價的影響。</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 運輸署已檢視各專營巴士營辦商執行《指引》的情況。 • 考慮到專營巴士營辦商有需要照顧市民在上下午繁忙時間的乘車需要，修訂的《指引》讓巴士公司可適度安排每更不超逾 14 小時(但駕駛時間仍不可超逾 10 小時及期間需提供不少於 3 小時的休息時間)的特別更次。現時，專營巴士營辦商已開始實施實際編訂的更次時間不超逾 13.5 小時的安排，並會視乎增聘巴士車長的進度，計劃逐步於 2020 年年底前把特別更次的工作時數縮短至 13 小時。 • 運輸署除了跟進及監察專營巴士營辦商實施新修訂的《指引》外，亦一直研究疲勞識別和管理以進一步全面檢討《指引》，當中會包括有關較長時間的特別更次安排是否符合安全要求及其廢存的成本效益分析，以及是否和如何限制巴士車長在一段期間內的總駕駛時數等細節。 • 在考慮部分海外司法管轄區有關疲勞駕駛的文獻及研究報告後，運輸署察悉有各種不同的因素(包括工作時數、編更安排、休息時間，以及巴士車長的生活作息、睡眠規律和個人身體狀況等)都可能引致巴士車長疲勞。運輸署隨後與來自香港理工大學的「巴士安全委員會」專家成員以及另外 2 名本地專家^{註 3} 探討進一步的工作。 <p>(^{註 3} 一位是註冊職業治療師、特許職業安全及健康監督兼工作及駕駛能力評估專家，另一位是工業工程師而其研究側重於人為因素在工作保健系統中的應用。)</p>

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
	<ul style="list-style-type: none"> • 依照有關海外做法的初步探討結果以及運輸署與本地專家／學者的繼後討論，運輸署已向「巴士安全委員會」報告其計劃委聘獨立本地專家顧問就香港專營巴士行業有關識別和管理疲勞駕駛的課題進行研究。初步研究方向包括： <ul style="list-style-type: none"> (i) 了解專營巴士車長疲勞駕駛的整體情況、根本問題及成因； (ii) 研究現有《指引》所定的專營巴士車長工作時數、休息時間、編更安排(包括特別更次)與車長疲勞駕駛的關係；以及 (iii) 探討相應的改善策略和措施。 • 研究將會邀請所有專營巴士營辦商及其車長的參與。 • 至於有關在規例中訂明有關工時指引的建議，將於研究識別和管理疲勞駕駛的課題時一併跟進。
<p>(28) 城巴有限公司(城巴)／新世界第一巴士服務有限公司(新巴)和運輸署緊密合作，以確保城巴／新巴為當特別更的車長提供足夠的休息設施。</p>	<p><u>已落實完成(成為恆常工作)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 現時全港共有 299 個巴士總站(包搭港鐵巴士路線的總站)。各專營巴士公司已陸續於現有巴士總站增加洗手間和休息設施，以照顧巴士車長的需要。現時，超過 95%的巴士總站已設有洗手間或在 3 分鐘步行距離內有洗手間設施。餘下的基本上在約 4 至 7 分鐘步行距離內有洗手間設施。另一方面，約 90%的巴士總站已設有可供巴士車長使用的休息設施。 • 除於 2018 年在柴灣車廠、海洋公園及上環的巴士停泊用地提供新休息室／休息設施外，城巴及新

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
	<p>巴亦於 2019 年陸續在不同位置(包括中環交易廣場等)提供更多休息設施供巴士車長使用。</p> <ul style="list-style-type: none"> 在 2017 至 2019 年，政府共批出 74 宗由專營巴士營辦商提出提供工作室／休息室／休息設施的申請。
<p>(x) 兼職車長：其他受僱工作</p> <p>(29) 運輸署訂明專營巴士營辦商須就兼職車長的其他受僱工作獲取、備存及更新的資料，包括工作性質和時間。</p>	<p><u>已落實完成(成為恆常工作)</u></p> <p>現時，每間專營巴士營辦商已各自訂有一套機制讓兼職車長報告其他受僱工作的資料。</p>
<p>(30) 運輸署要求新大嶼山巴士(1973)有限公司(嶼巴)獲取及備存由冠忠或任何其他巴士和司機供應商向其提供的車長在其他受僱工作中當值、駕駛時間及休班時間的紀錄，而嶼巴必須信納這些車長為嶼巴執行駕駛職務時符合《指引》。</p>	<p><u>已落實完成(成為恆常工作)</u></p> <p>因應運輸署的要求，嶼巴已獲取及備存由任何其他巴士和司機供應商向其提供的巴士車長在其他受僱工作中當值、駕駛時間及休班時間的紀錄。</p>
<p>(xi) 為巴士車長提供休息和洗手間設施</p> <p>(31) 運輸署修訂《運輸策劃及設計手冊》，以刪除以下條文：鄰近發展項目如設有洗手間設施，便無須在巴士總站為巴士營辦商員工提供該等設施。</p>	<p><u>已落實完成(成為恆常工作)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 運輸署已於 2019 年 8 月修訂《運輸策劃及設計手冊》相關條文，加入於規劃新公共交通交匯處及巴士總站時需提供巴士車長及員工休息和洗手間等基本設施的指引，並提供範本圖樣及相關適用面積予規劃人員參考。
<p>(32) 運輸署邀請規劃署修訂《香港規劃標準與準則》第八章第 4.1.6 條，以訂明巴士總站必須提供洗手間和休息設施。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 規劃署已於 2019 年 12 月修訂《香港規劃標準與準則》中的相關條文。
<p>(33) 政府在新建的公共交通交匯處和巴士總站設置固定構築物，用作站長室及附設洗手間設施的休息室。</p>	

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
(34) 運輸署邀請運房局局長的代表成為運輸署專責小組的成員，以監察在公共交通交匯處和巴士總站提供附屬設施的事宜。	<p><u>已落實完成(成為恆常工作)</u></p> <p>運輸及房屋局的代表已加入並參與由運輸署統籌的跨部門專責小組會議，以監察在公共交通交匯處和巴士總站提供該等附屬設施的事宜。</p>
<p>(xii) 辱罵和襲擊車長</p> <p>(35) 運輸署和香港警務處(警務處)推行長期計劃，透過新聞媒體、電視台及社交媒體，教育公眾明白辱罵正在執行職務的車長既不能接受，亦會構成刑事罪行。</p>	<p><u>已落實完成(成為恆常工作)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 運輸署於 2019 年 2 月 25 日推出一系列電視及網上宣傳短片，加強乘客乘坐公共交通工具時的安全及禮讓意識(包括尊重巴士車長)。 • 運輸署及警務處已制訂長期宣傳計劃，透過不同渠道(包括網上及電台宣傳短片／聲帶及《道路安全通訊》等)，宣傳乘客安全及行為等事項。 • 運輸署及警務處會定期檢討有關計劃推行情況。
(36) 運輸署要求專營巴士營辦商張貼告示，以提醒專營巴士乘客辱罵車長既不能接受，亦會構成刑事罪行。	<p><u>已落實完成</u></p> <p>運輸署已統整有關告示內容，而各專營巴士營辦商亦已在巴士車廂內張貼有關告示，以提醒乘客切勿騷擾巴士車長駕駛。</p>
(37) 運輸署要求專營巴士營辦商在巴士前門和車長座位安裝可錄音攝錄機。	<p><u>已落實完成</u></p> <p>各專營巴士營辦商已為旗下於車長座位安裝有閉路電視的巴士，加裝錄音設備及開啟有關功能。</p>
(38) 建議訂立具體的法例條文，把向正在執行公務的車長作出帶恐嚇、辱罵或侮辱成分的言行，訂為罪行。	<p><u>正研究</u></p> <p>運輸署正檢視現行相關法例條文，是否足夠對向正在執行公務的巴士車長作出帶恐嚇、辱罵或侮辱成分言行的乘客作出檢控，並同時會諮詢相關政府政策局／部門。</p>

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
<p>(xiii) 在專營巴士站及附近違例停車</p> <p>(39) 盡快將有關的法例條文提交立法會，以訂明定額罰款通知書必須送達車主而不是固定在車輛上或交付司機，以及准許送達電子通知書。</p>	<p><u>正推展</u></p> <p>就利用科技協助交通執法方面，警務處在 2020 年 3 月中在灣仔、將軍澳和深水埗警區開展電子定額罰款通知書先導計劃。在先導計劃下，前線執法人員會在違例現場以手提裝置處理違泊車輛的資料，並即時以流動便攜列印機列印定額罰款通知書。根據警務處提供的資料，先導計劃會逐步擴展至所有警區。長遠而言，政府計劃制訂立法建議，以擴大《定額罰款(交通違例事項)條例》(第 237 章)及《定額罰款(刑事訴訟)條例》(第 240 章)下送達定額罰款通知書的方法。</p>
<p>(40) 運輸署和警務處探討以下可行性：在合適的有利地點(特別是燈柱)安裝閉路電視攝錄機，以監察專營巴士站及附近的違例停車黑點。</p>	<p><u>正推展</u></p> <p>警務處正與物流及供應鏈多元技術研發中心合作籌劃試驗計劃，選取合適地點設置攝錄機，以影像分析技術協助進行實際執法行動，針對部分較為普遍會導致交通阻塞的交通罪行，包括車輛在巴士站及不准停車範圍違例停車等。有關計劃目前仍在籌備階段，警務處會在擬定具體細節(包括試驗地點等)後和落實試驗計劃前再向相關持份者簡介有關情況。視乎籌備工作的進展，預計試驗計劃可在 2020 年內展開。</p>
<p>(41) 專營巴士營辦商與警方合作，向警方提供安裝在專營巴士的攝錄機所錄得在專營巴士車站及附近違例停車的閉路電視影片。</p>	<p><u>已落實完成(成為恆常工作)</u></p> <p>專營巴士營辦商已聯繫警務處，並不時向警方提供錄得在專營巴士車站及附近違例停車的閉路電視影片，以便警方跟進。</p>

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
<p>(xiv) 為專營巴士而設的優先措施</p> <p>(42) 運輸署考慮設立有關系統，讓巴士離站時優先駛回道路。</p>	<p><u>正推展</u></p> <p>運輸署已由 2019 年 9 月起在沙田、葵芳、九龍城及中環陸續試行新的巴士友善交通措施，包括引入新設計的「請讓巴士」交通標誌，以及「慢駛」和「請讓巴士」道路標記。同時，專營巴士營辦商會在駛經試行地點的部分巴士車身背面貼上「請讓巴士」標貼。</p>
<p>(43) 運輸署在合適地點，更多使用巴士專線。</p>	<p><u>已落實完成(成為恆常工作)</u></p> <p>運輸署一直致力推展此事項。現時全港共有 79 段巴士專線及 14 個巴士專用入口。運輸署會繼續於合適地點增設更多巴士專線，例如運輸署將在寶康路通往將軍澳隧道的支路設置巴士專線，相關工程預計於 2020 年年中完成。</p>
<p>(xv) 路線風險評估</p> <p>(44) 運輸署要求專營巴士營辦商就旗下巴士行走的每一條路線，向運輸署提供路線風險評估。</p>	<p><u>正推展</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 運輸署已與各專營巴士營辦商敲定路線風險評估的詳細安排。在進行有關風險評估時，專營巴士營辦商須檢查及評估每條巴士路線的實際運作情況(包括道路、附近環境、其他車輛或行人的活動等)，並因應每條巴士路線其獨特的運作情況向車長提供充足及合適的駕駛指示。 • 專營巴士公司由 2019 年第四季起陸續為旗下所有路線進行路線風險評估，預計於 2020 年年底完成並向運輸署提交報告。

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
<p><i>(xvi) 車速限制</i></p> <p>(45) 運輸署物色合適地點，試行每小時 30 公里的低車速限制區。</p>	<p><u>正推展</u></p> <p>根據「提升香港易行度顧問研究」，運輸署初步建議在深水埗市集街區路段試行低速限制區。運輸署於 2019 年 6 月至 8 月舉行了公眾參與活動，諮詢持份者的意見。研究顧問正擬訂實施安排。運輸署會在今年稍後時間再行與深水埗區議會及有關持份者溝通。</p>

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：5615)

總目： (186) 運輸署
分目： (700) 一般非經常開支
綱領： (-) 沒有指定
管制人員： 運輸署署長 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

「89F為6條主要離島渡輪航線於延續牌照期(2020-21)提供特別協助措施」、「89P成立智慧交通基金」及「89Q為離島渡輪航線提供的船隻資助計劃」新項目的預算開支及工作計劃為何？為何撥款申請需要連同撥款條例草案一併提交立法會批核？即使以上並非新安排，為何並非獨立向立法會財務委員會申請？

提問人：張超雄議員 (立法會內部參考編號：852)

答覆：

有關項目的預算開支和工作計劃詳列如下—

	項目	預算開支 (千元)	工作計劃
1	89F - 為6條主要離島渡輪航線 ^{註1} (6條主要航線)於延續牌照期(2020-21)提供特別協助措施	102,084	6條主要航線的牌照期將於2020年年中屆滿，並將於2021年達到法例容許的10年上限。作為一項過渡安排，運輸署會為6條主要航線的現有牌照續期9或12個月，令該等牌照在2021年3月底同時期滿終止。在延續牌照期，特別協助措施會繼續提供予6條主要航線，而票價水平亦將維持不變。在特別協助措施下，發還的款項須視乎資助金額上限並以實報實銷方式提供。

	項目	預算開支 (千元)	工作計劃
2	89P – 成立智慧交通基金(基金)	1,150,000 ^{註2}	政府會成立由相關持份者和專業團體代表組成的專責小組，就基金的擬議涵蓋範疇和運作模式提供意見，預計基金可在2020-21年度內運作。我們會參考專責小組的意見，制定基金的申請資格、遴選準則、目標申請人、推行時間表，以及管理和檢討機制。
3	89Q – 為11條離島渡輪航線 ^{註3} 提供的船隻資助計劃	6,897,070 ^{註4}	根據新的船隻資助計劃，由2021年起會分2個階段，為11條航線全面更換較環保且配備嶄新的船隻，涉及約47艘新船。更換船隻預計需時約10年完成(即橫跨2個為期5年的牌照期，由2021年至2031年)。首批新船包括用於6條主要航線的22艘快速船，其中最少6艘會試用混合動力船。第二批則包括6條主要航線餘下的11艘船，以及其他5條航線的全部14艘船。如混合動力船試驗成功，我們會安排在新的船隻資助計劃第二階段採購更多混合動力船。

把「政府一般收入帳目」下的開支撥款建議，包括開立承擔額的建議納入預算草案，讓立法會在審議《撥款條例草案》時一併審批，做法符合《公共財政條例》第5和第6條的規定。政府已於2015年年初向財務委員會說明有關安排。就本撥款建議而言，我們把它納入預算草案前，已於2019年10月和11月向立法會交通事務委員會就有關項目作出介紹。我們亦已在相關開支分目下列明建議所需的撥款額，並且在管制人員報告內適當備述，供議員審議。

註

1 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。

- 2 政府已為基金預留11.5億元，並會盡力把基金的行政開支上限控制在不多於基金的15%。
- 3 該11條航線包括註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日起停辦。日後如有營辦商有意營辦此渡輪航線，可向運輸署提出申請。運輸署會按既定程序考慮有關申請，並會向新營辦商提供特別協助措施，以及將該航線納入新的船隻資助計劃。
- 4 預算開支包括為6條主要航線購買6艘柴油發動機船以替代6艘混合動力船的開支(如混合動力船的試驗計劃顯示廣泛應用混合動力船隻的時機尚未成熟)。若試驗成功，新的船隻資助計劃的總開支預計約為58億元。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：5616)

總目： (186) 運輸署
分目： (603) 機器、車輛及設備
綱領： (-) 沒有指定
管制人員： 運輸署署長 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

「89G更換將軍澳隧道的通風系統」、「89H更換將軍澳隧道的中央監控系統」、「89J更換衝紅燈攝影機系統及相關後端系統」、「89K更換大老山隧道的高壓及低壓供電系統」、「89L更換城門隧道的消防系統」、「89M更換港島區的閉路電視系統」及「89N更換將軍澳隧道的環境監察系統」新項目的預算開支及工作計劃為何？為何撥款申請需要連同撥款條例草案一併提交立法會批核？即使以上並非新安排，為何並非獨立向立法會財務委員會申請？

提問人：張超雄議員 (立法會內部參考編號：853)

答覆：

相關項目的預算開支及工作計劃詳情如下：

	項目	預算開支 (千元)	工作計劃
1	89G – 更換將軍澳隧道的通風系統	46,000	政府會更換現有老化的隧道通風系統，包括噴流扇和相關控制台。預期相關工程在撥款申請獲批後即可展開，並預計在2025年完成。

	項目	預算開支 (千元)	工作計劃
2	89H – 更換將軍澳隧道的中央監控系統	24,570	政府會更換現有老化的隧道中央監控系統，包括中央電腦、控制工作站、現場控制台，以及傳輸配線及配件。預期相關工程在撥款申請獲批後即可展開，並預計在2024年完成。
3	89J – 更換衝紅燈攝影機系統及相關後端系統	224,650	政府會更換80部現有老化的衝紅燈攝影機及相關後端系統。預期相關工程在撥款申請獲批後即可展開，並預計在2024年完成。
4	89K – 更換大老山隧道的高壓及低壓供電系統	113,400	政府會更換現有老化的高壓及低壓供電系統，包括高壓配電板、電力變壓器、低壓配電板、附屬電纜及設備，以及更換系統時所需的臨時電力設施。預期相關工程在撥款申請獲批後即可展開，並預計在2025年完成。
5	89L – 更換城門隧道的消防系統	54,180	政府會更換現有老化的消防系統，包括自動及手動火警警報系統、消防泵、主要消防水管、氣體充塞湧滅系統，以及所有配線及配件。預期相關工程在撥款申請獲批後即可展開，並預計在2025年完成。
6	89M – 更換港島區的閉路電視系統	14,400	政府會更換現有老化的閉路電視系統，包括56部監察港島區交通情況的攝影機及相關後端系統。預期相關工程在撥款申請獲批後即可展開，並預計在2021年完成。
7	89N – 更換將軍澳隧道的環境監察系統	11,340	政府會更換現有老化的環境監察系統，以及所有配線及配件。預期相關工程在撥款申請獲批後即可展開，並預計在2023年完成。

把「政府一般收入帳目」下的開支撥款建議，包括開立承擔額或增加核准承擔額的建議納入預算草案，讓立法會在審議《撥款條例草案》時一併審批，做法符合《公共財政條例》第5和第6條的規定。政府已於2015年年初向財務委員會說明有關安排。我們已在相關開支分目下列明建議所需的撥款額，供議員審議。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：5927)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就單車徑設計：

1. 政府是否有檢視現時單車徑並非完全無障礙設計的問題(例如並非所有單車徑設有下斜路)，令殘疾人士專用單車(例如三輪手動單車)未能使用的問題？若有，詳情為何，若否，原因為何？
2. 政府於設計上有否或會否考慮殘疾人士需於單車徑上使用三輪手動單車，並考慮其闊度比一般單車闊，從而改善現有單車徑的闊度，並增設更多迴旋處讓其調頭？若有，詳情為何，若否，原因為何？
3. 政府會否考慮移除單車徑內的「黃色柱」，以容讓殘疾人士於單車徑內使用使用三輪手動單車？
4. 每公里單車徑的平均建造成本為何？
5. 現正在研究、設計、施工、檢討的單車徑發展進度為何？

提問人：張超雄議員 (立法會內部參考編號：114)

答覆：

1.至3.

單車徑的設計是供單車及三輪車使用，一般闊度最少為2米(單程)或3.5米(雙程)，並非全面設有無障礙通道。殘疾人士可在普遍設有無障礙設施的行人徑使用輪椅。就有關設計來說，道路安全是首要考慮因素。基於同一理由，單車徑和行人徑通常設於不同的地面水平，以減少騎單車人士駛上行人徑的情況。單車徑通常在行人過路處設有下斜路緣，而塑膠「黃色柱」則通常設置在單車徑末端或行人過路處，以提示騎單車人士減速。基於道路安全的考慮，政府並無計劃將這些「黃色柱」移走。

4.及5.

土木工程拓展署負責發展本港的單車徑網絡，其負責的工程細節載列於附件。

土木工程拓展署負責的單車徑

施工階段

工程項目	單車徑的長度 (公里)	建築成本 (每公里)
新界單車徑網絡 (錦田河至雙魚河)	11.0	8,100萬元#
東涌第54區公營房屋發展的 基礎設施工程	0.5	600萬元
將軍澳跨灣連接路	2	165萬元
將軍澳－藍田隧道	1.8	149萬元
新界單車徑網絡 (青荃橋至灣景花園)	2.3	6,130萬元#
安達臣道石礦場發展計劃	2.6	91萬元

建築成本亦包括興建單車橋、隧道、匯合中心、休息處及廁所等設施，以及相關的土力、渠務及環境美化工程。

研究、檢討、設計及招標階段

工程項目	單車徑的長度 (公里)	目前階段
古洞北及粉嶺北新發展區的第一階段發展	4	招標／ 施工階段
東涌新市鎮擴展	12	設計階段
落馬洲河套地區發展－ 西面連接路	2	設計階段
錦田南初期用地	0.3	設計階段
啟德發展區	13	設計階段
新界單車徑網絡 (汀角路至三門仔分支路段)	0.9	設計階段

工程項目	單車徑的長度 (公里)	目前階段
元朗南發展計劃	12.5	研究階段
洪水橋／廈村新發展區	20	研究階段
新界單車徑網絡 (灣景花園至屯興路近置樂花園)	19.7	檢討階段

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：5928)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

1. 運輸署以何準則或國際標準分辨電動可移動工具及殘疾人士所使用的電動輪椅或電動可移動的復康器具？
2. 現時是否有機制向殘疾人士自行從外地入口或本地購買的電動可移動復康器具發出證明書，以證明其非不會獲署方發牌的電動可移動工具？若有，詳情為何，若否，原因為何？
3. 運輸署有否就電動可移動復康器具(例如電動輪椅、輪椅推動裝置)設有任何最高速度限制等規限？

提問人：張超雄議員 (立法會內部參考編號：115)

答覆：

運輸署正按照「香港好·易行」計劃進行「提升香港易行度顧問研究」，預計在2020年內完成。除審視易行度的主要議題外，該研究會檢視電動可移動工具的使用情況，以及探討電動輪椅在香港的使用。現時並無機制就電動輪椅是否獲准在香港道路上使用發出證明書。速度限制方面，根據《簡易程序治罪條例》(第228章)，任何人士若在公眾地方罔顧後果或疏忽地駕駛，或其駕駛的速度或方式會對公眾產生危險，便屬違法。政府會參考該研究的結果，考慮是否需要就電動輪椅引入規管制度。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：5929)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

現時香港所有的公眾碼頭均沒有無障礙設計讓輪椅使用者登船，政府有否考慮參考外國的碼頭設計，增設無障礙設計以方便殘疾人士使用？若有，詳情為何，若否，原因為何？

提問人：張超雄議員 (立法會內部參考編號：117)

答覆：

目前，全港有117個由政府負責興建、維修保養及管理的公共碼頭。在為碼頭進行大型維修保養及／或改善工程的規劃及設計時，政府會把握機會，研究可否在公共碼頭設置無障礙設施。例如，在改善碼頭計劃(計劃旨在改善和便利市民前往離島及自然遺產景點)下，位置偏遠的南丫島北角碼頭重建後將設置1條斜道，方便輪椅使用者及有需要人士使用。政府會繼續管理及保養碼頭設施，並研究為公共碼頭提供無障礙設施。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：6674)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

鑑於2020年上半年新型冠狀肺炎的疫情影響，本人知悉各巴士公司均有減少班次的情況。就此，請署方提供九龍灣驗車中心承辦商的營運情況有否因此而減少：

1. 九龍灣驗車中心承辦商於1月1日至3月1日，每日服務人員的數字，以及每日的總工作時數。
2. 九龍灣驗車中心承辦商2020年1月29日至31日期間，有否跟隨政府公務員工作安排，安排員工停工。若然，停工人數為何？每位員工平均減少的工時為何？承辦商聘請的員工的停工安排形何為何，請分別提供以「有薪停工」、「計數員工的有薪假期」、「無薪假期」三種形式停工的員工數目。
3. 政府同外判商簽約條款，是否容許政府可以隨時調整服務內容，包括要求外判商增加或減少人手和工時？

提問人：朱凱迪議員 (立法會內部參考編號：2072)

答覆：

運輸署自1992年起把新九龍灣驗車中心的管理、營運及維修工作外判。新九龍灣驗車中心現時為貨車及拖車提供車輛檢驗服務。

1. 在2020年1月1日至3月1日，新九龍灣驗車中心承辦商員工的每日當值人數及每日總工作時數載於附件。

2. 為配合政府在《對公共衛生有重要性的新型傳染病預備及應變計劃》下啟動緊急應變級別，以及為減少社交接觸，運輸署轄下所有車輛檢驗中心(包括新九龍灣驗車中心)在2020年1月29日至31日以及2月1日期間暫停服務。據承辦商表示，新九龍灣驗車中心的員工按月薪聘用，其員工的薪酬不會因驗車中心暫停服務而受到影響。
3. 根據新九龍灣驗車中心的營運合約條款，政府可要求承辦商因應驗車中心的運作調整所調配的人手，或基於安全或其他理由關閉驗車中心。此外，承辦商須按合約要求在新九龍灣驗車中心的服務時間內維持足夠的人手，亦可因應服務需求適當延長服務時間。

新九龍灣驗車中心承辦商員工的每日當值人數及每日總工作時數

日期	當值員工人數	總工作時數#
2020年1月1日*	關閉	
2020年1月2日	73	657
2020年1月3日	75	675
2020年1月4日*	36	162
2020年1月5日*	關閉	
2020年1月6日	69	621
2020年1月7日	69	621
2020年1月8日	72	648
2020年1月9日	72	648
2020年1月10日	74	666
2020年1月11日*	36	162
2020年1月12日*	關閉	
2020年1月13日	74	666
2020年1月14日	76	684
2020年1月15日	75	675
2020年1月16日	74	666
2020年1月17日	71	639
2020年1月18日*	36	162
2020年1月19日*	關閉	
2020年1月20日	75	675
2020年1月21日	71	639
2020年1月22日	71.5	643.5
2020年1月23日	71.5	643.5
2020年1月24日	60	540
2020年1月25日*	關閉	
2020年1月26日*		
2020年1月27日*		
2020年1月28日*		
2020年1月29日^	暫停服務	
2020年1月30日^		
2020年1月31日^		
2020年2月1日^		
2020年2月2日*	關閉	
2020年2月3日	73	657
2020年2月4日	73	657
2020年2月5日	71	639
2020年2月6日	74	666
2020年2月7日	73	657

日期	當值員工人數	總工作時數#
2020年2月8日*	36	162
2020年2月9日*	關閉	
2020年2月10日	72	648
2020年2月11日	73	657
2020年2月12日	76	684
2020年2月13日	74	666
2020年2月14日	74	666
2020年2月15日*	36	162
2020年2月16日*	關閉	
2020年2月17日	77	693
2020年2月18日	78	702
2020年2月19日	72.5	652.5
2020年2月20日	75.5	679.5
2020年2月21日	76	684
2020年2月22日*	60	270
2020年2月23日*	關閉	
2020年2月24日	77	693
2020年2月25日	78	702
2020年2月26日	78	702
2020年2月27日	76	684
2020年2月28日	75	675
2020年2月29日*	59	265.5
2020年3月1日*	關閉	

* 新九龍灣驗車中心在星期六提供半天服務，星期日及公眾假期關閉。

^ 為配合政府在《對公共衛生有重要性的新型傳染病預備及應變計劃》下啟動緊急應變級別，以及為減少社交接觸，運輸署轄下的車輛檢驗中心(包括新九龍灣驗車中心)暫停服務。

星期一至五的總工作時數包括一小時午膳時間。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：4757)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就跨境車輛：

1. 過去三年，持有「封閉道路許可證」的數字為何，請按本地登記及非本地登記列出；
2. 過去三年，經各道路過境口岸，即深圳灣、落馬洲、文錦渡、沙頭角及港珠澳大橋口岸出境及入境的各類車類(巴士、出租車、私家車、公務／商務車、政府車輛、及貨車)分別為何，請以表列方式列出；
3. 過去三年，涉及跨境車輛的交通罪行及意外數字分別為何，當中被檢控、定罪的數字為何。

提問人：郭家麒議員 (立法會內部參考編號：377)

答覆：

(1)

過去3年，持有有效封閉道路通行許可證(許可證)的跨境車輛數目如下：

年份(截至年底)	本地登記車輛	非本地登記車輛 ^(註)
2017	44 752	3 396
2018	54 689	4 817
2019	58 733	5 486

註：非本地登記車輛指獲簽發許可證及國際通行許可證，以供在本港使用的內地／澳門非商用車輛。由於商用車輛須在本港登記，相關數字已計入「本地登記車輛」數目內。

(2)

政府收集出入境記錄的跨境車輛，主要分為跨境巴士、跨境貨車及跨境私家車3個類別。香港現時設有5個道路邊境管制站，分別為深圳灣口岸、落馬洲管制站、文錦渡管制站、沙頭角管制站及港珠澳大橋香港口岸。根據入境事務處、香港海關和港珠澳大橋管理局的資料，過去3年經該5個道路邊境管制站進出境的跨境車次總數如下：

深圳灣口岸

年份	巴士		貨車		私家車 ^(註)	
	入境	出境	入境	出境	入境	出境
2017	164 166	168 350	515 186	583 853	1 589 655	1 618 887
2018	146 175	150 334	603 874	626 638	1 635 895	1 648 555
2019	87 315	89 410	673 195	660 495	1 550 744	1 564 717

註： 私家車包括跨境私家車、跨境出租汽車，以及透過一次性特別配額計劃經深圳灣口岸進出內地的香港私家車。

落馬洲

年份	巴士 ^(註1)		貨車		私家車 ^(註2)	
	入境	出境	入境	出境	入境	出境
2017	416 726	420 054	2 203 698	2 064 904	1 787 483	1 762 528
2018	406 352	409 316	2 019 522	1 927 772	1 692 525	1 679 953
2019	357 351	359 394	1 777 300	1 752 894	1 580 819	1 561 231

註1： 巴士包括跨境巴士，以及往來落馬洲管制站與皇崗口岸的跨境穿梭巴士。

註2： 私家車包括跨境私家車及跨境出租汽車。

文錦渡

年份	巴士		貨車		私家車 ^(註)	
	入境	出境	入境	出境	入境	出境
2017	68 867	64 751	773 877	753 788	96 385	94 443
2018	66 821	60 161	681 230	678 800	90 293	90 413
2019	60 287	59 329	649 154	617 546	78 236	80 406

註： 私家車包括跨境私家車及跨境出租汽車。

沙頭角

年份	巴士		貨車		私家車 ^(註)	
	入境	出境	入境	出境	入境	出境
2017	54 097	54 181	126 562	208 849	219 409	220 400
2018	51 987	52 313	122 929	186 797	214 422	215 554
2019	45 871	46 096	114 707	172 357	204 669	206 202

註： 私家車包括跨境私家車及跨境出租汽車。

港珠澳大橋香港口岸

年份	巴士 ^(註1)		貨車		私家車 ^(註2)	
	入境	出境	入境	出境	入境	出境
2017	--	--	--	--	--	--
2018 (自2018年10月 24日開通起計)	74 403	74 309	3 982	4 981	40 648	42 776
2019	305 048	304 341	43 051	46 128	407 233	415 313

註(1)： 巴士包括進出內地和澳門的跨境巴士，以及往來港珠澳大橋香港口岸與珠海口岸／澳門口岸的跨境穿梭巴士。

註(2)： 私家車包括跨境私家車及跨境出租汽車，以及根據「澳門口岸泊車轉乘計劃」進出港珠澳大橋澳門口岸的香港私家車。

(3)

根據警方資料，過去3年，涉及跨境車輛的交通意外宗數如下：

年份	涉及跨境車輛的交通意外宗數
2017	586
2018	629
2019	745

過去3年，涉及跨境車輛的檢控數字如下。警方沒有備存涉及跨境車輛的定罪數字。

違例事項	2017	2018	2019 [#]
不小心駕駛	16	18	6
超速駕駛	660	520	797
不遵照交通燈的指示	63	51	54
越過雙白線	2	2	15
不遵照交通標誌／道路標記	8	4	103
違例泊車	82	78	108

[#]臨時數字

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：4758)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

當局會否考慮要求所有專營巴士公司推出以下措施，以承擔其企業責任，減輕市民負擔：

1. 推出月票計劃；
2. 12歲以上學童優惠。

提問人：郭家麒議員 (立法會內部參考編號：378)

答覆：

政府鼓勵公共交通服務營辦商在維持私營機構所需的穩健財政的前提下，盡量為市民提供票價優惠。

目前，專營巴士公司會因應其營運及財政狀況、個別路線的服務性質及乘客需要，為乘客提供不同種類的票價優惠計劃。例如，九龍巴士(一九三三)有限公司(九巴)分別在2017年7月1日、2018年3月1日和2018年12月17日推出全日制學生票價優惠計劃(註1)、月票計劃(註2)，以及往返大專院校乘客的優惠站計劃(註3)。

註1：在該票價優惠計劃下，學生在乘搭現時成人車資為12元或以上的九巴日間獨營路線，並在同日回程時乘搭相同組別路線，可享即日回程半價的票價優惠。

註2：月票持有人可在30日的有效期內，每日乘搭10程由九巴營運的路線和2程往來落馬洲的B1路線。

註3：在優惠站計劃下，九巴在17間選定的大專院校校園內設置優惠站。乘客在優惠站拍八達通卡後，在乘搭九巴時便可獲得2元車費折扣。如乘客在拍卡前已乘搭九巴，可在乘搭第2程時獲得4元折扣。

城巴有限公司(香港島及過海巴士網絡專營權)為其港島路線、九龍市區路線及新界路線的60至64歲長者乘客提供票價優惠。

政府會繼續鼓勵專營巴士公司提供更多票價優惠，包括月票計劃及為12歲以上的學生提供票價優惠，以惠及乘客。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：4763)

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 (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

署方來年會繼續檢討專營巴士服務的票價調整安排，當局有否建議巴士公司將半價優惠擴至學生；如有，詳情為何；如否，原因為何？

提問人： 郭家麒議員 (立法會內部參考編號：383)

答覆：

政府鼓勵各專營巴士營辦商因應其營運及財政狀況、個別路線的服務性質及乘客需要，在切實可行的情況下盡量提供票價優惠。自九龍巴士(一九三三)有限公司(九巴)的新專營權於2017年7月1日生效後，九巴已推出全日制學生長途路線票價優惠計劃(優惠計劃)。在優惠計劃下，如學生乘搭成人車資為12元或以上的九巴獨營日間路線，並在同日回程時乘搭相同路線或同一組別路線，並以註有「學生身分」的個人八達通繳付車資，即獲回程半價優惠。截至2020年2月底，共有98條九巴路線納入優惠計劃。運輸署會密切監察優惠計劃的使用情況，並繼續鼓勵九巴擴展優惠計劃以涵蓋更多路線。運輸署亦會鼓勵其他專營巴士公司向學生提供票價優惠。

至於專營巴士票價調整安排，該安排是政府用以處理專營巴士公司票價調整申請的機制。票價調整安排的最新檢討已完成，檢討結果於2019年1月8日獲行政長官會同行政會議通過。上述九巴優惠計劃或各專營巴士公司提供的其他優惠計劃並不涉及票價調整安排。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：4765)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就制訂巴士服務規劃及發展事宜，當局請告知過去5年間，每年各間的專營巴士公司脫班率分別為何；署方有否任何措施促使巴士公司減少脫班？

提問人：郭家麒議員 (立法會內部參考編號：385)

答覆：

過去5年，各專營巴士公司的脫班率載列如下：

專營巴士公司(註1)	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年(註2)
九巴	1.3%	1.5%	2.0%	3.3%	2.8%
城巴 (專營權1)	1.7%	2.0%	1.9%	2.0%	2.5%
城巴 (專營權2)	1.2%	1.7%	1.6%	1.0%	1.2%
新巴	2.0%	2.4%	2.6%	2.9%	2.9%
龍運	1.2%	0.7%	1.4%	1.0%	1.1%
嶼巴	0.0%	0.3%	0.4%	0.5%	0.5%
整體	1.4%	1.6%	2.0%	2.9%	2.6%

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： 上表所示的2019年脫班率排除了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。

專營巴士服務的穩定性受服務延誤及脫班兩類情況影響。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。影響巴士服務穩定性的因素，部分屬巴士公司本身可以控制的範圍，例如車長不足、車輛不足、車輛機械故障等，也有部分屬外在因素，例如公眾活動、交通擠塞、交通意外或惡劣天氣等。運輸署一直透過審核專營巴士公司的營運報表、定期進行調查，以及留意乘客提出的投訴或建議等渠道，密切監察巴士服務的穩定性及水平。此外，自2015年起，運輸署已採用新方法計算脫班率，務求更準確反映特定時段的脫班情況，以採取適當跟進行動。運輸署亦已加強對專營巴士公司就脫班情況發出警告信的安排，以責成巴士公司更積極採取糾正措施和改善服務。

在2019年，巴士業界平均脫班率輕微下降，部分原因可能是招聘車長方面有所改善。就此，運輸署將繼續要求巴士公司在招聘車長方面採取更積極有效的措施，以及因應實際交通情況檢視有關巴士路線的車程時間。運輸署亦會繼續與巴士公司分析脫班原因，責成他們對其可控制範圍內的脫班成因作出改善，並敦促他們盡量採取合適措施應對外在因素。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：4766)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

行政長官2017年施政報告指出，政府與相關小巴營辦商商討「可供輪椅上落的低地台小巴試驗計劃」的落實細節，並就新車款的規格及裝置進行檢驗及審批。首輛低地台小巴由原定去年第四季延至本年一月才正式投入服務，進度緩慢。有殘疾人士協會擔心低地台小巴與19座小巴的增長比例不一，未能應付輪椅人士的需求。就此，政府可否告知本會：

1. 全港已通過檢驗及登記的16座公共小巴及19座公共小巴數目為何；
2. 推行試驗計劃的時間表為何，以及檢討計劃成效的時間為何；
3. 當局評估試驗計劃成效的準則為何；及
4. 當局會否向業界提供誘因，以加快低地台小巴的發展；如有，詳情為何；如否，原因為何？

提問人：郭家麒議員 (立法會內部參考編號：386)

答覆：

1

公共小巴座位上限自2017年7月7日起由16個增至19個。截至2020年2月29日，有1 410輛已登記的19座位公共小巴，以及2 940輛已登記的16座位公共小巴。

2、3及4

可供輪椅上落的低地台小巴試驗計劃(試驗計劃)涉及3輛可供輪椅上落的低地台公共小巴。首2輛可供輪椅上落的低地台公共小巴已投入服務，分別由2018年1月26日起行走港島專線小巴第54M號路線(堅尼地城站－瑪麗醫院)，以及由2018年5月28日起行走新界專線小巴第808號路線(錦英苑－威爾斯親王醫院)。第3輛可供輪椅上落的低地台公共小巴按計劃會調配行走

九龍專線小巴第2號路線(黃埔站－又一城(經聖德肋撒醫院))。這輛公共小巴屬另一車廠生產的新車輛型號，有別於調配行走首2條專線小巴路線的公共小巴。在正式投入服務前，這輛小巴正進行改裝工程，以符合相關法例規定。

運輸署正檢討試驗計劃的成效。有關檢討會研究可供輪椅上落的低地台小巴的運作效能，包括技術操作及營運可行性、維修保養和乘客反應等，預期在2020年上半年完成檢討。政府會因應檢討結果，與公共小巴業界進行商討，就低地台公共小巴的運用(包括應否再作試驗)進一步考慮未來路向。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：4767)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

運輸署負責車輛檢驗工作，署方請提供以下資料：

1. 過去三年，運輸署車輛檢驗中心檢驗的公共小巴數目、當中檢驗不合格的數目及原因；
2. 檢驗評定為不合格的公共小巴所屬出產廠商、車型及原因；
3. 檢驗公共小巴是否合格的準則為何？

提問人：郭家麒議員 (立法會內部參考編號：387)

答覆：

1. 2017年至2019年經政府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 [#]
2017	4 336	162	4%
2018	4 579	175	4%
2019	4 399	164	4%

百分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故障、懸掛系統故障及車身外殼或車身內部損壞。

2. 截至2020年2月底本港已登記的公共小巴有4 350輛，當中包括4個型號，分別為豐田Coaster、三菱Rosa、金旅XML6701J及Optare Solo。車輛檢驗不及格的公共小巴型號包括豐田Coaster、三菱Rosa及金旅XML6701J。運輸署沒有備存按車輛生產商及型號劃分因不同原因不及格個案的統計數字。
3. 任何公共小巴要在道路上行走，必須符合《道路交通(車輛構造及保養)規例》(第374A章)及《道路交通(安全裝備)規例》(第374F章)的規定。政府車輛檢驗中心驗車人員會按照運輸署根據前述法例編製的手冊所載的相關規定，為公共小巴進行檢驗。檢驗項目包括車輛的制動系統、轉向系統、懸掛系統、燃油系統、電器線路及照明系統、輪胎、底盤、車身外殼、安全帶、車速顯示器及車速限制器、電子數據記錄儀等，以確保公共小巴符合法例要求及適宜在道路上行駛。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：4999)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

近年，政府推動不同的運輸基建如中九龍幹線等，請告知本會：

1. 過去五年，全港各條幹線的主要路段繁忙時間的行車量／容車量比率；
2. 過去五年，全港各條幹線的主要路段非繁忙時間的行車量／容車量比率。

提問人：郭家麒議員 (立法會內部參考編號：822)

答覆：

1. 行車量／容車量比率用以反映繁忙時間的交通情況。行車量／容車量比率低於1.0，表示交通情況可以接受。行車量／容車量比率高於1.0，表示交通開始輕微擠塞，而行車量／容車量比率在1.0至1.2之間，顯示擠塞程度尚可控制。行車量／容車量比率高於1.2，表示擠塞情況正趨於嚴重。

由於交通統計年報所載的交通流量統計數字現時只計至2018年，2014年至2018年全港主要幹線早上繁忙時段的行車量／容車量比率表列於附件。

2. 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。一般而言，主要幹線的行車路段在非繁忙時段的行車量／容車量比率較繁忙時段的行車量／容車量比率為低。

2014年至2018年全港主要幹線早上繁忙時段¹的行車量／容車量比率

路段	主要幹線 ²	方向	行車量／容車量比率				
			2014年	2015年	2016年	2017年	2018年
香港島							
夏慤道 (介乎添馬街與軍器廠街)	四號	西行	0.5	0.6	0.7	0.6	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	0.4	0.4
觀塘繞道 (介乎啓仁街與龍翔道)	二號	東行	0.6	0.6	0.6	0.7	0.6
西九龍公路 (介乎連翔道與興華街西)	三號	南行	0.8	0.8	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	0.9	0.9	0.9	1.0

路段	主要幹線 ²	方向	行車量／容車量比率				
			2014年	2015年	2016年	2017年	2018年
龍翔道 (介乎南昌街與獅子山隧道公路)	七號	東行	0.9	0.9	0.8	0.9	0.9
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	0.9	0.9	0.9	1.0	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	0.4	0.4	0.5	0.5	0.5
新界西							
汀九橋	三號	南行	1.0	1.1	1.0	1.0	1.2
南灣隧道	八號	東行	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4
屯門公路 (介乎深井與青朗公路，包括連接深井的支路)	九號	東行	0.9	1.0	0.9	0.9	0.9
港深西部公路 (介乎亦園路及深圳灣公路大橋) ³	十號	北行	-	-	-	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。由於六號幹線正在施工，運輸署未能提供其行車量／容車量比率。
- 3 由於2014年至2016年交通統計年報沒有載列港深西部公路繁忙時段的交通流量數據，運輸署未能編製其相關行車量／容車量比率。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：5000)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

運輸及房屋局負責監督全港運輸系統發展，請以表列出以下資料：

隧道名稱

負責管理、營運和維修的公司

平均每日繁忙時間的行車量

平均每日繁忙的行車量／容車量比率

平均每日非繁忙時間的行車量

平均每日非繁忙時間的行車量的行車量／容車量比率

建造時預計每日繁忙時間的行車量

建造時預計每日繁忙時間的行車量的行車量／容車量比率

建造時預計每日非繁忙時間的行車量

建造時預計每日非繁忙時間的行車量的行車量／容車量比率

提問人：郭家麒議員 (立法會內部參考編號：823)

答覆：

本港各隧道的名稱、「管理、營運和維修保養合約」營辦商、行車量及行車量／容車量比率載於附件。這些隧道大部分的建造年份久遠，運輸署沒有備存這些隧道建造時有關繁忙時間及非繁忙時間的預計行車量和預計行車量／容車量比率。

行車量／容車量比率用以反映繁忙時間的交通情況。行車量／容車量比率低於1.0，表示交通情況可以接受。行車量／容車量比率高於1.0，表示交通開始輕微擠塞，而行車量／容車量比率在1.0至1.2之間，則顯示擠塞程度尚可控制。行車量／容車量比率高於1.2，表示擠塞情況正趨於嚴重。

由於海底隧道、東區海底隧道、獅子山隧道、大老山隧道及將軍澳隧道在早上及傍晚繁忙時間的交通需求均已超出本身的設計容車量，通往隧道的支路往往會出現排隊入隧道的車龍。附件載列的行車量／容車量比率雖然顯示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。因此，即使上述5條隧道的交通需求遠超其容車量，相關的行車量／容車量比率亦不會高於1.0或1.1。此外，香港仔隧道北行入口有時在繁忙時段出現交通擠塞，須間歇性封閉控制進入隧道的車輛數目，令隧道的實際行車量減少，因而令有關行車量／容車量比率相應減少。

此外，隧道的實際容車量會受其他交通因素影響，包括使用該路段的不同車輛種類的比例、有關路段的形態等。因此，我們必須指出，單憑實際行車量和設計容車量(按有關隧道的行車線數目及闊度計算)所作的比較，未必能夠反映隧道的實際交通情況。

**各隧道的名稱、「管理、營運和維修保養合約」營辦商、行車量及
行車量／容車量比率
(截至2019年12月)**

(I) 收費隧道 ^{註 1,2}						
隧道名稱	隧道營辦商	方向	平均每小時行車量 (繁忙時間)	平均每小時行車量 ／容車量 比率(繁忙 時間)	平均每小時行車量 (非繁忙時間)	平均每小時行車量 ／容車 量比率 (非繁忙時間)
香港仔隧道	交通基建管理有限公司	北行	1 500	0.6	1 100	0.4
		南行	1 900	0.7	1 200	0.5
海底隧道 ^{註 3}	俊和隧道管理有限公司	北行	2 700	1.0	2 100	0.8
		南行	2 800	1.1	2 200	0.8
東區海底隧道	泰富基建有限公司	北行	2 600	1.0	1 500	0.6
		南行	2 700	1.0	1 400	0.5
西區海底隧道	香港西區隧道有限公司	北行	2 600	0.6	1 300	0.3
		南行	2 700	0.6	1 300	0.3
獅子山隧道	俊和隧道管理有限公司	北行	2 500	1.0	1 700	0.7
		南行	2 600	1.0	1 600	0.6
大老山隧道	泰富基建管理有限公司	北行	2 300	0.9	1 100	0.4
		南行	2 300	0.9	900	0.3
將軍澳隧道	俊和隧道管理有限公司	西行	2 700	1.0	1 700	0.7
		東行	2 800	1.1	1 800	0.7
尖山隧道及沙田嶺隧道	交通基建管理合約有限公司	北行	2 300	0.5	1 100	0.2
		南行	2 400	0.5	1 000	0.2
城門隧道	俊和隧道管理有限公司	西行	1 800	0.7	900	0.3
		東行	1 800	0.7	900	0.3
大欖隧道	三號幹線(郊野公園段)有限公司	北行	1 800	0.4	1 100	0.2
		南行	2 300	0.5	1 000	0.2

(II) 不收費隧道 ^{註 4}				
隧道名稱	隧道營辦商	方向	平均每小時行車量	平均每小時行車量／容車量比率
啟德隧道	俊和隧道管理有限公司	西行	1 200	0.5
		東行	1 000	0.4
長青隧道	交通基建管理合約有限公司	西行	1 700	0.4
		東行	1 500	0.3
南灣隧道	交通基建管理合約有限公司	西行	1 100	0.2
		東行	1 100	0.2
大圍隧道	交通基建管理合約有限公司	西行	1 000	0.3
		東行	1 000	0.3
中環及灣仔繞道隧道 ^{註 5}	俊和隧道管理有限公司	西行	1 000	0.2
		東行	1 100	0.2
龍山隧道 ^{註 6}	信佳集團管理有限公司	北行	300	0.1
		南行	300	0.1
長山隧道 ^{註 6}	信佳集團管理有限公司	北行	60	0.02
		南行	60	0.02

註 1：上述表(I)的數字為平日(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。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，現時亦由私人公司營運，並只供獲許可車輛使用。

註 3：因海底隧道在 2019 年 11 月 13 日至 12 月 31 日期間封閉和修復受損設施的原故，上述平均行車量及行車量／容車量比率已排除該段時間的影響。

註 4：不收費隧道不設收費系統，無記錄可編製，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)不收費隧道各方向的每小時平均車流量及相關的平均行車量／容車量比率，為隧道營辦商提供的數據。

註 5：中環及灣仔繞道隧道於 2019 年 2 月 24 日全面通車。

註 6：龍山隧道及長山隧道於 2019 年 5 月 26 日通車。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：5001)

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 (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

青嶼幹線通車至今已經二十年，就此，署方可否告知本會：

過去五年，青嶼幹線的營運支出及收入。

提問人： 郭家麒議員 (立法會內部參考編號：824)

答覆：

青嶼幹線在2014-15至2018-19年度的營運開支及收入表列如下：

	2014-15年度 (百萬元)	2015-16年度 (百萬元)	2016-17年度 (百萬元)	2017-18年度 (百萬元)	2018-19年度 (百萬元)
收入	525.6	562.9	597.4	636.6	648.8
開支	278.5	279.9	305.3	322.1	327.0

註：2019-20年度的數字仍在整理中。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：5006)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

運輸署負責管理泊車位。就此，請當局告知本會：

1. 請提供過去五年的路旁泊車位數目、曾進行地區諮詢的路旁泊車位數目、來年各區增加的數目為何(以表列出)；
2. 全港十八區的短期租約停車場數目、各位置的泊位數目(按泊位種類細分)(以表列出)；
3. 運輸署管理的多層停車場名稱、泊車位數目(按泊位種類細分)及泊車位使用率為何。

提問人：郭家麒議員 (立法會內部參考編號：854)

答覆：

1. 2016年至2020年，每年截至2月底的路旁泊車位數目如下：

年份	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年
路旁泊車位數目	32 841	33 295	33 771	34 024	34 407

過去5年，已進行地區諮詢的路旁泊車位有3 593個。

由於劃設新的路旁泊車位會取決於地區人士的意見、用地限制及相關工程的進展，運輸署無法準確預測未來數年這類泊車位的新增數目。

2. 截至2020年2月，18區短期租約公眾收費停車場數目及在這些停車場內按車輛類別劃分的泊車位數目載於附件1。
3. 截至2019年12月，運輸署轄下的11個多層停車場名稱、這類停車場按泊車位類別劃分的泊車位數目及其平均使用率載於附件2。

短期租約公眾收費停車場數目及其提供的泊車位數目
(截至2020年2月)

地區	短期租約公眾收費停車場數目	短期租約公眾收費停車場內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
中西區	4	81	184	0	11
灣仔	0	0	0	0	0
東區	11	1 271	140	100	10
南區	6	197	28	37	0
油尖旺	6	451	54	17	2
深水埗	6	619	440	65	22
九龍城	3	485	77	74	4
黃大仙	4	351	18	74	18
觀塘	8	1 016	75	6	2
荃灣	12	2 047	102	18	23
屯門	15	1 758	505	0	6
元朗	12	1 093	74	0	22
北區	18	1 860	304	0	9
大埔	7	984	89	0	27
西貢	15	2 807	112	17	11
沙田	15	2 275	215	45	20
葵青	42	2 312	5 331	326	14
離島	1	67	0	0	0
總計	185	19 674	7 748	779	201

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。

運輸署轄下政府多層停車場的泊車位數目及其使用率
(截至2019年12月)

(i) 私家車／客貨車

停車場	泊車位 數目	平均使用率	
		日間 (0800-2300)	夜間 (2300-0800)
天星停車場	377	56%	10%
大會堂停車場	170	34%	8%
林士街停車場	835	61%	40%
堅尼地城停車場	195	75%	72%
天后停車場	428	76%	62%
筲箕灣停車場	385	71%	75%
香港仔停車場	293	72%	88%
油麻地停車場	770	57%	40%
黃大仙雙鳳街停車場	267	74%	84%
葵芳停車場*	477	73%	76%
荃灣停車場	545	85%	85%

* 2019年4月，涉及提供75個泊車位的葵芳停車場天台改作臨時汽車扣留中心。自2020年1月1日以來，已騰出54個私家車／客貨車泊車位供公眾使用，餘下的21個泊車位則留作臨時汽車扣留中心。

(ii) 電單車

停車場	泊車位 數目	平均使用率	
		日間 (0800-2300)	日間 (0800-2300)
天星停車場	37	56%	41%
大會堂停車場	27	58%	57%
林士街停車場	148	68%	66%
堅尼地城停車場	37	81%	87%
天后停車場	75	82%	82%
筲箕灣停車場	72	75%	85%
香港仔停車場	51	63%	73%
油麻地停車場	76	65%	67%
黃大仙雙鳳街停車場	74	71%	83%
葵芳停車場	93	67%	73%
荃灣停車場	34	62%	69%

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：5007)

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 (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

請政府提供以下資料：

1. 過去五年，全港各區泊車位數目(按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、只供個別私人使用的泊車位細分)

	年份					
	泊車位數目					
全港各區	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		只供個別私人使用 的泊車位	
	私家車 泊車位 數目 (較上年 變化)	商用車輛 泊車位 數目 (較上年 變化)	私家車 泊車位 數目 (較上年 變化)	商用車輛 泊車位 數目 (較上年 變化)	私家車 泊車位 數目 (較上年 變化)	商用車輛 泊車位 數目 (較上年 變化)
e.g. 葵青	xxxx (-2%)					

2. 過去五年，本港私家車首次登記數目及領牌私家車數目；
3. 各區泊車位的供應數字為何(以車輛種類劃分)。

提問人：郭家麒議員 (立法會內部參考編號：855)

答覆：

1. 過去5年18區泊車位數目表列於附件1。
2. 過去5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
2016	41 182
2017	43 642
2018	42 287
2019	38 309
2020 (截至2月底)	4 253

年份 (截至該年2月底)	領牌私家車數目
2016	523 960
2017	539 446
2018	556 407
2019	567 486
2020	565 103

3. 截至2020年2月，18區按車輛類別劃分的泊車位數目表列於附件2。

各區泊車位數目(截至2020年2月)

地區	泊車位數目					
	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		只供個別私人使用的泊車位	
	私家車泊車位數目(較上年變化))	商用車輛泊車位數目(較上年變化)	私家車泊車位數目(較上年變化))	商用車輛泊車位數目(較上年變化)	私家車泊車位數目(較上年變化))	商用車輛泊車位數目(較上年變化)
中西區	2 263	307	8 037	279	28 406	636
	(-0.4%)	(-49.2%)	(0.6%)	(-15.7%)	(0.8%)	(98.8%)
灣仔	1 762	48	9 649	72	28 230	430
	(0.1%)	(60.0%)	(0.3%)	(0.0%)	(0.7%)	(1.4%)
東區	1 256	139	11 407	648	33 974	1 392
	(2.4%)	(-12.6%)	(-0.3%)	(-7.4%)	(2.2%)	(-0.1%)
南區	1 430	204	6 796	698	31 190	611
	(3.5%)	(0.0%)	(0.0%)	(-4.5%)	(0.3%)	(-0.8%)
油尖旺	2 327	526	14 413	1 760	17 924	516
	(-0.4%)	(-3.7%)	(7.5%)	(-0.4%)	(1.0%)	(44.1%)
深水埗	2 318	400	8 121	1 515	18 843	1 755
	(-0.8%)	(-63.5%)	(-0.7%)	(1.4%)	(1.1%)	(60.7%)
九龍城	2 432	242	6 991	711	39 397	572
	(-1.4%)	(4.3%)	(-9.7%)	(-47.6%)	(-0.0%)	(-2.7%)
黃大仙	1 121	186	5 296	236	14 447	1 026
	(4.2%)	(15.5%)	(0.3%)	(-1.7%)	(-0.2%)	(0.1%)
觀塘	1 799	164	13 724	980	31 505	2 308
	(4.4%)	(-5.7%)	(5.2%)	(-3.6%)	(3.0%)	(1.3%)
荃灣	1 505	87	9 858	1 107	25 708	1 167
	(2.7%)	(0.0%)	(0.7%)	(-3.5%)	(0.4%)	(0.0%)
屯門	1 571	379	8 778	1 256	30 980	1 114
	(2.2%)	(-2.6%)	(-0.0%)	(2.9%)	(1.1%)	(2.7%)
元朗	1 774	550	8 899	454	31 015	1 458
	(10.3%)	(-0.5%)	(0.6%)	(-2.8%)	(0.7%)	(0.4%)
北區	1 714	456	4 802	569	15 109	766
	(-3.2%)	(0.0%)	(-7.6%)	(-16.0%)	(2.9%)	(-1.5%)
大埔	1 847	413	5 489	270	22 188	590
	(0.4%)	(-0.5%)	(-0.4%)	(-17.9%)	(4.8%)	(0.5%)
西貢	2 158	499	10 868	357	28 870	1 037
	(-0.0%)	(-1.2%)	(4.3%)	(-7.0%)	(1.7%)	(4.5%)
沙田	2 349	345	16 094	1 106	55 111	1 457
	(6.4%)	(2.1%)	(-1.5%)	(-2.6%)	(1.4%)	(-0.7%)
葵青	1 363	391	10 036	7 560	24 538	3 538
	(-5.9%)	(0.3%)	(-0.3%)	(1.8%)	(1.4%)	(0.1%)
離島	1 381	146	6 340	392	8 989	540
	(6.1%)	(0.0%)	(-0.1%)	(13.0%)	(6.3%)	(2.7%)
總計	32 370	5 482	165 598	19 970	486 424	20 913
	(1.4%)	(-15.5%)	(0.5%)	(-4.2%)	(1.4%)	(6.2%)

註：數字不包括電單車及特別公共服務用途車輛(例如垃圾車或郵政車輛)的泊車位。

各區泊車位數目(截至2019年2月)

地區	泊車位數目					
	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		只供個別私人使用的泊車位	
	私家車泊車位數目(較上年變化))	商用車輛泊車位數目(較上年變化)	私家車泊車位數目(較上年變化))	商用車輛泊車位數目(較上年變化)	私家車泊車位數目(較上年變化))	商用車輛泊車位數目(較上年變化)
中西區	2 273	604	7 990	331	28 173	320
	(0.5%)	(1.0%)	(-2.7%)	(-13.4%)	(2.4%)	(0.0%)
灣仔	1 761	30	9 617	72	28 047	424
	(0.1%)	(-6.3%)	(-0.4%)	(14.3%)	(0.5%)	(-0.2%)
東區	1 226	159	11 446	700	33 242	1 394
	(0.3%)	(0.6%)	(1.1%)	(9.9%)	(1.7%)	(0.6%)
南區	1 382	204	6 794	731	31 098	616
	(0.7%)	(-1.4%)	(0.5%)	(14.8%)	(1.4%)	(-1.1%)
油尖旺	2 337	546	13 405	1 767	17 745	358
	(-0.1%)	(5.4%)	(2.1%)	(-2.6%)	(0.5%)	(0.3%)
深水埗	2 337	1 097	8 175	1 494	18 645	1 092
	(1.6%)	(0.0%)	(1.8%)	(2.4%)	(1.8%)	(2.3%)
九龍城	2 467	232	7 742	1 356	39 408	588
	(0.9%)	(0.0%)	(-3.0%)	(-11.7%)	(1.7%)	(-0.2%)
黃大仙	1 076	161	5 278	240	14 480	1 025
	(0.2%)	(-0.6%)	(1.0%)	(3.4%)	(-0.5%)	(2.9%)
觀塘	1 723	174	13 049	1 017	30 599	2 279
	(-3.8%)	(-3.9%)	(1.7%)	(-7.3%)	(1.0%)	(-14.2%)
荃灣	1 466	87	9 789	1 147	25 608	1 167
	(0.6%)	(0.0%)	(3.8%)	(-0.9%)	(2.9%)	(3.5%)
屯門	1 537	389	8 781	1 221	30 656	1 085
	(0.2%)	(2.6%)	(1.9%)	(-1.5%)	(0.5%)	(0.5%)
元朗	1 608	553	8 849	467	30 798	1 452
	(-2.8%)	(-4.2%)	(4.3%)	(6.9%)	(0.3%)	(0.8%)
北區	1 771	456	5 199	677	14 685	778
	(6.5%)	(-6.2%)	(2.6%)	(9.0%)	(0.9%)	(-1.5%)
大埔	1 840	415	5 509	329	21 167	587
	(4.2%)	(0.0%)	(0.2%)	(-0.9%)	(0.2%)	(0.0%)
西貢	2 159	505	10 424	384	28 380	992
	(-0.7%)	(1.0%)	(-1.9%)	(-11.1%)	(5.1%)	(0.0%)
沙田	2 208	338	16 336	1 136	54 341	1 467
	(-11.4%)	(-4.8%)	(1.2%)	(-1.5%)	(1.5%)	(1.4%)
葵青	1 449	390	10 062	7 423	24 206	3 536
	(1.1%)	(6.8%)	(2.1%)	(-1.0%)	(0.1%)	(5.8%)
離島	1 301	146	6 346	347	8 460	526
	(164.4%)	(10.6%)	(2.4%)	(0.0%)	(-4.7%)	(0.0%)
總計	31 921	6 486	164 791	20 839	479 738	19 686
	(2.2%)	(0.1%)	(1.1%)	(-1.1%)	(1.3%)	(-0.3%)

註：數字不包括電單車及特別公共服務用途車輛(例如垃圾車或郵政車輛)的泊車位。

各區泊車位數目(截至2018年2月)

地區	泊車位數目					
	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		只供個別私人使用的泊車位	
	私家車泊車位數目(較上年變化))	商用車輛泊車位數目(較上年變化)	私家車泊車位數目(較上年變化))	商用車輛泊車位數目(較上年變化)	私家車泊車位數目(較上年變化))	商用車輛泊車位數目(較上年變化)
中西區	2 261	598	8 210	382	27 517	320
	(-19.9%)	(-3.2%)	(-0.2%)	(2.7%)	(-1.0%)	(0.0%)
灣仔	1 759	32	9 659	63	27 901	425
	(1.3%)	(0.0%)	(2.1%)	(0.0%)	(0.3%)	(0.0%)
東區	1 222	158	11 318	637	32 676	1 385
	(0.2%)	(-0.6%)	(2.8%)	(-18.6%)	(0.1%)	(-0.1%)
南區	1 372	207	6 762	637	30 658	623
	(0.0%)	(-0.5%)	(0.1%)	(-3.8%)	(0.4%)	(1.8%)
油尖旺	2 339	518	13 135	1 814	17 661	357
	(-0.0%)	(-1.7%)	(0.2%)	(-0.5%)	(0.7%)	(3.5%)
深水埗	2 301	1 097	8 028	1 459	18 312	1 067
	(3.1%)	(0.2%)	(-2.4%)	(-4.6%)	(1.4%)	(0.2%)
九龍城	2 445	232	7 984	1 535	38 742	589
	(0.5%)	(-0.4%)	(3.4%)	(-8.5%)	(2.1%)	(-0.5%)
黃大仙	1 074	162	5 227	232	14 558	996
	(0.0%)	(-4.1%)	(-6.3%)	(-18.0%)	(0.7%)	(2.2%)
觀塘	1 791	181	12 828	1 097	30 307	2 655
	(5.0%)	(-1.1%)	(0.9%)	(3.0%)	(1.0%)	(-6.0%)
荃灣	1 457	87	9 434	1 158	24 896	1 128
	(-0.1%)	(-3.3%)	(0.1%)	(2.3%)	(3.3%)	(3.2%)
屯門	1 534	379	8 619	1 239	30 508	1 080
	(3.0%)	(8.3%)	(1.2%)	(-2.7%)	(2.3%)	(0.0%)
元朗	1 655	577	8 482	437	30 720	1 440
	(11.6%)	(6.7%)	(1.4%)	(-2.2%)	(3.3%)	(7.6%)
北區	1 663	486	5 068	621	14 559	790
	(0.1%)	(1.0%)	(-0.1%)	(-2.4%)	(-1.2%)	(-0.9%)
大埔	1 766	415	5 496	332	21 134	587
	(15.2%)	(-1.9%)	(-4.1%)	(-19.4%)	(1.1%)	(-6.1%)
西貢	2 174	500	10 631	432	27 014	992
	(1.1%)	(-2.9%)	(0.8%)	(-0.7%)	(3.8%)	(0.2%)
沙田	2 493	355	16 144	1 153	53 552	1 447
	(14.5%)	(2.3%)	(4.2%)	(0.8%)	(1.7%)	(-0.1%)
葵青	1 433	365	9 854	7 499	24 186	3 342
	(-1.8%)	(5.2%)	(1.6%)	(3.7%)	(-0.4%)	(0.5%)
離島	492	132	6 199	347	8 874	526
	(0.4%)	(1.5%)	(-12.9%)	(-13.0%)	(0.0%)	(0.0%)
總計	31 231	6 481	163 078	21 074	473 775	19 749
	(1.3%)	(0.5%)	(0.2%)	(-1.4%)	(1.2%)	(-0.1%)

註：數字不包括電單車及特別公共服務用途車輛(例如垃圾車或郵政車輛)的泊車位。

各區泊車位數目(截至2017年2月)

地區	泊車位數目					
	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		只供個別私人使用的泊車位	
	私家車泊車位數目(較上年變化))	商用車輛泊車位數目(較上年變化)	私家車泊車位數目(較上年變化))	商用車輛泊車位數目(較上年變化)	私家車泊車位數目(較上年變化))	商用車輛泊車位數目(較上年變化)
中西區	2 821	618	8 226	372	27 790	320
	(1.7%)	(1.6%)	(2.6%)	(-3.4%)	(3.0%)	(-0.6%)
灣仔	1 736	32	9 458	63	27 827	425
	(-0.6%)	(0.0%)	(1.8%)	(0.0%)	(0.9%)	(1.2%)
東區	1 220	159	11 005	783	32 656	1 386
	(0.2%)	(8.9%)	(-0.3%)	(0.3%)	(2.5%)	(1.6%)
南區	1 372	208	6 752	662	30 530	612
	(1.9%)	(-1.0%)	(2.5%)	(36.2%)	(2.8%)	(-6.4%)
油尖旺	2 340	527	13 108	1 824	17 544	345
	(0.5%)	(-0.4%)	(3.9%)	(-2.6%)	(5.0%)	(4.9%)
深水埗	2 232	1 095	8 224	1 529	18 063	1 065
	(-1.1%)	(-3.4%)	(-2.3%)	(28.8%)	(0.8%)	(-6.3%)
九龍城	2 433	233	7 722	1 677	37 960	592
	(-8.6%)	(0.0%)	(6.3%)	(-11.0%)	(6.4%)	(11.1%)
黃大仙	1 074	169	5 577	283	14 451	975
	(-3.9%)	(-11.1%)	(5.1%)	(-12.1%)	(0.4%)	(2.5%)
觀塘	1 705	183	12 713	1 065	30 021	2 824
	(4.5%)	(-18.3%)	(-2.5%)	(-25.5%)	(2.4%)	(3.9%)
荃灣	1 458	90	9 422	1 132	24 101	1 093
	(2.7%)	(1.1%)	(0.2%)	(-1.5%)	(1.4%)	(8.2%)
屯門	1 489	350	8 521	1 274	29 833	1 080
	(-0.1%)	(6.4%)	(3.4%)	(-1.4%)	(0.8%)	(2.5%)
元朗	1 483	541	8 368	447	29 739	1 338
	(6.5%)	(16.3%)	(4.4%)	(3.5%)	(3.3%)	(2.3%)
北區	1 662	481	5 075	636	14 731	797
	(-2.8%)	(0.4%)	(1.7%)	(8.3%)	(4.1%)	(7.0%)
大埔	1 533	423	5 732	412	20 911	625
	(-0.5%)	(-0.2%)	(3.2%)	(-2.4%)	(0.2%)	(-2.8%)
西貢	2 151	515	10 549	435	26 020	990
	(2.3%)	(5.7%)	(12.5%)	(-22.5%)	(7.1%)	(15.4%)
沙田	2 177	347	15 493	1 144	52 676	1 449
	(6.2%)	(-3.1%)	(-3.8%)	(-1.5%)	(1.5%)	(2.7%)
葵青	1 460	347	9 697	7 234	24 295	3 325
	(-4.5%)	(-2.3%)	(0.0%)	(5.9%)	(4.8%)	(4.0%)
離島	490	130	7 119	399	8 870	526
	(9.4%)	(11.1%)	(2.8%)	(50.6%)	(13.5%)	(-7.9%)
總計	30 836	6 448	162 761	21 371	468 018	19 767
	(0.2%)	(0.6%)	(1.8%)	(1.3%)	(3.0%)	(2.8%)

註：數字不包括電單車及特別公共服務用途車輛(例如垃圾車或郵政車輛)的泊車位。

各區泊車位數目(截至2016年2月)

地區	泊車位數目					
	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		只供個別私人使用的泊車位	
	私家車泊車位數目(較上年變化))	商用車輛泊車位數目(較上年變化)	私家車泊車位數目(較上年變化))	商用車輛泊車位數目(較上年變化)	私家車泊車位數目(較上年變化))	商用車輛泊車位數目(較上年變化)
中西區	2 775	608	8 018	385	26 985	322
	(0.3%)	(1.5%)	(0.2%)	(5.2%)	(0.4%)	(0.0%)
灣仔	1 747	32	9 293	63	27 592	420
	(32.6%)	(0.0%)	(8.8%)	(0.0%)	(10.7%)	(171.0%)
東區	1 217	146	11 034	781	31 864	1 364
	(-25.7%)	(24.8%)	(-7.2%)	(6.0%)	(-6.9%)	(-17.1%)
南區	1 347	210	6 588	486	29 698	654
	(-0.7%)	(0.0%)	(-1.1%)	(18.0%)	(0.2%)	(0.0%)
油尖旺	2 329	529	12 622	1 872	16 714	329
	(-0.3%)	(-0.2%)	(-1.0%)	(-5.8%)	(4.2%)	(20.1%)
深水埗	2 257	1 134	8 416	1 187	17 912	1 137
	(-3.8%)	(-0.4%)	(-1.3%)	(-32.1%)	(1.5%)	(1.8%)
九龍城	2 663	233	7 267	1 885	35 683	533
	(-0.4%)	(0.0%)	(-6.1%)	(-10.0%)	(0.1%)	(0.0%)
黃大仙	1 118	190	5 308	322	14 396	951
	(2.3%)	(1.1%)	(-0.4%)	(-14.8%)	(0.4%)	(0.0%)
觀塘	1 632	224	13 041	1 429	29 310	2 719
	(2.8%)	(0.0%)	(-6.3%)	(-14.8%)	(2.0%)	(0.4%)
荃灣	1 420	89	9 405	1 149	23 765	1 010
	(0.0%)	(0.0%)	(7.1%)	(2.3%)	(2.7%)	(0.2%)
屯門	1 491	329	8 243	1 292	29 594	1 054
	(0.5%)	(-2.4%)	(1.3%)	(2.5%)	(0.5%)	(0.0%)
元朗	1392	465	8015	432	28799	1308
	(-2.3%)	(-11.3%)	(0.1%)	(-2.9%)	(0.1%)	(-0.5%)
北區	1 710	479	4 991	587	14 145	745
	(0.0%)	(0.0%)	(2.5%)	(-5.6%)	(0.7%)	(0.0%)
大埔	1 540	424	5 556	422	20 873	643
	(0.0%)	(-1.4%)	(-0.8%)	(-25.0%)	(5.1%)	(0.8%)
西貢	2 102	487	9 380	561	24 290	858
	(0.0%)	(-2.2%)	(4.4%)	(9.8%)	(1.7%)	(-14.5%)
沙田	2 049	358	16 110	1 161	51 874	1 411
	(-0.2%)	(-5.3%)	(-1.0%)	(-7.5%)	(1.2%)	(0.0%)
葵青	1 529	355	9 697	6 828	23 187	3 198
	(2.9%)	(-2.2%)	(-1.9%)	(-3.6%)	(0.4%)	(0.1%)
離島	448	117	6 925	265	7 815	571
	(2.1%)	(5.4%)	(1.3%)	(-4.0%)	(0.4%)	(0.0%)
總計	30 766	6 409	159 909	21 107	454 496	19 227
	(-0.0%)	(-1.1%)	(-0.5%)	(-6.6%)	(1.1%)	(-0.4%)

註：數字不包括電單車及特別公共服務用途車輛(例如垃圾車或郵政車輛)的泊車位。

**18 區按車輛類別劃分的泊車位數目
(截至 2020 年 2 月)**

地區	私家車#	貨車	巴士	電單車	總計*
中西區	38 706	1 142	80	1 415	41 343
灣仔	39 641	420	130	1 305	41 496
東區	46 637	1 839	340	2 473	51 289
南區	39 416	1 157	356	1 864	42 793
油尖旺	34 664	2 520	282	2 099	39 565
深水埗	29 282	3 257	413	1 990	34 942
九龍城	48 820	1 293	232	1 948	52 293
黃大仙	20 864	1 288	160	2 276	24 588
觀塘	47 028	3 276	176	4 279	54 759
荃灣	37 071	1 946	415	1 491	40 923
屯門	41 329	2 558	191	1 737	45 815
元朗	41 688	2 105	357	1 771	45 921
北區	21 625	1 714	77	842	24 258
大埔	29 524	1 133	140	1 032	31 829
西貢	41 896	1 563	330	3 023	46 812
沙田	73 554	2 676	232	2 965	79 427
葵青	35 937	11 088	401	2 702	50 128
離島	16 710	791	287	610	18 398
總計	684 392	41 766	4 599	35 822	766 579

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。

* 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：5034)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (-) 沒有指定

管制人員： 運輸署署長(陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

預期在2020-21年度會淨增加65個職位。政府可否告知本會，每個新增職位的名稱、目的和預算開支為何，請以表列方式列出。

提問人： 郭家麒議員(立法會內部參考編號：910)

答覆：

運輸署在2020-21年度會開設133個職位，同時刪減68個職位，因此，會淨增加65個職位。新開設職位的職級、工作範圍及每年員工開支(按薪級中點估計的年薪值計算)撮述如下：

工作範圍	職級	職位數目	每年員工開支(元)
負責推展特定措施			
為盡快物色及準備土地以納入賣地表提供支援	高級運輸主任	1	1,124,520
	一級運輸主任	2	1,615,080
	高級工程師	1	1,514,640
	工程師／助理工程師	4	3,276,000
	高級技術主任(交通工程)	2	1,284,000
	技術主任(交通工程)／見習技術主任(交通工程)	6	1,772,820

工作範圍	職級	職位數目	每年員工 開支(元)
促進及加快在長遠房屋策略下的公共房屋單位供應	高級運輸主任	2	2,249,040
	一級運輸主任	4	3,230,160
	工程師／助理工程師	2	1,638,000
	技術主任(交通工程)／見習技術主任(交通工程)	4	1,181,880
為增加土地及房屋用地供應加強公共運輸營辦商的公共運輸規劃	高級運輸主任	1	1,124,520
	一級運輸主任	1	807,540
繼續支援為增加及加快土地及房屋用地供應的措施	總運輸主任	1	1,514,640
應付落實私營骨灰安置所發牌制度及推展公眾骨灰安置所項目的日增工作量	工程師／助理工程師	1	819,000
	技術主任(交通工程)／見習技術主任(交通工程)	1	295,470
應付人事及行政相關的日增工作量	一級行政主任	1	807,540
	助理文書主任	1	288,840
應付採購和物料供應相關的日增工作量	物料供應主任	1	771,240
支援就屯門—赤鱸角隧道開通所帶來的財務事宜	二級會計主任	1	510,540
	助理文書主任	1	288,840
協助籌備在政府收費隧道及青沙管制區實施不停車繳費系統	總運輸主任	1	1,514,640
	高級工程師	1	1,514,640
	工程師／助理工程師	1	819,000
	技術主任(交通工程)／見習技術主任(交通工程)	1	295,470
	一級會計主任	1	807,540
	二級系統分析／程序編製主任	1	534,660
	助理文書主任	1	288,840

工作範圍	職級	職位數目	每年員工 開支(元)
協助推行過境交通下有關私家車使用港珠澳大橋的措施	總運輸主任	1	1,514,640
	高級運輸主任	1	1,124,520
	一級行政主任	1	807,540
	高級文書主任	1	613,140
	助理文書主任	1	288,840
應付牌照服務的日增需求	一級行政主任	1	807,540
	二級行政主任	1	534,660
	助理文書主任	2	577,680
協助研究推行電子牌照措施	高級行政主任	1	1,124,520
	一級行政主任	1	807,540
協助推行淘汰歐盟四期柴油商業車輛的環保措施；並執行淘汰歐盟四期以前柴油商業車輛的特惠資助計劃的餘下工作	高級行政主任	1	1,124,520
	一級行政主任	1	807,540
	二級行政主任	1	534,660
	文書主任	1	463,140
	助理文書主任	2	577,680
	一級汽車檢驗主任	1	940,620
推行有關「智慧出行」的新措施	機電工程師／助理機電工程師	1	819,000
	一級汽車檢驗主任	1	940,620
	工程師／助理工程師	2	1,638,000
	高級技術主任(交通工程)	1	642,000
	技術主任(交通工程)／見習技術主任(交通工程)	3	886,410
	一級電腦操作員	1	441,180
	一級運輸主任	1	807,540
	一級運輸監督	1	559,860

工作範圍	職級	職位數目	每年員工 開支(元)
處理因應放寬商用車輛 駕駛執照發牌制度的申 領資格和推行的士服務 質素改善措施所帶來的 新增工作量	二級運輸主任	1	510,540
	一級行政主任	1	807,540
	一級考牌主任	1	613,140
為所有運輸署人員提供 培訓及發展課程	高級訓練主任	1	1,124,520
準備屯門—赤鱸角隧道 的籌備工作及開通後的 日常營運工作	高級運輸主任	1	1,124,520
	一級運輸主任	1	807,540
	一級運輸監督	1	559,860
利用為屯門至赤鱸角連 接路(南面連接路)開發 的交通管制及監察系 統，加強事故管理上的 工程支援	工程師／助理工程師	1	819,000
就提供特別協助措施及 推行船隻資助計劃暨混 合動力船隻試驗，執行 現有及新增的相關工作	總運輸主任	2	3,029,280
	高級運輸主任	1	1,124,520
	二級運輸主任	1	510,540
繼續監察政府長者及合 資格殘疾人士公共交通 票價優惠計劃的運作， 以及協助全面檢討優惠 計劃	高級運輸主任	2	2,249,040
	二級運輸主任	2	1,021,080
	高級庫務會計師	1	1,514,640
	庫務會計師	2	2,060,880
	二級會計主任	1	510,540
支援環境保護署為港內 航線推行的電動渡輪試 驗計劃	一級運輸主任	1	807,540

工作範圍	職級	職位數目	每年員工 開支(元)
成立專營巴士安全專責小組，制訂積極主動的對策以提升專營巴士安全	運輸署助理署長	1	2,283,600
	首席運輸主任	1	1,923,600
	總運輸主任	1	1,514,640
	高級運輸主任	1	1,124,520
	總機電工程師	1	1,923,600
	高級機電工程師	1	1,514,640
	高級工程師	1	1,514,640
	工程師／助理工程師	1	819,000
	統計師	1	985,260
	一級私人秘書	1	463,140
	二級私人秘書	1	288,840
	助理文書主任	1	288,840
繼續監督在2017年《施政報告》提出的公共運輸交匯處及渡輪碼頭提升工程	一級運輸主任	1	807,540
	一級監工	1	381,000
繼續支援專營巴士公司現正進行的電動巴士試驗	一級運輸主任	1	807,540
推展各項泊車位項目，以應付不同車輛類別對泊車位的需求	工程師／助理工程師	6	4,914,000
	高級技術主任 (土木工程)	1	642,000
	技術主任(土木工程)／見習技術主任 (土木工程)	1	295,470

工作範圍	職級	職位數目	每年員工 開支(元)
實施推動「香港好·易行」政策措施下的新措施	高級工程師	1	1,514,640
	工程師／助理工程師	2	1,638,000
	高級技術主任 (交通工程)	1	642,000
	技術主任(交通工 程)／見習技術主任 (交通工程)	1	295,470
	交通助理員	1	240,420
協助成立及執行「智慧 交通基金」	高級工程師	1	1,514,640
	機電工程師／助理機 電工程師	1	819,000
推行土地共享先導計劃	工程師／助理工程師	1	819,000
	二級運輸主任	1	510,540
	技術主任(交通工 程)／見習技術主任 (交通工程)	1	295,470
取代T合約職位			
以公務員職位取代T合 約職位	一級電腦操作員	1	441,180
	二級電腦操作員／見 習電腦操作員	2	497,280
	系統經理	1	1,124,520
總計：		133	103,311,240

完 -

管制人員的答覆

(問題編號：5047)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

有關現時的公共運輸交通工具司機的健康及道路安全：

- (1) 根據《巴士車長工作、休息及用膳時間指引》(2018年修訂本)，特別更仍然維持最長的更次時間不應超逾14小時，而當中的駕駛時間則不應超逾10小時。有關的決定曾否諮詢醫護人員、專業人士、工會、巴士車長意見？如有，曾諮詢哪些人士、諮詢次數、人事編制、開支等。
- (2) 過去五年，請列表當局巡查、監察與檢控違反《巴士車長工作、休息及用膳時間指引》的次數、開支、人手編制、檢控等。
- (3) 過去五年，職業司機(包括巴士、小巴、的士等)進行職前身體檢查的數字及相關開支。
- (4) 過去五年，55歲或以上職業司機(包括巴士、小巴、的士等)進行定期身體檢查的數字及相關開支
- (5) 當局有否建議55歲或以上職業司機(包括巴士、小巴、的士等)強制進行定期身體檢查？如有，相關的推行時間及開支為何。如否，為何？
- (6) 過去五年，職業司機(包括巴士、小巴、的士等)(i)55歲或以下、(ii)55歲或以上以發生交通意外的數字、傷亡數字及意外成因。

提問人：郭家麒議員 (立法會內部參考編號：980)

答覆：

(1)

運輸署檢討《巴士車長工作、休息及用膳時間指引》(《指引》)時，致力在提供適當服務以滿足巴士乘客出行需要、巴士車長休息及工作時間、巴士公司營運需要，以及社會(包括立法會和區議會)的意見之間，求取平衡。在這過程中，運輸署在2017年10月至2018年2月期間與專營巴士營辦商及工會舉行了共12次會議。這項檢討由運輸署現有人員執行，屬於恆常職務，涉及的開支沒有詳細分列。

運輸署一直密切監察並跟進專營巴士營辦商實施經修訂《指引》的情況。就此，專營巴士營辦商已承諾實現特別更次最長工作時數為13小時的安排(根據現行《指引》，特別更次最長工作時數為14小時)，但這須視乎增聘車長的進展，以填補因縮短現職車長的當值和駕駛時間而引致的額外人手需求。專營巴士營辦商已開始實施13.5小時的特別更次安排，並會繼續致力在2020年年底落實13小時特別更次安排。

為準備對《指引》作進一步全面檢討，運輸署已於2019年下半年就相關文獻進行研究，並檢視一些海外司法管轄區有關疲勞駕駛的研究報告。研究發現，有多項因素(包括工作時數、編更安排、休息時間，以及車長的生活作息、睡眠規律和個人身體狀況等)可引致巴士車長疲勞。運輸署會委聘本地獨立專家，就香港專營巴士行業有關識別和管理疲勞駕駛的課題進行研究。初步研究方向包括：(i)了解專營巴士車長疲勞駕駛的整體情況、根本問題及成因；(ii)研究現有《指引》所訂的專營巴士車長工作時數、休息時間、編更安排(包括特別更次)與車長疲勞駕駛的關係；以及(iii)探討相應的改善策略和措施。專營巴士營辦商及其巴士車長將會參與研究。

(2)

為確保專營巴士營辦商遵從《指引》，專營巴士營辦商須向運輸署就如何實施《指引》提交每月報告，以便進行監察。此外，運輸署每年均會委聘獨立承辦商就專營巴士車長的工作時數、休息時間及用膳時間進行調查，以監察專營巴士營辦商有否遵從《指引》。監察調查的結果顯示，專營巴士營辦商整體上在安排車長休息時間及用膳時間方面都有遵從現行指引。如調查發現有不遵從指引的情況，專營巴士營辦商須提供解釋及採取適當跟進行動。在過去5年，有關調查已收集超過5 900名巴士車長的整段更次的工作時間數據，涉及的總開支約為520萬元。監察專營巴士公司有否遵從指引的工作由運輸署現有人員執行，涉及的開支沒有詳細分列。

(3)-(5)

根據《道路交通(駕駛執照)規例》(第374B章)，所有駕駛者，包括公共運輸服務的司機，均有責任確保自己在體格上適宜駕駛，才可駕駛車輛。我們亦提醒公共運輸營辦商注意轄下司機的身體健康狀況。

現時，專營巴士公司要求巴士車長入職前申報自身健康狀況及通過身體檢查，由醫生證明其健康狀況適合駕駛巴士。現役巴士車長方面，所有專營

巴士公司現時要求年齡50歲或以上的車長須接受每年身體檢查。車長在50歲、54歲、57歲及滿60歲後進行每年身體檢查時，亦須接受心電圖檢查。此外，任何車長如有中風、心血管病、因糖尿病而接受藥物治療或因高血壓而接受藥物治療，亦須向僱主申報該等疾病並每年接受包括心電圖檢查的身體檢查。專營巴士公司亦已提醒其巴士車長，如工作時感到不適，切勿繼續駕駛，並須立即求醫。

其他路面公共交通工具方面，香港電車有限公司要求所有新聘電車車長接受體格檢查及申報個人醫療記錄，年齡在60歲或以上的車長則須在每年續約時接受一般檢查。在專線小巴服務及非專營巴士服務方面，雖然營辦商一般沒有要求轄下司機接受每年身體檢查，但營辦商如發現司機身體不適，不會安排司機執行駕駛職務，並會要求有關司機延醫診治或檢查。至於紅色小巴司機和的士司機，主要為自僱人士，因此沒有強制規定他們進行職前身體檢查或定期身體檢查。

雖然政府沒有計劃強制規定所有從事公共運輸服務年齡55歲或以上的司機須接受定期身體檢查，但運輸署會繼續透過培訓和教育，包括透過宣傳推廣活動「至fit安全駕駛大行動」和與警方合辦的安全駕駛座談會，加強商用車輛司機對安全駕駛及健康的關注。在每年舉辦的「至fit安全駕駛大行動」中，運輸署向商用車輛司機(包括公共交通工具的司機)派發贈券，讓他們可到醫療機構接受免費健康檢查。在過去5年，平均每年約有2 000名商用車輛司機參加該免費健康檢查計劃。運輸署亦會透過與業界的會議及定期通訊，提醒營辦商及業界注意司機的身體狀況並鼓勵司機接受定期檢查。

(6)

在過去5年涉及專營巴士、公共小巴及的士的交通意外宗數，以及按指定司機年齡組別劃分的相關傷亡人數表列如下：

	2015年	2016年	2017年	2018年	2019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	1 594 (2 091)	1 478 (1 882)	1 470 (2 044)	1 521 (1 944)	1 379 (1 943)
涉及55歲或以上的司機	648 (822)	757 (947)	758 (1 135)	819 (1 024)	780 (1 172)
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	364 (604)	301 (516)	230 (397)	217 (316)	182 (259)
涉及55歲或以上的司機	713 (1 216)	756 (1 211)	763 (1 250)	718 (1 075)	711 (1 053)
涉及的士的交通意外宗數(傷亡人數)					
涉及55歲以下的司機	1 772 (2 506)	1 731 (2 421)	1 620 (2 277)	1 542 (2 133)	1 628 (2 174)
涉及55歲或以上的司機	2 254 (3 156)	2 464 (3 383)	2 451 (3 390)	2 611 (3 519)	2 856 (3 893)

註：括號內的數字代表傷亡人數。

就以上兩個年齡組別的司機涉及的交通意外來說，釀成意外的主要成因為「不專注地駕駛」、「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：5051)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

請當局告知本會：

1. 過去五年，本港各條隧道在繁忙時間及非繁忙時間的平均車流量為何 (以表列出)；
2. 過去五年，本港各條收費隧道的管理公司、合約管理費、收益、合約期為何。

提問人：郭家麒議員 (立法會內部參考編號：984)

答覆：

1. 在過去5年，全港收費隧道和不收費隧道於繁忙時間及非繁忙時間的平均車流量載列於附件。
2. 在過去5年，政府收費隧道¹的管理、營運和維修保養合約承辦商及合約期如下：

隧道	管理、營運和維修保養合約承辦商	合約期
海底隧道	信佳集團管理有限公司	2010年11月1日至 2016年10月31日
	俊和隧道管理有限公司	2016年11月1日至 2022年10月31日
東區海底隧道 ²	泰富基建有限公司	2016年8月7日至 2019年8月6日
		2019年8月7日至 2025年8月6日

隧道	管理、營運和維修保養合約 承辦商	合約期
大老山隧道 ²	泰富基建有限公司	2018年7月11日至 2021年7月10日
獅子山隧道	越運亨(香港)有限公司	2012年8月1日至 2018年7月31日
	俊和隧道管理有限公司	2018年8月1日至 2024年7月31日
城門隧道	越運亨(香港)有限公司	2012年6月1日至 2018年5月31日
	俊和隧道管理有限公司	2018年6月1日至 2024年5月31日
將軍澳隧道	越運亨(香港)有限公司	2012年6月1日至 2018年5月31日
	俊和隧道管理有限公司	2018年6月1日至 2024年5月31日
香港仔隧道	信佳集團管理有限公司	2008年9月29日至 2014年9月28日
	交通基建管理有限公司	2014年9月29日至 2020年9月28日
八號幹線 ³	信佳華益聯營公司	2013年9月19日至 2019年9月18日
	交通基建管理有限公司	2019年9月19日至 2025年9月18日

由2014-15年度至2018-19年度，就政府收費隧道¹付予管理、營運和維修保養合約承辦商的合約管理費及這些政府收費隧道的收入表列如下：

隧道	合約管理費 (百萬元)					收入 (百萬元)				
	2018 -19 年度	2017 -18 年度	2016 -17 年度	2015 -16 年度	2014 -15 年度	2018 -19 年度	2017 -18 年度	2016 -17 年度	2015 -16 年度	2014 -15 年度
海底隧道 ⁴	79	79	70	63	63	723	726	734	742	731
東區海底 隧道 ^{2,4}	103	103	67	不適用	不適用	857	855	555	不適用	不適用
大老山隧道 ^{2,4}	64	不適用	不適用	不適用	不適用	398	不適用	不適用	不適用	不適用
獅子山隧道	37	35	35	34	34	267	269	273	271	267
城門隧道	57	34	34	33	33	99	100	100	98	95
將軍澳隧道	36	34	34	33	33	105	103	102	99	97
香港仔隧道	49	47	45	43	40	111	111	116	118	119
八號幹線 ³	106	104	102	101	101	179	183	163	150	140

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。

- ² 東區海底隧道及大老山隧道的管理、營運和維修保養合約分別由2016年8月及2018年7月(當2條隧道的專營權屆滿後由政府收回兩者的專營權)開始生效。
- ³ 八號幹線的管理、營運和維修保養合約連同相關費用，以及八號幹線的有關收入，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。
- ⁴ 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。

2015年至2019年全港收費隧道及不收費隧道的平均車流量

(I) 收費隧道											
隧道	方向	繁忙時間平均車流量 ^{註1}					非繁忙時間平均車流量 ^{註1}				
		2019年	2018年	2017年	2016年	2015年	2019年	2018年	2017年	2016年	2015年
香港仔隧道	北行	1 500	1 500	1 500	1 600	1 600	1 100	1 100	1 100	1 100	1 100
	南行	1 900	1 800	1 800	1 900	2 000	1 200	1 200	1 200	1 300	1 300
海底隧道 ^{註2}	北行	2 700	2 700	2 700	2 700	2 700	2 100	2 200	2 200	2 200	2 200
	南行	2 800	2 800	2 800	2 800	2 900	2 200	2 200	2 200	2 200	2 300
東區海底隧道	北行	2 600	2 700	2 700	2 600	2 700	1 500	1 500	1 400	1 400	1 400
	南行	2 700	2 700	2 700	2 700	2 800	1 400	1 300	1 300	1 300	1 300
西區海底隧道	北行	2 600	2 500	2 500	2 500	2 400	1 300	1 300	1 300	1 200	1 200
	南行	2 700	2 700	2 600	2 500	2 500	1 300	1 200	1 200	1 200	1 100
獅子山隧道	北行	2 500	2 500	2 500	2 500	2 500	1 700	1 700	1 800	1 800	1 800
	南行	2 600	2 700	2 700	2 600	2 700	1 600	1 600	1 700	1 600	1 600
大老山隧道	北行	2 300	2 300	2 200	2 200	2 200	1 100	1 100	1 100	1 100	1 000
	南行	2 300	2 300	2 300	2 200	2 300	900	900	900	900	900
將軍澳隧道	西行	2 700	2 700	2 700	2 700	2 700	1 700	1 600	1 600	1 600	1 800
	東行	2 800	2 800	2 800	2 700	2 700	1 800	1 800	1 700	1 700	1 800
尖山隧道及沙田嶺隧道	北行	2 300	2 200	2 100	2 000	1 800	1 100	1 100	1 000	1 000	900
	南行	2 400	2 400	2 300	2 200	2 000	1 000	1 000	900	800	800
城門隧道	西行	1 800	1 900	1 800	1 800	1 800	900	1 000	900	900	900
	東行	1 800	1 800	1 800	1 800	1 800	900	900	900	900	900
大欖隧道	北行	1 800	1 800	1 800	1 800	1 800	1 100	1 100	1 100	1 100	1 100
	南行	2 300	2 400	2 400	2 300	2 400	1 000	1 100	1 100	1 100	1 100

註1 有關數字為平日(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。繁忙時間指平日上午7時至10時及下午5時至8時。

註2 因海底隧道在2019年11月13日至12月31日期間封閉和修復受損設施的原故，上述平均行車量已排除該段時間的影響。

(II) 不收費隧道 ^{註3}						
隧道	方向	每小時平均車流量				
		2019年	2018年	2017年	2016年	2015年
啟德隧道	西行	1 200	1 200	1 200	1 200	1 200
	東行	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000
長青隧道	西行	1 700	1 800	1 800	1 700	1 700
	東行	1 500	1 500	1 500	1 500	1 400
南灣隧道	西行	1 100	1 100	1 000	900	900
	東行	1 100	1 200	1 100	1 100	1 100
大圍隧道	西行	1 000	1 000	900	900	800
	東行	1 000	1 000	900	900	900
中環及灣仔繞道 隧道 ^{註4}	西行	1 000	不適用	不適用	不適用	不適用
	東行	1 100	不適用	不適用	不適用	不適用
龍山隧道 ^{註5}	北行	300	不適用	不適用	不適用	不適用
	南行	300	不適用	不適用	不適用	不適用
長山隧道 ^{註5}	北行	60	不適用	不適用	不適用	不適用
	南行	60	不適用	不適用	不適用	不適用

註 3 由於不收費隧道沒有裝設收費系統，無記錄可編製，故此運輸署沒有這些隧道在繁忙時間及非繁忙時間的分項數字。上表不收費隧道各方向的每小時平均車流量，由隧道營辦商編製。

註 4 中環及灣仔繞道隧道於2019年2月24日全面通車。

註 5 龍山隧道及長山隧道於2019年5月26日通車。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：5052)

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 (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

請當局告知本會：

1. 過去五年，全港十八區的單車泊位數目(以表列出)；
2. 公共運輸交匯處及鐵路站附近設有的單車泊位的位置及數目；來年各區增加的單車泊位數目為何。

提問人：郭家麒議員 (立法會內部參考編號：985)

答覆：

1. 過去5年每年截至年底，各區由運輸署管理的單車泊位數目如下：

地區	單車泊位數目				
	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年
中西區	0	0	0	0	0
灣仔	0	0	0	0	0
東區	0	0	0	0	0
南區	0	0	0	0	0
九龍城	0	0	0	0	0
深水埗	60	60	60	60	54
觀塘	0	0	0	0	0
葵青	0	0	0	0	0
油尖旺	51	51	51	51	51
黃大仙	0	0	0	0	0
離島	4 619	4 619	4 637	4 754	4 924
北區	4 034	4 172	4 384	4 518	4 518

地區	單車泊位數目				
	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年
西貢	4 986	4 986	5 112	5 112	5 112
沙田	6 044	6 044	6 118	6 118	5 994
大埔	3 686	3 686	3 686	3 686	3 546
荃灣	74	74	74	80	80
屯門	4 339	4 431	4 668	5 404	5 404
元朗	8 400	8 757	8 995	8 996	9 172
總計	36 293	36 880	37 785	38 779	38 855

2. 截至2019年12月，在公共運輸交匯處及鐵路站附近，由運輸署管理的單車泊位數目分別載列於附件1及附件2。預計在2020年增設的單車泊位數目如下：

地區	在2020年擬增設的單車泊位數目
離島	260
北區	170
大埔	130
屯門	240
元朗	150
總計	950

在公共運輸交匯處由運輸署管理的單車泊位數目
(截至2019年12月底)

地區	公共運輸交匯處	單車泊位數目
沙田	馬鞍山市中心	100
屯門	龍門居	38
	屯門市中心	
元朗	元朗站(北)	38
總計		176

在鐵路站附近由運輸署管理的單車泊位數目
(截至 2019 年 12 月底)

地區	鐵路站	單車泊位數目
北區	上水	2 665
	粉嶺	
大埔	太和	855
	大埔墟	
沙田	大學	3 284
	火炭	
	沙田	
	大圍	
	車公廟	
	沙田圍	
	第一城	
	石門	
	大水坑	
	恆安	
	馬鞍山	
	烏溪沙	
西貢	寶琳	1 352
	坑口	
	將軍澳	
	調景嶺	
	康城	
離島	東涌	456
荃灣	荃灣西	70
元朗	錦上路	2 962
	元朗	
	朗屏	
	天水圍	
屯門	兆康	1 450
	屯門	
總計		13 094

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：5094)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

請列出過去三年，運輸署接獲市民就九巴、龍運巴士、城巴、新巴及大嶼山巴士、的士、小巴的：

a. 投訴數字為何？

九巴	
龍運巴士	
城巴	
新巴	
新大嶼山巴士	
的士	
小巴	
鐵路	

b. 過去一年，署方接獲龍運巴士路線於不同時段的投訴數字及原因為何？

路線	按時段的投訴數字		概括原因
E31	上午繁忙時段		
	上午非繁忙時段		
	下午繁忙時段		
	下午非繁忙時段		
	晚上非繁忙時段		
E32	上午繁忙時段		
	上午非繁忙時段		
	下午繁忙時段		
	下午非繁忙時段		
	晚上非繁忙時段		

路線	按時段的投數數字		概括原因
E32A	上午繁忙時段		
	上午非繁忙時段		
	下午繁忙時段		
	下午非繁忙時段		
	晚上非繁忙時段		
E33	上午繁忙時段		
	上午非繁忙時段		
	下午繁忙時段		
	下午非繁忙時段		
	晚上非繁忙時段		
E33P	上午繁忙時段		
	上午非繁忙時段		
	下午繁忙時段		
	下午非繁忙時段		
	晚上非繁忙時段		
E34A	上午繁忙時段		
	上午非繁忙時段		
	下午繁忙時段		
	下午非繁忙時段		
	晚上非繁忙時段		
E34B	上午繁忙時段		
	上午非繁忙時段		
	下午繁忙時段		
	下午非繁忙時段		
	晚上非繁忙時段		
E34P	上午繁忙時段		
	上午非繁忙時段		
	下午繁忙時段		
	下午非繁忙時段		
	晚上非繁忙時段		
E34X	上午繁忙時段		
	上午非繁忙時段		
	下午繁忙時段		
	下午非繁忙時段		
	晚上非繁忙時段		
E41	上午繁忙時段		
	上午非繁忙時段		
	下午繁忙時段		
	下午非繁忙時段		
	晚上非繁忙時段		

路線	按時段的投數數字		概括原因
E42	上午繁忙時段		
	上午非繁忙時段		
	下午繁忙時段		
	下午非繁忙時段		
	晚上非繁忙時段		
E42P	上午繁忙時段		
	上午非繁忙時段		
	下午繁忙時段		
	下午非繁忙時段		
	晚上非繁忙時段		
S1	上午繁忙時段		
	上午非繁忙時段		
	下午繁忙時段		
	下午非繁忙時段		
	晚上非繁忙時段		
S64	上午繁忙時段		
	上午非繁忙時段		
	下午繁忙時段		
	下午非繁忙時段		
	晚上非繁忙時段		
S64C	上午繁忙時段		
	上午非繁忙時段		
	下午繁忙時段		
	下午非繁忙時段		
	晚上非繁忙時段		
S64X	上午繁忙時段		
	上午非繁忙時段		
	下午繁忙時段		
	下午非繁忙時段		
	晚上非繁忙時段		
S64P	上午繁忙時段		
	上午非繁忙時段		
	下午繁忙時段		
	下午非繁忙時段		
	晚上非繁忙時段		
N31	晚上非繁忙時段		

- c. 過去一年，署方接獲新大嶼山巴士路線於不同時段的投訴數字及原因為何？

路線	按時段的投訴數字		概括原因
3M	上午繁忙時段		
	上午非繁忙時段		
	下午繁忙時段		
	下午非繁忙時段		
	晚上非繁忙時段		
11	上午繁忙時段		
	上午非繁忙時段		
	下午繁忙時段		
	下午非繁忙時段		
	晚上非繁忙時段		
34	上午繁忙時段		
	上午非繁忙時段		
	下午繁忙時段		
	下午非繁忙時段		
	晚上非繁忙時段		
37	上午繁忙時段		
	上午非繁忙時段		
	下午繁忙時段		
	下午非繁忙時段		
	晚上非繁忙時段		
37H	上午繁忙時段		
	上午非繁忙時段		
	下午繁忙時段		
	下午非繁忙時段		
	晚上非繁忙時段		
37M	上午繁忙時段		
	上午非繁忙時段		
	下午繁忙時段		
	下午非繁忙時段		
	晚上非繁忙時段		
38	上午繁忙時段		
	上午非繁忙時段		
	下午繁忙時段		
	下午非繁忙時段		
	晚上非繁忙時段		

路線	按時段的投數數字		概括原因
39M	上午繁忙時段		
	上午非繁忙時段		
	下午繁忙時段		
	下午非繁忙時段		
	晚上非繁忙時段		
N37	晚上非繁忙時段		
N38	晚上非繁忙時段		

提問人：郭家麒議員（立法會內部參考編號：1134）

答覆：

- a. 在過去3年，運輸署接獲市民有關九龍巴士(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(專營權一))、城巴有限公司(機場及北大嶼山巴士網絡專營權)(城巴(專營權二))、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、公共小巴和鐵路的投訴數字載列於下表：

	運輸署接獲的投訴宗數 ^(註 1)		
	2017 年	2018 年	2019 年
專營巴士			
九巴	5 118	6 977	11 439
龍運	468	512	577
城巴(專營權一)	961	965	1 567
城巴(專營權二)	511	559	729
新巴	1 268	1 390	1 249
嶼巴	211	283	209
其他 ^(註 2)	2 612	2 643	3 952
的士	1 047	1 211	1 305
公共小巴	10 862	11 139	9 793
鐵路	638	562	1576

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。

註2：涉及多於1間專營公司／聯營路線／未能確定屬何專營公司的投訴。

就專營巴士而言，2019年的投訴數字有所增加，主要因為有數名投訴人在該年透過交通投訴組提出了約3 300宗投訴。

- b. 在2019年，運輸署接獲有關龍運巴士路線的投訴數字及投訴性質載列於下表：

路線	運輸署接獲的投訴宗數(按時段劃分) ^(註 3)			
	時段 ^(註 4)	沒有按照 時間表 提供服務	服務不足	其他 ^(註 5)
E31	早上繁忙時段	0	0	3
	兩段繁忙時段之間	2	1	1
	傍晚繁忙時段	3	1	1
	傍晚繁忙時段以後	4	1	2
	未有指明時段	0	1	4
E32	早上繁忙時段	9	1	5
	兩段繁忙時段之間	5	0	4
	傍晚繁忙時段	2	0	4
	傍晚繁忙時段以後	4	0	1
	未有指明時段	0	0	5
E32A	早上繁忙時段	5	1	0
	兩段繁忙時段之間	3	1	4
	傍晚繁忙時段	4	0	3
	傍晚繁忙時段以後	1	0	1
	未有指明時段	1	1	2
E33	早上繁忙時段	5	3	5
	兩段繁忙時段之間	5	0	6
	傍晚繁忙時段	12	2	1
	傍晚繁忙時段以後	5	2	2
	未有指明時段	0	1	3
E33P	早上繁忙時段	4	4	0
	兩段繁忙時段之間	1	0	2
	傍晚繁忙時段	5	1	5
	傍晚繁忙時段以後	1	0	1
	未有指明時段	0	0	2
E34A	早上繁忙時段	5	3	1
	兩段繁忙時段之間	4	0	3
	傍晚繁忙時段	3	0	5
	傍晚繁忙時段以後	3	0	1
	未有指明時段	0	0	3
E34B	早上繁忙時段	2	1	3
	兩段繁忙時段之間	9	0	9
	傍晚繁忙時段	3	0	1
	傍晚繁忙時段以後	0	0	4
	未有指明時段	0	0	1

路線	運輸署接獲的投訴宗數(按時段劃分)(註 ³)			
	時段(註 ⁴)	沒有按照 時間表 提供服務	服務不足	其他(註 ⁵)
E34P	早上繁忙時段	1	0	0
	兩段繁忙時段之間	1	0	0
	傍晚繁忙時段	0	0	0
	傍晚繁忙時段以後	0	0	0
	未有指明時段	0	0	0
E34X	早上繁忙時段	0	0	0
	兩段繁忙時段之間	0	0	0
	傍晚繁忙時段	0	0	0
	傍晚繁忙時段以後	0	0	0
	未有指明時段	0	0	1
E41	早上繁忙時段	11	1	0
	兩段繁忙時段之間	5	1	2
	傍晚繁忙時段	2	0	0
	傍晚繁忙時段以後	0	0	4
	未有指明時段	1	0	6
E42	早上繁忙時段	10	15	7
	兩段繁忙時段之間	6	1	2
	傍晚繁忙時段	9	1	3
	傍晚繁忙時段以後	5	2	2
	未有指明時段	0	1	8
E42P	早上繁忙時段	0	0	0
	兩段繁忙時段之間	0	0	0
	傍晚繁忙時段	0	0	0
	傍晚繁忙時段以後	0	0	0
	未有指明時段	0	0	0
S1	早上繁忙時段	0	1	3
	兩段繁忙時段之間	2	0	4
	傍晚繁忙時段	2	7	4
	傍晚繁忙時段以後	0	0	1
	未有指明時段	0	2	2
S64	早上繁忙時段	0	1	0
	兩段繁忙時段之間	0	0	0
	傍晚繁忙時段	2	0	0
	傍晚繁忙時段以後	2	1	0
	未有指明時段	0	1	1

路線	運輸署接獲的投訴宗數(按時段劃分)(註 3)			
	時段(註 4)	沒有按照 時間表 提供服務	服務不足	其他(註 5)
S64C	早上繁忙時段	0	1	0
	兩段繁忙時段之間	1	0	0
	傍晚繁忙時段	0	0	0
	傍晚繁忙時段以後	0	0	0
	未有指明時段	0	1	2
S64X	早上繁忙時段	1	0	1
	兩段繁忙時段之間	0	0	0
	傍晚繁忙時段	0	0	0
	傍晚繁忙時段以後	0	0	0
	未有指明時段	0	0	2
S64P	早上繁忙時段	0	0	0
	兩段繁忙時段之間	0	0	0
	傍晚繁忙時段	0	0	0
	傍晚繁忙時段以後	0	0	0
	未有指明時段	0	0	0
N31(註 6)	傍晚繁忙時段以後	0	0	3
	未有指明時段	0	0	2

註 3：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。

註 4：各時段定義如下：

- (i) 早上繁忙時段：首班次開出時間至上午 9 時 59 分；
- (ii) 兩段繁忙時段之間：上午 10 時至下午 3 時 59 分；
- (iii) 傍晚繁忙時段：下午 4 時至晚上 7 時 59 分；以及
- (iv) 傍晚繁忙時段以後：晚上 8 時至最後班次開出時間。

註 5：其他是指就有關員工(包括巴士車長)不當駕駛行為、操守及表現，以及車輛狀況等的投訴。

註 6：通宵服務。

- c. 在2019年，運輸署接獲有關嶼巴巴巴士路線的投訴數字及投訴性質載列於下表：

路線	運輸署接獲的投訴宗數(按時段劃分) ^(註 7)			
	時段 ^(註 8)	沒有按照 時間表 提供服務	服務不足	其他 ^(註 9)
3M	早上繁忙時段	0	12	0
	兩段繁忙時段之間	2	2	0
	傍晚繁忙時段	2	0	0
	傍晚繁忙時段以後	0	0	0
	未有指明時段	0	0	17
11	早上繁忙時段	0	1	0
	兩段繁忙時段之間	1	3	0
	傍晚繁忙時段	0	2	0
	傍晚繁忙時段以後	1	0	0
	未有指明時段	0	0	37
34	早上繁忙時段	0	0	0
	兩段繁忙時段之間	2	0	0
	傍晚繁忙時段	0	0	0
	傍晚繁忙時段以後	0	0	0
	未有指明時段	0	0	0
37	早上繁忙時段	0	0	1
	兩段繁忙時段之間	0	0	1
	傍晚繁忙時段	0	0	0
	傍晚繁忙時段以後	0	0	1
	未有指明時段	0	0	2
37M	早上繁忙時段	0	1	0
	兩段繁忙時段之間	0	0	2
	傍晚繁忙時段	0	0	1
	傍晚繁忙時段以後	0	0	2
	未有指明時段	0	0	4
37H	早上繁忙時段	1	1	0
	兩段繁忙時段之間	0	0	3
	傍晚繁忙時段	0	0	2
	傍晚繁忙時段以後	0	0	2
	未有指明時段	0	0	0
38	早上繁忙時段	1	0	3
	兩段繁忙時段之間	0	1	8
	傍晚繁忙時段	0	1	1
	傍晚繁忙時段以後	0	0	1
	未有指明時段	0	0	4

路線	運輸署接獲的投訴宗數(按時段劃分)(註 7)			
	時段(註 8)	沒有按照 時間表 提供服務	服務不足	其他(註 9)
39M	早上繁忙時段	0	0	0
	兩段繁忙時段之間	0	0	0
	傍晚繁忙時段	1	0	0
	傍晚繁忙時段以後	0	0	0
	未有指明時段	0	2	3
N37(註 10)	傍晚繁忙時段以後	0	0	0
	未有指明時段	0	0	0
N38(註 10)	傍晚繁忙時段以後	0	0	0
	未有指明時段	0	0	0

註 7：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。

註 8：各時段定義如下：

- (i) 早上繁忙時段：首班次開出時間至上午 9 時 59 分；
- (ii) 兩段繁忙時段之間：上午 10 時至下午 3 時 59 分；
- (iii) 傍晚繁忙時段：下午 4 時至晚上 7 時 59 分；以及
- (iv) 傍晚繁忙時段以後：晚上 8 時至最後班次開出時間。

註 9：其他是指有關員工(包括巴士車長)不當駕駛行為、操守及表現，以及車輛狀況等的投訴。

註 10：通宵服務。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：6815)

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

問題：

就全港有蓋公共交通交匯處的空氣質素，請政府告知本會：

按年份臚列2014至2019年，各個有蓋公共交通交匯處的空氣質素與目前香港空氣質素指標的對比。如前者的數據超出空氣質素指標，當局歷年來採取了甚麼措施改善？

提問人：郭榮鏗議員 (立法會內部參考編號：65)

答覆：

一般而言，市民只需在公共運輸交匯處短暫停留。因此，環境保護署制定的《半封閉式公共交通交匯處的空氣污染管制》的指引(該指引)只就在短期暴露下對健康有影響的空氣污染物提供短期(即1小時或少於1小時平均值)的空氣質素指引，包括一氧化碳、二氧化氮及二氧化硫的短期平均濃度。《香港空氣質素指標》的長期標準(例如懸浮粒子的24小時標準)不適用於評估半封閉式公共運輸交匯處的空氣質素。

運輸署委託機電工程署大約每2年在運輸署轄下的半封閉式公共運輸交匯處進行空氣質素檢測。公共運輸交匯處的空氣質素檢測工作按照該指引所訂指引進行，以收集一氧化碳、二氧化氮及二氧化硫的濃度數據。

在過去6年(2014年至2019年)，在64個公共運輸交匯處共進行約290次空氣質素檢測。每個公共運輸交匯處的最新空氣質素檢測結果載列於附件。大部分公共運輸交匯處都符合該指引所訂的空氣質素標準，只有少數公共運輸交匯處除外，這些地點的二氧化氮1小時平均濃度超過了該指引訂明的標準。

運輸署一直聯同機電工程署及各公共運輸營辦商推行適當的改善措施，以改善有關公共運輸交匯處的空氣質素。這些措施包括安排延長通風系統操作時間、調高風量、更換／清洗通風系統零件、停車熄匙，以及要求專營巴士公司調配符合更高排放標準的巴士等。政府會繼續密切監察公共運輸交匯處的空氣質素。

運輸署轄下公共運輸交匯處最新空氣質素檢測結果

地點	最後空氣質素檢測日期	最高1小時平均濃度		
		二氧化氮(微克/立方米): 不超過300微克/立方米	二氧化硫(微克/立方米): 不超過800微克/立方米	一氧化碳(微克/立方米): 不超過30 000微克/立方米
1. 金鐘站(東)巴士總站	2019年3月	123	40	1 029
2. 中環(交易廣場)巴士總站 - 巴士	2019年3月	293	56	1 609
中環(交易廣場)巴士總站 - 專線小巴	2019年3月	124	7	921
3. 中環(香港站)公共運輸交匯處 - 專線小巴	2019年11月	218	11	15 129
中環(香港站)公共運輸交匯處 - 巴士	2019年11月	234	25	1 271
4. 數碼港公共運輸交匯處	2018年5月	234	68	1 580
5. 西灣河(嘉亨灣)公共運輸交匯處	2018年7月	245	13	1 140
6. 筲箕灣站公共運輸交匯處	2018年3月	69	9	2 403
7. 深灣道公共交通總站	2019年11月	218	37	1 163
8. 小西灣(藍灣半島)公共運輸交匯處 - 巴士	2018年11月	286	59	1 282
小西灣(藍灣半島)公共運輸交匯處 - 的士	2018年11月	99	19	5 209
9. 海怡半島公共運輸交匯處	2020年2月	255	78	1 739
10. 山頂公共運輸總站	2018年10月	182	39	1 031
11. 天后站公共運輸交匯處	2019年3月	133	27	1 189
12. 田灣公共運輸交匯處	2018年8月	122	42	2 000
13. 長沙灣廣場交通交匯處*	2017年2月	288	18	2 642
14. 鑽石山站公共運輸交匯處 - 巴士	2020年2月	223	40	2 245
鑽石山站公共運輸交匯處 - 的士	2020年2月	137	9	4 031
15. 大角咀(維港灣)交通交匯處 - A點	2019年10月	187	22	1 100
大角咀(維港灣)交通交匯處 - B點	2019年10月	171	14	1 183

地點	最後空氣質素檢測日期	最高1小時平均濃度		
		二氧化氮(微克/立方米): 不超過300微克/立方米	二氧化硫(微克/立方米): 不超過800微克/立方米	一氧化碳(微克/立方米): 不超過30 000微克/立方米
16. 九華徑交通交匯處(荔枝角巴士總站)	2018年7月	163	42	1 868
17. 九龍灣交通交匯處	2018年11月	156	21	3 873
18. 九龍機鐵站交通交匯處—巴士	2019年12月	266	66	3 106
九龍機鐵站交通交匯處—專線小巴	2020年1月	136	70	12 165
19. 九龍塘(又一城)交通交匯處	2019年6月	264	24	7 732
20. 九龍塘(沙福道)公共交通交匯處	2019年6月	141	84	554
21. 藍田站交通交匯處	2019年12月	359	55	1 583
22. 麗港城交通交匯處	2019年7月	210	15	90
23. 海逸豪園交通交匯處	2018年12月	166	16	1 325
24. 朗豪坊公共小型巴士總站	2019年5月	81	29	26 554
25. 樂富巴士總站	2020年3月	281	36	1 154
26. 奧運站交通交匯處	2020年2月	152	10	628
27. 柏景灣交通交匯處	2019年10月	295	49	2 213
28. 坪石公共運輸交匯處—巴士	2019年8月	269	18	1 575
坪石公共運輸交匯處—專線小巴	2019年8月	215	11	3 470
29. 尖沙咀東巴士總站(康宏廣場)*	2017年1月	257	14	950
30. 尖沙咀東(麼地道)巴士總站	2018年11月	236	20	1 320
31. 黃埔花園交通交匯處—巴士	2020年1月	214	13	3 056
黃埔花園交通交匯處—專線小巴	2020年1月	285	21	1 257
32. 欽州街交通交匯處	2018年8月	201	45	547
33. 海栢花園交通交匯處	2019年11月	91	4	1 872
34. 灣景花園巴士總站	2019年9月	721	61	1 322
35. 愉景新城交通交匯處	2018年7月	240	19	976
36. 坑口站公共運輸交匯處	2019年11月	277	19	5 908
37. 葵芳站巴士總站	2019年9月	639	21	1 169
38. 葵興站巴士總站	2019年10月	231	15	621

地點	最後空氣質素檢測日期	最高1小時平均濃度		
		二氧化氮(微克/立方米): 不超過300微克/立方米	二氧化硫(微克/立方米): 不超過800微克/立方米	一氧化碳(微克/立方米): 不超過30 000微克/立方米
39. 葵盛(東)巴士總站	2018年9月	228	35	1 188
40. 聯和墟公共交通總站	2018年5月	182	28	1 198
41. 龍門居巴士總站	2019年8月	268	33	683
42. 馬鞍山市中心公共交通總站	2019年5月	228	28	998
43. 如心廣場巴士總站	2019年6月	208	24	808
44. 寶琳公共運輸交匯處	2019年3月	160	9	784
45. 西樓角路公共運輸交匯處	2019年10月	136	15	1 163
46. 三聖巴士總站	2018年8月	184	17	2 559
47. 沙田市中心巴士總站	2020年3月	204	8	935
48. 上水巴士總站	2019年4月	282	52	1 119
49. 尚德公共交通總站	2018年3月	266	41	602
50. 大埔墟站巴士總站	2019年8月	236	5	286
51. 大圍站公共運輸交匯處 －巴士	2019年10月	293	39	2 754
大圍站公共運輸交匯處 －專線小巴	2019年10月	291	17	9 186
52. 天水圍市中心公共運輸交匯處	2018年9月	134	20	732
53. 調景嶺站公共運輸交匯處-巴士	2018年4月	231	194	3 610
調景嶺站公共運輸交匯處-穿梭巴士	2019年7月	232	32	1 874
54. 荃灣站公共運輸交匯處	2018年11月	198	51	668
55. 荃灣西站公共運輸交匯處-A點	2019年1月	262	28	670
荃灣西站公共運輸交匯處-B點	2019年4月	260	9	629
56. 將軍澳站公共運輸交匯處	2018年6月	231	69	1 164
57. 翠林巴士總站	2018年12月	95	14	1 574
58. 屯門中心巴士總站	2019年8月	120	24	1 163
59. 屯門碼頭巴士總站	2018年9月	208	29	2 363
60. 屯門站公共運輸交匯處-的士	2019年6月	274	26	4 145
屯門站公共運輸交匯處-巴士	2019年5月	238	25	2 353

地點	最後空氣質素檢測日期	最高1小時平均濃度		
		二氧化氮(微克/立方米)： 不超過300微克/立方米	二氧化硫(微克/立方米)： 不超過800微克/立方米	一氧化碳(微克/立方米)： 不超過30 000微克/立方米
61. 東涌站巴士總站	2019年9月	276	111	569
62. 元朗站(北)公共運輸交匯處	2018年9月	117	12	1 003
63. 萬景峯公共小型巴士總站	2018年12月	147	8	9 648
64. 烏溪沙站公共運輸交匯處－巴士	2020年1月	245	32	508
烏溪沙站公共運輸交匯處－專線小巴	2020年1月	99	29	2 209

備註：

- * 由於通風系統出現故障，暫停原訂於2019年在尖沙咀東巴士總站(康宏廣場)及長沙灣廣場交通交匯處進行的空氣質素檢測工作。這些公共運輸交匯處的空氣質素檢測工作會在2020年恢復進行。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：4392)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

有關「公共交通費用補貼計劃」，當局可否告知：

- a) 按月計算，已發放的補貼為何；
- b) 預計開支為何；
- c) 人手編制為何？

提問人： 鄺俊宇議員 (立法會內部參考編號：39)

答覆：

- a) 2019年1月至2020年2月，每月的補貼金額載列如下：

月份	補貼金額 (百萬元)
2019年1月	185.7
2019年2月	120.9
2019年3月	181.8
2019年4月	152.8
2019年5月	171.2
2019年6月	158.1
2019年7月	169.6
2019年8月	162.5
2019年9月	157.0
2019年10月	141.0
2019年11月	121.7
2019年12月	151.3

月份	補貼金額 (百萬元)
2020年1月	170.4
2020年2月	90.4

- b) 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6,090萬元。
- c) 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

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3714)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

運輸署繼續展開研發資料收集及分享系統和流動應用程式的工作，為全港專線小巴提供實時到站資訊。

1. 2019至2020年度的工作進展為何？
2. 2020至2021年度的工作目標及推展時間表為何？
3. 推展工作涉及的人手編制及開支預算？

提問人：劉業強議員 (立法會內部參考編號：60)

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)。有關實時到站資訊會在公共資訊網站「資料一線通」以機器可閱讀格式(JSON格式)發放，以及透過運輸署流動應用程式「香港出行易」發布予公眾使用。

在2019年，運輸署委聘物流及供應鏈多元技術研發中心有限公司就該系統進行概念驗證研究。研究在2019年年底完成，運輸署會在本年稍後進行招標工作。運輸署的目標是由2020年年底起，分階段為所有專線小巴(約3 300部)推出該系統，以期在2022年全面實施。開發及全面實施該系統的預算建設費用為3,100萬元。我們在2019-20年度開設了5個常額職位，包括1名高級運輸主任、1名一級運輸主任、1名二級運輸主任、1名工程師和1名技術主任(交通工程)，以推展這個項目。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3693)

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(陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

根據《行政長官2018年施政報告》所公布，政府一直推動公共交通營辦商開放其營運數據，方便市民出行和計劃行程。預算案的「二零二零至二一年度需要特別留意的事項」中提到，二零二零至二一年度內，運輸署將會繼續展開研發資料收集及分享系統和流動應用程式的工作，為全港專線小巴提供實時到站資訊。就此，政府可否告知本會：

1. 過去兩年，當局用於展開研發資料收集及分享系統和流動應用程式的工作的開支及其細項，包括員工薪酬，如聘用技術顧問及系統承辦商、設施和設備等，分別為何；
2. 本年度，當局用於展開研發資料收集及分享系統和流動應用程式的工作的預算開支及其細項，包括員工薪酬，如聘用技術顧問及系統承辦商、設施和設備等，為何；
3. 過去兩年，配合當局進行上述工作的業界人士及機構為何？
4. 過去兩年及本年度，當局與各專線小巴營辦商進行的前期準備工作分別為何？

提問人：梁美芬議員(立法會內部參考編號：83)

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)。有關實時到站資訊會在公共資訊網站「資料一線通」以機器可閱讀格式(JSON格式)發放，以及透過運輸署流動應用程式「香港出行易」發布予公眾使用。

在2019年，運輸署委聘物流及供應鏈多元技術研發中心有限公司就該系統進行概念驗證研究。有關合約價值118萬元，研究在2019年年底完成。其他工作由運輸署現有人員執行，涉及的人手沒有詳細分列。

為推展這個項目，運輸署成立工作小組，讓專線小巴營辦商參與其中。運輸署的目標是由2020年年底起，分階段為所有專線小巴(約3 300部)推出該系統，以期在2022年全面實施。開發及全面實施該系統的預算建設費用為3,100萬元。本年稍後會進行招標工作。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：6779)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

關於蓮塘／香園圍新口岸事宜，政府可否告知本會：

1. 該新口岸與粉嶺公路的連接路(即香園圍公路)，其車流量估算及分流打鼓嶺及沙頭角公路的數字；
2. 有否就蓮塘／香園圍口岸其中兩條巴士線轉為全日線的可行性進行研究，若有，結果如何，若否，原因如何。

提問人：盧偉國議員 (立法會內部參考編號：16)

答覆：

1. 香園圍公路於2019年5月26日通車。平日使用香園圍公路的車輛，每方向平均每日約有6 800架次。據觀察所得，坪輦和打鼓嶺一帶分別約有20%至30%原本使用沙頭角公路前往粉嶺公路的車流已改為使用香園圍公路。平日使用沙頭角公路交匯處進出香園圍公路和粉嶺公路的車輛，每方向平均每日約有5 500架次。
2. 為配合香園圍口岸通車，以下3條專營巴士路線和1條專線小巴路線會提供往返口岸的服務：
 - (i) 城巴第B7號線(香園圍口岸—上水(經粉嶺站))會提供前往東鐵線的每日接駁服務；
 - (ii) 城巴第B8號線(香園圍口岸—大圍站公共運輸交匯處(經大埔))會於星期六、星期日和公眾假期在新界東提供經沙田和大埔往返大圍站的接駁服務；

- (iii) 九巴第**B9**號線(香園圍口岸—屯門站公共運輸交匯處(經元朗))會於星期六、星期日和公眾假期在新界西提供往返屯門站和元朗站的接駁服務；以及
- (iv) 專線小巴第**59S**號線會提供往返上水站和香園圍口岸的每日服務。

該3條已規劃的專營巴士路線中，第**B8**號線和第**B9**號線按規劃會在香園圍口岸通車初期於星期六、星期日和公眾假期行駛。在香園圍口岸通車後，運輸署會密切監察上述公共運輸服務的運作情況。如有需要，本署會考慮調整服務，包括改善班次和延長服務時間，以配合乘客需求。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：4406)

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 (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

運輸署指，二零一八年，運輸署處理了為粵港及港澳過境車輛配額持有人簽發車輛牌照、駕駛執照及封閉道路通行許可證的事宜，並因應港珠澳大橋通車處理了澳門口岸泊車轉乘計劃的申請事宜。請告知本會：

- a. 粵港及港澳過境車輛配額持有人簽發車輛牌照、駕駛執照及封閉道路通行許可證的詳情，請按下表回答：

	車輛牌照			駕駛執照			封閉道路通行許可證		
	簽發數字	拒絕宗數	累積數字	簽發數字	拒絕宗數	累積數字	簽發數字	拒絕宗數	累積數字
內地過境車輛配額									
香港過境車輛配額									
澳門過境車輛配額									

提問人：毛孟靜議員 (立法會內部參考編號：77)

答覆：

持有合適車輛類別的車輛牌照及駕駛執照，是申請由香港政府與廣東省政府／澳門政府共同管理的往來內地／澳門跨境配額的其中一項先決條件。獲批跨境配額後，配額持有人的車輛會獲運輸署簽發封閉道路通行許可證，獲准經由封閉道路往來指定的跨境口岸。截至2019年年底，獲簽發封閉道路通行許可證的跨境車輛數目如下：

車輛類別		截至2019年年底 獲簽發封閉道路通行許可證的 車輛數目
本地登記車輛		58 733
非本地登記車輛 (註)	來自內地	4 836
	來自澳門	650

註：非本地登記跨境車輛指獲簽發封閉道路通行許可證及國際通行許可證以供在本港使用的內地／澳門非商用車輛。由於商用車輛須在本港登記，相關數字已計入「本地登記車輛」數目內。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：4414)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

運輸署指，會資助專營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。請告知本會：

a. 有關資助加裝合適安全裝置的開支詳情，請按下表回答：

年份	巴士公司名稱	加裝合適安全裝置	加裝巴士數目	預計開支

b. 署方會如何監察加裝合適安全裝置？有關開支及人手編配如何？

提問人：毛孟靜議員 (立法會內部參考編號：86)

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，並會配備電子穩定控制系統以加強車輛穩定性並減低翻側風險，以及車速限制減速器(即具有減速功能的車速限制器)。

為推展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4 200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。

各專營巴士營辦商旗下擬加裝上述3項裝置的巴士數目載於下表：

專營巴士營辦商	擬加裝有關裝置的巴士數目*	
	安全帶	電子穩定控制系統及車速限制減速器
九龍巴士(一九三三)有限公司	1 164	2 842
新世界第一巴士服務有限公司	276	474
城巴有限公司	298	654
龍運巴士有限公司	116	199
新大嶼山巴士(1973)有限公司	28	39

*截至2019年年底情況

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，當中約1.5億元預留作安裝電子穩定控制系統及車速限制減速器，以及約3.5億元預留作安裝安全帶。

運輸署會密切監察資助計劃的落實情況。在電子穩定控制系統、車速限制減速器及安全帶的安裝工作完成後，運輸署的驗車主任會為有關巴士進行檢驗。此外，運輸署亦會安排突擊檢查。

為執行上述職務，運輸署已開設／會開設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。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：4415)

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 (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

運輸署指，繼續展開研發資料收集及分享系統和流動應用程式的工作，為全港專線小巴提供實時到站資訊。請告知本會：

- a. 有關研究將會有署方內部資源進行，或是外判進行？有關開支及相關人手如何？如屬外判，請提供中標公司、中標金額及研究方向等資料；
- b. 有關研究之方向、時間表及目標如何？

提問人：毛孟靜議員 (立法會內部參考編號：87)

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)。有關實時到站資訊會在公共資訊網站「資料一線通」以機器可閱讀格式(JSON格式)發放，以及透過運輸署流動應用程式「香港出行易」發布予公眾使用。

在2019年，運輸署委聘物流及供應鏈多元技術研發中心有限公司就該系統進行概念驗證研究。有關合約價值118萬元，研究在2019年年底完成。運輸署的目標是由2020年年底起，分階段為所有專線小巴(約3 300部)推出該系統，以期在2022年全面實施。全面實施該系統的工作將會外判，預算建設費用為3,100萬元。本年稍後會進行招標工作。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：4416)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

署方指出，本年度將繼續更新和提升運輸模型作規劃用途；請告知：

- a. 現時使用的「運輸模型」是由何年開始使用，建立費用為多少？每年經營成本為多少？
- b. 現時使用的「運輸模型」的資料是根據何時資料建立？
- c. 被提升的運輸模型何時才正式啟用？
- d. 有關「運輸模型」會否公開給公眾或私人公司使用？現時有否機制給私人公司使用「運輸模型」資料？

提問人：毛孟靜議員 (立法會內部參考編號：88)

答覆：

運輸署一直不斷更新和優化整體運輸研究模型，以提升其表現和能力，並反映最新的香港人口及就業數據、經濟情況、土地用途、運輸基礎設施規劃及交通數據，確保能提供穩健可靠的交通預測供規劃之用。

整體運輸研究模型是由運輸署在1999年建立。運輸署在2015年委聘顧問完成全面更新和提升整體運輸研究模型的工作，顧問費為687萬元。整體運輸研究模型的運作需要以特定的電腦軟件作為平台，而有關軟件每年的特許使用權費用約為9萬元。

運輸署建立整體運輸研究模型供政府內部專業人員使用，以協助進行運輸規劃，而非用以開放予公眾使用。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：4419)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

署方其中一項工作，是設計和實施道路改善工程、交通管理措施、行人設施改善措施及其他建議，以確保有效運用有限的路面和促進道路安全；請告知：

- a. 過去三年，涉及路旁環保斗的交通意外的數字及傷亡人數；
- b. 過去三年，署方收到多少宗擺放環保斗的申請？批出的宗數是多少？請按區議會分區列表回答；
- c. 過去三年，署方收到多少宗接獲關於路旁環保斗的投訴？請按區議會分區列表回答；
- d. 過去三年，署方對環保斗營運商提出檢控、定罪的個案宗數是多少？被定罪的個案懲罰如何？

提問人：毛孟靜議員 (立法會內部參考編號：91)

答覆：

- a. 過去3年涉及路旁環保斗的交通意外宗數及相關受傷人數載列如下。所有意外全屬輕微意外，並無引致死亡或嚴重受傷。

年份	涉及路旁環保斗而當中有人受傷的交通意外宗數	受傷人數
2017	3	5
2018	1	1
2019	0	0

- b. 環保斗擁有人可根據《土地(雜項條文)條例》(第28章)向地政總署申請許可證，臨時佔用未批租政府土地(包括道路)。運輸署沒有過去3年接獲或批准申請放置路旁環保斗的數字。
- c. 1823接獲涉及路旁環保斗的投訴後，會轉介地政總署採取執法行動，並將個案抄送運輸署。運輸署在過去3年獲抄送的投訴數字表列如下。運輸署會檢視有關個案，如發現環保斗會引致阻塞或增加交通意外風險，便會把個案轉介警方採取執法行動。

地區	年份		
	2017	2018	2019
北區	1	0	0
灣仔	30	1	0
東區	37	0	4
南區	9	0	0
九龍城	4	0	1
深水埗	4	2	0
觀塘	4	0	0
中西區	20	0	2
油尖旺	6	0	0
黃大仙	0	0	0
離島	2	0	0
葵青	24	0	1
西貢	6	0	0
沙田	6	2	0
大埔	9	0	0
荃灣	15	0	1
屯門	4	0	0
元朗	4	0	0

- d. 根據香港警務處的資料，警方在過去3年對環保斗營運商提出了31宗檢控，全部已被定罪，最高罰款金額為3,500元。有關檢控數字如下：

檢控	年份		
	2017	2018	2019
發出傳票數目	20	6	5
定罪案件宗數	20	6	5

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：4423)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

署方指出，本年度會繼續鼓勵專營巴士公司調配環保巴士行走繁忙道路，並繼續支援環境保護署推行環保措施，包括為合資格的現役專營巴士加裝選擇性催化還原器，以及試驗混合動力巴士和電動巴士；請告知：

(a) 過去3年，專營巴士低排放區的位置及詳情如何？請按下表回答：

專營巴士低排放區位置	行經低排放區路線數目	行經三個低排放區的低排放巴士數目	臨時調派非低排放巴士進入低排放區數字	行走低排放區的低排放巴士班次比例

(b) 現時，專營巴士行經市區骨幹道路是否有道路配額制度？過去三年，各間專營巴士公司於車輛配額制度下的車輛數目上限是多少？各間專營巴士公司實際擁有車輛是多少？

提問人：毛孟靜議員 (立法會內部參考編號：95)

答覆：

(a) 政府已設立3個專營巴士低排放區，分別位於銅鑼灣怡和街、中環德輔道中與畢打街交界處，以及旺角彌敦道與荔枝角道交界處。目前，專營巴士公司須調派符合歐盟五期或較高排放標準的巴士^(註1)行走途經低排放區的路線。截至2019年12月，分別有94條、64條及86條巴士路線行走^(註2)中環、銅鑼灣及旺角的低排放區。獲調派行走該3個低排放區的巴士詳情如下：

年份	行經3個低排放區的每月平均巴士班次數目	臨時調派不符合歐盟四期排放標準的巴士行走低排放區的每月平均巴士班次數目 (註3)	行走低排放區的符合歐盟四期或較高排放標準的巴士班次比例
2017	620 282	1 857	99.7%
2018	613 621	1 439	99.8%
2019	593 760	1 346	99.8%

註：

- (1) 低排放區自2015年12月31日設立以來，專營巴士公司須調派低排放巴士(即符合歐盟四期或較高排放標準或已加裝選擇性催化還原器及柴油粒子過濾器的歐盟二期和歐盟三期巴士)，行走途經低排放區的路線。政府由2019年12月31日起，把有關標準收緊至使用符合歐盟五期或較高排放標準的巴士。
 - (2) 部分巴士路線行走多於1個低排放區。
 - (3) 如遇上交通擠塞、車輛故障、交通意外等引致服務突然受阻的情況，專營巴士公司偶然或須調派不符合歐盟四期排放標準的巴士行走低排放區，以維持正常巴士服務。
- (b) 不同地區對接駁市區的專營巴士服務有不同需求，本港並無就途經市區主幹道路的專營巴士數目訂立限額。儘管如此，如新巴士路線或現有巴士路線經加強服務後無可避免地須途經市區的繁忙路段，則專營巴士公司須盡量減少其他路線途經該等路段的巴士班次數目。此外，運輸署一直與專營巴士公司合作，透過巴士路線重組，包括整合路線重疊的服務、修改行車迂迴的路線，以及減少使用率偏低的班次等，控制途經主幹道路的專營巴士數目增長。在2017年至2019年期間，透過巴士路線重組，每日途經中環、銅鑼灣和旺角繁忙幹道的巴士共減少795個班次。與此同時，如上文所述，政府亦已在3個地點設立低排放區，要求專營巴士公司調派低排放巴士行走繁忙路段，進一步改善路邊空氣質素。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：4424)

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 (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

署方推出「大嶼山自駕遊」計劃第一期，准許更多旅遊巴士及有限度數目的私家車在平日進入南大嶼山作消閒和康樂用途，並檢討推行「大嶼山自駕遊」計劃第二期的時間表；請告知：

(a) 過去三年，「大嶼山自駕遊」計劃第一期的使用率、數目及相關詳情，請按下表回答：

	非電動私家車數目	非電動私家車名額的使用比率	電動私家車數目	電動私家車名額的使用比率	私家車涉及的意外及傷亡數字	旅遊巴士數目註	旅遊巴士涉及的意外及傷亡數字
2017年3月							
2017年4月							

(b) 署方何時會檢討「大嶼山自駕遊」的成效？有關計劃第二期的詳情和時間表如何？有關人手及開支是多少？

(c) 過去3年大嶼山各主要道路的交通流量和相關道路每日的容車量是多少？

提問人：毛孟靜議員 (立法會內部參考編號：96)

答覆：

- (a) 運輸署在2016年2月26日推出「大嶼山自駕遊」計劃第一期。根據該計劃，市民可在網上申請在星期一至五(公眾假期除外)上午8時至下午7時駕駛其私家車進入大嶼山南部(嶼南)的封閉道路作康樂和消閒用途，名額為每日25部私家車，當中5個名額編配予電動私家車。

運輸署亦在2015年12月25日推出針對旅遊巴士的交通放寬措施第一期，自此每日可進入嶼南的旅遊巴士數目由30部增加至40部。

過去3年，「大嶼山自駕遊」計劃下每月參與計劃的私家車數目及每月私家車名額的使用比率，以及在交通放寬措施下每月進入嶼南的旅遊巴士數目及其他相關詳情載於附件。

- (b) 運輸署在考慮實施「大嶼山自駕遊」計劃第二期(即把私家車每日名額由25部增至50部)時，會顧及嶼南的區內交通情況、泊車位供應和使用情況，以及相關持份者的意見。運輸署會適時擬訂實施時間表。有關檢討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。

- (c) 2016年至2018年^{註1}，大嶼山各主要道路的每日行車量和每日容車量表列如下：

大嶼山各主要道路	每日容車量(架次)	2016年全年平均每日行車量(架次)	2017年全年平均每日行車量(架次)	2018年全年平均每日行車量(架次)
東涌道	10 000	4 880	4 850	5 210
嶼南道	8 000	3 340	3 020	3 280
羗山道 (嶼南道至深屈路)	8 000	2 620	2 700	2 750
羗山道 (深屈路至大澳道)	8 000	1 150	1 140	1 160
北大嶼山公路(東涌東交匯處至赤鱸角西)	120 000	54 410	54 360	57 100

註1：2019年的交通統計數據仍在整理中。

過去3年每月參與計劃的私家車數目、每月私家車名額的使用比率，以及在交通放寬措施下每月進入嶼南的旅遊巴士數目及其他相關詳情

	非電動 私家車 數目	非電動 私家車 名額的使用 比率 ^{註2}	電動 私家車 數目	電動 私家車 名額的使用 比率 ^{註2}	私家車 涉及的 意外及 傷亡 數字	旅遊 巴士 數目	旅遊巴 士涉及 的意外 及傷亡 數字
2017年3月	460	100%	54	47%	0	573	0
2017年4月	340	100%	75	88%	0	715	0
2017年5月	400	100%	66	66%	0	714	0
2017年6月	440	100%	85	77%	0	588	0
2017年7月	420	100%	84	80%	0	627	0
2017年8月	460	100%	99	86%	0	537	0
2017年9月	420	100%	38	36%	0	614	0
2017年10月	400	100%	61	61%	0	715	1 ^{註3}
2017年11月	440	100%	63	57%	0	644	0
2017年12月	380	100%	69	73%	0	667	0
2018年1月	440	100%	64	58%	0	695	0
2018年2月	360	100%	73	81%	0	606	0
2018年3月	420	100%	61	58%	0	673	0
2018年4月	380	100%	65	68%	0	711	0
2018年5月	420	100%	52	50%	0	712	0
2018年6月	400	100%	45	45%	0	629	0
2018年7月	420	100%	60	57%	0	510	0
2018年8月	460	100%	94	82%	0	310	0
2018年9月	380	100%	32	34%	0	378	0
2018年10月	420	100%	54	51%	0	461	0
2018年11月	440	100%	71	65%	0	569	0
2018年12月	380	100%	60	63%	0	542	0
2019年1月	440	100%	58	53%	0	452	0
2019年2月	340	100%	78	92%	0	471	0
2019年3月	420	100%	42	40%	0	623	0
2019年4月	380	100%	59	62%	0	449	0
2019年5月	420	100%	45	43%	0	437	1 ^{註4}
2019年6月	380	100%	46	48%	0	440	0
2019年7月	440	100%	60	55%	0	393	0
2019年8月	440	100%	62	56%	0	349	0
2019年9月	420	100%	38	36%	0	358	0
2019年10月	420	100%	68	65%	0	436	1 ^{註5}
2019年11月	420	100%	73	70%	0	534	0

	非電動 私家車 數目	非電動 私家車 名額的使用比率 ^{註2}	電動 私家車 數目	電動 私家車 名額的使用比率 ^{註2}	私家車 涉及的 意外及 傷亡 數字	旅遊 巴士 數目	旅遊巴 士涉及 的意外 及傷亡 數字
2019年12月	400	100%	80	80%	0	431	0
2020年1月	400	100%	89	89%	0	326	0
2020年2月	400	100%	100	100%	0	336	0

註2： 非電動私家車和電動私家車的每月名額總數為該月星期一至五(公眾假期除外)的日子總數分別乘以20和5，而其使用比率為獲准車輛數目除以名額數目。

註3： 這宗交通意外有2人受傷。

註4： 這宗交通意外有10人受傷。

註5： 這宗交通意外有4人受傷。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：4425)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

上年財政預算案，運輸署指，會根據「一地多用」原則增設公眾泊車位的新政策措施，今年指出會分階段推展在商用車輛泊車位研究中提出的建議。請告知本會：

- a. 過去三年，處理增設公眾泊車位的人手分布及有關支出；
- b. 根據「一地多用」原則增設公眾泊車位的位置、車位數量及進度詳情。
- c. 未來三年，請按年份、分區，列出增加私家車泊車位，及商用車輛泊車位之地點及數目。

提問人：毛孟靜議員 (立法會內部參考編號：97)

答覆：

- a. 增加泊車位供應是運輸署的恆常工作，由運輸署現有人員執行，涉及的人手及開支沒有詳細分列。
- b及c. 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、公共休憩用地及公營房屋項目加設新的公眾停車場。視乎技術可行性，預期約20個合適的工程項目可分批提供約5 100個泊車位。為此，運輸署正就推展有關項目與相關決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。

政府一直致力增加泊車位供應，然而增加泊車位須視乎地區人士意見、用地限制和個別發展項目的進展，因此，運輸署沒有為未來數年訂立增設泊車位數目的目標。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：4426)

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 (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

運輸署指，如獲立法會撥款，將會進行《跨越2030年的主要幹道策略性研究》。請告知本會：

- a. 有關研究將會有署方內部資源進行，或是外判進行？有關開支及相關人手如何？
- b. 有關研究之方向、時間表及目標如何？

提問人：毛孟靜議員 (立法會內部參考編號：98)

答覆：

- a. 運輸署會委聘顧問進行《跨越2030年的主要幹道策略性研究》(該研究)，預算費用約為2,750萬元。
- b. 運輸署計劃根據發展局和規劃署現正進行的《香港2030+：跨越2030年的規劃遠景與策略》(《香港2030+》)規劃研究所設定的整體土地規劃，推展該研究。運輸署會根據最新的規劃資料，檢視本港2031年至2041年或以後的主要幹道的供求，並會因應《香港2030+》規劃研究的最終發展策略，展開策略性研究，以確保主要幹道的規劃能配合香港整體長遠土地發展的需要。運輸署亦會檢視擬議運輸基建對現有運輸網絡的影響，以便擬訂相應的對策。

由於《香港2030+》規劃研究尚未完成，運輸署會在稍後就該研究申請撥款批准，並會在獲得撥款後盡快展開該研究。該研究將需時約27個月完成。

管制人員的答覆

(問題編號：4427)

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 (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

運輸署指，工作包括與公共運輸營辦商、有關業界和商會(包括貨車和過境巴士業界)保持密切聯絡。請告知本會：

- a. 過去三年，與各公共運輸營辦商、有關業界和商會會面次數，請按下表回答：

年份	界別	公司／組織 名稱	會面內容	會面次數

- b. 現時署方在處理新增交通服務時，會否諮詢其他交通營辦商意見？過去三年，就新增交通服務與各公共運輸營辦商、有關業界和商會諮詢意見次數如何？請按下表回答：

年份	界別	公司／組織 名稱	會面內容	會面次數

提問人：毛孟靜議員 (立法會內部參考編號：99)

答覆：

- a. 運輸署透過正式會議、電話交流、非正式面談、實地會面及探訪的形式，與公共運輸營辦商及運輸業界保持密切聯絡。運輸署在2017年、2018年及2019年與各公共運輸營辦商／業界／團體舉行正式會議的詳情表列如下：

界別	公司／組織名稱	會議討論內容	會議次數		
			2017年	2018年	2019年
鐵路	香港鐵路有限公司	有關港鐵和輕鐵的規劃及營運事宜	44	90	78
	香港電車有限公司	有關電車的規劃及營運事宜	4	1	4
專營巴士	九龍巴士(一九三三)有限公司、龍運巴士有限公司、城巴有限公司、新世界第一巴士服務有限公司，以及新大嶼山巴士(1973)有限公司	有關專營巴士的規劃及營運事宜	24	30	50
公共小巴	專線小巴營辦商，以及專線小巴及紅色小巴業界團體	有關專線小巴及紅色小巴服務的政策及營運事宜	82	91	141
的士	市區的士、新界的士，以及大嶼山的士業界團體	有關的士的政策及營運事宜	11	13	11
非專營巴士	公共巴士同業聯會，以及香港非專營公共巴士商會	有關非專營巴士服務的政策及營運事宜	4	3	7
渡輪及街渡	渡輪及街渡營辦商	有關渡輪及街渡服務的專營權／牌照、規劃及營運事宜	11	8	16

界別	公司／組織名稱	會議討論內容	會議次數		
跨境巴士	港粵直通巴士協會，以及中港澳直通巴士聯會	有關跨境巴士服務的政策及營運事宜	3	3	1
貨車	貨車運輸業聯會，以及貨車司機聯會	有關貨車的營運事宜	4	6	6

- b. 如市民對新的公共交通服務或路線／航線有確切需求，運輸署會與有關營辦商作出所需安排，並按需要在上述(a)項所述的會議諮詢受影響的公共運輸營辦商、業界及團體。討論新增公共交通服務的會議沒有分項數字。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：4428)

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 (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

運輸署指，繼續與路政署合作，在元朗市、旺角及銅鑼灣推展擬議的行人環境改善計劃。請告知本會：

- a. 過去三年，運輸署就旺角的擬議行人天橋系統提供交通及運輸方面的意見，涉及人手及支出如何？
- b. 旺角的擬議行人天橋系統的「交通影響評估報告」於何時獲得署方接納？
- c. 署方就旺角的擬議行人天橋系統的詳細設計，提供什麼交通及運輸方面的意見？
- d. 現時旺角的擬議行人天橋系統位置每日人流及車流數字如何，請按下表回答：

位置	2019年 每日人 流	2019年 每小時最 高人流	2019年 下午最高 人流	工程後 估計每 日人流	工程後 估計每 小時最 高人流	工程後 估計下 午最高 人流
介乎洗衣街及花園街之間的亞皆老街						
介乎花園街及通菜街之間的亞皆老街						
介乎通菜街及西洋菜南街之間的亞皆老街						
介乎西洋菜南街及彌敦道之間的亞皆老街						
介乎彌敦道及砵蘭街之間的亞皆老街						

位置	2019年 每日人 流	2019年 每小時最 高人流	2019年 下午最高 人流	工程後 估計每 日人流	工程後 估計每 小時最 高人流	工程後 估計下 午最高 人流
介乎砵蘭街及上海街之間的亞皆老街						
介乎上海街及新填地街之間的亞皆老街						
介乎新填地街及廣東道之間的亞皆老街						
介乎廣東道及塘尾道之間的亞皆老街						

位置	2019年 每日車 輛架次	2019年 每小時最 高架次	2019年 下午最高 架次	工程後 估計每 日 架次 (南行及 北行)	工程後 估計每 小時最 高架次 (南行及 北行)	工程後 估計下 午最高 架次 (南行及 北行)
介乎洗衣街及花園街之間的亞皆老街						
介乎花園街及通菜街之間的亞皆老街						
介乎通菜街及西洋菜南街之間的亞皆老街						
介乎西洋菜南街及彌敦道之間的亞皆老街						
介乎彌敦道及砵蘭街之間的亞皆老街						
介乎砵蘭街及上海街之間的亞皆老街						
介乎上海街及新填地街之間的亞皆老街						
介乎新填地街及廣東道之間的亞皆老街						
介乎廣東道及塘尾道之間的亞皆老街						

提問人：毛孟靜議員（立法會內部參考編號：100）

答覆：

經考慮先前公眾諮詢收集所得的意見及區內最新發展，政府正檢討旺角的擬議行人環境改善計劃。項目在施工和運作階段對交通及環境可能造成的影響評估尚待完成，過程中運輸署一直有提供意見。我們計劃待完成評估後，在2020年邀請相關持份者(包括油尖旺區議會)參與，並向公眾公布相關的交通及運輸資料。政府現時並無所要求的2019年人流及車流數字。

運輸署一直調配現有人員向路政署提供交通及運輸方面的意見，這項工作涉及的人手及開支沒有詳細分列。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：6092)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (-) 沒有指定

管制人員： 運輸署署長 (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

- a. 過去三年，運輸署從政府物流服務署，每月獲得由懲教署生產的外科口罩(CSI口罩)的數量、價值、存量，請按下表回答：

月份／ 年份	獲得CSI口罩數量	獲得CSI口罩價值	CSI口罩存量

- b. 過去三年，運輸署每月從政府物流服務署，或自行採購，獲得外科口罩的數量、價值、存量及使用量，請按下表回答：

月份／ 年份	從政府物流服務署 獲得外科口罩數量 (價值)	自行採購外科口罩 數量(價值)	存量	使用量

- c. 過去三年，運輸署每月從政府物流服務署，或自行採購，獲得N95口罩的數量、價值、存量及使用量，請按下表回答：

月份／ 年份	從政府物流服務署 獲得N95數量 (價值)	自行採購N95數量 (價值)	存量	使用量

- d. 過去三年，運輸署每月從政府物流服務署，或自行採購，獲得保護袍(Gown)的數量、價值、存量及使用量，請按下表回答：

月份／年份	從政府物流服務署獲得保護袍數量(價值)	自行採購保護袍數量(價值)	存量	使用量

- e. 過去三年，運輸署每月從政府物流服務署，或自行採購，獲得全身防護衣(Protective Coverall Suit)的數量、價值、存量及使用量，請按下表回答：

月份／年份	從政府物流服務署獲得全身防護衣數量(價值)	自行採購全身防護衣數量(價值)	存量	使用量

- f. 過去三年，運輸署每月從政府物流服務署，或自行採購，獲得面罩的數量、價值、存量及使用量，請按下表回答：

月份／年份	購入面罩數量	購入面罩價值	面罩存量	使用量

- g. 過去三年，運輸署每月從政府物流服務署，或自行採購，獲得護目鏡的數量、價值、存量及使用量，請按下表回答：

月份／年份	購入護目鏡數量	購入護目鏡價值	護目鏡存量	使用量

- h. 過去三年，運輸署有否向其他機構供應或售賣外科口罩、N95口罩、面罩、護目鏡、保護袍及全身防護衣？如有，請提供相關資料，包括數量、使用量及存量，請按下表回答：

月份／年份	機構／組織名稱	提供形式(例子：販賣、贈送)	外科口罩	N95口罩	面罩	護目鏡	保護袍	全身防護衣

- i. 若運輸署向其他機構供應或售賣外科口罩、N95口罩、面罩、護目鏡、保護袍及全身防護衣，由什麼部門，什麼職級人士決定？請提供每次決定向其他機構供應或售賣相關物資人士的職級、決定日期及相關資料。

提問人：毛孟靜議員（立法會內部參考編號：181）

答覆：

全球對個人防護裝備的需求正急升，政府的採購工作正面對激烈競爭。政府認為現階段不宜公開披露個別部門的個人防護裝備過去數年及近期的庫存、來源地、有關供應商的資料、購買量及金額、送貨時間表、實際使用量等具體資料，以免損害物流署及各部門採購個人防護裝備的議價能力。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3600)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

有關籌備法例修訂工作以加強對的士司機違規行為的阻嚇力，請告知：

- (一) 2019年有關的士司機服務質素的投訴數目和投訴原因，與2018年比較的變動百分比為何；
- (二) 2019-20全港主要的士站和路邊觀察點的士車程數目最高的地區，乘客平均候車時間最長的地區、平均的士載客率最高的地區為何？
- (三) 2020-21年度會否運用科技方式，更全面地蒐集有關整體的士服務水平數據，以更準確呈現的士服務水平？如會，詳情為何，如否，原因為何？
- (四) 2020-21年度會否增發的士牌照以增加的士業競爭，提升服務質素？如會詳情為何，如否原因為何？

提問人：莫乃光議員 (立法會內部參考編號：117)

答覆：

- (1) 根據交通諮詢委員會轄下交通投訴組的投訴統計數字，在2019年共接獲10 318宗有關的士服務的投訴，主要涉及拒載、駕駛行為不當和不使用最直接的路線。投訴數目與2018年的11 000宗比較，減少了6.2%。
- (2) 根據運輸署在2019年在的士站和路邊觀察點進行的調查，的士車程數目最多和乘客平均候車時間最長的地區是香港國際機場，而的士平均載客率最高的地區是位於大嶼山南部的大澳。
- (3) 運輸署進行實地調查以蒐集的士服務的資料，包括平均載客率、乘客候車人龍長度和候車時間等。運輸署對應用創新科技收集數據持開放態度，並會密切留意這方面的科技發展。

- (4) 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，以及的士數目增加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。在2019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。運輸署沒有計劃在2020-21年度發出新的士牌照。

另一方面，政府建議透過試驗計劃推出專營的士服務，以滿足社會上對服務質素較佳和具備「網約」特色的個人化點對點公共交通服務的新需求。政府已於2019年5月將《專營的士服務條例草案》提交立法會，立法會有關法案委員會正審議該條例草案。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3602)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就開放實時停車位的實時數據的工作，請告知：

1. 2019-20年度(截至2020年2月29日)透過「資料一線通」發放的實時空置泊車位資訊源數目為何？
2. 更換10個政府停車場進出監控系統及車牌辨認系統的進度為何？
3. 預計2020-2021年度將完成安裝新停車收費錶的數目和地區分部，佔所有設有收費錶的路旁泊車位之百分比為何？
4. 2020-21年度透過「資料一線通」發放私人停車場實時空置泊車位資訊源數目為何？
5. 有否為增加實時空置泊車位資訊源設定時間表和具體目標，2020-21年度會否資助私營停車場採用收集和發放空置泊車位資訊及數據的方案，以增加全港實時空置泊車位數據？

提問人：莫乃光議員 (立法會內部參考編號：119)

答覆：

1. 截至2020年2月29日，共有220個政府及商用公眾停車場的實時空置泊車位數據透過政府公共資訊網站「資料一線通」發放，所涉泊車位逾30 150個。
2. 運輸署於2019年9月完成更換轄下10個政府多層停車場(包括堅尼地城停車場、林士街停車場、天星停車場、大會堂停車場、天后停車

場、筲箕灣停車場、香港仔停車場、雙鳳街停車場、葵芳停車場及荃灣停車場)的進出監控系統及車牌辨認系統。

3. 運輸署的目標是在2020-21年度安裝約3 500個新一代停車收費錶，佔預計在2022年年中完成安裝的新收費錶總數(共12 000個)約29%。運輸署正因應現有路旁泊車位的使用情況及各區對泊車位的需求，為各區制定安裝新停車收費錶的時間表。
- 4.及5. 就不設空置泊車位資訊系統的公眾停車場，運輸署在2018年10月引入網上介面，方便公眾停車場營辦商發放實時空置泊車位資訊。運輸署已向公眾停車場營辦商介紹可行的技術方案，鼓勵和協助他們採用合適的方案收集和發放空置泊車位資訊。

現時，部分商用公眾停車場的實時空置泊車位資訊是透過其營辦商的流動應用程式發放作商業用途。部分商用公眾停車場的發展商及營辦商正逐步向運輸署提供有關資訊。運輸署會繼續鼓勵商用公眾停車場營辦商使用運輸署的流動應用程式「香港出行易」和「資料一線通」網站，向公眾提供實時空置泊車位的資訊和數據。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3604)

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 (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

有關《智慧城市藍圖》中智能運輸系統及交通管理的工作，請告知：

2019-20年度「香港出行易」的下載次數、平均每月點擊率為何？2020-21年度的預算維修費用為何？

2020-21年度向駕駛者發出車內感應器，以及通過車內感應器以遙距方式繳交隧道費的工作詳情、目標、開支及人手為何；

2020-2021年度有關在主要幹道安裝交通探測器(藍芽探測器、視像／熱能探測器及自動車牌識別攝影機)，自動車牌識別攝影機的最高解像度為何？安裝地點、時間表、目標、開支及人手為何；

2020-2021年度就電子道路收費先導計劃擬訂具體方案的工作詳情、時間表為何；

2020-2021年度就智能交通燈系統的詳情、目標、開支為何，預計設置試驗系統的時間表為何？

提問人：莫乃光議員 (立法會內部參考編號：121)

答覆：

截至2020年2月底，「香港出行易」流動應用程式的下載次數達到220萬次，平均每月點擊率約170萬次，在2020-21年度的預算維修保養費用約為800,000元。

政府計劃在2020年年底，就繳費貼(車內感應器)及不停車繳費系統(預期在政府收費隧道和青沙管制區分階段實施)的安排諮詢公眾及有關持份者。在提交條例草案進行所需法例修訂前，亦會諮詢立法會交通事務委員會意見。待條例草案獲通過後，運輸署會安排向駕駛人士發出繳費貼，以及分階段實施該系統。這項措施在2020-21年度的預算開支約為3,390萬元。我們會在2020-21年度開設5個新的常額職位(包括1名總運輸主任、1名工程師／助理工程師、1名二級系統分析／程序編製主任、1名一級會計主任和1名助理文書主任)，以及開設2個有時限職位(包括1名高級工程師和1名技術主任(交通工程)／見習技術主任(交通工程))，為期6年，以支援推展這項措施。

為收集交通數據並向公眾發放實時交通資訊，運輸署正在所有主要幹線及主要道路安裝視像探測器、藍牙探測器及車牌自動識別探測器，預計在2020年年底完成。車牌自動識別探測器具備230萬像素解像度，拍攝到的車牌號碼會經雜湊處理，目的是把拍攝所得的車牌號碼，與運輸署汽車牌照登記系統的資料配對，以獲得路面上不同車輛類別的流量。有關安裝工程在2020-21年度的預算開支約為1.642億元。項目監管工作由運輸署現有人員執行，涉及的人手沒有詳細分列。

運輸署現正擬訂中環電子道路收費先導計劃的具體方案。政府於2020年1月成立國際專家小組，成員包括來自英國、美國、新加坡、瑞典和香港的專家，負責就先導計劃向運輸署提供意見。運輸署會在適當考慮國際專家小組的意見及本港的最新社會情況後，敲定具體方案，包括諮詢持份者的時間表和範疇。

運輸署在2019年年中展開實時交通燈號調節系統先導計劃，使分配給車輛及行人的綠燈時間能夠配合燈號控制路口的人車流量，最新預算開支約為660萬元。我們會在實驗室試驗及地區諮詢後，由2020年年中開始，在位於本港不同地區的5個選定燈號控制路口設置實時交通燈號調節系統，預計在2021年完成。我們選擇該5個路口時，會考慮路口的車輛及行人流量和容車量。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3606)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

有關展開新一代停車收費錶的安裝工作，並在主要道路人手收費亭裝設「停車拍卡」式電子繳費設施，請告知：

- (一) 2020-21年度新一代停車收費錶投入服務的數目、地區分布為何？
- (二) 2020-21年度研究實施無阻行車繳費系統的工作計劃、所需開支及人手為何？
- (三) 有否為上述工作進行私隱影響評估及資訊保安審計，如有詳情為何，所涉開支和人手為何？

提問人：莫乃光議員 (立法會內部參考編號：123)

答覆：

- (1) 運輸署的目標是在2020-21年度安裝約3 500個新一代停車收費錶。安裝共12 000個新停車收費錶的工作預計在2022年年中完成。運輸署正因應現有路旁泊車位的使用情況及各區對新增泊車位的需求，為各區制定安裝新停車收費錶的時間表。
- (2) 政府計劃在2020年年底，就繳費貼(車內感應器)及不停車繳費系統(預期在政府收費隧道和青沙管制區分階段實施)的安排諮詢公眾及有關持份者。在提交條例草案進行所需法例修訂前，亦會諮詢立法會交通事務委員會意見。待條例草案獲通過後，運輸署會安排向駕駛人士發出繳費貼，以及分階段實施該系統。

這項措施在2020-21的預算開支約為3,390萬元。我們會在2020-21年度開設5個新的常額職位(包括1名總運輸主任、1名工程師／助理工程師、1名二級系統分析／程序編製主任、1名一級會計主任和1名助理文

書主任)，以及開設2個有時限職位(包括1名高級工程師和1名技術主任(交通工程)／見習技術主任(交通工程))，為期6年，以支援推展這項措施。

- (3) 運輸署已就新停車收費錶系統的設計和運作諮詢個人資料私隱專員公署(公署)。公署表示，該系統並無保障私隱方面的關注事項。上述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列。

就不停車繳費系統，政府已委託顧問公司就該系統的前端及後端系統工作流程和隧道費服務供應商的規劃運作，進行私隱影響評估。涉及的總費用約54萬元。顧問公司已就私隱影響評估諮詢公署及按照公署的意見採取適當緩解措施，並會在適當時候就該系統的詳細設計進行另一次私隱影響評估。政府亦會在制定該系統的詳細設計時進行保安風險評估。管理各顧問項目和諮詢相關持份者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列。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：5126)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

電動滑板車為例的電動可移動工具作為康樂用途及短途代步工具日趨普及，但運輸署目前只將其界定為「汽車」，使此等工具在本港的發展受阻。

特此有以下提問：

- 1) 運輸署的香港易行度顧問研究當中，對電動可移動工具的研究進度為何？整個研究需時多久？
- 2) 過去三年，因電動可移動工具而被檢控的數量為多少？

提問人：譚文豪議員 (立法會內部參考編號：108)

答覆：

- 1) 運輸署正按照「香港好·易行」計劃進行「提升香港易行度顧問研究」，預計在2020年內完成。除審視易行度的主要議題外，該研究會檢視電動可移動工具在香港的使用和海外地區的現行規管政策。政府會參考該研究的結果，考慮是否需要就電動可移動工具引入規管制度及推行試驗計劃，以更詳細地研究有關技術問題和安全考慮。
- 2) 根據警方資料，在2019年7月5日至2020年3月8日，與電動可移動工具相關的拘捕個案數字為46宗。警方沒有備存2019年7月5日前的有關數字。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：5132)

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 (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

運輸署大約每十年會進行一次全港性的「交通習慣調查」(交查)，而上一次進行交查已是二零一一年。請問署方將何時進行下一次交查，預計何時完成，以及涉及的開支為何？

提問人：譚文豪議員 (立法會內部參考編號：201)

答覆：

交通習慣調查旨在蒐集關於市民交通習慣的最新資料，以助制訂運輸政策和規劃土地用途及新的運輸基建。

運輸署正制訂相關調查的範圍及具體安排，並正擬訂所需的預算費用。運輸署的目標是在2022年開展相關調查，以期在2024年完成。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：5133)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (-) 沒有指定

管制人員： 運輸署署長 (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

現時運輸署供公眾查閱的交通意外統計數字，位置一欄只載有所屬的區議會分區，公眾無法得知每宗交通意外發生的確實位置。署方會否考慮在發表交通意外統計數字時，加入每宗意外所發生的確實位置？如有，詳情為何；如否，原因為何？

提問人：譚文豪議員 (立法會內部參考編號：202)

答覆：

運輸署在轄下網站公布道路交通意外統計數字，旨在讓公眾知悉最新的交通意外概況和整體交通意外趨勢。因此，所公布的交通意外統計數字按區議會分區劃分，目的是讓公眾大致了解各區的道路安全情況。儘管沒有公布每宗交通意外的確實位置，運輸署網站每季都會公布和上載交通意外黑點¹的資料，告知公眾交通意外黑點的具體位置。

¹ 任何地點如：

- (i) 在過去1年內發生6宗或以上涉及行人傷亡的交通意外；
- (ii) 在過去1年內發生9宗或以上涉及傷亡的交通意外；或
- (iii) 在過去5年內發生2宗或以上涉及死亡的交通意外，

會列作交通意外黑點。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：5134)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (-) 沒有指定

管制人員： 運輸署署長 (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

署方於二零一八年下旬起，於尖沙咀試行「行人導向標示試驗系統」(系統)，提供五塊新式地圖指示版，以鼓勵市民步行。請問署方有否計劃將系統擴展至其他地區？如有，預計何時開展、及詳情為何；如否，原因為何？

提問人：譚文豪議員 (立法會內部參考編號：203)

答覆：

在「香港好·易行」計劃下，運輸署於2018年7月在尖沙咀試行行人導向標示試驗系統。基於推行試行計劃的經驗和所取得的正面回應，並參考了海外其他同類標示系統，運輸署計劃在2020年下半年制訂新一套標示系統的標準及設計，並由2021年起分階段開始製作新導向標誌及在全港各區進行安裝。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：5157)

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 (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就推動自動駕駛技術方面，政府在總目186(運輸署)中提到「着手研究法例修訂，訂定測試自動駕駛車輛所需的條件和配套措施，締造合適和安全的道路環境供自動駕駛車輛進行測試，以鼓勵自動駕駛車輛的發展和應用」，就這方面的工作：

- (a) 政府在鼓勵自動駕駛車輛的發展和應用時，需要修訂那些法例？
- (b) 政府有什麼計劃鼓勵業界發展這項技術？時間表及詳情為何？
- (c) 政策創新與統籌辦事處及運輸署在推動自動駕駛車輛的發展和應用時將扮演什麼角色？兩個部門會如何分工？

提問人：譚文豪議員 (立法會內部參考編號：612)

答覆：

(a)及(b)

為促進自動駕駛車輛技術的發展，運輸署已發出「車輛行駛許可證」，使自動駕駛車輛能在安全情況下於指定路線進行測試。此外，為利便自動駕駛車輛測試的申請，運輸署在2019年12月出版一套新的「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。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)。委員會由相關持分者和專家，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。委員會將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，以便業界就創新技術進行測試。運輸署並正與業界緊密合作，為自動駕駛車輛訂立適當的規管模式，以及就自動駕駛車輛測試訂立所需條件和配套措施。運輸署會適時向立法會相關事務委員會匯報有關結果。

(c)

政府發展創科八大方向之一，是檢視窒礙創科及經濟發展的法例及法規。政策創新與統籌辦事處(創新辦)負責協助創新及科技督導委員會統籌相關政策局和部門進行的檢討，並為個別項目在初期提供政策研究支援。就推動自動駕駛車輛技術方面，創新辦已檢討《道路交通條例》(第374章)及其相關附屬法例，並研究有關技術在其他城市的發展和當地採取的配套措施，以及其他地方的經驗在香港是否適用。過程中，運輸及房屋局和運輸署就現時自動駕駛車輛技術在香港的發展已向創新辦提供意見。創新辦於完成檢討後，認為訂定清晰的法律框架將有助在香港應用自動駕駛車輛技術。運輸署在進一步推動自動駕駛車輛測試及相關技術時，會考慮創新辦的研究結果。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：5158)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

自動駕駛技術在其他國家已經盛行，就推廣這技術在香港應用，政府可否告知：

- (a) 政府成立了「香港自動駕駛車輛科技應用技術諮詢委員會」(委員會)，請列出成員名單；
- (b) 上述委員會成立至今共召開了多少次會議？具體工作計劃及時間表為何？

提問人：譚文豪議員 (立法會內部參考編號：613)

答覆：

- (a) 委員會由來自自動駕駛業界、測試機構及相關研發機構的持份者和專家組成。他們包括香港應用科技研究院、香港生產力促進局、香港中文大學、香港科技大學、西九文化區管理局、香港機場管理局、香港科技园公司和數碼港的代表、1名獨立顧問，以及運輸署相關人員。
- (b) 委員會在2019年11月成立，預計每季舉行1次會議。首次會議在2019年11月舉行，第二次會議因新型冠狀病毒疫情爆發押後舉行。委員會的主要目標是探討自動駕駛車輛的適當規管框架，並就自動駕駛車輛在本港的長遠發展提供技術意見。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：5159)

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 (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

隨著科技發展，車輛內的視象顯示器越見普遍，車載資訊亦變得多元化，但現時法例限制了應用情況，就此：

- (a) 政府認為「駕駛人士在駕駛車輛時必須高度集中精神」，所以不容許駕駛人士在停車的狀況下觀看現時受限制的資訊，但這個情況是否適用於車輛處於「泊車」狀態時？若是，原因為何？若否，政府會否修改相關法例，放寬駕駛人士在泊車期間觀看更多資訊？
- (b) 政府可有研究其他國家批准駕駛人士在泊車期間觀看資訊的法例？若有，詳情為何？若否，原因為何？

提問人：譚文豪議員 (立法會內部參考編號：614)

答覆：

《道路交通(車輛構造及保養)規例》(第374A章)容許駕駛人士在駕駛座椅觀看視象顯示器顯示的下列資訊：

- (a) 關於該汽車或其裝備的現況的資料；
- (b) 該汽車任何部分或該汽車四周範圍當時的閉路式視景；
- (c) 關於該汽車當時所處位置的資料；或
- (d) 其他只供用於該汽車導航的資料。

上述規管使用視象顯示器的條文旨在令駕駛人士能專注駕駛車輛，避免被非駕駛相關的視象分心，以保障道路安全。該規例亦適用於處於靜止狀態(例如在交通燈位前短暫停車或停泊)的車輛。

相比其他大城市，香港人煙稠密，交通繁忙。因此，駕駛人士在駕駛車輛時必須高度集中精神。倘若政府容許駕駛人士在路上觀看現時受限制的資訊(例如電視節目和預錄視像)，則不論車輛是在路上行駛或停留不動，駕駛人士都可能會因所顯示的資訊而分心，危及道路安全。

政府最近就使用視象顯示器進行研究。研究結果顯示，不同司法管轄區因應當地情況，對視象顯示器顯示的資訊採用了不同的規管方式。部分司法管轄區(例如歐盟和日本)只在車輛行駛時限制視象顯示器不得顯示非駕駛相關資訊；部分司法管轄區(例如新加坡)規定，除非有關資訊顯示車輛及其裝備的現況或用於導航，否則無論何時均不得在視象顯示器上顯示，這與香港的情況相同。現時本港有關視象顯示器顯示資訊和影像的規管制度，與其他地勢及交通情況相類似的地區比較大致相若。運輸署會繼續留意車內技術的發展和相關創新科技，以及其他司法管轄區的經驗，並會在有需要時再研究現時的規管情況。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：5160)

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 (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

運輸署負責規劃本港泊車位。就此，希望署方回應：

1. 請表列出全港18區的短期租約停車場及泊位數目；並若然可行，請提供按泊位種類細分的數目(如私家車泊位、客貨車泊位、電單車泊位等)；
2. 請表列出全港18區的整體泊位數目；並若然可行，請提供按泊位種類細分的數目(如私家車泊位、客貨車泊位、電單車泊位等)；
3. 以現時泊車位及車輛增長數目估算，本港私家車總數將會於何年超越泊車位總數？
4. 本港車位短缺源於政府早年多次調低《香港規劃標準與準則》內有關泊車位數量的指標，包括調低公屋車位供應、調低私人屋苑小面積單位車位供應、調低發展密度較高住宅車位供應、及調低鄰近鐵路站住宅的車位供應等。就此，政府會否考慮重新檢視《香港規劃標準與準則》內與有關泊車位數量的指標，以確保泊車位供應合符現實需求？
5. 政府早前稱商用車輛泊車位顧問研究會於2019年完成。請問該研究是否已經完成？研究結果為何？是否可以公布相關報告？

提問人：譚文豪議員 (立法會內部參考編號：615)

答覆：

- 1 截至2020年2月，18區短期租約公眾收費停車場數目及在這些停車場內按車輛類別劃分的泊車位數目載於附件1。
- 2 截至2020年2月，18區按車輛類別劃分的泊車位數目載於附件2。
- 3 政府將繼續監察全港車輛和泊車位總數的變化，以期避免私家車數目超出泊車位數目。
4. 作為商用車輛泊車位顧問研究的一部分，運輸署在2018年8月開展檢討《香港規劃標準與準則》內有關私家車泊車位的標準，以在可行情況下在日後的房屋發展項目增加私家車泊車位供應。運輸署計劃在諮詢有關持份者後，在2020年內公布經修訂的泊車位標準。
5. 商用車輛泊車位顧問研究已大致完成，運輸署正推展研究所提出的建議，作為增加商用車輛泊車位供應的恆常措施。最新落實情況表列於附件3。這些措施已概述於政府在2019年5月提交立法會交通事務委員會討論的文件內。

短期租約公眾收費停車場數目及其提供的泊車位數目
(截至2020年2月)

地區	短期租約公眾收費停車場數目	短期租約公眾收費停車場內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
中西區	4	81	184	0	11
灣仔	0	0	0	0	0
東區	11	1 271	140	100	10
南區	6	197	28	37	0
油尖旺	6	451	54	17	2
深水埗	6	619	440	65	22
九龍城	3	485	77	74	4
黃大仙	4	351	18	74	18
觀塘	8	1 016	75	6	2
荃灣	12	2 047	102	18	23
屯門	15	1 758	505	0	6
元朗	12	1 093	74	0	22
北區	18	1 860	304	0	9
大埔	7	984	89	0	27
西貢	15	2 807	112	17	11
沙田	15	2 275	215	45	20
葵青	42	2 312	5 331	326	14
離島	1	67	0	0	0
總計	185	19 674	7 748	779	201

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。

**18區按車輛類別劃分的泊車位數目
(截至2020年2月)**

地區	私家車#	貨車	巴士	電單車	總計*
中西區	38 706	1 142	80	1 415	41 343
灣仔	39 641	420	130	1 305	41 496
東區	46 637	1 839	340	2 473	51 289
南區	39 416	1 157	356	1 864	42 793
油尖旺	34 664	2 520	282	2 099	39 565
深水埗	29 282	3 257	413	1 990	34 942
九龍城	48 820	1 293	232	1 948	52 293
黃大仙	20 864	1 288	160	2 276	24 588
觀塘	47 028	3 276	176	4 279	54 759
荃灣	37 071	1 946	415	1 491	40 923
屯門	41 329	2 558	191	1 737	45 815
元朗	41 688	2 105	357	1 771	45 921
北區	21 625	1 714	77	842	24 258
大埔	29 524	1 133	140	1 032	31 829
西貢	41 896	1 563	330	3 023	46 812
沙田	73 554	2 676	232	2 965	79 427
葵青	35 937	11 088	401	2 702	50 128
離島	16 710	791	287	610	18 398
總計	684 392	41 766	4 599	35 822	766 579

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。

* 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。

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泊車位	2019年已增設53個路旁夜間商用車輛泊車位。
(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2019/20學年，有17間學校提供約50個泊車位供學生服務車輛停泊。
(3) 增設路旁旅遊巴士泊車位及上落客設施	2019年已增設61個旅遊巴士泊車位及109個上落客處。
(4) 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2019年12月，已在30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1 670個商用車輛泊車位。
(5) 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。運輸署會就在有關地點興建公眾商用車輛停車場諮詢有關持份者，並進行技術可行性評估。
(6) 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	運輸署計劃在諮詢有關持份者後，在2020年內公布經修訂的泊車位標準。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：5163)

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 (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

(1) 請按下表提供主要道路平均車速，若有車程時間調查未能涵蓋的時段，請附註未能涵蓋的原因：

道路	早上及傍晚繁忙時段平均車速 [公里/小時]									
	2019年		2018年		2017年		2016年		2015年	
	上午	下午	上午	下午	上午	下午	上午	下午	上午	下午
港島區										
堅拿道天橋(南行)										
堅拿道天橋(北行)										
告士打道 (東行)										
東區走廊(近維多利亞公園一段)(東行)										
東區走廊 (近維多利亞公園一段)(西行)										
干諾道西(東行)										
干諾道西(西行)										
干諾道中(東行)										
干諾道中(西行)										
畢打街										
夏慤道(往中環方向)										
軒尼詩道(往中環方向)										
皇后大道中(往中環方向)										
九龍區										
漆咸道北(南行)										
漆咸道北(北行)										
公主道(往尖沙咀及海底隧道方向)										
加士居道(東行)										
加士居道(西行)										

道路	早上及傍晚繁忙時段平均車速 [公里／小時]										
	2019年		2018年		2017年		2016年		2015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)											
觀塘繞道 (近鯉魚門道)(西行)											

隧道	早上及傍晚繁忙時段平均車速 [公里／小時]										
	2019年		2018年		2017年		2016年		2015年		
	上午	下午	上午	下午	上午	下午	上午	下午	上午	下午	
海底隧道											
東區海底隧道											
西區海底隧道											
獅子山隧道											
大老山隧道											
八號幹線(長沙灣至沙田段)											

(2) 請按下表提供主要道路的車流量，若有車程時間調查未能涵蓋的時段，請附註未能涵蓋的原因：

道路	早上及傍晚繁忙時段車流量										
	2019年		2018年		2017年		2016年		2015年		
	上午	下午	上午	下午	上午	下午	上午	下午	上午	下午	
港島區											
堅拿道天橋(南行)											
堅拿道天橋(北行)											
告士打道(東行)											
東區走廊(近維多利亞公園一段)(東行)											
東區走廊(近維多利亞公園一段)(西行)											
干諾道西(東行)											
干諾道西(西行)											
干諾道中(東行)											
干諾道中(西行)											
畢打街											
夏慤道(往中環方向)											
軒尼詩道(往中環方向)											
皇后大道中(往中環方向)											
九龍區											
漆咸道北(南行)											
漆咸道北(北行)											
公主道(往尖沙咀及海底隧道方向)											
加士居道(東行)											
加士居道(西行)											
觀塘繞道(近鯉魚門道)(東行)											
觀塘繞道(近鯉魚門道)(西行)											

隧道	早上及傍晚繁忙時段車流量									
	2019年		2018年		2017年		2016年		2015年	
	上午	下午	上午	下午	上午	下午	上午	下午	上午	下午
海底隧道										
東區海底隧道										
西區海底隧道										
獅子山隧道										
大老山隧道										
八號幹線(長沙灣至沙田段)										

(3) 若然可行，請同時提供以下道路往年的車流量、平均車速、路邊空氣污染(空氣污染物佔總數百分比及濃度)、及人流數據：

- 干諾道中
- 德輔道中
- 皇后大道中
- 屯門公路
- 屯門鄉事會路
- 石排頭路

(4) 當局有沒有針對研究個別道路車速緩慢／擠塞的成因？如有，詳情為何？每個項目涉及金額及預期完成相關措施的時間為何？

(5) 就中環地區擠塞問題，運輸科會「就建議的中環及其鄰近地區電子道路收費先導計劃展開深入的可行性研究，並擬訂詳細方案供公眾作進一步討論」。就此，請告知本會最新進展及時間表為何；涉及的人手、資源開支為何？

提問人：譚文豪議員（立法會內部參考編號：618）

答覆：

(1)

運輸署每年進行車程時間調查，以收集主要道路在平日繁忙時段的車速。對於在傍晚車流較少的路段，車程時間調查只涵蓋早上繁忙時段。在2015年至2019年，有關道路及隧道在早上繁忙時段(上午8時至9時30分)及傍晚繁忙時段(下午5時至7時)的平均車速分別載列於附件1及附件2。

有一點須強調，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。

(2)

根據交通統計年報，在2015年至2018年有關道路在平日早上繁忙時段及傍晚繁忙時段的車流量載列於附件3。交通統計年報所載的交通流量統計數字

現時只提供至2018年。2015年至2019年有關隧道在平日繁忙時段(上午7時至10時及下午5時至8時)的車流量載列於附件4。

(3)

在2015年至2019年，平均每日車流量和早上繁忙時段及傍晚繁忙時段的車速載列於附件5。由於運輸署定期調查當中沒有涵蓋行人流量，運輸署並無有關道路的行人流量資料。

環境保護署(環保署)每年均編製香港空氣污染物的排放清單，目的是掌握香港空氣污染源的空氣污染物排放情況，以助制訂相關減排政策及監察政策成效。由於香港面積細小和同時存在不同的空氣污染源，加上車輛行走不同地區和有多項空氣質素改善措施同時推行，細分個別路段由汽車產生的空氣污染物排放量未能夠適當地反映空氣質素改善措施的整體成效，亦極為困難和不合乎成本效益。

然而，環保署已在交通繁忙、人流眾多及受峽谷效應影響的主要地區設置路邊空氣質素監測站，以有效監測繁忙市區的路邊空氣質素。問題所述的中環路段鄰近中環路邊空氣質素監測站，該站的數據可大致反映附近地區包括干諾道中、德輔道中及皇后大道中的車輛排放對路邊空氣質素的影響。

雖然屯門區沒有設立路邊空氣質素監測站，但由於屯門區的發展密度較低，峽谷效應較少，因此屯門公路、屯門鄉事會路及石排頭路有關路段的車輛排放對附近空氣質素的影響可大致參考設於屯門公路附近的屯門一般空氣質素監測站的數據。

環保署數字顯示，隨着政府近年持續推行各項車輛排放管制措施，一般空氣中及路邊主要空氣污染物濃度在2013年至2019年間已減少約三至六成。2013年至2019年中環路邊及屯門一般空氣質素監測站的主要污染物濃度載列於附件6。

(4)及(5)

政府十分着重紓緩道路交通擠塞問題，一直按部就班推行交通諮詢委員會在《香港道路交通擠塞研究報告》中提出的一系列短、中、長期建議。

運輸署現正擬訂中環電子道路收費先導計劃的具體方案。政府於2020年1月成立國際專家小組，成員包括來自英國、美國、新加坡、瑞典和香港的專家，負責就先導計劃向運輸署提供意見。運輸署會在考慮國際專家小組的意見及本港的最新社會情況後，敲定具體方案，包括諮詢持份者的時間表和範疇。

此外，運輸署在2019年7月開展「擠塞徵費」研究。這項研究會以「效率優先」為原則，讓載客效率高的車輛在使用政府收費隧道及道路時享有較優惠的收費，同時向運載量較低的車輛徵收較高的收費。運輸署計劃在2021年就研究所提建議諮詢有關持份者意見。

電子道路收費先導計劃可行性研究及「擠塞徵費」研究在2020-21年度的預算開支分別為490萬元及410萬元。管理這兩項研究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列。

道路	早上及傍晚繁忙時段 [@] 平均車速[公里／小時]									
	2019年		2018年		2017年		2016年		2015年	
	上午	下午	上午	下午	上午	下午	上午	下午	上午	下午
港島區										
堅拿道天橋(南行) [#]	53	-	47	-	50	-	38	-	34	-
堅拿道天橋(北行) [#]	15	-	12	-	10	-	7	-	10	-
告士打道(東行)	53	41	22	18	15	26	19	25	19	17
東區走廊(近維多利亞公園一段)(東行) [#]	23	-	65	-	55	-	46	-	60	-
東區走廊(近維多利亞公園一段)(西行) [#]	35	-	20	-	25	-	22	-	20	-
干諾道西(東行)	32	45	38	40	28	42	37	47	40	39
干諾道西(西行)	61	58	61	58	56	56	61	52	56	50
干諾道中(東行)	23	23	17	12	21	16	19	23	22	19
干諾道中(西行)	24	24	20	18	22	15	26	25	25	24
畢打街 ^ψ	7	9	7	8	6	7	7	9	-	-
夏慤道(往中環方向)	55	56	50	21	43	22	46	33	45	40
軒尼詩道(往中環方向)	16	11	14	13	12	12	15	11	14	12
皇后大道中(往中環方向)	17	9	19	9	18	10	18	12	19	9
九龍區										
漆咸道北(南行) ⁺	3	22	4	28	4	-	5	-	4	-
漆咸道北(北行) ⁺	40	25	42	37	45	-	39	-	32	-
公主道(往尖沙咀及海底隧道方向)	10	61	11	58	7	49	8	59	16	49
加士居道(東行) ⁺	11	17	4	17	8	-	20	-	12	-
加士居道(西行) ⁺	29	18	13	16	18	-	24	-	18	-
觀塘繞道(近鯉魚門道)(東行) ⁺	28	74	28	68	52	-	55	-	64	-
觀塘繞道(近鯉魚門道)(西行) ⁺	77	76	67	67	68	-	64	-	68	-

[@] 指平日早上繁忙時段(上午8時至9時30分)和傍晚繁忙時段(下午5時至7時)。

[#] 車程時間調查未有涵蓋傍晚繁忙時段。

^ψ 車程時間調查只在2016年至2019年涵蓋畢打街路段。

⁺ 車程時間調查在2018年前未有涵蓋傍晚繁忙時段。

隧道	早上及傍晚繁忙時段@平均車速[公里／小時]									
	2019年		2018年		2017年		2016年		2015年	
	上午	下午	上午	下午	上午	下午	上午	下午	上午	下午
海底隧道	30	27	27	27	32	29	34	32	31	37
東區海底隧道	25	43	30	43	31	43	32	48	33	46
西區海底隧道	50	55	52	57	49	59	56	60	56	56
獅子山隧道	36	38	34	39	36	40	35	39	35	39
大老山隧道	34	47	36	52	33	51	34	51	34	49
八號幹線(長沙灣至沙田段) [#]	59	-	69	-	56	-	61	-	55	-

@ 指平日早上繁忙時段(上午8時至9時30分)和傍晚繁忙時段(下午5時至7時)。
 # 車程時間調查未有涵蓋傍晚繁忙時段。

道路	早上及傍晚繁忙時段 [@] *平均車流量 [架次／小時]							
	2018年		2017年		2016年		2015年	
	上午	下午	上午	下午	上午	下午	上午	下午
港島區								
堅拿道天橋(南行) [^]	-	-	-	-	-	-	-	-
堅拿道天橋(北行) [^]	-	-	-	-	-	-	-	-
告士打道(東行)	4 390	4 070	4 320	3 730	4 490	3 870	4 530	3 930
東區走廊(近維多利亞公園一段)(東行)	4 710	4 520	4 650	4 640	4 770	4 540	4 750	4 580
東區走廊(近維多利亞公園一段)(西行)	5 370	4 490	5 410	4 580	5 700	4 610	5 650	4 620
干諾道西(東行)	2 240	1 400	2 170	1 310	2 170	1 390	2 150	1 360
干諾道西(西行)	1 630	1 330	1 570	1 350	1 860	1 420	1 570	1 410
干諾道中(東行)	1 690	1 440	1 640	1 450	1 720	1 540	1 680	1 470
干諾道中(西行)	1 290	1 090	1 070	1 010	1 090	1 090	1 190	1 100
畢打街 [^]	-	-	-	-	-	-	-	-
夏慤道(往中環方向)	6 770	6 200	6 050	5 600	6 390	6 470	6 120	5 750
軒尼詩道(往中環方向)	740	780	790	790	790	790	790	790
皇后大道中(往中環方向)	700	690	810	800	710	730	730	740
九龍區								
漆咸道北(南行)	2 610	1 880	2 540	1 860	2 700	1 850	2 750	1 940
漆咸道北(北行)	3 520	4 230	3 440	4 200	3 850	4 180	3 860	4 070
公主道(往尖沙咀及海底隧道方向)	1 930	2 370	1 980	2 330	2 020	2 380	2 030	2 340
加士居道(東行) [^]	-	-	-	-	-	-	-	-
加士居道(西行) [^]	-	-	-	-	-	-	-	-
觀塘繞道(近鯉魚門道)(東行)	3 980	3 950	4 140	4 100	4 220	4 140	4 140	4 180
觀塘繞道(近鯉魚門道)(西行)	4 090	3 120	4 370	3 240	4 100	3 170	4 280	3 170

@ 指平日早上繁忙時段(上午7時至10時)和傍晚繁忙時段(下午4時至7時)。

* 交通統計年報所載的交通流量統計數字現時只提供至2018年。

^ 未能提供有關路段早上及傍晚繁忙時段的車流量數字。

隧道	早上及傍晚繁忙時段平均車流量 [@] [架次/小時]									
	2019年		2018年		2017年		2016年		2015年	
	上午	下午	上午	下午	上午	下午	上午	下午	上午	下午
海底隧道	5 500	5 500	5 400	5 500	5 500	5 500	5 500	5 500	5 600	5 600
東區海底隧道	5 400	5 300	5 400	5 400	5 400	5 400	5 300	5 400	5 300	5 500
西區海底隧道	5 300	5 400	5 100	5 400	5 000	5 200	4 900	5 200	4 800	5 100
獅子山隧道	5 000	5 200	5 000	5 300	5 000	5 400	5 000	5 400	5 000	5 400
大老山隧道	4 600	4 400	4 700	4 400	4 600	4 400	4 500	4 300	4 600	4 300
八號幹線(長沙灣至沙田段)	5 000	4 500	4 800	4 300	4 700	4 200	4 400	4 000	4 100	3 600

@ 數字指平日(星期一至五，公眾假期除外)的平均每小時車流量(雙程總架次)。早上繁忙時段指平日上午7時至10時；傍晚繁忙時段指下午5時至8時。

		年份				
		2019	2018	2017	2016	2015
干諾道中						
平均每日車流量+(架次/每日)		-	38 840	40 710	41 860	42 680
繁忙時段 [@] 車速(東行) [公里/小時]	上午	23	17	21	19	22
	下午	23	12	16	23	19
繁忙時段 [@] 車速(西行) [公里/小時]	上午	24	20	22	26	25
	下午	24	18	15	25	24
德輔道中(介乎畢打街及域多利皇后街一段)						
平均每日車流量+(架次/每日)		-	17 170	15 980	15 360	15 890
繁忙時段 [@] 車速(東行) [公里/小時]	上午	11	9	11	11	12
	下午	10	12	6	12	10
繁忙時段 [@] 車速(西行) [公里/小時]	上午	14	17	17	16	16
	下午	14	15	13	10	9
皇后大道中						
平均每日車流量+(架次/每日)		-	10 990	13 220	11 290	11 920
繁忙時段 [@] 車速 [公里/小時]	上午	17	19	18	18	19
	下午	9	9	10	12	9
屯門公路						
平均每日車流量+(架次/每日)		-	129 160	129 590	123 250	102 660
繁忙時段 [@] 車速(東行) [公里/小時]	上午	53	52	46	46	48
	下午	69	68	63	66	-
繁忙時段 [@] 車速(西行) [公里/小時]	上午	67	66	68	63	68
	下午	56	62	60	64	-
屯門鄉事會路						
平均每日車流量+(架次/每日)		-	21 600	21 080	21 420	21 780
繁忙時段 [@] 車速 [公里/小時]	上午	-	-	-	-	-
	下午	-	-	-	-	-
石排頭路						
平均每日車流量+(架次/每日)		-	9 360	9 130	9 280	8 900
繁忙時段 [@] 車速 [公里/小時]	上午	-	-	-	-	-
	下午	-	-	-	-	-

+ 現時交通統計年報提供的交通流量統計數字只計至2018年。

@ 繁忙時段包括平日早上繁忙時段(上午8時至9時30分)及傍晚繁忙時段(下午5時至7時)。

Ψ 車程時間調查在2016年前未有涵蓋傍晚繁忙時段。

車程時間調查未有涵蓋有關路段。

表 1：2013年至2019年中環路邊空氣質素監測站錄得的污染物年均濃度

空氣污染物	年份						
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
	濃度(微克／立方米)						
可吸入懸浮粒子	56	46	37	31	33	34	37
微細懸浮粒子	34	28	24	20	21	21	24
二氧化氮	122	104	93	78	80	80	80
二氧化硫	12	9	9	8	8	8	6

表 2：2013年至2019年屯門一般空氣質素監測站錄得的污染物年均濃度

空氣污染物	年份						
	2013 [#]	2014 [^]	2015	2016	2017	2018	2019
	濃度(微克／立方米)						
可吸入懸浮粒子	-	47	45	44	43	42	41
微細懸浮粒子	-	30	30	27	27	26	24
二氧化氮	-	53	48	51	46	47	47
二氧化硫	-	15	10	10	8	9	5

屯門一般空氣質素監測站於2013年12月30日開始運作。

^ 屯門監測站因2014年11月至12月的樓宇維修工程，曾暫停運作。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：5164)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 區域交通及運輸服務
(4) 運輸服務管理

管制人員： 運輸署署長 (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

根據《半封閉式公共交通交匯處的空氣污染管制》，運輸署會定期於全港的半封閉式公共交通交匯處量度空氣質素，就此，政府可否告知本會：

1. 過往三年，本港各個半封閉式公共交通交匯處量度空氣質素的數值分別為何？(二氧化氮、微細懸浮粒子、可吸入懸浮粒子、二氧化硫及臭氧)
2. 過往三年，運輸署於各半封閉式公共交通交匯處量度空氣質素的次數為何？涉及的人手開支為何？
3. 根據最近一次量度結果，政府可否列出二氧化氮、微細懸浮粒子、可吸入懸浮粒子、二氧化硫或臭氧超標的半封閉式公共交通交匯處，並提供相關數據？
4. 在上述空氣質素長期／嚴重超標的交通交匯處中，政府有何措施確保候車市民健康？

提問人：譚文豪議員 (立法會內部參考編號：619)

答覆：

運輸署委託機電工程署大約每2年在運輸署轄下的半封閉式公共運輸交匯處進行空氣質素檢測。在公共運輸交匯處的檢測工作，均按照環境保護署制定的《半封閉式公共交通交匯處的空氣污染管制》的指引(該指引)進行，以收集一氧化碳、二氧化硫及二氧化氮^註的濃度數據。

過去3年，在64個公共運輸交匯處共進行了約120次空氣質素檢測，涉及的總開支(包括人手及操作設備開支)約為500萬元。

每個公共運輸交匯處的最新空氣質素檢測讀數載列於附件。大部分公共運輸交匯處都符合該指引所訂的空氣質素標準，只有少數公共運輸交匯處除外，這些地點的二氧化氮1小時平均濃度超過了該指引訂明的標準。

運輸署一直聯同機電工程署及各公共運輸營辦商推行適當的改善措施，以改善有關公共運輸交匯處的空氣質素。這些措施包括安排延長通風系統操作時間、調高風量、更換／清洗通風系統零件、停車熄匙，以及要求專營巴士公司調配符合更高排放標準的巴士等。政府會繼續密切監察公共運輸交匯處的空氣質素。

註：

該指引涵蓋一氧化碳、二氧化氮及二氧化硫的空氣質素指引，而沒有就微細懸浮粒子、懸浮粒子及臭氧訂定指引。

運輸署轄下公共運輸交匯處最新空氣質素檢測結果

地點	最後空氣質素檢測日期	最高1小時平均濃度		
		二氧化氮 (微克/立方米) 不超過 300微 克/立方 米	二氧化硫 (微克/立 方米) 不超過800 微克/立 方米	一氧化碳 (微克/立 方米) 不超過 30 000微 克/立方 米
1. 金鐘站(東)巴士總站	2019年3月	123	40	1 029
2. 中環(交易廣場)巴士總站－巴士	2019年3月	293	56	1 609
中環(交易廣場)巴士總站－專線小巴	2019年3月	124	7	921
3. 中環(香港站)公共運輸交匯處－專線小巴	2019年11月	218	11	15 129
中環(香港站)公共運輸交匯處－巴士	2019年11月	234	25	1 271
4. 數碼港公共運輸交匯處	2018年5月	234	68	1 580
5. 西灣河(嘉亨灣)公共運輸交匯處	2018年7月	245	13	1 140
6. 筲箕灣站公共運輸交匯處	2018年3月	69	9	2 403
7. 深灣道公共交通總站	2019年11月	218	37	1 163
8. 小西灣(藍灣半島)公共運輸交匯處－巴士	2018年11月	286	59	1 282
小西灣(藍灣半島)公共運輸交匯處－的士	2018年11月	99	19	5 209
9. 海怡半島公共運輸交匯處	2020年2月	255	78	1 739
10. 山頂公共運輸總站	2018年10月	182	39	1 031
11. 天后站公共運輸交匯處	2019年3月	133	27	1 189
12. 田灣公共運輸交匯處	2018年8月	122	42	2 000
13. 長沙灣廣場交通交匯處*	2017年2月	288	18	2 642
14. 鑽石山站公共運輸交匯處－巴士	2020年2月	223	40	2 245
鑽石山站公共運輸交匯處－的士	2020年2月	137	9	4 031
15. 大角咀(維港灣)交通交匯處－A點	2019年10月	187	22	1 100
大角咀(維港灣)交通交匯處－B點	2019年10月	171	14	1 183
16. 九華徑交通交匯處(荔枝角巴士總站)	2018年7月	163	42	1 868
17. 九龍灣交通交匯處	2018年11月	156	21	3 873
18. 九龍機鐵站交通交匯處－巴士	2019年12月	266	66	3 106
九龍機鐵站交通交匯處－專線小巴	2020年1月	136	70	12 165

地點	最後空氣 質素檢測 日期	最高1小時平均濃度		
		二氧化氮 (微克/立 方米) 不超過 300微 克/立方 米	二氧化硫 (微克/立 方米) 不超過800 微克/立 方米	一氧化碳 (微克/立 方米) 不超過 30 000微 克/立方 米
19. 九龍塘(又一城)交通交匯處	2019年6月	264	24	7 732
20. 九龍塘(沙福道)公共交通交匯處	2019年6月	141	84	554
21. 藍田站交通交匯處	2019年12月	359	55	1 583
22. 麗港城交通交匯處	2019年7月	210	15	90
23. 海逸豪園交通交匯處	2018年12月	166	16	1 325
24. 朗豪坊公共小型巴士總站	2019年5月	81	29	26 554
25. 樂富巴士總站	2020年3月	281	36	1 154
26. 奧運站交通交匯處	2020年2月	152	10	628
27. 柏景灣交通交匯處	2019年10月	295	49	2 213
28. 坪石公共運輸交匯處 – 巴士	2019年8月	269	18	1 575
坪石公共運輸交匯處 – 專線小巴	2019年8月	215	11	3 470
29. 尖沙咀東巴士總站(康宏廣場)*	2017年1月	257	14	950
30. 尖沙咀東(麼地道)巴士總站	2018年11月	236	20	1 320
31. 黃埔花園交通交匯處 – 巴士	2020年1月	214	13	3 056
黃埔花園交通交匯處 – 專線小巴	2020年1月	285	21	1 257
32. 欽州街交通交匯處	2018年8月	201	45	547
33. 海栢花園交通交匯處	2019年11月	91	4	1 872
34. 灣景花園巴士總站	2019年9月	721	61	1 322
35. 愉景新城交通交匯處	2018年7月	240	19	976
36. 坑口站公共運輸交匯處	2019年11月	277	19	5 908
37. 葵芳站巴士總站	2019年9月	639	21	1 169
38. 葵興站巴士總站	2019年10月	231	15	621
39. 葵盛(東)巴士總站	2018年9月	228	35	1 188
40. 聯和墟公共交通總站	2018年5月	182	28	1 198
41. 龍門居巴士總站	2019年8月	268	33	683
42. 馬鞍山市中心公共交通總站	2019年5月	228	28	998
43. 如心廣場巴士總站	2019年6月	208	24	808
44. 寶琳公共運輸交匯處	2019年3月	160	9	784
45. 西樓角路公共運輸交匯處	2019年10月	136	15	1 163
46. 三聖巴士總站	2018年8月	184	17	2 559
47. 沙田市中心巴士總站	2020年3月	204	8	935
48. 上水巴士總站	2019年4月	282	52	1 119
49. 尚德公共交通總站	2018年3月	266	41	602

地點	最後空氣質素檢測日期	最高1小時平均濃度		
		二氧化氮 (微克/立方米) 不超過 300微 克/立方 米	二氧化硫 (微克/立 方米) 不超過800 微克/立 方米	一氧化碳 (微克/立 方米) 不超過 30 000微 克/立方 米
50. 大埔墟站巴士總站	2019年8月	236	5	286
51. 大圍站公共運輸交匯處－巴士	2019年10月	293	39	2 754
大圍站公共運輸交匯處－專線小巴	2019年10月	291	17	9 186
52. 天水圍市中心公共運輸交匯處	2018年9月	134	20	732
53. 調景嶺站公共運輸交匯處－巴士	2018年4月	231	194	3 610
調景嶺站公共運輸交匯處－穿梭巴士	2019年7月	232	32	1 874
54. 荃灣站公共運輸交匯處	2018年11月	198	51	668
55. 荃灣西站公共運輸交匯處－A點	2019年1月	262	28	670
荃灣西站公共運輸交匯處－B點	2019年4月	260	9	629
56. 將軍澳站公共運輸交匯處	2018年6月	231	69	1 164
57. 翠林巴士總站	2018年12月	95	14	1 574
58. 屯門中心巴士總站	2019年8月	120	24	1 163
59. 屯門碼頭巴士總站	2018年9月	208	29	2 363
60. 屯門站公共運輸交匯處－的士	2019年6月	274	26	4 145
屯門站公共運輸交匯處－巴士	2019年5月	238	25	2 353
61. 東涌站巴士總站	2019年9月	276	111	569
62. 元朗站(北)公共運輸交匯處	2018年9月	117	12	1 003
63. 萬景峯公共小型巴士總站	2018年12月	147	8	9 648
64. 烏溪沙站公共運輸交匯處－巴士	2020年1月	245	32	508
烏溪沙站公共運輸交匯處－專線小巴	2020年1月	99	29	2 209

備註：

* 由於通風系統出現故障，暫停原訂於2019年在尖沙咀東巴士總站(康宏廣場)及長沙灣廣場交通交匯處進行的空氣質素檢測工作。這些公共運輸交匯處的空氣質素檢測工作會在2020年恢復進行。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：5165)

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 (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

1. 現時運輸署有多少尚未處理的出租汽車許可證申請？請列出尚未處理的申請中，最短及最長的輪候時間。
2. 運輸署可最多發出1500個私家出租汽車許可證，請提供以下數字：

		2017	2018	2019
(a) 酒店服務出租汽車	新申請個案宗數			
	獲成功批核的許可證數目			
	最短的申請處理時間			
	最長的申請處理時間			
	平均申請處理時間(月數)			
	每年累計獲批出許可證數量			
(b) 旅遊服務出租汽車	新申請個案宗數			
	獲成功批核的許可證數目			
	最短的申請處理時間			
	最長的申請處理時間			
	平均申請處理時間(月數)			
	每年累計獲批出許可證數量			
(c) 私家服務(豪華房車)出租汽車	新申請個案宗數			
	獲成功批核的許可證數目			
	最短的申請處理時間			
	最長的申請處理時間			
	平均申請處理時間(月數)			
	每年累計獲批出許可證數量			

		2017	2018	2019
(d) 私家服務(豪華房車一過境)出租汽車	新申請個案宗數			
	獲成功批核的許可證數目			
	最短的申請處理時間			
	最長的申請處理時間			
	平均申請處理時間(月數)			
	每年累計獲批出許可證數量			
(e) 私家服務出租汽車	新申請個案宗數			
	獲成功批核的許可證數目			
	最短的申請處理時間			
	最長的申請處理時間			
	平均申請處理時間(月數)			
	每年累計獲批出許可證數量			

- 就「私家服務(豪華房車)出租汽車」所批出的許可證而言，其持有人所提供的服務性質一般為何？
- 就「私家服務出租汽車」所批出的許可證而言，其數量比其他許可證較少的原因為何？一般而言，其持有人所提供的服務性質及對象為何？

提問人：譚文豪議員（立法會內部參考編號：620）

答覆：

- 截至2020年2月29日，正在處理的出租汽車許可證申請共有77宗，當中最早接獲的申請是在4個月前接獲，而最後接獲的申請是在2020年2月28日接獲。
- 與發出出租汽車許可證有關的所需數字表列如下：

		2017年	2018年	2019年
(a) 酒店服務出租汽車	該年的新申請個案宗數	8	3	5
	發給新申請的出租汽車許可證數目 ^{註1}	9	7	2
	最短的處理申請時間(月數) ^{註2}	5	2	3
	最長的處理申請時間(月數) ^{註2}	7	2	5
	平均處理申請時間(月數) ^{註2}	6.2	2.0	4.0
	截至年底發出出租汽車許可證的累計數目 ^{註3}	168	163	141

		2017年	2018年	2019年
(b) 旅遊服務出租汽車	該年的新申請個案宗數	18	10	18
	發給新申請的出租汽車許可證數目 ^{註1}	13	17	6
	最短的處理申請時間(月數) ^{註2}	1	1	3
	最長的處理申請時間(月數) ^{註2}	16 ^{註4}	3	6
	平均處理申請時間(月數) ^{註2}	6.7	1.9	4.0
	截至年底發出出租汽車許可證的累計數目 ^{註3}	119	134	135
(c) 私家服務(豪華房車)出租汽車	該年的新申請個案宗數	34	73	71
	發給新申請的出租汽車許可證數目 ^{註1}	44	50	37
	最短的處理申請時間(月數) ^{註2}	1	1	1
	最長的處理申請時間(月數) ^{註2}	16 ^{註4}	4	6
	平均處理申請時間(月數) ^{註2}	6.3	2.0	4.5
	截至年底發出出租汽車許可證的累計數目 ^{註3}	311	360	397
(d) 私家服務(豪華房車—過境)出租汽車	該年的新申請個案宗數	2	50	75
	發給新申請的出租汽車許可證數目 ^{註1}	0	141	105
	最短的處理申請時間(月數) ^{註2}	4	1	1
	最長的處理申請時間(月數) ^{註2}	4	2	3
	平均處理申請時間(月數) ^{註2}	4.0	1.0	1.6
	截至年底發出出租汽車許可證的累計數目 ^{註3}	355	496	598

		2017年	2018年	2019年
(e) 私家服務出租汽車	該年的新申請個案宗數	0	0	0
	發給新申請的出租汽車許可證數目 ^{註1}	不適用	不適用	不適用
	最短的處理申請時間(月數) ^{註2}	不適用	不適用	不適用
	最長的處理申請時間(月數) ^{註2}	不適用	不適用	不適用
	平均處理申請時間(月數) ^{註2}	不適用	不適用	不適用
	截至年底發出出租汽車許可證的累計數目 ^{註3}	12	12	11

註1：視乎申請人提交申請的日期及能否適時提交所需資料，成功批核的個案未必於遞交申請同一年完成審批。

註2：最短、最長及平均處理申請時間的計算方法，是以在指定年份內所有已完成的出租汽車許可證申請(即獲批或被拒絕的申請)計算，而不論運輸署是否在該指定年份內接獲申請。處理申請時間，是由接獲所有申請所需資料／證明文件的日期起計。

註3：截至該年12月31日的有效出租汽車許可證數目，包括新申請及續期申請。

註4：2017年錄得的處理申請時間相對較長，主要由於有些複雜個案需要較多時間澄清。

3. 一般而言，私家服務(豪華房車)出租汽車許可證簽發給用以接載需要高端、個人化及點對點運輸服務的企業客戶或個人，例如婚禮或企業活動的豪華房車司機接載服務。
4. 一般而言，私家服務出租汽車許可證的簽發是為了給欠缺公共運輸服務的偏遠地區的居民提供接載服務。私家服務出租汽車許可證的數目一直維持在低水平，這可能是由於本港的公共運輸服務多年來在數量和質素方面均大有改善。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：5167)

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 (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

請表列過去3年，各類型車輛因未能符合規定而要吊銷車輛牌照的原因及分類數目。

提問人：譚文豪議員 (立法會內部參考編號：622)

答覆：

過去3個曆年，運輸署根據《道路交通條例》(第374章)第25(1)條拒絕就汽車發出車輛牌照或取消車輛牌照的原因及其分類數目表列如下：

原因／車輛類別	2017年	2018年	2019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	19	10	15
私家車	256	181	207
的士	10	19	31
專營公共巴士	0	0	1
非專營公共巴士	19	32	12
私家巴士	1	0	3
公共小巴	1	1	1
輕型貨車	33	31	36
中型貨車	8	15	16
重型貨車	2	4	4

原因／車輛類別	2017年	2018年	2019年
(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	51	154	160
的士	3	10	11
非專營公共巴士	2	2	3
私家小巴	1	0	0
輕型貨車	11	14	19
中型貨車	9	4	5
特別用途車輛	4	2	0
(c)不符合禁止或管制汽車排放空氣污染物的規定			
私家車	1	0	0

註：在部分個案中，所涉及的車輛會因不符合多於一項規定而被運輸署取消其車輛牌照或拒絕發出車輛牌照。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：5168)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 區域交通及運輸服務

(4) 運輸服務管理

管制人員： 運輸署署長 (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

按照排放標準劃分，目前在各專營巴士公司所擁有的專營巴士數目，以及該等車輛的退役年期分別為何。

提問人：譚文豪議員 (立法會內部參考編號：623)

答覆：

截至2019年12月底，各專營巴士公司旗下已領牌照巴士按排放標準劃分的數目載列如下：

專營巴士公司	歐盟二期		歐盟三期		歐盟四期	歐盟五期	歐盟六期	電動巴士	總計
	已安裝選擇性催化還原器*	未安裝選擇性催化還原器	已安裝選擇性催化還原器*	未安裝選擇性催化還原器#					
九巴	22	0	471	420	93	2 823	220	16	4 065
城巴	0	0	0	0	24	896	67	5	992
新巴	0	0	7	0	38	528	108	4	685
龍運	0	0	8	10	32	225	0	4	279
嶼巴	0	0	0	13	23	113	5	2	156

說明：

九巴 - 九龍巴士(一九三三)有限公司

城巴 - 城巴有限公司

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

- * 政府曾全數資助專營巴士公司為在技術上可作相關加裝的歐盟二期和三期巴士加裝選擇性催化還原器，以提升其排放表現至歐盟四期或以上水平。
- # 為這些巴士加裝選擇性催化還原器在技術上不可行(例如巴士內沒有足夠空間進行加裝)或不符成本效益(例如有關型號的巴士數目不多)。這些巴士現時盡量被派往行走無須途經繁忙市區的路線，並將於2026年退役。

專營巴士公司須調派車齡18年以下的巴士提供巴士服務。新購置巴士亦須符合最新的法定廢氣排放標準。因此，我們預期所有符合歐盟二期、歐盟三期、歐盟四期及歐盟五期廢氣排放標準的現役巴士將分別於2020年年底、2026年、2029年及2036年退役。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：5169)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

請根據交通統計年報的資料，按小時列出各調查區線(Cordon)中，的士車輛在各主要道路的載客率(Occupancy Rate)及佔用路面的比例(Proportion)。

提問人：譚文豪議員 (立法會內部參考編號：624)

答覆：

鑑於在各調查區線中主要道路上的調查站有超過100個，涉及的數據繁多，這答覆只載列根據2018年交通統計年報在調查區線中錄得車流量最高的10個調查站的資料。這些調查站於早上繁忙時段(上午7時至10時)及傍晚繁忙時段(下午4時至7時)錄得的的士平均載客量及其佔車輛總數的百分比載列於附件。

時間／道路		的士
1. 觀塘道(坪石邨東端至偉業街天橋)		
0700 - 0800	比例 ^{註 1} (%)	20.5
	載客量 ^{註 2}	2.1
0800 - 0900	比例 (%)	18.0
	載客量	2.1
0900 - 1000	比例 (%)	21.5
	載客量	1.9
1600 - 1700	比例 (%)	15.2
	載客量	1.9
1700 - 1800	比例 (%)	16.1
	載客量	2.0
1800 - 1900	比例 (%)	13.6
	載客量	2.2
2. 維園道(告士打道至東區走廊)		
0700 - 0800	比例 (%)	32.1
	載客量	1.9
0800 - 0900	比例 (%)	24.0
	載客量	2.0
0900 - 1000	比例 (%)	25.2
	載客量	2.0
1600 - 1700	比例 (%)	21.0
	載客量	1.7
1700 - 1800	比例 (%)	24.1
	載客量	2.1
1800 - 1900	比例 (%)	24.3
	載客量	2.2
3. 夏慤道(添馬街至軍器廠街)		
0700 - 0800	比例 (%)	39.6
	載客量	2.1
0800 - 0900	比例 (%)	31.4
	載客量	2.1
0900 - 1000	比例 (%)	33.2
	載客量	2.1
1600 - 1700	比例 (%)	29.8
	載客量	2.2
1700 - 1800	比例 (%)	31.7
	載客量	2.1
1800 - 1900	比例 (%)	28.4
	載客量	2.1

時間／道路		的士
4. 屯門公路(深井至青朗公路－汀九橋)		
0700 - 0800	比例 (%)	7.5
	載客量	2.1
0800 - 0900	比例 (%)	6.9
	載客量	2.0
0900 - 1000	比例 (%)	7.5
	載客量	2.1
1600 - 1700	比例 (%)	6.9
	載客量	2.0
1700 - 1800	比例 (%)	5.6
	載客量	2.5
1800 - 1900	比例 (%)	6.1
	載客量	2.1
5. 吐露港公路(馬料水交匯處北至完善路交匯處)		
0700 - 0800	比例 (%)	8.1
	載客量	2.0
0800 - 0900	比例 (%)	7.4
	載客量	2.0
0900 - 1000	比例 (%)	8.3
	載客量	2.0
1600 - 1700	比例 (%)	6.6
	載客量	1.8
1700 - 1800	比例 (%)	6.1
	載客量	1.9
1800 - 1900	比例 (%)	6.1
	載客量	2.1
6. 海底隧道(收費廣場至南面入口)		
0700 - 0800	比例 (%)	12.7
	載客量	2.3
0800 - 0900	比例 (%)	5.4
	載客量	2.3
0900 - 1000	比例 (%)	7.4
	載客量	2.5
1600 - 1700	比例 (%)	10.5
	載客量	2.4
1700 - 1800	比例 (%)	5.6
	載客量	2.1
1800 - 1900	比例 (%)	7.3
	載客量	2.3

時間／道路		的士
7. 漆咸道北(蕪湖街至康莊道)		
0700 - 0800	比例 (%)	21.2
	載客量	2.0
0800 - 0900	比例 (%)	16.2
	載客量	2.1
0900 - 1000	比例 (%)	22.4
	載客量	1.9
1600 - 1700	比例 (%)	20.7
	載客量	1.9
1700 - 1800	比例 (%)	19.4
	載客量	2.3
1800 - 1900	比例 (%)	21.2
	載客量	2.2
8. 葵涌道(葵涌交匯處至荃灣路)		
0700 - 0800	比例 (%)	17.7
	載客量	2.0
0800 - 0900	比例 (%)	13.1
	載客量	2.0
0900 - 1000	比例 (%)	15.5
	載客量	2.0
1600 - 1700	比例 (%)	12.8
	載客量	1.8
1700 - 1800	比例 (%)	11.7
	載客量	1.9
1800 - 1900	比例 (%)	11.1
	載客量	2.1
9. 元朗公路(天水圍交匯處至藍地交匯處)		
0700 - 0800	比例 (%)	13.6
	載客量	2.3
0800 - 0900	比例 (%)	7.7
	載客量	2.1
0900 - 1000	比例 (%)	8.1
	載客量	2.0
1600 - 1700	比例 (%)	8.5
	載客量	2.0
1700 - 1800	比例 (%)	8.5
	載客量	2.0
1800 - 1900	比例 (%)	9.0
	載客量	2.3

時間／道路		的士
10. 青朗公路－汀九橋(青衣西北交匯處至屯門公路)		
0700 - 0800	比例 (%)	9.7
	載客量	1.9
0800 - 0900	比例 (%)	8.4
	載客量	2.0
0900 - 1000	比例 (%)	7.4
	載客量	2.0
1600 - 1700	比例 (%)	6.4
	載客量	2.0
1700 - 1800	比例 (%)	8.8
	載客量	2.3
1800 - 1900	比例 (%)	6.4
	載客量	2.0

註1： 比例為有關的士數量佔車輛總數的百分比。

註2： 的士平均載客量(按人數計算)包括司機及乘客。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：5170)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

請根據交通統計年報的資料，按小時列出各調查區線(Cordon)中，巴士車輛在各主要道路的載客率(Occupancy Rate)及佔用路面的比例(Proportion)。

提問人：譚文豪議員 (立法會內部參考編號：625)

答覆：

鑑於在各調查區線中主要道路上的調查站有超過100個，涉及的數據繁多，這答覆只載列根據2018年交通統計年報在調查區線中錄得車流量最高的10個調查站的資料。這些調查站於早上繁忙時段(上午7時至10時)及傍晚繁忙時段(下午4時至7時)錄得的巴士平均載客量及其佔車輛總數的百分比載列於附件。

時間／道路		巴士		
		非專營巴士	專營巴士 ^{註 1}	
			單層	雙層
1. 觀塘道(坪石邨東端至偉業街天橋)				
0700 - 0800	比例 ^{註 2} (%)	3.3	0.1	6.3
	載客量 ^{註 3}	18.0	17.5	51.9
0800 - 0900	比例 (%)	2.2	0.1	6.8
	載客量	15.3	44.6	62.9
0900 - 1000	比例 (%)	1.4	0.1	5.8
	載客量	10.0	15.7	35.7
1600 - 1700	比例 (%)	2.3	0.1	5.0
	載客量	7.6	26.0	38.8
1700 - 1800	比例 (%)	1.3	0.1	5.7
	載客量	12.5	28.6	47.4
1800 - 1900	比例 (%)	1.3	0.1	5.7
	載客量	24.6	29.0	63.8
2. 維園道(告士打道至東區走廊)				
0700 - 0800	比例 (%)	4.6	0	3.8
	載客量	17.1	0	51.2
0800 - 0900	比例 (%)	2.6	0	3.6
	載客量	14.1	0	67.1
0900 - 1000	比例 (%)	2.0	0.1	3.7
	載客量	14.9	1.0	34.9
1600 - 1700	比例 (%)	3.2	0	2.8
	載客量	8.4	0	26.2
1700 - 1800	比例 (%)	3.9	0.1	3.3
	載客量	11.2	1.0	32.1
1800 - 1900	比例 (%)	3.2	0.1	4.3
	載客量	14.0	1.0	43.7
3. 夏慤道(添馬街至軍器廠街)				
0700 - 0800	比例 (%)	4.3	0.1	3.4
	載客量	14.1	24.0	27.2
0800 - 0900	比例 (%)	3.4	0.1	4.0
	載客量	14.7	39.8	39.9
0900 - 1000	比例 (%)	2.3	0.1	3.8
	載客量	6.5	30.0	22.6
1600 - 1700	比例 (%)	2.4	0	2.4
	載客量	10.8	0	13.2
1700 - 1800	比例 (%)	2.9	0.1	2.7
	載客量	14.0	1.0	18.4
1800 - 1900	比例 (%)	2.9	0.1	2.5
	載客量	21.5	1.0	28.5

時間／道路		巴士		
		非專營巴士	專營巴士 ^{註1}	
			單層	雙層
4. 屯門公路(深井至青朗公路－汀九橋)				
0700 - 0800	比例 (%)	4.7	0	4.9
	載客量	26.8	0	66.5
0800 - 0900	比例 (%)	4.7	0	5.0
	載客量	25.5	0	62.2
0900 - 1000	比例 (%)	3.1	0	5.1
	載客量	10.4	0	32.8
1600 - 1700	比例 (%)	3.0	0	4.4
	載客量	10.8	0	37.6
1700 - 1800	比例 (%)	3.7	0.1	5.0
	載客量	20.4	1.0	48.8
1800 - 1900	比例 (%)	4.6	0	4.3
	載客量	25.5	0	69.0
5. 吐露港公路(馬料水交匯處北至完善路交匯處)				
0700 - 0800	比例 (%)	3.2	0.1	2.2
	載客量	13.2	1.0	66.5
0800 - 0900	比例 (%)	2.6	0	1.8
	載客量	10.6	0	60.6
0900 - 1000	比例 (%)	3.0	0	2.1
	載客量	11.9	0	30.8
1600 - 1700	比例 (%)	3.2	0.1	2.0
	載客量	10.9	1.0	34.0
1700 - 1800	比例 (%)	3.1	0.1	2.0
	載客量	9.8	1.0	47.6
1800 - 1900	比例 (%)	3.0	0	1.9
	載客量	18.5	0	71.5
6. 海底隧道(收費廣場至南面入口)				
0700 - 0800	比例 (%)	2.8	0	5.2
	載客量	10.1	0	61.6
0800 - 0900	比例 (%)	2.7	0	6.2
	載客量	14.0	0	70.0
0900 - 1000	比例 (%)	3.1	0	6.7
	載客量	9.3	0	38.0
1600 - 1700	比例 (%)	3.2	0	5.2
	載客量	5.7	0	46.7
1700 - 1800	比例 (%)	6.0	0	5.9
	載客量	20.2	0	58.5
1800 - 1900	比例 (%)	4.7	0	5.7
	載客量	16.7	0	85.8

時間／道路		巴士		
		非專營巴士	專營巴士 ^{註1}	
			單層	雙層
7. 漆咸道北(蕪湖街至康莊道)				
0700 - 0800	比例 (%)	4.8	0	7.0
	載客量	13.8	0	45.3
0800 - 0900	比例 (%)	2.5	0.1	6.0
	載客量	14.6	1.0	52.2
0900 - 1000	比例 (%)	3.0	0.1	6.0
	載客量	9.1	1.0	30.7
1600 - 1700	比例 (%)	3.9	0	5.8
	載客量	10.2	0	35.9
1700 - 1800	比例 (%)	5.0	0	5.4
	載客量	14.4	0	46.4
1800 - 1900	比例 (%)	4.7	0	6.5
	載客量	23.0	0	59.7
8. 葵涌道(葵涌交匯處至荃灣路)				
0700 - 0800	比例 (%)	4.7	0.1	3.9
	載客量	11.9	1.0	59.7
0800 - 0900	比例 (%)	3.0	0	2.9
	載客量	16.9	0	67.1
0900 - 1000	比例 (%)	1.0	0	3.5
	載客量	5.8	0	32.5
1600 - 1700	比例 (%)	2.2	0	3.4
	載客量	6.9	0	41.4
1700 - 1800	比例 (%)	2.7	0.1	3.6
	載客量	12.5	1.0	54.6
1800 - 1900	比例 (%)	2.1	0	3.3
	載客量	11.4	0	72.8
9. 元朗公路(天水圍交匯處至藍地交匯處)				
0700 - 0800	比例 (%)	6.1	0.1	1.3
	載客量	9.6	28.5	25.2
0800 - 0900	比例 (%)	3.6	0.1	0.8
	載客量	14.6	26.0	30.0
0900 - 1000	比例 (%)	3.2	0.1	1.3
	載客量	14.7	21.5	15.1
1600 - 1700	比例 (%)	3.7	0.1	1.2
	載客量	17.3	32.0	29.7
1700 - 1800	比例 (%)	3.1	0.1	1.3
	載客量	17.3	29.1	27.0
1800 - 1900	比例 (%)	3.0	0.1	1.0
	載客量	12.5	36.0	32.7

時間／道路		巴士		
		非專營巴士	專營巴士 ^{註 1}	
			單層	雙層
10. 青朗公路－汀九橋(青衣西北交匯處至屯門公路)				
0700 - 0800	比例 (%)	2.9	0	4.5
	載客量	23.3	0	69.8
0800 - 0900	比例 (%)	3.8	0	4.1
	載客量	24.4	0	75.3
0900 - 1000	比例 (%)	2.0	0	4.2
	載客量	13.5	0	43.4
1600 - 1700	比例 (%)	2.9	0	3.8
	載客量	14.9	0	39.1
1700 - 1800	比例 (%)	2.6	0	4.0
	載客量	13.2	0	56.6
1800 - 1900	比例 (%)	3.4	0	4.3
	載客量	24.9	0	70.3

註 1： 單層指單層巴士；雙層指雙層巴士。

註 2： 比例為有關巴士數量佔車輛總數的百分比。

註 3： 巴士平均載客量(按人數計算)包括司機及乘客。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：5171)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

請根據交通統計年報的資料，按小時列出各調查區線(Cordon)中，私家車車輛在各主要道路的載客率(Occupancy Rate)及佔用路面的比例(Proportion)。

提問人：譚文豪議員 (立法會內部參考編號：626)

答覆：

鑑於在各調查區線中主要道路上的調查站有超過100個，涉及的數據繁多，這答覆只載列根據2018年交通統計年報在調查區線中錄得車流量最高的10個調查站的資料。這些調查站於早上繁忙時段(上午7時至10時)及傍晚繁忙時段(下午4時至7時)錄得的私家車平均載客量及其佔車輛總數的百分比載列於附件。

時間／道路		私家車
1. 觀塘道(坪石邨東端至偉業街天橋)		
0700 - 0800	比例 ^{註 1} (%)	34.8
	載客量 ^{註 2}	1.4
0800 - 0900	比例 (%)	39.1
	載客量	1.4
0900 - 1000	比例 (%)	35.0
	載客量	1.3
1600 - 1700	比例 (%)	38.3
	載客量	1.4
1700 - 1800	比例 (%)	42.8
	載客量	1.3
1800 - 1900	比例 (%)	52.8
	載客量	1.3
2. 維園道(告士打道至東區走廊)		
0700 - 0800	比例 (%)	35.9
	載客量	1.3
0800 - 0900	比例 (%)	44.5
	載客量	1.3
0900 - 1000	比例 (%)	44.6
	載客量	1.4
1600 - 1700	比例 (%)	48.7
	載客量	1.5
1700 - 1800	比例 (%)	47.6
	載客量	1.4
1800 - 1900	比例 (%)	51.6
	載客量	1.3
3. 夏慤道(添馬街至軍器廠街)		
0700 - 0800	比例 (%)	33.1
	載客量	1.4
0800 - 0900	比例 (%)	45.8
	載客量	1.3
0900 - 1000	比例 (%)	41.5
	載客量	1.4
1600 - 1700	比例 (%)	45.7
	載客量	1.4
1700 - 1800	比例 (%)	49.1
	載客量	1.6
1800 - 1900	比例 (%)	55.9
	載客量	1.2

時間／道路		私家車
4. 屯門公路(深井至青朗公路－汀九橋)		
0700 - 0800	比例 (%)	50.9
	載客量	1.5
0800 - 0900	比例 (%)	49.7
	載客量	1.3
0900 - 1000	比例 (%)	36.2
	載客量	1.3
1600 - 1700	比例 (%)	38.4
	載客量	1.3
1700 - 1800	比例 (%)	45.2
	載客量	1.2
1800 - 1900	比例 (%)	59.0
	載客量	1.3
5. 吐露港公路(馬料水交匯處北至完善路交匯處)		
0700 - 0800	比例 (%)	58.7
	載客量	1.2
0800 - 0900	比例 (%)	61.0
	載客量	1.3
0900 - 1000	比例 (%)	47.9
	載客量	1.2
1600 - 1700	比例 (%)	45.9
	載客量	1.3
1700 - 1800	比例 (%)	53.3
	載客量	1.2
1800 - 1900	比例 (%)	66.9
	載客量	1.3
6. 海底隧道(收費廣場至南面入口)		
0700 - 0800	比例 (%)	44.8
	載客量	1.3
0800 - 0900	比例 (%)	51.6
	載客量	1.3
0900 - 1000	比例 (%)	35.1
	載客量	1.3
1600 - 1700	比例 (%)	39.5
	載客量	1.4
1700 - 1800	比例 (%)	52.0
	載客量	1.3
1800 - 1900	比例 (%)	52.9
	載客量	1.4

時間／道路		私家車
7. 漆咸道北(蕪湖街至康莊道)		
0700 - 0800	比例 (%)	33.8
	載客量	1.3
0800 - 0900	比例 (%)	49.4
	載客量	1.3
0900 - 1000	比例 (%)	38.0
	載客量	1.2
1600 - 1700	比例 (%)	37.4
	載客量	1.4
1700 - 1800	比例 (%)	39.1
	載客量	1.5
1800 - 1900	比例 (%)	44.1
	載客量	1.4
8. 葵涌道(葵涌交匯處至荃灣路)		
0700 - 0800	比例 (%)	30.0
	載客量	1.1
0800 - 0900	比例 (%)	41.0
	載客量	1.2
0900 - 1000	比例 (%)	32.6
	載客量	1.3
1600 - 1700	比例 (%)	35.6
	載客量	1.2
1700 - 1800	比例 (%)	37.6
	載客量	1.3
1800 - 1900	比例 (%)	48.5
	載客量	1.2
9. 元朗公路(天水圍交匯處至藍地交匯處)		
0700 - 0800	比例 (%)	38.1
	載客量	1.2
0800 - 0900	比例 (%)	47.4
	載客量	1.3
0900 - 1000	比例 (%)	36.6
	載客量	1.3
1600 - 1700	比例 (%)	36.5
	載客量	1.5
1700 - 1800	比例 (%)	40.7
	載客量	1.4
1800 - 1900	比例 (%)	56.2
	載客量	1.4

時間／道路		私家車
10. 青朗公路－汀九橋(青衣西北交匯處至屯門公路)		
0700 - 0800	比例 (%)	48.9
	載客量	1.4
0800 - 0900	比例 (%)	49.7
	載客量	1.3
0900 - 1000	比例 (%)	38.7
	載客量	1.4
1600 - 1700	比例 (%)	42.1
	載客量	1.4
1700 - 1800	比例 (%)	42.8
	載客量	1.5
1800 - 1900	比例 (%)	55.5
	載客量	1.3

註 1： 比例為有關私家車數量佔車輛總數的百分比。

註 2： 私家車平均載客量(按人數計算)包括司機及乘客。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：5172)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

現時專營巴士公司開設「專營巴士豁免隧道費基金」(基金)，以存入使用政府收費隧道及道路時獲豁免收費所節省開支。

請列出本港各專營巴士公司「專營巴士豁免隧道費基金」的最新盈餘。

提問人：譚文豪議員 (立法會內部參考編號：627)

答覆：

根據基金的安排，由2019年2月17日起，所有專營巴士均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理據上調車費時，該專營巴士營辦商須先利用基金結餘抵銷加幅，以降低乘客所需承擔的車費加幅。另一方面，如專營巴士營辦商所節省的隧道費／使用費超逾政府為其設定的上限，則其節省的款項會透過票價優惠回饋乘客。

城巴有限公司(香港島及過海巴士網絡專營權)(城巴(專營權一))和新世界第一巴士服務有限公司(新巴)在2019年1月20日上調車費時，因計及基金的紓緩作用，乘客所需承擔的整體加權平均票價加幅由9.9%分別降至7%和5.6%。自基金開始實施以來，截至2020年1月31日，城巴(專營權一)及新巴分別從基金提取共33,210,000元及42,770,000元，用以調低上述票價加幅。

截至2020年1月31日，各專營巴士公司的基金結餘表列如下：

巴士公司	結餘(千元)
九龍巴士(一九三三)有限公司	186,976
新世界第一巴士服務有限公司	1,744
城巴有限公司(香港島及過海巴士網絡專營權)	2,559
城巴有限公司(機場及北大嶼山巴士網絡專營權)	19,951
龍運巴士有限公司	28,402
新大嶼山巴士(1973)有限公司	10

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：5173)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

綱領一於2020-21年的預算較往年大增6成，請問原因為何？

提問人：譚文豪議員 (立法會內部參考編號：628)

答覆：

綱領(1)提及2020-21年度的撥款較2019-20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)淨開設38個職位，以執行與專營巴士安全、各項泊車位項目、「香港好·易行」、渡輪服務特別協助措施和船隻資助計劃、不停車繳費系統及智慧交通基金有關的新措施，並加強公共運輸規劃；以及(ii)計及2019-20年度填補職位空缺的全年費用	44.3
為以下項目增加撥款：(i)將特別協助措施的適用範圍由6條離島渡輪航線擴展至其他離島渡輪航線；以及(ii)向運輸業界提供燃料補貼或一筆過補貼所需的行政費用	58.3
為以下項目增加撥款：(i)資助專營巴士公司在現有巴士安裝合適的安全裝置；(ii)成立智慧交通基金；以及(iii)繼續在延續牌照期(2020-21年度)內為6條主要離島渡輪航線提供特別協助措施	288.4
為以下項目增加撥款：(i)專線小巴提供實時到站資訊；以及(ii)在馬鞍山市中心公共交通總站提供電子乘客資訊系統	7.0
總額	398.0

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：5174)

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 (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

綱領一指如獲得立法會批准撥款，將進行《跨越2030年的主要幹道策略性研究》，可否提供有關研究詳情，包括研究範圍、開支、以及何時諮詢立法會？

提問人：譚文豪議員 (立法會內部參考編號：629)

答覆：

運輸署計劃根據發展局和規劃署現正進行的《香港2030+：跨越2030年的規劃遠景與策略》(《香港2030+》)規劃研究所設定的整體土地規劃，推展《跨越2030年的主要幹道策略性研究》(該研究)。運輸署會根據最新的規劃資料，檢視本港2031年至2041年或以後的主要幹道的供求，並會因應《香港2030+》規劃研究的最終發展策略，展開策略性研究，以確保主要幹道的規劃能配合香港整體長遠土地發展的需要。運輸署亦會檢視擬議運輸基建對現有運輸網絡的影響，以便擬訂相應的對策。

由於《香港2030+》規劃研究尚未完成，運輸署會在稍後就該研究申請撥款批准，並會在獲得撥款後盡快展開該研究。該研究將需時約27個月完成。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：5175)

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 (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

綱領四於2020-21年的預算較往年修訂預算大增91%，原因為何？

提問人：譚文豪議員 (立法會內部參考編號：630)

答覆：

綱領(4)提及2020-21年度的撥款較2019-20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)新啓用的龍山隧道和長山隧道的新管理、營運及維修合約；(ii)青沙管制區的管理、營運及維修合約續期後的合約費用有所增加；(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擬議隧道費豁免安排而有所增加；以及(iv) 預期屯門至赤鱸角的隧道在2020-21年度開通後所需的經常運作開支	253.6
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方面增加撥款	346.3
為以下項目增加撥款：(i)為開發不停車繳費系統、推行「智慧出行」新措施，以及為屯門至赤鱸角連接路預期在2020-21年度開通進行所需的籌備工作而淨開設15個職位；以及(ii)計及2019-20年度填補職位空缺的全年費用	16.2
總額	616.1

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：5176)

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 (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

綱領六的來年預算較往年修訂預算上升73%，原因為何？

提問人：譚文豪議員 (立法會內部參考編號：631)

答覆：

2020-21年度的預算開支有所增加，主要由於政府由2020年1月1日起優化公共交通費用補貼計劃，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。受2019年下半年公眾活動以及2020年1月底以來2019冠狀病毒病疫情擴散的影響，乘客人次有所下降，公共交通開支亦因而減少。這是我們在編製2020-21年度的預算補貼金額時並未計及的因素，而相關的實際影響在現階段未能確定。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：5177)

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 (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

現時，香港以外，包括中國內地政府部門等等的車輛只須領取國際通行許可證(俗稱FV/FU車牌)，無須在本港登記和領牌便可在本港行駛。請告知本會：

(a) 過去五年，每年國際通行許可證的申請情況：

年份	全年接獲申請數字	全年獲批申請數字	全年拒絕申請數字	截至年底處理中個案數字	直至年底生效許可證數字
2015					
2016					
2017					
2018					
2019					

(b)(i) 現時，哪些國家／地區的申請者能夠在香港申請國際通行許可證？請逐一列出合資格申請的國家／地區及過往5年的申請數字：

國家／地區	獲批數字				
	2015	2016	2017	2018	2019
例：中國內地					

(ii) 運輸署接獲申請後，會以什麼準則審批？

(c) 請按年提供2015年－2019年獲發國際通行許可證的內地政府、直屬部門或企業單位的名稱及車輛數目。

內地政府、直屬部門或企業單位的名稱	車輛數目				
	2015	2016	2017	2018	2019

提問人：譚文豪議員（立法會內部參考編號：632）

答覆：

- (a) 運輸署只備存接獲並批准的國際通行許可證申請數字，以及簽發的有效國際通行許可證數字。過去5年這些資料載列如下：

年份	在該年接獲並批准的申請數目	簽發的有效許可證數目(截至年底)
2015	3 317	2 842
2016	3 742	3 146
2017	4 151	3 396
2018	5 752	4 817
2019	7 266	5 487

註：在該年接獲並批准的申請數目多於截至同年年底所簽發的許可證數目，是由於部分許可證持有人在獲發許可證的同一年申請更換車輛。在這情況下，持有人須申領新的許可證，而原有的許可證將告無效。

- (b)(i) 現行法例對國際通行許可證申請人所屬國家／地區不設限制。過去5年，按申請人所屬國家／地區劃分的獲批准國際通行許可證申請數目如下：

國家／地區	獲批准的申請數目				
	2015	2016	2017	2018	2019
加拿大	0	1	1	0	2
德國	0	0	1	0	0
澳門	0	0	0	471	1 043
中國內地	3 314	3 740	4 147	5 273	6 216
馬來西亞	0	0	0	4	0
新西蘭	0	0	0	2	5
新加坡	3	0	0	1	0
瑞典	0	0	2	0	0
瑞士	0	1	0	0	0
英國	0	0	0	1	0

- (b)(ii) 根據《道路交通(車輛登記及領牌)規例》(第374E章)第31條，申請人可就由境外帶入香港的汽車申請國際通行許可證，以在港短暫逗留不超過12個月。在審理國際通行許可證的申請時，運輸署會審視該車輛的相關細節，包括車主、車輛類型及使用性質的資料。
- (c) 在過去5年，按內地公務車輛及內地商務車輛類別劃分，持有有效國際通行許可證的車輛數目如下：

類別	持有有效國際通行許可證的車輛數目 (截至年底)				
	2015	2016	2017	2018	2019
內地公務車輛	1 107	1 080	1 071	1 101	1 119
內地商務車輛	1 735	2 066	2 325	3 258	3 717

註：運輸署不能提供獲發國際通行許可證的個別內地政府部門或企業單位的名稱，因為國際通行許可證申請人的個人資料只可用作處理及簽發國際通行許可證。根據《個人資料(私隱)條例》(第486章)的規定，如未得申請人表明同意，該資料不得用作其他用途或向第三者披露。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2720)

總目： (186) 運輸署

分目： (166) 政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃

綱領： (5) 為殘疾人士提供的運輸服務和政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃

管制人員： 運輸署署長 (陳美寶)

局長： 勞工及福利局局長

問題：

就「公共交通票價優惠計劃」(優惠計劃)，以及落實將優惠計劃合資格年齡由現時65歲降低至60歲的措施，請問當局：

- (1) 過去2年，各項交通工具，平均每日使用2元乘車優惠的次數是多少，佔該交通工具每日平均的客流量百份比多少；
- (2) 當局有否估算在約60萬名60至64歲長者納入計劃後，各交通工具的客流量將會增加多少；如沒有有關估算，未來一年是否可以作出有關研究；
- (3) 因長者未必清楚不同交通路線的原來收費，故有意見認為2元乘車優惠可能令交通營運商在收取政府的車費差額補貼上得益，也有意見指優惠令長者多了在繁忙時間使用交通工具，間接增加了車程時間，對於該些問題，政府在全面檢討計劃時如何處理？

提問人：郭偉強議員 (立法會內部參考編號：31)

答覆：

所需資料提供如下：

(1)

在過去2年，按年使用優惠計劃的平均每日乘客人次和優惠計劃下平均每日乘客人次佔有關公共交通工具平均每日總乘客人次比率的情況如下：

公共交通營辦商	曆年	使用優惠計劃的平均每日乘客人次	優惠計劃下平均每日乘客人次佔有關公共交通工具平均每日總乘客人次比率
香港鐵路有限公司	2018	449 000	8%
	2019	518 000	10%
專營巴士營辦商	2018	582 000	14%
	2019	609 000	15%
渡輪營辦商	2018	7 800	6%
	2019	8 200	7%
專線小巴營辦商	2018	274 000	18%
	2019	289 000	19% ^(註1)

^(註1)由於2019年專線小巴平均每日乘客總人次為臨時數字，因此有關乘客人次比率亦為臨時數字。

(2)及(3)

政府正透過聘請顧問協助檢討優惠計劃，預計今年年中完成計劃檢討，屆時會交代各項改善建議的實行安排。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1870)

總目： (186) 運輸署

分目： (166) 政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃

綱領： (5) 為殘疾人士提供的運輸服務和政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃

管制人員： 運輸署署長 (陳美寶)

局長： 勞工及福利局局長

問題：

長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃(優惠計劃)的合資格年齡由現時65歲降低至60歲，可否告知本會：

- (1) 2020-2021年度計劃涉及的行政費用和人手編制；
- (2) 2020-2021年度全年預算運作開支為何；以及
- (3) 當局有何監管措施，確保公帑運用得宜及避免遭濫用？過去1年，有否發現濫用個案；如有，詳情為何？

提問人： 劉業強議員 (立法會內部參考編號：20)

答覆：

所需資料提供如下：

(1)及(2)

在2020-21年度，優惠計劃的人手編制預算有16個職位，全年運作開支預算約為17.2億元，其中經常行政開支約為0.5億元及政府向參與優惠計劃的公共交通營辦商發還在優惠計劃下少收的車／船費收入約為16.7億元。政府正透過聘請顧問協助檢討優惠計劃，預計今年年中完成計劃檢討，屆時會交代各項改善建議的實行安排。

(3)

政府一直密切監察優惠計劃的實施情況。在實施優惠計劃時，運輸署已要求公共交通營辦商加強執行查票及查核乘客身分的工作，並安排調查，監察情況。各公共交通營辦商亦有加強宣傳，提醒乘客必須誠實繳付應付的車／船費。現時，港鐵公司若發現有不合資格的乘客享用優惠票價，會要求有關乘客繳交附加費，甚至對其作出檢控；巴士司機或巴士公司外勤人員、渡輪公司職員及專線小巴司機，亦會監察上車／船的乘客，若發現有不合資格的乘客享用優惠計劃，公司一般會要求有關乘客補付應繳的車／船費，視乎情況，會將個別個案轉交警方處理。在運輸署安排的調查中，曾發現有個別不合資格的乘客濫用優惠計劃，而所有涉事的乘客已即時補付應繳的車／船費。運輸署亦已從發還予有關營辦商的金額中扣除相關個案的車／船票費差額，並未涉及有政府的資助。

此外，運輸署亦監察各公共交通營辦商在推行優惠計劃時的情況，以防止優惠計劃被濫用。運輸署已與各參與優惠計劃的公共交通營辦商制定一系列監管措施，包括訂制一套審計準則以加強內部監控系統，並派員實地檢查各公共交通營辦商採用的內部控制程序。運輸署也定期查核由公共交通營辦商及八達通有限公司提交有關優惠計劃的記錄及報表，若發現懷疑個案，會轉交警方跟進。在2019年，運輸署在檢視相關報表時，曾發現1宗異常個案，已轉交警方跟進；警方其後提出檢控，而涉案中的2名小巴司機亦已被判定罪成，有關營辦商其後已將涉案的票價差額交還政府。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2201)

總目： (186) 運輸署

分目： (166) 政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃

綱領： (5) 為殘疾人士提供的運輸服務和政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃

管制人員： 運輸署署長 (陳美寶)

局長： 勞工及福利局局長

問題：

近年，政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃(優惠計劃)開支不斷上升。就此，請告知本會：

1. 過去三年，資助額最高的十條專營巴士、渡輪及綠色專線小巴路線資料，請按下表回答：

專營巴士 -九巴			
2017	資助額最高路線：	每年資助額	每日平均使用人數
2018			
2019			

專營巴士 -城巴			
2017	資助額最高路線：	每年資助額	每日平均使用人數
2018			
2019			

專營巴士 -新巴			
2017	資助額最高路 線：	每年資助額	每日平均使用人數
2018			
2019			

專營巴士 -龍運巴士			
2017	資助額最高路 線：	每年資助額	每日平均使用人數
2018			
2019			

專營巴士 -新大嶼山巴士			
2017	資助額最高路 線：	每年資助額	每日平均使用人數
2018			
2019			

九龍區專線小巴			
2017	資助額最高路 線：	每年資助額	每日平均使用人數
2018			
2019			

港島區專線小巴			
2017	資助額最高路 線：	每年資助額	每日平均使用人數
2018			
2019			

新界區專線小巴			
2017	資助額最高路 線：	每年資助額	每日平均使用人數
2018			
2019			

渡輪			
2017	資助額最高路 線：	每年資助額	每日平均使用人數
2018			
2019			

2. 請當局提供過去3年以下數字：

a. 使用長者八達通

	每年使用 在補貼優 惠計劃乘 坐九巴補 貼開支	每年使用 優惠計劃 乘坐九巴 的人數	每年每人 平均使用 計劃乘坐 九巴的次 數	每人每日 平均使用 計劃次數	每人每日 平均使用 計劃平均 補貼
2017					
2018					
2019					

	每年使用在補貼優惠計劃乘坐城巴補貼開支	每年使用優惠計劃乘坐城巴的人數	每年每人平均使用計劃乘坐城巴的次數	每人每日平均使用計劃次數	每人每日平均使用計劃平均補貼
2017					
2018					
2019					

	每年使用在補貼優惠計劃乘坐新巴補貼開支	每年使用優惠計劃乘坐新巴的人數	每年每人平均使用計劃乘坐新巴的次數	每人每日平均使用計劃次數	每人每日平均使用計劃平均補貼
2017					
2018					
2019					

	每年使用在補貼優惠計劃乘坐龍運巴士補貼開支	每年使用優惠計劃乘坐龍運巴士的人數	每年每人平均使用計劃乘坐龍運巴士的次數	每人每日平均使用計劃次數	每人每日平均使用計劃平均補貼
2017					
2018					
2019					

	每年使用在補貼優惠計劃乘坐新大嶼山巴士補貼開支	每年使用優惠計劃乘坐新大嶼山巴士的人數	每年每人平均使用計劃乘坐新大嶼山巴士的次數	每人每日平均使用計劃次數	每人每日平均使用計劃平均補貼
2017					
2018					
2019					

	每年使用 在補貼優 惠計劃乘 坐港鐵補 貼開支	每年使用 優惠計劃 乘坐港鐵 的人數	每年每人 平均使用 計劃乘坐 港鐵的次 數	每人每日 平均使用 計劃次數	每人每日 平均使用 計劃平均 補貼
2017					
2018					
2019					

	每年使用 在補貼優 惠計劃乘 坐綠色專 線小巴補 貼開支	每年使用 優惠計劃 乘坐綠色 專線小巴 的人數	每年每人 平均使用 計劃乘坐 綠色專線 小巴的次 數	每人每日 平均使用 計劃次數	每人每日 平均使用 計劃平均 補貼
2017					
2018					
2019					

	每年使用 在補貼優 惠計劃乘 坐非專線 小巴補貼 開支	每年使用 優惠計劃 乘坐非專 線小巴的 人數	每年每人 平均使用 計劃乘坐 非專線小 巴的次數	每人每日 平均使用 計劃次數	每人每日 平均使用 計劃平均 補貼
2017					
2018					
2019					

	每年使用 在補貼優 惠計劃乘 坐渡輪補 貼開支	每年使用 優惠計劃 乘坐渡輪 的人數	每年每人 平均使用 計劃乘坐 渡輪的次 數	每人每日 平均使用 計劃次數	每人每日 平均使用 計劃平均 補貼
2017					
2018					
2019					

b. 使用已加註長者及合資格殘疾人士身份的個人八達通人士

	每年使用在補貼優惠計劃乘坐九巴補貼開支	每年使用優惠計劃乘坐九巴的人數	每年每人平均使用計劃乘坐九巴的次數	每人每日平均使用計劃次數	每人每日平均使用計劃平均補貼
2017					
2018					
2019					

	每年使用在補貼優惠計劃乘坐城巴補貼開支	每年使用優惠計劃乘坐城巴的人數	每年每人平均使用計劃乘坐城巴的次數	每人每日平均使用計劃次數	每人每日平均使用計劃平均補貼
2017					
2018					
2019					

	每年使用在補貼優惠計劃乘坐新巴補貼開支	每年使用優惠計劃乘坐新巴的人數	每年每人平均使用計劃乘坐新巴的次數	每人每日平均使用計劃次數	每人每日平均使用計劃平均補貼
2017					
2018					
2019					

	每年使用在補貼優惠計劃乘坐龍運巴士補貼開支	每年使用優惠計劃乘坐龍運巴士的人數	每年每人平均使用計劃乘坐龍運巴士的次數	每人每日平均使用計劃次數	每人每日平均使用計劃平均補貼
2017					
2018					
2019					

	每年使用優 在補貼計劃 乘坐新大嶼 山巴士補 貼開支	每年使用 優惠計劃 乘坐新大 嶼山巴士 的人數	每年每人 平均使用 計劃新大 嶼山巴士 的次數	每人每日 平均使用 計劃次數	每人每日 平均使用 計劃平均 補貼
2017					
2018					
2019					

	每年使用優 在補貼計劃 乘坐港鐵 貼開支	每年使用 優惠計劃 乘坐港鐵 的人數	每年每人 平均使用 計劃港鐵 的次數	每人每日 平均使用 計劃次數	每人每日 平均使用 計劃平均 補貼
2017					
2018					
2019					

	每年使用優 在補貼計劃 乘坐綠色 專線小巴 貼開支	每年使用 優惠計劃 乘坐綠色 專線小巴 的人數	每年每人 平均使用 計劃乘坐 綠色專線 小巴的次 數	每人每日 平均使用 計劃次數	每人每日 平均使用 計劃平均 補貼
2017					
2018					
2019					

	每年使用優 在補貼計劃 乘坐富裕 小輪有限 公司補 貼開支	每年使用 優惠計劃 乘坐富裕 小輪有限 公司的人 數	每年每人 平均使用 計劃乘坐 富裕小輪 公司的次 數	每人每日 平均使用 計劃次數	每人每日 平均使用 計劃平均 補貼
2017					
2018					
2019					

	每年使用優 在補貼計 惠坐新世 計第一服 務公司開 支	每年使用 優惠計 乘坐新 界第一 輪服務 公司人 數	每年每人 平均使 用計 新世 一渡有 限公 司的次 數	每人每日 平均使 用計 劃次 數	每人每日 平均使 用計 劃平 均補 貼
2017					
2018					
2019					

	每年使用優 在補貼計 惠坐珊瑚 船務有 限公司 開支	每年使用 優惠計 乘坐珊 瑚海船 務有限 公司人 數	每年每人 平均使 用計 劃珊 瑚海船 務有限 公司 的次 數	每人每日 平均使 用計 劃次 數	每人每日 平均使 用計 劃平 均補 貼
2017					
2018					
2019					

	每年使用優 在補貼計 惠坐港九 小輪補 貼開 支	每年使用 優惠計 乘坐港 九小輪 的人 數	每年每人 平均使 用計 劃港 九小輪 的次 數	每人每日 平均使 用計 劃次 數	每人每日 平均使 用計 劃平 均補 貼
2017					
2018					
2019					

	每年使用優 在補貼計 惠坐愉景 灣航運 服務有 限公司 補貼開 支	每年使用 優惠計 乘坐愉 景灣航 運有限 公司人 數	每年每人 平均使 用計 劃愉 景灣航 運服務 有限公 司的次 數	每人每日 平均使 用計 劃次 數	每人每日 平均使 用計 劃平 均補 貼
2017					
2018					
2019					

	每年使用優 在補貼計劃 坐客公司開 支	每年使用優 乘坐客公 限人數	每年使用優 乘坐客公 限公司的 次數	每年每人 平均使用 計劃乘 坐客公 限公司的 次數	每人每日 平均使用 計劃次 數	每人每日 平均使用 計劃平 均補貼
2017						
2018						
2019						

	每年使用優 在補貼計劃 坐渡公司補 貼開支	每年使用優 乘坐街公 限公司數	每年每人 平均使用 計劃乘 坐街公 限公司的 次數	每人每日 平均使用 計劃次 數	每人每日 平均使用 計劃平 均補貼
2017					
2018					
2019					

	每年使用優 在補貼計劃 坐全記公 限公司補 貼開支	每年使用優 乘坐全記 渡有限公司 的人數	每年每人 平均使用 計劃乘 坐全記 渡有限公司 的次數	每人每日 平均使用 計劃次 數	每人每日 平均使用 計劃平 均補貼
2017					
2018					
2019					

	每年使用優 在補貼計劃 坐翠華船 務有限公司 補貼開 支	每年使用優 乘坐船公 限公司的 人數	每年每人 平均使用 計劃乘 坐船公 限公司的 次數	每人每日 平均使用 計劃次 數	每人每日 平均使用 計劃平 均補貼
2017					
2018					
2019					

	每年使用在補貼優惠計劃乘坐其它公司補貼開支	每年使用優惠計劃乘坐其它公司的人數	每年每人平均使用計劃乘坐其它公司的次數	每人每日平均使用計劃次數	每人每日平均使用計劃平均補貼
2017					
2018					
2019					

3. 使用長者八達通或使用已加註長者及合資格殘疾人士身份的個人八達通人士，乘搭過境路線資料，請按下表回答：

a. 使用長者八達通

	使用在補貼優惠計劃乘坐巴過境的路線的開支	使用優惠計劃乘坐巴過境的人次	使用在補貼優惠計劃乘坐新大嶼山過境的路線的開支	使用優惠計劃乘坐新大嶼山過境的人次	使用在補貼優惠計劃乘坐巴過境的路線的開支	使用優惠計劃乘坐巴過境的人次
2017						
2018						
2019						

b. 使用已加註長者及合資格殘疾人士身份的個人八達通人士

	使用在補貼優惠計劃乘坐巴過境的路線的開支	使用優惠計劃乘坐巴過境的人次	使用在補貼優惠計劃乘坐新大嶼山過境的路線的開支	使用優惠計劃乘坐新大嶼山過境的人次	使用在補貼優惠計劃乘坐巴過境的路線的開支	使用優惠計劃乘坐巴過境的人次
2017						
2018						
2019						

提問人：毛孟靜議員（立法會內部參考編號：29）

答覆：

(1)及(2)

目前，優惠計劃涵蓋鐵路、專營巴士、專線小巴和渡輪服務。在優惠計劃下，長者須使用長者八達通或個人八達通，而合資格殘疾人士則須使用註有「殘疾人士身分」的個人八達通，以享用優惠計劃下的票價優惠。

政府沒有備存享用優惠計劃的長者中，使用長者八達通和個人八達通的人次分項資料，每名受惠人士使用優惠計劃的次數，以及個別公共交通路線資助額等資料。由於政府沒有備存按個別路線／航線向相關公共交通營辦商發還因在推行優惠計劃而少收的車／船費收入的資料，因此未能提供有關獲發還少收的車／船費收入最多的十條路線／航線及其相關乘客人次的資料。

然而，在過去3年，按有關營辦商使用優惠計劃的平均每日乘客人次及發還少收的車／船費收入則提供如下：

(i) 使用優惠計劃的平均每日乘客人次

公共交通營辦商	曆年	使用優惠計劃的平均每日乘客人次	
		長者 ^(註1)	合資格殘疾人士 ^(註2)
香港鐵路有限公司	2017	357 000	54 000
	2018	392 000	57 000
	2019	454 000	64 000
九龍巴士(一九三三)有限公司	2017	359 600	49 700
	2018	384 500	52 100
	2019	397 900	53 000
城巴有限公司	2017	50 900	7 400
	2018	55 000	7 900
	2019	61 300	8 300
新世界第一巴士服務有限公司	2017	59 000	7 400
	2018	63 000	7 900
	2019	65 500	8 100

公共交通營辦商	曆年	使用優惠計劃的平均每日乘客人次	
		長者 ^(註1)	合資格殘疾人士 ^(註2)
龍運巴士有限公司	2017	4 600	1 000
	2018	5 200	1 100
	2019	5 700	1 200
新大嶼山巴士(一九七三)有限公司	2017	3 900	900
	2018	4 600	1 100
	2019	6 100	1 500
新世界第一渡輪服務有限公司	2017	3 300	442
	2018	3 300	464
	2019	3 500	498
富裕小輪有限公司	2017	187	19
	2018	204	20
	2019	235	23
天星小輪有限公司 ^(註3)	2017	-	68
	2018	-	106
	2019	-	100
珊瑚海船務有限公司	2017	103	11
	2018	115	14
	2019	133	18
港九小輪有限公司	2017	748	109
	2018	797	121
	2019	818	123

公共交通營辦商	曆年	使用優惠計劃的平均每日乘客人次	
		長者 ^(註1)	合資格殘疾人士 ^(註2)
愉景灣航運服務有限公司	2017	906	42
	2018	948	51
	2019	968	49
珀麗灣客運有限公司	2017	462	18
	2018	494	19
	2019	519	24
坪洲街渡有限公司	2017	17	<1
	2018	20	1
	2019	21	2
全記渡有限公司	2017	114	9
	2018	117	8
	2019	120	7
翠華船務(香港)有限公司	2017	101	11
	2018	103	14
	2019	115	15
其他渡輪營辦商 ^(註4)	2017	775	98
	2018	806	96
	2019	834	96
專線小巴營辦商	2017	223 000	29 000
	2018	243 000	31 000
	2019	258 000	31 000

(ii) 向公共交通營辦商發還少收的車／船費收入

公共交通營辦商	2017-18 年度 實際 (千元)		2018-19 年度 實際 (千元)		2019-20 年度 修訂預算 (千元)	
	長者 ^(註 1)	合資格 殘疾人士 ^(註 2)	長者 ^(註 1)	合資格 殘疾人士 ^(註 2)	長者 ^(註 1)	合資格 殘疾人士 ^(註 2)
香港鐵路有限公司	231,463	47,898	261,306	53,221	284,541	54,983
九龍巴士(一九三三)有限公司	246,213	100,357	267,362	105,974	276,878	108,077
城巴有限公司	48,582	16,607	53,333	17,752	60,195	19,674
新世界第一巴士服務有限公司	35,067	12,908	37,715	13,675	43,109	15,083
龍運巴士有限公司	7,235	3,254	8,347	3,655	9,059	3,960
新大嶼山巴士(一九七三)有限公司	4,820	1,467	5,774	1,762	6,369	2,028
新世界第一渡輪服務有限公司	10,148	1,461	11,682	1,697	11,444	1,729
富裕小輪有限公司	507	43	565	45	618	53
天星小輪有限公司 ^(註 3)	0	4	0	6	0	5
珊瑚海船務有限公司	95	11	109	13	124	16
港九小輪有限公司	2,796	416	3,046	449	3,137	468
愉景灣航運服務有限公司	5,959	564	6,960	709	7,209	697
珀麗灣客運有限公司	1,326	119	1,425	129	1,463	154
坪洲街渡有限公司	44	2	55	3	55	6
全記渡有限公司	375	16	402	16	423	14
翠華船務(香港)有限公司	271	30	290	42	331	41
其他渡輪營辦商 ^(註 4)	2,964	385	3,215	382	3,465	404
專線小巴營辦商	273,968	36,081	309,079	39,213	348,505	42,737
總計	871,833	221,623	970,665	238,743	1,056,925	250,129

(3)

現時九龍巴士(一九三三)有限公司、城巴有限公司及新大嶼山巴士(一九七三)有限公司均有提供前往落馬洲、深圳灣或港珠澳大橋過境口岸的專營巴士服務(包括第B1、B2、B2P、B2X、B3、B3A、B3M、B3X、B4、B5及B6路線(註5))。過去3年使用優惠計劃乘搭各專營巴士公司提供上述路線服務的平均每日乘客人次，表列如下：

專營巴士營辦商	曆年	使用優惠計劃的平均每日乘客人次	
		長者 ^(註1)	合資格殘疾人士 ^(註2)
九龍巴士(一九三三)有限公司	2017	4 990	410
	2018	4 590	350
	2019	4 880	360
城巴有限公司	2017	2 470	140
	2018	4 750	290
	2019	4 660	310
新大嶼山巴士(一九七三)有限公司	2017	1 790	150
	2018	3 960	310
	2019	4 020	360

政府向相關專營巴士公司發還因在上述路線推行優惠計劃而少收的車費收入，表列如下：

專營巴士營辦商	財政年度	長者 ^(註1) (千元)	合資格殘疾人士 ^(註2) (千元)
九龍巴士(一九三三)有限公司	2017-18	6,901	1,341
	2018-19	6,634	1,189
	2019-20 (截至2019年12月底)	5,171	922
城巴有限公司	2017-18	3,194	442
	2018-19	4,101	598
	2019-20 (截至2019年12月底)	3,943	605
新大嶼山巴士(一九七三)有限公司	2017-18	1,757	358
	2018-19	2,624	567
	2019-20 (截至2019年12月底)	2,449	570

^(註1) 65歲或以上的人士。

^(註2) 65歲以下殘疾程度達100%的綜合社會保障援助受助人，以及同一年齡組別的傷殘津貼受惠人。

- (註3) 天星小輪有限公司為長者提供免費乘搭服務，因此沒有在優惠計劃下的長者乘客人次及沒有發還少收長者乘客的船費收入。
- (註4) 其他渡輪營辦商包括城永有限公司、翠盈船務有限公司及 Islands Ferry Company Limited.
- (註5) 有關的路線資料如下：
- 第B1號路線：天慈邨 — 落馬洲站
 - 第B2號路線：元朗站 — 深圳灣口岸
 - 第B2P號路線：天慈邨巴士總站 — 深圳灣口岸
 - 第B2X號路線：天耀邨巴士總站 — 深圳灣口岸
 - 第B3號路線：屯門碼頭 — 深圳灣口岸
 - 第B3A號路線：山景邨 — 深圳灣口岸
 - 第B3M號路線：深圳灣口岸 — 屯門站公共運輸交匯處(循環線)
 - 第B3X號路線：屯門市中心 — 深圳灣口岸
 - 第B4號路線#：香港國際機場 — 港珠澳大橋香港口岸
 - 第B5號路線#：欣澳站 — 港珠澳大橋香港口岸
 - 第B6號路線#：東涌滿東邨(裕東路) — 港珠澳大橋香港口岸

#第B4、B5及B6路線在2018年10月24日起投入服務

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0022)

總目： (186) 運輸署

分目： (166) 政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃

綱領： (5) 為殘疾人士提供的運輸服務和政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃

管制人員： 運輸署署長 (陳美寶)

局長： 勞工及福利局局長

問題：

有關長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃，綱領(5)項下「2020-21年度需要特別留意的事項」提到，運輸署將跟進落實把優惠計劃合資格年齡由現時65歲降低至60歲的措施，以及優惠計劃全面檢討中的其他建議。就此，請政府告知本委員會：

- (1) 在過去五年，優惠計劃按兩個類別劃分(即長者和合資格殘疾人士)每年的受惠人數、使用計劃的平均每日乘客人次，以及所涉及的開支為何；
- (2) 在未來五年，優惠計劃按年齡組別劃分(即60至64歲人士和65歲或以上人士)的每年預計受惠人數、使用計劃的平均每日乘客人次，以及所涉及的開支為何；
- (3) 將跟進的「其他建議」具體為何；以及
- (4) 鑑於有意見認為，如受惠者乘搭長途公共交通工具(車費大概較高)前往短程目的地，可能導致資源錯配及浪費公帑，政府會否進一步改善優惠計劃？

提問人：石禮謙議員 (立法會內部參考編號：18)

答覆：

(1)

現時「政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」(優惠計劃)下的合資格受惠人士約有150萬人，當中約133萬為長者^(註1)，以及約17萬合資格殘疾人士^(註2)。

在過去5年，按年使用優惠計劃的平均每日乘客人次表列如下：

曆年	使用優惠計劃的平均每日乘客人次	
	長者	合資格殘疾人士
2015	893 000	129 000
2016	974 000	140 000
2017	1 065 000	150 000
2018	1 154 000	159 000
2019	1 256 000	168 000

在過去5年，政府向參與優惠計劃的公共交通營辦商發還在優惠計劃下少收的車／船費收入，按財政年度表列如下：

	長者	合資格殘疾人士
2015-16年度 實際 (千元)	683,146	187,503
2016-17年度 實際 (千元)	784,717	206,312
2017-18年度 實際 (千元)	871,833	221,623
2018-19年度 實際 (千元)	970,665	238,743
2019-20年度 修訂預算(千元)	1,056,925	250,129

(註1) 65歲或以上的人士。

(註2) 65歲以下殘疾程度達100%的綜合社會保障援助受助人，以及同一年齡組別的傷殘津貼受惠人。

(2)至(4)

政府正透過聘請顧問協助檢討優惠計劃，預計今年年中完成計劃檢討，屆時會交代各項改善建議的實行安排。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0894)

總目： (186) 運輸署

分目： (166) 政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃

綱領： (5) 為殘疾人士提供的運輸服務和政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃

管制人員： 運輸署署長 (陳美寶)

局長： 勞工及福利局局長

問題：

就長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃(優惠計劃)，請告知本會：

(1) 過去三年(2017、2018及2019年)，享用計劃的人數，請按各公共交通工具分列；

(2) 在2020-21年度，運輸署將會跟進落實把計劃的合資格年齡由現時65歲降低至60歲，以及全面檢討計劃的其他建議，有關工作的最新進展，包括就計劃的各項建議如把紅色小巴、街渡、居民巴士及短途跨境巴士納入計劃內；另外，有關檢討預計何時完成？

提問人：易志明議員 (立法會內部參考編號：12)

答覆：

(1) 在2017、2018及2019年，按年使用優惠計劃的平均每日乘客人次表列如下：

公共交通營辦商	曆年	使用優惠計劃的平均每日乘客人次
香港鐵路有限公司	2017	411 000
	2018	449 000
	2019	518 000
專營巴士營辦商	2017	544 000
	2018	582 000
	2019	609 000

公共交通營辦商	曆年	使用優惠計劃的 平均每日乘客人次
渡輪營辦商	2017	7 500
	2018	7 800
	2019	8 200
專線小巴營辦商	2017	252 000
	2018	274 000
	2019	289 000

- (2) 政府正透過聘請顧問協助檢討優惠計劃，預計今年年中完成計劃檢討，屆時會交代各項改善建議的實行安排。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：5419)

總目： (186) 運輸署

分目： (166) 政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃

綱領： (5) 為殘疾人士提供的運輸服務和政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃

管制人員： 運輸署署長 (陳美寶)

局長： 勞工及福利局局長

問題：

就長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃，請告知：

- (1) 過往三年同期的各參與計劃的公共交通營辦商的長者及合資格殘疾人士的乘車人次；
- (2) 表列出過去三年，長者和合資格殘疾人士使用港鐵本地服務及專營巴士服務的每日平均人次；
- (3) 各參與計劃的公共交通營辦商截迄今因實施「優惠計劃」而少收的票價差額；
- (4) 各參與計劃的公共交通營辦商的每人次的平均成本及邊際成本。

提問人：張超雄議員 (立法會內部參考編號：1325)

答覆：

所需資料提供如下：

(1)及(2)

在過去3年，使用「政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」(優惠計劃)的平均每日乘客人次如下：

公共交通營辦商	曆年	使用優惠計劃的平均每日乘客人次	
		長者 ^(註1)	合資格殘疾人士 ^(註2)
香港鐵路有限公司 (港鐵公司)	2017	357 000	54 000
	2018	392 000	57 000
	2019	454 000	64 000
專營巴士營辦商	2017	478 000	66 000
	2018	512 000	70 000
	2019	537 000	72 000
渡輪營辦商	2017	6 700	800
	2018	6 900	900
	2019	7 200	1000
專線小巴營辦商	2017	223 000	29 000
	2018	243 000	31 000
	2019	258 000	31 000

(註1) 65歲或以上的人士。

(註2) 65歲以下殘疾程度達100%的綜合社會保障援助受助人，以及同一年齡組別的傷殘津貼受惠人。

(3)

由推出優惠計劃至2020年2月29日為止，政府向參與優惠計劃的公共交通營辦商發還在優惠計劃下少收的車／船費收入的款額如下：

公共交通營辦商	政府向營辦商發還少收的車／船費收入的款額 (截至2020年2月29日) (千元)
港鐵公司	1,763,477
專營巴士營辦商	3,222,766
渡輪營辦商	176,622
專線小巴營辦商	1,499,152
總計	6,662,017

(4)

有關公共交通營辦商表示沒有備存使用優惠計劃每日人次的平均成本及邊際成本數據。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：5420)

總目： (186) 運輸署

分目： (927) 復康巴士服務(整體撥款)

綱領： (5) 為殘疾人士提供的運輸服務和政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃

管制人員： 運輸署署長 (陳美寶)

局長： 勞工及福利局局長

問題：

1. 現時復康巴車輛數目為何？
2. 過去3年，每季總接受預約服務數字？(請分項列出預約用途)
3. 過去3年，每季總拒絕預約服務數字？(請分項列出預約用途)
4. 過去3年，復康巴士車長的流失數目、比例及原因。
5. 過去3年，因為車長不足而需要拒絕服務的數字。
6. 請列出現時合法營運接載輪椅人士的團體或機構或公司名單及其登記可接載輪椅的車輛數目(包括各專營巴士公司)。

提問人：張超雄議員 (立法會內部參考編號：1326)

答覆：

1. 目前，復康巴士的車輛總數為176輛，其中164輛給予香港復康會提供固定路線服務及電話預約服務，而其餘12輛則給予由2019年6月1日開始營運復康巴士服務的冠忠無障礙交通服務有限公司提供穿梭巴士路線服務。
2. 在2017至2019年，按使用服務的目的劃分，每季通過電話預約服務成功預約復康巴士的個案宗數按年表列載於附件一。
3. 在2017至2019年，按使用服務的目的劃分，每季未能通過電話預約服務成功預約復康巴士的個案宗數按年表列載於附件二。
4. 在2017至2019年，2家復康巴士營辦商的司機退休及辭職總人數分別為24名及74名，按年的流失率分別為16.4%、15.4%及24.5%。營辦商沒有備存復康巴士司機辭職原因的記錄。

5. 未能通過電話預約服務成功預約復康巴士涉及不同因素，包括繁忙時段需求殷切。營辦商沒有備存由於復康巴士司機不足以致未能通過電話預約服務成功預約的個案記錄。
6. 由運輸署規管向輪椅使用者提供的交通服務資料詳情載於附件三。除了列表中的各種交通工具，運輸署亦監察香港復康會及冠忠無障礙交通服務有限公司所提供的復康巴士服務的營運。

使用電話預約服務的目的		通過電話預約服務成功預約 復康巴士的個案宗數		
		年份		
		2017	2018	2019
第一季 1-3 月	1. 就診	6 010	6 571	7 199
	2. 參與社交活動	6 220	5 830	6 327
	3. 上學／接受培訓	8 583	7 650	7 529
	4. 康復治療	2 249	2 353	1 897
	5. 上班	419	579	579
	6. 其他	585	574	605
第二季 4-6 月	1. 就診	6 695	7 126	7 636
	2. 參與社交活動	5 659	5 579	6 019
	3. 上學／接受培訓	7 948	7 619	7 400
	4. 康復治療	2 420	2 472	2 054
	5. 上班	493	603	643
	6. 其他	717	658	672
第三季 7-9 月	1. 就診	7 743	8 177	9 979
	2. 參與社交活動	5 592	5 788	5 656
	3. 上學／接受培訓	7 871	7 238	7 822
	4. 康復治療	2 781	2 628	2 112
	5. 上班	541	587	710
	6. 其他	590	613	668
第四季 10-12 月	1. 就診	6 196	7 532	9 884
	2. 參與社交活動	6 359	6 806	5 345
	3. 上學／接受培訓	7 645	7 729	7 207
	4. 康復治療	2 821	2 404	1 945
	5. 上班	542	565	550
	6. 其他	679	571	671
申請總數：		97 358	98 252	101 109

使用電話預約服務的目的		未能通過電話預約服務 成功預約復康巴士的個案宗數		
		年份		
		2017	2018	2019
第一季 1-3 月	1. 就診	973	595	1 658
	2. 參與社交活動	328	509	568
	3. 上學／接受培訓	153	288	408
	4. 康復治療	152	398	277
	5. 上班	14	39	43
	6. 其他	87	102	161
第二季 4-6 月	1. 就診	605	879	1 322
	2. 參與社交活動	245	334	408
	3. 上學／接受培訓	143	238	442
	4. 康復治療	101	280	196
	5. 上班	16	68	129
	6. 其他	62	148	114
第三季 7-9 月	1. 就診	594	815	852
	2. 參與社交活動	204	287	363
	3. 上學／接受培訓	173	257	364
	4. 康復治療	93	223	132
	5. 上班	60	52	124
	6. 其他	57	109	98
第四季 10-12 月	1. 就診	1 255	1 256	1 204
	2. 參與社交活動	541	621	641
	3. 上學／接受培訓	441	479	548
	4. 康復治療	263	360	227
	5. 上班	128	93	123
	6. 其他	115	164	230
申請總數：		6 803	8 594	10 632

運輸服務類別	營辦商	已登記可供輪椅上落的車輛數目 (截至2020年2月底)
專營巴士服務	九龍巴士(一九三三)有限公司	4 176
	城巴有限公司	1 028
	新世界第一巴士服務有限公司	703
	龍運巴士有限公司	279
	新大嶼山巴士(1973)有限公司	98
港鐵巴士	香港鐵路有限公司	165
專線小巴服務	中環專線小巴有限公司	1
	冠志實業有限公司	1
的士服務	的士牌照持有人 ^註	986
出租汽車	個別出租汽車營辦商	31

註：的士牌照以個人／私人公司名義所持有。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：6791)

總目： (186) 運輸署

分目： (166) 政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃

綱領： (5) 為殘疾人士提供的運輸服務和政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃

管制人員： 運輸署署長 (陳美寶)

局長： 勞工及福利局局長

問題：

請列出過去5年，每年成功新申請及正使用殘疾人士2元交通優惠的人數。

提問人：張超雄議員 (立法會內部參考編號：156)

答覆：

在「政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」(優惠計劃)下，合資格的殘疾人士(殘疾程度達100%的綜合社會保障援助受助人，以及傷殘津貼受惠人)須使用註有「殘疾人士身分」的個人八達通，以享用優惠計劃下的票價優惠。現時優惠計劃下的合資格殘疾人士約有17萬，每名合資格殘疾人士可持有不多於一張註有「殘疾人士身分」的個人八達通。

根據香港鐵路有限公司提供的資料，由2015至2019年，按年成功新申請註有「殘疾人士身分」的個人八達通分別約有19 400、18 000、18 900、18 900及19 300宗。

截至2020年2月底，註有有效「殘疾人士身分」的個人八達通約有144 000張。政府沒有每名合資格殘疾人士使用優惠計劃的資料。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：4391)

總目： (186) 運輸署

分目： (166) 政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃

綱領： (5) 為殘疾人士提供的運輸服務和政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃

管制人員： 運輸署署長 (陳美寶)

局長： 勞工及福利局局長

問題：

有關長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃，當局可否告知：

- (a) 過去三個年度，受惠長者及合資格殘疾人士人次分別為何；及
(b) 過去三個年度，涉及總資助為何。

提問人： 鄺俊宇議員 (立法會內部參考編號：38)

答覆：

- (a) 在2017、2018及2019年，使用「政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」(優惠計劃)的平均每日乘客人次如下：

曆年	使用優惠計劃的平均每日乘客人次	
	長者 ^(註1)	合資格殘疾人士 ^(註2)
2017	1 065 000	150 000
2018	1 154 000	159 000
2019	1 256 000	168 000

^(註1) 65歲或以上的人士。

^(註2) 65歲以下殘疾程度達100%的綜合社會保障援助受助人，以及同一年齡組別的傷殘津貼受惠人。

- (b) 在2017-18及2018-19年度，政府向參與優惠計劃的公共交通營辦商發還在優惠計劃下少收的車／船費收入分別為10.9億元及12.1億元。在2019-20年度有關的修訂預算開支為13.1億元。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：6793)

總目： (186) 運輸署

分目： ()

綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照

管制人員： 運輸署署長 (陳美寶)

局長： 財經事務及庫務局局長

問題：

就政府便利合資格殘疾人士駕駛的措施中，請政府提供以下資料：

過去5年，因為殘疾而於購入汽車時申請豁免「汽車首次登記稅」的數量、獲批數量、拒絕批出數量及原因、少收稅款金額。

提問人：張超雄議員(立法會內部參考編號：1338)

答覆：

根據《汽車(首次登記稅)條例》(第330章)第2條及第5條，符合相關定義的傷殘人士，如就汽車申請首次登記時獲運輸署署長信納他適宜駕駛該汽車，而該人士在申請前的五年內沒有為任何汽車辦理豁免汽車首次登記稅手續，便可獲豁免該汽車的應課稅價值中的首30萬元首次登記稅。根據《道路交通條例》(第374章)第2條，「傷殘人士」乃指持有由衛生署署長或醫院管理局所簽署或經他人代其簽署的證明書，說明該人患有永久性疾病或身體傷殘，以致步行有相當困難的人士。

過去五年，符合上述資格的申請人均獲豁免繳交適用的汽車首次登記稅，並無被拒豁免的個案。獲豁免宗數和獲豁免稅款金額表列如下：

年份	獲豁免宗數	獲豁免稅款金額 (百萬元)
2015	167	17.7
2016	159	15.9
2017	176	18.9
2018	162	18.3
2019	147	15.4

管制人員的答覆

(問題編號：S059)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就局方THB(T)172回覆，請告知本會：

- 1 以表格形式列出「以免試簽發方式取得駕駛執照，並在2017至2019年期間涉及交通意外的駕駛人士」所涉死傷數字，包括(i)死亡者、(ii)重傷者、(iii)輕傷者：

原先駕駛執照 簽發國家或地 方	2017	2018	2019
內地	(i) (ii) (iii)		
美國			
加拿大			
英國			
澳洲			
其他			

- 2 表格形式列出「以免試簽發方式取得駕駛執照，並在2017至2019年期間涉及交通意外的駕駛人士」所涉意外碰撞類別，包括(i)車撞行人、(ii)車撞車、(iii)車撞物、(iv)車輛沒有碰撞：

原先駕駛執照 簽發國家或地 方	2017	2018	2019
內地	(i) (ii) (iii) (iv)		
美國			
加拿大			

原先駕駛執照 簽發國家或地 方	2017	2018	2019
英國			
澳洲			
其他			

提問人：朱凱迪議員

答覆：

1. 我們應從涉及相關簽發國家或地方的獲批准免試簽發香港正式駕駛執照總數，理解按駕駛執照簽發國家或地方劃分的意外統計數字。在2017年至2019年的3年間，按駕駛執照簽發國家或地方劃分，獲批准的免試簽發香港正式駕駛執照申請累積數字(截至有關年份年底)如下：

駕駛執照簽發 國家或地方	獲批准的免試簽發香港正式駕駛執照 申請累積數字 ^{註1}		
	2017年	2018年	2019年
內地	267 476	305 373	344 065
美國	34 329	36 559	38 588
加拿大	24 182	25 406	26 482
英國	20 750	22 524	24 378
澳洲	17 663	18 718	19 681
其他	72 477	77 717	82 922

註1：運輸署的車輛牌照及駕駛執照電腦系統在2007年2月提升之前，署方並沒有按申請人所持駕駛執照的簽發國家或地方備存「免試簽發香港正式駕駛執照」的申請數字。因此，有關數字只反映由2007年2月開始的情況。

相應地，在2017年至2019年期間，以免試簽發方式取得駕駛執照的駕駛人士涉及的交通意外的傷亡人數(包括(i)死亡、(ii)重傷及(iii)輕傷)如下：

駕駛執照 簽發國家 或地方	以免試簽發方式取得駕駛執照的駕駛人士 涉及的交通意外的傷亡人數								
	2017年			2018年			2019年		
	死亡	重傷	輕傷	死亡	重傷	輕傷	死亡	重傷	輕傷
內地	0	25	198	2	20	244	1	23	277
美國	1	7	47	0	6	76	1	3	70
加拿大	0	3	47	0	3	62	0	6	54
英國	0	5	54	0	4	67	0	5	80
澳洲	0	5	51	0	3	43	0	4	77

駕駛執照 簽發國家 或地方	以免試簽發方式取得駕駛執照的駕駛人士 涉及的交通意外的傷亡人數								
	2017年			2018年			2019年		
	死亡	重傷	輕傷	死亡	重傷	輕傷	死亡	重傷	輕傷
其他	1	34	174	0	26	264	1	37	396

註2：一宗交通意外或會涉及多於一名以免試簽發方式取得香港正式駕駛執照的駕駛人士。在這種情況下，傷亡數字會分別計入各有關駕駛人士的原有駕駛執照簽發國家或地方。

2. 在2017年至2019年期間，按意外碰撞類別(包括(i)車撞行人；(ii)車撞車；(iii)車撞物；以及(iv)不涉及車輛碰撞)劃分，以免試簽發方式取得駕駛執照的駕駛人士涉及的交通意外數字如下：

駕駛執照 簽發國家或 地方	按意外碰撞類別劃分，以免試簽發方式取得駕駛執照的 駕駛人士涉及的交通意外數字											
	2017年				2018年				2019年			
	車撞行人	車撞車	車撞物	不涉及車輛碰撞	車撞行人	車撞車	車撞物	車輛沒有碰撞	車撞行人	車撞車	車撞物	不涉及車輛碰撞
內地	14	123	3	10	13	143	2	13	19	186	4	15
美國	7	36	0	2	11	53	1	1	9	46	4	3
加拿大	6	27	1	3	3	36	2	3	4	41	0	0
英國	3	32	4	2	5	42	4	1	3	48	2	1
澳洲	4	38	0	1	4	28	2	3	4	42	0	4
其他	16	134	6	27	23	143	10	60	26	234	11	83

註3：「車撞物」意外類別包括車輛碰撞類別不詳的已呈報意外。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：S021)

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 (陳美寶)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

政府表示2019年1月至10月涉及逾期未領取公共交通費用補貼計劃的每月平均受惠人數約為360 000人。請政府告知本會：

1. 是否有評估這數十萬人沒有領取補貼的原因；如有，結論為何；
2. 因有數十萬人沒有領取補貼，平均每月為政府減省多少開支；
3. 補貼計劃現時每月的行政費用為何。

提問人：尹兆堅議員

答覆：

1及2. 在公共交通費用補貼計劃(補貼計劃)下，每月發放的補貼可在3個月內領取。逾80%受惠人士已領取補貼，所涉金額佔總額超過90%。2019年1月至10月平均每月逾期未領取的補貼金額約為1,530萬元。

考慮到部分市民在補貼計劃推行初期未必完全熟悉計劃的運作，我們在2019年5月16日推出臨時特別安排，讓在限期前未領取2019年1月至3月補貼的人士，可申請補領逾期未領取的補貼。在2019年5月16日至8月15日的申請期內，運輸署接獲322宗申請，申領補貼總金額共約23,000元。在這些申請當中，有293名申請人其後領取了共約21,000元補貼。大多數透過這項特別安排申領補貼的人士表示，由於未有察覺領取補貼限期已過，而未有領取補貼。

自補貼計劃推行以來，運輸署一直透過各項宣傳活動，提醒市民在限期內領取補貼。去年，運輸署亦與八達通卡有限公司合作，提升八達通流動應用程式的推播通知功能，提醒登記用戶在限期前及時領取補貼。

政府會繼續留意領取補貼的情況，並會在有需要時進行檢討。

3. 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6,090萬元，即每月約510萬元。

- 完 -