索引

財務委員會
審核二零一四至一五年度開支預算
管制人員的答覆

局長：運輸及房屋局局長
第 15 節會議
綜合檔案名稱：**THB(T)-2-c1.docx**

答覆編號	問題編號	委員姓名	總目	綱領
THB(T)001	2882	陳鑑林	28	(3) 航空交通管理
THB(T)002	0248	陳偉業	28	(2) 機場安全標準
THB(T)003	0266	陳偉業	28	(2) 機場安全標準
THB(T)004	3281	張國柱	28	(3) 航空交通管理
THB(T)005	2338	林健鋒	28	(3) 航空交通管理
THB(T)006	2339	林健鋒	28	(3) 航空交通管理
THB(T)007	2350	林健鋒	28	(3) 航空交通管理
THB(T)008	3134	湯家驊	28	(2) 機場安全標準
THB(T)009	3135	湯家驊	28	(3) 航空交通管理
THB(T)010	3140	湯家驊	28	(5) 航班事務及安全管理
THB(T)011	3189	湯家驊	28	(3) 航空交通管理
THB(T)012	3230	湯家驊	28	(3) 航空交通管理
THB(T)013	2693	易志明	28	(3) 航空交通管理
THB(T)014	2696	易志明	28	(3) 航空交通管理
THB(T)015	3117	姚思榮	28	(3) 航空交通管理
THB(T)016	3202	姚思榮	28	(-) 沒有指定
THB(T)017	0634	黃國健	33	(2) 港口及海事設施
THB(T)018	0693	潘兆平	42	(2) 機械裝置安全
THB(T)019	0210	鄧家彪	42	(2) 機械裝置安全
THB(T)020	1624	胡志偉	42	(2) 機械裝置安全
THB(T)021	0106	陳家洛	60	(1) 基本工程
THB(T)022	0113	陳鑑林	60	(1) 基本工程
THB(T)023	0119	陳鑑林	60	(1) 基本工程
THB(T)024	0401	陳鑑林	60	(1) 基本工程
THB(T)025	2444	陳偉業	60	(1) 基本工程
THB(T)026	2445	陳偉業	60	(1) 基本工程
THB(T)027	2446	陳偉業	60	(1) 基本工程
THB(T)028	2447	陳偉業	60	(1) 基本工程
THB(T)029	2448	陳偉業	60	(1) 基本工程
THB(T)030	2294	范國威	60	(1) 基本工程
THB(T)031	2296	范國威	60	(1) 基本工程
THB(T)032	2297	范國威	60	(1) 基本工程
THB(T)033	2298	范國威	60	(3) 鐵路發展
THB(T)034	2644	何俊仁	60	(3) 鐵路發展
THB(T)035	3276	何俊仁	60	(1) 基本工程
THB(T)036	3268	何俊賢	60	(-) 沒有指定
THB(T)037	1132	郭偉強	60	(3) 鐵路發展
THB(T)038	2346	林健鋒	60	(1) 基本工程
THB(T)039	1199	劉皇發	60	(-) 沒有指定
THB(T)040	1200	劉皇發	60	(2) 區域及維修工程

答覆編號	問題編號	委員姓名	總目	綱領
THB(T)041	1201	劉皇發	60	(2) 區域及維修工程
THB(T)042	1202	劉皇發	60	(4) 技術服務
THB(T)043	0138	梁家傑	60	(3) 鐵路發展
THB(T)044	0139	梁家傑	60	(3) 鐵路發展
THB(T)045	1157	梁繼昌	60	(2) 區域及維修工程
THB(T)046	3252	梁國雄	60	(1) 基本工程
THB(T)047	0410	石禮謙	60	(1) 基本工程
THB(T)048	0411	石禮謙	60	(2) 區域及維修工程
THB(T)049	0416	石禮謙	60	(1) 基本工程
THB(T)050	0417	石禮謙	60	(3) 鐵路發展
THB(T)051	1086	田北俊	60	(1) 基本工程
THB(T)052	1087	田北俊	60	(1) 基本工程
THB(T)053	1088	田北俊	60	(3) 鐵路發展
THB(T)054	1089	田北俊	60	(3) 鐵路發展
THB(T)055	3138	湯家驊	60	(3) 鐵路發展
THB(T)056	2699	謝偉銓	60	(2) 區域及維修工程
THB(T)057	0830	黃碧雲	60	(1) 基本工程
THB(T)058	3265	盧偉國	91	(1) 土地行政
THB(T)059	0400	陳鑑林	100	(4) 船舶服務
THB(T)060	0482	陳偉業	100	(4) 船舶服務
THB(T)061	0922	何俊賢	100	(3) 本地海事服務
THB(T)062	1334	梁繼昌	100	(2) 港口服務
THB(T)063	0716	鄧家彪	100	(4) 船舶服務
THB(T)064	1161	鄧家彪	100	(3) 本地海事服務
THB(T)065	3278	湯家驊	100	(4) 船舶服務
THB(T)066	2163	易志明	100	(3) 本地海事服務
THB(T)067	2164	易志明	100	(4) 船舶服務
THB(T)068	2169	易志明	100	(-) 沒有指定
THB(T)069	2170	易志明	100	(4) 船舶服務
THB(T)070	2175	易志明	100	(3) 本地海事服務
THB(T)071	2907	陳志全	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)072	1696	陳克勤	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)073	0647	陳恒鑌	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)074	0663	陳恒鑌	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)075	0664	陳恒鑌	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)076	0120	陳鑑林	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)077	0232	陳鑑林	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)078	0395	陳鑑林	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)079	0396	陳鑑林	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)080	0397	陳鑑林	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)081	0398	陳鑑林	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)082	0399	陳鑑林	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)083	1127	鍾樹根	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)084	2257	范國威	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)085	2292	范國威	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)086	0897	何俊賢	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)087	3269	何俊賢	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)088	2585	何秀蘭	158	(1) 局長辦公室 (2) 陸路及水上交通 (3) 海空交通及物流發展

答覆編號	問題編號	委員姓名	總目	綱領
THB(T)089	1145	葉劉淑儀	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)090	1146	葉劉淑儀	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)091	2118	郭家麒	158	(1) 局長辦公室
THB(T)092	2343	林健鋒	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)093	1917	林大輝	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)094	0234	梁家傑	158	(1) 局長辦公室
THB(T)095	1299	梁志祥	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)096	2061	梁繼昌	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)097	2062	梁繼昌	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)098	0375	梁君彥	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)099	0376	梁君彥	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)100	2454	梁國雄	158	(1) 局長辦公室
THB(T)101	2368	梁美芬	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)102	2396	梁美芬	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)103	0346	盧偉國	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)104	0347	盧偉國	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)105	0348	盧偉國	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)106	0191	麥美娟	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)107	0192	麥美娟	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)108	0195	麥美娟	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)109	0525	麥美娟	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)110	0351	石禮謙	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)111	0313	鄧家彪	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)112	1574	田北辰	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)113	1575	田北辰	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)114	1590	田北辰	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)115	1421	涂謹申	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)116	1422	涂謹申	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)117	1431	涂謹申	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)118	3136	湯家驊	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)119	3160	湯家驊	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)120	3186	湯家驊	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)121	3187	湯家驊	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)122	3188	湯家驊	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)123	2484	謝偉銓	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)124	2710	謝偉銓	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)125	1470	謝偉俊	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)126	1475	謝偉俊	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)127	1486	謝偉俊	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)128	2423	謝偉俊	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)129	0156	黃毓民	158	(1) 局長辦公室
THB(T)130	1540	胡志偉	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)131	1541	胡志偉	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)132	1625	胡志偉	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)133	2161	易志明	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)134	2188	易志明	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)135	2189	易志明	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)136	2190	易志明	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)137	2204	易志明	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)138	2546	易志明	158	(3) 海空交通及物流發展

答覆編號	問題編號	委員姓名	總目	綱領
THB(T)139	2547	易志明	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)140	3118	姚思榮	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)141	1275	陳志全	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)142	1282	陳志全	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)143	0432	陳恒鑌	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)144	0433	陳恒鑌	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)145	0434	陳恒鑌	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)146	0646	陳恒鑌	186	(4) 運輸服務管理
THB(T)147	0978	陳恒鑌	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)148	0110	陳鑑林	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)149	0111	陳鑑林	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)150	0112	陳鑑林	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)151	0114	陳鑑林	186	(4) 運輸服務管理
THB(T)152	0117	陳鑑林	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB(T)153	0118	陳鑑林	186	(4) 運輸服務管理
THB(T)154	0392	陳鑑林	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB(T)155	0394	陳鑑林	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)156	0402	陳鑑林	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)157	0407	陳鑑林	186	(4) 運輸服務管理
THB(T)158	2645	何俊仁	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)159	2646	何俊仁	186	(4) 運輸服務管理
THB(T)160	2647	何俊仁	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)161	1147	葉劉淑儀	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)162	1148	葉劉淑儀	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)163	0969	郭偉強	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)164	1133	郭偉強	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照 (3) 區域交通及運輸服務
THB(T)165	2327	林健鋒	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB(T)166	2328	林健鋒	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB(T)167	3128	劉慧卿	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)168	1298	梁志祥	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)169	1154	梁繼昌	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)170	2389	梁美芬	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)171	0311	麥美娟	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)172	0533	潘兆平	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB(T)173	0349	石禮謙	186	(-) 沒有指定
THB(T)174	0426	石禮謙	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)175	0427	石禮謙	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB(T)176	1162	鄧家彪	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)177	1163	鄧家彪	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)178	2554	鄧家彪	186	(1) 規劃及發展事宜 (3) 區域交通及運輸服務
THB(T)179	2555	鄧家彪	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)180	2551	田北俊	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)181	2552	田北俊	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)182	2736	湯家驊	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)183	3191	湯家驊	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)184	3192	湯家驊	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)185	3193	湯家驊	186	(4) 運輸服務管理
THB(T)186	3277	湯家驊	186	(4) 運輸服務管理

答覆編號	問題編號	委員姓名	總目	綱領
THB(T)187	2709	謝偉銓	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)188	2717	謝偉銓	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)189	3271	王國興	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)190	3272	王國興	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)191	1612	胡志偉	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)192	1613	胡志偉	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)193	1614	胡志偉	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)194	1615	胡志偉	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)195	1616	胡志偉	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)196	2171	易志明	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)197	2172	易志明	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB(T)198	2173	易志明	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)199	2174	易志明	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)200	2177	易志明	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)201	2182	易志明	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB(T)202	2183	易志明	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB(T)203	2201	易志明	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)204	2202	易志明	186	(4) 運輸服務管理
THB(T)205	3201	姚思榮	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)206	1812	林大輝	706	(-) 沒有指定
THB(T)207	0350	石禮謙	706	(-) 沒有指定
THB(T)208	1517	胡志偉	706	(-) 沒有指定
THB(T)209	1518	胡志偉	706	(-) 沒有指定
THB(T)210	2863	劉慧卿	707	(-) 沒有指定
THB(T)211	1520	胡志偉	708	(-) 沒有指定
THB(T)212	6053	張國柱	28	(3) 航空交通管理
THB(T)213	6054	張國柱	28	(-) 沒有指定
THB(T)214	6055	張國柱	28	(3) 航空交通管理
THB(T)215	6056	張國柱	28	(-) 沒有指定
THB(T)216	5673	湯家驊	28	(3) 航空交通管理
THB(T)217	5674	湯家驊	28	(-) 沒有指定
THB(T)218	5234	黃毓民	28	(-) 沒有指定
THB(T)219	5046	胡志偉	28	(3) 航空交通管理
THB(T)220	5553	劉慧卿	33	(3) 提供土地及基礎設施
THB(T)221	5047	胡志偉	33	(2) 港口及海事設施
THB(T)222	5114	胡志偉	33	(3) 提供土地及基礎設施
THB(T)223	5141	胡志偉	33	(2) 港口及海事設施
THB(T)224	6064	張國柱	42	(2) 機械裝置安全
THB(T)225	4185	郭家麒	42	(2) 機械裝置安全
THB(T)226	4186	郭家麒	42	(2) 機械裝置安全
THB(T)227	5102	胡志偉	42	(2) 機械裝置安全
THB(T)228	4909	陳家洛	60	(1) 基本工程
THB(T)229	4910	陳家洛	60	(1) 基本工程
THB(T)230	5299	陳偉業	60	(1) 基本工程
THB(T)231	5300	陳偉業	60	(1) 基本工程
THB(T)232	5306	陳偉業	60	(2) 區域及維修工程
THB(T)233	5314	陳偉業	60	(2) 區域及維修工程
THB(T)234	5315	陳偉業	60	(2) 區域及維修工程
THB(T)235	5319	陳偉業	60	(3) 鐵路發展
THB(T)236	5320	陳偉業	60	(3) 鐵路發展

答覆編號	問題編號	委員姓名	總目	綱領
THB(T)237	5321	陳偉業	60	(3) 鐵路發展
THB(T)238	5322	陳偉業	60	(3) 鐵路發展
THB(T)239	5323	陳偉業	60	(3) 鐵路發展
THB(T)240	5324	陳偉業	60	(4) 技術服務
THB(T)241	5327	陳偉業	60	(4) 技術服務
THB(T)242	6413	張國柱	60	(1) 基本工程
THB(T)243	6456	張國柱	60	(3) 鐵路發展
THB(T)244	3318	鍾樹根	60	(1) 基本工程
THB(T)245	5629	何俊仁	60	(1) 基本工程
THB(T)246	4125	郭家麒	60	(1) 基本工程
THB(T)247	4145	郭家麒	60	(1) 基本工程
THB(T)248	4147	郭家麒	60	(1) 基本工程
THB(T)249	4149	郭家麒	60	(1) 基本工程
THB(T)250	4151	郭家麒	60	(1) 基本工程
THB(T)251	4153	郭家麒	60	(1) 基本工程
THB(T)252	4154	郭家麒	60	(1) 基本工程
THB(T)253	4156	郭家麒	60	(1) 基本工程
THB(T)254	4157	郭家麒	60	(1) 基本工程
THB(T)255	4159	郭家麒	60	(1) 基本工程
THB(T)256	4161	郭家麒	60	(1) 基本工程
THB(T)257	4163	郭家麒	60	(1) 基本工程
THB(T)258	4167	郭家麒	60	(3) 鐵路發展
THB(T)259	4261	郭強偉	60	(1) 基本工程 (3) 鐵路發展
THB(T)260	5550	劉慧卿	60	(1) 基本工程
THB(T)261	5574	劉慧卿	60	(1) 基本工程
THB(T)262	5382	梁家傑	60	(1) 基本工程
THB(T)263	5383	梁家傑	60	(1) 基本工程
THB(T)264	3360	單仲偕	60	(2) 區域及維修工程
THB(T)265	3361	單仲偕	60	(2) 區域及維修工程
THB(T)266	3362	單仲偕	60	(3) 鐵路發展
THB(T)267	5622	涂謹申	60	(1) 基本工程
THB(T)268	5623	涂謹申	60	(1) 基本工程
THB(T)269	5891	黃碧雲	60	(1) 基本工程
THB(T)270	5267	黃毓民	60	(-) 沒有指定
THB(T)271	4992	胡志偉	60	(1) 基本工程
THB(T)272	5009	胡志偉	60	(1) 基本工程
THB(T)273	5083	胡志偉	60	(3) 鐵路發展
THB(T)274	5094	胡志偉	60	(1) 基本工程
THB(T)275	5095	胡志偉	60	(1) 基本工程
THB(T)276	5097	胡志偉	60	(3) 鐵路發展
THB(T)277	5123	胡志偉	60	(1) 基本工程
THB(T)278	4863	郭家麒	91	(1) 土地行政
THB(T)279	5817	陳家洛	100	(3) 本地海事服務
THB(T)280	5818	陳家洛	100	(4) 船舶服務
THB(T)281	5352	陳偉業	100	(2) 港口服務
THB(T)282	6421	張國柱	100	(3) 本地海事服務
THB(T)283	6422	張國柱	100	(3) 本地海事服務
THB(T)284	6423	張國柱	100	(-) 沒有指定
THB(T)285	6384	何俊仁	100	(4) 船舶服務

答覆編號	問題編號	委員姓名	總目	綱領
THB(T)286	4855	郭家麒	100	(4) 船舶服務
THB(T)287	4856	郭家麒	100	(2) 港口服務
THB(T)288	4857	郭家麒	100	(3) 本地海事服務
THB(T)289	4862	郭家麒	100	(5) 政府船隊
THB(T)290	4864	郭家麒	100	(4) 船舶服務
THB(T)291	4866	郭家麒	100	(2) 港口服務
THB(T)292	4869	郭家麒	100	(3) 本地海事服務
THB(T)293	4889	郭家麒	100	(3) 本地海事服務
THB(T)294	4890	郭家麒	100	(3) 本地海事服務
THB(T)295	4891	郭家麒	100	(3) 本地海事服務
THB(T)296	4892	郭家麒	100	(3) 本地海事服務
THB(T)297	4728	王國興	100	(-) 沒有指定
THB(T)298	4729	王國興	100	(-) 沒有指定
THB(T)299	4730	王國興	100	(-) 沒有指定
THB(T)300	5284	黃毓民	100	(-) 沒有指定
THB(T)301	4347	陳恒鑌	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)302	6691	陳恒鑌	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)303	3762	陳家洛	158	(1) 局長辦公室
THB(T)304	3766	陳家洛	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)305	3767	陳家洛	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)306	3768	陳家洛	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)307	3769	陳家洛	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)308	3771	陳家洛	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)309	3772	陳家洛	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)310	3773	陳家洛	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)311	4922	陳家洛	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)312	5328	陳偉業	158	(1) 局長辦公室
THB(T)313	5329	陳偉業	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)314	5330	陳偉業	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)315	5331	陳偉業	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)316	5332	陳偉業	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)317	5333	陳偉業	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)318	5363	陳偉業	158	(-) 沒有指定
THB(T)319	5896	張超雄	158	(1) 局長辦公室
THB(T)320	6036	張國柱	158	(-) 沒有指定
THB(T)321	5651	馮檢基	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)322	5652	馮檢基	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)323	5653	馮檢基	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)324	6390	馮檢基	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)325	5626	何俊仁	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)326	5627	何俊仁	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)327	5628	何俊仁	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)328	5631	何俊仁	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)329	4591	何秀蘭	158	(1) 局長辦公室 (2) 陸路及水上交通 (3) 海空交通及物流發展
THB(T)330	4592	何秀蘭	158	(1) 局長辦公室 (2) 陸路及水上交通 (3) 海空交通及物流發展
THB(T)331	4648	何秀蘭	158	(1) 局長辦公室

答覆編號	問題編號	委員姓名	總目	綱領
				(2) 陸路及水上交通 (3) 海空交通及物流發展
THB(T)332	4119	郭家麒	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)333	4120	郭家麒	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)334	4121	郭家麒	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)335	4122	郭家麒	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)336	4123	郭家麒	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)337	4124	郭家麒	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)338	4126	郭家麒	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)339	4127	郭家麒	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)340	4128	郭家麒	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)341	4129	郭家麒	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)342	4130	郭家麒	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)343	4131	郭家麒	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)344	4132	郭家麒	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)345	4133	郭家麒	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)346	4134	郭家麒	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)347	5426	林大輝	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)348	5435	林大輝	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)349	5565	劉慧卿	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)350	5572	劉慧卿	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)351	4348	梁繼昌	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)352	6615	梁國雄	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)353	6619	梁國雄	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)354	4299	麥美娟	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)355	6162	莫乃光	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)356	6197	莫乃光	158	(-) 沒有指定
THB(T)357	6225	莫乃光	158	(-) 沒有指定
THB(T)358	6247	莫乃光	158	(-) 沒有指定
THB(T)359	6544	莫乃光	158	(-) 沒有指定
THB(T)360	6558	莫乃光	158	(-) 沒有指定
THB(T)361	5500	石禮謙	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)362	3325	鄧家彪	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)363	5679	湯家驊	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)364	3301	謝偉銓	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)365	4771	王國興	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)366	4766	王國興	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)367	5266	黃毓民	158	(-) 沒有指定
THB(T)368	5058	胡志偉	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)369	5059	胡志偉	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)370	5060	胡志偉	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)371	5061	胡志偉	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)372	5082	胡志偉	158	(3) 海空交通及物流發展
THB(T)373	5096	胡志偉	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)374	5124	胡志偉	158	(2) 陸路及水上交通
THB(T)375	4360	陳志全	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)376	3810	陳家洛	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)377	5350	陳偉業	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)378	5351	陳偉業	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB(T)379	3915	張國柱	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)380	3916	張國柱	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)381	3917	張國柱	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)382	3918	張國柱	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)383	3919	張國柱	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)384	3920	張國柱	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB(T)385	4091	張國柱	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)386	4095	張國柱	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB(T)387	6386	何俊仁	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)388	6388	何俊仁	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)389	4135	郭家麒	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)390	5551	劉慧卿	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)391	5554	劉慧卿	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)392	5555	劉慧卿	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)393	5556	劉慧卿	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)394	5567	劉慧卿	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)395	5569	劉慧卿	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)396	5570	劉慧卿	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)397	5571	劉慧卿	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)398	5573	劉慧卿	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)399	5576	劉慧卿	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)400	5197	毛孟靜	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)401	6163	莫乃光	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)402	6164	莫乃光	186	(4) 運輸服務管理
THB(T)403	3357	單仲偕	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)404	3358	單仲偕	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)405	3359	單仲偕	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)406	3363	單仲偕	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)407	3364	單仲偕	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)408	3365	單仲偕	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)409	3366	單仲偕	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)410	3373	單仲偕	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)411	3320	鄧家彪	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)412	5609	涂謹申	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)413	5610	涂謹申	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)414	5619	涂謹申	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)415	5621	涂謹申	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)416	5676	湯家驊	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB(T)417	5677	湯家驊	186	(3) 區域交通及運輸服務 (4) 運輸服務管理
THB(T)418	6391	湯家驊	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB(T)419	6392	湯家驊	186	(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
THB(T)420	6393	湯家驊	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)421	6394	湯家驊	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)422	3302	謝偉銓	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)423	4734	王國興	186	(-) 沒有指定
THB(T)424	4735	王國興	186	(-) 沒有指定
THB(T)425	4736	王國興	186	(-) 沒有指定
THB(T)426	4765	王國興	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)427	4767	王國興	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)428	4768	王國興	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)429	4769	王國興	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)430	5394	黃國健	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)431	5295	黃毓民	186	(-) 沒有指定
THB(T)432	5016	胡志偉	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)433	5017	胡志偉	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)434	5018	胡志偉	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)435	5019	胡志偉	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)436	5020	胡志偉	186	(4) 運輸服務管理
THB(T)437	5021	胡志偉	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)438	5075	胡志偉	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)439	5076	胡志偉	186	(1) 規劃及發展事宜
THB(T)440	5077	胡志偉	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)441	5135	胡志偉	186	(3) 區域交通及運輸服務
THB(T)442	5881	范國威	706	(-) 沒有指定
THB(T)443	5566	劉慧卿	706	(-) 沒有指定
THB(T)444	5890	黃碧雲	706	(-) 沒有指定
THB(T)445	5880	范國威	707	(-) 沒有指定
THB(T)446	5869	范國威	708	(-) 沒有指定

答覆編號

THB(T)001

管制人員的答覆

(問題編號：2882)

總目：　(28) 民航處

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(3) 航空交通管理

管制人員：　民航處處長 (羅崇文)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：40)：

請當局告知：

(a) 當局計劃增加招聘多少航空交通管制人員？

(b) 預計增撥的薪酬開支是多少？

提問人：陳鑑林議員

答覆：

(a) 民航處招聘了 32 名見習航空交通管制主任，他們將在 2014-15 年度加入本處。

(b) 按薪級中點估計的年薪值計算，所涉開支為 1,289 萬元。

管制人員的答覆

(問題編號：0248)

總目：　(28) 民航處

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(2) 機場安全標準

管制人員：　民航處處長 (羅崇文)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：3)：

政府稱在 2014-15 年度內將會監察航機噪音和飛行路線，並推行噪音消減計劃，政府可否告知：

(一) 上述措施的詳情、涉及的開支數目。

(二) 當局多年來仍未根治航機噪音問題的原因。

(三) 當局會否就航機噪音問題訂定指標，以評估消減航機噪音措施的成效。

(四) 當局會否提供不同月份不同時間的航機噪音的情況，包括各月份及各時間的飛機噪音預測(NEF)等量線圖，讓公眾更清楚地了解不同時間受航機噪音影響的範圍？若會，詳情為何？若否，原因為何？

提問人：陳偉業議員

答覆：

(一)及(二)

民航處已根據國際民用航空組織(國際民航組織)的方針，訂立和推行了多項減低飛機噪音的措施：

(i) 於深夜 12 時至早上 7 時抵港的班機，在符合飛行運作及在安全的情況下，須從西南面降落。這措施旨在減少航班在晚間飛越人口稠密的地區，例如沙田、荃灣、深井及青龍頭等；

(ii) 在符合飛行運作及在安全的情況下，於晚上 11 時至早上 7 時期間，向機場東北方向起飛離港的班機，須使用經西博寮海峽的南行航線。這措施旨在減少航班在晚間飛越人口稠密的地區，例如九龍半島及香港島；

(iii) 為減低飛機噪音對機場附近地區的影響，所有向機場東北方向起飛離港的班機，須採用噪音消減起飛程序。該程序要求飛機在到達 800 呎或以上的飛行高度時降低動力，以減低飛機噪音；

(iv) 所有在晚上 11 時至早上 7 時期間，由東北方向進入機場的航機，在運作情況許可下，會使用持續降落模式降落。採用該模式降落的航機會在較高的高度開始下降，並且通常使用較低動力飛行，從而減低飛機噪音對西貢及馬鞍山一帶的影響；以及

(v) 在減低飛機噪音源頭方面，只有符合《國際民用航空公約》附件 16 第 1 卷第 2 部份第 3 章及《民航(飛機噪音)條例》(香港法例第 312 章)所訂噪音標準的飛機，方可在香港升降。這措施與其他主要大型國際機場相若。由 2014 年 3 月底開始，航空公司不得編排僅僅符合上述公約第 3 章所訂噪音標準的飛機(Marginally Compliant Chapter 3 aircraft)，於晚上 11 時至早上 7 時期間在香港升降。這措施旨在進一步紓緩飛機噪音對居民的影響。民航處的最新統計數字顯示，多間航空公司已開始使用更寧靜的客貨機，如 B777-300ER、A330、A380、B777F 和 B747-8F。民航處會繼續就機隊現代化的進度，積極與航空公司跟進和溝通。

隨着衞星導航技術發展，由 2012 年 2 月起，向機場東北方向起飛離港的班機可使用一套新航線和飛行程序，以減低飛機噪音對馬灣居民的影響。根據民航處在馬灣量度的噪音結果顯示，飛機使用上述程序確能減低噪音。

民航處使用電腦化飛機噪音及航迹監察系統(監察系統)，監察飛機在航線沿途所產生的噪音。監察系統由 16 個戶外噪音監察站(監察站)和 1 台電腦組成，該等監察站設於進出機場的航線沿途或附近，而該台電腦則把噪音數據與民航處雷達系統所記錄的飛機航迹聯繫起來。在 2014-15 年度，監察系統的維修保養費用預算為 240 萬元。上述噪音消減措施和監察工作由民航處現有職員負責推行，屬綱領(2)下的常規職責。

(三) 民航處一直按照相關的國際標準及國際民航組織公布的指引制定消減噪音措施，並會繼續留意國際間在消減航機噪音措施方面的發展。

(四) 監察站所收集的噪音數據會定期上載民航處網站。飛機噪音預測等量線並非用以量度或監察日常的飛機噪音水平，而是預測飛機噪音對機場附近範圍的影響， 供規劃土地用途時參考。

答覆編號

THB(T)003

管制人員的答覆

(問題編號：0266)

總目： (28) 民航處

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 機場安全標準

管制人員： 民航處處長 (羅崇文)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：23)：

在本綱領的 2014-15 年度需要特別留意的事項內，政府當局稱會監察航機噪音，並推行噪音消減計劃。政府可否告知本會涉及上述事項的 2014-15 年度預算運作開支、人事編制及預算薪酬金額為何？

提問人：陳偉業議員

答覆：

民航處已根據國際民用航空組織的方針和指引，訂立和推行了一系列減輕飛機噪音的措施。民航處使用電腦化飛機噪音及航迹監察系統(監察系統)，監察飛機在航線沿途所產生的噪音。在 2014-15 年度，監察系統的維修保養費用預算為 240 萬元。上述噪音消減措施和監察工作由民航處現有職員負責推行，屬綱領(2)下的常規職責。

管制人員的答覆

(問題編號：3281)

總目：　(28) 民航處

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(3) 航空交通管理

管制人員：　民航處處長 (羅崇文)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：401)：

過去三年，每年延誤的離港及到港航機班次分別為何(請以各類延誤原因列出)？

提問人：張國柱議員

答覆：

下表載列過去三年在香港國際機場(機場)延誤超過 15分鐘的客運航班數目：

年度	延誤超過 15分鐘的客運航班數目[註1]	
	抵港航班	離港航班
2011-12	33 022	30 744
2012-13	38 997	37 008
2013-14[註2]	40 748	41 851

註
1　航班抵達／離開停機位的實際時間比民航處所編配的時段遲，則視為延誤。
2　根據截至2014年1月31日的航班統計資料。

導致航班延誤有多個因素，例如惡劣天氣、空域限制、飛機技術性的問題和航空公司臨時更改航班服務等。民航處會密切監察航空公司的航班正點率，並着令多次表現欠佳的航空公司作出所需改善。為提高航空公司的航班正點率，民航處已加強與其他區域航空交通管理局的協調運作，改善航空交通流量管理的程序，以及在機場引入機場協同決策數據分享平台，以便向航空公司和其他持份者提供有關運作情況的實時資料，包括航班情況、停機位分配、天氣資料等，從而提高機場航班運作的效率。民航處並無按成因劃分航班延誤的數目。

答覆編號

THB(T)005

管制人員的答覆

(問題編號：2338)

總目：　(28) 民航處

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(3) 航空交通管理

管制人員：　民航處處長 (羅崇文)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：20)：

機場第三條跑道預計於 2023 年落成，隨著機場擴建，將會增加對航空交通管制人員的需求。民航處有否在 2014-15 財政年度對有關人員的培訓做出部署？若有，所涉及的預算及細節為何？若無，其原因為何？

提問人：林健鋒議員

答覆：

2014-15 年度，民航處計劃為部門內各職級的航空交通管制主任舉行 20 個內部培訓課程。由於教授這些課程屬民航處人員的常規職務，不會涉及額外開支。

民航處亦計劃在 2014-15 年度為航空交通管制主任舉行 17 個外間專業課程，包括繪製航圖、搜索及拯救、空域設計，以及航空交通管制的通訊、導航及監察，預算開支為 105 萬元。

答覆編號

THB(T)006

管制人員的答覆

(問題編號：2339)

總目： (28) 民航處

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 航空交通管理

管制人員： 民航處處長 (羅崇文)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：21)：

在 2014-15 年度需要特別留意的事項中，處方表示將會繼續改善航空交通管理的效率，以進一步提高香港國際機場跑道的升降容量。目前的跑道容量是否足夠應付未來三至五年的航班需求？有沒有就提升跑道容量定下目標？若有，目標數字為何？所涉及開支為何？

提問人：林健鋒議員

答覆：

民航處會繼續實施優化航空交通管理的措施，把香港國際機場的跑道容量由目前每小時65班逐步提高，達到2015年每小時68班的目標。民航處會繼續監察航空交通的增長情況，並與香港機場管理局以及航空公司緊密合作，研究所有可行辦法，充分利用現時雙跑道系統的跑道容量。

民航處優化航空交通管理的工作由現有職員負責，屬綱領(3)下的常規職務，不涉及額外開支。

答覆編號

THB(T)007

管制人員的答覆

(問題編號：2350)

總目：　(28) 民航處

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(3) 航空交通管理

管制人員：　民航處處長 (羅崇文)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：32)：

請政府告知本會：

(a) 2014-15 財政年度計劃招聘的航空管制人員的數目及薪酬開支預算；

(b) 2014-15 財政年度內將會進行的航空管制人員培訓項目的次數、培訓內容及開支預算。

提問人：林健鋒議員

答覆：

(a) 2014-15 年度，民航處會招聘 32 名見習航空交通管制主任。按薪級中點估計的年薪值計算，所涉的開支為 1,289 萬元。

(b) 2014-15 年度，民航處計劃為各職級的航空交通管制主任舉行 20 個內部培訓課程。由於教授這些課程屬民航處人員的常規職務，不會涉及額外開支。

民航處亦計劃在 2014-15 年度為航空交通管制主任舉行 17 個外間專業課程，包括繪製航圖、搜索及拯救、空域設計，以及航空交通管制的通訊、導航及監察，預算開支為 105 萬元。

管制人員的答覆

(問題編號：3134)

總目： (28) 民航處

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 機場安全標準

管制人員： 民航處處長(羅崇文)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：17)：

在機場安全標準的財政撥款上，民航處在 2013-14 年度本來預算為 0.369 億元，但為何修訂後的預算會大幅增加 20.6%，至 0.445 億元？

提問人：湯家驊議員

答覆：

綱領(2)機場安全標準的運作開支增加，主要是因為部門重組職務。民航處於2013年5月重組職務，以改善飛航規管職能，並加強安全推廣的職能。職務重組後，關於(a)監察來往香港國際機場航機的噪音及飛行路線；以及(b)監察對直升機服務的需求及直升機場的發展，並為配合需求及發展提供協助的職責，已由當時的綱領(5)航班事務轉移至綱領(2)機場安全標準。

答覆編號

THB(T)009

管制人員的答覆

(問題編號：3135)

總目：　(28) 民航處

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(3) 航空交通管理

管制人員：　民航處處長 (羅崇文)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：20)：

民航處計劃於 2014-15 年度，招聘和培訓更多航空交通管制人員，以應付航空交通服務需求。

請問，處方計劃額外增聘多少名相關員工，有關員工的工作性質和薪酬為何？

提問人：湯家驊議員

答覆：

民航處招聘了 32 名見習航空交通管制主任，他們將在 2014-15 年度加入本處。這些見習航空交通管制主任將接受培訓，以在空管中心的雷達管制崗位上執勤。見習航空交通管制主任的薪金介乎 18,215 元至 22,110 元。

答覆編號

THB(T)010

管制人員的答覆

(問題編號：3140)

總目：　(28) 民航處

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(5) 航班事務

管制人員：　民航處處長 (羅崇文)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：21)：

民航處需要監管不定期航班服務及私人非收費的飛行安排。

請問過去三年，這些不定期航班服務及私人非收費的飛行安排分別有多少次？

在甚麼情況下才可使用私人非收費的飛行安排？

提問人：湯家驊議員

答覆：

在過去三年，不定期航班服務和私人非收費飛行安排的次數如下：

年份	不定期航班服務次數*	私人非收費 飛行安排的次數
2011	8 539	7 134
2012	6 820	7 876
2013	7 193	8 213

*包括客運和貨運的不定期航班服務

一如民航飛機的運作，私人非收費的飛行安排須遵守飛機噪音和航空保險的法例要求，並須就飛機起降時段和停機位事先向民航處申請。

答覆編號

THB(T)011

管制人員的答覆

(問題編號：3189)

總目：　(28) 民航處

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(3) 航空交通管理

管制人員：　民航處處長 (羅崇文)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：22)：

民航處計劃在 2014 年，將資源集中用作培訓航空交通管制人員，但當中不涉及發出執照、級別及證書。請問相關的培訓包括些甚麼，作用為何？為何今年要特別將資源集中作培訓處理？

提問人：湯家驊議員

答覆：

在 2014-15 年度，民航處會集中資源，就新航空交通管制中心(空管中心)的新系統和設施提供操作訓練，以協助現有航空交通管制人員作好準備，由現有空管中心過渡至新空管中心。由於這些人員已是合資格的航空交通管制人員， 所以相關培訓不會涉及發出額外執照及證書。

管制人員的答覆

(問題編號：3230)

總目：　(28) 民航處

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(3) 航空交通管理

管制人員：　民航處處長 (羅崇文)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：18)：

本港去年共有 37.3 萬班航班升降，當中共有多少班航班出現延誤和取消？

本港出現航班延誤和取消的比率是多少？

當中延誤的平均延誤時間為多久？最長又是多久？

這些航班為何會出現延誤或取消的情況？(請表列各項原因和數目)

提問人：湯家驊議員

答覆：

下表載列 2013 年在香港國際機場(機場)延誤超過 15 分鐘和取消的客運航班數目和百分比：

年度	實際航機升降數目	延誤超過 15 分鐘的客運航班數目[註1]		延誤超過 15 分鐘的客運航班百分比[註1]		取消的航班數目	取消的航班百分比
		抵港航班	離港航班	抵港航班	離港航班		
2013-14[註2]	316 226	40 748	41 851	31%	32%	7 796	2.4%

註
1　航班抵達／離開停機位的實際時間比民航處所編配的時段遲，則視為延誤。
2　根據截至2014年1月31日的航班統計資料。

2013 年錄得航班延誤的最長時間是 24 小時，延誤是因為航班受颱風襲港影響。抵港航班的平均延誤時間為 19 分鐘，離港航班則為 21 分鐘。

導致航班延誤有多個因素，例如惡劣天氣、空域限制、飛機技術性的問題和航空公司臨時更改航班服務等。民航處並無按成因劃分航班延誤的數目。

管制人員的答覆

(問題編號：2693)

總目： (28) 民航處

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 航空交通管理

管制人員： 民航處處長 (羅崇文)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：37)：

2014-15 年度民航處將會繼續改善航空交通管理的效率，以進一步提高香港國際機場跑道的升降容量，預計 2015 年的升降量可達每小時 68 班次，就此，請告知本會在機場第三跑道系統於 2023 年落成前，當局在提高升降量的具體工作和預算，及有否預計隨後五個財政年度最高可達的升降量，如有，詳情為何；如沒有，原因為何？

提問人：易志明議員

答覆：

香港國際機場現時雙跑道系統的實際最高容量為每年42萬架次飛機升降量，預計機場在未來數年內便會達到這水平。因此，我們會繼續致力提升機場現時雙跑道系統的升降量。民航處會繼續實施改善航空交通管理的措施，把機場跑道的升降量由目前每小時65班逐步提高，達到2015年每小時68班的目標。此外，民航處和香港機場管理局亦會繼續監察航空交通的增長情況，並與航空公司緊密合作，設法盡用現時雙跑道系統的容量。民航處的航空交通管理改善工作由現有職員負責，屬綱領(3)項下的常規職務，不涉及額外開支。

答覆編號

THB(T)014

管制人員的答覆

(問題編號：2696)

總目： (28) 民航處

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 航空交通管理

管制人員： 民航處處長 (羅崇文先生)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：52)：

在 2014 -15 年度內, 民航處會繼續與毗鄰區域管制中心協調，以改善及優化珠江三角洲區域的空域設計, 請告知本會有關工作的最新進展及 2014 年的具體工作計劃, 會否與內地商討開放更多空域, 以應付航空服務日益增加的需求, 如會, 詳情為何; 如不會, 原因為何?

提問人：易志明議員

答覆：

內地、香港和澳門民航當局在2004年成立了三方工作小組，負責制訂短期及長期措施，以優化珠江三角洲(珠三角)地區的空域設計和增加區內航道的處理能力。優化措施是基於「統一規劃、統一標準、統一程序」的原則制訂，分期推行。

在三方共同努力下，工作小組已實施多項措施，例如分別於2006和2011年，在香港與廣州兩個飛行情報區之間合共增設兩個新移交點及相關航道。此舉令飛機可使用更多移交點從香港取道珠三角空域飛入內地，大大減低香港國際機場進近空域航班處理的複雜性，從而提升香港空域管理效率。此外，又於2011年調整了珠海終端區，以提升區內空域容量和運作效率。

香港國際機場的跑道容量得以提高，優化空域容量是重要因素之一。自2004年起， 機場的跑道容量已由每小時50班，逐步增加至目前的每小時65班。我們的目標，是在2015 年前把跑道容量進一步提高至每小時68班。

在 2014-15 年度，民航處將會繼續與內地和澳門民航當局合作，按照三方工作小組同意的工作計劃，研究和推展優化措施，包括在香港和內地之間增設新移交點、開闢新航道和制定相關飛行程序，以開放更多空域，從而提高珠三角地區的航空交通管理能力和效率。

管制人員的答覆

(問題編號：3117)

總目：　(28) 民航處

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(3) 航空交通管理

管制人員：　民航處處長 (羅崇文)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：11)：

根據 SKYTRAX 及 FLIGHTSTATS 的公佈，香港國際機場的全球排名，以至航班的準時起飛比率近年持逐下滑。2013 年香港國際機場的全球排名已跌出三甲(第一新加坡樟宜機場，第二韓國仁川國際機場，第三阿姆斯特丹史基浦機場)。截至 2013 年 12 月，香港國際機場的準時起飛率為 67.65%，在亞洲區排名 17，在全球主要國際性機場排名 27。

請當局提供香港國際機場過去三年(2011、2012、2013)準點起飛及航班取消的統計數據。當局有否分析航班延誤的原因，2014-15 年度會否增加資源採取措施防止相關情況繼續惡化?

提問人：姚思榮議員

答覆：

過去三年，香港國際機場客運航班準點起飛和取消的百分率載於下表：

年份	客運航班按所獲分配時刻準點起飛的百分率 (正點率)		航班取消百分率
	抵港航班	離港航班	
2011-12	76%	78%	2.8%
2012-13	71%	73%	2.9%
2013-14 註 1	69%	68%	2.4%

註
1. 根據截至 2014 年 1 月 31 日的航班統計資料。

導致航班延誤有多個因素，例如惡劣天氣、空域限制、飛機技術性的問題和航空公司臨時更改航班服務等。民航處會密切監察航空公司的航班正點率，並着令多次表現欠佳的航空公司作出所需改善。為提高航空公司的航班正點率，民航處已加強與其他區域航空交通管理局的協調運作，改善航空交通流量管理的程序，以及在機場引入機場協同決策數據分享平台，以便向航空公司和其他持份者提供有關運作情況的實時資料，包括航班情況、停機位分配、天氣資料等，從而提高機場航班運作的效率。民航處會運用現有資源推行上述措施。

答覆編號

THB(T)016

管制人員的答覆

(問題編號：3202)

總目：　(28) 民航處

分目：　(170) 機場保險

綱領：　(-) 沒有指定

管制人員：　民航處處長 (羅崇文)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：13)：

(a) 請告知撥款 759.5 萬元購買的機場保險的適用範圍，並請提供過去三年該保險的索賠情況。

(b) 該保險範圍是否涵蓋機場行李失竊？如否，當局會否擴大保險的保障範圍以提升香港機場的國際聲譽？

提問人：姚思榮議員

答覆：

(a) 該筆 759.5 萬元的撥款用於購買保險，以承擔政府為香港國際機場(「機場」)提供航空交通服務而可能引致的財務負債。保險的涵蓋範圍包括保障引致第三者傷亡和財物損毀，以及保障用於提供航空交通服務的政府建築物和設備的損失或損毀。過去三年，當局並無收到申索要求。

(b) 政府購買的保險並不涵蓋機場行李失竊。當局現時並無計劃擴大現時保險的保障範圍。一般情況下，航空公司會根據運輸合約訂明的條款，向遺失行李的旅客提供補償。

管制人員的答覆

(問題編號：0634)

總目： (33) 土木工程拓展署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 港口及海事設施

管制人員： 土木工程拓展署署長 (韓志強)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：25)：

有關本港海事設施發展：

(一) 綱領(2)中，就海事設施及港口建造工程的開支，2014 年計劃預算較去年急增 1.7 倍，請以表列式顯示所涉的工程計劃項目名稱、工程開支、工程進度及完工日期；

(二) 2014 年當局用作規劃及設計海事設施的海港工程的預算繼續下跌，涉及的原因為何；當局是否放棄投資新增及更新本港大型海港設施；以及 2014 年預算所涉的工程項目及預算為何；

(三) 2013 年當局正策劃、設計及施工的工程進度為何；請以表列方式交代詳情。

提問人：黃國健議員

答覆：

(一) 為不同政策局進行的工程項目詳情如下：

工程項目名稱	2014 年預算 (百萬元)	進度	預計完工日期
護舷裝置及其他小型工程	10.2	工程進行中	2014 年年中
三星灣公眾碼頭改善工程	0.5	大致完成	2013 年 12 月
在大埔龍尾發展泳灘	37.3	有待進行中的司法覆核完結，工程現暫停進行	將會檢討
西貢公眾碼頭改善工程	14.0	標書評審進行中	2015 年年底
青衣西南部十號貨櫃碼頭初步可行性研究 - 顧問費及工地勘測	0.2	研究結果尚在整理中	未來數月
為葵青貨櫃港池及其進港航道提供足夠水深	110.0	工程進行中	2015 年年底

(二) 由於部分工程項目的規劃及設計工作已於 2013 年完成，導致 2014 年的海事設施及港口工程項目總值下跌。我們一直按照需要而進行海事設施及港口工程項目。2014 年涉及的工程項目價值如下：

工程項目名稱	**2014 年預算** **(百萬元)**
中環 4、5 及 6 號碼頭加建樓層建造工程	568.7
護舷裝置及其他小型工程	11.0

(三) 政府於 2013 年進行規劃、設計及施工的海事設施及港口工程項目的工作進度如下：

工程項目名稱	目前進度
中環 4、5 及 6 號碼頭加建樓層建造工程	工程項目的準備工作在 2013 年進展順利。如獲立法會財務委員會批准撥款，工程將在 2014 年年底前展開。
護舷裝置及其他小型工程	工程進行中
三星灣公眾碼頭改善工程	大致完成
在大埔龍尾發展泳灘	有待進行中的司法覆核完結，工程現暫停進行
西貢公眾碼頭改善工程	標書評審進行中
青衣西南部十號貨櫃碼頭初步可行性研究 - 顧問費及工地勘測	研究結果尚在整理中，這項研究預計在未來數月完成
為葵青貨櫃港池及其進港航道提供足夠水深	工程進行中

管制人員的答覆

（問題編號：0693）

總目： (42) 機電工程署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 機械裝置安全

管制人員： 機電工程署署長（陳帆）

局長： 運輸及房屋局局長

問題（議員問題編號：20）：

在 2014-15 年度需要特別留意的事項中，提到繼續推廣及實施車輛維修技工自願註冊計劃，並籌劃推行車輛維修工場自願註冊計劃，請問當局：

a. 最近 3 年註冊人數的資料，請按下表提供有關資料。

	新申請註冊並獲發證書的人數	申請續期並獲發證書的人數	申請被拒的人數
2013 年			
2012 年			
2011 年			

b. 推行車輛維修工場自願註冊計劃的具體情況如何？

提問人：潘兆平議員

答覆：

(a) 最近 3 年的車輛維修技工申請註冊人數表列如下：

	新申請註冊並獲發證書人數	申請續期並獲發證書人數	申請被拒人數
2013 年	216	1 385	51
2012 年	154	572	54
2011 年	225	3 739	118

註：證書有效期為 3 年。截至 2014 年 3 月 1 日，已有 7 124 名車輛維修技工根據計劃註冊。

(b) 機電工程署（機電署）於 2012 年 5 月發出新的《車輛維修工場實務指引》（實務指引），以為推行車輛維修工場自願註冊計劃作出準備。機電署其後於 2013 年 1 月推出以實務指引為基礎並透過自我規管方式運作的車輛維修工場約章計劃。截至 2014 年 3 月，已有共 327 家工場加入約章計劃。在 2014 年會繼續就約章計劃進行各項推廣活動，為落實車輛維修工場自願註冊計劃爭取更多支持。

管制人員的答覆

（問題編號：0210）

總目： (42) 機電工程署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 機械裝置安全

管制人員： 機電工程署署長（陳帆）

局長： 運輸及房屋局局長

問題（議員問題編號：4）：

就機電工程署（機電署）鐵路科的人手及工作，請提供以下資料：

(1) 鐵路科各職級人手數目，各學歷分項擁有人的數字，擁有各分項主修科目的人數，有相關鐵路工作經驗的分項年資人數為何，該科的總人手開支為何；
(2) 在檢驗鐵路設施／系統的工作中，該科如何選取檢驗鐵路設施／系統中的部分，定期檢驗的時間表為何，或是以抽查形式檢驗，該檢驗方法為何；
(3) 就近期港鐵幾宗嚴重系統性問題及未來新鐵路線落成，是否有需要增加人手，以加強監察鐵路設施／系統的保養及安全；
(4) 過去 3 個年度，就港鐵事故，港鐵主動向署方提交調查報告的數目為何，署方主動向港鐵要求提交調查報告的數目為何；
(5) 過去 3 個年度，就港鐵事故，機電署需要派人到現場了解的次數為何，事故後港鐵作出署方要求的跟進工作所需的分項日數為何；
(6) 過去 3 個年度，已調查的鐵路事故中，當中港鐵維修、安裝、保養不當導致的事故宗數，而屬於機件質量問題而導致的事故宗數為何？

提問人：鄧家彪議員

答覆：

(1) 鐵路科採用風險為本的方法規管鐵路安全，按過往的記錄，就可能會對鐵路安全運作構成較高風險的方面作出更嚴密的監察，做法與國際慣例一致。鐵路科並按情況安排安全檢驗。此外，鐵路科亦會透過檢驗及評估工作，監察香港鐵路有限公司（港鐵）內部系統及管理措施的穩健性，以確保港鐵遵行最佳的國際安全做法及標準。

鐵路科有 15 名專業職系人員及 2 名技術職系人員，包括 1 名助理署長、6 名高級工程師、8 名工程師／ 助理工程師和 2 名督察。在 15 名專業職系人員中，11 名屬機電工程界別，3 名屬電子工程界別，1 名屬土木工程界別。在 2 名技術職系人員中，1 名為機械督察，另一名為電機督察。在 17 名專業職系／技術職系人員中，1 名擁有博士學位，14 名擁有碩士學位，2 名擁有學士學位。這些人員當中有 3 名具備超過 10 年的鐵路經驗，3 名具備 5 至 10 年的鐵路經驗，11 名具備 5 年以下的鐵路經驗。

以上專業／技術職系人員在 2013-14 年度的薪酬開支為 1,490.5 萬元。

(2) 當有鐵路事故發生而需要進行調查時，鐵路科會進行檢驗以調查事故成因，確定合適的改善措施以防止同類事故再次發生，並確保港鐵已切實及全面執行有關改善措施。此外，鐵路科亦會定期檢驗鐵路綫對安全具關鍵影響的方面，以確保鐵路安全。至於新建的鐵

路，在確認有關鐵路可安全運作前，鐵路科會進行安全測試及檢驗，確保符合安全要求。至於現有的鐵路，因機件故障而引致的安全事故如有上升，鐵路科會增加檢驗次數。一般而言，鐵路科每月會對鐵路設施進行數次檢驗。

(3) 鐵路科有專責隊伍監察現有鐵路綫的安全和新鐵路工程，亦會恆常檢討人手以配合多個正在進行的鐵路工程，確保鐵路安全。

(4) 根據《香港鐵路規例》（第 556A 章），港鐵須向機電署通報鐵路事故。港鐵分別在 2011、2012 及 2013 年主動向機電署提交 839、774 及 671 份鐵路相關事故[註釋] 調查報告，列明事故詳情、港鐵的評估及已即時採取的跟進行動。鐵路科已審核所有已通報的事故，並按需要要求港鐵提供額外資料，以確定每宗事故的成因，防止同類事故再次發生。

(5) 在 2011、2012 及 2013 年，鐵路科分別進行了 177 次、129 次及 140 次的鐵路檢驗工作。這些檢驗工作約有一半與事故調查有關。

當有嚴重鐵路事故發生時，鐵路科會與港鐵跟進以確定事故成因，並監察港鐵實施適當改善措施以防止同類事故再次發生。完成鐵路事故調查及實施改善措施的所需時間，視乎事故性質及複雜程度而定。由於不同事故的情況各有差異，機電署沒有關於港鐵跟進工作所需日數的統計數字。

(6) 上文第(4)項回應提述的鐵路相關事故，可以分類為設備故障、員工行為、乘客或公眾行為及外來因素。下表開列這些事故在過往 3 年的數字：

鐵路相關事故	**2011 年**	**2012 年**	**2013 年**
設備故障	35	20	17
員工行為	43	28	44
乘客或公眾行為	737	697	578
外來因素	24	29	32
總計	**839**	**774**	**671**

在這些事故中，有 90%以上是因乘客或公眾行為及其他外來因素所導致，例如乘客身體不適需要在醫院留醫、乘客於最後一刻上下車時被車門夾到、有人擅闖路軌及樹木因颱風吹襲而倒塌。其餘（少於 10%）的事故是由鐵路設備故障及員工行為導致。

[註釋] 不包括自動梯、升降機和其他在月台及路軌範圍以外的設施事故。

管制人員的答覆

（問題編號：1624）

總目： (42) 機電工程署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 機械裝置安全

管制人員： 機電工程署署長（陳帆）

局長： 運輸及房屋局局長

問題（議員問題編號：37）：

關於綱領下已調查的鐵路事故，請告知本會在 2012 及 2013 年已調查的事故的數目當中，有沒有發現屬嚴重事故的個案？如有，有關的詳情；以及有沒有向運輸及房屋局建議作出跟進行動？

提問人：胡志偉議員

答覆：

根據《香港鐵路規例》（第 556A 章）（該規例），香港鐵路有限公司（港鐵）須向機電工程署（機電署）通報在整個鐵路範圍任何部分發生而對鐵路安全運作有直接影響的事故。在 2012 年和 2013 年須向機電署通報的事故總數分別為 1 912 和 1 526 宗。

在上述事故中，有兩宗屬該規例第 2 條[註釋]訂明的須予通報意外，分別發生於 2012 年 6 月 14 日和 2013 年 5 月 17 日，詳情如下：

(1) 2012 年 6 月 14 日，一列輕鐵列車在洪水橋站附近被另一列列車從後撞到，有 33 名乘客受傷。港鐵隨後已相應加強對輕鐵車長的培訓。

(2) 2013 年 5 月 17 日，一列輕鐵列車由坑尾村站前往塘坊村站途中，於左轉一個彎位時出軌，有 81 名乘客受傷。港鐵隨後已加密提醒輕鐵車長安全駕駛的重要性，並加強對輕鐵列車車速的突擊抽查。此外，港鐵亦已在合適地點試行裝置固定的偵速攝錄機。對事涉列車車長的法律訴訟正在進行中。

機電署及運輸署已就上述意外及有需要和已採取的跟進行動詳情，向運輸及房屋局作出報告。

註釋 根據該規例第 2 條，在鐵路發生並有以下情況的意外為須予通知的意外－
(a) 任何人因而死亡或嚴重受傷；或
(b) 意外涉及一列列車－(i)與另一列列車或任何其他物體碰撞或撞擊另一列列車或任何其他物體；或(ii)出軌，且該意外在用以運載乘客或貨物或兩者的鐵路綫上發生，或在該段鐵路綫的正常運作受影響的情況下發生。

答覆編號

THB(T)021

管制人員的答覆

(問題編號：0106)

總目：　(60) 路政署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(1) 基本工程

管制人員：　路政署署長 (劉家強)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：310)：

路政署去年展開為期兩個月的磅巷扶手電梯項目的公眾諮詢工作，所涉開支為何？署方預計甚麼時候可提交公眾諮詢結果及決定是否落實上述項目？相關的工作時間表及所有分項預算開支為何？

提問人：陳家洛議員

答覆：

路政署在 2013 年 7 月至 9 月期間就擬議的磅巷扶手電梯項目進行公眾諮詢，收集公眾對該項建議及其走線的意見，諮詢的開支為 33 萬元。路政署設立了項目網站以便市民提交意見；向地方社區發放宣傳資料；舉行巡迴展覽；與持份者進行焦點小組會議；以及諮詢中西區區議員的意見。回應十分踴躍，數量繁多，而且意見紛紜。經考慮收到的意見，路政署現正研究有關計劃的未來發展，以回應公眾提出的不同意見。目前政府對該擬議項目的未來發展仍持開放態度，因此尚未有落實項目的時間表和預算開支。

管制人員的答覆

(問題編號：0113)

總目：　(60) 路政署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(1) 基本工程

管制人員：　路政署署長(劉家強)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：5)：

就興建上坡地區自動扶梯連接系統，請當局提供以下資料
1. 現時已計劃興建上坡地區自動扶梯連接系統的工程進度及每項工程涉資多少？
2. 現時仍在研究的上坡地區自動扶梯連接系統的工程有多少項？有關涉資分別為何？

提問人：陳鑑林議員

答覆：

政府訂立了一套客觀及具透明度的評分準則，就上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統的建議進行評審，以決定為建議的工程項目進行初步技術可行性研究的優次。當時收到的 20 項建議已在 2010 年完成評審，並於 2010 年 2 月向立法會交通事務委員會匯報有關結果。初步篩選剔除了兩項建議，並為其他 18 項建議排名。當局當時表示會分批為經評審後排名最高的 10 項建議，進行初步技術可行性研究，待該 10 項建議的推展上了軌道後，再跟進餘下建議。18 項已排名的建議當中，兩項工程項目已預留撥款，總預算建設費用約 7.03 億元。詳情如下：

建議	**進度**	**預算費用 (百萬元)**
慈雲山行人通道系統	通道已納入沙田至中環線工程項目落實。建造工程於 2012 年 7 月展開，將於 2014 至 2016 年期間分階段完成。	608
月華街行人通道系統	現正由土木工程拓展署按照政府的市區更新及改善行人暢達度的政策目標推展，以便配合觀塘市中心重建項目。建造工程於2013年4月展開，將於2015年10月完成。	95

路政署已利用內部資源，在 9 項排名為前 10 名的建議中，完成了 8 項建議的初步技術可行性研究，現正就此 8 項已初步確定為技術上可行的建議進行勘測和初步設計工作。當中 4 項建議已造成 284 萬元開支，包括支付土地勘測費和由顧問進行進一步勘測／初步設計的費用。詳情如下：

建議	**初步技術可行性研究**	**截至2014年3月3日需支付的費用（百萬元）**
寶馬山行人通道系統	完成	0.60
青衣長亨邨升降機及行人通道系統	完成	1.07
磅巷行人扶手電梯及行人通道系統	完成	0.81

建議	初步技術 可行性研究	截至2014年3月 3日需支付的費用 （百萬元）
葵涌葵盛圍至興盛路升降機及行人通道系統	完成	-
葵涌青山公路至工業街升降機及行人通道系統	完成	-
葵涌麗祖路至華瑤路升降機及行人通道系統	完成	-
近竹園北邨行人通道系統	完成	-
窩打老道山升降機及行人通道系統	完成	0.36

就擬議的「荔景山路至麗祖路升降機及行人通道系統」(排名第 10)進行的初步技術可行性研究顯示，該項目涉及兩個危險的私人斜坡。待有關業主修妥那些斜坡後，路政署會再次考慮該項目。

在研究過部門的人力資源後，路政署亦已就另外兩項建議(即「葵涌大窩口路至禾塘咀街升降機及行人通道系統」(排名第 11)及「聯安街升降機及行人通道」(排名第 12))，展開初步的技術可行性研究。

答覆編號

THB(T)023

管制人員的答覆

(問題編號：0119)

總目：　(60) 路政署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(1) 基本工程

管制人員：　路政署署長(劉家強)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：12)：

就屯門西繞道工程：請問目前的工程進展為何？當局預期落成日期為何？另外，當局預期繞道工程完成後涉及總開支多少？

提問人：陳鑑林議員

答覆：

擬建的屯門西繞道的建議走線於 2010 年 11 月取得地區的支持後，路政署着手展開初步設計和有關的評估工作。然而，有些區內居民其後表示關注繞道北段的高架橋和在青田路交匯處的南段隧道入口可能會影響鄰近居民，並提出強烈反對。

我們正研究是否有空間改動屯門西繞道的擬議走線，以便緩解區內居民的關注，同時達致工程的預期效益。我們的目標是優化道路計劃，在技術可行性、對環保的關注，交通、經濟效益和公眾是否接受各方面取得平衡。同時，我們正因應新界西北的最新規劃和發展，檢討工程的實施時間表。另外，我們已進行多項交通改善工程，以滿足屯門地區的交通需求。根據初步的交通評估結果，現時屯門的道路網絡應能應付未來十年的地區交通需求。

工程的預期落成日期和開支將視乎上述檢討的結果而定。

答覆編號

THB(T)024

管制人員的答覆

(問題編號：0401)

總目：　(60) 路政署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(1) 基本工程

管制人員：　路政署署長(劉家強)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：32)：

就中九龍幹線工程，請問現時的工作進展如何？直至現時為止，當局就已批出的相關工程前期工作，每年涉及金額分別有多少？

提問人：陳鑑林議員

答覆：

路政署現正就中九龍幹線工程計劃進行詳細設計工作。項目的環境影響評估報告於 2013 年 7 月 11 日獲環境保護署署長通過，並已於 2013 年 8 月 9 日獲發環境許可證。當局根據《道路(工程、使用及補償)條例》(第 370 章)，於 2013 年 11 月 1 日把有關的道路工程刊憲，路政署現正處理收到的反對書。

工程項目過去三年的前期工程費用如下：

2011-12年度實際開支	15.12百萬元
2012-13年度實際開支	21.25百萬元
2013-14年度修訂預算開支	23.66百萬元

答覆編號

THB(T)025

管制人員的答覆

(問題編號：2444)

總目：　(60) 路政署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(1) 基本工程

管制人員：　路政署署長(劉家強)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：50)：

在本綱領的 2014-2015 年度需要特別留意的事項內，當局表示會密切監察各主要道路工程計劃的施工進度，就此，政府可否告知本會涉及上述事項的 2014-2015 年預算的運作開支、人事編制及預算薪酬開支分別為何？

提問人：陳偉業議員

答覆：

路政署會密切監察下列主要道路工程計劃的施工進度，該等工程計劃在 2014-15 年度的預算開支約為 200 億元：

(a) 屯門公路的重建及改善工程；
(b) 屯門公路市中心段的交通改善工程；
(c) 舊政務司官邸附近道路交匯處與粉嶺之間的吐露港公路／粉嶺公路擴闊工程－第一期和第二期；
(d) 中環灣仔繞道和東區走廊連接路；
(e) 港珠澳大橋在內地水域的主體工程、香港接線和香港口岸；
(f) 屯門至赤鱲角連接路；
(g) 在「人人暢道通行」計劃下，在公共行人天橋、高架行人道及行人隧道加建無障礙通道設施；以及
(h) 博愛交匯處改善工程。

路政署委聘顧問公司負責設計及監督這些計劃的建築工程，監督有關工程計劃的實施則由路政署調派現有人手負責。

管制人員的答覆

(問題編號：2445)

總目：　(60) 路政署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(1) 基本工程

管制人員：　路政署署長(劉家強)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：51)：

在本綱領的 2014-2015 年度需要特別留意的事項內，當局表示會展開各主要道路工程計劃的建造工程。就此，政府可否告知本會涉及上述事項的 2014-2015 年預算的運作開支、人事編制及預算薪酬開支分別為何？

提問人：陳偉業議員

答覆：

2014-15年度，路政署會進行下列主要道路工程計劃的建造工程，有關的預算開支約為1.182億元：

(a) 西九龍填海發展區道路改善工程第一期;及
(b) 屯門公路市中心段加建隔音屏障工程。

設計及監督這些計劃的建築工程由路政署委聘的顧問公司負責，監督工程計劃的實施則由路政署調派現有人手負責。

答覆編號

THB(T)027

管制人員的答覆

(問題編號：2446)

總目： (60) 路政署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 基本工程

管制人員： 路政署署長(劉家強)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：52)：

在本綱領的 2014-2015 年度需要特別留意的事項內，當局表示會就蓮麻坑路西段和東段的擴闊工程、青山公路－青山灣段的擴闊工程、中九龍幹線、西貢公路改善工程第一期及屯門公路虎地段加建隔音屏障工程進行詳細設計工作。就此，政府可否告知本會涉及上述事項的 2014-2015 年預算的運作開支、人事編制及預算薪酬開支分別為何？

提問人：陳偉業議員

答覆：

2014-2015 年度，這些工程計劃的詳細設計工作的預算開支約為 3,290 萬元，有關的詳細設計工作由路政署委聘的顧問公司負責，監督工程的實施則由路政署調派現有人手負責。

答覆編號

THB(T)028

管制人員的答覆

(問題編號：2447)

總目： (60) 路政署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 基本工程

管制人員： 路政署署長(劉家強)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：53)：

在本綱領的 2014-2015 年度需要特別留意的事項內，當局表示會就粉錦公路改善工程進行研究及初步設計工作。就此，政府可否告知本會：

(一) 為上述公路展開改善工程的原因？

(二) 涉及上述事項的 2014-2015 年預算的運作開支、人事編制及預算薪酬開支分別為何？

(三) 預計工程完成後會如何改善當地交通？

提問人：陳偉業議員

答覆：

(一) 上述工程旨在改善粉錦公路的情況，以期提升道路安全和增加交通容量。

(二) 2014-15 年度，上述工程的預算開支約為 500 萬元，有關款項用於地盤勘測工程和支付顧問費用。路政署向來是以調配現有人手的方式，監督有關工程的落實。

(三) 待工程竣工後，粉錦公路的重要路段會提升至合乎現時的設計標準，預計屆時道路安全和交通容量方面都會得到改善。

管制人員的答覆

(問題編號：2448)

總目： (60) 路政署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 基本工程

管制人員： 路政署署長(劉家強)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：54)：

在本綱領的 2014-2015 年度需要特別留意的事項內，當局表示會就屯門西繞道、旺角行人天橋系統及西貢公路改善工程第二期的道路工程計劃進行研究和初步設計工作。就此，政府可否告知本會：
（一）為上述公路展開改善工程的原因？
（二）涉及上述事項的 2014-2015 年預算的運作開支、人事編制及預算薪酬開支分別為何？
（三）預計工程完成後交通會如何改善？
（四）有否評估工程進行期間對市民生活有何影響？

提問人：陳偉業議員

答覆：

屯門西繞道工程計劃

擬議的屯門西繞道與屯門至赤鱲角連接路將為新界西北及大嶼山之間提供最直接的路線，把港深西部公路、新界西北的港口後勤用地、港珠澳大橋香港口岸、香港國際機場和北大嶼山連接起來。屯門西繞道將提供一條路線，紓緩經屯門市區往屯門至赤鱲角連接路的新界西北交通。2014-15 年度，工程計劃的規劃工作由路政署調派現有人手負責。各項影響評估工作會在設計階段進行。

旺角行人天橋系統

這項工程計劃旨在推展一個行人天橋系統，為往來大角咀與旺角中心區的行人提供直接方便的接駁，以減少人車爭路的情況和改善步行環境。在初步技術可行性研究完成後，路政署於 2013 年 10 月委聘顧問公司作進一步勘測(包括各項影響評估)。2014-15 年度，進一步勘測的預算開支約為 700 萬元。監督此項工程計劃實施的工作由路政署調派現有人手負責。

西貢公路改善工程第二期

這項擬議改善工程目的是增加這條道路走廊的交通容量，以應付現時及規劃的發展預期帶來的交通需求。路政署已委聘顧問公司負責進一步的勘測(包括各項影響評估)。2014-15 年度，此項工程計劃的預算開支約為 300 萬元，用以支付地盤勘測和顧問費用。監督此項工程計劃實施的工作由路政署調派現有人手負責。

管制人員的答覆

(問題編號：2294)

總目： (60) 路政署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 基本工程

管制人員： 路政署署長(劉家強)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：32)：

青山公路 – 青山灣段擴闊工程的樹木調查報告指出，受工程影響的樹木數量約六百八十棵，當中約三百三十棵樹木可作原地保留，約九十棵適合移植，約二百六十棵需要移除，請告知：

a. 請按樹木品種列出可作原地保留的受影響樹木數量

樹木品種	數量

b. 請按樹木品種列出可作移植的受影響樹木數量

樹木品種	數量

c. 請按樹木品種列出需要移除的受影響樹木數量

樹木品種	數量

d. 該九十棵適合移植的樹木將會被移植至那些地點？

提問人：范國威議員

答覆：

根據 2013 年進行的樹木調查結果，可能受青山公路–青山灣段擬議擴闊工程影響的樹木數量約為 680 棵(準確數字為 673 棵)，詳情如下：

a. 可保留的樹木

樹木品種	數量
木麻黃	37
陰香	33
蒲葵	29
假檳榔	22
朴樹	19

樹木品種	數量
台灣相思	18
細葉榕	17
紫檀	15
樟	13
紅雞蛋花	11
血桐	10
大葉合歡	9
銀合歡	8
桃花心木	7
青果榕	7
串錢柳	6
破布木	6
木棉	5
斜葉榕	5
黃槿	5
蒲桃	5
菠蘿蜜	4
白千層	4
香椿	4
降香黃檀	3
潺槁樹	3
麻楝	3
土沉香	2
芒果	2
假蘋婆	2
菩提樹	2
檸檬桉	2
龍血樹屬	2
大花紫薇	1
石栗	1
柚子	1
苦楝	1
高山榕	1
魚木	1
印度橡樹	1
總計	**327**

b. 將移植的樹木

樹木品種	數量
秋楓	29
洋紫荊	17
紅雞蛋花	10
樟	8
鳳凰木	6
串錢柳	6
白蘭	5
陰香	2
朴樹	1
白千層	1
芒果	1

樹木品種	數量
桃花心木	1
細葉榕	1
大葉合歡	1
總計	**89**

c. 將移除的樹木

將移除的樹木並非古老珍貴、稀有品種、具美化市容價值或為所屬品種中的優質樣本。該等樹木狀態欠佳、已夭折或屬不良/外來品種，因此不可能移植。

樹木品種	數量
朴樹	45
大葉合歡	30
血桐	24
木麻黃	19
潺槁樹	15
荔枝	13
台灣相思	11
細葉榕	10
白千層	10
苦楝	8
樟	7
青果榕	6
洋紫荊	6
白蘭	5
石栗	4
紅膠木	4
龍眼	4
桃花心木	3
檸檬桉	3
對葉榕	3
山烏桕	2
香椿	2
破布木	2
筆管榕	2
菩提樹	2
黃皮	2
銀合歡	2
鳳凰木	2
大葉桉	1
山指甲	1
木棉	1
布渣葉	1
刺桐	1
南洋杉	1
秋楓	1
烏桕	1
假蘋婆	1
斜葉榕	1
番石榴	1
總計	**257**

d. 被認定適合移植的樹木會盡量遷往青山公路 – 青山灣段沿途的美化市容地帶及屯門區內其他合適位置。

答覆編號

THB(T)031

管制人員的答覆

(問題編號：2296)

總目：　(60) 路政署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(1) 基本工程

管制人員：　路政署署長(劉家強)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：34)：

2013 年只有 87.5%的工程合約可按議定計劃完成，比 2012 年的 100%下跌，局方可否解釋箇中原因，並按以下列表列舉未能按議定計劃完成的工程項目，其未能完成的原因及其補究措施？

未能按計劃完成的項目	未能完成的原因	補救措施

提問人：范國威議員

答覆：

在 2013 年，八份工程合約中有七份按議定計劃完成，故實際表現為 87.5%。出現延誤的合約為編號 HY/2010/05 —「元朗八鄉大江埔道路改善工程及橫跨沙田牛皮沙街交界處附近明渠的擬建行人路」。該合約出現延誤是因為須加長施工時間移除及修正工程欠妥部分。有關工程其後於 2013 年 11 月完成。

2014 年，路政署會繼續在施工期間密切監察工程的進度，以期符合我們的目標。

答覆編號

THB(T)032

管制人員的答覆

(問題編號：2297)

總目： (60) 路政署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 基本工程

管制人員： 路政署署長(劉家強)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：35)：

近年在設計及建築階段的基本工程項目開支持續上升，當中 2014 年顧問公司的預算開支相比 2013 年增加超過二十億，局方可否解釋原因為何，及有何措施避免涉及顧問公司的開支繼續上升？

提問人：范國威議員

答覆：

2014 年的預算開支較 2013 年的實際開支上升，是因為顧問公司管理的大型基建工程(如港珠澳大橋香港接線和*屯門至赤鱲角連接路*)已計劃的建造工程增加所致。路政署會密切監察這些由顧問公司管理的工程項目的進度和開支，使其合乎工程的施工計劃。

答覆編號

THB(T)033

管制人員的答覆

(問題編號：2298)

總目：　(60) 路政署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(3) 鐵路發展

管制人員：　路政署署長(劉家強)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：36)：

接收及評估北環線建議書的工作，於 2014 年在未完成的情況下結束，局方可否告知有關工作結束的原因，並詳細解釋北環線建議是否已經被擱置？

提問人：范國威議員

答覆：

管制人員報告中表示，訂立「接收及評估北環線的建議書」的目標是為了跟進先前九廣鐵路提出的北環線建議。北環線的策略性功能經過修訂之後，現已屬《鐵路發展策略 2000》檢討及修訂研究的概念性鐵路方案，因此該項目標已經過時。有關檢討的結果預定於 2014 年公布。

答覆編號

THB(T)034

管制人員的答覆

(問題編號：2644)

總目：　(60) 路政署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(3) 鐵路發展

管制人員：　路政署署長(劉家強)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：23)：

當局有否打算規劃興建「東涌西港鐵站」或「逸東邨站」以應付東涌西未來的人口增長？如有，有關詳情及開支為何？如無，原因為何？

提問人：何俊仁議員

答覆：

政府已委聘顧問進行《鐵路發展策略 2000》檢討及修訂研究，更新香港的長遠鐵路發展藍圖，以滿足社會發展的最新需要。當局進行了兩階段的公眾參與活動，以探討 10 個概念性鐵路方案(東涌西延線屬其中之一)的建議。有關研究的預算開支總額為 4,300 萬元。

政府現正為 2020 年後的鐵路發展藍圖定案，當中考慮的因素包括交通需求、成本效益和新發展區的發展需要。政府會盡快公布新鐵路項目未來的發展。

答覆編號

THB(T)035

管制人員的答覆

(問題編號：3276)

總目：　(60) 路政署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(1) 基本工程

管制人員：　路政署署長(劉家強)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：44)：

當局有否打算盡快完成博愛迴旋處的上下支路工程？如有，有關詳情及開支為何？如無，原因為何？

提問人：何俊仁議員

答覆：

「博愛交匯處改善工程」的建造工程在2012年11月展開，預定於2015年第三季完工。此項目的預算開支為2.64億元。

連接元朗公路現有天橋段至地面路段的南行支路預定於2014年年底或之前完工，北行支路則會在橫跨博愛交匯處的新橋於2015年第三季完工時啟用。

答覆編號

THB(T)036

管制人員的答覆

(問題編號：3268)

總目：　(60) 路政署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　沒有指定

管制人員：　路政署署長(劉家強)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：43)：

就擴展新市鎮和規劃新發展區時所涉及的海事工程，請告知：

(a) 因港珠澳大橋工程而涉及的填海面積、因此而喪失的漁場面積，以及在海事工程後所為確保海上航行及航空安全而設立的限制區面積分別為何？

(b) 在有關海事工程中，涉及漁業規劃的發展詳情、人手編制及開支分別為何？佔總開支的百分比分別為何？

提問人：何俊賢議員

答覆：

港珠澳大橋本地的相關工程涉及的填海面積約 170 公頃。一般而言，除了填海的面積之外，漁場面積不會有所減少，而有關工程計劃亦不需加設海上航行或航空限制區。

路政署就促進漁業運作的措施及保護工程附近地區的海洋生物事宜，一向與本地的漁民團體保持緊密的聯繫。監督有關事宜的工作由路政署調派現有人手負責。

管制人員的答覆

(問題編號：1132)

總目： (60) 路政署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 鐵路發展

管制人員： 路政署署長(劉家強)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：58)：

就鐵路發展的綱領下，衡量服務表現的主要準則下各個指標的詳情，請提供以下資料：

（1） 委託給鐵路公司或其他機構正進行設計及建築的 16 個基本工程項目，各項目的詳情為何，過去三個年度及預計今年度的年內分項開支為何；

（2） 顧問公司進行的研究和其他工作的 5 個項目，各項目的詳情為何，過去三個年度及預計今年度的年內分項開支為何；

（3） 由路政署提供鐵路規劃支援的運輸及規劃研究的 23 個項目，各項目的詳情為何，過去三個年度及預計今年度的年內分項開支為何？

（4） 就《鐵路發展策略 2000》的檢討快將公佈，現時該預算有否包括該結果建議興建新線路的規劃開支？

提問人：郭偉强議員

答覆：

(1) 該 16 項工程項目分別於 2011 年、2012 年及 2013 年的開支及 2014 年的預算開支列表如下：

項目名稱	2011 年 開支 (百萬元)	2012 年 開支 (百萬元)	2013 年 開支 (百萬元)	2014 年 預算開支 (百萬元)
沙田至中環線 － 設計及地盤勘測	531.0	201.0	45.6	38.0
沙田至中環線 － 鐵路建造工程 － 保護工程	3.2	216.6	75.7	44.1
沙田至中環線 － 鐵路建造工程 － 灣仔發展計劃第二期內的保護工程	52.5	30.2	7.3	3.0
沙田至中環線 － 鐵路建造工程 － 前期工程	998.0	1,154.5	1,170.5	982.0
沙田至中環線 － 非鐵路建造工程 － 前期工程	112.0	269.7	273.7	74.6
沙田至中環線 － 鐵路建造工程 － 餘下工程	2011 年 尚未展開工程	1,003.3	5,475.4	7,581.8

項目名稱	2011 年 開支 (百萬元)	2012 年 開支 (百萬元)	2013 年 開支 (百萬元)	2014 年 預算開支 (百萬元)
沙田至中環線 － 非鐵路建造工程 － 餘下工程	2011 年 尚未展開工程	161.9	586.8	831.1
廣深港高速鐵路香港段 － 設計及地盤勘測	388.7	250.0	38.2	107.2
廣深港高速鐵路香港段 － 鐵路建造工程	7,594.8	10,326.3	10,025.1	9,783.8
廣深港高速鐵路香港段 － 非鐵路建造工程	1,350.1	1,710.8	1,642.3	1,987.7
西港島線 － 主要基建工程	16.5	14.8	16.0	10.0
南港島線(東段) － 主要基建工程	125.9	288.9	261.2	124.6
觀塘線延線 － 主要基建工程	34.3	89.7	211.0	112.0
西鐵(第一期) － 屯門主要基建工程(尚待合約決算)	0.1	0	0	37.0
西鐵(第一期) － 深水埗主要基建工程(尚待合約決算)	0	0	0	0
西鐵(第一期) － 元朗主要基建工程(尚待合約決算)	0	0	0	0
總計	11,207.1	15,717.7	19,828.8	21,716.9

(2) 正在／將會由顧問公司進行的五份研究在 2011 年、2012 年及 2013 年的開支和在 2014 年的預算開支列表如下：

研究名稱	2011 年 開支 (百萬元)	2012 年 開支 (百萬元)	2013 年 開支 (百萬元)	2014 年 預算開支 (百萬元)
沙田至中環線 － 設計及工地勘測階段的獨立設計檢討、審查工程費用及成本分配	8.7	8.2	2.7	0.6
沙田至中環線 － 建設、測試和調試階段的監察及核實顧問研究	2011 年 尚未展開工程	11.1	25.4	25.4
廣深港高速鐵路香港段 － 建設、測試和調試階段的監察及核實顧問研究	17.5	18.0	16.9	12.2
檢討及修訂《鐵路發展策略 2000》	5.6	8.5	10.6	15.3
廣深港高速鐵路香港段 －以服務經營權模式營運高鐵項目之顧問研究	2011 年 尚未展開工程	2012 年 尚未展開工程	2013 年 尚未展開工程	2.0
總計	31.8	45.8	55.6	55.5

(3) 路政署向該署或其他部門進行的運輸及規劃研究提供鐵路規劃支援。估計由路政署提供鐵路規劃支援的運輸及規劃研究有23份，現將其列表如下。有關開支由內部資源分攤。

1	西港島線及南港島線(東段)與其他公共運輸服務協調研究 － 可行性研究
2	落馬洲河套地區發展規劃及工程研究 － 勘查研究

3	提升整體運輸研究模型 － 可行性研究
4	東涌餘下發展計劃的規劃及工程研究 － 可行性研究
5	觀塘線延線與其他公共運輸服務協調研究及廣深港高速鐵路(香港段)的公共運輸服務計劃 － 可行性研究
6	元朗南房屋用地規劃及工程研究 － 勘查研究
7	元朗市行人環境改善 － 可行性研究
8	屯門 40 區及 46 區和毗鄰地區規劃及工程研究 － 可行性研究
9	新界東北新發展區規劃及工程研究 － 勘查研究
10	古洞南發展規劃及工程研究 － 可行性研究
11	屯門新慶路地盤平整和基礎設施的工程研究檢討 － 勘查研究
12	發展新界北部地區初步可行性研究
13	港珠澳大橋香港口岸(口岸設施及基建工程) － 設計及建造
14	港珠澳大橋香港接線的招標和建造 － 配合機場快線的設計及建造
15	以填海和岩洞發展增加土地供應暨公眾參與 － 可行性研究
16	洪水橋新發展區規劃及工程研究
17	屯門至赤鱲角連接路及屯門西繞道 － 勘查研究
18	舊政務司官邸附近道路交匯處與粉嶺之間的吐露港公路／粉嶺公路擴闊工程 － 設計及建造工程
19	沙嶺墳場興建骨灰龕、火葬場及有關設施的土地平整及相關基建工程 － 設計及建造
20	將軍澳 － 藍田隧道的設計及建造
21	中九龍幹線 － 設計及建造
22	西九龍填海發展區擬議道路改善工程第一期 － 勘測、設計及建造
23	西九文化區管理局 － 西九文化區基礎建設工程第一期的設計及管理顧問服務

(4) 預算並不包括將納入新鐵路發展藍圖下的個別鐵路項目的詳細規劃開支。

答覆編號

THB(T)038

管制人員的答覆

(問題編號：2346)

總目： (60) 路政署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 基本工程

管制人員： 路政署署長(劉家強)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：28)：

根據分目 6844TH(港珠澳大橋香港接線)，當局表示「港珠澳大橋香港口岸」的核准預算為 250 億 4720 萬元，而 2014 至 15 年的預算為 51 億 6293 萬元。請問餘下撥款的使用時間表為何？如何能夠加快工程的進度？

提問人：林健鋒議員

答覆：

項目 6844TH 港珠澳大橋香港接線的餘下撥款預定於未來三年(2015-16 年度至 2017-18 年度)動用。根據現時的規劃及工程進度，港珠澳大橋香港接線將如期於 2016 年完工，以配合港珠澳大橋的啟用。

管制人員的答覆

(問題編號：1199)

總目：　(60) 路政署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　沒有指定

管制人員：　路政署署長(劉家強)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：14)：

關於外判工作：

(1) 在去年度，路政署在外判合約包括顧問工作的費用開支為若干；涉及的所有外判人員總數為若干；合約分為多少類；

(2) 新一年度，路政署在外判合約包括顧問工作的費用開支為若干；涉及的所有外判人員總數為若干；合約分為多少類；較去年增減多少百分比，佔部門總開支的若干百分比；及

(3) 在監察合約執行中的人員編制為何？

提問人：劉皇發議員

答覆：

(1) 2013-14 年度，路政署處理的工程相關合約及顧問服務的開支為 167 億元。承辦商和顧問公司在各自的合約和顧問服務之下聘用的人手數目，須視乎某段時間的實際工程量和服務而有頗大差別，因此未能即時提供該年度由他們聘用的人手總數。至於 2013-14 年度的非工程外判服務合約，其開支為 2,500 萬元。該等合約涉及清潔、保安、資訊科技支援、運輸和測量服務。外判服務合約所聘用的人員總數為 158 人。

(2) 2014-15 年度，工程相關合約和顧問服務的預算開支為 208 億元，增幅約 25%。由於在 2014-15 年度將批出的非工程外判服務合約會因應服務需求及運作要求的轉變而有所不同，路政署未能就 2014-15 年度的有關開支提供確實的預算數字。此外，亦未能提供所有工程及非工程外判服務合約和顧問服務之下所聘用的人員的預算總數。

(3) 路政署內部約有 660 名專業及技術人員，負責監察和監督工程相關合約及顧問服務的執行。至於非工程外判服務合約，監察有關合約的執行屬 58 名內部人員的日常職責之一。

答覆編號

THB(T)040

管制人員的答覆

(問題編號：1200)

總目：　(60) 路政署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(2) 區域及維修工程

管制人員：　路政署署長(劉家強)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：15)：

在改善道路清潔方面，明年的清潔費用開支為何；有多少外判承辦商；當中聘用的人手有多少；負責部門的編制為何？

提問人：劉皇發議員

答覆：

路政署聘用八間承辦商負責所有公共道路的保養，包括公路構築物、政府行車隧道、道路設備、道路排水裝置及路旁斜坡。在清潔方面，承辦商的工作範圍主要包括快速公路、升降機、自動梯和街道設備，例如道路標誌和護欄。為保持所有橋樑和行人隧道構築物狀況良好，承辦商最少每季清潔行人天橋和行人隧道一次，上述清潔工作於 2014-15 年度的預算開支為 6,242 萬元。預計截至 2015 年 3 月 31 日，在區域及維修工程綱領下的人手編制為 962 人。清潔工作只佔區域及維修工程的少部分，當局沒有單就監督道路清潔工作分別擬備人手編制的分項數字。

答覆編號

THB(T)041

管制人員的答覆

(問題編號：1201)

總目：　(60) 路政署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(2) 區域及維修工程

管制人員：　路政署署長(劉家強)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：16)：

採用低噪音加熱方法修葺路面工程方面：使用這種方法，較傳統的維修方式，在開支上，有否減少或增加，其百分比為何；在消減噪音上，減少了多少個分貝？

提問人：劉皇發議員

答覆：

與傳統刨去路面舊瀝青後重鋪路面的方法相比，使用低噪音熱能修路方法每平方米的修葺費用約比傳統方法高 1.5 倍。基於我們的道路網絡有很多路段於日間非常繁忙，而且毗鄰住宅大廈，晚上施工時受到噪音限制，所以儘管低噪音熱能修路方法費用較高仍會選用此法。由於熱能修路操作時無須鑿開和刨去路面，故其最高噪音聲級較傳統方法低 6 分貝(A)至 7 分貝(A)左右。

答覆編號

THB(T)042

管制人員的答覆

(問題編號：1202)

總目：　(60) 路政署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(4) 技術服務

管制人員：　路政署署長(劉家強)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：17)：

在研究採用新材料、技術及標準用於工程上，部門編制為何；部門支出為若干；去年有何成果？

提問人：劉皇發議員

答覆：

署方有八名專業人員除負責其他職務外，亦兼任研究新材料、建造技術及標準事宜。2013-14 年度用於研究的開支約為 480 萬元，研究的範疇包括下列各項：

(a) 篩選風琴式防撞欄；
(b) 使用再造物料鋪設路底基層；
(c) 使用玻璃瀝青的可行性；
(d) 開發新測試方法以改善對瀝青的品質控制；
(e) 採用回收的瀝青路面；
(f) 更新行車道鋪面設計標準；
(g) 使用合成沙井蓋；
(h) 熱塑路標漆的使用性能；及
(i) 檢討路面保養方法和路旁排水裝置的截流效能。

因應上述研究的結果，署方最近公布或更新了十份技術報告和兩份指引，提升了有關標準和施工方法。

管制人員的答覆

(問題編號：0138)

總目：　(60)路政署

分目：　(-)沒有指定

綱領：　(3)鐵路發展

管制人員：　路政署署長(劉家強)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：12)：

綱領(3) 列出路政署在 2014-15 年度將會「就跨境基礎設施的發展，與內地協調」。請列出已落實及正計劃與內地協調的跨境基礎設施，跟內地部門協調的形式和場合，以及當中耗用的金額。

提問人：梁家傑議員

答覆：

綱領(3)(即鐵路發展)下跨境基礎設施的發展方面，落實的有關工程項目為廣深港高速鐵路。部門與相關的內地機關設立了若干聯絡小組，以協調廣深港高速鐵路工程項目的落實。有關支出已由內部資源分攤。

答覆編號

THB(T)044

管制人員的答覆

(問題編號：0139)

總目： (60) 路政署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 鐵路發展

管制人員： 路政署署長(劉家強)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：13)：

(1) 運輸署指出，在 2014-15 年度，「繼續就配合南港島線(東段)啓用的公共交通服務重組建議諮詢持份者」。立法會文件指出，「南港島線(東段)將會以現時港鐵其他路線相若的班次行車，繁忙時間約三分鐘一班車。南港島線(東段)將以三卡車運作，每小時載客量約為 20 000 人次(單向計算)」。然而，該線車廂約可載 750 人，按此推算，單向計算每小時載客量只達到 750 X 20 = 15 000 人次。請問為何出現兩者誤差？鐵路線會否迅即超過負荷？諮詢期間，有否把兩者誤差告知持份者？

(2) 政府估計新鐵路線每天令多少乘客轉乘鐵路？估算方法如何？

提問人：梁家傑議員

答覆：

(1) 南港島線(東段)將以三卡車運作，如服務水平定於每平方米站立 4 人的基準，則該線每班車的載客量約為 226 x 3 = 678 人。南港島線(東段)在啟用後，起初會以約 3 分鐘一班車的密度運作，以滿足乘客的需求。待乘客量有所增長後，班次密度可以提高至每方向每小時 29 班車，即達致每方向每小時的載客量約 20 000(678 x 29 = 19 662)人。

(2) 預計在 2016 年每日會有 170 000 人左右使用此鐵路線。乘客量是根據運輸模型估算得出，當中考慮了就 2016 年的人口及就業作出的規劃預測。

答覆編號

THB(T)045

管制人員的答覆

(問題編號：1157)

總目：　(60) 路政署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(2) 區域及維修工程

管制人員：　路政署署長(劉家強)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：2.05)：

1. 路政署現時於全港共安裝了多少台閉路電視攝錄裝置，以監察道路、行人路或其他公眾地方的現場情況？請提供 2014-2015 年，就有關的攝錄裝置的採購、安裝，以及營運的預算。
2. 路政署就攝錄裝置所收集的影像會保存多久，以及有否就裝置收集的影像制訂保障個人私隱的政策；署方是否容許警方實時或事後取得該些攝錄裝置所收集的影像？如是，詳情為何，及需由那一層級的人員負責審批，審批的準則為何？
3. 請分別提供警方於 2013-2014 年度實時或事後索取影像的次數。

提問人：梁繼昌議員

答覆：

1. 為保安理由，路政署現時在行人天橋/行人隧道的升降機安裝了約 160 部閉路電視，讓公眾透過裝設於外牆的顯示屏，觀看系統播放拍攝所得的實時影像。為監察施工期間的交通狀況，路政署在道路工程工地安裝了 17 部臨時閉路電視。路政署安裝的全部閉路電視都沒有附設錄影裝置。

2. 2014-15 年度，採購和安裝閉路電視的預算開支約為 100 萬元。由於閉路電視用作顯示拍攝所得的影像，並未附設錄影裝置，故營運成本很低。

3. 2013-14 年度，路政署從未收過香港警務處索取閉路電視影像的要求。

管制人員的答覆

(問題編號：3252)

總目：　(60) 路政署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(1) 基本工程

管制人員：　路政署署長(劉家強)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：523)：

2014-15 財政年度政府財政預算案的演詞中，『39. 內部交通方面，我們不斷投資大型道路和鐵路項目，改善本地道路網絡和公共交通系統，提升運輸效率。過去五年，我們投資超過九百億元，發展和完善策略道路網絡。這些項目包括正在施工的屯門至赤鱲角連接路、中環灣仔繞道和東區走廊連接路，以及吐露港公路和粉嶺公路擴闊工程，預計陸續於二零一八年年底前完成。中九龍幹線、將軍澳至藍田隧道和將軍澳跨灣連接路等項目，亦正在規劃中。』

請列出該九百億元的各分項。

提問人：梁國雄議員

答覆：

核准預算總計逾 900 億元的路政署道路項目分項列表如下：

項目	費用 (百萬元)
屯門至赤鱲角連接路	
屯門至赤鱲角連接路 － 詳細設計、工地勘測和前期工程	1,909.6
屯門至赤鱲角連接路 － 建造工程	44,798.4
吐露港公路／粉嶺公路擴闊工程	
舊政務司官邸附近道路交匯處與粉嶺之間的吐露港公路／粉嶺公路擴闊工程 － 研究及初步設計	27.8
舊政務司官邸附近道路交匯處與泰亨之間的吐露港公路擴闊工程	4,486.9
舊政務司官邸附近道路交匯處與粉嶺之間的吐露港公路／粉嶺公路擴闊工程 － 第二期	4,320.0
中環灣仔繞道和東區走廊連接路	
中環灣仔繞道和東區走廊連接路 － 顧問費及勘查研究	215.0
中環灣仔繞道和東區走廊連接路	36,038.9
總計：	91,796.6

答覆編號

THB(T)047

管制人員的答覆

(問題編號：0410)

總目：　(60) 路政署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(1) 基本工程

管制人員：　路政署署長(劉家強)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：39)：

有關按議定計劃完成的工程合約，2013年的實際表現為87.5%，較95%的目標為低。就這方面，當局可否告知本委員會2013年未達目標的原因，以及署方會否加大力度，以期在2014年達致目標？如會，請告知詳情。

提問人：石禮謙議員

答覆：

在 2013 年，八份工程合約中有七份按議定計劃完成，故實際表現為 87.5%。延誤的一份因承建商施工錯誤，而需加長施工時間移除及修正工程欠妥的部分。

2014 年，路政署會繼續在施工期間密切監察工程的進度，以期符合我們的目標。

答覆編號

THB(T)048

管制人員的答覆

(問題編號：0411)

總目：　(60) 路政署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(2) 區域及維修工程

管制人員：　路政署署長(劉家強)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：40)：

在 2013 年，共有 9 909 宗與道路維修有關的投訴個案，數字較 2012 年的 7 992 宗大幅增加。當局可否告知本委員會有沒有就這些投訴急升的現象進行分析？如有，包括投訴性質的詳請為何？鑑於署方預計在 2014 年有 9 900 宗與道路維修有關的投訴個案，當局可否提供在 2012 年、2013 年及 2014 年為處理這項工作提供的資源及人手？

提問人：石禮謙議員

答覆：

路政署經分析投訴數字後，發現與 2012 年相比，與道路損毀(包括行車道、行人路、道路排水裝置和路旁斜坡方面)相關的投訴數字普遍上升。根據過往經驗，投訴數字與天氣情況有關，因為豪雨容易令原本輕微的損毀急促惡化，而 2013 年的總雨量(2 847 毫米)較 2012 年(1 925 毫米)高約 50%。路政署認為，這也許是導致 2013 年的投訴數字較 2012 年有所增加的原因。

至於 2012 至 2014 年有關區域及維修工程的資源方面，人手數目為 960 人，財政撥款則列表如下：

	2012-13 年度	**2013-14 年度**	**2014-15 年度**
財政撥款	1,196.0 (百萬元) (實際)	1,277.9 (百萬元) (預算)	1,314.8 (百萬元) (預算)

答覆編號

THB(T)049

管制人員的答覆

(問題編號：0416)

總目： (60) 路政署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 基本工程

管制人員： 路政署署長(劉家強)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：15)：

就「人人暢道通行」計劃，署方可否告知本會：

1. 2014-2015 年度工程開支；
2. 至現時為止已完成計劃的百分比；
3. 預計整項計劃何時完成；及
4. 工程開支是否與原先預算有出入，若有，詳情如何，若否，原因為何？

提問人：石禮謙議員

答覆：

多年來，政府在技術上可行的情況下，為公共行人道(即公共行人天橋、高架行人道及行人隧道)設置無障礙通道設施(即「原有計劃」)。「原有計劃」的目標是如現有公共行人道未配備標準的無障礙通道設施，而在約 100 米範圍內無適當的地面過路設施，政府便會在該處提供升降機或標準斜道。現時，「原有計劃」之下技術上可行的項目有 158 項。這些項目的工程會分階段在 2014 至 2018 年期間完成。

2012 年 8 月，政府推出「人人暢道通行」新政策，旨在進一步改善現有公共行人道的無障礙設施。市民對新政策反應熱烈，提出在約 250 條公共行人道設置升降機的建議(即「擴展計劃」)。政府在 2013 年上半年就落實這些建議的優次，諮詢 18 區區議會。每區區議會選出的三項優先項目已大致完成技術可行性研究，政府現正就結果諮詢有關的區議會。經諮詢後，政府會就確定技術可行並獲地區支持的項目，進行詳細設計工作。待優先項目的推展上了軌道後，政府便會因應工程進度、區議會及市民的意見、建造業市場的承受能力、各有關部門的資源等，檢討擴展計劃的餘下項目的實施時間表。

2014-15 年度，預算用於實施「人人暢道通行」計劃的開支為 6.39 億元。監督這項計劃實施的工作一向由政府調派現有人手負責。

答覆編號

THB(T)050

管制人員的答覆

(問題編號：0417)

總目：　(60) 路政署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(3) 鐵路發展

管制人員：　路政署署長(劉家強)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：16)：

就「顧問公司進行研究和其它工作」，署方可否告知：

1. 本財政年度預計會聘用顧問公司作哪些研究、各項開支分別為何；
2. 有否對顧問公司工作表現的評估機制和標準，若有，詳情如何，若否，原因為何；及
3. 會否優先聘用本地顧問公司，若會，詳情如何，若否，原因為何？

提問人：石禮謙議員

答覆：

1. 在 2014 年正在/將會由顧問公司進行的五份研究為：

(a) 沙田至中環線(沙中線) － 設計及工地勘測階段的獨立設計檢討、審查工程費用及成本分配(預計開支總額：2,030萬元)；
(b) 沙中線－ 建設、測試和調試階段的監察及核實顧問研究(預計開支總額：1.818億元)；
(c) 廣深港高速鐵路香港段(高鐵) － 建設、測試和調試階段的監察及核實顧問研究(預計開支總額：8,380萬元)；
(d) 檢討及修訂《鐵路發展策略2000》(預計開支總額：4,300萬元)；以及
(e) 高鐵－以服務經營權模式營運高鐵項目之顧問研究(預計開支總額：1,940 萬元)。

2. 當局會根據政府的既定程序定期評估顧問公司的表現。

3. 當局採購顧問服務時，會根據既定程序經互聯網公開邀請顧問公司提交意向書，並歡迎所有有興趣的顧問公司提交建議書。

答覆編號

THB(T)051

管制人員的答覆

(問題編號：1086)

總目：　(60) 路政署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(1) 基本工程

管制人員：　路政署署長(劉家強)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：35)：

就「人人暢道通行」計劃，政府當局可否告知本委員會：
(1) 2013-14 年度內，共開展多少個項目？項目詳情和工程進展為何？涉及的開支為多少？
(2) 2014-15 年度，共有多少個新項目？項目詳情為何？涉及的開支預算為多少？

提問人：田北俊議員

答覆：

(1) 2013-14 年度，「人人暢道通行」計劃有 30 個項目已開始施工，項目的地點位於中西區、觀塘、葵青、北區、沙田、大埔、荃灣、屯門及元朗，工程進展大致令人滿意。這項計劃在 2013-14 年度的預算開支為 2.33 億元。

(2) 2014-15 年度，預計約有 30 個新項目會開始施工，項目的地點位於中西區、東區、南區、灣仔、九龍城、觀塘、深水埗、黃大仙、油尖旺、北區、大埔、荃灣和屯門。這項計劃在 2014-15 年度的預算開支為 6.39 億元。

答覆編號

THB(T)052

管制人員的答覆

(問題編號：1087)

總目：　(60) 路政署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(1) 基本工程

管制人員：　路政署署長(劉家強)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：36)：

路政署預算於 2014 年中，就用在設計及建築階段的基本工程項目的開支中，由顧問公司負責的金額達 174 億 6,300 萬元，遠高於由內部人手負責的 5 億 3,200 萬元。就此，政府當局可否告知本委員會，原因及開支分項為何？

提問人：田北俊議員

答覆：

路政署委聘顧問公司，以應付人力資源需求的變動，以及提供部門內欠缺的專門知識，一般而言，是就大型及/或跨專業的公共工程計劃(例如屯門至赤鱲角連接路及*中環灣仔繞道和東區走廊連接路項目)，提供建築工程*設計和監督服務。*如*路政署*具備有關的資源及專門知識，工程計劃的設計及監督施工工作便會由內部人手負責，而這些一般屬小型或中型工程。因此，由顧問公司負責的主要工程，其開支高於由內部人手負責的工程。*

說明	**2014 年在設計及建築階段的預算工程開支 (百萬元)**	
	內部人手負責	顧問公司負責
甲級工程	44	16,632
丁級工程	488	831
總計：	532	17,463

答覆編號

THB(T)053

管制人員的答覆

(問題編號：1088)

總目：　(60) 路政署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(3) 鐵路發展

管制人員：　路政署署長(劉家強)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：37)：

在此綱領內，路政署預算於 2014 年度委託顧問公司進行 5 項研究，涉及開支 3 億 4,800 萬元。就此，政府當局可否告知本委員會，研究內容和分別涉及的預算開支為何？

提問人：田北俊議員

答覆：

在 2014 年正在/將會由顧問公司進行的五份研究為：

(a) 沙田至中環線(沙中線) － 設計及工地勘測階段的獨立設計檢討、審查工程費用及成本分配(預計開支總額：2,030萬元)；
(b) 沙中線－ 建設、測試和調試階段的監察及核實顧問研究(預計開支總額：1.818億元)；
(c) 廣深港高速鐵路香港段(高鐵)－ 建設、測試和調試階段的監察及核實顧問研究(預計開支總額：8,380萬元)；
(d) 檢討及修訂《鐵路發展策略2000》(預計開支總額：4,300萬元)；以及
(e) 高鐵－以服務經營權模式營運高鐵項目之顧問研究(預計開支總額：1,940 萬元)。

答覆編號

THB(T)054

管制人員的答覆

(問題編號：1089)

總目： (60) 路政署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 鐵路發展

管制人員： 路政署署長(劉家強)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：38)：

路政署計劃在 2014-15 年度內就跨境基礎設施的發展與內地協調。就此，政府當局可否告知本委員會，具體工作計劃為何？涉及的開支預算和時間表為何？

提問人：田北俊議員

答覆：

綱領(3)(即鐵路發展)下跨境基礎設施的發展方面，落實的有關工程項目為廣深港高速鐵路。部門與相關的內地機關設立了若干聯絡小組，以協調廣深港高速鐵路工程項目的落實。有關支出已由內部資源分攤。

答覆編號

THB(T)055

管制人員的答覆

(問題編號：3138)

總目：　(60) 路政署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(3) 鐵路發展

管制人員：　路政署署長(劉家強)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：7)：

廣深港高速鐵路香港段計劃明年完工，財務委員會於 2010 年時通過撥款 699 億元興建鐵路，請問

(a) 現時進度如何？已完成哪些工程，涉及金額多少？

(b) 剩下哪些工程將需要進行？

(c) 由於部份工程路段曾出現路面下陷、大廈出現裂紋、水井枯乾、溪水受污染、魚類死亡及農作物枯萎等問題。當局用於補償這些問題的金額有多少？

(d) 現在剩餘的撥款仍有多少，是否足夠完成餘下工程？

提問人：湯家驊議員

答覆：

(a)及(b)
廣深港高速鐵路香港段(高鐵)已委託香港鐵路有限公司負責建造、測試和調試。建造工程現正進行中。西九龍總站的大型挖掘工程已完成了 80%左右，現正進行下層結構工程。主隧道的挖掘工程已完成了 75%左右。石崗列車停放處及緊急救援站的 14 幢建築物已完成了 10 幢。包括鋪設路軌及架設架空電纜在內的各項機電工程亦已展開。

(c) 截至 2014 年 2 月，接獲的損毀報告共有 263 宗，包括指稱工程對建築物造成損害及其他損失方面的報告。大部份接獲的個案已經透過獨立的公證行進行檢討，結果顯示與高鐵工程無關。16 宗個案已經與有關物主解決，餘下的個案亦正在檢討中。任何損壞如認定是因為建造工程造成的，便會從有關工程合約保險的保額中作出相關的賠償。

(d) 截至 2014 年 3 月 31 日，工程計劃的累積支出約為 464 億元，預計 2014-15 年度的支出約 87 億元。按照目前的情況，項目的支出應不會超出核准預算。

答覆編號

THB(T)056

管制人員的答覆

(問題編號：2699)

總目：　(60) 路政署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(2) 區域及維修工程

管制人員：　路政署署長(劉家強)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：23)：

2013 年路政署在修葺路面坑洞、每天 1 次隨車進行快速公路的安全檢查、每 7 天進行 1 次主要幹路的安全檢查等多項服務表現指標，均錄得 100%達標，然而，近年不少公路的損毀情況日益嚴重，對駕駛者造成一定影響，甚至對道路安全造成威脅，明顯道路使用者對公路維修的滿意程度，跟政府的服務表現出現落差。就此：

1. 有關公用道路維修方面，2013-14 年度負責有關工作的人手及撥款分別有多少；2014-15 年度會否增加有關人員數目和增加撥款；若會，增加人數、涉及哪些職位及增撥款額為何；若否，原因為何；
2. 署方如何回應公路損毀嚴重問題，包括會否全面檢視和重新釐訂有關服務表現指標，以及有否評估各主要幹路的使用壽命？

提問人：謝偉銓議員

答覆：

路政署負責維持路面的結構完整，並特別着重安全及可用性。就此方面而言，路政署定期檢查所有公用道路，並記錄各項道路構件的使用狀況，包括路面在內。如在進行檢查或處理投訴期間，發現涉及道路安全問題的情況，路政署便會安排緊急的短期維修。此外，路政署亦會根據道路的使用狀況，在盡量減低工程對公眾的影響的同時，視乎需要規劃及進行中期及長期的維修工程。透過規劃的維修工程，路面的狀況大致上保持良好。

2013-14 年度，區域及維修工程綱領下的人手總數及撥款為 964 人及 12.78 億元。2014-15 年度的撥款會增加 3,690 萬元，並會在刪除八個有時限職位之後，開設六個新職位(五個專業人員和一個技術人員)。道路維修只佔區域及維修工程的一部分，當局沒有單就道路維修工作分別擬備支出和人手編制的分項數字。

路政署每兩年進行一次客戶滿意程度調查，收集公眾對本署服務的意見。路政署會在有需要並且切實可行的情況下，根據調查的結果修訂服務承諾。

答覆編號

THB(T)057

管制人員的答覆

(問題編號：0830)

總目：　(60) 路政署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(1) 基本工程

管制人員：　路政署署長(劉家強)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：44)：

1. 就分目 6101TX，當中有否工程包括連接櫻桃街與亞皆老街的行人天橋系統增設可供輪椅使用的升降機？若然，有關工程將於何時開始及完成？涉及的開支又為何？

提問人：黃碧雲議員

答覆：

為連接櫻桃街與亞皆老街的行人天橋加建升降機是「人人暢道通行」計劃的項目之一。土木工程拓展署負責監察有關工程的落實，並已在 2013 年 6 月展開項目的可行性研究。現時的目標是在 2017 年年底或之前完成加建工程。工程的預算開支會在詳細設計階段確定。

答覆編號

THB(T)058

管制人員的答覆

(問題編號：3265)

總目： (91) 地政總署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 土地行政

管制人員： 地政總署署長(甯漢豪)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：11)：

請解釋該綱領下有關土地徵用指標的數據變化：

鐵路發展計劃由 2012 年度的 2.53 公頃減至 2013 年度的 0.01 公頃，該變化的原因為何？

提問人：盧偉國議員

答覆：

在推行鐵路項目時，地政總署會因應香港鐵路有限公司的工程計劃，進行收地及清理土地工作。為配合有關工程計劃，地政總署於 2012 年就建設廣深港高速鐵路－香港段、南港島線(東段)及觀塘線延線收回 2.53 公頃土地，並於 2013 年為配合觀塘線延線施工而額外收回 0.01 公頃土地。

管制人員的答覆

(問題編號：0400)

總目：　(100) 海事處

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(4) 船舶服務

管制人員：　海事處處長 (黃偉綸)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：31)：

(a) 有關部門每年舉辦各類型與船務有關的考試科目及參與人數多少？請以表列形式回覆。

(b) 現時各間合資格的本地船務營辦商僱用海員數目多少及年齡中位數？請以下表形式回覆。

合資格營辦商名稱	僱用持有證書的海員數目	年齡中位數

提問人：陳鑑林議員

答覆：

(a) 去年各類型與船務有關的考試及應考人數的資料如下：

合格證明書種類	**2013** 年應考人數
遠洋合格證書	
一級甲板高級船員	11
二級甲板高級船員	15
三級甲板高級船員	75
一級輪機師	11
二級輪機師	18
三級輪機師	11
內河航行合格證書	
一級甲板高級船員	23
二級甲板高級船員	46
三級甲板高級船員	72
一級輪機師	0
二級輪機師	43
三級輪機師	11
本地合格證明書	
一級船長	12
二級船長	296

合格證明書種類	**2013 年應考人數**
三級船長	391
一級輪機操作員	0
二級輪機操作員	82
三級輪機操作員	267
遊樂船隻操作人合格證明書	
遊樂船隻一級操作人	317
遊樂船隻二級操作人	7 485
類型級別證明書	
內河航行船長	62
內河航行大副	61
內河航行夜視員	38
內河航行輪機長	14
本地船長	0
本地船長(助理)	0
本地輪機操作員	2
總數	**9 352**

(b) 總括而言，在遠洋航運方面，在 2013 年，合資格的營辦商有 22 間，共僱用持有證書的香港註冊海員 91 名，海員的年齡中位數為 43 歲。至於內河航運方面，在 2013 年，合資格的營辦商有 6 間，共僱用持有證書的香港註冊海員 564 名，海員的年齡中位數為 48 歲。我們未能提供個別公司的資料。

答覆編號

THB(T)060

管制人員的答覆

(問題編號：0482)

總目：　(100) 海事處

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(4) 船舶服務

管制人員：　海事處處長 (黃偉綸)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：47)：

政府當局表示在本綱領內，當局會在 2014-2015 年度開設 8 個職位，政府當局可否告知本會該等職位的名稱、職能及 2014-2015 年度的預算薪酬開支。

提問人：陳偉業議員

答覆：

在綱領(4)下於 2014-15 年度開設的 8 個職位，有關資料載列如下：

(a)　職位的職級、數目和職能

職級	職位數目	職能
驗船督察	4	因應《南丫島附近撞船事故調查委員會報告》的建議加強現時的船舶檢查工作，以及推展有關船舶圖則審批的新覆核工作。
助理驗船督察	1	
船舶安全主任	1	加強海事意外調查組調查意外和執行相關工作的能力。
助理驗船督察	2	

(b)　2014-15 年度涉及的薪酬開支預算

按薪級中點估計的年薪值計算，該 8 個職位的每年員工費用約為 410 萬元。

管制人員的答覆

(問題編號：0922)

總目：　(100) 海事處

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(3) 本地海事服務

管制人員：　海事處處長 (黃偉綸)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：33)：

就本地船隻停泊處及避風泊位事宜，請告知：

(a) 全港 14 個避風塘的面積分別為何？允許總長度為 30.4 米、50 米及 75 米的避風塘總面積分別為何？

(b) 全港長度分別為 30.4 米或以下、50 米或以下及 75 米或以下的漁船、遊樂船、貨船及其他類別船隻數量分別為何？

(c) 過去 3 年(2011-12 至 2013-14 年度)各個避風塘及允許總長度為 30.4 米、50 米及 75 米的避風塘的每月平均使用情況、最高使用量及最低使用量或相關數據分別為何？

(d) 政府就本地船隻停泊處及避風泊位相關工作及檢討工作的開支、人手編制及進展為何？

提問人：何俊賢議員

答覆：

(a) 香港現時共有 14 個憲報公布的避風塘，總面積達 419 公頃。各個避風塘的面積和允許總長度為 30.4 米、50 米及 75 米的避風塘總面積分別載列於**附件 I**。

(b) 《商船(本地船隻)條例》(第 548 章)自 2007 年起通過成為法例以來，本地船隻即劃分為 4 個類別。各類別不同長度的船隻數目見**附件 II**。

(c) 海事處備存各個避風塘於各年颱風襲港期間船隻使用避風塘觀察所得的最高使用量。在 2011、2012 和 2013 年，按船隻類別劃分，使用各避風塘的船隻數目分別載於**附件 III(a)、(b)和(c)**。海事處並無備存避風塘的平均及最低使用量。

(d) 海事處正開展檢討本地船隻的停泊位和避風泊位。檢討將分三個階段進行：第一階段點算供求情況；第二階段檢討政策及管理事宜並提出方案以供選擇；第三階段進行諮詢和向當局作出建議。由於涉及的工作量龐大，海事處會委託顧問公司負責第一階段的工作。此部份檢討工作的相關開支須待標書於 2014 年 5 月批出時方可提供。至於第二及第三階段的工作，海事處會重新調配內部資源，以應付檢討帶來的額外工作。整項檢討將於 2015 年第二季完成。

附件 I

各個避風塘的面積和不同允許總長度的避風塘總面積

避風塘	面積(公頃)
(i) 允許總長度(米)：30.4	
香港仔南	26.1
香港仔西	34.2
銅鑼灣	10.6
三家村	1.9
筲箕灣	17.2
船灣	10.3
鹽田仔	9.2
小計	***109.5***
(ii) 允許總長度(米)：50	
長洲	50.0
觀塘	33.8
新油麻地	64.6
藍巴勒海峽	12.9
土瓜灣	14.8
屯門	56.8
小計	***232.9***
(iii) 允許總長度(米)：75	
喜靈洲	76.6
小計	***76.6***
總數	**419.0**

香港領有牌照船隻*按總長度計算的分項數字(截至 2013 年年底)

船隻種類^	**總長度(米)**		
	≤ 30.4	**≤ 50 (累計)**	**≤ 75 (累計)**
第 I 類別	324	362	373
第 II 類別	1 090	1 720	1 800
第 III 類別	6 125	6 536	6 536
第 IV 類別	8 451	8 490	8 491

(*) 不包括住家船隻。

(^)
- 第 I 類別－ 載客船隻，如渡輪及小輪；
- 第 II 類別－ 包括非自航鋼躉、貨船、拖船等船隻；
- 第 III 類別－ 漁船；及
- 第 IV 類別－ 遊樂船隻。

附件 III(a)

2011 年颱風襲港期間在避風塘觀察所得的最高船隻數目

避風塘	第 I 類別			第 II 類別							第 III 類別		第 IV 類別	內河	政府	總計
	渡輪	小輪	其他	非自航鋼躉	貨船	拖船	危險品運輸船	特別用途船隻	固定船隻	其他	漁船	P4 舢舨	遊樂船隻	船隻	小輪	
香港仔避風塘 [1]	33	34	48	0	28	16	0	0	108	38	639	75	375	0	0	**1 394**
銅鑼灣避風塘	0	28	3	1	0	0	0	10	5	6	58	0	139	0	0	**250**
長洲避風塘	3	30	0	0	42	5	5	0	7	0	250	38	40	0	3	**423**
喜靈洲避風塘	4	0	0	4	0	2	0	0	0	15	2	0	0	0	0	**27**
觀塘避風塘	0	4	0	33	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14	1	**52**
新油麻地避風塘	2	54	40	188	30	36	0	14	5	43	32	0	40	15	7	**506**
藍巴勒海峽避風塘	0	5	0	25	8	5	0	8	0	18	9	6	8	85	3	**180**
三家村避風塘	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	28	0	25	0	0	**55**
筲箕灣避風塘	4	11	0	0	15	2	0	0	33	0	220	0	55	0	1	**341**
土瓜灣避風塘	0	15	0	68	0	13	0	0	0	64	0	0	2	1	0	**163**
屯門避風塘	0	35	0	65	36	25	4	30	4	60	180	30	50	102	10	**631**
鹽田仔避風塘	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14	0	2	**16**
船灣避風塘	0	8	0	0	4	0	0	0	0	2	47	50	36	0	4	**151**

[1] 香港仔南避風塘和香港仔西避風塘

附件 III(b)

2012 年颱風襲港期間在避風塘觀察所得的最高船隻數目

避風塘	第 I 類別			第 II 類別							第 III 類別		第 IV 類別	內河	政府	總計
	渡輪	小輪	其他	非自航鋼躉	貨船	拖船	危險品運輸船	特別用途船隻	固定船隻	其他	漁船	P4 舢舨	遊樂船隻	船隻	小輪	
香港仔避風塘 [2]	19	60	65	0	57	14	0	0	96	69	602	0	532	0	5	**1 519**
銅鑼灣避風塘	0	35	3	0	0	0	0	15	5	10	60	0	120	0	0	**248**
長洲避風塘	3	34	0	0	27	11	0	0	24	0	202	38	41	0	2	**382**
喜靈洲避風塘	4	0	0	5	15	1	0	0	0	0	1	0	0	2	2	**30**
觀塘避風塘	2	0	0	14	0	4	0	6	0	16	0	0	0	32	6	**80**
新油麻地避風塘	9	55	43	157	31	28	0	16	5	19	23	0	61	42	5	**494**
藍巴勒海峽避風塘	0	5	0	15	6	5	0	0	0	60	16	18	0	75	2	**202**
三家村避風塘	2	5	0	0	2	0	0	0	0	0	45	0	3	0	0	**57**
筲箕灣避風塘	3	13	5	0	10	0	0	0	30	0	262	0	20	0	0	**343**
土瓜灣避風塘	1	2	0	58	8	18	0	5	0	84	0	0	7	0	0	**183**
屯門避風塘	0	18	0	60	15	25	9	13	4	52	235	29	35	85	7	**587**
鹽田仔避風塘	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	25	0	2	**27**
船灣避風塘	0	11	0	0	0	0	0	0	0	10	4	28	14	0	3	**70**

[2] 香港仔南避風塘和香港仔西避風塘

附件 III(c)

2013 年颱風襲港期間在避風塘觀察所得的最高船隻數目

避風塘	第 I 類別			第 II 類別							第 III 類別		第 IV 類別	內河	政府	總計
	渡輪	小輪	其他	非自航鋼躉	貨船	拖船	危險品運輸船	特別用途船隻	固定船隻	其他	漁船	P4 舢舨	遊樂船隻	船隻	小輪	
香港仔避風塘 [3]	15	37	15	0	47	8	0	0	91	88	665	0	590	0	6	**1 562**
銅鑼灣避風塘	0	56	5	0	10	2	0	0	4	6	63	0	196	0	0	**342**
長洲避風塘	3	20	0	0	45	4	5	0	6	20	144	45	40	0	2	**334**
喜靈洲避風塘	2	12	0	31	20	0	4	0	0	0	0	0	0	0	2	**71**
觀塘避風塘	0	1	0	36	0	21	0	0	0	0	25	0	0	168	0	**251**
新油麻地避風塘	18	54	8	150	40	32	0	5	5	39	35	0	64	49	6	**505**
藍巴勒海峽避風塘	0	4	0	30	18	3	0	7	0	0	21	0	19	94	1	**197**
三家村避風塘	0	7	0	0	2	0	0	0	4	0	50	0	12	0	0	**75**
筲箕灣避風塘	2	12	0	0	0	0	0	0	28	0	380	0	60	45	0	**527**
土瓜灣避風塘	8	18	0	85	5	25	0	2	0	16	10	0	8	8	0	**185**
屯門避風塘	0	25	0	89	45	30	7	30	4	60	253	0	30	75	8	**656**
鹽田仔避風塘	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	23	0	3	**26**
船灣避風塘	0	4	0	0	0	0	0	0	0	2	10	35	34	0	4	**89**

[3] 香港仔南避風塘和香港仔西避風塘

答覆編號

THB(T)062

管制人員的答覆

(問題編號：1334)

總目：　(100) 海事處

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(2) 港口服務

管制人員：　海事處處長 (黃偉綸)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：3.11)：

請向本委員會提供下列資料：

(a) 海事處在徵收客運碼頭登船費時所涉及的具體工作為何；

(b) 徵收客運碼頭登船費所涉及的人手編制為何；

(c) 處理每宗客運碼頭服務登船費的平均行政成本；以及

(d) 當局於過去有否曾研究如何可進一步降低有關收費的行政成本？如有，詳情為何？

提問人：梁繼昌議員

答覆：

(a) 根據《船舶及港口管制(渡輪終點碼頭)規例》(第 313 章，附屬法例 H)第 34 條(該規例)，渡輪船隻的擁有人須就在該規例宣布的終點碼頭登上其渡輪船隻的每名乘客繳付該規例附表 2 訂明的乘客上船費。海事處徵收渡輪服務營辦商繳交的乘客上船費時，會根據渡輪船長於船隻離港時呈報的乘客數目及入境事務處提供的數目，複核渡輪服務營辦商提交的乘客數目。

(b)及(c) 海事處在徵收乘客上船費方面的工作，包括核實得自不同來源的乘客數目紀錄和向渡輪服務營辦商發出票據。有關工作由 2 名助理文書主任和 3 名文書助理執行，屬於常規職務，涉及的開支沒有詳細分列。

(d) 海事處定期檢討轄下跨境客運渡輪碼頭的管理和運作，以改善運作效率和提高成本效益。

答覆編號

THB(T)063

管制人員的答覆

(問題編號：0716)

總目： (100) 海事處

分目： (-) 沒有指定

綱領： (4) 船舶服務

管制人員： 海事處處長 (黃偉綸)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：6)：

就海員方面，政府可否告知本會：

(a) 在過去 3 年(即 2011-12 年、2012-13 年及 2013-14 年)，每年有多少本地人合乎擔任海員的資格；當中有多少人已獲得聘用，得以在船上任職，佔香港總合資格海員人數的百分比為何(按年份、性別、年齡、國籍、資歷、工種、船舶類別及入息分佈列出分項數字)；

(b) 在過去 3 年(即 2011-12 年、2012-13 年及 2013-14 年)，為現職海員或有興趣從事航海工作人士提供的培訓課程數目(請按院校名稱、課程類別、修讀模式、學額數目及與國際資歷認可的情況分項列出)；及

(c) 在 2014-15 年，政府當局有甚麼針對性的措施，以為現職海員及對從事航海工作有興趣的人士提供就業支援；有關措施的詳情及涉及的開支為何？

提問人：鄧家彪議員

答覆：

(a) 過去 3 年(即由 2011 至 2013 年)在香港註冊的遠洋船和沿海船(在內河航限內作業)工作的合資格香港海員的分項數字載於**附件 1**。

(b) 過去 3 年，訓練院校向海員或有興趣從事航海工作人士提供並獲海事處認可的課程如下：

院校	課程 {每年平均學額}	類別	專業資格
香港理工大學	國際航運及物流管理(榮譽)工商管理學士學位 {82}	全日制(4 年)	海事處認可的專上教育；畢業生合資格在遠洋船／內河船上擔任見習生。
	機械工程學(榮譽)工學士學位 {82}	全日制(4 年)	海事處認可的專上教育；畢業生合資格在遠洋船／內河船上擔任見習生。

院校	課程 {每年平均學額}	類別	專業資格
	國際物流管理高級文憑 {86}	全日制(2 年)	海事處認可的專上教育；畢業生合資格在遠洋船／內河船上擔任見習生。
香港大學	機械工程學士學位／機械工程(屋宇工程)學士學位 {99}	全日制(4 年)	海事處認可的專上教育；畢業生合資格在遠洋船／內河船上擔任見習生。
香港科技大學	機械工程學士學位／機械工程(屋宇工程)學士學位 {135}	全日制(4 年)	海事處認可的專上教育；畢業生合資格在遠洋船／內河船上擔任見習生。
香港專業教育學院(青衣)	機械工程學高級文憑 {40}	全日制(2 年)	海事處認可的專上教育；畢業生合資格在遠洋船／內河船上擔任見習生。
海事訓練學院	海事科技高級文憑 {60}	全日制(2 年)	海事處認可的專上教育；畢業生合資格在遠洋船／內河船上擔任見習生。
	初級全能海員證書 {71}	全日制(23 星期)	海事處認可的職業訓練；畢業生合資格在遠洋船／內河船上擔任全能水手。
	個人求生技能(甲板及輪機) {255}	日間課程(2.5 日)	海事處認可的航海前訓練
	消防訓練(基本及高級合併課程) (甲板及輪機) {218}	日間課程(5.5 日)	海事處認可的航海前訓練
	急救(基本及醫療技能合併課程) (甲板及輪機) {239}	日間課程(5 日)	海事處認可的航海前訓練
	救生船隻操作技能(不包括高速艇) (甲板及輪機) {123}	日間課程(5 日)	海事處認可的在職訓練
	油輪及化學品船貨物操作基本訓練(甲板及輪機) {62}	日間課程(5 日)	海事處認可的在職訓練
	精練甲板人員(甲板) {52}	日間課程(11 日)	海事處認可的在職訓練
	人流控制和危機管理(甲板及輪機) {33}	日間課程(1 日)	海事處認可的在職訓練
	個人安全及群安責任(甲板及輪機) {154}	日間課程(1 日)	海事處認可的航海前訓練
	船上醫療及護理技能(甲板) {12}	日間課程(8 日)	海事處認可的在職訓練

院校	課程 {每年平均學額}	類別	專業資格
	雷達導航、雷達標繪及自動標繪雷達的應用(甲板) {12}	日間課程(10 日)	海事處認可的在職訓練
	船舶保安主任(甲板及輪機) {96}	日間課程(3 日)	海事處認可的在職訓練
	保安意識訓練(所有船員) (甲板) {377}	日間課程(1 日)	海事處認可的航海前訓練
	指定保安職責培訓課程 {111}	日間課程(2 日)	海事處認可的在職訓練

(c) 政府在 2014-15 年度會繼續推行航海訓練獎勵計劃，每月資助航海見習生累積航海經驗。根據海運及空運人才培訓基金推行的一項措施，由 2014 年 4 月 1 日起，該計劃每月發放的津貼由 5,000 元增至 6,000 元，以鼓勵年輕一代投身航海業。甲板部見習生的資助期不多於 18 個月，而輪機部見習生的資助期不多於 6 個月。航海訓練獎勵計劃運作 5 年預計需撥款 3,250 萬元。

年份	合資格香港海員人數(a)	受僱香港海員總人數(b)	香港海員受僱百分比(b)/(a)	受僱海員								
				性別		平均年齡	資歷		工作性質	船舶類別(數目)	入息分布 平均月薪(港元)	
				男	女		遠洋航行	內河航行			遠洋船	沿海船
2011	5 346	1 456	27.24%	1 238	218	41	<u>合格證書持有人：</u> 高級船員(甲板) 74 高級船員(輪機) 58 <u>非合格證書持有人：</u> 普通船員 17	<u>合格證書持有人：</u> 高級船員(甲板) 368 高級船員(輪機) 248 <u>非合格證書持有人：</u> 普通船員 691	<u>遠洋船</u> 高級船員 –132； 普通船員 – 17 <u>沿海船</u> 高級船員 –616； 普通船員 – 691	遠洋船 (1 725)； 沿海船 (220)	<u>高級船員(甲板)</u> 船長 – 67 891 大副 – 48 369 二副 – 35 314 三副 – 28 181 甲板見習生 – 5 152 <u>高級船員(輪機)</u> 輪機長 – 64 183 大管輪 – 42 729 二管輪 – 42 120 初級輪機員 – 32 682 輪機見習生 – 4 920 <u>普通船員</u> <u>甲板部</u> 全能水手 – 21 563	<u>高級船員(甲板)</u> 船長 – 47 068 大副 – 32 194 夜視員 – 23 687 甲板見習生 – 8 649 <u>高級船員(輪機)</u> 輪機長 – 35 646 初級輪機員 – 11 572 輪機見習生 – 9 500 <u>普通船員</u> <u>甲板部</u> 全能水手 – 11 885 水手 – 11 167

年份	合資格香港海員人數(a)	受僱香港海員總人數(b)	香港海員受僱百分比(b)/(a)	受僱海員								
				性別		平均年齡	資歷		工作性質	船舶類別(數目)	入息分布平均月薪(港元)	
				男	女		遠洋航行	內河航行			遠洋船	沿海船
											輪機部 機匠 – 21 933 泵工 – 19 500 廚食部 廚師 – 21 388 服務生 – 14 040	輪機部 機匠 – 12 634 廚食部 船艙服務員 – 10 494
2012	5 512	1 503	27.27%	1 251	252	41	合格證書持有人： 高級船員(甲板) 101 高級船員(輪機) 51 非合格證書持有人： 普通船員 19	合格證書持有人： 高級船員(甲板) 376 高級船員(輪機) 243 非合格證書持有人： 普通船員 713	遠洋船 高級船員 –152； 普通船員 – 19 沿海船 高級船員 –619； 普通船員 – 713	遠洋船(1 966)； 沿海船(223)	高級船員(甲板) 船長 – 64 927 大副 – 53 467 二副 – 35 641 三副 – 29 654 甲板見習生 – 5 363 高級船員(輪機) 輪機長 – 64 352 大管輪 – 52 385 二管輪 – 40 236 初級輪機員 – 30 067 輪機見習生 – 5 452	高級船員(甲板) 船長 – 56 123 大副 – 38 697 夜視員 – 27 679 甲板見習生 – 8 539 高級船員(輪機) 輪機長 – 43 070 初級輪機員 – 13 159 輪機見習生 – 11 000

年份	合資格香港海員人數(a)	受僱香港海員總人數(b)	香港海員受僱百分比(b)/(a)	受僱海員								
				性別		平均年齡	資歷		工作性質	船舶類別(數目)	入息分布 平均月薪(港元)	
				男	女		遠洋航行	內河航行			遠洋船	沿海船
											普通船員 甲板部 全能水手 – 11 112 輪機部 機匠 – 23 298 泵工 – 19 500 廚食部 廚師 – 22 764 服務生 – 14 040	普通船員 甲板部 全能水手 – 14 251 水手 – 15 023 輪機部 機匠 – 15 348 廚食部 船艙服務員 – 13 172
2013	5 648	1 469	26.01%	1 266	203	42	合格證書 持有人： 高級船員(甲板) 106 高級船員(輪機) 54 非合格證書 持有人： 普通船員 19	合格證書 持有人： 高級船員(甲板) 372 高級船員(輪機) 224 非合格證書 持有人： 普通船員- 694	遠洋船 高級船員 –160；普通船員 – 19 沿海船 高級船員 –596；普通船員 – 694	遠洋船 (2 105)；沿海船 (222)	高級船員(甲板) 船長 – 68 250 大副 – 51 780 二副 – 34 931 三副 – 30 782 甲板見習生 – 5 321 高級船員(輪機) 輪機長 – 67 080 大管輪 – 52 178 二管輪 – 40 389	高級船員(甲板) 船長 – 56 010 大副 – 37 462 夜視員 – 29 704 甲板見習生 – 7 182 高級船員(輪機) 輪機長 – 42 442 初級輪機員 – 13 049 輪機見習生 – 10 500

年份	合資格香港海員人數(a)	受僱香港海員總人數(b)	香港海員受僱百分比(b)/(a)	受僱海員								
				性別		平均年齡	資歷		工作性質	船舶類別(數目)	入息分布平均月薪(港元)	
				男	女		遠洋航行	內河航行			遠洋船	沿海船
											初級輪機員 – 22 779 輪機見習生 – 6 300 普通船員 甲板部 全能水手 – 13 439 輪機部 機匠 – 23 298 泵工 – 19 500 廚食部 廚師 – 23 709 服務生 – 14 040	普通船員 甲板部 全能水手 – 14 907 水手 – 14 986 輪機部 機匠 – 13 946 廚食部 船艙服務員 – 11 211

註：所有合資格香港海員必須為香港永久性居民身份證持有人，海事處並無他們的國籍資料。

管制人員的答覆

(問題編號：1161)

總目：　(100) 海事處

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(3) 本地海事服務

管制人員：　海事處處長 (黃偉綸)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：75)：

就有關綱領(3)：本地海事服務的工作及數字，請提供以下資料：

(a) 過去 3 年，商船牌照中的第一類別的渡輪數字，以載客人數的範圍分項；

(b) 過去 1 年就在南丫島附近撞船事故後的特別巡查(包括檢驗船隻的水密艙壁外，覆核船隻構造是否符合審批圖則等)的開支為何、人手分佈、經檢查的船隻數量為何；

(c) 該綱領下較 2013-14 原來預算增加 17.6%，增加的支出預計在以下項目的分佈為何及詳情為何？

(i) 計劃資助船隻為每名兒童均須配備兒童救生衣；

(ii) 就有關規定有關船隻安裝三種有助提升航行安全的設備的相關工作；

(iii) 就有關海事處的制度性改革，預計增加聘請海事主任和驗船主任。

提問人：鄧家彪議員

答覆：

(a) 過去 3 年獲發運作牌照的第 I 類別渡輪船隻數目按載客人數劃分的分項數字載列如下：

載客人數	年份		
	2011	**2012**	**2013**
61-200	6	6	6
201-400	10	10	10
401-500	16	15	16
501-1000	14	14	12
>1000	5	5	5
總計	**51**	**50**	**49**

(b) 海事處在 2013 年進行的特別巡查共檢查了 126 艘渡輪和小輪。有關巡查工作由本地船舶安全組的現有技術人員執行，涉及的人手和開支沒有詳細分列。

(c) (i) 海事處現正就為本地船隻上每名兒童配備兒童救生衣的可行性和實際安排諮詢本地航運業界，因此並無計劃在 2014-15 年度提供撥款資助。

(ii) 關於規定本地船隻安裝額外航行設備的建議，海事處已通知本地航運業界，政府預備全額資助相關本地船隻安裝船舶自動識別系統，以及半額資助相關本地船隻安裝雷達。2014-15 年度這方面的所需開支會以現有資源應付。

(iii) 在綱領(2)下，海事處改革執行小組已開設 3 個屬於海事主任和驗船主任職系的職位，為期至 2016 年 5 月 31 日，以執行和統籌海事處制度改革帶來的工作。按薪級中點估計的年薪值計算，該 3 個職位在 2014-15 年度涉及的每年員工費用約為 400 萬元。海事處會因應改革成效檢討該兩個職系的長遠人手需求。

答覆編號

THB(T)065

管制人員的答覆

(問題編號：3278)

總目：　(100) 海事處

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(4) 船舶服務

管制人員：　海事處處長 (黃偉綸)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：39)：

啟德郵輪碼頭在去年啟用，但本港在無論本地和遠航的海運人才，都出現不足的情況，當局會否考慮「重開」已轉型的航海學校，以培訓海事人才？如否，當局會如何確保本港有足夠的相關人才加入航海業？

提問人：湯家驊議員

答覆：

香港航海學校是教育局轄下的主流中學。作為主流學校，該校為學生提供多元化而均衡的普通課程，並非限於培訓海事人才。不過，海事處與該校一直保持緊密聯繫，培養該校畢業生投身航運事業的興趣。此外，運輸及房屋局已成立 1 億元海運及空運人才培訓基金，於 2014-15 至 2018-19 五個年度內運作，目標之一是鼓勵更多青年人接受或修讀相關的技術培訓和學位課程，畢業後投身航運業。

答覆編號

THB(T)066

管制人員的答覆

(問題編號：2163)

總目：　(100) 海事處

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(3) 本地海事服務

管制人員：　海事處處長 (黃偉綸)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：4)：

在 2014 至 15 年度內，海事處將會全面檢討本地及小型訪港船隻對避風泊位的需求和有關泊位的供應，有關檢討的詳情為何，包括檢討的預算開支，會否考慮擴大避風塘現有面積或增加數目及預計檢討何時完成？

提問人：易志明議員

答覆：

海事處正開展檢討本地船隻的停泊位和避風泊位。檢討將分三個階段進行：第一階段點算供求情況；第二階段檢討政策及管理事宜並提出方案以供選擇；第三階段進行諮詢和向當局作出建議。

由於涉及的工作量龐大，海事處會委託顧問公司負責第一階段的工作。此部份檢討工作的相關開支須待標書於 2014 年 5 月批出時方可提供。至於第二及第三階段的工作，海事處會重新調配內部資源，以應付檢討帶來的額外工作。整項檢討將於 2015 年第二季完成。

避風塘是重要的港口設施，供本地及小型訪港船隻在天氣惡劣時使用。當局會視乎避風泊位供求的點算結果，並研究相關的技術因素，包括本地船隻的預計增幅後，考慮是否有需要增加避風泊位，以應付預計的需求。

答覆編號

THB(T)067

管制人員的答覆

(問題編號：2164)

總目：　(100) 海事處

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(4) 船舶服務

管制人員：　海事處處長 (黃偉綸)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：5)：

海事處於 2013 年全面推行船舶管理公司素質保證系統, 以加強監察香港註冊船舶的素質, 就有關系統, 請告知本會

(a) 有關系統的詳情為何；

(b) 如何能吸引更多船東在香港註冊船舶；

(c) 現時系統的參與率；及

(d) 預計本年度涉及系統管理的預算。

提問人：易志明議員

答覆：

(a) 海事處於 2013 年推行的素質保證系統旨在進一步提升香港註冊船舶的素質標準。設立系統的目的是協助香港註冊船舶避免在外國港口經由港口國監督檢查後滯留。船舶管理公司必須設立系統評估其香港註冊船舶在港口國監督檢查的表現，包括辨識欠妥之處的根本成因；推行預防措施；以及每 6 個月向海事處提交評估結果，以便監察。

(b) 素質保證系統有助船舶管理公司培養注重安全的文化，持續改善其香港註冊船舶的素質標準，從而使香港註冊船舶繼續在素質和安全標準方面保持良好聲譽，進一步吸引更多船東在香港註冊船舶。

(c) 所有管理香港註冊船舶的船舶管理公司均參與素質保證系統。

(d) 推行該系統的工作會由現有人力資源負責，無須額外開支。這方面涉及的人手和開支沒有詳細分列。

管制人員的答覆

(問題編號：2169)

總目：　(100) 海事處

分目：　(661) 小型機器、車輛及設備(整體撥款)

綱領：　(-) 沒有指定

管制人員：　海事處處長 (黃偉綸)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：10)：

就非經營帳目中，2014-15 年度就小型機器、車輛及設備的撥款為 44,120,000 元，較 2013-14 年度增加 11,942,000 元(37.1%)，請就所增加的機器、車輛及設備分項說明及其涉及的款項。

提問人：易志明議員

答覆：

分目 661 小型機器、車輛及設備(整體撥款)供購置每項開支在 15 萬元以上但不超過 200 萬元的項目。2014-15 年度的預算較 2013-14 年度的核准預算增加約 1,190 萬元，主要為更換政府船塢內的輪機、附件和設備所需的 740 萬元，以及安裝或更換公眾貨物裝卸區內 3 個停車場自動繳費系統額外需要 540 萬元，當中 90 萬元因其他方面的需求減少而得以抵銷。

管制人員的答覆

(問題編號：2170)

總目：　(100) 海事處

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(4) 船舶服務

管制人員：　海事處處長 (黃偉綸)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：11)：

2014-15 年度的撥款為 9,420 萬元，較 2013-14 年度的預算增加 1,160 萬元(14.0%)，當中是因為開設 8 個職位。請告知本會有關職位的詳情，包括其職級、職務及薪酬。

提問人：易志明議員

答覆：

在本綱領下於 2014-15 年度開設的 8 個職位，有關資料載列如下：

職級	職位數目	按薪級中點估計的年薪值 (百萬元)	職能
驗船督察	4	2.270	因應《南丫島附近撞船事故調查委員會報告》的建議加強現時的船舶檢查工作，以及推展有關船舶圖則審批的新覆核工作。
助理驗船督察	1	0.357	
船舶安全主任	1	0.808	加強海事意外調查組調查意外和執行相關工作的能力。
助理驗船督察	2	0.713	
總計：	8	4.148	

答覆編號

THB(T)070

管制人員的答覆

(問題編號：2175)

總目：　(100) 海事處

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(3) 本地海事服務

管制人員：　海事處處長 (黃偉綸)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：16)：

就管理各公眾貨物裝卸區，2014-15 年度的預算為何，請就各項開支分項説明。當局會否就現時管理各公眾貨物裝卸區的營運進行檢討，包括研究外判予承辦商運作，以降低成本，從而增加調低公眾貨物裝卸區整體收費的空間，紓緩裝卸區使用者的經濟壓力？如會，詳情為何；如不會，原因為何？

提問人：易志明議員

答覆：

在 2014-15 年度，管理 6 個公眾貨物裝卸區的預算開支為 5,620 萬元，分項數字如下：

	百萬元
個人薪酬	35.4
一般部門開支(包括購買／更換機器及設備)	20.8

海事處現正進行一項有關公眾貨物裝卸區的檢討，預計在 12 個月內完成。是項檢討會研究公眾貨物裝卸區的運作與管理，以提高效率和成本效益，並為現時的《停泊位特許協議》於 2016 年 7 月屆滿後重新分配公眾貨物裝卸區停泊位制定未來路向。

管制人員的答覆

(問題編號：2907)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：42)：

運輸科負責監督「人人暢道通行」政策的落實工作，以便在公共行人天橋、高架行人道和行人隧道加建無障礙通道設施。請當局以表列出未來 1 年(2014-15 年度)計劃落實的無障礙通道設施項目詳情，包括當中涉及的預算人手、開支、施工日期及落成日期。

提問人：陳志全議員

答覆：

政府多年來一直在技術可行的情況下，在公共行人通道(即公共行人天橋、高架行人路和行人隧道)加裝無障礙通道設施(即原有計劃)。現有的公共行人通道如果沒有標準無障礙通道設施，且在約 100 米範圍內沒有恰當的地面過路處，政府在原有計劃下會為這些公共行人通道提供升降機或標準斜道。目前，原有計劃下有 158 個技術上可行的項目，其工程將於 2014 至 2018 年內分階段完成。

政府在 2012 年 8 月推出「人人暢道通行」新政策，以期進一步為現有的公共行人通道加裝無障礙通道設施。市民對新政策反應踴躍，建議在共約 250 條公共行人通道加建升降機(即擴展計劃)。政府在 2013 年上半年就實施這些加裝升降機建議的優次諮詢 18 區區議會，然後就區議會各自選出的三個優先項目進行技術可行性研究。有關研究已大致完成，政府現正徵詢各區議會對研究結果的意見。在諮詢區議會後，政府便會為被確定在技術上可行且獲當區支持的項目展開詳細設計工作。

在 2014-15 年度實施「人人暢道通行」計劃的預算開支為 6.39 億元。運輸及房屋局(運輸科)一直運用現有人手監督實施該計劃的工作。

「人人暢道通行」計劃的項目表列如下：

原有計劃：

路政署結構編號	位置
中西區	
HS3	橫跨紅棉路近美利大廈
HF37	沿干諾道中近交易廣場
HF91	橫跨干諾道中於維德廣場與林士街多層停車場大廈之間
HF119	橫跨干諾道中近海傍警署

路政署結構編號	位置
HF152	橫跨夏慤道近中信大廈
HF93	在民寶街近統一碼頭道
HF118	橫跨干諾道中近信德中心與西港城
HF118A	橫跨干諾道中近信德中心與西港城
HF137	橫跨干諾道中近砵典乍街
HF81	橫跨薄扶林道近香港大學
HF100	橫跨琳寶徑連接美國銀行中心
HF40	橫跨紅棉路近力寶中心
東區	
HS17	橫跨東區走廊近香港電影資料館
HF78	橫跨東區走廊及柴灣道近柴灣道迴旋處
H162	英皇道天橋橫跨康山道
HF34	橫跨柴灣道近慈幼英文學校
HF90	橫跨英皇道及電照街
HF90A	橫跨英皇道及電照街
南區	
HS16	橫跨香港仔海傍道近香港仔舊大街
HF134	橫跨香港仔海傍道及魚市場道
HS7	橫跨石排灣道近華富邨
HF59	沿香島道於深水灣
HS13	橫跨鴨脷洲橋道近山明街與新市街
HS13A	橫跨鴨脷洲橋道近山明街與新市街
H115	橫跨黃竹坑道至香港仔隧道繳費處
H116	黃竹坑道近南風道
H107	鴨脷洲橋由香港仔至鴨脷洲
灣仔區	
HF56	橫跨杜老誌道及港灣道近新鴻基中心
HF117	橫跨杜老誌道及港灣道近新鴻基中心
HF35	橫跨港灣道近港灣徑
HF57	橫跨菲林明道近港灣道
HF65	橫跨告士打道近中環廣場

路政署結構編號	位置
HF95	橫跨柯布連道與軒尼詩道近灣仔港鐵站
HF160	橫跨告士打道近中環廣場
HF2	橫跨告士打道近六國酒店
HF2A	橫跨告士打道近六國酒店
HS10	橫跨黃泥涌道及皇后大道東
HF144	橫跨告士打道與杜老誌道
HF106	橫跨港灣道及會議道近藝術中心
HF145	橫跨告士打道與分域街
HF43	橫跨告士打道和運盛街近堅拿道
HF25	橫跨皇后大道東近灣仔公園及華仁書院
HF113	橫跨由紅磡海底隧道至告士打道近鴻興道天橋的連接路
HF116	橫跨告士打道近史釗域道
九龍城區	
KF25	橫跨窩打老道近沙福道
KF6	橫跨公主道近衞理道及愛民邨
K21	暢運道於安運道及紅磡南道之間
KS9	橫跨太子道西於九龍城交匯處
KS23	橫跨東鐵線路軌近舒梨道及石竹路
KF29	橫跨九龍城道及新山道
KS32	橫跨馬頭涌道近世運道及九龍城交匯處
KS10	橫跨太子道東及馬頭涌道近打鼓嶺道
KS41	橫跨漆咸道北近溫思勞街
觀塘區	
KF71	於藍田巴士總站近匯景花園
KF44	橫跨協和街近祥和苑
KF(WYS)	橫跨偉業街近臨興街及香港大學附屬學院
KF48	橫跨牛頭角道及振華道近振華苑
KS27	橫跨順清街近新利街及順利邨
KF39	橫跨偉業街近常怡道
K50	橫跨新清水灣道於順利邨道
KF83	橫跨連德道近慶田圍

路政署結構編號	位置
KF128	橫跨觀塘道由九龍灣港鐵站至彩雲道
KF(LNTKE)	橫跨觀塘道近九龍灣港鐵站 B 出口
深水埗區	
KS47	橫跨大埔道近北河街
KF10	橫跨荔枝角道近長順街
KF43	橫跨南昌街近澤安邨
KF32	橫跨長沙灣道近發祥街
KS25	橫跨長沙灣道近桂林街
KF13	橫跨龍翔道近畢架山花園
黃大仙區	
KF57	橫跨龍翔道近天馬苑
KS7	橫跨龍翔道近彩虹港鐵站
KS17	橫跨由蒲崗村道南行線至大磡道的連接路
KS35	橫跨太子道東近新蒲崗交匯處
KF60	橫跨馬仔坑道近龍翔官立中學
KS11	橫跨太子道東近新蒲崗交匯處
K36	於蒲崗村道橫跨龍翔道
油尖旺區	
KS40	橫跨彌敦道近弼街
KS2	橫跨漆咸道南近槍會山軍營
KS29	橫跨漆咸道南近加士居道及香港女童軍總會的連接路
KS30	橫跨康莊道近漆咸道交匯處
KS31	橫過漆咸道南近香港理工大學及漆咸道交匯處
KF3	橫跨康莊道及梳士巴利道近紅磡海底隧道
KF82	橫跨漆咸道南及加連威老道近香港科學館
KF27	橫跨亞皆老街近染布房街及聯運街
KF84	沿科學館徑近橫跨科學館道及康達徑
KF2	橫跨海底隧道收費廣場近暢運道
KS49	橫跨佐敦道近廣東道及渡船街
KF54	橫跨聯運街近水務署工場

路政署結構編號	位置
葵青區	
NF106	橫跨青衣鄉事會路近偉力工業大廈
NS19	橫過青康路近美景花園
NS89	橫跨青衣路近長青邨
NS126	橫跨葵福路近盛福街
NF185	橫跨荃灣路與葵喜街近葵福路
NF286	橫跨興芳路及葵福路至葵青交匯處
NF1	橫跨葵涌道近葵芳邨
NS1	橫跨葵涌道近瑪嘉烈醫院
NS1A	橫跨葵涌道近瑪嘉烈醫院
N798	於葵青路天橋橫跨葵泰路
NS10	橫過荃灣路近荔景邨
N546	青荃橋
北區	
NF122	橫跨彩園路及新運路近百和路
NF84	橫跨彩園道近上水港鐵站及彩園邨彩玉樓
NS49A	橫跨馬會道近沙頭角公路迴旋處
NF296	橫跨龍琛路近新發街
NF83	橫跨東鐵線路軌沿粉嶺公路近百和路及和興路
NF180	橫跨東鐵線路軌沿粉嶺公路近百和路及和興路
NF96	橫跨新運路及粉嶺車站路近新運路迴旋處
NF227	橫跨新運路及粉嶺車站路近新運路迴旋處
NF212	橫跨和興路近華明路
NF247	橫跨百和路近偉明街
NF76	橫跨馬會道近天平邨
NF104	橫跨粉嶺公路及新運路
NS106	橫跨粉嶺公路近大頭嶺
西貢區	
NS98	橫跨清水灣道近井欄樹
沙田區	
NS38	橫過大埔公路近火炭路

路政署結構編號	位置
NS28A	橫跨火炭路近源禾路
NF40	橫跨大埔公路－沙田段近禾輋街
NF71	在大埔公路－沙田段橫跨沙田港鐵站近田寮
NF74	橫跨獅子山隧道公路近豐盛苑
NF89	橫跨沙田圍路近沙角街
NS175	橫跨由吐露港公路至澤祥街近瑞祥街的連接路
大埔區	
NS61	橫跨東鐵線路軌於大埔公路－大窩段及大埔頭徑之間
NS69	橫跨大埔公路－元洲仔段及南運路近廣福道
NS70	橫跨大埔公路－元洲仔段及南運路近廣福道
NF97	橫跨大埔太和路及林村河近大埔中心
NF266	橫跨汀角路近棟樑里
NS75	橫跨南運路在廣福道和寶湖道之間
NF78	橫跨粉嶺公路近泰亨灰沙圍於康樂園與泰亨之間
NF81	橫跨東鐵線路軌近橋頭
NF444	橫跨南運路近運頭塘邨
NF132	橫跨南運路近大埔中心和新興花園
NS77	橫跨大埔太和路近南運路
NF80	橫跨東鐵線路軌近元嶺
NF82	橫跨東鐵線路軌近大窩東支路及塘坑
NS139	橫跨完善路近汀角路及大福街
NS145	橫跨粉嶺公路近大埔公路－大窩段
屯門區	
NS108	橫跨由青雲路至皇珠路的連接路
NF31	橫跨屯門公路及青山公路－新墟段近何福堂輕鐵站
NS99	橫跨青雲路近業旺路
NF127	橫跨屯門鄉事會路由屯門公園至屯匯街及屯門文娛廣場
NF206	橫跨屯門鄉事會路由屯門公園至屯匯街及屯門文娛廣場
NF114	橫跨青雲路近香港專業教育學院(屯門分校)
NF406	在兆康路巴士總站連接兆康西鐵站北面的公共運輸交匯處
NF100A	橫跨湖景路連接湖景邨及湖康診所近湖康街

路政署結構編號	位置
NF101	橫跨湖山路近湖景路
NF407	連接屯門公路及兆康西鐵站南面的公共運輸交匯處
荃灣區	
NF87	橫跨荃灣港鐵車廠近時貿中心
NF109	橫跨青山公路近富華中心
NF108	橫跨青山公路－荃灣段近南豐中心
NF167	橫跨大涌道近沙咀道
NF311	橫跨青山公路－荃灣段近荃灣城市廣場
NF248	橫跨城門道近青山公路－荃灣段
NF(SLKR)	橫跨西樓角路於綠楊坊及荃灣多層停車場大廈之間
NF234	橫跨楊屋道及德士古道
TS8	橫跨北大嶼山公路近大嶼山收費廣場行政大樓
元朗區	
NS199	橫跨天影路近天瑞邨瑞龍樓
NF245	橫跨福喜街近宏樂街
NS7A	橫跨青山公路－洪水橋段近洪水橋輕鐵站

擴展計劃：

路政署結構編號	位置
中西區	
HF142	橫跨干諾道西至中山紀念公園
HF46	橫跨水坑口街近摩羅下街
HF135	沿閣麟街近敦和里
東區	
HF63	橫跨柴灣道近山翠苑
HF163	橫跨小西灣道近富欣道
HF158	港鐵炮台山站旁邊的行人通道
南區	
HF104	橫跨香港仔海傍道近南寧街
HF105	橫跨香港仔海傍道近逸港居
H186	連接田灣海旁道及田灣山道的天橋

路政署結構編號	位置
灣仔區	
HF85	在怡和街、邊寧頓街與糖街的交界處
HF154	橫跨告士打道近信和廣場
HS9	橫跨堅拿道東近體育路
九龍城區	
K14	培正道天橋橫跨公主道
KF102	橫跨紅磡南道近紅菱街及黃埔街
KF106	橫跨紅磡南道近紅磡道
觀塘區	
KS56	橫跨觀塘道近定安街
KF90	橫跨鯉魚門道近翠屏道
KF109	橫跨順利邨道近順利邨公園
深水埗區	
KF69	橫跨荔枝角道及東京街
KF79	橫跨窩仔街及石硤尾街
KF91	橫跨欽州街近基隆街
黃大仙區	
KF56	橫跨新清水灣道近彩雲商場 2 期
KF58	橫跨龍翔道近馬仔坑道
KF76	橫跨鳳德道及龍蟠街
油尖旺區	
KF88	沿西九龍公路下方橫跨渡船街及窩打老道
KF89	橫跨渡船街與登打士街交界
KF94	橫跨櫻桃街、渡船街及塘尾道
離島區	
NF332	橫跨裕東路近東涌下嶺皮
NF328	橫跨裕東路及松仁路
NS230	橫跨順東路近大嶼山北區警署
葵青區	
NF51	橫跨青山公路－葵涌段近和宜合道
NF72A	橫跨葵富路近葵義路

路政署結構編號	位置
NF229	橫跨青山公路－葵涌段、葵涌道及梨木道交界
北區	
NF134 & NS143	橫跨粉嶺公路近港鐵粉嶺站
NS51 & NS128	橫跨馬會道近天平邨天美樓
NF295	橫跨新運路近上水廣場
西貢區	
NF193	橫跨寶琳北路近林盛路
NF309	橫跨寶寧路近寶順路
NF336	橫跨唐明街近尚德商場
沙田區	
NF73	連接排頭街及沙田港鐵站
NS287	橫跨馬鞍山路及恆泰路近馬鐵大水坑站
NF316	橫跨車公廟路及美田路迴旋處
大埔區	
NS87	橫跨安埔路近南運路及新興花園
NF156	橫跨大埔公路－元洲仔段近廣福邨
NF191	橫跨汀角路連接大元邨及富亨邨
屯門區	
NS42	橫跨屯興路近屯門公路
NF174	橫跨屯門公路連接青杏徑及新和里
NF315	橫跨龍門路近龍門輕鐵站
荃灣區	
NF285 & NF288	橫跨西樓角路於南豐中心(北面)對面
NF186	橫跨大涌道近香車街
NF251	橫跨楊屋道及馬頭壩道
元朗區	
NF148 & NF306	連接元朗廣場及朗屏西鐵站
NF305	橫跨青山公路及朗樂路近西鐵元朗站
NF376	橫跨屏廈路近天水圍西鐵站 B 出口

答覆編號

THB(T)072

管制人員的答覆

(問題編號：1696)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：67)：

政府會於短期內公布 2020 年後的鐵路發展藍圖，政府亦向來主張以鐵路作為香港主要的運輸工具；而多個新市鎮如新界東北新發展區、洪水橋等正在規劃，當局有否考慮預留資源以推出綠色運輸，如興建北環線鐵路、增加使用電動公共交通工具的比例、增設電動車相關配套如充電站及泊位等？

提問人：陳克勤議員

答覆：

政府委託顧問進行《鐵路發展策略 2000》之檢討及修訂研究，以因應社會最新的發展需要，更新全港的長遠鐵路發展藍圖。在回應運輸需求、合乎經濟效益、並配合新發展區的發展需要等三大前提下，政府現正敲定 2020 年以後的鐵路發展藍圖。我們會盡快公布新鐵路方案的未來路向。

至於電動車輛，充電設施的供應對推動廣泛使用電動車輛非常關鍵。根據環境局提供的資料，全港 18 區現時已有超過 1 000 個標準電動車輛充電設施。另外，在合適位置已裝設 10 個符合「CHAdeMO」標準的快速充電器，即在 20 公里內便設有 1 個快速充電器。為進一步加強電動車輛的基建支援，政府會在各區裝設共 100 個中速充電站，以縮短充電時間。政府也會推行試驗計劃，讓電動的士供應商在運輸署轄下的停車場裝設快速充電器，鼓勵業界擴充電動車隊。環境局／環境保護署會密切留意電動車輛數量的增長，以考慮進一步擴展充電設施的需要。

管制人員的答覆

(問題編號：0647)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：48)：

(a) 就有關提升公共交通服務質素的工作範疇方面，當局對於近年港鐵事故頻生問題上，投入了多少資源處理監察港鐵運作及可靠性？及有關工作詳情為何？
(b) 港鐵自實施意外事故懲罰機制後至今，總共發生過多少次事故，合共罰了多少款額？
(c) 針對港鐵意外事件不斷頻繁地發生，當局可有考慮投放資源檢討現行懲處機制是否足夠？或研究有否其他措施更有效監督港鐵管理層，從而讓他們知悉，必須首要重建港鐵的穩定性及可靠性，挽回市民對港鐵的信心？

提問人：陳恒鑌議員

答覆：

(a) 在運輸及房屋局的政策督導下，運輸署及機電工程署(機電署)分別負責鐵路服務及鐵路安全的規管工作。

香港鐵路有限公司(港鐵公司)作為鐵路營辦商，須遵循政府定立的服務及安全標準。運輸署透過各種方法，包括檢視營運報表及事故報告，以及處理市民的投訴，以監督港鐵網絡的服務表現。運輸署的鐵路服務監察小組(小組)成員包括 1 名總運輸主任、2 名高級運輸主任和 2 名一級／二級運輸主任。小組由 1 名助理署長和 1 名首席運輸主任帶領，他們亦負責處理與專營和非專營巴士相關的事務、與運輸相關的環境計劃，和鐵路事宜。按薪級中點估計的年薪值計算，在 2013-14 年度小組內 5 名人員的員工開支為 386.1 萬元。與此同時，機電署負責調查重大鐵路事故，並進行定期檢驗以監察對鐵路安全具關鍵影響的系統及設施，從而監督鐵路系統的安全。機電署的鐵路科由 1 名助理署長帶領 4 名高級工程師、5 名工程師／助理工程師和 1 名督察，規管現有鐵路的安全。按薪級中點估計的年薪值計算，在 2013-14 年度的員工開支為 1,011.5 萬元。

(b) 根據 2013 年年初檢討港鐵公司票價調整機制後實施的服務表現安排，如服務延誤 31 分鐘或以上(非港鐵公司所能控制因素如乘客行為及惡劣天氣造成的延誤除外)，將對港鐵公司罰款 100 萬至 1,500 萬元。自 2012 年 1 月起至 2014 年 2 月底為止，共發生 16 宗這類延誤，港鐵公司因而被罰款共 4,650 萬元。所得款項均放進票價優惠帳戶，以「即日第二程車費九折優惠」計劃回饋乘客。

(c) 政府要求鐵路服務安全、可靠及有效率，而港鐵公司也致力提供這樣的優質服務。儘管自 2007 年兩鐵合併以來，港鐵公司於 2013 年創下最可靠服務的記錄，但我們不能因此而自滿，必須慎重處理每宗重大服務延誤事故，找出根本原因，徹底解決問題，以防止日後再次發生。因此，有鑑於最近在將軍澳線、東鐵線及輕鐵發生的 3 宗重大服務延誤事故均與架空電纜有關，港鐵公司已委聘海外獨立架空電纜專家全面檢討其架空電纜系統，檢討範圍主要包括技術規格、採購、品質控制、安裝及維修保養。機電署作為鐵路安全的規管部門，將會監察港鐵外部專家檢討的進度，並尋求獨立專家協助，覆核港鐵公司專家的檢討結果。政府會因應機電署獨立專家報告結果，決定是否需要擴大檢討範圍，以涵蓋港鐵網絡的其他部分。政府也已向港鐵公司董事局反映公眾關注港鐵公司高層管理人員應就發生嚴重鐵路事故而扣減酬金及花紅，並促請董事局審慎研究此事。政府會留意此事的發展。

答覆編號

THB(T)074

管制人員的答覆

(問題編號：0663)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：50)：

在繼續監督「人人暢道通行」政策的落實工作上，請交代當中會涉及多少資源及人手處理，具體安排及執行時間表為何？

提問人：陳恒鑌議員

答覆：

政府多年來一直在技術可行的情況下，在公共行人通道(即公共行人天橋、高架行人路和行人隧道)加裝無障礙通道設施(即原有計劃)。現有的公共行人通道如果沒有標準無障礙通道設施，且在約 100 米範圍內沒有恰當的地面過路處，政府在原有計劃下便會為這些公共行人通道提供升降機或標準斜道。目前，原有計劃下有 158 個技術上可行的項目，其工程將於 2014 至 2018 年內分階段完成。

政府在 2012 年 8 月推出「人人暢道通行」新政策，以期進一步為現有的公共行人通道加裝無障礙通道設施。市民對新政策反應踴躍，建議在共約 250 條公共行人通道加建升降機(即擴展計劃)。政府在 2013 年上半年就實施這些加裝升降機建議的優次諮詢 18 區區議會，然後就區議會各自選出的三個優先項目進行技術可行性研究。有關研究已大致完成，政府現正徵詢各區議會對研究結果的意見。在諮詢區議會後，政府便會為被確定在技術上可行且獲當區支持的項目展開詳細設計工作。

在 2014-15 年度實施「人人暢道通行」計劃的預算開支為 6.39 億元。運輸及房屋局(運輸科)一直運用現有人手監督實施該計劃的工作。

答覆編號

THB(T)075

管制人員的答覆

(問題編號：0664)

總目：　(158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(2) 陸路及水上交通

管制人員：　運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：52)：

當局將會投放多少資源及人手處理有關巴士服務重組的工作，有關工作具體詳情、進度及時間表為何？

提問人：陳恒鑌議員

答覆：

處理巴士路線重組建議的工作，主要由運輸署巴士及鐵路科負責。該署人員按常規職務執行涉及的工作，相關開支由該署以現有資源分攤。於政策局層面，以現有資源及人手就推行巴士路線重組提出政策意見及監察。

重組巴士服務是恆常進行的工作。專營巴士公司每年向運輸署就服務調整建議提交路線發展計劃，當中可包括開辦新路線、改善班次、延長服務時間、縮減班次、縮短路線，以及取消或合併路線等建議，以配合當時的需要。在審視路線發展計劃建議時，運輸署會考慮人口及乘客需求轉變和基建發展等因素，以及參照既定的改善及減少服務指引。在路線發展計劃下，運輸署及專營巴士公司擬在 2014 年推行 150 項路線服務重組建議，以及 50 項服務改善建議，包括開辦新路線、改善班次和延長服務時間。運輸署會就建議諮詢 18 區區議會。2014-15 年度路線發展計劃的諮詢工作已經展開，目標是在大約 2014 年年中完成。至於推行建議的確實日期，則會視乎諮詢結果而定。

管制人員的答覆

(問題編號：0120)

總目：　(158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(2) 陸路及水上交通

管制人員：　運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：13)：

就當局實施向 6 條主要離島渡輪航線作出援助措施政策上，請提供以下資料：

截至目前為止，於過去一個財政年度，就下列(a)至(d)項，6 條離島渡輪航線分別申請及獲當局以實報實銷發還款額的情況如何？

「中環－長洲」航線	營辦商申請情況及涉資	獲當局實報實銷發還進度及相關款額
(a) 豁免船隻檢驗年費和私人繫泊設備收費		
(b) 發還碼頭水費		
(c) 發還碼頭清潔費和電費		
(d) 向營辦商發還因提供長者票價優惠而少收的收入		
「橫水渡」航線	**營辦商申請情況及涉資**	**獲當局實報實銷發還進度及相關款額**
(a) 豁免船隻檢驗年費和私人繫泊設備收費		
(b) 發還碼頭水費		
(c) 發還碼頭清潔費和電費		
(d) 向營辦商發還因提供長者票價優惠而少收的收入		
「中環－梅窩」航線	**營辦商申請情況及涉資**	**獲當局實報實銷發還進度及相關款額**
(a) 豁免船隻檢驗年費和私人繫泊設備收費		
(b) 發還碼頭水費		
(c) 發還碼頭清潔費和電費		
(d) 向營辦商發還因提供長者票價優惠而少收的收入		

「中環－坪洲」航線	營辦商申請情況及涉資	獲當局實報實銷發還進度及相關款額
(a) 豁免船隻檢驗年費和私人繫泊設備收費		
(b) 發還碼頭水費		
(c) 發還碼頭清潔費和電費		
(d) 向營辦商發還因提供長者票價優惠而少收的收入		
「中環－榕樹灣」航線	**營辦商申請情況及涉資**	**獲當局實報實銷發還進度及相關款額**
(a) 豁免船隻檢驗年費和私人繫泊設備收費		
(b) 發還碼頭水費		
(c) 發還碼頭清潔費和電費		
(d) 向營辦商發還因提供長者票價優惠而少收的收入		
「中環－索罟灣」航線	**營辦商申請情況及涉資**	**獲當局實報實銷發還進度及相關款額**
(a) 豁免船隻檢驗年費和私人繫泊設備收費		
(b) 發還碼頭水費		
(c) 發還碼頭清潔費和電費		
(d) 向營辦商發還因提供長者票價優惠而少收的收入		

提問人：陳鑑林議員

答覆：

立法會財務委員會於 2010 年 11 月 5 日通過，在由 2011-12 年起的 4 個財政年度內撥款 114,963,000 元，於 6 條主要離島渡輪航線 3 年新牌照有效期內為該等航線提供特別協助措施，這些航線分別為：「中環－長洲」、「坪洲－梅窩－芝麻灣－長洲」橫水渡、「中環－梅窩」、「中環－坪洲」、「中環－榕樹灣」，以及「中環－索罟灣」。

截至 2014 年 2 月 28 日，6 條渡輪航線營辦商所申請的款項，以及獲當局批准就該等項目發還的款項表列如下：

「中環－長洲」航線	營辦商申請情況及所涉款額	當局發還款項的進度及相關款額
(a) 豁免船隻檢驗年費和私人繫泊設備收費	344,000 元	344,000 元
(b) 發還碼頭水費	38,000 元	38,000 元
(c) 發還碼頭清潔費和電費	1,374,000 元	1,374,000 元
(d) 向營辦商發還因提供長者票價優惠而少收的收入	1,020,000 元	0 元 〔正在處理發還款項申請〕

「橫水渡」航線	營辦商申請情況及所涉款額	當局發還款項的進度及相關款額
(a) 豁免船隻檢驗年費和私人繫泊設備收費	航線營運所用的唯一船隻租賃自另一渡輪營辦商，租船費用已包括檢驗年費和私人繫泊設備收費。營運此航線也不涉及碼頭水費、清潔費和電費，因為此航線所用的碼頭為公眾登岸台階(即芝麻灣)，或與其他渡輪航線共用的碼頭(即坪洲、梅窩和長洲)，而相關費用已由其他航線支付。	
(b) 發還碼頭水費		
(c) 發還碼頭清潔費和電費		
(d) 向營辦商發還因提供長者票價優惠而少收的收入	101,000 元	43,000 元

「中環－梅窩」航線	營辦商申請情況及所涉款額	當局發還款項的進度及相關款額
(a) 豁免船隻檢驗年費和私人繫泊設備收費	176,000 元	176,000 元
(b) 發還碼頭水費	24,000 元	24,000 元
(c) 發還碼頭清潔費和電費	1,485,000 元	1,485,000 元
(d) 向營辦商發還因提供長者票價優惠而少收的收入	990,000 元	679,000 元

「中環－坪洲」航線	營辦商申請情況及所涉款額	當局發還款項的進度及相關款額
(a) 豁免船隻檢驗年費和私人繫泊設備收費	28,000 元	11,000 元
(b) 發還碼頭水費	10,000 元	7,000 元
(c) 發還碼頭清潔費和電費	788,000 元	340,000 元
(d) 向營辦商發還因提供長者票價優惠而少收的收入	1,411,000 元	858,000 元

「中環－榕樹灣」航線	營辦商申請情況及所涉款額	當局發還款項的進度及相關款額
(a) 豁免船隻檢驗年費和私人繫泊設備收費	26,000 元	13,000 元
(b) 發還碼頭水費	10,000 元	7,000 元
(c) 發還碼頭清潔費和電費	732,000 元	273,000 元
(d) 向營辦商發還因提供長者票價優惠而少收的收入	1,268,000 元	926,000 元

「中環－索罟灣」航線	營辦商申請情況及所涉款額	當局發還款項的進度及相關款額
(a) 豁免船隻檢驗年費和私人繫泊設備收費	17,000 元	4,000 元
(b) 發還碼頭水費	2,000 元	1,000 元
(c) 發還碼頭清潔費和電費	129,000 元	42,000 元
(d) 向營辦商發還因提供長者票價優惠而少收的收入	106,000 元	30,000 元

發還款項的進度不同，原因在於提交申請的時間和處理申請所需時間並不一樣。

管制人員的答覆

(問題編號：0232)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：14)：

請就擬在銅鑼灣實施行人隧道計劃、旺角實施行人天橋計劃，以及元朗市實施行人環境改善計劃，回覆以下提問：

(a) 上述 3 項計劃的最新進展為何?

(b) 上述 3 項計劃涉及的顧問費用分別多少?

提問人：陳鑑林議員

答覆：

該 3 項擬議行人環境改善計劃的進度和涉及的顧問費用表列如下：

擬議計劃	最新情況	至今涉及的顧問費用(百萬元)
銅鑼灣行人隧道系統	路政署於 2011 年委聘顧問進行可行性研究，當中包括進行兩輪公眾參與活動。該署現正研究如何處理公眾提出的主要事宜，包括隧道的地面出入口阻擋現有行人路和店舖正面、施工期間臨時交通安排造成的影響，以及隧道與毗鄰商場的連接。路政署將就計劃的未來路向諮詢灣仔區議會。	3.51
旺角行人天橋系統	路政署完成初步技術可行性研究後，在 2013 年 10 月委聘顧問進行進一步研究，包括建造計劃及方法、施工期間對交通的影響、公用設施改道的要求等，估計是次研究工作需時兩年。	4.80
元朗市行人環境改善計劃	路政署已因應 2009 至 2010 年期間進行的公眾參與活動所蒐集的意見，制訂多項小型及大型行人環境改善計劃，以改善步行環境。 5 項小型計劃至今已經完成。路政署會在 2014 年內盡快完成其他小型計劃。 路政署於 2011 年 9 月就大型計劃展開可行性研究，該等計劃包括鳳攸北街與鳳翔路的美化工程、青山公路與谷亭街交界處改善工程，以及沿元朗明渠的行人天橋系統。路政署在 2013 年 5 月完成公眾參與活動，以蒐集市民對擬議大型計劃的意見。元朗區議會和地方人士普遍支持該等計劃。首兩項計劃的詳細設計工作正在進行。至於行人天橋系統，路政署計劃委聘顧問公司作進一步研究和進行詳細設計工作。	7.21

答覆編號

THB(T)078

管制人員的答覆

(問題編號：0395)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：26)：

當局現時在深圳灣口岸推行「過境私家車一次性特別配額試驗計劃」(試驗計劃)第一階段工作，請提供以下資料：

(a) 計劃推行至今申請數目及批准數目為何？

(b) 第一階段的檢討工作將會何時進行？

(c) 第二階段的推行計劃為何？

提問人：陳鑑林議員

答覆：

(a) 試驗計劃第一階段在 2012 年 3 月 30 日推出。截至 2014 年 3 月 3 日，運輸署共接獲 3 172 宗申請，其中 2 888 宗申請已獲批准。

(b) 我們一直密切監察試驗計劃第一階段的實施情況，並與廣東省有關單位及其指定在港的辦事機構密切聯繫，優化和完善工作流程及信息系統，以提高工作效率和服務質素。

(c) 目前，試驗計劃第二階段沒有具體的實施時間表。粵港兩地政府在實施試驗計劃第一階段取得充足經驗後，才會進一步研究和商議第二階段的具體安排。在制定第二階段的安排時，我們會諮詢公眾和聽取市民的意見。

答覆編號

THB(T)079

管制人員的答覆

(問題編號：0396)

總目：　(158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(2) 陸路及水上交通

管制人員：　運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：27)：

就《鐵路發展策略 2000》的檢討及修訂工作，請問：
(a)　該工作的諮詢結果將於何時公布？
(b)　諮詢結果公布後，建議的工程將會何時推行，當局能否提供時間表？

提問人：陳鑑林議員

答覆：

政府委聘顧問進行《鐵路發展策略 2000》之檢討及修訂研究，以因應社會最新的發展需要，更新全港的長遠鐵路發展藍圖。我們進行了兩個階段的公眾參與活動。

在回應運輸需求、合乎經濟效益、並配合新發展區的發展需要等三大前提下，政府現正敲定 2020 年以後的鐵路發展藍圖。我們會盡快公布新鐵路方案的未來路向。

答覆編號

THB(T)080

管制人員的答覆

(問題編號：0397)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：28)：

就南丫島撞船事故的跟進工作上，請問當局根據調查委員會提出的建議而展開的跟進工作如何？這些工作的涉及金額多少？請以分項表列形式回覆。

提問人：陳鑑林議員

答覆：

政府一直跟進落實調查委員會就改善海上安全提出的建議。2013 年 11 月 29 日，海事處修訂工作守則，以落實第一階段的改善措施，包括規定本地船隻加強船員瞭望的工作、備存應變部署表、檢討最低安全船員人數、加強救生衣的相關說明和指示，以及在駕駛室裝設水密門警報器。這些措施將會分階段在 2014 年內落實。為鼓勵業界提早實施加強船員瞭望工作的改善措施，當局現正推行一項視力測試費用退還計劃，船隻經營者如於 2014 年 6 月 30 日或之前安排其船隻實施該項措施，將會獲發還視力測試的費用。該項計劃涉及的總資助約為 245,000 元。

與此同時，海事處一直就落實第二階段的改善措施與持份者密切聯繫，有關措施包括在船上安裝航行設備及配備救生衣。政府預備為相關本地船隻，分別提供全額及半額資助以安裝船舶自動識別系統及雷達。當局正與業界商討有關的執行細節及詳情，所需資源會於其後釐定。

政府亦正推展其他跟進工作，主要包括：探討設立海上交通意外援助基金的可行性、考慮提高第三者風險保險保額的建議、加強培訓課程及優化船員考試制度，以及推行措施以解決海事處人手短缺問題。

此外，政府亦正跟進調查委員會就海事處規管本港載客船隻事宜所提出的其他意見評論。海事處已成立專責執行小組，支援海事處制度改革督導委員會的工作，推行全面性的制度檢討和改革。2013-14 年度的員工開支約為 800 萬元。至於 2014-15 年度，按薪級中點估計的年薪值計算，員工開支預算為 1,830 萬元。

最後，雖然並非調查委員會所提出的建議，但運輸及房屋局已成立專責小組，就調查委員會報告內提述關於海事處人員過往就「南丫四號」船執行職務時可能涉及的問題，包括可能存在的行政失當及失職失責等情況，展開調查。2013-14 年度支付的薪金總額約為 500 萬元。

管制人員的答覆

(問題編號：0398)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：29)：

當局表示將會落實海運及空運人才培訓基金(基金)的各項措施，請問這些措施是什麼？涉及金額多少？進度及參與人數有多少？請以下列分項及表列形式回覆。

空運人才培訓基金

項目名稱	涉及金額	進度	參加人數
1.			
2.			
3.			
4.			

海運人才培訓基金

項目名稱	涉及金額	進度	參加人數
1.			
2.			
3.			
4.			

提問人：陳鑑林議員

答覆：

立法會財務委員會於 2014 年 1 月 10 日通過開立為數 1 億元的承擔額，用以在 2014-15 至 2018-19 的 5 個年度內，設立及營運基金，持續和優化現行的 5 項培訓和獎學金計劃，並且推行新措施，支持航運及航空業的人才培訓。基金於 2014 年 4 月開始運作。推行基金各項措施的估計所需款額，以及預期受惠人數如下：

基金的措施	估計 5 年期內的所需款額 (百萬元)	估計 5 年期內將受惠的人數
1. 持續及優化 5 項現行訓練及獎學金計劃，即航海訓練獎勵計劃、船舶維修訓練獎勵計劃、香港航運及物流獎學金計劃、與大連海事大學和上海海事大學進行學術合作，以及香港海事法律獎學金計劃	39.9	1 005

基金的措施	估計 5 年期內的所需款額 (百萬元)	估計 5 年期內將受惠的人數
2. 發還部分課程及考試費用，以支持航運及航空業在職從業員(包括本地船舶船員)的專業訓練	13.5	2 460
3. 透過實習網絡，及早提升大學生對航運及航空業相關職業的認知	14.4	1 200
4. 為特定與航運相關學科的學士學位課程學生提供海外學習機會	3	100
5. 向青年人提供經濟誘因，鼓勵他們考取首個本地船舶船長或輪機操作員的專業資格	7.5	250
6. 就飛機維修專門課程推行部分學費退還計劃	12	600
7. 就認可本地(或海外)教育機構開辦的選定與航空業有關的學位或高級學位課程推行獎學金計劃	2.5	25
8. 新的推廣工作	7.2	不適用

答覆編號

THB(T)082

管制人員的答覆

(問題編號：0399)

總目：　(158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(3) 海空交通及物流發展

管制人員：　運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：30)：

當局表示會繼續以各種途徑鞏固香港的國際航運中心地位，並跟進提升香港作為國際航運中心地位的顧問研究報告的建議。請問：

(a) 上述表示各種途徑鞏固香港的國際航運中心地位所提及的途徑是什麼？請具體地以分項說明，每項工作涉及金額多少？

(b) 當局如何跟進顧問研究報告的建議？每個項目涉資多少？請以分項及表列形式回覆。

提問人：陳鑑林議員

答覆：

(a) 政府會致力採取不同手法鞏固和提升香港的國際航運中心地位，包括優化航運基礎建設及設施，以及加強各項交通運輸設施之間的銜接。我們也會與業界攜手，到內地及海外進行各種宣傳推廣活動。此外，政府會致力與香港的貿易伙伴商討訂立更多涵蓋航運收入的避免雙重課稅安排，為業界締造更具競爭力的營商環境。為支持本港航運及航空業的長遠發展，當局已成立 1 億元的海運及空運人才培訓基金，該基金會於 2014 年 4 月開始運作。

(b) 顧問研究報告主要建議由政府成立法定航運機構，強化現行架構，以期更積極主動地推動本港航運業的長遠發展。政府在來年會釐定新機構的職能、財政安排、架構和運作模式等事宜的具體細節，以確保新機構在財政和操作上持續發展的可行性。運輸及房屋局(運輸科)會以現有資源處理相關工作。

答覆編號

THB(T)083

管制人員的答覆

(問題編號：1127)

總目：　(158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(2) 陸路及水上交通

管制人員：　運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：44)：

政府過往就中區電子道路收費系統的研究，共花費了多少公帑？近期運房局局長表示將重新研究實施中區電子道路收費計劃，當局預計研究經費為多少，研究時間為多久？

提問人：鍾樹根議員

答覆：

儘管政府沒有特別就於中區實施電子道路收費進行顧問研究，運輸署於 2009 年完成一項有關「交通擠塞收費運輸模擬系統」的可行性研究，部分內容包括透過設計一個電腦運輸模型，測試在港島北部(包括中區)實施不同電子道路收費情況的影響。該項可行性研究的總支出約為 600 萬元。

政府現正探討在中環灣仔繞道於 2017 年啟用後，在中區應用電子道路收費的可行性。在現階段，相關工作由運輸及房屋局(運輸科)和運輸署的現有人員執行，屬於常規職務，不涉及額外開支。

答覆編號

THB(T)084

管制人員的答覆

(問題編號：2257)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：45)：

局方於 2014-15 年度，有否預留開支作為第四次整體運輸策略研究？若有，預算開支為何？若沒有，原因為何？

提問人：范國威議員

答覆：

今年稍後，當我們完成 2020 年以後的鐵路發展策略後，會因應各項大型交通基建的規劃和落實情況，籌備有關公共交通策略的研究，以更新我們的公共運輸策略，滿足市民出行的需要。在籌備研究時，我們會考慮所需要的資源。

答覆編號

THB(T)085

管制人員的答覆

(問題編號：2292)

總目：　(158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(2) 陸路及水上交通

管制人員：　運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：30)：

局方於 2014-15 年度有關陸路及水上交通的預算較上年度減少，請告知：

(a) 局方在 2013-14 年度用於陸路及水上交通的開支中，用於進行廣深港高速鐵路一地兩檢研究的開支為何？

(b) 目前廣深港高速鐵路一地兩檢研究的進度為何？

(c) 局方有否預留開支，於 2014-15 年度繼續進行一地兩檢研究？若有，具體時間表為何？若沒有，原因為何？

提問人：范國威議員

答覆：

在高鐵西九龍總站就海關、出入境和檢疫安排實施「一地兩檢」的具體操作，涉及複雜的法律和憲制事宜，正由律政司聯同運輸及房屋局，以及相關政策局和部門積極研究。政府亦一直與內地當局相關各方進行商討，有關工作仍在進行。當與內地當局就海關、出入境和檢疫安排達成具體共識後，我們會適時向立法會匯報。

處理上述工作所需的人手和開支，由現有資源承擔。

答覆編號

THB(T)086

管制人員的答覆

(問題編號：0897)

總目：　(158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(3) 海空交通及物流發展

管制人員：　運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：45)：

用於機場三跑道系統的環境影響評估(環評)及其他相關規劃的預算開支、人手編配及進展為何？當中涉及對漁業資源影響所作出的研究進展為何？

提問人：何俊賢議員

答覆：

倡議三跑道系統工程的香港機場管理局(機管局)，已委託顧問公司就工程的規劃進行相關研究，即法定的環評工作、相關設計細節及財務安排。機管局估計，上述工作所需費用約為 8 億元。

環評工作包括評估三跑道系統工程對漁業資源的影響。機管局現正積極聯繫有關的持份者，包括漁民及相關團體，蒐集他們對工程的意見。在進行環評的過程中，機管局會建議緩解措施，以盡量減輕對漁業資源的影響。機管局的目標是在 2014 年內完成上述包括環評在內的規劃工作。

答覆編號

THB(T)087

管制人員的答覆

(問題編號：3269)

總目：　(158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(3) 海空交通及物流發展

管制人員：　運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：43)：

就擴展新市鎮和規劃新發展區時所涉及的海事工程，請告知：

(a) 因機場三跑道工程而涉及的填海面積、因此而喪失的漁場面積，以及在海事工程後所為確保海上航行及航空安全而設立的限制區面積分別為何？

(b) 在有關海事工程中，涉及漁業規劃的發展詳情、人手編制及開支分別為何？佔總開支的百分比分別為何？

提問人：何俊賢議員

答覆：

三跑道系統工程涉及填海拓地約 650 公頃。倡議三跑道系統工程的香港機場管理局(機管局)現正進行法定環境影響評估(環評)工作，當中包括評估、盡量減少和紓減工程對漁業資源的影響。在進行環評期間，機管局一直並會繼續積極聯繫相關持份者，包括漁民及有關團體，以蒐集他們對與漁業資源及漁業相關的紓減措施的意見。鑑於這方面的工作仍在進行，機管局在現階段無法提供實施紓減措施所需開支的預算。

管制人員的答覆

(問題編號：2585)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 局長辦公室；(2) 陸路及水上交通；以及 (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：40)：

有關過去 3 年貴局及其轄下各部門檔案管理工作的資料：

(a) 各部門專職負責檔案管理的人手數目和職級；如沒有專職的檔案管理的人員，請提供涉及檔案管理工作人員的人手、相關檔案管理工作的時數及需要兼任的工作範圍資料。

(b) 請以下表列出已封存並有待移交政府檔案處(檔案處)鑑定的業務及行政檔案的資料：

檔案類別	檔案覆蓋年份	檔案數目及其直線米	檔案處鑑定為應予保存的年份	是否機密文件

(c) 請以下表列出移交檔案處保存的業務及行政檔案的資料：

檔案類別	檔案覆蓋年份	檔案數目及其直線米	移交檔案處的年份	檔案處鑑定為應予保存的年份	是否機密文件

(d) 請以下表列出檔案處批准銷毀的檔案的資料：

檔案類別	檔案覆蓋年份	檔案數目及其直線米	移交檔案處的年份	檔案處鑑定為應予保存的年份	是否機密文件

提問人：何秀蘭議員

答覆：

有關運輸及房屋局運輸科(運輸科)及其轄下部門，即民航處、路政署、海事處和運輸署，在過去 3 個年度(2011-12、2012-13 和 2013-14)的檔案管理工作，現提供所需資料如下：

(a) 運輸科及其轄下部門按照檔案處發出的指引，各自指派一名人員擔任部門檔案經理，監督科／部門內的檔案管理工作和程序。部門檔案經理由助理部門檔案經理、檔案經理及／或檔案管理主任協助履行職責。他們也須兼顧其他職務，包括人事管理、一般行政、會計、運輸管理、公務工程及／或測量工作等。至於存檔和登記等日常檔案管理工作，則由支援人員兼職或全職負責。在檔案管理方面有指定職責和全職執行檔案管理職務人員的資料表列如下：

局／部門	指定職責人員	全職人員
運輸科	1 名首席行政主任監管運輸科的檔案管理工作；1 名高級行政主任擔任部門檔案經理；各組別主管監察所屬組別的檔案管理事宜；19 名行政及會計職系人員擔任各分科／組／分組的助理部門檔案經理和檔案經理。	1 名機密檔案室助理、1 名助理文書主任和 2 名文書助理
民航處	1 名總行政主任擔任部門檔案經理；1 名高級行政主任擔任助理部門檔案經理；7 名職級不低於一級行政主任或同等職級的人員擔任不同部別的檔案經理。	2 名機密檔案室助理、3 名助理文書主任和 3 名文書助理
路政署	1 名總行政主任擔任部門檔案經理;並由 42 名人員協助，包括職級不低於高級行政主任或同等職級的人員擔任檔案經理，以及職級主要為二級行政主任或文書主任的人員擔任助理部門檔案經理。	2 名機密檔案室助理、13 名助理文書主任和 31 名文書助理
海事處	1 名高級行政主任擔任部門檔案經理；5 名行政主任擔任不同科別／組別的助理部門檔案經理；職級不低於高級行政主任或同等職級的人員擔任各組別及辦事處的檔案經理。	1 名機密檔案室助理
運輸署	1 名總行政主任擔任部門檔案經理；1 名高級行政主任擔任助理部門檔案經理;36 名職級普遍不低於二級運輸主任或同等職級的人員擔任檔案管理主任。	2 名機密檔案室助理

(b) 已封存待移交檔案處鑑定的檔案(保存期已獲鑑定)表列如下：

局／部門	檔案類別	檔案覆蓋年份	檔案數目及其直線米	檔案處鑑定為應予保存的年份	是否機密文件?
運輸科	行政檔案	1997 至 2014 年	158 個檔案；12.32 直線米	3 至 5 年	否
	行政檔案	2011 至 2013 年	5 個檔案；0.2 直線米	3 年	是
	業務檔案	1950 至 2013 年	1 410 個檔案；60 直線米	政策作廢後 5 至 20 年	是
民航處	-	-	-	-	-
路政署	行政檔案	1985 至 2013 年	1 011 個檔案；45 直線米	2 至 7 年	否
	行政檔案	2007 至 2013 年	140 個檔案；6 直線米	5 至 10 年	是
	業務檔案	1948 至 2013 年	6 386 個檔案；315 直線米	5 至 20 年	否
	業務檔案	1972 至 2013 年	1 771 個檔案；100 直線米	3 至 20 年	是
海事處	行政檔案	1955 至 2009 年	336 個檔案；17.47 直線米	2 至 3 年	否
	業務檔案	1983 至 2009 年	22 個檔案；0.96 直線米	3 年	否
運輸署	行政檔案	1995 至 2013 年	29 個檔案；1.26 直線米	3 至 5 年	是
	行政檔案	1997 至 2011 年	84 個檔案；2.12 直線米	3 至 7 年	否
	業務檔案	1984 至 1998 年	23 個檔案；1 直線米	12 至 19 年	是

(c) 已移交檔案處保存的檔案表列如下：

局／部門	檔案類別	檔案覆蓋年份	檔案數目及其直線米	移交檔案處的年份	檔案處鑑定為應予保存的年份	是否機密文件?
運輸科	業務檔案	1990 至 1998 年	771 個檔案；81.67 直線米	2013 年	15 年	否
民航處	-	-	-	-	-	-
路政署	業務檔案	1976 年 2012 年	8 352 個檔案；412 直線米	2011 至 2014 年	10 至 13 年	否
海事處	行政檔案	1964 至 2005 年	3 個檔案；0.16 直線米	2013 年	永久	否
運輸署	行政檔案	1967 至 1973 年	1 個檔案；0.07 直線米	2012 年	永久	否
	業務檔案	1994 至 2001 年	11 個檔案；0.53 直線米	2012 年	永久	否

(d) 檔案處批准銷毀的檔案如下：

局／部門	檔案類別	檔案覆蓋年份	檔案數目及其直線米	檔案處給予批准的年份	檔案處鑑定為應予保存的年份	是否機密文件?
運輸科	行政檔案	1980 至 2009 年	693 個檔案；41.03 直線米	2011 至 2012 年	1 至 7 年	否
	行政檔案	1999 至 2008 年	37 個檔案；1.32 直線米	2013 年	2 至 3 年	否
	行政檔案	1980 至 2010 年	188 個檔案；15.16 直線米	2013 至 2014 年	2 至 4 年	否
	行政檔案	1980 至 2007 年	49 個檔案；1.96 直線米	2014 年	5 年	是
	業務檔案	1982 至 2000 年	949 個檔案；37.96 直線米	2011 年	5 年	否
民航處	行政檔案	1990 至 2000 年	12 個檔案；0.6 直線米	2012 年	6 個月至 7 年	否
	行政檔案	1967 至 2008 年	791 個檔案；48.77 直線米	2013 年	6 個月至 7 年	否
	業務檔案	1980 至 1998 年	492 個檔案；18 直線米	2011 年	7 至 30 年	否
路政署	行政檔案	1951 至 2011 年	8 773 個檔案；146 直線米	2011 至 2014 年	1 至 7 年	否
	行政檔案	1949 至 2010 年	838 個檔案；34 直線米	2011 至 2014 年	1 至 7 年	是
	業務檔案	1975 至 2012 年	20 875 個檔案；870 直線米	2011 至 2014 年	7 至 13 年	否
	業務檔案	1972 至 2003 年	109 個檔案；7 直線米	2011 至 2014 年	7 至 13 年	是
海事處	行政檔案	1950 至 2011 年	5 546 個檔案、118.42 直線米；151 566 項記錄(表格)、9.61 直線米	2011 至 2013 年	2 至 7 年	否
	業務檔案	1951 至 2008 年	9 507 個檔案、302.27 直線米；14 137 項記錄(牌簿)、0.73 直線米	2011 至 2013 年	3 至 8 年	否
運輸署	行政檔案	1965 至 2011 年	1 919 個檔案；99.08 直線米	2011 至 2013 年	1 至 20 年	否
	行政檔案	1973 至 2007 年	169 個檔案；7.83 直線米	2012 至 2013 年	2 至 7 年	是
	業務檔案	1973 至 2011 年	42 412 個檔案；1 627.65 直線米	2011 至 2013 年	2 至 20 年	否
	業務檔案	1974 至 2004 年	93 個檔案；5.12 直線米	2012 年	3 至 7 年	是

管制人員的答覆

(問題編號：1145)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：6)：

2014-15 年度內，運輸及房屋局將會繼續改善各條過海隧道交通流量分布。鑑於當局最近公布暫緩試行「紅加東減」收費調整計劃，請當局就此告知本會：

(a) 比較以往兩年，海底隧道(紅隧)於 2013 年的交通流量下降，而東隧則上升。當局認為上述現象的原因為何？當局預計有關現象會否持續，原因為何；

(b) 假如紅隧及東區海底隧道(東隧)恢復以往的交通流量水平，當局會否重推「紅加東減」收費調整計劃？如否，當局有何措施應對；以及

(c) 由現在起到中環灣仔繞道於 2017 年開通，當局就確保過海隧道交通合理分流的相關交通管理措施具體為何，當中所涉財政承擔為何？

提問人：葉劉淑儀議員

答覆：

(a) 2013 年東隧的平均每日行車量約為 72 000 架次。另一方面，紅隧在 2013 年的行車量與 2011 年比較，下跌了平均每日超過 3 000 架次。儘管過去兩年紅隧的交通流量大約減少了 3%，有關減幅自 2013 年年中起變得明顯。在同一時期(2011 至 2013 年)，過海交通整體上有所增長，而紅隧交通流量下跌，相信是因為部分原本取道紅隧的車輛轉用東隧或西區海底隧道(西隧)所致；至於東隧交通流量上升的原因，估計在於行車量自然增長及原本使用紅隧的車輛改用東隧。我們會繼續密切監察各條過海隧道的行車量。

紅隧及東隧行車量的改變，亦可能是因為有更多駕車人士在過海前，利用行車時間顯示系統顯示的行車時間或互聯網提供的其他交通資訊，選定合適的路線。

(b) 政府在考慮紅隧和東隧最新的交通情況、市民對建議的隧道費調整方案持不同的意見，以及相關地區對交通分流可能造成的擠塞感到關注後，已決定現階段暫緩試行隧道費調整計劃。然而，政府會繼續研究合理分布各條過海隧道的交通流量。政府目前沒有計劃在短期內重新試行隧道費調整計劃。

中環灣仔繞道預計於 2017 年通車，屆時將會是制訂更全面策略以合理分布各條過海隧道交通流量的適當時機。目前，即使西隧的行車量低於其設計容量，但其中環的連接道路擠塞，令其難以用作分流過海隧道的交通。中環灣仔繞道於 2017 年通車後，將有助紓緩西隧連接道路的擠塞情況，讓我們有基礎考慮調整西隧的收費，作為交通合理分流計劃的可行方案。再者，東隧的擁有權在 2016 年移交政府，屆時政府在制訂隧道費調整方案上將會更具彈性。

(c) 由現在至中環灣仔繞道於 2017 年啟用之前，政府會集中兩方面的工作，以回應社會對道路交通擠塞的關注。在過海交通方面，運輸署會密切監察各條過海隧道及其鄰近地區的交通情況，並視乎需要採取進一步交通管理措施，包括繼續發展智能運輸系統以提升道路網絡的效率，以及更有效地發放交通資訊。政府亦會研究如何提升過海巴士網絡的效率，並鼓勵營辦商提供更多轉乘優惠。

政府亦會繼續考慮其他措施，以改善香港整體的交通擠塞情況。政府已邀請交通諮詢委員會，就本港的道路交通擠塞問題進行研究，並提出實際可行措施以控制擠塞情況。我們也會探討在中環灣仔繞道啟用後，在中區應用電子道路收費的可行性。

上述工作由運輸及房屋局(運輸科)和運輸署的現有人員執行，屬於常規職務，現階段不涉及額外開支。

管制人員的答覆

(問題編號：1146)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：7)：

運輸科負責跟進南丫島附近撞船事故，包括調查委員會所提建議，以提升海上安全和強化海事處的管治。業界認為當局在決定推行相關措施前應充份考慮其意見和承受能力。就此，請當局告知本會：

(a) 第一階段的五項措施，包括有關船上瞭望、應變部署表、船員人數、救生衣標示及水密門警報器，其推行進展如何，當中所涉財政承擔為何；

(b) 承上，船員需進一步培訓以應付新的法例要求和新措施的實施。就此，當局建議成立「海運及空運人才培訓基金」，其進展如何？金額為何？人才培訓的目標為何？如何有效運用基金達至有關目標；

(c) 當局將規定有關船隻安裝有助提升航行安全的設備－即船舶自動識別系統(AIS)。業界指有關建議不但增加其營運壓力，而且未必適合香港狹小的海域使用。當局有關落實細節及時間表為何？與業界商討進展如何？如業界有需要，當局有何措施以提供協助，當中所涉財政承擔為何？

提問人：葉劉淑儀議員

答覆：

(a) 政府一直積極跟進落實調查委員會就改善海上安全提出的建議。2013 年 11 月 29 日，海事處修訂工作守則，以落實第一階段的改善措施；而為鼓勵業界提早實施其中加強船員瞭望工作的改善措施，當局現正推行一項視力測試費用退還計劃，涉及的總資助約為 245,000 元。

(b) 立法會財務委員會於 2014 年 1 月 10 日通過開立為數 1 億元的承擔額，用以在 2014-15 至 2018-19 的 5 個年度內，設立及營運「海運及空運人才培訓基金」(基金)，持續及優化現行的培訓和獎學金計劃，並且推行新措施，以期建立一個有活力、多元化和具競爭力的專業人才庫，支持該兩個行業的未來發展。基金將於 2014 年 4 月開始運作，當中將推行一項新措施以支持航運及航空業現職從業員(包括本地船舶船員)的專業訓練，從業員可在完成經核准的課程或通過相關考試後獲發還 80%費用，上限為每人 18,000 元。有關的三方專責小組會檢討與航運界相關的基金措施的推行情況，以確保其成效。

(c) 自 2013 年年底，海事處一直就落實第二階段的改善措施與持份者密切聯繫，擬議措施主要涉及在船上安裝航行設備及配備救生衣。至今，該處與業界已舉行 4 次會議，商討相關事宜。我們理解船隻經營者的顧慮，安裝新的航行設備可能帶來額外的財政負擔，而部分船員亦須接受相關培訓。政府預備為相關本地船隻，分別提供全額及半額資助以安裝船舶自動識別系統及雷達。而有需要接受培訓以操作有關設備的船員，可向基金申請發還部分學費。當局正與業界商討有關的執行細節及詳情，所需資源會於其後釐定。

答覆編號

THB(T)091

管制人員的答覆

(問題編號：2118)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 局長辦公室

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：5)：

(a) 請分別列出 2013-14 年度所有用於支付局長薪金、定期給予的津貼、工作相關津貼及非實報實銷酬酢津貼的實際開支，以及 2014-15 年度用作支付局長薪金、定期給予的津貼、工作相關津貼及非實報實銷酬酢津貼的預算。

(b) 請分別列出 2013-14 年度用於支付副局長薪金、定期給予的津貼、工作相關津貼及非實報實銷酬酢津貼的實際開支，以及 2014-15 年度用作支付副局長薪金、定期給予的津貼、工作相關津貼及非實報實銷酬酢津貼的預算。

(c) 請分別列出 2013-14 年度用於支付政治助理薪金、定期給予的津貼、工作相關津貼及非實報實銷酬酢津貼的實際開支，以及 2014-15 年度用作支付政治助理薪金、定期給予的津貼、工作相關津貼及非實報實銷酬酢津貼的預算。

提問人：郭家麒議員

答覆：

為編製財政預算，我們為運輸及房屋局局長、副局長和局長政治助理職位在 2014-15 年度預留的薪酬開支分別為 338 萬元、237 萬元及 118 萬元。我們沒有向局長、副局長和局長政治助理支付定期津貼。

答覆編號

THB(T)092

管制人員的答覆

(問題編號：2343)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：25)：

根據預算案演辭第 119(3)段，政府將會加快推動機場北商業區(北商業區)的發展，以配合機場三跑道系統的規劃，及大嶼山發展的協同效應，發揮最大效益。請問有關計劃的詳情為何？預計該項目所涉及的開支有多少？

提問人：林健鋒議員

答覆：

香港機場管理局(機管局)董事會在 2013 年年底決定即時展開北商業區的酒店發展工作，作為該區的首階段商業發展。機管局計劃興建提供超過 1 000 個房間的酒店，並於今年 1 月就興建新酒店發出提交意向書的邀請。與此同時，機管局現正積極進行北商業區整體發展計劃布局規劃大綱的工作，就北商業區的發展策略和安排作詳細研究。

北商業區由機管局獨資發展，並不涉及運輸及房屋局任何資源。

答覆編號

THB(T)093

管制人員的答覆

(問題編號：1917)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：30)：

運輸及房屋局(運輸科)將於 2014-15 年度繼續致力改善各條過海隧道交通流量分布，但政府決定暫緩試行「紅隧加價、東隧減價」的分流方案。當局可否告知本會，過去委託顧問研究過海隧道交通流量的開支為何？未來有否預算再做類似的研究，例如研究在中區推行電子道路收費計劃；若有，詳情為何；若否，原因為何？鑑於政府暫緩試行「東減紅加」，當局有何具體計劃改善各過海隧道交通流量，有關工作的詳情、涉及開支、人手安排為何？

提問人：林大輝議員

答覆：

政府於 2008 年 11 月就合理使用三條過海隧道進行顧問研究，以找出使各條過海隧道達到最理想的交通流量分布的可行方案。其後，政府就顧問研究的結果及建議，在 2011 年首季完成三個月的公眾諮詢工作。這項顧問研究工作的總開支約為 800 萬元。

政府於 2011 年 5 月就過海隧道收費安排的詳細交通評估進行另一項顧問研究，因應 2011 年首季公眾諮詢期間蒐集的意見，修改部分收費調整方案。這項顧問研究工作的總開支為 141 萬元。

政府在考慮紅隧和東隧最新的交通情況、市民對建議的隧道費調整方案持不同的意見，以及相關地區對交通分流可能造成的擠塞感到關注後，已決定現階段暫緩試行隧道費調整計劃。然而，政府會繼續研究合理分布各條過海隧道的交通流量。

中環灣仔繞道預計於 2017 年通車，屆時將會是制訂更全面策略以合理分布各條過海隧道交通流量的適當時機。目前，即使西隧的行車量低於其設計容量，但其中環的連接道路擠塞，令其難以用作分流過海隧道的交通。中環灣仔繞道於 2017 年通車後，將有助紓緩西隧連接道路的擠塞情況，讓我們有基礎考慮調整西隧的收費，作為交通合理分流計劃的可行方案。再者，東隧的擁有權在 2016 年移交政府，屆時政府在制訂隧道費調整方案上將會更具彈性。

由現在至中環灣仔繞道於 2017 年啟用之前，政府會集中兩方面的工作，以回應社會對道路交通擠塞的關注。在過海交通方面，運輸署會密切監察各條過海隧道及其鄰近地區的交通情況，並視乎需要採取進一步交通管理措施，包括繼續發展智能運輸系統以提升道路網絡的效率，以及更有效地發放交通資訊。政府也會研究如何提升過海巴士網絡的效率，並鼓勵營辦商提供更多轉乘優惠。

政府亦會繼續考慮其他措施，以改善香港整體的交通擠塞情況。政府已邀請交通諮詢委員會，就本港的道路交通擠塞問題進行研究，並提出實際可行措施以控制擠塞情況。我們也會探討在中環灣仔繞道啟用後，在中區應用電子道路收費的可行性。

上述工作由運輸及房屋局(運輸科)和運輸署的現有人員執行，屬於常規職務，現階段不涉及額外開支。

答覆編號

THB(T)094

管制人員的答覆

(問題編號：0234)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 局長辦公室

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：2)：

於 2013-14 年度，就局長辦公室向局長提供與房屋政策有關的政策研究支援的開支，行政機關可否告知本會：

(a) 相關工作所涉及的總開支(包括開設房屋事務研究主任及進行研究)；

(b) 在該年度，局長辦公室曾開展多少項研究工作，各項研究工作的主題及研究結果分別為何，各項研究項目所涉及的開支分別為何；以及

(c) 於 2014-15 年度，有關局長辦公室向局長提供與房屋政策有關的政策研究支援方面的開支預算為何；當中擬開展的研究工作的主題，以及涉及的相關研究開支分別為何？

提問人：梁家傑議員

答覆：

(a)及(b) 運輸及房屋局(運房局)日常由房屋科／房屋署為局長提供與房屋有關的政策研究支援，由相關的部門人員負責。房屋科／房屋署偶然會委託機構進行特定研究，例如 2013-14 年度由研究機構政策 21 進行的「香港分間樓宇單位調查」和由香港理工大學進行的「香港長遠房屋策略焦點小組研究」。此兩項研究的開支分別為 120 萬元及 140 萬元。至於局方的內部資料研究分析，其開支已包括在現有人手資源中。

鑑於房屋議題是本屆政府的重中之重，於 2013-14 年度，運房局局長辦公室在上述現有的內部政策研究支援之上，加聘一名非公務員合約制的房屋事務研究主任，為局長辦公室提供與房屋事宜有關的額外研究支援，包括樓市走勢、房地產專題資料蒐集分析等，集中於不同地區樓價和成交量趨勢，以及市場對政策措施的反應和評論等。該職位 2013-14 年度的開支約為 50 萬元。

(c) 於 2014-15 年度，房屋科／房屋署會一如既往，為局長提供與房屋有關的政策研究支援。局長辦公室下的房屋事務研究主任會繼續為局長辦公室提供與房屋事宜有關的額外研究支援，有關開支與 2013-14 年度的相近。

管制人員的答覆

(問題編號：1299)

總目：　(158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(2) 陸路及水上交通

管制人員：　運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：12)：

運輸及房屋局(運輸科)在 2014-15 年度需要特別留意的事項中提及，會繼續推展擬在元朗市實施的行人環境改善計劃。請列出有關計劃的開支、詳情、進展及時間表。

提問人：梁志祥議員

答覆：

我們已因應 2009 至 2010 年期間進行的公眾參與活動所蒐集的意見，為元朗市制定多項小型及大型行人環境改善計劃，以改善步行環境。

小型改善工程包括擴闊行人路和在道路交界處的行人過路處、在交界處進行小型改善工程、實施禁止停車限制等。5 項小型計劃至今已經完成，費用合共約 160 萬元，而餘下計劃將於 2014 年內分階段完成。

路政署於 2011 年 9 月就大型計劃展開可行性研究，該等計劃包括鳳攸北街與鳳翔路的美化工程、青山公路與谷亭街交界處改善工程，以及沿元朗明渠的行人天橋系統。路政署在 2013 年 5 月完成公眾參與活動，以蒐集公眾對擬議大型計劃的意見，元朗區議會和地方人士均支持有關建議。首兩項計劃的詳細設計工作正在進行。至於行人天橋系統，路政署計劃委聘顧問公司作進一步研究和進行詳細設計工作。

自 2009 年以來進行上述研究的顧問費用合共 721 萬元。

管制人員的答覆

(問題編號：2061)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：3.07)：

請提供過去 5 年香港國際機場(機場)的航班升降量，請以飛機所來自的區域分類。

提問人：梁繼昌議員

答覆：

機場在 2009 至 2013 年間的飛機起降架次表列如下。由於各項數字均調整至最接近的千位數，因此項目總和與經調整的總計或有出入。

曆年	飛機起降架次(1)			
	客運	貨運	非收入用途	總計
2009	236 000	39 000	5 000	279 000
2010	249 000	51 000	6 000	307 000
2011	274 000	51 000	8 000	334 000
2012	291 000	51 000	9 000	352 000
2013	311 000	52 000	9 000	372 000

註：
(1) 飛機起降架次包括國際民航客運、貨運和非收入用途航班，但不包括軍用和本地航班。

根據航空公司提供的資料，機場在過去 5 個財政年度的旅客數目按地區表列如下。

	財政年度				
	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13
旅客總數	4 770萬	4 690萬	5 150萬	5 490萬	5 720萬
來源地區					
東南亞	24%	24%	25%	27%	27%
內地	21%	21%	22%	22%	22%
臺灣	17%	16%	15%	14%	14%
歐洲	9%	9%	8%	8%	8%
美加	7%	7%	7%	7%	7%
日本	7%	7%	7%	6%	6%
澳大拉西亞	6%	6%	5%	5%	5%
其他	9%	10%	11%	11%	11%

答覆編號

THB(T)097

管制人員的答覆

(問題編號：2062)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：3.08)：

請以下列表格提供過去五年當局與民航伙伴訂立的航空服務安排的資料：

年份	所屬國家	詳情
2009		
2010		
2011		
2012		
2013		

當局在 2013-14 年度正和多少個國家商討以上安排；以及當局預計在 2014-15 年度會和多少個國家簽訂以上安排？

提問人：梁繼昌議員

答覆：

過去 5 年，香港特別行政區與民航伙伴草簽／簽訂／擴充民用航空運輸協定或航空服務安排的情況如下：

年份	草簽民用航空運輸協定／航空服務安排	簽訂民用航空運輸協定／航空服務安排	擴充現行的民用航空運輸協定／航空服務安排
2009-10	斐濟、馬達加斯加及秘魯	馬爾代夫、老撾及斐濟與智利簽訂代碼共享安排	巴西、越南、內地、英國及毛里求斯
2010-11	亞塞拜疆、巴巴多斯、津巴布韋及烏克蘭	—	巴西、大韓民國、內地、日本、土耳其、以色列、西班牙及意大利
2011-12	—	—	日本、法國、臺灣、盧森堡、印度及哈薩克斯坦
2012-13	塞舌爾	—	蒙古、內地、俄羅斯、沙特阿拉伯及大韓民國
2013-14	—	塞舌爾	比利時、卡塔爾、蒙古、緬甸、英國、孟加拉、南非、新西蘭、柬埔寨、德國、內地、盧森堡及巴布亞新畿內亞

我們計劃在 2014-15 年度，爭取與現有民航伙伴如新西蘭、俄羅斯及意大利等商討進一步開放現行的航空服務安排。我們也會把握時機並在互惠互利的情況下，與其他民航伙伴磋商新的民用航空運輸協定或航空服務安排。

答覆編號

THB(T)098

管制人員的答覆

(問題編號：0375)

總目：　(158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(2) 陸路及水上交通

管制人員：　運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：19)：

綱領(2)「陸路及水上交通」2014-15 年度的預算撥款為 79.4 百萬元，請當局詳列會如何利用撥款推行下列項目：

(a) 檢討現行的跨境車輛配額安排，以促進各陸路過境通道的車輛和客運交通，並與廣東省有關當局合作，監督和監察在深圳灣口岸為香港過境私家車推行的「過境私家車一次性特別配額試驗計劃」的運作情況；以及

(b) 就預期於 2018 年啟用的蓮塘／香園圍新口岸，與廣東省政府共同探討並制訂相關的跨境運輸安排。

提問人：梁君彥議員

答覆：

有關工作由運輸及房屋局(運輸科)的人員執行，屬於綱領(2)下的常規職務，涉及的開支沒有詳細分列。

管制人員的答覆

(問題編號：0376)

總目：　(158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(3) 海空交通及物流發展

管制人員：　運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：20)：

綱領(3)「海空交通及物流發展」2014-15 年度的預算撥款為 108.4 百萬元，請當局詳列如何運用資源推行以下項目：

(a) 落實海運及空運人才培訓基金的各項措施；以及

(b) 因應經濟發展委員會轄下航運業工作小組建議設立民航培訓機構，監督民航處委聘顧問研究建議的可行性。

提問人：梁君彥議員

答覆：

(a) 在 1.084 億元當中，已預留 1,706 萬元落實「海運及空運人才培訓基金」(基金)的措施，主要包括：

(i) 持續及優化 5 項現行訓練及獎學金計劃，即航海訓練獎勵計劃、船舶維修訓練獎勵計劃、香港航運及物流獎學金計劃、與大連海事大學和上海海事大學進行學術合作及香港海事法律獎學金計劃；

(ii) 發還部分課程及考試費用，以支持航運及航空業在職從業員(包括本地船舶船員)的專業訓練；

(iii) 透過實習網絡，及早提升大學生對航運及航空業相關職業的認知；

(iv) 為特定與航運相關學科的學士學位課程學生提供海外學習機會；

(v) 向青年人提供經濟誘因，鼓勵他們考取首個本地船舶船長或輪機操作員的專業資格；

(vi) 就飛機維修專門課程推行部分學費退還計劃；

(vii) 就認可本地(或海外)教育機構開辦的選定與航空業有關的學位或高級學位課程推行獎學金計劃；以及

(viii) 新的推廣工作。

(b) 運輸及房屋局(運輸科)會以現有人手按常規職務監督民航處落實該項研究。

答覆編號

THB(T)100

管制人員的答覆

(問題編號：2454)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 局長辦公室

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：468)：

請問運輸及房屋局局長辦公室現時人手編制如何？就有關人手編制，本年度(即 2014-15 年度)的薪酬開支預算(每名計)分別為多少(包括局長、副局長及政治助理，如有的話)？

職位／職級	人數	薪酬預算（每名）	註

提問人：梁國雄議員

答覆：

除局長、副局長和局長政治助理外，局長辦公室設有 8 個提供支援的公務員職位，分別為 1 名首長級丙級政務官、1 名一級行政主任、1 名私人助理、1 名高級私人秘書、1 名一級私人秘書、1 名二級私人秘書、1 名文書助理和 1 名貴賓車司機。按薪級中點估計的年薪值計算，該 8 個職位在 2014-15 年度的薪酬撥款預算為 446 萬元。至於按非公務員合約條款聘用的房屋事務研究主任，在 2014-15 年度的撥款預算為 50 萬元。

為編製財政預算，我們為局長、副局長和局長政治助理職位在 2014-15 年度預留的薪酬開支分別為 338 萬元、237 萬元及 118 萬元。

管制人員的答覆

(問題編號：2368)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：11)：

財政預算案第 39 段提到，當局投資大型道路和鐵路項目，改善本地道路網絡和公共交通系統。然而，大型道路和鐵路工程有機會對鄰近屋苑的地基造成影響。就此當局可否告知本會：

(a) 過去 3 年，當局為確認交通工程對鄰近民居地基的影響，用了多少資源進行巡查等工作？可否詳細列出各項開支內容？

(b) 當局有否評估措施成效？若有，評估結果為何？鑑於中九龍幹線、將軍澳至藍田隧道等多個項目正在規劃階段，當局會否增撥資源，確保工程無損鄰近屋苑的結構安全？若會，詳情為何？若否，原因為何？

提問人：梁美芬議員

答覆：

政府進行的道路工程項目及香港鐵路有限公司推行的鐵路項目，在合約上都有一項一般條文，規定承建商在施工時須採取一切合理可行的步驟，防止對毗連的構建物(包括其地基)造成損毀及干擾。承建商在展開建造工程之前，須進行狀況勘測及在工地附近的樓宇及構建物安裝監察儀器，並監察施工期間樓宇及構建物的狀況。有關勘測及監察工作的費用已包含在合約價格內，因此沒有分列涉及的相關開支。

上述措施與海外有關監察建造工程對鄰近樓宇影響的做法一致。就路政署管理的中九龍幹線項目及土木工程拓展署管理的將軍澳—藍田隧道項目(兩者現時皆處於規劃及設計階段)，當局已委聘顧問制訂適當的設計及施工安排，使項目的建造工程及其後的運作不會影響鄰近樓宇的結構完整性。當局會委聘顧問監督建造工程。

答覆編號

THB(T)102

管制人員的答覆

(問題編號：2396)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：40)：

為方便市民上落斜路，政府當局推出了「人人暢道通行計劃」，為公共行人通道加建自動扶梯連接系統和升降機系統。就此當局可否告知本會：

(a) 過去 3 年當局為落實「人人暢道通行計劃」投放了多少資源？可否詳細列出各項開支內容？

(b) 未來 3 年當局預計「人人暢道通行計劃」的開支為何？計劃將完成多少個項目？

(c) 部分舊區如石硤尾澤安邨未曾受惠於此計劃，加上邨內設施不足，居民須徒步上山下山，到其他地區用膳購物，甚為不便。當局未來會否增撥資源，令更多舊區如澤安邨得以受惠於「人人暢道通行計劃」？如會，詳情為何？如否，原因為何？

提問人：梁美芬議員

答覆：

(a) 「人人暢道通行」政策在 2012 年 8 月推出。政府推行這項政策前一直有為公共行人通道加裝無障礙通道設施，在 2011-12 年度的開支為 660 萬元。至於「人人暢道通行」計劃，在 2012-13 和 2013-14 年度的開支分別為 2,850 萬元和 2.329 億元(修訂預算)，其中已計及進行技術可行性研究／勘測工程、設計工作、建造工程和監督工程的費用。

(b) 「人人暢道通行」計劃在 2014-15 年度的預算開支為 6.39 億元。政府會按照慣例，在每個財政年度開始前，按照來年預計開支向立法會財務委員會為整體撥款作出申請。政府的目標是由 2014 年至 2018 年逐步完成在「人人暢道通行」計劃下約 210 個項目。

(c) 「人人暢道通行」計劃旨在為公共行人天橋、高架行人路和行人隧道提供無障礙通道設施。上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統並非屬於「人人暢道通行」計劃的範疇，現時另循工務工程的機制來處理。

答覆編號

THB(T)103

管制人員的答覆

(問題編號：0346)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：1)：

在 2014-15 年度需要特別留意的事項中，當局提及會致力改善各條過海隧道交通流量分布。就此，請就以下各項提供資料：

(a) 於 2013-14 年度，當局就改善各條過海隧道交通流量的事宜投入的人力及資源為何；
(b) 預計於 2014-15 年度，將會投入的人力及資源為何；
(c) 就西區海底隧道在中環的連接道路於每日不同時間行車流量，提供分項數字；
(d) 為了有效控制路面的車輛數目及總體的車輛行車里程，當局表明會着手研究採用電子道路收費，請問相關的開支及編制為何；以及
(e) 當局會否考慮採用其他建議，如不同時段不同收費、提供泊車轉乘的設施、鼓勵多人合用一車等方法；若會，詳情為何，時間表為何；若否，原因為何？

提問人：盧偉國議員

答覆：

(a) 就改善各條過海隧道的交通流量分布的人手安排，2013-14 年度的工作由運輸及房屋局(運輸科)及運輸署的現有人員執行，屬於常規職務，涉及的開支沒有詳細分列。

至於其他資源，政府於 2011 年 5 月就過海隧道收費安排的詳細交通評估進行一項顧問研究，因應 2011 年首季公眾諮詢期間蒐集的意見，修改部分收費調整方案。在 2013-14 年度，這項顧問研究的支出為 694,000 元。

(b) 相關工作將會由現有人員執行。

(c) 中環西區海底隧道的主要連接道路為干諾道西天橋。根據運輸署在 2014 年 2 月進行的最新交通調查，0800 時至 2000 時干諾道西天橋的交通流量如下：

時間	東行交通 (車輛架次)	西行交通 (車輛架次)
0800 - 0900	3 300	2 300
0900 - 1000	3 100	2 000
1000 - 1100	2 900	2 400
1100 - 1200	2 700	2 200
1200 - 1300	2 400	2 200
1300 - 1400	1 900	1 900
1400 - 1500	2 400	2 600
1500 - 1600	2 300	2 500
1600 - 1700	2 100	2 700
1700 - 1800	2 200	2 700
1800 - 1900	2 600	3 300
1900 - 2000	2 000	3 000
合計 (0800 – 2000)	**29 900**	**29 800**

(d) 政府現正探討在中環灣仔繞道於 2017 年啟用後，在中區應用電子道路收費的可行性。在現階段，相關的籌備工作由現有人員執行。

(e) 按不同時段而收費的建議，很可能會引起交通管理及道路安全的問題，必須審慎考慮。

目前，設有泊車轉乘服務的鐵路站有 7 個，合計提供 2 971 個停車位。泊車轉乘服務有助改善過海交通，因服務鼓勵車主駕車至鐵路站，然後轉乘列車繼續行程，而部分行程或須過海。香港鐵路有限公司在建造新鐵路站時，會在可行的情況下考慮提供泊車轉乘設施。

至於提倡在本港共用私家車的建議，本港乘搭公共交通的乘客已達 90%。鑑於本港的乘車及工作模式，我們須慎重考慮有關建議對紓緩交通擠塞的效用。

管制人員的答覆

(問題編號：0347)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：2)：

有關「過境私家車一次性特別配額試驗計劃」(試驗計劃)的運作，政府可否告知：

(a) 迄今為止，運輸署收到多少宗預留配額的申請，當中申請者正式遞交申請的有多少宗，而完成手續獲發配額的申請有多少宗；據悉市民主要集中在長假期前預留自駕遊的配額，當局可否告知有關預留配額的申請分布情況；

(b) 就第一階段計劃，政府有否檢討其成效；若有，請告知詳情；

(c) 就第二階段計劃，政府有無具體實施時間表；若有，何時進行；若無，原因為何；以及

(d) 有意見指相關申請手續繁複及費用較高，政府會否就此作出改善？

提問人：盧偉國議員

答覆：

(a) 試驗計劃第一階段在 2012 年 3 月 30 日推出。截至 2014 年 3 月 3 日，運輸署共接獲 4 832 宗預留配額申請，其中 3 172 名申請人已提交申請及 2 888 宗申請已獲批准。至於預留配額的情況，據運輸署觀察所得，一般而言，在內地長假期前，較多人申請預留配額。自計劃實施以來，臨近內地長假期預留配額的數目如下：

配額開始生效日期	配額預留數目	內地長假期
28.9.2012	29	2012 年國慶
29.9.2012	25	
30.9.2012	14	
7.2.2013	50	2013 年農曆新年
8.2.2013	50	
9.2.2013	50	
10.2.2013	48	
11.2.2013	32	
28.9.2013	11	2013 年國慶
29.9.2013	9	
30.9.2013	17	

配額開始生效日期	配額預留數目	內地長假期
28.1.2014	50	2014 年農曆新年
29.1.2014	50	
30.1.2014	50	
31.1.2014	50	
1.2.2014	50	

(b)及(d) 我們一直密切監察試驗計劃第一階段的實施情況，並與廣東省有關單位及其指定在港的辦事機構密切聯繫，優化和完善工作流程及信息系統，以提高工作效率和服務質素。

(c) 目前，試驗計劃第二階段沒有具體的實施時間表。粵港兩地政府在實施試驗計劃第一階段取得充足經驗後，才會進一步研究和商議第二階段的具體安排。在制定第二階段的安排時，我們會諮詢公眾和聽取市民的意見。

管制人員的答覆

(問題編號：0348)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：3)：

有關「人人暢道通行」政策的落實工作，政府可否提供以下的資料：

(a) 2013-14 年度投入的人手及開支為何，預計 2014-15 年調撥的開支及編制為何；

(b) 為宣傳上述計劃，政府鼓勵市民致電熱線，提出在公共行人通道加設無障礙設施的建議，相關建議後交予各區區議會排列優先次序，政府可否列出分屬以下各機構的建議地點數目：路政署、運輸署、香港鐵路有限公司、香港房屋委員會、領匯管理有限公司和未能確定由哪個政策局／部門管理的行人天橋的數目，以及政府有何方法解決有關問題；以及

(c) 當局會否增撥資源予路政署以外的政府部門，為其所管轄的公共行人通道增設無障礙設施，以打造真真正正的「無障礙社區」？

提問人：盧偉國議員

答覆：

(a) 運輸及房屋局(運輸科)和路政署一直運用現有人手監察「人人暢道通行」政策的落實工作。「人人暢道通行」計劃在 2013-14 和 2014-15 年度的預算開支分別為 2.33 億元和 6.39 億元。

(b)及(c) 政府在 2012 年 8 月宣布「人人暢道通行」政策時，曾邀請公眾提議他們認為哪些由路政署保養的公共行人通道(即行人天橋、高架行人路和隧道)有需要加建升降機。這項政策廣受市民歡迎，市民在提議期內提出加建升降機的建議，涉及約 250 條公共行人通道。

另外，也有建議涉及 290 處並不屬於「人人暢道通行」政策範疇的地點。該等建議地點涉及的有關方面如下：

有關方面	地點數目
香港鐵路有限公司	73
香港房屋委員會／領匯管理有限公司／香港房屋協會	96
其他政府部門／公營機構	51
私人物業	70
總計：	**290**

該等建議已轉介各有關方面考慮和跟進。

我們把建議轉介各有關方面時，已促請他們與政府攜手為有需要人士提供無障礙環境。

管制人員的答覆

(問題編號：0191)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：12)：

對比 2014-15 年度需要特別留意的事項，當局重新加入繼續在政策層面考慮大嶼山物流園發展的內容，就此，請提供以下資料：

(a) 當局現時以甚麼的指標重新考慮是否興建大嶼山物流園，是否因應 2014 年的《施政報告》中明確提出，大嶼山要充分利用交通樞紐的優勢，重點發展「橋頭經濟」和「空港經濟」而重新考慮；

(b) 當局如何推展有關的研究，以內部研究的方式還是以聘用顧問公司研究相關事宜；如為前者，會否在物流發展局把該項目定為恒常討論項目；如為後者，該支出預算為何；以及

(c) 因應 2004 年政府當局就大嶼山物流園邀請提交意向書，該諮詢幾經十年，當局會否重新考慮再作諮詢，以了解公眾及業界最新意見；如會，該支出預算為何？

提問人：麥美娟議員

答覆：

大嶼山鄰近機場，位置有利物流發展。大嶼山的對外交通也因大型基建工程(包括港珠澳大橋及屯門至赤鱲角連接路)逐步落實而得以提升，也使該處可供發展物流。

近年，物流業在提供增值服務方面的業務穩步增長，對現代化物流設施需求殷切。為了滿足業界的發展需要，政府在過去 6 年已在葵青區提供合共 9.23 公頃的物流發展用地。我們也在屯門西預留了 10 公頃土地，待確定建議可行及進行地區諮詢後，便會由 2015 年起分階段推出土地供物流發展用途。長遠而言，政府將會研究可否在大嶼山小蠔灣及／或欣澳具潛力進行填海的地點預留土地作物流用途，但須顧及整體規劃考慮因素和技術可行性、物流業的需要，以及環球和本地經濟情況。我們會向香港物流發展局匯報進展，並在有具體發展方案時徵詢該局的意見。就運輸及房屋局(運輸科)而言，涉及的工作屬於常規職務，由現有人員執行。

答覆編號

THB(T)107

管制人員的答覆

(問題編號：0192)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：9)：

就屯門西繞道的工程，當局指出在 2010 年已經取得地區的支持，但因應近期地區人士的關注，當局指出將研究走線的修訂空間。就此，請提供以下資料：

(a) 於 2010 年時，當時預計完成其初步設計及評估工作為何，該顧問合約支出為何，該顧問合約的到期日；

(b) 因現時當局研究修訂，聘用的顧問公司合約有否因而延長；如有，合約延長多久，因而增加的開支為何；如沒有，是否另選顧問公司；

(c) 當局計劃向相關的區議會和鄉議局的諮詢的詳情及時間表為何，經檢討的推展工程時間表為何；以及

(d) 此工程需調配的內部人員數目及職位為何？

提問人：麥美娟議員

答覆：

(a) 路政署在 2010 年 11 月就擬議路線取得地區的支持後，委聘顧問進行初步設計及相關的評估工作。然而，部分地區人士憂慮屯門西繞道北面高架道路段及青田交匯處南面隧道段入口會影響附近居民，對工程計劃表示強烈反對意見。顧問就這些意見進行初步研究。顧問合約已於 2013 年年底完結，支出約為 2,250 萬元。

(b) 我們現正研究屯門西繞道的擬議路線是否有修訂的空間，以達致屯門西繞道應有的效益。我們的目標是制訂一個能平衡技術可行性、居民對環保的關注，以及交通和經濟效益的道路計劃。與此同時，我們亦因應新界西北最新的規劃及發展，檢討工程的推行時間表。另外，路政署已適時進行多項交通改善工程，以配合屯門的交通需求。按照初步交通評估，現時屯門的道路網絡在未來 10 年仍足以應付區內的交通需求。

(c) 上述檢討工作完成後，政府會向相關區議會及持份者匯報結果。

(d) 檢討工作由有關部門以內部資源進行。

答覆編號

THB(T)108

管制人員的答覆

(問題編號：0195)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：2)：

在2014-15年度需要特別留意的事項中，當局將繼續與香港運輸物流學會和香港貨運物流業協會合作，為貨運物流業從業員舉辦培訓計劃。就此，請提供以下資料：

(a) 過去 3 個年度，香港物流發展局贊助此培訓計劃的總金額為何、每個培訓名額的平均培訓開支為何；

(b) 過去 3 個年度，此培訓計劃下舉辦該課程的院校數目、院校名稱及課程名稱，各院校分項的培訓名額、報讀人數為何；

(c) 就現時的報讀情況，當局未來會否加大贊助，以吸引更多人士進入該行業；如有，預期增加的平均培訓開支、增加的名額為何；

(d) 過去 3 個年度貨運物流業從業員在該培訓計劃畢業後平均工資、工資中位數為何；以及

(e) 過去 3 個年度貨運物流業各技能等級從業員的平均工資、工資中位數為何？

提問人：麥美娟議員

答覆：

(a)及(b) 在香港物流發展局(物流發展局)的支持下，當局於 2007-08 年度向香港運輸物流學會及香港貨物流業協會有限公司(主辦機構)提供 100 萬元的贊助，以便籌辦為貨運物流業前線員工特設的職業培訓課程(課程)。該課程旨在提供重要的貨運運作實務知識，藉此提升貨運物流員工的技術及能力。該課程分為「空運物流」和「海運物流」兩組，各設 4 個單元。由 2010 年年初開始，該課程下各個單元在教材編製後便分期推出。至今，空運物流單元 1 至 3 和海運物流單元 1 至 2 均已開辦。該課程過去 3 年的籌辦資料，包括每個單元的名稱、各培訓院校及報讀人數，現載列於表一。

按照向每名報讀單元學員徵收的平均課程費用計算，過去 3 年每個培訓名額的平均培訓開支為 1,687 元。課程收費僅涵蓋培訓院校在推出及教授課程時提供的服務，並不包括製作 8 個單元課程教材的費用，該筆費用合計為 72 萬元左右，由物流發展局贊助。

表一

課程名稱	培訓院校名稱[1]	2011年4月以來開班數目[2]	2011年4月以來報讀人數
空運物流			
單元1—空運基礎入門	智翔亞洲有限公司	8	156
單元2—貨物文件處理		7	129
單元3—空運—行政人員營運管理培訓行政證書	香港理工大學企業發展院	1	22
單元4—空運—經理級營運管理培訓行政證書	尚未開課		
海運物流			
單元1—海運基礎入門	青年會專業書院	5	79
單元2—海運客戶服務		4	40
單元3—海運—船務營運行政證書	尚未開課		
單元4—倉儲及配送營運行政證書			

(c) 當局會聯同物流發展局及主辦機構，於各個單元開辦後就課程進行檢討，以評估其成效、可予改善之處及未來路向。

(d) 主辦機構沒有收集學員工資的資料。

(e) 我們沒有備存貨運物流業從業員平均工資及工資中位數的統計數字。

1 在委任各單元的培訓院校時，主辦機構邀請大學及其他多間培訓組織／業界機構就製作及講授教材提供報價。獲委任的培訓院校須符合有關提供合資格訓練人員、設施等的規定。

2 兩個組別的單元1每班學員人數最多定為42人，其他單元一律定為30人。

管制人員的答覆

(問題編號：0525)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (700) 一般非經常開支

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：50)：

就綱領(3)：海空交通及物流發展的開支，請提供以下資料：

(a) 該綱領的預算比上年度增加 44.3%，原因為何；

(b) 當中有關經營帳目 023 推廣香港物流服務在《內地與香港關於建立更緊密經貿關係的安排》下的優勢，該項目在上一年度所作的支出分項為何，以活動類型作分類，當中的人手分布及開支為何；

(c) 過去一年，青衣西南部發展十號貨櫃碼頭進行的初步可行性研究進度為何，支出為何，預計完成的時間表為何；以及

(d) 過去一年，就屯門西預留的十公頃土地進行技術評估的開支為何，進度為何，預計完成的時間表為何？

提問人：麥美娟議員

答覆：

(a) 2014-15 年度綱領(3)的預算撥款較 2013-14 年度原來預算增加 44.3%(3,330 萬元)，主要由於預計下述工作的開支增加：

(i) 運作開支增加，包括撥款 1,320 萬元，推行多項計劃：推動中小型企業物流服務電子化的資助計劃、香港國際機場擬議三跑道系統財務安排顧問研究、就香港機場管理局為三跑道系統進行的設計工作提供監察及核實工作的顧問服務；以及

(ii) 非經常開支項目的現金流量需求增加，包括為海運及空運人才培訓基金提供 1,706 萬元撥款。

(b) 2013-14 年度項目 023「推廣香港物流服務在《內地與香港關於建立更緊密經貿關係的安排》下的優勢」的預算開支為 44,500 元，用以出版相關的小冊子。上述工作由現有人手執行。

(c) 當局繼續就發展十號貨櫃碼頭進行的兩項研究，即《就在青衣西南部興建十號貨櫃碼頭進行的初步可行性研究》及《香港港口發展策略 2030 研究》，在 2013-14 年度的開支約為 83 萬元。兩項研究現處於最後階段，將於數月內完成。

(d) 在 2013-14 年度，就屯門西預留作物流發展的 10 公頃土地進行技術評估的預算開支約為 28 萬元。預計在 2014 年內會有研究結果。

答覆編號

THB(T)110

管制人員的答覆

(問題編號：0351)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：20)：

財政司司長在財政預算案演辭第 36 段指出，香港特區政府正協助香港機場管理局(機管局)全力推進三跑道系統的規劃，爭取工程項目於 2023 年落成啟用。財政司司長提及當局致力提升香港的競爭力，但香港國際機場的第三條跑道卻遲遲未能啟用。當局會否調配額外人手和資源，協助機管局擬備工程造價詳情、制訂預算和審視可行的融資方案？當局有何措施加快建造工程，爭取提早啟用第三條跑道，以真正提升香港的競爭力，落實今年財政預算案的建議？鑑於現時勞工短缺，當局如何確保工程如期完成，再無延誤和建造費用不會激增？

提問人：石禮謙議員

答覆：

倡議三跑道系統工程項目的機管局，已委託顧問公司進行與規劃工作相關的研究，即工程的法定環境影響評估、相關設計細節及融資安排。機管局的目標是在 2014 年內完成相關規劃工作。

政府充分明白三跑道系統工程的重要性及複雜程度，並已於 2012 年在運輸及房屋局(運輸科)轄下成立機場擴建工程統籌辦公室，以密切督導、監察並協助機管局進行上述規劃工作。

除了規劃工作外，機管局亦正同步進行填海工程所需的預備工作，以便當三跑道系統工程項目獲得政府及相關法例的核准，以及在有需要時得到立法會的撥款後，即可盡快展開建造工程。機管局與政府會繼續探討如何在切實可行的範圍內加快三跑道系統工程的進度，我們的目標仍是在 2023 年左右啟用三跑道系統。

管制人員的答覆

(問題編號：0313)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：10)：

就有關港鐵乘客傷亡、乘客落入路軌及相關總補償金額，就此，請提供以下資料：

(a) 2012-2014 年有關港鐵乘客傷亡的數字

意外涉及的鐵路設備	2012 年			2013 年			2014 年(至今)		
	輕傷	重傷	死亡	輕傷	重傷	死亡	輕傷	重傷	死亡
扶手電梯／自動行人道									
列車車門									
月台與列車的空隙									
月台幕門／閘門									
升降機									
路軌									
其他									
總數									

* 「死亡」指交通意外發生後 30 天內傷重去世；「重傷」指入院留醫超過 12 小時，意外發生後 30 天或以上才因傷去世；「輕傷」指須路旁照顧及留院少於 12 天。

(b) 2012-2014 年按車站劃分的乘客落入路軌的數字

車站	2012 年			2013 年(至今)			2014 年(至今)		
	輕傷	重傷	死亡	輕傷	重傷	死亡	輕傷	重傷	死亡
柴灣									
九龍灣									
九龍塘									
大學									
大圍									
馬鞍山									
荃灣									
……									
……									
……									

* 「死亡」指交通意外發生後 30 天內傷重去世；「重傷」指入院留醫超過 12 小時，意外發生後 30 天或以上才因傷去世；「輕傷」指須路旁照顧及留院少於 12 天。

提問人：鄧家彪議員

答覆：

(a) 2012 年至 2014 年 2 月期間，港鐵乘客傷亡的數字如下：

意外涉及的鐵路設備	2012 年			2013 年			2014 年 (截至 2 月 28 日)		
	意外宗數	受傷人數	死亡人數	意外宗數	受傷人數	死亡人數	意外宗數	受傷人數	死亡人數
扶手電梯／自動行人道	822	923	0	605	674	0	74	81	0
列車車門	229	234	0	141	143	0	15	15	0
月台與列車的空隙	185	185	0	151	151	0	20	20	0
月台幕門／自動月台閘門	30	32	0	27	27	0	4	4	0
升降機	8	8	0	4	4	0	2	2	0
其他	131	191	0	152	232	3	26	28	0
總計	**1 405**	**1 573**	**0**	**1 080**	**1 231**	**3**	**141**	**150**	**0**

上述數字不包括自殺／企圖自殺個案，以及因乘客身體不適及擅闖路軌而導致的意外。「其他」涉及乘客或公眾因失足或失平衡跌倒的個案，以及輕鐵涉及路上行人或車輛的意外。港鐵並無「輕傷」及「重傷」的獨立分項數字。

(b) 2012 年至 2014 年 2 月期間，港鐵車站乘客落入路軌的分項數字如下(沒有列出的車站並無個案)：

鐵路線／車站	2012 年			2013 年			2014 年 (截至 2 月 28 日)		
	意外宗數	受傷人數	死亡人數	意外宗數	受傷人數	死亡人數	意外宗數	受傷人數	死亡人數
東涌線									
奧運	1	0	0	0	0	0	0	0	0
	1	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
東鐵線									
紅磡	1	0	0	4	0	0	0	0	0
旺角東	3	1	1	4	2	0	1	0	0
大圍	5	1	0	3	0	1	0	0	0
九龍塘	3	0	0	7	3	0	1	0	0
沙田	2	0	0	2	1	0	0	0	0
馬場	0	0	0	0	0	0	1	0	0
火炭	3	0	1	0	0	0	1	0	0
大學	4	2	0	4	0	3	0	0	0
大埔墟	2	0	0	8	4	0	1	0	0
太和	1	0	0	2	0	0	0	0	0
粉嶺	1	0	0	0	0	0	0	0	0
上水	4	0	0	9	1	0	0	0	0
落馬洲	0	0	0	2	1	0	0	0	0
羅湖	18	0	0	8	0	0	0	0	0
	47	**4**	**2**	**53**	**12**	**4**	**5**	**0**	**0**

鐵路線／車站	2012 年			2013 年			2014 年 (截至 2 月 28 日)		
	意外宗數	受傷人數	死亡人數	意外宗數	受傷人數	死亡人數	意外宗數	受傷人數	死亡人數
馬鞍山線									
大圍	1	1	0	0	0	0	0	0	0
車公廟	0	0	0	0	0	0	0	0	0
沙田圍	1	0	0	0	0	0	0	0	0
第一城	0	0	0	0	0	0	0	0	0
恆安	0	0	0	1	1	0	0	0	0
馬鞍山	0	0	0	0	0	0	0	0	0
烏溪沙	0	0	0	1	0	0	0	0	0
	2	**1**	**0**	**2**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**
總計	**50**	**5**	**2**	**55**	**13**	**4**	**5**	**0**	**0**

為保障香港鐵路有限公司(港鐵公司)及乘客的利益，港鐵公司已購買第三者責任保險，就港鐵公司營運和業務涉及的意外或事故而須向第三者承擔法律責任及補償承保。每宗事故的承保金額不少於 1 億元。港鐵公司已訂立乘客索償的程序。意外主要涉及在港鐵範圍跌倒，或與月台與列車的空隙、扶手電梯、自動行人道及列車車門等鐵路設備相關。過去 3 年，港鐵公司就意外支付的補償金額及意外宗數如下：

年度	補償金額(元)	意外宗數
2012	16,650	7
2013	12,500	4
2014(截至 2 月 28 日)	0	0

答覆編號

THB(T)112

管制人員的答覆

(問題編號：1574)

總目：　(158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(2) 陸路及水上交通

管制人員：　運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：11)：

就檢討香港鐵路有限公司(港鐵公司)的票價調整機制，當局能否告知本會：

(a) 請用列表方式，列出 2013 年及 2014 年截至 2 月底，港鐵各路線分別發生服務延誤逾 8 分鐘、30 分鐘、1 小時及 1 小時以上的事故數目及受影響乘客的人數；

(b) 上述的事故當中，請按上述的分類，以列表方式，有多少宗涉及港鐵的人為錯誤；以及

(c) 2013 年，輕便鐵路(輕鐵)各路線及總計的單方向每小時載客量為何？

提問人：田北辰議員

答覆：

(a) 港鐵公司沒有就每次服務延誤受影響乘客的人數備存獨立統計數字。各條鐵路線在 2013 年至 2014 年 2 月 28 日期間的服務延誤次數表列如下：

延誤幅度	年份	觀塘線	荃灣線	港島線	將軍澳線	東涌線	迪士尼線	機場快線	東鐵線	馬鞍山線	西鐵線	輕鐵
8 至 30 分鐘	2013 年	27	23	4	17	16	1	10	53	6	8	73
	2014 年 1 月 1 日至 2 月 28 日	6	4	1	4	2	1	--	7	--	2	9
31 至 60 分鐘	2013 年	--	2	--	--	--	--	--	4	--	--	4
	2014 年 1 月 1 日至 2 月 28 日	--	--	--	--	--	--	--	1	--	--	1
61 分鐘或以上	2013 年	--	--	--	2	--	--	--	--	--	--	4
	2014 年 1 月 1 日至 2 月 28 日	--	--	--	--	--	--	--	1	--	--	1

(b) 2013 年至 2014 年 2 月 28 日期間人為因素引致的服務延誤次數表列如下：

延誤幅度	年份	人為因素引致的服務延誤次數
8 至 30 分鐘	2013 年	19
	2014 年 1 月 1 日至 2 月 28 日	4
31 至 60 分鐘	2013 年	--
	2014 年 1 月 1 日至 2 月 28 日	--
61 分鐘或以上	2013 年	1 [註]
	2014 年 1 月 1 日至 2 月 28 日	--

[註] 2013 年 5 月 17 日的一宗輕鐵出軌事故，尚待法庭裁決。

(c) 輕鐵各路線在 2013 年每小時載客量表列如下：

輕鐵路線	**2013 年每小時載客量(單方向)**
505	2 440
507	2 611
610	2 324
614	1 128
614P	1 410
615	1 085
615P	1 410
705	5 640
706	5 640
751	3 021
751P	1 763
761P	6 267
總計	34 739

答覆編號

THB(T)113

管制人員的答覆

(問題編號：1575)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：12)：

運輸及房屋局會監督西港島線、南港島線(東段)、觀塘線延線和沙田至中環線(沙中線)的實施工作；監督廣深港高速鐵路(高鐵)香港段的建造工程和營運安排，就此可否告知本會：

(a) 現時興建中的西港島線、高鐵香港段、觀塘線延線、南港島線(東段)、沙中線的鐵路項目當中，請以列表形式，列出鐵路項目的興建分項項目；

(b) 請以列表形式，列出自各鐵路項目開展工程以來，分項傷亡數字；

(c) 請以列表形式，列出自各鐵路項目開展工程以來，已獲解決的申索、尚未解決的申索及其賠償金額。

提問人：田北辰議員

答覆：

(a) 工務計劃下西港島線、高鐵香港段、觀塘線延線、南港島線(東段)和沙中線計劃的建造項目表列如下：

計劃名稱
西港島線—主要基建工程
高鐵香港段—鐵路建造工程
高鐵香港段—非鐵路建造工程
觀塘線延線—主要基建工程
南港島線(東段)—主要基建工程
沙中線—鐵路建造工程－保護工程
沙中線—鐵路建造工程－灣仔發展計劃第二期內的保護工程
沙中線—鐵路建造工程－前期工程
沙中線—非鐵路建造工程－前期工程
沙中線—鐵路建造工程－餘下工程
沙中線—非鐵路建造工程－餘下工程

(b) 截至 2014 年 2 月底，正在進行建造工程的 5 項鐵路計劃涉及傷亡的資料表列如下：

鐵路計劃	自展開工程以來的 死亡人數	自展開工程以來的 受傷人數
西港島線	1	149
高鐵香港段	3	319
觀塘線延線	0	18
南港島線(東段)	0	128
沙中線	0	63

(c) 截至 2014 年 2 月底，根據《鐵路條例》就該 5 項鐵路計劃提出申索及賠償的資料表列如下：

鐵路計劃	已解決的申索數目	尚未解決的申索數目	就已解決的申索 支付的賠償金額 (百萬元)
西港島線	289	5	139.5
高鐵香港段	55	78	4.25
觀塘線延線	2	5	0
南港島線(東段)	21	9	0.02
沙中線	1	6	0

由於部分索償的人士尚未提交詳細資料，因此未能提供未解決的申索的要求賠償總額。

答覆編號

THB(T)114

管制人員的答覆

(問題編號：1590)

總目：　(158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(3) 海空交通及物流發展

管制人員：　運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：27)：

就財政預算案演辭第 36 段，請告知：

(a) 香港機場管理局(機管局)正全力推動三跑道系統的工程，亦曾完成可行性研究，估計三跑道落成後的使用量、載客和載貨量是多少？

(b) 預計三跑道落成後的平均每一年的經常性開支多少？

提問人：田北辰議員

答覆：

(a) 三跑道系統旨在滿足香港國際機場(機場)的長遠航空交通需求。根據機管局的《香港國際機場 2030 規劃大綱》(《規劃大綱》)，按航機升降量計算，機場的處理能力可由現時雙跑道系統下的每年 42 萬架次，增至三跑道系統下的每年 62 萬架次。至 2030 年，預期機場每年最少可處理 9 700 萬人次的旅客和 890 萬公噸貨物。

(b) 根據《規劃大綱》，三跑道系統工程的預算費用約為 1,360 億元(按付款當日價格計算)。倡議三跑道系統工程的機管局現正為工程進行所需規劃工作，包括檢視費用預算和其他相關費用資料。有關工作仍在進行中。

答覆編號

THB(T)115

管制人員的答覆

(問題編號：1421)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：3)：

大嶼山海天碼頭過去 5 年出入境人數各如何？飽和度及負荷程度如何？涉及多少船隻？當局會否就開放海天碼頭予非機場使用者進行研究？有關研究開支如何？預計何時會有結果？

提問人：涂謹申議員

答覆：

設立海天客運碼頭的主要目的，是為中轉旅客提供便捷的空海聯運快船服務往來香港與珠江三角洲(珠三角)地區和澳門。香港機場管理局(機管局)須按照與政府簽訂的保安契約營運海天客運碼頭，並須符合當局對中轉旅客及行李的保安要求。海天客運碼頭位於香港國際機場的機場限制區內，現時並沒有設置海關、出入境及檢疫設施，因此並不開放予非中轉旅客使用。

政府就跨境渡輪碼頭的規劃和供應以香港的整體需要為基礎。現時由政府管理的兩個跨境渡輪碼頭(即港澳碼頭及中國客運碼頭)在可見的將來仍有足夠能力應付預計的跨境渡輪服務需求。有鑑於此，我們現階段並沒有計劃開設第三個由政府管理的跨境渡輪碼頭。

基於以上各點，加上 2016 年港珠澳大橋落成後，將會為來往香港與澳門或香港與珠三角地區西部城市的旅客提供另一過境選擇，我們沒有計劃開放海天客運碼頭作一般出入境用途。

根據機管局的資料，海天客運碼頭現時的 4 個泊位，每年最多可處理約 400 萬中轉旅客人次。過去 5 年，海天客運碼頭的中轉旅客量如下：

年份	中轉旅客量(百萬人次)
2009	1.8
2010	2.2
2011	2.4
2012	2.6
2013	2.7

答覆編號

THB(T)116

管制人員的答覆

(問題編號：1422)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：4)：

中港碼頭及港澳碼頭在過去 5 五年的出入境人數各如何？飽和度及負荷程度如何？涉及多少船隻？如相關碼頭使用率超出負荷，當局有何措施確保服務不受影響？預計開支如何？

提問人：涂謹申議員

答覆：

港澳碼頭及中國客運碼頭均屬由政府管理的跨境渡輪碼頭，該兩個碼頭在過去 5 年的客運量、渡輪班次數目及載客率如下：

年份	港澳碼頭			中國客運碼頭		
	客運量	渡輪班次	載客率	客運量	渡輪班次	載客率
2009	1 560 萬人次	93 746	49.02%	660 萬人次	48 155	36.63%
2010	1 730 萬人次	95 383	51.31%	720 萬人次	50 147	37.56%
2011	1 780 萬人次	95 515	52.53%	770 萬人次	47 371	42.32%
2012	1 770 萬人次	92 162	58.66%	810 萬人次	46 078	45.29%
2013	1 760 萬人次	90 319	60.12%	860 萬人次	45 466	48.95%

兩個跨境渡輪碼頭合計每日的最高客運處理量約為 290 000 人次。在 2013 年，最高的每日旅客量僅約為 131 000 人次，佔兩個跨境渡輪碼頭總處理量的 45%。我們預期，在可見的將來，兩個跨境渡輪碼頭會有足夠處理量應付預計的跨境渡輪服務需求。

答覆編號

THB(T)117

管制人員的答覆

(問題編號：1431)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：15)：

2013-14 年度曾經提到青衣西南部興建十號貨櫃碼頭的建議。有關研究結果如何？研究所涉及的具體內容及開支如何？

提問人：涂謹申議員

答覆：

當局繼續就發展十號貨櫃碼頭進行的兩項研究，分別為《就在青衣西南部興建十號貨櫃碼頭進行的初步可行性研究》(初步可行性研究)和《香港港口發展策略 2030 研究》(香港港口 2030)，在 2013-14 年度為此涉及的開支約為 83 萬元。初步可行性研究會評估興建十號貨櫃碼頭在技術上是否可行、在環境方面是否可接受和所涉及的資源。香港港口 2030 會更新港口貨運量增長預測，建議如何更有效率地使用現有港口設施，以及檢視本港港口的未來發展計劃。兩項研究現處於最後階段，將於數月內完成。

答覆編號

THB(T)118

管制人員的答覆

(問題編號：3136)

總目：　(158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(2) 陸路及水上交通

管制人員：　運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：5)：

運輸及房屋局(運輸科)預計在 2014-15 年度，於陸路及水上交通的預算為 0.794 億元，較 2013-14 年的預算少 3.9%。在面對陸路自由行和水路郵輪旅客人數不斷增加的情況下，請問當局為何削減有關開支？

提問人：湯家驊議員

答覆：

在 2014-15 年度，綱領(2)陸路及水上交通的預算較 2013-14 年度原來預算略減 320 萬元(3.9%)，主要因為已完成或快將完成的項目和在 2013-14 年度屬一次性質的活動，在 2014-15 年度的撥款需求有所減少。

答覆編號

THB(T)119

管制人員的答覆

(問題編號：3160)

總目：　(158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(3) 海空交通及物流發展

管制人員：　運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：6)：

運輸及房屋局(運輸科)預計 2014-15 年度在於海空交通及物流發展的撥款達 1.08 億元，較對上 1 年預算大幅增加 44.3%，部份撥款會用作開設 1 個新職位。請問：

(a) 有關職位的名稱是甚麼？工作範圍包括甚麼？
(b) 相關職位的職級是甚麼？
(c) 相關職位的薪酬及福利如何？

提問人：湯家驊議員

答覆：

在 2014-15 年度開設的職位為助理文書主任職位，為空運牌照局秘書處提供文書支援。按薪級中點估計，助理文書主任的年薪值為 22 萬元。

管制人員的答覆

(問題編號：3186)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：41)：

本港物流貨運的增長率正受鄰近地方的貨櫃業嚴重威脅，當局如何鞏固香港的國際航運中心地位？會採納哪些提升香港作為國際航運中心地位顧問研究報告的建議？有關預算如何？

提問人：湯家驊議員

答覆：

政府會致力採取不同手法鞏固和提升香港的國際航運中心地位，包括優化航運基礎建設及設施，以及加強各項交通運輸設施之間的銜接。我們也會與業界攜手，到內地及海外進行各種宣傳推廣活動。此外，政府會致力與香港的貿易伙伴商討訂立更多涵蓋航運收入的避免雙重課稅安排，為業界締造更具競爭力的營商環境。為支持本港航運及航空業的長遠發展，當局已成立 1 億元的海運及空運人才培訓基金，該基金會於 2014 年 4 月開始運作。

顧問研究報告主要建議由政府成立法定航運機構，強化現行架構，以期更積極主動地推動本港航運業的長遠發展。政府在來年會釐定新機構的職能、財政安排、架構和運作模式等事宜的具體細節，以確保新機構在財政和操作上持續發展的可行性。運輸及房屋局(運輸科)會以現有資源處理相關工作。

答覆編號

THB(T)121

管制人員的答覆

(問題編號：3187)

總目：　(158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(3) 海空交通及物流發展

管制人員：　運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：42)：

政府在 2004 年時，前特首董建華曾成立大嶼山發展專責小組，提出在大嶼山興建物流園，但一直未有落實或有任何進展。運輸及房屋局在 2014-15 年度需要特別留意的事項中指出該局將繼續在政策層面考慮大嶼山物流園的發展。請問當局是否打算重提有關計劃？

現時計劃的詳情如何？

現時的大嶼山已和當年大大不同，當局如何確保計劃適合現時的大嶼山發展？

提問人：湯家驊議員

答覆：

為了滿足物流業的發展需要，政府在過去 6 年已在葵青區提供合共 9.23 公頃的用地，供發展現代物流中心。我們也在屯門西預留了 10 公頃土地，待確定建議可行及進行地區諮詢後，便會由 2015 年起分階段推出土地供物流發展用途。長遠而言，政府將會考慮可否在大嶼山小蠔灣及／或欣澳具潛力進行填海的地點預留土地作物流用途，但須顧及整體規劃考慮因素和技術可行性、物流業的需要，以及環球和本地經濟情況。當局現時沒有大嶼山物流園的具體發展計劃。

管制人員的答覆

(問題編號：3188)

總目：　(158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(3) 海空交通及物流發展

管制人員：　運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：43)：

當局計劃在明年將香港國際機場的兩條跑道航班升降量提升至每小時 68 架次，請問現有的機場跑道最高升降量可以是多少？升降量會於何時飽和？

若第三條機場跑道的環評報告獲通過，最快也要在 2023 年啟用，當局是否仍有其他方法提升本港機場跑道的升降量？

第三條跑道的預計的最新造價是多少？當局傾向以哪種方式融資興建？

提問人：湯家驊議員

答覆：

預計在未來數年，香港國際機場現時的雙跑道系統將達至其實際最高容量，即每年 42 萬架次的飛機升降量。民航處與香港機場管理局(機管局)會繼續監察航空交通量的增長情況，並與各航空公司緊密合作，探討一切可行方法以善用現有雙跑道系統的跑道容量。

為應付中期的航空交通需求，機管局現正落實香港國際機場飛行區中場範圍發展計劃第一期，興建一座客運廊，以及提供額外 20 個飛機停泊位。有關計劃的工程已在 2011 年年底展開，預計可在 2015 年年底前完成。與此同時，機管局已展開中場範圍發展計劃第二期的設計工作，研究增建額外飛機停泊位的可行性。另外，中場範圍西面在去年已增設 20 個停機位，至 2014 年年底前另有 8 個新停機位啟用。這些擴建工程(不包括仍在規劃的中場範圍發展計劃第二期)全部完成後，飛機停泊位數目將增加約三成。

在貨運設施方面，隨着新的空運貨站在 2013 年 10 月全面投入服務，香港國際機場的整體貨物裝處理能力提升了五成，達到每年 740 萬噸。

儘管上述發展計劃能夠暫時逐步提高香港國際機場的處理能力，面對鄰近機場日趨激烈的競爭，我們有必要盡快展開三跑道系統工程，以應付長遠的航空交通需求，維持香港國際機場和本港的競爭力。

根據機管局制備的《香港國際機場 2030 規劃大綱》，三跑道系統工程的預算費用約為 1,360 億元(按付款當日價格計算)。機管局現正為工程進行相關規劃工作，包括檢視工程的成本預算、其他相關費用資料和可行的財務安排。有關工作尚在進行中。機管局會就三跑道系統的財務安排提出建議，以供政府考慮。而政府對任何切實可行的財務方案均持開放態度。

答覆編號

THB(T)123

管制人員的答覆

(問題編號：2484)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：51)：

關於繼續監察跨境渡輪服務的營運情況方面：

(a) 有否檢討各個跨境渡輪碼頭的泊位及其他配套設施是否足夠，以及碼頭的整體運作表現和效益等；若有，結果為何及有關應對措施；若否，原因為何及日後會否進行檢討；

(b) 2014-15 年度會否增撥資源及人手，以應付跨境碼頭使用率增加的需要；若會，增加的款項、人數和涉及的職位分別為何？

提問人：謝偉銓議員

答覆：

(a) 本港目前有兩個運作中的跨境渡輪碼頭，分別是上環的港澳碼頭和尖沙咀的中國客運碼頭，兩者均由政府管理。目前，港澳碼頭和中國客運碼頭可供高速船和普通渡輪使用的泊位時段，每日上限分別為 528 節和 408 節。在 2013 年，分配予渡輪營辦商並使用了的泊位時段，少於泊位時段總數的三份之一。由此可見，兩個跨境渡輪碼頭的泊位和附屬設施足以應付跨境渡輪服務需求。2013 年內，兩個跨境渡輪碼頭的服務有效穩定，99%航班準時開航。海事處致力確保其泊位時段分配機制能夠配合渡輪營辦商的需要，以應付市場需求。

海事處也不時檢討跨境渡輪碼頭的使用情況，務求進一步改善碼頭的設施和運作，並為旅客提供更理想的環境。舉例來說，海事處根據在 2008 年進行的「跨境渡輪碼頭使用檢討」，在 2011 年 12 月和 2012 年 8 月分別完成了中國客運碼頭和港澳碼頭的改善工程。

(b) 海事處在 2014-15 年度會以現有人手和資源處理兩個跨境渡輪碼頭的工作。

管制人員的答覆

(問題編號：2710)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：41)：

有關在元朗市中心、旺角和銅鑼灣實施行人環境改善計劃：

(a) 2014-15 年度用以推行有關計劃所涉及的費用和人手分別為何；有關計劃的具體內容和推行時間表為何？

(b) 局方會否將計劃拓展至其他地區，尤其是人流較多的地區；若會，詳情及各區推行的時間表為何；若否，原因為何；

(c) 配合有關計劃的推行，局方會否就旅遊巴士在各區等候和停泊等，進行有系統的規劃和管理；若會，詳情為何，以及預算有關工作涉及多少開支和人手？

提問人：謝偉銓議員

答覆：

(a) 擬議行人環境改善計劃的最新情況如下：

擬議計劃	最新情況
元朗市行人環境改善計劃	路政署已因應 2009 至 2010 年期間進行的公眾參與活動所蒐集的意見，制訂多項小型及大型行人環境改善計劃，以改善步行環境。 5 項小型計劃至今已經完成。路政署會在 2014 年內盡快完成其他小型計劃。 路政署於 2011 年 9 月就大型計劃展開可行性研究，該等計劃包括鳳攸北街與鳳翔路的美化工程、青山公路與谷亭街交界處改善工程，以及沿元朗明渠的行人天橋系統。路政署在 2013 年 5 月完成公眾參與活動，以蒐集市民對擬議大型計劃的意見。元朗區議會和地方人士普遍支持該等計劃。首兩項計劃的詳細設計工作正在進行。至於行人天橋系統，路政署計劃委聘顧問公司作進一步研究和進行詳細設計工作。
旺角行人天橋系統	路政署完成初步技術可行性研究後，在 2013 年 10 月委聘顧問進行進一步研究，包括建造計劃及方法、施工期間對交通的影響、公用設施改道的要求等，估計是項進一步研究工作需時兩年。
銅鑼灣行人隧道系統	路政署於 2011 年委聘顧問進行可行性研究，當中包括進行兩輪公眾參與活動。該署現正研究如何處理公眾提出的主要事宜，包括隧道的地面出入口阻擋現有行人路和店舖正面、施工期間臨時交通安排造成的影響，以及隧道與毗鄰商場的連接。路政署將就計劃的未來路向諮詢灣仔區議會。

該 3 項計劃在 2014-15 年度的預算開支為 1,100 萬元，用以聘請顧問進行可行性研究、勘測研究及設計工作，以及土地勘測工程。運輸及房屋局(運輸科)一直運用現有人手監督上述工作的進度。

(b) 運輸署和路政署會繼續視乎情況，制訂並推行合適的改善措施，以改善香港不同地方的步行環境。

(c) 運輸署會繼續監察旅遊巴士泊車情況及相關事宜，並會視乎需要，考慮在不影響道路安全及正常交通流量的情況下，提供旅遊巴士上落客車位及泊位設施。這方面的工作現時無需額外資源。

管制人員的答覆

(問題編號：1470)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：33)：

政府將在 2014-15 財政年度繼續監督「人人暢道通行」政策的落實工作，在公共行人天橋、高架行人道和行人隧道加建無障礙通道設施。本財政年度「人人暢道通行」政策，將涵蓋多少位於九龍東區工程項目？該等工程項目地點、工程費用為何？

提問人：謝偉俊議員

答覆：

政府多年來一直在技術可行的情況下，在公共行人通道(即公共行人天橋、高架行人路和行人隧道)加裝無障礙通道設施(即原有計劃)。現有的公共行人通道如果沒有標準無障礙通道設施，且在約 100 米範圍內沒有恰當的地面過路處，政府在原有計劃下會為這些公共行人通道提供升降機或標準斜道。目前，原有計劃下有 158 個技術上可行的項目，其工程將於 2014 至 2018 年內分階段完成。

政府在 2012 年 8 月推出「人人暢道通行」新政策，以期進一步為現有的公共行人通道加裝無障礙通道設施。市民對新政策反應踴躍，建議在共約 250 條公共行人通道加建升降機(即擴展計劃)。政府在 2013 年上半年就實施這些加裝升降機建議的優次諮詢 18 區區議會，然後就區議會各自選出的三個優先項目進行技術可行性研究。有關研究已大致完成，政府現正徵詢各區議會對研究結果的意見。在諮詢區議會後，政府便會為被確定在技術上可行且獲當區支持的項目展開詳細設計工作。

擴展計劃的獲選優先項目及原有計劃的技術可行項目當中，有 35 個位於九龍東地區(包括九龍城的 12 個項目、黃大仙的 10 個項目及觀塘的 13 個項目)。這些項目中有 3 個已經展開建造工程，總預算費用為 7,500 萬元。其他項目的建造費用，須待相關的技術可行性研究及詳細設計完成後才能確定。

答覆編號

THB(T)126

管制人員的答覆

(問題編號：1475)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：40)：

財政司司長提及，配合機場第三條跑道及大嶼山發展，政府將加快推動機場北商業區發展。商業區發展會否包括或批出用地，租予跨國著名品牌經銷商作大型 Outlet，供轉機、專誠來港購物旅客光顧，紓緩尖沙咀、銅鑼灣等名店購物區擠迫情況？如有，詳情為何？如否，原因為何？

提問人：謝偉俊議員

答覆：

香港機場管理局(機管局)董事會在 2013 年年底決定即時展開機場北商業區(北商業區)的酒店發展工作，作為該區首階段商業發展。機管局計劃興建一座提供超過 1 000 個房間的酒店，並於 2014 年 1 月就興建新酒店發出提交意向書的邀請。與此同時，機管局現正積進行北商業區整體發展計劃布局規劃大綱的工作，就北商業區的發展策略和安排作詳細研究。

答覆編號

THB(T)127

管制人員的答覆

(問題編號：1486)

總目：　(158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(2) 陸路及水上交通

管制人員：　運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：43)：

過去 3 個財政年度，港鐵發生多少次嚴重事故？應相關事故合共被罰款額為何？2014-15 財政年度局方會否檢討現行罰款機制，考慮加重罰則？

提問人：謝偉俊議員

答覆：

2011、2012 及 2013 年，港鐵分別發生 7 宗、8 宗及 5 宗導致服務延誤 31 分鐘或以上的嚴重事故。

根據 2013 年檢討香港鐵路有限公司(港鐵公司)票價調整機制後實施的服務表現安排，如服務延誤 31 分鐘或以上(非港鐵公司所能控制因素如乘客行為及惡劣天氣造成的延誤除外)，將對港鐵公司罰款 100 萬至 1,500 萬元，所得款項會放進票價優惠帳戶，以「即日第二程車費九折優惠」計劃(優惠計劃)回饋乘客。

服務表現安排於 2013 年實施，2012 年合共 1,300 萬元的罰款，自 2013 年 6 月 30 日起透過優惠計劃回饋乘客。2013 年的罰款總額為 2,750 萬元，將於 2014 年 6 月起以同一優惠計劃回饋乘客。

服務表現安排已顧及必須避免對港鐵公司前線人員造成不必要的壓力，為免受罰而匆匆進行維修工程，以致影響維修質素。然而，政府重視有關港鐵公司高層管理人員應對造成服務嚴重延誤的事故負上更大責任的關注，並已向港鐵公司董事局提出此事。董事局已要求其薪酬委員會跟進，政府會留意此事的發展。

答覆編號

THB(T)128

管制人員的答覆

(問題編號：2423)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：55)：

2013-14 財政年度，政府有否動用資源，吸引或資助培訓飛機工程人員？如有，詳情為何？

現時飛機工程行業欠缺多少從業員？人手短缺有否窒礙飛機維修行業發展？2014-15 財政年度，將會增撥多少資源、有何政策培訓該行業技術人員、紓緩人手不足？

提問人：謝偉俊議員

答覆：

立法會財務委員會於 2014 年 1 月 10 日通過，開立為數 1 億元的承擔額，用以設立及營運「海運及空運人才培訓基金」(基金)，在 2014-15 至 2018-19 的 5 個年度運作，持續和優化現行的培訓和獎學金計劃，並且推行新措施，支援航運及航空業的人才培訓。基金將會於 2014 年 4 月開始運作。

香港國際機場的飛機維修服務營辦商表示，其新入職的初級員工大部分是職業訓練局兩個飛機維修專門課程(即飛機維修工程高級文憑和中專教育文憑(飛機維修))的畢業生。為鼓勵青年人投身飛機維修業，我們在基金下推行的新措施之一是部分學費退還計劃，向完成上述兩個飛機維修專門課程並投身飛機維修業的學員一次性發還全期學費的 50%。我們估計 5 年期內將有約 600 名學生受惠，預算 5 年共需撥款 1,200 萬元。

此外，香港機場管理局(機管局)一直與業界積極探討採取適當措施增聘人手，例如機管局與勞工處或業界在過去 3 年均有合辦招聘會。機管局也不時為中學及大專院校舉辦簡報會和參觀活動，讓學生了解機場的日常運作、未來發展計劃及就業機會，以鼓勵他們畢業後投身航空業。

答覆編號

THB(T)129

管制人員的答覆

(問題編號：0156)

總目：　(158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(1) 局長辦公室

管制人員：　運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：88)：

2014-15 年度運輸及房屋局副局長及政治助理的薪酬及津貼預算為何？

提問人：黃毓民議員

答覆：

為編製財政預算，我們為運輸及房屋局副局長和局長政治助理職位預留的 2014-15 年度薪酬開支分別為 237 萬元和 118 萬元。

管制人員的答覆

(問題編號：1540)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：20)：

關於「就興建上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統的建議」，請告知：

(a) 現時「建議中」10 個優先項目的進展為何？各項目的(i)預計動工日期、(ii)預計完工日期、(iii)已支付費用，以及(iv)預計總工程開支為何？

(b) 運輸署早前表示已着手為「建議」中排名第十一及第十二項工程進行研究。相關研究進展為何?預計何時可展開可行性研究及詳細設計工作？

(c) 政府又預計何時展開「建議」內其餘項目的可行性研究？

提問人：胡志偉議員

答覆：

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

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

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

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

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

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

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

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

答覆編號

THB(T)131

管制人員的答覆

(問題編號：1541)

總目：　(158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(2) 陸路及水上交通

管制人員：　運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：21)：

關於「繼續致力改善各條過海隧道交通流量分布」，政府會否於 2016 年東區海底隧道(東隧)專營權結束前進行交通研究計劃，改善東隧兩邊出入口及周邊地區的道路設計? 若會，研究何時展開，預計涉及開支為何?

提問人：胡志偉議員

答覆：

東隧及周邊地區現時的交通情況大致可以接受。東隧的交通流量在短期內預計不會有大轉變。我們會繼續密切監察各條過海隧道及鄰近地區的交通情況，並視乎需要實施進一步交通管理措施。現階段政府沒有計劃就東隧出入口及周邊地區的連接道路設計進行交通研究。

答覆編號

THB(T)132

管制人員的答覆

(問題編號：1625)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：38)：

就綱領下制訂政策管理交通事宜，請告知本委員會：

(a) 2010-2014 年間，運輸科下鐵路條例分組每年的人手編制及支出為何；以及該分組主要的日常工作為何？

(b) 自 2010 年 6 月運輸科向本會交代關於《香港鐵路附例》(香港法例第 556B 章)及 (香港法例第 556H 章)的建議修訂後，至今仍未將該兩項附例提交本會審議的原因；

(c) 2010-2014 年間，每年用於跟進《香港鐵路附例》及《西北鐵路附例》的修訂法例工作的人手及編制為何？

(d) 在未來 12 個月以內，會否將《香港鐵路附例》及《西北鐵路附例》的建議修訂提交予本會審議？如會，有關的詳情；如否，原因為何？

提問人：胡志偉議員

答覆：

(a) 2010 至 2014 年期間，運輸科鐵路條例分組的人手編制及每年支出載列如下：

項目	2010-11 年度	2011-12 年度	2012-13 年度	2013-14 年度
常額編制人員	2 名高級行政主任； 1 名一級行政主任	3 名高級行政主任； 1 名一級行政主任； 1 名二級行政主任； 2 名助理文書主任； 1 名文書助理	3 名高級行政主任； 1 名一級行政主任； 1 名二級行政主任； 2 名助理文書主任； 1 名文書助理	3 名高級行政主任； 1 名一級行政主任； 1 名二級行政主任； 2 名助理文書主任； 1 名文書助理
人員及運作支出	392 萬元	573 萬元	535 萬元	537 萬元

鐵路條例分組主要負責(1)根據《鐵路條例》，在憲報刊登鐵路方案及有關的修訂、更正、道路封閉；以及(2)根據《鐵路條例》，處理有關鐵路方案及有關的修訂的反對意見。

(b)及(d) 立法會交通事務委員會鐵路事宜小組委員會曾於2009年1月及2010年6月的會議討論《香港鐵路附例》(第 556B 章)及《香港鐵路(西北鐵路)附例》(第 556H 章)的檢討工作。當時經數輪討論後，未有就應如何修訂該兩套附屬法例得出明確意見。香港鐵路有限公司(港鐵公司)其後檢討此事，認為該兩套附屬法例整體上足以有助提供恰當及有效率的鐵路服務。因此，港鐵公司目前沒有計劃提出擬議的修訂。

(c) 該項工作屬於運輸科及運輸署人員的常規職務，在2010至2014年期間沒有涉及額外支出。

答覆編號

THB(T)133

管制人員的答覆

(問題編號：2161)

總目：　(158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(3) 海空交通及物流發展

管制人員：　運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：2)：

就 2014-15 年度，運輸及房屋局將會就《香港港口發展策略 2030 研究》的研究結果制訂提升現有港口設施的措施，請告知本會有關工作的最新進展；未來計劃詳情及時間表；何時會向持份者公布有關措施？

提問人：易志明議員

答覆：

該項研究現已進入最後階段，預計可在未來數月內完成，研究進行期間有徵詢持份者的意見。待研究完成後，政府會公布研究結果和港口發展未來路向，包括提升現有設施的建議。

管制人員的答覆

(問題編號：2188)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：29)：

就配合香港發展高增值物流，請告知本會在 2013 年度，運輸及房屋局在推動物流服務電子化的工作方面的最新進展，在 2014-15 年度內的工作具體計劃及所涉及的預算？

提問人：易志明議員

答覆：

在香港物流發展局的支持下，政府一直贊助推行多項業界措施，以推動物流服務電子化。2013-14 年度兩項相關的措施包括「粵港及亞洲其他地區跨境供應鏈可視化可行性研究」(研究)及配合貨車智能資訊系統的「空運保」的研發工作。

研究由香港貨物編碼協會和利豐供應鏈管理及物流研究所(項目小組)進行，旨在探討建立平台以實時追蹤貨物在不同地點動向的可行性及其效益。研究的第一階段工作包括資料研究和訪問物流業的持份者，有關工作已於 2012 年完成。研究第二階段的工作包括試驗計劃和個案分析，研究跨境供應鏈可視化在實行上的運作和技術事宜。在 2013-14 年度，項目小組與相關各方聯繫及籌備進行第二階段的試驗研究，研究工作定於 2014 年上半年進行。

「空運保」由香港生產力促進局聯同香港貨運物流業協會有限公司研發。「空運保」是一項保安裝置，可實時監控由倉庫運往機場的空運貨物，以免貨物在運送途中受到未經許可的干擾。測試「空運保」功能、操作效率和成本效益的先導計劃已經完成，並已於 2013-14 年度向香港物流發展局匯報結果。香港物流發展局的成員得悉先導計劃的測試結果，知道「空運保」可通過準確追蹤貨物遭受未經許可干擾的時間及地點，有效地實時監控貨車上的貨物。各成員就有關結果提出意見和進一步改善的建議。香港生產力促進局會參照香港物流發展局成員的意見和持份者的回應，繼續優化「空運保」的設計。

在 2014-15 年度，我們預留了 400 萬元，聯同香港物流及供應鏈管理應用技術研發中心(研發中心)和香港生產力促進局籌辦「中小企電子平台轉插軟件啟動計劃」(啟動計劃)。為減低物流中小企在連接電子服務平台所需的成本及工作，研發中心現正開發可讓數據互通的中小企電子平台轉插軟件。該軟件的開發工作預期在 2014 年第四季完成。香港物流發展局已通過在 2014 年第四季舉辦啟動計劃，鼓勵中小企使用電子平台轉插軟件及採用電子貨運。啟動計劃會為 100 家參與的物流業中小企提供配對基金，資助首次設立中小企電子轉插軟件。資助的最高金額為 3 萬元或設立費用的 50%，以金額較低者為準。香港物流發展局的成員及有關各方會組成督導委員會，制訂啟動計劃的詳細推行計劃。

管制人員的答覆

(問題編號：2189)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：30)：

請告知本會下列工作的最新進展及在 2014-15 年度的具體工作計劃及目標：
(a) 物色供物流發展的土地
(b) 在大嶼山發展物流園
(c) 檢討在葵青區提供土地作港口及相關用途的情況

提問人：易志明議員

答覆：

(a)及(b) 在 2013 年，我們在屯門西物色並預留了 10 公頃土地，作物流發展用途。當局現正進行技術評估，以確定在該預留土地上發展物流是否可行，預期在 2014 年內會有研究結果。若確定建議可行，我們便會就評估結果、所需的緩解措施及發展方案進行地區諮詢，以期由 2015 年起分階段推出土地。

在 2014-15 年度，政府會繼續物色適當用地，以及探討可否在新界的擬議新發展區(例如洪水橋)發展物流。我們會繼續留意大嶼山物流園的發展，考慮因素包括未來就擬議欣澳及小蠔灣填海選址的研究結果、物流業的需要，以及全球及本港的經濟情況。

(c) 在 2014-15 年度，我們會聯同有關部門繼續進行檢討，檢視及尋求可行方法改善葵青區港口後勤用地的分配及管理情況。檢討工作預期在 2014 年下半年內完成。我們會就檢討所提建議諮詢業界持份者。

答覆編號

THB(T)136

管制人員的答覆

(問題編號：2190)

總目：　(158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(3) 海空交通及物流發展

管制人員：　運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：31)：

在 2014-15 年度，運輸及房屋局會跟進提升香港作為國際航運中心地位顧問研究報告的建議，就有關工作的具體計劃及時間表為何，當中涉及多少資源?

提問人：易志明議員

答覆：

顧問研究報告主要建議由政府成立新的法定航運機構，強化現行架構，以期更積極主動地推動本港航運業的長遠發展。政府在來年會釐定新機構的職能、財政安排、架構和運作模式等事宜的具體細節，以確保新機構在財政和操作上持續發展的可行性。運輸及房屋局(運輸科)會以現有資源處理相關工作。

答覆編號

THB(T)137

管制人員的答覆

(問題編號：2204)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：46)：

財政司司長表示，政府正就屯門西預留的十公頃土地進行技術評估，以確定在該處發展現代物流設施的可行性。請告知本會有關評估的進展、預計何時能完成、推出市場的時間表及評估涉及的預算。

提問人：易志明議員

答覆：

我們已預留約 96 萬元，在 2014-15 年度就屯門西預留作物流發展的 10 公頃土地進行技術評估，預計在 2014 年內會有評估結果。若確定建議可行，並視乎地區諮詢的結果，當局會由 2015 年起分階段批出土地作物流發展之用。

答覆編號

THB(T)138

管制人員的答覆

(問題編號：2546)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：48)：

財政司司長表示香港機場管理局(機管局)因應空運物流業的最新發展，正在規劃和發展機場島上的物流用地。請告知本會有關規劃的詳情及最新進展。

提問人：易志明議員

答覆：

香港國際機場在過去 10 年一直是全球最繁忙的國際貨運機場，去年的貨運量達 412 萬公噸，較 2012 年上升 2.4%。

隨着第三個空運貨站在 2013 年 10 月全面投入服務，香港國際機場的整體貨物處理能力提升了五成，達到每年 740 萬公噸。機管局一直以來均有評估在香港國際機場進行其他與物流相關發展項目的需要，在規劃和發展預留作貨運用途的土地時，會考慮空運物流業的最新發展，以提升香港國際機場的競爭力，鞏固其在貨運方面的領先地位。據我們了解，有關工作持續進行。

答覆編號

THB(T)139

管制人員的答覆

(問題編號：2547)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：49)：

財政司司長表示，政府正積極研究整合現時葵涌青衣貨櫃碼頭周邊的港口和物流業後勤用地。請告知本會有關工作的詳情及最新進展，預計何時能完成有關整合及涉及的資源。

提問人：易志明議員

答覆：

我們現正聯同有關部門進行檢討，檢視及尋求可行方法改善葵青區港口後勤用地的分配及管理情況。這些港口後勤用地的總面積約為 100 公頃，現時以短期租約供用作貨櫃存放、貨物處理及貨櫃車停泊等用途。我們的檢討會參考業界不同持份者的意見和建議，以便制定可更好地支援葵青貨櫃碼頭運作及提升土地使用效率的建議。檢討工作預期在 2014 年下半年內完成。我們會就檢討所提建議諮詢業界持份者。涉及的工作由相關政策局／部門的現有人員負責，屬於常規職務。檢討工作的開支沒有詳細分列。

管制人員的答覆

(問題編號：3118)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：12)：

現時香港兩條跑道的航機升機量已達每小時 65 架次，並計劃 2015 年提升至每小時 68 架次的極限。第三條跑道工程仍未上馬，據說建造時間最快也要 10 年，嚴重限制人流、貨流的發展。請問當局在第三條跑道建成前，有何措施提升機場的流量？當局有否估算機場達致飽和後但第三條跑道還未投入服務期間所帶來的經濟損失及影響？

提問人：姚思榮議員

答覆：

預計在未來數年，香港國際機場現時的雙跑道系統將達至其實際最高容量，即每年 42 萬架次的飛機升降量。民航處與香港機場管理局(機管局)會繼續監察航空交通量的增長情況，並與各航空公司緊密合作，探討一切可行方法以善用現有雙跑道系統的跑道容量。

為應付中期的航空交通需求，機管局現正落實香港國際機場飛行區中場範圍發展計劃第一期，興建一座客運廊，以及提供額外 20 個飛機停泊位。有關計劃的工程已在 2011 年年底展開，預計可在 2015 年年底前完成。與此同時，機管局已展開中場範圍發展計劃第二期的設計工作，研究增建額外飛機停泊位的可行性。另外，中場範圍西面在去年已增設 20 個停機位，至 2014 年年底前另有 8 個新停機位啟用。這些擴建工程(不包括仍在規劃的中場範圍發展計劃第二期)全部完成後，飛機停泊位數目將增加約三成。

在貨運設施方面，隨着新的空運貨站在 2013 年 10 月全面投入服務，香港國際機場的整體貨物處理能力提升了五成，達到每年 740 萬公噸。

儘管上述發展計劃能夠暫時逐步提高香港國際機場的處理能力，面對鄰近機場日趨激烈的競爭，我們有必要盡快展開三跑道系統工程，以應付長遠的航空交通需求，維持香港國際機場和本港的競爭力。

機管局現正就三跑道系統工程進行相關規劃工作，包括法定環境影響評估、相關設計細節及財務安排，目標是在 2014 年內完成規劃工作，以期在 2023 年左右啟用三跑道系統。根據機管局制備的《香港國際機場 2030 規劃大綱》，三跑道系統工程如能落實，將可應付最少至 2030 年的航空交通需求。屆時，每年的客貨運量和航機升降量，預計分別約為 9 700 萬人次、890 萬公噸和 602 000 架次。至 2030 年，三跑道系統工程可為本港帶來最少 1,670 億港元的經濟效益，以及創造逾 14 萬個直接就業機會。

答覆編號

THB(T)141

管制人員的答覆

(問題編號：1275)

總目：　(186) 運輸署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(3) 區域交通及運輸服務

管制人員：　運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：25)：

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

提問人：陳志全議員

答覆：

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

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

答覆編號

THB(T)142

管制人員的答覆

(問題編號：1282)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：18)：

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

(1) 西港島線通車後，運輸署會否對沿線公共運輸工具作路線重組的安排，當中涉及的路線、公共運輸公司、人手及開支預算為何？

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

提問人：陳志全議員

答覆：

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

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

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

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

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

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

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

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

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

答覆編號

THB(T)143

管制人員的答覆

(問題編號：0432)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：28)：

(1) 在 6 條主要離島渡輪航線由 2014 年年中展開的 3 年牌照期內，推行這些渡輪服務中期檢討所 建議的特別協助措施，是否與過去的措施相同，有否新增項目，如有請交代詳情？

(2) 最近，當局批准 6 條主要離島渡輪航線加價，必然會令有關渡輪公司增加收入，這樣政府有否需要削減或取消部分對有關渡輪公司的特別協助措施？

(3) 當局會否考慮增加資源，用作研究除上建議的特別協助措施外，增設其他措施協助紓緩渡輪公司的經營壓力，如燃油穩定基金，為渡輪公司購買新船或給予購買新船貸款等？

提問人：陳恒鑌議員

答覆：

(1) 6 條主要離島渡輪航線[1]中期檢討建議，在航線由 2014 年展開的下一個 3 年牌照期[2]內所推行的特別協助措施，其規劃和重點與過去提供的措施相同，沒有新增項目。

(2) 按照政府既定政策，公共交通服務應由私營機構經營，該等機構應依循審慎商業原則，使其營運具備效益。但這 6 條主要離島渡輪航線在財務上並不可行，卻又是離島唯一的交通工具[3]，此為其獨特之處。因此，在為這些渡輪服務規劃協助措施時，我們的原則和理念包括：(a)公共交通服務應由私營機構根據商業原則經營；(b)公共交通服務須維持長遠的財務可行性及票價穩定；(c)政府須審慎運用公帑及考慮市民在票價上應承擔適度責任；以及(d)照顧海港規劃的考慮。

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

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

---

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

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

[3] 有對外陸路網路連接的離島只得大嶼山，但其跨區陸路公共交通服務有限。

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

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

答覆編號

THB(T)144

管制人員的答覆

(問題編號：0433)

總目：　(186) 運輸署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(3) 區域交通及運輸服務

管制人員：　運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：30)：

(1) 當局在 2014-15 年度會動用多少資源用作規劃和開辦新的專線小巴服務，請交代詳情？

(2) 近年不斷有東涌新市鎮的居民要求，在區內及區外增設專線小巴服務，特別是深宵或通宵路線，紓緩區內及深宵時段公共交通工具不足問題，當局可有投放資源處理及跟進。若有，詳情為何？若否，原因為何？

提問人：陳恒鑌議員

答覆：

(1) 2014-15 年度規劃和開辦新專線小巴服務的工作，會由運輸署現有資源處理。

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

答覆編號

THB(T)145

管制人員的答覆

(問題編號：0434)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 區域交通及運輸服務

管制人員： 運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：39)：

(1) 當局將投放多少資源處理有關繼續與路政署合作，就元朗市的擬議行人環境改善計劃技術可行性研究，並請交代詳情？

(2) 就改善元朗市行人擠迫問題方面，本人曾建議將輕鐵改作地底發展，以釋放路面供行人使用，當局可會投放資源作出這方面的可行性研究，若會，詳情為何？若否，原因為何？

提問人：陳恒鑌議員

答覆：

(1) 元朗市的擬議行人環境改善計劃可行性研究已大致上完成，路政署現正計劃委聘顧問公司進行沿元朗市明渠的行人天橋勘測工作和詳細設計。運輸署會繼續調配署內現有資源，與路政署合作進行有關工作，因此沒有這項工作所涉人手和開支的獨立分項數字。

(2) 待今年稍後時間完成 2020 年以後的新鐵路發展策略，以及考慮大型交通基建的規劃和推行進度後，運輸及房屋局會預備檢討公共交通策略，以期更新政府在公共交通服務方面的策略，滿足社會對交通服務的需求。有關檢討會涵蓋輕鐵系統，包括就有助解決行人擠迫問題的改善建議進行技術評估。所需資源會在預備檢討期間一併考慮。

答覆編號

THB(T)146

管制人員的答覆

(問題編號：0646)

總目：　(186) 運輸署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(4) 運輸服務管理

管制人員：　運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：47)：

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

提問人：陳恒鑌議員

答覆：

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

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

管制人員的答覆

(問題編號：0978)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：25)：

由於近年鐵路事故頻生，為市民帶來不同程度的不便。就此，政府可否告知：

(1) 於過去 3 年，當局用於視察本港鐵路的措施、人手編制及開支為何；

(2) 由於近期鐵路事故較為頻繁，當局會否加派人手及增加開支監察鐵路情況？

提問人：陳恒鑌議員

答覆：

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

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

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

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

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

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

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

管制人員的答覆

(問題編號：0110)

總目：　(186) 運輸署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(1) 規劃及發展事宜

管制人員：　運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：1)：

就公共運輸工具的服務發展計劃和調整票價的申請事宜上，請貴署提供以下資料：

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

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

提問人：陳鑑林議員

答覆：

2013-14 年度各種公共交通工具提出的票價調整申請最新情況如下：

(A)　專營巴士

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

(B)　專線小巴

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

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

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

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

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

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

另有 13 條專線小巴路線曾申請加價，但其申請已撤回或已遭運輸署拒絕。

(C)　的士

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

(D)　持牌渡輪服務

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

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

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

管制人員的答覆

(問題編號：0111)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：2)：

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

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

提問人：陳鑑林議員

答覆：

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

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

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

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

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

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

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

管制人員的答覆

(問題編號：0112)

總目：　(186) 運輸署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(1) 規劃及發展事宜

管制人員：　運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：4)：

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

提問人：陳鑑林議員

答覆：

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

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

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

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

答覆編號

THB(T)151

管制人員的答覆

(問題編號：0114)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (4) 運輸服務管理

管制人員： 運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：6)：

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

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

提問人：陳鑑林議員

答覆：

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

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

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

註

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

2 實際經營收入為尚未扣除承辦商管理費的收入。

3 荃灣運輸綜合大樓停車場由 2013 年 2 月 1 日起關閉。

答覆編號

THB(T)152

管制人員的答覆

(問題編號：0117)

總目：　(186) 運輸署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照

管制人員：　運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：9)：

請提供以下有關跨境車輛簽發的情況：

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

深圳灣口岸

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

落馬洲管制站

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

沙頭角管制站

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

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

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

提問人：陳鑑林議員

答覆：

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

過去 5 年接獲的申請(包括續簽)總數為：

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

過去 5 年簽發(包括續簽)的許可證數目為：

可使用多條過境通道的封閉道路通行許可證

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

可使用單一過境通道的封閉道路通行許可證

深圳灣口岸

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

落馬州管制站

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

沙頭角管制站

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

註 1：包括獲發出租汽車許可證的私家車
註 2：包括專營及非專營巴士

(b) 過去 5 個學年，申請及獲准營運跨境校巴服務的非專營巴士數目如下：

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

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

答覆編號

THB(T)153

管制人員的答覆

(問題編號：0118)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (4) 運輸服務管理

管制人員： 運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：11)：

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

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

提問人：陳鑑林議員

答覆：

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

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

<table>
<tr><td rowspan="2"></td><td rowspan="2">管理、營運和維修保養合約承辦商的名稱</td><td colspan="4">付予管理、營運和維修保養合約承辦商的管理費(百萬元)</td></tr>
<tr><td>2013-14年度</td><td>2012-13年度</td><td>2011-12年度</td><td>2010-11年度</td></tr>
<tr><td>八號幹線(沙田至長沙灣段)[註2]</td><td rowspan="2">信佳華益聯營公司／交通基建管理有限公司[註3]</td><td>116</td><td>134</td><td>134</td><td>134</td></tr>
<tr><td>八號幹線(長沙灣至青衣段)[註2]</td><td>61</td><td>65</td><td>65</td><td>65</td></tr>
<tr><td>青嶼幹線[註4]</td><td rowspan="2">交通基建管理合約有限公司／交通基建管理有限公司[註5]</td><td>98</td><td>95</td><td>95</td><td>91</td></tr>
<tr><td>非青嶼幹線[註4]</td><td>101</td><td>98</td><td>97</td><td>94</td></tr>
<tr><td></td><td colspan="5">註 1 – 越運亨(香港)有限公司在先前的管理、營運和維修保養合約到期後，自2012年8月1日起取代信佳集團管理有限公司成為承辦商。

註2 – 八號幹線的管理、營運和維修保養合約涵蓋八號幹線(沙田至長沙灣段)和八號幹線(長沙灣至青衣段)。尖山隧道屬八號幹線(沙田至長沙灣段)的其中一部分。

註3 – 信佳華益聯營公司在先前的管理、營運和維修保養合約到期後，自2013年9月19日起取代交通基建管理有限公司成為承辦商。

註 4 – 青馬管制區的管理、營運和維修保養合約涵蓋青嶼幹線和非青嶼幹線部分。

註5 – 承辦商在2013年11月19日合約續期時，將公司名稱由交通基建管理有限公司改為交通基建管理合約有限公司。</td></tr>
</table>

管制人員的答覆

(問題編號：0392)

總目：　(186) 運輸署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照

管制人員：　運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：35)：

過去 3 年，接載學童車輛的公共巴士數目有多少？請以下表回答。

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

提問人：陳鑑林議員

答覆：

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

過去 3 年學生服務車輛的數目表列如下：

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

管制人員的答覆

(問題編號：0394)

總目：　(186) 運輸署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(3) 區域交通及運輸服務

管制人員：　運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：37)：

請提供過去 3 年，跨交通機構提供的收費優惠情況：

2013-14 年度

涉及交通機構	每程可享優惠	受惠人數
例：港鐵及 7 號專線小巴	1 元	

提問人：陳鑑林議員

答覆：

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

2011 年(註 1)

轉乘計劃涉及的公共交通營辦商	**每次轉乘可享的成人票價優惠**	**每日平均受惠轉乘的乘客次數**
鐵路及專營巴士(5 條路線)	1.0 元	9 100
鐵路及專線小巴(55 條路線)	0.2 至 3.0 元	55 400
鐵路及渡輪(5 條路線)(*在 2011 年 7 月 16 日至 2012 年 1 月 15 日提供*)(註 2)	1.5 元	3 400
不同專營巴士公司之間的轉乘(171 條路線)	1.0 元至 24.0 元	12 600
不同專線小巴營辦商之間的轉乘(28 條路線)	0.1 至 8.5 元	- (註 3)
不同渡輪營辦商之間的轉乘(2 條路線) *(2011 年 7 月 1 日至 2011 年 12 月 31 日)*	星期一至六：3.3 元 星期日及公眾假期： 4.5 元	23

2012 年(註 1)

轉乘計劃涉及的 公共交通營辦商	每次轉乘可享的 成人票價優惠	每日平均 受惠轉乘的乘客次數
鐵路及專營巴士(5 條路線)	1.0 元	9 000
鐵路及專線小巴(49 條路線)	0.3 至 3.0 元	54 100
鐵路及渡輪(5 條路線)(*在 2012 年 7 月 1 日至 2013 年 1 月 1 日提供*)(註 2)	1.5 元	3 600
不同專營巴士公司之間的轉乘(171 條路線)	1.0 元至 24.0 元	13 000
不同專線小巴營辦商之間的轉乘(25 條路線)	1.0 至 9.1 元	- (註 3)
不同渡輪營辦商之間的轉乘(2 條路線)	星期一至六：3.3 元 星期日及公眾假期： 4.5 元	33

2013 年(註 1)

轉乘計劃涉及 的公共交通營辦商	每次轉乘可享的 成人票價優惠	每日平均 受惠轉乘的乘客次數
鐵路及巴士(5 條路線)	1.0 元	8 800
鐵路及專線小巴(47 條路線)	0.3 至 3.0 元	49 000
不同專營巴士公司之間的轉乘(205 條路線)	0.5 元至 24.0 元	14 200
不同專線小巴營辦商之間的轉乘(25 條路線)	1.0 至 9.6 元	- (註 3)
不同渡輪營辦商之間的轉乘(2 條路線)	星期一至六：3.3 元 星期日及公眾假期： 4.5 元	35

註：

1. 以上各表不包括同一營辦商轄下路線之間的轉乘票價優惠安排。

2. 公共交通服務營辦商在研究向乘客提供票價優惠時，會考慮不同因素，例如本身的營運和財務狀況、市場環境和乘客需要。至於票價優惠的內容，屬於個別營辦商的商業決定。

3. 運輸署沒有專線小巴轉乘計劃的乘客人次數字。

管制人員的答覆

(問題編號：0402)

總目：　(186) 運輸署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(3) 區域交通及運輸服務

管制人員：　運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：33)：

就 2012 年啓用的屯門公路巴士轉乘站，請問：

(1) 截至現時為止，南北方向繁忙時間及非繁忙時間的分別使用率如何？

(2) 南北方向，現時合共有多少條巴士路線途經轉乘站？

(3) 當局有沒有計劃未來會增設更多條巴士路線？如有，是哪幾條？啟用時間為何？

(4) 未來會否在其他區域設立類似的巴士轉乘站？如有，請問該計劃為何及設立時間表？

提問人：陳鑑林議員

答覆：

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

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

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

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

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

管制人員的答覆

(問題編號：0407)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (4) 運輸服務管理

管制人員： 運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：34)：

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

例如：

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

提問人：陳鑑林議員

答覆：

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

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

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

* 包括供公眾使用的政府和私人停車場

\+ 包括貨車和非專營巴士

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

答覆編號

THB(T)158

管制人員的答覆

(問題編號：2645)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 區域交通及運輸服務

管制人員： 運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：24)：

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

提問人：何俊仁議員

答覆：

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

管制人員的答覆

(問題編號：2646)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (4) 運輸服務管理

管制人員： 運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：25)：

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

提問人：何俊仁議員

答覆：

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

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

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

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

答覆編號

THB(T)160

管制人員的答覆

(問題編號：2647)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 區域交通及運輸服務

管制人員： 運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：26)：

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

提問人：何俊仁議員

答覆：

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

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

我們會密切監察有關情況，並繼續實施適當的交通管理措施。

答覆編號

THB(T)161

管制人員的答覆

(問題編號：1147)

總目：　(186) 運輸署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(3) 區域交通及運輸服務

管制人員：　運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：8)：

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

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

提問人：葉劉淑儀議員

答覆：

(1) 在 2011、2012 和 2013 年，鐵路服務延誤達 8 分鐘或以上的事故分別有 300、254 和 254 宗。

(2) 鐵路服務出現延誤時，香港鐵路有限公司(港鐵公司)會致力利用未受影響的鐵路路段，透過以下途徑提供最大程度的列車服務：

(a) 安排列車在指定軌道路段倒車，在未受影響的路段維持列車服務；
(b) 安排列車改經輔助軌道路段行駛，以繞過受影響路段；
(c) 安排列車改經指定軌道路段轉線行駛，以減少服務延誤所造成的影響；及
(d) 安排列車改經後備軌道路段行駛，以減少服務延誤所造成的影響。

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

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

答覆編號

THB(T)162

管制人員的答覆

(問題編號：1148)

總目：　(186) 運輸署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(3) 區域交通及運輸服務

管制人員：　運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：9)：

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

(1) 優先進行的北區區域性巴士路線重組計劃是否經已完成？目前該計劃的效益如何？

(2) 現階段重組巴士路線計劃的進展如何，至今所涉財政承擔為何？

(3) 就巴士路線的改動或取消，當局的諮詢流程為何？

提問人：葉劉淑儀議員

答覆：

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

具體而言，在北區推行「區域性模式」的建議包括：

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

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

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

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

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

答覆編號

THB(T)163

管制人員的答覆

(問題編號：0969)

總目：　(186) 運輸署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(3) 區域交通及運輸服務

管制人員：　運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：75)：

有關港島單車徑與區內和周邊地區的連接，就此請當局告知本會：

(1) 過去 3 個年度(2011-12、2012-13 及 2013-14)，當局有否就港島單車徑的發展進行相關研究；若有，研究進度為何；若否，原因為何；2014-15 年度是否有計劃進行相關研究，涉及的人員編制為何；

(2) 過去 3 個年度(2011-12、2012-13 及 2013-14)，當局曾否收到來自區議會、居民組織及當區屋苑對興建／改善單車徑和增加單車泊位的建議／投訴，以及當局的跟進情況；

(3) 過去 3 個年度(2011-12、2012-13 及 2013-14)，經當局及相關部門統計，港島區內涉及單車使用者與其他道路使用者的傷亡數字，以及意外黑點。當局有否改善當區單車意外黑點？如有，詳情為何；涉及的開支及人手為何？如否，原因為何？

提問人：郭偉强議員

答覆：

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

(2) 過去 3 年，運輸署曾接獲區議會和市民要求增設單車徑，主要涉及港島海旁一帶。

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

過去 3 年，運輸署未有接獲區議會或市民要求在港島區提供額外單車泊位。

(3) 過去 3 個年度，港島區內涉及單車的意外數字如下：

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

註：

* 此為臨時數字，只包括 11 個月的數據

\# 受傷程度：

死亡 - 在意外後 30 日內持續受傷最後導致去世

重傷 - 入醫院後留院超越 12 小時

輕傷 - 不需要入院或只留院少於 12 小時

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

管制人員的答覆

(問題編號：1133)

總目：　(186) 運輸署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照
　　(3) 區域交通及運輸服務

管制人員：　運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：55)：

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

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

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

(b) 過去 5 個年度，駕駛商用車輛，以車輛類別分項列出交通意外人數；

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

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

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

提問人：郭偉强議員

答覆：

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

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

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

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

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

附件 1

截至 2011 年年底商用車輛駕駛執照持有人數目

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

截至 2012 年年底商用車輛駕駛執照持有人數目

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

截至 2013 年年底商用車輛駕駛執照持有人數目

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

過去 5 年按商用車輛類別劃分的司機傷亡數字 (死亡和重傷)

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

管制人員的答覆

(問題編號：2327)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照

管制人員： 運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：7)：

請政府告知：

(1) 現時本港車輛資料

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

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

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

提問人：林健鋒議員

答覆：

(1) 本港已登記車輛資料載於附件。

(2) 運輸署處理車輛登記的人手編制詳情如下：

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

附件

已登記車輛數目

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

附件

已登記車輛數目

首次登記年份	私家車	的士	輕型貨車		中型貨車		重型貨車		巴士		小巴		其他*
			歐盟二期或以前	其他引擎	歐盟二期或以前	其他引擎	歐盟二期或以前	其他引擎	歐盟二期或以前	其他引擎	歐盟二期或以前	其他引擎	
2009	27 540	341	0	2 304	0	883	0	134	0	532	0	212	2 599
2010	39 151	395	0	3 697	0	2 408	0	378	0	793	0	304	2 762
2011	41 309	274	0	4 364	0	2 451	0	531	0	868	0	239	3 283
2012	42 886	293	0	4 519	0	2 136	0	704	0	1007	0	281	3 704
2013	44 137	757	0	5 787	0	2 777	0	678	0	1011	0	340	4 519
2014	7 821	272	0	1 095	0	593	0	166	0	119	0	56	868

*拖車不屬汽車類別，其數目不包括在內。

管制人員的答覆

(問題編號：2328)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照

管制人員： 運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：9)：

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

(a) 2010 至 2013 年駕駛考試輪候時間：

2010 年

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

2011 年

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

2012 年

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

2013 年

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

(b) 現時處理駕駛考試的編制詳情；政府是否認為足以處理駕駛考試申請？

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

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

提問人：林健鋒議員

答覆：

(a) 有關資料表列如下：

2010 年

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

2011 年

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

2012 年

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

2013 年

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

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

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

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

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

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

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

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

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

答覆編號

THB(T)167

管制人員的答覆

(問題編號：3128)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 區域交通及運輸服務

管制人員： 運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：34)：

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

提問人：劉慧卿議員

答覆：

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

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

答覆編號

THB(T)168

管制人員的答覆

(問題編號：1298)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：11)：

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

(a) 當中「所建議的特別協助措施」 詳情、實施日期及開支為何；

(b) 這些特別協助措施對於渡輪票價減低加幅或減價的成效有多大？

(c) 現時離島渡輪航線未有提供學童票價優惠，令來往離島上學的學生須負擔高昂交通費，當局有否估計如營辦商提供學童票價優惠涉及多少開支？當局會否考慮在續牌細則中加入提供學童票價優惠的要求？

提問人：梁志祥議員

答覆：

(a) 立法會財務委員會在 2013 年 7 月批准為 6 條主要離島渡輪航線 [1] 在下一個 3 年牌照期(「中環—梅窩」線的牌照期為 2014 年 4 月 1 日至 2017 年 3 月 31 日；另外 5 條航線的牌照期則由 2014 年 7 月 1 日至 2017 年 6 月 30 日)內繼續提供特別協助措施，涉及金額為 190,359,000 元。該等特別協助措施包括：

(i) 向營辦商發還船隻檢驗費用和私人繫泊設備收費；
(ii) 發還碼頭電費、水費及清潔費；
(iii) 扣除根據既定安排發還碼頭租金和豁免船隻牌照費的款額後，發還因提供長者票價優惠而少收的收入；
(iv) 發還船隻維修保養開支；
(v) 發還因提供小童票價優惠而少收的收入；
(vi) 發還船隻保險費；及
(vii) 推出「離島遊」計劃。

(b) 按照政府既定政策，公共交通服務應由私營機構經營，該等機構應依循審慎商業原則，使其營運具備效益。但這 6 條主要離島渡輪航線在財務上並不可行，卻又是離島唯一的交通工具 [2]，此為其

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

[2] 有對外陸路網路連接的離島只得大嶼山，但其跨區陸路公共交通服務有限。

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

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

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

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

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

管制人員的答覆

(問題編號：1154)

總目：　(186) 運輸署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(3) 區域交通及運輸服務

管制人員：　運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：2.02)：

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

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

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

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

提問人：梁繼昌議員

答覆：

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

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

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

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

管制人員的答覆

(問題編號：2389)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：32)：

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

(1) 過去 3 年當局對各條渡輪航線補貼，以及用於減輕渡輪營運成本的各項措施，其開支金額為何？可否按航線分類，詳細列出各項措施的開支？

(2) 紅磡至灣仔渡輪航線自 2011 年停辦後，對不少市民造成不便。當局會否研究重辦該航線，回應市民對水上交通的需求，並紓緩其他過海交通工具的擠擁問題？如會，詳情為何？如否，原因為何？

提問人：梁美芬議員

答覆：

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

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

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

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

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

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

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

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

答覆編號

THB(T)171

管制人員的答覆

(問題編號：0311)

總目：　(186) 運輸署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(1) 規劃及發展事宜

管制人員：　運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：4)：

就鐵路安全方面，請提供以下資料：

(1) 過去 3 個年度，輕鐵共發生多少宗涉及乘客傷亡的意外及涉及多少人數(以意外涉及的鐵路設備劃分及按車輛碰撞類別、嚴重程度及傷亡人數劃分)；

(2) 當局何時展開對輕鐵角色的檢討，會否聘用顧問公司研究相關事宜，如會，預計開支為何，如不會，如何檢討。

提問人：麥美娟議員

答覆：

(1) 現按要求將有關輕鐵的資料載列如下：

(a) 涉及鐵路設備並造成乘客傷亡的意外數目：

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

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

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

(b) 按碰撞類別劃分造成乘客傷亡的意外數目：

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

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

註 2： 意外涉及輕鐵停車時有乘客失去平衡。

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

管制人員的答覆

(問題編號：0533)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照

管制人員： 運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：17)：

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

(1) 請列出近 5 年(2009、2010、2011、2012、2013 年)申請電單車、私家車及輕型貨車駕駛執照後舉行路試的分別平均輪候時間；

(2) 當局指即使調撥額外資源，仍不預期2014年的達標率改善，原因為何？除了駕駛考試需求上升外，還有甚麼因素限制處理時間？

提問人：潘兆平議員

答覆：

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

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

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

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

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

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

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

管制人員的答覆

(問題編號：0349)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (-) 沒有指定

管制人員： 運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：14)：

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

提問人：石禮謙議員

答覆：

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

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

職級	職位數目	每年職員費用(元)	職責
高級工程師	1	1,153,800	根據 2013 年《施政報告》載述的多管齊下方式，推行一系列土地供應措施。
工程師／助理工程師	4	2,554,080	
高級技術主任(交通工程)	2	988,680	
技術主任(交通工程)／見習技術主任(交通工程)	6	1,364,760	
總運輸主任	1	1,153,800	
高級運輸主任	2	1,691,760	
一級運輸主任	4	2,487,600	
二級汽車檢驗主任	1	567,480	推行強制淘汰歐盟四期以前柴油商業車輛的計劃。
一級行政主任	1	621,900	
車輛檢驗員	1	236,100	
取代非公務員合約的職位			
一級運輸主任	1	621,900	支援及協助推行重整業務運作流程的措施，管理與香港政府一站通電子牌照服務有關的合約，以及統籌和監察電子牌照服務的系統維修和支援工作。
二級運輸主任	1	393,120	協助籌劃及推行各項優質公共小巴服務計劃，在有關公共小巴安全的法例通過後推行整套措施，以及為公共小巴組的運作提供支援。
二級運輸主任	1	393,120	協助推行各項優質的士服務計劃，以及為優質的士服務督導委員會提供行政及秘書支援服務。
二級運輸主任	1	393,120	應付處理非專營巴士申請日增的工作量。
二級運輸主任	1	393,120	協助檢討和推行為 6 條主要離島渡輪航線提供的特別協助措施，協助推行中環 4、5 及 6 號碼頭加建樓層建造工程，監察實施海事處提出的新海上安全規定的情況，並評估有關規定對本地渡輪服務的影響。
二級運輸主任	1	393,120	應付新界運輸管理部日增的工作量。
工程師／助理工程師	1	638,520	應付交通工程(新界東)部繁重的工作量。
工程師／助理工程師	1	638,520	加強人手支援，以順利完成地區的基建項目，並處理交通及運輸事宜／投訴。

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

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

管制人員的答覆

(問題編號：0426)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長(楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：41)：

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

(1) 會否在短期內推出紓緩措施，若會，詳情如何，若否，原因為何；

(2) 會否與巴士公司商討在有需要地區開設只限繁忙時間行走的巴士路線，若會，詳情如何，若否，原因為何；及

(3) 有否評估近年鐵路沿線居民劇增，遊客增幅較大及將來土地發展對鐵路客運量的影響，若有，詳情如何，若否，原因為何？

提問人：石禮謙議員

答覆：

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

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

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

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

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

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

(2) 雖然鐵路網路不斷擴展，專營巴士會繼續在本港公共交通系統中擔當重要的角色。專營巴士除了為鐵路未能直達的地區提供服務外，亦提供接駁鐵路站的服務，以及為已設鐵路網的地區提供輔助服務，當中包括繁忙時段的服務。此外，跨區巴士服務可因應實際需求向乘客提供更舒適及方便的服務。例如，現時有 78 條過海專營巴士路線(當中 60 條為常規服務，18 條為繁忙時段服務)，基本上是與鐵路系統最繁忙的過海路段並排而行，這些巴士服務皆有助將乘客分流。此外，另有 68 條只在繁忙時段行走的非過海巴士路線，在繁忙時段應付了龐大的乘客需求。運輸署會與專營巴士營辦商和港鐵公司共同研究在乘客分流方面，巴士如何能夠擔當更重要的角色。

(3) 政府為鐵路發展進行研究，以應付將來人口增長、經濟及土地發展帶來的運輸需要。《鐵路發展策略 2000》規劃的部分本地鐵路線(包括西港島線及沙中線)，以及其他因應交通需求而在 2000 年後規劃的鐵路項目(包括南港島線(東段)及觀塘線延線)已展開工程，並會在 2014 年至 2020 年相繼落成。

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

管制人員的答覆

(問題編號：0427)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照

管制人員： 運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：42)：

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

(1) 自計劃實施以來申請、批出及平均每日使用配額分別為何；

(2) 有否全面評估計劃，若有，詳情如何，若否，原因為何；

(3) 有否與內地商議第二階段計劃實施，若有，詳情如何，若否，原因為何；及

(4) 會否考慮撤銷計劃，若會，詳情如何，若否，原因為何？

提問人：石禮謙議員

答覆：

(1) 試驗計劃第一階段在 2012 年 3 月 30 日推出。截至 2014 年 3 月 3 日，運輸署共接獲 3 172 宗申請，其中 2 888 宗已獲批准，平均每日大約使用 4 個配額。

(2)至(4) 我們現正密切監察試驗計劃第一階段的實施情況，並與廣東省有關單位及其指定在港的辦事機構密切聯繫，優化和完善工作流程及信息系統，以提高工作效率和服務質素。目前，試驗計劃第二階段沒有具體的實施時間表。粵、港兩地政府在實施試驗計劃第一階段取得充足經驗後，才會進一步研究和商議第二階段的具體安排。在制定第二階段的安排時，我們會諮詢和聽取市民的意見。

答覆編號

THB(T)176

管制人員的答覆

(問題編號：1162)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 區域交通及運輸服務

管制人員： 運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：77)：

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

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

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

提問人：鄧家彪議員

答覆：

過去 3 年的有關資料表列如下：

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

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

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

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

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

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

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

註：

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

答覆編號

THB(T)177

管制人員的答覆

(問題編號：1163)

總目：　(186) 運輸署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(1) 規劃及發展事宜

管制人員：　運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：24)：

就署方監察現有鐵路服務及處理調整票價的工作，請提供以下資料：

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

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

(2) 署方現時和港鐵公司就服務延誤事故的通報機制為何，過去 3 個年度署方有否為港鐵公司訂立一些督促及改善機制以監察其表現，該機制為何，如沒有，現時署方以甚麼的方式規管港鐵公司的表現 ；

(3) 制定港鐵票價的機制包括港鐵的盈利狀況，現時港鐵的盈利狀況有否包括服務延誤作第二程九折票價回贈的服務延誤支出，如會，未來署方會否剔除該項支出，以避免港鐵服務的延誤導致票價增加？

提問人：鄧家彪議員

答覆：

(1) 過去 3 年(2011 至 2013 年)，按主要原因分類達 8 分鐘或以上的鐵路服務延誤事故數目載於附件。

(2) 運輸署和香港鐵路有限公司(港鐵公司)之間設有行之有效的警報和通報機制，處理鐵路服務受阻事故。

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

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

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

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

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

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

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

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

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

附件

達 8 分鐘或以上的鐵路服務延誤事故數目
(2011 至 2013 年)

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

註：
(1) 我們沒有備存鐵路系統不同設備／部件所引致的延誤詳細分項數字。

(2) 2013 年 5 月 17 日發生的輕鐵出軌事故，仍有待法院的裁決。

管制人員的答覆

(問題編號：2554)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜
(3) 區域交通及運輸服務

管制人員： 運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：58)：

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

(1) 過去 3 個年度，巴士申請行車總時間變更獲批的情況，以延長及減少行車總時間的路線列出；

(2) 過去 3 個年度，巴士班次更改獲批的路線為何，以增加、減少班次的路線列出；

(3) 過去 3 個年度，列出獲批增加、減少巴士站的巴士路線及相關站點修改的情況；

(4) 過去 3 個年度，有關以上的更改申請不被接納的數目為何；

(5) 未來一年預計實施的 36 個巴士轉乘優惠計劃分項為何？

提問人：鄧家彪議員

答覆：

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

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

* 在有關期間，有些巴士路線曾多於一次提出調整行車時間申請並獲得批准。

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

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

* 在有關期間，有些巴士路線曾多於一次提出調整班次申請並獲得批准。

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

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

* 在有關期間，有些巴士路線曾多於一次提出調整巴士站申請並獲得批准。

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

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

* 在有關期間，有些巴士路線曾多於一次提出同類調整申請並遭拒絕。

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

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

管制人員的答覆

(問題編號：2555)

總目：　(186) 運輸署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(3) 區域交通及運輸服務

管制人員：　運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：59)：

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

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

(a) 如有，提供以下過去 5 個年度的通報意外數字：

(i) 乘客滑倒；

(ii) 乘客撞傷；

(iii) 乘客被重物擊中；

(iv) 乘客被門擊中；

(v) 司機撞傷途人；

(vi) 司機身體不適導致的交通意外；

(vii) 其他原因。

如沒有該項的數字，當局如何訂立所需要通報的準則？

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

提問人：鄧家彪議員

答覆：

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

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

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

過去 5 年，共有 5 宗因巴士司機突然身體不適而導致的交通意外。

表 1：專營巴士與行人碰撞而導致行人傷亡的交通意外數目

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

表 2：涉及專營巴士乘客受傷的交通意外數目

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

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

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

表 3：涉及專營巴士及傷亡的交通意外總數

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

答覆編號

THB(T)180

管制人員的答覆

(問題編號：2551)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 區域交通及運輸服務

管制人員： 運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：51)：

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

(1) 2013-14 年度有何工作進展？涉及的開支為多少？

(2) 2014-15 年度有何具體工作計劃？涉及的開支預算為多少？

提問人：田北俊議員

答覆：

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

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

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

巴士服務調整建議主要由運輸署巴士及鐵路科人員處理，屬現有人員的常規職務。

答覆編號

THB(T)181

管制人員的答覆

(問題編號：2552)

總目：　(186) 運輸署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(3) 區域交通及運輸服務

管制人員：　運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：52)：

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

(1) 2013-14 年度有何工作進展和成果？涉及的開支為多少？

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

提問人：田北俊議員

答覆：

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

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

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

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

管制人員的答覆

(問題編號：2736)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：32)：

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

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

在港鐵已表明難以再增加乘客量的情況下，署方如何解決本港現時面對的交通問題？

提問人：湯家驊議員

答覆：

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

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

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

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

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

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

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

答覆編號

THB(T)183

管制人員的答覆

(問題編號：3191)

總目：　(186) 運輸署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(3) 區域交通及運輸服務

管制人員：　運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：29)：

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

(1) 請問，過去 1 年共有多少人報讀及完成課程？

(2) 報讀者的平均年齡和駕駛經驗如何？

(3) 課程內容包括些甚麼？

提問人：湯家驊議員

答覆：

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

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

答覆編號

THB(T)184

管制人員的答覆

(問題編號：3192)

總目：　(186) 運輸署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(3) 區域交通及運輸服務

管制人員：　運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：30)：

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

提問人：湯家驊議員

答覆：

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

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

管制人員的答覆

(問題編號：3193)

總目：　(186) 運輸署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(4) 運輸服務管理

管制人員：　運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：36)：

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

提問人：湯家驊議員

答覆：

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

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

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

答覆編號

THB(T)186

管制人員的答覆

(問題編號：3277)

總目：　(186) 運輸署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(4) 運輸服務管理

管制人員：　運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：34)：

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

提問人：湯家驊議員

答覆：

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

(a) 政府擁有的有蓋公共運輸交匯處管理合約所需撥款有所減少(3,300 萬元)；

(b) 青沙管制區的管理、運作和維修保養合約所需撥款有所減少 (3,000 萬元)；

(c) 更換為青馬管制區、北大嶼山公路和竹篙灣提供拖車服務的特別用途車輛所需非經營開支有所減少 (1,440 萬元)；以及

(d) 其他項目的淨減幅 (310 萬元)。

答覆編號

THB(T)187

管制人員的答覆

(問題編號：2709)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 區域交通及運輸服務

管制人員： 運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：40)：

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

提問人：謝偉銓議員

答覆：

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

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

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

管制人員的答覆

(問題編號：2717)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：49)：

就運輸署將推行配合西港島線啟用的公共交通服務重組計劃：

(1) 有關重組計劃的詳情，包括將會取消的巴士及小巴路線、路線變化、縮減及增加班次等分別為何；

(2) 會否就重組計劃諮詢公眾及相關團體和組織；若會，詳情為何；若否，原因為何；

(3) 署方將透過甚麼渠道及宣傳策略，向公眾發放有關的重組方案，有關工作涉及多少撥款和人手安排；

(4) 有否評估服務重組後的初期，港島區的公共交通運作整體有何變化；會否就道路可能出現的混亂情況，制訂緊急應變措施；若有，詳情為何，包括涉及多少費用和人手安排？

提問人：謝偉銓議員

答覆：

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

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

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

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

(3) 在敲定擬議配合西港島線啓用的重組計劃後，運輸署會與公共交通營辦商密切合作安排廣泛的宣傳工作，以通知受影響乘客有關新鐵路服務、相關交通運輸設施，以及巴士和專線小巴改動的詳情。主要的宣傳工作包括通過宣傳短片、單張、海報、查詢熱線、運輸署及公共交通營辦商的網站等途徑，發布有關資訊。在接近西港島線通車的時候，有關的公共交通營辦商會在主要的總站／車站和車廂內張貼告示，公布服務改動的詳情。此外，我們會提醒公共交通營辦商，在服務改動開始生效時調派職員到主要的巴士和專線小巴總站／車站，為乘客提供資訊和協助。有關配合西港島線的重組計劃宣傳工作開支預算約為 100 萬元。

(4) 為確保重組計劃順利實施，運輸署計劃在西港島線通車後，分階段推行巴士和專線小巴的重組建議。實施建議時，運輸署會密切監察乘客需求及巴士和專線小巴服務的運作，並與公共交通營辦商合作，確保他們的服務能滿足需求，並且運作暢順。此外，亦會擬備緊急情況的應變方案，確保能即時作出行動和反應。

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

管制人員的答覆

(問題編號：3271)

總目：　(186) 運輸署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(1) 規劃及發展事宜

管制人員：　運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：173)：

(1) 在 2012-13、2013-14 兩個年度內，港鐵在車站增加了哪些無障礙設施，港鐵就此投放的金額；

(2) 請列出現時港鐵有哪些車站仍然只能靠輪椅升降台讓殘疾人士從車站大堂接駁至地面；港鐵會否考慮盡快在該些車站興建升降機，以方便殘疾人士；

(3) 當局會否要求港鐵公司為長者及殘疾人士的照顧者，如關愛基金稍後推出低收入家庭護老者提供同行乘車優惠，減輕有關人士的負擔？

提問人：王國興議員

答覆：

(1) 所有港鐵車站均設有最少 1 條特定無障礙通道。自 2012 年 3 月起，香港鐵路有限公司(港鐵公司)投放 10 億元推出「用心聽・用心做」計劃，其中一個目標是在港鐵車站提供更多無障礙通道。在 2012 和 2013 年，該計劃的工作如下：

(a) 安裝外置升降機：在 2012 年，長沙灣、深水埗、佐敦和上環站各安裝了 1 部外置升降機(共 4 部)供乘客使用。在 2013 年，石硤尾站亦安裝了 1 部外置升降機；

(b) 增設闊閘機：在 2013 年， 30 個車站共增設了 52 部闊出／入閘機，以方便乘客進出；

(c) 設置月台座椅：在 2012 年，50 個車站的月台及轉乘通道共增設了 231 張月台座椅，為乘客提供更舒適的環境。

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

(2) 現時在 83 個港鐵車站[註]中，有 75 個位處路面，或已設有連接車站大堂和地面的外置升降機。在餘下的 8 個車站中：

(a) 其中 6 個車站(太子、金鐘、筲箕灣、西灣河、油麻地及炮台山站)將於 2016 年年底或之前安裝外置升降機；

(b) 鑽石山站將於 2018 年年底或之前安裝 1 部外置升降機，這是沙田至中環線項目的其中一項工程；

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

(c) 港鐵公司正研究在天后站安裝外置升降機的可行性。

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

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

答覆編號

THB(T)190

管制人員的答覆

(問題編號：3272)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：174)：

(1) 現時各間專營巴士公司仍有多少巴士並未有低地台設計，佔專營巴士車隊的百分比是多少，有關巴士公司有沒有全數更換低地台巴士的時間表及目標？當局有何方法要求專營巴士公司加快更換？

(2) 現時各間專營巴士公司仍有多少巴士並未裝有報站系統，佔公司巴士車隊的百分比是多少，有關巴士公司有沒有全數加裝的時間表？當局有何方法要求巴士公司加裝，以方便殘疾人士及長者？

提問人：王國興議員

答覆：

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

(2) 現時所有持牌專營巴士均設有報站系統，運輸署亦已要求所有專營巴士公司在所有新購置的巴士上設置該系統。

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

管制人員的答覆

(問題編號：1612)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：25)：

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

(1) 過去 3 年，按 18 區區議會分區統計，各區行車路面面積為何？按港島、九龍及新界分區，路面面積又有何變化？

(2) 過去 3 年，有多少條巴士因為受大型基建影響而須更改行車路線？請提供相關資料，包括受影響路線、改道日期、對行車時間的影響。

(3) 運輸署又有否進行相關研究，了解各項基建對整體巴士服務的影響？若有，相關研究為何？

提問人：胡志偉議員

答覆：

(1) 過去 3 年，本港的行車路面總面積並無太大變動。表 1 載列在 2011 至 2013 年 18 區的路面面積資料。

(2) 為了配合進行大型基建工程，過去 3 年共有 52 條巴士路線須更改行車路線，有關詳情載於表 2。在這 52 條巴士路線中，因新鐵路和中環灣仔繞道建造工程而須更改行車路線的巴士路線分別有 48 條和 4 條。由於更改行車路線對車程距離及行車速度影響甚微，因此大部分巴士路線的平均行車時間並無重大改變。

(3) 主要道路或鐵路項目等策略性基建工程的倡議人在推行有關工程時，會就項目對交通及各類交通工具的影響進行研究。具體而言，運輸署會審議工程倡議人建議在施工期間採取的臨時交通管理措施，以確保對公共交通服務的負面影響可減至最低。

表 1

2011 至 2013 年路面面積概覽

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

表 2

2011 至 2013 年受大型基建工程影響的巴士路線

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

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

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

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

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

註：
九巴 － 九龍巴士(一九三三)有限公司
過海路線 － 過海隧道路線
城巴 － 城巴有限公司
新巴 － 新世界第一巴士服務有限公司

答覆編號

THB(T)192

管制人員的答覆

(問題編號：1613)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：26)：

(1) 因應西九龍填海區將有多項大型基建，運輸署於 2009 年進行「西九龍填海發展區交通研究」以改善該區道路設計。過去 3 年，運輸署有否進行其他類似的地區交通研究？若有，請提供研究名稱、開始／完成日期、涉及開支、以及落實建議的進展。

(2) 針對九龍東、大嶼山及全港多區將有多項大型基建發展，運輸署又有否計劃展開類似研究？若有，詳情為何？

提問人：胡志偉議員

答覆：

(1) 過去 3 年，運輸署進行了以下地區交通研究：

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

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

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

管制人員的答覆

(問題編號：1614)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 區域交通及運輸服務

管制人員： 運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：27)：

關於巴士路線重組計劃，請告知本委員會：

(1) 過去 3 年，按年計，每年各巴士公司削減、縮短、合併的路線數目為何？各項計劃影響的乘客為多少？個別路線的詳細資料又為何？

(2) 過去 3 年，按年計，每年各巴士公司提供的巴士轉乘優惠數目及平均每日數目為何？

(3) 巴士公司計劃「區域性模式」與專營巴士公司推行重組路線。於 2014 及 2015 年，按年計，哪個區議會將以「區域性模式」進行重組路線？預計今年何時可就各區的「區域性模式」重組路線諮詢各相關區議會？

提問人：胡志偉議員

答覆：

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

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

九巴：九龍巴士(一九三三)有限公司
城巴(專營權 1)：城巴有限公司(港島及過海網絡專營權)
城巴(專營權 2)：城巴有限公司(機場及北大嶼山網絡專營權)
新巴：新世界第一巴士服務有限公司

另一方面，2011 至 2013 年共開辦了 12 條新路線。

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

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

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

答覆編號

THB(T)194

管制人員的答覆

(問題編號：1615)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：28)：

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

提問人：胡志偉議員

答覆：

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

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

實際全程成人收費相對於車費等級表所定最高收費的百分比	**按專營巴士公司劃分的專營巴士路線數目[註 1]**						
	九巴	**城巴 (專營權 1)**	**城巴 (專營權 2)**	**新巴**	**龍運**	**新嶼巴[註 2]**	
						星期一至六 (公眾假期除外)	**星期日及公眾假期**
100%	19	26	1	16	3	8	8
90% - 99%	43	12	2	10	7	2	8
80% - 89%	42	13	5	13	4	6	3
70% - 79%	70	18	4	13	1	5	3
70%以下	195	21	7	38	4	1	1
總計[註 3]	**369**	**90**	**19**	**90**	**19**	**22**	**23**

註：

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

2 行走南大嶼山的新嶼巴路線按兩套不同的車費等級表收費：一套適用於星期一至六(公眾假期除外)，另一套則適用於星期日及公眾假期。

3 由兩間專營巴士公司聯營的巴士路線，會同時計入有關專營巴士公司的數字內。

管制人員的答覆

(問題編號：1616)

總目：　(186) 運輸署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(3) 區域交通及運輸服務

管制人員：　運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：29)：

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

(1) 過去 3 年，按年計，運輸署進行巴士班次調查的次數、調查的路線、涉及人手、平均開支及總開支為何？主動調查及收到投訴後作出調查的次數分別為何？

(2) 未來 1 年，運輸署預計進行調查的次數為何，預計涉及的人手及開支又為何？

(3) 因應申訴專員多項建議，運輸署的跟進工作為何？

提問人：胡志偉議員

答覆：

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

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

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

\# 此數字為平均數，每次調查的開支須視乎其複雜程度。

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

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

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

答覆編號

THB(T)196

管制人員的答覆

(問題編號：2171)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：12)：

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

提問人：易志明議員

答覆：

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

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

管制人員的答覆

(問題編號：2172)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照

管制人員： 運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：13)：

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

提問人：易志明議員

答覆：

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

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

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

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

答覆編號

THB(T)198

管制人員的答覆

(問題編號：2173)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 區域交通及運輸服務

管制人員： 運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：14)：

就專線小巴服務方面，請告知本會：

(1) 於 2013 年度共接獲多少宗有關取消專線小巴路線的申請，有關路線詳情及申請取消的原因；

(2) 原預算在 2013 年將會開辦 4 條新專線小巴路線，但最終實際只開辦 1 條路線，有關路線的詳情為何(包括行走的地區、收費及開辦日期)，未能開辦路線的原因；

(3) 2014 年計劃開辦的 6 條新專線小巴路線詳情；及

(4)署方會基於甚麼因素及數據才考慮於大嶼山／東涌新市鎮開辦只限在機場島上運作的新小巴路線，讓東涌居民有多些交通選擇？

提問人：易志明議員

答覆：

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

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

(2) 在 2013 年開辦的專線小巴路線詳情如下：

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

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

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

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

* 原計劃在 2013 年開辦的路線。

(4) 運輸署在規劃和開辦新的專線小巴服務時，會考慮下列因素：

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

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

答覆編號

THB(T)199

管制人員的答覆

(問題編號：2174)

總目：　(186) 運輸署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(1) 規劃及發展事宜

管制人員：　運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：15)：

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

提問人：易志明議員

答覆：

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

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

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

答覆編號

THB(T)200

管制人員的答覆

(問題編號：2177)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：18)：

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

提問人：易志明議員

答覆：

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

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

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

管制人員的答覆

(問題編號：2182)

總目：　(186) 運輸署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照

管制人員：　運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：23)：

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

提問人：易志明議員

答覆：

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

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

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

管制人員的答覆

(問題編號：2183)

總目：　(186) 運輸署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照

管制人員：　運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：24)：

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

提問人：易志明議員

答覆：

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

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

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

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

管制人員的答覆

(問題編號：2201)

總目：　(186) 運輸署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(3) 區域交通及運輸服務

管制人員：　運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：1)：

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

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

提問人：易志明議員

答覆：

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

有關問題提及的路段的平均車速如下：

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

註：

* 這路段有部分經過民吉街

^ 這路段有部分經過海安路

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

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

答覆編號

THB(T)204

管制人員的答覆

(問題編號：2202)

總目：　(186) 運輸署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(4) 運輸服務管理

管制人員：　運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：44)：

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

提問人：易志明議員

答覆：

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

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

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

答覆編號

THB(T)205

管制人員的答覆

(問題編號：3201)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：26)：

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

1. 現時啟德發展區內的 1 600 個車輛(包括旅遊巴)泊車位因隨着啟德發展計劃逐步推行而停止運作，當局有何措施幫助受影響的旅遊巴解決泊車位的問題？

2. 面對不斷增加的旅客，當局會否增撥資源在主要的旅遊熱點(如：尖沙咀中部、尖沙咀東部及灣仔等)增加更多大巴車位，以方便旅遊巴及不影響當區的道路交通？如有，詳情為何？如否，原因為何？

提問人：姚思榮議員

答覆：

1. 目前啟德發展區內的 4 個短期租約停車場提供約 600 個非專營巴士泊車位。這些停車場最早會在 2014 年年底關閉，以騰出土地展開啟德體育園區的工程；但詳細的時間表仍未確定。為此，政府已計劃在附近提供 3 個替代短期租約停車場，並會監察旅遊巴士使用短期租約停車場的情況，考慮是否需要為旅遊巴士提供更多停車位。此外，在不影響道路安全和其他道路使用者的前提下，政府會考慮在合適地點增設路旁停車位。如有需要，我們亦會在批地契約中加入條款，規定私人發展項目的發展商提供非專營巴士停車位供公眾使用。

2 在泊車需求尤其殷切的熱門旅遊點，政府會在不影響道路安全和其他道路使用者的前提下在合適地點增設停車位。例如在過去 3 年，尖沙咀漆咸道南、金馬倫道和加連威老道已增設 11 個非專營巴士路旁停車位。政府亦會在大型發展項目中實施適當的交通改善措施，例如在灣仔發展計劃第二期完成後，香港會議展覽中心附近會提供 24 個非專營巴士路旁停車位，供前往金紫荊廣場的旅遊巴士使用。政府會繼續監察旅遊巴士停泊及上落客設施的需求，並採取適當的改善措施。

答覆編號

THB(T)206

管制人員的答覆

(問題編號：1812)

總目： (706) 基本工程儲備基金：公路

分目： (-) 沒有指定

綱領： 沒有指定

管制人員： 路政署署長(劉家強)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：2)：

財政預算案中提到，政府不斷投資大型道路和鐵路項目，改善本地道路網絡和公共交通系統，提升運輸效率。過去五年，政府投資了超過九百億元，發展和完善策略道路網絡。這些項目包括正在施工的屯門至赤鱲角連接路、中環灣仔繞道和東區走廊連接路，以及吐露港公路和粉嶺公路擴闊工程，預計陸續於二零一八年年底前完成。中九龍幹線、將軍澳至藍田隧道和將軍澳跨灣連接路等項目，亦正在規劃中。針對近年工程費用不斷上升，請以列表方式列出以上各項工程的進度，各項預算開支為何？有否超出原先估算的工程費用上限？如有，詳情為何；若否，原因為何？

提問人：林大輝議員

答覆：

項目	**進度**	**原來的立法會核准項目預算 (按付款當日價格計算) (百萬元)**	**最新的估計開支是否超出原來的核准項目預算**
屯門至赤鱲角連接路	前期工程於 2011 年年底展開。餘下工程則於 2013 年年中展開。南段預定於 2016 年年底或之前大致完成，北段則於 2018 年年底或之前完成。	46,708.0	最新的估計開支未有超出原來核准項目預算。
中環灣仔繞道和東區走廊連接路	建造工程於 2009 年 12 月展開。所有 13 份工程合約已經批出，其中五份已大致完成。預計上述建造工程將於 2017 年竣工。	28,104.6	最新的估計開支超出原來核准項目預算 28,104.6 百萬元。立法會財務委員會(財委會)於 2014 年 1 月通過增加核准項目預算撥款至 36,038.9 百萬元。
舊政務司官邸附近道路交匯處與泰亨之間一段吐露港公路的擴闊工程	建造工程於 2009 年 8 月展開，預定於 2014 年完成。	4,486.9	最新的估計開支未有超出原來核准項目預算。

項目	進度	原來的立法會核准項目預算 (按付款當日價格計算) (百萬元)	最新的估計開支是否超出原來的核准項目預算
舊政務司官邸附近道路交匯處與粉嶺之間的吐露港公路／粉嶺公路擴闊工程 － 第二期	建造工程於 2013 年 7 月展開，預定於 2018 年完成。	4,320.0	最新的估計開支未有超出原來核准項目預算。
中九龍幹線	詳細設計工作在進行中。	未有數字	項目的建造費用會在詳細設計階段進行評估。
將軍澳 － 藍田隧道	詳細設計工作在進行中。	未有數字	項目的建造費用會在詳細設計階段進行評估。
將軍澳跨灣連接路	詳細設計工作預定於 2014 年 8 月展開，但須視乎立法會財委會是否批准撥款。	未有數字	項目的建造費用會在詳細設計階段進行評估。

答覆編號

THB(T)207

管制人員的答覆

(問題編號：0350)

總目： (706) 基本工程儲備基金：公路

分目： (-) 沒有指定

綱領： 沒有指定

管制人員： 路政署署長(劉家強)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：19)：

分目 6845TH「港珠澳大橋香港口岸 － 填海及口岸設施」

根據財務委員會所通過的原來方案 － 第 6845TH 號「港珠澳大橋香港口岸 － 填海及口岸設施」工程，當局的計劃是使港珠澳大橋香港口岸與其他港珠澳大橋工程的竣工時間配合，以便與港珠澳大橋於 2016 年年底之前啟用的時間銜接。預計港珠澳大橋香港口岸於 2012-13 年度的開支為 18.307 億港元、2013-14 年度為 24.57 億港元及 2014-15 年度為 50.569 億港元。然而，港珠澳大橋香港口岸的開支迄今為止似乎都低於當局的計劃開支。截至 2013 年 3 月 31 日，港珠澳大橋香港口岸的實際開支為 13.228 億港元，2013-14 年度的修訂預算為 19.308 億港元，而今年 2014-15 年度的預算開支則為 33.945 億港元。就這方面，當局可否告知本委員會：

a) 未用盡款項的原因；

b) 港珠澳大橋香港口岸的施工進度；以及

c) 港珠澳大橋香港口岸的竣工日期會否因未用盡款項而延遲。

提問人：石禮謙議員

答覆：

港珠澳大橋香港口岸設施現正以一份填海和六份口岸設施工程合約的方式施工。填海工程已如期在 2011 年 11 月展開，而多塊填海土地正分階段平整，以便口岸設施工程由 2014 年 4 月起緊接動工。因此，2014-15、2015-16 及 2016-17 年度將會是施工高峰期。全部合約工程預定於 2016 年年底或之前竣工，以配合港珠澳大橋的啟用。預計現金流有所不同是因為調整合約工程的施工時間表所致。

答覆編號

THB(T)208

管制人員的答覆

(問題編號：1517)

總目：　(706) 基本工程儲備基金：公路

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　沒有指定

管制人員：　路政署署長(劉家強)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：84)：

分目 6159TB「重建位於龍翔道近新光中心的行人天橋及延長龍翔道巴士停車處」的現時項目的主要工程已經完工。截止 2013 年 3 月 31 日，實際開支只佔核准項目預算約一半，餘下開支用途為何？2014-15 年度的預算用途又為何？

提問人：胡志偉議員

答覆：

分目 6159TB「重建位於龍翔道近新光中心的行人天橋及延長龍翔道巴士停車處」的工程(包括環境美化工程)已於 2014 年 1 月大致上完成。預算的整體開支低於項目的核准預算是因為在 2009 年獲接納的工程合約的投標價格較低所致。

2014-15 年度的預算開支主要用於決算工程合約的有關帳戶時，支付餘下的款項。待這些帳戶的決算工作完成後，便不會再造成任何開支。

答覆編號

THB(T)209

管制人員的答覆

(問題編號：1518)

總目：　(706) 基本工程儲備基金：公路

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　沒有指定

管制人員：　路政署署長(劉家強)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：85)：

分目 6855TH「西九龍填海發展的道路改善工程第一期」，工程 2014-15 年的預算用途為何？政府又預算何時完成改善工程的各個項目，以及項目落成後的成效為何？請按項目交代動工/完工、預計開支、及成效等資料。

提問人：胡志偉議員

答覆：

如獲立法會通過撥款，政府打算在今年展開 6855TH「西九龍填海發展道路改善工程(第一期)」的建造工程，以期於 2017 年竣工。該項工程範疇包括廣東道與柯士甸道交界處改善工程，以及雅翔道連接西九龍公路、雅翔道連接西區海底隧道的道路工程。這些道路將提供替代路線，讓使用西九龍公路和西區海底隧道的車輛可以繞過西九龍填海發展區的地區道路網絡，藉此紓緩該區主要道路交界處的擠塞情況。

上述項目 2014-15 年度的預算費用約為 7,580 萬元，開支用於進行建造工程，以及支付顧問監督工程的費用。

管制人員的答覆

(問題編號：2863)

總目： (707) 基本工程儲備基金：新市鎮及市區發展

分目： (7826TH) -將軍澳跨灣連接路 - 勘測和初步設計工作
(7827TH) -將軍澳-藍田隧道- 勘測和初步設計工作
(7862TH) -將軍澳-藍田隧道- 詳細設計及工地勘測
(7865TH) -將軍澳跨灣連接路- 詳細設計及工地勘測

綱領： (-) 沒有指定

管制人員： 土木工程拓展署署長 (韓志強)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：61)：

當局會否盡快興建跨灣連接路及將軍澳藍田隧道，應付未來將軍澳人口增長及改善對外交通擠塞問題？如有，有關詳情及開支為何？如無，原因為何？

提問人：劉慧卿議員

答覆：

土木工程拓展署現正積極展開將軍澳-藍田隧道和跨灣連接路建造工程的準備工作及法定程序。

將軍澳-藍田隧道的勘測和初步設計工作(項目 7827TH) 已大致完成。有關工程項目於 2013 年 5 月 10 日按《道路(工程、使用及補償)條例》進行刊憲，我們現正根據法定程序處理收到的反對意見。環境影響評估報告(環評報告)於 2013 年 7 月 11 日已獲得環境保護署署長的有條件批核。該工程項目的詳細設計的顧問工作(項目 7862TH)於 2013 年 9 月展開。7862TH 項目在 2014-15 年度的預算開支為 39,804,000 元。

跨灣連接路的勘測和初步設計工作(項目7826TH) 已大致完成。有關工程項目於2013年5月10日按《道路(工程、使用及補償)條例》進行刊憲，我們現正根據法定程序處理收到的反對意見。環評報告於2013年7月11日已獲得環境保護署署長的有條件批核。我們於2014年2月28日諮詢立法會交通事務委員會，並得到委員會支持該工程項目。如獲立法會財務委員會批准撥款，我們計劃在2014年8 月展開詳細設計及相關工地勘測工程(項目7865TH) 。7865TH項目在 2014-15年度的預算開支為 3,600,000元。

視乎所有準備工作及法定程序的進度,我們的目標是將軍澳-藍田隧道最早可於 2020 年通車，而跨灣連接路亦可大約同時間啟用。

答覆編號

THB(T)211

管制人員的答覆

(問題編號：1520)

總目：　　基本工程儲備基金
708 非經常資助金及主要系統設備

分目：　　(-) 沒有指定

綱領：　　(-) 沒有指定

管制人員：　　運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長：　　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：87)：

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

(1) 政府何時會將工程提交事務委員會討論，以及向立法會申請撥款？

(2) 預計約 1 億開支用途為何，預計何時展開工程，以及完成工程？

提問人：胡志偉議員

答覆：

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

答覆編號

THB(T)212

管制人員的答覆

(問題編號：6053)

總目：　(28) 民航處

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(3) 航空交通管理

管制人員：　民航處處長 (羅崇文)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：402)：

財政預算案指民航處將招聘和培訓更多航空交通管制人員。就此請當局告知本會過去三年及未來一年，民航處每年招聘及培訓的各職位的航空交通管制人員人數分別為何？

提問人：張國柱議員

答覆：

民航處在 2011-12 和 2012-13 年度並無招聘見習航空交通管制主任。2013-14 年度，民航處招聘了 32 名見習航空交通管制主任，以便在 2014-15 年度入職，填補現有空缺。本處並無計劃在 2014-15 年度招聘見習航空交通管制主任。

過去三年及未來一年，各職級的航空交通管制主任接受民航處所提供專業培訓課程的人數如下：

年度	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15
各職級的航空交通管制主任接受培訓的人數	150	74	69	92

答覆編號

THB(T)213

管制人員的答覆

(問題編號：6054)

總目：　(28) 民航處

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(-) 沒有指定

管制人員：　民航處處長 (羅崇文)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：403)：

民航處的殘疾人士僱員人數為何(請以不同殘疾類別劃分)；上述殘疾人士僱員人數佔民航處整體民航處人數為何？

提問人：張國柱議員

答覆：

民航處聘用 9 名殘疾人士，佔部門人手編制約 1%。人員的殘疾類別劃分如下：

殘疾類別	人員數目
視覺受損	4
聽覺受損	2
肢體缺損	3
合計	9

答覆編號

THB(T)214

管制人員的答覆

(問題編號：6055)

總目：　(28) 民航處

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(3) 航空交通管理

管制人員：　民航處處長 (羅崇文)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：404)：

民航處於 2014-15 年度淨減少 10 個航空交通管理職位的原因分別為何？

提問人：張國柱議員

答覆：

2014-15 年度，綱領(3) 航空交通管理項下淨減少 10 個職位，主要由於刪減個別項目開設的有時限職位，以及刪減提供辦公室支援的職位，例如文書及辦公室助理職位，原因是部門所有分部的辦事處都會共同設於民航處新總部，效率得以提升。

管制人員的答覆

(問題編號：6056)

總目：　(28) 民航處

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(-) 沒有指定

管制人員：　民航處處長 (羅崇文)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：405)：

過去五年，各職級的民航處僱員的工傷及致命工傷的次數，以及上述數字佔該職級的比例分別為何；民航處每年就預防工傷及推廣職安健進行的工作分別為何？

提問人：張國柱議員

答覆：

民航處在過去五年所錄得工傷個案的分項數字如下：

年份	職級	工傷員工人數 (a)	該職級員工人數 (b)	百分比 (a)/(b) x 100
2009	二級航空交通事務員	1	22	4.5%
	工人[註]	1	3	33.3%
2010	辦公室助理員	1	14	7.1%
2011	二級航空交通事務員	1	26	3.8%
	汽車司機	1	10	10.0%
2012	二級航空交通管制主任	1	126	0.8%
	技術主任(建築設計)	1	1	100.0%
2013	高級民航事務主任(適航)	1	11	9.1%
	二級航空交通管制主任	1	127	0.8%
	工人[註]	1	3	33.3%
	總計	10		

註：按非公務員合約條款受聘。

民航處在過去五年並無錄得致命的工傷個案。

民航處一向重視員工的職業安全及健康(「職安健」)，並已採取一系列促進職安健的措施，包括公布職安健政策、安全指引和預防措施，以及與職安健有關的培訓課程。民航處會定期就工作場所的安全與健康進行風險評估、視察和檢討。民航處會就每宗工傷個案展開調查並作出跟進，採取適當的改善和預防措施。在每季召開的部門協商委員會會議上，職安健更是常設議題，目的是為員工締造安全的工作環境。

管制人員的答覆

(問題編號：5673)

總目： (28) 民航處

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 航空交通管理

管制人員： 民航處處長 (羅崇文)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：19)：

本港去年共有 37.3 萬班航班升降，請問：

1. 當中多少航班屬於非民航機使用？

2. 當中又有多少屬私人飛機所使用？有關航班需要繳付哪些費用和有甚麼條件才能在香港國際機場升降？

3. 現時機場兩條跑道的使用率是多少？

4. 處方如何確保本港兩條機場跑道是由民航服務或緊急服務優先使用？.

提問人：湯家驊議員

答覆：

1. 2013 年，共有 19 班航班由非民航機使用。

2. 2013 年，共有 8 213 班航班由私人飛機使用。私人飛機的各項收費(包括着陸費和停泊費、地勤服務供應商的收費)和運作條件，與其他類型的民航機大致相同。此外，私人飛機須遵守關於飛機噪音和航空保險的法律規定。在使用升降時段和停機位方面，亦須事先向民航處提出申請。

3. 2013 年，機場跑道的使用率是 89%。

4. 機場跑道通常供定期航班和緊急服務優先使用，在這些航班服務均妥為安排後，其他航班(包括非定期航班和私人飛機等)才會獲分配升降時段。

答覆編號

THB(T)217

管制人員的答覆

(問題編號：5674)

總目： (28) 民航處

分目： (-) 沒有指定

綱領： (-) 沒有指定

管制人員： 民航處處長 (羅崇文)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：24)：

民航處的編制變動中，2014 和 2015 年都會削減編制人手，原因在何？

被削減的職位屬於甚麼工作範圍？

另外，為何即使有約 20 個職位被削減，民航處 2014-15 年度的個人薪酬開支、津貼、工作相關津貼卻會增加？

提問人：湯家驊議員

答覆：

2014 和 2015 年的職位淨減少，主要由於刪減個別項目開設的有時限職位，以及刪減提供辦公室支援的職位，例如秘書及文書職位，原因是部門所有分部的辦事處都會共同設於民航處新總部，效率得以提升。

2014-15 年度的個人薪酬淨增加，主要由於員工薪酬遞增令所需撥款有所增加，並計及向在 2013-14 年度填補職位空缺的人員發放所需的全年薪金和津貼。

答覆編號

THB(T)218

管制人員的答覆

(問題編號：5234)

總目：　(28) 民航處

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(-) 沒有指定

管制人員：　民航處處長 (羅崇文)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：10)：

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

提問人：黃毓民議員

答覆：

民航處人員會因應工作需要，包括促進與內地的區域合作，以及出席相關會議等，進行公務外訪。民航處暫時未有2014-15年度的確實外訪計劃。

公務外訪的開支如由公帑支付，會受到有關規例及指引規管，以確保有效監管及公帑用得其所。有關規管包括必須在運作上有充分理由才可進行公務外訪；所有公務外訪必須事先獲得正式批准；及避免包含非公務性質的事項。有關人員在遞交申請時，必須盡量提供擬進行外訪的相關資料。如有關的外訪安排其後有變，有關人員必須盡快通知審批人員，而審批人員亦須評估是否需要重新考慮該項申請。

管制人員的答覆

(問題編號：5046)

總目：　(28) 民航處

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(3) 航空交通管理

管制人員：　民航處處長 (羅崇文)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：101)：

就航空交通管制人員招聘及培訓事宜，請告知本委員會：

(1) 預算本年度將會招聘多少航空交通管制人員，當中有多少個職位是為了填補離職空缺及因工作量增加而新增聘的人手，所涉及的開支為何？

(2) 過去三年(2011-12、2012-13、2013-14)，每年招聘的見習航空交通管制主任的流失率為何？(按招聘人數及年份列出)

(3) 過去兩年(2011-12, 2012-13)，由海外招聘的二級航空交通管制主任及本地晉升的員工的待遇條件分別為何？以及本地員工及海外員工佔二級航空交通管制主任及更高職級的比例？

提問人：胡志偉議員

答覆：

(1) 民航處已招聘了32名見習航空交通管制主任於2014-15年度加入本處填補現有職位空缺。涉及的開支(按薪級中點估計的年薪值計算)為1,289萬元。

(2) 過去三年，民航處見習航空交通管制主任每年的受聘和辭職人數表列如下：

年度	2011-12	2012-13	2013-14
見習航空交通管制主任受聘人數	0	0	32
見習航空交通管制主任離職人數	2	5	3

(3) 過去三年(即2011-12、2012-13及2013-14年度)，民航處並無在海外招聘二級航空交通管制主任。本地及按海外合約條款聘用的二級航空交通管制主任屬同一薪級表，月薪由57,275元至92,770元。目前民航處二級航空交通管制主任及更高職級人員當中，有12人按海外合約條款聘用，本地人員則有140人；二者比例為1:12。

答覆編號

THB(T)220

管制人員的答覆

(問題編號：5553)

總目：　(33) 土木工程拓展署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(3) 提供土地及基礎設施

管制人員：　土木工程拓展署署長 (韓志強)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：48)：

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

(a) 「全面改善大埔公路沙田段前往荃灣、青沙公路及大埔公路的分支路段設計，以紓緩該等路段於繁忙時間出現的擠塞情況。」是否包括在內？

(b) 若是，詳細內容為何？

(c) 若否，是否包括在其他分目？

(d) 若(c)為否，原因為何？

提問人：劉慧卿議員

答覆：

為紓緩大埔公路(沙田段)繁忙時間的交通擠塞情況，土木工程拓展署現正就基本工程儲備基金總目 707 分目 7458CL -「沙田新市鎮第 2 階段工程 - 建造 T3 號道路」進行改善工程。工程主要包括建造一條新行車線連接大埔公路(沙田段)及青沙公路南行線。工程已於 2014 年 1 月展開，預計於 2015 年年中完成。

答覆編號

THB(T)221

管制人員的答覆

(問題編號：5047)

總目： (33) 土木工程拓展署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 港口及海事設施

管制人員： 土木工程拓展署署長 (韓志強)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：102)：

就 2014-15 年度特別留意事項提及準備展開中環 4、5 和 6 號碼頭的加建樓層工程，請告知本委員會預計向立法會申請工程撥款的時間，以及預計如撥款獲得通過後工程的預計完成日期。

提問人：胡志偉議員

答覆：

我們在 2013 年 6 月就該工程項目諮詢立法會工務小組委員會。該會委員提供了一些意見及建議。我們正在跟進，並計劃在本年稍後時間就該工程項目向立法會財務委員會(財委會)提交撥款申請。如獲立法會財委會批准撥款，建造工程便會展開，並在 2018-19 年度完結前分期完成。

管制人員的答覆

(問題編號：5114)

總目： (33) 土木工程拓展署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 提供土地及基礎設施

管制人員： 土木工程拓展署署長 (韓志強)

局長： 運輸及房屋局局長

問題(議員問題編號：183)：

政府就 T2 主幹路、將軍澳—藍田隧道以及展開跨灣連接路的設計及其他前期工程已付開支為何？政府又預計工程進展為何，預計何時展開申請工程撥款程序、工程正式展開/ 完結日期為何？

提問人：胡志偉議員

答覆：

土木工程拓展署現正就 T2 主幹路、將軍澳—藍田隧道及跨灣連接路等工程項目積極進行準備工作及法定程序。

有關 T2 主幹路，項目 7841TH 下的初步設計已大致接近完成。第 2 階段工地勘測工程已於 2014 年 2 月底展開。我們計劃在 2014 年第二季展開詳細設計。環境影響評估(環評)報告已於 2013 年 9 月 19 日獲環境保護署(環保署)署長根據《環境影響評估條例》(環評條例)無條件批准。項目 7841TH 的累計開支，截至目前約為 2,905.7 萬元，2014-15 年度預算開支為 3,245 萬元。

有關將軍澳—藍田隧道，勘測及初步設計(項目 7827TH)已大致完成。工程項目已於 2013 年 5 月 10 日根據《道路(工程、使用及補償)條例》刊憲，所收到的反對現正根據法定程序處理。環評報告已於 2013 年 7 月 11 日獲環保署署長根據環評條例有條件批准。詳細設計的顧問工作(項目 7862TH)已於 2013 年 9 月展開。項目 7827TH 及 7862TH 的累計開支，截至目前約為 1.53421 億元，2014-15 年度預算開支為 4,070.3 萬元。

有關跨灣連接路，勘測及初步設計(項目 7826TH)已大致完成。工程項目已於 2013 年 5 月 10 日根據《道路(工程、使用及補償)條例》刊憲，所收到的反對現正根據法定程序處理。環評報告已於 2013 年 7 月 11 日獲環保署署長有條件批准。我們已於 2014 年 2 月 28 日諮詢立法會交通事務委員會，委員支持該工程項目。如獲立法會財務委員會批准撥款，我們計劃在 2014 年 8 月展開詳細設計及相關的工地勘測工程(項目 7865TH)。項目 7826TH 及 7865TH 的累計開支，截至目前約為 3,223.7 萬元，2014-15 年度預算開支為 434.2 萬元。

視乎所有準備工作及完成法定程序的進度，我們的目標是最快在 2020 年啟用將軍澳—藍田隧道，並在相近時間啟用跨灣連接路及 T2 主幹路。

答覆編號

THB(T)223

管制人員的答覆

(問題編號：5141)

總目： (33) 土木工程拓展署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 港口及海事設施

管制人員： 土木工程拓展署署長 (韓志強)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：214)：

關於疏浚工程，過去 3年，政府於各貨物起卸區／避風塘的疏浚工程詳細資料為何？2014 年預計進行的工程資料為何？

提問人：胡志偉議員

答覆：

過去三年，政府於各貨物起卸區／避風塘的維護性疏浚工程詳細資料如下：

地點	完工日期	開支（百萬元）
新油麻地避風塘（東北角）	2011 年 4 月	2.2
屯門貨物起卸區	2011 年 5 月	0.3
屯門避風塘	2013 年 12 月	14.8

2014 年預計各貨物起卸區／避風塘的維護性疏浚工程詳細資料如下：

地點	預計完工日期	開支（百萬元）
新油麻地避風塘	2015 年 2 月	38.0

答覆編號

THB(T)224

管制人員的答覆

（問題編號：6064）

總目： (42) 機電工程署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 機械裝置安全

管制人員： 機電工程署署長（陳帆）

局長： 運輸及房屋局局長

問題（議員問題編號：418）：

機電工程署在過去 3 年及未來 1 年進行的鐵路設施／系統檢驗，按各鐵路綫（包括興建中的鐵路）劃分的次數分別為何？

提問人：張國柱議員

答覆：

機電工程署過去 3 年就每條鐵路綫進行的檢驗次數如下：

鐵路綫	**檢驗次數**		
	2011年	**2012年**	**2013年**
港島綫	27	21	26
觀塘綫	31	22	29
荃灣綫	18	25	12
將軍澳綫	8	7	15
東鐵綫[註]	33	19	12
西鐵綫	7	10	8
馬鞍山綫	6	4	5
機場快綫／東涌綫／廸士尼綫[註]	23	8	9
輕鐵	19	9	20
機場內的旅客捷運系統	5	4	4
總計：	**177**	**129**	**140**

由於須為 2014 年年底通車的新西港島綫進行準備工作，2014 年的檢驗次數預計會增加 25 次，即至 165 次。

註 鑑於上述 3 年期間內，東鐵綫和機場快綫／東涌綫／廸士尼綫須予調查或跟進的鐵路事故數目有下降趨勢，就這些鐵路綫進行的檢驗次數亦隨而減少。東鐵綫和機場快綫／東涌綫／廸士尼綫在 2011 年的檢驗次數相對較多，是由於東鐵綫和東涌綫在該年發生多宗涉及列車、鐵路設備以及乘客和員工行為的事故。

答覆編號

THB(T)225

管制人員的答覆

（問題編號：4185）

總目： (42) 機電工程署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 機械裝置安全

管制人員： 機電工程署署長（陳帆）

局長： 運輸及房屋局局長

問題（議員問題編號：204）：

請詳列過去 5 年，機電工程署用於檢驗鐵路設施／系統的具體開支；請列明機電工程署在 2014-2015 年度用於檢驗鐵路設施／系統的具體預算；以及說明機電工程署檢驗鐵路設施／系統的具體工作及準則。

提問人：郭家麒議員

答覆：

機電工程署（機電署）採用風險為本的方法規管鐵路安全，按過往的記錄，就可能會對鐵路安全運作構成較高風險的方面作出更嚴密的監察，做法與國際慣例一致。機電署並按情況安排安全檢驗。此外，機電署亦會透過檢驗及評估工作，監察香港鐵路有限公司（港鐵）內部系統及管理措施的穩健性，以確保港鐵遵行最佳的國際安全做法及標準。當有鐵路事故發生而需要進行調查時，機電署會進行檢驗以調查事故成因，確定合適的改善措施以防止同類事故再次發生，並確保港鐵已切實及全面執行有關改善措施。機電署亦會定期檢驗鐵路綫對安全具關鍵影響的方面，以確保鐵路安全。至於新建的鐵路，在確認有關鐵路可安全運作前，機電署會進行安全測試及檢驗，確保符合安全要求。

負責鐵路安全規管工作的專業／技術人員數目和相關開支載列如下：

	2009-10 年度	**2010-11 年度**	**2011-12 年度**	**2012-13 年度**	**2013-14 年度**
人員數目	9	9	11	13	15
開支（百萬元）	7.577	7.690	9.896	11.587	13.699

2014-15 年度用於鐵路安全規管工作的人員數目和相關開支將維持不變，與 2013-14 年度相同。

答覆編號

THB(T)226

管制人員的答覆

（問題編號：4186）

總目： (42) 機電工程署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 機械裝置安全

管制人員： 機電工程署署長（陳帆）

局長： 運輸及房屋局局長

問題（議員問題編號：205）：

請詳列過去 5 年，機電工程署用於調查鐵路事故的具體開支；請列明機電工程署在 2014-2015 年度用於調查鐵路事故的具體預算；以及告知「對鐵路安全運作有直接影響的事故」具體定義為何。

提問人：郭家麒議員

答覆：

機電工程署（機電署）就鐵路安全事故進行調查，審視香港鐵路有限公司（港鐵）提交的事故調查報告，與港鐵作出跟進以查明事故成因，並監察港鐵實施適當改善措施以防止同類事故再次發生。

負責鐵路安全規管工作的專業／技術人員數目和相關開支載列如下：

	2009-10 年度	**2010-11 年度**	**2011-12 年度**	**2012-13 年度**	**2013-14 年度**
人員數目	9	9	11	13	15
開支（百萬元）	7.577	7.690	9.896	11.587	13.699

2014-15 年度用於鐵路安全規管工作的人員數目和相關開支將維持不變，與 2013-14 年度相同。這些人員的職責涵蓋確保鐵路安全所需的各方面工作，而事故調查是這些職責的當中一部分。我們並無用以進行事故調查的資源的分項統計數字。

根據《香港鐵路規例》（第 556A 章）（《規例》），鐵路事故分為「意外」及「事故」，詳情如下：

(a) 發生於鐵路的意外[註釋]；
(b) 除了意外，《規例》附表列明須予通知的事故，包括 7 類「直接影響及人」的事故及 12 類「影響鐵路處所、機械裝置及設備」的事故。一般來說，這些事故為導致或可能導致有人受傷，或危害或可能危害鐵路安全運作的事故。

[註釋] 根據《規例》第 2 條，如在已開始運作以供公眾使用的鐵路的某部分發生意外並有以下情況，則該意外即為須予通知的意外—
(a) 任何人因而死亡或嚴重受傷；或
(b) 意外涉及一列列車(i)與另一列列車或任何其他物體碰撞或撞擊另一列列車或任何其他物體；或(ii)出軌，且該意外在用以運載乘客或貨物的鐵路綫上發生，或在該段鐵路綫的正常運作受影響的情況下發生。

管制人員的答覆

（問題編號：5102）

總目： (42) 機電工程署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 機械裝置安全

管制人員： 機電工程署署長（陳帆）

局長： 運輸及房屋局局長

問題（議員問題編號：171）：

就綱領內與鐵路系統、設施相關的檢查及已調查的事故工作，請告知本委員會：

(1) 在 2013-14 年度檢查的 140 宗鐵路系統／設施當中，有沒有曾就該等檢查項目向港鐵發出警告及要求改善的指示？如有，有關指示的次數及內容為何？

(2) 在 2013-14 年度已調查的 60 宗鐵路事故當中，有沒有曾就該等檢查項目向港鐵發出警告及要求改善的指示？如有，有關指示的次數及內容為何？以及當中有沒有就部分事故向運輸及房屋局要求動用《香港鐵路條例》（香港法例第 556 章）對港鐵進行懲處？如有，有關的詳情為何？

(3) 因應過去半年港鐵接連出現事故，有沒有計劃在 2014-15 年度就港鐵系統進行獨立調查？如有，有關的詳情及預計的支出。

提問人：胡志偉議員

答覆：

(1)及(2)在 2013 年，機電工程署（機電署）鐵路科共向港鐵發出 20 項要求該公司作出改善的建議，主要涉及車站設備、鐵路路軌、隧道、列車及供電系統等。港鐵已接納並跟進所有建議。當中並無任何須根據《香港鐵路條例》對港鐵進行懲處的事故。

(3) 就 2014 年 1 月 22 日於輕鐵綫及 2014 年 2 月 9 日和 2 月 18 日於東鐵綫發生的架空電纜絕緣體損毀事故，港鐵已從海外延聘架空電纜方面的獨立專家，對其架空電纜系統作出全面檢討。機電署會監察港鐵外聘專家的檢討進度，並會邀請獨立專家顧問協助審視港鐵的專家檢討結果。政府會根據機電署的獨立專家審視結果，決定是否需要擴大檢討範圍以包括港鐵網絡的其他部分。如需擴大檢討範圍，便會查明港鐵網絡的其他部分是否存在任何系統性的不足或問題。機電署邀請獨立專家進行審視的預算開支約為 60 萬元。

管制人員的答覆

(問題編號：4909)

總目：　(60) 路政署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(1) 基本工程

管制人員：　路政署署長(劉家強)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：335)：

1. 屯門公路重建及改善工程的進度如何？請按不同分段提供進度及預期完工日期等詳情；
2. 自開展屯門公路重建及改善工程至今，按年共有多少宗交通意外因工程影響路面狀況（如路面行車道經常改變、路面有螺絲釘突出等）而引起？請按月分項列出，並提供相關的塞車時數統計；
3. 因交通意外而損毀的水馬數量為何？請同時提供每個水馬的價格；
4. 因屯門公路重建及改善工程而移除的樹木數量是多少？補種新樹的數量及開支為何？

提問人：陳家洛議員

答覆：

1. 「屯門公路重建及改善工程」項目的建造工程於 2008 年 10 月展開。工程的進度大致令人滿意。預計所有三個路段(即東路段、大欖段及三聖墟段)的工程將於 2014 年內分階段完成。

2. 根據香港警務處的調查，屯門公路沿線的交通意外主因為駕車太貼近前車；車輛失控；不小心切線；以及駕車不專心。沒有證據顯示屯門公路的交通意外與該項目的施工有關。

3. 過去的一年(2013 年 3 月至 2014 年 2 月)，約有 2 800 個由項目承建商裝設的水馬因交通意外損毀。設置水馬以便作出臨時交通安排是承建商的責任的一部分。這些水馬屬承建商所有，市值約為每個 500 元。

4. 已被移除的樹木約有 5 200 棵，但已經/將會栽種的新樹則為數約 224 000 棵。種植新樹的預算開支為 460 萬元。

答覆編號

THB(T)229

管制人員的答覆

(問題編號：4910)

總目：　(60) 路政署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(1) 基本工程

管制人員：　路政署署長(劉家強)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：336)：

1. 現時中環灣仔繞道和東區走廊連接路各部分工程的進度分別為何？這與署方動工前預期的施工時間表是否相符？
2. 維多利亞公園內有不少樹木受東區走廊連接路工程影響而須移植，現時有關工程的進度及開支為何？請提供尚待移植、正位處苗圃及完成移植的樹木數量，及樹木存活率。

提問人：陳家洛議員

答覆：

1. 中環灣仔繞道和東區走廊連接路項目的 13 份工程合約已經全部批出，其中五份已大致上完成。直至 2014 年 2 月，逾 40%的隧道結構已竣工，工程的進度大致令人滿意。預計項目會在 2017 年啟用。

2. 維多利亞公園的樹木移植工程進度大致令人滿意。直至 2014 年 3 月，有 232 棵樹已移植至苗圃，24 棵移植於維多利亞公園內，另有 33 棵將於 2014 年內移植。迄今為止，這些樹木的存活率達 100%，所有移植的樹木都狀況良好。樹木移植工程的預算開支為 2,100 萬元。

答覆編號

THB(T)230

管制人員的答覆

(問題編號：5299)

總目：　(60) 路政署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(1) 基本工程

管制人員：　路政署署長(劉家強)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：55)：

在本綱領的 2014-2015 年度需要特別留意的事項內，當局表示會在「人人暢道通行」計劃下，在公共行人天橋、高架行人道及行人隧道加建無障礙通道設施。就此，政府可否告知本會：

(一)　「人人暢道通行」計劃的詳細內容，包括計劃於何時開始、目的以及已推行及將會推行的項目。

(二)　涉及上述事項的 2014-2015 年預算的運作開支、人事編制及預算薪酬開支分別為何？

提問人：陳偉業議員

答覆：

(一)　多年來，政府在技術上可行的情況下，為公共行人道(即公共行人天橋、高架行人道及行人隧道)設置無障礙通道設施(即「原有計劃」)。「原有計劃」的目標是如現有公共行人道未配備標準的無障礙通道設施，而在約 100 米範圍內無適當的地面過路設施，政府便會在該處提供升降機或標準斜道。現時，「原有計劃」之下技術上可行的項目有 158 項。截至 2014 年 2 月底，這些項目的勘測工程已經完成，其中兩個項目已經完工，62 個項目在施工中，94 個項目則處於設計階段。這些項目的工程會分階段在 2014 至 2018 年期間完成。

2012 年 8 月，政府推出「人人暢道通行」新政策，旨在進一步改善現有公共行人道的無障礙設施。市民對新政策反應熱烈，提出在約 250 條公共行人道設置升降機的建議(即「擴展計劃」)。政府在 2013 年上半年就落實這些建議的優次，諮詢 18 區區議會。每區區議會選出的三項優先項目已大致完成技術可行性研究，政府現正就結果諮詢有關的區議會。經諮詢後，政府會就確定技術可行並獲地區支持的項目，進行詳細設計工作。在優先項目的推展上軌道之後，政府會因應工程進度、區議會和市民的意見、建造業市場的承受能力、有關部門的資源等，檢討「擴展計劃」餘下項目的實施時間表。

(二)　2014-15 年度，「人人暢道通行」計劃的預算開支約為 6.39 億元。政府一向以調派內部人手的方式監督「人人暢道通行」計劃的實施。

答覆編號

THB(T)231

管制人員的答覆

(問題編號：5300)

總目：　(60) 路政署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(1) 基本工程

管制人員：　路政署署長(劉家強)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：56)：

在本綱領的 2014-2015 年度需要特別留意的事項內，當局表示會展開沿元朗明渠由西鐵朗屏站至教育路的行人天橋的研究和詳細設計工作。就此，政府可否告知本會：

（一）涉及上述事項的 2014-2015 年預算的運作開支、人事編制及預算薪酬開支分別為何？

（二）當局預計上述工程涉及的費用為何？

（三）當局如何確保早年興建荃灣大河道天橋的超支及延期開放情況不會在上述工程出現？

提問人：陳偉業議員

答覆：

（一）路政署正計劃委聘顧問公司就元朗明渠由西鐵朗屏站至教育路的擬議行人天橋項目進行進一步研究和詳細設計工作。有關工作在 2014-15 年度的開支預算為 400 萬元。路政署調派現有人手監督上述項目的實施。

（二）上述項目的預算開支將在詳細設計階段釐定。

（三）荃灣大河道行人天橋已於 2013 年 4 月完工，並全面開放予公眾使用。延遲開放是因為須就質素保證程序中發現的錯誤，加長施工時間予以修正。這些修正工程未有對政府造成額外開支。實際上，很多行人天橋都按時完工，並且沒有超支，最近在屯門市中心興建的行人天橋即為一例。路政署會按照既定機制，密切監察日後工程的推行，確保如期完工和不會超支。

答覆編號

THB(T)232

管制人員的答覆

(問題編號：5306)

總目：　(60) 路政署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(2) 區域及維修工程

管制人員：　路政署署長(劉家強)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：63)：

在本綱領的 2014-2015 年度需要特別留意的事項內，當局表示將會繼續進行改善道路清潔情況，就此，政府可否告知本會：

(一) 如何界定有關路段是否需要清潔？

(二) 清潔道路的步驟為何？

(三) 涉及上述事項的 2014-2015 年預算的運作開支、人事編制及預算薪酬開支分別為何？

提問人：陳偉業議員

答覆：

(一) 路政署根據定期清潔計劃，負責進行由其保養的道路設備和公路構築物的清潔工作。此外，路政署亦每日清掃道路和撿拾快速公路上的大型垃圾。

(二) 路政署聘用了八間承辦商負責全港公共道路的保養，包括執行上述清潔工作。承辦商必須規劃和執行合約規定的清潔工作。在快速公路上，日常清掃道路是以流動方式作業，採用機械掃街車清掃街道，並由護航車跟隨。撿拾大型垃圾則由道路巡邏隊負責，並由護航車跟隨。

(三) 2014-15 年度，上述清潔工作的預算開支為 6,242 萬元。監督承辦商的工作由路政署調派現有人手負責。當局沒有單就監督道路清潔工作分別擬備人手編制及薪酬開支的分項數字。

答覆編號

THB(T)233

管制人員的答覆

(問題編號：5314)

總目：　(60) 路政署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(2) 區域及維修工程

管制人員：　路政署署長(劉家強)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：71)：

在本綱領的 2014-2015 年度需要特別留意的事項內，當局表示將會繼續就道路工程建議及撥地事宜提出意見，並監察及實施與發展有關的道路工程。就此，政府可否告知本會：

(一)　當局有能力向有關人士提供哪方面的意見？

(二)　涉及上述事項的 2014-2015 年預算的運作開支、人事編制及預算薪酬開支分別為何？

提問人：陳偉業議員

答覆：

路政署就公共道路的設計及建造標準，以及因私人發展或公共工程計劃影響公共道路而出現的交匯安排，向所有相關的工程項目倡議人(包括政府部門和私人發展商)，提供技術意見。路政署調派現有人手執行上述職務，沒有單就上述事項分別擬備運作開支、人手編制和薪酬開支的分項數字。

答覆編號

THB(T)234

管制人員的答覆

(問題編號：5315)

總目：　(60) 路政署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(2) 區域及維修工程

管制人員：　路政署署長(劉家強)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：72)：

在本綱領的 2014-2015 年度需要特別留意的事項內，當局表示將會繼續採用低噪音加熱方法進行小型的路面修葺工程。就此，政府可否告知本會：

(一) 當局於 2014-2015 年會使用低噪音加熱方法進行路面修葺工程的路段的位置為何？

(二) 在過去 3 年，每年接獲涉及低噪音加熱方法進行的路面修葺工程的噪音投訴數目為何？

(三) 涉及上述事項的 2014-2015 年預算的運作開支、人事編制及預算薪酬開支分別為何？

提問人：陳偉業議員

答覆：

(一) 2014-15 年度，當局會在局部維修坑洞，以及因地形、交通及／或環境限制以致無法採用傳統刨去路面舊瀝青及重鋪路面的方法時，繼續採用低噪音加熱方法重鋪路面，而進行這類工程的位置將視乎定期視察的結果而定。

(二) 過去三年，路政署接獲九宗有關使用低噪音加熱方法進行路面修葺工程以致產生噪音的投訴個案，每年的投訴數字如下：

年份	投訴個案宗數
2011	0
2012	2
2013	7

(三) 低噪音加熱方法是路政署的保養工程承建商採用的修葺路面方法之一，路政署沒有有關的直接運作開支。監察定期保養合約的工作由路政署調派現有人手進行，沒有單就上述事項分別擬備運作開支、人事編制及預算薪酬開支的分項數字。

答覆編號

THB(T)235

管制人員的答覆

(問題編號：5319)

總目：　(60) 路政署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(3) 鐵路發展

管制人員：　路政署署長(劉家強)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：77)：

在本綱領的 2014-2015 年度需要特別留意的事項內，當局表示將會為實施鐵路計劃統籌有關機構及部門的工作，以便加快收地，並解決各項配合事宜。就此，政府可否告知本會：

（一）當局會否考慮引入調解機制，以解決因收地問題而引致的爭議？

（二）當局所提及的「各項配合事宜」的詳情為何？

（三）涉及上述事項的 2014-2015 年預算的運作開支、人事編制及預算薪酬開支分別為何？

提問人：陳偉業議員

答覆：

因《鐵路條例》下推行的鐵路計劃而引起收地糾紛，可轉介土地審裁處裁決。路政署會繼續統籌有關方面及部門，解決各項土地配合的問題，如及時從其他建造項目接管工地，以便有關鐵路計劃能順利推展。這項工作所需的人手和開支由部門內部資源分攤。

答覆編號

THB(T)236

管制人員的答覆

(問題編號：5320)

總目： (60) 路政署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 鐵路發展

管制人員： 路政署署長(劉家強)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：78)：

在本綱領的 2014-2015 年度需要特別留意的事項內，當局表示將會監督西港島線、廣深港高速鐵路香港段、南港島線(東段)、觀塘線延線及沙田至中環線的進度，確保該等項目能及時完成。就此，政府可否告知本會：

（一）上述各項工程現時的進度如何及預計何時完成？

（二）上述各項工程開支有否超出當初的預算費用？若有，詳情為何？

（三）當局有何等措施確保上述項目能及時完成？

（四）當局有何等措施令上述工程對市民的影響減至最低？

（五）涉及上述事項的 2014-2015 年預算的運作開支、人事編制及預算薪酬開支分別為何？

提問人：陳偉業議員

答覆：

(一) 截至 2013 年年底，五項鐵路計劃建造工程的施工進度和預期完工日期表列如下：

項目	建造工程進度 (完成%)	預期完工日期
西港島線	85	2014
廣深港高速鐵路	65	2015
南港島線(東段)	60	2015
觀塘線延線	55	2015
沙田至中環線	12	大圍至紅磡段：2018 年 紅磡至金鐘段：2020 年

(二) 按照目前情況，五項鐵路計劃應不會超出原來的預算開支。

(三)及(四) 路政署負責監督香港鐵路有限公司進行的五個鐵路項目的落實情況。路政署密切監察五個鐵路項目的進度、財務狀況、質量及工程的其他方面，並就某些特殊的工作委聘顧問以提供協助，以確保五項鐵路計劃可以順利落實，同時對公眾造成的影響減至最低。

(五) 路政署透過內部資源調配，以及顧問就某些特殊工作的協助，以監察五個鐵路項目的落實。2014-15 年度預計顧問費的開支總額為 4,140 萬元。

答覆編號

THB(T)237

管制人員的答覆

(問題編號：5321)

總目： (60) 路政署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 鐵路發展

管制人員： 路政署署長(劉家強)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：79)：

在本綱領的 2014-2015 年度需要特別留意的事項內，當局表示將會就開通西港島線與香港鐵路有限公司聯繫。就此，政府可否告知本會：

（一） 當局與香港鐵路有限公司的聯繫機制為何？

（二） 當局如何確保與香港鐵路有限公司的聯繫機制有效？

（三） 涉及上述事項的 2014-2015 預算的運作開支、人事編制及預算薪酬開支分別為何？

提問人：陳偉業議員

答覆：

香港鐵路有限公司(港鐵公司)須根據有關法例、規則和規例建造西港島線。運輸及房屋局在政策層面負責監督西港島線計劃的落實，確保有關鐵路線可以順利啟用。路政署則負責與港鐵公司及其他政府部門合作，進行日常的監察及項目的統籌工作，以確保計劃如期落實，並且不會超支。當局為西港島線的通車成立了一個由運輸及房屋局常任秘書長(運輸)擔任主席的督導委員會，監督和協調有關事宜，包括各方面的安全和保安問題、鐵路項目準備投入服務和公共關係事宜，以確保西港島線計劃順利在 2014 年 12 月通車。運輸及房屋局和路政署以調配內部資源方式執行上述職務。當局沒有單就上述事項分別擬備運作開支、人手編制及薪酬開支的分項數字。

答覆編號

THB(T)238

管制人員的答覆

(問題編號：5322)

總目：　(60) 路政署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(3) 鐵路發展

管制人員：　路政署署長(劉家強)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：80)：

在本綱領的 2014-2015 年度需要特別留意的事項內，當局表示將會就跨境基礎設施的發展，與內地協調。就此，政府可否告知本會：

（一）當局會與內地何等部門或機構作協調？

（二）當局會與內地部門或機構作協調的機制為何？

（三）當局如何確保與內地部門或機構的協調機制有效？

（四）當局如何確保在與內地部門或機構協調時，香港人的利益受到保障？

（五）涉及上述事項的 2014-2015 年預算的運作開支、人事編制及預算薪酬開支分別為何？

提問人：陳偉業議員

答覆：

有關的跨境基礎設施的發展指的是廣深港高速鐵路。路政署會確保工程計劃的範圍和支出與立法會財務委員會所批准的相符。路政署與相關的內地機關設立了不同的聯絡小組，以落實工程項目。有關支出由內部資源分攤。

答覆編號

THB(T)239

管制人員的答覆

(問題編號：5323)

總目： (60) 路政署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 鐵路發展

管制人員： 路政署署長(劉家強)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：81)：

在本綱領的 2014-2015 年度需要特別留意的事項內，當局表示將會繼續為建議實施的鐵路計劃及其他較長遠的鐵路發展預留路線。就此，政府可否告知本會：

(一) 當局有否方法確保未來的鐵路計劃能充份保障新界西居民的利益，並令鐵路站與人口的比例與香港區及九龍區看齊？若有，詳情為何？若否，原因為何？

(二) 涉及上述事項的 2014-2015 年度預算的運作開支、人事編制及預算薪酬開支分別為何？

提問人：陳偉業議員

答覆：

(一) 政府已委聘顧問進行《鐵路發展策略 2000》檢討及修訂研究(有關研究)，更新香港的長遠鐵路發展藍圖，以滿足社會發展的最新需要。政府現正為 2020 年後的鐵路發展藍圖定案，當中考慮的因素包括交通需求、成本效益和新發展區的發展需要。政府會盡快公布新鐵路計劃未來的發展。

(二) 2014-15 年度，有關研究的預算開支為 223.3 萬元。路政署已調配內部資源，負責監督顧問研究和協助制定新鐵路發展藍圖的工作。當局沒有單就該項研究分別擬備人手編制及薪酬開支的分項數字。

答覆編號

THB(T)240

管制人員的答覆

(問題編號：5324)

總目：　(60) 路政署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(4) 技術服務

管制人員：　路政署署長(劉家強)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：82)：

在本綱領的 2014-2015 年度需要特別留意的事項內，當局表示將會繼續加強品質管理系統，尤其着重環境及安全管理，就此，政府可否告知本會：

(一)　現時的品質管理系統有何不足之處？

(二)　涉及上述事項的 2014-2015 年度預算的運作開支、人事編制及預算薪酬開支分別為何？

提問人：陳偉業議員

答覆：

(一)　路政署分別按照國際標準化組織 ISO 9001：2008 年版和 ISO 14001：2004 年版管理標準，實施品質管理和環境管理系統。這些管理系統亦包括路政署首要側重的安全管理範疇在內。為維持和加強上述管理系統，路政署每年進行內部審核，並委聘獨立認證機構作外部審核。審核結果顯示路政署的管理系統整體表現令人滿意。然而，路政署一向根據管理標準的要求，致力持續改善管理系統。

(二)　路政署調派兩名專業人員負責管理上述品質和環境管理系統。2014-15 年度，進行外部審核和認證的預算開支約為 13 萬元。

答覆編號

THB(T)241

管制人員的答覆

(問題編號：5327)

總目：　(60) 路政署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(4) 技術服務

管制人員：　路政署署長(劉家強)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：85)：

在本綱領的 2014-2015 年度需要特別留意的事項內，當局表示將會繼續為跨境道路工程計劃設立和維持測量控制網。就此，政府可否告知本會：

(一)　「跨境道路工程計劃」之內容為何？

(二)　「測量控制網」之內容為何？

(三)　「跨境道路工程計劃」及「測量控制網」的關係為何？

(四)　涉及上述事項的 2014-2015 年度預算的運作開支、人事編制及預算薪酬開支分別為何？

提問人：陳偉業議員

答覆：

「跨境道路工程計劃」是指港珠澳大橋和相關項目，包括主橋、香港接線和香港口岸。主橋經珠海口岸及其接線連接珠海，以及經澳門口岸及其接線連接澳門。

「控制點網絡」指一套由港珠澳三地機關於伶仃洋地區設置的測量控制站網絡。由於主橋把香港、珠海和澳門連接起來，而三地政府各有本身的測量系統，因此必須以一套「控制點網絡」來整合上述工程計劃所需的定位和水平及垂直控制測量，以確保建造工程可以在工地上準確無誤地落實。

由於網絡涉及香港、珠海和澳門三地政府，三地需自行承擔在其境內建立網絡的開支。

建造工程的日常測量工作由有關的承辦商進行，維持香港境內網絡的工作則由路政署調派現有人手負責，而有關工作屬其日常職務的一部分。當局沒有單就上述事項分別擬備運作開支、人手編制及薪酬開支的分項數字。

管制人員的答覆

(問題編號：6413)

總目：　(60) 路政署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(1) 基本工程

管制人員：　路政署署長(劉家強)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：328)：

中環灣仔繞道工程中，東區、灣仔區及中西區的工程由工程開展至今每季的工程意外傷亡數字、所接獲的噪音投訴個案、所接獲的光污染投訴個案、所接獲的交通阻塞投訴個案、所接獲的空氣污染投訴個案及其他投訴個案數目按區劃分分別為何？

提問人：張國柱議員

答覆：

按區劃分，中環灣仔繞道及東區走廊連接路工程每季的工地意外及與工程相關的投訴數字如下：

東區

季度	意外數字		投訴數字				
	致命	涉及損傷	噪音污染	光污染	交通阻塞	空氣污染	其他
2009年第4季	0	0	0	0	0	0	0
2010年第1季	0	0	1	0	0	0	0
2010年第2季	0	0	1	0	0	0	0
2010年第3季	0	0	1	0	1	1	1
2010年第4季	0	0	2	1	0	0	1
2011年第1季	0	0	1	0	0	0	2
2011年第2季	0	1	1	0	0	1	1
2011年第3季	0	4	7	1	0	0	1
2011年第4季	0	0	1	0	2	0	2
2012年第1季	0	2	1	0	2	0	3
2012年第2季	0	1	2	0	0	0	1
2012年第3季	0	1	0	0	1	0	2
2012年第4季	0	3	0	0	2	0	3
2013年第1季	0	0	0	0	1	0	2
2013年第2季	0	1	0	0	1	0	4
2013年第3季	0	4	0	0	1	0	3
2013年第4季	0	0	0	0	4	1	5
2014年第1季*	0	1	2	0	1	0	3
總數	0	18	20	2	16	3	34

*截至 2014 年 3 月 12 日

灣仔

季度	意外數字		投訴數字				
	致命	涉及損傷	噪音污染	光污染	交通阻塞	空氣污染	其他
2009年第4季	0	0	0	0	0	0	0
2010年第1季	0	0	0	0	0	0	0
2010年第2季	0	0	0	0	0	0	0
2010年第3季	0	0	0	0	0	0	0
2010年第4季	0	0	0	0	0	0	0
2011年第1季	0	0	0	0	0	0	0
2011年第2季	0	0	0	0	0	0	0
2011年第3季	0	1	0	0	0	0	0
2011年第4季	0	0	0	0	0	0	0
2012年第1季	0	0	0	0	0	0	0
2012年第2季	0	0	0	0	0	0	0
2012年第3季	0	0	0	0	0	0	0
2012年第4季	0	0	0	0	0	0	0
2013年第1季	0	0	0	0	0	0	0
2013年第2季	0	0	0	0	0	0	0
2013年第3季	0	1	0	0	0	0	0
2013年第4季	0	0	0	0	0	0	0
2014年第1季*	0	0	1	0	0	0	0
總數	0	2	1	0	0	0	0

*截至 2014 年 3 月 12 日

中西區

季度	意外數字		投訴數字				
	致命	涉及損傷	噪音污染	光污染	交通阻塞	空氣污染	其他
2009年第4季	0	0	0	0	0	0	0
2010年第1季	0	0	0	0	0	0	0
2010年第2季	0	0	0	0	0	0	0
2010年第3季	0	0	0	0	0	0	0
2010年第4季	0	0	0	0	0	0	2
2011年第1季	0	1	0	0	0	0	0
2011年第2季	0	0	0	0	1	0	1
2011年第3季	0	0	1	0	2	0	1
2011年第4季	0	0	0	1	0	0	1
2012年第1季	0	1	0	0	2	0	1
2012年第2季	0	2	0	0	0	0	2
2012年第3季	0	1	0	0	0	0	0
2012年第4季	0	2	0	0	0	0	0
2013年第1季	0	4	0	0	0	0	0
2013年第2季	0	5	0	0	0	0	4
2013年第3季	0	2	0	0	0	0	3
2013年第4季	0	3	0	0	1	1	0
2014年第1季*	0	0	0	0	0	0	3
總數	0	21	1	1	6	1	18

*截至 2014 年 3 月 12 日

答覆編號

THB(T)243

管制人員的答覆

(問題編號：6456)

總目：　(60) 路政署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(3) 鐵路發展

管制人員：　路政署署長(劉家強)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：606)：

為向小西灣居民提供更多大型公共交通工具的選擇，請問運輸署會否研究於小西灣增設香港鐵路站，若會，詳情為何？若否，原因為何？

提問人：張國柱議員

答覆：

政府已委聘顧問公司就《鐵路發展策略 2000》的檢討及修訂進行研究，更新香港的長遠鐵路發展藍圖，以滿足社會發展的最新需要。當局進行了兩階段的公眾參與活動，以探討 10 個鐵路計劃的概念性方案(包括小西灣線在內)。

政府現正為 2020 年後的鐵路發展藍圖定案，當中考慮的因素包括交通需求、成本效益和新發展區的發展需要。政府會盡快公布新鐵路計劃未來的發展。

答覆編號

THB(T)244

管制人員的答覆

(問題編號：3318)

總目：　(60) 路政署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(1) 基本工程

管制人員：　路政署署長(劉家強)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：61)：

於 2014-2015 年度，有關「人人暢道通行」計劃下：

在公共行人天橋、高架行人道及行人隧道加建無障礙通道設施，當中詳情及開支預算為何？

截至目前為止，涉及選址研究的項目總數為何？當中具可行性的工程數目又為何？

提問人：鍾樹根議員

答覆：

多年來，政府在技術上可行的情況下，為公共行人道(即公共行人天橋、高架行人道及行人隧道)設置無障礙通道設施(即「原有計劃」)。「原有計劃」的目標是如現有公共行人道未配備標準的無障礙通道設施，而在約 100 米範圍內無適當的地面過路設施，政府便會在該處提供升降機或標準斜道。現時，「原有計劃」之下技術上可行的項目有 158 項。這些項目的工程會分階段在 2014 至 2018 年期間完成。

2012 年 8 月，政府推出「人人暢道通行」新政策，旨在進一步改善現有公共行人道的無障礙設施。市民對新政策反應熱烈，提出在約 250 條公共行人道設置升降機的建議(即「擴展計劃」)。政府在 2013 年上半年就落實這些建議的優次，諮詢 18 區區議會。每區區議會選出的三項優先項目已大致完成技術可行性研究，政府現正就結果諮詢有關的區議會。經諮詢後，政府會就確定技術可行並獲地區支持的項目，進行詳細設計工作。

2014-15 年度，預算用於實施「人人暢道通行」計劃的開支為 6.39 億元。

答覆編號

THB(T)245

管制人員的答覆

(問題編號：5629)

總目：　(60) 路政署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(1) 基本工程

管制人員：　路政署署長(劉家強)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：35)：

當局有否打算於屯門紅橋至疊茵庭的一段屯門公路，加裝隔音屏障？如有，有關詳情及開支為何？如無，原因為何？

提問人：何俊仁議員

答覆：

在紅橋與疊茵庭之間的屯門公路加裝隔音屏障的工程會在市中心段和虎地段兩項公共工程計劃之下進行。路政署已就市中心段的加建工程進行招標。另外，虎地段的擬議加建工程的公告已於 2014 年 1 月 30 日初次刊憲。有關工程於 2014-15 年度的預算開支為 4,240 萬元。

管制人員的答覆

(問題編號：4125)

總目：　(60) 路政署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(1) 基本工程

管制人員：　路政署署長(劉家強)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：102)：

運輸及房屋局就興建上坡地區自動扶手電梯連接系統的建議，其排名標準為何；2014-2015 年度運輸及房屋局對此事宜舉辦的公眾參與活動次數、涉及開支及人員數目預算為何。

提問人：郭家麒議員

答覆：

政府訂立了一套客觀及具透明度的評分準則，就上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統的建議進行評審，以決定為建議的工程項目進行初步技術可行性研究的優次。當時收到的 20 項建議已在 2010 年完成評審，並於 2010 年 2 月向立法會交通事務委員會匯報有關結果。初步篩選剔除了兩項建議，並為其他 18 項建議排名。政府當時表示會分批為經評審後排名最高的 10 項建議，進行初步技術可行性研究，待該 10 項建議的推展上了軌道後，再跟進餘下建議。

上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統的排名辦法分為初步篩選和評分階段。初步篩選階段的目的在於篩選出明顯不可行或推行理據不足的建議。通過初步篩選階段的建議會按評分制度，依據一套包括三方面的準則(即環境因素、效益因素及實施因素)予以評估。

政府現正跟進排名最高的 13 項建議，就進度而言這些建議正處於不同階段。當局於 2014-15 年度舉辦多少次公眾參與活動將視乎建議對各個所屬社區可能產生的影響而定，而這些因素只會在各項建議進行研究時才能知悉。運輸及房屋局轄下運輸科會在舉辦這些公眾參與活動時，調派內部人手監督活動的推行。

答覆編號

THB(T)247

管制人員的答覆

(問題編號：4145)

總目： (60) 路政署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 基本工程

管制人員： 路政署署長(劉家強)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：155)：

港珠澳大橋香港口岸的填海工程，其工程進展、涉及開支及人員及完成日期為何；整項港珠澳大橋的工程進展、涉及開支及人員及預計完成日期為何。

提問人：郭家麒議員

答覆：

港珠澳大橋各項工程項目的開支和進度如下：

項目	項目預算開支 (百萬元)	工程進度
港珠澳大橋主橋 (位於內地水域)	9,280 (香港特別行政區分擔的開支)	2009 年展開工程， 現正在施工中。
香港口岸填海工程及設施	30,434	2011 年年底展開填海工程，現正在施工中。香港口岸設施的設計大致完成，並正進行招標。
香港接線	25,047	2012 年年中展開工程， 現正在施工中。
屯門至赤鱲角連接路	46,708[1]	2011 年年底展開前期工程， 2013 年年中展開主要建造工程， 現正在施工中。

註 1： 有關開支包括工務計劃項目 6846TH 屯門至赤鱲角連接路 － 詳細設計、工地勘測和前期工程的核准工程預算 19.10 億元和工務計劃項目 6857TH 屯門至赤鱲角連接路建造工程的 447.98 億元。

港珠澳大橋主橋、香港口岸和香港接線預計於 2016 年竣工。屯門至赤鱲角南面連接路預期在 2016 年大致完工，北面連接路則預期在 2018 年完工。

港珠澳大橋主橋工程由設於內地的港珠澳大橋管理局負責監督。路政署委聘的顧問公司負責監督香港口岸、香港接線和屯門至赤鱲角連接路的工程，監督這些項目的實施則由部門調派現有人手負責。

答覆編號

THB(T)248

管制人員的答覆

(問題編號：4147)

總目：　(60) 路政署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(1) 基本工程

管制人員：　路政署署長(劉家強)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：157)：

屯門至赤鱲角連接路南面的前期填海工程，其工程進展、涉及開支及人員及完成日期為何；整項屯門至赤鱲角連接路工程的工程進展、涉及開支及人員及預計完成日期為何。

提問人：郭家麒議員

答覆：

屯門至赤鱲角連接路的開支和工程進度如下：

項目	項目預算開支 (百萬元)	工程進度
屯門至赤鱲角連接路	46,708[1]	2011 年年底展開前期工程，2013 年年中展開主要建造工程，現正在施工中。

註 1： 有關開支包括工務計劃項目 6846TH 屯門至赤鱲角連接路 － 詳細設計、工地勘測和前期工程的核准工程預算 19.10 億元和工務計劃項目 6857TH 屯門至赤鱲角連接路建造工程的 447.98 億元。

預期南面連接路於 2016 年大致完成，以配合港珠澳大橋的開通，而北面連接路則於 2018 年完成。路政署委聘的顧問公司負責監察屯門至赤鱲角連接路工程，監督這些項目的實施則由部門調派現有人手負責。

答覆編號

THB(T)249

管制人員的答覆

(問題編號：4149)

總目：　(60) 路政署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(1) 基本工程

管制人員：　路政署署長(劉家強)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：159)：

屯門西繞道的研究及初步設計工作進度為何，涉及開支及人員及完成日期為何；2014-2015 年路政署會否與其他部門就興建屯門西繞道共同展開公眾諮詢，涉及開支及人員及預計完成日期為何。

提問人：郭家麒議員

答覆：

顧問公司就屯門西繞道的研究及初步設計於 2008 年 8 月展開工作，並於 2013 年年底完成，其開支約為 2,250 萬元。

我們正研究是否有空間改動屯門西繞道的擬議走線，以達致工程的預期效益。我們的目標是優化道路計劃，在技術可行性、對環保的關注、交通及經濟效益各方面取得平衡。同時，我們正因應新界西北的最新規劃和發展，檢討工程的實施時間表。另外，路政署已進行多項交通改善工程，以滿足屯門地區的交通需求。根據初步的交通評估結果，現時屯門的道路網絡將能應付未來十年的地區交通需求。

上述檢討完成後，政府會向有關區議會和持份者匯報結果。檢討工作的開支由有關部門的內部資源應付。

答覆編號

THB(T)250

管制人員的答覆

(問題編號：4151)

總目：　(60) 路政署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(1) 基本工程

管制人員：　路政署署長(劉家強)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：161)：

博愛交匯處改善工程，其工程進展、涉及開支及人員及完成日期為何。

提問人：郭家麒議員

答覆：

「博愛交匯處改善工程」的建造工程在2012年11月展開，預定於2015年第三季完工。此項目的預算開支約為2.64億元。管理這項目和監督建造工程的工作由路政署調派內部人手負責，合約管理服務則由委聘的顧問公司提供。

答覆編號

THB(T)251

管制人員的答覆

(問題編號：4153)

總目：　(60) 路政署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(1) 基本工程

管制人員：　路政署署長(劉家強)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：164)：

荃灣大河道興建行人天橋 A 的工程，其工程進展、涉及開支、人員及完成日期為何。

提問人：郭家麒議員

答覆：

荃灣大河道行人天橋 A 已於 2013 年 4 月 29 日完工並全面開放予公眾使用，工程的設計及監督工作由路政署委聘的顧問公司負責。項目的預算開支為 1.69 億元。監督項目的實施則由路政署調派現有人手負責。

答覆編號

THB(T)252

管制人員的答覆

(問題編號：4154)

總目：　(60) 路政署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(1) 基本工程

管制人員：　路政署署長(劉家強)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：165)：

屯門公路巴士轉乘站啟用至今，其成效為何；於 2014-2015 年度，屯門公路巴士轉乘站涉及的開支及人員為何。

提問人：郭家麒議員

答覆：

往九龍和屯門方向的屯門公路巴士轉乘站（轉乘站）分別於 2012 年 12 月 26 日和 2013 年 7 月 27 日開放予公眾使用。轉乘站自啟用以來一直運作暢順。

現時，轉乘站為 24 條巴士線提供服務，每日約有 2 萬名乘客使用。使用往屯門方向轉乘站的乘客約有 12 000 名，往九龍方向則有約 8 000 名。

轉乘站的餘下工程在 2014-15 年度的預算開支為 1,770 萬元。工程的設計及監督工作由顧問公司進行，由路政署兩名專業人員負責管理，而管理工作屬其日常職務的一部分。

答覆編號

THB(T)253

管制人員的答覆

(問題編號：4156)

總目：　(60) 路政署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(1) 基本工程

管制人員：　路政署署長(劉家強)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：167)：

屯門公路的重建及改善工程，包括加建隔音屏障工程，其工程進度如何；於 2014-2015 年度，上述工程涉及開支及人員及預計完成日期分別為何。

提問人：郭家麒議員

答覆：

屯門公路的重建及改善工程(包括加建隔音屏障工程)於 2008 年 10 月動工，工程進度大致令人滿意。預計有關工程會分階段在 2014 年內完成。2014-15 年度的開支預算估計為 7.38 億元。工程計劃的設計及監督工作由路政署委聘的顧問公司負責，監督工程計劃的實施則由路政署調派現有人手負責。

答覆編號

THB(T)254

管制人員的答覆

(問題編號：4157)

總目： (60) 路政署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 基本工程

管制人員： 路政署署長(劉家強)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：168)：

青山公路 – 青山灣段的擴闊工程進行研究的詳情如何；2014-2015 年路政署會否與其他部門就是項工程共同展開公眾諮詢；於 2014-2015 年度，上述工程涉及開支及人員及預計完成日期分別為何。

提問人：郭家麒議員

答覆：

路政署在 2012 至 2013 年就「青山公路 – 青山灣段的擴闊工程」進行勘測研究。在研究期間，路政署在 2013 年 2 月至 12 月進行公眾諮詢，徵詢各個有關方面的意見，包括屯門區議會和該路段沿線屋邨的居民在內。2014 年 1 月 10 日，上述道路計劃的公告初次刊憲。路政署會在詳細設計階段繼續諮詢屯門區議會和公眾。

2014-15 年度，預算顧問費的開支為 400 萬元。監督該項工程計劃實施的工作由路政署調派現有人手負責，如何實施計劃則會在詳細設計階段決定。

答覆編號

THB(T)255

管制人員的答覆

(問題編號：4159)

總目：　(60) 路政署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(1) 基本工程

管制人員：　路政署署長(劉家強)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：170)：

深井交匯處改善工程，其工程進度、涉及開支、人員及完成日期為何。

提問人：郭家麒議員

答覆：

「深井交匯處改善工程」於 2009 年 8 月動工，並已於 2014 年 2 月大致上完成。項目的核准預算為 9,960 萬元，工程的設計及監督工作由路政署委聘的顧問公司負責，監督有關工程的落實則是以調配路政署現有人手的方式進行。

答覆編號

THB(T)256

管制人員的答覆

(問題編號：4161)

總目：　(60) 路政署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(1) 基本工程

管制人員：　路政署署長(劉家強)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：172)：

屯門公路市中心段的交通改善工程，其工程進度如何；於 2014-2015 年度，涉及開支及人員及預計完成日期分別為何。

提問人：郭家麒議員

答覆：

「屯門公路市中心段交通改善工程」於2010年2月動工，2014年2月大致上完成。預計工程於2014-15年度的開支為2.049億元，有關款項主要用於結清工程計劃的賬戶和進行未完成的工程。路政署委聘顧問公司負責設計及監督這些工程，監督有關工程計劃的實施則由路政署調派現有人手負責。

答覆編號

THB(T)257

管制人員的答覆

(問題編號：4163)

總目： (60) 路政署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 基本工程

管制人員： 路政署署長(劉家強)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：174)：

過去五年，在「人人暢道通行」計劃下，於公共行人天橋、高架行人道及行人隧道提供無障礙通道設施，已完成的工程詳情、具體工程開支及涉及人員數目為何；2014-2015 年度，即將開展的「人人暢道通行」計劃工程項目詳情為何，具體工程開支及涉及人員數目為何。

提問人：郭家麒議員

答覆：

多年來，政府在技術上可行的情況下，為公共行人道(即公共行人天橋、高架行人道及行人隧道)設置無障礙通道設施(即「原有計劃」)。「原有計劃」的目標是如現有公共行人道未配備標準的無障礙通道設施，而在約 100 米範圍內無適當的地面過路設施，政府便會在該處提供升降機或標準斜道。現時，「原有計劃」之下技術上可行的項目有 158 項。這些項目的工程會分階段在 2014 至 2018 年期間完成。

2012 年 8 月，政府推出「人人暢道通行」新政策，旨在進一步改善現有公共行人道的無障礙設施。市民對新政策反應熱烈，提出在約 250 條公共行人道設置升降機的建議(即「擴展計劃」)。政府在 2013 年上半年就落實這些建議的優次，諮詢 18 區區議會。每區區議會選出的三項優先項目已大致完成技術可行性研究，政府現正就結果諮詢有關的區議會。經諮詢後，政府會就確定技術可行並獲地區支持的項目，進行詳細設計工作。

2009-10 年至 2013-14 年五年的預算開支總額為 2.68 億元。2014-15 年度，「人人暢道通行」計劃的預算開支為 6.39 億元。路政署一向以調派內部人手的方式監督這項計劃的實施。

答覆編號

THB(T)258

管制人員的答覆

(問題編號：4167)

總目：　(60) 路政署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(3) 鐵路發展

管制人員：　路政署署長(劉家強)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：179)：

西港島線、廣深港高速鐵路香港段、南港島線(東段)、觀塘線延線和沙田至中環線鐵路計劃的興建進度為何，完工日期分別為何。

提問人：郭家麒議員

答覆：

截至 2013 年年底，上述五項鐵路計劃的施工進度和預期完工日期表列如下：

項目	建造工程進度 (完成%)	預期完工日期
西港島線	85	2014
廣深港高速鐵路	65	2015
南港島線(東段)	60	2015
觀塘線延線	55	2015
沙田至中環線	12	大圍至紅磡段：2018 年 紅磡至金鐘段：2020 年

答覆編號

THB(T)259

管制人員的答覆

(問題編號：4261)

總目： (60) 路政署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 基本工程，(3) 鐵路發展

管制人員： 路政署署長(劉家強)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：57)：

就署方「負責實施工務計劃內的道路工程」、「監察及協調實施新鐵路計劃所涉及的各項工作」及「為鐵路網絡的進一步發展制訂計劃」的工作，就興建中的鐵路、道路工程的人手及施工安全，請提供以下資料：

（1） 過去三個年度，就興建中的鐵路及道路工程工人、外勞及施工安全數字；

XXXX 年 興建中的港鐵支線或者工程名稱	開始至今所發生工業意外數目	就意外類別的意外分項數字	死亡人數	受傷人數	向港鐵索償數字及金額	專業／技術人員數目(非本地人員以括號表示)	工人數目(非本地人員以括號表示)
港珠澳大橋	xxxx	xx	x	x	xx	x(x)	x(x)
廣深港高速鐵路							
西港島線							
南港島線(東段)							
觀塘線延線							
沙中線							

（2） 過去三個年度，署方如何監督以上工程的施工安全，負責人數為何，派人實地監督的次數為何，巡查發現違反安全守則的數目為何，宣傳施工安全的工作詳情為何？

提問人：郭偉强議員

答覆：

1. 有關工程項目在過去三個財政年度的工業意外資料表列如下：

2011-14 年 (直至 2014 年 2 月底) 興建中的工程項目	工業意外數目	意外分類				死亡人數	受傷人數
		工具、機器及物件引致的損傷	在運載、起重及工作時引致的損傷	由高處墜下及滑倒	其他		
港珠澳大橋相關工程*	21	9	5	6	1	1	34
廣深港高速鐵路	297	146	70	79	2	2	295
西港島線	131	35	38	45	13	1	130
南港島線(東段)	125	42	49	33	1	0	128
觀塘線延線	18	10	5	3	0	0	18
沙中線	63	22	9	19	13	0	63

* 港珠澳大橋相關工程包括香港口岸、香港接線和屯門至赤鱲角連接路。

鐵路工程的意外方面，由香港鐵路有限公司(港鐵公司)的承建商向受影響的工人及家屬直接支付意外賠償，現時並無資料。

工地的人手及工人數目根據有關工程計劃和不同時間進行的工程的性質而變動。截至 2014 年 2 月底，港珠澳大橋工程涉及的人手和工人數目約為 3 400 人(當中非本地工人約有 260 人)。至於鐵路工程方面，施工人手是由港鐵公司或其承建商聘用，現時並無詳細資料。

2. 港珠澳大橋相關工程方面，由路政署委聘的顧問公司負責監督建造工程。有關的顧問公司已就每個項目設立安全監察小組，根據有關法例和政府發出的規則和指引處理安全事項。

至於鐵路工程，當局要求港鐵公司根據有關法例、規則及工程指引，監督由其承建商進行的建造工程。港鐵公司亦已就每個鐵路項目設立安全監察小組，密切監督工地安全措施的落實情況。

上述工程計劃的實施由路政署調派現有人手監督。

管制人員的答覆

(問題編號：5550)

總目： (60) 路政署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 基本工程

管制人員： 路政署署長(劉家強)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：45)：

有關「繼續進行「人人暢道通行」計劃下，在公共行人天橋、高架行人道及行人隧道加建無障礙通道設施的研究和詳細設計工作。」，請告知：

(a) 「盡快優化大埔區行人天橋及無障礙設施，增設升降機或斜道。」是否包括在內？

(b) 若是，詳細內容為何？

(c) 若否，是否包括在其他分目？

(d) 若(c)為否，原因為何？

提問人：劉慧卿議員

答覆：

多年來，政府在技術上可行的情況下，為公共行人道(即公共行人天橋、高架行人道及行人隧道)設置無障礙通道設施(即「原有計劃」)。「原有計劃」的目標是如現有公共行人道未配備標準的無障礙通道設施，而在約 100 米範圍內無適當的地面過路設施，政府便會在該處提供升降機或標準斜道。現時，「原有計劃」之下技術上可行的項目有 158 項。這些項目的工程會分階段在 2014 至 2018 年期間完成。

2012 年 8 月，政府推出「人人暢道通行」新政策，旨在進一步改善現有公共行人道的無障礙設施。市民對新政策反應熱烈，提出在約 250 條公共行人道設置升降機的建議(即「擴展計劃」)。政府在 2013 年上半年就落實這些建議的優次，諮詢 18 區區議會。每區區議會選出的三項優先項目已大致完成技術可行性研究，政府現正就結果諮詢有關的區議會。經諮詢後，政府會就確定技術可行並獲地區支持的項目，進行詳細設計工作。

「擴展計劃」所選出的優先工程項目和「原有計劃」中的技術可行項目當中，有 18 項位於大埔區。這些項目中有九項已動工，餘下項目現正進行技術可行性研究或詳細設計。

答覆編號

THB(T)261

管制人員的答覆

(問題編號：5574)

總目：　(60) 路政署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(1) 基本工程

管制人員：　路政署署長(劉家強)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：72)：

有關「繼續進行「人人暢道通行」計劃下，在公共行人天橋、高架行人道及行人隧道加建無障礙通道設施的研究和詳細設計工作。」，請告知：

(a) 「擴闊粉嶺鐵路站前往逢瀛仙館的行人路天橋。」是否包括在內？

(b) 若是，詳細內容為何？

(c) 若否，是否包括在其他分目？

(d) 若(c)為否，原因為何？

(e) 若(c)為是，詳細內容為何？

提問人：劉慧卿議員

答覆：

「人人暢道通行」計劃旨在為公共行人天橋、高架行人道及行人隧道提供無障礙設施。擴闊現有的行人天橋並不屬「人人暢道通行」計劃之內。

擴闊連接港鐵粉嶺站和百和路現有行人天橋的工程已納入「和合石墳場興建骨灰龕設施 - 第一期工程」的範圍(由基本工程儲備基金下的總目703建築物項下提供撥款)。土木工程拓展署現擬展開工地勘測工作，以便進行行人天橋擴闊工程的初步設計。

答覆編號

THB(T)262

管制人員的答覆

(問題編號：5382)

總目：　(60) 路政署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(1) 基本工程

管制人員：　路政署署長(劉家強)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：59)：

為港珠澳大橋興建香港口岸及香港接線的進度為何，已動用款項為多少？餘下工程預計費用多少？

提問人：梁家傑議員

答覆：

香港口岸和香港接線工程分別於 2011 年年底及 2012 年年中動工。2014-15 年度，工程會繼續進行，以期於 2016 年如期完工，配合港珠澳大橋主橋啟用。香港口岸和香港接線項目的核准預算分別為 304.34 億元和 250.47 億元，直至 2014 年 2 月底，有關開支分別為 30.695 億元和 52.037 億元。

答覆編號

THB(T)263

管制人員的答覆

(問題編號：5383)

總目：　(60) 路政署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(1) 基本工程

管制人員：　路政署署長(劉家強)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：60)：

在 2014-2015 年，港珠澳大橋在內地水域的主體工程、香港接線和香港口岸目標進度為何？預計費用為何？

提問人：梁家傑議員

答覆：

2014-15 年度，港珠澳大橋主橋、香港口岸和香港接線的建造工程會繼續進行，以期於 2016 年完工。建造主橋的費用由廣東、香港特別行政區(香港特區)和澳門特別行政區政府共同承擔。2014-15 年度，香港特區須分擔的預算開支為 15.18 億元。香港接線和香港口岸於 2014-15 年度的預算開支則分別為 51.63 億元和 33.95 億元。

答覆編號

THB(T)264

管制人員的答覆

(問題編號：3360)

總目：　(60) 路政署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(2) 區域及維修工程

管制人員：　路政署署長(劉家強)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：69)：

當局有否打算與關注殘疾人士權益的組織商討改善灣仔區內無障礙設施的方法，並落實相關的可行建議，例如於行人天橋旁加設升降機。如有，有關詳情及開支為何？如無，原因為何？

提問人：單仲偕議員

答覆：

多年來，政府在技術上可行的情況下，為公共行人道(即公共行人天橋、高架行人道及行人隧道)設置無障礙通道設施(即「原有計劃」)。「原有計劃」的目標是如現有公共行人道未配備標準的無障礙通道設施，而在約 100 米範圍內無適當的地面過路設施，政府便會在該處提供升降機或標準斜道。現時，「原有計劃」之下技術上可行的項目有 158 項。這些項目的工程會分階段在 2014 至 2018 年期間完成。

2012 年 8 月，政府推出「人人暢道通行」新政策，旨在進一步改善現有公共行人道的無障礙設施。市民對新政策反應熱烈，提出在約 250 條公共行人道設置升降機的建議(即「擴展計劃」)。政府在 2013 年上半年就落實這些建議的優次，諮詢 18 區區議會。每區區議會選出的三項優先項目已大致完成技術可行性研究，政府現正就結果諮詢有關的區議會。經諮詢後，政府會就確定技術可行並獲地區支持的項目，進行詳細設計工作。

「擴展計劃」所選出的優先工程項目和「原有計劃」中的技術可行項目當中，有 20 項位於灣仔區。這些項目中有七項已動工，預算開支總額為 2.05 億元。餘下項目現正進行技術可行性研究或詳細設計。

為確保無障礙通道設施符合服務使用者的需要，政府一直與有關持份者聯絡，包括香港復康聯盟和香港盲人輔導會等機構。

答覆編號

THB(T)265

管制人員的答覆

(問題編號：3361)

總目： (60) 路政署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 區域及維修工程

管制人員： 路政署署長(劉家強)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：70)：

當局有否打算美化灣仔區內的道路環境，例如浣紗街、藍屋等地點一帶的路面和欄杆。如有，有關詳情及開支為何？如無，原因為何？

提問人：單仲偕議員

答覆：

一向以來，路政署會在灣仔區進行小型環境美化工程，包括以鋪路磚重建現有行人路，以改善區內的道路環境。2014-15 年度，預計該區的有關工程開支約為 100 萬元。

答覆編號

THB(T)266

管制人員的答覆

(問題編號：3362)

總目：　(60) 路政署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(3) 鐵路發展

管制人員：　路政署署長(劉家強)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：71)：

當局有否打算落實興建港鐵南港島線（西段），連接黃竹坑站及香港大學站，分別在香港仔、華富、數碼港及瑪麗醫院設分站。有否參考貝沙灣居民建議數碼港站應在地底興建？如有，有關詳情及開支為何？如無，原因為何？

提問人：單仲偕議員

答覆：

政府已委聘顧問進行《鐵路發展策略 2000》檢討及修訂研究，更新香港的長遠鐵路發展藍圖，以滿足社會發展的最新需要。當局進行了兩階段的公眾參與活動，以探討 10 個鐵路計劃的概念性方案(包括南港島線（西段）在內)。

政府現正敲定 2020 年以後的鐵路發展藍圖，當中考慮的因素包括交通需求、成本效益和新發展區的發展需要。政府會盡快公布新鐵路計劃未來的發展。

管制人員的答覆

(問題編號：5622)

總目： (60) 路政署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 基本工程

管制人員： 路政署署長(劉家強)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：63)：

當局有否打算加快「為興建上坡地區自動扶梯系統和升降機系統工程計劃」的進展，展開竹園北行人系統建造工程；盡快啟動餘下 10 項工程進展，並且展開新一輪工程評審：如有，有關詳情及開支為何？如無，原因為何？

提問人：涂謹申議員

答覆：

政府訂立了一套客觀及具透明度的評分準則，就上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統的建議進行評審，以決定為建議的工程項目進行初步技術可行性研究的優次。當時收到的 20 項建議已在 2010 年完成評審，並於 2010 年 2 月向立法會交通事務委員會匯報有關結果。初步篩選剔除了兩項建議，並為其他 18 項建議排名。當局當時表示會分批為經評審後排名最高的 10 項建議，進行初步技術可行性研究，待該 10 項建議的推展上了軌道後，再跟進餘下建議。

18 項已排名的建議當中，兩項工程項目已預留撥款，總預算建設費用約 7.03 億元。詳情如下：

建議	**進度**	**預算費用 (百萬元)**
慈雲山行人通道系統	通道系統已納入沙田至中環線工程項目落實。建造工程於 2012 年 7 月展開，將於 2014 至 2016 年期間分階段完成。	608
月華街行人通道系統	現正由土木工程拓展署按照政府的市區更新及改善行人暢達度的政策目標推展，以便配合觀塘市中心重建項目。建造工程於 2013 年 4 月展開，將於 2015 年 10 月完成。	95

路政署已利用內部資源，在 9 項排名為前 10 名的建議中，完成了 8 項建議的初步技術可行性研究，現正就此 8 項已初步確定為技術上可行的建議進行勘測和初步設計工作。當中 4 項建議已造成 284 萬元開支，包括支付土地勘測費和由顧問進行進一步勘測／初步設計的費用。詳情如下：

建議	**初步技術可行性研究**	**截至2014年3月3日需支付的費用（百萬元）**
寶馬山行人通道系統	完成	0.60
青衣長亨邨升降機及行人通道系統	完成	1.07
磅巷行人扶手電梯及行人通道系統	完成	0.81

建議	初步技術 可行性研究	截至2014年3月 3日需支付的費用 （百萬元）
葵涌葵盛圍至興盛路升降機及行人通道系統	完成	-
葵涌青山公路至工業街升降機及行人通道系統	完成	-
葵涌麗祖路至華瑤路升降機及行人通道系統	完成	-
近竹園北邨行人通道系統	完成	-
窩打老道山升降機及行人通道系統	完成	0.36

由於這些建議仍處於規劃和設計的初期階段，故有關工程項目的動工、竣工日期和開支預算尚待確定。

就擬議的「荔景山路至麗祖路升降機及行人通道系統」(排名第 10)進行的初步技術可行性研究顯示，該項目涉及兩個危險的私人斜坡。待有關業主修妥那些斜坡後，路政署會再次考慮該項目。

在研究過部門的人力資源後，路政署亦已就另外兩項建議(即「葵涌大窩口路至禾塘咀街升降機及行人通道系統」(排名第 11)及「聯安街升降機及行人通道」(排名第 12))，展開初步的技術可行性研究。

至於擬議的「近竹園北邨行人通道系統」，路政署正計劃於 2014 年年中委聘顧問公司進行研究和初步設計工作。

答覆編號

THB(T)268

管制人員的答覆

(問題編號：5623)

總目： (60) 路政署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 基本工程

管制人員： 路政署署長(劉家強)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：64)：

當局有否打算加快展開「人人暢道通行」中提出的 3 個優先項目工程，並增撥資源盡快落實計劃內的其他工程，包括盡快撥款於龍翔道近彩虹邨隧道興建直達地面升降機：如有，有關詳情及開支為何？如無，原因為何？

提問人：涂謹申議員

答覆：

多年來，政府在技術上可行的情況下，為公共行人道(即公共行人天橋、高架行人道及行人隧道)設置無障礙通道設施(即「原有計劃」)。「原有計劃」的目標是如現有公共行人道未配備標準的無障礙通道設施，而在約 100 米範圍內無適當的地面過路設施，政府便會在該處提供升降機或標準斜道。現時，「原有計劃」之下技術上可行的項目有 158 項。這些項目的工程會分階段在 2014 至 2018 年期間完成。

2012 年 8 月，政府推出「人人暢道通行」新政策，旨在進一步改善現有公共行人道的無障礙設施。市民對新政策反應熱烈，提出在約 250 條公共行人道設置升降機的建議(即「擴展計劃」)。政府在 2013 年上半年就落實這些建議的優次，諮詢 18 區區議會。每區區議會選出的三項優先項目已大致完成技術可行性研究，政府現正就結果諮詢有關的區議會。經諮詢後，政府會就確定技術可行並獲地區支持的項目，進行詳細設計工作。

至於在龍翔道近彩虹地鐵站的隧道設置升降機方面，現正進行詳細設計工作。

2014-15年度，「人人暢道通行」計劃的預算開支為6.39億元。

答覆編號

THB(T)269

管制人員的答覆

(問題編號：5891)

總目： (60) 路政署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 基本工程

管制人員： 路政署署長(劉家強)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：62)：

當局有否打算完善深水埗區內的無障礙設施：如行人天橋加設上蓋及升降機、行人隧道及地鐵站出入口加設升降機、全面設置盲人引路徑及低邊行人路：如有，有關詳情及開支為何？如無，原因為何？

提問人：黃碧雲議員

答覆：

多年來，政府在技術上可行的情況下，為公共行人道(即公共行人天橋、高架行人道及行人隧道)設置無障礙通道設施(即「原有計劃」)。「原有計劃」的目標是如現有公共行人道未配備標準的無障礙通道設施，而在約 100 米範圍內無適當的地面過路設施，政府便會在該處提供升降機或標準斜道。現時，「原有計劃」之下技術上可行的項目有 158 項。這些項目的工程會分階段在 2014 至 2018 年期間完成。

2012 年 8 月，政府推出「人人暢道通行」新政策，旨在進一步改善現有公共行人道的無障礙設施。市民對新政策反應熱烈，提出在約 250 條公共行人道設置升降機的建議(即「擴展計劃」)。政府在 2013 年上半年就落實這些建議的優次，諮詢 18 區區議會。每區區議會選出的三項優先項目已大致完成技術可行性研究，政府現正就結果諮詢有關的區議會。經諮詢後，政府會就確定技術可行並獲地區支持的項目，進行詳細設計工作。

「擴展計劃」所選出的優先工程項目和「原有計劃」中的技術可行項目當中，有 10 項位於深水埗區。這些項目中有四項已動工，預算開支總額為 1.21 億元。餘下項目現正進行技術可行性研究或詳細設計。

此外，路政署一向以來會應運輸署的要求，進行凹凸紋引導徑及低邊行人路的建造工程。2014-15 年度，路政署在深水埗區加建該等無障礙通道設施的預算開支約為 60 萬元。

答覆編號

THB(T)270

管制人員的答覆

(問題編號：5267)

總目：　(60) 路政署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(-) 沒有指定

管制人員：　路政署署長(劉家強)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：43)：

2014 至 2015 年度路政署到中國大陸作公務考察或交流的預算為何？請告知計劃於 2014 至 2015 年度進行的中國大陸公務考察或交流的主題。有關當局如何避免公務外訪出現與公務無關的活動？有關當局又如何避免更改造訪地點的申請變得徒具形式？

提問人：黃毓民議員

答覆：

2014-2015 年度，路政署人員會因應工作需要到外地(包括內地)作公務考察。這些運作需要包括觀察和探討公路工程方面的建造和保養經驗；在承建商的廠房進行質素檢定視察；以及評估專門承建商的能力是否合乎技術要求，可列入認可專門承建商的名冊內。確實的考察計劃尚待確定。

所有由政府支付開支的公務外訪都須受到有關規例及指引規管，以確保監管有效及公帑用得其所。有關規管包括必須在運作上有充分理由才可進行公務外訪；所有公務外訪必須事先獲得批准，並避免包含非公務性質的事項等等。人員在遞交申請時，必須提供有關擬進行外訪的一切所需資料。如外訪安排其後有變，有關人員必須盡快通知審批人員，而審批人員亦須評估是否需要重新考慮該項申請。

管制人員的答覆

(問題編號：4992)

總目： (60) 路政署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 基本工程

管制人員： 路政署署長(劉家強)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：50)：

就綱領下提及的工程項目，請按照表列格式，提供各項工程相關資料，包括：i) 2013-14 年內完成的工程項目、ii) 2013-14 開始動工的工程項目及預計完工日期、iii) 預計 2014-15 年度內完成的工程項目及 iv) 2014-15 開始動工的工程項目及預計完工日期；

	i)	ii)	iii)	iv)
屯門公路的重建及改善工程，包括加建隔音屏障工程				
屯門公路市中心段的交通改善工程				
深井交匯處改善工程				
吐露港公路/粉嶺公路擴闊工程－第一期				
大埔太和路近寶雅苑的加建隔音屏障工程				
博愛交匯處改善工程				
正街自動梯連接系統				

提問人：胡志偉議員

答覆：

要求資料列表如下：

	i)	ii)	iii)	iv)
屯門公路重建及改善工程，包括加建隔音屏障工程	不適用	不適用	目標是分階段在 2014 年內完成。	不適用
屯門公路市中心段交通改善工程	2014 年第一季大致完成。	不適用	不適用	不適用
深井交匯處改善工程	2014 年第一季大致完成。	不適用	不適用	不適用

	i)	ii)	iii)	iv)
吐露港公路／粉嶺公路擴闊工程－第一期	2014 年第一季大致完成。	不適用	不適用	不適用
大埔太和路近寶雅苑的加建隔音屏障工程	不適用	不適用	目標是在 2014-15 年度內完成。	不適用
博愛交匯處改善工程#	不適用	不適用	不適用	不適用
正街自動梯連接系統	不適用	不適用	目標是在 2014-15 年度內完成。	不適用

博愛項目於 2012 年 11 月動工，預期於 2015 年第三季完工。因此，這項目不在上述指明類別之內。

管制人員的答覆

(問題編號：5009)

總目：　(60) 路政署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(1) 基本工程

管制人員：　路政署署長(劉家強)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：67)：

關於「人人暢道通行」，按全港 18 區分類，請告知：

1) 有多少項工程已進入施工階段，詳細資料包括位置、工程展開日期／預計完成日期、工程造價為何？

2) 預計於 2014、2015 及 2016 年，共有多少新增工程可正式展開工程？詳細資料包括位置、工程展開日期、預計完工日期為何？

提問人：胡志偉議員

答覆：

我們就(1)和(2)項的答覆如下：

多年來，政府在技術上可行的情況下，為公共行人道(即公共行人天橋、高架行人道及行人隧道)設置無障礙通道設施(即「原有計劃」)。「原有計劃」的目標是如現有公共行人道未配備標準的無障礙通道設施，而在約 100 米範圍內無適當的地面過路設施，政府便會在該處提供升降機或標準斜道。現時，「原有計劃」之下技術上可行的項目有 158 項。截至 2014 年 2 月底，其中兩個設置無障礙通道設施的項目已經完工，62 個項目在施工中，94 個項目則處於設計階段。這些項目的工程會分階段在 2014 至 2018 年期間完成。

2012 年 8 月，政府推出「人人暢道通行」新政策，旨在進一步改善現有公共行人道的無障礙設施。市民對新政策反應熱烈，提出在約 250 條公共行人道設置升降機的建議(即「擴展計劃」)。政府在 2013 年上半年就落實這些建議的優次，諮詢 18 區區議會。每區區議會選出的三項優先項目已大致完成技術可行性研究，政府現正就結果諮詢有關的區議會。經諮詢後，政府會就確定技術可行並獲地區支持的項目，進行詳細設計工作，並由 2015 年起逐步展開建造工程，預定於 2017 年及 2018 年之前完工。

2014-15 年度，預算用於實施「人人暢道通行」計劃的開支為 6.39 億元。

「人人暢道通行」計劃之下的工程項目表列如下：

原有計劃：

路政署結構編號	位置
中西區	
HS3	橫跨紅棉路近美利大廈
HF37	沿干諾道中近交易廣場
HF91	橫跨干諾道中於維德廣場與林士街多層停車場大廈之間
HF119	橫跨干諾道中近海傍警署
HF152	橫跨夏慤道近中信大廈
HF93	在民寶街近統一碼頭道
HF118	橫跨干諾道中近信德中心與西港城
HF118A	橫跨干諾道中近信德中心與西港城
HF137	橫跨干諾道中近砵典乍街
HF81	橫跨薄扶林道近香港大學
HF100	橫跨琳寶徑連接美國銀行中心
HF40	橫跨紅棉路近力寶中心
東區	
HS17	橫跨東區走廊近香港電影資料館
HF78	橫跨東區走廊及柴灣道近柴灣道迴旋處
H162	英皇道天橋橫跨康山道
HF34	橫跨柴灣道近慈幼英文學校
HF90	橫跨英皇道及電照街
HF90A	橫跨英皇道及電照街
南區	
HS16	橫過香港仔海傍道近香港仔舊大街
HF134	橫跨香港仔海傍道及魚市場道
HS7	橫跨石排灣道近華富邨
HF59	沿香島道於深水灣
HS13	橫跨鴨脷洲橋道近山明街與新市街
HS13A	橫跨鴨脷洲橋道近山明街與新市街
H115	橫跨黃竹坑道至香港仔隧道繳費處
H116	黃竹坑道近南風道
H107	鴨脷洲橋由香港仔至鴨脷洲

路政署結構編號	位置
灣仔區	
HF56	橫跨杜老誌道及港灣道近新鴻基中心
HF117	橫跨杜老誌道及港灣道近新鴻基中心
HF35	橫跨港灣道近港灣徑
HF57	橫跨菲林明道近港灣道
HF65	橫跨告士打道近中環廣場
HF95	橫跨柯布連道與軒尼詩道近灣仔港鐵站
HF160	橫跨告士打道近中環廣場
HF2	橫跨告士打道近六國酒店
HF2A	橫跨告士打道近六國酒店
HS10	橫跨黃泥涌道及皇后大道東
HF144	橫跨告士打道與杜老誌道
HF106	橫跨港灣道及會議道近藝術中心
HF145	橫跨告士打道與分域街
HF43	橫跨告士打道和運盛街近堅拿道
HF25	橫跨皇后大道東近灣仔公園及華仁書院
HF113	橫跨由紅磡海底隧道至告士打道近鴻興道天橋的連接路
HF116	橫跨告士打道近史釗域道
九龍城區	
KF25	橫跨窩打老道近沙福道
KF6	橫跨公主道近衞理道及愛民邨
K21	暢運道於安運道及紅磡南道之間
KS9	橫跨太子道西於九龍城交匯處
KS23	橫跨東鐵線路軌近舒梨道及石竹路
KF29	橫跨九龍城道及新山道
KS32	橫跨馬頭涌道近世運道及九龍城交匯處
KS10	橫跨太子道東及馬頭涌道近打鼓嶺道
KS41	橫跨漆咸道北近溫思勞街
觀塘區	
KF71	於藍田巴士總站近匯景花園
KF44	橫跨協和街近祥和苑

路政署結構編號	位置
KF(WYS)	橫跨偉業街近臨興街及香港大學附屬學院
KF48	橫跨牛頭角道及振華道近振華苑
KS27	橫跨順清街近新利街及順利邨
KF39	橫跨偉業街近常怡道
K50	橫跨新清水灣道於順利邨道
KF83	橫跨連德道近慶田街
KF128	橫跨觀塘道由九龍灣港鐵站至彩雲道
KF(LNTKE)	橫跨觀塘道近九龍灣港鐵站 B 出口
深水埗區	
KS47	橫跨大埔道近北河街
KF10	橫跨荔枝角道近長順街
KF43	橫跨南昌街近澤安邨
KF32	橫跨長沙灣道近發祥街
KS25	橫跨長沙灣道近桂林街
KF13	橫跨龍翔道近畢架山花園
黃大仙區	
KF57	橫跨龍翔道近天馬苑
KS7	橫跨龍翔道近彩虹港鐵站
KS17	橫跨由蒲崗村道南行線至大磡道的連接路
KS35	橫跨太子道東近新蒲崗交匯處
KF60	橫跨馬仔坑道近龍翔官立中學
KS11	橫跨太子道東近新蒲崗交匯處
K36	於蒲崗村道橫跨龍翔道
油尖旺區	
KS40	橫跨彌敦道近弼街
KS2	橫跨漆咸道南近槍會山軍營
KS29	橫跨漆咸道南近加士居道及香港女童軍總會的連接路
KS30	橫跨康莊道近漆咸道交匯處
KS31	橫過漆咸道南近香港理工大學及漆咸道交匯處
KF3	橫跨康莊道及梳士巴利道近紅磡海底隧道
KF82	橫跨漆咸道南及加連威老道近香港科學館

路政署結構編號	位置
KF27	橫跨亞皆老街近染布房街及聯運街
KF84	沿科學館徑近橫跨科學館道及康達徑
KF2	橫跨海底隧道收費廣場近暢運道
KS49	橫跨佐敦道近廣東道及渡船街
KF54	橫跨聯運街近水務署工場
葵青區	
NF106	橫跨青衣鄉事會路近偉力工業大廈
NS19	橫過青康路近美景花園
NS89	橫跨青衣路近長青邨
NS126	橫跨葵福路近盛福街
NF185	橫跨荃灣路與葵喜街近葵福路
NF286	橫跨興芳路及葵福路至葵青交匯處
NF1	橫跨葵涌道近葵芳邨
NS1	橫跨葵涌道近瑪嘉烈醫院
NS1A	橫跨葵涌道近瑪嘉烈醫院
N798	於葵青路天橋橫跨葵泰路
NS10	橫過荃灣路近荔景邨
N546	青荃橋
北區	
NF122	橫跨彩園路及新運路近百和路
NF84	橫跨彩園道近上水港鐵站及彩園邨彩玉樓
NS49A	橫跨馬會道近沙頭角公路迴旋處
NF296	橫跨龍琛路近新發街
NF83	橫跨東鐵線路軌沿粉嶺公路近百和路及和興路
NF180	橫跨東鐵線路軌沿粉嶺公路近百和路及和興路
NF96	橫跨新運路及粉嶺車站路近新運路迴旋處
NF227	橫跨新運路及粉嶺車站路近新運路迴旋處
NF212	橫跨和興路近華明路
NF247	橫跨百和路近偉明街
NF76	橫跨馬會道近天平邨
NF104	橫跨粉嶺公路及新運路

路政署結構編號	位置
NS106	橫跨粉嶺公路近大頭嶺
西貢區	
NS98	橫跨清水灣道近井欄樹
沙田區	
NS38	橫過大埔公路近火炭路
NS28A	橫跨火炭路近源禾路
NF40	橫跨大埔公路 - 沙田段近禾輋街
NF71	在大埔公路 - 沙田段橫跨沙田港鐵站近田寮
NF74	橫跨獅子山隧道公路近豐盛苑
NF89	橫跨沙田圍路近沙角街
NS175	橫跨由吐露港公路至澤祥街近瑞祥街的連接路
大埔區	
NS61	橫跨東鐵線路軌於大埔公路 - 大窩段及大埔頭徑之間
NS69	橫跨大埔公路 - 元洲仔段及南運路近廣福道
NS70	橫跨大埔公路 - 元洲仔段及南運路近廣福道
NF97	橫跨大埔太和路及林村河近大埔中心
NF266	橫跨汀角路近棟樑里
NS75	橫跨南運路在廣福道和寶湖道之間
NF78	橫跨粉嶺公路近泰亨灰沙圍於康樂園與泰亨之間
NF81	橫跨東鐵線路軌近橋頭
NF444	橫跨南運路近運頭塘邨
NF132	橫跨南運路近大埔中心和新興花園
NS77	橫跨大埔太和路近南運路
NF80	橫跨東鐵線路軌近元嶺
NF82	橫跨東鐵線路軌近大窩東支路及塘坑
NS139	橫跨完善路近汀角路及大福街
NS145	橫跨粉嶺公路近大埔公路 - 大窩段
屯門區	
NS108	橫跨由青雲路至皇珠路的連接路
NF31	橫跨屯門公路及青山公路 - 新墟段近何福堂輕鐵站
NS99	橫跨青雲路近業旺路

路政署結構編號	位置
NF127	橫跨屯門鄉事會路由屯門公園至屯匯街及屯門文娛廣場
NF206	橫跨屯門鄉事會路由屯門公園至屯匯街及屯門文娛廣場
NF114	橫跨青雲路近香港專業教育學院(屯門分校)
NF406	在兆康路巴士總站連接兆康西鐵站北面的公共運輸交匯處
NF100A	橫跨湖景路連接湖景邨及湖康診所近湖康街
NF101	橫跨湖山路近湖景路
NF407	連接屯門公路及兆康西鐵站南面的公共運輸交匯處
荃灣區	
NF87	橫跨荃灣港鐵車廠近時貿中心
NF109	橫跨青山公路近富華中心
NF108	橫跨青山公路 - 荃灣段近南豐中心
NF167	橫跨大涌道近沙咀道
NF311	橫跨青山公路 - 荃灣段近荃灣城市廣場
NF248	橫跨城門道近青山公路 - 荃灣段
NF(SLKR)	橫跨西樓角路於綠楊坊及荃灣多層停車場大廈之間
NF234	橫跨楊屋道及德士古道
TS8	橫跨北大嶼山公路近大嶼山收費廣場行政大樓
元朗區	
NS199	橫跨天影路近天瑞邨瑞龍樓
NF245	橫跨福喜街近宏樂街
NS7A	橫跨青山公路 – 洪水橋段近洪水橋輕鐵站

<u>擴展計劃</u>

路政署結構編號	位置
中西區	
HF142	橫跨干諾道西至中山紀念公園
HF46	橫跨水坑口街近摩羅下街
HF135	沿閣麟街近敦和里
東區	
HF63	橫跨柴灣道近山翠苑
HF163	橫跨小西灣道近富欣道

路政署結構編號	位置
HF158	港鐵炮台山站旁邊的行人通道
南區	
HF104	橫跨香港仔海傍道近南寧街
HF105	橫跨香港仔海傍道近逸港居
H186	連接田灣海旁道及田灣山道的天橋
灣仔區	
HF85	在怡和街、邊寧頓街與糖街的交界處
HF154	橫跨告士打道近信和廣場
HS9	橫跨堅拿道東近體育路
九龍城區	
K14	培正道天橋橫跨公主道
KF102	橫跨紅磡南道近紅菱街及黃埔街
KF106	橫跨紅磡南道近紅磡道
觀塘區	
KS56	橫跨觀塘道近定安街
KF90	橫跨鯉魚門道近翠屏道
KF109	橫跨順利邨道近順利邨公園
深水埗區	
KF69	橫跨荔枝角道及東京街
KF79	橫跨窩仔街及石硤尾街
KF91	橫跨欽州街近基隆街
黃大仙區	
KF56	橫跨新清水灣道近彩雲商場 2 期
KF58	橫跨龍翔道近馬仔坑道
KF76	橫跨鳳德道及龍蟠街
油尖旺區	
KF88	沿西九龍公路下方橫跨渡船街及窩打老道
KF89	橫跨渡船街與登打士街交界
KF94	橫跨櫻桃街、渡船街及塘尾道
離島區	
NF332	橫跨裕東路近東涌下嶺皮

路政署結構編號	位置
NF328	橫跨裕東路及松仁路
NS230	橫跨順東路近大嶼山北區警署
葵青區	
NF51	橫跨青山公路-葵涌段近和宜合道
NF72A	橫跨葵富路近葵義路
NF229	橫跨青山公路-葵涌段、葵涌道及梨木道交界
北區	
NF134 & NS143	橫跨粉嶺公路近港鐵粉嶺站
NS51 & NS128	橫跨馬會道近天平邨天美樓
NF295	橫跨新運路近上水廣場
西貢區	
NF193	橫跨寶琳北路近林盛路
NF309	橫跨寶寧路近寶順路
NF336	橫跨唐明街近尚德商場
沙田區	
NF73	連接排頭街及沙田港鐵站
NS287	橫跨馬鞍山路及恆泰路近馬鐵大水坑站
NF316	橫跨車公廟路及美田路迴旋處
大埔區	
NS87	橫跨安埔路近南運路及新興花園
NF156	橫跨大埔公路-元洲仔段近廣福邨
NF191	橫跨汀角路連接大元邨及富亨邨
屯門區	
NS42	橫跨屯興路近屯門公路
NF174	橫跨屯門公路連接青杏徑及新和里
NF315	橫跨龍門路近龍門輕鐵站
荃灣區	
NF285 & NF288	橫跨西樓角路於南豐中心(北面)對面
NF186	橫跨大涌道近香車街
NF251	橫跨楊屋道及馬頭壩道

路政署結構編號	位置
元朗區	
NF148 & NF306	連接元朗廣場及朗屏西鐵站
NF305	橫跨青山公路及朗樂路近西鐵元朗站
NF376	橫跨屏廈路近天水圍西鐵站 B 出口

答覆編號

THB(T)273

管制人員的答覆

(問題編號：5083)

總目：　(60) 路政署

分目：　(700) 一般非經常開支

綱領：　(3) 鐵路發展

管制人員：　路政署署長(劉家強)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：151)：

在分目下項目 838「鐵路發展策略 2000 檢討及修訂」結餘為$523 萬，因應當局最近修訂車廂人均所佔面積，以及未來訪港旅客數目，請告知本會會否使用餘款研究：

1) 以載客量每平方米為四人而非六人計算，重新評估各線現有載客率；

2) 修正過往的討論方向，特別是涉及載客率在早前計算已達七成的路線，務求提出更貼近現實的建議；

3) 拓展更多香港境內新路線，以解決擠迫問題。

提問人：胡志偉議員

答覆：

政府已委聘顧問進行《鐵路發展策略 2000》檢討及修訂研究(有關研究)，更新香港的長遠鐵路發展藍圖，以滿足社會發展的最新需要。當局進行了兩階段的公眾參與活動，以探討 10 個鐵路計劃的概念性方案(包括有助分流現有鐵路線人流的方案)。預留作有關研究的開支為 4,300 萬元。

政府現正敲定 2020 年以後的鐵路發展藍圖，當中考慮的因素包括交通需求、成本效益和新發展區的發展需要。政府會盡快公布新鐵路計劃未來的發展。

雖然每平方米四人的標準適用於規劃施工中的新鐵路線及新鐵路發展藍圖中將建議興建的鐵路線，但現有鐵路線的服務水平仍受到基建設施的限制，例如最高列車班次和每班車的車廂數目分別受到有關路線的信號系統和月台最短長度的限制。

答覆編號

THB(T)274

管制人員的答覆

(問題編號：5094)

總目：　(60) 路政署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(1) 基本工程

管制人員：　路政署署長(劉家強)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：162)：

請告知本委員會，旺角行人天橋連接系統的研究及初步設計工作涉及的開支及詳情，以及預計研究及設計完成的日期。

提問人：胡志偉議員

答覆：

完成初步技術可行性研究後，路政署在 2013 年 10 月委聘顧問公司為旺角的行人天橋連接系統進行研究和初步設計工作，範圍包括施工計劃和方法、施工期間的交通影響、有關改移公用設施的要求等。預期顧問公司約須兩年時間完成上述工作，預算開支為 480 萬元。

答覆編號

THB(T)275

管制人員的答覆

(問題編號：5095)

總目：　(60) 路政署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(1) 基本工程

管制人員：　路政署署長(劉家強)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：163)：

請告知本會，元朗明渠由西鐵朗屏站至教育路的行人天橋的研究和詳細設計工作涉及的開支及詳情，以及預計研究及設計完成的日期。

提問人：胡志偉議員

答覆：

路政署正著手委聘顧問公司，就元朗明渠由西鐵朗屏站至教育路的擬議行人天橋項目進行研究和詳細設計工作。有關工作範疇將包括土地勘測、環境影響評估、渠務影響評估和擬議行人天橋的結構設計。按照計劃，顧問公司的工作會在 2014 年下半年展開，並將於約兩年後完工。有關工作在 2014-15 年度的開支預算約為 400 萬元。

答覆編號

THB(T)276

管制人員的答覆

(問題編號：5097)

總目：　(60) 路政署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(3) 鐵路發展

管制人員：　路政署署長(劉家強)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：165)：

2014-15 年度留意事項當中提及「為實施鐵路計劃統籌有關機構及部門的工作，以便加快收地，並解決各項配合事宜；」請告知本會上述提及收地的鐵路項目及每個項目涉及的土地面積。

提問人：胡志偉議員

答覆：

由於為沙田至中環線項目收回 1.1 公頃地層的工作已於 2014 年 2 月完成，時間較預期早，故 2014-15 年度不需要再為正在施工中的鐵路計劃收地。路政署會繼續統籌有關方面及部門，解決各項配合事宜，以便有關的鐵路計劃能順利推展。

答覆編號

THB(T)277

管制人員的答覆

(問題編號：5123)

總目：　(60) 路政署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(1) 基本工程

管制人員：　路政署署長(劉家強)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：194)：

中九龍幹線的詳細設計工作進展為何？預計何時正式施工及完工？

提問人：胡志偉議員

答覆：

路政署現正就中九龍幹線工程計劃進行詳細設計工作。項目的環境影響評估報告於 2013 年 7 月 11 日獲環境保護署署長通過，並已於 2013 年 8 月 9 日獲發環境許可證。當局根據《道路(工程、使用及補償)條例》(第 370 章)，於 2013 年 11 月 1 日把有關的道路工程刊憲，路政署現正處理收到的反對書。政府計劃於 2015 年徵求立法會批准撥款，以期項目於同年動工，並於約五年後完工。

管制人員的答覆

(問題編號：4863)

總目： (91) 地政總署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 土地行政

管制人員： 地政總署署長(甯漢豪)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：80)：

過去五年，受已經完成及興建中的鐵路項目影響的居民數目為何；過去五年，關於已經完成及興建中的鐵路項目申索的個案數目為何；地政總署用作西港島線、廣深港高速鐵路香港段、南港島線(東段)、觀塘線延線及沙田至中環線所需的收地與清理土地、設定地役權及暫時佔用權、批出及執行短期租約及撥地工作，所涉及的開支及人員數目為何；2014 至 2015 年地政總署用作處理上述事宜的開支及人員預算為何。

提問人：郭家麒議員

答覆：

我們沒有各項鐵路項目的受影響居民數字。在過去 5 個財政年度(即 2009-10 至 2013-14 年度)，根據《鐵路條例》(第 519 章)就各項鐵路項目提出的申索共有 497 宗。

由 2009-10 年度起，地政總署就西港島線、廣深港高速鐵路香港段、南港島線(東段)、觀塘線延線及沙田至中環線處理土地事宜所涉的員工總開支約為 2.06 億元，平均每年約有 75 名人員被調派處理這 5 項鐵路項目。在 2014-15 年度，地政總署就這些職務預算的員工開支和人員數目分別約為 5,200 萬元和 85 人。

答覆編號

THB(T)279

管制人員的答覆

(問題編號：5817)

總目：　(100) 海事處

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(3) 本地海事服務

管制人員：　海事處處長 (黃偉綸)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：275)：

過去 3 年，處方就維持海上交通安全每年採取的巡邏和執法行動數目是甚麼？過去 3 年，被處方因應違反海上安全法例提出警告或檢控的船舶數量是多少？請按違反法例的性質提供分項數字。於 2014-2015 年度，處方會否進一步增撥資源和人手加強執法和巡察，以確保海上安全？若會，有關的工作計劃、人手編配及開支預算是甚麼；若不會，原因是甚麼？

提問人：陳家洛議員

答覆：

在過去 3 年(即 2011、2012 及 2013 年)進行的巡邏檢查數字如下：

年份	檢查數目
2011	16 754
2012	16 565
2013	15 822

在過去 3 年(即 2011、2012 及 2013 年)進行的特別行動數字如下：

特別行動	**2011**	**2012**	**2013**
安全運載乘客	7	7	17
安全運載貨物	6	6	4
安全航速	7	6	20
遵行《國際海上避碰規則》	6	6	7
總計	26	25	48

過去 3 年(即 2011、2012 及 2013 年)就違反海上安全法例而發出警告和提出檢控的統計數字(按不同罪行劃分)載於附件。

在 2014-15 年度，海事處會通過調配內部人手和資源以加強執法和巡邏，有關工作不涉及額外人手和開支。

附件

2011 至 2013 年就違反海上安全法例而發出警告和提出檢控的統計數字

罪行		發出警告數字			定罪個案數字		
		2011	2012	2013	2011	2012	2013
1.	違反避碰規則	4	2	1	31	25	23
2.	船上沒有合資格船長／輪機員	0	0	0	165	259	231
3.	違反牌照／許可證條件	0	0	0	79	93	131
4.	未經允許進入機場進口航道區	0	0	0	5	5	11
5.	靠泊於已展示禁止船隻靠泊告示的海堤／登岸梯級	0	0	0	8	21	18
6.	船隻未有領牌／並無有效牌照	0	0	0	112	225	316
7.	未獲允許運載乘客／超額運載乘客	0	0	0	47	57	50
8.	沒有陳示有效的驗船／保險證明書	0	0	0	8	9	7
9.	超速行駛	83	45	46	43	36	47
	總計	**87**	**47**	**47**	**498**	**730**	**834**

答覆編號

THB(T)280

管制人員的答覆

(問題編號：5818)

總目：　(100) 海事處

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(4) 船舶服務

管制人員：　海事處處長 (黃偉綸)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：276)：

自南丫島海難的調查報告發表後，調查委員會就船隻檢驗和牌照審批程序提出一系列的意見；於 2013-14 年度，海事處在這方面的具體工作詳情、人手編配和分項開支數目是甚麼；於 2014-15 年度，海事處會否進一步增加資源於完善這方面的工作；若有，有關的工作計劃、人手編配和開支預算是甚麼；若不會，原因是甚麼？

提問人：陳家洛議員

答覆：

海事處的本地船舶安全組負責檢驗本地船隻，主要職務包括本地船隻的圖則審批和檢驗，尤其着重安全方面。在 2013-14 年度，該組共有 16 名專業人員。在 2013-14 年度，本地船舶安全組因應調查委員會報告的建議而執行的額外檢查工作，均以現有資源應付，不涉及額外人手和開支。

海事處為進一步加強驗船和審批圖則的工作，將在 2014-15 年度開設 4 個驗船督察和 1 個助理驗船督察職位。在增加驗船督察／助理驗船督察的人手後，海事處可指派由督察組成的隊伍，分別專責執行驗船和審批圖則的工作，讓負責執行船隻檢查職務的驗船督察專注處理驗船工作，無須分心處理其他職務(如審批圖則)。在 2014-15 年度，按薪級中點估計的年薪值計算，該 5 個職位的預算員工費用為 260 萬元。

海事處亦已加強本地船舶安全組與負責簽發本地船隻牌照的牌照及關務組之間的溝通，並會繼續檢討相關指引，提升簽發本地船隻牌照的效率和在發牌條件上加入適當的安全規定。相關工作均以現有人力資源執行，不涉及額外資源。

管制人員的答覆

(問題編號：5352)

總目： (100) 海事處

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 港口服務

管制人員： 海事處處長 (黃偉綸)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：109)：

在本綱領內，政府當局稱二零一四至一五年度的撥款較二零一三至一四年度的修訂預算增加 2,910 萬元(7.4%)，其中一個原因是須就二零一三至一四年度開設的 23 個職位支付全年費用。政府當局可否告知本會該等職位的名稱、職責及 2014-15 年度預算薪酬開支為何？

提問人：陳偉業議員

答覆：

在 2014-15 年度在綱領(2)下提述的 23 個職位的資料載列如下：

職級	職位數目	主要職務
首長級乙級政務官	1	就規管乘客安全事宜的法例及行政措施進行全面檢討、擬訂詳細改善方案，並監督方案的落實；就擬議改善措施徵詢持份者的意見；通過檢討及重整運作流程，啟動海事處組織架構上的改變；督導制訂有關制度及規管方面的改革建議；以及為海事處專業職系制訂人力和培訓策略。
海事處助理處長	1	協助依據 2012 年 10 月 1 日南丫島附近撞船事故調查委員會(調查委員會)的建議檢討法例、運作指南和準則，制訂並實施改善建議，以及支援有關運作流程和乘客安全事宜的檢討和諮詢。
高級首席行政主任	1	就部門的組織架構改革、人力策略和培訓計劃提供支援。
高級政務主任	1	協助海事處助理處長依據調查委員會的建議檢討法例、運作指南和標準，以及制定並實施改善措施；並就推行新改善措施作出規劃和制訂策略。
高級驗船主任	1	
高級海事主任	1	
總管理參議主任	1	檢討海事處的制度、運作流程、服務表現衡量機制、監督機制和落實進度。
高級管理參議主任	2	
二級管理參議主任	2	
總行政主任	1	檢討職系架構、人手不足和招聘問題，以及制訂

職級	職位數目	主要職務
高級行政主任	2	人力策略，並協助辨識有關改善海事處內專業職系培訓計劃的最佳做法。
一級行政主任	1	
二級行政主任	1	
一級私人秘書	3	提供所需的秘書和辦公室支援服務。
助理文書主任	3	
二級工人	1	
總計	**23**	

按薪級中點估計的年薪值計算，該 23 個職位的每年員工開支約為 1,830 萬元。

答覆編號

THB(T)282

管制人員的答覆

(問題編號：6421)

總目：　(100) 海事處

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(3) 本地海事服務

管制人員：　海事處處長 (黃偉綸)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：398)：

財政預算案指當局將全面檢討本地及小型訪港船隻對避風泊位的需求和有關泊位的供應。就此請當局告知本會上述檢討的詳情、預計完成日期、所涉及的開支及諮詢活動詳情為何？

提問人：張國柱議員

答覆：

海事處正開展檢討本地船隻的停泊位和避風泊位。檢討將分三個階段進行：第一階段點算供求情況；第二階段檢討政策及管理事宜並提出方案以供選擇；第三階段進行諮詢和向當局作出建議。

由於涉及的工作量龐大，海事處會委託顧問公司負責第一階段的工作。此部份檢討工作的相關開支須待標書於 2014 年 5 月批出時方可提供。至於第二及第三階段的工作，海事處會重新調配內部資源，以應付檢討帶來的額外工作。整項檢討將於 2015 年第二季完成。

海事處約於 2014 年年底及 2015 年第一季諮詢相關持份者的意見。

答覆編號

THB(T)283

管制人員的答覆

(問題編號：6422)

總目：　(100) 海事處

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(3) 本地海事服務

管制人員：　海事處處長 (黃偉綸)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：399)：

財政預算案指當局因應二零一二年十月一日南丫島附近撞船事故調查委員會和本地船隻諮詢委員會的建議，加強本地載客船隻的安全，並採取其他適當的跟進行動。就此請當局告知本會過去一年就上述措施所作的巡查次數為何；其他跟進行動的詳情及次數分別為何？

提問人：張國柱議員

答覆：

海事處在 2013 年對本地載客船隻分別進行了 126 次特別巡查行動以檢查船隻的結構和水密艙壁，以及 481 次船上救生衣檢查。

管制人員的答覆

(問題編號：6423)

總目：　(100) 海事處

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(-) 沒有指定

管制人員：　海事處處長 (黃偉綸)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：400)：

過去 5 年，各職級的海事處僱員的工傷及致命工傷的次數，以及上述數字佔該職級的比例分別為何；海事處每年就預防工傷及推廣職安健進行的工作分別為何？

提問人：張國柱議員

答覆：

海事處各職級僱員在過去 5 年(2009 至 2013 年)因工受傷的資料載列如下。過去 5 年並無因工死亡的個案。

職級	因工受傷	
	事故數目	每年平均百分比(%)*
技工	17	4.4
助理電氣督察	1	10.0
助理驗船督察	2	5.0
丈量員	2	10.0
文書助理	3	0.5
小輪助理員	44	4.1
小輪船長	1	0.4
一級海事督察	1	0.2
二級海事督察	8	1.5
海事主任	1	0.5
高級技工	3	1.6
高級小輪船長	2	0.7
高級機械督察	1	2.9
高級驗船督察	3	5.5
驗船督察	1	1.0
二級物料供應員	1	1.8
測量主任(輪機)	2	3.6
驗船主任	3	1.9
二級工人	4	2.4
一級監工	1	1.7
二級監工	2	5.0

*按照截至 2013 年 12 月 31 日有關職級的編制計算。

海事處已就預防工傷及推廣職安健採取以下措施：

(a) 調查在工作期間發生的意外以查明肇事原因和提出建議，包括為避免日後發生同類意外而建議採取的措施；

(b) 在員工執行職務前向他們提供所需的個人防護裝備和安全訓練；

(c) 向員工發出安全手冊／指引和通訊，以提高他們的工作安全意識。有關的安全手冊／指引和通訊將於工作程序出現變動或出現新類別的工作時予以檢討；

(d) 指派人員定期前往某些地點進行安全探訪和安全審核，以確保工作間的安全；以及

(e) 提名員工參加有關職安健的課程和研討會，以加強他們遵行職安健要求的意識。

答覆編號

THB(T)285

管制人員的答覆

(問題編號：6384)

總目：　(100) 海事處

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(4) 船舶服務

管制人員：　海事處處長 (黃偉綸)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：28)：

當局有否打算搬遷屯門 16 區公共貨物起卸區，消除起卸區對鄰近民居所造成的滋擾？如有，有關詳情及開支為何？如無，原因為何？

提問人：何俊仁議員

答覆：

屯門公眾貨物裝卸區是本港的重要港口設施，用以應付該區對貨物裝卸設施的需求。鑑於其策略性位置和有實際需要，當局現階段沒有計劃搬遷該裝卸區。儘管如此，我們會繼續密切監察該裝卸區的運作對鄰近居民的影響，以期盡量減少及／或消除有關影響。

答覆編號

THB(T)286

管制人員的答覆

(問題編號：4855)

總目：　(100) 海事處

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(4) 船舶服務

管制人員：　海事處處長 (黃偉綸)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：61)：

請列出最近 5 年香港註冊船舶噸位的數字。

提問人：郭家麒議員

答覆：

過去 5 年香港註冊船舶的總噸位載列如下：

年份	截至 2010 年 3 月 31 日	截至 2011 年 3 月 31 日	截至 2012 年 3 月 31 日	截至 2013 年 3 月 31 日	截至 2014 年 3 月 12 日
總噸位 (百萬噸)	48.2	58.9	72.5	81.2	87.1

答覆編號

THB(T)287

管制人員的答覆

(問題編號：4856)

總目：　(100) 海事處

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(2) 港口服務

管制人員：　海事處處長 (黃偉綸)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：62)：

請列出最近 5 年海事處用於調控船舶往來交通，包括提供船隻航行監察服務和輔航設備的具體開支；請列出 2014-2015 年度海事處用於調控船舶往來交通，包括提供船隻航行監察服務和輔航設備的人手數量及開支預算。

提問人：郭家麒議員

答覆：

調控船舶往來交通主要包括提供船隻航行監察服務和輔航設備。船隻航行監察服務的工作包括通過交通顯示設施監察船隻的航行情況，以及利用甚高頻無線電為船隻提供交通資料。有關服務由船隻航行監察中心提供。該中心的編制有 59 名人員，由於船隻航行監察服務只屬其常規職務的一部分，這方面涉及的人手和開支沒有詳細分列。

輔航設備方面的服務包括維修和保養燈塔、燈浮標和航標等輔航設備。此等服務由輔航設備及繫泡小組提供。該小組的編制有 29 名人員，由於有關服務只屬其常規職務的一部分，這方面涉及的人手和開支沒有詳細分列。

管制人員的答覆

(問題編號：4857)

總目：　(100) 海事處

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(3) 本地海事服務

管制人員：　海事處處長 (黃偉綸)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：63)：

請列出過去 5 年海事處扣留並處置執法機關所扣押的船艇的具體數字。

提問人：郭家麒議員

答覆：

過去 5 年，海事處扣留並處置執法機關所扣押的船艇數字載列如下：

財政年度	船隻扣留中心承接上一財政年度的扣押船艇總數 (a)	由香港警務處及香港海關移交的扣押船艇數目 (b)	移交香港警務處及香港海關的扣押船艇數目 (c)	海事處以銷毀方式處置的扣押船艇數目 (d)	船隻扣留中心撥入下一財政年度的扣押船艇總數 (a)+(b)-(c)-(d)
2009-10	132	75	34	29	144
2010-11	144	100	48	25	171
2011-12	171	57	35	64	129
2012-13	129	63	31	51	110
2013至2014年2月	110	30	9	15	116

管制人員的答覆

(問題編號：4862)

總目：　(100) 海事處

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(5) 政府船隊

管制人員：　海事處處長 (黃偉綸)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：79)：

請列出最近 5 年海事處管理船隻的具體開支；請列出最近 5 年海事處管理船隻的具體人員數目。

提問人：郭家麒議員

答覆：

海事處就船舶的管理(包括配員)和維修與 14 個政府部門協調。過去 5 年，每年用於管理政府船隊的開支及所涉人手如下：

年度	實際開支 (百萬元)	人員數目
2009-10	391.4	531
2010-11	388.7	531
2011-12	399.2	497
2012-13	417.7	499
2013-14	432.2 (預算)	498

答覆編號

THB(T)290

管制人員的答覆

(問題編號：4864)

總目：　(100) 海事處

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(4) 船舶服務

管制人員：　海事處處長 (黃偉綸)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：81)：

請列出 2013-2014 年度實施《商船（本地船隻）條例》（第 548 章）下有關本地船隻及船上工程安全的規管制度的詳情及開支預算為何。

提問人：郭家麒議員

答覆：

本地船隻的構造和操作受該條例及其附屬法例、《商船(本地船隻)(安全及檢驗)規例》(第 548 章，附屬法例 G)，以及有關第 I、II、III 及 IV 類別船隻安全標準的工作守則所管限。海事處通過圖則審批，並進行初次及定期檢驗規管本地船隻。有關船隻須符合安全及環保規定，才會獲發相關證書。

本地船隻的船上工程安全受該條例、《商船(本地船隻)(工程)規例》(第 548 章，附屬法例 I)，以及《工作守則－本地船隻船上貨櫃處理》和其他相關指引所管限。海事處通過定期對船隻進行安全檢查，確保在香港修理、拆卸、進行貨物處理及海上建造工程的船隻均符合安全規定。處方如在檢查期間發現船隻有不安全情況，會發出警告及指示並於指定期間內再作跟進，以糾正有關情況。處方會就違反法規的個案提出檢控，以遏止不當及蓄意違法行為。規管本地船隻及工程安全的工作是海事處現有員工的常規職務，涉及的人手及開支沒有詳細分列。

答覆編號

THB(T)291

管制人員的答覆

(問題編號：4866)

總目：　(100) 海事處

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(2) 港口服務

管制人員：　海事處處長 (黃偉綸)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：85)：

請列出最近 5 年海事處動員應付緊急事故的具體數字；請列出 2014-15 年度海事處用於動員應付緊急事故的人手數量及開支預算。

提問人：郭家麒議員

答覆：

過去 5 年，海事處處理的緊急事故數目如下：

年份	2009	2010	2011	2012	2013
事故數目	89	96	109	126	125

緊急事故由海事處海港巡邏組負責處理。海港巡邏組的編制有 97 人，處理緊急事故只屬該組人員常規職務的一部分，涉及的人手和開支沒有詳細分列。

管制人員的答覆

(問題編號：4869)

總目：　(100) 海事處

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(3) 本地海事服務

管制人員：　海事處處長 (黃偉綸)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：88)：

請列出過去 5 年海事處進行特別行動的詳情；請列明 2014-2015 年海事處預計進行特別行動次數大幅增加的原因。

提問人：郭家麒議員

答覆：

在過去 5 年及計劃在 2014 年進行的特別行動次數載列如下：

	2009	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014#**
安全運載乘客	6	7	7	7	17	18
安全運載貨物	7	6	6	6	4	6
安全航速	6	7	7	6	20	18
遵行國際海上避碰規則	7	6	6	6	7	6
安全研討會	2	2	2	3	2	2
總計	28	28	28	28	50	50

由於海事處會維持現時確保海上安全的工作，計劃在 2014 年進行的特別行動次數與 2013 年相同。

答覆編號

THB(T)293

管制人員的答覆

(問題編號：4889)

總目： (100) 海事處

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 本地海事服務

管制人員： 海事處處長 (黃偉綸)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：189)：

過去 5 年，經海事處定期檢查後發現成人救生衣數目未達總載客量 100%的本地領牌船隻數目；2014-2015 年度海事處用於定期檢查本地領牌船隻的預算。

提問人：郭家麒議員

答覆：

在 2012 年 11 月至 2013 年 4 月期間檢查的 721 艘本地領牌載客船隻中，有 185 艘被發現船上成人救生衣數目少於船上總人數。海事處要求有關負責人在 2013 年 4 月中或之前填補救生衣差額。海事處在 2013 年 4 月後進行的檢查並無發現任何救生衣數目不足的情況。海事處並無有關 2012 年 11 月前情況的現成數據。

在 2014-15 年度，定期檢查本地領牌船隻的工作將由海事處共計 20 名驗船主任和驗船督察職系人員(2 名驗船主任、1 名總驗船督察、5 名高級驗船督察、10 名驗船督察和 2 名助理驗船督察)執行，屬於常規職務。特許驗船師亦會定期檢查本地領牌船隻，驗船工作須根據《商船(本地船隻)條例》(第 548 章)的法例規定進行。

答覆編號

THB(T)294

管制人員的答覆

(問題編號：4890)

總目：　(100) 海事處

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(3) 本地海事服務

管制人員：　海事處處長 (黃偉綸)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：191)：

過去 5 年，海事處用於定期檢查 1 架本地領牌船隻的平均時間(以小時計)及涉及開支；2014-15 年度海事處用於定期檢查 1 架本地領牌船隻的平均時間(以小時計)及涉及預算。

提問人：郭家麒議員

答覆：

過去 5 年，檢查 1 艘本地船隻的平均時間約為 2 至 6 小時。由於海事處已增強船舶檢查程序，預計在 2014-15 年度平均檢查時間約為 3 至 7 小時。

船東／船東代表根據《商船(本地船隻)(費用)規例》(第 548 章，附屬法例 J)的規定繳付檢查費用，金額按收回成本的原則釐定。

答覆編號

THB(T)295

管制人員的答覆

(問題編號：4891)

總目：　(100) 海事處

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(3) 本地海事服務

管制人員：　海事處處長 (黃偉綸)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：193)：

過去 5 年，未能符合《商船(本地船隻)條例》及相關附屬法例，而未能繼續領取牌照的本地領牌船隻數字為何。

提問人：郭家麒議員

答覆：

過去 5 年並沒有本地領牌船隻因為不符合該條例及其附屬法例的規定而不獲續牌的記錄。

管制人員的答覆

(問題編號：4892)

總目：　(100) 海事處

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(3) 本地海事服務

管制人員：　海事處處長 (黃偉綸)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：195)：

過去 5 年，海事處要求改善船上設施以符合 ISO 9000 品質標準及《商船(本地船隻)條例》的本地領牌船隻數字為何。

提問人：郭家麒議員

答覆：

海事處並無要求本地領牌船隻改善船上設施以符合ISO 9000品質標準。

過去5年，海事處要求本地領牌船隻改善船上設施以符合《商船(本地船隻)條例》的數字如下：

	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年
船隻數目	3 394	3 125	2 872	2 123	2 236

答覆編號

THB(T)297

管制人員的答覆

(問題編號：4728)

總目：　(100) 海事處

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(-) 沒有指定

管制人員：　海事處處長 (黃偉綸)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：133)：

就「中介公司僱員」的聘用情況，請提供以下資料：

	2013-14 年度(截至最新情況)
使用中介公司的合約數目	( )
支付予每間中介公司的合約金額	( )
每間中介公司的合約服務期	( )
中介公司僱員的人數	( )
中介公司僱員的職位分佈	
中介公司僱員的月薪分佈 • 30,001 元或以上 • 16,001 元至 30,000 元 • 8,001 元至 16,000 元 • 6,501 元至 8,000 元 • 6,240 元至 6,500 元 • 6,240 元以下	 ( ) ( ) ( ) ( ) ( ) ( )
中介公司僱員的聘用年期 • 15 年以上 • 10 年至 15 年 • 5 年至 10 年 • 3 年至 5 年 • 1 年至 3 年 • 少於 1 年	 ( ) ( ) ( ) ( ) ( ) ( )
中介公司僱員佔該部門整體員工數目的百分比	( )
支付予中介公司的金額佔該部門整體員工開支的百分比	( )
曾獲發放遣散費／長期服務金／約滿酬金的員工人數	( )
發放遣散費／長期服務金／約滿酬金的金額	( )
曾以強積金僱主供款的累算權益抵銷遣散費／長期服務金／計算約滿酬金的員工人數	( )
以強積金僱主供款的累算權益抵銷遣散費／長期服務金／計算約滿酬金的金額	( )
獲得有薪用膳時間的人數 沒有有薪用膳時間的人數	( ) ( )
每週工作五天的人數	( )

每週工作六天的人數	( )

( )括號為比較 2012-13 年度同期的增減幅度的百分比

提問人：王國興議員

答覆：

所需資料現提供如下：

	合約類別	2013-14 年度 (截至 2014 年 2 月 28 日)
使用中介公司的合約數目	其他	19 (+58.33%)
	定期合約[註 1]	34 (+54.55%)
支付予每間中介公司的合約金額(百萬元)	其他	0.019 至 0.68 (不適用)
	定期合約	0.019 至 2.419 (不適用)
每間中介公司的合約服務期	其他	3 個月至 18 個月[註 2] (不適用)
	定期合約	6 個月至 17.5 個月 (不適用)
中介公司僱員的人數	其他	42 (+55.56%)
	定期合約	20[註 3] (+5.26%)
中介公司僱員的職位分佈	由於中介公司所提供的人手是用以滿足迫切和短期的職務需要，中介公司僱員一般視作臨時工作人員而不會給予任何特定職銜。因此海事處並無所需資料。	
中介公司僱員的月薪分佈 • 30,001 元或以上 • 16,001 元至 30,000 元 • 8,001 元至 16,000 元 • 6,501 元至 8,000 元 • 6,240 元至 6,500 元 • 6,240 元以下	其他	- 1 (-50%)[註 4] 41 (+70.83%)[註 4] - - -
	定期合約	定期合約由政府資訊科技總監辦公室集中管理。政府資訊科技總監辦公室與中介公司簽訂的合約會訂明中介公司提供僱員所收取的服務費，但不會訂明中介公司僱員的工資，因此海事處並無所需資料。

	合約類別	2013-14 年度 (截至 2014 年 2 月 28 日)
中介公司僱員的聘用年期 • 15 年以上 • 10 年至 15 年 • 5 年至 10 年 • 3 年至 5 年 • 1 年至 3 年 • 少於 1 年	根據海事處與中介公司簽訂的合約，中介公司可安排任何僱員到海事處工作，或因各種原因在合約期內安排更換僱員。因此海事處並無備存中介公司僱員聘用年期的資料。	
中介公司僱員佔該部門整體員工數目的百分比(%)	其他	3.02 (+54.87%)
	定期合約	1.44 (+5.11%)
支付予中介公司的金額佔該部門整體員工開支的百分比(%)	其他	0.53 (+17.78%)
	定期合約	1.45 (+26.09%)
曾獲發放遣散費／長期服務金／約滿酬金的員工人數	中介公司僱員與政府並無任何僱傭關係。由於中介公司僱員是與其所屬中介公司而非政府有合約關係，因此海事處並無所需資料。	
發放遣散費／長期服務金／約滿酬金的金額		
曾以強積金僱主供款的累算權益抵銷遣散費／長期服務金／計算約滿酬金的員工人數		
以強積金僱主供款的累算權益抵銷遣散費／長期服務金／計算約滿酬金的金額	中介公司僱員與政府並無任何僱傭關係。由於中介公司僱員是與其所屬中介公司而非政府有合約關係，因此海事處並無所需資料。	
獲得有薪用膳時間的人數 沒有有薪用膳時間的人數	海事處與中介公司簽訂的合約沒有訂明中介公司是否須給予中介公司僱員有薪用膳時間。由於中介公司僱員受聘於中介公司，用膳時間是否有薪由中介公司與僱員在簽訂合約時議定。因此海事處並無所需資料。	
每週工作五天的人數	其他	38 (+58.33)
	定期合約	20 (+5.26)
每週工作六天的人數	其他	0 (不適用)
	定期合約	0 (不適用)
按輪班模式工作的人數	其他	4 (+33.33%)
	定期合約	0 (不適用)

( )括號為比較 2012-13 年度同期的增減幅度的百分比

註：

1. 定期合約指由政府資訊科技總監辦公室集中管理的定期合約。

2. 其中一份合約是用以應付工作模式不定的服務需求。

3. 在 20 名定期合約僱員中，有 14 人各自受僱於兩份合約，其餘 6 人各受僱於一份合約，總計 34 份合約共 20 名定期合約僱員。

4. 中介公司僱員的月薪並不低於法定最低工資加有薪休息日的每月工資率。

管制人員的答覆

(問題編號：4729)

總目：　(100) 海事處

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(-) 沒有指定

管制人員：　海事處處長 (黃偉綸)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：134)：

就「外判員工」的聘用情況，請提供以下資料：

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

沒有有薪用膳時間的人數	( )
每週工作五天的人數 每週工作六天的人數	( ) ( )

( )括號為比較 2012-13 年度同期的增減幅度的百分比

提問人：王國興議員

答覆：

所需資料現提供如下：

	2013-14 年度 (截至 2014 年 2 月 28 日)
使用外判服務的合約數目	3 339 (+3%)
支付予外判服務公司的總金額(百萬元)	210.495 (+28.9%)
每間外判服務公司的合約服務期	1 天至 60 個月
透過外判服務公司所聘請的外判員工人數[註 1]	229 (+22.5%)
外判員工的職位分佈(例：客戶服務、物業管理、保安、清潔、資訊科技等)	保安、清潔、碼頭相關服務、陸路運輸、船隻保養、小輪服務、滅鼠服務
外判員工的月薪分佈[註 2] • 30,001 元或以上 • 16,001 元至 30,000 元 • 8,001 元至 16,000 元 • 6,501 元至 8,000 元 • 6,240 元至 6,500 元 • 6,240 元以下	 0 (-) 0 (-) 84 (+664%) 140 (-8.5%) 0 (-100%) 5 [註 3](-)
外判員工的聘用年期 • 15 年以上 • 10 年至 15 年 • 5 年至 10 年 • 3 年至 5 年 • 1 年至 3 年 • 少於 1 年	海事處沒有備存外判員工聘用年期的資料。
外判員工佔該部門整體員工數目的百分比	由於部分外判服務合約沒有訂明所需員工人數，因此無法提供所需資料。
支付予外判服務公司的金額佔該部門整體員工開支的百分比	就部分外判服務合約而言，支付予外判服務公司的金額包括非員工開支，如旅遊車／小輪租用費、材料購買費等，因此有關金額不能直接與海事處整體員工開支作比較。

	2013-14 年度 (截至 2014 年 2 月 28 日)
曾獲發放遣散費／長期服務金／約滿酬金的員工人數	由於員工受聘於外判服務公司，海事處並無所需資料。
發放遣散費／長期服務金／約滿酬金的金額	
曾以強積金僱主供款的累算權益抵銷遣散費／長期服務金／計算約滿酬金的員工人數	
以強積金僱主供款的累算權益抵銷遣散費／長期服務金／計算約滿酬金的金額	
獲得有薪用膳時間的人數 沒有有薪用膳時間的人數	
每週工作五天的人數 每週工作六天的人數	

( )括號為比較 2012-13 年度同期的增減幅度的百分比

註

1. 就部分外判服務合約，我們沒有指定所需員工的人數，因此數字並不包括該等外判服務合約聘用的員工。

2. 承辦商須向我們提供非技術工人的每月工資，以確保他們已遵從最低工資的規定，因此數字只包括非技術工人的每月工資。

3. 這些外判員工的薪金並不低於法定最低工資。

答覆編號

THB(T)299

管制人員的答覆

(問題編號：4730)

總目：　(100) 海事處

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(-) 沒有指定

管制人員：　海事處處長 (黃偉綸)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：135)：

就「非公務員合約僱員」的聘用情況，請提供以下資料：

	2013-14 年度 (截至最新情況)
非公務員合約僱員的人數	( )
非公務員合約僱員的職位分佈	
非公務員合約僱員的薪酬開支	( )
非公務員合約僱員的月薪分佈 • 30,001 元或以上 • 16,001 元至 30,000 元 • 8,001 元至 16,000 元 • 6,501 元至 8,000 元 • 6,240 元至 6,500 元 • 6,240 元以下	 ( ) ( ) ( ) ( ) ( ) ( )
非公務員合約僱員的聘用年期 • 15 年以上 • 10 年至 15 年 • 5 年至 10 年 • 3 年至 5 年 • 1 年至 3 年 • 少於 1 年	 ( ) ( ) ( ) ( ) ( ) ( )
成功轉職為公務員的人數	( )
非公務員合約僱員佔該部門整體員工數目的百分比	( )
支付予非公務員合約僱員的金額佔該部門整體員工開支的百分比	( )
曾獲發放遣散費／長期服務金／約滿酬金的員工人數	( )
發放遣散費／長期服務金／約滿酬金的金額	( )
曾以強積金僱主供款的累算權益抵銷遣散費／長期服務金／計算約滿酬金的員工人數	( )
以強積金僱主供款的累算權益抵銷遣散費／長期服務金／計算約滿酬金的金額	( )
獲得有薪用膳時間的人數 沒有有薪用膳時間的人數	( ) ( )
每週工作 5 天的人數 每週工作 6 天的人數	( ) ( )

提問人：王國興議員

答覆：

所需資料載列如下：

	2013-14 年度 (截至 2014 年 2 月 28 日)
非公務員合約僱員的人數	11 (-8%)
非公務員合約僱員的職位分佈	5 名合約驗船主任(輪機及船舶)／(船舶) 2 名辦公室主任 1 名海事意外督察 1 名合約船舶安全主任 1 名航海主任(培訓) 1 名輪機主任(培訓)
非公務員合約僱員的薪酬開支	470 萬元 (-11%)
非公務員合約僱員的月薪分佈 • 30,001 元或以上 • 16,001 元至 30,000 元 • 8,001 元至 16,000 元 • 6,501 元至 8,000 元 • 6,240 元至 6,500 元 • 6,240 元以下	 8 (+60%) 3 (-40%) 0 (不適用) 0 (不適用) 0 (不適用) 0 (不適用)
非公務員合約僱員的聘用年期 • 15 年以上 • 10 年至 15 年 • 5 年至 10 年 • 3 年至 5 年 • 1 年至 3 年 • 少於 1 年	 0 (不適用) 0 (不適用) 0 (不適用) 2 (0%) 5 (+25%) 4 (-33%)
成功轉職為公務員的人數	0 (不適用)
非公務員合約僱員佔該部門整體員工數目的百分比	0.8 (-11%)
支付予非公務員合約僱員的金額佔該部門整體員工開支的百分比	1.0 (-9%)
曾獲發放遣散費／長期服務金／約滿酬金的員工人數	4 (-83%)
發放遣散費／長期服務金／約滿酬金的金額	14.7 萬元 (-74%)
曾以強積金僱主供款的累算權益抵銷遣散費／長期服務金／計算約滿酬金的員工人數	0 (不適用)
以強積金僱主供款的累算權益抵銷遣散費／長期服務金／計算約滿酬金的金額	0 (不適用)
獲得有薪用膳時間的人數 沒有有薪用膳時間的人數	11 (+10%) 0 (不適用)
每週工作 5 天的人數 每週工作 6 天的人數	11 (-8%) 0 (不適用)

( )括號為比較 2012-13 年度同期(截至 2013 年 2 月 28 日)的增減幅度的百分比

答覆編號

THB(T)300

管制人員的答覆

(問題編號：5284)

總目：　(100) 海事處

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(-) 沒有指定

管制人員：　海事處處長 (黃偉綸)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：60)：

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

提問人：黃毓民議員

答覆：

海事處人員暫擬就海事工業安全、污染控制、港口及船舶交通管理、推廣香港船舶註冊紀錄冊、海道測量、本地船隻檢查、獲取海事科技及設備的知識，以及港珠澳大橋的事宜前往內地進行公務外訪。2014-15 年度的確實外訪計劃尚未有定案。

所有由政府支付的公務外訪開支均須受到有關規例及指引規管，以確保監管有效及公帑用得其所。有關的多方面規管包括必須在運作上有充分理由才可進行公務外訪；公務外訪必須事先獲得批准，並避免包含非公務性質的事項。有關人員在遞交申請時，必須提供有關擬進行外訪的一切所需資料；如有關的外訪安排其後有變，有關人員必須盡快通知審批人員，而審批人員亦須評估是否需要重新考慮該項申請。

答覆編號

THB(T)301

管制人員的答覆

(問題編號：4347)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：58)：

(a) 有關監督廣深港高速鐵路(高鐵)香港段的建造工程的進度如何，是否如能預期在 2015 年啟用？
(b) 就高鐵的營運安排方面，現時的進度如何？有關車票的定價、購票等具體安排的詳情如何？

提問人：陳恒鑌議員

答覆：

香港鐵路有限公司獲委託進行高鐵香港段的建造、測試和試行運作。高鐵香港段的建造工程於 2010 年 1 月展開，目前正在進行。西九龍總站的大型挖掘工程已完成約 80%，而地下結構工程亦正在施工。主要隧道的挖掘工程已完成約 75%。另外，在石崗列車停放處及緊急救援處，14 座建築物中有 10 座已完成。機電工程，包括鋪設路軌和安裝架空電纜亦已展開。我們的目標是在 2015 年完成高鐵香港段的工程，而在工程完成後，還須進行鐵路系統的各項測試和試行運作，才可讓高鐵投入服務，以確保鐵路服務安全可靠。

我們與內地當局設立了不同的聯絡小組並定期舉行會議，以商討與高鐵相關的營運事宜，包括票務安排。相關的營運安排將適時於高鐵啟用前確定。

答覆編號

THB(T)302

管制人員的答覆

(問題編號：6691)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：17)：

港珠澳大橋將於 2016 年通車，並連接大嶼山，為該區帶來龐大的商機及交通流量。就此，政府可否告知：當局預留的經費及人手對大嶼山島內的交通網進行檢討、重新規劃及諮詢為何；以及預計興建成本為何？

提問人：陳恒鑌議員

答覆：

待港珠澳大橋在 2016 年啟用後，來往大橋的車輛可使用擬議屯門至赤鱲角連接路的南面連接路，接駁現有的北大嶼山公路直達市區。因此帶來的額外車流，可由接駁屯門至赤鱲角連接路的新建道路，以及大嶼山的現有道路網絡吸納。政府一直運用現有人手監察並在有需要時檢討相關交通網絡，以確保其足以應付港珠澳大橋帶來的額外車流。

答覆編號

THB(T)303

管制人員的答覆

(問題編號：3762)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 局長辦公室

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：179)：

過去 5 年，每年運輸及房屋局局長及相關工作人員到外地進行訪問、考察及進行其他工作的次數、人數、參與官員的職銜、日數、外訪詳情(包括國家或城市名稱、逗留日數及人數等)、考察議題，以及所涉開支及人手分別為何？請按年份及每次外訪行程分別列出。

提問人：陳家洛議員

答覆：

所需關於綱領(1)項下到海外國家訪問的資料表列如下：

年度	海外活動次數	訪問的海外國家	日數	開支 (萬元)	工作詳情
2009-10	2	菲律賓	3	5.34	活動包括考察、交流和會議，以拓展和推廣運輸及房屋範疇的相關事務(特別是航空服務和海事發展)並交流經驗。
		新加坡	3		
2010-11	4	新加坡	2	44.26	
		馬來西亞	2		
		英國及比利時	4		
		澳洲	3		
2011-12	2	南韓	2	36.94	
		美國	10		
2012-13	0	不適用	0	0	
2013-14	3	新加坡	3	31.37	
		德國、比利時及意大利	7		
		日本	3		

相關工作由運輸及房屋局現有人員執行，屬於常規職務，涉及的人手沒有詳細分列。運輸及房屋局局長的政務助理和新聞秘書一般會陪同局長進行海外活動。

答覆編號

THB(T)304

管制人員的答覆

(問題編號：3766)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：185)：

運輸及房屋局早前宣佈不會推行建議的「紅加東減」方案，有關改善 3 條過海隧道的交通流量分佈，請告知：

(a) 當局於擱置方案後至東區海底隧道(東隧)和西區海底隧道(西隧)的專營權分別完結、中環灣仔繞道落成之間的時間，將採取甚麼措施改善交通流量，及所涉開支和人手及預計成效為何；

(b) 有否評估由特區政府出資回購東隧及西隧的開支和人手分別為何；以及

(c) 過去 5 年，每年海底隧道(紅隧)、西隧及東隧的每日平均交通流量，當中最高和最低的交通流量分別為何；請按車輛種類列出分項數字。

提問人：陳家洛議員

答覆：

(a) 由現在至中環灣仔繞道於 2017 年啟用之前，政府會集中兩方面的工作，以回應社會對道路交通擠塞的關注。在過海交通方面，運輸署會密切監察各條過海隧道及其鄰近地區的交通情況，並視乎需要採取進一步交通管理措施，包括繼續發展智能運輸系統以提升道路網絡的效率，以及更有效地發放交通資訊。政府亦會研究如何提升過海巴士網絡的效率，並鼓勵營辦商提供更多轉乘優惠。

政府亦會繼續考慮其他措施，以改善香港整體的道路擠塞情況。政府已邀請交通諮詢委員會就本港的道路交通擠塞問題進行研究，並提出實際可行措施以控制擠塞情況。我們也會探討在中環灣仔繞道通車後，在中區實施電子道路收費的可行性。

上述工作由運輸及房屋局(運輸科)和運輸署的現有人員執行，屬於常規職務，現階段不涉及額外開支。

(b) 政府並不認為擁有東隧及西隧是實施收費調整以合理分布過海隧道交通流量的先決條件，因為可通過補貼安排而調整收費。東隧的擁有權將於 2016 年移交政府。至於西隧，即使現時行車量低於其設計容量，但其中環的連接道路擠塞，令其難以用作分流過海隧道的交通。中環灣仔繞道於 2017 年通車後，將有助紓緩西隧連接道路的擠塞情況，讓我們有基礎考慮調整西隧的收費，作為交通合理分流計劃的可行方案。

因此，我們認為無須評估回購東隧或西隧專營權所需的開支及人手。

(c) 過去 5 年，3 條過海隧道每日平均交通流量按車輛種類的分項數字如下：

隧道	私家車					的士					小巴 [註1]				
	2009	***2010***	***2011***	***2012***	***2013***	***2009***	***2010***	***2011***	***2012***	***2013***	***2009***	***2010***	***2011***	***2012***	***2013***
紅隧	43600	43000	43600	43700	44200	32300	32300	32400	31100	30200	3100	2900	2800	2600	2400
東隧	34400	36600	37400	38200	39100	12400	13900	14900	15400	15800	1000	1000	900	800	700
西隧	24500	26600	27600	29400	30100	11300	13600	15500	16800	17200	2200	2100	2000	1900	1900

隧道	貨車 [註2]					巴士 [註3]					電單車				
	2009	***2010***	***2011***	***2012***	***2013***	***2009***	***2010***	***2011***	***2012***	***2013***	***2009***	***2010***	***2011***	***2012***	***2013***
紅隧	27300	27400	26700	26000	25500	9900	10200	10300	10300	9900	5200	5000	4800	4600	4500
東隧	10300	11200	11300	11400	11600	2800	2800	2800	2800	2800	2100	2100	2100	2100	2100
西隧	5300	6200	6700	7200	7600	4500	4600	4600	4600	4600	500	500	600	600	600

隧道	總計 [註4]				
	2009	***2010***	***2011***	***2012***	***2013***
紅隧	121400	120900	120500	118200	116700
東隧	63000	67500	69500	70700	72100
西隧	48000	53600	57000	60500	62000

**資料來源：交通運輸資料月報*

註 1：數字包括私家及公共小巴。
註 2：數字包括輕型貨車、中型貨車及重型貨車。
註 3：數字包括單層巴士、雙層巴士、專營及非專營巴士。
註 4：數字因四捨五入相加後未必相等於總數。

過去 5 年，3 條過海隧道最高和最低的交通流量如下：

紅隧

	每日交通流量 [註5] (車輛架次)
最高	134 100
最低	74 600

東隧

	每日交通流量 [註5] (車輛架次)
最高	89 500
最低	21 500

西隧

	每日交通流量 [註5] (車輛架次)
最高	82 400
最低	19 600

註 5：數字調高至最接近的百位整數

管制人員的答覆

(問題編號：3767)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：188)：

有關正施工的港珠澳大橋工程計劃各項目，請按年列出下列分項數字或資料：
(a) 工地中各種空氣污染物，及因工程產生的各種空氣污染物；
(b) 改善工地空氣質素和減少因工程產生的空氣污染物的措施，及所涉開支和人手；
(c) 噪音分貝；
(d) 緩減噪音措施，及所涉開支和人手；
(e) 對生態造成的影響；
(f) 緩減噪音措施，及所涉開支和人手；
(g) 工業意外個案數字，及所涉受傷和死亡人數；以及
(h) 減少工業意外的措施。

提問人：陳家洛議員

答覆：

建造工程產生的主要空氣污染物為塵埃。就此採取的消減措施包括：每日在工地灑水、在工地出入口使用車輪清洗設施、使用低碳燃料驅動的施工機器、覆蓋填料，以及確保施工過程符合《空氣污染管制條例》。

在易受噪音影響的地方，其噪音水平會受控制在法定標準上限之內。就此採取的噪音消減措施包括：在工地採取良好的措施及施工方法以在源頭消減噪音、使用低噪音機器及設備、為固定器械安裝隔音屏障、避免在學校考試期間進行高噪音工程、妥善保養機器及設備，以及減少在同一時間操作產生噪音的機器及設備的數量。

在規劃及設計階段已進行生態影響評估。採取消減措施可令工程項目在生態方面達可接受水平。在施工期間為了盡量減少影響生態而採取的消減措施包括：採用非開挖方法進行填海及修築海堤工程、禁止進行水底撞擊式打樁、限制工程船隻的航行速度、設立中華白海豚管制區、在施工期間監察中華白海豚的情況，以及在工程項目完成後訂立海岸公園。

實施上述空氣污染、噪音及生態影響消減措施的開支及人手，已計入工程項目的工程費用內。路政署一直運用現有人手監督這些工程項目的實施情況。

港珠澳大橋相關工程項目的監督工作由路政署委聘的顧問執行。顧問已就每個工程項目設立安全監督小組，按照相關法例規定和政府發出指引處理安全事宜。有關港珠澳大橋的本地工程項目之工地意外詳情如下：

	2011-12 年度	2012-13 年度	2013-14 年度 (截至 2014 年 2 月底)
施工中合約數目	1	2	4
工地意外數目	0	7	14
受傷人數	0	20	14
死亡人數	0	1	0

管制人員的答覆

(問題編號：3768)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：189)：

有關運輸及房屋局與香港機場管理局(機管局)提升現有跑道的航機升降量和其他設施的處理能力，及推展《香港國際機場 2030 規劃大綱》(《2030 規劃大綱》)，請告知：

(a) 過去 3 年，每年就《2030 規劃大綱》舉行的諮詢工作(例如公眾諮詢會、業界會議、與不同團體進行會面等)的詳情(例如舉辦地點、時間、出席人數、政府代表人物等)及有關開支和人手分別為何，請按年份及每次諮詢工作列出；
(b) 當局與機管局的未來工作計劃為何，當中預計所涉開支和人手為何；
(c) 當局評估第三條跑道的最新成本、工程時間為何；
(d) 自赤臘角機場啟用後，每年的跑道容量及使用量和使用率分別為何；
(e) 有否計劃就第三條跑道項目引進「社會代價及回報評估(SROI, Social Return on Investment)」，以推算所有受影響元素，包括計及噪音、碳排放、空氣污染及生態影響等因素的成本；若有，詳情、時間表及所涉開支和人手為何；若否，原因為何；以及
(f) 有否評估，當局在提升現有跑道的升降量和其他設施處理能力方面，須達致甚麼程度和水平，從而不須興建第三條跑道？

提問人：陳家洛議員

答覆：

(a)至(c) 機管局在 2011 年就香港國際機場的《2030 規劃大綱》進行公眾諮詢後，政府於 2012 年 3 月原則上批准機管局採納三跑道方案，作為香港國際機場的未來發展規劃方向，以推展《2030 規劃大綱》。

倡議三跑道系統工程的機管局現正進行所需的規劃工作，包括法定環境影響評估(環評)、相關設計細節及融資安排。自制備《2030 規劃大綱》以來，在整個規劃過程中，機管局一直積極聯繫有關的持份者和市民，蒐集他們對三跑道系統工程的意見，並為各類持份者，包括居民團體、專業團體、業務伙伴、環保團體、學生、傳媒和市民大眾，舉辦簡報會、研討會及公眾論壇等多種參與活動。過去 3 年的參與活動數目載列如下：

年份	活動數目[註]
2011	296
2012	207
2013	319

註：機管局並無就參與活動所涉開支及人手另存記錄。

根據《2030 規劃大綱》，三跑道系統工程的預算費用約為 1,360 億元(按付款當日價格計算)。上述規劃工作會包括檢視三跑道系統工程的費用預算，預期於 2014 年內完成。機管局亦會在適當時候研究三跑道系統工程的相關人手需求。

機管局的目標是當獲得一切必需許可，包括環評和相關法例下的許可，以及在有需要時得到立法會的撥款後，盡快展開建造工程。我們的目標仍是在 2023 年左右啟用三跑道系統。

(d) 香港國際機場的雙跑道系統自投入服務後，在 1999-2000 年度的全年跑道容量、飛機升降量(包括國際民航客運、貨運和非收入用途航班，軍用和本地航班不計算在內)和跑道使用率，分別為 331 000 架次、167 000 架次(兩者均調整至最接近的千位數)和 51%。隨着空域管理、航空交通管制及飛行程序，以及機場基建設施逐步完善，在 2006-07 年度的全年跑道容量、飛機升降量和跑道使用率分別增至 414 000 架次、283 000 架次和 68%。在 2012-13 年度，全年跑道容量、飛機升降量和跑道使用率分別再增至 420 000 架次、355 000 架次和 85%。至於 2013-14 年度的全年數字，仍在編製之中。

(e) 機管局正為三跑道系統工程進行法定環評工作，確保完全符合相關環評研究概要的要求。除了法定環評工作之外，機管局亦正進行碳排放研究，評估與三跑道系統工程相關的碳排放量。至於社會代價及回報評估，鑑於目前並無進行這類評估的國際認可方法(特別是適用於大型基建工程)，機管局認為這類評估不適用於三跑道系統工程。

(f) 香港國際機場現時的雙跑道系統預計在未來數年將達至其實際最高容量，即每年 42 萬架次的飛機升降量。民航處與機管局會繼續監察航空交通量的增長情況，並與航空公司緊密合作，探討一切可行方法以善用現有雙跑道系統的跑道容量。

為應付中期的航空交通需求，機管局現正落實香港國際機場飛行區中場範圍發展計劃第一期，興建一座客運廊，以及提供額外 20 個飛機停泊位(停機位)。有關計劃的工程已在 2011 年年底展開，預計可在 2015 年年底前完成。與此同時，機管局已展開中場範圍發展計劃第二期的設計工作，研究增建額外停機位的可行性。另外，中場範圍西面在去年已增設 20 個停機位，至 2014 年年底前另有 8 個新停機位啟用。這些擴建工程(不包括仍在規劃的中場範圍發展計劃第二期)全部完成後，停機位數目將增加約三成。

在貨運設施方面，隨着新的空運貨站在 2013 年 10 月全面投入服務，香港國際機場的整體貨物處理能力提升了五成，達到每年 740 萬公噸。

儘管上述發展計劃能夠暫時逐步提高香港國際機場的處理能力，面對鄰近機場日趨激烈的競爭，我們有必要盡快展開三跑道系統工程，以應付長遠的航空交通需求，維持香港國際機場和本港的競爭力。

答覆編號

THB(T)307

管制人員的答覆

(問題編號：3769)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：190)：

有關研究營運山頂纜車的長遠安排，請告知：
(a) 研究詳情、工作進度、所涉開支和人手及目標為何；
(b) 過去 5 年，山頂纜車每年的載客量和營運開支分項數字分別為何？

提問人：陳家洛議員

答覆：

山頂纜車有限公司(纜車公司)現行營運山頂纜車的權利為期兩年，將於 2015 年年底屆滿。政府現正研究山頂纜車的長遠安排，包括落實相關安排所須的修例工作。現正研究的事宜包括經營權應如何批出和延續，以及一旦不延續經營權時所須的安排。在擬備長遠安排及諮詢立法會相關的委員會後，我們會向立法會提交修例草案，目標是在兩年的過渡經營權屆滿前(即 2015 年年底)完成修例工作。運輸及房屋局(運輸科)及各相關部門會以現有資源，處理涉及山頂纜車長遠安排的工作。

過去 5 年，山頂纜車每年的載客量如下：

年份	全年乘客人次(萬)
2009	484
2010	536
2011	576
2012	589
2013	625

纜車公司的母公司屬上市公司，其公司集團財務資料的披露受《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》的規定所規限。政府不宜代纜車公司披露山頂纜車的營運開支資料。

管制人員的答覆

(問題編號：3771)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：191)：

有關《香港國際機場 2030 規劃大綱》(《2030 規劃大綱》)的環境影響評估(環評)工作，請告知：

(a) 現時工作進度、所涉開支和人手及預計完成時間為何；

(b) 過去 3 年，每年就《2030 規劃大綱》環評工作舉行的諮詢工作(例如公眾諮詢會、業界會議、與不同團體進行會面等)的詳情(例如舉辦地點、時間、出席人數、政府代表人物等)及有關開支和人手分別為何，請按年份及每次諮詢工作列出；以及

(c) 《環境影響評估條例》指當局可在環境許可證附加與緩解措施有關的條件，當局會否評估機管局開展第三條跑道項目時，須採取比條文指定緩解措施更全面的措施？

提問人：陳家洛議員

答覆：

(a) 機管局在 2011 年就香港國際機場的《2030 規劃大綱》進行公眾諮詢後，政府於 2012 年 3 月原則上批准機管局採納三跑道方案，作為香港國際機場的未來發展規劃方向，以推展《2030 規劃大綱》。

倡議三跑道系統工程的機管局現正進行所需規劃工作，包括法定環評、相關設計細節及融資安排。為擬議三跑道系統工程進行的環評及其他規劃工作，預期於 2014 年內完成。機管局估計，上述規劃工作所需費用約為 8 億元。

根據《2030 規劃大綱》，三跑道系統工程的預算費用約為 1,360 億元(按付款當日價格計算)。上述規劃工作會包括檢視三跑道系統工程的費用預算，而機管局亦會在適當時候研究三跑道系統工程的相關人手需求。

機管局的目標是當獲得一切必需許可，包括環評和相關法例下的許可，以及在有需要時得到立法會的撥款後，盡快展開建造工程。我們的目標仍是在 2023 年左右啟用三跑道系統。

(b) 自制備《2030 規劃大綱》以來，在整個規劃過程中，機管局一直積極聯繫有關的持份者和市民，蒐集他們對三跑道系統工程的意見，並為各類持份者，包括居民團體、專業團體、業務伙伴、環保團體、學生、傳媒和市民大眾，舉辦簡報會、研討會及公眾論壇等多種參與活動。過去 3 年的參與活動數目載列如下：

年份	活動數目[註]
2011	296
2012	207
2013	319

註：機管局並無就參與活動所涉開支及人手另存記錄。

(c) 機管局正為三跑道系統工程進行法定環評工作，確保完全符合相關環評研究概要的要求。在進行環評期間，機管局會評估、盡量減少和紓減工程對環境造成的各種影響。當完成環評報告後，機管局會把報告提交環境保護署審批，該署可根據《環境影響評估條例》向工程發出附帶或不附帶條件的環境許可證。

答覆編號

THB(T)309

管制人員的答覆

(問題編號：3772)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：192)：

有關運輸及房屋局海空交通及物流發展的財政撥款，請告知 2014-15 年度預算款額較 2012-13 年度實際款額及 2013-14 年度修訂預算為高的詳情及原因；當中提及設立海運及空運人才培訓基金(基金)，詳情、時間表、所涉開支和人手及預計成效為何？

提問人：陳家洛議員

答覆：

2014-15 年度綱領(3)的預算撥款 1.804 億元較(i)2012-13 年度實際開支 5,850 萬元和(ii)2013-14 年度修訂預算 7,730 萬元分別增加 4,990 萬元和 3,110 萬元，原因為預計下述工作的開支增加：

(a) 與(i)及(ii)比較，運作開支分別增加 3,220 萬元和 1,370 萬元，主要用以在 2014-15 年度推行多項計劃：香港國際機場擬議三跑道系統財務安排顧問研究，就香港機場管理局為三跑道系統進行的設計工作提供監察及核實工作的顧問服務，推動中小型企業物流服務電子化的資助計劃，香港航運發展局、香港港口發展局和香港物流發展局的推廣活動，以及就屯門西長遠物流發展進行的交通影響評估；以及

(b) 與(i)及(ii)比較，非經常開支項目的現金流量需求分別增加 1,770 萬元和 1,740 萬元，包括在 2014-15 年度為海運及空運人才培訓基金提供 1,706 萬元撥款。

為數 1 億元的基金於 2014 年 4 月開始運作，用以在 2014-15 至 2018-19 的 5 個年度內，持續現行的 5 項培訓和獎學金計劃(例如航海訓練獎勵計劃和培訓航運專業人才的兩項碩士課程獎學金計劃)，並且推行優化和新措施，支持航運及航空業的人才培訓，包括為大專學生設立業界實習聯網，以及供在職從業員申請的專業培訓費用發還計劃。估計受惠於基金的總人數將逾 5 600 人。當局在 2014-15 年度已預留 1,706 萬元，以推行基金的各項措施。推行這些措施所需人手將由運輸及房屋局(運輸科)的現有資源承擔。

答覆編號

THB(T)310

管制人員的答覆

(問題編號：3773)

總目：　(158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(2) 陸路及水上交通

管制人員：　運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：193)：

有關監察「過境私家車一次性特別配額試驗計劃」(試驗計劃)運作，請告知：
(a) 監察工作詳情及所涉開支和人手為何；
(b) 參與人數為何；以及
(c) 參與人士所涉及的交通意外、傷亡數字分別為何？

提問人：陳家洛議員

答覆：

(a) 我們一直密切監察試驗計劃第一階段的實施情況，並與廣東省有關單位及其指定在港的辦事機構密切聯繫，優化和完善工作流程及信息系統，以提高工作效率和服務質素。上述工作由運輸及房屋局(運輸科)人員執行，屬於綱領(2)下的常規職務，涉及的開支沒有詳細分列。

(b) 試驗計劃第一階段在 2012 年 3 月 30 日推出。截至 2014 年 3 月 3 日，有 3 172 名申請人提出申請，其中 2 888 宗申請已獲批准。

(c) 我們沒有參與試驗計劃的香港駕車人士涉及的交通意外及傷亡的統計資料，因為他們無須向運輸署報告這類資料。

管制人員的答覆

(問題編號：4922)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：187)：

有關正施工的鐵路項目，請按年及不同鐵路項目，列出在過往 5 年下列分項數字或資料：
(a) 工地中各種空氣污染物，及因工程產生的各種空氣污染物；
(b) 改善工地空氣質素和減少因工程產生的空氣污染物的措施，及所涉開支和人手；
(c) 噪音分貝；
(d) 緩減噪音措施，及所涉開支和人手；
(e) 工業意外個案數字，及所涉受傷和死亡人數；以及
(f) 減少工業意外的措施。

提問人：陳家洛議員

答覆：

一般鐵路項目工地所產生的主要空氣污染物為塵埃。就此採取的消減措施包括：每日在工地灑水、在工地出入口使用車輪清洗設施、使用低碳燃料驅動的施工機器、覆蓋填料，以及確保施工過程符合《空氣污染管制條例》。

在易受噪音影響的地方，其噪音水平會受控制在法定標準上限之內。就此採取的噪音消減措施包括：在工地採取良好的措施及施工方法以在源頭消減噪音、使用低噪音機器及設備、為固定器械安裝隔音屏障、避免在學校考試期間進行高噪音工程、妥善保養機器及設備，以及減少在同一時間操作產生噪音的機器及設備的數量。

在部分工地，工程人員會採用爆破方式在岩層中開挖鐵路車站及隧道。附近居民在爆破工程進行前最少 1 個星期、當日及即將進行之前，都會收到有關通知。居民可能會察覺到爆破產生的短暫輕微振動及偶有的聲響。爆破區裝有爆破防護籠及屏障，進一步減少爆破產生的聲浪及塵埃。

實施上述空氣污染及噪音消減措施的開支及人手，已計入鐵路項目的工程費用內。

路政署負責監督鐵路項目的建造工程。當局要求香港鐵路有限公司(港鐵公司)按照相關法例規定、規則和政府發出的指引，監督由其承建商進行的建造工程。港鐵公司亦已就每個鐵路項目設立安全監察小組，密切監察工地安全措施的落實情況。

在過去 5 個財政年度，涉及 5 個興建中鐵路項目的工地工業意外及傷亡情況表列如下：

興建中的鐵路路線	**2009至2014年(截至2014年2月底)**		
	工業意外數目	**死亡人數**	**受傷人數**
廣深港高速鐵路香港段	319	3	319
西港島線	150	1	149
南港島線(東段)	125	0	128
觀塘線延線	18	0	18
沙田至中環線	63	0	63

答覆編號

THB(T)312

管制人員的答覆

(問題編號：5328)

總目：　(158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(1) 局長辦公室

管制人員：　運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：97)：

政府當局可否告知本會，在 2014-15 年度：
(a) 此綱領的運作開支為何？
(b) 局長、副局長和政治助理的預算薪酬開支分別為何？
(c) 局長辦公室預算的酬酢開支為何？
(d) 局長辦公室預算的官式訪問、考察等活動的開支為何？

提問人：陳偉業議員

答覆：

(a) 在 2014-15 年度，綱領(1)運作開支項下的撥款為 1,230 萬元。

(b) 為編製財政預算，我們為運輸及房屋局的局長、副局長和局長政治助理職位在 2014-15 年度預留的薪酬開支分別為 338 萬元、237 萬元及 118 萬元。

(c)及(d) 相關開支會在部門開支項下支付，這個項目沒有在 2014-15 年度預算內詳細分列。

管制人員的答覆

(問題編號：5329)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：98)：

在本綱領的 2014-15 年度需要特別留意的事項內，當局表示會繼續與香港機場管理局(機管局)合作，推展《香港國際機場 2030 規劃大綱》，包括就三跑道系統進行的環境影響評估(環評)工作，以及就發展第三條跑道與相關的持份者保持溝通；就此政府可否告知本會：

(a) 在 2014-15 年度涉及上述工作的運作開支、人手編制及預算薪酬開支分別為何？
(b) 當局在對第三跑道系統進行的環評工作時，會否評估對白海豚的影響？若會，詳情為何？若否，原因為何？
(c) 當局有否評估第三條跑道對航機噪音的影響？若有，具體的影響為何？若否，原因為何？
(d) 當局有否評估第三條跑道對航機廢氣排放量的影響？若有，評估結果為何？若否，原因為何？
(e) 當局稱會與持份者溝通，當局可否分別列出過去 1 年就第三條跑道事宜與環保團體，航空業界、東涌居民的會面次數？

提問人：陳偉業議員

答覆：

(a) 倡議三跑道系統工程的機管局現正進行所需規劃工作，包括法定環評、相關設計細節及融資安排。機管局進行規劃工作時會檢視工程費用，並會在適當時候研究實施三跑道系統工程的相關人手需求。

政府充分明白三跑道系統工程的重要性及複雜程度，並已於 2012 年在運輸及房屋局(運輸科)轄下成立專責的機場擴建工程統籌辦公室(統籌辦)，以密切督導、監察並協助機管局進行上述規劃工作。統籌辦由 3 名首長級人員及 8 名非首長級人員組成，當中包括政務主任、工程師、行政主任，以及文書和秘書等不同職系的人員。按薪級中點估計的年薪值計算，該等職位每年的員工開支為 10,208,940 元。

(b)至(d) 法定環評工作會評估、盡量減少和紓減三跑道系統工程對環境的影響，包括對中華白海豚、飛機噪音和空氣質素方面的影響。機管局現正為三跑道系統工程進行法定環評工作，確保完全符合相關環評研究概要的要求。預計法定環評程序將於 2014 年內完成。

(e) 在三跑道系統工程的整個規劃過程中，機管局一直積極聯繫有關的持份者和市民，蒐集他們對工程的意見，並為各類持份者，包括居民團體、專業團體、業務伙伴、環保團體、學生、傳媒和市民大眾，舉辦簡報會、研討會及公眾論壇等多種參與活動。機管局在 2013 年共舉辦／參與 319 項活動，就三跑道系統工程聯繫各類持份者。

答覆編號

THB(T)314

管制人員的答覆

(問題編號：5330)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：99)：

在本綱領內，當局表示為改善 3 條過海隧道的交通流量分布，提出 3 個收費調整方案並進行公眾諮詢，繼而分析公眾諮詢所收集的意見，以期選出合適方案並展開為期 12 個月的試驗計劃，以測試方案成效。政府當局可否告知本會：

(a) 涉及上述工作的 2014-15 年度預算運作開支、人手編制及預算薪酬開支分別為何？

(b) 當局會否考慮收購東區海底隧道(東隧)及西區海底隧道(西隧)，以全面控制該兩條隧道的收費水平，藉此解決海底隧道(紅隧)的擠塞問題？若會，詳情為何？若否，原因為何？

提問人：陳偉業議員

答覆：

(a) 政府已公布，在考慮紅隧和東隧最新的交通情況、市民對建議的隧道費調整方案持不同的意見，以及相關地區對交通分流可能造成的擠塞感到關注後，決定現階段暫緩試行收費調整計劃。因此，在 2014-15 年度沒有就這方面的工作分配資源。

(b) 政府並不認為擁有東隧及西隧是實施收費調整以合理分布過海隧道交通流量的先決條件，因為可通過補貼安排而調整收費。東隧的擁有權將於 2016 年移交政府。至於西隧，即使現時行車量低於其設計容量，但其中環的連接道路擠塞，令其難以用作分流過海隧道的交通。中環灣仔繞道於 2017 年通車後，將有助紓緩西隧連接道路的擠塞情況，讓我們有基礎考慮調整西隧的收費，作為交通合理分流計劃的可行方案。

管制人員的答覆

(問題編號：5331)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：100)：

在本綱領內，當局聲稱繼續聯同廣東省有關當局執行跨境車輛規管制度，包括在 2013/2014 學年為跨境校巴服務提供 145 個特別配額，以及增加額外北行班次；就此，政府可否告知本會：

(a) 當局有否評估為跨境校巴服務增加 145 個特別配額，有否增加北區的交通擠塞狀況？

(b) 當局所指的額外北行班次，是指何等交通工具的班次？

(c) 在 2013-14 年度，內地車輛來港數目為何？當局預計 2014-15 年度，內地車輛來港的數目為何？

(d) 涉及上述工作的 2014-15 年度運作開支、人手編制及預算薪酬開支分別為何？

提問人：陳偉業議員

答覆：

(a) 在 2013/14 學年，政府與廣東省當局商定的跨境校巴特別配額上限為 145 個，其中 140 個已經發出。每個特別配額准許一輛跨境校巴在同一上學日提供北行及南行班次各一次。在 2013/14 學年發出的 140 個特別配額當中，只有 21 個發給駛經北區邊境管制站的跨境校巴，共涉及 42 班次(包括北行及南行)。因此，運輸署不認為跨境校巴服務對北區交通造成任何重大不良影響。

(b) 額外北行班次由獲發特別配額的跨境校巴提供，以接載放學後參加課外活動的跨境學童。

(c) 現時，來往粵港的跨境車輛，受香港特別行政區政府與廣東省政府共同管理的配額制度規管。在 2013 年，進出香港的跨境車輛共有 1 550 萬架次。政府沒有備存香港及內地跨境車輛往返的分項數字。截至 2014 年 3 月 3 日，約有 3 200 部內地跨境車輛領有有效封閉道路通行許可證，而領有有效封閉道路通行許可證的香港跨境車輛則有 41 300 部。鑑於跨境車輛受配額制度規管，我們預期在 2014-15 年度這類車輛的數目會維持於相若水平。

(d) 與廣東省有關當局共同管理跨境車輛規管制度涉及的工作，由運輸及房屋局(運輸科)人員執行，屬於綱領(2)下的常規職務，涉及的開支沒有詳細分列。

答覆編號

THB(T)316

管制人員的答覆

(問題編號：5332)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：101)：

在本綱領的 2014-15 年度需要特別留意的事項內，當局稱會繼續檢討專營巴士服務的票價調整安排，就此，政府可否告知本會涉及上述工作的 2014-15 年度運作開支、人手編制及預算薪酬開支分別為何？

提問人：陳偉業議員

答覆：

專營巴士票價調整安排是政府藉以處理專營巴士公司提出的加價申請的機制。檢討此安排涉及的工作，會由運輸及房屋局(運輸科)和運輸署以現有資源處理，屬於常規職務，涉及的開支沒有詳細分列。為協助進行檢討，政府已委聘顧問進行研究，所需費用約為 140 萬元。

答覆編號

THB(T)317

管制人員的答覆

(問題編號：5333)

總目：　(158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(2) 陸路及水上交通

管制人員：　運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：102)：

在本綱領內，當局稱 2013-14 年度內的工作包括檢討香港鐵路有限公司(港鐵公司)的票價調整機制。就此，政府可否告知本會：

(a) 在 2014-15 年度，當局會否繼續檢討港鐵公司的票價調整機制？若會，涉及上述工作的 2014-15 年度運作開支、人手編制及預算薪酬開支分別為何？若否，原因為何？

(b) 當局會否考慮將港鐵發生事故的頻率納入檢討票價的其中一個元素？若會，詳情為何？若否，原因為何？

提問人：陳偉業議員

答覆：

港鐵公司的票價調整機制每 5 年進行檢討。上一次檢討時間為 2013 年，同年 4 月完成。新票價調整機制在 2013 年 6 月生效。該次票價調整機制檢討的詳情，載於 2013 年 4 月 17 日發給議員的立法會參考資料摘要〔檔號：THB(T)CR33/1017/99〕。

票價調整機制下一次檢討時間為 2018 年，當局在進行檢討前會考慮檢討的範圍和重點。由於沒有需要，2014-15 年度的預算沒有為檢討預留開支。

答覆編號

THB(T)318

管制人員的答覆

(問題編號：5363)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (-) 沒有指定

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：120)：

請提供貴部門轄下的政府車隊資料：

	數目	2013 年運作開支	2014-15 年度預算運作開支
貴賓車			
甲級房車			
乙級房車			

提問人：陳偉業議員

答覆：

所需資料如下：

	數目	2013-14 年度運作開支 (百萬元)	2014-15 年度預算運作開支 (百萬元)
貴賓車	0	-	-
甲級房車	2	0.13	見註
乙級房車	0	-	-

註：相關開支會在部門開支項目下入帳，在 2014-15 年度的預算內，這項目沒有詳細分列。

答覆編號

THB(T)319

管制人員的答覆

(問題編號：5896)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 局長辦公室

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：54)：

就有關局長辦公室向局長提供與房屋政策有關的政策研究支援工作的開支，政府當局可否告知本會:

(a) 於 2013-14 年度，相關工作所涉及的開支為何，當中有否涉及任何設立的編制職位，若有，在該財政年度共設有多少個職位，是須負責向局長提供房屋政策的支援，另他們在有關年度曾開展多少項研究工作，各項研究工作的主題及研究結果分別為何，涉及的有關開支為何；

(b) 於 2014-15 年度，有關局長辦公室向局長提供與房屋政策有關的政策研究支援方面的開支預算為何？相關預算用於編制職位的開支預計為何，當中擬開展的研究工作的主題，及涉及的相關研究開支分別為何？

提問人：張超雄議員

答覆：

運輸及房屋局(運房局)日常由房屋科／房屋署為局長提供與房屋有關的政策研究支援，由相關的部門人員負責。房屋科／房屋署偶然會委託機構進行特定研究，例如 2013-14 年度由研究機構政策 21 進行的「香港分間樓宇單位調查」和由香港理工大學進行的「香港長遠房屋策略焦點小組研究」。此兩項研究的開支分別為 120 萬元及 140 萬元。至於局方的內部資料研究分析，其開支已包括在現有人手資源中。

鑑於房屋議題是本屆政府的重中之重，於 2013-14 年度，運房局局長辦公室在上述現有的內部政策研究支援之上，加聘一名非公務員合約制的房屋事務研究主任，為局長辦公室提供與房屋事宜有關的額外研究支援，包括樓市走勢、房地產專題資料蒐集分析等，集中於不同地區樓價和成交量趨勢，以及市場對政策措施的反應和評論等。該職位 2013-14 年度的開支約為 50 萬元。

於 2014-15 年度，房屋科／房屋署會一如既往，為局長提供與房屋有關的政策研究支援。局長辦公室下的房屋事務研究主任會繼續為局長辦公室提供與房屋事宜有關的額外研究支援，有關開支與 2013-14 年度的相近。

管制人員的答覆

(問題編號：6036)

總目：　(158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(-) 沒有指定

管制人員：　運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：69)：

就運輸及房屋局轄下的諮詢及法定組織架構，請當局告知各諮詢委員會及法定組織的名稱、職能、按性別及年齡(30 歲以下及 30 歲以上)提供成員人數、過去 5 年所涉開支總數分別為何？

提問人：張國柱議員

答覆：

現時，運輸及房屋局(運輸科)及有關部門設有 23 個諮詢及法定組織，這些組織的職責載於下述相關網頁：

諮詢及法定組織名稱	網頁
空運牌照局	http://www.thb.gov.hk/tc/boards/transport/air/index.htm
航空發展諮詢委員會	
處理航班時刻分配投訴委員會	
九廣鐵路公司管理局	http://www.thb.gov.hk/tc/boards/transport/land/index.htm
處理鐵路方案反對意見聆聽委員會	
交通諮詢委員會	
交通審裁處	
香港航運發展局	http://www.thb.gov.hk/tc/boards/transport/maritime/index.htm
香港港口發展局	
車輛維修技術諮詢委員會	http://www.emsd.gov.hk/emsd/chi/sgi/vmrs.shtml
船員管理協商委員會	http://www.mardep.gov.hk/hk/aboutus/committees.html
高速船諮詢委員會	
本地船隻諮詢委員會	
商船海員援助基金委員會	
領港事務諮詢委員會	
港口保安諮詢委員會	
港口行動事務委員會	
港口福利事務委員會	
海員諮詢委員會	
船舶諮詢委員會	
香港機場管理局	http://www.hongkongairport.com/chi/business/airport-authority/introduction.html
香港物流發展局	http://www.logisticshk.gov.hk/chinese/about/log01.html

諮詢及法定組織名稱	網頁
道路安全議會	http://www.roadsafety.gov.hk/tc/about_us/rsc.html

截至 2014 年 2 月 28 日，運輸及房屋局(運輸科)轄下各諮詢及法定組織合計有 155 名政府委任的非官方成員，其中男性佔 72.3%，女性佔 27.7%，年齡均在 30 歲或以上。

上述大部分諮詢及法定組織秘書處的職位大多屬公務員職位，這些職位是運輸及房屋局(運輸科)或有關部門編制內的職位，任職的公務員為秘書處提供服務，只屬本身相關職責的一部分，因此難以分項計算。

答覆編號

THB(T)321

管制人員的答覆

(問題編號：5651)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：64)：

就廣深港高速鐵路(高鐵)香港段的建造工程和營運安排，當局可否告知本委員會：現時高鐵香港段施工的最新進展為何；各施工項目的最新開支狀況，預計會否有超支情況出現；按照現時施工進度，高鐵香港段能否如期完成；另外，當局擬定未來高鐵營運安排和未來邊檢模式為何？

提問人：馮檢基議員

答覆：

香港鐵路有限公司獲委託進行高鐵香港段的建造、測試和試行運作。高鐵香港段的建造工程於 2010 年 1 月展開，目前正在進行。西九龍總站的大型挖掘工程已完成約 80%，而地下結構工程亦正在施工。主要隧道的挖掘工程已完成約 75%。另外，在石崗列車停放處及緊急救援處，14 座建築物中有 10 座已完成。機電工程，包括鋪設路軌和安裝架空電纜亦已展開。我們的目標是在 2015 年完成高鐵香港段的工程，而在工程完成後，還須進行鐵路系統的各項測試和試行運作，才可讓高鐵投入服務，以確保鐵路服務安全可靠。

我們如期批出合共 40 份主要建造合約(即個別價值逾 5,000 萬元的合約)，以及其他小型合約。截至 2013-14 財政年度，項目的累計開支約為 464 億元，而在 2014-15 財政年度的預算開支約為 87 億元。根據目前情況，項目的開支不會超出核准工程預算。

我們與內地當局設立了不同的聯絡小組並定期舉行會議，以商討與高鐵項目相關的營運事宜。我們亦一直就高鐵的海關、出入境和檢疫安排與內地當局進行商討，有關工作仍在進行。當與內地當局就海關、出入境和檢疫安排達成具體共識後，我們會適時向立法會匯報。

答覆編號

THB(T)322

管制人員的答覆

(問題編號：5652)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：65)：

就西港島線、南港島線(東段)、觀塘線延線和沙田至中環線(沙中線)的各鐵路工程項目，當局可否告知本委員會：各項目的最新進展為何；最新預計各項目竣工和投入服務的日期？

提問人：馮檢基議員

答覆：

截至 2013 年年底，4 項鐵路工程的建造進度和預計竣工日期表列如下：

工程項目	建造工程進度(完成的百份比)	預計竣工日期
西港島線	85	2014 年
南港島線(東段)	60	2015 年
觀塘線延線	55	2015 年
沙中線	12	大圍至紅磡段：2018 年 紅磡至金鐘段：2020 年

答覆編號

THB(T)323

管制人員的答覆

(問題編號：5653)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：66)：

就 2014-15 年度需要特別留意的事項中提及「繼續監督在港珠澳大橋工程計劃下的香港口岸、香港接線和屯門至赤鱲角連接路工程；與廣東省和澳門特別行政區政府攜手，繼續監督港珠澳大橋主橋的工程，以及探討和訂定相關的跨境運輸安排」，當局可否告知本委員會：港珠澳大橋主橋的工程的最新進展為何；最新預計各項目竣工和通車日期；當局擬定的跨境運輸安排方案為何？

提問人：馮檢基議員

答覆：

港珠澳大橋主橋、香港口岸和香港接線的建造工程分別於 2009 年年底、2011 年年底和 2012 年年中展開，以期於 2016 年完成。屯門至赤鱲角連接路的南面連接路將按計劃於 2016 年大致完成，北面連接路則按計劃於 2018 年完成。

廣東省政府、香港特別行政區政府及澳門特別行政區政府已成立港珠澳大橋跨界通行政策協調小組，就大橋的跨境運輸安排(包括獲准使用大橋的車輛種類、相關規管制度等)進行研究並提出建議。三地政府的討論仍在進行。

答覆編號

THB(T)324

管制人員的答覆

(問題編號：6390)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：83)：

就預算案演辭提及「二零一五／一六年起的四個年度，我估計經營帳目會每年錄得盈餘；雖然隨着多項大型基建項目進入高峯期，非經營帳目會出現赤字，但是我預計除了二零一五／一六年度外，綜合帳目仍可在其餘年度錄得盈餘。在二零一九年三月底，我預計會有約七千九百九十二億元的財政儲備，大約相當於本地生產總值百分之二十九點一，或十九個月的政府開支。」

當局可否告知本委員會：上述提及大型基建項目有否包括預計未來機場興建第三條跑道的開支？就興建第三條跑道，當局擬定融資計劃為何？

提問人：馮檢基議員

答覆：

引述的預算案演辭段落內提及的大型基建項目，並不包括三跑道系統工程。倡議三跑道系統工程的機管局現正為工程進行相關規劃工作，包括檢視費用預算和可行的財務安排。預期檢視工作可在 2014 年內完成，然後機管局會就財務安排提出建議，以供政府考慮。就三跑道系統工程而言，政府對任何切實可行的財務方案均持開放態度。

答覆編號

THB(T)325

管制人員的答覆

(問題編號：5626)

總目：　(158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(2) 陸路及水上交通

管制人員：　運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：30)：

當局有否打算興建十號幹線北段，進一步完善新界西北的交通網絡？如有，有關詳情及開支為何？如無，原因為何？

提問人：何俊仁議員

答覆：

因應本港的新發展，政府不時以內部資源檢視新策略性道路基建的需要。我們現正興建屯門至赤鱲角連接路，並正進行其他道路改善工程，以完善新界西北的交通網絡。例如，屯門公路市中心段的擴闊工程已經大致完成。我們會繼續檢視各項長遠的公路基建建議，以應付新界西北發展所產生的交通需求。

答覆編號

THB(T)326

管制人員的答覆

(問題編號：5627)

總目：　(158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(2) 陸路及水上交通

管制人員：　運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：32)：

當局有否打算興建屯荃鐵路？如有，有關詳情及開支為何？如無，原因為何？

提問人：何俊仁議員

答覆：

政府委聘顧問進行《鐵路發展策略 2000》之檢討及修訂研究，以因應社會最新的發展需要，更新全港的長遠鐵路發展藍圖。我們已進行兩個階段的公眾參與活動，探討 10 個鐵路項目的概念方案(包括屯荃鐵路)。

在回應運輸需求、合乎經濟效益、並配合新發展區的發展需要等三大前提下，政府現正敲定 2020 年以後的鐵路發展藍圖。我們會盡快公布新鐵路方案的未來路向。

答覆編號

THB(T)327

管制人員的答覆

(問題編號：5628)

總目：　(158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(2) 陸路及水上交通

管制人員：　運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：34)：

當局有否打算將西鐵線延伸至屯門 40 區？如有，有關詳情及開支為何？如無，原因為何？

提問人：何俊仁議員

答覆：

政府委聘顧問進行《鐵路發展策略 2000》之檢討及修訂研究，以因應社會最新的發展需要，更新全港的長遠鐵路發展藍圖。我們已進行兩個階段的公眾參與活動，探討 10 個鐵路項目的概念方案(包括屯門南延線)。

在回應運輸需求、合乎經濟效益、並配合新發展區的發展需要等三大前提下，政府現正敲定 2020 年以後的鐵路發展藍圖。我們會盡快公布新鐵路方案的未來路向。

答覆編號

THB(T)328

管制人員的答覆

(問題編號：5631)

總目：　(158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(2) 陸路及水上交通

管制人員：　運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：43)：

當局有否打算落實興建北環線鐵路？如有，有關詳情及開支為何？如無，原因為何？

提問人：何俊仁議員

答覆：

政府委聘顧問進行《鐵路發展策略 2000》之檢討及修訂研究，以因應社會最新的發展需要，更新全港的長遠鐵路發展藍圖。我們已進行兩個階段的公眾參與活動，探討 10 個鐵路項目的概念方案(包括北環線)。

在回應運輸需求、合乎經濟效益、並配合新發展區的發展需要等三大前提下，政府現正敲定 2020 年以後的鐵路發展藍圖。我們會盡快公布新鐵路方案的未來路向。

答覆編號

THB(T)329

管制人員的答覆

(問題編號：4591)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 局長辦公室；
(2) 陸路及水上交通；以及
(3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：91)：

(a) 請按以下表格提供有關貴局及其轄下各部門於過去 3 個年度的酬酢及送禮開支詳情。

決策局／決策科／部門及年度	該年度酬酢及送禮預算	該年度酬酢及送禮分別的最終實際開支	該年度每位出席人士連酒水在內的開支上限	該年度贈予每名賓客的禮品的開支上限	該年度接待賓客的次數、及接待過的總人數

(b) 請按以下表格提供貴局及其轄下各部門於 2013-14 年度的酬酢及送禮開支詳情。

決策局／決策科／部門	接待日期(年／月／日)	該次接待的賓客所屬部門／機構(請按部門或機構及人數列出)及職銜	該次接待的食物開支	該次接待的酒水開支	該次接待的送禮開支	該次接待的地點(部門辦公室／政府設施的餐廳／私營食肆／其他(請註明))

(c) 請按以下表格提供 2014-15 年度的酬酢及送禮預算。

決策局／決策科／部門	酬酢及送禮的撥款預算	每名賓客的酬酢開支上限	每名賓客的禮品開支上限

提問人：何秀蘭議員

答覆：

一般而言，所有政治委任官員及公務員因公務酬酢安排宴請時，均須遵守相同的原則，並參照有關的規例及行政指引。政府人員安排公務宴請款待賓客時，應作審慎判斷，以節儉為原則，避免讓公眾感覺政府酬酢過於奢華。根據現行的指引規定，因公務酬酢而設的午宴，人均開支應不超過 450 元，晚宴則以 600 元為限，當中包括在該宴會上享用的一切食物和飲品開支、服務費和小費。

在 2011-12、2012-13 及 2013-14 年度(截至 2014 年 2 月 28 日)，運輸科及其轄下部門用於公務酬酢的實際開支如下：

	2011-12 年度 (百萬元)	2012-13 年度 (百萬元)	2013-14 年度 (截至 2014 年 2 月 28 日) (百萬元)	2014-15 年度 (預算) (百萬元)
運輸科	0.27	0.23	0.18	註
民航處	0.07	0.17	0.04	
路政署	0.05	0.05	0.04	
海事處	0.27	0.23	0.16	
運輸署	0.11	0.15	0.11	

註：相關開支會在部門開支項目下入帳，在 2014-15 年度的預算內，這項目沒有詳細分列。

為配合政府的環保政策，公職人員應盡可能避免在公務活動期間向他人餽贈禮物或紀念品。根據現行的指引，如基於實際運作、禮節或其他原因，餽贈禮物或紀念品實屬必須或無可避免的話，有關禮物或紀念品不應奢華，數量亦應減至最少及限於機構間互為送贈。

在 2011-12、2012-13 及 2013-14 年度(截至 2014 年 2 月 28 日)，運輸科及其轄下部門購買禮物或紀念品的開支如下：

	2011-12 年度 (百萬元)	2012-13 年度 (百萬元)	2013-14 年度 (截至 2014 年 2 月 28 日) (百萬元)	2014-15 年度 (預算) (百萬元)
運輸科	0.02	0.03	0.02	(註 1)
民航處	0.005	0.004	0.09 (註 2)	
路政署	0.02 (註 2)	0.01 (註 2)	0	
海事處	0.02	0.005	0.002	
運輸署	0.18	0.15	0.14	

註 1：相關開支會在部門開支項目下入帳，在 2014-15 年度的預算內，這項目沒有詳細分列。

註 2：有關開支包括大批製作一般部門紀念品，作為存貨，以備日後使用。

答覆編號

THB(T)330

管制人員的答覆

(問題編號：4592)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 局長辦公室；(2) 陸路及水上交通；以及(3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：92)：

關於貴局及其轄下各部門就制定和評估政策而進行的研究(如有的話)，請按以下格式提供有關資料。

(a) 請以下列表格，告知過去兩個財政年度(2012-13 及 2013-14)資助的公共政策研究計劃和策略性公共政策研究計劃的相關資料：

顧問名稱	批出辦法(公開競投／招標／其他(請註明))	項目名稱、內容及目的	顧問費用(元)	開始日期	研究進度(籌備中／進行中／已完成)	當局就研究報告的跟進為何及進度(如有)	若已完成的話，有否向公眾發布；若有，發布渠道為何；若否，原因為何？

(b) 在本年度(2014-2015 年度)有否預留撥款進行顧問研究的項目？如有，請提供下列資料：

顧問名稱	批出辦法(公開競投／招標／其他(請註明))	項目名稱、內容及目的	顧問費用(元)	開始日期	研究進度(籌備中／進行中／已完成)	當局就研究報告的跟進為何及進度(如有)	若預計在本年度完成的話，會否計劃向公眾發布；若有，計劃發布的渠道為何；若不會，原因為何？

(c) 批出有關顧問項目給有關研究機構時所考慮的準則為何？

提問人：何秀蘭議員

答覆：

(a) 在 2012-13 至 2013-14 年度撥款進行的公共政策研究計劃和策略性公共政策研究計劃如下：

顧問名稱	批出辦法(公開競投／招標／其他(請註明))	項目名稱、內容及目的	顧問費用(百萬元)	開始日期	研究進度(籌備中／進行中／已完成)	當局就研究報告的跟進為何及進度(如有)	若已完成的話，有否向公眾發布；若有，發布渠道為何；若否，原因為何？
艾奕康有限公司	招標	**就受擬議青衣西南部港口發展影響的油庫重置選址研究** *為可能受擬議青衣西南部港口發展影響的油庫物色重置選址，並就環境影響、交通影響等進行評估。*	0.18	2009 年 4 月	進行中並處於最後階段	不適用	不適用
艾奕康有限公司	招標	**薄扶林區交通研究** *檢討目前交通情況，並評估撤銷薄扶林發展限制建議對交通的影響。*	0.401 (2012-13 年度) 0.243 (2013-14 年度)	2010 年 12 月	已完成	運輸署跟進顧問研究的結果，並在 2013 年年底就薄扶林區南部 6 幅擬議發展／重建公共房屋用地完成內部的初步交通影響評估。評估結果顯示，擬議發展／重建項目不會造成重大的額外交通影響。	鑑於研究涉及敏感的土地發展資料，政府並無計劃公開研究報告。
香港弘達交通顧問有限公司	招標	**葵青區長遠物流發展的交通影響評估** *因應區內的最新發展，更新及評估擬議物流發展的交通影響，並建議改善措施，以有效減輕影響。*	0.19	2010 年 12 月	已完成	已於 2012 年 10 月 18 日就擬議青衣交通改善措施諮詢葵青區議會交通及運輸委員會。	研究的行政摘要已上載運輸署網站，供市民查閱。

顧問名稱	批出辦法(公開競投／招標／其他(請註明))	項目名稱、內容及目的	顧問費用(百萬元)	開始日期	研究進度(籌備中／進行中／已完成)	當局就研究報告的跟進為何及進度(如有)	若已完成的話，有否向公眾發布；若有，發布渠道為何；若否，原因為何？
艾奕康有限公司	招標	**《鐵路發展策略 2000》之檢討及修訂的顧問研究** *檢討及修訂本港的《鐵路發展策略 2000》，以應付直至 2031 年的本地和跨界鐵路運輸需要。*	10.767 (2012-13 年度) 16.996 (2013-14 年度)	2011 年 3 月	進行中	我們定期與顧問和相關部門舉行會議，以密切監察研究進度。	我們在 2012 年 4 至 7 月期間進行第一階段的公眾參與活動，就 3 條大型跨區鐵路走廊的概念徵詢公眾意見。我們另於 2013 年 2 至 5 月期間進行第二階段的公眾參與活動，探討現有鐵路線的 7 個地區性優化方案的概念。 在回應運輸需求、合乎經濟效益、並配合新發展區的發展需要等三大前提下，政府現正敲定 2020 年以後的鐵路發展藍圖。我們會盡快公布新鐵路方案的未來路向。
施偉拔有限公司	書面報價	**過海行車隧道收費安排詳細交通評估** *1. 更新運輸數據模型以反映最新交通需求及情況；* *2. 研究公眾諮詢期間收到與收費相關的建議的可行性和交通影響；以及* *3. 進行詳細交通評估並制訂 3 條過海行車隧道的收費方案，以期改善交通流量分布。*	0.127 (2012-13 年度) 0.694 (2013-14 年度)	2011 年 5 月	已完成	政府因應在 2011 年進行公眾諮詢時收到的意見，修訂顧問提出的部分收費調整方案，以回應公眾與業界的要求。政府於 2013 年 2 月 8 日提出 3 項收費調整方案，作為改善過海行車隧道交通流量分布的建議措施，並進行為期 3 個月的公眾諮詢。	根據顧問研究結果制訂的 3 項收費調整方案的細節，詳載於 2013 年 2 月發出的公眾諮詢文件。
彼安托亞太顧問有限公司	招標	**香港港口發展策略 2030 的顧問研究** *檢討相關因素以更新港口貨運量預測，並就如何更有效使用現有港口設施提出建議，以及檢討未來發展計劃。*	1.04	2011 年 7 月	進行中並處於最後階段	不適用	不適用

顧問名稱	批出辦法(公開競投／招標／其他(請註明))	項目名稱、內容及目的	顧問費用(百萬元)	開始日期	研究進度(籌備中／進行中／已完成)	當局就研究報告的跟進為何及進度(如有)	若已完成的話，有否向公眾發布；若有，發布渠道為何；若否，原因為何？
彼安托亞太顧問有限公司	招標	**提升香港作為國際航運中心地位的顧問研究** *因應現時的機遇和挑戰，制定提升香港作為國際航運中心地位的策略。*	1.94	2011月11月	已完成	政府會跟進顧問提出成立新法定航運機構的建議，釐定新機構的職能、財政安排、架構和運作模式等事宜的具體細節。	期終報告及行政摘要將於2014年4月上載運輸及房屋局網站。
GHK (Hong Kong) Ltd.	書面報價	香港鐵路有限公司(港鐵公司)票價調整機制顧問研究	1.34	2011年12月	已完成	政府檢討港鐵公司的票價調整機制時，已參考研究報告提出的建議。 檢討結果已於2013年4月公布。票價調整機制檢討的詳情，載於2013年4月17日發給議員的立法會參考資料摘要。	見左欄
艾奕康有限公司	招標	**就屯門第49區物流發展進行的生態評估** *從生態角度確定擬議物流發展可否接受，並研究和制訂切實可行的改善措施以緩解對該區的生態影響。*	0.26	2012年10月	處於最後階段	不適用	不適用
德勤財務諮詢服務有限公司	書面報價	**就檢討港鐵公司票價調整機制委任財務顧問**	1.04	2013年3月	已完成	政府檢討港鐵公司的票價調整機制時，已參考顧問的意見。 檢討結果已於2013年4月公布。票價調整機制檢討的詳情，載於2013年4月17日發給議員的立法會參考資料摘要。	見左欄
Milliman Limited	招標	**實施海上交通意外援助計劃顧問研究** *評估為海上交通意外傷亡者設立獨立援助計劃的可行性。*	0.70	2013年4月	進行中	不適用	不適用

顧問名稱	批出辦法(公開競投／招標／其他(請註明))	項目名稱、內容及目的	顧問費用(百萬元)	開始日期	研究進度(籌備中／進行中／已完成)	當局就研究報告的跟進為何及進度(如有)	若已完成的話，有否向公眾發布；若有，發布渠道為何；若否，原因為何？
艾奕康有限公司	招標	**屯門第 38 及第 49 區擬議土地用途技術可行性研究－運輸及交通影響評估** *評估擬議物流發展對交通的影響，並建議所需改善措施以有效紓減該等影響。*	0.28	2013 年 12 月	進行中	不適用	不適用
香港中文大學	招標	**關於新經營者對香港航空市場所帶來的影響的研究** *研究國際航空業的業務模式，並就進一步發展香港為航空樞紐作出建議。*	0.5	2014 年 1 月	進行中	不適用	不適用
香港中文大學	招標	**航空公司營運研究** *從經濟及技術角度研究國際航空業的最新發展。*	0.322	2014 年 1 月	進行中	不適用	不適用

(b) 在 2014-15 年度已預留撥款進行顧問研究的項目如下：

顧問名稱	批出辦法(公開競投／招標／其他(請註明))	項目名稱、內容及目的	顧問費用(百萬元)	開始日期	研究進度(籌備中／進行中／已完成)	當局就研究報告的跟進為何及進度(如有)	若預計在本年度完成的話，會否計劃向公眾發布；若有，計劃發布的渠道為何；若不會，原因為何？

顧問名稱	批出辦法(公開競投／招標／其他(請註明))	項目名稱、內容及目的	顧問費用(百萬元)	開始日期	研究進度(籌備中／進行中／已完成)	當局就研究報告的跟進為何及進度(如有)	若預計在本年度完成的話，會否計劃向公眾發布；若有，計劃發布的渠道為何；若不會，原因為何？
艾奕康有限公司	招標	**《鐵路發展策略 2000》之檢討及修訂的顧問研究** *檢討及修訂本港的《鐵路發展策略 2000》，以應付直至 2031 年的本地和跨界鐵路運輸需要。*	2.233	2011 年 3 月	進行中	我們定期與顧問和相關部門舉行會議，以密切監察研究進度。	我們在 2012 年 4 至 7 月期間進行第一階段的公眾參與活動，就 3 條大型跨區鐵路走廊的概念徵詢公眾意見。我們另於 2013 年 2 至 5 月期間進行第二階段的公眾參與活動，探討現有鐵路線的 7 個地區性優化方案的概念。 在回應運輸需求、合乎經濟效益、並配合新發展區的發展需要等三大前提下，政府現正敲定 2020 年以後的鐵路發展藍圖。我們會盡快公布新鐵路方案的未來路向。
彼安托亞太顧問有限公司	招標	**香港港口發展策略 2030 的顧問研究** *檢討相關因素以更新港口貨運量預測，並就如何更有效使用現有港口設施提出建議，以及檢討未來發展計劃。*	1.32	2011 年 7 月	進行中並處於最後階段	不適用	結果將於研究完成後公布。
Milliman Limited	招標	**實施海上交通意外援助計劃顧問研究** *評估為海上交通意外傷亡者設立獨立援助計劃的可行性。*	0.70	2013 年 4 月	進行中	不適用	結果將於研究完成後公布。
GHK (Hong Kong) Ltd.	書面報價	**檢討專營巴士票價調整安排的顧問研究**	1.418	2013 年 9 月	進行中	研究報告提出的建議將作為政府檢討專營巴士票價調整安排的參考。 檢討結果將予公布。	見左欄

顧問名稱	批出辦法(公開競投／招標／其他(請註明))	項目名稱、內容及目的	顧問費用(百萬元)	開始日期	研究進度(籌備中／進行中／已完成)	當局就研究報告的跟進為何及進度(如有)	若預計在本年度完成的話，會否計劃向公眾發布；若有，計劃發布的渠道為何；若不會，原因為何？
艾奕康有限公司	招標	**屯門第 38 及第 49 區擬議土地用途技術可行性研究－運輸及交通影響評估** *評估擬議物流發展對交通的影響，並建議所需改善措施以有效紓減該等影響。*	0.96	2013 年 12 月	進行中	不適用	研究完成後，結果會提交屯門區議會。
未能提供	招標	**提供服務以就本地船隻泊位安排進行點算及需求研究** 調查本地船*隻停泊和避風泊位的供求情況；分析和預測未來需求；以及蒐集持份者的回應以了解他們的意見和期望。*	未能提供	2014 年 5 月	招標中	不適用	不適用
未能提供	書面報價	**成立新法定航運機構的業務個案研究**	未能提供	2014 年第二季左右	籌備中	不適用	不適用
未能提供	招標	**在香港設立民航訓練學院的顧問研究** *評估目前與未來人力資源需求情況，以及探討在香港設立民航訓練學院的可行性。*	未能提供	2014 年第二季左右	籌備中	在考慮於香港設立民航訓練學院的可行性時，我們會參考顧問研究的結果和所提出的建議。	不適用

顧問名稱	批出辦法(公開競投／招標／其他(請註明))	項目名稱、內容及目的	顧問費用(百萬元)	開始日期	研究進度(籌備中／進行中／已完成)	當局就研究報告的跟進為何及進度(如有)	若預計在本年度完成的話，會否計劃向公眾發布；若有，計劃發布的渠道為何；若不會，原因為何？
未能提供	招標	**本地領牌「快速」載客船隻風險評估** *確立香港水域目前交通情況；就本地領牌載客船隻的安全運作進行風險評估；就海外其他著名海事機關如何規管與本地領牌載客船隻相類的船隻進行文獻資料研究；就香港本地領牌載客船隻的「快速」定義和安全措施提交建議；以及為持份者舉辦工作坊。* *研究旨在為本地領牌載客船隻界定「快速」的恰當定義，並根據風險評估結果，提出措施以加強規管這類快速船隻和提升其運作安全。*	未能提供	2014 年 7 月	籌備中	不適用	不適用

(c) 甄選準則主要包括：顧問對研究目的及課題的認識；顧問團隊具備的經驗、資歷和專業知識；顧問以往參與研究的記錄和曾投入的資源；顧問研究將會採用的模式和方法；以及顧問費用。

答覆編號

THB(T)331

管制人員的答覆

(問題編號：4648)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 局長辦公室；(2) 陸路及水上交通；以及(3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：146)：

因應中港跨境合作近年日益增加，請提供有關貴局及其轄下各部門參與的各項中港跨境項目或計劃的相關資料：

(a) 請根據下列表格，列出 2011-12 至 2013-14 年度的中港跨境項目或計劃的資料：

項目／計劃名稱	具體內容、目的，及是否與「粵港合作框架協議」有關	牽涉開支	涉及之內地官員、及部門或機構名稱	進度(已完成的百分比、開始日期、預算完成日期)	有否向公眾公布過具體內容、目的、金額或對公眾、社會、文化或生態等的影響;若有,發布渠道為何,牽涉多少人手及開支？若否,原因為何？	有關計劃涉及的法律或政策改動詳情

(b)請根據下列表格，列出 2014-15 年度的中港跨境項目或計劃的資料：

項目／計劃名稱	具體內容、目的，及是否與「粵港合作框架協議」有關	牽涉開支	涉及之內地官員、及部門或機構名稱	進度(已完成的百分比、開始日期、預算完成日期)	會否向公眾公布具體內容、目的、金額或對公眾、社會、文化或生態等的影響；若有，發布渠道為何，牽涉多少人手及開支？若否，原因為何？	有關計劃涉及的法律或政策改動詳情

(c) 除上述表列的項目或計劃外，有否其他形式的中港跨境合作？若有，是以甚麼形式進行？過去3個年度涉及多少人手及開支，以及2014-15年度預算中預留有多少開支和人手？

提問人：何秀蘭議員

答覆：

(a)及(b) 2011-12至2014-15年度的跨境項目或計劃的詳情如下：

項目／計劃名稱	具體內容、目的，及是否與「粵港合作框架協議」有關	牽涉開支	涉及之內地官員、及部門或機構名稱	進度(已完成的百分比、開始日期、預算完成日期)	有否向公眾公布過具體內容、目的、金額或對公眾、社會、文化或生態等的影響；若有，發布渠道為何，牽涉多少人手及開支？若否，原因為何？	有關計劃涉及的法律或政策改動詳情
廣深港高速鐵路香港段	以高速鐵路連接內地主要城市。 項目已納入框架協議。	項目建造工程的核准項目預算費為668億元。 2011-12年度(實際開支)：110.790億元； 2012-13年度(實際開支)：119.543億元； 2013-14年度(修訂預算)：124.515億元； 2014-15 年度(預算)：86.84億元	交通運輸部－國家鐵路局／中國鐵路總公司(前鐵道部)	2010年1月動工；目標是在2015年完工。	相關資料已經通過不同途徑向公眾發放，包括網站、刊物、向區議會和立法會提交的文件等。 所涉及的人手及開支以內部調配資源應付，沒有詳細分列。	項目在現有法律及政策架構下推行。
港深西部快速軌道	提供一條多功能的跨界鐵路，以促進港深兩地機場合作，以及支持前海及新界西北地區的發展。 項目已納入框架協議。	項目尚在初步規劃階段，未有預算項目費用。	深圳市軌道交通建設辦公室	規劃工作已納入在 2011 年年初展開的《鐵路發展策略2000》之檢討及修訂研究。我們會盡快公布新鐵路方案(包括港深西部快速軌道)的未來路向。	在2012年4至7月期間進行的《鐵路發展策略2000》之檢討及修訂研究第一階段公眾參與活動，已包括港深西部快速軌道這個項目。 所涉及的人手及開支由上述顧問研究承擔和以內部調配資源應付，沒有詳細分列。	不適用

項目／計劃名稱	具體內容、目的，及是否與「粵港合作框架協議」有關	牽涉開支	涉及之內地官員、及部門或機構名稱	進度(已完成的百分比、開始日期、預算完成日期)	有否向公眾公布過具體內容、目的、金額或對公眾、社會、文化或生態等的影響；若有，發布渠道為何，牽涉多少人手及開支？若否，原因為何？	有關計劃涉及的法律或政策改動詳情
《粵港澳基礎設施建設合作專項規劃》研究	研究粵港澳三地現有的基礎設施建設藍圖，以評估已規劃的基礎設施能否適時和有效地滿足三地的整體需求。 計劃涵蓋運輸、能源供應、供水、口岸等不同範疇。 計劃已納入框架協議。	研究費用為人民幣 260 萬元。三地各自分擔三分之一的款額。	廣東省發展和改革委員會、澳門特別行政區(特區)政府建設發展辦公室	2010年1月展開並於 2012 年完成。	計劃內容已上載運輸及房屋局網站，以供公眾瀏覽。 所涉及的人手及開支以內部調配資源應付，沒有詳細分列。	不涉及法律或政策改動。
港珠澳大橋主橋(工務工程項目第4QR 及第3QR 號)	提供一條香港特區和珠江三角洲西部之間有確切需要的陸路連接線。港珠澳大橋主橋是一條三線雙程分隔車道，全長29.6 公里，採用橋隧結合方案。主橋從西端珠海拱北對開的人工島伸展至東端近粵港分界線以西的海底隧道東人工島。 項目已納入框架協議。	香港特區須分擔的大橋主橋項目的核准項目預算費為 92.8 億元。 2010-11 年度：9.513 億元 2011-12 年度：14.123 億元 2012-13 年度：16.098 億元 2013-14 年度：19.1864 億元 2014-15 年度(預算)：15.1816 億元	廣東省發展和改革委員會	設計工作在2009年4月展開。 建造工程在2009 年 12 月展開；目標完工日期為 2016 年年底。	相關資料已分別在 2009 年 1 月和5月提交立法會的有關香港分擔大橋主橋項目「初步設計及工地勘測工作」和「詳細設計和建造工程」費用的撥款申請中載述。 所涉及的人手及開支以內部調配資源應付，沒有詳細分列。	不適用

項目／計劃名稱	具體內容、目的，及是否與「粵港合作框架協議」有關	牽涉開支	涉及之內地官員、及部門或機構名稱	進度(已完成的百分比、開始日期、預算完成日期)	有否向公眾公布過具體內容、目的、金額或對公眾、社會、文化或生態等的影響；若有，發布渠道為何，牽涉多少人手及開支？若否，原因為何？	有關計劃涉及的法律或政策改動詳情
過境私家車一次性特別配額試驗計劃(試驗計劃)	制訂並推行過境私家車一次性特別配額試驗計劃，以促進粵港之間的跨境旅遊。 項目已納入框架協議。	運輸署在2011-12至2014-15年度開發電腦系統和相關維修及行政費用等所涉及的實際／預算開支如下： 2011-12年度：877萬元 2012-13年度：811萬元 2013-14年度：313萬元 2014-15年度(預算)：298萬元	廣東省政府	第一階段試驗計劃已在2012年3月30日推出。 現時並沒有推出第二階段的具體時間表。	一次性特別配額的基本實施計劃，已在2009年1月向立法會交通事務委員會匯報。當局在2011年8月舉行粵港合作聯席會議後，公布第一階段試驗計劃將於2012年3月推出。其後，政務司司長在2012年1月舉行的粵港合作聯席會議第十七次工作會議，重申第一階段試驗計劃的推出時間。試驗計劃第一階段的安排和第二階段目前的構思，已在2012年2月提交立法會交通事務委員會。 運輸署在2012年2月13日公布第一階段試驗計劃的實施詳情。 第一階段試驗計劃的實施進度，已在2012年12月匯報立法會交通事務委員會。	無須修訂任何法例以實施第一階段試驗計劃。

(c) 除了上述項目或計劃，以及營運和管理過境口岸的日常合作外，運輸及房屋局(運輸科)及其轄下部門並無參與其他形式的跨境合作。

答覆編號

THB(T)332

管制人員的答覆

(問題編號：4119)

總目：　(158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(2) 陸路及水上交通

管制人員：　運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：91)：

2010 年至今，運輸及房屋局監督廣深港高速鐵路(高鐵)香港段的建造工程所涉及的開支及人員數目為何；2014-15 年度運輸及房屋局對此事涉及的開支及人員數目預算為何；高鐵的完工日期為何？

提問人：郭家麒議員

答覆：

香港鐵路有限公司獲委託進行高鐵香港段的建造、測試和試行運作。高鐵香港段的建造工程於 2010 年 1 月展開，目標是於 2015 年完工，而在工程完成後，還須進行鐵路系統的各項測試和試行運作，才可讓高鐵投入服務，以確保鐵路服務安全可靠。

運輸及房屋局(運輸科)以現有人員監督高鐵工程，這項工作屬於常規職務，涉及的開支和人手沒有詳細分列。

答覆編號

THB(T)333

管制人員的答覆

(問題編號：4120)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：93)：

2013 年，運輸及房屋局有否對受廣深港高速鐵路(高鐵)工程影響的牛潭尾居民提供賠償、樓宇維修服務或其他補救措施？涉及的開支及人員數目預算為何？

提問人：郭家麒議員

答覆：

政府委託香港鐵路有限公司(港鐵公司)進行高鐵香港段的設計及建造工程。港鐵公司在設計階段已就高鐵走線的環境、水文、地質、地下公用設施及建築物進行詳細勘察及研究，以盡量減少高鐵設計和建造對環境及社區造成的影響。港鐵公司也依照《環境影響評估條例》就高鐵項目進行環境影響評估(環評)。

關於牛潭尾區建造工程及港鐵公司正在跟進的指稱樓宇損毀個案，如經實地勘查後顯示建造工程可能導致某些損毀，港鐵公司會與有關的業主跟進。若沒有工程引致損毀的跡象，但有關業主不同意此觀點，港鐵公司便會在業主的同意下，邀請獨立公證行調查原因，向業主及港鐵公司報告評估結果，以便港鐵公司採取適當的跟進行動。

截至 2014 年 2 月，港鐵公司合共收到 127 宗有關牛潭尾區的損毀報告，包括對鄰近樓宇造成損毀和引致其他損失的指稱。這些個案大部分均經獨立公證行調查，證實與高鐵項目無關。港鐵公司已就當中 12 宗個案與業主和解，並正審視其餘個案。建造工程如有導致任何損毀，所涉賠償一律在相關合約的保險總額項目下支付。

運輸及房屋局(運輸科)以內部資源來監督高鐵項目。

答覆編號

THB(T)334

管制人員的答覆

(問題編號：4121)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：95)：

2014-15 年度，屯門公路市中心段交通改善工程和屯門公路重建及改善工程，所涉及的開支及人員數目分別為何；受以上工程影響的巴士及小巴路線數目分別為何；以上工程對行車時間的影響分別為何？

提問人：郭家麒議員

答覆：

在 2014-15 年度，屯門公路市中心段交通改善工程和屯門公路重建及改善工程的預算開支分別為 2.049 億元和 7.380 億元。工程的設計和監督工作由路政署委聘的顧問進行。運輸及房屋局(運輸科)運用現有人手監督上述道路工程的進度。

在有關工程施工期間，現有行車線數目在繁忙時間維持不變，以盡量減少對交通的影響。行走屯門公路的巴士路線及公共小型巴士路線不受工程影響。

為方便進行屯門公路重建及改善工程，路政署由 2012 年 2 月起實施臨時措施，收緊屯門公路荃灣至三聖墟路段的車速限制。根據交通調查的資料，荃灣至三聖墟在繁忙時段的行車時間增加了約兩分鐘。

管制人員的答覆

(問題編號：4122)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：96)：

屯門西繞道、中九龍幹線、舊政務司官邸附近道路交匯處與粉嶺之間的吐露港公路／粉嶺公路擴闊工程－第二期、跨灣連接路和將軍澳－藍田隧道等項目的規劃和設計工作，所涉及的開支及人員數目分別為何；過去 5 年，運輸及房屋局對上述規劃項目開展的公眾諮詢詳情分別為何；2014-15 年度運輸及房屋局對上述規劃項目舉辦的公眾諮詢次數、涉及開支及人員數目預算分別為何？

提問人：郭家麒議員

答覆：

有關屯門西繞道，路政署在 2008 至 2011 年期間聯絡相關持份者(包括屯門區議會和鄉議局)以敲定屯門西繞道的理想路線，並自此一直保持聯絡。我們的目標是制訂一個能平衡技術可行性、居民對環保的關注，以及交通和經濟效益的道路計劃。與此同時，我們亦因應新界西北最新的規劃和發展，檢討工程的推行時間表。另外，路政署已進行多項交通改善工程，以滿足屯門的交通需求。按照初步交通評估，現時屯門的道路網絡在未來 10 年仍足以應付區內的交通需求。在 2014-15 年度，路政署會運用現有人手向屯門區議會及持份者匯報結果。

至於中九龍幹線，路政署在 2007 年 11 月至 2009 年 7 月期間進行第一階段公眾參與活動，就該項目的初步設計諮詢公眾。該署在 2012 年 12 月至 2013 年 3 月期間進行第二階段公眾參與活動，以蒐集公眾對該項目的詳細設計及施工安排的意見。位於油麻地的社區聯絡中心在 2013 年 4 月開始運作，以加強與公眾的溝通。在 2014-15 年度，路政署會運用現有人手繼續與相關區議會及公眾聯繫。

有關舊政務司官邸附近道路交匯處與粉嶺之間的吐露港公路／粉嶺公路擴闊工程－第二期，路政署在 2008 至 2009 年期間曾就該項目的整體規劃諮詢相關區議會和持份者。該署自此一直有向相關區議會匯報該項目的進度。該項目的建造工程在 2013 年年中展開。在 2014-15 年度，路政署會運用現有人手繼續與相關區議會及公眾聯繫。

跨灣連接路和將軍澳－藍田隧道的初步設計，是在 2009 至 2012 年期間經過 3 個階段的廣泛公眾參與活動而制定的。待立法會財務委員會通過撥款後，跨灣連接路的詳細設計工作將在 2014 年 8 月展開，而將軍澳－藍田隧道的詳細設計工作已在 2013 年 9 月展開。在詳細設計階段，土木工程拓展署會繼續與相關區議會及公眾聯繫。

運輸及房屋局(運輸科)一直運用現有人手監督各項道路工程的推展情況。如上文所述，這些工程的公眾諮詢工作由路政署或土木工程拓展署進行。

答覆編號

THB(T)336

管制人員的答覆

(問題編號：4123)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房至局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：98)：

中環灣仔繞道和東區走廊連接路、舊政務司官邸附近道路交匯處與粉嶺之間的吐露港公路／粉嶺公路擴闊工程－第一期的工程完成日期分別為何，所涉及的開支及人員數目分別為何；受以上工程影響的巴士及小巴路線數目分別為何；以上工程對行車時間的影響分別為何；2014-15 年度上述工程項目涉及的開支及人員數目預算分別為何？

提問人：郭家麒議員

答覆：

中環灣仔繞道和東區走廊連接路工程的預算開支為 360.389 億元，在 2014-15 年度的預算開支為 41.89 億元，預期有關道路可於 2017 年啟用。工程的設計和監督工作由路政署委聘的顧問進行。

舊政務司官邸附近道路交匯處與粉嶺之間的吐露港公路／粉嶺公路擴闊工程－第一期的預算開支為 44.869 億元，在 2014-15 年度的預算開支為 2.849 億元，預期擴闊工程可於 2014 年完成。工程的設計和監督工作由路政署委聘的顧問進行。

在以上工程施工期間，現有行車線數目在繁忙時間維持不變，以盡量減少對交通的影響。行走相關道路的巴士路線及公共小型巴士路線不受工程影響。

運輸及房屋局(運輸科)運用現有人手監督上述工程的進度。

管制人員的答覆

(問題編號：4124)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：100)：

運輸及房屋局就監督元朗市中心、旺角和銅鑼灣擬議行人環境改善計劃的可行性研究工作，其細節如何；2014-2015 年度運輸及房屋局對上述改善計劃舉辦的公眾參與活動次數、涉及開支及人員數目預算為何。

提問人：郭家麒議員

答覆：

就元朗市、旺角和銅鑼灣的 3 項擬議行人環境改善計劃的回覆，載述如下：

元朗市行人環境改善計劃

路政署已因應 2009 至 2010 年期間進行的公眾參與活動所蒐集的意見，制訂多項小型及大型行人環境改善計劃，以改善步行環境。

5 項小型計劃至今已經完成。路政署會在 2014 年內盡快完成其他小型計劃。

路政署於 2011 年 9 月就大型計劃展開可行性研究，該等計劃包括鳳攸北街與鳳翔路的美化工程、青山公路與谷亭街交界處改善工程，以及沿元朗明渠的行人天橋系統。路政署在 2013 年 5 月完成公眾參與活動，以蒐集市民對擬議大型計劃的意見。元朗區議會和地方人士普遍支持該等計劃。首兩項計劃的詳細設計工作正在進行。至於行人天橋系統，路政署計劃委聘顧問公司作進一步研究和進行詳細設計工作。路政署在 2014-15 年度作進一步研究期間，會繼續諮詢元朗區議會和地方人士。

旺角行人天橋系統

路政署完成初步技術可行性研究後，在 2013 年 10 月委聘顧問進行進一步研究，包括建造計劃及方法、施工期間對交通的影響、公用設施改道的要求等，估計是次研究工作需時兩年，期間路政署會諮詢公眾。

銅鑼灣行人隧道系統

路政署於 2011 年委聘顧問進行可行性研究，當中包括進行兩輪公眾參與活動。該署現正研究如何處理公眾提出的主要事宜，包括隧道的地面出入口阻擋現有行人路和店舖正面、施工期間臨時交通安排造成的影響，以及隧道與毗鄰商場的連接。路政署將就計劃的未來路向諮詢灣仔區議會。

運輸及房屋局(運輸科)運用現有人手監督上述計劃的進度，他們也須兼顧其他職務。這項工作涉及的人手和員工開支沒有詳細分列。如上文所述，擬議計劃的公眾諮詢工作會由路政署負責。

管制人員的答覆

(問題編號：4126)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：104)：

運輸及房屋局就監督「人人暢道通行」政策的落實工作，以擴大在公共行人天橋、高架行人道和行人隧道加建無障礙通道設施，其細節及地點為何；2014-2015 年度運輸及房屋局對上述政策舉辦的公眾諮詢次數、涉及開支及人員數目預算為何？

提問人：郭家麒議員

答覆：

政府多年來一直在技術可行的情況下，在公共行人通道(即公共行人天橋、高架行人路和行人隧道)加裝無障礙通道設施(即原有計劃)。現有的公共行人通道如果沒有標準無障礙通道設施，且在約 100 米範圍內沒有恰當的地面過路處，政府在原有計劃下會為這些公共行人通道提供升降機或標準斜道。目前，原有計劃下有 158 個技術上可行的項目，其工程將於 2014 至 2018 年內分階段完成。

政府在 2012 年 8 月推出「人人暢道通行」新政策，以期進一步為現有的公共行人通道加裝無障礙通道設施。市民對新政策反應踴躍，建議在共約 250 條公共行人通道加建升降機(即擴展計劃)。政府在 2013 年上半年就實施這些加裝升降機建議的優次諮詢 18 區區議會。就區議會各自選出的三個優先項目進行的技術可行性研究已大致完成，政府現正徵詢各區議會對研究結果的意見。在諮詢區議會後，政府便會為被確定在技術上可行且獲當區支持的項目展開詳細設計工作。

在 2014-15 年度實施「人人暢道通行」計劃的預算開支為 6.39 億元。運輸及房屋局(運輸科)一直運用現有人手監督實施該計劃的工作。正如上文所述，該計劃的公眾諮詢工作由路政署及土木工程拓展署進行。

「人人暢道通行」計劃的項目表列如下：

原有計劃：

路政署結構編號	位置
中西區	
HS3	橫跨紅棉路近美利大廈
HF37	沿干諾道中近交易廣場
HF91	橫跨干諾道中於維德廣場與林士街多層停車場大廈之間

路政署結構編號	位置
HF119	橫跨干諾道中近海傍警署
HF152	橫跨夏慤道近中信大廈
HF93	在民寶街近統一碼頭道
HF118	橫跨干諾道中近信德中心與西港城
HF118A	橫跨干諾道中近信德中心與西港城
HF137	橫跨干諾道中近砵典乍街
HF81	橫跨薄扶林道近香港大學
HF100	橫跨琳寶徑連接美國銀行中心
HF40	橫跨紅棉路近力寶中心
東區	
HS17	橫跨東區走廊近香港電影資料館
HF78	橫跨東區走廊及柴灣道近柴灣道迴旋處
H162	英皇道天橋橫跨康山道
HF34	橫跨柴灣道近慈幼英文學校
HF90	橫跨英皇道及電照街
HF90A	橫跨英皇道及電照街
南區	
HS16	橫跨香港仔海傍道近香港仔舊大街
HF134	橫跨香港仔海傍道及魚市場道
HS7	橫跨石排灣道近華富邨
HF59	沿香島道於深水灣
HS13	橫跨鴨脷洲橋道近山明街與新市街
HS13A	橫跨鴨脷洲橋道近山明街與新市街
H115	橫跨黃竹坑道至香港仔隧道繳費處
H116	黃竹坑道近南風道
H107	鴨脷洲橋由香港仔至鴨脷洲
灣仔區	
HF56	橫跨杜老誌道及港灣道近新鴻基中心
HF117	橫跨杜老誌道及港灣道近新鴻基中心
HF35	橫跨港灣道近港灣徑
HF57	橫跨菲林明道近港灣道

路政署結構編號	位置
HF65	橫跨告士打道近中環廣場
HF95	橫跨柯布連道與軒尼詩道近灣仔港鐵站
HF160	橫跨告士打道近中環廣場
HF2	橫跨告士打道近六國酒店
HF2A	橫跨告士打道近六國酒店
HS10	橫跨黃泥涌道及皇后大道東
HF144	橫跨告士打道與杜老誌道
HF106	橫跨港灣道及會議道近藝術中心
HF145	橫跨告士打道與分域街
HF43	橫跨告士打道和運盛街近堅拿道
HF25	橫跨皇后大道東近灣仔公園及華仁書院
HF113	橫跨由紅磡海底隧道至告士打道近鴻興道天橋的連接路
HF116	橫跨告士打道近史釗域道
九龍城區	
KF25	橫跨窩打老道近沙福道
KF6	橫跨公主道近衞理道及愛民邨
K21	暢運道於安運道及紅磡南道之間
KS9	橫跨太子道西於九龍城交匯處
KS23	橫跨東鐵線路軌近舒梨道及石竹路
KF29	橫跨九龍城道及新山道
KS32	橫跨馬頭涌道近世運道及九龍城交匯處
KS10	橫跨太子道東及馬頭涌道近打鼓嶺道
KS41	橫跨漆咸道北近溫思勞街
觀塘區	
KF71	於藍田巴士總站近匯景花園
KF44	橫跨協和街近祥和苑
KF(WYS)	橫跨偉業街近臨興街及香港大學附屬學院
KF48	橫跨牛頭角道及振華道近振華苑
KS27	橫跨順清街近新利街及順利邨
KF39	橫跨偉業街近常怡道
K50	橫跨新清水灣道於順利邨道

路政署結構編號	位置
KF83	橫跨連德道近慶田街
KF128	橫跨觀塘道由九龍灣港鐵站至彩雲道
KF(LNTKE)	橫跨觀塘道近九龍灣港鐵站 B 出口
深水埗區	
KS47	橫跨大埔道近北河街
KF10	橫跨荔枝角道近長順街
KF43	橫跨南昌街近澤安邨
KF32	橫跨長沙灣道近發祥街
KS25	橫跨長沙灣道近桂林街
KF13	橫跨龍翔道近畢架山花園
黃大仙區	
KF57	橫跨龍翔道近天馬苑
KS7	橫跨龍翔道近彩虹港鐵站
KS17	橫跨由蒲崗村道南行線至大磡道的連接路
KS35	橫跨太子道東近新蒲崗交匯處
KF60	橫跨馬仔坑道近龍翔官立中學
KS11	橫跨太子道東近新蒲崗交匯處
K36	於蒲崗村道橫跨龍翔道
油尖旺區	
KS40	橫跨彌敦道近弼街
KS2	橫跨漆咸道南近槍會山軍營
KS29	橫跨漆咸道南近加士居道及香港女童軍總會的連接路
KS30	橫跨康莊道近漆咸道交匯處
KS31	橫過漆咸道南近香港理工大學及漆咸道交匯處
KF3	橫跨康莊道及梳士巴利道近紅磡海底隧道
KF82	橫跨漆咸道南及加連威老道近香港科學館
KF27	橫跨亞皆老街近染布房街及聯運街
KF84	沿科學館徑近橫跨科學館道及康達徑
KF2	橫跨海底隧道收費廣場近暢運道
KS49	橫跨佐敦道近廣東道及渡船街
KF54	橫跨聯運街近水務署工場

路政署結構編號	位置
葵青區	
NF106	橫跨青衣鄉事會路近偉力工業大廈
NS19	橫過青康路近美景花園
NS89	橫跨青衣路近長青邨
NS126	橫跨葵福路近盛福街
NF185	橫跨荃灣路與葵喜街近葵福路
NF286	橫跨興芳路及葵福路至葵青交匯處
NF1	橫跨葵涌道近葵芳邨
NS1	橫跨葵涌道近瑪嘉烈醫院
NS1A	橫跨葵涌道近瑪嘉烈醫院
N798	於葵青路天橋橫跨葵泰路
NS10	橫過荃灣路近荔景邨
N546	青荃橋
北區	
NF122	橫跨彩園路及新運路近百和路
NF84	橫跨彩園道近上水港鐵站及彩園邨彩玉樓
NS49A	橫跨馬會道近沙頭角公路迴旋處
NF296	橫跨龍琛路近新發街
NF83	橫跨東鐵線路軌沿粉嶺公路近百和路及和興路
NF180	橫跨東鐵線路軌沿粉嶺公路近百和路及和興路
NF96	橫跨新運路及粉嶺車站路近新運路迴旋處
NF227	橫跨新運路及粉嶺車站路近新運路迴旋處
NF212	橫跨和興路近華明路
NF247	橫跨百和路近偉明街
NF76	橫跨馬會道近天平邨
NF104	橫跨粉嶺公路及新運路
NS106	橫跨粉嶺公路近大頭嶺
西貢區	
NS98	橫跨清水灣道近井欄樹
沙田區	
NS38	橫過大埔公路近火炭路

路政署結構編號	位置
NS28A	橫跨火炭路近源禾路
NF40	橫跨大埔公路－沙田段近禾輋街
NF71	在大埔公路－沙田段橫跨沙田港鐵站近田寮
NF74	橫跨獅子山隧道公路近豐盛苑
NF89	橫跨沙田圍路近沙角街
NS175	橫跨由吐露港公路至澤祥街近瑞祥街的連接路
大埔區	
NS61	橫跨東鐵線路軌於大埔公路－大窩段及大埔頭徑之間
NS69	橫跨大埔公路－元洲仔段及南運路近廣福道
NS70	橫跨大埔公路－元洲仔段及南運路近廣福道
NF97	橫跨大埔太和路及林村河近大埔中心
NF266	橫跨汀角路近棟樑里
NS75	橫跨南運路在廣福道和寶湖道之間
NF78	橫跨粉嶺公路近泰亨灰沙圍於康樂園與泰亨之間
NF81	橫跨東鐵線路軌近橋頭
NF444	橫跨南運路近運頭塘邨
NF132	橫跨南運路近大埔中心和新興花園
NS77	橫跨大埔太和路近南運路
NF80	橫跨東鐵線路軌近元嶺
NF82	橫跨東鐵線路軌近大窩東支路及塘坑
NS139	橫跨完善路近汀角路及大福街
NS145	橫跨粉嶺公路近大埔公路－大窩段
屯門區	
NS108	橫跨由青雲路至皇珠路的連接路
NF31	橫跨屯門公路及青山公路－新墟段近何福堂輕鐵站
NS99	橫跨青雲路近業旺路
NF127	橫跨屯門鄉事會路由屯門公園至屯匯街及屯門文娛廣場
NF206	橫跨屯門鄉事會路由屯門公園至屯匯街及屯門文娛廣場
NF114	橫跨青雲路近香港專業教育學院(屯門分校)
NF406	在兆康路巴士總站連接兆康西鐵站北面的公共運輸交匯處
NF100A	橫跨湖景路連接湖景邨及湖康診所近湖康街

路政署結構編號	位置
NF101	橫跨湖山路近湖景路
NF407	連接屯門公路及兆康西鐵站南面的公共運輸交匯處
荃灣區	
NF87	橫跨荃灣港鐵車廠近時貿中心
NF109	橫跨青山公路近富華中心
NF108	橫跨青山公路－荃灣段近南豐中心
NF167	橫跨大涌道近沙咀道
NF311	橫跨青山公路－荃灣段近荃灣城市廣場
NF248	橫跨城門道近青山公路－荃灣段
NF(SLKR)	橫跨西樓角路於綠楊坊及荃灣多層停車場大廈之間
NF234	橫跨楊屋道及德士古道
TS8	橫跨北大嶼山公路近大嶼山收費廣場行政大樓
元朗區	
NS199	橫跨天影路近天瑞邨瑞龍樓
NF245	橫跨福喜街近宏樂街
NS7A	橫跨青山公路－洪水橋段近洪水橋輕鐵站

擴展計劃：

路政署結構編號	位置
中西區	
HF142	橫跨干諾道西至中山紀念公園
HF46	橫跨水坑口街近摩羅下街
HF135	沿閣麟街近敦和里
東區	
HF63	橫跨柴灣道近山翠苑
HF163	橫跨小西灣道近富欣道
HF158	港鐵炮台山站旁邊的行人通道
南區	
HF104	橫跨香港仔海傍道近南寧街
HF105	橫跨香港仔海傍道近逸港居
H186	連接田灣海旁道及田灣山道的天橋

路政署結構編號	位置
灣仔區	
HF85	在怡和街、邊寧頓街與糖街的交界處
HF154	橫跨告士打道近信和廣場
HS9	橫跨堅拿道東近體育路
九龍城區	
K14	培正道天橋橫跨公主道
KF102	橫跨紅磡南道近紅菱街及黃埔街
KF106	橫跨紅磡南道近紅磡道
觀塘區	
KS56	橫跨觀塘道近定安街
KF90	橫跨鯉魚門道近翠屏道
KF109	橫跨順利邨道近順利邨公園
深水埗區	
KF69	橫跨荔枝角道及東京街
KF79	橫跨窩仔街及石硤尾街
KF91	橫跨欽州街近基隆街
黃大仙區	
KF56	橫跨新清水灣道近彩雲商場 2 期
KF58	橫跨龍翔道近馬仔坑道
KF76	橫跨鳳德道及龍蟠街
油尖旺區	
KF88	沿西九龍公路下方橫跨渡船街及窩打老道
KF89	橫跨渡船街與登打士街交界
KF94	橫跨櫻桃街、渡船街及塘尾道
離島區	
NF332	橫跨裕東路近東涌下嶺皮
NF328	橫跨裕東路及松仁路
NS230	橫跨順東路近大嶼山北區警署
葵青區	
NF51	橫跨青山公路－葵涌段近和宜合道
NF72A	橫跨葵富路近葵義路

路政署結構編號	位置
NF229	橫跨青山公路－葵涌段、葵涌道及梨木道交界
北區	
NF134 & NS143	橫跨粉嶺公路近港鐵粉嶺站
NS51 & NS128	橫跨馬會道近天平邨天美樓
NF295	橫跨新運路近上水廣場
西貢區	
NF193	橫跨寶琳北路近林盛路
NF309	橫跨寶寧路近寶順路
NF336	橫跨唐明街近尚德商場
沙田區	
NF73	連接排頭街及沙田港鐵站
NS287	橫跨馬鞍山路及恆泰路近馬鐵大水坑站
NF316	橫跨車公廟路及美田路迴旋處
大埔區	
NS87	橫跨安埔路近南運路及新興花園
NF156	橫跨大埔公路－元洲仔段近廣福邨
NF191	橫跨汀角路連接大元邨及富亨邨
屯門區	
NS42	橫跨屯興路近屯門公路
NF174	橫跨屯門公路連接青杏徑及新和里
NF315	橫跨龍門路近龍門輕鐵站
荃灣區	
NF285 & NF288	橫跨西樓角路於南豐中心(北面)對面
NF186	橫跨大涌道近香車街
NF251	橫跨楊屋道及馬頭壩道
元朗區	
NF148 & NF306	連接元朗廣場及朗屏西鐵站
NF305	橫跨青山公路及朗樂路近西鐵元朗站
NF376	橫跨屏廈路近天水圍西鐵站 B 出口

答覆編號

THB(T)339

管制人員的答覆

(問題編號：4127)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：105)：

「過境私家車一次性特別配額試驗計劃」(試驗計劃)第一階段推行至今涉及的開支、申請人數為何，其成效為何；運輸及房屋局有否就此計劃對新界西交通的影響進行研究，涉及的開支為何；2014-15 年度運輸及房屋局在繼續與廣東省有關當局實施上述政策前，所舉辦的公眾諮詢次數、涉及開支及人員數目預算為何；此項試驗計劃的結束日期為何？

提問人：郭家麒議員

答覆：

試驗計劃第一階段在 2012 年 3 月 30 日推出。截至 2014 年 3 月 3 日，運輸署共接獲 3 172 項申請，其中 2 888 宗申請已獲批准。根據運輸署觀察所得，試驗計劃第一階段沒有對新界西的交通造成任何不良影響。試驗計劃在 2012-13 及 2013-14 年度的開支分別為 811 萬元及 313 萬元；而在 2014-15 年度的預算開支為 298 萬元，當中包括系統保養、員工開支、郵遞及處理費用。

我們一直密切監察試驗計劃第一階段的實施情況，並與廣東省有關單位及其指定在港的辦事機構密切聯繫，優化和完善工作流程及信息系統，以提高工作效率和服務質素。目前，試驗計劃第二階段沒有具體的實施時間表。粵港兩地政府在實施試驗計劃第一階段取得充足經驗後，才會進一步研究和商議第二階段的具體安排。在制定第二階段的安排時，我們會諮詢公眾和聽取市民的意見。

管制人員的答覆

(問題編號：4128)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：107)：

過去 5 年，運輸及房屋局有否就公共小型巴士(公共小巴)的營運安全進行研究；如有，其結果、完成日期及涉及的開支為何？過去 5 年，在全港 18 區涉及公共小巴的意外數目及傷亡數字分別為何？2014-15 年度運輸及房屋局對上述政策舉辦的公眾諮詢次數、涉及開支及人員數目預算為何？

提問人：郭家麒議員

答覆：

政府在過去 5 年並沒有就公共小巴的營運安全進行正式研究，但不時監察及檢討公共小巴的營運安全。為加強公共小巴的營運安全，政府由 2012 年 4 月起引入新法例規定，對公共小巴施加每小時 80 公里的最高車速限制、強制所有公共小巴安裝認可車速限制器，而最高的車速限制預設為每小時 80 公里，以及規定在公共小巴車廂內須展示公共小巴司機證。為進一步加強公共小巴的營運安全，政府將於 2014 年推出其餘兩項措施，即強制新登記的公共小巴安裝電子數據記錄儀作為基本設備，以及規定公共小巴駕駛執照的新申請人須出席及完成職前課程，才合資格申領執照；這兩項措施在所需立法程序完成後便會生效。

各區在 2009-10 至 2013-14 年度期間涉及公共小巴的交通意外數字如下：

區份	2009 年 4 月至 2010 年 3 月	2010 年 4 月至 2011 年 3 月	2011 年 4 月至 2012 年 3 月	2012 年 4 月至 2013 年 3 月	2013 年 4 月至 2014 年 2 月*
中西區	68	62	66	58	44
灣仔	40	31	39	26	40
東區	50	48	53	54	48
南區	50	45	40	43	41
油尖旺	96	112	91	76	90
深水埗	59	59	57	40	37
九龍城	104	78	89	66	76
黃大仙	79	85	76	85	59
觀塘	127	129	128	136	134
葵青	87	81	75	72	85
荃灣	90	71	72	73	60
屯門	33	52	44	38	36
元朗	43	40	64	59	64
北區	40	55	46	68	49

區份	2009年4月至2010年3月	2010年4月至2011年3月	2011年4月至2012年3月	2012年4月至2013年3月	2013年4月至2014年2月*
大埔	30	45	28	39	26
沙田	55	53	81	64	69
西貢	34	31	28	29	33
離島	1	0	2	2	0
總計	1 086	1 077	1 079	1 028	991

註：*只計及11個月的臨時數字。

政府沒有計劃在2014-15年度就有關政策進行公眾諮詢。運輸署與公共小巴營辦商就加強公共小巴營運安全相關的事宜定期聯絡。這項恆常工作由該署的現有人員執行，屬於常規職務，涉及的開支沒有詳細分列。

答覆編號

THB(T)341

管制人員的答覆

(問題編號：4129)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：109)：

政府會否就香港現時 3 條過海隧道的使用量，繼續研究工作？如會，2014-15 年度運輸及房屋局對上述政策舉辦的公眾諮詢次數、涉及開支及人員數目預算為何？此項研究的完成日期為何？如否，原因為何？

提問人：郭家麒議員

答覆：

政府會繼續監察 3 條過海隧道的交通情況，並研究合理分布其交通流量。中環灣仔繞道預計於 2017 年通車，屆時將會是制訂更全面策略以合理分布各條過海隧道交通流量的適當時機。目前，即使西區海底隧道(西隧)的行車量低於其設計容量，但其中環的連接道路擠塞，令其難以用作分流過海隧道的交通。中環灣仔繞道於 2017 年通車後，將會有助紓緩西隧連接道路的擠塞情況，讓我們有基礎考慮調整西隧的收費，作為交通合理分流計劃的可行方案。再者，東區海底隧道的擁有權在 2016 年移交政府，屆時政府在制訂隧道費調整方案上將會更具彈性。

相關工作由運輸及房屋局(運輸科)和運輸署的現有人員執行，屬於常規職務。當局沒有計劃在 2014-15 年就研究合理分布各條過海隧道交通流量的工作進行公眾諮詢。

答覆編號

THB(T)342

管制人員的答覆

(問題編號：4130)

總目：　(158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(2) 陸路及水上交通

管制人員：　運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：110)：

就檢討香港鐵路有限公司(港鐵公司)的票價調整機制，2013 年運輸及房屋局對此事宜舉辦的公眾諮詢次數、涉及開支及人員數目預算為何；運輸及房屋局的檢討有否包括回購港鐵公司的可行性；2014-15 年度運輸及房屋局對上述事宜舉辦的公眾諮詢次數、涉及開支及人員數目預算為何；有關檢討的完成日期為何？

提問人：郭家麒議員

答覆：

港鐵公司的票價調整機制每 5 年進行檢討。上一次檢討時間為 2013 年，同年 4 月完成。新票價調整機制在 2013 年 6 月生效。該次票價調整機制檢討的詳情，載於 2013 年 4 月 17 日發給議員的立法會參考資料摘要〔檔號：THB(T)CR33/1017/99〕。

政府在 2012 年 9 月至 11 月期間，就 2013 年 4 月完成的票價調整機制檢討進行公眾諮詢工作。政府在 2013 年沒有再進行公眾諮詢。

答覆編號

THB(T)343

管制人員的答覆

(問題編號：4131)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：112)：

就改善珀麗灣對外交通，運輸及房屋局會否於 2014-15 年度為珀麗灣至荃灣航線重新招標？運輸及房屋局對上述事宜舉辦的公眾諮詢次數、涉及開支及人員數目預算為何？運輸及房屋局會否於 2014-15 年度研究改善珀麗灣對外巴士服務，包括增加路線及加密班次，以及開放其他公共運輸服務珀麗灣？運輸及房屋局對上述事宜舉辦的公眾諮詢次數、涉及開支及人員數目預算為何？

提問人：郭家麒議員

答覆：

「馬灣－荃灣」渡輪服務因營運虧蝕而在 2012 年 12 月中停航。其後在運輸署介入下，營辦商在 2013 年 6 月復辦「馬灣－荃灣」渡輪服務，並修訂服務時間表以降低營運成本。鑑於上述渡輪服務已恢復，因此無須在 2014-15 年度進行招標。

現時，乘客可乘搭渡輪、居民巴士和市區的士來往馬灣。除上述「馬灣－荃灣」渡輪服務外，亦有渡輪服務來往馬灣與中環。另外，區內有 5 條居民巴士服務路線，分別來往馬灣與青衣、葵芳、荃灣、機場及中環。馬灣／青衣和馬灣／葵芳的巴士服務均為 24 小時運作，方便居民前往就近的港鐵站或公共運輸交匯處轉乘其他交通工具。這些交通服務基本上能夠照顧馬灣居民的交通需求。運輸署會監察乘客需求，按需要考慮改善方案，並在實施方案前諮詢地區代表。

改善公共交通服務的工作由運輸及房屋局(運輸科)和運輸署以現有資源承擔。我們沒有這項作工作的撥款或所分配資源的分項數字。

答覆編號

THB(T)344

管制人員的答覆

(問題編號：4132)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：113)：

東涌線東涌西站的興建進度為何？運輸及房屋局對上述事宜舉辦的公眾諮詢次數、涉及開支及人員數目預算為何？運輸及房屋局會否於 2014-15 年度研究改善逸東邨對外公共交通服務，包括增加巴士路線及加密班次？運輸及房屋局對上述事宜舉辦的公眾諮詢次數、涉及開支及人員數目預算為何？

提問人：郭家麒議員

答覆：

政府委聘顧問進行《鐵路發展策略 2000》之檢討及修訂研究，以因應社會最新的發展需要，更新全港的長遠鐵路發展藍圖。我們已進行兩個階段的公眾參與活動，探討 10 個鐵路項目的概念方案(包括東涌西延線)。研究的預算總開支為 4,300 萬元。

在回應運輸需求、合乎經濟效益、並配合新發展區的發展需要等三大前提下，政府現正敲定 2020 年以後的鐵路發展藍圖。我們會盡快公布新鐵路方案的未來路向。

目前共有 18 條巴士路線為逸東邨提供服務，當中 9 條為區外路線。居民也可於東涌站轉經鐵路網絡前往其他地區，又或使用市區及大嶼山的士服務。整體而言，逸東邨的公共交通服務能滿足乘客需求。儘管如此，運輸署會繼續密切監察供求情況，並按需要對這些服務作出可行的調整。

監察逸東邨公共交通服務的工作由運輸署人員執行，屬於常規職務，涉及的開支由運輸署以現有撥款承擔。

答覆編號

THB(T)345

管制人員的答覆

(問題編號：4133)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：115)：

西鐵線洪水橋站的興建進度為何？運輸及房屋局對上述事宜舉辦的公眾諮詢次數、涉及開支及人員數目預算為何？運輸及房屋局會否於 2014-15 年度研究改善洪水橋對外公共交通服務，包括增加巴士路線及加密班次？運輸及房屋局對上述事宜舉辦的公眾諮詢次數、涉及開支及人員數目預算為何？

提問人：郭家麒議員

答覆：

政府委聘顧問進行《鐵路發展策略 2000》之檢討及修訂研究，以因應社會最新的發展需要，更新全港的長遠鐵路發展藍圖。我們已進行兩個階段的公眾參與活動，探討 10 個鐵路項目的概念方案(包括洪水橋站)。研究的預算總開支為 4,300 萬元。

在回應運輸需求、合乎經濟效益、並配合新發展區的發展需要等三大前提下，政府現正敲定 2020 年以後的鐵路發展藍圖。我們會盡快公布新鐵路方案的未來路向。

目前共有 12 條巴士路線為洪水橋提供服務，當中 10 條為區外路線；另外也有 1 條公共小型巴士的通宵區外路線服務該區。與此同時，居民可於天水圍站轉經鐵路網絡前往其他地區，又或使用市區及新界的士服務。整體而言，洪水橋的公共交通服務能滿足乘客需求。儘管如此，運輸署會繼續密切監察供求情況，並按需要對這些服務作出可行的調整。

考慮及評估專營巴士公司每年提交的路線發展計劃是運輸署一項恆常工作。該署會考慮人口及乘客需求變化、基建發展，以及改善和減少服務的既定指引等因素。

運輸署與巴士公司已因應洪水橋第 13 區在 2015 年的新增人口，以「區域性模式」宏觀地檢討元朗區的巴士服務，以便更好地滿足乘客需求、提升巴士營運效率、紓緩交通擠塞和減少路邊廢氣排放。為此擬備的建議已納入 2014-15 年度的路線發展計劃。運輸署與巴士公司已在 2014 年 3 月底開始就相關建議諮詢元朗區議會。

監察洪水橋公共交通服務和處理路線發展計劃的工作由運輸署人員執行，屬於常規職務，涉及的開支由運輸署以現有撥款承擔。

管制人員的答覆

(問題編號：4134)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：117)：

西鐵線屯門碼頭站的興建進度為何？運輸及房屋局對上述事宜舉辦的公眾諮詢次數、涉及開支及人員數目預算為何？運輸及房屋局會否於 2014-15 年度研究改善屯門碼頭的對外公共交通服務，包括增加巴士路線及加密班次？運輸及房屋局對上述事宜舉辦的公眾諮詢次數、涉及開支及人員數目預算為何？

提問人：郭家麒議員

答覆：

政府委聘顧問進行《鐵路發展策略 2000》之檢討及修訂研究，以因應社會最新的發展需要，更新全港的長遠鐵路發展藍圖。我們已進行兩個階段的公眾參與活動，探討 10 個鐵路項目的概念方案(包括屯門南延線)。研究的預算總開支為 4,300 萬元。

在回應運輸需求、合乎經濟效益、並配合新發展區的發展需要等三大前提下，政府現正敲定 2020 年以後的鐵路發展藍圖。我們會盡快公布新鐵路方案的未來路向。

目前共有 10 條巴士路線為屯門渡輪碼頭提供服務，當中 8 條為區外路線。居民也可於屯門站轉經鐵路網絡前往其他地區，又或使用市區及新界的士服務。另外，也有 1 條渡輪航線接載乘客往東涌、沙螺灣和大澳。整體而言，屯門渡輪碼頭的公共交通服務能滿足乘客需求。儘管如此，運輸署會繼續密切監察供求情況，並按需要對這些服務作出可行的調整。

考慮及評估專營巴士公司每年提交的路線發展計劃是運輸署一項恆常工作。該署會考慮人口及乘客需求變化、基建發展，以及改善和減少服務的既定指引等因素。

運輸署與巴士公司已因應屯門公路巴士轉乘站在 2013 年 7 月全面啟用，以「區域性模式」宏觀地檢討屯門區的巴士服務，以便更好地滿足乘客需求、提升巴士營運效率、紓緩交通擠塞和減少路邊廢氣排放。上述巴士轉乘站的服務加強後，屯門渡輪碼頭的乘客也可受惠於經改善的巴士服務網絡。運輸署與巴士公司已在 2014 年 3 月開始就 2014-15 年度路線發展計劃下的相關建議諮詢屯門區議會。

監察屯門渡輪碼頭公共交通服務和處理路線發展計劃的工作由運輸署人員執行，屬於常規職務，涉及的開支由運輸署以現有撥款承擔。

答覆編號

THB(T)347

管制人員的答覆

(問題編號：5426)

總目：　(158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(3) 海空交通及物流發展

管制人員：　運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：48)：

政府正協助香港機場管理局(機管局)全力推進造價逾千億元的三跑道系統的規劃，推動香港長遠的經濟發展，增強競爭力。機管局正進行環境影響評估(環評)，期望在本年內獲得通過，並盡快籌備工程上馬，爭取三跑道系統於 2023 年落成啓用。機管局正詳細評估工程費用，制訂預算，並研究可行的融資方案，包括增加經常收入、發債，以及將營運盈餘撥作儲備等。政府表示會在財政上配合。請告之本會政府有何具體計劃，其預算開支為何？若環境影響評估未能於本內年獲得通過，會否影響工程進度，以及增加預算開支？

提問人：林大輝議員

答覆：

根據機管局制備的《香港國際機場 2030 規劃大綱》，三跑道系統工程的預算費用約為 1,360 億元(按付款當日價格計算)。倡議三跑道系統工程的機管局現正為工程進行相關規劃工作，包括檢視費用預算和可行的財務安排。待檢視工作完成後，機管局會就財務安排提出建議，以供政府考慮。政府對任何有關三跑道系統工程的切實可行融資方案持開放態度。

與此同時，機管局也正為三跑道系統工程進行法定環評工作，確保完全符合相關環評研究概要的要求。預計法定環評程序將於 2014 年內完成，我們的目標仍是在 2023 年左右啟用三跑道系統。

管制人員的答覆

(問題編號：5435)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：62)：

在 2014-15 年度內，運輸及房屋局(運輸科)將會繼續與香港機場管理局(機管局)合作，推展《香港國際機場 2030 規劃大綱》(《2030 規劃大綱》)，包括就三跑道系統進行的環境影響評估(環評)工作，以及就發展第三條跑道與相關的持份者保持溝通。第三條跑道預計至 2023 年才啟用，現時跑道是否足以應付航班升降需求？若第三條跑道工程受到環評工作延誤，有否評估對香港造成幾大的經濟損失，包括流失多少客源和貨源；若有，詳情為何；若否，原因為何？

提問人：林大輝議員

答覆：

香港國際機場現時的雙跑道系統預計在未來數年將達至其實際最高容量，即每年 42 萬架次的飛機升降量。民航處與機管局會繼續監察航空交通量的增長情況，並與航空公司緊密合作，探討一切可行方法以善用現有雙跑道系統的跑道容量。

為應付中期的航空交通需求，機管局現正落實香港國際機場飛行區中場範圍發展計劃第一期，興建一座客運廊，以及提供額外 20 個飛機停泊位(停機位)。有關計劃的工程已在 2011 年年底展開，預計可在 2015 年年底前完成。與此同時，機管局已展開中場範圍發展計劃第二期的設計工作，研究增建額外停機位的可行性。另外，中場範圍西面在去年已增設 20 個停機位，至 2014 年年底前另有 8 個新停機位啟用。這些擴建工程(不包括仍在規劃的中場範圍發展計劃第二期)全部完成後，停機位數目將增加約三成。

在貨運設施方面，隨着新的空運貨站在 2013 年 10 月全面投入服務，香港國際機場的整體貨物處理能力提升了五成，達到每年 740 萬公噸。

儘管上述發展計劃能夠暫時逐步提高香港國際機場的處理能力，面對鄰近機場日趨激烈的競爭，我們有必要盡快展開三跑道系統工程，以應付長遠的航空交通需求，維持香港國際機場和本港的競爭力。

倡議三跑道系統工程的機管局現正進行所需規劃工作，包括法定環評工作，確保完全符合相關環評研究概要的要求。環評程序至今進展良好。我們的目標仍是在 2014 年內完成規劃工作，包括法定環評程序，以期在 2023 年左右啟用三跑道系統。根據機管局制備的《2030 規劃大綱》，三跑道系統工程如能落實，將可應付最少至 2030 年的航空交通需求。屆時，每年的客貨運量和飛機升降量，預計分別約為 9 700 萬人次、890 萬公噸和 602 000 架次。至 2030 年，三跑道系統工程可為本港帶來最少 1,670 億港元的經濟效益，以及創造逾 14 萬個直接就業機會。

答覆編號

THB(T)349

管制人員的答覆

(問題編號：5565)

總目：　(158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(2) 陸路及水上交通

管制人員：　運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：60)：

有關「完成《鐵路發展策略 2000》的檢討及修訂工作」，請告知：
(a)　「落實興建北環線，爭取興建粉嶺至沙頭角的粉嶺北支線」是否包括在內？
(b)　若是，詳細內容為何？
(c)　若否，是否包括在其他分目？詳細內容為何？
(d)　若(c)為否，原因為何？

提問人：劉慧卿議員

答覆：

政府委聘顧問進行《鐵路發展策略 2000》之檢討及修訂研究，以因應社會最新的發展需要，更新全港的長遠鐵路發展藍圖。我們已進行兩個階段的公眾參與活動，探討 10 個鐵路項目的概念方案(包括北環線)。

在回應運輸需求、合乎經濟效益、並配合新發展區的發展需要等三大前提下，政府現正敲定 2020 年以後的鐵路發展藍圖。我們會盡快公布新鐵路方案的未來路向。

答覆編號

THB(T)350

管制人員的答覆

(問題編號：5572)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：70)：

運輸及房屋局(運輸科)管制人員報告內(487 頁)綱領(2)曾提到局當會「繼續檢討專營巴士服務的票價調整安排。」，請告知：

(a) 「鼓勵巴士公司為即日回程的乘客提供優惠，並研究推出月票。」是否包括在今年計劃之內？
(b) 若是，詳細內容為何？
(c) 若否，是否包括在其他分目？詳細內容為何？
(d) 若(c)為否，原因為何？

提問人：劉慧卿議員

答覆：

專營巴士票價調整安排是政府藉以處理專營巴士公司提出的加價申請的機制。政府會不時檢討此安排，以確保其繼續運作良好。我們現正就安排進行檢討。現行的安排基本上可於巴士服務的有效運作和市民的接受程度和負擔能力之間取得平衡。是次檢討旨在研究現時的票價調整安排機制下，個別因素是否有改善空間，以確保公眾利益繼續得到妥善保障，而巴士服務也可以持續健康發展。

與此同時，政府一直鼓勵公共交通營辦商因應其營運和財務狀況、整體經濟環境和乘客需要，提供票價優惠。然而，是否提供票價優惠及其詳細安排，屬於個別營辦商的商業決定。現時，所有專營巴士路線及超過 75%的專線小巴路線均有提供某種形式的票價優惠(例如長者票價優惠、轉乘優惠及分段收費)。

答覆編號

THB(T)351

管制人員的答覆

(問題編號：4348)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：3.09)：

立法會通過廣深港高速鐵路(高鐵)撥款已經 4 年，並將預計於 2015 年通車，但「一地兩檢」的安排至今仍未公佈。請當局告之本會：

(a) 「一地兩檢」詳細安排遲遲未能公佈的原因為何？

(b) 就「一地兩檢」的安排，當局於過去 5 年曾與內地相關部門進行了多少次會議？請按年提供會議舉行的次數及有份參與的香港政府部門及內地部門。

(c) 請問在「一地兩檢」的研究方面，2014-15 年度的具體工作計劃為何？涉及的人手及具體金額為何？

(d) 如果「一地兩檢」未能落實，當局會否有任何替代方案？如有，詳情為何；如否，原因為何？

提問人：梁繼昌議員

答覆：

在高鐵西九龍總站就海關、出入境和檢疫安排實施「一地兩檢」的具體操作，涉及複雜的法律和憲制事宜，正由律政司聯同運輸及房屋局，以及相關政策局和部門積極研究。政府亦一直與內地當局相關各方進行商討，有關工作仍在進行。當與內地當局就海關、出入境和檢疫安排達成具體共識後，我們會適時向立法會匯報。

處理高鐵海關、出入境和檢疫安排的工作所需的人手和開支，由現有資源承擔。

管制人員的答覆

(問題編號：6615)

總目：　(158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(2) 陸路及水上交通

管制人員：　運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：470)：

請當局告之本會：

(a) 當局在綱領(2)提到上年度：「檢討香港鐵路有限公司的票價調整機制」，請問過去 10 年(包括地鐵及九鐵)鐵路公司票價調整幅度為何？請列表說明之。

(b) 當局在綱領(2)提到：「繼續檢討專營巴士服務的票價調整安排」，請問在過去 5 年，3 間巴士公司(九巴、新巴、城巴)票價升跌為何？請列表說明之。

(c) 請當局列表說明香港各隧道(包括非政府經營)在過去 10 年收費升跌。

提問人：梁國雄議員

答覆：

(a) 2003 至 2007 年期間，香港鐵路有限公司(港鐵公司)和九廣鐵路公司(九鐵公司)均沒有調整票價。

自兩鐵在 2007 年 12 月合併後，票價調整機制取代了港鐵公司和九鐵公司原來享有的票價自主權。票價調整機制採用按與綜合消費物價指數變動、運輸業名義工資指數變動及生產力因素掛鈎的直接驅動的方程式，釐定整體票價調整幅度。兩鐵合併方案當中包括下調港鐵八達通及單程票價，而八達通的中及長程票價分別下調最少 5%及 10%。港鐵公司也決定在 2009 年 6 月 30 日前不會調整票價。

按照票價調整機制，2009 至 2013 年期間整體票價調整幅度表列如下：

年份	2009	2010	2011	2012	2013
整體票價調整幅度	沒有調整票價	+2.05%	+2.2%	+5.4%	+2.7%

(b) 過去 5 年(2009 至 2013 年)，九龍巴士(一九三三)有限公司在 2011 年及 2013 年獲批准調高其巴士票價，加權平均加幅分別為 3.6%及 4.9%。在這段期間，新世界第一巴士服務有限公司和城巴有限公司沒有申請調高票價。

(c) 各隧道收費調整的相關資料載於附件。

附件

2004 至 2013 年期間政府收費隧道的收費水平 [註1]

隧道	分類									
	電單車／機動三輪車	的士	私家車	私家／公共小型巴士	輕型貨車	中型貨車	重型貨車	單層巴士	雙層巴士	額外車軸
海底隧道	8 元	10 元	20 元	10 元	15 元	20 元	30 元	10 元	15 元	10 元
香港仔隧道	5 元	5 元	5 元	5 元	5 元	5 元	5 元	5 元	5 元	不收費用
獅子山隧道	8 元	8 元	8 元	8 元	8 元	8 元	8 元	8 元	8 元	不收費用
城門隧道	5 元	5 元	5 元	5 元	5 元	5 元	5 元	5 元	5 元	不收費用
將軍澳隧道	3 元	3 元	3 元	3 元	3 元	3 元	3 元	3 元	3 元	不收費用
青沙公路收費路段(包括沙田嶺隧道及尖山隧道)	8 元	8 元	8 元	8 元	8 元	8 元	8 元	8 元	8 元	不收費用

註 1：過去 10 年，政府收費隧道的收費水平維持不變。

2004 至 2013 年期間私人收費隧道的收費水平 [註2]

隧道	分類						
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
愉景灣隧道及連接道路	政府車輛、救護車或消防處／香港警務處／香港海關／懲教署人員使用的車輛	分類(1)以外的私家小型巴士	分類(1)以外的公共及私家巴士	分類(1)以外的輕型貨車	分類(1)以外的中型貨車	分類(1)以外的重型貨車	分類(1)至(6)以外的車輛
	50 元	50 元	50 元	120 元	160 元	250 元	250 元

註 2：過去 10 年，愉景灣隧道及連接道路的收費水平維持不變。

2004 至 2013 年期間「建造—營運—移交」模式隧道的收費水平

隧道	分類										
	電單車／機動三輪車	的士	私家車／電動載客車輛	公共小型巴士	私家小型巴士	輕型貨車	中型貨車	重型貨車	單層巴士	雙層巴士	額外車軸
東區海底隧道											
2004 年 1 月至 2005 年 4 月 30 日	8 元	15 元	15 元	23 元	23 元	23 元	30 元	45 元	30 元	45 元	15 元
2005 年 5 月 1 日至今	13 元	25 元	25 元	38 元[註 3]	38 元[註 3]	38 元	50 元	75 元	50 元	75 元	25 元
西區海底隧道[註 4]											
2004 年 1 月至 2004 年 7 月 3 日	20 元	35 元	37 元	47 元	47 元	50 元	70 元	100 元	60 元	85 元	30 元[註 5]
2004 年 7 月 4 日至 2008 年 1 月 5 日	22 元	35 元	40 元	50 元	50 元	55 元	80 元	110 元	70 元	100 元	30 元[註 5]
2008 年 1 月 6 日至 2010 年 7 月 31 日	22 元	40 元	45 元	55 元	55 元	55 元	80 元	110 元	80 元	115 元	30 元[註 5]
2010 年 8 月 1 日至 2012 年 12 月 31 日	23 元	45 元	50 元	60 元	60 元	60 元	85 元	115 元	90 元	128 元	30 元[註 5]
2013 年 1 月 1 日至今	25 元	50 元	55 元	65 元	65 元	65 元	90 元	120 元	100 元	140 元	30 元[註 5]
大老山隧道											
2004 年 1 月至 2005 年 7 月 31 日	10 元	10 元	10 元	17 元	17 元	17 元	20 元	20 元	20 元	20 元	13 元
2005 年 8 月 1 日至 2008 年 11 月 29 日	10 元	12 元	12 元	18 元	18 元	18 元	23 元	23 元	24 元	26 元	15 元
2008 年 11 月 30 日至 2010 年 12 月 24 日	11 元	14 元	14 元	21 元	21 元	21 元	25 元	25 元	28 元	31 元	18 元
2010 年 12 月 25 日至 2013 年 7 月 31 日	12 元	15 元	15 元	21 元	22 元	22 元	26 元	26 元	29 元	32 元	19 元
2013 年 8 月 1 日至今	13 元	17 元	17 元	23 元	24 元	24 元	28 元	28 元	31 元	34 元	21 元
大欖隧道[註 4]											
2004 年 1 月至 2005 年 6 月 18 日	17 元	22 元	22 元	60 元	60 元	25 元	35 元	40 元	60 元	75 元	0 元[註 5]
2005 年 6 月 19 日至 2007 年 8 月 18 日	17 元	25 元	25 元	75 元	75 元	28 元	35 元	40 元	75 元	90 元	0 元[註 5]
2007 年 8 月 19 日至 2008 年 12 月 27 日	18 元	28 元	28 元	90 元	90 元	30 元	35 元	40 元	90 元	105 元	0 元[註 5]
2008 年 12 月 28 日至 2010 年 12 月 31 日	20 元	30 元	30 元	100 元	100 元	32 元	40 元	45 元	100 元	120 元	0 元[註 5]
2011 年 1 月 1 日至 2012 年 12 月 31 日	20 元	33 元	33 元	100 元	100 元	34 元	40 元	45 元	115 元	135 元	0 元[註 5]
2013 年 1 月 1 日至今	20 元	36 元	36 元	100 元	100 元	38 元	43 元	48 元	115 元	135 元	0 元[註 5]

註 3： 公共及私家小型巴士新收費的生效日期為 2005 年 10 月 1 日。

註 4： 西區海底隧道及大欖隧道的專營商為各類車輛提供優惠。因此，駕車人士實際支付的隧道費(稱為「優惠收費」)低於《西區海底隧道條例》(第 436 章)附表 1 及《大欖隧道及元朗引道條例》(第 474 章)附表 1 訂明的法定收費。本表所列為優惠收費。

註 5： 兩軸以上每一額外車軸的收費只適用於貨車。

答覆編號

THB(T)353

管制人員的答覆

(問題編號：6619)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：488)：

請當局告知本會：

(a) 一直以來，政府都以港鐵為交通骨幹，甚至取消鐵路沿線的巴士線，評估失當，導致今日港鐵極之擠迫。目前，港鐵在上班下班時間都非常繁忙擠迫，尤以金鐘、九龍塘、太子、旺角等站為嚴重。當局有否計劃增加巴士或小巴路線，又或點對點來往各大市中心及工商業區的巴士，以作為分流？如有，請列明。如無，請解釋。

(b) 同時，有否考慮為上下班時間(繁忙時段)的巴士或小巴提供優惠，鼓勵更多市民乘搭？

提問人：梁國雄議員

答覆：

(a) 專營巴士會繼續在本港公共交通系統中擔當重要的角色。專營巴士在早上或下午繁忙時段的一般平均載客率為 70%。除了為鐵路未能直達的地區提供服務外，專營巴士亦提供接駁鐵路站的服務，同時為已有鐵路覆蓋的地區提供輔助服務，當中包括繁忙時段的服務。此外，巴士公司可因應實際需要開設跨區巴士服務，以向乘客提供更舒適及方便的服務。例如，現時有 78 條過海專營巴士路線(當中 60 條為常規服務，18 條為繁忙時段服務)，它們基本上是與鐵路系統最繁忙的過海路段並排而行，有助將乘客分流。此外，另有 68 條只在繁忙時段行走的非過海巴士路線，以應付繁忙時段龐大的乘客需求。

就綠色專線小巴(專線小巴)而言，它們在公共交通系統中擔當積極的輔助角色，它們為不適合使用高載客量交通工具的地區提供服務，以及提供接駁服務到主要的交通交匯處或鐵路站。現時有多條專線小巴路線提供來往市中心與工業／商業區的服務。紅色小巴亦有提供跨區服務。

(b) 政府一直鼓勵公共交通營辦商因應其營運和財務狀況、整體經濟環境和乘客需要，提供票價優惠。然而，是否提供票價優惠及其詳細安排，屬於個別營辦商的商業決定。現時所有專營巴士路線及超過 75%的專線小巴路線，均有提供某種形式的票價優惠(例如長者票價優惠、轉乘優惠及分段收費)。

答覆編號

THB(T)354

管制人員的答覆

(問題編號：4299)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：75)：

就二零一四至一五年度需要特別留意的事項，繼續與相關部門共同物色合適土地和研究可否用作物流發展的工作，請提供以下資料：

(a) 過去 3 個年度，相關的工作詳情為何，已覓到合適的土地並作研究的土地的數目為何，總土地面積為何，估計可帶來的經濟效益為何；

(b) 現時的物流用地，政府採用拍賣或招標形式出售，以後會否考慮研究興建標準倉庫向業界出租；以及

(c) 當局未來在覓地作物流發展，會否增強區域配套的考慮以取代現時物流土地較零散的發展方向？

提問人：麥美娟議員

答覆：

(a) 過去 3 個財政年度(2011-12 至 2013-14 年度)，我們就青衣兩幅物流用地完成交通影響評估以確定其可行性，以及就發展方案進行地區諮詢後，已通過公開招標批出用地。該兩幅用地共佔地 4.5 公頃。此外，我們又聯同規劃署在全港物色用地，結果在屯門西找到並預留兩幅合共 10 公頃的用地作物流發展。有關的可行性評估工作正在進行之中，預期於 2014 年內完成。

為評估上述 4 幅物流用地的預計經濟效益，我們參考了該等用地的最高可建樓面面積、現時物流業的運作情況及 2012 年的經濟數據。估計該 4 幅用地的物流設施落成後，會為不同行業提供 9 100 個新職位，每年帶來的經濟效益約為 33 億元。

(b) 在切實可行的範圍內，政府一直沿用公開招標的方式為物流業界提供用地，以確保有興趣者均可在公平的環境下競投。政府目前沒有計劃興建倉庫以批租給業界。對於任何這方面的建議，政府均須審慎考慮，並顧及可能造成的重大連帶影響、對財政的影響，以及政府為私人企業提供資助的問題。

(c) 配套基礎建設是否足夠，向來是決定用地是否適合發展物流的最重要因素之一。我們日後進行覓地的工作時，會繼續重視這項因素。

答覆編號

THB(T)355

管制人員的答覆

(問題編號：6162)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：82)：

有關物流服務電子化，香港物流發展局將研究推動「多式聯運系統」，計劃內容、人手、撥款預算分項及時間表為何？「多式聯運系統」是否類似其他國家或內地部份城市的「口岸社區系統」(port community system)，以全面電腦化設施及共用平台，支援及連接全港物流公私營設施及服務，包括海港、航空港、內陸等，提升現有管理系統的處理能力，加強部門與物流業合作？若否，原因為何？

提問人：莫乃光議員

答覆：

多式聯運系統指使用多種運輸方式，以提升客貨運效率。本港的多式聯運系統包括海陸空的運輸連接，為用戶提供不同的運輸方案以資選擇。多式聯運系統是本港作為區域物流樞紐的重要優勢。香港物流發展局(物流發展局)非常支持政府採取措施，通過推展重大運輸基建項目(例如建造港珠澳大橋及擬議的機場第三條跑道)，持續提升本港的多式聯運系統。

物流發展局也支持採取措施，推動善用資訊科技以提升物流業的競爭力。至於問題所指的「口岸社區系統」，基本上是一個連接供應鏈內公營部門和私營機構所有持份者的通用電子平台，物流發展局以往也曾探討相若的建議。物流發展局的成員注意到，本港已具備由私營機構營運的先進電子基建，以處理不同持份者有關貨物的資料。基於現有的私營電子系統屬商業性質，物流發展局或政府均不能規定該等系統必須連接「口岸社區系統」或強制業界人士使用「口岸社區系統」，尤其是該等服務涉及企業之間的資訊交流。

為鼓勵從事物流業務的中、小型企業(中小企)採用電子貨運，物流發展局通過建議，聯同香港物流及供應鏈管理應用技術研發中心(研發中心)和香港生產力促進局在 2014 年第四季舉辦「中小企電子平台轉插軟件啟動計劃」(啟動計劃)。研發中心現正開發可讓數據互通的電子平台轉插軟件，以減低從事物流業務的中小企在連接電子服務平台所需的成本及工作。該軟件的開發工作預期在 2014 年第四季完成。為鼓勵使用電子平台轉插軟件及採用電子貨運，啟動計劃會為 100 家參與的物流業中小企提供配對基金，資助中小企首次設立電子轉插軟件，最高金額為 3 萬元或設立費用的 50%，以金額較低者為準。在 2014-15 年度，我們預留了 400 萬元舉辦該項計劃，有關工作並不涉及額外人力資源。

答覆編號

THB(T)356

管制人員的答覆

(問題編號：6197)

總目：　(158) 政府總部: 運輸及房屋局(運輸科)

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(-) 沒有指定

管制人員：　運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：147)：

有關貴局及部門公務酬酢及的開支，當局可否告知本會：

(a) 過往 3 年公職人員公務酬酢午宴及晚宴的人均開支超出上限的例外次數、獲首長級人員批准例外次數、超出上限金額及原因，並按照局／部門／公營機構等列出；

(b) 過往 3 年公職人員在公務活動餽贈禮物或紀念品違反指引次數、獲首長級人員批准例外次數及原因，並按照局／部門／公營機構等列出。

提問人：莫乃光議員

答覆：

《公務員事務規例》載列有關公務酬酢的原則、規例和批核程序，各局／部門首長獲授權批核所有相關開支。根據政府指引，款待賓客的午膳及晚膳的開支，人均開支應分別以 450 元及 600 元為限。政府人員安排公務宴請款待賓客時，應作審慎判斷，以節儉為原則，避免讓公眾感覺政府酬酢過於奢華。如果有充分理據，需要批准超出上限的開支，各局／部門須根據現行的指引考慮有關申請，並將有關批准的詳細理據妥為記錄。

為配合政府的環保政策，公職人員應盡可能避免在公務活動期間向他人餽贈禮物或紀念品。根據現行的指引，如基於實際運作、禮節或其他原因，餽贈禮物或紀念品實屬必須或無可避免的話，有關禮物或紀念品不應奢華，數量亦應減至最少及限於機構間互為送贈。

在過去 3 年，運輸科及其轄下部門沒有任何人員就申領發還公務酬酢開支或饋送禮物／紀念品等事宜，涉嫌違反《公務員事務規例》或其他政府規定而遭受紀律處分。

管制人員的答覆

(問題編號：6225)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (-) 沒有指定

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：189)：

就政府宣布會以數碼格式發放所有開放予公眾的資料：

(a) 請按下表提供有關貴局／部門開放予公眾的公共資料詳情：

						已／擬採用的數據格式(請選擇)			
局／部門	可以開放予公眾的資料項目	資料描述	資料年期	目前是否以數碼格式發放及發放日期	如否，會否轉換至數格式發放	機器可讀、非專有格式(如 CSV)	機器可讀、專有格式(如 MS Excel, Word)	機器不可讀格式(如 JPG, PDF, PNG)	採用開放標準之格式(如 XML)

(b) 當局在 2014-15 年度為開放公共資料的人手及開支為何？會否向貴局及部門增撥資源及增加人手，專責處理開放公共資料的工作，以更有效地落實計劃？

提問人：莫乃光議員

答覆：

政府在 2011 年推出入門網站「資料一線通」(data.one.gov.hk)，發放各類公營部門資料，供免費再用作商業及非商業用途，這些資料包括公共交通、實時道路交通資訊，以及與港口相關的資料(例如船務指南和抵港／離港船隻報告)。發放政府資料予公眾使用所需的資源及人手，由運輸及房屋局在運輸範疇的現有資源承擔，沒有詳細分列。

答覆編號

THB(T)358

管制人員的答覆

(問題編號：6247)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (-) 沒有指定

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：203)：

有關貴局／部門採購電腦軟硬件的開支，當局可否告知本會：

(a) 政府有否統一內部採購指引，指示貴部門購置或更新電腦軟硬件的準則，如有詳情為何，有關指引有否規定貴部門必須適時更新電腦軟硬件；

(b) 鑑於電腦軟硬件供應商微軟(Microsoft)，將會終止對旗下作業平台 Windows XP 的支援服務，請分別提供各部門有多少電腦主機正在使用(i)Microsoft Window XP 作業平台(ii)微軟旗下於 2001 年之前推出的其他作業平台(iii)其他作業平台(請詳列版本)，以上三者各佔貴部門的所有電腦主機數目分別的百分比為何；貴部門有否計劃更新上述過時的作業平台版本；

(c) 貴部門採購各類平板電腦的開支及準則為何，平板電腦的型號及工作用途為何；有否在該等平板電腦中存有機密資料，如有詳情為何；有否為貴部門使用的平板電腦安裝資訊保安軟件，所涉開支為何？

提問人：莫乃光議員

答覆：

(a) 根據政府現行指引，各局／部門必須每年制訂未來 3 年的資訊科技項目概覽及籌劃有關的資訊科技項目，以確保有關資訊科技項目切實有效地滿足各局／部門的業務需要和配合運作安排。在籌劃有關更新資訊科技項目方面，各局／部門須檢視及評估多項潛在風險，並制定緩解措施。在科技方面須考慮的潛在風險包括產品兼容程度、保養支援、後續替代產品及市場供應等。在採購或更換電腦軟硬件時，各局／部門須遵照政府的採購指引，從公平及公開的市場競爭中，以最具成本效益的方法採購，以及須按照資訊科技項目的重要性和優先次序處理。

(b) 我們的電腦沒有使用微軟視窗 XP 或微軟公司在 2001 年前發布的其他操作系統。我們的電腦均已適時升級，現時使用微軟視窗 7 操作系統。

(c) 一如其他資訊科技設備，我們採購平板電腦以支援業務及運作，主要的用途包括收發電子郵件／訊息、管理日程、閱讀文件及上網瀏覽資訊等。我們的平板電腦並不用作儲存機密資料，而且已採取保安措施，例如開機後必須輸入密碼，連續登入失敗後清除裝置資料等。

我們現時使用蘋果公司的 iPad 平板電腦，在 2013-14 年度的預算開支約為 5,000 元。

管制人員的答覆

(問題編號：6544)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (-) 沒有指定

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：136)：

有關透過互聯網提供公眾資訊及收集市民意見的工作，請告知：

(a) 請以表格方式提供過去 1 年內，由貴政策局／部門／公營機構或其代理人(如外判營辦商或顧問)所設立及運作的社交媒體的相關資料。(見附件 1)

開始運作日期(月／年)	狀態(尚有更新／已停止更新)(截至 2014 年 1 月 31 日)	政府機構(包括政策局／部門／公營機構／政府諮詢)	名稱	社交媒體(Facebook/ Flickr/Google+/ LinkedIn/ 新浪微博/ Twitter/ YouTube)	設立目的及內容更新次數(截至 2014 年 1 月 31 日)	"讚好"／訂閱者數目／平均每月訪客人次(截至 2014 年 1 月 31 日)	有否定期編制意見內容摘要及跟進(有／否)	負責運作職級及人員數目(截至 2014 年 1 月 31 日)	設立及日常運作所涉財政資源(截至 2014 年 1 月 31 日)
			(1)… (2)… (3)…	(1)… (2)… (3)…					

(b) 請問政府內聯網載有的《使用社交媒體指引》有否指示貴部門使用社交媒體或網上平台的開支上限，例如：登記費用、廣告開支、增值服務等，若有詳情為何；若否，會否修訂指引，訂出使用社交媒體衍生開支的合理水平；

(c) 近年各地政府相繼引入讓市民在網上提案的系統，並承諾提案得到市民支持數目達某一水平後，政府會在網上正式回應。當局有否研究改善目前網上收集市民意見的途徑，並評估上述網上提案收集系統的可行性？如有，詳情為何？如無，原因為何？

提問人：莫乃光議員

答覆：

(a) 有關在運輸範疇下設立及運作的社交媒體平台資料，現列於附件。

(b) 在運用社交媒體方面，政府資訊科技總監辦公室(資科辦)通過為各局及部門提供資訊保安和其他指引作參考，包括開設專頁，闡述各項社交媒體的資訊以及使用社交媒體的訣竅，為局／部門提供技術意見和支援。至於使用社交媒體的開支，資科辦建議各局及部門因應運作需要而自行決定。

(c) 我們一向使用專設或非專設的網站及電子平台，收集公眾對某些事項的意見。我們會繼續視乎需要，循合適途徑(包括網上平台)蒐集公眾意見。

開始運作日期(月／年)	狀態 (尚有更新／停止更新)(截至2014年1月31日)	政府機構(包括政策局／部門／公營機構／政府諮詢)	名稱	社交媒體(Facebook/ Flickr/ Google+/ LinkedIn/ 新浪微博/ Twitter/ YouTube)	設立目的及內容更新次數(截至2014年1月31日)	「讚好」／訂閱者數目／平均每月訪客人次(截至2014年1月31日)	有否定期編制意見內容摘要及跟進(有／否)	負責運作職級及人員數目(截至2014年1月31日)	設立及日常運作所涉財政資源(截至2014年1月31日)
2012年7月	尚有更新	機電工程署	機電工程署頻道	YouTube	經社交媒體平台向公眾和業界發放有關鐵路安全和車輛保養的宣傳和教育短片。 上載短片總數：9	訂閱者數目：329 在2014年1月，共錄得3 100人次觀看該9套短片。	有	工程師1名	該名工程師也兼顧其他工作，涉及的財政資源沒有詳細分列。
2012年12月	停止更新	香港航運發展局	香港連繫全球	YouTube	推廣香港航運業	平均每月訪客人次：17	否	不適用	不適用
2012年12月	尚有更新	運輸署	運輸署資訊	YouTube	宣傳香港乘車易、香港行車易及巴士路線重組。 上載短片總數：5	訂閱者數目：2 在2014年1月，共錄得2 621人次觀看該5套短片。	否	工程師1名	該名工程師也兼顧其他工作，涉及的財政資源沒有詳細分列。
2010年1月	尚有更新	香港機場管理局(機管局)	香港國際機場的Facebook、微博和Twitter網頁	Facebook、微博、Twitter	經社交媒體平台向公眾發放有關香港國際機場的最新資料。 2013年2月1日至2014年1月31日期間上載至社交媒體平台的帖子數目：85 上載YouTube的短片數目：20	Facebook「讚好」次數：16 057 微博擁護者人數：32 360 Twitter追隨者人數：799	有	兼職助理經理1名	200,000元(2013年2月1日至2014年1月31日)(機管局資助承辦商管理及監察社交媒體平台，進行更新及監察內容、分析成效及市場情況等工作。)
2011年6月	尚有更新	香港機場管理局(機管局)	香港國際機場的Youtube頻道	Youtube		訂閱者數目：2 022	有		

答覆編號

THB(T)360

管制人員的答覆

(問題編號：6558)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (-) 沒有指定

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：176)：

有關政府各部門過去 1 年的公關支出，當局可否告知本會：

(a) 請以表列提供貴部門在主流或網上媒體刊登廣告的支出及內容詳情分別為何？請見附件 1。

刊登／播放的時段(月／年)	狀態(只刊登／播放一次／持續刊登或播放／已完結)(截至 2014 年 1 月 31 日)	政府或公營機構(包括政策局／部門／公營機構／政府諮詢)	廣告項目名稱	刊登或播放媒體名稱(報章／電台／電視／廣告板／車身廣告／網站等)	刊登目的及次數(截至 2014 年 1 月 31 日)	負責項目的人員職級及數目(截至 2014 年 1 月 31 日)	所涉開支資源(截至 2014 年 1 月 31 日)
			(1)… (2)… (3)…	(1)… (2)… (3)…			

(b) 貴部門贊助媒體提供節目或內容的開支及內容詳情分別為何？請見附件 2。

節目／內容刊登／播放的時段(月／年)	狀態(只刊登／播放一次／持續刊登或播放／已完結)(截至 2014 年 1 月 31 日)	提供贊助的政府或公營機構(包括政策局／部門／公營機構／政府諮詢)	節目／內容的名稱	刊登或播放媒體名稱(報章／電台／電視／網站等)	贊助目的及次數(截至 2014 年 1 月 31 日)	負責項目的人員職級及數目(截至 2014 年 1 月 31 日)	開支(截至 2014 年 1 月 31 日)
			(1)… (2)… (3)…	(1)… (2)… (3)…			

(c) 貴部門用於社論式廣告(Advertorial)的開支及內容詳情分別為何？請見附件 3。

節目／內容刊登／播放的時段(月／年)	狀態(只刊登／播放一次／持續刊登或播放／已完結)(截至 2014 年 1 月 31 日)	政府機構(包括政策局／部門／公營機構／政府諮詢)	節目／內容名稱	刊登或播放媒體名稱(報章／電台／電視／網站等)	刊登／播放目的及次數(截至 2014 年 1 月 31 日)	負責項目的人員職級及數目(截至 2014 年 1 月 31 日)	負責編撰廣告內容的非政府機構或人士(如有)	開支(截至 2014 年 1 月 31 日)
			(1)… (2)… (3)…	(1)… (2)… (3)…				

提問人：莫乃光議員

答覆：

在 2013 年 4 月 1 日至 2014 年 1 月 31 日期間，運輸及房屋局(運輸科)沒有與(a)至(c)項相關的公關活動，因此無相關資料提供。

管制人員的答覆

(問題編號：5500)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：58)：

財政司司長宣布中場範圍發展項目預計於 2015 年完成，可新增 20 個停機位。就此，當局可否告知：

(a) 新增停機位的最新進展詳情、每日平均可停泊飛機架次，以及在短期內對香港國際機場(機場)航班升降量有何影響；以及

(b) 鑑於去年有報告指人手短缺導致行李輸送帶輸送行李的時間極長，當局在這方面是否設有監察或懲罰機制以確保服務表現良好，特別是在新增二十個停機位投入服務後？

提問人：石禮謙議員

答覆：

(a) 為應付中期的航空交通需求，香港機場管理局(機管局)現正落實機場飛行區中場範圍發展計劃第一期，興建一座客運廊，以及提供額外 20 個飛機停泊位(停機位)。有關計劃的工程已在 2011 年年底展開，預計可在 2015 年年底前完成。計劃完成後，機場每年可處理的旅客量將增加 1 000 萬人次。與此同時，機管局亦已展開中場範圍發展計劃第二期的設計工作，研究增建額外停機位的可行性。機管局也在中場範圍西面進行停機坪擴建計劃，去年已增設 20 個停機位，至 2014 年年底前另有 8 個新停機位啟用。當這些擴建工程(不包括仍在規劃的中場範圍發展計劃第二期)全部完成後，停機位數目將增加約三成。

(b) 機管局設有既定機制，監察和評估服務專營商(包括運送抵港航機行李的停機坪飛機服務營辦商)的表現和服務質量。抵港航機行李須在服務承諾指定的時間內運送到行李輸送帶(即航機停泊後，第一件和最後一件行李分別須於 20 和 40 分鐘內運送到行李輸送帶)。

如發現專營商表現未達標準，機管局會按涉及問題的性質和嚴重程度，採取不同的跟進行動。舉例來說，機管局可要求調查事件、要求專營商提交報告，以及與專營商管理層進行檢討會議以制訂改善措施。如有關情況未見即時改善，機管局便會向有關專營商的管理層發出警告信。此外，機管局與專營商簽訂的所有合約均訂明，如專營商的服務持續未達標準，機管局有權終止合約並收回相關牌照。與此同時，機管局會與所有停機坪飛機服務營辦商緊密合作，確保有足夠設備和人手維持機場的優質服務。

管制人員的答覆

(問題編號：3325)

總目：　(158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(2) 陸路及水上交通

管制人員：　運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：101)：

就二零一四至一五年度需要特別留意的事項，有關當局繼續檢討發牌政策，並推行有效措施，以改善各種與發牌相關的服務的工作。請提供以下詳情：

(a) 過去 5 個年度，私家車的總數目、當中為首次登記的車輛數目及所佔私家車的總數目的比率；
(b) 過去 5 個年度，獲減環保汽油私家車首次登記稅的車輛數目為何及當中所佔的首次登記的車輛的比率；
(c) 過去 5 個年度，獲減環保汽油私家車首次登記稅的車輛當中少收的總款項為何；以及
(d) 有否檢討首次登記稅在抑壓私家車增長的成效；如有，成效為何，如何加以改善；如沒有，原因為何？

提問人：鄧家彪議員

答覆：

(a) 2009-10 年度至 2013-14 年度期間，已登記私家車及首次登記私家車的數目如下：

年度	已登記私家車總數 (截至財政年度結束)	年內首次登記 私家車數目	年內首次登記私家車 佔已登記私家車總數的百分比
2009-10	433 209	31 621	7.3%
2010-11	454 525	43 548	9.6%
2011-12	476 090	43 712	9.2%
2012-13	501 021	46 415	9.3%
2013-14 (截至 2014 年 2 月底)	522 022	41 654	8.0%

(b) 2009-10 年度至 2013-14 年度期間，已登記環保汽油私家車及首次登記環保汽油私家車的數目如下：

年度	已登記環保汽油私家車總數(截至財政年度結束)	年內首次登記環保汽油私家車數目	年內首次登記環保汽油私家車佔已登記環保汽油私家車總數的百分比
2009-10	11 410	4 610	40.4%
2010-11	19 223	7 370	38.3%
2011-12	31 944	13 091	41.0%
2012-13	52 309	20 626	39.4%
2013-14 (截至 2014 年 2 月底)	61 053	8 768	14.4%

(c) 2009-10 年度至 2013-14 年度期間，環保汽油私家車獲寬減的首次登記稅金額如下：

年度	環保汽油私家車獲寬減的首次登記稅金額(億元)
2009-10	1.17
2010-11	2.18
2011-12	6.33
2012-13	11.94
2013-14 (截至 2014 年 2 月底)	3.91

(d) 自 2011 年增加私家車首次登記稅以來，領有牌照私家車每年的增長由 2011 年 1 月的 5.8%(增加首次登記稅前)下跌至 2014 年 1 月的 4.5%。我們會繼續監察私家車的增長情況，並考慮是否需要推出額外措施。

答覆編號

THB(T)363

管制人員的答覆

(問題編號：5679)

總目：　(158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(3) 海空交通及物流發展

管制人員：　運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：40)：

當局一向負責計劃籌辦前往內地和海外的訪問，以宣傳香港作為國際航運中心和區域物流樞紐的優勢。請問今年是否會有相關計劃？.

如有，訪問內容會是甚麼？預算是多少？將由誰人帶領？估計可帶來甚麼效益？

提問人：湯家驊議員

答覆：

運輸及房屋局轄下成立的香港航運發展局(航運發展局)、香港港口發展局(港口發展局)及香港物流發展局(物流發展局)不時前往內地及海外國家進行推廣訪問，並計劃在 2014-15 年度進行兩項相關訪問；即航運發展局將於 2014 年 6 月前往雅典(希臘)和倫敦(英國)進行推廣訪問，而物流發展局及港口發展局則計劃在 2014 年 12 月訪問越南及馬來西亞。兩個訪問團將由同時擔任以上 3 個發展局主席的運輸及房屋局局長率領，成員將包括業界代表。當局現正擬訂詳細訪問行程，預期將包括舉辦及參加推廣研討會、於業界展覽會上進行宣傳推廣、參觀與航運／物流相關的重要設施／機構，以及與相關的政府人員、港口／機場當局、行業組織及業界代表會晤訪談。兩項訪問將有助我們向相關海外國家的政府和業界伙伴宣傳香港作為國際航運中心和區域物流樞紐的優勢，讓他們充分掌握本港的最新政策措施和市場發展情況，並提供交流經驗的機會。我們會在落實兩項訪問的詳細行程後訂定相關預算。

答覆編號

THB(T)364

管制人員的答覆

(問題編號：3301)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：53)：

有關設立海運及空運人才培訓基金(基金)方面：

(a) 涉及的撥款、人手安排，以及落實各項相關措施的時間表分別為何；該基金的具體運作和監管機制為何，包括會否定期檢討基金運作的表現和成效；以及

(b) 申請有關培訓基金的條件和資格為何；預計受惠人數；是否設有甄選機制，若有，詳情為何；若否，原因為何？

提問人：謝偉銓議員

答覆：

立法會財務委員會於 2014 年 1 月 10 日通過開立為數 1 億元的承擔額，用以在 2014-15 至 2018-19 的 5 個年度內，設立及營運基金，持續現行的 5 項培訓和獎學金計劃(例如航海訓練獎勵計劃和培訓航運專業人才的兩項碩士課程獎學金計劃)，並且推行優化和新措施，支持航運及航空業的人才培訓，包括為大專學生設立業界實習網絡，以及供在職從業員申請的專業培訓費用發還計劃。

(a) 基金於 2014 年 4 月開始運作。當局在 2014-15 年度已預留 1,706 萬元，以推行基金的各項措施，而所需人手將由運輸及房屋局(運輸科)的現有資源承擔。基金的大部分獎勵／費用發還和獎學金計劃會由 2014 年 4 月起接受申請。至於涉及與海外和內地院校合作的其他措施，相關大學及其伙伴院校正擬訂合作細節。我們會成立由政府、業界持份者和院校代表組成的三方委員會，定期監察並檢討基金的使用情況，並會因應實際運作情況和所得意見，對執行細節作出調整。

(b) 當局會為基金的各項訓練獎勵、獎學金、海外學習，與及在職專業培訓及考試費用發還等計劃訂定相關資格準則。一般而言，訓練獎勵計劃會對申請人的學歷／專業水平和相關界別的就業經驗有所規定。獎學金及海外學習計劃則會根據申請人的個人才能作出甄選。至於在職專業培訓及考試費用發還計劃，在訂定相關的課程/考試時，當局會諮詢業界，考慮不同課程／考試是否與業界人力發展需求相關，以及其專業水平及地位等因素。估計在 2014-15 至 2018-19 的 5 個年度內，受惠於基金的總人數將逾 5 600 人。

答覆編號

THB(T)365

管制人員的答覆

(問題編號：4771)

總目： (158) 政府總部: 運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：177)：

就有關當局繼續監督通過立法、執法和教育，推行有關加強道路安全的新措施的工作，局方指出會搜集及分析相關資料以「指尖操控」方式使用流動電話及車內放置流動電話的數目與導致交通意外的關係。就此，請提供以下資料：

(a) 有關研究的內部人手分布為何，研究的方法為何，該研究時間表為何；

(b) 局方指出正和警方合作收集相關資料，現時收集資料的地區為何，收集資料的目標對象是否為擺放超過三部手機的職業司機；

(c) 會否參考國外相關的法例及因使用流動電話導致交通意外的數字，如會，參考的國家為何；以及

(d) 現時研究的進展為何，當局會否就此諮詢公眾，該時間表為何？

提問人：王國興議員

答覆：

(a)、(c)及(d) 運輸署現正研究部分海外司法管轄區就駕駛時使用流動電話的做法及所進行的研究工作。該署會參考歐洲、亞洲及美洲主要司法管轄區的相關管制、數據及研究。研究結果將會提交道路安全議會轄下的道路安全研究委員會作考慮。

運輸署和警方剛展開研究及蒐集數據的工作。政府或會因應研究結果諮詢公眾，在現階段沒有具體時間表。

上述工作由運輸署和警方的人員執行，屬於常規職務。

(b) 警方由 2014 年 2 月 1 日起，開始在全港蒐集數據。就涉及傷亡的交通意外的肇事車輛，前線交通警員會記錄架置於車上儀錶板或擋風玻璃的流動電話或電子裝置(如有的話)的數目，以及意外發生時是否有人正在使用該等流動電話或電子裝置。

答覆編號

THB(T)366

管制人員的答覆

(問題編號：4766)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：54)：

局方在 2014 年施政報告運輸方面的政策措施簡介指出，在完成《鐵路發展策略 2000》的檢討，會開展有關全港長遠公共交通發展和佈局的研究，請提供以下資料：

(a) 該研究詳情為何，預計當局內部開展研究的前期工作時間表為何，會否聘用顧問公司進行研究，如會，招標的時間表為何，預算開支為何，會否作公開諮詢；

(b) 為何不以第四次整體運輸研究方式進行，該研究所採納的的運輸系統發展方針為何，會否微調「以鐵路為骨幹」的發展方向；

(c) 該研究會否另立新的運輸模型，或可使用現有的運輸模型；以及

(d) 過去 3 個年度，在更新和提升運輸模型的開支為何，當局有否聘請顧問公司制定該模型，需要使用該模型的政策項目為何，負責相關模型的員工的職位及人手分佈為何，如何擬定所需要更新模型的項目？

提問人：王國興議員

答覆：

今年稍後，當我們完成 2020 年以後的鐵路發展策略後，會因應各項大型交通基建的規劃和落實情況，籌備有關公共交通策略的研究，以更新我們的公共運輸策略，滿足市民出行的需要。在籌備研究時，我們會考慮所用方法、時間表和所需資源。

另外，為協助規劃本港未來的運輸基建和公共交通服務，運輸署繼續委聘顧問更新和提升在 1999 年開發的第三次整體運輸研究模型，以便在進行各項全港／區域性大型運輸及規劃研究時使用。在 2011-12、2012-13 和 2013-14 的過去 3 個年度，所需支出分別為 98 萬元、84 萬元和 140 萬元。運輸署運用內部資源以監督顧問的工作。

答覆編號

THB(T)367

管制人員的答覆

(問題編號：5266)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (-) 沒有指定

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：42)：

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

提問人：黃毓民議員

答覆：

運輸及房屋局(運輸科)的人員會因應工作需要離港進行公務外訪，以促進與內地的合作和交流、出席相關會議等。2014-15 年度的具體計劃仍未作實。

公務外訪的開支如由政府支付，須受到有關規例及指引規管，以確保監管有效及公帑用得其所。有關規管涵蓋多個範疇，例如必須在運作上有充分理由才可進行公務外訪、所有公務外訪必須事先獲得正式批准，以及避免包含非公務性質的活動等。任何人員在遞交申請時，必須提供擬進行外訪的一切相關資料；如有關的外訪安排其後有變，該人員必須盡快通知審批人員，而審批人員亦須評估是否須重新考慮該項申請。

答覆編號

THB(T)368

管制人員的答覆

(問題編號：5058)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：113)：

就綱領下跨境車輛配額安排及「過境私家車一次性特別配額試驗計劃」運作，請告知本委員會：

(a) 2012-13、2013-14 年度，以過境口岸劃分，每日平均批予跨境校巴的配額數目(分別列出南行及北行)；以及

(b) 自「過境私家車一次性特別配額試驗計劃」推出至今，按年劃分申請有關計劃及最終獲批的個案數目。

提問人：胡志偉議員

答覆：

(a) 在 2012/13 及 2013/14 學年批出的跨境校巴特別配額數目分別為 109 個及 140 個。每個特別配額准許一輛跨境校巴在同一上學日提供北行及南行班次各一次。按邊境管制站劃分的班次分項數字載於下表。

邊境管制站	2012/13 學年		2013/14 學年	
	南行班次	北行班次	南行班次	北行班次
深圳灣口岸	77	77(2)	102	102(2)
落馬洲	12	12	17	17
文錦渡	13	13	13	13
沙頭角	7	7	8	8
總數	109	109(2)	140	140(2)

註：括號內數字指因學校有跨境學童放學後參加課外活動而申請並獲批准的額外北行班次數目。

(b) 試驗計劃第一階段於 2012 年 3 月 30 日推出。截至 2014 年 3 月 3 日，運輸署按年接獲及批准的申請數目如下：

年份	2012年 (3月30日至12月31日)	2013年 (1月1日至12月31日)	2014年 (1月1日至3月3日)
接獲申請數目	1 240	1 663	269
批准申請數目	1 085	1 551	252

答覆編號

THB(T)369

管制人員的答覆

(問題編號：5059)

總目：　(158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(2) 陸路及水上交通

管制人員：　運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：114)：

就廣深港高速鐵路(高鐵)香港段的營運安排及出入境事宜，請告知本委員會：

(a) 過去 3 年，每年用於處理與在高鐵香港站實施「一地兩檢」的人員編制及支出為何？以及該等人員負責的工作詳情；以及

(b) 過去 3 年，每年就「一地兩檢」問題與內地相關部門進行商討涉及的支出為何(包括因前赴內地工作涉及的開支)？

提問人：胡志偉議員

答覆：

有關高鐵西九總站就海關、出入境和檢疫安排實施「一地兩檢」的具體操作，涉及複雜的法律和憲制事宜，正由律政司聯同運輸及房屋局，以及相關政策局和部門積極研究。政府亦一直與內地當局相關各方進行商討，有關工作仍在進行。當與內地當局就海關、出入境和檢疫安排達成具體共識後，我們會適時向立法會匯報。

處理上述工作所需的人手和開支，由現有資源承擔。

管制人員的答覆

(問題編號：5060)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：115)：

就元朗市中心、旺角、銅鑼灣的行人環境改善計劃，請告知本會由計劃開始至今，3 個區域分別完成的改善項目及各項目開支為何？以及於 2014-15 年度預計完成的改善項目詳情。

提問人：胡志偉議員

答覆：

該 3 項擬議行人環境改善計劃的進度和涉及的顧問費用表列如下：

擬議計劃	最新情況	至今涉及的顧問費用(百萬元)
銅鑼灣行人隧道系統	路政署於 2011 年委聘顧問進行可行性研究，當中包括進行兩輪公眾參與活動。該署現正研究如何處理公眾提出的主要事宜，包括隧道的地面出入口阻擋現有行人路和店舖正面、施工期間臨時交通安排造成的影響，以及隧道與毗鄰商場的連接。路政署將就計劃的未來路向諮詢灣仔區議會。	3.51
旺角行人天橋系統	路政署完成初步技術可行性研究後，在 2013 年 10 月委聘顧問作進一步研究，包括建造計劃及方法、施工期間對交通的影響、公用設施改道的要求等，估計是次研究工作需時兩年。	4.80
元朗市行人環境改善計劃	路政署已因應 2009 至 2010 年期間進行的公眾參與活動所蒐集的意見，制訂多項小型及大型行人環境改善計劃，以改善步行環境。 5 項小型計劃至今已經完成。路政署會在 2014 年內盡快完成其他小型計劃。 路政署於 2011 年 9 月就大型計劃展開可行性研究，該等計劃包括鳳攸北街與鳳翔路的美化工程、青山公路與谷亭街交界處改善工程，以及沿元朗明渠的行人天橋系統。路政署在 2013 年 5 月完成公眾參與活動，以蒐集市民對擬議大型計劃的意見。元朗區議會和地方人士普遍支持該等計劃。首兩項計劃的詳細設計工作正在進行。至於行人天橋系統，路政署計劃委聘顧問公司作進一步研究和進行詳細設計工作。	7.21

管制人員的答覆

(問題編號：5061)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：116)：

就專營巴士服務的票價調整安排的檢討事宜，請告知本委員會：

(a) 票價調整安排檢討方向會否配合於 2016 年及 2017 年兩個專營權屆滿，並在該兩個專營權的續期時實施新的票價調整安排？

(b) 會否就票價調整安排事宜諮詢公眾意見？如有，有關的詳情及預計支出為何？

提問人：胡志偉議員

答覆：

(a) 專營巴士票價調整安排是政府藉以處理專營巴士公司提出的加價申請的機制。於票價調整安排下，政府在評估專營巴士票價調整的申請以向行政長官會同行政會議提出建議時，會考慮一系列因素。該等因素包括：

(i) 營運成本和收益的變動；

(ii) 未來成本、收益和回報的預測；

(iii) 巴士公司需要得到合理的回報率。應參考專營巴士業界的加權平均資本成本；

(iv) 市民的接受程度和負擔能力。應參考綜合消費物價指數和家庭住戶每月入息中位數的變動；

(v) 服務的質和量；以及

(vi) 計算可依據的票價調整幅度的方程式=0.5×運輸業工資指數變動+0.5×綜合消費物價指數變動－0.5×生產力增幅。票價不會按方程式運算結果自動調整。

政府會不時檢討票價調整安排，以確保其繼續運作良好。我們現正就安排進行檢討，並預計可於本年內完成。任何於檢討完成後實施的新票價調整安排，會適用於所有於當時有效的巴士專營權。現行的安排基本上可於巴士服務的有效運作和市民的接受程度和負擔能力之間取得平衡。是次檢討旨在研究現時的票價調整安排機制下，個別因素是否有改善空間，以確保公眾利益繼續得到妥善保障，而巴士服務也可以持續健康發展。

(b) 我們會適時就票價調整安排的檢討向立法會交通事務委員會及社會人士交代。

票價調整安排檢討的公眾參與活動所涉及的工作，將會由運輸及房屋局(運輸科)和運輸署以現有資源處理，屬於常規職務，涉及的開支沒有詳細分列。

答覆編號

THB(T)372

管制人員的答覆

(問題編號：5082)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 海空交通及物流發展

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：150)：

在 2014-15 的特別留意事項中，表示政府將繼續理順及優化珠三角空域，開闢更多往返內地的新航道，可否告知本會:

(a) 在經中國大陸進入及離開香港的航道數目上，過往 5 年增加數目分別為何；

(b) 預計在未來 5 年，開闢上述新航道的數目又為何；

(c) 由於航道數目經常轉變，公眾難以掌握，若立法會通過興建機場第三條跑道，預計在 2023 年落成時，包括中國大陸航道在內，當局預計可共有多少航道，供進入及離開香港使用，當時預計每小時最高的航班起降數目又分別為何？

提問人：胡志偉議員

答覆：

(a) 在香港與廣州兩個飛行情報區之間增設移交點及相關航道，可讓飛機使用更多途徑從香港飛入內地空域或從內地飛入香港空域，從而減低香港國際機場進近空域航班處理的複雜性，並提升空域管理效率。

民航處自 2004 年起一直與內地及澳門民航當局聯繫，以增設移交點及相關航道，並且制訂措施以改善空域設計及增加航道容量。在三方共同努力下，多年來已在香港與廣州兩個飛行情報區之間增設 2 個移交點，使移交點及相關航道總數增至 10 個。

(b)及(c) 民航處會繼續與內地及澳門民航當局商討及協調，以進一步善用珠三角空域，包括在珠三角空域增設移交點及相關航道，以開放更多空域及提升航空交通管理能力及效率。

預計香港國際機場三跑道系統可於 2023 年左右落成啟用。屆時，估計跑道的航機升降量會逐步增至每小時最多 102 架次。

答覆編號

THB(T)373

管制人員的答覆

(問題編號：5096)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：164)：

就綱領下鐵路發展事宜，請告知本委員會：

(a) 2011-12、2012-13、2013-14 年度，有沒有曾就西北鐵路(輕鐵)的未來營運方向及發展進行檢討或研究；如有，有關的詳情及涉及的開支；以及

(b) 2014-15 年度，會否就西北鐵路(輕鐵)的未來營運方向及發展進行檢討或研究；如有，有關的詳情及涉及的開支？

提問人：胡志偉議員

答覆：

(a) 香港鐵路有限公司(港鐵公司)每年均就輕鐵運作擬備 5 年經營計劃，涵蓋行走路線、服務班次及車輛調配方面的變動。運輸署在考慮輕鐵服務地區的預計人口增長及乘客需求等因素後，向港鐵公司提出意見及建議，以期輕鐵服務能更進一步，滿足乘客所需。輕鐵服務在所述的 3 個年度內已見加強。具體來說，在 22 部新輕鐵車輛自 2011 年起分階段交付後，港鐵公司逐步翻新現有的輕鐵車輛，經翻新的車輛每部的可載客量可增加 8%。港鐵公司也自 2013 年 4 月起增派雙卡輕鐵車輛行走部分需求殷切的路線。由 2014 年 4 月起，港鐵公司每星期會為輕鐵網絡合共增加 148 班次，以及調派雙卡輕鐵車輛行走部分需求殷切的路線。監督工作由運輸署現有人員執行，屬於常規職務。

(b) 除(a)項所述的 5 年計劃外，當我們今年稍後完成 2020 年以後的新鐵路發展策略後，會因應各項大型交通基建的規劃和落實情況，籌備有關公共交通策略的研究，以更新我們的公共運輸策略，滿足市民出行的需要。有關研究會涵蓋輕鐵系統。在籌備研究時，我們會考慮所需要的資源。

答覆編號

THB(T)374

管制人員的答覆

(問題編號：5124)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：195)：

關於繼續監督沙田至中環線(沙中線)及觀塘線延線的工作，請知本委員會:

(a) 現時沙中線及觀塘線延線的工程進展為何?

(b) 預計最早何時可將鑽石山綜合發展區地盤移交房屋署作住宅發展用途?

(c) 現時因應沙中線及觀塘線延線工程而作出的臨時交通管理措施詳細資料為何，預計何時可取消有關的管理措施?

提問人：胡志偉議員

答覆：

(a) 截至 2013 年年底，沙中線和觀塘線延線的建造工程分別完成了約 12% 和 55%。

(b) 鑽石山綜合發展區部分用地現時用作建造沙中線的鑽石山站及鐵路隧道。視乎工程進度，該工地將安排在 2016 至 2019 年期間分階段移交房屋委員會。

(c) 為協助進行沙中線和觀塘線延線的建造工程，我們已在各相關地區成立由香港鐵路有限公司、運輸署、路政署、香港警務處及其他有關政府部門代表組成的地盤聯絡小組，以評估及密切監察臨時交通管理措施的實施情況。當局亦就該等措施諮詢各相關區議會。在實施沙中線和觀塘線延線的臨時交通管理措施期間，部分行車道及行人路須暫時封閉或改道，以便進行鐵路設施的建造工程。這些臨時交通管理措施現正分階段實施，直至相關的建造工程完成為止。預計觀塘線延線和沙中線的建造工程將分別在 2015 及 2020 年完成。

管制人員的答覆

(問題編號：4360)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：59)：

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

(1) 據運輸署 9 月起進行「2011 年交通習慣調查」，受訪者可接受等候各類型交通服務的時間上限為 6 至 16 分鐘；其中鐵路及專利巴士，分別為 6 分鐘及 12 分鐘；請問當局過去 1 年，有否監察並統計各鐵路站等候上車(以登入車廂計)時間？若有，以金鐘站、旺角站為例，周日及假日平均時數為多少？繁忙時段平均時數為多少？

(2) 當局有何計劃改善個別交通工具使用量過高的問題？

(3) 據運輸署 9 月起進行「2011 年交通習慣調查」，報告表示鐵路已取代了專利巴士成為香港居民最常使用的交通工具，不過，專利巴士仍佔 27%(2002 年交查的結果分別為 25%及 33%)。當局會否因應個別區域的需求，重新規劃並制訂相關巴士服務，以解港鐵線載客量過高的問題？

提問人：陳志全議員

答覆：

(1) 運輸署監察工作的其中一部分，是不時在港鐵車站對列車服務安排和車站設施進行實地視察和調查。根據運輸署最近在 2014 年 1 月和 2 月早上繁忙時段在金鐘(港島線柴灣方向)和旺角(荃灣線中環方向)，以及下午繁忙時段在金鐘(荃灣線荃灣方向)和太子(觀塘線調景嶺方向)這 3 個繁忙轉車站所進行的調查[註]，大部分乘客一般可以登上第 2 班到站列車。在最繁忙的半小時，乘客有時需等上 3 班或甚至 4 班列車才能上車。假日期間，乘客一般能夠登上首班到站列車。

(2) 香港公共交通服務的乘客需求、載客率及輪候時間，在假日和工作日、繁忙和非繁忙時間，以及不同地區(商業和住宅區)均會有所不同。雖然公共交通工具的載客能力具有一定彈性，但在個別時段及個別地點，某些交通工具會出現較擠迫或輪候時間較長的情況。

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

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

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

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

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

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

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

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

答覆編號

THB(T)376

管制人員的答覆

(問題編號：3810)

總目：　(186) 運輸署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(1) 規劃及發展事宜

管制人員：　運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：387)：

(1) 運輸署是否有委託顧問進行撤銷薄扶林發展限制的交通研究？相關的工作進度、完成及公布日期、研究大綱及所涉開支等詳情為何？

(2) 運輸署會否公開發布有關研究的報告全文？詳情為何？

提問人：陳家洛議員

答覆：

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

由於薄扶林區的交通研究牽涉敏感土地發展資料，運輸署沒有計劃公開研究報告。

答覆編號

THB(T)377

管制人員的答覆

(問題編號：5350)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 區域交通及運輸服務

管制人員： 運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：107)：

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

提問人：陳偉業議員

答覆：

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

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

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

答覆編號

THB(T)378

管制人員的答覆

(問題編號：5351)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照

管制人員： 運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：108)：

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

提問人：陳偉業議員

答覆：

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

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

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

答覆編號

THB(T)379

管制人員的答覆

(問題編號：3915)

總目：　(186) 運輸署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(1) 規劃及發展事宜

管制人員：　運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：88)：

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

(1) 票價調整機制檢討報告的詳情為何；

(2) 過去 5 年，當局每年向港鐵額外撥款的詳情為何；

(3) 政府作為港鐵的最大股東，當局會否在港鐵內部會議提出要求凍結 3 年的票價以惠及民生，減輕市民的交通開支，若會，詳情為何，若否，原因為何？

提問人：張國柱議員

答覆：

(1) 政府與港鐵公司共同進行 5 年一度的票價調整機制檢討，檢討結果在 2013 年 4 月公布，而新的票價調整機制已由 2013 年 6 月起生效。有關票價調整機制檢討的詳情，已載於 2013 年 4 月 17 日呈交議員的立法會參考資料摘要內[檔號：THB(T)CR33/1017/99]。

(2) 港鐵公司自 2000 年起成為上市公司。政府從未運用公帑直接資助其日常運作，票價調整機制內亦沒有條文訂明政府可向港鐵公司提供撥款。

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

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

(a) 保留原有「直接驅動」的票價調整方程式，但採用客觀並具透明度的新方法來計算生產力因素的設定值。在新的方程式計算[1]下，生產力因素的設定值由原來的 0.1%調升至 0.6%。2013 年的票價上調幅度因此由原來機制下的+3.2%降至+2.7%；

(b) 訂定負擔能力上限，與家庭每月收入中位數掛鈎；

(c) 引入「利潤分享」機制；及

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

(d) 設立「服務表現」安排，就不符表現的情況實行罰款制度。

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

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

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

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

管制人員的答覆

(問題編號：3916)

總目：　(186) 運輸署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(1) 規劃及發展事宜

管制人員：　運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：89)：

運輸署實施巴士轉乘計劃有效減輕市民的交通開支，就此，請告知：

(1) 過去 3 年，推出巴士轉乘計劃的數目為何；

(2) 過去 3 年，巴士轉乘計劃每日平均受惠的人數為何；

(3) 當局會否鼓勵營辦商推出更多的巴士轉乘計劃，若會，詳情為何，若否，原因為何？

提問人：張國柱議員

答覆：

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

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

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

管制人員的答覆

(問題編號：3917)

總目：　(186) 運輸署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(1) 規劃及發展事宜

管制人員：　運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：94)：

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

提問人：張國柱議員

答覆：

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

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

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

答覆編號

THB(T)382

管制人員的答覆

(問題編號：3918)

總目：　(186) 運輸署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(1) 規劃及發展事宜

管制人員：　運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：97)：

過去 3 年，當局就支援環境保護署(環保署)推行環保措施，包括為合資格的現役專營巴士加裝選擇性催化還原器，以及試驗混合動力巴士和電動巴士的詳細情況為何；及當局每年推行以上措施的開支及項目分別為何？

提問人：張國柱議員

答覆：

為減少專營巴士的廢氣排放量，環保署在過去幾年已推出多項環保措施，包括為合資格的歐盟二期及三期專營巴士加裝選擇性催化還原器，以及試驗混合動力巴士和電動巴士。運輸署一直向環保署提供支援(例如協助環保署聯絡巴士公司，以及從服務角度提供意見)，以推行上述環保措施。

推行上述措施的計劃詳情和涉及的開支如下：

試驗混合動力巴士

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

試驗電動巴士

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

加裝選擇性催化還原器

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

上述 3 項計劃在過去 3 年的開支如下：

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

註：立法會當時尚未批出撥款。

管制人員的答覆

(問題編號：3919)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 區域交通及運輸服務

管制人員： 運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：99)：

(1) 就《2012 年道路交通(修訂)條例》的規定，籌辦公共小巴駕駛執照申請人的職前訓練課程詳情或最新進度為何；

(2) 當局推行新登記公共小巴必須安裝電子數據記錄儀的措施，以加強公共小巴營運安全和服務質素，現時全港已安裝電子數據記錄儀的新登記公共小巴及舊登記公共小巴的數目和佔整體的百分比分別為何；

(3) 承上題，安裝的費用為何；當局會否津貼安裝的費用，若會，詳情為何，若否，原因為何？

提問人：張國柱議員

答覆：

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

(3) 經運輸署核准的電子數據記錄儀價格介乎 3,800 元至 5,000 元，只佔購置公共小巴總成本的小部分。政府不會資助公共小巴車主安裝該記錄儀。

管制人員的答覆

(問題編號：3920)

總目：　(186) 運輸署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照

管制人員：　運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：100)：

(1) 當局每日抽查 14 輛投入服務的專營巴士，過去 3 年，每年用於該項工作的人手編制及開支，以及檢查工作的詳情為何；

(2) 過去 3 年，每年抽查出有問題的巴士數目及佔整體百分比為何？

提問人：張國柱議員

答覆：

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

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

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

(2) 過去 3 年經抽查後發現有一般問題的巴士數目表列如下：

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

一般問題包括落車顯示燈／鐘失靈和部分車廂光管運作不良等輕微問題。

答覆編號

THB(T)385

管制人員的答覆

(問題編號：4091)

總目：　(186) 運輸署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(3) 區域交通及運輸服務

管制人員：　運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：248)：

過去 3 年，當局在各區實施行人環境改善計劃的詳情為何？

提問人：張國柱議員

答覆：

過去 3 年實施的行人環境改善計劃載於附件。

附件

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

答覆編號

THB(T)386

管制人員的答覆

(問題編號：4095)

總目：　(186) 運輸署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照

管制人員：　運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：494)：

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

提問人：張國柱議員

答覆：

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

答覆編號

THB(T)387

管制人員的答覆

(問題編號：6386)

總目：　(186) 運輸署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(3) 區域交通及運輸服務

管制人員：　運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：31)：

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

提問人：何俊仁議員

答覆：

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

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

答覆編號

THB(T)388

管制人員的答覆

(問題編號：6388)

總目：　(186) 運輸署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(3) 區域交通及運輸服務

管制人員：　運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：41)：

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

提問人：何俊仁議員

答覆：

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

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

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

答覆編號

THB(T)389

管制人員的答覆

(問題編號：4135)

總目：　(186) 運輸署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(1) 規劃及發展事宜

管制人員：　運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：120)：

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

提問人：郭家麒議員

答覆：

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

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

巴士路線重組建議主要由運輸署巴士及鐵路科人員處理，屬現有人員的常規職務。

答覆編號

THB(T)390

管制人員的答覆

(問題編號：5551)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 區域交通及運輸服務

管制人員： 運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：46)：

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

(a) 「為大埔中心的巴士總站增設上蓋，改善候車環境及減輕鄰近居民受噪音的影響。」是否包括在內？

(b) 若是，詳細內容及電費評估為何？

(c) 若否，是否包括在其他分目？

(d) 若(c)為否，原因為何？

提問人：劉慧卿議員

答覆：

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

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

運輸署會繼續與專營巴士公司合作，按需要進一步改善該巴士總站的候車環境。

答覆編號

THB(T)391

管制人員的答覆

(問題編號：5554)

總目：　(186) 運輸署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(3) 區域交通及運輸服務

管制人員：　運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：49)：

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

(a)「透過擴建汀角路或興建新道路，解決汀角路沿線及大尾督的交通擠塞問題。」是否包括在內？

(b) 若是，詳細內容為何？

(c) 若否，是否包括在其他分目？

(d) 若(c)為否，原因為何？

提問人：劉慧卿議員

答覆：

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

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

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

答覆編號

THB(T)392

管制人員的答覆

(問題編號：5555)

總目：　(186) 運輸署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(1) 規劃及發展事宜

管制人員：　運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：50)：

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

(a) 「改善廣福道的交通擠塞問題及在廣福橋附近增建行車天橋」是否包括在內？

(b) 若是，詳細內容為何？

(c) 若否，是否包括在其他分目？

(d) 若(c)為否，原因為何？

提問人：劉慧卿議員

答覆：

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

答覆編號

THB(T)393

管制人員的答覆

(問題編號：5556)

總目：　(186) 運輸署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(3) 區域交通及運輸服務

管制人員：　運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：51)：

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

(a)「改善大埔公路元洲仔段往大埔方向的交通擠塞問題，研究將現時車用石油氣加氣站搬遷，擴闊現有行車路段。」是否包括在內？

(b) 若是，詳細內容為何？

(c) 若否，是否包括在其他分目？

(d) 若(c)為否，原因為何？

提問人：劉慧卿議員

答覆：

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

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

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

答覆編號

THB(T)394

管制人員的答覆

(問題編號：5567)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 區域交通及運輸服務

管制人員： 運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：65)：

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

(a) 「重置位於上水鐵路站和粉嶺鐵路站附近的巴士站、小巴站及其他公共交通工具停泊處的設計和位置。」是否包括在內？

(b) 若是，詳細內容為何？

(c) 若否，是否包括在其他分目？詳細內容為何？

(d) 若(c)為否，原因為何？

提問人：劉慧卿議員

答覆：

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

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

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

答覆編號

THB(T)395

管制人員的答覆

(問題編號：5569)

總目：　(186) 運輸署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(1) 規劃及發展事宜

管制人員：　運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：67)：

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

(a) 「盡快落實在粉嶺鐵路站和上水鐵路站的單車雙層停泊設施的先導計劃。」是否包括在今年計劃之內？

(b) 若是，詳細內容為何？

(c) 若否，是否包括在其他分目？詳細內容為何？

(d) 若(c)為否，原因為何？

提問人：劉慧卿議員

答覆：

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

答覆編號

THB(T)396

管制人員的答覆

(問題編號：5570)

總目：　(186) 運輸署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(3) 區域交通及運輸服務

管制人員：　運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：68)：

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

(a) 「改善北區前往市區的巴士服務的班次，研究完善調整巴士服務班次的機制。」是否包括在內？

(b) 若是，詳細內容為何？

(c) 若否，是否包括在其他分目？詳細內容為何？

(d) 若(c)為否，原因為何？

提問人：劉慧卿議員

答覆：

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

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

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

答覆編號

THB(T)397

管制人員的答覆

(問題編號：5571)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 區域交通及運輸服務

管制人員： 運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：69)：

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

(a) 「開設途經東涌及國泰城一帶，並前往機場的 E 線巴士服務；票價應訂在合理水平。」是否包括在今年計劃之內？

(b) 若是，詳細內容為何？

(c) 若否，是否包括在其他分目？詳細內容為何？

(d) 若(c)為否，原因為何？

提問人：劉慧卿議員

答覆：

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

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

答覆編號

THB(T)398

管制人員的答覆

(問題編號：5573)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 區域交通及運輸服務

管制人員： 運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：71)：

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

(a) 「擴闊粉嶺馬適路與沙頭角公路交匯處及上水寶石湖路近彩蒲苑路段的路面。」是否包括在今年計劃內？

(b) 若是，詳細內容為何？

(c) 若否，是否包括在其他分目？詳情內容為何？

(d) 若(c)為否，原因為何？

提問人：劉慧卿議員

答覆：

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

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

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

答覆編號

THB(T)399

管制人員的答覆

(問題編號：5576)

總目：　(186) 運輸署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(3) 區域交通及運輸服務

管制人員：　運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：74)：

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

(a) 若是，詳細內容為何？

(b) 若否，是否包括在其他分目？

(c) 若(b)為否，原因為何？

(d) 若(b)為是，詳細內容為何？

提問人：劉慧卿議員

答覆：

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

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

答覆編號

THB(T)400

管制人員的答覆

(問題編號：5197)

總目：　(186) 運輸署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(3) 區域交通及運輸服務

管制人員：　運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：66)：

請提供有關「實施的專營巴士路線發展計劃項目」的工作及開支詳情。

提問人：毛孟靜議員

答覆：

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

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

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

有關實施路線發展計劃項目的工作由運輸署現有人員負責，屬其常規職務。

管制人員的答覆

(問題編號：6163)

總目：　(186) 運輸署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(3) 區域交通及運輸服務

管制人員：　運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：83)：

有關本港泊車位資源，請有關部門告知：

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

(2) 截至 2014 年 2 月，全港停車收費錶的使用率(18 區計)；

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

提問人：莫乃光議員

答覆：

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

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

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

(2) 由於設有收費錶的路旁停車位的設計只供短暫停車之用，我們沒有該等停車位使用率的完整分項數字。

(3) 政府不時就停車位供應的標準進行檢討。在 2009 年 5 月和 2014 年 2 月，政府分別修訂了資助房屋發展和私人住宅發展的私家車停車位標準。我們會繼續密切監察停車位的供求情況，並考慮稍後是否需要進行新一輪停車位需求研究。

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

答覆編號

THB(T)402

管制人員的答覆

(問題編號：6164)

總目：　(186) 運輸署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(4) 運輸服務管理

管制人員：　運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：84)：

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

提問人：莫乃光議員

答覆：

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

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

答覆編號

THB(T)403

管制人員的答覆

(問題編號：3357)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 區域交通及運輸服務

管制人員： 運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：66)：

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

提問人：單仲偕議員

答覆：

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

答覆編號

THB(T)404

管制人員的答覆

(問題編號：3358)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：67)：

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

提問人：單仲偕議員

答覆：

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

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

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

答覆編號

THB(T)405

管制人員的答覆

(問題編號：3359)

總目：　(186) 運輸署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(3) 區域交通及運輸服務

管制人員：　運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：68)：

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

提問人：單仲偕議員

答覆：

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

管制人員的答覆

(問題編號：3363)

總目：　(186) 運輸署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(3) 區域交通及運輸服務

管制人員：　運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：72)：

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

提問人：單仲偕議員

答覆：

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

在西港島線大學站和堅尼地城站附近進行的主要基建工程如下：

(a) 建造 1 條連接港鐵大學站和香港大學百周年校園的有蓋行人天橋；

(b) 在堅尼地城站旁建造 1 個專線小巴上落客區；以及

(c) 在山市街建造 1 個有蓋行人連接系統，提供方便而安全的通道前往堅尼地城站。

在南港島線(東段)黃竹坑站附近進行的主要基建工程如下：

(a) 在黃竹坑站下的地面興建一個公共運輸交匯處，提供一般上落客貨處，以及巴士、專線小巴和的士停車處，方便乘客轉乘南港島線(東段)；

(b) 改善黃竹坑站附近的現有道路網絡，包括擴闊香葉道、南朗山道和警校道部分路段，以及修建香葉道／海洋公園道、香葉道／警校道、香葉道／南朗山道、黃竹坑道／南朗山道和黃竹坑道／塘邊徑的道路交界處，以應付預計增加的交通量，並為行人營造更佳的步行環境；

(c) 修建現有一段由海洋公園道至南朗山道的黃竹坑明渠，以配合公共運輸交匯處及擴闊香葉道的工程；以及

(d) 建造 1 條有蓋行人天橋連接黃竹坑站與鄰近工業區。

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

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

答覆編號

THB(T)407

管制人員的答覆

(問題編號：3364)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：73)：

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

提問人：單仲偕議員

答覆：

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

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

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

答覆編號

THB(T)408

管制人員的答覆

(問題編號：3365)

總目：　(186) 運輸署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(3) 區域交通及運輸服務

管制人員：　運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：74)：

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

提問人：單仲偕議員

答覆：

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

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

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

答覆編號

THB(T)409

管制人員的答覆

(問題編號：3366)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 區域交通及運輸服務

管制人員： 運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：75)：

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

提問人：單仲偕議員

答覆：

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

答覆編號

THB(T)410

管制人員的答覆

(問題編號：3373)

總目：　(186) 運輸署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(3) 區域交通及運輸服務

管制人員：　運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：82)：

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

提問人：單仲偕議員

答覆：

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

答覆編號

THB(T)411

管制人員的答覆

(問題編號：3320)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 區域交通及運輸服務

管制人員： 運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：36)：

有關完善東涌單車徑與區內和周邊地區的連接，就此請當局告知本會：

(1) 過去 3 個年度(2011-12、2012-13 及 2013-14)，當局是否有就東涌現有單車徑的改善及可持續發展的相關研究；若有，研究進度為何；若否，原因為何；2014-15 年度是否有計劃進行相關研究，涉及的人員編制為何；

(2) 過去 3 個年度(2011-12、2012-13 及 2013-14)，當局曾否收到來自區議會、居民組織及當區屋苑對興建／改善單車徑和增加單車泊位的建議／投訴，以及當局的跟進情況；

(3) 過去 3 個年度(2011-12、2012-13 及 2013-14)，經當局及相關部門統計，東涌區內涉及單車使用者與其他道路使用者的傷亡數字，以及意外黑點。

提問人：鄧家彪議員

答覆：

(1) 運輸署一直密切監察新界區(包括東涌)的單車徑使用情況。2013 年 3 月，運輸署完成一項有關單車徑網絡和停泊設施的研究。該研究提出多項改善措施，並建議在大埔展開先導計劃，藉以確定有關措施的成效。大埔單車先導計劃推行的改善措施及其評估工作已快將完成，有關措施大都證明有效，因此運輸署打算按情況在其他新市鎮(包括東涌)推行有關措施。為此，運輸署在 2013 年 10 月展開另一項研究，因應每個地區的個別情況制定詳細的設計和推行方案。此外，土木工程拓展署和規劃署在 2012 年 1 月共同委託進行的「東涌餘下發展計劃的規劃及工程研究」(預期在 2015 年完成)，亦會檢討東涌單車徑是否有改善的空間。政府未有計劃在 2014-15 年度特別就東涌的單車徑或相關設施進行新的研究，因此無須涉及額外人手資源。

(2) 過去 3 年，運輸署曾接獲離島區議會交通及運輸委員會和市民意見，要求擴展東涌市內現有的單車徑網絡，並將之連接至欣澳港鐵站。規劃署在 2007 年發表經修訂的大嶼山發展概念計劃，提出興建東涌至欣澳的單車徑的初步建議。這項建議會連同其他發展項目一併考慮。此外，規劃署及土木工程拓展署共同委託進行的「東涌餘下發展計劃的規劃及工程研究」，亦會研究是否可以改善東涌市已建設區內現有單車徑的連接性。

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

(3) 過去 3 個年度，東涌涉及單車的意外傷亡數字如下：

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

註：

* 此為臨時數字，只包括 11 個月的數據。

\# 受傷程度：
死亡 - 在意外後 30 日內持續受傷最後導致去世
重傷 - 入醫院後留院超越 12 小時
輕傷 - 不需要入院或只留院少於 12 小時

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

答覆編號

THB(T)412

管制人員的答覆

(問題編號：5609)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 區域交通及運輸服務

管制人員： 運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：51)：

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

提問人：涂謹申議員

答覆：

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

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

答覆編號

THB(T)413

管制人員的答覆

(問題編號：5610)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 區域交通及運輸服務

管制人員： 運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：52)：

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

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

如有，有關詳情及開支為何？如無，原因為何？

提問人：涂謹申議員

答覆：

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

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

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

答覆編號

THB(T)414

管制人員的答覆

(問題編號：5619)

總目：　(186) 運輸署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(3) 區域交通及運輸服務

管制人員：　運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：60)：

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

提問人：涂謹申議員

答覆：

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

答覆編號

THB(T)415

管制人員的答覆

(問題編號：5621)

總目：　(186) 運輸署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(3) 區域交通及運輸服務

管制人員：　運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：62)：

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

提問人：涂謹申議員

答覆：

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

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

管制人員的答覆

(問題編號：5676)

總目：　(186) 運輸署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照

管制人員：　運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：26)：

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

(1) 過去 5 年相關種類的駕駛考試申請數目每年分別有多少宗？

(2) 現時輪候有關路試的時間是多久？

(3) 其實有關問題已積壓多年，原因在何？署方是否已有計劃解決？

(4) 如有，署方打算如何解決？為何問題依然存在？

(5) 如否，原因在何？

提問人：湯家驊議員

答覆：

(1) 過去 5 年電單車、私家車及輕型貨車駕駛執照的路試申請數目如下：

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

(2) 在 2013 年，接獲電單車、私家車及輕型貨車駕駛執照的申請後舉行路試的平均輪候時間分別為 113、120 及 128 個曆日。

(3)至(5) 自 2010 年起，電單車、私家車及輕型貨車駕駛執照的路試申請數目持續上升。儘管運輸署已增撥人手舉行路試，但由於路試需求持續上升，其增幅在 2013 年更錄得 16.1%的歷史新高，因此在接獲申請後 82 天內舉行路試的達標率仍未能改善。

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

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

答覆編號

THB(T)417

管制人員的答覆

(問題編號：5677)

總目：　(186) 運輸署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(3) 區域交通及運輸服務
　　(4) 運輸服務管理

管制人員：　運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：35)：

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

提問人：湯家驊議員

答覆：

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

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

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

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

管制人員的答覆

(問題編號：6391)

總目：　(186) 運輸署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(2) 簽發車輛牌照及駕駛執照

管制人員：　運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：27)：

近年無論巴士、小巴、的士、貨櫃車司機都出現人手短缺的問題，請問：

(1) 近 5 年來，分別有多少人參加巴士、小巴、的士和重型貨車的駕駛執照考試？

(2) 筆試和路試的合格率分別是多少？

(3) 署方會否考慮調整有關考試的資格？

提問人：湯家驊議員

答覆：

(1) 過去 5 年舉行的的士、小巴、巴士及重型貨車駕駛考試數目如下：

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

註 1：只須應考筆試。
註 2：只須應考路試。

(2) 過去 5 年的士、小巴、巴士及重型貨車駕駛考試的合格率如下：

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

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

註 1：只須應考筆試。
註 2：只須應考路試。

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

為了保障道路安全，政府沒有計劃更改上述駕駛執照的申請資格。

答覆編號

THB(T)419

管制人員的答覆

(問題編號：6392)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 簽發車輛牌照及駕駛執照

管制人員： 運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：28)：

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

(1) 計劃自推出以來，共有多少輛車輛參與有關計劃？請問有關計劃的行政成本為多少？

(2) 在 2014 年 1 月份，分別每日有多少車輛使用有關配額？

(3) 署方會否認為有關計劃反應冷淡？

(4) 署方會否考慮放棄有關計劃的第二階段？

提問人：湯家驊議員

答覆：

(1) 試驗計劃第一階段在 2012 年 3 月 30 日推出。截至 2014 年 3 月 3 日，運輸署共接獲 3 172 宗申請，其中 2 888 宗已獲批准。在 2012-13 及 2013-14 年度，試驗計劃的經常開支分別為 256 萬元及 308 萬元。2014-15 年度的預算經常開支為 298 萬元，包括系統保養費用、職員費用、郵資和手續費。

(2) 在 2014 年 1 月，每日平均使用 7 個配額。

(3) 運輸署認為試驗計劃第一階段已達到為香港司機提供另一前往內地途徑的預期目的。試驗計劃第一階段自 2012 年 3 月推出以來，一直運作暢順。

(4) 目前，試驗計劃第二階段沒有具體的實施時間表。粵、港兩地政府在實施試驗計劃第一階段取得充足經驗後，才會進一步研究和商議第二階段的具體安排。在制定第二階段的安排時，我們會諮詢和聽取市民的意見。

答覆編號

THB(T)420

管制人員的答覆

(問題編號：6393)

總目：　(186) 運輸署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(3) 區域交通及運輸服務

管制人員：　運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：31)：

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

提問人：湯家驊議員

答覆：

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

管制人員的答覆

(問題編號：6394)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 區域交通及運輸服務

管制人員： 運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：33)：

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

(a) 現時有關可行性研究進度如何？

(b) 初步有哪些地方可以興建有關設施？

(c) 可減少相關地區的交通流量多少？

(d) 整個計劃預算的開支是多少？

提問人：湯家驊議員

答覆：

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

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

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

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

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

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

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

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

政府會在排名較高的建議的推展上軌道後，再跟進餘下的建議。

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

答覆編號

THB(T)422

管制人員的答覆

(問題編號：3302)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：54)：

加強公共小巴營運安全和服務質素方面：

(1) 有關推行公共小巴駕駛執照申請人的職前訓練，2014-15 年度涉及多少撥款和人手安排；推行時間表為何；有關的職前訓練涉及哪些課程和學額有多少；

(2) 推行新登記公共小巴安裝電子數據記錄儀的措施，涉及的詳細內容、開支及人手安排分別為何；

(3) 局方有否研究如何吸引年輕人加入小巴行列；若有，結果為何及有何具體措施；若否，原因為何？

提問人：謝偉銓議員
答覆：

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

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

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

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

管制人員的答覆

(問題編號：4734)

總目：　(186) 運輸署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(-) 沒有指定

管制人員：　運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：139)：

就「中介公司僱員」的聘用情況，請提供以下資料：

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

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

( )括號為比較 2012-13 年度同期的增減幅度的百分比

提問人：王國興議員

答覆：

有關資料載列如下：

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

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

(　)括號內為與 2012-13 年度同期比較的增減百分率

註 1：數字為截至 2014 年 2 月 1 日的情況。
註 2：T 合約指由政府資訊科技總監辦公室中央管理的定期合約。

管制人員的答覆

(問題編號：4735)

總目：　(186) 運輸署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(-) 沒有指定

管制人員：　運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：140)：

就「外判員工」的聘用情況，請提供以下資料：

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

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

( )括號為比較 2012-13 年度同期的增減幅度的百分比

提問人：王國興議員

答覆：

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

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

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

( )括號內為按年增減百分率

註

1 總合約價值是指有關合約在整個合約期內的協定價格。

2 2013-14 年度錄得按年增幅，主要是由於為青馬管制區及在北大嶼山公路和竹篙灣部分路段提供拖車服務重新招標和批出新合約以致合約條款有所修訂。

3 按有關合約聘用的員工人數為有關合約至少須聘用員工的數目。

4 部門人員總數是指 2014 年運輸署管制人員報告內「編制的變動(截至 3 月 31 日止)」項下的「職位數目」。

5 2013-14 年度錄得按年減幅，主要是由於運輸署的人手編制有所增加。

6 部門員工總薪金開支是指 2013-14 年度運輸署管制人員報告內「按分目列出的開支詳情」項下「個人薪酬」的總計。

7 2013-14 年度錄得按年減幅，主要是由於公務員自 2013 年 4 月 1 日起加薪以致個人薪酬開支有所增加；部分的減幅，因外判服務合約的總值增加而得以抵銷。

8 有關合約並無訂明承辦商須提供相關資料。

管制人員的答覆

(問題編號：4736)

總目：　(186) 運輸署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(-) 沒有指定

管制人員：　運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：141)：

就「非公務員合約僱員」的聘用情況，請提供以下資料：

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

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

( )括號為比較 2012-13 年度同期的增減幅度的百分比

提問人：王國興議員

答覆：

有關資料如下：

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

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

(　)括號內為與 2012-13 年度同期比較的增減百分率

註：數字為截至 2013 年 12 月 31 日的情況。

答覆編號

THB(T)426

管制人員的答覆

(問題編號：4765)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 區域交通及運輸服務

管制人員： 運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：40)：

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

(1) 過去 3 個年度，以全港區域劃分，新增的士站地點名單，過海的士站名單，延長禁區上落客點開放時間地點名單，分項更改時間為何；

(2) 過去 3 個年度，署方和的士業界定期檢討的士站地點的次數為何；

(3) 據 2006 年 6 月 23 日 ，當時的環境運輸及工務局向立法會交通事務委員會遞交有關巴士、公共小型巴士及的士上落客處的位置的討論文件，當局列出一系列安全、技術方面、區內持份者及其他公共交通營運商的考慮，卻缺乏對的士業界增設上落客點的需求。署方制定的士對比其他交通工具上落客處的政策方針是否有所不同；

(4) 過去 3 個年度，因新增的士站、過海的士站地點及延長禁區上落客點開放時間地點名單，而進行小型工程的分項開支為何？

提問人：王國興議員

答覆：

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

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

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

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

管制人員的答覆

(問題編號：4767)

總目：　(186) 運輸署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(3) 區域交通及運輸服務

管制人員：　運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：55)：

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

(1) 過去 3 個年度，3 條過海行車隧道平均每日交通流量為何(按車輛種類列出)、早上及黃昏繁忙時間的平均車流量佔整天車流量比率為何；

(2) 過去 3 個年度，3 條過海行車隧道早上及黃昏繁忙時間的車速、車程時間為何；

(3) 據局方指現時東隧平均每日行車量增至 72 000 架次，當局有否對九龍東及東區一帶的交通情況作出評估，詳情為何，新增的車流量對九龍東及東區主要道路的影響(包括繁忙時段及非繁忙時段車流量的數據)；

(4) 過去 3 個年度西隧出入口一帶主要道路的交通情況(包括繁忙時段及非繁忙時段車流量的數據)？

提問人：王國興議員

答覆：

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

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

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

註 1：數字包括私家及公共小巴。
註 2：數字包括輕型貨車、中型貨車及重型貨車。
註 3：數字包括單層及雙層巴士、專營及非專營巴士。

註 4：由於進位關係，數字加起來未必與總數相等。

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

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

註：2013 年的數字根據截至 2013 年 11 月的資料計算所得。

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

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

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

註 1：收費廣場與隧道另一邊出入口之間來回方向的平均車速。
註 2：車程時間調查只涵蓋西隧早上繁忙時間。
註 3：收費廣場與隧道另一邊出入口之間來回方向的平均行車時間。

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

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

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

註 2： 觀塘繞道的設計交通流量為每小時 4 700 架次(東行和西行)。

註 3： 將軍澳道的設計交通流量為每小時 4 700 架次(東行和西行)。

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

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

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

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

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

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

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

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

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

管制人員的答覆

(問題編號：4768)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：57)：

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

(1) 有關籌備推行公共小巴駕駛執照申請人的職前訓練課程，招標承辦該課程的開支為何，該合約年期爲何，會否提供減免該課程收費的資助計劃，如有，詳情為何；

(2) 預計課程所需要新增設筆試的基本開支為何，需要新聘請的員工數量為何，會否因此調整申請小巴駕駛執照的費用；

(3) 就新登記公共小巴安裝電子數據記錄儀的措施，條例實施以來干預記錄儀而遭票控的數字為何；

(4) 條例實施以來未能保持把限制器於良好及有效的狀態而遭票控的數字為何；

(5) 現時未有安裝電子數據記錄儀的小巴數字為何，以預計淘汰的時序列出？

提問人：王國興議員

答覆：

(1)、(2)、(3)及(5) 立法會在 2012 年通過《2012 年道路交通(修訂)條例》，該條例引入多項安全措施，包括推行職前課程及安裝電子數據記錄儀。運輸署現正就推行強制新申請公共小巴駕駛執照的人士修習並完成職前課程才可獲發駕駛執照的規定，進行籌備工作。此外，運輸署亦正審批電子數據記錄儀生產商及供應商就安裝於新公共小巴上的電子數據記錄儀提交的類型評定申請。政府計劃在 2014 年完成所需立法程序以讓該兩項規定生效。實施上述強制規定的工作由運輸署現有的人手負責。署方現時沒有計劃調整公共小巴駕駛執照的費用。

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

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

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

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

答覆編號

THB(T)429

管制人員的答覆

(問題編號：4769)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：58)：

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

(1) 現時負責跟進該政策範疇各職級人手分佈、支出為何；

(2) 署方指出已展開研究的士燃油附加費機制，參考海內外的士行業實施及不實施附加費的經驗，和引進附加費所帶來的影響等事宜，相關研究的內部人手分佈為何，研究的方法為何，有否聘用顧問公司研究相關事宜，官員有否到其他國家交流相關的經驗，參考的國家為何，人均外訪的支出為何；現時研究的進展為何，當局會否就此諮詢的士業界，該時間表為何；

(3) 近期與的士相關的議題備受關注，如折扣黨使用多部手機危險駕駛、石油氣氣價高企的士司機經營困難、在立法會交通事務委員會通過要求研究立法禁止的士乘客議價的動議，署方未來將會投放多少資源制訂更完整的士政策，以回應社會關注？

提問人：王國興議員

答覆：

運輸署設有專責小組，全職監督的士服務的規劃和管理工作。該小組設有 1 名總運輸主任、1 名高級運輸主任、1 名一級運輸主任、1 名二級運輸主任、1 名運輸事務主任和 1 名技術主任，每年薪酬開支合計約為 350 萬元。

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

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

管制人員的答覆

(問題編號：5394)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 區域交通及運輸服務

管制人員： 運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：70)：

有關九龍東單車徑與區內和周邊地區的連接，就此請當局告知本會：

(1) 過去 3 個年度(2011-12、2012-13 及 2013-14)，當局有否就九龍東單車徑的發展進行相關研究；若有，研究進度為何；若否，原因為何；2014-15 年度是否有計劃進行相關研究，涉及的人員編制為何；

(2) 過去 3 個年度(2011-12、2012-13 及 2013-14)，當局曾否收到來自區議會、居民組織及當區屋苑對興建／改善單車徑和增加單車泊位的建議／投訴，以及當局的跟進情況；

(3) 過去 3 個年度(2011-12、2012-13 及 2013-14)，經當局及相關部門統計，九龍東區內涉及單車使用者與其他道路使用者的傷亡數字，以及意外黑點。當局有否改善當區單車意外黑點？如有，詳情為何；涉及的開支及人手為何？如否，原因為何？

提問人：黃國健議員

答覆：

(1) 政府擬在九龍東的啟德發展區興建一個長約 6.6 公里的單車徑網絡。該網絡主要設於公眾休憩用地，供市民消閒娛樂之用。在 2013-14 年度，土木工程拓展署完成了一項研究，建議將擬議單車徑網絡延長至約 13 公里，以連接區內的景點。運輸署沒有計劃在 2014-15 年度進行新的研究，因此無須調配額外人手資源。不過，政府會繼續在交通密度相對較低的新市鎮和新發展區，營造單車友善環境。

(2) 過去 3 年，政府曾接獲市民對在啟德發展區提供單車徑，以及將單車徑伸延至鄰近地區的可能性提出意見或建議。這些意見或建議已在上文第(1)部分所述土木工程拓展署的研究中獲得充分考慮。

過去 3 年，運輸署沒有接獲有關在九龍東提供更多單車泊位的要求。

(3) 過去 3 個年度，九龍東涉及單車的意外傷亡數字如下：

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

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

註：

* 此為臨時數字，只包括 11 個月的數據。

\# 受傷程度：

死亡 - 在意外後 30 日內持續受傷最後導致去世

重傷 - 入醫院後留院超越 12 小時

輕傷 - 不需要入院或只留院少於 12 小時

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

答覆編號

THB(T)431

管制人員的答覆

(問題編號：5295)

總目：　(186) 運輸署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(-) 沒有指定

管制人員：　運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：71)：

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

提問人：黃毓民議員

答覆：

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

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

管制人員的答覆

(問題編號：5016)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：74)：

關於小巴加價申請，請告知本委員會：

(1) 由上個財政年度至今，運輸署共接獲多少宗小巴加價申請？請按各有關路線提供路線編號、行走路線、申請加價日期、申請調整幅度和最終結果等資料。

(2) 在上述申請加價的小巴線中，有多少條小巴線過去 3 年內曾申請加價？請列出路線的資料，包括路線編號、行走路線、對上一次申請加價日期、申請調整幅度和最終結果。

提問人：胡志偉議員

答覆：

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

管制人員的答覆

(問題編號：5017)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 區域交通及運輸服務

管制人員： 運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：75)：

關於「規劃和開辦新的專線小巴服務」，請告知本委員會：

(1) 2013 年實際開辦的新專線小巴路線只有 1 條。該路線詳細資料為何？其他原定計劃但最終未能開辦的路線資料為何，未能開辦原因又為何？

(2) 2013 年之前的 3 年(即 2010、2011 及 2012 年)內，運輸署計劃開辦的小巴線中，又有否任何路線未能開辦？若有，路線詳細資料及未能開辦原因為何？

(3) 過去 3 年，有否小巴營辦商提前放棄經營路線，以及在續期時放棄經營？若有，請提供路線詳細資料，以及有否其他營辦商接手營運。

(4) 運輸署未來 1 年計劃開辦的小巴線詳細資料為何？鑑於去年只成功開辦 1 條路線，運輸署又有何措施鼓勵營辦商競投路線？

提問人：胡志偉議員

答覆：

(1) 在 2013 年開辦的專線小巴路線詳情如下：

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

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

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

* 將會加入 2014 年專線小巴營辦商遴選的路線

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

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

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

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

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

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

*　原計劃在 2013 年開辦的路線。

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

答覆編號

THB(T)434

管制人員的答覆

(問題編號：5018)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：76)：

關於監管小巴服務質素，請告知本委員會：

(1) 過去 3 年，運輸署進行小巴服務調查的次數、調查的路線、涉及人手、平均開支及總開支為何？主動調查及收到投訴後作出調查的次數分別為何？

(2) 在各次調查中，有多少宗個案證實營辦商未能符合客運營業證列明的要求？運輸署向營辦商發出警告或其他懲處的次數又為何？請按類別提供相關數據。

(3) 因應小巴業界表示經營困難，運輸署又會提供甚麼措施協助營辦商滿足客運營業證列明的要求？

提問人：胡志偉議員

答覆：

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

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

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

@ 包括公共小巴服務的全面調查。

此數字為平均數，每次調查的開支須視乎其複雜程度。

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

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

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

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

答覆編號

THB(T)435

管制人員的答覆

(問題編號：5019)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 區域交通及運輸服務

管制人員： 運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：77)：

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

提問人：胡志偉議員

答覆：

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

(a) 所有專營巴士公司都透過互聯網提供乘客資訊。此外，九龍巴士(一九三三)有限公司(九巴)、龍運巴士有限公司(龍運)、新世界第一巴士服務有限公司(新巴)和城巴有限公司(城巴)亦已開發智能電話應用程式，向乘客發放資訊；

(b) 城巴透過其公司網站和智能電話應用程式，提供旗下所有機場巴士路線(即「A」線)的實時巴士到站資料。此外，九巴和龍運在屯門公路巴士轉乘站設置了實時巴士到站時間預報系統，提供選定路線的實時巴士到站資訊。

(c) 所有專營巴士均已安裝報站系統；及

(d) 所有新巴和城巴新購置的巴士均已在車廂內安裝液晶體顯示屏，展示其路線和即將停靠的巴士站；這類巴士目前約有 260 輛。此外，主要巴士總站共已安裝 62 個液晶體顯示屏，展示路線資訊和下一班巴士開出的時間。

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

管制人員的答覆

(問題編號：5020)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (4) 運輸服務管理

管制人員： 運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：78)：

就改善政府擁有的有蓋公共交通交匯處的設計及設施，請告知本委員會：

(1) 政府未來 3 年計劃改善公共交通交匯處設施的工程計劃，包括(a)交匯處名稱、(b)設施類型、(c)預計開支、(d)預計動工及完工日期，以及(e)負責工程部門。

(2) 過去 3 年至今，運輸署又有否收到任何來自專營巴士公司或其他機構有關改善交匯處環境的申請？若有，每宗申請詳細資料為何？請列出(a)申請機構名稱、(b)提出日期、(c)提出項目、(d)是否批准申請，以及(e)工程進展。

提問人：胡志偉議員

答覆：

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

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

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

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

答覆編號

THB(T)437

管制人員的答覆

(問題編號：5021)

總目：　(186) 運輸署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(3) 區域交通及運輸服務

管制人員：　運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：79)：

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

(1) 過去 3 年，各專營巴士公司興建巴士站上蓋的詳情(包括位置、完工日期)為何？

(2) 除了巴士站上蓋外，其他建議(包括翻新上蓋、加設座椅、車輛開出時間顯示器)的數目及詳細資料為何？

提問人：胡志偉議員

答覆：

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

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

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

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

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

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

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

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

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

管制人員的答覆

(問題編號：5075)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：143)：

就將來西港島線及南港島線(東段)的通車，可否告知本會：

(1) 不少乘客投訴，公共交通重組計劃的安排最終令車費及乘車時間增加，當局 2011-13 年度，曾耗資逾 400 萬元聘用顧問公司諮詢意見，當時草擬重組安排的原則為何，有否忽略上述情況；

(2) 由於重組計劃如前所述未如理想，跟西港島線相關的公共交通服務重組計劃，是否已經完成諮詢；若在當局定案後公眾仍有強烈意見，政府是否預留足夠經費再聘用顧問檢討；而通車前又能否趕及最終修訂；

(3) 南港島線(東段)通車後的公共交通重組工作正在諮詢中，政府能否確保定案，以顧及乘客至少車費及乘車時間不會增加的原則，爭取區議會早日通過，避免要再聘用顧問修訂方案；

(4) 就上述兩條鐵路開通，政府有否預留撥款，改善如薄扶林道及香港仔海傍道等主要幹道，有多條路線途經的巴士站設計，以加快巴士停站及乘客上落速度，鼓勵巴士及鐵路轉乘，改善交通。若有，詳情為何；若否，原因為何？

提問人：胡志偉議員

答覆：

(1) 隨着新鐵路啓用，現時的乘客出行模式將會改變，因而影響不同交通工具的使用情況。運輸署已就西港島線及南港島線(東段)對其他公共交通工具的影響作出評估，並提出了公共交通服務重組計劃(重組計劃)建議，務求能更切合乘客的出行需要和提高公共交通網絡的營運效率。在制定重組計劃時，我們考慮了多項因素，包括：

(a) 採取以鐵路為公共交通運輸系統骨幹的運輸政策。在此政策下，專營巴士及專線小巴等交通工具應提供具效率的服務，以輔助鐵路服務；

(b) 公共交通工具之間須維持良性競爭，以達至一個高效率而互相協調的公共交通服務網絡；

(c) 公共交通安排須配合乘客對交通服務需求的轉變，以提供合理的交通選擇；

(d) 鐵路站應配以良好的接駁配套，例如行人設施及接駁服務等配套，以便利乘客；

(e) 專營巴士及專線小巴服務網絡須維持營運及財務上的可行性；以及

(f) 減少路面交通擠塞和廢氣排放，以改善環境。

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

(2) 運輸署自 2013 年 7 月起，開始就配合西港島線及南港島線(東段)的重組計劃諮詢相關區議會，同時亦在中西區和南區舉辦公眾諮詢會，聽取當區居民的意見。除了正式諮詢區議會，我們亦分別與個別區議員或相關團體安排討論會，聽取他們對重組計劃的意見。迄今，運輸署已就配合西港島線的重組計劃完成多輪諮詢區議會的工作，現正因應諮詢期間收集所得的意見調整和改善重組計劃。為配合西港島線在 2014 年年底啓用，我們預定在 2014 年第 2 季或之前，完成配合西港島線通車的重組計劃諮詢工作和敲定最終方案，以便預留時間安排實施和宣傳重組計劃的工作。現時我們沒有計劃就重組計劃進一步進行顧問研究。

(3) 至於南港島線(東段)的重組計劃，運輸署會繼續諮詢相關區議會，目標是在 2014 年年底或之前完成諮詢工作和敲定最終方案。運輸署會繼續採用上文第(1)部分所述的相同原則，包括適當考慮票價、車程時間，以及諮詢期間收到的意見，務求定出的建議能將對現有乘客的影響減至最低。

(4) 按照西港島線及南港島線(東段)的工程計劃，新鐵路站或其附近會設有新的公共運輸設施，便利乘客轉乘其他交通工具。此外，運輸署已改善主要道路的上落客點，例如設在薄扶林道香港大學站出口外的上落客點，使附近巴士站的運作更為順暢，以便利乘客轉乘各種公共交通工具及西港島線。西港島線及南港島線(東段)啓用後，運輸署會密切監察鐵路沿線主要道路各巴士站和上落客點的運作，並在有需要時考慮採取措施進一步改善巴士站的運作。

答覆編號

THB(T)439

管制人員的答覆

(問題編號：5076)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (1) 規劃及發展事宜

管制人員： 運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：144)：

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

(1) 相關鼓勵措施為何，過往成功鼓勵的指標又為何；

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

提問人：胡志偉議員

答覆：

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

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

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

答覆編號

THB(T)440

管制人員的答覆

(問題編號：5077)

總目： (186) 運輸署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 區域交通及運輸服務

管制人員： 運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：145)：

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

(1) 在哪些地區增設；

(2) 每個項目涉及的工程費用；

(3) 花費的平均日常管理費用；

(4) 在決定在哪些地區增設上述設施時，當局的評審準則為何？

提問人：胡志偉議員

答覆：

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

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

如需要增設行車速度屏，安裝地點須符合以下準則：

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

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

管制人員的答覆

(問題編號：5135)

總目：　(186) 運輸署

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(3) 區域交通及運輸服務

管制人員：　運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：208)：

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

(i) 為荔景山路至瑪嘉烈醫院提供升降機及行人通道；

(ii) 為連接荔景山路和悅麗苑提供行人天橋；及

(iii) 為連接華星街與葵興政府合署提供行人天橋。

如會研究，有關的詳情及支出，如否，有沒有其他改善該區行人環境的建議？

提問人：胡志偉議員

答覆：

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

政府現正推展排名最高的 13 項建議，目前各項建議的進度不一。

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

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

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

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

答覆編號

THB(T)442

管制人員的答覆

(問題編號：5881)

總目： (706) 基本工程儲備基金：公路

分目： (-) 沒有指定

綱領： (-) 沒有指定

管制人員： 路政署署長(劉家強)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：66)：

局方早前宣布，沙田至中環線列車計算載客率時，將以每平方米最多站立四人為標準，因應新的載客率計算方法，局方有否於分目 6061TR 沙田至中環線 － 鐵路建造工程 － 餘下工程中，預留費用研究擴建車站大堂、乘客等候區、月台等設施，以疏導乘客？若有，預算開支為何？若否，原因為何？

提問人：范國威議員

答覆：

沙田至中環線(沙中線)服務水平定於車廂每平方米站立 4 人的基準。為顧及安全，沙中線所有組件包括車站結構、月台面積、通道和自動梯乘客量的設計，都是以車廂每平方米站立 6 人的密度水平載滿乘客(並且所有座位已被佔用) 為依據，而行車班次維持在其信號系統所容許的最高水平時，仍有能力支撐鐵路每方向每小時的最高載客量。由於無須改動車站組件的設計，故此沒有造成額外開支。

答覆編號

THB(T)443

管制人員的答覆

(問題編號：5566)

總目：　(706) 基本工程儲備基金：公路

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(-) 沒有指定

管制人員：　路政署署長(劉家強)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：63)：

請告知：

(a) 「改善粉嶺火車站近粉嶺車站路的配套設施，包括增建升降機連接車站大堂，更改月台與車站路的緊急出口，在近粉嶺中心開闢新出入口。」是否包括在內？

(b) 若是，詳細內容為何？

(c) 若否，是否包括在其他分目？

(d) 若(c)為否，原因為何？

(e) 若(c)為是，詳細內容為何？

提問人：劉慧卿議員

答覆：

問題(a)項所指的改善工程屬於香港鐵路有限公司(港鐵公司)而非政府負責的範疇。港鐵公司會請當地居民參與，就應否進行這些改善工程和最佳的落實方法提供意見。

答覆編號

THB(T)444

管制人員的答覆

(問題編號：5890)

總目：　(706) 基本工程儲備基金：公路

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(-) 沒有指定

管制人員：　運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：61)：

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

提問人：黃碧雲議員

答覆：

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

答覆編號

THB(T)445

管制人員的答覆

(問題編號：5880)

總目： (707) 基本工程儲備基金:新市鎮及市區發展

分目： (-) 沒有指定

綱領： 沒有指定

管制人員： 土木工程拓展署署長 (韓志強)

局長： 運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：65)：

關於分目 7865TH 將軍澳跨灣連接路 - 詳細設計及工地勘測，請告知:

1. 本年度的開支所涉的工程項目為何?

提問人：范國威議員

答覆：

項目 7865TH 在 2014-15 年度的預算開支為 360 萬元。這開支是將軍澳跨灣連接路工程項目詳細設計的顧問費。

答覆編號

THB(T)446

管制人員的答覆

(問題編號：5869)

總目：　(708) 基本工程儲備基金：非經常資助金及主要系統設備

分目：　(-) 沒有指定

綱領：　(-) 沒有指定

管制人員：　運輸署署長 (楊何蓓茵)

局長：　運輸及房屋局局長

問題 (議員問題編號：70)：

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

提問人：范國威議員

答覆：

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