

索引

財務委員會

審核二零二一至二二年度開支預算提出的初步問題和補充問題的答覆

答覆編號	問題編號	委員姓名	總目	綱領
THB(T)120	1930	陳克勤議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)121	1931	陳克勤議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)122	1932	陳克勤議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)123	1967	陳克勤議員	186	(1) 規劃及發展事宜 (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB(T)124	1979	陳克勤議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)125	1984	陳克勤議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)126	3056	陳克勤議員	186	(4) 運輸服務管理
THB(T)127	0261	陳恒鑽議員	186	(6) 公共交通費用補貼計劃
THB(T)128	0263	陳恒鑽議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)129	0264	陳恒鑽議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)130	0265	陳恒鑽議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)131	0266	陳恒鑽議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)132	0267	陳恒鑽議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)133	0268	陳恒鑽議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)134	0271	陳恒鑽議員	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB(T)135	0272	陳恒鑽議員	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB(T)136	0273	陳恒鑽議員	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB(T)137	0274	陳恒鑽議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)138	0275	陳恒鑽議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)139	0276	陳恒鑽議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)140	0277	陳恒鑽議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)141	0281	陳恒鑽議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)142	0282	陳恒鑽議員	186	(4) 運輸服務管理
THB(T)143	0918	陳恒鑽議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)144	1249	陳健波議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)145	0791	鄭松泰議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)146	0792	鄭松泰議員	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB(T)147	0793	鄭松泰議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)148	0794	鄭松泰議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)149	0795	鄭松泰議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)150	0796	鄭松泰議員	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)151	0797	鄭松泰議員	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB(T)152	2912	鄭松泰議員	186	(4) 運輸服務管理
THB(T)153	2917	鄭松泰議員	186	(4) 運輸服務管理
THB(T)154	1671	周浩鼎議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)155	1674	周浩鼎議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)156	3194	何君堯議員	186	(6) 公共交通費用補貼計劃
THB(T)157	2625	郭偉強議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)158	1338	林健鋒議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)159	2047	劉業強議員	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB(T)160	2048	劉業強議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)161	2049	劉業強議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)162	2050	劉業強議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)163	2295	劉業強議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)164	1569	劉國勳議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)165	2294	劉國勳議員	186	(4) 運輸服務管理
THB(T)166	3270	劉國勳議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)167	1608	梁志祥議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)168	2549	梁美芬議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)169	2551	梁美芬議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)170	0127	盧偉國議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)171	2034	陸頌雄議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)172	2035	陸頌雄議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)173	2037	陸頌雄議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)174	2038	陸頌雄議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)175	2039	陸頌雄議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)176	2631	陸頌雄議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)177	2636	陸頌雄議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)178	3256	陸頌雄議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)179	1146	柯創盛議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)180	2435	柯創盛議員	186	(1) 規劃及發展事宜 (3) 區域交通及運輸服務
THB(T)181	2436	柯創盛議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)182	3080	柯創盛議員	186	(6) 公共交通費用補貼計劃
THB(T)183	3106	柯創盛議員	186	(1) 規劃及發展事宜 (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB(T)184	1046	潘兆平議員	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)185	1047	潘兆平議員	186	(1) 規劃及發展事宜

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

答覆編號	問題編號	委員姓名	總目	綱領
THB(T)222	0633	易志明議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)223	1448	易志明議員	186	(1) 規劃及發展事宜 (3) 區域交通及運輸服務
THB(T)224	3119	姚思榮議員	186	(3) 區域交通及運輸服務
LWB(WW)249	0262	陳恒鑾議員	186	(5) 為殘疾人士提供的運輸服務和政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃
LWB(WW)250	2233	張國鈞議員	186	(5) 為殘疾人士提供的運輸服務和政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃
LWB(WW)251	2396	柯創盛議員	186	(5) 為殘疾人士提供的運輸服務和政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃
LWB(WW)252	3007	潘兆平議員	186	(5) 為殘疾人士提供的運輸服務和政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃
LWB(WW)253	0614	易志明議員	186	(5) 為殘疾人士提供的運輸服務和政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃
LWB(WW)254	0615	易志明議員	186	(5) 為殘疾人士提供的運輸服務和政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃
SV-THB(T)002	SV004	張宇人議員	186	(1) 規劃及發展事宜

管制人員的答覆

(問題編號：1930)

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

問題：

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

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

提問人：陳克勤議員 (立法會內部參考編號：29)

答覆：

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

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

管制人員的答覆

(問題編號：1931)

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

問題：

就專營巴士加裝安全裝置的資助計劃事宜，當局可否告知本會：

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

提問人：陳克勤議員 (立法會內部參考編號：30)

答覆：

為進一步提升專營巴士服務的安全，由2018年7月起，所有新訂購雙層巴士均會在所有乘客座椅配備安全帶，並會配備可加強車輛穩定性和減低翻側風險的電子穩定控制系統，以及車速限制減速器(即具有減速功能的車速限制器)。為落實香港專營巴士服務獨立檢討委員會(檢討委員會)提出的建議，運輸署已就為現有專營巴士加裝電子穩定控制系統、車速限制減速器及安全帶進行成本效益分析。因應成本效益分析的結果，專營巴士營辦商會安排為約4 000部巴士安裝電子穩定控制系統和車速限制減速器，以及為約1 900部巴士的所有上層座椅安裝安全帶。政府已預留5億元，用以資助專營

巴士營辦商八成相關安裝費用。安裝工作已由2020年第三季起陸續展開，目標是在3年內完成安裝安全帶和在4年內完成安裝電子穩定控制系統和車速限制減速器。

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

截至2020年年底，已安裝相關安全裝置的巴士數目表列如下：

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

* 62部嶼巴巴士中有59部為單層巴士。

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

車速從而有效減輕撞車事故的嚴重程度及其引致的傷亡情況。運輸署和專營巴士營辦商會繼續監察上述裝置的安裝工作，並會不時檢視意外統計數字的變化。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1932)

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

問題：

就專線小巴實時到站資訊系統事宜，當局可否告知本會：

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

提問人：陳克勤議員 (立法會內部參考編號：31)

答覆：

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

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

管制人員的答覆

(問題編號：1967)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

過去三年，就本地道路運輸系統事宜，政府可否告知本會：

1. 新登記的各燃料的私家車和其他車輛數字為何？
2. 十八區各區的違泊數字；
3. 十八區各區的泊車位數目為何；政府各停車場使用率為何；
4. 未來三年，十八區各區計劃新增的車位數字為何；
5. 因應環境局將制定電動車普及化路線圖，運輸署將如何作出配合？

提問人：陳克勤議員 (立法會內部參考編號：86)

答覆：

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

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

4. 由於提供新泊車位的數目和進度取決於很多因素，包括與地區人士的諮詢，運輸署無法準確預測未來數年泊車位的新增數目。

5. 運輸署將繼續與環境局及環境保護署合作，落實有關推動使用電動車的新政策及措施，當中包括在可行情況下，在運輸署轄下的政府多層停車場裝設更多電動車充電器，以及研究有何措施可減少非電動車輛佔用設有電動車充電器的泊車位。

2018年至2020年的新登記車輛數目

2018年

車輛類別	首次登記車輛數目				
	汽油	柴油	電動	液化 石油氣	總數
電單車	5 286	0	0	0	5 286
私家車	41 551	265	471	0	42 287
的士	0	0	0	1 770	1 770
專營巴士	0	648	5	0	653
非專營公共巴士	0	619	0	0	619
私家巴士	0	50	0	0	50
公共小巴	0	160	0	336	496
私家小巴	0	272	0	130	402
貨車	1	9 848	16	0	9 865
特別用途車輛	1	146	5	17	169

2019年

車輛類別	首次登記車輛數目				
	汽油	柴油	電動	液化 石油氣	總數
電單車	6 468	0	0	0	6 468
私家車	35 858	28	2 423	0	38 309
的士	0	0	0	1 118	1 118
專營巴士	0	314	1	0	315
非專營公共巴士	0	445	2	0	447
私家巴士	0	64	0	0	64
公共小巴	0	142	0	339	481
私家小巴	0	157	1	111	269
貨車	0	8 949	42	0	8 991
特別用途車輛	2	126	5	13	146

2020年

車輛類別	首次登記車輛數目				
	汽油	柴油	電動	液化 石油氣	總數
電單車	9 343	0	25	0	9 368
私家車	32 441	0	4 595	0	37 036
的士	0	0	0	805	805
專營巴士	0	289	0	0	289
非專營公共巴士	0	172	0	0	172
私家巴士	0	35	0	0	35
公共小巴	0	12	0	147	159
私家小巴	0	68	0	76	144
貨車	2	5 390	35	0	5 427
特別用途車輛	0	98	9	12	119

註：混合動力車輛計入其相應燃料類別內。

2018年至2020年發出的違例泊車定額罰款通知書數目

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

過去3年各區的泊車位數目^{^*}

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

[^] 上述泊車位資料由各部門、機構及停車場管理公司或營辦商所提供的資料整合而成，只供一般參考。負責管理停車場的各部門、機構、管理公司或營辦商因應其需要對泊車位數目／車種作出調動，實際泊車位數目或會有所不同。

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

2018年至2020年運輸署轄下公眾停車場的泊車位數目及其使用率

地區	停車場	泊車位數目 [^]	平均使用率 [^]					
			日間時段(0800-2300)			夜間時段(2300-0800)		
			2018	2019	2020	2018	2019	2020
港島	天星碼頭停車場	377	70%	56%	56%	16%	10%	12%
	大會堂停車場	170	58%	34%	41%	15%	8%	8%
	林士街停車場	835	68%	61%	50%	45%	40%	26%
	堅尼地城停車場	195	83%	75%	80%	75%	72%	74%
	天后停車場	428	81%	76%	71%	64%	62%	65%
	筲箕灣停車場	385	84%	71%	78%	81%	75%	79%
	香港仔停車場	293	76%	72%	73%	89%	88%	89%
九龍	黃大仙雙鳳街停車場	267	86%	74%	77%	87%	84%	85%
	黃大仙公共運輸總站停車場 [#]	37	--	--	23% ^α	--	--	8% ^α
新界	葵芳停車場 [*]	531	74%	73%	71%	72%	76%	71%
	荃灣停車場	545	91%	85%	82%	88%	85%	82%

[^] 不包括電單車泊車位。

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

^α 2020年9月至2020年12月的平均使用率。

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

管制人員的答覆

(問題編號：1979)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 區域交通及運輸服務

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

運輸署會否繼續研究和規劃開辦更多新的小巴服務給新界鄉郊地區？預計未來一年增加多少小巴線（以區議會分區列出）？

提問人：陳克勤議員（立法會內部參考編號：103）答覆：

運輸署一直按照公共運輸服務需求、地理位置和路線的營運效益等因素，訂定適合專線小巴經營的新路線組合。

運輸署計劃在2021年開辦2條新專線小巴路線，詳情如下：

	地區	起點—終點
(1)	北區	皇后山邨—北區醫院
(2)		華山村—上水

運輸署會繼續留意新界鄉郊地區的公共運輸需求變化，在有需要時檢視有關公共運輸服務及研究開辦新專線小巴服務的需要及可行性。

管制人員的答覆

(問題編號：1984)

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

問題：

就本地單車事宜，政府可否告知本會：

1. 政府部門收到有關單車的投訴；當中有關共享單車數字佔多少；
2. 清理違例停泊單車行動的次數及沒收單車的總數；
3. 過去三年，涉及單車的意外數字；
4. 現時各區單車泊位數字；
5. 新界9個新市鎮改善現有單車徑和相關設施進展為何？

提問人：陳克勤議員 (立法會內部參考編號：108)

答覆：

1. 在2020年，政府透過1823電話中心接獲1 852宗與單車有關的投訴，其中18宗與無樁式自助單車租賃服務有關。
2. 在2020年，政府進行了211次清理違例停泊單車聯合行動，移走11 475輛單車，當中1 180輛屬無樁式自助租賃單車。
3. 在2018年、2019年及2020年，涉及單車的交通事故數字分別為1 804宗、1 738宗及2 737宗。
4. 截至2020年12月各區的公共單車泊位數目表列於附件。
5. 在新界9個新市鎮內，運輸署正分階段為單車徑及單車設施落實改善措施，例如在不同地點提供更多公共單車泊位及增設安全設施。第一批改善工程涉及約100個地點，已於2018年年中完成。第二批改善工程涉及約450個地點，已於2020年2月動工，預計在2021年年底完成。至於

第三批約160個地點的改善工程，由於涉及較大規模及較複雜的工程，運輸署會繼續與路政署商討有關工程的設計及施工。

各區現有單車泊位數目(截至2020年12月)

地區	單車泊位
中西區	40
灣仔	8
東區	44
南區	2
九龍城	75
深水埗	60
觀塘	0
葵青	20
油尖旺	108
黃大仙	0
離島	6 920
北區	6 565
西貢	6 041
沙田	12 188
大埔	6 159
荃灣	113
屯門	7 124
元朗	15 828
總計	61 295

管制人員的答覆

(問題編號：3056)

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

問題：

就本地交通情況，政府可否告知本會，過去三年：

1. 香港10條主要幹線設計流量及繁忙時間使用量為何；
2. 中環灣仔繞道通車後的交通流量變化為何；
3. 現時本地各隧道使用設計流量及繁忙時間使用量為何；
4. 交通意外的傷亡人數為何；
5. 各公共交通工具平均每日使用人次為何，及其所佔比率為何；
6. 各隧道收費及營運開支為何；
7. 運輸署為政府收費隧道及道路展開收費階梯和收費水平研究；有關詳情為何；
8. 各隧道使用快易通的比率為何？

提問人：陳克勤議員 (立法會內部參考編號：84)

答覆：

1. 由於交通統計年報所載的交通流量統計數字現時只更新至2019年，現把2017年至2019年10條主要幹線的設計容車量及早上繁忙時段使用率(以車輛行車量／容車量比率計算)載列於**附件1**。
2. 中環及灣仔繞道在2019年2月全面通車後，干諾道中及告士打道在平日早上和傍晚繁忙時段的車流量分別減少約20%和17%。在2020年，中環及灣仔繞道平日的每日平均車流量約為48 000架次。
3. 各隧道的設計容車量及過去3年的繁忙時段使用率載列於**附件2**。

4. 過去3年，交通意外涉及的傷亡人數表列如下：

年份	交通意外涉及的傷亡人數
2018	19 637
2019	20 218
2020	18 360

5. 過去3年，公共交通工具的平均每日乘客人次載列於附件3。

6. 過去3年，各隧道的收費及營運開支載列於附件4。

7. 運輸署在2019年7月展開「擠塞徵費」研究，以「效率優先」為原則，讓載客效率高的車輛使用政府收費隧道及道路時享有較優惠的收費，而載客量低的車輛則須付較高的收費。鑑於2019冠狀病毒病疫情可能影響市民大眾的出行習慣，運輸署正檢討「擠塞徵費」研究的工作計劃，包括透過進行交通調查以整理最新的資料及數據。運輸署會就研究所提建議適時諮詢有關持份者。

8. 過去3年，各隧道的快易通使用情況(即使用「快易通」的車輛數目佔所有使用該隧道車輛的百分比)表列如下：

收費隧道	2018年	2019年	2020年
香港仔隧道	55%	52%	54%
海底隧道	43%	45%	46%
東區海底隧道	49%	49%	50%
大老山隧道	55%	55%	55%
獅子山隧道	46%	46%	46%
城門隧道	43%	43%	44%
將軍澳隧道	47%	47%	48%
八號幹線 (尖山隧道及沙田嶺隧道)	51%	49%	51%
西區海底隧道	55%	56%	61%
大欖隧道	56%	58%	59%

主要幹線的設計容車量及早上繁忙時段¹使用率

路段	主要幹線 ²	方向	設計容車量 (架次/小時)	繁忙時段使用率		
				2017年	2018年	2019年
香港島						
夏慤道 (介乎添馬街與軍器廠街)	四號	西行	9 450	0.6	0.7	0.6
中環及灣仔繞道 ³	四號	東行	4 700	-	-	0.7
九龍						
公主道 (介乎衛理道與培正道)	一號	南行	4 700	0.4	0.4	0.4
觀塘繞道 (介乎啓仁街與龍翔道)	二號	東行	4 700	0.7	0.6	0.7
西九龍公路 (介乎連翔道與興華街西)	三號	南行	4 700	0.9	0.9	0.9
東九龍走廊 (介乎馬頭角道與漆咸道北)	五號	北行	3 000	0.9	1.0	0.9
龍翔道 (介乎南昌街與獅子山隧道公路)	七號	東行	4 700	0.9	0.9	0.9

路段	主要幹線 ²	方向	設計容車量 (架次/小時)	繁忙時段使用率		
				2017年	2018年	2019年
新界東						
吐露港公路 (介乎馬料水交匯處與完善路交匯處)	九號	南行	6 300	1.0	1.1	1.1
粉嶺公路 (介乎掃管埔交匯處與和合石交匯處)	九號	南行	4 700	0.5	0.5	0.5
新界西						
汀九橋	三號	南行	4 700	1.0	1.2	1.2
南灣隧道	八號	東行	4 700	0.4	0.4	0.5
屯門公路 (介乎深井與青朗公路，包括深井支路)	九號	東行	6 300	0.9	0.9	1.0
港深西部公路 (介乎亦園路與深圳灣公路大橋)	十號	北行	4 700	0.2	0.2	0.2

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

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

註3：中環及灣仔繞道於2019年2月全面通車。

各隧道的設計容車量及繁忙時段使用率

隧道 ¹	方向	設計容車量 (架次／小時)	使用率 ²		
			2018年	2019年	2020年
香港仔隧道	北行	2 600	0.6	0.6	0.6
	南行	2 600	0.7	0.7	0.7
海底隧道 ³	北行	2 600	1.0	1.0	1.0
	南行	2 600	1.1	1.1	1.1
東區海底隧道	北行	2 600	1.0	1.0	1.0
	南行	2 600	1.0	1.0	1.0
西區海底隧道	北行	4 200	0.6	0.6	0.5
	南行	4 200	0.6	0.6	0.5
獅子山隧道	北行	2 600	1.0	1.0	0.9
	南行	2 600	1.0	1.0	1.0
大老山隧道	北行	2 600	0.9	0.9	0.8
	南行	2 600	0.9	0.9	0.8
將軍澳隧道	西行	2 600	1.0	1.0	1.0
	東行	2 600	1.1	1.1	1.1
尖山隧道及 沙田嶺隧道	北行	4 700	0.5	0.5	0.5
	南行	4 700	0.5	0.5	0.5
城門隧道	西行	2 600	0.7	0.7	0.7
	東行	2 600	0.7	0.7	0.7
大欖隧道	北行	4 700	0.4	0.4	0.3
	南行	4 700	0.5	0.5	0.4

註1：運輸署沒有備存愉景灣隧道的數據，該隧道由私人公司建造，現時由私人公司營運，並只供獲許可車輛使用。不收費隧道不設可用於編製記錄的車輛繳費系統，故此運輸署沒有這些隧道在繁忙時間及非繁忙時間的交通數據及其相應使用率的分項數字。

註2：上表的使用率，乃指由隧道營辦商透過車輛繳費系統編製的平日(即星期一至五，公眾假期除外)每小時平均行車量與隧道設計容車量的比率。繁忙時段指平日上午7時至10時及下午5時至8時。

使用率是各隧道的實際行車量與設計容車量的比率，但不計及正在排隊入隧道的車輛，亦不反映實際交通需求與設計容車量之間的關係。隧道的實際交通容量或會受其他交通因素影響，包括使用有關路段的不同車輛種類的比例、有關路段的形態等。因此，單憑實際行車量及設計容車量所作的比較未必能夠確實反映實際交通情況。

註3：因海底隧道在2019年11月13日至2020年1月19日期間封閉和修復受損設施的原故，上述使用率已排除該段時間的影響。

2018年至2020年公共交通工具平均每日乘客人次

	專營 巴士 (千人)	港鐵 (千人)	香港 電車 (千人)	公共 小巴 (千人)	渡輪 (千人)	的士 (千人)	居民 服務 (千人)	港鐵巴士 (新界西北) (千人)	總計 (千人)
2018年	4 054.3 (31.5%)	5 461.6 (42.4%)	164.7 (1.3%)	1 806.1 (14.0%)	127.3 (1.0%)	889.0 (6.9%)	225.4 (1.8%)	139.8 (1.1%)	12 868.2 (100.0%)
2019年	4 093.9 (32.9%)	5 103.6 (41.0%)	149.4 (1.2%)	1 761.1 (14.2%)	122.2 (1.0%)	854.6 (6.9%)	213.7 (1.7%)	141.1 (1.1%)	12 439.6 (100%)
2020年	3 036.3 (34.0%)	3 466.6 (38.8%)	113.0 (1.3%)	1 299.5 [#] (14.5%)	85.9 (1.0%)	659.9 [#] (7.4%)	157.6 [#] (1.8%)	115.0 (1.3%)	8 933.8 [#] (100%)

註：

() 括號內數字為該公共交通工具所佔百分比。

臨時數字

各隧道的現有收費水平

車輛類別	海底隧道	東區海底隧道	香港仔隧道	獅子山隧道	城門隧道	將軍澳隧道	八號幹線 ¹	大老山隧道	大欖隧道	西區海底隧道
電單車、機動三輪車	8元	13元	5元 ³ (劃一隧道費)	8元 ³ (劃一隧道費)	5元 ³ (劃一隧道費)	3元 ³ (劃一隧道費)	8元 ³ (劃一隧道費)	15元	22元 ⁴	25元 ⁴
私家車	20元	25元						20元	48元 ⁴	75元 ⁴
的士	10元	25元/ 15元 ²						20元	48元 ⁴	70元 ⁴
公共小巴	10元	38元						23元	100元 ⁴	85元 ⁴
私家小巴	10元	38元						24元	100元 ⁴	85元 ⁴
輕型貨車、許可車輛總重不超過5.5公噸的特別用途車輛	15元	38元						24元	49元 ⁴	85元 ⁴
中型貨車、許可車輛總重超過5.5公噸但不超過24公噸的特別用途車輛(掛接式車輛除外)	20元	50元						28元	55元 ⁴	110元 ⁴
重型貨車、許可車輛總重超過24公噸的特別用途車輛(掛接式車輛除外)	30元	75元						28元	60元 ⁴	140元 ⁴
公共及私家單層巴士	10元 ³	50元 ³						32元 ³	143元 ⁴	140元 ⁴
公共及私家雙層巴士	15元 ³	75元 ³						35元 ³	168元 ⁴	200元 ⁴
超過2條車軸的每條額外車軸	10元 ³	25元 ³	24元	免費 ⁴	30元 ⁴					

註1：尖山隧道是八號幹線的一部分。

註2：向沒有載客的的士收取15元，隧道費須在人手收費亭清繳。

註3：由2019年2月17日起使用政府收費隧道時獲豁免收費的專營巴士除外。

註4：優惠收費直至另行通告。

2017-18 至 2019-20 年度期間各政府收費隧道的營運開支

隧道 ¹	2017-18 年度 (百萬元)	2018-19 年度 (百萬元)	2019-20 年度 (百萬元)
海底隧道 ²	79	79	80
東區海底隧道 ²	103	103	99
大老山隧道 ^{2,3}	-	64	88
香港仔隧道 ⁴	80	80	81
獅子山隧道 ⁴	70	72	70
城門隧道 ⁴	67	94	97
將軍澳隧道 ⁴	56	60	64
八號幹線 ^{4,5}	271	265	288

註1：此列表並不包括大欖隧道和西區海底隧道，因兩者屬「建造、營運及移交」隧道，於有關期間由其專營公司擁有及營運，政府將分別在2025年5月及2023年8月收回它們。

註2：海底隧道、東區海底隧道和大老山隧道屬「建造、營運及移交」隧道，其建設成本並非由政府支付。表內所列開支是於有關年度付予管理、營運及維修承辦商的管理費。

註3：隨着相關的「建造、營運及移交」專營權屆滿，政府在2018年7月11日收回大老山隧道。

註4：這些隧道由政府建造。營運開支包括隧道在該年度的建造成本折舊費。

註5：營運開支涵蓋八號幹線沙田至長沙灣段，包括大圍隧道、荔枝角高架道路、尖山隧道和沙田嶺隧道。

管制人員的答覆

(問題編號：0261)

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

問題：

就公共交通費用補貼計劃，請問自計劃開展以來至目前為止：

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

提問人：陳恒鑾議員 (立法會內部參考編號：1)

答覆：

1. 公共交通費用補貼計劃(補貼計劃)於2019年1月1日推行。根據市民在2019年支付的實際公共交通開支計算，補貼總金額約為18.736億元，每月平均受惠人數約214萬，每月的人均補貼金額約為73元。

政府由2020年1月1日起優化補貼計劃，把每月超出400元的公共交通開支補貼比率由四分之一提升至三分之一，並將每張八達通的補貼金額上限由每月300元提高至400元。2020年1月至6月的補貼總金額約為7.648億元，每月平均約有143萬名市民受惠，每月的人均補貼金額約為89元。

為紓緩市民在疫情期間的交通費負擔，政府已推出1項特別措施，由2020年7月1日起，暫時將每月的公共交通開支水平由400元放寬至

200元。2020年7月至2021年2月期間的補貼總金額約為17.976億元，每月平均約有251萬名市民受惠，每月的人均補貼金額約為90元。

在計劃優化前和優化後以及推出特別措施後，按補貼金額劃分的受惠人數載列如下：

補貼金額	受惠人數(數目計至最接近的千位)		
	2019年1月至12月的每月平均受惠人數(計劃優化前)	2020年1月至6月的每月平均受惠人數(計劃優化後)	2020年7月至2021年2月的每月平均受惠人數(推出特別措施後)
0.1元－100.0元	1 583 000	949 000	1 639 000
100.1元－200.0元	438 000	343 000	624 000
200.1元－300.0元	117 000	100 000	186 000
300.1元－400.0元	不適用	37 000	57 000

2. 在補貼計劃下，每月發放的補貼可在3個月內領取。現把截至2021年2月底，2019年1月至2020年10月涉及逾期未領取補貼的受惠人數載列如下(2020年11月或以後的補貼，在2021年2月底仍可領取，故下表並沒有包括有關數字)：

月份	涉及逾期未領取補貼的受惠人數(數目計至最接近的千位)
2019年1月	326 000
2019年2月	259 000
2019年3月	403 000
2019年4月	363 000
2019年5月	395 000
2019年6月	387 000
2019年7月	396 000
2019年8月	390 000
2019年9月	375 000
2019年10月	314 000
2019年11月	257 000
2019年12月	421 000
2020年1月	383 000
2020年2月	105 000
2020年3月	133 000

月份	涉及逾期未領取補貼的受惠人數 (數目計至最接近的千位)
2020年4月	106 000
2020年5月	187 000
2020年6月	241 000
2020年7月	530 000
2020年8月	402 000
2020年9月	527 000
2020年10月	721 000

3. 在計劃優化前和優化後以及推出特別措施後的每月平均補貼金額載列如下：

月份	每月平均補貼金額(百萬元)
2019年1月至12月 (計劃優化前)	156.1
2020年1月至6月 (計劃優化後)	127.5
2020年7月至2021年2月 (推出特別措施後)	224.7

補貼計劃在2020-21年度的預算經常開支(扣除預算補貼金額)為4,330萬元。

4. 在2020年，約有32%合資格領取補貼的市民使用個人八達通卡。

管制人員的答覆

(問題編號：0263)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

1. 請分別列出過去三年：(1)分別行走三條過海隧道的專營巴士路線、公共小巴及非專營巴士(俗稱村巴)路線數目，每天行走班次數目；(2)行走三條連接九龍和沙田隧道的專營巴士路線、公共小巴及非專營巴士每天行走相關隧道的路線數目，每天班次數目，以及(3)列出相關隧道每年來自專營巴士路線、公共小巴及非專營巴士的收入分別為何，並以表分別列出。
2. 當局於2019年落實「專營巴士豁免隧道費基金」：(1)請問自基金落實以來，每個專營巴士營辦商投入基金帳目運作詳情為何？(2)據理解，基金的設立是希望減低加價壓力，請問相關結餘有沒有發揮上述作用？(3)當局有沒有設定檢討此政策的時間表？

提問人：陳恒鑞議員 (立法會內部參考編號：3)

答覆：

1. 過去3年行經3條過海隧道和3條連接九龍及沙田的隧道的專營巴士、專線小巴和居民服務車輛的路線數目及每日編定班次數目載列如下：

隧道	年份	專營巴士		專線小巴		居民服務車輛	
		行經路線數目	每日班次數目	行經路線數目	每日班次數目	行經路線數目	每日班次數目
海底隧道	2018	32	4 543	1	63	9	156
	2019	32	4 273	1	65	7	149
	2020	32	3 978	1	26	6	150
東區海底隧道	2018	22	2 142	2	35	9	32
	2019	22	2 022	2	35	8	30
	2020	23	1 915	2	35	6	24
西區海底隧道	2018	32	3 559	0	0	32	327
	2019	34	3 349	0	0	32	327
	2020	34	2 781	0	0	31	309
獅子山隧道	2018	29	3 184	8	473	10	77
	2019	30	3 235	8	470	7	57
	2020	30	2 970	8	448	7	63
大老山隧道	2018	32	3 892	0	0	21	229
	2019	34	3 760	0	0	17	218
	2020	35	3 380	0	0	15	212
尖山隧道	2018	16	758	0	0	5	28
	2019	16	732	0	0	5	20
	2020	16	542	0	0	5	28

註

- (1) 所載數字是以該年年底情況為依據。
- (2) 在相同服務詳情表下的巴士主路線服務及輔助路線服務只當作一條路線計算。
- (3) 由於紅色小巴並非按固定路線行走，故紅色小巴並不包括在內。

有關隧道的車輛繳費系統只備存按車輛類別劃分為「巴士」(即包括單層和雙層的專營及非專營巴士)及「小巴」(即包括私家小巴及公共小巴)的繳費記錄。過去3年有關隧道來自巴士及小巴的隧道費收入載列如下：

隧道名稱	來自巴士(包括單層和雙層的專營巴士及非專營巴士)的隧道費收入(百萬元)			來自小巴(包括私家小巴和公共小巴)的隧道費收入(百萬元)		
	2018年	2019年 (註4)	2020年 (註4)	2018年	2019年	2020年
海底隧道	40.9	13.3	4.2	6	5.1	3.4
東區海底隧道	74.5	23.4	9.6	8.3	8.6	5.9
西區海底隧道 (註5)	287.0	318.6	251.8	25.7	24.7	15.2
獅子山隧道	不適用(註6)					
大老山隧道	61.7	18.7	6.7	1.2	1.4	0.9
尖山隧道	5.9	3.2	1.7	0.4	0.4	0.3

註：

- (4) 自2019年2月17日基金實施以來，專營巴士使用政府隧道，包括海底隧道、東區海底隧道、獅子山隧道、大老山隧道和尖山隧道時，均獲豁免繳付隧道費。
 - (5) 西區海底隧道現時是由香港西區隧道有限公司營運的「建造、營運及移交」隧道，其隧道費收入不屬政府收入。
 - (6) 獅子山隧道劃一收費8元。由於其車輛繳費系統沒有備存按個別車輛類別劃分的繳費記錄，運輸署沒有獅子山隧道來自巴士及小巴的隧道費收入記錄。
2. 根據「專營巴士豁免隧道費基金」(基金)安排，由2019年2月17日起，所有專營巴士獲豁免繳付政府隧道和道路的使用費。每間專營巴士營辦商已設立其專用的基金戶口，以供存入所節省的隧道費／使用費。基金的結餘將用於減輕有關專營巴士營辦商的加價壓力。當專營巴士營辦商申請加價而行政長官會同行政會議認為有表面理據支持調整車資，該專營巴士營辦商須利用基金結餘抵銷加幅，以降低乘客所需承擔的車費加幅。

基金在下列巴士公司調整票價時發揮了紓緩加幅的作用：

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

自基金實施以來，截至2021年1月31日，各專營巴士公司在基金下的提存及結餘情況表列如下：

專營巴士公司	存入款項 (千元)	提取款項 (千元)	基金結餘 (千元) (註 7)
九龍巴士(一九三三)有限公司(九巴)	354,567 (註 8)	0	357,486
新世界第一巴士服務有限公司(新巴)	87,112	87,127	0
城巴有限公司(香港島及過海巴士網絡專營權)城巴(專營權 1)	71,467	68,210	3,282
城巴有限公司(機場及北大嶼山巴士網絡專營權)	33,738	0	33,951
龍運巴士有限公司	48,812	0	49,243
新大嶼山巴士(1973)有限公司	17	0	17

註

- (7) 結餘包含2019年2月17日至2021年1月31日期間，專用基金帳目所收取的利息(如有)。
- (8) 存入款項包含節省的隧道使用費，以及由九巴和城巴(專營權1)／新巴共同營運路線所得的額外收入，該筆額外收入自城巴(專營權1)／新巴由2019年1月20日加價起累算撥歸專用基金帳目。

政府會密切監察基金的運作，並在有需要時檢討現行安排。

管制人員的答覆

(問題編號：0264)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

1. 請提供過去3年以及今個年度至今，專營巴士、非專營巴士、電車、的士、渡輪、公共小巴分別獲政府津貼／豁免的項目及所涉支出分別為何(請以表列回覆)？
2. 請提供過去一年，政府透過「抗疫防疫基金」向上述交通工具提供津貼詳情，包括(1)津貼項目(2)涉及金額(3)受惠對象(4)截至現時為止有關申領及批出情況，請分以表列出。

提問人： 陳恒鑠議員 (立法會內部參考編號：4)

答覆：

1. 2017-18年度至2020-21年度政府就下列公共交通工具提供不同形式的豁免／資助項目，詳情載於下表：

公共交通工具	豁免／資助項目	款額 (千元)			
		2017-18年度	2018-19年度	2019-20年度	2020-21年度 (截至2021年2月28日)
專營巴士	豁免車輛牌照費(註1)	25,292	25,495	25,845	24,093
	發還地租及政府土地的租金(註1及2)	340,673	386,484	412,850	66,919
	豁免政府隧道和道路的收費(註3)	不適用	33,602	279,666	212,546
	豁免首次登記稅	59,694	56,529	29,413	30,665
	豁免已登記商用車輛的車輛檢驗費用(註4)	不適用	不適用	1,308	5,469
	資助在有蓋巴士站安裝座椅及巴士到站資訊顯示屏	988	4,298	3,410	6,112
	資助在現有巴士上安裝安全裝置(註5)	不適用	不適用	不適用	19,078
非專營巴士	豁免已登記商用車輛的車輛牌照費用(註4)	不適用	不適用	3,665	14,385
	豁免已登記商用車輛的車輛檢驗費用(註4)	不適用	不適用	664	5,806
	豁免合資格車輛類別新領或續領客運營業證費用(註4)	不適用	不適用	56	489
	豁免合資格車輛類別新領或續領客運營業證證明書費用(註4)	不適用	不適用	307	1,194

公共交通工具	豁免／資助項目	款額 (千元)			
		2017-18年度	2018-19年度	2019-20年度	2020-21年度 (截至2021年2月28日)
非專營巴士	豁免合資格車輛類別新領或續領封閉道路許可證費用(註4)	不適用	不適用	106	540
電車	資助更換主要路段的電車路軌(註6)	不適用	4,291	7,609	7,713
	發還地租及政府土地的租金(註2及7)	5,311	6,070	5,698	948
的士	豁免已登記商用車輛的車輛牌照費用(註4)	不適用	不適用	12,412	50,624
	豁免已登記商用車輛的車輛檢驗費用(註4)	不適用	不適用	1,276	9,105
渡輪	豁免船隻牌照費(註8)	212	216	214	188
	發還碼頭租金(註8)	7,699	7,967	8,804	1,910
	根據離島渡輪航線特別協助措施發還費用(註9)	38,481	138,429	120,241	108,864
公共小巴	豁免已登記商用車輛的車輛牌照費用(註4)	不適用	不適用	8,431	31,921
	豁免已登記商用車輛的車輛檢驗費用(註4)	不適用	不適用	370	2,503
	豁免合資格車輛類別新領或續領客運營業證費用(註4)	不適用	不適用	43	285

公共交通工具	豁免／資助項目	款額 (千元)			
		2017-18年度	2018-19年度	2019-20年度	2020-21年度 (截至2021年2月28日)
公共小巴	豁免合資格車輛類別新領或續領客運營業證證明書費用(註4)	不適用	不適用	215	671

註：

1. 政府已豁免專營巴士繳交車輛牌照年費，並按照長者票價優惠計劃向專營巴士營辦商發還用作專營巴士營運的政府土地的租金。
2. 在2020-21年度，政府在2020年4月1日至2021年3月31日期間寬減短期租約用地的75%租金。
3. 按照「專營巴士豁免隧道費基金」的安排，由2019年2月17日起，專營巴士獲豁免繳付政府隧道和道路的使用費，以減輕加價壓力。2020-21年度的數字為截至2021年1月的臨時數字。
4. 根據財政司司長在2019年8月15日和2020年9月15日宣布的紓困措施，政府由2019年12月至2021年12月，豁免已登記商用車輛的車輛牌照費和車輛檢驗費用，並豁免合資格車輛類別新領或續領客運營業證、客運營業證證明書和封閉道路許可證費用，為期2年。
5. 政府資助專營巴士營辦商八成費用，以供其在合適的現有專營巴士上安裝電子穩定控制系統及車速限制減速器，並在所有上層座椅加裝安全帶。2020-21年度的數字是根據2020年年底安全裝置的安裝狀況提供的臨時數字。
6. 政府以配對形式資助香港電車有限公司(電車公司)在主要彎位和路口使用新路軌塗層技術更換路軌的工程。電車公司每更換一米路軌，政府會以發還款項方式提供資金更換額外一米路軌。更換工程涵蓋2.35公里的電車路軌，涉及1,960萬元政府資助額。
7. 政府根據長者票價優惠計劃向電車公司發還用作電車營運的政府土地的租金。
8. 政府已豁免渡輪繳付船隻牌照年費，並根據長者票價優惠計劃向渡輪營辦商發還用作提供專營渡輪服務及持牌渡輪服務的碼頭的租金。

9. 特別協助措施的補助方法是發還若干營辦渡輪服務的開支，例如有關船隻及碼頭的開支。由2017-18年度至2020-21年度，獲提供特別協助措施的6條主要離島渡輪航線包括「中環－長洲」、「中環－梅窩」、來往「坪洲－梅窩－芝麻灣－長洲」的橫水渡、「中環－坪洲」、「中環－榕樹灣」及「中環－索罟灣」航線。由2020-21年度起，在其他離島渡輪航線的新牌照期開始時，陸續把特別協助措施擴展至涵蓋該等渡輪航線。截至2021年2月28日，獲提供特別協助措施的另外5條離島渡輪航線包括「愉景灣－中環」、「馬灣－中環」、「馬灣－荃灣」、「香港仔－索罟灣（經模達）」及「愉景灣－梅窩」航線。
2. 防疫抗疫基金措施對財政的影響，並不在《撥款條例草案》或政府一般收入帳目預算的範圍內。

已在防疫抗疫基金預留約49.5億元，為以下公共交通工具提供補貼，有關補貼項目的詳情如下：

公共交通 工具	補貼項目	受惠對象	落實進度 (截至2021年3月24日)
專營巴士 及電車	提供燃油補貼，發還三分之一的實際燃料／電費支出，由2019年7月1日至2020年6月30日，為期12個月	5間專營巴士公司及電車公司	完成發放補貼。已發放補貼金額約3.443億元。
	發還常規維修保養費用及保費，由2020年4月1日至9月30日，為期6個月		已就94%的獲批申請發放約1.526億元補貼。正處理其餘已遞交的申請。
非專營巴士	在首3輪防疫抗疫基金分別就每輛非專營公共巴士提供一筆過20,000元、30,000元及15,000元的非實報實銷補貼	在首兩輪防疫抗疫基金分別有7 072輛及6 978輛非專營公共巴士的登記車主受惠	完成發放首輪及第二輪防疫抗疫基金下的補貼。已發放約3.508億元補貼。
		第三輪防疫抗疫基金有6 839輛非專營巴士的登記車主受惠。由於現時仍接受合資格車主提出申請，故仍未能確定最終受惠人數	已就逾99%的獲批申請發放約1.026億元補貼。其餘的補貼會在2021年4月內發放。 至於尚未提交的申請，運輸署會在核實所提交資料後的1個月內發放補貼。

公共交通 工具	補貼項目	受惠對象	落實進度 (截至2021年3月24日)
的士及公共小巴	為液化石油氣的士及公共小巴提供每公升1.0元的液化石油氣折扣以及發還汽油的士及柴油公共小巴三分之一的實際燃油支出作為燃料補貼，由2020年7月1日至2021年6月30日，為期12個月	預計可惠及61 500名的士及紅色小巴(紅巴)司機，以及164名專線小巴客運營業證持有人	已就75%的獲批申請發放約2.454億元補貼。 截止申請日期為2021年8月31日。運輸署在收到申請及全部所需資料後，大約需要兩個月時間完成發還款項程序。
	向每輛的士、紅巴及專線小巴提供一筆過30,000元的非實報實銷補貼	18 135 輛的士及995輛紅巴的登記車主和164名專線小巴客運營業證持有人	除了1宗個案尚待申請人提交資料外，已完成發放補貼。已發放補貼金額約6.729億元。
	為每名合資格的常規的士及紅巴司機提供每月6,000元的補貼，為期6個月，或發放一筆過7,500元的補貼	46 212 名的士司機及2 290名紅巴司機	已就逾99%的獲批申請發放約17億元補貼。預計在2021年4月或之前完成處理餘下的少數尚待處理個案。
	向專線小巴營辦商就僱用每名65歲或以上合資格僱員提供6,000元工資補貼，為期6個月	第一期申請有155個專線小巴營辦商受惠(惠及3 024名僱員)；第二期申請有154個專線小巴營辦商受惠(惠及2 528名僱員)	完成發放補貼。已發放補貼金額共約9,920萬元。

公共交通 工具	補貼項目	受惠對象	落實進度 (截至2021年3月24日)
本地渡輪	提供燃油補貼，發還三分之一的實際燃料支出，由2019年7月1日至2020年6月30日，為期12個月	14個本地渡輪營辦商	完成發放補貼。已發放補貼金額約4,790萬元。
	發還常規維修保養費用及保費，由2020年4月1日至9月30日，為期6個月	9個本地渡輪營辦商	已就30%的獲批申請發放約1,600萬元補貼。仍在進行處理申請和發放補貼的工作。
	向本地渡輪營辦商就僱用每名65歲或以上合資格僱員提供6,000元工資補貼，為期6個月	第一期和第二期申請有9個本地渡輪營辦商受惠(在第一期和第二期分別惠及133名和49名僱員)	已處理所有申請，並已就88%的獲批申請發放約320萬元補貼。其餘的補貼會在2021年4月中或之前完成發放。
	為每艘用於街渡航線的船隻提供一筆過20,000元的非實報實銷補貼	55個街渡營辦商	完成發放補貼。已發放補貼金額共170萬元。

管制人員的答覆

(問題編號：0265)

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

問題：

當局已於去年推展復辦「中環－紅磡」渡輪航線計劃及將會試行「水上的士」服務，請問：

1. 「中環－紅磡」渡輪航線自復航以來，每月乘客量為何？
2. 上述乘客量是否達到政府/承辦商預期？如否的話，當局會否作出資助？
3. 截至現時為止，試行「水上的士」服務計劃至今進度如何呢？當局預期何時正式落實？

提問人：陳恒鑾議員 (立法會內部參考編號：5)

答覆：

「中環－紅磡」渡輪航線於2020年6月投入服務。由於2019冠狀病毒病疫情和實施社交距離措施，市民出行習慣、營商環境及旅遊業受到影響，以致各項公共交通服務(包括「中環－紅磡」渡輪服務)的乘客量均有所下跌。

2020年7月至2021年2月期間「中環－紅磡」渡輪服務的每月平均乘客量約為23 320人次。

為協助渡輪服務降低營運成本，政府近年落實多項措施，包括發還碼頭租金、按照長者票價優惠計劃豁免渡輪服務的船隻牌照費，以及准許渡輪營辦商分租碼頭的地方作商業用途。另外，在疫情期間，鑑於各公共交通營辦商面對嚴峻的經營環境，政府運用「防疫抗疫基金」推出多項一次性紓困措施，例如推行「保就業」計劃、提供燃料補貼及發還實際常規維修保養費用及保費。「中環－紅磡」航線的營辦商亦可受惠於上述措施。

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

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0266)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

當局表示會落實推行智慧交通基金，為與車輛有關的創新科技研究及應用提供資助，請問截至現時為止，(1)各項目的進展詳情為何？(2)涉及資助額為何(請以表列之)？

提問人： 陳恒鑠議員 (立法會內部參考編號：6)

答覆：

10億元的智慧交通基金在2021年3月底推出並接受申請。目前尚未有申請基金資助的項目獲得批准。

管制人員的答覆

(問題編號：0267)

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

問題：

1. 當局表示正推展在商用車輛泊車位研究中提出的建議，請以表列出：
(1)商用車輛泊車位顧問研究的建議(2)最新落實情況(3)涉及金額；
2. 當局會否同時研究發展地下智能停車場？如有，推展情況如何？如沒有，會否作出考慮？
3. 請分別列出各區分別由政府及私營機構提供的商用車輛泊車位數目。

提問人：陳恒鑾議員 (立法會內部參考編號：7)

答覆：

1. 運輸署正落實商用車輛泊車位顧問研究所提出的建議，作為增加商用車輛泊車位供應的恆常措施。有關建議及最新落實情況表列於**附件1**。落實有關建議的工作由運輸署現有人員執行，屬於常規職務，涉及的開支沒有詳細分項。
2. 運輸署至今已物色到4個推行自動泊車系統先導項目的選址，包括荃灣區海盛路1幅短期租約用地、深水埗欽州街與通州街交界的1幅公共休憩用地，以及分別位於上環中環道及柴灣常茂街的2幅擬建政府大樓用地。在這4個已物色的選址中，深水埗的選址暫擬興建地下自動泊車系統，預計政府將於本年內向城市規劃委員會提出規劃許可申請。此外，運輸署正研究其他可安裝自動泊車系統的選址，當中包括大埔白石角1幅短期租約用地。
3. 截至2021年2月，18區的商用車輛泊車位數目(包括政府及私營機構提供的商用車輛泊車位)載於**附件2**。

商用車輛泊車位顧問研究的建議及最新落實情況

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

截至2021年2月的各區商用車輛泊車位數目

地區	商用車輛泊車位數目 [^]	
	政府提供的泊車位	私營機構提供的泊車位
中西區	693	537
灣仔	261	185
東區	510	1 682
南區	387	1 124
油尖旺	787	1 022
深水埗	1 418	2 279
九龍城	382	1 152
黃大仙	457	943
觀塘	672	2 861
荃灣	201	2 163
屯門	575	2 102
元朗	659	1 749
北區	817	901
大埔	640	666
西貢	625	1 248
沙田	561	2 376
葵青	955	10 518
離島	192	1 027
總計	10 792	34 535

[^] 上述泊車位資料由各部門、機構及停車場管理公司或營辦商所提供的資料整合而成，只供一般參考。負責管理停車場的各部門、機構、管理公司或營辦商因應其需要對泊車位數目／車種作出調動，實際泊車位數目或會有所不同。

管制人員的答覆

(問題編號：0268)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

當局表示會資助巴士公司在現有巴士上加裝合適安全裝置並監察加裝情況，請問過去一年及截至現時為止，當局推展上述資助項目情況分別為何？以及涉及資助額為何？請以表列之。

當局表示會進行監察加裝情況，請問監察詳情為何？在監察過程中，有沒有發現違規或不符政府預期？如有，相關跟進詳情為何？

提問人： 陳恒鑠議員 (立法會內部參考編號：8)

答覆：

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

為落實香港專營巴士服務獨立檢討委員會提出的建議，運輸署已就為現有專營巴士加裝電子穩定控制系統、車速限制減速器及安全帶進行成本效益分析。因應成本效益分析的結果，專營巴士營辦商會安排為約4 000部巴士安裝電子穩定控制系統和車速限制減速器，以及為約1 900部巴士的所有上層座椅安裝安全帶。政府已預留5億元，用以資助專營巴士營辦商八成相關安裝費用。

安裝工作已由2020年第三季起陸續展開，目標是在3年內完成安裝安全帶和在4年內完成安裝電子穩定控制系統和車速限制減速器。截至2020年年底，已安裝安全帶、電子穩定控制系統和車速限制減速器的巴士數目分別為102、125及125，涉及政府資助額共約1,910萬元。

運輸署透過以下兩個階段的檢驗和審批程序，保證上述安全裝置加裝工作的質素：

- (i) 車輛類型評定—運輸署會根據法定要求、國際標準和工廠驗收準則，為每個巴士型號進行檢驗，以確保不同製造商及型號的巴士宜於道路上使用及符合規定；以及
- (ii) 實地驗收測試—運輸署會在每部巴士的加裝工作完成後進行驗收測試，以確保其符合技術規格及安全要求。

如在以上程序發現任何違規或不遵從規定的情況，有關巴士將不獲發牌，直至其作出糾正為止。至今並無發現違規或不遵從規定的情況。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0271)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

1. 請問當局在過去三年打擊汽車非法出租或取酬載客的情況如何？請列出有關執法及檢控數字。
2. 當局未來會如何加強上述相關措施？請詳述及相關涉資為何？

提問人：陳恒鑽議員 (立法會內部參考編號：11)

答覆：

警方透過採取針對性執法行動，打擊非法出租或取酬載客，包括收集情報、採取秘密行動，以及對轉介和投訴個案作出調查和跟進等。警方在2018年、2019年及2020年就該等罪行採取執法行動的數目分別是69次、184次及49次。警方沒有備存非法出租或取酬載客的檢控數字。

同期間，經法庭定罪後，運輸署共扣留161部車輛，並吊銷其車輛牌照。

運輸署已採取多項措施，以免公眾無意間乘坐並無有效出租汽車許可證而出租或取酬載客的私家車。這些措施包括通過以下不同渠道作宣傳：在網上發放宣傳短片、在電台播放宣傳聲帶、在運輸署網站展示出租汽車許可證的樣本，以及在公眾地方張貼海報。這些工作旨在進一步提高公眾對合法出租汽車服務的認識，以及宣傳如何透過查看車輛是否具有有效出租汽車許可證，識別已領牌的出租汽車。運輸署鼓勵有意使用出租汽車服務的市民在出發前向服務營辦商查詢，或使用運輸署網上查詢系統查證有關私家車是否已獲發出出租汽車許可證。運輸署會繼續致力宣傳，並與警方合作交換信息，以打擊汽車非法出租或取酬載客。

相關工作由運輸署及警方的現有人員執行，屬於常規職務，涉及的資源沒有詳細分項。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0272)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就自動駕駛系統研發方面，當局表示聯同業界及自動駕駛系統研發機構，正研究在公路上共同測試新的自動駕駛車輛及相關技術，請問有關進展為何？當局會否定期公布研發進展？此研發項目涉及金額多少？

提問人：陳恒鑾議員 (立法會內部參考編號：12)

答覆：

為促進自動駕駛車輛技術的發展，運輸署自2017年年中至今向11個不同型號的自動駕駛車輛發出「車輛行駛許可證」，使能在安全情況下於指定路線進行38項測試。

在2019年12月，運輸署出版了一套新的「自動駕駛車輛測試指引」（測試指引），為測試自動駕駛車輛提供安全指引。運輸署其後在2020年12月更新該指引。測試指引有助測試機構及自動駕駛車輛業界更全面掌握在現行法例下在路上進行自動駕駛車輛測試所需符合的要求。

在推動自動駕駛技術方面，運輸署在2019年11月成立香港自動駕駛車輛科技應用技術諮詢委員會（委員會）。委員會由相關持份者和專家，包括自動駕駛業界、測試機構及相關研發機構，包括應用科技研究院、香港生產力促進局、香港科技園公司及數碼港等代表組成，致力探討為自動駕駛車輛訂立適當規管框架的最佳方向。

另外，運輸署已着手研究所需的法例修訂，以便利測試創新技術。運輸署正與有關方面(包括業界)緊密合作，為自動駕駛車輛訂立適當的規管模式，以及為自動駕駛車輛測試訂立所需條件和配套措施。運輸署的目標是在2021年第二季向立法會相關事務委員會匯報有關進展。

上述工作由運輸署現有人員執行，屬於常規職務，涉及的開支沒有詳細分項。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0273)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

當局表示研發系統以便推行「大橋港車北上不設配額計劃」，請問此計劃詳情是怎樣？當局預期此計劃推行後，預期將會如何影響其他跨境口岸的使用量？請詳列每個口岸預期使用率為何？

提問人：陳恒鑠議員 (立法會內部參考編號：13)

答覆：

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

我們的初步構思是，計劃的合資格人士每次入境內地後可連續停留不超過30天，而每年在內地累計可停留不超過180天。我們相信這項安排應能應付本港居民前往廣東省作短期商務、探親或旅遊的需要。我們的目標是盡量簡化申請程序和降低手續費用，以達致利民便民，增加計劃的吸引力。我們正與廣東省政府和內地有關當局敲定計劃的各項具體安排和技術細節，以期早日推行計劃。

計劃對其他跨界口岸使用量的影響須視乎其他因素，例如粵港兩地政府為逐步落實跨界貨運「東進東出、西進西出」的布局而調整港深跨界口岸功能的計劃，以及其他新規劃措施。此外，在計劃運作一段時間後，兩地政府會參考在港珠澳大橋推行計劃的經驗，積極研究把計劃擴展至另一港深跨界口岸，讓本港的私家車可無需配額前往廣東省東部及西部。

管制人員的答覆

(問題編號：0274)

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

請列出過去一年運輸署接獲各類公共交通工具提出加價申請的情況，包括路線，申請加價幅度及申請結果等，並請按其交通工具類別分別列出。

提問人：陳恒鑠議員 (立法會內部參考編號：14)答覆：

運輸署在2020-21年度接獲公共交通服務票價調整申請的最新情況如下：

(1) 專線小巴

	專線小巴路線	申請票價調整幅度	結果
1.	港島第24A號	加價16.0%	處理中
2.	港島第24M號	加價11.4%	處理中
3.	港島第25號	加價16.0%	處理中
4.	港島第32號	加價13.5%	拒絕
5.	港島第32A號	加價11.3%	拒絕
6.	港島第33號	加價11.4%	拒絕
7.	港島第33M號	加價11.3%	拒絕
8.	港島第56號	加價7.9%	處理中
9.	港島第56A號	加價7.9%	處理中
10.	港島第56B號	加價7.9%	處理中
11.	港島第69號	加價15.0%	處理中
12.	港島第69A號	加價14.5%	處理中
13.	港島第69X號	加價15.1%	處理中
14.	港島第N69X號	加價15.5%	處理中
15.	新界第26號	加價9.4%	處理中

專線小巴路線		申請票價調整幅度	結果
16.	新界第26A號	加價9.4%	處理中
17.	新界第28K號	加價11.6%	處理中
18.	新界第28S號	加價11.6%	處理中
19.	新界第40號	加價9.5%	處理中
20.	新界第41號	加價8.6%	處理中
21.	新界第46M號	加價13.6%	處理中
22.	新界第47M號	加價12.2%	處理中
23.	新界第63A號	加價14.3%	處理中
24.	新界第63B號	加價14.3%	處理中
25.	新界第63K號	加價14.3%	處理中
26.	新界第63S號	加價14.3%	處理中
27.	新界第64A號	加價13.5%	處理中
28.	新界第64K號	加價13.5%	處理中
29.	新界第65A號	加價9.1%	處理中
30.	新界第65K號	加價7.2%	處理中
31.	新界第65S號	加價3.6%	處理中
32.	新界第66K號	加價14.5%	處理中
33.	新界第67A號	加價23.8%	處理中
34.	新界第67K號	加價16.4%	處理中
35.	新界第77號	加價10.8%	處理中
36.	新界第77A號	加價16.5%	處理中
37.	新界第77B號	加價16.5%	處理中
38.	新界第77P號	加價10.8%	處理中
39.	新界第79S號	加價20.9%	處理中
40.	新界第81號	加價8.9%	處理中
41.	新界第81M號	加價21.2%	處理中
42.	新界第82號	加價17.3%	處理中
43.	新界第82M號	加價17.9%	處理中
44.	新界第84號	加價26.3%	處理中
45.	新界第87號	加價13.6%	處理中
46.	新界第87A號	加價15.4%	處理中
47.	新界第87K號	加價13.6%	處理中
48.	新界第87M號	加價10.0%	處理中
49.	新界第90M號	加價10.7%	處理中
50.	新界第92M號	加價10.7%	處理中
51.	新界第93號	加價10.7%	處理中
52.	新界第93A號	加價11.9%	處理中
53.	新界第409號	加價13.6%	處理中
54.	新界第409K號	加價13.6%	處理中
55.	新界第409S號	加價13.6%	處理中
56.	新界第621號	加價19.0%	處理中
57.	新界第622號	加價19.4%	處理中

專線小巴路線		申請票價調整幅度	結果
58.	新界第623號	加價17.9%	處理中
59.	新界第814號	加價11.8%	處理中

(2) 定期持牌渡輪服務

航線		申請票價調整幅度	結果
1.	「北角-觀塘」 (危險品車輛)渡輪 服務	加價16.7%至20%	處理中

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0275)

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

請列出未來一年，當局正規劃和開辦新的專線小巴服務詳情，包括路線，收費，服務人口數目，及擬開辦日期。

提問人：陳恒鑌議員 (立法會內部參考編號：15)答覆：

運輸署在2021年擬開辦2條新的專線小巴路線，現正進行專線小巴營辦商遴選計劃(遴選計劃)，挑選擬開辦新路線的營辦商。新路線的詳情如下：

	起點－終點	可收取的全程最高收費 (註)	擬開辦日期	服務人口
(1)	皇后山邨－北區醫院	9.4元	2021年第三季	皇后山邨 (總人口約 35 000)
(2)	華山村－上水	5.7元	2021年第三季	華山村及上水一帶的村落(總人口約500)

註：此收費為政府憲報公告訂明按照有關專線小巴路線的路程距離可收取的全程最高收費。實際收費會以遴選計劃成功申請者建議的全程收費為準。

管制人員的答覆

(問題編號：0276)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 區域交通及運輸服務

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

1. 就當局推行「智慧出行」情況，請問現時市民使用「香港出行易」應用程式的普及情況為何？
2. 當局過去三年分別投入多少資源以維持該應用程式的服務？
3. 有不少市民希望「香港出行易」提供全港政府及私人場所的實時泊車資訊，請問當局會否考慮？如有，請問目前進展如何？如不會，請解釋。

提問人：陳恒鑽議員 (立法會內部參考編號：16)

答覆：

1. 截至2021年2月底，「香港出行易」流動應用程式的累計下載次數約226萬次，平均每日點擊率約為4萬次。
2. 「香港出行易」在2018年7月推出後所涉及的營運開支(包括維修保養、系統寄存服務及系統提升費用)如下：

財政年度	營運開支
2018-19	1,400,000元
2019-20	3,320,000元
2020-21	3,250,000元

3. 運輸署一直鼓勵停車場業主及營辦商透過「香港出行易」及政府公共資料入門網站「資料一線通」向公眾發放實時空置泊車位資訊。

透過「香港出行易」發放空置泊車位資訊的停車場數目，已由2018年7月約220個增加近1倍到2021年2月底的422個，當中352個為非政府停車場。

政府停車場方面，隨着相關停車場管理合約逐步更新，我們預計所有政府停車場的空置泊車位資訊可於未來2年內全面發放。

此外，地政總署因應運輸署的建議，自2018年年中起在所有新訂立的公眾停車場短期租約加入條款，要求營辦商必須向運輸署提供空置泊車位資訊。自2021年2月起，地政總署亦會在合適的新地契中加入類似條款，要求發展商於有關發展項目落成後，須向運輸署提供實時空置泊車位資訊。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0277)

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

問題：

請問「大嶼山自駕遊」計劃第一期的申請情況如何？請提供計劃自實施以來，每個月的申請及審批情況。

當局表示正籌備第二期計劃，請問計劃詳情為何？以及提供擬推行日期。

提問人：陳恒鑾議員 (立法會內部參考編號：17)

答覆：

運輸署在2016年2月26日推出「大嶼山自駕遊」計劃(「自駕遊」)第一期。「自駕遊」自推出以來，一直深受歡迎，整體使用率約95%，成功申請的個案平均每月約480宗。

鑑於嶼南的交通情況和泊車位供應有所改善，以及市民前往嶼南消閒的需求日增，運輸署檢討了「自駕遊」的現有安排，並建議實施「自駕遊」第二期，試行把計劃範圍擴展至涵蓋電單車。運輸署並會把平日(公眾假期除外)的每日配額總數量由25個增加至不超過50個涵蓋私家車及電單車的配額。在過去數月，運輸署一直就有關建議諮詢相關持份者，在考慮收集到的意見後，將擬訂第二期的推行細節。

管制人員的答覆

(問題編號：0281)

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

問題：

就重整和改善專營巴士服務方面，請問過去一年各專營巴士機構改善巴士安全項目為何？請按巴士機構分別列出改善服務項目，涉及金額，以及進展。

提問人：陳恒鑠議員 (立法會內部參考編號：21)

答覆：

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

在安全委員會督導下，各專營巴士營辦商已在多個主要範疇推展改善措施，包括—

- (a) 安裝及加強車內裝置／科技以協助安全駕駛；
- (b) 改善巴士車長的工作環境；以及
- (c) 加強安全表現管理。

相關改善措施的進展簡述如下。

安裝車內安全裝置

由2018年7月起，所有新訂購雙層巴士均會在所有乘客座椅配備安全帶，並會配備可加強車輛穩定性和減低翻側風險的電子穩定控制系統，以及車速限制減速器(即具有減速功能的車速限制器)。為落實香港專營巴士服務獨立檢討委員會(檢討委員會)提出的建議，運輸署已就為現有專營巴士加裝

電子穩定控制系統、車速限制減速器及安全帶進行成本效益分析。因應成本效益分析的結果，專營巴士營辦商會安排為約4 000部巴士安裝電子穩定控制系統和車速限制減速器，以及為約1 900部巴士的所有上層座椅安裝安全帶。政府已預留5億元，用以資助專營巴士營辦商八成相關安裝費用。

安裝工作已由2020年第三季起陸續展開，目標是在3年內完成安裝安全帶和在4年內完成安裝電子穩定控制系統和車速限制減速器。截至2020年年底，已安裝安全帶、電子穩定控制系統和車速限制減速器的巴士數目分別為102、125及125，涉及政府資助額共約1,910萬元。各專營巴士營辦商旗下已安裝相關裝置的巴士數目表列如下：

專營巴士營辦商	已安裝安全裝置的巴士數目 (截至2020年年底)		
	安全帶	電子穩定控制系統	車速限制減速器
九龍巴士（一九三三）有限公司(九巴)	72	70	70
新世界第一巴士服務有限公司(新巴)	15	15	15
城巴有限公司(城巴)	12	40	40
龍運巴士有限公司(龍運巴士)	0	0	0
新大嶼山巴士（1973）有限公司(嶼巴)	3	0	0

此外，專營巴士營辦商一直試驗各類先進駕駛輔助系統，包括防止碰撞和保持行車線警報系統，以及司機監察系統。截至2020年年底，城巴及龍運巴士已自費在所有行走機場／北大嶼山路線的巴士(分別涉及約240及280部巴士)上安裝該等設備。專營巴士營辦商會繼續監察駕駛輔助系統及司機監察系統的使用情況，以證實這些附加設備在不同操作環境下的效能，然後決定是否應在所有路線安裝該等設備。

改善巴士車長的工作環境

運輸署在2018年2月公布最新的《巴士車長工作、休息及用膳時間指引》，各專營巴士營辦商已全面實施當中訂明經改善的駕車時間及休息時間安排。此外，政府在2020年共批出17宗由專營巴士營辦商提出有關提供工作室／休息室／休息設施的申請，以期為巴士車長提供更佳的工作環境。各專營巴士營辦商的相關數字表列如下：

專營巴士營辦商	2020年獲批申請數目
九巴	10
新巴	3
城巴	3
嶼巴	1

安全表現管理

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

為善用電子數據記錄儀(俗稱「黑盒」)數據，並配合檢討委員會的建議，運輸署和專營巴士營辦商已就發出超速駕駛及突然減速實時警報及特別報告的準則，訂立更嚴格的劃一臨界值，由2020年年底起全面採用。

最後，各專營巴士營辦商亦已完成每條巴士路線的路線風險評估，包括評估每條巴士路線的實際運作環境及情況，並因應每條巴士路線的獨特運作情況向車長提供駕駛指示。

管制人員的答覆

(問題編號：0282)

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

問題：

請列出現時全港各個港外及港內線碼頭的管理公司，服務合約詳情(包括服務年期，服務合約金額，服務員工數目)當局表示正統籌渡輪碼頭的保養及翻新工程，請問除了榕樹灣渡輪碼頭正進行工程外，其他渡輪碼頭的相關保養及翻新工程內容分別為何？截至現時為止有關工程進度為何？預期工程完成時間？以及涉資多少？請分別以表列出。

提問人：陳恒鑾議員 (立法會內部參考編號：22)

答覆：

現時本港有26個港內及港外線渡輪碼頭，用以營運專營及持牌渡輪服務。有關的渡輪服務營辦商負責管理碼頭的工作。

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

管制人員的答覆

(問題編號：0918)

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

問題：

就「擠塞徵費」研究，請問截至現時為止，有關研究進展如何？當局有沒有推行「擠塞徵費」時間表？如有，詳情為何？

提問人：陳恒鑌議員 (立法會內部參考編號：25)

答覆：

運輸署在2019年7月展開「擠塞徵費」研究，以「效率優先」為原則，讓載客效率高的車輛使用政府收費隧道及道路時享有較優惠的收費，而載客量低的車輛則須付較高的收費。鑑於2019冠狀病毒病疫情可能影響市民大眾的出行習慣，運輸署正檢討「擠塞徵費」研究的工作計劃，包括透過進行交通調查以整理最新的資料及數據。運輸署會就研究所提建議適時諮詢有關持份者。

管制人員的答覆

(問題編號：1249)

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

問題：

在綱領中，2021-22年預計預算較2020-21年原來預算增加115.8%，運輸署會研發資料蒐集及分享系統，以提供專線小巴實時到站資訊；以及落實推行智慧交通基金，為與車輛有關的創新科技 研究及應用提供資助；就此，可否告知本委員會：

- a) 新一年預算大幅增加的原因；
- b) 研發資料蒐集及分享系統的進度，實施專線小巴實時到站資訊的時間表；及
- c) 有關創新科技的研究項目、進度及成果，預計推出的新措施？

提問人：陳健波議員 (立法會內部參考編號：11)

答覆：

- a) 2021-22年度綱領(1)下的撥款較2020-21年度的原來預算有所增加，主要由於增加了下列項目的撥款：

項目	百萬元
為以下項目增加撥款：(i)為離島渡輪航線提供的船隻資助計劃；(ii)資助專營巴士公司在現有巴士上加裝合適安全裝置；以及(iii)成立智慧交通基金	740.0
為以下項目增加撥款：(i)資助跨境貨車司機進行核酸測試及為的士司機提供2019冠狀病毒病檢測服務 [^] ；以及(ii)為離島渡輪航線提供特別協助措施	436.8
為2020-21年度所填補職位空缺的全年費用增加撥款*	20.7
為專線小巴提供實時到站資訊增加撥款	5.6
總額	1,203.1

[^] 2019冠狀病毒病檢測服務會須視乎疫情的實際發展及政府的抗疫策略而提供。

* 填補職位空缺數目為24個，2020-21年度只有部分期間須為此付出開支。「為所填補職位空缺的全年費用增加撥款」，是指2021-22年度因填補這些職位空缺的全年費用而需要的額外撥款。

- b) 運輸署正在開發一套資訊系統，以期在2022年或之前分階段發放專線小巴預計到站時間資訊。截至2021年3月，約有70條專線小巴路線的預計到站時間資訊透過「香港出行易」及「資料一線通」發放。
- c) 10億元的智慧交通基金在2021年3月底推出並接受申請。目前尚未有申請基金資助的項目獲得批准。

管制人員的答覆

(問題編號：0791)

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

請列出過去三年各專營巴士公司的脫班率。

提問人： 鄭松泰議員 (立法會內部參考編號：102)答覆：

過去3年，各專營巴士公司的脫班率載列如下：

專營巴士公司 (註1)	2018年	2019年 (註2)	2020年
九巴	3.3%	2.8%	6.9%
城巴(專營權1)	2.0%	2.5%	4.4%
城巴(專營權2)	1.0%	1.2%	2.0%
新巴	2.9%	2.9%	6.7%
龍運	1.0%	1.1%	4.7%
嶼巴	0.5%	0.5%	3.0%
整體	2.9%	2.6%	6.3%

與過去數年比較，所有專營巴士公司的脫班率在2020年均較高，原因是在專營巴士服務的乘客量顯著下跌的情況下，2020年上半年的脫班率普遍上升，尤其在2020年2月及3月疫情爆發初期。面對乘客量突然大幅減少，專營巴士公司相應調整其服務。脫班率一般在非繁忙及深宵時段較高。運輸署當時已立即採取行動，透過發出提示信和勸諭信，要求各專營巴士公司作出改正，並按照獲批准的服務詳情表營運。因應疫情發展和相應調整的社交距離措施，同時為更善用資源，運輸署亦已訂立機制，讓專營巴士公司申請臨時服務調整。在考慮專營巴士公司的申請時，運輸署會參考多項因素，例如乘客需求的增減幅度、巴士路線載客率(尤其在繁忙時段)，以及

市民對縮減服務建議的接受程度。實施上述機制後，專營巴士公司的整體脫班率已逐步改善，在2020年下半年下降至平均2.3%，較2018年全年及2019年上半年為低。

註1：九巴－九龍巴士(一九三三)有限公司
城巴(專營權1)－城巴有限公司(香港島及過海巴士網絡專營權)
城巴(專營權2)－城巴有限公司(機場及北大嶼山巴士網絡專營權)
新巴－新世界第一巴士服務有限公司
龍運－龍運巴士有限公司
嶼巴－新大嶼山巴士(1973)有限公司

註2：2019年的脫班率排除了2019年6月至12月公眾活動對專營巴士服務穩定性所造成的影響。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0792)

總目： (186) 運輸署分目： (-) 沒有指定綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)局長： 運輸及房屋局局長問題：

請列出過去三年運輸署車輛檢驗中心檢驗的公共小巴數目，及當中依原因排列的不合格數目。

提問人：鄭松泰議員 (立法會內部參考編號：103)答覆：

2018年至2020年經運輸署車輛檢驗中心檢驗的公共小巴數目及當中檢驗不及格的數目表列如下：

年份	檢驗的公共小巴數目	不及格的公共小巴數目	不及格率 [#]
2018	4 579	175	4%
2019	4 399	164	4%
2020	4 399	120	3%

#百分率調整至最接近整數。

車輛檢驗不及格的主要原因為制動系統或懸掛系統故障及車身外殼或車身內部損壞。不合規事項的分項數字載列如下：

年份	制動系統故障	懸掛系統故障	車身外殼或車身內部損壞	其他(例如不符合廢氣排放標準、速度顯示器或車身底盤組件失靈等)
2018	59	9	40	67
2019	69	27	31	37
2020	47	15	22	36

管制人員的答覆

(問題編號：0793)

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

問題：

請列出過去三年全港各幹線主要路段在繁忙時間的行車量及容車量比率。

請列出過去三年全港各幹線主要路段在非繁忙時間的行車量及容車量比率。

提問人：鄭松泰議員 (立法會內部參考編號：104)

答覆：

由於交通統計年報所載的交通流量統計數字現時只更新至2019年，現把2017年至2019年本港各主要幹線路段的早上繁忙時段使用率(以車輛行車量／容車量比率計算)載列於附件。運輸署沒有編製非繁忙時段的行車量數據，因此未能提供相關的行車量／容車量比率。

2017年至2019年本港各主要幹線的早上繁忙時段¹使用率

路段	主要幹線 ²	方向	繁忙時段使用率		
			2017年	2018年	2019年
香港島					
夏慤道 (介乎添馬街與軍器廠街)	四號	西行	0.6	0.7	0.6
中環及灣仔繞道 ³	四號	東行	-	-	0.7
九龍					
公主道 (介乎衛理道與培正道)	一號	南行	0.4	0.4	0.4
觀塘繞道 (介乎啓仁街與龍翔道)	二號	東行	0.7	0.6	0.7
西九龍公路 (介乎連翔道與興華街西)	三號	南行	0.9	0.9	0.9
東九龍走廊 (介乎馬頭角道與漆咸道北)	五號	北行	0.9	1.0	0.9
龍翔道 (介乎南昌街與獅子山隧道公路)	七號	東行	0.9	0.9	0.9

路段	主要幹線 ²	方向	繁忙時段使用率		
			2017年	2018年	2019年
新界東					
吐露港公路 (介乎馬料水交匯處與完善路交匯處)	九號	南行	1.0	1.1	1.1
粉嶺公路 (介乎掃管埔交匯處與和合石交匯處)	九號	南行	0.5	0.5	0.5
新界西					
汀九橋	三號	南行	1.0	1.2	1.2
南灣隧道	八號	東行	0.4	0.4	0.5
屯門公路 (介乎深井與青朗公路，包括深井支路)	九號	東行	0.9	0.9	1.0
港深西部公路 (介乎亦園路與深圳灣公路大橋)	十號	北行	0.2	0.2	0.2

註

- ¹ 早上繁忙時段為平日(即星期一至五，公眾假期除外)上午7時至10時內最繁忙的1小時。
- ² 六號幹線由中九龍幹線、T2主幹路及將軍澳—藍田隧道組成。由於六號幹線仍在施工，故未有其使用率數據。
- ³ 中環及灣仔繞道於2019年2月全面通車。

管制人員的答覆

(問題編號：0794)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 區域交通及運輸服務

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

請列出過去三年全港各隧道在繁忙時間的行車量及容車量比率。

請列出過去三年全港各隧道在非繁忙時間的行車量及容車量比率。

提問人： 鄭松泰議員 (立法會內部參考編號：105)

答覆：

本港收費隧道及不收費隧道在過去3年的使用率(以車輛行車量／容車量比率計算)分別載列於表(I)及表(II)。

表(I)-收費隧道^{註1、2、3}

隧道名稱	方向	年份	使用率 (繁忙時間)	使用率 (非繁忙時間)
香港仔隧道	北行	2020	0.6	0.4
		2019	0.6	0.4
		2018	0.6	0.4
	南行	2020	0.7	0.4
		2019	0.7	0.5
		2018	0.7	0.5
海底隧道 ^{註4}	北行	2020	1.0	0.8
		2019	1.0	0.8
		2018	1.0	0.8
	南行	2020	1.1	0.8
		2019	1.1	0.8
		2018	1.1	0.8
東區海底隧道	北行	2020	1.0	0.5
		2019	1.0	0.6
		2018	1.0	0.6
	南行	2020	1.0	0.5
		2019	1.0	0.5
		2018	1.0	0.5
西區海底隧道	北行	2020	0.5	0.2
		2019	0.6	0.3
		2018	0.6	0.3
	南行	2020	0.5	0.2
		2019	0.6	0.3
		2018	0.6	0.3
獅子山隧道	北行	2020	0.9	0.6
		2019	1.0	0.7
		2018	1.0	0.7
	南行	2020	1.0	0.6
		2019	1.0	0.6
		2018	1.0	0.6
大老山隧道	北行	2020	0.8	0.4
		2019	0.9	0.4
		2018	0.9	0.4
	南行	2020	0.8	0.3
		2019	0.9	0.3
		2018	0.9	0.3

表(I)-收費隧道^{註1、2、3}

隧道名稱	方向	年份	使用率 (繁忙時間)	使用率 (非繁忙時間)
將軍澳隧道	西行	2020	1.0	0.6
		2019	1.0	0.7
		2018	1.0	0.6
	東行	2020	1.1	0.7
		2019	1.1	0.7
		2018	1.1	0.7
尖山隧道及 沙田嶺隧道	北行	2020	0.5	0.2
		2019	0.5	0.2
		2018	0.5	0.2
	南行	2020	0.5	0.2
		2019	0.5	0.2
		2018	0.5	0.2
城門隧道	西行	2020	0.7	0.3
		2019	0.7	0.3
		2018	0.7	0.4
	東行	2020	0.7	0.3
		2019	0.7	0.3
		2018	0.7	0.3
大欖隧道	北行	2020	0.3	0.2
		2019	0.4	0.2
		2018	0.4	0.2
	南行	2020	0.4	0.2
		2019	0.5	0.2
		2018	0.5	0.2

表(II)-不收費隧道^{註3、5}

隧道名稱	方向	年份	使用率
啟德隧道	西行	2020	0.4
		2019	0.5
		2018	0.5
	東行	2020	0.4
		2019	0.4
		2018	0.4
長青隧道	西行	2020	0.3
		2019	0.4
		2018	0.4
	東行	2020	0.3
		2019	0.3
		2018	0.3
南灣隧道	西行	2020	0.1
		2019	0.2
		2018	0.2
	東行	2020	0.2
		2019	0.2
		2018	0.3
大圍隧道	西行	2020	0.3
		2019	0.3
		2018	0.3
	東行	2020	0.3
		2019	0.3
		2018	0.3
中環及 灣仔繞道隧道 ^{註6}	西行	2020	0.2
		2019	0.2
		2018	不適用
	東行	2020	0.2
		2019	0.2
		2018	不適用
龍山隧道 ^{註7}	北行	2020	0.1
		2019	0.1
		2018	不適用
	南行	2020	0.1
		2019	0.1
		2018	不適用

隧道名稱	方向	年份	使用率
長山隧道 ^{註7}	北行	2020	0.02
		2019	0.02
		2018	不適用
	南行	2020	0.02
		2019	0.02
		2018	不適用

- 註1： 上述表(I)的使用率，乃指由隧道營辦商透過車輛繳費系統編製的平日(即星期一至五，公眾假期除外)每小時平均行車量與隧道設計容車量的比率。繁忙時間指平日上午7時至10時及下午5時至8時。
- 註2： 運輸署沒有備存愉景灣隧道的數據，該隧道由私人公司建造，現時由私人公司營運，並只供獲許可車輛使用。
- 註3： 上述表(I)及表(II)的使用率是各隧道的實際行車量與設計容車量的比率，但不計及正在排隊入隧道的車輛，亦不反映實際交通需求與設計容車量之間的關係。隧道的實際交通容量或會受其他交通因素影響，包括使用有關路段的不同車輛種類的比例、有關路段的形態等。因此，單憑實際行車量及設計容車量所作的比較未必能夠確實反映實際交通情況。
- 註4： 因海底隧道在2019年11月13日至2020年1月19日期間封閉和修復受損設施的原故，上述使用率已排除該段時間的影響。
- 註5： 不收費隧道不設可用於編製記錄的車輛繳費系統，故此運輸署沒有這些隧道在繁忙時間及非繁忙時間的交通數據分項數字。上述表(II)所載使用率，乃指由隧道營辦商提供的每小時平均行車量與隧道設計容車量的比率。
- 註6： 中環及灣仔繞道隧道於2019年2月全面通車，故沒有2018年的交通統計數據。
- 註7： 龍山隧道及長山隧道於2019年5月通車，故沒有2018年的交通統計數據。

管制人員的答覆

(問題編號：0795)

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

問題：

請按車類列出，過去三年全港十八區的短期租約、路旁泊位數量。請列出過去三年全港十八區的公營公眾泊車位及公開出租的私人停車場泊車位數量；以及兩者來年增設的數量。

提問人：鄭松泰議員 (立法會內部參考編號：106)

答覆：

過去3年，18區按車輛類別劃分的短期租約公眾收費停車場泊車位數目(全部由私人營運)及路旁泊車位數目(全部由政府提供)分別載於 **附件1**及 **附件2**。

過去3年，18區由政府提供的公眾泊車位數目(包括運輸署轄下停車場和其他政府機構處所的泊車位以及載於 **附件2**的路旁泊車位)及由私人營運停車場提供的公眾泊車位數目(包括由私人機構營運停車場開放予公眾使用的泊車位以及載於 **附件1**的短期租約公眾收費停車場泊車位)載於 **附件3**。整體而言，政府及私人營運停車場提供的公眾泊車位總數在過去3年稍為下跌，而政府及私營機構提供的附屬泊車位數目在近年則穩定增加，令泊車位總數由大約758 000個(2019年2月)淨增加至771 000個(2021年2月)。

由於提供新泊車位的數目和進度取決於很多因素，包括與地區人士的諮詢，運輸署無法準確預測未來數年泊車位的新增數目。

過去3年按車輛類別劃分的短期租約公眾收費停車場的泊車位數目

地區	截至	私家車	貨車	旅遊巴士／巴士	電單車	總計
中西區	2021年2月	44	192	0	11	247
	2020年2月	81	184	0	11	276
	2019年2月	34	232	4	11	281
灣仔	2021年2月	0	0	0	0	0
	2020年2月	0	0	0	0	0
	2019年2月	0	0	0	0	0
東區	2021年2月	1 283	132	89	18	1 522
	2020年2月	1 271	140	100	10	1 521
	2019年2月	1 319	192	110	35	1 656
南區	2021年2月	240	29	36	22	327
	2020年2月	197	28	37	0	262
	2019年2月	196	71	27	0	294
油尖旺	2021年2月	554	19	17	2	592
	2020年2月	451	54	17	2	524
	2019年2月	454	78	0	2	534
深水埗	2021年2月	616	432	62	25	1 135
	2020年2月	619	440	65	22	1 146
	2019年2月	649	408	66	17	1 140
九龍城	2021年2月	506	46	111	12	675
	2020年2月	485	77	74	4	640
	2019年2月	1 267	299	497	4	2 067
黃大仙	2021年2月	370	43	21	15	449
	2020年2月	351	18	74	18	461
	2019年2月	330	18	78	28	454
觀塘	2021年2月	963	107	6	2	1 078
	2020年2月	1 016	75	6	2	1 099
	2019年2月	1 067	120	40	3	1 230
荃灣	2021年2月	2 249	101	18	35	2 403
	2020年2月	2 047	102	18	23	2 190
	2019年2月	2 006	142	28	24	2 200
屯門	2021年2月	1 724	434	0	10	2 168
	2020年2月	1 758	505	0	6	2 269
	2019年2月	1 801	470	0	6	2 277
元朗	2021年2月	992	52	0	20	1 064
	2020年2月	1 093	74	0	22	1 189
	2019年2月	1 056	87	0	22	1 165

地區	截至	私家車	貨車	旅遊巴士／巴士	電單車	總計
北區	2021年2月	1 761	273	0	10	2 044
	2020年2月	1 860	304	0	9	2 173
	2019年2月	2 325	410	0	22	2 757
大埔	2021年2月	1 016	111	0	36	1 163
	2020年2月	984	89	0	27	1 100
	2019年2月	1 129	148	0	16	1 293
西貢	2021年2月	2 936	86	8	8	3 038
	2020年2月	2 807	112	17	11	2 947
	2019年2月	2 669	139	17	7	2 832
沙田	2021年2月	2 418	226	47	9	2 700
	2020年2月	2 275	215	45	20	2 555
	2019年2月	2 572	254	36	14	2 876
葵青	2021年2月	2 335	5 211	342	14	7 902
	2020年2月	2 312	5 331	326	14	7 983
	2019年2月	2 364	5 299	221	14	7 898
離島	2021年2月	149	0	0	0	149
	2020年2月	67	0	0	0	67
	2019年2月	67	0	0	0	67
總計*	2021年2月	20 156	7 494	757	249	28 656
	2020年2月	19 674	7 748	779	201	28 402
	2019年2月	21 305	8 367	1 124	225	31 021

* 表內數字佔過去3年由私人營運停車場提供的公眾泊車位數目(見附件3)的一部分。

過去3年按車輛類別劃分的路旁泊車位數目

地區	截至	私家車*	貨車	旅遊巴士／巴士	電單車	總計
中西區	2021年2月	472	199	11	601	1 283
	2020年2月	470	200	11	587	1 268
	2019年2月	466	191	11	587	1 255
灣仔	2021年2月	1 000	24	20	686	1 730
	2020年2月	1 003	22	20	687	1 732
	2019年2月	997	6	18	687	1 708
東區	2021年2月	443	78	59	753	1 333
	2020年2月	441	66	64	685	1 256
	2019年2月	412	60	90	633	1 195
南區	2021年2月	655	55	137	421	1 268
	2020年2月	662	53	137	415	1 267
	2019年2月	625	53	137	406	1 221
油尖旺	2021年2月	1 531	370	155	1 300	3 356
	2020年2月	1 522	369	155	1 275	3 321
	2019年2月	1 532	369	175	1 295	3 371
深水埗	2021年2月	1 238	215	7	778	2 238
	2020年2月	1 236	212	7	764	2 219
	2019年2月	1 208	208	4	765	2 185
九龍城	2021年2月	2 241	136	106	912	3 395
	2020年2月	2 242	136	106	889	3 373
	2019年2月	2 241	136	96	889	3 362
黃大仙	2021年2月	300	141	0	440	881
	2020年2月	298	142	0	440	880
	2019年2月	300	142	0	425	867
觀塘	2021年2月	437	106	34	761	1 338
	2020年2月	437	106	40	741	1 324
	2019年2月	400	106	36	697	1 239
荃灣	2021年2月	786	42	33	592	1 453
	2020年2月	793	40	34	592	1 459
	2019年2月	763	40	34	529	1 366
屯門	2021年2月	1 278	328	55	834	2 495
	2020年2月	1 278	328	47	816	2 469
	2019年2月	1 267	348	37	801	2 453
元朗	2021年2月	1 192	433	87	632	2 344
	2020年2月	1 197	440	89	560	2 286
	2019年2月	1 195	442	90	547	2 274

地區	截至	私家車*	貨車	旅遊巴士／巴士	電單車	總計
北區	2021年2月	1 242	382	21	419	2 064
	2020年2月	1 310	427	21	398	2 156
	2019年2月	1 312	427	21	398	2 158
大埔	2021年2月	1 478	337	80	203	2 098
	2020年2月	1 487	331	75	202	2 095
	2019年2月	1 470	333	75	202	2 080
西貢	2021年2月	1 940	331	157	429	2 857
	2020年2月	1 939	331	150	417	2 837
	2019年2月	1 951	331	156	398	2 836
沙田	2021年2月	1 541	305	56	496	2 398
	2020年2月	1 540	287	49	470	2 346
	2019年2月	1 541	280	49	459	2 329
葵青	2021年2月	411	361	21	694	1 487
	2020年2月	411	361	22	585	1 379
	2019年2月	412	360	22	591	1 385
離島	2021年2月	466	58	74	148	746
	2020年2月	460	58	74	148	740
	2019年2月	460	58	74	148	740
總計#	2021年2月	18 651	3 901	1 113	11 099	34 764
	2020年2月	18 726	3 909	1 101	10 671	34 407
	2019年2月	18 552	3 890	1 125	10 457	34 024

* 有關數字為供中型及重型貨車、巴士、電單車及單車以外的車輛停泊的路旁泊車位數字(此類泊車位設有《道路交通(泊車)規例》(第374C章)所載第1號圖形的指定標誌)。

表內數字佔過去3年政府提供的公眾泊車位數目(見附件3)的一部分。

I. 過去3年政府提供的公眾泊車位數目[^] ^μ

地區	2019年2月	2020年2月	2021年2月
中西區	3 748	3 441	3 456
灣仔	2 563	2 582	2 577
東區	2 106	2 168	2 246
南區	2 077	2 134	2 123
油尖旺	4 255	4 205	3 444
深水埗	4 230	3 513	3 539
九龍城	3 592	3 567	3 669
黃大仙	1 736	1 821	1 806
觀塘	2 675	2 791	2 824
荃灣	2 118	2 220	2 214
屯門	2 729	2 770	2 788
元朗	2 716	2 892	2 818
北區	2 627	2 570	2 505
大埔	2 490	2 495	2 498
西貢	3 087	3 099	3 119
沙田	3 041	3 210	3 186
葵青	2 538	2 455	2 617
離島	1 620	1 700	1 585
總計	49 948	49 633	49 014

II. 過去3年由私人營運停車場提供的公眾泊車位數目[^]

地區	2019年2月	2020年2月	2021年2月
中西區	8 433	8 428	8 651
灣仔	9 738	9 781	9 291
東區	12 589	12 475	12 378
南區	7 670	7 639	7 701
油尖旺	15 421	16 439	16 627
深水埗	9 774	9 746	9 776
九龍城	9 123	7 721	7 897
黃大仙	5 633	5 669	5 654
觀塘	14 426	15 100	15 421
荃灣	11 081	11 112	11 652
屯門	10 038	10 072	10 029
元朗	9 365	9 402	9 281
北區	5 924	5 404	5 274
大埔	5 867	5 799	5 981
西貢	11 229	11 650	11 953
沙田	17 726	17 438	17 573
葵青	17 638	17 749	17 567
離島	6 828	6 857	5 728
總計	188 503	188 481	188 434

[^] 上述泊車位資料由各部門、機構及停車場管理公司或營辦商所提供的資料整合而成，只供一般參考。負責管理停車場的各部門、機構、管理公司或營辦商因應其需要對泊車位數目／車種作出調動，實際泊車位數目或會有所不同。

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

管制人員的答覆

(問題編號：0796)

總目： (186) 運輸署分目： (-) 沒有指定綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)局長： 運輸及房屋局局長問題：

請列出過去三年，本港私家車首次登記及領牌私家車數量。請按原因及車類列出過去三年因未能符合規定而要吊銷車輛牌照數量。

提問人：鄭松泰議員 (立法會內部參考編號：107)答覆：

過去3年本港新登記私家車及領牌私家車數目表列如下：

年份(截至該年年底)	新登記私家車數目
2018	42 287
2019	38 309
2020	37 036

年份(截至該年年底)	領牌私家車數目
2018	565 213
2019	573 932
2020	573 003

過去3年，運輸署根據《道路交通條例》(第374章)第25(1)條就已登記車輛拒絕發出車輛牌照或取消其車輛牌照的車輛分類數目及原因表列如下：

原因／車輛類別	2018年	2019年	2020年
(a)不遵從檢驗通知、檢驗命令或車輛修理命令			
電單車／機動三輪車	10	15	24
私家車	181	207	210
的士	19	31	30
專營公共巴士	0	1	0
非專營公共巴士	32	12	21
私家巴士	0	3	0
公共小巴	1	1	4
輕型貨車	31	36	29
中型貨車	15	16	13
重型貨車	4	4	3
(b)沒有按要求將汽車交由車輛廢氣測試中心測試或不符合車輛廢氣排放標準			
私家車	154	160	85
的士	10	11	10
非專營公共巴士	2	3	1
公共小巴	0	0	4
輕型貨車	14	19	3
中型貨車	4	5	1
特別用途車輛	2	0	0

註：個別車輛可能同時屬於上述(a)類及(b)類，在這情況下，它將同時計入2個類別內。

管制人員的答覆

(問題編號：0797)

總目： (186) 運輸署分目： (-) 沒有指定綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)局長： 運輸及房屋局局長問題：

請按成因並分55歲以上或以下列出，過去三年職業司機(包括巴士、小巴、的士等)發生的交通意外及傷亡數目。

提問人：鄭松泰議員 (立法會內部參考編號：109)答覆：

過去3年涉及專營巴士、公共小巴及的士的交通意外宗數，以及按指定的司機年齡組別劃分的相關傷亡人數載列如下：

	2018年	2019年	2020年
涉及專營巴士的交通意外宗數(傷亡人數)			
涉及55歲以下的司機	1 521 (1 944)	1 379 (1 943)	981 (1 123)
涉及55歲或以上的司機	819 (1 024)	780 (1 172)	490 (623)
涉及公共小巴的交通意外宗數(傷亡人數)			
涉及55歲以下的司機	217 (316)	182 (259)	118 (178)
涉及55歲或以上的司機	718 (1 075)	711 (1 053)	540 (738)
涉及的士的交通意外宗數(傷亡人數)			
涉及55歲以下的司機	1 542 (2 133)	1 628 (2 174)	1 293 (1 727)
涉及55歲或以上的司機	2 611 (3 519)	2 856 (3 893)	2 320 (2 966)

註：括號內的數字代表傷亡人數。

就上述2個年齡組別的司機涉及的交通意外來說，釀成交通意外的主要成因為「不專注駕駛」、「行車時太貼近前面車輛」及「不小心轉線」。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2912)

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

請按性質列出過去三年，向運輸署投訴九巴、龍運巴士、城巴、新巴、新大嶼山巴士、的士及小巴的個案數目。

提問人：鄭松泰議員 (立法會內部參考編號：108)

答覆：

在過去3年，運輸署接獲有關九龍巴士(一九三三)有限公司(九巴)、龍運巴士有限公司(龍運)、城巴有限公司(香港島及過海巴士網絡專營權)(城巴(專營權1))、城巴有限公司(機場及北大嶼山巴士網絡專營權)(城巴(專營權2))、新世界第一巴士服務有限公司(新巴)、新大嶼山巴士(1973)有限公司(嶼巴)、的士和公共小巴的投訴數字和性質載列於下表：

2018年

公共交通工具	運輸署接獲的投訴宗數(註1)			
	服務質量	服務水準	一般性質 (註2)	總計
專營巴士				
九巴	1 368	4 929	680	6 977
龍運	125	341	46	512
城巴(專營權1)	111	757	97	965
城巴(專營權2)	114	397	48	559
新巴	101	1 085	204	1 390
嶼巴	72	181	30	283
其他(註3)	463	1 264	916	2 643
的士	0	1 058	153	1 211
公共小巴	1 392	9 129	618	11 139
總計	3 746	19 141	2 792	25 679

2019年

公共交通工具	運輸署接獲的投訴宗數(註1)			
	服務質量	服務水準	一般性質 (註2)	總計
專營巴士				
九巴	1 978	8 423	1 038	11 439
龍運	125	416	36	577
城巴(專營權1)	240	794	533	1 567
城巴(專營權2)	124	508	97	729
新巴	118	962	169	1 249
嶼巴	53	137	19	209
其他(註3)	493	2 654	805	3 952
的士	0	1 167	138	1 305
公共小巴	922	8 140	731	9 793
總計	4 053	23 201	3 566	30 820

2020年

公共交通工具	運輸署接獲的投訴宗數(註1)			
	服務水平	服務質素	一般性質 (註2)	總計
專營巴士				
九巴	968	7 109	504	8 581
龍運	145	224	24	393
城巴(專營權1)	202	632	56	890
城巴(專營權2)	102	288	47	437
新巴	140	942	84	1 166
嶼巴	30	113	17	160
其他(註3)	233	1 451	344	2 028
的士	0	620	115	735
公共小巴	520	5 867	461	6 848
總計	2 340	17 246	1 652	21 238

註

1. 投訴來源包括運輸署直接收到的書面或電郵投訴，以及由交通投訴組及政府1823電話中心轉介至運輸署的投訴。
2. 一般性質的投訴包括與優惠票價、付款方法及車身廣告等有關的投訴。
3. 涉及多於1間專營公司、聯營路線或未能確定屬何專營公司的投訴。

管制人員的答覆

(問題編號：2917)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (4) 運輸服務管理

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

請告知屯門至赤鱸角連接路（「屯赤路」）的設計交通流量，及一二月的每日實際車流量。

請列出本年度會行駛屯赤路的專營及非專營巴士路線，及局方衡量屯赤路對舒緩東涌及屯門交通擠塞的績效指標。

提問人：鄭松泰議員（立法會內部參考編號：82）

答覆：

屯門－赤鱸角隧道(屯赤隧道)在2020年12月27日通車。屯赤隧道為雙程雙線分隔車路，根據《運輸策劃及設計手冊》的資料，其設計容車量為每方向每小時3 000架次。2021年1月及2月屯赤隧道的每日平均車流量(來回方向)分別約為15 800架次及15 000架次，均在屯赤隧道的設計容車量之內。鑑於目前仍是屯赤隧道通車的初期階段，交通狀況尚未穩定，運輸署會繼續監察交通情況並收集交通數據，才進一步評估該隧道紓緩現有道路網絡交通的效果。

專營巴士路線

來往屯門及北大嶼山的6條專營巴士路線由2020年12月28日起改經屯赤隧道行駛：

i.	龍運第A33號線(屯門公路轉車站－機場(地面運輸中心))
ii.	龍運第A33X號線(屯門(富泰)－機場(地面運輸中心))
iii.	龍運第A34號線(洪水橋(洪元路)－機場(地面運輸中心))(新路線)
iv.	龍運第E33號線(屯門市中心巴士總站－機場(地面運輸中心))
v.	龍運第E33P號線(兆康站(南)－機場(地面運輸中心))

vi.	龍運第NA33號線(屯門(富泰)－機場(國泰城))
-----	---------------------------

運輸署正計劃調整來往元朗及北大嶼山的專營巴士路線，改經屯赤隧道，並正在綜合相關區議會意見：

i.	龍運第A36號線(元朗(錦上路站)－機場(地面運輸中心))
ii.	龍運第A37號線(元朗(朗屏站(北)公共運輸交匯處)－機場(地面運輸中心))
iii.	龍運第E36號線(元朗(八鄉路)－機場(地面運輸中心))
iv.	龍運第E36A號線(元朗(德業街)－東涌(逸東邨公共交通總站))(新路線)
v.	龍運第E37號線(天水圍市中心－機場(地面運輸中心))
vi.	龍運第NA36號線(元朗(錦上路站)－機場(國泰城))
vii.	龍運第NA37號線(天水圍市中心－機場(國泰城))
viii.	龍運第N30號線(元朗站－機場(暢達路))

非專營巴士路線

目前有1條居民服務路線行經屯赤隧道：

i.	NR766號線(黃金海岸－香港國際機場)
----	----------------------

管制人員的答覆

(問題編號：1671)

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

問題：

大嶼山自駕遊計劃允許每日25個經網上預約申請，於平日駛入嶼南的封閉道路遊玩。鑒於周末大嶼山車流逐漸增多，居民反映停車位嚴重不足，請問政府：

1. 大嶼山自駕遊計劃的每日平均申請人數為何？
2. 有指土木工程拓展署擬在大澳改善工程第二期第二階段的工程計劃中，研究在鹽田增設約150個私家車泊車位。請問研究進度為何？
3. 政府會預留多少預算予上述私家車泊車位？

提問人：周浩鼎議員 (立法會內部參考編號：45)

答覆：

1. 運輸署在2016年2月26日推出大嶼山自駕遊計劃第一期。成功申請的個案平均每月約480宗(即平均每日約24宗)。
2. 土木工程拓展署現正就大澳改善工程第二期第二階段進行詳細設計，並將於今年稍後時間就有關建議進行地區諮詢，然後根據《道路(工程、使用及補償)條例》(第370章)安排刊憲。如擬議道路工程獲批准，土木工程拓展署會向立法會尋求撥款批准，以期早日動工。
3. 大澳改善工程第二期第二階段尚處於詳細設計階段，現時未有私家車泊車位的造價估算。

管制人員的答覆

(問題編號：1674)

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

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

預算案中鼓勵以創新方式應用科技，以助改善市民日常生活和應對社會問題。鑒於香港市民需要每天通勤，乘搭多種公共交通工具，相關手機程式五花八門。請問政府會否利用資源：

1. 開發手機程式，整合本港各種交通工具的實時到站狀況？
2. 局方過去有何措施推動公共交通業界，主動提供有關交通資訊的實時開放相關數據？

提問人：周浩鼎議員 (立法會內部參考編號：53)

答覆：

1. 運輸署於2018年7月推出一站式交通運輸流動應用程式「香港出行易」，向公眾發放實時交通及公共運輸資訊(包括實時到站資訊)，以方便他們計劃行程。
2. 運輸署一直積極與各公共運輸營辦商磋商，鼓勵他們開放數據。現時所有專營巴士公司及港鐵公司(機場快線、東涌線、西鐵線和將軍澳線)已透過「香港出行易」及政府公共資料入門網站「資料一線通」開放其預計到站時間資訊。

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

管制人員的答覆

(問題編號：3194)

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

問題：

受新冠肺炎疫情影響，不少市民的生計大受影響，所以為紓緩市民在疫情期間的交通費負擔，政府早前就「公共交通費用補貼計劃」推出的一項臨時特別措施，每月公共交通開支水平由400元放寬至200元，將會延長半年至2021年6月30日。就此，政府可否告知本會：

1. 請以列表方式並按領取金額(如：100元以下、101至200元、201至300元及301元至400)列出領取「公共交通費用補貼計劃」的總人數及金額；
2. 現時不少公共交通工具開始准許以「支付寶」繳付車費，而港鐵推出的積分計劃亦可用於「車票二維碼」當中，政府當局會否考慮將「支付寶」納入於「公共交通費用補貼計劃」的體系內，令市民獲得政府回贈？
3. 受新冠肺炎疫情影響，不少市民的生計大受影響，政府會否考慮延長2021年6月30日到期的「公共交通費用補貼計劃」臨時特別措施多半年，以紓緩市民在疫情期間的交通費負擔呢？

提問人：何君堯議員 (立法會內部參考編號：20)

答覆：

1. 政府在2019年1月1日推出公共交通費用補貼計劃(補貼計劃)，為公共交通開支較高的市民減輕交通費負擔。為進一步紓緩市民的交通費負擔，政府由2020年1月1日起優化補貼計劃，把每月超出400元的公共交通開支補貼比率由四分之一提升至三分之一，並將每張八達通的補貼金額上限由每月300元提高至400元。為了讓更多市民在疫情期間受惠於補貼計劃，政府已推出一項特別措施，由2020年7月1日起，暫時將每月的公共交通開支水平由400元放寬至200元。

在計劃優化前和優化後以及推出特別措施後，按補貼金額劃分的受惠人數以及對應的補貼金額載列如下：

補貼金額	每月平均 2019年1月至12月 (即計劃優化前)		每月平均 2020年1月至6月 (即計劃優化後)		每月平均 2020年7月至 2021年2月 (即推出特別措施 後)	
	受惠人數*	補貼金額 (百萬元)	受惠人數*	補貼金額 (百萬元)	受惠人數*	補貼金額 (百萬元)
0.1元－ 100.0元	1 583 000	66.6	949 000	42.1	1 639 000	72.8
100.1元－ 200.0元	438 000	60.5	343 000	48.3	624 000	87.6
200.1元－ 300.0元	117 000	29.1	100 000	24.0	186 000	44.4
300.1元－ 400.0元	不適用		37 000	13.1	57 000	19.9

*數目計至最接近的千位

- 考慮到現時市民普遍使用八達通而非其他電子繳費系統支付日常公共交通費用，我們認為現行發放及領取補貼的安排，在現階段仍然是合適的。然而，鑑於不同電子支付平台日趨普及，我們正研究如何逐步將適用的電子繳費系統納入補貼計劃。
- 為進一步紓緩市民的交通費負擔，政府會把上述特別措施再延長6個月至2021年12月31日。同時，在2021年4月1日至12月31日期間，暫時把補貼金額上限由每月400元提高至500元。

管制人員的答覆

(問題編號：2625)

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

問題：

有關港島區的交通情況，政府可否告知：

1. 過去3年，每年港島各分區的交通黑點出現交通意外個案宗數為何，並按地區分區及位置、傷者嚴重程度、涉事車輛類別、以及意外成因分項列出；
2. 過去3年，當局採取了甚麼措施，以減低上述的交通意外；所涉及的開支及人手為何？
3. 過去5年，港島區主要道路在早上及傍晚繁忙時段的行車量、容車量、行車量/容車量比率、平均車速為何？
4. 鑑於「躍動港島南」將會令前往港島南區的人數增加，政府預計當區車流量有何變化；如有，請列出有關數字。

提問人：郭偉強議員 (立法會內部參考編號：81)

答覆：

1. 過去3年，按傷者傷勢情況、涉事車輛類別及意外成因劃分，港島區各區每個交通意外黑點的交通意外宗數分別載列於附件1、附件2及附件3。
2. 為減少交通意外數字，運輸署會分析交通意外統計數據並進行詳細調查，研究是否有明顯的意外模式與釀成這些意外的共同原因。有需要時會建議改善道路安全的措施，包括優化路口和過路處設計、調整交通燈號的次序及時間、禁止某些行車方向、對特定類別車輛施加限制，以及設置路旁欄杆。過去3年，在港島區交通意外黑點實施的改善措施

包括實施「不准停車」限制區和優化欄杆安排。制訂改善措施的工作由運輸署的現有資源承擔，並沒有詳細分項。

3. 2016年至2020年港島區各主要道路的車流量、容車量及使用率(以車輛行車量／容車量比率計算)載列於附件4，而相關的平均車速則載列於附件5。
4. 相關政府決策局及部門會評估「躍動港島南」計劃下的項目及措施可能產生的交通影響，如有需要會實施合適的交通改善措施，以紓緩對道路網絡所造成的負面影響。

過去3年港島區每個交通意外黑點*的交通意外宗數及涉及的傷亡人數

地點	2018年				2019年				2020年			
	意外宗數	傷亡人數			意外宗數	傷亡人數			意外宗數	傷亡人數		
		死亡	重傷	輕傷		死亡	重傷	輕傷		死亡	重傷	輕傷
中西區												
德輔道西、威利麻街 #	3	0	1	2	1	0	0	1	0	0	0	0
東區												
愛秩序灣道、愛信道 #	2	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0
電氣道、清風街	5	0	1	4	5	0	2	3	4	0	1	3
灣仔												
體育路、摩理臣山道	7	0	0	14	4	0	0	4	10	0	1	12

* 一個地點如：

- (i) 在任何 12 個月期間發生 6 宗或以上涉及行人受傷的交通意外；或
 - (ii) 在任何 12 個月期間發生 9 宗或以上涉及有人受傷的交通意外；或
 - (iii) 在任何 5 年期間發生 2 宗或以上致命交通意外，
- 會列作交通意外黑點。

在 2015 年至 2016 年期間，德輔道西／威利麻街及愛秩序灣道／愛信道交界處分別發生 2 宗致命交通意外。因此，即使這 2 個路口在 2019 年或 2020 年並無發生交通意外，亦被列作交通意外黑點。

2018年港島區每個交通意外黑點按涉事車輛類別*劃分的交通意外宗數

地點	電單車	私家車	的士	公共小巴	私家小巴	公共巴士	輕型貨車	中型貨車	重型貨車	特別用途車輛	單車	私家巴士	電車	其他／不詳
中西區														
德輔道西、威利麻街	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	1	0
東區														
愛秩序灣道、愛信道	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
電氣道、清風街	0	4	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
灣仔														
體育路、摩理臣山道	1	5	5	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	1

* 一宗交通意外可能涉及多於一種車輛類別。

2019年港島區每個交通意外黑點按涉事車輛類別*劃分的交通意外宗數

地點	電單車	私家車	的士	公共小巴	私家小巴	公共巴士	輕型貨車	中型貨車	重型貨車	特別用途車輛	單車	私家巴士	電車	其他／不詳
中西區														
德輔道西、威利麻街	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
東區														
愛秩序灣道、愛信道	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
電氣道、清風街	0	2	2	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
灣仔														
體育路、摩理臣山道	2	3	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0

* 一宗交通意外可能涉及多於一種車輛類別。

2020年港島區每個交通意外黑點按涉事車輛類別*劃分的交通意外宗數

地點	電單車	私家車	的士	公共小巴	私家小巴	公共巴士	輕型貨車	中型貨車	重型貨車	特別用途車輛	單車	私家巴士	電車	其他／不詳
中西區														
德輔道西、威利麻街	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
東區														
愛秩序灣道、愛信道	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
電氣道、清風街	0	3	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0
灣仔														
體育路、摩理臣山道	1	9	6	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0

* 一宗交通意外可能涉及多於一種車輛類別。

過去3年港島區每個交通意外黑點按意外成因*劃分的交通意外宗數

地點	2018年				2019年				2020年			
	涉及傷亡者的因素	涉及駕駛者的因素	涉及環境的因素	涉及車輛的因素	涉及傷亡者的因素	涉及駕駛者的因素	涉及環境的因素	涉及車輛的因素	涉及傷亡者的因素	涉及駕駛者的因素	涉及環境的因素	涉及車輛的因素
中西區												
德輔道西、威利麻街	2	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0
東區												
愛秩序灣道、愛信道	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
電氣道、清風街	0	5	0	0	0	5	0	0	0	4	0	0
灣仔												
體育路、摩理臣山道	1	7	0	0	0	4	0	0	4	10	0	0

* 一宗交通意外可能不涉及上述意外成因或涉及多於一個上述意外成因。

道路／街道 [§]	容車量 [架次／小時]	早上及傍晚繁忙時段 [@] 平均車流量 [架次／小時]及 使用率(括號內數字)							
		2019年		2018年		2017年		2016年	
		上午	下午	上午	下午	上午	下午	上午	下午
港島區									
告士打道(東行)	7 850	3 700 (0.5)	3 230 (0.4)	4 390 (0.6)	4 070 (0.5)	4 320 (0.6)	3 730 (0.5)	4 490 (0.6)	3 870 (0.5)
告士打道(西行)	7 850	4 710 (0.6)	3 670 (0.5)	5 610 (0.7)	4 400 (0.6)	5 430 (0.7)	4 260 (0.5)	5 380 (0.7)	4 500 (0.6)
東區走廊(近維多利亞公園一段)(東行)	7 850	3 480 (0.4)	3 380 (0.4)	4 710 (0.6)	4 520 (0.6)	4 650 (0.6)	4 640 (0.6)	4 770 (0.6)	4 540 (0.6)
東區走廊(近維多利亞公園一段)(西行)	11 000	4 520 (0.4)	3 810 (0.3)	5 370 (0.5)	4 490 (0.4)	5 410 (0.5)	4 580 (0.4)	5 700 (0.5)	4 610 (0.4)
干諾道西(東行)	5 600	2 180 (0.4)	1 310 (0.2)	2 240 (0.4)	1 400 (0.3)	2 170 (0.4)	1 310 (0.2)	2 170 (0.4)	1 390 (0.3)
干諾道西(西行)	5 600	1 560 (0.3)	1 350 (0.2)	1 630 (0.3)	1 330 (0.2)	1 570 (0.3)	1 350 (0.2)	1 860 (0.3)	1 420 (0.3)
干諾道中(東行)	5 600	1 450 (0.3)	1 270 (0.2)	1 690 (0.3)	1 440 (0.3)	1 640 (0.3)	1 450 (0.3)	1 720 (0.3)	1 540 (0.3)
干諾道中(西行)	5 600	1 080 (0.2)	1 020 (0.2)	1 290 (0.2)	1 090 (0.2)	1 070 (0.2)	1 010 (0.2)	1 090 (0.2)	1 090 (0.2)
夏慤道(東行)	6 300	2 350 (0.4)	2 100 (0.3)	3 250 (0.5)	2 620 (0.4)	3 280 (0.5)	2 600 (0.4)	3 340 (0.5)	2 670 (0.4)
夏慤道(西行)	9 450	5 470 (0.6)	4 970 (0.5)	6 770 (0.7)	6 200 (0.7)	6 050 (0.6)	5 600 (0.6)	6 390 (0.7)	6 470 (0.7)
中環及灣仔繞道# (東行)	4 700	3 400 (0.7)	2 700 (0.6)	-	-	-	-	-	-
中環及灣仔繞道# (西行)	4 700	2 660 (0.6)	2 490 (0.5)	-	-	-	-	-	-

§ 交通統計年報所載的交通流量統計數字只更新至2019年。

@ 早上繁忙時段:平日上午7時至10時。
傍晚繁忙時段:平日下午4時至7時。

中環及灣仔繞道於2019年2月通車。

隧道 ^{註1及2}	容車量 [架 次/小 時]	早上及傍晚繁忙時段平均車流量 [架次/小時]及 使用率(括號內數字)									
		2020年		2019年		2018年		2017年		2016年	
		上午	下午	上午	下午	上午	下午	上午	下午	上午	下午
港島區											
海底隧道 ^{註3} (北行)	2 600	2 600 (1.0)	2 900 (1.1)	2 600 (1.0)	2 800 (1.1)						
海底隧道 ^{註3} (南行)	2 600	2 900 (1.1)	2 800 (1.1)	2 900 (1.1)	2 700 (1.0)	2 900 (1.1)	2 700 (1.0)	2 900 (1.1)	2 700 (1.0)	2 900 (1.1)	2 800 (1.1)
東區海底隧道 (北行)	2 600	2 300 (0.9)	2 900 (1.1)	2 500 (1.0)	2 800 (1.1)	2 500 (1.0)	2 900 (1.1)	2 500 (1.0)	2 900 (1.1)	2 400 (0.9)	2 900 (1.1)
東區海底隧道 (南行)	2 600	2 800 (1.1)	2 400 (0.9)	2 900 (1.1)	2 500 (1.0)	2 900 (1.1)	2 600 (1.0)	2 900 (1.1)	2 600 (1.0)	2 900 (1.1)	2 500 (1.0)
西區海底隧道 (北行)	4 200	1 300 (0.3)	2 900 (0.7)	1 900 (0.5)	3 300 (0.8)	1 900 (0.5)	3 300 (0.8)	1 800 (0.4)	3 200 (0.8)	1 800 (0.4)	3 200 (0.8)
西區海底隧道 (南行)	4 200	3 000 (0.7)	1 500 (0.4)	3 400 (0.8)	2 100 (0.5)	3 200 (0.8)	2 100 (0.5)	3 200 (0.8)	2 000 (0.5)	3 100 (0.7)	2 000 (0.5)

註1： 上表的車流量為平日(即星期一至五，公眾假期除外)各方向每小時平均行車量，由隧道營辦商通過車輛繳費系統編製，並已調整至最接近的百位數。早上繁忙時段指平日上午7時至10時，而傍晚繁忙時段指平日下午5時至8時。上表的使用率指繁忙時段的車流量與隧道設計容車量的比率。

註2： 上表的使用率是各隧道的實際行車量／設計容車量比率，但不計及正在排隊入隧道的車輛，亦不反映實際交通需求與設計容車量之間的關係。隧道的實際交通容量或會受其他交通因素影響，包括使用有關路段的不同車輛種類的比例、有關路段的形態等。因此，單憑實際行車量及設計容車量所作的比較未必能夠確實反映實際交通情況。

註3： 因海底隧道在2019年11月13日至2020年1月19日期間封閉和修復受損設施的原故，上述平均行車量及使用率已排除該段時間的影響。

道路／街道／隧道	早上及傍晚繁忙時段平均車速 ^註 [公里／小時]									
	2020年		2019年		2018年		2017年		2016年	
	上午	下午	上午	下午	上午	下午	上午	下午	上午	下午
港島區										
告士打道(東行)	48	35	53	41	22	18	15	26	19	25
告士打道(西行)	52	55	58	61	39	27	40	25	33	35
東區走廊(近維多利亞公園一段)(東行)	46	-	56	-	65	-	55	-	46	-
東區走廊(近維多利亞公園一段)(西行)	31	-	30	-	20	-	25	-	22	-
干諾道西(東行)	41	38	32	45	38	40	28	42	37	47
干諾道西(西行)	63	50	61	58	61	58	56	56	61	52
干諾道中(東行)	21	23	23	23	17	12	21	16	19	23
干諾道中(西行)	22	20	24	24	20	18	22	15	26	25
夏慤道(東行)	46	51	54	61	24	23	23	17	34	29
夏慤道(西行)	54	53	55	56	50	21	43	22	46	33
中環及灣仔繞道 隧道	67	69	69	68	-	-	-	-	-	-
海底隧道	30	29	30	27	27	27	32	29	34	32
東區海底隧道	32	41	25	43	30	43	31	43	32	48
西區海底隧道	44	60	50	55	52	57	49	59	56	60

註：早上繁忙時段及傍晚繁忙時段的平均車速分別在上午8時至9時30分及下午5時至7時收集。對於在傍晚車流較少的路段，調查只涵蓋早上繁忙時段。

在較短的路段上，平均車速極易受到無法預計的狀況影響，例如車速會因有其他車輛匯合、路旁有車輛停泊或路上有行人走動等情況而短暫減慢。因此，在個別路段錄得的車速必須小心詮釋，亦不應單純以此作為有關路段擠塞程度變化的指標。

管制人員的答覆

(問題編號：1338)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就政府繼續擬備對使用電動可移動工具作出規管的立法修訂建議，以期為電動可移動工具制定完善規管架構

- 1.) 請告知本會，2021/22年度預算2,242.4(百萬元)的使用詳情與細節，包括工作開支及人手預算。
- 2.) 過去3年，政府就禁止在路上使用「電動可移動工具」的執法工作詳情，包括檢控數字、出勤次數、出動人手；及檢獲的未獲批准使用電動可移動工具的數量、類別、電壓及詳細規格。
- 3.) 運輸署會在2020年下半年就電動可移動工具的建議規管架構及實地試驗諮詢各持份者，請告知本會，有關諮詢區議會、單車駕駛者與電動可移動工具使用者的工作詳情及人手使用情況。

提問人：林健鋒議員 (立法會內部參考編號：26)

答覆：

1. 2021-22年度綱領(1)撥款的使用詳情與細節載列如下：

項目	百萬元
個人薪酬所需的撥款，包括：(i)薪金和(ii)津貼	322.5
其他經常開支所需的撥款，包括：(i)與員工有關連的開支;(ii)部門開支；以及(iii)為離島渡輪航線提供特別協助措施	736.0

項目	百萬元
一般非經常開支所需的撥款，包括：(i)為離島渡輪航線提供的船隻資助計劃；(ii)資助專營巴士公司在現有巴士上加裝合適安全裝置；以及(iii)成立智慧交通基金	1,171.3
非經營開支所需的撥款，包括專線小巴提供實時到站資訊	12.6
總計	2,242.4

2. 根據警方資料，與電動可移動工具有關的拘捕個案在2019年7月5日至2020年12月31日有297宗，共檢取了299件電動可移動工具(包括電動滑板車、電動單車、電動單輪車、電動滑板、兩輪電動踏板車及電動三輪車)。警方沒有備存2019年7月5日以前的相關數字。執法工作由警方現有人員執行，涉及的人手沒有詳細分項。
3. 運輸署已在2020年下半年就電動可移動工具的建議規管架構和實地試驗安排，諮詢單車團體、電動可移動工具使用者組織及沙田、大埔和西貢區議會。相關工作由運輸署現有人員執行，涉及的人手沒有詳細分項。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2047)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就私人駕駛教師執照，可否告知本會：

- (a) 過去三年，發出私人駕駛教師執照數目為何；
- (b) 有何措施維持私人駕駛教師質素；
- (c) 2021-22年度全面檢討簽發私人駕駛教師執照事宜的開支及人手需求為何及最新的進展為何？

提問人：劉業強議員 (立法會內部參考編號：29)

答覆：

(a)

運輸署於2014年邀請合資格申請人申請287個私人駕駛教師執照，並以抽籤形式決定邀請其參加筆試及路試的優先次序。筆試和路試均及格的申請人可獲簽發所申請組別的私人駕駛教師執照。整項工作(包括完成處理申請人提出的覆檢個案)在2018年5月完成，全部287個私人駕駛教師執照均已發出。在已發出的私人駕駛教師執照中，有4個私人駕駛教師執照在2018年發出。在2019至2020年期間沒有發出私人駕駛教師執照。

(b)及(c)

運輸署在2020年完成私人駕駛教師執照的全面檢討後，提出多項措施以提高私人駕駛教師質素。建議措施包括：

- (i) 把私人駕駛教師執照申請人須持有私家車及輕型貨車有效正式駕駛執照的年期由最少3年延長至最少6年；

- (ii) 規定私人駕駛教師執照申請人除了必須符合就若干交通罪行的無定罪記錄這項現行規定外，還須符合新規定，即在申請日期前5年內沒有因違反《道路交通條例》(第374章)第37條有關危險駕駛的罪行被定罪，以及2年內沒有因違反該條例第38條有關不小心駕駛的罪行被定罪；
- (iii) 規定所有新私人駕駛教師執照持有人修讀強制職前課程，讓準私人駕駛教師掌握正確的知識、技能和態度，內容包括私人駕駛教師的職責和操守、駕駛考試制度、考生常犯的錯誤等；
- (iv) 以修習及完成由運輸署提供的強制複修課程作為續領執照的條件，確保現有私人駕駛教師執照持有人掌握駕駛訓練的最新發展；以及
- (v) 規定私人駕駛教師必須在其車輛內展示讓公眾清楚可見的駕駛教師證，以遏止違法教車活動。

私人駕駛教師執照的全面檢討工作由運輸署現有人員執行，屬於常規職務，涉及的開支及人手沒有詳細分項。為推展上述提升質素的措施，政府已着手進行有關法例修訂工作，以期在2021-22年度實施新的私人駕駛教師執照簽發機制和提升質素措施。

管制人員的答覆

(問題編號：2048)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就6條主要離島渡輪航線提供的特別協助措施，可否告知本會：

(a) 特別協助措施的詳情為何；

(b) 過去三年，各航線每年所涉開支分別為何；

(c) 有否其他措施協助渡輪航線營辦商維持其財務可行性，以減少特別協助措施的支出，如有，詳情為何；如否，原因為何。

提問人：劉業強議員 (立法會內部參考編號：30)

答覆：

(a) 為提升離島渡輪服務的財務可行性並減輕渡輪服務加價對乘客造成的負擔，政府自2011年起向6條主要離島渡輪航線(6條主要航線)提供特別協助措施^{註1}，並在2020年4月後分階段在其他離島渡輪航線的現行牌照期屆滿時，把特別協助措施擴展至涵蓋該等渡輪航線^{註2}。特別協助措施的補助方法是發還若干營辦渡輪服務的開支，包括有關碼頭開支(例如電費、水費及清潔費)、有關船隻開支(例如船隻維修保養開支、保險費及船隻檢驗年費)，以及有關票務優惠開支(例如因提供小童票價優惠和長者票價優惠而少收的收入)。發還款項須視乎資助金額上限並以實報實銷方式提供。

(b) 過去3年，6條主要航線在特別協助措施下獲發還的實際款項載於下表：

編號	渡輪航線	在特別協助措施下獲發還的款項 (千元)		
		2018-19 年度	2019-20 年度	2020-21年度(截至 2021年2月28日)
1.	「中環－長洲」	86,918	58,205	45,884
2.	「橫水渡」	345	100	212
3.	「中環－梅窩」	27,164	23,332	16,712
4.	「中環－坪洲」	10,091	17,012	9,686
5.	「中環－榕樹灣」	10,099	16,788	12,539
6.	「中環－索罟灣」	3,812	4,804	4,522

(c) 除提供特別協助措施以外，政府一直透過推行其他措施減輕渡輪營辦商的營運成本及紓緩其加價壓力，這些措施包括：

- (i) 接掌碼頭的維修保養工作；
- (ii) 豁免燃油稅；
- (iii) 在長者票價優惠計劃下發還碼頭租金和豁免船隻牌照費；以及
- (iv) 准許營辦商分租碼頭的地方作商業用途，以賺取非票務收入來補貼渡輪的營運。

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

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

管制人員的答覆

(問題編號：2049)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就2021年預算處理的145項巴士路線重組建議，可否告知本會：

- (a) 在2021/22財政年度涉及人手編制為何；
- (b) 在計劃進行的重組巴士路線計劃中，各區議會分區所涉及的路線數目分別為何。

提問人：劉業強議員 (立法會內部參考編號：31)

答覆：

- (a) 巴士路線重組工作由運輸署現有人員執行，屬於常規職務，涉及的人手沒有詳細分項。
- (b) 在2021年計劃進行的巴士路線重組計劃載列如下：

地區	巴士路線數目 ^註
中西區	6
東區	7
南區	12
灣仔區	5
九龍城區	5
觀塘區	13
深水埗區	4
黃大仙區	7
油尖旺區	2
離島區	10
葵青區	9

地區	巴士路線數目 ^註
北區	7
西貢區	7
沙田區	18
大埔區	7
荃灣區	8
屯門區	9
元朗區	9
總計	145

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

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2050)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 區域交通及運輸服務

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就南大嶼山的交通情況及泊車位供應，請告知本會：

- (a) 預計2021-22年度政府及私人發展商將會在大嶼山南部提供新泊車位數目分別為何，所需開支及人手編制為何；
- (b) 有否統計大嶼山南部的公眾泊車位的使用率，如有，使用率為何；如否，原因為何。

提問人：劉業強議員 (立法會內部參考編號：32)

答覆：

- (a) 政府一直致力增設泊車位，以滿足大嶼山南部(嶼南)的泊車需求。自2016年以來，嶼南私家車路旁泊車位已增加148個。運輸署亦正積極與地政總署研究把位於適當地點的空置政府用地改為短期租約停車場，供私家車停泊，當中包括大澳鹽田壘1幅可提供約60個私家車泊車位的空置用地。由於提供新泊車位的數目和進度受多方面的因素影響，包括諮詢地區人士的意見，因此，運輸署未能對未來數年的泊車位供應數目作出確切的估算。

監察泊車位供應的工作由運輸署現有人員執行，屬於常規職務，涉及的人手和開支沒有詳細分項。

- (b) 根據運輸署的實地調查，在大澳、梅窩及昂坪等主要旅遊景點的泊車位並未全數使用，而嶼南私家車路旁泊車位的使用率約為80%。

管制人員的答覆

(問題編號：2295)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就監察現有鐵路服務的工作上，可否告知本會：

- (a) 在2021-22年度的人手編制為何；
- (b) 過去三年，每年收到有關鐵路服務的投訴宗數分別為何；
- (c) 過去三年，每年收到港鐵通報服務延誤的次數為何，請以港鐵路線分別列出。

提問人：劉業強議員 (立法會內部參考編號：28)

答覆：

- (a) 監察現有鐵路服務的工作由運輸署巴士及鐵路科、運輸事故管理組，以及各分區辦事處的現有人員執行，屬於常規職務，涉及的人手沒有詳細分項。
- (b) 運輸署在2018、2019及2020年接獲有關鐵路服務的投訴分別有562宗、1 576宗^(註1)及475宗。

註1：鐵路服務投訴在2019年有所增加，主要由於鐵路服務在2019年下半年受到公眾活動影響。

- (c) 按鐵路線劃分，過去3年每年由港鐵公司控制範圍內的因素(包括機件故障及人為因素)而引起並導致8分鐘或以上的服務延誤事故宗數載列如下：

	港鐵公司通報的 8 分鐘或以上服務延誤事故宗數		
	2018 年	2019 年	2020 年
(I) 重鐵			
荃灣線	12	12	11
觀塘線	19	18	6
港島線	3	10	5
南港島線	1	7	1
將軍澳線	18	6	15
東鐵線	18	23	11
馬鞍山線／屯馬線一期 ^(註 2)	5	3	8
西鐵線	7	9	8
東涌線	10	5	4
迪士尼線	2	0	1
機場快線	8	6	1
(II) 輕鐵			
	22	22	29
總計	125	121	100

註2：屯馬線一期在2020年2月14日開通。

管制人員的答覆

(問題編號：1569)

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

問題：

問題：綱領內提及「繼續推展試行經啟德、紅磡、尖東、西九及中環的『水上的士』服務」，就此，局方請告知本會：

1. 上述計劃原定預計於2020年第四季投入服務，但截至2020年年底尚未啟航，一再延遲原因為何？
2. 當局預料最快何時公布啟航日期？

提問人：劉國勳議員 (立法會內部參考編號：31)

答覆：

運輸署進行公開招標後，在2020年3月揀選了富裕小輪有限公司為「水上的士」服務營辦商。該營辦商現正積極籌辦有關服務。由於「水上的士」服務主要屬觀光及旅遊性質，其營運的財務可行性取決於訪港的旅客人數，而在疫情下訪港旅客人數受到嚴重影響。視乎疫情的發展和旅遊業的復甦步伐，我們期望相關營辦商可於2021年下半年試行開辦「水上的士」部分服務。

管制人員的答覆

(問題編號：2294)

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

問題：

綱領內提及運輸署已完成開發新一代路旁停車收費錶，以待安裝。就此，局方請告知本會：

1. 分階段安裝新的路旁停車收費錶的相關時間表；
2. 截至2021年2月26日，合共596台新收費錶已投入服務，當局指新一代停車收費錶均配備車輛感應器，可識別出未有繳付泊車費而被佔用的停車位位置，協助當局對違例泊車執法。請問截至目前有多少成功個案，若有，詳情為何？

提問人：劉國勳議員 (立法會內部參考編號：32)

答覆：

約12 000個供公眾使用的新停車收費錶的安裝工作已在2021年1月展開，並會分階段在2022年年中或之前完成。截至2021年3月8日，已安裝約670個新停車收費錶，覆蓋全港18區。

新停車收費錶配備車位感應器，以偵測相關的路旁泊車位是否已被佔用。其後台電腦系統可綜合路旁收費錶泊車位的佔用和付費狀況，辨別哪些泊車位已被佔用而沒有繳費。運輸署正與香港警務處(警務處)研究分享實時資訊，從而便利執法。警務處沒有就已安裝新停車收費錶泊車位的執法數字備存記錄。

管制人員的答覆

(問題編號：3270)

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

問題：

根據政府向立法會提交的文件，為確保跨境貨車作業不受影響，運輸及房屋局／運輸署會與深圳當局磋商，冀能在蓮塘／香園圍口岸亦同時開始24小時運作，以及深圳灣和蓮塘／香園圍口岸具備足夠的配套設施後，才停止皇崗口岸的貨運通關服務，就此可否告知本會深圳灣和蓮塘／香園圍口岸是否具備足夠配套設施的評估標準為何？

提問人：劉國勳議員 (立法會內部參考編號：40)

答覆：

正如行政長官在2020年11月發表的《施政報告》中宣布，香港特別行政區(香港特區)政府將繼續完善港深陸路口岸基礎建設，並逐步落實跨界貨運「東進東出、西進西出」的規劃策略。在這策略下，現時取道皇崗／落馬洲、文錦渡^註和沙頭角口岸的跨界貨車，將須改用東部蓮塘／香園圍口岸和西部深圳灣口岸。

為配合有關策略，香港特區政府及深圳市政府已於2020年12月10日在深圳灣口岸實施24小時貨檢通關服務。兩地政府已一直緊密合作，因應2019冠狀病毒病疫情發展，推進蓮塘／香園圍口岸的貨檢通關服務擴展至全日24小時。

另一方面，因應跨界貨車業界的意見，運輸署一直與深圳當局聯繫，推動改善口岸的配套設施。為配合深圳灣口岸貨檢服務24小時通關，深圳當局已提供後勤配套設施，並在深圳灣口岸毗鄰為跨界貨車提供大型輪候區。至於蓮塘／香園圍口岸，深圳當局亦已動工改善配套設施。運輸署會繼續與深圳當局跟進上述配套設施，確保跨界貨車在各口岸暢順運作。

註：運載鮮活食物貨車因需進行食物安全衛生檢查，會繼續使用文錦渡口岸。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1608)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 區域交通及運輸服務

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

在推展智慧出行上：

- (1) 現時有關規劃和興建智能停車場的最新進度為何？
- (2) 在興建智能停車場的目標為何？
- (3) 除了荃灣海盛路和深水埗欽州街的兩個項目，本年度會否有新項目進行？如有，詳情為何？

提問人：梁志祥議員 (立法會內部參考編號：68)

答覆：

運輸署已物色到4個推行自動泊車系統先導項目的選址，包括荃灣區海盛路1幅短期租約用地、深水埗欽州街與通州街交界的1幅公共休憩用地，以及分別位於上環中港道及柴灣常茂街的2幅擬建政府大樓用地。預期荃灣先導項目的自動泊車系統會在本年第四季投入服務。就深水埗先導項目，預計政府將在本年內向城市規劃委員會提出規劃許可申請。至於上環及柴灣的先導項目的選址，運輸署正進行可行性評估，待完成評估後，便會諮詢相關區議會意見。此外，運輸署正研究其他可安裝自動泊車系統的選址，當中包括大埔白石角1幅短期租約用地。

管制人員的答覆

(問題編號：2549)

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

問題：

根據綱領提及會為香港運輸規劃進行研究，以處理交通擠塞問題，請問政府：

1. 提供過去三年，在啟德新發展區進行違泊執法的情況，及當局有否在區內訂立違泊黑點，以重點打擊區內違泊情況；如有，請以列表方式提供相關的違泊黑點詳情及執法情況；
2. 當局有否計劃研究在啟德新發展區內，利用土地短期租約提供各類泊車位，以減少違泊情況；如有，詳細地點、預計各類車位數目、工程開支及預計完成時間等詳情為何；
3. 長遠而言，當局有否計劃進行跨部門研究，以在啟德新發展區提供多層停車場，以解決區內嚴重違泊導致的交通擠塞問題；如有計劃詳情為何？

提問人：梁美芬議員 (立法會內部參考編號：62)

答覆：

1. 香港警務處(警務處)和運輸署都沒有界定何謂「違泊黑點」。因此，我們未能提供有關啟德新發展區「違泊黑點」的資料。然而，上述 2 個部門會繼續緊密合作，在沐安街、沐翠街及協調道(近港鐵啟德站)等周邊地區遏止任何舉報／發現的違泊情況。在 2020 年，警務處在東九龍發出的違例泊車定額罰款通知書共 489 901 張，較 2018 年及 2019 年分別增加 39%和 95%。
2. 現時宋皇臺道有 1 個短期租約停車場，提供 330 個泊車位，包括 32 個旅遊巴士泊車位、5 個重型／中型貨車泊車位、20 個私家小型巴士泊車位、17 個輕型貨車泊車位，以及 256 個私家車泊車位。運輸署會繼續與有關政府部門聯絡，物色更多合適的地點供公眾停泊車輛。

3. 按照「一地多用」原則，運輸署正與有關政府部門聯絡，研究在啟德承啟道 1 幅政府、機構或社區用地興建地下公眾停車場的可行性。該項目正處於初步階段，我們會與有關部門合作，訂定該項目的規劃參數。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2551)

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

問題：

就提升的士服務質素的工作，政府可否告知本會：

1. 過去三年和未來一年，當局為提升的士服務質素展開甚麼工作，涉及的開支及人手編制為何；
2. 過去三年，交通諮詢委員會交通投訴組每年接獲多少宗公共交通服務的投訴，當中多少宗屬投訴的士服務；其中又有多少宗涉及的士司機拒載或揀客；
3. 過去三年，的士司機因拒載或揀客而被拘捕、檢控、定罪的數目；
4. 當局是否有根據上述的投訴和檢控數字去評估提升的士服務質素工作的成效；如有，詳情為何；如沒有，原因為何；
5. 的士服務質素委員會自2018年1月成立以來，每個財政年度所涉及的開支和人手編制為何；過去兩年，每年召開了多少次會議，各成員出席率為何？

提問人：梁美芬議員 (立法會內部參考編號：66)

答覆：

(1)、(4)及(5)

政府一直與的士業界維持密切溝通，以助提升的士服務質素。運輸署於2018年1月成立的士服務質素委員會(委員會)，作為一個多方平台，討論各項推動改革的策略及措施，以提升現有約18 000輛的士的服務質素。委員會由運輸署署長擔任主席，非官方委員來自的士業界、立法會、區議會、學術界、交通諮詢委員會、消費者委員會、香港旅遊發展局和代表殘疾人士的團體。

過去3年，運輸署聯同委員會推展了一系列措施以助提升的士服務質素，包括推出更新版的士服務標準及指南、推出在職的士司機網上培訓課程、舉

辦經優化的「的士服務嘉許計劃」以表揚提供卓越服務的司機及的士服務管理團隊、改善處理的士服務投訴的機制、優化的士駕駛執照筆試，以及推出的士司機職前課程等。

委員會分別在2018年和2019年召開了3次會議。由於2019冠狀病毒病疫情爆發，為配合政府實施的社交距離措施，以盡量減少病毒在社區內傳播，原定在2020年召開的會議已取消。委員在2018年和2019年的整體出席率分別為86%及83%。

2021-22年度，運輸署會繼續與委員會合作，鼓勵的士業界進一步善用科技提升營運效率及服務質素，例如設立或整合召喚的士服務的應用程式平台、推廣車隊管理，以及探討安裝電子計程錶以配合電子支付系統及電子司機證的可行性等。

政府會繼續與業界及其他持份者密切聯繫，並以開放態度聽取意見，從而制定合適可行的措施，進一步提升的士服務質素。

提升的士服務質素以及為委員會提供秘書支援服務的工作由運輸署現有人員執行，涉及的人手及開支沒有詳細分項。

(2)

在2018年、2019年和2020年，交通諮詢委員會轄下交通投訴組分別接獲24 081宗、27 721宗和17 622宗有關公共交通服務的投訴及建議，當中分別有11 000宗、10 318宗和5 355宗與的士服務有關，而在有關的士服務的投訴及建議中，分別有2 730宗、2 346宗和762宗涉及的士拒載或揀客。

(3)

在2018年、2019年及2020年，警方就的士司機拒載(包括揀客)採取執法行動的次數分別為65次、59次及16次。就因拒載(包括揀客)而被檢控和定罪之的士司機數目，警務處沒有備存相關數字。

管制人員的答覆

(問題編號：0127)

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

問題：

於二零二一至二二年度需要特別留意的事項中，政府指出會繼續審視政府收費隧道及管制區的收費階梯和水平，就此，可否告知：

1. 當局會否研究降低或豁免5條新界隧道收費，包括大老山隧道、大欖隧道、尖山至沙田嶺隧道、城門隧道和獅子山隧道，以紓緩新界區居民往返市區的財政壓力；若會，何時開展，若否，原因為何；及
2. 運輸署正進行「擠塞徵費」研究，全面檢討所有政府收費隧道的收費水平，現時研究進展如何，當中會否有研究全面不收費的可行性？

提問人：盧偉國議員 (立法會內部參考編號：5)

答覆：

1.及2.

運輸署在2019年7月展開「擠塞徵費」研究，全面檢討所有政府收費隧道及道路的收費階梯和收費水平。「擠塞徵費」是按交通管理的需要，適度增減車輛收費以調節交通流量，紓緩交通擠塞，便利市民出行。5條位於新界區的隧道，即大老山隧道、尖山及沙田嶺隧道、城門隧道、獅子山隧道和大欖隧道，已涵蓋於此項研究中。

鑑於2019冠狀病毒病疫情可能影響市民大眾的出行習慣，運輸署正檢討「擠塞徵費」研究的工作計劃，包括透過進行交通調查以整理最新的資料及數據。運輸署會就研究所提建議適時諮詢有關持份者。

管制人員的答覆

(問題編號：2034)

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

問題：

就有關單車發展方面，政府可否告知本會：

1. 過去5年，涉及單車意外的個案數字為何，請按年齡、性別、受傷的嚴重程度、地區列出；單車意外佔所有交通意外的百分比為何；請列出以上意外的主因為何；有多少宗意外於單車徑發生，佔整體單車意外的百分比為何；
2. 投放於宣傳單車安全的開支及人手為何；有否評估宣傳的成效？
3. 就改善新界9個新市鎮單車徑工程，分別表列出已經完成的改善工程數量及詳情為何；未來2年，將會開展的改善工程數量及詳情為何；
4. 有關單車徑的設施，政府有否接獲市民投訴；如有，個案宗數及詳情為何？

提問人：陸頌雄議員 (立法會內部參考編號：76)

答覆：

1. 過去5年，按年齡組別、性別及傷勢情況劃分的單車意外傷亡人數載於附件1，按地區及嚴重程度劃分的單車意外宗數載於附件2。

過去5年，單車意外數字佔同期所有交通意外約13%。緣於駕駛者的意外成因主要為「單車失控」、「不小心騎單車」及「不專注騎單車」。這些單車意外當中，有4 276宗在單車徑發生，佔整體單車意外數字(10 283宗)約42%。

2. 宣傳單車安全的工作由運輸署現有人員執行，涉及的人手和開支沒有詳細分項。運輸署會繼續與道路安全議會及警務處緊密合作，透過各種途徑和渠道(例如社交媒體平台、宣傳短片和單張)舉辦單車安全宣傳和教育活動，加強騎單車人士及其他道路使用者的安全意識。

3. 在新界9個新市鎮內，運輸署正分階段為單車徑及單車設施落實改善措施。第一批改善工程涉及約100個地點，已於2018年年中完成。第二批改善工程涉及約450個地點，已於2020年2月動工，預計在2021年年底前完成。至於第三批約160個地點的改善工程，由於涉及較大規模及較複雜的工程，運輸署會繼續與路政署商討有關工程的設計及施工。

第一批和第二批改善工程的位置載於附件3。

4. 運輸署在2020年接獲113宗與新界單車徑設施有關的投訴，詳情載於附件4。

過去5年按年齡組別、性別及傷勢情況劃分的單車意外傷亡人數

年份	年齡組別	傷勢情況											
		死亡				重傷				輕傷			
		男	女	不詳	小計	男	女	不詳	小計	男	女	不詳	小計
2016	0-19 歲	0	1	0	1	42	4	0	46	319	122	1	442
	20-39 歲	2	0	0	2	81	40	0	121	366	169	0	535
	40-59 歲	4	2	0	6	125	53	0	178	334	206	0	540
	60 歲及以上	5	0	0	5	68	26	0	94	140	45	0	185
	不詳	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	0	4
2017	0-19 歲	0	0	0	0	33	10	0	43	286	90	0	376
	20-39 歲	1	0	0	1	57	26	0	83	357	145	0	502
	40-59 歲	2	1	0	3	84	38	0	122	323	192	0	515
	60 歲及以上	6	0	0	6	55	18	0	73	182	65	1	248
	不詳	0	0	0	0	0	1	0	1	5	8	0	13
2018	0-19 歲	0	0	0	0	22	1	0	23	331	88	0	419
	20-39 歲	2	0	0	2	34	11	0	45	325	134	0	459
	40-59 歲	2	1	0	3	49	21	0	70	333	173	0	506
	60 歲及以上	5	1	0	6	38	11	0	49	214	67	0	281
	不詳	0	0	0	0	1	0	0	1	3	1	1	5
2019	0-19 歲	0	0	0	0	13	1	0	14	318	87	0	405
	20-39 歲	3	0	0	3	32	12	0	44	267	115	0	382
	40-59 歲	0	1	0	1	55	23	0	78	338	184	0	522
	60 歲及以上	4	0	0	4	33	17	0	50	217	66	0	283
	不詳	0	0	0	0	0	0	0	0	10	3	0	13

年份	年齡組別	傷勢情況											
		死亡				重傷				輕傷			
		男	女	不詳	小計	男	女	不詳	小計	男	女	不詳	小計
2020	0-19 歲	1	0	0	1	52	10	0	62	434	94	0	528
	20-39 歲	1	1	0	2	81	23	0	104	466	213	0	679
	40-59 歲	4	1	0	5	126	56	0	182	485	254	0	739
	60 歲及以上	9	0	0	9	78	34	0	112	286	90	0	376
	不詳	0	0	0	0	0	0	0	0	15	8	0	23

過去5年按地區及嚴重程度劃分的單車意外宗數

地區	2016年				2017年				2018年				2019年				2020年			
	嚴重程度				嚴重程度				嚴重程度				嚴重程度				嚴重程度			
	致命	嚴重	輕微	小計	致命	嚴重	輕微	小計	致命	嚴重	輕微	小計	致命	嚴重	輕微	小計	致命	嚴重	輕微	小計
<u>港島</u>																				
中西區	0	3	15	18	0	6	15	21	0	2	10	12	0	2	10	12	1	5	21	27
灣仔	0	3	6	9	0	1	13	14	0	2	11	13	0	1	12	13	0	5	19	24
東區	0	6	11	17	0	5	17	22	0	8	20	28	0	6	8	14	0	6	19	25
南區	0	6	26	32	1	6	11	18	0	4	24	28	0	2	8	10	0	12	21	33
<u>九龍</u>																				
油尖旺	0	2	18	20	2	2	24	28	1	2	20	23	0	1	23	24	0	0	40	40
深水埗	0	8	19	27	1	4	24	29	0	1	10	11	0	2	21	23	0	2	30	32
九龍城	1	2	15	18	0	3	17	20	0	2	13	15	1	4	9	14	0	3	33	36
黃大仙	0	4	13	17	0	0	15	15	0	6	14	20	0	4	13	17	0	0	23	23
觀塘	1	3	33	37	1	3	17	21	0	3	24	27	0	3	21	24	1	7	29	37
<u>新界</u>																				
葵青	0	6	16	22	0	3	19	22	1	3	16	20	0	5	15	20	0	2	22	24
荃灣	0	11	74	85	0	12	74	86	0	3	58	61	0	5	58	63	2	12	68	82
屯門	3	40	88	131	1	29	85	115	1	18	122	141	0	13	108	121	2	24	147	173
元朗	2	100	252	354	2	87	256	345	2	37	277	316	1	47	251	299	2	136	394	532
北區	2	67	128	197	0	58	151	209	0	21	148	169	1	25	161	187	1	90	171	262
大埔	1	116	335	452	0	54	339	393	4	37	345	386	2	28	317	347	3	95	432	530

地區	2016年				2017年				2018年				2019年				2020年			
	嚴重程度				嚴重程度				嚴重程度				嚴重程度				嚴重程度			
	致命	嚴重	輕微	小計																
沙田	2	27	395	424	1	24	351	376	1	19	321	341	1	21	320	342	2	31	527	560
西貢	1	22	112	135	0	14	106	120	0	11	97	108	1	9	120	130	3	14	157	174
離島	1	12	79	92	1	5	57	63	1	7	77	85	1	5	72	78	0	13	110	123

在新界9個新市鎮的單車徑及單車設施
進行第一批和第二批改善工程的位置^{註1}

新市鎮	單車徑改善工程 ^{註2}	增設單車泊位
1. 天水圍	<ul style="list-style-type: none"> •天水圍醫院 •天恩邨 •天澤邨 •天業路社區健康中心 •天水圍公園 •天湖路 •天耀路 •濕地公園路 •天瑞路 •天葵路 •天秀路 •天華路 •天城路 •輕鐵天逸站 •天瑞邨 •輕鐵天秀站 •和平新村里 •屏廈路 	<ul style="list-style-type: none"> •洪堤路 •輕鐵天瑞站 •天恩邨 •輕鐵翠湖站 •天河路 •天葵路 •天恩路 •輕鐵樂湖站 •天龍路 •港鐵天水圍站 •天喜街 •天城路 •青山公路－屏山段 •天耀路 •天祐苑 •天瑞路 •天壇街 •天頌苑巴士總站 •天華路 •天澤邨 •天恒邨 •天澤商場 •輕鐵天逸站 •嘉恩街 •天榮路
2. 元朗	<ul style="list-style-type: none"> •朗天路 •屏義路 •朗業街 •錦田繞道 •博愛交匯處 •錦田公路 •大棠路 •東頭工業區 	<ul style="list-style-type: none"> •屏義路 •港鐵錦上路站 •港鐵元朗站 •新元朗中心 •大棠路 •輕鐵豐年路站 •翠韻華庭 •東匯路 •大橋路 •宏樂街 •鳳攸北街

新市鎮	單車徑改善工程 ^{註2}	增設單車泊位
		<ul style="list-style-type: none"> • 攸田東路 • 西裕街 • 教育路 • 十八鄉路
3. 屯門	<ul style="list-style-type: none"> • 港鐵兆康站 • 海皇路 • 青山公路 • 虎坑路 • 屯貴路 • 藍地交匯處 • 青田路 • 鳴琴路 • 輕鐵澤豐站 • 輕鐵蔡意橋站 • 輕鐵河田站 • 天后路 • 青雲路 • 屯門明渠附近 • 海榮路 • 龍門居附近 • 賽馬會屯門蝴蝶灣體育館 • 湖山路 • 湖景路 • 湖翠路 • 龍門路 • 田景邨 • 輕鐵石排站 • 蝴蝶灣公園 • 輕鐵藍地站 	<ul style="list-style-type: none"> • 富健花園 • 輕鐵藍地站 • 富泰邨公共運輸交匯處 • 輕鐵兆康站 • 青麟路 • 良景邨公共運輸交匯處 • 港鐵屯門站 • 杯渡路 • 仁愛街市 • 龍門路 • 龍澤路 • 屯青里 • 皇珠路 • 輕鐵屯門醫院站 • 兆康路 • 田景路
4. 荃灣		<ul style="list-style-type: none"> • 港鐵荃灣西站
5. 東涌	<ul style="list-style-type: none"> • 東涌道 • 赤鱸角南路 • 松仁路 • 達東路 • 東涌海濱路 • 東涌發展碼頭 • 裕東路 • 順東路 • 翔東路 • 怡東路 	<ul style="list-style-type: none"> • 裕東路 • 達東路 • 東涌發展碼頭巴士站 • 順東路

新市鎮	單車徑改善工程 ^{註2}	增設單車泊位
6. 將軍澳	<ul style="list-style-type: none"> • 昭信路 • 常寧路 • 寶順路 • 至善街 • 安寧花園 • 頌明苑 • 唐明苑 • 彩明苑 • 將軍澳隧道公路的地下通道 • 寶康路 • 順德聯誼總會鄭裕彤中學 • 寶琳北路 • 魷魚灣村道 • 寶寧路 • 銀澳路 • 將軍澳南與清水灣半島之間的行人天橋 • 港鐵寶林站 • 寶邑路 • 將軍澳海濱公園 • 寶豐路 • 運亨路 • 運隆路 • 常寧遊樂場及將軍澳游泳池之間的地下通道 • 將軍澳醫院 • 唐明街 	<ul style="list-style-type: none"> • 寶邑路 • 唐俊街 • 將軍澳醫院 • 景嶺路 • 翠嶺路 • 彩明苑 • 將軍澳中心 • 唐明街 • 唐賢街 • 寶康路 • 環保大道 • 常寧路 • 新都城第二期 • 貿業路 • 昭信路 • 康城路 • 寶琳北路
7. 沙田／ 馬鞍山	<ul style="list-style-type: none"> • 沙田鄉事會路 • 沙角街 • 香港體育學院 • 港鐵車公廟站 • 瑞泰路 • 科學園路 • 顯徑街 • 田心街 • 紅梅谷路 • 車公廟路迴旋處 • 美田路 • 大埔公路－大圍段 	<ul style="list-style-type: none"> • 耀安邨 • 新翠邨 • 海福花園 • 恆康街 • 恆錦街 • 港鐵火炭站 • 大埔公路－大圍段 • 美田路 • 香粉寮街 • 沙田頭路 • 沙田市中心巴士總站 • 沙田鄉事會路

新市鎮	單車徑改善工程 ^{註2}	增設單車泊位
	<ul style="list-style-type: none"> •大埔公路－沙田段 •沙田頭路 •沿城門河 •源禾路 •沙田圍路 •小瀝源路 •大涌橋路 •瑞祥街 •寧泰路 •恆輝街迴旋處 •鞍祿街 •西沙路 •利安邨 •馬鞍山繞道附近 •馬鞍山路附近 •翠田街 •車公廟路 •港鐵大學站 •積輝街 •沙田路 •港鐵恆安站 •港鐵馬鞍山站 •水廠街 •錦泰苑 •碧濤花園 •沿馬鞍山海濱長廊 •小瀝源路遊樂場 •美輝街 •火炭路 •錦龍苑 •恆康街 	<ul style="list-style-type: none"> •沙田圍路 •港鐵第一城站 •港鐵恆安站 •錦豐苑 •錦龍苑 •馬鞍山路附近 •翠田街 •安明街 •沙安街 •澤祥街 •積運街 •恆輝街迴旋處 •田心街 •火炭路 •積存街 •沙角街 •顯徑街
8. 大埔	<ul style="list-style-type: none"> •雅運路 •運頭塘邨 •南運路 •大埔公路－元洲仔段 •汀角路 •大埔太和路 •安祥路 •廣福道 •汀太路 •安埔路 	<ul style="list-style-type: none"> •安祥路 •安埔路 •太和鄰里社區中心 •港鐵大埔墟站 •達運道 •南運路 •廣福道 •寶雅路

新市鎮	單車徑改善工程 ^{註2}	增設單車泊位
	<ul style="list-style-type: none"> •大埔頭徑 •安慈路 •完善路 •大福街 •大埔海濱公園 	
9. 粉嶺／ 上水	<ul style="list-style-type: none"> •置華里 •欣翠花園 •彩園邨 •業豐街 •港鐵上水站 •百和路 •和合石交匯處 •粉嶺公路上的行人天橋 •樂鳴街 •粉嶺車站路 •馬會道 •粉嶺名都 •祥華邨 •馬會道迴旋處 •港鐵粉嶺站 •北區政府合署 •新運路 •掃管埔路 •清曉路 •保榮路 •衛和街 •保健路 •粉錦公路 •寶石湖路 •龍琛路 •馬適路 •粉嶺樓路 •粉嶺中心 •樂業路 •牽晴間 •業和街 •碧湖花園 •業豐街 •沙頭角公路－龍躍頭段 •聯和道 •保平路 	<ul style="list-style-type: none"> •港鐵粉嶺站 •港鐵上水站 •清河邨 •粉嶺公路上的行人天橋 •粉嶺車站路 •新運路 •置福圍 •嘉福邨 •吉祥街 •馬會道 •龍琛路 •百和路 •和睦路 •業豐街 •聯安街 •居適街 •樂東街 •馬適路 •北區政府合署 •彩發街 •彩園路 •寶石湖路 •粉嶺樓路 •智昌路

新市鎮	單車徑改善工程 ^{註2}	增設單車泊位
	<ul style="list-style-type: none"> •彩園路 •旭埔苑 •一鳴路 •粉嶺康樂公園 •嘉福邨 	

註1：在此附件所列的位置內，同一位置中可能包含了多於一個第一批或第二批改善工程的地點。

註2：改善工程包括在急彎、陡斜坡道和行人過路處增設安全設施。

2020年與新界單車徑設施有關的投訴數字

投訴類別	投訴宗數
單車徑設計／安全設施	50
行人過路處及單車徑 / 馬路路口設計	17
單車徑連貫性	6
單車泊位	23
其他(包括違例停泊單車、單車方向指示標誌及在單車徑進行的臨時交通措施等)	17
總數	113

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2035)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 區域交通及運輸服務

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

有關主要幹路的車流量及車速方面，政府可否告知：

1. 請列出過去5年，以下道路的在早上及傍晚繁忙時段的行車量、容車量、行車量/容車量比率、平均車速：
 - (a) 粉嶺公路
 - (b) 新田公路
 - (c) 元朗公路
 - (d) 青朗公路
 - (e) 北大嶼山公路
 - (f) 青嶼幹線及馬灣路
 - (g) 青葵公路
 - (h) 荃灣路
 - (i) 青沙公路
 - (j) 西九龍公路
 - (k) 東區走廊
 - (l) 觀塘繞道
 - (m) 夏慤道
 - (n) 公主道
 - (o) 東九龍走廊
 - (p) 龍翔道
 - (q) 汀九橋
 - (r) 屯門公路
 - (s) 屯門至赤鱗角連接路
 - (t) 觀塘道
2. 請列出過去5年，香港各條隧道在早上及傍晚繁忙時段的行車量、容車量、行車量/容車量比率、平均車速；

3. 就有關隧道不停車繳費系統，預計有多少車主會申請繳費貼；具體工作時間表為何；將會於何時全面推行；以上工作涉及的開支及人手為何？

提問人：陸頌雄議員（立法會內部參考編號：74）

答覆：

1. 在2016年至2019年期間^註，有關道路主要路段的平均車流量、設計容車量及使用率(以行車量／容車量比率計算)載於附件A。2016年至2020年有關道路早上和傍晚繁忙時段的平均車速載於附件B。
2. 在2016年至2020年期間，各隧道的平均車流量、設計容車量及使用率(以行車量／容車量比率計算)載於附件C，其早上和傍晚繁忙時段的平均車速載於附件D。
3. 運輸署計劃在2022年年底開始於不同隧道推行不停車繳費系統。暫定首先實施該系統的是獅子山隧道、城門隧道及青沙管制區，這些隧道／管制區的地點相近，現時亦採取劃一收費。其他屬交通最為繁忙的隧道，包括香港仔隧道、海底隧道、東區海底隧道及大老山隧道則會在參考獅子山隧道、城門隧道及青沙管制區的交通安排的經驗後推行該系統。至於西區海底隧道及大欖隧道，則會在其專營權分別於2023年8月及2025年5月屆滿並由政府收回它們後實施該系統。

政府會從多個渠道加強宣傳，以期提升公眾對不停車繳費系統的認知，爭取車主支持使用繳費貼。政府的目標是日後強制規定所有已領牌車輛必須使用繳費貼。

在2021-22年度實施不停車繳費系統的預算開支為1.044億元，有關工作現時由運輸署現有人員執行，涉及的人手沒有詳細分項。

註：交通統計年報所載的交通流量統計數字現時只提供至2019年。

道路	方向	容車量 (架次/ 小時)	早上和傍晚繁忙時段 ^{註1及2} 平均車流量 [架次/小時] 及使用率(括號內數字)							
			2019年		2018年		2017年		2016年	
			上午	下午	上午	下午	上午	下午	上午	下午
(a)粉嶺公路	南行	4 700	2 310 (0.5)	2 430 (0.5)	2 210 (0.5)	2 650 (0.6)	2 300 (0.5)	2 420 (0.5)	2 420 (0.5)	2 230 (0.5)
	北行	4 700	2 090 (0.4)	2 250 (0.5)	2 280 (0.5)	2 080 (0.4)	2 080 (0.4)	2 250 (0.5)	2 240 (0.5)	2 060 (0.4)
(b)新田公路	交通統計年報未有載列有關資料									
(c)元朗公路	東行	4 700	4 010 (0.9)	4 080 (0.9)	3 810 (0.8)	3 980 (0.9)	3 790 (0.8)	3 950 (0.8)	3 680 (0.8)	3 770 (0.8)
	西行	6 300	3 840 (0.6)	3 770 (0.6)	3 750 (0.6)	3 680 (0.6)	3 720 (0.6)	3 530 (0.6)	3 570 (0.6)	3 470 (0.6)
(d)青朗公路	南行	4 700	3 670 (0.8)	1 620 (0.3)	3 720 (0.8)	1 760 (0.4)	3 790 (0.8)	1 760 (0.4)	3 760 (0.8)	1 760 (0.4)
	北行	4 700	1 370 (0.3)	2 510 (0.5)	1 500 (0.3)	2 600 (0.6)	1 510 (0.3)	2 590 (0.6)	1 540 (0.3)	2 550 (0.5)
(e)北大嶼山公路	東行	4 700	1 440 (0.3)	2 190 (0.5)	1 340 (0.3)	2 020 (0.4)	1 070 (0.2)	2 190 (0.5)	1 340 (0.3)	1 920 (0.4)
	西行	4 700	2 310 (0.5)	1 640 (0.3)	1 760 (0.4)	1 510 (0.3)	1 870 (0.4)	1 370 (0.3)	1 810 (0.4)	1 400 (0.3)

道路	方向	容車量 (架次/ 小時)	早上和傍晚繁忙時段 ^{註1及2} 平均車流量 [架次/小時] 及使用率(括號內數字)							
			2019年		2018年		2017年		2016年	
			上午	下午	上午	下午	上午	下午	上午	下午
(f)青嶼幹線	東行	4 700	2 530 (0.5)	3 680 (0.8)	2 390 (0.5)	3 750 (0.8)	2 290 (0.5)	3 810 (0.8)	2 090 (0.4)	3 500 (0.7)
	西行	4 700	3 640 (0.8)	2 560 (0.5)	3 810 (0.8)	2 440 (0.5)	3 980 (0.8)	2 450 (0.5)	3 750 (0.8)	2 360 (0.5)
(g)青葵公路	南行	9 450	4 130 (0.4)	4 000 (0.4)	4 260 (0.5)	3 920 (0.4)	4 140 (0.4)	4 000 (0.4)	4 240 (0.4)	4 030 (0.4)
	北行	7 850	2 940 (0.4)	3 750 (0.5)	1 620 (0.2)	2 030 (0.3)	1 720 (0.2)	2 190 (0.3)	1 800 (0.2)	1 940 (0.2)
(h)荃灣路	交通統計年報未有載列有關資料									
(i)青沙公路	請參閱尖山隧道及沙田嶺隧道									
(j)西九龍公路	南行	4 700	4 400 (0.9)	3 370 (0.7)	4 120 (0.9)	3 360 (0.7)	4 060 (0.9)	3 180 (0.7)	4 060 (0.9)	3 140 (0.7)
	北行	7 850	1 690 (0.2)	2 480 (0.3)	1 600 (0.2)	2 460 (0.3)	1 620 (0.2)	2 370 (0.3)	1 560 (0.2)	2 110 (0.3)
(k)東區走廊 (近維園一段)	東行	7 850	3 480 (0.4)	3 380 (0.4)	4 710 (0.6)	4 520 (0.6)	4 650 (0.6)	4 640 (0.6)	4 770 (0.6)	4 540 (0.6)
	西行	11 000	4 520 (0.4)	3 810 (0.3)	5 370 (0.5)	4 490 (0.4)	5 410 (0.5)	4 580 (0.4)	5 700 (0.5)	4 610 (0.4)

道路	方向	容車量 (架次/ 小時)	早上和傍晚繁忙時段 ^{註1及2} 平均車流量 [架次/小時] 及使用率(括號內數字)							
			2019年		2018年		2017年		2016年	
			上午	下午	上午	下午	上午	下午	上午	下午
(l)觀塘繞道 (介乎啓仁街 與龍翔道)	東行	4 700	3 310 (0.7)	2 610 (0.6)	2 880 (0.6)	2 480 (0.5)	3 170 (0.7)	2 450 (0.5)	2 950 (0.6)	2 450 (0.5)
	西行	4 700	2 430 (0.5)	2 700 (0.6)	2 360 (0.5)	2 560 (0.5)	2 330 (0.5)	2 570 (0.5)	2 320 (0.5)	2 570 (0.5)
(m)夏慤道	東行	6 300	2 350 (0.4)	2 100 (0.3)	3 250 (0.5)	2 620 (0.4)	3 280 (0.5)	2 600 (0.4)	3 340 (0.5)	2 670 (0.4)
	西行	9 450	5 470 (0.6)	4 970 (0.5)	6 770 (0.7)	6 200 (0.7)	6 050 (0.6)	5 600 (0.6)	6 390 (0.7)	6 470 (0.7)
(n)公主道	南行	4 700	1 920 (0.4)	2 510 (0.5)	1 930 (0.4)	2 370 (0.5)	1 980 (0.4)	2 330 (0.5)	2 020 (0.4)	2 380 (0.5)
	北行	4 700	1 820 (0.4)	2 480 (0.5)	1 800 (0.4)	2 470 (0.5)	1 790 (0.4)	2 460 (0.5)	1 840 (0.4)	2 490 (0.5)
(o)東九龍走廊	南行	3 000	1 620 (0.5)	1 440 (0.5)	1 630 (0.5)	1 410 (0.5)	1 640 (0.5)	1 460 (0.5)	1 800 (0.6)	1 450 (0.5)
	北行	3 000	2 780 (0.9)	2 890 (1.0)	2 860 (1.0)	2 970 (1.0)	2 780 (0.9)	2 920 (1.0)	2 830 (0.9)	2 910 (1.0)
(p)龍翔道	東行	4 700	4 040 (0.9)	3 650 (0.8)	4 240 (0.9)	3 370 (0.7)	4 040 (0.9)	3 660 (0.8)	3 610 (0.8)	3 370 (0.7)
	西行	4 700	3 750 (0.8)	3 930 (0.8)	3 660 (0.8)	3 870 (0.8)	3 760 (0.8)	3 950 (0.8)	3 710 (0.8)	3 940 (0.8)

道路	方向	容車量 (架次/ 小時)	早上和傍晚繁忙時段 ^{註1及2} 平均車流量 [架次/小時] 及使用率(括號內數字)							
			2019年		2018年		2017年		2016年	
			上午	下午	上午	下午	上午	下午	上午	下午
(q)汀九橋	南行	4 700	5 760 (1.2)	3 530 (0.8)	5 440 (1.2)	3 960 (0.8)	4 740 (1.0)	3 240 (0.7)	4 830 (1.0)	3 080 (0.7)
	北行	4 700	3 080 (0.7)	4 610 (1.0)	2 520 (0.5)	4 310 (0.9)	2 430 (0.5)	3 850 (0.8)	2 690 (0.6)	4 270 (0.9)
(r)屯門公路	東行	6 300	6 380 (1.0)	4 260 (0.7)	5 850 (0.9)	3 920 (0.6)	5 830 (0.9)	4 060 (0.6)	5 510 (0.9)	3 840 (0.6)
	西行	4 700	3 900 (0.8)	5 320 (1.1)	3 710 (0.8)	5 480 (1.2)	3 660 (0.8)	5 280 (1.1)	3 390 (0.7)	4 570 (1.0)
(s)屯門至赤鱸 角連接路	南行	3 000	屯門至赤鱸角連接路於2020年12月27日全面通車，故沒有有關資料							
	北行	3 000								
(t)觀塘道	東行	9 450	5 500 (0.6)	5 300 (0.6)	5 650 (0.6)	5 490 (0.6)	5 480 (0.6)	5 370 (0.6)	5 470 (0.6)	5 290 (0.6)
	西行	9 450	5 040 (0.5)	5 840 (0.6)	5 120 (0.5)	6 140 (0.6)	5 350 (0.6)	5 690 (0.6)	5 070 (0.5)	5 550 (0.6)

註1：指平日上午7時至10時的早上繁忙時段及平日下午4時至7時的傍晚繁忙時段。

註2：交通統計年報所載的交通流量統計數字現時只提供至2019年。

附件B

道路	方向	早上和傍晚繁忙時段平均車速[公里／小時] ^註									
		2020年		2019年		2018年		2017年		2016年	
		上午	下午	上午	下午	上午	下午	上午	下午	上午	下午
粉嶺公路	南行	80	-	74	-	68	-	75	-	69	-
	北行	82	-	76	-	70	-	74	-	69	-
新田公路	南行	66	-	47	-	46	-	55	-	48	-
	北行	73	-	73	-	74	-	60	-	68	-
元朗公路	南行	49	40	47	44	43	44	57	-	49	-
	北行	67	60	61	50	58	56	62	-	58	-
青朗公路	南行	56	72	44	72	53	73	56	-	56	-
	北行	71	73	74	71	75	71	69	-	76	-
北大嶼山公路	東行	92	92	95	94	93	88	91	-	88	-
	西行	92	94	94	91	87	87	89	-	86	-
青嶼幹線	東行	77	77	74	70	75	72	72	-	76	-
	西行	77	81	74	71	75	69	57	-	78	-
青葵公路	南行	75	79	74	76	69	78	75	-	72	-
	北行	79	80	74	72	76	70	74	-	75	-
荃灣路	南行	57	-	39	-	45	-	37	-	44	-
	北行	58	-	63	-	61	-	58	-	58	-
青沙公路	東行	66	-	68	-	73	-	70	-	72	-
	西行	65	-	64	-	71	-	67	-	69	-
西九龍公路	南行	47	77	47	66	63	74	65	-	70	-
	北行	76	79	81	82	81	81	82	-	76	-
東區走廊(近維園一段)	東行	46	-	56	-	65	-	55	-	46	-
	西行	31	-	30	-	20	-	25	-	22	-

道路	方向	早上和傍晚繁忙時段平均車速[公里／小時] ^註									
		2020年		2019年		2018年		2017年		2016年	
		上午	下午	上午	下午	上午	下午	上午	下午	上午	下午
觀塘繞道 (近鯉魚門道)	東行	60	61	28	74	28	68	52	-	55	-
	西行	76	68	77	76	67	67	68	-	64	-
夏慤道	東行	46	51	54	61	24	23	23	17	34	29
	西行	54	53	55	56	50	21	43	22	46	33
公主道	南行	11	55	10	61	11	58	7	49	8	59
東九龍走廊	南行	12	29	9	63	12	60	14	-	13	-
	北行	57	54	56	59	62	58	57	-	54	-
龍翔道	東行	26	55	32	39	21	62	24	-	23	-
	西行	35	39	34	27	38	48	35	-	38	-
汀九橋	南行	55	74	41	78	55	76	59	-	61	-
	北行	69	64	74	61	74	71	69	-	72	-
屯門公路	東行	41	67	53	69	52	68	46	63	46	66
	西行	69	56	67	56	66	62	68	60	63	64
屯門至赤鱗角 連接路	屯門至赤鱗角連接路於2020年12月27日全面通車，故沒有有關資料										
觀塘道	南行	45	35	41	40	41	34	37	-	35	-
	北行	32	39	29	26	35	34	38	-	38	-

註：運輸署沒有備存某些道路在傍晚繁忙時段的平均車速資料。

收費隧道 註1、2、3	方向	容車量(架次/小時)	早上和傍晚繁忙時段平均車流量 [架次/小時] 及使用率(括號內數字)									
			2020年		2019年		2018年		2017年		2016年	
			上午	下午	上午	下午	上午	下午	上午	下午	上午	下午
香港仔隧道	南行	2 600	1 900 (0.7)	1 800 (0.7)	2 000 (0.8)	1 700 (0.7)	2 000 (0.8)	1 700 (0.7)	1 900 (0.7)	1 700 (0.7)	2 000 (0.8)	1 900 (0.7)
	北行	2 600	1 800 (0.7)	1 400 (0.5)	1 800 (0.7)	1 300 (0.5)	1 700 (0.7)	1 300 (0.5)	1 800 (0.7)	1 300 (0.5)	1 800 (0.7)	1 300 (0.5)
海底隧道 註4	南行	2 600	2 900 (1.1)	2 800 (1.1)	2 900 (1.1)	2 700 (1.0)	2 900 (1.1)	2 700 (1.0)	2 900 (1.1)	2 700 (1.0)	2 900 (1.1)	2 800 (1.1)
	北行	2 600	2 600 (1.0)	2 900 (1.1)	2 600 (1.0)	2 800 (1.1)						
東區海底隧道	南行	2 600	2 800 (1.1)	2 400 (0.9)	2 900 (1.1)	2 500 (1.0)	2 900 (1.1)	2 600 (1.0)	2 900 (1.1)	2 600 (1.0)	2 900 (1.1)	2 500 (1.0)
	北行	2 600	2 300 (0.9)	2 900 (1.1)	2 500 (1.0)	2 800 (1.1)	2 500 (1.0)	2 900 (1.1)	2 500 (1.0)	2 900 (1.1)	2 400 (0.9)	2 900 (1.1)
西區海底隧道	南行	4 200	3 000 (0.7)	1 500 (0.4)	3 400 (0.8)	2 100 (0.5)	3 200 (0.8)	2 100 (0.5)	3 200 (0.8)	2 000 (0.5)	3 100 (0.7)	2 000 (0.5)
	北行	4 200	1 300 (0.3)	2 900 (0.7)	1 900 (0.5)	3 300 (0.8)	1 900 (0.5)	3 300 (0.8)	1 800 (0.4)	3 200 (0.8)	1 800 (0.4)	3 200 (0.8)
獅子山隧道	南行	2 600	2 800 (1.1)	2 400 (0.9)	2 800 (1.1)	2 500 (1.0)	2 800 (1.1)	2 500 (1.0)	2 800 (1.1)	2 600 (1.0)	2 800 (1.1)	2 500 (1.0)
	北行	2 600	2 000 (0.8)	2 800 (1.1)	2 200 (0.8)	2 800 (1.1)	2 200 (0.8)	2 800 (1.1)	2 200 (0.8)	2 800 (1.1)	2 100 (0.8)	2 800 (1.1)
大老山隧道	南行	2 600	2 500 (1.0)	1 700 (0.7)	2 600 (1.0)	1 900 (0.7)	2 700 (1.0)	1 900 (0.7)	2 700 (1.0)	1 800 (0.7)	2 700 (1.0)	1 800 (0.7)
	北行	2 600	1 800 (0.7)	2 500 (1.0)	2 000 (0.8)	2 500 (1.0)	2 000 (0.8)	2 500 (1.0)	1 900 (0.7)	2 600 (1.0)	1 800 (0.7)	2 500 (1.0)
將軍澳隧道	東行	2 600	2 500 (1.0)	3 200 (1.2)	2 600 (1.0)	3 100 (1.2)	2 500 (1.0)	3 100 (1.2)	2 500 (1.0)	3 100 (1.2)	2 400 (0.9)	3 100 (1.2)
	西行	2 600	2 900 (1.1)	2 400 (0.9)	3 000 (1.2)	2 500 (1.0)	2 900 (1.1)	2 500 (1.0)	3 000 (1.2)	2 500 (1.0)	3 000 (1.2)	2 500 (1.0)
尖山隧道及沙田嶺隧道	南行	4 700	3 000 (0.6)	1 500 (0.3)	2 900 (0.6)	2 000 (0.4)	3 200 (0.7)	1 600 (0.3)	3 100 (0.7)	1 500 (0.3)	2 900 (0.6)	1 400 (0.3)
	北行	4 700	1 500 (0.3)	2 900 (0.6)	2 100 (0.4)	2 500 (0.5)	1 600 (0.3)	2 700 (0.6)	1 600 (0.3)	2 700 (0.6)	1 500 (0.3)	2 500 (0.5)
城門隧道	東行	2 600	1 700 (0.7)	1 700 (0.7)	1 900 (0.7)	1 700 (0.7)	1 900 (0.7)	1 700 (0.7)	1 900 (0.7)	1 800 (0.7)	1 800 (0.7)	1 700 (0.7)
	西行	2 600	1 800 (0.7)	1 700 (0.7)	1 900 (0.7)	1 800 (0.7)	1 900 (0.7)	1 800 (0.7)	1 900 (0.7)	1 800 (0.7)	1 900 (0.7)	1 700 (0.7)
大欖隧道	南行	4 700	2 800 (0.6)	1 100 (0.2)	3 200 (0.7)	1 500 (0.3)	3 200 (0.7)	1 600 (0.3)	3 200 (0.7)	1 600 (0.3)	3 200 (0.7)	1 600 (0.3)
	北行	4 700	800 (0.2)	2 100 (0.4)	1 200 (0.3)	2 300 (0.5)	1 200 (0.3)	2 400 (0.5)	1 200 (0.3)	2 300 (0.5)	1 200 (0.3)	2 300 (0.5)

註1： 上表的車流量為平日(即星期一至五，公眾假期除外)各方向每小時平均車流量，由隧道營辦商通過車輛繳費系統編製，並已調整至最接近的百位數。使用率指繁忙時段的每小時平均車流量與隧道設計容車量的比率。早上繁忙時段指平日上午7時至10時，而傍晚繁忙時段指平日下午5時至8時。就不設收費系統(用於編製記錄)的不

收費隧道，運輸署沒有這些隧道在早上和傍晚繁忙時段的交通流量及其相應使用率的分項數字。

註2： 運輸署沒有備存愉景灣隧道的數據，該隧道由私人公司建造，現時亦由私人公司營運，只供獲許可車輛使用。

註3： 上表的使用率是各隧道的實際行車量／設計容車量比率，但不計及正在排隊入隧道的車輛，亦不反映實際交通需求與設計容車量之間的關係。隧道的實際交通容量或會受其他交通因素影響，包括使用有關路段的不同車輛種類的比例、有關路段的形態等。因此，單純比較實際行車量及設計容車量未必能如實反映實際交通情況。

註4： 因海底隧道在2019年11月13日至2020年1月19日期間封閉和修復受損設施的原故，上述平均行車量及使用率已排除該段時間的影響。

附件D

收費隧道	方向	早上和傍晚繁忙時段平均車速[公里／小時]									
		2020年		2019年		2018年		2017年		2016年	
		上午	下午	上午	下午	上午	下午	上午	下午	上午	下午
香港仔隧道	南行	46	55	48	56	48	56	54	57	52	55
	北行	17	10	20	40	13	13	21	20	15	14
海底隧道	南行	27	26	28	24	24	24	29	25	34	28
	北行	33	34	32	33	32	30	35	35	34	39
東區海底隧道	南行	28	54	19	57	27	56	27	54	29	60
	北行	38	34	36	35	35	35	37	36	37	39
西區海底隧道	南行	37	66	45	63	46	64	48	61	52	66
	北行	55	55	55	49	60	51	51	56	61	56
獅子山隧道	南行	27	41	30	40	27	44	30	42	29	43
	北行	45	36	47	37	47	35	47	39	45	35
大老山隧道	南行	25	57	25	56	29	60	25	60	26	61
	北行	55	43	53	41	47	46	50	44	50	44
將軍澳隧道	東行	52	43	53	39	48	43	44	-	54	-
	西行	42	35	36	35	34	34	38	-	39	-
八號幹線(長沙灣至沙田段) ^{註1}	南行	59	-	54	-	68	-	52	-	57	-
	北行	59	-	64	-	70	-	61	-	65	-
城門隧道	東行	61	65	61	60	65	63	61	-	64	-
	西行	56	55	55	54	55	54	53	-	55	-
大欖隧道	南行	57	70	49	72	48	74	57	-	58	-
	北行	68	70	75	67	69	64	73	-	75	-

不收費隧道 ^{註2}	方向	早上和傍晚繁忙時段平均車速[公里／小時] ^{註3}									
		2020年		2019年		2018年		2017年		2016年	
		上午	下午	上午	下午	上午	下午	上午	下午	上午	下午
啟德隧道	東行	56	56	58	56	59	58	57	-	52	-
	西行	55	58	55	52	49	53	47	-	47	-
長青隧道	東行	74	78	70	78	73	75	74	-	72	-
	西行	64	72	69	69	70	69	74	-	80	-
南灣隧道	南行	69	-	72	-	76	-	74	-	77	-
	北行	73	-	72	-	76	-	79	-	75	-
中環及灣仔繞道隧道	東行	65	67	67	68	-	-	-	-	-	-
	西行	68	71	70	68	-	-	-	-	-	-
龍山隧道	南行	74	79	66	69	-	-	-	-	-	-
	北行	77	76	65	73	-	-	-	-	-	-

不收費隧道 ^{註2}	方向	早上和傍晚繁忙時段平均車速[公里／小時] ^{註3}									
		2020年		2019年		2018年		2017年		2016年	
		上午	下午	上午	下午	上午	下午	上午	下午	上午	下午
長山隧道	南行	75	76	76	76	-	-	-	-	-	-
	北行	69	72	75	75	-	-	-	-	-	-

註 1：八號幹線(長沙灣至沙田段)涵蓋八號幹線長沙灣至沙田整段，包括尖山隧道、沙田嶺隧道及大圍隧道。

註 2：屯門－赤鱗角隧道於 2020 年 12 月 27 日通車，故沒有有關資料。

註 3：運輸署沒有備存某些隧道在傍晚繁忙時段的平均車速資料。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2037)

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

問題：

有關屯馬線，政府可否告知：

1. 是否知悉由通車至今，屯馬線一期於早上及晚上繁忙時段每小時最繁忙路段的(i)可載客量、(ii)乘客量及(iii)載客率(以每平方米站立六人及以每平方米站立四人分別為何)；
2. 是否知悉由通車至今，屯馬線一期的車站(分別列出大圍、顯徑、鑽石山、啟德站)於早上及晚上繁忙時段每小時的(i)車站出入口及(ii)月台的人流量；
3. 屯馬線一期的每日總班次、每小時班次(分別於繁忙時段及非繁忙時段)為何；
4. 屯馬線一期開通後，對往來新界及九龍區的分流作用為何；對觀塘線的乘客量有何變化；受影響的公共運輸服務乘客的需求及模式有何改變；
5. 有關監督項目的進度工作，所涉及的開支及人手編制為何；
6. 屯馬線的餘下路段，由啟德至紅磡站，將會於何時啟用；該段因延遲而招致的額外開支為何？

提問人：陸頌雄議員 (立法會內部參考編號：67)

答覆：

1. 2020年，屯馬線一期的可載客量、乘客量及載客率(分別以每平方米站立4人及6人計算)如下：

		屯馬線一期 (早上最繁忙一小時最繁忙 路段單向) ^(註1、2)
1	設計可載客量(每平方米站立6人)	45 900
2	最高列車班次下的最高可載客量 (每平方米站立6人)	45 900
3	現有可載客量(每平方米站立6人)(a)	45 900
4	現時乘客量(b)	17 100
5	現時載客率(1)(每平方米站立6人) [(b)/(a)] { }最繁忙路段	37% {車公廟至大圍}
6	現時載客率(2)(每平方米站立4人) [(b)/(a)÷71.2% ^(註3)] { }最繁忙路段	52% {車公廟至大圍}

註1：根據香港鐵路有限公司(港鐵公司)提供的資料，在一般情況下，鐵路線的最高載客率在早上繁忙時段出現，該時段有較多乘客在相若時間出行。與早上繁忙時段比較，乘客的出行模式在晚上繁忙時段較為分散。因此，早上繁忙時段的載客率足以說明載客率在最擠擁時的情形。

註2：鑑於疫情對乘客量的影響，表內數字以疫情較緩和月份收集到的數據為基礎。

註3：以一系列行走市區的重鐵列車為例，一系列列車可提供340個座位及以每平方米站立6人的乘客密度計算時提供2 160個企位，即每列列車的總可載客量約為2 500人。以每平方米站立4人的乘客密度計算時，340個座位數目會維持不變，但企位則會減至1 440個，即每列列車的總可載客量約為1 780人。因此，以每平方米站立4人的乘客密度計算的可載客量相當於以每平方米站立6人計算時的71.2%。

2. 鐵路線的可載客量和載客率是量度鐵路服務水平的常用和較有效指標。就此，請參閱上文第1部分關於屯馬線一期的資料。至於包括月台、出入閘機以及鐵路站出入口在內的鐵路系統各個「硬件」的設計及安排，均會在設計和建造方面作出配合，確保足以處理乘客流量。港鐵公司會密切留意各車站的客流情況，並透過加強列車服務及實施人潮控制措施等方法疏導車站客流，令車務運作即使在最繁忙路段及時段仍能維持暢順。

3. 屯馬線一期在繁忙時段及非繁忙時段的平均列車班次如下：

		列車班次
1	平日早上繁忙時段	3.5分鐘一班
2	平日傍晚繁忙時段	4分鐘一班
3	平日非繁忙時段／星期日及公眾假期	6.5至7分鐘一班

4. 屯馬線一期將往返大圍站及鑽石山站的乘車時間由17分鐘縮減至大約9分鐘，為新界乘客提供多一個來往市區的選擇，讓乘客可更便捷地往返馬鞍山地區及東九龍各地點。

自2020年2月屯馬線一期通車以來，超過10%前往九龍的乘客已由乘搭東鐵線改為乘搭屯馬線一期，在鑽石山站轉乘觀塘線的乘客數目亦有所增加。此外，在屯馬線一期啟用後，運輸署一直監察相關路面公共運輸服務的乘客量變化。因應實際乘客需求減少，運輸署已調整6條往返沙田及九龍東專營巴士路線的班次。

5. 路政署負責監察及核證港鐵公司為落實沙中線項目而進行的工程。上述工作由路政署現有人員及其委聘的顧問公司負責處理。有關路政署人員同時負責其他工程項目或職務，因此並無為沙中線另行備存有關開支分項數字。就委聘顧問公司，2020-21年度有關開支約為2,520萬元。

6. 屯馬線仍維持以2021年第三季為全線通車的目標。在提供安全可靠的鐵路系統的前提下，政府會敦促港鐵公司盡早讓屯馬線投入服務。路政署會以現有人手，繼續監察港鐵公司就屯馬線通車進行的準備工作。

管制人員的答覆

(問題編號：2038)

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

問題：

有關提升的士服務方面，政府可否告知：

1. 過去5年，持有的士牌照數目為何(按年齡組別列出)；新登記的士牌照數目為何(按年齡組別列出)；
2. 的士司機人手不足，政府有何措施維持穩定司機人手及吸引新人入行？
3. 由疫情開始至今，除了向業界提供燃料補貼外，政府有何補貼、資助及豁免項目，涉及的項目詳情及開支為何；
4. 鑑於經營市道差，政府於未來1年會否為業界提供其他補貼？

提問人：陸頌雄議員 (立法會內部參考編號：72)

答覆：

1. 過去5年，截至每年12月31日，持有有效及新申領的士正式駕駛執照的人數，按年齡組別載列如下：

年齡組別	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年
30歲或以下	1 456 (365)	1 433 (394)	1 473 (411)	1 551 (476)	1 676 (498)
31-40歲	10 433 (1 031)	10 371 (1 065)	10 255 (1 047)	10 224 (1 137)	10 057 (1 025)
41-50歲	29 837 (1 034)	26 947 (1 061)	24 731 (986)	23 274 (1 087)	22 147 (830)
51-60歲	93 827 (807)	87 812 (852)	80 881 (767)	73 628 (810)	66 916 (571)
61-70歲	76 120 (131)	78 753 (121)	80 026 (133)	81 884 (171)	83 266 (136)
71歲或以上	8 680 (1)	10 460 (0)	13 158 (2)	16 305 (2)	18 965 (4)
總計	220 353 (3 369)	215 776 (3 493)	210 524 (3 346)	206 866 (3 683)	203 027 (3 064)

註：括號內數字為該年新申領有效的士正式駕駛執照的人數。

2. 為吸引更多新人加入的士行業，運輸署已由2020年2月14日起優化的士筆試，包括調整考核內容、試題數目和及格標準，以更切合現今需要。此外，運輸署並由2020年10月1日起縮短商用車輛(包括的士)駕駛執照申請人須持有私家車或輕型貨車正式駕駛執照的年期。

3.及4.

基於2019冠狀病毒病疫情對運輸業界的影響，政府已為的士業界推出不同形式的補貼／豁免項目。補貼／豁免項目(部分仍在推行)及涉及的款額詳列如下：

補貼／豁免項目	款額(千元)
防疫抗疫基金(截至2021年3月3日) ^(註1)	
1. 為液化石油氣的士及公共小巴提供每公升1.0元的液化石油氣折扣以及發還汽油的士及柴油公共小巴三分之一的實際燃油支出作為燃料補貼 (由2020年7月至2021年6月)	213,900 ^(註2)
2. 向每輛的士的登記車主提供一筆過30,000元的非實報實銷補貼	544,000
3. 為每名合資格的常規的士司機提供每月6,000元的補貼，為期6個月，或發放一筆過7,500元的補貼 (由2020年4月至2020年9月)	1,586,000

補貼／豁免項目	款額(千元)
其他紓困措施(2020-21年度)(截至2021年2月28日)	
1. 豁免的士的車輛牌照費用 (由2019年12月至2021年12月)	50,624
2. 豁免的士的車輛檢驗費用 (由2019年12月至2021年12月)	9,105

註

1. 防疫抗疫基金措施對財政的影響，並不在《撥款條例草案》或政府一般收入帳目預算的範圍內。
2. 所顯示款額包括向公共小巴及的士提供的燃料補貼，其中的士所佔補貼額並無詳細分項。

運輸署會繼續與的士業界保持密切聯絡、留意其經營情況，並探討措施改善其經營環境。

管制人員的答覆

(問題編號：2039)

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

問題：

就專營巴士安全方面，政府可否告知：

1. 有關資助專營巴士加裝安全裝置計劃，已安裝的巴士數目為何；等候安裝的巴士數目為何(按專營巴士公司及資助項目分項列出)；
2. 加裝安全裝置計劃所涉及的總資助額，以及每間專營巴士公司的資助額為何；
3. 監督專營巴士公司落實安裝安全裝置進度安排，每年所涉及開支及人手編制為何；
4. 專營巴士安全小組的工作成效為何；小組的未來兩年工作計劃進度，以及進行中及已完成的數目及詳情為何；監督以上小組的開支及人手編制為何？

提問人：陸頌雄議員 (立法會內部參考編號：71)

答覆：

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

為落實香港專營巴士服務獨立檢討委員會(檢討委員會)提出的建議，運輸署已就為現有專營巴士加裝電子穩定控制系統、車速限制減速器及安全帶進行成本效益分析。因應成本效益分析的結果，專營巴士營辦商會安排為約4 000部巴士安裝電子穩定控制系統和車速限制減速器，以及為約1 900部

巴士的所有上層座椅安裝安全帶。政府已預留5億元，用以資助專營巴士營辦商八成相關安裝費用。

安裝工作已由2020年第三季起陸續展開，目標是在3年內完成安裝安全帶和在4年內完成安裝電子穩定控制系統和車速限制減速器。各專營巴士營辦商旗下已安裝／擬安裝安全裝置的巴士數目及預算資助總額表列如下：

專營巴士營辦商	擬安裝安全裝置的巴士總數 [已安裝安全裝置的巴士數目] (截至2020年年底)			預算資助 總額 ^註 (百萬元)
	安全帶	電子穩定控制系統	車速限制減速器	
九龍巴士（一九三三）有限公司（九巴）	1 163 [72]	2 668 [70]	2 690 [70]	302
新世界第一巴士服務有限公司（新巴）	276 [15]	486 [15]	486 [15]	74
城巴有限公司（城巴）	297 [12]	641 [40]	641 [40]	90
龍運巴士有限公司	116 [0]	189 [0]	189 [0]	28
新大嶼山巴士（1973）有限公司（嶼巴）	28 [3]	10 [0]	39 [0]	6

註：

1. 上述數字不包括購置時已配備相關安全裝置的巴士。
2. 資助總額視乎工程完成的實際安裝費用及不同巴士製造商和型號而定。

為執行上述職務，運輸署已開設5個有時限的公務員職位，為期6年，包括1名機電工程師／助理機電工程師、1名一級汽車檢驗主任、1名二級汽車檢驗主任、1名一級運輸主任，以及1名二級運輸主任。該5個職位的總開支(按薪級中點估計的年薪值計算)為3,814,680元。

檢討委員會的建議亦包括運輸署應設立所需架構，從而訂立積極主動的對策，以提升巴士安全；並應委任1名專營巴士安全總監及成立小規模的巴士安全小組，全權負責專營巴士安全各範疇的工作。因應檢討委員會的建議，運輸署已仔細審視其與巴士安全相關的工作，並建議成立由跨專業界別組成的專營巴士安全專責小組，包括開設3個首長級職位(包括1名負責領導專責小組的專營巴士安全總監及另外2名首長級人員)和9個非首長級職位。截至2020年年底，成立專營巴士安全專責小組的工作已局部完成，當中包括開設交通工程師、機電工程師和運輸主任共6個非首長級公務員職位。我們計劃在2020-21年度立法會會期內，就開設該3個有時限的首長級職位尋求立法會批准。

運輸署專營巴士安全小組與專營巴士營辦商及專家已在數個主要範疇推展改善措施，包括安裝及加強車內裝置／科技以協助安全駕駛、改善巴士車長的訓練及工作環境，以及加強安全表現管理。專營巴士公司落實相關安全改善措施的進展載於附件。除此之外，運輸署已加強分析意外數據，並透過進行道路安全審核及改善工程，提升道路及基礎設施安全。

運輸署未來數年會繼續推展上述措施。此外，當專營巴士安全專責小組全面成立後，運輸署將推行更多有助提升專營巴士安全的措施，包括加強和規範巴士車長的培訓和認證；研究巴士車長疲勞及福利管理、巴士規格及科技、就專營巴士的設計及保養引進質量保證計劃，以及參與國際巴士基準組織等。

由於專營巴士安全小組3個有時限的首長級職位仍未開設，該小組尚未全面成立，負責督導該小組的工作暫時由運輸署助理署長(巴士及鐵路)(首長級薪級第2點人員)執行，涉及的開支沒有詳細分項。

專營巴士公司落實安全改善措施的進展

為強化運輸署在加強專營巴士安全的工作，由運輸署主持的「加強專營巴士安全委員會」(安全委員會)在2019年年初成立並作為一個常設平台，讓政府、各專營巴士營辦商及相關專家討論、研究、落實和推廣進一步加強香港專營巴士安全的措施。在安全委員會督導下，各專營巴士營辦商已在數個主要範疇推展改善措施：

安裝車內安全裝置

除加裝安全帶、電子穩定控制系統及車速限制減速器外，專營巴士營辦商一直試驗各類先進駕駛輔助系統，包括防止碰撞和保持行車線警報系統，以及司機監察系統。截至2020年年底，城巴有限公司(機場及北大嶼山路線專營權)及龍運巴士有限公司已自費在所有行走機場／北大嶼山路線的巴士(分別涉及約240及280部巴士)上安裝該等設備。專營巴士營辦商會繼續監察駕駛輔助系統及司機監察系統的使用情況，以證實這些附加設備在不同操作環境下的效能，然後決定是否應在所有路線安裝該等設備。

改善巴士車長的工作環境

運輸署在2018年2月公布最新的《巴士車長工作、休息及用膳時間指引》，各專營巴士營辦商已全面實施當中訂明經改善的駕車時間及休息時間安排。此外，政府在2020年共批出17宗由專營巴士營辦商提出有關提供工作室／休息室／休息設施的申請，以期為巴士車長提供更佳的工作環境。各專營巴士營辦商的相關數字表列如下：

專營巴士營辦商	2020年獲批申請數目
九巴	10
新巴	3
城巴	3
嶼巴	1

安全表現管理

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

為善用電子數據記錄儀(俗稱「黑盒」)數據，並配合檢討委員會的建議，運輸署和專營巴士營辦商已就發出超速駕駛及突然減速實時警報及特別報告的準則，訂立更嚴格的劃一臨界值，由2020年年底起全面採用。

最後，各專營巴士營辦商亦已完成每條巴士路線的路線風險評估，包括評估每條巴士路線的實際運作環境及情況，並因應每條巴士路線的獨特運作情況向車長提供駕駛指示。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2631)

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

問題：

就車輛泊車位方面，政府可否告知本會：

1. 過去3年，每年各種商用車輛的數目，以及與去年同期的車輛數量變化為何；按車輛種類分項列出；
2. 過去3年，每年政府及私人停車場於各區提供各種商用車輛的泊車位數目、各區停車場的使用率、以及相關空置率為何；按全港十八區、以及泊車位類別及性質分項列出；
3. 有關「商用車輛泊車顧問研究」，研究結果將於何時公佈、研究結果為何；整個研究所涉及監督人手以及顧問開支為何？
4. 過去3年，按照「一地多用」原則，在合適的「政府、機構或社區設施」及公共休憩用地發展項目中，加設的公眾泊車位數目、位置、收費為何；未來5年，預計會加設的泊車位數目，位置、收費為何；當中佔整體泊車位的百分比為何？
5. 過去3年，有夜泊的路旁泊車位數目為何；政府會否考慮於商貿區內，為商業車輛劃定泊車位，包括中型及重型車輛，提供夜泊服務及增加咪錶位？

提問人：陸頌雄議員 (立法會內部參考編號：75)

答覆：

1. 過去3年，每年截至12月底按車輛類別劃分的領有牌照商用車輛數目及其按年變化表列於附件1。

2. 過去3年，18區按車輛類別劃分由政府及私營停車場提供的泊車位數目載於附件2。

運輸署沒有備存私營停車場的使用記錄。過去3年，運輸署轄下11個公眾停車場提供的整體泊車位數目、平均使用率及其按年變化表列於附件3。

3. 運輸署正落實商用車輛泊車位顧問研究所提出的建議，作為增加商用車輛泊車位供應的恆常措施。有關建議及最新落實情況表列於附件4。落實有關建議的工作由運輸署現有人員執行，屬於常規職務，涉及的開支沒有詳細分項。顧問研究由開展至2021年2月為止，所涉及的顧問費約為591.9萬元。
4. 按照「一地多用」原則，運輸署一直積極探討在合適的「政府、機構或社區」設施和公共休憩用地項目加設新的公眾停車場。視乎技術可行性及撥款如期獲批，預期約有20個合適的工程項目，由2024-25年度開始分批提供約5 100個泊車位。
5. 自2016年以來，運輸署已展開計劃，增加路旁夜間商用車輛泊車位。

2019年至2021年每年截至2月底的路旁夜間商用車輛泊車位數目如下：

截至	2019年 2月	2020年 2月	2021年 2月
路旁夜間商用車輛泊車位數目	1 629	1 699	1 787

過去3年按車輛類別劃分的領有牌照商用車輛數目及其按年變化
(括號內數字)

車輛類別	2018年	2019年	2020年
的士	18 143 (-5)	18 132 (-11)	18 084 (-48)
輕型貨車	72 704 (+1 922)	71 610 (-1 094)	74 275 (+2 665)
中型貨車	36 702 (+546)	35 322 (-1 380)	35 380 (+58)
重型貨車	6 398 (+356)	6 393 (-5)	6 634 (+241)
旅遊巴士／巴士／小巴#	15 441 (+372)	15 652 (+211)	15 328 (-324)

不包括專營巴士。

I. 過去3年按車輛類別劃分由政府提供的泊車位數目[^]

地區	截至	私家車／ 客貨車／的士	貨車	旅遊 巴士／ 巴士
中西區	2021年2月	4 387	669	24
	2020年2月	4 604	670	23
	2019年2月	4 586	643	23
灣仔	2021年2月	3 705	224	37
	2020年2月	3 769	323	37
	2019年2月	3 769	307	35
東區	2021年2月	3 604	425	85
	2020年2月	3 588	388	90
	2019年2月	3 323	392	111
南區	2021年2月	3 323	239	148
	2020年2月	3 387	235	148
	2019年2月	3 336	232	148
油尖旺	2021年2月	2 463	614	173
	2020年2月	3 174	613	173
	2019年2月	3 166	459	193
深水埗	2021年2月	5 241	1 378	40
	2020年2月	5 080	1 354	32
	2019年2月	4 954	1 374	53
九龍城	2021年2月	5 402	271	111
	2020年2月	5 084	271	111
	2019年2月	5 315	296	96
黃大仙	2021年2月	4 513	432	25
	2020年2月	4 478	433	44
	2019年2月	4 483	431	19
觀塘	2021年2月	8 080	601	71
	2020年2月	7 859	592	76
	2019年2月	7 990	581	71
荃灣	2021年2月	2 734	164	37
	2020年2月	2 741	162	38
	2019年2月	2 629	162	38
屯門	2021年2月	4 766	472	103
	2020年2月	4 758	478	100
	2019年2月	5 025	486	82
元朗	2021年2月	4 507	536	123
	2020年2月	4 560	543	125
	2019年2月	4 343	538	126

地區	截至	私家車／ 客貨車／的士	貨車	旅遊 巴士／ 巴士
北區	2021年2月	3 851	770	47
	2020年2月	3 862	811	49
	2019年2月	4 232	850	49
大埔	2021年2月	2 280	549	91
	2020年2月	2 291	543	86
	2019年2月	2 223	542	86
西貢	2021年2月	3 640	401	224
	2020年2月	3 613	401	217
	2019年2月	3 560	401	225
沙田	2021年2月	5 603	472	89
	2020年2月	5 508	452	94
	2019年2月	5 397	463	92
葵青	2021年2月	5 241	924	31
	2020年2月	5 196	925	32
	2019年2月	5 478	931	32
離島	2021年2月	2 098	100	92
	2020年2月	2 113	94	92
	2019年2月	1 622	89	76
總計	2021年2月	75 438	9 241	1 551
	2020年2月	75 665	9 288	1 567
	2019年2月	75 431	9 177	1 555

II. 過去3年按車輛類別劃分由私營停車場提供的泊車位數目[^]

地區	截至	私家車/ 客貨車/的士	貨車	旅遊 巴士/ 巴士
中西區	2021年2月	34 109	480	57
	2020年2月	34 102	472	57
	2019年2月	33 850	528	61
灣仔	2021年2月	35 423	88	97
	2020年2月	35 872	97	93
	2019年2月	35 656	89	95
東區	2021年2月	43 033	1 443	239
	2020年2月	43 049	1 451	250
	2019年2月	42 591	1 493	257
南區	2021年2月	36 057	916	208
	2020年2月	36 029	922	208
	2019年2月	35 938	965	206
油尖旺	2021年2月	32 837	910	112
	2020年2月	31 490	1 907	109
	2019年2月	30 321	1 927	92
深水埗	2021年2月	24 272	1 901	378
	2020年2月	24 202	1 903	381
	2019年2月	24 203	1 874	382
九龍城	2021年2月	43 575	991	161
	2020年2月	43 736	1 022	121
	2019年2月	44 302	1 243	541
黃大仙	2021年2月	16 355	880	63
	2020年2月	16 386	855	116
	2019年2月	16 351	859	117
觀塘	2021年2月	39 628	2 752	109
	2020年2月	39 169	2 684	100
	2019年2月	37 381	2 687	131
荃灣	2021年2月	35 078	1 783	380
	2020年2月	34 330	1 784	377
	2019年2月	34 234	1 814	387
屯門	2021年2月	37 356	2 009	93
	2020年2月	36 571	2 080	91
	2019年2月	35 949	2 038	89
元朗	2021年2月	37 837	1 516	233
	2020年2月	37 128	1 562	232
	2019年2月	36 912	1 574	234

地區	截至	私家車／ 客貨車／的士	貨車	旅遊 巴士／ 巴士
北區	2021年2月	17 630	871	30
	2020年2月	17 763	903	28
	2019年2月	17 423	984	28
大埔	2021年2月	28 720	612	54
	2020年2月	27 233	590	54
	2019年2月	26 293	649	54
西貢	2021年2月	38 868	1 136	112
	2020年2月	38 283	1 162	113
	2019年2月	37 403	1 141	114
沙田	2021年2月	68 539	2 232	144
	2020年2月	68 046	2 224	138
	2019年2月	67 488	2 259	127
葵青	2021年2月	30 694	10 106	412
	2020年2月	30 741	10 163	369
	2019年2月	30 239	10 122	264
離島	2021年2月	13 813	837	190
	2020年2月	14 597	697	195
	2019年2月	14 485	704	150
總計	2021年2月	613 824	31 463	3 072
	2020年2月	608 727	32 478	3 032
	2019年2月	601 019	32 950	3 329

^ 上述泊車位資料由各部門、機構及停車場管理公司或營辦商所提供的資料整合而成，只供一般參考。負責管理停車場的各部門、機構、管理公司或營辦商因應其需要對泊車位數目／車種作出調動，實際泊車位數目或會有所不同。

過去3年運輸署轄下公眾停車場的泊車位數目、使用率及其按年變化(括號內數字)

地區	停車場	泊車位數目 [^]	平均使用率 ^{^#}					
			日間 (0800-2300)			夜間 (2300-0800)		
			2018年	2019年	2020年	2018年	2019年	2020年
港島區	天星停車場	377	70% (不變)	56% (-14)	56% (不變)	16% (不變)	10% (-6)	12% (+2)
	大會堂停車場	170	58% (+12)	34% (-24)	41% (+7)	15% (+5)	8% (-7)	8% (不變)
	林士街停車場	835	68% (-5)	61% (-7)	50% (-11)	45% (-1)	40% (-5)	26% (-14)
	堅尼地城停車場	195	83% (不變)	75% (-8)	80% (+5)	75% (-2)	72% (-3)	74% (+2)
	天后停車場	428	81% (-8)	76% (-5)	71% (-5)	64% (-6)	62% (-2)	65% (+3)
	筲箕灣停車場	385	84% (-1)	71% (-13)	78% (+7)	81% (-1)	75% (-6)	79% (+4)
	香港仔停車場	293	76% (+2)	72% (-4)	73% (+1)	89% (+2)	88% (-1)	89% (+1)
九龍	黃大仙雙鳳街停車場	267	86% (-4)	74% (-12)	77% (+3)	87% (-6)	84% (-3)	85% (+1)
	黃大仙公共運輸總站停車場 [§]	37	--	--	23% ^α	--	--	8% ^α
新界	葵芳停車場*	531	74% (+1)	73% (-1)	71% (-2)	72% (+1)	76% (+4)	71% (-5)
	荃灣停車場	545	91% (不變)	85% (-6)	82% (-3)	88% (+3)	85% (-3)	82% (-3)

[^] 不包括電單車泊車位。

[#] 括號內數字表示百分點變化。

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

^α 2020年9月至2020年12月的平均使用率。

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

商用車輛泊車位顧問研究的建議及最新落實情況

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

管制人員的答覆

(問題編號：2636)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

有關專營巴士服務方面，政府可否告知：

1. 過去3年，專營巴士違反行車時間表、脫班、誤點的次數及情況為何(以18區列出分項數字)；
2. 過去3年，因專營巴士服務問題接獲的投訴數字為何(按投訴類別列出)；
3. 過去3年，實施巴士轉乘計劃的數目及路線為何(分別以18區列出)；
4. 因2019冠狀病毒病，各專營巴士公司縮減班次的情況為何；
5. 截至目前為止，「專營巴士豁免隧道費基金」中各專營巴士公司的基金收入、已提取款項及結餘為何；使用基金金額的額度佔整體營運開支及車費收入的比例為何？

提問人：陸頌雄議員 (立法會內部參考編號：70)

答覆：

1. 過去3年，各專營巴士公司的脫班率載列如下：

專營巴士公司 (註1)	2018年	2019年 (註2)	2020年
九巴	3.3%	2.8%	6.9%
城巴(專營權1)	2.0%	2.5%	4.4%
城巴(專營權2)	1.0%	1.2%	2.0%
新巴	2.9%	2.9%	6.7%
龍運	1.0%	1.1%	4.7%
嶼巴	0.5%	0.5%	3.0%
整體	2.9%	2.6%	6.3%

與過去數年比較，所有專營巴士公司的脫班率在2020年均較高，原因是在專營巴士服務的乘客量顯著下跌的情況下，2020年上半年的脫班率普遍上升，尤其在2020年2月及3月疫情爆發初期。面對乘客量突然大幅減少，專營巴士公司相應調整其服務。脫班率一般在非繁忙及深宵時段較高。運輸署當時已立即採取行動，透過發出提示信和勸諭信，要求各專營巴士公司作出改正，並按照獲批准的服務詳情表營運。因應疫情發展和相應調整的社交距離措施，同時為更善用資源，運輸署亦已訂立機制，讓專營巴士公司申請臨時服務調整。在考慮專營巴士公司的申請時，運輸署會參考多項因素，例如乘客需求的增減幅度、巴士路線載客率(尤其在繁忙時段)，以及市民對縮減服務建議的接受程度。實施上述機制後，專營巴士公司的整體脫班率已逐步改善，在2020年下半年下降至平均2.3%，較2018年全年及2019年上半年為低。

專營巴士服務的穩定性(或是否有不遵守服務詳情表的情況)受服務延誤及脫班2類情況影響。服務延誤是巴士公司有開出應開的班次，但沒有依照原定時間開出或到站。脫班則是沒有開出應開的班次。運輸署備存脫班記錄，但沒有備存服務延誤的記錄。就脫班記錄來說，運輸署沒有備存按地區劃分的脫班記錄。

註

(1) 九巴－九龍巴士(一九三三)有限公司

城巴(專營權1)－城巴有限公司(香港島及過海巴士網絡專營權)

城巴(專營權2)－城巴有限公司(機場及北大嶼山巴士網絡專營權)

新巴－新世界第一巴士服務有限公司

龍運－龍運巴士有限公司

嶼巴－新大嶼山巴士(1973)有限公司

(2) 2019年的脫班率排除了2019年6月至12月公眾活動對專營巴士服務穩定性所造成的影響。

2. 運輸署在過去3年接獲有關專營巴士服務的投訴個案數字及投訴性質表列如下：

投訴性質	投訴個案宗數		
	2018年	2019年	2020年
服務質量	2 354	3 131	1 820
服務水準	8 954	13 894	10 759
一般性質(註3)	2 021	2 697	1 076
總計	13 329	19 722	13 655

註

(3) 一般性質的投訴包括與票價優惠、付款方法及車身廣告等有關的投訴。

3. 過去3年實施的巴士轉乘計劃數目如下：

年份	巴士轉乘計劃數目	涉及的巴士路線數目
2018	452	555
2019	460	566
2020	471	579

由於很多專營巴士路線提供跨區服務，運輸署沒有備存個別地區巴士轉乘計劃數目及涉及的巴士路線數目。

4. 自2020年年初政府因應疫情實施各項抗疫及社交距離措施，專營巴士在2020年的整體乘客量大幅下降25%以上。

鑑於乘客需求不時改變，專營巴士公司向運輸署申請臨時調整或暫停旗下某些巴士路線的服務，情況一如上述。運輸署每次批准的臨時服務調整為期短暫(多數為一至兩個星期)，而且會就每次批准進行檢討。舉例來說，在2021年3月4日至10日這星期內，運輸署批准共335條^(註4)路線的臨時調整服務申請，當中包括249條路線臨時調整班次，13條路線臨時調整行車時間或暫停服務，以及95條主要接載跨境旅客(包括陸路口岸和機場)、學生、遊客的路線臨時改為提供有限度服務或暫停服務。

為配合政府逐步放寬社交距離措施及由2021年2月18日起全面恢復公共服務，所有專營巴士公司由該日起已逐步恢復繁忙時段的正常班次，以配合市民的出行需要。

註

(4) 在335條路線中，有22條路線同時減少正常及特別班次，有關路線的班次調整只計作1次。

5. 自2019年2月17日推出專營巴士豁免隧道費基金(基金)起，截至2021年1月31日為止，各專營巴士公司在基金下的提存及結餘情況表列如下：

專營巴士公司	存入款項 (千元)	提取款項 (千元)	基金結餘 (千元) (註 5)
九巴	354,567 (註 6)	0	357,486
新巴	87,112	87,127	0
城巴(專營權1)	71,467	68,210	3,282
城巴(專營權2)	33,738	0	33,951
龍運	48,812	0	49,243
嶼巴	17	0	17

自基金推出以來，城巴(專營權1)及新巴已分別從基金提取款項用以調低2019年1月20日實施的票價加幅。城巴(專營權1)及新巴乘客所承擔的票價加幅因此由9.9%分別降至7.0%及5.6%。城巴(專營權1)及新巴自其基金提取的款項及該等款項佔其營運開支及票價收入的百分比表列如下：

財政年度	專營巴士公司	已提取款項(千元)	提取款項佔營運開支的百分比	提取款項佔票價收入的百分比
2018-19 (註7)	城巴 (專營權1)	12,840	1.7%	2.0%
	新巴	16,520	2.5%	3.0%
2019-20	城巴 (專營權1)	35,000	2.3%	3.0%
	新巴	44,619	3.3%	4.6%

註

- (5) 結餘包含2019年2月17日至2021年1月31日期間，專用基金帳目所收取的利息(如有)。
- (6) 存入款項包含節省的隧道使用費，以及由九巴和城巴(專營權1)／新巴共同營運路線所得的額外收入，該筆額外收入自城巴(專營權1)／新巴由2019年1月20日加價起累算撥歸專用基金帳目。
- (7) 城巴(專營權1)和新巴在概覽中，披露其財政年度(於6月30日結束)的財務帳目。為提供相關的比例數字，表中2018-19年度的已提取款項數額，是由基金實施之日起(2019年2月17日)計至2019年6月30日所提取的款項，而相關的營運開支和票價收入數字，則是根據概覽中所載的全年數字按比例計算出來。

管制人員的答覆

(問題編號：3256)

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

問題：

就九龍道路幹線工程，政府可否告知：

1. 九龍道路幹線落成後，巴士線或需要改道及路線重組，現時就巴士服務規劃的工作進度為何；以上有關路線重組需要的人手及涉及開支為何？
2. 將軍澳隧道巴士轉乘站啟用至今，總使用量、每日平均使用量為何；是否有為途經該巴士轉乘站的巴士線設轉乘優惠；如有，涉及的路線及優惠為何；如否，原因為何？

提問人：陸頌雄議員 (立法會內部參考編號：73)

答覆：

1. 運輸署密切監察九龍道路幹線工程的進度。為配合於不同階段啟用的新基礎設施，運輸署會聯同相關專營巴士公司適時檢討將軍澳與九龍的相關現有巴士服務網絡，並因應乘客需求和出行模式、巴士網絡的營運效率、現有和規劃中的公共運輸服務及相關區議會的意見，探討是否須進行巴士路線改道或重組。巴士路線計劃工作由運輸署現有人員執行，屬於常規職務，涉及的的人手和開支沒有詳細分項。
2. 將軍澳隧道巴士轉乘站(往將軍澳方向)(將軍澳方向轉乘站)已在2020年10月2日啟用，目前供25條專營巴士路線使用，包括15條全日服務及10條繁忙／清晨時段特別服務路線。截至2021年2月28日，使用巴士轉乘站的巴士乘客總人次約為85 000，平均每日人次約為570。

巴士乘客乘搭指定路線於將軍澳方向轉乘站轉車可獲票價優惠，包括免費／以折扣轉乘第二程，其中每程成人票價優惠介乎2.9元至24元。將軍澳方向轉乘站的兩個巴士轉乘計劃及其涵蓋路線載列如下：

巴士轉乘計劃	涵蓋的巴士路線	票價優惠
九巴	98、98D、98S、296A、296C、296D、296P、297	3.0元至5.1元
新巴、城巴	694、796C、796E、796P、796S、796X、797、798、798A、798B、A29、E22A、E22S、N29、NA29、N796	2.9元至24元

註：城巴－城巴有限公司

九巴－九龍巴士(一九三三)有限公司

新巴－新世界第一巴士服務有限公司

將軍澳隧道巴士轉乘站(往九龍方向)(九龍方向轉乘站)預計會於2021年5月啟用。按最新計劃，將有30條專營巴士路線使用九龍方向轉乘站，包括15條全日服務及15條繁忙／清晨時段特別服務路線，並會向乘客提供轉乘票價優惠。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1146)

總目： (186) 運輸署
分目： (700) 一般非經常開支
綱領： (3) 區域交通及運輸服務
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

財政預算案中有關運輸署「經營帳目」的「一般非經常開支」中，有安裝座椅及實時巴士到站資訊顯示屏的開支，請問由2017年度至今每年的資助金額是多少？相應每年新增了多少個巴士站的座椅及實時巴士到站資訊顯示屏？往後的營運及維修開支是否由申請的巴士公司負責？巴士公司在該些實時巴士到站資訊顯示屏的廣告收入是否亦全歸巴士公司所有？

提問人：柯創盛議員 (立法會內部參考編號：26)

答覆：

政府已預留款項，資助專營巴士公司在共約2 600個有蓋巴士站安裝座椅，及以配對方式在共約1 300個備有電力供應裝置的有蓋巴士站安裝實時巴士到站資訊顯示屏。由於涉及巴士站數目眾多，安裝工程由2017年起分階段進行。截至2021年2月底，已安裝座椅及顯示屏的巴士站分別共有1 920個及801個。其餘的安裝工作預計在2021年年底完成。

下表載列在每個財政年度已安裝座椅及顯示屏的巴士站數目，以及向專營巴士公司提供的資助額：

	財政年度			
	2017-18	2018-19	2019-20	2020-21 (截至 2021年2月)
已安裝座椅 的巴士站數目	287	445	250	938
已安裝顯示屏 的巴士站數目	-	80	188	533
資助總額(千元)	988	4,298	3,410	6,112

政府的資助額用作支付提供和安裝座椅和顯示屏的資本開支。這些設施在日常運作、保養、維修及數據傳輸(如適用)方面的開支，則由專營巴士公司負擔。根據《公共巴士服務條例》(第230章)第26條，專營公司使用固定資產而衍生的其他收入，包括來自廣告的收入，均屬經營收入並須納入專營權賬目。上述規定適用於專營巴士公司在獲政府資助安裝的顯示屏上播放廣告所得的收入。該等廣告收入有助專營巴士公司應付其營運開支，包括顯示屏的日常運作及維修保養開支。同時，非票務收入亦有助減低加價壓力。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2435)

總目： (186) 運輸署分目： (-) 沒有指定綱領： (1) 規劃及發展事宜
(3) 區域交通及運輸服務管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)局長： 運輸及房屋局局長問題：

就規管和監察公共運輸服務的營運，政府可否告知本會：

過去三年，運輸署就(a)專營巴士、(b)非專營巴士、(c)電車、(d)的士、(e)渡輪及(f)公共小巴接獲投訴宗數(按投訴內容分類列出)；如未能提供相關資料，原因為何？

提問人：柯創盛議員 (立法會內部參考編號：73)答覆：

運輸署在過去3年接獲有關專營巴士、非專營巴士、電車、的士、渡輪及公共小巴的投訴個案數字及投訴性質表列如下：

2018年

公共交通工具	運輸署接獲的投訴宗數(註1)			
	服務質量	服務水準	一般性質 (註2)	總計
專營巴士	2 354	8 954	2 021	13 329
非專營巴士	155	427	461	1 043
電車	7	70	16	93
的士	0	1 058	153	1 211
渡輪	136	123	35	294
公共小巴	1 392	9 129	618	11 139
總計	4 044	19 761	3 304	27 109

2019年

公共交通工具	運輸署接獲的投訴宗數(註1)			
	服務質量	服務水準	一般性質 (註2)	總計
專營巴士	3 131	13 894	2 697	19 722
非專營巴士	119	370	158	647
電車	3	73	10	86
的士	0	1 167	138	1 305
渡輪	52	102	34	188
公共小巴	922	8 140	731	9 793
總計	4 227	23 746	3 768	31 741

2020年

公共交通工具	運輸署接獲的投訴宗數(註1)			
	服務質量	服務水準	一般性質 (註2)	總計
專營巴士	1 820	10 759	1 076	13 655
非專營巴士	105	285	214	604
電車	1	64	11	76
的士	0	620	115	735
渡輪	59	135	48	242
公共小巴	520	5 867	461	6 848
總計	2 505	17 730	1 925	22 160

註

1. 投訴來源包括運輸署直接收到的書面或電郵投訴，以及由交通投訴組及政府1823電話中心轉介至運輸署的投訴。
2. 一般性質的投訴包括與票價優惠、付款方法及車身廣告等有關的投訴。

管制人員的答覆

(問題編號：2436)

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

問題：

就專線小巴規管事宜，政府可否告知本會：

過去三年，運輸署署長—

- (a) 飭令公共小巴專線服務持證人(“持證人”)以書面解釋導致公共小巴脫離指定的路線行駛的個案數目為何；
- (b) 向沒有遵照其營業證的條件維持適當、有效的公共小巴專線服務的持證人發出通知書的數目為何；
- (c) 撤銷持證人營業證的宗數(按違反經營條件分列)？

提問人：柯創盛議員 (立法會內部參考編號：74)

答覆：

運輸署一直透過進行定期調查及不定期的調查／實地視察、跟進乘客提出的投訴或建議，以及與專線小巴營辦商保持緊密聯繫等多個渠道，密切監察專線小巴的經營情況，確保其按照客運營業證條件維持適當和有效的服務。如營辦商違反客運營業證條件，運輸署可發出警告信，並會在進行客運營業證中期檢討及決定是否批准客運營業證續期時，考慮所發出的警告及營辦商的服務表現。

過去3年，運輸署(a)飭令專線小巴營辦商以書面解釋導致專線小巴脫離指定路線行駛的情況；(b)向沒有遵照客運營業證條件維持服務的專線小巴營辦商發信；以及(c)撤銷專線小巴營辦商客運營業證的個案數目載於下表：

	2018年	2019年	2020年
(a) 飭令專線小巴營辦商以書面解釋導致服務脫離指定路線行駛的情況	537宗	398宗	457宗
(b) 向沒有遵照客運營業證條件維持服務的專線小巴營辦商發信	21宗	12宗	16宗
(c) 撤銷專線小巴營辦商客運營業證	0宗	0宗	0宗

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3080)

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

按下表提供公共交通費用補貼計劃的資料。

年份／公共交通費用補貼計劃資料	涉及行政費用(包括營辦商開支、維修保養設備、額外人力資源等)	涉及總開支(包括發放的補貼)	受惠人數	受惠人數人均行政費用
2019年 (實際)				
2020年 (實際)				
2021年 (預計)				

提問人：柯創盛議員 (立法會內部參考編號：75)

答覆：

公共交通費用補貼計劃(補貼計劃)的資料載列如下：

年份／補貼計劃資料	經常運作開支 (包括向服務供應商支付的費用、維修保養開支、額外人力資源等) (百萬元)	總開支(包括補貼金額) (百萬元)	平均每月受惠人數 (百萬人)	平均每年用於每名受惠人的經常運作開支 (元)
2019-20年度 (實際)	42.6	1,734.7	2.03	21.0
2020-21年度 (修訂預算)	43.3	2,214.7	2.14	20.2
2021-22年度 (預算)	62.3	4,662.3	3.54	17.6

2021-22年度補貼計劃的預算總開支有所增加，主要是為了推行特別措施把補貼計劃的每月公共交通開支水平暫時由400元放寬至200元而增加撥款，藉此紓緩市民在疫情期間的交通費負擔。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3106)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜
(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

有關增加泊車位供應，請問現時全港領有牌照的車輛為多少？全港泊車位有多少？過去三年，當局發出違例泊車罰款告票分別為多少張？當局今年預留多少資源解決香港泊位不足問題？未來三年增加泊位的計劃為何，每年增加多少泊車位？

當局有否考慮檢討《香港規劃標準與準則》內有關泊車位的標準？

提問人：柯創盛議員 (立法會內部參考編號：105)

答覆：

截至2020年12月底，全港有762 257輛領有牌照的電單車、私家車、貨車及旅遊巴士／巴士；可供上述4類領有牌照車輛使用的泊車位共有769 915個。

過去3年，香港警務處根據《定額罰款(交通違例事項)條例》(第237章)發出違例泊車定額罰款通知書的數目如下：

年份	2018	2019	2020
違例泊車定額 罰款通知書數目	2 026 513	1 424 744	2 707 869

增加泊車位供應的工作由運輸署現有人員執行，涉及的人手及開支沒有詳細分項。

政府一直積極推展一系列短期及中長期措施，以增加泊車位供應，包括：

- (a) 在合適的路旁地點劃設夜間泊車位；
- (b) 鼓勵學校在非上課時間開放校舍供學生服務車輛停泊；
- (c) 要求發展商在新的發展項目內提供現時《香港規劃標準與準則》標準範圍內較高的泊車位數量；
- (d) 推展《香港規劃標準與準則》中的商用車輛泊車位及上落貨區標準及私家車泊車位標準的檢討工作，以更新有關規定；
- (e) 按照「一地多用」的原則，在合適的「政府、機構或社區設施」及公共休憩用地項目中提供公眾泊車位；以及
- (f) 推展自動泊車系統先導項目。

由於提供新泊車位的數目和進度取決於很多因素，包括與地區人士的諮詢，運輸署無法準確預測未來數年泊車位的新增數目。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1046)

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

問題：

就運輸署在綱領(1)下就提升專營巴士安全的工作，請問：

1. 資助專營巴士公司安裝安全裝置的進度及開支分別為何；
2. 成立專營巴士安全小組的進度為何？

提問人：潘兆平議員 (立法會內部參考編號：12)

答覆：

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

為落實香港專營巴士服務獨立檢討委員會(檢討委員會)提出的建議，運輸署已就為現有專營巴士加裝電子穩定控制系統、車速限制減速器及安全帶進行成本效益分析。因應成本效益分析的結果，專營巴士營辦商會安排為約4 000部巴士安裝電子穩定控制系統和車速限制減速器，以及為約1 900部巴士的所有上層座椅安裝安全帶。政府已預留5億元，用以資助專營巴士營辦商八成相關安裝費用。

安裝工作已由2020年第三季起陸續展開，目標是在3年內完成安裝安全帶和在4年內完成安裝電子穩定控制系統和車速限制減速器。截至2020年年底，已安裝安全帶、電子穩定控制系統和車速限制減速器的巴士數目分別為102、125及125，涉及政府資助額共約1,910萬元。

檢討委員會的建議亦包括運輸署應設立所需架構，從而訂立積極主動的對策，以提升巴士安全；並應委任1名專營巴士安全總監及成立小規模的巴士安全小組，全權負責專營巴士安全各範疇的工作。因應檢討委員會的建議，運輸署已仔細審視其與巴士安全相關的工作，並建議成立由跨專業界別組成的專營巴士安全專責小組，包括開設3個首長級職位(包括1名負責領導專責小組的專營巴士安全總監)和9個非首長級職位。截至2020年年底，成立專營巴士安全專責小組的工作已局部完成，當中包括開設交通工程師、機電工程師和運輸主任共6個非首長級公務員職位。政府計劃在2020-21年度立法會會期內，就開設該3個有時限的首長級職位尋求立法會批准。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1047)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就運輸及房屋局在2020至21年度內監督「防疫抗疫基金」下支援公共交通業界措施的情況，請按車輛種類為分項，交代各項措施的落實進度、申請人數、受惠人數及實際開支。

提問人：潘兆平議員 (立法會內部參考編號：13)答覆：

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

政府在2020-21年度透過防疫抗疫基金為以下公共陸路交通工具提供補貼，有關補貼項目的詳情如下：

公共交通工具	補貼項目	申請人數	受惠人數	落實進度	發放款額 (百萬元)
				截至2021年3月24日	
專營巴士及電車	提供燃油補貼，發還三分之一的實際燃料／電費支出，由2019年7月1日至2020年6月30日，為期12個月	5間專營巴士公司及香港電車有限公司(電車公司)	5間專營巴士公司及電車公司	完成發放補貼。	344.3

公共交通工具	補貼項目	申請人數	受惠人數	落實進度	發放款額 (百萬元)
				截至2021年3月24日	
專營巴士及電車	發還常規維修保養費用及保費，由2020年4月1日至9月30日，為期6個月	5間專營巴士公司及電車公司	5間專營巴士公司及電車公司	已就94%的獲批申請發放補貼。正處理餘下的申請。	152.6
非專營巴士	在首3輪防疫抗疫基金就每輛非專營公共巴士分別提供一筆過20,000元、30,000元及15,000元的非實報實銷補貼	在首輪及第二輪防疫抗疫基金分別有7 072輛及6 978輛非專營公共巴士的登記車主提出申請	在首輪及第二輪防疫抗疫基金分別有7 072輛及6 978輛非專營公共巴士的登記車主受惠	完成發放首輪及第二輪防疫抗疫基金下的補貼。	453.4
		第三輪防疫抗疫基金有6 854輛非專營巴士的登記車主提出申請	第三輪防疫抗疫基金有6 839輛非專營巴士的登記車主受惠。由於現時仍接受合資格車主提出申請，故仍未能確定最終受惠人數。	已就逾99%的獲批申請發放補貼。其餘的補貼會在2021年4月內發放。至於尚未提交的申請，運輸署會在核實所提交資料後的一個月內發放補貼。	

公共交通工具	補貼項目	申請人數	受惠人數	落實進度	發放款額 (百萬元)
				截至2021年3月24日	
的士及公共小巴	為液化石油氣的士及公共小巴提供每公升1.0元的液化石油氣折扣以及發還汽油的士及柴油公共小巴三分之一的實際燃油支出作為燃料補貼，由2020年7月1日至2021年6月30日，為期12個月	<u>液化石油氣</u> 無須申請(註1) <u>汽油及柴油</u> 93名的士及紅色小巴(紅巴)司機和39名專線小巴客運營業證持有人	預計可惠及61 500名的士及紅巴司機和164名專線小巴客運營業證持有人	已就75%的獲批申請發放補貼。截止申請日期為2021年8月31日。運輸署在收到申請及全部所需資料後，大約需要兩個月時間完成發還款項程序。	245.4
	就每輛的士、紅巴及專線小巴提供一筆過30,000元的非實報實銷補貼	18 135輛的士及995輛紅巴的登記車主和164名專線小巴客運營業證持有人	18 135輛的士及995輛紅巴的登記車主和164名專線小巴客運營業證持有人	除了1宗個案尚待申請人提交資料外，已完成發放補貼。	672.9
	為每名合資格的常規的士及紅巴司機提供每月6,000元的補貼，為期6個月，或發放一筆過7,500元的補貼	46 743名的士司機及2 370名紅巴司機(註2)	46 212名的士司機及2 290名紅巴司機	已就逾99%的獲批申請發放補貼。預計在2021年4月或之前完成處理餘下的少數尚待處理個案。	1,665.7

公共交通工具	補貼項目	申請人數	受惠人數	落實進度	發放款額 (百萬元)
				截至2021年3月24日	
的士及公共小巴	向專線小巴營辦商就僱用每名65歲或以上合資格僱員提供6,000元工資補貼，為期6個月	156個專線小巴營辦商，涉及3 156名僱員(第一期申請) 155個專線小巴營辦商，涉及3 153名僱員(第二期申請) (註3)	155個專線小巴營辦商，涉及3 024名僱員(第一期申請) 154個專線小巴營辦商，涉及2 528名僱員(第二期申請)	完成發放補貼。	99.2

註:

1. 司機在石油氣加氣站入氣時會獲得每公升1.0元的液化石油氣折扣，因此無須提出申請。
2. 申請人數包括遭拒絕個案和取消申請個案的數字。
3. 工資補貼申請人數包括不符合資格個案的數字。

管制人員的答覆

(問題編號：1048)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (6) 公共交通費用補貼計劃

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

運輸署綱領6在2021至22年度的開支大幅增加，請以表列形式交代新增開支涉及各個分項的開支預算詳情。

提問人：潘兆平議員 (立法會內部參考編號：14)答覆：

2021-22年度的公共交通費用補貼計劃(補貼計劃)預算開支為46.623億元，較2020-21年度的修訂預算增加24.476億元或110.5%。預算開支增加的原因，其一是為推行特別措施增加撥款，以便由2020年7月1日起，暫時把補貼計劃的每月公共交通開支水平由400元放寬至200元，從而紓緩市民在疫情期間的交通費負擔；其二是運作開支的撥款有所增加。

2021-22年度綱領(6)的額外預算開支表列如下：

項目	(百萬元)
增加公共交通費用補貼的撥款	2,428.6
增加經常運作開支(包括審計費用及處理費等)的撥款	19.0
總計	2,447.6

管制人員的答覆

(問題編號：1086)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

現時，的士、公共小巴及公共巴士的準司機均需在申請正式駕駛執照前，修習及完成司機職前課程。請按車輛牌照類型，交代由去年至今上述課程的報讀人數及畢業人數。

提問人：潘兆平議員 (立法會內部參考編號：16)答覆：

由2020年10月1日起，公共小巴正式駕駛執照申請人必須修習職前課程的規定，已延伸至的士及公共巴士正式駕駛執照的申請人。一如申請公共小巴正式駕駛執照的安排，申請人除非在申請的士及公共巴士正式駕駛執照當日之前的一年內修畢職前課程並通過課程末段進行的評估，否則不具備取得相關正式駕駛執照的資格。

在2020年1月至2021年2月期間修畢職前課程的總學員人數及當中通過評估的學員人數列於下表：

車輛類別	修畢職前課程的總學員人數 (總學員人數當中通過評估的學員人數)
的士	19 (18)
公共小巴	1 561 (1 539)
公共巴士	76 (72)
總數	1 656 (1 629)

管制人員的答覆

(問題編號：3213)

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

問題：

就運輸署在監察現有鐵路服務的工作上，請問署方是否知悉：

1. 自港鐵屯馬線一期在去年通車以來，該鐵路線的每日平均使用人次、繁忙時間及其他時間的每小時載客量及載客率分別為何；
2. 港鐵東鐵線在2020年的每日平均使用人次、繁忙時間及其他時間的每小時載客量及載客率分別為何；
3. 自港鐵東鐵線在今年2月實行9卡車與12卡車混合行駛安排以來，該鐵路線的每日平均使用人次、繁忙時間及其他時間的每小時載客量及載客率分別為何？

提問人：潘兆平議員 (立法會內部參考編號：15)

答覆：

屯馬線一期自2020年2月通車以來及東鐵線在2020年(即在2021年2月實施9卡與12卡列車混合行駛(列車混合行駛)前)和2021年2月(在列車混合行駛後)的可載客量、乘客量及載客率(分別以每平方米站立4人及6人計算)如下：

		早上最繁忙一小時最繁忙路段單向 ^(註1) ^(註2)		
		東鐵線(2020年；列車混合行駛前)	東鐵線(2021年2月；列車混合行駛後)	屯馬線一期(2020年)
1	設計可載客量(每平方米站立6人)(a)	101 000	不適用 ^(註3)	45 900
2	最高列車班次下的最高可載客量(每平方米站立6人)(b)	90 000	不適用 ^(註3)	45 900
3	現有可載客量(每平方米站立6人)(c)	71 200	72 700 ^(註4)	45 900
4	(a)項與(b)項之間的差異	11 000 ^(註5)	不適用	0
5	(b)項與(c)項之間的差異	18 800 ^(註6)	不適用	0
6	現時乘客量(d)	36 900	27 200	17 100
7	現時載客率(1)(每平方米站立6人) [(d)/(c)] { }最繁忙路段	52% {大圍至九龍塘}	37% {大圍至九龍塘}	37% {車公廟至大圍}
8	現時載客率(2)(每平方米站立4人) [(d)/(c)÷71.2% ^(註7)] (以第(7)項所述的最繁忙路段計算)	73%	53%	52%

註1：根據香港鐵路有限公司(港鐵公司)提供的資料，在一般情況下，鐵路線的最高載客率在早上繁忙時段出現，該時段有較多乘客在相若時間出行。與早上繁忙時段比較，乘客的出行模式在晚上繁忙時段或非繁忙時段較為分散。因此，早上繁忙時段的每小時單向載客率足以說明載客率在最擠擁時的情形。

註2：鑑於疫情對乘客量的影響，有關數字以疫情較緩和月份收集到的數據為基礎。

註3：由於列車混合行駛是東鐵線最終以9卡車全面取代12卡車的過渡安排，此段期間的設計可載客量和最高可載客量並不適用。在列車混合行駛初期，早上最繁忙一小時只調配12卡車行走最繁忙路段(即大圍至九龍塘)。

註4：東鐵線曾於2021年2月調整服務，以應付早上繁忙時段的乘客需求，故可載客量較高。

註5：出現差異的原因是由於自2009年西鐵線伸延至紅磡站後，增長了東鐵線及西鐵線列車調頭時間。

註6：出現差異的原因是由於服務班次尚未增至信號系統可負荷的最高水平。

註7：以一系列行走市區的重鐵列車為例，一系列列車可提供340個座位及以每平方米站立6人的乘客密度計算時提供2 160個企位，即每列列車的總可載客量約為2 500人。以每平方米站立4人的乘客密度計算時，340個座位數目會維持不變，但企位則會減至1 440個，即每列列車的總可載客量約為1 780人。因此，以每平方米站立4人的乘客密度計算的可載客量相當於以每平方米站立6人計算時的71.2%。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0457)

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

問題：

綱領(1)項下2021-22年度需要特別留意的事項中提到，運輸署將會落實推行智慧交通基金，為與車輛有關的創新科技研究及應用提供資助。請政府告知本委員會：

1. 有關的詳情、甄選準則、目標及推行時間表；
2. 分配予推行此基金的人手和資源；
3. 政府已採取何種措施鼓勵公共運輸營辦商開放其數據，以助市民規劃行程；
4. 政府會否開發涵蓋所有公共交通工具到站時間的流動應用程式，從而加強交通管理和效率；以及
5. 政府會否參考海外經驗，研究立法引入新的駕駛輔助科技(即行車視野盲點警示和自動緊急煞車系統等)的可行性。

提問人：石禮謙議員 (立法會內部參考編號：60)

答覆：

1. 10億元的智慧交通基金(基金)旨在資助企業或機構進行與車輛有關的創新科技研究和應用。基金在2021年3月底推出接受申請，其管理委員會負責審核和批准基金的申請。評核準則包括申請項目切合基金範圍的程度、創新及科技內容、申請者的技術及管理能力和財務管理安排、申請項目的商品化機會／潛力，以及推行計劃或期限。

2. 運輸署已委聘香港生產力促進局為基金秘書處，而相關行政開支的上限為基金額的15%。為此，我們已為基金預留共11.5億元撥款。內部人力資源方面，運輸署已獲准在2020-21至2026-27年度期間開設2個有時限職位(即1名高級工程師和1名機電工程師／助理機電工程師)。

3.及4. 運輸署於2018年7月推出一站式交通運輸流動應用程式「香港出行易」，向公眾發放實時交通及公共運輸資訊(包括實時到站資訊)，以方便他們計劃行程。

運輸署一直積極與各公共運輸營辦商磋商，鼓勵他們開放數據。所有專營巴士營辦商和香港鐵路有限公司(機場快線、東涌線、西鐵線和將軍澳線)已透過「香港出行易」及政府公共資料入門網站「資料一線通」開放其預計到站時間資訊。

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

5. 對於車廠為不同類別車輛引入新的駕駛輔助系統以促進駕駛及道路安全，運輸署持開放態度。經審核車廠就申請車輛類型評定而提交的技術資料後，運輸署已批准其中一些系統在相關的香港登記車輛上安裝。

運輸署在2019年11月成立香港自動駕駛車輛科技應用技術諮詢委員會(委員會)。委員會就多項事宜(包括探討為自動駕駛車輛訂立適當規管框架的最佳方向)提供意見。這將有助於採用嶄新的自動駕駛技術。

運輸署會繼續留意車輛技術的最新發展，並與持份者保持聯繫，制定相關標準，以便引入新科技提升車輛及道路安全。

管制人員的答覆

(問題編號：1693)

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

問題：

對於運輸署推動「智慧出行」及推行智能運輸系統，包括區域交通控制系統、主要幹線和主要道路的交通管制及監察系統和交通探測器、交通及事故管理系統、運輸資訊系統、行車時間顯示系統、行車速度屏、衝紅燈攝影機系統和偵察車速攝影機系統，當局可否告知各項措施的推展、時間表及各分項開支預算？

提問人：邵家輝議員 (立法會內部參考編號：45)

答覆：

運輸署正推展以下智能運輸系統。2021-22年度的預算總開支約為2.52億元，詳情如下：

(a) 更換港島區的閉路電視系統以便利區域交通控制系統的運作：

項目已於2020年展開，預期於2022年完成。2021-22年度的預算開支約為1,250萬元。

(b) 更換東區海底隧道、啟德隧道、青馬管制區、香港仔隧道、大老山隧道及獅子山隧道的交通管制及監察系統：

這些項目的詳情如下：

項目名稱	預計／實際開展日期	預計完成日期	2021-22年度的預算開支(百萬元)
更換東區海底隧道的交通管制及監察系統	2018年第一季	2024年第一季	27.894
更換啟德隧道的交通管制及監察系統	2018年第一季	2022年第四季	44.215
更換青馬管制區的交通管制及監察系統	2020年第三季	2024年第四季	9.264
更換香港仔隧道的交通管制及監察系統以及無綫電通訊系統	2021年第三季	2025年第一季	2.921
更換大老山隧道的交通管制及監察系統	2021年第三季	2025年第三季	3.338
更換獅子山隧道的交通管制及監察系統	2021年第四季	2025年第四季	1.070

- (c) 在主要幹線和主要道路安裝新增的交通探測器、安裝新增的行車時間顯示系統，以及改善行車速度屏：

在主要幹線和主要道路安裝約1 200個交通探測器的工程已完成。安裝行車時間顯示系統及改善行車速度屏的工程預計於2021年第二季完成。運輸署已開始透過流動應用程式「香港出行易」和政府公共資料入門網站「資料一線通」，向公眾發放交通探測器拍攝的實時快拍影像。2021-22年度的預算開支約為1.037億元。

- (d) 開發交通及事故管理系統：

交通及事故管理系統於2017年年底啟用。2021-22年度的預算開支約為80萬元。

- (e) 提升運輸資訊系統：

經提升的運輸資訊系統於2018年年底啟用。2021-22年度的預算開支約為160萬元。

- (f) 擴展衝紅燈攝影機系統和偵察車速攝影機系統：

運輸署將於2021年內完成安裝7部衝紅燈攝影機和6部偵察車速攝影機，並正與警務處和機電工程署合作，以進一步擴展衝紅燈攝影機系統和偵察車速攝影機系統。2021-22年度的預算開支約為690萬元。

(g) 更換衝紅燈攝影機及相關後端系統：

更換現有80部老化的衝紅燈攝影機及相關後端系統的工程將於2021年內展開，預計於2025年完成。2021-22年度的預算開支約為3,780萬元。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1727)

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

問題：

當局一直按照「一地多用」的原則，在合適的「政府、機構或社區」設施及公共休憩用地項目中加設公眾停車場。就此，當局可否告知詳情和進展，包括過去五年每年因此新增多少停車位、涉及開支撥款為何？

提問人：邵家輝議員 (立法會內部參考編號：56)

答覆：

按照「一地多用」原則，運輸署正積極探討在合適的「政府、機構或社區」設施和公共休憩用地項目加設新的公眾停車場。假如技術上可行及撥款申請如期獲批，預期會有約20個合適的工程項目，由2024-25年度開始分批提供總共約5 100個泊車位。

加設新公眾停車場是運輸署的恆常工作，並由運輸署現有人員執行，涉及的開支沒有詳細分項。

管制人員的答覆

(問題編號：0470)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

運輸科的職責，是制定政策，以發展運輸基礎設施、提供運輸服務、管理交通，以及在交通運輸的範疇內支持改善環境的措施。就此，請告知本會：

- a) 請以表格列出，截至今年2月底，四間指定駕駛學校各車輛，各考試分別的輪候時間(日數)？
- b) 請以表格列出，截至今年2月底，政府各區駕駛考試中心分別的輪候時間(日數)？
- c) 請以表格列出，過去五年，未有於辦公日開放非學院及指定駕駛學校考試中心(非商用車輛)的日數，辦公日數，所佔百份比。
- d) 請以表格列出，過去五年，未有於辦公日開放指定駕駛學校駕駛考試中心(非商用車輛)的日數，辦公日數，所佔百份比。
- e) 過去十年，運輸署考牌主任編制及實際人數如何？

提問人：田北辰議員 (立法會內部參考編號：4)

答覆：

為配合2019冠狀病毒病疫情期間政府各項抗疫及社交距離措施，運輸署在2020年12月2日至2021年3月14日期間曾暫停駕駛考試排期服務。因此，本答覆(a)及(b)部分所載的輪候時間，是按截至2020年12月1日的候試名單之末的考期計算。

(a) 截至2020年12月1日，4間指定駕駛學校各類路試的輪候時間如下：

路試類別		輪候時間(以曆日計算)			
		元朗 駕駛學校	小瀝源 駕駛學校	鴨脷洲 駕駛學校	新觀塘 駕駛學院
私家車	合併	296	224	237	不適用 ^註
	乙部	37	63	85	108
	丙部	303	288	302	120
電單車	乙部 (能力考試)	230	287	280	302
	丙部 (路試)	225	196	280	153
輕型 貨車	合併	303	231	227	不適用 ^註
	乙部	37	63	85	115
	丙部	303	288	302	120
中型貨車		83	79	不適用 ^註	不適用 ^註
公共／私家巴士		79	78	不適用 ^註	不適用 ^註
掛接式車輛		80	不適用 ^註	不適用 ^註	不適用 ^註

註：該指定駕駛學校並無舉行有關路試。

(b) 運輸署並無備存個別駕駛考試中心的路試輪候時間分項數字，但備存2個地區(即港島區與九龍及新界區)的相關分項數字。截至2020年12月1日，港島區與九龍及新界區駕駛考試中心的各類路試輪候時間(以曆日計算)如下：

路試類別		輪候時間(以曆日計算)	
		港島區	九龍及新界區
私家車	合併	157	185
	乙部	34	79
	丙部	218	226
電單車丙部(路試)		148	174
輕型貨車	合併	188	185
	乙部	34	79
	丙部	224	226
中型貨車		86	93
重型貨車		不適用 ^註	97
公共／私家巴士		85	94
公共／私家小巴		不適用 ^註	66
掛接式車輛		不適用 ^註	84

註：港島區駕駛考試中心並無舉行有關路試。

(c)及(d)

過去5年未有於辦公日開放非學院駕駛考試中心及指定駕駛學校的駕駛考試中心以舉行非商用車輛(包括私家車、輕型貨車及電單車)路試的日數及其所佔辦公日總數的百分比表列於附件。駕駛考試中心的開放日數取決於多項因素，包括場地的地理考慮、附近地區的交通情況、各類車種的考試需求及運輸署的人力資源調配。另外，駕駛考試中心在2020年未有開放的日數較往年多，原因是在2019冠狀病毒病疫情期間，運輸署為配合政府各項抗疫及社交距離措施而間歇暫停駕駛考試服務。

(e) 2016至2020年考牌主任職系的編制和實際人數如下：

年份 ^{註1}	編制人數 ^{註2}	實際人數
2016	73	68
2017	74	63
2018	75	68
2019	79	79
2020	80	76

註1：為確保及時回應問題和保證答覆的質素，我們僅提供過去5年的相關資料。

註2：有關數字涵蓋常額職位和有時限職位。

非學院駕駛考試中心
於辦公日未有開放以舉行非商用車輛路試的日數及其所佔百分比
(2016至2020年)

年份	天光道 駕駛考試中心 (輕型貨車/ 電單車)		忠義街 駕駛考試中心 (私家車/ 輕型貨車)		澤安道 駕駛考試中心 (私家車/ 輕型貨車)		油塘 駕駛考試中心 (私家車/ 輕型貨車)		永孝街 駕駛考試中心 (輕型貨車) ^{註1}		全年 總辦 公日 數
	日數	%	日數	%	日數	%	日數	%	日數	%	
2016	0	0%	3	1.2%	70	28.3%	4	1.6%	0	0%	247
2017	1	0.4%	0	0%	43	17.4%	4	1.6%	61	24.7%	247
2018	0	0%	2	0.8%	52	21.1%	22	8.9%	84	34.1%	246
2019	0	0%	4	1.6%	38	15.4%	7	2.8%	87	35.4%	246
2020	91	36.5%	96	38.6%	96	38.6%	96	38.6%	112	45.0%	249

年份	石蔭 駕駛考試中心 (私家車)		培正道 駕駛考試中心 (私家車)		跑馬地 駕駛考試中心 (私家車)		掃桿埔 駕駛考試中心 (輕型貨車/ 電單車)		葵盛 駕駛考試中心 (輕型貨車) ^{註2}		全年 總辦 公日 數
	日數	%	日數	%	日數	%	日數	%	日數	%	
2016	108	43.7%	27	10.9%	55	22.3%	65	26.3%	28	13.7%	247
2017	118	47.8%	42	17.0%	102	41.3%	73	29.6%	不適用	不適用	247
2018	108	43.9%	24	9.8%	96	39.0%	71	28.9%	不適用	不適用	246
2019	107	43.5%	61	24.8%	78	31.7%	67	27.2%	不適用	不適用	246
2020	108	43.4%	119	47.8%	136	54.6%	120	48.2%	不適用	不適用	249

註1：永孝街駕駛考試中心自2016年11月4日起正式運作。2016年的數字反映2016年11月4日至2016年12月31日期間該駕駛考試中心於辦公日未有開放的日數及其所佔該段期間辦公日數(即39日)的百分比。

註2：葵盛駕駛考試中心自2016年10月29日起關閉。2016年的數字反映2016年1月1日至2016年10月28日期間該駕駛考試中心於辦公日未有開放的日數及其所佔該段期間辦公日數(即204日)的百分比。

**指定駕駛學校的駕駛考試中心
於辦公日未有開放以舉行非商用車輛路試的
日數及其所佔百分比
(2016至2020年)**

年份	鴨脷洲 駕駛考試中心 (私家車/ 輕型貨車/ 電單車)		小瀝源 駕駛考試中心 (私家車/ 輕型貨車/ 電單車)		元朗 駕駛考試中心 (私家車/ 輕型貨車/ 電單車)		觀塘 駕駛考試中心 ^{註1} (私家車/ 輕型貨車/ 電單車)		新觀塘 駕駛考試中心 ^{註2} (私家車/ 輕型貨車/ 電單車)		全年總 辦公日 數
	日數	%	日數	%	日數	%	日數	%	日數	%	
2016	82	33.2%	0	0%	38	15.4%	136	55.1%	不適用	不適用	247
2017	99	40.1%	0	0%	34	13.8%	145	58.7%	不適用	不適用	247
2018	98	39.8%	0	0%	0	0%	146	59.3%	不適用	不適用	246
2019	100	40.7%	0	0%	32	13.0%	113	57.9%	7	63.6%	246
2020	122	49.0%	91	36.5%	95	38.2%	不適用	不適用	174	69.9%	249

註1：觀塘駕駛學院自2019年10月18日起關閉。2019年的數字反映2019年1月1日至2019年10月17日期間該駕駛考試中心於辦公日未有開放的日數及其所佔該段期間辦公日數(即195日)的百分比。

註2：新觀塘駕駛學院自2019年12月13日起提供乙部考試。2019年的數字反映2019年12月13日至31日期間該駕駛考試中心於辦公日未有開放的日數及其所佔該段期間辦公日數(即11日)的百分比。

管制人員的答覆

(問題編號：0542)

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

問題：

運輸署去年9月30日起，展開專線小巴偵測座位佔用及佩戴安全帶狀況的技術研究，在八條專線小巴路線進行概念驗證試驗，以測試偵測專線小巴座位是否已佔用和乘客是否扣上安全帶的不同技術方案，以及提示相關資訊的方式。

署方又指，會視乎技術研究的結果，考慮將技術方案推廣至其他專線小巴，以及應用在其他公共交通工具上。

就此，請告知本會：

- a. 技術研究至今結果如何？（包括計劃使用哪一種技術方案、有多少小巴線正在使用、效果如何等）
- b. 是否有計劃將技術方案推廣至其他專線小巴，及其他公共交通工具？有沒有時間表？
- c. 每輛小巴加裝技術方案造價如何？至今政府總開支如何？

提問人：田北辰議員（立法會內部參考編號：17）

答覆：

運輸署正進行專線小巴偵測座位佔用及佩戴安全帶狀況的技術研究。該項研究的概念驗證試驗在2020年9月展開，預計於2021年年中完成。試驗會評估用以偵測座位佔用狀況的壓力感應開關和紅外線傳感器，以及用以偵測乘客佩戴安全帶的干簧管開關和霍爾傳感器。在試驗完成後，運輸署會探討是否適宜把有關技術推廣至應用於全部專線小巴。技術研究的預算總開支約為137萬元。截至2021年3月，累積開支為59萬元。

管制人員的答覆

(問題編號：0151)

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

政府致力推動智慧出行，並提倡三大策略，包括智能運輸基礎建設、數據共享和分析，及智慧出行應用和服務。請問三大策略目前的進展為何？在2021-22年度涉及的開支詳情為何？

提問人：謝偉銓議員 (立法會內部參考編號：197)答覆：

運輸署的智慧出行措施可歸納為三大關鍵範疇，即「智能運輸基礎建設」、「數據共享和分析」及「應用和服務」。各項智慧出行措施目前的進度以及在2021-22年度所涉及的預算開支表列如下：

智慧出行措施	目前進度	2021-22年度 預算開支
1. 把運輸署流動應用程式「香港出行易」的步行路線搜尋功能擴展至涵蓋全港18區	步行路線搜尋功能自2020年12月起已擴展至涵蓋全港18區。	步行路線資料是以地政總署製作的三維行人道路網為依據，資料定期更新。措施不涉及運輸署額外開支。

智慧出行措施	目前進度	2021-22年度 預算開支
2. 在2024年年初或之前於政府收費隧道及青沙管制區實施不停車繳費系統	<ul style="list-style-type: none"> - 已在2021年1月委聘承辦商設計和開發不停車繳費系統的後端系統。 - 政府的目標是在2021年3月向立法會提交條例草案，為推行不停車繳費系統提供法律依據。 - 運輸署計劃在條例草案通過後，透過公開招標委聘隧道費服務供應商處理不停車繳費系統的隧道費相關事宜。 	1.044億元
3. 從安裝在主要幹線及主要道路的約1 200個交通探測器收集實時交通資訊作事故管理用途，並發放予公眾	交通探測器的安裝工作已完成。運輸署已開始透過「香港出行易」及政府公共資料入門網站「資料一線通」把實時交通快拍影像發放予公眾。	1.037億元
4. 繼續在5個路口推行配備感應器偵測行人及車輛的先導實時交通燈號調節系統，以優化分配給車輛及行人的綠燈時間	已在該5個路口完成系統安裝工作。運輸署會在2021年年底或之前檢討系統的成效。	190萬元

智慧出行措施	目前進度	2021-22年度 預算開支
5. 繼續促進自動駕駛車輛的測試及使用	<ul style="list-style-type: none"> - 運輸署在2020年12月更新了「自動駕駛車輛測試指引」。 - 運輸署在2019年11月成立「香港自動駕駛車輛科技應用技術諮詢委員會」(委員會),負責就自動駕駛車輛的適當規管框架提供意見。因應委員會的意見,運輸署已着手研究所需的法例修訂,以便利測試創新技術。 	運輸署的工作由現有人員執行,涉及的開支沒有詳細分項。
6. 因應系統的可靠性、易用程度及效率,鼓勵公共交通營辦商引入新電子支付系統	<ul style="list-style-type: none"> - 運輸署於2017年6月發出「公共交通業界引進新電子繳費系統收取車資指引」,以便利公共交通營辦商引入新電子繳費系統收取公共交通費用。 - 香港鐵路有限公司(港鐵公司)在2021年1月引入二維碼作為支付本地鐵路車費的方法。 - 專營巴士營辦商已實施或正在試行二維碼及非接觸式繳費。 - 部分專線小巴、的士和渡輪營辦商已接受以多種電子方式繳費。 	運輸署的工作由現有人員執行,涉及的開支沒有詳細分項。

智慧出行措施	目前進度	2021-22年度 預算開支
7. 在2022年或之前設立專線小巴實時到站資訊系統，並繼續鼓勵公共交通營辦商開放數據	<ul style="list-style-type: none"> - 運輸署正在開發一套資訊系統，以在2022年或之前分階段發放專線小巴預計到站時間資訊。截至2021年3月，約有70條專線小巴路線的預計到站時間資訊透過「香港出行易」及「資料一線通」發放。 - 所有專營巴士營辦商和港鐵公司(機場快線、東涌線、西鐵線和將軍澳線)已透過「香港出行易」及「資料一線通」開放其預計到站時間資訊。 	2,510萬元用於專線小巴實時到站資訊系統的開發、日常管理和運作，以及預計到站時間資訊的數據託管服務。
8. 已完成在車輛應用地理圍欄技術的試驗，並會繼續研究能否把有關技術應用於專營巴士，以提升巴士安全	地理圍欄技術的試驗已成功完成，成果已與專營巴士營辦商分享，以進一步發展其巴士控制及監控系統。	運輸署的工作由現有人員執行，涉及的開支沒有詳細分項。
9. 成立10億元的智慧交通基金(基金)，藉以推動與車輛有關的創新科技研究及應用	運輸署已委聘香港生產力促進局為基金秘書處。基金已於2021年3月底推出並接受申請。	9,190萬元
10. 開發「交通數據分析系統」以加強交通管理和效率	系統開發工作正在進行。運輸署的目標是由2022年下半年起透過「香港出行易」及「資料一線通」發放分析結果。	項目由政府資訊科技總監辦公室資助。運輸署的工作由現有人員執行，涉及的開支沒有詳細分項。

智慧出行措施	目前進度	2021-22年度 預算開支
11. 在 2021 年 透過 設 於 1 300個有蓋巴士 站或政府公共運輸 交匯處的資訊顯示 屏，發放專營巴士實 時資訊	<ul style="list-style-type: none"> - 所有專營巴士公司已透 過其網站及流動應 用程式提供實時到 站資訊。 - 截至2021年2月底，已在 801個有蓋巴士站及 政府公共運輸交匯 處完成安裝顯示屏。 	安裝實時巴士到站 資訊顯示屏的預算 總資助額為2,800萬 元。2021-22年度的 開支將取決於每家 專營巴士公司就供 應和安裝顯示屏所 進行的招標工作結 果和安裝工作的進 度。
12. 陸續安裝支援不同 支付系統(包括「轉 數快」及利用新流動 應用程式「入錶易」 遙距繳費)的新路旁 停車收費錶，並提供 實時空置泊車位資 訊	安裝約12 000個新停車收 費錶供公眾使用的工 作已在2021年1月展 開，並會分階段在 2022年年中或之前 完成。截至2021年 3月8日，已安裝約 670個新停車收費 錶，覆蓋全港18區。	1.370億元
13. 繼續鼓勵公眾停車 場營辦商提供實時 空置泊車位資訊，以 便利駕駛者尋找泊 車位；並在土地契約 及短期租約加入相 關條款，規定有關公 眾停車場提供實時 空置泊車位資訊	<ul style="list-style-type: none"> - 透過「香港出行易」發 放空置泊車位資訊 的停車場數目，已 由2018年7月約 220個增加近一倍 至2021年2月底 的422個，當中 352個為非政府 停車場。 - 地政總署自2018年 年中在所有新訂 立的公眾停車場 短期租約加入條 款，規定營辦商 向運輸署提供空 置泊車位資訊。 自2021年2月起， 地政總署亦在合 適的新地契中加 入類似條款，規 定發展商於有關 發展項目落成後， 向運輸署提供實 時空置泊車位資 訊。 	運輸署的工作由現 有人員執行，涉及 的開支沒有詳細分 項。

智慧出行措施	目前進度	2021-22年度 預算開支
<p>14. 由2021年開始分批啟用自動泊車系統先導項目，以期在短期租約公眾停車場及政府場地的公眾停車場更廣泛應用，並鼓勵在私營發展項目的公眾停車場應用</p>	<ul style="list-style-type: none"> - 就荃灣區的首個先導項目，短期租約已在2020年12月批出，預期項目的自動泊車系統會在本年第四季投入服務。 - 預計政府將於本年內就深水埗的先導項目向城市規劃委員會提出規劃許可申請。 - 至於上環及柴灣的擬議先導項目的選址，運輸署正進行可行性評估，待完成評估後，便會諮詢相關區議會。 - 運輸署正研究其他可安裝自動泊車系統的選址，當中包括大埔白石角1幅短期租約用地。 	<p>運輸署的工作由現有人員執行，涉及的開支沒有詳細分項。</p>
<p>15. 在2022年或之前於部分不設收費錶的路旁泊車位試行安裝感應器，以提供實時空置泊車位資訊</p>	<p>運輸署已在2020年11月批出安裝感應器的合約，目標是在2022年透過「香港出行易」及「資料一線通」，把大約250個不設收費錶的路旁泊車位的實時空置資訊發放予公眾。</p>	<p>100萬元</p>

管制人員的答覆

(問題編號：0157)

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

問題：

運輸署在2021-22年度，就規劃及發展事宜較2020-21年度修訂開支，增加202.3%，15億元開支。就此，請告知：

1. 10億元智慧交通基金自2020-21年財政年度推出後，請問至今有何進展？與車輛有關的創新科技研究項目為何？各項提供的資助額分別涉及的金額有多少？
2. 就收費隧道及道路進行的收費階梯和收費水平研究有何進展？何時會完成及公布？「擠塞徵費」及中環電子道路收費研究進展為何？何時會施行？

提問人：謝偉銓議員 (立法會內部參考編號：196)

答覆：

1. 智慧交通基金在2021年3月底推出並接受申請。目前尚未有申請基金資助的項目獲得批准。
2. 運輸署現正跟進於2020年成立的國際專家小組提出的意見及建議，並會繼續制訂中環電子道路收費先導計劃(「先導計劃」)的具體建議。運輸署會顧及香港的最新社會和經濟情況，考慮適時推出「先導計劃」。

另外，運輸署在2019年7月展開「擠塞徵費」研究，以「效率優先」為原則，讓載客效率高的車輛使用政府收費隧道及道路時享有較優惠的收費，而載客量低的車輛則須付較高的收費。鑑於2019冠狀病毒病疫情可能影響市民大眾的出行習慣，運輸署正檢討「擠塞徵費」研究的工作計劃，包括透過進行交通調查以整理最新的資料及數據。運輸署會就研究所提建議適時諮詢有關持份者。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0158)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜
(4) 運輸服務管理

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

1. 2021-22年度運輸服務管理開支較2020-21年度修訂增加6.4億元，上升66.7%，當中主要涉及填補職位空缺費用、以及運作開支和非經營開支的增加，請說明當中涉及的各项目及開支詳情。
2. 香港泊車位嚴重短缺，請問當局有否分析要增加多少車位，才能解決或疏導車位不足的問題?推動智能停車場先導計劃進展如何?涉及的修例工作有何進展?

提問人：謝偉銓議員 (立法會內部參考編號：198)

答覆：

1. 2021-22年度「運輸服務管理」綱領下的撥款較2020-21年度的修訂預算有所增加，主要由於增加了下列項目的撥款：

項目	百萬元
為以下項目增加撥款：(i)新啓用的屯門－赤鱸角隧道的新管理、營運及維修合約；(ii)青沙管制區、龍山隧道和長山隧道的管理、營運及維修合約費用有所增加；(iii)青馬管制區的管理、營運及維修合約費用因實施青嶼幹線的隧道費豁免安排而有所增加；(iv)為設有不停車繳費系統之政府收費隧道聘用隧道費服務供應商；以及(v)為青沙管制區、青馬管制區、各隧道、中環至半山自動扶梯系統及非區域交通控制閉路電視系統所支付的機電工程營運基金費用有所增加。	359.2
在為政府隧道和橋樑更換及／或採購設備及車輛、採購新一代停車收費錶系統，以及為政府收費隧道及青沙管制區開發不停車繳費系統(就不停車繳費系統聘用隧道費服務供應商的開支除外)方面增加撥款。	273.4
為2020-21年度所填補職位空缺的全年費用增加撥款。*	10.6
總額	643.2

- * 填補職位空缺數目為24個，2020-21年度只有部分期間須為此付出開支。「為所填補職位空缺的全年費用增加撥款」，是指2021-22年度因填補這些職位空缺的全年費用而需要的額外撥款。
2. 運輸署沒有編製泊車位短缺情況的統計數字，因為要得出有關短缺數字，必須確定私人處所泊車位使用情況這重要數據，而這並不切實可行。

運輸署至今已物色到4個推行自動泊車系統先導項目的選址，包括荃灣區海盛路1幅短期租約用地、深水埗欽州街與通州街交界的1幅公共休憩用地，以及分別位於上環中港道及柴灣常茂街的2幅擬建政府大樓用地。預期荃灣先導項目的自動泊車系統會在本年第四季投入服務。就深水埗先導項目，預計政府將於本年內向城市規劃委員會提出規劃許可申請。至於上環及柴灣的先導項目的選址，運輸署正進行可行性評估，待完成評估後，便會諮詢相關區議會意見。此外，運輸署正研究其他可安裝自動泊車系統的選址，當中包括大埔白石角1幅短期租約用地。自動泊車系統的設計及安裝須符合現行相關法例的規定。

管制人員的答覆

(問題編號：1110)

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

問題：

就公共小巴營運等安排，政府可否告知：

1. 過去3年，每年持有小巴駕駛執照的人數，以及實際從事公共小巴行業的司機人數為何，並作出比較。按年齡組別(29歲或以下、30-39歲、40-49歲、50-59歲、60-69歲、70-79歲，以及80歲或以上)列出；
2. 過去3年，紅色小巴及專線小巴的數目為何；
3. 專線小巴違反行車時間表、脫班、誤點的次數及情況為何 (以18區列出分項數字)；
4. 專線小巴實時到站資訊的研發進度及落實日期為何；所涉及的開支為何；
5. 政府會否考慮取消某些道路上禁止小巴司機讓乘客上落客的限制區；如會，原因為何；如否，原因為何？
6. 有關檢討公共小巴營運狀況，所涉及的開支及人手編制為何？

提問人：黃國健議員 (立法會內部參考編號：46)

答覆：

1. 過去3個曆年，按年齡組別劃分的公共小巴有效正式駕駛執照持有人數目表列如下：

年份	年齡組別						
	29歲或以下	30-39歲	40-49歲	50-59歲	60-69歲	70-79歲	80歲或以上
2018 (截至2018年年底)	1 027	13 021	30 596	57 846	57 369	13 419	1 338
2019 (截至2019年年底)	870	11 462	29 424	54 428	57 817	15 802	1 464
2020 (截至2020年年底)	807	9 991	28 318	51 043	59 487	17 476	1 510

*截至2020年12月31日，本港持有有效公共小巴正式駕駛執照的人數約為169 000人。持有有效公共小巴正式駕駛執照的人士，可擔任專線小巴或紅色小巴(紅巴)司機。運輸署沒有備存公共小巴正式駕駛執照持有人是否正從事相關駕駛工作的確實資料。根據防疫抗疫基金相關補貼的申請數字及從公共小巴業界收集所得的資料，現正從事公共小巴業的人數估計約為8 800人。

2. 過去3個曆年，紅巴及專線小巴的數目表列如下：

年份	紅巴數目	專線小巴數目
2018 (截至2018年年底)	1 040	3 310
2019 (截至2019年年底)	1 044	3 306
2020 (截至2020年年底)	1 009	3 341

3. 港島、九龍及新界專線小巴的脫班次數表列如下：

區域	2020年第四季專線小巴脫班次數 ^[註]
港島	77
九龍	158
新界	301

註：上述數字是根據運輸署2020年第四季調查結果編製。

由於很多專線小巴路線在同一區域提供跨區服務，因此沒有個別地區專線小巴脫班率的分項數字。運輸署沒有備存有關誤點的資料。

4. 運輸署正在開發一套資訊系統(該系統),以期在2022年或之前分階段發放專線小巴預計到站時間資訊。截至2021年3月,約有70條專線小巴路線的預計到站時間資訊透過「香港出行易」及「資料一線通」發放。

全面開發及實施該系統的總預算建設費用約為3,100萬元,而管理、營運及維修該系統的預算每年經常開支約為600萬元。其他工作由運輸署現有人員執行,涉及的人手及開支沒有詳細分項。

5. 因應紅巴業界的要求並考慮個別地點的實際情況後,運輸署已在可行情況下為紅巴放寬或取消部分上落乘客限制區及禁區,例如放寬了銅鑼灣糖街一段小巴禁區。除了容許紅巴行走西九龍走廊整段及東區走廊部分路段外,運輸署近年亦進一步放寬限制,容許紅巴行走觀塘繞道、東九龍走廊及青沙公路的部分路段。另外,運輸署已就放寬觀塘道近APM第6期外的紅巴限制區一事完成諮詢工作,並計劃在2021年第二季落實放寬安排。運輸署會繼續與業界研究和商討放寬或取消其他上落乘客限制區及禁區的可行性,以便利業界營運。
6. 運輸署已於2020年完成定期進行的公共小巴使用率市場研究,並已根據研究結果,檢視公共小巴服務在2017年7月實施新座位上限後的供求情況。檢討工作由運輸署委聘顧問進行,現正擬備最終報告。涉及的總開支為720萬元。

管制人員的答覆

(問題編號：1111)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

有關「中環－紅磡」渡輪航線及水上的士服務方面，政府可否告知：

1. 「中環－紅磡」渡輪航線啟航至今，乘搭人數總數、每月平均乘客量及預期乘客量為何；
2. 過去3年，經營「中環－紅磡」渡輪航線的公司每年財務狀況為何，與去年同期財務狀況變化為何？
3. 有關水上的士服務於何時落實；監督及推展水上的士服務所涉及的人手數目為何；
4. 運輸署有否與營運公司溝通，是否知悉籌備進展為何；如有，詳情為何；
5. 政府會否考慮將此改為水上小巴，增加更多上落點及班次，以充分利用海上交通？

提問人：黃國健議員 (立法會內部參考編號：47)

答覆：

「中環－紅磡」渡輪航線於2020年6月投入服務。由於2019冠狀病毒病疫情和實施社交距離措施，市民出行習慣、營商環境及旅遊業受到影響，以致各項公共交通服務(包括「中環－紅磡」渡輪服務)的乘客量均有所下跌。

截至2021年2月底，「中環－紅磡」渡輪服務的乘客總人數約為194 000人次，而2020年7月至2021年2月期間的每月平均乘客量則約為23 320人次。運輸署會繼續密切留意渡輪服務的乘客量及財務狀況。

運輸署進行公開招標後，在2020年3月揀選了富裕小輪有限公司為「水上的士」服務營辦商。該營辦商現正積極籌辦有關服務。視乎疫情的發展及旅遊業的復甦步伐，我們期望相關營辦商可於2021年下半年試行開辦「水上的士」部分服務。營辦商在服務推出後，會因應乘客需求及是否有其他公共交通服務等因素，研究是否需要調整班次及在維港兩岸提供其他短線服務。

有關規劃及監督推行「水上的士」服務的工作由運輸署現有人員執行，屬於常規職務，涉及的人手及開支沒有詳細分項。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1168)

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

問題：

就有關交通意外方面，政府可否告知本會：

1. 過去3年，每年九龍東各分區的交通黑點出現交通意外個案宗數為何，並按地區分區及位置，傷者嚴重程度、涉事車輛類別、以及意外成因分項列出；
2. 表列出過去5年，高齡人士的交通意外宗數為何，並按以下年齡群組：60歲-65歲、66歲-70歲、71歲-80歲、81歲或以上、行人或駕駛者、受傷及死亡數字、意外分佈地區、以及意外原因分項列出；高齡人士的交通意外宗數佔整體交通意外宗數百分比為何；
3. 60歲以上持有駕駛執照的人數為何，佔整體有駕駛執照人數的百分比為何；
4. 現時政府是否有針對長者安排交通友善配套措施；如有，詳情為何；如否，原因為何；
5. 對於長者行人及長者駕駛者的道路安全教育及宣傳工作為何；所涉及的人手編制及開支為何？

提問人：黃國健議員 (立法會內部參考編號：48)

答覆：

1. 過去3年，按傷者傷勢情況、涉事車輛類別及意外成因劃分，九龍東各區每個交通意外黑點的交通意外宗數分別載列於附件1、附件2及附件3。

2. 過去5年，按駕駛者／行人傷亡、傷勢情況及地區劃分，涉及60歲及以上不同年齡組別長者的交通意外宗數分別載列於附件4、附件5及附件6。

過去5年，按駕駛者因素劃分，涉及60歲或以上駕駛者的交通意外宗數載列於附件7。過去5年，按傷亡者因素劃分，涉及60歲或以上行人傷亡的交通意外宗數載列於附件8。

在2016年至2020年期間，涉及60歲或以上駕駛者或行人傷亡的交通意外宗數為11 804宗，佔同期交通意外總數約15%。

3. 截至2021年2月28日，60歲以上持有有效正式駕駛執照的人數為390 174人，佔有效正式駕駛執照持有人總數約17%。
4. 為營造長者友善環境，截至2021年2月28日，有20個交通燈控制行人過路處安裝了智能裝置。長者及殘疾人士使用其個人八達通卡拍卡後，智能裝置會延長行人閃動綠燈時間，讓他們有更多時間橫過馬路。

政府於2012年8月推出「人人暢道通行」計劃，積極增設更多無障礙通道設施（即升降機及斜道），方便市民（尤其是長者及殘疾人士）上落公共行人通道。政府現正全力推動「人人暢道通行」計劃下不同階段共375個項目。截至2021年2月28日，有169個項目已完成，54個項目正施工，並有152個項目正在進行勘測及詳細設計。

政府在2019年《施政報告》中宣布擴大「人人暢道通行」計劃範疇，在計劃下推展「特別計劃」，為處於或連接香港房屋委員會轄下3類屋邨（即「租者置其屋計劃」屋邨、「可租可買計劃」屋邨及已拆售物業的公共租住屋邨）公用地方的行人通道、行人隧道及高架行人道加建升降機。就納入「特別計劃」的項目而言，路政署已完成初步技術可行性研究，並會在2021-22年度開始進行勘測和設計。

5. 運輸署在2020年與道路安全議會及香港警務處（警務處）合作，透過各種方式和渠道（例如社交媒體平台、宣傳短片及單張）為長者行人及駕駛者舉辦有關道路安全的宣傳和教育活動，加強他們的安全意識。此外，警務處推出「同行計劃」運動，透過一連串活動，包括社交媒體短片、電台節目、巨型宣傳海報及街頭壁畫活動，向長者宣揚互助精神及道路安全意識。

除了道路安全議會在2021-22年度預算開支的550萬元外，上述所有工作由運輸署及警務處人員執行，屬於常規職務，涉及的開支沒有詳細分項。

過去3年九龍東每個交通意外黑點*的交通意外宗數及涉及的傷亡人數

地點	2018年				2019年				2020年			
	意外宗數	傷亡人數			意外宗數	傷亡人數			意外宗數	傷亡人數		
		死亡	重傷	輕傷		死亡	重傷	輕傷		死亡	重傷	輕傷
觀塘												
協和街、物華街、月華街	7	0	3	5	14	0	3	12	3	0	0	4
協和街、同仁街	4	0	0	4	3	1	1	1	2	0	0	3
康寧道、明智街 #	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2
啓祥道、宏照道	11	0	1	15	7	0	3	20	4	0	0	7
觀塘道、康寧道	12	0	0	15	13	0	0	15	9	0	0	11
觀塘道、勵業街、雅麗道	13	0	0	15	12	0	0	13	8	0	1	11
觀塘道、鯉魚門道、翠屏道	12	0	4	14	11	0	2	10	12	0	3	10
鯉魚門道(西行)、茶果嶺道	9	0	1	15	12	0	1	12	12	0	1	12
牛頭角道、福淘街	6	0	0	6	6	1	1	5	2	0	0	2
牛頭角道、馬蹄徑	2	0	0	2	1	0	0	1	2	0	0	2
將軍澳道、鯉魚門道、偉發道	7	0	1	15	20	0	1	27	13	0	0	16

地點	2018 年				2019 年				2020 年			
	意外宗數	傷亡人數			意外宗數	傷亡人數			意外宗數	傷亡人數		
		死亡	重傷	輕傷		死亡	重傷	死亡		輕傷	重傷	死亡
黃大仙												
彩虹道、彩頤里 #	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
彩虹道、爵祿街、大成街	6	0	2	8	2	0	0	2	4	0	0	5
新清水灣道、豐盛街	2	0	0	5	2	0	0	3	3	0	1	2
清水灣道、新清水灣道近彩雲邨	11	0	0	14	14	0	1	18	9	0	0	10
爵祿街、康強街	11	0	3	8	2	0	0	2	2	0	0	2

* 一個地點如：

- (i) 在任何 12 個月期間發生 6 宗或以上涉及行人受傷的交通意外；或
 - (ii) 在任何 12 個月期間發生 9 宗或以上涉及有人受傷的交通意外；或
 - (iii) 在任何 5 年期間發生 2 宗或以上致命交通意外，
- 會列作交通意外黑點。

在 2015 年至 2016 年期間，康寧道／明智街及彩虹道／彩頤里交界處分別發生 2 宗致命交通意外。因此，即使這 2 個路口在 2018 年至 2019 年期間並無發生交通意外，亦被列作交通意外黑點。

地點	電單車	私家車	的士	公共小巴	私家小巴	公共巴士	輕型貨車	中型貨車	重型貨車	特別用途車輛	單車	私家巴士	其他／不詳
將軍澳道、鯉魚門道、偉發道	1	2	2	1	0	1	1	1	0	0	0	0	0
黃大仙													
彩虹道、彩頤里	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
彩虹道、爵祿街、大成街	3	2	1	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0
新清水灣道、豐盛街	0	1	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0
清水灣道、新清水灣道近彩雲邨	1	8	6	2	0	4	1	0	0	0	0	0	0
爵祿街、康強街	0	4	2	0	1	1	4	0	0	0	0	0	0

* 一宗交通意外可能涉及多於一種車輛類別。

2019年在九龍東每個交通意外黑點按涉事車輛類別劃分*的交通意外宗數

地點	電單車	私家車	的士	公共小巴	私家小巴	公共巴士	輕型貨車	中型貨車	重型貨車	特別用途車輛	單車	私家巴士	其他／不詳
觀塘													
協和街、物華街、月華街	3	3	4	1	0	5	1	0	0	0	0	0	0
協和街、同仁街	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
康寧道、明智街	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
啓祥道、宏照道	0	3	2	1	0	5	0	1	0	0	0	1	0
觀塘道、康寧道	2	5	5	1	0	4	2	1	0	0	0	0	0
觀塘道、勵業街、雅麗道	1	4	0	1	0	10	0	0	0	0	0	0	0
觀塘道、鯉魚門道、翠屏道	5	2	4	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0
鯉魚門道(西行)、茶果嶺道	3	6	3	3	0	5	1	1	0	0	0	0	0
牛頭角道、福淘街	0	2	2	0	0	2	2	0	0	0	0	0	0
牛頭角道、馬蹄徑	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0

地點	電單車	私家車	的士	公共小巴	私家小巴	公共巴士	輕型貨車	中型貨車	重型貨車	特別用途車輛	單車	私家巴士	其他／不詳
將軍澳道、鯉魚門道、偉發道	3	12	9	0	0	1	5	0	0	0	0	0	1
黃大仙													
彩虹道、彩頤里	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
彩虹道、爵祿街、大成街	0	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
新清水灣道、豐盛街	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0
清水灣道、新清水灣道近彩雲邨	3	8	6	3	0	2	2	1	0	0	0	0	1
爵祿街、康強街	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0

* 一宗交通意外可能涉及多於一種車輛類別。

地點	電單車	私家車	的士	公共小巴	私家小巴	公共巴士	輕型貨車	中型貨車	重型貨車	特別用途車輛	單車	私家巴士	其他／不詳
將軍澳道、鯉魚門道、偉發道	4	5	6	0	0	1	3	1	0	0	0	0	0
黃大仙													
彩虹道、彩頤里	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
彩虹道、爵祿街、大成街	1	3	1	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0
新清水灣道、豐盛街	1	2	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
清水灣道、新清水灣道近彩雲邨	7	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
爵祿街、康強街	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0

* 一宗交通意外可能涉及多於一種車輛類別。

過去3年九龍東每個交通意外黑點按意外成因劃分*的交通意外宗數

地點	2018年				2019年				2020年			
	涉及傷亡者的因素	涉及駕駛者的因素	涉及環境的因素	涉及車輛的因素	涉及傷亡者的因素	涉及駕駛者的因素	涉及環境的因素	涉及車輛的因素	涉及傷亡者的因素	涉及駕駛者的因素	涉及環境的因素	涉及車輛的因素
觀塘												
協和街、物華街、月華街	3	5	0	0	10	6	0	0	0	3	0	0
協和街、同仁街	2	3	1	0	3	0	0	0	1	1	0	0
康寧道、明智街	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0
啓祥道、宏照道	0	9	1	0	1	6	0	0	1	3	0	0
觀塘道、康寧道	1	9	0	0	4	10	0	0	2	7	0	0
觀塘道、勵業街、雅麗道	2	9	0	0	6	6	0	0	5	4	0	0
觀塘道、鯉魚門道、翠屏道	1	9	0	0	1	10	1	0	0	12	0	0
鯉魚門道(西行)、茶果嶺道	0	8	0	0	1	11	0	0	0	12	0	0

地點	2018 年				2019 年				2020 年			
	涉及傷亡者的因素	涉及駕駛者的因素	涉及環境的因素	涉及車輛的因素	涉及傷亡者的因素	涉及駕駛者的因素	涉及環境的因素	涉及車輛的因素	涉及傷亡者的因素	涉及駕駛者的因素	涉及環境的因素	涉及車輛的因素
牛頭角道、福淘街	2	5	0	0	1	4	0	0	0	2	0	0
牛頭角道、馬蹄徑	0	1	0	0	0	1	0	0	0	2	0	0
將軍澳道、鯉魚門道、偉發道	0	7	0	0	3	15	1	1	2	11	0	1
黃大仙												
彩虹道、彩頤里	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
彩虹道、爵祿街、大成街	0	0	1	0	1	1	0	0	0	4	0	0
新清水灣道、豐盛街	0	3	0	0	1	1	0	0	0	3	0	0
清水灣道、新清水灣道近彩雲邨	0	11	0	0	1	14	0	0	0	8	2	0
爵祿街、康強街	2	6	0	0	0	2	0	0	0	2	0	0

* 一宗交通意外可能不涉及上述意外成因或涉及多於一個上述意外成因。

2016年至2020年期間涉及60歲及以上不同年齡組別駕駛者及行人傷亡*的交通意外宗數

年份	涉及駕駛者／ 行人傷亡	意外宗數			
		60歲至65歲	66歲至70歲	71歲至80歲	81歲或以上
2016	駕駛者	789	225	113	16
	行人	323	211	336	230
2017	駕駛者	799	284	120	18
	行人	329	229	287	215
2018	駕駛者	855	301	126	22
	行人	324	259	292	233
2019	駕駛者	943	394	180	26
	行人	309	225	307	212
2020	駕駛者	939	359	166	27
	行人	263	193	261	150

* 一宗交通意外可能同時涉及駕駛者及行人傷亡。

2016年至2020年期間按傷勢情況劃分涉及60歲及以上不同年齡組別駕駛者及行人傷亡*的交通意外宗數

年份	傷勢情況	意外宗數							
		60歲至65歲		66歲至70歲		71歲至80歲		81歲或以上	
		駕駛者	行人	駕駛者	行人	駕駛者	行人	駕駛者	行人
2016	死亡	4	9	1	8	2	17	1	20
	重傷	105	83	41	60	21	101	5	80
	輕傷	683	232	183	143	90	218	10	130
2017	死亡	6	9	2	5	4	14	1	18
	重傷	102	78	45	68	23	78	7	82
	輕傷	692	242	237	156	93	198	10	115
2018	死亡	7	3	4	6	1	14	1	25
	重傷	76	82	28	50	20	88	3	62
	輕傷	773	239	269	204	105	191	18	147

年份	傷勢情況	意外宗數							
		60歲至65歲		66歲至70歲		71歲至80歲		81歲或以上	
		駕駛者	行人	駕駛者	行人	駕駛者	行人	駕駛者	行人
2019	死亡	5	8	4	8	0	10	2	16
	重傷	104	62	53	60	22	82	8	72
	輕傷	836	240	337	159	158	215	16	124
2020	死亡	4	4	1	5	2	12	3	16
	重傷	116	57	50	49	29	76	5	49
	輕傷	822	202	308	139	135	173	19	87

* 一宗交通意外可能同時涉及駕駛者及行人傷亡。

2016年至2020年期間按地區劃分涉及60歲及以上不同年齡組別駕駛者及行人傷亡*的交通意外宗數

地區		意外宗數																																							
		2016年								2017年								2018年								2019年								2020年							
		60歲至65歲		66歲至70歲		71歲至80歲		81歲或以上		60歲至65歲		66歲至70歲		71歲至80歲		81歲或以上		60歲至65歲		66歲至70歲		71歲至80歲		81歲或以上		60歲至65歲		66歲至70歲		71歲至80歲		81歲或以上									
駕駛者	行人	駕駛者	行人	駕駛者	行人	駕駛者	行人	駕駛者	行人	駕駛者	行人	駕駛者	行人	駕駛者	行人	駕駛者	行人	駕駛者	行人	駕駛者	行人	駕駛者	行人	駕駛者	行人	駕駛者	行人	駕駛者	行人	駕駛者	行人										
香港島																																									
中西區		32	18	7	17	6	16	0	6	33	28	14	18	4	13	0	14	34	21	14	17	4	17	0	14	37	23	12	16	5	18	0	15	34	13	16	16	9	16	1	8
灣仔		35	28	13	15	3	21	0	16	25	29	4	14	7	9	0	14	41	12	6	26	5	16	0	14	43	16	17	22	8	16	1	11	26	14	11	10	5	17	0	8
東區		16	22	10	17	5	32	0	19	20	21	9	10	0	30	0	18	26	23	3	15	3	15	0	17	27	27	12	24	7	27	0	13	23	11	14	10	2	20	0	12
南區		19	12	6	10	2	11	0	8	13	11	9	8	3	11	0	9	20	9	8	5	3	21	0	12	19	18	9	4	6	14	0	8	26	12	8	7	6	12	0	6
九龍																																									
油尖旺		60	44	13	32	11	43	0	36	60	55	21	28	4	34	0	24	77	39	26	34	8	43	0	35	92	29	33	25	14	38	1	20	66	30	28	19	18	19	0	16
深水埗		52	23	9	15	2	29	0	31	31	26	13	19	6	24	0	16	50	14	14	19	2	19	0	16	44	22	23	24	9	22	0	24	46	14	17	25	10	20	3	13
九龍城		44	24	11	15	5	24	1	22	59	18	18	17	13	21	0	19	48	27	16	16	6	17	1	22	58	15	26	21	6	24	2	19	39	25	22	9	5	21	0	11
黃大仙		24	18	5	9	2	18	0	11	33	11	8	4	1	12	0	15	22	19	9	17	3	11	0	17	33	14	10	7	3	19	0	10	33	13	7	10	4	12	0	9
觀塘		43	21	19	14	7	26	1	20	43	21	11	21	4	20	0	9	45	25	21	15	5	28	0	25	51	23	19	15	16	28	1	24	68	19	17	15	9	26	1	15
新界																																									
葵青		58	12	13	10	15	24	1	8	51	10	21	4	6	22	0	9	58	26	18	9	5	15	0	10	63	18	30	8	10	13	0	15	56	13	18	8	10	13	0	12
荃灣		47	22	12	16	2	16	0	4	44	18	7	12	5	15	0	9	44	12	14	11	3	20	1	10	57	12	19	8	8	21	0	15	50	13	19	10	4	16	0	8
屯門		44	8	13	2	7	13	1	9	49	8	12	7	5	8	3	7	48	17	18	13	12	5	3	3	38	10	28	8	9	9	2	3	54	13	17	8	5	8	1	2
元朗		80	23	24	12	13	18	3	13	96	22	39	25	16	19	5	8	91	21	34	14	24	24	6	13	101	14	38	14	19	20	8	10	115	22	48	15	17	20	4	12
北區		53	9	11	7	8	13	3	8	44	17	16	9	12	11	6	13	53	10	20	8	11	9	2	3	66	14	19	7	17	8	3	8	63	14	24	8	15	9	6	6
大埔		65	11	23	5	3	8	2	2	65	6	22	10	5	11	3	10	54	13	18	10	12	7	2	3	68	16	31	4	18	10	4	4	82	14	35	10	14	7	2	5
沙田		66	14	23	9	10	17	2	7	77	16	41	13	17	15	1	13	70	21	36	17	13	15	5	12	79	20	42	9	18	10	2	7	97	11	34	6	27	17	5	3
西貢		30	12	10	3	11	6	0	9	34	8	12	5	7	8	0	8	40	7	11	6	3	6	0	5	32	6	15	8	5	7	0	6	39	6	15	6	5	3	4	4

意外宗數																																								
地區	2016年								2017年								2018年								2019年								2020年							
	60歲至 65歲		66歲至 70歲		71歲至 80歲		81歲或 以上		60歲至 65歲		66歲至 70歲		71歲至 80歲		81歲或 以上		60歲至 65歲		66歲至 70歲		71歲至 80歲		81歲或 以上		60歲至 65歲		66歲至 70歲		71歲至 80歲		81歲或 以上									
	駕駛者	行人	駕駛者	行人	駕駛者	行人	駕駛者	行人	駕駛者	行人	駕駛者	行人	駕駛者	行人	駕駛者	行人	駕駛者	行人	駕駛者	行人	駕駛者	行人	駕駛者	行人	駕駛者	行人	駕駛者	行人	駕駛者	行人	駕駛者	行人								
離島	21	2	3	3	1	1	2	1	22	4	7	5	5	4	0	0	34	8	15	7	4	4	2	2	35	12	11	1	2	3	2	0	22	6	9	1	1	5	0	0

* 一宗交通意外可能同時涉及駕駛者及行人傷亡。

2016年至2020年期間按駕駛者因素*劃分涉及60歲或以上駕駛者的交通意外宗數

駕駛者因素	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年
不小心地駕駛單車	60	65	69	58	84
不小心轉換行車線	243	230	289	367	333
車頭燈燈光耀眼	0	0	1	0	0
其他光源耀眼	1	0	0	4	0
不遵照警務人員的指示	1	0	1	0	0
不遵照雙白線的指示	2	2	4	6	0
不遵照讓路標誌的指示(減速)	45	38	58	68	64
不遵照停車標誌的指示(停車)	15	19	15	28	22
不遵照交通燈號的指示	46	53	70	77	62
喝過含酒精飲品	3	6	3	2	2
駕駛危險車輛	6	2	2	0	2
不專注地駕駛	780	774	963	830	670
在錯誤的一邊道路行車	5	5	3	11	3
行車時太貼近路邊	6	4	3	13	10
行車時太貼近並排行駛的車輛	5	3	4	7	7
行車時太貼近前面的車輛	295	241	415	485	435
按當時道路情況而言行車太快	4	2	2	2	1
疏忽地從旁路駛出	33	36	66	58	68
超速	0	0	0	0	1
未能確保乘客安全	79	84	70	73	62
沒有靠道路左面行駛	1	0	0	2	0
沒有在斑馬線前停車	1	3	7	5	4

駕駛者因素	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年
瘋狂駕駛	2	6	6	4	10
不正確／不合法轉向	5	0	1	2	5
車輛失控	161	198	212	248	302
疏忽地開啟車門(駕駛者)	12	15	12	8	20
疏忽地從右／左邊超車	24	22	29	35	38
疏忽地倒後行車	63	69	86	72	80
沒有拉手掣導致車輛向後／前滑溜	10	4	11	3	8
睡覺或勞累	3	4	3	0	0
疏忽地將車開行	48	57	57	78	80
疏忽地停車	3	1	4	13	5
突然病發或心智不全	1	3	2	3	3
試圖避免相撞或為其他原故：突然轉向／停車	62	66	54	80	40
疏忽地右／左轉	120	153	176	177	173
疏忽地掉頭	29	24	32	25	36
視野受到天氣／陽光影響	1	0	0	1	1
其他涉及駕駛者的因素	208	130	117	78	63
沒有涉及駕駛者的因素	1 472	1 702	1 612	2 048	1 770
總計	3 616	3 824	4 232	4 610	4 192

* 一宗交通意外可能不涉及上述意外成因或涉及多個上述意外成因。

2016年至2020年期間按傷亡者因素*劃分涉及60歲或以上行人傷亡的交通意外宗數

傷亡者因素	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年
不顧交通情況橫過馬路(在過路處)	56	51	33	46	20
不顧交通情況橫過馬路(在過路處以外的地方)	94	72	18	26	31
醉酒	0	1	1	0	0
並非橫過馬路而在馬路上行走(任意在馬路行走)	48	20	44	34	15
聽音響器材	0	0	1	0	0
行人不留神	134	97	164	150	147
患病或心智不全	0	0	0	0	0
其他涉及行人的因素	38	30	29	40	14
沒有涉及傷者因素	648	714	731	710	603
總計	1 096	1 057	1 102	1 049	866

* 一宗交通意外可能不涉及上述意外成因或涉及多個上述意外成因。

管制人員的答覆

(問題編號：3112)

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

問題：

就有關公共交通費用補貼計劃，政府可否告知：

1. 由計劃開始至今，表列出政府共發放多少補貼金額、每月受惠人數及人均領取的補貼金額為何；
2. 由計劃開始至今，每月未領取的受惠人數及涉及金額為何；
3. 由計劃開始至今，接獲多少宗違規領取補貼的個案宗數、類別及跟進進度為何；
4. 以上計劃所涉及的人手及開支為何；
5. 由於疫情令市民經濟負擔大增，政府會否考慮將補貼門檻降至200元或以下，並將此恆常化；如會，詳情為何；如否，原因為何？

提問人：黃國健議員 (立法會內部參考編號：79)

答覆：

1. 在公共交通費用補貼計劃(補貼計劃)下，根據市民支付的實際公共交通開支計算，每月補貼金額、受惠人數及每月人均補貼金額載列如下：

月份	補貼金額 (百萬元)	受惠人數 (百萬人)	每月人均補貼金額 (元)
2019年1月	185.7	2.35	79.0
2019年2月	120.9	1.94	62.3
2019年3月	181.8	2.36	77.0
2019年4月	152.8	2.18	70.1
2019年5月	171.2	2.26	75.8
2019年6月	158.1	2.20	71.9
2019年7月	169.6	2.22	76.4
2019年8月	162.5	2.15	75.6
2019年9月	157.0	2.17	72.4
2019年10月	141.0	1.99	70.9
2019年11月	121.7	1.80	67.6
2019年12月	151.3	2.10	72.0
2020年1月	170.4	1.92	88.8
2020年2月	90.4	1.08	83.7
2020年3月	121.0	1.33	91.0
2020年4月	91.8	1.12	82.0
2020年5月	138.9	1.50	92.6
2020年6月	152.3	1.66	91.7
2020年7月	210.9	2.38	88.6
2020年8月	180.8	2.09	86.5
2020年9月	236.9	2.53	93.6
2020年10月	263.9	2.89	91.3
2020年11月	271.9	2.87	94.7
2020年12月	218.0	2.42	90.1
2021年1月	218.2	2.43	89.8
2021年2月	196.9	2.46	80.0

2. 在補貼計劃下，每月發放的補貼可在3個月內領取。截至2021年2月底，2019年1月至2020年10月涉及逾期未領取補貼的受惠人數載列如下(由於2020年11月或以後的補貼，在2021年2月底仍可領取，故下表並沒有包括有關數字)：

月份	涉及逾期未領取補貼的受惠人數 (數目計至最接近的千位)
2019年1月	326 000
2019年2月	259 000
2019年3月	403 000
2019年4月	363 000
2019年5月	395 000
2019年6月	387 000
2019年7月	396 000
2019年8月	390 000
2019年9月	375 000
2019年10月	314 000
2019年11月	257 000
2019年12月	421 000
2020年1月	383 000
2020年2月	105 000
2020年3月	133 000
2020年4月	106 000
2020年5月	187 000
2020年6月	241 000
2020年7月	530 000
2020年8月	402 000
2020年9月	527 000
2020年10月	721 000

3. 運輸署一直採取一系列以風險為本的監管措施，確保公帑在補貼計劃下運用得宜，並盡量減少濫用情況。補貼計劃實施以來，共發現3宗懷疑詐騙個案，涉及兩家運輸服務營辦商的職員。在其中1宗個案中，1名公共運輸服務營辦商職員被定罪。而其餘2宗個案，則現正由警方調查。運輸署已即時審視2家營辦商的內部監控系統，並提出及早改善的措施。運輸署會繼續定期檢視補貼計劃下各營辦商的內部監控措施是否有效和足夠，並在有需要時加強監控系統的全面性，以盡量減低補貼計劃被濫用的風險。

4. 推行補貼計劃的人手編制概列如下：

職系	職級	職位數目
運輸主任	總運輸主任	1
	高級運輸主任	5
	一級運輸主任	2
	二級運輸主任	3

職系	職級	職位數目
庫務會計師	高級庫務會計師	1
	庫務會計師	2
會計主任	二級會計主任	1
總計		15

補貼計劃在2020-21年度和2021-22年度的預算經常開支(扣除預算補貼金額)分別為4,330萬元和6,230萬元。

5. 補貼計劃的政策目的，是減輕公共交通開支較高的市民的交通費負擔。為了讓更多市民能夠在疫情期間受惠於補貼計劃，政府由2020年7月1日起，推出了1項特別措施，暫時將每月公共交通開支水平由400元放寬至200元。

為確保公帑在補貼計劃下運用得宜，政府在為補貼計劃制定長遠安排時，會奉行審慎理財的方針，小心平衡各方面因素。

管制人員的答覆

(問題編號：0594)

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

在2020年，運輸署處理了專營巴士、專線小巴、的士，以及專營及持牌渡輪服務營辦商提出的加價申請，請列明各公交申請加價及獲生效的日期，有關加價的金額及幅度，運輸署就處理公交加價申請涉及的人手和開支預算為何？

提問人： 易志明議員 (立法會內部參考編號：1)答覆：

2020-21年度，運輸署完成處理了以下專營巴士、專線小巴及專營渡輪服務的加價申請：

(a) 專營巴士

編號	專營巴士公司	生效日期	票價調整幅度	申請日期
1.	城巴有限公司 (香港島及過海 巴士網絡專營 權)(城巴(專營 權1))	第1階段： 2021年4月4日 第2階段： 2022年1月2日	第1期： 8.5% 第2期： 3.2%	2019年 8月9日
2.	新世界第一巴士 服務有限公司 (新巴)			
3.	九龍巴士(一九 三三)有限公司 (九巴)	2021年4月4日	獨營路線：5.8% (註1)	2018年 9月7日

編號	專營巴士公司	生效日期	票價調整幅度	申請日期
4.	新大嶼山巴士(一九七三)有限公司	2021年4月4日	9.8%	2018年9月28日
5.	龍運巴士有限公司(龍運)	否決加價申請(註2)		2018年9月7日

註：

1. 九巴與城巴(專營權1)／新巴聯營的過海路線的票價，會跟從城巴(專營權1)及新巴的以上做法，分兩階段落實加價。在計及九巴專營巴士豁免隧道費基金所產生的紓緩作用以及與城巴(專營權1)／新巴聯營的九巴過海路線分兩階段加價後，九巴獨營路線的實際加權平均票價加幅為5.8%。
2. 預計龍運即使維持現時的票價水平，其財務狀況亦能因為疫情好轉而有所改善，因此行政會議認為沒有充分理據支持批准龍運的加價申請。

(b)專線小巴

編號	專線小巴路線	生效日期	票價調整金額	票價調整幅度	申請日期
1.	港島第43M號	2020年4月5日	加價0.1元	加價3.4%	2018年7月
2.	港島第44M號	2020年4月5日	加價0.2元	加價5.3%	2018年7月
3.	港島第47E號	2020年4月5日	加價0.6元	加價8.6%	2018年7月
4.	港島第47M號	2020年4月5日	加價0.3元	加價8.6%	2018年7月
5.	港島第47S號	2020年4月5日	加價0.3元	加價8.6%	2018年7月
6.	港島第48M號	2020年4月5日	加價0.3元	加價8.6%	2018年7月
7.	九龍第80M號	2020年4月11日	加價0.4元	加價9.5%	2018年3月
8.	九龍第81K號	2020年4月11日	加價0.4元	加價9.5%	2018年3月
9.	九龍第41A號	2020年7月5日	加價0.5元	加價11.9%	2019年2月
10.	九龍第41M號	2020年7月5日	加價0.5元	加價11.9%	2019年2月
11.	九龍第42號	2020年7月5日	加價0.5元	加價7.9%	2019年2月
12.	港島第9號	2020年7月19日	加價0.7元	加價10.3%	2018年9月
13.	港島第12號	2020年7月19日	加價0.5元	加價10.6%	2018年9月
14.	港島第12號(短途線)	2020年7月19日	加價0.5元	加價10.6%	2018年9月
15.	港島第13號	2020年7月19日	加價0.4元	加價10.5%	2018年9月
16.	新界第308A號	2020年8月2日	加價0.6元	加價7.1%	2019年8月
17.	新界第308M號	2020年8月2日	加價0.6元	加價7.1%	2019年8月
18.	港島第66號	2020年9月27日	加價0.4元	加價6.7%	2018年9月
19.	港島第66A號	2020年9月27日	加價0.4元	加價6.7%	2018年9月
20.	港島第68號	2020年9月27日	加價0.3元	加價6.5%	2018年9月
21.	港島第10號	2020年10月4日	加價0.6元	加價4.8%	2018年6月
22.	港島第10P號	2020年10月4日	加價0.6元	加價4.8%	2018年6月

編號	專線小巴路線	生效日期	票價調整金額	票價調整幅度	申請日期
23.	港島第31號	2020年10月4日	加價0.6元	加價5.5%	2018年6月
24.	港島第31X號	2020年10月4日	加價0.6元	加價5.5%	2018年6月
25.	港島第N31號	2020年10月4日	加價0.8元	加價5.0%	2018年6月
26.	港島第36X號	2020年10月18日	加價1元	加價13.3%	2019年7月
27.	港島第37號	2020年10月18日	加價0.5元	加價11.1%	2019年7月
28.	九龍第59號	2020年11月15日	加價0.4元	加價10.8%	2018年12月
29.	九龍第59M號	2020年11月15日	加價0.3元	加價10.0%	2018年12月
30.	新界第3號	2020年12月13日	加價0.2元	加價5.9%	2019年6月
31.	新界第3A號	2020年12月13日	加價0.3元	加價6.4%	2019年6月
32.	新界第4號	2020年12月13日	加價0.2元	加價6.1%	2019年6月
33.	新界第4A號	2020年12月13日	加價0.3元	加價8.3%	2019年6月
34.	港島第14M號	2020年12月20日	加價0.6元	加價10.5%	2018年11月
35.	港島第21A號	2020年12月20日	加價0.5元	加價11.9%	2018年11月
36.	港島第21M號	2020年12月20日	加價0.5元	加價10.4%	2018年11月
37.	九龍第34M號	2021年1月24日	加價0.3元	加價8.8%	2019年6月
38.	九龍第34S號	2021年1月24日	加價0.3元	加價8.8%	2019年6月
39.	九龍第35號	2021年1月24日	加價0.3元	加價8.1%	2019年6月
40.	九龍第36A號	2021年1月24日	加價0.3元	加價8.8%	2019年6月
41.	新界第75號	2021年2月6日	加價0.4元	加價5.1%	2019年12月
42.	新界第75號 (短途線1)	2021年2月6日	加價0.3元	加價4.4%	2019年12月
43.	新界第75號 (短途線2)	2021年2月6日	加價0.3元	加價6.4%	2019年12月
44.	新界第76號	2021年2月6日	加價0.3元	加價4.8%	2019年12月
45.	九龍第56號	2021年3月7日	加價0.4元	加價7.3%	2019年3月

處理專線小巴加價申請所需的時間會有差異，當中涉及不同原因，包括申請人按運輸署要求提交所需資料的時間可能有所不同。在某些個案中，運輸署在批准票價調整申請前會要求申請人先推行若干改善措施。

此外，在2020-21年度，運輸署否決了8條專線小巴路線的加價申請。

(c) 專營渡輪服務

編號	專營渡輪服務	生效日期	票價調整金額	票價調整幅度	申請日期
1.	中環－尖沙咀	2021年2月9日	加價0.3至0.5元	平均加價約16.5%	2019年4月
2.	灣仔－尖沙咀	2021年2月9日	加價0.3至0.5元	平均加價約16.5%	2019年4月

有關工作由運輸署現有人員執行，屬於常規職務，不涉及額外開支。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0595)

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

問題：

在2020年，運輸署就配合沙田至中環線(沙中線)啟用，完成研究與沙中線相關的公共交通服務重組計劃，有關重組計劃的詳情為何及涉及的人手和開支預算為何？

提問人：易志明議員 (立法會內部參考編號：2)

答覆：

為配合沙中線啟用，運輸署已完成有關沙中線與其他公共運輸服務協調的顧問研究，以評估該線的影響，並擬訂公共運輸服務重組計劃。該計劃將包括新鐵路站接駁服務的建議，以及現有路面公共運輸服務重組或服務水平調整的建議，以期更切合乘客的出行需要，並改善公共運輸網絡的營運效率。運輸署正因應最新乘客需求檢討和敲定公共運輸服務重組計劃，並會適時諮詢相關區議會，以配合屯馬線在2021年第三季全面開通。

推行公共運輸服務重組計劃的工作由運輸署現有人員執行，屬於常規職務，涉及的人手和開支沒有詳細分項。

管制人員的答覆

(問題編號：0596)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

自屯馬線一期啟用後，乘客對公共運輸服務需求及模式有何改變，運輸署會否因應有關改變對路面公共運輸服務作出調整，如有詳情為何；如沒有，運輸署有何措施協助因屯馬線一期啟用而受影響的公共運輸服務；在2021至22年度，運輸署就監察屯馬線涉及的人手和開支預算為何？

提問人： 易志明議員 (立法會內部參考編號：3)

答覆：

自屯馬線一期啟用後，運輸署已加強連接2個新鐵路站(即啟德站及顯徑站)的公共運輸服務。為方便乘客轉乘新的鐵路線，2條新的接駁路線已投入服務，分別是專線小巴第68S號線(顯徑站-瑞峰花園)及專營巴士第22M號線(啟德郵輪碼頭經啟德站-太子道東)。此外，巴士路線第5A號線(啟德-尖沙咀)的總站已由九龍城伸延至啟德站。另一方面，在屯馬線一期啟用後，運輸署亦一直密切監察相關路面公共運輸服務的乘客量變化，並已因應乘客需求減少，調整6條專營巴士路線的班次。

有關屯馬線的監察工作由運輸署現有人員執行，屬於常規職務，涉及的人手和開支沒有詳細分項。

管制人員的答覆

(問題編號：0597)

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

問題：

運輸署在2021至22年度需要特別留意的事項包括協助運輸及房屋局處理有關制定提升的士服務質素措施的事宜，有關工作的詳情及涉及的人手和開支預算為何？

提問人：易志明議員 (立法會內部參考編號：4)

答覆：

政府一直與的士業界保持密切溝通，以助提升的士服務質素。運輸署於2018年1月成立的士服務質素委員會(委員會)，作為一個多方平台，討論各項推動改革的策略及措施，以提升現有約18 000輛的士的服務質素。委員會由運輸署署長擔任主席，非官方委員來自的士業界、立法會、區議會、學術界、交通諮詢委員會、消費者委員會、香港旅遊發展局和代表殘疾人士的團體。

過去3年，運輸署聯同委員會推展了一系列措施以助提升的士服務質素，包括推出更新版的士服務標準及指南、推出在職的士司機網上培訓課程、舉辦經優化的「的士服務嘉許計劃」以表揚提供卓越服務的司機及的士服務管理團隊、改善處理的士服務投訴的機制、優化的士駕駛執照筆試，以及推出的士司機職前課程等。

2021-22年度，運輸署會繼續與委員會合作，鼓勵的士業界進一步善用科技提升營運效率及服務質素，例如設立或整合召喚的士服務的應用程式平台、推廣車隊管理，以及探討安裝電子計程錶以配合電子支付系統及電子司機證的可行性等。

政府會繼續與業界及其他持份者密切聯繫，並以開放態度聽取意見，從而制訂合適可行的措施，進一步提升的士服務質素。

提升的士服務質素以及為委員會提供秘書支援服務的工作由運輸署現有人員執行，涉及的人手及開支沒有詳細分項。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0598)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

運輸署在2021至22年度需要特別留意的事項包括資助專營巴士公司在現有巴士加裝合適安全裝置並監察加裝情況，有關安全裝置的最新進度，涉及的人手和開支預算為何；就安全裝置中的防止碰撞及保持行車線警報系統，會否考慮擴展至其他公共交通工具，特別是士及小巴，因該等車輛近年均面對保險飆升的問題，若能夠加強該等車輛的安全，減少意外率，相信有助減低業界的保險費，如會擴展資助安全裝置計劃至其他公交，有關詳情為何；如不會，政府有何措施加強其他公交的安全？

提問人： 易志明議員 (立法會內部參考編號：5)

答覆：

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

為落實香港專營巴士服務獨立檢討委員會提出的建議，運輸署已就為現有專營巴士加裝電子穩定控制系統、車速限制減速器及安全帶進行成本效益分析。因應成本效益分析的結果，專營巴士營辦商會安排為約4 000部巴士安裝電子穩定控制系統和車速限制減速器，以及為約1 900部巴士的所有上層座椅安裝安全帶。政府已預留5億元，用以資助專營巴士營辦商八成相關安裝費用。

安裝工作已由2020年第三季起陸續展開，目標是在3年內完成安裝安全帶和在4年內完成安裝電子穩定控制系統和車速限制減速器。截至2020年年底，已安裝安全帶、電子穩定控制系統和車速限制減速器的巴士數目分別為102、125及125，涉及政府資助額共約1,910萬元。

為執行上述職務，運輸署已開設5個有時限的公務員職位，為期6年，包括1名機電工程師／助理機電工程師、1名一級汽車檢驗主任、1名二級汽車檢驗主任、1名一級運輸主任，以及1名二級運輸主任。該5個職位的總開支(按薪級中點估計的年薪值計算)為3,814,680元。

除安裝安全裝置外，專營巴士營辦商一直試驗各類先進駕駛輔助系統，包括防止碰撞及保持行車線警報系統。截至2020年年底，專營巴士營辦商已自費在所有行走機場／北大嶼山路線的巴士上安裝該等設備，並會繼續監察駕駛輔助系統的使用情況，以證實這些附加設備在不同操作環境下的效能，然後決定是否應在所有路線安裝該等設備。政府現時沒有計劃資助專營巴士營辦商安裝這類駕駛輔助系統。

至於在其他公共交通工具安裝和使用安全裝置，運輸署一直與業界保持密切聯繫，鼓勵其按本身的管理及運作模式和需要，使用適合個別交通工具的安全裝置。至於公共小巴方面，現時已規定新登記小巴必須安裝預設最高時速為80公里的認可車速限制器、車速顯示屏，以及電子數據記錄儀(俗稱「黑盒」)。就非專營巴士而言，運輸署自2018年12月起與業界代表成立工作專責小組，以改善非專營巴士安全。非專營巴士業界同意為在2019年11月後在香港領有牌照的新巴士配備安全帶、電子數據記錄儀，以及車速限制器。一些較大型的非專營巴士營辦商亦開始試用先進的駕駛輔助系統。

運輸署會繼續鼓勵汽車製造商為公共車輛(包括公共小巴及的士)引入汽車安全裝置。同時，運輸署會繼續監察公共交通工具的運作安全，並研究各類汽車及駕駛輔助科技，為業界制定相關標準，以引入有助提升駕駛安全的新科技。運輸署亦會與公共交通業界保持密切聯絡，探討加強駕駛及道路安全的措施。

管制人員的答覆

(問題編號：0599)

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

問題：

運輸署在2021至22年度需要特別留意的事項包括進行一項全面的交通運輸策略性研究，包括計劃進行全港性的交通習慣調查，就有關研究工作及進行的調查計劃詳情及時間表，涉及的人手及開支預算為何？

提問人： 易志明議員 (立法會內部參考編號：6)

答覆：

運輸署正在擬訂交通運輸策略性研究的範圍及細節安排，目前沒有人手及開支方面的詳細分項。運輸署計劃在2022年進行全港性交通習慣調查，所蒐集資料會用於提升整體運輸研究模型，而調查結果會用作其進行交通運輸策略性研究的基礎。

2021-22年度用於籌備全港性交通習慣調查及提升整體運輸研究模型的開支預計為356萬元。有關的管理工作由運輸署現有人員執行，涉及的人手沒有詳細分項。

管制人員的答覆

(問題編號：0600)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就行經啟德、紅磡、尖東、西九及中環的「水上的士」服務最新的推展工作進度為何；在2021至22年度，運輸署在推展「水上的士」服務方面的工作計劃詳情及涉及的人手和開支預算為何；估計服務的乘客量會因2019冠狀病毒病疫情而受影響，政府有何措施協助營辦商渡過難關，維持營辦商在財務可行的情況下繼續營運？

提問人： 易志明議員 (立法會內部參考編號：7)

答覆：

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

為協助渡輪服務降低營運成本，政府近年落實多項措施，包括發還碼頭租金、按照長者票價優惠計劃豁免渡輪服務的船隻牌照費，以及准許渡輪營辦商分租碼頭的地方作商業用途。富裕小輪同時是「中環－紅磡」及其他渡輪航線的營辦商，因此亦可受惠於上述措施。

有關規劃及推行「水上的士」服務的工作由運輸署現有人員執行，屬於常規職務，涉及的人手及開支沒有詳細分項。

管制人員的答覆

(問題編號：0601)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

二零一九年的社會運動及二零二零年的新冠肺炎病毒肆虐，嚴重衝擊各公共交通服務及商用車輛的營運，過去兩年，政府向各公交及商用車輛(包括的士、綠色專線小巴、紅色小巴、專營巴士、電車、貨車／重型車輛、學童車／校巴、非專營巴士、渡輪)提供的各項支援措施及涉及的金額及開支為何；在2021及22年度，政府有何支援措施協助上述車輛渡過難關，有關措施涉及的開支預算為何？

提問人： 易志明議員 (立法會內部參考編號：8)

答覆：

鑑於2019冠狀病毒病疫情令運輸業界大受打擊，政府預留63億元，在2020年和2021年透過防疫抗疫基金提供以下補貼，以期為運輸業界提供全面而持續的財政支援，詳情載於下表。

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

交通工具	資助詳情	發放款額 (百萬元) (截至2021年 3月24日)
的士及公共小巴	為液化石油氣的士及公共小巴提供每公升1.0元的液化石油氣折扣作為燃料補貼，以及發還汽油的士及柴油公共小巴三分之一的實際燃油支出，由2020年7月1日至2021年6月30日，為期12個月	245.4
	為每輛的士及紅色小巴(紅巴)的登記車主和每輛專線小巴客運營業證持有人提供一筆過30,000元的非實報實銷補貼	672.9
	為每名合資格的常規的士及紅巴司機提供每月6,000元的補貼，為期6個月，或發放一筆過7,500元的補貼	1,665.7
	向專線小巴營辦商就僱用每名65歲或以上合資格僱員提供6,000元工資補貼，為期6個月	99.2
專營巴士及電車	提供燃油補貼，發還三分之一的實際燃料／電費支出，由2019年7月1日至2020年6月30日，為期12個月	344.3
	發還常規維修保養費用及保費，由2020年4月1日至9月30日，為期6個月	152.6
非專營巴士	在首3輪防疫抗疫基金向每輛非專營公共巴士的登記車主分別提供一筆過20,000元、30,000元及15,000元非實報實銷補貼	453.4
學校私家小巴及出租汽車	在首3輪防疫抗疫基金向每輛學校私家小巴及出租汽車的登記車主分別提供一筆過10,000元、30,000元及15,000元非實報實銷補貼	188.5

交通工具	資助詳情	發放款額 (百萬元) (截至2021年 3月24日)
貨車	向每輛貨車的登記車主提供一筆過10,000元的非實報實銷補貼	1,153.4
本地渡輪	提供燃油補貼，發還三分之一的實際燃料支出，由2019年7月1日至2020年6月30日，為期12個月	47.9
	發還常規維修保養費用及保費，由2020年4月1日至9月30日，為期6個月	16.0
	向本地渡輪營辦商就僱用每名65歲或以上合資格僱員提供6,000元工資補貼，為期6個月	3.2
	向街渡營辦商就每艘用於街渡航線的船隻提供一筆過20,000元的非實報實銷補貼	1.7

除了提供防疫抗疫基金下的補貼，政府在過去2年為運輸業界推出不同形式的支援措施。這些措施大多數會在2021-22年度繼續推行，詳情載於下表：

交通工具	豁免／資助項目	款額 (千元)	預算款額 (千元)	
		2019-20 年度	2020-21 年度	2021 -22 年度
專營巴士	豁免車輛牌照費(註1)	25,845	26,789	26,789
	發還地租及政府土地的租金 (註1及2)	412,850	110,749	268,128
	豁免政府隧道和道路的收費 (註3)	279,666	244,883	219,023
	豁免首次登記稅	29,413	33,453	33,453
	豁免已登記商用車輛的車輛 檢驗費用(註4)	1,308	5,950	4,463
	資助在有蓋巴士站安裝座椅 及巴士到站資訊顯示屏	3,410	6,270	(註5)
	資助在現有巴士上安裝安全 裝置(註6)	-	39,000	(註6)
非專營 巴士	豁免已登記商用車輛的車輛 牌照費用(註4)	3,665	15,692	11,769
	豁免已登記商用車輛的車輛 檢驗費用(註4)	664	6,119	4,589
	豁免合資格車輛類別新領或 續領客運營業證費用(註4)	56	510	460
	豁免合資格車輛類別新領或 續領客運營業證證明書費用 (註4)	307	1,305	1,025
	豁免合資格車輛類別新領或 續領封閉道路許可證費用 (註4)	106	589	442
學校私 家小巴	豁免已登記商用車輛的車輛 牌照費用(註4)	789	6,083	4,562

交通工具	豁免／資助項目	款額 (千元)	預算款額 (千元)	
		2019-20 年度	2020-21 年度	2021 -22 年度
私家小 巴 (包括 學校私 家小巴)	豁免已登記商用車輛的車輛 檢驗費用(註4)	281	9,181	6,886
電車	資助更換主要路段的電車路 軌(註7)	7,609	7,713	-
	發還地租及政府土地的租金 (註2及8)	5,698	1,620	3,659
的士	豁免已登記商用車輛的車輛 牌照費用(註4)	12,412	55,226	41,419
	豁免已登記商用車輛的車輛 檢驗費用(註4)	1,276	9,880	7,410
渡輪	豁免船隻牌照費(註9)	214	226	246
	發還碼頭租金(註9)	8,804	2,258	5,766
	根據離島渡輪航線特別協助 措施發還費用(註10)	120,241	122,746	180,908
公共小 巴	豁免已登記商用車輛的車輛 牌照費用(註4)	8,431	34,823	26,117
	豁免已登記商用車輛的車輛 檢驗費用(註4)	370	2,710	2,033
	豁免合資格車輛類別新領或 續領客運營業證費用(註4)	43	300	280
	豁免合資格車輛類別新領或 續領客運營業證證明書費用 (註4)	215	730	570

交通工具	豁免／資助項目	款額 (千元)	預算款額 (千元)	
		2019-20 年度	2020-21 年度	2021 -22 年度
貨車	豁免已登記商用車輛的車輛牌照費用(註4)	118,512	496,388	372,291
	豁免已登記商用車輛的車輛檢驗費用(註4)	21,302	94,823	71,117
	豁免合資格車輛類別新領或續領封閉道路許可證費用(註4)	1,513	5,287	3,965
出租汽車	豁免已登記商用車輛的車輛牌照費用(註4)	2,220	7,498	7,311
	豁免已登記商用車輛的車輛檢驗費用(註4)	4	12	9
	豁免合資格車輛類別新領或續領封閉道路許可證費用(註4)	68	248	186
	豁免新領或續領出租汽車許可證費用(註4)	337	1,211	960

註

- 1.政府已豁免專營巴士繳交車輛牌照年費，並按照長者票價優惠計劃向專營巴士營辦商發還用作專營巴士營運的政府土地的租金。
- 2.政府在2020年4月1日至2021年3月31日期間寬減短期租約用地的75%租金，並將這項寬減進一步延長至2021年9月30日。
- 3.按照「專營巴士豁免隧道費基金」的安排，由2019年2月17日起，專營巴士獲豁免繳付政府隧道和道路的使用費，以減輕加價壓力。
- 4.根據財政司司長在2019年8月15日和2020年9月15日宣布的紓困措施，政府由2019年12月至2021年12月，豁免已登記商用車輛的車輛牌照費和車輛檢驗費用，並豁免合資格車輛類別新領或續領客運營業證、客運營業證證明書、出租汽車許可證和封閉道路許可證費用，為期2年。

5. 2021-22年度的開支須視乎就專營巴士公司供應和安裝設施的招標結果及安裝工作的進度，此時並無有關數據。
6. 政府資助專營巴士營辦商八成費用，以供其在合適的現有專營巴士上安裝電子穩定控制系統及車速限制減速器，並在所有上層座椅加裝安全帶。安裝工作已由2020年第三季起陸續展開。2021-22年度的開支會視乎專營巴士營辦商的安裝進度，故現時未有數字。
7. 政府以配對形式資助香港電車有限公司(電車公司)在主要彎位和路口使用新路軌塗層技術更換路軌的工程。電車公司每更換一米路軌，政府會以發還款項方式提供資金更換額外一米路軌。更換工程涵蓋2.35公里的電車路軌，涉及1,960萬元政府資助額。
8. 政府根據長者票價優惠計劃向電車公司發還用作電車營運的政府土地的租金。
9. 政府已豁免渡輪繳付船隻牌照年費，並根據長者票價優惠計劃向渡輪營辦商發還用作提供專營渡輪服務及持牌渡輪服務的碼頭的租金。
10. 特別協助措施的補助方法是發還若干營辦渡輪服務的開支，例如有關船隻及碼頭的開支。由2017-18年度至2020-21年度，獲提供特別協助措施的6條主要離島渡輪航線包括「中環－長洲」、「中環－梅窩」、來往「坪洲－梅窩－芝麻灣－長洲」的橫水渡、「中環－坪洲」、「中環－榕樹灣」及「中環－索罟灣」航線。由2020-21年度起，在其他離島渡輪航線的新牌照期開始時，陸續把特別協助措施擴展至涵蓋該等渡輪航線。截至2021年2月28日，獲提供特別協助措施的另外5條離島渡輪航線包括「愉景灣－中環」、「馬灣－中環」、「馬灣－荃灣」、「香港仔－索罟灣（經模達）」及「愉景灣－梅窩」航線。

管制人員的答覆

(問題編號：0602)

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

問題：

在2021至22年度內，運輸署將會繼續為政府收費隧道及道路進行收費階梯和收費水平研究，有關研究的最新進展為何，預計何時完成及進行諮詢，研究涉及的人手及開支為何？

提問人：易志明議員 (立法會內部參考編號：9)

答覆：

運輸署在2019年7月展開「擠塞徵費」研究，以「效率優先」為原則，讓載客效率高的車輛使用政府收費隧道及道路時享有較優惠的收費，而載客量低的車輛則須付較高的收費。鑑於2019冠狀病毒病疫情可能影響市民大眾的出行習慣，運輸署正檢討「擠塞徵費」研究的工作計劃，包括透過進行交通調查以整理最新的資料及數據。運輸署會就研究所提建議適時諮詢有關持份者。

在2021-22年度，該研究的預算開支為310萬元。該研究由運輸署的現有人員督導進行，涉及的人手及相關開支沒有詳細分項。

管制人員的答覆

(問題編號：0603)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就泊車位問題，請告知各類車輛的泊車位最新數目；二零二零年各類車輛的泊位較二零一九年的增加數目；在2021至22年度內，運輸署將會推展在商用車輛泊車位研究中提出的建議，請告知推展工作的最新進展及各項措施涉及的開支為何？

提問人： 易志明議員 (立法會內部參考編號：10)

答覆：

截至2021年2月按車輛類別劃分的泊車位數目，以及2020-21年度按車輛類別劃分的新增泊車位數目，分別表列於附件1及附件2。

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

截至2021年2月按車輛類別劃分的泊車位數目[^]

私家車 #	貨車	旅遊巴士／ 巴士	電單車	總計 ^μ
689 262	40 704	4 623	36 575	771 164

[^] 上述泊車位資料由各部門、機構及停車場管理公司或營辦商所提供的資料整合而成，只供一般參考。負責管理停車場的各部門、機構、管理公司或營辦商因應其需要對泊車位數目／車種作出調動，實際泊車位數目或會有所不同。

私家車泊車位可停泊私家車、的士及其大小足以停泊在私家車泊車位的客貨車。

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

2020-21年度按車輛類別劃分的新增泊車位數目^{^*}

私家車 #	貨車	旅遊巴士／ 巴士	電單車	總計
6 687	179	89	619	7 574

- [^] 上述泊車位資料由各部門、機構及停車場管理公司或營辦商所提供的資料整合而成，只供一般參考。負責管理停車場的各部門、機構、管理公司或營辦商因應其需要對泊車位數目／車種作出調動，實際泊車位數目或會有所不同。
- * 表內數字不反映2020-21年度各類車輛的泊車位淨變動。上表提供2020-21年度啟用的新增泊車位數目，而不反映期內調整或減少的現有泊車位數目。
- # 私家車泊車位可停泊私家車、的士及其大小足以停泊在私家車泊車位的客貨車。

商用車輛泊車位顧問研究的建議及最新落實情況

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

管制人員的答覆

(問題編號：0604)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

在2021至22年度內，運輸署將會繼續以試點形式翻新榕樹灣渡輪碼頭，提升其設計及設施，為乘客提供更舒適的候船環境，有關工作的最新進展為何？

提問人： 易志明議員 (立法會內部參考編號：11)

答覆：

為向渡輪乘客提供更佳的候船環境，運輸署在建築署協助下，正於榕樹灣渡輪碼頭進行改善工程試點計劃。改善工程在2019年7月開始分階段進行。部分新增設施(包括洗手間設施和育嬰室)現已啟用。預期整項工程計劃在2021年第四季完成。

管制人員的答覆

(問題編號：0605)

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

問題：

在2021至22年度內，運輸署將會繼續以試點形式翻新馬鞍山市中心公共交通總站，提升其設計及設施，為乘客提供更舒適的候車環境，有關工作的最新進展為何；請告知未來五年計劃翻新的公共交通總站的計劃詳情及涉及的開支？

提問人： 易志明議員 (立法會內部參考編號：12)

答覆：

在建築署的協助下，運輸署正在馬鞍山市中心公共交通總站進行試點翻新工程項目，為乘客提供更舒適的候車環境。試點工程項目包括加建有空調設備及座椅的乘客候車室、附設廁所的巴士站長室和乘客設施(例如Wi-Fi服務、電子資訊顯示板等)，以及改善車站照明。目前，有關部門正着手擬訂最終設計及詳細的實施時間表。建造工程預計在2021年第二季動工，在2023年第一季竣工。預計工程總開支約為2,900萬元。政府會視乎馬鞍山市中心公共交通總站試點工程項目的成效和乘客反應，考慮是否進一步在其他公共交通交匯處進行翻新工程。

管制人員的答覆

(問題編號：0606)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

現時有部分公共小巴士只允許小巴輪候上落客，晚上服務停止後，如小巴停泊在小巴士站，有機會被警方票控違泊。就此，請告知本會，過去三年因小巴停泊在小巴士站而被票控違泊的數字；提供十八區可供小巴停泊的泊車位數目；在2021至22年度，政府在增加小巴泊位的工作詳情、涉及的開支及預計可增加的泊車位數目。

提問人： 易志明議員 (立法會內部參考編號：13)

答覆：

警務處沒有按照車輛類別備存向停泊在公共小巴士站的車輛發出違例泊車定額罰款通知書的記錄。

為配合相關公共運輸服務的營運需要和善用有限的土地資源，公共小巴可於夜間停泊在指定的公共運輸交匯處及公共小巴士站。各區在公共運輸交匯處及公共小巴士站為公共小巴劃設的夜間泊車位數目表列於附件。此外，公共小巴也可停泊在容許公共小巴停泊的街道以外的停車場(例如短期租約停車場)或路旁泊車位。

政府一直積極推展一系列短期及中長期措施，以增加商用車輛(包括公共小巴)泊車位供應，當中包括但不限於以下措施：

- (a) 在合適的路旁地點劃設夜間商用車輛泊車位；
- (b) 在合適的短期租約停車場的租約條款中，訂明最少需提供的商用車輛泊車位數目；

- (c) 按照「一地多用」的原則，物色合適地點興建公眾商用車輛停車場；
- (d) 推展《香港規劃標準與準則》中的商用車輛泊車位及上落貨區標準的檢討工作，以增加商用車輛泊車位供應；以及
- (e) 規定在合適的新發展項目開放部分的附屬泊車位及上落客貨處作夜間公眾商用車輛泊車用途。

增加泊車位供應的工作由運輸署現有人員執行，涉及的開支沒有詳細分項。

由於提供新泊車位的數目和進度取決於很多因素，包括與地區人士的諮詢，運輸署無法準確預測未來數年泊車位的新增數目。

各區在公共運輸交匯處及公共小巴士站為公共小巴劃設的
夜間泊車位數目
(截至2021年2月)

地區	數目
中西區	46
灣仔	9
東區	33
南區	13
油尖旺	24
深水埗	29
九龍城	4
黃大仙	24
觀塘	57
荃灣	16
屯門	21
元朗	38
北區	21
大埔	4
西貢	21
沙田	12
葵青	16
離島	3
總計	391

管制人員的答覆

(問題編號：0607)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

在2020年，運輸署接獲投考的士筆試的申請較2019年大跌五成至4812宗，而能夠在60天內進行筆試的考生則只有43%，主因是運輸署的駕駛執照筆試服務在去年2019冠狀病毒病疫情期間三度暫停；因應市場對的士司機需求的殷切，運輸會否增撥資源，加強的士筆試服務，如增加筆試場地、考試場次、增加考生數目等，如會，詳情及涉及的額外開支為何；長遠而言，運輸署會否考慮縮短60天為安排進行的士筆試的指標？

提問人：易志明議員 (立法會內部參考編號：14)

答覆：

為配合2019冠狀病毒病疫情期間政府的抗疫及社交距離措施，運輸署在2020年曾間歇暫停駕駛考試(筆試)服務(包括的士筆試)。在每次暫停後再恢復駕駛考試(筆試)服務時，運輸署均增撥資源以加快重新編排所有曾暫停的筆試，並在平日和星期六提供額外的筆試場次，以便受影響考生盡快補考。有關工作由運輸署現有人手處理。

在2017至2019年期間，運輸署安排的士筆試的數字維持在平均每年9 400人次的水平，而平均輪候時間則維持在60日內。所編配的考試場次大致能應付需求。運輸署會繼續監察的士筆試的需求，並探討可否提供更多筆試場次，以期在實際可行範圍內盡量縮短有關筆試的輪候時間。

管制人員的答覆

(問題編號：0608)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

在2020年，運輸署的牌照事務處因2019冠狀病毒病疫情肆虐而暫停服務一段時間，期間市民只能透過投遞箱、郵遞及網上遞交車輛牌照及駕駛執照的申請，但處理時間遠較親身辦理慢，導致有部分商用車輛車主未及辦理車輛續牌而被警方票控行車証過期，就此，請告知本會，2019年及2020年透過親身、投遞箱、郵遞及網上等方式遞交申請車輛牌照及駕駛執照的數目和所需處理的時間；預計疫情將繼續持續一段時間，而利用投遞箱、郵遞及網上方式的申請將是新常態，運輸署會否增加額外資源加快處理透過投遞箱、郵遞及網上的申請，如會，詳情為何；如不會，原因為何？

提問人：易志明議員 (立法會內部參考編號：15)答覆：

運輸署在2019年及2020年處理的車輛牌照及駕駛執照(包括正式駕駛執照、暫准駕駛執照及學習駕駛執照)申請數目表列如下：

年份	處理車輛牌照申請數目	處理駕駛執照申請數目
2019	886 538	535 237
2020	887 797	378 540 ^註

註：隨着10年期駕駛執照續領申請數字在先前大幅飆升後回落，加上受2019冠狀病毒病疫情影響，2020年換領正式駕駛執照及免試簽發香港正式駕駛執照的申請數目分別減少37%及65%。

在2019年，約有90%的申請是親身遞交，其餘則以非櫃枱方式(包括投遞箱、郵遞及網上申請)提交。在親身遞交的換領車輛牌照及換領駕駛執照申請當中，分別有96%和99%在70分鐘內完成處理；以非櫃枱方式提交的申請，則全部在10個工作天內完成處理。

為配合疫情期間政府各項抗疫及社交距離措施，運輸署在2020年曾間歇暫停提供即時申請的櫃枱服務。在此情況下，約有70%的申請是以非櫃枱方式提交，親身遞交的則佔30%。由於以非櫃枱方式提交的申請數目大幅增加，而這類申請需要較長時間處理(例如聯絡申請人要求澄清資料或補交文件)，這類申請的處理時間較2019年為長。以非櫃枱方式提交的申請當中，有89%在10個工作天內完成處理。至於辦理即時申請的櫃枱服務，由於有關服務曾間歇暫停，牌照事務處無法進行輪候時間調查。

牌照服務屬必要的公共服務。有見及此，自2020年3月以來，運輸署已增撥資源協助加快處理接獲的牌照申請。運輸署會繼續因應疫情發展及運作需要，檢討有關人手安排是否有效。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0609)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

在2021至22年度內，運輸署將會重整牌照服務的運作流程，以提高效率及改善客戶服務，有關工作的詳情及涉及的開支預算為何，會否考慮統一各牌照事務處的服務範圍；現時運輸署的4個牌照事務處分別位於金鐘、長沙灣、觀塘及沙田，但隨著人口遷移至新界西北的新發展區，政府會否考慮在新界西如洪水橋新發展區增設牌照事務處，如會，詳情為何，預計何時落成；如不會，政府如何解決新界西市民對車輛牌照服務的需求？

提問人：易志明議員 (立法會內部參考編號：16)

答覆：

運輸署牌照部下設4個牌照事務處，分別位於金鐘、長沙灣、觀塘及沙田。現時4個牌照事務處提供牌照服務的範圍，是根據其位置、面積和人手而決定。規模較小的牌照事務處集中提供必要和需求殷切的牌照服務，例如續領駕駛執照、車輛牌照及簽發國際駕駛許可證等。運輸署會繼續推行網上牌照服務，一方面減少對櫃位服務的依賴，另一方面在處理牌照申請上為市民提供更大的方便，讓他們節省在牌照事務處輪候的時間，並可隨時隨地遞交申請，以作為考慮設立新的牌照事務處的代替方案。

作為推廣網上牌照服務的措施，運輸署採用政府資訊科技總監辦公室推出的「智方便」，由2020年12月起分階段優化11種現有網上牌照服務(包括續領正式駕駛執照及車輛牌照)。運輸署已由2020年12月30日起接受網上申請續領車輛牌照和正式駕駛執照時使用「智方便」核實身分，以簡化和加快核實身分程序。

在2021-22年度，運輸署會繼續進一步提升牌照事務處的工作效率，提供更方便市民的服務，包括把網上牌照服務擴展至其他種類牌照申請和探討可否引進電子牌照。新增的工作量由運輸署現有資源承擔，沒有詳細分項。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0610)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

在2021至22年度內，運輸署將會繼續研究就汽車構造規例進行法例修訂，有關工作的詳情及涉及的開支預算為何？

提問人： 易志明議員 (立法會內部參考編號：17)

答覆：

運輸署致力確保車輛構造標準的發展與時並進，並藉更新車輛構造規例、制定相關技術安全標準和規定、以及訂立附加設備安裝及車輛改裝指引，促進車輛安全。

在2021-22年度，運輸署計劃完成引入不同小型巴士緊急出口類型的法例修訂工作。運輸署亦會繼續留意國際車輛構造標準的發展，在有需要時考慮修訂法例。

上述工作由運輸署現有人員執行，屬於常規職務，涉及的開支沒有詳細分項。

管制人員的答覆

(問題編號：0611)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就打擊汽車非法出租或取酬載客，請告知本會，過去三年，運輸署因涉事人被法庭定罪後而扣留及吊銷該車輛牌照每年的數目，當中未能吊銷車輛牌照的數目及原因；在2021至22年度內，運輸署將會繼續協助運輸及房屋局處理有關制定打擊汽車非法出租或取酬載客措施的事宜，有關工作詳情及涉及的開支預算為何？

提問人：易志明議員 (立法會內部參考編號：18)

答覆：

警方採取執法行動打擊有關汽車非法出租或取酬載客的罪行，與此同時，運輸署在收到定罪通知書後，會依法吊銷有關車輛牌照，以及扣留車輛。過去3個曆年，運輸署在法庭作出定罪後扣留車輛及吊銷車輛牌照的數目載列於下表：

年份	2018	2019	2020
運輸署扣留車輛及吊銷其牌照的數目	39	78	44

運輸署已採取多項措施，以免公眾無意間乘坐並無有效出租汽車許可證而出租或取酬載客的私家車。這些措施包括通過以下不同渠道作宣傳：在網上發放宣傳短片、在電台播放宣傳聲帶、在運輸署網站展示出租汽車許可證的樣本，以及在公眾地方張貼海報。這些工作旨在進一步提高公眾對合法出租汽車服務的認識，以及宣傳如何透過查看車輛是否具有有效出租汽車許可證，識別已領牌的出租汽車。運輸署鼓勵有意使用出租汽車服務的市民在出發前向服務營辦商查詢，或使用運輸署網上查詢系統查證有關私

家車是否已獲發出租汽車許可證。運輸署會繼續致力宣傳，並與警方合作交換信息，以打擊汽車非法出租或取酬載客。

相關工作由運輸署的現有人員執行，屬於常規職務，涉及的資源沒有詳細分項。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0612)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 區域交通及運輸服務

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就規劃和開辦新的專線小巴服務，請告知本會在2020年開辦的11條路線詳情；預計在2021年開辦的2條專線小巴服務詳情及何時能夠投入服務；規劃和開辦新的專線小巴服務涉及的人手及開支；為鼓勵更多紅色小巴轉為專線小巴的需求，運輸署在加快開辦新的專線小巴服務有何工作計劃及會否考慮在因應東涌居民的增加而在區內開辦專線小巴服務，如會，詳情為何；如不會，原因為何？

提問人：易志明議員 (立法會內部參考編號：19)

答覆：

運輸署在2020年共開辦了11條專線小巴路線，並計劃在2021年開辦2條專線小巴路線。有關路線的詳情及其實際／暫定開辦日期如下：

	起點—終點	開辦日期
已在2020年開辦的專線小巴路線		
(1)	青衣公眾碼頭—瑪嘉烈醫院	2020年3月1日
(2)	黃泥頭—運頭塘	
(3)	石門—運頭塘	
(4)	馬料水渡輪碼頭—運頭塘	
(5)	寶林—駿昌街	2020年3月29日
(6)	寶林—九龍灣 ^(註)	
(7)	靈實醫院—寶林公共運輸交匯處(循環線) ^(註)	
(8)	洪水橋(洪元路)—天水圍(天壇街)	2020年3月15日
(9)	洪水橋(洪元路)—朗屏站(循環線)	
(10)	元朗(鳳翔路)—港頭村	
(11)	彩興邨—啟德	2020年11月1日

	起點—終點	開辦日期
擬於2021年開辦的專線小巴路線		
(1)	皇后山邨—北區醫院	將於 2021年第三季開辦
(2)	華山村—上水	

註：

這些路線在2019年停辦，並於2019年專線小巴營辦商遴選計劃重新招標。

政府的一貫政策是鼓勵紅色小巴轉為專線小巴經營。運輸署一直按公共運輸服務需求、地理位置和路線的營運效益等因素，訂定適合專線小巴經營的新路線組合。運輸署會繼續公開邀請有興趣人士(包括紅色小巴營辦商)申請營運新路線。

現時東涌設有1條專線小巴路線(專線小巴第901號—往來港珠澳大橋香港口岸及東涌(北))。運輸署會繼續密切留意東涌的公共運輸需求變化及區內的新發展項目，適時檢討有關公共運輸服務，包括研究開辦專線小巴服務或加強其他公共運輸服務的可行性。

規劃及開辦新專線小巴路線的職務由運輸署現有人員執行，涉及的人手和開支沒有詳細分項。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0613)

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

問題：

在2021至22年度運輸署會繼續檢討公共小巴營運狀況，有關工作的詳情及涉及的人手和開支預算為何；針對紅色小巴面對營運範圍的限制、鐵路網絡不斷擴張令乘客量持續下跌、司機不足等問題，營運愈見困難；2019冠狀病毒病疫情令乘客量進一步下跌；加上環保署在2020年10月開始推行淘汰歐四商用柴油車輛計劃，換車潮增加紅色小巴車主的財政壓力，就此，政府在2021年有何措施，改善紅色小巴的營運狀況？

提問人：易志明議員 (立法會內部參考編號：20)

答覆：

運輸署已於2020年完成定期進行的公共小巴使用率市場研究，並已根據研究結果，檢視公共小巴服務在2017年7月實施新座位上限後的供求情況。檢討工作由運輸署委聘顧問進行，現正擬備最終報告。檢討工作涉及總開支720萬元。

政府一直密切監察紅色小巴(紅巴)的經營環境，並採取了以下改善措施：

- (a) 政府的一貫政策是鼓勵紅巴轉為服務範圍較廣及營運環境較穩定的專線小巴經營。凡申請人屬新加入專線小巴行業者(包括現時的紅巴營辦商)，可在專線小巴營辦商遴選計劃下獲得額外分數。運輸署會繼續制定適合專線小巴經營的新路線組合；
- (b) 因應紅巴業界的要求並考慮個別地點的實際情況後，運輸署已在可行情況下為紅巴放寬或取消部分上落乘客限制區及禁區，例如放寬了銅鑼灣糖街一段小巴禁區。除了容許紅巴行走西九龍走廊整段及東區走廊部分路段外，運輸署近年亦進一步放寬限制，容許紅巴行走觀塘繞道、東九龍走廊及青沙公路的部分路段。另外，運輸署已就放寬觀塘道

近APM第6期外的紅巴限制區一事完成諮詢工作，並計劃在2021年第二季落實放寬安排。運輸署會繼續與業界研究和商討放寬或取消其他上落乘客限制區及禁區的可行性，以便利業界營運；

- (c) 鑑於商用車輛(包括紅巴)業界面對司機人手不足的情況，政府已由2020年10月1日起放寬商用車輛駕駛執照申請人須持有有效私家車或輕型貨車執照年期的規定，由最少3年改為最少1年；
- (d) 政府已由2020年12月起再延續1年豁免多項政府收費，例如商用車輛(包括紅巴)牌照費和驗車費用，以及合資格車輛類別(包括紅巴)的客運營業證和客運營業證證明書費用；以及
- (e) 政府在2021年1月12日公布政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃(二元優惠計劃)的優化和防止濫用措施，包括在有關營辦商嚴格遵守運輸署的監管要求的前提下，擴展二元優惠計劃至紅巴。運輸署將繼續向業界講解實施細節，並會為申請參與計劃的紅巴營辦商提供適時協助。

鑑於2019冠狀病毒病疫情令運輸業界大受打擊，政府為向運輸業界提供全面而持續的財政支援，自2020年5月起運用防疫抗疫基金為紅巴業界推行以下補貼措施：

- (a) 為液化石油氣公共小巴提供每公升1.0元的液化石油氣折扣以及發還柴油公共小巴三分之一的實際燃油支出作為燃料補貼，由2020年7月1日起至2021年6月30日止，為期12個月；
- (b) 為紅巴登記車主提供一筆過的非實報實銷補貼，補貼額為每輛紅巴30,000元；以及
- (c) 為每名合資格的紅巴司機提供每月6,000元的補貼，由2020年4月1日起至9月30日止，為期6個月；以及向未完全符合相關資格要求的每名紅巴司機發放一筆過7,500元的補貼。

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

政府會因應疫情發展，繼續密切監察公共小巴業界的經營環境。

關於旨在淘汰歐盟四期柴油商業車的鼓勵與管制並行計劃，歐盟四期柴油紅巴(在2021年1月佔整體紅巴數目約2%)的合資格車主可參與特惠資助計劃，申領特惠資助；資助額按有關車輛的車齡釐定，介乎一輛相若新車平均應課稅值的31%至37%。

管制人員的答覆

(問題編號：0616)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (6) 公共交通費用補貼計劃

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就公共交通費用補貼計劃，請告知在2020至21年度，計劃的每月補貼發放總額及受惠人數分別為何；現時有多少紅巴、居民巴士、員工巴士及街渡參與計劃，政府有何措施鼓勵更多公交營辦商向運輸署申請加入計劃；在2021至22年度，運輸署會協助運輸及房屋局進行補貼計劃的檢討工作，有關檢討會否考慮進一步擴大公共交通費用補貼計劃的適用範圍，如把定時、定班的5組共6條往返本港不同地區至皇崗口岸的短途過境非專營巴士納入計劃內，令日後市民無論乘坐港鐵、專營巴士及非專營巴士均可獲公共交通費用補貼，如會，詳情為何；如不會，原因為何；有關檢討工作涉及的人手及開支預算為何？

提問人：易志明議員 (立法會內部參考編號：23)答覆：

公共交通費用補貼計劃(補貼計劃)在2020年3月至2021年2月期間的每月補貼金額及受惠人數載列如下：

月份	補貼金額(百萬元)	受惠人數(百萬人)
2020年3月	121.0	1.33
2020年4月	91.8	1.12
2020年5月	138.9	1.50
2020年6月	152.3	1.66
2020年7月	210.9	2.38
2020年8月	180.8	2.09
2020年9月	236.9	2.53
2020年10月	263.9	2.89
2020年11月	271.9	2.87

月份	補貼金額(百萬元)	受惠人數(百萬人)
2020年12月	218.0	2.42
2021年1月	218.2	2.43
2021年2月	196.9	2.46

由於居民服務、僱員服務、紅巴及街渡的營運模式相對較為靈活，收費亦無須運輸署審批，因此運輸署以風險為本的監管模式審批這類營辦商就參與補貼計劃所作出的申請，以確保公帑運用得宜。運輸署一直鼓勵所有已符合基本條件及承諾會遵守一系列特定營運要求的營辦商參與補貼計劃，並透過相關運輸業界的通訊刊物宣傳補貼計劃。截至2021年3月初，共有66條居民服務路線、233條僱員服務路線、20條紅色小巴路線及10條街渡路線獲運輸署批准參與補貼計劃。這4種公共交通服務已獲批的指定路線數目，由2019-20年度的96條增加至2020-21年度的329條。運輸署會繼續與業界保持密切聯繫，並在有需要時提供協助，以鼓勵更多營辦商參與補貼計劃。

補貼計劃旨在為使用本地公共交通服務出行的市民減輕交通費用負擔。補貼計劃僅限於涵蓋在香港境內經營的公共交通服務，並無涵蓋過境公共交通服務。

檢討補貼計劃的工作由運輸署現有人員執行，屬於常規職務，涉及的人手和開支沒有詳細分項。

管制人員的答覆

(問題編號：0633)

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

問題：

就促進道路安全的措施，有關工作的最新進展為何？就會否考慮限制駕駛者使用智能手機的數目，運輸署數年前表示政府正詳細考慮有關限制對司機和其他道路使用者的影響，以及規管、執法和其他的相關細節，有關研究的最新進度及預計何時完成？研究涉及的開支預算為何？

提問人： 易志明議員 (立法會內部參考編號：40)

答覆：

政府非常重視道路使用者的安全，並已採取多管齊下的措施，包括更新相關法例、加強執法、改善運輸基建、應用資訊科技，以及加強宣傳和教育。

運輸署一直密切監察交通意外的趨勢，並分析交通意外統計數據，從而制訂和實施適當的道路安全策略及措施，包括優化路口和過路處設計、調整交通燈號的次序及時間、禁止某些行車方向、對特定類別車輛施加限制，以及設置路旁欄杆等。

由2019年4月起，運輸署要求所有新道路工程項目的倡議人委聘獨立及合資格的道路安全審核員，在規劃、設計、建造及道路開通前的各個階段，從道路安全的角度審核有關工程項目。運輸署亦已在2019年6月成立專責隊伍，負責監督道路安全審核的推行。

此外，運輸署於2020年根據《道路交通條例》(第374章)第109條，出版經更新的《道路使用者守則》(《守則》)。新版《守則》載有廣泛的規則、指示及資料，供各類道路使用者參考。

運輸署已展開研究，檢視是否需要限制駕駛者使用流動電話(包括智能電話)的數目，以確保道路安全。研究內容包括參考其他司法管轄區的相關法

規及做法，亦會考慮目前在駕駛時使用流動電話的情況、駕駛者的實際需要，以及資訊和通訊創新科技的迅速發展。待擬訂具體建議後，政府會適時諮詢相關持份者。研究工作由運輸署現有人員執行，屬於常規職務，涉及的人手和開支沒有詳細分項。

運輸署會繼續與道路安全議會及香港警務處緊密合作，透過各種方式和渠道(例如社交媒體平台、宣傳短片和單張)舉辦道路安全的宣傳和教育活動，加強道路使用者的安全意識。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：1448)

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

問題：

請告知本會，在2020年，當局在紓緩道路交通擠塞問題各項工作的最新進展；過去五年（由2016年至2020年），全港整體、港島、九龍及新界的平均行車速度及各種車輛每年的行車總哩數和路面使用量；在2021至22年度，政府在推行措施以紓緩道路交通擠塞問題的工作計劃，涉及的人手和開支預算為何？

提問人：易志明議員（立法會內部參考編號：52）

答覆：

政府在2020年繼續採取多管齊下的策略，透過擴展和改善公共交通系統及管理道路的使用，紓緩道路交通擠塞的情況。運輸署會繼續進行「擠塞徵費」及「中環電子道路收費先導計劃」研究，以期控制和管理車輛的使用，並更有效使用路面空間。該2項研究由顧問公司負責，並由運輸署現有人員監督，兩者在2021-22年度的預期開支分別為310萬元和150萬元，不涉及額外人手。

私家車首次登記稅稅率及車輛牌照費水平亦由2021年2月24日起分別提高15%及30%，作為抑制汽車增長的財政手段。調整私家車首次登記稅稅率及車輛牌照費水平的工作由運輸署現有人員執行，不涉及額外人手。

2016年至2020年各區主要道路在早上繁忙時段的平均汽車行程時速載列如下：

年份	車速(公里／小時)			
	香港島	九龍	新界	整體
2016	20.2	21.2	38.3	28.3
2017	21.0	20.9	37.9	28.3
2018	20.6	21.5	38.4	28.6
2019	21.5	20.6	38.3	28.6
2020	21.6	21.0	40.0	29.3

2016年至2019年*各類車輛的總車輛行駛公里載列如下：

年份	全年車輛行駛公里(百萬)						
	私家車	電單車	貨車	巴士	小巴	的士	所有車輛
2016	5 929	339	3 504	801	555	2 564	13 692
2017	5 998	360	3 511	794	530	2 472	13 665
2018	6 159	361	3 575	815	518	2 535	13 963
2019	6 391	393	3 490	777	512	2 466	14 029

*註：尚未有2020年的數據。

管制人員的答覆

(問題編號：3119)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 區域交通及運輸服務

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就密切監察南大嶼山的交通情況及泊車位供應，並就推行「大嶼山自駕遊」計劃第二期進行籌備工作；請政府告知：

1. 「大嶼山自駕遊」計劃起初至今，旅遊巴及私家車的配額使用數目。(以表列出)
2. 「大嶼山自駕遊」計劃第二期的推出時間表及詳情。
3. 在大嶼山南部(包括大澳、梅窩、昂坪，塘福和貝澳)旅遊巴及私家車停泊設施數目及使用情況。(以表列出)
4. 為控制在嶼山南部車流，當局有否計劃在推出「大嶼山自駕遊」計劃第二期時增加申請費用?如有，詳情為何? 如否，原因為何?

提問人：姚思榮議員 (立法會內部參考編號：8)

答覆：

1. 2016年至2020年私家車及旅遊巴士配額的使用數目表列如下：

	私家車配額的使用數目 (使用率%) ^{註1}			旅遊巴士配額的使用數目 (使用率%) ^{註2}
	非電動 私家車	電動 私家車	總計	
2016年 ^{註3}	4 225 (100%)	612 (58%)	4 837 (92%)	5 638 (39%)
2017年	4 940 (100%)	775 (63%)	5 715 (93%)	7 487 (52%)
2018年	4 920 (100%)	731 (60%)	5 651 (92%)	6 796 (47%)
2019年	4 920 (100%)	709 (58%)	5 629 (92%)	5 373 (37%)
2020年	4 980 (100%)	1 234 (99%)	6 214 (100%)	2 599 (18%)

註1 運輸署在2016年2月26日推出「大嶼山自駕遊」計劃(「自駕遊」)第一期。市民在計劃下可申請每日配額，於星期一至五(公眾假期除外)駕駛其私家車進入大嶼山南部(嶼南)的封閉道路作康樂和消閒用途。在這些每日配額中，非電動私家車和電動私家車分別佔20個和5個配額。

註2 旅遊巴士的第一期交通放寬措施在2015年12月25日推出，每日可進入嶼南的旅遊巴士數目以40部為上限。

註3 私家車的使用統計數字由2016年2月26日起計。

2. 鑑於嶼南的交通情況和泊車位供應有所改善，以及市民在「自駕遊」計劃下對私家車配額的需求日增，運輸署檢討了該計劃，並建議實施「自駕遊」第二期，試行把計劃範圍擴展至涵蓋電單車。運輸署並會把平日(公眾假期除外)的每日配額總數量由25個增加至不超過50個涵蓋私家車及電單車的配額。在過去數月，運輸署一直就有關建議諮詢相關持份者，在考慮收集到的意見後，將擬訂第二期的推行細節。

3. 位於嶼南主要旅遊景點及各區(例如大澳、梅窩、昂坪、塘福及貝澳)的私家車及旅遊巴士路旁泊車位總數分別為517個及46個。根據運輸署的實地調查，在大澳、梅窩及昂坪等主要旅遊景點的泊車位並未全數使用，而嶼南私家車路旁泊車位的使用率約為80%。基於2019冠狀病毒病疫情對旅遊服務的影響，2020年旅遊巴士的配額使用量大幅下降(見答覆第(1)部分)，因此運輸署並無就旅遊巴士編製最新的泊車位使用率數據。

4. 「自駕遊」計劃的成功申請人在根據《道路交通(車輛登記及領牌)規例》(第374E章)繳交許可證費用後，可獲發「大嶼山封閉道路通行許可證」。根據政府的政策，政府的收費水平一般按收回成本的原則釐定。政府會按照既定原則定期檢討許可證費用。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：0262)

總目： (186) 運輸署

分目： (166) 政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃

綱領： (5) 為殘疾人士提供的運輸服務和政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 勞工及福利局局長

問題：

就長者及殘疾人士公共交通票價優惠計劃，請問過去三年：

1. 每年政府提供資助額分別多少？
2. 各間參與計劃的交通機構，每年申請發還有關資助額分別多少？
3. 發現欺騙或濫用此計劃等違法情況為何？請列出詳情。
4. 每年合資格殘疾人士、65-69歲長者、70-79歲長者及80歲或以上長者分別受惠情況為何？

提問人：陳恒鑞議員 (立法會內部參考編號：2)

答覆：

所需資料提供如下：

1. 在2018-19及2019-20年度，政府向參與「政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」(二元優惠計劃)的公共交通營辦商發還在二元優惠計劃下少收的車／船費收入分別為12.1億元及12.7億元。在2020-21年度有關的修訂預算開支為10.3億元。
2. 在2018-19、2019-20及2020-21年度，政府向參與二元優惠計劃的公共交通營辦商發還在二元優惠計劃下少收的車／船費收入，按財政年度表列如下：

公共交通營辦商	2018-19年度 實際 (千元)	2019-20年度 實際 (千元)	2020-21年度 修訂預算 (千元)
香港鐵路有限公司 (港鐵公司)	314,527	341,669	269,342
專營巴士營辦商	515,349	541,167	409,906
渡輪營辦商	31,240	29,601	27,167
專線小巴營辦商	348,292	362,551	322,710
總計	1,209,408	1,274,988	1,029,125

3. 運輸署一直要求公共交通營辦商加強執行查票及查核乘客身分的工作，及嚴格執行相關法例及附例訂明的罰則，以防止濫用。運輸署亦安排調查，監察情況。各公共交通營辦商亦有加強宣傳，提醒乘客必須誠實繳付應付的車／船費。現時，港鐵公司若發現有不合資格的乘客享用優惠票價，會要求有關乘客繳交附加費，甚至對其作出檢控；巴士司機或巴士公司外勤人員、渡輪公司職員及專線小巴司機，亦會監察上車／船的乘客，若發現有不合資格的乘客享用二元優惠計劃，公司一般會要求有關乘客補付應繳的車／船費，視乎情況，會將個別個案轉交警方處理。在運輸署安排的調查中，曾發現有個別不合資格的乘客濫用二元優惠計劃，而所有涉事的乘客已即時補付應繳的車／船費。運輸署亦已從發還予有關營辦商的金額中扣除相關個案的車／船票費差額，並未涉及政府的資助。由2018至2020年期間，運輸署聯同公共交通營辦商在港鐵、巴士、專線小巴及渡輪進行的實地監察調查當中共發現390宗懷疑濫用個案。運輸署亦已在2021年3月推出宣傳訊息以提高公眾避免濫用二元優惠計劃的意識，並會繼續要求公共交通營辦商加強執行查票和查核乘客身分的工作。

此外，運輸署亦一直密切監察各公共交通營辦商在推行二元優惠計劃時的情況，以防止二元優惠計劃被濫用。運輸署已與各參與二元優惠計劃的公共交通營辦商制定一系列監管措施，包括制訂一套審計準則以加強內部監控系統，並派員實地檢查各公共交通營辦商採用的內部控制程序，要求各參與二元優惠計劃的公共交通營辦商及八達通卡有限公司每年就二元優惠計劃的乘搭紀錄及票價差額提交由獨立核數師按照香港會計師公會頒佈的相關準則制定的鑒證及審計報告，並恆常地檢視各參與優惠計劃的公共交通營辦商及八達通卡有限公司提交有關二元優惠計劃的紀錄及報表。若發現懷疑個案，會轉交警方跟進。在2018至2020年期間，運輸署在檢視相關報表時，曾發現1宗異常個案，已轉交警方跟進；警方其後提出檢控，而涉案中的2名小巴司機亦已被判定罪成，有關營辦商其後已將涉案的票價差額交還政府。

4. 在2018、2019及2020年，使用二元優惠計劃的平均每日乘客人次載列於下表。政府沒有備存以年齡層使用二元優惠計劃的數字。

曆年	使用二元優惠計劃的平均每日乘客人次	
	長者 ^(註1)	合資格殘疾人士 ^(註2)
2018	1 154 000	159 000
2019	1 256 000	168 000
2020	985 000	129 000

^(註1) 65歲或以上的人士。

^(註2) 65歲以下殘疾程度達100%的綜合社會保障援助受助人，以及同一年齡組別的傷殘津貼受惠人。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：2233)

總目： (186) 運輸署

分目： (166) 政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃

綱領： (5) 為殘疾人士提供的運輸服務和政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 勞工及福利局局長

問題：

1. 就為殘疾人士提供的運輸服務和政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃方面，2021-22年度的開支預算金額比上年度增加了159.6%，大幅增加的原因為何？
2. 過去三年，「長者及合資格殘疾人士二元乘車優惠計劃」懷疑遭濫用或盜用的個案數字；當中多少宗被成功檢控；個案涉及何種公共交通工具？
3. 運輸署現時有否加強措施去防止二元乘車優惠計劃不被人濫用？

提問人：張國鈞議員 (立法會內部參考編號：40)

答覆：

所需資料提供如下：

1. 綱領(5)在2021-22年度的撥款較2020-21年度的修訂預算共增加19億1,310萬元，主要由於「政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」(二元優惠計劃)的撥款增加18億8,500萬元，當中包括現時65歲或以上受惠人士及合資格殘疾人士的全年票價差額所增加的撥款開支，以及在二元優惠計劃優化措施下擴展至60至64歲受惠人士及擴展至紅色小巴、街渡及電車的2022年第一季度須發還票價差額的開支；以及增加相關行政開支的撥款。此外，復康巴士的撥款增加2,810萬元，當中包括復康巴士營辦商的資助金等開支；添置和更換復康巴士；更換現有復康巴士的操作系統為新的綜合電腦系統以及相關配件等。

2.及3.

運輸署一直要求公共交通營辦商加強執行查票及查核乘客身分的工作，及嚴格執行相關法例及附例訂明的罰則，以防止濫用。運輸署亦安排調查，監察情況。各公共交通營辦商亦有加強宣傳，提醒乘客必須誠實繳付應付的車／船費。現時，港鐵公司若發現有不合資格的乘客享用優惠票價，會要求有關乘客繳交附加費，甚至對其作出檢控；巴士司機或巴士公司外勤人員、渡輪公司職員及專線小巴司機，亦會監察上車／船的乘客，若發現有不合資格的乘客享用二元優惠計劃，公司一般會要求有關乘客補付應繳的車／船費，並會視乎情況將個別個案轉交警方處理。在運輸署安排的調查中，曾發現有個別不合資格的乘客濫用二元優惠計劃，而所有涉事的乘客已即時補付應繳的車／船費。運輸署亦已從發還予有關營辦商的金額中扣除相關個案的車／船票費差額，並未涉及政府的資助。由2018至2020年期間，運輸署聯同公共交通營辦商在港鐵、巴士、專線小巴及渡輪進行的實地監察調查當中共發現390宗懷疑濫用個案。運輸署亦已在2021年3月推出宣傳訊息以提高公眾避免濫用二元優惠計劃的意識，並會繼續要求公共交通營辦商加強執行查票和查核乘客身分的工作。

此外，運輸署亦一直密切監察各公共交通營辦商在推行二元優惠計劃時的情況，以防止二元優惠計劃被濫用。運輸署已與各參與二元優惠計劃的公共交通營辦商制定一系列監管措施，包括制訂一套審計準則以加強內部監控系統，並派員實地檢查各公共交通營辦商採用的內部控制程序，要求各參與二元優惠計劃的公共交通營辦商及八達通卡有限公司每年就二元優惠計劃的乘搭紀錄及票價差額提交由獨立核數師按照香港會計師公會頒佈的相關準則制定的鑒證及審計報告，並恆常地檢視各參與優惠計劃的公共交通營辦商及八達通卡有限公司提交有關二元優惠計劃的紀錄及報表。若發現懷疑個案，會轉交警方跟進。在2018至2020年期間，運輸署在檢視相關報表時，曾發現1宗異常個案，已轉交警方跟進；警方其後提出檢控，而涉案中的2名小巴司機亦已被判定罪成，有關營辦商其後已將涉案的票價差額交還政府。

為防止濫用二元優惠計劃，政府會加強與公共交通營辦商聯同進行實地監察調查，以及推出宣傳計劃，提高公眾防止濫用二元優惠計劃的意識。同時，政府已計劃要求二元優惠計劃受惠人士使用特別為二元優惠計劃而設、印有相片及可識別年齡的個人八達通卡，以便進行監察和檢查，阻嚇不合資格的乘客。

管制人員的答覆

(問題編號：2396)

總目： (186) 運輸署

分目： (166) 政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃

綱領： (5) 為殘疾人士提供的運輸服務和政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 勞工及福利局局長

問題：

政府自2012年起推出俗稱「兩元計劃」的「政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」，請問自2012年起每年向各個公共交通營運商的補貼總分別是多少（請按年、按營運商分列）？運輸署是否有每年審查/抽查由公共交通營辦商及八達通卡有限公司提交有關優惠計劃下的乘搭紀錄及票價差額報表，是否有發現騙取補貼的情況？計劃推展至今共有多少宗意圖騙取「政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」所補貼票價差額的個案？當中多少宗成功檢控？

提問人：柯創盛議員（立法會內部參考編號：25）

答覆：

在2016-17至2020-21年度，政府向參與「政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」（二元優惠計劃）的公共交通營辦商發還在二元優惠計劃下少收的車／船費收入，按財政年度表列如下：

公共交通營辦商	2016-17 年度 實際 (千元)	2017-18 年度 實際 (千元)	2018-19 年度 實際 (千元)	2019-20 年度 實際 (千元)	2020-21 年度 修訂預算 (千元)
香港鐵路有限公司 (港鐵公司)	243,513	279,361	314,527	341,669	269,342
專營巴士營辦商	446,846	476,510	515,349	541,167	409,906
渡輪營辦商	24,717	27,536	31,240	29,601	27,167

公共交通營辦商	2016-17 年度 實際 (千元)	2017-18 年度 實際 (千元)	2018-19 年度 實際 (千元)	2019-20 年度 實際 (千元)	2020-21 年度 修訂預算 (千元)
專線小巴營辦商	275,953	310,049	348,292	362,551	322,710
總計	991,029	1,093,456	1,209,408	1,274,988	1,029,125

運輸署一直密切監察各公共交通營辦商推行二元優惠計劃的情況，以防止二元優惠計劃被濫用。運輸署已與各參與二元優惠計劃的公共交通營辦商制定一系列監管措施，包括制訂一套審計準則以加強內部監控系統，並派員實地檢查各公共交通營辦商採用的內部控制程序，要求各參與二元優惠計劃的公共交通營辦商及八達通卡有限公司每年就二元優惠計劃的乘搭紀錄及票價差額提交由獨立核數師按照香港會計師公會頒佈的相關準則制定的鑒證及審計報告，並恆常地檢視各參與優惠計劃的公共交通營辦商及八達通卡有限公司提交有關二元優惠計劃的紀錄及報表。若發現懷疑個案，會轉交警方跟進。自二元優惠計劃推出至今，運輸署在檢視相關報表時，曾發現2宗異常個案，已轉交警方跟進；警方其後提出檢控，而涉案中的3名小巴司機亦已被判定罪成，有關營辦商其後已將涉案的票價差額交還政府。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：3007)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (5) 為殘疾人士提供的運輸服務和政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 勞工及福利局局長

問題：

運輸署綱領(5)在2021至22年度的開支大幅增加，請以表列形式交代新增開支涉及各個分項的開支預算詳情。

提問人：潘兆平議員 (立法會內部參考編號：14)

答覆：

綱領(5)在2021-22年度的撥款較2020-21年度的修訂預算共增加19億1,310萬元，主要由於「政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」(二元優惠計劃)的撥款增加18億8,500萬元，當中包括現時65歲或以上受惠人士及合資格殘疾人士的全年票價差額所增加的撥款開支，以及在二元優惠計劃優化措施下擴展至60至64歲受惠人士及擴展至紅色小巴、街渡及電車的2022年第一季須發還票價差額的開支；以及增加相關行政開支的撥款。此外，復康巴士的撥款增加2,810萬元，當中包括復康巴士營辦商的資助金等開支；添置和更換復康巴士；更換現有復康巴士的操作系統為新的綜合電腦系統以及相關配件等。

管制人員的答覆

(問題編號：0614)

總目： (186) 運輸署

分目： (927) 復康巴士服務(整體撥款)

綱領： (5) 為殘疾人士提供的運輸服務和政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 勞工及福利局局長

問題：

運輸署在2020及2021年分別添置20輛及12輛復康巴士，在2021年預計全港共有130條固定復康巴士服務路線，在2021至22年，政府就處理及安排復康巴士的工作涉及的人手及開支預算為何；由於市場對復康巴士服務的需求殷切，除繼續添置復康巴士外，為方便有需要人士，政府會否考慮向需要乘搭復康巴士的人士及其照顧者提供交通津貼，讓他們可選擇其他公共交通工具，並減省政府的開支，如會，詳情為何；如不會，原因為何，政府如何解決復康巴士服務不足的問題？

提問人：易志明議員 (立法會內部參考編號：21)

答覆：

在2021-22年度，政府就處理及安排復康巴士工作所涉及人手及開支預算約為1億7,315萬元。

運輸署不時與復康巴士服務營辦商檢視復康巴士的服務需求、車隊的車輛數目、服務路線、服務模式等運作安排，以持續提升服務水平。在2021-22年度，政府計劃撥款予復康巴士服務營辦商添置12輛新復康巴士，以加強電話預約服務及新增固定路線。

現時合資格的殘疾人士在「長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」下，可在任何時間以每程二元的優惠票價乘搭港鐵、專營巴士、渡輪及專線小巴。

管制人員的答覆

(問題編號：0615)

總目： (186) 運輸署

分目： (166) 政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃

綱領： (5) 為殘疾人士提供的運輸服務和政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃

管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)

局長： 勞工及福利局局長

問題：

就長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃，在2020年享用計劃的人數，請按各公共交通工具分列說明；在2021-22年度，運輸署將會協助勞工及福利局優化二元優惠計劃，有關的工作詳情及涉及的人手和開支預算為何？

提問人： 易志明議員 (立法會內部參考編號：22)

答覆：

現時「政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」(二元優惠計劃)下的合資格受惠人士約有149萬人，當中約132萬為65歲或以上的長者，以及約17萬合資格殘疾人士。

在2020年，使用「政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」(二元優惠計劃)的平均每日乘客人次表列如下：

公共交通營辦商	使用二元優惠計劃的平均每日乘客人次
香港鐵路有限公司	409 000
專營巴士營辦商	462 000
渡輪營辦商	7 500
專線小巴營辦商	235 000

在2021-22年度，運輸署將協助勞工及福利局跟進就二元優惠計劃逐步推出優化措施的準備工作。優化措施包括在60至64歲人士必須申請及使用特別為二元優惠計劃而設、印有相片及可識別年齡的個人八達通卡(個人卡)作為享用優惠的先決條件下，落實下調年齡資格；在完成向新受惠人士發出個人卡後，在隨後兩年內把強制使用個人卡的要求擴展至所有65歲或以上的現有受惠人士；以及在有關營辦商嚴格遵守運輸署的監管要求的前提下擴展二元優惠計劃至紅色小巴(紅巴)、街渡及電車。運輸署的工作包括與八達通卡有限公司及公共交通營辦商協定各項細節安排、協助有意加入二元優惠計劃的紅巴及街渡營辦商進行相關準備工作、加強監管措施，以及推出宣傳訊息以提高公眾防止濫用二元優惠計劃的意識等。

在2021-22年度，運輸署為協助勞工及福利局優化二元優惠計劃的人手編制預算開設9個有時限職位。政府向參與二元優惠計劃的公共交通營辦商發還在二元優惠計劃下少收的車／船費收入的預算開支為27億4,400萬元，包括現時65歲或以上受惠人士及合資格殘疾人士的全年票價差額，以及在二元優惠計劃優化措施下擴展至60至64歲受惠人士及擴展至紅色小巴、街渡及電車的2022年第一季須發還票價差額的開支。此外，主要用於逐步推出特定為受惠人士而設的個人卡的非經常開支承擔額為2億800萬元。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：SV004)

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

政府當局表示會按照「一地多用」的原則物色合適地點興建公眾商用車輛停車場，並已物色到8個合適地點。就此，當局何時可落實在該8個地點興建停車場及該等停車場合共可提供多少個泊車位？

提問人：張宇人議員答覆：

按照「一地多用」的原則，政府已物色到8個選址，以興建提供商用車輛泊車位及其他類型泊車位的停車場。其中4個選址所在的項目截至2021年3月底的最新進展如下：

地點	最新進展
(1)馬鞍山第103區綜合設施大樓	建議興建可提供約400個泊車位的公眾停車場。現正進行施工前期工序，預計在2023年第四季完成。
(2)天水圍天業路康樂及文化綜合項目	建議興建可提供至少200個泊車位的公眾停車場。元朗區議會表示不反對該建議。政府會盡力爭取所需資源推展該項目。
(3)擬建的西九龍渡華路休憩用地暨地下停車場	建議興建可提供約130個泊車位的公眾停車場。油尖旺區議會表示不反對該建議。政府會盡力爭取所需資源推展該項目。
(4)筲箕灣愛秩序灣體育館及休憩用地	建議興建可提供約300個泊車位的公眾停車場。我們正就停車場的設計及其他公共設施諮詢東區區議會。

其餘位於東涌、屯門、九龍城及紅磡4個選址的項目，正處於初步規劃階段。視乎技術可行性評估的結果，運輸署會擬訂建議的公眾商用車輛停車場的設計及可提供的泊車位數目，以諮詢有關持份者。

- 完 -