

運輸署
索引
財務委員會

審核二零一四至一五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) 141	1275	陳志全議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB (T) 142	1282	陳志全議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB (T) 143	0432	陳恒鑽議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB (T) 144	0433	陳恒鑽議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB (T) 145	0434	陳恒鑽議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB (T) 146	0646	陳恒鑽議員	186	(4) 運輸服務管理
THB (T) 147	0978	陳恒鑽議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB (T) 148	0110	陳鑑林議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB (T) 149	0111	陳鑑林議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB (T) 150	0112	陳鑑林議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB (T) 151	0114	陳鑑林議員	186	(4) 運輸服務管理
THB (T) 152	0117	陳鑑林議員	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB (T) 153	0118	陳鑑林議員	186	(4) 運輸服務管理
THB (T) 154	0392	陳鑑林議員	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB (T) 155	0394	陳鑑林議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB (T) 156	0402	陳鑑林議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB (T) 157	0407	陳鑑林議員	186	(4) 運輸服務管理
THB (T) 158	2645	何俊仁議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB (T) 159	2646	何俊仁議員	186	(4) 運輸服務管理
THB (T) 160	2647	何俊仁議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB (T) 161	1147	葉劉淑儀議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB (T) 162	1148	葉劉淑儀議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB (T) 163	0969	郭偉強議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB (T) 164	1133	郭偉強議員	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照 (3) 區域交通及運輸服務
THB (T) 165	2327	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) 166	2328	林健鋒議員	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB (T) 167	3128	劉慧卿議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB (T) 168	1298	梁志祥議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB (T) 169	1154	梁繼昌議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB (T) 170	2389	梁美芬議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB (T) 171	0311	麥美娟議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB (T) 172	0533	潘兆平議員	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB (T) 173	0349	石禮謙議員	186	(-) 沒有指定
THB (T) 174	0426	石禮謙議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB (T) 175	0427	石禮謙議員	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB (T) 176	1162	鄧家彪議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB (T) 177	1163	鄧家彪議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB (T) 178	2554	鄧家彪議員	186	(1) 規劃及發展事宜 (3) 區域交通及運輸服務
THB (T) 179	2555	鄧家彪議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB (T) 180	2551	田北俊議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB (T) 181	2552	田北俊議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB (T) 182	2736	湯家驛議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB (T) 183	3191	湯家驛議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB (T) 184	3192	湯家驛議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB (T) 185	3193	湯家驛議員	186	(4) 運輸服務管理
THB (T) 186	3277	湯家驛議員	186	(4) 運輸服務管理
THB (T) 187	2709	謝偉銓議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB (T) 188	2717	謝偉銓議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB (T) 189	3271	王國興議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB (T) 190	3272	王國興議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB (T) 191	1612	胡志偉議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB (T) 192	1613	胡志偉議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB (T) 193	1614	胡志偉議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB (T) 194	1615	胡志偉議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB (T) 195	1616	胡志偉議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB (T) 196	2171	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) 197	2172	易志明議員	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB (T) 198	2173	易志明議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB (T) 199	2174	易志明議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB (T) 200	2177	易志明議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB (T) 201	2182	易志明議員	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB (T) 202	2183	易志明議員	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB (T) 203	2201	易志明議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB (T) 204	2202	易志明議員	186	(4) 運輸服務管理
THB (T) 205	3201	姚思榮議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB (T) 211	1520	胡志偉議員	708	(-) 沒有指定
THB (T) 375	4360	陳志全議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB (T) 376	3810	陳家洛議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB (T) 377	5350	陳偉業議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB (T) 378	5351	陳偉業議員	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB (T) 379	3915	張國柱議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB (T) 380	3916	張國柱議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB (T) 381	3917	張國柱議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB (T) 382	3918	張國柱議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB (T) 383	3919	張國柱議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB (T) 384	3920	張國柱議員	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB (T) 385	4091	張國柱議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB (T) 386	4095	張國柱議員	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB (T) 387	6386	何俊仁議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB (T) 388	6388	何俊仁議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB (T) 389	4135	郭家麒議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB (T) 390	5551	劉慧卿議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB (T) 391	5554	劉慧卿議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB (T) 392	5555	劉慧卿議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB (T) 393	5556	劉慧卿議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB (T) 394	5567	劉慧卿議員	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) 395	5569	劉慧卿議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB (T) 396	5570	劉慧卿議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB (T) 397	5571	劉慧卿議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB (T) 398	5573	劉慧卿議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB (T) 399	5576	劉慧卿議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB (T) 400	5197	毛孟靜議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB (T) 401	6163	莫乃光議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB (T) 402	6164	莫乃光議員	186	(4) 運輸服務管理
THB (T) 403	3357	單仲偕議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB (T) 404	3358	單仲偕議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB (T) 405	3359	單仲偕議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB (T) 406	3363	單仲偕議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB (T) 407	3364	單仲偕議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB (T) 408	3365	單仲偕議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB (T) 409	3366	單仲偕議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB (T) 410	3373	單仲偕議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB (T) 411	3320	鄧家彪議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB (T) 412	5609	涂謹申議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB (T) 413	5610	涂謹申議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB (T) 414	5619	涂謹申議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB (T) 415	5621	涂謹申議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB (T) 416	5676	湯家驛議員	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB (T) 417	5677	湯家驛議員	186	(3) 區域交通及運輸服務 (4) 運輸服務管理
THB (T) 418	6391	湯家驛議員	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB (T) 419	6392	湯家驛議員	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB (T) 420	6393	湯家驛議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB (T) 421	6394	湯家驛議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB (T) 422	3302	謝偉銓議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB (T) 423	4734	王國興議員	186	(-) 沒有指定
THB (T) 424	4735	王國興議員	186	(-) 沒有指定
THB (T) 425	4736	王國興議員	186	(-) 沒有指定

答覆編號	問題編號	委員姓名	總目	綱領
THB (T) 426	4765	王國興議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB (T) 427	4767	王國興議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB (T) 428	4768	王國興議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB (T) 429	4769	王國興議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB (T) 430	5394	黃國健議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB (T) 431	5295	黃毓民議員	186	(-) 沒有指定
THB (T) 432	5016	胡志偉議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB (T) 433	5017	胡志偉議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB (T) 434	5018	胡志偉議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB (T) 435	5019	胡志偉議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB (T) 436	5020	胡志偉議員	186	(4) 運輸服務管理
THB (T) 437	5021	胡志偉議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB (T) 438	5075	胡志偉議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB (T) 439	5076	胡志偉議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB (T) 440	5077	胡志偉議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB (T) 441	5135	胡志偉議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB (T) 444	5890	黃碧雲議員	706	(-) 沒有指定
THB (T) 446	5869	范國威議員	708	(-) 沒有指定
LWB (WW) 0277	1265	陳志全議員	186	(5) 為殘疾人士提供的運輸服務和長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃
LWB (WW) 0278	1276	陳志全議員	186	(5) 為殘疾人士提供的運輸服務和長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃
LWB (WW) 0279	0115	陳鑑林議員	186	(5) 為殘疾人士提供的運輸服務和長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃
LWB (WW) 0280	0116	陳鑑林議員	186	(5) 為殘疾人士提供的運輸服務和長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃

答覆編號	問題編號	委員姓名	總目	綱領
LWB (WW) 0281	2511	張超雄議員	186	(5) 為殘疾人士提供的運輸服務和長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃
LWB (WW) 0282	0772	馮檢基議員	186	(5) 為殘疾人士提供的運輸服務和長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃
LWB (WW) 0283	2805	潘兆平議員	186	(5) 為殘疾人士提供的運輸服務和長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃
LWB (WW) 0284	1158	鄧家彪議員	186	(5) 為殘疾人士提供的運輸服務和長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃
LWB (WW) 0285	1046	王國興議員	186	(5) 為殘疾人士提供的運輸服務和長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃
LWB (WW) 0286	1047	王國興議員	186	(5) 為殘疾人士提供的運輸服務和長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃
LWB (WW) 0287	1073	黃國健議員	186	(5) 為殘疾人士提供的運輸服務和長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃
LWB (WW) 0288	2203	易志明議員	186	(5) 為殘疾人士提供的運輸服務和長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃
LWB (WW) 1021	6373	張超雄議員	186	(5) 為殘疾人士提供的運輸服務和長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃

答覆編號	問題編號	委員姓名	總目	綱領
LWB (WW) 1022	4092	張國柱議員	186	(5) 為殘疾人士提供的運輸服務和長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃
LWB (WW) 1023	4093	張國柱議員	186	(5) 為殘疾人士提供的運輸服務和長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃
LWB (WW) 1024	5718	張國柱議員	186	(5) 為殘疾人士提供的運輸服務和長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃
LWB (WW) 1025	6658	梁國雄議員	186	(5) 為殘疾人士提供的運輸服務和長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃
LWB (WW) 1026	6659	梁國雄議員	186	(5) 為殘疾人士提供的運輸服務和長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃
LWB (WW) 1027	5148	田北俊議員	186	(5) 為殘疾人士提供的運輸服務和長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃
FSTB (Tsy) 056	0393	陳鑑林議員	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
S-THB (T) 04	S0126	梁美芬議員	186	(1) 規劃及發展事宜
S-THB (T) 05	S0127	梁美芬議員	186	(1) 規劃及發展事宜
S-THB (T) 06	S0128	梁美芬議員	186	(1) 規劃及發展事宜
S-THB (T) 07	S0180	莫乃光議員	186	(4) 運輸服務管理
S-LWB (WW) 35	S0166	鄧家彪議員	186	(5) 為殘疾人士提供的運輸服務和長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃

問題及答覆夾附在索引之後。

管制人員的答覆

(問題編號：1275)

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 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：25)：

在此綱領下，當局繼續與路政署合作，就元朗市的擬議行人環境改善計劃進行技術可行性研究，以及就旺角的擬議行人天橋系統的勘測研究，提供交通及運輸方面的意見。當局可否告知本會上述工作現時的進度為何，以及預計完成的時間為何？

提問人：陳志全議員

答覆：

元朗市的擬議行人環境改善計劃可行性研究已大致上完成，路政署現正計劃委聘顧問公司進行沿元朗市明渠的行人天橋勘測工作和詳細設計。運輸署會繼續與路政署合作進行有關工作。

至於旺角行人天橋系統方面，路政署已在 2013 年 10 月委聘顧問公司展開勘測工作和初步設計，預計需時兩年。運輸署會繼續向路政署提供交通及運輸方面的意見，以研究擬議行人天橋系統建造工程的可行性，以及工程對交通可能造成的影響。上述顧問研究會一併制定工程項目的初步推展計劃。

管制人員的答覆

(問題編號：1282)

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 (楊何蓓茵)局長： 運輸及房屋局局長問題 (議員問題編號：18)：

運輸署肩負監察鐵路服務的責任，並評估新鐵路對其他公共運輸工具的影響，使鐵路沿線的公共運輸服務網絡維持協調。就此可否告知：

- (1) 西港島線通車後，運輸署會否對沿線公共運輸工具作路線重組的安排，當中涉及的路線、公共運輸公司、人手及開支預算為何？
- (2) 西港島線及南港島線通車後，將對金鐘站轉乘荃灣線過海路段構成壓力，運輸署有何計劃將過海乘客分流至其他公共運輸工具，紓緩在繁忙時間已達飽和的荃灣線過海路段，當中涉及的路線、公共運輸公司、人手及開支預算為何？

提問人：陳志全議員答覆：

- (1) 隨着新鐵路啓用，現時的乘客出行模式將會改變，因而影響不同交通工具的使用情況。運輸署已就西港島線對其他公共交通工具的影響作出評估，並制定公共交通服務重組計劃(重組計劃)，務求能更切合乘客的需要和提高公共交通網絡的營運效率。運輸署在 2013 年 7 月開始就配合西港島線的重組計劃諮詢相關區議會，並參考公眾諮詢期間收集所得的意見改善重組計劃。

最新的重組計劃建議涉及重組大約 40 條專營巴士路線，分別由 3 間專營巴士公司營運，包括九龍巴士(一九三三)有限公司、城巴有限公司和新世界第一巴士服務有限公司，另外亦涉及由 9 個專線小巴營辦商營運的 23 條專線小巴路線。

運輸署已設立兩個有時限的職位，在 2013 至 2015 年協助處理相關的工作。按薪級中點估計的年薪值計算，兩個職位每年的員工開支如下：

職級	職位數目	每年員工開支(元)
高級運輸主任	1	845,880
一級運輸主任	1	621,900

- (2) 香港鐵路有限公司(港鐵公司)已陸續開展提升荃灣線、港島線、觀塘線和將軍澳線訊號系統工作，以增加各條鐵路線的可載客量。與此同時，港鐵公司正研究其他措施的可行性，以紓緩繁忙時段高載客率的情況，例如推出早晨特惠計劃，將乘客分流至繁忙時段以外乘搭港鐵。

雖然鐵路網路不斷擴展，專營巴士會繼續在本港公共交通系統中擔當重要的角色。專營巴士除了為鐵路未能直達的地區提供服務外，亦提供接駁鐵路站服務，以及為已設鐵路網的地區提供輔助

服務，當中包括繁忙時段的服務。此外，跨區巴士服務可向乘客提供更舒適及方便的服務。例如，現時有 78 條過海專營巴士路線(當中 60 條為常規服務，18 條為繁忙時段服務)，基本上是與鐵路系統最繁忙的過海路段並排而行，這些巴士服務皆有助將乘客分流。此外，另有 68 條只在繁忙時段行走的非過海巴士路線，在繁忙時段應付了龐大的乘客需求。運輸署會與專營巴士營辦商和港鐵公司共同研究在乘客分流方面，巴士如何能夠擔當更重要的角色。

至於配合西港島線及南港島線(東段)通車而提出的重組計劃，運輸署在制定計劃的過程中，已確保乘客可享用合理的路面公共交通替代服務，有足夠及平衡的公共交通服務選擇以滿足乘客的需要，並同時維持各種公共交通工具之間的良性競爭。在現時的重組計劃中，我們沒有取消任何現有的過海巴士路線，只包括建議對路線和班次作出調整，從而改善過海巴士網絡的整體營運效率。

除上文第(1)部分答覆所述已在運輸署設立兩個有時限的職位，協助處理配合西港島線及南港島線(東段)通車的重組計劃所涉及的工作，監察和規劃公共交通服務的工作將由運輸署巴士及鐵路科人員處理，屬其常規職務。

管制人員的答覆

(問題編號：0432)

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 (楊何蓓茵)局長： 運輸及房屋局局長問題 (議員問題編號：28)：

- (1) 在 6 條主要離島渡輪航線由 2014 年年中展開的 3 年牌照期內，推行這些渡輪服務中期檢討所建議的特別協助措施，是否與過去的措施相同，有否新增項目，如有請交代詳情？
- (2) 最近，當局批准 6 條主要離島渡輪航線加價，必然會令有關渡輪公司增加收入，這樣政府有否需要削減或取消部分對有關渡輪公司的特別協助措施？
- (3) 當局會否考慮增加資源，用作研究除上建議的特別協助措施外，增設其他措施協助紓緩渡輪公司的經營壓力，如燃油穩定基金，為渡輪公司購買新船或給予購買新船貸款等？

提問人：陳恒鑽議員答覆：

- (1) 6 條主要離島渡輪航線¹中期檢討建議，在航線由 2014 年展開的下一個 3 年牌照期²內所推行的特別協助措施，其規劃和重點與過去提供的措施相同，沒有新增項目。
- (2) 按照政府既定政策，公共交通服務應由私營機構經營，該等機構應依循審慎商業原則，使其營運具備效益。但這 6 條主要離島渡輪航線在財務上並不可行，卻又是離島唯一的交通工具³，此為其獨特之處。因此，在為這些渡輪服務規劃協助措施時，我們的原則和理念包括：(a)公共交通服務應由私營機構根據商業原則經營；(b)公共交通服務須維持長遠的財務可行性及票價穩定；(c)政府須審慎運用公帑及考慮市民在票價上應承擔適度責任；以及(d)照顧海港規劃的考慮。

渡輪營辦商在近期的牌照續期中均表示，由於燃料價格和人手支出上升，導致營運開支大增，對票價造成壓力；這兩項支出並不包括在特別協助措施內。因此，該等渡輪營辦商申請加價，申請的加幅約 10%。

運輸署理解市民對加價的關注，因此已仔細審閱渡輪營辦商所提交的財務資料和數據。經審慎考慮後，運輸署批准這幾條渡輪航線平均加價 5 至 6%。如果沒有提供特別協助措施，票價加幅應該更高。

¹ 該 6 條主要離島渡輪航線分別為「中環－長洲」航線、「坪洲－梅窩－芝麻灣－長洲」橫水渡航線、「中環－梅窩」航線、「中環－坪洲」航線、「中環－榕樹灣」航線和「中環－索罟灣」航線。

² 「中環－梅窩」航線的下一個牌照期將由 2014 年 4 月 1 日起生效，而其餘 5 條航線的牌照期則由 2014 年 7 月 1 日起生效。

³ 有對外陸路網路連接的離島只得大嶼山，但其跨區陸路公共交通服務有限。

(3) 政府在 2010 年完成離島渡輪服務的檢討。檢討期間，政府曾研究購置渡輪後交由承辦商營運的方案。當時的結論指出，政府如果為 6 條主要離島渡輪航線購置渡輪，在 2010 年便須承擔約 17 億元的資本開支。基於公共交通服務應由私營機構按照商業原則經營這項既定政策，以及考慮到必須慎用公帑，政府認為這個方案並不可行。

政府在上述檢討中，也曾研究各種與燃油相關的機制，包括燃油附加費或燃油補貼，以穩定渡輪票價。所得的結論指出，燃油附加費意味着燃油成本的負擔會直接轉嫁市民身上。此舉可能對乘客不公，也會令渡輪營辦商缺乏誘因節省燃油和提高效率。此外，燃油補貼有違公共交通服務應按照商業原則審慎經營的方針，並會造成廣泛的連帶影響。政府認為特別協助措施是穩定渡輪票價的最佳方案。上述有關燃油附加費或燃油補貼方案利弊的檢討結果，至今仍然有效。

管制人員的答覆

(問題編號：0433)

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 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：30)：

- (1) 當局在 2014-15 年度會動用多少資源用作規劃和開辦新的專線小巴服務，請交代詳情？
- (2) 近年不斷有東涌新市鎮的居民要求，在區內及區外增設專線小巴服務，特別是深宵或通宵路線，紓緩區內及深宵時段公共交通工具不足問題，當局可有投放資源處理及跟進。若有，詳情為何？若否，原因為何？

提問人：陳恒鑽議員

答覆：

- (1) 2014-15 年度規劃和開辦新專線小巴服務的工作，會由運輸署現有資源處理。
- (2) 公共小巴通過為無法以高載客量的交通工具營運的地區提供服務，在公共交通系統擔當積極角色。東涌現時的鐵路和專營巴士服務十分完善，有 46 條專營巴士路線服務該區，包括 27 條對外及 19 條區內路線。在這 46 條巴士路線中，有 14 提供通宵服務。這些公共交通服務基本上足以滿足乘客需求。雖然目前未有計劃在該區引入專線小巴服務，但運輸署會繼續密切監察情況，如有需要，會隨時對服務作出一切可行的調整(包括引入專線小巴服務)。處理為東涌引入新專線小巴服務的要求屬恆常工作，由運輸署現有資源處理。

管制人員的答覆

(問題編號：0434)

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 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：39)：

- (1) 當局將投放多少資源處理有關繼續與路政署合作，就元朗市的擬議行人環境改善計劃技術可行性研究，並請交代詳情？
- (2) 就改善元朗市行人擠迫問題方面，本人曾建議將輕鐵改作地底發展，以釋放路面供行人使用，當局可會投放資源作出這方面的可行性研究，若會，詳情為何？若否，原因為何？

提問人：陳恒鑽議員

答覆：

- (1) 元朗市的擬議行人環境改善計劃可行性研究已大致上完成，路政署現正計劃委聘顧問公司進行沿元朗市明渠的行人天橋勘測工作和詳細設計。運輸署會繼續調配署內現有資源，與路政署合作進行有關工作，因此沒有這項工作所涉人手和開支的獨立分項數字。
- (2) 待今年稍後時間完成 2020 年以後的新鐵路發展策略，以及考慮大型交通基建的規劃和推行進度後，運輸及房屋局會預備檢討公共交通策略，以期更新政府在公共交通服務方面的策略，滿足社會對交通服務的需求。有關檢討會涵蓋輕鐵系統，包括就有助解決行人擠迫問題的改善建議進行技術評估。所需資源會在預備檢討期間一併考慮。

管制人員的答覆

(問題編號：0646)

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 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：47)：

就有關規管青馬管制區的工作方面，當局可會考慮檢討有關青馬管制區的收費安排？因為近年有許多居民向本人反映，認為青馬管制區的收費較其他政府管理的隧道收費昂貴，可否檢討將收費下調或取消？

提問人：陳恒鑽議員

答覆：

政府收費隧道及道路均以「用者自付」的原則釐定收費，旨在收回用於建造、營運和維修保養有關隧道及道路的全部成本。在釐定政府收費隧道及道路的收費水平時，政府會考慮多項因素，包括營運成本(例如折舊費和經常開支)、收費對交通流量造成的影響、當時的經濟環境，以及市民的負擔能力和接受程度。由於各政府收費隧道及道路規模不一，而且在不同時間建造，故相關的資本投資及日常運作和維修保養開支各有不同。此外，各政府收費隧道及道路的交通流量亦互不相同，故訂有各自的收費，不能直接比較。

青嶼幹線的收費自 1997 年通車以來一直未曾調整。我們會根據以上原則繼續檢討其收費。

管制人員的答覆

(問題編號：0978)

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 (楊何蓓茵)
局長： 運輸及房屋局局長

問題(議員問題編號：25)：

由於近年鐵路事故頻生，為市民帶來不同程度的不便。就此，政府可否告知：

- (1) 於過去 3 年，當局用於視察本港鐵路的措施、人手編制及開支為何？
- (2) 由於近期鐵路事故較為頻繁，當局會否加派人手及增加開支監察鐵路情況？

提問人：陳恒鑽議員答覆：

- (1) 運輸署和機電工程署分別負責監察香港鐵路有限公司(港鐵公司)轄下鐵路的服務和安全表現。

港鐵公司須符合政府訂定的服務水平。運輸署透過多種渠道監察鐵路網絡的服務表現，包括審核港鐵公司擬備的營運報表和事故報告，以及調查公眾的投訴。此外，港鐵公司在任何鐵路服務受阻事故發生 8 分鐘或預計事故會長達 8 分鐘或以上時，須於 8 分鐘內通知運輸署。一旦發生重大鐵路事故，運輸署會要求港鐵公司提交事故報告，並向港鐵公司跟進事件，監察港鐵公司落實改善措施的進度。

運輸署的鐵路服務監察小組由 1 名總運輸主任、2 名高級運輸主任和 2 名一級／二級運輸主任組成。小組由 1 名助理署長和 1 名首席運輸主任掌管，他們的職責涵蓋與專營和非專營巴士有關的工作，以及與運輸有關的環保計劃及鐵路事宜有關的工作。按薪級中點估計的年薪值計算，在 2011-12、2012-13 和 2013-14 年度，小組內 5 個職位的職員費用分別為 3,559,000 元、3,752,000 元和 3,861,000 元。

此外，緊急事故交通協調中心全日 24 小時監察和處理交通及公共運輸事故。有需要時，該中心會聯繫各有關政府部門和公共交通營辦商，以安排替代的公共交通服務及向市民發放資訊。處理鐵路事故是該中心其中一項職責，故沒有該中心用於這方面的資源分項數字。

機電工程署負責監察現有鐵路系統的安全，並確保港鐵公司的鐵路系統在運作和維修保養方面符合所有安全規定。該署亦負責調查涉及安全問題的鐵路事故、審核港鐵公司提交的事故調查報告，以及與港鐵公司跟進查找事故原因和監察港鐵公司推行適當的改善措施，防止類似事故再次發生。

機電工程署鐵路科由 1 名助理署長掌管，並由 4 名高級工程師、5 名工程師／助理工程師和 1 名督察協助規管現有鐵路線的安全。按薪級中點估計的年薪值計算，在 2011-12、2012-13 和 2013-14 年度，上述職位的職員費用分別為 8,238,000 元、9,842,000 元、10,115,000 元。

- (2) 運輸署和機電工程署會定期檢討人手需求，以確保有效履行有關鐵路安全和服務的工作。

管制人員的答覆

(問題編號：0110)

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 (楊何蓓茵)局長： 運輸及房屋局局長問題 (議員問題編號：1)：

就公共運輸工具的服務發展計劃和調整票價的申請事宜上，請貴署提供以下資料：

由上個財政年度截至最近為止，各公共運輸工具申請調整票價及幅度及申請結果，並以下表形式回覆如下：

公共運輸工具	申請日期	申請調整幅度	結果
例如： 小巴 2 號線	10／2013	加價 5%	加價 3.5%

提問人：陳鑑林議員答覆：

2013-14 年度各種公共交通工具提出的票價調整申請最新情況如下：

(A) 專營巴士

巴士公司	申請日期	申請調整幅度	結果
九龍巴士(一九三三) 有限公司	2013 年 11 月	加權平均增幅為 4.3%	處理中

(B) 專線小巴

專線小巴路線	申請日期	申請調整幅度	結果
1. 港島 36 號	2013 年 4 月	加價 12.5%	加價 6.3%
2. 港島 36X 號	2013 年 4 月	加價 5.9%	加價 5.9%
3. 港島 36S 號	2013 年 4 月	加價 30.7%	加價 13.6%
4. 港島 36A 號	2013 年 4 月	加價 23.7%	加價 7.5%
5. 港島 37 號	2013 年 4 月	加價 9.4%	加價 9.4%
6. 港島 37A 號	2013 年 4 月	加價 9.4%	加價 9.4%
7. 港島 38 號	2013 年 4 月	加價 38.3%	加價 17%
8. 港島 30 號	2013 年 4 月	加價 15%	加價 7.5%
9. 九龍 75 號	2013 年 4 月	加價 16.3%	加價 7%
10. 九龍 75A 號	2013 年 4 月	加價 23.3%	加價 6.7%
11. 九龍 2 號	2013 年 4 月	加價 18.1%	加價 5.6%

專線小巴路線	申請日期	申請調整幅度	結果
12. 九龍 2A 號	2013 年 4 月	加價 18.1%	加價 5.6%
13. 九龍 6 號	2013 年 4 月	加價 15.4%	加價 9.6%
14. 九龍 6A 號	2013 年 4 月	加價 15.4%	加價 9.6%
15. 九龍 6X 號	2013 年 4 月	加價 15.4%	加價 9.6%
16. 九龍 30A 號	2013 年 4 月	加價 15.8%	加價 8.8%
17. 九龍 30B 號	2013 年 4 月	加價 10.8%	加價 8.1%
18. 九龍 32M 號	2013 年 4 月	加價 9.5%	加價 9.5%
19. 新界 1 號	2013 年 4 月	加價 6.3%	加價 5%
20. 新界 1A 號	2013 年 4 月	加價 6.3%	加價 5%
21. 新界 1S 號	2013 年 4 月	加價 8.9%	加價 7.8%
22. 新界 2 號	2013 年 4 月	加價 9.8%	加價 7.4%
23. 新界 7 號	2013 年 4 月	加價 7.5%	加價 6.5%
24. 新界 9 號	2013 年 4 月	加價 8.3%	加價 6.7%
25. 新界 109M 號	2013 年 4 月	加價 10%	加價 10%
26. 新界 94 號	2013 年 4 月	加價 25%	加價 7.5%
27. 新界 94A 號	2013 年 4 月	加價 25%	加價 7.5%
28. 新界 94S 號	2013 年 4 月	加價 23.8%	加價 9.5%
29. 新界 103 號	2013 年 4 月	加價 15.9%	加價 9.1%
30. 新界 103M 號	2013 年 4 月	加價 12.8%	加價 9%
31. 新界 104 號	2013 年 4 月	加價 16.7%	加價 15.2%
32. 港島 32 號	2013 年 5 月	加價 12.5%	加價 12.5%
33. 港島 32A 號	2013 年 5 月	加價 15.4%	加價 15.4%
34. 港島 33 號	2013 年 5 月	加價 12.5%	加價 12.5%
35. 港島 33M 號	2013 年 5 月	加價 15.4%	加價 15.4%
36. 九龍 33A 號	2013 年 5 月	加價 10.5%	加價 5.3%
37. 九龍 33M 號	2013 年 5 月	加價 10.5%	加價 5.3%
38. 新界 3 號	2013 年 5 月	加價 20.7%	加價 6.9%
39. 新界 3A 號	2013 年 5 月	加價 22%	加價 7.3%
40. 新界 4 號	2013 年 5 月	加價 21.4%	加價 7.1%
41. 新界 4A 號	2013 年 5 月	加價 22.6%	加價 6.5%
42. 新界 90A 號	2013 年 5 月	加價 57.1%	加價 5.7%
43. 新界 90P 號	2013 年 5 月	加價 57.1%	加價 5.7%
44. 新界 91 號	2013 年 5 月	加價 43.5%	加價 4.3%
45. 新界 91A 號	2013 年 5 月	加價 50%	加價 5%
46. 新界 44 號	2013 年 5 月	加價 10.3%	加價 4.8%
47. 新界 44A 號	2013 年 5 月	加價 10.3%	加價 4.8%
48. 新界 44B 號	2013 年 5 月	加價 10.4%	加價 5.9%
49. 新界 44B1 號	2013 年 5 月	加價 10.4%	加價 4%
50. 新界 45 號	2013 年 5 月	加價 10%	加價 6.7%
51. 新界 49S 號	2013 年 5 月	加價 10.9%	加價 4.3%
52. 新界 25K 號	2013 年 5 月	加價 7.3%	加價 7.3%
53. 新界 25A 號	2013 年 5 月	加價 7.3%	加價 7.3%
54. 新界 25B 號	2013 年 5 月	加價 6.6%	加價 6.6%
55. 新界 80 號	2013 年 5 月	加價 18.2%	加價 7.3%
56. 新界 95 號	2013 年 5 月	加價 16.1%	加價 9.7%
57. 新界 95A 號	2013 年 5 月	加價 18.5%	加價 7.4%
58. 新界 95K 號	2013 年 5 月	加價 16.1%	加價 9.7%
59. 新界 95M 號	2013 年 5 月	加價 18.5%	加價 7.4%
60. 新界 96 號	2013 年 5 月	加價 27.3%	加價 7.3%
61. 新界 96A 號	2013 年 5 月	加價 26.3%	加價 7.9%

專線小巴路線	申請日期	申請調整幅度	結果
62. 新界 96B 號	2013年5月	加價 16.1%	加價 9.7%
63. 新界 96P 號	2013年5月	加價 16.1%	加價 9.7%
64. 新界 96C 號	2013年5月	加價 27.3%	加價 7.3%
65. 新界 96M 號	2013年5月	加價 27.3%	加價 7.3%
66. 港島 54 號	2013年6月	加價 10.8%	處理中
67. 港島 54S 號	2013年6月	加價 10%	處理中
68. 港島 55 號	2013年6月	加價 10.8%	處理中
69. 新界 60K 號	2013年6月	加價 10.9%	加價 4.3%
70. 新界 60P 號	2013年6月	加價 10.9%	加價 4.3%
71. 新界 60R 號	2013年6月	加價 10.9%	加價 4.3%
72. 新界 62K 號	2013年6月	加價 10.9%	加價 4.3%
73. 新界 61S 號	2013年6月	加價 8.7%	加價 6.1%
74. 新界 61M 號	2013年6月	加價 10%	加價 6.3%
75. 新界 54A 號	2013年6月	加價 20.7%	加價 10.3%
76. 新界 54K 號	2013年6月	加價 19%	加價 11.9%
77. 新界 403 號	2013年6月	加價 9.9%	加價 5.5%
78. 新界 403A 號	2013年6月	加價 9.9%	加價 5.5%
79. 新界 403X 號	2013年6月	加價 9.9%	加價 5.5%
80. 新界 88 號	2013年6月	加價 15.4%	加價 7.7%
81. 新界 88B 號	2013年6月	加價 15.4%	加價 7.7%
82. 新界 481 號	2013年6月	加價 9.9%	加價 5.5%
83. 新界 481A 號	2013年6月	加價 9.9%	加價 5.5%
84. 新界 481B 號	2013年6月	加價 9.9%	加價 5.5%
85. 新界 482 號	2013年6月	加價 11.1%	加價 5.2%
86. 新界 73 號	2013年6月	加價 13.6%	加價 9.1%
87. 新界 74 號	2013年6月	加價 13.6%	加價 9.1%
88. 新界 74A 號	2013年6月	加價 12.5%	加價 7.5%
89. 新界 47S 號	2013年6月	加價 12.8%	加價 8.7%
90. 新界 48S 號	2013年6月	加價 12.8%	加價 8.7%
91. 港島 1 號	2013年7月	加價 19.6%	處理中
92. 港島 1A 號	2013年7月	加價 15.2%	處理中
93. 港島 2 號	2013年7月	加價 15%	處理中
94. 港島 3 號	2013年7月	加價 15%	處理中
95. 港島 3A 號	2013年7月	加價 15%	處理中
96. 港島 28 號	2013年7月	加價 11.1%	處理中
97. 港島 28S 號	2013年7月	加價 11.1%	處理中
98. 九龍 26 號	2013年7月	加價 21.6%	處理中
99. 九龍 26A 號	2013年7月	加價 20.5%	處理中
100. 九龍 26X 號	2013年7月	加價 20.6%	處理中
101. 九龍 72 號	2013年7月	加價 12.7%	處理中
102. 九龍 56 號	2013年7月	加價 12.8%	加價 8.5%
103. 九龍 47 號	2013年7月	加價 10.4%	加價 8.3%
104. 新界 10M 號	2013年7月	加價 27.1%	將會加價 8.5%
105. 新界 13 號	2013年7月	加價 29.6%	將會加價 7.4%
106. 新界 110 號	2013年7月	加價 22.2%	將會加價 8.9%
107. 新界 52A 號	2013年7月	加價 20.7%	加價 10.3%
108. 新界 52K 號	2013年7月	加價 25%	加價 9.6%
109. 新界 52B 號	2013年7月	加價 25%	加價 9.6%
110. 新界 412 號	2013年7月	加價 22.2%	加價 8.9%
111. 新界 55K 號	2013年7月	加價 10.5%	加價 4.7%

專線小巴路線	申請日期	申請調整幅度	結果
112. 新界 56A 號	2013年7月	加價 10.3%	加價 10.3%
113. 新界 56B 號	2013年7月	加價 9.6%	加價 4.1%
114. 新界 56C 號	2013年7月	加價 10.2%	加價 6.1%
115. 新界 56K 號	2013年7月	加價 10.3%	加價 3.8%
116. 新界 19S 號	2013年7月	加價 10.5%	處理中
117. 新界 108A 號	2013年7月	加價 13.6%	處理中
118. 新界 88A 號	2013年7月	加價 25%	加價 6.3%
119. 新界 88C 號	2013年7月	加價 25%	加價 5.6%
120. 新界 88E 號	2013年7月	加價 25%	加價 6.3%
121. 新界 88F 號	2013年7月	加價 25%	加價 6.3%
122. 新界 88G 號	2013年7月	加價 25%	加價 5.6%
123. 新界 88M 號	2013年7月	加價 13.6%	加價 6.1%
124. 九龍 73 號	2013年8月	加價 10%	處理中
125. 九龍 79K 號	2013年8月	加價 15%	將會加價 15%
126. 九龍 79M 號	2013年8月	加價 9.1%	將會加價 9.1%
127. 九龍 79S 號	2013年8月	加價 9.1%	將會加價 9.1%
128. 新界 81 號	2013年8月	加價 11.1%	加價 8.9%
129. 新界 81M 號	2013年8月	加價 17.9%	加價 10.7%
130. 新界 82 號	2013年8月	加價 11.1%	加價 8.9%
131. 新界 82M 號	2013年8月	加價 14.7%	加價 8.8%
132. 新界 601 號	2013年9月	加價 13.8%	將會加價 10.3%
133. 新界 602 號	2013年9月	加價 13.8%	將會加價 10.3%
134. 新界 603 號	2013年9月	加價 13.8%	將會加價 10.3%
135. 新界 604 號	2013年9月	加價 23.8%	將會加價 9.5%
136. 新界 605 號	2013年9月	加價 13.8%	將會加價 10.3%
137. 新界 606S 號	2013年9月	加價 2.3%	將會加價 4.5%
138. 新界 65K 號	2013年9月	加價 9.1%	處理中
139. 新界 65A 號	2013年9月	加價 9.3%	處理中
140. 新界 66K 號	2013年9月	加價 9.1%	處理中
141. 新界 67K 號	2013年9月	加價 12.8%	處理中
142. 新界 67A 號	2013年9月	加價 20%	處理中
143. 新界 65S 號	2013年9月	加價 14%	處理中
144. 新界 810 號	2013年9月	加價 10.9%	處理中
145. 九龍 13 號	2013年10月	加價 10.1%	處理中
146. 九龍 13A 號	2013年10月	加價 9.7%	處理中
147. 九龍 15 號	2013年10月	加價 21.1%	處理中
148. 九龍 27M 號	2013年10月	加價 17.2%	處理中
149. 九龍 28M 號	2013年10月	加價 15.4%	處理中
150. 九龍 29A 號	2013年10月	加價 14.3%	處理中
151. 九龍 29B 號	2013年10月	加價 14.3%	處理中
152. 港島 61 號	2013年11月	加價 11.1%	處理中
153. 港島 62 號	2013年11月	加價 26.7%	處理中
154. 港島 62A 號	2013年11月	加價 26.7%	處理中
155. 港島 9 號	2013年11月	加價 9.7%	處理中
156. 港島 12 號	2013年11月	加價 14.6%	處理中
157. 港島 13 號	2013年11月	加價 8.6%	處理中
158. 九龍 18M 號	2013年11月	加價 24.1%	處理中
159. 九龍 19 號	2013年11月	加價 28.2%	處理中
160. 九龍 19A 號	2013年11月	加價 16.7%	處理中
161. 九龍 19M 號	2013年11月	加價 25%	處理中

專線小巴路線	申請日期	申請調整幅度	結果
162. 九龍 12 號	2013 年 11 月	加價 19%	處理中
163. 新界 811 號	2013 年 11 月	加價 11.5%	處理中
164. 新界 811A 號	2013 年 11 月	加價 11.9%	處理中
165. 新界 811P 號	2013 年 11 月	加價 15%	處理中
166. 新界 811S 號	2013 年 11 月	加價 9.8%	處理中
167. 新界 101M 號	2013 年 11 月	加價 13.6%	處理中
168. 新界 102 號	2013 年 11 月	加價 13.6%	處理中
169. 新界 102B 號	2013 年 11 月	加價 13.9%	處理中
170. 新界 102S 號	2013 年 11 月	加價 11.8%	處理中
171. 新界 111 號	2013 年 11 月	加價 13.6%	處理中
172. 新界 406 號	2013 年 11 月	加價 10.5%	處理中
173. 新界 407 號	2013 年 11 月	加價 10.7%	處理中
174. 新界 407A 號	2013 年 11 月	加價 11.4%	處理中
175. 新界 407B 號	2013 年 11 月	加價 10.7%	處理中
176. 新界 308M 號	2013 年 11 月	加價 25%	處理中
177. 新界 308A 號	2013 年 11 月	加價 25%	處理中
178. 九龍 59 號	2013 年 12 月	加價 13.3%	處理中
179. 九龍 59M 號	2013 年 12 月	加價 12.5%	處理中
180. 九龍 65 號	2014 年 1 月	加價 18.8%	處理中
181. 九龍 66S 號	2014 年 1 月	加價 9.5%	處理中
182. 九龍 20 號	2014 年 1 月	加價 22.5%	處理中
183. 九龍 20M 號	2014 年 1 月	加價 12.1%	處理中
184. 九龍 50 號	2014 年 1 月	加價 25%	處理中
185. 九龍 22M 號	2014 年 1 月	加價 25%	處理中
186. 新界 39 號	2014 年 1 月	加價 14%	處理中
187. 新界 39A 號	2014 年 1 月	加價 14%	處理中
188. 新界 803 號	2014 年 1 月	加價 10.4%	處理中
189. 新界 803K 號	2014 年 1 月	加價 9.1%	處理中
190. 新界 804 號	2014 年 1 月	加價 10.4%	處理中
191. 新界 805S 號	2014 年 1 月	加價 11.1%	處理中
192. 港島 4A 號	2014 年 2 月	加價 6.7%	處理中
193. 港島 4B 號	2014 年 2 月	加價 6.7%	處理中
194. 港島 4C 號	2014 年 2 月	加價 6.7%	處理中
195. 港島 4S 號	2014 年 2 月	加價 100%	處理中
196. 港島 5 號	2014 年 2 月	加價 9%	處理中
197. 港島 6 號	2014 年 2 月	加價 16.2%	處理中
198. 港島 8 號	2014 年 2 月	加價 12%	處理中
199. 港島 8X 號	2014 年 2 月	加價 12%	處理中
200. 港島 35M 號	2014 年 2 月	加價 6.7%	處理中
201. 港島 58 號	2014 年 2 月	加價 15.3%	處理中
202. 港島 58A 號	2014 年 2 月	加價 15.3%	處理中
203. 港島 59 號	2014 年 2 月	加價 14.7%	處理中
204. 港島 59A 號	2014 年 2 月	加價 11.6%	處理中
205. 港島 59B 號	2014 年 2 月	加價 11.4%	處理中
206. 港島 10 號	2014 年 2 月	加價 4.8%	處理中
207. 港島 10P 號	2014 年 2 月	加價 4.8%	處理中
208. 港島 31 號	2014 年 2 月	加價 7.8%	處理中
209. 港島 31X 號	2014 年 2 月	加價 7.8%	處理中
210. 港島 63 號	2014 年 2 月	加價 15.3%	處理中
211. 港島 63A 號	2014 年 2 月	加價 5.6%	處理中

專線小巴路線	申請日期	申請調整幅度	結果
212. 港島 69 號	2014 年 2 月	加價 9.7%	處理中
213. 港島 69A 號	2014 年 2 月	加價 9.7%	處理中
214. 港島 69X 號	2014 年 2 月	加價 11.4%	處理中
215. 港島 26 號	2014 年 2 月	加價 8.8%	處理中
216. 港島 49M 號	2014 年 2 月	加價 14.6%	處理中
217. 港島 50 號	2014 年 2 月	加價 15.2%	處理中
218. 港島 65 號	2014 年 2 月	加價 25%	處理中
219. 港島 65A 號	2014 年 2 月	加價 25%	處理中
220. 九龍 5M 號	2014 年 2 月	加價 25%	處理中
221. 九龍 37A 號	2014 年 2 月	加價 11.4%	處理中
222. 九龍 37M 號	2014 年 2 月	加價 11.4%	處理中
223. 九龍 38M 號	2014 年 2 月	加價 12.1%	處理中
224. 九龍 39M 號	2014 年 2 月	加價 12.1%	處理中
225. 九龍 57M 號	2014 年 2 月	加價 11.4%	處理中
226. 九龍 71A 號	2014 年 2 月	加價 13.5%	處理中
227. 九龍 71B 號	2014 年 2 月	加價 13.5%	處理中
228. 九龍 80M 號	2014 年 2 月	加價 10.3%	處理中
229. 九龍 81K 號	2014 年 2 月	加價 28.9%	處理中
230. 新界 140M 號	2014 年 2 月	加價 8.3%	處理中
231. 新界 42 號	2014 年 2 月	加價 13%	處理中
232. 新界 608 號	2014 年 2 月	加價 9.7%	處理中
233. 新界 609 號	2014 年 2 月	加價 11.6%	處理中
234. 新界 610S 號	2014 年 2 月	加價 4.7%	處理中
235. 新界 43 號	2014 年 2 月	加價 10.8%	處理中
236. 新界 43S 號	2014 年 2 月	加價 10.8%	處理中
237. 新界 43A 號	2014 年 2 月	加價 10.6%	處理中
238. 新界 43B 號	2014 年 2 月	加價 9.7%	處理中
239. 新界 43C 號	2014 年 2 月	加價 11.4%	處理中
240. 新界 63A 號	2014 年 2 月	加價 37.9%	處理中
241. 新界 63B 號	2014 年 2 月	加價 37.9%	處理中
242. 新界 63K 號	2014 年 2 月	加價 37.9%	處理中
243. 新界 63S 號	2014 年 2 月	加價 22.8%	處理中
244. 新界 64K 號	2014 年 2 月	加價 37.5%	處理中

另有 13 條專線小巴路線曾申請加價，但其申請已撤回或已遭運輸署拒絕。

(C) 的士

的士	申請日期	申請調整幅度	結果
市區的士	2013 年 1 月	加權平均增幅為 7.1%	加權平均增幅為 7.1%
新界的士	2013 年 1 月	加權平均增幅為 10.7%	加權平均增幅為 9%
大嶼山的士	2013 年 1 月	加權平均增幅為 10.6%	加權平均增幅為 8.8%

(D) 持牌渡輪服務

持牌渡輪服務	申請日期	申請調整幅度	結果
1. 馬灣 – 中環	2013 年 7 月	已登記乘客加價 17%；非登記乘客加價 27.3%	處理中
2. 馬灣 – 荃灣	2013 年 7 月	非登記乘客加價 20%	處理中

持牌渡輪服務	申請日期	申請調整幅度	結果
3. 北角－紅磡	2013年10月	加價 18.2%	處理中
4. 北角－九龍城	2013年10月	加價 18.2%	處理中
5. 中環－長洲	2013年10月	加權平均增幅為 9%	加權平均增幅將為 5%
6. 中環－梅窩	2013年10月	加權平均增幅為 12%	加權平均增幅將為 5.2%
7. 橫水渡航線(坪洲－梅窩－芝麻灣－長洲)	2013年10月	加權平均增幅為 7.5%	加權平均增幅將為 4.9%
8. 北角－觀塘	2013年10月	加價 20%	處理中
9. 中環－坪洲	2013年12月	加權平均增幅為 10.5%	加權平均增幅將為 6.2%
10. 中環－榕樹灣	2013年12月	加權平均增幅為 9.6%	加權平均增幅將為 6.2%
11. 中環－索罟灣	2013年12月	加權平均增幅為 9.9%	加權平均增幅將為 6.2%
12. 中環－愉景灣	2014年1月	日間服務加價 8.1%(八達通或現金)及 4.1%(T卡)；通宵服務加價 8.2%(八達通)、7.5%(現金)及 4.1%(T卡)	處理中
13. 香港仔－索罟灣(經模達)	2014年1月	平日服務加價 45.5%、假日服務加價 21.2%	處理中
14. 香港仔－北角村－榕樹灣	2014年1月	平日服務加價 5.7%、假日服務加價 14.3%	處理中

註：港鐵的票價每年根據票價調整機制作出調整。該機制採用直接驅動的方式，按與綜合消費物價指數變動、運輸業名義工資指數變動及生產力因素掛鈎的方程式，釐定整體票價調整幅度。

管制人員的答覆

(問題編號：0111)

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 (楊何蓓茵)局長： 運輸及房屋局局長問題 (議員問題編號：2)：

現時各間專營巴士的環保巴士數目及未來 3 年將會增加的數目將有多少？請以下表形式回覆如下：

專營巴士公司	現時採用環保巴士數目		未來 3 年內將會增加至(%) 佔該公司總巴士數目比例(%)
	(架)		

提問人：陳鑑林議員答覆：

截至 2013 年年底，全港共有 5 791 輛專營巴士。這些巴士全屬環保巴士，在購入時全都符合當時最新的歐盟廢氣排放標準，其中 1 457 輛更符合歐盟四期或五期廢氣排放標準。歐盟五期是現行引入新柴油巴士的法定廢氣排放標準。

各專營巴士公司現時和預計符合歐盟四、五期或以上廢氣排放標準的巴士數目摘錄如下：

專營巴士公司	較環保巴士數目 (歐盟四、五期或以上廢氣排放標準) (佔車隊的比率)	
	2013 年年底	2016 年 ^註
九龍巴士(一九三三)有限公司	785 (20%)	2 039 (53%)
新世界第一巴士服務有限公司	126 (18%)	330 (46%)
城巴有限公司 (港島及過海網絡專營權)	383 (49%)	753 (97%)
城巴有限公司 (機場及大嶼山網絡專營權)	42 (24%)	135 (77%)

專營巴士公司	較環保巴士數目 (歐盟四、五期或以上廢氣排放標準) (佔車隊的比率)	
	2013年年底	2016年 ^註
龍運巴士有限公司	75 (44%)	153 (89%)
新大嶼山巴士(1973)有限公司	46 (43%)	55 (51%)
總計	1 457 (25%)	3 465 (60%)

註： 2016 年的數字是假設巴士車隊規模將維持不變，以及車齡屆滿 18 年的巴士會由符合歐盟五期或以上廢氣排放標準的新巴士所取代作出估算。

此外，到了 2016 年年底，1 400 多輛歐盟二期和三期廢氣排放標準的專營巴士在政府資助下將已加裝選擇性催化還原器，以減少氮氧化物排放。已完成加裝工程的巴士，其排放表現會與歐盟四期巴士相若。

在 2016 年，本港符合歐盟四期或以上廢氣排放標準的巴士數目(包括已加裝選擇性催化還原器的巴士)會較 2013 年增加約 2.3 倍。

管制人員的答覆

(問題編號：0112)

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 (楊何蓓茵)局長： 運輸及房屋局局長問題 (議員問題編號：4)：

當局表示於 2014 年處理的重組巴士路線為 150 項，請詳列此 150 項計劃詳情以及實施時間表。

提問人：陳鑑林議員答覆：

運輸署每年會審理專營巴士公司在巴士路線發展計劃提交的重組巴士路線建議，並就建議諮詢各區議會的意見。

2014 年的巴士路線發展計劃共有 150 項擬實施的重組巴士路線建議。運輸署現正就 2014-15 年度巴士路線發展計劃進行諮詢，目標是於 2014 年年中左右完成諮詢工作。有關建議實際的實施日期須視乎諮詢結果而定。有關建議的分項數字如下：

性質	2014 年的重組建議數目
取消路線	32
縮減班次	70
改用單層巴士代替雙層巴士	6
縮短路線	23
更改路線	19
總計：	150

此外，2014 年的巴士路線發展計劃還有服務改善建議，例如開辦新路線、改善班次和延長服務時間。

管制人員的答覆

(問題編號：0114)

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 (楊何蓓茵)局長： 運輸及房屋局局長問題 (議員問題編號：6)：

就政府多層停車場的管理事宜，請提供各多層停車場的繁忙時間及非繁忙時間使用情況及營運收入。

多層停車場 名稱	繁忙時間 使用量(%)	非繁忙時間 使用量(%)	2013 年度 營運收入	2012 年度 營運收入	2011 年度 營運收入

提問人：陳鑑林議員答覆：

各政府多層停車場在 2013 年每日繁忙時間和非繁忙時間的平均使用量，以及在 2010-11 至 2012-13 年度期間的實際經營收入如下：

政府多層停車場	繁忙時間 平均使用 量 ^{註1} (%)	非繁忙時 間平均使 用量 ^{註1} (%)	實際經營收入 ^{註2} (百萬元)		
			2012-13 年度	2011-12 年度	2010-11 年度
香港仔停車場	83	72	5.5	4.9	3.7
大會堂停車場	33	15	4.0	3.2	2.8
堅尼地城停車場	91	88	6.1	6.3	6.3
葵芳停車場	38	35	4.5	3.3	2.5
中間道停車場	62	32	30.4	26.7	23.8
美利道停車場	55	35	17.5	16.6	15.4
林士街停車場	73	50	40.1	33.7	29.7
筲箕灣停車場	81	74	8.4	6.9	5.9
雙鳳街停車場	85	71	5.5	4.2	3.2
天星碼頭停車場	79	37	21.0	19.1	17.4
天后停車場	72	61	13.2	10.6	8.6

政府多層停車場	繁忙時間 平均使用 量 ^{註1} (%)	非繁忙時 間平均使 用量 ^{註1} (%)	實際經營收入 ^{註2} (百萬元)		
			2012-13 年度	2011-12 年度	2010-11 年度
荃灣停車場	61	54	10.3	8.1	6.8
荃灣運輸綜合大樓 停車場 ^{註3}	22	20	4.3	4.4	3.1
油麻地停車場	56	38	18.3	16.1	14.3

註

1 繁忙時間平均使用量：2013 年平均每日使用量最高的 1 小時的使用量
 非繁忙時間平均使用量：2013 年每日繁忙時間以外的平均使用量

2 實際經營收入為尚未扣除承辦商管理費的收入。

3 荃灣運輸綜合大樓停車場由 2013 年 2 月 1 日起關閉。

管制人員的答覆

(問題編號：0117)

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 (楊何蓓茵)局長： 運輸及房屋局局長問題 (議員問題編號：9)：

請提供以下有關跨境車輛簽發的情況：

- (a) 過去 5 年向當局申請及獲簽發(包括續簽)過境車輛封閉道路通行許可證的數目分別為何？請以下列表格提供。

深圳灣口岸

		2013 年	2012 年	2011 年	2010 年	2009 年
私家車	申請數目					
	獲簽發數目					
貨車	申請數目					
	獲簽發數目					
專營巴士	申請數目					
	獲簽發數目					

落馬洲管制站

		2013 年	2012 年	2011 年	2010 年	2009 年
私家車	申請數目					
	獲簽發數目					
貨車	申請數目					
	獲簽發數目					
專營巴士	申請數目					
	獲簽發數目					

沙頭角管制站

		2013年	2012年	2011年	2010年	2009年
私家車	申請數目					
	獲簽發數目					
貨車	申請數目					
	獲簽發數目					
專營巴士	申請數目					
	獲簽發數目					

- (b) 過去 5 年當局接獲申請及獲簽發營運跨境學童的非專營巴士車輛的數目如何？請用以下表格提供。

管制站名稱		2013年	2012年	2011年	2010年	2009年
	申請數目					
	獲簽發數目					

提問人：陳鑑林議員

答覆：

- (a) 由於過境車輛可申請簽發一張封閉道路通行許可證，用以使用某一特定的或多條過境通道，又或申請一張以上的許可證以使用多個管制站過境，故我們未能就個別管制站的申請提供分項數字。

過去 5 年接獲的申請(包括續簽)總數為：

	2013年	2012年	2011年	2010年	2009年
接獲的申請數目	50 641	48 873	48 024	46 840	44 709

過去 5 年簽發(包括續簽)的許可證數目為：

可使用多條過境通道的封閉道路通行許可證

	2013年	2012年	2011年	2010年	2009年
貨車	13 472	13 849	14 423	14 612	14 351

可使用單一過境通道的封閉道路通行許可證

深圳灣口岸

	2013年	2012年	2011年	2010年	2009年
私家車 ^{註1}	16 182	14 847	13 406	11 787	10 061
貨車	20	33	30	14	20
巴士 ^{註2}	867	777	716	695	493

落馬洲管制站

	2013 年	2012 年	2011 年	2010 年	2009 年
私家車 ^{註1}	14 218	14 317	14 691	14 932	14 803
貨車	1 124	1 258	1 334	1 475	1 544
巴士 ^{註2}	678	638	664	640	647

沙頭角管制站

	2013 年	2012 年	2011 年	2010 年	2009 年
私家車 ^{註1}	3 387	3 207	3 050	2 855	2 617
貨車	133	156	174	192	208
巴士 ^{註2}	244	203	245	262	219

註 1：包括獲發出租汽車許可證的私家車

註 2：包括專營及非專營巴士

- (b) 過去 5 個學年，申請及獲准營運跨境校巴服務的非專營巴士數目如下：

		2013/14 學年	2012/13 學年	2011/12 學年	2010/11 學年	2009/10 學年
深圳灣口岸	申請數目	179	132	58	49	29
	獲批准數目	177*	132	58	49	29
落馬洲管制站	申請數目	62	54	9	29	28
	獲批准數目	62	43*	9	29	28
文錦渡管制站	申請數目	54	25	23	11	22
	獲批准數目	43*	25	19*	11	22
沙頭角管制站	申請數目	13	14	16	14	14
	獲批准數目	13	12*	16	14	14

* 獲批准數目較申請數目為少，主要由於有部分申請人撤銷申請，以及部分申請因有關邊境管制站已達最高處理能力而遭拒絕所致。

管制人員的答覆

(問題編號：0118)

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 (楊何蓓茵)局長： 運輸及房屋局局長問題 (議員問題編號：11)：

就政府營運的各類隧道和橋樑，當局請提供它們的付予管理、營運和維修保養合約承辦商的管理費和管理公司資料：

	管理公司名稱	2013 年度	2012 年度	2011 年度	2010 年度
海底隧道					
獅子山隧道					
城門隧道					
將軍澳隧道					
香港仔隧道					
尖山隧道					
青嶼幹線					

提問人：陳鑑林議員答覆：

以下所有隧道和青嶼幹線的管理、營運和維修保養工作，均已外判予私營承辦商。有關現有承辦商的名稱，以及 2010-11 至 2013-14 年度付予承辦商的管理費如下：

	管理、營運和維修保養合約 承辦商的名稱	付予管理、營運和維修保養合約承辦商的 管理費(百萬元)			
		2013-14 年度	2012-13 年度	2011-12 年度	2010-11 年度
海底隧道	信佳集團管理有限公司	63	63	63	61
獅子山隧道	越運亨(香港)有限公司／ 信佳集團管理有限公司 ^{註1}	33	36	40	40
城門隧道	越運亨(香港)有限公司	32	32	30	30
將軍澳隧道	越運亨(香港)有限公司	32	32	30	30
香港仔隧道	信佳集團管理有限公司	37	37	37	37

	管理、營運和維修保養合約承辦商的名稱	付予管理、營運和維修保養合約承辦商的管理費(百萬元)			
		2013-14 年度	2012-13 年度	2011-12 年度	2010-11 年度
八號幹線(沙田至長沙灣段) ^{註2}	信佳華益聯營公司／交通基建管理有限公司 ^{註3}	116	134	134	134
八號幹線(長沙灣至青衣段) ^{註2}		61	65	65	65
青嶼幹線 ^{註4}	交通基建管理合約有限公司／交通基建管理有限公司 ^{註5}	98	95	95	91
非青嶼幹線 ^{註4}		101	98	97	94
	<p>註 1 – 越運亨(香港)有限公司在先前的管理、營運和維修保養合約到期後，自 2012 年 8 月 1 日起取代信佳集團管理有限公司成為承辦商。</p> <p>註 2 – 八號幹線的管理、營運和維修保養合約涵蓋八號幹線(沙田至長沙灣段)和八號幹線(長沙灣至青衣段)。尖山隧道屬八號幹線(沙田至長沙灣段)的其中一部分。</p> <p>註 3 – 信佳華益聯營公司在先前的管理、營運和維修保養合約到期後，自 2013 年 9 月 19 日起取代交通基建管理有限公司成為承辦商。</p> <p>註 4 – 青馬管制區的管理、營運和維修保養合約涵蓋青嶼幹線和非青嶼幹線部分。</p> <p>註 5 – 承辦商在 2013 年 11 月 19 日合約續期時，將公司名稱由交通基建管理有限公司改為交通基建管理合約有限公司。</p>				

管制人員的答覆

(問題編號：0392)

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 (楊何蓓茵)局長： 運輸及房屋局局長問題 (議員問題編號：35)：

過去 3 年，接載學童車輛的公共巴士數目有多少？請以下表回答。

	領有學生服務批註的 非專營公共巴士	由學校或辦學團體自行 營運的學校私家巴士	學校私家小巴
2013-14 年度			
2012-13 年度			
2011-12 年度			

提問人：陳鑑林議員答覆：

校巴在接載學生上下課方面擔當重要角色。運輸署一直密切監察校巴的供應情況，並會按自由市場的運作機制作出配合。提供接載學生服務的車輛(學生服務車輛)分為 3 類：(i) 領有學生服務批註的非專營公共巴士；(ii) 由學校或辦學團體自行營運的學校私家巴士；以及 (iii) 學校私家小巴(俗稱「保姆車」)。現時，市場上共有約 5 300 部學生服務車輛可以提供接載學生服務。

過去 3 年學生服務車輛的數目表列如下：

	領有學生服務 批註的非專營 公共巴士	由學校或辦學 團體自行營運的 學校私家巴士	學校私家小巴	總數
2013-14 年度 (截至 2014 年 1 月)	3 475	70	1 780	5 325
2012-13 年度	3 459	64	1 528	5 051
2011-12 年度	3 543	60	1 281	4 884

管制人員的答覆

(問題編號：0394)

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 (楊何蓓茵)局長： 運輸及房屋局局長問題 (議員問題編號：37)：

請提供過去 3 年，跨交通機構提供的收費優惠情況：

2013-14 年度

涉及交通機構	每程可享優惠	受惠人數
例：港鐵及 7 號專線小巴	1 元	

提問人：陳鑑林議員答覆：

目前，不同公共交通營辦商之間有提供轉乘票價優惠安排。過去 3 年(2011 至 2013 年)有關的詳情載列如下：

2011 年(註 1)

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 受惠轉乘的乘客次數
鐵路及專營巴士(5 條路線)	1.0 元	9 100
鐵路及專線小巴(55 條路線)	0.2 至 3.0 元	55 400
鐵路及渡輪(5 條路線)(在 2011 年 7 月 16 日至 2012 年 1 月 15 日提供)(註 2)	1.5 元	3 400
不同專營巴士公司之間的轉乘(171 條路線)	1.0 元至 24.0 元	12 600
不同專線小巴營辦商之間的轉乘(28 條路線)	0.1 至 8.5 元	- (註 3)
不同渡輪營辦商之間的轉乘(2 條路線) (2011 年 7 月 1 日至 2011 年 12 月 31 日)	星期一至六：3.3 元 星期日及公眾假期： 4.5 元	23

2012年(註 1)

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次數
鐵路及專營巴士(5條路線)	1.0元	9 000
鐵路及專線小巴(49條路線)	0.3至3.0元	54 100
鐵路及渡輪(5條路線)(在2012年7月1日至2013年1月1日提供)(註 2)	1.5元	3 600
不同專營巴士公司之間的轉乘(171條路線)	1.0元至24.0元	13 000
不同專線小巴營辦商之間的轉乘(25條路線)	1.0至9.1元	- (註 3)
不同渡輪營辦商之間的轉乘(2條路線)	星期一至六：3.3元 星期日及公眾假期： 4.5元	33

2013年(註 1)

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次數
鐵路及巴士(5條路線)	1.0元	8 800
鐵路及專線小巴(47條路線)	0.3至3.0元	49 000
不同專營巴士公司之間的轉乘(205條路線)	0.5元至24.0元	14 200
不同專線小巴營辦商之間的轉乘(25條路線)	1.0至9.6元	- (註 3)
不同渡輪營辦商之間的轉乘(2條路線)	星期一至六：3.3元 星期日及公眾假期： 4.5元	35

註：

- 以上各表不包括同一營辦商轄下路線之間的轉乘票價優惠安排。
- 公共交通服務營辦商在研究向乘客提供票價優惠時，會考慮不同因素，例如本身的營運和財務狀況、市場環境和乘客需要。至於票價優惠的內容，屬於個別營辦商的商業決定。
- 運輸署沒有專線小巴轉乘計劃的乘客人次數字。

管制人員的答覆

(問題編號：0402)

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 (楊何蓓茵)局長： 運輸及房屋局局長問題 (議員問題編號：33)：

就 2012 年啓用的屯門公路巴士轉乘站，請問：

- (1) 截至現時為止，南北方向繁忙時間及非繁忙時間的分別使用率如何？
- (2) 南北方向，現時合共有多少條巴士路線途經轉乘站？
- (3) 當局有沒有計劃未來會增設更多條巴士路線？如有，是哪幾條？啟用時間為何？
- (4) 未來會否在其他區域設立類似的巴士轉乘站？如有，請問該計劃為何及設立時間表？

提問人：陳鑑林議員答覆：

截至 2014 年 2 月，共有 24 條固定巴士路線停靠屯門公路巴士轉乘站(九龍方向及屯門方向)，每日使用轉乘站的乘客人次表列如下：

方向	每日乘客總人次 *	每日乘客人次	
		繁忙時段	非繁忙時段
往九龍方向	8 000	2 800 (上午 6 時至 9 時)	5 200
往屯門方向	12 000	4 400 (下午 5 時至晚上 8 時)	7 600

* 每日使用轉乘站前往九龍方向的乘客人次較往屯門方向為少，因為在早上繁忙時段，部分乘客可使用輔助特別班次服務直接由屯門前往市區，而不須在轉乘站轉乘其他路線。

運輸署與巴士公司會繼續密切監察轉乘站的運作，以及屯門和元朗區巴士服務的乘客需求，並在有需要時調整停靠轉乘站的巴士服務。

運輸署擬在青沙管制區收費廣場和大老山隧道收費廣場設置類似的巴士轉乘站，但有關的建議及實施時間表須視乎 2014-15 年度巴士路線發展計劃內，以「區域性模式」重組沙田區巴士路線的諮詢結果而定。運輸署會繼續與巴士公司探討在其他合適地點，提供完善的轉乘設施。

管制人員的答覆

(問題編號：0407)

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 (楊何蓓茵)局長： 運輸及房屋局局長問題 (議員問題編號：34)：

請問現時全港 18 區提供的公眾停車場(包括路旁泊位)的私家車泊車位及商業車輛數目分別為何？並參考下面例子回覆。

例如：

區	公眾停車場	路旁泊位(錶位)	公眾停車場	路旁泊位(錶位)
	私家車泊位數目及 使用率	私家車泊位數目及 使用率	營業車泊位數目及 使用率	營業車泊位數目及 使用率
黃大仙	? 輛 (? %)			

提問人：陳鑑林議員答覆：

截至 2014 年 2 月底，全港 18 區可供公眾使用的路旁停車位(設有收費錶)及位於政府和私人停車場的停車位數目載於下表。

地區	公眾停車場*	設有收費錶的 路旁停車位	公眾停車場*	設有收費錶的 路旁停車位
	私家車 停車位數目	私家車 停車位數目	商業車輛 ⁺ 停車位數目	商業車輛 ⁺ 停車位數目
中西區	10 380	470	760	110
東區	13 250	520	750	80
南區	7 320	560	420	90
灣仔	9 020	770	70	20
九龍城	8 090	2 400	1 830	290
觀塘	15 010	380	1 580	130
深水埗	9 290	1 000	2 620	170
黃大仙	6 910	250	460	120

地區	公眾停車場*	設有收費錶的 路旁停車位	公眾停車場*	設有收費錶的 路旁停車位
	私家車 停車位數目	私家車 停車位數目	商業車輛 ⁺ 停車位數目	商業車輛 ⁺ 停車位數目
油尖旺	15 200	1 500	1 950	390
北區	5 430	920	610	240
西貢	9 530	970	540	160
沙田	16 770	1 310	1 340	230
大埔	5 750	1 350	590	180
離島	6 910	140	390	30
葵青	10 740	360	6 950	120
荃灣	9 900	450	1 370	60
屯門	8 400	980	1 270	190
元朗	8 160	840	450	270
總計	176 060	15 170	23 950	2 880
	191 230			26 830

* 包括供公眾使用的政府和私人停車場

⁺ 包括貨車和非專營巴士

由於部分公眾停車位由私人公司管理，而設有收費錶的路旁停車位只供短暫停車之用，因此我們沒有該等停車位的使用率完整分項數字。

管制人員的答覆

(問題編號：2645)

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 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：24)：

當局有否打算改善逸東邨巴士總站狹窄擠迫，導致巴士在繁忙時間沒有足夠車站和空間停泊和上落客的問題？如有，有關詳情及開支為何？如無，原因為何？

提問人：何俊仁議員

答覆：

逸東邨巴士總站採用圍邊鋸齒形的月台設計，總站外圍共設有 6 個巴士停車處，而中央則設有可供 21 輛巴士停泊的停車處。現時，共有 18 條巴士路線使用該巴士總站，包括 6 條常規路線、8 條提供特別或繁忙時段服務的特別路線，以及 4 條通宵路線。該巴士總站的停車處設計妥善，足以讓巴士安全操作，並能滿足服務需求。因此，現時沒有需要擴建該巴士總站。然而，若日後服務需求大增以致未能應付需求，政府會考慮增設合適的運輸設施。

管制人員的答覆

(問題編號：2646)

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 (楊何蓓茵)局長： 運輸及房屋局局長問題 (議員問題編號：25)：

當局有否打算改善大嶼山巴士公司服務的質素及收費制度，包括改善巴士服務班次；取消大嶼南居民的假日附加費；因應人口和旅客數量日漸增加，及現行車種只有一扇車門供乘客上落的問題，優化巴士車種和設計，以紓緩車廂擠迫的情況，從而改善乘車環境；及改善大嶼南巴士沒有殘障人士上落設施問題？如有，有關詳情及開支為何？如無，原因為何？

提問人：何俊仁議員答覆：

目前，新大嶼巴士(1973)有限公司(新嶼巴)在大嶼山營辦 22 條路線。隨着大嶼山的旅遊點和新發展項目落成開放，往返的乘客數目越來越多。為加強服務應付需求，新嶼巴在過去 3 年推出了 15 項服務改善措施，包括增加 7 條路線的班次、將 1 條原本只在繁忙時段行走的路線改為全日服務，以及開辦輔助服務。

根據新嶼巴獲批核的車費等級表，南大嶼山及南北大嶼山路線平日(星期一至六(公眾假期除外))收費低於假日(星期日及公眾假期)收費；而假日的乘客大部分為不常到大嶼山的人士。這有助減輕南大嶼山居民和日常乘客的交通支出。如取消在星期日和公眾假期收取較高車費的安排，這些路線的平日收費便需要調高，才可讓新嶼巴的營運達致財政穩健。

運輸署已要求所有專營巴士公司在營運環境許可的情況下，須以備有低地台及可供輪椅上落設計作為購置新巴士的標準規格。現時，新嶼巴大部分行走南大嶼山以外地區的路線，都採用可供輪椅上落的低地台雙門巴士。不過，由於南大嶼山有不少路段路面非常陡斜和有急彎，新嶼巴不能調派可供輪椅上落的低地台巴士行走該區。運輸署會繼續鼓勵新嶼巴留意巴士技術的新發展，物色可在南大嶼山行走的適合巴士型號。

監察和規劃新嶼巴服務所涉及的工作由運輸署新界分區辦事處和巴士及鐵路科人員處理，屬其常規職務。

管制人員的答覆

(問題編號：2647)

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 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：26)：

當局有否打算因應港珠澳大橋通車後，因左右軌車數量增加及左右軌車駕駛習慣不同而可能引致的交通意外而進行預防評估？如有，有關詳情及開支為何？如無，原因為何？

提問人：何俊仁議員

答覆：

廣東省、香港特別行政區和澳門特別行政區三地政府目前正商討有關港珠澳大橋的過境交通安排，包括可使用大橋的車輛類別和相關的規管理制度等。三地政府之間的商討仍在進行中。

現時沒有證據顯示過境車輛的交通會導致本港的交通意外數字明顯上升。以 2009 至 2013 年為例，只有 29 架內地過境非商用車輛在香港涉及交通意外，每千車輛計的涉及意外率平均為 3.2 架。至於香港的私家車方面，涉及交通意外的車輛有 32 883 架，每千車輛計的涉及意外率平均為 15.5 架。

我們會密切監察有關情況，並繼續實施適當的交通管理措施。

管制人員的答覆

(問題編號：1147)

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 (楊何蓓茵)局長： 運輸及房屋局局長問題 (議員問題編號：8)：

運輸署負責規管和監察公共運輸服務的營運。鑑於港鐵近期發生多宗大小事故，令服務延誤，影響乘客安全。就此，請當局告知本會：

- (1) 請提供港鐵 3 年來的延誤及事故記錄；
- (2) 運輸署可否與港鐵進行檢討，除港鐵提供的接駁巴士外，發展其他交通工具網絡供市民選擇，確保事故發生後更有效疏導乘客？如可，當局預算有關財政承擔為何？

提問人：葉劉淑儀議員答覆：

- (1) 在 2011、2012 和 2013 年，鐵路服務延誤達 8 分鐘或以上的事故分別有 300、254 和 254 宗。
- (2) 鐵路服務出現延誤時，香港鐵路有限公司(港鐵公司)會致力利用未受影響的鐵路路段，透過以下途徑提供最大程度的列車服務：
 - (a) 安排列車在指定軌道路段倒車，在未受影響的路段維持列車服務；
 - (b) 安排列車改經輔助軌道路段行駛，以繞過受影響路段；
 - (c) 安排列車改經指定軌道路段轉線行駛，以減少服務延誤所造成的影響；及
 - (d) 安排列車改經後備軌道路段行駛，以減少服務延誤所造成的影響。

此外，港鐵公司訂下了鐵路事故時的免費接駁巴士調配安排，作為輔助措施，接載受影響乘客到最就近而仍正常運作的港鐵車站繼續行程。

除了港鐵免費接駁巴士之外，受影響的乘客亦可選擇在港鐵站附近乘搭其他現有路面公共交通工具。視乎事故的性質和持續時間，運輸署的緊急事故交通協調中心會協調其他公共交通服務營辦商，按需要加強替代公共交通服務，並會透過傳媒和其他渠道向公眾發放有關資訊。由於這些服務由公共交通營辦商提供，政府沒有任何財政承擔。

管制人員的答覆

(問題編號：1148)

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 (楊何蓓茵)局長： 運輸及房屋局局長問題 (議員問題編號：9)：

2014-15 年度內，運輸署將會繼續重整和改善巴士服務。就此，請當局告知本會：

- (1) 優先進行的北區區域性巴士路線重組計劃是否經已完成？目前該計劃的效益如何？
- (2) 現階段重組巴士路線計劃的進展如何，至今所涉財政承擔為何？
- (3) 就巴士路線的改動或取消，當局的諮詢流程為何？

提問人：葉劉淑儀議員答覆：

(1) 根據「區域性模式」在北區提出的巴士服務改善及重組建議，已由 2013 年 8 月起分階段實施，而所有建議亦已在 2014 年 1 月底實施。「區域性模式」以一個地區而非個別路線作為基礎，宏觀地檢視及重組巴士服務，刪減使用量嚴重偏低的路線，開辦新路線應付新增的需要，加強同區對內接駁和對外的巴士服務以及轉乘的安排，並盡量提供轉乘優惠，使巴士服務在整體上更能配合區內居民的需要，同時，亦能紓緩交通擠塞及減少路邊空氣污染。

具體而言，在北區推行「區域性模式」的建議包括：

- (i) 加強 5 條接駁巴士路線的服務，令區內不同地方均可前往上水(上水廣場)及／或粉嶺(華明)巴士總站兩個大型巴士轉乘站；
- (ii) 加強 8 條對外巴士路線的服務，並修改為特快路線；
- (iii) 開辦 2 條新巴士線，由北區分別前往深水埗和港島東的新目的地；及
- (iv) 取消、合併 8 條需求偏低的巴士路線或削減其班次。

如上文所述，北區現可享有更全面的對外路線網絡前往九龍市區和港島區。實施「區域性模式」建議後，北區對外巴士線的乘客量錄得 11% 至 68% 的增幅，而區內接駁巴士線亦有 3% 至 28% 的增幅。

(2) 運輸署每年恆常考慮和審理專營巴士公司提交的巴士路線發展計劃。在 2014-15 年度路線發展計劃下，運輸署以「區域性模式」為元朗、沙田、青衣及大埔區制定巴士服務改善及重組計劃，以供諮詢。諮詢工作現正進行中，目標是於 2014 年年中左右完成有關諮詢工作。實施的細節將視乎諮詢結果而定。

巴士服務重組建議主要由運輸署巴士及鐵路科人員處理。至於「區域性模式」重組建議涉及的籌備和諮詢工作，所引致的額外工作量已由現有資源應付。

- (3) 運輸署每年會就路線發展計劃內的巴士線取消或調整建議諮詢 18 區區議會。除此之外，亦會不時就其他巴士服務調整諮詢區議會。運輸署和巴士公司會考慮諮詢期間收集所得的意見，按需要在實施有關建議前作出適當的調整。

管制人員的答覆

(問題編號：0969)

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 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：75)：

有關港島單車徑與區內和周邊地區的連接，就此請當局告知本會：

- (1) 過去 3 個年度(2011-12、2012-13 及 2013-14)，當局有否就港島單車徑的發展進行相關研究；若有，研究進度為何；若否，原因為何；2014-15 年度是否有計劃進行相關研究，涉及的人員編制為何；
- (2) 過去 3 個年度(2011-12、2012-13 及 2013-14)，當局曾否收到來自區議會、居民組織及當區屋苑對興建／改善單車徑和增加單車泊位的建議／投訴，以及當局的跟進情況；
- (3) 過去 3 個年度(2011-12、2012-13 及 2013-14)，經當局及相關部門統計，港島區內涉及單車使用者與其他道路使用者的傷亡數字，以及意外黑點。當局有否改善當區單車意外黑點？如有，詳情為何；涉及的開支及人手為何？如否，原因為何？

提問人：郭偉強議員

答覆：

- (1) 過去 3 個年度，運輸署沒有就港島區單車徑的發展進行研究，在 2014-15 年度亦沒有計劃進行任何研究。由於單車徑的標準闊度最少需要 3.5 米，約為一條行車線的闊度，市區內(例如港島區)難以找到合適土地興建單車徑而不影響交通。此外，市區車流較多，上落貨活動亦頻繁。不過，政府會繼續在交通密度相對較低的新市鎮和新發展區，營造單車友善環境。
- (2) 過去 3 年，運輸署曾接獲區議會和市民要求增設單車徑，主要涉及港島海旁一帶。

在規劃海濱地區的發展時，政府會審慎研究興建單車徑的可行性。考慮因素包括與當區的整體發展和毗鄰土地用途是否配合、輔助設施、地理環境、道路安全、交通管理安排和公眾意見。

過去 3 年，運輸署未有接獲區議會或市民要求在港島區提供額外單車泊位。

(3) 過去 3 個年度，港島區內涉及單車的意外數字如下：

時間	受傷程度#	騎單車人士	其他道路使用者
2011 年 4 月 – 2012 年 3 月	死亡	1	0
	重傷	16	2
	輕傷	38	13
	總計	55	15
2012 年 4 月 – 2013 年 3 月	死亡	1	0
	重傷	17	1
	輕傷	55	18
	總計	73	19
2013 年 4 月 – 2014 年 2 月*	死亡	0	1
	重傷	13	2
	輕傷	60	11
	總計	73	14

註：

* 此為臨時數字，只包括 11 個月的數據

受傷程度：

死亡 - 在意外後 30 日內持續受傷最後導致去世

重傷 - 入醫院後留院超越 12 小時

輕傷 - 不需要入院或只留院少於 12 小時

目前沒有單車意外黑點這個分類。運輸署會繼續監察有關的意外數字，有需要時會實施改善措施。

管制人員的答覆

(問題編號：1133)

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
(3) 區域交通及運輸服務管制人員： 運輸署署長 (楊何蓓茵)局長： 運輸及房屋局局長問題 (議員問題編號：55)：

就署方有關「處理車輛登記、簽發和續簽車輛牌照及駕駛執照的工作」及「促進道路安全的措施」的工作，當中有關商用車輛執照持有人數目及推廣職業司機駕駛安全措施，請提供以下資料：

(a) 過去 3 個年度就牌照登記資料，各項商用車輛執照持有人的數目(以年齡組別及各車輛執照類型表示，如下圖所示)；

xxxx 年 各項商用車輛執照持有人的數目／持有人年齡	21-30	31-40	41-50	51-60	61-70
的士					
公共小巴					
私家小巴					
公共巴士					
私家巴士					
輕型貨車					
中型貨車					
重型貨車					

(b) 過去 5 個年度，駕駛商用車輛，以車輛類別分項列出交通意外人數；

xxxx 年 各項商用車輛執照／執照持有人交通意外數字	重傷人數	死亡人數
的士		
公共小巴		
私家小巴		
公共巴士		

xxxx 年 各項商用車輛執照／執照持有人交通意外數字	重傷人數	死亡人數
私家巴士		
輕型貨車		
中型貨車		
重型貨車		

(c) 過去 5 個年度，就推廣職業司機駕駛安全所做的措施為何、開支為何、成效為何？

提問人：郭偉強議員

答覆：

(a) 過去 3 年，按年齡組別及車輛類別劃分的商用車輛駕駛執照持有人統計數字載於附件 1。

(b) 過去 5 年，商用車輛司機在交通意外中死亡和重傷的統計數字載於附件 2。

(c) 運輸署一直與道路安全議會和警方合作舉辦各種道路安全宣傳和教育活動，以加強道路使用者(包括商用車輛司機)的安全駕駛和健康意識。

過去 5 年，運輸署為商用車輛司機推行了多項措施，包括舉辦安全講座和工作坊、出版運輸業界通訊、舉行運輸業界會議，以及舉辦宣傳活動。在 2009 至 2013 年，涉及的開支分別為 350,000 元、417,000 元、311,000 元、392,000 元和 511,000 元。

自 2009-10 年度起，運輸署每年為商用車輛司機舉辦「至 fit 安全駕駛大行動」，當中涵蓋各式活動，包括透過電台及其他宣傳渠道發放安全駕駛及健康信息，以及與非牟利醫療機構合作為商用車輛司機提供免費健康檢查等。過去 3 年，每年約有 2 000 名商用車輛司機曾接受免費健康檢查。活動開支為每年約 300 萬元。

截至 2011 年年底商用車輛駕駛執照持有人數目

車輛類別	年齡組別				
	21-30	31-40	41-50	51-60	61-70
的士	1 942	12 112	54 942	94 771	41 623
公共小巴	5 235	23 015	47 892	63 875	31 082
私家小巴	5 235	23 066	49 053	66 123	32 467
公共巴士	5 157	21 929	37 515	43 314	17 328
私家巴士	5 157	21 937	37 607	43 462	17 203
輕型貨車	165 305	288 537	342 994	342 174	125 662
中型貨車	7 131	27 341	53 021	63 928	28 594
重型貨車	2 183	9 802	21 734	38 197	24 711

截至 2012 年年底商用車輛駕駛執照持有人數目

車輛類別	年齡組別				
	21-30	31-40	41-50	51-60	61-70
的士	1 830	11 631	48 982	97 182	49 373
公共小巴	4 589	22 635	45 490	65 944	35 308
私家小巴	4 589	22 664	46 495	68 183	36 882
公共巴士	4 530	21 696	36 730	45 140	20 209
私家巴士	4 530	21 702	36 802	45 303	20 155
輕型貨車	155 712	299 790	337 013	366 674	148 243
中型貨車	6 461	26 609	50 703	65 911	32 930
重型貨車	2 040	9 631	20 600	37 035	27 939

截至 2013 年年底商用車輛駕駛執照持有人數目

車輛類別	年齡組別				
	21-30	31-40	41-50	51-60	61-70
的士	1 720	11 114	43 048	98 237	56 778
公共小巴	4 022	22 077	43 337	67 295	39 399
私家小巴	4 022	22 086	44 161	69 494	41 169
公共巴士	3 971	21 337	36 003	46 610	23 155
私家巴士	3 971	21 341	36 064	46 770	23 168
輕型貨車	145 937	308 086	329 586	388 402	171 539
中型貨車	5 749	26 062	48 345	67 280	37 195
重型貨車	1 930	9 710	19 510	35 756	30 863

過去 5 年按商用車輛類別劃分的司機傷亡數字(死亡和重傷)

車輛 類別	重傷					死亡				
	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年
的士	111	121	127	141	156	6	3	4	5	6
公共 小巴	15	9	12	21	12	2	0	1	1	1
私家 小巴	1	1	1	1	2	0	0	0	0	0
公共 巴士	12	13	22	27	26	0	1	4	0	2
私家 巴士	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0
輕型 貨車	58	63	59	63	61	3	5	0	4	3
中型 貨車	30	26	32	34	27	0	0	5	0	2
重型 貨車	0	4	1	1	8	0	0	0	0	1

管制人員的答覆

(問題編號：2327)

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 (楊何蓓茵)局長： 運輸及房屋局局長問題 (議員問題編號：7)：

請政府告知：

(1) 現時本港車輛資料

首次登記年份	私家車	的士	輕型貨車		中型貨車		重型貨車		巴士		小巴		其他
			歐盟II期或以前	其他引擎									
1990													
1991													
1992													
1993													
1994													
1995													
1996													
1997													
1998													
1999													
2000													
2001													
2002													
2003													
2004													
2005													
2006													
2007													

首次登記年份	私家車	的士	輕型貨車		中型貨車		重型貨車		巴士		小巴		其他
			歐盟II期或以前	其他引擎									
2008													
2009													
2010													
2011													
2012													
2013													
2014													

(2) 運輸署處理車輛登記的編制詳情，包括職級(列明薪級點)、數目及涉及個人薪酬開支總額。

提問人：林健鋒議員

答覆：

(1) 本港已登記車輛資料載於附件。

(2) 運輸署處理車輛登記的人手編制詳情如下：

職級	職位數目	薪級點 (總薪級表)	涉及的個人薪酬開支總額 (按薪級中點估計的年薪值)
一級行政主任	1	28 – 33	621,900 元
二級行政主任	1	15 – 27	411,780 元
高級文書主任	1	22 – 27	472,140 元
文書主任	2	16 – 21	713,280 元
助理文書主任	11	3 – 15	2,446,620 元
文書助理	1	1 – 10	173,520 元
總計：			4,839,240 元

附件

已登記車輛數目

首次登記 年份	私家車	的士	輕型貨車		中型貨車		重型貨車		巴士		小巴		其他*
			歐盟二期 或以前	其他 引擎									
1990	699	0	454	0	450	0	46	0	4	0	9	0	430
1991	1 113	0	642	0	862	0	48	0	24	0	33	0	607
1992	1 503	0	1 882	0	1 556	0	120	0	46	0	49	0	702
1993	2 420	0	2 514	2	1 439	0	112	0	42	0	72	0	883
1994	4 231	0	2 638	0	1 356	0	150	0	39	0	122	0	1 185
1995	4 365	1	2 389	0	1 103	0	121	0	49	0	144	0	1 326
1996	6 350	1	2 783	0	1 175	0	180	0	348	0	133	0	1 570
1997	17 511	1	4 018	0	1 375	0	265	0	793	0	225	0	1 994
1998	17 186	0	3 264	0	860	0	157	0	1 047	0	226	0	1 821
1999	18 383	29	2 893	0	1 154	0	99	0	640	0	278	0	2 110
2000	24 151	1 782	3 649	0	1 894	0	152	0	511	0	267	1	2 183
2001	27 195	7 903	2 913	322	1 051	298	160	30	486	179	262	21	2 834
2002	25 935	2 485	0	3 046	0	1 690	0	197	0	965	26	374	3 279
2003	20 655	1 396	0	2 589	0	1 578	0	98	0	772	19	495	3 565
2004	25 885	562	0	3 438	0	2 316	0	95	0	645	0	916	3 933
2005	25 978	413	0	4 158	0	2 135	0	39	0	583	0	1 220	3 750
2006	26 782	364	0	4 405	0	2 068	0	63	0	627	0	159	3 636
2007	32 248	324	0	4 494	0	2 007	0	79	0	602	0	235	3 784
2008	33 805	545	0	5 140	0	2 423	0	117	0	740	0	456	3 676

附件

已登記車輛數目

首次登記 年份	私家車	的士	輕型貨車		中型貨車		重型貨車		巴士		小巴		其他*
			歐盟二期 或以前	其他 引擎									
2009	27 540	341	0	2 304	0	883	0	134	0	532	0	212	2 599
2010	39 151	395	0	3 697	0	2 408	0	378	0	793	0	304	2 762
2011	41 309	274	0	4 364	0	2 451	0	531	0	868	0	239	3 283
2012	42 886	293	0	4 519	0	2 136	0	704	0	1 007	0	281	3 704
2013	44 137	757	0	5 787	0	2 777	0	678	0	1 011	0	340	4 519
2014	7 821	272	0	1 095	0	593	0	166	0	119	0	56	868

*拖車不屬汽車類別，其數目不包括在內。

管制人員的答覆

(問題編號：2328)

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 (楊何蓓茵)局長： 運輸及房屋局局長問題 (議員問題編號：9)：

在管制人員報告綱領(2)中，「舉行路試」下的「在接獲電單車、私家車及輕型貨車駕駛執照的申請後 82 天內進行」及「在接獲小巴、巴士、中型和重型貨車及掛接車輛駕駛執照的申請後 82 天內進行」兩項目標，過去兩年均未能達標。請政府告知：

(a) 2010 至 2013 年駕駛考試輪候時間：

2010 年

駕駛考試 輪候時間	私家車 (合併試)	私家車 (乙部試)	私家車 (丙部試)	電單車 (丙部試)	輕型貨 車(合併 試)	輕型貨 車(乙部 試)	輕型貨 車(丙部 試)	其他
82 天內								
超過 82 天								

2011 年

駕駛考試 輪候時間	私家車 (合併試)	私家車 (乙部試)	私家車 (丙部試)	電單車 (丙部試)	輕型貨 車(合併 試)	輕型貨 車(乙部 試)	輕型貨 車(丙部 試)	其他
82 天內								
超過 82 天								

2012 年

駕駛考試 輪候時間	私家車 (合併試)	私家車 (乙部試)	私家車 (丙部試)	電單車 (丙部試)	輕型貨 車(合併 試)	輕型貨 車(乙部 試)	輕型貨 車(丙部 試)	其他
82 天內								
超過 82 天								

2013 年

駕駛考試 輪候時間	私家車 (合併試)	私家車 (乙部試)	私家車 (丙部試)	電單車 (丙部試)	輕型貨 車(合併 試)	輕型貨 車(乙部 試)	輕型貨 車(丙部 試)	其他
82 天內								
超過 82 天								

(b) 現時處理駕駛考試的編制詳情；政府是否認為足以處理駕駛考試申請？

職級	職位數目	2013-14 年度新增人手	薪級點
高級考牌主任			
一級考牌主任			
二級考牌主任			

(c) 正如文中解釋，能夠於 82 天內舉行路試的百分率較去年更進一步下跌至百分之 29，是因為申請人數再次增加，雖然部門新聘人手仍未能處理積壓個案。政府除了調整 82 天的目標，會否採取更合理的措施，使市民能盡快參加路試，例如增設考試中心及增加考牌主任等？

提問人：林健鋒議員

答覆：

(a) 有關資料表列如下：

2010 年

駕駛考試 輪候時間	私家車 (合併試)	私家車 (乙部試)	私家車 (丙部試)	電單車 (乙部及 丙部試)	輕型貨 車(合併 試)	輕型貨 車(乙部 試)	輕型貨 車(丙部 試)	其他
82 天內	15 499	3 319	9 661	8 004	28 278	4 091	18 657	10 887
超過 82 天	1 703	0	0	255	2 571	7	337	100

2011 年

駕駛考試 輪候時間	私家車 (合併試)	私家車 (乙部試)	私家車 (丙部試)	電單車 (乙部及 丙部試)	輕型貨 車(合併 試)	輕型貨 車(乙部 試)	輕型貨 車(丙部 試)	其他
82 天內	6 801	2 303	6 625	7 042	11 501	2 565	12 262	11 088
超過 82 天	14 126	756	3 234	1 511	23 480	992	7 662	299

2012 年

駕駛考試 輪候時間	私家車 (合併試)	私家車 (乙部試)	私家車 (丙部試)	電單車 (乙部及 丙部試)	輕型貨 車(合併 試)	輕型貨 車(乙部 試)	輕型貨 車(丙部 試)	其他
82 天內	4 178	2 009	6 481	5 199	4 522	2 052	11 518	9 221
超過 82 天	18 250	837	5 174	3 955	31 634	1 049	10 446	6 029

2013 年

駕駛考試 輪候時間	私家車 (合併試)	私家車 (乙部試)	私家車 (丙部試)	電單車 (乙部及 丙部試)	輕型貨 車(合併 試)	輕型貨 車(乙部 試)	輕型貨 車(丙部 試)	其他
82天內	4 659	2 158	7 062	3 387	6 896	2 174	10 235	15 598
超過82天	21 876	793	8 491	7 468	33 133	843	15 390	489

註：其他類別包括中型貨車、重型貨車、掛接車輛、小巴、巴士(包括專營巴士)及機動三輪車。

(b) 運輸署的考牌主任負責主持駕駛考試，其薪級表及在職人數(截至 2013 年 12 月)載列如下。

職級	職位數目	2013-14年度 增加的人手	薪級點 (總薪級表)
高級考牌主任	1	0	28-32
一級考牌主任	11	1	23-27
二級考牌主任	55	10	13-22

為了進一步增加主持駕駛考試的人手，運輸署已於 2013 年年底開展另一輪的考牌主任招聘工作，預計有關工作將於 2014 年第三季完成。

(c) 自 2010 年起，電單車、私家車及輕型貨車駕駛執照的路試申請數目持續上升。過去 5 年的有關統計數字如下：

年份	電單車、私家車及輕型貨車 駕駛執照的路試申請數目	與對上一年比較 的增減率
2009	82 779	—
2010	92 382	+11.6%
2011	100 860	+9.2%
2012	107 304	+6.4%
2013	124 565	+16.1%

儘管運輸署已增撥人手舉行路試，但由於路試需求持續上升，其增幅在 2013 年更錄得 16.1% 的歷史新高，因此在接獲申請後 82 天內舉行路試的達標率仍未能改善。正如上文(b)項所述，為了應付持續上升的需求，運輸署已於 2013 年年底開展另一輪的考牌主任招聘工作，預計有關工作將於 2014 年第三季完成。若路試的需求在 2014 年繼續增長，那即使調撥額外人力資源舉行路試，2014 年的達標率仍可能不會大有改善，因為部分新增的人手須處理積壓的個案。如來年電單車、私家車及輕型貨車路試輪候時間的達標率仍然偏低而需求持續增長，運輸署會檢討這項目的目標。另一方面，招聘稱職的考牌主任也同樣困難。考牌主任不但需要有駕駛不同類別車輛的優良技術，同時亦須具備良好的觀察力、處事鎮定、反應敏捷、能承受壓力，以及向考生清晰表達決定。在過往的招聘工作中，運輸署須以不少時間面試和測試大量申請人，方能成功招聘目標數量的考牌主任。

為善用因考試延期及考生缺席而騰出的考試時段，自 2013 年 11 月開始，重考生可於網上申請預約快期(即「重考生快期預約服務」)。運輸署亦會繼續以超額方式預約考試時間，並密切監察情況及考慮其他措施，以提升服務水平。

管制人員的答覆

(問題編號：3128)

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 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：34)：

當局有否打算解決大圍市中心一帶的交通擠塞及車位嚴重不足的問題？如有，有關詳情及開支為何？如無，原因為何？

提問人：劉慧卿議員

答覆：

大圍市中心一帶的道路容車量大體上足以應付目前的交通流量。從實地觀察所得，大圍市中心只有個別地點出現交通擠塞。導致交通擠塞的主要原因，是違例泊車及路旁繁忙的上落客貨活動。為改善交通情況，運輸署已要求警方加強執法，打擊違例的泊車和路旁活動。如街道上的路旁活動影響正常交通，運輸署會設立「不准停車區」。例如在大圍道近龍景樓和恩安樓、積富街與積福街交界處，以及城河道。設立「不准停車區」的開支佔交通管理措施支出一部分，我們沒有這項工作所涉開支的獨立分項數字。

為處理大圍市中心的泊車需求，運輸署會根據現行的《香港規劃標準與準則》，在新發展項目中加入適當的批租條件，規定須提供適合數量的停車位，以應付未來的需求。此外，運輸署會繼續尋求地政總署協助，盡量物色適合的空置土地，以提供短期租約停車場。在不影響道路安全和其他道路使用者的前提下，運輸署亦會在適合地點提供設有收費錶的路旁停車位。過去 3 年，運輸署在區內增設了 12 個設有收費錶的路旁停車位和 13 個電單車停車位。設置這些停車位的開支佔交通管理措施支出一部分，我們沒有這項工作所涉開支的獨立分項數字。

管制人員的答覆

(問題編號：1298)

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 (楊何蓓茵)局長： 運輸及房屋局局長問題 (議員問題編號：11)：

署方在 2014-15 年度需要特別留意的事項中提及：「在 6 條主要離島渡輪航線由二零一四年年中展開的 3 年牌照期內，推行這些渡輪服務中期檢討所建議的特別協助措施」。就此，政府可否告知本會：

- 當中「所建議的特別協助措施」詳情、實施日期及開支為何？
- 這些特別協助措施對於渡輪票價減低加幅或減價的成效有多大？
- 現時離島渡輪航線未有提供學童票價優惠，令來往離島上學的學生須負擔高昂交通費，當局有否估計如營辦商提供學童票價優惠涉及多少開支？當局會否考慮在續牌細則中加入提供學童票價優惠的要求？

提問人：梁志祥議員答覆：

- 立法會財務委員會在 2013 年 7 月批准為 6 條主要離島渡輪航線¹在下一個 3 年牌照期(「中環—梅窩」線的牌照期為 2014 年 4 月 1 日至 2017 年 3 月 31 日；另外 5 條航線的牌照期則由 2014 年 7 月 1 日至 2017 年 6 月 30 日)內繼續提供特別協助措施，涉及金額為 190,359,000 元。該等特別協助措施包括：
 - 向營辦商發還船隻檢驗費用和私人繫泊設備收費；
 - 發還碼頭電費、水費及清潔費；
 - 扣除根據既定安排發還碼頭租金和豁免船隻牌照費的款額後，發還因提供長者票價優惠而少收的收入；
 - 發還船隻維修保養開支；
 - 發還因提供小童票價優惠而少收的收入；
 - 發還船隻保險費；及
 - 推出「離島遊」計劃。
- 按照政府既定政策，公共交通服務應由私營機構經營，該等機構應依循審慎商業原則，使其營運具備效益。但這 6 條主要離島渡輪航線在財務上並不可行，卻又是離島唯一的交通工具²，此為其

¹ 有關渡輪航線包括「中環—長洲」航線、「坪洲—梅窩—芝麻灣—長洲」橫水渡航線、「中環—梅窩」航線、「中環—坪洲」航線、「中環—榕樹灣」航線和「中環—索罟灣」航線。

² 有對外陸路網路連接的離島只得大嶼山，但其跨區陸路公共交通服務有限。

獨特之處。因此，在為這些渡輪服務規劃協助措施時，我們的原則和理念包括：(a)公共交通服務應由私營機構根據商業原則經營；(b)公共交通服務須維持長遠的財務可行性及票價穩定；(c)政府須審慎運用公帑及考慮市民在票價上應承擔適度責任；以及(d)照顧海港規劃的考慮。

渡輪營辦商在近期的牌照續期中均表示，由於燃料價格和人手支出上升，導致營運開支大增，對票價造成壓力；這兩項支出並不包括在特別協助措施內。因此，該等渡輪營辦商申請加價，申請的加幅約 10%。

運輸署理解市民對加價的關注，因此已仔細審閱渡輪營辦商所提交的財務資料和數據。經審慎考慮後，運輸署批准這幾條渡輪航線平均加價 5 至 6%。如果沒有提供特別協助措施，票價加幅應該更高。

- (c) 目前，3 歲或以上而未滿 12 歲的學童乘搭該 6 條主要離島渡輪航線，可享有小童票價優惠。此外，學童亦可申請設有入息審查的學生車船津貼。

由於 12 歲或以上的學童符合資格申請學生車船津貼，加上有關渡輪航線面對艱難的經營環境，因此政府沒有計劃訂下續牌條件，規定有關渡輪營辦商必須將票價優惠推展至涵蓋所有學童。不過，我們會繼續鼓勵渡輪營辦商因應各自的營運和財務情況、整體經濟環境和乘客需要，盡可能向乘客(包括學童)提供優惠。

管制人員的答覆

(問題編號：1154)

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 (楊何蓓茵)局長： 運輸及房屋局局長問題 (議員問題編號：2.02)：

請提供運輸署現時用作監察交通的閉路電視攝影機的解像度規格，及其所收集的影像的解像度是否足以辨別車輛的車牌編號？

署方有否計劃提升這些閉路電視攝影機的攝錄解像度及效能，從而加強閉路電視系統對車輛的識別功能？如有，詳情及預算為何？

運輸署就閉路電視攝影機所收集的影像會保存多久，以及有否就裝置收集的影像制訂保障個人私隱的政策？

署方是否容許警方實時或事後取得該些閉路電視攝影機所收集的影像？如是，詳情為何，及須由那一層級的人員負責審批，審批的準則為何？請分別提供警方於 2013-14 年度實時或事後索取影像的次數。

提問人：梁繼昌議員答覆：

運輸署採用標準解像度為 752 x 582 像素(或更低)的閉路電視攝影機，監察交通情況。由於閉路電視攝影機主要用於一般區域性的交通監察，收集得來的交通影像解像度不足以辨別車輛的車牌號碼。

運輸署沒有計劃提升閉路電視攝影機以作辨別車輛之用，因為這並非我們利用閉路電視攝影機攝取交通影像的目的。

運輸署設有內部指引，規定閉路電視系統只可由獲授權人士操作，而閉路電視攝影機的變焦功能／攝影角度，亦只可因應交通監察及／或事故管理的需要而作出調校。只有安裝在政府隧道，以及青馬和青沙管制區的閉路電視攝影機才備有錄影功能，因其有核實隧道或管制區收費的實際需要。閉路電視的影像會根據運作需要，妥善保存 7 天至 3 個月不等。運輸署會確保相關的錄影嚴格遵守《個人資料(私隱)條例》的規定。至於其他的閉路電視攝影機，全都没有錄影功能。

運輸署會與警方的相關辦事處分享閉路電視攝影機攝取的交通影像實時訊號，以供負責監察交通情況和事故處理的警務人員閱覽。提供予警方閱覽實時訊號的終端機，並沒有錄影功能。

管制人員的答覆

(問題編號：2389)

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 (楊何蓓茵)局長： 運輸及房屋局局長問題 (議員問題編號：32)：

渡輪是本港重要水上交通工具，深受不少市民及旅客歡迎。為提供誘因鼓勵營辦商承辦，當局補貼部分航線的營運，並採取多項措施減輕渡輪服務營運成本，包括接手負責碼頭的維修工作、豁免燃油稅和豁免船隻牌照費等。就此當局可否告知本會：

- (1) 過去 3 年當局對各條渡輪航線補貼，以及用於減輕渡輪營運成本的各項措施，其開支金額為何？可否按航線分類，詳細列出各項措施的開支？
- (2) 紅磡至灣仔渡輪航線自 2011 年停辦後，對不少市民造成不便。當局會否研究重辦該航線，回應市民對水上交通的需求，並紓緩其他過海交通工具的擠擁問題？如會，詳情為何？如否，原因為何？

提問人：梁美芬議員答覆：

- (1) 立法會財務委員會在 2010 年 11 月 5 日通過，在由 2011-12 年起的 4 個財政年度內共撥款 114,963,000 元，為 6 條主要離島渡輪航線¹提供特別協助措施²，以維持這些航線的財務可行性，以及減輕部分加價壓力。截至 2014 年 2 月 28 日，過去 3 個財政年度就特別協助措施發還款項涉及的開支為 83,359,000 元。

政府亦向所有渡輪航線提供其他協助措施，以提高這些渡輪服務的財務可行性，包括接手負責碼頭的維修工作、豁免燃油稅，以及豁免船隻牌照費。豁免燃油稅不涉及任何開支，而接手負責碼頭的維修工作和豁免船隻牌照費在過去 3 個財政年度涉及的開支則載於下表：

¹ 該 6 條主要渡輪航線分別為：「中環－長洲」、「坪洲－梅窩－芝麻灣－長洲」橫水渡航線、「中環－梅窩」、「中環－坪洲」、「中環－榕樹灣」，以及「中環－索罟灣」。

² 特別協助措施包括：(a) 向有關渡輪服務營辦商發還船隻檢驗年費和私人繫泊設備收費；(b) 發還碼頭電費、水費及清潔費；(c) 扣除根據既定安排發還碼頭租金和豁免船隻牌照費的款額後，發還因提供長者票價優惠而少收的收入；(d) 發還船隻維修保養開支；(e) 發還因提供小童票價優惠而少收的收入；(f) 發還船隻保險費；以及(g) 推出「離島遊」計劃。

所有渡輪航線			
財政年度	2011-12 (百萬元)	2012-13 (百萬元)	2013-14 (截至 2014 年 2 月 28 日) (百萬元)
政府承擔的碼頭 維修開支	21.540	16.980	16.890

財政年度	2011-12 (百萬元)	2012-13 (百萬元)	2013-14 (截至 2014 年 2 月 28 日) (百萬元)
港內渡輪航線			
豁免船隻牌照費	0.040	0.035	0.032
離島渡輪航線			
豁免船隻牌照費	0.179	0.174	0.174

(2) 運輸署在 2010 年 9 月至 12 月期間曾就營辦「紅磡至中環」及「紅磡至灣仔」渡輪航線進行兩輪招標工作，但即使運輸署在 2010 年 12 月第二輪招標中放寬了有關要求，仍沒有接獲標書。

政府認為兩輪招標結果反映，市場認為在當時的經營環境下，由於乘客量持續低企及燃油價格大幅波動，營運這兩條渡輪航線在財務上並不可行。儘管如此，如有渡輪營辦商有意營運往返紅磡的渡輪服務，政府會考慮乘客需求，以及有關建議在財務和營運上的可行性。

管制人員的答覆

(問題編號：0311)

總目： (186) 運輸署分目： (-) 沒有指定綱領： (1) 規劃及發展事宜管制人員： 運輸署署長 (楊何蓓茵)局長： 運輸及房屋局局長問題 (議員問題編號：4)：

就鐵路安全方面，請提供以下資料：

- (1) 過去 3 個年度，輕鐵共發生多少宗涉及乘客傷亡的意外及涉及多少人數(以意外涉及的鐵路設備劃分及按車輛碰撞類別、嚴重程度及傷亡人數劃分)；
- (2) 當局何時展開對輕鐵角色的檢討，會否聘用顧問公司研究相關事宜，如會，預計開支為何，如不會，如何檢討。

提問人：麥美娟議員答覆：

(1) 現按要求將有關輕鐵的資料載列如下：

(a) 涉及鐵路設備並造成乘客傷亡的意外數目：

意外涉及的 鐵路設備	2011 年			2012 年			2013 年		
	意外 數目	受傷 人數	死亡 人數	意外 數目	受傷 人數	死亡 人數	意外 數目	受傷 人數	死亡 人數
車門	35	35	0	22	22	0	17	17	0
月台空隙	19	19	0	6	6	0	1	1	0
其他 ^(註 1)	20	50	1	28	87	0	34	114	2
總計	74	104	1	56	115	0	52	132 ^(註 2)	2

註 1： 以上數字不包括自殺／企圖自殺、乘客身體不適及擅入路軌引致的意外。「其他」的意外包括乘客或市民失足或失平衡跌倒，以及涉及路面行人或車輛的意外。

註 2： 受傷人數由 2012 年的 115 人增至 2013 年的 132 人，是由於在 2013 年 5 月 17 日，元朗發生一宗輕鐵出軌意外，導致 82 人受傷。

(b) 按碰撞類別劃分造成乘客傷亡的意外數目：

碰撞類別	2011 年			2012 年			2013 年		
	意外 數目	受傷 人數	死亡 人數	意外 數目	受傷 人數	死亡 人數	意外 數目	受傷 人數	死亡 人數
與車輛 碰撞	2	23	0	3	62	0	3	3	0
與物件 碰撞	0	0	0	1	1	0	1	82 ^(註1)	0
沒有碰撞 ^(註2)	2	2	0	0	0	0	2	2	0
總計	4	25	0	4	63	0	6	87	0

註 1： 在 2013 年 5 月 17 日，元朗發生一宗輕鐵出軌意外，導致 82 人受傷。

註 2： 意外涉及輕鐵停車時有乘客失去平衡。

(2) 待今年稍後時間完成 2020 年以後的新鐵路發展策略，以及考慮大型交通基建的規劃和推行進度後，我們會預備檢討公共交通策略，以期更新在公共交通服務方面的策略，滿足社會對交通服務的需求。有關檢討會涵蓋輕鐵系統。在準備有關工作時，我們會考慮是否需要委聘顧問公司。

管制人員的答覆

(問題編號：0533)

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 (楊何蓓茵)局長： 運輸及房屋局局長問題 (議員問題編號：17)：

有關「舉行路試在接獲電單車、私家車及輕型貨車駕駛執照的申請後 82 天內進行」，該目標為 95%，但 2012 年及 2013 年分別只有 33% 和 29%，並預期 2014 年只能維持 29%，請當局解釋：

- (1) 請列出近 5 年(2009、2010、2011、2012、2013 年)申請電單車、私家車及輕型貨車駕駛執照後舉行路試的分別平均輪候時間；
- (2) 當局指即使調撥額外資源，仍不預期 2014 年的達標率改善，原因為何？除了駕駛考試需求上升外，還有甚麼因素限制處理時間？

提問人：潘兆平議員答覆：

- (1) 過去 5 年，接獲電單車、私家車及輕型貨車駕駛執照的申請後舉行路試的平均輪候時間如下：

年份	平均輪候時間 (曆日)		
	私家車	輕型貨車	電單車
2009	56	58	62
2010	71	74	75
2011	88	90	84
2012	116	121	108
2013	120	128	113

- (2) 自 2010 年起，電單車、私家車及輕型貨車駕駛執照的路試申請數目持續上升。過去 5 年的有關統計數字如下：

年份	電單車、私家車及輕型貨車 駕駛執照的路試申請數目	與對上一年比較 的增減率
2009	82 779	—
2010	92 382	+11.6%
2011	100 860	+9.2%

年份	電單車、私家車及輕型貨車 駕駛執照的路試申請數目	與對上一年比較 的增減率
2012	107 304	+6.4%
2013	124 565	+16.1%

儘管運輸署已增撥人手舉行路試，但由於路試需求持續上升，其增幅在 2013 年更錄得 16.1% 的歷史新高，因此在接獲申請後 82 天內舉行路試的達標率仍未能改善。為了應付持續上升的需求，運輸署已於 2013 年年底開展另一輪的考牌主任招聘工作，預計有關工作將於 2014 年第三季完成。若路試的需求在 2014 年繼續增長，那即使調撥額外人力資源舉行路試，2014 年的達標率仍可能不會大有改善，因為部分新增的人手須處理積壓的個案。如來年電單車、私家車及輕型貨車路試輪候時間的達標率仍然偏低而需求持續增長，運輸署會檢討這項目的目標。另一方面，招聘稱職的考牌主任也同樣困難。考牌主任不但需要有駕駛不同類別車輛的優良技術，同時亦須具備良好的觀察力、處事鎮定、反應敏捷、能承受壓力，以及向考生清晰表達決定。在過往的招聘工作中，運輸署須以不少時間面試和測試大量申請人，方能成功招聘目標數量的考牌主任。

為善用因考試延期及考生缺席而騰出的考試時段，自 2013 年 11 月開始，重考生可於網上申請預約快期（即「重考生快期預約服務」）。運輸署亦會繼續以超額方式預約考試時間，並密切監察情況及考慮其他措施，以提升服務水平。

管制人員的答覆

(問題編號：0349)

總目： (186) 運輸署分目： (-) 沒有指定綱領： (-) 沒有指定管制人員： 運輸署署長 (楊何蓓茵)局長： 運輸及房屋局局長問題 (議員問題編號：14)：

運輸署表示，非首長級職位的數目至 2015 年 3 月 31 日會增至 1 516 個，增幅為 105 個。請告知本委員會這些新職位的工作性質、職級和薪酬。

提問人：石禮謙議員答覆：

在 2014-15 年度會淨增加 105 個非首長級職位，是由於開設 115 個職位並刪減 10 個有時限的職位所致。擬開設新職位的職責和每年職員費用(按薪級中點估計的年薪值計算)概述如下：

職級	職位數目	每年職員費用 (元)	職責
負責推行個別措施的有時限職位			
二級考牌主任	19	6,455,820	加強駕駛考試服務以應付增加的考試需求。
文書主任	7	2,496,480	
高級運輸主任	1	845,880	協助把長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃擴展至 12 歲以下的合資格殘疾人士及專線小巴。
二級運輸主任	2	786,240	
高級庫務會計師	1	1,153,800	
庫務會計師	1	808,440	
二級會計主任	1	393,120	
總運輸主任	1	1,153,800	處理與巴士專營權有關的事宜。
高級運輸主任	2	1,691,760	策劃及推行基建項目及／或公營房屋發展項目的社區設施工程，包括為其他部門提供支援服務。
一級運輸主任	4	2,487,600	
工程師／助理工程師	2	1,277,040	
技術主任(交通工程)／見習技術主任(交通工程)	4	909,840	
高級運輸主任	1	845,880	籌劃在東區海底隧道專營權屆滿後將之接管。
二級運輸主任	1	393,120	

職級	職位數目	每年職員費用 (元)	職責
高級工程師	1	1,153,800	根據 2013 年《施政報告》載述的多管齊下方式，推行一系列土地供應措施。
工程師／助理工程師	4	2,554,080	
高級技術主任(交通工程)	2	988,680	
技術主任(交通工程)／見習技術主任(交通工程)	6	1,364,760	
總運輸主任	1	1,153,800	
高級運輸主任	2	1,691,760	
一級運輸主任	4	2,487,600	
二級汽車檢驗主任	1	567,480	
一級行政主任	1	621,900	
車輛檢驗員	1	236,100	
取代非公務員合約的職位			
一級運輸主任	1	621,900	支援及協助推行重整業務運作流程的措施，管理與香港政府一站通電子牌照服務有關的合約，以及統籌和監察電子牌照服務的系統維修和支援工作。
二級運輸主任	1	393,120	協助籌劃及推行各項優質公共小巴服務計劃，在有關公共小巴安全的法例通過後推行整套措施，以及為公共小巴組的運作提供支援。
二級運輸主任	1	393,120	協助推行各項優質的士服務計劃，以及為優質的士服務督導委員會提供行政及秘書支援服務。
二級運輸主任	1	393,120	應付處理非專營巴士申請日增的工作量。
二級運輸主任	1	393,120	協助檢討和推行為 6 條主要離島渡輪航線提供的特別協助措施，協助推行中環 4、5 及 6 號碼頭加建樓層建造工程，監察實施海事處提出的新海上安全規定的情況，並評估有關規定對本地渡輪服務的影響。
二級運輸主任	1	393,120	應付新界運輸管理部日增的工作量。
工程師／助理工程師	1	638,520	應付交通工程(新界東)部繁重的工作量。
工程師／助理工程師	1	638,520	加強人手支援，以順利完成地區的基建項目，並處理交通及運輸事宜／投訴。

職級	職位數目	每年職員費用 (元)	職責
技術主任(交通工程)／見習技術主任(交通工程)	1	227,460	為交通工程(新界西)部提供人手支援，以順利完成地區的基建項目，並處理交通及運輸事宜／投訴。
技術主任(交通工程)／見習技術主任(交通工程)	1	227,460	處理巴士及鐵路科策劃及規管工作方面激增的工作量。
技術主任(土木工程)／見習技術主任(土木工程)	1	227,460	應付交通工程(新界西)部日增的工作量。
一級行政主任	1	621,900	處理運輸署內一切與非公務員合約僱員有關的事宜，以及就公務員職系的員工管理提供支援。
二級行政主任	1	411,780	管理重考生快期預約系統，以及處理隨後的系統保養和升級工作。
二級行政主任	1	411,780	履行有關駕駛考試、管理駕駛考試中心和簽發私人駕駛教師執照的職責。
二級行政主任	1	411,780	為車輛安全及標準部提供行政支援。
二級行政主任	1	411,780	為車輛檢驗及紀錄分組提供行政支援。
二級行政主任	1	411,780	為電子策略部提供行政支援。
二級行政主任	1	411,780	支援及協助第四代車輛牌照及駕駛執照綜合資料電腦系統的持續保養和運作。
二級行政主任	1	411,780	就規劃及督導第四代車輛牌照及駕駛執照綜合資料電腦系統各項升級工程的進度及推行，提供後勤／行政支援。
高級文書主任	1	472,140	支援牌照分組轄下牌照事務處處理有關簽發牌照的事宜。
助理文書主任	1	222,420	協助管理第四代車輛牌照及駕駛執照綜合資料電腦系統的升級工作。
助理文書主任	1	222,420	加強公共車輛分組轄下公共巴士小組向市民提供的顧客服務。
助理文書主任	1	222,420	為人事組提供文書和後勤支援。
助理文書主任	1	222,420	為電子策略部提供行政支援。
助理文書主任	1	222,420	為強制修習駕駛改進課程及其他範疇提供文書支援。
助理文書主任	10	2,224,200	加強 4 個牌照事務處的櫃位服務，處理駕駛執照及車輛牌照的申請，並協助順利推行因修訂法例和新政策措施而新增的工作和規定。
文書助理	3	520,560	為運輸署總部提供文書及後勤支援。
文書助理	1	173,520	處理大嶼山的許可證申請工作，以及為新界運輸管理部提供文書支援服務。
文書助理	1	173,520	為交通工程(港島)部和港島運輸管理部提供文書支援服務。

職級	職位數目	每年職員費用 (元)	職責
文書助理	1	173,520	為交通及運輸調查部和主要公路發展部提供文書及會計服務。
文書助理	1	173,520	為自訂車輛登記號碼計劃提供文書及後勤支援服務。
一級電腦操作員	1	339,780	就第四代車輛牌照及駕駛執照綜合資料電腦系統的運作，提供持續的支援。
二級工人	1	137,940	在九龍分區辦事處的接待處值勤，以及分發文件。
二級工人	1	137,940	在新界分區辦事處的接待處值勤，以及分發文件。
總計：	115	48,208,800	

管制人員的答覆

(問題編號：0426)

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(楊何蓓茵)局長： 運輸及房屋局局長問題(議員問題編號：41)：

鑑於東鐵線、將軍澳線於繁忙時間載客量超出負荷，而且情況仍在加劇，署方可否告知：

- (1) 會否在短期內推出紓緩措施，若會，詳情如何，若否，原因為何；
- (2) 會否與巴士公司商討在有需要地區開設只限繁忙時間行走的巴士路線，若會，詳情如何，若否，原因為何；及
- (3) 有否評估近年鐵路沿線居民劇增，遊客增幅較大及將來土地發展對鐵路客運量的影響，若有，詳情如何，若否，原因為何？

提問人：石禮謙議員答覆：

(1) 為了應付東鐵線及將軍澳線在繁忙時段的乘客需求，香港鐵路有限公司(港鐵公司)會繼續在可行的情況下增加列車班次。若在編定班次下，列車與列車之間有足夠空間可供額外列車安全行駛，港鐵公司也會盡量在一些繁忙車站之間，加插短途班次服務，以增加可載客量。

在早上繁忙時段，將軍澳線最繁忙的路段為油塘站至鯉魚涌站的過海路段。為了增加這繁忙路段的可載客量，港鐵公司計劃調整將軍澳線的列車服務模式，在無需改變由寶琳站開出的每小時總班次的情況下，由現時的「3+1」^{註1}改為「2+1」^{註2}服務模式。根據新的「2+1」服務模式，在早上繁忙時段，每小時由油塘站至鯉魚涌站的班次數目將可由 24 班增加至 27 班。港鐵公司正為新的「2+1」服務模式進行準備工作，預計大約會在 9 個月後開始實施。

至於東鐵線，在早上繁忙時段，最繁忙的路段為大圍站至九龍塘站。現時該線已設有分別由大埔墟及火炭站往紅磡或旺角東站的早上繁忙時段短途班次，以增加整體載客量和切合乘客的需求。待沙田至中環線(沙中線)通車後，沙田至九龍的鐵路段的可載客量將會增加，因而紓緩最繁忙路段在繁忙時間乘客率偏高的情況。

^{註1} 「3+1」服務模式是指每 4 班由將軍澳開往北角站的列車中，首 3 班列車將由寶琳站開出，而第 4 班列車則由康城站開出。

^{註2} 「2+1」服務模式是指每 3 班由將軍澳開往北角站的列車中，首 2 班列車將由寶琳站開出，而第 3 班列車則由康城站開出。

同時，港鐵公司已陸續開展提升荃灣線、港島線、觀塘線和將軍澳線訊號系統工作，以增加各條鐵路線的可載客量。港鐵公司現正積極進行研究，並會借鑑海外城市一些類似做法，以決定在香港如何施行才能起到最佳的分流效果。一俟有結論，便會向公眾作出公布。

- (2) 雖然鐵路網路不斷擴展，專營巴士會繼續在本港公共交通系統中擔當重要的角色。專營巴士除了為鐵路未能直達的地區提供服務外，亦提供接駁鐵路站的服務，以及為已設鐵路網的地區提供輔助服務，當中包括繁忙時段的服務。此外，跨區巴士服務可因應實際需求向乘客提供更舒適及方便的服務。例如，現時有 78 條過海專營巴士路線(當中 60 條為常規服務，18 條為繁忙時段服務)，基本上是與鐵路系統最繁忙的過海路段並排而行，這些巴士服務皆有助將乘客分流。此外，另有 68 條只在繁忙時段行走的非過海巴士路線，在繁忙時段應付了龐大的乘客需求。運輸署會與專營巴士營辦商和港鐵公司共同研究在乘客分流方面，巴士如何能夠擔當更重要的角色。
- (3) 政府為鐵路發展進行研究，以應付將來人口增長、經濟及土地發展帶來的運輸需要。《鐵路發展策略 2000》規劃的部分本地鐵路線(包括西港島線及沙中線)，以及其他因應交通需求而在 2000 年後規劃的鐵路項目(包括南港島線(東段)及觀塘線延線)已展開工程，並會在 2014 年至 2020 年相繼落成。

政府已委聘顧問公司就《鐵路發展策略 2000》的檢討和修訂進行研究，以期更新香港長遠的鐵路發展藍圖，配合社會最新的發展需要。在進行研究時，顧問已考慮不同的規劃參數，包括人口和就業數據、土地發展計劃及過境交通需求。在回應運輸需求、合乎經濟效益，並配合新發展區的發展需要三大前提下，政府現正落實 2020 年以後的鐵路發展藍圖。運輸及房屋局會盡快公布新鐵路建議的未來路向。

管制人員的答覆

(問題編號：0427)

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 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：42)：

就「第一階段過境私家車一次性特別配額試驗計劃」(試驗計劃)事宜，署方可否告知：

- (1) 自計劃實施以來申請、批出及平均每日使用配額分別為何；
- (2) 有否全面評估計劃，若有，詳情如何，若否，原因為何；
- (3) 有否與內地商議第二階段計劃實施，若有，詳情如何，若否，原因為何；及
- (4) 會否考慮撤銷計劃，若會，詳情如何，若否，原因為何？

提問人：石禮謙議員

答覆：

- (1) 試驗計劃第一階段在 2012 年 3 月 30 日推出。截至 2014 年 3 月 3 日，運輸署共接獲 3 172 宗申請，其中 2 888 宗已獲批准，平均每日大約使用 4 個配額。
- (2)至(4) 我們現正密切監察試驗計劃第一階段的實施情況，並與廣東省有關單位及其指定在港的辦事機構密切聯繫，優化和完善工作流程及信息系統，以提高工作效率和服務質素。目前，試驗計劃第二階段沒有具體的實施時間表。粵、港兩地政府在實施試驗計劃第一階段取得充足經驗後，才會進一步研究和商議第二階段的具體安排。在制定第二階段的安排時，我們會諮詢和聽取市民的意見。

管制人員的答覆

(問題編號：1162)

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 (楊何蓓茵)局長： 運輸及房屋局局長問題 (議員問題編號：77)：

就署方規管和監察公共運輸服務的營運的工作，有關過去 3 個年度專營、持牌及街渡渡輪服務每條線路的設計可載客量、平均載客量及佔設計可載客量的比例、每周班次、船隊的數目、價格調整情況(如有加價需要標示幅度)，請提供以下資料，如下表：

港內線	每周設計 可載客量	每周平均載客量 (佔設計可載客 量的比例%)	每周班次 數目	船隊的 數目	票價 (加幅%)
北角－紅磡					
北角－九龍城					
北角－觀塘					
中環－尖沙咀					
灣仔－尖沙咀					
西灣河－三家村					
西灣河－觀塘					
港外線	每周設計 可載客量	每周平均載客量 (佔設計可載客 量的比例%)	每周班次 數目	船隊的 數目	票價 (加幅%)
中環－長洲					
中環－梅窩					
中環－坪洲(包括特別航班 來往坪洲及喜靈洲)					
中環－榕樹灣					
中環－索罟灣					
屯門－東涌－沙螺灣－大澳					
坪洲－梅窩－芝麻灣－長洲					
香港仔－北角村－榕樹灣					

香港仔－索罟灣(經模達)					
中環－愉景灣					
愉景灣－梅窩					
馬灣－中環					
馬灣－荃灣					
北角－大廟灣					
街渡渡輪服務	每周設計可載客量	每周平均載客量 (佔設計可載客量的比例%)	每周班次數目	船隊的數目	票價 (加幅%)
三家村－東龍島					
馬料水－東平洲					
塔門－黃石碼頭					
馬料水－塔門					
沙頭角－吉澳					
黃石碼頭－灣仔(南風灣)／赤徑					
香港仔－模達					
模達－索罟灣					
香港仔／赤柱－蒲台島					
坪洲／聖母神樂院－愉景灣					
長洲公眾碼頭－西灣					
香港仔－鴨脷洲					

提問人：鄧家彪議員

答覆：

過去3年的有關資料表列如下：

(A) 港內渡輪 航線	每周設計 載客量	每周平均 載客人次 (佔設計載客 量的比例)	每周班 次數目	調配的 船隻 數目	平日成人單程票 價(生效日期) (票價調整幅度 (如適用))	星期日及公眾假期 的成人單程票價 (生效日期) (票價調整幅度 (如適用))
北角－ 紅磡	125 164	28 743 (23%)	377	3	5.5元 (2011年4月1日) (+22.2%)	5.5元 (2011年4月1日) (+22.2%)
北角－ 九龍城	125 164	21 682 (17%)	377	3	5.5元 (2011年4月1日) (+22.2%)	5.5元 (2011年4月1日) (+22.2%)
北角－觀 塘	61 516	8 354 (14%)	364	1	5元	5元
中環－	943 312	272 500 (29%)	1 712	4	<u>上層</u>	<u>上層</u>

(A) 港內渡輪 航線	每周設計 載客量	每周平均 載客人次 (佔設計載客 量的比例)	每周班 次數目	調配的 船隻 數目	平日成人單程票 價(生效日期) (票價調整幅度 (如適用))	星期日及公眾假期 的成人單程票價 (生效日期) (票價調整幅度 (如適用))
尖沙咀					2.5 元 <u>下層</u> 2 元	3.4 元 ^{註1} (2012 年 6 月 24 日) (+13.3%) <u>下層</u> 2.8 元 ^{註1} (2012 年 6 月 24 日) (+16.7%)
灣仔－ 尖沙咀	585 713	143 623 (25%)	1 063	3	2.5 元	3.4 元 ^{註1} (2012 年 6 月 24 日) (+13.3%)
西灣河－ 三家村	51 300	4 522 (9%)	513	1	6 元 (2013 年 1 月 13 日) (+9.1%)	6 元 (2013 年 1 月 13 日) (+9.1%)
西灣河－ 觀塘	59 220	5 793 (10%)	420	1	6 元 (2013 年 1 月 13 日) (+9.1%)	6 元 (2013 年 1 月 13 日) (+9.1%)

(B) 港外渡輪 航線	每周設計 載客量	每周平均 載客人次 (佔設計載客 量的比例)	每周班 次數目	調配的 船隻 數目	平日成人單程票 價(生效日期) (票價調整幅度 (如適用))	星期日及公眾假期 的成人單程票價 (生效日期) (票價調整幅度 (如適用))
中環－ 長洲	504 352	168 961 (34%)	580	8	普通船 <u>普通位</u> 12.6 元 (2011 年 7 月 1 日) (+9.6%) <u>普通船</u> <u>豪華位</u> 19.7 元 (2011 年 7 月 1 日) (+9.4%) <u>高速船</u> 24.6 元 (2011 年 7 月 1 日) (+9.3%)	普通船 <u>普通位</u> 18.4 元 (2011 年 7 月 1 日) (+9.5%) <u>普通船</u> <u>豪華位</u> 28.7 元 (2011 年 7 月 1 日) (+9.5%) <u>高速船</u> 35.3 元 (2011 年 7 月 1 日) (+9.6%)

(B) 港外渡輪 航線	每周設計 載客量	每周平均 載客人次 (佔設計載客 量的比例)	每周班 次數目	調配的 船隻 數目	平日成人單程票 價(生效日期) (價調整幅度 (如適用))	星期日及公眾假期 的成人單程票價 (生效日期) (票價調整幅度 (如適用))
中環— 梅窩	186 832	39 221 (21%)	422	6	<u>普通船</u> <u>普通位</u> 14.5 元 (2011 年 4 月 1 日) (+11.5%)	<u>普通船</u> <u>普通位</u> 21.4 元 (2011 年 4 月 1 日) (+11.5%)
					<u>普通船</u> <u>豪華位</u> 24.1 元 (2011 年 4 月 1 日) (+11.1%)	<u>普通船</u> <u>豪華位</u> 35.3 元 (2011 年 4 月 1 日) (+11.5%)
					<u>高速船</u> 28.4 元 (2011 年 4 月 1 日) (+11.4%)	<u>高速船</u> 40.8 元 (2011 年 4 月 1 日) (+11.2%)
中環—坪 洲(包括來 往坪洲及 喜靈洲的 特別航班)	147 786	40 228 (27%)	376	3	<u>普通船</u> 14.4 元 (2011 年 7 月 1 日) (+12.5%)	<u>普通船</u> 20.7 元 (2011 年 7 月 1 日) (+11.9%)
					<u>高速船</u> 26.8 元 (2011 年 7 月 1 日) (+9.4%)	<u>高速船</u> 39.4 元 (2011 年 7 月 1 日) (+9.4%)
					<u>高速船(來往坪洲 及喜靈洲的特別 航班)</u> 15 元	<u>高速船(來往坪洲 及喜靈洲的特別航 班)</u> 15 元
中環— 榕樹灣	162 640	61 058 (38%)	428	3	16.1 元 (2011 年 7 月 1 日) (+11%)	22.3 元 (2011 年 7 月 1 日) (+11.5%)
中環— 索罟灣	28 044	7 480 (27%)	164	1	19.8 元 (2011 年 7 月 1 日) (+11.9%)	28 元 (2011 年 7 月 1 日) (+12%)
屯門—東 涌—沙螺 灣—大澳	8 820	5 039 (57%)	98	1	25 元	30 元

(B) 港外渡輪 航線	每周設計 載客量	每周平均 載客人次 (佔設計載客 量的比例)	每周班 次數目	調配的 船隻 數目	平日成人單程票 價(生效日期) (價調整幅度 (如適用))	星期日及公眾假期 的成人單程票價 (生效日期) (票價調整幅度 (如適用))
坪洲－梅 窩－芝蘚 灣－長洲	54 740	6 623 (12%)	140	1	12.2 元 (2011年7月1日) (+9.9%)	12.2 元 (2011年7月1日) (+9.9%)
香港仔－ 北角村－ 榕樹灣	26 671	5 370 (20%)	149	1	17.5 元	17.5 元
香港仔－ 索罟灣(經 模達)	19 028	4 145 (22%)	134	1	11 元 (2012年6月3日) (+19.6%)	16.5 元 (2012年6月3日) (+19.6%)
中環－ 愉景灣	285 300	81 843 (29%)	634	8	34 元 (2011年6月12日) (+9.7%)	34 元 (2011年6月12日) (+9.7%)
					37 元 (2013年5月12日) (+8.8%)	37 元 (2013年5月12日) (+8.8%)
愉景灣－ 梅窩	10 304	1 744 (17%)	64	1	12 元	15 元
馬灣－ 中環	171 837	23 245 (14%)	549	4	<u>已登記乘客</u> 18.8 元 (2011年7月24日) (+6.8%)	<u>已登記乘客</u> 18.8 元 (2011年7月24日) (+6.8%)
					<u>非登記乘客</u> 22 元	<u>非登記乘客</u> 22 元
馬灣－ 荃灣	148 049	16 705 (11%)	473	4	<u>已登記乘客</u> 9.8 元 (2011年7月24日) (+14%)	<u>已登記乘客</u> 9.8 元 (2011年7月24日) (+14%)
					<u>非登記乘客</u> 10 元	<u>非登記乘客</u> 10 元
北角－ 大廟灣 ^{註2}	29 946	8 182 (27%)	54	3	<u>普通船</u> 30 元	<u>普通船</u> 30 元
					<u>高速船</u> 35 元	<u>高速船</u> 35 元

(C) 街渡服務	每周設計載客量	每周平均載客人次(佔設計載客量的比例)	每周班次數目	調配的船隻數目	平日成人單程票價(生效日期)(價調整幅度(如適用))	星期日及公眾假期的成人單程票價(生效日期)(票價調整幅度(如適用))
三家村－東龍島	2 641	230 (8.7%)	19	1	36元 (2011年11月26日) (+20%) 39元 (2013年11月1日) (+8.3%)	36元 (2011年11月26日) (+20%) 39元 (2013年11月1日) (+8.3%)
馬料水－東平洲	1 590	800 (50%)	5	1	90元(來回程)	90元(來回程)
塔門－黃石碼頭	19 942	1 918 (10%)	70	1	9.5元	14元 ^{註1}
馬料水－塔門	3 666	999 (27%)	26	1	18元	28元 ^{註1}
沙頭角－吉澳	4 816	530 (11%)	56	1	15元	15元
黃石碼頭－灣仔(南風灣)/赤徑	1 980	409 (21%)	18	2	<u>普通船</u> 15元 <u>快船</u> 18元	<u>普通船</u> 15元 <u>快船</u> 18元
香港仔－模達及模達－索罟灣 ^{註3}	18 090	727 (4%)	134	1	<u>香港仔－模達</u> 16.5元 (2012年3月6日) (+19.6%) <u>模達－索罟灣</u> 5.5元 (2012年3月6日) (+57.1%)	<u>香港仔－模達</u> 16.5元 (2012年3月6日) (+19.6%) <u>模達－索罟灣</u> 5.5元 (2012年3月6日) (+57.1%)
香港仔／赤柱－蒲台島	3 160	683 (22%)	20	2	<u>蒲台島居民</u> 17元 <u>其他乘客</u> 20元	<u>蒲台島居民</u> 18元 <u>其他乘客</u> 20元
坪洲／聖母神樂院－愉景灣	41 168	11 382 (28%)	248	3	5.5元	5.5元

(C) 街渡服務	每周設計載客量	每周平均載客人次 (佔設計載客量的比例)	每周班次數目	調配的船隻數目	平日成人單程票價 (生效日期) (價調整幅度 (如適用))	星期日及公眾假期的成人單程票價(生效日期) (票價調整幅度 (如適用))
長洲公眾碼頭－西灣	1 400	985 (70%)	70	1	<u>當地居民</u> 2元 <u>其他乘客</u> 3元	<u>當地居民</u> 2元 <u>其他乘客</u> 3元
香港仔－鴨脷洲	49 896	38 535 (77%)	2 772	6	2元 (2012年12月5日) (+11.1%)	2元 (2012年12月5日) (+11.1%)

註：

1. 票價同時適用於星期六。
2. 每年只在天后誕期間提供服務兩天。
3. 該兩項街渡服務由同一營辦商使用一艘船隻營運。

管制人員的答覆

(問題編號：1163)

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 (楊何蓓茵)局長： 運輸及房屋局局長問題 (議員問題編號：24)：

就署方監察現有鐵路服務及處理調整票價的工作，請提供以下資料：

- (1) 過去 3 個年度，港鐵所有線路分別發生服務延誤逾 8 分鐘、30 分鐘及 1 小時的事故的總數目(以延誤部分的原因列出)；

延誤原因	8 分鐘	30 分鐘	1 小時
鐵路機件故障 (當中因維修安裝保養不當的數字以括號()表示， 當中屬於機件質量問題而導致的事故宗數以引號“ ”表示)			
車軌			
供電			
訊號			
幕門			
列車			
人為原因			
乘客行為			
司機行為			
其他			
天氣			

- (2) 署方現時和港鐵公司就服務延誤事故的通報機制為何，過去 3 個年度署方有否為港鐵公司訂立一些督促及改善機制以監察其表現，該機制為何，如沒有，現時署方以甚麼的方式規管港鐵公司的表現；
- (3) 制定港鐵票價的機制包括港鐵的盈利狀況，現時港鐵的盈利狀況有否包括服務延誤作第二程九折票價回贈的服務延誤支出，如會，未來署方會否剔除該項支出，以避免港鐵服務的延誤導致票價增加？

提問人：鄧家彪議員

答覆：

- (1) 過去 3 年(2011 至 2013 年)，按主要原因分類達 8 分鐘或以上的鐵路服務延誤事故數目載於附件。
- (2) 運輸署和香港鐵路有限公司(港鐵公司)之間設有行之有效的警報和通報機制，處理鐵路服務受阻事故。

港鐵公司在任何鐵路服務受阻事故發生 8 分鐘或預計事故會長達 8 分鐘或以上時，須於 8 分鐘內通知運輸署。列車服務受阻事故，是指導致列車在鐵路站、輕鐵站或某段鐵路線上停駛或延誤的事故。

當有重大事故發生並預期會導致鐵路服務持續暫停 20 分鐘或以上時，港鐵公司會即時發出「紅色警報」，向政府部門(包括運輸署)、其他公共交通服務營辦商及傳媒機構通報事故。接到通知後，其他公共交通服務營辦商會在運輸署協調下盡力提供適當支援服務。在發出「紅色警報」前，港鐵公司或會先發出「黃色警報」。「黃色警報」是一個預先警告，因應可引致服務嚴重延誤的事故而發出。收到黃色警報後，其他公共交通服務營辦商會提醒其緊急服務單位，準備在短時間內須採取緊急行動，並與港鐵公司保持密切聯絡。

運輸署緊急事故交通協調中心每天 24 小時監察和處理交通及公共運輸事故。該中心會因應鐵路事故的嚴重程度和所涉及的範圍，聯絡其他公共交通服務營辦商、警方、消防處及有關政府部門和機構，以協調實施相應的緊急應變計劃，並適時向公眾發放有關消息。

除了通報機制，港鐵公司亦因應個別鐵路站的不同需要，與運輸署和警方為各港鐵路線和輕鐵制定不同應變計劃，包括接駁巴士調配安排。

多年來，運輸署都有要求港鐵公司定期檢討通報機制和應變計劃，並就有關檢討徵詢運輸署和警方的意見。在發生重大事故後，運輸署會安排與港鐵公司及其他相關政府部門舉行檢討會議，從所獲得的實際運作經驗，進一步改善通報和緊急安排。

除了處理鐵路服務延誤事故，港鐵公司亦須符合政府訂定的服務水平。運輸署透過多種渠道監察鐵路網絡的服務表現，包括審核港鐵公司擬備的營運報表和事故報告，以及調查公眾的投訴。

- (3) 政府與港鐵公司共同進行 5 年一度的票價調整機制檢討，檢討結果在 2013 年 4 月公布，而新的票價調整機制已由 2013 年 6 月起生效。

新的票價調整機制引入「分享利潤」機制，讓港鐵公司由 2013 年開始與乘客分享年度利潤。按照這個機制，港鐵公司從香港的客運業務、香港車站商務、香港物業租賃和管理業務、物業發展及內地和海外業務所得的利潤，都涵蓋在內。港鐵公司會按預定等級表，決定不同利潤水平下與乘客分享的金額數目。與此同時，政府已設立「服務表現」安排，就港鐵公司的 31 分鐘或以上的鐵路服務延誤，向港鐵公司徵收罰款，款額由 100 萬元至 1,500 萬元不等(不在港鐵公司控制之內的因素所導致的延誤，例如乘客行為或惡劣天氣，不會計算在內)。

從「分享利潤」機制和「服務表現」安排累積得來的金額，會透過「即日第二程車費九折優惠」計劃回饋乘客。這不會影響港鐵的票價加幅水平，因為加幅水平受直接驅動的票價調整方程式規管，不會把「即日第二程車費九折優惠」計劃計算在內。

達 8 分鐘或以上的鐵路服務延誤事故數目
 (2011 至 2013 年)

年份	原因	8 至 30 分鐘	31 至 60 分鐘	超過 60 分鐘
2011	設備故障 ^{註1}	163	5	1
	人為因素	20	1	0
	乘客行為及外在因素	102	5	2
	其他	1	0	0
	總計	286	11	3
2012	設備故障	122	4	3
	人為因素	16	0	1
	乘客行為及外在因素	102	4	2
	總計	240	8	6
2013	設備故障	119	2	2
	人為因素	19	0	1 ^{註2}
	乘客行為及外在因素	100	8	3
	總計	238	10	6

註：

- (1) 我們沒有備存鐵路系統不同設備／部件所引致的延誤詳細分項數字。
- (2) 2013 年 5 月 17 日發生的輕鐵出軌事故，仍有待法院的裁決。

管制人員的答覆

(問題編號：2554)

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 (楊何蓓茵)局長： 運輸及房屋局局長問題 (議員問題編號：58)：

就署方有關規管和監察公共運輸服務的營運工作，當中有關專營巴士(巴士)路線更改情況，請提供以下資料：

- (1) 過去 3 個年度，巴士申請行車總時間變更獲批的情況，以延長及減少行車總時間的路線列出；
- (2) 過去 3 個年度，巴士班次更改獲批的路線為何，以增加、減少班次的路線列出；
- (3) 過去 3 個年度，列出獲批增加、減少巴士站的巴士路線及相關站點修改的情況；
- (4) 過去 3 個年度，有關以上的更改申請不被接納的數目為何；
- (5) 未來一年預計實施的 36 個巴士轉乘優惠計劃分項為何？

提問人：鄧家彪議員答覆：

- (1) 2011、2012 及 2013 年，基於交通情況及路線改變等因素，運輸署共批准 248 宗調整行車時間的申請，涉及 199 條專營巴士路線。現按延長和縮短巴士行車時間列出 2011、2012 及 2013 年申請數目如下：

年份	申請數目*	
	延長巴士行車時間	縮短巴士行車時間
2011	35	9
2012	108	9
2013	80	7
總計	223	25

* 在有關期間，有些巴士路線曾多於一次提出調整行車時間申請並獲得批准。

- (2) 2011、2012 及 2013 年，基於乘客需求、行車時間和路線改變等因素，運輸署共批准 673 宗調整班次的申請，涉及 388 條專營巴士路線。現按增加和減少班次列出 2011、2012 及 2013 年申請數目如下：

年份	申請數目*	
	增加班次	減少班次
2011	61	128
2012	37	248
2013	45	154
總計	143	530

* 在有關期間，有些巴士路線曾多於一次提出調整班次申請並獲得批准。

- (3) 2011、2012 及 2013 年，基於路線改變及市民要求等因素，運輸署共批准 153 宗調整巴士站的申請，涉及 123 條專營巴士路線。現按增設和取消巴士站列出 2011、2012 及 2013 年申請數目如下：

年份	申請數目*			巴士站數目	
	增設巴士站	取消巴士站	同時涉及增設和取消巴士站	增設	取消
2011	16	1	11	34	18
2012	27	2	6	50	8
2013	68	4	18	217	146
總計	111	7	35	301	172

* 在有關期間，有些巴士路線曾多於一次提出調整巴士站申請並獲得批准。

- (4) 2011、2012 及 2013 年，基於會對服務水平造成嚴重影響，運輸署共拒絕 31 宗上文第(1)及(2)項的調整申請，涉及 19 條專營巴士路線；同期間沒有第(3)項的申請被拒絕。現按第(1)及(2)項申請列出 2011、2012 及 2013 年被拒絕的申請數目如下：

年份	被拒絕的申請數目*	
	調整行車時間	調整班次
2011	0	0
2012	3	1
2013	12	15
總計	15	16

* 在有關期間，有些巴士路線曾多於一次提出同類調整申請並遭拒絕。

- (5) 2014 年共有 36 項建議實施的巴士轉乘計劃，當中大部分屬 2014-15 年度巴士路線發展計劃提出的路線重組建議；我們正就有關路線發展計劃諮詢相關區議會。現按分區列出有關的巴士轉乘計劃如下：

	巴士轉乘計劃 數目	涉及的巴士路線 數目	車費折扣
港島	6	17	3.0 元 - 4.3 元
九龍	11	35	3.5 元 - 8.1 元
新界	19	50	1.5 元 - 17.7 元

管制人員的答覆

(問題編號：2555)

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 (楊何蓓茵)局長： 運輸及房屋局局長問題 (議員問題編號：59)：

就署方有關在發生緊急事故時，與公共運輸營辦商保持緊密接觸的工作，請提供以下資料：

(1) 現時署方和專營巴士公司有否一個意外通報機制(不論是車廂裏的意外或是車與車的意外)？

(a) 如有，提供以下過去 5 個年度的通報意外數字：

- (i) 乘客滑倒；
- (ii) 乘客撞傷；
- (iii) 乘客被重物擊中；
- (iv) 乘客被門擊中；
- (v) 司機撞傷途人；
- (vi) 司機身體不適導致的交通意外；
- (vii) 其他原因。

如沒有該項的數字，當局如何訂立所需要通報的準則？

(b) 如沒有一個意外通報機制，會否成立一個仿效港鐵與署方訂立的機制，須通報涉及安全並延遲服務超過某時限的事故，如不會，原因為何？

提問人：鄧家彪議員答覆：

運輸署設有適用於所有公共交通營辦商(包括專營巴士公司)的警報機制，要求營辦商就可能引致公共交通服務受阻或造成嚴重交通擠塞的事故或意外，向運輸署 24 小時運作的緊急事故交通協調中心發出警報。凡涉及專營巴士的嚴重事故，運輸署會要求有關巴士公司提交事故報告。

此外，警方備存所有向其呈報的交通意外記錄，包括涉及專營巴士的記錄。運輸署可查閱警方的意外記錄，用以分析意外趨勢、識別交通意外黑點、檢討道路安全法例，以及制定道路安全策略和宣傳／教育計劃。運輸署會監察專營巴士公司的意外趨勢，並與該等公司跟進所需採取的改善措施或行動。

專營巴士的乘客可在車廂內站立或走動，因此部分意外屬非碰撞式意外，通常涉及乘客因各種原因在車廂內失去平衡，例如沒有緊握扶手或上落車時跌倒。我們沒有備存問題所載各種意外的分項數字。現把過去 5 年專營巴士交通意外涉及的傷亡統計數字載於附件。

過去 5 年，共有 5 宗因巴士司機突然身體不適而導致的交通意外。

表 1：專營巴士與行人碰撞而導致行人傷亡的交通意外數目

年份	專營巴士與行人碰撞而導致行人傷亡的交通意外數目
2009	123
2010	143
2011	146
2012	128
2013	136

表 2：涉及專營巴士乘客受傷的交通意外數目

年份	涉及專營巴士乘客受傷的交通意外數目		
	總數	失去平衡	被巴士車門夾到
2009	1 364	640	8
2010	1 457	642	4
2011	1 527	690	2
2012	1 590	708	5
2013	1 727	784	8

註(1)：除了失去平衡外，還有很多其他原因導致乘客受傷，例如被其他乘客攜帶上車的物件擊中及被巴士車門夾到等；這些其他意外起因並沒有獨立分項數字。須要注意的是於一宗交通意外中，不同乘客可由不同原因而受傷。

註(2)：由於一宗交通意外可能同時涉及行人和巴士乘客受傷，這類意外或會在表 1 和表 2 重複計算。

表 3：涉及專營巴士及傷亡的交通意外總數

年份	涉及專營巴士及傷亡的交通意外數目
2009	1 857
2010	1 930
2011	2 088
2012	2 168
2013	2 292

管制人員的答覆

(問題編號：2551)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 區域交通及運輸服務

管制人員： 運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：51)：

運輸署計劃在 2014-15 年度內，繼續重整和改善巴士服務，以改善服務質素和提高效率，並協助紓緩巴士擠塞情況及減少路旁的廢氣排放量。就此，政府當局可否告知本會：

(1) 2013-14 年度有何工作進展？涉及的開支為多少？

(2) 2014-15 年度有何具體工作計劃？涉及的開支預算為多少？

提問人：田北俊議員

答覆：

運輸署每年恆常考慮和審理專營巴士公司在巴士路線發展計劃提交的巴士路線重組建議，並會在實施建議前諮詢各區議會的意見。

運輸署就 2013-14 年度路線發展計劃處理了 196 項巴士服務調整建議，當中 130 項屬改善建議，另外 66 項為重組建議。經考慮諮詢有關區議會期間收到的意見後，119 項改善建議和 53 項重組建議已在／將會在 2014 年年中或之前實施。

2014-15 年度路線發展計劃約有 200 項巴士服務調整建議，當中包括 150 項重組服務和 50 項改善建議。政府現正就各項路線發展計劃進行諮詢，目標是於 2014 年年中左右完成有關諮詢工作。有關建議實際的實施日期須視乎諮詢結果而定。

巴士服務調整建議主要由運輸署巴士及鐵路科人員處理，屬現有人員的常規職務。

管制人員的答覆

(問題編號：2552)

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 (楊何蓓茵)局長： 運輸及房屋局局長問題 (議員問題編號：52)：

運輸署計劃在 2014-15 年度內，繼續促進過境交通和運輸服務及陸路邊境管制站設施的順利運作。就此，政府當局可否告知本會：

(1) 2013-14 年度有何工作進展和成果？涉及的開支為多少？

(2) 2014-15 年度的具體工作計劃和涉及的開支預算為何？因應內地遊客的增長會作出甚麼措施？

提問人：田北俊議員答覆：

(1) 運輸署一直密切監察陸路過境交通需求，並改善陸路邊境管制站的相關運輸服務和設施。在 2013-14 年度，運輸署：

- (a) 監察和檢討落馬洲－皇崗過境穿梭巴士(皇巴士)，以及使用各陸路邊境管制站的過境巴士和出租汽車的服務和運作情況；
- (b) 監察和檢討往返深圳灣口岸和落馬洲支線公共運輸交匯處的公共運輸服務及其運作情況；
- (c) 安排更多過境巴士服務，應付跨境學童對運輸服務日增的需求；
- (d) 因應交通需求的轉變和邊境管制站的處理量，就過境車輛配額安排與內地當局維持緊密溝通，並向他們反映過境運輸業界的意見，以確保過境運輸服務運作順利；
- (e) 規劃交通運輸設施和服務，以配合新陸路邊境管制站，即港珠澳大橋香港口岸和蓮塘／香園圍口岸的啟用；
- (f) 在文錦渡管制站 2013 年 8 月重開時，設置更多巴士上落客處，以應付運輸服務的需求增長；及
- (g) 為跨境學童提供安全便捷的交通運輸設施，包括在落馬洲管制站和文錦渡管制站設置更多巴士停車處，以供進行免下車過關檢查服務，以及在落馬洲支線管制站為本地學童巴士設置更多上落客處。

在 2013-14 年度，上文(f)及(g)項提及的工程的總開支約為 680 萬元。其他工作則以現有資源進行。

(2) 在 2014-15 年度，運輸署會視乎情況繼續進行以上工作，以助陸路邊境管制站的過境交通運輸服務及設施暢順運作。因應跨境旅客(包括內地旅客)人數增加所帶來的運輸需求，我們會密切監察情況，並與內地當局合作分配新增過境車輛配額，以及按需要安排加強過境巴士服務和陸路邊境管制站的相關公共運輸服務。為了改善候車環境，運輸署會在 2014-15 年度在落馬洲支線公共運輸交匯處加設行人上蓋，預算開支為 450 萬元。其他工作則會以現有資源進行。

管制人員的答覆

(問題編號：2736)

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 (楊何蓓茵)局長： 運輸及房屋局局長問題 (議員問題編號：32)：

現時本港每日有大量內地自由行旅客來港，他們往往會選用港鐵作為交通工具。不過，現時繁忙時間港鐵的載客量已經飽和，港鐵亦已表明現有系統難以在繁忙時間加開班次，拆除座椅亦非解決辦法。請問：

商務及經濟發展局預測，到 2017 年，訪港旅客人次每年達 7 000 萬，運輸署今年將預留多少資源評估未來 5 年本港公共交通網絡的情況？所涉開支及人手如何？

在港鐵已表明難以再增加乘客量的情況下，署方如何解決本港現時面對的交通問題？

提問人：湯家驛議員答覆：

香港公共交通服務的載客率及乘客輪候時間在不同日子(假日或工作日)、於不同時段(繁忙或非繁忙時間)，以及在不同地區(商業或住宅區)均會有所不同，公共交通網絡接待大量旅客的能力亦因而不同。這說明公共交通工具的載客能力有一定彈性。

在規劃及協調公共交通服務的發展時，政府會評估及回應整體乘客需求，包括本地居民及旅客的交通需要。就鐵路網絡而言，雖然個別鐵路線在繁忙時段載客率較高，但整體上(例如在非繁忙時段)仍然有空間容納更多乘客。為了紓緩繁忙時段的擠迫情況和縮短候車時間，香港鐵路有限公司(港鐵公司)於過去兩年已加強鐵路網絡的列車服務，每星期增加 1 300 班列車班次；另外，港鐵公司亦已公布了計劃在未來數月，每星期增加約 300 班重鐵班次和約 140 班輕鐵班次。此外，若在編定班次下，列車與列車之間有足夠空間可供額外列車安全行駛，港鐵公司也會盡量加插短途班次服務，行走繁忙車站，以增加可載客量。港鐵公司亦有調派月台助理，鼓勵乘客移向車廂中間位置，以及維持乘客上落列車的秩序，並繼續密切留意每條鐵路線的服務水平，按需要調整服務安排，以配合整體乘客需求。

在路面公共交通工具方面，專營巴士會繼續在本港公共交通系統中擔當重要的角色。專營巴士在平日早上或下午繁忙時段的一般平均載客率為 70%。專營巴士除了為鐵路未能直達的地區提供服務外，亦提供接駁鐵路站的服務，以及為已設鐵路網的地區提供輔助服務，當中包括繁忙時段的服務。此外，跨區巴士服務可因應實際需要向乘客提供更舒適及方便的服務。例如，現時有 78 條過海專營巴士路線(當中 60 條為常規服務，18 條為繁忙時段服務)，基本上是與鐵路系統最繁忙的過海路段並排而行，這些巴士服務皆有助將乘客分流。此外，另有 68 條只在繁忙時段行走的非過海巴士路線，在繁忙時段應付了龐大的乘客需求。至於在非繁忙時段，一般有足夠空間應付乘客的交通需求。

在規劃未來公共交通服務時，運輸署會繼續因應整體乘客的需求，聯同公共交通服務營辦商在有需要及可行的情況下，開辦新服務或調整現行的路面公共交通服務。在鐵路方面，港鐵公司已開始分階段

為現有鐵路線提升訊號系統。提升工程完成後，可載客量將會增加約 10%。港鐵公司亦正研究推出票價優惠計劃的可行性，鼓勵部分乘客在繁忙時段以外乘搭港鐵。港鐵公司會借鑑海外城市一些類似做法，以決定在香港如何施行才能起到最佳的分流效果。一俟有結論，便會向公眾作出公布。此外，現正興建的西港島線、南港島線(東段)、觀塘線延線、廣深港高速鐵路香港段，以及沙田至中環線(沙中線)將於 2014 年年底至 2020 年期間相繼投入服務，這將有助提升港鐵系統的整體可載客量，以及分流目前的乘客量。值得留意的是，沙中線在 2020 年全線通車後將會伸延至金鐵，與東鐵線形成「南北走廊」。據我們估計，大圍至九龍塘之間這段鐵路會有約 20% 乘客取道沙中線前往九龍東和港島區，這將有助減輕東鐵線的負荷。此外，沙中線提供另一過海鐵路線，亦有助減輕現時繁忙時間港鐵過海路線的乘客量。

政府已委聘顧問公司就《鐵路發展策略 2000》的檢討和修訂進行研究，以期更新香港長遠的鐵路發展藍圖，以配合社會最新的發展需要。在回應運輸需求、合乎經濟效益，並配合新發展區的發展需要三大前提下，政府現正在最後階段敲定 2020 年以後的鐵路發展藍圖。運輸及房屋局會盡快公布新鐵路建議的未來路向。

運輸署會繼續密切監察現時公共交通服務的水平及乘客需求，以確保有關服務能有效及足以應付乘客需求的轉變。我們會與公共交通服務營辦商在有需要時，共同採取措施，適當地調整及改善相關服務。監察及規劃公共交通服務的工作由運輸署人員處理，屬其常規職務。

管制人員的答覆

(問題編號：3191)

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 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：29)：

近年專線小巴司機人手不足，不少司機更已屆退休年齡。現時運輸署有措施強制公共小巴駕駛執照申請人完成職前課程。

(1) 請問，過去 1 年共有多少人報讀及完成課程？

(2) 報讀者的平均年齡和駕駛經驗如何？

(3) 課程內容包括些甚麼？

提問人：湯家驛議員

答覆：

(1)及(2) 運輸署現正籌備推行強制新申請公共小巴駕駛執照的人士修習並完成職前課程才可獲發駕駛執照的規定。政府的目標是在 2014 年落實這項新措施。

(3) 職前課程主要涵蓋 6 大範疇，包括：(a) 公共小巴的營運；(b) 職業健康；(c) 公共小巴的車輛結構；(d) 安全駕駛；(e) 處理交通意外和緊急情況；以及(f) 客戶服務和處理乘客投訴。

管制人員的答覆

(問題編號：3192)

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 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：30)：

運輸署推出了香港行車易手機應用程式後，直至現時為止，共有多少用戶下載？該程式開發的金額是多少？每月用作管理的開支又是多少？

提問人：湯家驛議員

答覆：

自 2013 年 1 月推出「香港行車易」手機應用程式以來，共錄得約 63 000 次下載。

該手機應用程式的開發費用為 193 萬元，每月維修保養費用則約為 8,000 元。

管制人員的答覆

(問題編號：3193)

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 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：36)：

運輸署將於 2014-15 年度推出新停車收費錶試驗計劃，請問有關計劃的詳情如何？為何推行有關計劃？涉及的開支多少？

提問人：湯家驛議員

答覆：

現時的停車收費錶的預計可用年期快將屆滿，需予更換。政府計劃引進附設新特點和功能的新一代停車收費錶。在此之前，會先推行試驗計劃以評估新收費錶加入新特點的技術可行性及公眾接受程度。

為準備在 2014-15 年度推行試驗計劃，運輸署在 2013 年年底已邀請有意參與試驗計劃的供應商就製造新收費錶原型提交意向書，以及提供系統設計、運作模式、付費方法和預算費用等資料。根據收集所得的資料，運輸署會在 2014 年年中招標甄選合適的承辦商，以在 2015 年實行試驗計劃。

試驗計劃涵蓋製造收費錶原型、與八達通卡和非接觸式智能卡讀卡器的界面銜接安排，以及為期 9 個月的實地測試，以確定及評估收費錶原型在本港不同環境及天氣情況下的技術可行性、功能、可靠程度，以及公眾對各項新特點和功能的接受程度。我們會在本港不同地點推行試驗計劃，並計劃在 2016 年完成試驗。由於招標及甄選工作尚未開始，現階段未能提供試驗計劃的預算費用。

管制人員的答覆

(問題編號：3277)

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 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：34)：

根據運輸署提供的資料，在運輸服務管理的開支上，署方原來預計 2013-14 年度的開支為 3.43 億元，但經修訂後的開支只是 2.62 億元，大幅減少 23%，原因何在？

提問人：湯家驛議員

答覆：

在綱領(4)運輸服務管理下，2013-14 年度的修訂預算(2.626 億元)較原來預算(3.431 億元)有所減少 (8,050 萬元或 23.5%)，是由於：

- (a) 政府擁有的有蓋公共運輸交匯處管理合約所需撥款有所減少(3,300 萬元)；
- (b) 青沙管制區的管理、運作和維修保養合約所需撥款有所減少 (3,000 萬元)；
- (c) 更換為青馬管制區、北大嶼山公路和竹篙灣提供拖車服務的特別用途車輛所需非經營開支有所減少 (1,440 萬元)；以及
- (d) 其他項目的淨減幅 (310 萬元)。

管制人員的答覆

(問題編號：2709)

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 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：40)：

為減少路旁的廢氣排放量，除了重整和改善巴士服務外，署方會否透過推動電動巴士的應用，進一步減少路旁的廢氣排放量；若會，具體目標、詳細推行內容和時間表為何；2014-15 年度有否預留款項和人手，推行有關工作；若有，詳情為何；若否，原因為何？

提問人：謝偉銓議員

答覆：

為改善路邊空氣質素，政府已採取措施減少專營巴士的廢氣排放量。關於這方面，環境保護署(環保署)就專營巴士實施了多項環保措施，包括電動巴士試驗計劃。運輸署支援環保署，協助專營巴士公司進行是項計劃。

立法會已批准向環保署撥款 1.8 億元，用以全數資助專營巴士公司購置 36 輛單層電動巴士(包括 28 輛電池電動巴士、8 輛超級電容巴士和相關充電設施)在多條路線試驗行駛，以測試該等巴士在不同環境下的運作表現。專營巴士公司現正就購置電動巴士進行招標，預計有關試驗計劃可在 2014 年年底前展開，為期兩年。試驗開始約 1 年後會進行中期檢討。

在 2014-15 財政年度，購置電動巴士及相關充電設施的開支(由環保署支付)為 1.3 億元，所涉人手將以環保署及運輸署現有資源應付。

管制人員的答覆

(問題編號：2717)

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 (楊何蓓茵)局長： 運輸及房屋局局長問題 (議員問題編號：49)：

就運輸署將推行配合西港島線啟用的公共交通服務重組計劃：

- (1) 有關重組計劃的詳情，包括將會取消的巴士及小巴路線、路線變化、縮減及增加班次等分別為何；
- (2) 會否就重組計劃諮詢公眾及相關團體和組織；若會，詳情為何；若否，原因為何；
- (3) 署方將透過甚麼渠道及宣傳策略，向公眾發放有關的重組方案，有關工作涉及多少撥款和人手安排；
- (4) 有否評估服務重組後的初期，港島區的公共交通運作整體有何變化；會否就道路可能出現的混亂情況，制訂緊急應變措施；若有，詳情為何，包括涉及多少費用和人手安排？

提問人：謝偉銓議員答覆：

- (1) 隨着新鐵路啓用，乘客出行模式一般會改變，因而影響不同交通工具的使用情況。運輸署已就西港島線對其他公共交通工具帶來的影響作出評估，並提出公共交通服務重組計劃(重組計劃)建議，務求能更切合乘客的需要和提高公共交通網絡的營運效率。運輸署在 2013 年 7 月開始就配合西港島線的重組計劃諮詢相關區議會，並參考公眾諮詢期間收集所得的意見改善計劃。現將配合西港島線通車的最新巴士和專線小巴重組計劃建議(截至 2014 年 3 月)摘錄如下：

<u>建議</u>	<u>涉及的專營巴士 路線數目</u>	<u>涉及的專線小巴 路線數目</u>
開辦新路線	2	3
合併路線	25	0
更改路線	3	0
調整班次	10	18
增設分段收費	0	2
總計	40	23

- (2) 有關西港島線的重組計劃諮詢工作由 2013 年 6 月展開。運輸署向立法會交通事務委員會轄下鐵路事宜小組委員會匯報制定重組計劃的主要原則後，在 2013 年 7 月開始就重組計劃諮詢相關區議會，並在中西區和南區舉辦公眾諮詢會，聽取當區居民的意見。迄今，運輸署已完成多輪區議會諮詢工作，並因應收集所得的意見與專營巴士公司及專線小巴營辦商商討調整和改善重組計劃。為配

合西港島線在 2014 年年底啓用，我們預定在 2014 年第 2 季或之前完成配合這條鐵路通車的重組計劃諮詢工作和敲定最終方案，以便預留時間安排實施和宣傳重組計劃的工作。

- (3) 在敲定擬議配合西港島線啓用的重組計劃後，運輸署會與公共交通營辦商密切合作安排廣泛的宣傳工作，以通知受影響乘客有關新鐵路服務、相關交通運輸設施，以及巴士和專線小巴改動的詳情。主要的宣傳工作包括通過宣傳短片、單張、海報、查詢熱線、運輸署及公共交通營辦商的網站等途徑，發布有關資訊。在接近西港島線通車的時候，有關的公共交通營辦商會在主要的總站／車站和車廂內張貼告示，公布服務改動的詳情。此外，我們會提醒公共交通營辦商，在服務改動開始生效時調派職員到主要的巴士和專線小巴總站／車站，為乘客提供資訊和協助。有關配合西港島線的重組計劃宣傳工作開支預算約為 100 萬元。
- (4) 為確保重組計劃順利實施，運輸署計劃在西港島線通車後，分階段推行巴士和專線小巴的重組建議。實施建議時，運輸署會密切監察乘客需求及巴士和專線小巴服務的運作，並與公共交通營辦商合作，確保他們的服務能滿足需求，並且運作暢順。此外，亦會擬備緊急情況的應變方案，確保能即時作出行動和反應。

運輸署已設立兩個有時限的職位(1 個高級運輸主任和 1 個一級運輸主任)，在 2013 至 2015 年協助處理重組計劃的諮詢和實施工作。按薪級中點估計的年薪值計算，兩個職位每年的員工開支合共約為 146.8 萬元。在新鐵路線通車和相關的重組計劃開始實施時，運輸署的分區辦事處、優先鐵路發展部及運輸事故管理組亦會履行常規職務，協助監督相關的交通安排和事故管理工作。

管制人員的答覆

(問題編號：3271)

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 (楊何蓓茵)局長： 運輸及房屋局局長問題 (議員問題編號：173)：

- (1) 在 2012-13、2013-14 兩個年度內，港鐵在車站增加了哪些無障礙設施，港鐵就此投放的金額；
- (2) 請列出現時港鐵有哪些車站仍然只能靠輪椅升降台讓殘疾人士從車站大堂接駁至地面；港鐵會否考慮盡快在該些車站興建升降機，以方便殘疾人士；
- (3) 當局會否要求港鐵公司為長者及殘疾人士的照顧者，如關愛基金稍後推出低收入家庭護老者提供同行乘車優惠，減輕有關人士的負擔？

提問人：王國興議員答覆：

- (1) 所有港鐵車站均設有最少 1 條特定無障礙通道。自 2012 年 3 月起，香港鐵路有限公司(港鐵公司)投放 10 億元推出「用心聽・用心做」計劃，其中一個目標是在港鐵車站提供更多無障礙通道。在 2012 和 2013 年，該計劃的工作如下：
 - (a) 安裝外置升降機：在 2012 年，長沙灣、深水埗、佐敦和上環站各安裝了 1 部外置升降機(共 4 部)供乘客使用。在 2013 年，石硤尾站亦安裝了 1 部外置升降機；
 - (b) 增設閻閘機：在 2013 年，30 個車站共增設了 52 部閻出／入閘機，以方便乘客進出；
 - (c) 設置月台座椅：在 2012 年，50 個車站的月台及轉乘通道共增設了 231 張月台座椅，為乘客提供更舒適的環境。

港鐵公司未能提供在 2012-13 及 2013-14 年度，在該計劃下提供無障礙設施的開支分項數字。

- (2) 現時在 83 個港鐵車站^註中，有 75 個位處路面，或已設有連接車站大堂和地面的外置升降機。在餘下的 8 個車站中：
 - (a) 其中 6 個車站(太子、金鐘、筲箕灣、西灣河、油麻地及炮台山站)將於 2016 年年底或之前安裝外置升降機；
 - (b) 鑽石山站將於 2018 年年底或之前安裝 1 部外置升降機，這是沙田至中環線項目的其中一項工程；

^註 這 83 個港鐵車站並不包括東鐵線馬場站，因為該站並非一般每日開放的車站，而是在有特別活動的日子才開放。

(c) 港鐵公司正研究在天后站安裝外置升降機的可行性。

此外，港鐵公司亦計劃在 2015 年年底或之前，在尖沙咀、荔枝角及荔景站增設外置升降機。

(3) 政府一直積極鼓勵各公共交通營辦商，包括港鐵公司，因應其營運及財政狀況、市場情況，以及乘客需求等，盡可能為市民提供車費優惠計劃，以減輕市民的公共交通開支的負擔。至於票價優惠的內容，則屬個別營辦商按其審慎理財需要作出的商業決定。

管制人員的答覆

(問題編號：3272)

總目： (186) 運輸署分目： (-) 沒有指定綱領： (1) 規劃及發展事宜管制人員： 運輸署署長 (楊何蓓茵)局長： 運輸及房屋局局長問題 (議員問題編號：174)：

- (1) 現時各間專營巴士公司仍有多少巴士並未有低地台設計，佔專營巴士車隊的百分比是多少，有關巴士公司有沒有全數更換低地台巴士的時間表及目標？當局有何方法要求專營巴士公司加快更換？
- (2) 現時各間專營巴士公司仍有多少巴士並未裝有報站系統，佔公司巴士車隊的百分比是多少，有關巴士公司有沒有全數加裝的時間表？當局有何方法要求巴士公司加裝，以方便殘疾人士及長者？

提問人：王國興議員答覆：

- (1) 目前，本港約有 5 830 輛持牌專營巴士，其中約 4 270 輛或 73% 設有可供輪椅上落的低地台。運輸署已要求所有專營巴士公司在營運環境許可的情況下，須以備有低地台及可供輪椅上落設計作為購置新巴士的標準規格。根據現行的巴士更換計劃，預計在 2017 年年底或之前，所有專營巴士 (新大嶼山巴士(1973)有限公司(新嶼巴)於南大嶼山營運的巴士除外^註)都會設有可供輪椅上落的低地台。運輸署會密切監察更換巴士的進展，確保符合原定時間表。
- (2) 現時所有持牌專營巴士均設有報站系統，運輸署亦已要求所有專營巴士公司在所有新購置的巴士上設置該系統。

^註 由於低地台巴士不適宜在南大嶼山一些陡斜和有急彎的道路行駛，因此新大嶼山巴士只能購置可供輪椅上落的低地台巴士，行走不途經該等道路的巴士路線。

管制人員的答覆

(問題編號：1612)

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 (楊何蓓茵)局長： 運輸及房屋局局長問題 (議員問題編號：25)：

因應有巴士公司指，由於近年大型基建項目增加，引致全港路面面積減少，最終導致交通更為擠塞，請告知本委員會：

- (1) 過去 3 年，按 18 區區議會分區統計，各區行車路面面積為何？按港島、九龍及新界分區，路面面積又有何變化？
- (2) 過去 3 年，有多少條巴士因為受大型基建影響而須更改行車路線？請提供相關資料，包括受影響路線、改道日期、對行車時間的影響。
- (3) 運輸署又有否進行相關研究，了解各項基建對整體巴士服務的影響？若有，相關研究為何？

提問人：胡志偉議員答覆：

- (1) 過去 3 年，本港的行車路面總面積並無太大變動。表 1載列在 2011 至 2013 年 18 區的路面面積資料。
- (2) 為了配合進行大型基建工程，過去 3 年共有 52 條巴士路線須更改行車路線，有關詳情載於表 2。在這 52 條巴士路線中，因新鐵路和中環灣仔繞道建造工程而須更改行車路線的巴士路線分別有 48 條和 4 條。由於更改行車路線對車程距離及行車速度影響甚微，因此大部分巴士路線的平均行車時間並無重大改變。
- (3) 主要道路或鐵路項目等策略性基建工程的倡議人在推行有關工程時，會就項目對交通及各類交通工具的影響進行研究。具體而言，運輸署會審議工程倡議人建議在施工期間採取的臨時交通管理措施，以確保對公共交通服務的負面影響可減至最低。

表 1

2011 至 2013 年路面面積概覽

區域	地區	路政署負責維修的路面面積(平方公里)		
		2011年	2012年	2013年
(市區) 港島	中西區	1.3	1.3	1.3
	灣仔	0.6	0.6	0.6
	東區	1.1	1.1	1.1
	南區	1.0	1.0	1.0
	總計	4.0	4.0	4.0
(市區) 九龍	油尖旺	1.5	1.5	1.5
	深水埗	1.4	1.4	1.4
	九龍城	1.2	1.2	1.2
	黃大仙	0.7	0.7	0.7
	觀塘	1.3	1.3	1.3
總計		6.1	6.1	6.1
新界	西貢	1.0	1.0	1.0
	離島	0.9	0.9	0.9
	葵青	2.2	2.2	2.2
	荃灣	1.6	1.6	1.6
	屯門	1.5	1.6	1.6
	元朗	2.6	2.6	2.7
	大埔	1.3	1.3	1.3
	北區	1.3	1.3	1.3
	沙田	2.1	2.2	2.2
總計		14.5	14.7	14.8

表 2

2011 至 2013 年受大型基建工程影響的巴士路線

項目	巴士路線 ^註	實施改道日期	改道原因	對行車時間的影響
2011 年 (受影響的路線總數：41 條)				
1	九巴第 8 號線 (天星碼頭—九龍站)	2011 年 1 月 2 日	配合廣深港高速鐵路 (香港段) (高鐵) 的建造工程	沒有改變
2	九巴第 11 號線 (鑽石山站—九龍站)	2011 年 1 月 2 日	配合高鐵的建造工程	沒有改變
3	過海路線第 110 號線 (筲箕灣—九龍站)	2011 年 1 月 2 日	配合高鐵的建造工程	沒有改變
4	九巴第 203E 號線 (彩虹巴士總站—九龍站)	2011 年 1 月 2 日	配合高鐵的建造工程	沒有改變
5	九巴第 215X 號線 (藍田 (廣田邨)—九龍站)	2011 年 1 月 2 日	配合高鐵的建造工程	沒有改變
6	九巴第 259B 號線 (屯門碼頭—九龍站)	2011 年 1 月 2 日	配合高鐵的通風樓建造工程	沒有改變
7	九巴第 261B 號線 (三聖—九龍站)	2011 年 1 月 2 日	配合高鐵的通風樓建造工程	沒有改變
8	九巴第 260P 號線 (山景—旺角)	2011 年 1 月 2 日	配合高鐵的通風樓建造工程	沒有改變
9	九巴第 260X 號線 (寶田—紅磡站)	2011 年 1 月 2 日	配合高鐵的通風樓建造工程	沒有改變
10	九巴第 268B 號線 (朗屏站—紅磡碼頭)	2011 年 1 月 2 日	配合高鐵的通風樓建造工程	沒有改變
11	九巴第 269B 號線 (天水圍市中心—紅磡碼頭)	2011 年 1 月 2 日	配合高鐵的通風樓建造工程	沒有改變
12	九巴第 270A 號線 (上水—九龍站)	2011 年 1 月 2 日	配合高鐵的通風樓建造工程	沒有改變
13	九巴第 281A 號線 (廣源—九龍站)	2011 年 1 月 2 日	配合高鐵的通風樓建造工程	沒有改變
14	九巴第 296D 號線 (尚德—九龍站)	2011 年 1 月 2 日	配合高鐵的通風樓建造工程	沒有改變
15	過海路線第 914 號線 (海麗邨—銅鑼灣(天后))	2011 年 1 月 2 日	配合高鐵的建造工程	沒有改變

項目	巴士路線 ^註	實施改道日期	改道原因	對行車時間的影響
16	過海路線第 914X 號線 (海麗邨－銅鑼灣(天后))	2011 年 1 月 2 日	配合高鐵的建造工程	沒有改變
17	城巴第 973 號線 (尖沙咀東(麼地道)－赤柱)	2011 年 1 月 2 日	配合高鐵的建造工程	沒有改變
18	城巴第 973P 號線 (深灣－赤柱)	2011 年 1 月 2 日	配合高鐵的建造工程	沒有改變
19	城巴第 A22 號線 (藍田站－機場(地面運輸中心))	2011 年 1 月 2 日	配合高鐵的建造工程	沒有改變
20	城巴第 E21X 號線 (東涌(逸東邨)－紅磡站)	2011 年 1 月 2 日	配合高鐵的建造工程	沒有改變
21	城巴第 E23 號線 (機場(地面運輸中心)－彩虹巴士總站)	2011 年 1 月 2 日	配合高鐵的建造工程	沒有改變
22	城巴第 N11 號線 (中環(港澳碼頭)－機場(地面運輸中心))	2011 年 1 月 2 日	配合高鐵的建造工程	沒有改變
23	城巴第 N23 號線 (慈雲山(北)－東涌站巴士總站)	2011 年 1 月 2 日	配合高鐵的建造工程	沒有改變
24	城巴第 R22 號線 (迪士尼公共運輸交匯處－油塘)	2011 年 1 月 2 日	配合高鐵的建造工程	沒有改變
25	城巴第 X22 號線 (亞洲國際博覽館巴士總站－藍田站巴士總站)	2011 年 1 月 2 日	配合高鐵的建造工程	沒有改變
26	九巴第 2E 號線 (九龍城碼頭－白田)	2011 年 1 月 13 日	配合高鐵的建造工程	行車時間 增加約 2 分鐘
27	城巴第 48 號線 (海洋公園／深灣－華富(循環線))	2011 年 6 月 10 日	配合港鐵南港島線(東段)的建造工程	沒有改變

項目	巴士路線 ^註	實施改道日期	改道原因	對行車時間的影響
28	城巴第 629C (海洋公園(園內、大樹灣)－海洋公園(正門))	2011 年 6 月 10 日	配合港鐵南港島線(東段)的建造工程	沒有改變
29	九巴第 32 號線(石圍角－奧運站)	2011 年 7 月 17 日	配合高鐵的通風樓建造工程	沒有改變
30	城巴第 5X 號線 (堅尼地城－銅鑼灣(威非路道))	2011 年 10 月 22 日	配合中環－灣仔繞道的建造工程	沒有改變
31	過海路線第 621 號線 (麗港城－中環(香港站公共運輸交匯處))	2011 年 10 月 22 日	配合中環－灣仔繞道的建造工程	沒有改變
32	過海路線第 681 號線 (馬鞍山市中心－ 中環(香港站公共運輸交匯處))	2011 年 10 月 22 日	配合中環－灣仔繞道的建造工程	沒有改變
33	城巴第 71 號線 (黃竹坑臨時巴士總站－ 中環(永和街)(循環線))	2011 年 10 月 23 日	配合港鐵南港島線(東段)的建造工程	沒有改變
34	城巴第 72A 號線 (深灣道公共運輸交匯處－銅鑼灣(摩頓臺))	2011 年 10 月 23 日	配合港鐵南港島線(東段)的建造工程	沒有改變
35	城巴第 75 號線 (中環(交易廣場)－深灣道公共運輸交匯處)	2011 年 10 月 23 日	配合港鐵南港島線(東段)的建造工程	沒有改變
36	城巴第 97A 號線 (利東邨／鴨脷洲－黃竹坑(循環線))	2011 年 10 月 23 日	配合港鐵南港島線(東段)的建造工程	沒有改變
37	過海路線第 107 號線(九龍灣－華貴)	2011 年 10 月 23 日	配合港鐵南港島線(東段)的建造工程	沒有改變
38	城巴第 N72 號線(華貴－鯉魚涌(海澤街))	2011 年 10 月 23 日	配合港鐵南港島線(東段)的建造工程	沒有改變
39	城巴第 95C 號線 (鴨脷洲邨－置富花園(循環線))	2011 年 11 月 16 日	配合港鐵南港島線(東段)的建造工程	沒有改變

項目	巴士路線 ^註	實施改道日期	改道原因	對行車時間的影響
40	過海路線第 671 號線 (鑽石山站－鴨脷洲(利樂街))	2011 年 11 月 16 日	配合港鐵南港島線(東段)的建造工程	沒有改變
41	城巴第 A10 號線 (鴨脷洲邨－機場(地面運輸中心))	2011 年 11 月 16 日	配合港鐵南港島線(東段)的建造工程	沒有改變
2012 年 (受影響的路線總數：3 條)				
42	城巴第 99 號線 (海怡半島－筲箕灣)	2012 年 1 月 9 日	配合港鐵南港島線(東段)的建造工程	沒有改變
43	過海路線第 171 號線 (海怡半島－荔枝角)	2012 年 1 月 9 日	配合港鐵南港島線(東段)的建造工程	沒有改變
44	城巴第 N90 號線 (海怡半島－中環(港澳碼頭))	2012 年 1 月 10 日	配合港鐵南港島線(東段)的建造工程	沒有改變
2013 年 (受影響的路線總數：8 條)				
45	城巴第 90B 號線 (海怡半島－金鐘站(東))	2013 年 2 月 2 日	配合港鐵南港島線(東段)的建造工程	沒有改變
46	新巴第 590 號線 (海怡半島－中環(交易廣場))	2013 年 2 月 2 日	配合港鐵南港島線(東段)的建造工程	沒有改變
47	新巴第 590A 號線 (海怡半島－金鐘站(東)(循環線))	2013 年 2 月 2 日	配合港鐵南港島線(東段)的建造工程	沒有改變
48	城巴第 592 號線 (海怡半島－銅鑼灣(摩頓臺))	2013 年 2 月 2 日	配合港鐵南港島線(東段)的建造工程	沒有改變
49	新巴第 595 號線 (海怡半島－香港仔(循環線))	2013 年 2 月 2 日	配合港鐵南港島線(東段)的建造工程	沒有改變
50	過海路線第 914 號線 (海麗邨－銅鑼灣(天后))	2013 年 9 月 21 日	配合高鐵的建造工程	沒有改變
51	過海路線第 914X 號線 (海麗邨－銅鑼灣(天后))	2013 年 9 月 21 日	配合高鐵的建造工程	沒有改變

項目	巴士路線 ^註	實施改道日期	改道原因	對行車時間的影響
52	過海路線第 104 號線(堅尼地城－白田)	2013 年 11 月 2 日	配合中環－灣仔繞道的建造工程	沒有改變

註：

九巴 – 九龍巴士(一九三三)有限公司

過海路線 – 過海隧道路線

城巴 – 城巴有限公司

新巴 – 新世界第一巴士服務有限公司

管制人員的答覆

(問題編號：1613)

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 (楊何蓓茵)局長： 運輸及房屋局局長問題 (議員問題編號：26)：

- (1) 因應西九龍填海區將有多項大型基建，運輸署於 2009 年進行「西九龍填海發展區交通研究」以改善該區道路設計。過去 3 年，運輸署有否進行其他類似的地區交通研究？若有，請提供研究名稱、開始／完成日期、涉及開支、以及落實建議的進展。
- (2) 針對九龍東、大嶼山及全港多區將有多項大型基建發展，運輸署又有否計劃展開類似研究？若有，詳情為何？

提問人：胡志偉議員答覆：

- (1) 過去 3 年，運輸署進行了以下地區交通研究：

名稱	開始日期	完成日期	顧問費用 (百萬元)	交通研究建議進行的工程進度
金鐘交通研究	2010 年 5 月	2012 年 6 月	2.71	<p>(a)就政府總部和立法會大樓啟用而進行的交通改善工程，以及海富中心外的的士站和上落客貨處已經完成。</p> <p>(b)金鐘公共運輸交匯處的擬議工程正在進行中，預計會配合南港島線(東段)的啟用並於 2015 年年底或之前完成。</p> <p>(c)有關在金鐘港鐵站 C1 出口外加建兩條扶手電梯和 1 部升降機的工程，將會在金鐘廊重建項目中一併考慮。</p>
西貢市中心交通及運輸顧問研究	2011 年 3 月	2012 年 6 月	0.57	土木工程拓展署正在跟進推行擬議的工程，包括遷移西貢市中心的公共運輸交匯處，以及其他區內交通改善工程。

名稱	開始日期	完成日期	顧問費用 (百萬元)	交通研究建議進行的工程進度
銅鑼灣西交通研究	2012年12月	2014年4月 (暫定)	0.8	交通研究仍在進行。

- (2) 至於在九龍東和大嶼山等地區進行的大型基建發展，有關的交通研究已納入由規劃署或土木工程拓展署等相關部門進行的土地用途規劃及／或工程可行性研究內。運輸署會在研究進行期間，向有關部門提供交通及運輸方面的意見和支援。

管制人員的答覆

(問題編號：1614)

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 (楊何蓓茵)局長： 運輸及房屋局局長問題 (議員問題編號：27)：

關於巴士路線重組計劃，請告知本委員會：

- (1) 過去 3 年，按年計，每年各巴士公司削減、縮短、合併的路線數目為何？各項計劃影響的乘客為多少？個別路線的詳細資料又為何？
- (2) 過去 3 年，按年計，每年各巴士公司提供的巴士轉乘優惠數目及平均每日數目為何？
- (3) 巴士公司計劃「區域性模式」與專營巴士公司推行重組路線。於 2014 及 2015 年，按年計，哪個區議會將以「區域性模式」進行重組路線？預計今年何時可就各區的「區域性模式」重組路線諮詢各相關區議會？

提問人：胡志偉議員答覆：

- (1) 2011 至 2013 年，涉及取消、合併後取消和縮短路線的巴士路線數目，以及因此而受影響的平均每日乘客人次，分別載列如下：

年份	巴士路線數目			受影響的平均每日 乘客人次
	取消	合併後取消	縮短路線	
2011	城巴(專營權 1)：1	城巴(專營權 2)：1 九巴：2	-	26 000
2012	城巴(專營權 1)：1	-	九巴：2 新巴：1	12 000
2013	九巴：4 新巴／九巴：1	城巴(專營權 1)：2 九巴：6 新巴：2	九巴：4	106 000

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(港島及過海網絡專營權)

城巴(專營權 2)：城巴有限公司(機場及北大嶼山網絡專營權)

新巴：新世界第一巴士服務有限公司

另一方面，2011 至 2013 年共開辦了 12 條新路線。

(2) 2011 至 2013 年推行的巴士轉乘計劃數目，以及平均每日使用這些轉乘計劃的乘客人次，分別載列如下：

年份 (計算至每年12月31日)	巴士轉乘計劃 數目	平均每日使用巴士轉乘計劃 的乘客人次
2011	245	117 000
2012	250	118 000
2013	305	129 000

(3) 運輸署每年恆常考慮和審理專營巴士公司提交的路線發展計劃。在 2014-15 年度路線發展計劃下，我們已按「區域性模式」為元朗、沙田、青衣及大埔區制定巴士服務改善及重組計劃，以供諮詢。諮詢工作已在 2014 年 1 月開始，我們的目標是於 2014 年年中左右完成有關諮詢工作。實施的細節將視乎諮詢結果而定。

管制人員的答覆

(問題編號：1615)

總目： (186) 運輸署分目： (-) 沒有指定綱領： (1) 規劃及發展事宜管制人員： 運輸署署長 (楊何蓓茵)局長： 運輸及房屋局局長問題 (議員問題編號：28)：

針對巴士服務票價，現時車費等級表規定巴士線行走若干公里可收費的最高費用。針對現時各巴士公司經營的路線，有多少條巴士線車費等同等級表的收費上限？有多少介乎等級表上限的 90% 或以上、80-90%、70-80%、以及 70% 以下？

提問人：胡志偉議員答覆：

根據《公共巴士服務條例》(第 230 章)第 13 條，各專營巴士線可收取的最高車費，均須按行政長官會同行政會議批准的車費等級表釐定。至於個別巴士路線的實際車費，則由專營巴士公司依循適用的車費等級表，按每條路線的營運環境和其他相關因素而釐定。

目前，部分專營巴士線按照車費等級表收取最高車費，其他路線的車費則因巴士公司的自行決定而收取低於車費等級表所定的水平。現就實際全程成人收費相對於可收取的最高收費的百分比，按各專營巴士公司所佔的巴士路線數目表列如下：

實際全程成人收費 相對於車費等級表 所定最高收費的 百分比	按專營巴士公司劃分的專營巴士路線數目 ^{註1}						
	九巴	城巴 (專營權 1)	城巴 (專營權 2)	新巴	龍運	新嶼巴 ^{註2}	
						星期一至六 (公眾假期除外)	星期日及 公眾假期
100%	19	26	1	16	3	8	8
90% - 99%	43	12	2	10	7	2	8
80% - 89%	42	13	5	13	4	6	3
70% - 79%	70	18	4	13	1	5	3
70% 以下	195	21	7	38	4	1	1
總計 ^{註3}	369	90	19	90	19	22	23

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(港島及過海網絡專營權)

城巴(專營權 2)：城巴有限公司(機場及北大嶼山網絡專營權)

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

新嶼巴：新大嶼山巴士(1973)有限公司

- 2 行走南大嶼山的新嶼巴路線按兩套不同的車費等級表收費：一套適用於星期一至六(公眾假期除外)，另一套則適用於星期日及公眾假期。
- 3 由兩間專營巴士公司聯營的巴士路線，會同時計入有關專營巴士公司的數字內。

管制人員的答覆

(問題編號：1616)

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 (楊何蓓茵)局長： 運輸及房屋局局長問題 (議員問題編號：29)：

因應申訴專員早前公布調查，建議運輸署改善規管和監察巴士服務，請告知本委員會：

- (1) 過去 3 年，按年計，運輸署進行巴蒞次調查的次數、調查的路線、涉及人手、平均開支及總開支為何？主動調查及收到投訴後作出調查的次數分別為何？
- (2) 未來 1 年，運輸署預計進行調查的次數為何，預計涉及的人手及開支又為何？
- (3) 因應申訴專員多項建議，運輸署的跟進工作為何？

提問人：胡志偉議員答覆：

- (1) 專營巴士公司須提供適當而有效率的公共巴士服務。為監察各間專營巴士公司的巴士服務水平，運輸署委聘承辦商進行定期調查(例如巴士出車率和乘客量調查)，以監察巴士公司的表現。此外，亦會因應接獲的投訴或建議，或就巴士公司的定期報告發現的問題進行不定期的特別調查(例如總站視察、中途站調查、行車時間調查及車上調查)。在 2011、2012 和 2013 年，運輸署就監察專營巴士服務分別進行了 1 337、1 732 和 2 375 次調查和實地視察，涉及約 550 條專營巴士路線，詳情如下：

調查類別	監察調查			實地視察		
	2011	2012	2013	2011	2012	2013
所進行的調查次數*(a)	1 121	1 465	2 207	216	267	168
總開支 (b)	131 萬元	314 萬元	307 萬元			
平均每次調查的開支# (c)=(b)/(a)	1,169 元	2,143 元	1,391 元	由運輸署現有資源處理		

* 部分調查屬運輸署主動調查，部分則因應接獲的投訴或建議而特別進行，而這些調查中部分亦包括其他多種目的並以地區或分區為基礎進行。因此，未能提供主動調查和因應投訴作出的調查的分項數字。

此數字為平均數，每次調查的開支須視乎其複雜程度。

(2) 為監察專營巴士服務，運輸署計劃在 2014 年進行 2 730 次調查和實地視察，詳情如下：。

	監察調查	實地視察
預計會進行的調查次數	2 530	200
預算總開支	400 萬元	由運輸署現有資源處理

(3) 專營巴士服務與市民生活息息相關，政府一直十分重視專營巴士服務的可靠程度。運輸署一直透過主動審核專營巴士公司的營運報告、定期進行調查，以及因應乘客投訴或建議採取跟進行動，密切監察專營巴士服務的水平。運輸署現正參考申訴專員提出的建議，制定實際可行的改善措施。

管制人員的答覆

(問題編號：2171)

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 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：12)：

就推行公共小巴駕駛執照申請人的職前訓練課程，以及新登記公共小巴安裝電子數據記錄儀的措施，有關工作的進展及在 2014-15 年度內有關工作計劃為何？就落實有關措施的細節前，會否再諮詢業界？

提問人：易志明議員

答覆：

立法會在 2012 年通過《2012 年道路交通(修訂)條例》(修訂條例)，該條例引入多項安全措施，包括推行職前課程及安裝電子數據記錄儀。運輸署現正就推行強制新申請公共小巴駕駛執照的人士修習並完成職前課程才可獲發駕駛執照的規定，進行籌備工作。此外，運輸署亦正審批電子數據記錄儀生產商及供應商就安裝於新公共小巴上的電子數據記錄儀提交的類型評定申請。政府計劃在 2014 年完成立法程序以讓有關條文生效。

政府在修訂條例通過前，已諮詢專線小巴營辦商和紅色小巴商會對這兩項規定的意見，並充分考慮他們的意見。運輸署會繼續告知相關業界兩項規定的最新進展。

管制人員的答覆

(問題編號：2172)

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 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：13)：

就 2014-15 年度內，運輸署將會重整牌照服務的運作流程，以提高效率及改善客戶服務，就有關工作的詳情及涉及的預算為何？

提問人：易志明議員

答覆：

運輸署不時檢討工作流程和優次，以提高工作效率及改善顧客服務。在 2011 及 2012 年，運輸署通過電子服務平台推出新的服務，在使用香港政府一站通人士的車輛牌照有效期屆滿前 4 個月提醒他們續領車輛牌照，以及提升界面，以便向試車牌照持有人及「一次性特別配額試驗計劃」的申請人發出封閉道路通行許可證。在 2013 年，運輸署提升了牌照事務處工作站的操作系統，以提供更有效率及更佳的發牌服務。最近，運輸署亦獲得撥款提升現有的第四代車輛牌照及駕駛執照綜合資料電腦系統，以應付運作需要和提升系統表現。目前，我們正研究可否撤銷申請駕駛考試人士必須持有學習駕駛執照的要求，容許未持有有關車輛類別有效學習駕駛執照的人士亦可申請應考駕駛考試，使申請人可按所分配的駕駛考試時間決定何時申請學習駕駛執照。

運輸署也會繼續推廣以非櫃位方式提交牌照申請，包括投遞箱、郵遞及網上提交電子申請，以減輕對牌照事務處櫃位服務的需求。至於在服務櫃位續領正式駕駛執照及車輛牌照方面，我們會繼續鼓勵申請人通過網上預約服務(通過互聯網)或致電 24 小時預約熱線預約，以減少在牌照事務處的輪候時間。

運輸署會繼續探討及推行適當的措施，以及重整簽發和續發牌照及許可證的工作流程。

所涉及的工作由運輸署的人員負責，屬其常規職務。此外，立法會財務委員會最近批准了一筆為數 71,284,000 元的撥款，用以在 2014-15 至 2017-18 年度，進行提升車輛牌照及駕駛執照綜合資料電腦系統的基本設施計劃。

管制人員的答覆

(問題編號：2173)

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 (楊何蓓茵)局長： 運輸及房屋局局長問題 (議員問題編號：14)：

就專線小巴服務方面，請告知本會：

- (1) 於 2013 年度共接獲多少宗有關取消專線小巴路線的申請，有關路線詳情及申請取消的原因；
- (2) 原預算在 2013 年將會開辦 4 條新專線小巴路線，但最終實際只開辦 1 條路線，有關路線的詳情為何(包括行走的地區、收費及開辦日期)，未能開辦路線的原因；
- (3) 2014 年計劃開辦的 6 條新專線小巴路線詳情；及
- (4) 署方會基於甚麼因素及數據才考慮於大嶼山／東涌新市鎮開辦只限在機場島上運作的新小巴路線，讓東涌居民有多些交通選擇？

提問人：易志明議員答覆：

- (1) 2013 年，運輸署接獲取消 11 條專線小巴路線的申請，原因為乘客量偏低及持續下降導致財務狀況欠佳。運輸署曾與這些路線的營辦商檢討營運狀況，並按情況推行各項措施，包括調整車費、行車路線、班次和車輛調配，以及開辦特別或輔助服務，以期改善這些路線的效率，以利經營。在這 11 條路線中，運輸署最後批准取消其中 3 條，有關詳情如下：

專線小巴路線	出發地 – 目的地
港島 10X 號	美景臺 – 中環 (遮打道) (循環線)
港島 11 號	田灣邨 – 銅鑼灣 (謝斐道)
九龍 63M 號	藍田 (廣田邨) – 油塘 (循環線)

- (2) 在 2013 年開辦的專線小巴路線詳情如下：

專線小巴路線	出發地 – 目的地	全程車費	開辦日期
九龍 86 號	郵輪碼頭 – 九龍灣 (德福花園) (循環線)	5.0 元	2013 年 9 月 21 日

由於在 2013 年進行的專線小巴營辦商遴選中無法挑選適合的營辦商，另外 3 條專線小巴路線未能如期在 2013 年開辦。經再次評估這 3 條路線的乘客需求和財務上的可行性，運輸署會在 2014 年專線小巴營辦商遴選中加入其中兩條路線，再次邀請有興趣的人士申請營辦有關服務。

(3) 運輸署計劃在 2014 年共開辦 8 條專線小巴路線，其中包括上文第(2)部分所述將會在 2014 年專線小巴營辦商遴選中加入的兩條路線，有關詳情如下：

出發地 – 目的地	最高全程收費 (元)
1* 海港花園／瓊麗苑 – 鑽石山站	4.9
2* 海港花園 – 黃大仙站	7.1
3 油塘高怡邨 – 九龍灣啟仁街(循環線)	10.4
4 啟德啟晴邨 – 黃大仙站(循環線)	7.1
5 沙田水泉澳 – 石門站	7.1
6 沙田水泉澳 – 顯徑(車公廟路)	7.1
7 荃灣荃威花園 – 荃灣(眾安街)	4.9
8 將軍澳峻瀅 – 坑口(循環線)	7.1

* 原計劃在 2013 年開辦的路線。

(4) 運輸署在規劃和開辦新的專線小巴服務時，會考慮下列因素：

- (a) 現時和預測的運輸需求和交通模式；
- (b) 現有和計劃提供的公共交通服務；
- (c) 有關區域是否有新的運輸基建／設施；
- (d) 建議的專線小巴路線在財務上的可行性；以及
- (e) 公眾提出的要求及意見。

東涌現時的鐵路和專營巴士服務十分完善，有 46 條專營巴士路線服務該區，包括 27 條對外及 19 條區內路線。在這 46 條巴士路線中，有 14 條提供通宵服務。這些公共交通服務基本上足以滿足乘客需求。雖然目前未有計劃在該區引入專線小巴服務，但運輸署會繼續密切監察情況，如有需要，會隨時對服務作出一切可行的調整(包括引入專線小巴服務)。

管制人員的答覆

(問題編號：2174)

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 (楊何蓓茵)局長： 運輸及房屋局局長問題 (議員問題編號：15)：

就配合西港島線及南港島線(東段)的啓用而落實的公共交通服務重組計劃，請告知本會有關工作的最新進展，預計落實時間及涉及的資源？

提問人：易志明議員答覆：

隨着新鐵路啓用，現時的乘客出行模式將會改變，因而影響不同交通工具的使用情況。按照慣常做法，運輸署已就西港島線及南港島線(東段)對其他公共交通工具的影響作出評估，並提出了公共交通服務重組計劃(重組計劃)建議，務求能更切合乘客的需要和提高公共交通網絡的營運效率。運輸署自 2013 年 7 月起，開始就配合西港島線及南港島線(東段)的重組計劃諮詢相關區議會，同時亦在中西區和南區舉辦公眾諮詢會，聽取當區居民的意見。迄今，運輸署已完成多輪諮詢區議會的工作，現正因應他們的意見調整和改善重組計劃。為配合西港島線及南港島線(東段)分別在 2014 年年底和 2015 年啓用，我們預定在 2014 年第 2 季和 2014 年年底或之前，分別完成配合這兩條鐵路通車的重組計劃諮詢工作和敲定最終方案，以便預留時間安排實施和宣傳重組計劃的工作。

運輸署已設立兩個有時限職位，在 2013 至 2015 年協助處理相關的工作。按薪級中點估計的年薪值計算，兩個職位每年的員工開支如下：

職級	職位數目	每年員工開支
高級運輸主任	1	845,880 元
一級運輸主任	1	621,900 元

管制人員的答覆

(問題編號：2177)

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 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：18)：

2013-14 年度有關制訂巴士服務重組的進度，當中有多少是巴士公司建議而未能落實，在 2014-15 年度，巴士服務重組的建議及預計落實時間表為何？

提問人：易志明議員

答覆：

運輸署每年恆常考慮和審理專營巴士公司在巴士路線發展計劃提交的巴士路線重組建議，並會在實施有關建議前諮詢各區議會的意見。

運輸署就 2013-14 年度路線發展計劃處理了 196 項巴士服務調整建議，當中 130 項屬改善建議，另外 66 項為重組建議。經考慮諮詢有關區議會期間收到的意見後，119 項改善建議和 53 項重組建議已在／將會在 2014 年年中或之前實施。

2014-15 年度路線發展計劃約有 200 項巴士服務調整建議，當中包括 150 項重組服務和 50 項改善建議。政府現正就各項路線發展計劃進行諮詢，目標是於 2014 年年中左右完成有關諮詢工作。實際實施有關建議的日期須視乎諮詢結果而定。

管制人員的答覆

(問題編號：2182)

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 (楊何蓓茵)局長： 運輸及房屋局局長問題 (議員問題編號：23)：

就 2014-15 年度的財政撥款為 3.27 億元，較 2013-14 年度的預算增加 3,710 萬元(12.8%)，當中是因為在 2014-15 年度將增加 55 個職位，請就有關新增職位的詳情說明，包括其所屬職級、職務及薪酬。

提問人：易志明議員答覆：

擬開設新職位的所屬職級、職責及每年職員費用(按薪級中點估計的年薪值計算)概述如下：

職級	職位數目	每年職員費用 (元)	職責
負責推行個別措施的有時限職位			
二級考牌主任	19	6,455,820	加強駕駛考試服務以應付增加的考試需求。
文書主任	7	2,496,480	
二級汽車檢驗主任	1	567,480	推行強制淘汰歐盟四期以前柴油商業車輛的計劃。
一級行政主任	1	621,900	
車輛檢驗員	1	236,100	
取代非公務員合約的職位			
一級運輸主任	1	621,900	支援及協助推行重整業務運作流程的措施，管理與香港政府一站通電子牌照服務有關的合約，以及統籌和監察電子牌照服務的系統維修和支援工作。
二級運輸主任	1	393,120	應付處理非專營巴士申請日增的工作量。
二級行政主任	1	411,780	管理重考生快期預約系統，以及處理隨後的系統保養和升級工作。
二級行政主任	1	411,780	履行有關駕駛考試、管理駕駛考試中心和簽發私人駕駛教師執照的職責。
二級行政主任	1	411,780	為車輛安全及標準部提供行政支援。
二級行政主任	1	411,780	為車輛檢驗及紀錄分組提供行政支援。

職級	職位數目	每年職員費用 (元)	職責
二級行政主任	1	411,780	為電子策略部提供行政支援。
二級行政主任	1	411,780	支援及協助第四代車輛牌照及駕駛執照綜合資料電腦系統的持續保養和運作。
二級行政主任	1	411,780	就規劃及督導第四代車輛牌照及駕駛執照綜合資料電腦系統各項升級工程的進度及推行，提供後勤／行政支援。
高級文書主任	1	472,140	支援牌照分組轄下牌照事務處處理有關簽發牌照的事宜。
助理文書主任	1	222,420	協助管理第四代車輛牌照及駕駛執照綜合資料電腦系統的升級工作。
助理文書主任	1	222,420	加強公共車輛分組轄下公共巴士小組向市民提供的顧客服務。
助理文書主任	1	222,420	為電子策略部提供文書支援。
助理文書主任	1	222,420	為強制修習駕駛改進課程及其他範疇提供文書支援。
助理文書主任	10	2,224,200	加強 4 個牌照事務處的櫃位服務，處理駕駛執照及車輛牌照的申請，並協助順利推行因修訂法例和新政策措施而新增的工作和規定。
文書助理	1	173,520	為自訂車輛登記號碼計劃提供文書及後勤支援服務。
一級電腦操作員	1	339,780	就第四代車輛牌照及駕駛執照綜合資料電腦系統的運作，提供持續的支援。
總計：	55	18,374,580	

管制人員的答覆

(問題編號：2183)

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 (楊何蓓茵)局長： 運輸及房屋局局長問題 (議員問題編號：24)：

請提供過去 3 個財政年度(2011-12、2012-13 及 2013-14 年度)，運輸署每年簽發有關超長、超重及超寬的特別車輛牌照數目；簽發有關牌照的服務承諾指標為何，當中有多少宗申請是未能在服務承諾指標內完成，未能達標的原因為何；會否考慮增撥資源加快有關車輛牌照的申請，如會，詳情為何；如不會，原因為何？

提問人：易志明議員答覆：

在過去 3 個財政年度，每年簽發的運載特長貨物許可證、運載特闊貨物許可證和運載超逾最高車輛重量許可證的數目表列如下：

財政年度	簽發的運載特長貨物許可證數目	簽發的運載特闊貨物許可證數目	簽發的運載超逾最高車輛重量許可證數目
2011-12	1 057	1 215	1 013
2012-13	1 115	1 247	949
2013-14 (截至 2014 年 2 月 28 日)	1 067	1 252	1 278
總計	3 239	3 714	3 240

運輸署沒有就簽發上述許可證制定服務承諾。根據既定做法和程序，運輸署會按各宗申請的個別情況作出考慮，並諮詢警方及／或路政署等其他有關部門的意見。每宗申請的處理時間會因其複雜程度而有所不同，但一般而言，運載特長貨物許可證／運載特闊貨物許可證的處理時間約為 3 個星期，而運載超逾最高車輛重量許可證的處理時間則約為 2 至 2.5 個月。至於較為複雜的申請，例如涉及多條行車路線，又或所涉行車路線不適宜讓運載特長／特闊貨物、以及運載超逾最高車輛重量的車輛通過，則需較長時間處理。

我們會繼續與相關部門密切合作，以盡量加快處理上述許可證的申請，提供更佳的服務。此外，亦會考慮在有需要時增派現有員工處理申請工作。

管制人員的答覆

(問題編號：2201)

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 (楊何蓓茵)局長： 運輸及房屋局局長問題 (議員問題編號：1)：

在 2014-15 年度，運輸署在進行行車時間調查的預算為何，並請告知過去 4 個財政年度(2010-11、2011-12、2012-13 及 2013-14 年度)，下列道路的汽車行車速度，並說明當中哪些路線因擠塞情況加劇而採取紓緩措施。

1. 香港島干諾道中，由德輔道西到美利道
2. 香港島干諾道中，由美利道到德輔道西
3. 香港島告士打道，由軍器廠街到海底隧道引道
4. 香港島告士打道，由堅拿道到軍器廠街
5. 香港島夏慤道，由軍器廠街到美利道
6. 香港島軒尼詩道，由怡和街到莊士敦道
7. 九龍梳士巴利道，由暢運道天橋底到天星碼頭
8. 九龍大埔道(九龍段)，由郝德傑道到石硶尾街
9. 九龍窩打老道，由龍翔道到渡船街
10. 九龍龍翔道，由蒲崗村道到南昌街
11. 新界大埔道(新界段)，由郝德傑道到南運路
12. 新界青山公路，由屯門公路到三聖街
13. 新界大老山公路，由澤祥街到收費廣場
14. 新界吐露港公路，由元洲仔交匯處到澤祥街
15. 新界新界環迴公路，由粉嶺迴旋處到凹頭
16. 新界西沙路，由馬鞍山道到大網仔路
17. 新界馬鞍山繞道，由分流車道入口去西沙路到馬鞍山道
18. 新界沙田圍路，由沙田路到大涌橋路
19. 新界新清水灣道，由清水灣道(東)到清水灣道(西)
20. 新界清水灣道，由西貢公路到新清水灣道

提問人：易志明議員答覆：

在 2014-15 年度，進行車程時間調查的預算開支約為 403,000 元。

有關問題提及的路段的平均車速如下：

路段	早上繁忙時段平均車速(公里／小時)			
	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14
香港島				
干諾道中*	11.9	10.6	10.8	14.5
(由德輔道西到美利道)				
干諾道中	14.3	14.4	14.3	15.0
(由美利道到德輔道西)				
告士打道	18.5	21.6	16.7	28.3
(由軍器廠街到海底隧道引道)				
告士打道	29.6	43.6	36.5	31.9
(由堅拿道到軍器廠街)				
夏慤道	40.2	44.9	39.5	45.7
(由軍器廠街到美利道)				
軒尼詩道	14.4	13.9	14.7	15.3
(由怡和街到莊士敦道)				
九龍				
梳士巴利道	24.3	29.2	30.3	32.8
(由暢運道天橋底到天星碼頭)				
大埔道(九龍段)	33.2	38.4	32.1	33.7
(由郝德傑道到石硶尾街)				
窩打老道	17.5	19.3	20.6	17.0
(由龍翔道到渡船街)				
龍翔道	29.7	47.7	49.9	42.9
(由蒲崗村道到南昌街)				
新界				
大埔道(新界段)	46.8	48.2	47.8	53.3
(由郝德傑道到南運路)				
青山公路^	38.9	43.8	43.5	42.7
(由屯門公路到三聖街)				
大老山公路	27.3	15.2	14.8	14.8
(由澤祥街到收費廣場)				
吐露港公路	75.0	74.5	87.1	77.1
(由元洲仔交匯處到澤祥街)				
新界環迴公路	57.2	56.2	63.0	52.5
(由粉嶺迴旋處到凹頭)				
西沙路	42.4	51.2	50.5	49.7
(由馬鞍山路到大網仔路)				
馬鞍山繞道	63.4	72.6	73.0	68.5
(由西沙路支路到馬鞍山路)				
沙田圍路	23.7	25.2	21.7	21.3
(由沙田路到大涌橋路)				
新清水灣道	29.9	33.3	38.4	24.1
(由清水灣道(東)到清水灣道(西))				
清水灣道	47.5	54.2	52.6	56.4
(由西貢公路到新清水灣道)				

註：

* 這路段有部分經過民吉街

^ 這路段有部分經過海安路

有一點須強調，在比較短的路段上，車速極易受到無法預計的狀況影響，例如其他車輛匯合令車速短暫減慢，或停泊在路旁的車輛或行人活動令交通短暫受阻。因此，必須謹慎詮釋在個別路段錄得的車速，不應將之視作有關路段擠塞程度變化的唯一指標。

政府採用多管齊下的措施，維持香港的交通暢順。我們會繼續研究引進新科技，包括智能運輸系統，以提高交通管理的成效，確保有效運用主要交通走廊有限的路面。隨着部分大型交通基建項目在未來數年陸續完成，預期交通情況會得到改善。例如，中環灣仔繞道會改善中環和灣仔區的交通，而4條正在興建的鐵路線將有助紓緩交通擠塞。我們還會推行交通管理措施，例如實施不准停車限制、調節交通燈的燈號時間和改善行車線安排，以確保有效和安全使用路面。

管制人員的答覆

(問題編號：2202)

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 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：44)：

在 2014-15 年度內，運輸署會推行新停車收費錶試驗計劃，請告知本會，有關計劃的詳情，包括推行計劃的時間表、地區及預算。

提問人：易志明議員

答覆：

現時的停車收費錶的預計可用年期快將屆滿，需予更換。政府計劃引進附設新特點和功能的新一代停車收費錶。在此之前，會先推行試驗計劃以評估新收費錶加入新特點的技術可行性及公眾接受程度。

為準備在 2014-15 年度推行試驗計劃，運輸署在 2013 年年底已邀請有意參與試驗計劃的供應商就製造新收費錶原型提交意向書，以及提供系統設計、運作模式、付費方法和預算費用等資料。根據收集所得的資料，運輸署會在 2014 年年中招標甄選合適的承辦商，以在 2015 年實行試驗計劃。

試驗計劃涵蓋製造收費錶原型、與八達通卡和非接觸式智能卡讀卡器的界面銜接安排，以及為期 9 個月的實地測試，以確定及評估收費錶原型在本港不同環境及天氣情況下的技術可行性、功能、可靠程度，以及公眾對各項新特點和功能的接受程度。我們會在本港不同地點推行試驗計劃，並計劃在 2016 年完成試驗。由於招標及甄選工作尚未開始，現階段未能提供試驗計劃的預算費用。

管制人員的答覆

(問題編號：3201)

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 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：26)：

就香港旅遊巴停泊位長期不足問題，導致交通業界泊車不便及多個旅遊熱點附近的交通擠塞，當局可否告知本會：

1. 現時啟德發展區內的 1 600 個車輛(包括旅遊巴)泊車位因隨着啟德發展計劃逐步推行而停止運作，當局有何措施幫助受影響的旅遊巴解決泊車位的問題？
2. 面對不斷增加的旅客，當局會否增撥資源在主要的旅遊熱點(如：尖沙咀中部、尖沙咀東部及灣仔等)增加更多大巴車位，以方便旅遊巴及不影響當區的道路交通？如有，詳情為何？如否，原因為何？

提問人：姚思榮議員

答覆：

1. 目前啟德發展區內的 4 個短期租約停車場提供約 600 個非專營巴士泊車位。這些停車場最早會在 2014 年年底關閉，以騰出土地展開啟德體育園區的工程；但詳細的時間表仍未確定。為此，政府已計劃在附近提供 3 個替代短期租約停車場，並會監察旅遊巴士使用短期租約停車場的情況，考慮是否需要為旅遊巴士提供更多停車位。此外，在不影響道路安全和其他道路使用者的前提下，政府會考慮在合適地點增設路旁停車位。如有需要，我們亦會在批地契約中加入條款，規定私人發展項目的發展商提供非專營巴士停車位供公眾使用。
2. 在泊車需求尤其殷切的熱門旅遊點，政府會在不影響道路安全和其他道路使用者的前提下在合適地點增設停車位。例如在過去 3 年，尖沙咀漆咸道南、金馬倫道和加連威老道已增設 11 個非專營巴士路旁停車位。政府亦會在大型發展項目中實施適當的交通改善措施，例如在灣仔發展計劃第二期完成後，香港會議展覽中心附近會提供 24 個非專營巴士路旁停車位，供前往金紫荊廣場的旅遊巴士使用。政府會繼續監察旅遊巴士停泊及上落客設施的需求，並採取適當的改善措施。

管制人員的答覆

(問題編號：1520)

總目： 基本工程儲備基金
708 非經常資助金及主要系統設備

分目： (-) 沒有指定

綱領： (-) 沒有指定

管制人員： 運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：87)：

有關 8171ZN 「更換鑽石山站公共運輸交匯處的通風扇及相關設備」，政府原先建議於 2013 年 12 月 10 日立法會交通事務委員會討論是項工程，惟直至現時仍未正式討論。請告知本委員會：

(1) 政府何時會將工程提交事務委員會討論，以及向立法會申請撥款？

(2) 預計約 1 億開支用途為何，預計何時展開工程，以及完成工程？

提問人：胡志偉議員

答覆：

運輸署現正與機電工程署研究上述工程計劃的詳情，包括工程範圍及推行時間表。署方會在準備就緒後適當地諮詢立法會。

管制人員的答覆

(問題編號：4360)

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 (楊何蓓茵)局長： 運輸及房屋局局長問題 (議員問題編號：59)：

在 2014-15 年度需要特別留意的事項之中，運輸署表示將會透過每年推行的路線發展計劃並以「區域性模式」與專營巴士公司加緊規劃和制訂巴士服務重組；而有報導指，九巴重組路線變相加價，變相增加港鐵載客量。近日運輸及房屋局交予立法會的文件顯示，多條港鐵線載客量幾近「迫爆」，市民恐怕要「等多幾班車」。請問當局：

- (1) 據運輸署 9 月起進行「2011 年交通習慣調查」，受訪者可接受等候各類型交通服務的時間上限為 6 至 16 分鐘；其中鐵路及專利巴士，分別為 6 分鐘及 12 分鐘；請問當局過去 1 年，有否監察並統計各鐵路站等候上車(以登入車廂計)時間？若有，以金鐘站、旺角站為例，周日及假日平均時數為多少？繁忙時段平均時數為多少？
- (2) 當局有何計劃改善個別交通工具使用量過高的問題？
- (3) 據運輸署 9 月起進行「2011 年交通習慣調查」，報告表示鐵路已取代了專利巴士成為香港居民最常使用的交通工具，不過，專利巴士仍佔 27%(2002 年交查的結果分別為 25% 及 33%)。當局會否因應個別區域的需求，重新規劃並制訂相關巴士服務，以解港鐵線載客量過高的問題？

提問人：陳志全議員答覆：

- (1) 運輸署監察工作的其中一部分，是不時在港鐵車站對列車服務安排和車站設施進行實地視察和調查。根據運輸署最近在 2014 年 1 月和 2 月早上繁忙時段在金鐘(港島線柴灣方向)和旺角(荃灣線中環方向)，以及下午繁忙時段在金鐘(荃灣線荃灣方向)和太子(觀塘線調景嶺方向)這 3 個繁忙轉車站所進行的調查^註，大部分乘客一般可以登上第 2 班到站列車。在最繁忙的半小時，乘客有時需等上 3 班或甚至 4 班列車才能上車。假日期間，乘客一般能夠登上首班到站列車。
- (2) 香港公共交通服務的乘客需求、載客率及輪候時間，在假日和工作日、繁忙和非繁忙時間，以及不同地區(商業和住宅區)均會有所不同。雖然公共交通工具的載客能力具有一定彈性，但在個別時段及個別地點，某些交通工具會出現較擠迫或輪候時間較長的情況。

就鐵路網絡而言，個別鐵路線在繁忙時段載客率較高。為了紓緩繁忙時段的擠迫情況和縮短候車時間，香港鐵路有限公司(港鐵公司)於過去兩年已加強鐵路網絡的列車服務，每星期增加 1 300 班列車班次。在未來數月，港鐵公司亦會每星期增加約 300 班重鐵班次和約 140 班輕鐵班次。此外，

^註 荃灣線早上及下午繁忙時段的列車服務均為 2 分鐘一班。港島線早上繁忙時段的列車服務為 2 分鐘一班，觀塘線下午繁忙時段則為 2.4 分鐘一班。

若在編定班次下，列車與列車之間有足夠空間可供額外列車安全行駛，港鐵公司也會盡量在一些繁忙車站之間，加插短途班次服務，以增加可載客量。港鐵公司亦有調派月台助理，鼓勵乘客移向車廂中間位置，以及維持乘客上落列車的秩序。

在規劃未來公共交通服務時，運輸署會繼續因應整體乘客的需求，聯同公共交通服務營辦商在有需要及可行的情況下，開辦新服務或調整現行的路面公共交通服務。在鐵路方面，港鐵公司已開始分階段為現有鐵路線提升訊號系統。提升工程完成後，可載客量將會增加約 10%。港鐵公司亦正研究推出票價優惠計劃的可行性，鼓勵部分乘客在繁忙時段以外乘搭港鐵。港鐵公司會借鑑海外城市一些類似做法，以考慮在香港如何施行才能起到最佳的分流效果。一俟有結論，便會向公眾作出公布。

現正興建的西港島線、南港島線(東段)、觀塘線延線、廣深港高速鐵路香港段，以及沙田至中環線(沙中線)將於 2014 年至 2020 年期間相繼投入服務，這將有助提升鐵路網絡以至整體公共交通網絡的可載客量，以及分流鐵路乘客。長遠而言，政府會繼續探討是否需要推展新鐵路項目，以應付需求。

在路面公共交通工具方面，專營巴士會繼續在本港公共交通系統中擔當重要的角色。專營巴士在平日早上或下午繁忙時段的一般平均載客率為 70%。專營巴士除了為鐵路未能直達的地區提供服務外，亦提供接駁鐵路站的服務，以及為已設鐵路網的地區提供輔助服務，當中包括繁忙時段的服務。此外，跨區巴士服務可因應實際需要向乘客提供更舒適及方便的服務。例如，現時有 78 條過海專營巴士路線(當中 60 條為常規服務，18 條為繁忙時段服務)，基本上是與鐵路系統最繁忙的過海路段並排而行，這些巴士服務皆有助將乘客分流。此外，另有 68 條只在繁忙時段行走的非過海巴士路線，在繁忙時段應付了龐大的乘客需求。至於在非繁忙時段，一般有足夠空間應付乘客的交通需求。

- (3) 專營巴士公司每年會向運輸署提交路線發展計劃的服務調整建議。在評估路線發展計劃建議時，運輸署會考慮不同因素，包括其他公共交通服務(包括鐵路)的服務水平。運輸署亦會就路線發展計劃內的建議諮詢 18 區區議會。例如在 2013 年，便開辦了 1 條專營巴士路線(678 號)，往返北區與港島東之間，在東鐵線和港島線之外提供另一個選擇。

運輸署會繼續密切監察現時專營巴士的服務水平和乘客需求，並在有需要時提出服務調整，包括開辦新巴士線，以確保整體公共交通網絡繼續為市民提供有效率和優質的服務。

管制人員的答覆

(問題編號：3810)

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 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：387)：

- (1) 運輸署是否有委託顧問進行撤銷薄扶林發展限制的交通研究？相關的工作進度、完成及公布日期、研究大綱及所涉開支等詳情為何？
- (2) 運輸署會否公開發布有關研究的報告全文？詳情為何？

提問人：陳家洛議員

答覆：

運輸署早前委聘顧問公司進行研究，檢討現行交通情況，以及評估解除薄扶林延期履行權的建議所帶來的交通影響。該研究在 2013 年年中完成，總開支約為 130 萬元。運輸署隨後跟進顧問研究結果，並在 2013 年年底就薄扶林南部 6 幅用地的擬議公營房屋發展／重建項目完成內部交通影響評估。有關工作由運輸署的現有人員執行，屬於常規職務，不涉及額外開支。交通影響評估顯示，擬議發展／重建項目所帶來的額外交通影響不大。

由於薄扶林區的交通研究牽涉敏感土地發展資料，運輸署沒有計劃公開研究報告。

管制人員的答覆

(問題編號：5350)

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 (楊何蓓茵)局長： 運輸及房屋局局長問題 (議員問題編號：107)：

在本綱領內，政府當局稱 2014-15 年度的撥款較 2013-14 年度的修訂預算增加 2,550 萬元(6.2%)，其中一個原因是淨增加 39 個職位，政府可否告知本會該 39 個職位的名稱，職責及 2014-15 年度預算薪酬開支分別為何？

提問人：陳偉業議員答覆：

在 2014-15 年度會淨增加 39 個職位，是由於開設 41 個職位並刪減 2 個有時限的職位所致。擬開設新職位的職級、職責及每年職員費用(按薪級中點估計的年薪值計算)概述如下：

職級	職位數目	每年職員費用 (元)	職責
負責推行個別措施的有時限職位			
高級工程師	1	1,153,800	根據 2013 年《施政報告》載述的多管齊下方式，推行一系列土地供應措施。
工程師／助理工程師	4	2,554,080	
高級技術主任(交通工程)	2	988,680	
技術主任(交通工程)／見習技術主任(交通工程)	6	1,364,760	
總運輸主任	1	1,153,800	
高級運輸主任	2	1,691,760	
一級運輸主任	4	2,487,600	
高級運輸主任	2	1,691,760	策劃及推行基建項目及／或公營房屋發展項目的社區設施工程，包括為其他部門提供支援服務。
一級運輸主任	4	2,487,600	
工程師／助理工程師	2	1,277,040	
技術主任(交通工程)／見習技術主任(交通工程)	4	909,840	

職級	職位數目	每年職員費用 (元)	職責
取代非公務員合約的職位			
二級運輸主任	1	393,120	應付新界運輸管理部日增的工作量。
工程師／助理工程師	1	638,520	應付交通工程(新界東)部繁重的工作量。
工程師／助理工程師	1	638,520	加強人手支援，以順利完成地區的基建項目，並處理交通及運輸事宜／投訴。
技術主任(交通工程)／見習技術主任(交通工程)	1	227,460	為交通工程(新界西)部提供人手支援，以順利完成地區的基建項目，並處理交通及運輸事宜／投訴。
技術主任(土木工程)／見習技術主任(土木工程)	1	227,460	應付交通工程(新界西)部日增的工作量。
文書助理	1	173,520	處理大嶼山的許可證申請工作，以及為新界運輸管理部提供文書支援服務。
文書助理	1	173,520	為交通工程(港島)部和港島運輸管理部提供文書支援服務。
二級工人	1	137,940	在九龍分區辦事處的接待處值勤，以及分發文件。
二級工人	1	137,940	在新界分區辦事處的接待處值勤，以及分發文件。
總計：	41	20,508,720	

管制人員的答覆

(問題編號：5351)

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 (楊何蓓茵)局長： 運輸及房屋局局長問題 (議員問題編號：108)：

在本綱領內，政府當局稱 2014-15 年度的撥款較 2013-14 年度的修訂預算增加 3,710 萬元(12.8%)，其中一個原因是增加 55 個職位，政府當局可否告知本會該 55 個職位的職位名稱、職責及 2014-15 年度預算薪酬開支分別為何？

提問人：陳偉業議員答覆：

擬開設新職位的所屬職級、職責及每年職員費用(按薪級中點估計的年薪值計算)概述如下：

職級	職位數目	每年職員費用 (元)	職責
負責推行個別措施的有時限職位			
二級考牌主任	19	6,455,820	加強駕駛考試服務以應付增加的考試需求。
文書主任	7	2,496,480	
二級汽車檢驗主任	1	567,480	推行強制淘汰歐盟四期以前柴油商業車輛的計劃。
一級行政主任	1	621,900	
車輛檢驗員	1	236,100	
取代非公務員合約的職位			
一級運輸主任	1	621,900	支援及協助推行重整業務運作流程的措施，管理與香港政府一站通電子牌照服務有關的合約，以及統籌和監察電子牌照服務的系統維修和支援工作。
二級運輸主任	1	393,120	應付處理非專營巴士申請日增的工作量。
二級行政主任	1	411,780	管理重考生快期預約系統，以及處理隨後的系統保養和升級工作。
二級行政主任	1	411,780	履行有關駕駛考試、管理駕駛考試中心和簽發私人駕駛教師執照的職責。
二級行政主任	1	411,780	為車輛安全及標準部提供行政支援。

職級	職位數目	每年職員費用 (元)	職責
二級行政主任	1	411,780	為車輛檢驗及紀錄分組提供行政支援。
二級行政主任	1	411,780	為電子策略部提供行政支援。
二級行政主任	1	411,780	支援及協助第四代車輛牌照及駕駛執照綜合資料電腦系統的持續保養和運作。
二級行政主任	1	411,780	就規劃及督導第四代車輛牌照及駕駛執照綜合資料電腦系統各項升級工程的進度及推行，提供後勤／行政支援。
高級文書主任	1	472,140	支援牌照分組轄下牌照事務處處理有關簽發牌照的事宜。
助理文書主任	1	222,420	協助管理第四代車輛牌照及駕駛執照綜合資料電腦系統的升級工作。
助理文書主任	1	222,420	加強公共車輛分組轄下公共巴士小組向市民提供的顧客服務。
助理文書主任	1	222,420	為電子策略部提供文書支援。
助理文書主任	1	222,420	為強制修習駕駛改進課程及其他範疇提供文書支援。
助理文書主任	10	2,224,200	加強 4 個牌照事務處的櫃位服務，處理駕駛執照及車輛牌照的申請，並協助順利推行因修訂法例和新政策措施而新增的工作和規定。
文書助理	1	173,520	為自訂車輛登記號碼計劃提供文書及後勤支援服務。
一級電腦操作員	1	339,780	就第四代車輛牌照及駕駛執照綜合資料電腦系統的運作，提供持續的支援。
總計：	55	18,374,580	

管制人員的答覆

(問題編號：3915)

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 (楊何蓓茵)局長： 運輸及房屋局局長問題 (議員問題編號：88)：

當局於 2013 年協助完成香港鐵路有限公司(港鐵公司)的票價調整機制檢討，就此告知：

- (1) 票價調整機制檢討報告的詳情為何；
- (2) 過去 5 年，當局每年向港鐵額外撥款的詳情為何；
- (3) 政府作為港鐵的最大股東，當局會否在港鐵內部會議提出要求凍結 3 年的票價以惠及民生，減輕市民的交通開支，若會，詳情為何，若否，原因為何？

提問人：張國柱議員答覆：

- (1) 政府與港鐵公司共同進行 5 年一度的票價調整機制檢討，檢討結果在 2013 年 4 月公布，而新的票價調整機制已由 2013 年 6 月起生效。有關票價調整機制檢討的詳情，已載於 2013 年 4 月 17 日呈交議員的立法會參考資料摘要內 [檔號：THB(T)CR33/1017/99]。
- (2) 港鐵公司自 2000 年起成為上市公司。政府從未運用公帑直接資助其日常運作，票價調整機制內亦沒有條文訂明政府可向港鐵公司提供撥款。
- (3) 港鐵的票價根據票價調整機制作出調整。該機制採用直接驅動的方式，按與綜合消費物價指數變動、運輸業名義工資指數變動及生產力因素掛鈎的方程式，釐定整體票價調整幅度。

新的票價調整機制因應 2013 年 4 月公布的機制檢討結果引入了多項措施及安排，以照顧不同類別乘客的需要，有關措施包括：

- (a) 保留原有「直接驅動」的票價調整方程式，但採用客觀並具透明度的新方法來計算生產力因素的設定值。在新的方程式計算¹下，生產力因素的設定值由原來的 0.1% 調升至 0.6%。2013 年的票價上調幅度因此由原來機制下的 +3.2% 降至 +2.7%；
- (b) 訂定負擔能力上限，與家庭每月收入中位數掛鈎；
- (c) 引入「利潤分享」機制；及

¹ 整體票價調整幅度 = 0.5 x 之前一年 12 月綜合消費物價指數變動 + 0.5 x 之前一年 12 月運輸業名義工資指數變動 - 生產力因素 (2013 至 2017 年為 0.6)

(d) 設立「服務表現」安排，就不符表現的情況實行罰款制度。

上述 4 項措施令所有乘客受惠。透過「利潤分享」機制及「服務表現」安排下所得的金額會透過「即日第二程車費九折」優惠計劃回饋乘客。

另外，為照顧經常乘搭港鐵的中、長途乘客，港鐵公司根據新安排已經／將會提供 3 項新的乘車優惠措施，即「港鐵都會優惠票」、「東涌 - 南昌全月通加強版」² 及「全月通加強版」²。

政府一直積極鼓勵各公共交通營辦商，包括港鐵公司，因應其營運及財政狀況、市場情況，以及乘客需求等，盡可能為市民提供車費優惠計劃，以減輕市民的公共交通開支的負擔。至於票價優惠的內容，則屬個別營辦商按其審慎理財需要而作出的商業決定。

² 原有的「全月通」持有人前往其全月通覆蓋範圍以外的車站，須另為轉線車程繳付全數車資。「全月通加強版」則為該等轉線車程提供額外 75 折優惠。

管制人員的答覆

(問題編號：3916)

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 (楊何蓓茵)局長： 運輸及房屋局局長問題 (議員問題編號：89)：

運輸署實施巴士轉乘計劃有效減輕市民的交通開支，就此，請告知：

- (1) 過去 3 年，推出巴士轉乘計劃的數目為何；
- (2) 過去 3 年，巴士轉乘計劃每日平均受惠的人數為何；
- (3) 當局會否鼓勵營辦商推出更多的巴士轉乘計劃，若會，詳情為何，若否，原因為何？

提問人：張國柱議員答覆：

(1)及(2) 過去 3 年推行的巴士轉乘計劃數目及平均每日使用巴士轉乘計劃的乘客人次如下：

年份 (截至12月31日)	巴士轉乘計劃數目	平均每日使用 巴士轉乘計劃的乘客人次
2011	245	117 000
2012	250	118 000
2013	305	129 000

- (3) 運輸署會繼續鼓勵巴士公司改善現行的計劃或推出新計劃，並提供更吸引的票價優惠和更多路線選擇前往目的地。2014 年共有 36 項建議實施的巴士轉乘計劃，當中大部分是因應 2014-15 年度巴士路線發展計劃下的路線重組建議而提出的計劃。運輸署已由 2014 年 1 月起就巴士路線發展計劃諮詢相關區議會，目標是於 2014 年年中左右完成諮詢工作。有關實施巴士轉乘計劃的詳情須視乎巴士路線發展計劃的諮詢結果而定。

管制人員的答覆

(問題編號：3917)

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 (楊何蓓茵)局長： 運輸及房屋局局長問題 (議員問題編號：94)：

在過去 3 年，每日專營巴士公司平均調派環保巴士行走繁忙的交通走廊的詳情為何？

提問人：張國柱議員答覆：

政府一直與專營巴士公司合作，推動調派更多環保巴士(符合歐盟二期或以上的廢氣排放標準的巴士)行走繁忙的交通走廊。過去 3 年的有關資料如下：

截至各年 年底	調派符合歐盟二期或以上廢氣排放標準的專營巴士 行走繁忙交通走廊所佔的百分比 (%)				
	怡和街	軒尼詩道	金鐘道	德輔道中	彌敦道
2011 年	100	95	91	94	98
2012 年	100	97	97	98	99.8
2013 年	100	100	100	99.7	100

截至 2013 年年底，行走以上道路的巴士有 35% 至 44% 符合歐盟四期或以上的廢氣排放標準。我們預期，隨着所有合資格的歐盟二期和三期巴士在 2016 年年底前完成加裝選擇性催化還原器，加上新購置的歐盟五期巴士投入服務，將可調派更多符合歐盟四期或以上廢氣排放標準的巴士行走繁忙的交通走廊。

管制人員的答覆

(問題編號：3918)

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 (楊何蓓茵)局長： 運輸及房屋局局長問題 (議員問題編號：97)：

過去 3 年，當局就支援環境保護署(環保署)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的詳細情況為何；及當局每年推行以上措施的開支及項目分別為何？

提問人：張國柱議員答覆：

為減少專營巴士的廢氣排放量，環保署在過去幾年已推出多項環保措施，包括為合資格的歐盟二期及三期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。運輸署一直向環保署提供支援(例如協助環保署聯絡巴士公司，以及從服務角度提供意見)，以推行上述環保措施。

推行上述措施的計劃詳情和涉及的開支如下：

試驗混合動力巴士

立法會在 2011 年 4 月批准向環保署撥款 3,300 萬元，用以全數資助專營巴士公司購置 6 輛雙層混合動力巴士在本港試驗行駛。專營巴士公司現已訂購混合動力巴士，預計可在 2014 年年中左右付運。有關試驗會在 2014 年下半年開始，為期兩年。

試驗電動巴士

立法會在 2012 年 7 月批准向環保署撥款 1.8 億元，用以全數資助專營巴士公司購置 36 輛單層電動巴士(包括 28 輛電池電動巴士和 8 輛超級電容巴士和相關充電設施)在多條路線試驗行駛，以測試該等巴士在不同環境下的運作表現。專營巴士公司現已開始購置電動巴士，預計試驗會由 2014 年年底逐步展開，為期兩年。

加裝選擇性催化還原器

立法會在 2013 年 7 月批准向環保署撥款 4 億元，用以全數資助專營巴士公司在約 1 400 輛歐盟二期及三期專營巴士加裝選擇性催化還原器，以減少氮氧化物排放量，使已加裝還原器的巴士的排放表現提升至與歐盟四期巴士相若的水平。專營巴士公司正就加裝計劃作出安排，預計整項計劃會在 2016 年年底前完成。

上述 3 項計劃在過去 3 年的開支如下：

計劃	2011-12 年度的開支 (百萬元)	2012-13 年度的開支 (百萬元)	2013-14 年度的開支 (估計) (百萬元)
試驗混合動力巴士	0	3.3	16.5
試驗電動巴士	註	0	20
加裝選擇性催化還原器	註	註	6

註：立法會當時尚未批出撥款。

管制人員的答覆

(問題編號：3919)

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 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：99)：

- (1) 就《2012 年道路交通(修訂)條例》的規定，籌辦公共小巴駕駛執照申請人的職前訓練課程詳情或最新進度為何；
- (2) 當局推行新登記公共小巴必須安裝電子數據記錄儀的措施，以加強公共小巴營運安全和服務質素，現時全港已安裝電子數據記錄儀的新登記公共小巴及舊登記公共小巴的數目和佔整體的百分比分別為何；
- (3) 承上題，安裝的費用為何；當局會否津貼安裝的費用，若會，詳情為何，若否，原因為何？

提問人：張國柱議員

答覆：

- (1)及(2) 立法會在 2012 年通過《2012 年道路交通(修訂)條例》，該條例引入多項安全措施，包括推行職前課程及安裝電子數據記錄儀。運輸署現正就推行強制新申請公共小巴駕駛執照的人士修習並完成職前課程才可獲發駕駛執照的規定，進行籌備工作。此外，運輸署亦正審批電子數據記錄儀生產商及供應商就安裝於新公共小巴上的電子數據記錄儀提交的類型評定申請。政府計劃在 2014 年完成所需立法程序以讓該兩項規定生效。由於安裝電子數據記錄儀尚未成為法律規定，因此運輸署未有安裝記錄儀的記錄。
- (3) 經運輸署核准的電子數據記錄儀價格介乎 3,800 元至 5,000 元，只佔購置公共小巴總成本的小部分。政府不會資助公共小巴車主安裝該記錄儀。

管制人員的答覆

(問題編號：3920)

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 (楊何蓓茵)局長： 運輸及房屋局局長問題 (議員問題編號：100)：

- (1) 當局每日抽查 14 輛投入服務的專營巴士，過去 3 年，每年用於該項工作的人手編制及開支，以及檢查工作的詳情為何？
- (2) 過去 3 年，每年抽查出有問題的巴士數目及佔整體百分比為何？

提問人：張國柱議員答覆：

- (1) 過去 3 年，運輸署安排了 3 名二級汽車檢驗主任抽查投入服務的專營巴士，每個工作日平均進行 14 次抽查。按薪級中點估計的年薪值計算，每年涉及的職員費用合計如下：

2011 年 (百萬元)	2012 年 (百萬元)	2013 年 (百萬元)
1.55	1.64	1.70

檢驗項目涉及的範疇包括制動系統、轉向系統、懸掛系統、照明系統、車身結構、座位、緊急出口、輪胎，以及廢氣排放測試。

- (2) 過去 3 年經抽查後發現有一般問題的巴士數目表列如下：

2011 年		2012 年		2013 年	
持牌巴士 數目	發現有問題的 巴士數目 (所佔比率%)	持牌巴士 數目	發現有問題的 巴士數目 (所佔比率%)	持牌巴士 數目	發現有問題的 巴士數目 (所佔比率%)
5 798	1 303 (22.5)	5 743	1 216 (21.2)	5 791	1 493 (25.8)

一般問題包括落車顯示燈／鐘失靈和部分車廂光管運作不良等輕微問題。

管制人員的答覆

(問題編號 : 4091)

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 (楊何蓓茵)

局長 : 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號 : 248) :

過去 3 年，當局在各區實施行人環境改善計劃的詳情為何？

提問人 : 張國柱議員

答覆 :

過去 3 年實施的行人環境改善計劃載於附件。

地點	行人環境改善計劃	完工年份
東角道 (駱克道與記利佐治街之間)	擴闊行人路、加高行車道，以及將混凝土路面換上黏土鋪路磚	2011
記利佐治街 (東角道與百德新街之間)	擴闊行人路、加高行車道，以及將混凝土路面換上黏土鋪路磚	2011
西貢街 (白加士街與上海街之間)	擴闊行人路、將混凝土路面換上黏土鋪路磚，以及為行車道鋪設彩色物料	2011
北海街 (彌敦道與上海街之間)	將混凝土路面換上黏土鋪路磚，以及為行車道鋪設彩色物料	2011
寧波街 (彌敦道與上海街之間)	擴闊行人路、將混凝土路面換上黏土鋪路磚、為行車道鋪設彩色物料，以及在交界處安裝減速平台	2011
白加士街 (西貢街與佐敦道之間)	擴闊行人路、將混凝土路面換上黏土鋪路磚、為行車道鋪設彩色物料，以及在交界處安裝減速平台	2011
桂林街 (元洲街與福華街之間)	擴闊行人路、將混凝土路面換上黏土鋪路磚，以及在交界處安裝減速平台	2011
大棠路與教育路交界處	擴闊行人路，以及擴闊和拉直行人過路處	2011
寶靈街 (白加士街與上海街之間)	將原來只在星期日實施的部分時間行人專用區計劃擴展至每日中午 12 時至晚上 9 時	2012
擊壤路 (近其與青山公路一元朗段交界處)	擴闊行人路	2013
屏信街	將屏信街伸延至媽橫路，以提昇行人安全	2013
輕鐵康樂路站	擴闊行人過路處	2013
啟超道 (利園山道與恩平道之間)	在交界處安裝減速平台	2014
大棠路 (青山公路一元朗段與阜財街之間)	擴闊行人路	2014

管制人員的答覆

(問題編號：4095)

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 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：494)：

在深圳灣口岸推行第一階段的過境私家車一次性特別配額試驗計劃(試驗計劃)的實施詳情及參與計劃的車輛數目為何？

提問人：張國柱議員

答覆：

試驗計劃第一階段在 2012 年 3 月 30 日推出。符合資格的 5 座位或以下香港非商用私家車車主可申請一次性特別配額，駕駛其私家車經深圳灣口岸進入廣東省，作不超過 7 天的短暫逗留。試驗計劃每天有 50 個配額。截至 2014 年 3 月 3 日，運輸署共接獲 3 172 宗申請，其中 2 888 宗已獲批准。

管制人員的答覆

(問題編號：6386)

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 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：31)：

當局有否打算為屯門友愛南(即海珠路以南)的巴士總站增建上蓋，改善候車環境？如有，有關詳情及開支為何？如無，原因為何？

提問人：何俊仁議員

答覆：

現時友愛(南)巴士總站設有兩個候車處。南面候車處有 1 條以該處為總站的巴士路線設有車站上蓋，另 1 條途經的路線則沒有。至於北面候車處，15 條途經的巴士路線共設有 3 個車站上蓋，另有 1 條途經的巴士路線和 1 條途經的專線小巴路線則沒有。

巴士總站的上蓋一般由公共交通營辦商因應乘客上／落的模式而設置。凡主要用作落客的巴士站，設置上蓋的需要會較低。雖然如此，運輸署已要求營辦商考慮將上述建議納入其巴士站上蓋建造計劃內。

管制人員的答覆

(問題編號：6388)

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 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：41)：

當局有否打算改善天水圍醫院交通配套，於天影路增建行車天橋，方便醫護人員及市民進出醫院？如有，有關詳情及開支為何？如無，原因為何？

提問人：何俊仁議員

答覆：

天水圍醫院主要為天水圍地區的居民服務。醫院的職員和訪客可經由天瑞路從天壇街前往醫院，十分方便。天瑞路屬區內幹道，連接天水圍的其他地方；天影路作為一條外圍環迴通路，主要是將天水圍連接至天水圍以外其他地區。經由天影路前往天水圍醫院的車輛數目預期不會太多，而且車輛取道天華路、天瑞路和天壇街到醫院，亦十分方便。

此外，在現階段增建天橋亦會令醫院工程出現嚴重延誤。天水圍醫院早在 2013 年 2 月已經動工，如要興建擬議天橋，醫院目前的建造工程便須停止，至今已完成的工程亦會作廢。因此，政府沒有計劃跟進興建天橋這項建議。

政府會致力使通往醫院的交通更為方便，提高其連接道路的交通容量，避免出現交通擠塞的情況。為此，運輸署已完成擴闊天壇街與天瑞路交界處的設計，並要求路政署展開改善工程，以配合醫院預計在 2016 年落成啟用。

管制人員的答覆

(問題編號：4135)

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 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：120)：

政府當局會否於 2014-15 年度就重組各區巴士路線作公眾諮詢，涉及開支及人員數目預算為何。

提問人：郭家麒議員

答覆：

運輸署每年會就專營巴士公司在巴士路線發展計劃提交的巴士路線重組建議，諮詢 18 區的區議會。除此之外，亦會不時就其他有需要的巴士服務調整方案諮詢區議會。運輸署和巴士公司會考慮在諮詢期間從區議會和市民收集所得的意見，並在實施有關建議前，按需要作出適當的調整。

就 2014-15 年度路線發展計劃，我們已在 2014 年 1 月開始諮詢區議會，目標是於 2014 年年中左右完成有關諮詢工作。

巴士路線重組建議主要由運輸署巴士及鐵路科人員處理，屬現有人員的常規職務。

管制人員的答覆

(問題編號：5551)

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 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：46)：

有關路政署之分目 272 公共照明的電力供應下「用以支付街道照明、交通燈、行人天橋自動梯及巴士總站通風設備的電費。」，請告知：

- (a) 「為大埔中心的巴士總站增設上蓋，改善候車環境及減輕鄰近居民受噪音的影響。」是否包括在內？
- (b) 若是，詳細內容及電費評估為何？
- (c) 若否，是否包括在其他分目？
- (d) 若(c)為否，原因為何？

提問人：劉慧卿議員

答覆：

改善巴士總站的候車環境，包括協調專營巴士公司提供車站上蓋是運輸署的工作，並不屬路政署管制人員報告分目 272 公共照明的電力供應項下的工作。

現時有 3 條常規路線、10 條途經路線和 4 條特別路線使用大埔中心巴士總站。該巴士總站部分乘客候車區為鄰近的行人天橋所覆蓋。為改善乘客候車環境，專營巴士公司已在該總站提供 7 個車站上蓋。目前，該巴士總站所有路線都已有車站上蓋，又或其候車區設於行人天橋之下。

運輸署會繼續與專營巴士公司合作，按需要進一步改善該巴士總站的候車環境。

管制人員的答覆

(問題編號：5554)

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 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：49)：

運輸及房屋局(運輸科)管制人員報告內 (485 頁) 綱領(2)的宗旨曾提到當局會「管理道路的使用，減少交通擠塞，並促進道路安全；以及在交通運輸的範疇內，支持改善環境的措施。」，請告知：

- (a) 「透過擴建汀角路或興建新道路，解決汀角路沿線及大尾督的交通擠塞問題。」是否包括在內？
- (b) 若是，詳細內容為何？
- (c) 若否，是否包括在其他分目？
- (d) 若(c)為否，原因為何？

提問人：劉慧卿議員

答覆：

運輸署負責設計和實施交通管理計劃，以確保有效運用有限的路面。就此，運輸署現正為汀角路研究各種改善措施，使該處的行車更為暢順。

現時在繁忙時間，汀角路的行車量／容車量比率約為 0.9，交通狀況大致可以接受。運輸署正密切監察汀角路的交通情況，並計劃分階段設置 3 個巴士站避車處，以進一步疏導交通。此外，為確定興建第四個巴士停車處的建築可行性，現正進行相關的研究工作。工程由路政署在總目 706—公路、分目 6100TX、第五組—交通工程下進行。

此外，因應渠務署在汀角路近大埔工業邨的路段進行渠務工程的同時，運輸署設置了 1 條替代行車路線，讓汀角路與鳳園路交界處的車輛經大埔工業邨往完善路及吐露港公路。迄今，該替代路線的運作情況良好，運輸署正考慮將之作為永久安排。

管制人員的答覆

(問題編號：5555)

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 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：50)：

運輸及房屋局(運輸科)管制人員報告內(485 頁)綱領(2)的宗旨曾提到當局會「管理道路的使用，減少交通擠塞，並促進道路安全；以及在交通運輸的範疇內，支持改善環境的措施。」，請告知：

- (a) 「改善廣福道的交通擠塞問題及在廣福橋附近增建行車天橋」是否包括在內？
- (b) 若是，詳細內容為何？
- (c) 若否，是否包括在其他分目？
- (d) 若(c)為否，原因為何？

提問人：劉慧卿議員

答覆：

廣福道的改善工程屬總目 186 綱領(1)以下的項目。運輸署在 2013 年 3 月完成有關廣福道交通情況的研究，該項研究建議在廣福橋附近興建廣福行車橋。有關方面現正檢討工程範圍，從而進行初步技術可行性評估。

管制人員的答覆

(問題編號：5556)

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 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：51)：

運輸及房屋局(運輸科)管制人員報告內(485頁)綱領(2)的宗旨曾提到當局會「管理道路的使用，減少交通擠塞，並促進道路安全；以及在交通運輸的範疇內，支持改善環境的措施。」，請告知：

- (a) 「改善大埔公路元洲仔段往大埔方向的交通擠塞問題，研究將現時車用石油氣加氣站搬遷，擴闊現有行車路段。」是否包括在內？
- (b) 若是，詳細內容為何？
- (c) 若否，是否包括在其他分目？
- (d) 若(c)為否，原因為何？

提問人：劉慧卿議員

答覆：

運輸署負責設計和實施交通管理計劃，以確保有效運用有限的路面。就此，運輸署現正研究在廣福道迴旋處進行局部擴闊大埔公路元洲仔段的工程。

運輸署一直密切監察大埔公路元洲仔段的交通情況，並正研究在該路段進行局部擴闊工程的交通工程可行性。署方計劃在2014年年中向大埔區議會交通及運輸委員會提交研究結果及建議，以供討論。

大埔區議會交通及運輸委員會曾在2013年9月13日的會議上，討論遷移大埔公路元洲仔段現有專用石油氣加氣站的建議，但礙於土地問題，已告知該委員會有關方案並不可行。

管制人員的答覆

(問題編號：5567)

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 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：65)：

運輸及房屋局(運輸科)管制人員報告內(485 頁)綱領(2)的宗旨曾提到當局會「管理道路的使用，減少交通擠塞，並促進道路安全；以及在交通運輸的範疇內，支持改善環境的措施。」，請告知：

- (a) 「重置位於上水鐵路站和粉嶺鐵路站附近的巴士站、小巴站及其他公共交通工具停泊處的設計和位置。」是否包括在內？
- (b) 若是，詳細內容為何？
- (c) 若否，是否包括在其他分目？詳細內容為何？
- (d) 若(c)為否，原因為何？

提問人：劉慧卿議員

答覆：

為提供安全快捷和有效率的公共交通服務，運輸署一直密切監察各項公共交通服務的日常運作和車站安排，並會考慮乘客需求和車站位置的交通情況。

2013 年 4 月，運輸署與專營巴士公司合作，重新安排新運路近上水站 5 條巴士路線的車站。經重新安排巴士站位置後，乘客候車環境有明顯改善，新運路的擠塞情況亦得到紓緩。

運輸署亦曾檢討粉嶺站附近的巴士和專線小巴車站安排，認為現時的運作情況大致良好。運輸署會繼續密切監察情況，有需要時會與公共交通營辦商檢討車站安排。

管制人員的答覆

(問題編號：5569)

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 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：67)：

運輸及房屋局(運輸科)管制人員報告內 (485 頁) 綱領(2) 的宗旨曾提到當局會「管理道路的使用，減少交通擠塞，並促進道路安全；以及在交通運輸的範疇內，支持改善環境的措施。」，請告知：

- (a) 「盡快落實在粉嶺鐵路站和上水鐵路站的單車雙層停泊設施的先導計劃。」是否包括在今年計劃之內？
- (b) 若是，詳細內容為何？
- (c) 若否，是否包括在其他分目？詳細內容為何？
- (d) 若(c)為否，原因為何？

提問人：劉慧卿議員

答覆：

運輸署現正推行雙層單車泊架計劃。自 2013 年 10 月 30 日起，港鐵粉嶺站旁的雙層單車泊架已試行開放予公眾使用。該設施提供 22 個單車泊位，較設置在同一地點的傳統停泊設施高出 47%。新置的雙層單車泊架深受騎單車人士歡迎，因此，運輸署現正着手在上水推行更大型的試行計劃，選址為已獲北區區議會同意的港鐵上水站旁。香港鐵路有限公司已在 2014 年 2 月騰出設置該設施所需要的用地，而採購設施、供應商付運、場地整理、實地安裝及測試等工序，約需時 12 個月，預期在 2015 年上半年內將可完成設置這個雙層單車泊架設施。

管制人員的答覆

(問題編號：5570)

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 (楊何蓓茵)局長： 運輸及房屋局局長問題 (議員問題編號：68)：

運輸及房屋局(運輸科)管制人員報告內(486 頁)綱領(2)曾提到當局會「與專營巴士公司合作，安排調配環保巴士行走繁忙的道路，以及更着力推動巴士服務重組。」，請告知：

- 「改善北區前往市區的巴士服務的班次，研究完善調整巴士服務班次的機制。」是否包括在內？
- 若是，詳細內容為何？
- 若否，是否包括在其他分目？詳細內容為何？
- 若(c)為否，原因為何？

提問人：劉慧卿議員答覆：

運輸署每年恆常考慮和審理專營巴士公司在巴士路線發展計劃提交的巴士路線改善和重組建議，當中會考慮乘客需求和人口的轉變、地區和基建發展等因素，以及既定的改善及減少服務指引。有關的指引會不時按需要作出檢討。除此之外，在日常的監察工作中，運輸署會按需要考慮和實施巴士服務調整，以期更切合乘客需求和維持巴士網絡的效率。

就北區而言，運輸署和巴士公司在 2013 年已全面檢討區內的巴士服務，並在 2013-14 年度路線發展計劃中以「區域性模式」制定巴士服務改善和重組建議。自 2013 年 8 月至 2014 年 1 月分階段實施該等「區域性模式」建議，運輸署和巴士公司一直密切監察北區所有對外巴士(包括由北區往市區)服務的水平和乘客需求。至今，已實施 12 個服務改善項目，其中 4 個涉及北區往市區的對外路線。

在 2014-15 年度路線發展計劃中，運輸署和巴士公司就 8 條往返北區和市區的對外巴士路線提出服務調整建議。運輸署已在 2014 年第一季開始就建議諮詢北區區議會，實施這些建議的情況須視乎諮詢結果而定。

管制人員的答覆

(問題編號：5571)

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 (楊何蓓茵)局長： 運輸及房屋局局長問題 (議員問題編號：69)：

運輸及房屋局(運輸科)管制人員報告內 (486 頁) 綱領(2)曾提到局當會「與專營巴士公司合作，安排調配環保巴士行走繁忙的道路，以及更着力推動巴士服務重組。」請告知：

- (a) 「開設途經東涌及國泰城一帶，並前往機場的 E 線巴士服務；票價應訂在合理水平。」是否包括在今年計劃之內？
- (b) 若是，詳細內容為何？
- (c) 若否，是否包括在其他分目？詳細內容為何？
- (d) 若(c)為否，原因為何？

提問人：劉慧卿議員答覆：

現時，3 間專營巴士公司，包括城巴有限公司(城巴)、龍運巴士有限公司(龍運)和新大嶼山巴士(1973)有限公司(新嶼巴)，為北大嶼山提供全面的專營巴士網絡，服務涵蓋東涌新市鎮及機場。這些公司合共營辦 11 條機場巴士服務(「A」線)、10 條北大嶼山對外服務(「E」線)、4 條北大嶼山穿梭服務(「S」線)，以及 10 條通宵服務(「N」線)路線，連接東涌和機場至本港其他地區。在上述巴士服務中，9 條「E」線、3 條「S」線及全部 10 條「N」線均途經東涌及機場國泰城。為了向乘客提供更多享有票價優惠的巴士服務選擇以前往更多目的地，城巴、龍運及新嶼巴在旗下行走東涌及機場的路線，合共提供逾 50 項巴士轉乘計劃，主要轉乘點位於青馬收費廣場。此外，城巴及龍運亦於旗下部分「A」線，為機場上班的人士提供票價折扣計劃。

除了使用專營巴士服務外，前往東涌或機場的乘客亦可乘搭港鐵東涌線或機場快線。根據現時東涌和機場的公共交通服務覆蓋範圍及水平，我們現時沒有計劃增設經東涌及國泰城前往機場的「E」線。不過，運輸署及巴士公司會繼續密切監察乘客需求及巴士服務的運作，並在有需要時調整或增設服務。運輸署亦會繼續鼓勵巴士公司改善現行的巴士轉乘計劃和票價優惠計劃，又或推出新計劃提供更吸引的票價優惠和更多路線選擇前往目的地。

管制人員的答覆

(問題編號：5573)

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 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：71)：

運輸及房屋局(運輸科)管制人員報告內(485 頁)綱領(2)的宗旨曾提到當局會「管理道路的使用，減少交通擠塞，並促進道路安全；以及在交通運輸的範疇內，支持改善環境的措施。」，請告知：

- (a) 「擴闊粉嶺馬適路與沙頭角公路交匯處及上水寶石湖路近彩蒲苑路段的路面。」是否包括在今年計劃內？
- (b) 若是，詳細內容為何？
- (c) 若否，是否包括在其他分目？詳情內容為何？
- (d) 若(c)為否，原因為何？

提問人：劉慧卿議員

答覆：

設計和實施交通管理計劃以確保有效運用有限的路面和促進道路安全，屬運輸署的職責。

粉嶺馬適路與沙頭角公路的交界處以及上水寶石湖路近彩蒲苑路段的交通，現時都未有超出其設計容車量，因此運輸署沒有計劃擴闊上述交界處和路段。不過，粉嶺上水市地段第 177 號的發展商目前正在粉嶺馬適路與沙頭角公路的交界處進行改善工程，以應付其位於交界處旁住宅發展項目「逸峯」所帶來的額外交通流量。

運輸署會繼續監察上述兩個地點的交通情況，並在有需要時考慮規劃和實施交通改善措施。

管制人員的答覆

(問題編號：5576)

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 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：74)：

請告知「盡快為北區各行人路及小巴站進行增設上蓋的工程。」是否包括在基本工程之內？

- (a) 若是，詳細內容為何？
- (b) 若否，是否包括在其他分目？
- (c) 若(b)為否，原因為何？
- (d) 若(b)為是，詳細內容為何？

提問人：劉慧卿議員

答覆：

運輸署負責設計和實施交通管理計劃、行人環境改善計劃及其他措施，以確保有效運用有限的路面和促進道路安全。提供有蓋行人路或小巴站上蓋，屬於相關的工作。

關於北區方面，運輸署現正就上水港鐵站 D1 出口附近新運路的行人路興建上蓋，以及為上水廣場旁公共運輸交匯處部分專線小巴總站興建上蓋的建議，與路政署研究工程的技術可行性。

管制人員的答覆

(問題編號 : 5197)

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 (楊何蓓茵)

局長 : 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號 : 66) :

請提供有關「實施的專營巴士路線發展計劃項目」的工作及開支詳情。

提問人 : 毛孟靜議員

答覆 :

巴士服務須不時按社會需求作出調整。運輸署每年恆常考慮和審理專營巴士公司在巴士路線發展計劃提交的巴士路線改善和重組建議，自 2013 年起並以「區域性模式」而非個別路線作為基礎，宏觀地重組巴士服務，從而取得最大效益。在實施有關建議前，會諮詢區議會的意見。

運輸署會與專營巴士公司合作實施路線發展計劃的項目。在實施項目前，亦會作充分宣傳，通知乘客服務的改動。

在 2013-14 年度，路線發展計劃會實施 172 個項目，至今有 133 個已經實施，其餘的將會在 2014 年年中或之前實施。

有關實施路線發展計劃項目的工作由運輸署現有人員負責，屬其常規職務。

管制人員的答覆

(問題編號：6163)

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 (楊何蓓茵)局長： 運輸及房屋局局長問題 (議員問題編號：83)：

有關本港泊車位資源，請有關部門告知：

(1) 截至 2014 年 2 月，政府的多層停車場合共提供泊車位數目、使用率；

(2) 截至 2014 年 2 月，全港停車收費錶的使用率(18 區計)；

(3) 有關部門有否計劃進行第三次泊車位需求研究，統計泊車位供求變化以助日後規劃，並考慮以不同方式如發展新型高密度停車場或改建現有政府停車場，增加道路空間，更有助紓緩目前交通擠塞的情況？若有，詳情為何？若否，原因為何？

提問人：莫乃光議員答覆：

(1) 截至 2014 年 2 月，政府多層停車場提供的停車位數目及其使用率載於下表：

地點	停車位數目	使用率 (每日平均數)
香港仔停車場	301	76%
大會堂停車場	165	17%
堅尼地城停車場	195	71%
葵芳停車場	562	51%
中間道停車場	785	34%
美利道停車場	388	39%
林士街停車場	822	56%
筲箕灣停車場	381	78%
雙鳳街停車場	268	77%
天星碼頭停車場	370	40%
天后停車場	426	65%
荃灣停車場	603	65%

地點	停車位數目	使用率 (每日平均數)
油麻地停車場	772	48%
總計	6 038	54%

- (2) 由於設有收費錶的路旁停車位的設計只供短暫停車之用，我們沒有該等停車位使用率的完整分項數字。
- (3) 政府不時就停車位供應的標準進行檢討。在 2009 年 5 月和 2014 年 2 月，政府分別修訂了資助房屋發展和私人住宅發展的私家車停車位標準。我們會繼續密切監察停車位的供求情況，並考慮稍後是否需要進行新一輪停車位需求研究。

在恆常的工作中，我們會為停車位不足的地區研究實施適當的改善計劃。例如當有政府停車場重建時，我們會要求未來的發展商進行交通影響評估，並按需要在新發展項目中重置適當數目的停車位。

管制人員的答覆

(問題編號：6164)

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 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：84)：

政府將研究在中環實施電子道路收費，研究具體範圍、時間表、所需人手及開支預算分項為何？是次研究與 1997 年展開之可行性研究檢視之科技分別為何？同時，當局會否計劃進行其他可行的方案研究？若有，詳情為何？若否，原因為何？

提問人：莫乃光議員

答覆：

政府會探討在中區推行電子道路收費的可能性。在現階段，所涉及的工作會由運輸及房屋局運輸科和運輸署現有人手處理，不涉及額外開支。研究的詳情會於稍後訂定。

運輸署過去曾進行研究(包括 1997 年的研究)，探討在香港推行電子道路收費的技術可行性。該等研究得出的結論是，有可行的電子道路收費技術可供香港採納。在探討於中區推行電子道路收費的可能性時，政府會參考過往的研究、海外地區實施電子道路收費的經驗，以及電子道路收費技術的最新發展，以審視不同的技術方案。

管制人員的答覆

(問題編號：3357)

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 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：66)：

當局有否打算加快落實把灣仔行人天橋網絡連接中西區的計劃，讓行人可由柯布連道步行至西營盤？如有，有關詳情及開支為何？如無，原因為何？

提問人：單仲偕議員

答覆：

現時，灣仔北、金鐘及中環區各有獨立的行人天橋系統，提供方便而安全的行人通道，有效接駁區內的大廈、港鐵站及公共運輸交匯處。長遠而言，我們計劃在灣仔及上環興建兩條高架行人路，以加強上述行人天橋系統的連接。擬於灣仔興建的「告士打道高架行人路」，將連接入境事務大樓對開的柯布連道行人天橋與添馬政府總部大樓；而擬於上環興建的「干諾道西高架行人路」，則會連接信德中心與中山紀念公園。這兩項高架行人路計劃目前尚在規劃階段，工程計劃及預算費用會在稍後備妥。

管制人員的答覆

(問題編號：3358)

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 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：67)：

當局有否打算在灣仔及銅鑼灣附近，增設大型公共交通交匯處，鼓勵市民使用轉乘服務，以紓緩交通擠塞。如有，有關詳情及開支為何？如無，原因為何？

提問人：單仲偕議員

答覆：

在規劃新的公共運輸交匯處時，政府會考慮土地供應、所涉費用、鄰近其他公共運輸總站設施的使用情況、區內的規劃發展，以及交匯處計劃容納的公共交通服務。

運輸署沒有計劃在灣仔和銅鑼灣區設立大型公共運輸交匯處，因為在這兩個發展稠密的地區，難覓適合用地。不過，巴士公司已為行經繁忙交通走廊的巴士路線提供巴士轉乘計劃，在提升巴士網路效率和覆蓋之餘，同時亦減輕開辦新的直接巴士路線的壓力，有助減少巴士班次和紓緩有關地點的交通擠塞情況。就灣仔和銅鑼灣區而言，設於軒尼詩道的主要巴士站(例如位於崇光百貨和希慎廣場外的巴士站)，都有提供轉乘服務，方便乘客轉乘其他巴士路線到不同地區。這些巴士轉乘站一直有效運作，廣獲巴士乘客使用。

為鼓勵更多乘客使用巴士轉乘計劃，運輸署會繼續鼓勵巴士公司改善現行的計劃或推出新計劃，並提供更吸引的票價優惠和更多路線選擇前往目的地。此外，運輸署會與巴士公司探討在主要地點提供更完善的轉乘設施，例如增設車站上蓋以及設有燈箱的大型路線資料顯示板。

管制人員的答覆

(問題編號：3359)

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 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：68)：

當局有否打算擴闊灣仔區內部分行人路；並在銅鑼灣增闢行人專用區，並參考鵝頸橋模式，改善區內主要巴士站的環境？如有，有關詳情及開支為何？如無，原因為何？

提問人：單仲偕議員

答覆：

運輸署一直監察灣仔及銅鑼灣區的行人設施，包括行人路及行人專用街道的情況，以及該等設施是否充足。如時機適合，我們會就實施技術上可行的必要改善措施，包括擴闊行人路，諮詢相關區議會。我們亦會與地區團體和相關區議會保持密切溝通，以檢討行人環境改善計劃。至於改善區內主要巴士站環境方面，由於區內車輛及行人流量甚高，加上須應付不同道路使用者的需求，現有空間實不足以實施規模類似堅拿道天橋下巴士站所作的改善措施。不過，運輸署會繼續監察區內巴士站的情況，並在時機適合和獲得地區支持的情況下，推行技術上可行的必要改善措施。

管制人員的答覆

(問題編號：3363)

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 (楊何蓓茵)局長： 運輸及房屋局局長問題 (議員問題編號：72)：

當局有否打算改善貫通黃竹坑站及香港大學站沿線接駁交通，即薄扶林道、石排灣道、香港仔海傍道、黃竹坑道、南朗山道及香葉道等主要幹道的交通燈、巴士站及道路交匯處設計，方便西港島線及南港島線(東段)通車後，市民以公共交通接駁區內各處？如有，有關詳情及開支為何？如無，原因為何？

提問人：單仲偕議員答覆：

香港鐵路有限公司(港鐵公司)現正進行政府委託的主要基建工程，以便利市民往來西港島線及南港島線(東段)各鐵路站。在西港島線方面，堅尼地城站將設有交通接駁轉乘設施。

在西港島線大學站和堅尼地城站附近進行的主要基建工程如下：

- (a) 建造 1 條連接港鐵大學站和香港大學百周年校園的有蓋行人天橋；
- (b) 在堅尼地城站旁建造 1 個專線小巴上落客區；以及
- (c) 在山市街建造 1 個有蓋行人連接系統，提供方便而安全的通道前往堅尼地城站。

在南港島線(東段)黃竹坑站附近進行的主要基建工程如下：

- (a) 在黃竹坑站下的地面興建一個公共運輸交匯處，提供一般上落客貨處，以及巴士、專線小巴和的士停車處，方便乘客轉乘南港島線(東段)；
- (b) 改善黃竹坑站附近的現有道路網絡，包括擴闊香葉道、南朗山道和警校道部分路段，以及修建香葉道／海洋公園道、香葉道／警校道、香葉道／南朗山道、黃竹坑道／南朗山道和黃竹坑道／塘邊徑的道路交界處，以應付預計增加的交通量，並為行人營造更佳的步行環境；
- (c) 修建現有一段由海洋公園道至南朗山道的黃竹坑明渠，以配合公共運輸交匯處及擴闊香葉道的工程；以及
- (d) 建造 1 條有蓋行人天橋連接黃竹坑站與鄰近工業區。

西港島線及南港島線(東段)主要基建工程的費用分別合計為 1.036 億元及 9.27 億元。

此外，在兩條鐵路線通車後，運輸署會監察有關地區的交通情況及交通需求，並在有需要時考慮進一步的改善措施。

管制人員的答覆

(問題編號：3364)

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 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：73)：

當局有否打算改善巴士站設計，以儘量達致「快速巴士交通系統」(BRT)標準，應優先擴大瑪麗醫院(南／北行)、薄扶林村(南／北行)、田灣街(北行)、香港仔海濱公園(北行)4 組巴士站的容量，同時研究在 HF104 及 HF134 號行人天橋因加設升降機，拆去斜道時，利用原有斜道位置增設巴士站，紓緩附近巴士站容量，並設置顯示屏預告各線到站時間，以加快巴士平均速度，減少等候和上落乘客時間，鼓勵轉乘。如有，有關詳情及開支為何？如無，原因為何？

提問人：單仲偕議員

答覆：

香港巴士站的設計和設置，有既定的標準和指引，須考慮交通管理、安全、乘客的便利和巴士運作效率等不同因素。快速公交系統是特別為配合長型多卡式巴士運作而設計的系統，涵蓋車站和接駁行人天橋等相關的基建。這個系統須為巴士站特設專用行車線和更大空間，以及提供行人專用過路設施。香港路面空間有限，市區問題尤其嚴重，因此快速公交系統未必適用於香港。不過，運輸署會繼續監察公共交通設施的提供，包括所提及位於南區的瑪麗醫院、薄扶林村、田灣街和香港仔海濱公園的巴士站，並按需要考慮採取改善措施。

有關在 HF104 和 HF134 號行人天橋裝設升降機後拆卸其行人斜道的建議，運輸署會諮詢土木工程拓展署和路政署的意見以作研究。

政府一向鼓勵和歡迎專營巴士公司採用資訊科技，向乘客提供更多乘車資訊。城巴有限公司已透過公司的網站和智能電話應用程式，提供旗下所有機場巴士路線(即「A」線)的巴士到站實時資料。九龍巴士(一九三三)有限公司和龍運巴士有限公司亦在屯門公路巴士轉乘站為選定路線試驗提供實時巴士到站時間的預報系統。不過，這些資訊科技系統涉及較大資金投資及營運費用，巴士公司在考慮是否須擴展預報系統的使用範圍時，須小心衡量乘客的需要及就不同運作環境下的營運效益。設置顯示屏提供巴士到站時間，除了需要在巴士站安裝顯示屏，同時亦需要對巴士進行實時追蹤、頻密的線上數據傳送，以及終端電腦進行複雜運算以估計到站時間。因此，停靠巴士站的路線若然班次較為頻密，設置顯示屏提供巴士到站時間或許並不符合經濟效益。政府會繼續留意專營巴士公司採用資訊科技以加強向乘客提供乘車資訊方面的工作進度。

管制人員的答覆

(問題編號：3365)

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 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：74)：

當局有否打算擴大現有黃竹坑站公共交通交匯處及附近巴士總站只有 18 個巴士及小巴泊位的設計，因現有工程不足夠應付將來香港仔、薄扶林及深灣一帶轉車需求，並要在車站設置大型顯示器，報告即時班次資訊？如有，有關詳情及開支為何？如無，原因為何？

提問人：單仲偕議員

答覆：

根據港鐵南港島線(東段)鐵路計劃，使用前黃竹坑巴士總站的區內巴士路線日後會遷至在南朗山道重置的巴士總站。此外，黃竹坑站底層的一段香葉道將會興建公共運輸交匯設施，方便使用不同路面公共交通工具的乘客轉乘鐵路。有關設施包括 2 個可容納 8 輛雙層巴士的巴士停車處、1 個可容納 4 輛專線小巴的停車處、1 個可容納 6 輛的士的停車處，以及 1 個長 45 米的一般上落客貨處。在規劃和設計上述公共運輸交匯設施時，我們已考慮該區的未來發展以及預計乘客的需求。該等設施的設計亦已預留空間，以備將來有需要時可作擴建。

運輸署會與巴士公司商討在黃竹坑站的公共交通設施和附近巴士總站安排提供乘客資訊服務，以及在南港島線(東段)通車後監察有關設施的運作。有需要時，會採取措施改善有關安排。

闢設上述公共交通設施涉及的 1,870 萬元(按 2010 年 9 月的價格計算)開支，已在南港島線(東段)鐵路工程下獲得撥款支付。

管制人員的答覆

(問題編號：3366)

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 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：75)：

當局有否打算落實貫通分別由香港仔和石排灣連接黃竹坑站的行人路，鼓勵步行來往？如有，有關詳情及開支為何？如無，原因為何？

提問人：單仲偕議員

答覆：

現時行人可使用香港仔海傍道的行人隧道，由香港仔市中心前往香港仔海濱長廊及黃竹坑明渠。南港島線(東段)的主要基建工程將會建造一條跨越黃竹坑明渠的行人天橋，以利便行人前往日後的黃竹坑站。至於從石排灣而來的行人，則可使用現時連接漁光道和漁暉道的載客升降機前往香港仔市中心，再沿上述路線步行往日後的黃竹坑站。此外，香港仔和石排灣的居民將來亦可使用公共交通接駁服務前往黃竹坑站。南港島線(東段)通車後，運輸署會監察區內的行人流量，並在有需要和可行的情況下考慮改善有關的行人通道。

管制人員的答覆

(問題編號：3373)

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 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：82)：

當局有否打算資助南區區議會根據 2012 年完成的顧問報告，興建來往香港仔及堅尼地城沿海步行徑部分工程，特別應在瀑布灣設置連接華富及數碼港道的行人橋，解決地區財力局限問題？如有，有關詳情及開支為何？如無，原因為何？

提問人：單仲偕議員

答覆：

目前是有足夠公共交通服務往來南區與堅尼地城之間，而且沿域多利道和數碼港道亦有行人路連接華富邨和數碼港。因此，在交通運輸角度而言，政府沒有足夠理據支持興建連接香港仔及堅尼地城的海濱長廊。

管制人員的答覆

(問題編號：3320)

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 (楊何蓓茵)局長： 運輸及房屋局局長問題 (議員問題編號：36)：

有關完善東涌單車徑與區內和周邊地區的連接，就此請當局告知本會：

- (1) 過去 3 個年度(2011-12、2012-13 及 2013-14)，當局是否有就東涌現有單車徑的改善及可持續發展的相關研究；若有，研究進度為何；若否，原因為何；2014-15 年度是否有計劃進行相關研究，涉及的人員編制為何；
- (2) 過去 3 個年度(2011-12、2012-13 及 2013-14)，當局曾否收到來自區議會、居民組織及當區屋苑對興建／改善單車徑和增加單車泊位的建議／投訴，以及當局的跟進情況；
- (3) 過去 3 個年度(2011-12、2012-13 及 2013-14)，經當局及相關部門統計，東涌區內涉及單車使用者與其他道路使用者的傷亡數字，以及意外黑點。

提問人：鄧家彪議員答覆：

- (1) 運輸署一直密切監察新界區(包括東涌)的單車徑使用情況。2013 年 3 月，運輸署完成一項有關單車徑網絡和停泊設施的研究。該研究提出多項改善措施，並建議在大埔展開先導計劃，藉以確定有關措施的成效。大埔單車先導計劃推行的改善措施及其評估工作已快將完成，有關措施大都證明有效，因此運輸署打算按情況在其他新市鎮(包括東涌)推行有關措施。為此，運輸署在 2013 年 10 月展開另一項研究，因應每個地區的個別情況制定詳細的設計和推行方案。此外，土木工程拓展署和規劃署在 2012 年 1 月共同委託進行的「東涌餘下發展計劃的規劃及工程研究」(預期在 2015 年完成)，亦會檢討東涌單車徑是否有改善的空間。政府未有計劃在 2014-15 年度特別就東涌的單車徑或相關設施進行新的研究，因此無須涉及額外人手資源。
- (2) 過去 3 年，運輸署曾接獲離島區議會交通及運輸委員會和市民意見，要求擴展東涌市內現有的單車徑網絡，並將之連接至欣澳港鐵站。規劃署在 2007 年發表經修訂的大嶼山發展概念計劃，提出興建東涌至欣澳的單車徑的初步建議。這項建議會連同其他發展項目一併考慮。此外，規劃署及土木工程拓展署共同委託進行的「東涌餘下發展計劃的規劃及工程研究」，亦會研究是否可以改善東涌市已建設區內現有單車徑的連接性。

過去 3 年，運輸署曾接獲離島區議會交通及運輸委員會和市民意見，建議在東涌市中心增設單車泊位，並設置雙層單車泊架。運輸署考慮有關建議後，認為要求增設單車泊位的地點附近普遍有充足單車泊位。不過，運輸署會繼續監察情況，並在有需要時作出適當安排。粉嶺區目前正進行雙層單車泊架試驗計劃，運輸署會考慮試驗計劃的評估結果，才在全港各區推行有關計劃。

(3) 過去 3 個年度，東涌涉及單車的意外傷亡數字如下：

時間	受傷程度#	騎單車人士	其他道路使用者
2011 年 4 月 – 2012 年 3 月	死亡	0	0
	重傷	5	0
	輕傷	30	5
	總計	35	5
2012 年 4 月 – 2013 年 3 月	死亡	0	0
	重傷	1	0
	輕傷	28	3
	總計	29	3
2013 年 4 月 – 2014 年 2 月*	死亡	0	0
	重傷	3	0
	輕傷	28	2
	總計	31	2

註：

* 此為臨時數字，只包括 11 個月的數據。

受傷程度：

死亡 - 在意外後 30 日內持續受傷最後導致去世

重傷 - 入醫院後留院超越 12 小時

輕傷 - 不需要入院或只留院少於 12 小時

目前沒有單車意外黑點這個分類。運輸署會繼續監察有關的意外數字，有需要時會實施改善措施。

管制人員的答覆

(問題編號：5609)

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 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：51)：

當局有否打算增加依山而建的升降機系統，連接包括：(a) 鴨脷洲邨及風之塔公園；(b) 鴨脷洲海傍道及利東邨道；(c) 漁光道及「香港仔大道 16 號公廁」附近？如有，有關詳情及開支為何？如無，原因為何？

提問人：涂謹申議員

答覆：

政府訂立了一套客觀及具透明度的評分準則，就上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統的建議進行評審，以決定為建議的工程項目進行初步技術可行性研究的優次。就當時收到的 20 項建議的評審工作於 2010 年已經完成，並於 2010 年 2 月向立法會交通事務委員會匯報結果。初步篩選剔除了 2 項建議，並為其他 18 項建議排名。政府當時表示，會分批為經評審後排名最高的 10 項建議進行初步技術可行性研究，待該 10 項建議的推展上軌道後，再跟進餘下的建議。

問題提及的 3 項建議並不屬排名較高的項目。待排名較高的建議的推展上軌道後，我們便會檢視(b) 和(c)項建議。至於(a)項建議，康樂及文化事務署已着手就連接鴨脷洲邨與風之塔公園的升降機工程進行規劃。

管制人員的答覆

(問題編號：5610)

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 (楊何蓓茵)局長： 運輸及房屋局局長問題 (議員問題編號：52)：

當局有否打算在下列地點建設巴士轉車站，配合南區逐漸增加的巴士轉乘計劃，減少乘客對「點到點」長途服務的需求；

薄扶林道南行	薄扶林道北行	黃竹坑道南行	黃竹坑道北行
「薄扶林村」巴士站原址	「薄扶林村」巴士站原址	「香港仔運動場」巴士站原址	「海洋公園道」巴士站原址

如有，有關詳情及開支為何？如無，原因為何？

提問人：涂謹申議員答覆：

專營巴士公司提供巴士轉乘計劃，讓乘客可在若干巴士站轉乘特定路線時享用票價優惠。受巴士路線的交匯模式和位置限制等因素影響，有些巴士路線會集中在某主要位置作為轉乘點，有些路線則會在多個巴士站交匯。在後者的情況，乘客或可在不同的巴士站享用轉乘車費折扣，因此可自行選擇屬意的轉車點。

目前，大約有 20 條巴士路線停靠所提及位於薄扶林道(南北行)薄扶林村外、黃竹坑道(南行)香港仔運動場外，以及黃竹坑道(北行)海洋公園外的巴士站。專營巴士公司為 10 條停靠以上巴士站的巴士路線提供巴士轉乘計劃，向乘客提供票價優惠。不過，根據巴士轉乘計劃轉乘指定路線所提供的票價優惠，並不限於這幾組巴士站。視乎個別巴士轉乘計劃，在大多數情況下，乘客在薄扶林道和黃竹坑道路段上的其他巴士站亦可享有同樣的票價優惠。基於這個原因，我們留意到例如雖然薄扶林道(北行)薄扶林村的巴士站是某項巴士轉乘計劃的主要轉車點，但薄扶林道(南行)的主要轉車點並非薄扶林村的巴士站，而是之前幾個巴士站，包括瑪麗醫院外的巴士站。由於現行的轉乘及相關票價優惠安排運作理想，以及考慮到巴士轉乘計劃的運作特點，現時沒有迫切需要在該幾組巴士站興建大型巴士轉乘點。

運輸署會繼續與巴士公司研究在合適地點提供更完善的轉乘設施，以及改善現有巴士轉乘計劃，或推出新計劃提供更吸引的票價優惠和更多路線選擇前往目的地。

管制人員的答覆

(問題編號 : 5619)

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 (楊何蓓茵)

局長 : 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號 : 60) :

當局有否打算長遠改善牛池灣龍池徑道路安全措施：加設減速裝置及迴旋處、將垃圾場對出空地改為貨車停泊處？如有，有關詳情及開支為何？如無，原因為何？

提問人 : 涂謹申議員

答覆 :

政府已在牛池灣龍池徑實施多項措施改善道路安全，包括在龍池徑西端設置車輛減速平台、在部分路段實施 24 小時不准停車限制區，以及在合適位置增設交通警告標誌及道路標記。實施上述措施的開支約為 7 萬元。

管制人員的答覆

(問題編號：5621)

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 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：62)：

當局有否打算提出措施改善彩虹道交匯處擠塞情況，重新評估因應安達臣道公屋項目新增人口及車流對新清水灣道路面交通的影響？如有，有關詳情及開支為何？如無，原因為何？

提問人：涂謹申議員

答覆：

運輸署已就改善彩虹交匯處交通情況的擬議措施諮詢觀塘及黃大仙區議會。有關措施包括延長清水灣道(西行)近坪石邨的現有公共小巴上／落客灣位，以及調整道路標記以規管車輛轉線。運輸署現正整理蒐集所得的意見。由於該等措施尚未有定案，因此現時未有預算費用的資料。

此外，當六號幹線(由中九龍幹線、T2 主幹路和將軍澳－藍田隧道組成)落成啟用後，預期將軍澳道、觀塘道、觀塘繞道和彩虹道等主要道路的交通情況將大為改善。長遠而言，為了應付彩虹交匯處的交通流量的增長，運輸署正就上址實施大規模道路改善工程(如興建行車隧道)的可能性及其潛在的交通效益進行探討。運輸署會因應彩虹邨重建的可能性，規劃道路改善工程的布局。有關改善工程涉及的費用會在稍後階段作出估算。

管制人員的答覆

(問題編號：5676)

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 (楊何蓓茵)局長： 運輸及房屋局局長問題 (議員問題編號：26)：

根據運輸署提供的數據顯示，署方在處理電單車、私家車及輕型貨車的路試有嚴重的延誤，只有不足3成的個案能在申請後82天內進行路試。請問：

- (1) 過去5年相關種類的駕駛考試申請數目每年分別有多少宗？
- (2) 現時輪候有關路試的時間是多久？
- (3) 其實有關問題已積壓多年，原因在何？署方是否已有計劃解決？
- (4) 如有，署方打算如何解決？為何問題依然存在？
- (5) 如否，原因在何？

提問人：湯家驛議員答覆：

- (1) 過去5年電單車、私家車及輕型貨車駕駛執照的路試申請數目如下：

年份	路試申請數目	與對上一年比較的增減率
2009	82 779	—
2010	92 382	+11.6%
2011	100 860	+9.2%
2012	107 304	+6.4%
2013	124 565	+16.1%

- (2) 在2013年，接獲電單車、私家車及輕型貨車駕駛執照的申請後舉行路試的平均輪候時間分別為113、120及128個曆日。
- (3)至(5)自2010年起，電單車、私家車及輕型貨車駕駛執照的路試申請數目持續上升。儘管運輸署已增撥人手舉行路試，但由於路試需求持續上升，其增幅在2013年更錄得16.1%的歷史新高，因此在接獲申請後82天內舉行路試的達標率仍未能改善。

為了應付持續上升的需求，運輸署已於 2013 年年底開展另一輪的考牌主任招聘工作，預計有關工作將於 2014 年第三季完成。若路試的需求在 2014 年繼續增長，那即使調撥額外人力資源舉行路試，2014 年的達標率仍可能不會大有改善，因為部分新增的人手須處理積壓的個案。如來年電單車、私家車及輕型貨車路試輪候時間的達標率仍然偏低而需求持續增長，運輸署會檢討這項目的目標。另一方面，招聘稱職的考牌主任也同樣困難。考牌主任不但需要有駕駛不同類別車輛的優良技術，同時亦須具備良好的觀察力、處事鎮定、反應敏捷、能承受壓力，以及向考生清晰表達決定。在過往的招聘工作中，運輸署須以不少時間面試和測試大量申請人，方能成功招聘目標數量的考牌主任。

為善用因考試延期及考生缺席而騰出的考試時段，自 2013 年 11 月開始，重考生可於網上申請預約快期（即「重考生快期預約服務」）。運輸署亦會繼續以超額方式預約考試時間，並密切監察情況及考慮其他措施，以提升服務水平。

管制人員的答覆

(問題編號：5677)

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 (楊何蓓茵)局長： 運輸及房屋局局長問題 (議員問題編號：35)：

運輸署近年和各巴士公司積極研究區域性路線重組，部分地區亦加設公共運輸交匯處。請問，運輸署在投於有關重組計劃的開支是多少？未來將有多區進行區域性路線重組計劃，署方未來是否需要加建更多公共運輸交匯處？如是，將會在什麼地方？涉及的開支是多少？

提問人：湯家驛議員答覆：

公共運輸交匯處是為轉乘不同公共交通工具(例如鐵路與巴士服務)而設的非道路上設施。巴士轉乘站一般設於有多條前往不同目的地的巴士路線停靠的大型巴士站或巴士總站，以便乘客轉乘其他巴士路線。專營巴士公司或會向在巴士轉乘站轉乘特定路線的乘客提供票價優惠。在制訂路線重組建議時，運輸署和專營巴士公司會因應有關巴士網絡的特點和相關巴士站／巴士總站所在位置的限制，考慮是否和如何設置巴士轉乘站。

運輸署與各間巴士公司已在 2013 年開始以「區域性模式」在屯門和北區實施巴士路線重組和改善建議。在屯門，政府已斥資約 2.05 億元(按付款當日價格計算)在屯門公路興建大型巴士轉乘設施，方便往返屯門的乘客在同一地點轉乘其他巴士路線。至於北區方面，現有的兩個公共巴士總站，即上水(上水廣場)和粉嶺(華明)，均已用作大型的巴士轉乘點。巴士公司已在上述轉乘點自資改善相關的服務和設施。

運輸署和巴士公司已在擬議的 2014-15 路線發展計劃中，以「區域性模式」為元朗、沙田、青衣和大埔區制定巴士路線重組建議。按照建議，現有的青沙管制區繳費廣場、大老山隧道繳費廣場和大欖隧道繳費廣場將會用作大型的巴士轉乘點。巴士公司已計劃提升這些巴士轉乘點的設施，以配合實施「區域性模式」建議。

巴士路線重組建議主要由運輸署巴士及鐵路科人員處理。至於「區域性模式」重組建議涉及的籌備和諮詢工作，所引致的額外工作量已由該分科的現有資源應付。

管制人員的答覆

(問題編號：6391)

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 (楊何蓓茵)局長： 運輸及房屋局局長問題 (議員問題編號：27)：

近年無論巴士、小巴、的士、貨櫃車司機都出現人手短缺的問題，請問：

- (1) 近 5 年來，分別有多少人參加巴士、小巴、的士和重型貨車的駕駛執照考試？
- (2) 筆試和路試的合格率分別是多少？
- (3) 署方會否考慮調整有關考試的資格？

提問人：湯家驛議員答覆：

- (1) 過去 5 年舉行的的士、小巴、巴士及重型貨車駕駛考試數目如下：

年份	駕駛考試數目			
	的士 ^{註 1}	小巴 ^{註 2}	巴士 ^{註 2}	重型貨車 ^{註 2}
2009	6 780	585	4 638	1 016
2010	7 260	459	3 834	1 159
2011	7 415	502	3 537	1 398
2012	7 735	530	4 284	2 057
2013	7 506	579	4 593	2 557

註 1：只須應考筆試。

註 2：只須應考路試。

- (2) 過去 5 年的士、小巴、巴士及重型貨車駕駛考試的合格率如下：

年份	駕駛考試合格率 (%)			
	的士 ^{註 1}	小巴 ^{註 2}	巴士 ^{註 2}	重型貨車 ^{註 2}
2009	38	58	60	53
2010	34	53	59	49
2011	34	51	60	52

年份	駕駛考試合格率 (%)			
	的士 ^{註1}	小巴 ^{註2}	巴士 ^{註2}	重型貨車 ^{註2}
2012	33	47	55	43
2013	33	37	54	46

註 1：只須應考筆試。

註 2：只須應考路試。

- (3) 現時，駕駛考試的申請人必須持有學習駕駛執照。根據《道路交通(駕駛執照)規例》(第 374B 章)，任何申請的士、小巴、巴士及重型貨車學習駕駛執照的人士必須持有私家車或輕型貨車的有效正式駕駛執照 3 年或以上。此外，以上規例亦規定的士、小巴、巴士及重型貨車正式駕駛執照的持有人必須：年滿 21 歲或以上；持有香港永久性居民身份證，或持有香港永久性居民身份證以外的香港身份證，而且不受任何逗留條件所規限(《入境條例》(第 115 章)第 2(1)條所界定的逗留期限除外)；在緊接申請之前已持有私家車或輕型貨車的有效正式駕駛執照最少 3 年；以及在緊接申請之前 5 年內沒有因《道路交通條例》(第 374 章)訂明的危險駕駛、藥後駕駛和酒後駕駛罪行而被定罪。

為了保障道路安全，政府沒有計劃更改上述駕駛執照的申請資格。

管制人員的答覆

(問題編號：6392)

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 (楊何蓓茵)局長： 運輸及房屋局局長問題 (議員問題編號：28)：

俗稱粵港自駕遊的「過境私家車一次性特別配額試驗計劃」(試驗計劃)自 2012 年 3 月 30 日展開，容許本地私家車北上，每日有 50 個配額。據指，有關計劃反應冷淡。請問：

- (1) 計劃自推出以來，共有多少輛車輛參與有關計劃？請問有關計劃的行政成本為多少？
- (2) 在 2014 年 1 月份，分別每日有多少車輛使用有關配額？
- (3) 署方會否認為有關計劃反應冷淡？
- (4) 署方會否考慮放棄有關計劃的第二階段？

提問人：湯家驛議員答覆：

- (1) 試驗計劃第一階段在 2012 年 3 月 30 日推出。截至 2014 年 3 月 3 日，運輸署共接獲 3 172 宗申請，其中 2 888 宗已獲批准。在 2012-13 及 2013-14 年度，試驗計劃的經常開支分別為 256 萬元及 308 萬元。2014-15 年度的預算經常開支為 298 萬元，包括系統保養費用、職員費用、郵資和手續費。
- (2) 在 2014 年 1 月，每日平均使用 7 個配額。
- (3) 運輸署認為試驗計劃第一階段已達到為香港司機提供另一前往內地途徑的預期目的。試驗計劃第一階段自 2012 年 3 月推出以來，一直運作暢順。
- (4) 目前，試驗計劃第二階段沒有具體的實施時間表。粵、港兩地政府在實施試驗計劃第一階段取得充足經驗後，才會進一步研究和商議第二階段的具體安排。在制定第二階段的安排時，我們會諮詢和聽取市民的意見。

管制人員的答覆

(問題編號：6393)

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 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：31)：

現時元朗區人滿為患，運輸署正就元朗區的擬議行人環境改善計劃進行技術可行性研究，請問何時可以完成？

提問人：湯家驛議員

答覆：

路政署已大致上完成元朗市的擬議行人環境改善計劃可行性研究，現正計劃委聘顧問公司進行沿元朗市明渠的行人天橋勘測工作和詳細設計。運輸署會繼續調配內部資源，與路政署合作進行有關工作，並沒有為這項工作所涉人手和開支作獨立分項。

管制人員的答覆

(問題編號：6394)

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 (楊何蓓茵)局長： 運輸及房屋局局長問題 (議員問題編號：33)：

本港山多平地少，不少建築物都依山而建。運輸署正和路政署合作，在部份區域研究興建自動扶手梯。請問：

- (a) 現時有關可行性研究進度如何？
- (b) 初步有哪些地方可以興建有關設施？
- (c) 可減少相關地區的交通流量多少？
- (d) 整個計劃預算的開支是多少？

提問人：湯家驛議員答覆：

政府訂立了一套客觀及具透明度的評分準則，就上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統的建議進行評審，以決定為建議的工程項目進行初步技術可行性研究的優次。就當時收到的 20 項建議的評審工作於 2010 年已經完成，並於 2010 年 2 月向立法會交通事務委員會匯報結果。初步篩選剔除了 2 項建議，並為其他 18 項建議排名。政府當時表示，會分批為經評審後排名最高的 10 項建議進行初步技術可行性研究，待該 10 項建議的推展上軌道後，再跟進餘下的建議。

在 18 項已排名的建議當中，2 項工程項目已在建造，總預算建設費用為 7.03 億元。詳情如下：

建議	進度	預算費用 (百萬元)
慈雲山行人通道系統	該通道納入沙田至中環線工程項目中落實。建造工程於 2012 年 7 月展開，將於 2014 至 2016 年期間分階段完成。	608
月華街行人通道系統	該計劃正由土木工程拓展署按照政府有關市區更新及加強行人連繫的政策方針，透過觀塘市中心重建項目落實，建造工程於 2013 年 4 月展開，將於 2015 年 10 月完成。	95

路政署調撥內部資源，在 9 項排名為前 10 名的建議中，完成了 8 項建議的初步技術可行性研究。該署現正就這 8 項初步確定為技術上可行的建議進行勘測及初步設計工作，並已就其中 4 項建議的土地勘測及進一步勘測／初步設計工作，支付 284 萬元顧問費用。詳情如下：

建議	初步技術 可行性研究	截至 2014 年 3 月 3 日 已支付的費用 (百萬元)
寶馬山行人通道系統	完成	0.60
青衣長亨邨升降機及行人通道系統	完成	1.07
磅巷行人扶手電梯及行人通道系統	完成	0.81
葵涌葵盛圍至興盛路升降機及行人通道系統	完成	-
葵涌青山公路至工業街升降機及行人通道系統	完成	-
葵涌麗祖路至華瑤路升降機及行人通道系統	完成	-
近竹園北邨行人通道系統	完成	-
窩打老道山升降機及行人通道系統	完成	0.36

由於這些建議仍在早期規劃及設計階段，所以尚未確定項目的動工及完工日期和預算支出。

擬議的「荔景山路至麗祖路升降機及行人通道系統」(排名第 10)的初步技術可行性研究結果顯示，項目涉及兩個私人擁有的危險斜坡。路政署會在有關業權人完成修葺危險斜坡至令人滿意的情況後，再處理該項目。

路政署在檢討其人力資源後，已就兩項建議即「大窩口道至禾塘咀街升降機及行人通道系統」(排名第 11)及「聯安街升降機及行人通道」(排名第 12)展開初步技術可行性研究。

政府會在排名較高的建議的推展上軌道後，再跟進餘下的建議。

興建上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統的首要目的，是方便行人步行前往地勢陡斜而人口稠密的住宅區，以助他們克服高度差距。根據中環至半山自動扶梯系統所得的經驗，自動扶梯連接系統能達到上述目的，而且有助紓緩半山區的公共交通需求壓力，但未有令當區交通流量明顯減少。因此，興建上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統預期並不能大幅減少有關地區的交通流量。

管制人員的答覆

(問題編號：3302)

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 (楊何蓓茵)局長： 運輸及房屋局局長問題 (議員問題編號：54)：

加強公共小巴營運安全和服務質素方面：

- (1) 有關推行公共小巴駕駛執照申請人的職前訓練，2014-15 年度涉及多少撥款和人手安排；推行時間表為何；有關的職前訓練涉及哪些課程和學額有多少；
- (2) 推行新登記公共小巴安裝電子數據記錄儀的措施，涉及的詳細內容、開支及人手安排分別為何；
- (3) 局方有否研究如何吸引年輕人加入小巴行列；若有，結果為何及有何具體措施；若否，原因為何？

提問人：謝偉銓議員

答覆：

(1)及(2) 立法會在 2012 年通過《2012 年道路交通(修訂)條例》，該條例引入多項安全措施，包括推行職前課程及安裝電子數據記錄儀。運輸署現正就推行強制新申請公共小巴駕駛執照的人士修習並完成職前課程才可獲發駕駛執照的規定，進行籌備工作。此外，運輸署亦正審批電子數據記錄儀生產商及供應商就安裝於新公共小巴上的電子數據記錄儀提交的類型評定申請。政府計劃在 2014 年完成所需立法程序以讓該兩項規定生效。以上工作由運輸署現有的人手負責。

職前課程主要涵蓋 6 大範疇，包括：(a) 公共小巴的營運；(b) 職業健康；(c) 公共小巴的車輛結構；(d) 安全駕駛；(e) 處理交通意外和緊急情況；以及(f) 客戶服務和處理乘客投訴。課程並不設名額限制。

(3) 為協助公共小巴營辦商招聘司機，運輸署已聯絡勞工處邀請並協助他們參與在各區舉辦的招聘會，以及定期向他們發布招聘會的消息，以供參考。此外，公共小巴營辦商可透過勞工處的職位空缺處理中心招聘司機填補空缺。

部分公共小巴營辦商現已提高司機的薪酬。運輸署鼓勵公共小巴營辦商與向少數族裔人士提供就業支援服務的政府資助非牟利團體合作，聘用少數族裔人士擔任司機。運輸署會繼續與公共小巴業界緊密合作，以吸引更多新人(包括年輕人)加入公共小巴行業。

管制人員的答覆

(問題編號：4734)

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 (楊何蓓茵)局長： 運輸及房屋局局長問題 (議員問題編號：139)：

就「中介公司僱員」的聘用情況，請提供以下資料：

	2013-14 年度 (截至最新情況)
使用中介公司的合約數目	()
支付予每間中介公司的合約金額	()
每間中介公司的合約服務期	()
中介公司僱員的人數	()
中介公司僱員的職位分佈	
• 30,001 元或以上	()
• 16,001 元至 30,000 元	()
• 8,001 元至 16,000 元	()
• 6,501 元至 8,000 元	()
• 6,240 元至 6,500 元	()
• 6,240 元以下	()
中介公司僱員的聘用年期	
• 15 年以上	()
• 10 年至 15 年	()
• 5 年至 10 年	()
• 3 年至 5 年	()
• 1 年至 3 年	()
• 少於 1 年	()
中介公司僱員佔該部門整體員工數目的百分比	()
支付予中介公司的金額佔該部門整體員工開支的百分比	()
曾獲發放遣散費／長期服務金／約滿酬金的員工人數	()
發放遣散費／長期服務金／約滿酬金的金額	()
曾以強積金僱主供款的累算權益抵銷遣散費／長期服務金／	()

	2013-14 年度 (截至最新情況)
計算約滿酬金的員工人數	
以強積金僱主供款的累算權益抵銷遣散費／長期服務金／計算約滿酬金的金額	()
獲得有薪用膳時間的人數	()
沒有有薪用膳時間的人數	()
每週工作 5 天的人數	()
每週工作 6 天的人數	()

()括號為比較 2012-13 年度同期的增減幅度的百分比

提問人：王國興議員

答覆：

有關資料載列如下：

	合約類別	2013-14 年度 ^{註1}	
與中介公司簽訂的合約數目	其他合約	12 (-25%)	
	T 合約 ^{註2}	1 (不變)	
每間中介公司整個合約期的合約金額(百萬元)	其他合約 總計：	5.4 (-15.6%)	
	金額範圍：	0.08 至 1.2	
	T 合約	26.6 (+3.1%)	
每間中介公司的服務期	其他合約	9 個月	
	T 合約	6 個月至 1 年 (透過 T 合約提供的個別 中介公司僱員的服務期)	
中介公司合約所提供的僱員人數	其他合約 總計：	57 (-10.9%)	
	人數範圍：	1 至 13	
	T 合約	69 (+9.5%)	
中介公司合約所提供僱員的職位詳情	其他合約	提供臨時的行政支援、一般支援、項目管理支援及 檔案服務	
	T 合約	提供臨時的資訊科技支援服務	
中介公司僱員的月薪分佈		其他合約	
		T 合約	
	• 30,001元或以上	0 (不變)	-
	• 16,001元至30,000元	0 (不變)	-
	• 8,001元至16,000元	57 (-10.9%)	-
	• 6,501元至8,000元	0 (不變)	-
	• 6,240元至6,500元	0 (不變)	-
	• 6,240元以下	0 (不變)	-

	合約類別	2013-14 年度 ^{#1}
中介公司僱員的聘用年期	其他合約 T 合約	運輸署沒有有關資料。
• 15年以上		
• 10至15年		
• 5至10年		
• 3至5年		
• 1至3年		
• 少於1年		
中介公司僱員在部門人員總數中所佔百分率	其他合約 T 合約	3.8% (-0.6%) 4.6% (+0.3%)
採購中介公司服務的支出在部門員工總薪金開支中所佔百分率	其他合約 T 合約	1% (-0.3%) 4.7% (-0.7%)
曾獲發放遣散費／長期服務金／約滿酬金的中介公司僱員人數	其他合約 T 合約	運輸署沒有有關資料。
發放遣散費／長期服務金／約滿酬金的金額	其他合約 T 合約	
曾以強積金僱主供款的累算權益抵銷遣散費／長期服務金／約滿酬金的中介公司僱員人數	其他合約 T 合約	
以強積金僱主供款的累算權益抵銷遣散費／長期服務金／約滿酬金的金額	其他合約 T 合約	
享有有薪用膳時間的中介公司僱員人數	其他合約 T 合約	運輸署沒有有關資料。
沒有有薪用膳時間的中介公司僱員人數	其他合約 T 合約	
每週工作 5 天的中介公司僱員人數	其他合約 T 合約	57 (-10.9%) 69 (+9.5%)
每週工作 6 天的中介公司僱員人數	其他合約 T 合約	0 (不變) 0 (不變)

()括號內為與 2012-13 年度同期比較的增減百分率

註 1：數字為截至 2014 年 2 月 1 日的情況。

註 2：T 合約指由政府資訊科技總監辦公室中央管理的定期合約。

管制人員的答覆

(問題編號：4735)

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 (楊何蓓茵)局長： 運輸及房屋局局長問題 (議員問題編號：140)：

就「外判員工」的聘用情況，請提供以下資料：

	2013-14 年度 (截至最新情況)
使用外判服務的合約數目	()
支付予外判服務公司的總金額	()
每間外判服務公司的合約服務期	()
透過外判服務公司所聘請的外判員工人數	()
外判員工的職位分佈(例：客戶服務、物業管理、保安、清潔、資訊科技等)	
外判員工的月薪分佈	
• 30,001 元或以上	()
• 16,001 元至 30,000 元	()
• 8,001 元至 16,000 元	()
• 6,501 元至 8,000 元	()
• 6,240 元至 6,500 元	()
• 6,240 元以下	()
外判員工的聘用年期	
• 15 年以上	()
• 10 年至 15 年	()
• 5 年至 10 年	()
• 3 年至 5 年	()
• 1 年至 3 年	()
• 少於 1 年	()
外判員工佔該部門整體員工數目的百分比	()
支付予外判服務公司的金額佔該部門整體員工開支的百分比	()
曾獲發放遣散費／長期服務金／約滿酬金的員工人數	()

	2013-14 年度 (截至最新情況)
發放遣散費／長期服務金／約滿酬金的金額	()
曾以強積金僱主供款的累算權益抵銷遣散費／長期服務金／計算約滿酬金的員工人數	()
以強積金僱主供款的累算權益抵銷遣散費／長期服務金／計算約滿酬金的金額	()
獲得有薪用膳時間的人數	()
沒有有薪用膳時間的人數	()
每週工作 5 天的人數	()
每週工作 6 天的人數	()

()括號為比較 2012-13 年度同期的增減幅度的百分比

提問人：王國興議員

答覆：

運輸署目前使用的外判服務，幾乎全部(按合約價值計算)都與政府隧道、橋樑、停車收費錶、停車場等運輸基礎設施及服務的管理、營運和維修保養工作有關。截至 2014 年 3 月 31 日，有關服務合約的資料詳列如下：

	2013-14 年度 (截至最新情況)
外判服務合約數目	14 (-)
支付予外判服務公司的總金額 (10 億元)(註 1)	4.2 (+5.0%) (註 2)
每間外判服務公司的合約服務期	3 至 6 年不等
透過外判服務公司所聘請的員工人數(註 3)	2 355 (-0.6%)
外判員工的職位分佈	包括專業、管理、督導、技術、文書及非技術人員職級
外判員工的月薪分佈 • 30,001 元或以上 • 16,001 元至 30,000 元 • 8,001 元至 16,000 元 • 6,501 元至 8,000 元 • 6,240 元至 6,500 元 • 6,240 元或以下	- 專業及管理人員職級(約 4 萬元或以上) - 督導人員職級(約由 1 萬元至 5 萬元不等) - 技術、文書及非技術人員職級(約由 6,000 元至 2 萬元不等)
外判員工的聘用年期 • 15 年或以上 • 10 年至 15 年 • 5 年至 10 年 • 3 年至 5 年 • 1 年至 3 年 • 少於 1 年	沒有相關資料 (註 8)

	2013-14 年度 (截至最新情況)
外判員工總數在部門人員總數中所佔百分率(註 4)	164% (-4.7%) (註 5)
支付予外判服務公司的金額在部門員工總薪金開支中所佔百分率(註 6)	613% (-2.5%) (註 7)
曾獲發放遣散費／長期服務金／約滿酬金的外判員工人數	沒有相關資料 (註 8)
發放遣散費／長期服務金／約滿酬金的金額	沒有相關資料 (註 8)
曾以強積金僱主供款的累算權益抵銷遣散費／長期服務金／約滿酬金的外判員工人數	沒有相關資料 (註 8)
以強積金僱主供款的累算權益抵銷遣散費／長期服務金／約滿酬金的金額	沒有相關資料 (註 8)
享有有薪用膳時間的外判員工人數	沒有相關資料
沒有有薪用膳時間的外判員工人數	(註 8)
每週工作 5 天的外判員工人數	沒有相關資料
每週工作 6 天的外判員工人數	(註 8)

()括號內為按年增減百分率

註

- 1 總合約價值是指有關合約在整個合約期內的協定價格。
- 2 2013-14 年度錄得按年增幅，主要是由於為青馬管制區及在北大嶼山公路和竹篙灣部分路段提供拖車服務重新招標和批出新合約以致合約條款有所修訂。
- 3 按有關合約聘用的員工人數為有關合約至少須聘用員工的數目。
- 4 部門人員總數是指 2014 年運輸署管制人員報告內「編制的變動(截至 3 月 31 日止)」項下的「職位數目」。
- 5 2013-14 年度錄得按年減幅，主要是由於運輸署的人手編制有所增加。
- 6 部門員工總薪金開支是指 2013-14 年度運輸署管制人員報告內「按分目列出的開支詳情」項下「個人薪酬」的總計。
- 7 2013-14 年度錄得按年減幅，主要是由於公務員自 2013 年 4 月 1 日起加薪以致個人薪酬開支有所增加；部分的減幅，因外判服務合約的總值增加而得以抵銷。
- 8 有關合約並無訂明承辦商須提供相關資料。

管制人員的答覆

(問題編號：4736)

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 (楊何蓓茵)局長： 運輸及房屋局局長問題 (議員問題編號：141)：

就「非公務員合約僱員」的聘用情況，請提供以下資料：

	2013-14 年度 (截至最新情況)
非公務員合約僱員的人數	()
非公務員合約僱員的職位分佈	
非公務員合約僱員的薪酬開支	()
非公務員合約僱員的月薪分佈	
• 30,001 元或以上	()
• 16,001 元至 30,000 元	()
• 8,001 元至 16,000 元	()
• 6,501 元至 8,000 元	()
• 6,240 元至 6,500 元	()
• 6,240 元以下	()
非公務員合約僱員的聘用年期	
• 15 年以上	()
• 10 年至 15 年	()
• 5 年至 10 年	()
• 3 年至 5 年	()
• 1 年至 3 年	()
• 少於 1 年	()
成功轉職為公務員的人數	()
非公務員合約僱員佔該部門整體員工數目的百分比	()
支付予非公務員合約僱員的金額佔該部門整體員工開支的百分比	()
曾獲發放遣散費／長期服務金／約滿酬金的員工人數	()
發放遣散費／長期服務金／約滿酬金的金額	()

曾以強積金僱主供款的累算權益抵銷遣散費／長期服務金／計算約滿酬金的員工人數	()
以強積金僱主供款的累算權益抵銷遣散費／長期服務金／計算約滿酬金的金額	()
獲得有薪用膳時間的人數	()
沒有有薪用膳時間的人數	()
每週工作 5 天的人數	()
每週工作 6 天的人數	()

()括號為比較 2012-13 年度同期的增減幅度的百分比

提問人：王國興議員

答覆：

有關資料如下：

	2013-14 年度 ^註
非公務員合約僱員人數	78 (-34.5%)
非公務員合約僱員的職位詳情	
• 運輸管理及交通工程	31 (+3.3%)
• 行政支援	12 (-42.9%)
• 一般文書支援及其他	35 (-48.5%)
非公務員合約僱員的總薪金開支	1,720 萬元 (-15.3%)
非公務員合約僱員的月薪分佈	
• 30,001 元或以上	10 (不變)
• 16,001 元至 30,000 元	38 (-5%)
• 8,001 元至 \$16,000 元	30 (-56.5%)
• 6,501 元至 8,000 元	0 (不變)
• 6,240 元至 6,500 元	0 (不變)
• 6,240 元或以下	0 (不變)
非公務員合約僱員的聘用年期	
• 15 年或以上	0 (不變)
• 10 年至 15 年	6 (-60%)
• 5 年至 10 年	20 (不變)
• 3 年至 5 年	14 (-54.8%)
• 1 年至 3 年	30 (-18.9%)
• 少於 1 年	8 (-50%)
受聘為公務員的非公務員合約僱員人數	7 (-46.2%) 有關僱員經公開、公平及具競爭性的招聘過程獲錄取為公務員。
非公務員合約僱員在部門人員總數中所佔百分率	5.2% (-3%)

	2013-14 年度 ^註
非公務員合約僱員的薪金開支在部門員工總薪金開支中所佔百分率	3.3% (-0.7%)
曾獲發放遣散費／長期服務金／約滿酬金的非公務員合約僱員人數	76 (-14.6%)
發放遣散費／長期服務金／約滿酬金的金額	130 萬元 (+8.3%)
曾以強積金僱主供款抵銷遣散費／長期服務金／約滿酬金的非公務員合約僱員人數	76 (-14.6%)
以強積金僱主供款抵銷遣散費／長期服務金／約滿酬金的金額	70 萬元 (-22.2%)
享有有薪用膳時間的非公務員合約僱員人數	74 (-33.3%)
沒有有薪用膳時間的非公務員合約僱員人數	4 (-50%)
每週工作 5 天的非公務員合約僱員人數	78 (-34.5%)
每週工作 6 天的非公務員合約僱員人數	0 (不變)

()括號內為與 2012-13 年度同期比較的增減百分率

註：數字為截至 2013 年 12 月 31 日的情況。

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： (3) 區域交通及運輸服務管制人員： 運輸署署長 (楊何蓓茵)局長： 運輸及房屋局局長問題 (議員問題編號：40)：

就署方「規劃和發展專營巴士、非專營巴士、電車、的士、渡輪及公共小巴服務，並就這些服務制訂規管措施和策劃相關設施」中有關的士配套的工作，現時的士業界面對的士站、過海的士站不足及禁區上落客點開放時間不足，使的士業界經營十分困難。就此，請提供以下資料：

- (1) 過去 3 個年度，以全港區域劃分，新增的士站地點名單，過海的士站名單，延長禁區上落客點開放時間地點名單，分項更改時間為何；
- (2) 過去 3 個年度，署方和的士業界定期檢討的士站地點的次數為何；
- (3) 據 2006 年 6 月 23 日，當時的環境運輸及工務局向立法會交通事務委員會遞交有關巴士、公共小型巴士及的士上落客處的位置的討論文件，當局列出一系列安全、技術方面、區內持份者及其他公共交通營運商的考慮，卻缺乏對的士業界增設上落客點的需求。署方制定的士對比其他交通工具上落客處的政策方針是否有所不同；
- (4) 過去 3 個年度，因新增的士站、過海的士站地點及延長禁區上落客點開放時間地點名單，而進行小型工程的分項開支為何？

提問人：王國興議員答覆：

政府一直透過不同措施協助的士業界改善營運環境，包括在合適地點設立新的士站(包括過海的士站)及的士上／落客點。現時，本港約有 480 個的士站及 280 個的士上／落客點。另一方面，運輸署已為的士業界實施「繁忙時間及上午 7 時至晚上 7 時」不准停車限制區的放寬措施，方便業界為乘客提供更佳的點到點服務。過去 3 年新增的的士站及的士上／落客點如下：

地區		地點	的士設施
港島	中西區	龍匯道(西行)中信大廈外	市區的士站
	中西區	介乎德己笠街與雲咸街的威靈頓街 (只供星期六、日午夜 12 時至凌晨 5 時使用)	市區的士站
	東區	鯉景道	市區的士站
	南區	利榮街新海怡廣場外	市區的士站
	南區	數碼港公共運輸交匯處	市區的士站

地區	地點	的士設施
	南區 大潭道曼克頓花園外	市區的士站
	南區 海洋公園(正門)	過海的士站
	南區 赤柱新街近赤柱市政大廈	落客點
	灣仔 羅素街 (開放時間延長至每日下午 3 時至翌日早上 6 時)	過海的士站
九龍	油尖旺 介乎石壁道與彌敦道的永星里	市區的士站
	油尖旺 福利街近樂群街 (港灣豪庭外)	市區的士站
	油尖旺 港鐵旺角東站	落客點
	深水埗 青山道近大南西街	市區的士站
	深水埗 荔灣道荔灣街市外	落客點
	觀塘 巧明街創紀之城外	市區及過海的士站
	觀塘 介乎宏展街與臨華街的宏光道	市區的士站
	觀塘 宏泰道近臨豐街	過海的士站
新界	沙田 恆智街欣安邨外	新界的士站
	沙田 鞍源街(北行)福安花園外	落客點
	大埔 白石角科城路公共運輸交匯處	新界及市區的士站
	北區 暉明路 (五旬節于良發小學對面)	新界及市區的士站
	荃灣 安育路	上／落客點
總計：22 個		

運輸署不時在的士業界會議及日常溝通中接獲業界提出增設的士站及的士上／落客點的建議。署方會按現行路面及交通情況，以及 2006 年 6 月 23 日向立法會交通事務委員會提交的討論文件所載的一系列因素，包括區議會、公眾、有關公共交通營辦商及運輸業界(包括的士業界)的訴求，個別評估每項建議。該文件亦指出，有關的評估程序同時適用於設置專營巴士、公共小型巴士和的士的上／落客點。如有需要，運輸署還會聯同的士業界進行實地視察。增設的士站和放寬的士在限制區上／落客是運輸署推行眾多交通管理措施的其中一環，因此我們沒有所涉開支的獨立分項數字。

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： (3) 區域交通及運輸服務管制人員： 運輸署署長 (楊何蓓茵)局長： 運輸及房屋局局長問題 (議員問題編號：55)：

有關運輸及房屋局繼續致力改善各條過海隧道交通流量分布，因應當局決定擱置東區海底隧道(東隧)減價、紅磡海底隧道(紅隧)加價分流措施，請提供以下資料：

- (1) 過去 3 個年度，3 條過海行車隧道平均每日交通流量為何(按車輛種類列出)、早上及黃昏繁忙時間的平均車流量佔整天車流量比率為何；
- (2) 過去 3 個年度，3 條過海行車隧道早上及黃昏繁忙時間的車速、車程時間為何；
- (3) 據局方指現時東隧平均每日行車量增至 72 000 架次，當局有否對九龍東及東區一帶的交通情況作出評估，詳情為何，新增的車流量對九龍東及東區主要道路的影響(包括繁忙時段及非繁忙時段車流量的數據)；
- (4) 過去 3 個年度西隧出入口一帶主要道路的交通情況(包括繁忙時段及非繁忙時段車流量的數據)？

提問人：王國興議員答覆：

- (1) 根據運輸署發表的《交通運輸資料月報》，過去 3 年，按車輛種類劃分 3 條過海行車隧道的平均每日交通流量如下：

隧道	私家車			的士			小型巴士 ^{註1}			貨車 ^{註2}		
	2011	2012	2013	2011	2012	2013	2011	2012	2013	2011	2012	2013
紅隧	43 600	43 700	44 200	32 400	31 100	30 200	2 800	2 600	2 400	26 700	26 000	25 500
東隧	37 400	38 200	39 100	14 900	15 400	15 800	900	800	700	11 300	11 400	11 600
西隧	27 600	29 400	30 100	15 500	16 800	17 200	2 000	1 900	1 900	6 700	7 200	7 600

隧道	巴士 ^{註3}			電單車			總計 ^{註4}		
	2011	2012	2013	2011	2012	2013	2011	2012	2013
紅隧	10 300	10 300	9 900	4 800	4 600	4 500	120 500	118 200	116 700
東隧	2 800	2 800	2 800	2 100	2 100	2 100	69 500	70 700	72 100
西隧	4 600	4 600	4 600	600	600	600	57 000	60 500	62 000

註 1：數字包括私家及公共小巴。

註 2：數字包括輕型貨車、中型貨車及重型貨車。

註 3：數字包括單層及雙層巴士、專營及非專營巴士。

註 4：由於進位關係，數字加起來未必與總數相等。

過去 3 年，早上(0800 至 1000 時)及黃昏(1700 至 1900 時)繁忙時間的平均交通流量佔整天交通流量比率如下：

隧道	繁忙時間的交通流量佔整天交通流量比率 ^{註 4} (%)					
	2011	2012	2013	2011	2012	2013
	早上繁忙時間			黃昏繁忙時間		
紅隧	9.5	9.6	9.6	9.8	9.8	9.8
東隧	14.4	14.2	13.9	14.7	14.5	14.3
西隧	13.6	13.6	13.6	14.8	14.8	14.4

註：2013 年的數字根據截至 2013 年 11 月的資料計算所得。

(2) 根據運輸署的車程時間調查所得數據，過去 3 年，3 條過海行車隧道在平日早上(0800 至 1000 時)及黃昏(1700 至 1900 時)繁忙時間的平均車速和行車時間如下：

隧道	平均車速 ^{註 1} (公里／小時)					
	2011	2012	2013	2011	2012	2013
	早上繁忙時間			黃昏繁忙時間		
紅隧	31.4	33.9	32.4	28.9	33.1	28.5
東隧	34.9	37.9	29.4	43.2	47.5	47.5
西隧	56.6	62.5	57.3	不適用 ^{註 2}		

隧道	平均行車時間 ^{註 3} (分鐘)					
	2011	2012	2013	2011	2012	2013
	早上繁忙時間			黃昏繁忙時間		
紅隧	4.0	3.7	3.9	4.4	3.8	4.4
東隧	4.3	4.0	5.1	3.5	3.2	3.2
西隧	2.4	2.2	2.4	不適用 ^{註 2}		

註 1：收費廣場與隧道另一邊出入口之間來回方向的平均車速。

註 2：車程時間調查只涵蓋西隧早上繁忙時間。

註 3：收費廣場與隧道另一邊出入口之間來回方向的平均行車時間。

(3) 運輸署一直密切監察東九龍和東區主要道路的交通情況，當中包括觀塘繞道、將軍澳道和東區走廊。根據運輸署 2010、2011 及 2012 交通統計年報(2013 交通統計年報目前尚未出版)，上述主要道路在繁忙和非繁忙時間的平均交通流量如下：

主要 道路	每小時流量(每小時車輛數目)											
	2010		2011		2012		2010		2011		2012	
	早上繁忙時間 ^{註 4}						黃昏繁忙時間 ^{註 4}					
	東行	西行	東行	西行	東行	西行	東行	西行	東行	西行	東行	西行
東區 走廊 ^{註 1}	3 570	5 390	3 600	4 830	3 500	4 980	3 520	4 120	3 240	3 740	3 120	3 830
觀塘 繞道 ^{註 2}	3 860	4 310	4 010	4 080	3 850	4 140	3 870	3 180	4 070	3 080	3 870	3 120
將軍 澳道 ^{註 3}	2 090	3 270	2 160	3 250	2 270	3 230	2 920	2 280	3 040	2 360	3 120	2 490

註 1：東區走廊的設計交通流量為每小時 7 500 架次(西行)／每小時 7 900 架次(東行)。

註 2：觀塘繞道的設計交通流量為每小時 4 700 架次(東行和西行)。

註 3：將軍澳道的設計交通流量為每小時 4 700 架次(東行和西行)。

註 4：早上及黃昏繁忙時間指交通流量最高的時段，就上述道路而言分別為早上介乎 0700 – 1000 時，以及黃昏介乎 1600 – 1900 時。

主要道路	每小時流量(每小時車輛數目) 非繁忙時間 ^註					
	2010		2011		2012	
	東行	西行	東行	西行	東行	西行
東區走廊	2 270	2 500	2 190	2 450	2 100	2 450
觀塘繞道	1 990	1 680	2 060	1 640	2 010	1 690
將軍澳道	1 570	1 490	1 620	1 540	1 690	1 600

註： 非繁忙時間指一天中繁忙時間以外的其餘時間。由於非繁忙時間為時很長，期間交通流量高低不一，因此宜謹慎詮釋有關數字。

根據以上交通統計年報的數據，運輸署認為東九龍和東區主要道路的交通情況大致可以接受，預計在短期內有關道路的交通流量亦不會有重大轉變。

- (4) 干諾道西天橋是西區海底隧道的主要連接道路。根據運輸署 2010、2011 及 2012 交通統計年報(2013 交通統計年報目前尚未出版)，干諾道西天橋在繁忙和非繁忙時間的平均交通流量如下：

主要道路	每小時流量(每小時車輛數目)											
	2010		2011		2012		2010		2011		2012	
	早上繁忙時間 ^註						黃昏繁忙時間 ^註					
	東行	西行	東行	西行	東行	西行	東行	西行	東行	西行	東行	西行
干諾道西天橋	3 070	2 550	3 360	2 650	3 360	2 660	2 130	3 090	2 200	3 070	2 200	3 060

註： 早上及黃昏繁忙時間指交通流量最高的時段，就上述道路而言分別為 0700 – 0800 時及 1700 – 1800 時。

主要道路	每小時流量(每小時車輛數目)						
	非繁忙時間 ^註						
	2010			2011		2012	
	東行	西行	東行	西行	東行	西行	
干諾道西天橋	1 460	1 670	1 540	1 750	1 540	1 750	

註： 非繁忙時間指一天中繁忙時間以外的其餘時間。由於非繁忙時間為時很長，期間交通流量高低不一，因此宜謹慎詮釋有關數字。

管制人員的答覆

(問題編號：4768)

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 (楊何蓓茵)局長： 運輸及房屋局局長問題 (議員問題編號：57)：

就 2014-15 年需要特別留意事項，有關推行《道路交通條例》(第 374 章)的規定，請提供以下詳情：

- (1) 有關籌備推行公共小巴駕駛執照申請人的職前訓練課程，招標承辦該課程的開支為何，該合約年期為何，會否提供減免該課程收費的資助計劃，如有，詳情為何；
- (2) 預計課程所需要新增設筆試的基本開支為何，需要新聘請的員工數量為何，會否因此調整申請小巴駕駛執照的費用；
- (3) 就新登記公共小巴安裝電子數據記錄儀的措施，條例實施以來干預記錄儀而遭票控的數字為何；
- (4) 條例實施以來未能保持把限制器於良好及有效的狀態而遭票控的數字為何；
- (5) 現時未有安裝電子數據記錄儀的小巴數字為何，以預計淘汰的時序列出？

提問人：王國興議員答覆：

(1)、(2)、立法會在 2012 年通過《2012 年道路交通(修訂)條例》，該條例引入多項安全措施，包括推行職前課程及安裝電子數據記錄儀。運輸署現正就推行強制新申請公共小巴駕駛執照的人士修習並完成職前課程才可獲發駕駛執照的規定，進行籌備工作。此外，運輸署亦正審批電子數據記錄儀生產商及供應商就安裝於新公共小巴上的電子數據記錄儀提交的類型評定申請。政府計劃在 2014 年完成所需立法程序以讓該兩項規定生效。實施上述強制規定的工作由運輸署現有的人手負責。署方現時沒有計劃調整公共小巴駕駛執照的費用。

職前課程的內容包括筆試。運輸署現正挑選及指定職前訓練學校的承辦機構，因此未有課程費用資料。職前訓練學校的指定期為 3 年。

僱員再培訓局會為低收入申請人提供資助，以修習職前課程。凡符合僱員再培訓局所定入息水平的申請人，可申請部分或全額豁免課程費用。

由於安裝電子數據記錄儀尚未成為法律規定，因此運輸署未有安裝記錄儀的數字，也沒有檢控個案數字的記錄。

- (4) 在 2012 及 2013 年，警方因車速限制器未有保持於良好及有效的運作狀態，發出傳票的數目分別為 3 張及 0 張。

管制人員的答覆

(問題編號：4769)

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 (楊何蓓茵)局長： 運輸及房屋局局長問題 (議員問題編號：58)：

就署方「規劃和發展專營巴士、非專營巴士、電車、的士、渡輪及公共小巴服務，並就這些服務制訂規管措施和策劃相關設施」中有關制定的士政策，請提供以下資料：

- (1) 現時負責跟進該政策範疇各職級人手分佈、支出為何；
- (2) 署方指出已展開研究的士燃料附加費機制，參考海內外的士行業實施及不實施附加費的經驗，和引進附加費所帶來的影響等事宜，相關研究的內部人手分佈為何，研究的方法為何，有否聘用顧問公司研究相關事宜，官員有否到其他國家交流相關的經驗，參考的國家為何，人均外訪的支出為何；現時研究的進展為何，當局會否就此諮詢的士業界，該時間表為何；
- (3) 近期與的士相關的議題備受關注，如折扣黨使用多部手機危險駕駛、石油氣氣價高企的士司機經營困難、在立法會交通事務委員會通過要求研究立法禁止的士乘客議價的動議，署方未來將會投放多少資源制訂更完整的士政策，以回應社會關注？

提問人：王國興議員答覆：

運輸署設有專責小組，全職監督的士服務的規劃和管理工作。該小組設有 1 名總運輸主任、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 名運輸事務主任和 1 名技術主任，每年薪酬開支合計約為 350 萬元。

該小組全體人員都有參與的士燃料附加費研究，審視其他地區實施及不實施附加費的經驗，以及引進附加費所帶來的影響。小組現正就內地部分主要城市，以及海外國家如日本、新加坡、美國和英國所採納的安排蒐集資料，預期在 2014 年年底左右將可取得研究初步結果。研究進行期間，運輸署會繼續聽取的士業界及其他持份者的意見。運輸署亦會考慮是否有需要進行海外考察或聘用顧問公司提供協助。

的士在公共交通系統擔當重要角色。政府會繼續密切監察的士業的營運情況，並積極採取執法行動打擊不法行為。如出現窒礙的士業健康發展的情況，運輸署會採取適當的應對措施。

管制人員的答覆

(問題編號：5394)

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 (楊何蓓茵)局長： 運輸及房屋局局長問題 (議員問題編號：70)：

有關九龍東單車徑與區內和周邊地區的連接，就此請當局告知本會：

- (1) 過去 3 個年度(2011-12、2012-13 及 2013-14)，當局有否就九龍東單車徑的發展進行相關研究；若有，研究進度為何；若否，原因為何；2014-15 年度是否有計劃進行相關研究，涉及的人員編制為何；
- (2) 過去 3 個年度(2011-12、2012-13 及 2013-14)，當局曾否收到來自區議會、居民組織及當區屋苑對興建／改善單車徑和增加單車泊位的建議／投訴，以及當局的跟進情況；
- (3) 過去 3 個年度(2011-12、2012-13 及 2013-14)，經當局及相關部門統計，九龍東區內涉及單車使用者與其他道路使用者的傷亡數字，以及意外黑點。當局有否改善當區單車意外黑點？如有，詳情為何；涉及的開支及人手為何？如否，原因為何？

提問人：黃國健議員答覆：

- (1) 政府擬在九龍東的啟德發展區興建一個長約 6.6 公里的單車徑網絡。該網絡主要設於公眾休憩用地，供市民消閒娛樂之用。在 2013-14 年度，土木工程拓展署完成了一項研究，建議將擬議單車徑網絡延長至約 13 公里，以連接區內的景點。運輸署沒有計劃在 2014-15 年度進行新的研究，因此無須調配額外人手資源。不過，政府會繼續在交通密度相對較低的新市鎮和新發展區，營造單車友善環境。
- (2) 過去 3 年，政府曾接獲市民對在啟德發展區提供單車徑，以及將單車徑伸延至鄰近地區的可能性提出意見或建議。這些意見或建議已在上文第(1)部分所述土木工程拓展署的研究中獲得充分考慮。

過去 3 年，運輸署沒有接獲有關在九龍東提供更多單車泊位的要求。

- (3) 過去 3 個年度，九龍東涉及單車的意外傷亡數字如下：

時間	受傷程度#	騎單車人士	其他道路使用者
2011 年 4 月 – 2012 年 3 月	死亡	2	0
	重傷	9	3
	輕傷	25	12
	總計	36	15

時間	受傷程度#	騎單車人士	其他道路使用者
2012 年 4 月 - 2013 年 3 月	死亡	0	0
	重傷	15	2
	輕傷	31	5
	總計	46	7
2013 年 4 月 - 2014 年 2 月*	死亡	1	0
	重傷	10	1
	輕傷	33	9
	總計	44	10

註：

* 此為臨時數字，只包括 11 個月的數據。

受傷程度：

死亡 - 在意外後 30 日內持續受傷最後導致去世

重傷 - 入醫院後留院超越 12 小時

輕傷 - 不需要入院或只留院少於 12 小時

目前沒有單車意外黑點這個分類。運輸署會繼續監察有關的意外數字，有需要時會實施改善措施。

管制人員的答覆

(問題編號：5295)

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 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：71)：

2014-15 年度運輸署到中國大陸作公務考察或交流的預算為何？請告知計劃於 2014-15 年度進行的中國大陸公務考察或交流的主題。有關當局如何避免公務外訪出現與公務無關的活動？有關當局又如何避免更改造訪地點的申請變得徒具形式？

提問人：黃毓民議員

答覆：

在 2014-15 年度，運輸署人員暫定會到內地進行公務外訪，範疇涉及高速鐵路和電車等不同運輸系統的管理，以及各類環保車輛，包括混合動力／電動車輛的技術發展。確實計劃須視乎運作上的需要，目前尚未確定。

由公帑支付的一切公務外訪開支，會受到有關規例及指引規管，以確保有效監管及公帑用得其所。有關規管涉及多方面，包括必須在運作上有充分理由才可進行公務外訪；所有公務外訪必須事先獲得正式批准，並避免包含非公務性質的事項；有關人員在遞交申請時，必須提供有關擬進行外訪的一切所需資料；如有關的外訪安排其後有變，有關人員必須盡快通知審批人員，而審批人員亦須評估是否需要重新考慮該項申請等等。

管制人員的答覆

(問題編號：5016)

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 (楊何蓓茵)局長： 運輸及房屋局局長問題 (議員問題編號：74)：

關於小巴加價申請，請告知本委員會：

- (1) 由上個財政年度至今，運輸署共接獲多少宗小巴加價申請？請按各有關路線提供路線編號、行走路線、申請加價日期、申請調整幅度和最終結果等資料。
- (2) 在上述申請加價的小巴線中，有多少條小巴線過去 3 年內曾申請加價？請列出路線的資料，包括路線編號、行走路線、對上一次申請加價日期、申請調整幅度和最終結果。

提問人：胡志偉議員答覆：

- (1) 在 2013-14 年度(截至 2014 年 2 月底)，運輸署接獲專線小巴營辦商為 244 條路線提出的加價申請如下：

專線小巴路線	出發地—目的地	申請日期	申請調整幅度	結果
1. 港島 36 號	鴨脷洲—灣仔	2013 年 4 月	加價 12.5%	加價 6.3%
2. 港島 36X 號	平瀾街—利園山道	2013 年 4 月	加價 5.9%	加價 5.9%
3. 港島 36S 號	鴨脷洲海旁道—利園山道	2013 年 4 月	加價 30.7%	加價 13.6%
4. 港島 36A 號	鴨脷洲—灣仔	2013 年 4 月	加價 23.7%	加價 7.5%
5. 港島 37 號	平瀾街—利東邨／鴨脷洲邨	2013 年 4 月	加價 9.4%	加價 9.4%
6. 港島 37A 號	平瀾街—鴨脷洲邨／利東邨	2013 年 4 月	加價 9.4%	加價 9.4%
7. 港島 38 號	香港仔—利東邨	2013 年 4 月	加價 38.3%	加價 17%
8. 港島 30 號	跑馬地—銅鑼灣	2013 年 4 月	加價 15%	加價 7.5%
9. 九龍 75 號	富昌邨—青山道	2013 年 4 月	加價 16.3%	加價 7%
10. 九龍 75A 號	富昌邨—桂林街	2013 年 4 月	加價 23.3%	加價 6.7%
11. 九龍 2 號	黃埔花園—達之路	2013 年 4 月	加價 18.1%	加價 5.6%

專線小巴路線	出發地—目的地	申請日期	申請調整幅度	結果
12. 九龍 2A 號	黃埔花園—達之路	2013 年 4 月	加價 18.1%	加價 5.6%
13. 九龍 6 號	黃埔花園—漢口道	2013 年 4 月	加價 15.4%	加價 9.6%
14. 九龍 6A 號	德民街—廣東道	2013 年 4 月	加價 15.4%	加價 9.6%
15. 九龍 6X 號	黃埔花園—漢口道	2013 年 4 月	加價 15.4%	加價 9.6%
16. 九龍 30A 號	澤安邨—旺角站	2013 年 4 月	加價 15.8%	加價 8.8%
17. 九龍 30B 號	澤安邨—石硶尾站	2013 年 4 月	加價 10.8%	加價 8.1%
18. 九龍 32M 號	龍坪道—石硶尾	2013 年 4 月	加價 9.5%	加價 9.5%
19. 新界 1 號	西貢—德福花園	2013 年 4 月	加價 6.3%	加價 5%
20. 新界 1A 號	西貢—彩虹	2013 年 4 月	加價 6.3%	加價 5%
21. 新界 1S 號	西貢—彩虹	2013 年 4 月	加價 8.9%	加價 7.8%
22. 新界 2 號	西貢—蠔涌	2013 年 4 月	加價 9.8%	加價 7.4%
23. 新界 7 號	西貢—海下	2013 年 4 月	加價 7.5%	加價 6.5%
24. 新界 9 號	西貢—麥理浩夫人度假村	2013 年 4 月	加價 8.3%	加價 6.7%
25. 新界 109M 號	清水灣半島—坑口站	2013 年 4 月	加價 10%	加價 10%
26. 新界 94 號	石圍角—葵盛	2013 年 4 月	加價 25%	加價 7.5%
27. 新界 94A 號	梨木樹邨—葵盛	2013 年 4 月	加價 25%	加價 7.5%
28. 新界 94S 號	如心廣場—城門水塘	2013 年 4 月	加價 23.8%	加價 9.5%
29. 新界 103 號	清水灣—觀塘碼頭	2013 年 4 月	加價 15.9%	加價 9.1%
30. 新界 103M 號	將軍澳站—清水灣	2013 年 4 月	加價 12.8%	加價 9%
31. 新界 104 號	香港科技大學—觀塘	2013 年 4 月	加價 16.7%	加價 15.2%
32. 港島 32 號	康山—筲箕灣站	2013 年 5 月	加價 12.5%	加價 12.5%
33. 港島 32A 號	康景花園—太古城中心	2013 年 5 月	加價 15.4%	加價 15.4%
34. 港島 33 號	康山—馬寶道	2013 年 5 月	加價 12.5%	加價 12.5%
35. 港島 33M 號	康山—太古站	2013 年 5 月	加價 15.4%	加價 15.4%
36. 九龍 33A 號	海港花園／瓊麗苑—鑽石山站	2013 年 5 月	加價 10.5%	加價 5.3%
37. 九龍 33M 號	海港花園—黃大仙站	2013 年 5 月	加價 10.5%	加價 5.3%
38. 新界 3 號	西貢—菠蘿輦	2013 年 5 月	加價 20.7%	加價 6.9%
39. 新界 3A 號	西貢—南山新村	2013 年 5 月	加價 22%	加價 7.3%
40. 新界 4 號	西貢—對面海	2013 年 5 月	加價 21.4%	加價 7.1%
41. 新界 4A 號	西貢—對面海(海濱別墅)	2013 年 5 月	加價 22.6%	加價 6.5%
42. 新界 90A 號	美孚—葵涌醫院	2013 年 5 月	加價 57.1%	加價 5.7%
43. 新界 90P 號	美孚—瑪嘉烈醫院	2013 年 5 月	加價 57.1%	加價 5.7%

專線小巴路線	出發地—目的地	申請日期	申請調整幅度	結果
44. 新界 91 號	荔崗街—荃灣	2013 年 5 月	加價 43.5%	加價 4.3%
45. 新界 91A 號	荔崗街—葵芳站	2013 年 5 月	加價 50%	加價 5%
46. 新界 44 號	屯門碼頭—上水站	2013 年 5 月	加價 10.3%	加價 4.8%
47. 新界 44A 號	屯門站—上水站	2013 年 5 月	加價 10.3%	加價 4.8%
48. 新界 44B 號	落馬洲(新田) — 屯門站	2013 年 5 月	加價 10.4%	加價 5.9%
49. 新界 44B1 號	落馬洲(新田) — 屯門碼頭	2013 年 5 月	加價 10.4%	加價 4%
50. 新界 45 號	大興花園—屯門市中心	2013 年 5 月	加價 10%	加價 6.7%
51. 新界 49S 號	屯門兆康苑—灣仔	2013 年 5 月	加價 10.9%	加價 4.3%
52. 新界 25K 號	大埔墟—梧桐寨	2013 年 5 月	加價 7.3%	加價 7.3%
53. 新界 25A 號	大埔墟—南華莆	2013 年 5 月	加價 7.3%	加價 7.3%
54. 新界 25B 號	大埔墟—九龍坑／元嶺	2013 年 5 月	加價 6.6%	加價 6.6%
55. 新界 80 號	荃灣—川龍	2013 年 5 月	加價 18.2%	加價 7.3%
56. 新界 95 號	荃灣中心—如心廣場	2013 年 5 月	加價 16.1%	加價 9.7%
57. 新界 95A 號	荃德花園—荃灣站	2013 年 5 月	加價 18.5%	加價 7.4%
58. 新界 95K 號	荃灣西站—荃灣站	2013 年 5 月	加價 16.1%	加價 9.7%
59. 新界 95M 號	荃灣站—荃灣中心	2013 年 5 月	加價 18.5%	加價 7.4%
60. 新界 96 號	荃灣—青龍頭	2013 年 5 月	加價 27.3%	加價 7.3%
61. 新界 96A 號	油柑頭村—荃灣站	2013 年 5 月	加價 26.3%	加價 7.9%
62. 新界 96B 號	麗城花園—荃灣站	2013 年 5 月	加價 16.1%	加價 9.7%
63. 新界 96P 號	荃灣西站—麗城花園	2013 年 5 月	加價 16.1%	加價 9.7%
64. 新界 96C 號	荃灣站—碧堤半島	2013 年 5 月	加價 27.3%	加價 7.3%
65. 新界 96M 號	荃灣站—青龍頭	2013 年 5 月	加價 27.3%	加價 7.3%
66. 港島 54 號	中環(碼頭)—瑪麗醫院	2013 年 6 月	加價 10.8%	處理中
67. 港島 54S 號	摩星嶺—中環(碼頭)	2013 年 6 月	加價 10%	處理中
68. 港島 55 號	瑪麗醫院—中環站	2013 年 6 月	加價 10.8%	處理中
69. 新界 60K 號	沙田站—火炭平房區	2013 年 6 月	加價 10.9%	加價 4.3%
70. 新界 60P 號	沙田站—桂地街	2013 年 6 月	加價 10.9%	加價 4.3%
71. 新界 60R 號	沙田站—沙田馬場(彭福公園)	2013 年 6 月	加價 10.9%	加價 4.3%
72. 新界 62K 號	沙田站—沙田山莊	2013 年 6 月	加價 10.9%	加價 4.3%
73. 新界 61S 號	瀝源／禾輋—旺角站	2013 年 6 月	加價 8.7%	加價 6.1%
74. 新界 61M 號	世界花園—沙福道	2013 年 6 月	加價 10%	加價 6.3%

專線小巴路線	出發地—目的地	申請日期	申請調整幅度	結果
75. 新界 54A 號	粉嶺站—榮福中心	2013 年 6 月	加價 20.7%	加價 10.3%
76. 新界 54K 號	粉嶺站—龍躍頭	2013 年 6 月	加價 19%	加價 11.9%
77. 新界 403 號	石籬—沙田圍	2013 年 6 月	加價 9.9%	加價 5.5%
78. 新界 403A 號	安蔭—担杆莆街	2013 年 6 月	加價 9.9%	加價 5.5%
79. 新界 403X 號	大圍站—東北葵涌	2013 年 6 月	加價 9.9%	加價 5.5%
80. 新界 88 號	青衣邨—葵芳站	2013 年 6 月	加價 15.4%	加價 7.7%
81. 新界 88B 號	翠怡花園—葵芳站	2013 年 6 月	加價 15.4%	加價 7.7%
82. 新界 481 號	火炭—荃灣市中心	2013 年 6 月	加價 9.9%	加價 5.5%
83. 新界 481A 號	荃灣市中心—沙田正街	2013 年 6 月	加價 9.9%	加價 5.5%
84. 新界 481B 號	荃灣市中心—銅鑼灣山路	2013 年 6 月	加價 9.9%	加價 5.5%
85. 新界 482 號	沙田市中心—荃灣市中心	2013 年 6 月	加價 11.1%	加價 5.2%
86. 新界 73 號	朗屏站—崇山新村	2013 年 6 月	加價 13.6%	加價 9.1%
87. 新界 74 號	福康街—盛屋村	2013 年 6 月	加價 13.6%	加價 9.1%
88. 新界 74A 號	福康街—東頭圍	2013 年 6 月	加價 12.5%	加價 7.5%
89. 新界 47S 號	屯門碼頭—旺角	2013 年 6 月	加價 12.8%	加價 8.7%
90. 新界 48S 號	良景邨—旺角	2013 年 6 月	加價 12.8%	加價 8.7%
91. 港島 1 號	山頂—香港站	2013 年 7 月	加價 19.6%	處理中
92. 港島 1A 號	香港站—麥當勞道	2013 年 7 月	加價 15.2%	處理中
93. 港島 2 號	香港站—舊山頂道	2013 年 7 月	加價 15%	處理中
94. 港島 3 號	香港站—寶珊道	2013 年 7 月	加價 15%	處理中
95. 港島 3A 號	香港站—干德道	2013 年 7 月	加價 15%	處理中
96. 港島 28 號	碧瑤灣(上)—新會道	2013 年 7 月	加價 11.1%	處理中
97. 港島 28S 號	碧瑤灣(上)—新會道	2013 年 7 月	加價 11.1%	處理中
98. 九龍 26 號	浙江街—九龍站	2013 年 7 月	加價 21.6%	處理中
99. 九龍 26A 號	仁勇街—九龍站	2013 年 7 月	加價 20.5%	處理中
100. 九龍 26X 號	海逸豪園—渡船街	2013 年 7 月	加價 20.6%	處理中
101. 九龍 72 號	宏景花園—又一城	2013 年 7 月	加價 12.7%	處理中
102. 九龍 56 號	麗晶花園—崇仁街	2013 年 7 月	加價 12.8%	加價 8.5%
103. 九龍 47 號	順利—翠屏	2013 年 7 月	加價 10.4%	加價 8.3%
104. 新界 10M 號	慧安園—仁愛圍	2013 年 7 月	加價 27.1%	將會加價 8.5%
105. 新界 13 號	康盛花園—仁愛圍	2013 年 7 月	加價 29.6%	將會加價 7.4%
106. 新界 110 號	調景嶺—九龍城	2013 年 7 月	加價 22.2%	將會加價 8.9%
107. 新界 52A 號	粉嶺站—和滿街	2013 年 7 月	加價 20.7%	加價 10.3%

專線小巴路線	出發地—目的地	申請日期	申請調整幅度	結果
108. 新界 52K 號	粉嶺站—坪輦	2013 年 7 月	加價 25%	加價 9.6%
109. 新界 52B 號	粉嶺站—鶴藪	2013 年 7 月	加價 25%	加價 9.6%
110. 新界 412 號	葵涌邨—東北葵涌	2013 年 7 月	加價 22.2%	加價 8.9%
111. 新界 55K 號	上水站—沙頭角	2013 年 7 月	加價 10.5%	加價 4.7%
112. 新界 56A 號	粉嶺站—和滿街	2013 年 7 月	加價 10.3%	加價 10.3%
113. 新界 56B 號	粉嶺站—丹竹坑	2013 年 7 月	加價 9.6%	加價 4.1%
114. 新界 56C 號	粉嶺站—小坑村	2013 年 7 月	加價 10.2%	加價 6.1%
115. 新界 56K 號	粉嶺站—鹿頸	2013 年 7 月	加價 10.3%	加價 3.8%
116. 新界 19S 號	坑口—銅鑼灣	2013 年 7 月	加價 10.5%	處理中
117. 新界 108A 號	彩明—坑口	2013 年 7 月	加價 13.6%	處理中
118. 新界 88A 號	担杆山路—美景花園	2013 年 7 月	加價 25%	加價 6.3%
119. 新界 88C 號	美景花園—葵芳站	2013 年 7 月	加價 25%	加價 5.6%
120. 新界 88E 號	青衣邨—青衣站	2013 年 7 月	加價 25%	加價 6.3%
121. 新界 88F 號	藍澄灣—青衣站	2013 年 7 月	加價 25%	加價 6.3%
122. 新界 88G 號	藍澄灣—葵芳站	2013 年 7 月	加價 25%	加價 5.6%
123. 新界 88M 號	葵芳站—香港聯合船塢	2013 年 7 月	加價 13.6%	加價 6.1%
124. 九龍 73 號	又一城—慈雲山中心	2013 年 8 月	加價 10%	處理中
125. 九龍 79K 號	柏景灣—旺角東站	2013 年 8 月	加價 15%	將會加價 15%
126. 九龍 79M 號	瓊東街—黃大仙站	2013 年 8 月	加價 9.1%	將會加價 9.1%
127. 九龍 79S 號	瓊東街—鑽石山站	2013 年 8 月	加價 9.1%	將會加價 9.1%
128. 新界 81 號	兆和街—老圍	2013 年 8 月	加價 11.1%	加價 8.9%
129. 新界 81M 號	兆和街—石圍角邨	2013 年 8 月	加價 17.9%	加價 10.7%
130. 新界 82 號	兆和街—城門水塘	2013 年 8 月	加價 11.1%	加價 8.9%
131. 新界 82M 號	兆和街—象山邨	2013 年 8 月	加價 14.7%	加價 8.8%
132. 新界 601 號	鳳翔路—北圍村	2013 年 9 月	加價 13.8%	將會加價 10.3%
133. 新界 602 號	鳳翔路—大江埔	2013 年 9 月	加價 13.8%	將會加價 10.3%
134. 新界 603 號	鳳翔路—逢吉鄉	2013 年 9 月	加價 13.8%	將會加價 10.3%
135. 新界 604 號	鳳翔路—山下村	2013 年 9 月	加價 23.8%	將會加價 9.5%
136. 新界 605 號	麒麟村—上水站	2013 年 9 月	加價 13.8%	將會加價 10.3%
137. 新界 606S 號	鳳翔路—麼地道	2013 年 9 月	加價 2.3%	將會加價 4.5%
138. 新界 65K 號	黃泥頭—火炭站	2013 年 9 月	加價 9.1%	處理中
139. 新界 65A 號	黃泥頭—沙田市中心	2013 年 9 月	加價 9.3%	處理中

專線小巴路線	出發地—目的地	申請日期	申請調整幅度	結果
140. 新界 66K 號	九肚—沙田站	2013 年 9 月	加價 9.1%	處理中
141. 新界 67K 號	亞公角—沙田站	2013 年 9 月	加價 12.8%	處理中
142. 新界 67A 號	碩門邨—沙田站	2013 年 9 月	加價 20%	處理中
143. 新界 65S 號	黃泥頭—旺角站	2013 年 9 月	加價 14%	處理中
144. 新界 810 號	沙田市中心—雅典居	2013 年 9 月	加價 10.9%	處理中
145. 九龍 13 號	廣播道—紅磡渡輪碼頭	2013 年 10 月	加價 10.1%	處理中
146. 九龍 13A 號	廣播道—樂富中心	2013 年 10 月	加價 9.7%	處理中
147. 九龍 15 號	啓成街—九龍灣站	2013 年 10 月	加價 21.1%	處理中
148. 九龍 27M 號	樂民新村—旺角站	2013 年 10 月	加價 17.2%	處理中
149. 九龍 28M 號	偉恒昌新邨—旺角站	2013 年 10 月	加價 15.4%	處理中
150. 九龍 29A 號	沙福道—廣播道	2013 年 10 月	加價 14.3%	處理中
151. 九龍 29B 號	沙福道—畢架山	2013 年 10 月	加價 14.3%	處理中
152. 港島 61 號	小西灣—旺角東站	2013 年 11 月	加價 11.1%	處理中
153. 港島 62 號	杏花邨站—小西灣	2013 年 11 月	加價 26.7%	處理中
154. 港島 62A 號	小西灣—杏花邨站	2013 年 11 月	加價 26.7%	處理中
155. 港島 9 號	交易廣場—寶雲道	2013 年 11 月	加價 9.7%	處理中
156. 港島 12 號	觀龍樓—西營盤	2013 年 11 月	加價 14.6%	處理中
157. 港島 13 號	西環邨—西營盤	2013 年 11 月	加價 8.6%	處理中
158. 九龍 18M 號	黃大仙站—慈雲山	2013 年 11 月	加價 24.1%	處理中
159. 九龍 19 號	新蒲崗—沙田坳邨	2013 年 11 月	加價 28.2%	處理中
160. 九龍 19A 號	宏景花園—鑽石山站	2013 年 11 月	加價 16.7%	處理中
161. 九龍 19M 號	鑽石山站—沙田坳邨	2013 年 11 月	加價 25%	處理中
162. 九龍 12 號	白田—旺角東站	2013 年 11 月	加價 19%	處理中
163. 新界 811 號	穗禾苑—愉翠苑	2013 年 11 月	加價 11.5%	處理中
164. 新界 811A 號	華翠園—石門站	2013 年 11 月	加價 11.9%	處理中
165. 新界 811P 號	銀城街—駿景園	2013 年 11 月	加價 15%	處理中
166. 新界 811S 號	穗禾苑一期—耀安(恆康街)	2013 年 11 月	加價 9.8%	處理中
167. 新界 101M 號	坑口站—西貢	2013 年 11 月	加價 13.6%	處理中
168. 新界 102 號	坑口站—新蒲崗	2013 年 11 月	加價 13.6%	處理中
169. 新界 102B 號	煜明苑—彩虹	2013 年 11 月	加價 13.9%	處理中
170. 新界 102S 號	坑口站—新蒲崗	2013 年 11 月	加價 11.8%	處理中
171. 新界 111 號	寶林—新蒲崗	2013 年 11 月	加價 13.6%	處理中
172. 新界 406 號	石籬—葵盛	2013 年 11 月	加價 10.5%	處理中
173. 新界 407 號	長宏—瑪嘉烈醫院	2013 年 11 月	加價 10.7%	處理中

專線小巴路線	出發地—目的地	申請日期	申請調整幅度	結果
174. 新界 407A 號	葵芳站—瑪嘉烈醫院	2013 年 11 月	加價 11.4%	處理中
175. 新界 407B 號	長宏—葵盛圍	2013 年 11 月	加價 10.7%	處理中
176. 新界 308M 號	青衣站—浪翠園	2013 年 11 月	加價 25%	處理中
177. 新界 308A 號	碧堤半島—青衣站	2013 年 11 月	加價 25%	處理中
178. 九龍 59 號	翠屏南邨—協和街	2013 年 12 月	加價 13.3%	處理中
179. 九龍 59M 號	翠屏南邨—福塘道	2013 年 12 月	加價 12.5%	處理中
180. 九龍 65 號	慈雲山—竹園	2014 年 1 月	加價 18.8%	處理中
181. 九龍 66S 號	斧山—旺角	2014 年 1 月	加價 9.5%	處理中
182. 九龍 20 號	新蒲崗—慈雲山	2014 年 1 月	加價 22.5%	處理中
183. 九龍 20M 號	新蒲崗—黃大仙	2014 年 1 月	加價 12.1%	處理中
184. 九龍 50 號	基督教聯合醫院—裕民坊	2014 年 1 月	加價 25%	處理中
185. 九龍 22M 號	樂華邨—觀塘站	2014 年 1 月	加價 25%	處理中
186. 新界 39 號	公庵—鳳翔路	2014 年 1 月	加價 14%	處理中
187. 新界 39A 號	公庵路—阜財街	2014 年 1 月	加價 14%	處理中
188. 新界 803 號	顯徑—利安	2014 年 1 月	加價 10.4%	處理中
189. 新界 803K 號	顯徑—大圍站	2014 年 1 月	加價 9.1%	處理中
190. 新界 804 號	廣源—顯徑	2014 年 1 月	加價 10.4%	處理中
191. 新界 805S 號	錦英苑—旺角	2014 年 1 月	加價 11.1%	處理中
192. 港島 4A 號	石排灣—銅鑼灣	2014 年 2 月	加價 6.7%	處理中
193. 港島 4B 號	石排灣—灣仔	2014 年 2 月	加價 6.7%	處理中
194. 港島 4C 號	石排灣—銅鑼灣	2014 年 2 月	加價 6.7%	處理中
195. 港島 4S 號	石排灣—香港仔	2014 年 2 月	加價 100%	處理中
196. 港島 5 號	香港仔—銅鑼灣	2014 年 2 月	加價 9%	處理中
197. 港島 6 號	海洋公園—中環	2014 年 2 月	加價 16.2%	處理中
198. 港島 8 號	碧瑤灣(下)—交易廣場	2014 年 2 月	加價 12%	處理中
199. 港島 8X 號	碧瑤灣(下)—交易廣場	2014 年 2 月	加價 12%	處理中
200. 港島 35M 號	石排灣—灣仔	2014 年 2 月	加價 6.7%	處理中
201. 港島 58 號	香港仔—堅尼地城	2014 年 2 月	加價 15.3%	處理中
202. 港島 58A 號	香港仔—堅尼地城	2014 年 2 月	加價 15.3%	處理中
203. 港島 59 號	堅尼地城—深灣道	2014 年 2 月	加價 14.7%	處理中
204. 港島 59A 號	香港仔—深灣道／南濤閣	2014 年 2 月	加價 11.6%	處理中
205. 港島 59B 號	香港仔—深灣道	2014 年 2 月	加價 11.4%	處理中

專線小巴路線	出發地—目的地	申請日期	申請調整幅度	結果
206. 港島 10 號	銅鑼灣—數碼港	2014 年 2 月	加價 4.8%	處理中
207. 港島 10P 號	銅鑼灣—數碼港	2014 年 2 月	加價 4.8%	處理中
208. 港島 31 號	田灣邨—銅鑼灣	2014 年 2 月	加價 7.8%	處理中
209. 港島 31X 號	田灣邨—銅鑼灣	2014 年 2 月	加價 7.8%	處理中
210. 港島 63 號	海怡半島—瑪麗醫院	2014 年 2 月	加價 15.3%	處理中
211. 港島 63A 號	香港仔—華富邨	2014 年 2 月	加價 5.6%	處理中
212. 港島 69 號	數碼港—鰂魚涌	2014 年 2 月	加價 9.7%	處理中
213. 港島 69A 號	數碼港—香港仔	2014 年 2 月	加價 9.7%	處理中
214. 港島 69X 號	數碼港—銅鑼灣	2014 年 2 月	加價 11.4%	處理中
215. 港島 26 號	香港港安醫院—銅鑼灣	2014 年 2 月	加價 8.8%	處理中
216. 港島 49M 號	天后站—寶馬山	2014 年 2 月	加價 14.6%	處理中
217. 港島 50 號	耀東邨—西灣河	2014 年 2 月	加價 15.2%	處理中
218. 港島 65 號	東區醫院—堡壘街	2014 年 2 月	加價 25%	處理中
219. 港島 65A 號	柴灣—鰂魚涌	2014 年 2 月	加價 25%	處理中
220. 九龍 5M 號	窩打老道山—旺角站	2014 年 2 月	加價 25%	處理中
221. 九龍 37A 號	黃大仙站—慈樂邨	2014 年 2 月	加價 11.4%	處理中
222. 九龍 37M 號	黃大仙站—慈民邨	2014 年 2 月	加價 11.4%	處理中
223. 九龍 38M 號	竹園(北)邨—黃大仙站	2014 年 2 月	加價 12.1%	處理中
224. 九龍 39M 號	樂富—東頭邨	2014 年 2 月	加價 12.1%	處理中
225. 九龍 57M 號	佐敦站—伊利沙伯醫院	2014 年 2 月	加價 11.4%	處理中
226. 九龍 71A 號	寶達邨—藍田站	2014 年 2 月	加價 13.5%	處理中
227. 九龍 71B 號	秀茂坪邨—藍田站	2014 年 2 月	加價 13.5%	處理中
228. 九龍 80M 號	君頤峰—佐敦站	2014 年 2 月	加價 10.3%	處理中
229. 九龍 81K 號	海麗邨—美孚站	2014 年 2 月	加價 28.9%	處理中
230. 新界 140M 號	恒福花園—青衣站	2014 年 2 月	加價 8.3%	處理中
231. 新界 42 號	青磚圍—屯門市中心	2014 年 2 月	加價 13%	處理中
232. 新界 608 號	橫台山—元朗	2014 年 2 月	加價 9.7%	處理中
233. 新界 609 號	安康路—博愛醫院	2014 年 2 月	加價 11.6%	處理中
234. 新界 610S 號	天水圍—尖沙咀	2014 年 2 月	加價 4.7%	處理中
235. 新界 43 號	屯門市中心—掃管笏	2014 年 2 月	加價 10.8%	處理中
236. 新界 43S 號	屯門市中心—稔灣	2014 年 2 月	加價 10.8%	處理中
237. 新界 43A 號	屯門市中心—青榕街	2014 年 2 月	加價 10.6%	處理中
238. 新界 43B 號	屯門市中心—大欖涌	2014 年 2 月	加價 9.7%	處理中

專線小巴路線		出發地—目的地	申請日期	申請調整幅度	結果
239.	新界 43C 號	屯門市中心—兆麟苑	2014 年 2 月	加價 11.4%	處理中
240.	新界 63A 號	美松苑—大圍站(村南道)	2014 年 2 月	加價 37.9%	處理中
241.	新界 63B 號	恒峰花園—大圍站(村南道)	2014 年 2 月	加價 37.9%	處理中
242.	新界 63K 號	美田邨公共運輸交匯處—大圍站(村南道)	2014 年 2 月	加價 37.9%	處理中
243.	新界 63S 號	美田邨公共運輸交匯處—旺角	2014 年 2 月	加價 22.8%	處理中
244.	新界 64K 號	富山—大圍站公共運輸交匯處	2014 年 2 月	加價 37.5%	處理中

另外，運輸署亦接獲 13 條專線小巴路線的加價申請，但其申請隨後已由營辦商撤回或已遭運輸署拒絕。

(2) 在上表所載的 244 條路線中，有 20 條路線沒有在 2010-11 至 2012-13 年度申請加價。在該 3 個年度，有 200 條路線曾申請加價並獲得批准，另有 24 條路線曾申請加價，但其申請隨後已由營辦商撤回或已遭運輸署拒絕。下表載有該 3 個年度獲准加價的路線資料。在這 200 條獲准加價的路線中，有 32 條路線曾提交多於一次的申請並獲得批准，因此下表共載有 232 項記錄。

專線小巴路線		出發地—目的地	申請日期	申請調整幅度	結果
1.	九龍 2 號	黃埔花園—達之路	2010 年 4 月	加價 4.6%	加價 3.1%
2.	九龍 2A 號	黃埔花園—達之路	2010 年 4 月	加價 4.6%	加價 3.1%
3.	九龍 5M 號	窩打老道山—旺角站	2010 年 4 月	加價 14.3%	加價 8.6%
4.	九龍 37A 號	黃大仙站—慈樂邨	2010 年 4 月	加價 12.9%	加價 6.5%
5.	九龍 6 號	黃埔花園—漢口道	2010 年 4 月	加價 6.4%	加價 4.3%
6.	九龍 6A 號	德民街—廣東道	2010 年 4 月	加價 6.4%	加價 4.3%
7.	九龍 6X 號	黃埔花園—漢口道	2010 年 4 月	加價 6.4%	加價 4.3%
8.	新界 1 號	西貢—德福花園	2010 年 4 月	加價 6.7%	加價 6.7%
9.	新界 1A 號	西貢—彩虹	2010 年 4 月	加價 6.7%	加價 6.7%
10.	新界 1S 號	西貢—彩虹	2010 年 4 月	加價 5.9%	加價 5.9%
11.	新界 2 號	西貢—蠔涌	2010 年 4 月	加價 18.4%	加價 8%
12.	新界 7 號	西貢—海下	2010 年 4 月	加價 10%	加價 7%
13.	新界 9 號	西貢—麥理浩夫人度假村	2010 年 4 月	加價 9.1%	加價 9.1%
14.	新界 101M 號	坑口站—西貢	2010 年 4 月	加價 10.8%	加價 4.1%
15.	新界 102 號	坑口站—新蒲崗	2010 年 4 月	加價 10.8%	加價 4.1%
16.	新界 102B 號	煜明苑—彩虹	2010 年 4 月	加價 11.3%	加價 4.2%
17.	新界 102S 號	坑口站—新蒲崗	2010 年 4 月	加價 10.7%	加價 4.8%
18.	新界 111 號	寶林—新蒲崗	2010 年 4 月	加價 10.8%	加價 4.1%

專線小巴路線	出發地—目的地	申請日期	申請調整幅度	結果
19. 九龍 27M 號	樂民新村—旺角站	2010 年 6 月	加價 8.6%	加價 5.2%
20. 九龍 28M 號	偉恒昌新邨—旺角站	2010 年 6 月	加價 8.6%	加價 5.2%
21. 九龍 12 號	白田—旺角東站	2010 年 7 月	加價 12.1%	加價 9.1%
22. 九龍 38M 號	竹園(北)邨—黃大仙站	2010 年 7 月	加價 14.3%	加價 7.1%
23. 九龍 39M 號	樂富—東頭邨	2010 年 7 月	加價 14.3%	加價 7.1%
24. 九龍 57M 號	佐敦站—伊利沙伯醫院	2010 年 7 月	加價 13.8%	加價 10.3%
25. 新界 39 號	公庵—鳳翔路	2010 年 8 月	加價 6.8%	加價 6.8%
26. 新界 39A 號	公庵路—阜財街	2010 年 8 月	加價 6.8%	加價 6.8%
27. 新界 412 號	葵涌邨—東北葵涌	2010 年 10 月	加價 14.3%	加價 7.1%
28. 九龍 22M 號	樂華邨—觀塘站	2011 年 1 月	加價 13.6%	加價 13.6%
29. 九龍 18M 號	黃大仙站—慈雲山	2011 年 2 月	加價 25%	加價 12.5%
30. 九龍 19 號	新蒲崗—沙田坳邨	2011 年 2 月	加價 40.6%	加價 12.5%
31. 九龍 19M 號	鑽石山站—沙田坳邨	2011 年 2 月	加價 33.3%	加價 11.1%
32. 九龍 19A 號	宏景花園—鑽石山站	2011 年 2 月	加價 14.8%	加價 11.1%
33. 新界 19S 號	坑口—銅鑼灣	2011 年 3 月	加價 10.5%	加價 10.5%
34. 新界 108A 號	彩明—坑口	2011 年 3 月	加價 10%	加價 10%
35. 港島 32 號	康山—筲箕灣站	2011 年 4 月	加價 10.8%	加價 8.1%
36. 港島 32A 號	康景花園—太古城中心	2011 年 4 月	加價 12.5%	加價 8.3%
37. 港島 33 號	康山—馬寶道	2011 年 4 月	加價 10.8%	加價 8.1%
38. 港島 33M 號	康山—太古站	2011 年 4 月	加價 12.5%	加價 8.3%
39. 新界 803 號	顯徑—利安	2011 年 5 月	加價 9.7%	加價 8.1%
40. 新界 803K 號	顯徑—大圍站	2011 年 5 月	加價 10%	加價 10%
41. 新界 804 號	廣源—顯徑	2011 年 5 月	加價 9.1%	加價 9.1%
42. 新界 805S 號	錦英苑—旺角	2011 年 5 月	加價 10.4%	加價 8%
43. 港島 58 號	香港仔—堅尼地城	2011 年 6 月	加價 10%	加價 8%
44. 港島 58A 號	香港仔—堅尼地城	2011 年 6 月	加價 10%	加價 8%
45. 港島 59 號	堅尼地城—深灣道	2011 年 6 月	加價 10.3%	加價 8.6%
46. 港島 59A 號	香港仔—深灣道／南濤閣	2011 年 6 月	加價 8.6%	加價 8.6%
47. 港島 59B 號	香港仔—深灣道	2011 年 6 月	加價 6.7%	加價 6.7%
48. 港島 63 號	海怡半島—瑪麗醫院	2011 年 6 月	加價 10%	加價 8%
49. 港島 63A 號	香港仔—華富邨	2011 年 6 月	加價 6.7%	加價 6.7%
50. 港島 30 號	跑馬地—銅鑼灣	2011 年 7 月	加價 8.1%	加價 8.1%
51. 港島 36X 號	平瀾街—利園山道	2011 年 7 月	加價 10%	加價 6.3%

專線小巴路線	出發地—目的地	申請日期	申請調整幅度	結果
52. 港島 36S 號	鴨脷洲海旁道—利園山道	2011 年 7 月	加價 10%	加價 10%
53. 港島 36A 號	鴨脷洲—灣仔	2011 年 7 月	加價 5.7%	加價 5.7%
54. 港島 37 號	平瀾街—利東邨／鴨脷洲邨	2011 年 7 月	加價 10.3%	加價 10.3%
55. 港島 37A 號	平瀾街—鴨脷洲邨／利東邨	2011 年 7 月	加價 10.3%	加價 10.3%
56. 港島 38 號	香港仔—利東邨	2011 年 7 月	加價 4.4%	加價 4.4%
57. 九龍 13 號	廣播道—紅磡渡輪碼頭	2011 年 7 月	加價 6.2%	加價 6.2%
58. 九龍 13A 號	廣播道—樂富中心	2011 年 7 月	加價 13.8%	加價 6.9%
59. 九龍 15 號	啓成街—九龍灣站	2011 年 7 月	加價 8.6%	加價 8.6%
60. 新界 55K 號	上水站—沙頭角	2011 年 7 月	加價 10%	加價 7.5%
61. 新界 56A 號	粉嶺站—和滿街	2011 年 7 月	加價 15.4%	加價 11.5%
62. 新界 56B 號	粉嶺站—丹竹坑	2011 年 7 月	加價 10.3%	加價 7.4%
63. 新界 56C 號	粉嶺站—小坑村	2011 年 7 月	加價 11.1%	加價 8.9%
64. 新界 56K 號	粉嶺站—鹿頸	2011 年 7 月	加價 9.6%	加價 8.2%
65. 新界 60K 號	沙田站—火炭平房區	2011 年 7 月	加價 14.6%	加價 12.2%
66. 新界 60P 號	沙田站—桂地街	2011 年 7 月	加價 14.6%	加價 12.2%
67. 新界 60R 號	沙田站—沙田馬場(彭福公園)	2011 年 7 月	加價 14.6%	加價 12.2%
68. 新界 62K 號	沙田站—沙田山莊	2011 年 7 月	加價 14.6%	加價 12.2%
69. 新界 61S 號	瀝源／禾輦—旺角站	2011 年 7 月	加價 9.5%	加價 9.5%
70. 新界 65K 號	黃泥頭—火炭站	2011 年 7 月	加價 10%	加價 10%
71. 新界 65A 號	黃泥頭—沙田市中心	2011 年 7 月	加價 10.3%	加價 10.3%
72. 新界 66K 號	九肚—沙田站	2011 年 7 月	加價 10%	加價 10%
73. 新界 67K 號	亞公角—沙田站	2011 年 7 月	加價 11.6%	加價 9.3%
74. 新界 67A 號	碩門邨—沙田站	2011 年 7 月	加價 18.8%	加價 9.4%
75. 新界 65S 號	黃泥頭—旺角站	2011 年 7 月	加價 10.6%	加價 9.6%
76. 新界 80 號	荃灣—川龍	2011 年 7 月	加價 20%	加價 10%
77. 新界 95 號	荃灣中心—如心廣場	2011 年 7 月	加價 17.9%	加價 10.7%
78. 新界 95A 號	荃德花園—荃灣站	2011 年 7 月	加價 20%	加價 8%
79. 新界 95K 號	荃灣西站—荃灣站	2011 年 7 月	加價 17.9%	加價 10.7%
80. 新界 95M 號	荃灣站—荃灣中心	2011 年 7 月	加價 20%	加價 8%
81. 新界 96 號	荃灣—青龍頭	2011 年 7 月	加價 20%	加價 10%
82. 新界 96A 號	油柑頭村—荃灣站	2011 年 7 月	加價 14.3%	加價 8.6%

專線小巴路線	出發地—目的地	申請日期	申請調整幅度	結果
83. 新界 96B 號	麗城花園—荃灣站	2011 年 7 月	加價 17.9%	加價 10.7%
84. 新界 96P 號	荃灣西站—麗城花園	2011 年 7 月	加價 17.9%	加價 10.7%
85. 新界 96C 號	荃灣站—碧堤半島	2011 年 7 月	加價 20%	加價 10%
86. 新界 96M 號	荃灣站—青龍頭	2011 年 7 月	加價 20%	加價 10%
87. 新界 88 號	青衣邨—葵芳站	2011 年 7 月	加價 14.3%	加價 11.4%
88. 新界 88B 號	翠怡花園—葵芳站	2011 年 7 月	加價 14.3%	加價 11.4%
89. 新界 88A 號	担杆山路—美景花園	2011 年 7 月	加價 20%	加價 6.7%
90. 新界 88C 號	美景花園—葵芳站	2011 年 7 月	加價 17.6%	加價 5.9%
91. 新界 88E 號	青衣邨—青衣站	2011 年 7 月	加價 20%	加價 6.7%
92. 新界 88F 號	藍澄灣—青衣站	2011 年 7 月	加價 20%	加價 6.7%
93. 新界 88G 號	藍澄灣—葵芳站	2011 年 7 月	加價 20.6%	加價 5.9%
94. 新界 88M 號	葵芳站—香港聯合船塢	2011 年 7 月	加價 12.9%	加價 6.5%
95. 新界 94 號	石圍角—葵盛	2011 年 7 月	加價 28.6%	加價 14.3%
96. 新界 94A 號	梨木樹邨—葵盛	2011 年 7 月	加價 28.6%	加價 14.3%
97. 新界 94S 號	如心廣場—城門水塘	2011 年 7 月	加價 27%	加價 13.5%
98. 新界 140M 號	恒福花園—青衣站	2011 年 7 月	加價 9.1%	加價 9.1%
99. 新界 406 號	石籬—葵盛	2011 年 7 月	加價 14.3%	加價 8.6%
100. 新界 407 號	長宏—瑪嘉烈醫院	2011 年 7 月	加價 15.4%	加價 7.7%
101. 新界 407A 號	葵芳站—瑪嘉烈醫院	2011 年 7 月	加價 17.1%	加價 7.3%
102. 新界 407B 號	長宏—葵盛圍	2011 年 7 月	加價 15.4%	加價 7.7%
103. 九龍 65 號	慈雲山—竹園	2011 年 8 月	加價 17.2%	加價 10.3%
104. 九龍 66S 號	斧山—旺角	2011 年 8 月	加價 20%	加價 10.5%
105. 新界 73 號	朗屏站—崇山新村	2011 年 8 月	加價 15%	加價 10%
106. 新界 74 號	福康街—盛屋村	2011 年 8 月	加價 15%	加價 10%
107. 新界 74A 號	福康街—東頭圍	2011 年 8 月	加價 13.5%	加價 8.1%
108. 新界 47S 號	屯門碼頭—旺角	2011 年 8 月	加價 22.2%	加價 8.3%
109. 新界 48S 號	良景邨—旺角	2011 年 8 月	加價 22.2%	加價 8.3%
110. 新界 103 號	清水灣—觀塘碼頭	2011 年 8 月	加價 13.1%	加價 4.8%
111. 新界 103M 號	將軍澳站—清水灣	2011 年 8 月	加價 12.2%	加價 5.4%
112. 新界 104 號	香港科技大學—觀塘	2011 年 8 月	加價 11.1%	加價 4.8%
113. 新界 601 號	鳳翔路—北圍村	2011 年 8 月	加價 14.5%	加價 5.5%
114. 新界 602 號	鳳翔路—大江埔	2011 年 8 月	加價 14.5%	加價 5.5%
115. 新界 603 號	鳳翔路—逢吉鄉	2011 年 8 月	加價 14.5%	加價 5.5%
116. 新界 604 號	鳳翔路—山下村	2011 年 8 月	加價 12.5%	加價 5%

專線小巴路線	出發地—目的地	申請日期	申請調整幅度	結果
117. 新界 605 號	麒麟村—上水站	2011 年 8 月	加價 14.5%	加價 5.5%
118. 新界 606S 號	鳳翔路—麼地道	2011 年 8 月	加價 10.6%	加價 5.8%
119. 九龍 80M 號	君頤峰—佐敦站	2011 年 9 月	加價 16.1%	加價 16.1%
120 新界 10M 號	慧安園—仁愛圍	2011 年 9 月	加價 18.2%	加價 7.2%
121. 新界 13 號	康盛花園—仁愛圍	2011 年 9 月	加價 20%	加價 8%
122. 新界 110 號	調景嶺—九龍城	2011 年 9 月	加價 25%	加價 7.1%
123. 新界 42 號	青磚圍—屯門市中心	2011 年 9 月	加價 11.6%	加價 7%
124. 新界 608 號	橫台山—元朗	2011 年 9 月	加價 8.6%	加價 6.9%
125. 新界 609 號	安康路—博愛醫院	2011 年 9 月	加價 7.5%	加價 7.5%
126. 新界 610S 號	天水圍—尖沙咀	2011 年 9 月	加價 7.5%	加價 7.5%
127. 新界 44 號	屯門碼頭—上水站	2011 年 9 月	加價 10.1%	加價 5.1%
128. 新界 44A 號	屯門站—上水站	2011 年 9 月	加價 10.1%	加價 5.1%
129. 新界 44B 號	落馬洲(新田) — 屯門站	2011 年 9 月	加價 10.2%	加價 6.3%
130. 新界 44B1 號	落馬洲(新田) — 屯門碼頭	2011 年 9 月	加價 10.2%	加價 5.9%
131. 新界 45 號	大興花園—屯門市中心	2011 年 9 月	加價 10.7%	加價 10.7%
132. 新界 49S 號	屯門兆康苑—灣仔	2011 年 9 月	加價 10.7%	加價 7%
133. 新界 811 號	穗禾苑—愉翠苑	2011 年 9 月	加價 10.7%	加價 8.9%
134. 新界 811A 號	華翠園—石門站	2011 年 9 月	加價 11.5%	加價 9.8%
135. 新界 811P 號	銀城街—駿景園	2011 年 9 月	加價 13.5%	加價 8.1%
136. 新界 811S 號	穗禾苑一期—耀安(恆 康街)	2011 年 9 月	加價 13.3%	加價 9.3%
137. 九龍 6 號	黃埔花園—漢口道	2011 年 11 月	加價 12.2%	加價 6.1%
138. 九龍 6A 號	德民街—廣東道	2011 年 11 月	加價 12.2%	加價 6.1%
139. 九龍 6X 號	黃埔花園—漢口道	2011 年 11 月	加價 12.2%	加價 6.1%
140. 九龍 75 號	富昌邨—青山道	2011 年 11 月	加價 18.4%	加價 13.2%
141. 九龍 75A 號	富昌邨—桂林街	2011 年 11 月	加價 25.9%	加價 11.1%
142. 九龍 79K 號	柏景灣—旺角東站	2011 年 11 月	加價 14.3%	加價 14.3%
143. 九龍 79M 號	瓊東街—黃大仙站	2011 年 11 月	加價 10%	加價 10%
144. 九龍 79S 號	瓊東街—鑽石山站	2011 年 11 月	加價 10%	加價 10%
145. 新界 52A 號	粉嶺站—和滿街	2011 年 11 月	加價 23.1%	加價 11.5%
146. 新界 52K 號	粉嶺站—坪輦	2011 年 11 月	加價 25%	加價 8.3%
147. 新界 52B 號	粉嶺站—鶴藪	2011 年 11 月	加價 25%	加價 8.3%
148. 新界 54A 號	粉嶺站—榮福中心	2011 年 11 月	加價 23.1%	加價 11.5%

專線小巴路線		出發地—目的地	申請日期	申請調整幅度	結果
149.	新界 54K 號	粉嶺站—龍躍頭	2011 年 11 月	加價 18.4%	加價 10.5%
150.	新界 403 號	石籬—沙田圍	2011 年 11 月	加價 11.8%	加價 7.1%
151.	新界 403A 號	安蔭—担杆莆街	2011 年 11 月	加價 11.8%	加價 7.1%
152.	新界 403X 號	大圍站—東北葵涌	2011 年 11 月	加價 11.8%	加價 7.1%
153.	新界 481 號	火炭—荃灣市中心	2011 年 11 月	加價 11.8%	加價 7.1%
154.	新界 481A 號	荃灣市中心—沙田正街	2011 年 11 月	加價 11.8%	加價 7.1%
155.	新界 481B 號	荃灣市中心—銅鑼灣山路	2011 年 11 月	加價 11.8%	加價 7.1%
156.	新界 482 號	沙田市中心—荃灣市中心	2011 年 11 月	加價 9.4%	加價 5.5%
157.	新界 810 號	沙田市中心—雅典居	2011 年 11 月	加價 10%	加價 10%
158.	港島 4A 號	石排灣—銅鑼灣	2011 年 12 月	加價 10%	加價 7.1%
159.	港島 4B 號	石排灣—灣仔	2011 年 12 月	加價 10%	加價 7.1%
160.	港島 4C 號	石排灣—銅鑼灣	2011 年 12 月	加價 10%	加價 7.1%
161.	港島 4S 號	石排灣—香港仔	2011 年 12 月	加價 50%	加價 10%
162.	港島 5 號	香港仔—銅鑼灣	2011 年 12 月	加價 14.3%	加價 11.4%
163.	港島 8 號	碧瑤灣(下)—交易廣場	2011 年 12 月	加價 10.7%	加價 10.7%
164.	港島 35M 號	石排灣—灣仔	2011 年 12 月	加價 10%	加價 7.1%
165.	港島 9 號	交易廣場—寶雲道	2011 年 12 月	加價 6.9%	加價 6.9%
166.	港島 12 號	觀龍樓—西營盤	2011 年 12 月	加價 7.9%	加價 7.9%
167.	港島 13 號	西環邨—西營盤	2011 年 12 月	加價 6.1%	加價 6.1%
168.	九龍 20 號	新蒲崗—慈雲山	2011 年 12 月	加價 10%	加價 10%
169.	九龍 20M 號	新蒲崗—黃大仙	2011 年 12 月	加價 10%	加價 10%
170.	港島 1 號	山頂—香港站	2012 年 1 月	加價 14.3%	加價 9.5%
171.	港島 1A 號	香港站—麥當勞道	2012 年 1 月	加價 14.3%	加價 9.5%
172.	港島 2 號	香港站—舊山頂道	2012 年 1 月	加價 14.5%	加價 9.1%
173.	港島 3 號	香港站—寶珊道	2012 年 1 月	加價 14.5%	加價 9.1%
174.	港島 3A 號	香港站—干德道	2012 年 1 月	加價 14.5%	加價 9.1%
175.	港島 28 號	碧瑤灣(上)—新會道	2012 年 1 月	加價 15%	加價 12.5%
176.	新界 81 號	兆和街—老圍	2012 年 1 月	加價 9.8%	加價 9.8%
177.	新界 81M 號	兆和街—石圍角邨	2012 年 1 月	加價 20%	加價 12%
178.	新界 82 號	兆和街—城門水塘	2012 年 1 月	加價 9.8%	加價 9.8%
179.	新界 82M 號	兆和街—象山邨	2012 年 1 月	加價 16.7%	加價 13.3%
180.	新界 90A 號	美孚—葵涌醫院	2012 年 1 月	加價 33.3%	加價 16.7%

專線小巴路線	出發地—目的地	申請日期	申請調整幅度	結果
181. 新界 90P 號	美孚—瑪嘉烈醫院	2012 年 1 月	加價 33.3%	加價 16.7%
182. 新界 91 號	荔崗街—荃灣	2012 年 1 月	加價 31.7%	加價 12.2%
183. 新界 91A 號	荔崗街—葵芳站	2012 年 1 月	加價 28.6%	加價 14.3%
184. 九龍 2 號	黃埔花園—達之路	2012 年 2 月	加價 11.9%	加價 7.5%
185. 九龍 2A 號	黃埔花園—達之路	2012 年 2 月	加價 11.9%	加價 7.5%
186. 九龍 30A 號	澤安邨—旺角站	2012 年 2 月	加價 11.1%	加價 5.6%
187. 九龍 30B 號	澤安邨—石硶尾站	2012 年 2 月	加價 17.6%	加價 8.8%
188. 九龍 32M 號	龍坪道—石硶尾	2012 年 2 月	加價 15.4%	加價 7.7%
189. 九龍 71A 號	寶達邨—藍田站	2012 年 2 月	加價 14.3%	加價 5.7%
190. 九龍 71B 號	秀茂坪邨—藍田站	2012 年 2 月	加價 14.3%	加價 5.7%
191. 新界 39 號	公庵—鳳翔路	2012 年 2 月	加價 12.8%	加價 6.4%
192. 新界 39A 號	公庵路—阜財街	2012 年 2 月	加價 12.8%	加價 6.4%
193. 九龍 27M 號	樂民新村—旺角站	2012 年 3 月	加價 16.4%	加價 4.9%
194. 九龍 28M 號	偉恒昌新邨—旺角站	2012 年 3 月	加價 16.4%	加價 6.6%
195. 九龍 29A 號	沙福道—廣播道	2012 年 3 月	加價 23.1%	加價 7.7%
196. 九龍 29B 號	沙福道—畢架山	2012 年 3 月	加價 23.1%	加價 7.7%
197. 九龍 73 號	又一城—慈雲山中心	2012 年 3 月	加價 12.7%	加價 9.1%
198. 新界 308M 號	青衣站—浪翠園	2012 年 3 月	加價 15.4%	加價 10.8%
199. 新界 308A 號	碧堤半島—青衣站	2012 年 3 月	加價 15.4%	加價 10.8%
200. 港島 26 號	香港港安醫院—銅鑼灣	2012 年 4 月	加價 15.4%	加價 9.6%
201. 港島 69 號	數碼港—鯉魚涌	2012 年 4 月	加價 11%	加價 3%
202. 港島 69X 號	數碼港—銅鑼灣	2012 年 4 月	加價 11.8%	加價 3.5%
203. 九龍 18M 號	黃大仙站—慈雲山	2012 年 4 月	加價 22.2%	加價 7.4%
204. 九龍 19 號	新蒲崗—沙田坳邨	2012 年 4 月	加價 38.9%	加價 8.3%
205. 九龍 19M 號	鑽石山站—沙田坳邨	2012 年 4 月	加價 16.7%	加價 6.7%
206. 九龍 50 號	基督教聯合醫院—裕民坊	2012 年 4 月	加價 28%	加價 12%
207. 新界 61M 號	世界花園—沙福道	2012 年 4 月	加價 17.6%	加價 17.6%
208. 新界 101M 號	坑口站—西貢	2012 年 4 月	加價 14.3%	加價 5.2%
209. 新界 102 號	坑口站—新蒲崗	2012 年 4 月	加價 14.3%	加價 5.2%
210. 新界 102B 號	煜明苑—彩虹	2012 年 4 月	加價 14.9%	加價 6.8%
211. 新界 102S 號	坑口站—新蒲崗	2012 年 4 月	加價 15.9%	加價 5.7%
212. 新界 111 號	寶林—新蒲崗	2012 年 4 月	加價 14.3%	加價 5.2%
213. 九龍 5M 號	窩打老道山—旺角站	2012 年 5 月	加價 10.5%	加價 5.3%

專線小巴路線	出發地—目的地	申請日期	申請調整幅度	結果
214. 九龍 37A 號	黃大仙站—慈樂邨	2012 年 5 月	加價 12.1%	加價 6.1%
215. 九龍 37M 號	黃大仙站—慈民邨	2012 年 5 月	加價 12.1%	加價 6.1%
216. 九龍 56 號	麗晶花園—崇仁街	2012 年 5 月	加價 20.5%	加價 6.8%
217. 港島 10 號	銅鑼灣—數碼港	2012 年 6 月	加價 16.3%	加價 14.1%
218. 港島 31 號	田灣邨—銅鑼灣	2012 年 6 月	加價 2.3%	加價 15.4%
219. 九龍 22M 號	樂華邨—觀塘站	2012 年 6 月	加價 28%	加價 12%
220. 九龍 80M 號	君頤峰—佐敦站	2012 年 6 月	加價 8.3%	加價 8.3%
221. 九龍 81K 號	海麗邨—美孚站	2012 年 6 月	加價 21.2%	加價 15.2%
222. 港島 58 號	香港仔—堅尼地城	2012 年 7 月	加價 14.8%	加價 9.3%
223. 港島 58A 號	香港仔—堅尼地城	2012 年 7 月	加價 15%	加價 9.3%
224. 港島 59 號	堅尼地城—深灣道	2012 年 7 月	加價 15.9%	加價 7.9%
225. 港島 59A 號	香港仔—深灣道／南濤閣	2012 年 7 月	加價 9.4%	加價 13.2%
226. 港島 59B 號	香港仔—深灣道	2012 年 7 月	加價 9.4%	加價 9.4%
227. 港島 63 號	海怡半島—瑪麗醫院	2012 年 7 月	加價 14.8%	加價 9.3%
228. 港島 63A 號	香港仔—華富邨	2012 年 7 月	加價 12.5%	加價 12.5%
229. 九龍 12 號	白田—旺角東站	2012 年 7 月	加價 12.5%	加價 5%
230. 九龍 38M 號	竹園(北)邨—黃大仙站	2012 年 8 月	加價 13.3%	加價 10%
231. 九龍 39M 號	樂富—東頭邨	2012 年 8 月	加價 13.3%	加價 10%
232. 九龍 57M 號	佐敦站—伊利沙伯醫院	2012 年 8 月	加價 12.5%	加價 9.4%

管制人員的答覆

(問題編號：5017)

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 (楊何蓓茵)局長： 運輸及房屋局局長問題 (議員問題編號：75)：

關於「規劃和開辦新的專線小巴服務」，請告知本委員會：

- (1) 2013 年實際開辦的新專線小巴路線只有 1 條。該路線詳細資料為何？其他原定計劃但最終未能開辦的路線資料為何，未能開辦原因又為何？
- (2) 2013 年之前的 3 年(即 2010、2011 及 2012 年)內，運輸署計劃開辦的小巴線中，又有否任何路線未能開辦？若有，路線詳細資料及未能開辦原因為何？
- (3) 過去 3 年，有否小巴營辦商提前放棄經營路線，以及在續期時放棄經營？若有，請提供路線詳細資料，以及有否其他營辦商接手營運。
- (4) 運輸署未來 1 年計劃開辦的小巴線詳細資料為何？鑑於去年只成功開辦 1 條路線，運輸署又有何措施鼓勵營辦商競投路線？

提問人：胡志偉議員答覆：

- (1) 在 2013 年開辦的專線小巴路線詳情如下：

路線	出發地 – 目的地	全程車費(元)	開辦日期
九龍 86 號	郵輪碼頭 – 九龍灣 (德福花園) (循環線)	5.0	2013 年 9 月 21 日

由於在 2013 年進行的專線小巴營辦商遴選中未能挑選到適合的營辦商，另外 3 條專線小巴路線未能如期在 2013 年開辦。經再次評估這 3 條路線的乘客需求和財務上的可行性，運輸署會在 2014 年專線小巴營辦商遴選中加入其中兩條路線，再次邀請有興趣的人士申請營辦有關服務。這 3 條路線的詳情如下：

出發地 – 目的地	
1.	富山公共交通總站 – 九龍城 (循環線)
2.*	海港花園／瓊麗苑 – 鑽石山站
3.*	海港花園 – 貴大仙站

* 將會加入 2014 年專線小巴營辦商遴選的路線

- (2) 在 2010 和 2012 年，共有 7 條原擬開辦的小巴路線最終沒有開辦，原因載於下表。至於 2011 年，所有路線皆按照計劃開辦。

出發地 – 目的地		沒有開辦的原因
計劃在 2010 年開辦的路線		
1.	大角咀 (櫻桃街) – 旺角東站 (循環線)	在專線小巴營辦商遴選中無法挑選適合的營辦商
2.	康城站公共運輸交匯處 – 將軍澳工業邨 (駿昌街)	
計劃在 2012 年開辦的路線		
1.	西營盤 (第一街) – 荷里活道 (循環線)	沒有接獲申請
2.	華景山莊 – 荃灣綜合運輸大樓	
3.	富山公共交通總站 – 九龍城 (循環線)	獲選的營辦商未能履行承諾開辦路線
4.	海港花園／瓊麗苑 – 鑽石山站	
5.	海港花園 – 黃大仙站	

- (3) 在 2011、2012 和 2013 年，共有 14 條專線小巴路線因為財務狀況欠佳和乘客量持續下降而取消。因這些路線取消而受影響的乘客可使用同區其他替代公共交通服務。這些取消的專線小巴路線詳情如下：

專線小巴路線	出發地 – 目的地
2011 年	
新界 97 號	華景山莊 – 荃灣綜合運輸大樓
新界 142 號	屯門市中心 – 楊青路(循環線)
九龍 10M 號	南昌邨 – 又一城
九龍 10A 號	南昌站公共運輸交匯處 – 又一城
九龍 30M 號	郝德傑道 – 石硖尾站
九龍 33 號	富山公共交通總站 – 九龍城 (循環線)
2012 年	
九龍 21K 號	大角咀 (櫻桃街) – 旺角東站 (循環線)
九龍 84 號	新蒲崗 (譽 · 港灣) – 觀塘 (循環線)
新界 18 號	坑口 (北) – 北角
新界 108M 號	維景灣畔 – 藍田站
新界 141 號	屯門 (恆福花園) – 荃灣綜合運輸大樓
2013 年	
港島 10X 號	美景臺 – 中環 (遮打道) (循環線)
港島 11 號	田灣邨 – 銅鑼灣 (謝斐道)
九龍 63M 號	藍田 (廣田邨) – 油塘(循環線)

- (4) 運輸署計劃在 2014 年共開辦 8 條專線小巴路線，當中包括上文第(1)部分所述將會在 2014 年專線小巴營辦商遴選中加入的兩條路線。有關詳情如下：

出發地 – 目的地		最高全程收費 (元)
1.*	海港花園／瓊麗苑 – 鑽石山站	4.9
2.*	海港花園 – 黃大仙站	7.1
3.	油塘高怡邨 – 九龍灣啟仁街(循環線)	10.4
4.	啟德啟晴邨 – 黃大仙站(循環線)	7.1
5.	沙田水泉澳 – 石門站	7.1
6.	沙田水泉澳 – 顯徑(車公廟路)	7.1
7.	荃灣荃威花園 – 荃灣(眾安街)	4.9
8.	將軍澳峻瀝 – 坑口(循環線)	7.1

* 原計劃在 2013 年開辦的路線。

運輸署會在政府憲報和報章刊登公告，詳列新專線小巴路線的資料，以便有意營辦者提交申請，亦會向所有現有的專線小巴營辦商和紅色小巴商會發出邀請信，並舉行簡介會向有興趣人士簡介有關詳情。不過，申請營辦新專線小巴路線與否，仍屬商業決定。

管制人員的答覆

(問題編號：5018)

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 (楊何蓓茵)局長： 運輸及房屋局局長問題 (議員問題編號：76)：

關於監管小巴服務質素，請告知本委員會：

- (1) 過去 3 年，運輸署進行小巴服務調查的次數、調查的路線、涉及人手、平均開支及總開支為何？主動調查及收到投訴後作出調查的次數分別為何？
- (2) 在各次調查中，有多少宗個案證實營辦商未能符合客運營業證列明的要求？運輸署向營辦商發出警告或其他懲處的次數又為何？請按類別提供相關數據。
- (3) 因應小巴業界表示經營困難，運輸署又會提供甚麼措施協助營辦商滿足客運營業證列明的要求？

提問人：胡志偉議員答覆：

- (1) 為監察營辦商所提供的專線小巴服務水平，運輸署委聘承辦商對專線小巴路線定期進行調查(例如有關車輛供應和調派、乘客量、乘客上落情況、司機不當行為和車上設施操作情況的調查)，以監察專線小巴營辦商的表現和評估重組建議。此外，亦會因應接獲的投訴和建議，進行不定期的特別調查(例如總站、中途站和車上調查)和實地視察。運輸署每隔約兩三年亦會進行全面調查，蒐集全港所有公共小巴服務(包括專線小巴和紅色小巴)的營運資料。在 2011、2012 和 2013 年，運輸署就監察公共小巴服務分別進行了 1 311、1 314 和 1 766 次調查和實地視察，涉及約 490 條專線小巴路線和部分紅色小巴路線，詳情如下：

調查類別	監察調查			實地視察		
	2011	2012	2013	2011	2012	2013
所進行的調查次數*(a)	1 196	1 107	1 545	115	207	221
總開支(b)	335 萬元 [@]	140 萬元	661 萬元 [@]			
平均每次調查的開支# (c)=(b)/(a)	2,805 元	1,261 元	4,279 元	由運輸署現有資源處理。		

* 部分調查屬運輸署主動調查，部分則因應接獲的投訴或建議而特別進行，而這些調查中部分亦包括其他多種目的並以地區或分區為基礎進行。因此，未能提供主動調查和因應投訴作出的調查的分項數字。

@ 包括公共小巴服務的全面調查。

此數字為平均數，每次調查的開支須視乎其複雜程度。

- (2) 專線小巴營辦商須根據客運營業證訂明的條件，以及該營業證夾附的服務詳情表所訂明的服務水平，提供適當而有效率的服務。在 2011、2012 和 2013 年，違反客運營業證條件的個案分別有 94、149 和 253 宗，合計共 496 宗，主要涉及不遵照時間表和車輛調配，以及沒有展示司機證和持牌人及交通投訴組的熱線電話號碼。在這幾年間，運輸署就沒有遵守服務規定或其他客運營業證條件的個案，向有關的專線小巴營辦商共發出了 191 個口頭和書面警告，以及進行調查以作跟進。各年發出的警告分類如下：

年份	發出的口頭警告次數	發出的書面警告次數	總計
2011	28	14	42
2012	56	25	81
2013	57	11	68

- (3) 運輸署一直致力與專線小巴營辦商合作，探討並制訂有助他們營運的措施，以增加他們的收入。現正採取的措施包括調整車費，以及透過安裝在車廂內的多媒體顯示屏和車身及車廂內的廣告增加廣告收入。如有需要，運輸署和專線小巴營辦商亦會探討和實施服務重組，例如推出短程或輔助路線、調整車輛分配以及修訂服務時間表等，以提高服務的競爭力和營運效率。

此外，為協助公共小巴營辦商招聘司機，運輸署已聯絡勞工處邀請並協助他們參與在各區舉辦的招聘會，以及定期向他們發布招聘會的消息，以供參考。運輸署又鼓勵公共小巴營辦商與向少數族裔人士提供就業支援服務的政府資助非牟利團體合作，聘用少數族裔人士擔任司機。運輸署會繼續與公共小巴業界緊密合作，以吸引更多新人(包括年輕人)加入公共小巴行業。

管制人員的答覆

(問題編號：5019)

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 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：77)：

關於「規管和監察公共運輸服務的營運」，運輸署有否統計現時各巴士公司利用科技提供乘客資訊、加強管理車隊的資料？若有，現時各巴士公司利用科技的詳情為何？

提問人：胡志偉議員

答覆：

政府一向鼓勵及歡迎專營巴士公司採用資訊科技，向乘客提供更多乘車資訊及加強車隊管理。在考慮是否更廣泛採用資訊科技時，巴士公司須衡量乘客的需要以及在不同運作環境下各種技術的成本效益。現時各間專營巴士公司採用的技術包括：

- (a) 所有專營巴士公司都透過互聯網提供乘客資訊。此外，九龍巴士(一九三三)有限公司(九巴)、龍運巴士有限公司(龍運)、新世界第一巴士服務有限公司(新巴)和城巴有限公司(城巴)亦已開發智能電話應用程式，向乘客發放資訊；
- (b) 城巴透過其公司網站和智能電話應用程式，提供旗下所有機場巴士路線(即「A」線)的實時巴士到站資料。此外，九巴和龍運在屯門公路巴士轉乘站設置了實時巴士到站時間預報系統，提供選定路線的實時巴士到站資訊。
- (c) 所有專營巴士均已安裝報站系統；及
- (d) 所有新巴和城巴新購置的巴士均已在車廂內安裝液晶體顯示屏，展示其路線和即將停靠的巴士站；這類巴士目前約有 260 輛。此外，主要巴士總站共已安裝 62 個液晶體顯示屏，展示路線資訊和下一班巴士開出的時間。

政府會繼續監察專營巴士公司採用資訊科技加強向乘客提供資訊和車隊管理方面的工作進度。

管制人員的答覆

(問題編號：5020)

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 (楊何蓓茵)局長： 運輸及房屋局局長問題 (議員問題編號：78)：

就改善政府擁有的有蓋公共交通交匯處的設計及設施，請告知本委員會：

- (1) 政府未來 3 年計劃改善公共交通交匯處設施的工程計劃，包括(a)交匯處名稱、(b)設施類型、(c)預計開支、(d)預計動工及完工日期，以及(e)負責工程部門。
- (2) 過去 3 年至今，運輸署又有否收到任何來自專營巴士公司或其他機構有關改善交匯處環境的申請？若有，每宗申請詳細資料為何？請列出(a)申請機構名稱、(b)提出日期、(c)提出項目、(d)是否批准申請，以及(e)工程進展。

提問人：胡志偉議員答覆：

- (1) 現時共有 3 項改善工程正在進行，預期會在 2014 至 2016 年完工，有關詳情如下：

公共運輸 交匯處名稱	改善設施類別	預算開支 (千元)	實際動工日期	預計完工日期	負責工務 部門
愉景新城公共 運輸交匯處	改善照明系統	850	2013 年 8 月	2014 年 4 月	路政署
麗港城公共 運輸交匯處	改善照明系統	480	2013 年 10 月	2014 年 5 月	路政署
藍田站公共 運輸交匯處	安裝升降機	13,340	2013 年 3 月	2015 年年中	路政署

- (2) 在 2011、2012 及 2013 年，運輸署曾接獲並批准九龍巴士(一九三三)有限公司在 3 個公共運輸交匯處進行改善工程的 3 宗申請，以安裝路線資料顯示板，加強向乘客發放資訊。所有有關工程已經完成。各宗申請詳情如下：

公共運輸交匯處名稱	申請日期
九龍站公共運輸交匯處	2011 年 6 月
上水巴士總站	2013 年 5 月
屯門市中心巴士總站	2013 年 11 月

管制人員的答覆

(問題編號：5021)

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 (楊何蓓茵)局長： 運輸及房屋局局長問題 (議員問題編號：79)：

關於「與下列機構有關的修改路線及其他改善項目(包括興建車站上蓋、設置／遷移車站)」的指標，請告知本委員會：

- (1) 過去 3 年，各專營巴士公司興建巴士站上蓋的詳情(包括位置、完工日期)為何？
- (2) 除了巴士站上蓋外，其他建議(包括翻新上蓋、加設座椅、車輛開出時間顯示器)的數目及詳細資料為何？

提問人：胡志偉議員答覆：

- (1) 2011、2012 及 2013 年，專營巴士公司共興建 72 個巴士站上蓋，為乘客提供更佳的候車環境。各專營巴士公司興建的巴士站上蓋詳情如下：

九龍巴士(一九三三)有限公司		
	巴士站上蓋位置	完工日期
1.	寶其利街門牌 2A 至 2H 號外(1)	2011 年 4 月
2.	寶其利街門牌 2A 至 2H 號外(2)	2011 年 4 月
3.	秀茂坪道秀暉樓對面	2011 年 4 月
4.	曉光街曉麗苑對面	2011 年 4 月
5.	葵盛圍配水庫外	2011 年 4 月
6.	粉錦公路近橫台山村	2011 年 4 月
7.	高超道近高超徑	2011 年 4 月
8.	太子道東門牌 690 號外近柏立基健康院(1)	2011 年 5 月
9.	太子道東門牌 690 號外近柏立基健康院(2)	2011 年 6 月
10.	新運路港鐵上水站外	2011 年 7 月
11.	利安道順安邨外	2011 年 8 月
12.	利安道利恆樓對面	2011 年 9 月
13.	青山公路朗庭園外	2011 年 9 月
14.	青山公路近三聖邨	2011 年 11 月
15.	大埔中心巴士總站	2011 年 11 月
16.	土瓜灣道門牌 11 及 13 號近鴻福街(1)	2011 年 12 月
17.	土瓜灣道門牌 11 及 13 號近鴻福街(2)	2011 年 12 月

九龍巴士(一九三三)有限公司		
	巴士站上蓋位置	完工日期
18.	大角咀洋松街休憩處外	2011年12月
19.	青山公路近汀九	2011年12月
20.	天葵路近香港青年協會李兆基書院	2011年12月
21.	長沙灣道貿易廣場對面	2012年3月
22.	長沙灣道近元洲邨	2012年3月
23.	錦上路祠堂村對面	2012年4月
24.	插桅杆街近港鐵第一城站	2012年6月
25.	天城路天慈邨外	2012年7月
26.	錦上路田心村對面	2012年7月
27.	錦上路近八鄉道	2012年7月
28.	錦英路錦龍苑對面	2012年8月
29.	廣利道基愛小學外	2012年8月
30.	恆輝街近錦鞍苑	2012年10月
31.	清河邨巴士總站	2012年10月
32.	大欖隧道轉車站(九龍方向)	2012年10月
33.	大欖隧道轉車站(元朗方向)	2012年10月
34.	桃源街香島中學對面	2012年11月
35.	利安道順利邨利業樓外	2012年12月
36.	秀明道近秀茂坪邨秀樂樓	2012年12月
37.	新運路近港鐵上水站	2012年12月
38.	清水灣道近大埔仔村	2012年12月
39.	錦上路近祠堂村	2012年12月
40.	大窩西支路泰亨對面	2012年12月
41.	偉業街近偉樂街	2013年4月
42.	啓田道近聖公會基顯小學	2013年5月
43.	百和路欣盛苑外	2013年5月
44.	牛頭角道門牌 245 號花園大廈喜鵲樓外	2013年7月
45.	利安道順利邨恆樓外	2013年8月
46.	竹園邨巴士總站	2013年8月
47.	源禾路瀝源邨外	2013年8月
48.	楊屋道荃新天地第二期外	2013年8月
49.	大角咀道門牌 9 號外	2013年9月
50.	承啓道近沐虹街	2013年9月
51.	沐虹街近啟晴邨	2013年9月
52.	承啓道近德朗邨	2013年9月
53.	大磡道近港鐵鑽石山站	2013年10月
54.	天福路近天祐苑	2013年11月
55.	公主道近培正道天橋燈柱 EF1698 號	2013年12月
56.	紅磡道民裕街以南	2013年12月
57.	南昌街澤安邨外	2013年12月
58.	荔枝角巴士總站	2013年12月
59.	屯門鄉事會路近兆麟苑	2013年12月
60.	青山公路洪水橋輕鐵站對面	2013年12月

新世界第一巴士服務有限公司		
	巴士站上蓋位置	完工日期
1.	唐賢街將軍澳天主教小學外	2011年3月
2.	夏慤道政府總部外 (共建兩個巴士站上蓋)	2013年1月

城巴有限公司		
	巴士站上蓋位置	完工日期
1.	寶邑路港鐵將軍澳站外	2011年3月
2.	深旺道碧海藍天外	2012年6月
3.	永泰道翠灣邨外	2012年10月
4.	夏慤道政府總部外	2013年1月
5.	機場(地面運輸中心)(1)	2013年6月
6.	機場(地面運輸中心)(2)	2013年6月
7.	薄扶林道薄扶林村外	2013年12月

龍運巴士有限公司		
	巴士站上蓋位置	完工日期
1.	天瑞路近天頌苑	2012年5月

新大嶼山巴士(1973)有限公司		
	巴士站上蓋位置	完工日期
1.	東涌道近下嶺皮	2013年6月

(2) 2011、2012 及 2013 年，專營巴士公司共進行了 96 個巴士總站和巴士中途站乘客設施改善項目，包括翻新巴士站上蓋、加設座椅和巴士離站時間顯示屏，以及提供免費無線上網服務。有關改善項目的分項數字如下：

改善項目	數目
翻新巴士站上蓋	54
安裝座椅	28
裝設巴士離站時間顯示屏	10
免費無線上網服務	4
總計	96

管制人員的答覆

(問題編號：5075)

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 (楊何蓓茵)局長： 運輸及房屋局局長問題 (議員問題編號：143)：

就將來西港島線及南港島線(東段)的通車，可否告知本會：

- (1) 不少乘客投訴，公共交通重組計劃的安排最終令車費及乘車時間增加，當局 2011-13 年度，曾耗資逾 400 萬元聘用顧問公司諮詢意見，當時草擬重組安排的原則為何，有否忽略上述情況；
- (2) 由於重組計劃如前所述未如理想，跟西港島線相關的公共交通服務重組計劃，是否已經完成諮詢；若在當局定案後公眾仍有強烈意見，政府是否預留足夠經費再聘用顧問檢討；而通車前又能否趕及最終修訂；
- (3) 南港島線(東段)通車後的公共交通重組工作正在諮詢中，政府能否確保定案，以顧及乘客至少車費及乘車時間不會增加的原則，爭取區議會早日通過，避免要再聘用顧問修訂方案；
- (4) 就上述兩條鐵路開通，政府有否預留撥款，改善如薄扶林道及香港仔海傍道等主要幹道，有多條路線途經的巴士站設計，以加快巴士停站及乘客上落速度，鼓勵巴士及鐵路轉乘，改善交通。若有，詳情為何；若否，原因為何？

提問人：胡志偉議員答覆：

- (1) 隨着新鐵路啓用，現時的乘客出行模式將會改變，因而影響不同交通工具的使用情況。運輸署已就西港島線及南港島線(東段)對其他公共交通工具的影響作出評估，並提出了公共交通服務重組計劃(重組計劃)建議，務求能更切合乘客的出行需要和提高公共交通網絡的營運效率。在制定重組計劃時，我們考慮了多項因素，包括：
 - (a) 採取以鐵路為公共交通運輸系統骨幹的運輸政策。在此政策下，專營巴士及專線小巴等交通工具應提供具效率的服務，以輔助鐵路服務；
 - (b) 公共交通工具之間須維持良性競爭，以達至一個高效率而互相協調的公共交通服務網絡；
 - (c) 公共交通安排須配合乘客對交通服務需求的轉變，以提供合理的交通選擇；
 - (d) 鐵路站應配以良好的接駁配套，例如行人設施及接駁服務等配套，以便利乘客；
 - (e) 專營巴士及專線小巴服務網絡須維持營運及財務上的可行性；以及

(f) 減少路面交通擠塞和廢氣排放，以改善環境。

關於上述(c)項為乘客提供合理交通選擇這一點，我們會在為受影響乘客制定其他交通安排的過程中，適當考慮票價和車程時間等重要因素。運輸署亦會考慮在諮詢期間收到的意見，務求定出的建議能將對現有乘客的影響減至最低。

- (2) 運輸署自 2013 年 7 月起，開始就配合西港島線及南港島線(東段)的重組計劃諮詢相關區議會，同時亦在中西區和南區舉辦公眾諮詢會，聽取當區居民的意見。除了正式諮詢區議會，我們亦分別與個別區議員或相關團體安排討論會，聽取他們對重組計劃的意見。迄今，運輸署已就配合西港島線的重組計劃完成多輪諮詢區議會的工作，現正因應諮詢期間收集所得的意見調整和改善重組計劃。為配合西港島線在 2014 年年底啓用，我們預定在 2014 年第 2 季或之前，完成配合西港島線通車的重組計劃諮詢工作和敲定最終方案，以便預留時間安排實施和宣傳重組計劃的工作。現時我們沒有計劃就重組計劃進一步進行顧問研究。
- (3) 至於南港島線(東段)的重組計劃，運輸署會繼續諮詢相關區議會，目標是在 2014 年年底或之前完成諮詢工作和敲定最終方案。運輸署會繼續採用上文第(1)部分所述的相同原則，包括適當考慮票價、車程時間，以及諮詢期間收到的意見，務求定出的建議能將對現有乘客的影響減至最低。
- (4) 按照西港島線及南港島線(東段)的工程計劃，新鐵路站或其附近會設有新的公共運輸設施，便利乘客轉乘其他交通工具。此外，運輸署已改善主要道路的上落客點，例如設在薄扶林道香港大學站出口外的上落客點，使附近巴士站的運作更為順暢，以便利乘客轉乘各種公共交通工具及西港島線。西港島線及南港島線(東段)啓用後，運輸署會密切監察鐵路沿線主要道路各巴士站和上落客點的運作，並在有需要時考慮採取措施進一步改善巴士站的運作。

管制人員的答覆

(問題編號：5076)

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 (楊何蓓茵)局長： 運輸及房屋局局長問題 (議員問題編號：144)：

在特別留意事項中，運輸署表明鼓勵專營巴士公司，以環保巴士行走繁忙的交通走廊，可否告知本會：

(1) 相關鼓勵措施為何，過往成功鼓勵的指標又為何；

(2) 除提升引擎環保級數外，當局也資助巴士加設如催化器等環保設施。然而，當局會否投入額外資源保持這些設施的有效運作，避免浪費資源。

提問人：胡志偉議員答覆：

(1) 對於政府呼籲調派環保巴士行走繁忙的交通走廊，各間專營巴士公司反應正面。截至 2013 年年底，所有在怡和街、軒尼詩道、金鐘道和彌敦道行走的專營巴士，以及 99.7% 在德輔道中行走的專營巴士，都屬於符合歐盟二期或以上廢氣排放標準的巴士。此外，行走以上道路的巴士有 35% 至 44% 符合歐盟四期或以上的廢氣排放標準。我們預期，隨着所有合資格的歐盟二期和三期巴士在 2016 年年底前完成加裝選擇性催化還原器，加上新購置的歐盟五期巴士投入服務，將可調派更多符合歐盟四期或以上廢氣排放標準的巴士行走繁忙的交通走廊。

(2) 根據《道路交通條例》(第 374 章)的規定，所有專營巴士必須接受運輸署的車輛檢驗。運輸署會進行例行檢驗，包括每年車輛檢驗和抽樣檢驗，確保專營巴士適宜在道路上行走。專營巴士的例行車輛檢驗涵蓋煙霧測試，以及檢查有關環保裝置，例如選擇性催化還原器有否妥善安裝。

各間專營巴士公司亦設有全面的車輛檢驗及維修計劃，包括定期進行檢驗，以達到防患未然和補救的目的。檢驗期間如發現問題，便會按需要進行維修加以糾正。由於加裝在巴士上的環保裝置會成為巴士引擎的一部分，上述檢驗及維修計劃亦會涵蓋有關裝置，確保其性能可靠。因此，政府無須調撥額外資源保持有關裝置有效運作。

管制人員的答覆

(問題編號：5077)

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 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：145)：

在特別留意事項中，運輸署的工作包括透過行車時間顯示系統，以及行車速度屏，發放實時交通訊息，就以上設施在未來 5 年的發展，請提供以下資料：

- (1) 在哪些地區增設；
- (2) 每個項目涉及的工程費用；
- (3) 花費的平均日常管理費用；
- (4) 在決定在哪些地區增設上述設施時，當局的評審準則為何？

提問人：胡志偉議員

答覆：

目前，通往 3 條過海行車隧道的主要道路上，都已安裝行車時間顯示系統。由於通往過海行車隧道所有主要具策略意義的地點都已安裝這個系統，目前沒有增設這項設施的計劃。

近期在新界安裝的行車速度屏系統同樣兼具行車時間顯示功能，運輸署現正檢討其成效，以及研究進一步擴展這個系統的需要。如有需要，會制訂進一步發展的方案。

如需要增設行車速度屏，安裝地點須符合以下準則：

- (a) 在汽車流量高的主要道路上；
- (b) 在交通分流點，讓駕駛人士可根據所提供的實時交通資訊選擇合適的路線；及
- (c) 有足夠空間豎設顯示屏。

當有進一步發展的方案時，我們會就新增行車速度屏涉及的工程費用和日常管理的平均開支作出評估。

管制人員的答覆

(問題編號：5135)

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 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：208)：

就綱領內提及「繼續在適合的地點實施行人環境改善計劃，以改善行人環境」，請告知本會 2014-15 年度會否研究在下列地點進行相關改善工程，包括：

- (i) 為荔景山路至瑪嘉烈醫院提供升降機及行人通道；
- (ii) 為連接荔景山路和悅麗苑提供行人天橋；及
- (iii) 為連接華星街與葵興政府合署提供行人天橋。

如會研究，有關的詳情及支出，如否，有沒有其他改善該區行人環境的建議？

提問人：胡志偉議員

答覆：

政府訂立了一套客觀及具透明度的評分準則，就上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統的建議進行評審，以決定為建議的工程項目進行初步技術可行性研究的優次。就當時收到的 20 項建議的評審工作於 2010 年已經完成，並於 2010 年 2 月向立法會交通事務委員會匯報結果。初步篩選剔除了 2 項建議，並為其他 18 項建議排名。政府當時表示，會分批為經評審後排名最高的 10 項建議進行初步技術可行性研究，待該 10 項建議的推展上軌道後，再跟進餘下的建議。

政府現正推展排名最高的 13 項建議，目前各項建議的進度不一。

擬議的「荔景山路至麗祖路升降機及行人通道系統」(排名第 10)的初步技術可行性研究結果顯示，項目涉及兩個私人擁有的危險斜坡。路政署會在有關業權人完成修葺危險斜坡至符合要求的情況後，再處理該項目。

在排名較高的建議的推展上軌道後，我們會跟進餘下的建議，包括興建荔景山路至瑪嘉烈醫院的升降機及行人通道的建議(排名第 14)。

現時，我們沒有計劃興建連接華星街與葵興政府合署的行人天橋。市民可使用大連排道和葵昌路現有的地面行人過路處，以及葵涌道的行人天橋，由華星街便捷地前往葵興政府合署。

運輸署會繼續實施改善工程，以改善上述地區的行人安全和徒步環境，便利市民。例如，擴闊麗祖路與聯接街道路交界處的行人路、在盛芳街劃設行人輔助線及擴闊行人路，以及在葵富路興建交通燈行人過路處。

管制人員的答覆

(問題編號 : 5890)

總目 : (706) 基本工程儲備基金 : 公路

分目 : (-) 沒有指定

綱領 : (-) 沒有指定

管制人員 : 運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長 : 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號 : 61) :

當局有否打算盡快將荔枝角道至長沙灣道的一段興華街改為雙向行車；如有，有關詳情及開支為何？如無，原因為何？

提問人 : 黃碧雲議員

答覆 :

運輸署現正就荔枝角道與長沙灣道之間的一段興華街由單程改為雙程行車的交通計劃，擬定詳細設計。有關工程暫定在 2014 年年底展開，以期在 2016 年年中或之前完成。工程的預算開支約為 300 萬元。

管制人員的答覆

(問題編號：5869)

總目： (708) 基本工程儲備基金：非經常資助金及主要系統設備

分目： (-) 沒有指定

綱領： (-) 沒有指定

管制人員： 運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：70)：

關於分目 8137ZN 更換將軍澳隧道交通管制及監察系統的行車線管制燈號，於 2014-15 年度的預算用途為何？整個項目預計會於何時完成？

提問人：范國威議員

答覆：

工程項目 8137ZN 在 2014-15 年度的預算開支為 260.8 萬元，用以完成更換將軍澳隧道交通管制及監察系統的行車線管制燈號。工程的目標完工日期為 2014 年 12 月。

管制人員的答覆

(問題編號：1265)

總目： (186) 運輸署分目： (-) 沒有指定綱領： (5) 為殘疾人士提供的運輸服務和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 (楊何蓓茵)局長： 勞工及福利局局長問題 (議員問題編號：37)：

政府於 2012 年開始推行「長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」(優惠計劃)，並按年擴展優惠計劃的涵蓋範圍。就此當局可否告知本會，自計劃推行至今，當局向各交通工具營辦商給予的補貼開支為何，當中請列出長者及合資格殘疾人士的分項開支數目？

提問人：陳志全議員答覆：

優惠計劃分多個階段推行：第一階段由 2012 年 6 月 28 日展開，涵蓋港鐵服務；第二階段由 2012 年 8 月 5 日開始，擴展至 4 間專營巴士營辦商(即九巴、新巴、城巴及龍運巴士)的服務；而第三階段則由 2013 年 3 月 3 日展開，再擴展至渡輪及新大嶼山巴士的服務。

自優惠計劃開始實施至 2014 年 3 月 19 日，我們向有關營辦商發還少收的車／船費收入如下：

公共交通營辦商	截至 2014 年 3 月 19 日發還的款額	
	千元	
	長者 ^(註 1)	合資格殘疾人士 ^(註 2)
香港鐵路有限公司	191,266	43,106
專營巴士營辦商	347,376	131,859
渡輪營辦商	15,643	1,518

^(註 1) 65 歲或以上的長者。

^(註 2) 年齡介乎 12 至 64 歲殘疾程度達 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。

管制人員的答覆**(問題編號：1276)**總目： (186) 運輸署分目： (-) 沒有指定綱領： (5) 為殘疾人士提供的運輸服務和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 (楊何蓓茵)局長： 勞工及福利局局長問題 (議員問題編號：27)：

雖然當局有意更換 7 輛和採購 6 輛復康巴士；但據悉未能改善有關服務。當局可否告知本會：

1. 輪候復康巴士固定路線服務在過去 1 年平均要多少個月，相對之前有否改善？預算在 2014 年輪候復康巴士固定路線服務的人數依舊停留在 60 人的水平，請問當局是否有計劃減少輪候人數？
2. 就過去 3 年，每年市民透過電話預約復康巴士服務但最終未能得到服務的比率為何？市民實際上要使用電話預約復康巴士服務，平均要提前多少個月預約才能確保可得到服務？

提問人：陳志全議員答覆：

現時共有 135 輛復康巴士，為不便使用一般公共交通工具的殘疾人士提供點到點的交通服務。復康巴士的固定路線服務用於接載殘疾人士上班、上學和前往接受康復治療，而電話預約服務則方便殘疾人士前往就診和參與其他社交活動。

在 2013 年，固定路線服務的平均輪候時間與去年相若，約為兩個月。在 2014-15 年度，政府計劃採購 6 輛復康巴士，其中 3 輛會用以提供固定路線服務。假設固定路線服務的需求在現水平維持不變，3 輛新添置的復康巴士應可照顧到目前該服務輪候名單上所有申請人。

在 2011、2012 及 2013 年，未能通過電話預約服務成功預約個案約分別佔總預約數字的 13.3%、12.7% 及 12.5%。電話預約服務以先到先得方式運作，有意使用服務者須事先預約，但預早多久提出預約申請則並無規定。由於電話預約服務的需求每日差別很大，因此難以準確估計須預早多少天提出申請才可獲得服務。

管制人員的答覆

(問題編號：0115)

總目： (186) 運輸署分目： (-) 沒有指定綱領： (5) 為殘疾人士提供的運輸服務和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 (楊何蓓茵)局長： 勞工及福利局局長問題(議員問題編號：7)：

在「殘疾人士提供的運輸服務和長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」下，涉及的各間交通機構的分別資助額有多少？請分別列出。

提問人：陳鑑林議員答覆：

綱領(5)包括復康巴士服務和長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃(優惠計劃)。在 2014-15 年度，復康巴士服務的資助額約為 6,881 萬元，而預計向參與優惠計劃的公共交通營辦商發還在計劃下少收的車／船費收入則為 5.94 億元，有關分項數字如下：

公共交通營辦商	2014-15年度預算 千元
香港鐵路有限公司	175,905
專營巴士營辦商	395,933
渡輪營辦商	22,349
總計	594,187

管制人員的答覆

(問題編號：0116)

總目： (186) 運輸署分目： (-) 沒有指定綱領： (5) 為殘疾人士提供的運輸服務和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 (楊何蓓茵)局長： 勞工及福利局局長問題 (議員問題編號：8)：

請提供有關復康巴士服務的使用情況：

	2014 年預算	2013 年	2012 年	2011 年	2010 年
政府每年資助額					
固定路線服務					
每日平均載客人數					
服務的車輛數目					
截至年底止輪候名單上的人數					
電話預約服務					
每日平均載客人數					
服務的車輛數目					
接獲的申請數目					
被拒絕的申請數目					

提問人：陳鑑林議員答覆：

有關復康巴士服務使用情況的資料如下：

	2014-15 年度預算	2013-14 年度	2012-13 年度	2011-12 年度	2010-11 年度
政府每年資助額^{註1}	6,881萬元	5,597萬元	5,593萬元	6,116萬元	4,651萬元
固定路線服務^{註2}					
平均每日載客人次	1 214	1 179	1 139	1 084	1 054
車輛數目	87	84	80	77	74

	2014-15 年度預算	2013-14 年度	2012-13 年度	2011-12 年度	2010-11 年度
截至年底輪候名單上的人數	60	60	62	58	73
電話預約服務					
平均每日載客人次	1 230	1 190	1 152	1 117	1 129
車輛數目 ^{註3}	39	36	34	33	32
接獲的申請數目	沒有有關數字	108 920	118 918	126 827	123 246
被拒絕的申請數目	沒有有關數字	13 635	15 105	16 839	13 755

註 1：包括有關財政年度復康巴士服務的非經常和經常資助金。

註 2：固定路線服務只在平日的繁忙時段提供；星期日及公眾假期不設固定路線服務。

註 3：用以提供固定路線服務的車輛亦會在平日的繁忙時段以外，和在星期日及公眾假期被調派作提供電話預約服務之用。

管制人員的答覆

(問題編號：2511)

總目： (186) 運輸署分目： (-) 沒有指定綱領： (5) 為殘疾人士提供的運輸服務和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 (楊何蓓茵)局長： 勞工及福利局局長問題 (議員問題編號：10)：

1. 過去 5 年，復康巴士電召服務的被拒情況及分類(如覆診、外出、活動等)；
2. 過去 5 年，復康巴士車長的流失情況及原因；
3. 過去 5 年，因為車長不足而需要拒絕服務的數字；
4. 政府有否措施改善現有情況。

提問人：張超雄議員答覆：

有關資料如下：

1. 復康巴士由香港復康會營運，為不便使用一般公共交通工具的殘疾人士提供點到點的交通服務。復康巴士的固定路線服務用於接載殘疾人士上班、上學和前往接受康復治療，而電話預約服務則方便殘疾人士前往就診和參與其他社交活動。

過去 5 年，按使用服務的目的劃分，未能通過電話預約服務成功預約個案宗數表列如下：

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個案宗數				
	2009 年	2010 年	2011 年	2012 年	2013 年
1. 就診	6 246	7 026	8 817	7 795	7 430
2. 參與社交活動	2 385	3 056	3 701	2 898	2 534
3. 上學／接受培訓	629	782	1 131	1 340	1 295
4. 往來家中／康復中心	1 510	2 429	2 672	2 630	1 818
5. 上班	81	106	140	81	208
6. 其他	254	356	378	361	350
申請總數：	11 105	13 755	16 839	15 105	13 635

2. 在 2009 至 2013 年，共有 21 名和 78 名復康巴士司機分別退休和辭職。香港復康會沒有備存該等司機辭職原因的記錄。
3. 未能通過電話預約服務成功預約涉及不同因素，包括繁忙時段需求殷切。香港復康會沒有備存因司機不足以致未能通過電話預約服務成功預約個案宗數的記錄。
4. 政府計劃在 2014-15 年度添置 6 輛復康巴士，其中 3 輛會用以提供固定路線服務，而另外 3 輛則用以提供電話預約服務。在非繁忙時段，原用以提供固定路線服務的復康巴士，會彈性調配作提供電話預約服務之用。此外，政府會在 2014-15 年度向復康巴士批出一筆為數 420 萬元的額外經常撥款，用以支付 6 輛新添置的復康巴士的經常開支，以及額外聘用 9 名復康巴士司機和 2 名管理人員，以進一步加強復康巴士的服務和管理。在 2014-15 年度，假設固定路線服務及電話預約服務的需求在現水平維持不變，預計現時固定路線服務輪候名單上的所有申請人均會獲得服務，而未能通過電話預約服務成功預約的個案則可減少 35%。

為善用復康巴士車隊，以及為更多有需要的殘疾人士提供服務，有關方面會繼續實施其他管理措施，如聘請兼職司機、安排全職司機在有需要時逾時工作，以及在可行情況下鼓勵服務申請人共用巴士。

政府會繼續不時檢討復康巴士車隊的車輛數目、路線及營辦模式，以持續改善服務。此外，亦會與公共交通營辦商密切合作改善交通設施，以利便殘疾人士使用公共交通服務。

管制人員的答覆

(問題編號：0772)

總目： (186) 運輸署分目： (-) 沒有指定綱領： (5) 為殘疾人士提供的運輸服務和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 (楊何蓓茵)局長： 勞工及福利局局長問題 (議員問題編號：45)：

就 2014-15 年度需要特別留意的事項中提及把長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃(優惠計劃)擴展至 12 歲以下合資格殘疾人士及分階段擴展至專線小巴，當局可否告知本會：計劃實施至今，平均每日的受惠人次及向各交通營辦商提供的補貼額，並分別按交通工具種類及星期一至星期日列出平均每日的受惠人次和補貼額；預計未來 3 個財政年度票價津貼的開支？

提問人：馮檢基議員答覆：

優惠計劃分多個階段推行：第一階段由 2012 年 6 月 28 日展開，涵蓋港鐵服務；第二階段由 2012 年 8 月 5 日開始，擴展至 4 間專營巴士營辦商(即九巴、新巴、城巴及龍運巴士)的服務；而第三階段則由 2013 年 3 月 3 日展開，再擴展至渡輪及新大嶼山巴士的服務。截至 2014 年 1 月底，長者和合資格殘疾人士享用優惠計劃的平均每日乘客人次如下：

公共交通營辦商	平均每日乘客人次 (截至 2014 年 1 月底 ^(註 1))	
	長者 ^(註 2)	合資格殘疾人士 ^(註 3)
香港鐵路有限公司	224 400	35 600
專營巴士營辦商	384 700	47 900
渡輪營辦商	5 300	500

^(註 1) 我們沒有備存一周各日的分項數字。^(註 2) 65 歲或以上的長者。^(註 3) 年齡介乎 12 至 64 歲殘疾程度達 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。

截至 2014 年 3 月 19 日，我們向有關公共交通營辦商發還因推行優惠計劃而少收的車／船費收入如下：

公共交通營辦商	截至 2014 年 3 月 19 日發還的款額 千元
香港鐵路有限公司	234,372
專營巴士營辦商	479,235
渡輪營辦商	17,161

在 2014-15 年度，政府向有關公共交通營辦商發還因推行優惠計劃而少收的車／船費收入的預算金額為 594,187,000 元。就享用優惠計劃的受惠人士，預計在 2014 年的平均每日乘客人次為 790 000，以上數字已計及在 2014 年 5 月／6 月期間把優惠計劃擴展至 12 歲以下合資格的殘疾兒童。

我們計劃由 2015 年第一季起，將優惠計劃分階段擴展至專線小巴。稍後，我們會因應實際分階段實施優惠計劃的安排，估算 2015-16 及 2016-17 年度向公共交通營辦商發還少收的車／船費收入款額。

管制人員的答覆

(問題編號：2805)

總目： (186) 運輸署分目： (-) 沒有指定綱領： (5) 為殘疾人士提供的運輸服務和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 (楊何蓓茵)局長： 勞工及福利局局長

問題 (議員問題編號：29)：

請問在 2013-14 年度，政府向各公共交通營辦商發還因推行公共交通票價優惠計劃少收的車／船費收入的款額為何？

提問人：潘兆平議員答覆：

長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃(優惠計劃)分多個階段推行：第一階段由 2012 年 6 月 28 日展開，涵蓋港鐵服務；第二階段由 2012 年 8 月 5 日開始，擴展至 4 間專營巴士營辦商(即九巴、新巴、城巴及龍運巴士)的服務；而第三階段則由 2013 年 3 月 3 日展開，再擴展至渡輪及新大嶼山巴士的服務。

2013-14 年度向有關公共交通營辦商發還因推行優惠計劃少收的車／船費收入的預算如下：

公共交通營辦商	2013-14 年度 (修訂預算) 千元
香港鐵路有限公司	147,961
專營巴士營辦商	340,166
渡輪營辦商	18,010

管制人員的答覆

(問題編號：1158)

總目： (186) 運輸署分目： (-) 沒有指定綱領： (5) 為殘疾人士提供的運輸服務和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 (楊何蓓茵)局長： 勞工及福利局局長問題 (議員問題編號：90)：

在 2014-15 年度需要特別留意的事項上，當局將繼續監察長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃(優惠計劃)的運作。就此，請提供以下資料：

- (1) 由計劃推出至今，使用公共交通票價優惠計劃乘坐涵蓋的渡輪航線的長者及殘疾人士的總數各有多少，平均每天有多少的人次；
- (2) 請以涵蓋的渡輪航線為分項，列出計劃至今各路線的受惠的長者及殘疾人士數目；
- (3) 由計劃推出至今，當局繳付予各間渡輪營辦商的補貼金額共有多少；
- (4) 當局有否考慮將有關的優惠擴展至運輸署批准的街渡渡輪服務，以方便偏遠地區的長者及殘疾人士，以及吸引有關人士到戶外活動？

提問人：鄧家彪議員答覆：

有關資料如下：

- (1)及(2) 現時，共有超過 102 萬名長者^(註1)和 13 萬名合資格殘疾人士^(註2)可受惠於優惠計劃。在 2013 年 3 月 3 日，優惠計劃擴展至渡輪服務。截至 2014 年 1 月底，使用優惠計劃乘坐渡輪的長者和合資格殘疾人士平均每日分別有 5 300 人次和 500 人次。
- (3) 自優惠計劃由 2013 年 3 月 3 日在渡輪服務推行，截至 2014 年 3 月 19 日，政府向渡輪營辦商發還少收的船費收入約為 1,700 萬元。
- (4) 大部分街渡渡輪服務會因應臨時或康樂活動的需求以非常靈活的方式營運，其服務班次、收費和營運時間均不受政府規管。由於政府以實報實銷的方式向有關公共交通營辦商發還少收的車／船費收入，因此不宜將優惠計劃擴展至街渡渡輪服務。

^(註1) 65 歲或以上的長者。

^(註2) 年齡介乎 12 至 64 歲殘疾程度達 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。

管制人員的答覆

(問題編號：1046)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (5) 為殘疾人士提供的運輸服務和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 (楊何蓓茵)

局長： 勞工及福利局局長

問題 (議員問題編號：173)：

在 2014-15 年度需要特別留意的事項上，當局將繼續監察長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃(優惠計劃)的運作。就此，請提供以下資料：

- (1) 由計劃推出至今兩個年度(2012-13、2013-14)，使用公共交通票價優惠計劃乘坐港鐵的長者及殘疾人士的總數各有多少，平均每天有多少的人次；
- (2) 由計劃推出至今兩個年度(2012-13、2013-14)，當局繳付予港鐵的補貼金額共有多少？

提問人：王國興議員

答覆：

有關資料如下：

- (1) 現時，共有超過 102 萬名長者^(註1)和 13 萬名合資格殘疾人士^(註2)可受惠於優惠計劃。在 2012 及 2013 年，使用優惠計劃乘坐港鐵的長者和合資格殘疾人士平均每日分別共有 242 700 人次和 263 200 人次。
- (2) 自優惠計劃由 2012 年 6 月 28 日在港鐵推行，截至 2014 年 3 月 19 日，政府在 2012-13 和 2013-14 年度向香港鐵路有限公司發還少收的車費收入分別約為 8,600 萬元和 1.48 億元。

^(註1) 65 歲或以上的長者。

^(註2) 年齡介乎 12 至 64 歲殘疾程度達 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。

管制人員的答覆

(問題編號：1047)

總目： (186) 運輸署分目： (-) 沒有指定綱領： (5) 為殘疾人士提供的運輸服務和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 (楊何蓓茵)局長： 勞工及福利局局長問題 (議員問題編號：174)：

在 2014-15 年度需要特別留意的事項上，當局將繼續監察長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃(優惠計劃)的運作。就此，請提供以下資料：

- (1) 由計劃推出至今兩個年度(2012-13、2013-14)，使用公共交通票價優惠計劃乘坐各間專營巴士公司的長者及殘疾人士的總數各有多少，平均每天有多少的人次；
- (2) 由計劃推出至今兩個年度(2012-13、2013-14)，當局繳付予各間專營巴士公司的補貼金額共有多少？

提問人：王國興議員答覆：

有關資料如下：

- (1) 現時，共有超過 102 萬名長者^(註1)和 13 萬名合資格殘疾人士^(註2)可受惠於優惠計劃。在 2012 及 2013 年，使用優惠計劃乘坐專營巴士的長者和合資格殘疾人士平均每日分別共有 396 300 人次和 439 000 人次。
- (2) 自優惠計劃由 2012 年 8 月 5 日在專營巴士服務推行，截至 2014 年 3 月 19 日，政府在 2012-13 和 2013-14 年度向有關專營巴士營辦商發還少收的車費收入分別約為 1.39 億元和 3.4 億元。

^(註1) 65 歲或以上的長者。

^(註2) 年齡介乎 12 至 64 歲殘疾程度達 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。

管制人員的答覆

(問題編號：1073)

總目： (186) 運輸署分目： (-) 沒有指定綱領： (5) 為殘疾人士提供的運輸服務和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 (楊何蓓茵)局長： 勞工及福利局局長問題 (議員問題編號：55)：

就當局於 2013-14 年度實施的「長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」(優惠計劃)，請提供以下資料：

(1) 長者使用優惠計劃分別乘坐港鐵、巴士及渡輪，於平日及假日的使用次數、涉及的金額；

		巴士	港鐵	渡輪
平日	使用次數			
	涉及金額			
	政府開支			
假日	使用次數			
	涉及金額			
	政府開支			

(2) 殘疾人士使用優惠計劃分別乘坐港鐵、巴士及渡輪，於平日及假日的使用次數、涉及的金額；

		巴士	港鐵	渡輪
平日	使用次數			
	涉及金額			
	政府開支			
假日	使用次數			
	涉及金額			
	政府開支			

(3) 署方將優惠計劃擴展至 12 歲以下殘疾程度達 100%並正領取綜合社會保障援助或傷殘津貼的兒童，受惠人數為何，何時實行；

(4) 過去該計劃的 3 個階段，所需要支付給營辦商或八達通卡有限公司解決各種技術的開支為何、未來把優惠計劃擴展至專線小巴，該開支的預算為何？

提問人：黃國健議員

答覆：

(1)及(2) 在 2013-14 年度，長者^(註 1)及合資格殘疾人士^(註 2)使用優惠計劃乘坐專營巴士、港鐵及渡輪的次數，以及政府預算向有關公共交通營辦商發還因推行計劃而少收的車／船費收入分別載列如下：

(a) 2013 年的平均每日乘客人次^(註 3)

	專營巴士	港鐵	渡輪
長者	389 000	227 700	5 300
合資格殘疾人士	50 000	35 500	500

(b) 2013-14 年度發還少收的車／船費收入修訂預算

	專營巴士 千元	港鐵 千元	渡輪 千元
長者	244,512	120,628	16,353
合資格殘疾人士	95,654	27,333	1,657

- (3) 政府現正積極與有關公共交通營辦商及八達通卡有限公司合作，以期在 2014 年 5 月／6 月期間把優惠計劃擴展至 12 歲以下合資格的殘疾兒童^(註 4)；預計有關受惠人數約為 9 000 人。
- (4) 為推行優惠計劃而建立中央結算平台及提升相關系統的累積非經常開支(包括 2013-14 年度的修訂預算)為 736 萬元。

本港現有 150 多個專線小巴營辦商，當中涉及 480 多條路線及 3 000 多部車輛。這些營辦商不少屬小本經營，其財政狀況和會計安排各有不同。運輸署現正就 2015 年第一季開始分階段把優惠計劃擴展至專線小巴的計劃，與專線小巴業界和八達通卡有限公司研究及解決各種技術、操作、會計和核數問題，以及當中涉及的開支。

^(註 1) 65 歲或以上的長者。

^(註 2) 年齡介乎 12 至 64 歲殘疾程度達 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) 我們沒有備存一周各日的分項數字。

^(註 4) 12 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。

管制人員的答覆

(問題編號：2203)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (5) 為殘疾人士提供的運輸服務和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 (楊何蓓茵)

局長： 勞工及福利局局長

問題 (議員問題編號：45)：

在 2014-15 年度內，運輸署將會把長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃(優惠計劃)分階段擴展至專線小巴，請告知本會最快何時能落實，預計先行落實的專線小巴路線詳情及時間表。

提問人：易志明議員

答覆：

本港現有 150 多個專線小巴營辦商，當中涉及 480 多條路線及 3 000 多部車輛。這些營辦商不少屬小本經營，其財政狀況和會計安排各有不同。運輸署現正就 2015 年第一季開始分階段把優惠計劃擴展至專線小巴的計劃，與專線小巴業界和八達通卡有限公司研究及解決各種技術、操作、會計和核數問題。此外，運輸署亦須與個別營辦商商討及協定各項細節安排。擴展第一階段所涵蓋的專線小巴營辦商／路線實際數目，須待清晰了解專線小巴營辦商技術上的準備情況後才可落實。

管制人員的答覆

(問題編號：6373)

總目： (186) 運輸署分目： (-) 沒有指定綱領： (5) 為殘疾人士提供的運輸服務和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 (楊何蓓茵)局長： 勞工及福利局局長問題 (議員問題編號：157)：

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：

1. 表列出優惠計劃生效至今，與過往 3 年同期的各參與優惠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 3 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. 各參與優惠計劃的公共交通營辦商截至迄今因實施優惠計劃而少收的票價差額；
4. 各參與優惠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：張超雄議員答覆：

有關資料如下：

1. 過去 3 年，長者和殘疾人士使用港鐵^(註 1)、專營巴士及渡輪服務的平均每日乘客人次如下：

公共交通營辦商	曆年	平均每日乘客人次 ^(註 2)	
		長者 ^(註 3)	殘疾人士 ^(註 4)
香港鐵路有限公司 (港鐵公司)	2011	222 000	35 500
	2012	252 000	42 000
	2013	288 000	48 000
專營巴士營辦商	2011	364 000	沒有資料
	2012	407 000	41 800
	2013	479 000	51 400
渡輪營辦商	2011	9 900	沒有資料
	2012	7 800	沒有資料
	2013	8 000	500

- 2 在 2012-13 年度，優惠計劃分多個階段推行。第一階段由 2012 年 6 月 28 日展開，涵蓋港鐵服務(不包括機場快線、往返羅湖、落馬洲及馬場站的東鐵線服務，以及東鐵線頭等服務)；第二階段由 2012 年 8 月 5 日開始，擴展至九巴、新巴、城巴及龍運巴士的服務(不包括機場巴士「A」線及馬場路線)；而第三階段則由 2013 年 3 月 3 日展開，再擴展至渡輪及新大嶼山巴士的服務(不包括機場巴士「A」線及以預約和團體租用形式提供的路線)。優惠計劃不適用於實際票價為 2 元或以下的車程或船程。自優惠計劃各階段實施以來，長者^(註 5)和合資格殘疾人士^(註 6)使用計劃涵蓋的服務範疇的平均每日乘客人次如下：

公共交通營辦商	平均每日乘客人次 (截至 2014 年 1 月底)	
	長者	合資格殘疾人士
港鐵公司	224 400	35 600
專營巴士營辦商	384 700	47 900
渡輪營辦商	5 300	500

3. 由推出優惠計劃至 2014 年 3 月 19 日為止，我們向有關公共交通營辦商發還因推行優惠計劃少收的車／船費收入的款額如下：

公共交通營辦商	截至 2014 年 3 月 19 日 發還的款額 千元
港鐵公司	234,372
專營巴士營辦商	479,235
渡輪營辦商	17,161

4. 有關公共交通營辦商表示沒有使用優惠計劃每人次的平均成本及邊際成本數據。

^(註 1) 港鐵服務包括所有重型鐵路(不包括往返羅湖及落馬洲的服務和機場快線)、輕鐵服務及港鐵巴士。

^(註 2) 有關數字為長者和殘疾人士使用八達通付款的乘客人次。至於使用單程車票或以現金付款的乘客人次，有關的公共交通營辦商沒有不同乘客類別的分項數字。

^(註 3) 除城巴(港島及過海路線專營權)為 60 歲或以上長者提供票價優惠外，港鐵公司、大部分渡輪營辦商及所有其他專營巴士營辦商均向 65 歲或以上長者提供票價優惠。

^(註 4) 在 2012 年 8 月 5 日及 2013 年 3 月 3 日把優惠計劃分別擴展至專營巴士及渡輪前，專營巴士及渡輪營辦商沒有備存殘疾人士乘客人次的數字。

^(註 5) 65 歲或以上的長者。

^(註 6) 年齡介乎 12 至 64 歲殘疾程度達 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。

管制人員的答覆

(問題編號：4092)

總目： (186) 運輸署分目： (-) 沒有指定綱領： (5) 為殘疾人士提供的運輸服務和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 (楊何蓓茵)局長： 勞工及福利局局長問題 (議員問題編號：249)：

1. 過去 3 年，每年全港復康巴士的總數目，及其車齡的分布為何(5 年或以下、6 至 10 年、11 至 15 年、16 至 20 年、21 至 25 年、26 年或以上)；
2. 過去 3 年，每年全港復康巴士司機的總數目；
3. 過去 3 年，復康巴士每日平均的空置數目及百分比分別為何；
4. 過去 3 年，復康巴士司機的流失數目為何；
5. 當局有何對策解決復康巴士司機的流失的問題；
6. 有否考慮擴大復康巴士固定路線服務的服務提供者至其他復康機構，若會，詳情為何，若否，原因為何？

提問人：張國柱議員答覆：

1. 過去 3 年由香港復康會營運的復康巴士總數按車齡分布表列如下：

車齡 (截至 12 月底)	年份		
	2011 年	2012 年	2013 年
5 年或以下	82	92	98
6 至 10 年	27	31	31
11 至 12 年	10	0	0
總計	119	123	129

2. 在過去 3 年(2011 至 2013 年每年的 12 月底)，香港復康會的復康巴士司機總人數分別為 127、132 及 127 名。
3. 在過去 3 年(2011 至 2013 年)，未能提供服務的復康巴士(原因包括進行例行維修及保養、電話預約服務取消、司機休假日及天氣惡劣等)每日平均數目及其所佔百分比分別為 24.6 輛(20.6%)、23.2 輛(18.9%)及 25.1 輛(19.5%)。

4. 在 2011 至 2013 年，共有 13 名和 68 名復康巴士司機分別退休及辭職。
5. 為了紓緩司機流失對復康巴士服務的影響，香港復康會已實施多項管理措施，如聘請兼職司機、安排全職司機在有需要時逾時工作，以及在可行情況下鼓勵服務申請人共用巴士。為善用復康巴士車隊，以及為更多有需要的殘疾人士提供服務，香港復康會會繼續實施以上管理措施。

此外，政府會在 2014-15 年度向復康巴士批出一筆為數 420 萬元的額外經常撥款，用以支付年內新添置的 6 輛復康巴士的經常開支，以及額外聘用 9 名復康巴士司機和 2 名管理人員，以進一步加強復康巴士的服務和管理。

政府會繼續不時檢討復康巴士車隊的車輛數目、路線及營辦模式，以持續改善服務。此外，亦會與公共交通營辦商密切合作改善交通設施，以利便殘疾人士使用公共交通服務。

6. 香港復康會一直有為其他復康機構提供復康巴士固定路線服務，例如麥理浩復康院和大口環根德公爵夫人兒童醫院等。復康機構的服務使用者亦可使用該等機構旗下巴士提供的交通服務。

管制人員的答覆

(問題編號：4093)

總目： (186) 運輸署分目： (-) 沒有指定綱領： (5) 為殘疾人士提供的運輸服務和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 (楊何蓓茵)局長： 勞工及福利局局長問題 (議員問題編號：250)：

1. 當局在 2013 年預算增加了 6 輛復康巴士，卻預計在 2015 年年初送達，白白花了兩年時間，苦待了服務使用者，當局有何改善措施減短復康巴士的採購及改裝時間；及預計每日每輛巴士增加的服務人次為何；
2. 在 2013 年，當局的資料顯示輪候復康巴士固定路線服務的人數為 60 人，以上輪候數目的計算方式為何；
3. 有殘疾人士表示，經常預約不了復康巴士，請問當局會否深入研究解決方案，若會，詳情為何，若否，原因為何？

提問人：張國柱議員答覆：

1. 復康巴士為不便使用一般公共交通工具的殘疾人士提供點到點的交通服務。復康巴士的固定路線服務用於接載殘疾人士上班、上學和前往接受康復治療，而電話預約服務則方便殘疾人士前往就診和參與其他社交活動。

政府在 2013-14 年度添置的 6 輛復康巴士已在 2014 年 2 月起全面投入服務，我們預計每輛新添置的復康巴士能為固定路線及電話預約服務平均每日分別增加 11.5 及 6.7 載客次。

此外，政府計劃在 2014-15 年度添置 6 輛復康巴士，預期可在 2015 年年初全面投入服務。其中 3 輛復康巴士會用以提供固定路線服務，而另外 3 輛則用以提供電話預約服務。在非繁忙時段，原用以提供固定路線服務的復康巴士，會彈性調配作提供電話預約服務之用。

2. 固定路線服務的輪候人數是根據過往的乘客需求，以及服務將獲編配的額外資源作出推算。
3. 政府除了會在 2014-15 年度添置 6 輛復康巴士外，亦會向復康巴士批出一筆為數 420 萬元的額外經常撥款，用以支付 6 輛新添置的復康巴士的經常開支，以及額外聘用 9 名復康巴士司機和 2 名管理人員，以進一步加強復康巴士的服務和管理。假設固定路線服務及電話預約服務的需求在現水平維持不變，在 2014-15 年度新添置的復康巴士應可照顧到目前固定路線服務輪候名單上所有申請人，而未能通過電話預約服務成功預約的個案則可減少 35%。

為善用復康巴士車隊，以及為更多有需要的殘疾人士提供服務，有關方面會繼續實施其他管理措施，如聘請兼職司機、安排全職司機在有需要時逾時工作，以及在可行情況下鼓勵服務申請人共用巴士。

政府會繼續不時檢討復康巴士車隊的車輛數目、路線及營辦模式，以持續改善服務。此外，亦會與公共交通營辦商密切合作改善交通設施，以利便殘疾人士使用公共交通服務。

管制人員的答覆

(問題編號：5718)

總目： (186) 運輸署分目： (-) 沒有指定綱領： (5) 為殘疾人士提供的運輸服務和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 (楊何蓓茵)局長： 勞工及福利局局長問題 (議員問題編號：330)：

過去 5 年(2009-10 至 2013-14 年度)，復康巴士的數目、復康巴士服務的輪候人數及輪候時間分別為何(請填寫以下表格)？

年度	復康巴士數目		截至每個財政年度 3 月底 固定路線服務的 輪候申請人數目	固定路線服務的 平均輪候時間 電話預約服務
	固定路線 服務	電話預約 服務		
2009-10				
2010-11				
2011-12				
2012-13				
2013-14 (截至 2014 年 1 月)				

提問人：張國柱議員答覆：

現時共有 135 輛復康巴士，為不便使用一般公共交通工具的殘疾人士提供點到點的交通服務。復康巴士的固定路線服務用於接載殘疾人士上班、上學和前往接受康復治療，而電話預約服務則方便殘疾人士前往就診和參與其他社交活動。

過去 5 個財政年度復康巴士服務的詳情如下：

年度	復康巴士數目(註)		截至每個財政年度 3 月底固定路線服務 的輪候申請人數目	固定路線服務的 平均輪候時間
	固定路線 服務	電話預約 服務		
2009-10	74	32	41	約 2 個月
2010-11	77	33	42	約 2 個月
2011-12	80	34	42	約 2 個月
2012-13	84	36	31	約 2 個月
2013-14 (截至 2014 年 2 月)	87	39	34	約 2 個月

註：不包括維修備用的復康巴士。

電話預約服務以先到先得方式運作，有意使用服務者須事先預約，但預早多久提出預約申請則並無規定。由於電話預約服務的需求每日差別很大，故難以準確估計須預早多少天提出申請才可獲得服務。

管制人員的答覆

(問題編號：6658)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (5) 為殘疾人士提供的運輸服務和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 (楊何蓓茵)

局長： 勞工及福利局局長

問題 (議員問題編號：387)：

在 2012-13 及 2013-14 年度，有多少宗復康巴士電話預約服務的要求遭拒絕？有何改善措施及預算成效如何？

提問人：梁國雄議員

答覆：

復康巴士為不便使用一般公共交通工具的殘疾人士提供點到點的交通服務。復康巴士的固定路線服務用於接載殘疾人士上班、上學和前往接受康復治療，而電話預約服務則方便殘疾人士前往就診和參與其他社交活動。

在 2012-13 年度及 2013-14 年度(截至 2014 年 1 月)，未能通過電話預約服務成功預約個案分別有 14 198 宗及 11 238 宗。

在 2014-15 年度，政府計劃採購 6 輛復康巴士，其中 3 輛新採購的復康巴士會用以提供固定路線服務，其餘 3 輛則會用以提供電話預約服務。在非繁忙時段，原用以提供固定路線服務的復康巴士，會彈性調配作提供電話預約服務之用。政府會在 2014-15 年度向復康巴士批出一筆為數 420 萬元的額外經常撥款，用以支付 6 輛新添置的復康巴士的經常開支，以及額外聘用 9 名復康巴士司機和 2 名管理人員，以進一步加強復康巴士的服務和管理。假設電話預約服務的需求在現水平維持不變，預計現時未能通過電話預約服務成功預約的個案將會減少約 35%。

為善用復康巴士車隊，以及為更多有需要的殘疾人士提供服務，有關方面會繼續實施其他管理措施，如聘請兼職司機、安排全職司機在有需要時逾時工作，以及在可行情況下鼓勵服務申請人共用巴士。

政府會繼續不時檢討復康巴士車隊的車輛數目、路線及營辦模式，以持續改善服務。此外，亦會與公共交通營辦商密切合作改善交通設施，以利便殘疾人士使用公共交通服務。

管制人員的答覆

(問題編號：6659)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (5) 為殘疾人士提供的運輸服務和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 (楊何蓓茵)

局長： 勞工及福利局局長

問題 (議員問題編號：268)：

2014-15 財政年度添購多少部復康巴士新車以及更換多少部復康巴士舊車；請問殘疾人士及長者輪候復康巴士，各需要多少時間？目前有關添購將會改善多少輪候時間？同時，請告知復康巴士在 2013-14 財政年度的乘客人數及服務使用比率。

提問人：梁國雄議員

答覆：

現時共有 135 輛復康巴士，為不便使用一般公共交通工具的殘疾人士(包括殘疾長者)，提供點到點的交通服務。復康巴士的固定路線服務用於接載殘疾人士上班、上學和前往接受康復治療，而電話預約服務則方便殘疾人士前往就診和參與其他社交活動。

在 2014-15 年度，政府計劃採購 6 輛和更換 7 輛復康巴士，其中 3 輛新採購的復康巴士會用以提供固定路線服務，其餘 3 輛則會用以提供電話預約服務。在非繁忙時段，原用以提供固定路線服務的復康巴士，會彈性調配作提供電話預約服務之用。

在 2013-14 年度(截至 2014 年 1 月)，固定路線服務的平均輪候時間約為兩個月。假設固定路線服務的需求在現水平維持不變，3 輛新添置的復康巴士將可照顧到目前固定路線服務輪候名單上所有申請人。

電話預約服務以先到先得方式運作，有意使用服務者須事先預約，但預早多久提出預約申請則並無規定。由於電話預約服務的需求每日差別很大，故難以準確估計須預早多少天提出申請才可獲得服務。

政府會在 2014-15 年度向復康巴士批出一筆為數 420 萬元的額外經常撥款，用以支付 6 輛新添置的復康巴士的經常開支，以及額外聘用 9 名復康巴士司機和 2 名管理人員，以進一步加強復康巴士的服務和管理。假設電話預約服務的需求在現水平維持不變，預計未能通過電話預約服務成功預約的個案可減少約 35%。

在 2013-14 年度(截至 2014 年 1 月)，固定路線服務和電話預約服務的總載客人次分別為 292 262 及 363 339。

管制人員的答覆

(問題編號：5148)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (5) 為殘疾人士提供的運輸服務和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 (楊何蓓茵)

局長： 勞工及福利局局長

問題 (議員問題編號：53)：

運輸署計劃在 2014-15 年度把長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃(「優惠計劃」)擴展至 12 歲以下殘疾程度達 100%並正領取綜合社會保障援助或傷殘津貼的兒童，以及把優惠計劃分階段擴展至專線小巴。就此，政府當局可否告知本會，以上工作的具體安排、時間表和開支預算分別為何？

提問人：田北俊議員

答覆：

政府現正積極與有關公共交通營辦商及八達通卡有限公司合作，以期在 2014 年 5 月／6 月期間把優惠計劃擴展至 12 歲以下合資格的殘疾兒童^(註)。

本港現有 150 多個專線小巴營辦商，當中涉及 480 多條路線及 3 000 多部車輛。這些營辦商不少屬小本經營，其財政狀況和會計安排各有不同。運輸署現正就 2015 年第一季開始分階段把優惠計劃擴展至專線小巴的計劃，與專線小巴業界和八達通卡有限公司研究及解決各種技術、操作、會計和核數問題。此外，運輸署亦須與個別營辦商商討及協定各項細節安排。擴展各階段所涵蓋的專線小巴營辦商／路線實際數目，須待清晰了解專線小巴營辦商技術上的準備情況後才可落實。

^(註) 12 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。

管制人員的答覆

(問題編號： 0393)

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 (楊何蓓茵)局長： 財經事務及庫務局局長此問題出自： 開支預算 卷第頁問題 (議員問題編號：36)：

就自訂車牌計劃，請回答以下資料：

1. 自訂車牌計劃推行以來，截至現時為止，每年平均有多少個自訂車牌獲成功拍賣？平均拍賣價是多少？每年度最高的拍賣價是多少，並請分別列出？
2. 自計劃推行以來，每年有多少個自訂車牌號碼以底價成功拍賣？請按年分別列出。
3. 計劃推出以來，每年為庫房帶來多少收益？請按年分別列出。

提問人： 陳鑑林議員答覆：

自訂車輛登記號碼計劃首次拍賣於 2006 年 9 月舉行以來，截至 2014 年 2 月，按年經拍賣分配的號碼數目、以底價經拍賣分配的號碼數目、號碼的平均拍賣價、號碼的最高拍賣價，以及拍賣自訂車輛登記號碼的收益表列如下：

年份	經拍賣分配的號碼數目 (個)	以底價經拍賣分配的號碼數目 (個)	號碼的平均拍賣價 (元)	號碼的最高拍賣價 (萬元)	拍賣自訂車輛登記號碼的收益 (萬元)
2006 (自 9 月)	657	215	38,979	140	2,560.9
2007	2 127	1 026	22,863	70	4,862.9
2008	2 458	1 641	15,305	140	3,761.9
2009	2 825	1 891	14,255	120	4,027.0
2010	2 827	1 864	12,255	52	3,464.4
2011	2 665	1 871	11,111	80	2,961.0
2012	2 877	2 065	10,857	125	3,123.6
2013	2 086	1 567	10,591	44	2,209.2
2014 (至2月)	237	176	17,148	152	406.4

管制人員的答覆

(問題編號 : S0126)

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 (楊何蓓茵)

局長 : 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號 :):

新渡輪於紅磡碼頭之渡輪服務因乘客人數低於預期而擬定加價，令當區依賴渡輪服務之居民構成壓力。對此我們有以下問題質詢當局：

政府會否有政策幫助及刺激渡輪服務客源？

提問人 : 梁美芬議員

答覆 :

港內渡輪服務在公共運輸系統中擔當輔助的角色。政府一直透過不同方式協助提高這些渡輪服務的乘客量，包括規劃和提供往返渡輪碼頭的公共交通服務；能方便從鄰近地方前去渡輪碼頭的行人路和行人天橋；以及盡可能於渡輪碼頭外設立的公共運輸交匯處／巴士站／專線小巴站／的士站以方便渡輪乘客轉乘其他交通工具。所有主要港內渡輪服務亦都已納入長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃內。

此外，政府一直採取多項措施減輕這些渡輪服務的營運成本，包括接手負責碼頭的維修工作、豁免燃油稅，以及按照長者票價優惠計劃發還碼頭租金和豁免船隻牌照費。另外，亦容許渡輪服務營辦商分租碼頭店舖，增加非票務收入以補貼渡輪營運。

管制人員的答覆

(問題編號：S0127)

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 (楊何蓓茵)局長： 運輸及房屋局局長問題 (議員問題編號：):

新渡輪於紅磡碼頭之渡輪服務因乘客人數低於預期而擬定加價，令當區依賴渡輪服務之居民構成壓力。對此我們有以下問題質詢當局：

離島居民使用渡輪服務享有津貼，當局會否考慮提供此優惠給予需依賴渡輪服務之市區居民？

提問人：梁美芬議員答覆：

按照政府既定政策，公共交通服務應由私營機構經營，該等機構應依循審慎商業原則，使其營運具備效益。由於渡輪服務乘客量長期偏低而營運成本不斷上升，政府一直實施多項措施減輕渡輪服務營運成本，包括接手負責碼頭的維修工作、豁免燃油稅，以及按照長者票價優惠計劃發還碼頭租金和豁免船隻牌照費。另外，亦容許渡輪服務營辦商分租碼頭店鋪，增加非票務收入以補貼渡輪營運。這些措施適用於所有渡輪服務。

於 2010 年，政府申請並獲立法會財務委員會批准了一筆為數 114,963,000 元的撥款，為 6 條主要離島渡輪航線¹ 的營辦商在 2011 年年中至 2014 年年中的 3 年牌照期內提供特別協助措施²。在 2013 年年初對特別協助措施進行中期檢討後，立法會財務委員會在 2013 年 7 月批准另一筆為數 190,359,000 元的撥款，以在 2014 年年中至 2017 年年中的下一個 3 年牌照期內³，維持這些特別協助措施。

為上述 6 條主要航線提供特別協助，原因是渡輪基本上是那些離島對外的唯一交通工具⁴，服務不可或缺，亦無合適的替代交通服務。特別協助措施的目的，是透過提高這些渡輪服務的長遠財務可行性及維持票價穩定，以確保這些必要的渡輪服務得以維持。

¹ 該 6 條主要離島渡輪航線分別為「中環－長洲」航線、「坪洲－梅窩－芝麻灣－長洲」橫水渡航線、「中環－梅窩」航線、「中環－坪洲」航線、「中環－榕樹灣」航線和「中環－索罟灣」航線。

² 特別協助措施包括：(a)向有關渡輪服務營辦商發還船隻檢驗年費和私人繫泊設備收費；(b)發還碼頭電費、水費及清潔費；(c)扣除根據既定安排發還碼頭租金和豁免船隻牌照費的款額後，發還因提供長者票價優惠而少收的收入；(d)發還船隻維修保養開支；(e)發還因提供小童票價優惠而少收的收入；(f)發還船隻保險費；以及(g)推出「離島遊」計劃。

³ 6 條主要離島渡輪航線的牌照已獲延續 3 年。「中環－梅窩」航線獲延續的牌照由 2014 年 4 月 1 日起生效，至 2017 年 3 月 31 日止；其餘 5 條航線獲延續的牌照則會由 2014 年 7 月 1 日起生效，至 2017 年 6 月 30 日止。

⁴ 有對外陸路網路連接的離島只得大嶼山，但其跨區陸路公共交通服務有限。

至於港內渡輪服務(例如於紅磡碼頭營運的渡輪服務)方面，由於已有過海的港鐵和專營巴士服務等替代交通服務，政府沒有計劃擴展提供特別協助措施的涵蓋範圍以包括這些服務。

管制人員的答覆

(問題編號 : S0128)

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 (楊何蓓茵)

局長 : 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號 :) :

渡輪服務乃香港海港一部分，是香港人的集體回憶，最重要的是發展渡輪服務對疏導陸上交通及環保皆有助益，希望當局能從整體檢討渡輪政策。請問當局會否重新檢討渡輪政策？

提問人 : 梁美芬議員

答覆 :

今年稍後，當我們完成 2020 年以後的鐵路發展策略後，會因應各項大型交通基建的規劃和落實情況，籌備有關公共交通策略的研究，以更新我們的公共運輸策略，滿足市民出行的需要。

管制人員的答覆

(問題編號 : S0180)

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 (楊何蓓茵)

局長 : 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號 :) :

當局會否參考外國例子，透過政府網站或運輸署現有流動程式，把停車場「即時使用情況」發放予公眾，方便市民，更有助增加停車場使用？另外，建議政府改建及開放部分「低使用率」的停車場為多用途場地，善用有限土地資源。若有計劃及其他措施，詳情為何？若否，原因為何？

提問人 : 莫乃光議員

答覆 :

由於現時各政府多層停車場即使在繁忙時間亦未有泊滿車輛，擬使用該等停車場的駕駛人士應不難覓得停車位停泊車輛。我們會繼續密切監察政府多層停車場的使用情況，並研究透過適當渠道提供停車場資訊的可行性，以方便市民。

為更善用土地資源，政府不時檢討各種土地類別，包括現時用作多層停車場的政府、機構或社區用地的用途。如有需要，政府會考慮將有關用地改作其他適合的用途。

管制人員的答覆

(問題編號 : S0166)

總目 : (186) 運輸署

分目 : (-) 沒有指定

綱領 : (5) 為殘疾人士提供的運輸服務和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 (楊何蓓茵)

局長 : 勞工及福利局局長

問題 (議員問題編號 :):

根據問題 LWB(WW)0284 的回覆，當局指大部分街渡渡輪服務會因應臨時或康樂活動的需求以非常靈活的方式營運，其服務班次、收費和營運時間均不受政府規管。但事實我們要求的是街渡恆常的航班，這些航班及路線是經運輸署批准的。為何政府不考慮這些受規管的街渡也可以有涵蓋在交通優惠之內？

提問人 : 鄧家彪議員

答覆:

為方便乘客查閱街渡渡輪服務的資訊，運輸署在其網站載列有關服務營辦商提供的服務收費和營運時間表。然而，街渡渡輪服務會因應臨時或康樂活動的需求以非常靈活的方式營運，其服務班次、收費和營運時間均不受政府規管，營辦商可因應營運上的考慮自行調整其服務班次、收費和營運時間。政府以實報實銷的方式向有關公共交通營辦商發還少收的車／船費收入，故不宜將優惠計劃擴展至街渡渡輪服務。